## 英国路透社：分析中国舟山追赶新加坡国际海事基地的领先地位

中国的港口城市舟山正在计划挑战新加坡在价值数十亿美元的船用燃料油市场中的主导地位, 依托它周边的一些世界上最大的港口，以及中国政府给予的支持等优势。这将是一个艰难的过程。目前舟山周边岛屿群的港口设施每年的船用燃料油销售量为360万吨,不到新加坡2017年创历史新高的5060万吨船用燃料油的十分之一。

不过，根据世界航运理事会的数据,宁波舟山港在2016年全球集装箱港口吞吐量排名第四，同时，舟山距离全球最大集装箱港的上海港仅150km,距离宁波和南京等其他主要港口的航行时间也不到一天。依托这一海上交通（区位优势），舟山希望发展船用燃料油业务，许多船公司和分析师预计,这将是几十年来对新加坡的首次严峻挑战。这不仅仅是船用燃料油供应。一个繁荣的船用燃料油市场吸引了宝贵的二级企业——航运用品、维护和维修、保险和其他海上金融服务——每年价值数十亿美元。

“舟山及附近港口的货物吞吐量超过30亿吨, 超过新加坡……”浙江自贸试验区政策法规局局长应仲民说：“我们不会错过门前广阔的市场。”根据政府数据, 2017年新加坡港口货物吞吐量为6.3亿吨,船舶进出港总吨位28亿吨。中国石化集团副总经理张海潮在10月份的一次行业活动中表示,按照舟山当地政府设定的目标,到2030年,舟山的船用燃料油供应量将升至每年3000万吨。

舟山附近有六个燃料油生产企业,包括将于2018年底投产的日产40万桶的浙江石油化工有限公司。舟山可以吸引石油和液化天然气油轮、从澳大利亚运来原材料的干散货船以及前往美国西海岸的集装箱船。新加坡船舶经纪公司BRS Baxi董事总经理Ashok Sharma表示:“停靠在舟山、中国北方及日本、韩国的船只肯定会对其进行密切关注。”他说,中国的船只会觉得特别有吸引力。

舟山计划利用国际航行船舶燃料规则,将从2020年起将船用燃料油的硫含量限制在0.5%。国际海事组织（IMO）的新规则意味着,在目前全球航行船舶每天消耗的400万桶高硫燃料油中,四分之三将转向低硫燃料, 如船用柴油 (MGO)和低硫燃料油 (LSFO)。

新加坡有三家主要炼油厂——荷兰皇家壳牌，埃克森美孚和合资的新加坡炼油公司。但它们是为生产出口高价值产品而不是船用燃料油而设计的。根据国际海事组织的规定, 新加坡将不得不进口这些低硫船用燃料油,包括从中国和中东的生产商进口,从而推高成本。

“像舟山这样的中国港口将更接近新的合规船用燃料油的生产来源,”新加坡船只经纪公司Banchero Costa的研究主管拉尔夫·莱斯钦斯基（Ralph Leszczynski）“定价可能会转向舟山的优势。”

作为亚洲最大的炼油企业,中石化今年5月将其全球船用燃料油总部从北京迁往舟山,并准备从2019年起供应符合IMO标准的燃料油。舟山政府官员和业内人士表示,全球最大的独立油品贸易商——维多集团已经与浙江省海港集团联合在舟山设立了船用燃料油等油品的贸易办事处。维多拒绝对此发表评论。

新加坡船舶经纪公司BRS Baxi的Ashok Sharma表示，“虽然舟山可能会抢占新加坡的部分船用燃料油市场份额, 但其成功与否取决于舟山加油基础设施的成本和效率等因素,新加坡在这些基础设施中是具有显著优势的。”舟山将会发现，要想实现和新加坡同样的标准以及便利化是很有挑战性的。

目前中国有11家拥有执照的船用燃料油供应商,包括国营的中石化、中船燃,以及和润集团、舟山海港集团等地方供应商,均在舟山运营。他们与新加坡拥有的50多家同行竞争,与世界上最繁忙的航道并驾齐驱,并提供一些最便宜的船用燃料油。

中国南京油轮公司(为其65艘船只的部分船只提供燃料)的一位高管表示: “舟山在与韩国的船用燃料油价格竞争中获得了一定的吸引力,但在效率和基础设施方面仍落后于新加坡相当远。据业内人士介绍,在新加坡,一艘船只可以在6个小时左右完成加油,而在舟山可能需要更长的时间。船舶在新加坡加油是由于其效率、透明度和严格的标准,从而节省了成本和时间。”

“新加坡海事和港务局......继续实施和维护高标准,” MPA发言人说,他说,从2017年起,供应船用燃料油需要使用质量流量计, 并在2019年年中将这一要求扩大到柴油。

舟山于2017年初获批自由贸易试验区,是中国第一个获准颁发船用燃料油经营资质的城市。今年10月,又实施了一项新的船用燃料油混兑条例,此举将满足更广泛的船公司需求。据有关官员介绍,舟山还在争取财政部对船用燃料油实行税收优惠,并对当地生产的船用燃料油实施出口退税。

来源：中国（浙江）自由贸易试验区网站2018-12-24