

俄罗斯重启管道铺设——

“北溪 2 号”有望上半年“通气”

■本报记者 王林



已运抵波罗的海穆克伦港口的“北溪 2 号”项目专用管道。 法新社/图

俄罗斯于 1 月 15 日正式重启“北溪 2 号”天然气管道项目剩余约 120 公里的管道铺设工作。业界推测,如果一切顺利,这条连接欧洲与俄罗斯的天然气管道有望于今年上半年实现“通气”。

事实上,过去一年多以来,美国持续向“北溪 2 号”项目发难,先是于 2019 年底通过制裁迫使负责铺设管道的瑞士 Allseas 公司退出该项目,导致项目陷入停滞;2020 年 7 月,美国又声称将对该项目的参与各方实施“量身定制”的制裁。一系列的霸道行径受到国际舆论的强烈批评。

不过,俄罗斯方面一直为了重启该项目不断调整方案,并在德国、丹麦等国支持下,于 2020 年底完成了德属经济区内管道的铺设工作,为 2021 年初的正式重启铺平了道路。

争取 4 个月内完工

俄罗斯塔斯社指出,“北溪 2 号”天然气管道项目剩余约 120 公里大部分位于丹麦水域,俄气子公司、“北溪 2 号”项目运营商北溪公司已于年初获得了丹麦海事局的建设批准。丹麦能源署也发布声明称,对于俄气在“北溪 2 号”项目丹麦未完工区段复工表示支持。

据悉,俄气将使用多功能铺管船“Fortuna”号并配备两艘支持船,以及其它补给船协助,视天气情况每日尽量完成约 1 公里的管道铺设工作,争取在 4 个月内完成全部施工。“Fortuna”号此前曾负责“北溪 2 号”项目从俄罗斯海岸开始的前 13 公里的管道铺设工作,可铺设外径为 60 英寸的海底管道,最大铺管水深可达 300 米,适合在全球各个海域作业。

预计耗资 95 亿欧元的“北溪 2 号”天然气管道项目原计划于 2019 年底完工,但在美国在当年对参与管道铺设作业的船企实

施制裁,导致唯一承包商 Allseas 公司被迫退出,“北溪 2 号”项目的管道铺设随即被迫暂停。此后,俄罗斯重新调整方案,不仅自掏腰包弥补外国承包商损失,还花了几个月的时间完成了铺管资产替换,于 2020 年底完成了德国水域最后一段管道的铺设工作。

据业界估算,美国的制裁已经导致“北溪 2 号”项目总投资升至 110 亿美元,但美国仍表示,会不断施加必要限制以阻止管道完成和使用。

对此,俄罗斯副总理、前能源部长诺瓦克在接受俄罗斯 RBK 电视台采访时公开表示:“美国制裁该项目的目的是在欧洲市场推广美国的船运 LNG,这在一定程度上破坏了欧洲对能源供应来源的自主选择权。俄罗斯的管道天然气价格比美 LNG 格低 20%,这条管道将使整个欧洲受益,因此,不管美国方面如何反对,‘北溪 2 号’都

将顺利完工。”

德国支持项目推进

德国外交部长海科·马斯也直言,不管谁人主白宫,德国支持“北溪 2 号”的立场都不会改变。德国政府明确表示,助力“北溪 2 号”项目建成将是一项“优先任务”。

据悉,德国东北部的梅克伦堡-前波美拉尼亚州已经成立了一个“气候与环境保护基金会”,负责“北溪 2 号”项目的设备、材料和物资采购,帮助与管道运营商直接开展业务的所有企业绕过美国制裁。而位于梅克伦堡-前波美拉尼亚州的格莱夫斯瓦尔德市正是“北溪 2 号”项目在德国的落脚点。该州州长 Manuela Schwesig 公开表示:“我们坚信‘北溪 2 号’是我们成功实现能源转型的必要条件。”

今年年初,该基金已经获得了梅克伦

堡-前波美拉尼亚州议会的批准。该州政府将为其提供 20 万欧元的初始注册资金,北溪公司承诺捐款 2000 万欧元。

德国联邦议院经济事务和能源委员会主席 Klaus Ernst 表示:“我们将借助这一基金应对那些针对‘北溪 2 号’项目的制裁。”

据悉,美国 1 月通过了《欧洲能源安全保护法》,专门针对那些为管道铺设业务提供检查、检验或认证服务的公司,为此,挪威检验检测公司 DNV GL 被迫停止了与“北溪 2 号”有关的所有检测活动。

美制裁实质影响不大

事实上,业界普遍认为,美国三番五次的制裁并没有阻碍“北溪 2 号”项目的推进,不管施工工期拖延多久,顺利“通气”只是时间问题。

政治风险咨询公司欧亚集团的欧洲主管 Naz Masraff 表示,美国的制裁只能拖延管道建设时间,但无法阻止其最终完工。“对于坚定推进‘北溪 2 号’项目投产通气的俄罗斯、德国而言,美国的制裁实质性影响不大。”她说,“欧洲国家和俄罗斯都已做好了继续承压的准备。”

“北溪 2 号”天然气管道项目是欧洲天然气供应的重要保障之一。该项目管道设计长度约 1200 公里,穿越波罗的海,每年可向欧盟提供 550 亿立方米天然气。虽然其大部分路段沿用 2011 年投入使用的“北溪 1 号”的走向,但“北溪 1 号”从乌克兰过境,不仅每年需要额外支付 20 亿多美元的过境费,还要经常面临地缘政治风波带来的断供风险。

俄罗斯科学院世界经济与国际关系研究所指出,对欧盟而言,“北溪 2 号”项目是其实现天然气进口多元化的一个途径,但美国却希望本国天然气成为欧洲的唯一选择,这对保障欧洲能源安全毫无益处。

土耳其将启动新一轮光伏招标

本报讯 日前,土耳其能源部公开宣布,将在今年 3 月上旬举行新一轮光伏项目招标。据悉,本次招标总规模为 1 吉瓦,将由数十个子项目组成,每个项目的装机容量在 10-20 兆瓦之间,分布在 36 个城市。土耳其政府提供的招标最高电价为 0.047 美元/千瓦时,并将签订为期 15 年的长期电力采购协议。

土耳其能源部表示,本次招标是为了推动土耳其本土光伏产业发展。为此,土耳其官方还设定了一个附加条件,中标项目采购的光伏组件必须选用土耳其本地厂商的产品。

然而,德国咨询公司 KRC 首席执行官 Hakkı Karacaoglan 指出,土耳其本土的光伏组件产品价格较其他地方生产的贵 30% 左右。

据了解,为了推动能源转型,2014 年以来,土耳其开始大力支持可再生能源产业发展,该国的光伏累计装机规模也从当时的 40 兆瓦,增长至目前的 6.63 吉瓦。截至目前,光伏发电量已经占土耳其发电总量的 4%。(董梓童)

标普全球普氏:亚洲汽油市场不确定性增强

本报讯 据行业机构标普全球普氏预计,今年,亚洲汽油需求有望迎来进一步增长,但受新冠肺炎疫情影响,产品利润率持续低迷,汽油市场整体复苏依然充满不确定性。

标普全球普氏旗下分析公司 Platts Analytics 指出,自 2020 年 11 月以来,亚洲汽油供需稳步改善,但整体上仍然疲软。“亚洲炼油厂毛利近几个月来一直是负数,区域产能过剩将继续影响产品供需平衡。”该公司在一份报告中称,“由于航空燃油需求疲软,中间馏分油库存将持续积压,而亚洲炼油厂汽油产量将保持增长,这意味着到 2021 年,亚洲的汽油产能仍会过剩。”(仲蕊)

国际煤市

印度动力煤进口大幅下滑

本报讯 据印度媒体 PTI 网站报道,印度港口协会最新数据显示,受新冠肺炎疫情影响,印度煤炭进口量大幅下滑。2020 年 4 月至 12 月,印度 12 个主要港口的动力煤进口量同比下降 16.43%,从 6600 万吨减少至 5516 万吨。

除此之外,数据还显示,2020 年 4 月至 12 月期间,印度炼焦煤进口量也相较此前的 4200 万吨下降了 12.13%,至 3696 万吨。

印度行业研究机构 Mjunction 总经理兼首席执行官 Vinaya Varma 表示:“2020 年 11 月,印度公共事业公司的煤炭需求逐渐放缓,导致 12 月煤炭库存增加,加之当时国际市场海动力煤价格上涨,12 月印度煤炭进口量不断下行。”

据了解,印度约 70% 的电力来自燃煤发电,因此动力煤对印度至关重要。

事实上,自去年新冠肺炎疫情爆发以来,印度的煤炭和石油、润滑油以及其他商品的进口量均急剧下降。印度政府旗下的 12 个主要港口的数据显示,2020 年 12 月,这些港口货运量连续 9 个月均大幅下降。(仲蕊)

EIA:今年美国煤电业将回暖

本报讯 日前,美国能源信息署(EIA)发布最新报告称,预计 2021 年,美国煤炭产量将达到 6.02 亿吨,较 2020 年有所上涨,煤电占比预计也将出现反弹。

EIA 在其发布的《短期能源展望》中指出,2020 年,美国煤炭产量大约仅为 5.372 亿吨,是近 55 年来的最低水平。预计今年,美国煤炭消费量可能出现反弹,进而带动煤炭的生产。其中,电力领域的煤炭消费量将达到 4.938 亿吨,较 2020 年的 4.343 亿吨小幅上涨;到 2022 年,美国电力领域的煤炭消费量可能进一步涨至 5.395 亿吨。

EIA 称,受消费增长影响,今年美国电力领域的煤炭库存量预计将出现下降,从 2020 年的 1.396 亿吨下滑至 1.346 亿吨,到 2022 年这一数据将进一步降至 1.168 亿吨。

与此同时,今年煤电在美国电力中的占比预计将达到 22.4%,2022 年将进一步上涨至 24.1%,较去年的 19.6% 出现明显上涨;而美国天然气发电的占比可能将受到挤压。(李丽曼)

国际能源署:

可再生能源已成全球重要“电源”

在发电总量中的占比接近 30%

本报讯 日前,国际能源署(IEA)发布最新电力报告指出,虽然 2020 年受新冠肺炎疫情影响,全球电力市场需求明显下滑,但全球能源转型进程却呈加速之势,传统化石能源发电占比大幅缩减,可再生能源电力占比快速提升至近 30%,成为全球最重要的电力来源之一。

据悉,这是 IEA 今年发布的首份电力市场报告。根据该报告,2020 年,受新冠肺炎疫情影响,全球经济遭受重创,导致全球电力市场需求下降约 2%,创下 20 世纪中叶以来的最大降幅。

从地区来看,2020 年,传统电力消费大国美国、印度、日本、韩国等的电力需求普遍呈下滑态势。其中,欧洲整体的电力

需求下滑约 4%,美国下滑约 3%。此外,东南亚众多新兴经济体的电力需求也明显下降。

值得注意的是,报告指出,由于疫情管控得力,中国成为唯一实现正增长的主要经济体,电力需求也维持稳定增长。统计显示,从 2020 年第二季度开始,中国每月的电力需求均高于 2019 年同期,2020 年全年的电力需求增长了 2%。

IEA 表示,2020 年,尽管经济衰退影响了电力市场的需求,但全球能源转型的进程并没有出现预想中的倒退。由于多数国家将经济复苏的希望寄托于可再生能源,促使可再生能源电力发展持续向好,清洁能源发电的比重反而进一步提升。

数据显示,2020 年,全球包括水电、风电和光伏发电在内的可再生能源发电量较 2019 年增长了近 7%,在全球发电总量中的占比也达到 28%。相比之下,全球燃煤发电量下滑了 5% 左右,创历史上最大跌幅。

IEA 署长比罗尔表示:“全球正加速向清洁能源转变,电力领域的清洁化趋势尤为明显。同时,受传统化石燃料需求和价格下滑、可再生能源逐渐成熟推动,2020 年,全球平均电价也呈下滑趋势,降幅近 30%,较 2019 年翻番。”

另据 IEA 预计,在全球转型加速的大背景下,即使今年全球电力市场需求回暖,也不会影响可再生能源发展进程,其影响

力将进一步提升。

报告指出,随着全球经济的复苏,预计 2021 年全球电力需求将较去年小幅提升,涨幅约为 3%。这一增长态势将主要受新兴和发展中经济体的带动。但 IEA 同时表示,与 2010 年 7.2% 的电力需求反弹相比,这一复苏幅度相对较小。

从电力结构上看,IEA 预测,今年可再生能源电力将进一步挤占煤电市场,可再生能源发电量的增长将超过 6%,在全球发电总量中的占比将进一步提升至 29% 以上。

另外,报告还特别肯定了核电的发展前景,预计今年全球核电发电量将增长 2.5%。(董梓童)

汽车销量“逆势”增长,但电池产业链薄弱,充电基础设施匮乏——

英国交通电气化转型后劲不足

■本报记者 李丽曼

日前,多家英国汽车行业机构发布数据称,过去一年里,英国电动汽车销量“逆势”增长,成为该国汽车市场中的亮点。然而,英国本土薄弱的电池产业链以及充电基础设施的匮乏却让业内人士担忧,英国的交通电气化转型进程“后劲不足”。

电动汽车销量“逆势”增长

1 月 6 日,英国汽车制造商和贸易商协会(SMMT)发布数据称,受新冠肺炎疫情影响等因素影响,2020 年,英国新增登记注册的汽车约为 163 万辆,较 2019 年下滑 29.4%,但其中新增的纯电动汽车注册量达到了 10.8 万辆,同比上涨幅度高达 185.9%,插电式混合动力车的新增注册量也增长了 91.2%。

据了解,英国电动汽车业“起点”相对较低,根据英国汽车服务机构皇家汽车俱乐部(RAC)的数据,2018 年,英国新增汽车销量中仅有 0.7% 为零排放的纯电动汽车,2019 年这一比例也仅上涨到 1.6%,直至去年,这一比例终于迎来突破性上涨,达到 6.6%。2020 年,英国登记在册的所有车辆中,零排放的纯电动汽车占比约为 17.5%,较 2109 年的 7.4%

有大幅提高。

电池供应难获保障

不过,尽管电动汽车销量增势喜人,但在业内人士看来,英国电动汽车行业却很可能面临着“后劲不足”的风险。SMMT 的数据显示,2020 年英国销售的新车中有 68% 为公司采购用车,仅有小部分为私人用车,要进一步推动私人消费者购车,英国需要为其提供更多鼓励政策,同时加大对充电基础设施等的投资建设。

另外,根据目前的“脱欧”协议,未来三年里英国需要确保该国电动汽车的动力电池采购中,有 70% 来自英国或欧盟以外国家,30% 采购自欧盟的免进口关税原料;到了 2024 年后,这一比例将变为各 50%。《卫报》援引 SMMT 贸易分析师的话称,“脱欧”协议的规定意味着,2024 年起,英国的动力电池原材料将全部由英国本土或欧盟供应。在此情况下,英国本土动力电池产能将严重不足,产业链的构建已刻不容缓。

SMMT 首席执行官 Mike Hawes 指出:“从欧盟进口动力电池成本相对较高,因此,英国建立本土电池产业链更为现实。然而,2020 年英国汽车行业经历了自 1943



年以来的最大降幅后,要在短时间内打造完善的动力电池产业链将十分艰难。”

另据彭博社报道,2024 年以后,欧盟地区动力电池的产量很可能供不应求,这也将迫使英国更多依靠自身的力量来保障动力电池的供应。

与此同时,RAC 在其报告中指出,虽然英国正在大力推动交通领域电气化转型,但目前电动汽车相对高昂的价格及维护成本很可能让消费者望而却步。

RAC 数据洞察领域发言人 Rod Dennis 表示,英国的电动汽车消费者不仅要面临着充电基础设施短缺的问题,同时还要承受高于同类燃油车的售价,这都极大地打击了民众的购买热情。

彭博社撰文称,近年来,包括 LG 化学、三星电子在内的全球知名电池制造企业大多已在欧盟国家“落地生根”,并不断

扩大电池产能,德国、法国等国家政府也已承诺将投入数十亿美元支持此类项目。与之形成对比的是,英国动力电池制造工厂却十分匮乏。截至目前,英国仅有一座为电动汽车提供电池的生产设施,多家企业规划新建的电池工厂目前也没有建成投产的。另外,虽然英国政府已经承诺将为英国生产电动汽车电池的“超级工厂”提供资金,但是,尚没有制定全面的电池生产计划。

《卫报》还援引英国法拉第研究所最新的研究称,如果英国不能如期建设电池产业链,到 2040 年该国将损失超过 10 万个就业机会。

SMMT 对此评论称,尽管现在行业目标已经变得越来越清晰,但要让 3120 万辆车全部实现零排放,英国仍有“漫长的路”要走。