

《东莞市汽车能源基础设施“十四五”规划》子项规划——

# 东莞市加氢站“十四五”发展规划

(2021-2025年)

东莞市发展和改革局

2022年4月

## 目 录

前言	1
一、规划背景	2
(一) 产业发展基础	2
(二) 产业发展现状	2
(三) 产业发展战略意义	3
(四) 问题与挑战	5
二、加氢站发展需求预测	6
(一) 公路物流增长预测	6
(二) 氢燃料电池汽车推广应用需求预测	8
三、规划思路与发展目标	9
(一) 规划依据	9
(二) 指导思想	10
(三) 基本原则	10
(四) 总体目标	11
四、布局规划	12
(一) 布局规划考虑的主要因素	12
(二) 布局规划原则	15
(三) 布局规划方案	15
五、保障实施	24
(一) 组织实施	24
(二) 保障措施	24
附图：东莞市加氢站“十四五”发展规划布点图	

## 前 言

新能源汽车产业是国家七大战略性新兴产业之一，是我国由汽车大国迈向汽车强国的必由之路。2018 年国家加快布局推进氢燃料电池汽车技术研发，氢燃料电池汽车开始进入发展新阶段。

2020 年，国家在全国范围内推进实施氢燃料电池汽车应用示范工作。为贯彻落实国家《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》、《广东省加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案》等文件精神，加快推进本市氢燃料电池配套基础设施建设，促进本市氢燃料电池规模化应用和新能源汽车产业发展，推动本市汽车能源消费结构转型，助力实现“碳中和、碳达峰”以及粤港澳大湾区和“湾区都市、品质东莞”建设目标，特制定本规划。

本规划与《东莞市成品油分销体系“十四五”发展规划（2021-2025 年）》、《东莞市汽车充电设施“十四五”发展规划（2021-2025 年）》作为相关研究支撑报告，共同构成《东莞市汽车能源基础设施“十四五”规划（2021-2025 年）》。规划期为 2021-2025 年，远景规划至 2030 年。

## 一、规划背景

### （一）产业发展基础

新能源汽车产业发展，氢能和氢燃料电池汽车是产业高度重视的一项技术发展路线。2001年，科技部发布的“国家‘863’计划重大专项”将燃料电池汽车研究开发列入其中；随后的《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》、《中国制造2025》、《能源技术革命创新行动计划(2016-2030年)》、《国家创新驱动发展战略纲要》、《“十三五”国家战略性新兴产业发展规划》、《汽车产业中长期发展规划》、《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》等国家新能源汽车发展规划都明确了氢能与氢燃料电池汽车产业的战略性地位。2018年在李克强总理的重要指示推动下，我国氢能和氢燃料电池汽车加快了发展步伐。根据《节能与新能源汽车技术路线图》，我国将在2030年建设1000座加氢站，实现100万辆燃料电池汽车的商业推广。

2017年，佛山市对口帮扶云浮市的氢能与燃料电池产业被联合国开发计划署(UNDP)与科技部认定为“中国燃料电池公共汽车商业化示范项目”。佛山南海区作为氢能产业的重要承接区，在氢能推广应用上先行先试，率先将70辆氢燃料电池公交车正式投入运营，为我国氢燃料电池汽车加快推广应用步伐奠定了基础。

### （二）产业发展现状

2010年以来，根据市委市政府的工作部署，各部门一致

按照国家、省市的有关要求，积极培育发展新能源汽车产业和开展示范推广应用工作，培育了以中汽宏远汽车为龙头带动的一批新能源汽车产业领域优秀企业。

2020年，根据国家在全国范围内推进实施氢燃料电池汽车应用示范工作推进，我市积极相应推进示范应用及加快促进产业发展，出台了《东莞市燃料电池汽车示范应用实施方案》。根据《方案》部署，以中汽宏远汽车作为引擎开始启动氢燃料电池汽车研发生产，引导国内一批氢燃料电池汽车领域产业重点企业选择在我市进行产业布局，同时东莞能投集团、中石化积极进行加氢站建设布局；氢能供应方面，东莞巨正源公司目前是珠三角地区重要的汽车氢能源供给企业，且在增加产能，为我市氢燃料电池汽车推广应用氢能源稳定供应提供了重要保障。我市氢燃料电池汽车产业已形成基本完整的产业链发展闭环。

### （三）产业发展战略意义

1. 推进绿色交通发展的重要举措之一。我市是制造业城市，也是人口大都市，汽车保有量在广东省地市中排名第二，现有汽车保有量突破300万，且以每天约1000辆车上牌的速度在递增。在庞大的汽车拥有量中，新能源汽车占比却不到1%比例。为此我市面临着传统燃油车带来的各种环境污染（大气污染、噪音污染）巨大压力，对我市实现建设美丽城市、清洁城市的战略目标造成压力。加快氢站规划设计是顺应能源格局调整、应对气候变化、提升城市环境质量、刺

激和培育氢能源产业、创造新的经济增长点的重要突破口和努力方向。

2. **支持我省示范应用城市战略布局。**《广东省加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案》提出按照适度超前原则，围绕氢燃料电池商用车和专用车规模化推广应用需要，组织编制加氢站布局方案，在珠三角核心区、沿海经济带布局建设约 300 座加氢站。根据工作部署，我市作为重点示范城市，我市制定了《东莞市燃料电池汽车示范应用实施方案》，结合本地示范应用需要，编制本地区加氢站建设方案，融入粤港澳大湾区氢燃料电池汽车产业发展示范区，进一步推动氢能源产业集聚。

3. **推动我市氢能源应用和产业发展。**氢能产业链分为制氢、储运、加氢站、氢燃料电池应用等多个环节，加氢站是氢能源产业发展的重要载体和均衡布局的网络节点，是氢燃料电池产业化、商业化发展的重要基础设施。我市加快建设加氢站，在作为锂电池动力电池制造发展先进地区的基础上，再打造氢燃料电池研发制造应用先行先试区域，加快加氢站建设与燃料电池汽车发展齐头并进，促进氢能产业发展，为扩大我市新能源汽车产业发展增加新的增长因素。

4. **响应国家清洁能源优先发展战略。**氢能与燃料电池是国家能源科技创新的重点创新方向之一。在加快电动汽车推广应用和充电站建设的同时，推进加氢站建设和氢燃料电池汽车推广应用，实现清洁能源消费多样化，减少我市城市

用电压力。推进加氢站建设，促进氢燃料电池汽车推广应用，是贯彻落实国家节约优先、绿色低碳、创新驱动等战略部署。

#### **（四）问题与挑战**

加氢站基础设施在我国处于起步探索阶段，建设涉及多方面的条件框框，推进难度较大。我市加氢站建设推进具体面临的问题归结为：

1. **氢燃料电池汽车产业发展尚不成熟。**氢燃料电池汽车还处于示范应用、性能测试初步阶段，产业规模小、车辆推广应用，购车成本偏高；氢能生产供应成本过高，氢能的运输、储存技术安全性有待全面提升，且加氢站建设管理难度大。如此因素造成目前加氢站建设管理成本过高、消费者用车成本偏高等。

2. **加氢站建设布点不足制约氢燃料电池汽车发展。**加氢站建设规模不足，不能满足氢燃料电池汽车“车行天下”的需求，制约了氢燃料电池的大规模使用；反之，由于氢燃料电池汽车推广应用少，在加氢站建设管理成本相对较高的影响下，投资回收时间与投资收益无法很好估算，阻滞了加氢站顺利建设推进。

3. **加氢站新站建设用地审批难度大。**加氢站新站建设须独立占用一定面积的城市用地，我市作为经济发达地区，土地资源稀缺，在我市城市建设用地总体严格控规政策体制下，加氢站新站建设用地审批及协调难度大、用地成本高昂。

4. **加氢站建设审批程序不完善。**加氢站建设涉及规划、

建设、运输、储存、运营、安全等方方面面环节，各职能部门对于新生事物的加氢站如何审批管理界限尚不明确，导致加氢站建设审批程序不清晰、落实难度大。

5. **加氢站运营专业技术人员储备不足。**加氢站处于初步建设发展阶段，参与企业相应的专业技术人员储备不足或缺失，短时间内难以满足符合安全管理、操作规定的人员配备需求。

6. **配套支持政策仍需加强。**用地、审批程序、强制配建等政策需进一步细化明确，财税、金融支持政策需进一步完善，商业运营模式需要相关政策进一步引导。

## 二、加氢站发展需求预测

加氢站处于氢能源产业链中下游，上游为制氢装置、氢气储运，下游为电池汽车制造和电源。燃料电池轿车、客车、物流车及固定式或便携式电源的发展情况，决定了加氢站的市场需求。在当前加氢站建设的起步阶段，道路、现代工业园区和物流园区建设的迅速发展，综合公共系统和物流系统具有率先应用氢燃料电池的良好基础。公交车、物流车、工矿和码头装卸车率先使用氢燃料电池汽车的适用情况，是促进加氢站市场需求的关键影响因素。随着上游制氢、氢气储运技术升级、成本下降，加氢网络布局渐趋完善，出租车、专用车、工业用车的氢燃料电池汽车使用推进将越来越广泛，将大规模增加加氢站的市场需求。

### （一）公路物流增长预测



3纵3横高速横穿我市连接珠三角东南西北，以及我市发达的制造业，使我市成为货物运输重要的始发和经停地，发达的物流行业给加氢站建设奠定了坚实基础。当前全市公路通车里程达5222.65公里，公路密度212.30公里/百平方公里，位居全省前列。2020年全年公路货物运输量9647.38万吨，货物周转量78.88亿吨公里；全年公路运输完成客运量828.35万人，旅客周转量11.44亿人公里；其中等级公路3884公里，高速公路158.6公里。高密度的公路网构成了便利快捷的物流通道。

公路物流是我市主要的物流方式。内外贸都主要依靠公路运输实现。基于“外源外向、大进大出”的产业特点，我市进出口货物量非常大，外贸物流在东莞物流总量占有重要比例。东莞的外贸物流体系以公路为主，107国道、256省道、357省道、广深高速、莞深高速等通往深圳、香港的公路，是东莞进出口货物的主要物流通道。

表 1: 2020 年客（货）运量、周转量

指 标	单 位	数 值	增长 (%)
客运量	万人	831.43	-74.6
# 公路	万人	828.35	-74.5
旅客周转量	亿人公里	11.46	-72.9
# 公路	亿人公里	11.44	-72.9
货运量	万吨	17139.87	-1.6
# 公路	万吨	9647.38	-2.6
货物周转量	亿吨公里	528.77	16.0
# 公路	亿吨公里	78.88	-4.7

(数据来源: 2020 年东莞市国民经济和社会发展统计公报)

从表中看出，我市经济建设持续增长和不断完善的道路交通基础设施建设，带动我市交通物流行业强劲增长。

## （二）氢燃料电池汽车推广应用需求预测

2020 年末全市机动车保有量 341.81 万辆，比上年末增长 5.4%。其中汽车保有量 340.96 万辆，增长 5.4%。2020 年在新冠疫情影响下，我市机动车保持快速增长，年末全市机动车保有量达 341 万辆，在地市中居全省第二、全国第十。

1. **网约出租车领域。**全市出租车营运车辆约为 4000 余辆。随着网约车的冲击，出租车运营数量逐步减少。2018 年我市提出蓝天保卫战行动方案，明确新增网约车、出租车电动化改革方向。在氢燃料电池汽车技术成熟及相应车型推出后，可以对该行业使用氢燃料电池汽车进行引导。

2. **公交车领域。**目前全市 452 条公交线路，5000 多辆公交车，在蓝天保卫战行动方案推动下，2019 年已全面实现公交车纯电动化，原则上公交车短期内不需全部再改用氢燃料电池汽车，新增公交车可以考虑使用氢燃料电池汽车。

3. **物流生产用车领域。**东莞制造业非常发达，叉车、中重型货运车等物流生产用车在我市需求旺盛，是加氢站销售重点对象。《广东省加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案》提出：以重载运营货车、中远程物流车、工程车、港口作业车重点，加快氢燃料电池商用车和专用车推广应用，推动氢燃料电池物流车规模化应用，珠三角各市自 2020 年起不再新增燃油货运车辆入城证，支持省内大型港区打造“氢能

绿色零碳港口”，支持大型物流企业、电商企业打造氢能物流园等。在政策推动下，我市物流生产氢燃料电池汽车应用前景广阔。

### 三、规划思路与发展目标

#### （一）规划依据

《加氢站技术规范 GB50516—2010》（2021年修订版）

《氢气站设计规范》GB50177

《汽车加油加气站设计与施工规范 GB50156—2012》

（2014年修订版）

《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》

《粤港澳大湾区规划纲要》

《广深科技创新走廊规划》

《广东省推进新型基础设施建设三年实施方案（2020—2022年）》  
的通知（粤府办〔2020〕24号）

《广东省“三线一单”生态环境分区管控方案》（粤府  
〔2020〕71号）

《广东省加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案》（粤发改产业函〔2020〕2055号）

《东莞市燃料电池汽车示范应用实施方案》

《东莞市国民经济和社会发展第十四个五年规划和  
2035年远景目标纲要》

《2020年东莞市国民经济和社会发展统计公报》

《东莞市完善促进消费体制机制实施方案》

## （二）指导思想

贯彻落实党的十九大精神，坚持创新、协调、共享、绿色、开发的发展理念，根据国家《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》、《广东省加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案》、《东莞市燃料电池汽车示范应用实施方案》等文件要求，结合东莞经济和社会发展规划纲要、国土空间利用总体规划以及交通运输、物流、现代产业体系等相关规划，以适度超前布局、科学规划选址，以加油站与加氢站合建为优先，均衡部署加氢站网络，引领各镇街加氢站规划与建设，推动我市打造氢燃料电池汽车智能应用示范，建立清洁低碳、安全高效的能源体系，推进经济建设绿色、高质量发展。

## （三）基本原则

1. **立足当前，有序发展。**结合推动氢能产业发展的需要，合理规划加氢站空间位置与建设时序，与氢能产业发展目标相匹配，逐步、有序推进加氢站建设。优先保障公共交通示范项目需求，逐步配套满足物流车、港口作业车、工程车、生产用车、重型机械及备用电源等用氢需求。鼓励各镇街（园区）根据市场发展规模变化情况及实际需求，合理增设加氢站。

2. **因地制宜，合理布局。**坚持资源有序和高效利用的原则，统筹考虑经济社会发展和各种交通方式的衔接，建立与人口分布、道路条件、城市开发情况及其他社会经济条件相协调，与城镇化格局相适应的加氢站整体布局。面向远期

提出覆盖均衡、半径合理的布局方案。

3. **鼓励合建，提升效率。**提高土地利用效率，在满足安全防护距离的基础上，鼓励加氢站与加油站、加气站、充电桩合并建设，提高土地利用效率。充分利用原有的加气站资源，推进改建或合建，盘活存量。

4. **面向未来，预留弹性。**加氢站压力技术升级是产业发展趋势。目前建设的加氢站加注能力以 35Mpa 为主，未来加氢站 70Mpa 及以上的加注技术将逐步成熟，目前规划预留地块时应预留一定的弹性空间，应对未来加氢压力升级的需要。

5. **以车带站，适度超前。**积极推进加氢站基础设施的建设同时，努力推进氢燃料电池汽车加快推广示范应用，减小加氢站高额建设投资成本对其发展的阻碍，以车促站有效建设推进。

6. **市场主导，创新机制。**以产业发展为依托，发挥市场主导作用，加快完善政策环境，鼓励企业发挥创新主体作用，持续开展加氢站建设与运营模式创新和探索新途径，激发市场活力。

#### **（四）总体目标**

规划期限为 2021 年至 2025 年，远期展望至 2030 年。2025 年底前，东莞市全域建设加氢站 29 座，其中到 2024 年底建设 22 座。预期至 2030 年底，建设共 54 座。

——2025 年底前建设、投入运营加氢站 29 座。

——2025 年底前完成远期 25 座新建设加氢站的规划编制和前置工作。

——2030 年力争在十四五建成加氢站基础上新投入运营 25 座，预期到远期合计建设加氢站 54 座。

2020 年底前我市已建成 2 座加氢站，“十四五”期间布局完成 27 座加氢站建设，明确站点选址和级别。到 2030 年的预期建设的 25 座为可调整指导性方案，站点选址及建设数量根据氢燃料电池汽车发展实际情况调整。

## 四、布局规划

### （一）布局规划考虑的主要因素

加氢站建设布局应符合相应的技术规范要求，按照集约节约用地原则，支持加氢等设施建设。选址满足以下条件：一是符合城乡规划、环境保护和节约能源、消防安全的要求，设置在交通便捷的位置；二是城市建成区内的加氢站宜靠近城市道路，但不宜设在城市干道的交叉路口附近；三是集约利用土地，在符合相关安全要求的前提下，可与加油站、加气站、充电站合并建设。因此，加氢站规划布局应充分考虑以下因素：

#### 1. 站址选择技术要求

（1）加氢站规划布局与城市规划、环境保护相匹配。同时充分考虑输送距离或输送过程增加的能量消耗，尽力做到节约能源。加氢站站址选择充分考虑交通方便的条件，合理解决加氢、加油、加气的关系，在合适条件下优先考虑加

氢站与加油站、天然气加气站合建，减少建设投资以及方便运营管理。

(2) **满足用户需求与保障交通顺畅相结合。**加氢站建设充分考虑服务半径、区域交通密度等因素，加氢站、和加氢加气合建站、加氢加油合建站宜靠近城市道路建设，便于氢能汽车加氢和有利于氢能汽车的推广应用；同时考虑避免车流量较大时，可能造成的交通堵塞等问题，避开将加氢站设在城市干道的交叉路口附近。

(3) **满足安全生产距离要求。**参照现行国家标准《氢气站设计规范》GB50177 中的规定：重要公共建筑与各种容量的氢气罐的防火间距为 50m，各种容量的氢气罐与明火或散发火花地点的防火间距分别为 40、35、30、35 (m)。综合分析一级加氢站或一级加氢与加气合建站或一级加氢加油合建站的储罐容量（积）大，加氢、加气、加油量大因素对密度较大的周围建筑物、构筑物及人群的安全有害影响，保障建设生产安全。

## 2. 建设等级技术要求

(1)《加氢站技术规范 GB 50516—2010》(2021 修订版) (以下简称《规范》)对加氢站的等级划分进行了规定，加氢站内储氢罐的容量根据氢气来源、燃料电池汽车数量、每辆车充装氢气容量及充装时间而定。加氢站根据总容量 (G, 单位 kg) 不同分为三个等级，一级  $5000 < G \leq 8000$ ；二级  $3000 < G \leq 5000$ ；三级  $G \leq 3000$ ；另外，对单罐容量有相应要求。

《规范》明确规定在城市中心区不应建立一级加氢站。

(2)《规范》规定，鉴于一级加氢站或一级加氢加气合建站或一级加氢加油合建站的储罐容量(积)大，加氢、加气、加油量大，若建在城市建成区内时，对密度较大的周围建筑物、构筑物及人群的安全度的有害影响较大；当车流量较大时，还可能造成交通堵塞等问题。按照现有规范，油氢合建时的站点的等级将做提升。2019年，为提高土地集约化利用水平，节约国土资源，GB50156《汽车加油加气站设计与施工规范》修编工作提上日程，以适应“油氢气电合建站”规范化的新要求。依循政策导向、技术要求和“预留弹性”原则，本规划中二级加氢合建站在市中心区以外布局，非中心区的城市建成区保留部分二级加氢站项目。

表2 加氢站等级划分

等 级	储氢容器容量(kg)	
	总容量 G	单罐容量
一级	$5000 \leq G \leq 8000$	$\leq 2000$
二级	$3000 < G < 5000$	$\leq 1500$
三级	$G \leq 3000$	$\leq 800$

(表格来自《加氢站技术规范 GB 50516—2010》(2021 修订版))

表3 油氢合建站等级划分

加油站等级 加氢站等级	一级 ( $120\text{m}^3 < V \leq 180\text{m}^3$ )	二级 ( $60\text{m}^3 < V \leq 120\text{m}^3$ )	三级 ( $30\text{m}^3 < V \leq 60\text{m}^3$ )	三级 ( $V \leq 30\text{m}^3$ )
一级	x	x	x	x
二级	x	一级	一级	一级
三级	x	一级	二级	三级

(表格来自《氢燃料电池汽车加氢站建设及标准》)



## （二）布局规划原则

结合技术要求和选址可行性，加氢站建设布局的主要原则如下：

1. **遵从效率原则。**新建加氢站（含新增加油站合建），涉及土规和其他较为复杂手续，均排在中长期；优先推进改建，后扩建。

2. **遵从鼓励合建原则。**①优先推进现有符合土地控股加油站改扩建为综合能源站；②符合土地控规现有加气站改建或扩建为综合能源站；③新建加氢站。

3. **遵从合理布局原则。**结合示范城市方案中公共汽车、物流园等配套部署情况，在国道、省道、主干道、中心城区布点次序选择建设。原则上力争每个镇街建设至少 1 座以上加氢站。

4. **遵从安全原则，**根据技术要求及建设规范要求，不符合安全生产要求区域不予建设。

## （三）布局规划方案

根据我市现有加气站、加油站布局、现有制氢产能，结合“合建站”规划建设相关原则以及加氢站建设相关要求，规划至 2024 年（近期和中期）全市建成加氢站 22 座，2025 年底前共建设 29 座，其中二级站 6 座。

在 2025 年之前做好另外 25 座的编制规划和前置工作，到 2030 年力争建成 54 座。

通过严格依照技术要求调研遴选，共计 54 座站点选址符合加氢站建设要求：石龙镇 1 座，虎门镇 2 座，东城街道 4 座，万江街道 3 座，南城街道 1 座，中堂镇 1 座，望牛墩镇 1 座，麻涌镇 2 座，石碣镇 1 座，高埗镇 3 座，道滘镇 2 座，厚街镇 2 座，沙田镇 2 座，长安镇 2 座，寮步镇 2 座，大岭山镇 2 座，大朗镇 1 座，黄江镇 1 座，樟木头镇 4 座，塘厦镇 3 座，谢岗镇 2 座，清溪镇 2 座，常平镇 3 座，桥头镇 2 座，东坑镇 1 座，企石镇 1 座，松山湖（生态园）3 座。

54 座站点选址含 9 个加氢站、2 个加氢加气综合能源站，12 个加氢充电综合能源站、24 个加油加氢综合能源站、7 个加油加氢充电综合能源站。在综合能源站中，7 座为现有加油站扩建加氢项目，24 座为新增加油站点。

## 1. 规划建设阶段

（1）2021 年规划建设。2021 年前建设 2 座加氢站，建设级别为三级站，建设选址位于道滘镇、沙田镇。

（2）2022 年规划建设。2022 年新建加氢站 5 座加氢，建设级别为三级站，建设选址位于东城街道、万江街道、中堂镇。其中东城街道、万江街道为中心城区，规划建设三级站；中堂镇站点建设面积约为 3900 平方米，考虑地块面积和安全间距问题，规划建设三级站；石龙镇、虎门镇规划建设三级站。

（3）2023 年规划建设。2023 年新建 6 座加氢站。其中 4 座建设级别为三级加氢站，分别位于东城街道、南城街道、

麻涌镇、高埗镇；2座建设级别为二级站，分别位于厚街镇、长安镇。长安镇建设选址面积为5300余平方米，现状为加气站，规划建成加氢加气综合能源站，提升扩建为二级站；

（4）2024年规划建设。2024年新建9座加氢站，其中8座建设级别为三级加氢站，分别位于寮步镇、大岭山镇、大朗镇、樟木头镇、桥头镇、塘厦镇；1座建设级别为二级加氢站，位于常平镇，该站点选址面积逾8300平方米，现状为加气站，考虑市场需求、预留弹性，建设二级站。寮步镇客运东加气站建设改建为加氢站，面积为6675平方米，考虑到市场需求，提升规划建设为二级站。

（5）2025年规划建设。2025年新建7座加氢站，其中2座建设级别为二级加氢站，分别位于麻涌镇、谢岗镇；5座建设级别为三级加氢站，分别位于东城街道、万江街道、东坑镇、樟木头镇、松山湖（生态园）。

本年度为十四五规划最后一年，加氢站建设完成前期建设规划基础上，力争全市镇街（园区）实现全覆盖。清溪镇、望牛墩镇、企石镇三镇建设选址存在新建加油站、扩建的情况，依据效率原则，未纳入本阶段规划。到2025年底，将完成29座加氢站建设。

## 2.规划实施计划

表 4 东莞市近中期加氢站布局（2021-2025）

序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
1	DGHS001	道滘	道滘镇道滘道厚路 32 号（中国石化销售股份有限公司广东东莞道滘东发加油站）	10421	加油加氢综合能源站	已建成	2020	三级
2	DGHS002	沙田	沙田镇大泥村沙田大道（新奥燃气加气站）	4123.11	加氢充电综合能源站	已建成	2020	三级
3	DGHS003	石龙	石龙镇西湖东路（石龙加气站）	5476.3	加氢充电综合能源站	近中期	2021	三级
4	DGHS004	虎门	虎门镇村头社区 S358 省道（虎门段）97 号	4058.24	加氢充电综合能源站	近中期	2021	三级
5	DGHS005	东城	东城街道狮长路东城加气站		加氢站	近中期	2022	三级
6	DGHS006	东城	东城街道银竹路鸭叫尾路段南侧（银竹加气站）		加氢站	近中期	2022	三级
7	DGHS007	万江	万江街道汽车客运总站东南角（万江加气站）	5043.49	加氢充电综合能源站	近中期	2022	三级
8	DGHS008	南城	南城街道科技路与广彩路交汇处（科大加气站）	4456.16	加氢充电综合能源站	近中期	2023	三级
9	DGHS009	中堂	中堂镇北王路中堂段 201 号（加堂加气站）	3889.9	加氢站	近中期	2023	三级
10	DGHS010	麻涌	麻涌镇广麻大道 139 号（东莞市永振兴石化有限公司）	6667	加油加氢综合能源站	近中期	2023	三级

序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
11	DGHS011	高埗	高埗镇高埗大道 198 号 101 室（中国石化销售股份有限公司广东东莞高埗加油站）	5571	加油加氢综合能源站	近中期	2023	三级
12	DGHS012	厚街	厚街镇博览大道宝塘路段（博览加气站）	6675	加氢充电综合能源站	近中期	2023	二级
13	DGHS013	长安	长安镇上沙中山南路（长安加气站）	5383.87	加氢加气综合能源站	近中期	2023	二级
14	DGHS014	塘厦	塘厦镇东深二路北 308 号加氢充电综合能源站		加氢充电综合能源站	近中期	2024	三级
15	DGHS015	寮步	寮步镇横坑村汽车客运东路内（环城东路与横中三路交汇处，客运东加气站）		加氢站	近中期	2024	三级
16	DGHS016	大岭山	大岭山镇莞长路与东纵路交界处（大岭山加气站）		加氢充电综合能源站	近中期	2024	三级
17	DGHS017	大朗	大朗镇巷头社区莞樟路竹山路大朗渔村旁（大朗加气站）	5332.82	加氢充电综合能源站	近中期	2024	三级
18	DGHS018	樟木头	樟木头镇东深路樟木头段 337 号（中国石化销售股份有限公司广东东莞樟木头樟洋加油站）		加油加氢综合能源站	近中期	2024	三级
19	DGHS019	塘厦	塘厦镇塘龙路龙背岭加油站旁（中油九丰塘厦加气站）	3000	加氢（加气）站	近中期	2024	三级
20	DGHS020	常平	常平镇东深路司马路段（中油九丰东深加气站）	6424.41	加氢充电综合能源站	近中期	2024	三级

序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
21	DGHS023	东城	东城街道莞长路牛山路段与水濂山路口交界处	5402	加氢充电综合能源站	近中期	DGHS023	二级
22	DGHS024	万江	万江街道环城路与泰新路交汇处（泰新加气站）	3010.03	加氢（加气）站	近中期	DGHS024	三级
23	DGHS025	麻涌	麻涌镇西环路华阳路段	7853	加油加氢充电综合能源站	近中期	DGHS025	三级
24	DGHS026	樟木头	樟木头镇樟深大道中 73 号（中油九丰加气站）		加氢站	近中期	DGHS026	三级
25	DGHS027	谢岗	谢岗镇粤海大道与赵林大道交汇处	7192	加油加氢综合能源站	近中期	DGHS027	二级
26	DGHS028	东坑	东坑镇科技路长安塘路段		加氢站	近中期	DGHS028	二级
27	DGHS029	松山湖 (生态园)	松山湖工业东路 22 号	5901.29	加油加氢综合能源站	近中期	DGHS029	二级
28	DGHS023	东城	东城街道莞长路牛山路段与水濂山路口交界处	5402	加氢充电综合能源站	近中期	DGHS023	三级
29	DGHS024	万江	万江街道环城路与泰新路交汇处（泰新加气站）	3010.03	加氢（加气）站	近中期	DGHS024	三级

表5 东莞市长期新增加氢站布局（2026-2030年）

序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
30	DGHS030	虎门	虎门镇轮渡路		加氢充电综合能源站	长期	—	—
31	DGHS031	东城	东城街道莞龙路东城段265号1栋101室（中国石化销售股份有限公司广东东莞东城下桥加油站）	5210	加油加氢综合能源站	长期	—	—
32	DGHS032	万江	万江街道环城路万江官桥滘段	11311	加油加氢充电综合能源站	长期	—	—
33	DGHS033	望牛墩	望牛墩镇东兴路		加油加氢综合能源站	长期	—	—
34	DGHS034	石碣	石碣镇横滘村兴龙路		加油加氢综合能源站	长期	—	—
35	DGHS035	高埗	高埗镇欧邓村环城路以南	10307	加油加氢充电综合能源站	长期	—	—
36	DGHS036	高埗	高埗镇草墩村环城路以北	6106	加油加氢综合能源站	长期	—	—
37	DGHS037	道滘	道滘镇大鱼沙村4号路旁	15129	加油加氢综合能源站	长期	—	—
38	DGHS038	厚街	厚街镇博览大道与厚街大道交汇处西北角	6959	加油加氢综合能源站	长期	—	—

序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
39	DGHS039	沙田	沙田镇进港中路	7299.01	加油加氢综合能源站	长期	——	——
40	DGHS040	长安	长安镇中心北片区		加油加氢充电综合能源站	长期	——	——
41	DGHS041	寮步	寮步镇松柏路	10000	加油加氢充电综合能源站	长期		
42	DGHS042	大岭山	大岭山镇大沙村连马路与大岭山大道交界处	7861.1	加油加氢充电综合能源站	长期	——	——
43	DGHS043	松山湖 (生态园)	松山湖美景西路西北侧		加油加氢综合能源站	长期	——	——
44	DGHS044	黄江	黄江镇田星路段	7000	加油加氢综合能源站	长期	——	——
45	DGHS045	樟木头	樟木头镇樟洋雍景花园路6号(樟清路加气站)		加氢站	长期	——	——
46	DGHS046	樟木头	樟木头镇石新路(交警罚没停车场附近)		加油加氢综合能源站	长期	——	——
47	DGHS047	塘厦	东莞市塘厦镇石潭埔社区新河二路25号	10019.2	加油加氢充电综合能源站	长期	——	——



序号	编号	镇街	选址	面积 (平米)	类型	时序	年度	级别
48	DGHS048	谢岗	谢岗镇粤海大道与北纵二路交汇处	5021	加油加氢综合能源站	长期	——	——
49	DGHS049	清溪	清溪镇九乡东风路沿线		加油加氢综合能源站	长期	——	——
50	DGHS050	清溪	清溪镇鹿湖东路大利市场附近		加油加氢综合能源站	长期	——	——
51	DGHS051	常平	常平镇环常北路新汽车站路段	5695	加油加氢综合能源站	长期	——	——
52	DGHS052	桥头	桥头镇桥头莲湖路 780 号（中国石化销售股份有限公司广东东莞桥头环市加油站）	6237	加油加氢综合能源站	长期	——	——
53	DGHS053	松山湖 （生态园）	松山湖东部工业园江大道与兆丰路交叉口西侧		加油加氢综合能源站	长期	——	——
54	DGHS054	企石	企石镇江南路与环镇路的交汇处		加油加氢综合能源站	长期	——	——



## 五、保障实施

### （一）组织实施

市人民政府对本市行政区域内加氢站建设发展负总责，将加氢站建设管理纳入政府重点工作事项，相关考核结果纳入年度政府绩效考核指标。建立工作协调和监督管理机制，明确各职能部门职责分工，落实镇街（园区）建设推进责任，督促做好全市范围内加氢站规划建设工作。

### （二）保障措施

1. **坚持规划引领。**加强与发展清洁能源、综合交通等规划衔接，发挥本规划作为统筹指导我市加氢站规划建设纲领作用，依据本规划将加氢站建设工作目标纳入经济社会发展目标，推进近期行动计划实施，预控和落实氢能源项目用地需求，配套制定相关专项规划、政策和管理办法，各部门和各镇街共同推进本规划的落实。

2. **加强政策扶持。**结合行业发展实际需求，研究完善加氢站建设的相关政策和标准规范，加快出台加氢站建设补贴办法，创新加氢站基础设施建设和公共服务市场化模式，鼓励社会资本进入推动加氢站商业化运营。

3. **加大产业资金平台支持。**积极筹建产业专项基金，积极利用好国家和省氢能源产业发展专项基金，组织建立我市加氢站建设发展基金。

4. **强化技术支撑和专业人才培养。**加快引进加氢站建设先进技术，提升加氢站建设的安全保障。加快对加氢站从

业人员针对性培训，提升员工技术和安全防范水平。

**5. 健全机制保障。**健全完善的加氢站建设统筹协调机制，成立专项工作领导小组，明确氢能源的安全主管部门，加氢站、制氢厂等基础设施的审批和管理部门，充分利用市、区（镇街）重点项目协调机制，通过协调、跟进、督办等方式，积极推动项目顺利实施。建立东莞新能源汽车（氢能）监管平台，实现对加氢站、制氢厂、氢燃料电池车辆实时运行数据的采集、分析和诊断，对加氢站、厂、车辆的安全运营提供保障实时监测，及时预警风险，保障运行安全。

**6. 强化考核评估。**强化绩效考核机制。建立年度工作任务与定期督促检查相结合的规划实施工作机制，计划落实情况纳入政府绩效评价考核体系；建立动态评估机制。建立完善中期评估与终期评估的动态评估机制，及时查找发现问题，由市专项工作领导小组统筹、协调，提出对应措施。根据发展实际情况按程序对规划进行中期调整。

附图：东莞市加氢站“十四五”发展规划布点图