【石油观察家】王勇：LNG在物流行业的蛋糕有多大？

文 | 王勇

相对管道气而言，液化天然气（LNG）具有输销灵活、多点供应等优势，在国际贸易中的活跃度也在进一步提高。与欧美国家相比，我国的LNG储运业务仍处于早期的快速上升期，在商业领域的应用仍处于初级阶段，具备相当大的潜力。

其中，物流行业具备体量巨大、可控性高、灵活度高等特点，在物流绿色化的道路上，LNG或将成为其优先选择的路径之一。

 “绿色发展早已不是权宜之计，是中国现代化发展由过去的野蛮生长转向文明发展的必然过程和状态，物流是竞争激烈、降本与环保双重承压的行业，探索其绿色发展的出路迫在眉睫。”国家发改委综合运输研究所所长在11月26日举办的第二届中国LNG+物流发展高峰论坛上指出。

LNG+物流

目前，在政策支持和各大企业的共同推动下，国内天然气资源开发和液化天然气生产已经具备相应规模，持续扩大的需求也使得中国有望超越日本成为全球最大LNG买家。

与此同时，LNG应用市场也在持续扩大，尤其是大规模应用LNG的绿色物流大通道正在成型，LNG车型的商业应用也正迎来新的机遇与挑战。

据记者了解，2019年我国天然气重卡也迎来井喷式的增长，多家重卡厂家仅上半年就完成了全年的销售额度，我国已经形成完整的LNG汽车产业链，LNG重卡产销量和保有量均居世界之首，完全具备大规模发展应用的条件。

 “LNG卡车性能优越、技术成熟，是物理柴油货车污染的最佳选择。”中国交通运输协会天然气车船分会常务副会长王洪国向记者指出。

 “随着新经济阶段的到来，供应链国家战略的实施，公路货运将不断升级，传统的主辅式运输组织模式将向分布式、自费化、柔性化与个性化发展方向，正在开展的蓝天保卫战将在一片竞争激烈的公路货运红海当中为LNG产业与公路货运行业带来新的蓝海机遇。”

对于物流业未来的出路，汪鸣认为主要有三点。一是承载环保使命，紧随能源的绿色革命步伐并加快探索；二是要提高运输服务效率，在服务、交易结算、车辆调度等方面实现智能化；三是要细分服务市场，这一方面将在智能化基础上进一步实现。

据了解，这一行业已然有先行者切入，目前宝兑通已成为全国最大的线上LNG车辆加注互联网平台，加气覆盖范围最广、合作商户最多、注册车辆最多、加液量最大的服务平台。

今年汽车销售板块宝兑通已成立全国22家子公司，支撑汽车销售服务的落地，重卡销量也由2018年的1800台提升到了截止目前突破4500台。7月1日天然气重卡“国五”升“国六”的政策下，宝兑通一次性并购了2660台，成为全国最大的单笔订单。

物流宝兑通董事长李建波向记者介绍道，2019年，宝兑通完成营业收入近60亿元，LNG突破100万吨，较2018年实现120%的增长，LNG业务扩展到了全国的18个省市。

 “在深入挖掘北方区域的同时不断开放南方市场，完善加气网络布局，实现加气线路的南北贯通，加气量也由2018年的日均1600吨到2019年4月的日均2000吨、6月份突破2900吨，9月份完成日均3000吨的突破。”

蛋糕有多大？

物流绿色化显然已不是概念阶段，实打实的市场蓝海在吸引着资本力量的涌入，但是这一片海究竟能够容纳多少的争渡者，又该如何保证在浪潮中不被轻易淹没。

从目前LNG车船发展形势来看，天然气汽车方面现在已经2636万辆，中国是天然气汽车最多的，LNG重卡国内保有量44万辆，其中重卡32万辆，到2018年LNG加气站已有3200个。

中海油油气电集团有限责任公司交通新能源事业部总经理朱闻达认为，国家政策不断推动柴油车污染的治理，也是“国三”以及以下的柴油车出台了相应的政策，未来的两到三年时间要淘汰100万辆，主要是在环渤海和西北地区。

“同时有些地方出台了一些补贴政策，柴油重卡转化为LNG重卡我们也在评估，国内的100万辆重卡如果有10%或者20%转化为LNG重卡，今后对LNG重卡来说就是非常大的市场。”

对于这一可预期的市场，保持乐观态度的同时，也需谨慎对待，浪潮中从来不乏倒下的弄潮儿。对此，国家燃气汽车工程技术研究中心常务副主任李静波向记者表示，“天然气汽车要实现可持续发展，行业的顶层设计还是非常重要的，需要我们调整产品市场结构，通过创新驱动发展推动行业的可持续发展。”

为此他指出，首先需要提高门槛，随着“国六”排放升级，产品也要升级，促进技术升级和产能升级是行业必需，因为有很高的门槛，达到这一门槛需要很大的投入。

其次要强监管，以前监管都比较松，造成这个市场竞争不公平。补短板、去库存，通过各种措施逐步让落后企业和落后产能逐步淘汰。

此外，测试标准需要更新。“国六”是非常严格的标准，以前就是稳态的标准，目前更关键的在于整车排放，以前未考虑到的区域都要考虑到。

 “实际上‘国六’天然气的技术路线已经从原来的基础上有了升级，又简单又高效，但这就会导致成本的增加，后处理系统成本增加，因为要满足排放的需求，还要满足质保期的需求，但是不管怎么说，天然气更容易达到排放和排放的质保期，现在‘国六’柴油车已经显现出了一些问题，包括DPF的再生和柴油颗粒物的堵塞，天然气没有这些问题。” 李静波坦言。

2017年国家发改委出台的《加快推进天然气利用的意见》指出，2020年中国天然气消费量占一次性能源消费比例力争达到10%，2030年力争达到15%。尽管这样，仍远低于世界平均水平24.1%的9个百分点，人均用气量约为世界平均水平的29.1%。

 “LNG+物流”的模式或许将成为这条漫漫长路上的一份子，诸如宝兑通对绿色能源运输服务的推进显然只是行业尝试与变革的开始，智能化仍未在该领域发挥出其核心的价值与潜力，天然气的一次利用环节仍在等待市场环节与资本挖掘出更深层次的价值。

来源：能源杂志