

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.05.29）

原油运价先抑后扬 成品油运价波动上行

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至5月22日当周美国除却战略储备的商业原油库存、精炼油库存意外大增,不过随着需求的缓慢恢复,炼厂的开工率也有所回升,汽油库存终呈下滑趋势。本周沙特和俄罗斯确认了共同履行4月达成的OPEC+减产协议的重要性,OPEC+定于6月9日至10日举行会议,就是否将减产协议延长至2020年底展开进一步讨论。5月以来,随着各大产油国削减产量,且各国逐渐重启经济,油市供需面有所改善,但市场仍担心全球最大的两个经济体之间可能发生的贸易冲突,或将延缓全球经济的复苏。本周原油价格小幅下跌,布伦特原油期货价格周四报34.79美元/桶,较上期下跌2.08%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价先跌后涨,苏伊士型油轮运价稳中有降,阿芙拉型油轮运价一落千丈。中国进口VLCC运输市场运价先抑后扬。5月28日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1249.69点,较上期上涨23.19%。

超大型油轮(VLCC): VLCC运输市场周初延续弱势盘跌格局,临近周末,在油价下跌和船舶压港等因素刺激下明显反弹,运价先抑后扬,日均TCE(等价期租租金)跌破3.5万美元后探底回升,一举冲高至5万美元上方。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS67,较上周四上涨26.6%,CT1的5日平均为WS53.40,较上周下跌7.5%,TCE平均3.7万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS64.5,上涨18.6%,平均为WS54.11,TCE平均4.2万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平稳中有降。西非至欧洲市场运价维持在WS72,TCE约3.0万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅下跌至S73,TCE约2.3万美元/天。亚洲进口主要来自非洲,一艘13万吨级船,利比亚至中国宁波,5月28至30日货盘,成交包干运费为450万美元。一艘13万吨级船,利比亚至新加坡,6月8至9日货盘,成交包干运费为350万美元。

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,综合水平一落千丈。7万吨级船加勒比海至美湾运价大幅下跌至WS75(TCE约1.0

万美元/天)。跨地中海运价下跌至WS81 (TCE约1.5万美元/天)。北海短程运价大幅下跌至WS93 (TCE约1.7万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至WS76 (TCE约2.3万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至WS112 (TCE约2.7万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS109 (TCE为2.7万美元/天)。亚洲进口主要来自俄罗斯,一艘10万吨级船,科兹米诺至韩国,6月上旬货盘,成交包干运费为67万美元。

国际成品油轮 (Product): 运输市场亚洲航线整体下滑,欧美航线大幅上涨,综合水平波动上行。印度至日本3.5万吨级船运价小幅下跌至WS134 (TCE约1.5美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS130 (TCE约2.4万美元/天),7.5万吨级船运价下跌至WS116 (TCE约2.9万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价上涨至WS95水平 (TCE约1.0万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价大幅上涨至WS142 (TCE约1.8万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在2.3万美元/天。

上海航运交易所