

欧盟禁运俄罗斯原油,“欧佩克+”额外增产——



■本报记者 王林

进入6月,国际油市又迎来一波跌宕起伏。随着欧盟宣布将实施俄罗斯原油海运进口禁令,俄原油产品遭到欧洲迄今为止最为严厉的“封锁”,这不仅让本就吃紧的供应进一步紧缩,还迫使俄罗斯调整原油出口结构。在此背景下,由沙特和俄罗斯引领的“欧佩克+”减产联盟在6月减产例会上做出了两年来首次额外增产的决定。尽管如此,国际两大基准油价仍然高歌猛进,油市前景仍不明朗。

“欧佩克+”提前增产

“欧佩克+”减产联盟在一份声明中表示,将原计划9月进行的产量调整提前至7月和8月进行,原油增产规模将从目前的43.2万桶/日提升至64.7万桶/日,增幅接近50%,同时计划6月底提前召开减产月度例会,以随时评估国际油市走势。

《金融时报》指出,这是“欧佩克+”减产联盟自2020年4月达成减产协议以来首次额外增产,标志着全球原油市场供求不应求愈发严重。

据悉,沙特和阿联酋将负责大部分的增产份额。沙特方面表示,会努力克服俄原油被“封锁”之后市场出现的供应缺

口。根据“欧佩克+”的数据,俄罗斯4月原油产量下降近9%,仅依靠欧佩克、加拿大等国来填补缺口几无可能。此外,从地理位置来看,欧洲购买俄原油最实惠,从加拿大、美国、海湾地区进口原油,运输和保险成本颇高。

值得注意的是,俄罗斯在海湾地区的影响力也可能给油市走向带来变数。据悉,早在“欧佩克+”达成此次增产协议之前,俄罗斯外长拉夫罗夫已经于5月连续访问海湾国家,并与海湾国家外长举行了集体会谈,以沙特为代表的海湾国家明确表示,不会参与针对俄罗斯的任何制裁。沙特能源部长阿齐兹亲王公开表示,沙特始终将俄罗斯视为关键的能源合作伙伴。

“禁油令”或致市场竞争加剧

6月2日,欧盟正式通过了针对俄罗斯的第6轮制裁,其中最引人注意的就是年底前禁止通过海运进口俄罗斯原油,对通过管道输送的原油则予以了豁免,此举将令欧盟在年底前减少约90%从俄罗斯进口的原油。

对此,俄罗斯常驻维也纳国际组织代表Mikhail Ulyanov表示,对俄原油实施进口禁令会反噬欧洲国家。

据悉,欧盟和英国还考虑达成一项禁止为运输俄原油的船舶投保的协议,旨在进一步削弱俄原油贸易。不过,标普全球副主席Daniel Yergin表示,“如果欧洲禁止为运载俄原油的油轮投保,可能会加剧该区域内的原油争夺,进而导致市场动荡加剧。”

6月6日,俄罗斯联邦安全会议副主席梅德韦杰夫表示,“禁止为俄原油运输船提供保险会导致向第三国运输原油出现困难,不过这个问题我们可以通过同第三国签署政府间协议并提供国家担保来解决。”

《金融时报》指出,欧洲国家对俄罗斯原油的依赖程度并不相同,“禁油令”可能导致欧洲内部原油贸易市场的竞争“扭曲”。事实上,俄乌冲突以来,欧洲通过管道进口俄原油的数量反而有所增加,这主要是因为欧洲买家利用折扣价赶在“禁油令”前大肆囤货。

供需严重失衡将助涨油价

欧盟对俄发起的更广泛的制裁,导致原油市场供给加速减少,进一步助推国际油价震荡走强。6月7日,布伦特原油已经重返120美元/桶,美国WTI

价格也直逼120美元/桶。华尔街投行甚至普遍认为,WTI价格可能重回130美元/桶的高位。

能源市场调研公司桑基研究指出,“欧佩克+”7月开始的增产相对温和,不足以提振油市,也无法阻挡油价继续“高歌猛进”。美国CNBC新闻网则表示,“欧佩克+”此前几个月就未能完成增产指标,最新的近65万桶/日的增产目标不出意外仍将落空。

美国银行大宗商品和衍生品策略主管Francisco Blanch表示,沙特是唯一一个拥有更多闲置产能的欧佩克国家。“我们的汽柴油价格已经创纪录,现在,原油价格也正在触及纪录值,甚至可能达到每桶185美元。”

事实上,沙特一直对快速增产有所犹豫,并将备用产能视为抵御油市严重失衡的最后一道防线。摩根大通油气行业研究主管Christyan Malek表示,沙特仍然对动用所有闲置产能持谨慎态度,并认为需要足够的储备才能应对市场上可能出现的任何变化。

整体而言,在“欧佩克+”增产幅度不及预期、全球原油和成品油需求强劲的背景下,国际油价加速上行的趋势很难扭转。全球第三大独立石油贸易商托克首席执行官Jeremy Weir警告称,油价可能会在年底前达到150美元/桶的高位。

欧盟多国“抱团”应对能源危机

北海地区海上风电和天然气资源获关注

■本报记者 李丽曼



近日,荷兰政府网站发布消息称,荷兰将与德国共同在北海区域内钻探一座新的气田,预计将在2024年底出产第一批天然气。这是自去年德国下萨克森州政府表示反对北海天然气开采后,德国政府首次扭转了态度。不仅如此,近期,德国、丹麦、挪威等国还透露了建设海上风电联合电网的计划。欧洲国家正不断“抱团”,以应对愈演愈烈的能源供应危机。

多国合作开发北海

根据荷兰政府发布的消息,此次与德国合作开发的天然气资源位于两国交界区域,两国将共同建设管道,将该气田生产的天然气运送至两国。同时,双方也会铺设海底电缆,连接附近的德国海上风电场,为该气田提供电力。荷兰方面称,已经颁发了该天然气项目的开采许可证,目前,德国政府正加速审批该项目。

据了解,今年5月31日,荷兰因拒绝以卢布结算天然气款而被俄罗斯方面断供。业界分析认为,荷兰上述举措正是为了应对这一危机。

与此同时,北海地区的海上风电产业也迎来了新机遇。据路透社报道,包括德国、丹麦、比利时等国在内的欧洲国家日前都表示,将推动北海地区海上风电发展,并有意建设跨国境的联合电网。路透社援引丹麦电网公司Energinet的话称,该公司已经在与德国和比利时洽谈,将推动北海地区能源岛之间的电网建设。同时,挪威、荷兰、德国也开始规划其他电力输送项目。

比利时电网运营商Elia首席执行官Chris Peeters表示:“北海地区建设联合电网既可以节约成本,也能解决不同区域内电力生产存在的波动性问题。以海上风电为例,联合电网的应用将帮助运



营商更好地调配电力,将北海生产的电力快速及时地输送至附近国家。”

欧洲能源供应危机愈演愈烈

欧洲国家近期之所以频频“抱团”,主要是为了应对持续数月的能源供应紧张和愈加严重的经济通胀。根据欧盟最新发布的统计数据,截至5月末,欧元区的通胀率已经达到8.1%,创下了自1997年以来的历史最高水平。其中,欧盟国家的用能成本较去年同期甚至出现了39.2%的增幅。

今年5月中旬,欧盟正式提出了以摆脱俄罗斯能源为主要目的的“REPowerEU能源计划”。根据该计划,欧盟将不断推动能源供应多元化,鼓励节能技术应用,并加快可再生能源装机增长,加速替代化石燃料。到2027年,欧盟将完全摆脱从俄罗斯进口天然气和煤炭,同时将2030年可

再生能源在能源结构中的占比目标从此前的40%提高到45%,并加速推进可再生能源投资,到2027年追加至少2100亿欧元投资,保障欧盟国家的能源安全。

今年5月,荷兰、丹麦、德国与比利时也共同宣布了最新的海上风电规划,这四国将在2050年前建成至少1.5亿千瓦海上风电,为目前装机容量的10倍以上,总投资额有望超过1350亿欧元。

能源自给自足挑战巨大

不过,路透社指出,虽然欧洲各国当前正努力加强能源合作,但距离项目实际落地,还面临着融资和监管方面的挑战。

据了解,目前,欧洲国家海上风电场普遍采用点对点的电缆输送电力,如果要建成连接各个海上风电场的联合电网,就需要考虑各个发电端并将电力传输到两个甚至多个电力市场,不论是设计还是建

设都更加复杂。

一方面,跨国输电线路建设成本高昂。路透社援引专业人士的话称,要建设一个跨国互联的电网至少需要10年时间,建设成本更是可能超过数十亿美元。另一方面,北海地区涉及到的欧洲国家众多,英国等非欧盟国家也有意加入合作,最终如何监管相关项目建设运营以及如何分配收益,也将是一大难题。

实际上,时至今日,欧洲仅有一条跨国联合电网,该输电线路连接着波罗的海上丹麦和德国的多个海上风电场,并将电力输送至这两国。

除此以外,困扰欧洲可再生能源发展的审批问题也尚未得到解决。虽然欧洲风能行业组织已多次向欧盟建议,如果要达成既定的可再生能源装机目标,欧洲各国政府应大幅降低项目审批所需时间、简化审批流程。但由于欧盟同时也制定了严格的生态多元化保护政策,可再生能源项目发展仍面临诸多限制。

关注

成品油危机 加剧美国经济动荡

■本报记者 王林



5月底,“柴油荒”席卷美国,包括汽油、航空燃油在内的其他成品油库存也在加速耗尽。鉴于本土炼油产能十分有限,随着夏季出行高峰的来临,美国成品油价格不断攀升,进一步加重了该国的通胀压力,令美国的经济动荡持续加剧。

成品油供应压力陡增

美国能源信息署(EIA)的数据显示,截至5月最后一周,美国柴油总库存量已经降至17年来的最低水平,包括取暖油、航空燃油在内的中间馏分油库存,也处于10多年来最低水平。与此同时,纽约柴油零售价格于5月21日创下历史新高,达到6.515美元/加仑。

“柴油是推动美国经济发展的关键燃料。”美国追踪汽柴油价格机构GasBuddy的分析主管Patrick De Haan表示,“供应恶化将推升商品价格,整个经济都会受到影响。”

EIA指出,4月底,美国包括柴油在内的馏分油库存仅剩1.05亿桶,处于2008年以来的最低水平。其中,东海岸地区的库存处于历史最低水平,因为该地区的炼油产能过去10年减少了一半,目前仅为每天81.8万桶。

据了解,美国东海岸最大炼油综合体Philadelphia Energy Solutions于2019年6月发生火灾后一直处于关闭状态,部分炼油厂则启动了此前由于疫情而被迫推迟的日常维护检查,还有一批炼油厂在重新配置生产线以扩大生物燃料产能,这都极大限制了美国成品油的生产。

标普大宗商品洞察机构专家Karim Fawaz表示,随着夏季的到来,在成品油库存处于历史低位、备用产能十分有限的情况下,短期甚至中期内,美国的成品油供应都“很难跟上”。

《金融时报》指出,美国本土目前没有过剩产能来提高成品油产量并补充库存,尤其是在疫情导致一批炼油厂停运之后。“炼油产能已经耗尽,这很难快速解决,尤其是在需求进一步复苏的情况下。”摩根士丹利分析师Martijn Rats指出。

美国大型炼油商PBF Energy首席执行官Thomas Nibley表示,即使利用率相对较高,目前美国的炼油能力也只能勉强跟上需求。“由于燃料利润率很高,我们已经竭尽全力将每一滴汽油转化为航空燃料或汽柴油。”

美民众经济负担加重

5月最后一周,美国50个州的汽油价格有史以来首次突破4美元/加仑,而此时出行高峰季尚未开始。成品油价格持续高企加剧了市场对美国经济滞胀的担忧,给民众带来了前所未有的经济压力。

据美国CNBC新闻网报道,4月底,纽约商品交易所基准原油期货即月合约就已经刷新纪录。瑞银集团汇编的数据则显示,截至5月第二周,纽约港的柴油和航空燃油交易价格超过200美元/桶。

另据美国汽车协会统计,截至5月22日,全美柴油平均价格达到5.56美元/加仑,同比增长75%,市场预计夏季结束时,柴油价格可能飙升至10美元/加仑。

美国本土消费者则饱受高油价的困扰。美国《国会山报》援引最新民调显示,通胀高企、物价上涨已经导致45%的美国民众面临财务压力,为近4年来的最高水平。美国心理学会指出,近90%的美国民众认为,能源账单等日常生活开支的增长过快,让他们倍感压力。