

氢能产业的2020：统筹规划是首要任务

经过多年积累，我国已初具氢能产业化发展条件。而且氢能发展与燃料电池技术创新被提升到国家战略高度，列为重点发展任务。

在2020年这一“十三五”收官之年，氢能产业应如何统筹规划，构建科学发展格局？就相关问题，记者专访了中国国际经济交流中心信息部副部长、研究员景春梅。

景春梅表示，2019年3月，我国第一次将氢能相关内容纳入《政府工作报告》，10月国家能源委员会会议又提出探索推进氢能商业化路径，表明国家越来越重视氢能发展。地方政府积极探索实践，大型企业陆续跟进带动产业发展，但与此同时，我国氢能产业仍存在关键材料和核心技术差距、基础设施建设不足、商业化推广模式尚未建立等诸多瓶颈。接下来在2020年，还需全面统筹产业发展空间和潜力，进一步加强基础研究，合理掌握终端应用节奏，提前防范产业无序竞争和产能过剩风险，构建我国氢能产业科学发展格局。

目前，国内对氢在能源系统中的地位尚未明确。对氢作为能源的安全性、全产业链的清洁低碳效益、氢能发展空间及其对油气等能源的替代作用等，缺乏科学全面的深入研究论证。

在调研中，景春梅团队发现，产业无序竞争和产能过剩风险已初步显现。在近两年不断高涨的“氢能热”中，有些地方为追求经济增长规模与速度，不顾当地资源环境条件，与追逐政策补贴的企业结合起来，一哄而上布局产能。

与产能趋势形成反差的是，关键材料和技术与国际差距明显。大量核心专利掌握在美、日等国企业手中。导致氢能产业链各环节成本较高，商业化推广仍十分困难。

在应用层面，则表现为“一窝蜂”式的“造车热”。国内氢能发展几乎都集中在交通领域，特别是氢燃料电池汽车产业。实际上，氢能在农业、工业及第三产业都有广泛用途，在发电、储能、建筑等领域都大有发展空间。我国需要以更宽广的视野全面挖掘氢能价值和潜力。

此外，氢能基础设施制约着产业发展。一方面，市场主体投资积极性不强，长期靠政策补贴难以为继；另一方面，我国氢燃料电池汽车尚处在起步阶段，运营车辆少，加氢站难以通过规模效应平衡收支，投资风险大。

景春梅认为，制定氢能发展顶层设计是当务之急。

应加快顶层设计，明确氢能是终端能源的组成部分，将发展氢能与油气替代有效结合。将氢纳入国家能源管理范畴，明确氢能行业主管部门，抓紧制订实施氢能产业发展战略。加快加氢站建设，破解“加氢焦虑”。

要统筹区域布局和应用示范以避免产业趋同。按照“全国一盘棋”原则，结合各地资源禀赋与协同发展优势，合理选择氢能资源丰富、氢能产业集聚，或将经济发达、环保压力大的区域作为国家级示范区，分层次、有重点开展全产业链的区域示范。例如，可以将燃料电池产业纳入粤港澳大湾区新能源发展战略布局，在海南结合禁售燃油车、全域推广应用新能源车，还可以结合长三角“氢走廊”发展，以及将京津冀地区作为氢能产业重要消费地。

要发挥新型举国体制优势集中攻克关键技术。汇聚政产学研用力量集中进行科研攻关，知识产权内部共享，有助于快速实现技术突破，也能避免分散研发带来的资源浪费和恶性竞争。

此外，还需因地制宜推进多元化应用，在化工、建筑、发电以及船舶、轨道交通等领域挖掘和发挥氢能巨大潜力，并且加强安全监管及标准体系，从而营造良好市场生态。（苏慧婷）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/153473.html>