

## 2021年全球新增142座加氢站，总量达到685座



2021年是氢燃料补给基础设施建设破纪录的一年，H2stations.org网站透露，去年全球共有142座加氢站投入运营。该数据库报告称，去年有89座新的加氢站在亚洲建立，欧洲有37座，北美只有13座。

2021年底，在全球运行的685座加氢站中，超过一半(363座)位于亚洲。

这个令人印象深刻的统计数字回避了一个问题：为什么亚洲在推广氢燃料基础设施方面遥遥领先于其他地区？欧洲和北美能从该地区的成功推广中学到什么？

### 日本引领亚洲潮流

截至去年年底，日本拥有159座运行中的加氢站，是亚洲国家中数量最多的。日本早在2017年就推出了国家氢战略，旨在建成世界上第一个“氢社会”。

2019年，该国在其氢燃料电池战略路线图中提出，到2025年将新建320座加氢站，到2030年将新增900座加氢站，作为其增长战略的一部分。

正如战略与国际研究中心所说，“发展氢供应链是日本的一项主要议程”，其氢能应用的规模和严肃性使该国与西方竞争对手区分开来。



### 政策和投资表明了意图

与其他地区相比，亚洲在政策和投资方面处于领先地位，不仅仅是在日本。

韩国在2019年发表了氢能源经济路线图，其目标是到2022年制造8.1万辆氢燃料汽车，到2025年制造10万辆。

据韩国交通运输部透露，韩国目前在高速公路上运营着12座加氢站，到2022年将增加到43座，到2023年将至少增加到52座。韩国在氢气领域的公共投资规模仅次于德国和日本，居世界第三。

中国对氢燃料运输的兴趣始于21世纪初，当时政策制定者认为，这种替代技术可以解决日益增长的燃料进口和迅速发展的汽车市场造成的城市空气污染。

第13个五年计划(2016-2020)期间，中国氢技术的R&D投资增加了6倍，总金额超过6亿美元。

国有巨头中石化计划在“十四五”(2021-2025年)期间，建成1000座加氢站。在该计划中，中国确认要将氢和储能作为“新的战略产业”。到2021年底，中国已经有105座加氢站投入运营，最近又增加了22座。

### 其他地区的进展则是参差不齐

值得注意的是，欧洲正在努力赶上亚洲基础设施建设的快速步伐。例如，Philips 66和H2 Energy Europe刚刚宣布，他们打算到2026年在德国、奥地利和丹麦建立250座加氢站。

这个英国/瑞士合作联盟的目标是建立一个结合氢供应、燃料补给物流和汽车供应的零售网络。

然而，北美地区在加州和夏威夷以外仍然缺乏氢燃料补给网络。美国政府的目标是到2025年在加州建成200座加氢站，到2030年建成1000座，但目前还没有实行任何国家战略的迹象。与此同时，加拿大目前只有7座运行中的加氢站。



### 需要更明确的战略方向

从这项全球氢燃料基础设施推广的调查中可以清楚地看出，欧洲和北美可以从亚洲的经验和成就中学到很多。

繁荣研究所（The Institute for Prosperity）警告说，如果英国不想落后于其他国家，就需要更多的政府投资。它对比了德国为发展氢经济而拨出的90亿英镑，以及英国为燃料电池提供的2.5亿英镑，这呈现出了巨大差距。

Haskel的副总裁兼总经理Stephen

Learney在接受《每日快报》采访时也表达了同样的观点，他将英国的情况描述为“先有鸡还是先有蛋”。

他强调，氢动力汽车和加氢站之间存在着不可分割的关系。目前英国只有300辆氢动力汽车；与之形成鲜明对比的是，日本有4000多辆。“我渴望利用我多年的经验，将公司目前和未来的产品推向欧洲市场，并建立持久和可持续的合作伙伴关系，以加速这一使命。”

Stephen解释道：“我们可以建造加氢站。但如果你没有这些交通工具，这就是一个问题。无论你怎么考虑，基础设施投资都是重要的。你需要给人们信心 and 安全感，让他们相信可以开车上路，而不会在半路耗尽燃料。”

“尽管企业在发展氢动力基础设施和氢动力汽车方面有一定的作用，但如果没有政府、政策制定者和持续的战略投资提供的信心和远见，企业是无法承担这一切的。”

作者：Stewart Anderson，Haskel工程经理。

（原文来自：氢能新闻 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/179740.html>