

2018 年度 燃料油市场分析报告

2019 年 1 月

目 录

一、2018 年国际原油市场走势回顾

二、2018 年国际燃料油市场分析

（一）亚洲燃料油市场供应现状分析

- 1、西方套利船货分析
- 2、新加坡库存数据分析

（二）亚洲燃料油市场需求现状分析

（三）新加坡燃料油市场总体走势回顾

- 1、现货市场价格分析
- 2、纸货市场价格分析

三、2018 年国内燃料油市场供需分析

（一）国内燃料油市场综述

（二）国内燃料油市场供应分析

- 1、燃料油进口情况分析
- 2、燃料油出口情况分析
- 3、燃料油产量分析

（三）我国燃料油表观消费量

（四）国内燃料油市场需求分析

四、2018 年国内燃料油市场价格走势

- （一）船用燃料油价格走势
- （二）国产燃料油价格走势

五、2018 年中国沿海港口燃料油库存变化

- （一）华南地区燃料油库存
- （二）华东地区燃料油库存
- （三）山东地区燃料油库存

六、2018 年国际原油及国内燃料油市场预测

(一) 国际原油走势预测

(二) 燃料油市场展望

七、2018 年燃料油市场重大事件

(一) 2018 年度燃料油市场重要事件

1. BDI 重大改革引争议 机遇与挑战一并袭来
2. 进口燃料油 —— 因消费税而灭，因消费税又生？
3. 劣质燃油问题 为即将到来的 2020 年敲响警钟
4. 内贸船燃价格节节攀升 进口燃料油再受关注
5. 政策红利不断 浙江自贸区保税燃料油混兑调和业务获批
6. 应市而生 保税 380 燃料油期货合约 7 月 16 日正式挂牌
7. 国内首单保税燃料油混兑业务顺利完成
8. 中国石化将供应低硫船用燃料油
9. 长三角提前实施船舶排放控制 低硫化进程再迈一步
10. 保税船用燃料油再迎新机遇 海南或将成为下一个保税油供应基地

(二) 与燃料油市场发展相关之政策法规

1. 交通运输部办公厅关于征求《船舶排放控制区调整方案（征求意见稿）》意见的
2. “限硫令”实施——注定非平坦之路
3. 山东省人民政府印发关于加快七大高耗能行业高质量发展的实施方案的通知

函

一、2018 年国际原油市场走势回顾与预测

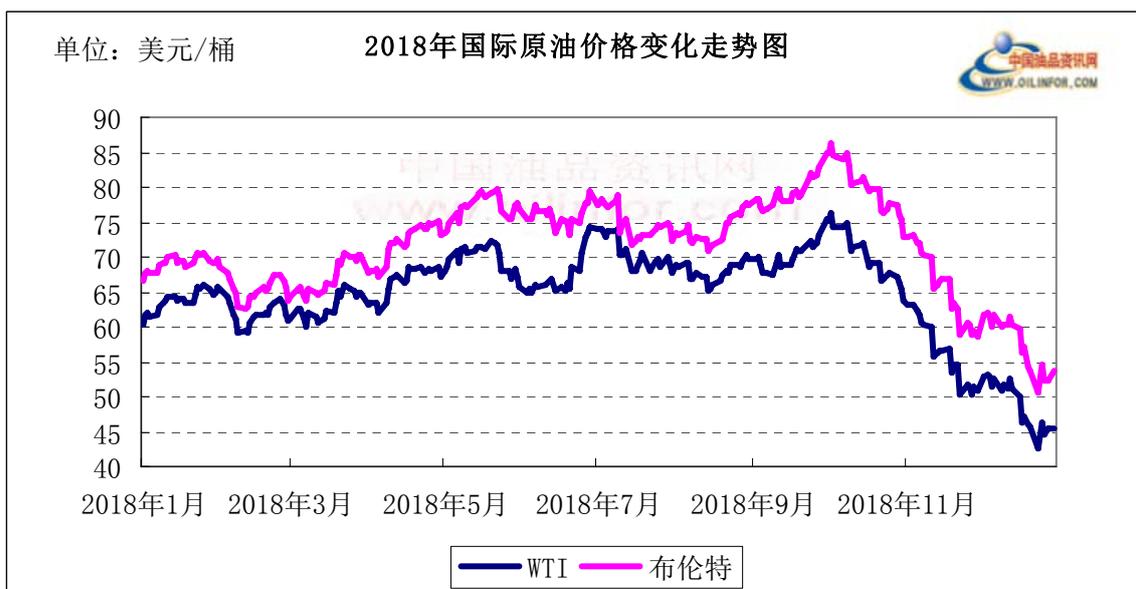
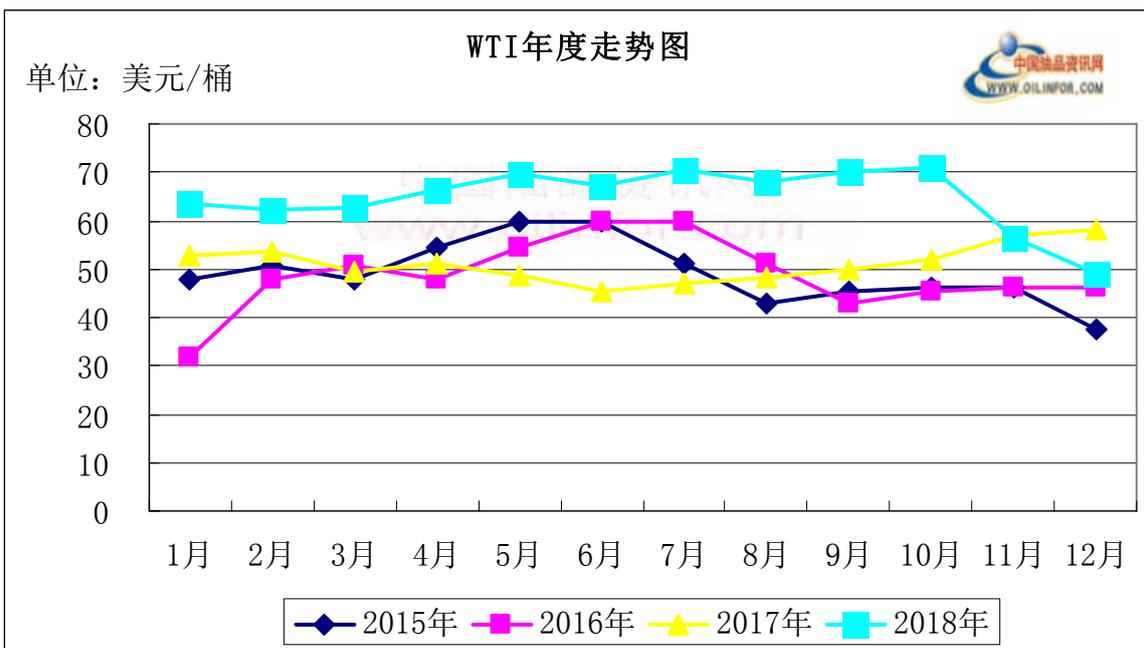
2018 年，国际原油的运行空间较上年抬升了近 20 美元，WTI 的主流运行区间为 60-75 美元/桶，布伦特的主流运行区间为 65-80 美元/桶。与往年相比，油价的运行区间整体缩水，波幅也有所减弱。对油价起到支撑作用的，一是 OPEC 的减产执行力一直处于高位，令全球原油市场保持相对平衡的状态；二是美国针对部分国家，发起了多项包括经济及能源在内的制裁行动，令全球的经济及原油供应形势趋紧。此外，中国原油期货的上市是鼓舞人心的，虽然运行首年 SC 原油尚未形成自己的价格走势特征，但随着参与者的增加及活跃度的提升，中国原油期货将在未来几年中不断发挥自己的优势，形成属于中国的原油定价基准。本年度，WTI 原油期货均价为 64.91 美元/桶，同比去年 50.93 美元/桶上涨 13.98 美元/桶或 27.45%，最高收盘价在 76.41 美元/桶（10 月 3 日）；WTI 最低收盘为 42.53 美元/桶（12 月 24 日）。布伦特原油期货均价为 71.69 美元/桶，同比去年 54.75 美元/桶上涨 16.94 美元/桶或 30.94%，最高收盘价在 86.29 美元/桶（10 月 3 日）；最低收盘为 50.47 美元/桶（12 月 24 日）。

2018 年，国际原油走势起伏比较大，但整体可以分为 2 个阶段，1-10 月份原油价格走势整体是震荡上行的，原油的上涨主要围绕着中美贸易战、OPEC+减产、美国对伊朗制裁以及地缘政治等因素不断的炒作升温展开。10 月之后，市场出现了急剧变化，一方面 OPEC 和俄罗斯前期为了弥补伊朗原油产量下降而持续增产的效果已经逐渐显现，而且美国对伊朗制裁正式生效后，多国豁免，制裁力度大打折扣，再加上美国页岩油产量飙升的影响，另一方面，机构普遍下调了 2019 年经济增长预期，对原油未来供应过剩和需求放缓的担忧甚嚣尘上，WTI 和布伦特原油就像坐上了过山车，价格急速下行。

2018 年上半年整体油价来看，油价运行区间明显上移，特别是第二季度，上移势头不改，同比上移空间拉大。第三季度，虽然 7 月原油价格短暂下行，但 8 月中旬以后价格又迅速拉升，一直涨到了 9 月底到 10 月初。油价震荡上涨，原因在于以下几点：1、OPEC+2017 年底达成的延长减产一直延续到 2018 年底，为 2018 年前 10 个月油价处于高位水平定下了良好的基调，供应端收紧给予油市下方支撑。尤其是以沙特为首的 OPEC 成员国减产执行率比较到位，减产执行情况大超市场预期，多次超额减产，最高达 170%，均值减产执行率为 160%，超额减产达到 70 万桶。令供应端紧张情况加剧。2、2018 年产油国地缘政治紧张情绪较重，一方面委内瑞拉政局维稳，但经济受到强烈冲击，导致原油产量一直下降，利比亚政权危机也爆发了港口的冲突，加上美国对叙利亚实施打击，伊朗因美国制裁威胁封锁

霍尔木兹海峡等等，中东的局势可以说是按下葫芦起了瓢，突发的地缘局势风险加大了油价的上行力度。3、美国制裁伊朗，虽然欧盟、中国和俄罗斯等相继支持伊朗，但美国发布“封杀令”，要求盟国从伊朗进口原油量逐步降低至零，尤其是在 11 月 4 日生效之前，紧张的氛围令投资者惶惶不安，油价也忽上忽下。市场担忧情绪再度加剧，油市供应中断担忧弥漫市场，久久难以消散。4、美国运输瓶颈的问题一直被市场拿来热炒，再就是市场对美国完井动力不足的评估也一直过于乐观，增长势头明显放缓，对油价打压作用明显缩小。特别是 6 月以来，活跃钻井数甚至一度出现下降，原油产量同样出现一定程度下降。尤其是港口的运输能力受到限制，运输和物流满荷载运转，多余的原油无法运输出去，只能降低产量以降低生产成本。

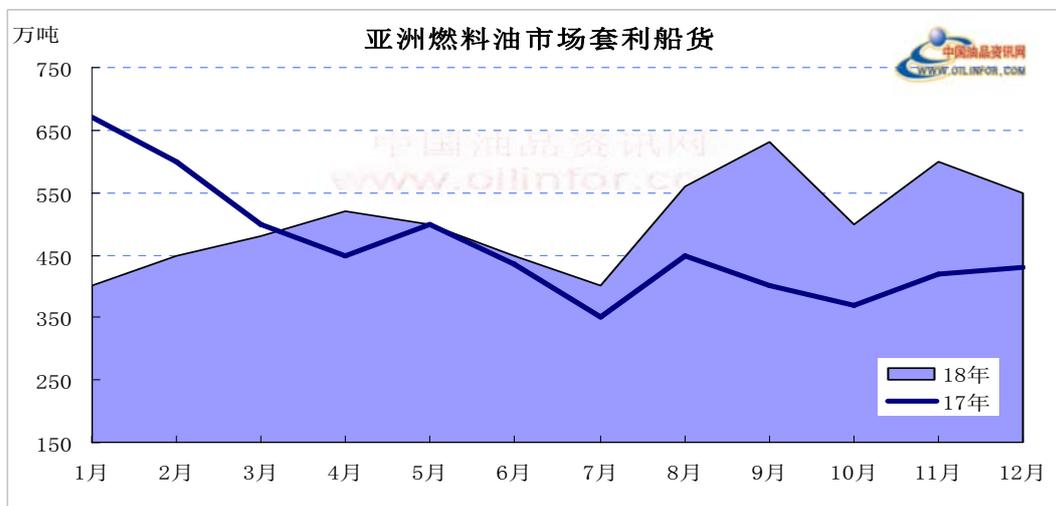
10 月上旬以后，原油价格持续下行，截止到 12 月 28 日美国原油期货价格跌至 2017 年 6 月 22 日以来的最低水平，布伦特原油价格跌至 2017 年 8 月 17 日以来的最低水平。原油价格暴跌主要受以下几方面影响：1、主要原油对未来需求前景的担忧，第四季度以来，有证据表明除了美国以外，全球其他国家的经济扩张速度都已经开始放缓，从而导致多个股市均陷入了熊市，而同为风险资产的原油的投资需求也因此受损。全球经济减速可能会导致能源市场的需求下降，尤其是市场普遍对中国和欧盟 2019 年经济增长预期看淡，进一步打压投资者对原油等风险资产的购买兴趣，宏观的悲观情绪给原油市场蒙上一层阴影。2、未来供应预期过剩也令市场雪上加霜，一方面，欧佩克虽然在最近一次会议达成减产 120 万桶/日来提振油价，但市场反应却适得其反，油价依然下行，主要对执行力度的怀疑，尤其是俄罗斯产量数据一直居高不下。更重要的是，市场对美国页岩油产量增长预期一直是高涨的，有数据显示，截止 12 月底，美国石油活跃钻井总数量增加 10 座至 883 座，较上年同期增加 136 座，美国石油和天然气活跃钻井总数量增加 9 座至 1080 座。且 12 月美国原油日产量可能达 1088 万桶的历史高位，美国页岩油产量不断上涨成了压垮油价的最后一根稻草。3、虽然 12 月初 OPEC+ 达成了减产 120 万桶/日的协议，但对于油价并没起到反转的作用，一方面是市场普遍对未来供应过剩预期仍担忧，另一方面，对于未来欧佩克再度减产，以及减产的执行率持怀疑态度。而卡塔尔退出 OPEC 的消息更令市场对 OPEC 未来原油话语权掌控力的担忧，随着美国页岩油异军突起，原油定价话语权可能会逐渐向美国和俄罗斯过度。



二、2018 年国际燃料油市场分析

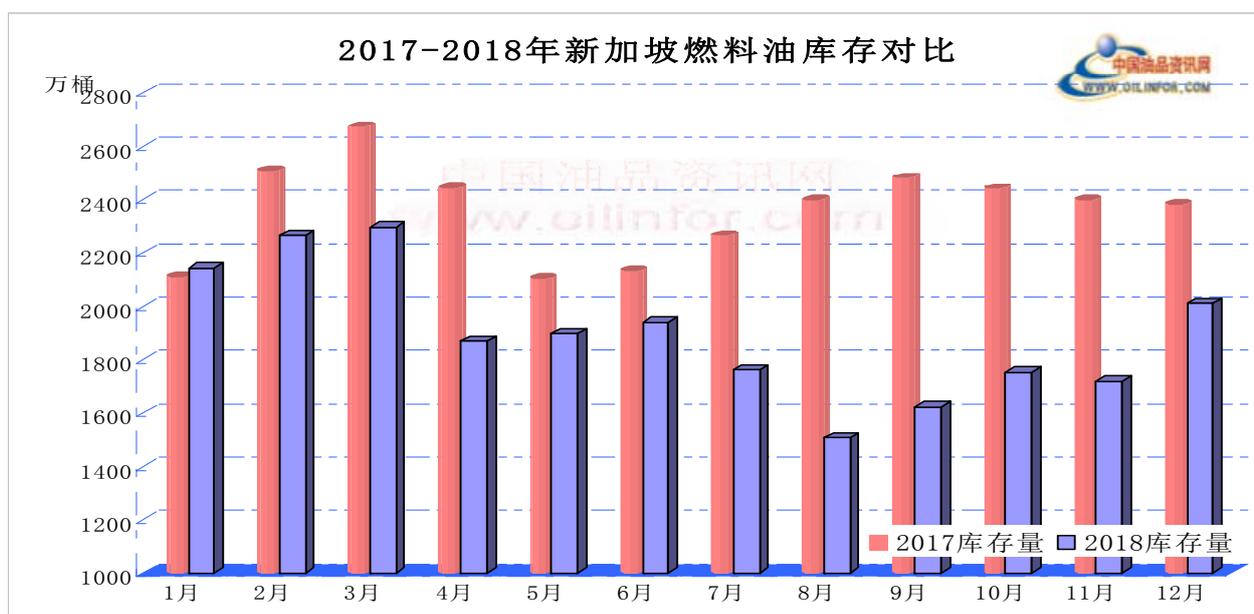
(一) 亚洲燃料油市场供应现状分析

1、西方套利船货分析



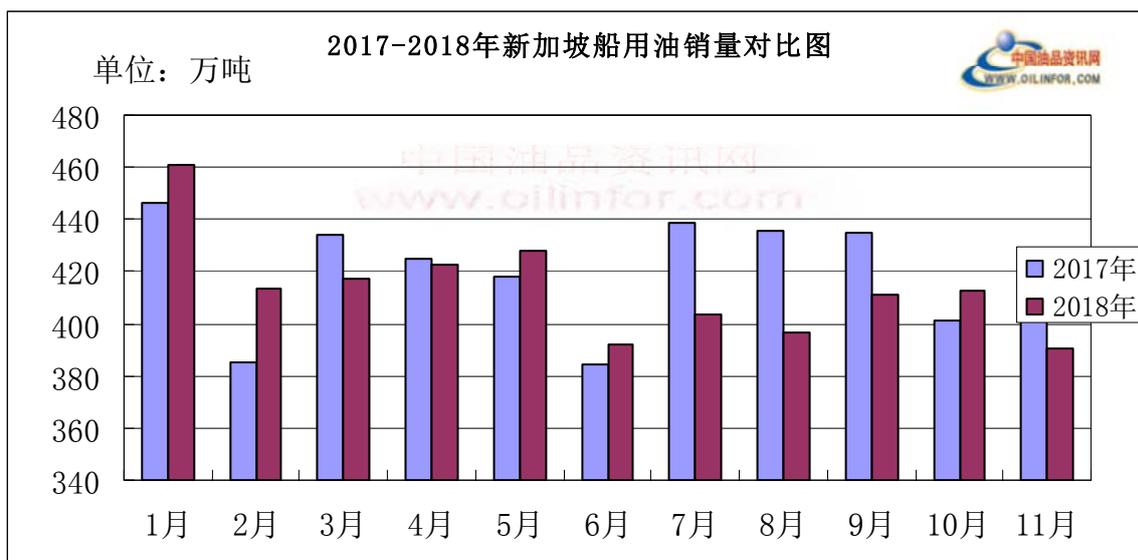
2018年1-12月抵达新加坡市场的西方套利船货数量总和大约在6040万吨,较去年同期的5575万吨,增加465万吨或8.34%。2018年上半年来自西方的套利船货供应量维持在正常水平,进入6-8月因受燃料油季节性发电需求高峰期影响导致套利船货抵运量骤然降低,随着夏季高温期过后,燃料油发电需求走低,市场供应量有所恢复,但下半年整体抵运量偏低,市场基本处于供应紧张态势,支撑新加坡高硫燃料油市场持续走强。

2、新加坡库存数据分析



2018 年 1-12 月新加坡燃料油平均库存量为 1898.6 万桶，较去年同期的 2360.53 万桶，下滑 461.93 万桶或 19.57%。由图可看出，2018 年除第一季度新加坡库存数量维持在较为正常水平外，其余月份均大幅低于去年同期，尤其在 8 月份，库存数量一度触及近九年低位。分析认为，2018 年新加坡燃料油套利船货抵运量走低而市场需求持续坚挺，导致新加坡燃料油市场净进口量大量萎缩，进而导致库存数量较去年同期大幅度减少。

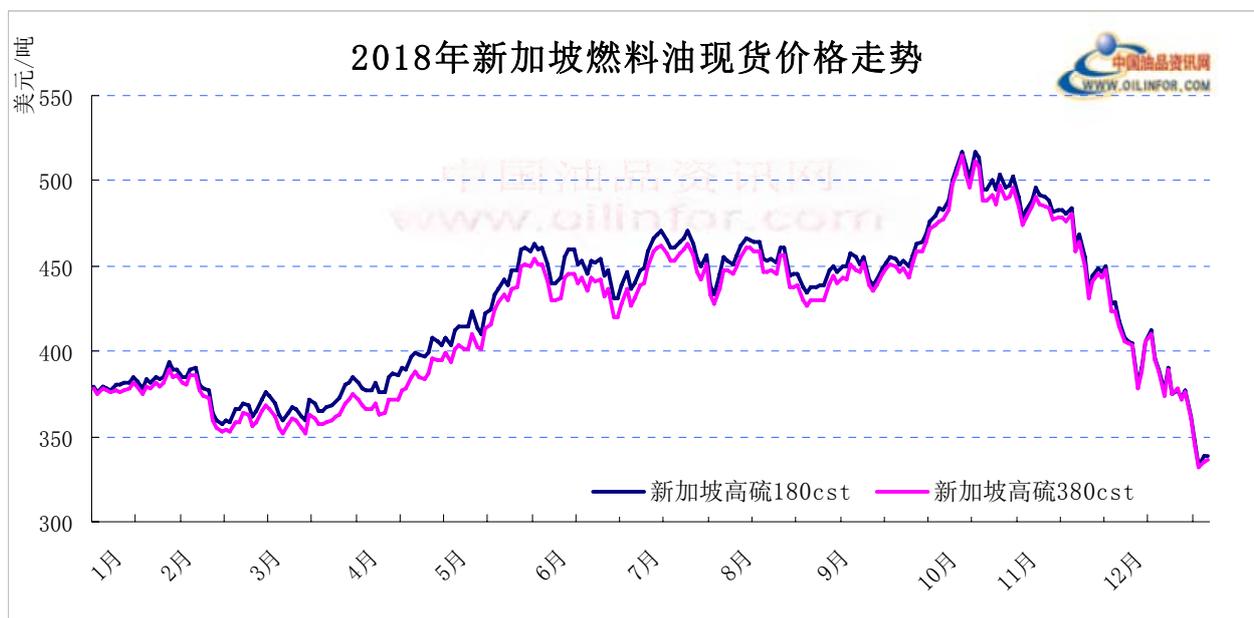
（二）亚洲燃料油市场需求现状分析



从需求层面来看，2018 年 1-11 月新加坡船用燃料油销售总量为 4548.7 万吨，较去年同期的 4615.5 万吨，减少 66.8 万吨或者 1.45%。2018 年新加坡船用燃料油销量最高的月份是 1 月，为 460.56 万吨。夏季需求旺盛，新加坡市场来自西方的套利船货供应大幅下降，新加坡燃料油库存降至 9 年低位，同时 BDI 指数在近几个月持续攀升，航运市场景气度提高，进一步提振船用燃料油需求，7 月销量逐步攀升至 403.6 万吨。8 月开始波罗的海干散货指数整体呈现下跌趋势，受贸易战影响，贸易活动显然降温，全球贸易形势较为险峻，船用燃料油的需求受到一定抑制。进入 9 月，随着夏天高温结束，中东地区（特别是沙特）燃料油直烧发电的需求逐渐减少，对欧洲燃料油的购买有所放缓，更多的转而流向新加坡。随着供应增加，新加坡燃料油市场有所转弱。10 月，新加坡市场船供油总量为 413 万吨，攀升至 5 个月以来的高点，航运需求有所好转，对于船舶燃油污染事件的担忧情绪也有所好转。11 月船用燃料油销量比起 10 月销量下降了 5.3%。12 月初以来，受库存高企及年底清货的影响，新加坡高硫燃料油市场卖压沉重。

（三）新加坡燃料油市场总体走势回顾

1、现货市场价格分析



从上图看出，2018年1-10月份新加坡燃料油现货市场明显呈震荡上行走势，受市场供应紧张而需求持续坚挺影响，新加坡燃料油市场基本面长时间维持在较为强劲层面，在此支撑下，现货市场价格由年初的380美元/吨一路飙升至510美元/吨，均价较去年同期大幅上涨。11、12月美国原油产量持续增加，美元汇率增强和股市下跌抑制市场气氛，国际油价大幅下跌，加上新加坡燃料油库存上升，受此影响新加坡现货市场价格跌至2018年最低点。截止2018年底，新加坡高硫180CST燃料油均价为424.75美元/吨，较去年同期的322.32美元/吨，上涨102.43美元/吨或31.78%；新加坡高硫380CST燃料油均价为418.16美元/吨，较去年同期的317.06美元/吨，上涨101.1美元/吨或31.89%。

第一季度，美国原油产量创历史新高，库存持续增长，欧美原油价格持续下跌，加上市场整体交投清淡，新加坡库存连连攀升，新加坡燃料油现货价格在2月初跌至2018年最低点。第一季度末，原油状况好转，带动现货价格推涨。

第二季度，初期叙利亚战事紧张，助推油价连续上涨；中期由于对OPEC会议猜测不断，油价呈震荡走势，后期随着OPEC会议结束，增产小于市场预期，缓解了多头担忧，油价上调。新加坡燃料油现货市场价格在此氛围中呈震荡走势，加上第二季度需求较好，新加坡库存大幅降低，价格震动幅度不大。

第三季度，先是受贸易风险影响，市场担忧需求下降，引发抛投情绪，油价惨跌，导致新加坡燃料油现货市场价格下调，但受库存低位支撑，抑制了跌幅。随后由于全球贸易

纠纷不断，美元拉涨之下，新兴市场货币危机频发，油市下跌。第三季度末，伊朗原油产量和出口降幅明显，油价涨势迅猛，带动新加坡燃料油现货市场价格也呈现攀升趋势。

第四季度，全球股市遭抛售，外围环境的恶化，加上伊朗局势不确定，油市呈单边下行趋势；随后美国针对伊朗制裁给予部分国家 180 天的临时豁免，油价连续下挫，加上 12 月新加坡库存大幅上行，新加坡燃料油现货市场价格连连受挫。

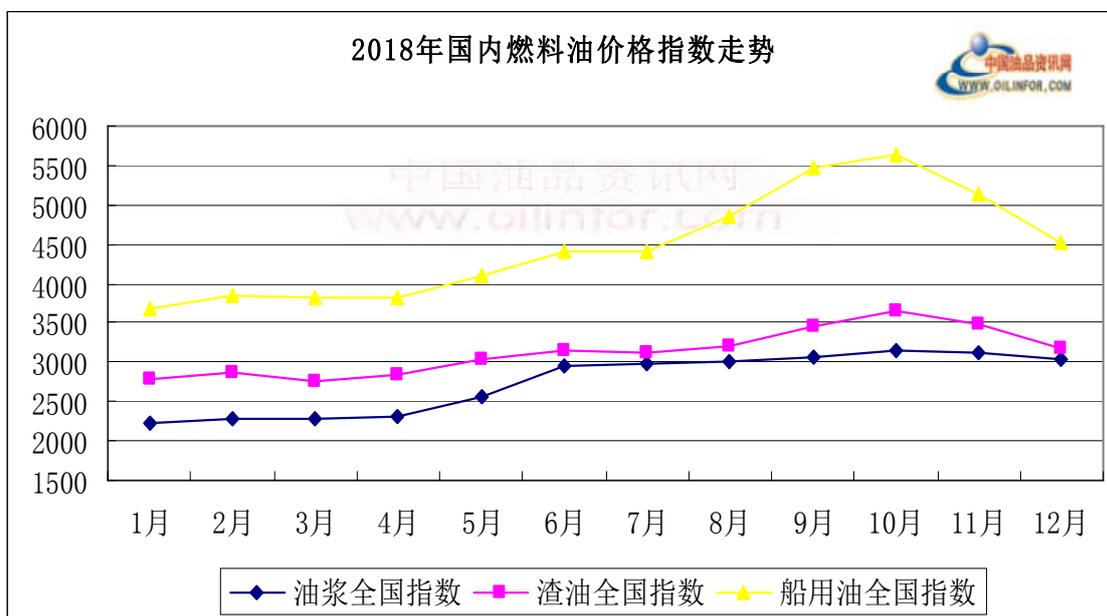
2、纸货市场价格分析



由上图看出，2018 年 1-12 月新加坡高硫燃料油纸货市场整体呈震荡上涨走势，与现货市场走势基本吻合。在套利船货不足供应紧张而需求强劲支撑下，近月 180CST 纸货价格也一路上涨一度突破 500 美元大关。180 纸货近月价差基本全年处于正值，且价差不断走高，在 7 月更是上升至数月高位。截止 2018 年底，新加坡高硫 180CST 纸货近一月均价为 420.57 美元/吨，较去年同期的 321.58 美元/吨，上涨 98.99 美元/吨或 31.78%；180CST 纸货近二月价差均价为 416.95 美元/吨，较去年同期的 320.95 美元/吨，上涨 96 美元/吨或 31.89%。

三、2018 年国内燃料油市场供需分析

(一) 国内燃料油市场综述

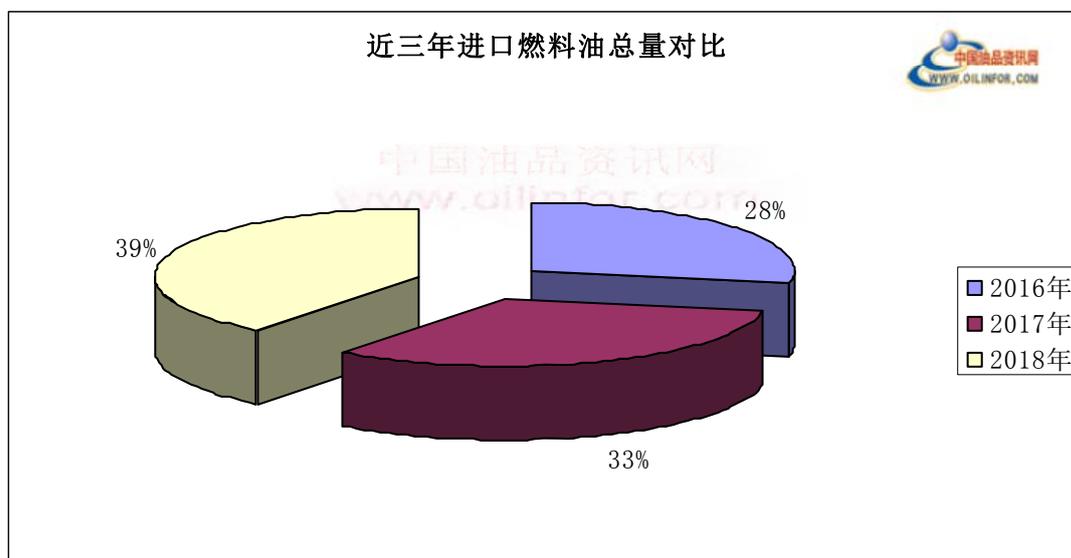


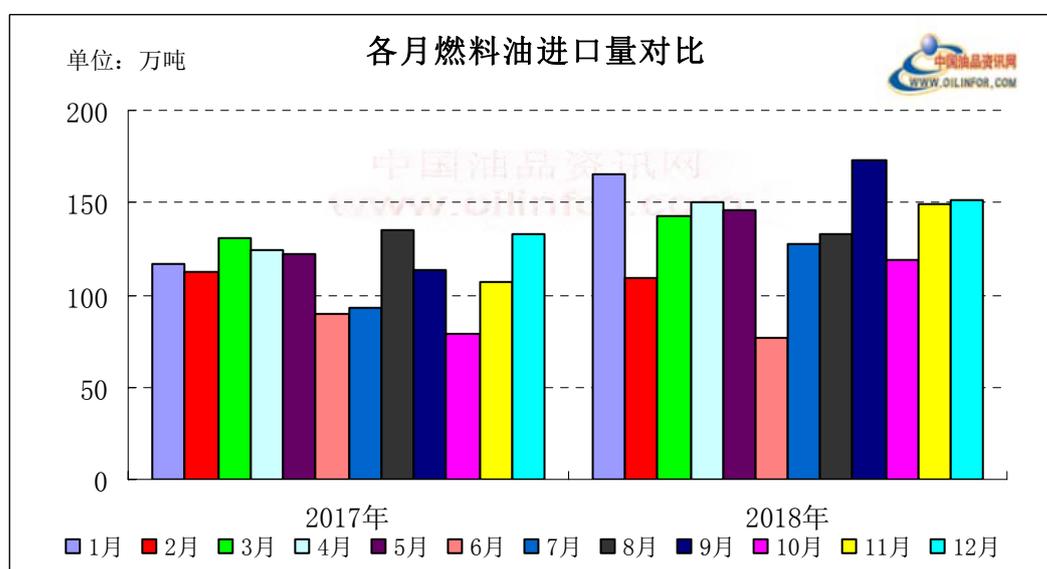
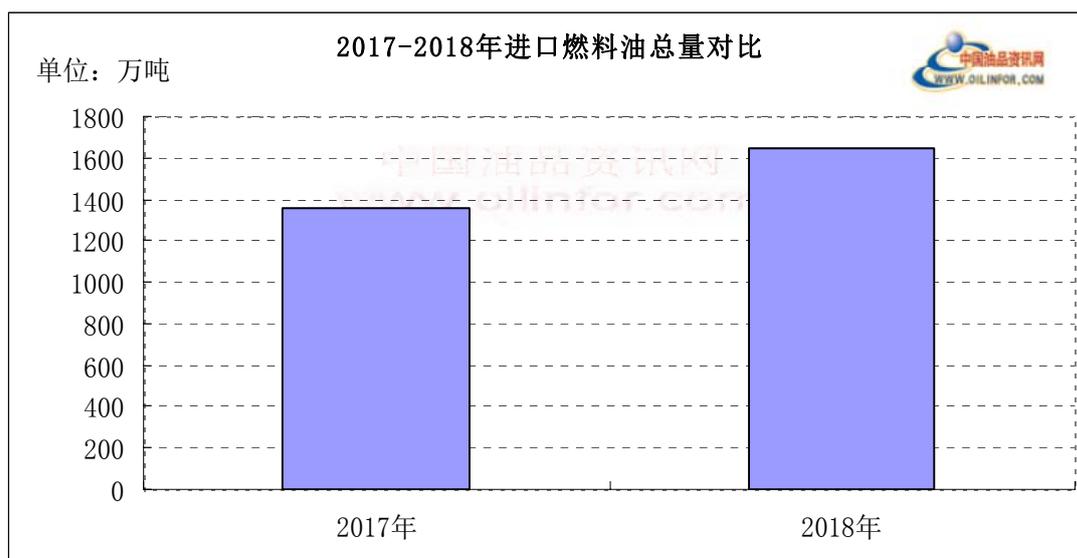
2018 年国内燃料油市场呈现先扬后抑的态势。年初，国际原油价格震荡上涨，消息面支撑尚可，燃料油市场整体走势良好。油浆市场稳中上行，受下游需求强劲的支撑，市场出货情况较好，加上市场供应量偏低，成交价格步步走高。渣油市场受成品油消费税改革影响价格一路下行，后在外盘强势推高的支撑下，价格触底反弹。船用油市场谨慎向好，调油原料价格纷纷抬头，成本支撑尚可，但下游需求跟进有限外加发票税改革影响，市场整体交投淡稳。年中，国际原油期货价格整体呈现 V 形态势，燃料油市场整体购销氛围一般。油浆市场稳中上行为主，油浆市场出货清淡，但下游对于高价存抵触心理，炼厂实际成交保持一定优惠。渣油市场呈先扬后抑走势，前期资源供应趋紧下，渣油价格稳步推高，后因市场需求走淡，炼厂出货不畅，价格承压回落。船用油市场走势平平，原料成本稍有回落，外加下游需求不佳，且前期价格推涨过高，下游滋生抵触情绪，故市场价格弱勢整理为主。7、8 月，国际原油期货价格整体呈现先抑后扬的态势，燃料油市场整体走势良好。油浆市场价格先跌后涨，外盘支撑尚可，且炼厂油浆库存低位运行，加上下游需求有所跟进，炼厂在出货无压力的情况下，涨价意愿较强。渣油市场震荡上行，地炼成品油行情回暖，焦化装置利润拉宽，且地炼开工率低位反弹，焦化料备货需求增加，故渣油价格较前期有明显回升。船用油市场走势良好，调油原料货紧价高及燃料油票紧张局面加剧支撑下，船用燃料油市场价格大幅上涨。9、10 月，国际原油整体呈先涨后跌的态势，燃料油市场

整体随着波动。油浆方面，在资源供应紧张而下游需求旺盛提振下，油浆市场涨势明显，但后期随着国际原油骤然暴跌，业内人士操作信心受挫，油浆价格止涨回稳为主。渣油方面，因多数炼厂自用为主，渣油外放量较低，渣油价格稳中上行为主，但 10 月末随着市场不稳定性因素增多，渣油市场进入盘整阶段。船用油方面，燃料油发票紧张局面缓解导致票价大幅下跌，外加调油原料走势偏弱，船用油市场整体进入下行通道。自 11 月开始，国际原油价格开启断崖式下行模式，利空笼罩整个油品市场，燃料油市场也迎来暴跌模式。受外盘利空影响，油浆市场深陷下行通道，加上市场整体供需两淡，地炼出货不畅，市场价格一降再降，已跌至今年年初水平，成交量亦维持低位。渣油市场行情也较为低迷，受原油暴跌影响焦化装置亏损加剧，下游采购需求疲软难改，而东北地区转产沥青料，市场供应量不断增加，成交价格不断大幅走低。船用油方面，各调油原料纷纷开启暴跌模式，成本支撑不足下，船用油市场价格大幅走跌，下游受买涨不买跌心理影响，入市采购积极性不佳，整体购销气氛低迷。

(二) 国内燃料油市场供应分析

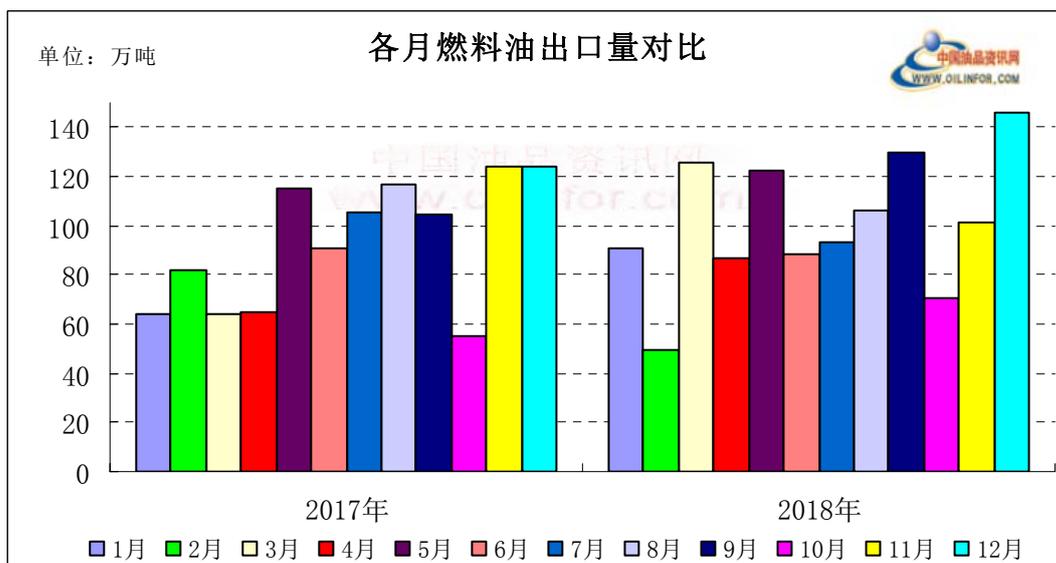
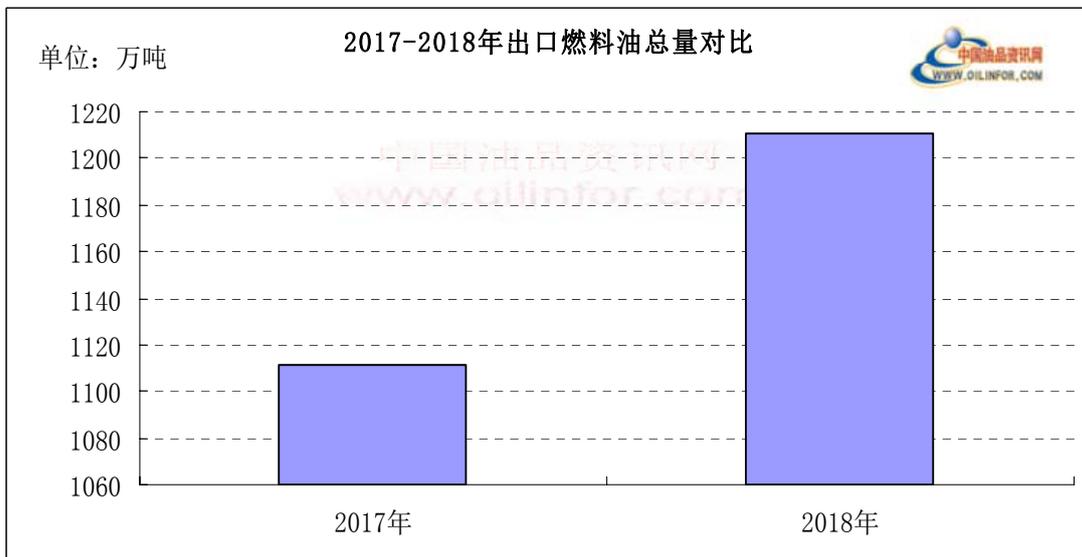
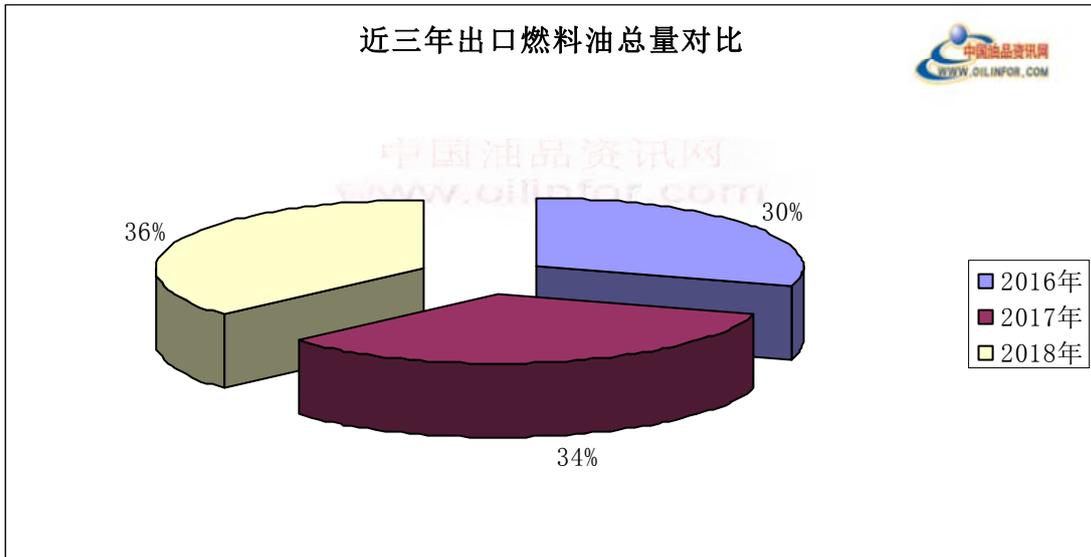
1、燃料油进口情况分析





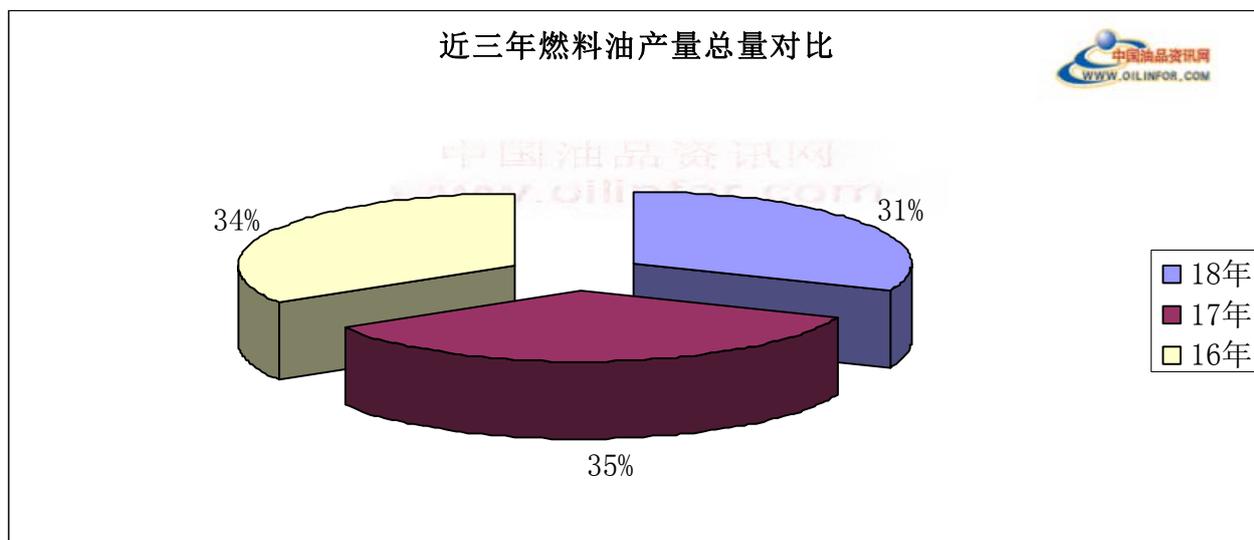
据海关数据显示，2018年1-12月中国进口燃料油的累计量达1642.16万吨，同比去年1357.58万吨大涨284.58万吨或20.96%。年初适逢春节假期，保税油市场交投清冷，且国内地炼多已在节前备货完毕，故无论是保税船用油还是进口原料需求均有减少，燃料油整体进口量下降。春节过后保税油市场贸易行为逐步恢复正常，加上原油涨至高位，商家备货心态积极；再加上节后部分地炼及贸易商对进口燃料油采购需求增加，故进口燃料油数量走高。年中由于欧洲部分炼厂检修以及中东地区新建装置投产，涌入新加坡的套利燃料油数量持续减少，因此燃料油进口出现大幅下降。第三季度随着欧洲炼厂检修结束，加上中东地区套利船货进入新加坡市场，新加坡燃料油供应量逐步恢复正常，国内保税油来源有保障且较为充沛，燃料油进口数量上涨。年底新加坡燃料油船货供应较为充沛，再加上国际原油区间震荡，保税油商家进口需求平稳，故年底燃料油进口量波动较小。

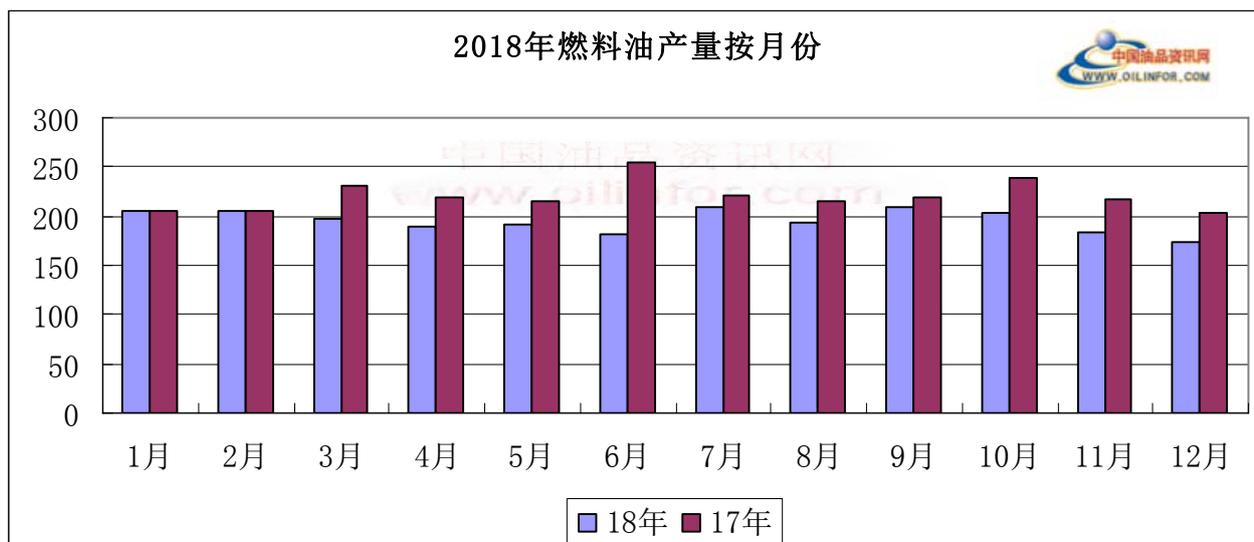
2、燃料油出口情况分析



2018 年 1-12 月我国出口燃料油共计 1210.92 万吨，同比去年同期 1111.01 万吨增加 99.91 万吨或 8.99%。出口方面，2018 年 2 月燃料油出口量暴跌至近年来新低，仅有 49.46 万吨。主要原因是春节假期保税油商家多离场休假，销量明显减少。另外，国际油价震荡下行，国际航运市场行情萧条，船用油需求欠佳均导致出口低迷。3 月开始国际油价高位运行，保税油市场交投回暖，销量有所增加，促进船用油出口量上涨。年中开始受炼厂检修的影响，进入新加坡套利船货数量连连走低，而保税油下游需求良好，故国内经销商货源紧张，并出现大面积断货现象，燃料油出口数量大跌。第三季度随着炼厂检修结束，新加坡燃料油供应量步入正轨，国内保税油来源充足。受此影响，我国保税油商家囤货数量稳步增长，且保税油销量有明显反弹，燃料油出口数量走高。年末经销商降库冲量意愿强烈，保税油销量有明显提升，提振燃料油出口继续大增。同时，由于目前低硫燃料油供应量偏低，商家采购部分重质船用燃料油作为补充，也提升了出口量。

3、燃料油产量分析





统计数据显示, 2018年1-12月燃料油产量在2343万吨, 较去年同期2645.9万吨下滑302.9万吨或11.4%。1-12月原油加工量在60357万吨, 较去年同期上涨6.8%。年初国际原油价格整体震荡走高, 虽然外盘表现抢眼, 但燃料油市场受消费税影响较大, 转正规发票困难且票价高昂, 市场供需皆淡, 地炼开工率继续低位下探, 故而燃料油产量继续走低。5月燃料油市场一改颓势, 在资源供应收紧且需求好转支撑下, 价格直线反弹, 因而部分炼厂检修计划有所推迟, 地炼开工率并未如预期走跌, 反而有所回升, 故而燃料油产量小幅走高。随着青岛上合峰会落下帷幕, 对地炼各种管控措施陆续解除, 加上受消费税政策影响, 地炼实际炼油利润并不乐观, 炼厂装置开工率整体仍处于较低水平, 且个别地区部分炼厂受台风及暴雨影响, 装置意外临时停工, 故而燃料油产量大幅走低。9月受炼油利润持续向好提振, 地炼加工积极性普遍较高, 炼厂装置开工率大幅上涨, 故燃料油产量明显上涨。进入10月原油开始下行, 消息面支撑不足, 进入冬季, 燃料油市场整体需求放缓, 加上常减压装置平均开工率小幅走低, 故而燃料油产量有所回落。11、12月原油开始下行, 消息面支撑不足, 油品市场一片阴霾, 燃料油市场也不能幸免, 受环保检查以及市场低迷双重利空因素影响下, 多数小型炼厂选择停工, 而规模相对较大的炼厂则采取调低加工量以应对, 故而燃料油产量大幅下降。

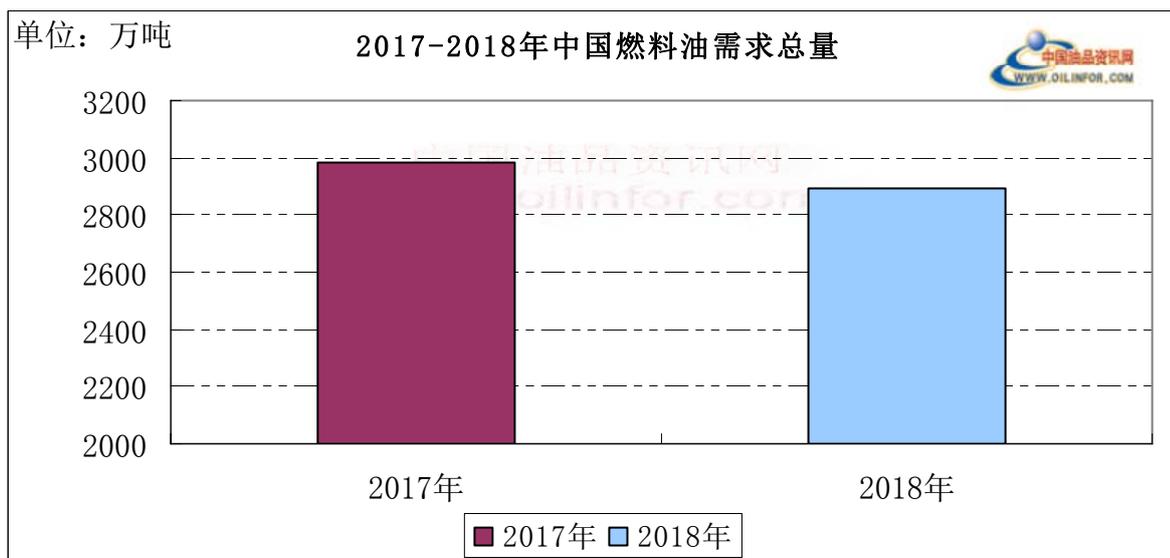
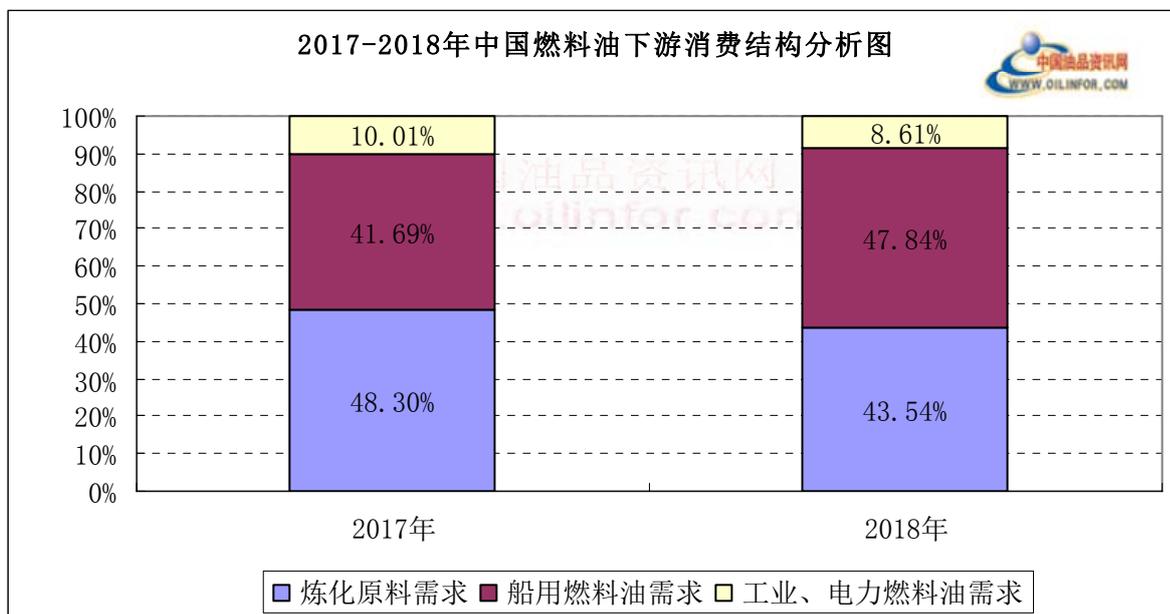
(三) 我国燃料油表观消费量

年份	产量	进口量	出口量	表观消费量	产量/表观消费量	进口/表观消费量	对外依存度
2018年1-12月	2343.0	1642.2	1210.9	2774.2	84.5%	59.2%	15.5%
上年同期	2645.9	1357.6	1111.0	2892.5	91.5%	46.9%	8.5%



2018 年 1-12 月中国燃料油表观消费总量为 2774.2 万吨，同比去年 2892.5 万吨的数量下滑 4.1%。从上表可以看出，尽管 2018 年进出口数量均有所上涨，但产量走低，故而拖累我国燃料油表观消费量整体小幅下滑。2018 年受消费税政策影响，地炼实际炼油利润不佳，再加上年底原油价格大幅下行以及环保检查的打压，炼厂装置开工率整体处于低位运行，受此利空因素影响燃油产量下滑，故表观消费量较去年同期小幅走低。

（四）国内燃料油市场需求分析



中国燃料油消费主要集中在交通运输业、石油炼化行业（包含一次加工原料和炼厂深加工原料）、以及其他工业、电力等燃料油方面的需求。受环保要求不断升级，航运业发展、

产业结构完善以及相关政策调整等因素影响，中国燃料油消费结构发生了较大的变化。主要特征表现为石油加工领域消费量下降明显，而交通运输行业消费量占比增加，其他工业、电力等领域消费量继续萎缩。

2018 年中国燃料油需求总量在 2889.6 万吨，同比减少 95.6 万吨或 3.3%。中国燃料油消费主要集中在船舶用燃料油、炼化原料深加工、以及其他工业、电力等燃料油方面的需求。2018 年我国石油炼化原料需求量在 639 万吨，同比减少 206 万吨或 25.75%，其中石油炼化原料需求包括进口直馏燃料油和再加工装置原料需求，进口直馏燃料油需求占比逐年下滑，再加工装置原料占比增长缓慢。2018 年中国船用油需求总量在 1945 万吨左右，同比增加 170 万吨或 9.85%。2018 年工业、电力等燃料油需求量在 350 万吨左右，同比减少 60 万吨或 14.63%。

2019 年在水路交通运输稳步增长带动以及地方炼厂燃料油再加工需求支撑下，我国燃料油消费量有望趋于平稳，并有小幅回升的可能。在我国燃料油消费结构中，交通运输行业消费成为燃料油消费主力军，而石油炼化行业消费存在刚性需求支撑，工业、电力行业燃料油消费或继续减少。

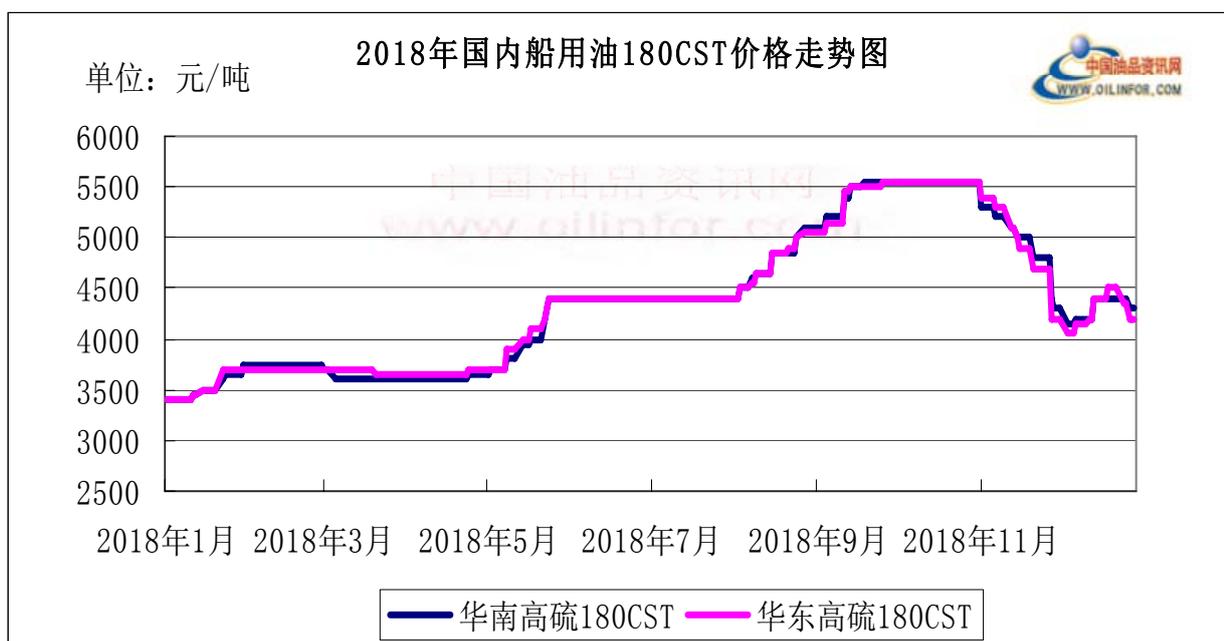
2018 年我国石油炼化原料需求量在 639 万吨，同比减少 206 万吨或 25.75%。2018 年 9 月 29 日商务部公布《2019 年原油非国营贸易进口允许量总量、申请条件和申请程序》，其中 2019 年原油非国营贸易进口允许量为 20200 万吨，同比增长 41.8%，进口原油配额充足。新增炼能集中建成投产，特别是大型炼化项目开工后，原油的占比将进一步提升，直馏燃料油份额逐将被原油侵蚀，仅存零星需求。再加工燃料油需求或有增加，不过随着加工原油更加轻质化，继续增长的空间也将有限。

在全球经济一体化发展仍有一定的不确定性，我国保税油市场面临更多的机遇和挑战，2018 年中国保税船用油需求总量在 1400 万吨左右，同比增长逾 12%。2018 年全年，全国港口货物吞吐量预计将突破 130 亿吨。其中，内、外贸货物吞吐量将分别完成 89 亿吨和 41 亿吨，同比增长 3.5%和 2.1%左右，港口集装箱吞吐量增速或将回落至 4%左右。展望 2019 年，在货物吞吐量方面，因基础设施建设和固定资产投资力度趋缓，贸易需求减少，同时国际煤价、矿价、油价不断高企，进口压力逐渐增大，国内大宗商品需求将在稳定的基础上保持适度扩张，但增速将十分有限，预计 2019 年全国港口货物吞吐量增速将维持在 2%左右。内外贸船用油市场稳中有升，内贸船用油市场发展规模化、专业化、环保化，预计 2019 年内贸船用油需求在 723 万吨，同比增长 3.3%。

2018 年工业、电力等燃料油需求量在 350 万吨左右，同比减少 60 万吨或 14.63%。随着国家节能减排，关停高耗能、高污染企业，淘汰落后产能等系列政策的出台，中国工业和电力等方面的燃料油需求继续被其他低价、环保资源取代，消费量继续萎缩，但对燃料油市场的影响可忽略不计。

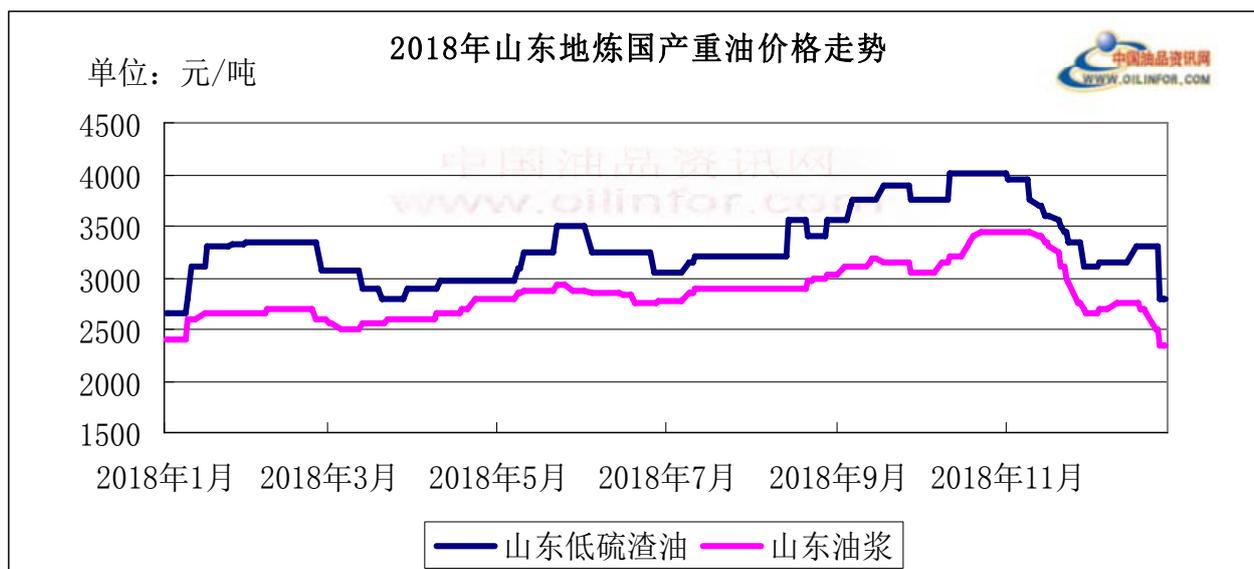
四、2018 年国内燃料油市场价格走势

（一）船用燃料油价格走势



2018 年，油品市场风云变幻，船用燃料油市场也是新政不断。3 月 1 日消费税 1 号公告实施，排放控制区限硫政策进一步严格以及全国各地的环保，海事检查等等，均导致今年船用油的走势与往年大相径庭。整体来看，2018 年中国内贸船用油呈现大涨大落的走势，前三季度涨势惊人，四季度下跌速度也是让人大跌眼镜。其中全年最高点出现在 9 月底，混调 180CST 库提批发价格高达 5700 元/吨，较年初涨幅 67%。10 月之后随着原油价格的连跌市场开始降温，11 月跌幅拉宽。引起今年市场价格波动巨大的原因主要有几点：首先消费税新规带来的燃料油发票问题是引起价格波动的主要原因。其次，国际原油价格波动幅度巨大，以此引发的调油原料价格剧烈震荡。另外，各种环保检查，海事检查等亦对市场供需影响巨大，进而引发价格调整。截止 12 月底，国内船用 180CST 主流库提价格为 4300-4500 元/吨，较年内低点涨 200 元/吨左右。

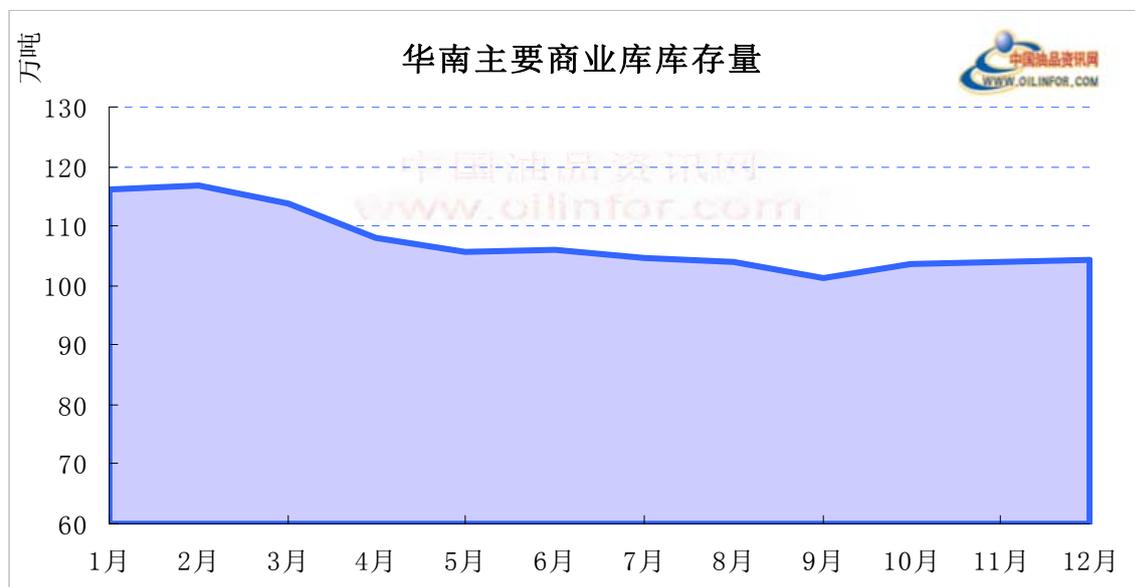
（二）国产燃料油价格走势



2018 年全年国产燃料油市场整体走势较 2017 同期有所上涨。截止到 12 月底，低硫渣油均价 3315 元/吨，同比上涨 549 元/吨或 19.85%；油浆均价 2850 元/吨，同比上涨 722 元/吨或 33.93%。渣油方面，2018 年前三季度渣油走势整体呈现“涨-降-涨”的态势。2、3 月份，春节回归，市场消耗库存为主，需求偏淡，关于成品油消费税新政的实施一定程度抑制渣油市场的交投氛围，价格连续走低。而 5、6 月份受下游外采炼厂检修增多影响，炼厂出货受阻，议价重心连续下移。8 月随着检修炼厂计划开工备货，下游接货量逐渐增加，另外资源供应一直处于相对紧张状态，渣油价格不断走高，9 月末涨至前三季度高点至 3850 元/吨。不过在国庆节前排库，供大于求的影响下渣油小幅回落。11、12 月，由于原油价格暴跌再加上季节性原因，东北地区沥青需求低迷，炼厂多产焦化料为主，焦化料供应增加，价格不断走低，受低位资源不断注入冲击，外加需求降温，焦化料走势承压大幅下滑。油浆方面，2018 年前三季度，原油市场整体维持良好上升势头，受消息面利好提振，以及油浆市场加工原料优质化影响，供应量有减无增，下游需求较为稳定，油浆行情震荡走高。除了 3 月和 6 月价格出现小幅下调，幅度分别 2.58% 和 1.97%，其余月份均保持正增长率。其中 5 月和 9 月份涨幅均超过 6%。第四季度，柴油需求疲软，价格连连下滑，市场人士心态偏空，油浆下游开工情况不佳，需求低迷停滞，炼厂库存压力增加，出货承压，让利空间加大，价格不断下行。

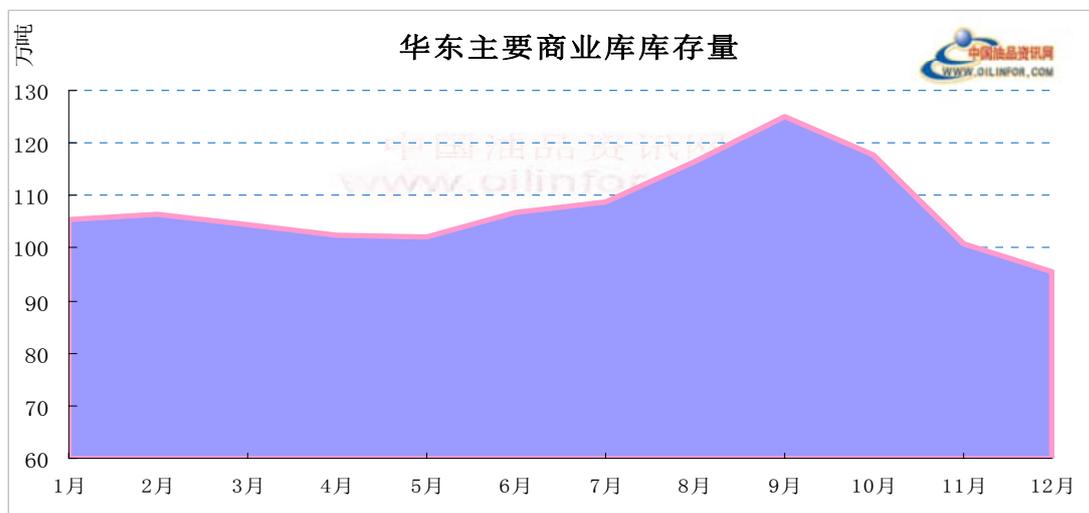
五、2018 年中国沿海港口燃料油库存变化

（一）华南地区燃料油库存



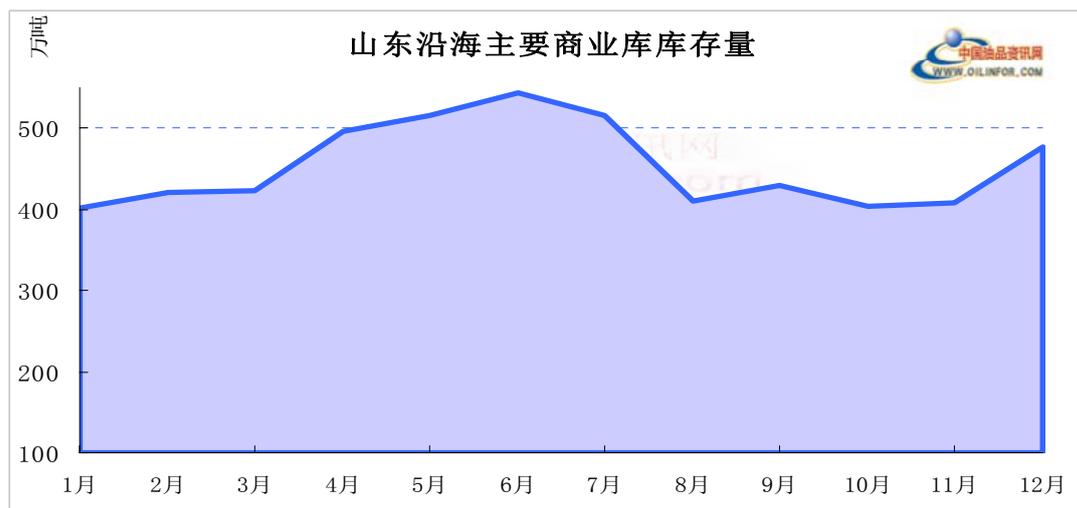
2018 年 1-12 月华南一级商业油库平均库存为 107.35 万吨，同比去年同期 105.3 万吨的库存量增加 2.05 万吨或 1.95%。年初，国际原油走势震荡，燃料油市场过节气氛浓郁，港口货物周转缓慢，不管是保税还是地炼需求均有所下降，故华南燃料油库存小涨。自三月开始华南燃料油库存开始出现下滑，国际原油震荡上涨，燃料油市场整体氛围尚可，保税商家按需备货，但炼厂炼油利润良好支撑下华南地炼开工相对平稳，支撑地炼原料需求稳健，华南港口燃油库存周转速度加快。8 月受新加坡问题燃料油影响，商家备货心态谨慎，且珠海华峰及珠海宝塔开工日期均延期至 9 月，地炼开工维持低位，抑制原料需求有限，华南燃料油库存持续下滑。年底，国际原油大跌，燃料油市场阴霾一片，保税船用燃料油及内贸船用燃料油均大幅下行，受此影响，商家操作心态谨慎，且炼厂炼油亏损加剧，地炼开工积极性下降，地炼原料需求下滑，华南港口出库操作减少，从而导致华南燃油库存水平上升。

（二）华东地区燃料油库存



2018年1-12月华东燃料油平均库存在107.7万吨，同比去年同期95.4万吨的库存量增加12.3万吨或12.89%。从图中可以看出，2018年前7月华东燃料油库存水平波动不大，基本维持在102-108万吨左右，自8月开始，国际原油震荡走高，保税油商家备货心态积极，且华南地区受台风山竹影响明显，部分国际船舶加油需求转移至华东。另外，华东地炼暂无检修计划，在开工率平稳的情况下，进口船货到港数量尚可，故华东燃料油库存涨至年中最高点。年末，受向新加坡燃料油供应持续紧俏影响，华东保税油进口量十分有限，虽然12月供应逐步恢复正常，但较往年同期依旧偏低。国际原油深陷熊市，下跌幅度巨大，保税油商家囤货积极性有限。同时，保税燃料油价格跟随原油震荡走低，年底经销商清库力度加大，故导致华东燃料油库存下降。

（三）山东地区燃料油库存



2018年1-12月，山东沿海燃料油以及原油平均库存水平在453.6万吨，同比去年同期426.2万吨的库存量增加27.4万吨或6.43%。前三个月山东沿海燃料油以及原油库存相对平稳，数量在420万吨左右。随着青岛上合峰会召开，青岛及董家口港船货在6月初及月底集中到港，加上从6月中下旬开始，地炼检修迅速增多，在原油需求清淡的情况下，下游提货速率较慢，导致港口原油库存偏高，并在月底达到年内高峰。自7月起山东地炼开工率一降再降，地炼原油刚性需求跌至谷底，故港口整体货源依旧欠佳，另外，8月数波台风影响山东港口，港口到货接卸受到明显影响，加上董潍二期投产、烟淄汇丰段投产均提高港口疏港速率，多重因素影响下，港口原料库存持续低位震荡。年底突击配额使用，但地炼行情低迷、下游提货速率较慢影响，山东各港库存持续冲高，部分港口储罐甚至一度憋库。

六、2018 年国际原油及国内燃料油市场预测

(一) 国际原油走势预测

对于2019年原油走势而言，依然需要围绕一个核心——供求关系。2019年原油市场的供给端重点关注两个关键点，即减产缺口和增产力度。主要包括伊朗制裁导致的缺口和沙特、俄罗斯等产油国的闲置产能情况以及美国页岩油增产趋势。目前业内对伊朗制裁所产生的缺口预测存在分歧，但大体在150万桶/天左右。由于伊朗制裁容易造成高油价，与当前美国现政府中期选举以及特朗普本人的油价立场存在冲突，所以伊朗制裁问题最终产生的结果将不会超出市场预期，这从美国尝试给予部分国家豁免特权中也可以看出端倪。另一方面，沙特和俄罗斯虽然暂时拒绝增产要求，但出于维护市场稳定需要，将会在特定

条件下提高闲置产能利用率，甚至不排除终止减产政策的可能性。除此之外，页岩油产业短期受到管输能力困扰，但增产预期依旧稳固。总之，从供给端来看，2019 年原油市场供应有望出现实质性增长。

需求方面，重点关注 2019 年全球经济的潜在风险。美联储持续加息、贸易保护主义等问题，对全球经济构成持续冲击。IMF 在最新一期的报告中，将全球经济增速预期下调 0.2%，而且这是 2016 年 7 月以来，IMF 首次调降对全球经济增长的预期。全球经济增速放缓，叠加高油价问题，都将对 2019 年全球原油需求增速产生负面影响。此外，中国原油进口增速已经出现腰斩，全球原油需求的牵引力开始趋弱。

综合供需关系来看，2019 年全球原油供需关系有望逐步趋于宽松，库存增长对油价的打压有望开始显现。沙特、俄罗斯为应对伊朗制裁问题，提高产能利用率，将会降低原油的闲置产能。与此同时，全球原油库存水平偏低，原油市场应对供应中断的能力将捉襟见肘。所以，2019 年产油国局势问题将是供给端延伸出来的另一个关键点，类似伊朗和委内瑞拉的地缘事件，将加剧 2019 年油价的波动性。

除供求关系的核心要素之外，地缘局势风险，原油库存的季节性波动以及投机者交投情绪等，在供求关系的基础上，影响中短期油价的波动。

综上所述，2019 年国际油价依然会建立在相对乐观的基本面之上，但供求关系趋于宽松，外围风险加大，会对全年油价走势形成拖累。预计 2019 年 WTI 的主流运行区间为 50-80 美元/桶，布伦特则有望运行在 55-85 美元/桶左右。

（二）燃料油市场展望

展望 2019 年，原油供给方面虽然会有一些波动，但预计 OPEC 产量和美国页岩油的供给会在原油价格的涨跌中保持大致的平衡；需求方面随着中国、欧元区经济增长的放缓，美国经济增长动能在税改作用下降后也将趋弱，因此，预计明年原油价格将较今年回落。短期来看，在中美贸易谈判推进、页岩油生产成本有底、美国和欧元区劳动力市场都偏紧、美股受到了风险情绪回落的影响等各种因素的作用下，原油价格在当前处于底部。一季度，尽管 OPEC 不遗余力通过减产提振油价，但美国原油将源源不断地流向全球市场，对国际原油供应格局仍将造成冲击。

短期原油弱势运行，或将继续利空国内燃料油市场，消息面影响燃料油商家入市心态，而原油作为渣油的直接原料，油浆的间接加工原料，对其价格走势也有一定的指引作用。

供需面来看，京津冀现重污染天气，多地发布橙色预警，石化、工业等企业须采取降低生产负荷、限产、停产、加强污染治理等措施，实现应急减排目标。燃料油市场供应与需求均受压制，渣油方面，焦化料供应虽然集中，不过主要外采炼厂近期也并无大单采购计划，另外东北沥青市场仍有继续走低可能，低价格影响全国焦化料价格走势，市场供应比较充裕，而缺口收窄，市场人士操作心太偏空，短期焦化料价格窄幅下行为主。油浆方面，2019 年随着炼厂自用的增加，如齐润油浆将完全自用，中化工油浆主自用，油浆供应量将继续收紧，而柴油市场表现弱势，深加工企业开工负荷不高，而调和沥青需求也表现低迷，下游需求难有支撑，虽然环保检查正常进行，但对油浆市场已经形成常态化影响，预计明年市场价格将呈现震荡走高的态势。船用燃料油方面，2019 年船用油价格或整体呈现前弱后强的走势。就全年均价而言受原油价格传导调油原料价格整体水平或有望小涨，故 2019 年船用燃料油均价有望继续拉高，但幅度有限。而且随着消费税政策尘埃落定，市场上的燃料油发票价格基本回归稳定，故全年价格波动幅度及频率或较 2018 年有所放缓。目前地炼炼油装置向炼化一体化发展，后期下游装置配套也日趋完善，炼厂原料仍将以原油为主，进口燃料油仍以保税船用燃料油需求为主，用于地炼原料的份额难有增加，但就国产重油渣油的产量来看，短期或将跟随产能的增加而上涨。而船用油煤柴油等原料则受环保政策的影响供应继续收紧。但值得注意的是，中石化宣布备战全球低硫船供油市场，2019 年开始尝试置换供应低硫重质船用燃料油，而且目前该生产方案正在金陵石化和上海石化进行试验，这一举措将大大改变船用燃料油市场的供应格局。且伴随国内炼厂产能过剩，国家意识到将船用油市场作为成品油流通领域的一个重要行业加以规划和扶持，成为消化过剩产能的唯一出路，故预计 2019 年船用燃料油整体供应量或随之增加。需求来看，国内经济增速放缓，短期沿海运输量或难有增加，货少船多的格局仍将延续，阻碍内贸船用油需求的增加。同时我国各种环保新政影响下新型清洁能源逐渐发展从而抑制传统的船用油燃料油需求的发展。再加上国内炼厂继续加大对渣油、油浆等资源的完全不浪费式综合利用和深加工，同时环保政策也让船用油煤柴油等供应进一步减少，也就是内贸船用燃料油的调和原料持续减少，资源稀缺也推升成本，调油商调油兴致也将继续受到打压。中石化备战低硫燃油供应，以及混兑调和资质被批，保税船用油价格有望降低媲美新加坡，将吸引更多的国际来往船只来我国港口加油，故整体来看，2019 年船用燃料油需求量整体仍将呈现保税好于内贸的格局。

七、2018 年燃料油市场重大事件

(一) 2018 年度燃料油市场重要事件

1. BDI 重大改革引争议 机遇与挑战一并袭来

作为干散航运市场风向标的 BDI 指数一直备受船用燃料油商家的关注，而 2018 年全球航运新船交付量“爆发”，波罗的海干散货指数走势震荡，而 BDI 指数调整方案确定再次引发业者的普遍关注。

据了解，波罗的海交易所自 2018 年 3 月 1 日起实行新的波罗的海干散货运价指数 (Baltic Dry Index, BDI) 调整方案。

公告称，BDI 指数成分剔除最轻吨位的 Handysize (轻便型)，吨位从重到轻调整为 40%、30%、30% 的成分比例，以更加契合现有航运衍生品的交易规则，并更好地反映各级干散货船对全年航运业的贡献程度。

波罗的海指数是目前世界上衡量国际海运情况的权威指数，是反映国际间贸易情况的领先指数。虽然调整方案质疑声仍在，但是多数人表示仍信心 BDI 能够继续保持其干散航运市场风向标的地位。

2. 进口燃料油 —— 因消费税而灭，因消费税又生？

在原油没有成为地炼原料霸主之前，进口直馏燃料油曾在相当长一段时间统治地炼原料市场，其中 M100、直馏 380CST、直馏 280CST 为市场常见品种。

随着中字头扩大与地炼合作，以及 2015 年进口原油配额正式对地炼下放；传统进口直馏燃料油在 2015 年以后逐渐淡出山东地炼原料市场。

而受 3 月 1 号成品油消费税公告全面实施影响，出于消费税抵扣的考虑，地炼及贸易商对进口燃料油关注度持续升温，在部分炼厂继续衡量成本并进行品质比对的同时，已有地炼率先做出动作，4 月到货近 3 年以来山东地炼（中国化工旗下炼厂除外）的首船进口燃料油。除此地炼以外，也有其他多家地炼在积极比对产品品质及经济性，伊朗重质燃料油、类似国内油浆品质燃料油等等都是地炼及贸易商考虑范围。

不可否认的是，在国家步步规范地炼相关行业运行、市场普遍对未来充满忧虑的时间节

点下，任何可能的应对措施或都将成为市场关注焦点，但最终其在经济性上是否存在操作的必要仍需市场验证。

3. 劣质燃油问题 为即将到来的 2020 年敲响警钟

2018 年 7 月底劣质燃油在向全球蔓延，据悉，约 27 万吨被污染的燃油运往新加坡，此后这批污染燃油被出口到了东南亚各国。

从今年 3 月份休斯顿地区爆发的劣质油事件，到这次从新加坡蔓延到整个东南亚的劣质油事件中，都反映出一个问题，就是这些劣质燃油按照现行的 ISO 8217:2005 检验标准并未检查出任何问题，都是在船舶出现机损事故之后才被用其他更深入的方法检测出来的。可见，ISO 标准不是万无一失的，虽然国际标准化组织 ISO 最近向国际海事组织 IMO 保证，它的标准将会被应用于新一代混合燃料，以满足 2020 年的要求。

2020 年 1 月 1 日将开始执行对全球商船 0.5% 的硫排放上限，从目前来看，业内安装脱硫设备的船舶数量较为有限，而 LNG 替代燃料方案也存在诸多短板，可以预料到，2020 年后大多数的船舶仍将面临着使用混合低硫油的选择。可令大家担忧的是，劣质油事件几乎蔓延到全球各大洲，未来拿什么保证低硫油的质量？毕竟低硫油在混合和精炼的过程中，更容易混入化学物质。

所以，警钟已敲响，IMO 以及航运业内各方都要提前思考并预判“限硫令”实施后低硫油可能会出现的燃油质量问题并提前应对，否则，这样的问题，恐在 2020 年后再次爆发，届时航运业将面临着更大的混乱。

4. 内贸船燃价格节节攀升 进口燃料油再受关注

2018 年前三季度，船用燃料油就跟吃了兴奋剂的运动员一样几乎每天都是涨涨涨的节奏。年初船用 180CST 的库提价格仅在 3400 元/吨，而到 9 月下旬已经攀升至 5700 元/吨，涨幅高达 2300 元/吨或 65%。同时 2018 年，受各种利好支撑，中国保税油也是呈震荡上行走势，且步调与内贸船燃基本保持一致，但截止 9 月底保税 380CST 价格在 470 美元/吨左右，较年初价格仅涨 75 美元/吨，涨势较内贸船用燃料油有明显的缓和。

正是因为如此，内贸船用燃料油的价格逐渐反超了进口燃料油的价格，进口燃料油重新引起了商家的关注。9 月底进口 380CST 完税成本价在 5250 元/吨左右，而市场叫卖价格

在 5370-5400 元/吨，加上调和费，运输费等费用目前与内贸船用燃料油价格几乎相当，套利有限，但因为燃料油票的问题已经有玩家操作，但由于进口 380CST 多为高硫品质，市场需求有限。

5. 政策红利不断 浙江自贸区保税燃料油混兑调和业务获批

7 月 4 日，国家商务部以商办贸函[2018]223 号文正式批准同意在浙江自贸试验区开展保税燃料油混兑调和加工贸易业务。

政策的主要内容：

支持注册在浙江自贸区内的企业以物理混兑调和方式开展保税燃料油混兑调和加工贸易业务，支持在舟山由浙江自贸区管委会指定的符合监管条件的场所内，允许以加工贸易方式进口部分原料，进行物理混兑调和后出口燃料油。

政策详细解析：

该项政策突破了原国家规定的加工贸易项下的禁止类目录限制，对于一些混兑的重要原料单独从禁止类目录中移出；突破了混兑必须在自贸区范围内的限制，明确可以由自贸区管委会指定在符合监管条件的库区内进行混兑；突破了混兑后的产品只能用于船加油的限制，在符合一定的条件下，产品可以批发出口。这是浙江自贸试验区继保税油经营权由国务院下放至舟山市人民政府后的又一项重大政策突破。

6. 应市而生 保税 380 燃料油期货合约 7 月 16 日正式挂牌

6 月 26 日，上海期货交易所下发了关于 180 燃料油期货合约终止交易以及保税 380 燃料油期货合约挂牌有关事项的通知，通知的核心内容即：7 月 16 日 380CST 燃油期货合约将取代现有的 180 CST 期货合约。上海期货交易所之所以做出这样的决定，也是与时俱进的参考了我国现在的燃料油消费格局变化而做出的积极调整。

2004 年上期所上市 180CST 燃料油期货品种，上市后运行稳健，在套期保值、价格发现功能充分发挥作用，曾是国内外 180 燃料油现货市场的主要参考标的。但是随着我国燃料油消费税的实施以及地炼原油使用权逐步放开，近几年我国的燃料油消费格局发生了翻天覆地的变化，180CST 作为地炼原料的使用份额急剧减少，而 380CST 作为保税船用燃料油的主要原料年消费量在 700-800 万吨左右，而这部分保税 380CST 都是直接从新加坡、委内瑞拉、韩国、俄罗斯等国外市场进口，而国内缺乏相关的金融衍生品工具进行风险控制，剧

烈的市场价格波动带来的敞口风险无法规避，迫切需要通过期货市场开展套期保值业务，实现稳健经营。商家表示，新合约挂牌后，船用燃料油现货经营者可以获得一个以人民币计价的、场内的交易市场，可以获得更符合国内市场基本情况的交易价格，可以获得更深远的战略支持。所以 380CST 燃油期货合约取代现有的 180CST 期货合约也是应市而生。

7. 国内首单保税燃料油混兑业务顺利完成

8月27日，浙江自由贸易试验区在全国最大石油转运基地——中化兴中石油转运(舟山)有限公司岙山基地 C-12 号油罐顺利完成全国首票保税燃料油混兑调和业务。

本次调和燃料油是由马来西亚油轮“BRIGHTOIL LUCKY”(光汇幸运)号装载抵达岙山港的不同税号的保税燃料油共约 4.5 万吨，经初步测试，此单调和油每吨成本约下降 1.5 美元左右。把保税燃料油混兑调和业务直接搬到消费地进行，补上了浙江自贸区在国际油品竞争中的政策短板，不仅大大降低了时间、物流成本，有利于降低油品价格，也有利于将浙江自贸试验区打造成为国内保税燃料油调和中心，促使浙江自贸区在国际大宗商品贸易自由化中确定战略定位，进一步推进油品全产业链投资便利化，更好地探索保税油品混兑调和业务的实现方式。

8. 中国石化将供应低硫船用燃料油

10月18日，中国石化燃料油公司主办第二届世界油商大会“全球绿色航运格局下船用燃料发展变革”平行论坛，宣布中石化从 2020 年 1 月 1 日起，将向市场供应合规稳定、绿色经济的低硫重质船用燃料油，同时在保障国内市场需求的基础上，在部分“一带一路”港口提供低硫燃料油资源，并逐步向全球重点市场拓展。

目前，全球船用燃料油标准是含硫量不高于 3.5%。国际海事组织规定，2020 年起，全球船舶必须使用硫含量不高于 0.5%的船用燃料，较目前下降 86%。据悉，2020 年全球船用燃料年消费规模将稳定在 3 亿吨左右，但新的限硫规定给燃油供应带来巨大挑战。全球主要石油企业公布的生产供应能力和全球市场需求之间仍存在较大差距，为中国沿海炼油企业生产低硫重质船用燃料油打开市场空间。

近年来，中石化燃料油公司全力拓展市场、建设队伍、服务客户，建立覆盖全国沿海所有港口和世界 40 多个重点港口的全球船供油网络，目前国内保税船供油市场占有率大幅提升。下一步，中石化将利用供应低硫船用燃料油优势，联合航运企业和其他相关主体，一

同推动低硫船用燃料油规模化生产，营造良好生产供应环境，推动船供油业务持续健康发展。

9. 长三角提前实施船舶排放控制 低硫化进程再迈一步

为贯彻落实交通运输部关于全面加强生态环境保护坚决打好污染防治攻坚战的实施意见以及长三角区域大气污染防治协作小组第六次工作会议精神，进一步推进绿色港口建设、打赢蓝天保卫战，经交通运输部同意，长三角核心港区将实施《长三角水域核心港口船舶减排工作过渡期方案》，提前实施船舶进入核心港区换用低硫油政策，对使用岸电、清洁能源、尾气后处理技术等替代措施明确了更为详细的要求，即：

一、自 2018 年 10 月 1 日起，海船驶入长三角船舶排放控制区核心港口的上海港、宁波-舟山港、苏州港、南通港控制区范围内应使用硫含量 $\leq 0.5\%$ m/m 的燃油，内河船舶、江海直达船舶按照现有船舶排放控制区方案和《中华人民共和国大气污染防治法》使用符合要求的船用柴油。

二、自 2018 年 10 月 1 日起，长三角水域船舶排放控制区的核心港口和江苏省无锡市、常州市；浙江省嘉兴市、湖州市有条件的靠港船舶（包括外港和内河船舶）优先使用岸电。

三、2018 年 10 月 29 日至 11 月 11 日，上海市，江苏省苏州市、无锡市、南通市、常州市，浙江省嘉兴市、湖州市内有条件的靠港船舶（包括外港和内河船舶）原则要使用岸电。

四、允许船舶使用清洁能源、尾气后处理技术等替代措施满足控制的要求。

该项工作由上海组合港管委办牵头协调，各地交通行政主管部门、海事部门、环境保护部门共同参与推进。截止目前，江浙沪海事部门均已发布关于核心港口实施船舶排放控制要求过渡期方案的通告，方案于 10 月 1 日起正式实施，至交通运输部新方案实施日截止。

此举意味着长三角地区在低硫化道路上又前进了一大步。那么其他地区的低硫化进程如何，众所周知，自 2018 年 1 月 1 日起，船舶在排放控制区内所有港口靠岸停泊期间应使用硫含量 $\leq 0.5\%$ m/m 的燃油。从供应面来看，内贸船用燃料油低硫化进程较快，截止到目前，超过 70%的内贸船用燃料油已经是低硫品质，目前高硫品质的船用燃料油大多集中在华南和山东两个市场，而长三角和渤海湾地区的高硫船用燃料油份量已经很少。但保税船用燃料油的低硫化道路似乎困难很多，与内贸相反，截止到目前百分之八十多的保税船用燃料油依然是高硫品质，仅有几个港口可以加注少量的低硫船用燃料油，因此 2020 限硫对保税船

用燃料油来说将面临巨大的挑战。

10. 保税船用燃料油再迎新机遇 海南或将成为下一个保税油供应基地

10月1日,国务院发布《关于同意设立中国(海南)自由贸易试验区的批复》国函((2018)119号),批复设立中国(海南)自由贸易试验区。同时《中国(海南)自由贸易试验区总体方案》(简称《方案》)正式发布。

《方案》要求加快构建开放型经济新体制,推动贸易转型升级。而值得船燃业内人士注意的主要有几点。

一、为推动贸易转型升级,《方案》特别提出,支持具备资质的供油企业开展国际航行船舶保税油供应业务,建设保税油供应基地。这意味着保税船燃业务在海南自贸区成立后将再次迎来新的发展机遇。

二、《方案》称,生态文明理念将贯穿海南自贸试验区建设的全过程,将积极探索自贸试验区生态绿色发展新模式。海南地理位置独特,拥有全国最好的生态环境,《方案》要求严格保护生态环境,这体现了建设国家生态文明试验区的要求。

另外、在提升国际航运能力上,《方案》提出,大力引进国内外航运企业在自贸试验区设立区域总部或营运中心,促进航运要素集聚。

受种种政策红利支持,相信海南自贸区的保税船用油业务将迎来飞速发展,成为下一个保税油供应基地,未来与舟山一道将我国保税燃料油业务打造成与新加坡燃料油两足鼎立的局面,这非常值得市场人士的期待和参与。

(二) 与燃料油市场发展相关之政策法规

1. 交通运输部办公厅关于征求《船舶排放控制区调整方案(征求意见稿)》意见的函各省、自治区、直辖市交通运输厅(委),上海组合港管委会办公室,国家发展改革委、工业和信息化部、生态环境部办公厅,国家能源局综合司,中国石油天然气股份有限公司、中国石油化工集团公司、中国海洋石油总公司、中国远洋海运集团有限公司、中国中化集团公司、招商局集团有限公司办公厅,中国船舶燃料有限责任公司,中国船东协会,长江航务管理局,珠江航务管理局,各直属海事局,中国船级社、部规划研究院、部科学研究

院、部水运科学研究所、部天津水运工程科学研究所，部法制司、综合规划司、水运局、科技司、国际合作司：

为深入贯彻党的十九大精神，认真落实党中央、国务院关于加快推进生态文明建设、打好污染防治攻坚战部署，大力推进生态交通建设和绿色航运发展，根据《交通运输部关于印发珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放控制区实施方案的通知》（交海发〔2015〕177号），结合国际国内船舶污染防治的新形势与新要求，我部在实地调研基础上，形成《船舶排放控制区调整方案（征求意见稿）》，现征求你单位意见，并请天津、河北、辽宁、上海、江苏、浙江、安徽、福建、江西、山东、湖北、湖南、广东、广西、海南、重庆、四川、贵州、云南省（区、市）省交通运输主管部门组织征求和汇总当地主要港航单位的意见。请各单位于2018年7月13日前书面反馈意见，逾期未反馈视同无意见。

2. “限硫令”实施—注定非平坦之路

国际海事组织（IMO）规定，自2020年1月1日起，将在全球范围强制施行新的船舶硫氧化物排放限制，普通水域航行船舶使用含硫量 $\leq 0.50\%$ 的船用燃料油。在距离“限硫令”的生效还有不到16个月的时间，各种潜在问题提醒着我们，这并不是一条平坦之途。我们具体来看：

一、成本增加与行业冲击

在法规推动与环保责任面前，航运业及其相关行业虽不会站在“限硫令”的对立面，但也绝不会是“限硫令”的绝对支持者。在高油价时期，船用燃料油成本曾一度占船舶全部运营成本的50%左右，而目前船用低硫油与普通船用重油之间的价格差约为280美元/吨，在当前航运市场并未如预期中呈现明显复苏迹象的时候，额外的燃油成本该由谁来承担？目前燃油成本已成为最为关注的核心问题之一，燃油成本如不能由航运供应链各端共同分摊的话，航运业必将遭受严重冲击。与此同时，这个难题也被抛向了炼油厂商，据悉，一些炼油厂已经为降低产品中的硫含量而使用加氢裂化装置或焦化装置，增加了大量成本投入，而原有产品的产量下降，致使炼油设备利用率降低，也已造成隐性成本的无谓支出。

二、低硫燃料供给是否充足

船用低硫油还面临着供给是否充足的严重问题。据某国外机构对炼油厂的一项调查显示，到2020年，炼厂基本上没有做好船用低硫油调油原料的供给准备，在全球范围内使用合格船用低硫油将是一个大问题，届时很可能会出现供应不足的情况。

三、安全问题不容忽视

供应和使用低硫燃料油还可能存在一些安全问题。目前，国际船用燃料油市场上销售的低硫油种类繁多，其成分与常规船用燃料油存在一定差异，这将在一定程度上导致船用发动机在运转过程发生故障。另一方面，各地销售的船用低硫油除含硫量不同外，其他技术参数差异也很大，这也将增加发动机由于燃油频繁转换而发生故障的可能性。

四、脱硫效果仍需观察

不少船舶选择加装脱硫设备来应对限硫令，这样的确可以降低二氧化硫的排放量，但这种方式仍有很多的不确定性。据了解，目前不管是针对脱硫装置还是脱硫后的减排效果，都没有真正的实践结果，这就意味着航运企业花费了大笔前期投入不一定能达到预期的精确效果。而如何监管也还没有定论，此外，脱硫后残留污染物的处理仍然是个没能解决的难题。

由此看来，限硫令的准时实施必将面临重重困难，但航运业坚持绿色航运的决心是不会变的，正如 IMO 秘书长强调的：“限硫令”不会改变，不会延迟，将准时实施。目前 BIMCO 正在努力应对限硫令将会引发的问题，而要完全克服这些问题帮助船东和运营者适应新的法规，还需要业界人士的共同努力以及各方的支持。

3. 山东省人民政府印发关于加快七大高耗能行业高质量发展的实施方案的通知

山东省人民政府印发关于加快七大高耗能行业高质量发展的实施方案的通知

鲁政字〔2018〕248 号

各市人民政府，各县（市、区）人民政府，省政府各部门、各直属机构，各大企业：

《关于加快七大高耗能行业高质量发展的实施方案》已经省委、省政府研究同意，现印发给你们，请结合实际认真贯彻落实。

山东省人民政府

2018 年 10 月 29 日

关于加快七大高耗能行业高质量发展的实施方案

为深入贯彻落实省委、省政府关于实施新旧动能转换重大工程决策部署，进一步深化供给侧结构性改革，推动工业经济质量变革、效率变革、动力变革，制定本实施方案。

一、总体要求

（一）指导思想。以习近平新时代中国特色社会主义思想为指导，全面贯彻党的十九大和十九届二中、三中全会精神，坚决落实习近平总书记视察山东重要讲话、重要指示批示精神，坚定践行新发展理念，按照高质量发展的要求，认真落实中央打好三大攻坚战、加快调整“四个结构”、做到“四减四增”的决策部署，坚持“腾笼换鸟、凤凰涅槃”的思路，充分发挥国家新旧动能转换综合试验区优势，放眼未来 10 年产业发展趋势，对标世界一流水平，瞄准“新、特、优”方向，重拳倒逼落后产能市场出清，大刀阔斧推动产业布局调整，充分激发创新发展活力，高质量开展“双招双引”，努力实现高耗能行业结构合理、布局优化、质效提升，为实现“两个走在前列、一个全面开创”总目标提供强力支撑。

（二）基本原则。

——高质高效、高端引领。坚持质量第一、效益优先，紧紧围绕提升供给质量水平，着力培育新兴、打造特色、做强优势，全面提升产业综合竞争力，加快构建现代产业体系；瞄准世界产业发展前沿，对标世界一流水平，积极抢占新一轮科技革命和产业变革制高点，加快构筑支撑产业高端发展的创新优势，牢牢掌握产业竞争的主动权。

——统筹布局、目标导向。充分发挥政府的推动作用，坚持全省“一盘棋”谋划，做好顶层设计，加快产业大调整、大布局、大优化；围绕实现高质量发展核心目标，既要立足实现近期目标，采取立竿见影的断然措施，又要着眼中长期发展，建立健全打基础、利长远的长效机制。

——优化整合、集约发展。对钢铁、地炼、焦化、电解铝等行业产能实施总量控制，坚决淘汰低效落后产能，提高产业集中度和亩均产出，确保能源消耗和排放总量只减不增；同时坚持去旧入新，用好淘汰旧产能腾挪的发展空间，及时注入新动能，真正实现“腾笼换鸟、凤凰涅槃”。

——标准倒逼、市场运作。制定实施严于国家要求的行业标准和产业政策，完善精准的企业分类综合评价体系，倒逼落后产能市场出清，加快企业转型升级步伐；发挥市场在资源配置中的决定性作用，鼓励企业通过产能置换、指标交易、股权合作等方式开展兼并重组，提高产业集中度，优化产业布局。

——一业一策、有序推进。把握产业发展趋势和市场运行规律，坚持科学论证、一业一策，分行业实施不同的转型升级路径和政策措施，增强针对性和可操作性；坚持以点带面、重点突破、分步实施，维护好企业权益，有序推进高耗能行业转型发展；加强风险预判，坚决守住安全环保和民生保障底线，保持经济增长处于合理区间，确保社会和谐稳定。

二、主要目标

(三) 总体目标。立足我省产业基础和优势，重点推动钢铁、地炼、电解铝、焦化、轮胎、化肥、氯碱等七大高耗能行业高质量发展。通过大调整、大布局、大优化，高耗能行业产业集中度明显提高，能耗总量占全部工业的比重不断降低，资源环境压力有效缓解，劳动生产率水平大幅提升，土地利用率和要素投入产出效益明显提高，培育形成一批具有国际竞争力和世界先进水平的企业集团和产业基地，推动高耗能行业创新、集约、绿色、高效发展，加快打造现代化产业体系。

(四) 钢铁行业转型升级目标。严控钢铁总产能，力争用 5 年左右时间，大幅压减转移京津冀大气污染传输通道城市和胶济铁路沿线资源环境承载压力较大地区的钢铁产能，在确保日照、青岛、临沂和莱芜、泰安空气质量完成国家和省下达目标和任务的基础上，将目前分散在 12 个市的钢铁企业和钢铁产能，逐步向日一临沿海先进钢铁制造产业基地和莱一泰内陆精品钢生产基地转移，到 2022 年，济南、淄博、聊城、滨州等传输通道城市钢铁企业产能退出 70%以上，将青岛董家口、日照岚山、临沂临港等沿海地区钢铁产能占比提升到 50%以上；到 2025 年，传输通道城市和胶济铁路沿线地区的钢铁产能应退尽退，沿海地区钢铁产能占比提升到 70%以上。高端钢铁产品供给水平明显提升，海洋工程装备及高技术船舶、先进轨道交通装备、汽车及零部件、工程机械、能源装备等领域所需高端钢材品种的研发和产业化进步明显，到 2025 年，合金钢（含不锈钢）比重提高至 20%以上。钢铁产业绿色发展水平不断提高，钢铁冶炼流程进一步优化，电炉短流程炼钢工艺得到推广，到 2025 年，电炉钢占比达到 20%左右。行业综合竞争力明显增强，到 2025 年，省内产能排在前 2 位的钢铁企业（集团）产业集中度达到 70%以上，钢铁企业劳动生产率翻一番，达到 1500 吨/人·年，初步形成结构优化、环境友好、质效提升、竞争力强的现代钢铁产业体系，实现从钢铁大省向钢铁强省的跨越。

(五) 地炼行业转型升级目标。力争到 2022 年，将位于城市人口密集区和炼油能力在 300 万吨及以下的地炼企业炼油产能进行整合转移；到 2025 年，将 500 万吨及以下地炼企业的炼油产能分批分步进行整合转移，全省地炼行业原油加工能力由目前的 1.3 亿吨/年压减到 9000 万吨/年左右，成品油（汽煤柴）收率降至 40%左右，烯烃、芳烃等基础原料和高端化工新材料保障能力显著提高，基础化工原料（产品）占比达到 35%以上的国际先进水平；地炼行业区域集中度进一步提高，炼化一体化、规模集约化程度明显提升，初步形成全系列高端石化产业链，实现由“一油独大”向“油化并举”的转变，行业发展质量和竞争能

力明显增强，培育形成具有国际竞争力的大型企业集团和炼化一体的精细化工、绿色化工和化工新材料世界级产业基地。

（六）电解铝行业转型升级目标。到 2022 年，电解铝吨铝电耗下降至 12800 千瓦时左右，电解铝省内精深加工率达到 50%左右，吨铝附加值平均提升 30%以上；到 2025 年，力争全部电解槽达到 400 千安及以上先进产能水平，电解铝吨铝电耗下降至 12500 千瓦时左右。航空航天、高铁、汽车、消费电子、电力装备、轨道交通装备、船舶及海洋工程装备等领域中高端铝型材产品供给水平明显提升，铝板带箔、工业铝型材等高附加值产品占比达到 60%以上，铝产业主营业务收入达到 3500 亿元左右，发展成为具有国内外重要影响力的铝产业集聚区和创新高地。

（七）焦化行业转型升级目标。控制焦化行业产能总量，合理配置资源，优化现有产能，严禁新增产能。到 2020 年，全省焦化企业户数由目前的 56 家压减到 40 家以内，单厂区焦化产能 200 万吨/年以上企业达到 8 家以上，煤炭主产区及钢铁企业集聚区焦化企业产能比重提高到 50%以上，炭化室高度 5.5 米及以上焦炉产能比重达到 75%以上；到 2025 年，全省焦化企业户数压减到 20 家以内，单厂区焦化产能 100 万吨/年以下的全部退出，引导形成千万吨级规模的煤焦化企业集团，在环保排放和能源消耗上达到国内领先水平，煤炭主产区及钢铁企业集聚区焦化企业产能比重提高到 70%以上，炭化室高度 5.5 米及以上焦炉产能比重达到 100%，骨干企业综合实力明显增强，行业节能减排效果不断提升。

（八）轮胎行业转型升级目标。到 2020 年，在整体产能基本保持不变的基础上，轮胎产业集中度、子午化率、品牌价值、质效水平明显提升。斜交胎产量由目前的 3500 万条降至 2000 万条，销售收入过 100 亿元的企业集团达到 4 家。轮胎产业加快向高端化、高附加值、高性能方向迈进，为中端以上乘用车、高端工程机械和航空的配套能力明显提升，低断面、超低断面、高速度级别的高性能轿车子午线轮胎成为主打产品，宽断面、无内胎、长寿命的载重子午线轮胎成为新的增长点，航空用高端轮胎开发应用实现突破，轮胎工业装备水平达到国际先进、国内领先水平，力争到 2025 年，培育 8 家销售收入过 100 亿元的企业，其中过 200 亿元的 2 家以上，1-2 家企业进入全球轮胎行业前 10 位。

（九）化肥行业转型升级目标。到 2022 年，压缩合成氨产能 200 万吨，全省合成氨产能控制在 650 万吨左右，尿素产能控制在 800 万吨左右，洁净煤气化占合成氨总产能的比重由目前的 37%提高到 90%左右，固定床气化炉淘汰率达到 90%以上，尿素生产企业固定床气化炉全部予以淘汰，氮肥行业基本实现第三代洁净煤气化，煤气化制氨和精细化学品工

艺达到国际先进水平，全行业减少 200 万吨左右标准煤消耗，能耗总量减少 20%；减少废气排放 2680 吨左右，排放总量减少 50%，骨干企业综合实力跃居国内行业前列。

（十）氯碱行业转型升级目标。到 2022 年，电解单元吨碱能耗强度由 360 千克标准煤下降到 325 千克标准煤，对能耗达不到标准的电解槽予以淘汰，行业能耗总量减少 10%左右；液氯就地消化率由目前的 59%提高到 85%以上，液氯道路运输安全风险明显降低；烧碱电解装备技术达到世界先进水平，膜极距改造率达到 100%，综合竞争力继续保持国内领先地位。

三、实施路径和重点工作

（十一）推进钢铁行业布局优化、结构调整。打造“两大基地”。立足我省资源优势和行业发展潜力，通过政府推动、环保倒逼、标准严控、产能置换、兼并重组等手段，着力打造沿海和内陆两大钢铁产业基地。日一临沿海先进钢铁制造产业基地：以山东钢铁集团日照精品基地、日照钢铁控股集团、青岛钢铁集团为支撑，发挥好临沂临港地区的资源优势，大力推动内陆产能向沿海转移，重点发展高端精品钢、特钢和不锈钢，拉长钢铁产业链，提升产品品质。莱一泰内陆精品钢产业基地：以莱芜、泰安现有钢铁企业为依托，发挥已有特钢集群优势，满足内陆市场需求，在不增加产能的前提下加快区域整合，重点发展特钢、不锈钢等高附加值产品，建设高水平特种钢生产基地。培育骨干企业。支持山东钢铁集团发挥横跨沿海和内陆两大基地优势，整合转移产能，带动两大基地健康发展。支持日照钢铁控股集团发挥竞争优势，积极引入内陆转移特钢产能和技术，建设大容量高炉，提升高端产品比重，进一步提升竞争力。鼓励临沂临港地区利用海外镍矿资源和镍铁冶炼基础，通过产能置换方式联合重组，建设高端不锈钢集团，带动省内不锈钢产业发展，加快建设全国一流的不锈钢产业集群。鼓励其他钢铁企业发挥各自优势，瞄准市场需求，优化提升技术、装备和工艺水平，实现差异化、高端化发展。强化创新和配套支撑。完善技术创新体系，瞄准世界钢铁技术发展前沿，持续加大创新投入，推动各类研发平台建设，加快实现一批钢铁关键技术产业化。大力发展智能制造，建设一批智能工厂和数字化车间，推广个性化、柔性化产品定制新模式。推动服务型制造，培育一批钢铁行业服务化转型示范企业，引导企业向高附加值的服务链延伸。优化供应链服务保障体系，建设一批区域性钢贸交易中心、大型钢结构加工配送中心、专业化钢材物流园区，提供专业化运输、加工、存储、配送。积极开拓国际市场，利用好国际国内两个市场，加快推进从资源、贸易、制造到服务的全产业链布局。力争用 5 年左右时间，基本完成京津冀大气污染传输通道城市钢铁企业产能转移，2025 年年底完成企业重组转型。

（十二）加快地炼行业转型升级。按照“优化重组、减量整合、上大压小、炼化一体”的原则，推进全省 500 万吨及以下地炼企业炼油产能减量整合，在鲁北高端石化产业基地和省政府公布的炼化产业集中度较高、产能较大的化工园区，建设大型炼化一体化项目，打造高端石化产业和特色产业集群。在环保容量许可的情况下，分期分批实现规模集约化、产业园区化、炼化一体化发展。力争用 3-5 年时间，按照转型升级目标确定的产能压减比例，推进位于城市人口密集区和炼油能力在 300 万吨及以下地炼企业优化整合，规划建设 3000 万吨炼化一体化项目。同时，支持相关龙头企业牵头，按照国际一流水平，再规划建设 3000 万吨炼化一体化项目，项目建成投产后同步关停该批炼油产能。到 2025 年，按照转型升级目标确定的产能压减比例，基本完成炼油能力在 500 万吨及以下地炼企业的优化整合，规划建设适应我省化工产业高端发展需要的 2000 万吨国际领先水平的炼化一体化项目。形成“油头化尾”一体化产业模式，实现炼油与下游高端石化产品生产的平衡发展。对 500 万吨以上的地炼企业，强化政策支持，在符合产业园区布局和政策导向的基础上，按照转型升级目标确定的产能压减比例，引导和支持企业自主参与产能置换和整合重组，进一步提高产业集中度和竞争能力。

（十三）推动电解铝产业链条延伸。进一步提高电解铝液、铝加工材的精深加工比重，加快推动铝产业链向终端产品和高端产品延伸。加大高端铝材推广应用力度，提升铝加工产业发展空间。支持高端铝材创新研发和推广应用，在航空航天、高铁、汽车、消费电子、电力装备、轨道交通装备、船舶及海洋工程装备等领域中高端铝型材产品供给上实现突破。支持滨州、烟台、聊城 3 大铝产业聚集区走特色化、差异化发展道路。瞄准铝加工产业链缺失环节、高端环节进行精准招商，引导国内外科研机构和企业投资建设铝精深加工项目和研发平台。

（十四）提升焦化行业集约化发展水平。按照控制产能总量、靠近煤炭资源、配套钢铁企业、减少物流成本的原则，不断优化焦化产业布局，提升装备水平，拉伸产业链条，提高产业集中度。通过关停并转、产能置换等方式，推动焦化产能向优势企业集聚，支持煤炭主产区和钢铁企业集聚区焦化企业和重点项目做大做强，做好钢铁企业集聚区的产业配套，提高焦化行业综合利用水平。

（十五）加快轮胎行业高端化发展。按照能耗、效益、亩均贡献、技术评价、质量标准等指标体系，对轮胎企业进行综合排序，通过提高行业标准和实施差别化产业政策，推动实现优胜劣汰；制定轮胎总产能控制和产能置换政策，鼓励优势骨干企业兼并重组、做

大做强；着力推动轮胎生产智能化、装备数字化、管理信息化、营销网络化，有效提高企业全员劳动生产率和产品质量控制水平，积极发展高质量、高性能、高技术、高附加值、安全环保节能的绿色轮胎产品，提升为高端工程机械、中端以上乘用车和航空的配套水平。

（十六）对化肥、氯碱行业实施高端技术改造和兼并重组。强力推广先进生产工艺，出台扶持政策引导企业技术改造，降低行业能耗水平，加快产业优化调整。在化肥行业，采用先进的煤气化技术对现有固定床气化装置进行改造，新建一批洁净气化炉，鼓励企业通过开展煤制合成气体综合利用延伸产业链。优化氮肥企业布局，通过兼并重组等方式，推动合成氨能力较小、无法实施煤气化改造的企业，逐步调整产品结构，有序退出氮肥行业，实现产能向优势骨干企业集中，培育一批尿素产能百万吨以上企业。引导现有磷肥、复合肥企业在不增加产能的基础上，以市场需求为导向，调整产品结构，加大新型功能肥料的开发推广力度。在氯碱行业，提高单元吨碱能耗目标，倒逼企业对运行时间较长、能耗较高的膜极距电解槽进行改造，2022 年年底前全部完成，不能达标的予以停产。拉长氯气产业链，减少液氯长距离道路运输带来的安全风险；围绕我省石油化工、煤化工产业发展，鼓励氯气产品企业内消化，发展盐化石化一体化、盐化煤化一体化产品，提高技术装备水平和产品附加值；到 2022 年，对仍不能实现氯碱平衡的企业，予以关闭或强制调整生产运行达到氯碱平衡。

四、推进措施和任务分工

（十七）研究提出配套措施。有关市要加强与省直有关部门的沟通对接，按照省里的统一部署和要求，研究制定钢铁、地炼、电解铝、焦化、轮胎、化肥、氯碱等高耗能行业转型升级的具体措施，进一步细化工作目标和时间进度，根据本地区行业和企业的具体情况，分别制定一企一策方案。省直有关部门要研究提出配套措施，对重点市、重点行业制定一业一策的支持政策。（省工业和信息化厅牵头，省发展改革委、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省自然资源厅、省生态环境厅、省住房城乡建设厅、省应急厅、省国资委、省市场监管局、省统计局、省地方金融监管局、人民银行济南分行和有关市政府按职责分工负责）

（十八）积极争取国家政策支持。发挥国家新旧动能转换综合试验区体制机制创新、政策先行先试的优势，争取国家对新上炼化一体项目、原油指标随迁统一调剂使用等方面的政策支持。统筹用好产能指标跨区域转移、能耗、排污总量、土地、财税金融等方面的政策。（省发展改革委牵头，省工业和信息化厅、省财政厅、省自然资源厅、省生态环境厅、

省住房城乡建设厅、省商务厅、省地方金融监管局、省税务局、人民银行济南分行按职责分工负责)

(十九) 建立完善倒逼机制。制定高耗能行业差别化电价、水价、能耗、水耗、污染物排放限值以及安全生产、技术质量标准, 倒逼低端产能市场出清, 确保跨区域产能转移顺利实施。承接产能转移的区域要严格落实“环境质量只能更好、不能变坏”的要求, 通过各种措施削减区域内污染物排放量, 为产能顺利落地创造条件。新建产能技术工艺、装备水平和节能减排指标必须达到国内先进水平以上。(省生态环境厅、省应急厅、省市场监管局、省发展改革委牵头, 省工业和信息化厅、省能源局和有关市政府按职责分工负责)

(二十) 发挥好产能置换政策作用。用好国家产能置换政策, 研究制定我省钢铁、地炼、焦化等行业的产能置换及配套政策, 鼓励支持企业通过产能指标交易、参股入股等形式开展兼并重组。支持大企业(集团)按照“上大压小”的原则实施产能整合, 鼓励其联合有关企业出资入股、投资建设大型高端项目。(省工业和信息化厅牵头, 省发展改革委、省财政厅、省国资委按职责分工负责)

(二十一) 加大财税政策支持。对县(市、区)财源建设、转移支付、企业搬迁、职工安置、技术改造、兼并重组、土地收储等进行支持, 实施“飞地经济”、财税分成等财税引导政策。引导山东新旧动能转换基金重点支持高耗能行业整合重组, 吸引各类社会资本参与。研究实施财税激励政策, 支持产能出清的企业转型升级, 引导钢铁、地炼、电解铝等行业向深加工、精细化、高端化方向发展。(省财政厅牵头, 省发展改革委、省工业和信息化厅、省自然资源厅、省税务局按职责分工负责)

(二十二) 完善金融扶持政策。制定七大高耗能行业涉及企业“白名单”, 引导银行机构实施有保有压差异化信贷政策, 为企业转型升级提供多样化融资支持。支持符合条件的企业综合运用上市挂牌、发行债券、私募基金、风险投资等多种方式, 进一步提高直接融资比重, 降低企业融资成本和杠杆率, 缩短融资链条。(省地方金融监管局牵头, 省工业和信息化厅、人民银行济南分行、山东银监局、山东证监局和有关市政府按职责分工负责)

(二十三) 切实防范金融风险。按照企业主体、政府协调、市场运作、依法依规的原则, 省直有关部门配合各市排查企业资产负债状况和“担保链”“担保圈”情况, 提前进行研判, 制定针对性措施, 切实防范金融风险。依法维护金融机构合法权益, 妥善处理金融机构债权, 落实企业贷款债权和贷款担保责任, 打击恶意逃废金融债务违法犯罪行为, 合力维护良好的金融环境。(省地方金融监管局牵头, 省公安厅、人民银行济南分行、山东银

监局、山东证监局和有关市政府按职责分工负责)

(二十四) 盘活用好企业腾置土地。通过依法改变土地用途等手段, 有效盘活搬迁后的厂房和土地。退出后的划拨土地可依法转让或由地方政府收回, 其土地出让收入可按规定通过预算安排支付退出企业职工安置费用。用好土地收储、土地熟化政策, 对地炼、焦化等行业污染土地实行有效治理。实施差异化土地供应政策, 对推进高耗能行业高质量发展成效显著的县(市、区), 在用地指标上给予奖励。(省自然资源厅牵头, 省工业和信息化厅、省财政厅和有关市政府按职责分工负责)

(二十五) 妥善安置分流职工。全面摸清企业职工底数, 统筹做好职工安置分流、生活保障、就业创业等工作。严格落实预防失业、促进就业、社会保障等托底政策, 妥善做好职工分流、再就业帮扶、退养人员生活保障、劳动关系处理、社会保险转移接续等工作, 切实保障企业职工合法权益。(省人力资源社会保障厅牵头, 省工业和信息化厅、省医保局和有关市政府按职责分工负责)

(二十六) 建立完善企业评价机制。实施高耗能行业高质量发展综合评价办法, 加快建立对企业能耗、效益、亩均产出、税收、就业等指标的评价体系, 配套实施差别化的用电、用水、信贷等资源要素配置政策, 加快产业转型升级。(省工业和信息化厅牵头, 省发展改革委、省财政厅、省人力资源社会保障厅、省自然资源厅、省统计局、省地方金融监管局、省税务局、人民银行济南分行和有关市政府按职责分工负责)

(二十七) 推动运输结构调整。以推进货物运输“公转铁”为核心, 加快构建多式联运系统, 推进各种运输方式协调发展, 提高综合交通运输体系组合效率。逐步调整大宗物料公路运输量, 加快推动运输距离在 400 公里以上, 且具备铁路或管道运输条件的煤炭、矿石、焦炭、石油等大宗货物, 由公路运输转为铁路或管道运输。(省发展改革委、省交通运输厅牵头, 省工业和信息化厅、中国铁路济南局集团有限公司按职责分工负责)

(二十八) 营造良好舆论氛围。组织主流新闻媒体积极宣传高耗能行业加快供给侧结构性改革、坚定不移走高质量发展道路取得的成效, 推出一批先进典型和经验做法, 为推进高耗能行业高质量发展工作营造良好的舆论氛围。(省委宣传部牵头, 省工业和信息化厅、省广电局和有关市政府按职责分工负责)

五、组织保障

(二十九) 加强组织领导。将省化工产业安全生产转型升级专项行动领导小组更名为省化工产业安全生产转型升级专项行动和加快高耗能行业高质量发展工作领导小组, 加强

工作力量，增设专业小组，从成员单位抽调人员，具体负责统筹推进全省高耗能行业高质量发展工作。（领导小组成员单位按职责分工负责）

（三十）形成上下联动机制。坚持全省统筹、属地主责原则，进一步强化属地主体责任，稳妥有序推进产业调整、企业搬迁、土地盘活、整合重组、资金融通等工作。有关市要参照省里模式，建立相应工作机制，认真落实本方案要求，形成上下贯通、整体联动格局，推动任务落实。（领导小组成员单位和有关市政府按职责分工负责）

（三十一）建立考核督导机制。将高耗能行业高质量发展成效纳入各市经济社会发展综合考核指标和省委、省政府重点督查事项，对有关市推进高耗能行业高质量发展工作进行严格考核评定。配套建立完善评估考核、跟踪问效工作机制，定期开展督导考核、跟踪分析、效果评估，激发统筹发展活力，增强推进落实动力。（省委组织部、省工业和信息化厅按职责分工负责）

抄送：省委各部门，省人大常委会办公厅，省政协办公厅，省监委，省法院，省检察院。各民主党派省委，省工商联。

山东省人民政府办公厅 2018 年 10 月 30 日印发

_____ (完)