

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2019.11.01）

原油运价不断修正 成品油运价持续下跌

据美国能源信息署EIA周报显示，因进口增加，且美国释放战略原油储备，10月25日当周，美国原油库存意外大幅增加，精炼油和汽油库存依旧减少。在美国页岩油供应膨胀、全球需求趋弱的背景下，巴西石油行业的兴旺发展令OPEC支撑油价的努力变得更为复杂。本周沙特非正式地邀请巴西加入OPEC，如果巴西加入，将成为仅次于沙特和伊拉克的OPEC第三大产油国，那将会使得OPEC对国际油价的控制力增强，对油价构成提振。本周原油价格小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报59.69美元/桶，较上期下跌2.86%。全球原油运输市场大船运价持续下跌，中型船运价每况愈下，小型船运价不断修正。中国进口VLCC运输市场运价连续阴跌。10月31日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报1483.00点，较上期下跌12.33%。

超大型油轮（VLCC）：租家继续控制出货节奏，供需维持弱平衡状态。本周VLCC市场波澜不惊，虽有不少成交，但运价仍然连续阴跌，日均TCE（等价期租租金）回落至6万美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS90，较上周四下跌14.2%，CT1的5日平均为WS93.49，较上周下跌16.6%，TCE平均6.3万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS93.92，下跌9.8%，平均为WS95.74，TCE平均6.9万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场运价综合水平每况愈下。西非至欧洲市场运价下跌至 WS115，TCE约4.4万美元/天。该航线一艘13万吨级船，尼日利亚至地中海，11月13至15日货盘，成交运价为WS132.5。黑海到地中海航线运价下跌至WS146，TCE约6.4万美元/天。中国进口主要来自非洲，一艘13万吨级船，利比亚至中国宁波，11月6至8日货盘，10月25日订购成交包干运费为570万美元。一艘13万吨级船，利比亚至中国宁波，11月6至8日货盘，10月29日订购成交包干运费为395万美元。

阿芙拉型油轮（Aframax）：运输市场亚洲航线、地中海及欧美航线均出现不同程度的下滑，综合水平不断修正。7万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至WS170（TCE约3.6万

美元/天)。跨地中海运价大幅下跌至WS104 (TCE约1.9万美元/天)。北海短程运价骤降至WS99 (TCE约1.1万美元/天)。该航线一艘8万吨级船,挪威至欧洲大陆,11月2至3日货盘,成交运价为WS100。波罗的海短程运价大幅下滑至WS84 (TCE约1.9万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至WS158 (TCE约2.9万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS160 (TCE为3.6万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯,一艘10万吨级船,科兹米诺至中国北方,11月中旬货盘,成交包干运费为85万美元。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线延续下跌态势但跌幅不断收窄,欧美航线涨跌互现,综合水平持续下跌。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS159 (TCE约1.2万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下滑至WS153 (TCE约2.1万美元/天),7.5万吨级船运价下跌至WS157 (TCE约3.0万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价小幅下跌至WS99水平 (TCE约0.7万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价小幅上涨至WS157 (TCE约1.6万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.9万美元/天。

上海航运交易所