

访谈：这就是氢燃料汽车销量下降的原因



韩国汽车移动产业协会会长朴南勋(Nam Hoon Park)说，这就是氢燃料汽车销量下降的原因——即使在韩国也是如此。加氢基础设施和氢气供应的缺乏正在损害曾经蓬勃发展的韩国燃料电池汽车市场。

韩国主要移动行业协会的负责人告诉媒体，氢燃料电池汽车(FCEV)正面临着与电池电动汽车竞争的艰苦战斗，即使在韩国这样曾经蓬勃发展的市场，由于电动汽车的改进和该国落后的氢基础设施。

韩国汽车移动工业协会(KAMA)主席朴南勋警告称，韩国离部署30万辆氢燃料电池汽车的目标仍有很大一段距离，并承认销量正在下降。

“第一个问题是，燃料电池汽车正在与更好的电动汽车竞争，”朴南勋在最近在首尔举行的H2 Meet会议间隙接受采访时说。“电动汽车正在变得更好、更高效、更经济。因此，大多数环保型汽车的买家更喜欢电动汽车，而不是燃料电池汽车。”

“其次，它们使用起来非常不方便，因为电动汽车充电站比燃料电池加氢站要多。”



乘用车燃料电池汽车的销量在全球范围内都在下降，但在全球最大的氢燃料汽车市场韩国，这种下降尤为严重。

今年7月，韩国分析机构SNE

Research发现，

在2023年1月至7月期间，韩国乘用车燃料电池汽车的销量同比下降了38%，与全球约9.6%的降幅相比，这更为显著。

首尔的目标是到2030年达到30万辆氢燃料电池汽车，其中10%的目标应由公共汽车和卡车等商用车实现。

但是，朴南勋警告说，韩国目前只完成了30万辆的十分之一，还有很长的路要走。

他指出，尽管韩国成功地激励了氢燃料汽车的开发和市场，但这并没有反映出对氢基础设施的激励，如加氢站或氢气供应——目前氢气大部分由化石气体制成，污染严重。

“在这一点上，政府已经意识到开发好的燃料电池汽车是不够的，”他说。“我们还必须建设包括加氢站在内的所有基础设施。拥有加氢站后，你从哪里得到氢气？目前，它是由天然气和化石燃料制成的，但要真正为无碳社会做出贡献，我们必须从无碳能源中获得氢，可再生能源。但它非常昂贵。”



韩国的氢燃料电池汽车市场是围绕着政府对氢燃料汽车的大量补贴——以及对加氢站的部分补贴——以及韩国汽车制造商现代(Hyundai)推广其纯氢车型Nexo的努力而建立起来的。

韩国立法者警告说，韩国缺乏绿色氢可能会使关键行业处于不稳定的境地。然而，首尔最近决定削减约43%的氢燃料汽车补贴预算，很可能是因为氢燃料汽车的普及率不高。

现在，政府似乎不愿意仅仅为了刺激氢燃料汽车市场而在昂贵的基础设施和绿色氢供应上投入更多资金。

“建造所有这些燃料电池汽车的基础设施对企业来说要昂贵得多，”朴南勋告诉媒体。“政府资金有限。他们希望拨出更多的资金来推广电动汽车，而不是燃料电池汽车。”

这位日本汽车工业协会主席认为，相反，政府希望把重点放在商用车的普及上，这可能会为汽车市场所需的必要基础设施带来投资。

他说：“现在，政府、企业和现代汽车公司都希望努力推广更多的商用燃料电池汽车，而不是燃料电池乘用车。初始阶段是建造加氢站，生产和运输燃料电池中的氢，以及液氢。我们需要专注于某些领域，以最大限度地利用大规模需求。”



尽管中国和美国的销量激增，但全球氢燃料汽车销量在韩国市场继续下滑，他补充说：“但对韩国来说，政府和企业都对燃料电池汽车的发展有着非常坚定的承诺，所以我们的目标非常明确。到2030年，我们的目标是生产30万辆燃料电池汽车。目前有35000辆，是现在的10倍。所以我们必须付出很多努力。”

朴南勋发表上述言论之际，有报道称，一些氢燃料汽车的用户因为找不到或使用不了加氢站而沮丧地放弃了氢燃料汽车，其中许多加氢站是政府补贴的。

韩国消费者网站《消费者新闻》(consumer News)报道称，一些用户要等上两个小时才能加上氢，而其他司机则指出，加氢站经常坏掉或关闭。

今年早些时候，Hynet决定将氢燃料价格上调至多三分之一，此举引发了氢燃料电池乘用车车主的强烈反对。Hynet部分由政府 and 韩国汽车制造商现代(Hyundai)所有。

(全球氢能网、新能源网综合)

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/201046.html>