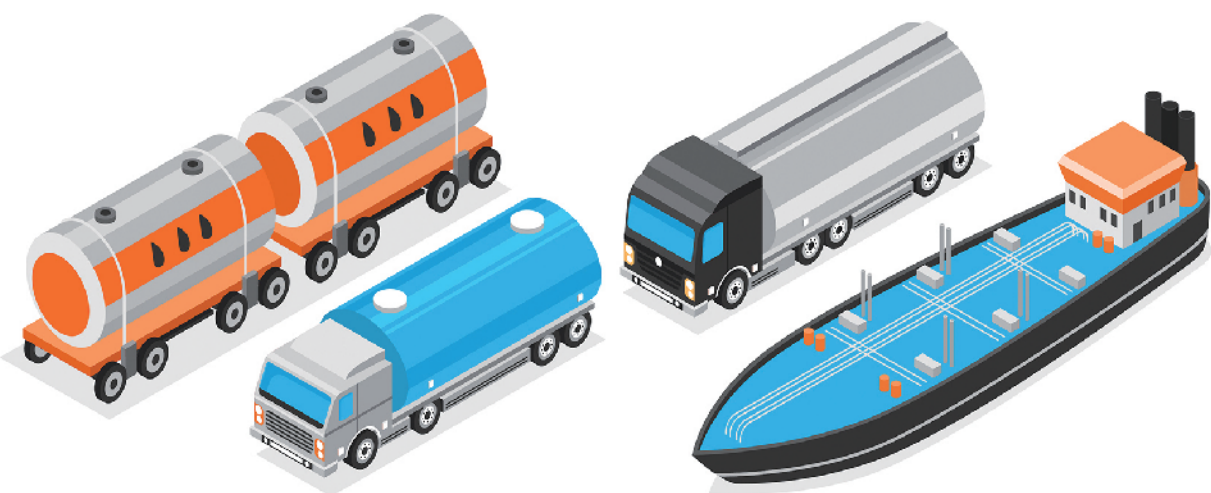


江苏发文对内河 LNG 运输船舱容控制、航行条件作出明确规定。业内人士指出，由于多项规定过于严格，或直接导致内河 LNG 接收站经济性丧失——

内河 LNG 运输船 新政引争议

■本报记者 李玲



日前，江苏海事局、江苏省交通运输厅联合发布《长江江苏段载运散装液化天然气船舶航行、停泊、作业安全保障措施(试行)》(下称《保障措施》)，以加强对载运散装液化天然气船舶(下称“LNG 运输船”)航行、停泊、作业等的安全管理。

《保障措施》对进入长江江苏段水域的 LNG 运输船的技术条件、舱容控制、

航行条件等作了具体规定，是目前我国关于进江 LNG 运输船的首个明确规定的文件。不过，该文件的发布，也在业内引起较大争议。多位业内人士对记者指出，《保障措施》对进江 LNG 运输船的舱容限制过小，且对航行保障措施规定过于严格，并不具有实际的可操作性，内河 LNG 接收站或将因此面临发展困境。

或致内河 LNG 运输船经济性消失

由于多项过严的规定，在业内人士看来，内河 LNG 运输船将不具备经济性，内河 LNG 接收站也因此将面临难投产、难发展的窘境。

“船型舱容的限制、全程护航、禁止夜航，这些规定导致了运费、港口使费和航次成本的成倍增加，使得以二程转运为主的沿江 LNG 接收站运输成本和终端用户对 LNG 价格承受能力‘倒挂’的矛盾更加突出，长江 LNG 接收站的运营尚且不具备经济性，其下游应用终端如沿江 LNG 加注站、工业用户、城燃用户更无法承受 LNG 的高价之痛，‘气化长江’也就

没有意义了。”盛苏建指出。

上述不愿具名的船舶业专家也表示：“像位于南京长江大桥下游的江阴、镇江这些地方的沿江 LNG 接收站，之前规划时都是按照 8 万方的船容测算经济性的。现在最大只有 4 万方的话，对他们来讲，接收站没有经济性，也就没有存在的意义了。”

“LNG 运输船的造价很高，比如一艘 8 万方的 LNG 船造价在 1.2 亿—1.3 亿美元，投资非常大。之前没有关于进江 LNG 运输船的相关政策，所以也没有企业敢建造进江船，现在如果

没有经济性，企业就更没有热情去做这个事情了。”上述不愿具名的船舶业专家说。

除了经济性之外，在多位受访者看来，舱容小了之后也并不一定起到应有的效果。

“文件限制舱容的出发点，可能是为了让 LNG 船更安全。但是以长江目前布局接收站的接收能力，用 8 万方的大船，可能 20 艘就足够了，现在小船需要 60 艘，增加了 LNG 运输船的交通流量，不安全因素反而更多了。”盛苏建指出。

多项规定“过严”不具操作性

具体来看，《保障措施》首先对进江 LNG 运输船的舱容进行了限制，指出：长江江苏段下界线至尹公洲航段下端线之间水域通航 LNG 船舶控制在舱容为 40000m³ 及以下的船型。尹公洲航段下端线至南京长江大桥之间水域通航 LNG 船舶控制在舱容为 20000m³ 及以下的船型。南京长江大桥至长江江苏段上界线之间水域通航 LNG 船舶控制在舱容为 14000m³ 及以下的船型。

多位受访者对记者表示，该规定过于严格。“业内一般以南京长江大桥为分界点，南京长江大桥以下的水域没有桥的限制，水深条件很好，一般在 12.5 米以上，业内通常认为是可以通航 8 万方的船型。国外一些内河条件不如我们的地方，甚至可以通航十几万方的 LNG 船。现在要求长江下游航道只能通航 4 万方甚至 2 万方

的船，确实过于保守了。”一位不愿具名的船舶业专家告诉记者。

除了舱容限制外，《保障措施》还规定 LNG 运输船夜间禁止航行。此外，文件对 LNG 运输船的护航船做了明确要求，规定 10000m³—40000m³ 的 LNG 运输船需安排 1 艘全回转拖轮、1 艘消防两用拖轮、1 艘警戒艇护航；5000m³—10000m³ 的 LNG 运输船需安排 1 艘消防两用拖轮、一艘警戒艇护航；5000m³ 以下的需安排 1 艘消防两用拖轮护航。

在业内专家盛苏建看来，这些“史无前例”的规定过于严格，并不具备可操作性。“运输液化石油气、成品油、化工品这类危化品的船舶，都没有强制性禁止夜航以及要全程护航的。这么严格的规定，有点过度监管了，基本没有可操作性。”

内河 LNG 接收站发展遇阻

近年来，我国天然气市场进入高速发展的黄金时期，天然气消费量逐年递增，其中 LNG 市场占比越来越大。在此背景下，我国 LNG 接收站数量呈快速增长趋势。截至目前，已投入运营的 LNG 接收站共 22 座，均分布在沿海地区。

与此同时，LNG 接收站逐步开始向内河延伸。根据交通运输部编制的《全国沿海与内河 LNG 码头布局方案(2035 年)》，将按照规划引导、规模适度、集约布局的原则，在长江 2838 千米

通航里程的干线航道上，在湖北、湖南、江西、安徽、江苏 5 个省份规划布局 6 处沿江 LNG 码头，包括武汉港、岳阳港、九江港、芜湖港、江阴港、苏州港，服务各省液态及储气调峰需要。

据记者了解，目前规划的沿江 5 省 6 个内河 LNG 接收站都在陆续推进中。其中安徽芜湖长江 LNG 内河接收(转运)站项目、湖南省岳阳港君山港区 LNG 接收站项目都已正式开建，其它如江阴 LNG 项目、武汉白浒山 LNG 等

项目也在推进中。

“顺利的话，像安徽芜湖 LNG 接收站明年底就可以投运了。但 LNG 运输船进江后遇到的第一个省份就是江苏，这个口子扎死了，安徽、江西、湖北、湖南省内的 LNG 接收站也就‘没戏’了。”盛苏建说，“安徽芜湖正在建设的 LNG 接收站规划是 200 万吨的接收能力，按照现在的规定，将 LNG 从沿海转运进长江可能需要 7—8 艘小船，考虑到经济性，不太可能发展得起来。”

以赛代训 危化品应急管理上台阶



图片新闻

日前，浙江省 2021 年“中化杯”安全生产应急救援技能竞赛在中化舟山危化品应急救援基地有限公司举行，来自杭州、宁波、绍兴、舟山等浙江省各地市的 22 支危化品企业一线员工队伍和专业骨干队伍共 154 名队员参加了单兵抢险救援、管道紧急抢修、射水打靶、危险化学品工艺管线堵漏等 9 个比赛项目，有效锻炼了应急队伍，推动浙江省应急救援工作迈上新台阶。

图为带压快速堵漏竞赛现场。应红枫 张馨懿/图文

增储上产

渤海再获亿吨级油气新发现

本报讯 日前，中国海洋石油集团有限公司(以下简称“中国海油”)宣布，我国渤海再获大型油气发现——垦利 10-2 油田，经自然资源部审定，原油探明地质储量超过 1 亿吨，进一步夯实了我国海上油气资源储量基础，对海上油气田稳产上产、保障国家能源安全具有重要意义。

垦利 10-2 油田位于渤海南部海域，距天津市约 245 公里，平均水深约 15.7 米，发现井垦利 10-2-4 井共钻遇油层 27 米，完钻井深 1520 米。经测试，该油田单井日产原油可达 81.55 吨。

中国海油勘探部总经理徐长贵介绍，垦利 10-2 油田周边已有垦利 10-1、垦利 10-4 等多个在生产油田，开发设施较为齐全，预计 2025 年全面见产，助力渤海油田上产 4000 万吨。

渤海油田是国内海上油气增储上产的主战场。近两年间，中国海油在渤海先后斩获千万方大气田渤中 19-6、亿吨级油田垦利 6-1、渤中 13-2 等一系列重大油气发现，增储稳产上产保持强劲势头。2018 年以来，渤海油田累计新增油气探明地质储量近 8 亿吨。(王蒙)

涪陵页岩气田 累计产量破 400 亿方

本报讯 10 月 8 日，中国石化江汉油田涪陵页岩气公司发布消息称，我国首个商业开发大型页岩气田——涪陵页岩气田累计生产页岩气 400 亿立方米，创造中国页岩气田累产新纪录。

涪陵页岩气田位于重庆市涪陵区，现为我国第六大天然气田，也是川气东送管道重要气源之一，是首批设立的国家页岩气示范区和勘查开发示范基地，多项关键装备实现国产化，打破国外技术垄断。

目前，该页岩气田的钻井、压裂施工周期较初期减少 50% 左右，单井投资较初期降低 40% 以上，焦页 1HF 井连续生产 3000 多天、焦页 6-2HF 井累产超过 3.3 亿方，继续保持中国页岩气井开发时间最长、单井累产最高两项纪录。

据悉，涪陵页岩气田目前累计探明储量 7926.41 亿立方米，生产页岩气突破 400 亿立方米，惠及长江经济带沿线 6 省 2 市、70 多个大中型城市、2 亿多居民。日产量近 2000 万立方米，可为 4000 多万户家庭(相当于三个重庆市全部家庭)提供生活用气。(曲艺)

黑龙江鸡西鸡冠区因限制城燃企业竞争被查

本报讯 日前，国家市场监督管理总局反垄断局公告了《黑龙江省市场监督管理局依法纠正鸡西市鸡冠区人民政府滥用行政权力排除、限制竞争行为》。公告显示，2020 年 11 月，黑龙江省市场监督管理局依法对鸡西市住房和城乡建设局涉嫌滥用行政权力排除、限制竞争行为进行立案调查。

经查，2019 年 6 月，鸡西市鸡冠区人民政府与鸡西中燃城市燃气发展有限公司(以下简称“鸡西中燃公司”)签订《城市管道燃气特许经营协议》，将鸡西市鸡冠区特许经营权地域范围内所有燃气管道工程安装权(含建筑区划红线内燃气管道工程)独家授予鸡西中燃公司。该协议限制了建设开发

单位只能与鸡西中燃公司签订协议，由鸡西中燃公司对管道燃气入户安装工程进行设计、安装，剥夺了建设开发单位自主选择燃气工程安装企业的权利，以及其他具有燃气工程安装资质企业的公平竞争权，排除和限制了相关市场的竞争。

鸡西市鸡冠区人民政府上述行为违反了《反垄断法》第三十二条：“行政机关和法律、法规授权的具有管理公共事务职能的组织不得滥用行政权力，限定或者变相限定单位或者个人经营、购买、使用其指定的经营者提供的商品”之规定，构成滥用行政权力排除、限制竞争行为。

在调查过程中，鸡西市鸡冠区人民

政府主动采取措施停止上述行为，及时进行整改。一是与鸡西中燃公司签订了《特许经营协议相关条款调整协议》，修改原协议有关条款，调整为特许经营权及特许经营范围不再包含建筑区划红线内燃气管道工程安装；二是制发了《关于燃气工程安装市场相关问题的通知》，明确燃气管道工程由建设单位自主选择具有相应资质的企业进行工程设计和安装，并在鸡西市鸡冠区人民政府官网公布。

此前，国家市场监督管理总局反垄断局发布《中国反垄断年度执法报告(2020)》显示，在石油天然气行业，滥用行政权力排除、限制竞争行为主要集中在下游供应环节，地方保护主

义明显。尤其是在城镇燃气行业，被查办的滥用行政权力排除、限制竞争行为较多。拥有特许经营权的城燃企业为在土地、规划、定价等方面获得更大的话语权，往往通过与当地政府股权合作的方式，实现了利益捆绑。而政府为了增加收入，提升对城市燃气的控制权，对燃气企业的规划和监管等存在一定的倾向，实际上形成了对特定企业的行政保护。

黑龙江省市场监管局称，下一步将依据《反垄断法》及有关规定，进一步加大对滥用行政权力排除、限制竞争行为的查处力度，切实维护黑龙江省公平有序的市场竞争秩序，优化营商环境。(别凡)