

9月份产量目标提升10万桶/天——

欧佩克+谨慎小幅增产

本报驻利雅得记者 罗怀伟

石油输出国组织与非欧佩克产油国(欧佩克+)第31次部长级会议,3日以视频方式举行。由于欧佩克+在完成8月份产量配额调整后已经基本实现了2020年4月份和2021年7月份制定的增产目标,因此市场普遍期待其继续推进产量调整。但本次会议公布的增产幅度远低于市场预期,仅将9月份产量目标提升10万桶/天。

会议强调,欧佩克+将谨慎利用有限的剩余产能,将其用于应对严重的供应中断,这一决定反映出欧佩克+对石油市场发展形势的判断及应对举措。

从近期来看,全球经济下行风险持续加大,全球石油需求和国际油价所受影响愈发明显,欧佩克+的相关举措具有重新平衡供需关系、避免油价迅速下跌的意图。

7月份,全球经济增速放缓的迹象日益显现。美国劳工部数据显示,美国6月份居民消费价格指数(CPI)环比上涨1.3%,同比上涨9.1%,再次刷新40年来的最高纪录。欧洲经济遭遇较大挫折,欧元汇率一度跌破1欧元兑1美元重要关口,创2002年12月份以来新低。为缓解经济下行压力,美联储和欧洲央行7月份均宣布大幅加息,美国总统拜登更是出访沙特寻求石油增产。

由于市场担忧全球经济放缓拉低石油需求,国际油价近期呈现下跌趋势。截至7月底,布伦特原油期货价格收于每桶103.94美元,当月跌幅约4.7%,美国西德克萨斯轻质原油期货(WTI)价格收于每桶98.62美元,当月跌幅约6.8%。而欧佩克+此次小幅增产的决定未能改变油价下跌的趋势,8月4日,WTI价格跌破每桶90美元关口,创俄乌冲突爆发以来的新低。

对此,欧佩克+会议表示,注意到石油市场基本面的动态和快速变化,有必要对市场状况进行持续评估。9月份小幅增产计划公布后,国际油价曾在短期内出现大幅回升。为应对油价下跌,沙特阿美8月4日将9月份阿拉伯轻质原油在亚洲市场的官方售价每桶上调9.80美元,上涨幅度创历史新高。

从长期来看,全球石油需求具备增长潜力,但产能恢复则难以迅速实现,因此欧佩克+将防止严重供应中断作为重要目标。

欧佩克7月份发布的月度报告对2023年度全球能源需求在乐观条件下的增长情况作出预测。报告认为,在疫情防控压力、地缘政治风险、通货膨胀压力等因素未对经济增长态势造成巨大负面影响且主要经济体恢复增长潜能的基础上,预计2023年全球GDP将实现3.2%的增长,全球石油需求同比增长270万桶/天,虽然相比2022年度的340万桶/天有所下降,但增长势头仍然强劲。

针对石油供应,欧佩克+会议指出石油部门长期投资不足导致行业上中下游的剩余产能减少,并特别强调,对上游部门的投资不足将影响到及时提供充足的供应,以至



一名男子在以色列莫迪因一座加油站为汽车加油。(新华社发)

于难以满足2023年度不断增长的石油需求。此外,当前石油库存处于低位,经合组织国家紧急石油库存已达到30年来的最低水平。

因此,除强调谨慎利用剩余产能外,欧佩克+还将重视产能提升问题。根据沙特王储穆罕默德·本·萨勒曼和能源大臣阿卜杜勒阿齐兹·本·萨勒曼的表态,到2027年沙特石油产能将从1200万桶/天提升至1300万桶/天,但这一成果将以可持续的方式逐步实现。而沙特外交国务大臣阿德尔·朱拜尔曾表示,沙特是否提高石油产量取决于市场是否存在供应短缺。

近年来,欧佩克+不断提升对石油市场的影响力,将国际油价从2020年的低谷一路提升至高位,其取得这一成果的主要原因是参与国能够顶住美西方要求增产的压力,坚持执行既定计划,始终保持协调合作。

欧佩克+的产量调整协议将于今年12月份结束,但欧佩克将继续同俄罗斯等非欧佩克产油国保持合作。7月29日,沙特能源大

臣阿卜杜勒阿齐兹·本·萨勒曼和俄罗斯副总理亚历山大·诺瓦克在利雅得会晤,重申了对欧佩克+协议和石油市场稳定的承诺。欧佩克新任秘书长海瑟姆·盖斯日前表示,欧佩克与俄罗斯没有竞争关系,俄罗斯是全球能源版图中重要的、主要的和极

具影响力的参与者。他指出,尽管现在谈减产协议的续约问题还为时过早,但欧佩克+参与国在《合作宣言》框架下的联盟体系仍将继续,因为该框架更加全面地覆盖了能源合作的各个领域,使23个产油国能够共聚一处。

外企微观观察

全球航运巨头马士基发布二季度财报显示,公司单季营收同比增长52%,利润同比增长130%。这是马士基连续15个季度实现利润同比增长。

除了马士基,达飞一季度净利润同比增长两倍多,赫伯罗特二季度业绩创新高,多家头部航运公司上调利润预期,对今年全年利润信心满满。由此可见,尽管今年航运市场景气度不如去年,但盈利依旧是全球航运巨头的“主基调”。

航运公司业绩增长,离不开运价提升和货运量增长。但在今年上半年,运价出现下滑,货运量也有所减少,航运公司为啥还能赚得盆满钵满?

市场分析认为,这主要是由于长期协议运价依旧保持高位。马士基财报显示,二季度燃料等成本继续增加,货运量减少7.4%,即期运价已从峰值回落,但公司合同运价高于往年同期水平。马士基预计,其全年利润将比预期高出约四分之一,并表示运费“逐渐正常化”有可能在四季度才会出现。

在航运公司的业务中,长期协议占比不低,很多大型航运公司长期协议占比超过半数。也就是说,今年履行的合约,很多都是去年签的,此前的高运价现在还在执行。也正因此,即便即期运价有所下降,航运公司今年仍然“有戏”能维持较高业绩。

此外,港口拥堵状况依旧存在。五六月份,欧洲港口出现拥堵,美国西海岸的拥堵也没有明显缓解。由于工人罢工、夏季高温等因素,截至6月30日,全球36.2%的集装箱船滞留在港口,供应链受阻、运力受限的状况二季度依旧存在,在短期内对运价形成了一定支撑。尽管即期运价有所下滑,但整体仍然处在高位。

不过,从需求侧看,全球经济下行压力增大,欧美国家通胀高企,消费意愿下滑,航运贸易增速出现放缓,需求下降极大影响了航运业信心。在上调利润预期的同时,马士基也发出警告,由于消费者信心减弱和供应链受堵,港口与仓库的库存将持续增加,今年全球海运集装箱需求将放缓。不少业内分析也认为,国际航运市场的超级周期已经触顶,下半年运价将呈现持续下滑态势。

对于航运公司而言,长期合同的高运价、港口拥堵的持续加上三季度传统旺季的货运需求,足以支撑今年的利润水平。然而,随着航运超级周期的结束,业绩下滑也是必然。航运业是较为典型的周期性行业,利润波动是行业常态。对于航运公司而言,也需顺势而为,提前调整布局。

禹洋



视频报道请扫二维码

极端天气对全球经济影响不小



覆盖全球 85% 人口, 90% GDP, 88% 碳排放

胡彬

130多个国家提出碳中和或净零排放目标

一名男孩在意大利罗马西班牙广场的喷泉玩水。(新华社发)

近年来,全球极端天气轮番上演,极端天气渐有常态化趋势。2020年,大西洋飓风数量创下新纪录,其中11月份中美洲史无前例地出现了连续的4级飓风。2021年,北美多地出现罕见高温天气,当年7月份成为有记录以来地球最热的一个月,欧洲遭遇了创纪录的暴雨袭击和洪涝灾害。今年夏天,整个北半球都遭到异常高温天气袭击,欧洲热浪爆发一周就导致1000多人遇难,多国宣布进入紧急状态,英国更是发布了该国历史上第一个“极端高温”红色预警。

造成极端天气的因素有很多,长期的气候变化被认为是导致极端气候事件频繁出现的主要推手。联合国政府间气候变化专门委员会(IPCC)2021年8月份发布的第六次评估报告第一工作组报告指出,最近50年全球变暖正以过去2000年以来前所未有的速度发生,气候系统不稳定加剧。报告还明确指出,自1750年左右,大气中温室气体浓度的上升无疑是由人类活动造成的。更需警惕的是,随着人类活动导致的全球变暖加剧,极端高温事件的频率和规模将会进一步增加。

气候变化对全球粮食安全、水安全、生态安全、能源安全、基础设施安全以及民众生命财产安全均构成长期威胁,既给全球生态系统带来不可逆的损害,也给全球经济造成重大损失。联合国减少灾害风险办公室(UNDRR)在《2000—2019

年灾害造成的人类损失》报告中指出,2000年至2019年,全球共发生7348起重大灾害,42亿人受到影响,经济损失约2.97万亿美元,这一数字远超1980年至1999年间的4212起重大自然灾害。急剧增长的主要原因是气候变化导致极端天气事件增多。此外,财富和人口的增长也是导致损失增加的原因。气候变化对世界经济带来的严重影响已经不容忽视。

首先,极端气候事件对不同经济部门、不同国家造成的经济影响存在差别,可能加剧不平等。美国加州大学伯克利分校学者所罗门·项评估了1970年至2006年极端气温和飓风对28个加勒比海地区国家的经济效应发现,不同经济部门受影响存在显著差异:采矿业和公共设施部门因飓风损失惨重,建筑业却在飓风过后出现显著增长,因为灾后重建使其获利。另外,很多研究发现,对于贫穷国家来说,极端气候事件对其经济的影响会更大,因为这些国家应对手段和资源相对有限,因此气候变化加剧了国家之间的不平等。

其次,极端气候事件对经济的影响会产生累积,严重制约受灾国长期的经济增长。所罗门·项和美国芝加哥大学阿米尔·吉娜两位学者的研究表明,飓风的侵袭将降低受灾国经济增长率,且这种影响会随时间延长而不断累积。例如,菲律宾易受极端天气影响,人均收入的长期增长率下降

幅度达7.28%。美国哈佛大学学者梅丽莎·戴尔等人基于1950年至2005年全球125个国家的大量数据发现,气温变化不仅影响收入的绝对水平,还直接影响居民收入增长率,使得气候冲击对经济增长率的微小影响不断积累,从而长期对国民经济的增长造成极大的负面影响。

此外,极端气候事件存在放大效应,通过全球供应链、国际贸易等渠道造成的经济损失在全球范围内相互放大。去年9月份,世界经历了一场大规模的能源危机。欧美天然气、动力煤、原油等能源品价格纷纷涨至历史高位,不仅如此,能源价格的上涨,还大幅推升了欧美电力价格,进一步加剧能源危机冲击。造成此次危机的导火索就包括极端天气拖累欧洲风电等可再生能源,导致对传统能源发电的需求激增,能源的供需缺口急剧扩大,促使能源价格上升并外溢到世界其他地区。欧洲从2021年初开始,长时间出现超高压异常天气,海上风速大幅下降,风力发电量随之骤降。美国劳伦斯伯克利国家实验室的阿马拉辛赫·佩里尔等学者研究发现,由于可再生能源的发电能力高度依赖于天气条件,使得可靠性和稳定性面临挑战,极端天气事件导致电力供应的可靠性下降16%。

碳中和是全球大势,减少温室气体排放已经势在必行,现如今已有130多个国家提出了碳中和或净零排放目标,覆盖全球88%的碳排放、90%的GDP和85%的人口。包括中国、欧盟、美国、日本和英国等主要经济体都制定了应对气候变化的法律或国家战略。气候变化已经不是未来的威胁,而是现实的危机。极端天气频发说明气候变化的影响已经在发生,因此适应气候变化也是紧迫且必不可少的应对措施。各国需要进一步加强气候承载力脆弱地区应对能力的提升,并大力推广农业保险、气象指数保险和巨灾保险等金融工具,提高应对极端气候事件的风险分担能力。

(作者系清华大学气候变化与可持续发展研究院副研究员)

帝斯曼紧抓中国绿色发展机遇

荷兰皇家帝斯曼集团近日发布《2021年帝斯曼大中华区可持续发展报告》显示,2021年,帝斯曼在中国的销售总额为94.9亿元,同比增长17%。帝斯曼中国总裁周涛在接受经济日报记者采访时称,2021年帝斯曼中国围绕“人”“地球”和“利润”三个维度,在多项领域取得了令人惊喜的成果。“这份令人惊叹的成绩也得益于帝斯曼把握了中国‘双碳’目标和可持续发展战略的机遇。在‘双碳’目标下,中国消费者对可持续发展的认识更加深刻,环保意识越来越强烈,有力促进了企业提高减排目标并将目标转化为切实行动。”周涛说。

2021年,帝斯曼提高了减排目标,致力于实现将运营产生的温室气体排放量到2016年排放量的30%提升至50%,并将内部碳价从2020年的50欧元/吨提高至100欧元/吨。在实践中,帝斯曼中国制定了节省热力、燃料、电力等一系列减排方案,将能源效率从2020年的6.7%提升至2021年的10.1%,高于年均提升1%的目标。此外,作为联合国全球契约组织“CEO水之使命”签署方,帝斯曼2021年的CDP(原碳信息披露计划)水安全评级上升到了A级。

为积极推动节能减排与能源结构升级,帝斯曼设定了到2030年75%的电力来自可再生能源的可持续发展目标。2021年,帝斯曼中国签署了绿色电力交易协议,实现中国工厂可再生能源采购率15.6%。同时,推进工艺改进和废物减排项

帝斯曼紧抓中国绿色发展机遇,2021年,帝斯曼在中国的销售总额为94.9亿元,同比增长17%。

周涛表示,公司计划在绿电和可再生能源目标上继续加快脚步。之所以有这样的信心,是因为看到了中国政府在保障能源供应和设定具体减碳目标方面作出的努力。帝斯曼如果能在中国做好,无疑会给帝斯曼全球增添信心。“制定一系列减排目标并非‘节流’而是‘开源’。向低碳经济转型,本报记者为我们的创新和可持续发展解决方案创造商机和带动增长。我们对发展低碳经济的贡献,不仅通过减少自身排放,还通过开发解决方案帮助客户和消费者减少排放。”周涛说。

在应对全球快速增长的人口带来的粮食系统稳定性问题、保障人口健康与全球可持续发展方面,帝斯曼提出了一套量化的“粮食系统承诺”目标:帮助8亿弱势群体填补微量营养素缺口,增强5亿人的免疫力;实现两位数的畜牧农场减排,向1.5亿人提供营养丰富、可持续的植物蛋白食品;与合作伙伴一起,支持产业链上50万农户的生计改善。

“我对中国经济的整体发展和潜力充满信心。”周涛表示,帝斯曼将紧紧抓住中国“十四五”规划以及“双循环”新发展格局带来的更多市场机会和更好的投资环境,围绕可持续发展、循环经济、低碳转型等目标,开发创新可持续解决方案,为实现更美好生活创造更多价值。

跨国公司在华