



全球及中国航运业发展的动态及趋势

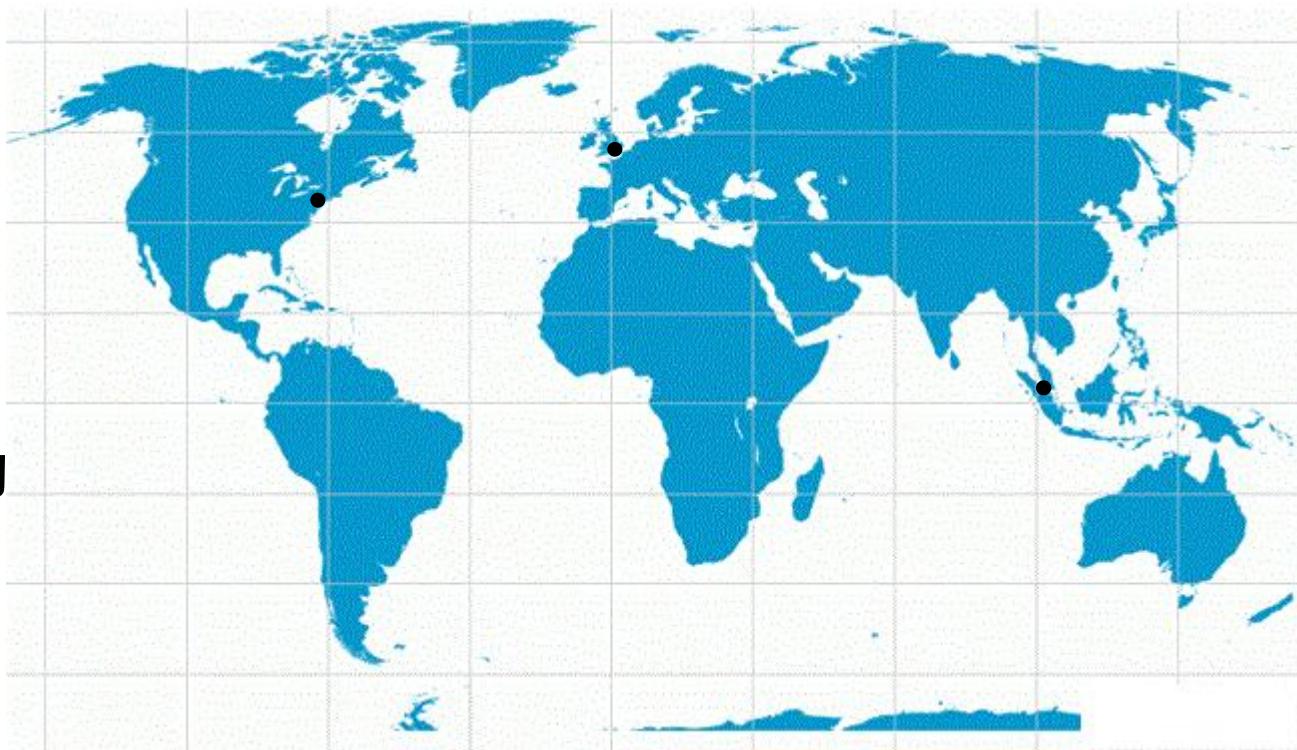
张婕姝

上海海事大学教授、上海国际航运研究中心秘书长

2023. 7. 19

目 录

- 一、国际经贸发展新变局
- 二、全球供应链发生显著变化
- 三、世界航运供需动态变化
- 四、总结：快速变化、难以预测的
海运贸易

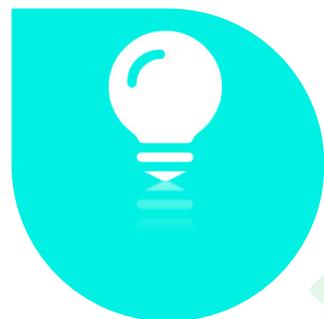


一、国际经贸发展新变局

SISI

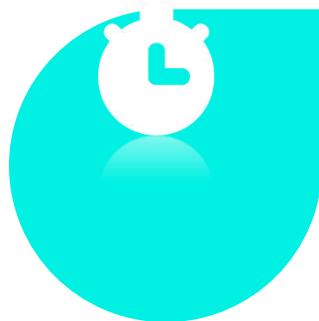
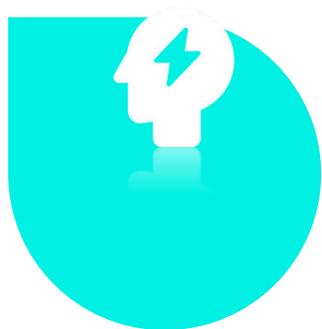
全球经济呈现弱复苏态势

地缘政治冲突、通胀压力、
银行危机等因素使得全球需求
增长动力持续不足



服务业和制造业呈现两种截然不同的复苏主线

全球服务业处于稳定复苏周期，带动消费业和接触性服务业快速增长；发达经济体国内制造业复苏弱于服务业



经济波动下行趋势没有改变

6月份全球制造业PMI为
47.8%，连续4个月环比下降，
连续9个月低于50%

亚洲国家生产和出口面临巨大压力

全球经济增速下滑、贸易投资需求回落和全球产业链的“在岸化”生产将进一步减少中间品和最终品贸易规模，亚太地区作为全球主要的商品生产者和供应者，出口和经济增长将继续受到拖累

二、全球供应链发生显著变化

SISI

01

全球供应链逐渐恢复，部分经济体通胀压力有所缓解。

承担近 90% 国际贸易运输的海运贸易逐渐恢复常态：疫情期间出现的集装箱短缺问题已经消除；港口拥堵基本解除今年前 5 个月，纽约联储全球供应链压力指数逐月下降，5 月降至-1.7，比 2021 年底最高水平低 6 个点。

02

全球供应链体系出现收缩重构的新特征。

本地化：美国制造业回流
临近化：区域贸易一体化
分散化：全球的供应链体系有可能逐步分解为欧洲、北美、亚洲等地区性贸易和投资自由化体系

SISI

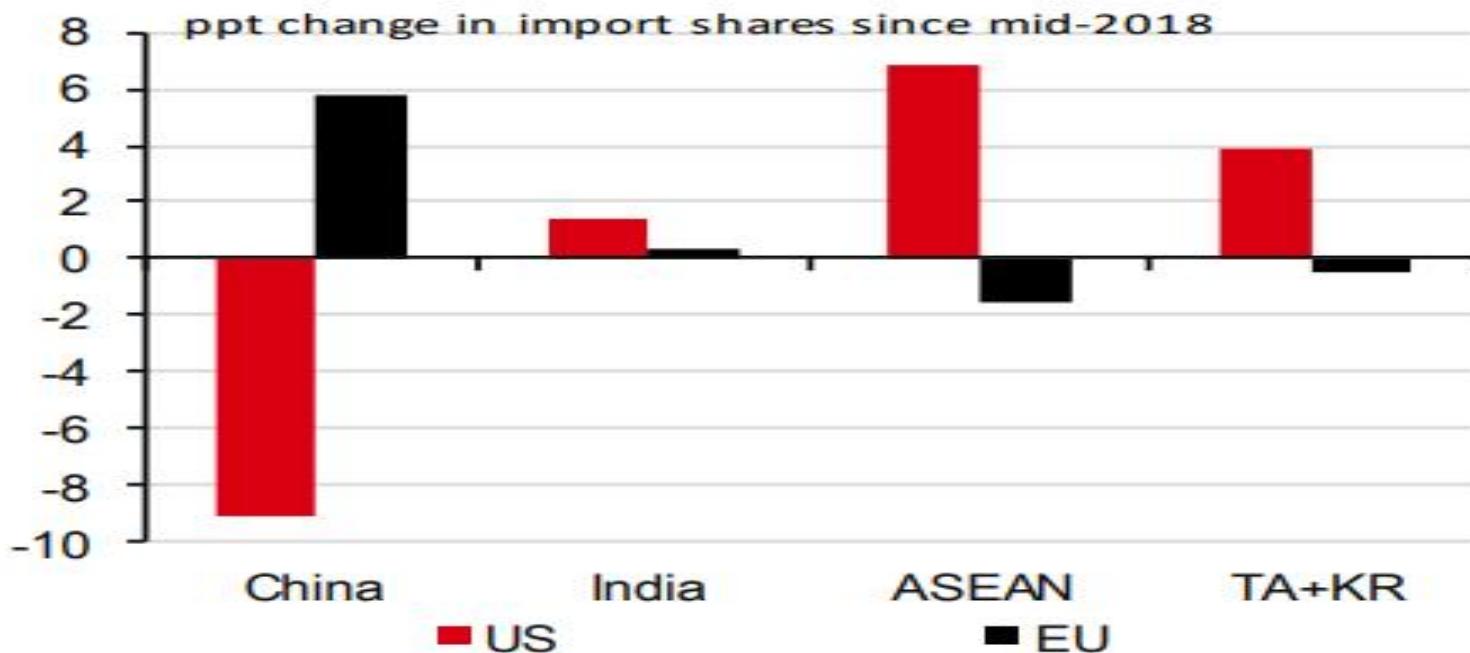
二、全球供应链发生显著变化

SISI

03

全球制造业重心持续东移。亚洲目前占全球制造业增加值的46%以上，优势在于现有制造业业务的深度和规模，以及该地区持续的成本竞争力和网络外部性。

亚洲整体贸易继续扩大。美国更多地从其他生产国采购商品，而欧盟（和其他进口商）则更多地转向中国。



图：美国和欧洲进口地的变化

资料来源：汇丰银行

SISI

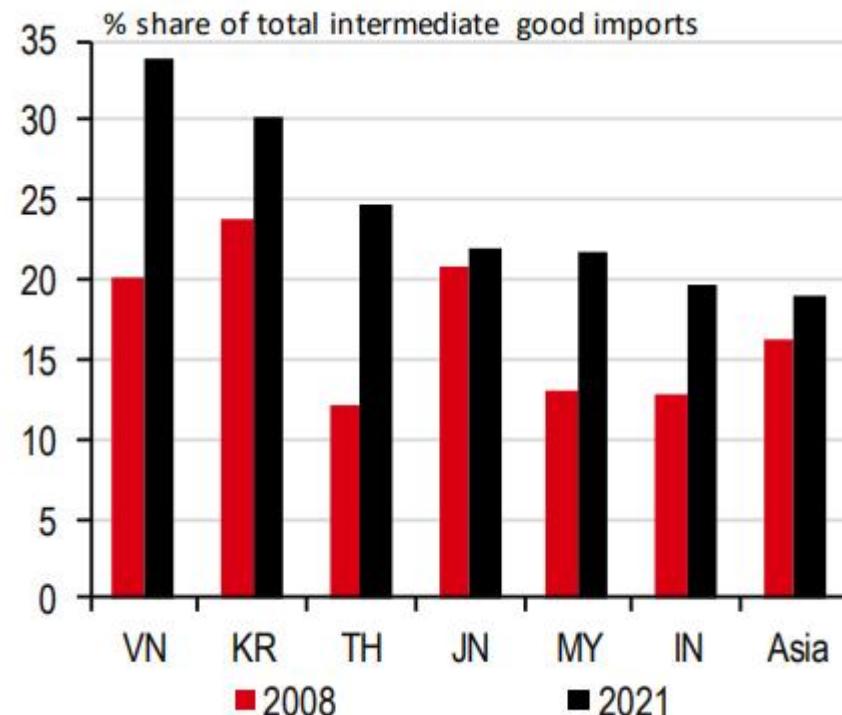
二、全球供应链发生显著变化

SISI

04

中国出口份额发生结构性改变。如中国汽车出口增长，吞噬了日韩份额；同时中国在劳动密集型产品的出口份额增长减缓，尤其是服饰和鞋，被东南亚吸收。

中国向价值链上游移动，成为重要零部件供应重心。中国零部件出口目的地发生变化，发达经济体的份额正在下降，而其他新兴市场（尤其是亚洲）的份额正在上升。就亚洲而言，从中国进口的中间产品目前占有所有零部件进口的近20%，而韩国和越南从中国进口的这一比例接近三分之一或更高。



图：中国中间产品出口地的变化
资料来源：汇丰银行

SISI

二、全球供应链发生显著变化

SISI

05

供应链断裂风险仍存，供应链安全问题将日益凸显。地缘政治、贸易冲突、突发事件很容易造成：供应瓶颈、供应链中断、交付延迟、零部件短缺、物流瓶颈等



SISI

三、世界航运供需动态变化

SISI

供给：全球商船队规模稳步增长，方便旗国船舶登记规模全球领先

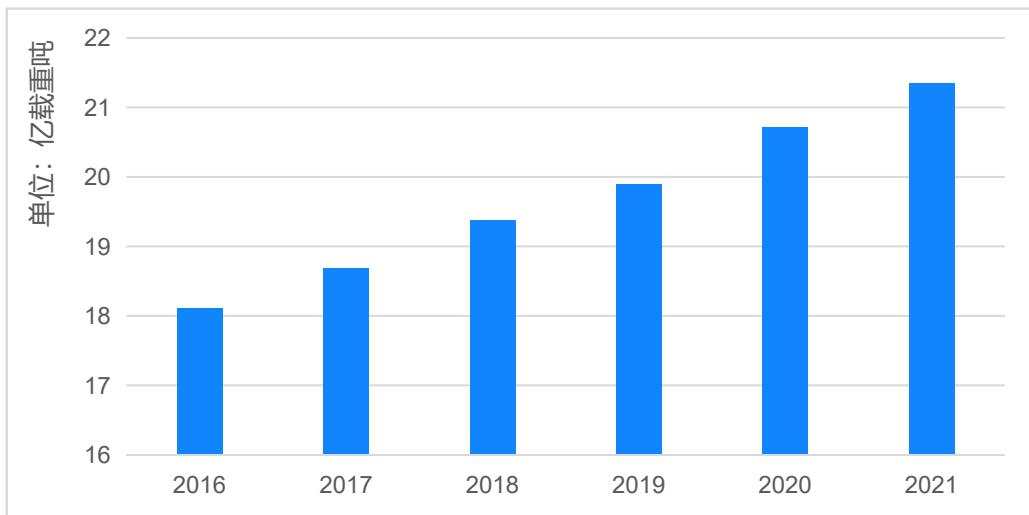


图 2016-2021世界船舶登记情况

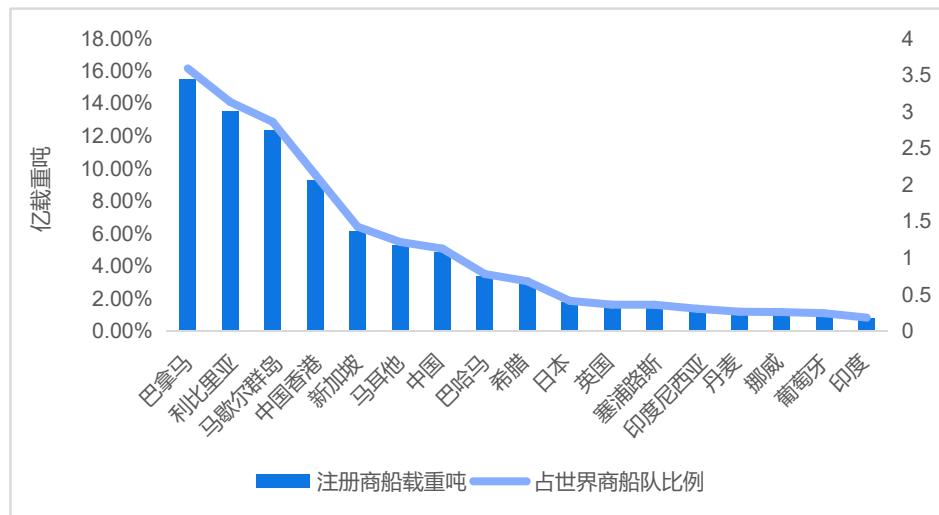


图 2021年各国注册船队载重吨与占世界商船队比例情况

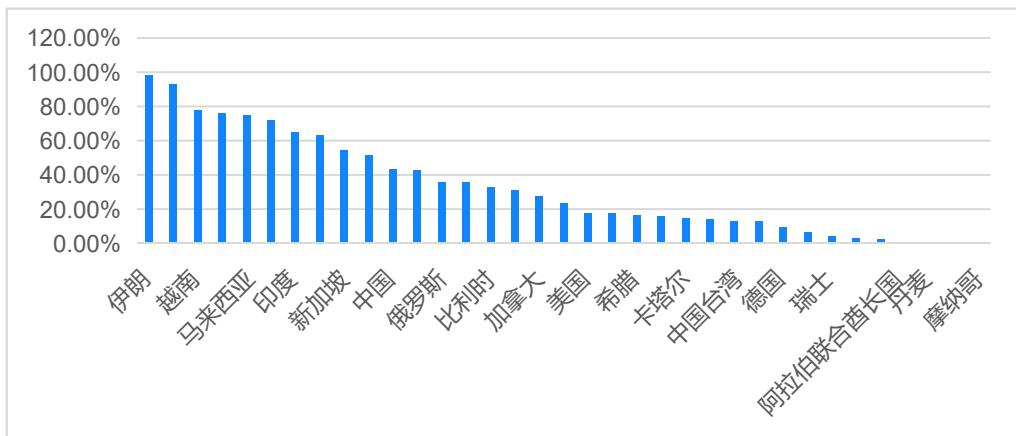


图 2021年按照载重吨统计各国本国船队船旗占有率情况

- ✓ 2021年世界商船队达到21.3亿DWT，同比增加6300万DWT，除件杂货船外，所有类型船舶均增加；
- ✓ 船舶登记方面，2021年巴拿马、利比里亚和马绍尔群岛仍是全球前三船舶登记国家，中国香港和新加坡位居第四和第五；
- ✓ 按照总吨计算，全球船东国家船队的70%以上注册了外国国旗，而非本国国旗。

三、世界航运供需动态变化

SISI

供给：全球航运信贷融资回暖，欧洲（法国）和亚洲（中国）是船舶融资主要区域

以下数据来源：Petrofin Research

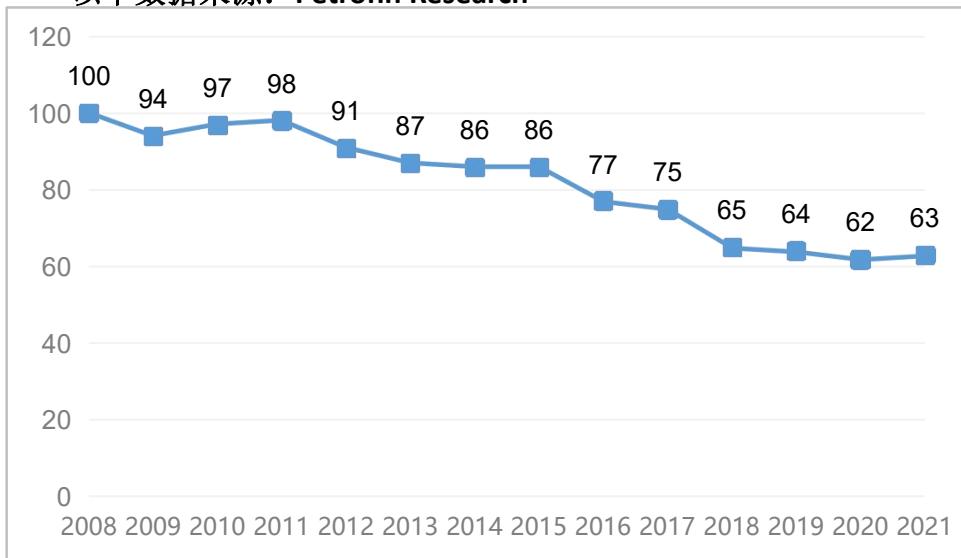


图 2008-2021年航运信贷融资景气指数变化

2021年全球航运信贷融资景气指数得分为63，同比上涨1点，近11年来首次实现正增长。2021年全球前40大开展航运融资业务的银行共2901.2亿美元，同比增长1.0%。

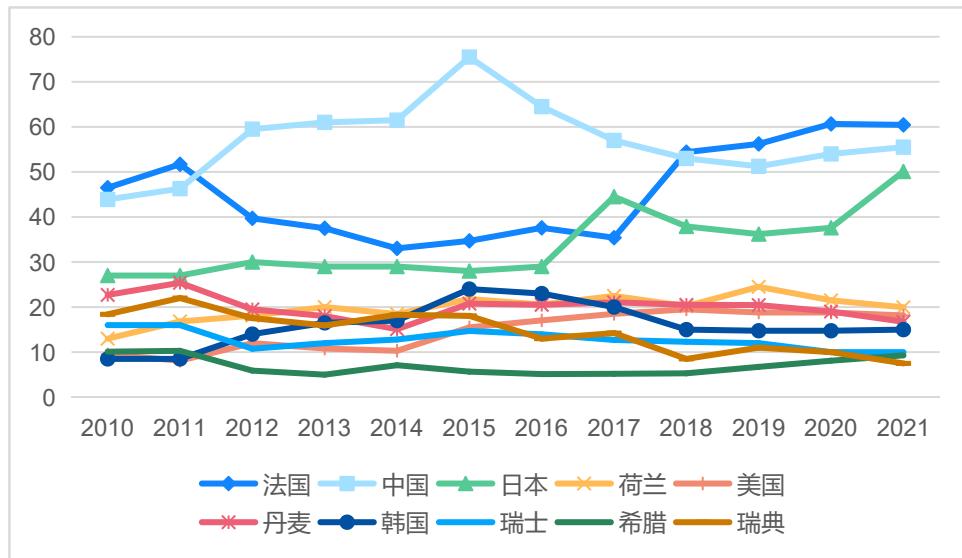


图 2010-2021年排名前10名的航运信贷融资国家

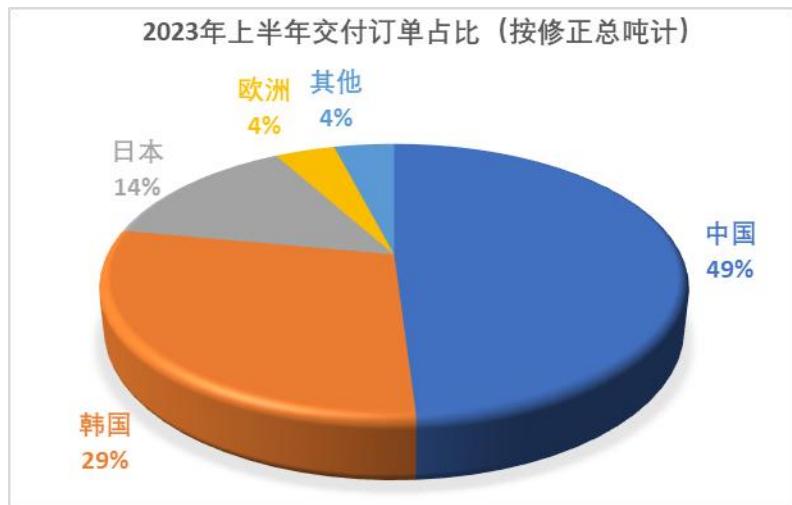
欧洲国家投资规模 and 市场份额继续下降，但仍然保持较高融资规模。2021年欧洲航运投资规模约占全球50%；其次是中日韩为代表的亚洲约占全球42%。从国家来看，中国融资规模全球第二，仅次于法国，约占全球15.3%。

SISI

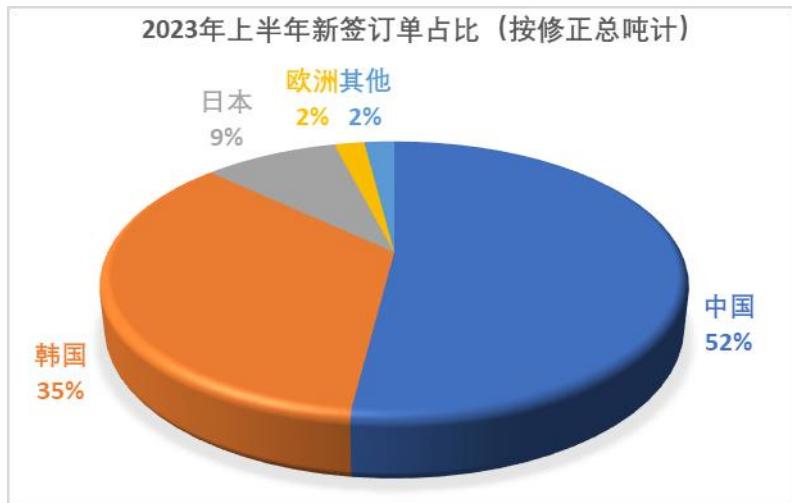
三、世界航运供需动态变化

SISI

供给：中国造船国际市场份额连续13年居世界第一



- 2022年，我国造船国际市场份额已连续13年居世界第一，造船大国地位进一步稳固。
- 2023年上半年，我国造船完工量、新接订单量和手持订单量以修正总吨计分别占全球总量的49%、52%和45%，各项指标国际市场份额均保持世界第一。

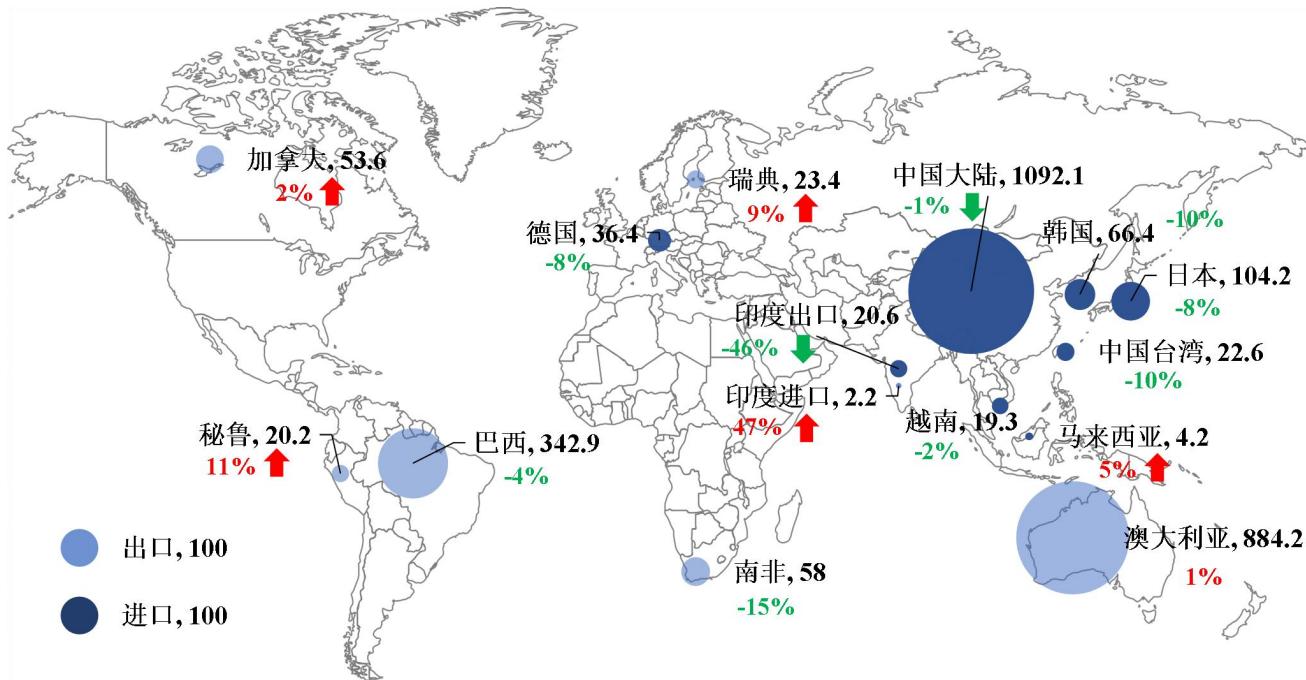


SISI

三、世界航运供需动态变化

需求：中国铁矿石进口举足轻重

2022全球主要经济体铁矿石进出口情况

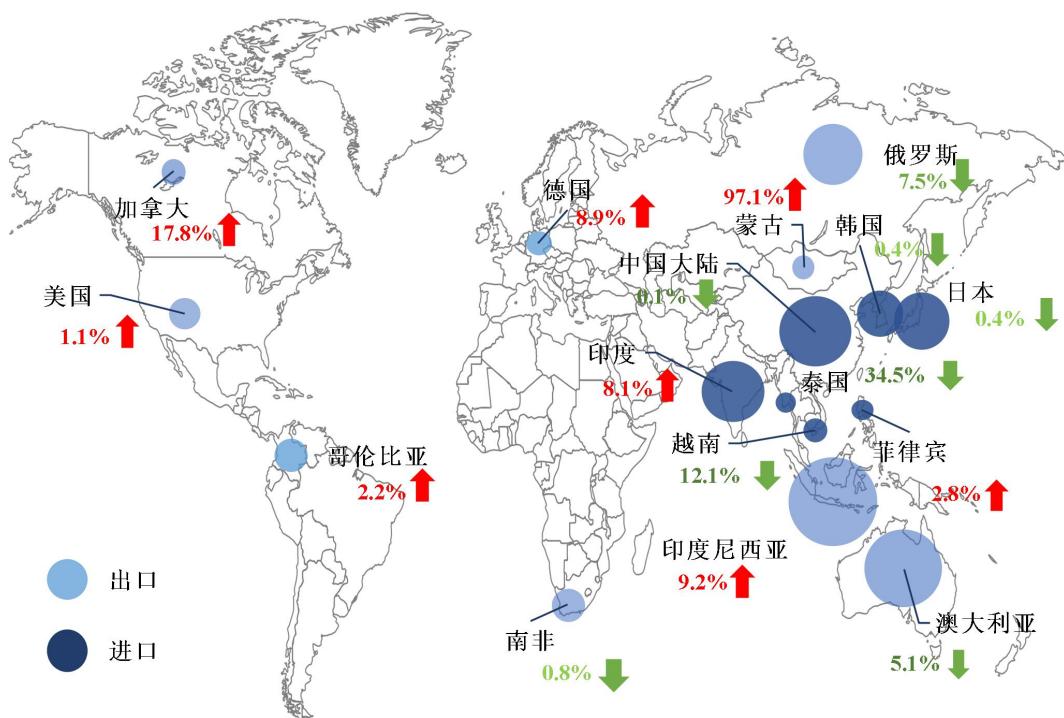


三、世界航运供需动态变化

SISI

需求：印度煤炭进口大幅度增长

2022全球主要经济体煤炭进出口情况

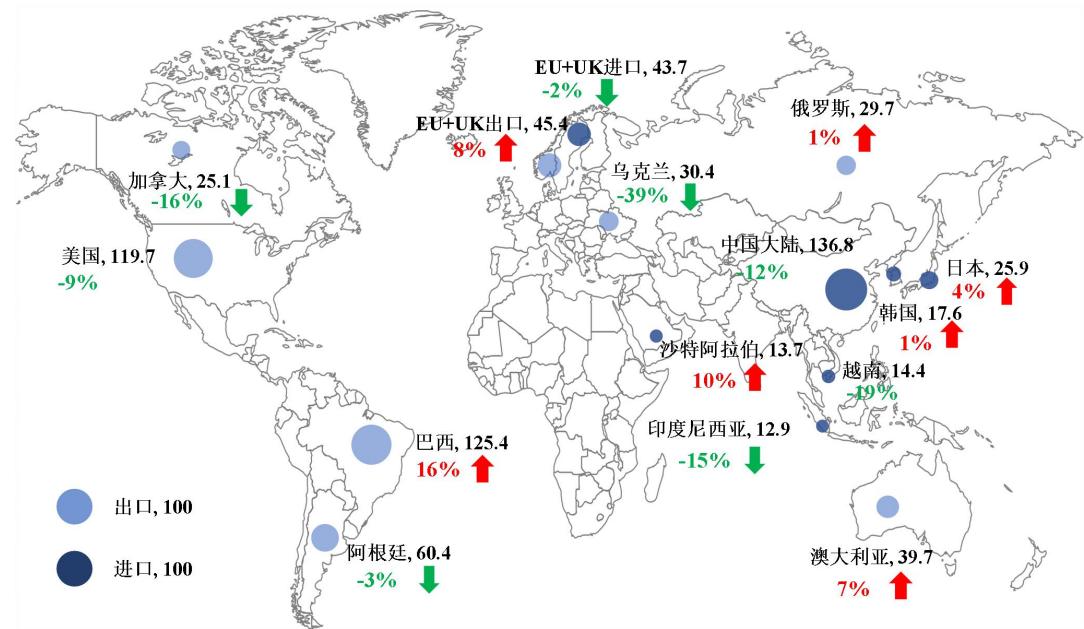


- 俄乌冲突爆发后，欧洲大陆由于意图摆脱对俄罗斯石油、天然气和煤炭的依赖，急切寻求紧急替代能源，更多的煤炭通过大型散货船运往欧洲，同时进一步拉高了国际煤炭价格。
- 从煤炭出口方面来看，2022年印度尼西亚煤炭出口量为4.67亿吨，同比增长9.2%；而同期澳大利亚煤炭出口则下降至3.47亿吨，同比下降5.1%。
- 从煤炭进口方面来看，2022年欧盟海运煤炭进口量为1.17亿吨，同比暴增33.9%；印度煤炭进口2.18亿吨，同比增长8.1%；中国海运煤炭进口量为3.09亿吨，同比下降0.1%。

SISI

三、世界航运供需动态变化

需求：中国拓宽粮食进口渠道



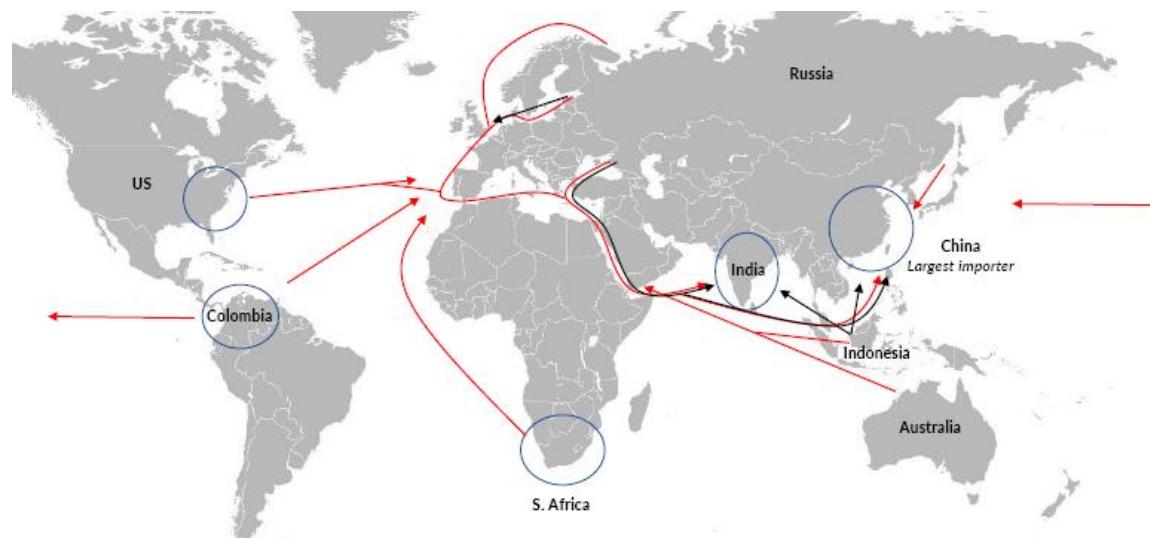
- 2022年在全球粮食危机的背景下，粮食成本大涨，粮食海运贸易量受供给冲击收缩明显，下滑3.4%。
- 俄乌局势下的小麦、玉米等粮食货运需求由黑海地区转向美国、巴西、阿根廷、澳大利亚等相关区域。
- 为进一步丰富粮食进口货源结构、避免进口国家单一，中国2022年11月底正式打通巴西玉米输华走廊，进口玉米主要来源渠道从传统的北美、黑海产区，进一步拓展到国际玉米产地-南美洲。

三、世界航运供需动态变化

SISI

俄乌冲突影响深远

- 改变了货运流量流向;
- 粮食、煤炭、油价格上涨, 其影响波及商品和金融市场以及供应链, 对粮食和能源安全以及通货膨胀和生活成本产生了严重影响;
- 削弱了全球商业信心, 扩大了不确定性, 增加了波动性。



煤炭航线重塑格局



粮食航线重塑格局

SISI

四、总结：快速变化和难以预测的海运贸易

SISI

- **经济：**下行周期，亚洲国家出口受到拖累；
- **供应链：**本地化、临近化和分散化，区域贸易比远洋贸易更值得期待；
- **中国：**中国+1 (n)、向价值链上游攀升，长距离货运量增长受限；
- **环保压力：**港口、承运人和参与海运供应链的各方都可以重塑低排放航运的竞争格局。满足替代能源使用和加注的港口将受到青睐。
- **技术变革：**自动化会减少离岸生产需求，从而限制贸易流量；数字化能够提升效率；人工智能应用将颠覆港航企业人力资源结构。
- **频繁的冲突和地缘政治：**扩大能力建设，发展灵活和有韧性的海运系统。

SISI

谢谢聆听!

**THANK YOU FOR
YOUR ATTENTION!**