

研报：航空公司不愿意为绿色氢基电子煤油支付溢价



根据一家清洁运输组织发表的一项最新研究，许多国际航空公司都不愿为绿色氢制成的电子煤油支付溢价，这使得生产这种燃料项目的未来处于危险之中。

去年10月，欧盟成员国签署了《ReFuelEU航空法案》，该法案规定，到2030年，离开欧盟机场的所有飞机使用的航空燃料中，必须有1.2%使用从绿色氢中提取的合成煤油——相当于大约60万吨此类电子燃料。

运输与环境组织(Transport And Environment)在其题为《欧洲扩大电子煤油生产的挑战》的报告中发现，尽管欧洲有25个大型电子煤油项目，总产量为170万吨，但这些项目都没有达到最终投资决定(FID)，只有少数项目处于开发的后期阶段。

电子煤油是用生物二氧化碳(来自生物质燃烧)或工业过程中产生的二氧化碳废料与绿色氢合成制成的。

该组织确定了发展缓慢背后的一系列因素，但认为电子煤油生产的高成本是让航空公司购买燃料的“重大障碍”，这反过来又限制了项目获得商业融资和公共赠款的机会，这将为FID铺平道路。

“一些电子煤油生产商报告说，他们正在努力与航空公司达成承购协议，因为航空公司不愿支付绿色溢价，”运输与环境组织说。

该组织解释说，一些航空公司已经向电子煤油生产商提出了初步建议，包括汉莎航空货运公司与德国示范工厂Atmosfair的采购协议(目前暂停生产)，以及各种生产商与航空公司(如法航-荷航和挪威航空)之间的谅解备忘录，然而，这些都是“例外”。

但它也表明，对未能遵守ReFuelEU联盟目标(将转嫁给航空客户)的燃料供应商和飞机运营商的惩罚性经济处罚可能会促使航空公司向其供应商施加压力或直接与电子煤油生产商接触，因为该法案目标将于2030年生效。

欧盟委员会(European Commission)将在2027年之前决定罚款金额，但预计每吨电子煤油的罚款金额将低于目标水平1000-6000欧元(合1080-6485美元)。



引用国际清洁运输委员会(ICCT)的数据，据估计，到2020年，电子煤油的生产成本比化石燃料衍生煤油(也称为Jet A燃料)高出约10倍，并指出可再生电力和绿色氢的生产占电子煤油总生产成本的60%。

到2030年，随着电力和电解成本的下降，这一差距将缩小到Jet A的3.5倍，到2050年将缩小到2.5倍。

然而，绿色氢和生物碳的可用性是电子煤油生产商的另一个瓶颈。事实上，如果航空燃料需求继续按照目前的轨迹发展，到2050年，ReFuelEU联盟要求的35%应由电子煤油满足，这将消耗约534TWh，占欧盟预计可再生电力供应的11%。

他说，如果通过建设公路和铁路替代能源来控制航空燃料的需求，并提高效率，这一数字可能会降至6%。

尽管如此，该非政府组织警告称，欧洲可再生氢气项目开发的缓慢步伐正在对电子煤油项目产生连锁反应，特别是在许多项目计划购买绿色氢，而不是将电解纳入其工厂的情况下。

该组织警告称，石油生产商在下游航空燃料基础设施中的主导地位加剧了供应链挑战，并敦促欧盟实施严格的第三方准入规则，允许新参与者进入市场。

此外，电子煤油工厂还面临着用于合成电子煤油的生物碳的潜在短缺，部分原因是生物质衍生碳的供应普遍短缺，同时也受到欧盟目前的监管环境鼓励碳储存而不是加以利用的影响。

在欧洲经济区(欧盟加上挪威、冰岛和列支敦士登)总共45个大型和示范规模的电子煤油项目中，每一个项目都计划使用生物碳源，而不是仅仅依赖直接空气碳捕获(DACC)或工业过程气体。

这是因为欧盟的非生物来源可再生燃料授权法案(RFNBO)只允许在2041年之前在合成燃料中使用工业过程碳。生产商告诉该组织，这将使2026年建造的用于处理工业过程气体的电子煤油工厂的寿命只有15年——不足以摊销投资成本。

(素材来自：Transport And Environment 全球氢能网、新能源网综合)

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/206675.html>