

市场观潮

俄乌冲突持续

跨大西洋LNG海运量或将激增

□ 陈伟杰 全西顺

据《BP世界能源统计年鉴(2021)》的数据显示,俄罗斯天然气储备量达37.4万亿立方米,居世界第一。俄罗斯为欧洲最大的管道气供应者,输气量占

该地区管道气全部进口量的40%。 俄乌冲突使欧洲天然气价格大幅上涨,全球LNG海运市场又会发生怎样的改变?

欧洲与俄罗斯天然气市场依存度高

随着疫情防控进入常态化,全球经济复苏强劲,再加上世界各国立足于“双碳”的环境保护政策,全球能源消费的重点逐渐从煤炭、石油等高污染能源向天然气等清洁能源转移。 但欧洲本土天然气生产量逐年衰竭,2020年欧洲地区天然气探明储量仅为3.2万亿立方米,较2000年下降40.7%,欧洲天然气消费极度依赖于外部市场。2020年,欧洲天然气对外依存度高达92.1%;2021年前11个月,对外依存度高达92.7%,远高于2014年的83.2%,这使得欧洲成为世界天然气主要进口地。 在欧洲天然气进口比例中,管道气进口长期占据主导地位,进口量占比长期占据天然气总进口量的85%以上。 据国际能源署《2022年第一季度天然气市场报告》,2021年俄罗斯天然气产量为7610亿立方米,占全球天然气产量的18.46%,世界排名第二,仅次于美国。同时,《BP世界能源统计年鉴(2021)》显示,俄罗斯还是世界上最大的管道天然

气出口国,第四大LNG出口国,2020年俄罗斯天然气总出口量达2381亿立方米(管道气1977亿立方米,LNG404亿立方米),居世界第一,比出口量第二位的美国多出16.35%。但不论是通过海运,还是管道运输天然气,欧洲都是俄罗斯天然气最主要的下游接收商。 欧洲2020年从俄罗斯进口天然气159亿立方米,占当年俄罗斯天然气出口总量的66.8%,欧盟进口总量的36%,其中大部分流向德国、法国和荷兰等国。 欧洲进口管道气主要来自于俄罗斯、挪威和其他欧洲国家。其中,俄罗斯为最大的管道气供应者,输气量占欧洲地区管道气进口量的40%。而俄罗斯向欧洲供应天然气的主要管道绝大多数途经乌克兰。欧盟海运LNG进口以卡塔尔(22%)、美国(22%)、俄罗斯(17%)为主。 由此可见,欧洲与俄罗斯天然气市场相互依存度很高,欧洲天然气进口过度依赖俄罗斯,欧洲也是俄罗斯重要的天然气出口市场。



LNG运输船准备作业。 本文图片由本报资料室提供



“BARCELONA KNUTSEN”轮靠泊舟山新奥LNG接收站码头。

全球能源运输和贸易格局将有较大变化

俄乌冲突目前直接影响了“俄罗斯—欧洲”管道气供应,中长期来看,欧洲或将逐步摆脱对俄罗斯天然气需求的依赖,全球能源运输、贸易格局将会发生较大变化。 在俄罗斯和乌克兰冲突升级后,欧美国家展开了对俄罗斯的全面制裁。一方面,之前备受关注的“北溪2号”天然气管道合作项目被德国政府暂停;另一方面,由于俄罗斯至欧洲的主要天然气管道基本都经过乌克兰,俄乌冲突严重影响现存天然气管道的供应稳定性。 低库存、管道供应受阻及需求上涨推动天然气价格大幅上涨。自去年下半年开始,欧洲天然气库存便处于历史低位,再加上去年冬季取暖需求增加,欧洲天然气供应一直处于紧张状态,导致天然气价格居高不下。 随着气温回暖,原本正是从俄罗斯大量进口天然气、缓解能源紧张的机会,但俄乌

冲突使得欧洲天然气供应雪上加霜。在俄乌冲突爆发当日,被誉为“欧洲天然气风向标”的荷兰TTF天然气期货价格飙升了48%,达到了134.32欧元/兆瓦时;3月3日,价格达到165.54欧元/兆瓦时。 为应对欧美国家的经济制裁,俄罗斯有可能切断“北溪1号”天然气的供应。3月8日,作为对欧美国家制裁的回应,俄罗斯方面表示,俄罗斯有权利停止“北溪1号”天然气的供应。若俄罗斯方面实施这项举措,可能“对全球市场造成灾难性后果”,并导致油价飙升至每桶300美元或更高。 欧洲重新采用煤炭发电。由于目前天然气价格高企,欧盟担心能源价格过高将对家庭和企业产生影响,开始重新选择用煤炭发电。原本英国计划在2024年之前逐步淘汰煤炭用量,以减少碳排放。此次能源危机迫使欧洲国家不得不重新考虑采用煤炭发电,这势必影响欧洲碳中和进程。

欧洲或将逐步摆脱对俄罗斯天然气需求的依赖。欧盟将提出一项计划,使欧盟到2027年不再使用俄罗斯的石油及天然气。 这种情况下,欧洲势必要选择新的天然气进口市场。若转向美国,欧盟很可能成为美国收割对象,欧洲自不会愿意将自己的能源命脉交到美国手中。因此,未来欧洲极大可能会更多的从中东国家(卡塔尔、沙特),通过海上LNG运输进口天然气。 亚洲、欧洲、北美是全球主要的天然气消费市场。2020年,俄欧天然气贸易占俄罗斯出口总量的66%。俄罗斯失去了欧洲市场后,会向亚洲区域出口更多天然气。而在亚洲众多经济体中,中国、日本、韩国、印度是主要的天然气消费国家。日本参与此次对俄罗斯的制裁,被列入俄罗斯“不友好地区”名单,中国、印度以及韩国或将成为未来俄罗斯重要出口市场。

至欧洲LNG海运价暴涨

俄乌冲突使得至欧洲LNG海运量或将激增,运价暴涨,但利好全球LNG运输船造船市场。 目前,欧盟最大管道气进口国为俄罗斯和挪威,如果此次冲突导致从乌克兰过境的天然气供应不足,那么挪威或将会成为欧盟最主要的管道气供应商。但有数据表明,挪威天然气探明储量也仅为1.5万亿立方米,2020年产量为1115亿立方米,且已经呈现下降趋势。因此,仅凭挪威无法满足欧洲巨大的天然气需求,短期内只能通过海上运输LNG补充欧洲天然气需求缺口。 美国和卡塔尔是欧洲最主要海运LNG供应国,而卡塔尔已经与亚洲其他国家签订了天然气供应长期合同,大部分天

然气供应量已被锁定。正如卡塔尔能源部长表示,如果俄罗斯和乌克兰之间的冲突导致天然气供应中断,卡塔尔或任何其他国家都没有能力用液化天然气取代俄罗斯对欧洲的天然气供应。 鉴于此,欧盟短期内只能依赖美国,意味着短期内跨大西洋海运LNG海运量或将激增。 受原油、天然气价格大幅上涨影响,至欧洲LNG海运运价暴涨,“俄罗斯波罗罗斯克港—德国威廉港”“俄罗斯新罗西斯克港—意大利奥古斯塔港”航线受影响最大。数据显示,2月23日至25日,至欧洲LNG航线上,中小型船舶等价期租金由5889美元/天暴涨至43671美元/天,翻了七倍有余。目前,其他自北美和中东替代效应所

产生的运输需求并未显现,但未来一段时间内或将逐步形成。 随着俄乌冲突持续,欧盟国家想要寻求新的能源进口地。而由卡塔尔、美国至欧洲的天然气运输难以采用管道形势,会采用LNG运输船进行运输,欧洲可能会借此机会大举建造LNG运输船,保障天然气进口的稳定性。 同时,能源变革背景下,LNG作为低碳、清洁的能源需求将进一步释放,LNG运输船投资前景广阔。据克拉克森数据显示,从现有订单来看,近些年LNG新增船舶数量和运力逐年上涨,到2025年,全球将交付200艘LNG船舶,总运力新增1700万吨。 (作者单位:上海国际航运研究中心)

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

钢企补库运量增长 需求不足运价走低

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为504.60点,较上期下跌5.77%。 受当前国际形势影响,为应对铁矿石价格的持续波动和国际能源紧张局面,钢铁企业进行了适时补库,本周铁矿石运量较上周上涨21.71%。运力方面,近期由于疫情反复国内运输需求恢复不及预期,船东继续降价揽货,航线运价呈下跌态势。典型航线方面,除太仓—武汉航线运价波动上行外,其余航线运价均有不同程度的下跌。

| 武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI) | | |
|--------------------------|------------------|---------|
| 上期 2022-03-11 | 本期 2022-03-18 | 环比涨跌(%) |
| 535.52 | 504.60 | -5.77% |

| 武汉航运中心铁矿石典型航线运价 | | |
|-----------------|---------|-------------|
| 航线 | 运价(元/吨) | 与上期比涨跌(元/吨) |
| 太仓-武汉 | 15.48 | 0.95 |
| 太仓-九江 | 8.00 | 0.00 |
| 江阴/靖江-鄂州 | 12.60 | -2.91 |
| 江阴/靖江-黄石 | 13.63 | -1.94 |
| 靖江/南京-武汉 | 12.26 | -0.64 |



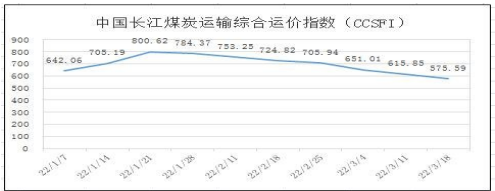
中国长江煤炭运输综合运价指数周评

电厂补库运量增长 运价走低指数续跌

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为575.59点,较上期下跌6.54%。 随着近期国际能源市场大幅波动,部分电厂进行日常需求性补库,本周长江煤炭整体运量较上周上涨26.91%,但仍低于上年度平均水平。因长江沿线运输需求不足,近期船东报价谨慎,整体航线运价呈下跌态势,带动运价指数持续下滑。典型航线方面,除镇江/南京—武汉航线运价基本持平外,其余航线运价均出现不同程度的下跌。

| 中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI) | | |
|-----------------------|------------------|---------|
| 上期 2022-03-11 | 本期 2022-03-18 | 环比涨跌(%) |
| 615.85 | 575.59 | -6.54% |

| 中国长江煤炭运输典型航线运价 | | |
|----------------|---------|-------------|
| 航线 | 运价(元/吨) | 与上期比涨跌(元/吨) |
| 张家港/太仓-荆州 | 26.39 | -0.07 |
| 张家港/江阴-岳阳 | 17.02 | 0.00 |
| 镇江/南京-武汉 | 13.45 | 0.04 |
| 张家港/江阴-武汉 | 11.69 | -1.44 |
| 镇江/南京-九江 | 12.63 | -0.24 |
| 张家港/太仓-九江 | 11.19 | -2.01 |
| 张家港/太仓-芜湖 | 14.20 | -0.15 |
| 江阴/张家港-铜陵 | 12.17 | -3.06 |



中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

疫情管控产销收缩 停航减量指数回落

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为976.16点,较上期下跌7.43%。 近期国内疫情多点散发,各地管控政策不断收紧,商品车市场销售及滚装运输受到一定影响,经销商进货需求平淡。同时芯片短缺导致部分车企减产,滚装运输货源不足。本周长江整体商品车滚装运量环比下降20.57%,其中,上水航线运量下降17.86%,下水航线运量下降22.06%。因部分航线停航,带动综合运价指数明显回落。

| 中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI) | | |
|---------------------------|------------------|--------|
| 上期 2022-03-11 | 本期 2022-03-18 | 环比涨跌 |
| 1054.46 | 976.16 | -7.43% |



武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

市场货量恢复乏力 运价走低指数下行

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5220.45点,较上期下跌1.98%。 本周出口集装箱市场继续受国际疫情反复及能源紧张局面影响,出口货量恢复不明显,航线运价多数下行,12条主要航线中2条航线运价上涨,10条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海市场运输需求回落明显,运价下跌3.30%;欧洲、地中海市场受能源价格暴涨及地缘政治风险的影响,出口货量依旧不足,航线运价持续下跌,分别下跌2.80%、0.68%;南美西市场运输需求低迷,运力过剩情况暂未缓解,运价下跌2.46%;美东、美西市场受通货膨胀影响,运力紧张、船期紊乱问题仍然突出,航线运价波动下行,分别下跌0.95%、1.09%;南非(德班)市场货量未恢复,运价继续下跌2.18%;亚洲市场运价涨跌互现,中国台湾、日本关东市场运输需求波动,运价分别上涨2.15%、1.65%;韩国釜山、东南亚航线运价分别下调0.75%、0.78%;澳新市场大宗商品涨价,出口货量不理想,运价自前期高位下调2.18%。



| 武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI) | | | | |
|------------------------|------------------|--------|--|--|
| 上期 2022-03-11 | 本期 2022-03-18 | 与上期比涨跌 | | |
| 5326.01 | 5220.45 | -1.98% | | |

| 武汉航运中心出口集装箱运价指数(Wuhan Shipping Center Container Freight Index) | | | | |
|--|---------|-----|------------------|------------------|
| 航线 | 单位 | 权重 | 上期 2022-03-11 | 本期 2022-03-18 |
| 综合指数 Comprehensive Index | | | 5326.01 | 5220.45 |
| 分航线(Line Service): | | | | |
| 武汉-日本关东 East Japan (釜山 BUSAN) | USD TEU | 2% | 756.63 | 769.13 |
| 武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN) | USD TEU | 1% | 834.22 | 827.97 |
| 武汉-东南亚 Southeast Asia | USD TEU | 5% | 1840.94 | 1826.65 |
| 武汉-南美西 West South America | USD TEU | 5% | 9576.37 | 9340.66 |
| 武汉-美西 USWC | USD TEU | 20% | 10549.40 | 10434.38 |
| 武汉-美东 USEC | USD TEU | 12% | 11748.84 | 11636.88 |
| 武汉-欧洲 Europe | USD TEU | 23% | 8468.07 | 8230.57 |
| 武汉-地中海 Mediterranean | USD TEU | 8% | 7384.16 | 7334.16 |
| 武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN) | USD TEU | 1% | 6559.37 | 6416.67 |
| 武汉-澳新 Australia/New Zealand | USD TEU | 4% | 3969.46 | 3883.10 |
| 武汉-波斯湾红海 Persian Gulf and Red Sea | USD TEU | 18% | 4865.07 | 4704.35 |
| 武汉-中国台湾 Taiwan China | USD TEU | 1% | 1000.57 | 1022.03 |