

伊朗增产增加国际油市不确定性

■ 本报记者 王林

近期,国际油价节节攀升,已经突破70美元/桶。减产联盟“欧佩克+”在大幅削减石油产量近一年后,已经决定放松减产。有分析人士指出,全球石油需求正在迅速恢复,加上库存量消耗加快,供应增速可能赶不上需求增长的脚步。美国银行甚至预计,今年夏季,油价有望冲高至80美元/桶,未来3年内或将再次重现100美元的高价。

不过,也有业内人士认为,由于美国和伊朗的谈判仍在进行,伊朗在“制裁或将放松”的利好消息下,增产意愿强烈,这使得未来一段时间内,国际油市的需求和供应都将有所增长,市场的不确定性进一步增强。

上半年油价上涨近40%

日前,“欧佩克+”在6月的例会上达成了“逐步增产”的一致意见,即5至7月间石油产量每日增加210万桶,其中欧佩克将于6月每日增产35万桶,7月每日增产44万桶。7月之后的减产政策将视全球经济复苏情况再作决定,计划在7月1日的减产例会上进行讨论。

路透社指出,“欧佩克+”此举体现出产油国对全球能源需求复苏的信心。沙特能源部长阿齐兹亲王表示:“需求面已经出现明显改善的迹象。尽管还需要观察未来几个月疫情的情况来判断实际需求,但我们所有人都认为增产的决定恰合时宜。”

值得关注的是,产油国放松减产的决定,并未导致国际油价出现下滑。进入6月,国际油价几次刷新两年来的新高。6月1日,布伦特原油价格达

到71.17美元/桶,这是其自2019年5月以来首次突破70美元关口;WTI原油价格则达到68.65美元/桶。6月2日,油价继续上涨,布伦特原油价格达到71.48美元/桶,创去年1月8日以来最高水平;WTI原油价格则达到68.83美元/桶,也创2018年10月以来的最高水平。

根据美国CNBC新闻网的统计,今年迄今,国际油价已上涨近40%。

下半年库存或迅速减少

随着全球各国经济加速复苏,汽油、航空燃料的需求也不断增加,市场对于下半年全球石油库存迅速减少的预期正在增强。

彭博社指出,尽管全球部分国家和地区疫情出现反复,但中国、欧洲正推动需求强劲复苏,今年下半年石油库存下降速度将超出预期。

事实上,“欧佩克+”正是预计石油供应将变得十分紧张,才决定放松减产的。“欧佩克+”在一份声明中表示,如果继续维持当前的减产规模,全球石油库存每日将下降140万桶,到7月底,发达国家的石油库存量将低于2015-2019年均水平,9月至年底则将以每日

超过200万桶的速度快速消耗。

欧佩克秘书长穆罕默德·巴金多表示,疫情期间积累的过剩石油已经近乎耗完,库存将在下半年快速下降,逐步增产符合经济复苏和石油需求增长前景,但仍然需要警惕疫情反复带来的影响。

目前,印度、日本、马来西亚等国的新冠肺炎疫情持续蔓延,目前已经开始实施更严格的措施,有业内人士担忧,这可能抑制石油需求反弹。

雷斯塔能源石油市场分析师Louise Dickson表示,市场现在面临着与去年4月完全相反的困境,“如果供应过度收紧,无法满足不断上升的需求,而油价上涨过快又将危及全球经济复苏”。

伊朗积极增产

值得关注的是,考虑到美国可能放松对伊朗制裁,伊朗石油即将重新入市,伊朗的石油产量也成为了左右石油市场的一大关键因素。对此,巴金多认为,“不必担忧”伊朗石油供应的增加,“我们预计伊朗石油将有序地进入石油市场”。

据了解,4月以来,伊朗一直努力

提高石油产量,并进一步推动出口。该国的目标是今年日产石油和天然气凝析油450万桶,其中230万桶用于出口。美国媒体普遍报道称,美国和伊朗的谈判还在进行中,有关各方希望在6月18日伊朗总统大选前达成协议。

伊朗总统鲁哈尼5月下旬曾透露,多个西方国家同意取消对伊朗的主要制裁,包括石油、石化产品、运输、保险等,伊朗已经和部分国际买家达成新的石油购买协议,包括4家印度企业、一家欧洲炼油厂、一家新加坡企业。

6月1日,伊朗石油部长赞加内公开表示:“下一届伊朗政府应该将石油产量提高到650万桶/日作为首要任务。”

有数据显示,伊朗目前石油日产量为250万桶,自1970年代以来一直没有达到过600万桶的水平,业内普遍预计该国到今年年底能够每日增加50万-100万桶产量。

业界普遍预期,从中期来看,“欧佩克+”很可能会调整减产政策,以防止伊朗石油供应猛增导致的油市失衡。投行高盛的全球大宗商品研究主管Jeffrey Currie表示,占全球石油产量超过1/3的欧佩克,亟待石油需求增长和伊朗石油重新入市之间找到一个平衡点。

印度推迟新一轮煤矿招标

本报讯 日前,印度联邦煤炭部宣布,受新冠肺炎疫情影响,将推迟煤炭区块商业开采招标的时间,新一轮煤炭区块开采招标时间将推迟至7月。

据市场研究机构阿格斯报道,印度政府原计划在6月28日至7月28日之间,举行最新一期煤炭区块商业招标活动,但由于近期新冠肺炎疫情日趋严重,印度政府不得不推迟这一活动。预计将在7月26日至8月11日期间开启新一轮招标,总计将有67个煤炭区块的招标受到影响。

近几个月来,为控制疫情进一步发展,印度政府向各地居民发布了出行限制令,这也让煤炭企业无法现场考察煤矿情况。事实上,在今年4月印度煤炭部举行的预招标活动中,印度煤炭部多位官员以及企业高管就已经因疫情而无法参加,参与线上活动以及投标的企业数量也远不及前几次招标。

据印度煤炭部高级官员透露,印度政府推迟招标的举措正是为潜在的投标方提供更多时间,让投标方能够进一步评估煤炭项目,也能够进行现场考察。

此前,印度政府曾多次发布政策,以求扩大印度本土煤炭产能,降低对进口煤炭依赖。然而,在阿格斯看来,由于印度疫情持续反复,印度本土煤炭增产情况可能远不及预期。有数据显示,今年第一季度,作为印度煤炭业的领军企业,印度国有煤炭公司Coal India的煤炭产量较前一年已出现了下降,2021财年煤炭产量总体预期并不乐观。(李丽曼)

日本拟开发首个商业化“混氨”燃煤电厂

本报讯 日前,日本最大发电企业JERA宣布,在2024-2025财年之前,将采购3万-4万吨氨燃料,以20%的比例与煤炭混合燃烧发电,进行为期4年的氨燃料混合煤炭发电试点项目。

根据日本政府此前发布的规划,到2050年前后,氢、氨等清洁燃料将占日本电力供给的10%左右。JERA的这一试点项目也成为日本实施该规划的第一步。

据了解,JERA公布计划后,日本国有“新能源与工业技术发展组织”随后批准了对这一试点项目的拨款申请,一旦完成,该项目有望成为全球首个商业化运营的混合氨燃料的燃煤电厂项目。

据标普全球普氏报道,JERA此次试点的燃煤电厂产能预计在1吉瓦左右,试点期将在2025年3月结束,2030年前后实现商业化发电。在试点过程中,该项目不仅将探索氨燃料混合煤炭发电的技术可行性,也将评估锅炉的吸热性能及废气对环境的影响等。(李丽曼)

关注

干旱天气持续 美洲电力供应吃紧

本报讯 综合多家外媒报道,美洲地区极端干旱天气仍在持续。因水电站蓄水量持续走低,巴西南马托格罗索州、圣保和巴拉那州,美国加州等地区水电产能明显下降,电力供应仍面临紧张态势。

今年4月以来,美国中西部地区受到长时间干旱天气困扰,包括加州、内华达州在内的美国多州水电产能明显下降。5月10日,美国加州曾发布“干旱紧急情况公告”,称该州内有41个县的气温将高于此前的平均水平,同时也将持续少雨干旱。据了解,长时间干旱天气还导致该地区山火发生频率高于历史平均值。

加州作为美国人口最多的州,在2016年至2020年期间,电力供应中水电平均占比约为16%,天然气平均占比为46%左右。而从今年元旦至今,加州的水电占比仅为7%左右,供电量明显减少。

在此情况下,美国国家水电协会发言人LeRoy Coleman表示,美国水电运营商正积极制定应对措施,以减轻因水电产能下降带来的供电不确定性。

同时,水电紧张的现状令美国加州的天然气的价格持续攀升。路透社报道称,5月下旬,加州天然气交易价格最高达到了4.32美元/百万英热单位,创下自2014年以来的新高。路透社援引行业分析师的话称:“加州很可能需要增加进口6%-7%的天然气用于发电,以抵消水电产能下降带来的影响。”

巴西也面临类似的困境。据市场研究机构阿格斯报道,巴西国家气象系统(SNM)发布干旱天气警告称,巴西多个省份将面临长达数月的干旱天气,预计到今年9月才能出现缓解。

据了解,这也是近111年来SNM首次发布此类干旱警告。据巴西电网运营商ONS发布的数据,今年5月1日至27日,巴西东南-中西部区域的降水量仅为同期地区平均值的58%左右。

长期干旱天气还导致水供应紧张。巴西水电站蓄水池的水量同比已下降2.2%左右。不仅如此,为保证国家用水安全,巴西电力监管委员会近日发布通知称,将加强节约用水措施,要求进一步降低水电站蓄水池水量,水电产能预计还将大幅下降。截至目前,巴西政府已计划加大煤炭发电、天然气发电甚至生物质发电的产能,以保障电力供应。

分析指出,长时间干旱引发的水电产能下降,预计将持续推高天然气或煤炭等化石能源的发电量,这将严重影响各地区达成减排目标。(李丽曼)

装机快速攀升,风机大型化趋势挑战海上供应链

全球海上风电港口改扩建需求激增

■ 本报记者 李丽曼

近日,英国港口运营公司Forth Ports公布了最新的北海地区港口改造建设计划,将在苏格兰Leith港口投资约4620万欧元,大幅提升该港口重型起重能力,一旦建成,将能够容纳目前全球最大的海上风电安装船只停泊,为当地海上风电发展提供便利。

伴随全球海上风电装机量的大幅提升,庞大而复杂的海上风电相关零部件运输一时成为了行业亟待突破的瓶颈。多家行业机构分析认为,在提高海上风电新增装机的同时,加大海上风电相关港口投资力度、合理规划海上风电物流运输路径尤为重要。

海上风电零部件物流瓶颈凸显

市场研究机构埃信华迈汇编的数据显示,截至今年上半年,全球海上风电装机总量已经达到35吉瓦,已纳入各国能源规划的海上风电装机量则达到了285吉瓦。其中,现存的海上风电装机中有70%位于欧洲,美国、中国、日本等国也已规划了大量新的海上风电项目。

标普全球普氏援引埃信华迈分析师Xizhou Zhou的话称,一方面,全球范围内的合作将有助于海上风电技术进步,并将加快海上风电降本;但另一方面,海上风电各环节上的设备很可能存在供应紧张,大规模发展很可能让开发商之间的竞争有所加剧。

欧洲风能行业协会WindEurope首席执行官Giles Dickson在一份声明中指出,港口基础设施对于海上风电行业来说“至关重要”。“对海上风电场的安装建设、运营维护等流程而言,设备供应以及物流运输链都是必不可少的,在没有对欧洲现有港口基础设施进行升级的情况

下,欧洲海上风电将难以进一步扩张。”

在美国,这一问题也十分突出。今年3月,美国正式推出海上风电装机规划,预计到2030年将完成30吉瓦的海上风电装机。然而,据Xizhou Zhou透露,美国海上风电产业正面临着复杂的审批流程、供应链短缺、输电与港口建设投资紧缺等问题。

现存港口基础设施亟待升级

数据显示,在过去的数年里,海上风机的单机容量以每年15%的涨幅持续增长。目前,通用电气公司生产的Haliade X风机总高度已达到了260米,叶片长达107米;西门子歌美飒可再生能源旗下的风机高度也达到了222米,叶片长达108米;另外,风机制造巨头维斯塔斯甚至已经公布了15兆瓦及以上容量风机的研发计划,风机高度预计将进一步增加。在业内看来,这一趋势也将加大海上风电物流运输面临的挑战。

欧洲资讯网站Euronews援引维斯塔斯高管的话称,在海上风机技术持续更新、风机高度超过200米的情况下,设备以及零部件的制造和运输都需要更多海边基础设施以及工厂,但现有设备仍无法满足行业需求。

据了解,目前在欧洲,西班牙、丹麦、英国等多国都建设有海上风电专用港口,但现存港口重型起重容量十分有限,港口数量也难以满足需求。

为此,在业内看来,完善海上风电港口基础设施是打破瓶颈的重要举措,新建专业化的海上风电港口将有助于升级管理负荷密度、合理分配空间,同时也能够提高港口容量以及运营效率,对打通海上风电供应链大有



助益。对于现有港口而言,扩大土地面积、加固码头、加强深海港口建设等措施也颇为重要。

中国港口建设先人一步

“为达成海上风电装机要求,对现有港口进行升级或建设全新的海上风电专用港口都是可行的措施。”WindEurope最新发布的一份报告称,“海上风电港口不仅能够海上风电场提供运营维护等服务,同时也能够成为新的制造中心,对于满足海上风电场退役后的拆解运输需求也有所帮助。”

上述报告指出,到2030年前,欧洲已经规划了至少60吉瓦的海上风电装机总量,如果要达成目标,支撑大量的海上风电装机增长,在2030年前欧洲至少需要投资65亿欧元用于海上风电港口建设。对此,WindEurope呼吁欧洲

委员会“建立清晰的港口发展规划”,同时也需要“认清投资海上风电港口的高社会价值”。

值得注意的是,截至目前,中国已有多个省份开始了海上风电港口建设,山东、浙江、广东、江苏等沿海省份均发布了相关规划。另有日本、韩国等海上风电新兴市场也公布了相关港口建设计划。

WindEurope在报告中指出,从长期来看,建设海上风电港口将在整体绿色低碳能源系统中都起到重要的服务作用。“未来10年里,海上风电港口的建成不仅能够完善海上风电产业链,也能够为电解水制氢项目提供必要的条件。港口附近通常也有炼化等多种工业体系,理想情况下,风、光制得的氢气既能够储存于当地,也能够实现就地消纳。不仅如此,随着港口建设持续发展,港口也能够用作液氨等低碳燃料的储存地点。”