



## ——2021 年上半年回顾及 2021 年下半年展望

### 摘要 ▶▶▶

#### 1、2021 年上半年国内集装箱运输市场运价大幅上涨

2021 年上半年，内贸集装箱综合运价指数年均值为 1327.35 点，同比大幅上涨 16.26%，较 2020 年全年上涨 11.07%，运价均值创历史新高；其中，东北、华北和华南运价指数年均值分别为 1152.77 点、1213.23 点和 1522.38 点，分别较 2020 年同比增长 5.65%、20.54%和 23.51%，各航线运价水平均呈上涨态势。

#### 3、2021 年上半年国内集装箱运输市场运力出现下滑

2021 年上半年，从事国内沿海运输的 700TEU 以上集装箱船运力预计为 78.44 万 TEU，较 2020 年底下降 1.61%，继 2014 年以后再次出现负增长。其中，新增船舶运力约为 1.21 万 TEU，拆解或提前退出市场运力约 2.48 万 TEU，新船订单量约 8.78 万 TEU，。

#### 2、2021 年上半年国内集装箱运输需求增速创历史新高

2021 年上半年，中国内贸集装箱运输吞吐量达 5747.15 万 TEU，同比增长 16.0%，其中出港量 2845.29 万 TEU，同比增长 15.47%，其中一季度单月增速均在 20%以上；内支线集装箱出港量 645.38 万 TEU，同比上涨 10.52%，但二季度增速快速回落；铁水联运量达到 360.31 万 TEU，同比增长 15.02%，虽然需求依旧强劲，但增速大幅下滑。

#### 4、预计 2021 年下半年内贸集装箱市场延续上涨行情

2021 年下半年，国内集装箱运输市场进入需求旺季，预计国内集运市场需求增长约 8%左右，而供给预计下降 3%-5%，供需矛盾将得到大幅改善；同时在国际集装箱运输市场火爆行情仍将持续的推动下，预计下半年内贸集装箱运输市场运价将持续上涨。



## 一、2021 年上半年中国国内集装箱运输市场回顾

### 1.1 中国国内集装箱运输市场运价回顾

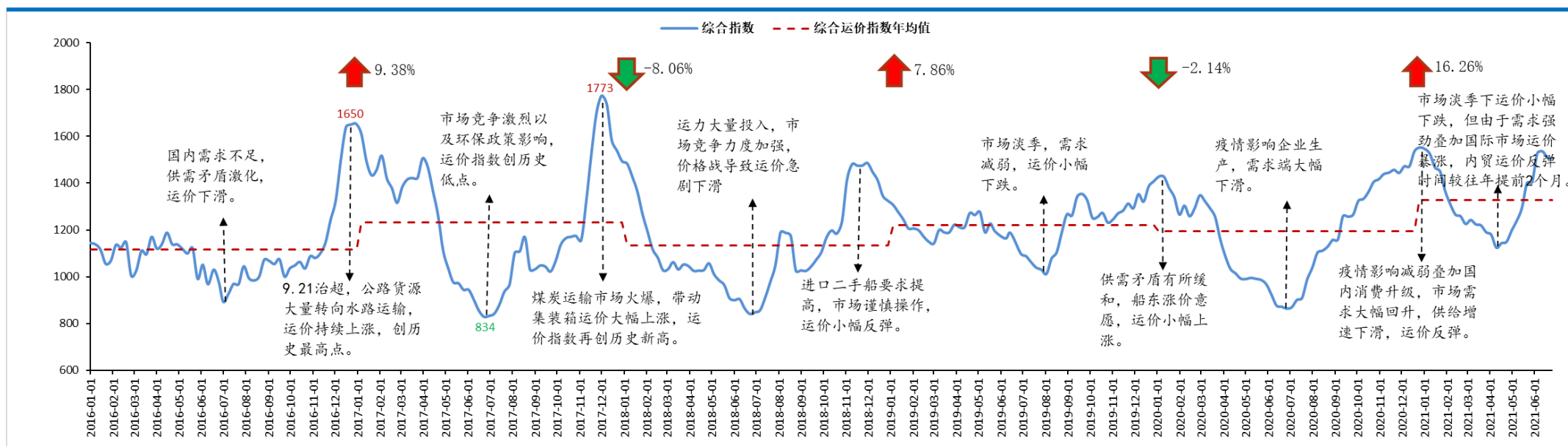
#### 1.1.1 内贸集装箱市场运价大幅上涨

在国内严格的疫情防控下，企业生产经营活动较快恢复，大幅提升国内物资运输需求；虽然市场赚钱效益明显，但上半年主要船东运力却不增反降，供需矛盾进一步缓和叠加船东转变压价竞争策略，内贸主要船东在主要航线上进行联盟化经营，对内贸市场运价的上涨起到支撑作用；同时，国际市场上运价暴涨传导至国内市场，带动国内集装箱运输市场运价整体大幅上涨。根据泛亚内贸集装箱运价指数（PDCI）显示，2021 年上半年国

内集装箱综合运价指数均值为 1327.35 点，同比大幅上涨 16.26%，较 2020 年全年上涨 11.07%，运价指数均值创历史新高；虽然自一月份开始，内贸集装箱运输市场在淡季影响下，市场运价逐渐下滑（下滑 27.2%），但下滑力度与往年相比较小，且提前 2 个多月开始反弹（4 月 9 日跌至 1125 点后开始反弹，6 月 4 日运价指数重新回到 1500 点以上）。

SISI

图 1-1 2016-2021 年上半年中国国内集装箱运价指数走势图



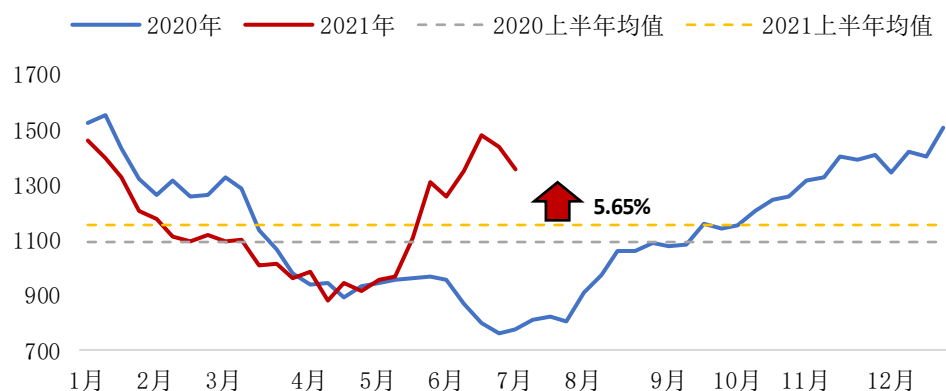
数据来源：上海泛亚航运有限公司泛亚内贸集装箱运价指数（PDCI），指数以 2015 年第 23 周（2015 年 5 月 30 日-6 月 5 日）为基期，基点为 1000 点。

### 1.1.2 华东、华南航线运价指数创历史新高

从细分指数来看，各区域运价指数在市场淡季影响下，于一季度均出现不同程度的下滑，其中东北及华北航线运价指数波动较为剧烈，华东和华南相对平稳，其中华南航线整体上保持平稳上升的态势，运价水平相对较好。根据PDCI显示，2021年上半年东北、华北、华东和华南运价指数均值分别为1152.77点、1213.23点、1647.31点和1522.39点，同比分别增长5.65%、20.54%、15.53%和23.51%，除东北航线运价指数小幅增长外，华北、华东及华南运价指数均大幅上涨，其中华东、华南航线运价指数一度创下历史最高值，分别达到1998点（1月8日）和1815点（6月18日）。

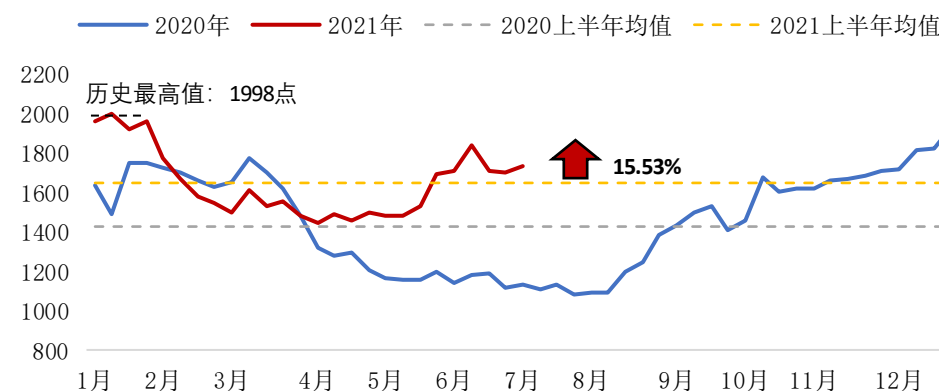
SISI

图 1-2 东北运价指数走势图



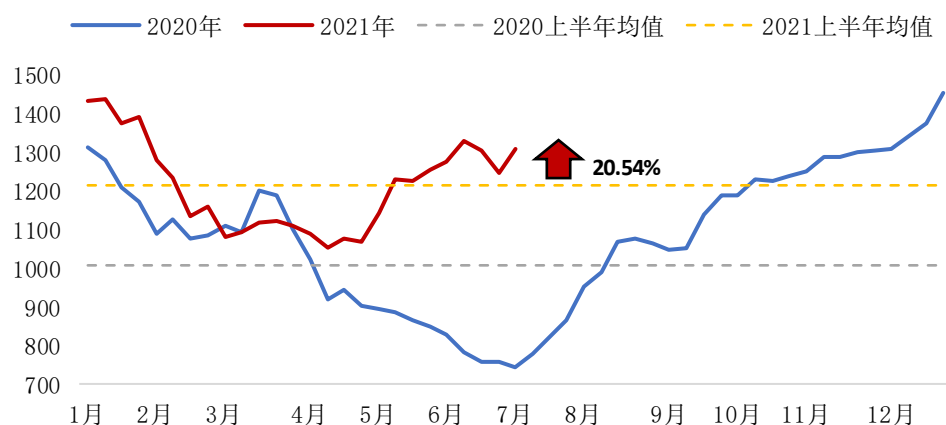
SISI

图 1-4 华东运价指数走势图



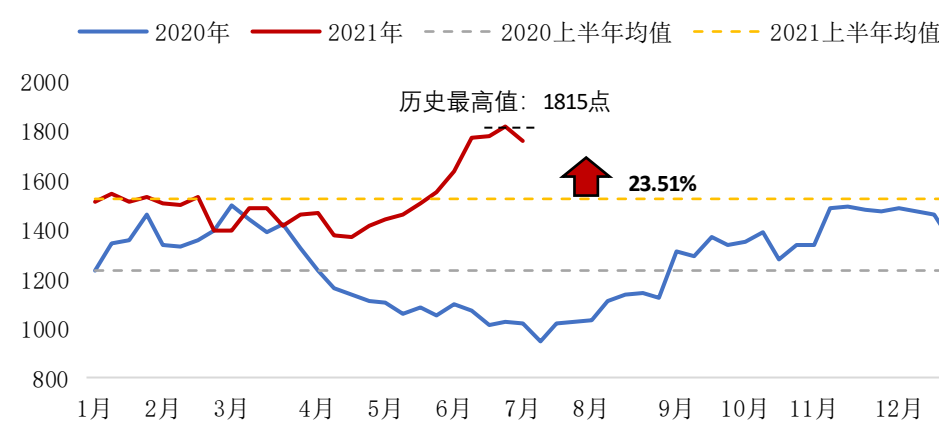
SISI

图 1-3 华北运价指数走势图



SISI

图 1-5 华南运价指数走势图



## 1.2 中国国内集装箱运输市场需求回顾

### 1.2.1 内贸集装箱运量增速创历史新高

2021年上半年，在国内严格的疫情防控措施以及新冠疫苗有序接种的推动下，中国企业生产经营活动较快恢复，国际制造业订单回流进一步拉动国内生产及原材料需求，上半年PMI指数均值达到53.43%；同时，在国家鼓励消费的推动下，居民日常生活消费需求同比明显回升，上半年社会消费品零售总额同比增长23%，钢材、水泥、化肥、化工品、电器等需求均大幅提升，推动内贸集装箱市场运量快速上涨。截止2021年上半年，中国国内集装箱累计吞吐量5747.15万TEU，同比增长16.0%，其中内贸集装箱出港量为2845.29万TEU，同比增长15.47%，较2019年（疫情前）同期增长13.33%，需求增速再创新高；其中一季度内贸集装箱出港量1324.65万TEU，同比上涨24.98%，单月增速均在20%以上，需求反弹较为明显；二季度内贸集装箱出港量达到1520.64万TEU，虽然单月增速逐渐下滑，但季度同比增速依然达到8.28%。

SISI

图 1-6 2012-2021 年 6 月内贸集装箱运输需求量变化情况

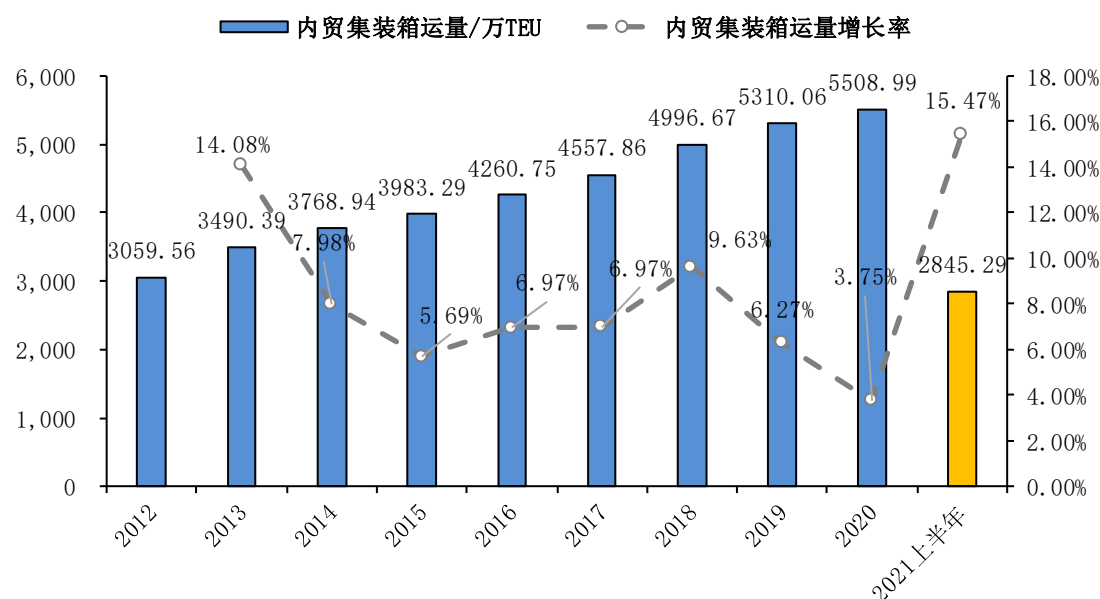
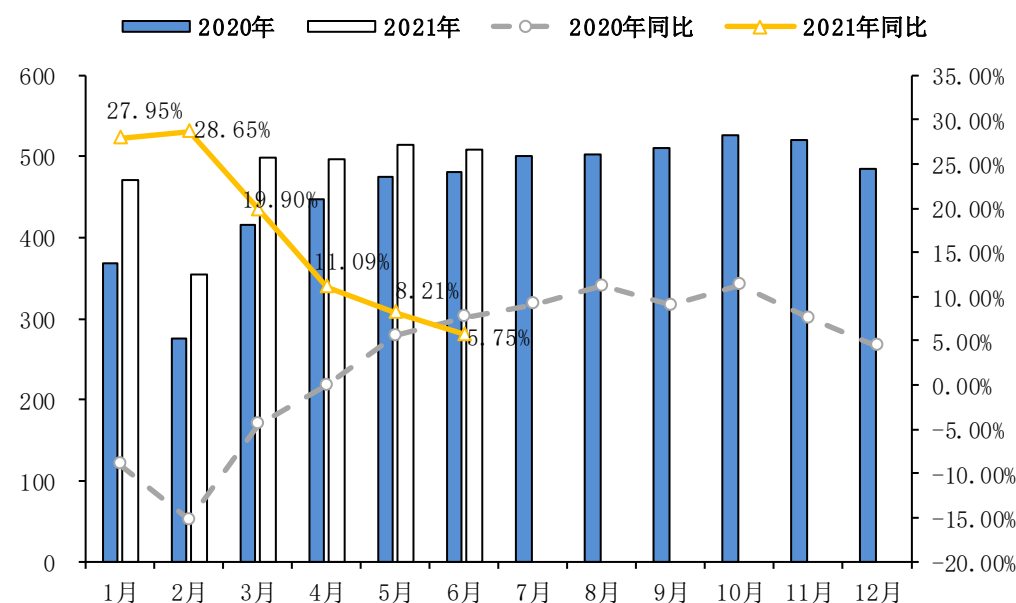


图 1-7 2020-2021 年 6 月内贸集装箱运输需求量变化情况



数据来源：交通运输部，上海国际航运研究中心整理



### 1.2.2 内支线集装箱运量增速快速回落

2021年上半年，在我国疫情得到有效控制、新兴市场疫情反弹、国际制造业订单回流、外贸需要增长等因素影响下，货物贸易规模创历史同期新高，进出口增速同比达到27.1%，中国出口至全球其他国家集装箱吞吐量大幅上涨，外贸内支线集装箱运量也快速回升。截止2021年上半年，我国外贸内支线集装箱吞吐量为1349.04万TEU，由于2020年同期基数较低，今年上半年同比增速达12.37%，但与2019年同期相比，仅增长3.1%，其中出港量合计约为645.38万TEU，较去年同期上涨10.52%；一季度延续2020年年底上涨态势，内支线出港量达到309.91万TEU，较去年同期增长11.68%，其中二月份增速达到27.34%；但受海外疫情持续影响，二季度增速快速回落，6月份甚至出现负增长，后期高速增长的趋势或将难以维持。

**SISI** 图 1-8 2012-2021 年 6 月外贸内支线集装箱运输需求量变化情况

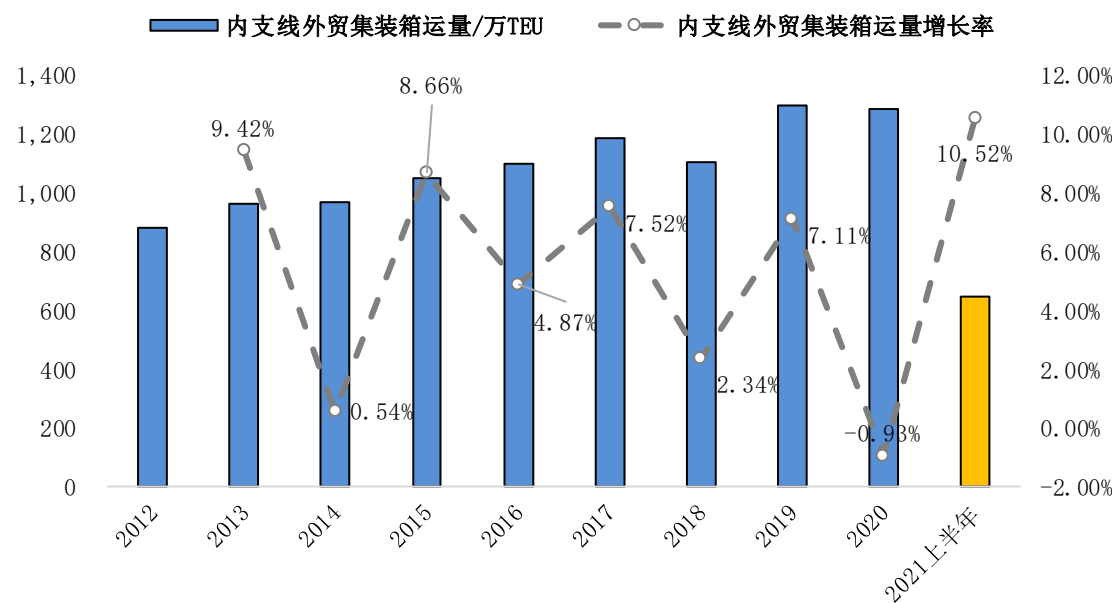
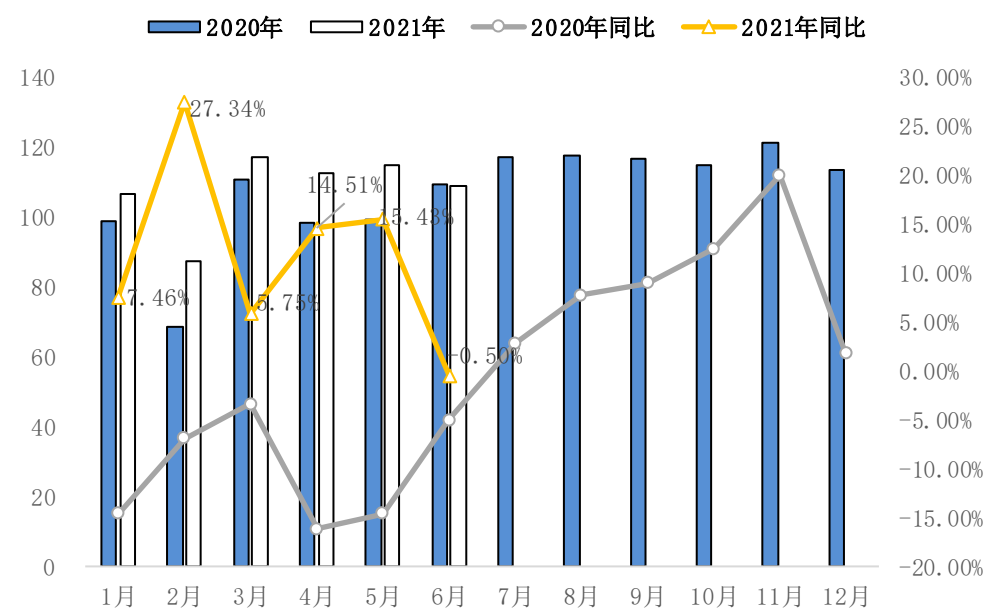


图 1-9 2020-2021 年 6 月外贸内支线集装箱运输需求量变化情况



数据来源：交通运输部，上海国际航运研究中心整理

### 1.2.3 长江区域港口运量大幅增长

截止2021年上半年,长江区域港口内贸集装箱出港量为239.74万TEU,同比上涨25.81%,1-3月单月增速均在30%以上,市场份额上升1.02个百分点至9.63% (市场份额再创新高);内支线集装箱出港量为190.34万TEU,同比大涨45.41%,单月增速均在30%以上,市场份额上升8.19个百分点至33.92%,创下历史新高。北方区域港口内贸及内支线集装箱出港量分别为969.46万TEU和39.25万TEU,同比增速分别为12.16%和-1.41%,市场份额分别下降0.11%和0.83%;华东区域港口内贸及内支线集装箱出港量分别为473.66万TEU和203.83万TEU,同比增速分别为6.57%和-3.04%,市场份额分别下降1.06%和4.99%;华南区域港口内贸及内支线集装箱出港量分别为709.02万TEU和111.44万TEU,同比增速分别为13.12%和1.03%,市场份额分别上升0.16%和下降1.82%;珠江区域港口内贸及内支线集装箱出港量分别为96.54万TEU和16.36万TEU,同比增速分别为11.89%和-7.47%,市场份额分别下降0.02%和0.56%。

SISI

图 1-10 中国各出港区域内贸集装箱市场份额

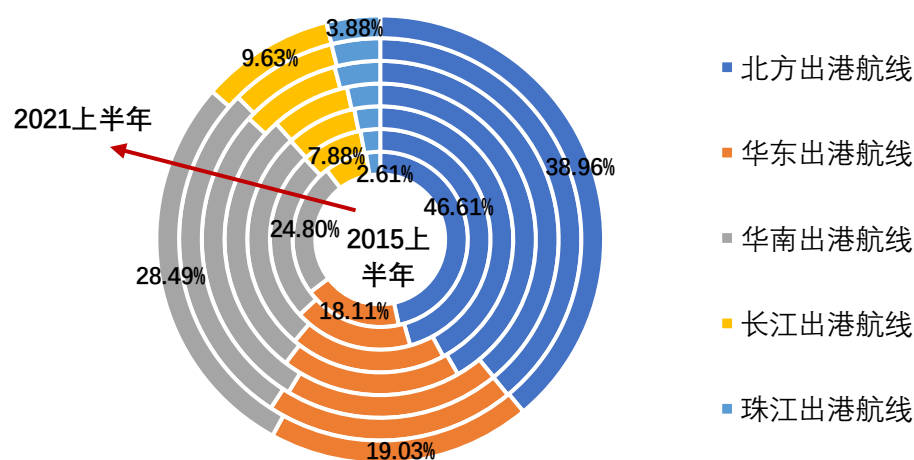
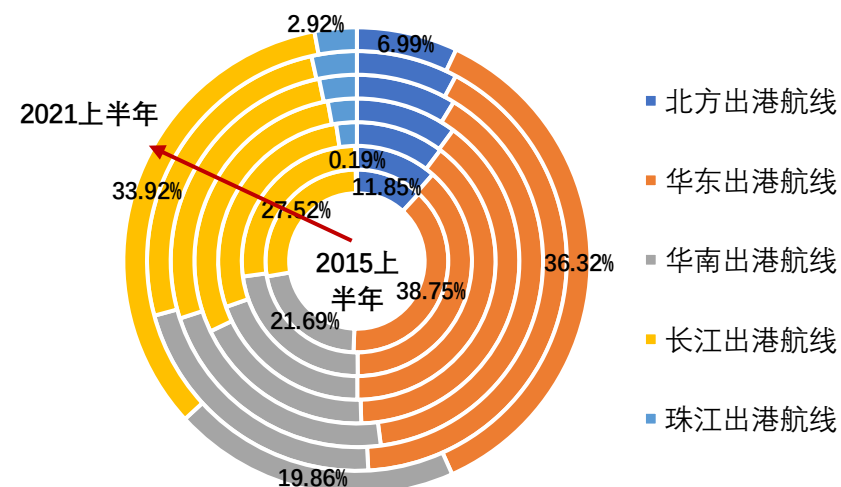


图 1-11 中国各出港区域内支线集装箱市场份额



数据来源：交通运输部，上海国际航运研究中心整理

注：北方港口包括大连、营口、锦州、唐山（内支线不含）、秦皇岛（内贸不含）、天津、烟台、青岛、日照（内支线不含）、连云港等港口；华东港口包括上海、宁波舟山、温州、福州、泉州、厦门等港口；华南港口包括汕头、深圳、广州、东莞、中山、珠海、湛江、钦州、海口等港口（内支线不含东莞、湛江、钦州、海口）；长江港口包括南京、镇江、苏州、南通、芜湖、九江、武汉、重庆等港口；珠江港口包含佛山、江门、肇庆、惠州、贵港、梧州等港口（内支线不含惠州、贵港、梧州）。

从港口来看，排名前20的主要内贸集装箱港口中，2021年上半年增长最快的是锦州港，出港量为49.18万TEU，同比增长36.35%；下滑最快的是泉州港，集装箱出港量为44.99万TEU，同比下滑16.47%。排名前20的内支线集装箱港口中，增长最快的是武汉港，内支线集装箱出港量为39.06万TEU，增长230.46%；下降最快的是大连港，内支线集装箱出港量为8.9万TEU，同比下滑41.68%。

SISI

图 1-12 主要内贸港口集装箱运输需求量变化情况

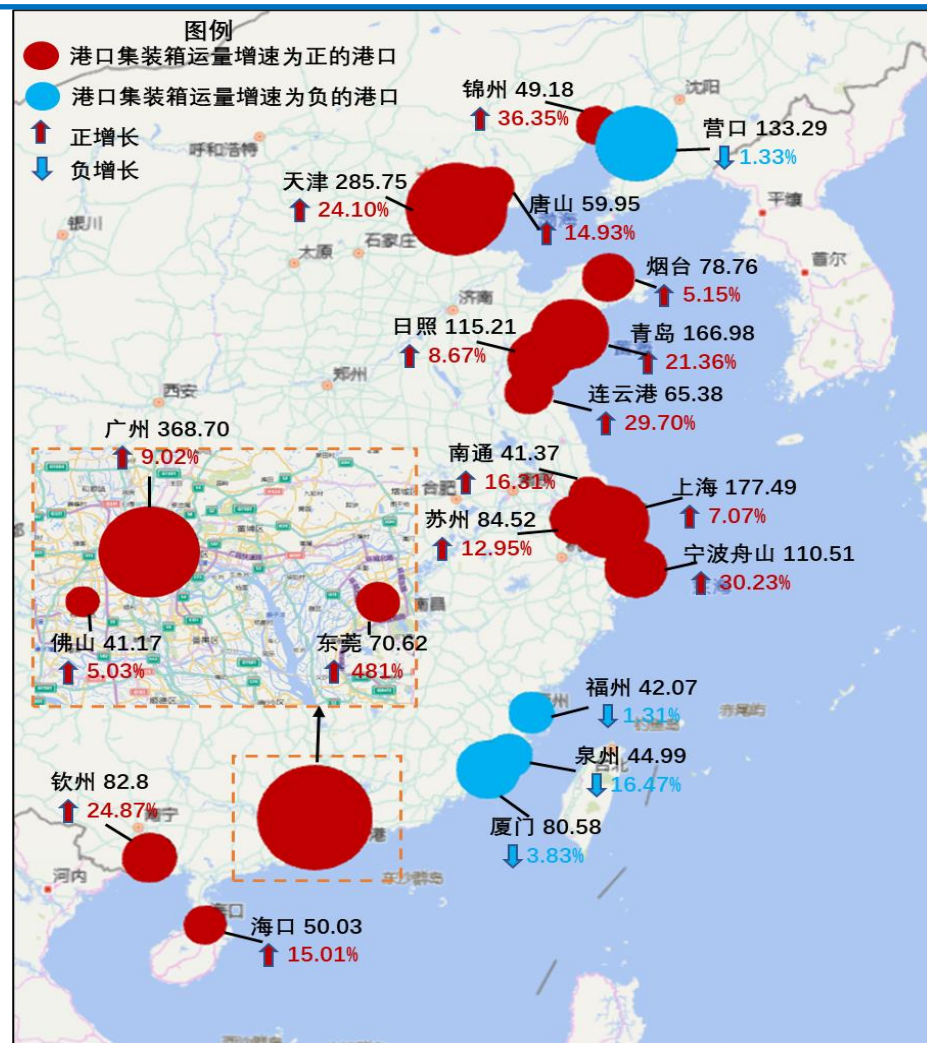
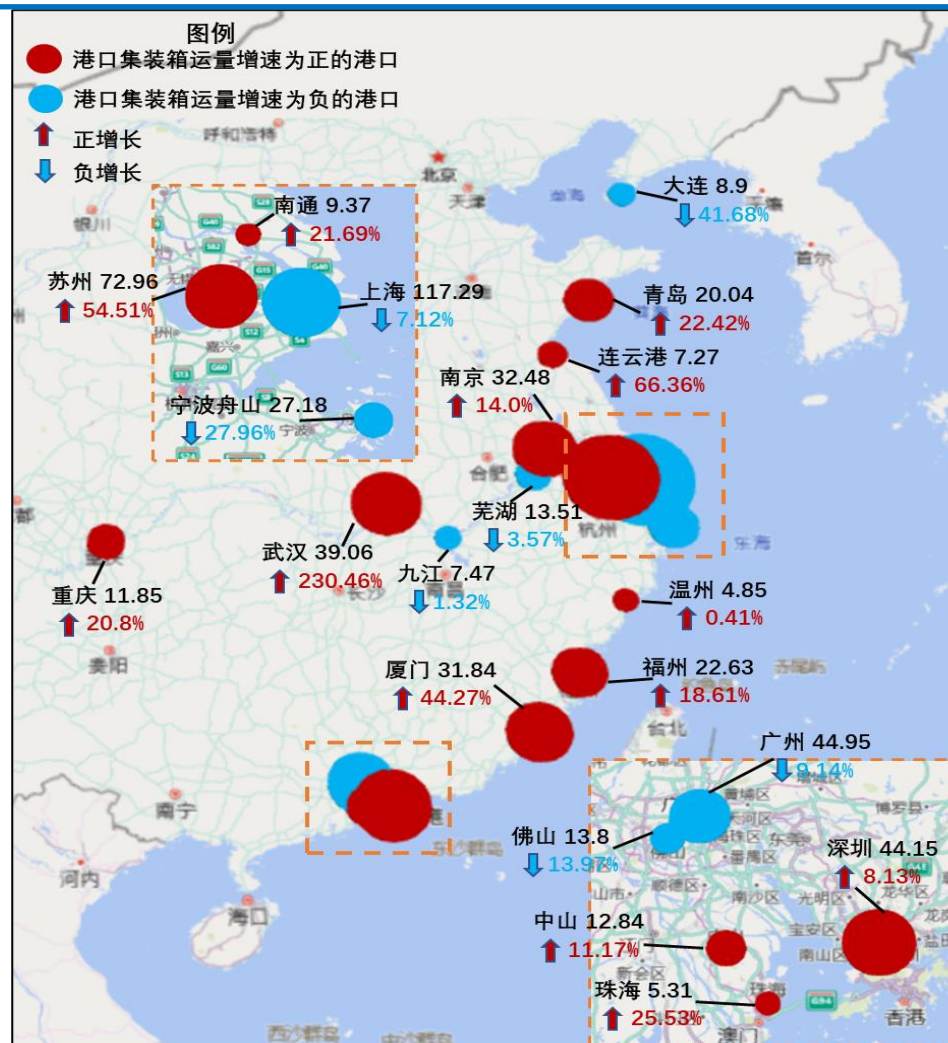


图 1-13 主要内支线港口集装箱运输需求量变化情况



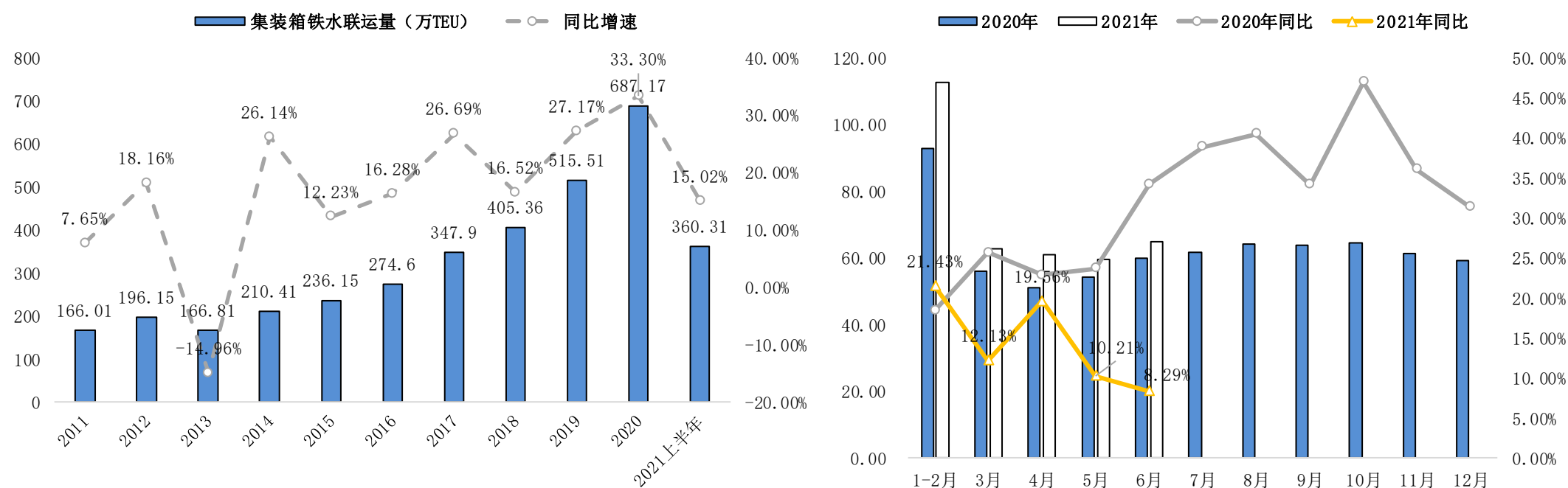


### 1.2.4 铁水联运需求依旧，但增速大幅下滑

2021年上半年，由于我国疫情得到有效控制，长江、珠江等沿岸内河港口快速恢复生产，部分铁路集装箱货源逐渐回归水路运输；同时由于部分地区逐渐退出铁水联运补贴或补贴比例有所下降，使得货主选择铁路运输的意愿也不如之前强烈，内河水路或者公路运输则成为替代，增速出现较大幅度的下滑。截止2021年上半年，全国铁水联运总量达到360.31万TEU，同比增长15.02%，与2020年上半年26.43%的同比增速相比，增速大幅下滑；其中单月增速除1-2月外，均低于去年同期水平；全国港口铁水联运量占全国港口集装箱吞吐量的比例为2.61%，与2020年同期基本持平，其中营口港铁水联运占比最高达16.3%。沿海港口中，黄骅港、上海港、唐山港及广州港铁水联运量分别为4.89万TEU、18.48万TEU、8.73万TEU和7.67万TEU，增速分别达到180.24%、86.41%、71.61%和51.94%，而湛江港则下降57.03%，泉州港自疫情开始便暂停集装箱铁水联运业务。全国前十大铁水联运港口集装箱运量为327.86万TEU，占比达到90.99%。

SISI

图 1-14 全国集装箱铁水联运量及增速情况



数据来源：交通运输部，上海国际航运研究中心整理

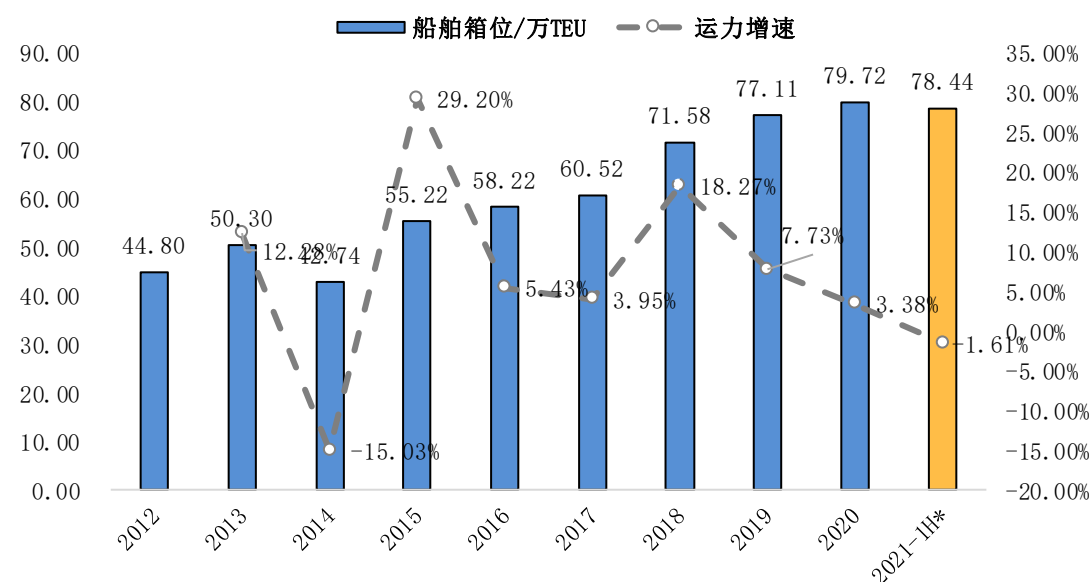


### 1.3 中国国内集装箱运输市场运力回顾

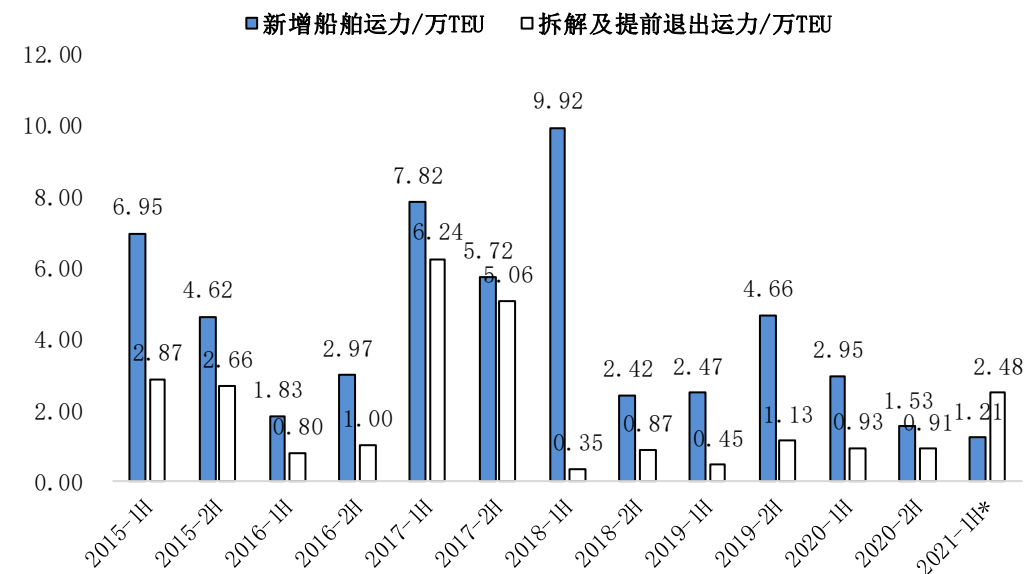
#### 1.3.1 内贸集装箱船舶运力规模出现一定下降

由于内贸集装箱运输船东大部分订单船舶已于前两年集中交付，且部分内贸集装箱运输船东因自身经营状况不佳及经营战略调整，对市场扩张依旧保持谨慎态度，未能及时补充新船订单，仅有少量新船订单于今年上半年交付，并且在外贸市场火爆行情的带动下部分船舶转移至外贸运输，安通控股（下降 7.7%）、中谷物流（下降 8.2%）等头部企业运力甚至出现较大幅度的下滑，因此市场整体运力供给出现小幅下降。根据交通运输部国内沿海货运船舶运力分析报告统计，截止 2020 年底，国内沿海运输 700TEU 以上集装箱船运力共计 308 艘，79.72 万 TEU，同比小幅增长 3.38%。并根据 Clarkson 和 Alphaliner 等不完全统计，预计 2021 年上半年 700TEU 以上集装箱船舶运力约为 78.44 万 TEU，较 2020 年底下降约 1.61%，继 2014 年以后再次出现负增长；其中，新船运力交付预计约 1.21 万 TEU，与去年同期大幅下降近 60%。

**SISI 图 1-15 国内沿海运输 700TEU 以上集装箱船运力情况 (\*为预测值)**



**图 1-16 新增船舶运力与拆解运力情况 (\*为预测值)**



数据来源：交通运输部、Alphaliner、Clarkson，上海国际航运研究中心整理

### 1.3.2 拆解或提前退出市场运力大幅上涨，平均船龄小幅上升

截止2020年底，沿海省际运输集装箱船平均船龄9.7年，较2020年底上半年上升0.4年，其中老旧船舶（船龄20年以上）和达到特检船龄的船舶（船龄29年以上）分别有39艘、3艘，占总艘数的12.66%，平均船龄小幅上升（如图1-17）。据统计，2020年内贸集装箱船舶拆解或提前退出市场运力累计为16艘、1.84万TEU，拆解量同比增长16.5%；预计2021年上半年，拆解或提前退出市场运力2.48万TEU，较2020年全年增长约35%（如图1-16）。

### 1.3.3 新船订单量大幅增加

在当前国内外集运市场火爆行情下，内贸集运企业赚钱效益明显，并基于对未来内贸集运市场持续看好的趋势下，部分内贸集运企业开始大量订造集装箱船舶，使得上半年新船订单量大幅增加。跟据Clarkson和Alphaliner等不完全统计，2021年上半年中国内贸集装箱船舶（700TEU以上）新船订单量约为22艘、87840TEU，箱位运力较2020年全年增加665.69%（如图1-18）；其中中谷物流已签16艘4600TEU集装箱船舶，浙江海港集团已签3艘3300TEU、3艘1400TEU集装箱船舶，新造船舶运力分别达73740TEU和14100TEU。

SISI

图 1-17 国内沿海运输 700TEU 以上集装箱船龄结构

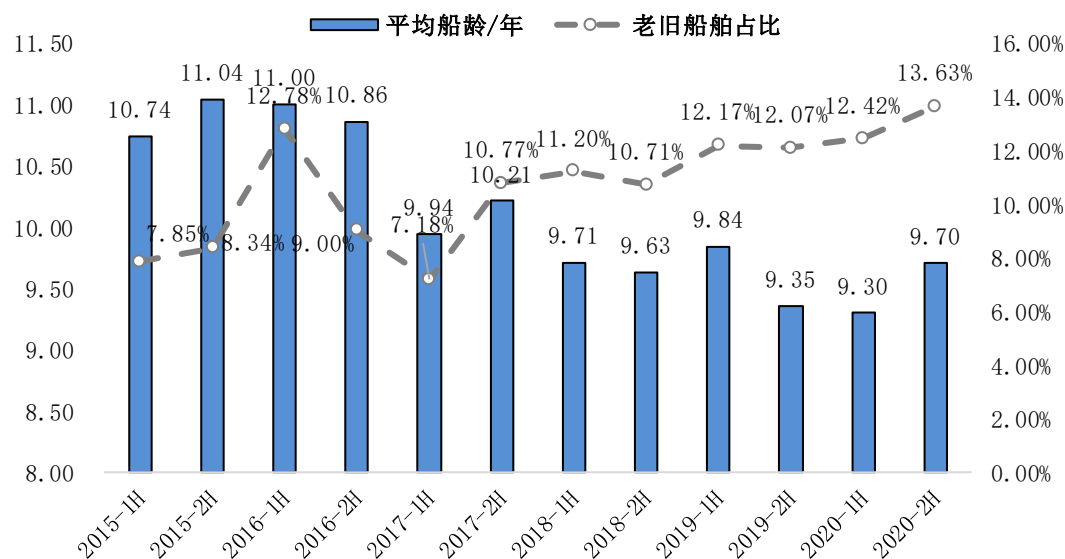
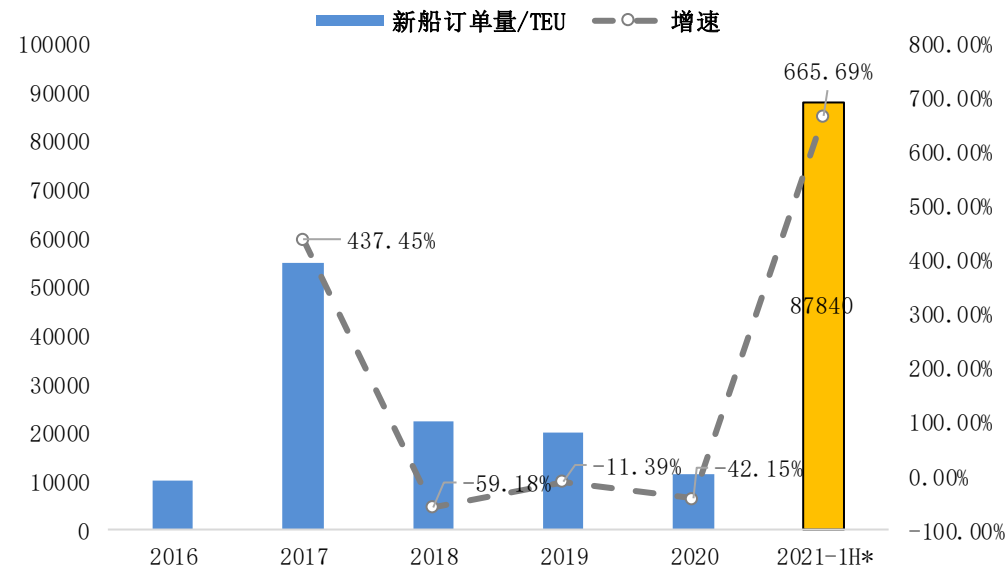


图 1-18 国内沿海 700TEU 以上集装箱新船订单量（不完全统计）



数据来源：交通运输部、企业调研数据、Alphaliner、Clarkson，上海国际航运研究中心整理

## 1.4 中国国内集装箱运输企业经营情况

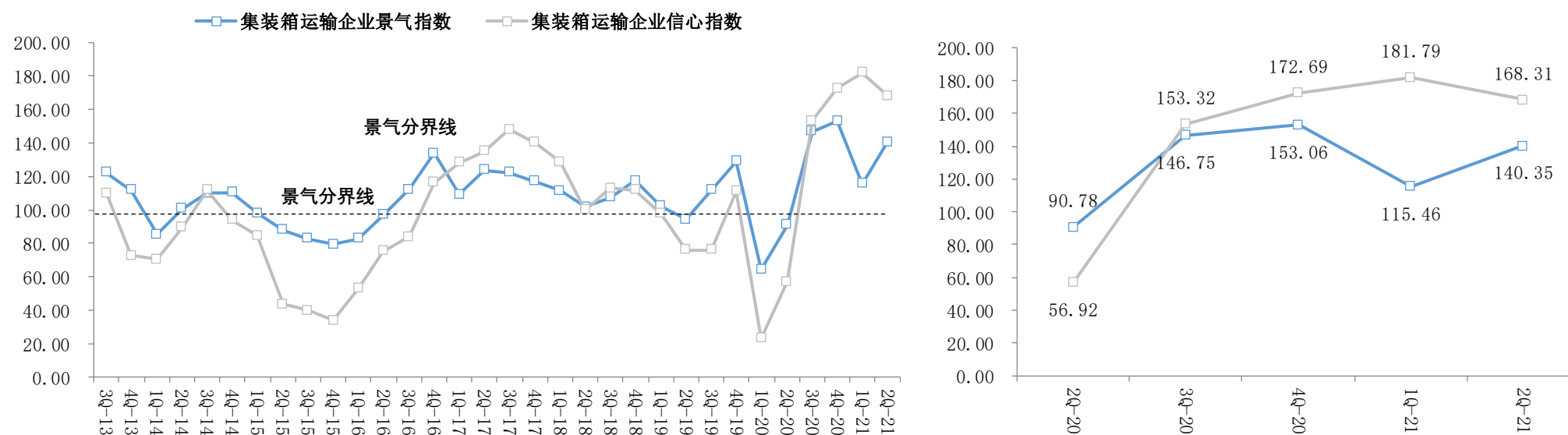
根据上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室调查数据显示，2021年上半年中国集装箱运输企业经营情况大幅好转，舱位利用率、运价水平大幅上涨，企业盈利水平大幅提升，运力投资意愿继续大幅上升，企业信心指数均处于景气线以上。其中一季度集装箱运输企业景气指数和信心指数分别为115.46点和181.79点，信心指数创下历史新高；二季度景气指数和信心指数分别为140.35点和168.31点，企业家们对未来经营信心十足，对市场持乐观态度。

表 1-1 2020 年第四季度集装箱运输企业经营指标

集装箱运输企业经营指标	本季度景气指数值	较上季度情况	景气状况
企业运力	104.92	↑ 5.85	微景气区间
舱位利用率	148.19	↑ 72.12	较为景气区间
运费	165.54	↑ 81.11	较强景气区间
营运成本	13.69	↓ -43.81	严重不景气区间
盈利情况	176.04	↑ 52.04	较强景气区间
流动资金	168.54	↓ -2.75	较强景气区间
企业融资	148.62	↓ -5.59	较为景气区间
贷款负债	149.08	↑ 16.44	较为景气区间
劳动力需求	148.38	↑ 35.52	较为景气区间
船舶运力投资意愿	180.54	↑ 37.97	非常景气区间

SISI

图 1-19 中国集装箱航运景气指数



数据来源：上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制室

注：100点为景气状况分界值，100点以上为景气区间，100点以下为不景气区间，数值越大越景气。

## 二、2021 年中国国内集装箱运输市场展望

### 2.1 2021 年中国国内集装箱运输市场需求展望

#### 负面因素：

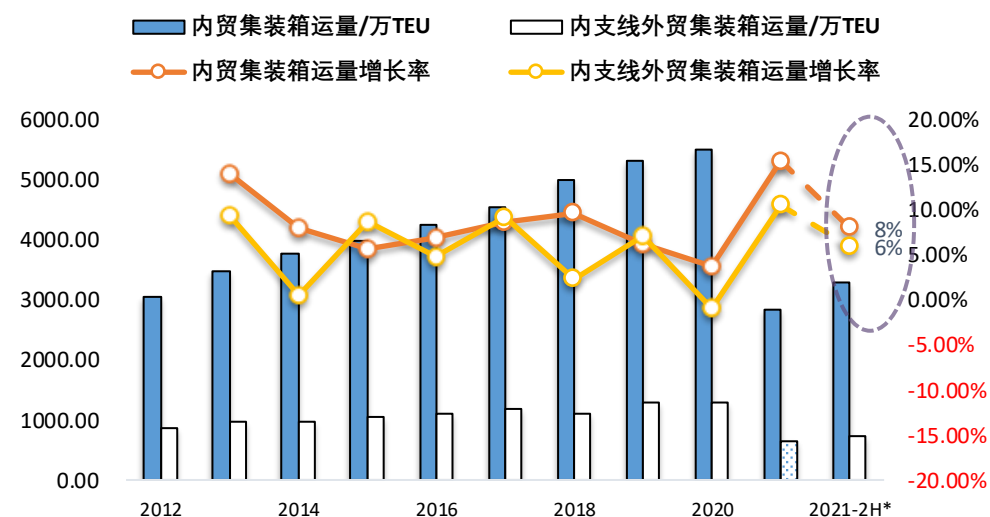
- ◆ 全球疫情蔓延持续以及国内部分地区疫情复发,将影响国内生产制造企业及原材料需求;

#### 正面因素：

- ◆ 中国制造业基本全面复苏以及全球订单的持续回流,国内企业对生产物资及原材料等运输需求将持续增加;
- ◆ 在全面推进新发展格局以及“碳达峰、碳中和”目标下,将进一步促进国内生产与消费升级,基建和装修材料、化工品、日用消费品、“散改集”等相关货源将稳步增长;
- ◆ 受益于内需企稳以及外需复苏,中国制造业PMI连续位于荣枯线上,这一趋势有望延续至2021年下半年;
- ◆ 结合国内大宗货源“保供稳价”目标,同时国家政策对煤炭货量有一定促进作用,大宗散货市场或将平稳回升,基建类货源预计保持稳定;

根据交通银行金融研究中心最新预测,2021年中国经济增速将呈现前高后稳的态势,下半年经济增速将有所下滑。因此,预计2021年下半年中国国内集装箱运输需求增速与全国经济增速走势基本保持一致,内贸集装箱运量增速将下滑至8%左右,内支线运量预计增长约6%左右(见图2-1)。

SISI 图 2-1 2021 年中国国内集装箱运输市场需求预测



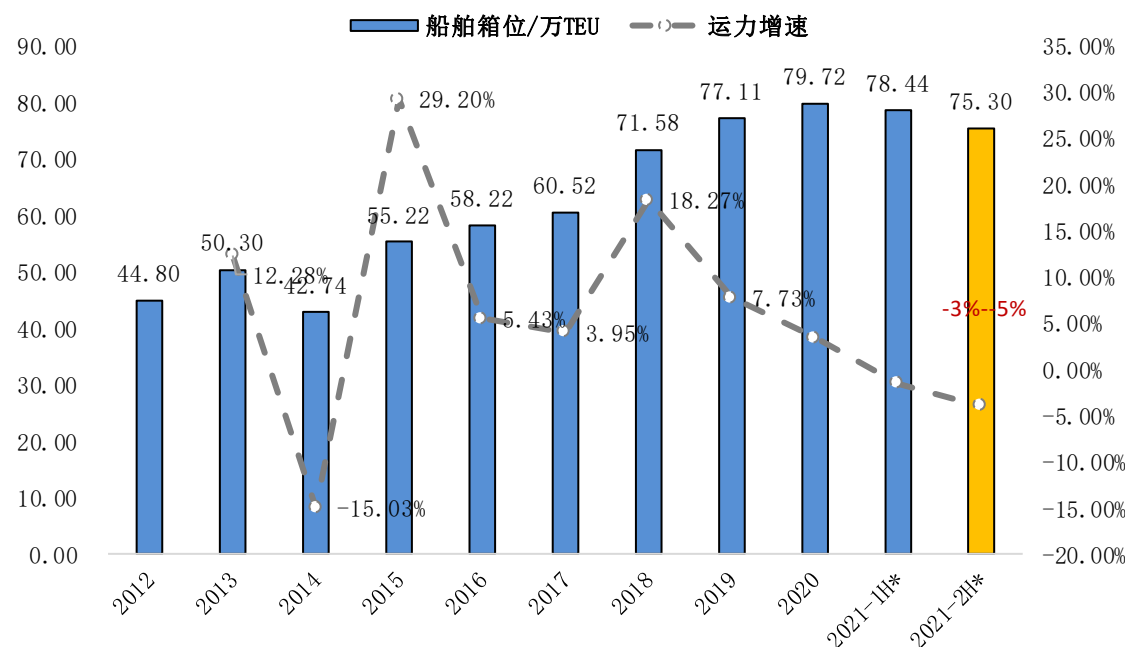
数据来源：上海国际航运研究中心整理



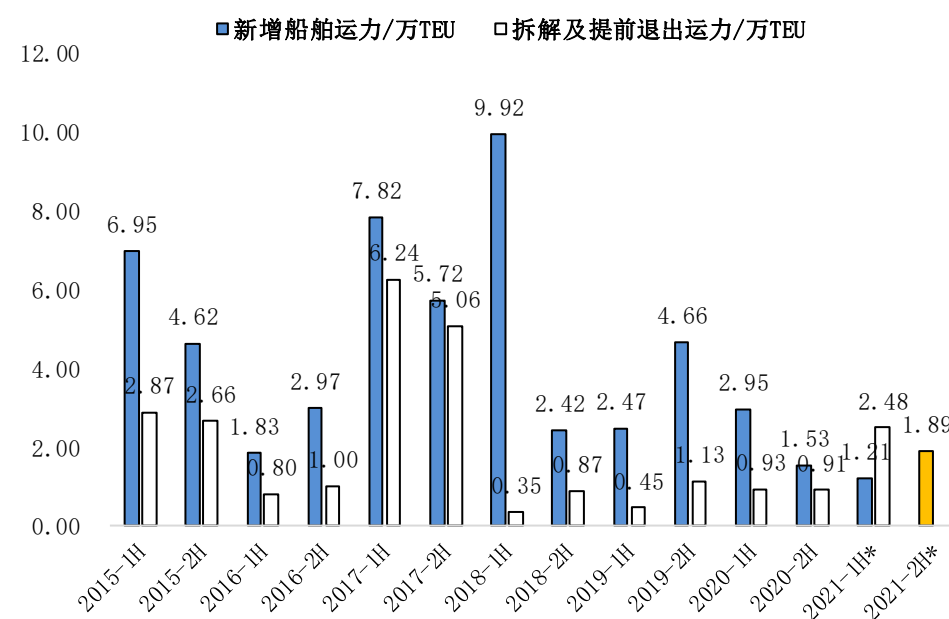
## 2.2 2021年中国内贸集装箱运输市场运力展望

由于2018-2019年内贸集装箱运输市场相对惨淡，企业经营情况不佳，新船订单量整体大幅减少，因此当前新船运力交付量也大幅减少；虽然当前市场行情火爆，船东新船新单大幅增长，但预计交付时间将在2年后，未能及时补充运力，内贸集运企业对集装箱运力的投放力度或将持续处于相对低位，根据Clarkson和Alphaliner等机构不完全统计，预计2021年下半年中国内贸集装箱运输市场仅有1.89万TEU的新船运力投入市场；且由于国际集装箱班轮航线运价高企，具有响应资质的国内集装箱海运船舶大量转移到国际航线，据不完全统计，2021年下半年将有近7万TEU内贸船舶转入外贸市场，市场有效运力进一步下滑。因此，预计2021年下半年中国国内沿海运输700TEU以上船舶运力将减少3%-5%左右，市场有效运力将减少10%-15%左右。

**SISI 图 2-2 2021 下半年国内沿海运输 700TEU 以上集装箱船运力预测**



**图 2-3 运力交付与运力拆解情况 (\*为预测值)**



数据来源：交通运输部、Alphaliner、Clarkson，上海国际航运研究中心整理

### 2.3 2021年下半年中国国内集装箱运输市场运价展望

下半年，内贸集装箱运输市场进入传统旺季，企业运输需求将持续旺盛，根据预测，2021年下半年中国国内集装箱运输市场需求预计增加8%左右，而运力供给预计下滑10%左右，市场供需矛盾持续缓和，在内贸集运企业逐渐由竞争向联盟化经营的策略转变下，将支撑市场运价的持续上涨；同时国际集装箱运输市场火爆行情仍将持续，将为国内集装箱运输市场运价上涨起到一定推动作用；根据上海国际航运研究中心中国航运景气指数编制数调查显示，69.23%的集装箱运输企业对2021年下半年集装箱运输市场持乐观态度，认为市场运价还将持续上涨；并根据调查显示，2021年第三季度中国集装箱运输企业的景气指数值预计为136.09点，信心指数预计为168.31点，依然维持在景气线以上。因此，在不考虑政策变化以及突发因素的影响，预计2021年下半年国内集装箱运输市场整体运价水平将延续二季度持续上涨的趋势。

SISI

图 2-4 中国国内集装箱运输市场供需增速差情况

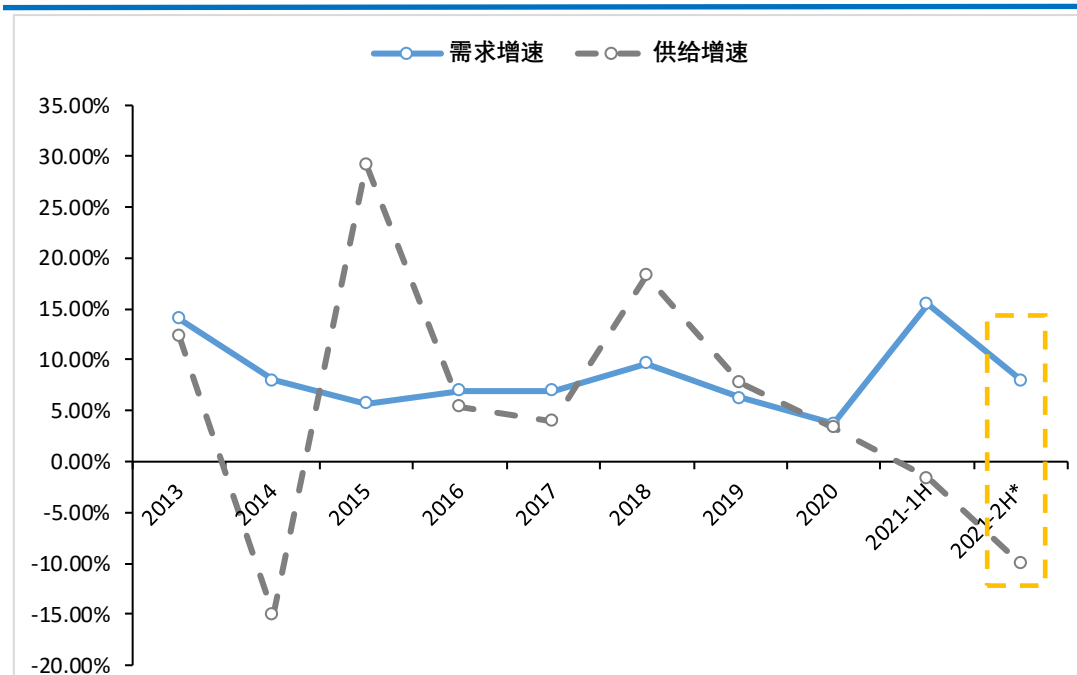
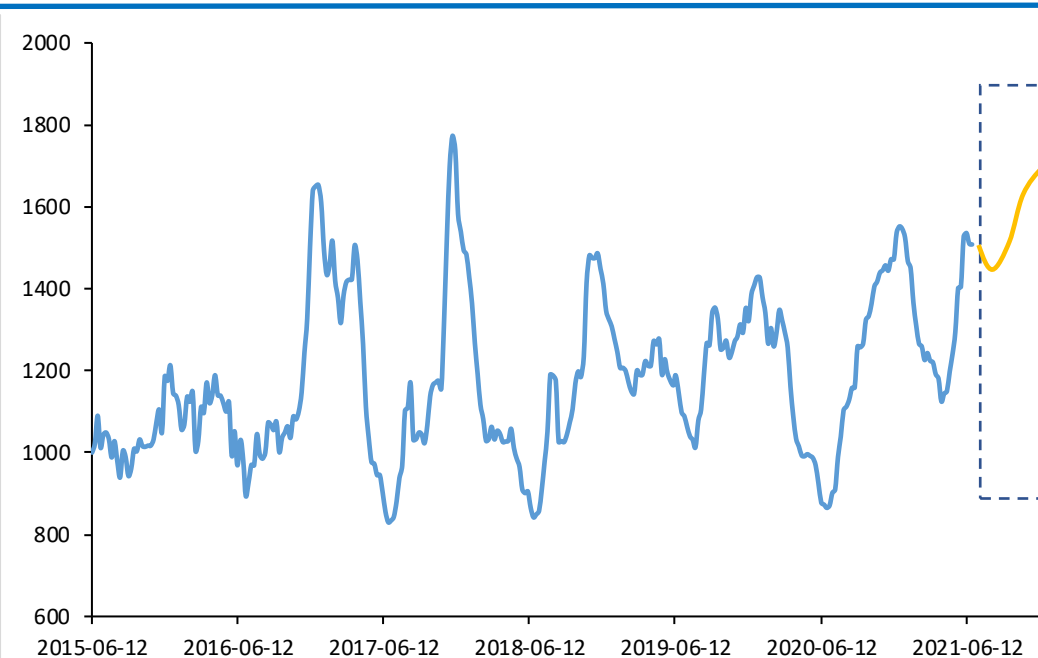


图 2-5 2021 年中国国内集装箱运输市场运价预测



---

### 《航运市场分析报告》编制委员会

#### 主任：

真 虹（上海国际航运研究中心学术委员会主任、上海海事大学教授）

#### 委员：

张婕姝（上海国际航运研究中心秘书长、上海海事大学教授）

殷 明（上海国际航运研究中心书记、副秘书长，上海海事大学教授）

周德全（上海国际航运研究中心首席经济师，航运发展研究所所长）

陈悠超（上海国际航运研究中心航运发展研究所市场分析师）

---

### 《中国国内集装箱运输市场分析报告（2020 年回顾及 2021 年展望）》编制工作组

组 长：周德全 副组长：陈悠超 成 员：蔡锐 葛大运

---

联系人：周德全

电话：021-65853850 转 8039/8016

传真：021-65373125

邮箱：[dqzhou@sisi-smu.org](mailto:dqzhou@sisi-smu.org)

网址：[www.sisi-smu.org/cspi](http://www.sisi-smu.org/cspi)

#### 免责声明：

本报告所载资料的来源及观点的出处，皆被上海国际航运研究中心认为可靠，但上海国际航运研究中心不对其准确性或完整性做出保证。报告内容仅供参考，上海国际航运研究中心不对因使用本报告的内容而引致的损失承担任何责任。未经上海国际航运研究中心许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。