

戴姆勒将液氢卡车的生产推迟到2030年



德国制造商戴姆勒卡车（Daimler Truck）正在推迟其GenH2液氢卡车的批量生产，这是该公司重组努力的一部分，旨在提高“盈利能力和弹性”。

该制造商指出，能源价格、补贴和不同脱碳速度的不确定性是延迟生产的原因。

最初计划于2027年开始批量生产，每年生产100辆GenH2卡车，但现在已推迟到2030年代初。

该公司表示：“基于氢基础设施扩张缓慢，这种变化这是合理的。”

在制造开始时，它还将减少GenH2液氢卡车的产量，尽管戴姆勒没有说明新的年产量。

该公司表示：“在氢动力总成开发方面，该公司专注于欧洲。然而，建设加氢站的进展远低于预期。”

“因此，戴姆勒卡车正在将大规模燃料电池工业化和计划中的氢动力卡车批量生产推迟到30年代初，”它补充道。

该公司已在德国获得2.35亿欧元（2.56亿美元）的国家资金，用于氢动力卡车生产项目，该项目被欧盟委员会设计为欧洲共同利益的重要项目（IPCEI）。

戴姆勒的重组战略还将在2030年前在德国裁员5000人，并表示这将以“对社会负责的方式”进行，如有必要，将通过部分退休和遣散费来实现。

该公司由梅赛德斯-奔驰集团持有多数股权，目前专注于欧洲的盈利能力。2024年，其调整后的销售回报率为8.9%。它的目标是到2030年超过12%。



首席执行官Karin Rådström表示：“我们有战略，我们正在创造一种绩效文化来实现这一目标。如果我们做得对，到2030年，我们的盈利能力将超过12%的销售回报率。”

作为新战略的一部分，戴姆勒卡车也在研究电动卡车生产的外包，并在其柴油平台上“加大投资”。

液态氢（LH2）每升的能量大约是350巴（卡车泵的通常压力）下压缩氢气的三倍，因此理论上，LH2卡车在相同尺寸的油箱上可以行驶三倍距离，这使得它们对公路货运公司更具吸引力，特别是与电池车相比。

例如，GenH2已经证明，它可以用一个40kg的燃料箱行驶1000多公里。

然而，液氢必须保持在零下253 °C以下的低温下，随着环境温度的升高，储罐边缘的液态氢将开始变成气体。这种所谓的“蒸发”气体必须重新液化或排放到大气中，以防止压力积聚导致储罐爆炸，从而导致间接温室气体排放，或让储存系统变得更加复杂和昂贵。

（素材来自：Daimler Truck 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/229734.html>