

《重庆市氢燃料电池汽车产业发展指导意见》发布 三年内推广800辆氢燃料汽车上路

重庆日报记者 夏元

核心提示

加快推广氢燃料汽车上路运行,重庆在行动。日前,市经信委与相关市级部门联合制定发布《重庆市氢燃料电池汽车产业发展指导意见》(下称《意见》),计划到2022年全市氢燃料电池汽车运行规模达到800辆,到2025年达到1500辆。

作为汽车制造重镇,我市推广氢燃料电池汽车上路具备哪些优势?在推动全市汽车工业高质量发展过程中,氢燃料汽车将发挥哪些作用?为此,重庆日报记者采访了市经信委副主任杨丽琼,对《意见》进行解读。



重庆格罗夫氢能汽车试制试验基地,氢能乘用车下线。

重庆日报资料图片

重庆发展氢燃料汽车 有基础优势

“氢燃料汽车具备环保性能好、转化效率高、加注时间短、续航里程长等特点,让它成为当前全球汽车工业应对能源短缺和环境污染的重要转型举措。”杨丽琼表示,包括我国在内全球多国都在积极布局抢占氢燃料汽车发展先机。

为此,在推动全市汽车产业转型升级和高质量发展、培育经济增长新动能的要求下,此次我市发布《意见》,一方面是顺应全球氢燃料汽车发展趋势,另一方面则是依托我市现有的汽车产业基础,以及年产10万吨氢气的丰富资源。

“当前我市多家整车企业和研发机构已经就氢燃料汽车进行探索并有所建树,加速了我市对氢燃料汽车进行推广的步伐。”杨丽琼表示,包括以长安汽车、庆铃汽车、上汽红岩等为代表的整车企业,已启动多款氢燃料电池整车产品开发;雪人股份、德燃动力等氢燃料汽车配套企业先后入驻我市,正加快形成氢燃料电池系统及其核心零部件的研发生产能力;中国汽研、重庆车检院等国家级汽车质量监督检验机构已形成氢燃料电池汽车试验检测能力,这些都让重庆发展氢燃料汽车具备基础优势。

实施“两步走” 推广氢燃料汽车上路

“按照《意见》,我市将分为近期和

远期计划,实施‘两步走’推广氢燃料汽车上路。”杨丽琼表示。

其中,近期计划是,到2022年,全市氢燃料电池汽车产业链体系初步形成。届时,在技术链层面,实现电堆、系统集成与控制等核心技术达到国内先进水平;在产业链层面,制氢、储氢、运氢、加氢、氢燃料电池电堆、关键核心部件到氢燃料电池汽车产业集群初步形成,建成1个国家级质量检测机构,引进和培育6家氢燃料电池电堆和核心零部件企业,氢燃料整车量产车型超过5个;在示范推广层面,建成加氢站10座,探索推进公交车、物流车、港区集卡车等示范运营,氢燃料电池汽车运行规模力争达到800辆。

远期计划是,到2025年,全市氢燃料电池汽车示范应用及产业规模将大幅提升,创新发展能力进一步增强,基本形成氢燃料电池汽车全产业链竞争优势,成为具有全国影响力的氢燃料电池汽车产业基地。在技术链层面,氢燃料电池电堆、系统集成与控制、核心零部件等关键技术达到国内先进水平;在产业链层面,产业集群进一步壮大,全市氢燃料电池汽车相关企业超过80家;在示范推广层面,建成加氢站15座,在区域公交、物流等领域实现批量投放,氢燃料电池汽车运行规模力争达到1500辆。

同步优化氢燃料汽车 产业链体系布局

“在推广应用氢燃料汽车尽快上

路的同时,我市还将同步优化氢燃料汽车产业链体系布局。”杨丽琼表示,按照《意见》,我市将支持本地车企参与氢燃料汽车示范运营,以整车上量促进氢燃料汽车技术进步和配套产业集聚。

《意见》提出,依托本地丰富的氢气资源,我市将加快推进氢气提纯和储运技术发展,通过招商引资和培育本地企业,加快发展氢燃料电池发动机及其核心零部件,并支持整车企业加快氢燃料电池汽车产品研发验证,力争尽快推出量产车型,建立制氢、储氢、运氢、加氢、氢燃料电池电堆、关键核心部件到氢燃

料电池汽车的全产业链体系。

为推进氢燃料电池汽车产业资源整合,《意见》还提出,将以结合两江新区现有的整车及氢燃料汽车产业基础,将该区建设成为市级氢燃料全产业链核心区;推动南岸、北碚、长寿等有氢燃料产业基础的区县,围绕氢燃料电池研发建设成为市级氢燃料电池生产集聚区,并计划在两江新区、南岸、长寿等区县布局建设加氢站,探索加氢加油、加氢加气、加氢充电等合建站,鼓励利用现有加油、加气站改扩建加氢设施,鼓励民企、个人投资者参与加氢站投资建设。

链接

氢燃料汽车知多少

氢燃料汽车作为一种真正意义上的“零排放,无污染”载运工具,是未来新能源清洁动力汽车的主要发展方向之一。

用氢气作燃料有许多优点。首先是干净卫生,氢气燃烧后的产物是水和少量氮氧化物,对空气污染很少;其次,氢气是可以取代石油的燃料,氢气可以从电解水、煤的气化中大量制取,而且不需要对汽车发动机进行大的改装,因此氢燃料汽车具有广阔的应用前景。

推广氢燃料汽车需要解决三个技术问题:一是解决大量制取廉价氢气的方法。传统的电解方法价格昂贵,且耗费其他资源,无法推广;二是解决氢气的安全储运问题,传统储氢方法有两种,一种是利用高压钢瓶(氢气瓶)来储存氢气,另一种则是储存液态氢,两者都存在局限性;三是解决氢燃料汽车所需的高性能、廉价的氢供给系统。目前常见的供给系统有三种,分别是气管理时喷射式、低压缸内喷射式和高压缸内喷射式。

相关新闻

400亿级氢燃料电池项目落户两江新区

本报讯(重庆日报记者 夏元)重庆汽车工业转型升级再添新动力。日前,由市经信委、两江新区管委会和福建雪人股份有限公司三方共同签约,总投资45.5亿元的氢燃料电池发动机及其核心零部件制造项目落户两江新区。该项目将通过三期建设,形成年产10万套燃料电池发动机及电堆

等核心部件产能,达产后预计产值实现430亿元。

作为此次项目主要投资方的福建雪人股份,是一家以压缩机为核心的制冷装备与新能源装备制造企业。在氢能方面,该公司整合欧洲、加拿大的氢能产业链上的核心技术和品牌,拥有较为完善的氢能产业链尖端技

术,目前与金龙客车、解放卡车等国内20多家整车企业提供配套。

“雪人股份此次来渝投资落户,是因为重庆具有良好的汽车产业基础和营商环境,今后企业最核心的氢燃料生产将放在重庆基地进行。”雪人股份负责人介绍,该公司计划未来3年内,在渝布局360辆氢燃料电池公交车,

170辆氢燃料电池物流车投入试运营,另外还将分期建设35座加氢站,完善重庆氢能供应网络。届时,以氢能产业核心装备制造为基础,雪人股份重庆基地将通过与氢燃料产业上下游供应商及整车企业、物流公司等进行合作,在渝培育氢能产业生态链。