

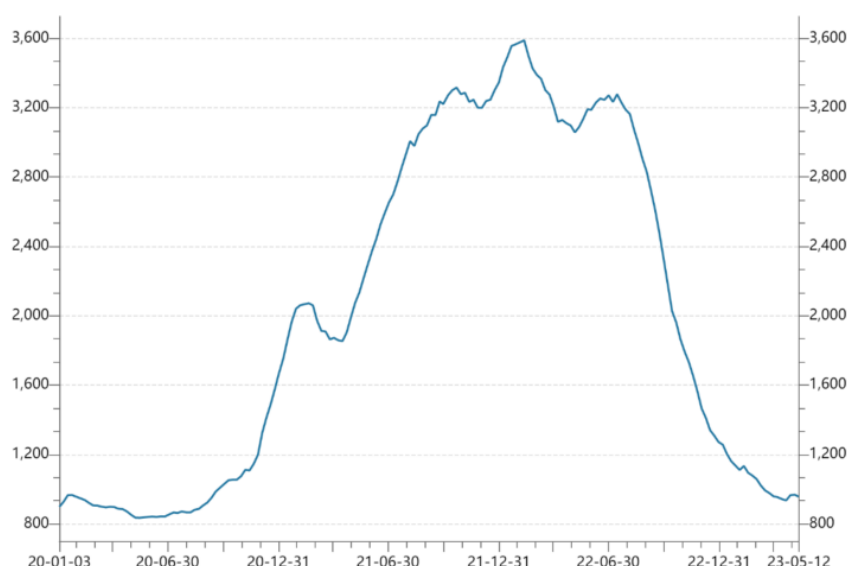
2023 年海运行业分析

近年来，受宏观环境变化影响，全球海运市场呈现较大波动。集装箱航运方面，CCFI 在 2022 年上半年创历史新高，下半年受海外港口拥堵问题改善同时集装箱运力持续增长等因素影响，运价持续走低，目前基本恢复 2020 年初水平，未来全球集装箱航运市场或将回归 2020 年前运力供给过剩的状态，运价上涨动能不足；干散货航运方面，2021 年全球干散货市场供需失衡，BDI 大幅提升至近十年高位，此后随着供需变动叠加港口拥堵缓解，BDI 大幅回撤；油品运输方面，2022 年，受俄乌冲突爆发叠加欧美制裁措施影响，BDTI 大幅攀升并创两年以来新高。同时，受复杂的宏观环境影响，近年来原油价格波动较大，带动船舶燃油价格大幅波动，对航运公司成本控制提出了更高要求。

集装箱航运方面，根据联合国贸易与发展会议及克拉克森研究公司¹公布数据，近年来，受宏观环境变化影响，全球海运贸易量波动较大，2020 年全年海运贸易量下降 3.8%；2021 年国际海上贸易反弹，全球海运贸易量增长约 3.2%，总计 110 亿吨；2022 年全球海运贸易量 120 亿吨，全球货物贸易总额为 25 万亿美元，同比增长约 10%。供给端方面，2020 年下半年至 2021 年，国际贸易迅速恢复，全球集装箱运力有所提升，2021—2022 年底，全球集装箱船总运力分别为 2534.48 万 TEU 和 2573.9 万 TEU，较上年底分别增长 4.76%和 4.1%。集装箱运价方面，2020 年以来，中国出口集装箱运价综合指数（CCFI）呈现“过山车”式波动，2020 年—2022 年上半年，因船舶延误及港口拥堵，全球集装箱运输供求关系持续紧张，集装箱运价大幅走高，2021 年全年，CCFI 均值 2615.54 点，同比增长 165.69%，2022 年 2 月 11 日 CCFI 达 3587.91 点，创历史新高。2022 年下半年以来，受港口拥堵问题改善叠加集装箱运力持续增长等因素影响，集装箱运价持续走低，2023 年 5 月 12 日 CCFI 为 955.53 点，基本恢复至 2020 年初水平。

图 1 中国出口集装箱运价指数（CCFI）趋势图

（单位：点）



资料来源：Wind

¹ Clarkson Research Services Limited

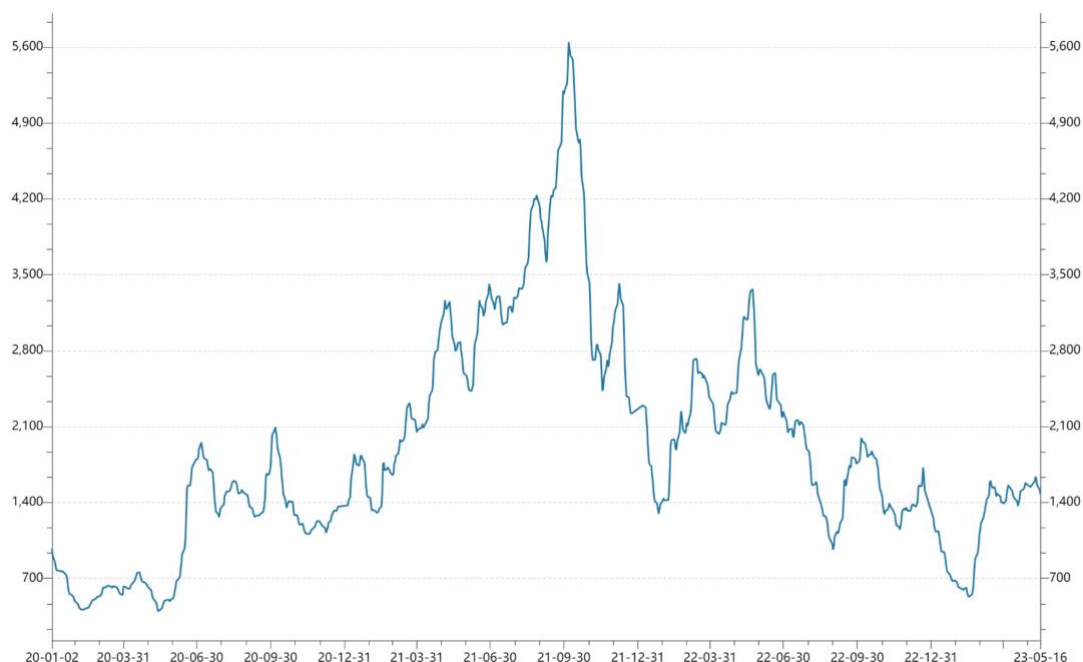
展望 2023 年，需求端方面，国际货币基金组织（IMF）预测 2023 年全球经济增长 2.8%，发达经济体经济增速将从 2022 年 2.7% 下降到今年 1.3%，经济合作与发展组织（OECD）预计 2023 年美国和欧元区消费增速将分别较 2022 年下降 1.9 和 1.5 个百分点，叠加欧美库存处于历史高位，进口需求进一步减弱，集装箱运输需求增长面临较大压力；供给端方面，2023 年新交付集装箱船舶运力 249.9 万 TEU，占现有集装箱船队运力的比例接近 10%，全球集装箱航运市场或将回归 2020 年前运力供给过剩的状态，运价上涨动能不足。

干散货航运方面，2020 年上半年国际干散货运输市场海运需求下降明显，但船舶运力继续稳步增长，运力过剩矛盾仍然较为突出，2020 年，全球干散货海运量下降 2.9%，为 2010 年以来首次负增长；2020 年下半年，美国等全球主要经济体量化宽松政策导致大宗商品价格持续飙升，推动运价走升。2021 年，受益于经济复苏带来的需求增长，叠加港口拥堵，以及全球主要国家宽松的货币政策，全球干散货现货市场明显复苏，干散货海运贸易量约 53.79 亿吨，同比增长 4.0%。2022 年，全球经济增长放缓，印尼、印度、俄罗斯等国限制粮食、煤炭等出口，我国煤炭、铁矿石进口需求减弱，国际干散货航运总量出现收缩，2022 年，全球干散货海运贸易量 52.52 亿吨，同比下降 2.7%。运力方面，截至 2022 年底全球干散货船队运力共计 13113 艘、9.71 亿载重吨，较去年底增长 2.86%。

干散货运价方面，2021 年，受运力增速放缓，同时海运需求快速反弹，全球干散货市场供需失衡，运价大幅提升。2021 年全年 BDI 均值为 2943 点，同比增长 176.1%，但呈现高波动性，2021 年 10 月 7 日达到 5650 点的近十年高位，此后随着煤炭出口限制、钢铁等需求端不足因素，叠加港口拥堵情况逐步缓解的影响，BDI 有所回撤，2023 年 5 月 16 日为 1476 点，恢复至 2020 年下半年水平。

图 2 波罗的海干散货运价指数（BDI）趋势图

（单位：点）



资料来源：Wind

油品运输方面，2021 年，受欧佩克主要产油国持续控制产能，墨西哥湾原油产量和出

口量下降，美国等原油消费大国联合释放原油战略储备等多因素影响下，原油现货市场货盘稀少，运力持续过剩，运价底部徘徊。2022 年，俄乌冲突导致石油贸易格局改变，同时受部分国家控制油价上涨以抗通胀有关政策影响，BDTI 大幅攀升并创两年以来新高。根据交通运输部《2022 年水路运输市场发展情况和 2023 年市场展望》，2022 年全球原油海运量约 19.53 亿吨，同比上升 5.1%，运力方面，2022 年底全球油轮（万吨以上）共 5574 艘、6.34 亿载重吨，较年初增长 3.5%，其中超大型油轮（VLCC）为 2.73 亿载重吨，较年初增长 4.3%。

图 3 波罗的海原油运价指数（BDTI）趋势图

（单位：点）

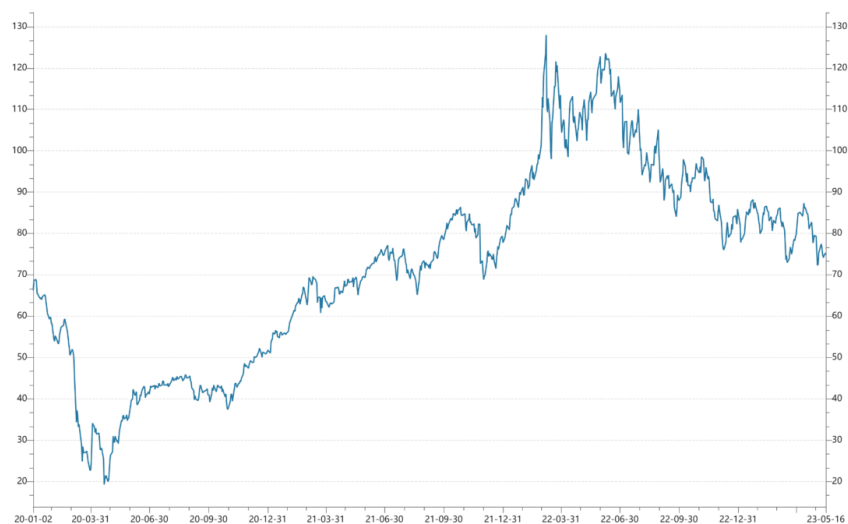


资料来源：Wind

航油价格方面，燃油成本为航运企业营业成本中占比最大的一项成本支出，因此燃油价格的波动将影响航运企业的盈利水平。原油价格方面，2020 年 5 月起，受全球主要原油供应国减产及原油需求开始回升影响，原油价格开始触底反弹，于 2022 年上半年升至 2014 年以来经济通胀调整后的最高价格，2022 年下半年，美国和国际战略石油储备释放计划增加了原油供应，原油价格有所回落。2021—2022 年，布伦特原油期货价格全年平均值分别为 70.94 美元/桶和 99.04 美元/桶，同比分别增长 64.17%和 39.6%。整体看，受复杂的宏观环境影响，近年来原油价格波动较大，带动船舶燃油价格大幅波动，对航运公司成本控制提出了更高要求。

图 4 布伦特原油期货结算价趋势图

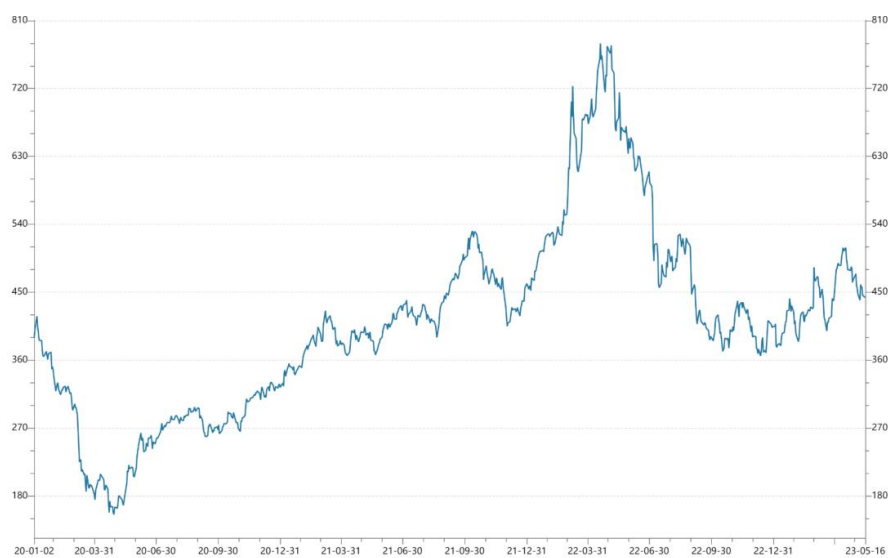
（单位：美元/桶）



资料来源：Wind

图 5 新加坡 IFO380 燃油价格趋势图

(单位：美元/吨)



资料来源：Wind