# 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2023年运行情况和2024年展望。**

### 集装箱运输趋势

#### 2023年回顾

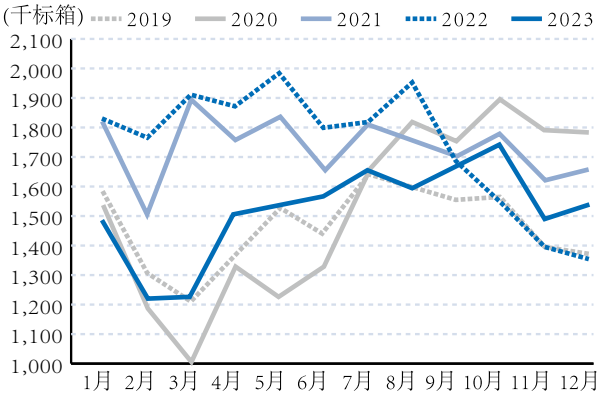
2023年，受上一年持续通货膨胀和库存过剩等影响，美国和北欧的进口需求依然有限。相比之下，中南美、印度、中东和非洲的进口需求则表现强劲，货运量与上年相比显著增加。下面来回顾一下2023年各主要航线集装箱货物运输情况。

**亚洲至美国航线货物运输情况**

东行航线（亚洲至北美）2023年全年中国起运的货物量同比下降14.5%，降至1,017万TEU。东盟起运的货物量同比下降11.6%，东行航线整体同比下降12.7%，降至1,833万TEU(图1)。

表1显示了2023年亚洲起运的货物量（按国家（地区）/商品）的同比增减情况。可以看出，降幅最大的商品是鞋履（下降38.3%）、玩具（下降23.1%）以及家居用品（下降18.8%）。相比之下，电器设备和汽车零部件的降幅则为个位数，分别为下降7.1%和下降2.4%。

**图1：亚洲至美国（东行航线）的货物运输**




资料来源：JOC/PIERS

**表1：2023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：同比增长率）**

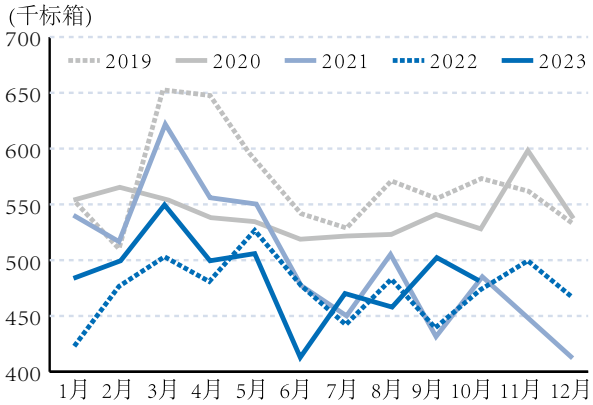
| 商品 | 中国 | 越南 | 韩国 | 日本 | 台湾 | 印度 | 其他 | 亚洲合计 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 家居用品 | 1,587,911 | 708,814 | – | – | 52,002 | 69,180 | 323,203 | 2,741,110 |
| | –15.6% | –22.6% | – | – | –20.1% | –23.9% | –23.7% | –18.8% |
| 电器设备 | 1,168,313 | 147,772 | 189,485 | 31,232 | 53,485 | – | 280,842 | 1,871,128 |
| | –12.1% | 21.9% | –2.5% | 4.4% | 1.4% | – | –1.9% | –7.1% |
| 纺织原料及纺织制品 | 916,254 | 243,200 | 41,727 | – | – | 195,499 | 459,617 | 1,856,297 |
| | –3.9% | –10.4% | –14.0% | – | – | –6.0% | –16.0% | –8.5% |
| 建筑相关材料及工具 | 472,413 | 103,737 | 37,386 | 14,343 | 73,702 | 43,454 | 35,875 | 780,910 |
| | –18.2% | –0.0% | –18.1% | –2.1% | –22.6% | 9.3% | –12.5% | –14.9% |
| 玩具 | 522,014 | 37,143 | – | – | – | – | 39,313 | 598,470 |
| | –23.4% | –20.9% | – | – | – | – | –21.8% | –23.1% |
| 汽车零部件 | 268,249 | – | 151,807 | 108,166 | 61,318 | 42,887 | 44,144 | 676,571 |
| | –6.9% | – | 8.4% | 4.2% | –21.2% | 11.8% | –2.3% | –2.4% |
| 鞋履 | 224,508 | 111,576 | – | – | – | – | 61,372 | 397,456 |
| | –35.0% | –39.3% | – | – | – | – | –46.8% | –38.3% |
| 其他 | 5,005,795 | 814,484 | 769,695 | 470,151 | 390,453 | 651,896 | 1,308,622 | 9,411,097 |
| | –14.2% | –4.6% | 1.0% | –7.4% | –19.6% | –8.8% | –6.6% | –10.8% |
| 合计 | 10,165,456 | 2,166,726 | 1,190,100 | 623,892 | 630,959 | 1,002,917 | 2,552,988 | 18,333,039 |
| | –14.5% | –13.2% | –0.0% | –4.9% | –18.7% | –8.1% | –12.2% | –12.7% |

注：原则上，表内数字取自各国及地区分别排名前十位的商品数。
资料来源：JOC/PIERS

西行航线（北美至亚洲）2023年1—10月发往中国的货物量同比增长6.7%，达到126万TEU。发往东盟的货物量同比增长10.4%，西行航线整体同比增长2.8%，达到490万TEU（图2）。

西行航线货运量（按商品）的同比增减情况如下。同比增长的商品为Resin等合成树脂（增长55.1%）和废纸（增长15.0%）。同比下降的商品为纺织品（下降15.0%）、饲料（下降11.0%）和谷物（下降9.5%）。

**图2：美国至亚洲（西行航线）的货物运输**



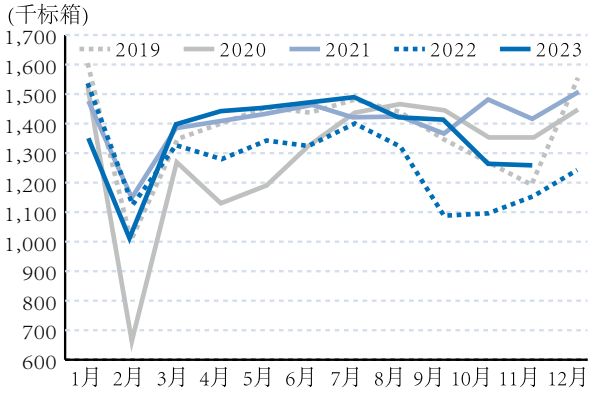

资料来源：JOC/PIERS

### 欧洲航线货物运输情况

西行航线（亚洲至欧洲）2023年1—11月中国起运的货物量同比增长8.3%，达到1,136万TEU，表现强劲。东盟起运的货物量同比下降4.1%，西行航线整体同比增长6.8%，达到1,509万TEU（图3）。

从西行航线货运量（按目的地）来看，发往北欧同比下降0.3%；发往西地中海和北非同比增长10.5%。发往东地中海和黑海同比增长30.6%。发往北欧的货物量出现同比下滑，而包括土耳其等国在内的东地中海地区却出现了大幅增长。

**图3：亚洲至欧洲（西行航线）的货物运输**

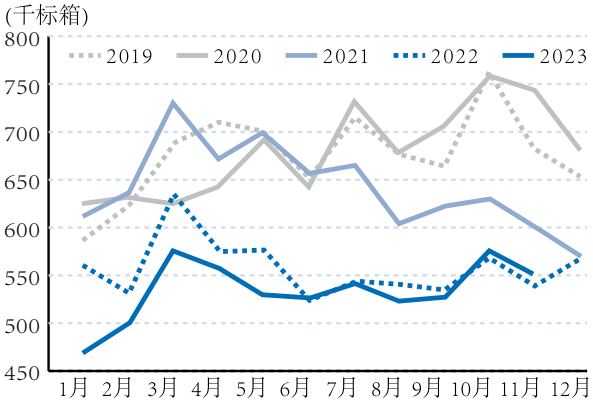



资料来源：CTS

东行航线（欧洲至亚洲）2023年1—11月发往中国的货物量同比下降6.9%，降至292万TEU。发往东盟同比增长8.7%，东行航线整体同比下降4.2%，降至591万TEU（图4）。

按起运地来看东行航线的货运量，北欧起运同比下降5.0%；西地中海和北非起运同比下降6.4%；东地中海和黑海起运同比增长2.8%。

**图4：欧洲至亚洲（东行航线）的货物运输**




资料来源： CTS

### 亚洲发往中南美和非洲等的货物运输情况

2023年1—11月，亚洲发往中南美洲的货物量同比增长11.6%，达到419万TEU；发往印度次大陆和中东的货运量同比增长18.3%，达到825万TEU；发往非洲的货运量同比增长20.4%，达到333万TEU。所有这些贸易都呈现两位数的增长，表明这些地区的进口需求正在增加。

### 中日航线货物运输情况

2023年1—11月，从日本出口的货物量同比下降11.3%，达到699万吨；从中国出口的货物量同比下降6.1%，降至1,879万吨。日本出口货物中，机械类、钢铁产品、汽车零部件等均出现下滑，中国出口货物中，机械类、纺织产品等出现下滑。

## 2024年展望

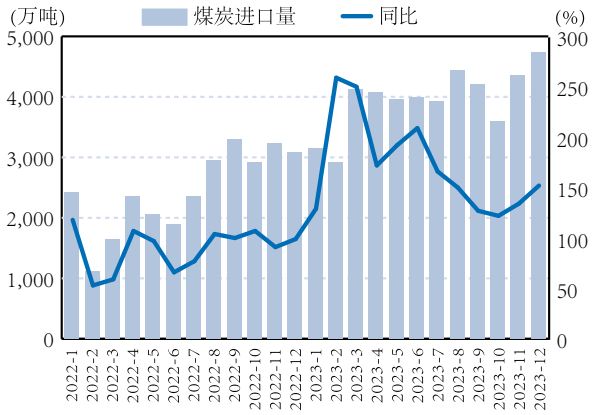
随着美国库存调整的进展，发往美国的货物运输将继续保持回升趋势。然而，家具这一大宗货物需求的全面复苏取决于房地产市场的好转（这需要美联储降息和住房材料价格的下降）。发往北欧货物运输的关键在于2023年处于停滞状态的北欧经济能否回暖。地中海方向的贸易容易受到红海危机造成的时间和成本影响，可能会导致货运运输发生变化。

# 散货运输趋势

## 2023年回顾

2023年在各类商品进口增长的带动下，中国干散货需求表现强劲，同比增长11%，达到21.96亿吨。煤炭进口量的增长尤为显著，在国内煤炭产量同比增长4.2%（增长1.9亿吨），达到46.8亿吨的情况下，煤炭进口量依然同比增长了61.8%（增长1.8亿吨），达到4.74亿吨，创历史新高。煤炭进口增长的推动因素主要包括：一是尽管中国国内经济复苏缓慢，但进口煤炭的价格较国内煤炭更具价格竞争力；二是恢复了对澳大利亚煤炭的进口；三是下半年国内煤矿事故导致国内煤矿管控的收紧。2023年，国内粗钢产量同比增长1%，与上年基本持平。但铁矿石的进口量同比增长6.6%，弥补了国内铁矿石产量增长乏力导致的缺口；大豆进口量同比增长10.4%，反映出从巴西进口的增长。如上，大宗商品的进口量均出现了增长。

**图5：中国煤炭进口量变化**

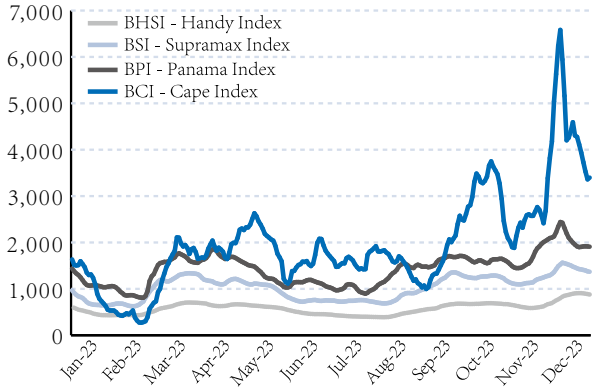



资料来源： 中国国家统计局

2023年的集装箱船运输市场在年初开始走低，指数远低于1,000点，但随着巴西矿石出口从季节性因素中恢复，市场开始回升，并在5月初达到峰值。然而，该峰值依然低于上

一年的峰值水平，之后则继续走弱。10月，在恶劣天气和对中国经济刺激措施预期等综合因素影响下，铁矿石进口预期向好，市场出现上涨。市场在10月下旬达到峰值并进入下降阶段，但由于大西洋航线运力短缺，市场从11月下旬开始回升。12月初，市场创下2023年峰值。12月份的市场飙升不同寻常，让人们意识到对中国经济政策的期待带给市场的影响力。中小型船运输市场与往年相同，春节期间在低位徘徊。2月下旬，随着闲置船数量触底反弹，以及巴西起运的谷物运输开始恢复正常，市场开始回升。虽然4月份恢复了澳大利亚煤炭的进口，但市场状况并未好转。航线加权平均价格在12月初的高峰期达到2万美元，全年市场增长缓慢。如前所述，发往中国的货运量保持着良好态势，但市场并未完全恢复。其中一个主要原因在于，由于集装箱船运费上涨而流向小型船的货物，但随着集装箱船运费的下降，又重新回到了集装箱船运输上。

**图6：2023年干散货市场变化**




资料来源： Baltic Exchange

## 2024年展望

海运期货市场FFA所有船型的价格均高于2023年，这表明多数市场参与者对市场持乐观态度。我们认为主要有两点原因，一是中国政府增发国债消除了房地产市场的负面情绪，二是随着新造散货船（主要是大型船）数量的减少以及老旧船舶退市，供需平衡继续趋紧。市场虽有起伏，但从根本上很难看到市场会持续走低。2023年，中国的煤炭进口量达到4.7亿吨，创下历史新高，确保煤炭的稳定供应成为中国一项重要课题。根据预测，进口量将会出现下降，但不会像以前那样降至3亿吨，2024年的进口量预计为3.4亿吨。从2024年的粗钢产量来看，尽管中国经济复苏缓慢，但钢材出口依然保持着增长态势。随着中国汽车出口的增长、作为经济刺激手段而推出的房地产支持政策以及基础设施投资的扩大，预计中国国内的钢材供需将将趋于紧张。预计中国粗钢产量将较上年略有下降，降至10亿吨左右。谷物进口量也有望实现稳定增长。年初恰逢春节，经济活动放缓，市场出现下滑，但集装箱船运输的市场水平高于往年。除前面提到的供需平衡以外，通过集装箱船运输的铝土矿主要来自西非，2023年的进口量为1.4亿吨，继续保持稳定。预计未来还将继续增长，这也为市场向好提供了有力支撑。

尽管中国经济复苏缓慢，前景仍不明朗，但2024年政府将会继续采取措施刺激经济发展。虽然不会像以前那样突出，中国依然有望保持稳定的GDP增速，因此预计中国的原材料进口，即海运仍将保持强劲。

# 液化天然气（LNG）运输趋势

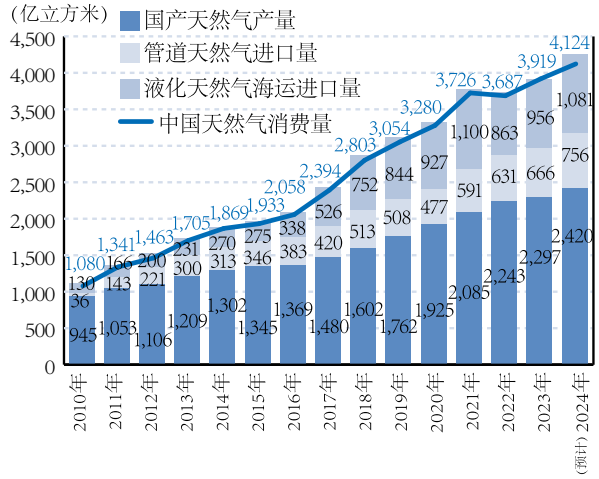
## 2023年回顾

2023年，随着新冠病毒疫情后经济复苏和天然气价格趋于平稳，中国天然气消费量同比增长8.0%，在2022年首次出现负增长之后，重回增长轨道。

从天然气供应量的详情来看,国产天然气产量和管道天然气进口量持续平稳增长，分别比上年增长5.8%和6.1%。

2023年，液化天然气（LNG）进口量同比增长12.6%。2022年由于LNG价格飙升，LNG进口量同比下降21.6%，成为中国开始进口LNG以来的首次负增长。2023年，由于LNG价格趋于平稳，进口量随之大幅增长，继2021年之后中国再次超过日本成为全球最大的LNG进口国（图7）。

**图7：中国天然气消费量及供应源**




资料来源： 国家能源局/SIA Energy/中国石化石油勘探开发研究院

## 2024年展望

据中国石化石油勘探开发研究院预测，2024年中国天然气消费量将比上年增长5.2%，达到4,124亿立方米。

根据预测，中国国内天然气产量将继续稳步增长，2024年预计同比增长5%，达到2,420亿立方米；管道天然气进口量（特别是从俄罗斯的进口）预计将同比大幅增长11%，达到756亿立方米。

LNG的进口方面，2024年共有6份长期合约（共计800万吨/年）正式启动，进口量将继续保持强劲增长态势，预计同比增速约为7.5%，达到1,081亿立方米，接近2021年的进口量峰值(1,100亿立方米)（图7）。

另一方面，需要密切关注那些会对天然气供需及价格产生重大影响的因素，如，干旱导致巴拿马运河通行受限；中东局势动荡，船只避行苏伊士运河及红海，导致运输航程增加；美国制裁北极液化天然气2号项目；美国暂停批准该国新的液化天然气出口项目。

## 汽车运输趋势

### 2023年回顾

中国汽车工业协会（CAAM）数据显示，2023年中国汽车出口量达到491万辆，同比增长57.9%，并带动了整个中国汽车行业的增长。

分车型看，乘用车出口414万辆，增长63.7%；商用车出口77万辆，增长32.2%。新能源汽车出口从2022年的68万辆增加至120万辆。

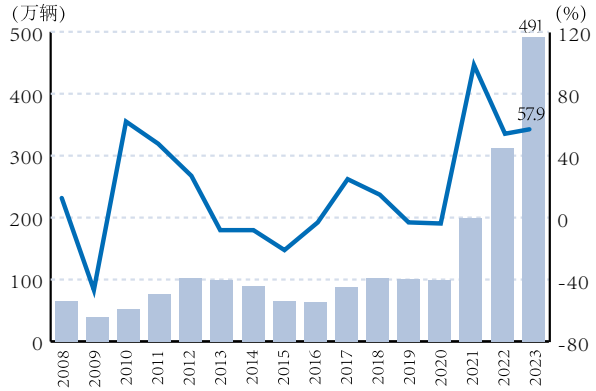
据中国汽车工业协会整理的海关总署统计数据显示，2023年1—11月中国汽车出口量前十位的国家中，俄罗斯和西班牙增长强劲，分别是上年同期的5.5倍和1.3倍。新能源汽车出口市场方面，排名前三的国家分别为比利时、泰国、英国。

### 2024年展望

2021年中国汽车年出口量首次突破200万辆，打破了此前多年徘徊在100万辆左右的局面，实现了年增速超过50%的飞跃式增长。

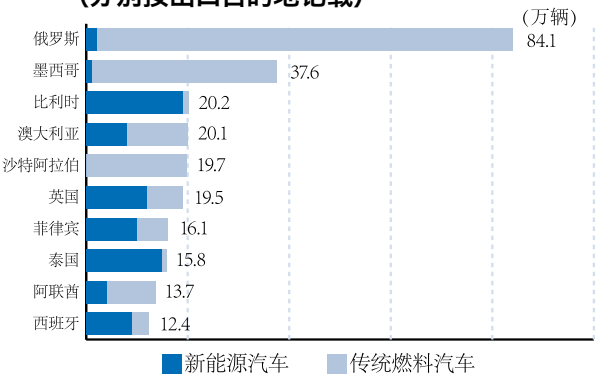
随着电动汽车生产对中国供应链依赖度的不断提高，引发了美国对自身经济安全的担忧，欧洲也出现了排斥进口中国汽车的动向，预计中国车企将会更加深入具体地考虑到海外建厂生产。

**图8：2008—2023年中国汽车出口量及增长率**




资料来源：中国汽车工业协会（CAAM）

**图9：2023年1—11月主要汽车出口量（分别按出口目的地记载）**




## <建议>

**①构建燃料补给网络，确保新型船舶燃料的稳定补给，推进法制建设**

随着国际海运环保管控的趋严，环境友好型新型船舶燃料的需求也在不断增加。中国是一个重要的停靠港，希望构建燃料补给网络，推进相关法制建设，让国际航行船舶在停靠中国港口期间，能够稳定地补给新型船舶燃料（如LNG或氨等）。

**②促进整车进出口通关程序的一体化，实现允许外国籍船舶在中国港口之间开展船舶运输业务的“沿海运输许可”制度化**

由于汽车出口需求迅速增长，汽车运输船的舱位供应十分紧张。为提高船舶营运效率，满足中国汽车出口需求，希望推进整车进出口通关程序一体化（特别是广东省黄埔海关和广州海关的一体化运营），并将经审批允许外国籍船舶在中国港口之间开展船舶运输业务的“沿海运输许可”制度化，让外国籍船舶在中国沿海各港口之间进行出口货物的运输。

**③提前告知贸易限制、海运和港口相关法规的变更等**

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要点。