

# 油服行业迎来新景气周期

■本报记者 渠沛然



## 核心阅读

国内石油公司下属油服公司多以母公司能源转型路径为导向、以项目为依托开发新能源业务,形成了方向明确、科研成果转化效率高、具有竞争力的新能源服务业务板块。但在“双碳”目标下,明确的业务发展规划还应尽早提上日程,能够在行业立足的独有技术和优势还需尽快挖掘。

日前,中曼石油披露业绩预告,上半年预计实现净利润2.00亿元—2.30亿元,同比增长928.64%—1082.94%。同时,中曼石油订单量也大增,二季度,签订合同29个,签约金额同比上涨约491.01%。

上半年,WTI原油均价为101.68美元/桶,较2021年同期上涨39.58美元/桶;布伦特原油均价为104.64美元/桶,较2021年同期上涨39.41美元/桶。受益于国际油价高位徘徊,带动

上游勘探开发意愿增强,资本开支增长,油服业景气度也随之不断提升,获利颇丰。

中国石油经济技术研究院博士范旭强表示,目前油服业稳中向好,尤其是增产措施、钻井和陆地钻机等服务板块受提振最大。“目前来看,国内油服公司也在不断寻求一体化发展和转型,并通过积极拓展新能源领域和布局减碳降碳业务,突破‘舒适圈’,努力在发展油气传统业务的同时,提升核心竞争力,提高资本运营能力。”

## 油价和政策助推行业复苏

一直以来,油服是随着原油价格不断波动的行业。往往在油价高企时,上游企业倾向于提高企业的资本开支生产更多原油;当油价下跌时,减少企业资本开支应对行业寒冬。这也决定了油服业是一个具有较长周期的行业。

中泰证券分析师谢楠在研报中指出,2021年,虽然国际油价回升,但一方面由于疫情持续影响带来的不确定性,另一方面油气勘探开发投入的一贯滞后性,油服市场复苏相对缓慢。进入2022年,成品油需求复苏,国际油价一路走高,全球能源价格均保持在较高位置,国内外油气开采活动逐渐活跃,油服行业景气度上升。

除油价不断攀升带来的积极影响外,为切实保障能源安全,相关部门多次强调提升国内油气勘探开发力度也给油服行业带来利好。国家能源局出台了增储上产“七年行动计划”,在确保国家能源安全的同时,持续加大油气勘探与生产的资本开支。

“国内油服企业营业收入变动与石油公司勘探开发投资状况密切相关。在高油价下,企业勘探开发意愿增强。上游企业勘探开发投资增加,促进国内油服企业发展。”范旭强表示。

中石油在《2019—2025年国内勘探与生产加快发展规划方案》中表示,将进一步加大风险勘探投资,2019年至2025年,每年安排50亿元;中海油则在《强化国内勘探开发未来“七年行动计划”》中提出,到2025年勘探工作量和探明储量翻一番。

“油价带动上游资本开支增长,不论国企还是民企,钻井工程业务景气度上升。国家鼓励‘三桶油’增储上产加大勘探投资,有效助推油气产量提升,也将为油服行业带来更多订单,油服企业经营业绩也将得到保障。”范旭强说。

此外,国家发改委、国家能源局印发的《“十四五”现代能源体系规划》提出加大页岩油等非常规油气开发力度,无疑将带动相关设备需求持续增长。

## “破圈”发展“新”业务

范旭强表示,近年来,国内油服公司积极求变、主动作为,敢于走出“舒适圈”,在传统油服业务外寻找新的效益增长点,海上风电、CCUS等领域为油服企业提供了战略新机遇。

国内油服企业也在通过前瞻布局氢能、锂电池、海上风电等新能源业务,以多元化发展提升企业竞争力,应对行业变革。

其中,石化油服在可再生能源制氢、氢气液化、纯氢/掺氢管道输送以及包含加氢站在内的“油气氢电服”综合能源服务站建设等方面开展技术攻关,为自己的发展创造更大的可能性。

中油工程着力推动数字化转型,加快在数字化智能化油气田、管道和炼厂等领域的数字化建设,以数字赋能增强差异化竞争优势,完善数据治理体系,推进数据资产化和信息“孤岛”治理。

同时,民企也“不甘落后”,开拓新思路,积极应对油服转型发展。通源集团签署百万吨二氧化碳捕集利用一体化(CCUS)示范项目投资合作协议。安东集团于2021年上半年建立了低碳及新能源技术公司专项团队,结合其经验优势,为客户提供低碳能源及新能源解决方案。杰瑞股份也正在致力形成“油气产业”和“新能源产业”双主业战略。

“油服公司一方面致力于推广传统能源领域的高效能低排放技术,另一方面积极投资可持续能源技术,加速新能源的开发和利用。油服公司不应回避行业转型趋势,要积极融入能源转型潮流,可以把新能源业务作为公司新的增长点,积极投资低碳和碳中和能源技术,目标是成为新能源技术的整合者,由传统油服公司逐步转向能源科技型企业。”范旭强称。

## 转型还需“修炼内功”

“可以看出,国内石油公司下属油服公司多以母公司能源转型路径为导向、以项目为依托开发新能源业务,形成了方向明确、科研成果转化效率高、具有竞争力的新能源服务业务板块。但在‘双碳’目标下,留给油服行业探索转型方案的时间和空间已经不多。对于油服公司来说,明确的业务发展规划还应尽早提上日程,能够在行业立足的独有技术和优势还需尽快挖掘,修炼内功必不可少。”某不愿具名资深从业人员说。

“未来,油服公司应打造为科技型企业,为客户提供一系列减排产品和服务,助推整个能源行业的碳减排进程。”范旭强说。

“同时,国际油服数字化发展已经辐射到中国的

油服市场。数字化可以让油田适应油价大幅波动的新经济环境,帮助油田及时调整生产经营策略,为寻找新的业务增长点,创造新的价值。”上述资深从业人员说。

“值得注意的是,即使是‘三桶油’转型进军新能源领域也并非易事,国内油服企业转型发展更不能只求速度‘先上车’,而是需要始终保持敏锐的‘嗅觉’,不断进行技术、人才和资源的储备和积累,找到行业‘小而美’的发展方向,量体裁衣填补空白。”范旭强说,“也不能仅求规模,后期还是要拼技术储备和布局路线。国内油服企业可以与大型企业捆绑,或者以多方参股的形式,形成大型企业+小型油服企业+地方政府的合作模式,实现共赢。”



# 新能源汽车要防患于未“燃”

■本报实习记者 杨梓

进入盛夏,新能源汽车起火事故频发。6月26日,湖北襄阳一辆岚图FREE发生起火,车底有明火喷出,同时伴随着大量的浓烟产生;6月30日,海南海口宜欣城停车场内一辆五菱宏光新能源汽车充电时起火,燃烧过程中还发生了爆炸;7月5日,上海一辆小鹏P7起火,先是车辆冒出白烟,随后愈演愈烈,开始燃烧……

应急管理部公布的数据显示,2022年一季度新能源汽车火灾共计640起,比去年同期上升32%,高于交通工具8.8%的火灾平均增幅。折算下来,平均每日发生超7例新能源汽车火灾。

## 起火概率小于燃油车

为何近期新能源火灾事故频发?据了解,使用温度影响锂电池安全,夏季是电动汽车起火的高发时期,夏季高温、暴晒等不良天气易引发电动汽车自燃事故。与此同时,公安部的数据显示,截至6月底,全国新能源汽车保有量已达1001万辆。业内人士指出,随着保有量的快速增加,新能源汽车起火事件也会随之增多,进而引发公众关注。

但专家指出,新能源汽车起火概率低于燃油车。公安部的数据显示,截至2022年3月底,我国新能源汽车保有量达891.5万辆,占汽车总量的2.90%。由此计算,新能源汽车发生火灾概率约为万分之0.7。此前有数据显示,燃油车发生火灾概率约在万分之1至万分之2之间。

虽然起火概率不大,但新能源汽车起火后灭火难度大,造成后续危害较大。“主要是由于过充及锂枝晶形成的内短路导致出现自燃,同时,碰撞形成的内短路和外短路也可以形成燃烧。相比之下,电芯外部电路短路可通过保险及保护电路避免自燃,而电芯内部一旦短路则几乎难以阻止自燃。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示。截至记者发稿,已有部分车企对上述车

辆起火原因给出了明确回应。岚图汽车回应称,该事故未造成人员及周边财产损失,车辆状态为局部受损;小鹏汽车回应称,起火系车辆与路面异物(疑似前方大型车辆散落零部件)发生碰撞并托底,造成车底电池包严重受损,发生火灾。

## 电池特性使然

事实上,新能源汽车起火原因较为复杂。应急管理部指出,当前新能源汽车起火原因主要包括电池部件老化、外部碰撞、高温天气、电池热失控、高负荷五个方面。其中,用火用电因素导致的火灾事故占一半以上,另外一个主要原因是外部碰撞导致电池起火。由此看来,电池是导致新能源汽车起火的主因。

为降低车辆自燃概率,此前多家车企不约而同选择对车辆进行“锁电”,即通过改写电池管理系统的程序对续航水平和充电效率进行限制。虽然这能在一定程度上降低电池自燃风险,但也使用户体验大打折扣。

动力电池作为给电动汽车提供动力的核心部件,近年来技术上在不断迭代。记者注意到,比亚迪的刀片电池、广汽埃安的弹匣电池、长城的大禹电池等均打上了“不起火”的标签。例如,岚图官方曾宣称,岚图FREE纯电动版搭载的云母电池采用了三维隔热层技术,能够承受2000多度的高温。当电池发生热失控后,岚图FREE的电池包静置50天后仍然能做到“不冒烟、不起火、不爆炸”。

但目前的技术水平是否真的能做到电池“不起火”?

在2021年1月1日起实施的《电动汽车用动力电池安全要求》中,增加了电池系统热扩散试验,要求电池单体发生热失控后,电池系统在5分钟内不起火不爆炸,为乘员预留安全逃生时间。有业内人士对记者表示,对于我国动力电池技术水平而言,达到上述标准并不难。“动力电池的化学特性使其必然

存在一定的起火概率,难以做到电池完全不起火。目前各家车企只能通过技术提升来降低起火发生概率,同时为人员逃生和救援争取更多时间。”上述业内人士指出,“既然客观存在一定的起火概率,车企在宣传时就应避免误导消费者。”

## 技术规范提升

今年3月,工信部发布的《2022年汽车标准化工作要点》指出,在动力电池方面,启动电动汽车动力电池安全相关标准修订工作,进一步提升动力电池热失控报警和安全防护水平;加快推进电动汽车远程服务与管理系列标准研究,修订燃料电池电动汽车碰撞后安全要求标准;进一步强化电动汽车安全保障。

长城汽车总裁王凤英今年3月曾建议,国家层面应进行顶层规划,推动动力电池热失控防护技术的应用,助推其成为新能源汽车出厂的必备配置,还要逐步对存量新能源汽车标配动力电池热失控防护技术。

“一是加强电池生产质量管理,二是对电池进行更高水平的系统安全设计,三是在车辆使用时对电池安全运行进行有效监控和及时报警,如车辆自身或充电桩对电池温度等各种参数进行严格监测并实时报警,四是开发更好的安全电池技术,如研发固态电池,让电池里的固态电解质能隔离阻止锂枝晶形成的短路。”曹广平建议。

值得注意的是,为提高新能源汽车使用安全性,有效降低起火概率,单单靠政策、产品端的做优做强还不够,合理规范地使用也尤为关键。

此前有专家表示,不当快充是导致新能源汽车自燃的一大诱因。中国电动汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王子冬提醒:“目前看电动汽车在炎热的夏天进行快充,确实出了不少事故。在没有找到产生事故的原因前,不建议天气很热的情况下进行快充。”

# 动力电池负极材料 开启新一轮扩产增能

本报讯 实习记者林水静报道:近日,动力电池负极材料市场需求火爆。据隆众数据统计,2022年上半年,负极材料投产7个项目,合计产能为28.3万吨;负极主要原材料针状焦每吨上涨2000—3600元,生焦涨幅超49%,油系后焦涨幅超29%。当前,针状焦油系生焦价格10300元/吨—10800元/吨,油系后焦价格13500元/吨—15200元/吨。

隆众资讯负极材料分析师梁淑婷表示:“动力电池负极材料根据原料不同主要可分为人造石墨负极材料和天然石墨负极材料。目前,人造石墨负极材料因具备比容量高,循环性能好的优势,主要应用于动力电池领域,比较紧俏。”

事实上,自2021年起,为落实碳达峰碳中和目标,新能源汽车市场高速增长,动力电池需求随之暴增,动力电池负极材料逐渐紧缺。数据显示,2019—2021年中国负极材料产品产能复合增长率为42.33%,产能增长主要集中在2020—2021年,下游锂电池材料的扩张潮以及新能源行业一体化发展战略,是负极材料产品产能快速增长的主要推动力。

今年上半年,已有多家企业陆续加码负极材料业务,扩产增能。科达制造在2022年第一季度报告中提到,公司已完成“5万吨/年煅后焦—3万吨/年石墨化”的产能建设,将于2022年二季度启动1万吨/年石墨化、1万吨/年人造石墨的产能扩建;今年6月,贝特瑞发布公告定增募资不超过50亿元,将投资的负极材料建设项目包括1个硅基负极材料生产线建设项目和2个石墨负极材料生产线建设项目。项目建成后,将形成年产1.5万吨硅基负极材料成品、10万吨高端石墨负极材料成品及其配套的8万吨石墨化生产能力。

此外,跨界入场的企业也不在少数。今年1月,尚纬股份发布公告宣布跨界转型新能源领域,对外投资年产20万吨动力电池负极材料一体化项目,首期4万吨项目;4月,宁德时代与锦州石化合作的锦州时代负极材料一体化项目在辽宁锦州开工。

梁淑婷表示:“动力电池负极材料具有较高技术壁垒,同时,石墨化作为重要的一道工序,能耗较高,成本占比最高。由于节能减排政策特别是‘双碳’约束,对石墨化产线开工率和产能扩张都造成了较大的限制。受此影响,石墨化加工价格开始持续上行,2021年起已从底部的1.3万元/吨,上涨至目前2.6万元/吨左右,累计上涨幅度约100%。”

在产能增长方面,梁淑婷进一步表示:“在现有生产线完备的情况下,加工一炉负极材料一般需要一个半月的时间,如果企业要扩产能,包括建设周期、设备调试在内,最终产能得到释放大概需要一年以上,产能释放速度比较缓慢,负极材料紧缺现状预计年底才能好转。”