

今年年底前长江干线要建成7座LNG加注站,有望推动LNG动力船舶发展

LNG内河应用步伐加快

■ 本报记者 李玲

核心阅读

内河LNG动力船试点运行近十年,却因与加注站之间难以相互支撑而未能大规模推广。交通运输部近日提出,今年年底前要在长江干线建成7座LNG加注站,覆盖沿江各省,并基本具备运营条件。此举被寄予推动LNG内河应用的厚望。但LNG动力船购置成本偏高,有效的商业模式仍有待探索,同时,船民使用LNG动力船积极性也待提升。

日前,交通运输部发言人孙文剑在新闻发布会上介绍,将持续推进船舶使用LNG相关工作,指导督促长江干线的7座LNG加注站加快建设,确保今年年底前建成并基本具备运营条件,尽早形成沿江LNG船舶加注体系。

LNG内河应用作为气化长江的重要举措,近几年一直受政策推动,交

通运输部等部门多次发文推动船舶使用LNG以及内河LNG加注站建设。但由于加注站建设审批难以及LNG动力船舶不足等问题相互制约,LNG内河应用的发展几乎陷于停滞状态。

在业内人士看来,若能在今年年底前形成沿江LNG船舶加注体系,将极大推动LNG内河应用进程。

加注网络建起来,船才能多来

自2011年开始,我国内河LNG动力船就在一些地区试点运行,但截至目前,大多集中在长江下游的江苏和上海,并未大范围推广。其中,LNG加注站与LNG动力船之间相互制约的矛盾,是问题的关键。

江苏省交通运输综合行政执法监督局的蒋银先对记者表示:“截至2017年底,江苏省内新建、改建的LNG动力船舶有92艘,但近几年没什么进展,现在还是92艘,预计到今年年底会新增4艘,达到96艘。”

蒋银先告诉记者,新建一艘LNG动力船要比普通船多出100多万元,旧船改造也需要100多万元的改造成本,一次投入过高,影响了船东使用LNG动力船的意愿。另外,由于加注网络不完善,船东担心加不到气,更是打击了积极性。

LNG加注站建设也存在不少问题。由于涉及消防、住建、国土、水利等多个部门,相关的审批程序并不特别清晰,许多建好的加注站由于手续不全而迟迟未能投入使用。一些成功投入运营的加注站,也因船舶

过少,长期处于亏损状态。

“加注站和动力船之间的矛盾,是一直存在的老问题,这几年也一直没有得到系统地解决。现在国家布局这样一个加注站网络,确保每个省至少一个,也是想解决这个问题。先构建一个基本的交通网络,让船东觉得有地方加气了,之后船可能就会逐渐地多起来。”纪永波表示,“另外,今年这7座LNG加注站建起来后,可能会探索出比较明确的建设程序,有一个样板后,其他站也可以依照这个去建。”

沿江一省一座加注站

据了解,目前我国长江干线投入运营的LNG加注站共三座,分别为南京八卦洲加注站、重庆麻柳加注站、上海浦东老港内河加注站。京杭运河沿线虽建成了多座LNG加注站,但事实上却没有一座投入使用。

2020年初,交通运输部、国家发展改革委、生态环境部、住房和城乡建设部四部门联合印发《长江经济带船舶和港口污染突出问题整治方案》(下称《整治方案》),提出针对LNG加注站审批难、建设难、运营难等突出问题,用一年时间开展集中整治。加快推动船舶LNG加注站立项、建设和运营,2020年9月底前长江干线的重庆及下游各省市至少开工建设1座加注站,并在一年内投入运营。

同年6月,交通运输部再次印发《内河航运发展纲要》,提出完善水上绿色综合服务区、LNG加注码头等绿色服务体系,对推动内河LNG基础设施建设具有重要作用。

“交通运输部此次提出的年底之前建成运营7座加注站,主要是根据四部门2020年初印发的《整治方案》实行的。这7座LNG加注站依次分布在上海、江苏、安徽、江西、湖南、湖北,其中湖北是两座,其他各省一座,保证每个省调度一个加注站。”交通运输部水运科学研究所船舶运输技术研究中心主任纪永波对记者表示,“这些加注站在去年底之前都已经基本开工建设,要求今年年底之前建成、具备运营条件,是可以实现的。”

首先要调动船民用LNG船积极性

交通运输部在近期的新闻发布会上还指出,要充分发挥招商局集团、中海油集团等央企作用,推动LNG动力船舶发展,引导相关企业加强合作,推动建立稳定的LNG供应保障机制,促进船舶LNG加注站可持续运营。

“既然有站了,下一步就是船的事。”纪永波表示,“各地方政府可以给予补贴,提供一定的经济支持,包括一些商业模式、金融机构的介入,这对LNG动力船的发展来说能起到更大的推进作用。”

事实上,近几年江苏、上海、广州、广西等地针对LNG船舶施行的优先过闸政策,已经起到了较好效果。

“普通船一个月跑2趟,但LNG船优先过闸,一个月可能跑3—4趟,相当于提高了船的运输效率,增加了运输收入,优势很明显。”蒋银先表示,“另外,从全年的平均价来看,LNG价格更低,可以节省一些成本。”

不过,蒋银先建议,“要想更快促进LNG船舶发展,首先应该积极调动船民使

用LNG船舶的积极性,为船民量身定制一些绿色金融支持方案,比如对于新建LNG船舶,能否给予低息或无息贷款,船民有了积极性,市场才可能起来。”

在纪永波看来,LNG是内河绿色发展中长期内一个不可替代的主体能源,也是碳达峰、碳中和目标下,能源结构优化转型必然选择一个方向。近两年出台的一系列文件,对于明确引导LNG在内河的应用起到了积极作用。

关联阅读

交通运输部:今年新增5万方LNG运输船舶运力

本报讯 日前,交通运输部公布2020年沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场情况及2021年新增运力规模和推荐发展船型,提出为深化运力结构调整,满足特殊时期、特种货物运输需求,保障沿海省际散装液体危险货物运输,2021年将适当新增部分船舶运力,其中要新增5万立方米左右(约2.5万载重吨)的液化天然气(LNG)运输船舶运力。

在原油船舶运力方面,新增单船6—6.5万载重吨的宽体、浅吃水(型宽>37米)原油运输船舶2艘,总计约13万载重吨。鉴于运输需求较为迫切,本次新增运力为非新造船,即企业可通过中国籍国际航行船舶转入国内运输、省内运输跨省际运输、从国(境)外购置或者光租船舶转入国内运输、现有船舶扩大经营范围的方式申请新增运力(从国(境)外购置或光租的船舶应满足交通运输部关于进

口船舶的相关规定要求)。在成品油船舶运力方面,暂不新增沿海省际成品油船舶运力。在化学品船舶运力方面,新增5万载重吨左右的化学品船舶运力,推荐发展船型为高端不锈钢化学品船舶。在液化石油气(LPG)船舶运力方面,一是新增液化石油气运输船舶(含化工气体船舶)运力(非乙烯专用液化气船舶)2万立方米左右(约1.6万载重吨);二是新增乙烯专用液化气运输船舶运力1.3万立方米左右(约1万载重吨)。二者总计3.3万立方米左右(约2.6万载重吨)。在LNG船舶运力方面,新增5万立方米左右(约2.5万载重吨)的液化天然气运输船舶运力。

交通运输部表示,近年来,沿海省际散装液体危险货物船舶运输市场基本保持稳定,细分市场各有不同,原油船舶运力整体上供大于求但存在结构性矛盾,成品油船舶、化学品船舶、液化石油气船舶运力供需基本平衡,

LNG船舶运输市场尚处于发展阶段。

数据显示,2020年,沿海省际原油船舶运输量完成8074万吨,同比增加774万吨,增幅11%,营运船舶93艘,504.08万载重吨,船舶运力供给大于需求,但存在结构性供给不足问题;沿海省际成品油船舶运输量完成7800万吨,同比增加600万吨,增幅8.3%,营运船舶1128艘,583.23万载重吨,船舶运力供需基本保持平衡;沿海省际化学品船舶运输量完成3300万吨,同比增加100万吨,增幅3%,营运船舶280艘,121.7万载重吨,船舶运力供需基本保持平衡;沿海省际液化石油气(含化工气体)船舶运输量完成402万吨,同比增加46万吨,增幅12.8%,营运船舶72艘,22.84万载重吨,船舶运力供需也基本保持平衡;而沿海省际LNG船舶运输量完成53.5万吨,营运船舶2艘,2.53万载重吨,运输市场仍有较大发展空间。(佟轩)

关注

应急管理部:扎实推进大型油气储存基地安全评估

本报讯 5月11日,应急管理部召开危险化学品重大危险源企业2021年第一次专项检查督导动员部署会。会议指出,要扎实推进大型油气储存基地安全评估,建立大型油气储存设施风险管控长效机制。

据悉,当前全国危化品安全生产形势总体稳定,但稳中有险、稳中有忧,形势严峻复杂,且每年的5月至7月都是化工事故高发期和重特大事故的易发期。开展重大危险源企业专项检查督导和大型油气储存基地安全风险评估两项工作既是落实党中央关于防范化解重大风险部署要求的有力举措,也是为建党100周年营造安全稳定社会环境的实际行动。

会议要求,各地要精心组织开展重大危险源企业专项检查督导工作,聚焦工作目标、交叉检查、督导执法和宣传曝光,进一步巩固“消地协作”机制,有效管控危险化学品重大安全风险。要扎实推进大型油气储存基地安全评估,严格落实责任、把握标准、评估程序与督办整改,通过安全评估建立大型油气储存设施风险管控长效机制。要融合推动各项危险化学品安全防控措施落地落实,强化组织协调,形成工作合力,确保如期高质量完成。(王志)

研究显示:能源巨头油气探明储量下降

本报讯 雷斯塔能源的一项分析显示,2020年石油巨头的地下储量减少了15%,剩余储量将在不到15年内耗尽——除非这些公司能尽快发现更多的商业储量。但随着勘探投资的缩减和成功率的下降,这项任务变得越来越具挑战性。探明储量的下降可能会给石油巨头在未来几年内保持稳定的生产水平带来严重挑战。这将导致他们收入减少,并对这些公司能源转型计划的融资构成重大威胁。

石油巨头已探明储量在2020年减少了130亿桶油当量,因为这些公司承担了巨额减值支出,而且今年的勘探也没有取得良好开端。全球油气行业第一季度的发现量总计为12亿桶油当量,为七年来最低水平,因为排名靠前的勘探远景区未能开采,而成功的初探油田只获得了中等规模的发现。新冠肺炎疫情导致的原油需求和价格波动,导致了投资削减,可能加剧许多大型运营商在努力提高已探明储量时面临的挑战。即使对于越来越关注能源转型的欧洲巨头来说,商业模式也将继续以油气销售为主。

雷斯塔能源副总裁Parul Chopra表示,石油巨头未来创收的能力将继续取决于这些公司可供出售的石油和天然气数量。如果储量不足以维持生产水平,这些公司将难以成为昂贵的能源转型项目提供资金,从而导致其清洁能源计划放缓。(郝芬)

塔里木油田:大北集输系统完善工程施工正酣

图片新闻



入夏以来,塔里木油田产能建设事业部抢抓施工黄金期,紧盯施工进度,严把工程质量关,确保各项工程高效有序推进。截至5月11日,塔里木油田重点工程——大北集输系统完善工程总体形象进度20%,施工作业带清理(扫线)完成23.3公里,目前正在进行工艺焊接、管沟开挖、线路防腐补口等作业。该工程投运后将极大提高博孜—大北区块集输系统的输送能力,进一步释放产能。图为5月12日,大北集输系统完善工程现场施工现场。(谭辉 刘德华/图文)