

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.08.28）

原油运价低位下探 成品油运价震荡上行

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至8月21日当周美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存、精炼油库存均有不同幅度的下降。因飓风的影响,墨西哥湾大部分石油和炼油厂关闭,使得美国原油库存连续5周下滑,汽油库存连续3周下滑,并创7周以来新低。近期国际关系出现更多好转的迹象,有助于提升市场对于经济复苏的信心。短期内来看,美国海上原油产量中断可能会继续支撑油价,但市场对库存大幅下降已经早有预期,疫情蔓延的风险仍将限制需求复苏和油价涨幅。本周原油价格小幅波动,布伦特原油期货价格周四报45.03美元/桶,较上期上涨0.11%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位下探,苏伊士型油轮运价小幅下跌,阿芙拉型油轮运价波动下行。中国进口VLCC运输市场需求持续疲软。8月27日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报621.77点,较上期下跌6.63%。

超大型油轮(VLCC)：VLCC市场需求持续疲软,船多货少的供需矛盾更加突出,运价不断下探。在中东航线,WS30的价格底线岌岌可危,日均TCE(等价期租租金)已跌破1万美元关口。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS31.79,较上周四下跌4.1%,CT1的5日平均为WS32.55,较上周下跌1.8%,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WS34.21,下跌9.7%,平均为WS36.97,TCE平均1.8万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax)：运输市场综合水平小幅下跌。西非至欧洲市场运价小幅下跌至WS43,TCE约1.0万美元/天。黑海到地中海航线运价小幅下跌至WS54,TCE约0.5万美元/天。亚洲进口主要来自中东和北美,一艘13万吨级船,中东至印度,9月14日货盘,成交运价约为WS49.5。一艘13万吨级船,墨西哥至印度,8月21至23日货盘,成交包干运费约为280万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax)：运输市场亚洲航线稳中有涨,地中海及欧美航线稳中有降,综合水平波动下行。7万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在WS65(TCE约0.3万美元/

天)。跨地中海运价下跌至WS55 (TCE跌破保本线)。一艘8万吨级船, 埃及至地中海, 9月4日货盘, 成交运价约为WS55。北海短程运价维持在WS79 (TCE约0.3万美元/天)。波罗的海短程运价小幅下跌至WS53 (TCE约0.6万美元/天)。波斯湾至新加坡运价保持在WS70 (TCE约0.8万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价小幅上涨至WS73 (TCE为1.1万美元/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, 9月中上旬货盘, 成交包干运费约为60万美元。

国际成品油轮 (Product) : 运输市场亚洲稳中有升, 欧美航线大幅波动, 综合水平震荡上行。印度至日本3.5万吨级船运价小幅上涨至WS88 (TCE约0.5万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价保持在WS98 (TCE约1.4万美元/天), 7.5万吨级船运价上涨至WS96 (TCE约1.9万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价大幅跳水至WS90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大幅上涨至WS127 (TCE约1.4万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.8万美元/天。

上海航运交易所