

油市震荡波及炼化产业

■ 本报记者 王林

随着美国等西方国家对俄罗斯原油实施“封锁”，炼油商的原油采购成本陡增，进而影响到汽柴油、航空燃油、船用低硫油等成品油市场。

国际原油市场的剧烈波动正持续向下游炼化领域传导。随着美国等西方国家对俄罗斯原油实施“封锁”，本就紧张的原油市场出现更大供应压力，这使得炼油商的原油采购成本陡增，汽柴油、航空燃油、船用低硫油等成品油均受到不同程度影响。眼下，成品油市场呈现出现货价格高于期货价格的状态，而且价差越来越大。



花旗银行指出，亚洲炼油商溢价抢购海湾国家原油，主要是受欧洲强劲成品油需求推动，此前，欧洲60%的柴油进口自俄罗斯。“我们看好亚洲综合炼油厂，欧洲当前创纪录的柴油价格溢价，极大刺激了这些炼厂。”花旗股票分析师 Oscar Yee 表示。

月7日，美国汽油利润率创2020年4月以来最高水平，达到36.39美元/桶。3月8日，美国取暖油和柴油等馏分油的利润率攀升至63.26美元/桶，创2020年4月以来最高水平。

多地航空燃油价格创新高

美国、欧洲和亚洲等地航空燃油价格也跟随油价上涨的脚步屡创新高。据油价网报道，截至3月10日，全球航空燃油价格飙升至近14年以来最高水平，今年迄今涨幅超过50%，而且还将继续攀升。美国CNBC新闻网的数据显示，美国航空燃油价格3月第二周飙升至2008年以来最高点。

根据路孚特数据，3月7日，加工迪拜原油的亚洲航空燃油利润率跃升至26.17美元/桶，这是其有记录以来的最高水平。

航空燃油价格上涨使得航空公司不得不通过燃油附加费和增加票价来转嫁更高成本，这在无形中拖累航空业整体复苏。

根据全球航空旅行数据机构OAG数据，3月第二周，全球航空运力下降0.1%，比2019年同期低23%。其中，东北亚定期航班总运力较3月第一周下降4.5%，降幅超过任何其他地区。

船用低硫油炼化动力不足

不过，行业分析机构标普全球普氏

能源指出，以天然气为燃料的炼油厂面临着气价和电价双涨的挑战，这迫使他们不得不暂停了包括含硫量0.5%的低硫燃料油在内的部分产品的生产。

据了解，对于那些完全依靠购买现货天然气的炼油厂，高价天然气使其运营成本提高了大约3美元/桶-5美元/桶，这种影响在欧洲最为明显。为此，大批炼油厂不得不暂停低硫燃油炼化，转而争夺含硫量1%、3.5%的燃料油或高硫燃料油的市场份额，以尽可能赚取更多利润。

昂贵气成本拉低了脱硫效益，炼油厂炼化低硫燃料油的动力严重不足，导致船用低硫油市场的供需失衡加剧。供应紧张和需求增加的结果是，荷兰鹿特丹港口船用燃油价格在3月创下历史新高。

海湾原油溢价水平创纪录

据行业数据供应商路孚特的统计，截至3月第二周，美国汽油现货价与6个月远期价之间的价差已经扩大至创纪录高位。同一时段，欧洲基准柴油现货价与6个月远期价之间的价差也飙升至509.75美元/吨的历史高位。

加拿大皇家银行表示，全球范围内，原油供应和成品油库存都很紧张。随着俄罗斯原油购买渠道受限，炼油商不得不更多地转向海湾国家，这使得海湾原油溢价达到创纪录水平。

路孚特数据显示，3月第一周，加工迪拜原油的新加坡基准柴油裂解价差在过去两周内上涨了28%，比季节性平均水平高

炼油利润率飙升

路透社指出，全球范围内，炼油利润率正在加速增长。3月4日，亚洲硫含量10毫克/千克的柴油，其炼油利润率从一天前的21.63美元/桶，升至23.09美元/桶，达到历史最高水平。

印度斯坦石油公司董事长M.K.Surana表示：“大部分炼油厂通常选择在第二季度停工维护，但当前代表炼油利润率的成品油裂解价差尤其是柴油裂解价差位于极高水平，这激发了炼油厂继续满负荷运转的动力。”

3月第一周，印度最大炼油商印度石油公司购买了900万桶现货原油，同时推迟了旗下Paradip炼油厂的维护工作。

同一时段，美国汽柴油、取暖油等石油产品的盈利水平也大幅攀升。数据显示，3

浮式海上风电“风靡”全球

随着越来越多的国家进军浮式海上风电领域，多家行业研究机构预测认为，到2050年，全球浮式海上风电装机总量将达2.64亿千瓦，在海上风电装机总量中的占比将达到15%，浮式海上风电有望成为全球海上可再生能源的主要组成部分。

本报讯 近日，法国宣布，将在地中海海域开发总装机容量为50万千瓦的浮式海上风电项目。据悉，这是法国首次提出浮式海上风电建设计划。

法国政府认为，发展海上风电不仅将有助于能源低碳转型，还将加强本土能源供应安全。

今年2月，法国上调了海上风电发展目标，到2050年，要将其海上风电装机量提高至4000万千瓦，将利用至少3亿欧元的资金支持浮式海上风电产业发展，并将进一步推进港口基础设施建设和相关设备制造。

根据全球风能委员会的统计，浮式海上风电目前正在全球“走红”。除法国外，日本、韩国、英国等国也都推出了浮式海上风电竞标计划，拟利用浮式海上风电达成脱碳目标。中国也是浮式海上风电的“先行者”之一，明阳智能、海装风电等多家整机制造商均已启动了浮式海上风机的研发，并在广东等省份运营示范项目。

一直以来，浮式海上风电以其风速高、场址灵活等优势受到业界青睐，由于各国

海域地理条件不同，传统固定式海上风电建设很可能受空间场址限制，浮式海上风电技术的突破为海洋低碳能源的发展带来了新机会。有统计显示，全球范围内，深远海区域内的浮式海上风电装机规模最高可达固定式海上风电的4倍左右。

全球风能委员会在其最新发布的浮式海上风电报告中指出，浮式海上风电很可能成为海上风电市场新的增长点，对于缺乏固定海上风电场址资源的国家来说，浮式海上风电更是将为当地带来大量的低碳电力就业机会。

根据预测，爱尔兰、意大利、摩洛哥、菲律宾和美国这五个缺乏固定式海上风电场址的国家所拥有的浮式海上风电潜力能够达到3.86亿千瓦，对满足本土能源需求将有巨大助力。

以意大利为例，该国陆上风电建设屡屡受阻，近海区域固定式海上风电也没有足够的建设空间，业界普遍预测认为，浮式海上风电很可能成为意大利风电的发展方向。

不过，虽然浮式海上风电风头正劲，但

多家行业研究机构却也指出，全球浮式海上风电行业仍处于商业化初期发展阶段，即使在全球范围内，成本高昂仍是浮式海上风电面临的主要障碍。

行业研究机构DNV发布的报告显示，目前已经建成的浮式海上风电场的平均度电成本与传统固定式海上风电相比，高出了3倍以上。

DNV指出，浮式海上风电降本可通过扩大风电场、降低风机制造成本等途径实现。与此同时，随着技术进步、供应链优化，浮式海上风电的建造成本也有望大幅下降。另外，预计到2030年，浮式海上风电项目的运营成本有望与传统固定式海上风电项目持平。

在全球风能委员会首席执行官Ben Backwell看来，未来能源系统中，固定式海上风电、光伏、氢能以及浮式海上风电都将起到重要作用，成熟的浮式海上风电技术是实现这一目标的关键。全球风能委员会呼吁各国，尽快出台针对浮式海上风电的支持政策，增加对电网等相关配套设施的投资。

(李丽曼)

国际可再生能源署：绿氢产业政策要“打补丁”



本报讯 国际可再生能源署(IRENA)近日发布报告称，在全球各国相寻实现净零排放目标的背景下，预计未来绿氢需求将大幅增长，但目前绿氢市场仍处于初级阶段，政策制定主要集中在交通运输领域的应用，对化工和钢铁制造等难以减排的行业关注较少，因此，需通过完善绿氢产业政策，最大程度发挥绿氢的脱碳价值。

IRENA知识、政策和金融中心主任Rabia Ferroukhi表示，根据测算，全球氢能项目将为《巴黎协定》的气候目标贡献约10%的温室气体减排量，因此，需要更多的政策支持助推绿氢项目进一步发展。

报告认为，全球范围内，海运、钢铁、化工等不同工业部门对绿氢愈发重视，氢能的终端用户规模正在迅速扩大。除了交通运输部门，工业脱碳也是当今绿氢发展的关键领域。

IRENA技术专家Emanuele Bianco表示，目前，工业已经成为氢能的主要消费领域，但需要注意的是，从基于化石燃料制备的灰氢转向可再生能源制取的绿氢，需要进一步的产业政策支持。

报告以欧盟为例指出，欧盟已将氢能视为帮助重工业脱碳和摆脱天然气进口依赖的关键，这将催生出巨大的绿氢需求。然而，绿氢在工业领域的应用仍受到成本、技术壁垒、缺乏市场和目标政策缺失等因素阻碍。

报告估计，现阶段，绿氢的生产成本约为每公斤4美元-6美元，而灰氢仅为每公斤1美元-2美元。与此同时，传统氨气价格在250美元/吨-450美元/吨左右，而用绿氢合成氨的生产成本大约为每吨500美元-625美元，制甲醇的成本约为每吨100美元-400美元，均高于采用传统方法制氨和制甲醇。

绿氢和绿色产品的高成本意味着，如果想在2050年前实现净零排放，政策制定者需要推出一整套完善的措施，帮助绿氢产业降低生产成本，提高绿氢竞争力。

对此，IRENA在报告中建议，应尽快制定绿氢在工业领域应用的相关政策目标，明确脱碳战略路线，同时，还应变革税收制度，加大拨款和资金支持力度，激励绿氢产业发展。

此外，报告强调，随着绿氢需求在世界不同地区涌现，绿氢工业应用规模将持续增长，在此基础上，需要建立一个全球性跟踪认证机制，进一步促进全球绿氢市场的可持续发展。

(仲蕊)

