

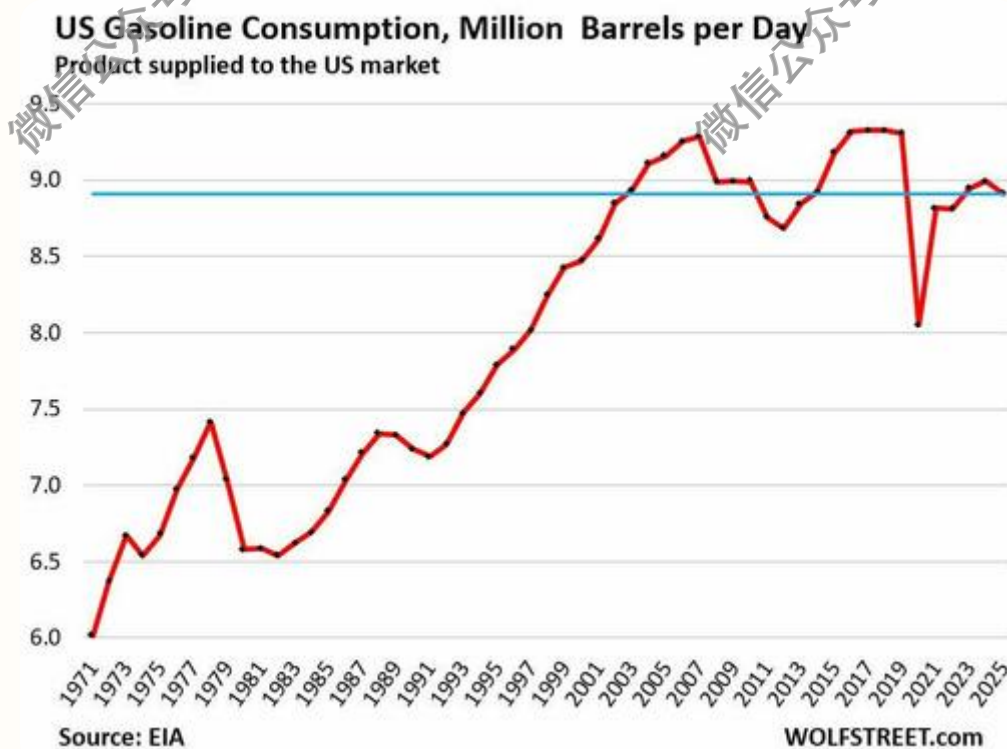
美国汽油需求持续下滑，人均消费量骤降，长期结构性转变加剧

ZeroHedge · 中文翻译版 · 发布时间：2026-03-06T19:15:00-0500

根据美国能源信息署（EIA）数据，以向加油站供应的产品量计算，美国2025年汽油消费量下降约1%，至每日891万桶，低于2003年的消费水平——尽管同期美国人口增加了5200万，增幅达18%。

与2018年的峰值相比，2025年汽油消费量下降了4.5%。与此前2007年的峰值相比，汽油消费量下降了4.1%。

汽油消费量受行驶里程增加的推动——后者已小幅攀升至历史新高——同时受到燃油车效率持续提升以及电动汽车市场份额不断扩大的抑制。

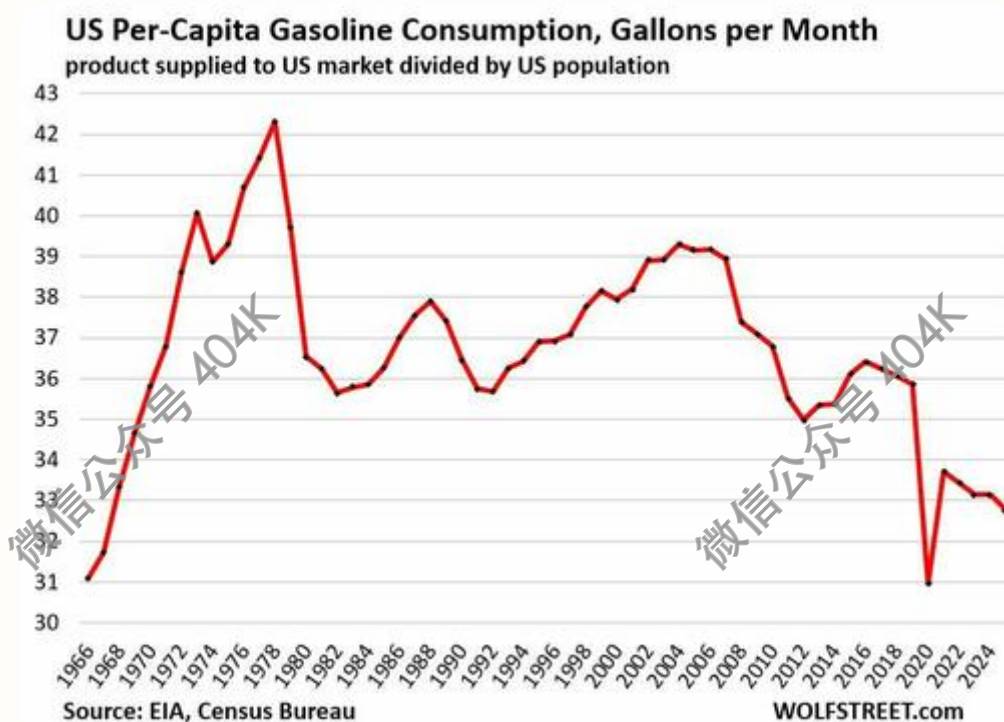


20世纪70年代两次石油危机对汽油消费的冲击十分显著。高油价与经济衰退导致行驶里程减少，同时也促使美国汽车制造商努力生产和销售更小

巧、更省油的车型。日本小型省油车型因此大受欢迎。这股小型化、高燃效车辆的浪潮压低了汽油消费量，尽管此后16年间人口增长了18%，汽油消费量直到1993年才重新超越1978年的历史高点。

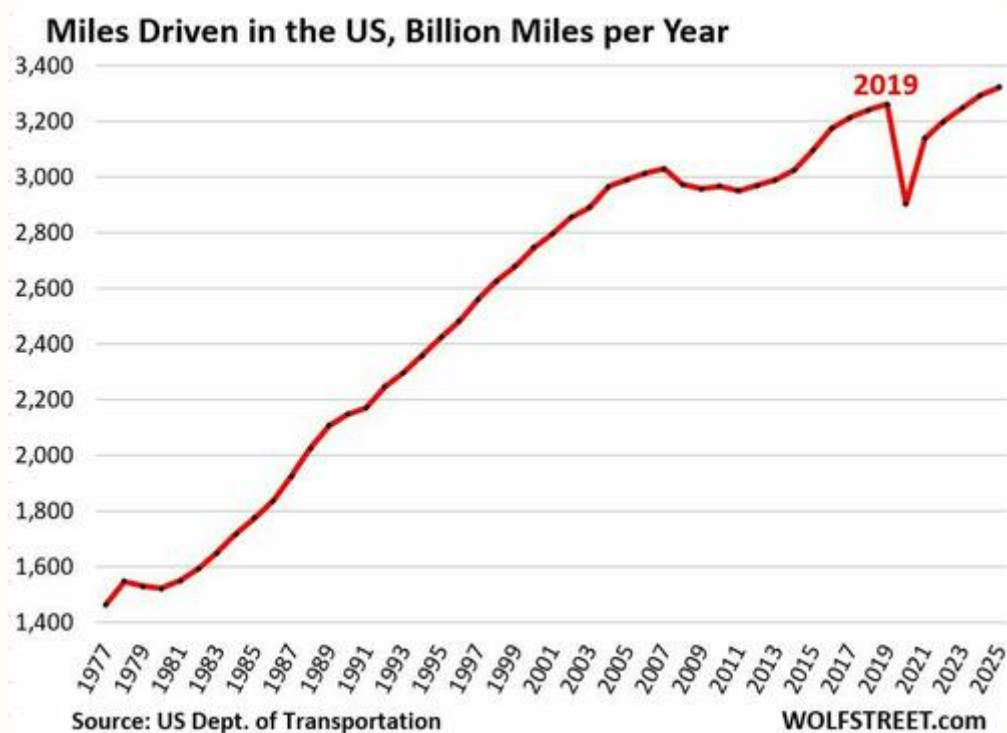
由于整体汽油消费量在人口持续增长的背景下不断下滑，2025年人均汽油消费量降至每月32.8加仑，为1967年以来的最低水平（新冠疫情年2020年除外）。

这一动态趋势揭示了汽油需求正在经历结构性下滑。



据美国交通运输部数据（含轿车、轻型卡车、公共汽车、摩托车、送货厢式车及商用卡车的行驶里程），2025年总行驶里程小幅增长0.9%，达到3.324万亿英里的历史新高。但这一数字仅比2007年此前峰值高出9.7%。

在行驶里程增加的同时汽油消费量却持续下降，这印证了更高燃效内燃机车辆的普及以及电动汽车在车辆结构中占比提升所带来的深远影响。



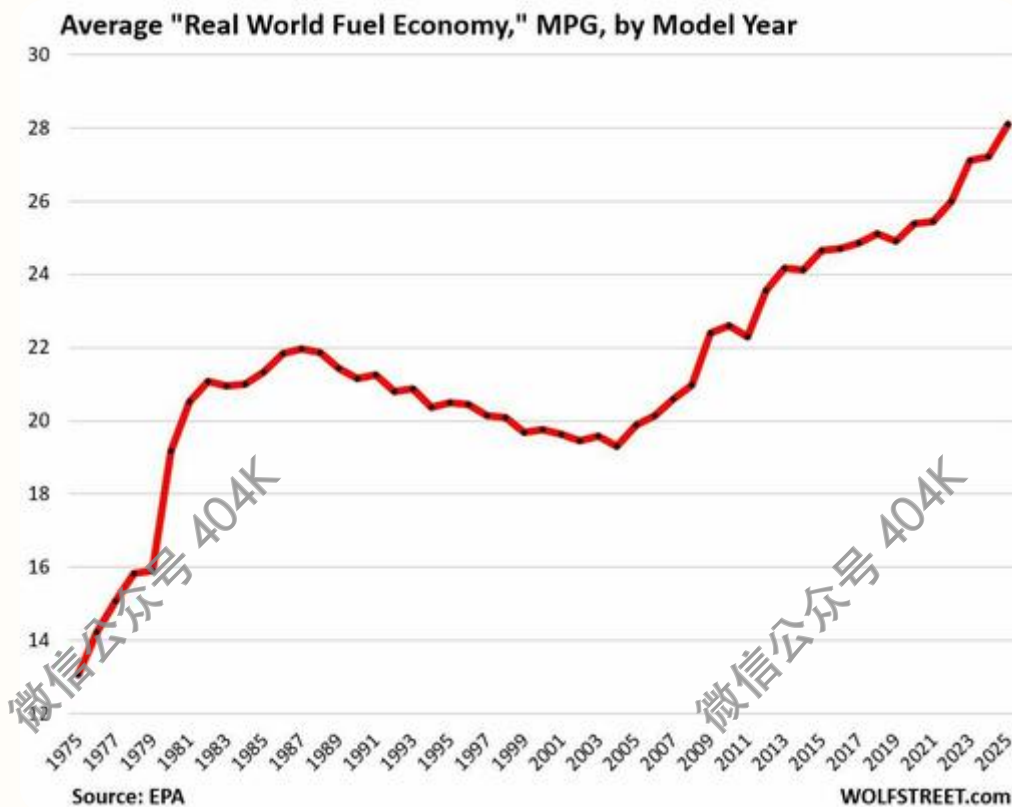
不过，人们的驾车出行有所减少：2025年美国居民人均行驶里程为9710英里，较2004年的峰值低3.1%。



与此同时，平均燃油经济性持续改善：这是汽油长期结构性需求问题的重要成因之一。

据美国环境保护署（EPA）上月发布的初步数据，过去25年间，美国在售乘用车的平均燃油经济性提升了43%，2025款车型的"实际道路"油耗达到每加仑28.1英里，创历史新高。

注意石油危机过后平均燃油经济性的急剧攀升——彼时紧凑型日本车大举占领市场，美国汽车制造商也开始推出油耗更低的小型车型。



汽油出口已成为炼油商的重要销售渠道。

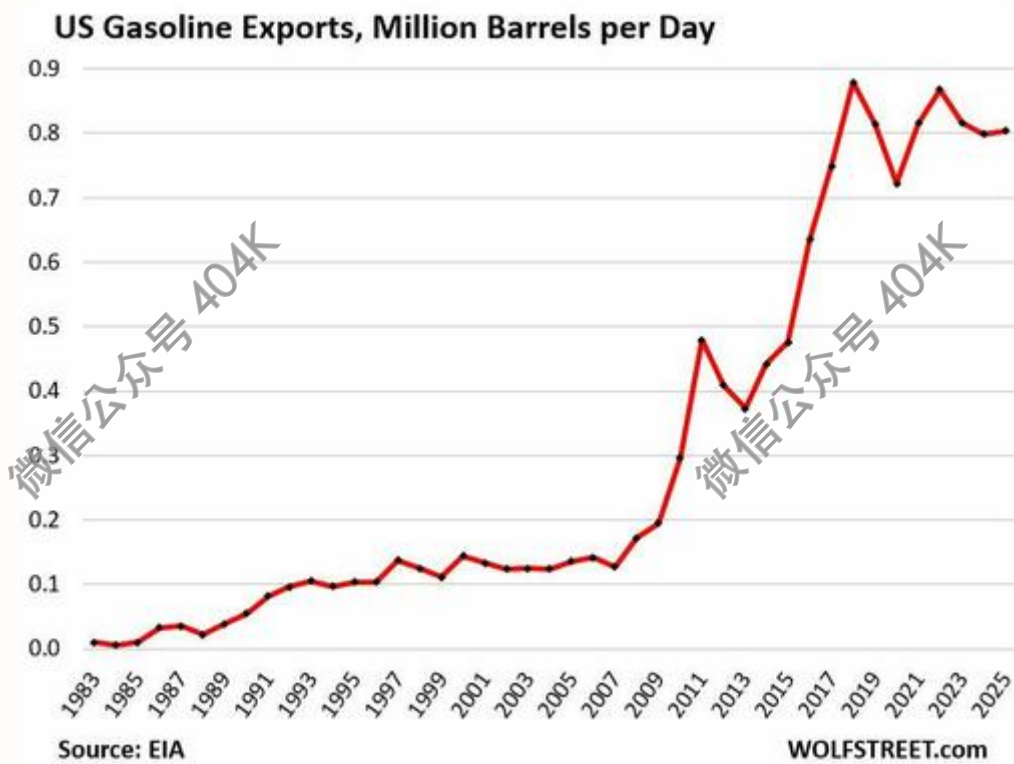
据美国能源信息署（EIA）数据显示，美国原油产量自2008年以来激增172%，至2025年已达到创纪录的每日1360万桶（MMb/d）。多年来，原油及石油产品（包括柴油、汽油、航空燃油、石油焦等）的出口量大幅攀升，进口量则持续下降。2020年，美国成为原油及石油产品的净出口国，出口量超过进口量。2025年，原油及石油产品净出口量升至创纪录的每日280万桶（详细分析及图表见相关链接）。

汽油出口已成为美国炼油商一项利润丰厚的大宗贸易，也是弥补国内需求下滑的重要出路。许多炼油商进口原油，再出口汽油等高附加值产品。加

利福尼亚州的炼油厂尤为如此——随着该州电动汽车和混合动力车的快速普及，当地汽油需求正急剧萎缩。

以美墨贸易为例，2025年美国在原油及石油产品方面对墨西哥实现贸易顺差每日59万桶：美国每日从墨西哥进口50万桶原油，同时向其出口每日110万桶的高附加值石油产品，主要为柴油和汽油。

美国汽油出口量自2008年起大幅攀升，2017年首次突破每日70万桶，2018年达到每日87.9万桶的峰值，此后一直维持在这一区间。2025年，汽油出口量小幅回升至每日80.4万桶。



404K 知识星球

文末二维码

知识星球免费体验卡



星球主：核哈怪

邀你领取星球「404K」
3天免费体验卡

(2026/3/27 07:27 此小程序码失效)



长按识别小程序码