

2017-2022年中国船用燃油市场运营现状及发展趋势前瞻报告

报告大纲

观研报告网

www.chinabaogao.com

一、报告简介

观研报告网发布的《2017-2022年中国船用燃油市场运营现状及发展趋势前瞻报告》涵盖行业最新数据，市场热点，政策规划，竞争情报，市场前景预测，投资策略等内容。更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展态势、市场商机动向、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。

官网地址：<http://baogao.chinabaogao.com/shuiyun/287414287414.html>

报告价格：电子版: 7200元 纸介版：7200元 电子和纸介版: 7500

订购电话: 400-007-6266 010-86223221

电子邮箱: sale@chinabaogao.com

联系人: 客服

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、报告目录及图表目录

我国船用油市场变化及特点

1. 环保要求日益严格，利好行业规范发展

按照大气污染防治法和限排区政策要求，我国将推广低硫燃油的使用，并在珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域设立船舶排放控制区，其中，自2016年4月1日起，长三角区域将率先实施减排，船舶在长三角水域排放控制区核心港口靠岸停泊期间使用硫含量不高于0.5%*m/m*的燃油。长期以来，我国国内炼厂不生产船用燃料油，水上运输所需要的发动机燃料，大多由供应商调和而成，来源包括渣油、油浆、沥青、煤焦油、橡胶油等劣质燃油，船舶燃料油含硫量保持在3.5%。经初步测算，船舶排放控制区实施后，到2020年，珠三角、长三角、环渤海（京津冀）水域船舶排放硫氧化物和颗粒物将比2015年分别下降65%和30%。接下来，政府主管机构将加强对船用燃油供应单位的监管，即落实船用燃油供应单位备案制度、燃料装舱单和燃油样品保存制度。每批次采购燃油，燃油供应单位都应该留样封存并至少保存一年。燃油供应单位应按要求如实填写燃油供应单证，并连同油品质量检测报告至少保存三年。同时还将采取加强对到港船舶监管、发挥船舶检验机构作用、加强对违法违规行为的处罚等措施。此外，交通运输部出台了《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015-2020年）》，全面推进船舶与港口污染防治工作，积极推进绿色水路交通发展，对于船供油商的燃油质量监管工作提出了更高要求，有利于营造公平的市场经营行为。

2. 国家部委简政放权，有利于提高供油效率

国家逐步设立了上海、天津、深圳、福建等自贸区，交通运输部取消或下放35项行政审批事项，取消全部非行政许可项目，16项工商登记前置性审批全部改为后置性审批，港口的各项装卸、挂靠收费标准也大幅下降。2014年4月，浙江舟山综合保税区推出首批共5个外锚地保税燃料油供油点，此次舟山选取的锚地包括虾峙门南锚地、虾峙门口外锚地、衢山联检锚地、马迹山2号锚地、岙山联检锚地等5个锚地作为燃料油加油点，所有国际航行船舶无须进入舟山港区，可就近选择保税船供油加注地点，这在国内尚属首次。

3. 跨关直供渐成常态，有利于降低企业物流成本

在保税油业务方面，为满足海关监管需求，供油企业的传统做法是将国外进口的保税燃料油卸入中心库，然后通过中心库调拨至各地区自有分销油库，再从自有分销油库装船去供应给需要加油的外轮。这“一进一出”，不但增加了供油企业的二次物流成本和仓储费用，而

且油料也会出现损耗，供油成本提高了一大截。如果可以从中心库提油直接供应国际航行船舶，势必可以减少物流成本、节省供油时间，也能减少物流输送过程中的损耗。直供业务的开展对于供油企业而言是提高竞争力的重要手段，必将提升保税燃料油中转量和周转效率，有利于进一步降低供油价格。

4. 重质燃油比重增加，差异化服务水平提高

在船东现金流日趋紧张背景下，控制燃油成本成为航运公司的重要工作，而随着新船、大船的陆续下水，500CST、700CST等重质燃料油的需求越来越大。与传统的380CST燃料油相比，500CST具有比较明显的竞争优势，不仅价格低廉，更加适用于大型集装箱船，是目前国际航线上大型集装箱船的主选燃料，也是未来保税油市场的主要需求品种之一，以新加坡市场为例，500CST的需求量逐年快速增长，所占比重不断增加，显示出较强的市场竞争力。近几年，中燃首次在上海、青岛等港口启动500CST燃料油的供应，中石化燃料油公司也于去年在宁波大力开展500CST的经营，两家公司迅速填补了国内燃油供应品种空白，并为开拓集装箱船市场推出了优质低价的重量级产品。按照去年数据测算，500CST的供油量已经占到国内市场总供应量的近20%，不断有大型集装箱船舶在华东等港口加装500CST重质燃料油，同样，也促使国内供油商加大了供油设施的更新力度，均投入了吨位大、泵速高的先进供油船舶运营，提高了我国船供油行业差异化服务水平和能力。

资料来源：公开资料整理，中国报告网整理

5. 服务能力逐步提升，质量流量计首次使用

船供油服务行业是港口配套服务中最重要、最核心的一项功能，直接关系到船舶停靠与否及靠泊的时间长短，决定了后续衍生服务功能的实现与否，更是衡量一个国家港口航运综合服务能力强弱的重要指标。因此，如果我国港口的储供油设施进一步完善和配套，物流手段进一步优化，保税油的销售价格竞争力进一步提高，监管方式进一步灵活，可以吸引更多的国外船东来中国加油。随着与周边日韩市场的残酷竞争，我国船供油企业服务能力已经有了长足的提高，自身抗风险能力也不断增强，而且供油设施不断得到更新改造，一批批3000吨级、4000吨级以上的崭新供油船舶投入作业。

6. 行业协助初步设立，颁布服务规范和价格指数

长久以来，我国船供油行业一直属于市场化程度最高、准入门槛最低、商品标准最少、管理规范最薄弱的领域，供油商一直渴望成立属于自己的专业协会以规范行业的发展。

2014年12月11日，中国石油流通协会船用油专业委员会在昆明宣告成立。中国石油流通协会是经国务院批准，民政部登记注册，由商务部主管的具有社会团体法人资格的全国石油流通行业协会组织，属国家一级行业协会。为规范船用油行业健康发展，经会员单位的极力要求，中国石油流通协会决定正式成立船用油专业委员会。

我国船用油市场未来发展前景及应对措施

现在，国家正在大力推进船舶与港口污染防治工作，大力推进排放控制区试点，实现水运绿色、循环、低碳、可持续发展。同样，船供油行业也要适应国家政策变化，主动调整结构，主动转变经营模式，加快产品的升级换代，全力推动我国港航业的环保、绿色、健康发展。

1. 将服务能力的建设作为重中之重

服务能力的高低决定了船供油能够实现可持续发展，而服务能力的基础首先就是燃油产品质量的保障，要确保供应到船上的燃油品质符合国际、国内行业质量标准要求，而保障措施就是要拥有完善的油品分析、化验和检测设施，并在采购环节认真把关，在油品的仓储和出库环节防止出错，这样才能为客户提供全方位的燃油品质保障。其次，航行在国际航线的船舶往往在全球各地都有加油需求，供应商如果在全球主要港口拥有一体化网络，为船东客户提供全球服务，无疑会吸引船东客户的订单，提供一体化解决方案，尤其是对曾经在别的港口加过油的老客户来说，更愿意选择熟悉的供油商加油，更愿意选择服务好的加油港口加油。因此，要加快全球供油网络的搭建工作。再次，要有具备一定优势的多样化价格订制方案。对于船东来说，燃油成本占总成本的比例较高，尤其是集装箱船，最高可占到70%，因此船东对燃油成本的控制非常关注。

2. 结合一带一路战略加强海外市场的拓展

由于我国经济体经济增速放缓，航运市场运力明显过剩，包括干散货、集装箱、油轮在内多条航线的运价创下近年新低，各大航运公司纷纷缩减班次和运力，船用油消耗用量受到明显影响，市场低迷可谓在所难免。受国内经济结构调整影响，加上港口吞吐量增速停滞以及航运市场运输需求低迷共同作用，预计未来五年我国船用油需求前景不甚明朗，需求大体保持在现有水平或直到十三五末才有增长，因此，我国船供油企业应在巩固国内市场的同时，加大海外市场的拓展力度，将更多的投入放在海外市场的发展方面。从国家层面上来看，一带一路是国家推出的重要战略举措，涉及规模庞大的资本输出和产业转移，因此，应抓住

机会在一带一路航线上重要港口加大供油网点布局，延伸供油辐射范围，在内部发展趋于稳定的基础上力争从海外市场获取更多的增量。

3. 尝试“互联网+船供油”创新融合发展

船供油企业应积极借助物联网、云计算、大数据等新一代信息技术，搭建公开、公平、透明的信息交流和综合服务平台，促进船用油供应商、供油量、供油种类、供油质量、供油价格、硬件设施、信息服务、产业配套等信息的共享，构建与现货贸易相对应的互联网金融服务体系，提高效率、降低成本，实现“互联网思维”与实业的深度融合，激活船供油行业新的增长点，从而全面推动船供油行业服务水平的快速提升。一是通过移动互联网技术，打通企业的客户服务和自身供应链管理体系，让客户对于采购油品的动态进行全程跟踪，清晰了解油品的质量标号；二是通过大数据营销，维护好与顾客之间的互动关系，改变传统加油守株待兔的经营模式，分析客户航线布局和加油规律，提前制定营销方案，主动出击，为公司争取源源不断的订单；三是强化好的客户体验，打造综合服务金融结算平台，简化交易流程，降低交易成本，与实力强的金融机构合作开展信贷服务、信用评估和信用保险，并针对不同客户类型开展资金理财功能，实现全流程的服务一体化。

4. 推进低硫燃油和LNG等水上清洁能源的应用

交通运输部新近印发的《船舶与港口污染防治专项行动实施方案(2015-2020年)》制定了未来五年船舶与港口污染防治的时间表和路线图。低硫船用燃料油的生产迫在眉睫，关于船用LNG应用也确定了具体的时间进度表。各个船供油企业势必要强化燃油供应源头和过程管理，多方开发低硫燃油资源渠道，满足船东的需要。同时，也要注重根据国家政策导向，积极介入LNG等清洁能源在水上市场的发展，为未来发展进行技术储备和商业探索，适应行业发展大势。

5. 借助协会力量规范船供油行业经营行为

船供油企业应形成合力，发挥协会统筹服务政府政策编制的参考作用，全力推动政府主管部门改革并调整适用于船供油行业的监管政策，一是促进各个港口口岸监管部门协调配合、提高效率、降低成本，力求最大程度上简化保税船供油企业的各类清关程序；二是加强对保税油库和保税油供船舶的监管监控，加强第三方量油检验和文件规范化管理，防止内贸船到外锚地接收走私油、保税燃供船供给内贸船等走私行为；三是要制定出台船供油业务行业标准，统一各个港口的监管流程，并对于船供油企业加大船供油业务实操、燃料油数质量管理、接卸油HSE管理等管理流程的检查，督促船供油企业在进货、销售、操作、安全和质量

等环节层层把关，保障水上供油业务的质量和安

6. 全力打造我国船供油市场的价格优势

如果想做大国内市场，必须想方设法降低成本，进一步减小与新加坡、中国香港的价格差距，形成在国内各港口的价格优势。一是要优化采购渠道降低成本，在全球燃料油资源过剩的背景下提升采购议价能力，大力降低采购成本；二是要设计更加科学的物流运作模式，在供油港口集约化程度不断提高的背景下，应大力推广直供模式，在环渤海、华东、华南核心港口设立超大罐容保税油仓库，打通海关监管壁垒，减少装卸次数，进一步降低储运成本；三是尽量实现船舶可以在外锚地加油，减少绕道挂港油费、吨税等费用支出。此外要特别注重发展延伸船供油业务增值服务领域，提高服务一体化水平，船供油企业要尝试发展水、食品、蔬菜等船舶补给服务，维修、废弃物回收、清洁、熏仓等船舶维修清洗服务，娱乐、购物、餐饮、旅游、住宿等船员后勤服务，信息、金融、保险、咨询、法律等高级航运服务，货物仓储、加工、包装、配送等增值物流服务，从而打造完善的港口服务产业链，各个环节互相促进、共同发展。

资料来源：公开资料整理，中国报告网整理

我国船供油行业发展面临需求不足的严峻的挑战，但也是转型发展的绝佳契机，应尽快转变思想，勇于突破传统藩篱，加大改革创新力度，主动进行业务结构调整，积极向海外市场拓展，努力打造几家全球化的具有较强竞争力的船舶燃料供应服务商，不断提升我国船供油市场的全球影响力。

中国报告网发布的《2017-2022年中国船用燃油市场运营现状及发展趋势前瞻报告》内容严谨、数据翔实，更辅以大量直观的图表帮助本行业企业准确把握行业发展动向、市场前景、正确制定企业竞争战略和投资策略。本报告依据国家统计局、海关总署和国家信息中心等渠道发布的权威数据，以及我中心对本行业的实地调研，结合了行业所处的环境，从理论到实践、从宏观到微观等多个角度进行市场调研分析。它是业内企业、相关投资公司及政府部门准确把握行业发展趋势，洞悉行业竞争格局，规避经营和投资风险，制定正确竞争和投资战略决策的重要决策依据之一。本报告是全面了解行业以及对本行业进行投资不可或缺的重要工具。

本研究报告数据主要采用国家统计局数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

报告目录\REPORT DIRECTORY

第一章船用燃料油产业市场概述

第一节行业定义

第二节行业特性

第三节行业关键成功要素

第四节行业价值链分析

第五节船舶燃料油分类及质量标准

第二章全球船用燃料油市场现状及发展趋势

第一节世界燃料油市场分析

一、燃料油需求结构

二、燃料油供应情况

三、亚太燃料油需求

四、全球价格走势

第二节全球船用燃料油市场现状及发展趋势

一、全球船用燃料油产业竞争现状

二、全球船用燃料油产业供需状况

三、全球船用燃料油产业市场发展趋势

第三节全球主要国家船用燃料油市场现状及发展趋势

一、产业市场环境分析

二、产业现状及发展经验解析

三、新加坡船用燃料油产业市场动态

第四节其他国家地区船用燃料油产业现状

一、日本船企研发新船舶燃油标准

二、日本地震对船供油的影响

第三章中国船用燃料油产业链发展状况分析

第一节上游行业发展状况

第二节下游行业发展状况

第三节相关行业发展状况

第四节辅助行业发展状况

第四章中国船用燃料油产业发展分析

第一节中国船用燃料油产业发展现状

第二节中国船用燃料油产业国际地位现状

第三节中国船用燃料油产业经济运行现状

第四节中国船用燃料油产业存在的问题及发展策略分析

第五节中国船用燃料油技术发展趋势

第六节中国船用燃料油产业发展趋势

第五章中国船用燃料油生产现状分析

第一节船用燃料油行业总体规模

第二节船用燃料油产能概况

一、产能分析

二、产能预测

第三节船用燃料油产量概况

一、产量分析

二、产量预测

第六章中国船用燃料油市场现状及发展趋势

第一节中国船用燃料油市场需求状况

第二节中国船用燃料油市场结构状况

第三节中国船用燃料油市场发展潜力及发展趋势

第七章中国船用燃料油细分市场现状及发展趋势

第一节180#船用燃料油

一、发展现状

二、市场价格分析

三、主要应用客户名单

四、市场容量分析及预测

第二节4#船用燃料油

一、发展现状

二、市场动态及价格分析

三、主要应用客户名单

四、市场容量分析及预测

第三节保税油市场发展分析

一、市场概况

二、保税油供应状况

三、企业竞争状况

四、国际竞争力分析

五、未来发展方向

六、未来发展措施

第八章中国船用燃料油产业竞争状况综合分析

第一节主要企业竞争战略解析

- 一、中燃保持行业领先地位
- 二、光汇石油加大东部布局
- 三、龙宇燃油发展战略分析
- 四、中石化与BP开展船供油业务战略合作
- 五、中石油首次涉足船用油市场
- 六、三家公司新获保税船供油经营资质

第二节市场竞争企业竞争优势分析

- 一、保税船供油业务竞争企业对比
- 二、中国石化竞争优势分析

第九章中国船用燃料油产业市场竞争分析

第一节行业内现有企业的竞争

第二节新进入者的威胁

第三节替代品的威胁

第四节供应商的讨价还价能力

第五节购买者的讨价还价能力

第十章中国船用燃料油重点企业竞争策略研究

第一节中国船舶燃料有限责任公司

- (1) 企业概况
- (2) 主营业务情况分析
- (3) 公司运营情况分析
- (4) 公司优劣势分析

第二节中石化长江燃料有限公司

- (1) 企业概况
- (2) 主营业务情况分析
- (3) 公司运营情况分析
- (4) 公司优劣势分析

第三节深圳光汇石油集团股份有限公司

- (1) 企业概况
- (2) 主营业务情况分析

(3) 公司运营情况分析

(4) 公司优劣势分析

第四节上海龙宇燃油股份有限公司

(1) 企业概况

(2) 主营业务情况分析

(3) 公司运营情况分析

(4) 公司优劣势分析

第五节南方石化集团有限公司

(1) 企业概况

(2) 主营业务情况分析

(3) 公司运营情况分析

(4) 公司优劣势分析

第十一章中国船用燃料油产业市场发展预测

第一节中国船用燃料油产业发展环境预测

一、经济环境预测

二、产业环境预测

三、政策环境预测

四、技术环境预测

第二节中国船用燃料油市场发展预测

一、中国船用燃料油市场需求预测

二、中国船用燃料油市场结构预测

三、中国船用燃料油市场集中度预测

四、中国船用燃料油市场供给预测

五、中国船用燃料油市场价格预测

第十二章中国船用燃料油产业市场投资机会与风险

第一节中国船用燃料油产业市场投资优势分析

第二节中国船用燃料油产业市场投资劣势分析

第三节中国船用燃料油产业市场投资机会分析

第十三章中国船用燃料油产业市场竞争策略建议

第一节中国船用燃料油产业竞争战略建议

一、政策支持

二、提高质量标准

三、增加定价话语权

四、制定行业规范

第二节中国船用燃料油市场竞争策略建议

一、产品质量优先

二、营销网络配套

三、积极开发新产品

第三节船舶燃油成本管理战略建议

(GYZJY)

图表详见正文

特别说明：中国报告网所发行报告书中的信息和数据部分会随时间变化补充更新，报告发行年份对报告质量不会有任何影响，请放心查阅。

详细请访问：<http://baogao.chinabaogao.com/shuiyun/287414287414.html>