

中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2020.08.14)

原油运价继续下探 成品油运价止跌回暖

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至8月7日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅超预期,但不及上周,精炼油库存在连续三周增长后本周出现下滑,并创3月20日当周(21周)以来新低。尽管库存持续降低,但油市供需前景依旧存在很多不确定性,欧佩克指出,原油和原油产品价格下半年将继续波动,主要原因是市场对第二波疫情有所担忧。近期全球经济出现的积极改善迹象令人鼓舞,欧佩克成员国承诺将继续完全遵守减产协议,进一步加速石油市场再平衡。本周原油价格小幅波动,布伦特原油期货价格周四报45.10美元/桶,较上期下跌0.22%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价积弱难返,苏伊士型油轮运价由涨转跌,阿芙拉型油轮运价小幅反弹。中国进口VLCC运输市场运价继续下探。8月13日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报671.13点,较上期下跌1.14%。

超大型油轮(VLCC): VLCC市场总积分弱难返,运价继续下探。西非航线货量略多相对坚挺;受货量低迷和老旧船低价成交影响,中东航线租家不断挑战船东底线,其日均TCE(等价期租租金)已跌至1万美元关口附近。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS33.33,较上周四下跌3.1%,CT1的5日平均为WS33.38,较上周下跌5.3%,TCE平均1.2万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS38.27,上涨1.4%,平均为WS38.14, TCE平均2.0万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平由涨转跌。西非至欧洲市场运价下跌至WS45, TCE约1.1万美元/天。一艘13万吨级船,西非至地中海,8月29至30日货盘,成交运价约为WS45。黑海到地中海航线运价下跌至WS59, TCE约0.8万美元/天。中国进口主要来自亚洲,一艘13万吨级船,新加坡至中国北部,8月16日货盘,成交运价约为WS47.5。一艘13万吨级船,阿拉伯湾至中国,8月25至27日货盘,成交运价约为WS45.25。

阿芙拉型油轮(Aframax): 运输市场亚洲航线稳中有降,地中海及欧美航线升降不一,综合水平小幅反弹。7万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至WS70(TCE约0.5万美元/

天)。跨地中海运价上涨至WS65(TCE约0.4万美元/天)。北海短程运价小幅上涨至WS86(TCE约0.7万美元/天)。波罗的海短程运价小幅上涨至WS60(TCE约1.0万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至WS65(TCE约0.6万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价稳定在WS66(TCE为0.8万美元/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,8月中旬货盘,成交包干运费约为57万美元。

国际成品油轮(Product): 运输市场亚洲除印度航线外均有不小的提升,欧美航线涨跌互现,综合水平止跌回暖。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS85(TCE约0.5万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价上涨至WS89(TCE约1.2万美元/天),7.5万吨级船运价上涨至WS78(TCE约1.3万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价上涨至WS114水平(TCE约1.2万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价下跌至WS83(TCE约0.6万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.8万美元/天。

上海航运交易所