

非洲大陆电气化交通趋势能否支持当地电池产业的发展



向电动交通的过渡为非洲大陆跨入新时代提供了一个重要的机会。与世界其他地区相比，非洲的机动化率较低。在一些非洲国家，电动两轮车、三轮车、电动汽车和电动巴士领域已经有了一些令人兴奋的发展。经过几年的试点，许多在这一领域运营的公司现在都在努力扩大业务规模。其中大部分电池都是从海外进口的，而且大多来自中国。

一些当地利益相关者呼吁非洲国家利用全球向电动交通的过渡，最终从自然资源中获得更多资源。在多个论坛上，电池储能领域一直是许多讨论的中心。人们总是提到非洲大陆上丰富的电池生产资源。以下是其中一些，仅着眼于南部非洲发展共同体(SADC)地区，如南非汽车商业委员会的《南非新能源汽车路线图》讨论文件所列：

镍：南非是全球第九大镍生产国，津巴布韦也拥有丰富的镍储量。

锰：南非拥有世界上70%的锰储量，还有一些在刚果民主共和国和加蓬。

钴：刚果占全球供应的60%以上，85%出口到中国，还有一些来自赞比亚。

锂：津巴布韦是全球第五大锂生产国，部分产自南非和纳米比亚。

石墨：莫桑比克(占全球储量的20-40%)，坦桑尼亚、津巴布韦和马达加斯加也有一些。

铜：南非、刚果民主共和国、纳米比亚、赞比亚和津巴布韦。



那么，有了这些资源，非洲什么时候才能进入电池制造业呢？最近与一家在非洲大陆拥有内燃机(ICE)汽车生产足迹的最大汽车制造原始设备制造商的讨论表明，当地的电池厂可能需要每年至少30万辆电动汽车的生产能力。在大多数非洲市场，新车的销量相当低，因为二手车进口在其中许多市场占据主导地位。因此，要在这些国家发展本地新车市场，还有很多工作要做。例如，有必要将市场扩大到这些水平，为使用电池组的特定车型或系列车型提供30万辆新车的销量，使电池厂可行。至少有10个国家的市场，每年可以在非洲购买3万辆左右的汽车，这可能是实现这一目标的一条途径。

假设这30万是基于拥有60KWh电池的车辆，另一种证明这种规模的本地电池厂的合理性的方法是为蓬勃发展的两轮车市场提供电池。很多电动摩托车的电池组的容量接近3KW时。简单地看，这可能意味着该工厂每年需要来自非洲大陆多个市场的约600万辆摩托车的电池组需求。肯尼亚等一些市场的摩托车年销量已经超过30万辆，因此需要大约20个类似规模的市场才能达到600万辆的目标。当然，对电池的需求不仅来自两轮车，还来自电动汽车、公共汽车和卡车，以及住宅、C&I和电网的固定式储能应用。我们期待看到该地区清洁能源领域如何发展，电池储能需求将如何增长，以及何时建立电池工厂是合理的。

(原文来自：清洁技术 全球储能网、全球新能源汽车网、新能源网综合)

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/192592.html>