

# 新能源船舶东领取首批“国补”

## 中交润杨(山东)4艘船1330万元补贴款到账

“补贴资金全额到账,不仅解了我们购置新能源船舶的‘燃眉之急’,让我们扩建绿色船队的底气更足了!”9月2日,看着1330万元国家补贴顺利划入公司账户,中交润杨(山东)国际物流有限公司总经理杨勇十分高兴。这是船东获得的首批新能源船舶国家专项补贴,也标志着《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》政策正式“落地”。

前不久,中交润杨购置的4艘67.6米LNG集散两用船已在京杭运河航线投运,此次到账的补贴正是该项目获批的专项支持。这一项目能快速落地,离不开国家政策的“保驾护航”——近年来随着“双碳”目标推进,内河航运因传统模式的污染问题,成为绿色转型重点领域。

2024年7月,国家发展改革委、财政部联合印发《关于加力支持大规模设备更新和消费品以旧换新的若干措施》,明确在交通运输领域,对新建新能源清洁能源船舶按1000—2200元/总吨标准予以补贴。这一政策旨在通过资金杠杆加速行业绿色升级,助力交通领域“双碳”目标落地。

依托这一政策导向,中交润杨的项目从申报到资金到账全程衔接顺畅,国家政策的“及时雨”直接减轻了企业30%以上的初始投资压力。此前,该企业曾因难以承担淘汰4艘老旧燃油船舶、购置新船的数千万元成本而犯难,济宁市专门成立工作专班,协助其成功申请到国家老旧运营船舶报废更新补贴,让政策红利真正落到了“痛点上”。“随着新能源船舶推广应用

增多,运河沿线生态环境将逐步改善,运输结构持续优化,区域经济协同发展也将得到加强。更重要的是,新能源船舶的广泛投用,不仅为内河航运注入绿色动能,更对南水北调工程意义重大。其‘零排放、零噪音’或低污染的特性,能显著减少传统燃油船舶废气排放与燃油泄漏对运河水质、沿线大气环境的破坏,有效降低南水北调水源地及输水沿线的污染风险,为确保‘一泓清水永续北上’提供了坚实的航运环境保障。我们将持续推动LNG船舶的推广使用,为企业降本增效,推动行业发展。”济宁市交通运输局四级调研员彭佐军表示。

“现在有了国家补贴托底,后续运营成本还有优势,我们决心大力发展绿色船队。”杨勇坦言,这笔补贴将全部专项用于LNG动力船舶的购置尾款支付和后续运营维护,比如船舶动力系统的定期检修、船员的新能源操作技能培训等,每一分钱都花在“绿色航运”的刀刃上。

此次获补的LNG集散两用船,均由山东新能船业有限公司“本土定制”。从设计到建造,全程贴合京杭运河航运需求,堪称内河绿色船舶的“实力样板”。“这船用的是LNG动力,比传统柴油船干净太多了!”山东新能船业有限公司总工程师丁明师介绍,经实测,该船型污染物排放量能降低90%以上,碳排放减少15%—20%，“相当于每艘船每年能少排近百吨污染物,对改善运河沿线空气质量帮助很大。”

除了环保优势,船舶的经济性同样突出。山东新能船业有限公司财务总监祁彩



振介绍,该笔补贴占项目总投资比例较高,显著降低了投资门槛。按照船舶总吨数给予补贴,每总吨补贴金额超2000元,从长远效益来看,LNG动力船舶每千公里可节省燃料费用约3000元,LNG动力船舶燃料成本优势明显,运营时间愈长,经济效益愈显著。

山东新能船业坚持“建绿色智能船厂 造绿色智能船舶”的理念,打造数字化车间、智能化工厂,引领内河船舶制造“数智化变革”。其所造船舶不仅环保、经济,在续航能力方面,也表现出色,完全能够满足内河长距离运输需求,保障物流运输的高效与稳定。依托济宁内河港口优势,周边配套建设的LNG加注设施,形成了“船-港-气”闭环,为船舶的正常运营提供了坚实保障。

补贴政策的落地,不仅解了企业的“燃眉之急”,更激活了整个内河新能源船舶产业。眼下,山东新能船业生产如火如荼,预计今年年底将交付100艘;企业二期项目正同步推进,明年投产后年产能将达400艘。“补贴到位以后,我们的订单实现了暴增,有企业直接下单100艘,还有国外船东的订单,古巴的新能源船舶项目已经落地。”山东新能船业有限公司董事长、总经理张强表示。

今年以来,山东内河航运运输量持续攀升,清洁能源船舶的投用,正成为助力航运升级、实现“双碳”目标的重要支撑。此次“国补”落地既是政策精准赋能的缩影,也为内河航运绿色转型提供了可复制的“济宁经验”。

(通讯员 丁晓晓 赵晴晴 冯劲舸)