研报：全球超过70%的绿色氢产能将用于生产氨

根据一份最新的报告，全球70%以上的绿色氢产能将用于生产氨。

总部位于华盛顿特区的非营利组织Mission Possible Partnership和Industrial Transition Accelerator撰写的研究报告称，截至今年4月30日，全球已宣布372个清洁氨项目。

其中三分之二的项目将从绿色氢气（由可再生能源驱动的电解生产）中生产氨，其余三分之一使用蓝色氢（来自具有碳捕获和储存的天然气）。

如果所有这些计划中的项目都建成，它们每年将生产约2.74亿吨清洁氨，其中77%是绿色的，23%是蓝色的。

题为《清洁工业：转型趋势》的报告称：“管道中的产能超过了目前的灰色氨产能。”该报告还涵盖了化工、航空、铝、水泥和钢铁行业的脱碳。

然而，该研究还指出，在计划的全球清洁氨产能中，只有不到5%（每年约1600万吨）达成了最终投资决定（FID），而只有不到10%的产能达成了承购协议。

报告指出：“大多数新项目集中在中国、美国和中东，中国的绿色氨项目预计最早将于2025/2026年投产。”

“清洁氨生产占计划中绿色氢气使用量的70%以上，正越来越多地转向新兴市场和发展中经济体，目前全球一半的清洁氨管道产能都在这里。

“四个新兴市场——印度、埃及、智利和巴西——拥有四分之一的管道容量。”

报告补充说，由于拥有丰富的低成本天然气和二氧化碳储存场所，美国、中东和北非地区占计划中蓝氨产能的80%。

报告解释说：“主要的政策驱动因素包括美国的《通胀削减法案》45V税收抵免，该法案通过二氧化碳捕获补贴激励蓝色氢和氨项目，以及欧洲的《可再生能源指令》第三版，该指令要求42%的氢来自可再生能源。欧盟的CBAM（碳边界调整机制）可以在2026年启动其最终阶段后，通过惩罚不符合欧盟碳标准的行为，进一步推动对低排放氨的需求。”

“然而，项目实现的步伐可能会受到一些地区高昂的资本成本、承购量和有限的可再生能源容量的限制。”

该研究称，欧洲和中国正在成为清洁氨的全球需求中心，“主要用于化肥和工业应用”。

它补充说，甲醇将成为清洁航运业的主要燃料，而不是氨。并指出大约有340艘甲醇船舶的订单，而能够使用氨的船只有30艘。

报告称：“虽然氨具有长期的零碳潜力，但甲醇的准备度和安全性使其成为21世纪30年代（航运）的主要替代燃料。这项技术更加成熟，因为它受益于商用发动机和更简单的改装，绝大多数甲醇船都是双燃料（甲醇和传统化石燃料）。”

“相比之下，氨作为航运燃料和氨双燃料船还不太成熟。氨所需的处理也更复杂，因为它面临着多重安全、燃料和基础设施挑战。”

然而，在短期内，海事部门对氨的需求将更大，该研究估计，到2030年，氨的需求量将达到每年约2000万吨，而甲醇的需求量为1000万吨。

Mission Possible Partnership（MPP）由四个核心成员组成：能源转型委员会、RMI（前身为落基山研究所）、We Mean商业联盟和世界经济论坛。

Industrial Transition Accelerator是一个“全球多利益相关方合作机构”，其秘书处由MPP主持，MPP的联合主席是COP28主席Sultan Al Jaber、彭博创始人兼亿万富翁Michael Bloomberg和联合国气候变化执行秘书Simon Stiell。

（素材来自：Mission Possible Partnership/Industrial Transition Accelerator 全球氢能网、新能源网综合）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/228449.html