

中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2020.08.07)

原油运价持续下滑 成品油运价低位下探

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至7月31日当周美国除却战略储备的商业原油库存持续下降,但精炼油及汽油库存依旧保持上升趋势。美原油库存的下降主要源于产量缩减,需求恢复以及进口减少,其中美国国内原油产量更是创近7周以来的新低。尽管美国原油库存下降,美元走软,均为油价提供支撑,但调查显示7月OPEC原油产量急升,沙特阿拉伯和其他海湾国家结束了在OPEC主导的减产协议基础上自愿额外减产,且其他成员国在遵守协议方面进展也十分有限。加上美国及全球其他国家新冠肺炎感染病例仍不断激增,削弱了市场对燃料需求回升的信心。本周原油价格稳步回升,布伦特原油期货价格周四报45.20美元/桶,较上期上涨4.39%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价不断下探,苏伊士型油轮运价大幅上扬,阿芙拉型油轮运价小幅下跌。中国进口VLCC运输市场运价延续下跌态势。8月6日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报678.84点,较上期下跌4.51%。

超大型油轮(VLCC): VLCC市场依旧偏弱,中东航线运价已经跌破WS35大关,西非航线同样不断下滑,市场可用运力始终在高位,本周运价小幅下跌,日均TCE(等价期租租金)徘徊在1.4万美元关口。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS34.42,较上周四下跌4.2%,CT1的5日平均为WS35.26,较上周下跌2.5%,TCE平均1.4万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS37.75,下跌4.9%,平均为WS38.59,TCE平均2.0万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平大幅上扬。西非至欧洲市场运价小幅上涨至WS49,TCE约1.3万美元/天。黑海到地中海航线运价上涨至WS63,TCE约1.1万美元/天。亚洲出口主要来自中东,一艘14万吨级船,伊拉克至美湾,8月24至26日货盘,成交运价约为WS25。一艘13万吨级船,拉斯坦努拉至印度,8月10日货盘,成交运价约为WS60。

阿芙拉型油轮(Aframax): 运输市场亚洲航线延续跌势,地中海及欧美航线涨跌互现,综合水平小幅下跌。7万吨级船加勒比海至美湾运价小幅上涨至WS78(TCE约0.8万美

元/天)。跨地中海运价小幅下跌至WS58 (TCE跌至保本线附近)。一艘8万吨级船, 杰伊汉至地中海, 8月14至16日货盘, 成交运价约为WS57.5。北海短程运价上涨至WS83 (TCE约0.5万美元/天)。一艘8万吨级船, 英国至欧洲大陆, 8月11日货盘, 成交运价约为WS82.5。波罗的海短程运价上涨至WS57 (TCE约0.8万美元/天)。波斯湾至新加坡运价下跌至WS66 (TCE约0.7万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS67 (TCE为0.8万美元/天)。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲航线稳中有降, 欧美航线持续下滑, 综合水平低位下探。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS89 (TCE约0.5万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价稳定在WS60 (TCE约0.4万美元/天), 7.5万吨级船运价小幅下跌至WS56 (TCE约0.5万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS93水平 (TCE约0.8万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价下跌至WS91 (TCE约0.7万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.5万美元/天。

上海航运交易所