

上海国际航运研究中心

国际干散货航运市场季度简报

(三季度, 2022年)

上海国际航运研究中心国际航运研究所

2022年10月

表3 第三季度主要航运企业扩张运力情况

航运企业	类型	船型	数量	卖家/船厂	价格	备注
Diana Shipping	二手购入	Ultramax	9艘2015年至2018年间建造的Ultramax	美国船东SeaTrade Holdings	总价约3.3亿美元	完成收购后, 运力增至43艘, 490万DWT
Berge Bulk	二手购入	VLOC	2艘25万吨级大型矿砂船	日照钢铁控股下属Cara Shipping	总价约9800万美元	
金辉航运	二手购入	Ultramax	2艘2014年建造的63500载重吨	Ratu Shipping Co., S.A.	总价5075万美元	完成收购后, 运力增至27艘, 161万DWT
Eagle Bulk Shipping	二手购入	Ultramax	1艘2015年建造的Ultramax (装有脱硫塔)	-	2750万美元	完成收购后, 运力增至53艘
中信金融租赁	新建	Ultramax	5艘65000载重吨Ultramax	大船集团	每艘约3150万美元	在大船集团的在建新船数量提高到15艘
Ciner Shipping	新建	Handysize	4艘40000载重吨大舱口散货船	江门南洋	2024年6月至9月之间交付	现有散货船运力20艘, 140万载重吨
裕民航运	新建	CROWN63散货船	2艘6.3万吨散货船	新大洋造船	2024-2025年交付	现有船舶55艘, 另有17艘在建新船

资料来源: 公开数据, 上海国际航运研究中心整理

展望第四季度, 前期预计在中国制造业回暖、全球冬季用电高峰和粮食补库等需求带动下实现小幅反弹, 但整体支撑力度预计弱势难改。铁矿石方面, 中国钢材供需形势有望改善, 基建投资持续高增, 同时各项稳地产政策逐步落地, 铁水产量预计前期保持高位, 后期环保限产等因素将有所发酵; 铁矿石等大宗商品供给较为宽松, 但矿石价格对矿山发运积极促进力度不大, 铁矿石海运市场改善力度仍需关注政策刺激效果。煤炭方面, 欧洲煤炭需求缺口仍然较大, 多地重启燃煤电厂, 同时欧盟放宽对俄罗斯煤炭制裁, 随着四季度冬季取暖季来临, 欧洲煤炭进口将有望持续走高。粮食方面, 虽然四季度为北半球发运旺季, 但多国出口禁令让全球粮食贸易仍陷供给困境, 海运市场支撑力度预计有限。

联系方式:

上海国际航运研究中心

上海市虹口区霍山路150号国际航运研究所 200082

业务咨询: 张老师、邵老师

咨询电话: +86 21 65853850*8025/8021 邮箱: zhangyongfeng@sisi-smu.org

www.sisi-smu.org

● 全球经济增长预期多次下调, 中国生产供给顶住压力持续恢复

全球疫情持续蔓延, 产业链供应链不畅, 国际能源、粮食供给比较紧张, 大宗商品价格高位运行。主要发达经济体通胀高企, 为了应对通胀压力, 欧美等经济体加快收紧货币政策, 世界经济下行压力加大。从主要国际组织的预期来看, 今年以来已经多次下调了全球经济增长的预期。7月, IMF发布的《世界经济展望》中预测2022年的经济增速将从2021年的6.1%放缓至3.2%, 相较于4月的预测值降低0.4个百分点。

从国内看, 受疫情、高温干旱少雨极端天气等超预期因素影响, 部分地区生产、投资、消费受到一定影响, 市场需求不足的矛盾比较突出, 企业生产经营困难较多, 制约经济稳定恢复。中国稳定产业链供应链、支持重点行业生产的政策效果比较明显, 生产供给延续恢复态势, 工业生产有所回升, 9月份制造业采购经理指数为50.1%, 重新升至扩张区间。1-8月份, 全国规模以上工业增加值同比增长3.6%, 全国固定资产投资(不含农户)367106亿元, 同比增长5.8%; 分领域看, 基础设施投资同比增长8.3%, 比1-7月份加快0.9个百分点; 制造业投资增长10.0%; 房地产开发投资下降7.4%, 降幅比1-7月扩大1.0个百分点。



图1 全球主要经济体制造业PMI

资料来源: 钢联数据, 国家统计局, 海关总署, 上海国际航运研究中心整理

表1 2022年1-8月中国主要经济指标

指标	同比增速
规模以上工业增加值	3.6%↑
固定资产投资(不含农户)	5.8%↑
其中: 基础设施投资	8.3%↑
房地产开发投资	7.4%↓
进口数量: 铁矿石	3.1%↓
煤炭	14.9%↓
铝土矿	18.3%↑
粮食	9.9%↓

● 三季度市场运价“V”型震荡不及预期，干散货船运力增速持续下滑

国际干散货航运市场第三季度运价前期大幅下滑后震荡回升，总体呈现V型走势。7-8月，中国地产销售持续放缓，大宗商品终端需求生产延续放缓，叠加高温天气，需求恢复艰难，加之燃油价格阴跌，FFA大幅滑坡，市场悲观情绪蔓延，市场大幅下滑；同时国际煤炭由于澳洲频繁洪水影响发运、欧洲莱茵河水位偏低造成船运需求走弱等因素，国际煤炭海运消极影响明显。随着中国各地纾困政策出台，9月以来中国成材需求预期改善和节前补库需求明显提升，加之持续台风天气影响中国沿海大部分地区造成局部运力周转紧张，大船市场上涨明显；同时阿根廷大豆出口汇率优惠政策刺激粮食海运贸易需求，进一步带动中小型船运价反弹。2022年三季度BDI均值为1654.83点，同比下跌55.7%。

截止2022年10月初，静态运力供给方面，国际干散货船队运力共计13014艘，9.66亿载重吨，运力增速为2.9%。第三季度全球干散货船队交付运力99艘，共计750万载重吨；拆解运力13艘，共计145万载重吨；新船订单运力45艘，344.3万载重吨。

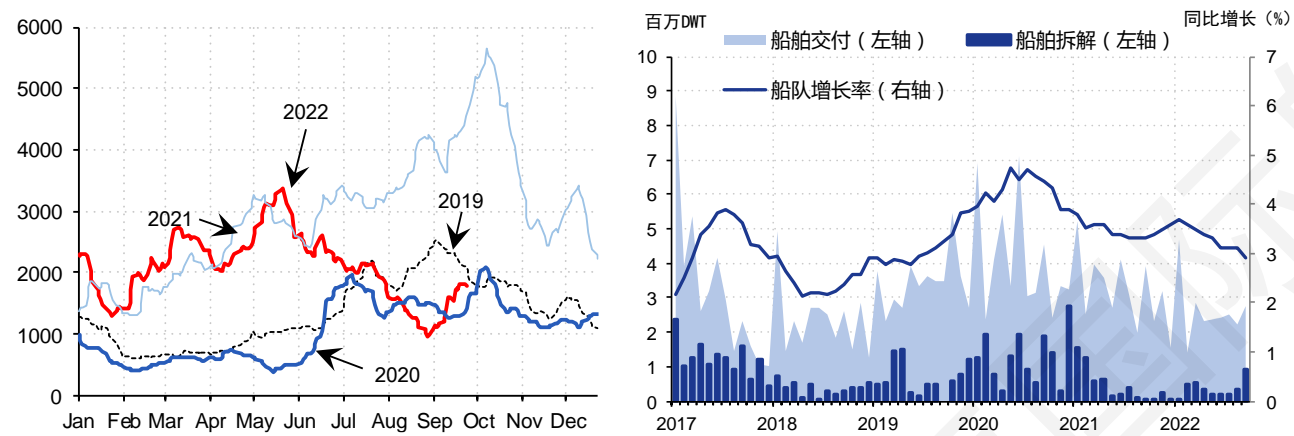


图2 三季度BDI旺季不旺反呈V型波动

图3 运力增速持续下滑

资料来源：波罗的海航运交易所，Clarksons，上海国际航运研究中心整理

● 中国钢材需求弱势震荡运行，欧洲仍给全球煤炭海运贸易带来较强外溢效应

三季度中国钢材终端需求仍呈弱势震荡，基建需求明显好转，地产需求弱势不改。中国政策性开发性金融工具正加快落地，各地专项债发行提速，在基建、地产和财政货币政策上仍然持续宽松，各地重大项目赶工期的动作明显。其中基建发力明显，1-8月，基础设施投资（不含电力、热力、燃气及水生产和供应业）同比增长8.3%。其中，水利管理业投资增长15.0%，公共设施管理业投资增长13.1%，道路运输业投资增长1.3%，铁路运输业投资下降2.4%。房

地产仍然是维稳政策，保交楼仍然积极推进，三季度以来121省市累计出台148次放松政策，主要涉及放松限购、限贷、限价、限售、公积金贷款以及税费减免、购房补贴、调降土拍门槛，近期拉动效果暂未完全显现。

表2 全球主要煤炭进出口变化情况

国家或地区	进口			出口			
	统计区间	单位：万吨	同比变化	国家	统计区间	单位：万吨	同比变化
中国	1-8月	16798	-14.90%	印度尼西亚	1-7月	25200	2.30%
印度	1-7月	13800	6.80%	澳大利亚	1-8月	23000	-4.60%
日本	1-8月	12300	2.90%	俄罗斯	1-7月	10600	0.40%
韩国	1-8月	8509	3.80%	美国	1-7月	4530	1.50%
德国	1-7月	2117	17.90%	哥伦比亚	1-8月	4048	4.50%
土耳其	1-8月	2200	-14.30%	南非	1-8月	4198	2.80%
越南	1-9月	2440	-16.80%	蒙古国	1-8月	1487	30.30%
菲律宾	1-8月	1985	6.10%	加拿大	1-8月	2585	23.20%

根据路孚特(Refinitiv)的船舶跟踪数据显示，2022年1-8月，全球海运煤炭贸易量为7.85亿吨，比2021年同期的7.68亿吨增长2.2%，但仍然低于2019年同期的8.54亿吨。欧洲虽然动力煤自有产量满足了其80%左右的动力煤的需求，但随着8月欧盟对俄煤炭禁运将正式生效、加之天然气供给冲击和潜在极端天气对电力供需的三重压力，煤炭成为欧洲能源供需平衡的关键。欧洲的煤炭需求激增进一步支撑国际煤炭价格保持高位，同时刺激了印尼等地煤炭生产商竞相加大煤炭产量。1-7月，哈萨克斯坦向欧洲出口了640万吨煤炭，达到历史新高。8月份，南非对荷兰的煤炭出口发货量猛增了168%。

● 大型干散货运输企业仍有扩充运力之举，发展节能环保新型船舶

2022年三季度二手船交易活跃度明显放缓，但仍有不少企业仍在积极扩张运力。希腊船东戴安娜航运和中国干散货船运营商金辉航运收购船舶载重吨均在63500吨左右。另有不少企业新增造船订单，中信金融租赁和Ciner Shipping均继续增订新船订单。

国际海事组织(IMO)海上环境保护委员会(MEPC)通过的《防污公约》关于降低国际航运碳强度的修正案，将于2022年11月1日正式生效。航运业中散货船队的满足上述IMO低碳法规合规率最低，仅为10%，船舶必须考虑减速、使用绿色能源、加装节能装置、加装轴/主机功率限制装置等措施。芬兰航运公司ESL Shipping旗下子公司AtoB@C Shipping AB在印