

国际能源署:

LNG 供不应求恐成常态

■ 本报记者 李丽曼

近日,国际能源署(IEA)发布最新全球天然气贸易数据称,2021年,全球液化天然气(LNG)贸易总量达到3.77亿吨,同比上涨6%。但IEA同时表示,这一增长速度很可能因LNG供应紧张以及需求增速放缓而有所减慢,预计2022年,全球LNG贸易总量将为3.92亿吨,增幅仅为4%。

亚洲国家仍是增长“主引擎”

根据IEA发布的数据,2021年,全球天然气贸易量较经济低迷的2020年反弹幅度较大,全球天然气消费量同比上涨了4.6%,抵消了2020年降幅的同时,更是将全球天然气消费量带到了历史高点。其中,国际LNG贸易和长距离天然气输送贸易总量同比增长超过了9%,创下了历史最高涨幅纪录。

从LNG贸易来看,2021年,全球LNG贸易总量同比上涨6%,与往年趋势相同,亚太地区仍是推动全球LNG贸易量增长的“主引擎”。

数据显示,2021年,亚洲天然气需求呈稳健上涨态势,同比涨幅高达7%。其中,东亚地区国家是天然气消费的“主力”,天然气需求增量占亚洲净增长量的82%以上,中国、日本、印度、韩国以及其他新兴经济体天然气消费量均出现了不同程度的上涨。

另外,欧洲、北美、南美地区的天然气消费量也都出现了一定增长。IEA的数据显示,2021年上半年,欧洲天然气消费量显著上涨,但随着欧洲气价高涨,第三季度起欧洲天然气消费量出现下降,全年天然气消费量同比增速维持在5.5%的水平。在北美地区,2021年天然气需求仅略高于2020

年,同比涨幅约为0.9%。其中,美国天然气消费量基本与2020年持平,尚未恢复至疫情前水平。在南美地区,巴西、阿根廷、秘鲁、智利等国的天然气消费量均出现了明显增长。其中,巴西2021年1-9月期间天然气需求同比涨幅高达23%,成为2021年里天然气消费增速最快的国家。

供需失衡成主要挑战

IEA指出,2021年全球天然气需求持续火热,但全球天然气上游开发投资不及预期和LNG市场整体产能下降这两大因素让天然气市场供应出现紧张,供应紧张已经成为了目前天然气市场面临的最大挑战。

IEA在报告中指出,受到新冠肺炎疫情影响,部分LNG出口国出现了短时间的生产中断,这正是导致天然气产量下降的主要原因之一。

同时,IEA也警告称,自2010年起,全球天然气领域的投资就陷入了“结构性衰退”之中,2020年至2021年期间,全球LNG新增项目数量相对较少,从中期来看,天然气供应不足将成为全球市场面临的一大难题。

IEA指出,目前LNG市场最为明显的供给瓶颈是大量天然气液化项目中中断所致,各国计划中与意料外的天然气液化工厂生产中断导致的LNG供应降低总量达到530亿立方米,相当于全球已知产量的9%。据了解,2021年,尼日利亚、马来西亚、特立尼达和多巴哥等多个LNG生产国都出现了意外事故进而影响到原料天然气供应,天然气液化生产项目就此出现中断或延迟。

IEA的数据显示,2021年初,全球各国规划的天然气液化产能接近1900亿立方米,但其中仅有55%左右的项目能够按时或提前完成,其余产能都存在不同程度的推迟。

高气价大概率会持续

IEA在报告中指出,2021年初,出现

总体上看,全球经济的逐步复苏以及为脱碳目标付出的努力,将持续带动LNG贸易增长,但上游投资不及预期、地缘政治风险等因素却为LNG供应侧投下阴影。



了严重的寒潮天气,这直接导致亚洲、北美地区天然气价因需求高涨而暴涨,随后伴随着各国经济复苏和干旱等极端天气,天然气价进一步水涨船高。数据显示,2021年,欧洲、亚洲等多国LNG价格都创下了历史新高。其中,2021年10月,亚洲JKM标准LNG现货价格最高达到56.33美元/百万英热单位,创下历史新纪录。随后虽然有所回落,但LNG价格仍高于往年平均值。

在IEA看来,这一趋势在今年很可能将持续。从全球范围来看,2022年,天然气需求很可能继续上涨,这也将为气价带来支撑。根据行业机构“欧洲天然气基础设施”公布的数据,目前欧洲LNG库存总量仍显著低于历史同期,仅达到总库存容量的39%左右,持续的低库存将为欧洲气价

提供上涨动力。

同时,IEA指出,鉴于科威特新建了一座LNG接收站以及需求增长等因素,2022年,中东地区LNG进口量预计将以11%的速度增长。另外,非洲国家中,加纳、南非等新兴经济体的LNG需求也将出现大幅增长,这也让非洲LNG进口量大幅增长。

与此同时,各地区天然气价格将很大程度上受到天气情况影响,整体上看天然气价格将存在较大的波动性。

IEA指出,高昂的天然气价必将导致电价上涨,这不仅将对消费者、公用事业机构以及其他用户造成影响,更可能对经济造成更大的负面影响。“对于高度依赖天然气的国家来说,及时制定以及更新保供政策,优化储气库等天然气相关基础设施将变得尤为重要。”

印度电动汽车推广不力

■ 本报记者 王林

除了复杂混乱且管理低下的供电网络,昂贵的购买成本、匮乏的充电设施、严重依赖进口关键原材料等,都是阻碍印度电动汽车驶入“快车道”的关键因素。

印度早在2001年就推出了其国内首辆电动汽车,但20多年来该国电动汽车产业却没有取得任何实质性进展,电动汽车普及率大大落后于许多国家。是什么阻碍了电动汽车在印度的普及和推广?

仍是“小众存在”

印度咨询公司RB SA Advisors调查发现,2020-2021年间,电动汽车销量仅占印度汽车总销量的1.3%,2020年甚至还下降了5%。就整体而言,电动汽车在印度汽车市场的占比甚至不足1%,即便是富裕阶层对购买电动汽车也不感兴趣。

印度《经济时报》汇编的数据显示,2021财年期间,印度仅出售了不足5000辆电动汽车,但仍创下过去4年来最高水平。

事实上,印度汽车市场结构非常特殊,该国主流车型与其他国家不太一样,一般是定价相对便宜、车身相对小巧的实惠车型,因此走性价比路线的日系车企更受青睐,这些车企的市场占有率可以达到60%-70%,而印度本土汽车品牌市场份额相对较小,如印度最大电动汽车制造商塔塔汽车。

在此背景下,电动汽车在印度仍是“小众存在”。值得一提的是,全球最大电动汽车制造商特斯拉,过去5年间一直在与印度政府磋商,但迄今尚未进入印度市场。印度政府坚持要求特斯拉将电动汽车制造工厂落地印度,而特斯拉则敦促印度方面将60%-100%的高额进口关税降低至40%,双方迄今未能达成一致。

印度《德干先驱报》撰文称,印度政府并不吝啬于出台鼓励电动汽车的政

策措施,包括买车可以提供贷款优惠、充电可以获补贴等,但大部分民众仍然对电动汽车“敬而远之”。电动汽车普及率低,主要是受到价格昂贵、电池供应链依赖进口、充电基础设施匮乏等因素影响。

因此,印度日前不得不取消“到2030年底印度道路上只有电动汽车”这一不可能实现的目标,改为“到2030年30%的私家车,70%的商用车,40%的公共汽车和80%的双轮车和三轮车实现电动化”。

性价比足够高才能加速普及

由于印度没有完善的电动汽车产业配套,即便在当地建厂,电池、电机、电控设备也需要从海外进口,然后进行车辆组装,这无疑增加了电动汽车购买成本。

印度电动汽车制造商协会(SMEV)表示,印度政府应该将电动汽车行业纳入优先融资范围,从而为电池生产商、电动汽车制造商的研发和生产铺平道路,从根本上降低电动汽车的生产成本。

显然,只有让电动汽车变得“可负担”,才能激发印度民众的购买欲望,从而加速电动汽车的普及。SMEV认为,为了给电动汽车产业创建一个强大的发展平台,印度应该放宽该领域投融资限制,并取消消费税、登记费、道路税等相关费用,间接帮助民众以较低的价格购买电动汽车,并为电动汽车市场创造一个公平的竞争环境。

据了解,印度当前的电动汽车电池研发水平极低。SMEV建议印度政府通过公私合作模式为电池研发工作分配充足资金,尽可能降低对进口关键金属矿产的依赖。

充电设施不足打击购买欲

充电设施严重不足也是影响印度民众购买电动汽车的主因。印度能源部下属能源效率局的数据显示,印度拥有超过94.7876万辆注册电动汽车,但公共充电站数量仅为1028个。

印度现有充电设施分布极度不均衡,大部分集中在大城市。印度电力部数据显

示,新德里充电桩数量是整个印度最大邦拉贾斯坦邦的12倍,原因是新德里购买电动汽车可以享受购买和充电补贴。

印度电力部长辛格坦言,就充电站数量而言,首都新德里、工业和制造业中心城市昌迪加尔相对最多。“我们需要在主要城市和中小城镇建设更多充电站和电池更换设施。”印度国家高速公路管理局日前透露,将在高速公路沿线每40-60公里增加一个充电站。

根据印度政府的规划,国内所有停车容量超过100辆的商业和机构建筑,如购物中心、医院、酒店、办公大楼等,都必须为电动汽车预留5%的充电停车位。塔塔汽车、马恒达等印度车企都在不同程度地布局充电业务,但收效甚微。

印度工商联合会估计,到2026年,印度需要拥有超过4万座充电站,才可能满足200万多辆电动汽车的充电需求。

《印度商业杂志》撰文称,印度电动汽车采用率和渗透率远落后于预期,高昂的成本加上对电动汽车性能缺乏信心,以及充电设施严重不足,使得前端制造商和终端消费者都没有太大积极性。

印度最大汽车制造商马鲁蒂迄今仍未生产电动汽车,声称本土消费者不会为此类车型买单。电池供应链问题是最棘手问题,印度目前严重依赖进口,不管是锂、钴等矿产金属,还是锂离子电池,就连电池管理系统都需要从海外采购。

没有统一的充电规范化标准,也是短板之一。据悉,印度本土充电价格并不统一,即便是一个邦内不同地区价格都会相差很多,更别说私营充电设施。

训练有素的技工和劳动力匮乏,也拖累了电动汽车在印度的发展。对印度汽车制造商而言,生产电动汽车的成本远高于生产燃油汽车,因此根本不愿意高价引进技术人才。

此外,设备检查也是一大挑战,充电器、电机、主电子控制器和电池等关键部件的测试均十分落后,因为印度缺乏检查这些组件故障并维修特定仪器的设备。

同时,印度《德干先驱报》调查发现,印度消费者普遍不知道如何处理电动汽车,有的车主每两个月就得送修一次,经常抱怨刹车和其它硬件存在问题。

资讯

尼日利亚原油产量大幅上升

本报讯 据行业咨询机构标普全球普氏报道,尼日利亚石油部官员日前表示,随着开采水平的提高,尼日利亚原油产量目前已经大幅上升。

根据尼日利亚上游石油监管委员会统计的数据,2022年1月,尼日利亚原油和凝析油产量从去年12月的147.1万桶/天,上升至167.6万桶/天,达到9个月来的新高。其中,尼日利亚主要出口级别的Forcados原油,今年1月的日产量达27万桶,是自2020年10月以来的最高水平。

标普全球普氏预计,到2022年中,尼日利亚石油产量将增长到170万桶/天。不过,标普全球普氏同时表示,受管道破坏、计划外维护和技术问题等因素影响,尼日利亚的石油产量维持稳定仍然有一定困难。(仲蕊)

卡塔尔四年内有望成为全球最大LNG出口国

本报讯 据卡塔尔媒体《海湾时报》报道,卡塔尔日前发布的《卡塔尔经济展望》报告预计,随着北部气田逐步投产,2026年,卡塔尔有望成为全球最大的液化天然气(LNG)出口国。

根据国际天然气联盟发布的数据,2020年,卡塔尔LNG出口量约为7710万吨,占全球LNG总出口量的21.65%。预计2026年,北部气田扩建项目投产后,卡塔尔LNG年出口量将逐步增加至1.1亿吨,届时卡塔尔将成为全球最大的LNG出口国。此外,到2027年底,卡塔尔LNG产能还将进一步增加至1.26亿吨。

另据卡塔尔能源公司公布的信息,卡塔尔北部气田扩建项目投资总额约为287.5亿美元,为筹集项目资金,该公司面向全球投资者发行了总计125亿美元的债券,获得了来自全球的130多家保险公司、资产管理公司、养老基金和银行等的关注。(仲蕊)

