

2021 年度 燃料油市场分析报告

2022 年 1 月

目 录

一、2021 年国际原油市场走势回顾

二、2021 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

三、2021 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、2021 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、2021 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、2022 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、2021 年燃料油市场重大事件

1. 2021 年低硫燃料油全年出口配额 1139 万吨
2. 再添新力量 舟山保税船燃开启“5+11”供应模式
3. 广东石化产品线将新增低硫船用燃料油
4. 海南省成首个省域范围内获得保税油地方经营许可权的地区
5. 天津港保税燃料油混兑调和业务正式启动 助力天津保税燃料油发展
6. 2021 年第一批低硫燃料油增补配额下放
7. 2021 年第二批低硫燃料油配额正式下放
8. 第三批低硫燃料油出口配额正式下发
9. 上海、广州喜获保税加油许可权
10. 中国保税船燃市场再增新力量-两家企业获得深圳区域经营牌照

一、2021 年国际原油市场走势回顾与预测

2021 年原油一路高歌猛进，震荡上涨。WTI 原油从年初的 48 美元/桶上冲到 10 月下旬的 80 美元/桶上方，年尾两个月震荡回落。2021 年油价上涨的核心逻辑基本与疫情演变趋势高度相关，另外，通胀预期宏观背景下，供应收紧和经济复苏也为油价上行提供了动力。本年度，WTI 原油期货均价为 68.10 美元/桶，同比去年 39.48 美元/桶上涨 28.62 美元/桶或 72.49%，最高收盘价在 84.65 美元/桶（10 月 26 日）；WTI 最低收盘为 47.62 美元/桶（1 月 4 日）。布伦特原油期货均价为 70.95 美元/桶，同比去年 43.21 美元/桶上涨 27.74 美元/桶或 64.19%，最高收盘价在 86.4 美元/桶（10 月 26 日）；最低收盘为 51.09 美元/桶（1 月 4 日）。

上半年供应收紧和需求复苏 油价上涨是主旋律

第一季度，油价持续飙升，主因是供应收缩。石油输出国组织及其盟友(OPEC+)深化减产功不可没，尤其是沙特意外自主大幅减产。另外，期间穿插 2 月美国遭遇史无前例的暴风雪袭击原因，美国页岩油产量下滑，原油库存持续走低给油价带来上行动力。3 月中下旬油价有一波较强幅度的回调，源于欧洲疫情重燃，需求前景的担忧。

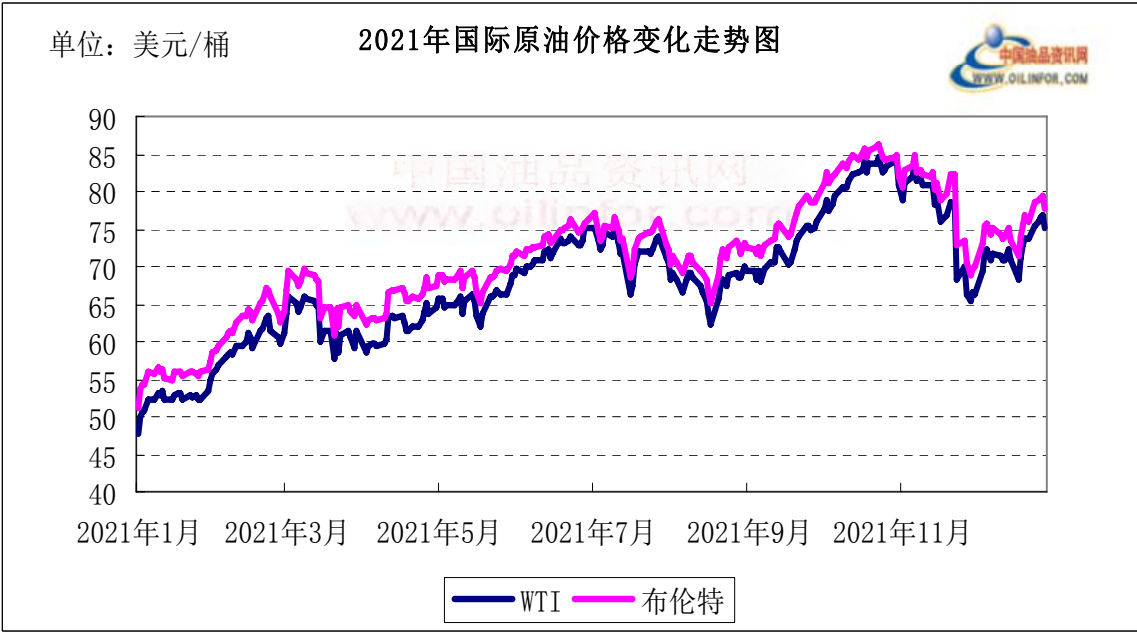
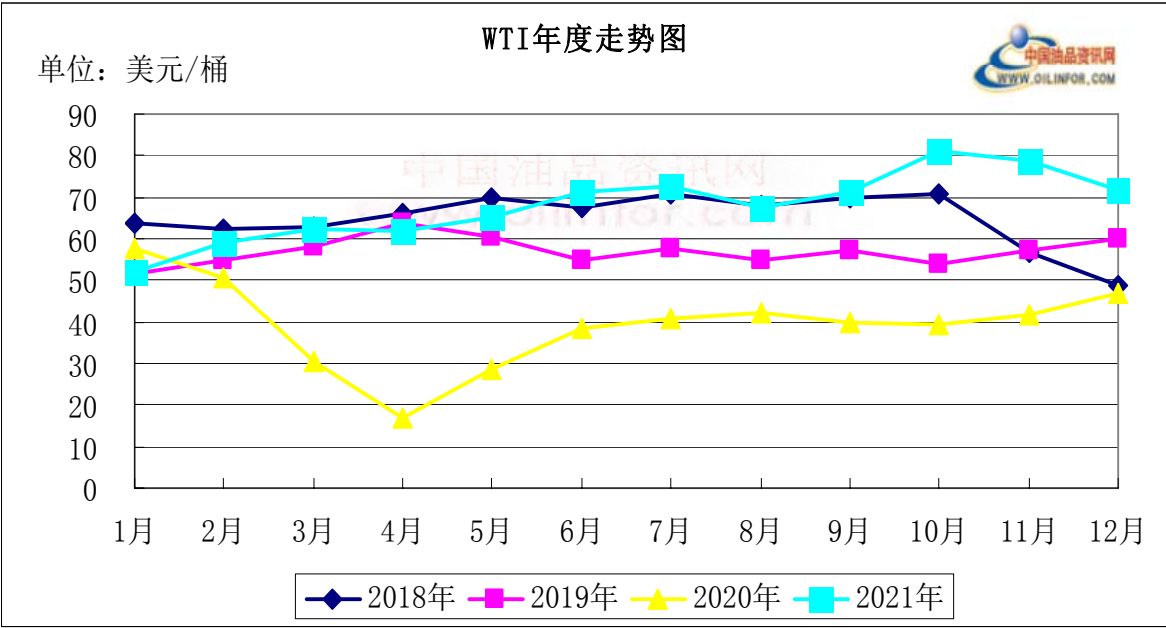
第二季度，油价重新回到上行轨道，震荡上涨，核心逻辑主要是疫苗接种带来的复苏前景预期，欧洲疫情得到控制，以及 OPEC+谨慎增产等供应面的利多。同时美国受国内通胀高企影响，开始施压 OPEC 增产并重启伊核谈判，油价期间有所回调，但上涨逻辑基本没有改变。

下半年疫情干扰与能源危机并存 油价震荡走高

7、8 月油价出现了较强幅度的回调，WTI 从 7 月初的 75 美元/桶回落到 8 月下旬的 62 美元/桶。主因仍是疫情的反复，德尔塔(Delta)病毒新增病例快速上升，以及美联储缩减购债规模，经济复苏放缓的预期急剧升温。

9 月以后，油价又迎来强劲上涨行情，能源危机爆发，全球多地现“能源荒”，尤其是欧洲天然气短缺，电价狂飙，中国也一度缺煤、限电，作为替代能源的石油需求上升，油价持续推涨。很长一段时间油价一直维持在 80 美元/桶上方。

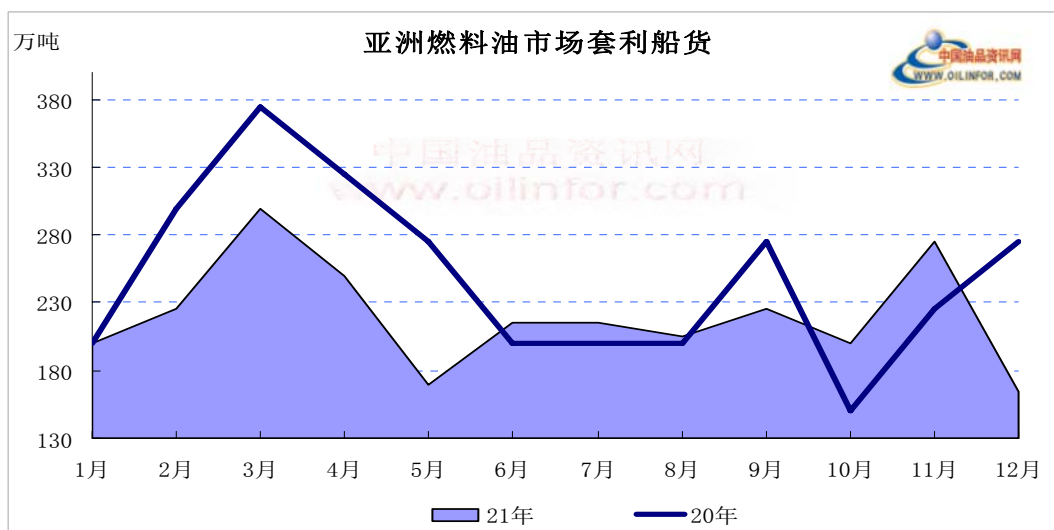
11 月以后，油价再度降温，仍是跟疫情相关，变异毒株奥密克戎(Omicron)被发现并广泛传播，经济复苏担忧重启，油价有较强幅度的回落，其中还穿插着美国通胀预期下，美政府联合多国释放战略原油储备，重启伊核谈判等供应方面的利多扰动。截止目前，原油 WTI 从 11 月的 80 美元/桶上方回落到 70 美元/桶以下。



二、2021 年国际燃料油市场分析

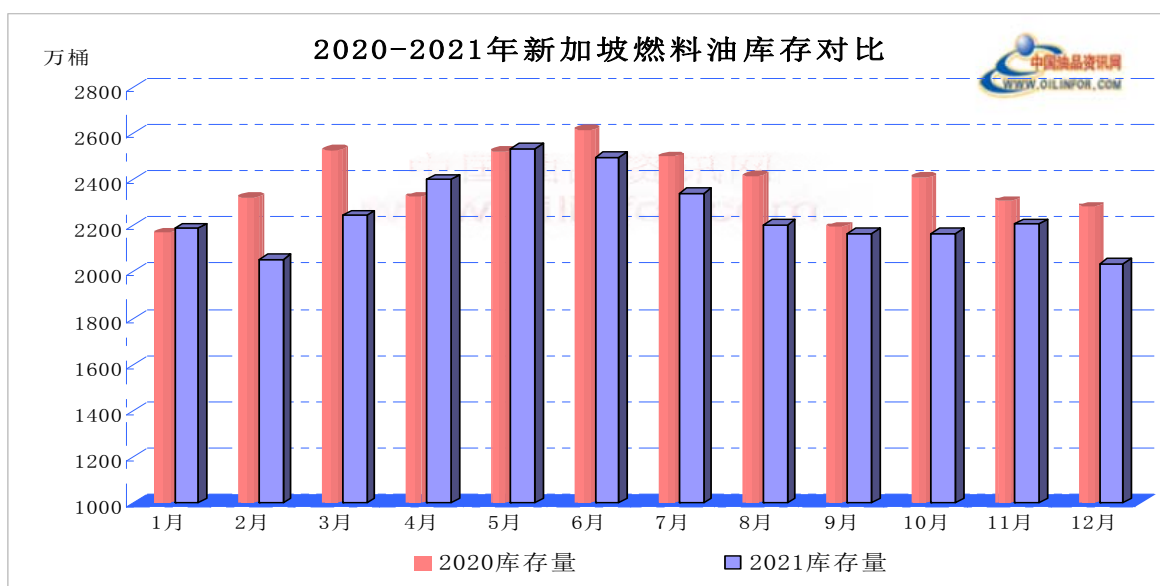
（一）亚洲燃料油市场供应现状分析

1、西方套利船货分析



2021 年 1-12 月抵达新加坡市场的套利船货数量在 4470 万吨左右，同比减少 1470 万吨或 49%。2020 年受原油暴跌叠加新冠疫情双重影响下，全球航运市场遭受重大影响，燃料油市场价格跌至低位，市场需求持续低迷，西半球至东半球的套利窗口较长时间关闭，导致来自西方的套利货数量持续下降。进入 2021 年，航运市场缓慢恢复，但整体恢复情况不及预期，外加疫情反复及运费不断攀升影响下，抵运新加坡的燃料油低硫燃料油套利货数量长期维持偏低水平，目前每月抵运新加坡的低硫燃料油在 200-300 万吨，高硫资源在 150-200 万吨。

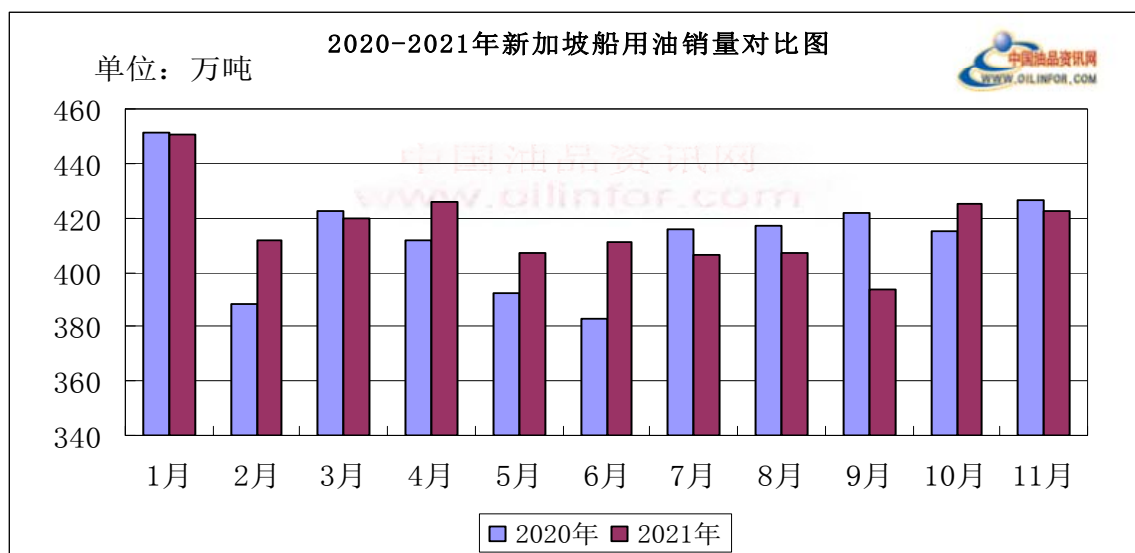
2、新加坡库存数据分析



2021 年 1-12 月新加坡燃料油平均库存量为 2255.33 万桶，同比减少 128.17 万桶或

5.38%。2021 年新加坡燃料油库存较去年同期有所下降，主要原因有以下几点：首先，今年抵运新加坡的套利货数量长期维持偏低水平。其次，燃料油需求较为强劲，尤其是高硫燃料油。今年终端航运需求增长幅度并不明显，但自夏季以来，来自中东及南亚地区发电需求强劲，高硫燃料油出口量增加，新加坡库存持续下降。第三，我国 6 月开始对进口稀释沥青征收消费税，导致我国部分地炼纷纷转向直馏燃料油作为替代原料，炼厂端需求也为新加坡燃料油库存下降提供了些许支撑。据悉，7-9 月我国每月有 50-60 万吨左右的直馏燃料油的进口需求。第四，9 月以来液化气价格飙升，促使部分前期以液化气发电的国家开始转向燃料油，燃料油需求继续增长，而新加坡库存则持续低位。综合来看，套利货低位及高硫燃料油需求强劲是新加坡燃料油库存下降的最主要原因。

（二）亚洲燃料油市场需求现状分析



备注：由于 2021 年 12 月份数据尚未出炉，该图数据取 2020 年 1-11 月与 2021 年 1-11 月进行对比

2021 年 1-11 月新加坡船用燃料油销售总量为 4681.12 万吨，同比增长 36.52 万吨或 0.8%。其中，低硫船用燃料油销量为 2855.4 万吨，占比 66.2%，较去年下降 2.8%；高硫船用燃料油销量为 1154.8 万吨，占比 25.4%，较去年上涨 4.4%；MGO 销量在 440 万吨，占比 8.2%，较去年下降 0.8%；其他燃料油销量为 58.8 万吨，占比 0.2%，较去年下降 0.8%。2021 年上半年，随着疫苗接种率不断提升，各大经济体快速恢复，带动航运市场稳步回暖。但 7 月德尔塔变异病毒来势汹汹，导致全球疫情形势超预期恶化，航运市场再次受到波及，船用燃料油需求改善不及预期。新加坡作为全球最大的船加油港口，其船用燃料油的销量情况，也更直观的反映了市场情况，上半年新加坡船燃销量较去年同期小幅增长，下半年受

需求不佳拖累，整体增长并不明显。此外，今年我国舟山港含硫 0.5%船用燃料油价格长时间持平或低于新加坡价格，也对新加坡市场造成一定的冲击。进入四季度后，随着航运需求的持续恢复，以及需求旺季的来临，新加坡船用燃料油销量稳步小涨，2021 年新加坡船用油销量达到 4600 万吨以上。

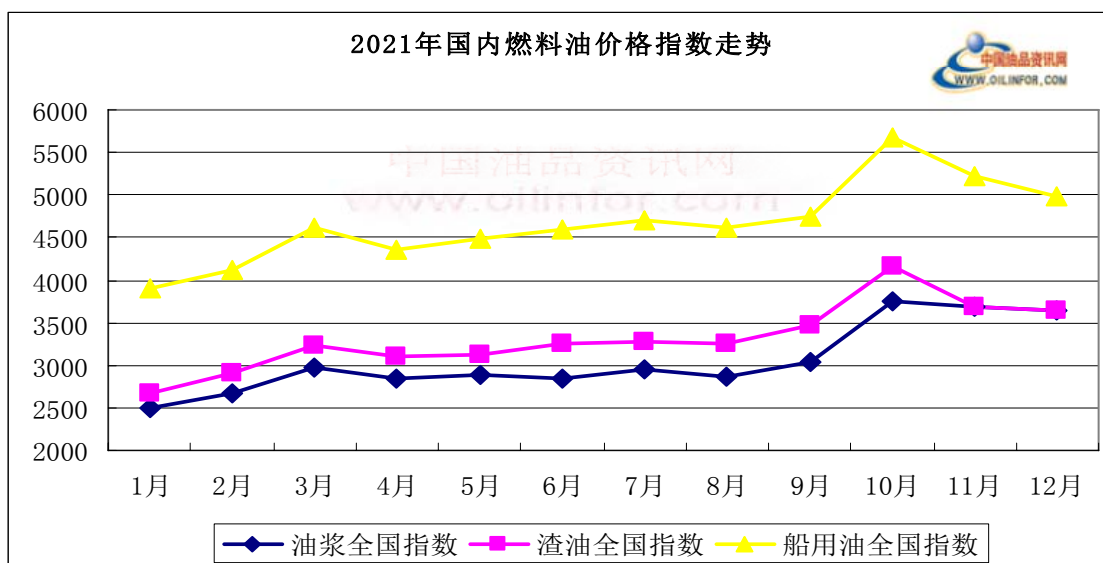
（三）新加坡燃料油市场总体走势回顾



2021 年属于复苏之年，原油整体走势良好，消息面支撑下，新加坡燃料油价格也呈现大幅上涨趋势。具体来看：第一季度新加坡燃料油价格延续年前涨势，整体上涨幅度较为明显，高低硫价差维持在 90-100 美元/吨。第二季度新加坡燃料油市场走势相对平缓，高低硫价差仍未见明显波动。第三季度末，由于液化气价格飙升，部分国家的液化气需求转向了高硫燃料油，支撑高硫价格涨势更为明显，高硫市场基本面明显强于低硫市场，高低硫价差缩窄至 60-80 美元/吨。进入第四季度，高低硫供需基本面发生转变，在中东和南亚地区夏季发电需求高峰期之后，高硫需求下滑明显，高硫燃料油涨势不足，价格开始回落，而低硫市场则受供应紧张支撑，价格继续攀升，高低硫价差则拉宽至 120-150 美元/吨。2021 年 1-12 月新加坡高硫 180CST 燃料油均价为 409.64 美元/吨，同比增长 64.24%。新加坡高硫 380CST 燃料油均价为 401.40 美元/吨，同比增长 65.53%。

三、2021 年国内燃料油市场供需分析

（一）国内燃料油市场综述

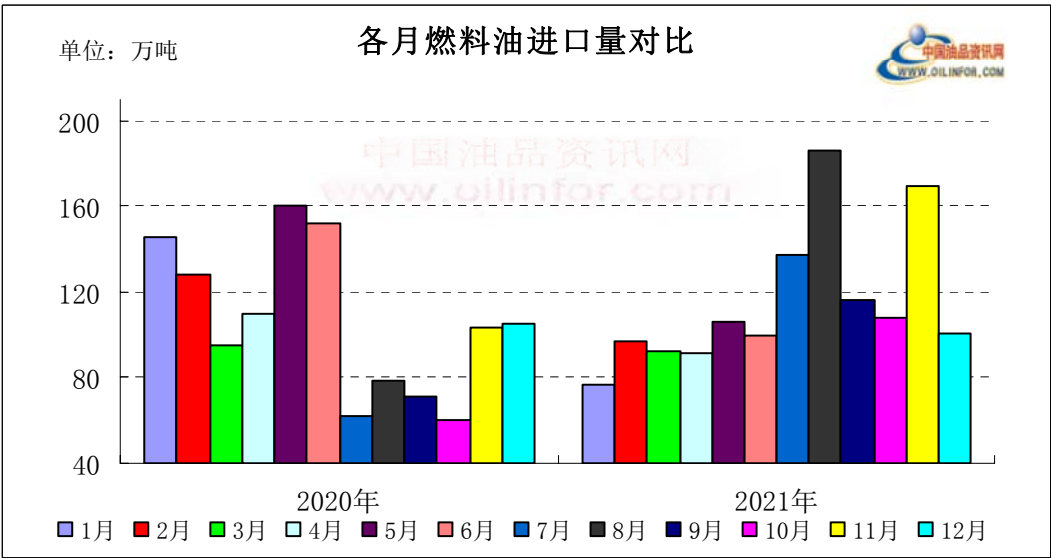
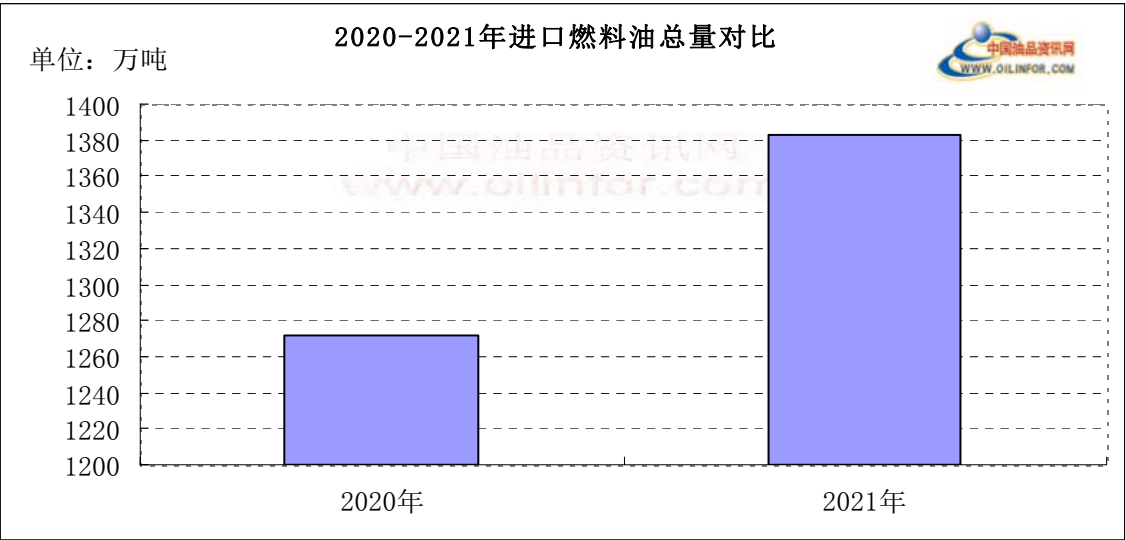
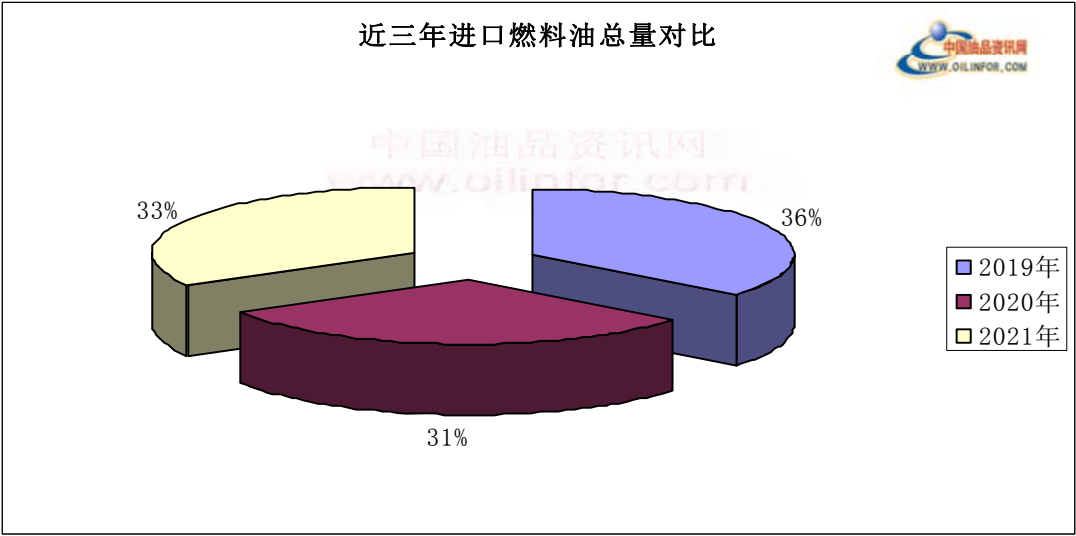


2021 年国内燃料油市场呈震荡上涨的走势。油浆方面，2021 年原油走势整体震荡上涨。消息面偏向利好指引，油浆市场整体跟随油市走高，最低点 2250 元/吨出现在年初，最高点 3875 元/吨出现在 10 月中旬。一方面，国际油价走高，对油浆成本端形成有利支撑；另一方面，终端产品受原油带动价格上涨，对燃料油需求端起到提振作用。另一方面，油浆市场供需面由宽松到紧张也在一定程度上提振油浆行情。2021 年油浆市场行情演绎可分为四个阶段：第一阶段：上涨。1-3 月油浆市场呈现单边上涨行情之后回落。第一季度主要产油国减产执行情况尚可，潜在的中东某国豁免利空并未兑现，疫情控制有效等利好影响，国际油价扶摇直上，消息面利好支撑，油浆市场下游烧火油、针状焦、调和沥青以及加氢需求表现较好，油浆价格不断上涨至相对高位。3 月后期由于疫情影响，油价先涨后跌。随着消息面转空，油浆下游终端产品开始弱势下行，下游消耗库存为主，市场操作逐渐减少，炼厂油浆出货不断承压，油浆价格节节败退。第二阶段：震荡。4-8 月油浆市场呈现区间震荡走势。期间受到 4 月、7 月山东地炼集中检修、环保检查等因素影响油浆市场基本面，油浆价格基本跟随油价走势震荡走高，幅度有限。第三阶段：上涨。9-10 月油浆市场整体呈现上涨行情。原油成本端油价重心上移支撑，外加油浆市场供应量减少，另外需求阶段性增加，油浆温和上涨，不过环保检查因素影响尚存，油浆价格出现窄幅调整。9 月末开始，下游深加工、针状焦、烧火油等方向需求均较为乐观，另外受原油连涨影响，买涨不买跌的心态下，下游补货相对积极，油浆价格涨至年内高点，不过随着下游备货基本到位，接货情绪观望加重，市场购销氛围转淡，油浆价格承压回落。11 月油浆市场资源供应偏紧支撑，下游需求先弱后强，价格整体先跌后涨。第四阶段：下跌。一方面，11 月末开始，首发于南非的新冠病毒变体引发市场的浓重担忧情绪，油价遭遇重挫，连续下跌。另一方面，

终端产品跌势扩大，油浆下游深加工以及调和利润不佳，深加工企业开工仅在 5%左右，需求降至冰点，油浆价格节节败退，买涨不买跌的心态下，市场进入下行通道。与此同时，随着市场对南非变异病毒认识的不断加深，虽然传播性较强但致死率极低，各国并没有加大封锁措施。因此，之前的恐慌情绪不断消退，油价也出现了超跌反弹的行情。市场情绪有所缓和，油浆价格落至相对低位后，下游逢低补货情绪尚可，价格也得到一定程度的修复。渣油方面，在成本端以及供需面引导下，截至目前，2021 年渣油价格大部分时间处于上行通道中，最低点 2610 元/吨出现在年初，最高点 4825 元/吨出现在 10 月下旬。第一季度，渣油市场行情连续上涨后小幅回落。消息面利好带动下游柴油价格跟涨，焦化需求受到提振，另外春节前排库提前完成，渣油市场供应偏紧支撑，渣油价格开始稳步上行，年初价格 2610 元/吨成为前三季度最低点。第二季度，受到可能放松对中东某国制裁、印度疫情失控后出现拐点、美联储宽松货币政策、欧美等国疫苗接种良好等多空因素交织影响，油价走势颇为震荡。消息面指引有限，渣油市场供应端相对灵活，成本以及需求端受消息面影响较多，渣油价格整体跟随原油走势呈现“N”字型走势。第三季度，渣油行情先跌后涨。7 月渣油市场上游供应稳中有增，而受检修高峰季节影响下游需求有所减少，供需宽松格局下，渣油价格节节败退。不过 8 月开始，主要外销渣油炼厂中海油宁波大榭炼厂渣油由于自用原因停止外放，渣油市场供应面格局转向紧张，渣油价格开启上行之路，9 月开始，前期检修的外采渣油炼厂逐渐复工，渣油刚性需求增加更是令渣油价格上涨速度加快。9 月下旬渣油价格涨至阶段高点，月末受十一假期影响，炼厂有一定的排库需求，渣油价格承压下行，最终以跌势收尾。第四季度开始，渣油市场一涨再涨，十一假期开始，油市走势偏强，柴油资源供应紧张，柴油价格推至限价，焦化利润较好，而节后渣油市场资源供应紧张局势尚未缓解，下游补货需求增加，渣油价格屡创新高。11 月之后，渣油供应虽然有所恢复，不过地炼柴油价格上涨明显。焦化利润可观的情况下，下游接货热情高涨，更是为渣油价格上涨提供动能。

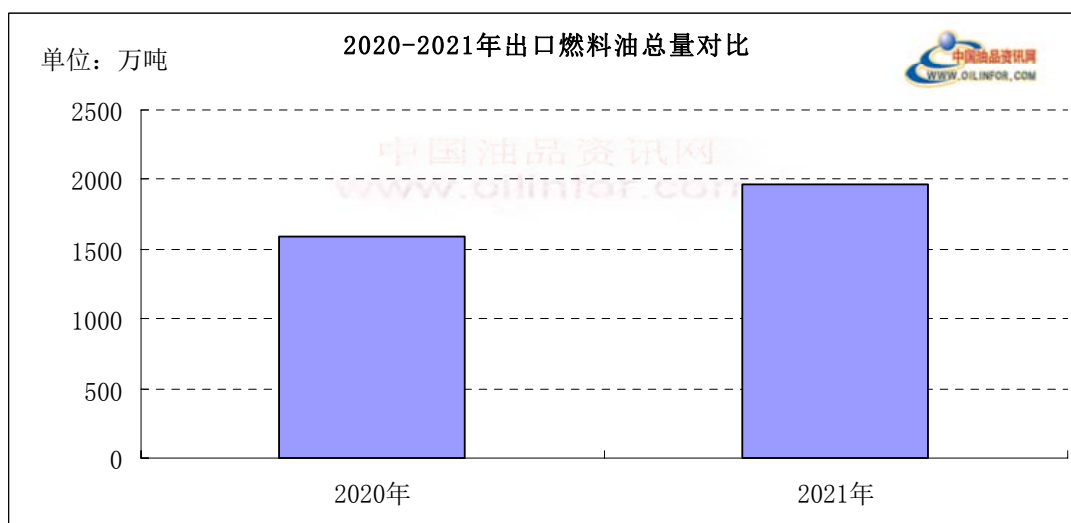
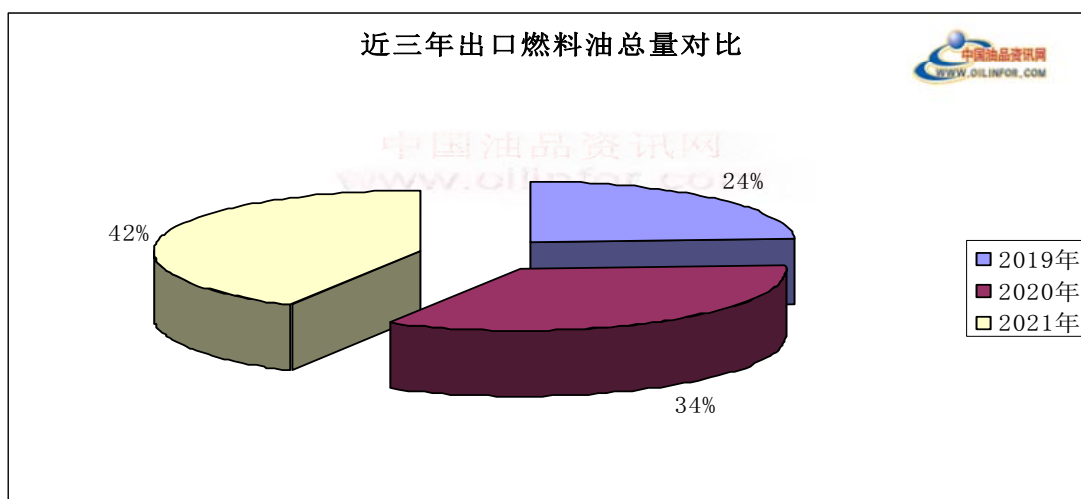
(二) 国内燃料油市场供应分析

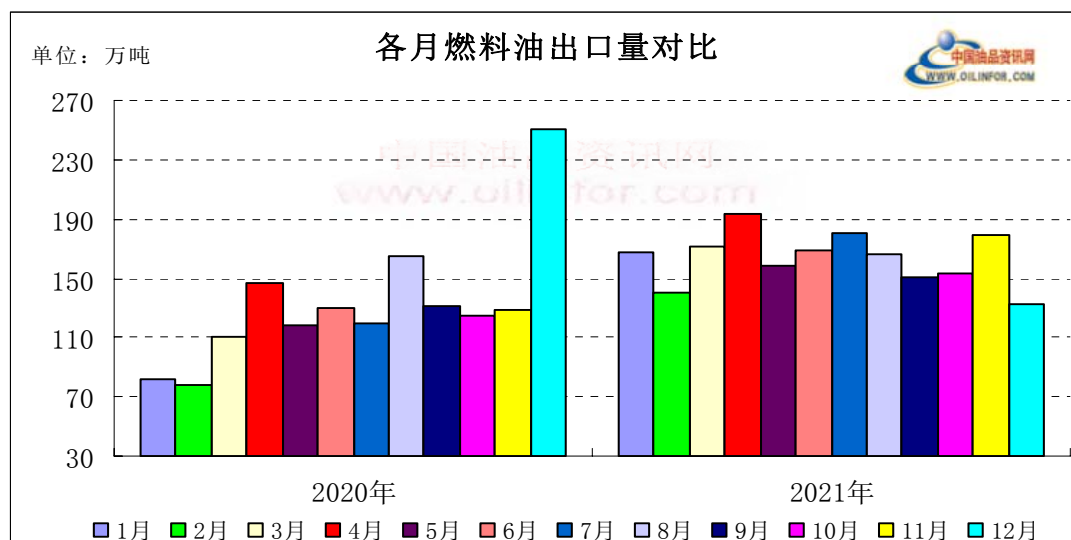
1、燃料油进口情况分析



据海关数据显示, 2021 年 1-12 月中国进口燃料油的累计量达 1382.38 万吨, 同比去年 1271.68 万吨上涨 110.7 万吨或 8.71%。上半年, 目前我国低硫船燃已经进入平稳生产阶段, 生产水平相比去年有所提高。国内保税低硫燃料油市场仍有部分体量的进口货源, 另外受稀释沥青等部分成品油征收进口环节消费税、发改委对传统炼厂以及中字头企业进口原油配额核查的影响, 存在部分地方炼厂进口燃料油作为原料补充的操作, 燃料油进口量增加。下半年, 燃料油出口配额规模达到 1100 万, 在配额配套支撑下, 国产低硫燃料油货源供应相对充足, 进口依赖度维持低位, 而炼化需求则成为进口燃料油需求增长的驱动因素。原油配额呈收紧态势, 加上对稀释沥青征税以及加强配额监管, 燃料油作为原料需求基本延续弱稳。国内燃料油供给相对充足, 终端需求减少, 导致燃料油进口量有所下降。

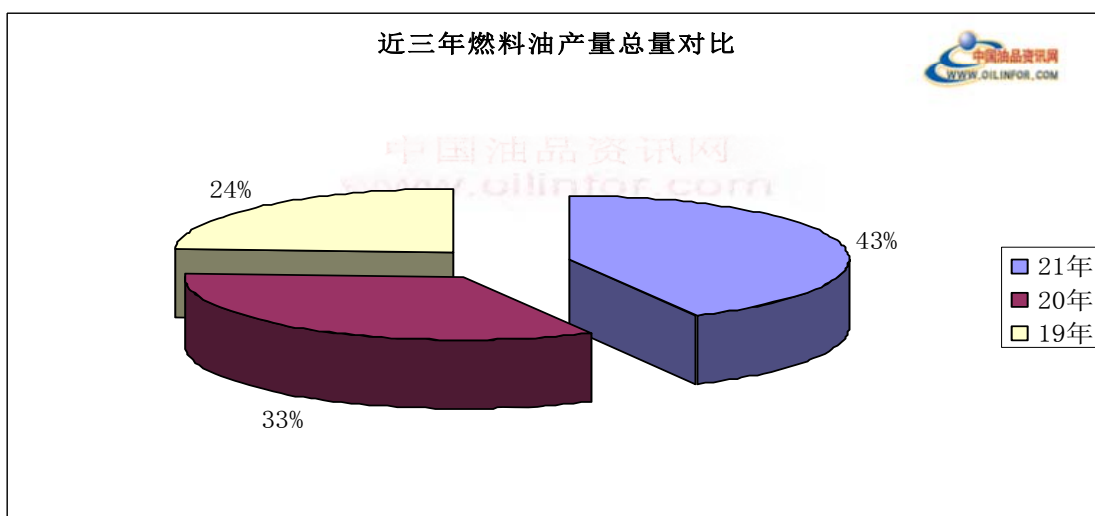
2、燃料油出口情况分析

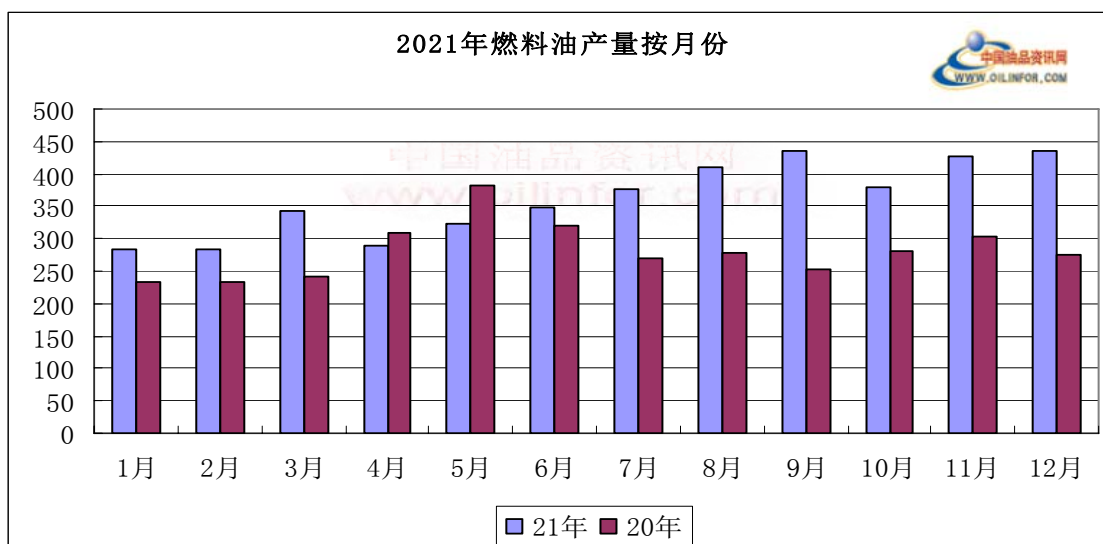




2021 年 1-12 月我国出口燃料油共计 1962.45 万吨，同比去年同期 1586.61 万吨上涨 375.84 万吨或 23.69%。年初春节因素对市场有所压制，不过随着航运业逐步向上恢复，阶段性供需不平衡导致干散货指数景气度维持，提振船用燃料油需求，燃料油出口量继续增长，创今年最高水平。5-6 月，消费端驱动力不足，印度等国家疫情反复，全球大宗商品供应链恢复较慢，在一定程度上利空影响国际运输市场、航运需求，中国燃料油出口量受累下降。7-9 月是燃料油季节性需求旺季，航运市场表现良好，燃料油出口受到支撑，燃料油出口量小幅增加。10-12 月全球公共卫生事件影响仍然存在，航运核心港口出现大面积积压，船用油需求强劲势头有所放缓，燃料油出口量延续小幅下滑。

3、燃料油产量分析





统计数据显示, 2021 年 1-12 月燃料油产量在 4340.4 万吨, 较去年同期 3380.5 万吨上涨 959.9 万吨或 28.4%。1-12 月原油加工量在 70355.4 万吨, 较去年同期上涨 4.3%。1 月随着节前备货需求的支撑, 成品油库存中低位运行, 而原料供应较为充沛, 多数炼厂开工率维持在偏高水平。2 月适逢春节假期, 考虑到节日期间库存及运输受限等因素, 炼厂加工积极性小幅降低。但节后归来, 国际原油走势强劲, 成品油行情推涨显著, 且库存低位下, 炼厂加工积极性高涨, 开工率明显反弹, 整体支撑了燃料油产量的增长。年中, 部分地区疫情反复, 再叠加部分地区暴雨、台风天气来袭, 全国炼厂整体开工率稍有回落, 但有部分主营炼厂提高了低硫燃料油的产量。除此之外, 政府加大了税务方面的核查力度, 燃料油出货正规, 也间接促进了燃料油量的提升, 故而燃料油产量继续上涨。10-11 月虽然成品油行情高位下滑, 但炼油利润仍丰厚, 炼厂加工积极性仍有支撑, 开工率稳中上行。此外, 随着年末阶段来临, 各大集团年底配额多有剩余且成品出货良好情况下, 部分炼厂有意提高加工负荷, 故而年底燃料油产量上涨明显。

(三) 我国燃料油表观消费量

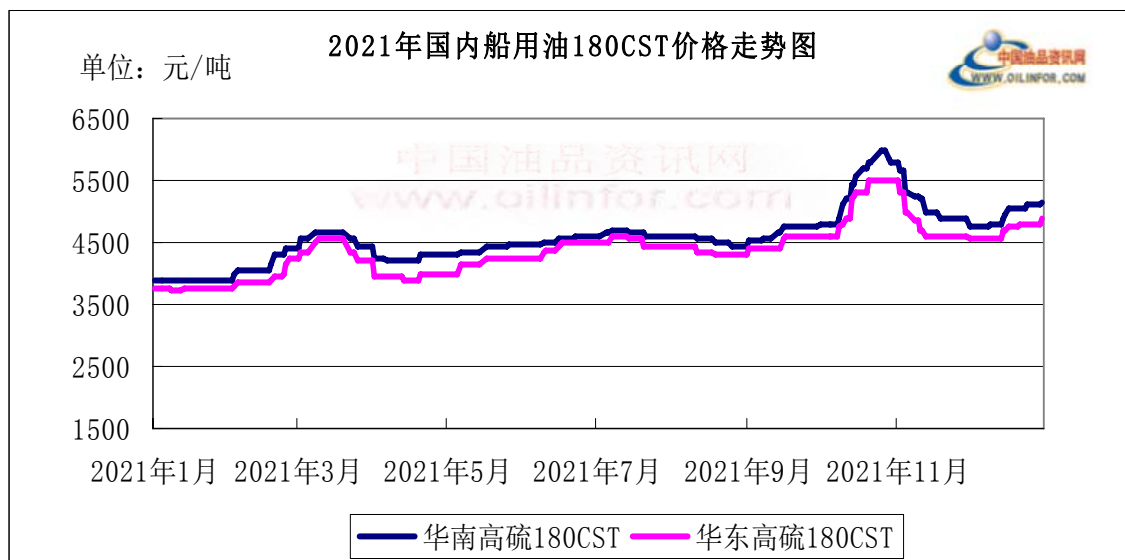
年 份	产量	进口量	出口量	表观消费量	产量/表观消费量	进口/表观消费量	对外依存度
2021 年 1-12 月	4350.2	1382.4	1962.5	3770.1	115.4%	36.7%	-15.4%
上年同期	3380.5	1271.7	1586.6	3065.6	110.3%	41.5%	-10.3%
同比±%	28.7%	8.7%	23.7%	23.0%	4.6%	-11.6%	49.8%

2021 年 1-12 月中国燃料油表观消费总量为 3770.1 万吨, 同比去年 3065.6 万吨的数量上涨 4.6%。从上表可以看出, 受今年我国进口数量, 出口数量和产量走高的影响, 故我国

燃料油表观消费量整体走高。2020 年燃料油市场国际原油持续攀高，成品油行情对炼厂炼油利润走向起关键性作用，虽炼油成本居高不下，但销售收入涨幅更甚支撑下，全国炼厂整体炼油形势有明显好转，炼厂开工率继续维持高位，故而燃料油产量大幅增长。

四、2021 年国内燃料油市场价格走势

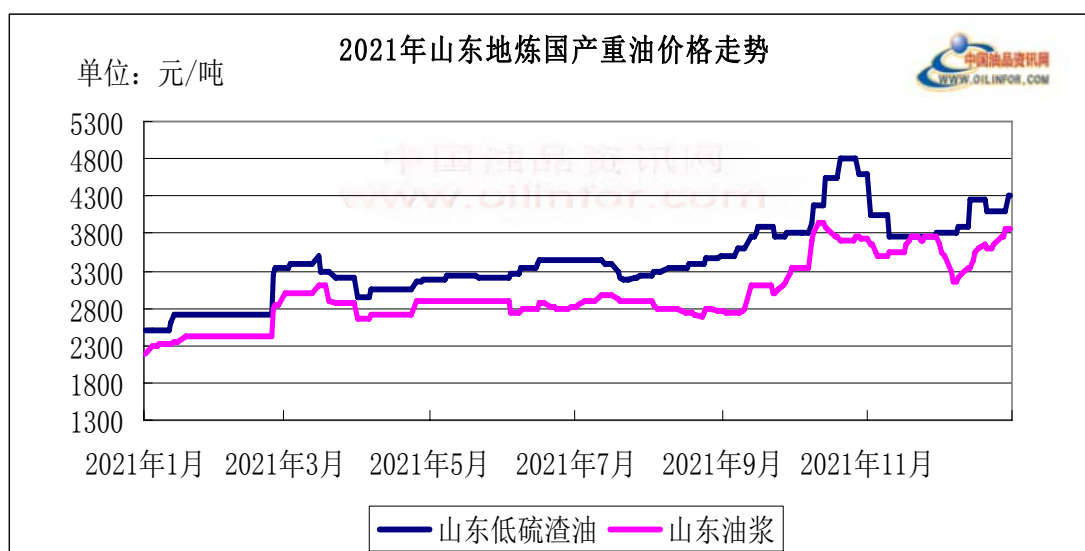
（一）船用燃料油价格走势



2021 年国内船用油市场整体跌宕起伏。国际原油期价回升叠加调油原料货紧价高对于船用燃料油市场带来一定支撑。另外公共卫生突发事件影响趋弱，国内经济稳健回升，但船用燃料油货运运输需求提升仍不及预期，商家谨慎购销贯穿始终。特别关注的是本年度政策面的影响升级，外围因素的扰动对于船用燃料油市场波动影响有所增加。具体来看，2021 年初到 3 月上旬，受国际原油上涨以及供需错配影响，内贸船用燃料油迎来本年度第一个上涨行情，船用 180CST 供船均价运行区间在 3783-4617 元/吨。虽然经历传统春节假期，但船用燃料油市场仍维持直线上涨的走势，特别是期间船用 180CST 未出现回调行情。国际原油不断冲击高位，渣油等调油原料水涨船高，加上下游商家出于后期价格上涨担忧入市补货需求增加，船用油价格出现了明显上涨走势。而春节之后，原油不断拉涨刺激下游入市补货需求增加，船用燃料油市场成交价格不断推涨至高位，但此时需求仍未从春节氛围中恢复，市场整体购销过热，社会库存不断累积，这就为后期市场深度下行埋下伏笔。3 月中旬到 4 月中上旬，内贸船用油市场呈现直线走低的行情，船用 180CST 成交均价从前期的 4617 元/吨一路下跌至 4117 元/吨，跌幅高达 500 元/吨或 12.14%。4 月下旬至 9 月底，内贸船用油市场迎来震荡上涨行情，主要受调油成本上涨以及政策面因素影响，终端需求

并未有明显好转表现。期间部分成品油以及燃料油征收消费税、成品油整治、原油配额严查、港口燃料油作业受限以及 9 月份的地炼环保督察等对于市场行情均起到推动作用。特别是 9 月份下旬，受原油期价强势上涨以及汽柴油供应紧张双重因素支撑，利好调油原料主料的低硫渣油迎来跳涨行情，船用油受成本支撑下，供船成交价格涨势年内高位 4760 元/吨。第四季度国际原油仍偏强运行，调油原料在政策面以及成品油上涨的大背景影响下依旧以上行为主。船用油市场成本面支撑表现强势，虽然需求面疲弱的情况在一定程度上拖累市场涨幅，但市场仍延续上涨走势。2021 年 1-12 月船用 180CST 库提均价为 4599 元/吨，同比上涨 27.9%；船用 180CST 供船均价为 4388 元/吨，同比上涨 18.72%。

（二）国产燃料油价格走势

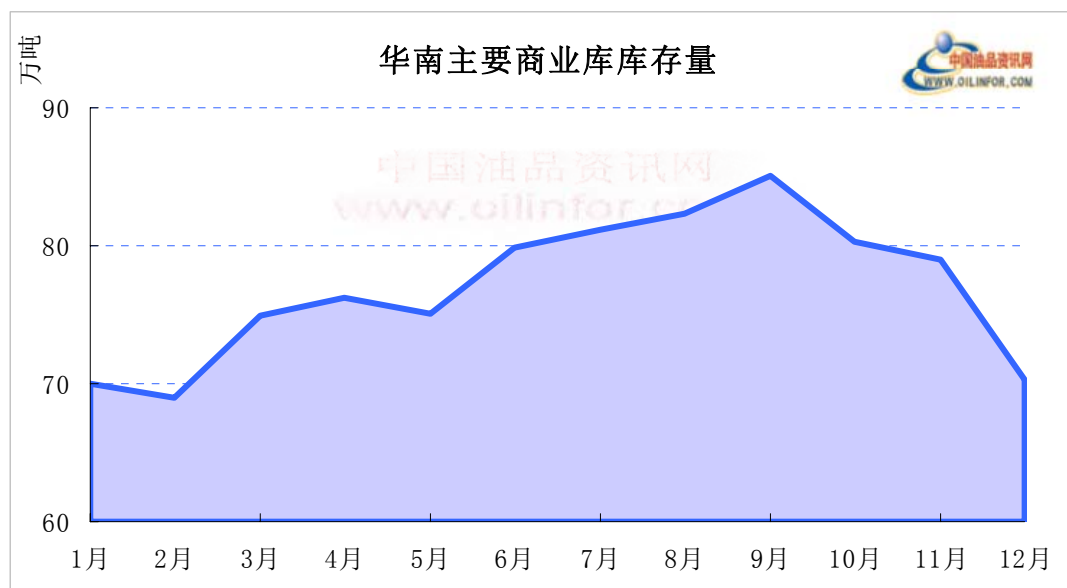


2021 年全年国产燃料油市场整体走势较 2020 同期有所上涨。截止到 12 月底，低硫渣油均价 3434.62 元/吨，同比上涨 873.99 元/吨或 34.13%；油浆均价 2990.68 元/吨，同比上涨 1009.52 元/吨或 50.96%。渣油方面，年初，国际油价震荡走高，汽柴油零售限价经历三次上调，消息面利好指引，渣油市场稳步上行，上游供应收紧，下游按需采购，刚性需求支撑明显。3 月之后国际油价高位震荡后不断下跌，渣油市场供需基本平稳，不过恰逢五一假期临近，部分排库需求下，渣油价格承压走低。8-10 月渣油市场资源供应维持偏紧张局面，下游需求稳中有增，渣油价格稳步上行。年底，资源供应有所收紧，下游按需拿货，市场交投平稳，渣油价格整体稳中小幅走高。油浆方面，1-2 月原油大涨，需求提振有限，业者看涨后市，下游入市相对积极，油浆价格趁势推涨。3-5 月消息面整体偏空，油浆市场信心不足，下游加氢需求缺失明显，炼厂库存压力攀升，油浆价格承压回落。7 月油浆市场

下游需求整体温和增长，幅度有限，供应端由紧到松的格局影响下，油浆价格上涨。但随着国际油价弱势下行，油浆市场需求表现欠佳，下游按需拿货，市场信心不足，业者看空心态不关系，油浆价格不断下挫。年底，成本面存在支撑，油浆市场资源供应延续偏紧格局，下游需求先弱后强，油浆价格上涨为主。

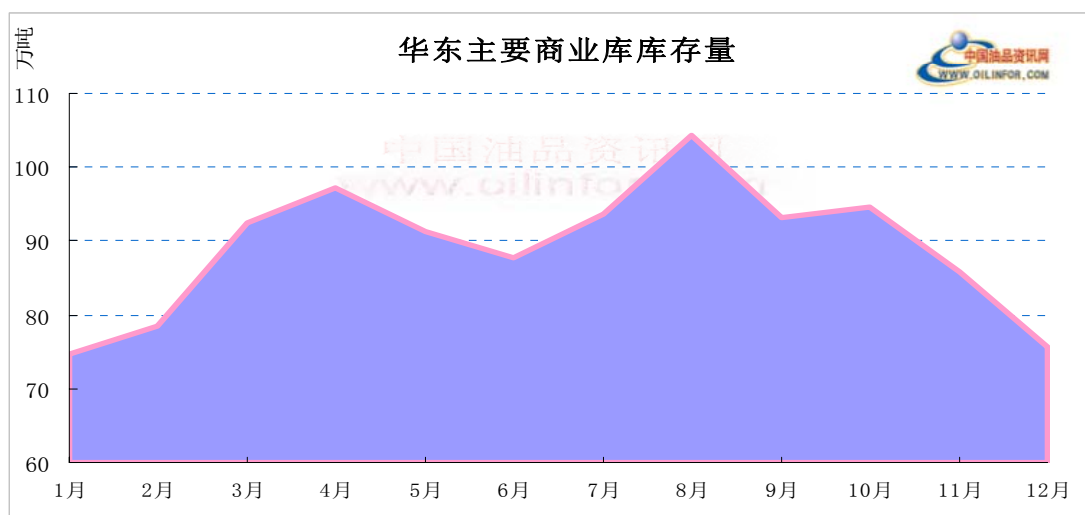
五、2021 年中国沿海港口燃料油库存变化

（一）华南地区燃料油库存



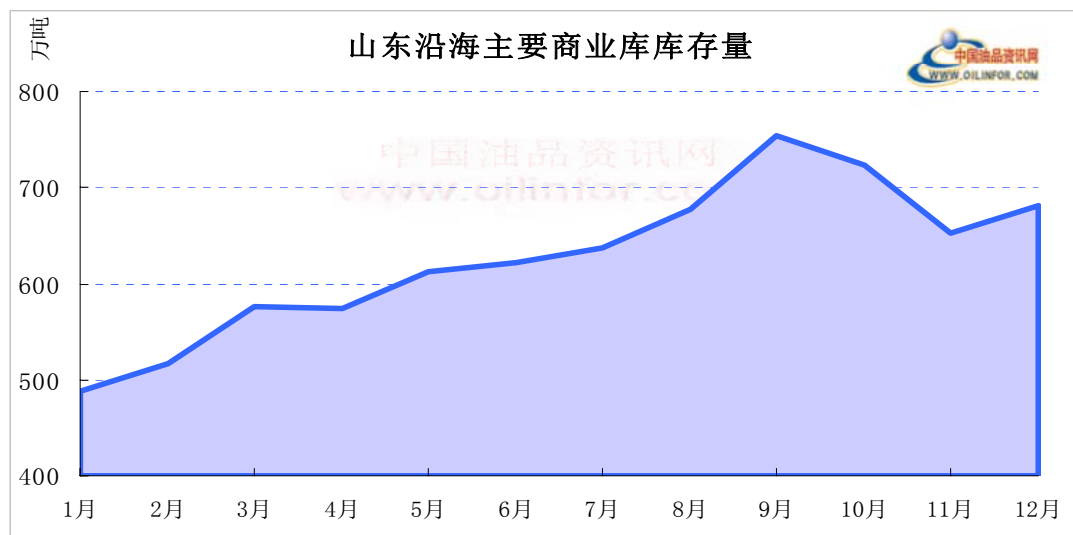
2021 年 1-12 月华南一级商业油库平均库存为 76.95 万吨，同比去年同期 77.81 万吨的库存量下滑 0.86 万吨或 1.1%。上半年，内贸终端航运需求难有利好，调油商出库压力较大，内贸库存偏高。新加坡市场燃料油供给充足，国内低硫燃料油产量同比走高，但全球疫情影响航运受限，保税油出库不佳，因此华南地区库存下滑。下半年，成本方面利空为主，国际原油价格对燃料油支撑力度减弱，华南港口到货量减少。受国庆中秋双节影响，进出口贸易稍有回暖，下游需求有所提升。疫情影响仍在，路过香港的外贸船只仍不能进行油品补给，只能转移到华南地区进行加注，因此华南地区出库量尚可，因此保税油库存下降。

（二）华东地区燃料油库存



2021 年 1-12 月华东燃料油平均库存在 89 万吨，同比去年同期 106 万吨的库存量下滑 16.9 万吨或 15.95%。从图中可以看出，春节前期，部分下游船东仍有补货需求，市场交投氛围良好，支撑下库存小幅下滑。假期期间，市场整体交投清淡，库存波动有限。假期归来之后，部分厂家暂未恢复生产，货物运输需求有限，市场需求延续清淡。3-4 月原油价格走势震荡，保税船用油价格窄幅波动，终端航运需求改善不及预期，外加下旬印度疫情加重，对亚洲航运市场形成一定利空影响，保税船用油需求持续疲软，下游船东购买积极性不高，保税燃料油出库量下降。而炼厂生产低硫燃料油产量持稳为主，国产资源不断入库，同时进口保税资源也在正常采购，故而华东地区保税燃料油库增长明显。5-6 月原油价格高位震荡，保税船用油价格窄幅波动为主，随着疫苗推广的影响，航运终端需求稍有改善，保税船用油需求稍有好转，外加本月舟山地区价格持续略低于新加坡，吸引了部分需求，保税燃料油出库量维持偏高水平。而本月炼厂生产低硫燃料油产量持稳为主，与此同时进口保税资源也在正常采购，故而本月华东地区保税燃料油库有所下降。7 月恰逢建党百年大庆，舟山地区夜间禁止保税燃料油供应作业，华东地区保税燃料油整体销量受到影响。再加上台风“烟花”登录江浙沪地区，宁波上海等各大港口码头暂停一切作业，也对保税供油业务带来不小的影响，故而华东保税燃料油出库量较前期下降明显。临近年底，保税经销商多低库存运行，采购积极性不高，保证常规供应即可，故而本月进口资源采购量有所回落。而国产低硫燃料油产量继续维稳为主，保税燃料油整体入库量小幅下滑。与此同时，终端保税燃料油加注需求稳中小涨，保税燃料油整体出库量小幅增加，故本月华东地区保税燃料油库存继续维持偏低水平。

（三）山东地区燃料油库存



2021 年 1-12 月，山东沿海燃料油以及原油平均库存水平在 626.11 万吨，同比去年同期 506.98 万吨的库存量增加 119.13 万吨或 23.5%。节前地炼多有降量，且节日期间危化品车辆交通管制下，地炼提货量受影响。多重因素导致年初山东港口库存有所上升。节后山东多数港口船舶排队情况有所改善，卸船效率提升支撑港口原料入库增多。另外，因地炼原料采购放缓，且低价资源供应充沛，市场不乏充斥大量前端库存货，港口罐容利用率较高，整体库存涨幅较大。因前期检修地炼众多，且多数暂未开工的情况下，山东地炼开工率阶段性触底，地炼提货需求大降下，对港口原料出库量有明显影响，尤其是董家口及日照港原油库存均攀升至高点。随着前期检修地炼陆续复工，开工率触底反弹，地炼整体提货需求有所回暖，支撑港口出库量上升。8-10 月前期地炼订货小高峰导致进口原油船货集中抵港，而随着第四批进口原油配额落地，加速船舶卸货入库及原料回运；且需求旺季叠加柴油供应紧缺，地炼成品油行情再度迎来暴涨，炼油利润迅速向好提振地炼开工积极性，地炼拿货需求回暖下，港口原油库存高位回落。受年前备货支撑，年底抵达山东各港口的进口原料船货量明显回暖，随着入库量不断增加，港口罐容库存亦有所提升。与此同时，受相关检查及炼油利润收窄等因素影响，山东地炼普遍降量，开工率下滑减少提货需求，故山东港口原料库存止跌反弹。

六、2022 年国际原油及国内燃料油市场预测

（一）国际原油走势预测

关于疫情

2021 年油价走势与疫情变化高度相关，2022 年疫情趋势可能会整体好转，对油价形成

正面影响，尽管变异毒株德尔塔和奥密克戎仍会发挥作用，但疫苗接种和群体免疫会继续弱化疫情的影响，全球经济大概率仍处于复苏通道中。

宏观面

2021 年，美国通胀持续升温，11 月美国 CPI 同比上涨 6.8%，为 1982 年 6 月以来最大同比涨幅。通胀带来美元指数走低的同时，会继续拉高油价的估值。虽然美联储货币政策转向收紧，目前已经缩减购债规模，且预期 2022 年或启动加息。但基于对就业相关经济数据的考量，加息的强度和次数可能会受到限制，所以预计 2022 年上半年美国通胀可能会维持高水平，会继续利好油价；最早也是下半年，通胀可能会有所回落，通胀率走低会平抑油价。

供应面

2022 年全球原油供应会继续增长，向疫情以前水平靠拢。以沙特和俄罗斯为首的 OPEC+ 和美国页岩油可能会重新陷入博弈，2021 年 OPEC+ 相对谨慎的控产政策可能会延续，产油国对高油价的追求一定程度上仍会限制原油供应。但美国基于本国通胀原因，倾向打压油价，未来主要的增长点还在于美国页岩油。目前距离疫情前的大约 1300 万桶/日的供应量仍有一定差距，预计到 2022 年下半年以后，美国原油产量可能会逼近这一水平。

另外，伊朗原油仍是未来供应的不确定性因素，目前美伊核谈判仍继续推进，但短期内达成一致的可能性较低。即便谈判达成一致，伊朗原油重返国际市场最早也可能到下半年。因此，预计上半年原油供应仍偏紧，油价或仍在上升期，下半年，随着美国页岩油产量持续增长以及伊朗石油重返油市的可能，会给油价带来压力。

需求面

后疫情时代，全球经济持续复苏，石油需求会进一步增长，但随着奥密克戎变种病毒的出现，之前较乐观的预测会被调低，且通胀高企，滞涨风险升温会抑制消费，但整体趋势仍是向好的，这会对油价继续带来利好，基于天然气价格高企和紧缺的现状，燃料油方面会有更好的前景。航煤或仍受疫情带来的旅行限制影响而持续低迷。

综合分析，根据计划，OPEC+ 将在 2022 年每月恢复 40 万桶/日的原油供应，但在 2022 年前三季度，OPEC+ 仍将执行减产政策直至减产产能完全恢复。能源危机在 2022 年仍将对市场产生一定影响，部分商家转而采购原油提高市场需求。另外，全球新冠疫情的发展情况仍会对原油消费产生影响，但随着欧美主要经济体疫苗接种率的显著提升，封锁措施逐步解除，疫情反复对油价造成的影响将逐渐减弱，2022 年原油价格可能在 60-90 美元/桶之

间运行。

（二）燃料油市场展望

预计 2022 年，燃料油价格除了会受到原油价格及新加坡燃料油价格影响外，主要还是受供需基本面的影响为主。源自于 2021 年下半年的全球能源危机也将在 2022 年上半年持续发酵，届时全球的能源价格或仍将出现剧烈波动的情景。而原油的供需情况，对 OPEC+ 持中性预期前提下，使得原油价格易涨难跌，使得燃料油价格可能有强势表现。调和原料尤其是小料，由于环保要求日益严格，供应持续收紧，迎来的或将是上涨行情。同时税务政策趋于严格，限制部分不合规操作，税票资源支撑下，燃料油价格也将迎来推涨。供应方面，随着我国燃料油产量增加，作为调油主料的低硫渣油，仍会有部分资源流入保税领域。加上我国碳中和目标的提出，国内高能耗行业或将受限，再加上环保要求越发严格，调和原料供应将紧俏，虽然会有部分替代能源出现，但总体来看调油原料或将维持平衡状态。需求方面，2022 年，全球疫情仍然严峻，导致船员换班困难、船舶滞港期延长、市场有效运力不足，燃料油需求仍有回落可能。目前高硫燃料油发电需求旺季，后期随着疫情解封及疫苗普及率提升，使得需求可能持续超预期表现。同时，天然气资源或从供不应求向供过于求转变，更多清洁能源的选择使燃料油需求面临更大的挑战。

七、2021 年燃料油市场重大事件

（一）2021 年度燃料油市场重要事件

1. 2021 年低硫燃料油全年出口配额 1139 万吨

2020 年 12 月份商务部下发了 2021 年第一批 500 万吨的低硫燃料油出口配额；2021 年 6 月份追加补发了 300 万吨的低硫燃料油增补配额；同年 8 月份，第二批 300 万吨的低硫燃料油出口配额下发。同年 11 月份，第三批 100 万吨低硫燃料油出口配额下发，同时减扣中化 23 万吨、浙石化 38 万吨的低硫燃料油出口配额，2021 年共计下放低硫燃料油出口配额 1139 万吨。

由于中化及浙石化两家企业本年度均未进行低硫燃料油的生产，故而除却第一批配额，后面几批配额都主要针对本年度正常生产低硫燃料油且配额使用率较高的中石化、中石油、中海油三家企业下放，第三批配额下放的同时更是扣除了中化和浙石化原有的燃料油配额。

2. 再添新力量 舟山保税船燃开启“5+11”供应模式

2021 年 1 月，舟山市商务局向浙江自贸区中石油国际事业有限公司及托克能源（浙江）有限公司颁发了《国际航行船舶保税油经营资质证书》。

据资料显示，浙江自贸区中石油国际事业有限公司由华东中石油国际事业有限公司百分百控股。主要从事船用燃料油的销售、加注业务，其他燃料油、非标油品及成品油的销售、调和、仓储及集中结算等配套业务。托克能源（浙江）有限公司于 2018 年 11 月 06 日成立。公司经营范围包括：汽油、煤油（含航空煤油）、石脑油、液化石油气、燃料油等等。

此次浙江自贸区中石油国际事业有限公司及托克能源（浙江）有限公司获得保税经营资质，标志着两家企业作为供油商正式介入舟山供油市场，同时也意味着舟山保税船用燃料油市场再增新力量，保税船燃供应企业增至 16 家（5 家全国牌照+11 家舟山牌照）。

3. 广东石化产品线将新增低硫船用燃料油

根据中国石油集团公司统一部署，中石油广东石化炼化一体化项目成品油产品在原来的清洁汽油、柴油、航空煤油的基础上，将新增低硫船用燃料油，以进一步完善该公司产品结构，为我国碳减排战略提供助力。目前该项目的详细设计已经完成，新建的 4 座低硫船用燃料油储罐将于 2 月下旬开工。

按船用燃料油市场发展潜力及需求预测，2025 年国内船用燃料油加油服务辐射市场总规模将达近 8000 万吨。而当前国内供给总量只有 765 万吨，市场空间巨大。中国石油综合国内外日益严格的船舶硫排放限制和我国船用燃料油市场现状，提出布局低硫船用燃料油的总体要求。处于建设中的中石油广东石化炼化一体化项目占据南部沿海有利位置，是中国石油保障国家能源安全、实现炼化产业转型升级的重点项目。低硫船用燃油项目落户广东石化后，预计每年将有约 260 万吨低硫船用燃油供应市场，体现出国有特大企业的责任和担当。

4. 海南省成首个省域范围内获得保税油地方经营许可权的地区

4 月 26 日商务部在《关于推进海南自由贸易港贸易自由化便利化若干措施的通知》提出，“将海南省省内国际航行船舶保税加油许可权下放海南省人民政府，经批准的保税油加注企业可在海南省省内为国际航行船舶及以洋浦港作为中转港从事内外贸同船运输的境内船舶加注保税油。”海南省成第一个在省域范围内获得保税油地方经营许可权的地区。

保税经营权下放海南，意味着将有更多的企业可以进入海南保税船用油市场，而企业不断增加，可以有效改善此前海南保税油加注价格偏高，加注量较少的现状。且据获悉，目前已经有至少两家企业在接洽此事，意图进军海南保税市场。同时，近年来为促进保税船用油发展，海南洋浦海事局积极开展政策研究，及时推出多项保税油加注业务创新举措，服务辖区保税油供应企业。未来来看，随着海南保税油营商环境的不断改善，海南保税船用油业务的不断发展，预计 2021 年海南保税船用油加注量有望突破 25 万吨。

5. 天津港保税燃料油混兑调和业务正式启动 助力天津保税燃料油发展

据天津港集团消息，9 月 28 日，天津港保税燃料油混兑调和业务在燃供公司正式启动，燃供公司成为天津首家启动天津港保税燃料油混兑调和业务的企业，这也是天津自贸区首个油品政策正式落地。

燃料油混兑调和是一种成熟的加工方式，通过混兑调和，保税燃料油的油价成本进一步降低，与新加坡等国际重要加油港口价差不断缩小，能够有效提高天津口岸保税船供油业务市场竞争力，为环渤海区域港口保税低硫燃料油供应提供充分的货源保障。

天津港保税燃料油混兑调和业务是自贸区政策创新和政企协作的体现，也是燃供公司业务的一项重大突破，能将原有的单一保税油仓储、供应业务拓展升级为保税油储运、调和加工基地，乃至打造环渤海保税油调和中心、加注中心和分拨中心，进一步提升天津港建设世界一流港口对国际航行船舶的吸引力，为天津地区保税燃料油业务增添新的动力，对公司发展和效益提升具有重要意义。

6. 2021 年第一批低硫燃料油增补配额下放

6 月，2021 年第一批低硫燃料油增补配额下放，共计 300 万吨。其中，中石化低硫船用燃料油出口配额 205 万吨；中石油低硫船用燃料油出口配额 73 万吨；中海油低硫船用燃料油出口配额 22 万吨。据了解，2021 年中石化旗下炼厂低硫燃料油生产水平提升较为明显，在 5 月中旬第一批配额用完之际，便向商务部申请下放第二批配额，但由于获得配额的五家集团配额使用情况各异，其中中化和浙石化 2021 年均未生产低硫燃料油，故商务部仅对正常生产低硫燃料油且配额使用率较高的中石化、中石油和中海油下放了第一批的增补配额。

7. 2021 年第二批低硫燃料油配额正式下放

8 月，2021 年第二批低硫燃料油出口配额下发共计 300 万吨。其中中石油低硫船用燃料油出口配额 83 万吨，中石化低硫船用燃料油出口配额 193 万吨，中海油低硫船用燃料油出口配额 24 万吨。第二批配额同第一批的增补配额类似，仅针对今年正常生产低硫燃料油且配额使用率较高的三家集团下放。

8. 第三批低硫燃料油出口配额正式下发

11 月，2021 年第三批低硫燃料油出口配额下发共计 100 万吨。其中，中石油获得低硫船用燃料油出口配额 33 万吨，中石化获得低硫船用燃料油出口配额 58 万吨，中海油获得低硫船用燃料油出口配额 9 万吨。分企业来看，第三批配额仍然针对今年正常生产低硫燃料油且配额使用率较高的三家集团下放。而中化及浙石化两家企业因本年度未进行低硫燃料油生产，被扣减了原有的低硫燃料油出口配额，其中中化扣减 23 万吨，浙石化扣减 38 万吨。整体来看，2021 年低硫燃料油出口配额累计下发 1200 万吨，扣减 61 万吨，故 2021 年低硫燃料油可用出口配额为 1139 万吨。

9. 上海、广州喜获保税加油许可权

2021 年 11 月，国务院正式印发并向社会公布《关于开展营商环境创新试点工作的意见》（国发〔2021〕24 号），此文件明确指出支持开展国际航行船舶保税加油业务，提升国际航运综合服务能力。赋予上海市、广州市国际航行船舶保税加油许可权。允许广州市、深圳市保税油供应企业在广东省范围内开展保税油直供业务，进一步增强国际航运综合服务能力，吸引国际航行船舶。

保税加油许可权继续下放给地方（上海和广州），不仅标志着中国保税船用油市场继续开放，也将大大促进上海和广州保税船加油业务的发展。

10. 中国保税船燃市场再增新力量-两家企业获得深圳区域经营牌照

6 月 29 日下午，深圳市国际航行船舶保税燃料油首单加注活动在盐田港区举行，随着 2700 吨保税燃油缓缓注入“ZIM Virginia”国际集装箱班轮内，标志着深圳市国际航行船舶保税燃料油首单加注正式落地。

2020 年 10 月，由深圳市盐田区率先提出的“赋予深圳国际航行船舶保税加油许可权”被列入首批授权事项清单。在多方共同努力和推进下，2021 年 6 月 18 日，首批深圳市国际

航行船舶保税燃料油经营牌照正式颁发，深圳市盐田港集团有限公司、中石化中海深圳船舶燃料有限公司两家公司获颁深圳市国际航行船舶保税燃料油经营牌照。6 月 22 日，深圳市将国际航行船舶保税燃料油零售业务许可证 001 号授予盐田港集团。此举也意味着中国保税油经营企业队伍再获扩充，截止 2021 年 6 月底，中国保税燃料油经营企业增至 18 家，全国牌照企业 5 家，地方区域牌照 13 家（舟山区域牌照 11 家，深圳区域牌照 2 家）。

(完)