

各地政府建设成效突出,但部分城燃难以达标

储气设施建设运行两极分化

■本报记者 渠沛然

距《关于加快储气设施建设和完善储气调峰辅助服务市场机制的意见》要求,到2020年完成“供气企业10%、城燃企业5%、地方政府3天”的指标任务完成只剩一个月的时间,各地政府和城燃储气设施建设和运营情况如何?

根据国家发展改革委最新一期关于天然气储气设施建设进展情况的通报,截至9月底,全国仅浙江、福建、山东、广东4省提前完成上述两项任务。国家发展改革委会同住房和城乡建设部、国家能源局组成5个

督导组,赴天津、辽宁等10个省份开展天然气储气设施建设和运行情况专项督导工作。

“就参与督导省份来看,目前政府储气能力建设普遍较好,各省市也都在加快建设并不断摸索适合并增强自身储气设施建设能力和运营的方式方法,但城燃完成目标困难较大,情况不乐观。”参与储气设施建设和运行情况专项督导工作某专家说,“不健全的运营模式和尚未完善投资回报渠道是最大的制约因素。”

多地加快推进建设

为完成目标,各省市都在加快推进储气设施建设,江西、河北、安徽、等省市均发布加快天然气储备能力建设相关实施方案,力争年底前完成储气任务。山东已形成政府储气能力1.65亿立方米,相当于全省3天天然气消费量,建立了东明石化、山钢日照、金鲁班、华胜能源、恒伟化工等首批5个省级天然气储备基地,形成政府储气能力7200万立方米,在全国尚属首创。

与此同时,部分省市则根据设施建设及运营短板建立符合当地用气市场的运营模式。

比如,河南通过租赁中石油平顶山叶县盐穴储气库3亿方库容、中石化濮阳文23地下储气库4亿方库容,合资建设江苏滨海大型LNG(液化天然气)储罐的形式,同时规划建设省内郑州、洛阳等6个区域性储气中

心,为河南形成10亿立方米左右的储气能力,解决全省天然气应急调峰问题,完成储气能力目标。同时,委托中国海油在江苏滨海LNG接收站内建设2座27万方LNG储罐,并由中国海油统一设计、建设与运营,异地建设储气设施的“苏豫模式”LNG储罐取得重大进展。

重庆则成立全国首家混合所有制天然气地下储气设施运营企业,探索通过混合所有制改革建立储气库独立运营模式,改善重庆市储气设施不足的问题,进一步提升天然气冬季保供能力。

但上述参与督导某专家也指出,“河南模式”确实有效保障了储气供气能力,但其现有的储气设施优势对于其他省份来说不具备复制能力,整体来看建设仍有短板,因地制宜选择加强储备方式尤为重要。”

城燃背负压力

在上述指标任务中,每家燃气企业均有5%的储气能力建设压力。

“纵观全国市场,每家燃气企业所面临的终端市场却千差万别,像北京冬季用气量大的城市,峰谷差超10:1,而其他城市和地区可能基本没有峰谷差,因此这样‘一刀切’的要求标准较为欠妥,燃气企业的压力很大。”某燃气企业资深人士对记者说,“整体来看,今年我国将基本完成天然气调峰储气建设大目标,作为气源调峰担当的‘三桶油’及国家管网集团和地方政府调峰基本能完成,但城燃按期完成指标任务并不乐观,真得‘再看看’。”

中国城市燃气协会安全管理委员会专家姜勇接受媒体采访时也表示,因为不少市、县私人燃气公司因新冠肺炎疫情影响用气量下降导致资金紧张,将无力投资建设储

气调峰设施,无法完成任务。

“‘1035’的储气建设硬性指标各省市都在积极推动,但下放到各个市、县地区还没有很好地落实。虽然未达标企业也在尽力弥补这一短板,文件中提到可以通过租赁、购买等方式完成储气建设任务,但目前租赁范本和定价形式未出台,租赁费用和如何与气价挂钩的细则和相关政策也未发布,相关细则和盈利模式不健全等因素导致一些企业建设的积极性并不高。”正在参与储气设施建设和运营评估人士说。

中石油经济技术研究院徐博建议,应该建立“受保护用户”需要调峰量的“供应标准”以及相应的输送能力的“基础设施标准”。“供应标准”要考虑不同地区用气结构、气候条件的差异。

加强互联互通

上述参与督导的某专家坦言,尽管各省市建设情况良好,但也有部分省市建设面临困难。“目前最大的问题就是投资回报渠道和运营机制不完善。储气设施要建,但也要赚钱。目前应该没有系统的收益机制,需要在实践中探索并尽快出台细则支持。最理想的方式是将手里的全部库容租赁出去,也能够一口气把基本气价全部收回来,先保住投资基本回收,然后再根据各燃气企业的调峰需求收取气量气价。”

但由于储气库垫底气费用约占总投资的一半,目前受储气库区位及资源渠道限制,大部分垫底气源为进口LNG,资金沉淀严重,极大地增加了设施建设和后期运营成本。

有业内人士认为,基于对未来长期发展态势的判断地下储气库短期内无法突破,比较折中的办法就是依托接收站、企业的

商业储备来弥补,做好接收站之间的协同发展,充分利用库容,LNG接收站建设应该还会规模增长。但“谁建设谁使用”的实际状况,大大限制了我国LNG接收站调峰能力发挥。

受访人士均表示,激活储气调峰的关键核心是加强互联互通,可以像存款一样异地存取方便、通存通兑自由。例如某公司淡季进口LNG后,通过接收站和管道输送存入A地储气库,在旺季需要时从B库异地取出,通过互通管网反输至用气地区,实现储气设施最大价值。

“不论如何,积极争取政府对储气调峰设施建设运营的政策优惠、垫底气资金补贴、所得税增值税进项税返还等政策,以加快设施建设进度、降低投资运营成本,提高项目盈利能力。”上述某燃气企业资深人士说。

关注

长三角推进期现一体化油气市场建设

本报讯 在日前于浙江舟山召开的共建长三角一体化油气交易市场推进会上,上海期货交易所战略入股浙江国际油气交易中心。入股后,双方将通过期现联动共建长三角油品交割基地,与浙江自贸区油气全产业链建设形成有效联动,推动长三角一体化油气交易市场高质量发展。

据悉,此次战略合作包括共建长三角油品交割基地,做好成品油、LNG(液化天然气)等油气期货品种储备,依据期货交割功能,紧密多方合作,实现优势互补。借助区块链技术建设浙江省保税商品登记平台,培育长三角保税油气现货市场,实现仓单互认互通,探索开展保税仓单交易,以提高我国在国际油气市场的定价话语权和国际资源配置能力。

相关企业表示,将以长三角一体化高质量发展为战略合作目标,以“战略协同、优势互补、重点突破、合力推进”为原则,依托浙江自贸试验区、上期所等平台,以股权合作为纽带,建立紧密合作关系,积极建设油气市场大通道、好项目。

目前,浙江自贸试验区已成为全国油气储运、加工、贸易企业最集聚、最活跃的地区之一。舟山港是东北亚地区最好的船加油港,已经具备建立燃料油、原油、液化天然气东北亚定价中心条件。浙江省已有3家原油期货交割仓库和3家燃料油期货交割仓库,未来随着条件逐步成熟,将稳步增设仓库和扩大库容,与浙江自贸区油气全产业链“一中心三基地一示范区”建设形成有效联动,共同保障国家能源安全。

(楚海虹)

覆盖全国1700余座城市,连接2万座加油站及40万根充电桩

打造数字能源网 能链引领新基建

■李晓木

“以前拉客户,需要一个个地去跑、去谈,今天我们可以通过数字化的手段,1秒钟就能跟上万个客户接触,极大地提高了获客效率,降低获客成本。还可以通过大数据分析,知道谁来加油了,加油的都是什么客户类型,其中哪些是复购客户,再针对性地采取措施,提高客户粘性。”谈起数字化技术给加油站带来的改变,山东省日照市清宁加油站总经理刘青打开了“话匣子”。

据刘青介绍,他目前在山东省日照市运营的两座加油站均接入了数字化平台,采用数字化管理,“以前只能吸引加油站五公里范围内的客户,现在更远的客户,甚至一些外省的过路车,都可以在平台上找到我们的加油站,实现精准匹配。”

刘青所说的数字化平台,即能链集团旗下中国最大的司机加油平台——能链团油。随着数字化技术在能源领域的不断深入,能源行业正上演一场数字化革命。站在能源数字化的“风口”,能链集团以超前的战略眼光和精准的布局,瞄准终端消费市场,打造了能链团油、能链快电、能链云、能链物流、能链综合能源港、能链智电六大产品,引领能源领域的数字化变革。

搭建一张数字能源网

数据显示,目前全国共有约12万座加油站。其中,以中石油、中石化为代表的“两桶油”网点布局约为5.2万座,占比46%,剩余6.8万座包括其他公司、二线国资、外资以及民营连锁和零散的加油站,其中以民营加油站为主。

当前,我国成品油供应过剩格局日益加剧,零售终端价格战已成常态,行业转型、品牌经营等成为加油站从业人员的共识,加油站为了争夺市场份额也都开始“各显神通”。

在能链集团联合创始人兼CEO王阳看来,与“两桶油”加油站相比,民营加油站价格相对便宜,更能够吸引商用车辆,但却面临着巨大的痛点——没

有全国性的网点,与商用车车多区域、大范围的用油需求不匹配。

“从整个行业来看,能够解决上下游痛点的最好办法,就是搭建一个平台,把加油站和终端的车主连接起来,降低交易成本,这也是能链团油的初衷。”王阳说。

“这对那些没有获客能力的加油站非常有帮助。”刘青说,“就像美团一样,可能一家小店手艺不错,但店面小、位置偏,知道的人并不多,但通过接入美团平台,客流量一下就大了。”

除了传统加油站,随着电动汽车的快速发展,能链还搭建了全国最大的第三方充电平台——能链快电,将充电桩与车主连接起来,以提高运营效率。

据悉,能链集团目前已覆盖全国1700多座城市,占全国加油站总量近20%的2万座加油站,以及占全国公共充电桩近70%的40万余根充电桩。合作伙伴包括壳牌、加德士、海湾石油等品牌加油站,特来电、星星充电等上千家新能源运营商,一般情况下,可帮助加油站提升20%—30%的销量,提高充电桩效率近3倍。同时,与微信、高德地图等3000多家平台合作,覆盖4亿数字车主。

重塑上下游全产业链

传统能源零售行业除了缺乏全国性零售网络外,还存在上游炼厂产能过剩、下游物流低效等问题,整个产业链存在巨大的优化与效率提升空间。能链也在加强构建全产业链。

基于能源数字化平台十亿级的流量基础,能链引入了SaaS、AI和AIoT等技术,构建大数据系统,向产业链上游延伸,实现上游炼厂、油库和加油站、充电桩运营商及合作平台,与下游车主的互联互通,为上万加油、充电等能源补给站提供全面数字化、可视化管理的解决方案。

“在上游采购侧,我们带着加油站去向炼厂做‘团购’,以获得更低的价格,降低油站的采购成本。在运输侧,我们搭建了供应链物流体系,可以帮助油站更快地找到相匹配的车辆,通过给危化



能链综合能源港示意图

品运输公司稳定订单的方式,帮助油站降低物流成本。”王阳说,“加油站在平台上一键下单,炼厂接单发货后,买卖双方都能在能链物流的平台上实时跟踪物流进度,这对加油站来说是一个全新的‘外卖式’体验。”

据介绍,能链物流平台现有1亿注册用户,合作伙伴包括中石化、壳牌等国内外知名油企。

在中间侧,能链搭建了1.8万座能源港SaaS,为能源零售端提供全面数字化管理解决方案,通过提升管理效率来节约成本,提高销量。“能链云SaaS帮助加油站做存量客户的激活,提高粘性,能链团油则吸引更多外部流量,帮助加油站提高综合竞争力。”

数字能源网络领军者

伴随着“新基建”战略的逐步落地,新能源正成为能源消费市场的重要力量。从能源供给端来看,能源产业也正在从单一化的能源供给场景,向集加油、供电、充气、车后、零售等业态于一体的复合型能源服务转型,产业结构正在重塑。

能链也正在做这样的事情,打造了集加油、

供电、加氢、零售、充换电、维修保养等业态于一体的综合能源港,利用能链在加油、充电、加气、加氢业务上的技术资源全覆盖,帮助国内油企进行新能源业务升级,实现多类型能源供给互联互通。

“整个行业的能源数字化是不可逆转的大趋势,从上游炼厂到下游加油站以及终端用户,每一个环节都会被数字化,我们只是在顺应这个趋势。先把人‘数字化’,知道每一滴油、每一度电是怎么交易的;再通过算法提高效率,重构整个能源行业的人、货、场,打通上下游全产业链,提高整个行业的效率。”王阳说。

在王阳看来,数字化为能源行业带来了许多机遇,未来将会产生更多的能源数字化企业,推动整个行业效率提升。“未来在能源数字化领域,也会进一步分化,出现各类综合性的平台,形成能源数字化生态。”

这一能源数字化新业态在资本市场上也颇受青睐。今年7月,能链集团成功完成由中金资本领投,小米集团跟投的D轮融资,此前已有国家中小企业发展基金、愉悦资本、蔚来资本、KIP等国内外一线投资机构的投资。