

起天然气“蛋糕”。譬如新加坡，在2013年买入卡塔尔的二手天然气船“Umm Stal”号，由此加入到液化天然气（LNG）贸易行列。此后，逐步发展出亚太地区首屈一指的LNG加注中心。今年早些时候，新加坡海事及港务管理局推行一项补贴200万新加坡元的出资项目，鼓励港口运输船使用液化天然气。新加坡国家发展部兼贸工部高级政务部长许宝琨称，这一举措就是为了在今年内使得新加坡成为供应和使用液化天然气的重要据点。

作为位于马六甲海峡这一世界海上运输重要枢纽的新加坡，早就嗅到了全球海上贸易能源消费结构即将产生的重大变化。国际海事组织去年10月通过决议，自2020年起，船舶燃料的硫排放要从3.5%减少至0.5%。这意味着全球越来越多的船舶将采用液化天然气替代燃油为燃料！目前，全球已经有100艘液化天然气或准备以液化天然气为燃料的船只，另有70艘预备加入。

上海的船舶工业在这方面已经走在了世界前列。8月24日，全球使用中的最大最先进的18600立方米LNG加注船“Gas Agility”号抵达荷兰鹿特丹港。这艘由日本三井公司所有的LNG船，由上海沪东中华造船集团有限公司建造。在将“Gas Agility”号交付船东以后，沪东中华正在建造全球最大浅水航道第四代LNG船。这艘为日本“K”LINE航运公司建造的2艘79960立方米LNG运输船的首船，不仅个头比“Gas Agility”号大得多，且能实现江海联运。只是目前看，这些船舶都是中国的造船企业为外商所造。中国包括在上海的企业本身该如何尽快投入到LNG船的使用中去，仍值得期待。

中国船级社海外技术中心甘少炜先生认为，在LNG船领域，新加坡的一些做法对中国是有启示的。譬如新加坡持之以恒地建设LNG中心，向全球业界展示了决心，政策也有连贯性，让全球航运界看到了LNG水上应用的甜头和前景。另一方面，新加坡一系列成体系的做法，形成了船舶油、气转换的“综合解决方案”。



4月3日，超大型LNG轮“加拉法”号正离开浙江舟山群岛新区的新奥舟山LNG码头。

作为国际航运中心，上海目前已经拥有的硬件设施，加上未来俄气东来，是可以在LNG船舶领域大展宏图的。这也是参与到全球能源消费结构的一次大转身之中。

能源安全新保障

在庞昌伟看来，引入俄罗斯天然气，对中国能源安全来说，是有益之举。

“美国历届政府对华始终采取有保留的合作态度，同时施以遏制，而中国关键的海上能源通道处于美国及其盟国控制之下。”庞昌伟一针见血地指出，“基于能源安全理论，中俄能源安全合作的动力很大程度上源于美国霸权威胁。”

且看中国石油、天然气进口的海路通道——中国很大一部分油气进口来源于中东。从印度洋到马六甲海峡，在庞昌伟看来“以目前的海军实力，中国较难在未来可能的中美军事对抗中确保能源通道安全。”而另一方面，中东油气，很大程度上是融入西方主导的国际能源市场的。如果中国在油气进口领域“口味单一”，则难免受制于人。特别是万一遇到“非常时期”，是无法保障能源战略安全的。

庞昌伟认为，一个国家的能源安全，是对能源供需平衡的保护状态，是对能源消费结构中通过国际贸易和海外项目开发而进口的油气份额的一种有效管控。这种有效管控要估计油气资源、运输通道、油价和地缘政治经济风险。“全球化的世界