

中国外贸进口油轮运输市场周度报告（2020.10.23）

原油运价波动盘整 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10月9日当周美国除却战略储备的商业原油库存降幅低于预期,精炼油库存降幅超预期,汽油库存超预期增加。受疫情影响,全球石油需求今年大幅下降。目前,全球新冠感染病例已突破4000万大关,欧洲部分地区重新实施封锁措施,打压了燃料油需求的复苏前景。同时,利比亚增产或将进一步加剧供求失衡。本周原油价格波动下行,布伦特原油期货价格周四报42.48美元/桶,较上期下跌1.19%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位企稳,苏伊士型油轮运价稳中有降,阿芙拉型油轮运价止跌回暖。中国进口VLCC运输市场运价波动盘整。**10月22日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报576.88点,较上期下跌0.50%。**VLCC市场尽管11月货盘信息已经放出,但受疫情影响,需求始终跟不上,外加可用运力依旧在高位,船货双方谈判也主要围绕如何能保住船东的成本,本周运价波动盘整。

超大型油轮(VLCC):中东航线日均TCE(等价期租租金)持续回升,在1.1万美元附近波动;西非航线货盘相对较少,TCE基本与上周持平,仍旧在1.3-14万美元之间波动。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS29.79,较上期下跌0.3%,CT1的5日平均为WS29.60,较上期上涨5.0%,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WS31.33,下跌0.8%,平均为WS30.92,TCE平均1.3万美元/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保持在WS31,TCE约0.2万美元/天。一艘13万吨级船,尼日利亚至地中海,11月3至4日货盘,成交运价约为WS31。黑海到地中海航线运价小幅上涨至WS44(TCE仍在保本线之下)。亚洲进口主要来自中东,一艘13万吨级船,拉斯坦努拉至马六甲,11月1至3日货盘,成交运价约为WS32.75。一艘13万吨级船,科威特至印度,11月5至6日货盘,成交运价约为WS38.50。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线小幅下跌，地中海及欧美航线稳中有升，综合水平止跌回暖。7万吨级船加勒比海至美湾运价稳定在WS45（TCE仍在保本线之下）。跨地中海运价小幅回暖至WS61（TCE约0.2万美元/天）。北海短程运价小幅上涨至WS74（TCE重回保本线之上）。波罗的海短程运价小幅上涨至WS44（TCE约0.3万美元/天）。波斯湾至新加坡运价小幅下跌至WS55（TCE约0.3万美元/天）。东南亚至澳大利亚运价小幅下跌至WS54（TCE为0.3万美元/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，11月上旬货盘，成交包干运费约为35万美元。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线全面下滑，欧美航线稳中有升，综合水平不断下探。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS75（TCE约0.3万美元/天）。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价小幅下跌至WS66（TCE约0.6万美元/天），7.5万吨级船运价下跌至WS62（TCE约0.8万美元/天）。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价维持在WS55水平（TCE约0.1万美元/天）。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价上涨至WS76（TCE约0.4万美元/天）。欧美三角航线TCE大约在0.7万美元/天。

上海航运交易所