

日本计划耗资260亿美元开发新的氢动力客机项目



空客和波音可能面临来自日本的新竞争。日本经济产业省近日宣布，计划投资4万亿日元(264.6亿美元)，建立公私合作伙伴关系，开发下一代氢动力客机。

据法新社报道，该部在一份声明中表示：“对我们来说，重要的是根据日本具有竞争力的技术制造下一代飞机，同时为航空运输的脱碳做出贡献。”

日本预计新的可持续飞机开发将在2035年之后完成。

日本上一个商用飞机项目是1962年的YS-11涡轮螺旋桨飞机。它是为了取代停产的道格拉斯DC-3而开发的，在国内表现良好。然而，在日元升值使其难以在海外销售后，该公司面临挑战。YS-11的生产于1973年结束，但在那之后，该飞机的使用寿命很长。其最后一次商业飞行是在2006年。

日本最新的飞机开发项目——三菱太空飞机(Mitsubishi SpaceJet)在开发过程中出现一些问题以及新冠疫情爆发的原因未能按计划起飞。三菱重工去年宣布将终止这一备受期待的项目。然而，日本外务省认为，被遗弃的太空喷气式飞机为私人 and 公共部门分担风险并依靠国际合作的飞机项目提供了理由。

瞄准氢动力飞行

日本的计划雄心勃勃。新项目旨在开发一种新技术飞机：氢动力飞机。这与日本到2050年实现碳中和的计划是一致的。



日本国家经济、贸易和工业部长岩田和之表示：“在包括氢气在内的碳中和技术的新业务领域，我们的目标是占据领先地位。”

空中客车公司还宣布计划在2035年前开发氢动力飞机，并在2026年前开启运行A380氢试验台。波音公司则持保留态度，预测氢动力飞行可能要到2050年才能启动。

氢燃料是一个有吸引力的选择，因为航空业的目标是到2050年减少碳排放。氢气燃烧时不会排放二氧化碳，可以让航空公司提供零碳航班。

氢能并不是该项目唯一的可持续选择。相关部门表示，将对最可行的燃料选择进行研究。一位经济部官员告诉法新社，“目前还没有具体的决定，但可能性包括混合动力、氢燃烧、氢燃料电池。”

在日本宣布这一消息之前不久，中国商用飞机公司（Commercial Aircraft Corporation of China）携C919客机和ARJ21支线飞机进行了东南亚六国之旅，已在上个月的新加坡航展（Singapore Air Show）开启这一活动。

随着波音和空客面临生产挑战，中国商飞显然看到了吸引新客户的机会。目前尚不清楚日本能否及时开发出一种具有竞争力的新燃料技术飞机，以满足航空公司的需求。

岩田国务大臣说：“为了使日本飞机工业实现可持续增长，我们不能满足于我们作为零部件供应商的地位。”

（素材来自：法新社 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/208767.html>