

缺少领军企业牵头 面临广州佛山竞争

深圳探寻氢能产业发展特色之路

■ 本报实习记者 韩逸飞

核心阅读

当前,深圳纯电技术仍能满足发展需求,没有快速发展氢能和燃料电池的迫切需求。另外,氢能尚处于起步阶段,能否真正成为主流能源还需时间检验。深圳拥有人才资源和资金优势,不排除后来居上的可能。

近日,新能源汽车领军企业比亚迪在深圳发布全新一代电动汽车产品,同时,远赴成都,联合蜀都客车发力氢燃料汽车产业。

比亚迪在氢能开发领域的“舍近求远”,也让业内纷纷猜测,难道深圳没有发展氢能产业的土壤?

氢能“后进生”

前有佛山牵头打造珠三角氢能一体化,后有广州布局氢能中心,夹在中间的深圳似乎在氢能领域没有什么大动作。

对此,有舆论认为,作为电动汽车产业领头羊的深圳,在氢燃料电池汽车产业上并不出彩,至今无站、无车、无政策,主要原因是当地龙头企业比亚迪不愿牵头,影响了深圳市政府发展氢能产业的积极性。

上海舜华新能源系统有限公司总工程师阮伟民表示,随着氢燃料电池汽车的全面发展,比亚迪作为深圳新能源汽车产业的代言人,与其说是比亚迪与氢能的竞争,不如说是锂电与氢能的竞争。比亚迪作为深圳锂电产业推动者和补贴受益者,

没有动力在深圳发展氢能情有可原,但深圳政府也有一部分不可推卸的责任,当地至今没有明确发展路线,政府发展意愿不足,对市场处于观望的状态,这才是最大的问题。

“比亚迪现在聚焦于纯电,而锂电与氢能技术差异大,转换成本又很高,同时,宁德时代与特斯拉的市场冲击让比亚迪无暇涉及新技术赛道。另外,与其说比亚迪影响深圳氢能发展,不如说由于深圳补贴政策不确定,企业自身资金不足,市场同位竞争关系多等因素导致比亚迪对在深圳发展氢能态度持观望状态。”新能智库秘书长张松认为。

深圳市燃气集团博士后李淇认为,虽然比亚迪对深圳氢能的发展造成一定影响,但不能完全归咎于比亚迪。“电动、氢能这两条新能源汽车技术路线深圳已经有一条了,做得也很好,另一条路线就没有那么迫切了。鉴于当前氢能产业并未完全成熟,加氢站建设审批缺乏规范和氢的来源及安全性问题,如何走出具有深圳特色的氢能发展路线,政府和相关企业一直在谋划和蓄力。”

未来电动氢能“两条腿走路”

深圳虽然没有出台针对氢能的支持政策,但实际上,已自发形成初具规模的产业链。业内人士将深圳的氢能产业现状描述为“有技术没示范”、“有产业没规划”。

“氢燃料电池汽车与电动汽车是可以互补的,不是非此即彼。深圳有优秀的氢能企业,相关人才也不少,产业基础较好,未来深圳一定会发展氢能。深圳的燃料电池产业已经准备就绪,只等政府发令枪声。”李淇说。

阮伟民表示,深圳政府虽然将电动车作为优先发展的方向,但不代表着就彻底放任氢能产业。“两条腿走路”是未来发展趋势,氢能与锂电都会发展。“但是深圳地皮太贵,将大大提高加氢站建设的土地成本。现在高端制造业、新兴产业都要迁出,深圳氢能想要走稳走远,土地问题一定要考虑。”

“氢能尚处于起步阶段,能否真正成为主流能源还需时间检验。深圳拥有人才资源和资金优势,不排除后来居上的可能。”张松说,“但是当前深圳纯电技术仍能满足发展需求,纯电客车、物流车、出租车等居全国前列,没有快速发展氢能和燃料电池的迫切需求。在牵头企业空缺的情况下,政府并没有主动来支持氢能产业发展的积极性。”

“深圳本地也没有廉价的氢源,就算当地企业想要建一个加氢站,也需要从隔壁

地市运输氢气,成本太高了。所以,深圳发展氢能,首先要解决大规模可持续供给难题。”一位业内专家表示。

需协调好与广州佛山产业关系

毫无疑问,氢能当前仍是政策驱动型产业。深圳迟迟不发布氢能相关政策,如何才能赶上氢能发展的浪潮?

李淇认为,深圳只要肯下定决心干,还是很有可能做出成绩。“发展燃料电池产业将助力深圳新能源汽车产业升级和转型。发展重点可以放在氢能产业中、下游,实现核心技术、关键材料和零部件突破,结合可再生能源制氢、天然气管道掺氢和适量加氢站的建设和运营,形成商业运营模式。”

阮伟民表示,深圳的新能源汽车产业基础扎实,纯电汽车的示范与运营经验丰富,未来的氢燃料电池汽车可以参考。“深圳氢燃料电池产业已经准备就绪,一旦政府解决了氢源问题,产业将有望实现自主运转。公交车、出租车等可以保留其纯电路线,而氢能将在海上运输、重卡、物流车、长途车等领域发挥优势。”

“深圳要发展氢能,不得不考虑与广州、佛山等地的关系。位于广州的广汽已率先开始氢燃料电池汽车的示范应用,佛山等地主要承担零部件供应商角色。未来,一旦深圳与广州走上同质化发展的路线,如何调节之间矛盾、形成区域化的共同发展体将成为一个难题。”业内人士表示。

图片新闻

江苏淮安:发展互补光伏 推动乡村振兴



江苏省淮安市洪泽区三河镇大力发展互补光伏项目,目前已建成三处渔光互补、农光互补光伏发电站,大大提高了当地土地、水域利用效益和经济附加值,有力推动了乡村振兴。图为淮安市洪泽区三河镇五里牌渔光互补光伏发电站。

人民图片

看好国内政策环境,更看好国内氢能产业前景

——一家来自台湾氢燃料产业链企业的观察

■ 本报实习记者 仲蕊

日前,来自台湾地区、国内最大的燃料电池测试解决方案供应商——群翌能源公司正式进驻广州开发区氢能产业园,将在未来三年逐步投入提升燃料电池设备的产线及研发能力。

今年4月,财政部、工信部、科技部、发改委发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,全国各地也陆续颁布氢能产业相关规划及应用政策,燃料电池企业如何在政策东风下,利用市场、自身影响力推动氢能及燃料电池产业向好发展?群翌能源副总经理吴振利对此有自己的思考。

把握国内产业机遇

7月30日,广州市发布《广州市氢能产业发展规划(2019-2030)》(以下简称《规划》),正式提出打造“一核、一枢纽、三基地”的产业布局,瞄准建设大湾区氢能产业中心、网络枢纽和氢能交易中心的战略定位。

按照规划,到2022年,将培育广州氢能及燃料电池相关企业超过100家,公交、环卫领域燃料电池汽车占比不低于30%,燃料电池乘用车实现千辆级规模的商业化推广应用,到2030年,广州氢能产业实现产值预计2000亿元以上。

吴振利告诉记者,群翌能源进驻广州开发区氢能产业园,不仅由于国内较好的政策环境,也因看好广州燃料电池的发展机会和广阔前景。

“燃料电池的研制成为整个新能源行业发展趋势,而市场规模已经达到百亿元以上,因此氢能应用将会引发一场能源利用革命,将对整个社会及地球环境带来巨大变化。”吴振利表示。

推动行业标准制定和完善

吴振利表示,对于燃料电池设备生产企业而言,在满足其基本功能的条件下,电堆、发动机等产品面临的唯一问题在于设备本身的标定。事实上,燃料电池各零部件的标定已有相关国家标准,但组合成整合设备后,对于温度、压力、流量湿度等标定却没有统一。“目前,客户需求更迭快,且检测需求也在不断变化,作为企业,应与第三方检测中心合作努力推进标准建设,实现国家标准的最终制订。”

吴振利表示,在推进标准化的同时,产品在技术和性能上缩小与国外的差距也十分重要。“氢燃料电池领域想要在技术上实现跨越式发展,需要投入大量人力、资金及技术资源,技术差距的弥补需

要时间,而这其中人才的培养尤为重要,将国外的成熟人才、专家挖回国,对推进技术更新,帮助巨大。”

而在产品研发与生产过程中,国内外各有优势,对不同优势的互补利用才能实现产业的成熟发展。

吴振利认为,氢燃料电池汽车部件中,在国内有成本优势的部件,可以先行生产并慢慢积累经验和技术,而对于其它在技术性能上较为落后的部分,则应科学地调配人才、资源和资金投入,利用现有市场,保证氢燃料电池产业链各节点齐头并进发展。

利用国内市场优势

业内认为,与国外相比,国内的氢燃料电池技术经验少,但大规模市场是我国的独特优势,对国内大市场的有效利用将为建立完整的燃料电池供应链提供便利。

数据显示,国内氢燃料电池汽车保有量已超过6500辆,达到《节能与新能源汽车技术路线图》中到2020年实现5000辆燃料电池汽车规模的阶段性目标,根据该技术路线图,到2025年将实现5万辆燃料电池汽车的应用,2030年将实现百万辆氢燃料电池汽车的应用。

“国外有示范运营积累的很好技术,但规模化经验较为缺乏,以丰田为例,截至2019年底,全球一共售出了将近1万台丰田Mirai,而根据政策,我国将有5万辆甚至更多的示范运营数据经验。”吴振利表示。

今年4月发布的《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,将当前对燃料电池汽车的购置补贴,调整为选择有基础、有积极性、有特色的城市或区域,重点围绕关键零部件的技术攻关和产业化应用开展示范,中央财政将采取“以奖代补”方式对示范城市给予奖励。

对此,吴振利表示,氢燃料电池版“十城千辆”的示范运营非常必要,这一过程中,在验证产品可靠性的同时,还能收集大量的数据,帮助企业迭代出更好的产品并进入量产。吴振利认为,“十城千辆”示范不能过于集中,应充分利用国内不同地区不同的温湿度、路况及驾驶情况,收集到更全面的数据从而带动产业的健康发展。

“目前,氢能产业还处于发展初期,需要政策的大力支持,为产业在解决氢气来源、加氢站的建设等方面扫除障碍。”吴振利进一步补充称。

资讯

钴价突破30万元/吨 或引发锂电价格波动

本报讯 日前,钴资源价格持续走高引发行业关注,将对下游电池行业产生显著影响。

据悉,钴价高位一度突破30万元/吨大关。短短一周,钴价涨幅达到7%,目前均价维持在27.5万元/吨,环比上月同期增长15%。

钴价狂奔背后,从供给端看,钴原料主要供给国刚果金和南非地区受疫情影响严重,港口吞吐量大幅下滑,5-6月钴原料进口几近减半,钴原料供应商惜售提高报价。

从需求端看,钴原料在下游市场的最大的应用领域为锂离子电池。2019年消费类电池及动力电池应用占比达60%。消费类电池方面,国内除2月份疫情有所影响外,上半年对于钴酸锂的需求依旧保持上涨态势。

据悉,目前产业链各环节钴资源库存逐步减少,5-7月每月钴资源的供需缺口已经接近20%。市场错配下,钴价有望持续性站稳冲高,预计将突破40万元/吨。(杨胜)

中信国安退出动力电池业务

本报讯 日前,中信国安公告,拟向荣盛控股转让公司持有的荣盛盟固利新能源科技有限公司(下称“荣盛盟固利”)22.61%股权。

经交易双方协商,以荣盛盟固利全部股东权益估值45亿元计算,本次转让金额约为10.17亿元。交易完成后,中信国安将不再持有荣盛盟固利股权,同时正式退出动力电池业务。

资料显示,2015年,中信国安作价1.5亿元收购了中信国安盟固利动力电池有限公司(荣盛盟固利曾用名)100%股权切入动力电池;之后荣盛盟固利净利润分别为1.62亿元和1.54亿元,净利润贡献占中信国安当年净利润的7成;2017年中信国安出售正极材料生产商天津盟固利控股专注动力电池,并为荣盛盟固利增资扩股8亿元投建动力电池项目;不过好景不长,中信国安2018年开始自身盈利能力急转直下,无奈出让控制权。2018年上半年净利润预亏38亿元,中信国安无奈出让荣盛盟固利35%股权,引入战略投资者荣盛控股。(陈利)

关注

陆上风电迎来4MW+时代

本报讯 在平价政策的催化下,陆上风电正迎来4MW+时代。

不久前,国家电投1.4GW风电大基地项目发布招标公告。此次招标分为6个标段,风机交货时间为2021年5-8月,2021年12月底前投产,且要求单机容量3MW以上。

如此大规模的招标无论花落谁家,都毫无疑问地会巩固该企业在平价之后的市场地位。当前,仅存的29家中国本土整机商中,12家参与了该项目的竞标。值得关注的是,除去中车株洲所投标的风机单机功率是3.6MW外,其他11家整机商风机的单机功率均在4.5MW及以上。

事实上,选用4MW+风机已成为平价风电项目的趋势。

在4MW风机被整机商视为平价法宝之前,2MW-2.5MW机型是中国风电市场最具统治力的风机。据中国第一大整机商金风科技2019年财报显示,其2.0S和2.5S型号的风机销售台数高达3195台,二者销售台数占据总销售台数的90.5%。

从2010年首台2MW风机下线开始,该型号风机统治中国风电市场接近10年之久,而3MW风机的大规模商用则始于2017年左右,但仅仅不到三年时间,随着“单机功率不低于3MW”招标要求的频繁出现,可以预见,在不久的将来,3MW风机亦难满足市场需求。

目前,接近一半的整机商已经具备了4MW+风机的生产能力,而且正在研发更大容量的机型。

不过,大风机仍面临一些阻碍。首先,大兆瓦风机配套的大叶片现阶段产能不足。4MW+风机需要配套长76米、叶轮直径155-156左右的叶片,在市场上属于新一代的产品,供应链并未稳定,产能并不充足。

其次,缺乏与4MW+风机配套的安装条件。如果4MW+风机配套120m以上的塔筒,那么,目前通用的600吨级别的履带吊车或者1000吨的地面汽车起重机均满足不了力矩要求。

最后,在运输方面亦有障碍。三北部分山区风电场路况艰险,吊车上山会存在一定困难。(罗玲艳)