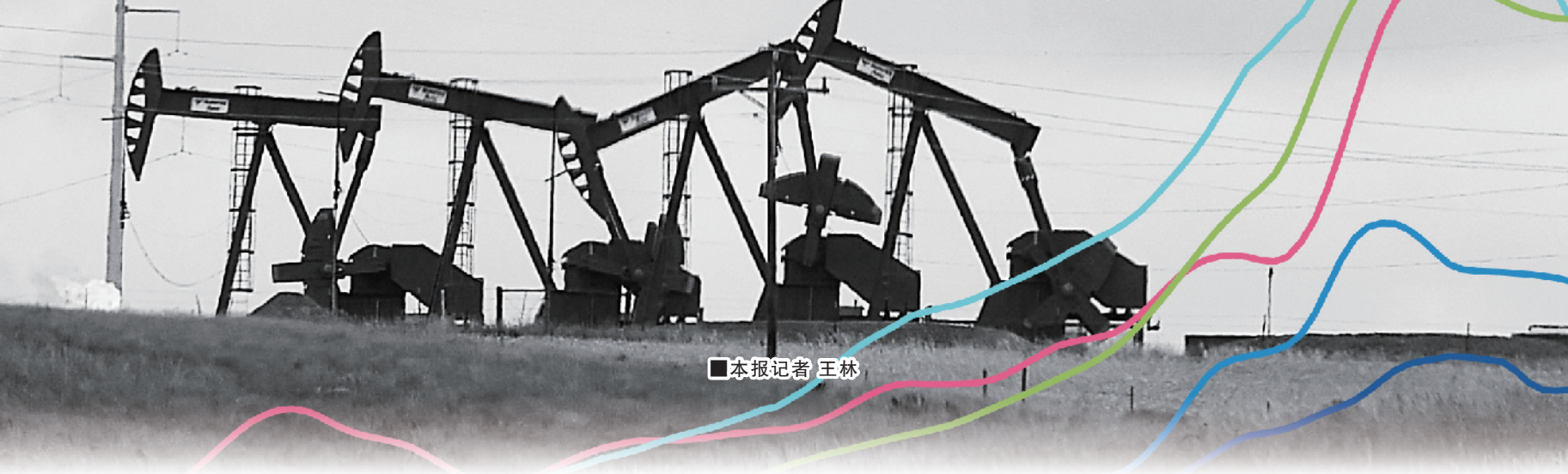


疫情反复、多国释放石油储备、产油国持续增产——

国际油市不确定因素激增



■本报记者 王林

受新冠肺炎疫情反复、多国释放战略石油储备、“欧佩克+”继续增产等多重因素影响,国际油价12月持续震荡。市场普遍认为,疫情的新变化会给石油市场复苏带来破坏性影响,并期待沙特和俄罗斯引领的减产联盟“欧佩克+”能够为油市平衡贡献更多力量。然而,事与愿违,“欧佩克+”最新的减产例会最终决定继续维持增产至明年1月。鉴于此前美国带头释放战略石油储备,导致石油市场供需状况发生变化,业界如今普遍担忧,明年,国际油市的不确定性将进一步增强。

“欧佩克+”明年初增产

12月2日,“欧佩克+”减产例会召开,决定继续于明年1月增产40万桶/日石油产量,不过市场一旦发生变化会立即调整。

据英国《卫报》报道,沙特和俄罗斯早前就曾暗示,没有必要仓促作出决定,应该持续观望一段时间,以便更全面地评估新冠肺炎变异株奥密克戎给石油市场带来的影响。在“欧佩克+”看来,只要新冠肺炎疫情不彻底缓解,石油市场供应过剩的

局面就始终存在。欧佩克在12月1日召开的年度会议上则指出,奥密克戎的出现,可能会让新的封锁接踵而至,这种不确定时期,产油国应时刻保持审慎态度,并准备好在市场需要时主动采取行动。

此前,摩根史丹利曾呼吁“欧佩克+”搁置明年初增产的计划,至少维持当前增产配额不变。摩根大通则认为,奥密克戎对油价影响不大,毕竟“欧佩克+”牢牢掌控着石油供应,预计国际油价明年可以达到120美元/桶,后年有望达到150美元/桶。

花旗银行的数据显示,目前,“欧佩克+”每月实际增产26.2万桶/日,而不是40万桶/日,因为部分产油国无力增产,这意味着在全球石油供需平衡中扣下这些增产基本上没有意义。受疫情、释储和“欧佩克+”维持增产的影响,2022年上半年将从库存减少转向库存大量增加。

油市再现“跌跌不休”

根据《华尔街日报》汇编的数据,12月2日,国际两大基准油价齐跌超过4.5%,创8月下旬以来最低水平,布伦特原油一度跌穿66美元/桶,WTI一度跌至

62美元/桶。

一个多月前,两大基准油价还维持着高歌猛进的气势,然而,奥密克戎的突然来袭,打了全球一个措手不及,鉴于其可能给能源需求造成更严重冲击,供过于求的预期加速走强,国际油价应声下跌。11月26日,国际油价暴跌10%以上,创去年4月以来最大单日跌幅,布伦特原油下跌11.55%,WTI下跌13%。11月30日继续下挫,布伦特原油下跌3.9%,收于70.57美元/桶;WTI价格下跌5.4%,收于66.18美元/桶。12月1日,欧佩克召开年会期间,两大基准油价盘中出现上扬,但布伦特原油最终收于68.87美元/桶;WTI价格最终收于65.57美元/桶。

美国CNBC新闻网指出,美国带头释放石油储备虽然给油价带来一定程度的“降温”,但奥密克戎的突袭反而加剧了市场对需求侧的担忧,加上“欧佩克+”持续维持当前增产水平,石油供需失衡预期加速走强。

供应过剩预期走强

在“欧佩克+”做出维持增产的决定之

后,美国能源部表示,不会更多地释放战略石油储备,这似乎预示着各方已经默认石油供应“异常充足”的现实。

路透社指出,奥密克戎的到来吓坏了投资者,进而加剧了市场对明年第一季度石油供应过剩的担忧。在此威胁下,石油需求面临的冲击不容忽视。睿咨得能源咨询公司指出,新的封锁可能导致2022年第一季度的石油需求减少300万桶/日。该公司高级石油市场分析师Louise Dickson警告称:“石油需求面临的威胁是实实在在的,新一波封锁会导致更大规模的需求萎缩。”

投行巴克莱也认为,全球石油市场很可能将出现供大于求的局面,全球燃料需求尤其是航空燃料并未完全恢复,疫情持续恶化也带来下行风险。该投行预计,石油需求将在今年第四季度下降19万桶/日,并在2022年下降16万桶/日。

德意志银行则指出,石油需求将在明年底恢复到2019年的水平,不管“欧佩克+”减产协议如何实施,明年第一季度都会出现大量盈余,也就是说过剩供应会出现“实质性增长”。该银行预计,WTI价格明年可能再度跌破60美元/桶。

资讯

韩国计划大幅提升氢能使用率

本报讯 据标普全球普氏报道,韩国工业部日前表示,韩国计划加快包括绿氢和蓝氢在内的清洁氢的生产,并扩大其消费和应用规模,到2050年,预计韩国清洁氢总供应量将达到2790万吨,届时,氢能将成为韩国使用率最高的能源。

韩国总理金富谦表示:“氢是实现零碳排放目标的有力手段。韩国将建立一个创新型的氢经济生态系统,未来将集中精力开发和转化关键的氢能技术,并培养相关人才。同时,韩国将增加对海外项目的投资,利用本国的资金和技术生产清洁氢项目,通过加强与产氢国家的合作,到2050年,韩国将确保至少40个左右的氢供应渠道。”

据悉,韩国将逐步降低氢气的生产成本,计划到2030年,实现年产25万吨清洁氢,成本为3500韩元/公斤;到2050年,氢气年产能达到300万吨,成本降低至2500韩元/公斤。

据了解,此前,韩国政府出台了《氢能经济实施计划》,这是韩国第一个与氢能产业相关的法律规划。根据该计划,韩国将增加清洁氢的供应,提高氢能汽车生产,加强基础设施扩建,同时推广氢气在工业和居民生活中的使用率。

根据韩国政府规划,到2025年,韩国环境部将在全国226个区、县、市至少建设一个加氢站;到2050年,在全国建设2000多座加氢站。韩国政府还计划鼓励钢铁和化工等行业转向使用与氢相关的生产工艺,并将这种清洁能源应用于各种交通工具,包括无人机、有轨电车和船舶。

韩国环境部表示,通过这些计划,预计到2050年,氢将占韩国总能源消耗的33%和总发电量的23.8%,这意味着到2050年,氢将超过石油,成为韩国使用率最高的能源。(仲蕊)

关注

沙特启动最大非常规气田开发

本报讯 据路透社报道,日前,沙特国有能源巨头沙特阿美宣布,将正式开发境内最大的非常规气田,并已与该气田签订了一份价值100亿美元的合作。

据了解,这块名为Jafurah的气田估计天然气储量约为200万亿立方英尺。沙特阿美最早于2020年提出了开发该气田的计划,今年2月,该公司正式获得开发许可。据估计,该项目将耗资1100亿美元,投产后可每年为沙特贡献200亿美元的国内生产总值。

沙特阿美首席执行官Amin Nasser表示,开发Jafurah气田对沙特实现非常规油气资源商业化至关重要,同时,对沙特的能源安全、经济发展和实现气候目标也都具有积极意义。

据沙特媒体《阿拉伯新闻》报道,目前,沙特的非常规天然气储量位居世界前五名之列,Jafurah气田项目的启动,有望令沙特在三年内跻身全球主要页岩气生产国的行列。沙特能源部长Abdulaziz bin Salman则信心十足地表示,Jafurah气田的开发,将使沙特在2030年前成为世界第三大天然气生产国。

据了解,作为世界第一大石油出口国、最大石油生产国之一,沙特近年来也在推动能源转型,并将目光投向了天然气及其它更清洁的能源,特别是开始重视非常规天然气资源的潜力。今年10月,沙特宣布,计划到2060年实现净零排放,并将年度碳排放量的目标提高一倍至2.78亿吨。

Amin Nasser表示,天然气是一种“经过验证的、可靠的、可负担的能源”,在沙特实现净零排放目标过程中,天然气是“向可再生能源过渡的基石”。今年9月,沙特阿美提出将其天然气生产部门一分为二,新成立的部门将分别进行燃气发电和生产蓝氢。

不过,自从沙特阿美在2020年宣布了Jafurah气田开发计划后,业内质疑声一直不断。多位业内观察人士表示,与开发常规油气储量相比,开采页岩气所需的水力压裂技术需要大量的水资源,且成本效益不高。

对此,沙特阿美前执行副总裁Sadad Husseini表示,事实上,开采页岩气面临的水资源问题多年前就已经得到了解决。“沙特阿美将利用海水进行开采,并且在以往的油气开发中,沙特阿美已经积累了丰富的勘探经验。”

同时,Sadad Husseini还否认了开采页岩气的成本劣势。他指出,水力压裂的成本取决于油气藏的深度,沙特境内的油气藏大都位于9000-1万英尺处,这在技术上虽然更具挑战性,但值得注意的是,这些深井不仅能够生产页岩气,还能同时生产大量凝析物,尤其是乙烷,这些伴生物将有助于改善油气田的经济效益。

据Amin Nasser称,Jafurah气田预计将于2024年初开始生产,到2036年,该气田的页岩气产量将达到22亿立方英尺/天,乙烷产量将达到4.18亿立方英尺/天,天然气凝液和凝析油日产量将达到约63万桶。另外,在产量高峰期,沙特阿美的页岩气开采总量预计每天可替代约50万桶原油,其中仅Jafurah气田就有望在产量高峰期每天替代超过30万桶原油。“与2014年页岩气的开采成本相比,沙特阿美已成功降低了70%的钻井成本和90%的增产成本,同时将油井生产率提高了6倍。”

另据沙特阿美上游高级副总裁Nasir K Al Naimi表示,Jafurah气田将成为业内最现代化、最具成本效益的非常规气开发项目之一。(仲蕊)

全球船运业减排力度不足遭诟病

■本报记者 李丽旻



国际航运商会秘书长Guy Platten作为船运业碳税提案的发起人,在接受媒体采访时表示:“每次拖延都让我们距离实现气候目标又远了一步。”

英国《卫报》援引环保机构“海洋风险”船运政策主管Lucy Gilliam的话称:“国际海事组织会议的进展可以用‘微不足道’来描述。现在的减排战略无法有效应对气候变化,反而是在拖延。这是一种危险的举措。”

实际上,多家研究机构也曾测算得出,要令船运业真正达成制定的减排目标,全球船运业需要针对化石燃料制船用燃料收取每吨450-900美元的费用,这个数字远高于目前提议的2美元/吨。同时,也有测算认为,按照欧洲鹿特丹港口价格来算,2美元/吨化石燃料船用油的碳税价格仅是目前常用的低硫燃料油成本的0.5%,折算成排放的二氧化碳价格仅为62.4美分/吨。如果船东使用的是排放相对更低的液化天然气或者其他低碳燃料,所需要缴纳的费用则更低。

零碳船舶成本高昂

然而,即使是现在的“低标准”,目前的推广也面临着重重阻力。全球船运业减排究竟难在哪?

业内普遍认为,使用零碳燃料的船舶尚未实现大规模商业化生产,零碳燃料生产规模也远不能满足商用市场,这是目前全球船运业减排面临的重要瓶颈。

国际海事组织曾指出,未来船舶能够使用的潜在零碳燃料包括燃料电池、氢、生物燃料、电力、氨甚至风电等。截至目前,包括马士基、达飞海运等在内的船运商们都纷纷“押宝”新型低碳或零碳燃料船舶,开始了零碳船舶的试验运行。

然而,从目前的推进情况来看,高成本仍是零碳燃料以及零碳船舶面临的主要问题。《卫报》撰文指出,生物甲醇、氢、氨等零碳燃料的产能尚不能满足船舶商业化运行的需要。同时,使用氢、氨等新兴燃料需要对船舶设计做出较大改变,配套的运营章程也需要有所变化,短期内难以实现。

为此,Guy Platten指出:“全球船运业需要的是真正基于全球市场的措施,这类政策的出台才能有效缩小零碳燃料与传统燃料之间的价格差距。”

近日,国际海事组织海洋环境保护委员会第77届会议闭幕,会上就“是否提高船运业温室气体减排目标”这一议题争论不休。最终,国际海事组织宣布,将维持此前制定的“2050年前减排50%”的目标,而饱受业界关注的船运业碳税政策则要推迟至2023年再出台。

首个全球性船运碳税推迟出台

2018年,国际海事组织出台了该组织首个温室气体减排战略,宣布将在2050年前,将国际船运业的温室气体排放量在2008年基础上降低至少50%,同时也将在本世纪内尽快实现净零排放。同时,该组织也提出,到2030年,每次国际船运业务的二氧化碳排放量将力争在2008年基础上下降40%以上,到2050年下降70%。

为达成该组织制定的气候目标,多家研究机构以及行业组织提出,应针对全球船运业征收“碳排放费用”。今年9月,作为全球主要的船东协会组织,国际航运商会正式提出建议,在全球范围内对船舶的碳排放进行征税,对于每艘使用化石燃料的船舶,每吨燃料收取2美元的碳税。

世界银行在其声明中指出,国际海事组织

计划出台的碳税费用虽然很低,然而一旦出台,将是全球船运业第一个强制性的碳税。不仅如此,在这一政策的支持方看来,这一碳税的推出将为国际船运业至少筹集50亿美元的资金,进而能够用于船用清洁燃料研究与发展等各大低碳领域。

但实际上,据多家外媒报道,在国际海事组织此次召开的会议上,多个成员国认为,目前“船运业尚没有为2050年净零排放做好准备”。最终,国际海事组织没有制定明确的气候目标修改计划,同时将推迟到2023年春季重新商讨碳税事宜。

招致多方批评

今年3月,国际海事组织公布了船运业温室气体排放的最新数据,2012至2018年期间,全球船运业总排放量增长了近10%。同时,由于全球贸易量增加以及其他部分行业已开始减排,船运业总排放量在全球人为排放总量中的占比也从2.76%,小幅提升至2.89%。

面对庞大的温室气体排放量,国际海事组织推迟修改气候目标和出台碳税政策的做法招致了多方批评。