



一边是风机投标价格骤降,一边是原材料价格攀升,风电整机商受“两头围堵”

# 风机价格遭遇“腰斩”

■本报记者 李丽曼

## 核心阅读

最新陆上风电项目招投标不含塔筒的风机价格,最低已降至2100元/千瓦,与年初相比,陆上风机投标价格骤降1/3,与此同时,全球范围内铜、钢材、环氧树脂、中厚板等风电主要原材料价格一路走高,创下历史新高,我国风电整机商正遭遇“两头围堵”。

“最新陆上风电项目招投标不含塔筒的风机价格,最低已经达到了2100元/千瓦的水平,整机商肯定是不赚钱的。”一位风电业内人士在接受记者采访时表示。自今年初至今,最新开标的风机中标价格一再走低,与2020年陆上风电“抢装潮”期间的4000元/千瓦以上的价格高点相比,已经“腰斩”。

今年是风电平价的第一年,不仅风机“价格战”进入白热化,而且钢铁、铜等原材料大宗商品价格还在飞涨,业内普遍预期,我国风电整机商正面临着新一轮“洗牌”。

## 为抢占市场空间超预期降价

在上半年里,受风机供应链供不应求影响,国内风机报价一再走高,一度突破4000元/千瓦。但随着“抢装潮”落幕,风电增量项目需求已出现下降,风机价格随之

逐步走低。

在过去的一个月里,国家能源集团、华能集团等多家新能源开发商,陆续发布其最新风电项目集中招标采购结果,包含塔筒的整机商报价最低已达到2700元/千瓦左右,而不含塔筒的部分整机商报价则已经低至2200元/千瓦的水平。与年初略高于3000元/千瓦的价格相比,已出现了大幅下降。

一位不愿具名的业内人士告诉记者,部分非一线整机商为抢占市场空间而率先降价,这也成为了风机价格战的“导火索”。“最开始的时候很多整机商也并未跟随,但随着降价态势在行业中愈演愈烈,主流整机商再不降价都没有订单了。没有订单就不是有没有利润的问题,而是能不能活下去的问题。”

上述业内人士表示,本轮风机“降价潮”已经超出业内预期。“在陆上风电抢装

过后,整机商对于行业竞争加剧、风机价格下降也是有一定的预期,但降到目前这一水平却有些始料未及。”

## 原材料价格一涨再涨

风电平价时代已来,降本压力也持续存在。但从上游来看,从年初至今,作为风机、塔筒等部件的主要原材料,钢材、铜等大宗商品价格却也一再上涨。

综合多家市场研究机构发布的数据,今年以来,全球范围内铜、钢材、环氧树脂、中厚板等风电主要原材料价格一路走高,截至今年5月,螺纹钢等钢材价格较年初上涨了35%左右,环氧树脂价格较年初最高涨幅超过50%、铜价较年初上涨幅度超过30%。近日,伦敦等地大宗商品交易所铜期货价格甚至超过了10000美元/吨,创下了历史新高。

据上述业内人士透露,目前原材料价格大幅上涨,风电行业内零部件价格上已有所反映,这也让整机商“两头遭堵”。“考虑到今年原材料涨价的现状,部分风电开发商已经降低了项目收益率预期,但从目前情况来看,业主收益率降低的程度仍难以缓解大宗商品原材料价格上涨带来的压力。”

事实上,业内对于原材料价格上涨的预期仍未结束。此前,国际能源署(IEA)就

曾发布报告称,全球主要经济体加速推进能源转型,导致全球范围内铜、锂等重要金属原材料供不应求。另外,全球铜矿主要生产国之一的智利生产遭遇中断,分析认为,未来数月全球铜供应预计进一步趋紧,甚至有金融机构预测称,未来数年里因全球各国可再生能源发电需求的激增,大宗商品铜价甚至有望冲击2万美元/吨的高位。

## 新一轮“洗牌”在即

记者查阅最新数据了解到,今年第一季度风电新增装机总量为677万千瓦,与去年第四季度创下的历史高点——新增装机5625万千瓦相比,出现了大幅下降。业内分析认为,目前我国风电新增装机增速已从“抢装”回归到正常区间,整机价格波动过大对于行业长久发展颇为不利。

华福证券在其最新发布的行业研报中指出,风电主机等设备成本仍是目前风电项目成本的主体,上游原料涨价对风电板块影响较大,市场对整体风电板块盈利的持续性已持一定的怀疑态度。

上述业内人士表示,“尽管整机商面临巨大压力,但这一局面也不是一家企业能够改变。为应对当前市场,部分整机企业已经开始转变成本控制策略,也有企业转向其他业务以平衡资金。但如果价格战仍然持续,风电整机厂商很可能面临新一轮‘洗牌’”。

## 资讯

### 第九批可再生能源发电补贴项目清单公布

本报讯5月15日,国网新能源云发布《关于公布2021年第九批可再生能源发电补贴项目清单的公告(以下简称《公告》)》。《公告》显示,纳入补贴的项目共173个,核准/备案容量2401.33兆瓦。其中,集中式风电项目数量为7个,核准/备案容量439.5兆瓦;集中式和分布式太阳能发电项目数量分别为45个、111个,核准/备案容量分别为1315.11兆瓦、485.72兆瓦;集中式生物质发电项目数量为10个,核准/备案容量为161兆瓦。

据统计,国家电网今年共发布了九批次可再生能源发电补贴项目清单,项目总数为14642个,核准/备案容量为40990.67兆瓦。其中,集中式风电项目共168个,项目核准/备案容量为11719.9兆瓦。(姚美娟)

### 甘孜州发布光伏基地竞争配置方案

本报讯日前,四川甘孜州发改委发布关于《甘孜州南部光伏基地正斗一期项目(20万千瓦)竞争配置实施方案(2020年)》的公告,对正斗一期基地的光伏资源、送出条件、项目选址、土地性质等进行了明确。

根据文件,该基地申报的上网电价为平枯期结算电价,且不超过四川光伏发电项目指导价(暂按0.3923元/千瓦时执行),成交企业与电网企业签订长期购售电协议,丰水期全电量参与市场化交易;不参与市场化交易的,结算电价按照四川省丰水期(6-10月)光伏发电市场化交易有关文件执行。

文件明确正斗一期所用土地均为草原,根据用地类型及价格表,租赁费用标准为200元/亩/年。值得一提的是,此次招标明确了相关土地税费的征收标准,这在国内大型光伏基地招标中尚属首次。(吴锋)

### 广东汕头兆瓦级液流储能电站通过验收

本报讯5月13日,由上海电气储能科技有限公司自主研发制造的兆瓦级全钒液流电池储能电站在广东汕头市濠江区风电产业园顺利通过验收,这是上海电气汕头智慧能源项目的重要组成部分之一,与风力发电机组、屋顶光伏电站、厂区负荷等组成“风光储一体化”智慧能源示范项目。

该兆瓦级液流储能电站在设计上有诸多亮点,储能系统响应速度快,可支撑园区毫秒级功率需求,系统可在无人值守情况下实现自诊断、自恢复、抗干扰的智能化运行控制策略。本次兆瓦级液流储能电站的顺利验收和交付,可为液流储能电池产品的优化创新积累宝贵的数据和经验。(韩静轩)



## 江西泰和:光伏发电助力“碳达峰”

## 图片新闻

5月16日,在江西省吉安市泰和县万合镇前进村渔光互补光伏发电站,太阳能光伏板整齐划一,光伏发电减少了碳排放,助力实现“碳达峰、碳中和”目标。人民图片

一季报陆续发布,业绩贡献尚无优势,但批量企业仍加大布局

## 氢能仍是不赚钱的“香饽饽”

■本报记者 仲蕊

近日,氢能概念股各大上市企业陆续发布了2021年一季度财报。相关分析认为,各涉氢上市公司主要利润来源仍然依赖传统主业,以氢能为主业的并不多,单纯依靠氢能维持上市公司业绩仍非常困难。但与此同时,业内对氢能业务的期待值不降反升,长期来看,氢能产业有望迎来大幅增长。

## 业绩贡献能力较弱

大部分涉氢企业在今年一季度的营收呈现同比增长态势。财报显示,美锦能源2021年一季度实现营收37.56亿元,同比增长69.02%,归母净利润5.5亿元到7.5亿元,同比增幅达10.34-13.74倍。美锦能源在业绩报告中表示,业绩增长主要原因是报告期内焦炭价格持续在高位运行,公司主要产品产量较上年同期有所增加,年产385万吨的华盛化工项目中的焦炭项目已陆续投产。

把氢燃料电池视为战略发展方向之一的雄韬股份,一季度实现营业总收入6亿元,同比增长40.5%。归母净利润411.1万,同比下降85.2%。雄韬股份在业绩报告中称,报告期内,公司业务受海外新冠肺炎疫情的影响,销售额未达到预期,且公司在报告期内仍持续投入建设氢燃料电池研发和产

业化项目、锂电池扩产项目,对短期的业绩有所影响。

此外,正从传统家电行业进入新能源汽车领域的大洋电机,一季度实现营业收入22亿元,同比增长44.90%,归母净利润1.3亿元,同比增长4.6倍。

在一季报中,虽然大部分涉氢企业营收同比增加,但从盈利的能力看,氢能还不足以支撑业绩增长,无论营收和利润上涨还是下降,氢能业务在其中的影响力并不大。例如2020年,厚普股份年报显示其氢能业务确认营收为218万元,仅为总营收的0.456%。

值得注意的是,专注于氢能及氢燃料电池业务的亿华通今年一季度财报,显示出目前整个氢能行业还未能完全复苏。财报显示,亿华通一季度营收约1016万元,同比下降41.97%;净亏损约1558万元,基本每股收益-0.22元。针对经营状况的亏损,亿华通表示,原因之一是燃料电池汽车示范应用政策出台较晚,导致国内燃料电池汽车市场萎靡,此外,则是对客户申龙客车应收账款计提的坏账损失。

## 仍受资本追捧

尽管氢能在业绩贡献上还没有绝对优势,但大部分企业仍持续大举进军氢能领

域,认为氢能业务可以为企业拓展未来发展空间,有利于企业长期营收增长。

今年4月,光伏巨头隆基股份正式入局氢能产业,光大证券认为,隆基股份积极布局氢能,与中石化推进绿氢合作,为能源供给侧改革、保障能源安全提供了新的发展路径,也为隆基股份奠定了长期发展的基础。

此前,雄韬股份投资者曾公开发问,雄韬股份在氢燃料电池领域布局广泛,投入巨大,但为何目前的业务仅限于部分城市的公交、重卡,且数量仅区区几百台。对此,雄韬股份回应称,从全国产业链发展角度来看,氢燃料电池正处于起步阶段,受限于加氢站建设数量以及各地政府对氢燃料电池车辆运营补贴的政策影响等因素,氢燃料电池车辆推广速度较慢。但随着氢燃料电池汽车示范城市群的正式启动,氢汽车的推广速度将会加快。当订单逐渐增多,产品制造成本、车辆运营成本都会随之下降。

因此,雄韬股份在其财报中表示,将持续加大投入建设氢燃料电池研发和产业化项目、锂电池扩产项目,尤其是氢燃料电池的研发项目,为未来几年氢燃料电池市场爆发打下坚实的基础。今年4月,厚普股份发布公告称,已与成都市新都区政府达成协议,拟投资150亿元建设厚普国际氢能产业集群项目。

自2017年以来,美锦能源开始通过并购控股或参股等方式进入氢能领域,陆续投资飞驰、鸿基加氢站等相关企业。目前,美锦能源正在积极推进飞驰汽车分拆至创业板上市事项,拟通过独立融资平台促进氢燃料电池汽车业务。

大洋机电财务总监伍小云日前在参加活动时表示,大洋机电将通过与巴拉德、博雷顿等业内企业的战略合作,加快氢燃料电池关键零部件的研发,拓展氢燃料电池产品在特殊场景下的非道路工程机械、船舶、应急电源等领域的应用。

## 产业蓄势待发

结合“碳达峰、碳中和”目标,氢能的重要性日渐受到重视,各地政府、企业纷纷将目光瞄准氢能领域。

但根据中汽协数据显示,今年1-3月,我国氢燃料电池汽车产销分别只完成了

104辆和150辆,同比分别下降43.2%和27.6%。同时,根据相关统计数据,2021年1月,燃料电池装机量为5.316兆瓦,同比下降73.75%;2021年2月燃料电池装机量为5.171兆瓦,同比下降21.63%。

东方电气2021年一季度业绩说明会上,东方电气董事长俞培根表示,氢燃料电池汽车产业整体处于发展初期,受到基础设施、制造成本等因素影响尚未大规模开展。

尽管如此,业内依旧对今年燃料电池汽车的产销量复苏抱有信心。相关业内人士表示,燃料电池汽车示范应用城市群一旦明确,国内燃料电池汽车市场需求潜力将得到进一步释放,同时成本在不断下降,在政策支持和成本下降的双重利好下,2021年有望迎来我国燃料电池汽车市场的爆发式增长,预计上半年燃料电池汽车产销量有望破千,同比增长80%以上。

