



金融投资专业理财

甲醇市场年报

2020 年 12 月 18 日

供需形势得到改善 价格重心有望抬升

摘要

2020 年，郑州甲醇市场整体呈下探回升态势。一季度受国外内公共卫生事件的相继爆发和 OPEC 与俄罗斯石油减产协议破裂带来的原油价格、欧美股市出现历史性的下跌的共同影响，甲醇价格大幅下挫，企业陷入亏损。之后，伴随着各国央行货币政策、财政政策宽松，全球经济逐步复苏，在供应端装置阶段性的临停/计划检修中，烯烃价格走强带动甲醇制烯烃利润大幅上扬，供需格局转好，甲醇价格逐步走强。展望 2021 年，进口缩量预期、冬季原料成本抬升、春节前备货、烯烃装置投产等一系列因素影响下，一季度甲醇价格仍有望保持偏强态势。但价格上涨之后一旦导致下游陷入亏损，将带来库存的再度累积，另外西北部分 MTO 配套甲醇装置投产给市场带来的冲击也不容忽视。不过，海外需求的持续复苏有望分流全球货源，加上下游烯烃装置的投产将为甲醇带来可观的需求增量，预计 2021 年甲醇价格震荡重心有望得到抬升。

瑞达期货研究院
投资咨询业务资格
许可证号：30170000

分析师：
林静宜
投资咨询证号：
Z0013465

咨询电话：059586778969
咨询微信号：Rdqhyjy
网 址：www.rdqh.com

扫码关注微信公众号

了解更多资讯



目录

一、2020 年国内甲醇市场行情回顾.....	2
二、甲醇基本面因素分析	3
1、国内甲醇供应状况分析.....	3
1.1 国内甲醇产能分析	3
1.2 国内甲醇开工情况分析	3
1.3 国内甲醇成本和利润分析.....	4
2、国际甲醇供应状况分析.....	5
2.1 国际甲醇装置产能和运行情况分析	5
2.2 进口甲醇情况.....	6
3、国内甲醇库存情况分析.....	9
4、甲醇市场需求状况分析.....	10
4.1 传统需求情况.....	10
4.2 新兴需求情况.....	12
4.3 替代品价格变动	14
三、甲醇市场 2021 年行情展望.....	15
免责声明	16

一、2020 年国内甲醇市场行情回顾

2020 年，郑州甲醇期货价格整体呈下探回升态势。整体来看，甲醇市场走势可以分为四个阶段。

第一阶段（1月份—3月底）：2020年伊始，美伊事件加剧中东地缘局势动荡，市场对于伊朗甲醇出口的担忧推动甲醇价格大幅上涨。美伊冲突余波尚在，伊朗限气导致甲醇装置大面积停车的传闻令郑州甲醇指数直奔2400元/吨。春节后，受到疫情的影响，多地开工延迟，物流运输不畅，无论是甲醇生产企业还是甲醇下游企业，均面临着原料供应不足和产成品库存积压的问题，甲醇的供需格局也因此逆转，期货价格在节后出现跌停。但随着国内复工复产进程的推进，甲醇价格在急跌后略有反弹修复。但三月份受海外疫情爆发和国际原油连续遭遇重挫影响，郑州甲醇价格再度跌停并开启持续下跌之路，指数至3月底跌至1600元/吨，创上市以来新低。

第二阶段（4月初—7月底）：4月份，受05合约即将交割带来的市场流通紧张影响，郑州甲醇期价一度出现反弹。但受制于供需基本面压力，期价涨势未能得到延续。之后，在高进口量带来的港口高库存、国内春检不及预期、需求缺乏增量和甲醇生产企业陷入行业性亏损带来的成本支撑等因素共同影响下，甲醇指数窄幅波动，这一阶段甲醇价格重心整体小幅抬升。

第三阶段（8月初—12月）：8月以来，国内甲醇装置临停/计划检修增多，涉及西北、华东、西南等地装置，加上宁煤及延安CTO的配套甲醇出现问题，带动甲醇生产企业去库加快。同时，受外盘装置运行不稳带来的进口减量和国内天气导致船货延迟到港，进口量下降。而烯烃利润的高位则带动了甲醇下游装置维持高负荷运行，部分前期长期停车装置也陆续重启，需求端对甲醇的提振力度明显。这一阶段郑州甲醇指数涨幅高达42.3%。



数据来源：博易大师

二、甲醇基本面因素分析

1、国内甲醇供应状况分析

1.1 国内甲醇产能分析

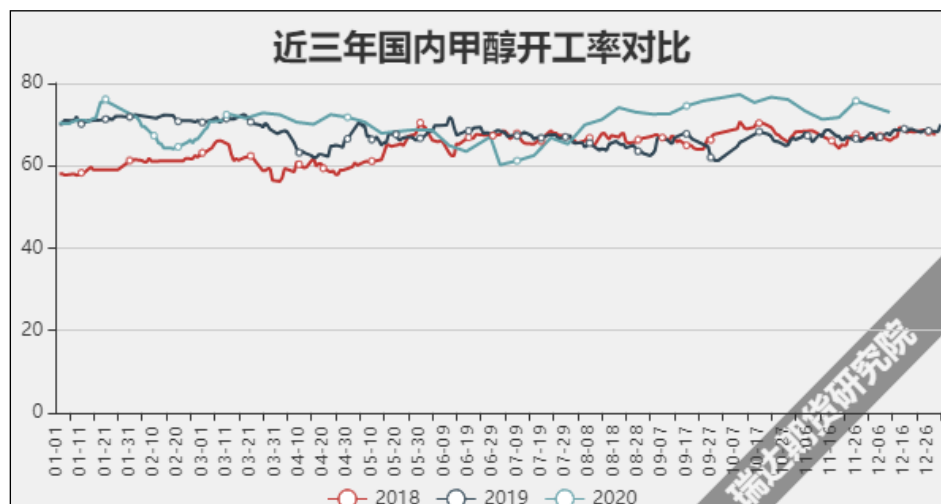
金联创不完全统计数据显示，2015-2019 年我国已经淘汰落后甲醇产能六百多万吨。2020 年甲醇价格创历史新低，产品价格中枢大幅走低过程中上游企业多亏损，这将加快高成本产能区域实现新旧产能替换，同时也会加速行业出清淘汰落后产能。金联创不完全统计，2020 年我国甲醇失效产能个数、总数高于往年，失效产能总数超三百万吨。

国内新增产能方面，近些年来，随着延安能化、中安联合等一体化大型装置的投产，甲醇产能保持平稳增长，近 3 年的产能增长率保持在 6%附近，其中 2019 年新增产能约为 500 万吨，相比 2018 年有所增加。进入 2020 年，国内甲醇产能扩张的步伐仍在继续。目前中国甲醇产能 9176 万吨，年增幅 3%附近，新增产能中部分为现有项目扩能、部分为烯烃配套、部分则为炼化一体化项目中的规划；未来仍不乏新建项目，尤其是西北部分 MTO 配套甲醇装置计划 2021 年年初投产，届时对市场影响较大。目前西北工厂官方对神华榆林、榆能化（延长中煤）以及鄂能化的投产预期均放在了 12-1 月，能否顺利投产仍未可知。一旦投料试车后，MTO 对生产甲醇与外采甲醇的经济性对比，成为了影响市场的关键。据隆众测算，目前甲醇生产成本低于外采成本。因此西北配套大甲醇若顺利投产并持续生产，甲醇供应端压力将再度显现。

1.2 国内甲醇开工情况分析

从开工率看，2017 年以来，甲醇开工率节节攀升，2020 年的平均开工率达到 69.99%，较 2019 年提升 2.27%，处于近几年的高位。11 月下旬之后，国内甲醇受环保限产、限气影响，开工率略有回落，但仍处于近三年高位水平。

冬季市场关注较多是天然气限气。2017 年冬季的气荒之后，国家也采取了多项措施来保障冬季用气。就 2020 年冬季的情况看，国家宏观调控下预期今年天然气整体供应量较为充足，但进入 12 月份之后，依然出现了天然气供应紧张的局面，因天气转冷，工业天然气供应减量，气头企业比原计划提前约半个月停车以及降负荷。目前川渝地区的玖源、川维、卡贝乐装置受限气影响停车或降负，时长尚未明确。据中国气象局专家的分析，今年是拉尼娜年，中国有可能在明年 1 月份出现极寒天气，造成的影响是气头企业复产的时间很可能迟于往年，供应紧张或延续至 2021 年一季度。

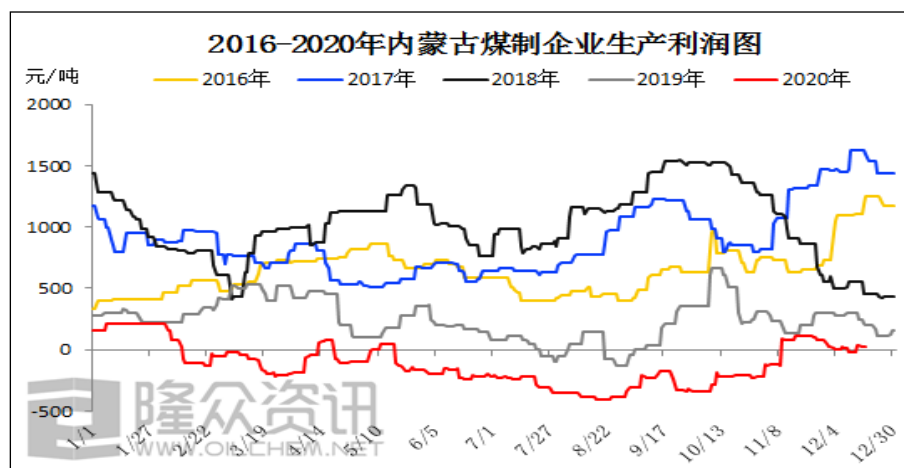


数据来源: wind 瑞达期货研究院

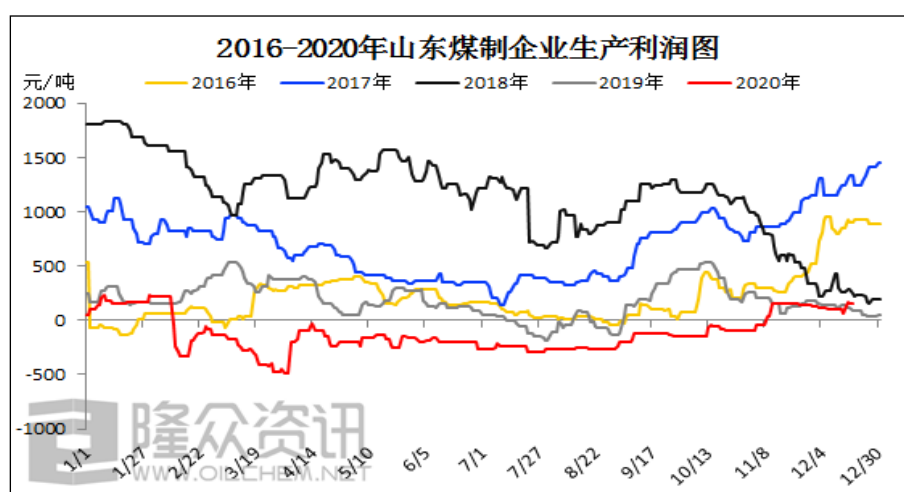
1.3 国内甲醇成本和利润分析

国内甲醇生产主要是以煤炭、天然气和焦炉气为原料，煤炭和天然气价格波动有限，焦炉气为焦化副产。煤头装置来看，冬季取暖煤需求增加以及稳增长措施落地显效将使煤炭需求保持增长，今年冬季煤炭市场供应偏紧预期促使价格持续上行，动力煤现货市场紧俏格局已蔓延至主产区，考虑到进口及增产需要一定的时间周期，若煤炭市场现货偏紧程度持续升级，则煤制甲醇装置或面临原料短缺问题。因此，在 2020 年底至 2021 年一季度，煤炭供应紧张不仅会使得煤头装置成本抬升，还可能对甲醇开工率造成影响。天然气方面对甲醇影响来看，根据中石油西南天然气政策，11 月对甲醇气价将上调 0.23 元/立方，按 1.53 元/立方执行，使得西南地区的天然气制甲醇成本明显增加。

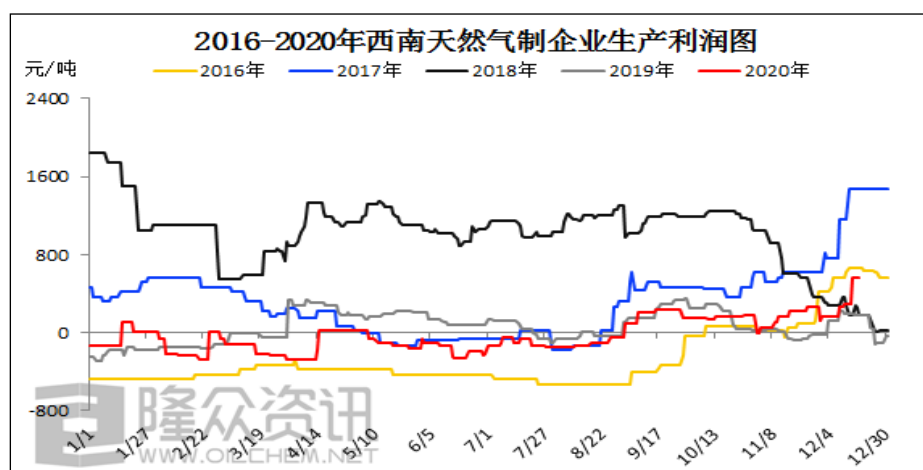
从利润来看，2017 年到 2018 年，由于甲醇价格整体处于高位，无论是煤制还是天然气制企业均保持较好的效益，然而，2018 年 10 月份以后，甲醇价格出现断崖式下跌，上游企业的高利润一去不复返。2020 年上半年，全球疫情爆发导致需求减弱，叠加国际原油价格大幅下挫，甲醇价格重心的不断下探，甲醇生产利润进一步走弱，主产区生产企业步入盈亏边缘，多数企业生产亏损。至下半年，伴随着全球需求的恢复，甲醇价格的稳步走高，企业亏损幅度减少，四季度部分企业开始盈利。考虑到 2021 年内外盘仍然有大量产能投放，并且进口量屡创新高，有限的需求增加远不及供应的增多，下游行业话语权逐步提升，产业链利润继续向下游倾斜，上游企业低利润的情况或将延续。



数据来源：隆众资讯



数据来源：隆众资讯



数据来源：隆众资讯

2、国际甲醇供应状况分析

2.1 国际甲醇装置产能和运行情况分析

从国际新增产能看，2020 年全球投产规模将进一步扩大。从投产分布区域来看，近年来新增装置主要集中在美国和伊朗等地，未来几年美国将有 400 万—500 万吨的新装置

投产，全球甲醇供应压力也进一步增加。

每年 1-4 月为国外甲醇装置的检修季。今年 1 月期间，我国最大的进口来源国伊朗因寒潮限气保民用，气头装置大面积停车，导致伊朗 80.60% 的甲醇装置停车检修。再加上美国、马来西亚以及文莱地区多套装置停车或降负，外盘装置开工降至历史低位。至 2 月下旬，马来西亚石油两套共计 236 万吨/年甲醇装置全线开车，2#170 万吨/年装置负荷也基本提升至正常水平。由于中旬伊朗地区恢复供气，伊朗多套甲醇装置也在中下旬陆续重启。另外，伊朗新装置 Bushehr165 万吨/年甲醇装置和 Kimiya 工厂 165 万吨/年甲醇装置也在今年投产并出产品。

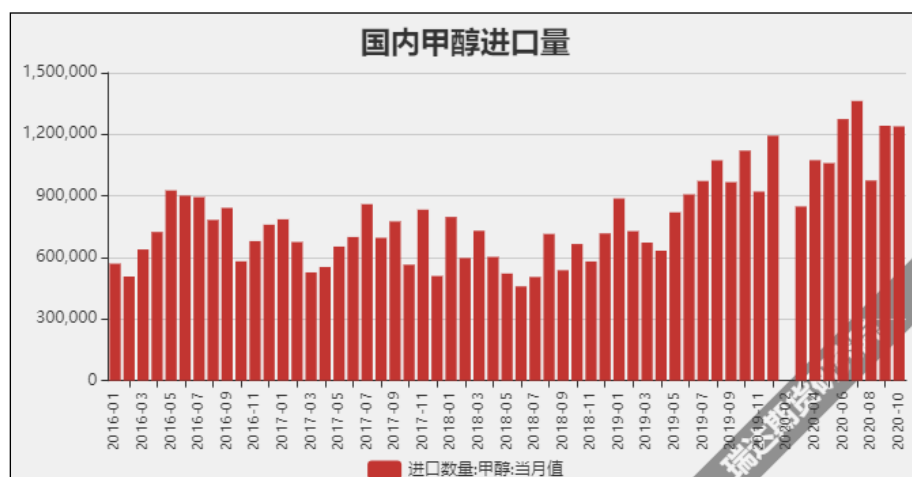
下半年，由于海外需求尚未恢复，装置停车/降负增多，突发故障也时有发生。7-9 月海外甲醇供应下降至低位水平，尤其是非伊货源持续偏紧。四季度，中东、东南亚、美洲以及欧洲等地甲醇装置运行不稳，且临停装置相对较大，加之伊朗 2021 年一季度检修计划影响，国际价格呈现大幅推涨行情，其中欧美两地已突破 2020 年疫情前最高点。

就目前来看，伊朗装置供应端预期收缩。Kaveh 230 万吨/年装置于 11 月底停车检修，检修时长达三个月；Marjan165 万吨年装置计划 12 月底停车检修，预计为期约 45 天；ZPC 一套 165 万吨/年装置预计 1 月份停车 30 天；Kimiya 听闻后期计划检修 3 个月。此外，沙特 Sabic 一套 100 万吨装置预计 2 月停车 50 天；挪威 Equinor 的 90 万吨甲醇装置因工厂火灾也被迫于 12 月 2 日停车，重启时间待定；而加勒比和玉皇仍未有明确投产日期。

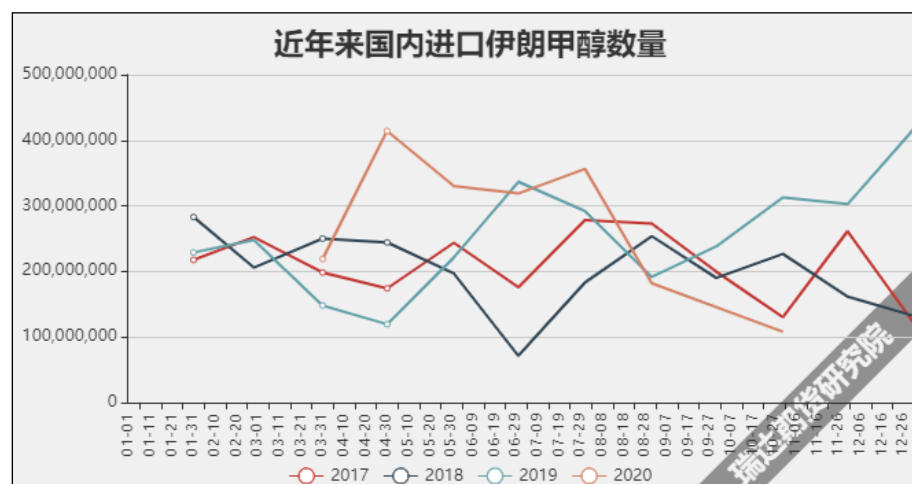
目前，受拉尼娜现象影响，伊朗冬季限气预期仍存。据业内推测，未来工业用气可能从目前的 2.45 亿立方米被迫压缩到每日 1 亿立方米，降幅超过 50%，影响时间也可能更长。参照 2020 年情况大概率发生 1 月份，届时伊朗停车装置极有可能达到 30% 甚至 50%，一旦伊朗装置大幅停车，对 2021 年一季度国内进口甲醇供应势必造成较大影响。

2.2 进口甲醇情况

近两年来，伊朗新装置逐步增加，带动国内甲醇进口持续攀升。每年一季度是外盘装置检修高峰期，因而甲醇进口量处于季节性低点，但随着近年来外盘装置陆续投产，今年一季度我国甲醇进口量同比仍然增加。二季度之后，受伊朗甲醇新装置投产及全球疫情影响下，海外市场需求偏弱，由于利润可观，外盘货源发往中国进行套利意愿增加，进口量持续走高。海关数据显示，2020 年 1-10 月，国内甲醇累计进口量达到 1078.6 万吨，较去年同期进口量增加 201 万吨，增幅达 22.9%。从进口来源地来看，伊朗仍然高居首位，阿曼位居其次，之后是沙特和新西兰，其他国家占比变化不大。

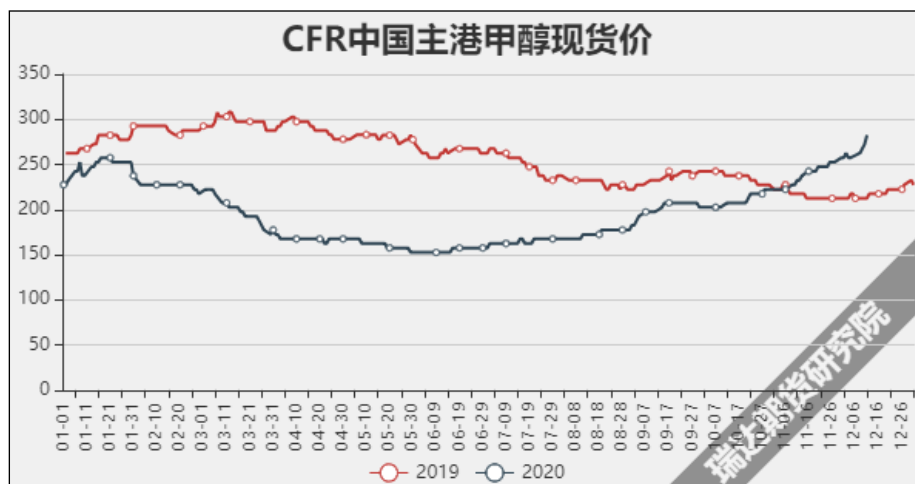


数据来源: wind 瑞达期货研究院

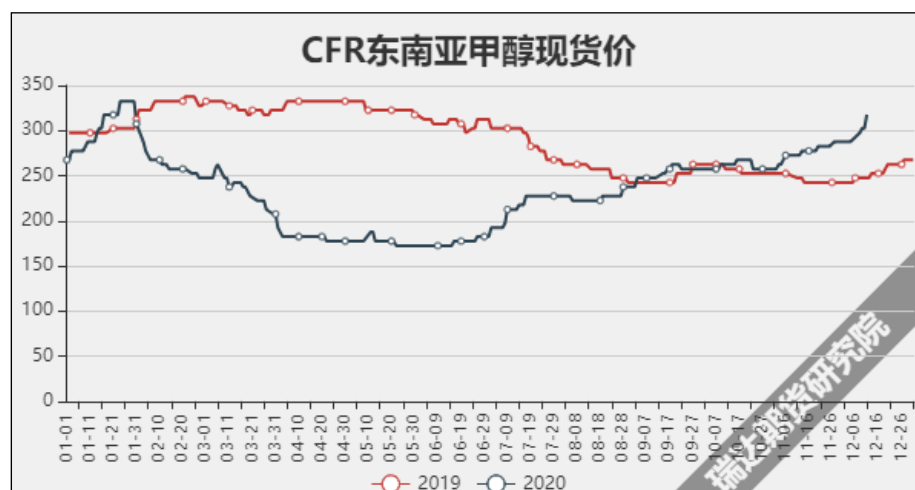


数据来源: wind 瑞达期货研究院

由于海外需求逐步恢复，印度自 10 月起恢复了甲醇进口，欧洲进口也在缓慢增加。11-12 月，中东地区多套甲醇装置受故障、天气等因素影响而开工率下滑，叠加海运费大幅上涨，海外甲醇货源涌入国内市场的压力将逐渐减轻，推动甲醇海外价格持续升温，国际甲醇价格屡创新高。目前伊朗货实际成交价格已与非伊货价格持平，这也让明年的长约商谈陷入僵局。Wind 数据显示，截止 12 月 17 日，FOB 美国海湾价格现货价格在 394.59 美元/吨，较去年同期增加 127 美元/吨；CFR 中国主港现货价格在 292.5 美元/吨，较去年同期增加 75 美元/吨；FOB 鹿特丹现货价格在 340 欧元/吨，较去年同期增加 129 欧元/吨；CFR 东南亚现货价格在 332.5 美元/吨，较上月同期增加 80 美元/吨。



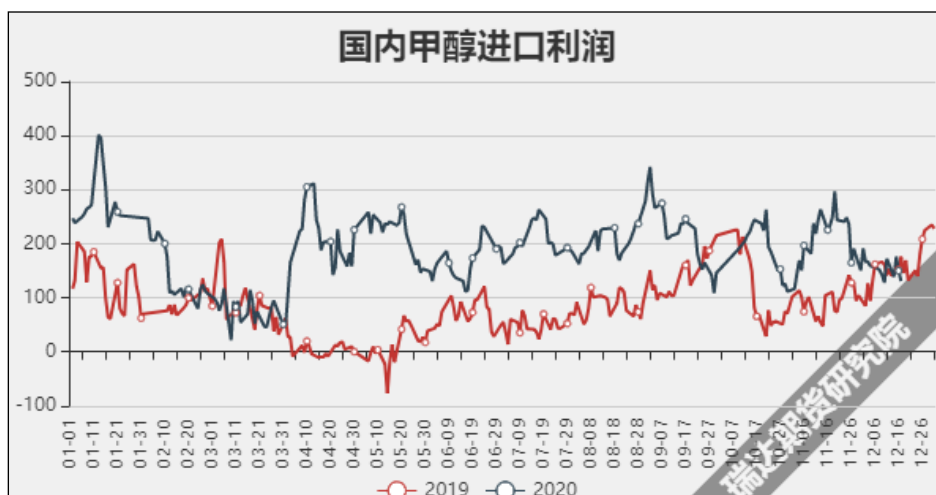
数据来源: wind 瑞达期货研究院



数据来源: wind 瑞达期货研究院

目前非伊外盘价格高位，1月非伊货存大概率改港预期进而减少中国抵港量；而伊朗因装置检修较多，装船的确定性减少，1月进口量预期环比12月继续下降。由于伊朗的甲醇生产装置容易受到冬季限气的影响而降低负荷，1月份一旦出现大面积停车，整个一季度进口量均将受到影响。

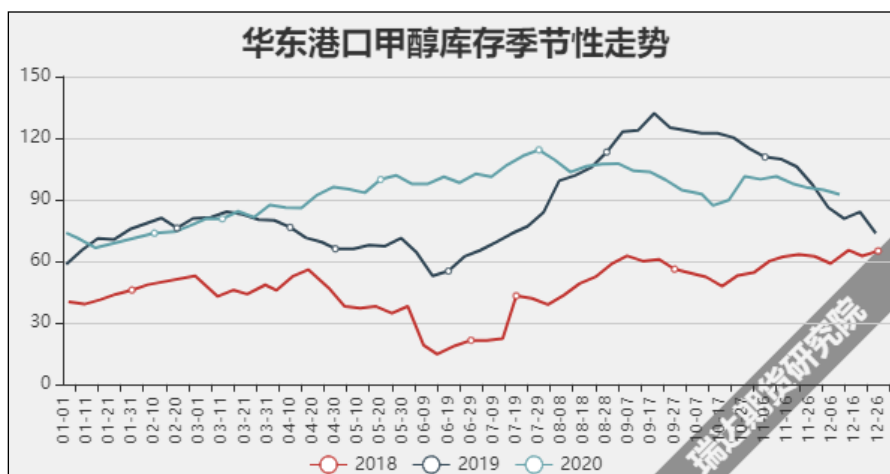
由于海外甲醇生产商以天然气制甲醇为主，天然气价格重心显著回落直接拉低了甲醇生产成本，加上海外需求大幅萎缩，中国市场价格高于海外价格，2020年国内进口端持续保持利润高企的状态。2021年来看，目前海外经济处在复苏期，工业企业生产活动正在有序恢复过程中，全球需求有望承接供给增量。伊朗甲醇装置普遍负荷不稳定，且即将面临冬季限气停车，后续甲醇伊朗进口料将减量。海外甲醇的强势表现使得进口价格居高，美金盘一旦进入倒挂状态，将导致我国进口量大幅下降。



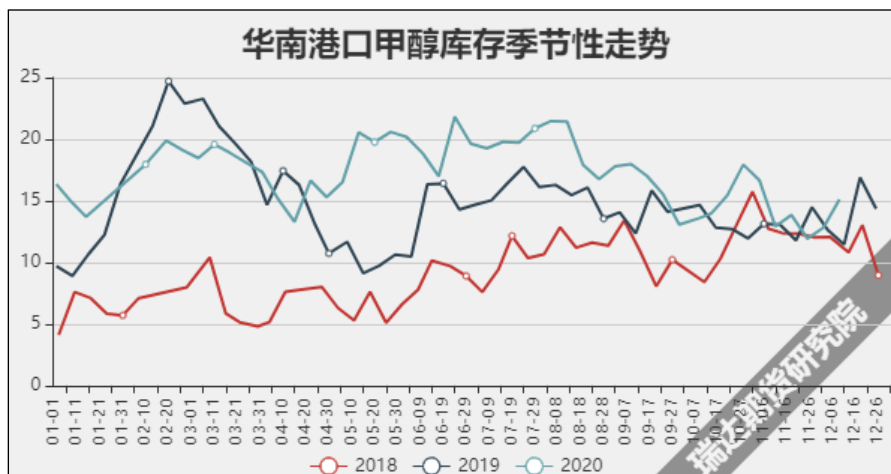
数据来源: wind 瑞达期货研究院

3、国内甲醇库存情况分析

从港口的情况看，受进口高利润影响，2020 年国内华东港口库存持续走高，且高于过去两年同期水平，库存量在 7 月份一度超过 100 万吨。下半年高库存虽有所缓解，但多数时间保持在 90 万吨以上，由于 2019 年同期基数较大，2020 年下半年同比下降，但明显高于 2018 年同期。11-12 月华东库存整体呈去库状态，但去库幅度较小。华南港口来看，2020 年整体较为稳定，港口库存维持在 13-23 万吨，至四季度库存处于年度均值下方。海外货源压力减轻将有助于港口甲醇库存加快去化节奏。据隆众资讯统计，截至 12 月 17 日，华东和华南港口甲醇库存量合计 105.22 万吨。尽管甲醇港口库存依旧维持偏高水平，但未来面对国内外装置停车和进口未存增量预期，沿海库存料将难有明显累积。加上明年初国内外的限气减产以及需求端的重启，可能再次重现 2020 年初供需阶段性偏紧的行情。



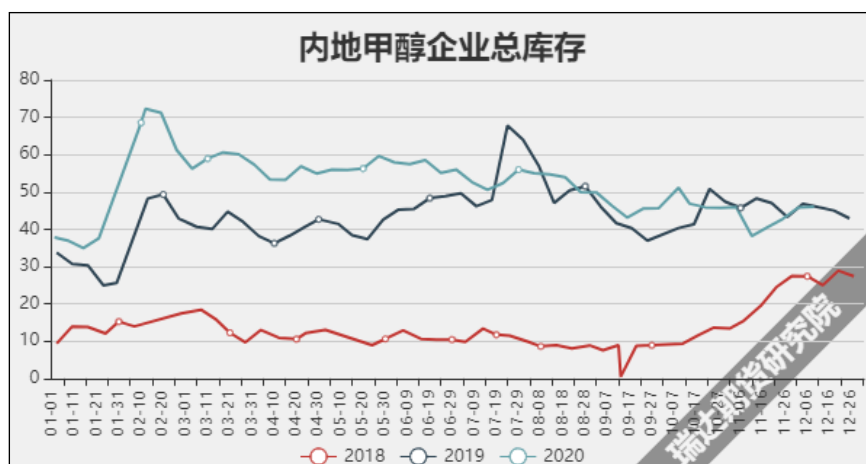
数据来源: wind 瑞达期货研究院



数据来源: wind 瑞达期货研究院

从内地的情况看, 2020 年春节期间受疫情影响, 物流运输受限, 企业库存持续累积, 局部地区濒临胀库, 2 月中旬内陆地区部分甲醇代表性企业库存量一度高达 72 万吨。虽然之后国内疫情得到有效控制, 各地物流基本恢复, 库存也相应得到消化, 但需求并未跟进, 甲醇库存依然远高于往年同期水平。

进入下半年, 装置临停/计划检修增多, 涉及西北、华东、西南等地装置, 之后内地部分 CT0 装置因上游故障, 在外采需求的带动下, 西北地区甲醇库存持续下滑。截止 12 月 17 日, 内地甲醇库存在 42.98 万吨。当下甲醇库存水平偏中性。随着后市基本面情况的逐步改善, 甲醇库存有望持续去化, 叠加春节备货预期, 2021 年一季度内地企业库存压力预计不大。



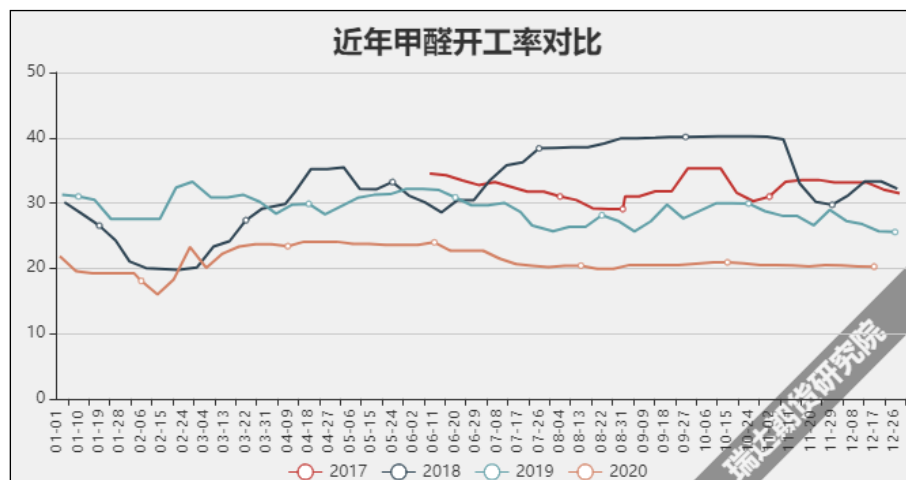
数据来源: wind 瑞达期货研究院

4、甲醇市场需求状况分析

4.1 传统需求情况

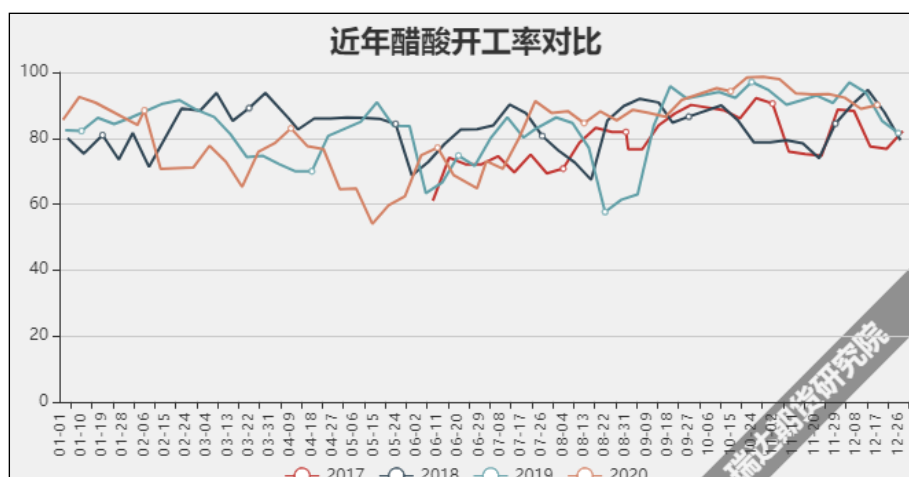
近年来, 环保、安监及企业重组兼并等政策面消息对化工品行情的影响力度亦逐步走强, 上游企业限产/停工、中游运输环节监管、下游需求端降负/停车等均有不同程度体

现。2020 年甲醇下游产品新增有限，传统下游产品中仅有醋酸、MTBE 等零星装置投产，甲醛、二甲醚、DMF 等产品由于行业竞争激烈，近年来基本没有新增产能投放，消费占比有所下滑。作为最大传统下游的甲醛，近年来一直受到环保收紧的困扰，开工率长期低迷，产量不断下滑，2020 年全年开工率维持在两成附近，全年平均开工率在 21.36%，较 2019 年下降 7.86%。今冬明春采暖季，作为板厂主产区的山东临沂，一旦出现环保预警，对当地板厂及甲醛企业生产将产生明显影响，进而影响对甲醛的需求。



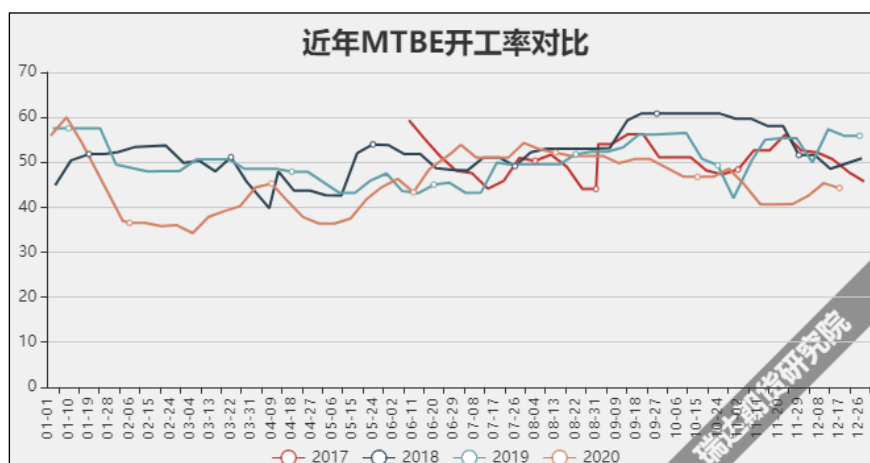
数据来源：wind 瑞达期货研究院

醋酸是传统下游的需求亮点之一，主要用于生产醋酸乙烯、醋酸乙酯、PTA 以及醋酐等。2020 年，醋酸市场下游需求处于陆续增加阶段。PTA 年内随着新装置的投产，对醋酸助力十分强势，且企业开工率持续在 8 成以上，此外氯乙酸等其他下游负荷也持续偏高，北方环保力度较往年略有减弱，因此下游基本处于正常运行态势。对醋酸的刚需水平同比较高。即便 2020 年上半年醋酸受疫情影响而对印度出口量出现了明显减少，但下半年在下游行业陆陆续续投产之后，需求量在 9-10 月份呈现激增状态。2020 年全年醋酸市场平均开工率在 81.29%，较 2019 年下降 1.4%。



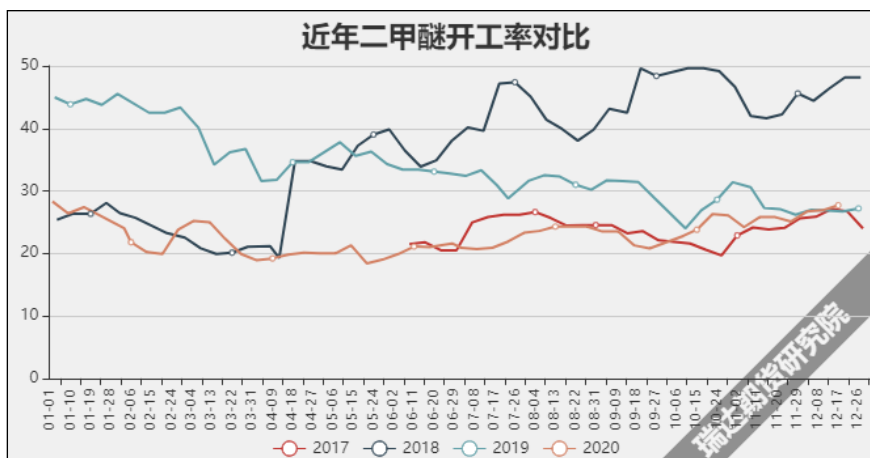
数据来源：wind 瑞达期货研究院

MTBE 方面，上半年国际油价大幅下挫使得调油市场走弱，进而影响 MTBE 开工水平。之后随着国际油价回升，汽油需求走强，MTBE 开工率出现回升。2020 年全年平均开工率在 45.29%，较 2019 年下降 4.77%。因 MTBE 为汽油中的重要原料组分，10 月份以来主营单位汽油外采量以及汽油出口量皆有提升，间接对原料 MTBE 需求量跟随增加。时至年底，主营单位汽油集采业已开始降温，直接利空汽油市场氛围。同时随着汽油出口配额的陆续完成，汽油供应的充裕也会对国内市场形成打压，对 MTBE 开工水平的影响预计将延续到 2021 年一季度。



数据来源: wind 瑞达期货研究院

二甲醚方面，上半年在原油低位影响下，需求也受到影响，下半年国内液化气市场较为困难，国内整体受制于高供应量压制，液化气价格在 10 月份出快速反弹之后再度陷入僵局，受此影响二甲醚开工率也偏低。2020 年全年平均开工率在 22.74%，较 2019 年下降 11.1%，行业已经进入低迷期，后期二甲醚预计延续低开工。



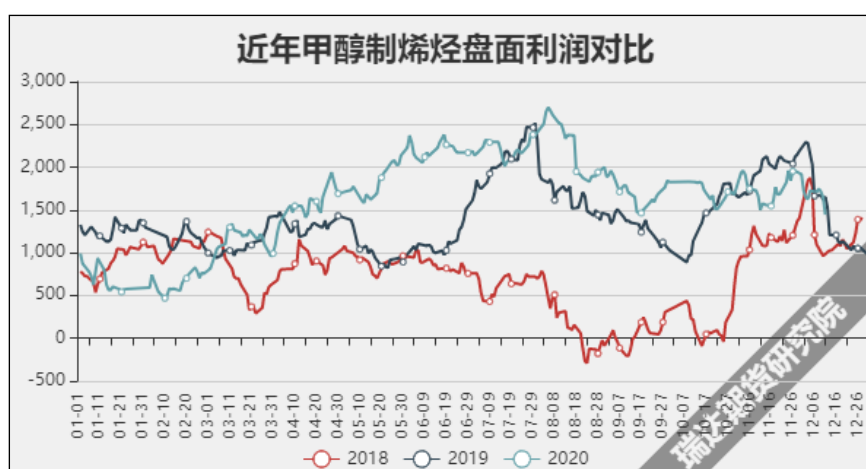
数据来源: wind 瑞达期货研究院

4.2 新兴需求情况

近 10 年来随着我国鼓励发展新型煤化工以及环保、安检等政策的实施，以 MT0 为主

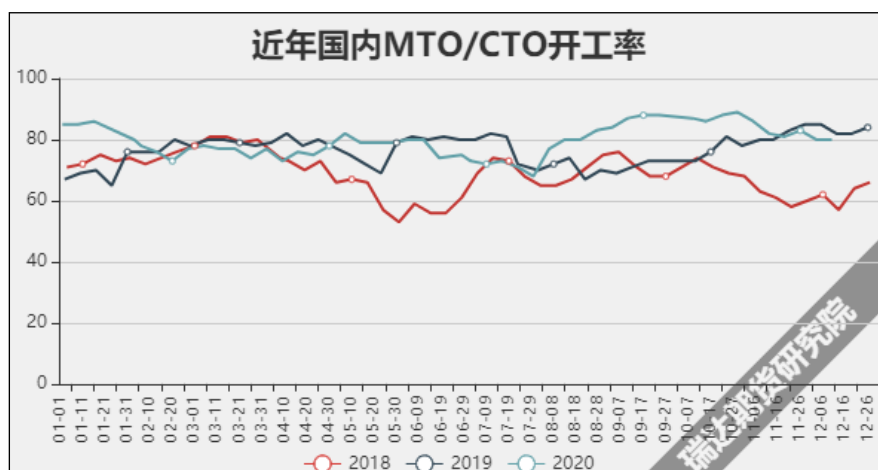
的甲醇新型下游需求迅猛发展，2014 年产能增速一度达到 150%，2015-2016 年年均增速迅速回落至 33%附近，2017-2018 年的年均增速更是下降至 6%的水平，达到近几年的低点。不过随着原料甲醇价格中枢下移，2019 年烯烃利润得到大幅修复，至 2020 年烯烃利润的大幅上扬，对未来 C/MTO 新增产能投放将有所推动。

从甲醇制烯烃盘面利润看，2020 年前三季度，因烯烃下游产品价格持续回升，而甲醇价格处于低位，甲醇制烯烃利润整体较为可观，并于 8 月份一度到达近年高点。四季度，随着甲醇价格走高，利润开始萎缩，但仍较往年同期基本持平。全年平均利润在 1631.47 元/吨，较 2019 年提升 212 元/吨。



数据来源: wind 瑞达期货研究院

由于利润可观，2020 年初甲醇制烯烃开工率维持在 85%以上的高开工水平。由于春节期间不停车，原料甲醇库存较为充裕，但疫情爆发后，受物流影响，产成品无法顺利运出，部分企业也出现降负荷，国内煤（甲醇）制烯烃装置整体开工负荷一度下降至 73%。之后，随着物流恢复，烯烃装置负荷逐步提升。下半年伴随着下游产品价格的大幅反弹，国内 MTO/CTO 开工率持续攀升。全年平均开工率在 79.56%，较 2019 年平均开工率提升 3.16%。



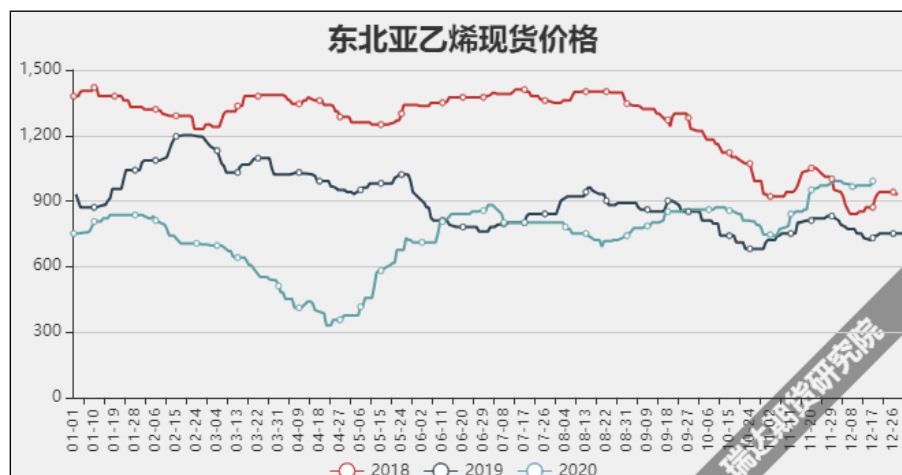
数据来源: wind 瑞达期货研究院

目前来看, 斯尔邦 12 月 2 日计划检修 36 天, 预计 1 月 7 日附近重启。而宁波富德 60 万吨装置预计 1 月 18 日-1 月 31 日检修两周。由于斯尔邦需求量要高于富德, 相比现在来说 1 月份需求仍是增加的。值得期待的是, 明年上半年预计有五套 MTO/P 装置投产和复产。包括常州富德、鲁西化工、山东大泽、山东华滨和天津渤海化工。如果下游新装置的投产进度符合预期, 那么明年上半年将带来年度约 380 万吨的甲醇需求增量, 整体来看明年上半年需求预期仍是向好。

从甲醇燃料来看, 由于相比煤制氢, 干气制氢等工艺、甲醇制氢具有投资较低, 无污染等优点, 为了满足油品升级需要, 山东地炼纷纷配套甲醇制氢装置, 来满足炼油厂的汽柴油加氢、渣油加氢、润滑油加氢等多种需求。考虑到 2020 年, 我国将全面实施“国六”排放标准, 未来对于油品的要求将会越来越高, 甲醇制氢领域仍有较大的增长空间。

4.3 替代品价格变动

由于烯烃不仅可以由甲醇作为原料, 还可以通过乙烯聚合。因此, 煤化工的竞争力, 与油价的水平存在密切的关系。一旦乙烯聚合的利润高于通过甲醇制烯烃利润, 甲醇制聚烯烃的经济性将弱化。如果油价低于 40 美元/桶时 (有观点认为是 50 美元/桶), 煤化工将基本无竞争力; 而高于时, 煤化工将会与石油化工具备相同的竞争力。当油价接近或超过 80 美元/桶时, 煤化工将具备较强的竞争力。



数据来源: wind 瑞达期货研究院

今年东北亚乙烯价格经历了下探回升的走势。3 月份油价跌破 35 美金后, 油制烯烃成本优势明显, 东北亚乙烯价格一度跌至 331 美元/吨, 远低于 08 年金融危机水平。为此, 沿海地区 MTO 装置面临的低成本竞争品威胁大大提高。不过, 之后乙烯单体价格因海外装置的原因和国际油价反弹等因素而出现明显回升, 甲醇相对外采单体优势回归。截止 12 月中旬, 东北亚乙烯价格在 991 美元/吨, 略高于过去两年同期。

得益于 OPEC+减产协议延长、拜登当选美国总统、新冠疫苗研发取得进展等消息刺激，国际油价大幅冲高并接近 50 美元/桶，后期煤化工与石油化工竞争依然较大。据悉，目前中国进入了乙烯产业投资的热潮期，新产能在 2019 年至 2021 年进入了密集投产阶段，中石化、中石油、中海油和民营企业均积极大规模向上游产业链延伸。中国乙烯或将逐步进入供大于求的状态，对于未来甲醇需求产生一定程度的利空。

三、甲醇市场 2021 年行情展望

供应端来看，今冬明春，工业天然气供应减量，气头企业比原计划提前约半个月停车以及降负荷，由于拉尼娜特征较为显著，气头企业复产的时间很可能迟于往年，供应紧张或延续至 2021 年一季度。同时，原料煤和天然气需求大增带来的价格上涨，也将给甲醇带来成本端的推动。国际方面，伊朗装置供应端在 2020 年底至 2021 年 2 月份预期收缩较大，部分装置检修时间长达三个月，对 2021 年一季度国内进口甲醇造成较大影响。尽管甲醇港口库存依旧维持偏高水平，海外价格持续升温和海运费大幅上涨，甲醇货源涌入国内市场的压力逐渐减轻，沿海库存料将难有明显累积，美金盘一旦进入倒挂状态，将导致我国进口量大幅下降。不过，2021 年全球甲醇投产规模将进一步扩大，特别是国内西北部分 MT0 配套甲醇装置计划 2021 年年初投产，届时对市场影响较大。

需求端来看，近年来，环保、安监及企业重组兼并等政策面消息对化工品行情的影响力度逐步走强，作为最大传统下游的甲醛，近年来一直受到环保收紧的困扰，开工率长期低迷；新能源汽车的推广对于 MTBE 的需求也将产生不利影响；醋酸受益于 PTA、醋酸乙烯、醋酸乙酯的新产能投放计划，需求或有望平稳增长；二甲醚则处于行业低迷期。但整体而言，2021 年在海外经济恢复预期下，甲醇传统下游需求或好于 2020 年。新兴需求方面，高利润促使甲醇制烯烃开工率保持在较高水平，2021 年上半年预计有五套 MT0/P 装置投产和复产。如果下游新装置的投产进度符合预期，那么明年上半年将带来年度约 380 万吨的甲醇需求增量。甲醇燃料也是新兴下游的增长亮点之一，考虑到未来对于油品的要求将会越来越高，甲醇制氢领域仍有较大的增长空间。

从季节性规律看，一季度进口缩量预期、冬季原料成本抬升、春节前备货、烯烃装置投产等一系列因素影响下，甲醇价格仍有望保持偏强态势。不过过高的价格一旦导致下游亏损加剧，将影响甲醇的需求，进而导致库存的累积。二季度甲醇装置进入春检，届时若价格偏强，也可能导致企业推迟检修和加大开工，进而对价格形成压力。值得注意的是，西北部分 MT0 配套甲醇装置投产，对内地市场影响将较为显著，进而影响港口市场。不过，海外需求的持续复苏有望分流全球货源，加上下游烯烃装置的投产将为甲醇带来可观

的需求增量，预计 2021 年甲醇价格震荡重心有望得到抬升。

免责声明

本报告中的信息均来源于公开可获得资料，瑞达期货股份有限公司力求准确可靠，但对这些信息的准确性及完整性不做任何保证，据此投资，责任自负。本报告不构成个人投资建议，客户应考虑本报告中的任何意见或建议是否符合其特定状况。本报告版权仅为我公司所有，未经书面许可，任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制和发布。如引用、刊发，需注明出处为瑞达期货股份有限公司研究院，且不得对本报告进行有悖原意的引用、删节和修改。