

乘风破浪 大有可为

——2022 年汽车船运输市场回顾与 2023 年展望

□ 郑静文 黄东辉



从全球汽车海运贸易市场来看,2022 年中国汽车出口海运量增速达到 61%,成为增幅最高的国家。同时,受新冠疫情反复、芯片短缺、能源危机等因素影响,欧美

产销缺口显著扩大,中国至欧洲、南美、北美等长距离汽车海运量出现大幅增长。受益于海运需求的不断增长,全球汽车运输船队规模也在持续

扩大。随着中国新能源汽车出口量不断增加,预计未来汽车运输船运力供应将持续收紧,将成为中国汽车运输船公司进军全球市场的大好机会。



长江首艘 LNG 双燃料商品汽车滚装船“民生号”。

汽车出口增幅第一

2022 年,全球汽车销量有所下降,全年汽车销量为 7849.7 万辆,同比下降 2.4%。分地区来看,北美和欧洲市场销量持续呈下降趋势,而亚洲市场销量同比增长 3.2%,除中国、印度、墨西哥销量同比增长外,其余国家销量均呈现不同程度下降趋势。

2021 年以来,中国汽车出口增长迅速。2015—2020 年,中国汽车出口量均约 100 万辆左右,2021 年和 2022 年中国汽车出口分别达到 201.5 万辆、311.1 万辆,分别同比增长 101%、54%,超越了德国汽车出口

量,位列世界第二位,仅次于日本。

2021—2022 年,中国新能源汽车出口趋势向好。2021 年中国新能源汽车出口占全球的 1/3,成为全球第一大新能源汽车出口国;2022 年新能源车出口 67.9 万辆,同比增长 99.7%,呈现高速增长势头。目前,中国汽车出口市场仍以亚非拉国家为主,占中国汽车出口份额超 50%。其中,中国新能源汽车企业主要分为新势力品牌、自主品牌和外资、合资品牌三大主要类型。

从中国汽车出口地区占比来

看,2020 年下半年以来,中国汽车至欧洲出口量显著提升,2021 年出口至欧洲汽车量占比 26%,相比 2019 年的占比 10.0% 增幅明显;从中国汽车出口地区增速来看,增量主要在经济发达地区,2022 年中国至欧洲、北美出口量增速分别为 41% 和 106%。

中国品牌整车从“国内”加速走向“海外”。自主品牌在三电技术和智能驾驶相关领域逐步建立起竞争优势,国内份额提升,出口呈加快增长趋势;2022 年,整车出口前十企业中,从增速上来看,吉利

出口 19.8 万辆,同比增长 72.4%;奇瑞出口 45.2 万辆,同比增长 67.7%。

上汽、奇瑞等主要中国品牌车企纷纷加快实施出口及国际化战略规划,加大重点国家生产布局和产品投放。2022 年,上汽集团海外销量目标是突破 80 万辆,欧洲市场将成为上汽海外第一个十万辆市场;奇瑞汽车计划 2022 年出口及海外销量目标为 50 万辆,奇瑞汽车、星途、捷途三大品牌加快布局巴西、智利、俄罗斯等重点市场;长城汽车启动“4+4”的东盟市场战略布局,加快推进全球化发展。

需求推动运力更新

明显,2021 年较 2019 年增长 472%。

受益于海运需求的不断增长,全球汽车运输船队伍也在持续扩大。

从总运力来看,近年来,纯汽车运输船(PCC)船队运力保持低速增长。2022 年 PCC 船队总运力为 399.9 万 CEU,同比增长 1.3%。其中,单船运力在 6000CEU 以上的 PCC 在船队占比逐年增加,占船队总运力的比例达到 72.3%。

从新签订单运力来看,2021—2022 年,PCC 船队新签订单运力飙升,且订造的新船均为 6000CEU 以上的船型。在 2022 年共计 55.81 万 CEU 的订单里,8500CEU 以上船型订单占比达到 30.3%,最大船型运力达到 9100CEU,可运载车辆较目

前最大船型提升 600CEU。

2022 年新签订单中,可使用环保燃料的新船订单达到 100%,其中 LNG 动力船舶占比达到 70%,可使用氨能、甲醇等新型环保能源的船舶占比达到 26%。

目前全球汽车运输船运力船队中,前十大汽车运输船公司船队运力占比达到 81%,并且与全球汽车主要出口国/地区分布一致,以日本、韩国、欧洲船东为主,日韩汽车运输船运力大多与本国汽车生产商深度绑定,中国汽车运输船船队运力仅占全球的 2.63%。

从具体公司来看,NYK、K-Line 和 MOL 运营着从日本到美国和欧洲等主要进口地区的主要贸易航线,而 HyundaiGlovis 则运营着多条韩国以外的航线。HoeghAutoliners、WalleniusWilhelmsen 和 Eukor 经营着来自远东、欧洲和北美的一系列服务。

一系列服务。

目前中国船东自有汽车运输船船队集中在国内沿海和长江航线运输,船队运力为 51 艘,其中仅 9 艘服务于外贸运输。

中国航运公司及头部汽车生产商已加速本土船队建设。2022 年中远海特已在广船国际、马尾造船和外高桥造船订购 15 艘 7500CEU 的双燃料汽车运输船,并计划将追加订造至少 6 艘双燃料汽车运输船。

为保障自身供应链安全,中国汽车生产厂商也开始合资或独立建设自有船队。中国汽车出口龙头上汽集团与中远海特合资成立汽车供应链公司,其子公司上汽安吉物流于上半年在江南造船订购 2 艘 7600CEU 和 3 艘 7800CEU 的双燃料汽车运输船;比亚迪订购 8 艘双燃料汽车运输船,奇瑞也将宣布订造新的汽车运输船。

连云港港两艘自主建造 5200 马力全回转拖轮交接

本报讯(全媒记者 陆民敏 通讯员 俞惠康)3 月 29 日,由连云港港自主建造的“东方十六号”“东方十七号”(见下图)两艘 5200 马力全回转拖轮顺利交接。此次交接的“姐妹船”船长 37.3 米,型

宽 10.5 米,型深 5 米,设计吃水 3.8 米,将进一步提升连云港港及周边海域接待大型船舶的服务能力,更好地满足大型船舶靠离港运作需求。据了解,截至目前,连云港港已自主建造了 17 艘拖轮。



振华重工与中国电建首次合作

两艘“海上重器”在南通开工

本报讯(全媒记者 杨瑾)3 月 27 日,振华重工为中国电建建造的 1600 吨自航自升式风电安装平台和 3600 吨全回转起重船在振华重装举行开工仪式。两船是振华重工与中国电建合作的首个大型船舶类项目。

据悉,1600 吨自航自升式风电安装平台总长 123.95 米、型宽 48 米、型深 9.5 米,续航达 3000 海里,是最新一代集运输、自升、自航、起重、安装、动力定位等多功能于一体的海上施工利器。其起吊能力 1600 吨,作业水深 70 米,可变载荷不低于 5000 吨,作业甲板面积 3500 平方米,具备起重、运输、储存等功能,适用于无

限航区航行,能够满足深远海一体化海上风电施工作业需求。该船主要用于海上风电安装,可一次运输 2 套 12 兆瓦的风机设备以及大型基础管桩。

3600 吨全回转起重船总长 182 米,型宽 49 米,型深 15 米,船体采用流线型设计,尾部线型便于安装全回转推进器,圆艉中部设置舵龙骨、纵骨架式、单连续甲板钢质焊接结构。船艉设置一台起重能力为 3600 吨×40 米(固定尾吊)/3000 吨×45 米(全回转)的重型起重机,可进行海上起重作业。该船适用于无限航区航行,以海上风电打桩及安装为主,兼顾海洋结构物的吊运安装。

武昌造船获 3+3 艘 13000DWT 甲板运输船订单

本报讯(全媒记者 杨瑾)3 月 28 日,中国船舶集团武昌造船和印尼 PT SLM 公司签订的 3+3 艘 13000DWT 甲板运输船合同生效仪式在双柳厂区顺利举行。

据悉,13000DWT 甲板运输船为武昌造船自主研发的第三代改进型,满足 EEDI 三阶段能效要

求,沿用了双尾鳍专利船型,同时还在螺旋桨上增加了消涡鳍,改善螺旋桨尾流场,削弱毂涡,回收螺旋桨尾流能量。船首预留了车辆通道及首跳板接口,并安装了舱口围液压平开门,为后续船东改造增加首跳板做好了准备工作。

船舶交易市场周评(3月23日至3月29日)

综合指数小幅上涨 国际成交数量减少

□ 王朝

3 月 29 日,上海航运交易所发布的上海船舶价格指数为 1163.71 点,环比上涨 0.22%。其中,国际油轮船价综合指数、国际散货船价综合指数、沿海散货船价综合指数和内河散货船价综合指数环比分别上涨 0.20%、0.03%、0.04% 及 0.45%。

国际干散货船二手船价格有涨有跌。本期,5 年船龄的国际散货典型船舶估价:35000DWT 吨级散货船估值 2041 万美元,环比下跌 0.12%;57000DWT 吨级散货船估值 2535 万美元,环比下跌 2.50%;75000DWT 吨级散货船估值 2889 万美元,环比上涨 0.46%;170000DWT 吨级散货船估值 4174 万美元,环比上涨 2.68%。本期,国际二手散货船市场成交比上周略有减少,总共成交 15 艘(环比减少 2 艘),总运力 139.14 万载重吨,总成交金额 23880 万美元,平均船龄 14.40 年。

国际油轮二手船价格涨多跌少。本期,5 年船龄的国际油轮典型船舶估价:47000DWT 吨级油轮估值 4064 万美元,环比上涨 0.92%;74000DWT 吨级油轮估值 3891 万美元,环比下跌 0.50%;105000DWT 吨级油轮估值 5987 万美元,环比上涨 0.29%;158000DWT 吨级油轮估值 6518 万美元,环比

下跌 0.58%;30000DWT 吨级油轮估值 9266 万美元,环比上涨 0.40%。本期,国际油轮二手船市场成交比较平淡,总共成交 9 艘(环比减少 22 艘),总运力 53.44 万载重吨,总成交金额 25040 万美元,平均船龄 12.89 年。

国内沿海散货船二手船价格涨跌不一,涨跌幅度不大。本期,5 年船龄的国内沿海散货典型船舶估价:1000DWT 吨级散货船估值 230.4 万人民币,环比上涨 0.15%;5000DWT 吨级散货船估值 1295 万人民币,环比下跌 0.12%。本期,国内沿海二手散货船市场无成交记录。

国内内河散货船二手船价格有涨有跌。本期,5 年船龄的国内内河散货典型船舶估价:500DWT 吨级散货船估值 50 万人民币,环比上涨 2.68%;1000DWT 吨级散货船估值 117.2 万人民币,环比下跌 0.62%;2000DWT 吨级散货船估值 221 万人民币,环比下跌 2.19%;3000DWT 吨级散货船估值 302 万人民币,环比上涨 3.01%。本期,国内内河二手散货船市场成交相对平稳,总共成交 37 艘(环比增加 6 艘),总运力 12.20 万载重吨,总成交金额 12152.6 万人民币,平均船龄 8.60 年。

车企青睐专属船队

展望 2023 年,整体运力供应预计偏紧,持续关注航线格局及市场参与者变化。

从需求端来看,全球汽车产业产能东移,中国新能源汽车出口优势明显,汽车船海运贸易需求增速或将继续优于汽车销量增速。

从供给端来看,2023 年运力供应偏紧。一是新船订单将集中于 2024—2025 年交付,对 2023 年市

▶3600 车汽车运输船“AUTO ASPIRE”。 本文图片由本报资料室提供

