氢经济“箭在弦上”上海“箭头”蓄势待发

一个立足上海、辐射长江经济带的氢能产业园日前在宝山区吴淞地区开园，而一座崭新的加氢站也在宝山区建成投用。

氢经济强势启动的契机，在于技术和生态链的不断成熟，以及节能减排和绿色发展的压力。凭借本地的技术和产业优势，以及丰富应用场景，特别是当坐拥百万吨级氢资源的宝武集团介入时，上海可望在代表未来的氢经济中扮演关键角色。

在谈氢能之前，记者和不少人一样，对氢气的安全性有点不放心。不过，多位业内人士告诉记者，储氢罐的强度超乎想象——哪怕用AK47步枪直接射击，都不会引发任何安全事故。

储氢瓶的研发是氢经济核心技术上的一环，国内已完全掌握。记者在宝武集团主办的一场氢产业链展会上看到，氢气的储、运、加、用等各个环节，上海都拥有代表性企业。

上汽集团旗下已拥有大型重卡、物流轻卡、城市公交等全系列燃料电池车型。燃料电池动力单元方面，原先上汽内部的两个团队，都因为看好市场前景而跳出来独立运行，其中一家的动力单元累计已行驶3000万公里。储氢技术方面，除了能“扛子弹”的气瓶之外，上海交通大学一个院士团队开发出镁合金固态储氢技术方案，居国际领先水平。

在中国宝武吴淞氢能产业园开园仪式上，宝武集团党委书记、董事长陈德荣表示，宝武的目标是“贯通氢能全产业链的商业化示范”，下一步将深化政产学研联动，充分释放集团内部氢气资源价值。

根据规划，宝武集团吴淞氢能产业园开园后，集团和宝山区将携手推进氢能应用。按照陈德荣的说法，未来双方将一起打造一个国际领先的氢概念示范区。

目前，宝武集团十大钢铁基地每年在炼焦过程中可产出氢气100万吨。基于宝钢以及宝山的物流需求，并结合重载卡车的尾气排放达标工作，宝武集团和宝山区将在近期发展1000辆氢能汽车。作为配套，宝山区今年将建设5座加氢站，其中一座已投入使用。

国家对于氢能的发展非常支持。为此，国内一些车企正计划与物流公司携手，组建大型氢能车队，这也将助推氢经济发展。不仅宝山区，全市的氢能应用也在快速成势。据透露，上海正考虑在“临港—宝山—南通”一线，以及郊环地区布局加氢站点，从而为氢能重卡打造畅行无阻“氢走廊”。

隧道股份旗下的上海燃气工程设计研究有限公司是国内加氢站方案设计的龙头企业。该公司相关人士透露，上海已形成三年30座、五年50座、十年100座的加氢站发展规划。

氢气不仅最清洁，更拥有最高的“能量密度”。这使得氢可以成为优异的储能材料，除了驱动汽车，更可保障国家能源安全。这种战略价值，是宝武集团和上海携手打造氢经济的另一重要背景。

为发展氢经济，宝武集团组建了注册资本30亿元的“宝武清能”公司。公司相关人士表示，宝武集团的氢能应用，近期瞄准汽车，远期则看好用氢气取代焦炭炼钢，这可能是钢铁企业彻底摆脱碳减排硬约束的终极选择。

单单实现氢气炼钢，全国的氢能市场就将是目前的数百倍；从清洁能源革命的角度来看，氢经济的空间更是难以估量。专家表示，当氢气能以低成本大规模制备，它还可以作为风电场、光伏电站等重要的蓄能介质。

目前，宝武集团旗下的十家钢铁企业、也就是十大氢能基地，主要在东部沿海和长江沿岸布局。宝武将对此进行整合，从而在地图上串联出一幅“箭在弦上”的氢资源图景，而位于“箭头”位置的上海，非常有机会和宝武一道提升在氢经济中的定位，赢得一个灿烂的未来。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/160234.html