

中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2020.07.10)

原油运价低位反弹 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7月3日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外上涨,精炼油库存也同时增加,尽管库存增速惊人,但美国的原油产量和供应量似乎并没有太大的增加,这就意味着,库存的增加更多是因为需求的萎靡。近期,美国冠状病毒感染病例激增,降低了石油需求迅速复苏的希望,全球为防止病毒蔓延而实施的封锁措施令石油需求受到打击,原油需求或难在短期内快速回升。目前油市的焦点依旧是OPEC+,预计将继续遵循其减产计划。本周原油价格小幅下跌,布伦特原油期货价格周四报42.28美元/桶,较上期下跌1.40%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价止跌回升,苏伊士型油轮运价持续上涨,阿芙拉型油轮运价小幅回暖。中国进口VLCC运输市场运价低位反弹。7月9日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报873.39点,较上期上涨28.82%。

超大型油轮(VLCC): 尽管船多货少的供需格局没有改变,但货盘集中放出,加上船舶压港的影响仍在,本周VLCC市场运价低位反弹,日均TCE(等价期租租金)企稳回升至2.5-3万美元。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS45.33,较上周四上涨27.0%,CT1的5日平均为WS41.03,较上周上涨11.7%,TCE平均2.0万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS47.13,上涨31.4%,平均为WS42.33,TCE平均2.4万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平持续上涨。西非至欧洲市场运价上涨至WS52,TCE约1.6万美元/天。该航线一艘13万吨级船,西非至地中海,7月23至24日货盘,成交运价约为WS50。黑海到地中海航线运价小幅上涨至WS55,TCE约0.6万美元/天。亚洲进口主要来自欧洲和中东,一艘8万吨级船,鹿特丹至新加坡,7月10日货盘,成交包干运费为225万美元。一艘9.5万吨级船,拉斯坦努拉至印度,7月20日货盘,成交运价约为WS70。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线小幅上涨，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平小幅回暖。7万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至WS69（TCE约0.5万美元/天）。跨地中海运价小幅上涨至WS60（TCE约0.2万美元/天）。北海短程运价稳定在WS72（TCE徘徊在保本线附近）。波罗的海短程运价小幅下跌至WS41（TCE仍在保本线之下）。波斯湾至新加坡运价小幅上涨至WS64（TCE约0.7万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至WS58（TCE为0.5万美元/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，7月下旬货盘，成交包干运费为42.5万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线不断下探，欧美航线涨跌互现，综合水平每况愈下。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS55（TCE跌至保本线）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS61（TCE约0.5万美元/天），7.5万吨级船运价下跌至WS65（TCE约0.9万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价上涨至WS87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WS70（TCE约0.3万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在1.2万美元/天。

上海航运交易所