

企业私有化改革受阻 成品油定价困局难解

巴西国油频繁换帅引发连锁反应

■本报记者 王林

继1月宣布“破产”之后,巴西国家财政的支柱——巴西国家石油公司(Petrobras,以下简称“巴西国油”)首席执行官再度换人。巴西总统博尔索纳罗日前宣布,“开除”巴西国油负责人Roberto Castello Branco,以平息国民因不断上调汽油柴油价格所产生的不满情绪。然而,金融市场和行业观察者却认为,政府正在过度干预巴西国油的运营和管理。该公司股价随即应声下跌,巴西货币也继续贬值,该国经济目前再次陷入混乱和动荡中。

三年三换掌门人

巴西矿业与能源部在一份声明中表示,将任命前国防部长Joaquim Silva e Luna出任巴西国油新任首席执行官。

这一结果导致巴西国油2月19日本土优先股股价下跌7%、美国存托凭证盘后交易暴跌8.9%;2月22日,巴西国油本土股价再度暴跌21%、巴西基准股指IBOVESPA指数下跌4.9%、巴西汇率下跌2.4%至1美元兑换5.5巴西雷亚尔。彭博社汇编数据显示,截至2月23日,巴西国油市值已蒸发约700亿巴西雷亚尔(约合128亿美元)。

巴西国油作为巴西国家财政收入的支柱,近年来发展时好时坏,这与该公司不断更换最高决策人不无关系。《金融时报》指出,Roberto Castello Branco成为2018年以来因成品油定价引发的政治影响而下的第2位巴西国油掌门人。2018年,巴西卡车司机因不满柴油价格上涨而集体罢工,导致时任巴西国油首席执行官的Pedro Parente被迫辞职。

Roberto Castello Branco任期本将于3月20日结束,但在2月底突然被撤换,凸显出巴西政府内部对于成品油定价机制存在着不可调和的分歧。

事实上,在巴西货币贬值、国际油价回升的情况下,Roberto Castello Branco坚持提高巴西本土成品油价格的决定,使得他与总统博尔索纳罗的关系日渐紧张。



投资者则普遍担忧,巴西政府对于重要行业和经济的过度干预会产生更加不利的影响,包括左右巴西国油的部分私有化前景。国际知名资产管理集团施罗德拉美股票主管Pablo Riveroll表示,巴西国油的股价走势反映出巴西政府对该公司的干预程度。

成品油定价困局待破

一直以来,国际油价的上涨对巴西国油是喜忧参半的事情。巴西国家石油管理局虽然有控制本土油气价稳定的任务,但巴西国油同样拥有调价自主权,这两个在巴西政府内部地位几乎相当的独立个体,只能通过相互监督的形式维持平衡。

巴西国油从2月19日开始,将汽油和柴油价格分别上调10.2%和15.1%,这是该公司今年以来第4次提高汽油价格、第3次提高柴油价格,也是今年迄今力度最大的一次价格调整。截至2月底,巴西今年汽油价格已累计增长34.8%、柴油价格累计增长27.5%。

成品油价格上涨引发民众强烈不满,

博尔索纳罗为了平息民愤,只能拿巴西国油负责人“开刀”。

“没有人欢迎价格调整。”博尔索纳罗称,“Roberto Castello Branco主导的这轮涨价太离谱。”尽管他反复强调此举不构成对巴西国油的干预,但市场却认为,博尔索纳罗会赶在2022年总统大选前为争取选民好感而更多干预巴西国油。

博尔索纳罗2019年上任以来,只通过了一项重大养老金改革,2020年新冠肺炎疫情来袭,经济和产业发展几近暂停,2021年无疑是博尔索纳罗2022年总统竞选前的关键之年,如何赢取选民好感、提高国民支持度才是首要任务。博尔索纳罗日前宣布,从3月开始对柴油免征联邦税两个月。

事实上,商业人士和市场专家均对Roberto Castello Branco表示认可,称其推进的部分私有化计划有助于巴西国油的可持续发展,能极大改善巴西的公共财政支出。而根据巴西政府的规划,不断在成品油价格方面予以大量补贴,无异于饮鸩止渴,既不利于巴西国油的有机增长,也没有从根本上解决国民生活成本高企的问题。

私有化改革前景难料

彭博社指出,巴西政府撤换巴西国油负责人的决定,加剧了业内对于该公司进一步偏离市场化的担忧。

Roberto Castello Branco的能力得到商界和市场的普遍认可,作为经济学家,他同时拥有丰富的企业管理经验,按照他对巴西国油的规划,该公司可以进行“部分私有化”,即将非核心部门如炼油和分销进行私有化。此外,他出售表现不佳的资产并大规模减少债务,也受到广泛好评。目前,巴西国油的债务已经从2015年的1260亿美元,降至630亿美元。

尤其是在去年新冠肺炎疫情蔓延全球、国际油价历史性暴跌的情况下,巴西国油的原油产量实现了逆势增长,达到创纪录的226.6万桶/日,同比增长4.3%;石油衍生品出口量同样刷新纪录,达到71.3万桶/日,同比增长33.0%;炼油厂设备利用率达79.0%,略高于2019年的77.0%。

Roberto Castello Branco担任首席执行官以来,一直以“免受政治干预,强化市场经济”为首要任务。他指出,此前的罗塞夫政府的柴油价格补贴计划,导致巴西国油遭受了400多亿美元的损失。

尽管对于新掌门人的任命,还需要得到巴西国油董事会的批准,但考虑到巴西政府拥有该公司36.8%的股份和50.5%的投票权,以及11个董事会成员席位中的6个,Roberto Castello Branco的离开几乎“板上钉钉”。路透社消息称,巴西国油高管层已经考虑集体辞职,以抗议博尔索纳罗的决定。

据了解,巴西国油此前设定的目标是降低在天然气和炼化行业的垄断地位,计划将其在天然气供应占比从目前的75%降至50%甚至以下,并减少100多个传统陆上和海上油气田,集中精力于深水 and 超深水油气业务。路透社评论称,作为巴西国油私有化改革的主导者,Roberto Castello Branco的离开无疑将极大动摇这一计划。

关注

马士基将推出全球首艘“碳中和”船

本报讯 据《金融时报》报道,全球航运巨头马士基集团(Maersk)近日宣布,为应对越来越大的减排压力以及加快脱碳进程,该集团将加速推进集装箱船的脱碳计划,并在2023年前推出全球第一艘“碳中和”集装箱船,比原计划提前了7年。

马士基脱碳业务主管Morten Bo Christiansen表示:“这一计划的提前意味着船舶行业的‘碳中和’将在不久的将来实现,这也将带动相关燃料市场的发展。”

根据国际海事组织的数据,航运业的温室气体排放量约占世界温室气体排放总量的2.5%。《金融时报》表示,目前大多数集装箱船采用船用燃料油,污染较为严重,导致集装箱船舶运输业成为全球最难脱碳的行业之一。

据悉,马士基正在打造的“碳中和”船舶可以使用符合标准的极低硫燃油,但其计划从该船运营第一天起就使用绿色甲醇燃料或可持续生物甲醇。该公司还宣布,未来所有新购买、新建造的船舶,都将使用甲醇、氨等“碳中和”燃料,以达成在2050年实现净零排放的目标。

马士基船队及战略业务首席执行官Henriette Thygesen表示:“在计划的时间内能够获取充足的绿色甲醇燃料,将是一个巨大的挑战。我们将加强与燃料生产商、技术合作伙伴和开发者的合作。”

另据马士基首席执行官Soren Skou表示,公司未来几年的绝大部分投资都将用于开发“碳中和”燃料,包括甲醇、乙醇、生物甲烷和氨。

据了解,在马士基的200个客户中,约有一半企业已开始对供应链设定零碳目标,而且这一比例还在上升。(仲蕊)

美国出新招阻挠“北溪2号”

多方指责美将商业项目“政治化”

■本报记者 李丽曼



由俄罗斯主导、连接俄罗斯和德国的“北溪2号”天然气管道项目(以下简称“北溪2号”)历时数年目前已进入“最后冲刺”阶段,但美国政府针对这一管道的制裁仍在升级。

近日,美国国务院发布最新报告称,已有18家欧洲公司退出或即将退出“北溪2号”项目建设,美国将持续监视这一管道项目建设情况并进一步采取可能的制裁手段。

欧洲企业受制裁威胁

据路透社报道,受美国制裁威胁,德国保险公司Munich Re旗下子公司日前宣布将不再为“北溪2号”项目提供保险;另外,在前不久,位于瑞士的苏黎世保险集团也宣布因美国制裁威胁而退出了该项目。

据了解,“北溪2号”天然气管道项目由俄罗斯天然气工业股份有限公司(Gazprom)与多家欧洲能源公司合作建设,一旦建成,俄罗斯出口至欧洲的天然气将无需过境乌克兰、波兰而直接抵达德国。截至今年2月中旬,“北溪2号”项目的建设进度已超过90%,该项目未完成的部分仅剩位于丹麦水域的约120千米的管道铺设,以及位于德国的约30千米的管道铺设。

随着“北溪2号”距完工越来越近,一向对此干预颇多的美国政府已

多次出手。2019年,美国国会就制裁“北溪2号”项目参与者就已通过相关法案,这一法案已在今年1月1日正式开始实行。受到美国制裁影响,“北溪2号”已在去年被迫停工一年之久,直至今年年初才开始了最后一段管道的施工。据德国媒体DW报道,今年1月下旬,遭到美国制裁的俄罗斯管道工程公司KVT-RUS“顶住压力”,开始了在丹麦水域的施工工作。

美国借机拉拢盟友

与此前不同的是,新一届美国政府对“北溪2号”的阻挠发生了变化,从“强硬制裁”开始转向“软硬兼施”。

美国国务院发言人Ned Price近日表示,制裁只是美国诸多手段中的一种,美国能源部将加强与欧洲盟友的合作,以加强欧洲能源安全,防范可能存在的“掠夺性行为”。分析指出,在美国采取强硬制裁手段之前,“北溪2号”获得了一段施工时间,但参与该项目的欧洲国家和企业始终面临来自美国的制裁威胁。

“北溪2号”的“忠实反对派”也于近日频频发声。波兰与乌克兰两国外交部长日前就联合呼吁欧洲各国,停止参与“北溪2号”项目建设,表示这一项目不利于打造一个“强大又有活力的西方社会”,同时也希望美国能

够在其中起到积极作用,阻止这一项目完工。

据了解,“北溪2号”项目一旦建成,波兰以及乌克兰很可能损失高昂的天然气“过境费”,在项目筹建之初两国就都是这一项目的主要反对方。

不过,路透社指出,美国政府也不得不面对来自于德国的压力。来自于俄罗斯的天然气能够有效弥补德国弃煤、弃核带来的能源供应短缺问题,德国政府也始终对这一管道的建设表示支持。

多方认为不应将项目“政治化”

尽管阻碍重重,目前已经复工的“北溪2号”项目方也毫无松口之意。俄罗斯外交部发言人扎哈罗娃声称,美国的做法是“在承认美国破坏自由贸易和竞争的基本原则,让市场规则屈服于自己的政治利益,不顾主权国家的意愿,同时损害独立国家公民的利益。”

而作为“北溪2号”的主导方之一,Gazprom始终表示,该公司将与欧洲的合作伙伴一起建设这一天然气管道,并将在今年内完工。在美国制裁升级后,诸多“北溪2号”的欧洲参与方也表示,美国此举“违反国际法并干预了能源政策主权”。

事实上,面对美国的强烈干预,欧洲多国领导人都曾表示,“北溪2号”天然气管道项目是商业项目,对于欧盟各国都大有益处,不应将这一项目“政治化”。

《今日俄罗斯》报道称,奥地利总理Sebastian Kurz对于新一轮美国制裁回应称,“北溪2号”管道项目建设不应与政治联系到一起。

德国总理默克尔也在近日指出,德国联邦政府对“北溪2号”的支持态度并未改变。另外,德国前总理施罗德于近日在接受《莱茵施珀报》采访时也表示:“美国不能命令一个国家购买哪种天然气。美国水力压裂技术开采的天然气不可持续,同时成本高昂,质量也不如管道天然气。”

去年全球风电项目招标规模下滑

本报讯 据能源信息网站ESI Africa报道,日前,全球风能理事会发布了最新报告显示,2020年,全球风电项目招标总规模为35吉瓦,较2019年有所下滑。但2020年第四季度,全球风电项目的招标规模近30吉瓦,占全年招标总量的85.7%,高于2019年同期的28吉瓦,增势喜人。

全球风能理事会表示,2020年上半年,受新冠肺炎疫情影响,多国政府取消或推迟了风电项目的招标工作,但这部分潜在装机并没有“消失”,而是在当年下半年“卷土重来”,这代表全球风电行业的发展已经回到正轨。

据全球风能理事会预计,今年,全球各国政府招标的风电项目装机容量将超过2019年,创造新的招标容量纪录。(董梓童)

福特:10年内欧洲产品全面电动化

本报讯 据油价网报道,福特汽车公司日前公开宣布,到2030年,公司在欧洲地区销售的产品将实现全部电动化。

为了顺利实现这一目标,福特设定了“分步走”的战略,在2024年前,福特在欧洲销售的所有商用车将实现100%零排放;到2026年中期,其欧洲地区销售的乘用车也将实现100%零排放;直至2030年,福特在欧洲的所有销售产品将全面实现电动化。

福特表示,这一雄心勃勃的规划需要强大的产能作后盾,为此,公司将投资10亿美元对其在德国科隆的汽车制造厂进行现代化升级改造,将所有设备产线更换为适配电动汽车生产制造。该项目预计将于2023年投运。

在业界看来,福特汽车公司的选择可谓顺势而为。有业内人士指出,欧洲电动汽车市场的需求一直比较火热,且欧洲许多国家已经宣布了禁售燃油车的具体时间表,部分国家还提前了燃油车禁售时间,比如英国。(董梓童)

GE 9HA.02 燃机首次实现商业运行

本报讯 日前,通用电气(GE)与马来西亚南方电力私人有限公司(SPG)等联合宣布,位于马来西亚柔佛州巴西古当市的SPG Track 4A电厂成功投入商业运行。

据了解,这座装机量为1440兆瓦的联合循环燃气电厂,是全球首座实现商业运行的GE 9HA.02联合循环燃气电厂,共包含两套发电机组,GE为每套机组提供1台燃气轮机、1台蒸汽轮机、1台发电机和1台余热锅炉。此外,GE还与电厂签订了21年的长期服务协议,为其提供服务及数字化解决方案,助力电厂在资产可视化、可靠性及可利用率方面获得提升。

Track 4A电厂的发电量预计将满足约300万户马来西亚家庭的用电需求。SPG公司董事长Dato' Haji Nor Azman bin Mufti表示:“我们相信GE的HA级燃机技术将助力满足马来西亚日益增长的电力需求,维护马来西亚的长期能源安全。”

据悉,在Track 4A电厂,GE首次在HA级机组中配置了直流余热锅炉,用以进一步提升电厂的联合循环发电效率。系统方面,电厂采用GE Mark VIe综合控制系统,配备统一操作界面和常见故障诊断工具,使工作人员运营电厂的效率得到大幅提升,并使机组在发生故障时能迅速恢复,改进整厂运行的可利用率水平。

此外,GE还将为电厂提供全方位的数字化解决方案、升级服务以及针对9HA.02燃气轮机的整机检查和技术咨询服务。GE数字集团的Predix*资产性能管理软件APM将对电厂的整体性能进行监控,助力电厂在资产可视化、可靠性及可利用率方面获得提升,同时降低运营及维护成本。

“在马来西亚,GE的燃气轮机装机总量位居首位,同时积累了40余年丰富的运行经验。”GE燃气发电亚洲区总裁兼首席执行官Ramesh Singaram表示,“此次GE 9HA.02燃机在马来西亚成功实现全球首次商业运行,标志着HA级机组再次取得了里程碑式的重大成就。凭借最新的技术、服务与数字化解决方案,GE将为马来西亚提供更加可靠、灵活的燃气发电服务。”

据了解,GE的HA级燃机是目前世界上最大、最高效也是增长速度最快的燃机,同时具备燃烧天然气掺混50%氢气的的能力。目前,GE的HA级燃机在全球20个国家拥有超过44位客户,累计收获100多台订单。截至2021年1月,全球已投运的HA级机组总运行小时数已超过85万小时。

值得注意的是,9HA.02燃机也即将落地中国,GE将为广东省能源集团有限公司旗下的东莞宁洲联合循环燃气电厂提供3台9HA.02燃气轮机,助力东莞生态文明建设与粤港澳大湾区的能源转型升级。(穆紫)