

风机价格战引发负面连锁反应

倒塔、叶片掉落、风机零件脱落、人身安全事故多有发生,低价中标隐患不容小觑

■本报记者 李丽曼

近日,在某大型央企甘肃酒泉某风电场200兆瓦风电场的投标中,国内某整机商报价含塔筒价格2360元/千瓦,折合风电主机价格约为1910元/千瓦,风机价格再度创下新低。从2020年下半年至今,国内陆上风电项目整机中标价格持续走低,主流风机投标价格大多已降至2500元/千瓦以下水平,最低报价更是较2019年超过4000元/千瓦的高点出现“腰斩”。2021年作为我国可再生能源发电平价首年,整机报价以如此幅度下降,到底是喜是忧?

整机商“低价竞争”

自碳达峰、碳中和目标提出以来,我国风电前景更加被各界看好。数据显示,2020年第四季度至今,风机招标量持续上涨。与此同时,我国整机招投标价格却呈现持续下降趋势。

据市场研究机构西部证券最新发布的数据,今年2月国内陆上风机中标均价为3028元/千瓦,较2020年2月3804元/千瓦的均价下降幅度超过20%。到今年6月,据记者不完全统计,国家电投、中广核、华能等风电开发商陆续公布的整机投

标报价显示,我国主流风机不含塔筒投标价格大多已降至2500元/千瓦以下水平,部分厂家不含塔筒报价甚至跌破2000元/千瓦,较2019年超过4000元/千瓦的高点直接“腰斩”。

如此快速的降价究竟为何?某整机制造业业内人士告诉记者,尽管我国陆上风电招标量仍在快速增长,但对于国内十几家整机商来说,仍是“僧多粥少”。“现在都想抢订单,部分二线整机商以降价的方式抢占市场份额,最后也不得不导致主流厂商跟随降价,国内整机商不得不开始了低价竞争。”

风电竞争力提升了吗?

一直以来,整机等硬件设备都是风电项目成本的主要组成部分,对于运行年限长达20年之久的风电场来说,风机是最主要的资产之一。风机投标价格的不断下跌,是否意味着风电度电成本有所下降?

“从一方面来看,整机报价的持续下降确实是市场化竞争带来的结果,整机价格下降不仅意味着风电开发商初始投资降低,对于提高风电项目经济性有所帮

助,同时与光伏等其他可再生能源项目相比,整机价格下降也意味着风电竞争力有所提升。”一位不愿具名的风电业内人士告诉记者。

“但另一方面,不可否认的是,按照现在整机报价情况,整机制造商利润已经大幅压缩,很多整机商都已经不挣钱,尤其在今年原材料价格大面积上涨的情况下,整机商的压力也有所加大。”上述风电业内人士指出。

记者在采访中了解到,今年以来,倒塔、叶片掉落、风机零件脱落等事故多有发生,人身安全事故也屡次出现,在此情况下,多位业内人士提醒称,低价中标带来的隐患不容小觑。一旦出现质量问题,无论维修还是更换,开发商都面临停机导致的电量损失和高额维修费用,得不偿失。

“历史已经有过教训。2011年前后,整机投标价格从2008年的6000元/千瓦急速下降至3000元/千瓦水平,部分整机商因低价策略而忽视设备质量,最终甚至出现资金链紧张乃至断裂情况。”上述整机制造业业内人士指出,“雪上加霜的是,由于部分整机商失去了质保服务和技术支持能力,低价购入的机组一度大规模出现质

量问题,风电项目损失严重。”

技术创新是关键

“事实上,低价竞争偏离了风电行业应有的发力方向。整机制造的很多部件都需要进行采购,整机价格的下降很可能导致不合理地层层压缩成本,最终或将反噬到产业链上每个环节。”上述整机制造业业内人士称。

对此,多位业内人士提醒称,今年作为可再生能源平价首年,风电度电成本应在合理范围内有所降低,而在目前,正值大宗商品原材料大规模涨价之时,风电供应链各环节没有显著改变的情况下,整机商报价若出现暴跌并不合理。不论是风电还是光伏,在与其他电源竞争的过程中,其竞争力的提升应主要来自技术进步、材料创新等科技创新或是综合成本的降低。

上述风电业内人士呼吁称:“行业应摆脱非理性的低价竞争,整机商理性报价将有利于确保企业有稳定的资金投入风电技术创新、研发以及高端制造等领域,进而实现风电行业的高质量发展。”

图片新闻

湖南永州:“渔光互补”助力振兴



近日傍晚,俯瞰永州市宁远县太平镇五里坪村水上光伏电站。近年来,五里坪村利用水库资源,建设20兆瓦“渔光互补”水上光伏电站,面积470亩,年发电量2100万度。该项目实现蓄水灌溉、光伏发电和渔业养殖一体化,既节约土地资源,又科学利用水面发展绿色清洁能源。 人民图片

各环节加速扩产导致产业链供需错配加剧

光伏电池片产能过剩问题突显

■本报记者 董梓童

虽然光伏硅片价格已有所回落,但上游价格变动尚未传导至中下游市场。6月,组件大厂持续停止采购,电池片厂家库存压力不断增大。为了控制现金流,电池片厂家降价求售心态愈趋明显,电池片价格已经开始出现下行趋势,但截至目前,市场依旧保持观望态度。

在业内人士看来,光伏产业链主要环节的盈利能力是一条微笑曲线,受硅片、组件两头挤压,电池片本就处于最底端。本轮供应链价格波动,促使电池片利润率进一步压缩。而随着硅片厂家下调硅片价格,电池片能否冲破库存压力?

部分厂家开工率降至50%

7月1日,行业分析机构Pv InfoLink发布的最新光伏市场价格周报显示,多晶电池片下探至0.73元/瓦,同比下滑2%左右;158毫米单晶PERC电池片也出现2%的跌价,同时,166毫米和210毫米单晶PERC电池片价格下降到每瓦1元左右。

Pv InfoLink指出,上述电池片价格多为报价,仅有少量规模的订单成交。由于电池片厂家产能庞大,与买方博弈筹码不多,价格已经开始出现下行趋势。预计电池片价格还将下跌。

在研究机构看来,组件厂商的减产、停产是影响电池片价格的重要原因。东吴证券指出,目前硅料价格仍处于20万元/吨以上价格高位。在此背景下,组件厂家与终

端持续博弈、僵持,同时海外的拉货力道趋缓,当前组件价格若要持续上调已有难度,导致6月组件厂开工率低于预期,市场观望氛围浓厚。

这也让电池片订单受影响。东吴证券表示,近两个月来,电池片库存开始积累。即使有订单签订,成交价格也越来越低,成交规模也处于下滑趋势。6月下旬部分厂家的开工率已经低至40%—50%区间。同时,从目前情况看,7—8月海外需求不高,国内大型项目也不会太快启动,市场或将出现短暂的需求空窗期,库存高的厂家还将面临较大压力。

下游终端市场需求不足

“光伏产业链主要环节的盈利能力是一条微笑曲线,电池片处于这条曲线的底端,议价能力较弱,盈利能力本就不及上游和下游。”晶科能源副总裁钱晶说。

本次供应链价格的持续波动,更是让中下游市场“人心惶惶”。在中国有色金属工业协会硅业分会副秘书长马海天看来,市场供需的变化是价格波动的主要因素。下游终端市场对产业链上中游涨价的接受程度将影响其价格走向。“说到底,最终还是要看终端市场释放出来多少需求。”

据公开数据,今年1—4月,我国光伏新增装机规模为7吉瓦,而今年全年国内新增装机规模的预测值为60吉瓦,前4月完成度尚不及12%。

东吴证券分析,市场对需求疲软的担忧拖累了电池片价格。为了抑制硅料价格的上涨,许多买家实施了采购限制措施,部分电池片厂家的财务压力逐渐显现。然而,由于6月前两周电池片价格调整仍未达预期,主要买家的采购意愿不强。同时,市场担心电池片、组件持续减产,在氛围紧张的情况下,电池片市场人气大跌。

东吴证券认为,但如要完成60吉瓦的目标,则大部分项目就要在下半年并网,在产业链实际的组件需求预估数据,低于实际的组件产出数据的情况下,下半年国内光伏市场能否迎来爆发存疑。

中游压力开始向上传导

一方面是终端市场需求尚未显现,另一方面是扩产潮导致电池片产能激增,库存压力或将持续加大。2020年下半年以来,光伏行业步入新一个扩产周期,尤其是硅片、电池片、组件环节新增产能较多。

根据Pv InfoLink统计的产能规划数据,到今年底,硅料、硅片、电池片、组件的名义产能相比2020年将分别增加48吉瓦、157吉瓦、202吉瓦和122吉瓦。预计电池片新增产能将远高于其他产业链主要环节。

据兴业证券6月中旬发布的研报,1—6月,全球电池片单月产出分别为15.3吉瓦、16.1吉瓦、16.1吉瓦、17.4吉瓦、17.5吉瓦和18吉瓦,而组件产出分别为14.7吉

瓦、13.4吉瓦、13.6吉瓦、15.5吉瓦、16吉瓦和16吉瓦,实际组件需求分别为11.6吉瓦、10吉瓦、10.2吉瓦、12吉瓦、12.1吉瓦和13.5吉瓦。电池片产出高于组件产出和实际组件需求。

“产业链各环节加速扩产导致产业链供需错配加剧。”一位光伏一体化企业高管告诉记者:“本次扩产潮由硅片扩产引发,电池片、组件厂家也开始大规模扩产,但事实是研究机构对终端市场新增装机规模的估算数据并没有大幅增长,产业链供需失衡。相比硅片和组件,电池片扩产难度小、产能增速快,致使该环节相对过剩问题更加突出。”

值得注意的是,这一情况有望反转。6月29日,中环股份将158毫米硅片、166毫米硅片每片价格下调至0.41元,210毫米硅片价格下调至0.69元,较五月底价格下滑8%以上。

Pv InfoLink认为,这是近期硅料飞涨以来中环股份公示价格首度调降,意味着电池片、组件的低开工率压力开始往硅片端传导。但现阶段硅料并没有库存压力,因此硅片端的价格调整还不会太快传导至硅料端,短期内硅料价格可能暂时持稳在目前水平。

但东吴证券认为,硅片、电池片价格下调,说明需求负反馈已传导至电池、硅片端,预计不久后将传导至硅料端;硅料价格已经见顶,后续将下降到合理位置,推动行业需求复苏。

发展氢燃料电池汽车 科技攻关要先行

■本报实习记者 姚美娟

近日,大连市发展和改革委员会主任赵永勃在新闻发布会上提及,大连市正积极申报国家首批氢燃料电池汽车推广应用示范城市,先后出台《大连市氢能产业发展规划》等系列政策文件及相关标准、多个氢燃料电池车型实现量产、首批4座加氢站陆续建成投入使用、多条氢燃料电池公交车示范运营线路开通,一个以自主技术路线为支撑的相对完整的氢能产业链条正在大连市逐渐形成。

“大连市多条氢燃料电池公交车示范运营线路开通,会增加一些使用场景的验证,对氢燃料电池汽车的技术改进和产品改善有很大促进作用。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示。

另外,大连市积极与中石化、中化集团等国内企业合作,占地30万平方米的氢能产业园已经开始建设,国内首座“油气氢电非”五位一体综合能源服务站已经投入运营。“与企业合作,能让氢燃料电池汽车专项有效落地,将氢燃料电池汽车产业链发展起来。”崔东树说。

“有了石化产业以及海水资源优势后,建议在实验室对石化产业制氢以及电解海水制氢等技术进行更多突破性研究。”新能源汽车行业独立研究员曹广平说。

据了解,当前全国多地均已出台燃料电池汽车产业政策,助推产业发展。自2009年以来,我国便一直采取对消费者给予购置补贴的方式,支持燃料电池汽车发展。2020年9月,财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委和国家能源局等五部委出台《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》,将燃料电池汽车的购置补贴政策,调整为燃料电池汽车示范应用支持政策。其中,在为期四年的示范期间内,采取“以奖代补”方式,对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励。目的是加快带动相关基础材料、关键零部件和整车核心技术研发创新,逐步实现关键技术突破,构建完整的燃料电池汽车产业链,为燃料电池汽车规模化发展奠定基础。

随后,多个省市地区快速响应政策,北京市发布了面向2025年的氢燃料电池汽车产业发展规划;广东省印发了加快氢燃料电池汽车产业发展实施方案;山东省确定济南市为第一批申报氢燃料电池汽车示范城市群牵头城市,推进青岛、潍坊、淄博、济宁等城市的组队创建工作。此外,上海则提出五年后氢燃料电池车的投入要达到1万辆,加氢站要超过70座。

由此看来,氢燃料电池汽车产业近年来的发展可谓“热火朝天”。从产业政策、企业和地方政府表现、产能规划、资本市场等方面看,氢燃料电池汽车推广一路加速。但是,尽管氢燃料电池产业“大热”,但大规模推广应用仍要解决诸多难题。

早在1999年,清华大学就做出了第一辆氢燃料电池观光车,国内从2008年奥运会开始做燃料电池汽车示范运营。应该说,国内氢燃料电池汽车产业起步并不算晚。那么,氢燃料电池汽车规模化发展之路究竟被卡在了哪里?

曹广平认为,氢燃料电池汽车产业化被卡,并不是卡在整车上,而是卡在氢产业链和电堆等核心技术上。“个人认为,整车目前没必要示范,尤其我们国家在这方面还需要攻克很多核心技术关键。整车示范,大部分会不可避免地会走向低水平重复建设。”

“我国燃料电池汽车行业技术的发展,应以‘小步快跑,多轮迭代’的方式前进。一项技术,不要盲目投入到大批量项目上,试错成本很高。手里的钱,要多投几次、分阶段地投入。”清华大学教授张剑波曾指出。

国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚认为,氢燃料电池汽车比电动汽车更“烧钱”,资金量不够大,只想凑个热闹的企业,就不要把钱“打水漂了”,现在还不是燃料电池汽车全面铺开的时候,对行业发展要有冷静的认识。

曹广平建议,国家应将有限的资金多向氢燃料电池类基础研究以及核心关键零部件产业倾斜,防止氢燃料电池汽车产业空心化。另外,氢燃料电池汽车在未来的产业化过程中应该先多在试验场试驾或试运行。

“另外,氢燃料电池汽车即使少量进行探索试运行,也应该避开人员密集的公共交通等行业进行,毕竟‘氢’仍然属于危险化学品。”曹广平提醒。