

中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2021.02.19)

原油运价底部徘徊 成品油运价止跌反弹

美国能源信息署(EIA)公布数据显示,截至2月12日当周美国除却战略储备的商业原油库存和精炼油库存均超预期减少,期间美国国内原油产量减少,原油出口增加,原油产品四周平均供应量较去年同期减少2.4%。除了原油库存大幅减少以外美国石油需求终于出现复苏迹象,目前美国炼油厂商加工的原油数量正处于去年新冠疫情爆发以来的最高水平。春节期间30年来最冷的天气给美国主要产油州德克萨斯州带来了严重破坏,不仅电力和燃料需求得到提振,同时石油生产也受到了一定程度的影响。由于欧佩克+于1月份放慢了增产步伐,沙特自愿削减2-3月份的供应,致使油价反弹至13个月高位,增强了产油国对于市场可能吸收更多供应的信心。全球新冠肺炎新增确诊病例数已连续第五周下降,这表明即使存在变异新冠病毒,简单的公共卫生措施也能发挥作用。本周原油价格持续上涨,布伦特原油期货价格周四报63.02美元/桶,较2月4日上涨6.43%。全球原油运输市场VLCC型油轮运价低位震荡,苏伊士型油轮运价止跌回暖,阿芙拉型油轮运价一日千里。中国进口VLCC运输市场运价底部徘徊。2月18日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报540.33点,较2月4日上涨1.87%。VLCC市场在春节期间基本保持安静,3月装期的货大部分还没有开始做,估计未来的几天会陆续出来寻船,不过船位依然充足,运价随着燃料油价格的变化而变化,仍然在底部徘徊。

超大型油轮(VLCC): 中东航线日均TCE(等价期租租金)持续出现负数,西非航线日均TCE(等价期租租金)同步下跌至0.4万美元。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波27万吨级船运价(CT1)报WS32.25,较2月4日上涨3.3%,CT1的5日平均为WS30.98,较2月4日下跌1.8%,TCE平均-0.2万美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS34.96,上涨0.2%,平均为WS33.60,TCE平均0.3万美元/天。

苏伊士型油轮(Suezmax): 运输市场综合水平止跌回暖。西非至欧洲市场运价上涨至WS57(TCE约0.4万美元/天)。该航线一艘13万吨级船,尼日利亚至地中海,3月3至4日货盘,成交运价约为WS57.50。黑海到地中海航线运价上涨至WS74(TCE约0.7万美元/天)。

天)。亚洲进口主要来自中东，一艘13万吨级船，阿联酋至远东，2月27日至3月1日货盘，成交运价约为WS47。

阿芙拉型油轮 (Aframax)： 运输市场亚洲航线小幅上扬，地中海及欧美航线大幅上涨，综合水平一日千里。7万吨级船加勒比海至美湾运价上涨至WS109 (TCE约0.9万美元/天)。跨地中海运价上涨至WS119 (TCE约1.7万美元/天)。北海短程运价上涨至WS97 (TCE约0.3万美元/天)。波罗的海短程运价上涨至WS87 (TCE约1.3万美元/天)。波斯湾至新加坡运价上涨至WS67 (TCE仍然在保本线之下)。东南亚至澳大利亚运价上涨至WS68 (TCE始终在保本线之下)。

国际成品油轮 (Product)： 运输市场亚洲航线及欧美航线均出现涨跌互现，综合水平止跌反弹。印度至日本3.5万吨级船运价下跌至WS84 (TCE跌破保本线)。波斯湾至日本航线5.5万吨级船运价上涨至WS82 (TCE约0.2万美元/天)，7.5万吨级船运价下跌至WS65 (TCE跌破保本线)。美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价下跌至WS65水平 (TCE始终在保本线之下)。欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价上涨至WS159 (TCE约1.1万美元/天)。欧美三角航线TCE大约在0.9万美元/天。

上海航运交易所