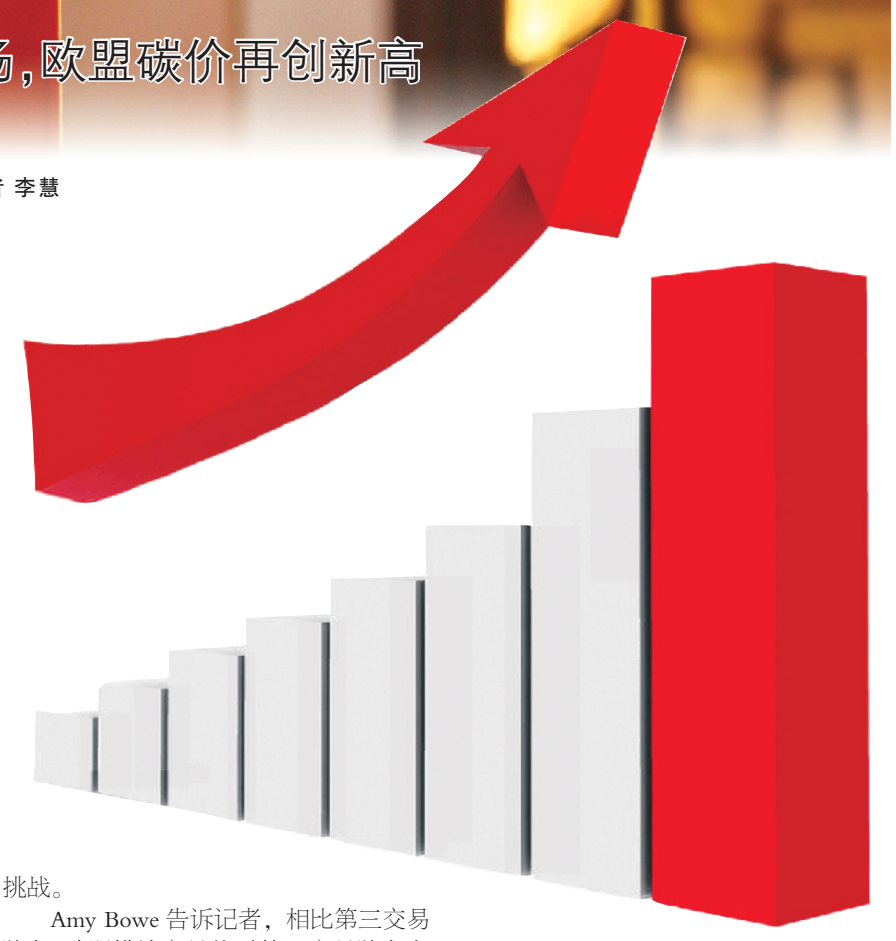
全球碳市场2021年迎来“开门红”

中国启动全国性碳市场,欧盟碳价再创新高

■本报记者 李慧



2021年伊始，全球碳市场可谓好消息不断:中国生态环境部发布《碳排放权交易管理办法(试行)》,正式开启了全国性碳市场；欧盟排放交易体系启动第四交易阶段,欧盟碳价随即再创历史新高。业界普遍认为,受这些利好因素的推动,2021年全球碳市场或将迎来新一轮发展高潮。

中国碳市场全面开启

1月1日,中国碳市场第一个履约周期正式启动,首个履约周期到2021年12月31日截止,涉及2225家发电行业重点排放单位。1月5日,国家生态环境部正式发布《碳排放权交易管理办法(试行)》(以下简称《管理办法》),进一步加强了对温室气体排放的控制和管理,为新形势下加快推进全国碳市场建设提供了有力的依据。

能源基金会首席执行官兼中国区总裁邹骥指出，全国碳市场的启动既是我国碳市场建设的阶段性进展，也是近一段时间以来我国在减排领域的又一重要举措。“此前,我国已经在多地开展了碳排放交易的试点，为开启全国性的碳市场做了大量准备工作。”邹骥向记者表示,“对于碳市场管理方面的基础设施建设始终在向前推进。此次《管理办法》的发布，可以看作我国碳市场建设过程中的一个里程碑。一方面,《管理办法》的出台令碳排放交易有章可循;另一方面,虽然现在《管理办法》的法律效力层级还不是此前所期待的更高或最高效力，但这是一个开端，为未来进行相关立法打下了良好的基础。”

据了解,2011年以来，我国已经在北京、天津、上海、重庆、湖北、广东、深圳7个省市开展了碳排放权交易试点工作。有统计数据显示,截至2020年11月,试点碳市场共覆盖电力、钢铁、水泥等20余个行业近3000家重点排放单位,累计配额成交量约为4.3亿吨二氧化碳当量，累计成交额近100亿元人民币。

邹骥强调,我国全国性碳市场的启动不仅利好国内减排的进一步推进,同时也向国际社会释放了积极信号,为全球减排提供了新的支持。

欧盟碳价再创历史新高

1月4日，随着欧盟排放交易体系(ETS)第四交易阶段的启动,欧盟碳价一度突破34欧元/吨。数据显示,2020年12月31日，欧洲ICE期货交易所的碳交易收盘价为32.72欧元/吨,而1月4日，该交易所的碳交易价格一度达到34.25欧元/吨（约合41.37美元/吨)的历史新高位。

行业分析机构标普全球普氏撰文指出,欧盟碳价开年再攀高位,主要因为此前欧盟碳市场暂停了部分交易配额的供应,导致短期内没有新增碳排放配额进入市场交易，市场上的碳排放配额供不应求,碳价因此“水涨船高”。

事实上，自2020年下半年以来,尽管受到新冠肺炎疫情的冲击，欧盟碳价却持续上涨，并多次突破30欧元/吨的关口。

伍德麦肯兹碳市场研究负责人Amy Bowe认为,2020年欧盟碳价上涨的原因有很多。“其中包括疫情暂时缓解带来的经济回暖,欧盟将2030年的减排量从此前的40%提升至55%。另外,由于今年开启的第四交易阶段的排放配额不能用于清偿第三阶段的减排义务,因此,大量交易商希望赶在2020年12月31日前购得碳排放配额，这使得市场需求短期内大幅攀升,进而带动碳价上涨。”

根据欧盟委员会气候行动总司官网的信息,欧盟排放交易体系的第四交易阶段为2021-2030年,在此阶段内,免费的碳排放配额将以每年2.2%的速度削减,但将继续为那些减排困难的工业部门提供一定的免费配额,以确保其在国际市场的竞争力;并将通过分配免费的排放配额来鼓励技术创新;同时,还将巩固“市场稳定储备”(该机制旨在帮助减少碳市场上的排放配额过剩,以及提高欧盟排放交易体系抵抗未来冲击的能力——编者注);另外,将通过若干低碳融资机制,帮助工业和电力部门应对低碳转型的创新和投资挑战。

Amy Bowe告诉记者，相比第三交易阶段,欧盟排放交易体系第四交易阶段免费碳排放配额的削减速度更快了。“同时,欧盟将在2026年后逐步取消一些免费配额,并且,《京都议定书》框架下的国际碳排放额度也不能再用于履约欧盟排放交易。这些也在一定程度上助推了碳价的进一步提升。”

不过，能源服务公司Volue Insight的分析师Espen Andreassen表示，鉴于2013年-2020年的欧盟排放交易体系第三交易阶段主要实现了发电原料从煤炭到天然气和可再生能源的转变,因此,欧盟未来还有减排空间的只剩下各个工业领域。

“从目前的情况来看，氢能利用尚不成熟，而根据我们对欧盟27国和英国2019年温室气体排放总量的估算来看,工业领域需要在10年内减少约13亿吨二氧化碳当量的排放,才能实现2030年的减排目标。”Espen Andreassen说。

另据标普全球普氏的估算,欧盟排放交易体系只涵盖了欧盟温室气体排放总量的40%左右,因此要实现2030年的减排目标,整个欧盟还需要更多的减排量。雪上加霜的是,据普氏分析公司预计,一旦此前被暂停供应的排放配额重回市场,欧盟的碳价又将面临下行压力。

全球减排前景明朗

根据行业组织“全球碳项目”的最新统计数据,2020年，全球二氧化碳排放量下降了7%左右,是有史以来最大的绝对排放量降幅。与此同时,全球在碳减排领域的积极性也在不断提升。去年,包括我国在内的多个国家明确了“碳中和”目标、提升了原有的减排力度,诸多传统化石能源企业也设定了净零排放目标。

对此,邹骥表示:“从全球范围来看,减排正在进入一个新的阶段。中国、欧盟都有积极的减排目标和举措。业界对下一步全球减排的预期也较为乐观。以我国为例,去年在减排政策层面就上了一个新台阶，提出了‘碳中和’目标、新的风光发电占比等,将减排放在了优先发展的位置。这些都为全球气候进程提供了新的推动力。”

不过,邹骥同时指出,从利好政策的陆续推出到最终实际的减排,其间仍有许多工作要做。“政策最终还要落实到行动中,这其中包括如何持续调动政府、企业的减排积极性、相关的科技研发是否到位、投融资的力度等等。”

资讯

德国电力进口量猛增近四成

本报讯 德国官方日前公布数据称,2020年,德国电力出口量下降,进口量却明显增长。未来,随着更多燃煤电厂和核电站的关闭,德国将更加依赖进口电力。

根据德国能源监管机构联邦电网局发布的报告,2020年，德国电力出口总量比2019年下降了11.6%,至52.5太瓦时;同时,德国进口电力总量却从2019年的24.2太瓦时猛增至33.6太瓦时,涨幅达38.8%。其中,从法国进口的核电增长尤为明显。

该局表示,这主要是因为在德国陆续关停核电站的同时,法国仍在积极发展核电。根据此前的规划,德国将在2021年底前关闭3座核反应堆,到2038年关停所有燃煤电厂。

据路透社报道,2020年，德国政府与部分燃煤电厂达成协议,从今年1月1日起，总装机量4.8吉瓦的硬煤发电厂将停止售电。此外,根据一项褐煤退出协议,德国电企RWE也已经于2020年12月31日彻底关停了其装机300兆瓦的NiederaussemD褐煤发电厂。

有业内人士表示,自从德国宣布“弃核”、“弃煤”以来,德国一直希望更多采用风能、太阳能等可再生能源来推动实现能源转型,并与邻近国家加强能源网络的互联互通。

德国联邦电网局的统计数据显示,2020年，可再生能源电力在德国电力总量中的占比提升了3.2个百分点,达到49.3%。2020年11月,德国启动了与比利时电网的互联;12月又开始修建直接连通挪威电网的电缆。 **(穆紫)**

委内瑞拉石油出口量暴跌

本报讯 据路透社近日报道,受美国制裁影响,2020年委内瑞拉石油出口量大幅下降，已经降至77年以来的最低水平。

根据金融市场分析机构Refinitiv Eikon和委内瑞拉国家石油公司（以下简称“委内瑞拉国油”）的内部文件,2020年，委内瑞拉的石油出口量同比下降37.5%,至62.7万桶/日。

路透社分析指出,受美国制裁和新冠肺炎疫情等多重因素影响,委内瑞拉虽一直致力于提振本土原油产量、保证成品油进口,但收效甚微。作为委内瑞拉最主要的石油生产商,委内瑞拉国油目前举步维艰,已经无力支撑原油生产及石油出口。 **(仲蕊)**

关注

亚洲煤电引资能力锐减

本报讯 日前，油价网撰文指出,随着各国政府实施清洁能源政策，加速推进能源转型，亚洲煤电领域对投资的吸引力正迅速降低。

据《金融时报》报道,2020年,越南、印尼、菲律宾和孟加拉国取消了总装机量达45吉瓦的燃煤发电项目；预计到2021年，将只有25吉瓦的规划新增煤电项目。

其中，印度规划中的煤电项目装机量已降至30吉瓦;孟加拉国酝酿出台停止新增燃煤电厂的政策;菲律宾去年10月宣布,暂停批准新建煤电项目。

另据油价网报道,越南也已经取消7座燃煤发电厂的建设计划,并将另外6座燃煤发电厂的规划推迟到2030年;巴基斯坦也宣布将不再新建“以煤炭为基础的电力设施”。

油价网分析认为,近年来,随着气候变化问题日益严峻、可再生能源成本持续降低，化石燃料已不再受资本欢迎,许多金融机构都加速退出了对煤炭和煤电的投资。以马来西亚联昌国际银行为例,该银行于2020年12月宣布将逐步退出对煤炭相关领域的投资,除现有协议外,未来将不再为煤矿或燃煤电厂的建设和扩建项目提供资产或一般企业融资。

除了主要投资机构的融资减少,诸多能源企业也纷纷远离煤炭,向“更为清洁的”业务转型。如大宗商品巨头嘉能可就已经表示将“有计划地减少煤炭业务”,并宣布到2035年实现减排40%,到2050年实现净零排放。

另据油价网统计,自2015年以来,越南、印尼、菲律宾和孟加拉国共520亿美元的煤电投资里有近一半来自日本、韩国和新加坡。然而,随着环保压力越来越大,上述三国的公共和私营机构正慢慢减少对碳密集型电力和采矿项目的投融资力度。其中,在日本,至少有16家银行出台了限制煤炭融资的政策;新加坡最大的三家银行已宣布将停止支持新的煤电项目;韩国也提出要禁止所有韩国公共融资机构和公司投资海外燃煤发电项目。 **(仲蕊)**

中国引领全球海运燃料市场全速“低硫化”

■本报记者 王林

海运燃料“低硫化”趋势明显

2020年突如其来的新冠肺炎疫情，给全球海运市场带来严重冲击，海运需求锐减、船期大量延误、舱位难以保证、运价持续上涨等负面影响纷至沓来。值得欣慰的是,进入2021年,亚洲地区海运市场率先复苏,低硫燃油需求持续上扬,并有望在第二季度恢复至疫情前水平。此外,高硫燃油市场受到2020年1月正式实施的国际海事组织“限硫令”的影响而大幅收紧。业界预计,2021年全球海运燃料市场将延续“低硫强、高硫弱”的格局。

亚洲低硫油需求率先复苏

随着业界普遍预期经济活动将从今年第二季度开始以较低速度复苏,全球船舶运输业的恢复将促使海运燃料市场走出低谷，对低硫燃油的需求也将随之上扬。亚洲地区已经领先一步。行业机构标普全球普氏汇编的数据显示,1月,亚洲含硫量为0.5%的低硫船舶燃油需求已经出现上升,预计第二季度有望恢复到新冠肺炎疫情前水平。

目前,中国、新加坡的几个主要燃料补给中心的船舶燃料需求已经恢复至疫情前水平，但亚洲地区整体需求仍有待大规模复苏，该地区各大港口仍对停靠加油船舶实施隔离措施。彭博社指出,中国疫情在短时间内得到有效控制，且经济也在逐步恢复，这带动了亚洲海运燃料市场需求的回升，进而刺激了低硫燃油销量的恢复。

值得关注的是,亚洲地区低硫船舶燃油供给将与需求保持同步增长。随着新冠肺炎疫情的缓和,经济复苏将带动炼油厂开工率快速回升,燃料供应也将随之恢复。鉴于利润率相对较高,炼油厂有足够的能力生产低硫燃油，预计2021年亚洲低硫船舶燃油整体供需将维持平衡。

高硫油需求持稳

今年1月,国际海事组织的“限硫令”正式实施。对船东而言,应对“限硫令”的方案有两种,一是使用低硫燃油,二是继续使用高硫燃油但安装脱硫塔。如果高硫燃油足够便宜,能够弥补安装脱硫塔的一次性投入成本,船东便会更倾向于安装脱硫塔，但随着环保标准日益提升，加上低硫燃油生产和供应的持续增加，高低硫燃油之间的价差优势不再明显,高硫油在海运市场的需求正加速下滑。

普氏能源分析指出,欧洲地区大部分船东旗下的船舶都安装了脱硫塔,这使得他们对高硫燃油需求多于低硫燃油,但考虑到当前含硫3.5%的高硫燃油和含硫0.5%的低硫燃油之间的价差，加装成本昂贵的脱硫塔并不经济,为此船东不得不放弃升级船舶,转而直接使用低硫燃油。数据显示,2020年第四季度，船舶燃料是欧洲最赚钱的产品,低硫燃油是价格涨势最强的运输燃料，仅11月鹿特丹港口交付的含硫0.5%的低硫燃油价格就上涨了24%,至327美元/吨。

不过,有业内人士指出,虽然不少船东已经开始使用低硫燃油,但切换力度相对有限,高硫燃油需求面依旧稳定。相较于高硫燃油，低硫燃油的需求更为单一,基本仅限于海运市场,因此这也从侧面为高硫燃油市场提供了一定支撑。

目前,全球范围内生产低硫燃油的炼油厂越来越多,中国、巴西等国都在大力投产低硫燃油,只有少部分炼油厂还在继续生产高硫燃油。

考虑到只有配备脱硫塔的船舶才能使用高硫燃油,因此其在海运燃料市场的份额越来越小,2021年这一趋势也将更加明显,“低硫化”仍将是海运燃料市场的主导趋势。新加坡作为全球最大船舶燃油消费市场,见证了船用油加注种类从高硫油迅速向低硫油转变的过程。

新加坡海事和港口管理局的数据显示,2020年1-11月,新加坡平均每月出售414万吨船舶燃油，比2019年同期增长5.9%,全年中只有5-6月船舶燃油需求出现同比减少。10月一个月船舶燃油销量为415.2万吨,其中,含硫0.5%的低硫燃油销量占比高达73.1%，含硫3.5%的高硫燃油销量占比仅为24%。

高硫燃油在海运燃料市场的份额正在被低硫燃油取代,业界预计2021年“低硫强、高硫弱”的局面将延续。

此外,由于高低硫燃料油价差大幅收窄,安装脱硫设备的经济性大降,将进一步抑制高硫燃油需求的提升空间。新加坡海事和港口管理局的数据显示,高低硫油价差从“限硫令”实施前的300美元/吨以上一度降至58美元/吨,2020年底价差则维持在80美元/吨。

国际燃料工业协会指出，预计2021年,全球海运燃油需求将持续复苏,市场对低硫燃油以及极低硫燃油的需求也将攀升。