

到2030年我国氢能汽车产业产值有望突破万亿元大关



“到2030年，我国氢能汽车产业产值有望突破万亿元大关。”在11月9日召开的第二届国际燃料电池汽车大会上，当中国汽车工程学会理事长付于武作出这一预测时，全场为之振奋。

付于武的预测并非空穴来风。与会的政府官员、科研机构学者、知名汽车企业负责人都表示，经过20多年的研发和试验，我国氢燃料电池汽车目前正进入商业化推广阶段，未来必将成为新能源汽车产业的一片蓝海。

氢能汽车市场有上万亿

氢能燃料汽车市场到底有多大？

“到2030年，我国氢能汽车产业产值有望突破万亿元大关。”在燃料电池汽车大会上，付于武表示，传统燃油汽车将衰退，取而代之的是新能源汽车。

在众多可替代新能源中，氢能无疑成为首选。中国科学院院士、全国燃料电池与液流电池标准委员会主任委员衣宝廉说，氢的能量密度是油的两至三倍，是人类的终极能源。相比一般电动汽车受电池储存能量、充电时间、续驶里程等限制，氢燃料电池汽车只需要几分钟，加一次氢续驶里程可达500至700公里。

《中国氢能产业基础设施发展蓝皮书（2016）》预计，到2020年，我国燃料电池车辆将达到1万辆，到2030年，燃料电池车辆保有量将达到200万辆。届时，中国有望成为全球最大的燃料电池汽车市场。

“在新能源汽车的三分天下市场中，氢燃料电池汽车将来必占其一！”衣宝廉自信地说。

氢燃料电池车开始产业化

如果说2015年是世界燃料电池汽车产业化元年，2017年可视为我国燃料电池汽车产业化元年。

科技部部长万钢在给大会的贺信中这样描述我国燃料电池汽车发展现状：初步掌握了燃料电池电堆及其关键材料、动力系统、整车集成和氢能基础设施的核心技术，基本建立了具有自主知识产权的燃料电池汽车动力系统技术平台，培育了一批从事燃料电池及关键零部件研发生产企业，初步形成了以大学研究院为主，骨干企业参与，涵盖制氢、储氢、输氢及燃料电池技术的研发体系及生产制造能力，实现了百辆级动力系统与整车的生产能力，开启了中国燃料电池汽车商业化进程。

“越来越多的国内车企开始计划、设计或生产百辆级的燃料电池专用车投放市场。”衣宝廉说。

此次燃料电池汽车大会的火爆现场也可见一斑。“本来计划三四百人的会议，一下子涌来了上千人。”主办方工作人员表示。记者发现，场场论坛都爆满，国内外知名车企纷纷赴会，并展示了自己最新的研究成果。

经过20多年的研发，燃料电池汽车产业化的“氢”晨已至。

在大会主办地江苏如皋，百应能源与陆地方舟合作开发的氢燃料电池10.5米大巴和8.3米中型客车、与青年亚曼合作开发的7.5吨中重型氢燃料电池物流车，都已上路行驶，并实现批量销售。氢能产业园内的几十家企业，形成了氢燃料电池研发、催化剂、膜电极、电堆、运用等完整、先进的产业链条，生产的氢燃料动力系统装车超过500辆，今年销售收入预计突破50亿元。如皋市的目标是：“十三五”期末，全市氢能产业实现年销售额超百亿元，新能源汽车产能80万辆、产值超千亿元。

北京、上海、郑州、佛山等地也开始氢燃料电池大巴车的示范运行。比如，上海市提出，到2020年，将聚集超过100家燃料电池汽车相关企业。

国内主流车企纷纷加入

与前些年多数车企持观望态度相比，在此次国际燃料汽车大会上，记者注意到，国内主流车企现在都开始重视燃料电池汽车的开发，并纷纷加大投入。

中国最大的SUV及皮卡生产企业长城汽车，正在开发自己的第一辆氢储能以及燃料电池车。公司副总裁Tobias Brunner表示，长城汽车在河北保定有一个研发中心，目前已有几千个专利，包括燃料电池车、混合动力车等，“我们有非常低的设计成本，长距离的燃料电池汽车（包括SUV）投放市场后会有非常强的竞争力。”

中国工程院院士、一汽集团总工程师李骏透露，燃料电池汽车最重要的突破是燃料电池发动机，这一块在整车中是利润最高的，一汽集团正在加紧研发，预计明年会推出每升3.1千瓦的燃料电池发动机。而燃料电池比功率达到每升3.1千瓦是氢燃料电池车商业化的一个重要标志。

上汽集团2015年专门成立了前瞻部，研发氢燃料电池汽车。此次大会上，公司展示了最新款的氢燃料电池汽车。工作人员说，明年推出的300型燃料电池动力系统将可以达到与丰田对标的能力。

在客车领域，宇通推出了第三代燃料电池客车，氢燃料加注时间仅需几分钟，续航里程超600公里，尤其是成本下降了50%。

氢燃料汽车发展趋势势不可挡，但“要真正大规模示范运行还必须达到四个条件：一是燃料电池发动机寿命要达到5000至10000小时；二是车的售价与锂电池或燃油车接近；三是廉价氢燃料供给；四是不靠政府补贴，实现盈利。”衣宝廉说，“要达到这四个条件，中国估计还需3年左右时间。”

中长期发展政策正在设计

作为汽车动力系统转型升级和新能源汽车战略的重要方向，我国政府对氢能燃料电池汽车的发展高度重视，出台了一系列扶持鼓励政策。

去年调整后的新能源汽车补贴政策中，氢燃料电池客车仍保持轻型客车30万元/辆，大中型客车50万元/辆的补贴不变。在加氢站建设上，国家对符合标准的每站奖励400万元。

根据财政部、科技部、工信部、国家发改委共同发布的新能源汽车推广财政支持的相关政策，2017年到2020年，所有新能源汽车的补贴逐年递减，唯独燃料电池汽车的补贴不变。

神华集团党组成员卞宝驰表示，氢能是神华未来重要业务之一，目前已在江苏如皋建设了一座加氢站，在陕西咸阳等地进行加氢站项目调研开发。未来，神华将构建以点带线的氢走廊，形成东西南北中的氢能产业战略布局。

在本次大会上，付于武透露，受科技部等政府部门委托，中国汽车工程学会正在开展促进燃料电池汽车中长期发展的政策体系设计，预计今年年底就能够形成方案上报。

一些地方政府也出台了相关政策。上海市科学技术委员会副主任干频说，今年9月，上海市发布了“燃料电池汽车发展规划”，将发展燃料电池汽车作为上海汽车产业转型升级的引领工程，建立国内领先、国际一流的燃料电池汽车技术链与产业链，将上海建设成为世界一流的燃料电池汽车创新中心和产业高地。（记者 刘向红 编辑 全泽源）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/116694.html>