

The image features decorative geometric shapes in the top-left and bottom-right corners. These shapes are composed of various colored triangles and polygons in shades of pink, green, purple, yellow, and orange, arranged in a stylized, abstract pattern.

# 流程管理国内燃料油的进口基本 流程

依据目前的情况，国内燃料油的进口基本按照以下流程进行：

洽商签订合同 → 租船 → 开信用证 → 装船 → （保值） →  
准备进口单证 → 报关报验 → 进口联检 → 查验计量 → 卸货 → 结  
算。

下面对这些过程及相关内容进行分别阐述，由于保值的具体操作相对较复杂，本书将保值放在所有环节之外进行单独简要说明。

### 洽商和签订购货合同

中国是亚太地区燃料油的最大用户，经过几年的发展，中国的一些燃料油贸易商在新加坡市场上也开始具备一定的知名度，他们基本上都可以与供应商直接进行购货而不需要任何代理公司。

燃料油的国际采购已经形成了一定的惯例，所要签订的合同也基本都有了固定的格式，每次洽商和签订购货合同时主要集中在以下五个基本要素上：

① 品质规格：180CST 或 380CST、直馏油或调和油以及各项指标

② 数量：确定整批数量和分批交付的数量，以及溢短装和损耗条款

③ 交货时间和地点：确定装货港或交货港、装货或交货时间，规定卸货作业时间、滞期费率和或有延期交货的解决办法。

④ 价格：选择固定价格或浮动价格，确定浮动价的贴水和计价方式，还应明确保险费的支付条件。

⑤ 付款方式：选择电汇或信用证付款方式，确定付款期限。

一旦以上因素确认了以后，一份采购合同就基本上可以订立了。至于每一个因素的具体内容，要根据供需双方的实际需要单独确定了。

### 燃料油船的租用

国内贸易商与国外供应商签订采购合同时基本都是使用CIF或者CFR条款，即买方不需要自己租船，但在某些情况下，也可能会使用FOB条款，如果合同签订了FOB条款，买方一般需要租船到装运港提货。虽然FOB条款使用的情况非常少，本书还是将租船所需的流程做简单介绍。

租船首先要确定要确定好装船港、卸船港、装期等基本条件，而且必须提前一定的时间预约，一般越大的船需要预约的时间越长，例如要租一条 5 万吨的船，则至少要提早半个月预约。

其次，租船一般要通过轮船代理 (Broker) 或直接与船东联系来完成，向 Broker 或船东表达清楚租船意向后，Broker 或船东找到合适的船后会提供一份该船的 Questionnaire 88 文件，内容包含该船的详细信息资料。如果该船符合装卸港的出入规定，并且没有其他方面问题，应在规定时间（一般为 24-48 小时）内与 Broker 确认。

有关运费的计算一般有两种方法，一是按双方商定的固定价格；另一种是按照平均运费率估定 (Average Freight Rate Assessment, AFRA) 来计算，以 Worldscale 为基价。伦敦国际油轮运费协会 (International Tanker Nominal Freight Scale Association Ltd) 每年一月份及七月份评定并公布世界各主要港口间的国际油轮名义运费 (Worldscale)，即按航程远近以每长吨若干美元表示的基本运费。

租船时应注意该船的船龄、船籍、船长及船员情况、是否有过不良记录（如短量、船员工作不配合等情况）等。

国内港口一般对国外船舶的限制比较多，而对国内船舶则相对较宽松。船龄在 30 年之内的国内船舶进行过驳和靠码头基本可获批准；

外国船舶的船龄在 15 年内，进行过驳作业不需要特殊的审批，15-20 年的需经海事局审批，船龄超过 20 年不能进行过驳，超过 25 年的要靠码头需经过严格的审批程序。

根据国际海事组织(IMO)在其官方网站上发布的消息，自 2005 年 4 月 5 日起，全球将逐步禁止使用单壳油轮运输原油、燃料油、重柴油或润滑油等重油。

发生在全球多个海域的单壳油轮泄漏事故，是这则禁令出台的主要原因。2002 年西班牙海域“威望”号油轮燃油泄漏事件发生之后，欧盟已开始采取措施限制单壳油轮的使用。其后欧盟向国际海事组织提出申请，修改国际海洋公约的相关条款，并最终促成了全球单壳油轮禁令的出台。新加坡将成为这条禁令在亚洲地区的有力推行者。此前有新加坡媒体报道称，新加坡政府将推出新举措，逐步淘汰重油油轮及单壳油轮。从今年起，新加坡海事与港务管理局将发给新加坡油轮业主“闸门系统”，这个系统将设定船只的年龄限制和其他条件，并借此发放执照给适龄船只，淘汰现有的单壳油轮和运载重油的油轮，这项举措将在 2015 年前完成。

目前国际油运市场上 5 万至 12 万吨级的中型油轮仍有相当大的一部分为单壳船体结构，它们有待于提前拆解报废。在油运市场上运营的 5 万至 8 万吨级原油运输船总计 154 艘，其中单壳结构油轮为 102 艘；5

万至 8 万吨级的成品油油轮总共 138 艘，单壳船 83 艘；8 万至 12 万吨级的原油油轮总计 456 艘，其中单壳船 220 艘；8 万至 12 万吨级的成品油油轮为 71 艘，其中单壳船 20 艘，这大致上反映了目前油轮船队的结构状况，即单壳船体结构油轮目前在国际油运市场上依然还撑着半壁江山。

### 开信用证（付款方式）

目前通常使用的付款方式有（L/C(Letter of Credit)或者 T/T(Telegraphic Transfer)）两种方式，只有少数相互合作关系非常好的客户才可能选择 T/T 方式付款，多数合同都要采用 L/C 方式付款。至于 T/T 方式，比较简单且很容易理解，本书不做介绍，下面着重介绍关于开立信用证方面所需要的程序及注意事项。

#### A、开证行和通知行的选择

采用信用证方式结算，开证行（issuing bank）的选择很重要。首先，虽然所有的银行都可以对外开立信用证，但国外公司倾向于接受有实力的国际一流银行，从理论上讲，所有中国的银行所开立的信用证在石油贸易中一般都比较难以被接受，相对来讲中国银行、工商银行、农业银行和建设银行这四大国有银行一般被获得认可的可能性高一些，其它商业银行开出的信用证，通常被要求另一家国际大银行加保

(confirm)，这无形中使手续变得烦琐，而且额外增加了费用（加保费）；其次，大银行一般能在信用证开立过程中，从专业的角度对信用证条款进行审核，向开证人提出建议或者警告，有助于开证人规避潜在风险。大银行与众多国际银行存在代理关系，这使得通知行（advising bank）的选择更加容易。

## B、信用证条款的商定和确认

信用证一旦开出即具有独立于任何其他文件（包括合同）的法律效力，因此，信用证条款要严格审查，对于可能给己方带来潜在损失的软条款，尤其要提高警惕。在燃料油贸易上国内贸易商一般不处于强势地位，因此通常信用证文本条款不容易争取到采用更符合己方利益的版本，对此，应根据对方公司的情况具体对待。一般来说，在国际上有较高声誉的业内大公司都有自己固定的信用证格式，一般不存在特别苛刻或者恶意的条款，因此贸易商多采取信任接受的态度。若对方公司实力较小信用无法保障，贸易商就应该坚持自己的条款甚至取消该笔交易。

## C、交付质押金出信用证

因为信用证的第一责任付款人是开证行而不是开证人，所以在买卖双方最终确定信用证文本后，开证人需要交纳一定比例的保证金或者质

押物给开证行。具体比例是银行根据开证人的信用状况决定，由 20-50% 不等，有的情况下保证金甚至要达到 100%。

### 准备报关进口单证

在油轮即将到港前，货主通常需要提前一定时间准备各种单证，需要准备的单证通常有进口许可证、原产地证书、数量和质量证书、合同、发票等。如果进口公司不具备办理相关手续的能力，可委托进口代理公司办理相关手续，具体办理过程及相关事项如下：

#### A、申领进口许可证

过去，进口燃料油需由用户向经贸委申请进口配额证，再委托进出口公司向国家许可证管理部门申领进口许可证。根据国家商务部有关规定，自 2004 年 1 月 1 日起，燃料油进口取消配额管理，改为自动许可管理。具有燃料油进口经营资格的单位或使用燃料油的生产单位可依照相关规定，按程序向商务部授权的燃料油进口管理机构如各省市的商务厅（局）或直接向商务部申请燃料油进口自动许可证。由于国家政策的放宽，目前对于具有进口权的公司申领许可证变得非常容易，一般提前 3-5 天进行申请基本都可以按时拿到，且不需要任何费用。

申请燃料油进口自动许可资格时需要提交的文件有：



① 申请单位的基本情况：生产能力、经营规模、销售收入、税金总额等；

② 工商营业执照副本复印件；

③ 申请单位前两年获得的配额及充分使用情况；

④ 前一年申请的成品油非国营贸易进口品种和数量；

申请自动许可证需要提交的文件：

① 加盖申领单位行政公章的重要工业品自动进口许可证明申请表

② 进口合同（正本复印件）

B、关于许可证书的说明

① 自动进口许可证实行“一批一证”制，即同一份自动进口许可证不得分次累计报关使用。自动进口许可证需要延期或变更项目内容的，在有效期内可换发新证

- ② 自动进口许可证公历年度内有效，且有效期不超过 180 天
- ③ 申领单位应将已申领而未使用的自动进口许可证及时交回
- ④ 自动进口许可证如有遗失，申领单位应立即向商务部配额许可证事务局报告，须按有关规定办理补证

### 进口报关、报验

油轮到港前，货主须委托进口贸易商或代理报关公司向海关提交报关单证，办理报关手续。海关通过审单后，由进口商交付关税，海关通关部门做好关封，移交到查验部门，由该部门人员负责查验货物。

与此同时，进口商或代理公司需向商品检验检疫局提出数量、质量检验申请，获受理后，商检局安排人员上船检验。进口商还需提前向海事局/港务局提出油轮作业申请。

根据实际情况，具体的报关手续可能如下：

- (1) 拿空白支票到港务局报港，因尚不能确定确切数量，港务局只能先以大概数量用支票作抵押；

- (2) 购买防油污保险，再到海事局申请油轮签证；
- (3) 报商检（包括量检、质检、计驳委托）并得到报检号；
- (4) 凭报检号及其他货物内容填写电子报关单通过 EDI 发送到海关审计中心审单；
- (5) 审单完毕，打印报关单；
- (6) 把提单、许可证、发票、报关单等单证整理并递入港口海关现场复审；
- (7) 现场审核完毕，出具关税及增值税单；
- (8) 缴纳关税后，现场海关把单证封作关封送到海关船管科；
- (9) 油轮到港时船管科人员凭关封上油船查货，查货完毕允许卸货；
- (10) 卸货完毕后，海关凭商检出具的重量证确定货物数量，数量多补税、数量少退税；

(11) 当货物的重量证及质检证出具后，并且补税或退税完成，海关根据电子数据出具付汇联给货主，电子数据发送到银行和外管局后，通关手续完成。

### 进口联检

根据国家有关国际航行船舶的管理规定，所有航行国际航线的中外籍船舶在进出国内港口时都必须办理船舶进出口手续。船方必须按规定如实填报有关进出口资料及接受港口各查验部门的检查、监护和管理，船舶在完成进出口手续后，船舶才能进行装卸货作业、人员上下船和船舶的供应及修理等工作。

口岸的查验部门有边防、进出口检验检疫、海关、海事，各部门的职责是：

- ① 边防：负责办理船员的进出境手续；
- ② 卫检：负责船员和货物的卫生检疫工作；
- ③ 海关：负责办理货物进出口手续；
- ④ 港监：办理船舶的进出口手续；

⑤ 海事：负责监督船舶安全作业，包括防污染。

### 货物的查验和计量

船舶完成联检后，由海关和商品检验检疫局的人员登轮对货物进行查验、计量。

海关人员负责查看装船单证和船舱容量表，核对报关资料与油轮实际装卸情况是否相符，同时抽取油样查验。

商检人员进行法定检验：用量尺测量油面高度舱容计算数量，并抽取油样封样带回实验室化验。

### 卸货

进口燃料油的接卸方式基本上可归纳为两种方式，即水上过驳和靠泊码头卸货。具体采用哪种方式，有多方面的影响因素。采用水上过驳可能是因为：

1、货主在货物到达之前就已经将货物销售出去，购货方为尽快接货，在货物到达后即尽快接货；

2、货轮太大，找不到合适的码头卸货，或者要卸货的码头不能靠泊该货轮，在水上进行减载之后再行靠泊码头卸货；

3、货物到达前没有找到合适的仓库卸货，为使货轮的卸货时间不会太久，只能在水上卸货；

4、费用问题，过驳相对于将货物卸到仓库可以节省很多费用（如仓储费等）。

无论采用哪种方式进行卸货，船东一般都会委托外轮代理公司办理各种手续，由于船代在办理外轮入境、卸货等方面都具有丰富的经验，会使卸货的过程相对容易很多。在黄埔地区，主要的船代有外代、中海船代、启联船代等。

外代的主要职责为：

- ① 协助船方填写有关的进出口各种表格；
- ② 联系港口生产调度部门安排船舶的靠泊泊位和安排进港和出的引水；

③ 替船方向港口各口岸单位进行船舶的进出口申报，以及海事部门办理有关的危险品申报手续等。

④ 负责替船方到查验部门办理船舶有关的进出口手续。

下面对几种常用的接卸货方式进行简要叙述：

#### 1、黄埔锚地油轮过驳的程序

(1) 油轮到港之前，外轮代理公司预先向海关、海事、边防、港务局、卫生检疫等部门申报，货主到港务局和港务公司办理过驳作业申请手续，交付作业费。

(2) 油轮到达港口联检锚地后，各联检部门人员登轮办理相关手续，商检人员进行计量。

(3) 海关经查验同意卸货放行后，港务公司卸油站的接管工即可登上油轮，接好大船上的过驳软管，安排接驳船靠大船两侧开始过驳作业。

(4) 货主登轮人员在开始卸货前派两人到大船两边的小驳船上，负责检查监督各小驳船的装油过程，封闭与装油无关的管线，和商检人员共同参与小驳船计量的全过程，同时需有一人在大船上负责安排调度各

小驳船装油，并时刻监督大船上的卸油速度和管线上的压力，和船代理一起与船长保持联系，以便及时处理突发事件。

(5) 各小驳船装油完毕后，工作人员同船方一起抽取样品并双方签字封存，一旦油品质量出现问题引起合同纠纷，以封样的检验结果为最终依据。

(6) 在整个卸货过程中，港务公司接驳队负责安全监督工作，按照有关操作规程和制度安排作业，以保证大船和小船的安全。

(7) 卸货完毕后，工作人员同商检人员检查大船上的各油舱的干舱情况并核对接卸数量，如出现较大偏差需积极查找原因，确认与大船无关后，商检签发干舱证，大船离港，过驳过程完毕。

## 2、油轮靠码头卸货程序

(1) 油轮到达之前，船代向联检部门预申报，油库向港务局申请靠泊引水，根据码头的实际情况，油轮可能要等到有潮水来才能够靠港进行卸货。如果由于潮水、大雾等原因造成油轮不能及时靠港而使得油轮总的卸货时间超过合同中规定时间，所产生的滞期费可能将由货主承担，在此方面，船代有义务尽量安排合适的操作方法，使得油轮卸货过程中尽量不会产生滞期。



- (2) 油轮靠好码头后，联检部门人员登船进行查验工作。
- (3) 商检人员登轮计量并和油库人员一同抽取样品化验。
- (4) 工作人员和船代理向船方了解大船的卸货速度和管线的安全压力等资料，与油库调度协商安排卸货。
- (5) 工作人员一同与油库计量人员封好与卸货无关的管线，与油库计量人员和商检一起检测油罐的前尺高度。
- (6) 油库方全面负责作业操作及安全方面的工作。
- (7) 油库对油样化验结果与随船品质单相吻合，工作人员通知大船卸货。
- (8) 油库确认无误后开始接货。
- (9) 若油轮需通过油库码头过驳转输，工作人员应先开好转输提货单，商检人员以油库流量计为参考，小船计量为基准，并与船方抽取样品封存。

(10) 卸货完毕后，工作人员同商检人员检查大船上的各油舱的干舱情况，如数量出现较大偏差，工作人员和商检人员将查找原因，确认与大船无关时，签发干舱证，大船放行。

(11) 进油罐达到安全静止时间后，工作人员同商检人员及油库方检测油罐的后尺，计算实际收油数量，油库据此签发收货凭证。卸货过程完毕。

### 3、小驳船到油库提油程序

(1) 工作人员接到发货通知后按客户的提货要求提前通知油库，由于燃料油的粘度一般较大，流动性差，油库根据发油罐油温情况加温，保证发油温度达到 45℃ 以上，以便燃料油有较好的流动性，便于发货。

(2) 收到接货通知的小驳船须到附近海事局办理危险货物安全适运签证（签证前向油库索取申报单）。

(3) 小驳船办理签证后到附近锚地抛锚，向油库报到等待装油。

(4) 小驳船靠码头后，向油库交验申报单、船章、船长身份证，油库对提单确认无误后，给予发油。

(5) 小驳船到油库提油以油库流量计为计量标准，小驳船装油完毕后，船方经复尺无误或与库提数量偏差不大时，可以签单离开，小驳船接货完毕。

(6) 如出现驳船数量差数较大时，工作人员与油库交涉进行油罐检尺，如罐检数量相符，应查找油船是否舱容不准或有其他人为因素；如罐检数量相差较大，则原因可能是油库的流量计误差超过标准，或出现管线被顶穿现象，应要求油库补偿驳船差数。

## 结算

与付款方式相对应，结算方式基本也有两种方式，即 T/T 结算和信用证结算。无论用哪种方式结算，首先都要涉及到外汇问题。通过银行付汇首先要准备各种必备文件，包括进口合同、进口报关单、海运提单或者保税仓出仓单、发票，进口许可证等，只要手续齐全，付汇方面不存在什么问题。付汇主要有两种形式：货到付款或者预付货款。一般来讲，采取哪种形式决定于供需双方彼此的信用额度。如果买方有较好的口碑或者信用记录，卖方可能会允许在交货后才付款；反过来，就要求卖方提前付款。作为国内贸易商，应尽量争取货到付款方式来降低风险。

信用证结算，由于 T/T 结算方式对于买卖双方来说总有一方要承担比较大的风险，于是银行业利用银行信用相对较高和对本地企业比较了解的优势介入进来，在单据符合信用证条款的情况下，银行是第一付款责任人，买方是第二付款人。目前这种方式逐渐占据主流，它一方面保证了卖方的收款权益，另一方面给予了买方一定的谈判优势，并给买方提供了一定程度的融资渠道。

按照国家有关规定，不同的贸易商，不同的结算方式，可能会要求在结算前后通过一系列的资格审核或者办理一系列的手续，譬如付汇或者开证前的备案以及完成付汇后的外汇核销等。

## 套期保值

由于套期保值的过程相对比较复杂，所以本书将套期保值单独作为一个题目进行讲述，在具体操作手法上套期保值所涉及的概念非常广泛，根据不同的情况，套期保值都会有不同的做法，本书只能针对燃料油行业在套期保值的基本概念、必要性及应遵循的基本原则方面进行简要说明。

## 油品套期保值的概念及作用

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/386240243140010155>