

关于助力南通率先打造 LNG 船舶进江 中转枢纽港的探讨

朱鹏, 邓斌

(南通海事局, 江苏 南通 226004)

摘要:为贯彻落实党中央关于推进美丽中国建设的部署要求, 助推长江经济带科学、绿色、高质量发展, 积极响应“气化长江”长期战略目标, 南通海事局立足深入推进“大通州湾”建设, 助推沿海 LNG 产业集群发展, 发挥专业优势, 积极主动思考, 助力南通率先打造 LNG 船舶进江中转枢纽港。

关键词: 南通; 气化长江; LNG 船舶; 中转枢纽港

中图分类号: U651 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006—7973 (2022) 06—0081—03

1 南通市 LNG 产业发展现状

LNG 产业在我国起步较晚, 南通洋口港是继上海洋山港、福建莆田港、深圳盐田港之后, 承接 LNG 船舶的第4个港口^[1]。自2011年5月24日首艘LNG船舶“AL REKAYYAT”轮顺利靠泊如东洋口港 LNG 码头, 拉开了 LNG 产业在南通沿海快速崛起的大幕。近年来, 南通立足自身区位、资源、产业基础优势, 积极抢抓国家战略机遇, 大力发展 LNG 清洁能源产业, 除吕四广汇 LNG 项目外, 先后在3平方公里的阳光岛上引入中石油江苏 LNG 接收站、江苏省液化天然气储运调峰工程、协鑫汇东 LNG 接收站以及如东洋口港 LNG 接收站等4个重大能源项目, 聚力打造全国乃至全球领先的 LNG 接卸基地、储备基地、供应基地和销售中心。

截止2022年3月, 南通沿海已建成中石油江苏如东 LNG 接收站和吕四港区广汇能源 LNG 分销转运站, 2021年累计进靠 LNG 船舶124艘次, 接卸 LNG 2146.6 万方, 约占全国 LNG 进口量 19.3%。近期规划新建3座 LNG 码头, 南通 LNG 产业发展前景值得期待。

2 “气化长江”战略布局

“气化长江”绿色航运战略于2011年正式启动, 是践行绿色发展理念, 推动长江生态保护和长江航运高质量发展的重要举措。其主要做法是通过技术改造, 使原来以柴油为主要燃料的长江船舶变成 LNG—柴油双燃料动力船舶并以 LNG 清洁燃料为主。同时在长江沿线规划建设 LNG 采购、运输、储存、供应一体化网络。通过实施“气化长江”工程^[2], 使长江航运实现节能减

排、低碳环保、降低成本、提高效益的绿色发展目标。

截至2021年底, 长江沿线上海、安徽、江西、湖北、四川、重庆等省市已积极布局对接“气化长江”战略。江苏省内张家港、江阴也正在规划或建设 LNG 加注站, 对加快“气化长江”战略实施、推进长江内河航运绿色发展具有重要意义, 也为南通 LNG 中转供应提供巨大市场。

3 南通市打造 LNG 进江中转枢纽的优势

南通市 LNG 产业起步早、发展快, 优势明显。从发展历程上看, 南通 LNG 打造进江中转枢纽港集聚“驱动、政策、区位、集群、区域”五大发展优势。

3.1 “气化长江”发展战略的驱动优势

根据《交通运输部办公厅关于印发长江干线京杭运河西江航运干线液化天然气加注码头布局方案(2017—2025)的通知》(交办规划〔2017〕109号)^[3], 为实现内河水运节能减排、发展绿色交通, 需大力开展内河液化天然气加注码头建设。长江干线 LNG 动力船舶以 1000—3000 吨级船型为主, 3000 吨级以上 LNG 动力船舶比例逐步提高, 到2025年, 基本建成长江干线 LNG 加注码头体系。长江干线共布局45处 LNG 加注码头, 其中南通港1处, 位于通海港区。根据《全国沿海与内河 LNG 码头布局方案(2035)》(征求意见稿), 为解决长江中下游湖北、湖南、江西、安徽、江苏等5个省份的液化天然气供应需求, 共布局建设沿江 LNG 码头11座。长江干线 LNG 码头的布局建设是推动“气化长江”发展战略的重要举措, 也是长江沿线未来需要一直坚持发展的正确方向。面对内河 LNG 产业的快速发

展,通过南通沿海中转至长江 LNG 加注站和码头的需求逐步提升。

3.2 抓住时机抢先发展的政策优势

2020 年 1 月,国家海事局发布《水上液化天然气加注作业安全监督管理办法》^[4];同年 4 月,交通运输部组织相关单位对国家强制性标准《液化天然气燃料水上加注作业安全规程》征求意见,一定程度上解决了前期由航运企业和 LNG 产业链企业推动 LNG 燃料在内河船舶运用以及相关管理法规、技术规范的支撑的问题。

2021 年,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)》,以加强对载运散装液化天然气船舶航行、停泊、作业等的安全管理,是目前我国关于进江 LNG 运输船的首个明确规定的文件。这些规范文件的发布实施,为 LNG 船舶进江提供了明晰的政策依据。

3.3 位处长江三角洲独特的区位优势

南通港地处长江下游河口段北岸,港口处在海、江、河的交汇处,是海轮进江后长江北岸第一个可停靠的港口,是水上中转的重要枢纽。从长江口出海可达我国沿海和世界各港;上溯长江,可通往苏、皖、赣、鄂、湘、川六省及滇、黔、陕、豫等省,位于沿海和长江两条经济轴线的交汇处,对内对外的经济辐射都极为有利。

长江中游皖赣鄂湘四省水运 LNG,二程转运经济性显著优于外贸直达,预计未来海进江 LNG 主要经长三角沿海地区二程转运进江。长江南京以下港口近期以 4 万方(净载重量约 2 万吨)以下小型船型为主,主要经长三角沿海地区二程转运进江。南通港作为长三角港口的重要组成部分之一,位处长江三角洲独特的地理位置,加之沿海 LNG 货源充足、安全、便捷、经济,具备打通“海上一长江”LNG 运输通道的先决条件。

3.4 LNG 良好发展的产业集群优势

南通港中石油江苏如东 LNG 接收站项目是如东洋口港开港项目,该项目于 1993 年起步,自 2011 年投产运营以来为长三角地区能源结构转型和调峰保供提供了重要的作用。同时,中石油江苏如东 LNG 接收站项目也是江苏第一座、中国沿海建设的第四座 LNG 接收站,奠定了江苏沿海 LNG 产业发展坚实基础。根据《全国沿海与内河 LNG 码头布局方案(2035)》(征求意见稿),整个江苏省沿海共布局建设 8 个 LNG 泊位,其中南通港 5 个(如东 4 个,启东 1 个),盐城滨海 2 个(尚未

运营),连云港赣榆 1 个(尚处于规划建设阶段)。长三角地区目前已建成 LNG 接收站 6 座,其中南通 2 座,上海 2 座,宁波和舟山各 1 座,南通在长三角三省一市已投产 LNG 接收站产能中位居第一。无论建设规模,还是运营经验,南通港都走在全国前列,具有良好的 LNG 发展基础优势,也具备成为世界一流 LNG 船舶进江中转枢纽港的基础条件。

3.5 产业错位发展的区域优势

截止 2018 年底,全国沿海建有 LNG 接卸泊位 19 个,迄今为止长江内还没有一座 LNG 转运站,南通优先成为 LNG 中转枢纽港即保证了沿海 LNG 产业发展又填补了长江空白。天然气消费主要集中在东部沿海地区,已经成为南方沿海区域的主力起源。南通港位于中国长江三角洲和东部沿海要冲,东濒黄海、南临长江,可利用长江黄金水道为 LNG 船舶运输提供便利,且南通港洋口港区实现了全球最大的 LNG 船舶全潮单向通航,LNG 船舶夜航、双向通航也即将实现。

环顾周边大港,根据国务院印发的《“十四五”现代综合交通运输体系发展规划》,将建设大连、厦门国际航运中心和宁波舟山国家大宗商品储运基地;上海港 2020 年集装箱吞吐量 4350 万标箱,连续十一年蝉联世界第一;连云港依托亚欧大陆桥区域经济迅速发展,经营包括散杂货和液体化工品等传统货种。南通港的大宗散货一直是其主营的货种,目前通过实施港区整合,推进陆海统筹、江海联动,产业调整在即。在坐拥良好的 LNG 水上运输条件及沿海产业基础下,具有打造 LNG 船舶进江中转枢纽港的区域优势。

4 打造 LNG 进江中转枢纽港的相关建议

站在新的起点,南通市 LNG 产业发展其时已至、其势已成、其兴可待,市委市政府须立足全局、规划长远,积极对接国家重大发展战略,坚持创新驱动、全域发展,厚植船舶 LNG 产业发展基础,推动全产业与时俱进,锚定全国率先打造“LNG 船舶进江中转枢纽港”目标,推动我市 LNG 产业迈向新台阶,为南通市经济社会发展做出新的更大贡献。

4.1 科学谋划,明确产业发展定位

一是组织专家团队以打造“全国领先、世界一流‘LNG 中转枢纽港’”为主题对全市 LNG 中转、储运、分销全产业链发展进行全方位、系统性规划研究,理

清产业发展方向、明确产业发展目标,探索产业发展路径;二是联合长三角产业发展研究院、江苏海事局等部门开展 LNG 转运进江调研,切实摸清行业发展底数,形成系列研究报告,推动产业集聚。三是根据南通市港口总体规划及长江干线 LNG 加注码头布局,推动南通沿江 LNG 加注站建设。同时利用南通船舶制造和航运优势,出台扶持政策,鼓励新建改建 LNG 单燃料动力船舶,吸引南通优秀航运企业参与沿海 LNG 中转运输,带动产业循环有序发展。四是同步加强与 LNG 相关产业规划的衔接,探索与沿江优势产业融合,提升南通港综合服务功能。

4.2 深度研究,制定产业发展政策

一是 LNG 内河运输指导意见已逐步出台发布,但与国外行业规范标准比较来看,国内涉及 LNG 水运应用的技术、规范和标准尚在逐步完善阶段,需要政府部门推动。二是政府职能部门需要联合相关研究机构及企业,尽快制定南通市行业标准规范及政策法规,为内河 LNG 产业的发展夯实基础;三是结合南通市 LNG 船舶进港进江中转的实际发展需要,各级港口主管部门在港口总体规划阶段,应组织开展相关研究和论证,合理制定 LNG 船舶进港进江中转方案,厘清和简化行政审批手续,保障水运行业 LNG 运用的长远发展。

4.3 优化布局,增加配套设施投入

一是南通市在打造 LNG 船舶进港进江中转枢纽港时,需循序渐进推进项目建设及实施,确保重要港址项目有限实施,符合港口总体规划且条件成熟的一般港址予以优先考虑,结合通航规则的制定和落实情况,逐步扩大规模。二是配合沿海 LNG 码头企业开展 LNG 船舶中转设备改造,帮扶企业完成技术攻关,在设备采购、码头改造验收等方面予以指导;三是加强 LNG 船舶进江特殊性研究,港口主管机关根据船舶规模及实际需要,妥善规划应急锚地建设,完善增强港口码头应急救援力量部署;四是根据沿海通航环境和通航能力,科学论证 LNG 中转船舶沿海航道双向通航、夜航的可行性,优化配套航路、锚地审批建设及通航管理保障措施。五是鼓励民营和社会资本共同参与 LNG 进江运营,推进 LNG 船舶进港进江中转的配套航道、码头、储罐、管线及其他公共配套设施的共建共用,鼓励有条件的港区提供公共服务。

4.4 抓住机遇,完善安全保障措施

一是 LNG 市场需求巨大,从事危化品作业运输,

海事、港口、安监等部门均有较高安全要求,加之长江干线船舶流量较大、通航环境复杂, LNG 船舶进江需要相关监管部门共同配合,建立联合监管机制来应对安全风险;二是面对 LNG 船舶进江通航风险,海事部门将一如既往做好船舶通航安全监管,不断优化 LNG 船舶进出港管理措施,配合上级部门抓紧研究、制定和出台适用于长江的 LNG 船舶运输通航管理规则和实施保障细则;三是配合政府部门共同支持符合港口总体规划并具备相关资质要求的码头企业申请 LNG 中转进江运营,加强对 LNG 码头管理、运营、通航等方面的安全监管,完善工作机制,不断优化服务措施。

5 结束语

本文以“气化长江”长期战略目标为切入点,从南通市 LNG 产业良好的发展现状背景、长远发展前景和独特的区位优势等方面入手,提出了南通市打造 LNG 进江中转枢纽港的措施和建议,为南通市能够率先打造 LNG 船舶进江中转枢纽港的目标提供参考。

参考文献:

- [1] 徐伟欣. 一切为了大港“梦圆”——南通洋口港首艘 LNG 船平安离港 [J]. 中国海事, 2011, (07): 58-60.
- [2] 中石油中国长航共同推进“气化长江” [J]. 中国石油和化工标准与质量, 2012, 32(02): 3.
- [3] 《交通运输部办公厅关于印发长江干线京杭运河西江航运干线液化天然气加注码头布局方案(2017-2025)的通知》(交办规划〔2017〕109号)。
- [4] 《水上液化天然气加注作业安全监督管理办法》, 中华人民共和国海事局, 2021.

