

燃料油期货套期保值系列讲座（五）PDF转换可能丢失图片或格式，建议阅读原文

[https://www.100test.com/kao\\_ti2020/236/2021\\_2022\\_\\_E7\\_87\\_83\\_E6\\_96\\_99\\_E6\\_B2\\_B9\\_E6\\_c33\\_236180.htm](https://www.100test.com/kao_ti2020/236/2021_2022__E7_87_83_E6_96_99_E6_B2_B9_E6_c33_236180.htm)

第四部分:我国燃料油市场的基本情况燃料油是我国目前石油及石油产品中市场化程度较高的一个品种。从2004年01月01日起，国家取消了燃料油的进出口配额，实行进口自动许可管理，正式放开燃料油的价格，燃料油的流通和价格完全由市场调节，使我国燃料油市场与国际市场完全接轨。

一、燃料油生产情况我国燃料油主要由中国石油和中国石化两大集团公司生产，少量为地方炼厂生产。2003年全国燃料油产量为2004万吨，两大集团公司燃料油产量1475万吨，占全国总产量的70%左右。从燃料油生产地域来看，明显呈现地区集中的态势。华东和东北地区的产量远大于其他地区。国内冶炼厂为了提高石油加工的经济效益，在加工过程中一直采用深拔、掺渣等工艺减少渣油和燃料油的产量，提高轻油收率。同时由于重油催化裂化、渣油加氢等重油深度加工技术的发展，也为原油深度加工提供了可能，加之近年来加工的进口轻质油品较多，也促进了国内冶炼厂产品结构的轻质化。以上原因造成20世纪90年代以来国内燃料油产量的不断下降。

二、燃料油进出口情况我国燃料油资源的供应总量中，进口资源大约占到50%以上。从1995年到2003年，我国石化行业原油加工量从1995年的1.3亿吨增长至2003年的2.5亿吨，但国内炼厂燃料油产量逐年下降，由1990年的3268万吨减少到2003年的2004万吨，减少了38.68%，而燃料油进口却增势迅猛，进口量由65万吨增长了近36倍，占国内直增加到2003年的2378万吨燃料油市场的一

半以上。由于国产燃料油数量急剧减少，而缺少能源的沿海地区经济发展较快，对燃料油需求不断上升，因此国内燃料油的供应缺口不断加大，我国燃料油供应越来越依赖进口，目前燃料油已成为除原油以外进口量最大的石油产品。广东省内具有燃料油经营资格的贸易公司有数百家，此外还有大量的燃料油终端用户。从事燃料油贸易的公司组织形形色色，数目众多，国家、集体、私人公司互相竞争，没有任何一家公司能够在燃料油市场上取得优势地位。从经济学角度来看，广东燃料油市场是一个近似于完全竞争的市场。进口燃料油中高硫燃料油大约占80%，而中低硫燃料油大约占20%。从进口来源地来看，主要来自周边国家和地区。其中80%以上的进口来自韩国、新加坡和俄罗斯。2003年从韩国进口燃料油609万吨，从俄罗斯进口燃料油474万吨，从新加坡进口燃料油495万吨。在进口税收方面，进口燃料油的关税为6%，增值税为17%，综合税率为24.02%。根据海关统计，我国燃料油进口最多的省份是广东省，2003年广东省内所属单位收货的燃料油共1071万吨，位居第二的是中央及北京市所属单位，共进口了328万吨。我国重要的炼油化工基地江浙沪地区也是燃料油的重要进口地，2003年该地区进口了500万吨燃料油。

三、燃料油使用情况2002年国内燃料油表现消费量为3437万吨，历年燃料油消费变化不大，但2003年消费量增长较快，当年的燃料油消费量为4400万吨左右。我国燃料油消费的主要方式是以燃烧加热为主，少量用于制气原料，具有较强的替代潜力。同时，我国煤炭资源比较丰富，很多大型煤矿生产能力未充分发挥。从国内石油供需情况看，工业用油占石油消费量的一半，其中燃料油又占工业用油的35%。根据

国家统计局统计，国内燃料油消费主要集中在发电、交通运输、冶金、化工、轻工等行业。其中电力行业的用量最大，占消费总量的32%；其次是石化行业，主要用于化肥原料和石化企业的燃料，占消费总量的25%；第三是交通运输行业，主要是船舶燃料，占消费总量的22%；近年来需求增加最多的是建材和轻工行业(包括平板玻璃、玻璃器皿、建筑及生活陶瓷等制造企业)，占消费总量的14%；钢铁部门的燃料油消费占全部消费量的比例为7%左右。

#### 四、燃料油交易的现状

中国是亚洲最大的燃料油市场，每年消费约4000多万吨，其中一半依靠进口。然而亚洲市场的燃油价格并不在这些交易中产生，标志性的燃料油定价标准远在新加坡。传统上，亚洲地区燃料油国际贸易的定价大多以普氏(PLATT'S)新加坡价格为基础,通过纸货市场进行交易。由于受到政策限制，我国能够参与新加坡纸货市场运作的企业只有四家特大型企业中国化工进出口总公司、中国联合石油有限公司、中国国际石油化工联合有限公司和中国远洋贸易总公司。在新加坡的燃料油市场的报价体系由美国标准普尔提供，它控制着全球90%的石油市场报价。新加坡价格几乎操控在新加坡兴隆、BP等几个大油商手中，他们利用中国市场只能进口不能出口的半封闭市场状况，通过国际期货买卖手法，联手造市抬价。而中国作为亚洲最大的燃料油买家在新加坡没有油库，只能买不能卖，交易的价格也无法反过来影响国际价格。为数众多的油品贸易商则因政策限制无法直接参与交易,而是在幕后通过不同方式委托代理商转手操作，甚至违规通过购买黑市外汇进行交易。对国内的燃料油贸易商而言，由于国内的燃料油价格波动主要受国内需求及港口到货数量的影响，

与新加坡当地市场的供求关系联动不大，加上境内企业不能实地了解新加坡市场的供求动态，运用纸货市场不能完全规避燃料油贸易的价格风险。例如，国内某贸易商为防止到货时现货价格下滑，对采购的进口油品进行卖期保值，卖出若干张燃料油纸货。当油品到达广州黄埔口岸销售时，由于同期到货数量太多，现货价格下跌，但新加坡市场短期内需求旺盛，纸货价格上扬，从而造成国内一些贸易商现货、期货两头亏损。近期，黄埔燃料油市场再次忽略了国际市场的涨势，表现非常疲软。市场因4月份黄埔市场进口燃料油资源量大，市场需求量的不振导致大部分商家将进口资源入库操作，买家购买兴趣却因市场价格的走高而低落。黄埔市场的倒挂现象严重，即成本价格与销售价格倒挂。据某贸易商表示目前倒挂幅度已经达到70-100元/吨左右。而进口燃油许可证价位仍然在40元左右。据了解，贸易商的成本价在2100元/吨左右，一些进口商预期的损失高达100元/吨。许多贸易商正在为自己手中的燃料油发愁，一些没有油库的贸易商甚至把油先送至终端用户的手里，根本不计较价格。

### 五、推出燃料油期货的意义

燃料油期货即将在上海期货交易所挂牌上市。对我国战略作用在于争取燃料油定价权，增强国际竞争力，提高企业应对燃料油价格风险的能力。燃料油期货的上市，将改变我国燃料油价格过度依赖新加坡市场的现状，避免国际市场歧视性价格导致的经营风险和损失。同时，也将为我国燃料油企业提供套期保值和投资获利的工具。我国燃料油贸易商可根据国际、国内期货市场的价格差及时锁定仓位，在保证利润的前提下持续地、规模地、稳健地进行国际采购，投放供应国内市场；而用油企业则可以根据生产进度，成本测

算提前在国内石油交易所按其理想的价格、交货期、数量买入燃料油期货，无论现货市场价格如何变化,均不影响其采购、生产的利润的实现。同时，燃料油交易商还可以利用油价波动进行投机，利用燃料油商品的时间差价、地区差价、现货和期货差价等进行套利，从而获得投资收益。100Test 下载频道开通，各类考试题目直接下载。详细请访问 [www.100test.com](http://www.100test.com)