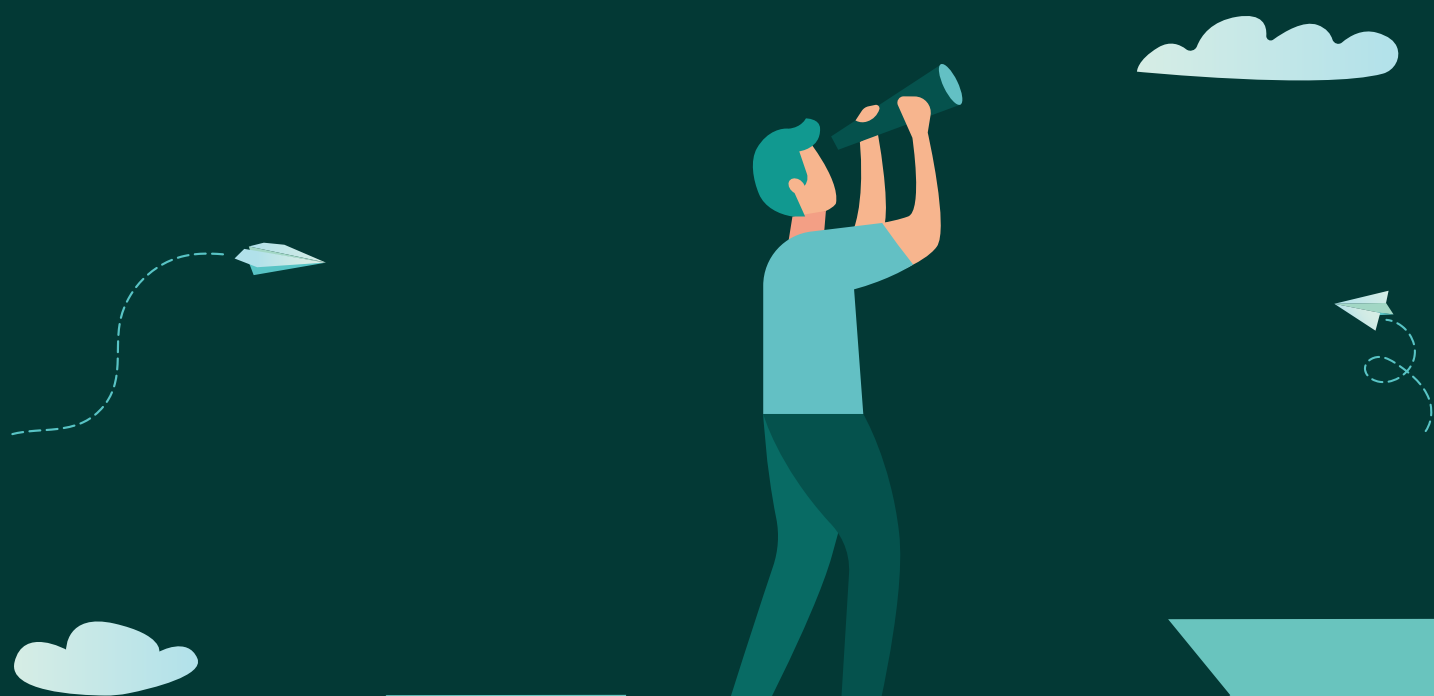


2024年航运业趋势 展望及2023年回顾



并购家 免费行业报告网

IPOIPO.CN 每日更新 不用注册会员 无广告 永久免费

艾世捷深入洞察航运业前景

欢迎阅读德国艾世捷公司发布的第二版年报。在本篇报告中，艾世捷分析了今年影响航运业的关键行情与趋势，并对市场2024年的前景走向进行了预测。艾世捷致力于通过深入分析和预测为大家提供有价值的价格行情见解，帮助业内人士为来年作准备。

方法论

艾世捷的预测基于数据、深入的市场调研和专家的见解，这反映出艾世捷对准确性不懈追求。欢迎加入与艾世捷一起深入探究不断演变的航运业及其关键影响因素。

艾世捷首先对海运市场进行了广泛研究，分析了当前趋势和挑战。这包括资料研究、向业内人士做市场调研、向专家和客户做定性访谈、访谈数据的主题分析。然后将研究结果总结到了本篇《2024年航运业趋势及2023年回顾》报告中，其中包括与这些趋势有关的某些情形的见解分析。本篇报告是业内人士和决策者的宝贵资源。

2023年航运业走势

- ◆ 2023年及以后集装箱需求将低速增长
- ◆ 新船运力交付量增至295万TEU
- ◆ 地缘政治的不确定性导致贸易航线的转变
- ◆ 欧美“中国+1”供应链多元化政策暴露无遗

2024年前景展望

- ◆ 利润水平将进一步下滑
- ◆ 空白航行将继续盛行
- ◆ 船期可靠性不断提高，但挑战仍然存在
- ◆ 集装箱供应情况仍然高度失衡

资料来源：德国艾世捷集装箱交易平台分析



展望2024格局

四大趋势正塑造2024年的航运业市场格局。受通胀、利率和偏好转变等因素影响，消费者支出谨慎，预计将持续影响集装箱需求。随着交付量激增，出现供过于求的风险，这可能导致竞争激烈和盈利能力下降。地缘政治的不确定性，如乌克兰、台湾和以色列等地的冲突，影响了贸易路线，而金砖五国的扩张带来了新的动力。此外，受持续的贸易紧张局势、劳动力成本上升以及对供应链恢复能力担忧等因素的影响，企业正逐渐减少对中国的依赖，进行多元化发展。

2024年，航运业将面临需求减少和供过于求的局面，可能导致激烈竞争、利润减少以及并购潮。尽管集装箱船期的可靠性正在提高，但挑战依然存在。预计市场波动将导致空白航行增加，而受经济危机影响，某些地区可能会持续出现集装箱可用性失衡现象。



航运业2023年回顾



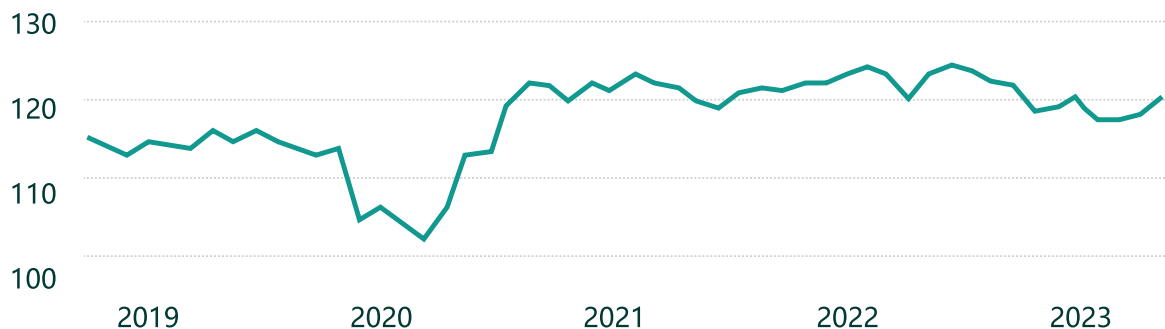
航运业2023年回顾



1. 由于消费者支出谨慎，预计2023年及以后集装箱需求将低速增长

由于通胀、利率上升以及消费模式从商品向服务的结构性转变等长期因素，2023年的谨慎消费可能会延续到2024年。预计家庭将优先考虑生活必需品，而不是非必要支出，这将影响对进口制成品的需求。PYMNTS的研究结果表明，74%的消费者为了理财而减少了非必要商品购买支出，预计这将严重影响零售商对集装箱的需求。这一趋势可能会在较长时间内对集装箱市场构成挑战，我们预计未来12-18个月内需求将难以实现反弹。

疫情后全球集装箱需求增长艰难

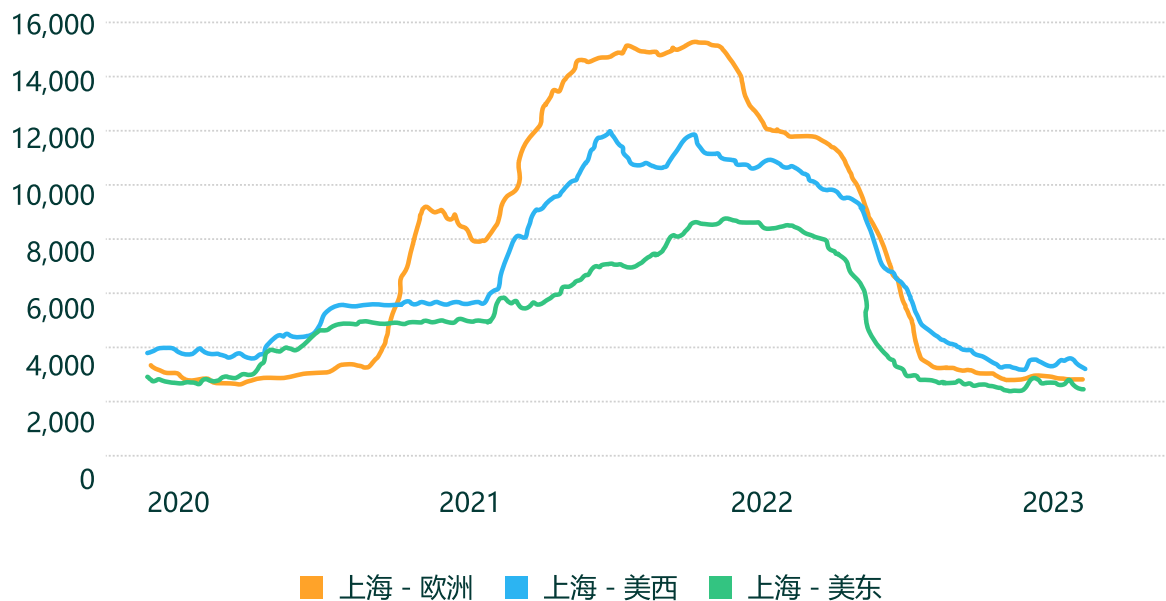


资料来源：RWI/ISL, ING Research



周期性明显的集装箱航运业在2021年和2022年上半年迎来了一个非同寻常的高峰，航运公司的运价和利润均创下历史新高。然而，2023年发生了重大转变，消费者的高价值商品消费减少，同时全球经济面临通胀冲击和快速加息带来的影响。这导致需求急剧下降，主要贸易航线的即期运费急速下跌。

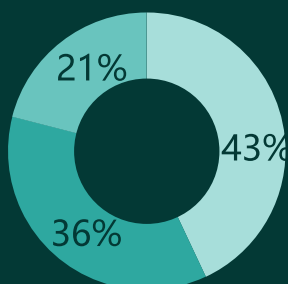
主要贸易航线的集装箱即期运费已降至疫情爆发前水平之下



资料来源: Clarksons, ING Research



德国艾世捷集装箱交易平台调查:



您预计低利润运价会持续到2024年吗?

- 会 (43%)
- 不会 (36%)
- 不确定 (21%)



“

2023年集装箱价格成为航运业的核心问题。与集装箱贸易和租赁相关的信贷质量急剧下降，引起了业内人士的担忧。此外，随着春节临近，预计对新箱和二手箱的需求都将减少，从而对集装箱市场造成影响。

”

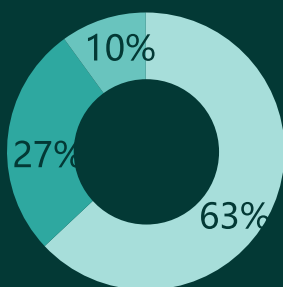
Andrea Monti

意大利集装箱仓储供应商Sogese，首席执行官

2023年，集装箱贸易市场因环境恶化而出现萎缩。2022年底空集装箱库存的急剧增加预示着经济不景气的来临，这是因为人们为了确保及时交货而提前大量订购集装箱。更理性的消费模式以及去库存的做法共同导致了货运量的下降。此外，由于对俄罗斯实施制裁，欧洲港口也面临巨大冲击。鹿特丹、安特卫普和汉堡等欧洲著名的集装箱枢纽港口是通往俄罗斯的转运点，自2023年上半年以来，这些港口的集装箱吞吐量和数据均有所下降。



德国艾世捷集装箱交易平台调查：



集装箱堆场正努力应对集装箱供过于求的问题。您认为2024年的情况会怎样？

- 继续拥堵 (63%)
- 刚开始拥堵，后面会缓解 (27%)
- 无拥堵 (10%)



“

就港口端而言，我们观察到一些地区仍然存在集装箱短缺的情况。客户要求延长集装箱停留时间，这影响了我们船队所能执行的航次。我们预计2024年的需求将保持稳定，市场供应将更加平衡，这主要受不断完善的环境法规推动作用，这些法规将影响服务的可用性，因为大多数公司将根据新政策进行调整。

”

Josilene Mattos

赫伯罗特股份公司高级全球客户经理 Josilene Mattos

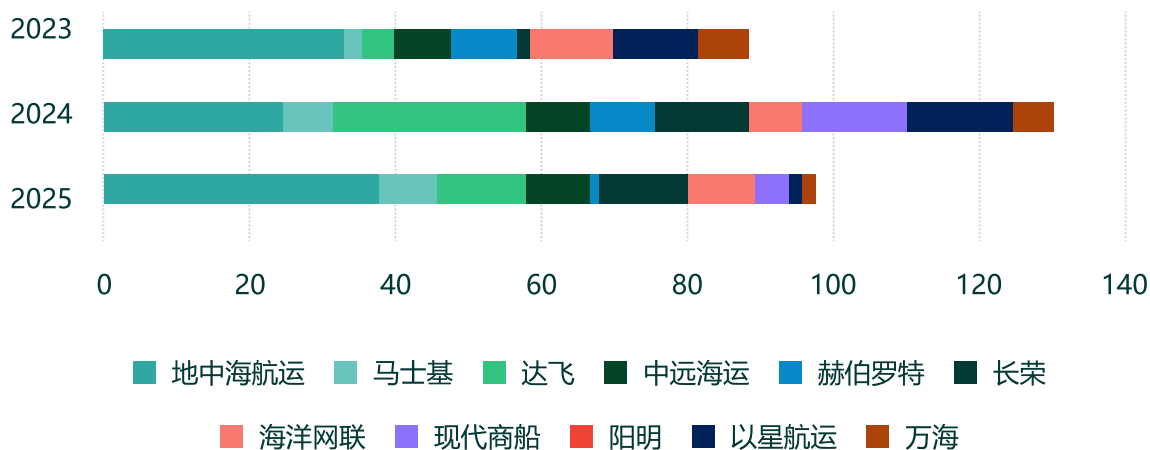




2. 2024年运力交付量增至295万个TEU，存在供过于求的风险

今年运力交付速度有所加快，预计2024年全年交付量将有所上升，2025年运力将保持强劲势头。预计今年将交付248万个TEU，明年将交付295万个TEU，2025年将交付226万个TEU。

前11大航运公司：主要航线新造船按交付年份划分图表



资料来源：基于Alphaliner数据的 FreightWaves

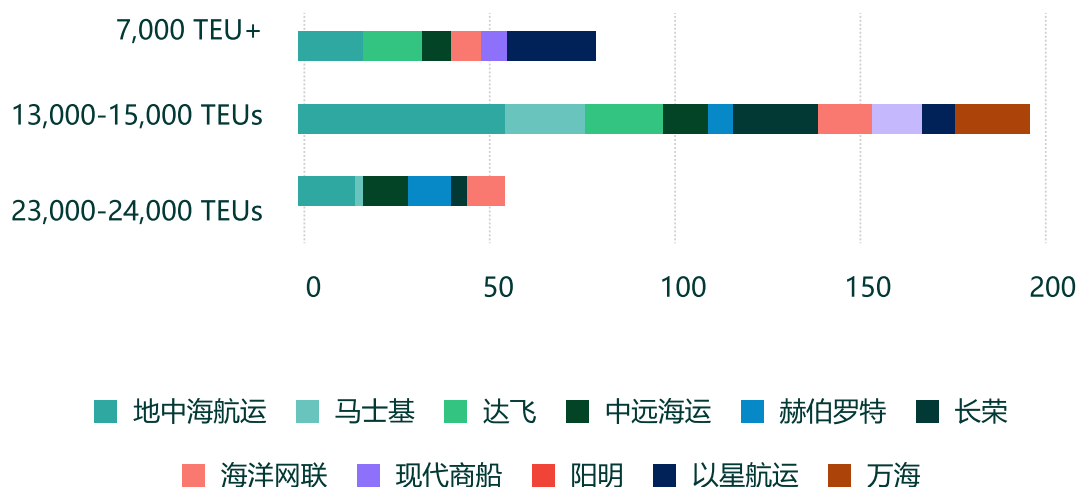


超大型 (Megamax) 船，运力为23,000-24,000个TEU，将用于亚欧贸易；新巴拿马型 (Neopanamax) 船，运力为13,000-15,000个TEU，可通过巴拿马运河；其他干线船舶，运力则为7,000个TEU以上。

到目前为止，新巴拿马型船是最大类目，占2025年交付的干线新造船总量的60%。超大型船占23%，其他干线新造船占17%。



前11大航运公司：主要航线新造船按大小划分图表



资料来源：基于Alphaliner数据的 FreightWaves



承运人可能过度订购船舶，导致全球市场供过于求。这种过剩可能引发船公司之间的激烈竞争，导致价格下降，从而对其长期盈利能力造成不利影响。

“

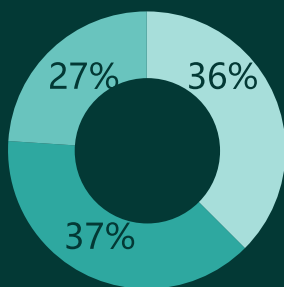
2023年的北美航运业正艰难地在政府推动的项目需求（例如《基础设施投资和就业法案》）与旨在遏制通货膨胀的上升利率之间寻求平衡。这使得消费者面临压力，可能在2024年初耗尽他们的储蓄，并随着运力的增加而危及货运需求。航运公司在疫情经济繁荣时期大量订购新船，造成了运力过剩的问题，这可能会导致2023年的盈利变成2024年的亏损，并扰乱集装箱船调度的可靠性。预计供需平衡要到2026年才能恢复，这对该行业的短期和长期盈利能力都构成了挑战。

”

Timothy Renshaw

不列颠哥伦比亚省航运业分析师兼记者

德国艾世捷集装箱交易平台调查：



2023年公司（受访者所在公司）的经营业绩如何？

■ 低于平均 (36%)

■ 平均(37%)

■ 高于平均 (27%)



3. 地缘政治的不确定性导致2024年贸易路线产生转变

2023年地缘政治的不确定性严重影响了航运业，预计这些影响在2024年仍将持续。俄乌冲突导致黑海港口关闭，造成货物运输拥堵和延误。2023年7月俄罗斯退出《黑海谷物倡议》后，乌克兰的出口下降，导致价格上涨。虽然全球市场的复苏使价格有所稳定，但由于战争和俄罗斯封锁黑海港口，全球粮食供应仍不稳定，阻碍了乌克兰向全球市场出口谷物和食品的能力。

在不久的将来，潜在的台海冲突可能会对全球贸易产生重大影响，影响2024年及以后的贸易。台湾海峡是来往于中国和西方国家以及日本、韩国和欧洲之间船只的重要通道，可能面临关闭。据彭博社报道，今年全球近一半的集装箱船队和88%的最大吨位船舶都经过这条重要水道。如果该地区无法进入，就不得不选择效率较低的替代路线，从而导致运营成本增加并面临各种问题，如易受台风影响。

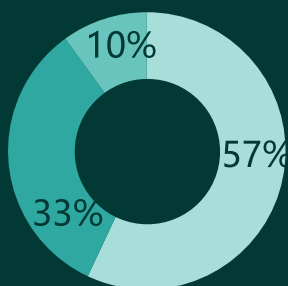


巴以冲突也对海运业产生了影响，国际公司纷纷发出警示并调整业务。冲突给主要航线带来了风险，包括苏伊士运河和霍尔木兹海峡。2024年的影响程度取决于冲突的范围和持续时间，这进一步增加了航运业的不确定性。

金砖国家（现包括沙特阿拉伯、伊朗、埃塞俄比亚、埃及、阿根廷和阿拉伯联合酋长国）的扩大将使贸易路线多样化，引入替代支付系统，并促进基础设施发展。能源合作和资源竞争可能会重塑航运动态。结果取决于金砖国家如何在不断变化的全球背景下利用其影响力的不断扩大，为航运业带来机遇和挑战。



德国艾世捷集装箱交易平台调查：



2024年承运人需要努力应对后疫情时代的需求复苏吗？

- 是 (57%)
- 否 (33%)
- 不确定 (10%)



4. 2024年“中国+1”多元化将更加明显

许多因素都在推动企业实现全球业务多元化，将重心从中国转移出去。这些因素中最突出的是中美之间持续的贸易紧张局势、劳动力成本上升以及对未来可能发生的制造业中断的担忧，类似于疫情高峰期所经历的情形。

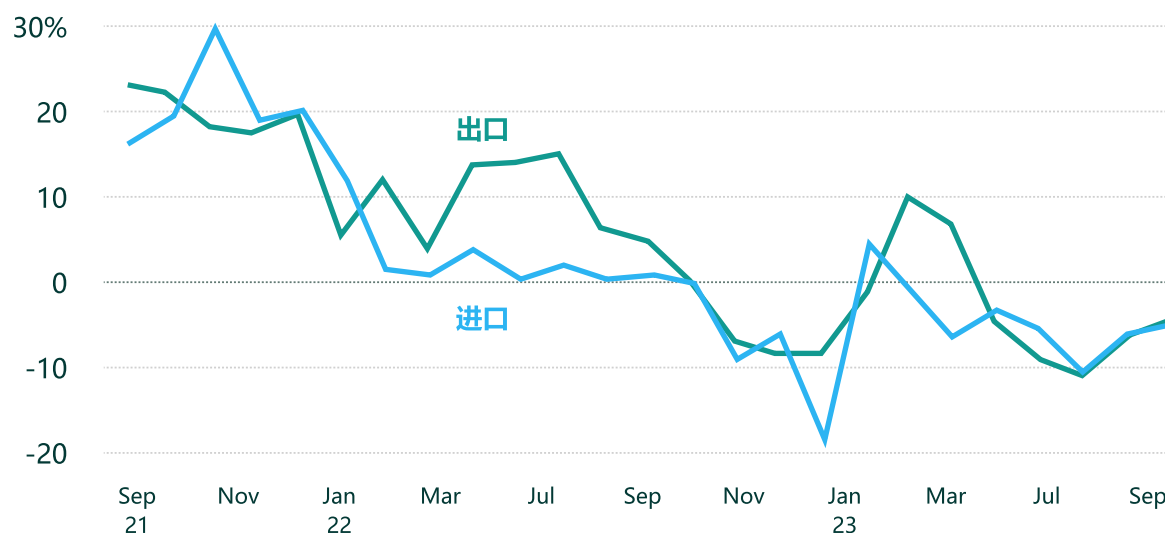
鉴于中国在过去二三十年间持续打造的庞大消费电子供应链，完全脱离中国是一项极具挑战的任务。不过，越来越多的公司正在采取战略举措，将其最终制造和组装流程迁出中国，但同时仍依赖中国供应商所提供的必要原材料。



尚未脱离困境

9月份，中国出口和进口的下降速度有所放缓，均同比下降6.2%。

进出口同比变化（以美元计）



资料来源：LSEG Datastream，路透社



“

由于制造商很难将其整个价值链从中国转移出去，我们预计亚洲地区的货运量，尤其是半成品的货运量将会增加。在成品被运往“消费”国之前，中国与东南亚、印度及其他类似目的地之间的贸易量预计会增加。这最终将有利于强大的利基市场承运人和小型船船公司。

”

Christian Roeloffs

德国艾世捷集装箱交易平台联合创始人兼首席执行官



值得注意的是，在新的国家和地区建立新工厂并非一蹴而就，通常需要超过两年左右的时间。预计2024年这些替代地区的产量将加速增长，2025年后将出现最为重要的转折。

“

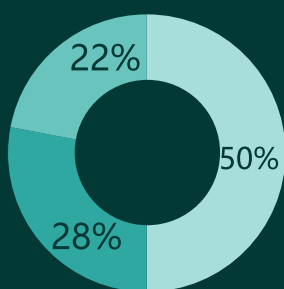
美国的进口商已实现供应链的多元化，包括东南亚、印度和巴基斯坦。这一战略举措经证明是一项成功的商业实践，在未来几年应继续保持和发展。只依赖单一来源并不可取，因为这样可以促进其他国家生产各种产品。

”

Josilene Mattos

赫伯罗特股份公司高级全球客户经理

德国艾世捷集装箱交易平台调查：



您认为2024年会出现“中国+1”战略吗？

-  是 (50%)
-  否 (28%)
-  不确定 (22%)



“

中国+1”战略，即企业向中国以外的国家进行多元化采购，预计将于2024年出现。许多公司计划在2024年1月或2月之前为自身提供更多的集装箱，表明他们有意实现供应链多元化。由印度或巴基斯坦个人所有、在中东提供服务的迪拜公司被认为是实施‘中国+1’战略强有力的候选者。

”

Andrea Monti,

意大利集装箱仓储供应商Sogese首席执行官



2024年航运业 趋势展望



2024年航运业趋势展望



1. 需求减少和供应过剩加剧竞争，导致2024年利润下降

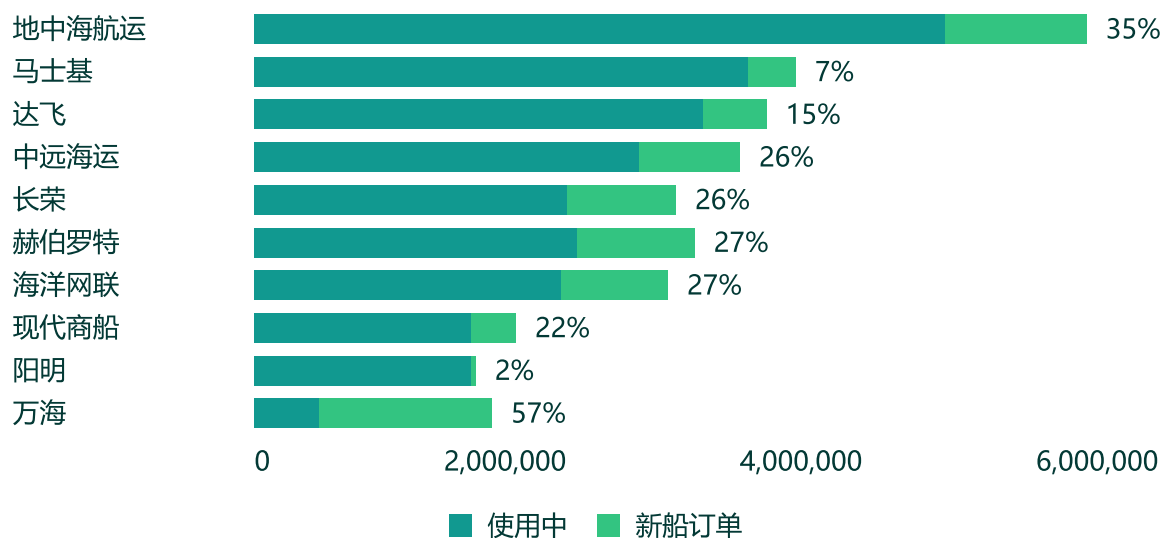
长期以来，航运业的竞争一直是影响盈利能力的关键因素；联盟解体会对市场动态产生重大影响。2023年，马士基和地中海航运宣布不再续签将于2025年到期的2M联盟，标志着海运业的重大转变。预计这一决定的影响将持续整个2023年和2024年。这源于需求减少和供过于求的主要驱动因素，最终导致竞争压力增大，利润随之降低。

特别是地中海航运公司，自2020年8月以来一直在战略性地采取行动，收购了271艘二手船舶，总运力超过100万个TEU。这一显著增长使地中海航运超越马士基，跃居行业首位。



地中海航运的新船订单量远超其他航运公司巨头

截止2023年1月，全球前十大航运公司集装箱船的运力（单位为TEU），以及新船订单占现有运力的百分比。



数据来源：标普全球



行业动态的这一变化为几种潜在局势打开了大门。一种可能的结果是，海运业，尤其是当其进入潜在运力过剩时期时，承运人可能会为争夺市场份额而展开激烈竞争，并可能导致利润下行，从而可能需要进行新一轮的并购，尤其是当监管机构对承运人联盟采取行动时。

一旦地中海航运公司完成目前的船舶收购，预计其运力将比马士基大30%至35%。这一战略转变的影响可能会贯穿整个2023年和2024年，重新塑造未来的航运业。



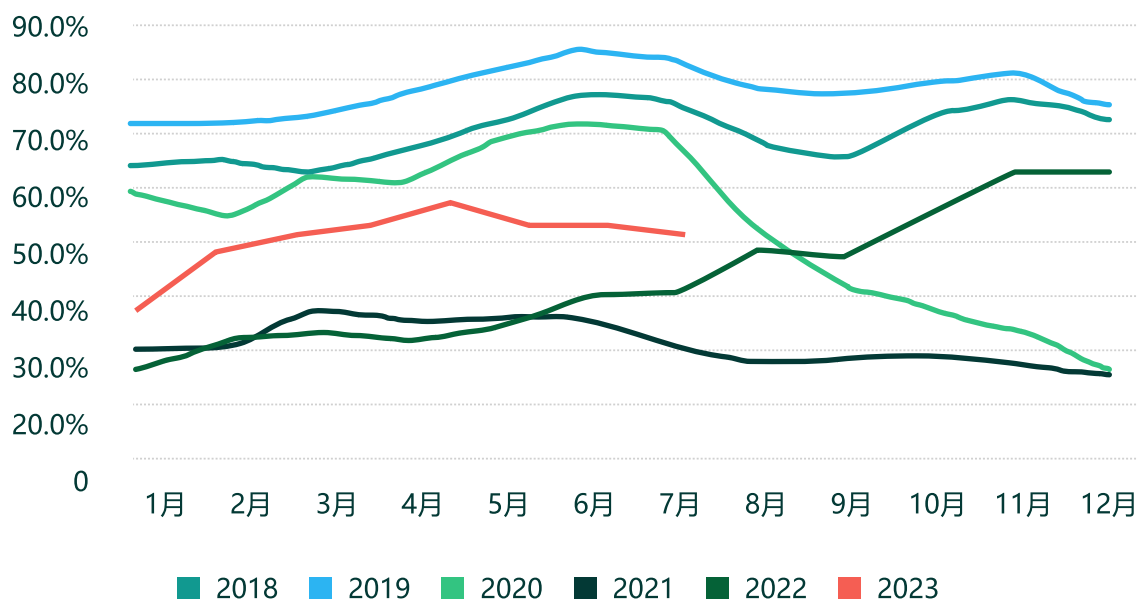


2. 集装箱航运公司船期可靠性不断提高，但挑战依然存在

集装箱航运公司船期可靠性不断提高，已恢复到疫情前水平。目前的情况好于去年，当时79%的船舶平均延误7.9天才能抵达。但与正常市场状况相比，仍有改善的空间。

尤其是地中海航运，自2020年8月以来一直在采取战略举措，收购了271艘二手船舶，总运力超过100万TEU。这一巨大增长使地中海航运超过马士基，坐上了行业第一把交椅。

全球船期表可靠性



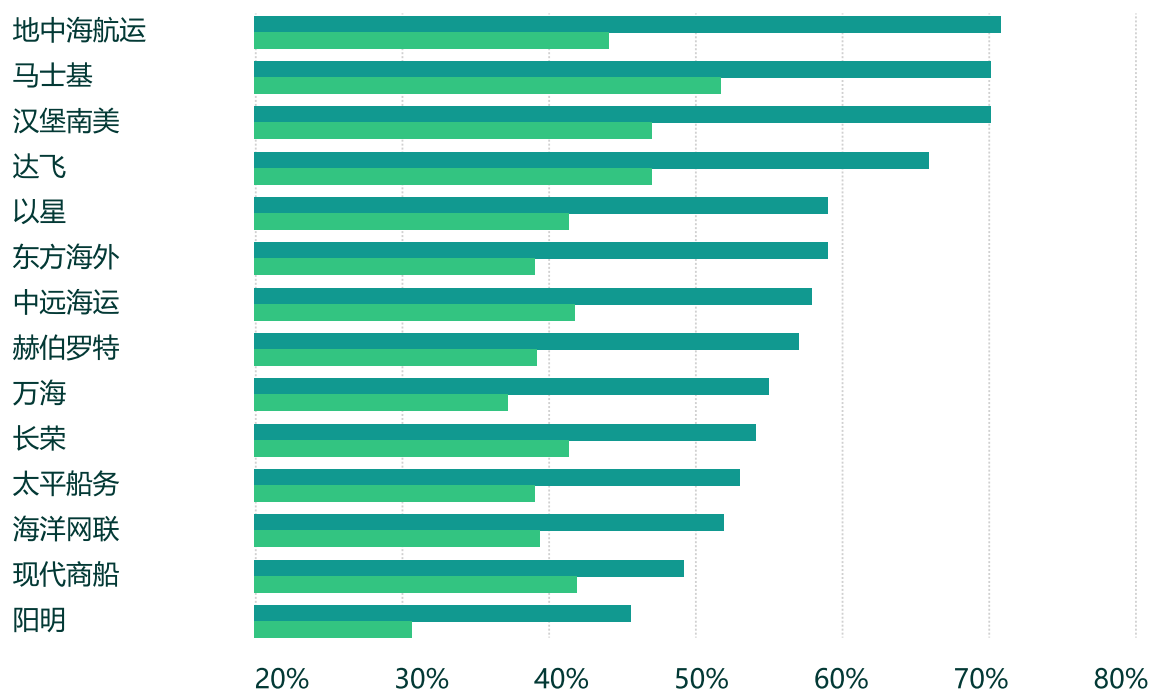
数据来源：Sea-Intelligence第145期全球班轮准班率



2023年8月，全球船期可靠性月环比下降0.9%，降至63.2%。除5月份有所增长外，自2023年3月以来，船期可靠性一直在2个百分点的范围内波动。与去年同期相比，船期可靠性提高了17.0个百分点。



2023年航运公司成绩 (与2022年8月对比)



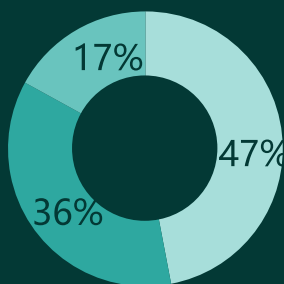
资料来源: Sea-Intelligence



2023年8月，地中海航运公司的船期可靠性为70.9%，在排名前14位的承运人中最具备可靠性，马士基和汉堡南美紧随其后，均为70.0%。法国达飞是唯一一家船期可靠性在60%-70%之间的承运人。其余8家承运人的船期可靠性介于50%-60%之间，其中现代商船和阳明低于50%；阳明的可靠性最低，仅为47.3%。在排名前14位的承运人中，只有3家在2023年8月实现了月环比增长，其中东方海外实现2.8个百分点的最大增幅。按年同比计算，14家承运人均实现了两位数的增长，其中地中海航运公司实现了26.8个百分点的最大增长。



德国艾世捷集装箱交易平台调查：



您如何看待2024年集装箱航运公司的准班率？

- 提高 (47%)
- 不变 (36%)
- 降低 (17%)



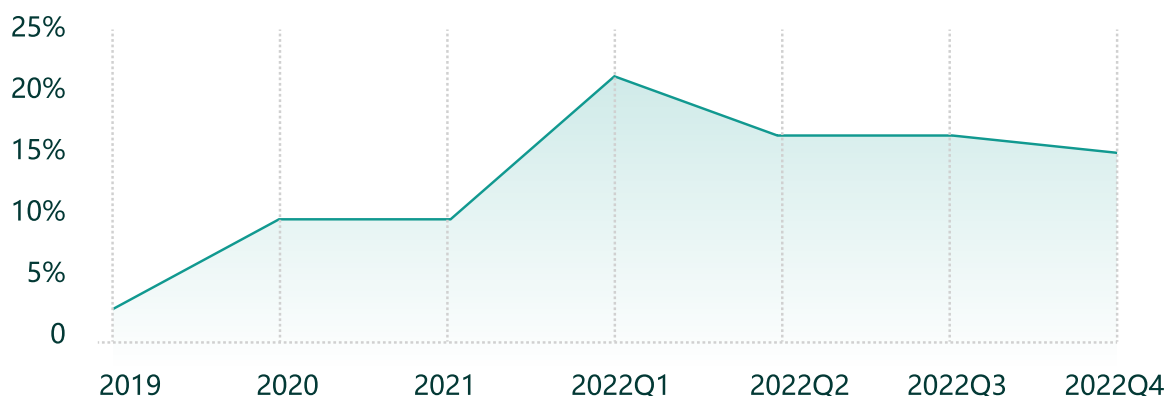
3. 市场持续动荡，2024年空白航行将增加

2021-2022年，承运人额外增加了航次以满足不断增长的需求，但供应链问题导致船舶在港口排队等候，尽管运力增加，但仍有许多航次被取消。在新巨型船舶的推动下，航运能力不断扩大，超过了现有需求，导致本已供过于求的贸易航线更加紧张。

中国已经在电子产品制造领域耕耘了二三十年，所以，考虑到中国庞大的电子产品供应链，完全脱离中国是不可能的。不过，越来越多的公司正采取战略措施，将生产和组装流水线迁出中国，但仍然要依赖于中国供应商提供必要的原材料。



空白航行



来源：二次研究，艾世捷分析



尽管与去年的零星取消相比，2023年的空白航行更有组织性，但在市场需求激增和承运人行动的推动下，空白航行仍被用来稳定市场运价，并对特定贸易航线施加上涨压力。

2023空白航行趋势

	星期					
2023	2-6	8-16	14-18	25-29	36-40	44-48
预定航次	707	710	675	680	665	660
空白航行	12%	10%	9%	4%	7%	9%

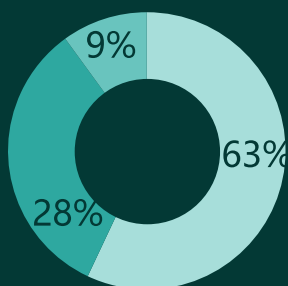
来源：德鲁里取消航次跟踪数据



2023年，主要航线的空白航行率出现大幅波动，反映出受市场状况、中断和需求模式等因素影响的全球航运业动态。空白航行率在年初达到峰值21%，但在第8周至第12周降至10%，表明行业趋于稳定。全年空白航行率保持在较低水平，在第25周至第29周达到4%，表明船期更加稳定。

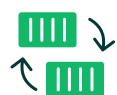


德国艾世捷集装箱交易平台调查：



随着全球航运运力的增加，2024年的空白航行率与2023年相比将如何变化？

- 提高 (63%)
- 与2023相同 (28%)
- 降低 (9%)



4. 2024年集装箱可用性仍将高度失衡

欧元区正努力应对持续的经济危机，面临着贸易额的下降以及随之而来的集装箱贸易下降，该地区正努力应对集装箱过剩导致的转运成本超过资产成本的挑战。业内人士预测，集装箱租赁商将更多聚焦于长期战略，因此转运成本可能会在资产生命周期内被极度摊薄。

“

欧洲的集装箱贸易严重失衡，库存严重过剩，加上不可靠的航运服务和缺乏将空箱调配出去的船舶运力，这使得情况变得更加困难。

”

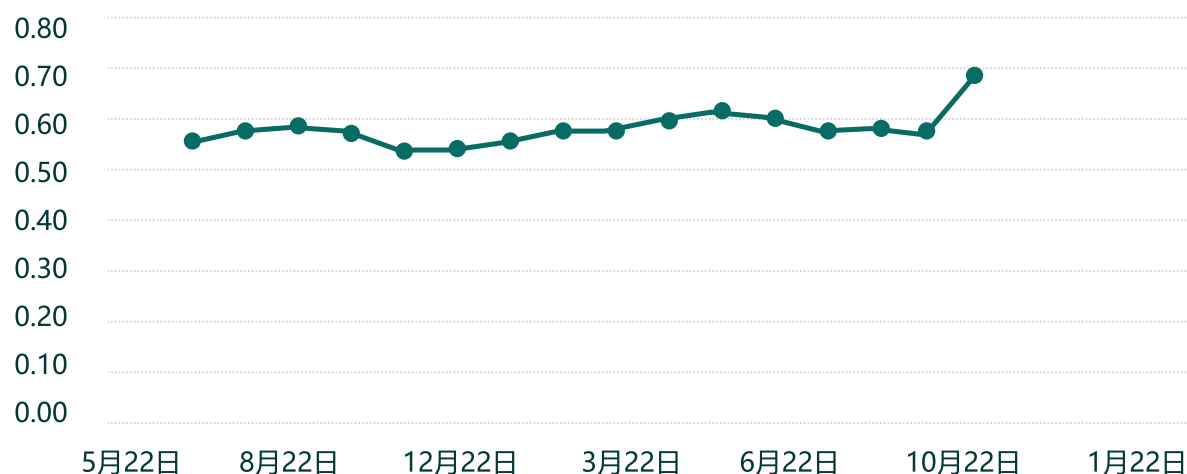
Christian Roeloffs

德国艾世捷集装箱交易平台联合创始人兼首席执行官



集装箱可用指数（CAx）也显示了今年10月进港集装箱过剩的情况，该指数用于衡量特定港口的进出港集装箱可用性。就鹿特丹港口而言，今年10月的指数为0.70，创历史新高，而2022年10月的指数为0.59。这表明鹿特丹港的集装箱过剩情况明显加重。

货柜可用指数（CAx）



资料来源：德国艾世捷集装箱交易平台分析



“

2023年，俄罗斯集运市场将与全球趋势大相径庭。它的特点是越来越注重自主性、线性服务网络不断扩大、港口和航线不断增加、国家对出口商的大力扶持、当地不平衡的供需，以及高昂的运费 - 所有这些因素的叠加使得俄罗斯的集装箱运输市场有别于世界其他地区。

”

Vladimir Tagasov

FESCO分析主管



“

目前俄罗斯大约有15万个过剩集装箱，大家都在找机会将集装箱运回中国。所有从俄罗斯运往中国的集装箱都要收取提箱费。在集装箱买卖方面，许多中国公司都在以低于市场价的价格出售集装箱，以把这些箱子处理掉，因为将它们运回中国没有意义。从莫斯科到上海，线下市场新箱的报价约为1,500美元。如果适货箱箱况良好且价格较低，他们更愿意在当地市场出售这些箱子。

但这并不意味着市场不景气。从俄罗斯出口到中国的SOC货主自备箱仍多达4,000个。中国和俄罗斯之间的交易十分庞大。

”

德国艾世捷集装箱交易平台的一位客户



关于德国艾世捷年终报告

这是德国艾世捷公司发布的年度趋势和预测报告！艾世捷首先对航运市场进行了广泛研究，分析了当前趋势和挑战。这包括资料研究、向业内人士做市场调研、向业内专家和客户做定性访谈、访谈数据的主题分析。艾世捷其后将研究结果总结到了《2024年航运业趋势及2023年回顾》，其中包括2023年产生的关键趋势导致的某些情形的见解分析。本篇报告是业内人士和决策者的宝贵资源。

关于德国艾世捷集装箱交易平台：

艾世捷是全球领先的集装箱物流线上平台，致力于变革企业管理集装箱预订、运营和资金交易的方式。作为航运业可信赖的合作伙伴，艾世捷将各大物流公司网络连接在一起，简化集装箱物流过程，告别低效的人工操作。我们平台为集装箱买卖和租赁的供需端进行对接，提供集装箱可用性、价格和供应商信誉度的实时数据。艾世捷的集装箱管理系统，简化从提箱到还箱的整个操作流程，使企业优化物流流程、扩大竞争优势。艾世捷得到了全球1500多家集装箱物流公司的信赖，平台上的每一位会员都经过了背景审核，使企业的运营更为高效、快速和精准，助力企业利润提升和实现可持续的增长。

若要深入了解，请至 <https://container-xchange.cn/>

（注意：本报告提供的数据和见解是根据英语版原文编写时的可用信息，相关信息随时会发生变化。）

欢迎关注我们：



艾世捷微信公众号



艾世捷微信视频号

