



国际油轮运输市场：波澜不惊又一年，缓慢复苏预期强

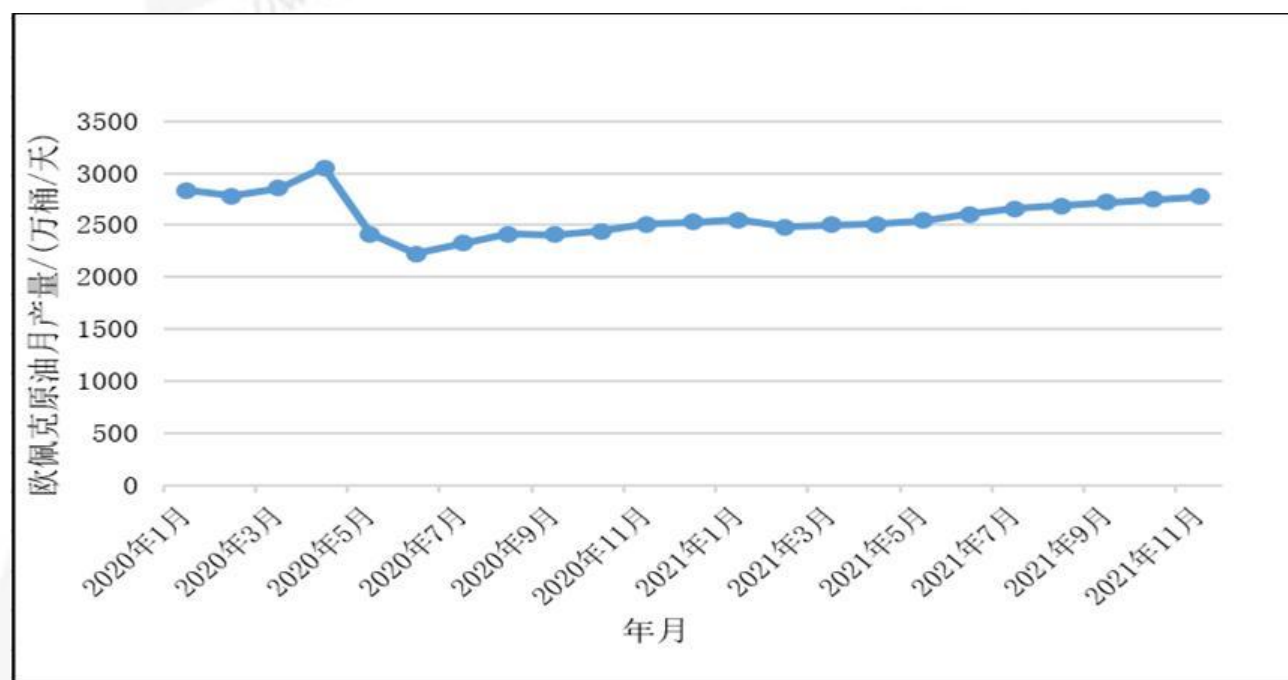


能源危机是 2021 年全球热门话题，如何确保安全、可靠且便宜的化石能源供应被业界频频讨论。天然气经历了 2020 年冬季高价后，2021 年淡季不淡，10 月 6 日 JKM(普氏日韩液化天然气现货基准估价)创下 56.326 美元/百万英热单位的历史极值，而岁末在北溪 2 号博弈及乌克兰危机助攻下，TTF(荷兰天然气所有权转让虚拟交易点天然气期货)更是屡创历史新高价格。2021 年原油市场的主线是欧佩克+主导的供给侧紧平衡，同时伴随其他影响因素，如 2 月美国德州极端天气干扰美国原油生产刺激油价走高，6 月美国夏季出行需求提振油价，8 月气转油需求支撑油价，9 月煤转油需求发力，10 月美国原油交割点库欣油库见底支撑油价。2021 年国际油价创下 2014 年以来的历史新高，但在美国拜登政府释放战略石油储备、美联储提前缩表预期以及奥密克戎变异毒株传播等三重打压下，国际油价在 11 月进入下行通道。

与 2021 年国际油价涨多跌少，整体运行中枢不断抬升的牛市相比；国际油轮运输市场延续 2020 年下半年以来的疲弱走势，又走过了波澜不惊的 2021 年，运价上升更多是因为船用燃油价格上行驱动，而不是供需关系的变化。



虽然国际石油需求持续恢复，但是欧佩克对减产的坚持与对增产的审慎已经显示了需求并不乐观。如下图为欧佩克自 2020 年 1 月 1 日以来的原油月产量。



2022 年国际油轮市场预期走势如何？

2022 年国际油轮市场大概率将继续走弱。

但是疫苗接种率持续提升、新冠特效药不断推出将推动全球石油需求持续恢复，欧佩克+进入增产节奏，随着市场进入冬季这一传统旺季，国际油轮市场有望在 2022 年四季度走高。

2022 年国际油轮市场和油价关系如何？

国际油轮市场和油价绝对值并没有必然联系，但是运价走势将取决于国际石油价格结构。

往往，市场出现如下两种情况时，国际石油市场玩家愿意租入油轮作为浮舱。一是油价高速下坠时，玩家手上已经持有实货，高油价高贴水，实货卖不出去，玩家不得不被动租入浮舱储油，这种浮舱需求往往是爆发性的，类似于 2020 年 3 月新冠疫情在全球爆发时不少油轮租家被动将油轮航次租船转为浮舱；一种是油价连续下跌进入底部区间并筑牢后，油价开始缓慢回升，此时油价结构是前低后高的正向市场结构，玩家会根据租用费率以及未来销售目标等，主动租入岸罐或浮舱进行套利操作。

当下，国际石油市场处于高位，由于欧佩克+严格的供给侧管控，油价结构是价格前高后低的反向市场，这一市场结构从 2020 年国际油价低位复苏以来逐渐形成并已经持续了一年多，这期间，全球石油库存一降再降，库存需求低迷，库租费率持续低位运行，海上浮舱需求更是少之又少。

2022 年，根据目前增产计划，欧佩克+将在 1 月释放 40 万桶/日产量，

到 5 月预计新增 499 万桶/日产量。但根据目前的闲置产能以及历史产量推算，我们预计欧佩克+难以全部恢复，欧佩克+将延续每月一次的产量精准调控，确保市场供需总体平衡；伊朗核谈判困难重重，预计最快 2022 年下半年伊朗原油重返市场，届时将有 130 万桶/日的产量流入市场；美国页岩油方面，目前大型能源公司都在积极转型，严格的资本支出纪律导致石油钻井机数虽在增加，但增速缓慢，能源专家耶金称美国 2022 年的石油产量可能会多增加 80 万桶/日。理论上，国际石油市场 2022 年将出现供应过剩，油价重心或下移。

随着国际石油市场从 2021 年的紧平衡向 2022 年的宽平衡转化，国际油价结构有望在 2022 年向价格前低后高的正向市场转变，全球石油市场进入建库存节奏，虽然正向市场结构预期平坦，不足以支持国际石油玩家贸易端主动的正向市场建库操作；但是价格结构的变化推动海上浮舱需求回归，为国际油轮短期期租市场设立了底部价格，有利于油轮运费提升。

2022 年国际油轮运输市场可能像 2021 年 LNG 海运市场一样一飞冲天吗？

答：概率极低。

首先，国际石油市场和天然气市场的基本面有本质区别，国际石油市场供应充分，欧佩克是供给侧的稳定器与压舱石；国际天然气市场区域供需错配严重，管道气或 LNG 物流设施建设周期长投资巨大，市场并没有类似欧佩克的机构在供给侧平抑市场，确保市场既不会过低也不会过高。

其次，碳达峰碳中和目标下，作为过渡化石能源的 LNG 发展迅猛，进入黄金期，LNG 运输船建造难度大、投资高，再加之近年退出现役的老旧船不断增加，总体处于供不应求局面。

再次，LNG 海运市场 42.4 万美元/天是现货运费市场运价，但是占比小，LNG 船东偏向于长期稳定收益，全球 LNG 海运实际 70%以上经由项目长期定期租赁船舶完成；而油轮运费市场与之相反，50%以上都是现货运费市场议价，运力充沛，市场充分竞争。

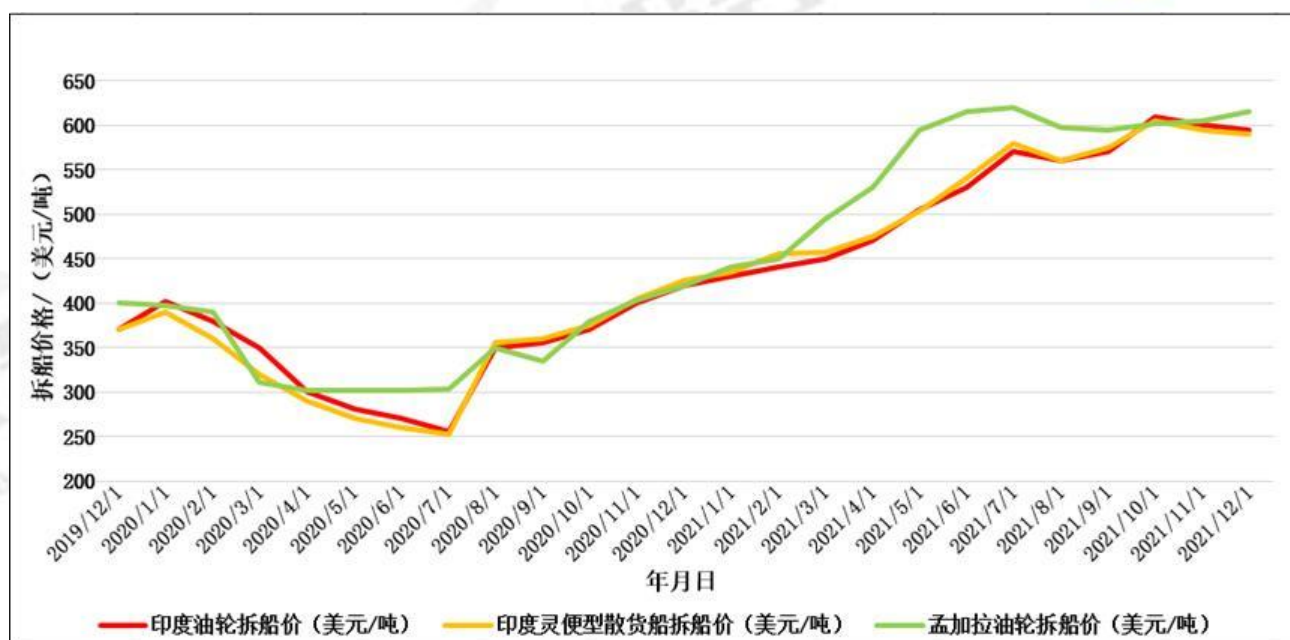
持续低迷的运费市场重压下，2021 年国际油轮市场运力清出效果如何？

2021 年国际液货船市场冰火两重天，油轮新造船市场遇冷，能源运输公司纷纷投资化学品船、LNG、LPG 运输船。

新造船种类	签约新造船数量				近年变化规律	
	2018	2019	2020	2021		
油轮	232	239	186	165	渐弱	-9%
化学品和特种油轮	85	79	63	78	稳定	26%
LPG船只	48	66	49	103	稳定	115%
LNG船只	77	61	54	84	稳定	59%

2021 年国际油轮拆船市场火爆，一边是持续走高的拆船价格，一边是萎靡不振的油轮运费，船东积极进入拆船市场，运力清出效果显著。

下图为 2019 年 12 月以来拆船价格走势图。



下表为 2018 年-2021 年拆船量示意图。

拆船数量 (百万载重吨)					
油轮类型	2018	2019	2020	2021	同比增加 (%)
VLCC	9.2	1.1	1.2	4.8	303%
苏伊士型	3.3	0.8	0.3	2.4	880%
阿芙拉型	4.7	0.1	0.9	3.3	265%
灵便型	2.9	1.3	1.1	3.9	274%
载重吨10000吨以下	0.2	0.2	0.3	0.6	109%
油轮总和	20.3	3.6	3.8	15.0	309%

2020 年, 油轮市场非常景气, 拆船量很少, VLCC 仅有 120 万载重吨 (折合 4 艘), 因此统计基数很低。

预览已结束, 完整报告链接和二维码如下:

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_36102

