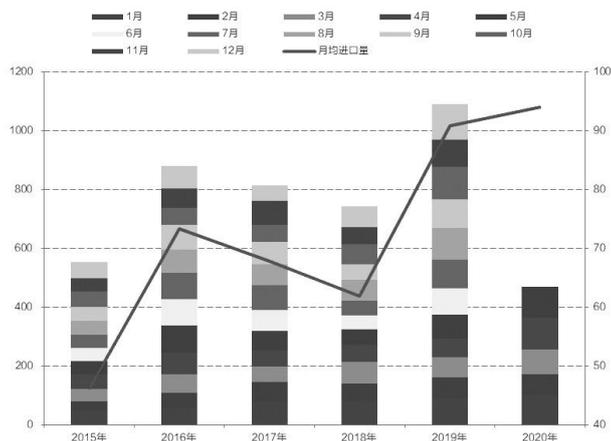


甲醇 海外供应压力难消化

作者：郑浙予 2020/8/4

目前全球甲醇市场正处于第二轮投产周期的中段，新增产能主要集中在中国、美国和伊朗，2019/2020 年度全球甲醇产能平均名义增速高达 12%，预计本轮扩张将持续至 2022 年。



图为甲醇进口量对比（单位：万吨）

我国是全球甲醇产销和进口第一大国，供需边际和贸易变化对我国甲醇价格影响深远。当前全球甲醇产业依然处于新一轮投产弱周期中，进口压力难以消化，甲醇将弱势运行。

产业供需分离特征明显

在中国 CT0/MTO 快速发展，中东天然气资源丰富且价格低廉以及北美页岩油革命的背景下，全球甲醇总产能不断扩张，行业集中度持续提升。2020 年全球有效产能将超过 1.5 亿吨，集中在东北亚、中东以及美洲地区。其中，东北亚产能集中在中国，约占全球甲醇总产能的 67%，中东约占全球总产能的 15%，北美约占全球总产能的 8%，南美约占全球总产能的 7%。

全球甲醇主要消费地集中在东北亚、北美和西欧。其中，中国甲醇年消耗量占全球近 60%。甲醇下游消费结构也大不相同，中国甲醇下游消费以 CT0/MTO 为主，占比接近一半，近年来发展迅速，而海外甲醇市场消费仍以甲醛、醋酸、油品相关品等传统下游为主，增量有限。

国际甲醇贸易活跃度高

在甲醇产销分离的供需格局下，甲醇国际贸易活跃度高，主要出口国均对我国市场出口甲醇。我国甲醇进口量前五位分别是伊朗、新西兰、特立尼达和多巴哥、阿曼和沙特，其中伊朗是我国最大进口来源国，占到总进口量的三至四成。

由于甲醇属于液体类危险化工品，其运输成本和仓储成本相较甲醇价格占比高，因此运输和库容对甲醇价格波动的影响较大。全球甲醇物流主要有以下几条路线：中东至中国，周期约 30 天，多用 3 万—6 万吨大型货船运输。新西兰至中国，周期 15 天，货船多在 3 万吨以上。美洲至中国，周期约 40 天，货船多在 3 万—4 万吨。东南亚至中国，周期 7—10 天，多为 1 万—2 万吨小型货船。

全球甲醇第一轮产能扩张在 2014 年正式拉开帷幕，在以美国为代表的新装置投产叠加旧装置扩建的情况下，全球甲醇产能不断攀升，2016 年全球甲醇产能增速达到 7.5%。目前全球甲醇市场正处于第二轮投产周期的中段，新增产能主要集中在中国、美国和伊朗，2019/2020 年度全球甲醇产能平均名义增速高达 12%，预计本轮扩张将持续至 2022 年。

甲醇进口出现三大变化

一是我国甲醇进口量屡创新高。2010 年起我国 CTO/MTO 产业蓬勃发展，大量甲醇制烯烃企业投产，其中内地甲醇装置多为一体化装置，形成了自产自销的产业格局，而沿海市场的甲醇则主要依赖进口，大量海外工厂和贸易商将我国作为出口的首选目标市场。加之海外甲醇以天然气为主要原料，生产成本低廉，近年来我国甲醇进口量居高不下。2020 年上半年，我国甲醇进口量预估接近 600 万吨，同比增长近 30%，其中来自伊朗、特立尼达和多巴哥的进口增涨较多。

二是随着页岩气甲醇的扩产，美国在 2019 年从净进口国转为净出口国。美国短时期难有大量货物发往中国，其理想销售区域仍是欧洲、韩国等地。北美富裕资源不断挤对特立尼达和多巴哥、委内瑞拉等国市场，造成南美国家外销量增加以及贸易流向转变。2019 年南美出口至我国数量显著提升，占到我国总进口量的 15%左右，上涨 130%。

三是美国对伊朗、委内瑞拉的制裁，间接导致中东和南美对中国甲醇出口大幅增加。伊朗是仅次于中国的全球第二大甲醇生产国，占国际甲醇产能接近 18%。但伊朗国内并无配套下游，其产量全部用于出口，中国和印度为主要买家，中国购买量占到伊朗出口量的 65%左右。伊朗在中国甲醇进口来源中的占比稳定在三成以上，其装置投产及运行对中国进口量影响较大。

总之，目前全球甲醇产业依然处于新一轮投产弱周期。2020 年海外供应压力很难消化，甲醇整体将弱势运行。