燃料电池制造商并不担心中国取消氢燃料汽车补贴的决定

如果燃料电池供应商和其他业内人士对中国政府宣布将于明年结束对氢燃料汽车的补贴感到担忧，那么他们似乎并没有表现出来。

“这个声明已经是老新闻了，”英属哥伦比亚伯纳比的燃料电池系统制造商巴拉德电力系统公司(Ballard Power Systems)的营销总监尼古拉斯·珀卡尔(Nicolas Pocard)说。

珀卡尔在发给FreightWaves的一封电子邮件中指出，中国现有的补贴计划将于2020年到期。

他说，巴拉德期待中国政府“在未来几个月能够发布一项新计划”，以支持中国到2030年拥有100万辆氢燃料电池汽车的宏伟目标。

依靠补贴

据《中国日报》上周报道，中国财政部9月底证实，将在2020年取消氢燃料电池汽车的补贴优惠政策。上汽集团董事长、全国人大代表陈虹发表了一封公开信。

该信函称，“一些汽车制造商过度依赖补贴，因此很难在全球市场上竞争。尽管有资金支持，但中国的燃料电池行业并没有取得突破，也没有得到迅速发展。”

动机不明确

Navigant Research交通部门主管山姆·阿布萨米德(Sam

Abuelsamid)表示，这种解释站不住脚，目前尚不完全清楚中国为何如此大力地削减燃料电池汽车补贴。

2010年，中国政府出台了大量鼓励电动汽车的措施。五年后，这些补贴被逐步削减。

最新的决定意味着中国将停止对所有电动汽车的补贴，包括氢燃料电动汽车。

少一点胡萝卜，多一点大棒

中国汽车工业协会(China Association of Automobile Manufacturers)的数据显示，今年夏季中国电动汽车销量首次下滑，8月份同比下降16%，这凸显了这些刺激措施的重要性。在贸易战和整体经济疲软的推动下，所有类别的汽车销量都出现了下滑。

尽管有这些不利因素，但阿布萨米德表示认同珀卡尔的看法，称他认为此举不会对瞄准中国市场的北美制造商造成太大影响，并表示一套新的氢燃料汽车优惠政策可能即将出台。他表示，中国有“多种手段”来鼓励替代燃料汽车。“补贴是胡萝卜，但也需要一根大棒。”

例如，中国限制内燃机汽车的牌照，而对清洁燃料车则允许无限制的登记。到目前为止，还没有迹象表明中国将停止建设燃料基础设施，使氢动力汽车和卡车成为主流。

商用车辆应用

支撑市场的另一个因素是，与电池驱动的汽车相比，燃料电池汽车的加油时间更短，行驶里程更长，因此特别适合重型卡车市场。阿布萨米德补充说，燃料电池行业“长期”面临挑战，其他政策可能会弥补中国取消直接现金补贴的影响。

这对巴拉德电力(Ballard Power)这样的公司来说是个好消息。巴拉德是一家领先的燃料电池开发商，但随着行业的

起起伏伏，它的命运一直摇摆不定。

2018年11月，巴拉德宣布与中国柴油制造商潍柴成立合资企业。巴拉德首席财务官托尼·古格列尔敏(Tony Guglielmin)今年7月对FreightWaves表示，这种合作关系“得到了中国补贴机制的支持”。

今年5月，巴拉德签署了一份4400万美元的协议，帮助潍柴在2021年之前在中国部署2000辆燃料电池汽车中的三分之一。

珀卡尔说，该产品的推出正在按计划进行。

中国目前对燃料电池汽车的补贴从每辆乘用车人民币20万元(合29,012美元)到每辆重型商用车人民币50万元(合72,531美元)不等。

（原文来自：全球能源 新能源网综合）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/147134.html