



确保“十四五”开好局 以优异成绩庆祝建党100周年

燃料油市场将加快向低硫化转型

核心阅读:“十四五”期间,预计全球燃料油供应持平并面临结构性调整。由于低硫原油资源有限,炼厂或新建脱硫装置将重启焦化、渣油加氢等方式转化高硫资源。由于价格相对偏低,超低硫燃料油需求将走强。

□本报记者 许帆婷

“十三五”期间,为提高成品油自给率和原油利用效率,国内燃料油供应量增速略降,但清洁化航运燃料需求支撑燃料油供应总量略增。根据中国石化经济技术研究院《2021中国能源化工产业发展报告》预测,未来五年,全球燃料油供应持平并面临结构性调整。由于价格相对偏低,超低硫燃料油需求走强。对我国而言,在环保限硫政策和出口税费新政的双重利好下,“十四五”时期保税低硫船燃市场或将迎来快速发展。

低硫船燃迎来发展机遇

燃料油出口退税政策的落地,将降低国内低硫船燃成本,调动炼厂积极性,吸引更多国际船舶到我国港口加注燃料油,从而扩大我国船燃市场规模

2020年1月起,国际海事组织(IMO)执行新的硫排放限制法令,将全球船舶使用的燃料油硫含量上限由3.5%降至0.5%。

作为IMO成员国,我国近年来对船用燃料油硫含量的要求日益严格,同时从政策保障、低硫船燃供应等方面,积极响应IMO的限硫令新政。2018年,我国发布《船舶大气污染物排放控制区实施方案》,要求自2019年起,提前一年在沿海排放控制区内使用硫含量0.5%的船用燃料油。

对全球船用燃料油市场规模,主流机构认为大致为3亿吨/年。目前,我国内船用燃料油市场规模不足2000万吨/年,与我国航运吞吐量在世界的份额不匹配。究其原因,2020年前,由于燃料油出口税费高,我国炼厂生产船用燃料油的积极性不高,保税油基本从周边国家和地区进口,价格也明显高于周边国家和地区港口。

2020年1月22日,财政部、国家税务总局、海关总署联合发布《关于对国际航行船舶加注燃料油实行出口退税政策的公告》,对国际航行船舶在我国沿海港口加注的燃料油实行出口(免)增值税13%,2020年2月起该政策正式实施。中国石化、中国石油、中国海油等主营炼厂积极布局低硫船燃生产。而我国低硫船油规划生产加速,将有力推动我国从传统的保税燃料油进口国转变为自给自足的生产国。有分析预计,燃料

油出口退税政策落地后有望降低国内低硫船燃成本,到时将吸引更多国际船舶到我国港口加注燃料油,进一步扩大我国船燃市场规模。

据中国石化经济技术研究院专家分析,国际海事组织限硫令新规实施后,低硫船燃的市场总规模预计在2亿吨/年左右,其中主要为低硫重质燃料油。短期内由于低硫重质燃料油供应能力不足,市场会部分让渡给轻质油。随着供应能力增强及价差变化,这部分市场将逐步恢复。

相关数据显示,2011~2019年,我国燃料油市场消费的主要产品为高硫燃料油。2020年,我国保税船用重质低硫燃料油消费量约1460万吨,较2011年以船用重质高硫燃料油为主的市场消费量增加549万吨,增幅60.25%,年均增长率5.38%,同期,年度均价较2011年下跌310美元/吨,跌幅48.67%,年均降幅7.14%。预计2021年我国保税船用低硫燃料油保持生产并增加供应,保税船用重质燃料油消费量或将突破1700万吨,年度增速8%~10%。

低硫船燃政策的推出,使世界燃料油市场在2020年初进入震荡期,估计未来在2~3年内能达成新的平衡。受供需关系及市场运作影响,低硫重质燃料油作为一种新产品,短期内国际市场价格贴近低硫轻质燃料油;远期随着供应能力增强,其价格将逐步走低,向原油价格靠拢。

疫情抵消了IMO新政带来的市场利好

疫情导致全球海运贸易下滑,在前期相对库存较高的情况下,燃料油整体需求复苏将较为缓慢

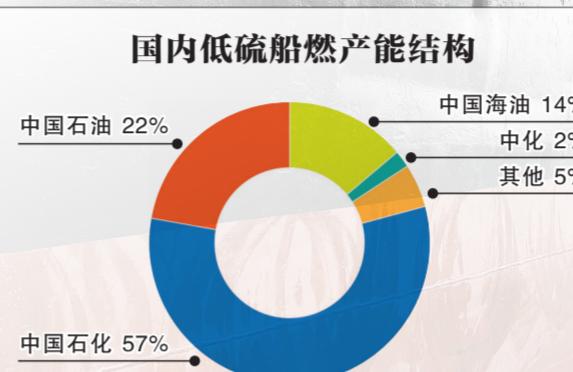
突如其来的新冠肺炎疫情削弱了IMO限硫令对市场产生的利好影响。去年,疫情导致全球经济严重停摆,多国实施贸易限制及禁航禁运,前期IMO限硫利好政策对市场的带动作用被削弱。

船舶工业相关专家表示,过去几年,受全球经济下行压力不断增大、国际地缘政治日趋复杂、航运市场运力严重过剩等不利因素影响,全球航运市场处于低位徘徊。新冠肺炎疫情的发生迫使各国政府采取干预措施,民众减少出行和消费,给第二和第三产业带来严重冲击,导致消费及交通运输等需求减少,影响了海运贸易增长。同时,疫情还增加了航运业的运营风险。面对疫情,多数国家和地区提出严格的健康申报和建议要求。这些防范措施使船舶在相关港口停靠的流程变得复杂,船舶非生产性停泊时间延长。

联合国贸易和发展会议在《2020年海运回顾》报告中提到,新冠肺炎疫情在2020年致使国际海运贸易量下降4.1%。新一波的疫情将进一步扰乱供应链,可能会造成更大幅度的贸易下滑,进而影响海运贸易的短期前景。

2021年,全球船用燃料油市场需求将略有回升。据摩根资产管理亚洲首席市场策略师许长泰预测,2021年全球经济格局将仍被疫情主导,但形势会逐渐好转。其中,2021年上半年可被视为新经济周期的起步阶段,也就是早期增长阶段。由于基本面持续改善,相对低廉的价格支撑全球高硫燃料油需求回升。不过,2020年底到2021年初的第二轮疫情,后续发展及遏制效果将直接影响今年国际贸易活跃水平,并影响燃料油需求的增长。在前期相对库存较高的情况下,燃料油整体需求复苏将较为缓慢。

中国石化经济技术研究院预测,前期高库存导致2021年燃料油国内供应有所减少。2020年国内供应虽有明显增加,但受到疫情拖累,市场难以消化,造成港口库存高企。2021年,燃料油国内供应资源有所减少,按照企业目前的计划,预计全年国内燃料油供应量在3200万吨左右,比2020年下降5.9%;需求在4300万吨,比2020年下降5.5%,主要消化前期500万~600万吨的港口积压。



低硫“蓝海”大有可为

□孔煜也

根据中国石化经济技术研究院发布的《2021中国能源化工产业发展报告》,疫情后全球燃料油市场将加快向低硫化转型,“十四五”更是国内保税船燃的发展机遇期,许多能源媒体把2020年称为“低硫元年”。

2020年,IMO发布的全球“最严限硫令”开始执行,我国也发布《关于对国际航行船舶加注燃料油实行出口退税政策的公告》。政策红利刺激下,国内炼化企业生产低硫船燃的积极性被调动起来。

作为全国最早布局低硫船燃版图的企业,中国石化在国内船用燃料油市场占主导地位。燃料油公司作为中国石化旗下以全球船供油为核心业务的专业公司,牢牢把握国际海事组织2020年低硫限排带来的重大历史机遇,提前三年超前布局,全力推动低硫船燃进入国家视野,纳入集团战略,实现规模化产销和国家政策配套。

在国内外政策利好和全球航运需求复苏的大背景下,低硫船燃无疑是一片“蓝海”。中国石化如何抓住机遇、主动作为,在市场中保持领头羊地位,进而带动全行业共同进步,值得期待。

把握政策利好是前提。保证低硫船燃产量和出口量稳定上升,才能给予相关部门信心。只有过往表现良好,高额甚至超额完成出口配额,才可能持续获得较大出口配额量,与政策部门实现良性互动。

做好前瞻性市场研究是重要支撑。要依托集团内外相关研究机构,收集市场精准数据,结合数字化手段,全面感知市场变化,做到有战略、有导向的动态市场布局。

此外,还要抓住国家建设热点,把握“一带一路”和国内自贸港建设等宏观政策机遇,加快产业布局;发挥炼销一体化优势,积极联动、整合资源、压缩成本;建设完善低硫船燃储运设施等。

“低硫元年”刚刚过去,低硫船燃的发展才刚刚起步。广阔“蓝海”,大有可为。



保税燃料油市场需求将不断增加

自贸区保税油经营资质进一步放开、出口退税政策逐步落地、市场规范度进一步提升,多方面扩展了保税燃料油市场发展潜力

2020年12月底,受疫情和2020年配额使用率不足影响,商务部下发2021年第一批低硫船用燃料油出口配额,共计500万吨,且主要面向大型央企和集团民企,这一数字与2020年相比减少近50%。

有专业人士分析,2020年低硫燃料油的出口配额5月才正式使用,整体使用率仅为65%左右,且2020年3月起我国低硫燃料油才开始规模化生产,因此2021年第一批低硫船燃出口配额与2020年各大企业产能设计与实际生产情况基本一致。由于中国低硫燃料油产量仍将保持快速增长的趋势,预计今年将有第二批低硫燃料油出口配额发放。

中国保税油供应业务实施特许经营,过去市场化程度不高。随着自贸区保税油经营资质进一步放开,自2017年起,中国保税船燃市场在浙江自贸区大力发展保税船加油业务。舟山市分两批选择了5家企业发放自贸试验区内保税船供油业务经营牌照。目前,在舟山开展保税船用油供应的企业已有十余家,舟山成为中国保税船供油企业最集中的地区。2020年我国低硫燃料油消费量已占船燃消费水平的87%,成为主要的消费品种。

随着出口退税政策的逐步落地,2020年我国炼厂生产低硫燃料油的积极性开始提高,并出口至保税船供油市场,助力中国保税船供油量大幅提升。《2021中国能源化工产业发展报告》预测,“十四五”期间我国燃料油供应将由3200万吨增长至3950万吨,年均增长4.3%,产品收率由4.5%增至5.2%。根据目前规划,“十四五”时期我国内低硫船燃产量将达到全球市场消费量的20%,将增强我国在国际燃料市场上的话语权,有助于提升市场影响力,参与国际定价。

未来,保税船燃市场规范度也将进一步提升,准入门槛高、参与国际竞争程度加深,有较大发展潜力,将成为未来生产和销售企业重点竞争的市场。

根据《2021中国能源化工产业发展报告》,港口建设及对外贸易的雄厚基础为我国“十四五”期间保税油市场发展奠定了良好基础。预计国内需求将由4300万吨增至2025年的4950万吨,年均增长2.9%。我国港口发展建设步入从规模速度型向质量效益型的转变期。

我国港口资源丰富,港口和航运业规模不断扩张,已经形成环渤海、长三角、东南沿海、珠三角和西南沿海5个港口群。“十三五”期间,集装箱吞吐量和港口货物吞吐量年均增长2.9%和3.3%。尽管较“十二五”期间的5.3%和4.7%的水平有所下降,但一批超大型港口如上海港、宁波舟山港、深圳港、青岛港在全球港口中处于领先地位,沿海港口整体完成了向第三代港口转型,“一带一路”倡议也为我国港口实现全球化发展提供了政策机遇。中国保税船燃市场将迎来历史性大发展机遇,预计“十四五”时期保税油需求年均增长7.4%,2025年需求量为2000万吨。

中国石化低硫船燃攻坚时刻表

2016年	2017年	2018年	2019年6月	2020年2月	2020年全年
国际海事组织发布公约,规定自2020年起,全球船用油硫含量上限从3.5%降至0.5%,含硫量大幅下降86%。这是船用油行业面临的首次大规模质量升级。	中国石化积极引领船用能源质量升级,在国内乃至全球率先启动低硫船燃生产供应准备。	中国石化逐步完成多个低硫船燃配方样品的台架试验。	中国石化举办低硫船用燃料油全球供应保障新闻发布会,宣布2020年中国石化将形成1000万吨低硫重质清洁船用燃料油产能。	中国石化开始逐步打通国内各港口一般贸易出口退税全流程。	中国石化15家沿海省份炼厂生产的低硫船燃先后出厂,供应网络全面铺开,覆盖全国主要港口,成为世界最大的实体低硫船燃生产企业。

中国燃料油供需平衡表 (单位:万吨)

项目	2015年	2019年	2020年	2021年	2025年	2015~2019年均	2020年同比	2021年同比	2021~2025年均
产量	2313	2470	3400	3200	3950	1.7%	37.7%	-5.9%	4.3%
进口量	1556	1486	1150	1100	1000	-1.2%	-22.6%	-4.3%	-1.9%
出口量	1053	1118	1400	1200	2000	1.5%	25.3%	-14.3%	10.8%
消费量	3869	3956	4550	4300	4950	0.6%	15%	-5.5%	2.9%

注:中国燃料油消费量为实际消费量=(产量+进口)



李靖轩 摄