

英国：由于缺乏燃料，氢动力公交车被困在车库



英国地方议会已经在氢燃料公交车上花费了数百万美元，但这些公交车故障不断，以至于许多车辆被困在车库里好几个月。

利物浦、伯明翰和阿伯丁市议会都面临着氢燃料公交车队面临的挑战，包括高昂的维护成本和燃料供应不足。

作为近年来新技术试验的一部分，当地政府以每辆50万英镑的价格购买了至少139辆氢动力公交。

然而，专家们透露，地方政府面临的问题已经“完全可以预见”，他们已经迫使数十辆氢动力公交停止上路，并敦促当局将重点放在电动公交车上。

一些人认为，氢能试验是由行业游说推动的，有几个协会已经从石油和天然气行业获得了资助，以帮助氢动力公交的推进。

剑桥大学机械工程教授David

Cebon声称，这些通常由纳税人资助的试验“太贵了”，而且“氢供应几乎不存在”。

他说：“我列出了世界上27个失败的氢燃料汽车项目，同样的故事一次又一次地发生。”

氢燃料汽车在英国已经进行了20年的试验。2005年，伦敦交通局（TfL）与其他九个欧洲城市一起参与了一项计划，该计划由包括石油巨头英国石油公司在内的一个集团提供资金。

从那时起，英国和世界各地的城市都在他们的公共汽车网络中试验氢燃料，但其中许多试验都遇到了同样的绊脚石，包括高成本和缺乏可靠的氢供应。



英国最近的试验在利物浦、伯明翰、克劳利、阿伯丁和伦敦进行。自去年夏天以来，数十辆涉事公交已经停驶，其中25辆在阿伯丁，20辆在利物浦。

除了利物浦以外，所有城市都参加了JIVE（全欧洲氢燃料汽车联合倡议）项目，该项目由欧盟和代表氢燃料工业的欧洲氢燃料公司之间的伙伴关系“清洁氢伙伴关系”资助。

Hydrogen Europe的成员包括主要的石油和天然气公司，包括英国石油公司（BP）和壳牌（Shell）。

JIVE试验于2017年开始，并于去年（2024年）6月结束，但当局继续拥有公交车并在其车队中使用它们。

该项目的一份最终报告得出结论，这些计划“一直在努力实现车辆和基础设施长期稳定、可靠的运行”。

一项对公交车行驶路线的分析发现，许多公交车被困在车厂很长一段时间，**主要原因是缺乏氢供应。**

报告称，柴油公交车车队的平均利用率通常在90%左右，这意味着在任何一天，预计十辆公交车中有九辆是可用的。

然而，该报告发现，氢燃料公交车的可用性“远低于”这一水平，伯明翰和克劳利的车队难以达到30%以上的可用性。

参与Jive试验的地方议会正在继续使用他们的氢燃料公交车，并取得了不同程度的成功。

《泰晤士报》对公共汽车数据的分析发现，本月到目前为止，伦敦交通局的20辆氢燃料公交车中有16辆已经投入使用，伯明翰的20辆氢燃料公交车中有15辆投入使用，克劳利的54辆氢燃料公交车中有50辆投入使用。

然而，自去年7月以来，阿伯丁的25辆氢动力公交一直处于停运状态。

阿伯丁市议会没有回应《澎湃新闻》的置评请求，但当地报纸《The Press Journal》此前报道称，该议会的两座氢燃料加注厂都需要维修。

斯特拉斯克莱德大学工程学客座教授汤姆·巴克斯特说：“有很多氢动力公交试验都失败了。但我还没有碰到电动公交试验失败的案例。”

“有很多游说正在进行，特别是围绕氢的既得利益集团。大公司——燃气网络公司，石油和天然气公司——拥有实权的公司。这适合他们的商业模式，而不一定适合纳税人。”

利物浦城市地区最近也开始了一项氢燃料公交车试验，这不是JIVE项目的一部分，而是使用了英国政府的城市转型基金的资金。

然而，自2023年首次推出以来，氢动力公交车队一直存在问题，仅行驶了450次，平均每次行驶22.5次。它们从去年6月起就不再使用了。

全球氢燃料短缺

他们补充说，这项工作正在进行中，目前已经确保了绿色氢的定期供应，但与燃料供应无关的技术问题要求对公交车进行进一步的测试和升级工作。

“不需要联合政府或当地纳税人付出任何代价”。

随着英国从化石燃料转型，电动汽车已成为汽车和公共汽车最受欢迎的绿色选择。

氢动力汽车提供了另一种选择，然而许多专家认为，在英国的交通网络中，如果有的话，氢应该被谨慎使用。

这是因为使用可再生能源制造的“绿色”氢非常昂贵。目前使用的大部分氢都是用化石燃料生产的。

氢燃料汽车运营商常常难以找到可靠的燃料供应。上周，《澎湃新闻》透露，克劳利公交的燃料供应商正计划使用从Neom运送来的氢燃料为公交提供动力，Neom是目前正在沙特阿拉伯建造的未来生态城市。

Cebon教授说：“你会看到一些项目，其中（氢燃料）从该国另一边的灰色氢工厂运送到数千英里之外，但加氢站却失败了，因为加氢站的运营非常困难。”



纳税人的成本

政府在氢燃料公交车试验上究竟花了多少纳税人的钱，目前缺乏透明度。

在大多数情况下，这些公交车由地方议会以每辆50万英镑的价格购买，然后租给公交运营商。

该文件要求地方议会确认他们在氢燃料公交试验上花费了多少纳税人资金，以及他们从其他来源获得了多少资金。

阿伯丁议会没有回应置评请求。

此前有报道称，阿伯丁的氢动力公交试验耗资830万英镑，由议会、苏格兰政府和JIVE资助。

伯明翰议会并没有透露它在20辆氢燃料公交车上花了多少钱，但证实每辆车的成本约为50万英镑。该公司表示，它已获得英国政府、JIVE、大伯明翰和索利赫尔地方企业合作伙伴关系的资助。

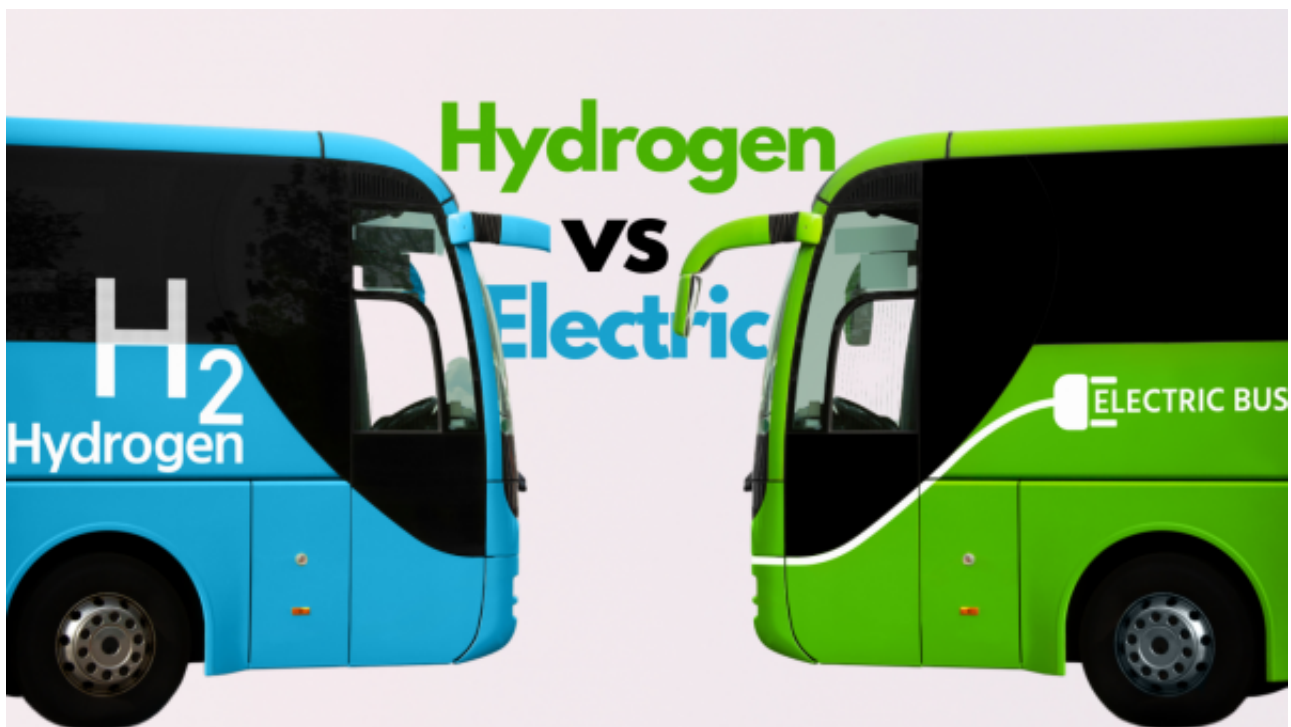
利物浦议会表示，他们从英国政府的城市转型基金中为该项目投资了1000万英镑。

萨里郡议会为克劳利的试验购买了34辆公交车，该委员会表示，已在氢动力公交车上花费了大约1600万英镑，在电动公交车上花费了900万英镑。它还获得了英国政府的零排放公共汽车区域计划和公共汽车运营商的资助。

伦敦交通局没有证实它在氢燃料公交车上花了多少钱。

一位发言人说：“我们使用混合燃料来满足不同的运作需求，例如减少长途航线的加油需求。”

“在这次试验中，我们与其他英国当局合作，降低氢动力公共汽车的采购成本，并分享这一新兴技术的知识。我们最初的联合分析有助于改进性能，例如提高可靠性。”



说到零排放公交车，两种主要的选择是电池电动或氢动力。

在一个净零能耗的世界里，这两种公交的起点都将是来自风能和太阳能等可再生能源的电力。然后，这些电经过各种过程，在此过程中，失去了一些已经输入的能量。

根据Cebon教授的计算，电动公交车通常比氢燃料公交车节能得多。

（素材来自：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/226567.html>