

市场观潮

# 运费激增贸易回落 港口增速逐步放缓

## ——2021年中国港口市场回顾及2022年展望

□ 谢文卿

2021年是新冠肺炎疫情暴发后港口生产逐步恢复之年,随着疫苗投产、全球各国相继复工复产,经贸形势逐步稳定,贸易需求也逐步从生活防疫物资向工业产成品转变,国际上单边主义、保护主义有所抬头,中国在疫情下率先恢复的贸易优势逐渐减弱。

同时,疫情导致各国港口拥堵频发、物流效率下降,国际海运运费也随之大幅上涨,进一步限制国际贸易增长,使得

我国港口增速逐月下滑。尤其2021年下半年,随着德尔塔与奥密克戎毒株在美国扩散,加之国内港口低基数加成效应消失,8—9月全国港口货物吞吐量陷入负增长。但在上半年两位数增幅的作用下,2021年中国港口总体保持良好生产形势。

预计2022年中国港口生产形势仍将保持增长,但没有了低基数加成,增速会出现较大幅度回落。

### 内河港口生产形势优于沿海

2021年1—11月,我国沿海与内河港口都表现出强劲增长态势,其中内河港口恢复情况更好,吞吐量同比增速由上年度同期的3.7%提升至9.7%;而沿海港口受外贸进出口形势放缓影响,增幅则有所收窄,同比增速降至5.2%。

得益于高新技术和机电产业的快速发展,加快了国内产业转型与消费升级。疫情稳定后国内制造业逐渐恢复,在直播带货、网络电商等新消费模式带动下,国内商品贸易规模快速增长,加之国际环境的不稳定性使得国内矿石、煤炭等大宗商品的

贸易需求也逐步扩大,我国港口内贸吞吐量涨幅远超外贸,1—11月累计同比增速由2020年的4.2%提升至7.2%。

相较之下,我国外贸市场增速波动则相对较小。由于国际经济回暖促使生产订单回流,以及我国积极对外出口防疫物资,对出口贸易产生利好;但部分发达国家坚持贸易保护主义并受疫情困扰,叠加进口物资“价升量减”的市场格局与国际海运运费高涨,对我国外贸产生一定抑制,多因素作用下我国港口的外贸吞吐量增速延续上两年的4%水平。

### 集装箱吞吐量增速逐月下滑

2021年集装箱运输市场上运力与空箱仍然供不应求,国际贸易运费高涨、通道不畅;但中国作为全球生产制造中心之一,尤其依托国内防控措施得当,使得制造产业在疫情中率先复苏,继续确保了国际贸易中的优势地位。

2021年1—11月,中国港口共完成集装箱吞吐量25965万TEU,同比上涨7.6%。其中,1—3月国内物流企业不停工、不停产,使集装箱班轮得以正常作业,尤其2月集装箱吞吐量涨幅高达35.5%;虽然5月和8月在盐田港和宁波舟山港都发生了“疫情封港”事件,但箱量仍然保持9%以上的增长。6月份后受

境外疫情反复、消费需求减少及国内“限电”政策影响,工厂生产效率降低,集装箱贸易增势有所放缓;7月、10—11月港口集装箱吞吐量均为负增长。

此外,2021年国内沿海港口集装箱量占国内比重达到88%,全年内河港口发展略好于沿海。我国长江、珠江沿线地区产业与经贸规模逐步提升,为内循环发展不断增添新活力。尤其在上海、广州等港口“联动接卸”“江海联运”等模式创新与作业效率提升影响下,内河港口与内河水运发展更具潜力,对国家港口物流产业推进“碳达峰”目标更进一步。



天津港集装箱码头。本报资料室供图

### 各货种均保持增长态势

2021年,随着国内疫情逐渐稳定,相关封锁限制措施陆续解除,上半年在多数“就地过年”号召下,节后制造业生产快速恢复、电厂耗煤量迅速反弹、基建和房地产市场继续支撑钢材、水泥需求,投资规模全面扩大,国内消费需求快速回升,机械、设备、电器

以及木材等运输需求均保持15%以上增长;钢铁、建材材料、滚装汽车增速也超10%;粮食吞吐量增长也处于较高水平;化肥及农药由于库存告急以及养殖业规模化程度提升增幅达到50%以上。

2021年下半年,各货种增速有所放缓。受钢材限产及限电政

策的影响石油、天然气、金属矿石和钢铁的增速由正转负;国际铁矿石价格走高也拉低了矿石进口量,使得干散货吞吐量下降;加上全球供应链短缺,油价持续攀升,进一步降低了液体货物的国际采购需求,但国内港口物流规模依然处于平稳发展水平。

### 排名前20港口表现抢眼

从货物吞吐量排名看,除上海港依托集装箱贸易达到9%以上增幅外,排名前9大港口均保持5%左右的平稳增速,而第10位及后续港口除大连、南通等个别港口外,基本处于接近10%或更高增长区间,总体保持良好增长格局。其中,沿海的北部湾、湛江、内河的泰州、江阴等港口依托临港产业及腹地经济增长保持增速领先地位,而江阴等内河港口还依托“江海联运”业务优势,持续新增至宁波舟山等沿海港口精品航线,吸引沿江中转换装货物集聚。

疫情下,唐山、青岛、日照、天津、烟台等北方环渤海港口表现更为稳定,普遍稳中向好,主要得

益于航道、码头等基础设施改扩建以及码头物流设施自动化水平提升,使物流成本与时效得到进一步控制;连云港依托新亚欧陆海联运通道优势,持续深耕日本与韩国市场,大力开拓至东南亚的外贸出口新通道,年内涨幅超10%。

从集装箱量排名看,排名靠前的上海、宁波舟山、深圳、青岛、天津等港口箱量增速均接近10%,主要集装箱大港平均吞吐量增速远超货物吞吐量。其中,上海、宁波舟山、深圳等港口受益于自贸试验区制度创新,包括大湾区启运港退税、沿海捎带政策利好,使箱量保持持续增长,未来国际中转集拼等业务也将

世界卫生组织认为,2022年将成为疫情危急阶段的终结;中国工程院院士张伯礼也认为,2022年春天疫情形势会有较大转变,病毒已经到了“物极必反”阶段。以此推测,2022年全球疫情影响将持续减弱,生产制造与贸易消费需求也将逐步回暖。

但同样,各国实施的财政刺激政策也即将到期并迎来拐点。根据世界银行与世界贸易组织预测,2022年全球经济和商品贸易增速将分别下滑至4.1%、4.0%,低于2021年5.5%与8.0%水平;而2023年全球经济增长率将进一步下滑至3.2%,同时当前通胀已经处于2008年以来最高水平,未来财政和货币政策力度将十分有限。

而根据瑞银集团预测,2022年中国经济增速将从2021年的8%下滑至5.4%左右;但目前中国正处于“外循环”向“双循环”转型过程中,加之国际订单从中国快速回流并非一蹴而就的事情,因此贸易增速下降或缓于经济。

鉴于当下国内外经贸形势,以及业内对2022年美国港口持续拥堵并传导至整个海运贸易链的预期(美国疫情影响叠加劳资纠纷),并在中美、中澳国际贸易关系发展与区域全面经济伙伴关系协定(RCEP)正式生效等多重影响下,预计2022年中国港口生产形势仍将保持增长,但在没有低基数加成效应下,增速会出现较大幅度回落;尤其在“低碳减排”主基调下,煤炭矿石等大宗物资贸易需求将进一步减少,而突发性疫情对港口物流也存在不确定性风险。

### 港口物流不确定性增大

#### 武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数周评

#### 库存充裕需求不足 水位回升运价下跌

本期武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数(WOSFI)为496.9点,较上期下跌8.10%。武汉航运中心各钢厂在春节假期前已进行铁矿石规模性补库,目前库存充足,且生产计划较均衡,采购需求减弱。本期铁矿石运量较上期大幅减少63.66%。运价方面,近期长江水位回升,船舶载重量增加,整体航线运价呈现下跌走势。典型航线方面,除镇江/南京—武汉航线运价上涨外,其余航线运价均出现不同程度的下跌。

武汉航运中心铁矿石运输综合运价指数 (WOSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2022-01-28	2022-02-11	-8.10%
540.69	496.90	

武汉航运中心铁矿石典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期比涨跌 (元/吨)
太仓-武汉	16.70	-1.50
太仓-九江	8.00	0.00
江阴/靖江-鄂州	15.20	-0.48
江阴/靖江-黄石	15.80	-1.57
镇江/南京-武汉	15.92	0.64



#### 中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数周评

#### 年后市场恢复增长 航线影响指数回落

本期中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数(CARFI)为906.69点,较上期下跌13.16%。受春节期间疫情管控以及国家新能源补贴退坡双重因素影响,春节购车热情被催化,商品车销售市场迎来短期热潮。春节放假期间积累的运输需求在本周得到释放,滚装运输货源大幅增长。本周长江整体商品车滚装运量环比增长31.14%,其中,上水航线运量增加42.04%,下水航线运量增长25.95%。但因年后部分航线仍未复航,大部分航线平均运价下跌,导致综合运价指数今年首次回落至千点以下。

中国长江商品汽车滚装运输综合运价指数 (CARFI)		
上期	本期	环比涨跌
2022-01-28	2022-02-11	-13.16%
1044.10	906.69	



#### 中国长江煤炭运输综合运价指数周评

#### 节后需求有所走弱 运价波动指数略跌

本期中国长江煤炭运输综合运价指数(CCSFI)为753.25点,较上期下跌3.97%。春节后市场需求偏弱,工业用电量小,煤电企业库存充足,采购量明显减弱,本周运量较上期下降35.72%。运价方面,本周各航线涨跌波动差异较大。由于部分船舶节后暂未复工,致使相关航线运力供应不均衡,各航线运价跌多于涨。典型航线方面,镇江/南京—九江及江阴/张家港—太仓—九江,张家港—铜陵航线运价呈现上涨趋势,其余航线运价下跌。

中国长江煤炭运输综合运价指数 (CCSFI)		
上期	本期	环比涨跌 (%)
2022-01-28	2022-02-11	-3.97%
784.37	753.25	

中国长江煤炭运输典型航线运价		
航线	运价 (元/吨)	与上期比涨跌 (元/吨)
张家港/太仓-荆州	36.46	-3.11
张家港/江阴-岳阳	17.02	0.00
镇江/南京-武汉	17.56	-1.15
张家港/江阴-武汉	17.10	-2.13
镇江/南京-九江	18.38	4.05
张家港/太仓-九江	16.58	-0.50
张家港/太仓-芜湖	14.35	-0.32
江阴/张家港-铜陵	15.23	2.19

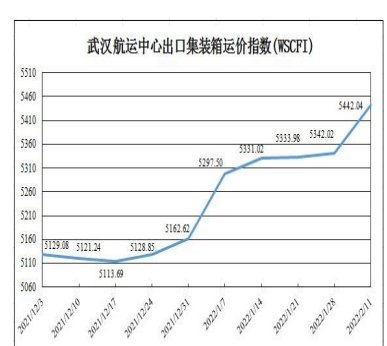


#### 武汉航运中心出口集装箱运价指数周评

#### 新年市场持续向好 运价上涨指数冲高

本期武汉航运中心出口集装箱运价指数(WSCFI)为5442.04点,较上期上涨1.87%。春节后,出口集装箱运输市场持续向好,航线运价波动明显,12条主要航线中7条航线运价上涨,5条航线运价下跌。其中,波斯湾/红海市场货量稳定,供求关系平稳,运价微涨0.45%;欧洲、地中海市场持续受疫情影响,运输需求旺盛,且节前囤积的商品货源较多,航线运价分别上涨5.53%、9.49%;南美西海运市场供不应求,

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (WSCFI)		
上期	本期	与上期比涨跌
2022-01-28	2022-02-11	1.87%
5342.02	5442.04	



运价上涨4.54%;美东、美西市场疫情依旧严峻,集运装载的货量有限,紧张的供求关系有所缓解,航线运价分别下跌5.22%、2.48%;南非(德班)航线市场增长明显,运输需求高位上行,运价上涨13.85%;亚洲航线市场运价平稳波动,韩国(釜山)航线运价上涨3.52%,中国台湾、日本关东航线运价分别下跌0.85%、0.17%;东南亚航线市场受春节供应拉动,生活商品需求有所增加,运价上涨3.83%;澳新市场运输需求小幅波动,运价下跌1.83%。

武汉航运中心出口集装箱运价指数 (Waham Shipping Center Container Freight Index)				
航线	单位	上期	本期	与上期比涨跌
综合指数 Comprehensive Index		5342.02	5442.04	1.87%
分航线 Line Services:				
武汉-日本 East Japan (釜山 BUSAN)	USD/TEU	744.13	742.87	-0.17%
武汉-韩国 Korea (釜山 BUSAN)	USD/TEU	816.72	845.45	3.52%
武汉-东南亚 Southeast Asia	USD/TEU	2033.08	2110.90	3.83%
武汉-澳洲 West South America	USD/TEU	9398.09	9824.89	4.94%
武汉-澳洲 USWC	USD/TEU	10233.99	9980.65	-2.48%
武汉-南美 US2C	USD/TEU	12014.99	11387.44	-5.22%
武汉-欧洲 Europe (鹿特丹 ROTTERDAM)	USD/TEU	8651.95	9130.26	5.53%
武汉-地中海 Mediterranean	USD/TEU	7015.71	7681.42	9.49%
武汉-南非 South Africa (德班 DURBAN)	USD/TEU	6010.94	6845.48	13.85%
武汉-澳新 Australia/New Zealand	USD/TEU	4356.87	4257.29	-1.83%
武汉-波斯湾 West Persian Gulf and Red Sea	USD/TEU	4880.93	4902.88	0.45%
武汉-中国台湾 Taiwan China	USD/TEU	1016.54	1027.70	-0.85%