

## 混沌天成研究院

### 能源化工组

✍️: 董丹丹

☎️: 18616602602

✉️: dongdd@chaosqh.com

从业资格号: F3071750

投资咨询号: Z0015275

## 给船加油，我大舟山如何赶超新加坡？

### 观点概述：

调研第二天走访了两家船加油企业和舟山船加油管委会。要点有这样几个：

一是目前没有上游炼厂的船加油企业日子比较艰难，进口再销售利润微薄，有炼厂资源又有出口退税牌照的船加油企业所占市场份额将逐步攀升。

二是船加油的流程相对于汽车加油，非常复杂，相当于做成一单生意。

三是虽然目前国际航行船舶的目的都是中国，但我国船燃的加注量远低于新加坡，以舟山为例，我国在加注速度、气候、加注流程、海事服务等方面都略有欠缺，需要相关政策逐步落实，基础设施逐步完善。



6月30日共走访了三家企业，前两家是船燃供油企业，第三家是舟山港综合保税区管委会，即舟山当地协调船加油市场的政府部门。

## 1、公司 A

A公司按销量看是全国排名前十的船燃企业。

舟山当地有14家船供油企业，其中5家有全国牌照，9家企业有地方性牌照。有全国牌照的企业可以通过对区域间的盈亏进行平衡，达到总体盈利；地方性牌照企业的抗风险能力就较弱。

A公司的供油有三类，高硫、低硫和MGO（船用柴油），目前低硫燃料油的供应量最大。目前从性价比角度考虑，当前进口新加坡货比购入国产货有价格优势。

三种船用油的价格情况是这样的，低硫比高硫一度贵300美元/吨，在2019年年底时低硫燃料油高达700美元/吨时曾出现过；低的时候低硫与高硫的价差为50-60美元/吨，利润现阶段需求低迷时；低硫燃料油的品质比MGO要差，一般情况下低硫燃料油价格要低于MGO，2019年底低硫燃料油价格也高过了MGO。三种油的使用情况是这样的，高硫燃料油主要用于加了脱硫塔的船舶，低硫燃料油用于不加脱硫塔的船舶，MGO各种船都会用一些，主要用在辅机，一些渔船也会考虑使用MGO。

目前低硫燃料油的定价基准参照是含硫量10ppm柴油的MOPS（29日为350美金）减去一个贴水。从新加坡至舟山运费在10-15美金/吨波动，一般公司给的报价已含运费。

讨论中有业内专家提到低硫燃料油期货的交割标准要高于市场上的货源。海外的低硫燃料油对苯酚和苯乙烯含量不做规定，国内生产的出口退税燃料油符合国家标准，就能达到交易所的交割标准，可以注册仓单。这样看来就是国内的退税货源肯定符合仓单规定，海外进口货源大部分货源符合规定，也有少部分可能含有苯酚与苯乙烯。

不同于汽车加油的便利快速，船加油是一个较为复杂的过程。每天4点半，船加油企业会报价，客户会电话来询价，如果价格合适，双方就会邮件确认交易。接下去供油方会合适驳船是否有空档，船加油时的气候条件是否合适，一般会在7-10天内完成加油，这过程中双方也要出具合同，供油方开具发票。船加油通常是驳船运油到加油船附近供油，加油地就叫做锚地。舟山分为内锚地和外锚地。外锚地相当于位于公海，没有多余的费用。若气候不合适，就需要引航到内锚地，这时就需要几千到一万元左右左右的引航费，加油的船舶成本就上升了。

沥青价格非常低的时候可以用来调制低硫燃料油，国内沥青出口到保税罐，再与海外燃油进行混兑调制成可以使用的船用低硫燃料油，在保税罐中的沥青要明确说明是用在船加油市场的。这样的混兑也需要有相应资质。沥青出口没有退税，因此只有在沥青价格非常低的时候才会用来调和。

## 2、公司 B

公司B是国内一家大型石油企业的下属燃料油分公司，于2019年刚成立，同年拿到地方性牌照。目前该公司船加油业务较少，人手不够且利润微薄。近两个月都有每月1万吨左右的保税船燃销量。目前主要做的是内贸油以及帮助山东地炼采购原油并且回购其生产的油品和非标油品。计划上半年完成20万吨的内贸+保税油业务。

该公司所属的集团公司油品化工产品类别众多，但近几年都实行炼厂直接到下游的销售模式，不再分货给贸易商。只有沥青有一些贸易商，因沥青需要提前垫资，消费的季节性比较强。

对于目前上市的品种间的对冲，该公司负责人称BU与FU或者LU之间相关性不强，不建议套利；认为SC与FU/LU的套利可以关注。

该公司称2019年我国内贸船燃消费量是800万吨，其中200万吨是轻质船燃，这些内贸船燃全是调和出来的。统计局公布的燃料油产量更多的是油浆、油渣之类的，这部分燃料油或者再加工，

或者调和做船燃。该公司内贸船燃 2019 年是 20 万吨的体量。

该公司称目前船加油一吨亏 100 块钱，非一体化的船供油公司抗风险能力较弱。

### 3、舟山港综合保税区管委会

这是一家政府机构，主要负责调度、检测舟山当地的船加油工作，目前使用的主要锚地有四个。

舟山保税油市场情况，2019 年保税油供应 410 万吨，其中舟山本地供应 220 万吨，跨关区（江浙沪）供应 190 万吨。2020 年原计划完成 500 万吨的船加油业务，目前 1-5 月完成 170 万吨，受疫情影响，预计很难完成全年目标。

该机构通过 AIS 系统监控各个需要加注燃料油的船、驳船的行动轨迹，实时调整舟山各个锚地的使用顺序。

2014 年舟山船加油市场才有 40 万吨的量；2018 年是 360 万吨，全世界第十，全国第一；2019 年已经达到 410 万吨，达到全世界第八，全国第一。舟山船加油市场快速发展。

目前舟山船用油市场高硫燃料油和 MGO 加起来共有 10%，其余 90% 都是低硫燃料油。新加坡高硫燃料油和 MGO 占比有 17% 左右。

管委会负责人从各方面比较了舟山与新加坡的优劣点，后期舟山可以从这些方面努力赶超新加坡，并期待我国的船加油市场蓬勃发展。

图表 1：给船加油，舟山和新加坡市场的不同

| 比较点          | 新加坡                              | 舟山  |
|--------------|----------------------------------|---|
| 面积           | 724.4 平方千米                       | 总面积 2.22 万平方千米，本岛面积 47.2 平方千米                     |
| 气候           | 赤道无风带，全年都可以加注                    | 分内外锚地，内锚地 310 天可加油，外锚地 210 天                      |
| 船加油管理        | 由海事局统一管理                         | 涉及宁波或舟山海事局、海关、边检、港航各个部门，目前由船加油调度中心统一调度管理          |
| 船加油速度        | 1100-1200 吨/小时                   | 300-400 吨/小时                                      |
| 船加油附加费用      | 几乎没有船用燃料油之外的其他费用                 | 外锚地加油没有多余费用，内锚地加油就需要吨税和引航费                        |
| 船加油驳船        | 正规统一                             | 一些渔船改造，目前正实施白名单政策，也在建造正规的船加油驳船，但数量还很有限            |
| 船加油的量        | 船东大部分船用油都在新加坡加注                  | 船东小部分船用油在舟山加注，舟山作为补充                              |
| 海事服务         | 占新加坡 GDP 的 7%，包括外轮供应、船舶修造        | 起步与基础都偏弱  |
| 船加油的锚地       | 没有锚地限制，船来了就能加，而且马来西亚附近的海域也可以用来加注 | 有锚地限制，目前只有四个锚地                                    |
| 船用燃料油来源      | 混兑                               | 两个来源：炼厂生产的出口退税的燃料油，进口新加坡燃料油。国产混兑政策落地后，未来国产比例会逐步上升 |
| 2019 年燃料油消费量 | 410 万吨                           | 4600 万吨   |

数据来源：调研总结，混沌天成研究院

图表 2：管委会对舟山区域船舶监控的概况



数据来源：混沌天成研究院

图表 3：管委会监控船加油情况



数据来源：混沌天成研究院



### 免责声明

本报告的信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证，也不保证所包含的信息和建议不会发生任何变更。我们已力求报告内容的客观、公正，但文中的观点、结论和建议仅供参考，报告中的信息或意见并不构成所述证券或期货的买卖出价或征价，投资者据此作出的任何投资决策与本公司和作者无关。本报告版权仅为我公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制发布。如引用、刊发，须注明出处为混沌天成期货股份有限公司，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。

长按识别下方二维码，了解更多资讯！



混沌天成研究院