

欧佩克影响力受质疑 新“产油小队”蠢蠢欲动 全球原油供应重心要“西移”?

■本报记者 王林

美以伊冲突正在重塑全球原油供应格局。当前,中东地区油气产能严重受损,伴随霍尔木兹海峡封锁,原油供应进一步吃紧。阿联酋退出欧佩克和减产联盟“欧佩克+”,暴露出海湾地区老牌产油国之间分歧加剧,给欧佩克在油市影响力带来冲击。在此背景下,美国主导的新“产油小队”已经蠢蠢欲动。

舆论认为,本次地缘冲突在能源市场掀起了一场零和博弈,目前美国希望能牵头弥补缺口,并借机深化与南美产油国的关系,带动委内瑞拉、阿根廷、巴西加速增产,寻求进一步瓜分供应市场份额,这似乎标志着全球原油供应重心正加速“向西移动”。

■欧佩克影响力大不如前

5月3日,“欧佩克+”召开减产例会,达成6月每日增产18.8万桶原油的协议。这是阿联酋退出欧佩克之后的首次减产例会,减产成员国只剩下沙特、俄罗斯、伊拉克、科威特、哈萨克斯坦、阿尔及利亚和阿曼。

近年来,欧佩克接连迎来成员国“退群”。2019年初,卡塔尔退出欧佩克;2020年初,厄瓜多尔退出欧佩克;2023年底,安哥拉退出欧佩克;2026年5月,阿联酋退出欧佩克以及“欧佩克+”。

对比阿联酋,安哥拉油气产能较小,卡塔尔则将重点转向天然气。作为欧佩克第三大产油国,阿联酋约占欧佩克总产量12%,拥有较强增产能力,退出对“欧佩克+”减产活动会带来一定冲击,并将进一步削弱欧佩克的影响力。

短期来看,霍尔木兹海峡封锁是核心矛盾,阿联酋退出对油价压制效果有限;长期来看,阿联酋退出,将导致欧佩克议价和影响力出现动摇,市场质疑该组织管理能力。事实上,欧佩克在全球原油市场的掌控力已经大不如前。数据显示,20世纪70年代,欧佩克原油产量约占全球



产量总额52.5%,而去年这一比例已经降至36.7%。

路透社指出,在美以伊冲突持续的背景下,阿联酋退出欧佩克,进一步暴露出海湾国家之间的分歧。一方面,此举扩大了阿联酋与沙特的裂痕,沙特是欧佩克实际领导者,两国近年来在石油政策、地区地缘政治等问题上屡有冲突;另一方面,阿联酋退出将导致欧佩克对全球原油供给掌控力进一步削弱。

睿咨得能源咨询公司分析师豪尔赫·莱昂表示:“一旦脱离欧佩克,阿联酋既有动力也有能力提高产量,沙特作为油市核心稳定器的角色是否还能长期维持,受到考验。”

■买家进入替代采购模式

油价网报道称,美以伊冲突爆发以

来,中东地区多个油田和管道受损,停产、海运受阻以及人员撤离造成产能大规模“消失”。即便本次冲突立刻结束,中东产油国也需要六个月到一年才可能完全恢复产能。

天然气输出论坛秘书长菲利普·姆谢尔比拉表示,美以伊冲突重塑供需格局,原先预计今年天然气市场将转入供应过剩,但现在已无法更准确判断市场前景。

高盛预计,卡塔尔受损LNG产能恢复可能需要3—5年,全球LNG市场将在更长时间内维持偏紧。

“即便本次冲突落幕,天然气出口恢复也需数月;如果冲突持续发酵,供应中断的负面影响可能会演变成结构性变化。”菲利普·姆谢尔比拉强调。

当前,原油市场整体处于动态再平衡状态。中东油气供应中断以及海运

灵活性突然丧失,迫使买家迅速进入替代模式,包括加大对大西洋盆地原油的采购力度,动用战略石油储备和商业原油库存,并积极竞拍即期替代船货。睿咨得能源咨询公司指出,地缘风险正在重塑原油流向,市场压力重心出现“西移”。

睿咨得能源咨询公司油气研究部门高级副总裁罗迪卡·班萨尔表示,圭亚那接下来有待审批的一系列海上项目将为全球新增原油供应开辟一块空间。如果油价持续保持在每桶100美元水平,到本世纪30年代中期,南美原油供应有望每日增加210万桶。

罗迪卡·班萨尔补充称:“本次冲突导致油价飙升,进一步揭示出围绕霍尔木兹海峡的原油供应链的高度集中化,南美有望成为新的原油供应重要来源地。”

■美国寻求抢占供应份额

综合外媒分析,美国寻求组建一个新“产油小队”,包括委内瑞拉、阿根廷、巴西,抢占供应市场份额。委内瑞拉坐拥全球最大探明原油储量,约占全球总储量的17%,该国巅峰时期日产原油约300万桶。同时,委内瑞拉原油不愁买家,印度已明确表达购买意愿。

美联社报道称,美国第二大石油公司雪佛龙目前不仅增持委内瑞拉国家石油公司合资子公司持股比例,同时获得重油开发权,计划未来18至24个月内将在委内瑞拉的原油产量提升50%,目前日均产量26万桶。

与此同时,美国还在加大阿根廷油气领域投资力度,尤其是瓦卡穆埃尔特页岩区,该页岩区是全球第四大页岩油区和第二大页岩气区,日均可出产44.9万桶页岩油和28亿立方英尺页岩气。

据悉,阿根廷政府针对瓦卡穆埃尔特页岩区开发已经给予政策支持,包括将页岩油勘探纳入投资激励计划覆盖范围,并对投资额超6亿美元的项目给予税收减免和货币兑换等多重优惠,从而加速开发、提升产业竞争力。阿根廷国有石油公司YPF表示,瓦卡穆埃尔特页岩区目前开发率不足1/10。

巴西目前日均原油产量超过400万桶,加上天然气,油气产量可达530万桶/日石油当量。巴西的目标是到2030年跻身全球前五大产油国。目前,巴西正在将投资开发重点从成熟油田转向高影响力的勘探和深水生产。

业内认为,美国主导的新“产油小队”短期内或许可以填补中东供应缺口,但能否重新定义供应格局有待商榷,除非中东油气产能恢复不及预期,且南美产油国在政策、投资、技术、基础设施、物流条件等方面得到实质性改善,否则中长期来看很难从“替补”转变成“主力”。

油价飙涨促西方能源企业首季小幅盈利

■本报记者 王林

美以伊冲突推动国际油价大幅攀升,原油交易收入随之水涨船高,五大西方能源企业迎来“开门红”。不过,地缘冲突也给五家公司的资产运营和财务状况带来不同程度的负面影响。其中,bp、壳牌的债务攀升,道达尔能源中东产能受损,埃克森美孚创2021年以来最低第一季度盈利水平,雪佛龙股票回购规模缩水。

■bp利润同比增长逾一倍

bp第一季度盈利同比增长逾一倍至32亿美元,主要受到强劲原油交易和中游业务推动。去年第一季度盈利13.8亿美元,去年第四季度盈利15.4亿美元。第一季度总营收533.71亿美元,同比增长11%。

第一季度油气日均产量230万桶石油当量,下游炼油产能利用率超过96%,日均加工量超过150万桶,创bp近4年来最高季度加工量。受地缘冲突持续影响,全年产量面临下行风险。

截至第一季度末,bp净债务约253亿美元,高于去年年底的221.8亿美元。该公司的目标是到2027年底,将净债务降至140亿—180亿美元之间。

bp首席执行官梅格·奥尼尔表示:“尽管外部环境波动不断,我们的运营和财务依然表现强劲,一方面得益于异常强劲的原油交易业务,一方面受到中游业务运营效率改善明显的提振。”

截至3月底,bp股价今年已累计上涨32%。bp重申2026年130亿—135亿美元的全年资本支出指引区间。

据了解,bp在中东地区的资产规模相对较小,且运营以承包为主,并未受到此轮地缘危机的广泛波及。随着战略重心重回传统油气产业,bp承诺将加大对油气领域投资,重点提升产量、精简业务,改善回报率。

■壳牌炼油和交易获利显著

壳牌第一季度调整后盈利69.2亿美元,较去年同期55.8亿美元增长24%;经营活动现金流61亿美元;自由现金流从去年同期53亿美元降至29亿美元。

第一季度,壳牌包括炼油和石油交易业务在内的化工及产品业务部门实现利润19.3亿美元,较去年同期4.5亿美元猛增76.7%。壳牌目前持有7座炼油厂权益,其中4座位于欧洲,2座位于加拿大,1座位于美国,相关业务利润在第一季度跃升至逾20亿美元。

壳牌表示,第一季度利润大幅增长主要得益于下游与可再生能源板块交易及优化贡献增强、油气变现价格提高、炼油利润率改善以及运营成本下降,但仍面临现金流承压、负债上升及关键资产长期修复的挑战。

第一季度末,壳牌净债务从去年底的457亿美元升至526亿美元,负债率从去年底的20.7%升至攀升至23.2%。同时,壳牌将股票回购规模从35亿美元削减至30亿美元,旨在将现金调配至资产负债表,应对地缘冲突导致能源供应中断后债务增加所带来的短期流动性压力。不过,壳牌将每股股息上调5%,至0.3906美元,显示出该公司在现金流和债务管理上的审慎姿态。

不过,壳牌第一季度油气产量环比下降4%,主因是中东地区作业受阻,尤其是卡塔尔Pearl天然气厂受损,该设施修复工作可能需要大约一年时间。

■道达尔能源股息增幅最高

道达尔能源第一季度净利润同比增长29%至53.9亿美元,现金流86亿美元。第一季度勘探与生产部门调整后净营业利润26亿美元,现金流46亿美元;下游业务部门调整后净营业利

润19亿美元,现金流21亿美元,炼油开工率超过90%,原油和成品油贸易业绩强劲;一体化液化天然气部门调整后净营收13亿美元,现金流18亿美元,液化天然气产量增长12%;一体化电力部门调整后净营业利润5亿美元,现金流6亿美元。

截至第一季度末,道达尔能源负债率15.5%,资产负债表保持稳健。道达尔能源首席执行官潘彦磊表示:“今年第一季度业绩展现出我们高绩效、多元化的油气、电力一体化投资组合捕捉价格上涨潜力的能力。”

得益于巴西、利比亚新项目投产和产能提升,道达尔能源第一季度油气产量同比增长4%至255.3万桶石油当量/日,抵消了中东地区产量损失影响。受美以伊冲突影响,道达尔能源约15%的油气产能相关设施已关停,包括位于卡塔尔、伊拉克、阿联酋的海上生产设施。

道达尔能源第二季度将继续实施最高15亿美元股票回购计划,较第一季度7.5亿美元回购目标翻倍,并将中期股息提高5.9%,是五家西方油气企业中股息增幅最高的,同时确认全年派息率超过40%的目标。

■埃克森美孚首季净利下滑

埃克森美孚第一季度净利润同比下滑45%至42亿美元,为2021年以来最低水平;营收为851.4亿美元,同比略有增长;自由现金流仅27亿美元,远低于去年同期88亿美元;支付股息43亿美元,回购价值49亿美元股票。

第一季度上游生产部门实现利润57.4亿美元,同比下降15%;炼油业务遭受冲击尤为严重,亏损12.6亿美元;日均产量为460万桶石油当量,其中圭亚那和美国二叠盆地产量创下新高。

埃克森美孚约20%油气产量位于中东地区,如果霍尔木兹海峡在第二季度全面关闭,其中东日产量将同比减少75万桶石油当量,供给炼油厂的原油加工量将下降3%。

埃克森美孚表示,第一季度受美以伊冲突影响无法交付货物录得约7亿美元损失,另有39亿美元不利时效性影响,主要源于金融衍生品估值与相关实物交易估值之间的不匹配。

埃克森美孚首席执行官伍德伦表示,埃克森美孚约15%产量受到美以伊冲突影响。一旦霍尔木兹海峡重新开放,石油运输量将需要长达两个月才能回升,从波斯湾运出的石油大约需要一个月才能抵达客户手中。

■雪佛龙油气保持产量增长

雪佛龙第一季净利润同比下滑37%,营收486.1亿美元;支付股息35亿美元,回购价值约25亿美元股票,虽然股票回购规模环比减少,但仍然维持今年全年100亿—200亿美元回购目标。

第一季度上游生产部门实现利润39亿美元,同比小幅增长4%;炼油业务由盈转亏,亏损8.17亿美元;日均产量约为390万桶石油当量,同比增长15%,这主要受惠于此前的并购与整合。需要注意的是,雪佛龙美国本土生产保持强劲,连续三个季度超过每日200万桶石油当量,同时美国炼油厂原油加工量连续五个季度超日均100万桶,3月创下历史新高。

雪佛龙只有不到5%的产量来自中东地区,因此受影响较为有限。雪佛龙首席执行官迈克·沃森表示,公司在沙特、科威特、以色列有业务,但与北美、南美、亚洲、非洲的庞大业务布局相比,规模较小。“由于霍尔木兹海峡持续关闭,目前过剩的供应、规避制裁的“影子舰队”油轮与各国战略储备正逐步被消化。我们将开始看到现货短缺,有必要调整需求以配合供应。”



美国电池回收业深陷破产潮

■本报实习记者 王静怡

近期,美国电池回收行业陷入破产裁员潮,曾经被资本追捧、政策扶持的行业,正面临结构性困境。

4月9日,Ascend Elements公司提交破产申请。这家成立于2015年的企业,共完成12轮融资,累计吸引投资超过11亿美元,先后获得美国能源部总额超过6亿美元财政拨款,以及近10亿美元的长期供应协议,一度被视为美国构建自主电池供应链的“希望之星”。然而,该公司目前背负约1.035亿美元的长期债务,在肯塔基州的工厂也因资金枯竭而被迫停工。2025年2月,美国能源部取消了对该公司1.64亿美元的拨款,10月又取消3.16亿美元拨款。

Ascend Elements公司并非个例。去年5月,美国电池回收领军企业Li-cycle公司申请破产,其位于纽约的旗舰回收工厂由于成本超支导致资金链彻底断裂而被迫停工。截至2024年底,Li-cycle公司申报资产8.61亿美元、负债5.98亿美元,其中过半资产沉淀在停工的工厂。有业内人士指出,该公司因政府拨款的不确定性以及电动汽车和电池原材料市场波动失去了对投资者的吸引力。与此同时,Redwood Materials公司半年内经历两次裁员,超300人离开。

有业内人士指出,美国电池回收行业崩溃背后的结构性问题在于原料供应的时间错配。国际能源署报告显示,当前大部分电池回收原料来自制造废料,而非报废电池。预计到2030年,制造废料仍将占可用原料的2/3。英国皇家化学学会协会研究表明,电动汽车电池的使用寿命通常为12至15年。这意味着,大批量退役电池要在2040年之后才能成为主要废物料,也就是说,美国电池回收企业将面临长达数十年的原料缺乏期。

Ascend Elements公司市场部产品经理安东·波皮伊对此表示:“目前美国产能过剩,电池回收厂商在为有限的材料进行激烈竞争,推高采购成本。”

大宗商品价格波动构成第二重压力,电池回收收入依赖锂、镍、钴全球市场价格。“自然通讯”指出,锂电池回收面临技术、经济与监管等多重约束,全球回收率远低于铅酸电池等成熟体系。锂价从2022年底的历史高位暴跌,至2025年中期跌幅接近90%,原材料比回收材料更便宜。大宗商品市场研究机构Fastmarkets指出,低迷的金属价格压缩了生产商与精炼商的支付能力,短期内回收行业前景依然看跌。

不同于其他电池回收企业从废旧电池中提炼高纯度材料的单一技术路线,Redwood Materials公司业务重心从回收商延伸至储能供应商,在电池的二次寿命中获取增量价值。2025年6月,Redwood Materials成立储能业务部门,将退役电池检测后重新打包为储能系统,服务数据中心、AI算力客户及可再生能源开发商。

摩根士丹利分析师撰文指出,储能系统正为电动汽车电池商开辟盈利新途径,其不仅能解决退役电池处理问题,还能降低储能系统成本。

电池市场专家艾奥拉·休斯表示:“技术整合是最大实务障碍,确保不同类型、不同健康状态的电动汽车电池能够协同工作,是一项技术挑战。”