

## 船用市場發展提速 有望成 LNG 消費新增長點

當前需求疲軟已成 LNG 市場發展瓶頸，開發下游需求領域，推動 LNG 消費增長成爲發展 LNG 市場的重中之重。日前，平湖市華海造船有限公司與濟寧市港航管理局簽訂了新型環衛艇訂單，有望推動船用 LNG 消費領域的擴張。

我國 LNG 動力船舶改造的研究和應用始於 2010 年。2010 年 8 月，我國首艘內核雙燃料改造船—“蘇宿貨 1260 號”交付使用；同月，我國內河第一艘由燃油主機改造而成的 LNG 柴油雙燃料拖輪“武拖 302 號”在武漢試航成功，開啓了我國 LNG 燃料動力船舶發展的新時代。

截至目前，我國 LNG 動力船舶應用以設計散貨船、漁船、拖輪、游船、疏浚船、海船等多個領域，而此次的新型環衛艇訂單則成爲 LNG 動力船舶市場的新發展領域。

### 經濟效益催生市場內部動力

從目前已投用的 LNG 動力船舶的運行狀況來看，LNG 動力船舶在經濟性、環保性、和安全性等方面均有其獨特的發展優勢，而經濟性恰恰是市場發展的內在動力。

表 1 LNG 雙燃料動力船與柴油船舶經濟性對比分析

天然氣價格 (元/立方米)	國四 0#柴油價格 (元/升)	全柴油成本 (元/日)	70%使用天然氣成本 (元/日)	年節約 (元)
4.3	7.29	4374	3312	387740
4.4	7.29	4374	3358	370767
4.5	7.29	4374	3405	353795
4.6	7.29	4374	3451	336822
4.7	7.29	4374	3498	319850
4.8	7.29	4374	3544	302877
4.9	7.29	4374	3591	285905

當前運行較多的 LNG 雙燃料動力船在使用過程中，天然氣替代柴油率爲 70% 左右。以江蘇省爲例，目前國四 0 號柴油價格在 7.29 元/升附近，LNG 零售均價在 4.5 元/立方米（6.3 元/公斤）。按照一輛船舶“油改氣”費用在 100 萬元計算，投資回報期不到 3 年，而一艘船舶的壽命周期大致爲 25 年以上，經濟效益非常明顯，而未來如採用純 LNG 作爲動力燃料，經濟性還將進一步提升。

## 政策指引提供外部環境利好

除了來自市場方面的動力外，近年來國家也出臺了一系列的政策支持鼓勵 LNG 動力船舶的發展。今年 4 月份出臺的《內河船型標準化補貼資金管理辦法》更是直接以資金補貼的形式推動造船及船運企業新建 LNG 動力船舶。

表 2 LNG 動力船舶發展鼓勵政策

時間	部門	政策	相關內容
2011. 06	財政部交通部	《交通運輸節能減排專項資金管理暫行辦法》	設立專項資金支持公路水路交通運輸節能減排項目
2011. 09	交通部	《“十二五”水運節能減排》	試點應用內河柴油和 LNG 混合動力船舶技術
2012. 03	財政部	《關於節約能源使用新能源車船車船稅政策的通知》	自 2012 年 1 月 1 日起，對節約能源的車船“減半徵收車船稅”、對使用新能源的車船“免徵車船稅”
2012. 10	國家發改委	《天然氣利用政策》	將“在內河、湖泊和沿海航運的以天然氣（尤其是液化天然氣）為燃料的運輸船舶”列為最高級別的優先類
2013. 03	交通部水運局	《“十二五”期推進全國內河船型標準化工作實施方案》	自 2013 年 10 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日，對於建造有利于提高三峽船閘通過效率的船舶、使用清潔能源燃料和其他有利于節能減排的船舶等符合國家發展方向的示範船給予政府補貼。
2014. 04	財政部、交通部	《內河船型標準化補貼資金管理辦法》	明確對新建液化天然（LNG）動力示範船的補貼標準

目前，國家海事局、船級社及多個沿江省份的海事、船檢、交通等相關部門對 LNG 動力船舶試驗示範項目也給予了較大關注和支持，大力推動 LNG 動力船舶改造。與此同時，多家能源公司也紛紛制定了船舶加氣站布局規劃。預計在政策和市場的雙向驅動下，我國 LNG 動力船舶發展將不斷提速，從而帶動 LNG 資源消費量的增長。

（源自：卓創資訊）

