

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.05.08）

原油运价大幅走弱 成品油运价急速回调

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至5月1日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅不及预期,精炼油库存大幅增加,随着美国23个州取消封锁措施,美国汽油消费需求回升,汽油库存大幅减少。EIA数据好于预期,缓解原油储存压力,但OPEC第二大产油国伊拉克尚未明确表态是否完全履行OPEC与其它产油国达成的减产协议。同时安哥拉和尼日利亚也未落实减产计划,在4月产量激增的情况下,仍使得油市供应过剩。疫情对原油需求的影响时间可能比预期更长,短期内原油需求很难回归到疫情前的水平。本周原油价格强势回暖,布伦特原油期货价格周四报29.89美元/桶,较上期上涨27.63%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价大幅走弱,苏伊士型油轮运价直线下滑,阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口VLCC运输市场运价直线跳水。5月7日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1090.17点,较上期下跌59.31%。

超大型油轮(VLCC)：油价强势反弹导致浮仓需求明显下降,部分租家低价转租船位,本周VLCC市场较节前大幅走弱,运价直线跳水,日均TCE(等价期租租金)一举跌破5万美元。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS57.88,较上周三下跌60.2%,CT1的5日平均为WS76.44,较上周下跌50.5%,TCE平均6.4万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS57.04,下跌58.0%,平均为WS74.54,TCE平均6.8万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax)：运输市场综合水平直线下滑。西非至欧洲市场运价下跌至WS91,TCE约4.4万美元/天。该航线一艘13万吨级船,西非至地中海,5月15日货盘,成交运价为WS90。黑海到地中海航线运价下跌至WS91,TCE约3.8万美元/天。亚洲进口主要来自中东和欧洲,一艘13.2万吨级船,伊拉克至印度,5月21日货盘,成交运价约为WS108。一艘13万吨级船,杰伊汉至泰国,5月18至20日货盘,成交包干运费为440万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax)：运输市场亚洲航线全线回调,地中海及欧美航线大幅下跌,综合水平一落千丈。7万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至WS125(TCE约3.0万

美元/天)。跨地中海运价大幅下滑至WS131 (TCE约4.1万美元/天)。北海短程运价大幅回调至WS102 (TCE约2.5万美元/天)。波罗的海短程运价大幅下跌至WS85 (TCE约3.0万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至WS140 (TCE约3.9万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS135 (TCE为3.8万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯，一艘10万吨级船，科兹米诺至中国北部，5月中旬货盘，成交包干运费为100万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线全面下跌，欧美航线大幅下滑，综合水平急速回调。印度至日本3.5万吨级船运价小幅下跌至WS396 (TCE约6.0美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS404 (TCE约9.5万美元/天)，7.5万吨级船运价下跌至WS443 (TCE约14.5万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价大幅下滑至WS128水平 (TCE约1.8万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价大幅下跌至WS169 (TCE约2.4万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在3.3万美元/天。

上海航运交易所