

集装箱运输积极向好

——2021港口生产走势分析之三

□ 刘长俭 靳廉洁 高天航 徐杏



繁忙的太仓港集装箱码头。

2020年我国港口集装箱吞吐量增速明显放缓，内外贸吞吐量增速均创近十年来新低。其中，内贸主要受新冠肺炎疫情背景下国内经济增速放缓影响，重箱吞吐量出现下降；由于我国进出口额超预期增长，外贸重箱吞吐量增速比2019年有所加快。

预计2021年港口集装箱吞吐量为2.76亿TEU，同比增长4.5%。其中，内贸增长6.5%，外贸增长3.1%。

吞吐量增速明显放缓

2020年我国港口集装箱吞吐量增速明显放缓，内外贸吞吐量增速均创近十年来新低。

去年，全国港口集装箱吞吐量完成2.64亿TEU，同比增长1.2%，增速低于全国港口货物吞吐量增速3.1个百分点，增速为近十年来最低。上海、宁波舟山、深圳三大集装箱港完成集装箱吞吐量1亿TEU，占全国港口集装箱吞吐量比重为37%，对全国港口集装箱吞吐量增长贡献度为67%。

内贸集装箱吞吐量低速增长。2020年，全国港口内贸集装箱吞吐量完成1.1亿TEU，增长3.7%，低于全国港口货物吞吐量增速0.6个百分点，创近10年来新低。广州、天津、上海、青岛四大内贸集装箱港口共完成集装箱吞吐量0.38亿TEU，占全国港口内贸集装箱吞吐量比重为34%，对全国内贸集装箱吞吐量增长贡献度为62%。

外贸集装箱吞吐量出现负增长。2020年，全国港口外贸集装箱吞吐量完成1.53亿TEU，同比下降0.5%，创10年来新低。上海、宁波舟山、深圳、青岛四大外贸集装箱港口完成外贸集装箱吞吐量1亿TEU，占全国港口集装箱吞吐量比重为66%，同比增长0.8%，同比净增75万TEU；同期全国外贸集装箱吞吐量同比下降77万TEU。

多重因素影响

2020年港口集装箱吞吐量增速放缓受多重因素影响，其中，内贸主要受疫情背景下国内经济增速放缓影响，重箱吞吐量出现下降；外贸则因为我国进出口额超预期增长，所以重箱吞吐量增速比2019年有所加快。

去年受一季度国内疫情暴发、二季度开始国际疫情叠加等因素影响，国内外经济、贸易增长受到重大影响，主要经济体经济出现负增长；下半年开始，我国经济率先实现快速恢复性增长，2020年GDP增长2.3%，成为全球唯一正增长的主要经济体。

但2020年我国投资、消费等国内需求还是受到影响，经济增速放缓明显，GDP增速比2019年低3.8个百分点；社会消费品零售总额同比下降3.9%，增速比2019年低11.9个百分点；制造业投资同比下降2.2%，增速比2019年低5.3个百分点；固定资产投资、房地产开发投资分别下降2.9%和7.0%。国内经济增速放缓拉低了内贸集装箱吞吐量增速。

2020年，虽然我国内贸集装箱吞吐量实现低速增长，但从集装箱重箱吞吐量来看，全年增速为-0.7%，增速比2019年低6.3个百分点。上述变化说明，疫情背景下国内经济

增速对内贸集装箱吞吐量增速带来显著负面影响。

港口外贸集装箱重箱吞吐量增速有所加快。受疫情影响，国际贸易大幅萎缩，但随着国内疫情的有效控制，国内生产快速恢复，产业链韧性、稳定性高的优势充分发挥。我国外贸额从2020年6月份起连续7个月实现正增长，去年全年，我国货物贸易进出口额同比增长1.9%，出口增长4%。其中，笔记本电脑、家用电器、医疗仪器及器械出口分别增长20.4%、24.2%和41.5%，纺织品(含口罩)出口增长30.4%。

随着国内需求回升，工业生产快速恢复，大宗能源原材料等进口需求快速恢复增长，去年原油、金属矿砂等产品进口量分别增长7.3%和7%，粮食、肉类等进口量分别增长28%和60.4%。我国成为全球唯一实现货物贸易正增长的主要经济体。

2020年，虽然我国外贸集装箱吞吐量呈现负增长，增速比2019年放缓3.8个百分点，但重箱吞吐量同比增长2.3%，增速比2019年加快0.8个百分点。上述变化说明，疫情背景下我国外贸超预期增长对外贸集装箱运输带来明显积极影响。

今年内外贸有望实现双增长



广西北海港集装箱堆场。本文图片由本报资料室提供

2021年我国港口内外贸集装箱运输需求增速将出现双回升，预测港口集装箱吞吐量为2.76亿TEU，同比增长4.5%。其中，内贸增长6.5%，外贸增长3.1%。

世界经济有望复苏带动贸易增长，国内经济增速超过6.0%的预期也给外贸发展提供了有力支撑。自去年6月以来，我国外贸持续复苏的势头没有改变，预计2021年仍将延续。RCEP(《区域全面经济伙伴关系协定》)正式签署，我国采取的系列促进外贸增长的举措、自贸区改革和新一轮开放等将进一步促进外贸稳中向好。IMF预测，2021年我国外贸货物出口额增速为8.0%；中科院预测我国外贸额将增长5.7%左右。

我国港口集装箱吞吐量增速变化与外贸货物进出口额增速变化密切相关。

结合2021年外贸形势判断，在外贸货物进出口额增速为8%的情景下，根据数学模型测算，我国港口外贸集装箱重箱吞吐量增速约为2.6%。

预计2021年我国经济将持续复苏，内贸集装箱重箱吞吐量增长5.6%。目前，内贸集装箱主要装货物有钢材、粮食、煤炭、瓷砖、机电产品等，内贸集装箱吞吐量与投资、消费等国内经济形势变化密切相关。假定2021年我国经济增速7%，我国投资、消费、外贸出口均保持较快增长，内贸集装箱重箱吞吐量增速将达7.7%；在国内社会消费品零售总额增长8%的情景下，即达到2019年增速水平，内贸集装箱重箱吞吐量增速为6.2%；在固定资产投资增长5%的情景下，吞吐量增速约为4.8%；在国内制造业投资增长3%情景下，吞吐量增速约为

3.7%。

结合各种情景分析，在上述相关指标能够达到预期情景下，预测2021年我国港口内贸集装箱重箱吞吐量增速为5.6%。

港口内外贸集装箱空重箱吞吐量结构占比对集装箱吞吐量影响较大。2020年，受疫情影响，导致港口空箱短缺，我国外贸集装箱重箱占比为68.4%，比2019年上升1.9个百分点。内贸集装箱重箱吞吐量占比2020年为60%，比2019年下降2.7个百分点。考虑进出口结构、运输组织优化等因素，在假设2021年外贸、内贸重箱占比分别为68.0%和59.5%的情景下，预测2021年，我国外贸、内贸集装箱吞吐量分别为1.58亿TEU、1.18亿TEU，同比分别增长3.1%和6.5%。预测2021年我国港口集装箱吞吐量2.76亿TEU，同比增长4.5%，比2020年加快3.3个百分点。

虽然今年港口集装箱吞吐量保持增长，但笔者建议，要超前谋划我国港口内贸集装箱物流组织体系，不断优化我国与东南亚、南亚等区域的航线航班配置，优化集装箱空箱调度组织，有力支撑双循环新发展格局构建。

在新发展格局下，虽然2020年我国内贸集装箱重箱吞吐量为负增长，但随着国内经济的快速恢复，内贸集装箱运输将具备持续较快增长潜力，需要系统谋划北方、南方沿海和长江沿线区域在内贸集装箱枢纽港打造、航线布局、枢纽港陆向集疏运和水水中转体系等，更好构筑稳定、高效的内贸集装箱物流体系。

对于外贸集装箱运输发展，笔者建议，随着国际产业链的不断调整，进一步优化我国与东南亚、南亚等区域的航线航班配置，利用现代技术，不断优化空箱组织调度，谋划港口后方进口物流基地、中转分销基地等建设，更好支撑国内国际市场高效对接。

近日，山东省港口集团(简称“山东港口”)在上海召开2021年山东港口集装箱高质量发展座谈会，邀请16家国际知名船公司齐聚一堂，共绘港航合作新蓝图，并留下了一张珍贵的港航“全家福”。

自2019年8月6日山东港口挂牌成立，曾经各个港口关起门来过“小日子”的现象不见了，过去“激烈内斗”的恶性竞争消失了，取而代之是心系全省、放眼全国、胸怀世界的山东港口，是握指成拳、志存高远、全力加快建设世界一流海洋港口的山东港口。

在这种背景下细细品味，“全家福”的背后，是一个有着强烈责任感的港口企业坐不住、等不起、慢不得的责任感和紧迫感，是山东港口牵手全球伙伴、共赢未来发展的强烈愿望。

集装箱是方向

俯视山东港口，这里既是“一带一路”的海陆十字交汇点，也是沿黄河流域的唯一出海口，既是新发展格局的双节点，又是RCEP协定区域的重要桥头堡。可以说，在沟通南北、连接东西的“大循环、双循环”新发展格局中，山东港口占据了重要的“棋眼”位置。

近年来，国家战略连续赋能山东、赋能青岛。上合示范区、自贸试验区、黄河流域生态保护和高质量发展、国家物流枢纽中心布局等一系列试点政策相继落地，为山东港口高水平开放、高质量发展注入了全新动力。

但是，要把区位优势、政策优势转为胜势，就必须首先解决方向问题。山东港口要把连接南北、贯通东西的区位优势转化为物流通道优势，要实现建设东北亚国际航运枢纽中心的目标定位，关键在集装箱，方向在集装箱。如果没有航线资源，没有中转配置，没有船公司的支持，没有集装箱的高质量发展，这些目标就只能成为“空中楼阁”、“画饼”空话。

发展集装箱，船公司的支持是首要条件。所以山东港口高层领导以求经问道、拜师学艺的心态，统领旗下四个港口集团及集装箱业务主力，首次以如此高规格的队伍奔赴上海，在短短两天内紧锣密鼓、马不停蹄，先后登门拜访中远海运集团、马士基远东班轮中心、达飞轮船、以星航运、太平船务等港航企业，开展高层对话，推进“总部营销”，并邀请16家船公司代表筹谋发展。

补足短板是关键

一体化改革后，山东港口规模已成为全球知名港口运营商、世界级港口群比肩。但与伦敦港等世界一流港口相比，山东港口“大而不强”的短板也日益凸显。

在新华·波罗的海国际航运中心发展指数中，对国际航运中心的评定指标主要由“港口条件”“航运服务”“综合环境”三部分构成。山东港口青岛港2020年仅从港口条件单项来看，位列全球前五，但在全球国际航运中心综合评价中却名列第15位，在船舶补给配套服务、现代高端航运要素聚集等方面差距明显。由此可见，城市的航运服务、综合环境已经成为制约山东港口打造东北亚国际航运枢纽中心的核心因素。

作为全球排名第三的国际航运中心，上海集聚了众多全球知名船公司。通过在上海召开座谈会，山东港口如饥似渴地求贤问计、沟通交流，其意在更客观地认清、补足在“航运服务”与“综合环境”方面的短板，努力实现船舶补给配套服务、现代高端航运要素聚集方面的赶超。

提升服务是抓手

今年是“十四五”开局之年，也是山东港口推动高质量发展、加快建设世界一流海洋港口的关键一年，抓手就在“服务”两个字。

事实上，码头效率等装卸服务一直是山东港口的立身之本，即便在新冠肺炎疫情疫情影响下，他们的表现依旧可圈可点。去年，山东港口先后提出了疫情期间5项服务承诺和服务集装箱班轮公司“四项承诺、八项保障”量化服务标准，并以自动化码头47.6自然箱/小时的单机效率第六次打破世界纪录，在2M联盟欧洲线以340.1自然箱/小时的船时效率刷新全球纪录。据统计，青岛港在马士基全球挂靠码头综合绩效考评中连续七年保持第一、在中远海运干线船舶效率全球排名中位居第一。

尽管已在业界建立了口碑，但山东港口依旧没有放松服务品质的提升。类似座谈会这样的交流和意见征集活动，山东港口已进行多次。去年6月28日，山东港口诚邀全球主要集装箱船公司代表到青岛召开座谈交流；11月12日，2020“双循环”物流企业协作座谈圆桌会议在青岛召开；今年3月2日，又在青岛举行了2021年新春港航交流会。此次上海座谈，山东港口继续秉承客户至上、服务至上，聚力“建枢纽、搭平台、提效率、优服务”，重磅推出六项服务举措。这些举措涉及的内容，既是船公司的痛点、难点，又是山东港口提升服务的抓手和新发力点，充分展示了山东港口的服务决心和诚意。对于与会船公司提出的十余条中肯建议，也必将成为山东港口进一步提升服务水平，更好服务港航伙伴的目标导向。山东港口将与合作伙伴共同描绘未来港航发展新蓝图。

2021年BDI第13周报(3月29-4月1日)

BDI首季累增近五成 干散运需求整合结构

□ 俞鹤年

截至3月31日，今年首季BDI累增45.32%，BCI累增25.54%，BPI累增70.52%，BSI累增60.67%，总体复苏状况良好。

总体状况：

2013年1月2日至本周共2064个交易日；BDI大于2000点占77个交易日或3.73%，1987个交易日2000点(含)以下占96.27%。本周周线除BCI外皆收缩。BDI从1985年1月4日设立1000点迄今36年，至本周收盘2072点，增长1072点或107.2%，年均增约30点或3.0%。

BDI：

波交所周五公假休市，本周为四个交易日，BDI三降一升，收盘值2072点，周均值2096点，同比去年的585点高1511点。本周BDI四项指标全部于上周，表明市场继续回调制衡。

BCI：

本周BCI亦三降一升，收盘值2394点，周均值2278点，同比去年的-107点高2385点。本周海岬型船运价日均获利收盘为19853美元，较上周转高839美元，但周均值较上周略低60美元，抵冲上周的增值833美元，结余773美元，此即制衡收益。

BPI：

本周BPI全四降，收盘值2484点，周均值2649点，同比去年的737点高1912点。本周收盘值同比BCI已连续第九周反超。本周超短371点，较上周相差7.00%，可见反超差距在缩小。

本周巴拿马型船运价日均获利收盘为22354美元，较上周跌3093美元，周均值

较上周转低2367美元，抵充上周的增值2763美元，结余396美元，此即制衡收益。

BSI：

本周BSI亦全四降，收盘值1840点，周均值1902点，同比去年的694点高1208点，去年同周增幅-13.94%，比本周低6.48%。

涨跌势：

本周BDI、BCI无5+连升(降)成波涨(跌)势。本周BPI延续上周形成8连降第二波跌势，累增-20.37%，与上一波跌势时隔1个月。

本周BSI延续上周形成8连降第二波跌势，累增-14.67%，与上一波跌势时隔33个交易日。

走势看点：

本周BDI架构各指数年内净增率如下：BDI续跌为46.59%，BCI转为33.87%，BPI续跌为66.95%，BSI续跌为58.96%。

本周继续回调，制衡有收益，从运价日均获利与运价指数的周增幅对比来看，海岬型船为4.70%对4.69%，落差0.01%，续与上周持平，稳中有升；巴拿马型船为-12.69%对-12.64%，落差为0.05%，较上周续扩差0.03%，稳中有降。

巴拿马型船运价日均获利收盘值与周均值继续双双反超海岬型船，收盘逆差12.60%，较上周缩差21.23%，反超差距大幅缩小。这是干散运市场构成趋于常态的表现，反映了干散货需求结构整合正效应。

一张珍贵的港航「全家福」

□ 全媒体记者 杨柳