

船用市场发展提速 有望成 LNG 消费新增长点

当前需求疲软已成 LNG 市场发展瓶颈，开发下游需求领域，推动 LNG 消费增长成为发展 LNG 市场的重中之重。日前，平湖市华海造船有限公司与济宁市港航管理局签订了新型环卫艇订单，有望推动船用 LNG 消费领域的扩张。

我国 LNG 动力船舶改造的研究和应用始于 2010 年。2010 年 8 月，我国首艘内核双燃料改造船—“苏宿货 1260 号”交付使用；同月，我国内河第一艘由燃油主机改造而成的 LNG 柴油双燃料拖轮“武拖 302 号”在武汉试航成功，开启了我国 LNG 燃料动力船舶发展的新时代。

截至目前，我国 LNG 动力船舶应用以设计散货船、渔船、拖轮、游船、疏浚船、海船等多个领域，而此次的新型环卫艇订单则成为 LNG 动力船舶市场的新发展领域。

经济效益催生市场内部动力

从目前已投用的 LNG 动力船舶的运行状况来看，LNG 动力船舶在经济性、环保性、和安全性能等方面均有其独特的发展优势，而经济性恰恰是市场发展的内在动力。

表 1 LNG 双燃料动力船与柴油船舶经济性对比分析

天然气价格 (元/立方米)	国四 0#柴油价格 (元/升)	全柴油成本 (元/日)	70%使用天然气成本 (元/日)	年节约 (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

当前运行较多的 LNG 双燃料动力船在使用过程中，天然气替代柴油率为 70%左右。以江苏省为例，目前国四 0 号柴油价格在 7.29 元/升附近，LNG 零售均价在 4.5 元/立方米（6.3 元/公斤）。按照一辆船舶“油改气”费用在 100 万元计算，投资回收期不到 3 年，而一艘船舶的寿命周期大致为 25 年以上，经济效益非常明显，而未来如采用纯 LNG 作为动力燃料，经济性还将进一步提升。

政策指引提供外部环境利好

除了来自市场方面的动力外,近年来国家也出台了一系列的政策支持鼓励 LNG 动力船舶的发展。今年 4 月份出台的《内河船型标准化补贴资金管理办法》更是直接以资金补贴的形式推动造船及船运企业新建 LNG 动力船舶。

表 2 LNG 动力船舶发展鼓励政策

时间	部门	政策	相关内容
2011.06	财政部交通部	《交通运输节能减排专项资金管理暂行办法》	设立专项资金支持公路水路交通运输节能减排项目
2011.09	交通部	《“十二五”水运节能减排》	试点应用内河柴油和 LNG 混合动力船舶技术
2012.03	财政部	《关于节约能源使用新能源车船车船税政策的通知》	自 2012 年 1 月 1 日起,对节约能源的车船“减半征收车船税”、对使用新能源的车船“免征车船税”
2012.10	国家发改委	《天然气利用政策》	将“在内河、湖泊和沿海航运的以天然气(尤其是液化天然气)为燃料的运输船舶”列为最高级别的优先类
2013.03	交通部水运局	《“十二五”期推进全国内河船型标准化工作实施方案》	自 2013 年 10 月 1 日至 2015 年 12 月 31 日,对于建造有利于提高三峡船闸通过效率的船舶、使用清洁能源燃料和其他有利于节能减排的船舶等符合国家发展方向的示范船给予政府补贴。
2014.04	财政部、交通部	《内河船型标准化补贴资金管理办法》	明确对新建液化天然(LNG)动力示范船的补贴标准

目前,国家海事局、船级社及多个沿江省份的海事、船检、交通等相关部门对 LNG 动力船舶试验示范项目也给予了较大关注和支持,大力推动 LNG 动力船舶改造。与此同时,多家能源公司也纷纷制定了船舶加气站布局规划。预计在政策和市场的双向驱动下,我国 LNG 动力船舶发展将不断提速,从而带动 LNG 资源消费量的增长。

(源自:卓创资讯)