



Shipping market outlook - Container vs Dry bulk

Q2 2022

海運マーケットのアップデート – コンテナ vs. バルカー : 2022 年 Q2 アップデート

S&P グローバル MI 部門 首席研究員
イ・デジン, Daejin.Lee@spglobal.com

本レポート作成時点の 6 月初旬 Capesize 運賃は大きく下落し小型船のセンチメントへネガティブな影響を与えました。運賃の予期せぬ大幅な下落につられ運賃先物市場(FFA)や船舶用船市場における多くのロングポジションの参加者は自身のポジションをカバーするか、即時加用貨物確保する他、術がなくなったことで短期的には更なる価格下落圧力となりました。ただ、我々はマーケットセンチメントや FFA が主導する短期的な動きとは別にその根底にある需給バランスによりマーケットが形成されると判断しております。

S&P Global Market Intelligence では、限られた供給と安定的な貿易の伸長に後押しされ、ドライバルク船の運賃が今後数年に渡り安定的に維持されると予測しております。ドライバルク船需要の増加率は 2021 年 2.2%から 2022 年 0.2%へ減少し、2023 年には 1.7%で推移すると見込んでおります。反面、ドライバルク船の船隊成長率は、2021 年 3.4%と比較し 2022 年には 2.2%, 2023 年 2.4%と減少する見込みです。

以下のチャートからご覧いただけますように、S&P Global Commodities at Sea データを通じて我々はロシア貨物の船積量が持続的に増加傾向であることを確認しております; ロシアの港に向かっている空き船舶の増加は EU 圏への石炭輸出禁止を含めた複数の制裁プログラムが開始される Q3 中旬の開始を前にロシアからの貨物輸送が安定していることを示しております。またロシア産の石炭禁輸に備えた代替案としてオーストラリア産の需要も今後継続すると予想しております。

Contact Us:

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

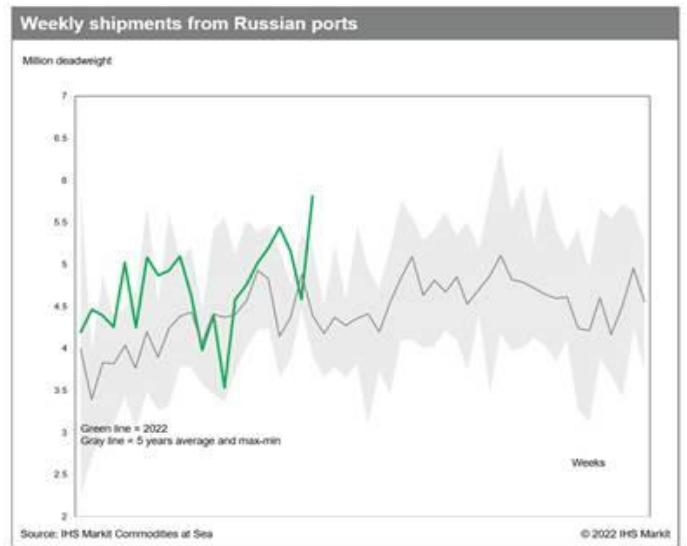
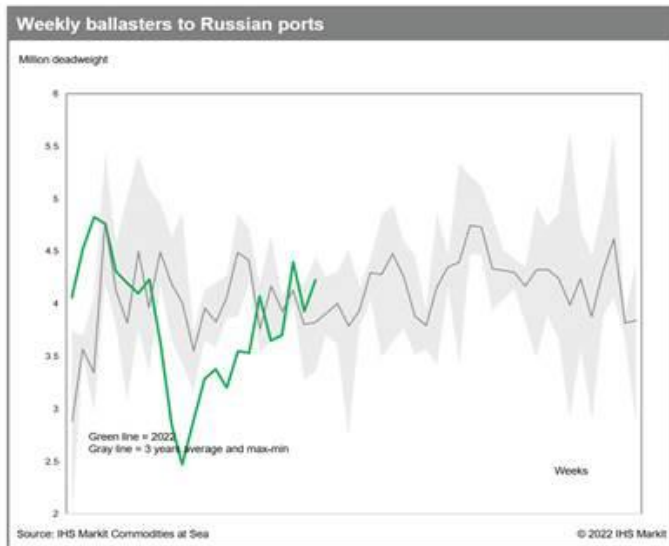
Abigail Mott | Senior Research Analyst
E Abigail.Mott@spglobal.com

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

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

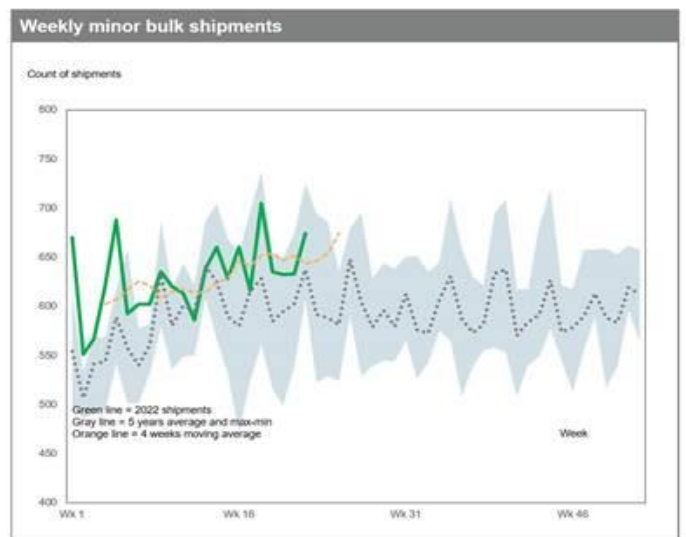
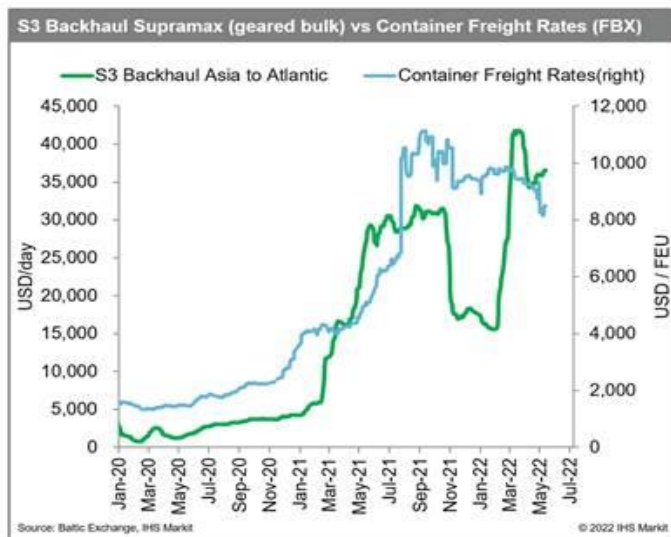
Phoebus Kaloudis | Product Manager
E Phoebus.Kaloudis@spglobal.com

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



バックホール航路は依然として一番強みを見せている路線中の一つであり、S&P Global Market Intelligence ではコンテナ市場の根強い需要とウクライナ及びロシア貨物に対する代替需要としてバックホール運賃が高い水準で推移すると予測しております。特に高いコンテナ運賃市況により、一部の一般貨物船や小型バルク船が商業的なコンテナ輸送のため運航されている点を以前の分析にてご紹介いたしました。 - これらはクレーンが搭載された小型バルク船 (Supramax/Handymax) と似たターミナルを共有していた一般貨物(ブレイクバルク)船がコンテナ船運賃高騰を受けてコンテナ関連市場に切り替え参入し、また既存のコンテナ貨物の内一部は一般貨物船(ブレイクバルク/MPV/HL)へ、コンテナ船や一般貨物船で主に輸送されていたマイナーバルク貨物はギアードバルクへと移行する現象が起こっております。また一般貨物船がコンテナ貨物をメインで輸送することにより、小型バルク船のマイナーバルク航路における一般貨物船との競争が緩和されました。 - このような需要増加と供給の減少はバルク船のバックホール輸送比率とそれに伴う高い運賃相場を後押ししております。

一方で、2021年同期対比、2022年Q3後半より影響が予想される下落リスクにより年末に近くなるにつれ市況の動きに慎重なスタンスが見受けられます。具体的には中国本土における石炭生産量が継続的に増加しており2021年Q3運賃上昇の主要な原因の一つであった中国本土への石炭輸入需要が限定的であるため、現在石炭生産及び輸入の動向を詳しく追跡しております。また世界的なアフターコロナに向けた規制緩和の結果として次の四半期における昨年同時期にあったような港湾での停滞は起こらない可能性が高く、またコロナ禍における消費パターンの変化やロシア・ウクライナ情勢による高い物価上昇率と世界経済の成長率鈍化に引っ張られコンテナ量も増加傾向が落ち着きを見せている点もQ3のハイシーズンが終わる年末を前に主要な下落リスクとして見ております。今年の世界コンテナ貨物貿易量は2021年前年度比13.0%増加から1.3%増加となる見通しです。



このような流れからも S&P Global Freight Rate Forecast 運賃予測モデルはロシア石炭禁輸措置以前のヨーロッパ発の在庫確保需要や原材料価格高騰及び季節的な船積量の回復に伴い Q3 頭の BDI(Baltic Dry Index, バルク船運賃指数)が Q2 対比上昇すると見込んでおります。但しロシア・ウクライナ情勢を起因とする供給への懸念が続いており、中国本土の石炭生産量拡大と経済成長の鈍化、またコンテナ市況の落ち込み等から 2022 年下半年全体平均においては昨年比約 20-30%下落し、2,500~3,000 ポイントにて推移すると予測しております。

コンテナ運賃は 2022 年下半年平均 \$6,000~7,000/BOX(FEU)と、去年同期比コンテナボックス(FEU)平均 \$9,000~10,000 から 20-30%調整局面を迎えると仮定しております。高い物価上昇率、消費パターンの変化に伴うコンテナ量の減少や新規造船に対する過剰な投資とコロナ規制緩和による船舶停滞の緩和による供給量増加は下半期の主要運賃下落の要因と見ております。

中国本土に更なるロックダウンが発生したり、予想を下回る経済浮揚政策による経済成長率の伸び悩みが現在の予想値の主要な下落リスクとして見受けられる反面限られた内陸及びターミナル施設による停滞が増加もしくは高い水準で持続する場合、また中国本土の石炭生産量不足や消費増加による輸入量増加が発生した場合、最後にロシア・ウクライナ情勢の緊張緩和や休戦、黒海港からの輸出再開は、我々予想における主要な上昇リスクとして綿密にモニタリングしております。

英文のオリジナルレポートは以下リンクよりダウンロードいただけます。(12 pages)

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

[FREIGHT](#)

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.