



THỊ TRƯỜNG DẦU THÔ NĂM 2019 VÀ DỰ BÁO NĂM 2020

Đoàn Tiến Quyết¹, Cao Thị Hoài Phương², Nguyễn Thu Hà¹

¹Viện Dầu khí Việt Nam

²Tập đoàn Dầu khí Việt Nam

Email: quyetdt@vpi.pvn.vn

Tóm tắt

Trong năm 2020, mức giá dầu trung bình năm 2020 theo giá Brent được dự báo sẽ ở mức 62 USD/thùng. Nguồn cung dự báo sẽ tiếp tục thắt chặt với nhận định cam kết cắt giảm sản lượng của Tổ chức Các nước Xuất khẩu Dầu mỏ (OPEC) và Liên bang Nga sẽ tiếp tục được kéo dài cho tới hết năm tới. Thị trường sản phẩm sẽ có nhiều biến động với cam kết cắt giảm hàm lượng lưu huỳnh đối với nhiên liệu sử dụng trong hàng hải theo Quy định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và quy định này cũng sẽ tác động đến xu hướng chuyển dịch của các dòng thương mại dầu thô. Năm 2020, khoảng 2,7 triệu thùng/ngày FO hàm lượng lưu huỳnh cao bị thay thế dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp, lượng MGO tăng lên, dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) thay thế dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp (LSFO). LNG sử dụng cho vận tải biển tăng 70% trong khoảng 2019 - 2020.

Từ khóa: Giá dầu thô, giá sản phẩm lọc dầu, cung/cầu dầu thô, dự báo, IMO 2020.

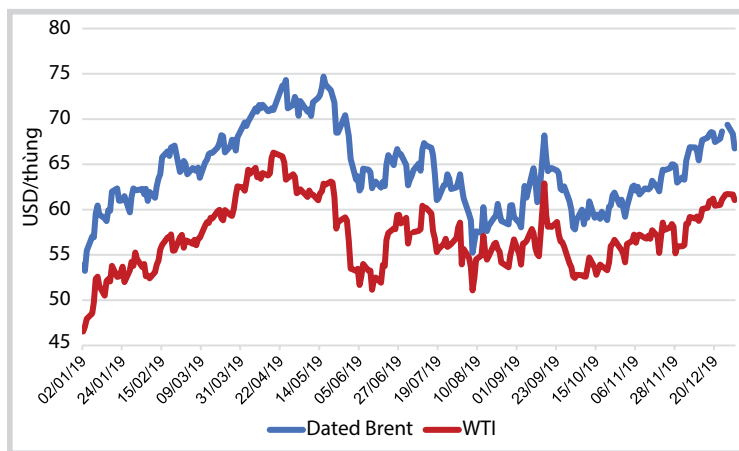
1. Diễn biến thị trường dầu thô năm 2019

Năm 2019 thị trường dầu thô được chia thành 2 giai đoạn tăng giảm giá rõ rệt. Nửa đầu năm 2019, diễn biến giá dầu khá tích cực và thuận lợi với xu hướng tăng trong suốt 6 tháng đầu năm nhưng sụt giảm vào nửa cuối năm. Trung bình năm 2019 giá Dated Brent đạt mức trung bình 64 USD/thùng và WTI đạt 57 USD/thùng (Hình 1).

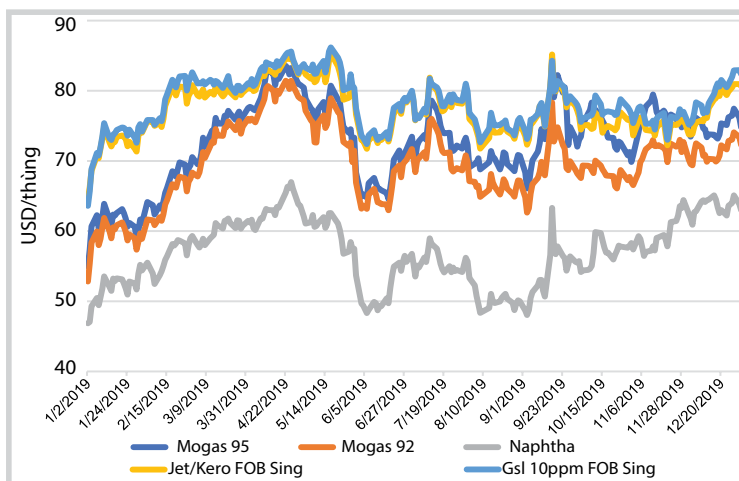
Giá sản phẩm lọc dầu diễn biến đồng pha với xu hướng giá dầu, trung bình giá xăng 95 tính tại thị trường Singapore đạt mức trung bình 72 USD/thùng, giá xăng 92 ở mức 69 USD/thùng, giá Jet/KO ở mức 77 USD/thùng (Hình 2).

Xu hướng tăng giảm giá trong năm 2019 do một số nguyên nhân cơ bản sau:

- Trong giai đoạn nửa đầu năm, xu hướng tăng giá được hỗ trợ bởi một số nguyên nhân cơ bản: Đầu năm 2 nước Mỹ và Trung Quốc tích cực đàm phán nhằm làm dịu căng thẳng thương mại kéo dài suốt năm 2018. Cùng với đó OPEC+ (OPEC và Liên bang Nga) thực hiện cam kết cắt giảm sản lượng khiến nguồn cung thắt chặt



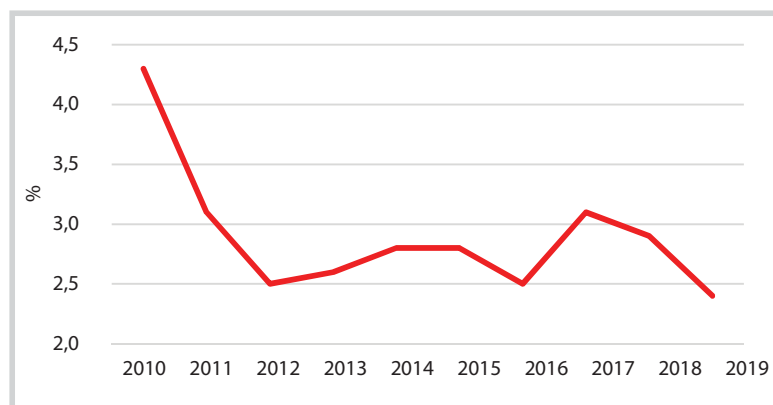
Hình 1. Biến động giá dầu thô năm 2019



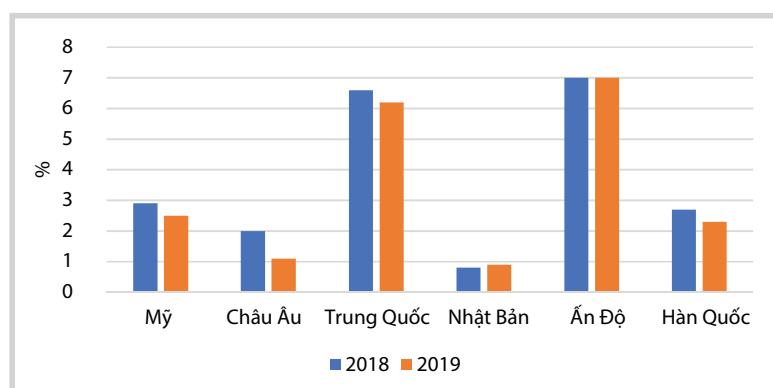
Hình 2. Diễn biến giá sản phẩm lọc dầu trên thị trường Singapore năm 2019

Ngày nhận bài: 4/12/2019. Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 4 - 10/12/2019.

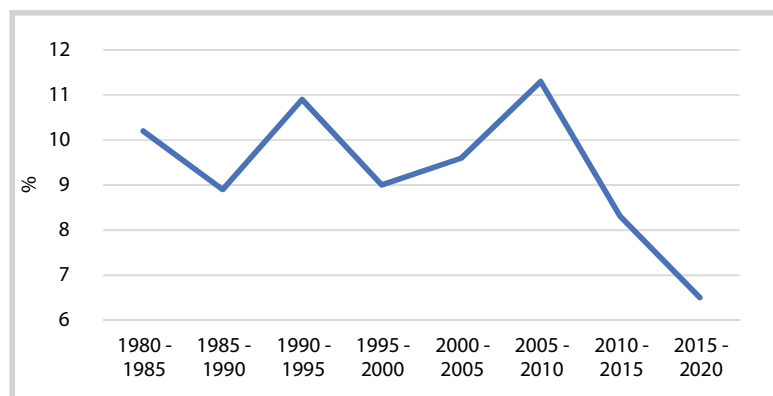
Ngày bài báo được duyệt đăng: 26/12/2019.



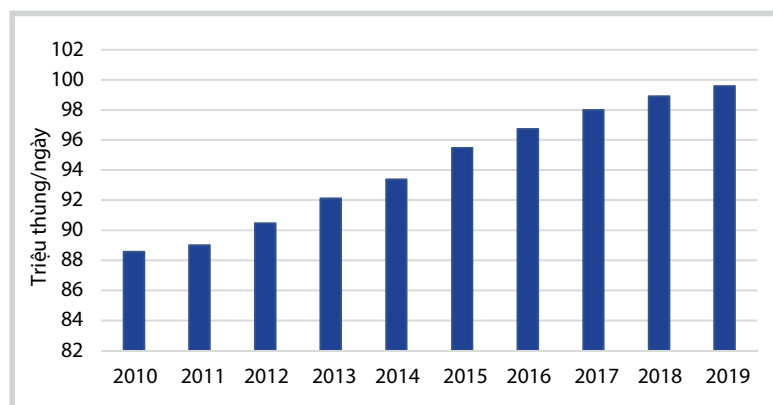
Hình 3. Tốc độ tăng trưởng GDP thế giới giai đoạn 2010 - 2019



Hình 4. Tăng trưởng GDP một số nền kinh tế lớn trong các năm 2018 và 2019



Hình 5. Thống kê tăng trưởng GDP Trung Quốc qua một số giai đoạn



Hình 6. Tổng nhu cầu dầu thô thế giới giai đoạn 2010 - 2019

đẩy giá dầu lên cao. Đi kèm diễn biến nguồn cung, sản lượng dầu thô của Iran và Venezuela xuống thấp đến mức kỷ lục bởi lệnh cấm vận từ Mỹ cũng như bất ổn chính trị trong nước.

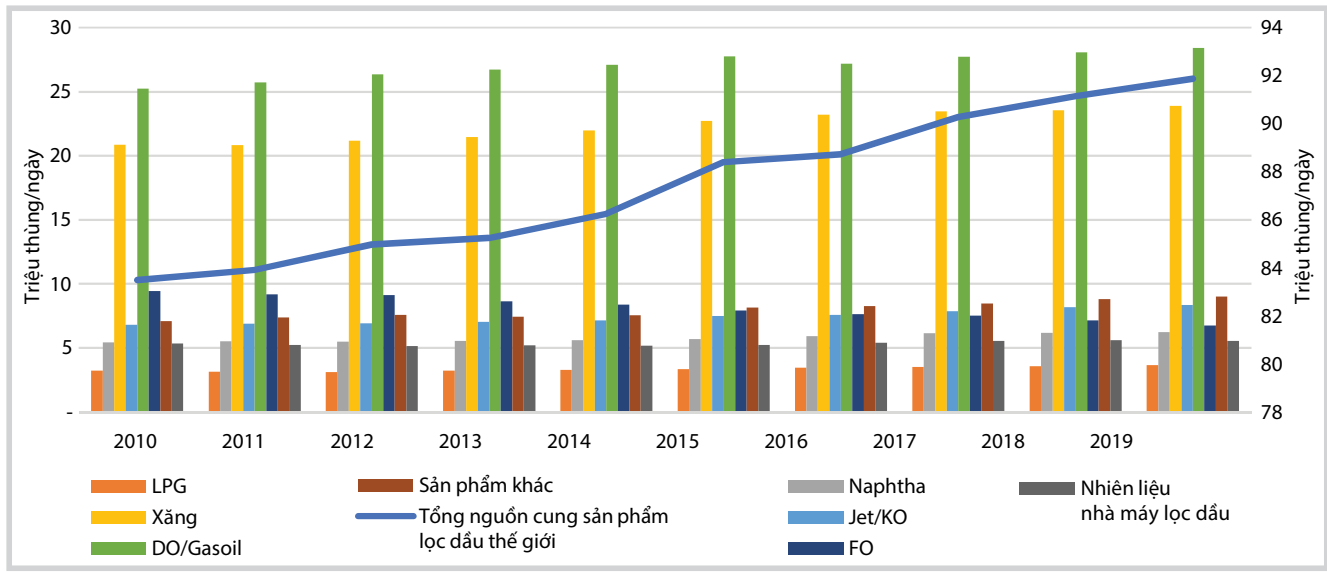
- Trong nửa cuối năm, giá dầu đi xuống bị chi phối bởi vấn đề chiến tranh thương mại sau khi Mỹ chính thức áp thuế 10% lên 300 tỷ hàng hóa nhập khẩu Trung Quốc từ 1/9/2019 bất chấp giai đoạn cuối năm một loạt vấn đề ảnh hưởng đến nguồn cung như việc sản lượng dầu của Mỹ giảm, trong tháng 9/2019, 2 cơ sở sản xuất dầu của Saudi Arabia bị tấn công. Tại thời điểm vụ việc xảy ra, giá dầu có phiên tăng kỷ lục gần 15%, giá dầu thô Brent giao tháng 11/2019 tại thị trường London tăng 8,8 USD/thùng, tương đương tăng 14,6%, chốt ở 69,02 USD/thùng.

Đây là các nhân tố, sự kiện chính khiến giá dầu lên xuống trong năm 2019. Về chi tiết, phân theo từng nhân tố có thể lý giải chi tiết biến động giá dầu do tốc độ tăng trưởng kinh tế chậm lại, chủ yếu bởi tác động chiến tranh thương mại Mỹ và Trung Quốc mà theo đó GDP toàn cầu năm 2019 dự báo sẽ chỉ chạm mức tăng 2,4%, mức thấp nhất kể từ năm 2010 (Hình 3).

Kinh tế các quốc gia đầu tàu thế giới như Mỹ, Trung Quốc, châu Âu, Hàn Quốc... đều giảm trong năm 2019 (Hình 4).

Trong đó, kinh tế Trung Quốc tăng trưởng chậm nhất trong khoảng thời gian gần 40 năm qua. Mức tăng trung bình năm 2019 dự báo chỉ ở mức 6% (Hình 5).

Kinh tế tăng trưởng ở mức thấp do ảnh hưởng chiến tranh thương mại giữa Mỹ và Trung Quốc kéo dài không chỉ khiến Trung Quốc chịu nhiều thiệt hại mà các nước tham gia chuỗi sản xuất, cung ứng sản phẩm tại thị trường Trung Quốc như Nhật Bản, Hàn Quốc cũng chịu nhiều thiệt hại. Cùng với việc Mỹ bảo hộ nền kinh tế trong nước thông qua công cụ thuế, các nước khác cũng dần định hình việc xây dựng lại hàng rào thuế nhằm đảm bảo lợi ích quốc gia, chủ nghĩa bảo hộ mậu dịch vì thế trở dậy khiến sản xuất thế giới gặp nhiều sức ép do chi phí hàng hóa gia tăng. Khủng hoảng chính trị tại Venezuela và Iran khiến tình hình



Hình 7. Tổng nhu cầu sản phẩm lọc dầu thế giới giai đoạn 2010 - 2019

các khu vực Bắc Mỹ, Trung Đông luôn đặt trong trạng thái căng thẳng. Brexit vẫn là điểm nóng đáng chú ý nhất tại khu vực châu Âu khi mà Anh muốn giành quyền tự do sau khó khăn trong việc sống chung trong mái nhà EU khiến kinh tế thế giới tràn ngập màu xám.

Bức tranh kinh tế không mấy khả quan đó đã khiến nhu cầu dầu thô năm 2019 tăng trưởng chậm lại, chỉ ở mức khoảng 0,7 triệu thùng/ngày, trong đó châu Á vẫn là khu vực có mức tăng trưởng nhiều nhất, khoảng 0,5 triệu thùng tập trung tại Trung Quốc và Ấn Độ (Hình 6).

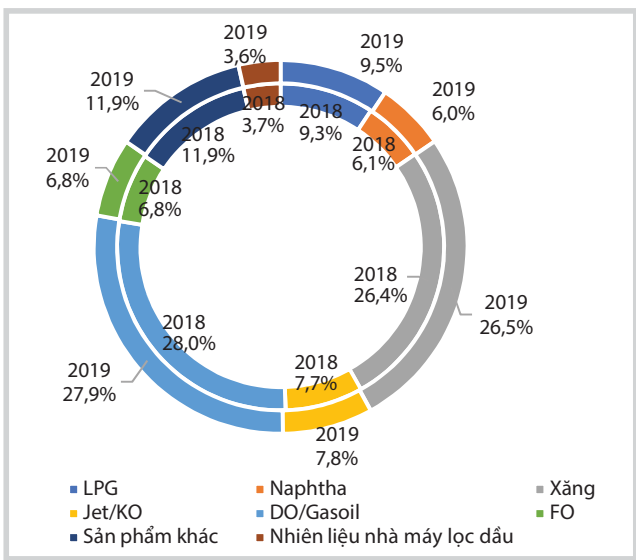
Nhu cầu dầu thô tăng trưởng thấp đồng nghĩa với nhu cầu sản phẩm cũng tăng chậm lại, tổng nhu cầu sản phẩm lọc dầu ở mức 92 triệu thùng/ngày (Hình 7).

Trong cơ cấu sản phẩm, DO chiếm tỷ trọng tiêu thụ lớn nhất nhưng giảm 0,1% so với năm 2018 ở mức 27,9%, tiêu thụ xăng tăng nhẹ 0,1% ở mức 26,5%, các sản phẩm khác tiêu thụ gần như không đổi (Hình 8).

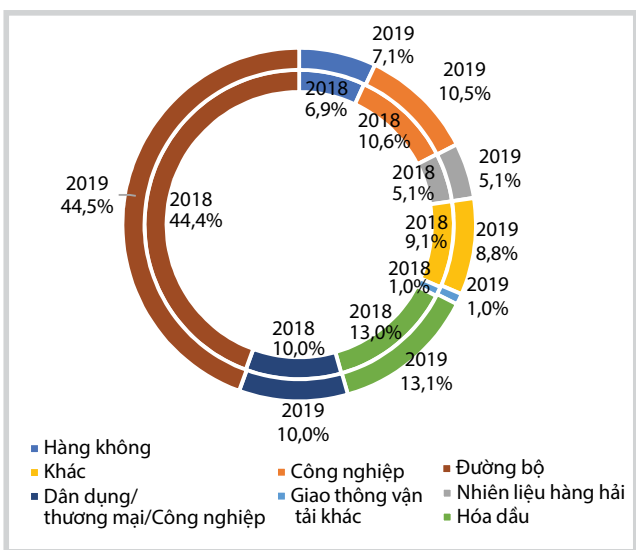
Phân chia theo lĩnh vực sản phẩm, vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất trong cơ cấu tiêu thụ sản phẩm lọc hóa dầu tuy nhiên tốc độ tăng chậm lại do cạnh tranh từ xe điện (Hình 9).

Xét biểu đồ Hình 10 sẽ thấy sự gia tăng rất nhanh của xe điện. Trong 1 thập kỷ qua, tốc độ gia tăng lượng xe điện đều trên 40%. Năm 2019, tốc độ gia tăng xe điện rất lớn ở mức 60%, trong khi so với mức tăng phương tiện trung bình năm 2019 chỉ chưa tới 3%.

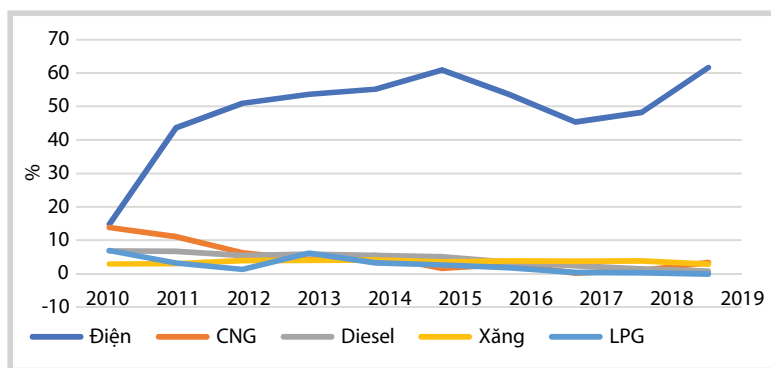
Nguồn cung dầu thô năm 2019 cũng giảm mạnh, nếu năm 2018 tốc độ tăng trưởng nguồn cung ở mức 2,5 triệu thùng/ngày thì năm 2019 con số này khoảng 0,3 triệu thùng/ngày (Hình 11).



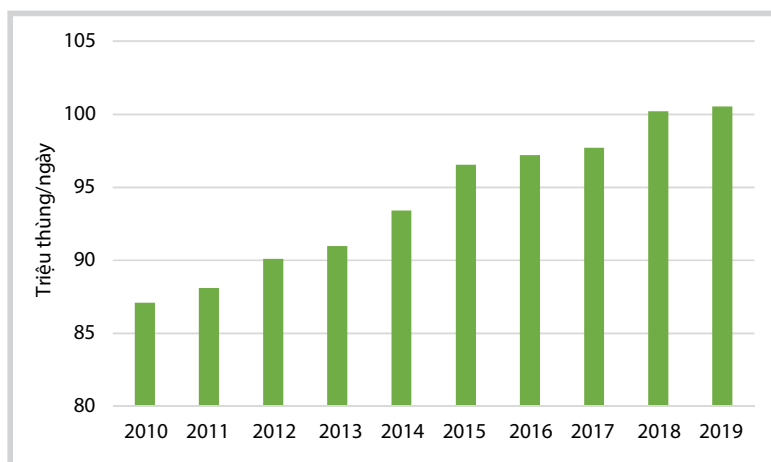
Hình 8. Cơ cấu tiêu thụ sản phẩm lọc dầu thế giới 2018 - 2019.



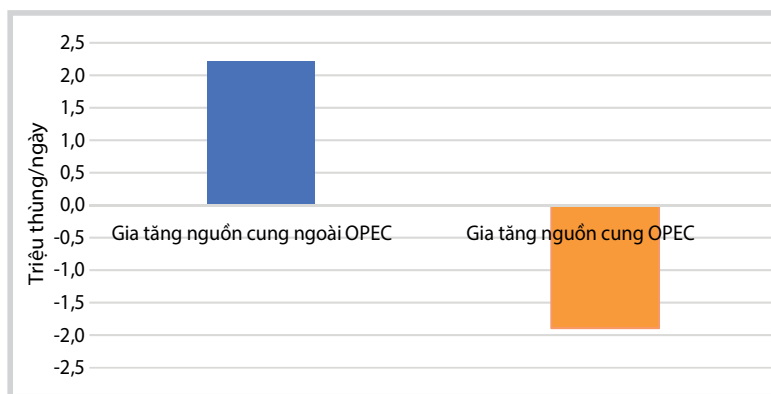
Hình 9. Tỷ lệ tiêu thụ sản phẩm lọc dầu theo lĩnh vực tiêu thụ năm 2018 và 2019



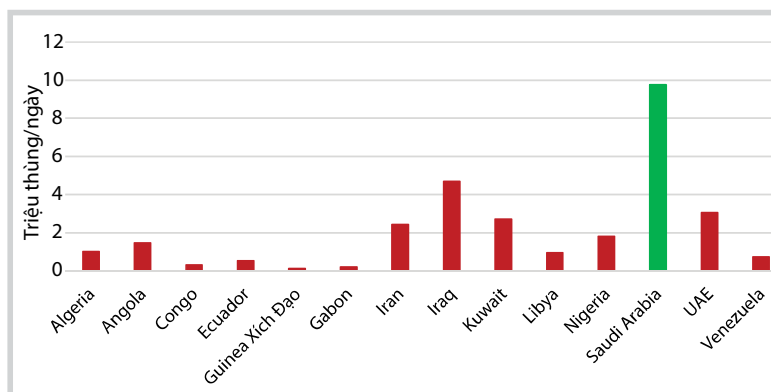
Hình 10. Tốc độ gia tăng lượng xe ô tô theo loại hình nhiên liệu giai đoạn 2010 - 2019



Hình 11. Tổng cung dầu thô thế giới giai đoạn 2010 - 2019



Hình 12. Gia tăng nguồn cung dầu thô OPEC và ngoài OPEC năm 2019 so với 2018



Hình 13. Nguồn cung dầu thô OPEC năm 2019

Nguồn cung được thắt chặt bởi nỗ lực cân bằng thị trường của OPEC+ nhằm cân bằng với sản lượng gia tăng hơn 2 triệu thùng/ngày từ Mỹ (Hình 12).

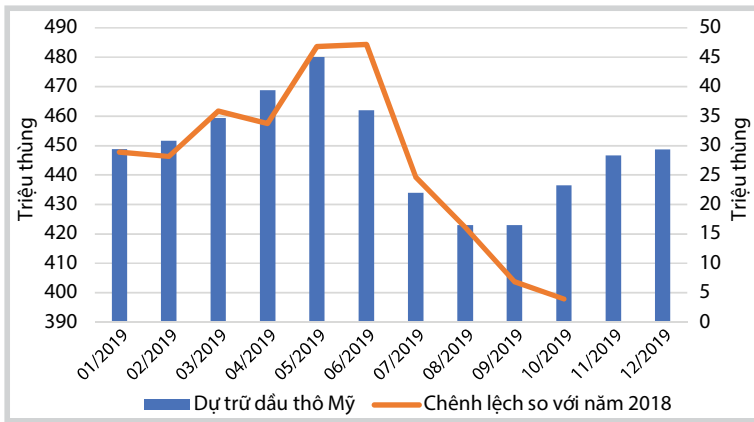
Trong năm 2019, nguồn cung dầu thô thế giới chậm lại bởi hàng loạt sự kiện, trong đó nổi bật nhất là vụ việc Saudi Arabia bị gián đoạn nguồn cung trong tháng 9 khiến một nửa sản lượng dầu thô nước này bị gián đoạn cung ứng ra thị trường. Mức cung trung bình của Saudi Arabia 2019 bám sát chặt chẽ với cam kết cắt giảm sản lượng, ở ngưỡng dưới 10 triệu thùng/ngày (Hình 13).

Trong năm 2019, điểm nổi bật về nguồn cung là tại Libya, sản lượng dầu Libya ổn định ở mức 1 triệu thùng/ngày. Nguồn cung Venezuela ở mức dưới 1 triệu thùng/ngày và Iran sau khi hết hạn miễn trừ xuất khẩu dầu năm 2018, sản lượng cung ứng ra thị trường thấp hơn 1 triệu thùng/ngày.

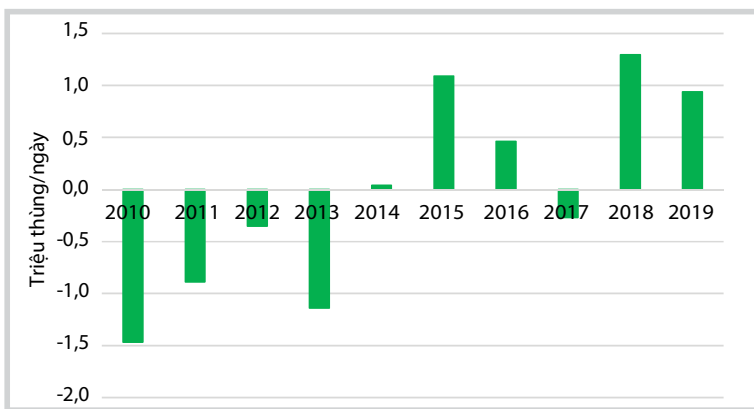
Với việc nguồn cung tương đối dồi dào cùng với giá dầu ở mức thấp hơn năm 2018, các kho dự trữ dầu của Mỹ không ngừng gia tăng lượng dự trữ. Chênh lệch dự trữ các tháng trong năm 2019 từ số liệu thống kê dự trữ dầu thô Mỹ đều cho thấy cao hơn nhiều năm 2018, cá biệt có thời điểm dự trữ dầu thô Mỹ xấp xỉ 500 triệu thùng vào thời điểm tháng 5/2019 (Hình 14).

Nhìn chung, cán cân cung - cầu vẫn nghiêng về phía dư cung, với lượng dư thừa khoảng 0,7 triệu thùng/ngày. Đây là năm thứ 2 liên tiếp lượng cung dư thừa. Mặc dù OPEC+ đã kiểm soát nguồn cung khá tốt với lượng cắt giảm đủ để thị trường không rơi vào khủng hoảng nhưng nguồn cung dầu thô của Mỹ có thể sẽ thay đổi kịch bản giá dầu bất cứ lúc nào. Nếu so sánh với tình trạng dư cung năm 2015 có thể thấy giá dầu thô vẫn đứng ở mức khá tốt, trên 60 USD/thùng (Hình 15).

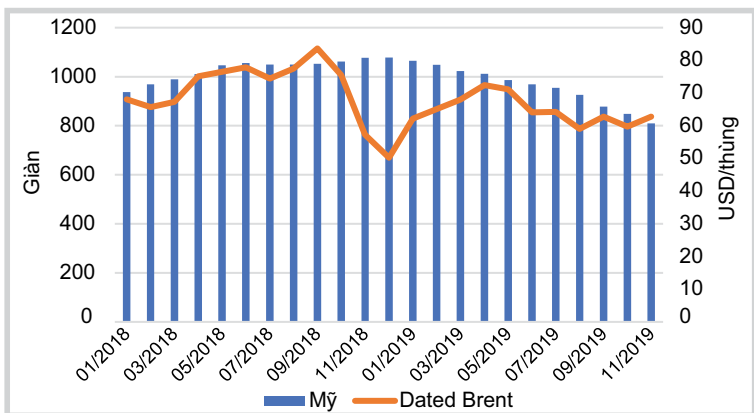
Về mặt biến động của ngành, xu hướng giảm giá dầu và nguồn cung sụt giảm thì hệ lụy đi kèm là hoạt động khoan giảm sút cũng không khó hiểu. Số lượng giàn khoan của Mỹ hoạt động trong năm 2019 giảm dần theo chuỗi thời gian bất chấp chi phí khai thác khoan cũng giảm theo. Lượng giàn khoan



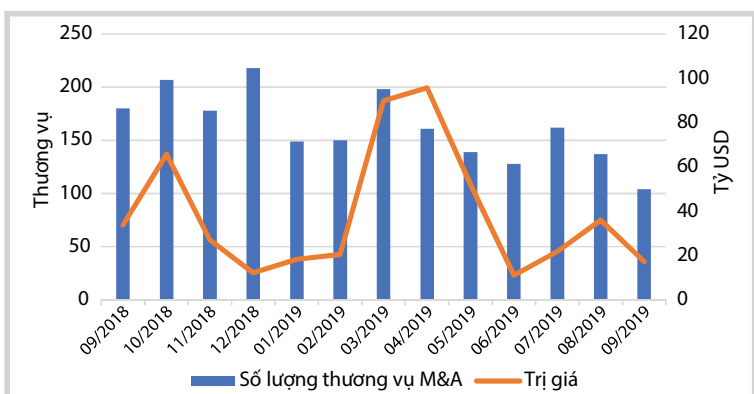
Hình 14. Biến động dự trữ dầu thô của Mỹ năm 2019



Hình 15. Chênh lệch cung - cầu dầu thô thế giới giai đoạn 2010 - 2019



Hình 16. Số lượng giàn khoan của Mỹ hoạt động trong năm 2019



Hình 17. Thống kê hoạt động mua bán sáp nhập trong ngành dầu khí 2018 - 2019

của Mỹ hoạt động ngày càng thấp từ mức 1.065 giàn đầu năm hiện còn chưa tới 900 giàn (Hình 16).

Sức hút đối với các công ty dầu khí cũng giảm dần bởi cạnh tranh ngày càng gay gắt trên thị trường trong khi giá dầu trở sụt khó lường. Tháng 9/2019, giá trị các thương vụ đầu tư sáp nhập giảm 52,4% giá trị so với tháng trước đó và giảm 57,5% so với mức trung bình 12 tháng gần nhất (Hình 17).

Tháng 9 là tháng có số lượng các giao dịch MA giảm mạnh nhất xuống chỉ còn 117 giao dịch, giảm gần 40% so với mức trung bình 193 giao dịch/tháng của 12 tháng gần nhất. Về mặt giá trị, tháng 9/2019 khu vực Bắc Mỹ dẫn đầu với giá trị các thương vụ giao dịch ở mức 9,93 tỷ USD.

Cùng với đó, các công ty dầu khí tiếp tục áp dụng các công nghệ mới trong tìm kiếm thăm dò, khai thác dầu khí nhằm giảm thiểu rủi ro trong việc ra quyết định đầu tư dự án, tăng cường số hóa nhằm mục đích gia tăng giá trị thặng dư. Theo tính toán, công nghệ số hóa mang lại giá trị thặng dư từ 5 - 10% trong cả lĩnh vực thượng nguồn và hạ nguồn. Chuyển đổi số theo tính toán có thể tạo thêm 1,6 nghìn tỷ USD.

2. Dự báo thị trường dầu thô năm 2020

Theo dự báo của các tổ chức quốc tế, giá dầu thô Brent trong năm 2020 sẽ ở mức trên 60 USD/thùng nhưng khó có khả năng vượt quá ngưỡng 70 USD/thùng. Wood Mackenzie đưa ra dự báo giá dầu thô Brent sẽ ở mức trung bình 62 USD/thùng trong năm 2020 (Hình 18).

Các dự báo giá của Wood Mackenzie dựa trên kịch bản nhu cầu tăng trưởng kinh tế thế giới sẽ không có nhiều khởi sắc trong năm 2020 với tăng trưởng kinh tế vẫn ở mức 2,4%, ngang bằng với tốc độ tăng trưởng năm 2019 (Hình 19).

Cũng theo dự báo triển vọng kinh tế, kinh tế Trung Quốc sẽ lần đầu tiên sau nhiều năm không duy trì được mức tăng trưởng 6%, dự báo tăng trưởng kinh tế sẽ chỉ còn khoảng 5% (Hình 20).

Tương tự xu hướng giá dầu, giá sản phẩm sẽ giảm tương ứng, tuy nhiên giá VLSFO sẽ tăng bởi nhu cầu lớn theo quy định IMO từ 1/1/2020. Xăng giảm nhẹ xuống khoảng 70 USD/thùng. DO 0,001%S tăng giá khoảng 3 USD/thùng trong khi đó FO dự báo giảm mạnh từ mức khoảng 60 USD/thùng như hiện nay xuống mức 45 USD/thùng năm 2020 (Hình 21).

Về cung - cầu, cán cân thị trường tiếp tục nghiêng về hướng dư cung với mức dư thừa dự báo khoảng gần 1 triệu thùng/ngày (Hình 22).

Trong đó, sản lượng của Mỹ tiếp tục tăng, khoảng 0,5 triệu thùng/ngày trong khi nguồn cung OPEC dự kiến sẽ cắt giảm tương ứng (Hình 23).

Nguồn cung dầu thô các nước OPEC dự báo sẽ tiếp tục thắt chặt với mức sản lượng cắt giảm khoảng 1 triệu thùng/ngày để cân bằng với mức sản lượng dự báo tiếp tục từ Mỹ (Hình 24).

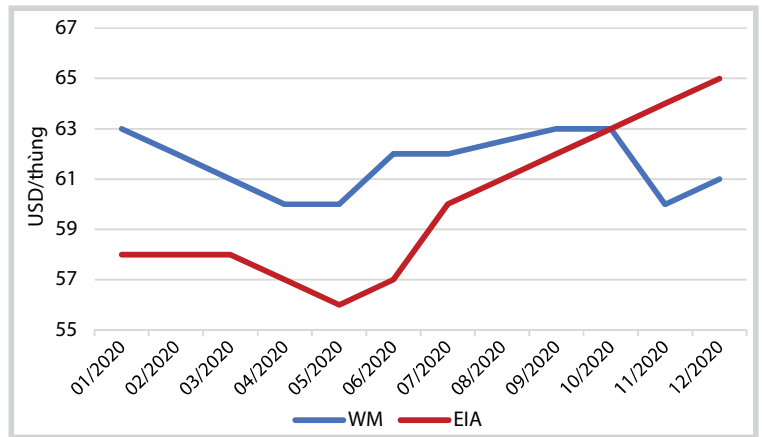
Nhu cầu dầu thô dự báo sẽ tăng tốt hơn dự báo khoảng 1,4 triệu thùng/ngày trong đó khu vực châu Á dự báo tăng khoảng 0,9 triệu thùng/ngày (Hình 25).

Khu vực châu Á chiếm khoảng 36% tổng lượng dầu thô tiêu thụ toàn cầu, trong đó riêng nhu cầu của Trung Quốc và Ấn Độ dự kiến chiếm khoảng 20 triệu thùng/ngày, tương ứng khoảng 2/3 tổng lượng tiêu thụ khu vực (Hình 26).

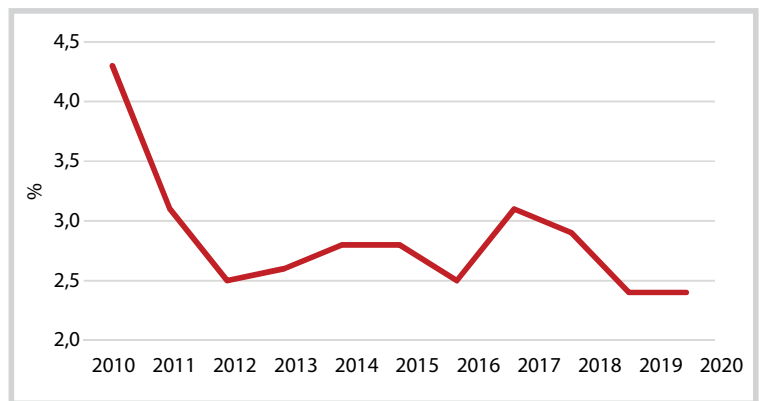
Tương ứng với mức tăng nhu cầu dầu thô, nhu cầu sản phẩm lọc dầu cũng tăng tương ứng, trong đó lượng DO giảm lớn nhất (Hình 27, 28).

Về mặt cơ cấu, gia tăng nguyên liệu trong lĩnh vực giao thông vận tải bởi tốc độ tăng phương tiện giao thông vận tải vẫn khá tốt, bất chấp lượng ô tô điện tăng trưởng trên 40% trong năm 2020 (Hình 29).

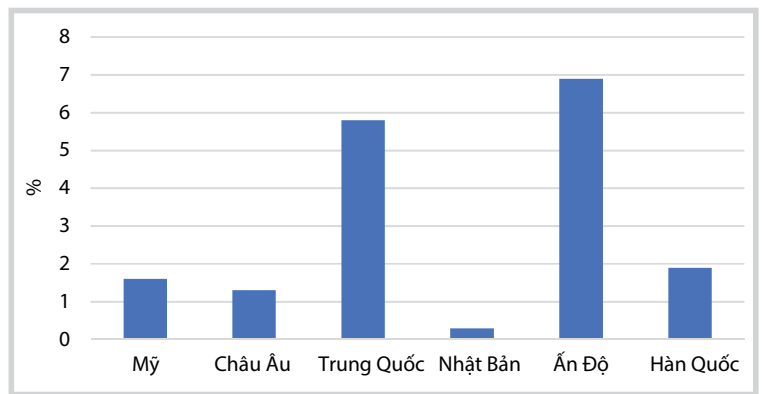
Năm 2020, thị trường sản phẩm sẽ có những thay đổi rất lớn bởi Quy định của IMO. Đây là thay đổi tác động lớn nhất đến thị trường trong năm tới, quy định tất cả các tàu phải sử dụng nhiên liệu hàng hải với hàm lượng lưu huỳnh tối đa 0,5% so với mức giới hạn hiện nay là 3,5% (Hình 30).



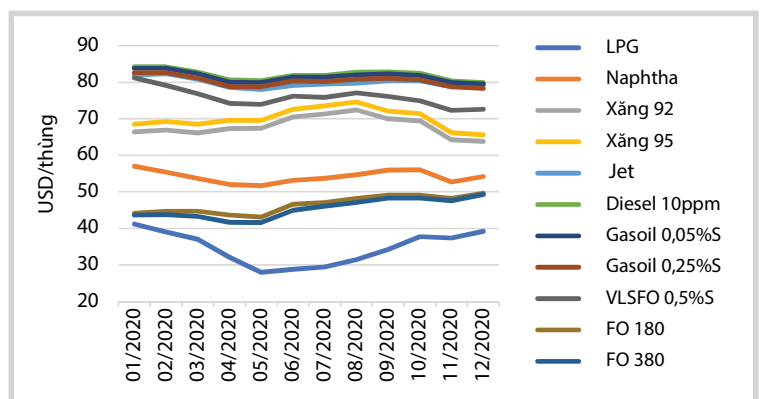
Hình 18. Dự báo giá dầu thô Brent trong năm 2020



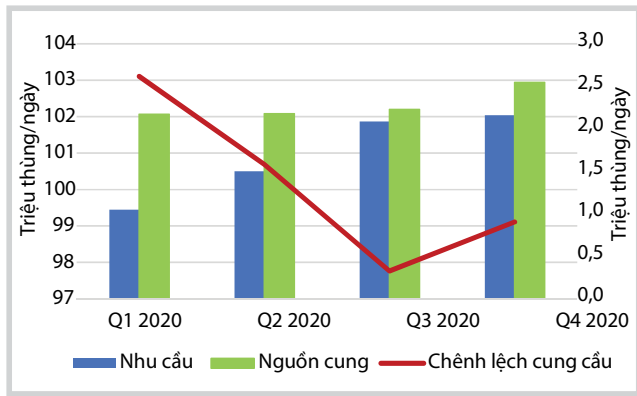
Hình 19. Tốc độ tăng trưởng GDP thế giới giai đoạn 2010 - 2019



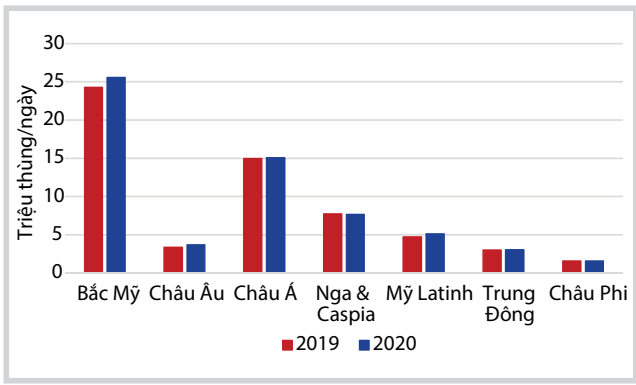
Hình 20. Dự báo GDP một số nền kinh tế lớn thế giới trong năm 2020.



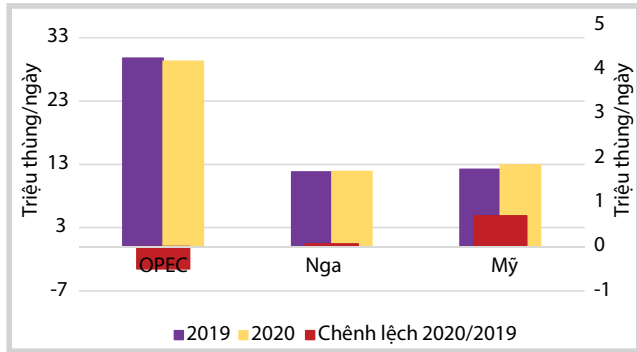
Hình 21. Dự báo giá sản phẩm lọc dầu trong năm 2020



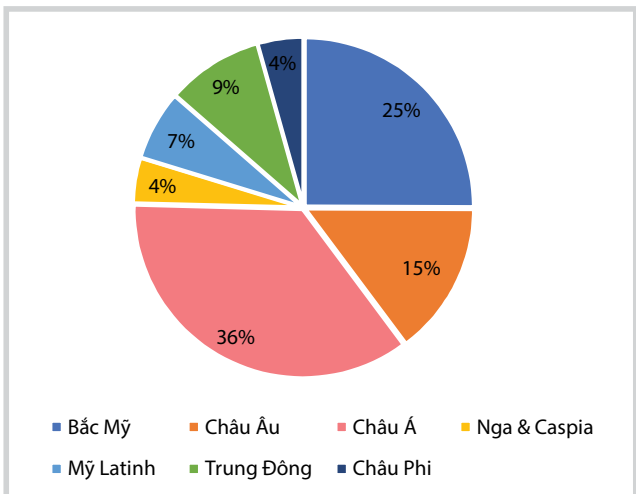
Hình 22. Dự báo cung cầu dầu thô thế giới năm 2020



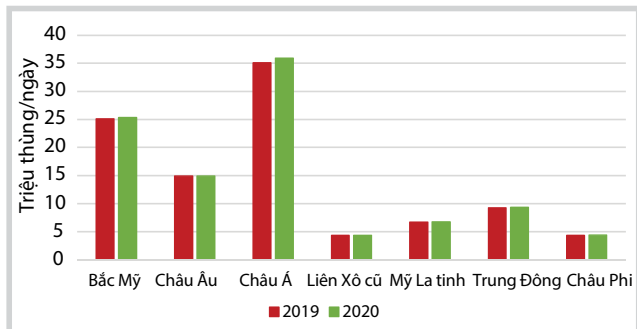
Hình 23. Nguồn cung dầu thô các nước ngoài OPEC năm 2020



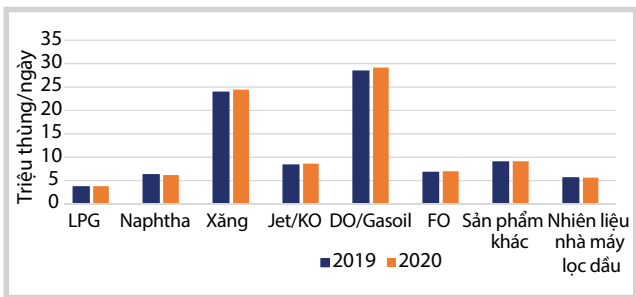
Hình 24. Dự báo sản lượng dầu thô OPEC, Nga, Mỹ năm 2020



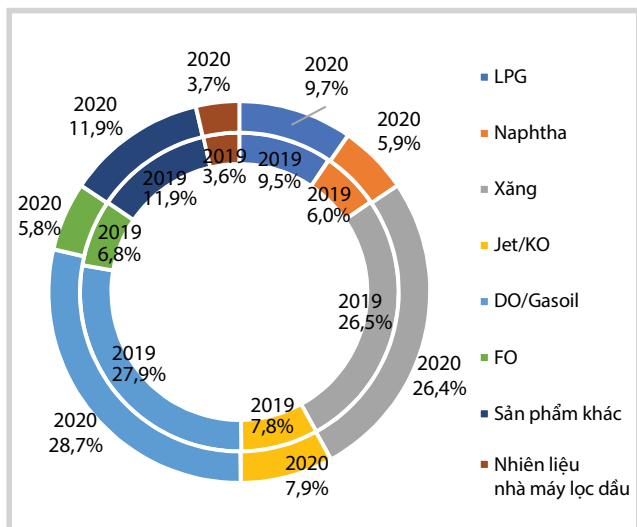
Hình 25. Tỷ lệ tiêu thụ dầu thô các khu vực trên tổng nhu cầu thế giới trong năm 2020



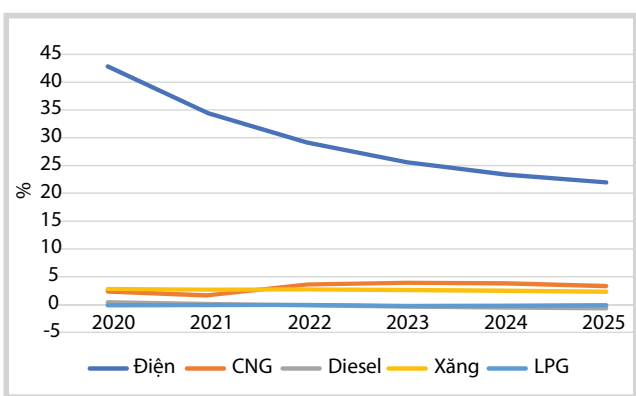
Hình 26. Dự báo nhu cầu dầu thô khu vực châu Á năm 2020 và so sánh với năm 2019



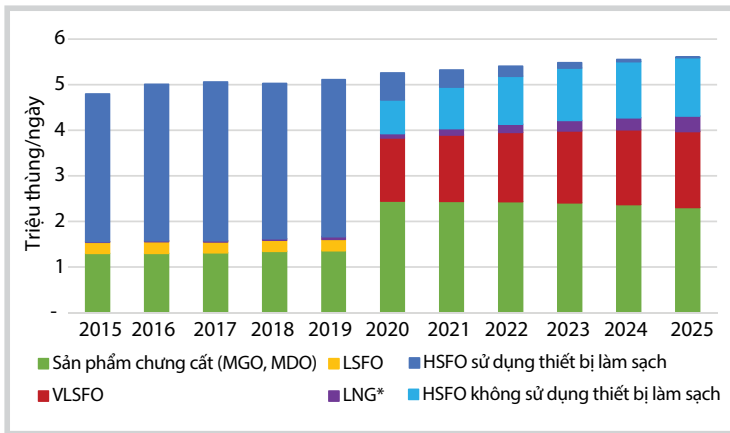
Hình 27. Dự báo tổng cung sản phẩm lọc dầu năm 2020



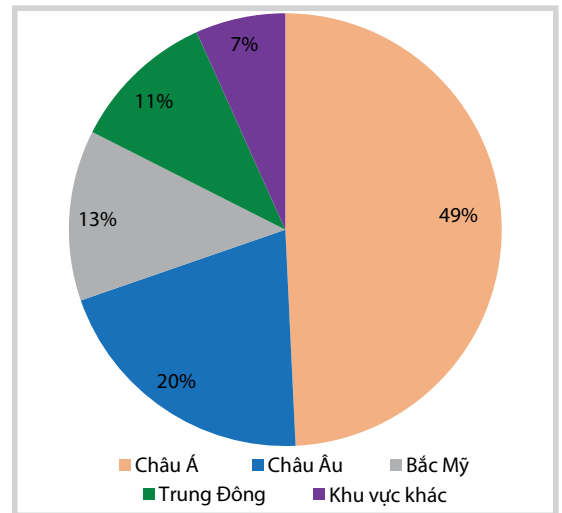
Hình 28. Cơ cấu tiêu thụ sản phẩm lọc dầu thế giới năm 2019 - 2020



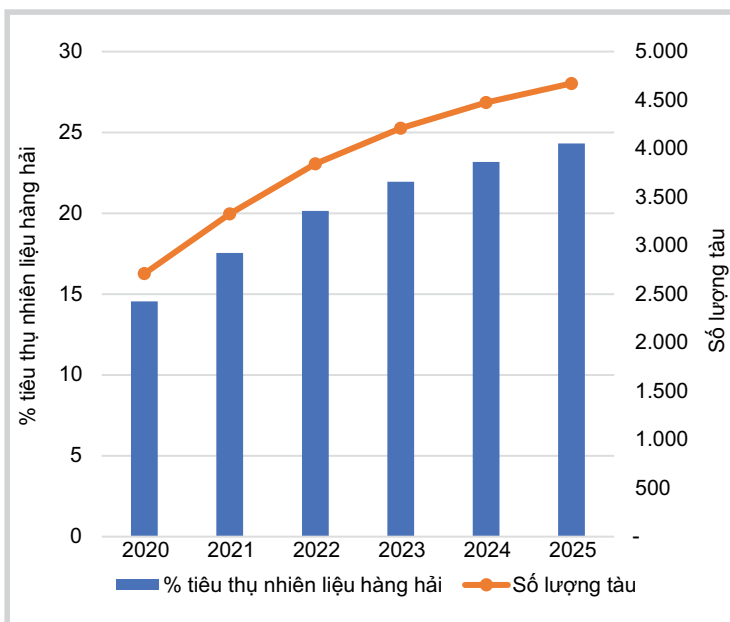
Hình 29. Tốc độ gia tăng lượng xe ô tô thống kê theo loại hình nhiên liệu năm 2020 và dự báo tới năm 2025



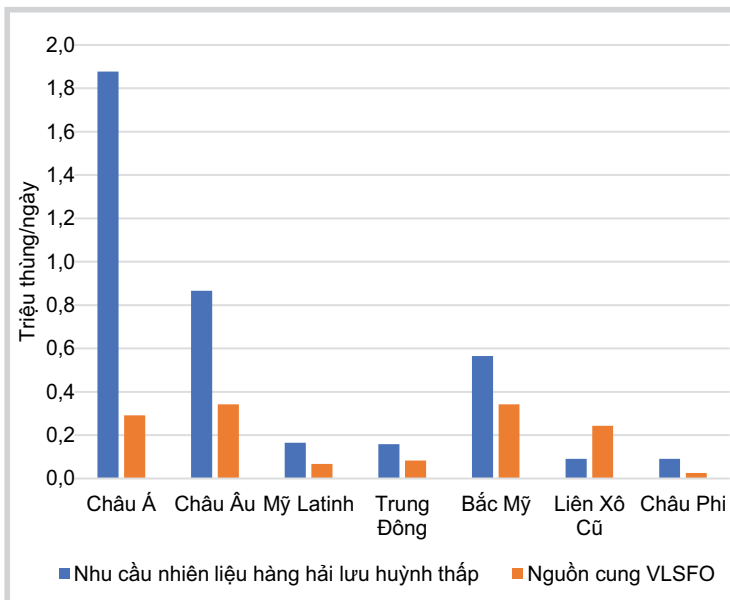
Hình 30. Dự báo nhu cầu nhiên liệu hàng hải năm 2020



Hình 31. Tỷ trọng tiêu thụ nhiên liệu hàng hải thế giới trong năm 2019



Hình 32. Dự báo số lượng tàu sử dụng thiết bị làm sạch và tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu giai đoạn 2020 - 2025



Hình 33. Nhu cầu nhiên liệu hàng hải lưu huỳnh thấp thế giới trong năm 2020

Trong năm 2020, khoảng 2,7 triệu thùng/ngày FO hàm lượng lưu huỳnh cao (HSFO) bị thay thế dầu nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp. Lượng MGO (Marine Gas Oil) tăng lên khoảng 1,7 triệu thùng/ngày. FO hàm lượng lưu huỳnh rất thấp (VLSFO) thay thế FO hàm lượng lưu huỳnh thấp (LSFO), dự báo khoảng 1,4 triệu thùng/ngày trong năm 2020. LNG sử dụng cho vận tải biển tăng 70% trong khoảng 2019 - 2020 nhưng chỉ thay thế chưa tới 100 nghìn thùng/ngày nhiên liệu vận tải biển (Hình 31).

Đầu tư cho thiết bị làm sạch trên tàu đang tăng, dự báo năm 2020 có khoảng 15% lượng nhiên liệu hàng hải được lọc qua các thiết bị làm sạch. Dầu nặng sẽ giảm giá trị so với dầu ngọt nhẹ, trong khi đó dầu rất ngọt có khả năng chế biến các sản phẩm có hàm lượng lưu huỳnh < 0,5% sẽ tăng giá trị so với dầu Brent (Hình 32).

Tỷ lệ tiêu thụ nhiên liệu hàng hải lớn nhất tại khu vực châu Á, xấp xỉ 50% lượng tiêu thụ toàn cầu. Dự báo sẽ có khoảng 3.000 tàu lắp đặt hệ thống làm sạch nhiên liệu vào năm 2020 (Hình 33).

Châu Á đối mặt tình trạng thiếu hụt rất lớn nhiên liệu hàng hải hàm lượng lưu huỳnh thấp. Năm 2020, nhu cầu nhiên liệu hàng hải hàm lượng lưu huỳnh thấp tại châu Á dự báo tăng lên 1,9 triệu thùng/ngày từ mức 730 nghìn thùng/ngày năm 2019. Tại châu Âu, nhu cầu gasoil trong hàng hải (vận tải biển) năm 2019 ở mức 290 nghìn thùng/ngày và tăng lên 100 nghìn thùng/ngày trong năm 2020. Bắc Mỹ nhu cầu gasoil dự



báo chỉ tăng khoảng 20 nghìn thùng/ngày trong năm 2020 từ mức 270 nghìn thùng/ngày năm 2019. Liên bang Nga dự báo sẽ là nước xuất VLSFO nhiều nhất.

3. Kết luận

Giá dầu thô năm 2019 theo mức giá Dated Brent có mức trung bình 64 USD/thùng, giảm xấp xỉ 7 USD/thùng hay khoảng 9% so với mức giá trung bình năm trước.

Xu hướng giảm giá do ảnh hưởng bởi một số nhân tố chính như chiến tranh thương mại Mỹ - Trung kéo dài khiến nền kinh tế giới tăng trưởng chậm lại, tổng nhu cầu dầu thô thế giới theo đó sụt giảm; nguồn cung dầu thô từ các nước ngoài OPEC mà đáng kể nhất là Mỹ liên tục gia tăng lên mức kỷ lục 13 triệu thùng/ngày bất chấp nỗ lực cắt giảm sản lượng của OPEC và Nga.

Năm 2020 giá dầu thô Brent dự báo sẽ đạt mức giá trung bình 62 USD/thùng.

Nhu cầu dầu thô thế giới dự báo tiếp tục tăng trưởng thấp ở mức 1,4 triệu thùng/ngày bởi dự báo triển vọng kinh tế thế giới năm 2020 không có nhiều khởi sắc, mức

tăng trưởng GDP thế giới ở mức 2,4%. Mức tăng trưởng lớn nhất tại khu vực châu Á, mức tăng dự báo khoảng 0,9 triệu thùng/ngày.

Thị trường dầu thô cũng như thị trường sản phẩm dầu trong năm 2020 sẽ có những thay đổi rất lớn bởi Quy định giảm hàm lượng lưu huỳnh đối với nhiên liệu của Tổ chức Hàng hải Quốc tế. Dầu nặng sẽ giảm giá trị so với dầu ngọt nhẹ, trong khi đó dầu rất ngọt có khả năng chế biến các sản phẩm có hàm lượng lưu huỳnh < 0,5% sẽ tăng giá trị so với dầu Brent.

Tài liệu tham khảo

1. EIA. *Short-term energy outlook*. 2019.
2. Wood Mackenzie. *Macro oils short-term outlook*. 2019.
3. Wood Mackenzie. *Macro oils long-term outlook*. 2019.
4. Wood Mackenzie. *Asia product markets short-term outlook*. 2019.

THE CRUDE OIL MARKET IN 2019 AND OUTLOOK FOR 2020

Doan Tien Quyet¹, Cao Thi Hoai Phuong², Nguyen Thu Ha¹

¹Vietnam Petroleum Institute

²Vietnam oil and gas group

Email: quyetdt@vpi.pvn.vn

Summary

In 2020, the Brent crude oil price is forecasted to average USD 62/barrel. Tightening oil supply is expected as OPEC's and Russia's commitment to production cuts will be extended until the end of next year. The oil products market will be much more volatile as the new sulphur cap of marine fuels will impact the shift of crude oil trade flows. In 2020, around 2.7 million barrels per day of high sulphur fuel oil (FO) will be replaced with low sulphur fuel; there will be increases in the marine gas oil (MGO) demand and very low sulphur fuel oil (VLSFO) as a replacement for low sulphur fuel oil (LSFO). LNG used for shipping is expected to increase by 70% between 2019 - 2020.

Key words: Crude oil price, petroleum product price, crude oil supply/demand, forecast, IMO 2020.