

能源发展

Energy Development

重点推荐

疫情对国际能源市场影响几何

当前,中国疫情防控工作已取得阶段性成果,疫情对国内产业和宏观经济造成的影响也明显体现在第一季度。不过,在全球范围内,新冠肺炎疫情的扩散正在让欧美等其他地区成为此次疫情新的“震中”,对于全球经济造成的影响仍然有诸多不确定性,对于国际化程度较高的能源行业影响尤甚。

6版

国家电投:从“云”指挥到“遥”接单

统筹谋划“超前领先一公里”,压实举措“最后落地一公里”,无论是在防疫抗疫战场上,还是复工复产工作中,国家电投在关键处着笔,在危机中寻机,以“跑赢自己、跑赢同行”的姿态,按下了“加速键”。

8版

能源动态

2020年光伏发电上网电价政策出台

本报讯 记者张宇报道 国家发改委日前公布2020年光伏发电上网电价政策,将纳入国家财政补贴范围的I至III类资源区新增集中式光伏电站指导价,分别确定为每千瓦时0.35元、0.4元、0.49元。

根据《关于2020年光伏发电上网电价政策有关事项的通知》(以下简称《通知》),新增集中式光伏电站上网电价原则上通过市场竞争方式确定,不得超过所在资源区指导价。

《通知》明确,纳入2020年财政补贴规模,采用“发自自用、余量上网”模式的工商业分布式光伏发电项目,全发电量补贴标准调整为每千瓦时0.05元;采用“全额上网”模式的工商业分布式光伏发电项目,按所在资源区集中式光伏电站指导价执行。能源主管部门统一实行市场竞争方式配置的所有工商业分布式项目,市场竞争形成的价格不得超过所在资源区指导价,且补贴标准不得超过每千瓦时0.05元。

《通知》规定,纳入2020年财政补贴规模的户用分布式光伏全发电量补贴标准调整为每千瓦时0.08元。符合国家光伏扶贫项目相关管理规定的村级光伏扶贫电站(含联村电站)的上网电价保持不变。

贵州583个重大项目集中开工

本报讯 记者曾平报道 记者从贵州省发改委获悉,贵州省9个市州583个重大项目于4月3日集中开工,总投资1450.9亿元。

“此次集中开工项目聚焦基建强基础、聚焦产业增动能、聚焦民生补短板。”贵州省发展改革委主任陈少波介绍,583个项目中有“六网会战”(路网、水网、电网、地下管网、油气网、互联网基础设施)项目351个,总投资637亿元,其中5G等新建项目49个,总投资104亿元。

食用菌、蔬菜等12个农业特色优势产业项目有107个,总投资165亿元,基础能源、清洁高效电力等十大千亿级工业产业项目52个,总投资163亿元,大数据、现代物流等服务业创新发展十大工程项目45个,总投资382亿元。而针对这次疫情暴露出的短板和不足,贵州还开工了公共卫生、大健康等项目28个,总投资104亿元。

陈少波说,贵州省在重大工程项目建设上将强化联动、密切配合,全力以赴抓前期、抓在建、抓开工、抓进度、抓保障,确保完成年度投资计划,为全省打赢疫情防控攻坚战“两场战役”、完成全年经济社会发展目标任务提供有力支撑。

能源发展编辑部
主任:张宇
执行主编:焦红霞
新闻热线:(010)56805160
监督电话:(010)56805167
电邮:cee66@sina.com
网址:www.nationalee.com

“新基建”将推动“电氢并行”汽车动力变革



汽车革命与能源革命融合,进而大幅改善能源结构。新能源汽车将代表我国未来汽车动力革命的发展方向。(资料图片) 章轲摄

“

与以往的基础设施建设不同,此次“新基建”的最大特点在于“科技成色”十足,七大领域无不代表着我国当前产业升级的方向。在这一轮“热潮”中,以电动汽车和氢燃料电池车为核心的汽车动力领域的变革或将成为新的风口。

□ 本报记者 吴昊 焦红霞

最近“新基建”火了,全网进行科普,朋友圈也被火爆刷屏。但事实上,“新基建”并不是一个“新晋网红”,早在2018年年底,中央经济工作会议就明确了5G、人工智能、工业互联网等“新型基础设施建设”的定位。

与以往的基础设施建设不同,此次“新基建”的最大特点在于“科技成色”十足,七大领域无不代表着我国当前产业升级的方向。在这一轮“热潮”中,以电动汽车和氢燃料电池车为核心的汽车动力领域的变革或将成为新的风口。

充电桩与加氢站“齐飞”

充电桩是“新基建”七大重点领域之一。受“新基建”浪潮影响,近期,多地政府对充电桩建设与运营的支持正在加强,如海南省计划从2020年开始,对全省电动汽车充电基础设施分批给予建设运营补贴。

除了地方政府,加快充电桩布局也是国家电网当前重点发力的方向。今年2月,国家电网“2020年重点工作任务”就提出,大力拓展专用车充电市场,积极推广智能有序充电,车联网平台接入充电桩100万个,覆盖80%以上市场和用户。

“要加快研究推动新能源汽车充电桩建设。”国家电网公司党组书记、董事长毛伟明日前表示,国家电网将超前谋篇布局,在加快特高压发展、推动充电桩建设方面持续发力,取得突破。据他介绍,目前,国家电网网

联网平台累计接入充电桩45.7万个,覆盖全国总量85%以上;公司率先在行业内开展充换电设施建设,累计建设充电桩9.58万个。

3月15日,国网电动汽车服务有限公司发布消息称,为响应国家“新基建”号召,国家电网正式开展“寻找合伙人”活动,邀请符合条件的合伙人与国家电网一同共建共享充电桩。国家电网这一独特的“平台+合伙人模式”将进一步刺激资本市场对充电桩建设的积极性。

随着地方政府和国家电网的持续投入,充电桩的建设正在全国范围内迅速展开。与此同时,与氢燃料电池汽车密切相关的加氢站布局,也在“新基建”浪潮中多地开花。

目前,对于加氢站布局的地方性支持政策密集出台,今年年初,上海市嘉定区表示至2025年嘉定将总计拥有15座加氢站;张家口市提出于2021年6月前将建成16座加氢站;《潍坊市促进加氢站建设及运营扶持办法》明确将对该市进行加氢站建设、加氢站加氢的企业给予补贴。从目前地方的规划和行业的“风向”看,作为新能源汽车基础设施的充电桩和加氢站,都将逐步步入快车道。

政策“破局”助推新“风口”

作为新能源汽车的能源供应保障,充电桩和加氢站都是产业链中的重要环节。尤其在氢能领域,作为连接上游制氢、储运氢气与下游应用市场的枢纽,加氢站布局的提速,是推动氢燃料电池车发展的关键。而基础设施建设相对迟缓,正是制约我国

新能源汽车发展的短板。

数据显示,截至2020年1月底,我国已建成公共充电桩53.1万台,私人充电桩71.2万台,建设数量远不及预期。根据业内机构预计,2025年我国新能源乘用车销量将达450万辆,保有量约2300万辆,按照目前车桩比3.5计算,国内仍需新建约530万台充电桩。

在氢能方面,截至2019年年底,我国累计已建成的加氢站共52座,建设数量、速度及运行参数与发达国家仍存差距。江苏国富氢能技术装备有限公司联合创始人、副总经理魏蔚表示,目前我国加氢站数量较少,且能力薄弱效率低,需要有全面、切实可行的基础设施鼓励政策。“加氢站建设一定要先于车辆和终端应用发展,才具有可持续性。”魏蔚强调。

面对基础设施建设的不足,政策破局是突破瓶颈的关键。作为汽车领域的基础设施,充电桩项目存在前期投入大、盈利周期长等困境,而加氢站建设也面临审批流程复杂、建设成本过高、征地难等多方面的问题,都需要政策的顶层设计和扶持。

2019年,《政府工作报告》首次提出“推动充电、加氢等设施建设”,开始从中央层面出台扶持充电桩和加氢站的布局,并由此引发持续一整年的“氢能热”。今年以来,从中央到地方,对于氢能产业和新能源汽车行业支持的热度仍在持续上升,3月17日,国家发改委、司法部印发《关于加快建立绿色生产和消费法规政策体系的意见》明确,研究制定氢能、海洋能等新能源发展的标准规范和支持

政策;同时还提出,完善新能源汽车推广机制,加快建立绿色生产和消费法规政策体系。

当前,随着政策的发力和“新基建”浪潮的来临,充电桩和加氢站的建设将进一步提速,有望成为新的“风口”。有业内人士预计,未来十年,中国充电桩建设存在6300万的缺口,把充电桩纳入“新基建”行列,将激发万亿元级别的市场。在氢能领域,根据我国燃料电池汽车及加氢基础设施发展规划,到2020年,燃料电池汽车将达到5000辆,加氢站达到100座;2030年燃料电池汽车100万辆,加氢站1000座,未来几年无疑将开启加氢设施布局的热潮。

动力革命 电氢并行

3月7日,重庆两江新区举行“新基建·智能网联”专场“云签约”活动,签约项目总投资62.8亿元,涉及无人驾驶、氢能燃料电池等领域。据介绍,此次“新基建”签约将为两江新区乃至重庆市的“智能新能源出行”打下良好基础,同时,这次签约也是地方通过“新基建”,以“组合拳”的方式推动新能源汽车发展的缩影。

据记者了解,“新基建”具有鲜明的科技特征和科技导向,以现代科技特别是信息技术为支撑,旨在构建数字经济时代的关键基础设施,推动实现经济社会数字化转型。事实上,在“新基建”的七大领域中,从5G、人工智能,到工业互联网、物联网,都与汽车领域的变革密不可分。

在中国电动汽车百人会理事长陈清泰看来,汽车革命必须与能源革

命、信息革命、交通变革和智慧城市很好地融合与对接,未来汽车的潜能将有赖于网联化、智能化、共享化的创新。这些发展方向恰与“新基建”的导向契合。

新能源汽车是我国实现汽车强国梦的现实选择,其中,电动汽车和氢燃料电池车是两种主要的发展方向。陈清泰曾在多个场合强调,未来,车载动力电池的电动汽车与氢燃料电池汽车将实现并行发展,两条技术路线各有优势,都是我国走向汽车强国的战略机遇。

在业内看来,电动汽车和氢燃料电池车对传统燃油车的替代,实现零排放,是一场汽车的“动力革命”。陈清泰指出,汽车革命应与能源革命融合,进而大幅改善能源结构。事实上,电、氢作为二次能源,成为未来汽车动力的来源,也与未来能源结构的转型趋势契合。国家电投集团氢能科技发展有限公司董事长李连荣认为,未来我国终端能源将会呈现一个稳定的“电氢体系”,“电氢双系统供应能够大大地提高能源供应体系的效率、安全性和稳定性。”李连荣说。

根据工信部此前发布的《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》(征求意见稿),到2025年,新能源汽车销量将占汽车销量的25%左右,保守预计新能源汽车销量700万辆左右。当前,新能源汽车基础设施的万亿市场蓝图正在成为新一轮资本角逐的“疆场”。毫无疑问,“新基建”的推进,将为“电氢并行”的“汽车动力革命”厘清障碍,奠定基础。

能源时报

科学规划 合理布局 精细管理

□ 车夫

此次国家把新能源汽车充电桩建设纳入新基建领域,无疑让该行业站上了新风口。建设更多充电桩,不仅有利于缓解用户里程焦虑,便利新能源汽车用户,也有利于支撑国家新能源汽车发展战略。

很长时间以来,充电难都是制约我国新能源车发展的主要瓶颈之

一。剖析原因,除了充电桩数量跟不上新能源汽车保有量外,还在于充电桩建设布局不科学,运营粗放,使用效率不高。因此,在未来新一轮充电桩建设潮中,既要做到科学规划,合理布局,也要注重后期使用阶段的精细化运营,提高充电桩利用率。

由于充电桩前期建设投入大,商业模式尚不清晰,这对充电桩的规划与选址提出了较高要求。作为新能

源汽车发展支撑的重要环节,充电桩选址不仅需要考虑到客流密集度、使用率以及获取土地和维持运营的成本,还要与新能源汽车发展速度协同匹配。

需要指出的是,在充电服务行业发展初期,为了迅速抢占充电市场,几乎所有充电基础设施运营商家都采用了“跑马圈地”模式布桩,对于地理位置是否合理考虑得并不

充分。结果导致充电桩使用效率不高,盈利艰难,前车之鉴值得行业企业反思。

除了早期科学规划与合理布局外,利用智能化新技术,提升充电桩运营的维护服务质量和用户体验同样重要。要看到,“新基建”中还有5G、大数据中心、工业互联网、人工智能等其他领域。当前,智能化、信息化技术也正在与充电桩、智能电

网、智能交通、新能源汽车等融合。如果能打造出充换电智能网络,科学管理充电运营,建立安全监控系统,以云平台服务更好地识别和匹配消费者需求,就能有效解决用户的“痛点”,提升用户体验。

多数业内人士认为,充电增值服务产生的收益将会在未来商业运营模式中占据重要地位。同时也要看到,这些增值服务都是在充电服务数据积累基础上产生的。因此,作为运营企业,还是要扎扎实实做好前期充电服务。只有实现充电服务规模化和数据化后,增值服务才能不断丰富与创新。