

为提高出口量 卡塔尔订购LNG运输船

本报讯 卡塔尔已从韩国订购6艘液化天然气(LNG)运输船,因为其正推进一项耗资数十亿美元的项目,将提高LNG产量和出口量。

卡塔尔能源公司近日表示,将向大宇造船海洋工程公司购买4艘LNG运输船,向三星重工购买两艘LNG运输船。这是卡塔尔与韩国造船商去年签署的190亿美元交易的第一批订单。

韩国大宇、现代重工和三星被选中到2027年为卡塔尔建100多艘LNG运输船。届时,卡塔尔LNG产量将增加50%。

10月,卡塔尔还向中国订购了4艘LNG运输船,以扩大其船队。LNG被视为石油和煤炭的重要替代品,卡塔尔对全球LNG需求的预测比一些分析师更乐观。该国预计,到2050年LNG需求会继续增长。国际能源署(IEA)预计,随着消费者逐步淘汰化石燃料,全球天然气需求本世纪20年代中期会达到顶峰。(徐 蕾)

美国应对高油价 拟释放战略石油储备

本报讯 美国能源部部长詹妮弗·格兰霍姆日前表示,美国总统拜登正考虑释放战略石油储备,作为降低美国汽油价格的措施。因为欧佩克+11月4日的会议对美国呼吁向市场投放额外石油置之不理。据悉,美国战略石油储备目前有约6亿桶原油。

欧佩克+专家认为,四季度的市场赤字将比之前预期要小,而明年将转为盈余。

美国汽油需求依然强劲,而且汽油库存持续下降,推动美国汽油价格近期升至7年来的高位。根据美国汽车协会的数据,截至11月5日,美国汽油均价为每加仑3.421美元。(李 山)

埃克森美孚 寻求收购印度深水油田

本报讯 印度石油部秘书塔伦·卡普尔日前表示,埃克森美孚正考虑收购印度石油天然气公司(ONGC)在印度的部分深水油田。

作为世界第三大石油进口国和消费国,印度约85%的石油需求来自海外,并一直寻求与全球石油巨头的合作机会,以迅速将其储量货币化。

印度石油天然气公司董事长库马尔早些时候表示,公司正在寻找战略合作伙伴,以开发国内难度较大的深水油气田。卡普尔表示,“埃克森美孚要么持有印度油田的股份,要么与印度石油天然气公司组建合资企业来运营这些油田”。

卡普尔表示,“印度还有兴趣根据与道达尔能源的长期合同购买液化天然气(LNG)。我们正寻求价格波动较小的长期LNG交易”。

印度天然气进口公司Petronet首席执行官表示,不断飙升的LNG价格正促使买家考虑签订长期合同,可能还有最低价格和最高价格的选择。(李 嵩)

马来西亚国油 完成对碧乐璧的收购

本报讯 近日,马来西亚国油子公司完成了对润滑油添加剂、有机硅和特种化学品制造商碧乐璧的收购。加入马来西亚国油后,碧乐璧将布局全球,在创新战略的支持下独立运营。

碧乐璧日前发布了全新的品牌形象,包括新的企业标识,表明其未来全新的战略发展方向。马来西亚国油子公司于2019年开始收购碧乐璧,使得公司传统油气产品组合得以扩展。

碧乐璧1981年成立,始终专注于服务中小企业,核心产品是润滑油添加剂,可提高在极端气温等情况下机器和车辆运行的效率。该公司承诺,到2050年将实现净零排放。(山 水)

壳牌遭受“逼宫” 陷入拆分困境

近期,以气候之名,壳牌大股东对冲基金Third Point呼吁该公司拆分,并改变发展策略,加快能源转型

●李 兰

5月26日,以气候之名,荷兰海牙地方法院裁定,壳牌对气候变化负有部分责任,并下令该公司到2030年必须使其碳排放量比2019年的水平降低45%,这比壳牌公布的时间整整提前了5年。不到半年,同样是以气候之名,壳牌大股东之一的对冲基金Third Point,呼吁壳牌拆分成多家独立公司,并且重视气候变化,改变发展策略。Third Point持有壳牌7.5亿美元的股份。

这一幕似曾相识。就在壳牌第一次遭“逼宫”的同一天,仅持有埃克森美孚0.02%股份的小股东,激进对冲基金Engine No.1以气候之名,成功拿下两个董事会席位。至于Third Point能否像Engine No.1一样取得成功,目前还是未知。不过,摩根大通分析师马利克认为,股东可能接受拆分公司。投资者普遍反对混合、一体化公司模式,并认为壳牌寻找途径向低碳业务转型,可以让公司实现更大的价值。然而,壳牌高级管理人员认为,将公司一拆为二不实际。

事实上,在壳牌分拆纷争的背后,是一个关于石油巨头的能源转型之路如何走的问题。

拆分与否

随着全球能源转型加速,石油巨

头面临的挑战也越来越大,一方面政府部门低碳目标日益明确,另一方面投资者施压,敦促其改变发展战略。

Third Point的创始人丹尼尔·勒布称,之所以要求壳牌将公司一分为二,主要是由于该公司股票回报率低,未达到股东预期。其次,该公司也未兑现环境、社会和治理(ESG)的承诺。

据悉,Third Point是华尔街最多产的激进投资公司之一,管理着约200亿美元的资产。勒布也是美国最有影响力的对冲基金经理之一,他呼吁壳牌考虑至少拆分成两家独立的公司。一家坚持传统能源业务,如石油、炼化,提供稳定的现金流;另一家则专注于可再生能源等。Third Point认为,这样做,壳牌可以明确发展战略,吸引和留住投资者,同时符合ESG政策。

勒布表示,“壳牌有太多相互竞争的利益相关者,将其推向太多不同的方向,导致了一套不连贯、相互冲突的战略,这样的战略试图满足多方利益,但却未能满足任何一方利益”。勒布认为,推行他所建议的战略可以减少二氧化碳排放并增加股东回报,“这是所有利益相关者的胜利”。

不过,壳牌高管认为,拆分业务将破坏他们利用传统油气业务为清洁能源转型提供资金的核心战略。壳牌首席执行官范伯登表示,如果没有公司目前的规模和背景,能源转型将更难。

当前对于拆分一事各方态度不一。不过,值得注意的是,年初壳牌制



订了相关计划,在减少石油产量的同时,在生物燃料和电动汽车充电基础设施等领域加大投资力度,加快向低碳业务转型。另外,继荷兰海牙地方法院发布裁决要求其加快减碳步伐后,9月壳牌以95亿美元的价格将其在二叠纪盆地的资产出售给康菲石油。

能源转型的3种策略

分析师表示,壳牌可能抵制拆分的想法,但来自Third Point或其他方面的压力可能产生深刻影响。

在这一问题上,部分欧洲石油公司已明确了路径。如埃尼公司多次表

示,加紧推进分拆部分业务的计划,以筹集所需现金,助其转型并回报股东。近期,埃尼公司表示,计划将其低碳业务,如可再生能源、零售电力和天然气,单独上市,并将于明年完成。此外,西班牙雷普索尔公司也已明确表示分拆低碳业务,获得投资者的关注。

对于不同石油公司而言,战略选择的不同决定资产分拆是否可行,决定面对变化如何重塑商业模式和投资组合。根据咨询公司埃森哲的分析,未来可能出现3种不同的投资组合策略。

一是油气专业公司,他们在降低碳强度的同时,将成本和运营效率提



哈萨克斯坦2022年 将开始生产电动汽车

哈萨克斯坦工业和基础设施发展部第一副部长凯尔贝克·乌斯肯巴耶夫表示,哈萨克斯坦2022年将开始生产电动汽车。据悉,哈萨克斯坦汽车公司已开始在萨兰和阿拉木图生产宇通和金龙客车,在科斯塔纳伊生产电动汽车。为了支持电动汽车的发展,该国已在努尔苏丹、阿拉木图和巴夫洛达尔等城市安装了110个充电站。哈萨克斯坦计划2021年生产1200辆各种型号的汽车,包括公交车,到2022年这一数字将达到2000辆。图为德国高速公路的超级充电站。

视觉中国 供图

波兰石油天然气公司2022年后将停用俄罗斯天然气

本报讯 波兰石油天然气公司首席执行官马耶夫斯基日前表示,在与俄罗斯天然气工业公司的供应协议到期后,预计不会再从俄罗斯购买天然气。该供应协议将于明年底到期。

波兰多年来一直试图摆脱对俄罗斯天然气的依赖,因为该国认为俄罗斯

的能源政策对其能源安全构成威胁。

但马耶夫斯基不排除未来从俄气采购天然气现货的可能性。为了减少对俄罗斯的依赖,波兰石油天然气公司近年来与卡塔尔和美国等主要液化天然气(LNG)出口国签署了几项LNG长期供应合同。

波兰石油天然气公司与美国切尼尔能源公司签订了一份为期24年的LNG交付合同,该合同已于2019年生效。此外,该公司还与卡塔尔签订了一份LNG供应战略协议,将于2034年到期。

波兰和波兰石油天然气公司一直

反对俄气牵头的北溪2号天然气管道项目。该项目正等待德国的运营许可,将绕过乌克兰向欧洲输气。波兰石油天然气公司近期表示,已与波兰油气供应贸易公司就北溪2号项目的认证程序向德国能源部表明立场。

(徐 蕾)

油气公司被指无法真正实现“碳中和”

能源公司认为基于自然的碳补偿可能是减少碳排放的最佳方案,但却招致环保主义者的批评,认为这只是“漂绿”行为,无法真正解决气候问题。此外,缺乏标准化也将“碳中和”油气置于灰色地带

●李 峻

能源转型、净零排放承诺,以及投资者要求油气公司减排的压力加大,催生了能源市场的新趋势,即“碳中和”石油和“碳中和”液化天然气(LNG)的出现。

油气公司已开始提供所谓的“碳中和”油气运输,而买家则欣然接受,因为他们也正承受着投资者和自身减排承诺的压力,需要购买低碳排放的能源。

提供“碳中和”LNG或石油的能源公司表示,在碳捕集和封存(CCS)或直接空气捕集技术成熟并大规模发展前,基于自然的碳补偿可能是立即减少碳排放的最佳方案。

目前,“碳中和”石油和“碳中和”LNG正通过碳补偿来实现“排放中和”,即买卖双方为参与世界各地的减排项目付费。在这种情况下,“碳中和”意味着卖方或买方,或双方,通过投资拯救森林的项目或支持某个地方

的可再生能源项目来减少碳排放。就目前而言,“碳中和”并不意味着在天然气的生产、液化和运输过程中,通过碳捕集等技术抵消排放。

碳补偿的方法招致环保主义者的批评,他们说,这只是一个行将衰落的行业的更多“漂绿”行为,而这将影响真正拯救地球的行动。

此外,不断增长的碳补偿市场缺乏碳信用额的标准化,不要求企业披露信息,也没有任何统一的标准来衡量抵消了多少碳足迹。这些问题将“碳中和”油气行业置于灰色地带,对企业自称使用碳补偿的形象毫无帮助。

许多大型油气公司最近宣布了“碳中和”石油和“碳中和”LNG的交付。1月,美国西方石油公司表示,已交付世界上首批“碳中和”石油。瑞典伦丁能源公司表示,4月在挪威海上油田销售了全球首批经过认证的净零排放原油。6月,该公司表示,在挪威近海的Johan Sverdrup油田出售的

所有原油都被认证为“碳中和”石油。此外,伦丁能源公司还利用已进行碳标准认证的碳捕集项目来抵消剩余排放。道达尔能源和壳牌也在销售“碳中和”LNG,主要面向亚洲客户。

已提供“碳中和”LNG多年的壳牌表示,要使LNG脱碳,需要动用所有手段。在可能的情况下避免碳排放,在不能避免碳排放的情况下减少碳排放,在不能避免或减少碳排放的情况下抵消碳排放。随着更多避免和减少碳排放的方法大规模发展,油气行业需要共同努力,使用高质量的碳信用额,补偿LNG价值链上难以减少的温室气体排放。

壳牌LNG开发经理迈赫迪表示,“这不是万灵药,我们不会称其为绿色。如果无法避免或减少碳排放,使用碳补偿应是最后的手段”。

但是环保组织和非营利组织却对此不屑一顾。他们认为,碳补偿是石油生产者最新的“漂绿”策略。绿色和平组织6月表示,“碳补偿已成为最流

行、最复杂的‘漂绿’方式。它在理论上行得通,但在实践中充满缺陷”。国际绿色和平组织执行董事詹妮弗·摩根9月曾猛烈抨击壳牌和埃克森美孚等公司,称他们的碳抵消计划是“危险的气候谎言”。

碳补偿市场缺乏标准化,只会增加“碳中和”油气批评者的反对意见。联合国气候行动与金融特使马克·卡尼曾表示,这个市场目前“在阴影中运行”。卡尼去年成立了“扩大自愿碳交易市场特别工作组”,旨在创建一个规模庞大、高度诚信的自愿碳信用交易市场。工作组的目标是确保自愿碳市场服务于减少温室气体排放和加速向净零排放过渡的主要目的。

油气生产商将继续向有意愿的买家出售所谓的“碳中和”石油和“碳中和”LNG,但在缺乏标准化和透明度的情况下,对这些能源供应形式的“碳中和”性质的怀疑将继续存在,甚至还会增加。

高一倍。选择这条道路的可能是国家石油公司和一些独立石油公司。

二是能源巨头,他们将重点从碳氢化合物扩展到氢能等。大型国际石油公司很可能选择这条道路。

三是低碳领导者,这类公司将全面转向碳中和未来。

无论选择何种策略,转向低碳能源都是具有挑战性的。Third Point呼吁壳牌拆分的出发点是壳牌的新战略未能激发投资者的兴趣。但在拆分的另一面,又如范伯登所表示的,传统业务产生的现金流将会为能源转型提供资金。不同业务之间的协同,如炼油和氢能、天然气贸易和可再生能源电力销售,对增加公司投资回报和减少风险很有必要。

目前Third Point分拆壳牌的提议能否像Engine No.1一样取得成功,还不得而知。但投资者在石油公司中的发言权和决定权不容忽视。针对Engine No.1在董事会上取得的成功,Boston Trust Walden公司负责人蒂姆·史密斯表示,“在埃克森美孚股东大会上的表决是前所未有的,具有历史意义。投资者竟然有机会根据ESG标准选举新董事会成员并罢免现任董事会成员,以前从未发生过”。5月26日三大巨头遭逼宫已显示了他们的影响力。