

发布征求意见稿,锚定“2030年成为具有国际影响力的天然气贸易枢纽城市”的目标,配套财税奖励最高达到5000万元——

## 深圳谋划打造天然气国际贸易中心

■ 本报记者 渠沛然

日前,深圳发改委发布《关于支持开展天然气贸易助力打造天然气贸易枢纽城市的若干措施(征求意见稿)》(下称《征求意见稿》)。《征求意见稿》指出,充分发挥前海改革开放政策及交易平台支撑优势、大鹏天然气基础设施优势和深圳港航运枢纽优势,高标准建设大鹏液化天然气走廊,高起点建立盐田国际海上LNG保税加注中心,构建形成“一区一廊一中心”的发展格局,将深圳

圳打造成为具有国际影响力的天然气贸易枢纽城市。

“纵观全国,地方政府专门出台针对某一行业的利好政策并不多见。深圳这次提出的口号很明确,推出的相关举措实操性强,可谓‘精准施策’,充分说明深圳市政府的诚意。深圳拥有区位优势与LNG仓储贸易基础优势,打造成为辐射内陆、连接海外天然气贸易的重要纽带,值得期待。”有LNG贸易人士对记者说。

### 气源保障能力居国内大中型城市前列

打造天然气贸易枢纽城市,深圳“底气”很足。相关数据显示,截至目前,深圳市管道天然气用户总数达到375万户,现有燃气场站40座,城市燃气管网超8000公里,管网覆盖率达到88.75%。同时,深圳拥有2万立方米和8万立方米的LNG储罐各1座,以及8万立方米的LPG储罐2座,可保障深圳应急用气7天以上。

“最主要的是,深圳拥有国内第一座LNG接收站——中海油大鹏LNG接收站。其自2006年开始运营,至今已累计接卸来自20多个国家的近7000万吨LNG,该接收站LNG进口量占同期全国LNG进口量的7%,占同期中海油LNG进口量的40%。近年来,深圳又相继成功引进了中石油西气东输二线天然气,投运了深圳迭福LNG接收站,并与大鹏

LNG接收站联通,接入国家主干管网西气东输管线,为深圳天然气事业的发展提供了充足的气源保障。”博研咨询总经理杨常新说,《征求意见稿》提出建设大鹏液化天然气走廊,“与此不无关系”。

此外,2019年,深圳LNG储备库投产运营,成为粤港澳大湾区第一个具备自主采购能力的城镇燃气储备库。储备库打通了国际资源自主采购通道,助力深圳在国内率先建立燃气应急储备机制,使深圳天然气供应保障能力跃居国内大中型城市前列。

“可以看出,目前深圳已形成‘一张网、多气源、互联互通、海陆共济’的天然气供气格局,为深圳能源结构调整和民生改善奠定了坚实基础。”国务院发展研究中心资源与环境政策研究所研究员郭焦锋说。

### 市场化区位优势明显

粤港澳大湾区是我国开放程度最高、经济活力最强的区域之一。作为粤港澳大湾区的核心城市之一,深圳也是“能源重镇”,集中了多个国家级、省级核电、气电、天然气基地。

坐拥粤港澳大湾区庞大的消费市场,深圳汇聚了众多金融资源和国际化人才,天然气上下游市场主体众多,拥有上游气源优势的石油央企与国家管网公司在此均有布局,下游方面除

属地企业——深圳能源、深圳燃气外,还吸引了香港中华煤气、新奥燃气、中国燃气、华润燃气等全国性城市燃气集团在此落户。

作为我国大陆地区最早引进进口LNG的区域,深圳目前已成为多路气源、多条管网交汇的枢纽,建成了沿海LNG接收站和西气东输二线、西三线、中缅线、新粤浙等天然气资源通道,具备辐射整个华南和东南亚地区

的基础设施条件。

“纵观全国,除上海外,同时拥有LNG接收站、灵活的贸易市场和天然气交易中心的城市也只有深圳。未来,若深圳油气交易中心能够良性发展,增加市场交易规模,对珠三角及大湾区油气市场发展将具有重要意义。”郭焦锋认为,远期看,深圳有潜力成为辐射内陆天然气贸易、连接进口LNG的重要纽带,最终建成天然气枢纽城市。

### 谋求地方与企业双赢

《征求意见稿》设计了“三步走”战略,即近期(2021-2022年)加快盐田港等海上LNG加注中心配套设施建设,实现2022年底完成“首气加注”的任务目标;中期(2023-2025年)天然气基础设施建设取得明显成效,管道天然气普及率达到90%以上。积极支持“三大油”打造全球LNG加注中心,推动成立天然气跨境采购联合体,合作分享接收站窗口期资源,携手拓展海外气源渠道,扩大交易中心交易规模;远期(2026-2030年)发挥深港合作

优势,实现天然气期、现货市场一体化发展,建立以人民币计价和结算为主的天然气交易平台,打造具有显著影响力的国际天然气定价中心和天然气贸易枢纽城市。

值得关注的是,为吸引更多优质企业在深设立贸易公司,营造天然气贸易新环境,搭建天然气贸易新平台,形成天然气消费新格局,深圳同时推出了一系列财税“橄榄枝”,最高奖励可达5000万元,并在软环境建设方面大力支持高端人才引进和培养。

引进和培养。

“政策越清晰、越具体,就越越好落地,而且必须落到实操上才能说明政府的诚意。深圳采用直补的方式相当于给企业吃了一颗定心丸,免除了企业对于无效投资的后顾之忧。”上述LNG贸易企业相关人士指出,对深圳而言,建设天然气贸易枢纽城市,带来的不仅仅是贸易额增长,还将带动城市基础设施建设、就业,并拉动投资,最终实现地方与企业双赢。



天津南港LNG应急储备项目  
配套码头工程进入设备安装阶段

### 图片新闻

近日,北京燃气集团天津南港LNG应急储备项目配套码头工程水工主体结构顺利完工。LNG码头及工作船码头主体结构全面完成,标志着码头工程正式进入设备安装阶段,预计今年11月具备投产条件,并将与项目一期4座储罐同步投入使用。

项目设计年接卸能力500万吨,具备12亿立方米天然气应急储备能力,分三期建设,将分别于2022年底、2023年底、2024年底投产。建成后可有效提升北京市天然气调峰和应急保供能力,缓解京津冀地区冬季天然气供需紧张局面。

王历炫/图文

### 关注

#### 北京:绿色低碳交通体系建设见实效

本报讯 记者张金梦报道 6月15日,第十个全国低碳日之际,由北京市生态环境局主办,北京市生态环境保护宣传中心、北京市应对气候变化事务管理中心承办的“我与低碳交通”访谈活动线上举行。

交通行业是减污降碳的重点领域。会上,北京市机动车排放管理事务中心副主任曹宏林介绍,近年来,北京市主要以持续推进移动源污染防治和构建绿色低碳交通两大抓手,全力打造低碳交通体系。

为此,北京市构建了国内最为严格的机动车排放污染防治体系,不断提升新车排放标准,地方油品标准,着力优化机动车结构,加快淘汰高排放车辆,制定新能源汽车推广应用实施方案,大力推进车辆“油换电”。

根据今年5月发布的《2021年北京市生态环境状况公报》,截至2021年底,北京市累计淘汰国三汽油车近11万辆,新能源车达到50.7万辆,国五及以上汽油车占比70%以上,车型结构达到全国最优。

推进低碳交通发展,倡导绿色出行方式,构建更加低碳便利的公共交通体系至关重要。

记者从会上获悉,通过“油换电”的低碳转型,北京公交集团形成了以纯电动为主、混合动力为辅、燃料电池为补充的发展模式。据北京公交集团有关负责人介绍,与2016年相比,2021年,该集团能耗减少了20万吨标准煤,二氧化碳排放量减少40万吨,柴油消耗量由25万吨下降到10万吨以内。

公众绿色出行常常遇到“最后一公里”问题。要实现从家门口到地铁公交站的便捷接驳,共享单车发挥了重要作用。某单车品牌负责人王帆介绍,2021年,北京市共享单车骑行量达到9.51亿人次,同比增长约37.6%。

北京慢行交通系统的建设也为公众低碳出行提供了更加便捷和舒适的环境。如今,北京正在推动水、路、绿、网融合,“伴着美景和河流骑行回家”正从愿景变为现实。

为推动人人参与打造低碳交通体系,引导公众在日常生活中做出更加绿色低碳的选择。北京市交通委联合高德地图于2019年发布了北京交通绿色出行一体化服务平台(MaaS平台)。

北京应对气候变化管理事务中心副主任于凤菊介绍,2020年,基于MaaS平台的绿色出行碳普惠机制,北京研究发布了《北京市低碳出行碳减排方法学(试行)》,为核算不同类型低碳出行行为的碳减排量提供了统一依据。基于这个方法学,北京MaaS平台通过“MaaS出行绿动全城”活动对低于标准碳排放量的出行行为给予奖励。

相关数据显示,截至目前,“MaaS出行绿动全城”活动累计注册用户超过140万人,累计碳减排量14余万吨,已经在北京市绿色交易所完成了2.4万吨碳减排量交易,交易所得120万元全部退还给参与活动的个人或支持公益事业,成为“碳普惠”从口号变成行动的有力体现。

调研报告显示,近七成公众表示会在下一次购车时考虑买新能源汽车——

## 新能源汽车公众满意度明显提升

本报讯 实习记者杨梓报道:为加强城市交通污染治理,近年来我国从中央到地方相继出台了多项政策措施。现如今在“双碳”背景下,城市交通出行深度减排更成为重点。当前,城市公众低碳出行现状如何?如何切实推广低碳出行?在近日举行的《面向零碳出行——城市公众意识、行为及驱动因素研究》(以下简称《研究》)发布会上,与会专家针对上述问题进行了讨论。

据介绍,报告团队抽样调查全国地级市以上城市3500份样本,从公众对低碳及零碳交通工具相关话题的认知、碳价值观现状、出行现状,以及低碳出行驱动因素等角度进行了分析。

《研究》显示,公众在通勤出行方式的驱动因素中,选择“拥护低碳出行”的比例最高,达到38%,说明目前公众对低碳出行方式比较认可。且公众认可的低碳出行方式当中,采用公共交通和新能源汽车出行的占比较高。目前,公众普遍对新能源汽车的接受度大幅提高,近七成的公众表示会在下一次购车时考虑买新能源汽车。

“当前新能源汽车的品质越来越接近消费者对于车的需求,相比5年前,公众对新能源汽车的舒适性、品牌和车辆配置的关注度与满意度明显提升。”北京交研都市交通科技有限公司常务副总经理刘莹指出,新能源汽车未来的使用环境和政策环境预期

也较好,“零碳出行”未来的政策发力点将落在提升充电服务水平、激励消费者替换新能源汽车和积极探索绿色碳交易模式。

以北京为例,该市交通领域碳排放占全市总碳排放的1/3。北京市印发的《北京市“十四五”时期能源发展规划》明确,2025年全市新能源汽车累计保有量力争达到200万辆。“从北京数据看,1辆汽油小客车碳排放量约为2.5吨/年,1辆新能源小客车碳排放量约为1.2吨/年。如果绿电比例进一步提高,新能源汽车的碳排放量还会大幅降低。像北京这样一个拥堵比较严重的城市,下一步重点应该是激励‘油改电’,会带来更明显的减碳效果。”刘莹说。

在能源基金会低碳城市高级项目主任王志高看来,影响低碳出行的因素包括出行水平、出行结构、能耗强度和能源结构,其中前3项与城市规划与设计密切相关。他认为,当前我国城市的低碳出行仍面临以下挑战:一是城市高密度蔓延,城市形态难以优化,进而导致出行结构相对高碳;二是城市道路和空间人性化考虑不足,以致公众普遍过度依赖私人汽车出行。

事实上,除了有公众拥护低碳出行的意愿外,更需要有友好的低碳出行基础设施环境。《研究》显示,部分公众对于实行零排放区、禁售燃油车等

相关政策信心不足,主要担忧之一就是低碳交通基础设施难以支撑个人出行需求。如就新能源汽车而言,其充电便利性仍然是公众担忧焦点之一。

“每一个人的出行需求都是多样化的,城市规划设计也需要做到精细化,为公众提供更多自主选择。”北京大学国土空间规划设计研究院副院长王江燕认为。

刘莹指出,在民众对新能源汽车已经表现出很强的接受意愿的情况下,激励性政策至关重要。

值得注意的是,上述专家均表示,低碳出行应根据不同场景、不同需求提供的多种交通工具和出行方式的集合。“在北京、上海、深圳这样的特大城市,公众每次出行可能使用汽车、自行车或者轨道交通等多元化的方式,也可能在生活出行使用汽车,通勤出行使用公共交通。本质上来说,城市应更多提供适宜不同需求的多样化选择。”刘莹指出。

“出行政策影响的群体非常多样化,政策制定实施要充分了解尊重不同利益相关方的多样化需求,同时要遵守循序渐进、提前沟通的原则,加大宣传引导,获得推广共识。”能源基金会交通项目高级项目主任龚慧明进一步说。

龚慧明指出,交通政策历来需要“组合拳”,出行和运输的需求必须要整体统筹,目的就是满足公众的多样化需求。