

## 氢能及燃料电池汽车产业受追捧 我国亟待攻克关键核心技术

“全球管理咨询公司麦肯锡发布报告称，到2050年，全球10%的终端能源将是氢能，届时，氢能在电力、交通、建筑等领域都将是主要能源之一。”中国汽车工程学会副秘书长王菊在近日召开的“2019中国电池与储能产业峰会”上说，对作为当下氢能主要应用形式之一的燃料电池汽车产业，美国预测到2025~2030年，燃料电池技术甚至性能都将超过内燃机。她表示，近10多年来，氢能成为了全球能源技术革命的重要方向和各国未来能源战略的重要组成部分，氢能及燃料电池汽车技术正在被越来越多的国家和地区追捧。

### 多国作为主要能源，“零距离”推动发展

当前，日本、美国、欧盟等众多国家和地区已经把氢能作为主要能源来推动和应用，积极支持氢能及燃料电池汽车产业发展。“日本对该产业的支持力度最大，已建成全球数量最多的加氢站——100多座，对每个加氢站给予1/3或1/2的补贴。”王菊介绍，日本计划到2030年实现“氢社会”目标，到2025~2030年燃料电池乘用车数量分别达到20万、80万辆，加氢站数量分别达到320万座、200万座。

近年来，欧洲对氢能和燃料电池汽车产业的重视度同样不容小觑，投入了几十亿欧元支持该产业发展。除欧盟外，欧洲各个国家也出台了相应的规划。“比较典型的是德国，它单独成立了实体公司建设加氢站，每座加氢站补贴1/3，到2030年，其燃料电池乘用车将会超过200万辆。”王菊说，在北欧，目前加氢站的数量已经超过了加油站数量。

美国氢能和燃料电池汽车产业发展也是可圈可点。“美国能源部每年都会投入超过1亿美元支持燃料电池研发，不过多侧重支持氢基础设施等新技术，更多的创新点希望能由中小企业完成。”王菊表示，美国已经有近1万辆氢燃料电池乘用车，位居世界前列，这主要得益于美国政府及纽约、加州等几大州的支持。

“韩国也明确支持该产业发展，提出到2030年全国形成以氢能为基础的经济体系。”王菊提到，除了各国政府的支持之外，国外的一些大型能源公司，特别是整车企业，例如丰田、本田、现代等也一直在支持该产业发展。

“今年，国际能源署发布《氢能产业报告》，第一次给氢能明确了定义，多个国际组织也明确发声支持该产业发展。例如，在日本G20会议上，多国提出加强零距离推动氢能及燃料电池产业发展。”王菊认为，氢能及燃料电池汽车产业在全世界范围内呈现出了强劲的发展态势。

### 我国发展潜力巨大，仍需多方位攻克挑战

“众所周知，我国氢能及燃料电池汽车产业发展也已经提上日程。”王菊介绍，在我国，该产业的特点是先从地方城市发展起来，最典型的的就是上海。2017年上海发布了《上海市燃料电池发展规划》，这是上海市政府第一次明确表示支持该产业发展。目前，我国已有20多个城市出台了相关发展意见。

王菊还介绍，近两年，我国氢能和燃料电池汽车产业已经有了比较大的进步，核心零部件及示范规模不断扩大，储氢罐等技术发展迅速。“据统计，截至目前，我国已经建成31座加氢站，主要集中在长三角和珠三角地区。所有燃料电池车辆的行驶里加起来超过了1500万千米，整体有盈利。”

“我国发展氢能及燃料电池汽车产业有非常多的机遇，发展潜力巨大。”王菊说，我国氢能资源非常丰富，多年来氢能产量一直是全球最高，并积累了丰富的新能源汽车研发和推广技术，可供借鉴。再者，我国燃料电池汽车市场有非常大的增长空间。不过，她也表示，我国氢能产业及燃料电池汽车产业发展面临很多挑战。

“目前，我国燃料电池汽车95%的零部件需要进口。”王菊认为，推动氢能及燃料电池汽车产业化发展，我国一方面亟待突破材料、零部件等氢能及燃料电池汽车产业的关键核心技术，这需要国家、地方以及企业建立非常联动的创新研发体系。另一方面亟需紧抓关键短板产品，培育龙头企业，并鼓励产业上下游联动，补齐产业链，有序建立车用氢价格体系。

同时，要积极探索低碳、低成本的制氢方式，并加强基础设施建设，以点带面地有序推进示范运行。她还强调，国外有非常好的产业经验及研发基础，也有非常好的产业资源，一定要加强国际合作。另外，还要加强公众宣传，消除对氢能及燃料电池的安全疑虑。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/145951.html>