

# 欧洲生物甲烷市场持续“吸金”

## 扩产速度有限,暂时难以大规模替代天然气

■本报记者 李丽旻

欧洲沼气协会日前发布市场统计报告(以下简称“报告”)称,2023年,欧洲沼气以及生物甲烷产量连续数年上涨,目前基本达到比利时、丹麦、爱尔兰三国天然气需求总和,占到2023年天然气需求总量的7%左右。

近年来,高度依赖进口天然气的欧洲一直在寻求替代能源供应方案,具有相对低碳特性的生物甲烷市场热度随之不断增加。不过,在业内人士看来,尽管沼气以及生物甲烷产能持续扩大,但增速却仍不足以满足欧洲本土天然气需求,难以成为欧洲降低能源对外依存度的有效支撑。

欧洲家庭提供可再生能源,也意味着可为约53万辆液化天然气(LNG)卡车提供替代燃料。

在各国加强对沼气以及生物甲烷支持的背景下,欧洲沼气协会认为,这一行业还将持续“吸金”,预计未来6年,欧洲这一产业每年将迎来250亿欧元投资,到2030年,年经济产值预计将达到120亿欧元以上。

市场咨询机构法维翰也提出积极预期,认为在各国积极推动可再生能源发展背景下,到2040年,欧洲国家生物甲烷市场年产能有望超过千亿立方米。

### 满足多元化供气需求

### “吸金”能力提升

在欧盟委员会定义中,生物甲烷由沼气提纯而来,可通过厨余垃圾、农作物等有机原料产生。与传统化石燃料相比,生物甲烷具有更低的全生命周期碳排放量,已成为欧盟国家普遍看好的一大可再生燃料。

根据报告数据,2023年,欧洲生物甲烷产量达到49亿立方米;截至今年第一季度,欧洲生物甲烷产能已达到64亿立方米。欧盟成员国国内,生物甲烷产量更呈现快速上涨态势,同比涨幅达到21%。从终端消费情况来看,2023年,欧洲生物甲烷消费主要集中在交通、建筑、发电以及工业等高耗能领域,其中,交通领域生物甲烷消费占比达到23%,同时约有15%用于发电领域。测算认为,按照目前态势,欧洲每年凭借使用生物甲烷可减少约1.06亿吨二氧化碳排放量,可为大约1900万个

统计数据显示,欧洲天然气市场需求中超过90%依赖外部进口,在全球地缘政治局势紧张的情况下,近年来天然气市场价格持续剧烈波动,对欧洲本土能源供应造成巨大冲击。作为天然气的替代产品,生物甲烷自然成为欧洲各国眼中的“香饽饽”。

实际上,早在2022年,为应对能源供应危机,欧盟发布REPowerEU计划,提出为促进可再生能源发展并应对气候危机,到2030年,欧盟将生物甲烷产量目标提升到350亿立方米以上。随后,欧盟成立“生物甲烷工业合作伙伴关系”,提出政策制定方、工业界以及其他利益相关方应加强合作,共同推动可持续生物甲烷产业发展。今年,欧盟发布最新版《废弃物管理框架指引》,要求欧盟各国加强有机废弃物分类管理,加大沼气以及生物甲烷生产原料供应,创造更多经济价值。

在欧洲沼气协会首席执行官德克尔看来,要降低对外部资源依赖,欧洲本土拥有的最大资源就是发展各种可再生能源组合,沼气便是其中一种。由于沼气具有储能特质,能够有效帮助其他种类可再生能源,实现发电系统灵活性调节,沼气乃至生物甲烷产业发展对促进可再生能源供给将起到关键作用。

西班牙能源公司Naturgy执行主席雷涅斯也指出,有机废弃物原料产生的天然气,是欧洲实现能源转型和低碳经济的关键。为此,该公司近年来持续扩大在欧盟国家的生物甲烷产能,目前已建成3座生物甲烷生产工厂,同时还有多座沼气生产工厂正在建设中。

### 产能增速跟不上

总体来看,欧洲能源企业对沼气乃至生物甲烷的布局已经有所加快。目前,壳

牌、英国bp、道达尔能源等跨国能源企业均已将生物燃料视作重要战略方向,欧洲本土生物甲烷产能也在加速扩大。

今年8月,意大利能源公司Engie宣布收购两家荷兰生物甲烷生产工厂并提出扩产计划,表示每年利用生物甲烷的发电量将达到10太瓦时,而到2030年这一数字将达到30太瓦时。今年10月,罗马尼亚海上油气生产商BSOG宣布,将建成一座生物甲烷生产工厂,这也是该国首座成规模的生物甲烷生产工厂。欧洲投资银行也同意向挪威天然气集团提供高达8000万欧元资金,确保后者下属企业在西班牙新建生物甲烷工厂。

不过,尽管政策、资金以及市场需求都看好生物甲烷,但行业普遍预估,欧洲生物甲烷产业发展速度距离支撑欧洲能源独立和实现气候目标还有很大差距。

对于欧洲推行的生物甲烷这一“解决方案”,国际能源署指出,沼气和生物

甲烷对于欧洲来说“潜力有限”,由于新项目落地需要一定时间,短期内难以快速实现替代进口天然气。同时,目前在欧洲,可使用生物甲烷的天然气发电产能约占总量的1/4左右,即使有足够的融资能力和燃料供应,每年可替代的天然气需求预计为60亿立方米左右,尚不能实现大规模替代。

此外,进入冬季以来,愈加波动的光伏发电水平更加剧了欧洲对进口天然气的依赖。油价网撰文指出,今年11月以来,受到光伏发电量下降影响,欧洲LNG进口量已有所增长,短期来看,欧洲对进口天然气的依赖实则有所加深。

为促进沼气以及生物甲烷行业发展,欧洲沼气协会发出呼吁,强调欧洲国家应更加关注市场监管条件的优化,加强对生物甲烷潜力的开发,加快优化项目许可程序,确保沼气以及生物甲烷产业持续发展。

# 西方油气业再现大型并购案

## 壳牌和Equinor联手打造北海地区最大独立生产商

■本报记者 王林

12月5日,欧洲大型能源企业壳牌和挪威国家能源公司(Equinor)宣布,将整合各自在北海的海上油气资产,成立一家主攻英国北海地区的新公司。英国《金融时报》指出,这是英国北海地区近年来最大一笔所有权重组案,也是欧洲地区今年少有的大型油气并购交易。

### 北海最大独立油气生产商将诞生

壳牌和Equinor在新公司将各占一半股权,新公司将接管壳牌在北海9个油田股份和Equinor在北海3个油田股份,其中包括Equinor运营的位于设得兰群岛西北80英里价值38亿美元的Rosebank油田,这是迄今北海地区正在开发的最大的新油田。

据悉,壳牌北海9个油田日产量约10万桶石油当量,Equinor北海3个油田日产量约3.8万桶石油当量。这意味着,新公司油气日产量将接近14万桶石油当量,而且开发和生产成本有望进一步降低。

这笔合并有待相关监管部门审批,预计将在2025年底前完成。届时,新公司将一跃成为北海地区最大独立油气生产商。

壳牌和Equinor在一份共同声明中指出,新公司将更灵活、更专注、更具成本竞争力,并在战略上处于有利地位,旨在最大程度释放英国大陆架油气资产组合的潜在价值。

对于新公司的诞生,业内认为,随着曾经高产的区域逐渐成熟,产量自然下降无法避免,更平衡的资产所有权结构有助于降低整体风险。新公司通过结合壳牌和Equinor的长期专业知识和有竞争力的资产,将在确保英国能源供应方面贡献力量。

市场预计,这笔合并交易将有助于两家公

司提高运营税收效率、降低成本,同时还可享受税收优惠政策。根据该政策,在北海地区运营的油气企业,可以将过去投入成本作为税收损失,与未来产生的利润税进行抵消。

加拿大皇家银行资本市场分析师贝尔拉赫估计,新公司可以帮助Equinor在2025至2027年间,账面上减少12亿美元资本支出。这笔交易还将实现油气产量协同增长,并减少运营成本。

美国CNBC新闻网指出,壳牌运营的Jackdaw油田和Equinor运营的Rosebank油田都将归入新公司旗下,如果这两个油田最终获得开发许可资格,新公司油气产量将进一步增长且每桶原油生产成本有望节省2美元。

### “抱团取暖”缓解运营压力

事实上,这是壳牌和Equinor的一次重要战略调整,两家企业均认为当前英国税收制度对其不利,因此需要通过“抱团取暖”的方式缓解运营压力。

北海地区经历多年开发,近年来高品位油气资源量日渐减少,随着现有油田产量减少和新发现油田平均规模缩小,油气产量随之下降,勘探和开发成本却不断上升。加之英国于2022年5月开始征收能源暴利税,在北海地区运营比以往任何时候都更加困难。大批油气企业开始将注意力从北海地区转向其他更具吸引力的产区,并将所持油气资产出售给中小型独立生产商。

根据苏格兰皇家银行汇编数据,截至8月,英国北海地区油气日均产量连续8个月下降,8月油气日产量降至200万桶石油当量以下,较去年同期下降8%。

根据英国近期公布的2024年秋季财政预算草案,对英国石油和天然气企业征收的能源暴利税税率从2024年11月1日起开始提升,2030年3月31日到期。同时,英国还取消了29%的投资免税额。这意味着,11月起,英国的能源公司利润总税率将升至78%。

基于上述情况,在英国海域拥有油气资产的公司现在面临3个选择:退出、分散投资以减少运营风险、整合以缓解压力。

从表面上看,壳牌和Equinor选择了第三个方案,将各自在北海的资产注入一家新的合资公司,但从最终结果来看,这种整合似乎是为第一种选择提前做准备。对继续扩大油气业务的能源巨头而言,新公司的业务规模、资产组合以及运营能力,使其可以成为非常有利的潜在被收购对象,从而为壳牌和Equinor退出北海地区做好铺垫。

### 英能源供应离不开油气

鉴于英国对新钻探活动限制越来越多,老油气田“焕发新生”成为提产主要方向。不过,考虑到英国对油气企业征收的高税率,北海地区油气开发和生产前景并不明朗,该地区能否继续给英国经济和能源供应带来积极影响,受到广泛热议。

英国舆论认为,提高能源暴利税将打击英国经济增长目标,极大削弱市场对英国商业环境的信心。英国海上能源协会表示,提高能源暴利税将导致油气行业投资锐减,进而使得英国经济在2025至2029年间损失130亿英镑,并导致3.5万个工作岗位面临风险。

加拿大皇家银行资本市场指出,壳牌和Equinor通过此次合并可以产生较大税收协同效应,从而为后续低成本开发北海油气资源带来积极影响。

对此,Equinor英国上游业务高级副总裁卡拉表示:“我们坚信,合并后的投资组合将更加强大。同时,通过开发新的工作模式,提高利润率,可以从这些资产中获得长期价值。”

英国海上能源协会认为,新公司将在确保英国本土能源供应方面发挥重要作用。壳牌综合天然气和上游主管佐伊坦言,英国国内生产的石油和天然气将在未来英国能源系统中发挥重要作用。“此次合并是为了在一个已经成熟的油气产区实现这一目标。”她说,“新公司将为数百万英国家庭提供能源,为工业提供电力,为国家能源安全贡献力量。”

英国海上能源协会首席执行官怀特豪斯指出,为保持全球竞争力,油气行业正在发生变化,英国应该充分利用北海地区油气资源以及世界级供应链优势,为保障英国能源安全提供有力支撑。“北海地区是英国国家级经济资产,随着我们踏上净零排放道路,能源转型过程需要稳定且安全的能源供应,油气仍将是未来几十年内的能源供应主角。”

本报讯 近日,迪拜世界贸易中心这座曾经被冠名“迪拜第一高”的摩天大楼迎来一场盛事——第21届迪拜汽配展(Automechanika Dubai)。60多个国家的2000多个汽车配件采购商和制造商参展,来自中东、北非以及世界其他地区的观展者纷至沓来,人数接近6万,展览信息见于阿联酋国内外多家媒体。

据了解,迪拜汽配展是中东地区规模最大、品质最好的汽配及售后服务展览会,也是全球巡展规模最大的汽车配件系列展会之一。在业界看来,迪拜汽配展一向被视为汽配行业发展风向标之一,也是全球汽配商家进入中东市场的最佳捷径。由于汽配是汽车制造的基础以及汽车行业的重要一环,业界也可以从迪拜汽配展的举办中一窥阿联酋乃至海湾和整个中东地区汽车市场的动向,并预测该地区未来汽车行业发展路线。

根据迪拜汽配展官网介绍,第21届迪拜汽配展内容涉及汽车零部件、电子和通信系统、定制与改装、轮胎和电池、车辆洗护、机油和润滑油、诊断维修在内的10大领域,囊括汽车行业所有元素。作为本届展览的亮点,“交通创新”主题会议也于展览同期举行。会议重点强调了汽车工业数字化解决方案,介绍阿联酋电动汽车政策,探讨政府与电动汽车企业之间加速合作的多种模式,旨在推动电动汽车在阿联酋的普及,支持阿联酋可持续发展战略和减少碳排放目标。当地媒体将本届汽配展评价为“重塑阿联酋交通业的未来”。

2023年,阿联酋宣布“全球电动汽车市场”项目,其中提到,到2050年,阿联酋国内车辆的50%将转型为电动车辆。为实现这一目标,阿联酋政府积极投入资金与资源,促进与电动车企业合作。截至目前,中东外卖巨头Talabat已着手在阿联酋推行电动车送餐试点,阿联酋市政环卫垃圾车开启向电动车过渡阶段。而一贯以“豪车”闻名的迪拜警察局,也开始推动传统燃油警车向电动车的迭代,只是车辆品牌仍然保持一如既往的“豪车”,如梅赛德斯-奔驰纯电EQS、奥迪RS e-tron GT、兰博基尼Urus Se、日产电动版GT-R和布加迪威龙等,都来自高端电动汽车品牌。

业界预计,到2030年,阿联酋境内电动汽车将占汽车销量15%左右,每年约为5.8万辆;到2035年,这一比例有望上升至25%,每年约为11.05万辆。

(吕可丁)

## 迪拜汽配展凸显交通绿色化新风向



图为第21届迪拜汽配展会场。

