

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.08.21）

原油运价低位徘徊 成品油运价持续反弹

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至8月13日当周美国除却战略储备的商业原油库存连续四周下滑,汽油库存更是创7月10日当周(6周)以来最大降幅。然而过去四周的燃料需求较上年同期下降14%,围绕新冠病毒感染后美国经济刺激方案的谈判陷入僵局,市场愈发担心美国燃料需求可能无法迅速复苏。一份OPEC+声明称,尽管石油生产国将产量控制在创纪录水平,7月份遵守减产的比例为95%-97%,但市场仍然显示需求疲软,第二波疫情长时间持续对石油市场复苏构成重大风险。本周原油价格振荡盘整,布伦特原油期货价格周四报44.98美元/桶,较上期下跌0.27%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位徘徊,苏伊士型油轮运价稳中有降,阿芙拉型油轮运价持续下跌。中国进口VLCC运输市场运价基本稳定。8月20日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报665.91点,较上期下跌0.78%。

超大型油轮(VLCC): VLCC市场本周基本稳定,运价小幅波动。船多货少的供需格局并未改变,但船舶压港及美货增多等因素又对运价提供了一定支撑。在中东航线,船东固守WS30的底线,其日均TCE(等价期租租金)在1.1万美元附近徘徊。

周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS33.15,较上周四下跌0.6%,CT1的5日平均为WS33.15,较上周下跌0.7%,TCE平均1.1万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS37.88,下跌1.0%,平均为WS38.12,TCE平均1.9万美元/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稳定在WS45,TCE约1.1万美元/天。一艘13万吨级船,尼日利亚至地中海,9月1至2日货盘,成交运价约为WS45。黑海到地中海航线运价下跌至WS56,TCE约0.6万美元/天。亚洲进口主要来自中东和非洲,一艘13万吨级船,中东至中国,8月3至5日货盘,成交运价约为WS45。一艘13万吨级船,阿尔及利亚至新加坡,8月29至31日货盘,成交包干运费约为220万美元。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线止跌回暖，地中海及欧美航线不断下探，综合水平持续下跌。7万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至WS65（TCE约0.3万美元/天）。跨地中海运价下跌至WS63（TCE约0.2万美元/天）。北海短程运价下跌至WS79（TCE约0.3万美元/天）。波罗的海短程运价下跌至WS55（TCE约0.7万美元/天）。波斯湾至新加坡运价上涨至WS70（TCE约0.8万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价上涨至WS72（TCE为1.0万美元/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月下旬货盘，成交包干运费约为53万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲升降不一，欧美航线全线上扬，综合水平持续反弹。印度至日本3.5万吨级船运价小幅下跌至WS84（TCE约0.4万美元/天）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价上涨至WS98（TCE约1.4万美元/天），7.5万吨级船运价上涨至WS89（TCE约1.7万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价上涨至WS124水平（TCE约1.4万美元/天）。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价上涨至WS85（TCE约0.6万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在2.0万美元/天。

上海航运交易所