



■ 本报记者 王林

当前,高涨的油气价格,正在加剧美国10多年来最大的通胀恐慌,该国汽油价格已达到2014年以来最高水平,石油库存水平则降至2014年以来最低水平,给经济复苏蒙上了阴影。

尽管全球经济尚未恢复到疫前水平,但能源成本上涨已经引发了各界担忧。目前,石油、天然气、煤炭等大宗商品的价格不断刷新高位纪录。在此背景下,市场呼吁沙特和俄罗斯引领的“欧佩克+”减产联盟增加石油供应量。其中,美国呼声最高,连续两次喊话“欧佩克+”,并坚称他们拒绝释放更多产能是导致燃料价格居高不下的主因。对此,“欧佩克+”予以反击,称“某些国家”理应自行对其当前面临的能源供给困境负责,传统产油国并不是造成这一切的罪魁祸首。

“欧佩克+”无视美国增产要求

11月4日,“欧佩克+”召开减产例会,无视美国提出的60万-80万桶/日的增产要求,表示将继续维持温和增产路线,即每月释放40万桶/日的产量直至2022年底。

沙特表示,“欧佩克+”一直是负责的石油市场“监管者”,即便能源需求从疫情所致的低谷中开始回升,但仍应缓慢增产以防突发风险。

路透社指出,欧佩克10月仅增加了19万桶/日的石油产量,大部分成员国

均认为没有大幅增产的必要。“欧佩克+”供应限制给油价走高带来了支撑,推动布伦特原油价格一度升至3年来最高位,超过86美元/桶。

“欧佩克+”坚持温和增产的消息,使得稍有“降温”的国际油价重新冲上80美元。11月4日,布伦特原油价格收于81.68美元/桶,今年以来涨幅已达62%;美国WTI原油价格也收于81.34美元/桶。

数据显示,3月初以来,欧洲煤炭价格暴涨334%,天然气价格更是上涨了618%;美国的天然气价格涨幅也达127%。阿联酋能源部长Suhail Al Mazrouei表示:“如果不是‘欧佩克+’,油价还会更高。由于缺乏市场监管,天然气、煤炭市场出现的价格飞涨的情况,使得广大能源消费国十分艰难。”

眼下,美国将油价上涨、能源危机和经济复苏放缓都归因于“欧佩克+”的“不作为”,甚至还打算在沙特和阿联酋的减产分歧上大做文章。对此,“欧佩克+”表示:“天然气和煤炭价格的涨幅远超油价,如果美国认为世界经济需要更多能源,作为全球主要油气产国之一,它完全可以自行提高产量。”

美国石油生产形势不乐观

增产诉求遭到“欧佩克+”拒绝后,美国似乎打算“自己来”。据《金融时报》报道,美国准备使用“所有必要工具”来

降低燃料价格,包括释放石油战略储备,或采用其他报复性手段。

截至11月初,美国汽油价格在过去的12个月内已经上涨了60%,美国汽车协会全国平均汽油价格追踪机构显示,普通汽油价格约为3.40美元/加仑,较去年同期上涨了1.25美元。

美国能源部长詹妮弗·格兰霍姆表示,从战略储备中释放石油,是可能采取的手段之一,“我们有很多能够对付油价上涨的工具,待到合适的时机就会拿出来”。

据半岛电视台分析,美国可能通过三个途径降低能源成本,其一是动用部分战略石油储备,即储存在得克萨斯州和路易斯安那州的约6亿桶石油;其二,选择停止石油出口,以满足国内市场的消费需求;其三,尽快通过《反石油生产和出口卡特法案》,对垄断石油市场并操纵油价的欧佩克及其盟友实施制裁。

然而,不管是生产形势,还是库存水平,美国石油行业的整体情况并不乐观。一方面,作为能源生产国,美国疫后产能恢复能力并不充分,尤其联邦政府开始限制本国油气生产和投资,包括计划改革联邦土地和水域的石油和天然气许可和租赁、削减化石燃料补贴等,这让产油州压力倍增。

另一方面,美国国内原油产量仍远低于疫前水平,在能源消费水平直线上升的背景下,库存加速下滑。数据显示,截至10月底,美国商业原油库存较疫情

前平均水平下降了1800万桶,降幅为4%。如果不考虑战略储备,美原油和石油产品总库存已降至2014年以来的最低水平。

能源消费放缓风险犹存

值得关注的是,美国众议院于11月7日通过了1万亿美元的基础设施法案,这给油价带来提振。《华尔街日报》汇编数据显示,11月7日,布伦特原油价格收于83.43美元/桶,美WTI原油价格收于81.93美元/桶。

随后,美国银行和高盛均上调了明年油价的预期。美国银行预计,到2022年6月,布伦特原油价格有望触及120美元/桶。高盛则认为,布伦特原油价格需要达到110美元/桶,市场才能在2022年第一季度达到平衡状态。

尽管业内普遍认为,未来一年半内,全球石油需求复苏速度将继续超过供应,但“欧佩克+”仍将谨慎放在首位。沙特能源部长阿齐兹亲王表示:“走得太快太猛,会再次遭遇变故,鉴于减产联盟对维持石油市场平衡承担主要责任,有必要对潜在需求变化保持警惕。”

俄罗斯副总理诺瓦克则表示:“从8月到现在,我们向市场增加了200万桶的产量。按照计划,随着市场复苏,我们正在为市场提供越来越多的供应量,预计第四季度和明年第一季度的需求将出现季节性下降,这基本上验证了这样一个事实,即全球石油需求仍然受到新冠肺炎疫情的压力。”

阿联酋能源部长Suhail Al Mazrouei指出,疫情给全球经济和能源需求带来的风险仍然存在,预计明年第一季度仍可能出现供应过剩的情况,重新平衡最早明年第二季度发生。“我们应该保持谨慎,因为石油市场将在明年第一季度转向供应过剩,这是由于需求疲软,某些国家和地区仍有疫情反复的情况。”



本报讯11月9日,工业巨头通用电气(GE)宣布,即将“一分为三”,计划将公司分为GE航空、GE医疗和GE能源三家独立上市公司。其中,GE现有的可再生能源、发电和数字集团将合并成为新的能源公司,未来业务范围将涵盖天然气、煤炭、风机、水电、核电以及各类电力相关设备制造与服务等。

GE首席执行官拉里·卡尔普在声明中表示,全球航空、医疗和能源领域均面临严峻挑战,GE希望通过组建三家独立上市公司,使每家公司都更加聚焦各自的业务领域。

据了解,根据GE的分拆计划,GE可再生能源和发电业务将于2024年初完成剥离,与数字集团重新组建成为引领能源转型为核心业务的公司。

GE公司官方消息显示,未来GE能源会将其运营重点转移至“探索实现经济、可靠、可持续的电力解决方案”上;同

时,也将继续研发制造大功率风力发动机、高效燃气轮机、高效蒸汽涡轮机等能源设备;为客户提供现代化、数字化的电网和电力基础设施解决方案;另外,核电、水电以及混合发电等零碳发电技术也将是其关注重点。

业内普遍认为,GE此时宣布分拆是为了缓解长期以来的债务压力,并期待扭亏为盈,到2023年实现高现金流利润。

事实上,近年来,GE能源业务板块一直“麻烦”不断,特别是可再生能源业务,已连续三年出现亏损。路透社汇编的数据显示,2020年,GE整体营收为796.2亿美元,远低于该公司在2008年巅峰时期高达1800亿美元以上的营收。今年第三季度,该公司可再生能源业务板块亏损规模高达1.51亿美元,而今年1-9月总体亏损规模甚至已经高达4.84亿美元。

与此同时,目前GE旗下仍有大量的煤炭、天然气等化石能源相关业务。在全球投资者对化石能源“唯恐避之不及”的大势下,分拆后的能源板块是否能够获得相应融资也成为了一大难题。

据了解,目前,GE将其涉及煤炭的业务称之为“蒸汽业务”,但在投资者看来,这仅仅是换个名称而已,并不能彰显GE推动可持续发展的决心,也很可能让资本“望而却步”。

根据GE发布的计划,按照目前公司发展路径,到今年年底,GE希望减少超过750亿美元的债务。同时,未来GE也将逐步将其在油服公司贝克休斯、航空租赁AerCap等企业的股权变现,到2023年,该公司将产生超过70亿美元的自由现金流,届时该公司的净债务将削减至350亿美元以下。

美国媒体CNBC撰文称,虽然GE作为一家拥有129年历史的工业巨头,

最终走向分拆可能意味着前景黯淡,但从目前全球能源转型大势来看,这也是其不得不作出的改变。

业内看来,正值全球化能源与可再生能源地位“平衡”发生变革之时,GE将能源业务板块独立分拆有利于增强盈利能力、提升财务状况,同时,可再生能源业务本身也更加容易获得绿色基金的青睐。实际上,早在2019年末,GE的主要竞争对手、欧洲工业巨头西门子就已经分拆了其能源部门,并将油气、风电、输电等业务合并上市。

路透社援引金融服务机构Pickering能源首席投资官Dan Pickering的话称,GE分拆的举措很可能将有助于释放该公司的部分价值,吸引那些看重单纯业务公司而非综合企业投资者的关注。在他看来,GE能源部门的规模和声誉将让这一方面的业务变得“更加可靠”。(李丽曼)

英国 拟大量增建 电动汽车充电桩

本报讯据可再生能源信息网站“国际智慧能源”报道,英国充电桩公司Connected Kerb日前表示,已经与英国政府达成了合作协议,到2030年,将在英国境内安装19万个公共充电桩,投资金额高达19亿英镑。这一项目将获得英国政府为其提供的补贴,金融投资机构也将为提供资金支持。

据了解,英国计划从2030年起禁售燃油车。英国政府曾预测,届时英国将需要大约40万个充电桩。但Connected Kerb认为,上述预测较为保守,英国对充电桩的需求远大于此。数据显示,今年英国电动汽车销量将较2020年增长88%,但同期充电桩的数量不足以满足电动汽车用户的使用需求。

英国交通部部长Trudy Harrison说:“我们在努力促进交通运输领域碳排放水平下降的同时,更要看到相关基础设施的配套需求,这至关重要。”

Connected Kerb公司首席执行官Chris Pateman-Jones表示,充电方便与否已经成为消费者购买电动汽车考虑的关键。而上述计划将切实提升英国电动汽车相关基础设施的可靠性。(董梓童)

德国 将停止为海外 化石燃料项目融资

本报讯据市场研究机构阿格斯报道,德国日前在联合国气候变化大会上签署声明称,将在2022年底前,结束对海外化石燃料项目的公共资助。

根据该承诺,德国将不再对海外煤炭、石油和天然气项目提供新的直接资金支持,除非是在符合气候目标的情况下。

此外,德国还签署了《全球煤炭向清洁能源转型声明》,计划在2030年前摆脱煤炭发电。德国作为传统煤电大国,此前曾公开宣布,将逐步采取措施淘汰煤电,预计到2038年实现完全退煤。德国环境部长Svenja Schulze表示:“逐步淘汰煤炭对实现德国的气候目标至关重要。”

根据德国行业机构Fraunhofer ISE的统计,截至目前,燃煤发电仍然占德国发电总量的近30%。因此,德国将不得不加快可再生能源的部署,以帮助实现减排目标,并弥补燃煤发电的缺口。但有业内人士分析认为,从目前德国的实际部署来看,德国不太可能实现其减煤、减排的目标。(仲豪)

南非 首个跟踪式光伏项目并网

本报讯据行业媒体《光伏杂志》报道,近日,南非北开普省容量为10万千瓦的光伏项目正式并网发电。该电站是南非首个跟踪式光伏项目。

据了解,跟踪式光伏项目即采用跟踪式支架支撑光伏板。传统固定式支架需要安排专门的运维人员,按照太阳轨迹手动调整光伏板角度,提升发电效率和发电量。而跟踪式支架可以自动跟踪太阳方位,将光伏板移动至最优位置,发电量远高于固定式跟踪支架。

在南非运用上述技术优势明显。南非全境大部分处副热带高压带,属热带草原气候,全国全年平均日照时数达7.5-9.5小时,太阳能资源丰富,适合开发光伏项目。但南非地处非洲高原的最南端,中央地带以高原为主,东、南两侧和陡崖相邻,地形从外侧的高耸陡崖一路向内陆下降,地理环境相当恶劣,运维难度较大。跟踪式支架可以减少工人数量,降低运维成本。(董梓童)

智利 联合欧洲港口 促进绿氢产销

本报讯据市场研究机构阿格斯报道,近日,智利与比利时的安特卫普和泽布吕赫两个港口签署谅解备忘录,将合作促进绿氢的生产和销售。

据了解,安特卫普港是欧洲规模最大的港口,泽布吕赫港则是比利时最重要的液化天然气和海上风电产业枢纽。这两个港口在西欧地区的能源供应保障中发挥着关键作用。

智利能源和矿业部长Juan Carlos Jobet表示:“安特卫普港的合作将有助于进一步推动智利绿氢产业的发展中的领导地位。智利一直以来都在致力于成为世界上最便宜的绿氢生产商,生产的绿氢将不仅满足自身需求,也希望通过供应绿氢帮助其他国家实现气候目标。”

安特卫普和泽布吕赫港都表示,希望通过充当可再生能源枢纽,利用已有的基础设施、贸易网络,为欧洲进口和部署大规模的绿氢。

安特卫普港首席执行官Vandermeiren表示:“安特卫普港将秉持环保理念,发展成一个多种燃料运输港口,提供可持续航运业所需的替代清洁能源。”泽布吕赫港首席执行官Tom Hautekiet称:“智利是重要的绿氢潜在出口国,此次合作将使我们能够实现向欧洲进口绿氢的共同目标。泽布吕赫港将与智利密切合作,助力欧洲开启能源转型的新篇章。”(仲豪)