

今年以来，全球海运市场重要指标——波罗的海干散货指数累计下跌逾40%，与2021年10月创下的疫情后高位相比，回撤幅度已经接近90%。

除了季节性因素以外，潜在的衰退阴影及市场运力供应增加或成为短期困扰海运市场的主要风险。

### 煤炭铁矿石需求低迷

波罗的海干散货指数反映着世界几条主要航线的即期运费变化，包含Capesize（好望角型）、Panamax（巴拿马型）、Supramax（超灵便型）三种船型运价。其中好望角型船只载重量17万-18万吨，主要用于铁矿石和煤炭等工业物资的长途运输；巴拿马型船只载重量在6万-8万吨，主要运输煤炭、谷物和糖等民生物资；超灵便型船只载重量在5万-6万吨，主要运输谷物、化肥、水泥等产品。

### 好望角型运

价指数过去一周重挫44

%，成为拖累整体指数的主要因素；

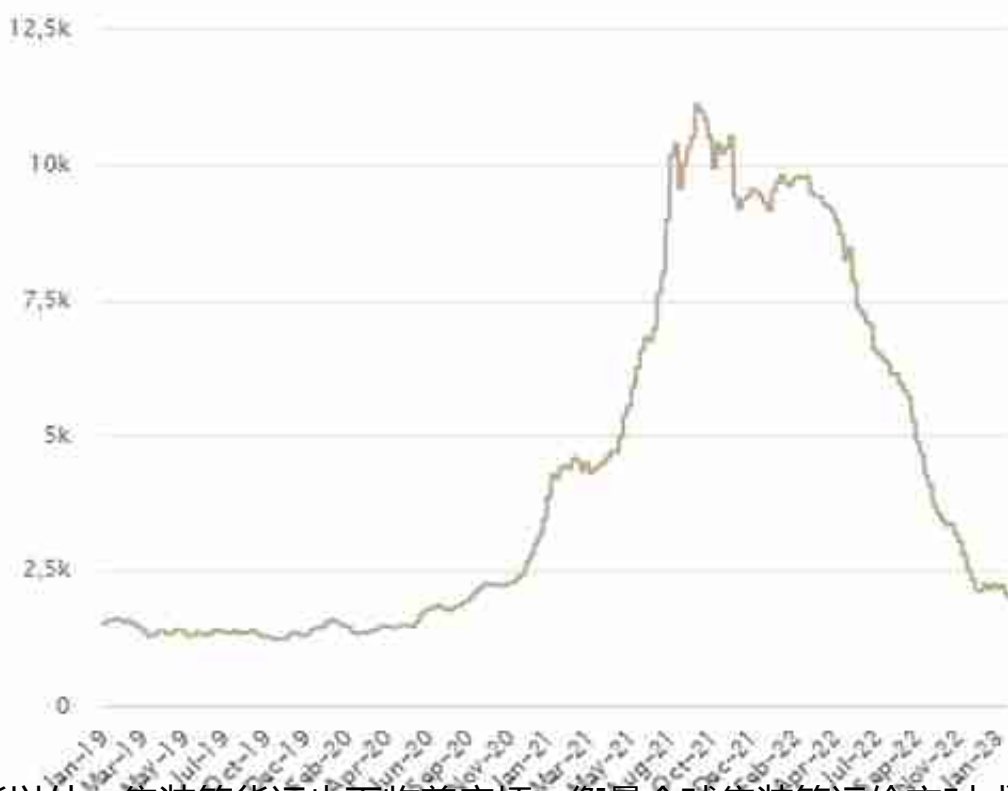
巴拿马型运价指数连跌七周，日均收益也已经降至2020年6月以来最低水平；超灵便型运价指数相对稳定，显示农业物资需求健康。

### 煤炭和铁矿石需求

低迷成为了干散货海运价格走弱的主要因素。

第一财经记者注意到，今年以来国际煤价已经累计下跌47%，创去年1月以来最低水平。

Freightos Baltic Index price change (2019 - 2023 YTD, USD)



除了干散货以外，集装箱货运也面临着麻烦。衡量全球集装箱运价实时成本的Freightos Baltic运价指数已经从2021年的高位1.11万美元/标箱降至2000美元/标箱，降幅达到82%。

丹麦海运巨头马士基预计，随着库存增加，今年全球海运集装箱需求将下降2.5%。2023年全年息税前利润（EBIT）区间下端为20亿美元，较去年下降近90%，仅略好于疫情前的2019年。马士基首席执行官克莱克（Vincent Clec）在财报声明中表示：“目前航运市场看起来很困难，运费已经稳定在一个较低的水平。”

中国重新开放被视为海运市场复苏的最大希望。行业观点认为，第一季度是海运的传统淡季，接下来3月开始南美谷物出口迎来旺季，有望带动中小型船市场回升；另外，3月中国两会将召开，业界希望届时看到政策支持基础建设的计划进一步落地，有助带动铁矿砂、煤炭等商品的需求，进而推动运价指数回升，使得二季度海运市场恢复。