

2024 年度 燃料油市场分析报告

2025 年 1 月

目 录

一、2024 年国际原油市场走势回顾

二、2024 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、2024 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、2024 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、2024 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、2025 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、2024 年燃料油市场重大事件

1. 2024 年累计下发低硫燃料油出口配额共计 1300 万吨
2. 东营首个保税船燃加注业务获批
3. 中国船燃、中石化燃料油成功申报国家能源局生物柴油推广应用试点
4. **3850 吨！**中国船燃完成国内最大单船生物燃料油加注
5. 中国北方首个船舶保税 LNG 加注试点资质落地天津
6. 中石化燃料油公司刷新国内船用甲醇燃料加注纪录
7. 《船用生物燃料油》团体标准正式发布
8. 中国首单 绿色甲醇“船-船”同步加注顺利完成

一、2024 年国际原油市场走势回顾

1、市场行情回顾

2024 年，两油波动性和 2023 年类似，较 2022 年明显降低，波动区间收窄，美原油主要围绕 70-80 美元/桶波动，期间最高波动位置在 85 美元/桶附近，最低波动位置在 65 美元/桶附近。

2、主要影响因素分析

从 2023 年 7 月附近最后一次加息结束，一直到 2024 年 9 月真正降息开始，存在一年多的真空期。在此期间，市场多次预期美联储将会降息，从前期 2024 年 3 月开始降息一直延迟到 9 月，核心原因则是劳动力市场健康，以及通胀走低的速度慢于市场预期。随着美国陆续公布的经济数据明显走弱，以及核心的通胀等加快朝着 2%迈进，美联储终于官宣开始降息，表明降息周期真正到来。

复盘加息的历史可以发现，加息分为三个阶段，分别是加息初期，中期和末期。在加息初期，市场依然延续上涨行情，单纯的加息难以有效遏制通胀的继续走高，只有到了加息的中期，在借贷成本真正影响经济发展的时候，原油价格才会出现拐点下行，到了加息的末期，加息的累计效应已经变弱，此时原油价格已经从高位回落，在低位进行震荡。当然，这样的加息是渐进式加息，而并非激进式加息，加息越激进（时间短，力度大），则原油拐点来的越早，下行速度越快。

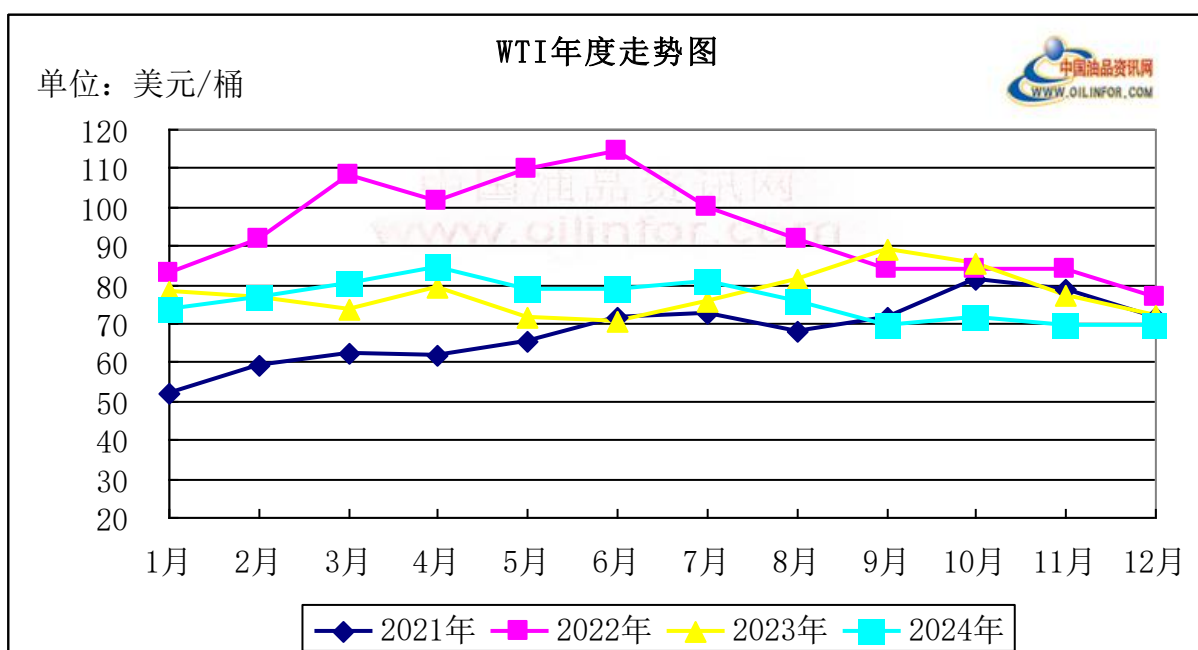
进入降息之后，市场开始关注降息对于原油市场的影响。降息可分为预防式降息和衰退式降息，就业市场相对比较健康，且通胀缓慢走弱，也就是经济软着陆的特点，则降息基本上是预防式降息，此时原油价格以调整为主，基本不会发生系统性的或者恐慌性的下跌行情，而更多参考其他因素波动为主，比如 2019 年附近；但是在就业市场已经明显走弱，且通胀甚至变成通缩的风险加大之后，则美联储降息更多是衰退式降息，甚至一步到位直接将利率降低至零附近，这将导致原油价格出现断崖式下跌，比如 2020 年附近。

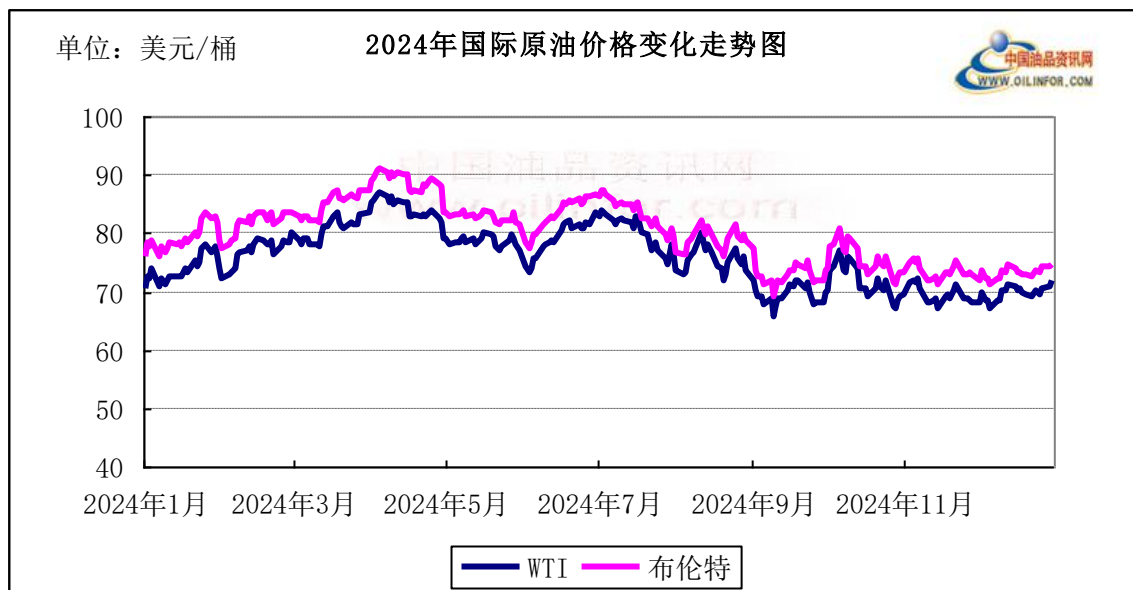
美联储第一次降息 50 个基点，确实超出市场预期，市场预计仅降息 25 个基点，那么超预期降息之后，市场将转向美国经济更大可能软着陆，而非之前的硬着陆，也就是衰退预期降温，经济存在韧性。在这种情况下，原油需求降低有限，原油价格偏弱震荡。第二次降息和第三次降息，各自 25 个基点，较为温和。

从油市的情况来看，主要产油国的政策会起到非常关键的作用。对于原油市场而言，受到供应端的影响更大，其中最主要的就是欧佩克+产量政策。2023 年 11 月 30 日，沙特等

联合国达成了自愿减产协议，协议减产至 2024 年 3 月份，自愿减产 220 万桶/日。其中，沙特减产 100 万桶/天，伊拉克减产 22.3 万桶/天，阿联酋减产 16.3 万桶/天，科威特减产 13.5 万桶/天，哈萨克斯坦减产 8.2 万桶/天，阿尔及利亚减产 5.1 万桶/天，阿曼减产 4.2 万桶/天，欧洲某国减产 50 万桶/天。在 3 月 3 日，沙特日均 100 万桶的自愿减产措施将延长至今年 6 月底。该减产措施延长后，沙特石油日产量将在 900 万桶左右，目的是为了支持欧佩克成员国与非欧佩克产油国组成的“欧佩克+”国家为维护国际石油市场的稳定与平衡所做的“预防性努力”。在 6 月 2 日，欧佩克+已经正式同意将“自愿减产措施”延长至 2024 年底，但两位欧佩克消息人士表示，欧佩克+将在 2024 年 10 月至 2025 年 9 月期间逐步取消每日 220 万桶的自愿减产措施。在 10 月 2 日，欧佩克+将减产延长，但是倾向于在 12 月开始增产，一直增产到 2025 年年底，累计增产幅度达 100 万桶/天。在 12 月 5 日，减产继续延长 3 个月，2025 年 4 月再根据市场情况进行增产。2024 年，从油市的供应端情况来看，欧佩克+一直致力于减产政策，希望通过供应端减产给予油价底部支撑。因此，在历次开会过程中，不断将自愿减产延长，给予市场信心。

截至 2024 年 12 月 31 日，WTI 年均价为 75.78 美元/桶，较 2023 年下滑 1.78 美元/桶，或 2.29%；布伦特年均价为 79.85 美元/桶，较 2023 年跌 2.32 美元/桶，或 2.83%。

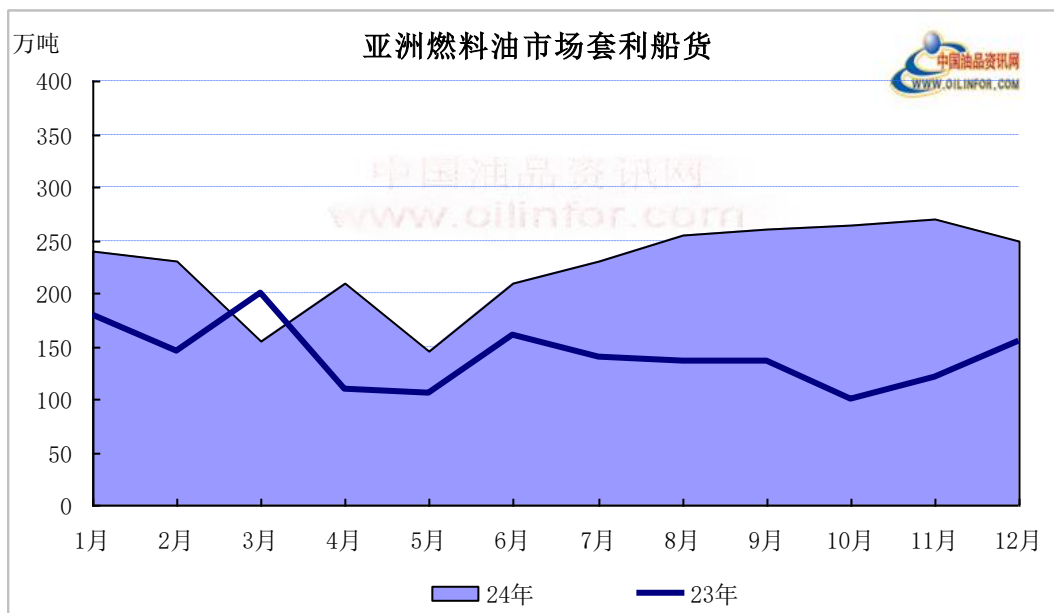




二、2024 年国际燃料油市场分析

(一) 亚洲燃料油市场供应现状分析

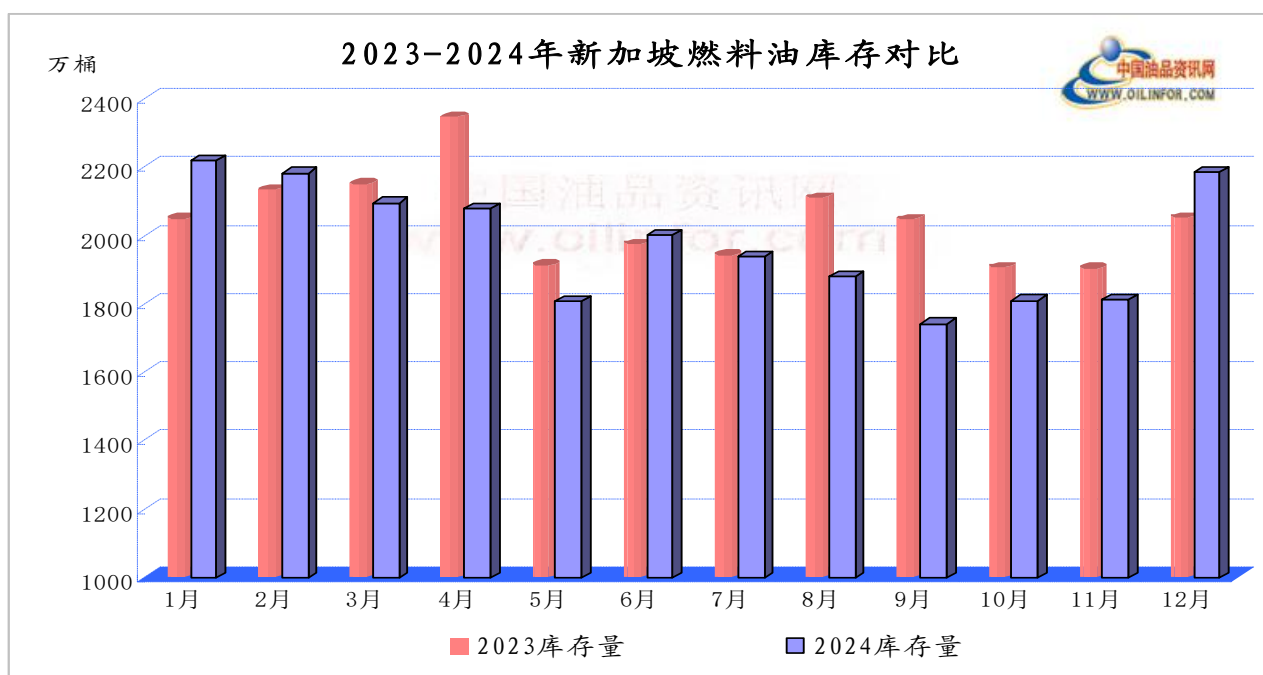
1、西方套利船货分析



2024 年 1-12 月抵达新加坡市场的套利船货数量约在 2720 万吨，较去年同期增长 61.42%。具体来看：低硫方面，受运费波动及东西方套利经济效益影响，每月抵达新加坡的低硫燃料油套利货数量稍有波动。其中 3 月和 5 月由于套利窗口关闭影响抵达的套利货仅在 150 万吨左右，其余月份多在 200 万-270 万吨。此外，上半年还有来自科威特

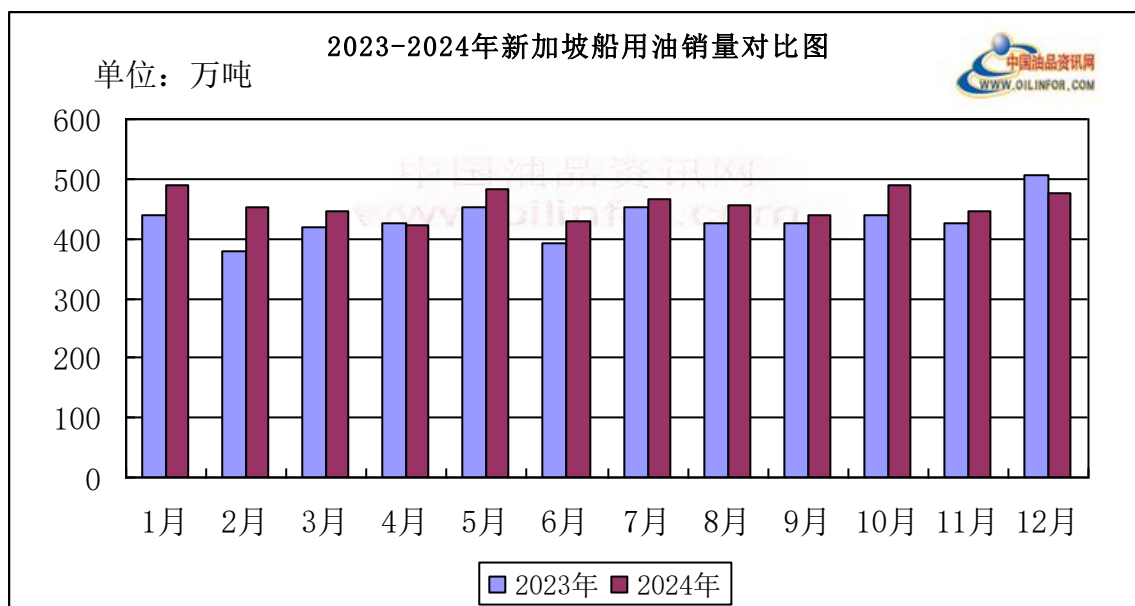
AlZour 炼厂的低硫资源补充，新加坡低硫燃料油市场整体供应相对充裕。不过，由于红海地区形势紧张的影响，多数船东选择从好望角绕行，部分货物的抵达时间有所延迟。高硫方面，受欧盟国家制裁的影响，俄罗斯的高硫燃料油大量流入亚洲市场，新加坡高硫燃料油市场供应充足。但非制裁的高硫油品供应则相对有限，中东地区地缘政治局势紧张以及夏季发电高峰期的影响，来自中东地区的高硫燃料油资源较少，对高硫燃料油市场形成部分支撑。

2、新加坡库存数据分析



2024 年 1-12 月新加坡燃料油平均库存量为 1980.91 万桶，同比减少 62.45 万桶或 3.06%。2024 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：第一，中国的出口配额紧张，无法满足中国燃料油经销商的要求，部分船用燃料油经销商加大了低硫燃料油的进口力度，是导致新加坡燃料油库存下降的主要原因。第二，来自科威特 Al-Zour 炼厂的船运量也在减少，导致新加坡燃料油库存降至低点。第三，高硫船加油需求相对强劲，也是拉低新加坡燃料油库存的原因。

(二) 亚洲燃料油市场需求现状分析



新加坡海事及港务管理局数据显示，2024 年 1-12 月新加坡船用燃料销量为 5492.36 万吨，较去年同期增长 5.98%。其中传统燃料油销量为 5357.52 万吨，生物混合型燃料销量为 88.28 万吨，LNG 销量为 46.4 万吨。此外，还有 0.16 万吨的甲醇燃料。2024 年船用燃料需求的增长主要原因在于红海紧张局势导致加油模式的变化。受红海紧张局势的影响，多数船舶为避免袭击选择绕行，很大程度上刺激了船用燃料的消耗。新加坡作为全球最大的船舶加油枢纽，到港船舶数量明显增加，船加燃料需求受到支撑，船用燃料销量实现大幅增长。数据显示，2024 年新加坡集装箱吞吐量达到 4112 万 TEU、全年到港船舶总吨位首次突破 31.1 亿总吨(GT)，也创下新高。2024 年新加坡高硫船用燃料(HSFO)销量达到 2014.79 万吨，同比增长 20.53%，销量占比达到了 36.68%。随着安装脱硫塔船舶数量的不断增加，航运市场对高硫船用燃料的需求大幅增长，支撑了新加坡高硫船用燃料的销量的显著增长。相比之下，新加坡低硫船用燃料（LSFO、ULSFO）销量则同比下降 3.65%至 2958.13 万吨，销量占比为 53.86%。MGO（包括 MDO、MGO、LSMGO）销量为 384.6 万吨，同比增长 1.99%，销量占比为 7%。

（三）新加坡燃料油市场总体走势回顾

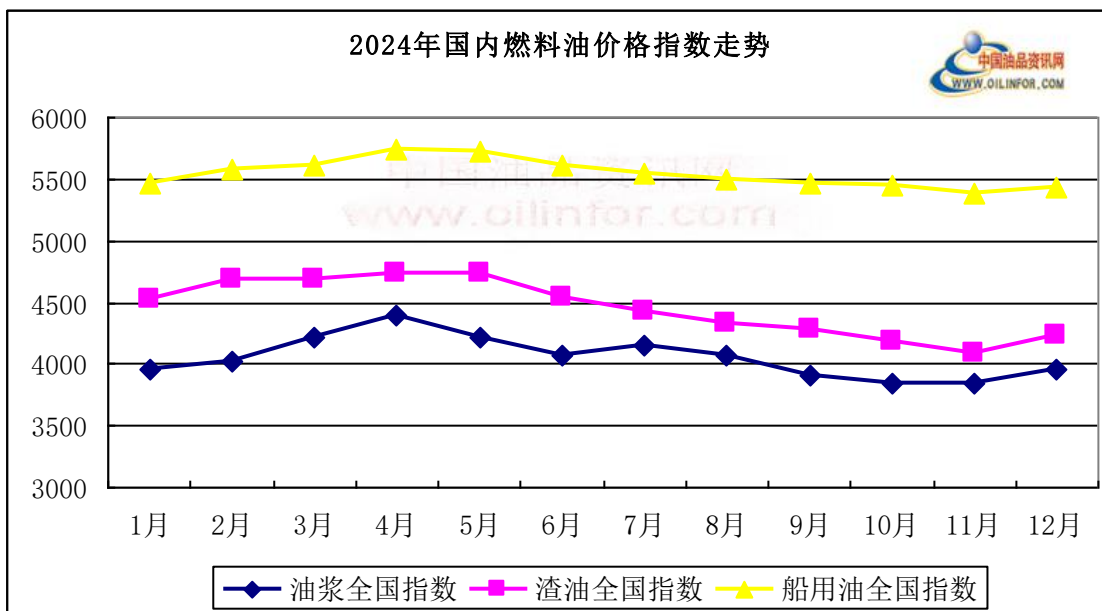


2024 年，新加坡燃料油现货市场整体维持窄幅震荡走势。其中，低硫燃料油市场供应相对充足，仅阶段性呈现供应紧张局面，市场价格随势波动为主。而高硫燃料油市场则有所分化，大量俄罗斯高硫货物涌入亚洲市场，新加坡高硫燃料油市场处于供过于求状态。不过受中东地区地缘局势及夏季发电高峰期影响，新加坡非制裁的高硫燃料油货物供应紧张，同时，高硫船用端及炼厂端需求较为强劲，对高硫燃料油价格形成一定支撑。具体来看，第一季度，随着假期影响的消散，燃料油市场需求小幅提升。而红海局势持续紧张，多数船只可能继续选择绕行，对终端船加油需求仍有一定支撑。不过，高硫燃料油发电需求不足，且供应长期过剩，高硫市场继续承受压力。第二季度，新加坡低硫船用燃料油加注活动持续低迷，低硫燃料油基本面继续承压。此外，南亚国家发电需求高峰期的来临也为高硫燃料油市场提供了季节性利好支撑。第三季度，受红海局势升级影响，新加坡船加油需求仍受支撑。不过，由于低硫燃料油走强导致 Hi-5 价差扩大，船用燃料市场需求更多的转向高硫燃料油，高硫燃料油的市场份额占比有望继续增加。随着中东夏季发电需求接近尾声，来自中国原料端需求疲软也将给市场造成一定压力，新加坡整体需求稍有回落。第四季度，新加坡供应商年底节假日之前需求能有所提升，从而减少低硫燃料油库存。但低硫船用燃料油下游需求维持平淡，现货询价相对低迷。新加坡高硫船用燃料油现货需求也低于往常，此外，由于炼油利润较低，中国地炼进口需求减弱，贸易商高硫燃料油市场存下行空间，新加坡整体需求继续下降。2024 年 1-12 月新加坡高硫 180CST 燃料油均价为 470.05 美元/吨，同比上涨 3%。新加坡高硫 380CST 燃料油均价为 458.84 美元/吨，同

比上涨 2.7%。

三、2024 年国内燃料油市场供需分析

(一) 国内燃料油市场综述

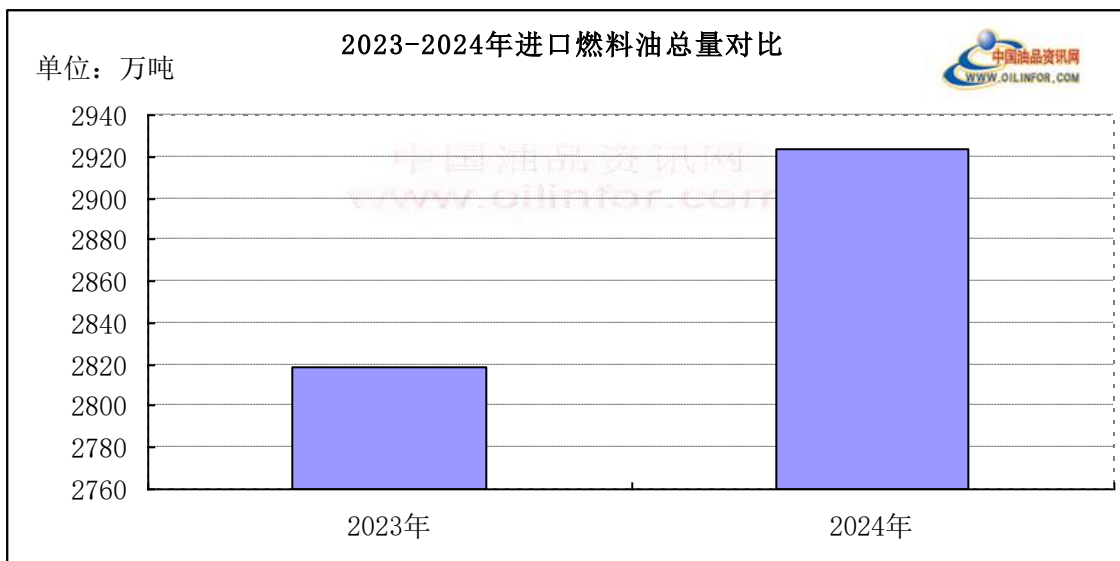
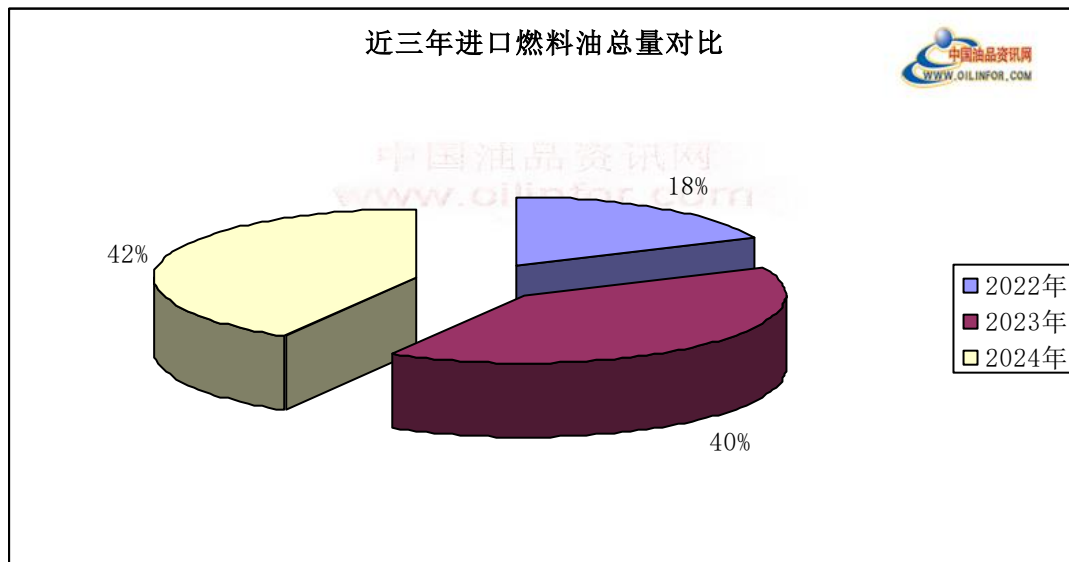


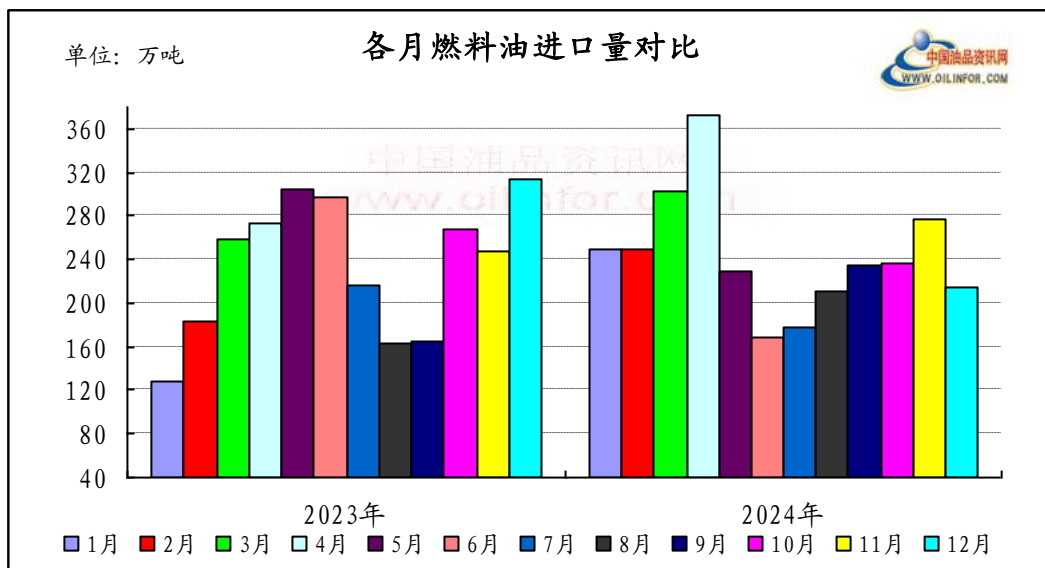
2024 年国内燃料油市场呈先涨后跌的走势。油浆方面，2024 年原油价格呈先扬后抑的走势，消息面偏向利空指引，油浆市场整体跟随原油走势，最低点 3645 元/吨出现在 10 月，最高点 4270 元/吨出现在 4 月。2024 年油浆市场行情演绎可分为两个阶段：第一阶段：上涨。1-6 月油浆市场呈现上涨的行情。年初传统春节假期横贯其中，节前油浆炼厂纷纷清库出货。节后在原油走高的支撑下，下游深加工行业需求稳定，下游深加工行业需求稳定，且市场整体供应偏紧，炼厂出货压力不大，对油浆报价有所支撑，油浆价格略有走高。第二阶段：下滑。7-12 月油浆市场整体走跌。下游需求疲软，炼厂出货阻力较大。油浆市场供应充裕，炼厂库存不断上升，多重利空影响下，油浆报价接连下探。渣油方面，2024 年渣油价格走势整体震荡下行。从价格运行逻辑上看，供需、成本定价逻辑明显。2024 年 1-4 月份渣油价格整体震荡上涨。一方面国际油价上涨明显，成本端形成支撑；另一方面渣油市场资源供应维持偏紧态势，下游刚需支撑为主，共同支撑价格上涨。4 月下旬开始渣油市场供需逐步出现偏弱预期，下游高价接货能力有限，渣油价格承压运行为主。随着中秋节及国庆节临近，部分炼厂节前排库需求释放，渣油价格下跌至前三季度最低点。年底渣油市场供需格局由紧趋松，价格先涨后跌，成交重心继续下移，月末价格跌至前 10 月最低水

平，收于 3965 元/吨。2024 年渣油年均价 4338 元/吨，同比下跌 8.15%，其中月均价最低点为 4016 元/吨，出现在 11 月；最高点为 4723 元/吨，出现在 2 月份。

(二) 国内燃料油市场供应分析

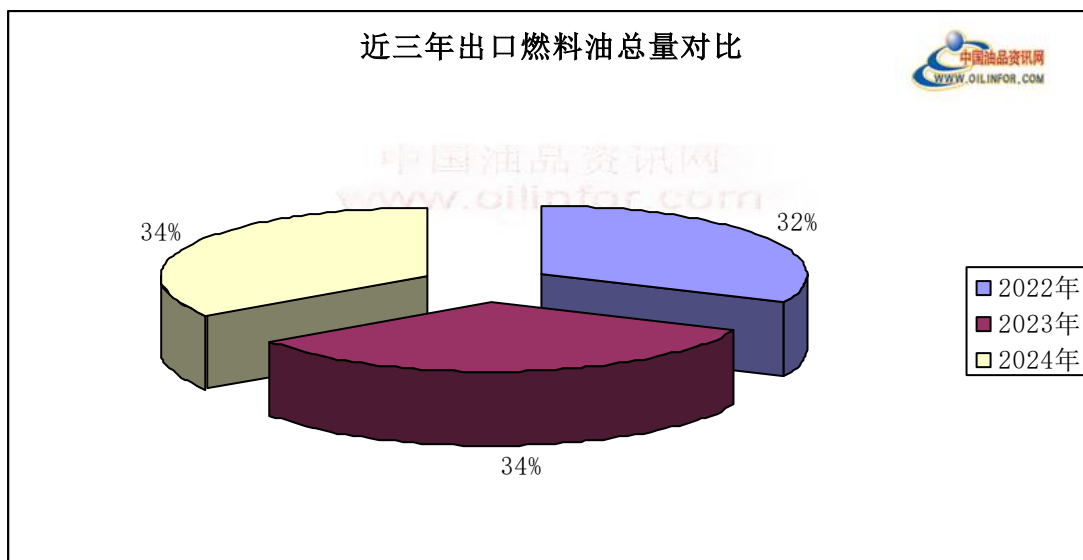
1、燃料油进口情况分析

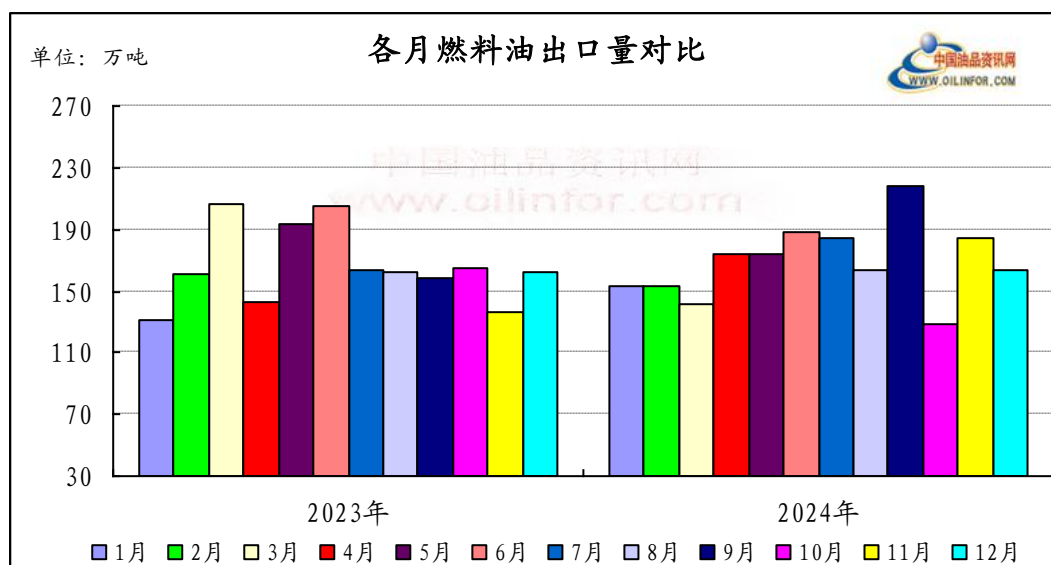
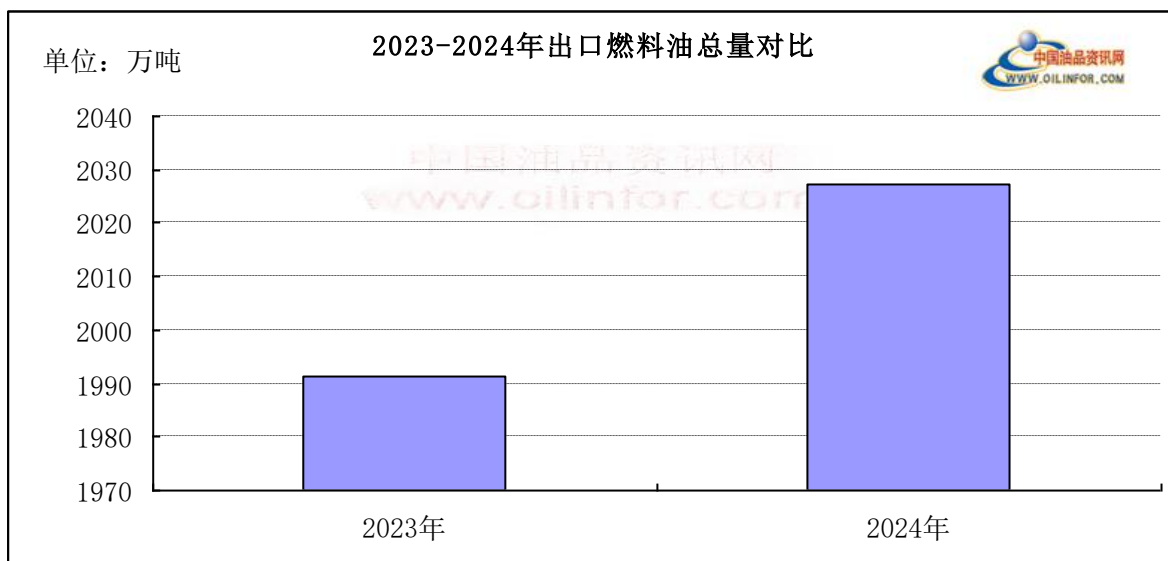




据海关数据显示,2024 年 1-12 月份中国燃料油进口量同比呈现下滑态势。2024 年 1-12 月进口量为 2923.75 万吨,同比下滑 104.57 万吨或 3.71%。主要原因在于低硫船用燃料油进口量大致持稳,而高硫船用燃料油进口量则继续下降。炼厂方面来看,进口成本明显攀升,原油成本价格高昂,对地方炼厂炼油利润造成明显利空,因此采购原料型燃料油需求大幅下降,整体来看燃料油进口量大幅下降。

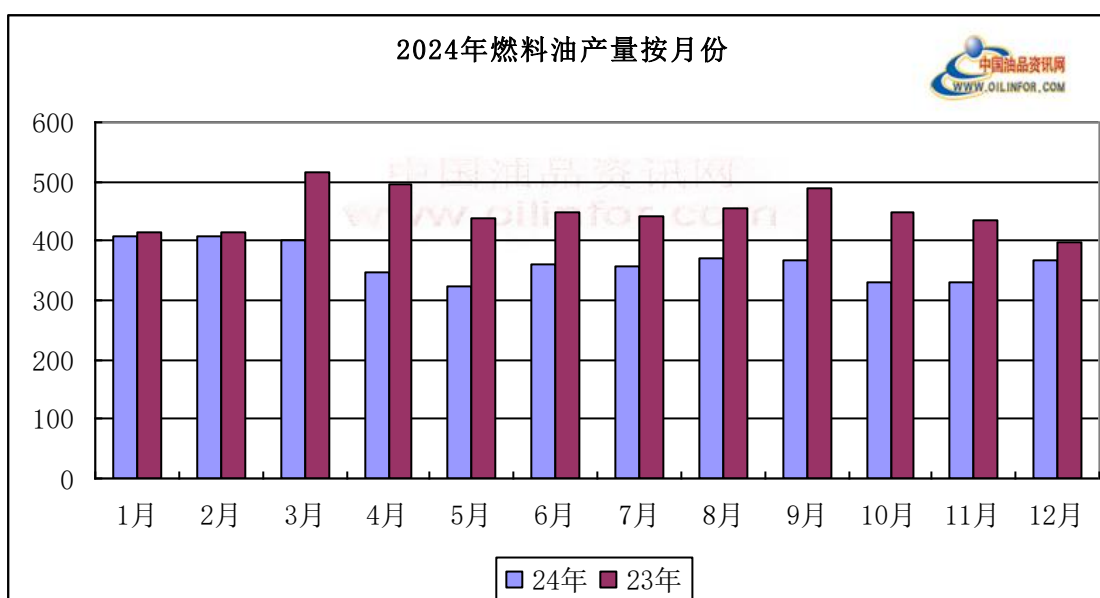
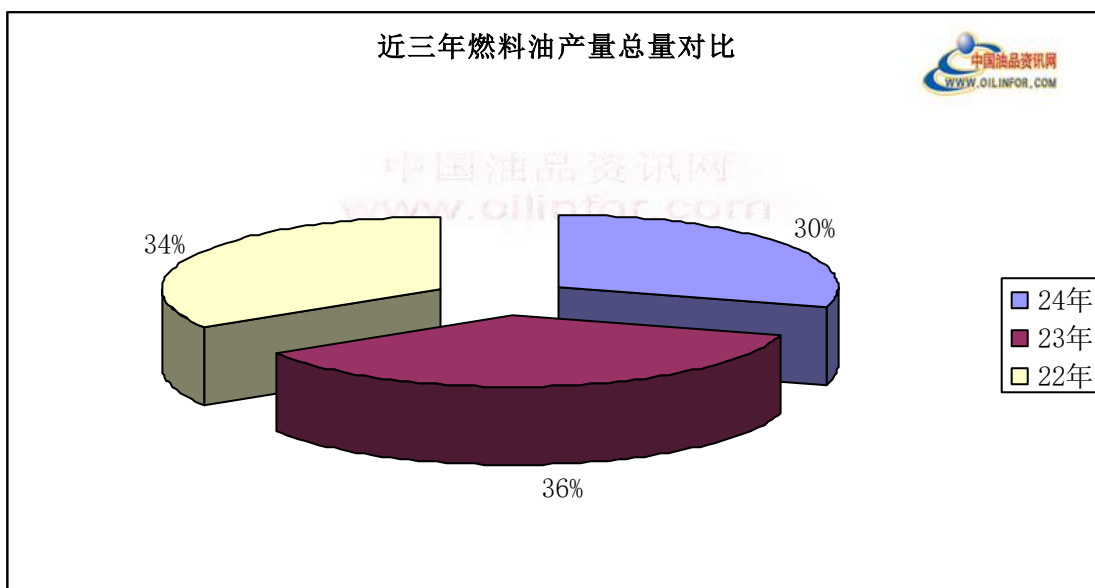
2、燃料油出口情况分析





2024 年 1-12 月我国出口燃料油共计 2027.43 万吨，同比去年同期 1991.16 万吨上涨 36.27 万吨或 1.82%。9 月受台风天气影响，保税燃料油加注需求一般，仍以保税监管场所出口货物为主，因此燃料油出口量大幅增加。再加上，年底随着燃料油进口资源到货，企业库存增加，加上市场需求良好，保税船用燃料油加注量随之增加，且部分港口及部分企业存在年底冲任务的操作，因此燃料油出口量增加。

3、燃料油产量分析



统计数据显示，2024年1-12月燃料油产量在4369.7万吨，较去年同期5389.1万吨下滑1019.4万吨或18.92%。1-12月原油加工量在70843.4万吨，较去年同期下滑1.6%。年初，原油成本依旧维持高位，而下游产品需求相对疲弱，炼厂炼油利润表现欠佳，外加进入传统检修季，检修炼厂增多，主营炼厂整体开工率大幅下降，故而燃料油产量也明显下降。年中，受炼油利润微薄及成品油需求低迷等多重利空因素影响，主营炼厂整体生产积极性受挫，部分炼厂开工负荷有所下调。此外，还有部分炼厂加入了检修行列，拖累整体开工率下降，燃料油产量下跌。临近年底，炼油利润仍表现低迷，但随着部分炼厂检修结束，主营炼厂整体开工率稍有反弹，但燃料油出口配额严重不足，保税低硫燃料油产量继续下降，拖累年底燃料油产量小幅下滑。

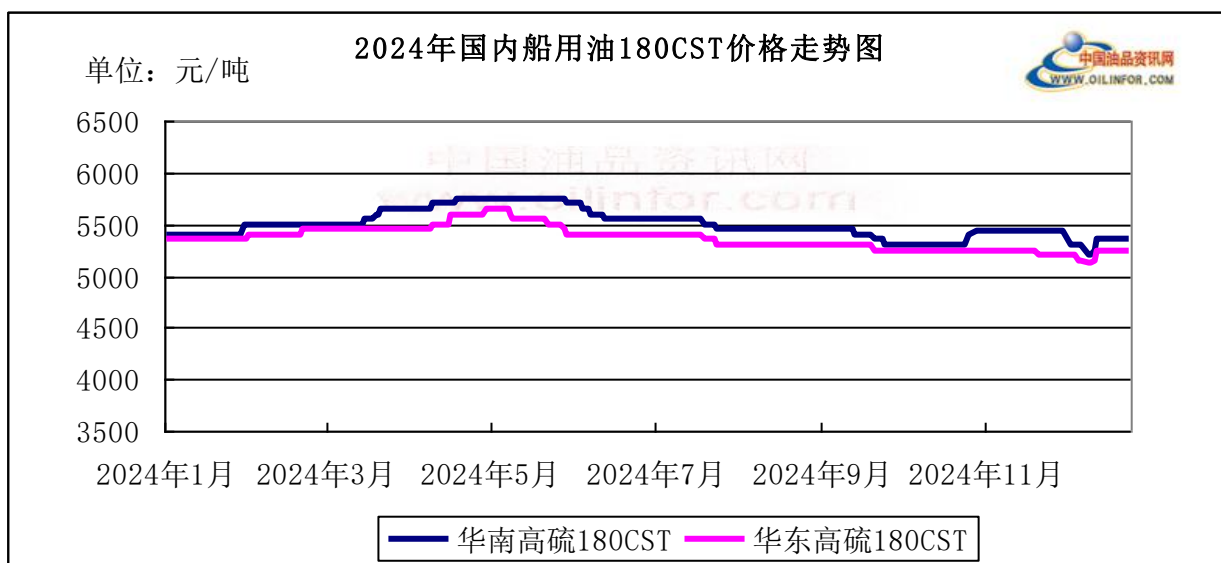
（三）我国燃料油表观消费量

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
2024 年 1-12 月	4369.7	2923.7	2027.4	5266.0	83.0%	55.5%	17.0%
上年同期	5364.7	2819.2	1991.2	6192.7	86.6%	45.5%	-10.3%
同比±%	-18.5%	3.7%	1.8%	-15.0%	-4.2%	22.0%	-265.7%

2024 年 1-12 月中国燃料油表观消费总量为 5266 万吨，同比去年 6192.7 万吨的数量下滑 15%。从上表可以看出，受今年我国产量大幅下滑的影响，故我国燃料油表观消费量整体走跌。2024 年燃料油市场国际原油价格先涨后跌，成品油行情先扬后抑，炼油利润欠佳，且多家炼厂检修，主营炼厂整体开工率继续下降。此外，由于燃料油出口配额不足影响，保税低硫燃料油产量明显下降，拖累燃料油产量大幅下滑。

四、2024 年国内燃料油市场价格走势

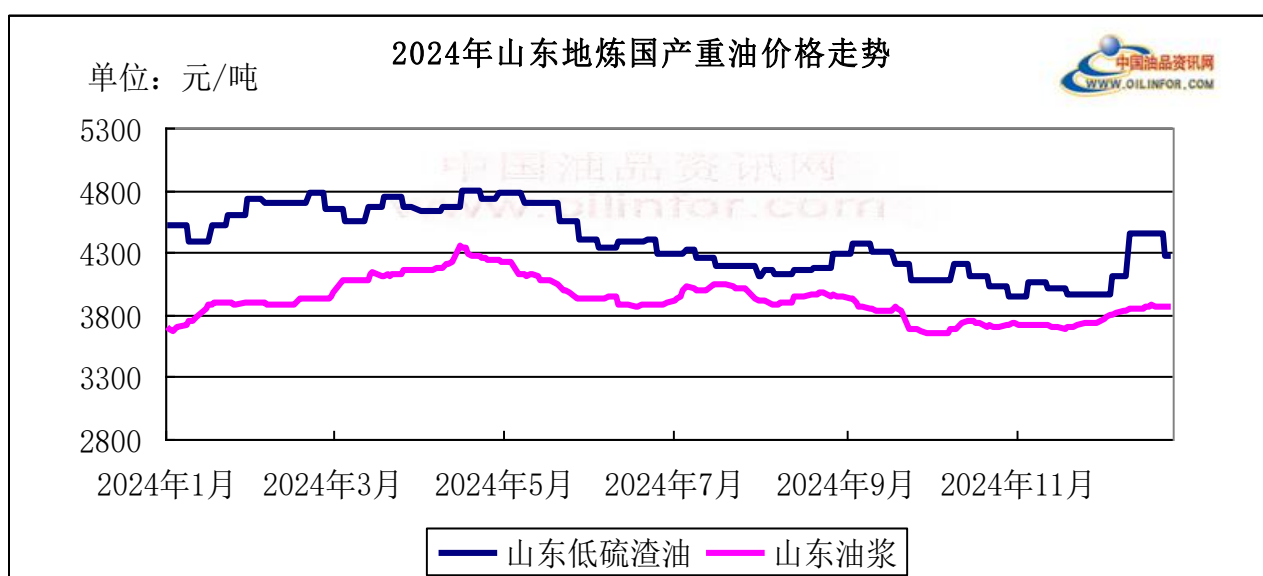
（一）船用燃料油价格走势



2024 年，尽管世界经济增长动能不足，地区热点问题频发，但中国经济表现出了较强的韧性，外贸出口数据良好，且红海冲突影响下部分航线船舶绕行，带动中国保税船用油加注需求稳步向前。另外，2024 年中国保税船用油消费结构继续优化，其中高硫燃料油因脱硫塔安装费用下降及高低硫价差缩窄等因素影响加注需求持续增加，消费占比上升至 17%。而低硫船用油虽然仍然是主要消费品种，但因资源供应不足，消费占比继续下降至 77%。MGO 延续 5% 的消费占比，清洁能源消费占比上升至 1% 左右。2024 年国产保税低硫

船用油产量为出口配额的上限 1300 万吨,同比减少 1.29%。保税船用燃料油进口总量为 500 万吨,同比上涨 20.77%。资源供应偏紧抑制下,2024 年中国保税船用油需求量在 1950 万吨左右,同比小涨 0.26%。价格方面,2024 年中国保税船用油价格整体先扬后抑走势,各产品走势呈现出一定分化。2024 年 1-12 月,高硫 380CST 加注均价为 491.65 美元/吨,同比上涨 1.60%;0.5%低硫船用油加注均价为 612.99 美元/吨,同比上涨 0.14%,MGO 加注均价为 759.66 美元/吨,同比下跌 10.46%。

(二) 国产燃料油价格走势

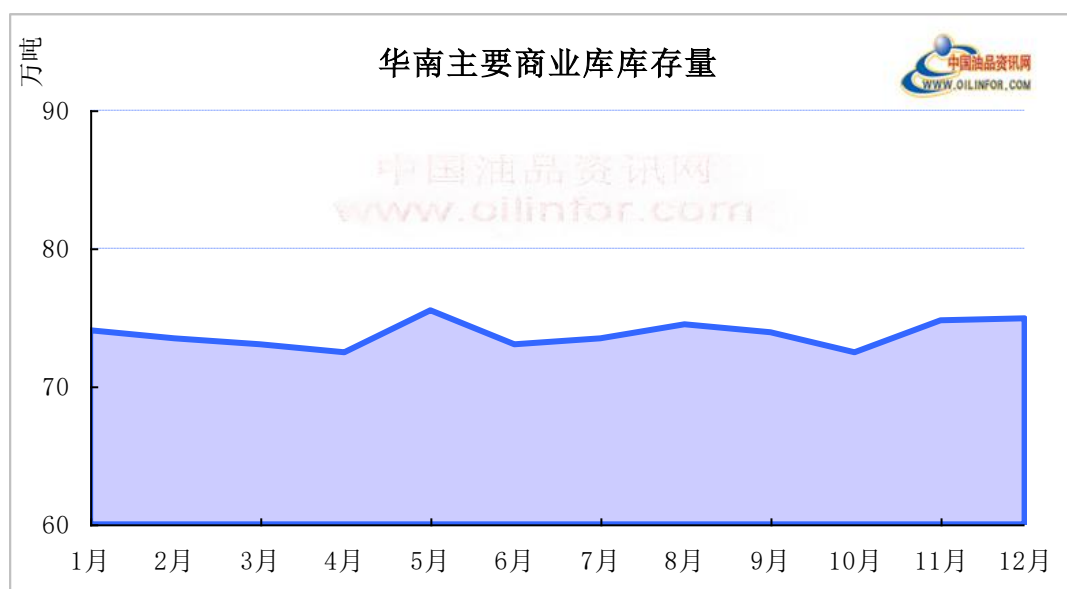


2024 年全年国产燃料油市场整体走势较 2023 同期有所下滑。截止到 12 月底,低硫渣油均价 4378.53 元/吨,同比下滑 166.58 元/吨或 4%;油浆均价 3915.65 元/吨,同比上涨 151.83 元/吨或 100%。渣油方面,2024 年渣油价格走势整体呈现震荡的态势。1-6 月渣油市场阶段性供需格局表现不一,价格走势略有分化。供应方面,低硫渣油市场供应压力增加,而中硫渣油市场供应端有所收窄。需求方面,山东地炼焦化装置开工负荷小幅下降,渣油下游刚需为主,而部分企业倾向于采购性价比较高的中高硫渣油,导致渣油价格走势有所分化。随后下游焦化开工负荷继续下降,需求改善不足,炼厂渣油供应压力不减,低硫渣油走势表现盘整,而中硫渣油跌至正常区间。7-12 月渣油市场供需格局阶段性收紧,部分炼厂停工或转产沥青,渣油市场资源供应有所收紧。山东地炼焦化装置开工负荷均值提升明显,渣油下游刚需支撑尚可。供需阶段向好,驱动市场偏强运行。利润相对低位波动,在一定程度上限制渣油价格上涨幅度。市场资源供应增加,下游成品价格偏弱震荡,下游高价采

货积极性受挫，渣油价格承压下行。油浆方面，1-6 月油浆市场资源供应小幅收窄，不过油浆下游需求表现平平，增量有限，油浆价格基本跟随成本端波动下行，成交重心小幅下移。7-9 月油浆市场资源供应平稳，油浆下游加工利润有所改善，另外中间料资源紧张，油浆下游需求阶段性增加，油浆价格整体温和上涨，成交重心小幅上移。

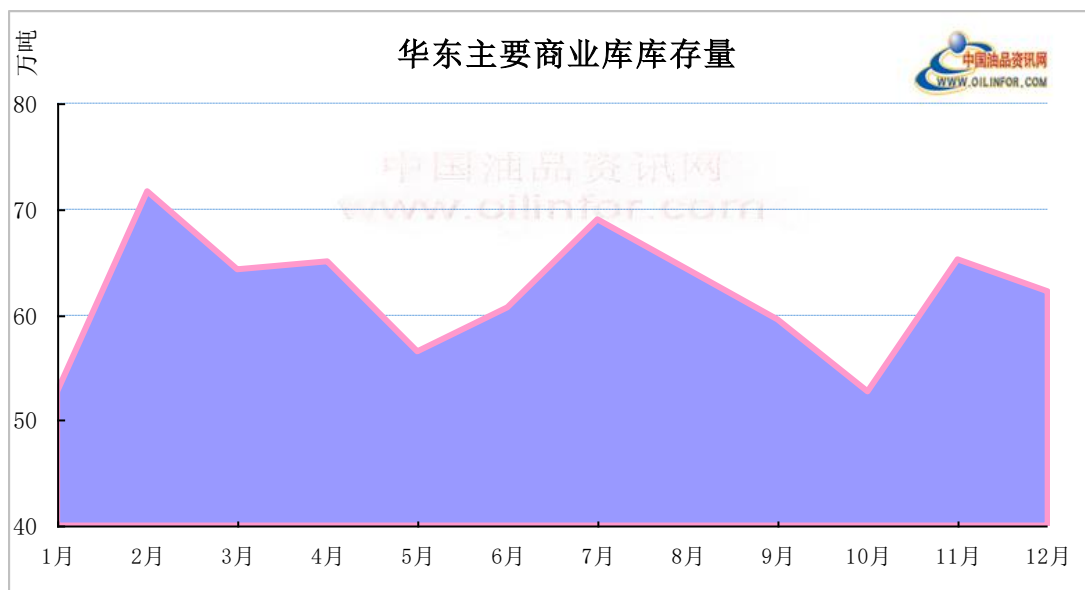
五、2024 年中国沿海港口燃料油库存变化

（一）华南地区燃料油库存



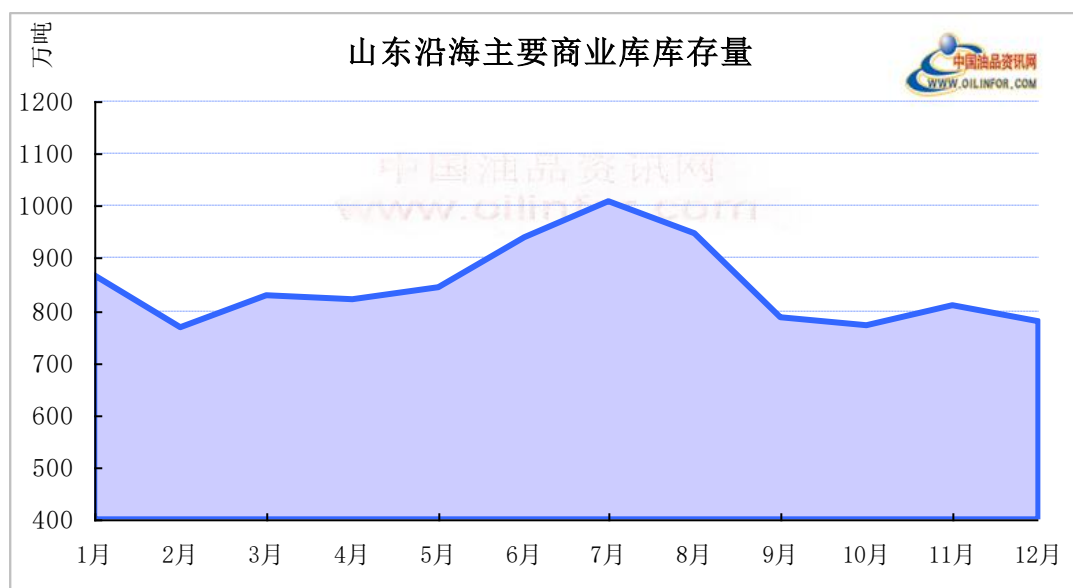
2024 年 1-12 月华南一级商业油库平均库存为 74.2 万吨，同比去年同期 73.81 万吨的库存量上涨 0.39 万吨或 0.53%。内贸终端航运需求平平，调油商出库有压力，内贸库存稍高。新加坡市场燃料油供给偏低，国内低硫燃料油产量同比略有上涨，因此华南地区库存有所上涨。

（二）华东地区燃料油库存



2024年1-12月华东燃料油平均库存在61.99万吨，同比去年同期68.34万吨的库存量下滑5.05万吨或7.53%。年初，保税经销商对于进口低硫资源的采购仍相对谨慎，低硫船燃的进口到货量较少，高硫船燃和MGO的进口量大致持稳，故而华东地区保税船用燃料油整体入库量有所上涨。同时，华东地区低硫资源偏紧，导致加注贴水维持高位，对下游加注需求形成一定抑制，保税燃料油出整体库量小幅下滑，华东地区保税燃料油整体库存小幅上涨。年中，华东地区保税船加油需求偏弱，且驳船运力紧张仍影响企业接单和加注效率，经销商库存消耗减慢，保税船用燃料油整体出库量小幅下降，故华东地区保税燃料油库存下降。年底，保税高硫船用燃料油进口到货量也明显增加。船期显示，12月保税进口资源到货量有所上涨，华东地区保税船燃油整体入库量小幅增加。而临近年末，多数企业存在年底冲量操作，华东地区保税船燃加注需求明显上涨，保税船燃油整体出库量增加，华东地区保税燃料油月均库存有所下降。

（三）山东地区燃料油库存



2024 年 1-12 月，山东沿海燃料油以及原油平均库存水平在 846.92 万吨，同比去年同期 918.46 万吨的库存量跌 71.54 万吨或 7.79%。年初，一方面山东港口到港船货数量小幅增加，但受节前及节后地炼集中提货，以及原料入库效率影响，库存有所下降。另一方面，炼油成本攀升，地方炼厂炼油利润明显转弱，叠加春节假期前后，山东地炼停工、降量操作，整体开工率有所下降，抑制原料提货需求，故港口库存整体下行幅度有限。年中，因山东地炼检修、降量集中，与此同时成品油终端消费需求提升有限，汽柴油出货不畅进一步打击地方炼厂生产积极性，山东地炼开工率跌至低位运行。另外受能源需求增加的乐观预期提振，进口原油成本飙升，地方炼厂炼油利润于月中后期迅速回落，炼油利润空间收窄，地炼整体接货需求下降，港口原料出库量降低，导致港口原料库存大涨。年底，随着复工炼厂逐步转入正常生产程序，以及省内新增大炼化项目开工及提量，山东地炼开工率略有走高，提货需求增加，原料出库效率较高，支撑港口原料库存小幅回落。另一方面，由于前期进口原油市场成交清淡，山东到港船货没有明显增量。

六、2025 年国际原油及国内燃料油市场预测

（一）国际原油走势预测

对于 2025 年国际油价走势，地缘政治风险变化、美国能源政策可能面临的调整、全球经济增长带来的需求强弱等将继续成为主要影响因素。这些因素相互交替，对油价产生不同影响。若欧佩克决定增产或将导致市场供应压力显著加剧，油价中枢存在大幅下移至低位区间可能性，但是也不排除地缘政治风险短期内主导原油价格走势，造成油价反复阶段

性上行。对于 2025 年的油价预测，主要从两个方面来考虑，一是美联储降息过程，也就是宏观经济和货币政策的转变节奏，二是产业中沙特和美国等供需层面的博弈情况。两者相互结合，互相影响，共同对原油市场造成影响。短期来看，因美国制裁措施和 API 库存数据的利好，油价可能会受到一定的支撑，但中长期来看，EIA 的供应增长预期以及全球需求放缓的趋势，可能会导致油价承压，甚至出现回调，主流波动区间在 80-95 美元/桶之间。

（二）燃料油市场展望

后期来看，燃料油的高硫与低硫品种的价格波动与国际油价的关系较为紧密。自 2022 年俄乌战争以来，国际原油的供需关系剧烈波动，导致燃料油价格呈现出随油价波动的态势。尤其是高硫燃料油，在地缘政治的影响下，其供应面临收缩，而低硫燃料油的需求相对稳定，价格表现则相对强势。

从市场结构来看，燃料油的定价已经逐渐演变，低硫燃料油的定价基准开始参考 10ppm 柴油。而随着国际市场的变化，燃料油的供需格局也在不断调整，特别是在亚洲市场，俄罗斯和中东地区的高硫燃料油出口占比日益增加。此外，由于美国和欧洲对俄罗斯的制裁，欧洲市场的高硫燃料油供应发生了显著变化。

面对未来的市场挑战，行业参与者需要密切关注全球原油市场的动向，以及国际地缘政治的变化。高油价和生产成本的双重压力，使得炼厂的开工率受到抑制，而整体利润的压缩将影响投资决策和市场供应。因此，炼厂需要在优化生产和控制成本方面采取更加灵活的策略，以应对不断变化的市场环境。

综合来看，2025 年燃料油市场将继续在供需双弱的背景下运作。行业参与者不仅要关注市场价格波动，还需要从供应链的各个环节入手，优化策略，以提高自身的市场竞争力。展望未来，适应变化、灵活调整策略，将是成功把握机会的关键，燃料油价格运行区间或在 3700-4700 元/吨。

七、2024 年燃料油市场重大事件

（一）2024 年度燃料油市场重要事件

1. 2024 年累计下发低硫燃料油出口配额共计 1300 万吨

2023 年 12 月 29 日，2024 年第一批低硫燃料油出口配额正式下发，共计 800 万吨，同比去年第一批出口配额持平。其中四大集团共获得出口配额 794 万吨，浙石化 6 万吨。

具体来看，中石油获得低硫船用燃料油出口配额 341 万吨，中石化获得低硫船用燃料油出口配额 383 万吨，中海油获得低硫船用燃料油出口配额 68 万吨，中化获得低硫船用燃料油出口配额 2 万吨，浙石化获得低硫燃料油出口配额 6 万吨。2024 年 5 月 7 日，2024 年第二批低硫船用燃料油出口配额正式下发，共计 400 万吨。其中四大集团共获得出口配额 398 万吨，浙石化 2 万吨。具体来看，中石油获得低硫船用燃料油出口配额 175 万吨，中石化获得低硫船用燃料油出口配额 186 万吨，中海油获得低硫船用燃料油出口配额 36 万吨，中化获得低硫船用燃料油出口配额 1 万吨，浙石化获得低硫船用燃料油出口配额 2 万吨。2024 年 9 月 20 日，2024 年第三批低硫船用燃料油出口配额 100 万吨正式下发，累计下发 1300 万吨，同比减少 1.29%。具体来看，中石油获得出口配额 44 万吨，中石化获得出口配额 47 万吨，中海油获得出口配额 9 万吨，中化、浙石化未获得出口配额。

2. 东营首个保税船燃加注业务获批

7 月，济南海关批复设立山东东营港坤能源科技有限公司“国内结转型出口监管仓库”，标志着东营港可以正式开展保税船燃加注业务，这也是济南关区首次批复开展的保税船燃加注业务。据了解，在东营港开展保税船燃加注业务具有明显优势和带动效应。一是随着东营港 3 个 10 万吨级液化码头正式投用，后续通用码头、集装箱码头和 25 万吨单点系泊工程相继投用，靠泊东营港的外轮数量将会实现大幅提升，保税供船燃料油需求将达 100 万吨以上，外轮燃油加注业务需求旺盛。二是东营是中国石化在国内的第二大专用低硫高品质船燃生产地，年产船用燃料油 200 万吨，供应充足。在东营港开展船用燃料油加注业务，相较通过龙口、青岛等地开展燃料油加注业务，可节约运输成本约 15-20 元/吨。按照年加注量 100 万吨算，仅运输成本一项就可节约 1500-2000 万元。设立保税供船燃料油仓库并开展保税燃料油供船业务，既满足了靠泊东营港外轮的燃料油加注需求，畅通了本地低硫燃料油出口渠道，又拓展了传统保税罐的功能、提升了保税罐的利用效率，对于拓展东营港港口功能，提升服务国际大型船舶能力，进一步优化港口营商环境，促进港口腹地外向型经济高质量发展具有重要意义。

3. 中国船燃、中石化燃料油成功申报国家能源局生物柴油推广应用试点

为贯彻新发展理念，推进废弃物循环利用，加快能源绿色低碳转型，拓展国内生物柴油的应用场景，探索建立可复制、可推广的发展路径、政策体系，逐步形成示范效应和规

模效应，国家能源局组织了生物柴油推广应用试点申报及评审工作。4月2日，国家能源局官网发布《国家能源局综合司关于公示生物柴油推广应用试点的通知》，对首批生物柴油推广应用试点项目进行公示。中国船舶燃料有限责任公司以及中国石化燃料油销售有限公司作为船供油企业成功申报该项目。

4. 3850 吨！中国船燃完成国内最大单船生物燃料油加注

6月5日，在深圳蛇口集装箱码头，中国船舶燃料有限责任公司（以下简称：中国船燃）为中远海运集装箱运输有限公司所属“新亚洲”轮成功加注3850吨生物燃料油（B24）。供油作业全程用时14个多小时，顺利完成国内最大单船船用生物燃料油加注业务，标志着国内船用生物燃料油规模化供应迈上新台阶。中国船燃积极响应中远海运集团“绿色航运”和能源供应“绿色转型”的号召，全力推动本次船用生物燃料油的顺利供应，按照集团保质保量保供的“三保”要求，积极发挥自有储油基地在大湾区的区位优势，确保油品供应各个环节顺畅有序。

5. 中国北方首个船舶保税 LNG 加注试点资质落地天津

9月，中国（天津）自由贸易试验区管理委员会发文，授予中海石油天津新能源有限公司（以下简称天津新能源）国际航行船舶保税液化天然气加注试点资格。这标志着中国北方首个保税 LNG 加注试点资质落地天津经开区。天津新能源获批保税 LNG 加注试点资质，标志着天津成为继上海、深圳、舟山宁波、广州之后第五个可以开展保税 LNG 加注业务的区域，将为天津市打造 LNG 仓储、加注和贸易中心提供重要支撑。未来，天津新能源将借助中国海油集团市场资源整合优势，与国家管网集团天津 LNG 保税罐深度合作，积极开拓下游加注客户，在年内实现环渤海首单加注作业。

6. 中石化燃料油公司刷新国内船用甲醇燃料加注纪录

10月13日，燃料油公司在舟山鑫亚船厂成功为马士基大型集装箱船“MAERSK HALIFAX”轮加注甲醇燃料937.68吨，刷新了国内船用甲醇燃料加注最大单纪录，标志着中石化具备了船用甲醇燃料常态化供应能力，推动中国港口配套服务水平迈上新台阶。相比于传统石化燃料，可再生甲醇在全生命周期评估中可减少95%温室气体排放，已成为航运业未来新型绿色燃料的发展方向之一。受注船舶“MAERSK HALIFAX”轮是马士基全球

首艘大型集装箱船甲醇双燃料改装项目，本次作为首船首次加注，将对后续甲醇动力船改造项目产生示范效应，对航运业新能源的发展方向产生重大影响。航运业“绿色低碳”转型趋势下，绿色替代能源日益发展。燃料油公司作为全球远洋船供油行业的头部企业，除了做大、做强、做优、以低硫船燃为主体的传统化石能源，还积极践行绿色发展承诺，全力支持航运降碳减排，近年来相继在甲醇、生物船燃等新能源加注领域实现重大突破。

7. 《船用生物燃料油》团体标准正式发布

由中国出入境检验检疫协会检验鉴定标准化技术委员会（CIQA/TC1）组织起草的《船用生物燃料油》（T/CIQA 88—2024）团体标准，经协会标准化委员会审核，于 2024 年 8 月 21 日批准发布，自 2024 年 8 月 21 日起实施。中石化中海船舶燃料供应有限公司、广州海关技术中心、深圳市朗坤环境集团股份有限公司、中国船舶燃料有限责任公司、上海海事大学等 10 家单位共同参与了起草《船用生物燃料油》团体标准。该标准结合 IMO 组织的规定及实际生产应用，选取对脂肪酸甲酯质量百分比含量 20%、24%30%的船用生物燃料油 B20、B24、B30 样品进行分析研究，同时结合台架试验数据（台架试验包括测试 B15、B24、B30、B50 相关数据），对各种标号的船用生物燃料油作出质量规范。该标准的发布，为我国建立了标准化的船用生物燃料油质量标准。生物柴油生产商、燃料供应商和航运企业可依照标准，生产、销售和使用相应牌号的船用生物燃料油，实现碳减排，为航运业的绿色低碳转型提供有力的技术支撑和科学依据。

8. 中国首单 绿色甲醇“船-船”同步加注顺利完成

2024 年 4 月 10 日上午，“海港致远”轮在上海洋山港冠东码头为马士基 16kTEU 甲醇动力集装箱船“Astrid Maersk”轮顺利完成绿色甲醇燃料“船-船”同步加注作业。本次加注服务圆满完成，标志着上海港成为全国首个拥有绿色甲醇“船-船”同步加注能力的港口，进一步提升了上海国际航运中心对国际班轮的综合服务能级，为建设绿色港口发挥示范引领作用，为助力国际航运业绿色低碳转型贡献力量。“海港致远”轮是国内首艘已投运的全球最大甲醇燃料加注船，也是继“海港未来”轮 LNG 加注船后上海港绿色能源中心又一新的核心装备。“海港致远”轮共有 12 个货舱，2 个 slop 舱，货舱采用 Marineline 特涂，总舱容 16000m³。船舶总长 135.06 米，型深 11.2 米，型宽 20.2 米，具有安全、低蒸发率和环保等特点，是甲醇船舶运输和加注技术的创新集成，既能运输甲醇，又能为

其他船舶及终端加注甲醇，可以为甲醇动力燃料的国际航行船舶提供船对船加注服务和支持集装箱同步装卸，大大节约国际班轮在港口的周转时间，为航运企业赢得环境与经济效益。