

海运业脱碳“钱景”大好

“限硫令”实施推动脱碳进程加速,低碳船舶燃料市场有望触发万亿美元级投资

■ 本报记者 王林



近年来,海运业对降低排放和污染的重视达到了前所未有的高度,特别是国际海事组织(IMO)“限硫令”今年初正式实施以来,业内愈发关注低碳船舶燃料的研发和应用。不过,尽管有大批船东和利益相关者早已涉足这一领域,但低碳船舶燃料市场仍处于起步阶段。业内普遍认为,未来10—20年内将成为海运脱碳最具变革性的时期,但就现阶段而言,该领域发展速度仍然较慢。

低碳船舶燃料有“钱景”

研究咨询公司 Blue Insight 和法国必维国际检验集团合作编写的海运脱碳报告《2020年低碳船舶燃料与能源指南》指出,低碳船舶燃料市场的潜在估值高达1.4万亿美元,至少40家企业和组织都在参与海运低碳和零碳燃料的技术创新和研发,这将在低碳船舶燃料市场掀起份额争夺战。

IMO 2020“限硫令”将船舶燃料含硫量的规定从此前的3.5%降至0.5%以下,同

时还提出了安装脱硫设备的要求。在新冠肺炎疫情重创经济的背景下,新规的实施的确给海运业带来了巨大的运营成本增加。不过,鉴于海运业低碳转型颇具潜力,这些新增的成本未来将被大大抵消。

无独有偶,英国海事咨询服务机构UMAS和国际非政府组织能源转型委员会(ETC)共同撰写的一份报告指出,2030—2050年间,全球海运业“脱碳”所需规模性投资将在1—1.4万亿美元之间,其中87%的资金将用于陆基设施,其余13%的资金将用于船舶及海上项目的开发。

“海运业面临的最大挑战是如何更合理、更清洁地解决庞大的能源需求。”必维海事和能源负责人 Mathieu de Tugny 表示,“如果这个问题得到妥善解决,海运业必将迎来一个更有价值、更持续的的未来。”他强调,考虑到未来30年的贸易增长,应该进一步扩大海运业的减排力度,这预计将触发1万亿美元的投资,届时或将出现一个新的低碳海洋能源产业链。

全球海事论坛常务董事 Johannah Christensen 也表达了类似观点:“了解并解

决这一问题非常重要,海运业向‘零碳’转型需要大量投资,包括替代燃料技术研发、基础设施建设等。”

脱碳还需“加把劲”

“万亿美元”的市场价值虽然很高,但“低碳船舶燃料市场成长太慢”仍是业内共识,航运业的低碳化必须“立刻提速”,否则很难实现IMO 2030和IMO 2050减排目标,即以2008年为参考,到2030年国际海运业碳排放强度降低40%,到2050年降低50%。

“我们认为海运业碳排放降幅还可以再大一点,应该为85%。”Blue Insight 董事兼主管 Adrian Tolson 表示,“尽管我们加速推进技术创新并实施行业改革,但要想实现海运业整体脱碳目标,还要再加一把劲。”他补充称,对船东而言,燃料采购是最重要的任务之一,既要面对降硫降碳之后的成本增加和运营挑战,还需要制定基于脱碳情景的中长期发展战略。

UMAS 和 ETC 在报告中指出,以国家GDP来对比,去年只有16个国家的GDP超过1万亿美元,这意味着海运脱碳所需投资超过这16个国家以外的任何一个国家或地区的全年GDP。但UMAS 首席顾问、该报告作者之一的 Carlo Raucci 强调:“我们再等下去,数字只会更高。”

《经济学人》指出,海运业二氧化碳排放量约占全球二氧化碳排放总量的3%,这使得其没有选择必须“更快速”地脱碳。新冠肺炎疫情导致全球“停滞”,航运需求也受到一定影响,但可以肯定的是,随着疫情得到有效控制直至最终消除,海运需求将迅速反弹且持续很长一段时间。行业组织“世界海洋计划”预计,到2050年,海运业碳排放量或将从目前的9亿吨增至17亿吨。

限硫只是脱碳的“中间环节”

值得关注的是,工业润滑油生产商嘉

实多日前就“限硫令实施效果、替代燃料整合情况、是否做好脱碳准备”这三个问题,对海运业50多位高管进行了调查。结果显示,未来几年低硫、超低硫等燃料仍然是船舶首选,而业内对于低碳和替代燃料仍然持谨慎态度。

“‘限硫令’只是海运业脱碳的‘中间环节’,是海事部门为减少航运活动影响而必须进行的多项变化和调整的开始。”一位不具名的受访者坦言。显然,低碳和替代燃料的研发和测试仍处于早期阶段,只有这些解决方案接近市场成熟度并具备商业化前景,船东和运营商的信心才能够得到提升。

报告显示,60%的受访者认为,海运业整体向低碳燃料过渡相当顺利,对于“低硫令”的实施适应良好,不过某些市场、某些运营商可能仍面临一定挑战。根据IMO的统计数据,今年上半年,巴西是极低硫燃料油(VLSFO)使用率最低的国家。VLSFO是最大硫含量为0.5%的船用燃料的简称,“限硫令”实施以来颇受欢迎。

嘉实多指出,向未来燃料过渡是海运业实现全面脱碳必须克服的最大障碍,但截至目前,替代燃料的采用率仍然处于低位。调研结果显示,至少15年内,VLSFO、超低硫燃料油和LNG仍然是“最受欢迎的船舶燃料”,而业内对于最具话题度的氢和氨的应用前景普遍持谨慎态度。

报告还显示,77%的受访者表示,对甲醇和生物燃料将在2035年之前得到广泛使用充满信心;46%的受访者认为,氢和氨的商业生存能力“低”;42%的受访者则对氢和氨“几乎没有信心”。

“新冠肺炎疫情改变了我们的一些传统观念,包括未来海运业的发展趋势,新技术和新概念的引进不会一蹴而就,将是一个循序渐进的过程。”英国海运经济学家、克拉克森研究公司非执行总裁 Martin Stopford 表示,“尽管船舶技术在不断改进,运营效率在不断优化,但零碳燃料和技术将是行业实现减排目标的必经之路。”



国际煤市

波兰煤炭巨头将大幅减产

本报讯 据路透社报道,波兰国有煤炭生产巨头 PGG 公司日前宣布,将关闭多个煤矿,加大煤炭减产力度。

路透社援引消息人士的话称,从目前情况来看,PGG 公司煤炭年产量预计将减少10%以上,但减产幅度最多不会超过50%。预计将保留效率最高的煤矿,同时可能降低雇员工资。

针对这一消息,PGG 发言人以及该公司工会组织均表示不予置评。

据了解,PGG 重组计划最早由2015年上台的波兰总统 Andrzej Duda 提出,在其执政期间波兰部分煤矿关停,光伏行业得到了大量财政支持。但是,当前,波兰政府对于煤炭的态度较为积极。数据显示,波兰目前电力供给中有80%为煤电,而波兰也是欧盟国家中唯一没有承诺到2050年实现碳中和的国家。(李丽曼)

美国煤企二季度业绩普遍下滑

本报讯 据标普全球普氏消息,评级机构穆迪日前表示,受新冠肺炎疫情疫情影响,美国煤炭行业愈加低迷。统计显示,今年第二季度,美国煤炭上市企业大多业绩下滑。

穆迪在近日发布的一份报告中指出,因电力需求下降,美国煤炭行业已逐步走弱,目前受到疫情影响,今年第二季度美国煤炭生产商收益将十分疲弱。

另外,穆迪在报告中指出,叠加本土动力煤需求下降以及出口煤价持续走低等多因素,美国煤炭生产商现金流预期显著减少。

对此,穆迪已调低了部分美国煤炭生产商的利润评级,并预计这一指标到2021年才可能出现缓慢回升。(李丽曼)

能源研究机构:

今年全球油气上游支出将锐减七成

本报讯 能源研究机构雷斯塔能源日前发布报告称,今年全球油气领域勘探开发支出面临大幅下滑,预计同比下降幅度将达到75%。

该机构指出,尽管俄罗斯和挪威仍支持油气勘探开发,但今年全球范围内油气领域上游开发支出预计将仅有470亿美元,较2019年的1970亿美元下降明显。其中,约270亿美元将用于海上油气勘探开发项目,200亿美元将用于陆上油气勘探开发,两者较2019年的数据均有大幅下滑。

雷斯塔能源表示,这一预测是基于40美元/桶油价水平,与当前原油市场价格相距不大。统计显示,截至今年7月,全球已承诺开发的项目总价值仅有290亿美元,其中有160亿美元项目为海上油气

项目,而陆上油气项目的总价值仅有130亿美元。

雷斯塔能源服务分析师 Karan Satwani 指出,如果没有新冠肺炎疫情,今年全球油气上游领域勘探开发支出预计能与去年处于持平状态,但受到疫情影响,今年获批项目数量骤降,预计未来几年内油气勘探开发的支出都不会恢复至疫情前的水平。

根据国际货币基金组织(IMF)此前发布的报告,本轮新冠肺炎疫情给全球经济都带来了巨大挑战,预计影响将仅次于上世纪的“大萧条”时期。为应对这一局面,全球油气企业都在尽量减少开支。另外,由于今年上半年全球油价始终在低位徘徊,同时原油需求尚未完全恢复,油气上游勘探开发进一步“遇冷”。

在此情况下,雷斯塔能源指出,今年6月以来,俄罗斯以及挪威两大产油国多个勘探开发项目获批,这两国的积极举措在一定程度上提振了油气勘探开发行业。

据了解,今年6月,俄罗斯能源巨头俄气宣布将公司旗下的一个勘探开发项目授权给承包商 Karoll,并开启一期施工进度。雷斯塔能源估计,这一项目阶段的开发成本将达到40亿美元。同时,俄气以及俄罗斯天然气企业 RusGazDobrycha 宣布达成最终投资决策,将开启陆上天然气田 Semakovskoye 的开采活动。根据双方发布的消息,俄罗斯钻井工程企业 Gazprom Bureniye 将作为主要工程方推进这一项目,预计将新开发6座天然气井。根据计划,2021年至2022年期间,该项目将新增13座天然气田,而这一项目支出预计将达到12亿美元。

在挪威,受到今年6月挪威针对油气行业减税政策推动,挪威油气开发经济性得到了大幅提升,企业对于上游勘探开发的积极性也大大提高。雷斯塔能源评估称,此次挪威政府针对油气行业出台的税收减免政策,预计将大幅提高企业资金短期流动性,同时也能够将项目开发成本降低40%左右。

自挪威政府发布税费减免政策以来,挪威油气开发公司 Aker BP 宣布将加大对 Hod 海上油田的再开发力度,计划投资约1.06亿美元用于该项目的平台建设等,同时也将投入5000万到1.5亿美元的投资完成该项目海底管道等工程建设。另外,挪威国家能源公司 Equinor 于今年6月宣布,签署 Breidablikk 和 Askeladd West 两个海上油气开发项目的意向书,预计投资将达到20亿美元。(李丽曼)



关注

油气巨头化石燃料投资占比居高不下

本报讯 行业智库能源经济与金融分析研究所(IEEFA)日前发布最新报告指出,尽管诸多跨国大型油气企业近年来都积极向可再生能源业务转型,但实际上,对化石燃料的投资在这些企业总投资额中的占比并没有明显下降。

该报告显示,道达尔承诺到2050年在欧洲实现净零排放,并将公司的碳排放强度降低60%或更多。壳牌则计划到2050年将其碳足迹减少65%。但实际上,两家公司都只将收入的一小部分用于减排。

报告的作者 Clark Butler 表示,“壳牌和道达尔两家公司的碳排放量加起来比世界第六大碳排放国德国还要多。除非进一步加大对零排放能源的投入,减少对化石燃料的投资,否则他们不可能实现零排放目标。”

据 IEEFA 的报告显示,壳牌目前在可再生能源方面的投资只占到总投资支出的3%—5%,这无法助力其实现设定的“每年在绿色能源项目上投入40亿—60亿美元”的目标。按目前的发展趋势,道达尔也不太可能在2025年实现安装25吉瓦可再生能源电力装机的目标。

对此,壳牌发言人曾表示,该公司没有具体的可再生能源支出目标,但在能源转型方面的支出占比将达到55%,其中包括天然气和生物燃料。道达尔则称其在低碳能源上的支出已超过总支出的10%,并计划到2030年将这一比例提高到20%。

IEEFA 表示,尽管这两家公司在绿色能源投资组合方面取得了进展,但如果不加快改变对化石燃料融资的依赖,他们将无法实现其可再生能源目标。

报告估计,为实现减排及转型目标,壳牌和道达尔每年都需要在可再生能源领域投资100亿美元,约占其资本支出的50%。

报告称,壳牌和道达尔近年来在可再生能源领域投入了大量资源。道达尔的可再生能源产能已从2019年的3吉瓦,增长到目前的6.6吉瓦以上。该公司计划,到2023年再增加4.6吉瓦的装机容量。

另据 IEEFA 的数据,自2019年以来,壳牌完成的可再生能源交易比任何其他大型油气公司都多。但 IEEFA 表示,这些交易规模相对较小,除非壳牌在投资组合方面进行实质性改变,否则仍难以实现其可再生能源目标。(仲蕊)

世界银行:全球微电网项目数量将激增10倍

本报讯 世界银行近日发布一份调查报告指出,随着“太阳能+储能”项目成本大幅下降,预计到2030年,全球主要由其构建的微电网项目将增加到21万个,为全球4.9亿人供电。

世界银行的调查显示,目前,全球有1.9万个以水力发电和柴油发电机为基础的微电网正在为4700万人供电,预计未来10年,受“太阳能+储能”项目快速增长的推动,微电网的数量将激增10倍以上。

报告显示,全球在运营的1.9万个微电网中,大部分部署在南亚地区和东亚及太平洋地区,其中,阿富汗拥有4980个,缅甸有3988个,均位于全球前列。

目前在规划方面处于领先地位的是非洲。塞内加尔、尼日利亚等非洲国家计划部署的微电网项目将达到4000个。另外,全球目前正在开发微电网项目为7500个。

世界银行强调,如果要在2030年之前达到部署21万个微电网的目标,需要2200亿美元投资,同时需要将“太阳能+储能”项目的电力成本降低到0.20美元/千瓦时,而如今的成本是0.55美元/千瓦时。这将要求太阳能发电组件的成本从目前的690美元/千瓦时,降至2030年的140美元/千瓦时;而锂离子电池储能系统的成本则需要从598美元/千瓦时,降至62美元/千瓦时。(刘伯海)