第6章 运输业

1．海运

下文总结了中国集装箱、散货、液化天然气和快速增长的汽车运输行业2022年运行情况和2023年展望。

集装箱运输趋势

2022年回顾

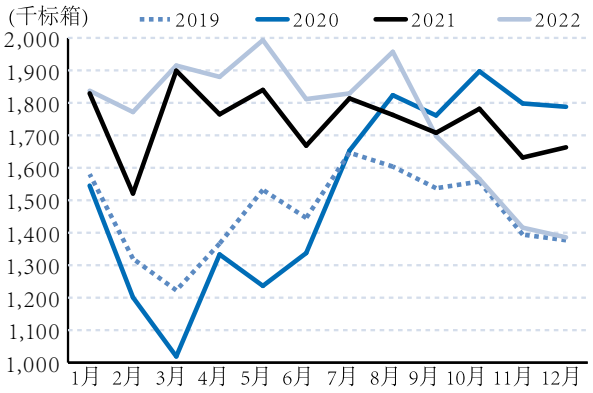
2021年起持续强劲的集装箱货物运输在2022年8月达到顶峰后增速放缓。货物运输增减因素很多，具体包括：新冠病毒疫情的平息导致消费习惯从“宅消费”向“去宅消费”转变；物流混乱背景下，消费品提前订购导致消费地区库存过剩；美国住房需求急剧下降导致亚洲至美国航线的家具类货物运输需求急剧减少等。

自2022年8月以来，以亚美和亚欧为中心的东西航线货运量急剧下降，而亚洲境内货运量保持坚挺。货物运输并非在所有航线上统一变化，而是在每条航线上呈现出不同的趋势。下面让我们回顾一下2022年各主要航线集装箱货物运输情况。

亚洲至美国航线货物运输情况

东行航线（亚洲至北美）由于2020年8月以后“宅消费”增加，直至2022年中期，以家具类和家电等产品为代表的货物运输需求一直保持在高位，并于同年8月触顶（图1）。

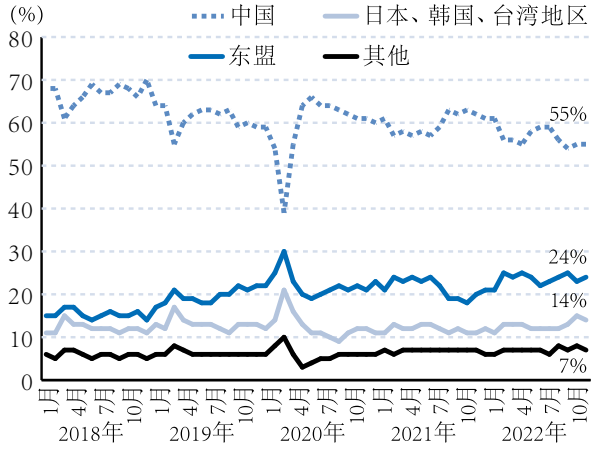
图1：亚洲至美国（东行航线）货物运输



资料来源：JOC/PIERS

从各装货港的份额来看，2021年下半年东盟地区疫情再次扩散，导致该地区的出货份额下降，而中国的出货量有所上升，但2022年1月以来，由于东盟出货量恢复，中国的份额随之下降至50%左右（图2）。

图2：亚洲至美国（东行航线）装货港份额变化情况（按国家和地区）



资料来源：JOC/PIERS

2022年，全年来自亚洲的出货量按国家和商品分别为：“鞋履”（同比增长25.2%）、“汽车零部件”（同比增长12.3%）、“建筑相关材料及工具”（同比增长9.0%），增速有所提高。但是，如前所述，从8月开始，由于住房需求降温、零售业库存过剩的表现，家具、家电产品和服装相关产品均出现大幅下跌（表1）。

表1：2022年全年（东行航线）货物运输趋势（按亚洲主要国家及地区和主要商品）（上方单元格：全年标箱、下方单元格：同比增减率）

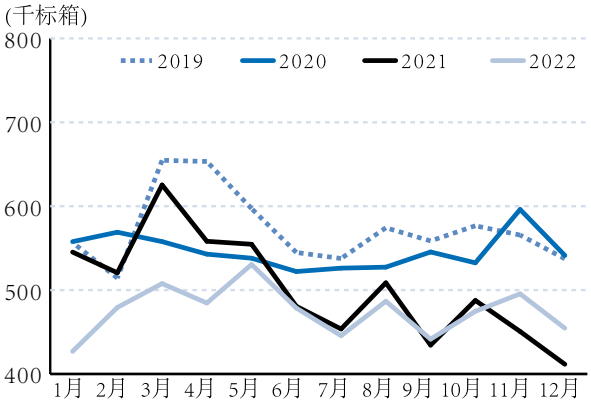
商品	中国	越南	韩国	日本	台湾	印度	其他	亚洲合计
家居用品	1,980,770	956,175	36,263	6,126	70,289	95,147	414,046	3,558,816
	−8.2%	1.1%	−1.1%	13.2%	−18.0%	1.5%	5.2%	−4.3%
电器设备	1,096,229	83,852	188,953	28,226	41,920	31,409	223,921	1,694,512
	−12.8%	6.4%	−5.4%	13.6%	10.0%	32.8%	−9.2%	−9.3%
纺织原料及纺织制品	129,449	45,998	36,200	12,092	13,799	64,230	66,247	368,014
	−3.4%	11.3%	−0.1%	70.2%	6.9%	−10.5%	10.0%	1.2%
建筑相关材料及工具	600,916	107,999	47,702	15,186	100,225	41,540	45,266	958,835
	3.4%	35.0%	40.4%	22.7%	8.4%	19.5%	1.6%	9.0%
玩具	691,791	48,484	7,764	2,581	7,282	6,079	28,827	792,808
	6.4%	19.4%	115.0%	74.2%	5.2%	4.6%	−18.8%	6.5%
汽车零部件	304,622	10,075	141,370	104,502	80,440	40,876	38,361	720,245
	10.1%	4.6%	18.0%	11.4%	12.6%	20.5%	5.5%	12.3%
鞋履	352,904	189,534	3,472	132	1,687	11,306	101,596	660,631
	13.7%	39.9%	66.2%	−21.9%	−12.4%	74.9%	42.8%	25.2%
其他	7,117,326	1,142,155	764,122	499,218	491,792	872,246	2,162,399	13,049,257
	3.6%	14.9%	16.2%	16.9%	−3.5%	11.1%	13.4%	7.4%
合计	12,274,006	2,584,272	1,225,846	668,064	807,434	1,162,831	3,080,664	21,803,117
	0.3%	11.1%	12.5%	16.8%	−1.4%	10.2%	10.2%	4.4%

资料来源：JOC/PIERS

西行航线（北美至亚洲）方面，从2021年6月起，货物运输量显著下降（图3）。特别是发往中国的货物，由于2020年9月开始收紧固体废弃物进口监管，废纸的出货量有所下降。

结果导致发往中国的市场份额下降，发往东盟的市场份额扩大。

图3：美国至亚洲（西行航线）的货物运输



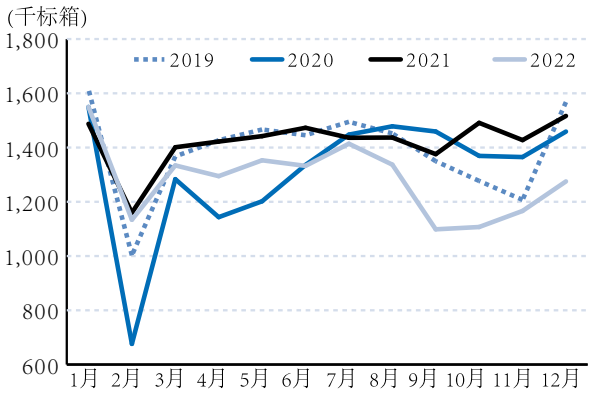
资料来源：JOC/PIERS

欧洲航线货物运输情况

2022年，西行航线（亚洲至欧洲）1月至12月货运量比上年下降了15.9%（图4）。尽管同年前2个月与上年持平，但在2月俄乌冲突爆发后，俄罗斯和乌克兰的货运量有所下降。此外，由于通货膨胀加剧和能源价格飙升，欧洲商业信心恶化，消费减退，集装箱运输需求低迷。

欧盟贸易统计显示的各商品走势为，2022年前11个月累计从中国进口的主要商品为“电气设备、影像设备等”（同比增长19.9%）、“塑料及其制品”（增长16.1%）等与“宅需求”关系密切的商品增速相对较高。另一方面，“机械类”（下降12.0%）、“家具、床上用品等”（下降8.5%）等体积大且对集装箱货物运输影响较大的商品明显下降。

图4：亚洲至欧洲（西行航线）的货物运输



资料来源：JOC/CTS

表2：2022年11月底中国出货的主要商品

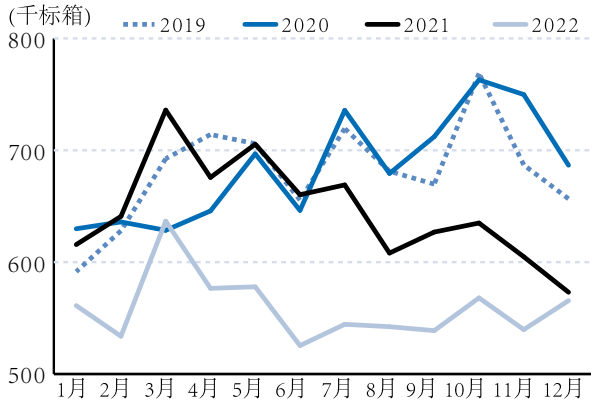
商品	2022年1月–11月出口量		同比
	（千吨）	市场份额	
电气设备、影像设备等	7,456	14.2%	19.9%
机械类	6,458	12.3%	–12.0%
钢铁制品	3,680	7.0%	5.5%
家具、床上用品等	3,608	6.9%	–8.5%
塑料及其制品	3,512	6.7%	16.1%
纺织类及其制品	3,100	5.9%	7.7%
有机化学品	2,914	5.5%	20.0%
玩具、游戏用品、体育用品	1,508	2.9%	–20.2%
无机化学品及稀土金属	1,435	2.7%	78.0%
贱金属及其制品	1,411	2.7%	3.7%
木材	1,286	2.4%	19.5%
合计	52,653	100.0%	8.4%

资料来源：欧美贸易统计

东行航线（欧洲至亚洲）整体下降13.4%至671万标箱。其中，发往中国340万标箱，增长6.8%；发往东南亚174万标箱，下降6.1%，发往东北亚156万标箱，下降5.9%。

从欧盟贸易统计的商品走势看，2022年前11个月欧洲对华出口总额较上年同期大幅下降，具体包括“木材”“蔬菜及谷物类”“盐、硫磺、土及石料类”“木浆、废纸”等范围广泛的商品，。

图5：欧洲至亚洲（东行航线）的货物运输



资料来源：JOC/CTS

中日航线货物运输情况

2022年，从日本出口的货物同比下降8.9%，为859万吨，而从中国出口的货物同比下降1.0%，为2,167万吨。日本出口货物，因汽车和机械等行业的生产活动在中国“动态清零”政策下受到抑制，对汽车零部件、轮胎和稀土金属的需求下降，而中国钢铁制品的进口也受到地产和基础设施投资低迷的影响出现下滑（表3）。

表3：2022年日本对华主要出口商品

商品	2022年出口量		同比
	（千吨）	市场份额	
塑料及其制品	1,878	21.8%	–11.3%
木浆、废纸及纸板等	1,013	11.8%	6.8%
机械类	856	10.0%	–13.2%
钢铁	531	6.2%	–15.7%
铜及其制品	528	6.1%	4.1%
有机化学品	369	4.3%	–11.3%
洗涤剂、润滑剂等	315	3.7%	–13.1%
汽车零部件等	311	3.6%	–20.4%
电气设备、影像设备等	234	2.7%	–2.9%
铝及其制品	213	2.5%	–13.3%
橡胶及其制品	206	2.4%	–14.5%
合计	8,599	100.0%	–8.9%

2023年展望

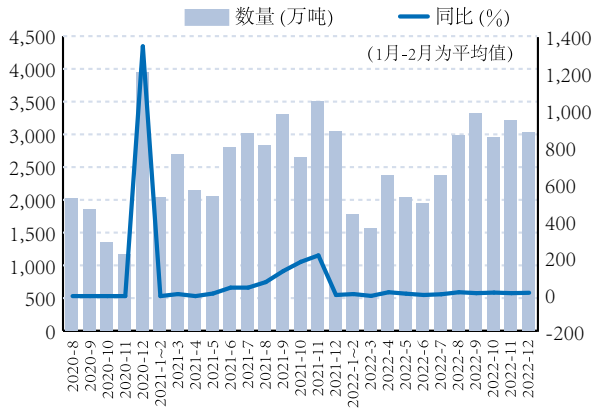
欧洲和美国的通胀出现触顶迹象，随着中国转向与新冠病毒共存的政策，有迹象表明消费者和企业的经济前景有所改善。经过物流混乱后，消费品的远期订单趋势增强，对去除消费地区过剩库存产生了一定影响，加上个人消费的回暖，预计2023年下半年集装箱货运需求将恢复。

散货运输趋势

2022年回顾

2022年中国干散货需求略显疲软，进口量同比下降2%。铁矿石和大豆进口量分别比上年下降2.0%和5.6%。受环保政策影响，煤炭进口量同比下降9.3%（图6），而国内煤炭产量同比增长9.0%，超过2021年4.7%的增幅。

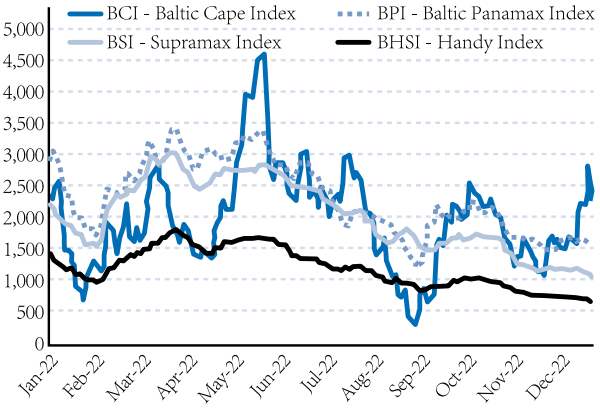
图6：中国煤炭进口量变化



资料来源：中国国家统计局

在印度煤炭需求旺盛的背景下，集装箱船运输市场于5月中旬触顶，但受全球经济不确定性和中国疫情防控政策优化调整带来的舱位利用率上升的影响，运力紧张得到缓解，8月底市场行情大幅回落。之后，由于10月初中国恶劣天气导致滞期船增加，价格暂时走强，但其他利好因素较少，全年价格继续高位震荡。 年初受中国春节假期影响，中小型船舶有所下滑，但受3月南美粮食装船影响有所回升；6月份上海解封后，运往中国的货物仍未出现恢复趋势，并因煤炭需求下滑转为缓慢下跌。此外，受2月份乌克兰战争影响，乌克兰小麦和玉米出口受到限制，全球粮食价格上涨。受美元升值、人民币贬值和中国粮食丰收的影响，全年粮食进口量同比大幅下降10.7%，但金额同比增长13.7%。值得一提的是，小宗货物铝土矿增长显著，在2022年备受瞩目。

图7：2022年干散货市场变化



资料来源：Baltic Exchange
散货船吨位分类（载重吨）：Cape（海岬型/好望角型）18万吨；Panamax（巴拿马型）8.3万吨；Supramax（超灵便型）5.8万吨；Handy（灵便型）3.8万吨

2023年展望

中国冶金工业规划研究院预测，2023年铁矿石进口量同比下降2.4%至10.75亿吨；粗钢产量同比下降1.3%至10亿吨（2022年实际产量为10.13亿吨）。从能源结构看，随着欧美多国回归煤炭发电，中国煤炭消费压力有望减轻，加之解除澳大利亚煤炭进口禁令，预计2023年煤炭进口量将略有增加。粮食方面，随着畜牧业的稳定增长，饲料用大豆和玉米的需求一直强劲。而过去两年有部分是根据国际形势抢先进口的，如果2023年国际形势企稳，这部分需求可能会减少。由于雨季导致巴西铁矿石发货乏力，澳洲飓风和装货港检修预计导致发货量减少，集装箱船运输运价将在2023年上半年持续低迷局面，但下半年由于政府对社会基础设施和房地产的支持，钢材需求也将恢复，市场行情有望逐步复苏。

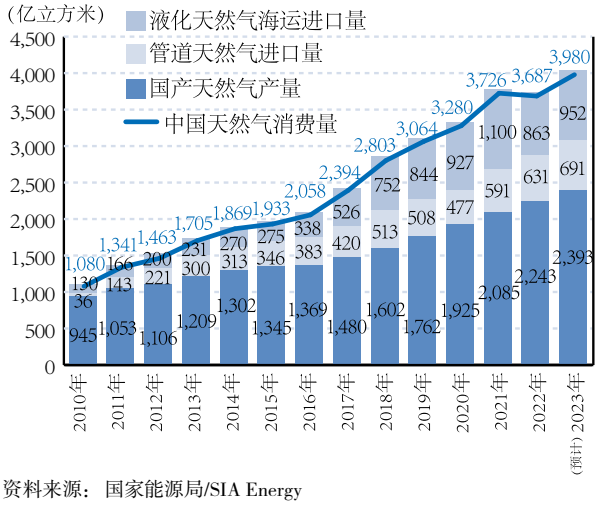
自中国政府2022年12月一改之前的“动态清零”优化调整疫情防控政策以来，中国国内经济稳步复苏，2023年实际GDP增长目标定在5%左右，海运有望复苏。

液化天然气（LNG）运输趋势

2022年回顾

2022年，受新冠病毒疫情影响，中国天然气消费量比上年下降1.0%，首次出现负增长。分天然气供应源看，国产天然气产量和管道天然气进口量平稳增长，分别比上年增长7.6%和6.8%，但液化天然气（LNG）进口量大幅下降，比上年下降21.6%。LNG海运进口量减少的主要原因是俄乌冲突引发的LNG价格飙升（图8）。

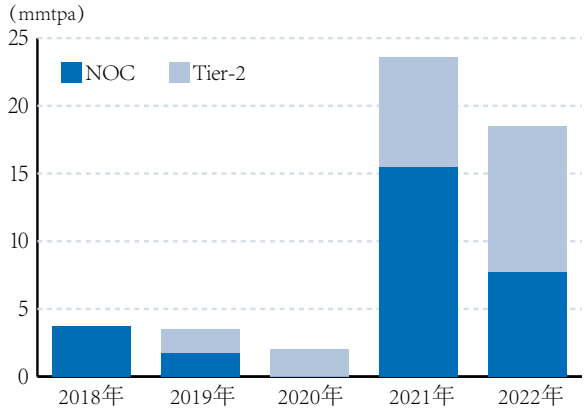
图8：中国天然气消费量及供应源



资料来源：国家能源局/SIA Energy

另一方面，2022年中国国家石油公司（NOC）与第二大地方政府附属的民营能源企业（Tier–2）相继签订了大型液化天然气长期购销合同。虽然液化天然气合同数量不会达到2021年的峰值，但2022年的趋势是Tier–2合同数量大幅增加。这些液化天然气长期购销合同中有很多是来自美国的液化天然气，预计2026年之后开始全面生产（图9）。

图9：中国液化天然气长期购销合同数量



资料来源：SIA Energy

2023年展望

据SIA Energy预测，2023年中国天然气消费量将比上年增长8.0%，达到3,980亿立方米，彻底扭转2022年因新冠病毒疫情而导致的负增长。预计国产天然气产量和管道天然气进口量将继续稳定增长，分别比上年增长6.7%和9.5%，达到2,393亿立方米和691亿立方米。液化天然气进口量预计同比增长10.3%至952亿立方米，较2022年大幅回升，但不会达到2021年1,100亿立方米的峰值（图8）。长期来看，上述长期购销合同数量的增加，有望进一步拉动液化天然气海运需求。

汽车运输趋势

2022年回顾

中国汽车工业协会（CAAM）数据显示，由于海外供应短缺和中国汽车制造商出口竞争力显著增强，2022年中国汽车出口量达到311万辆，同比增长54.4%，并带动了整个中国汽车行业的增长。分车型看，乘用车出口253万辆，增长56.7%；商用车出口58万辆，增长44.9%。新能源汽车出口从2021年的31万辆增加至2022年的68万辆。据中国汽车工业协会汇总的海关总署统计数据，2022年1月–11月，中国汽车出口量前十位的国家中，阿拉伯联合酋长国和墨西哥市场需求旺盛，分别是上年同期的2.7倍和1.6倍。新能源汽车出口排名前三的市场是比利时、英国和菲律宾（图10）。

根据海关总署统计，2022年中国汽车进口87.8万辆，同比下降6.5%。

2023年展望

2021年中国汽车年出口总量首次突破200万辆，打破此前多年徘徊在100万辆左右的局面，呈现跨越式增长。2023年，中国汽车制造商仍将利用新能源汽车的竞争力，制定更积极的出口计划，有望实现增长。

图10：中国汽车出口量变化

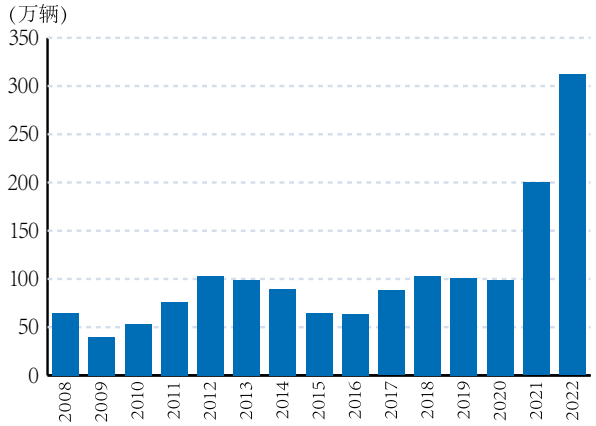
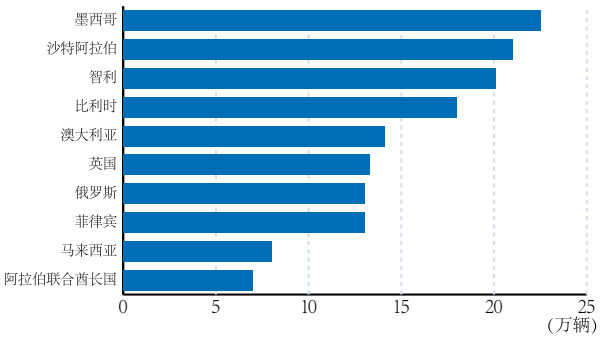


图11：中国汽车出口量（按目的地划分）



<建议>

①对于国际海运而言，无论哪种类型的船舶，中国都是一个重要的停靠港，在这里进行的船员换班是实现高效航运的关键。幸运的是，在2022年年底，中国国内开始大步迈向后疫情时代，希望与此同步促进船员换班顺畅进行。

②预计未来两国旅游业将更加活跃，为了满足这一需求，希望尽快创造条件，使中日两国的邮轮能够在对方的国内港口停靠。

③中央政府、地方政府及港口管理部门在对规则（包括贸易限制、海运和港口相关法规）作出修改后，为确保企业顺利应对而需要预留一定的准备时间。希望尽可能提前公布详细的规则和规范。