

业内呼吁要理性对待氢燃料电池汽车产业发展



“推进充电、加氢等设施建设”首次进入《政府工作报告》，释放的威力可谓空前巨大。今年以来，上海、江苏、广州、天津、西安、武汉、济南、张家口等国内20多个省市出台了扶持氢燃料电池产业的相关政策，氢燃料电池汽车产业发展的火势越烧越旺。或许是吸取了电动汽车产业发展过程中的一些教训，对于氢燃料电池汽车产业发展，业内呼吁理性对待氢能产业发展的声音也越来越多。

日前，在中国电动汽车百人会、国际氢能委员会、山东省工业和信息化厅共同举办的“2019氢能产业发展峰会”上，多个行业专家和企业代表呼吁，要理性对待氢燃料电池汽车产业发展。

地方氢能产业布局同质化严重

随着氢能首次写入政府工作报告，多地抢跑布局，地方发展氢能电池的速度远超预期。东方电气中央研究院常务副院长曹剑绵指出，“各地为了抢占氢燃料电池产业发展先机，相继出台氢能发展规划、氢燃料电池汽车和氢能产业园规划，未能因地制宜，导致产业布局同质化严重，重复投资恐怕要在全中国各地上演”。他呼吁各地发展氢能产业应因地制宜，并充分研究讨论发展的可行性和科学性。曹剑绵还表示，目前氢燃料电池汽车业处于政策导入期，希望国家层面能尽快发布氢能产业指导政策，引导各地氢能产业多元化布局。

据了解，美国、韩国、日本及欧洲多个发达国家，都从国家战略高度，建立了能源法案和氢能产业发展规划路线图。目前，对于我国氢燃料电池产业的发展，地方政府和企业的积极性都比较高，但是顶层设计尚未出台。

“企业和一些城市对燃料电池汽车有很高的积极性，但产业链很长，很多已经超出了传统汽车产业链所覆盖的范围，基础设施不是单凭企业的力量可以建立的，而标准法规的完善和制订，是企业无能为力的。”中国电动汽车百人会理事长陈清泰建议，目前需要政府与企业携手制订一个更加可行的整体方案，协调推进。比如要加强基础设施的规划和建设，加大技术研发的投入，突破一些卡脖子的技术和零部件，着力解决氢能储运的难题，借鉴国际经验，完善法规和标准。

今年年初，国家工业和信息化部部长苗圩曾表示，工信部将协同相关部委，完善氢燃料电池汽车产业发展规划顶层设计，加强技术攻关，开展示范运行，并优化发展环境。

值得注意的是，在开展示范运行方面，苗圩也强调，要选取氢能和燃料电池产业基础较好的地区，开展推广应用试点示范，通过一定规模的应用，打通燃料电池汽车产业链与氢能供应链。

要正确看待氢燃料电池汽车与电动汽车的关系

从全球2014-2018年燃料电池出货量可以看出，燃料电池主要的应用场景为交通运输领域。据全球氢能理事会的预测，2050年以前燃料电池的主要应用场景为客车、大型乘用车和中重型卡车等。

陈清泰指出，从目前全球各国政府和主要汽车企业战略布局来看，2030年之前，乘用车仍然以电动为主，到2030年部分主流车企电动汽车销量有望达到数百万辆级。而彼时燃料电池汽车可能仍然是数万辆或数十万辆级别。“做出如上的判断我想还是很重要的。”陈清泰分析道，“它的必要性在于正确引导有效资源的合理配置，防止顾此失彼。”

“我们不能因为自己从事燃料电池相关工作，就说燃料电池汽车适用所有的车型。”上海捷氢科技总经理卢兵兵认为，应综合比较燃料电池汽车、电动汽车、燃油汽车的各自优劣，选择适合的应用场景重点突破。

卢兵兵指出，影响燃料电池汽车应用的因素有很多，比如整车制造成本、使用成本（加氢价格及加氢设施）、维护成本、残值、政策（补贴、购置税）、氢资源、特定场景应用需求等因素。通过对上述多个因素综合分析，卢兵兵认为，到2025年燃料电池的主要应用场景仍然以客车、大型中重型货车以及卡车为主，这与国际氢能理事会以及很多机构的预测基本一致。

“应发挥燃料电池技术在客户体验、长距离重载运输上的优势，在商用车中，重卡及公交车和长途客车重点布局，”卢兵兵补充，“同时加快燃料电池乘用车技术的开发和储备。”

事实上，目前业内有很多专家也认为，相较于远程公交、双班出租、城市物流、长途运输等交通方式，燃料电池汽车具有清洁、零排放、续航里程长、加注时间短等特点，是适应市场需求的更好选择，但是在私人乘用车、网约车等领域，电动汽车仍然是更佳的选择。

补贴应该重点倾向于技术创新

尽管现在已经是9月下旬，但2019年的氢燃料电池汽车中央财政补贴仍然没有公布。业内猜测，氢燃料电池汽车补贴或不同于纯电动汽车“大水漫灌”式的补贴，或重点侧重于部分环节。

“当前国内企业的布局，多以燃料电池整车和系统为主，对进口材料和核心部件的依赖较为普遍，不利于整个氢能产业的发展，”长城汽车股份有限公司副总裁唐海锋表示，国外燃料电池汽车的开发路径基本上是从原材料到部件，再到系统，再到整车，是层层递进的正向开发流程。

氢燃料电池汽车核心技术缺失，关键零部件需要进口也掣肘着产业的发展。

据电池中国网了解，目前氢燃料电池汽车系统成本距离商业化仍然有一定的距离。要实现降成本，除了通过批量生产，还必须在技术工艺及材料，设备国产化多方面下功夫。

因此，有业内人士建议，燃料电池技术应用的示范推广应坚持自主开发，掌握燃料电池电堆核心技术，建立完善的核心零部件产业链。同时，在补贴政策支持下倾向于核心技术、关键零部件及优质企业倾斜，助力企业快速突破产业发展瓶颈，推动产业快速发展。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/145889.html>