提速布局燃料电池产业链

作为新能源汽车发展的重要组成部分，氢燃料电池行业的发展备受关注。而众所周知，近些年中国在氢燃料电池汽车方面取得了一些进展，氢能已经纳入我国能源战略，成为我国优化能源消费结构和保障国家能源供应安全的战略选择。那么氢燃料在新能源领域有着怎样的发展前景？发展过程中又存在哪些瓶颈？又有哪些新的规划？

产业链布局提速

氢能，是一种二次能源，也是公认的清洁能源。近年来，中国、美国、日本、加拿大、欧盟等都制定氢能发展规划，纷纷布局氢燃料产业，随着资源投入力度加大，氢能利用走上快车道。

加氢站，是衡量氢能源发展利用进展的重要指标。到去年底，全球共有加氢站328座。我国建成、在用、在建的加氢站共有41座，分别位于北京、上海、江苏等地。而我国建成运营的加氢站在10座左右，分别位于北京、上海、郑州、深圳、大连、佛山、成都、常熟、六安等城市。

车，是氢燃料电池的应用终端。去年，全球燃料电池汽车销售3487辆，同比增长51%。在国内，燃料电池车去年有8个品牌的10款车型，产量1272辆，同比增长103%，主要是货车、客车和其他专用车。

存储运输难、成本高

相比于混合动力、电动新能源车，氢燃料电池汽车产业的发展速度并不快。发展瓶颈在于氢能制备和运输储备难度大、加氢站建设成本高以及百姓认知度不高。

氢具有易爆炸性，跟空气混合达到极低比例就可能爆炸。“中国不缺氢，缺的是如何把大量的氢气从便宜的地区运送到需要的地区。”张家港氢云新能源研究院院长魏蔚说，液氢工厂、液氢储运、加氢站，是保证燃料电池汽车规模化至关重要的基础设施，对技术的要求非常高。

东南大学机械学院院长倪中华说，液氢储运是当前业内正在攻克的技术瓶颈之一，只有实现液氢的安全储运，才能实现燃料电池大规模运用。从氢液化、储运到后期加氢站的整个流程，各个环节需要的材料、温度、检测方法等，都要有一个技术平台为后期设计、制造提供支撑，也才能最终实现量产。

省经信委有关人士称，目前氢气储运、加氢站等产业运营、政府管理等多个环节没有打通，加氢站建设缺乏审批流程和统一规范。

由于开发投入不足、研发产业化能力薄弱，国内氢燃料电池普遍寿命较短。金龙联合汽车工业（苏州）有限公司副总工程师李春说，目前车用燃料电池寿命为3000-5000小时，国外可达1万小时以上。但进口电池造价也高。一台车需要60千瓦的话，进口电池成本就要100多万元。

破解商业化难题 燃料电池汽车何时才能“氢装上阵”

在汽车发展的历史上，汽车行业面临能源形式上的巨大变化还是第一次。随着燃料电池汽车成本的大幅下降、基础设施的逐步完善、安全性和可靠性的提升，全球燃料电池汽车产业正处于产业化和市场化的关键时刻。

“目前，燃料电池成为各国共同的战略选择，氢能也成为全球未来战略能源的重要组成。”万钢表示，“全球的燃料电池汽车发展正在全面提速。在我国，燃料电池汽车将迎来大显身手的时代。”

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/131897.html