



2022 年值得关注的能源 转型趋势



尽管气候问题受到更大关注，2022 年二氧化碳排放仍将创历史新高；主要市场的排放政策面临大选考验

尽管减排成为重点，并有越来越多国家设定净零目标，但随着一些经济体进一步复苏以及一些经济体加速增长，我们预计，2022 年来自能源燃烧的二氧化碳排放将创历史新高。在第 26 届联合国气候变化大会(COP26)上，各国领导人承诺在 2022 年底前加强 2030 年排放目标，而不等待正式的“评估”过程，但 2022 年国内环境政策议程将面临来自选举带来的重大风险。

COP26 期间, 100 个国家和地区承诺到 2030 年将甲烷排放减少 30% (有一些引人注目的例外)，这应能进一步加强使化石燃料市场按照相关上游碳强度而差异化的兴趣。英国和欧洲碳价格达到历史新高，触发市场干预评估，但我们预计碳价格将从近期高位回落。

美国中期选举有可能破坏拜登政府的环境议程，而澳大利亚的反对党正寻求通过优先处理更多关键环境目标来击败较保守的政府。这些选举提醒人们，“所有政治都是地方性的”，全球协议的命运往往取决于国内选举、公众情绪和政策转变。

强劲的电价刺激对可再生能源发电装机容量的激励，但它们能否付诸实现呢？原材料成本和政策风险依然存在

强劲的电力价格已将主要市场的可再生能源利润率推至历史高位，并

增强了 2022 年装机容量更快增长的预期。这是略为讽刺的，因为可再生能源表现欠佳正是全球天然气价格和电力价格大幅上涨的一个主要因素。

尽管原材料价格高企和劳工问题导致项目成本增加约 10%，普氏分析预计，2022 年太阳能光伏装机容量将增长 4%，陆上风电装机容量将增长 1%。然而，由于中国逐步取消补贴，继 2021 年强劲增长后，2022 年海上风电装机容量预计将萎缩 25%。

更广泛而言，世界各国需要学会制定政策，在增加零碳电力供应的需求与往往间歇性的可再生能源的可调度性/可用性的成本之间取得平衡。这存在一些风险，即可再生能源发展将日益与能源短缺和所致的高价格联系在一起。对于政策制定者是否会开始为可靠供应而在能源转型上有所折衷，我们将拭目以待。

汽车制造商到电动汽车的转型更加明显；2022 年轻型电动汽车销量预计将创历史新高，突破 900 万辆

2021 年，汽车行业因供应链问题而举步维艰，主要是因为作为汽车主要零部件的半导体芯片短缺。然而，汽车厂商对电动汽车生产的限制看来并不如燃油车，从而支持电动汽车销量同比增长了 108%。除了政府支持的监管法规外，燃料价格高企和财政激励推动了 2021 年电动汽车销量强劲增长，尤其是中国和欧盟地区。

2021 年驱动增长的主要因素将在 2022 年继续发挥作用，同时，在汽

车制造商自身采取的行动推动下，2022 年电动汽车销量增长将出现加速。汽车制造商继续加大对电池技术和电动汽车制造的投资，并将推出更大、更长续航里程的电动汽车型号，加上充电站建设，有助于缓解里程焦虑。电动汽车普及的驱动因素将日益从政策/补贴转移到生产商和消费者的选择上。标普全球普氏分析预测，2022 年电动汽车销量将同比增长 40%以上。

氢生产宏伟目标与现实之间的差距将面临考验

2021 年，有关氢能发展的雄心壮志显而易见。在普氏分析的“氢生产项目数据库（Hydrogen Production Assets Database）”中，已宣布的低碳氢项目产能在 2021 年底扩大至 2900 万吨。这些项目宣布受到越来越多国家宣布氢能战略的支持，为新产能提供了雄心勃勃的目标和激励结构。

短期内的氢生产目标（例如欧盟在 2024 年前达到 6 吉瓦绿氢产能的目标）能否实现，仅在 2022 年也将无法完全确定，但开发商将需要在今年开始证明，这些项目能按时在预算内完成。预定 2022 年投入运营的氢产能中包括几种不同的生产路线，包括利用生物沼气和垃圾填埋气体的

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_36482

