

## 中国外贸进口油轮运输市场周度报告 (2017.8.10)

### 原油运价波动下行 成品油运价小幅震荡

受欧佩克(OPEC)同时上调今明两年原油需求预期的消息影响,油价短线小幅走高,不过之后油价呈显著下跌态势,俄罗斯考虑增产可能外加7月份中国需求的下降,可能是油价下挫的主要原因。布伦特原油期货价格周四报51.82美元/桶,较上周四基本持平。全球原油运输市场大船吨位过剩,运价持续下跌,中型船运价基本稳定,小型船同样有着运力过剩的问题,运价下跌收益减少。中国进口VLCC运输市场运价进一步下跌至新低。8月10日,上海航运交易所发布的中国进口原油综合指数(CTFI)报528.25点,较上周四下跌5.7%。

**超大型油轮(VLCC):** 运输市场走势分化,西非航线有止跌企稳迹象,但中东航线仍一路下滑。本周,中东航线市场船多货少的低迷态势依旧,运价下跌5个点至WS44.11,创年内新低,周跌幅创近3个月新高。前半周,西非至中国航线运价跟随中东航线不断下行至WS47.58的年内低点后,船东坚决抵制低于WS50的交易,周三市场报出2笔WS50的成交运价,市场运价止跌小涨。总体来看,市场供过于求的基本面并未改变,西非航线续涨动能不足,中东航线止跌迹象不明。周四,中东湾拉斯坦努拉至宁波26.5万吨级船运价(CT1)报WS42.81,较上周四下跌10.6%,CT1的5日平均为WS44.11,环比下跌10.1%,等价期租租金(TCE)平均6200美元/天;西非马隆格/杰诺至宁波26万吨级船运价(CT2)报WS49.92,微涨0.7%,平均为WS48.76, TCE平均1.2万美元/天。

**苏伊士型油轮(Suezmax):** 运输市场西非运价软化,地中海需求上升。西非至欧洲市场活动较少,运价下跌至WS65左右, TCE约0.68至0.72万美元/天。地中海和黑海市场本周相对活跃,运价上升至WS76至WS78, TCE约0.65至0.79万美元/天,比上周高出10%以上。一艘16万吨级船,俄罗斯至地中海,8月27日货盘,成交运价为WS77.5。波斯湾至印度,一艘16万吨级船,伊朗至印度西海岸,8月8日货盘,成交运价为WS66。中国进口主要来自南美和新加坡,该航线一艘16万吨级船,新加坡至中国,8月13日货盘,成交运价为WS62.5。

**阿芙拉型油轮 (Aframax)：** 运输市场虽然受到利比亚和尼日利亚出口原油的急速增长的影响, 目前市场石油的总体流量大于2016年同期, 但是由于船队的增长超过了石油需求的增长, 油轮的运费压力仍然不小。跨地中海航线运价下跌至WS80水平 (TCE为保本价)。北海短程、波罗的海市场货少, 运价保持上周水平分别在WS92、WS60, TCE分别为保本点和-0.1万美元/天。波斯湾至新加坡、东南亚至澳大利亚运价基本稳定, 分别为WS86、WS85, TCE分别为0.3万美元/天、0.5万美元/天。7万吨级船加勒比海至美湾运价本周先跌后升至WS87 (TCE为保本价)。中东至印度航线运价在WS95, 该航线一艘9.5万吨级船, 中东至孟买, 8月17日货盘, 成交运价为WS95。

**国际成品油轮 (Product)：** 运输市场运价有升有降, 综合水平小幅波动。由于中东8月份装载量增加, 亚洲区域内货盘较为充沛, 对运价形成支持。波斯湾至日本航线7.5万吨级船运价升到WS124 (TCE大约1.3万美元/天); 5.5万吨级船运价升至WS135 (TCE约1.1万美元/天); 印度至日本3.5万吨级船运价为WS141 (TCE约0.55万美元/天), 略高于上周水平。欧洲最大炼油厂发生火灾, 最快8月下旬复产, 引发欧美航线行情波动。本周美湾至欧洲3.8万吨级船柴油运价升至WS79水平 (TCE仍旧在保本价附近); 欧洲至美东3.7万吨级船汽油运价降至WS114 (TCE约0.4万美元/天), 欧美三角航线TCE升至0.54万美元/天。

上海航运交易所