

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.09.18）

原油运价先涨后跌 成品油运价不断下探

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至9月11日当周美国除却战略储备的商业原油库存意外减少,精炼油库存增加,汽油库存跌至去年11月以来最低水平。墨西哥湾频繁受到飓风影响,提振了油价。尽管全球原油需求曾在5月份和6月份出现了复苏的迹象,但随着美国驾驶季的结束,美国汽油需求开始放缓,欧佩克最新月报下调了全球石油市场需求。本周原油价格波动上行,布伦特原油期货价格周四报43.26美元/桶,较上期上涨8.23%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价先涨后跌,苏伊士型油轮运价小幅下跌,阿芙拉型油轮运价低位下滑。中国进口VLCC运输市场反弹后回落。9月17日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报704.88点,较上期上涨11.67%。

超大型油轮(VLCC): VLCC市场气氛活跃,中东航线货盘增加,西非航线货盘较上周略微减少,然而油价回升,石油需求依旧疲软,在可用运力相对富余的情况下,本周运价在周初反弹后小幅回落。日均TCE(等价期租租金)突破1.5万美元关口。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS36.46,较上周四上涨18.7%,CT1的5日平均为WS36.49,较上周上涨36.7%,TCE平均1.7万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS38.21,上涨3.6%,平均为WS39.26,TCE平均2.3万美元/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下跌至WS35,TCE约0.7万美元/天。一艘13万吨级船,西非至地中海,10月5至7日货盘,成交运价约为WS40。黑海到地中海航线运价小幅下跌至WS47,TCE约0.1万美元/天。亚洲进口主要来自中东和北美,一艘13万吨级船,卡塔尔至南韩,9月29日至10月2日货盘,成交运价约为WS41。一艘13万吨级船,巴哈马至新加坡,9月25至30日货盘,成交包干运费约为240万美元。

阿芙拉型油轮(Aframax): 运输市场亚洲航线稳中有降,地中海及欧美航线波动下行,综合水平低位下滑。7万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在WS55(TCE约0.1万美元/天)。跨地中海运价小幅下跌至WS58(TCE约0.1万美元/天)。一艘8万吨级船,杰伊汉

至地中海，9月25至26日货盘，成交运价约为WS57.5。北海短程运价小幅下跌至WS74(TCE约0.1万美元/天)。波罗的海短程运价下跌至WS39(TCE约0.1万美元/天)。波斯湾至新加坡运价保持在WS65(TCE约0.7万美元/天)。东南亚至澳大利亚运价下跌至WS68(TCE为0.9万美元/天)。中国进口主要来自俄罗斯，一艘10万吨级船，科兹米诺至中国北方，9月下旬货盘，成交包干运费约为52美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线稳中有降，欧美航线持续下跌，综合水平不断下探。印度至日本3.5万吨级船运价维持在WS74(TCE约0.3万美元/天)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价下跌至WS65(TCE约0.6万美元/天)，7.5万吨级船运价下跌至WS70(TCE约1.1万美元/天)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价小幅下跌至WS60水平(TCE约0.2万美元/天)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价下跌至WS91(TCE约0.8万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在1.0万美元/天。

上海航运交易所