

LNG 开启“轻模式”运输时代

□ 张学刚 文/图



准时达的 LNG 罐箱运输整装待发。

日前,准时达能源科技(上海)有限公司(以下简称“准时达能源”)宣布,与日本西部燃气公司签订谅解备忘录,双方制定了为期3年,年运输量20万吨的运输目标,共同打造LNG(液化天然气)罐式集装箱业务合作模式,通过海陆联运的方式,将日本液源直接连接至国内终端用户。

作为典型的物流业运输“三高”(高投入、高风险、高门槛)货类,切入LNG运输难度不小,准时达能源如何“对症下药”?

把LNG装入集装箱运输,总共分几步?“首先,需要选择恰当的切入时机和优质的合作伙伴。”在接受采访时,准时达能源首席执行官梅族林表示。

从准时达能源成立的背景来看,实现了供应链和能源“两条腿”走路。一方面,准时达国际供应链管理有限公司(以下简称“准时达”)作为其股东之一,在全球泛电子化物流方面深耕多年,运输和服务网络遍布全球,同时,依托领先于行业的智能化信息系统,在物流信息化落地及运作中经验丰富;另一方面,作为准时达能源另一股东的IDG能源,不仅在北美、欧洲等地区能源投资广泛,并且在国内用户终端布局频频。

准时达能源的成立,定位于54LNG罐箱中游,即端到端的物流和供应链服务,既承接了上游在北美等地区的液源,同时也链接IDG布局的下游用户,串连液源到终端用户之间的供应链环节。2018年8月,准时达能源团队建立,2019年初,拿到LNG进出口、

无论是从模式再造上,还是在业务开展中,面对LNG运输的难点,准时达能源以自身优势破局。

对于LNG运输中的难点,梅族林将其总结为两点,一是安全管控,二是稳定运输,即保持供应。这也是所有想要参与LNG运输的企业首要考虑的问题。

作为危化品运输的主要货种,LNG对于运输安全要求极高,即便采用“液改集”方式,其安全风险仍然不容忽视。近年来,全球发生的多起集装箱船在航起火、爆炸事故中,危化品货物瞒报、错报以及装载、处置不当是重要原因。

对于准时达能源来说,从硬件选择开始

两招把 LNG 装入集装箱

LNG贸易和仓储、危险品陆运等除航运以外的LNG运输所有资质,得以准入这一领域。“从业务开展上来说,我们分为两个阶段,分别是实体物流和平台物流。”梅族林介绍,而这也是把LNG装入集装箱运输的关键步骤。

具体而言,在实体物流建设方面,准时达能源将其分为国内和国际网络,代表产品分别是“罐运保”和“海液通”。“罐运保”的主要作用在于为上下游之间建立一个固化的物流运输通道。从布局上看,是以水路为核心,打造“两横一纵”(两横指长江、珠江沿江港口分拨,一纵指沿海港口分拨)物流分拨网络,通过班轮运输将上海港、青岛港、太仓港、连云港等区域枢纽港口打造为集散中心,然后通过集卡

实现陆运。梅族林补充称:“在这个过程中,我们与港口燃气接收站达成协议,一站接货,多点提货,从而供应保障。”

在国际网络方面,准时达能源打造了“海液通”服务。作为船舶的升级,“海液通”服务能够直接通过罐箱进口LNG,灵活性及市场的通货能力更高,也更符合日本、印尼这样“一带一路”沿线国家多岛屿的地理国情。同时,“海液通”服务坚持“只做交易,不做价格”的模式,为国内终端用户提供海外低价液源,由供需双方直接进行价格谈判,由准时达能源做指定运输。

而在实体物流之外,依托准时达业内领先的IT技术与成熟的运营模式,准时达能源同时打造了物联和互联的平台物流。作为标准化运载单元,单一液货集装箱通过传

自身优势破局运输难点

就已经是安全的起点了。

首先是容器的问题,目前,罐箱作为小批量LNG运输中最为顶尖的设备,无论是技术成熟度还是市场应用,均已经得到验证,长达90天以上的保冷,能够适应全球几乎所有远洋航线班期,低温控制在很大程度上减少了安全风险的发生。

货物在途风险不仅与承载容器相关,还与信息交互和现场作业管控相关,尤其在航行或者在港操作过程中,货物状况如何是各方关注的问题。准时达能源在LNG罐箱装

载的传感器就是为了实现过程管控和可视化运输。

“大部分传感器的数据上传频率约为一个小时一次,我们采用的可视化系统是准时达自己研发的,在密集操作的节点,数据传输可以达到1分钟一次,而在长途运输的过程中,可以恢复为1小时一次。”梅族林介绍。此举就将最易发生安全风险环节置于最严密的监控之中,从而实现及时有效处置。

此外,值得注意的是,从本质上来说,

传感器采集的数据具备标准化和模块化的属性。

梅族林认为,准时达能源在罐箱运输中通过传感器采集到的压力、液位以及定位等数据,是其物联平台的数据基础,不仅能直接面对客户的使用需求和过程的安全管控,而且在平台形成后,传感器数据收集同时能够连接上下游生产、能源使用、配送、采购计划,为其提供决策支持,“比如,我们可以通过数据的精准匹配,实现空罐和液罐的相互调配,满足生产要求。”

据悉,目前,准时达能源在批量模式中,除与日本西部燃气签订3年60万吨的运输协议之外,还在国内签订了一个为期5年,年运输量30万吨的供应协议。此外,还在日本、加拿大、欧洲、澳大利亚等国家和地区开展了班轮运输模式的测试,通过与马士基等知名班轮公司的合作,小批量运输LNG罐箱。其中,加拿大和欧洲已经形成了小批量的稳定运输,目前大约在20FFE/周。

LNG罐箱运输是一种包装运输,与集装箱一样,在实现运载单元标准化之后,其操作便利度将会大幅提升,并且能够实现“一罐到底”,具有天然的操作安全属性。

而针对稳定运输及保供的难点,准时达能源的LNG罐箱运输模式显得更为游刃有余。

事实证明,罐箱通过班轮实现港到港运输,再通过集卡分拨到终端的模式更为高效,因为从载体特性上来说,罐箱不仅可实现“一罐到底”,还可以实现储运一体,对于用户仓储及周转效率要求较低。此外,班轮模式下,定时定点供应是常态,船期保障决定用户需求,实现小批量稳定供应。

探究舟山燃料油加注逆势飘红背后的秘密

□ 特约记者 林上军 通讯员 吴尧泽



△包括燃料油加注、物料补给在内的国内首单外锚地综合海事服务在浙江自贸区成功开展。 吴紫明供图

回望2019年,保税船用燃料油行业成绩似乎并不令人惊喜——新加坡港口加注量下降、鹿特丹港口加注量下降,相关机构预计中国国内加注量总体下降10%左右。哪里还有蓝海?舟山风景独好。去年,这里加注量达410.27万吨,增幅14.2%;舟山综保区保税船用燃料油调度服务中心累计处理加油订单2480起,同比增长65.7%;调度中心负责调度四大锚地加注量136万吨,同比增长22.1%。

沉舟侧畔千帆过,问舟缘何这边来?

区位优势推介力度加大

我国现有7条国际航线,有6条经过舟山海域。舟山是宁波舟山港、上海港这两大港口的重要有机组成,前者是全球最大的货物吞吐量港口、后者是全球最大的集装箱吞吐量港口。据统计,舟山海域年经过国际船舶10万余艘,其中停留2万余艘,舟山独特

产业链各个细分行业,包括油气贸易、化工、金融、航运、交易所、船用油供应,国际航运及海事服务、咨询、检测、消防、技术、仓储配套服务等20多个油气相关行业。来自新加坡的行业代表在参会时表示,舟山保税船用燃料油加注中心未来可期,他们也有兴趣积极介入。目前在舟山的第一家外资供油企业——信力石油(舟山)有限公司,就是新加坡企业于2018年注册投资的。

市场环境不断优化

越来越便捷的通关环境,是舟山港区保税船用燃料油加注量逆势而上的重要因素。突破供油企业资质审批,2017年6月8日,浙江自贸区办事大厅内,舟山市政府为首批获得保税船用燃料油经营资质的4家企业——舟山浙能石油化工有限公司、华信国际(舟山)石油有限公司等企业的负责人颁证,这在我国油品经营史上具有里程碑意义。之前,我国这类资质企业仅有5家,且4家有国资背景,仅有1家民企。而到2019年底,我国已有这类企业14家,后9家就是浙江自贸区挂牌后核发的,且由舟山市政府审批。国家相关部门把审批权限直接下放到舟山,让浙江自贸区油品市场真正活了起来。

突破燃料油混兑政策和政策,舟山陆续批准8家企业开展混兑业务,中石油国际事业公司使用国内燃料油组分顺利开展不同税号油品混兑业务;中船燃料利用国内炼厂低硫调和料和含硫深加工调和料完成首单低硫燃料油调和业务。自2018年业务开放至今,保税船用燃料油混兑量已达361.8万吨,不但有效降低企业采购成本,也进一步丰富了资源渠道。

舟山还实现上海、南京和宁波关区之间的“一船多地多供”业务。舟山拓展加油锚地,目前共有虾峙门、秀山东、条帚门、马峙等四大锚地开展供油业务,依托“国际贸易单一窗口”,率先实施无纸化通关,取消44

事实上,无论是在时间维度下,还是在空间维度下,尽管行业门槛较高,但LNG运输依然不是一个新的市场。无论是通过管道直接运输还是通过大型液散船批量运输,抑或是经过槽车转运,其市场都较为成熟。不过,随着国际油价波动频繁,LNG价格同样产生波动,从终端用户的角度来说,更倾向于小批量、高频次的现货交易。

对于准时达能源来说,此时切入市场,并非贸然之举,而是结合自身优势,紧抓用户需求有备而来。

“相对于LNG领域的大宗运输来说,我们的整体运营规模约在60亿-70亿元之间,在能源行业,算是较‘轻’的运营模式。目前市场存在一个误区,就是大批量的物流模式错配小批量的用户需求,因此,我们本身的定位在于做大宗运输的有效补充,这也是准时达能源的优势体现。”梅族林表示。

而对于其他物流或供应链企业来说,准时达能源通过团队建设、新技术应用等方式以较“轻”的模式切入重资产行业,值得借鉴。

首先,在团队建设方面,梅族林认为最重要的并不只是行业经验,能否通过团队建设实现网络运营的能力更为重要。从产地到终端,从水运到陆运,每一个环节都需要专业的团队来处理,尤其在标准化流程实现和重塑的过程中,都要懂行业的人。

其次,在网络布局方面,需要对关键资产和稀缺资源进行把控,如堆场、仓储、资质等,在准时达能源的业务进行中,上述稀缺资源在原有平台的加持下,辅之以自研技术等,一旦形成规模,就能很容易形成“护城河”。

此外,准时达能源的定位精准,也成为其区别于其他运输服务商的重要特征。其对标的是物流业,而非能源业务,因此与当下贸易商或分销商角色更为浓厚的企业形成互补,而非竞争。

梅族林总结道:“总的来说,准时达能源模式的精髓是在‘只做交易,不做价格’上,所以我们的实施路径也是先收集小批量的需求,通过准时达的网络和节点整合成大批量物流,最终实现从流量到批量。”

更为重要的是,背靠准时达与IDG能源两大股东分别在供应链管理和能源领域的深厚资源,使得准时达能源在品牌、行业理解与认知、供应采购体系、IT系统、资金等方面远超同行,在快人一步的同时形成壁垒。对于未来,基于标准化运输的准时达能源将复制当前的成功模式。

“准时达能源第一个五年规划是在国内做到200万-300万吨的规模,在海外我们会复制日本模式,做2-3个转运点。最终做到10000个罐箱的保有规模。而我们近期的目标是跟随国内企业的脚步,切入东南亚市场,实现模式复制。”梅族林说。

总体而言,通过业务的独特性和技术的创新性,准时达能源做到了无缝对接液源与终端用户,而一个被其“轻模式”开启的LNG运输新时代,正缓缓到来。

法制规范日益完善

只争朝夕,不负韶华。面对快速发展的需求,参照新加坡等港口专用供油船型特点,结合舟山海域实际情况,舟山市港航部门制定出台了国内首个供油船船型规范。根据船型规范设计的三艘船已于去年陆续开工,载重吨分别为5000吨、5000吨和8200吨,将于今年下半年陆续建造完成并投入使用。

记者了解到,新的一年舟山将继续推进“舟山船型”专用驳船建造。此外,舟山保税燃油供应中心与海事仲裁委员会将联合编制保税船用燃料油供应标准格式合同,形成推出快速仲裁声明平台,减少供应各环节纠纷发生率,提升交易纠纷处理效率。

网络货运平台企业代开增值税专用发票开始试点

本报讯(全媒体记者 陆民敏)1月14日,记者从国家税务总局官网获悉,国家税务总局发布了《关于开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作的通知》(简称《通知》)。

该《通知》称,为提高货物运输业小规模纳税人使用增值税专用发票的便利性,今年1月1日起在全国范围内开展网络平台道路货物运输企业代开增值税专用发票试点工作。

《通知》规定,纳入试点的网络平台道路货物运输企业(以下简称“试点企业”)可以为符合条件的货物运输业小规模纳税人(简称“会员”)代开增值税专用发票,并代办相关涉税事项,但仅限于会员通过试点企业平台承接的货物运输服务,试点企业接受会员提供的货物运输服务,不得为会员代开专用发票。

《通知》还明确了成为试点企业和会员的相应条件,并规定试点企业使用自有增值税发票税控开票软件,按照3%的征收率代开增值税专用发票;试点企业代开增值税专用发票不得收取任何费用,否则将取消其试点企业资格。

对于试点企业接受会员提供的货物运输服务,通知指出,试点企业可以按照《货物运输业小规模纳税人申请代开增值税专用发票管理办法》的相关规定,代会员向试点企业主管税务机关申请代开专用发票。