

特别关注·世界新能源汽车

韩国政策引导氢燃料电池车发展

计划今年将氢燃料电池车扩大至4000辆,明年将普及2000辆氢燃料电池巴士

□ 李曾骅

韩国车企是汽车制造业的后起之秀,面对汽车行业发展的新情况,韩国政府对新能源汽车的政策扶持力度正逐步加强。而在新能源汽车到底应该走哪条路的问题上,韩国汽车行业也有自己的看法。

数据显示,2018年韩国新能源汽车销量124.979万辆,同比增长26.2%,包括混合动力汽车、插电式混合动力汽车和插电式电动汽车在内的新能源汽车。2018年韩国新注册登记的混合动力汽车中,现代汽车的Grandeur Hybrid车型位居第一,起亚汽车的Niro Hybrid排名第二。纯电动车排名中,第一、第二均为现代汽车的车型。有分析指出,韩国市场上的新能源汽车销量激增,主要得益于韩国政府对新能源汽车的补贴政策。数据显示,2017年韩国政府新增70个城市可以享受新能源汽车补贴,使全国101个城市可以享受该项补贴。而2018年韩国新能源汽车国家补贴总预算由2017年的1960亿韩元增加至2400亿韩元。2018年,韩国对新能源汽车的国家补贴改为按车型进行差别化补贴方式,最高补贴1200万韩元,最低补贴1017万韩元。各地方维持原有的定额补贴政策。以地方政

府补贴600万韩元来计算,消费者购买新能源汽车可以享受1600万韩元~1800万韩元(约合9.4万~10.5万人民币)的补贴。

在享受补贴的车型上,纯进口的新能源汽车同样可以享受补贴。在进口汽车制造商中,宝马、梅赛德斯-奔驰、捷豹和日产都计划在韩国市场推出新的新能源汽车。在韩国本土汽车企业现代、起亚等占据新能源汽车主要份额的情况下,韩国政府也希望引入外力,刺激本国新能源汽车产业的进一步发展。

目前全球汽车行业正面临加速转型,多个国家公布了传统燃油汽车禁售时间表。韩国汽车企业抓住了本国新能源汽车市场转型的新机遇。尽管目前在新车市场中,主要是混合动力车和插电式电动汽车,但随着全球石油资源的逐渐枯竭,以及各国充电桩建设进度的缓慢,世界几大汽车企业倾向于认为未来的新能源汽车会以氢燃料电池作为主要动力来源。2009年,戴姆勒、福特、通用、丰田、现代汽车共同签署备忘录,从2015年开始大力推广氢燃料电池汽车。目前的氢燃料电池技术,已能够确保汽车在零下30摄氏度时顺利启动,解决了在冰点以下温度启动汽车的难题。同时,由于采用了高耐用性催化剂技术,氢燃料电池

使用寿命有了大幅提升。

尽管目前氢燃料电池依然面临低温启动、续航里程、电池使用寿命、氢气存储密度等重重技术难关,但在研发历史才20多年、实现商业使用只有6年的情况下,氢燃料电池汽车的研究还是得到了业界的肯定。美国工程院的数据预测,氢燃料电池汽车将在2050年的汽车市场中处于支配地位。2017年,在瑞士达沃斯会议期间,主要的几家汽车企业与石化企业成立了氢能委员会,共同倡导使用氢能源,以减少温室气体的排放。对此,韩国政

府也发布了“氢能经济发展路线图”,其中提到,韩国计划今年将氢燃料电池车扩大至4000辆,还制定到2020年为止将在韩国普及2000辆氢燃料电池巴士的计划。

韩国汽车行业的发展一直离不开政府的参与,面对新能源汽车的最新发展趋势,以及政府的政策导向,韩国汽车制造企业在氢燃料电池汽车的研究和制造中迈出重要一步。2013年,韩国现代汽车就已经推出了全球首款量产型的氢燃料电池轿车ix35 FCEV,并在欧洲以及全球的多个国家投入

市场。2018年,续航里程达到609公里的氢燃料电池汽车NEXO实现量产。同时,为更大范围地实现商用,现代汽车也开发出了氢燃料电池大巴车和出租车,并在去年平昌冬奥会中大量投放使用。到2030年前,现代汽车计划将把燃料电池系统的年产能大幅提升至70万套,实现生产包括乘用车、商用车在内的50万辆氢燃料电池电动车,并将协同多家供应商向研发和配套设施扩建领域投入约7.6万亿韩元,这将在2030年之前创造约5.1万个工作岗位。

德国电动汽车充电桩数量增长迅速

本报讯 德国联邦能源和水资源经济协会主席斯特凡·卡普费尔日前表示,德国电动汽车充电桩数量增长迅速,但需要加速扩建住宅和办公区域附近的充电桩。

卡普费尔在新闻公报中说,德国电动汽车公共充电桩数量目前达20.65万个,较去年同期增长了50%以上。

新闻公报指出,目前德国的公共充电桩设施能满足需求,但迫切需要增加住宅和办公场所附近的私有充电桩。卡

普费尔呼吁政府修改相关法律,减少对住宅附近充电桩的程序限制。德国现有法律规定,在居民社区建充电桩需要经过全体住户和房屋出租者的同意。

德国联邦外贸与投资署能源专家马伦·布伦特普告诉新华社记者,“增加充电基础设施是扩大电动汽车市场的必要前提,也为电池、充电、智能电网技术等行业提供了大量机会。”

汽车市场研究机构德国汽

车管理中心日前发布研究报告称,德国今年上半年首次成为欧洲最大的电动汽车销售市场。德国联邦机动车管理局最新数据显示,截至2019年年初,德国电动汽车和各类混合动力汽车的保有量约42万辆。

德国原计划2020年实现上路电动汽车达100万辆的目标,并出台资助电池研究、增加充电桩、提供电动汽车购车补贴等一系列政策。但专家估计,这一目标可能推迟实现。

(张毅荣)

观察

欧美经济前景不佳拖累油价

□ 王婧 罗婧婧

受欧美经济增长前景不佳及美国商业原油库存继续增加等因素影响,国际油价8月14日大幅下跌约3%。截至14日收盘时,纽约商品交易所9月交货的轻质原油期货价格下跌1.87美元,收于每桶55.23美元,跌幅为3.27%。10月交货的伦敦布伦特原油期货价格下跌1.82美元,收于每桶59.48美元,跌幅为2.97%。

德国联邦统计局8月14日发布的数据显示,今年第二季度德国国内生产总值(GDP)环比萎缩0.1%。由于出口增长乏力,今年上半年德国净出口同比下滑11%。这显示出贸易紧张局势导致的全球经济放缓及英国“脱欧”带来的持续的不确定性对欧洲经济增长正造成压力。今年第二季度,欧元区GDP增长几乎停滞,环比增长0.2%,其中工业产值减少1.6%。

此外,美国30年期国债收益率8月14日降至历史新低,10年期国债收益率自2007年以来首次降至两年期国债收益率下方。经济学家和投资机构纷纷警告,债券市场收益率曲线“倒挂”的反常现象预示着美国经济衰退风险上升。

美国堪培资本咨询公司经理塔里克·扎希尔表示,如果倒挂情况持续,这会是经济衰退将在一年之内发生的一个较为准确的指标。如果债券市场显示出经济衰退可能在明年发

生,这将打击原油需求。

国际油价在上月下跌近15%并在跌至7个月低点后暂时企稳。投资者目前对于全球石油需求放缓的担忧正在不断加剧。美国商品期货交易委员会的数据显示,市场当前面临极低的买方意愿,投资者数量已触及多年低点,但做空头寸依然相对较低。这意味着空头平仓推动油价上涨的情况几乎不可能,但也表明油价已接近价格下限,不太可能出现去年第四季度那样的崩盘。

同时,美国商业原油库存继续增加也令油价承压。美国能源信息局8月14日发布的报告显示,在截至8月9日的当周,美国商业原油库存环比增加160万桶,连续第二环比增加。

目前,美国原油产量仍然呈现快速上涨的趋势,令石油输出国组织(欧佩克)的减产协议效果受到影响,不利油价上涨。国际能源署(IEA)近日的报告说,今年7月,全球的原油供给稳定于每日1亿桶,这归因于欧佩克及其盟友较高的减产执行率,但非欧佩克产油国的产量预计继续增长,今年7月的增幅为同比每日140万桶,2019年的增幅预计为每日190万桶,明年为每日220万桶。由于美国原油增产势头迅猛,IEA之前曾暗示欧佩克和其他产油国最好在原先减产协议基础上再进一步减产。减产协议自2016年年底达成以来,多次延长,但外界质疑其对于油价还有多大的提振作用。

国际动态

欧盟对印尼输欧生物柴油开征临时反补贴税

本报讯 特约记者德永健报道 欧盟委员会日前宣布,即日起对印尼输欧生物柴油开征8%~18%的临时反补贴税。

欧盟委员会8月13日发布公告称,经深入调查,欧盟认定印尼生物柴油生产商享有政府补贴和税收优惠,其原材料采购价格低于市场价格,由此破坏市场公平竞争,对欧盟生物柴油生产商造成经济损失。

公告又指,8月13日开征临时反补贴税后,欧盟将继续对印尼输欧生物柴油展开反补贴调查,并于今年12月中旬终裁是否长期对印尼输欧生物柴油征收反补贴税。

公告显示,目前欧盟生物柴油市场总额约为每年90亿

欧元,其中印尼输欧生物柴油总额约4亿欧元,所占欧盟市场份额约为4%。

作为全球第一大棕榈油(可用于制造生物柴油)生产国,印尼与欧盟围绕生物柴油屡发争执。2013年,欧盟对印尼输欧生物柴油开征反倾销税,致使印尼生物柴油对欧出口大幅下滑,2015年出口额一度跌至约6000万欧元。

对于欧盟破坏市场公平竞争的指责,印尼国内生产商反驳称,其他厂商多以大豆油和菜籽油作为生物柴油的原材料,印尼厂商则以较为低廉的棕榈油作为原材料,由此降低了生产成本,产品价格更具竞争力。

全美22州对特朗普政府发起诉讼

本报讯 特约记者仲新报道 美国加利福尼亚州司法部长哈维·贝西拉、州长加文·纽瑟姆和空气资源委员会主席玛丽·尼科尔斯当地时间8月13日宣布,加州正通过诉讼,阻止特朗普政府废除旨在将发电厂温室气体排放量减少近1/3的清洁能源计划。至此,全美已有22个州发起对特朗普政府这一政策的诉讼。

美国环境保护局管理人员安德鲁·惠勒6月份宣布,该机构正在将奥巴马政府的清洁能源计划,取代为一项到2030年减排不到1%的政策。奥巴马政府与各州谈判十多年的清洁能源计划要求,各州到2030年将发电厂的温室气体排放量从2005年的水平降低35%。

加州州长纽瑟姆认为,特

朗普政府的做法是鼠目寸光,忽视了下一代的福祉。他说,“我只会问这个政府:你怎么能看着你孩子的眼睛说,你正在做的任何事情都是为他们好?”

《洛杉矶时报》报道称,贝西拉在萨克拉门托举行的早间新闻发布会上表示,特朗普试图废除清洁能源计划是愚蠢的,也是非法的。贝西拉说:“他的化石燃料保护计划让所有推崇更清洁空气的人失望。它使我们的经济衰退,现在比以往任何时候都更依赖于清洁能源。我们不会遵循特朗普的错误提议,我们准备在法庭上面对特朗普。”

根据贝西拉发言人塔拉戈斯的说法,这一起诉是加州第55次起诉特朗普政府,也是第27次对环境法案提起诉讼。



第39届南部非洲举办发展共同体首脑会议

第39届南部非洲发展共同体首脑会议8月17日~18日在坦桑尼亚达累斯萨拉姆举行。图为代表们出席第39届南部非洲发展共同体首脑会议。

新华社发

环球一线

日本探寻氢能零碳化商业之路

氢能产业目前正在全球乘风而起,多个国家都制定了相关发展规划。其中,日本作为“氢能社会”的倡导者,相关产业链已初现雏形。

为抢占产业技术开发的制高点,进一步推动氢能零碳化发展,近年来,日本官产学研携手,分别在福岛县和山梨县试点了两个可再生能源制氢示范项目。

福岛项目旨在建立新能源制氢的商业模式和大规模实证所涉及的技术开发,山梨项目则针对新能源发电的不确定性,计划通过开展光伏制氢,探索新能源制氢的新途径。

福岛:全球最大水电解系统即将建成

“福岛氢能研究项目”由日本新能源·产业技术综合开发机构(NEDO)牵头,东芝公司、

东北电力公司、岩谷产业株式会社共同承担。

该项目位于福岛县浪江町的棚盐产业园区,占地面积约22公顷。东侧的4公顷是制造氢气的相关工厂,北侧、南侧和西侧共18公顷,全部被太阳能电池板覆盖,规模约为20MW。

据了解,福岛项目采用碱性水电解系统,最大水电解功率为10MW,最大氢气产能可达每小时2000Nm³。建成后,将是迄今为止全球最大规模的水电解系统。该系统计划于2019年10月完工进入试运行,并预计于2020年7月开始全面运营。

新能源制氢需要克服诸多技术挑战。例如,需要开发预测和控制技术,建立大数据平台,通过跟踪电力需求变化情

况,以及测算光伏发电量制定预案,提前预判氢气产量,并基于这些动态的数据,来控制整个氢能制造和储运过程。

除此之外,氢能要成为实用能源,还面临一个巨大的挑战——降低制造成本。利用太阳能和电网的电力,以最低的成本生产氢气,正是福岛项目的主要目标。

虽然日本的光伏电价已经逐年降低,但电力市场的价格更为低廉。因此,福岛项目计划购买拥有绿证的无碳电力,以电源多元化等手段降低成本。据日本经济研究中心预计,项目投产后,氢气产量将达900吨/年(1000万Nm³),其中仅有22%来自项目园区内的光伏发电,从电网中购买的“绿

电”将成为主要电源,产氢量约为700吨/年。

山梨:以光伏制氢构建无碳社会

与福岛不同,日本山梨项目旨在开发P2G(Power to Gas)系统技术构建无碳氢能社会,主要措施是利用光伏电解水制氢开展调峰辅助服务,并将生产的氢气应用于运输以及工厂园区,建立商业模式,进一步减少化石能源消费。

该项目由山梨县企业局、东京电力公司共同运营。项目总规模约15公顷,总发电量约为11兆瓦,基本上是东京电力的商业电源。山梨项目选择每日清晨、傍晚,以及正午时光伏发电波动

较大的时段生产氢气,其他时间的优质电能则出售给电网。

与福岛项目不同,山梨项目规模较小。目前,实验设施使用的光伏组件为35kW,氢气产能仅有5Nm³/h。预计到2020年12月,随着水电解设备开始启用,生产规模将提升至1.5MW,氢气产能将达到340Nm³/h(规划目标为370Nm³/h)。

此外,山梨县也在同时布局下游的应用环节,积极打造氢能“硅谷”。目前,已经建成氢能技术中心,可为车辆提供氢气填充等下一代技术实证。同时,山梨县产业技术中心拥有燃料电池性能试验设备,多年来一直为日本燃料电池提供技术支持。

(该文由朱黎翻译)