

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.06.12）

原油运价波动盘整 成品油运价每况愈下

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至6月5日当周美国除却战略储备的商业原油库存增幅大超预期,此外,精炼油库存增幅不及预期,汽油库存增幅超预期。在OPEC及其盟友开始消耗全球供应过剩一个多月后,美国石油库存继续攀升至历史新高,突显了OPEC及其盟国在平衡市场方面所面临的困难。由于各国放松疫情管控措施,石油需求已开始缓慢复苏,叠加美国或将继续制裁委内瑞拉石油出口的消息,使得油价在前半周不断上涨,下半周全球疫情形势的恶化,以及沙特额外减产的意愿降温,重新给油价带来压力。本周原油价格先涨后跌,布伦特原油期货价格周四报37.02美元/桶,较上期下跌7.26%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价波动盘整,苏伊士型油轮运价不断下滑,阿芙拉型油轮运价持续下行。中国进口VLCC运输市场运价有所企稳。6月11日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报1127.37点,较上期上涨3.69%。

超大型油轮(VLCC): 中东6月货盘依旧偏弱,美国制裁传言和船舶压港因素对运价形成一定支撑。本周VLCC市场有所企稳,日均TCE(等价期租租金)在4-4.5万美元之间徘徊。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS59.67,较上周四上涨5.1%,CT1的5日平均为WS58.10,较上周下跌4.9%,TCE平均4.1万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS59.25,上涨1.9%,平均为WS58.85,TCE平均4.5万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平不断下滑。西非至欧洲市场运价下跌至WS49,TCE约1.5万美元/天。该航线一艘13万吨级船,尼日利亚至地中海,6月23至24日货盘,成交运价约为WS50。黑海到地中海航线运价下跌至WS50,TCE约0.4万美元/天。中国进口主要来自中东和俄罗斯,一艘13万吨级船,阿拉伯湾至中国,6月28至30日货盘,成交运价约为WS60。一艘14万吨级船,俄罗斯至中国北部,6月21日货盘,成交包干运费为66万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线整体下滑，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下行。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS72（TCE约0.7万美元/天）。跨地中海运价下跌至WS65（TCE约0.5万美元/天）。该航线一艘8万吨级船，杰伊汉至地中海，6月16至17日货盘，成交运价约为WS65。短程运价下跌至WS71（TCE约0.1万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至WS43（TCE约0.1万美元/天）。波斯湾至新加坡运价下跌至WS78（TCE约1.2万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS78（TCE为1.3万美元/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，6月下旬货盘，成交包干运费为55万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线涨跌互现，欧美航线继续下探，综合水平每况愈下。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS91（TCE约0.6美元/天）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS69（TCE约0.7万美元/天），7.5万吨级船运价上涨至WS95（TCE约2.0万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS82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下跌至WS93（TCE约0.8万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在1.4万美元/天。

上海航运交易所