

以油为墨，辟画海洋新蓝图

不产一滴油的舟山实现从中国渔都到世界油港华丽蜕变

□ 本报记者 王宝聪 通讯员 林上军 黄波

舟山群岛 历来以“中国渔都”“海鲜之城”而著称于世，其渔业产量占全国的十分之一。而今，这里不但是渔港，还成为了油港，吸引了许多国际知名油企纷至沓来。

自2014年成立保税船用燃料油供应中心以来，舟山一直致力于打造“东北亚保税船用燃料油供应中心”，去年，舟山首次跻身世界十大供油港之列。经过多年的努力，舟山从纯粹的石油储存基地、中转基地，变为集储存、中转、加工、贸易、金融服务、法律仲裁等为一体的全产业链石化基地。2018年度舟山海关保税船用燃料油供应量达到359.29万吨，比上年增长96.51%，占全国保税船用燃料油供应总量1180万吨的近三分之一。

今年以来，因全球航运贸易低迷，油品市场长期弱势，新加坡、鹿特丹等加油中心港供应量呈衰退趋势。但舟山却逆势上扬，1至7月，地处舟山的中国(浙江)自贸试验区保税船用燃料油供应量为220.6万吨，同比增长11.4%。

不久，舟山将迎来第三届世界油商大会。目前已经确认参会210家，参会嘉宾296家，其中包括世界500强企业53家；世界石油公司50强企业17家；世界化工50强企业11家；中国石化企业前10强，覆盖了油气全产业链，油气贸易，天然气，交易所，化工中下游，金融，航运，船用油供应商，国际航运及海事服务商，咨询、检测、消防、技术、仓储类配套服务等10多个油气及相关行业分类。前两届世界油商大会累计签约项目45个，涵盖油气储运、贸易、交易、炼化、金融等领域，协议涉及总金额2230亿元。



2019年7月24日，存储于中化兴中石油转运(舟山)有限公司的500吨保税380燃料油期货，由“国宏6”轮装油后以一船多供的方式直接加注到停泊在舟山锚地的“赛拉诺瓦”“维吉尼亚”和“贾斯特拉”货轮上，完成全国首单保税380期货仓单直供业务。这是保税380燃料油期货合约在上海期货交易所正式上市交易后，实现的首单保税仓单直供业务。孙程超 摄

1 瞄准「油光」，蓝海就在眼前

2011年6月30日，浙江舟山群岛新区获批成立。《浙江舟山群岛新区发展规划》提出：建设大宗商品储运中转加工交易中心，建成东部地区重要的海上开放门户。

“2013年，舟山市政府召集港航系统单位负责人举行座谈会，我们提出，把发展保税燃料油加注业务作为舟山群岛新区经济新增长点。”舟山中燃船舶燃料有限公司总经理张燕在接受记者采访时说，舟山有这个优势、潜力，当时他们就建议第一关突破外锚地供油。

据悉，我国现有7条国际航线，有6条经过舟山海域。近年来，每年进出舟山海域的万吨级以上国际船舶超2万艘，但这些船舶加油大多数在新加坡完成。2011年，舟山区域的保税船用燃料油加注量是62.6万吨，而同期新加坡的加注量已经突破4000万吨，2017年更是超过5000万吨。

新加坡地处马六甲海峡这个世界能源运输咽喉，不产一滴油，却成为亚洲石油贸易枢纽和石油产品定价中心，其炼油工业占全国工业总产值的五分之二以上。

舟山港区已成为全球第一大货物吞吐港——宁波舟山港、全球第一大集装箱吞吐港——上海港的重要组成部分，那些经常路过舟山的国际船舶，为什么非要去新加坡加油而不能在舟山加油？

2011年，舟山凭借吞山岛上的中石化、万向、国储等企业的储油量，实际上已成为国内最大的油品中转基地和保税油调拨中心。2016年4月，随着舟山江海联运服务中心总体方案获批，舟山将建立我国乃至世界重要的大宗商品资源、交易和定价中心，引起国家进一步重视。而2017年3月批复的中国(浙江)自由贸易试验区总体方案，更明确将自贸试验区建设为国际大宗商品贸易自由化先导区和具有国际影响力的资源配置基地。

2 政策破冰，让油品市场活起来

保税船用燃料油经营专业性强，又涉及口岸各部门，油品属于国家管控较严的资源，多年形成的监管模式、运行机制，要在短时间内改变难度很大。

2017年6月8日，浙江自贸区办事大厅内，舟山市政府为首批获得保税船用燃料油经营资质的4家企业——舟山浙能石油化工有限公司、华信国际(舟山)石油有限公司等企业的负责人颁证，这在我国油品经营史上具有里程碑意义。之前，我国这类资质企业仅有5家，且4家有国资背景，仅有1家民企。而到2018年底，我国已有这类企业12家，后7家就是浙江自贸区挂牌后核发的，且由舟山市政府审批。国家相关部门把审批权限直接下放到舟山，让中国(浙江)自贸区油品市场真正活了起来。

同样，不同税号下保税燃油混兑政策突破，也是在舟山首先破冰。

所谓的燃油油混兑调和，是指油品调和生产企业根据市场需要及产品标准，将不同组份原料油按照测算比例，在油罐中进行搅拌生产，产生“鸡尾酒”，然后再加到船上。但在我国，由于受到多方面政策因素制约，一直无法实现油品保税调和。

为此，我国供油企业只能从新加坡等地外购经过调和的保税燃料油成品，导致我国保税燃料油成本长期高于新加坡，制约了行业的快速发展。也就是说，燃油油混兑调和在新加坡仅仅是一个很自然的加油程序(环节)，但在我国却被列入一种油料加工行为，所以监管对象的性质大不一样，涉及税收、法则等一系列问题。

2018年8月27日，4.5万吨新品种保税燃油在位于舟山吞山岛的中化兴中(舟山)公司5号泊位混兑调和成功。在场的中石化舟山公司副总经理吴曦一脸高兴地说，相比公司原来在新加坡调和后再运抵舟山，每吨燃料油成本下降约1.5美元。

“关键是这项政策的历史性突破，不但大大提升舟山保税油业务竞争力，而且为未来实现大宗商品混兑的简单加工贸易模式创新奠定了良好的基础。”舟山市商务局副局长陈建设说。

目前，舟山有3家企业在做同税号不同税种油品混兑业务。今年初，仕宝(天津)技术检测有限公司在舟山的业务逐步开展。从今年5月起，仕宝设在舟山的华东中心实验室开始投入使用。目前舟山的油种基本都能在本地测试，业务格外繁忙。据介绍，仕宝的实验室在新加坡排前三，主要做保税油混兑测试。

4 抢抓机遇，打造油品全产业链

随着舟山保税燃料油供应集聚效应的逐步显现、影响力提升，舟山关区的供油量年年攀升：2014年至2018年，年供应量从66.5万吨跃升至359万吨。

“舟山保税船供油业务的快速增长，对地区经济发展的拉动促进作用初步显现。”舟山市一部门负责人向记者出示了一份报表：2018年舟山油品贸易额达到2213.9亿元；外贸进出口突破1100亿元，油品等大宗商品占65%，以保税船用燃料油为主的成品油成为舟山市外贸第一出口品类，拉动进出口增长45%，增幅位列浙江全省第一。

此外，由总部经济、海事服务带动的会议展览、商务集聚等多种效益逐步显现，舟山新城前几年还是空荡荡的一些新建商务大楼，如今不断有油品经营及相关企业入驻。

如何进一步做大舟山保税燃料油市场？信力石油(舟山)有限公司负责人认为，舟山应进一步做好筑巢引凤工作，目前“巢”已初步筑好，经营企业也达到12家，当前要扩大加油锚地建设。他建议借鉴新加坡管理经验，进一步提高通关效率，口岸监管要早日实现长三角一体化，现在仅有舟山海域实施一船多供。

成立于2013年的浙江海港国际贸易有限公司，一直做油品产业链经营业务，2018年7月获得保税燃料油供应资格后，半年不到时间加注量超过30万吨。公司业务经理陈燕认为，眼下最需要突破的是实施低硫油出口退税政策，她说这是舟山保税船用燃料油市场崛起的一大利器。

3 创新经营，首创跨关区供油模式

2018年12月19日晚6时许，在舟山定海老塘港区，“国宏1”号千吨级加油船正向一艘来自泰国的散货船——“德尔塔”号供油。

“我们是属于舟山国宏鑫燃料有限公司的船只，从去年5月份开始接受外供任务。”船长冯忠忠介绍说，该公司共有6艘供油船，现在2艘用于外供。这次作业是受中国(浙江)自贸区首家外资船用燃料油经营企业——信力石油(舟山)有限公司委托，也是他们承接的信力公司首单船用燃料油加注业务。

“德尔塔”号船长ROGER说，近7年来，这艘船频繁出入舟山，以前多数在新加坡加油，到中国后偶尔去南通加油，在舟山加油是第一次。一边卸货一边加油节省时间，而且在这里加油几乎没什么障碍，价格也接近新加坡。

晚上9时许，400吨保税燃料油加注完毕。待计量核算结束，“国宏1”号又赴普陀马峙锚地实施当晚的第二单作业。“以前，每一单都要申报海关同意，现在船装满油后，一次申报，可以持续进行多单加油业务，这就叫一船多供。”冯忠忠说，随着业务增多，公司正在新造船只，吨位也将增大。

而这个跨关区供油，是舟山创新之举，博得权威专家赞赏，其模式还被海关总署向全国推广。

2017年4月1日，浙江自贸区挂牌，以油品全产业链为核心的系列制度(模式)创新，力度空前。跨关区供油、一船多供、夜间靠泊作业、供油业务操作规范制订……这几年来，舟山的保税船用燃料油经营业务创新一个接着一个。

回忆起首次外锚地加油，中石化浙江舟山石油有限公司保税油部经理王蛟仍历历在目。“2014年1月23日、24日，我们公司和光汇集团的供油船分别在舟山的虾峙门南锚地和衢山联检锚地，第一次进行了外锚地供油试验，顺利加油3000吨。这在舟山保税油供应史上是第一次。”王蛟说，以前舟山区域的加油量之所以不去，其中一个因素是那些国际船舶如需加油，只能到内港开放码头加注，但进入内港的国际船舶数量毕竟不多。这就好比汽车加油，相比街巷，肯定是直接在大路边加方便。舟山光汇石油有限公司总经理办驻库主任葛延河说，现在直接由舟山中心库出油，可以运往宁波关区加注，同样在上海关区、南京关区也可以操作。

一年后发布的自贸区创新成果评估报告显示，自贸区123项试验任务100%启动实施；已复制推广119项，占比96.7%，总体任务完成情况位居国内第三批自贸试验区前列。这其中，有不少就出自保税船用燃料油这项工作。

记者了解到，为促进绿色航运发展，2016年10月，国际海事组织(IMO)规定，自2020年起强制推行全球船用燃料油硫含量低于0.5%的标准。对于浙江自贸试验区低硫船用燃料油全产业链体系建设，舟山已经在积极谋划。“目前中国保税船用燃料油80%来自新加坡和马来西亚，每万吨外贸货物吞吐量对应的船舶加油量，仅是新加坡的3%，市场潜力还没有得到充分释放。”舟山市一部门主管坦言，如果能利用低硫油出口退税政策和我国目前约1亿吨/年过剩产能生产低硫船用燃料油，形成价格竞争力，将有效摆脱国外资源垄断，保障能源安全，并能增加出口。

从亚洲市场来看，目前新加坡炼化企业没有生产低硫船用燃料油的装置，亚洲市场格局将全面重塑。充分运用浙江自贸试验区先行先试的政策优势，打造全产业链体系，合理布局低硫船用燃料油生产，完善低硫船用燃料油供应链条，扩大舟山全球市场份额，完全有可能实现迎头赶上。

专业人士预测，如果国家能借低硫油推广机会，出台激发企业积极性的政策措施，那么到2020年，中国的保税船用燃料油规模有望达到2000万吨，2021年，舟山的低硫保税船用燃料油预计突破700万吨，再通过优化结算方式、完善制度规范、强化技术支持及配套设施保障，5年内将舟山打造成东北亚保税船用燃料油供应中心并非可望而不可及。

以油为墨，擘画海洋新蓝图。舟山人始终张望着浪花澎湃的大海，相信能眺望到更多的蓝色帆影。



2018年8月14日下午，舟山中石化所属的“中达油235”油轮为“东泰葆泽”轮加注150吨保税燃料油。姚峰 王晖 摄