



微博



微信



客户端

油价“入冬” 油运“迎春”

□ 陈海洋 李蓉茜



油轮靠泊泰山石油基地。

3月6日结束的OPEC+会议谈判失败，OPEC与非OPEC国尚未就是否延长和进一步扩大减产达成一致，既无减产延期也不扩大减产，未达成进一步减产150万桶/日的协议，俄罗斯表示自4月1日起各国产量可不受限制(此前，OPEC内部统一扩大减产150万桶/日，其中OPEC减产100万桶/日，非OPEC减产50万桶/日，但遭到俄罗斯拒绝)。有媒体报道称，沙特将从4月起增产作为报复。

自此，原油价格出现大幅下跌。3月7日，布伦特原油期货收报45.27美元/桶，下跌4.72美元或9.44%，为

上市公司获益

2008年12月以来最大单日跌幅。3月9日，纽约商品交易所4月份交货的轻质原油期货日内跌幅32.32%，报27.94美元/桶，触及2003年4月以来的最低点。5月份交货的伦敦布伦特原油期货下跌13.46美元，报每桶31.81美元，下跌29.73%。

下一次OPEC会议将于6月9日召开，若俄罗斯同意，可能会更早举行。后续OPEC会议或OPEC+会议谈判若达成减产，可能对运价

形成利空。国际油价下跌，运输成本直接下降，这对于航运业来说是极大的利好，尤其是正值上行周期的油运业。国内以油运为主业的上市公司在资本市场的表现为股价应声上涨，其中以中远海能和招商轮船最为明显，分别于3月9日和11日出现两次涨停。

VesselValue在2019年9月数据显示，招商轮船和中远海能旗下的

VLCC船队规模分别位列全球第一和第二。招商轮船现有VLCC51艘、30.12亿美元，持有VLCC订单2艘、1.8亿美元，共计53艘、33亿美元。中远海能现有VLCC43艘、23.7亿美元，持有VLCC订单6艘、5.4亿美元，共计50艘、价值29.1亿美元。

2019年9月25日，中远海能旗下全资子公司大连油运被美国财政部加入制裁名单；2020年1月31日起，美国取消对中远海能旗下大连油运制裁。制裁取消后消除了市场对中远海能经营情况的担忧，目前，中远海能经营情况已恢复正常，中长期发展乐观。

VLCC市场“春意”盎然

国际油价大跌和新冠肺炎疫情蔓延的形势有望催生市场储油需求，而储油需求对于油运市场具有重大影响。根据招商轮船年报，2008年国际金融危机爆发后油价回升期间，海上浮舱一度高达1.1亿桶，租用55艘超大型油轮(VLCC)，占当时总运力近10%，对当时运价形成强力支撑(2008年VLCC TCE年度均值为9.7万美元/日)；2014年12月OPEC会议废除产量配额导致油价暴跌，同样引发大量储油需求(2005年VLCC TCE年度均值为6.5万美元/日)。

供给端受浮舱储油占用运力、旧船提前拆解以及船厂复工延迟、脱硫塔安装延后的影响，即期市场或出现运力短缺。此外，新船交付逐年减少，克拉克森数据显示，2019年交付VLCC68艘，预计2020年和2021年将分别交付41艘和27艘，不考虑后续订单情况下未来VLCC新船交付分别下降40%、34%。

运价方面，仍有不少向上增长空间。当前VLCC产能利用率不低，恐慌初期VLCC的等价期租租金(TCE)已经从2万美元/日水平企稳。2019年，油运市场走出低谷，运费水平大幅提升，行业实现扭亏为盈。2019年10月，受中远海能子公司大连油运被制裁带来的3.3%的运力退出影响，VLCC TCE均值达到近12万美元/日。2020年1月1日至3月4日，波罗的海原油运输指数均值1052点，同比上涨23%，环比均值下降

18%；VLCC中东至中国航线均值45887美元/日，同比上涨70%，环比均值下降50%。运费同比上涨主要受益市场供需结构改善，行业处于上行周期。年初至今，受春节淡季的需求疲软叠加新冠肺炎疫情肺炎影响，给油运需求带来短期影响，运价环比呈现明显下滑趋势。

考虑到疫情对一季度的冲击和后续的影响，华泰证券将2020年VLCC需求增速下调至3.9%（前值为5.4%）。预计2020年供给增速为3.7%，其中2020/2021年VLCC新交船数量分别为41和27艘（2019年68艘）。另一方面，如果原油价格继续下挫，将有望触发囤油需求，抵消部分经济下行带来的负面影响，也同时拉动VLCC浮舱需求增加。华泰证券分析认为，2020年-2021年行业处于上行周期。

此外，油运基本面向上的同时，中美经贸协议签署有望带来利好。中美第一阶段经贸协议中约定未来两年中国新增从美国购买能源为524亿美元(在2017年的基础上)，2020年、2021年分别为185亿、339亿美元。3月2日起，国务院关税税则委员会开始接受自美进口商品(其中包括原油、LNG)市场化采购的关税排除申请。尽管由于疫情对国内需求造成一定影响，但是中国自美进口的进展值得关注。有分析预计美国原油出口将在管道和码头产能增长支撑下继续增长。



“蓝鲸1号”深水钻井平台。



外高桥造船建造的世界首艘独创“通用型”海上浮式生产储油船。

本版图片由本报资料室提供



外贸原油国际中转船在青岛港中转。

油价大跌带动储油需求

21世纪以来，全球共经历3次油价暴跌。第一次是2008年-2009年，2008年爆发的国际金融危机导致全球经济放缓，油价在期间最大跌幅超过70%；第二次是2014年-2016年，全球经济增长乏力以及多国石油增产，油价在期间下跌超过70%。第三次是2020年，全球经济疲软背景下新冠肺炎疫情爆发……

以史为鉴，油价暴跌的主因无非两个：或因全球经济下滑，或因石油生产国增产，当然有时兼而有之。油价每次下跌都会带来一个显著的后果——促进需求上升，并推动油运兴旺。

2008年是让全世界难忘的一年，极度的高涨到极度消沉的全球经济使得油价走出两个极端：布伦特原油在这一年的7月11日创下143.95美元/桶的最高纪录，也在12月19日书写33.87美元/桶的阶段性最低点。在这年内，航运市场也是从盛夏走入凛冬，油运却因为油价的走低幸免于难。

油价在2008年7月创出历史新高后，开始调整。2008年9月，雷曼兄弟破产引爆国际金融危机，油价也从当时100美元/桶的水平迅速跌落，最低至33.87美元/桶。

油价下跌，带来了油轮储油需求，促使油运在2008年四季度总体延续兴旺。据专业人士表示，当市场预期未来油价会上涨时，就会出现囤积升水，石油期货的价格较现货价格高。这一现象带来的储油需求巨大，到2009年年初，在锚地漂浮的油轮储存约9000万桶原油，待机全球经济复苏以及石油价

格上涨。要知道，1艘30万吨级VLCC可装载200万桶石油，也就是需要45艘VLCC才能储存如此巨量的原油(当时全球VLCC船队规模为501艘)。油运，在2008年四季度仍然强势：VLCC日租金未曾跌破3万美元，苏伊士油轮日租金始终保持在3万美元以上；阿芙拉型油轮日租金最低为2.4万美元。

窥探另一边，18万DWT级海岬型散货船日租金在2008年6月创下218955美元的历史最高后，在四季度大部分时间仅能维持在四位数的水平。代表全球经济风向标的波罗的海干散货指数(BDI)，也在这一年创下11793点(5月)和663点(12月)两个极值。

油运旺季的延续也持续到2009年的春夏之交。之后，受全球范围内的量化宽松促使经济好转以及美元疲软等因素影响，油价逐渐回升，储油需求减少，运价回调。路透社在2009年5月的一则报道中称“已有过去四个月用于浮式储油的19艘VLCC返回运输市场”。反映在租金上，2009年前三季度，VLCC平均日租金水平分别为45134美元、20955美元和16850美元。

在此次油价调整期间，不但以投机为目的的浮式储油增加，各国也在增加战略石油储备。据了解，包括美国最大的石油枢纽——库欣石油枢纽——在内的岸上储油库也被装满，从2008年9月到2012年夏季，该国石油储量增加两倍以上。

中期调整引来投机需求

尽管2008年国际金融危机后全球范围内的量化宽松让全球经济迅速反弹，但取而代之的是世界经济更长时间的调整。显然，2011年-2014年油价几乎一直维持在上百美元/桶的水平，与当时经济的发展状态是不平衡的。不合理的现象不会持久。

2014年，供给面的大变动来了。美国页岩油气革命促使全球油气供给急剧增加，俄罗斯由于克里米亚危机不得不大量出口石油，OPEC不情愿失去市场份额，油价终于开始助推全球经济：油价呈现2014年、2015年、2016年三连降，布伦特油价从2014年的平均107.26美元/桶，到2016年的最低26.21美元/桶，三年下降75.56%。

油价再次引来需求：消费需求，战略储备需求，还有投机需求。世界石油海运量也因之扭转颓势，开始上涨，这种趋势在2014年之后三年尤为凸显。2015年-2017年，全球石油海运贸易量分别为18.58亿吨、19.38亿吨和20.04亿吨(2014年的基数为17.85亿吨)。多国趁油价增加战略储备，中国的石油海运进口量跳升至3亿吨，2015年-2017年的量值分别为3.06亿吨、3.53亿吨和3.86亿吨；印度

的数值则破2亿吨大关，2015年-2017年的量值分别达到1.96亿吨、2.15亿吨和2.16亿吨。投机需求也较为旺盛，据英国《劳氏日报》此前的报道，用来做短期仓储的油轮在2016年6月曾达到94艘，这其中约半数均为VLCC。

油运以及浮式储油需求的增长，也在这几年的油运租金水平上有所体现。VLCC的TCE已从2011年-2013年的颓势完全扭转过来，并在2015年平均达到近5万美元/日的水平。苏伊士型油轮的TCE也更为稳定在高处，其中2015年达到4.5万美元/日的水平。阿芙拉型油轮的获利水平也毫不落后，并在2015年创下TCE36851美元/日的阶段性纪录值。

一切自供给减少灰飞烟灭，OPEC与俄罗斯等产油国组成减产联盟，并自2017年开始减产180万桶/日，油价开始回升，油运价格走低并在2018年趋冷。

油价起起伏伏，对全球经济及各行各业均会产生影响。不过，油价的调整不但在期间对油运形成利好，而低油价将对可转换能源带来打击，更会延长石油等化石能源的使用年限并长期利于油运。