

重庆新能源汽车产业调查 ④

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

重庆日报记者 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、在成渝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、低氢耗和可靠性。”一位汽车业内人士如此评价。重庆造汽车,已“氢装”上阵。



在位于两江新区的上汽红岩特装车车间外,装载有氢燃料电池的首批氢能源重卡——杰狮H6正在进行调试。重庆日报记者 张锦辉 摄

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、招商车研等国家级汽车行业质量检测机构,已启动国家氢能动力质量监督检验中心建设,初步建成氢燃料电池汽车测试验证公共服务体系。

在终端环节——加氢站建设方面,重庆也在积极行动。今年4月,全市首批3座加氢站分别在两江新区和九龙坡区集中开建,3座加氢站的加氢能力均为1000公斤/天,建成后每天可满足300台氢能公交车加氢需求。

“正是基于这些良好基础和比较优势,重庆氢能汽车产业将通过补链成群,形成一批氢能汽车应用场景。”涂兴永表示,包括上游原料端(制、储、运、加氢)、中游制造端(电堆、系统集成及关键零部件等)和下游应用端(车辆示范运行),预计到2023年,从制氢、加氢、关键核心部件配套到整车制造的重庆氢能汽车产业集群将初见规模。届时,全市将建成10座加氢站,推

共领域用车为推广重点,尚未涉及乘用车领域。”该人士说,目前纯电动汽车仍将在新能源汽车产业中占据主导地位。不过随着氢能产业链不断完善,氢能汽车产业在今后将逐步释放更大的应用潜能。

记者手记

解决行业痛点 占据竞争主动

新能源汽车产业最近一年呈现出高速增长态势,令人欣喜。但问题也随之而来:这一轮增长能持续多久?背后支撑的动力又是什么?

在新能源汽车产业的采访报道中,记者与许多业内人士交流了这个问题。大部分人认为,技术、成本、政策和管理等方面不少障碍的破除,为下一阶段产业的大发展打开了瓶颈,新能源汽车产业的整体规模得以迅速增长。

但产业前行的过程中,必然会出现新的瓶颈、新的障碍。这一点,其实我们已经感受到。今年国庆长假期间,国内一些地方高速公路充电桩排长队的景象还历历在目,这给了市场消极的预期。

采访报道过程中,记者与普通消费者交流时,也感受到了他们内心的矛盾。一方面,很多消费者都想新买或置换一辆新能源汽车,感受科技和低碳出行。另一方面,面对新能源汽车应用上的一些问题(例如长途充电难),很多人仍踌躇不定。

这种来自消费端的心态,可能会被悲观的人解读为市场未来的不确定性。但换一个角度看,这也恰恰指明了未来行业布局和发展的方向。

回想一下10年前,大部分消费者并不会对新能源汽车“左右为难”。消费者这种纠结,恰恰说明其消费欲望的强烈,只是这种欲望被消费痛点所压制。只要解决了痛点,机会就会迸发。

痛点有哪些?充电慢、充电桩区域配比不平衡、低温低能、电池安全……这其中,有的属于技术细节层面,有的是应用政策问题,还有商业路线的选择等。任何一个企业或地区如果能够在其中一项或几项取得领先优势,都将在未来的产业竞争中占据极大主动。

我们欣喜地看到,重庆汽车产业已在充换电设施建设、氢能源重卡商业化方面走在了全国前列,再加上本地坚实的整车和零部件产业基础,未来的新能源汽车商业格局中,肯定有重庆的一席之地。

但同时,传统的优势本身也意味着某种羁绊,重庆受一些主客观因素限制,在电动汽车产业链前端等领域缺乏竞争优势。在这个行业巨变的时期,政府部门、行业和企业,都需要拿出魄力,大力推进产业结构、管理体系向新能源汽车转型,同时大力推进行业资源整合,深化融合发展。如此,重庆必将在新能源汽车领域继续书写“中国汽车之都”的辉煌。

重庆日报记者 白麟

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、加氢等设施建设和拉,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

广1000台氢燃料电池汽车示范运行,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。

强推动

实施一揽子氢能汽车发展措施

今年智博会氢燃料电池汽车产业发布会上,重庆正式提出将实施一揽子氢能汽车产业发展措施,带动氢能汽车规模化应用和产业化集聚。

其中,在制氢环节,将依托长寿区、潼南区丰富的副产氢资源,推动一批化工企业加快建设氢气提纯装置,提升氢气制备能力,为川渝两地的氢能汽车整车生产及运营企业提供价格较低、供给稳定的氢气来源,持续降低生产成本。

在加氢环节,将按照全市氢燃料电池汽车产业“两区两线”布局,率先在两江新区、九龙坡区,以及成渝高速、渝万高速这两条高速公路沿线加快建成一批加氢站,通过布局一批高速公路加氢站,衔接成都已建成的加氢站,共建“成渝氢走廊”。

在壮大产业规模方面,将支持庆铃汽车、上汽红岩、长安汽车等整车企业加快氢燃料电池汽车产品研发,提升氢燃料电池整车制造能力和水平;支持博世动力、明天氢能、国鸿氢能等氢燃料电池系统及电堆关键配套项目尽快建成投产,持续提升本地化配套。

氢能汽车发展力度不断加大,是否意味着重庆汽车产业新能源板块发展重心将从纯电动转向氢能源?

“在新能源汽车领域,纯电动汽车和氢能汽车能够形成互补,两者各有侧重并不冲突,更不会存在取代关系。”市经信委汽车处人士表示,随着换电方式和超级快充技术不断更新,以换电和充电为主的纯电动汽车,在以轿车、MPV、SUV为主的乘用车领域依然是主流;而氢燃料电池具有的续航里程长、燃料加注快等优势,更适合在商用车领域如货车、客车等方面使用,而且这些商用车行驶路线相对固定,加氢也比乘用车更方便。

“加快氢能汽车试点示范,重庆也只是提出在公交、出租、市政环卫等公