

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 (LNG)**和快速增长的**汽车运输行业2024年运行情况和2025年展望**。

集装箱运输趋势

2024年回顾

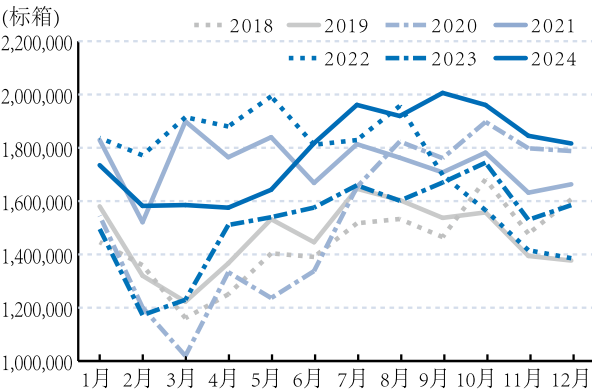
2024年，与上一年相比，美国和欧洲的进口需求均有所增加，亚洲至美国航线（东行航线）以及亚洲至欧洲航线（西行航线）的货运量达到了历史最高水平。另一方面，发往亚洲的货物移动，由于中国经济增速放缓，导致对华出口量减少，美国和欧洲出口至亚洲的货运量自年初以来一直处于低迷状态。下面来回顾一下2024年各主要航线集装箱货物运输情况。

亚洲至美国航线货物运输情况

在东行航线（亚洲至北美）2024年全年货运量2,145万标箱，比上年增长17.1%，创下了年度货运量的历史最高纪录（见图1）。从装货地的国家份额来看，从中国起运的货物量1,180万标箱，比上年增长16.2%，从东盟各国起运的货物量538万标箱，增长23.6%，二者合计占东行航线货运量的八成。

表1显示了2024年亚洲起运的货物量（按国家及地区和商品）的同比增减情况。增幅较大的商品中，“家居用品”增长19.8%，“建筑相关材料及工具”增长18.6%，但与货运量同样表现良好的2022年相比，这些商品分别下降了5.6%、17.6%。造成这种情况的原因之一是美国新建和二手房的销售套数复苏乏力。

图1：亚洲至美国（东行航线）的货物运输



资料来源：JOC/PIERS

表1：2024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）

2024年 货物运输趋势（按亚洲主要国家及地区和主要商品）								
商品	中国	越南	韩国	日本	台湾	印度	其他	亚洲合计
家居用品	1,876,391	968,988	45,085	10,835	50,305	75,586	333,046	3,360,235
	15.2%	34.0%	27.5%	31.0%	-6.8%	9.4%	16.4%	19.8%
电器设备	1,132,356	125,048	193,985	26,220	43,854	33,850	256,127	1,811,439
	17.8%	43.6%	7.5%	-6.5%	15.6%	31.1%	12.6%	17.0%
纺织原料及纺织制品	1,087,998	300,425	45,137	12,029	21,755	237,805	471,887	2,177,035
	20.2%	19.1%	8.8%	-3.6%	4.8%	24.2%	11.1%	17.8%
建筑相关材料及工具	485,609	136,408	39,633	7,743	35,160	41,561	44,041	790,154
	13.1%	39.2%	23.7%	14.5%	15.0%	10.3%	40.2%	18.6%
玩具	586,304	51,329	5,565	3,203	4,438	5,821	24,916	681,576
	13.5%	39.0%	-4.9%	11.1%	-4.7%	35.2%	19.6%	15.1%
汽车零部件	298,980	13,241	177,381	119,776	66,255	46,224	42,037	763,895
	14.2%	38.5%	17.2%	11.6%	2.2%	14.7%	25.5%	14.3%
鞋履	222,737	124,634	2,032	92,91	825	6,925	62,274	419,520
	0.0%	14.1%	46.9%	-26.3%	-12.6%	18.7%	18.9%	6.8%
其他	6,113,544	1,084,870	855,179	490,485	438,439	722,962	1,736,269	11,441,748
	16.9%	27.3%	16.3%	7.7%	5.5%	15.2%	17.7%	16.8%
合计	11,803,920	2,804,942	1,363,996	670,385	661,030	1,170,732	2,970,597	21,445,602
	16.2%	29.3%	15.3%	7.9%	5.0%	16.8%	16.4%	17.1%

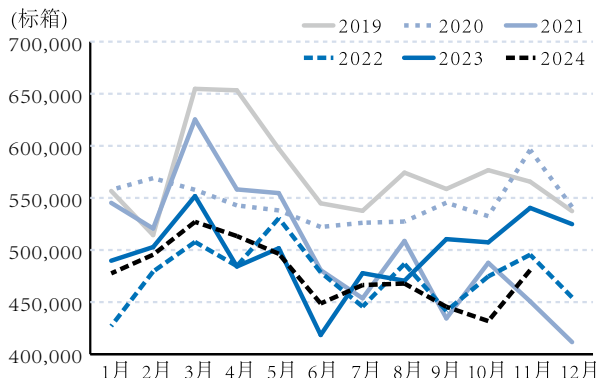
注：原则上，表内数字取自各国及地区分别排名前十位的商品数。

资料来源：JOC/PIERS

西行航线（北美至亚洲）2024年1—11月累计货运量525万标箱，比上年下降3.7%，降至新冠疫情以来的最低水平（见图2）。对中国出口的货物量大幅降至121万标箱，比上年下降21.5%；对东盟出口的货物量也降至169万标箱，下降8.9%。

从西行航线的货运品类来看，货运量位居前列的品类，整体呈现下滑态势。其中，“纸浆”、“树脂等合成树脂”和“废纸”的减量情况尤为显著，分别下降28.8%、23.8%和21.9%。同比增长的品类为“蔬菜及种苗类”、“汽车、卡车等的轮胎及内胎”和“家居用品”，分别增长137.4%、36.2%和21.8%。

图2: 美国至亚洲(西行航线)的货物运输



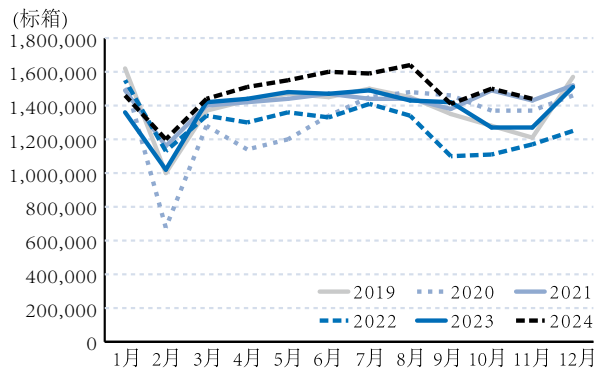
资料来源: JOC/PIERS

亚洲至欧洲航线货物运输情况

西行航线(亚洲至欧洲)2024年1—11月累计货运量1,633.1万标箱,比上年增长8.3%(见图3)。其中,从中国起运的货物量1,264万标箱,增长11.4%;从东盟起运的货物量217万标箱,增长6.0%。

按目的地来看西行航线货运量,发往北欧同比增长10.0%;发往西地中海和北非增长11.3%;发往东地中海和黑海增长0.8%。

图3: 亚洲至欧洲(西行航线)的货物运输

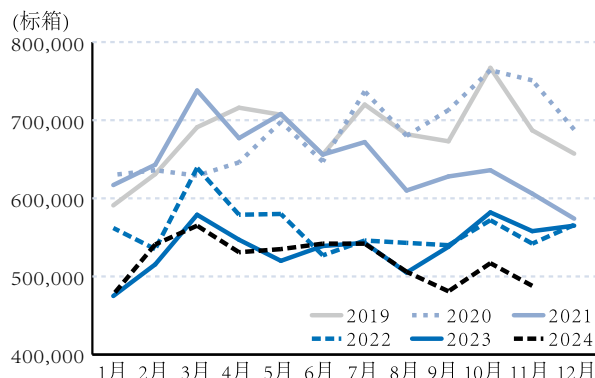


资料来源: JOC/CTS

东行航线(欧洲至亚洲)2024年1—11月累计货运量572.8万标箱,比上年下降2.9%(见图4)。其中,对中国出口的货物量270万标箱,下降7.5%;对东盟出口的货物量171万标箱,下降0.8%。

按起运地来看东行航线的货运量,北欧起运同比下降4.6%;西地中海和北非起运同比下降2.1%;东地中海和黑海起运与上年持平。

图4: 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

2024年1—11月,从日本出口的货物量同比下降0.2%,降至67.1万吨;从中国出口的货物量同比增长0.2%,达182.7万吨。日本出口货物中,钢铁、有机化学品、机械类等出现下滑;中国出口货物中,钢铁、有机化学品、塑料及其制品等出现增长。

2025年展望

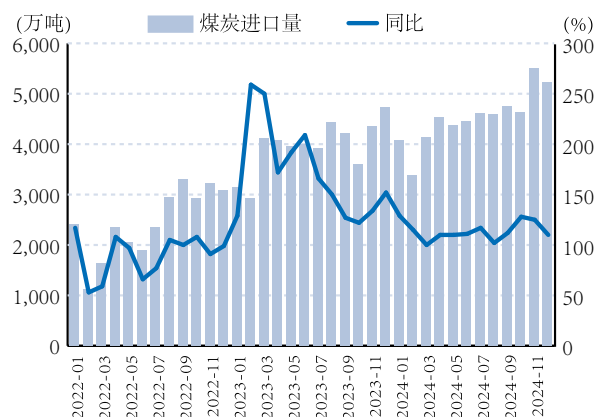
预计2025年货物移动将在一定程度上受到美国总统特朗普关税政策的影响。虽然该政策的具体内容及其影响在现阶段尚不明朗,但全球贸易活动陷入停滞并对货物移动产生负面影响的可能性值得关注。尤其在亚洲至美国航线上,家具类大宗商品的需求复苏将成为一大焦点。需要密切关注房贷利率居高不下以及由此导致的住宅销售套数低迷的情况能否得到缓解。在亚洲至欧洲航线上,以德国为核心的制造业呈现出显著的低迷态势,因而该地区制造业的复苏以及欧洲各国经济的回暖被视为关键因素。

散货运输趋势

2024年回顾

2024年,中国干散货需求整体保持强劲。尽管受建筑领域需求疲软等因素影响,中国粗钢产量较上年下降1.7%,但由于市场对品质和价格具备优势的海外矿石需求旺盛,铁矿石进口量同比增长11.7%,达到12.37亿吨,创下历史新高。煤炭进口量在2023年的基础上继续显著增长,尽管国内煤炭产量也增加了约1亿吨,但在强劲的能源需求以及海外煤炭价格竞争力的双重作用下,煤炭进口量同比增长14.4%,达到5.43亿吨,刷新历史最高记录。在谷物方面,2024年谷物收获量创历史新高,玉米和小麦进口量相较于2023年有所减少,不过在谷物进口中占比最大的大豆,进口量增长6%,达到1.05亿吨。

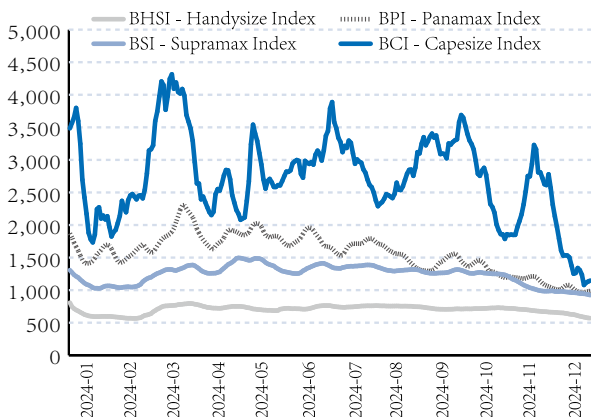
图5：中国煤炭进口量变化(万吨)



资料来源：中国国家统计局

2024年，大型船舶运输市场行情向好。西澳大利亚和巴西矿石出货形势良好，西非铝土矿的出货亦十分活跃，加之众多船运公司因担忧船舶在苏伊士运河遭袭击，纷纷选择绕行好望角的航线，使得船舶舱位供需较往年更为紧张，有力支撑了市场行情。五条主要航线的年均租船费达到22,593美元，三年来首次稳定在2万美元以上。中小型船舶方面，因巴拿马运河自2023年起持续干旱致使通航受限，加之前文提及的绕行苏伊士运河的影响，船舶舱位供需趋紧；与此同时，南美洲谷物出货势头强劲，上半年市场行情相对平稳。但进入7月，南美洲出货高峰期告终，9月巴拿马运河基本恢复常态运营，临近年底时，太平洋水域煤炭等货物运输量有限，船舶舱位的供需状况逐渐转向宽松，因此下半年整体呈现出下跌走势。

图6：2024年干散货市场变化



资料来源：Baltic Exchange

2025年展望

由于房地产等行业经济复苏迟缓，不少观点认为中国国内钢铁需求在2024年持续下滑的态势将延续。但考虑到政府出于维持就业、保障税收等考量，短期内不会明确下达减产指令，预计2025年粗钢产量将维持在与上年大致持平或微降的水平，接近10亿吨；而竞争力强于国产矿石的海外矿石进口量，预计也将与2024年持平，为12.5亿吨左右。矿

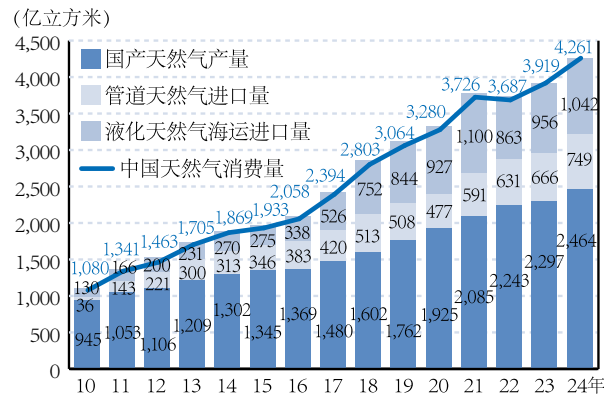
石运输方面，西澳大利亚、巴西的出货形势依然向好，中资参与的几内亚西芒杜矿山预计今年年底投产，将带动船舶舱位需求增长；主要从西非通过大型船舶运输的铝土矿，受电动汽车铝需求上升的影响，预计将维持甚至超过2024年1.59亿吨的历史最高进口量；加之新船舶竣工数量有限，大型船舶运输市场有望摆脱当前短暂低迷，走向强势复苏。煤炭进口量因国内煤炭产量增加，谷物则受政府旨在降低进口依存度的增产计划以及中美贸易摩擦影响，预计均会出现一定程度减速。不过，鉴于中国作为全球最大进口国，需求骤减的可能性较低，即便难以增长，也有望保持稳定运输。新能源基础设施投资以及刺激国内需求的经济政策大概率会持续推行，预计中国原材料进口带来的货运热潮，将持续支撑干散货市场行情。

液化天然气 (LNG) 运输趋势

2024年回顾

2024年，中国国内生产总值保持了同比5%的增速。与此同时，中国国内天然气消费量达到4,260.5亿立方米，比上年增长8.7%；国内天然气产量为2,463.7亿立方米，比上年增长7.3%，均高于GDP增速。除了中国经济的持续增长外，在市场机制的优化作用下，天然气需求大幅扩张，加之积极推动增产，促成了天然气消费量与产量的同步增长。

图7：中国天然气消费量及供应源



资料来源：中国国家能源局/SIA Energy

2025年展望

据清燃智库 (CEthinktank) 预测，2025年中国天然气表观消费量将达到4,584亿立方米，比上年增长7.5%。2025年，计划新建或扩建的LNG接收站多达7座，本已略显过剩的LNG接收站竞争预计将进一步加剧。预计2026年至2028年，LNG接收能力将进一步提升，将远超长期合同下的LNG采购量。鉴于接收能力的增加，预计LNG进口量将持续上升。

另一方面，地缘政治风险、上游项目接连出现最终投资决策 (FID) 延迟等各类外部因素，都有可能影响中国LNG的稳定供应，需持续关注。

汽车运输趋势

2024年回顾

根据中国汽车工业协会（CAAM）发布的数据，2024年中国汽车全年出口585.9万辆，同比增长19.3%。在新能源汽车“以旧换新”补贴政策以及众多新能源汽车新车型发布的推动下，自2023年起，中国已经连续两年成为全球第一大汽车出口国。

分车型看，乘用车出口495万辆，同比增长19.7%；商用车出口78万辆，同比增长1.0%。新能源汽车出口128.4万辆，同比增长6.7%。

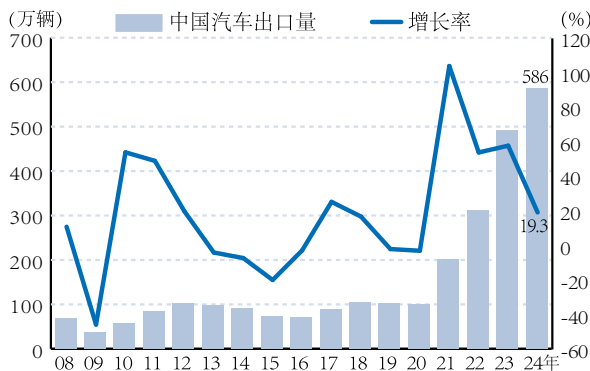
海关总署数据显示，2024年中国汽车出口量前十国家中，俄罗斯和墨西哥分别为115万辆和44.5万辆，继2023年之后连续第二年占据第一、第二位。巴西的增长幅度尤为显著，2023年还在前十开外，2024年达到23.7万辆，跃居第六位。中国新能源汽车出口量前三国家分别为：比利时、泰国和阿拉伯联合酋长国。

2025年展望

2023年，中国汽车全年出口量491万辆，成为全球第一大汽车出口国，2024年进一步增至586万辆，中国汽车出口产业已成为中国产业的核心支柱之一。

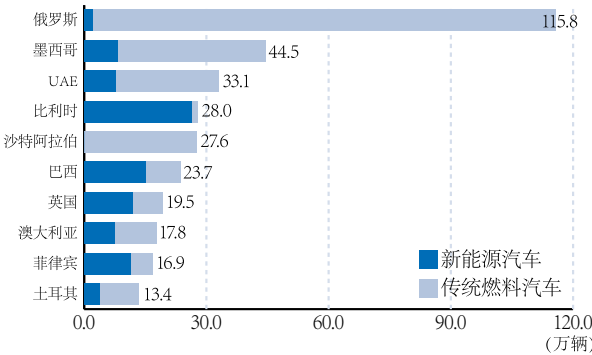
欧盟加征关税、美国出于安全考量排除中国产品，以及俄乌冲突等因素，确实会给中国车企带来变数。然而，预计中国车企将继续开拓亚洲、中东、南美等非欧美地区市场，包括在这些地区建设工厂。

图8：2008—2024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9：2024年中国汽车出口量（按出口目的地，排名前10位国家）



资料来源：中国海关总署

<建议>

① 放宽LNG燃料供应的监管要求

LNG燃料供应仍处于推广阶段，考虑安全因素，相较于传统重油燃料设定更严格的监管要求是可以理解的。然而，目前在中国，仅有少数港口和锚地被允许进行LNG燃料供应。随着LNG燃料船舶需求的不断增长，为了确保船舶运营的顺畅，希望在监管部门认定的安全范围内，放宽并明确相关监管要求。

② 公开进港航线及港口附近航道信息

在船舶进港及相关规划过程中，航运企业通常需要参考海图和测深图，但由于数据获取渠道受限，企业往往难以及时获取相关信息。在不影响航行安全的前提下，希望政府公开主要商用港口的航道信息。

③ 提前通知贸易限制、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修改贸易限制、海运和港口相关法规时，企业通常需要一定的准备时间以确保顺利适应新的规则。希望政府尽可能提前发布详细规则和关键点。