



Shipping market outlook - Container vs Dry bulk

Q2 2022

航运市场展望——集运和干散（2022 年第二季度更新）

Daejin Lee, Lead Shipping Analyst, S&P Global Market Intelligence, Daejin.Lee@spglobal.com

2022 年 6 月第一周，海峡型运费急剧下跌，市场情绪回落对小型船造成严重的负面影响。面对预期外的费率下跌，不少 FFA 或现货市场的多头玩家只能在 FFA 市场平仓或将货物锁定在近期仓位，从而在短期内引发更大下行压力。然而，无论短期 FFA 情绪带动运费如何变化，我们仍认为供需平衡的基本面将最终决定市场走向。

标普全球市场财智预测，由于运力供给有限、贸易增长稳定，干散货船运费在未来几年里将保持稳定——短期内市场更向好、中期则相对走弱。2022 年干散货需求增长率预计会下滑至 0.2%，较 2021 年 2.2% 的增幅有明显下降，而 2023 年预计增长率为 1.7%，于此同时，2022、2023 和 2024 年干散货船队增长则为 2.8%、2.2%、2.4%，均低于 2021 年的 3.4%。

标普全球的海上大宗商品货流 [S&P Global Commodities at Sea](#) 数据显示，俄罗斯货运活动仍很活跃；驶向俄罗斯港口的空船数量增加，意味着从俄罗斯出运的货物流稳定，这一情况将持续至第三季度，即欧盟禁止进口等若干制裁措施生效之前。此外，为应对禁止进口俄罗斯煤炭政策，欧洲对澳大利亚煤炭的需求将增加，叠加稳定的小宗散货货流（包含太平洋海域的钢材出口），都将在短期内支撑回程航线的运费。

Contact Us:

Daejin Lee | Lead Shipping Analyst, Associate Director
E Daejin.Lee@spglobal.com

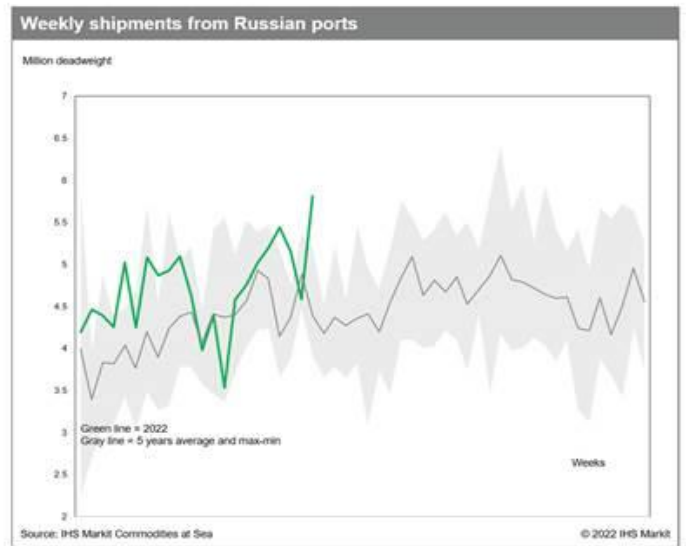
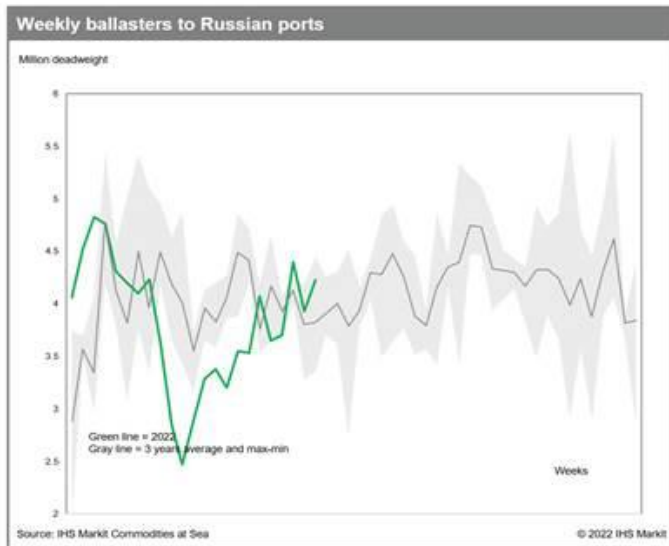
Abigail Mott | Senior Research Analyst
E Abigail.Mott@spglobal.com

Liz Gao | Senior Research Analyst
E Liz.Gao@spglobal.com

Melvin Chan | Research Analyst
E Melvin.Chan@spglobal.com

Phoebus Kaloudis | Product Manager
E Phoebus.Kaloudis@spglobal.com

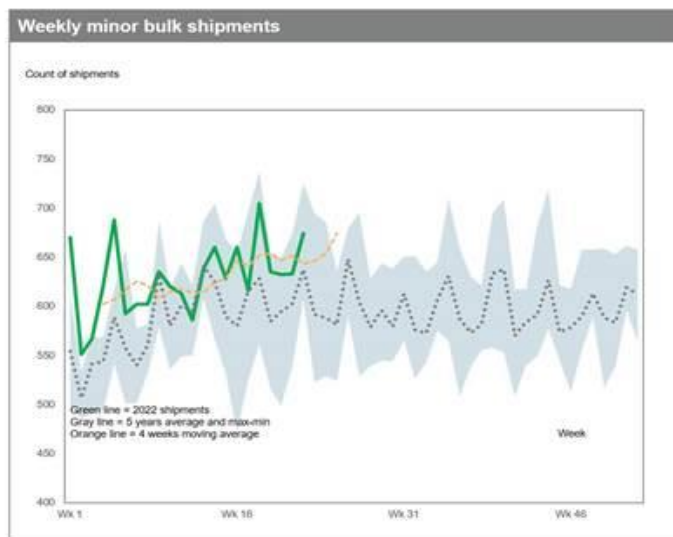
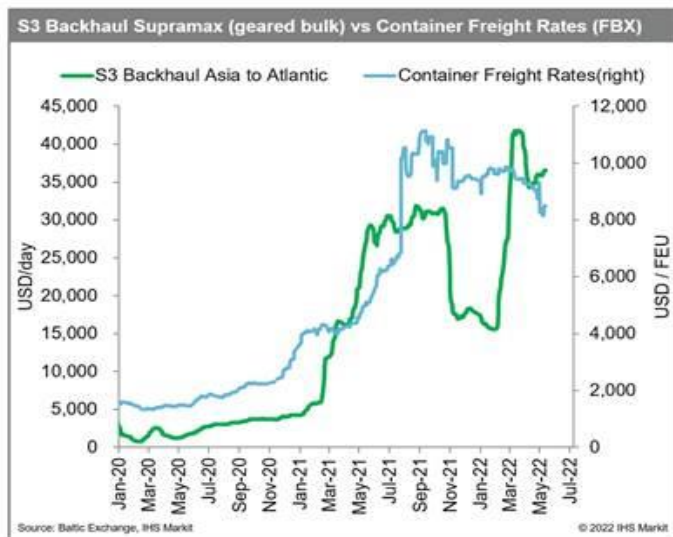
Rahul Kapoor | VP, Head of commodity analytics
E Rahul.Kapoor@spglobal.com



回程市场仍然是表现最强劲的航线之一，我们预计随着集运市场走强、以及对乌克兰和俄罗斯货物替代需求的增加，这一势头将会持续。我们反复强调了集运运费维持高位，足以让杂货船和敞舱口船活跃于集装箱市场，那么带自卸装置的散货船运费，尤其是在回程航线运费，将得以支撑。杂货船和带自卸装置的干散货船（灵便和超灵便型船）采用的码头和装运的货物类型相似，在集运运费高企的市场情况下，杂货船等都纷纷转向集装箱市场。集装箱货物已经转向杂货船（杂货、多用途船、重型船），而常常由集装箱货船或杂货船运输的小宗散货则转向了带自卸装置的干散货船。另外，杂货船开始运输集装箱货物，相应的与灵便和超灵便船型在小宗散货运输航线上的竞争减少。需求上升和供给减少，从而进一步推高了带自卸装置的散货船在回程航线上的运费。

然而，我们对今年直至年底的市场持保守态度。因为和 2021 年同期相比，今年第三季度后期存在不少下行风险。具体而言，我们密切关注中国大陆煤炭市场，因为国内煤炭产量提高将抑制进口需求，而中国煤炭进口也是 2021 年第三季度航运市场走强的主要驱动力之一。另外，随着各地新冠封锁措施放松，我们预计未来几个季度不会再度出现极端的港口拥挤状态。而集装箱货物贸易增长势头减弱和高通胀，都会成为第三季度旺季之后，今年年末的主要风险。

[DOWNLOAD THE FULL REPORT FOR DEEPER ANALYSIS COVERING STEEL, IRON ORE, COAL, GRAIN, AND FREIGHT](#)



标普全球市场财智预计 2022 年全球集装箱货物出口量将同比下降 1.2%、较 2021 年的 9.3%的增幅有明显下滑；而美国进口将在今年继续保持 1.3%的微弱增长，2023 和 2024 分别再度增长 3%，这一速度较 2021 年 13%显著降低。

基于欧洲在进口俄罗斯煤炭禁令生效前的囤货需求、以及季节性货运复苏和持续增长的大宗品价格等前提，标普全球干散航运费率预测 [S&P Global Freight Rate Forecast](#) 模型结果显示，波罗的海干散货航运指数（BDI）在第三季度早期将较第二季度有所上升。然而，在一些下行风险因素（例如俄乌战争引起的供应端干扰、中国大陆经济疲软、中国国内煤炭产量增加、集装箱市场走弱等因素）的影响下，全年干散费率平均水平预计将在 2022 年下半年回落 20%-30%至 2500-3000 的水平。

集运产业方面，我们始终认为只要集装箱运费维持在足以吸引部分杂货船（多用途）和敞舱口船的价格高位，就会拉动带自卸装置的散货船运费，尤其是回程航线的运费。这也是我们对干散供需假设中紧密关联集运市场走向的原因所在。

目前，我们假设集装箱航运费率也将面临调整，在 2022 年下半年下跌大约 20%-30%至每 40 英尺箱子约 6000-7000 美金，去年同期价格约为至每 40 英尺箱子约 9000-10,000 美金。由于高通胀、地方性消费模式等原因导致的集装箱贸易增长走弱、新造船大量投资带来的供给侧压力、以及新冠措施放宽减少拥堵等因素，都是下半年航运市场下行的风险，尤其是在第三季度旺季过后。

而我们预测情形中，其他下行风险还包括中国大陆地区封锁措施反复、低于预期的经济增速和持续通胀、刺激措施缺少等；上行风险则包括严重拥堵和港口设施有限导致集运运费持续走强、低于预期的中国大陆煤炭产量、以及乌克兰港口早于预计恢复运行等。

IHS MARKIT CUSTOMER CARE

CustomerCare@ihsmarkit.com

Asia and the Pacific Rim:

Japan: +81 3 6262 1887

Asia Pacific: +604 291 3600

Europe, Middle East, and Africa:

+44 1344 328 300

Americas:

+1 800 447 2273

DISCLAIMER

The information contained in this presentation is confidential. Any unauthorized use, disclosure, reproduction, or dissemination, in full or in part, in any media or by any means, without the prior written permission of IHS Markit or any of its affiliates ("IHS Markit") is strictly prohibited. IHS Markit owns all IHS Markit logos and trade names contained in this presentation that are subject to license. Opinions, statements, estimates, and projections in this presentation (including other media) are solely those of the individual author(s) at the time of writing and do not necessarily reflect the opinions of IHS Markit. Neither IHS Markit nor the author(s) has any obligation to update this presentation in the event that any content, opinion, statement, estimate, or projection (collectively, "information") changes or subsequently becomes inaccurate. IHS Markit makes no warranty, expressed or implied, as to the accuracy, completeness, or timeliness of any information in this presentation, and shall not in any way be liable to any recipient for any inaccuracies or omissions. Without limiting the foregoing, IHS Markit shall have no liability whatsoever to any recipient, whether in contract, in tort (including negligence), under warranty, under statute or otherwise, in respect of any loss or damage suffered by any recipient as a result of or in connection with any information provided, or any course of action determined, by it or any third party, whether or not based on any information provided. The inclusion of a link to an external website by IHS Markit should not be understood to be an endorsement of that website or the site's owners (or their products/services). IHS Markit is not responsible for either the content or output of external websites. Copyright © 2022, IHS Markit®. All rights reserved and all intellectual property rights are retained by IHS Markit.