

重庆造汽车“氢装”上阵

预计到2023年全市将培育氢能汽车产业链企业超过50家,实现年产值超过100亿元



□本报记者 夏元

来回700余公里行程,只加了20余公斤氢气。和同吨位燃油车比较,不仅燃料成本每公里便宜了0.25元,并且动力更足、提速更快、噪音更低,驾驶舒适度更高——这是前不久,由重庆庆铃汽车公司主导、在成都高速公路上作的一次测试,也是国内氢能卡车首次在跨省干线道路上进行实载测试。

氢能汽车,是以氢作为驱动力的汽车,主要分为氢内燃机汽车和氢燃料电池汽车两类,后者是重庆氢能汽车发展的主攻方向——率先在客车、货车等商用车领域进行投放,将是重庆造氢能汽车的主要应用领域。

“这趟氢能卡车的示范运行不仅贯通了‘成渝氢走廊’,也体现出重庆造氢能卡车的高性能、低能耗和可靠性。”一位汽车业内人士如此评价。

重庆造汽车,已“氢装”上阵。

抢先机

多家渝企加大氢能汽车开发力度

氢能,被誉为21世纪终极能源。据国际氢能委员会预测,到2050年氢能将承担全球20%的能源终端需求,届时氢能汽车将占全球汽车总量近25%。为此,多年来欧、美、日等国家和地区都在围绕氢能汽车产业进行布局。

2019年全国两会《政府工作报告》提出“推动充电、加氢等设施建设”,拉开我国大规模发展氢能汽车的序幕。此后,重庆多家车企加大氢能开发力度,抢占市场先机。

“此次跨省干线道路实测的氢能卡车,正是庆铃多年深耕氢能开发的结果。”庆铃汽车总经理罗宇光说,2018年初,公司就制定了“制造样车—获取资质—量产营销”的氢能汽车产业“三步走”战略。随即,庆铃汽车携手德国博世公司,共同推动氢能汽车在商用车领域应用,并在今年8月实现产品下线。

2019年,上汽红岩投身氢能重型卡车开发,目前已推出“杰狮”等多款氢能重卡车型,今年10月还在内蒙古布局建设了全球首个万辆级氢能重卡生产基地。

早在2009年,长安就涉足氢燃料电池汽车



今年3月,在位于两江新区的上汽红岩特装车间外,装载有氢燃料电池的首批氢能重卡——杰狮H6正在进行调试。(本报资料图片)

记者 张锦辉 摄/视觉重庆

研究。2010年上海世博会期间,5辆长安志翔氢燃料电池车参与了为期半年的示范运行。近年来,长安汽车先后参与多个国家级氢能汽车项目研究,今年3月,长安CS75燃料电池乘用车入选工信部氢能汽车目录。

去年3月,重庆出台《氢燃料电池汽车产业发展指导意见》,并正式提出“建设具有全国影响力的氢燃料电池汽车产业基地”构想,发展氢能汽车成为推动全市汽车产业转型升级的重要路径。

“目前重庆氢能汽车产业发展跟上了国内外氢能产业发展潮流,先期投放市场的一批氢能汽车,已展现出重庆造的性能特色。”市经信委汽车处人士称。

有底气

本土氢能汽车产业优势明显

发展氢能汽车,重庆有得天独厚的优势。

市经信委副主任涂兴永介绍,氢气主要来自于天然气的重整,重庆丰富的天然气、页岩气资源,为氢能产业提供了资源基础。同时,位于长寿、涪陵等地的多家化工企业都有非常丰富的副产氢气,年产量总计超过10万吨,如长

寿金宏气体、潼南万利来等化工企业已建成副产氢提纯装置,实现了车用氢气销售。

另外,作为国家重要的汽车产业基地,重庆现有整车企业21家,整车产品谱系齐全。其中,上汽红岩、庆铃汽车、长安汽车这3家企业已上市7款氢能汽车,后续氢燃料电池整车还将陆续研发推出。

在氢能汽车的核心配套和公共平台方面,重庆也有发展基础。目前重庆已集聚了德国博世、国鸿氢能、明天氢能、德燃动力等一批国内外知名氢燃料电池系统及核心部件企业,形成较强的本地配套能力;拥有中国汽研、招商车研