

上海嘉定打造氢能与燃料电池产业园 氢能产业布局再加速

9月底，6辆申沃牌全低地板燃料电池城市客车正式交付嘉定公交公司，投入嘉定公交114路的运营，这标志着上海首条燃料电池公交线路正式上线。

氢能是一种绿色、高效的二次能源，氢能源燃料汽车是汽车产业的重要发展方向。10月25日，记者在安亭114路体验，新上线一个月的燃料电池公交和一般公交车没有明显差别。该车载储氢系统可储存21kg氢，储氢压力为35MPa，最长续驶里程可达560公里，排放物为干净的水。“相较动力电池，氢燃料电池具有加氢快、一次续航里程长、安全性高、能源来源广泛等优点。”工作人员说。目前世界上比较先进的车型，仅需几分钟就可加上5公斤的压缩氢，续航里程达600公里。

据介绍，上海燃料电池汽车经过十多年的发展，现正式加入公交客车的示范营运，标志着上海燃料电池汽车的发展进入了新阶段。但是，燃料电池也有生产成本较高、加氢站欠缺等问题，这也让燃料电池汽车难以推广。对此，业内人士分析，一方面，由于燃料电池汽车批量小，还不具备规模优势；另一方面，氢燃料站的成本问题也不可回避。因此，作为主要示范城市的上海，如今也仅有50辆燃料电池乘用车，10辆燃料电池通勤车，百余辆快递物流车投入运营。

可喜的是，根据2017年9月上海发布的《上海市燃料电池汽车发展规划》，到2020年上海将建设加氢站5-10座，2025年建成加氢站50座，到2030年，全市燃料电池汽车全产业链年产值将突破3000亿元。就拿2009年投入运行的安亭加氢站来说，该站是国内运行时间最长的固定式加氢站，储氢容量为800公斤，可连续加注20辆轿车和6辆大巴。去年，位于嘉定南部的一个燃料电池汽车加氢站项目开工建设，启用后日加注能力达750公斤，可为嘉定及周边地区200台物流轻卡、50台公交大巴提供加氢服务。

“参与氢能与燃料电池产业的企业较少，氢能产业基础设施建设力度不够，氢能产业的技术及产业链尚不健全。”在氢能源燃料电池汽车产业发展方面，嘉定深知自己的短板所在。鉴于此，今年2月，上海首个“氢能与燃料电池产业园”在安亭揭牌。产业园聚焦氢能产业发展，将引入燃料电池汽车动力系统集成及关键零部件企业、氢能产业配套企业等集群，形成完整的产业链，园区力争到2025年突破100亿元产值。此外，园区二期拟建目前国内最大规模的加氢站，日加氢量1000公斤，可满足至少200辆燃料电池汽车的日常运营。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/130900.html>