

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.09.04）

原油运价持续下跌 成品油运价一落千丈

美国能源信息署(EIA)公布数据显示，截至8月28日当周美国除却战略储备的商业原油库存、汽油库存、精炼油库存降幅均超预期。报告显示，美国原油库存连续6周下滑，降幅创7月24日当周以来最大；美国汽油库存连续4周下滑，跌至去年12月以来新低。然而，疫情的持续蔓延仍在打击需求前景，许多关键经济体在全球经济复苏中停滞不前，需求远低于疫情爆发前水平，需求萎缩及疫情持续蔓延是国际原油价格走低的主因。本周原油价格小幅下跌，布伦特原油期货价格周四报43.90美元/桶，较上期下跌2.51%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价持续下跌，苏伊士型油轮运价江河日下，阿芙拉型油轮运价持续下行。中国进口VLCC运输市场延续船多货少格局。9月3日，上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数（CTFI）报514.57点，较上期下跌17.24%。

超大型油轮（VLCC）：VLCC市场延续船多货少格局，运价持续下跌。短期来看，还不太可能出现复苏的迹象，尽管目前整体水平已在历史低位，但仍不排除还有下滑的空间，日均TCE（等价期租租金）已跌破5千美元关口。周四，中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价（CT1）报WS25.46，较上周四下跌19.9%，CT1的5日平均为WS28.08，较上周下跌13.7%，TCE平均0.6万美元/天；西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价（CT2）报WS29.48，下跌13.8%，平均为WS31.62，TCE平均1.3万美元/天。

苏伊士型油轮（Suezmax）：运输市场综合水平江河日下。西非至欧洲市场运价下跌至WS37，TCE约0.6万美元/天。黑海到地中海航线运价下跌至WS50，TCE约0.2万美元/天。亚洲进口主要来自欧洲和南美，一艘13万吨级船，波罗的海至新加坡，9月14至15日货盘，成交包干运费约为250万美元。一艘13万吨级船，巴西至中国，9月8至10日货盘，成交运价约为WS49.90。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线稳中有降，地中海及欧美航线涨跌互现，综合水平持续下行。7万吨级船加勒比海至美湾运价下跌至WS58 (TCE约0.1万美元/天)。跨地中海运价上涨至WS60 (TCE约0.1万美元/天)。一艘8万吨级船，杰伊汉至地中海，9月8日货盘，成交运价约为WS52.5。北海短程运价小幅下跌至WS78 (TCE约0.2万美元/天)。波罗的海短程运价小幅下跌至WS50 (TCE约0.5万美元/天)。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至WS68 (TCE约0.7万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价维持在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月中下旬货盘，成交包干运费约为61万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲及欧美航线均出现不同程度的下挫，综合水平一落千丈。印度至日本3.5万吨级船运价大幅下滑至WS71 (TCE约0.2万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价大幅下跌至WS75 (TCE约0.8万美元/天)，7.5万吨级船运价下跌至WS91 (TCE约1.8万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价大幅下跌至WS68水平 (TCE约0.3万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价下跌至WS121 (TCE约1.3万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.4万美元/天。

上海航运交易所