

2022年8月22日 星期一

本版责编 何玲 本版美编 郭佳卉

广东加快建设燃料电池汽车示范城市群

中国能源报记者 仲蕊

近日,广东省发改委联合其他七部委发布《广东省加快建设燃料电池汽车示范城市群行动计划(2022—2025年)》(以下简称《行动计划》)。《行动计划》立足广东省燃料电池汽车产业基础与发展潜力,提出着力提升八大关键零部件技术水平、进一步加强燃料电池汽车规模化推广应用、着力保障低成本氢气供应,并提出以广州、深圳、佛山、东莞、中山、云浮为重点建设燃料电池汽车产业创新走廊。

业内认为,《行动计划》极具地方特色,保证政策思路灵活的同时极大释放氢能应用潜力,契合广东当地氢能企业期望,广东燃料电池汽车示范城市群建设有望进一步提速。

三年内新增万辆氢能汽车

《行动计划》提出,到示范期末,实现电堆、膜电极、双极

板、质子交换膜、催化剂、碳纸、空气压缩机、氢气循环系统等八大关键零部件技术水平进入全国前五,形成一批技术领先并具备较强国际竞争力的龙头企业,实现推广1万辆以上燃料电池汽车目标,年供氢能力超过10万吨,建成加氢站超200座,车用氢气终端售价降到30元/公斤以下。到2025年末,关键零部件研发产业化水平进一步提升,建成具有全球竞争力的燃料电池汽车产业技术创新高地。

相比京津冀、上海示范城市群提出的目标,广东此次的量化指标目标更大,也更具突破性。佛山清极能源董事长钱伟认为,广东氢能产业基础足以支撑《行动计划》中的氢能发展目标的实现。佛山作为广东燃料电池汽车示范城市群牵头城市,早在2009年就积极谋划布局氢能产业,在政策制定、产业推进、基础设施建设等领域处于领先地位。目前,广东的车站保有量在全国范围内领

先,未来2—3年,随着更多政策细则的落地施行,《行动计划》提出的车站目标有望实现进一步突破。

清能股份销售总监钱继冉表示,此次发布的《行动计划》符合所有在广东布局的氢能公司及市场需求的预期。公司将以南海基地为中心,扎根广东,服务好广东及周边市场客户,力争技术创新的同时,助力广东成为世界领先燃料电池汽车产业技术创新高地。

加氢、制氢环节获“松绑”

在此前的发展过程中,广东氢能产业面临氢源供应短缺问题。《行动计划》提出允许站内制氢、进一步放宽加氢站建设的限制,有利于解决氢源短缺症结,加速广东氢能产业发展。

《行动计划》提出,允许在物流园区、露天停车场、港口码头、公交站场和燃料电池汽车运行比较集中的路线利用自有

土地、工业用地、集体建设土地、公共设施用地等土地,在满足安全规范要求的前提下建设自用加氢站(限于对自有车辆、租赁车辆等特定车辆加氢),不对外经营服务。加氢站参照城镇燃气加气站管理,不核发加氢站的危化品经营许可证。住房城乡建设部门作为加氢站行业主管部门,牵头制定加氢站建设管理办法。

“事实上,广东省此前并非‘缺氢’,而是因政策原因,氢气无法走出化工园区进行运输供应。”钱伟表示,制氢端获政策突破,将广东省工业副产氢全部有效利用,完全可以满足广东燃料电池汽车产业氢气需求。

需要注意的是,加氢、制氢环节限制放宽背后,离不开对氢能安全的持续重视。钱伟强调,目前,相关安全标准已基本覆盖氢能产业各个环节,只要企业按照标准规范进行生产运营,各氢能装备严格按照用氢、制氢标准生产制造,氢能安全

性、可靠性将更有保障。

钱继冉认为,《行动计划》中对加氢站规划,尤其是场内站、制氢等方面的大胆突破,充分考虑到了企业诉求。补齐氢气资源和供应的短板,有利于广东氢能企业更好地进行商业化运营和市场推广。

产业分工更明确

为了进一步破除发展困境,广东对本省六地进行了明确分工,充分释放地方产业发展潜力。

《行动计划》提出,广州、深圳、佛山、东莞、中山、云浮为重点建设燃料电池汽车产业创新走廊,重点支持电堆、膜电极、双极板、质子交换膜、催化剂、碳纸、空气压缩机、氢气循环系统等八大关键零部件企业以及制氢、加氢、储运设备企业在省内进一步扩大生产能力,建设高水平自主化生产线,加快相关技术成果在省内形成产业化能力。

同时,《行动计划》进一步明确未来广州、深圳、佛山、东莞、中山、云浮六地的产业布局,提出以广州、深圳、佛山燃料电池技术创新和产业高地为引擎,联动东莞、中山、云浮等关键材料、技术及装备研发制造基地,依托东莞、珠海、阳江等氢源供应基地,加快产业项目布局,推动形成产业集群。

“产业化走在全国前列的佛山,将继续发挥产业基础优势;深圳充分利用人才优势,为产学研提供支撑;东莞拥有巨正源等化工企业,具备工业副产氢生产能力;阳江海上风电资源充沛,拥有生产绿氢的基础。”钱伟表示,对每个城市赋予清晰定位,不仅能够为氢能产业提供丰富的应用场景,还有利于形成产业集群,实现氢能产业链的高效、全面发展。

江西上高： 光伏发电 为生态振兴赋能

近年来,江西省宜春市上高县翰堂镇坚持生态发展理念,合理利用闲置土地资源发展光伏产业,扮靓乡村,助农增收,为乡村振兴赋能。图为8月18日,无人机镜头下的上高县翰堂镇利丰新能源有限公司,一排排光伏板横列山间,与蓝天、白云相映成趣。

人民图片



小贴士

高温天气会否致新能源车自燃? 专家释疑支招

人民网记者 王连香

“往车顶泼水降温”“给汽车穿防晒衣”……近日,连续的高温天气让一些新能源汽车车主忧心忡忡,并想出不少办法给爱车降温。

高温天气是否会对新能源汽车的电池造成影响,升高自燃、爆炸等安全事故概率?对于许多车主的这一疑问,北京理工大学电动车辆国家工程研究中心首席科学家林程

表示,大部分发生自燃的车辆是严重碰撞损坏导致的,因电池质量或电池缺陷出现的自燃情况很少。车主不必过度惊慌。

林程解释,目前大部分的汽车企业采用的锂离子动力电池工作温度范围在15℃—35℃,当环境温度较高时需要强制散热。而电动汽车配有风冷或液冷的强制散热系统,环境温度达到45℃时也可以正常工作。

对于新能源车主提出的高温天气引发安全隐患的担忧,中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘表示,可采取以下措施防患于未然:一是新能源汽车在停车时尽量选择非暴晒停车场,避免车辆长时间暴晒;二是车主在上车后,先开窗将车内热气释放后,再开窗开空调,避免热气引燃车内可燃物品;三是通过仪表查看冷却液及其他零部件设备是否充足和正常,夏季

车内开空调时间长,冷却液严重不足是导致自燃的原因之一;四是检查轮胎,夏季长途旅行或长时间暴晒,可能引发爆胎甚至失火;五是充电时注意接口,不要盲目硬插,最好先观测一下充电状况,不要立即离开充电现场。

汽车厂家则更应从源头上承担起保障汽车安全的主体责任。林程表示,汽车厂家应严格遵循电动汽车开发流程和国家各类强制性标准,充分测

试和验证后再进行量产和销售;优选质量更好的电池系统,并加强在使用过程中对电池的监控和维护,尤其要对曾出事故的车辆电池重点检测。

“汽车企业应注重完善电动汽车售后服务及技术规范。”林程认为,在消费者购车后,汽车企业应通过售后服务顾问或厂商客服人员告知消费者正确的充电和使用方式,通过加强对新能源车主的使用培训,避免发生滥用情况。