

分析：如何降低氢投资的风险



《经济学人》在2021年宣布：“氢的时刻终于来了！”如今，泡沫已经破裂。

彭博新能源财经（BNEF）最近的一份报告称，在未来几十年里，绿色氢的价格仍将远远高于此前的预期。乌苏拉·冯德莱恩在2021年的演讲中吹捧的每公斤2欧元现在看来似乎遥不可及。

我们已经在2020年和2023年证明了氢不是瑞士刀，也不是奇迹的解决方案。我们的图表显示了氢气生产的低效率，这是众所周知的。我们认为，“电气化优先”应该成为欧盟新能源的座右铭。

然而，我们不希望氢的“游戏结束”。氢基燃料仍然是船舶、飞机和化肥不可缺少的能源载体，在这些领域，电气化是不可能的，生物能源也无法规模化扩展。

这需要一种新的方法。要启动电子氨、电子甲醇或电子煤油项目，需要数十亿欧元的资本投资。石油公司本可以进行这些投资，但他们没有。没有无限财力的新进入者，如果不能保证有人会以支持其商业案例的价格购买他们的产品，就无法获得融资。风险实在太大了。

去年，欧洲能源署为航空业确定了56个电子煤油项目，为航运业确定了61个正在开发的电子燃料项目。但其中只有一小部分获得了最终投资决定（FID）。即便如此，已获得FID的旗舰项目仍有可能被取消。

如何解决这个问题？

欧盟的回应是氢银行（EHB）。当时的想法是，通过竞争性拍卖，为欧洲生产的每公斤可再生氢分配固定补贴。经过第一轮招标，七个项目被选中，总金额为7.2亿欧元。

氢银行是一项伟大的创新。但这似乎行不通。

氢银行的竞争性招标机制使其赢得了每公斤氢平均约0.50欧元的补贴，而西班牙预计2030年的价格至少为每公斤6欧元。由于拥有丰富的阳光和风能，西班牙是最有潜力的国家之一。拍卖设计导致了一场逐底竞争，公司只是想要在获胜名单上占有一席之地，因此出价太低，使他们的项目在经济上不可行。

为什么？从表面上看，项目开发商希望获得欧盟的批准将增加项目的知名度，这应该足以筹集私人融资来弥补缺口。但是，如果不解决风险和承售问题，任何氢银行中标项目都不太可能具有长期生存能力，并有可能重复奥斯特德旗舰项目的命运，该项目即使在收到最终投资决定（FID）后也不得不被取消。

问题不只是成本。目前船舶和航空公司的做法是基于短期或现货合同。他们未来十年都不买燃料。事实上，航空公司或托运人也不受燃料指令的约束。石油巨头受到电子煤油配额的限制，但大型石油公司打赌，他们可以在欧盟的授权生效之前扼杀它。小额补贴不会改变这一切。



德国的H2 global提供了不同的方法。它基于“双重拍卖模式”。首先，有一个政府支持的拍卖，比如购买电子氢。最好的报价将获得H2 global担保承购的长期合同。这让开发商有信心去筹集资金并实施项目。然后举行第二次拍卖，这一次试图出售电子氢，例如向一些化肥或航运业客户兜售。

这些“需求”部门愿意为绿色氢出价多少取决于它们的监管和市场动态。监管压力越大，燃料供应商或船东就越愿意为氢基燃料付费，补贴就越低。最好的办法是像我们对航空燃料供应商那样实行简单的强制配额，但在欧盟海事领域存在的乘数和汇集也有帮助——尽管对航运燃料供应商实行配额会更好！

因此，关键不在于通过纳税人的补贴来完全抵消绿色溢价——航运和航空用户最终需要为清洁燃料付费——而是要使数十亿欧元的投资风险大大降低。有趣的是，H2 global最初是德国的计划，但现在也吸引了荷兰的资金（3亿欧元）。它也向欧洲项目开放招标。

欧盟的航运和航空碳市场每年可能会筹集超过100亿欧元的资金，其中一些资金专门用于欧盟层面的清洁燃料投资，但大部分资金由各国政府持有。为什么不用这笔钱的一部分来建立一个H2 Global风格的欧盟氢库，或者让H2 Global来为欧盟组织招标呢？

乌苏拉·冯德莱恩一直是氢的坚定信徒和推动者。她是氢银行1.0版本的设计者。如果欧盟成功地消除了投资的风险，那么氢的时刻很可能最终会到来。欧洲的航运业和航空业都将依赖于此。

（素材来自：氢能新闻 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/220414.html>