

晶科能源钱晶：光伏+氢，重塑交通绿色能源结构

各个行业都把脱碳作为一个重要课题，这对于交通领域更将是挑战，为此记者就如何实现规模化的交通领域脱碳，以及作为全球领先的光伏企业在助力交通绿色转型方面所扮演的角色，采访了晶科能源副总裁钱晶女士。

钱晶认为目前的电动车如果用的是大电网的火电，那还不是严格意义上的新能源车，新能源车前提要让它绿色，所以交通领域的规模化脱碳就要依靠绿色电力的电动车和绿氢作为氢燃料电池车来替代传统燃油车。

“在未来城市里，电动车和光伏是相辅相成的生态有机体，高密度的分布式屋顶光伏，为电动车提供电力，反过来，电动车电池可以作为光伏的一个储能终端，可以储能、用能、放能。全国截止到目前为止，电动车保有量有492万辆，如果每辆的电池容量按80kWh计算，约400Gwh，这就是一个巨大的移动储能系统，能储存同一时间所有发的光伏电力。而充电桩作为一个基础设施，在电网、分布式光伏和用户移动能源终端之间起一个桥梁作用。以大功率直流电快充为特色的“光储充换”一体化充换电站、车棚屋顶光伏配光储充智能充电桩，将是充换电未来发展的主流方向”，钱晶强调了，光伏在电动乘用车领域的应用是一个新能源加新基建的生态过程，光伏充电桩是新基建的关键。

对于近期如火如荼讨论的氢能，以及行驶里程更长、负载更重的商务车、卡车、冷链仓储车、中容量客运车的氢燃料车辆，钱晶提出自己的看法。光伏电力车是交通领域的第一波脱碳途径，因为电动车和电池技术成熟、终端市场量大，所以实施快。下一波就是氢能，制氢不是问题，光伏制氢也不是问题，光伏制氢成本也将不是问题，但终端市场没起来，氢燃料车的数量远远少于电动车，生产氢燃料车的厂家也远远少于电动车，所以绿氢燃料车将是第二步，国内车厂对于氢能车辆的态度和速度是下一波到来的关键因素。日本、韩国、欧盟的氢能路线图均对氢能在移动端和固定端的应用、加氢站建设和氢气供应作了规划，这也是这些国家成为氢能使用大市场的原因，中国的石化企业、车辆制造企业也将协同合作，在车型选择，配套加氢站建设，以及氢气供应策略和固定端氢能应用方面做整体的有机设计。

钱晶总结就布局设计而言，在城市中心发展高密度的分布式光伏(新能源)+光伏充电桩(新基建)+电动乘用车电池(移动储能);在城际之间，光伏制氢+加氢站的中长途、中大容量氢燃料客运、货运车辆。就时间表而言，前者实现更快，因为所有条件都具备且成熟，后者需要车企和石化企业通力协作，打通需求和供应。而在这其中，光伏是源头，是关键，绿色电力和绿色氢能才能实现交通脱碳，传统火电或煤炭制氢都不治标更不治本。

晶科能源作为行业领先的光伏组件制造商，拥有垂直一体化的产能，为超过160个国家的地面电站、商业以及民用客户提供太阳能产品、解决方案和技术服务。凭借持续的研发创新、可靠的产品质量和出色的客户服务，全球累计出货量已超过70GW，位居行业第一。在不断稳固光伏行业领先地位的同时，“光伏+”业务板块的部署与扩张将为公司带来新一轮发展空间，光伏制氢、光伏+工商业、光伏+建筑、光伏+充电桩、光伏+大数据园区、光伏+交通等，光伏行业的多样化应用模式将得到全面发展。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/169301.html>