



# 중국리포트

## KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)  
 中国 上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803  
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제21-19호  
 2021년 10월 15일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

#### ■ 2016~2020년 중국의 선박별 선원 등록 인원

(천 명)

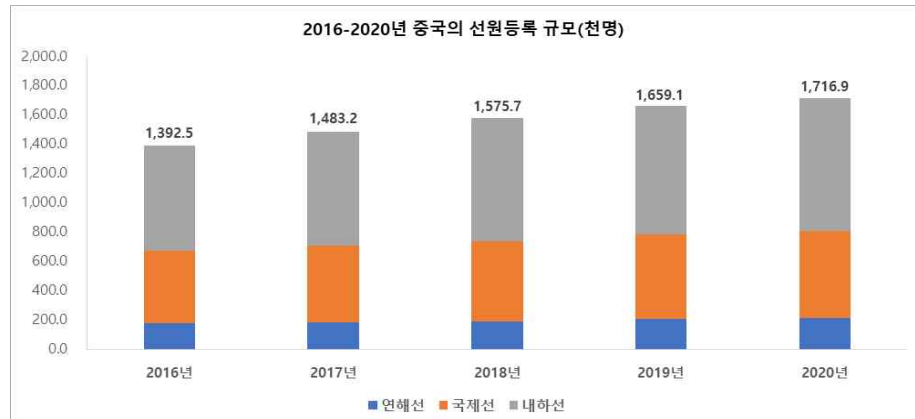
구분	연해선	국제선	내하선	합계
2020	215.2	593.0	908.7	1,716.9
2019	208.5	575.8	874.8	1,659.1
2018	191.8	545.9	838.0	1,575.7
2017	184.5	524.5	774.2	1,483.2
2016	175.8	497.2	719.5	1,392.5

자료 : 「2020년 중국 선원 발전보고」,  
 교통운수부

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright©KMI All Rights Reserved.

## 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계



자료 : 교통운수부, 「2020년 중국 선원 발전보고」를 참고하여 KMI 중국센터 작성.

### 중국의 선원등록 증가 추세 지속

2020년 말 중국에 등록된 선원은 모두 1,716,866명으로 전년 대비 3.5% 증가했으며, 이 중 258,896명은 여성 선원이다. 전체 등록 선원 중 항해선(Ocean-going vessel) 및 내하선 선원은 각각 808,183명과 908,683명으로 각각 전년 대비 3.0%와 3.9% 증가했다. 2020년 기준 해상서비스 이력이 있는 항해선 선원은 377,638명으로 전체 항해선 선원의 46.7%를 차지하는 것으로 나타났다.

2020년 중국의 신규 등록 선원은 총 57,678명으로, 이 중 국제선, 연해선 및 내하선 선원이 각각 17,175명, 6,653명과 33,850명이다. 2020년 말 기준 중국의 국제선, 연해선 및 내하선 등록 선원은 각각 592,998명, 215,185명과 908,683명으로 각각 전년 대비 3.0%, 3.2% 및 3.9% 증가했다. 한편, 국제선, 연해선 및 내하선 등록 선원 중 여성 선원은 각각 39,702명, 6,703명, 및 212,491명으로 집계되었다.

중국은 창장 등 내하의 고등선원 부족 문제가 심각하고 선원에 대한 혜택이 줄어들고 있는 등 문제를 해결하기 위해 지난 2016년 「중국 선원 발전계획(2016-2020)」을 발표하고 선원의 지속 가능한 성장 동력을 도모해오고 있다. 계획에 따라 중국은 선원 교육 규범을 마련하고 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006)을 전면적으로 이행하여 선원들의 권익 보호와 고등선원 육성에 힘쓰고 있다. 선원의 관리감독체계 및 선원들의 직업환경이 지속적으로 개선되고 있는바, 향후 중국은 '선원강국'으로 도약하기 위해 시장수요에 맞는 고급선원을 양성할 계획이며, 이에 따라 선원 수준이 제고되고 선원 환경이 질적인 성장을 가져올 것으로 전망된다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

저자 소개

장용평(张永峰) 국제해운연구소장  
상하이해사대학교 상하이국제해운  
연구중심

## 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석<sup>1)</sup>

본문은 국제컨테이너 해운시장의 기본 특징 및 변동규칙 분석에 초점을 두고 현재 컨테이너 시장의 발전 상황과 주요 영향요인 및 변화추이 등에 대해 분석을 했다.

### 1 해운시장의 기본 특징

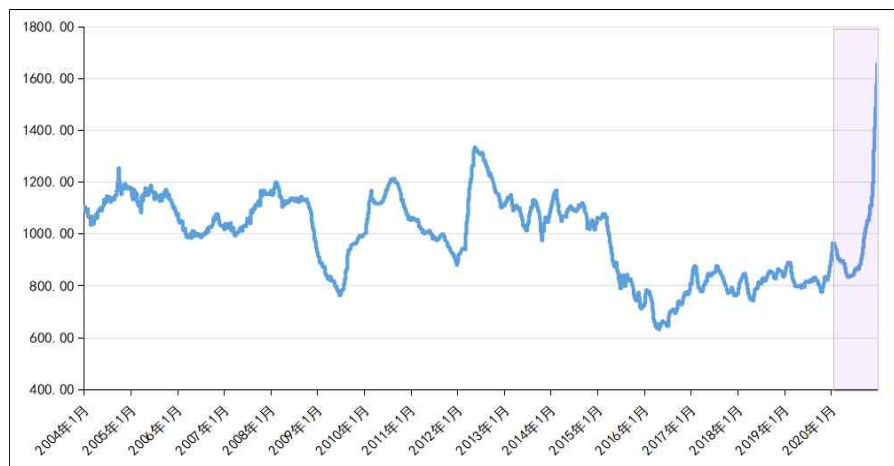
전 세계 무역의 85% 이상이 해운을 통해 이루어질 만큼 국제해운은 글로벌 경제무역 발전에 대단히 중요한 역할을 하고 있으며, 업종 특성상 “중자산(重资产), 강주기(强周期)” 특성을 갖고 있다.

#### 1) 강한 주기성

영국의 조선·해운 시황 분석업체 클락슨 창립자 Martin Stopford의 해운 주기이론은 업계에서 널리 인정받는 이론으로, 그는 300년에 가까운 기간에 대해 해운주기 변화를 분석했다. 분석 결과 해운주기는 기본적으로 5년에서 15년 사이로 하나의 주기가 형성되어 있고 주기별로 투자 호황기, 과잉기, 쇠퇴기, 혼란기 등 4개 단계를 거친 것으로 나타났다. 또한 각 해운주기별로 시황이 어려운 기간이 좋은 기간보다 약 60% 정도 긴 것으로 나타났다.

가장 최근의 해운주기는 2004년부터 2020년에 이르는 장기 사이클로, 2008년에는 경기순환의 정점, 2016년에는 최저점을 기록했으며 앞서 언급한 4단계의 특징을 분명하게 보였다.

[그림 1] 2004년~2021년 CCFI지수 추이



출처 : 상하이항운교역소

1) 이 칼럼은 필자의 개인 의견으로 KMI 중국연구센터의 공식의견이 아님을 밝혀드립니다.



## CONTENTS

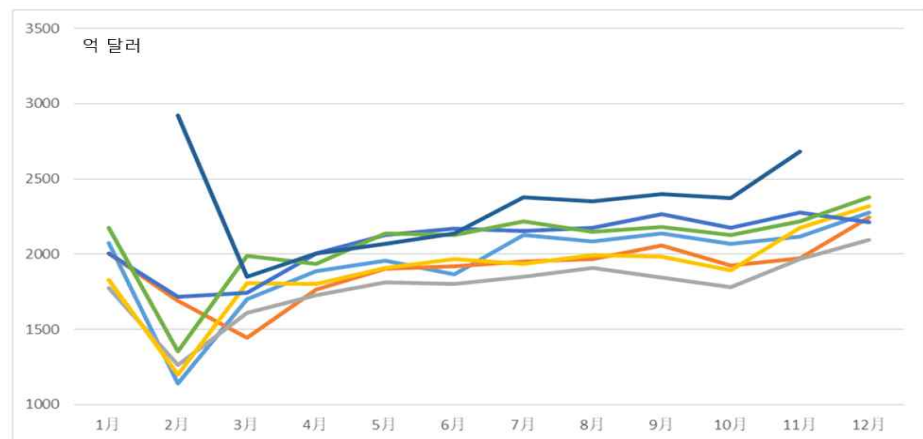
- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

[그림 1]에서 보듯이 첫 번째 단계인 2004년~2008년은 투자 호황기로 수요가 크고 운임이 높으며 조선량이 많은 특징을 보였다. 두 번째 단계인 2008년~2013년은 과잉투자기로 수요가 부족하여 과잉된 운송능력과 운임 변동이라는 큰 특징을 보였으며, 세 번째 단계인 2013년~2016년은 시장쇠퇴기로 인수합병이 늘어나고 기업들이 도산하며 운임이 저조한 특징을 보였다. 네 번째 단계인 2016년~2020년은 시장혼란기로 투자부진, 업계 분열, 시장 안정화 등의 특징을 보였다. 전체 주기를 볼 때 고운임이 유지된 기간이 비교적 짧았으며, 대부분 기간은 수급불균형에 따른 원가경쟁이라는 거대한 시련에 직면해 있었다.

### 2) 계절성

세계 최대의 화물 운송국인 중국은 유럽, 미국, 캐나다 등 선진국의 주요상품 조달처이다. 유럽 및 미국의 전통적인 쇼핑 성수기가 크리스마스 시즌인 겨울에 집중되어 있기 때문에 운송기간과 창고비 및 상품 재입고 등 조건들을 종합적으로 고려할 때 일반적으로 8월부터 10월까지가 해운 교역량이 가장 많은 컨테이너 해상운송 성수기이다.([그림 2])

[그림 2] 2014년~2020년 중국의 월간 수입액 추이



출처 : 중국국가통계국

한편, 중국의 컨테이너 수출 교역에서 글로벌 대형 바이어, 소매상, 다국적 기업 등이 상당한 비중을 차지하고 있으며, 이들 대다수는 대형 해운선사와 연간 1회(매년 4-5월)의 장기계약을 통해 해당연도 기본 운임을 책정한다. 일부 대형 화주나 포워더, NVOCC 등 또한 직접적인 장기계약을 통해 일부 선복을 확보하고 있다. 때문에 실제로 스팟시장에서 예약할 수 있는 컨테이너 선복량은 30%에 불과하다. 또한, 관련 연구에 따르면 상품 수출의 약 70%는 FOB 방식으로 진행되기 때문에 컨테이너의 해상운송, 목적항 및 목적지 육상운송 등 관련 비용은 바이어가 부담한다.

### 3) 큰 투자 탄력성

컨테이너 해상운송은 항만과 항로, 스케줄, 운송시간 및 선박 등이 고정되어 있는 정기운송으로, 업계 진입장벽과 집중도가 상대적으로 높아 대규모 투자가



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

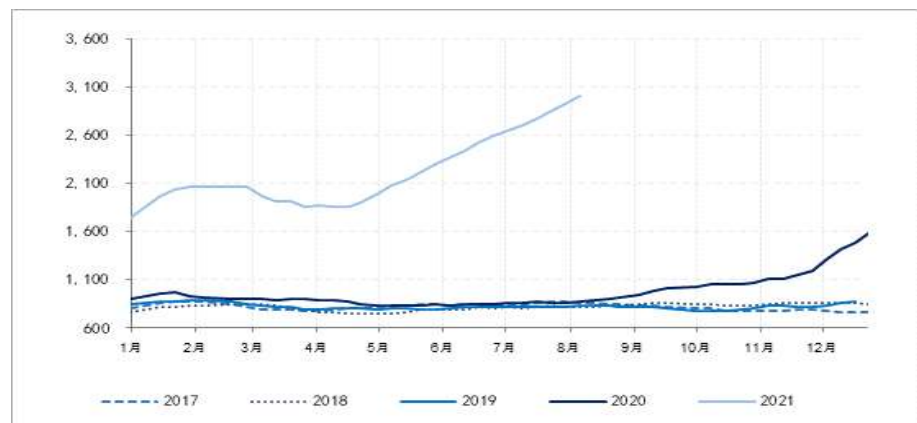
필요하며, 산업사슬과 투자회수기간이 길다는 특징을 갖고 있다. 예를 들어, 극동-유럽 위클리 서비스를 위해서는 최소 11척의 선박을 투입해야 하므로 선박 건조 시에도 단체 발주가 필요하다. 또한 정기선사의 경영관리는 선박투자 및 운항 원가, 항만 관련 비용, 컨테이너 관련 원가, 육상물류 원가, 인력관리 원가, 정보화 및 서비스망 투입 등에 대한 관리를 아우르며, 운송사슬이 비교적 긴 편이다.

따라서 시장수요가 부족하고 운송능력이 과잉된 상황에서는 위에서 언급한 대부분의 비용이 발생하게 되어 정기선사의 종합운영원가가 높아지게 되며, 이에 따라 정기선사의 장기 평균 투자 수익률이 보편적으로 업계 평균보다 낮아지게 된다. 그러나 선박공급이 수요에 미치지 못하고, 업계가 돌발상황에 처하는 등 경우에는 컨테이너 수송량 증가 및 컨테이너 운임 상승으로 정기선사의 이윤이 빠르게 상승하므로 투자 탄력성이 큰 특징이 있다.

## 2 “코로나19 시대” 국제컨테이너 시장의 기본 상황

2020년 하반기부터 시작된 코로나19의 영향으로 전 세계 경제무역 산업사슬과 공급사슬 및 물류사슬이 큰 충격을 받았으며, 해외 항만은 방역, 항만 근로자 사용 및 화물 처리 등 부분에서 큰 도전에 직면했다. 컨테이너 정기운송이 대량의 스케줄 지연, 항만 적체, 컨테이너 수급 및 회전 문제, 선복 부족 등 연쇄적인 난관에 봉착하면서 글로벌 물류사슬은 미증유의 혼란을 겪었고, 이는 컨테이너선의 유효 운송능력 공급 부족, 컨테이너 운임 폭등 등의 여러 가지 “불균형” 현상을 초래했다.

[그림 3] 2017년~2021년 CCFI지수 추이



출처 : 상하이항운교역소

종합해보면 “불균형” 상태에서 국제컨테이너 정기선 운임은 “4단계”의 특징을 보였다. 1단계는 2020년 6월부터 2020년 10월까지로, 미국의 재고보충 수요와 쇼핑 성수기가 겹치면서 극동-북미 노선 운임의 급속한 반등을 주도했으며, 전 세계 컨테이너선이 미주노선에 대량으로 투입되었다. 2단계는 2020년 10월부터 2021년 2월까지로, 지속적인 수요 상승, 북미항만 혼잡 및 컨테이너 회전 정체로





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

“컨테이너 수급난”이 발생했고 전 세계적으로 운임이 폭등했으며 특히 극동-유럽 노선 운임이 가장 큰 폭으로 상승했다. 3단계는 2021년 2월부터 2021년 4월 15일까지로 비수기 요인, 항만 혼잡 완화 등으로 운임이 소폭 하향 조정되었다. 4단계는 2021년 4월 15일부터 2021년 8월까지로 수에즈운하 선박 좌초, 엔텐항 코로나19 충격, 태풍 “인파” 등 일련의 돌발상황에 성수기가 겹친 데다가 델타 변이 확산 등의 영향과 더불어 컨테이너 수급난이 운임을 최대치로 끌어올렸다. 또한 대형 화주, 무역업체, 포워더 등이 잇따라 비싼 금액으로 용선하여 항로를 개설하거나 단기 전용 임대 방식으로 화물을 출하하면서 “불균형” 현상이 악화되었다.

### 3 시장에 영향을 미치는 주요 요인 및 향후 전망

향후 국제컨테이너 수출시장 운임 추세를 예측하는 것은 어려운 일로 기관마다 전망이 각각 다르다. 상하이항운교역소는 국제컨테이너 운임이 연말까지 높은 수준을 유지, 특정 기간에는 최고치를 경신할 수도 있다고 예측했으며, 중장기적으로는 많은 불확실성이 존재한다고 분석했다. 드류리(Drewry)는 2022년 2월 초까지 호황기가 이어지고 신조선 수주 붐은 2023년까지 계속될 것으로, 머스크와 COSCO Shipping 등은 호황기가 2022년 1분기까지 이어질 것으로 예측하고 있다. 현재 북미항만 혼잡이 단기적으로 악화되고 있어 업계에서는 대체적으로 강세로 예상하고 있지만 상하이국제해운연구중심은 종합분석을 통해 2021년 말에 운임 상승세의 “변곡점”이 될 것으로, 연말부터 운임은 점차 조정될 것이라고 예상하고 있다. 그러나 동시에 돌발상황이 발생할 가능성 또한 존재하므로 여전히 불확실성이 매우 크다고 판단하고 있다. 해운시황에 주는 주요 영향요인 및 판단 근거는 아래와 같다.

1. 수출수요 증가율은 향후 몇 개월간 어느 정도 하락할 것으로 예상되며, 수출제품 구조조정이 발생할 가능성이 있다.

코로나19 이후 EU와 미국의 통화정책 완화 및 보조금 지급 등의 부양책이 해외소비 수요를 빠르게 회복시켰다. 미국의 인플레이션율이 수개월 이상 예측을 초과하면서 7월 말 미 연준이 대차대조표 축소 계획을 가동했다. 향후 달러는 긴축정책을 실시하는 방향으로 갈 것이며, 이는 기타 국가들의 기존 통화정책 긴축을 유도할 것이다. 9월에 미국의 코로나 실업 보조금이 만료되면서 시민들의 소비능력이 대폭 줄어들 것이며, 이와 함께 해상운임의 상승세가 지속되면서 가구·사무시설·가전제품 등 컨테이너 물동량 증가에 기여했던 저부가가치 상품의 수출 증가율이 크게 둔화될 것으로 보인다. 한편, 포워더들은 이미 컨테이너당 7만 달러 이하인 화물은 인수하지 않고 있는 것으로 조사되었다.

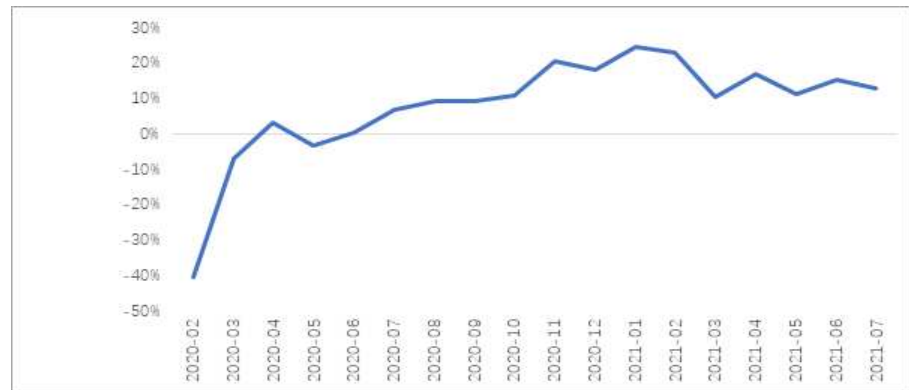
시장수요 변화를 나타내는 다양한 지표들이 이미 새로운 변화를 나타내고 있다. 예를 들면, 2020년부터 중국의 월간 수출액은 2019년 대비 증가율이 완화된 추세를 보이고 있고(그림 4), 미국, 일본 및 EU의 중국 상품 수입 비중이 뚜렷하게 하락했으며(그림 5), 중국 주요상품의 수출 증가율은 이미 정점을

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

지났다(그림 6). 또한 미국 제조사, 도매상들의 재고량이 많고, 소매상들의 재고 보충 추가 수요가 높지 않다.(그림 7) 일부 “홈코노미” 소비는 일회성 수요로 지속가능하지 않으며, 게다가 구매 물량의 일부는 운송에 묶여 있는 실정이다. 미국 L.A., L.B. 등 항만의 수입 컨테이너량은 이미 최고치를 경신했으며, 향후 추가로 늘어날 여력이 크지 않다.(그림 8)

[그림 4] 2019년 대비 2020년 이후 중국의 월간 수출액 변화 추이



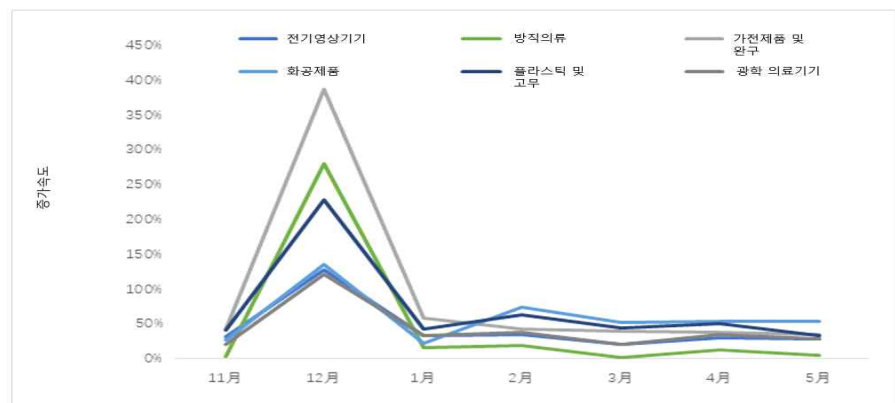
출처 : 중국국가통계국

[그림 5] 미국·일본·EU의 수입상품 중 중국 비중



출처 : Wind

[그림 6] 중국 주요 수출상품의 월간 무역액 동기대비 증가율



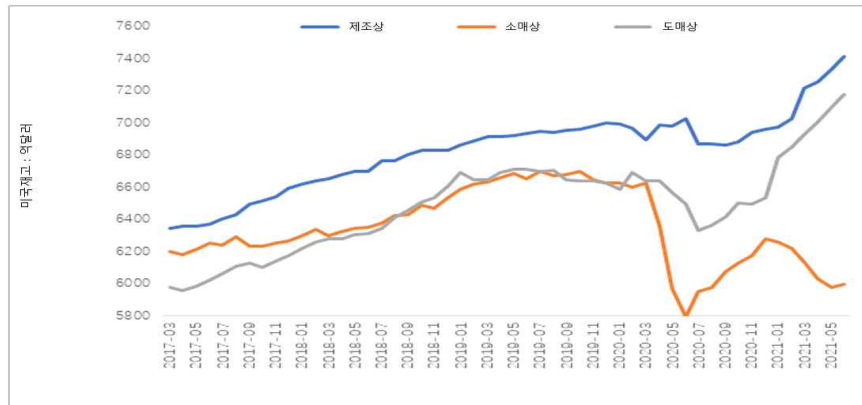
출처 : 중국국가통계국



## CONTENTS

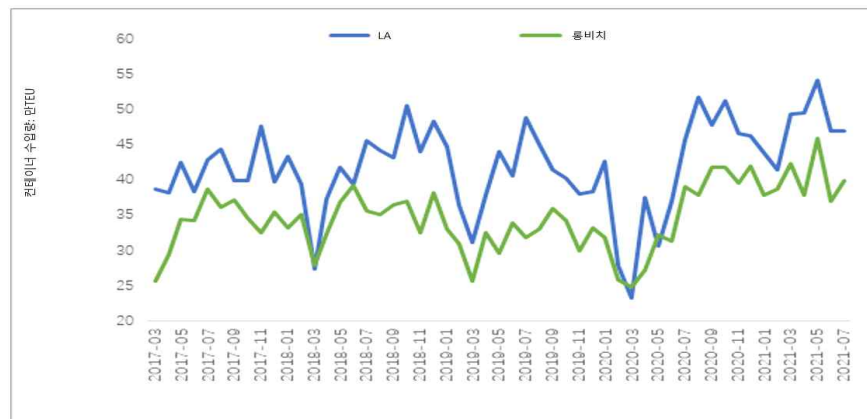
- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

[그림 7] 미국 제조상, 소매상, 도매상의 재고액 변화(억 달러)



출처 : Wind

[그림 8] 미국 L.A., L.B.항의 월간 수입 컨테이너 물동량 변화



출처 : Wind

## 2. 미주노선의 선복난은 일정 기간 지속될 것이나, 컨테이너 수급난은 크게 개선될 것으로 예상된다.

2008년 이후, 특히 2015년 파나마운하 확장공사가 완공되면서 선사들의 신조선은 18,000TEU급 이상 또는 1,000-3,000TEU급 등 양극화된 선형에 집중되었다. 이에 따라 기존의 4,000-7,000TEU급 선박들이 해체되면서 현재 극동-미서안, 극동-미동안 노선에 적합한 선형이 많지 않게 되었으며, 최근에 인도된 선박들 또한 이들 노선에 적합 선형은 드문 상황이다. 이에 따라 미주 노선의 운송능력 부족 문제가 단기적으로는 해소되기 어려우며, 선복 부족이 일정 기간 지속될 것으로 예상된다.

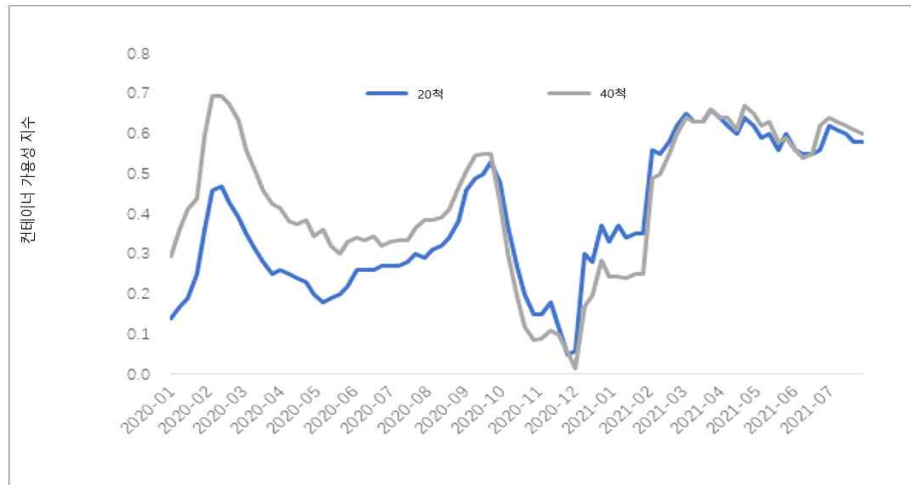
반면, 컨테이너 수급난은 크게 개선될 것으로 예상된다. 이를 뒷받침하는 근거로는 첫째, 각 지역의 컨테이너 설비 제조사들이 고속 성장하고 있으며, 기존의 컨테이너 제조업 선두 기업들이 생산에 박차를 가하고 있다. CIMC의 경우 동기대비 생산능력이 80% 증가했다. 일부 통계에 따르면 전 세계적으로 월간 컨테이너 인도량이 50만 TEU에 달하는 것으로 조사되었다. 둘째, 상하이 항의 컨테이너 품귀현상이 어느 정도 완화되어 이미 코로나19 발생 이전 수준으로 회복되었다(그림 9). 셋째, 미국 L.A., L.B.항의 수출 공컨 수량도 빠르게 회복세를 보이는 등(그림 10) 공컨 회전이 크게 개선되고 있다.



## CONTENTS

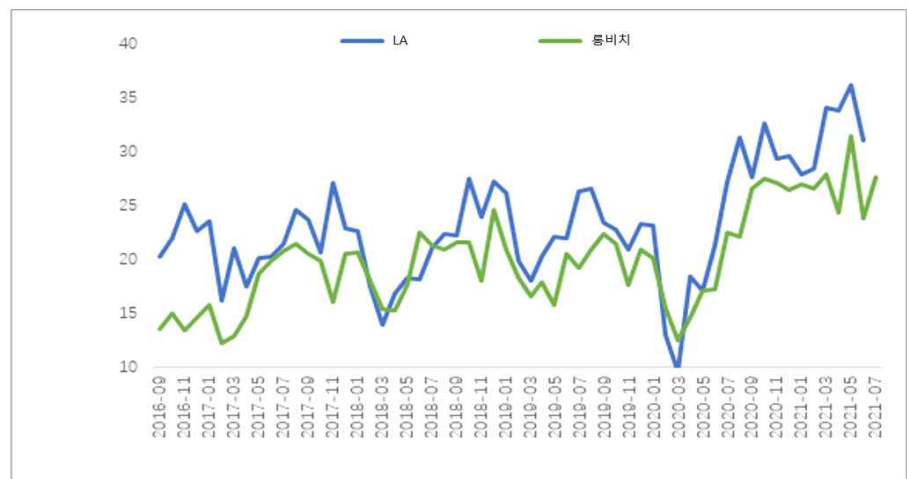
- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

[그림 9] 상하이항 컨테이너 가용성 지수



출처 : Wind

[그림 10] 미국 L.A., L.B.항의 수출 공'컨' 물동량 변화(만 TEU)



출처 : Wind

3. 해외 항만 적체 및 물류 정체가 가장 큰 문제이긴 하나, 올해 연말부터는 전반적으로 완화될 전망이다.

현재 전 세계적으로 약 400척의 컨테이너선이 항만에 대기하고 있으며, 100개 이상의 항만에서 적체가 발생하고 있다. 항만 대기시간은 2019년 동기 대비 배 이상 늘어났다. 항만에서 장시간·대규모 적체는 선박의 운항 지연으로 이어지고 운송 효율성이 심각하게 저하되고 있다. 전 세계 20%의 운송능력이 항만 적체와 운항 지연에 묶여 있는 실정이며, 항만 적체로 인한 육상물류의 적체도 운송의 불확실성과 단계별 원가 상승 등 악순환으로 이어지고 있다.

그러나 비록 최근 항만 적체가 심화되고 있지만, 11월 이후 전반적으로 완화될 것이라는 예측은 여전히 유효하다. 이를 뒷받침할 근거로 첫째, 델타바이러스가 확산되기 이전인 2월부터 6월까지 L.A.항 대기 선박 수가 이미 감소세를 보였으며(그림 11), 같은 기간 L.A.항의 컨테이너선 재항일수 또한 감소 추세를 보였다(그림 12). 최근 항만 적체 심화는 주로 델타바이러스 확산과 성수기가 겹친 영향이 크다. 둘째, 미국이 코로나19 보조금을 중단함에 따라 항만 근



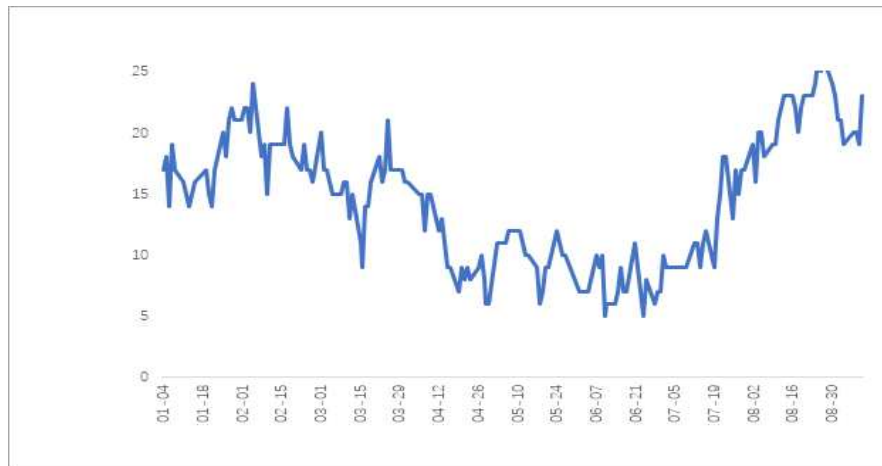


## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

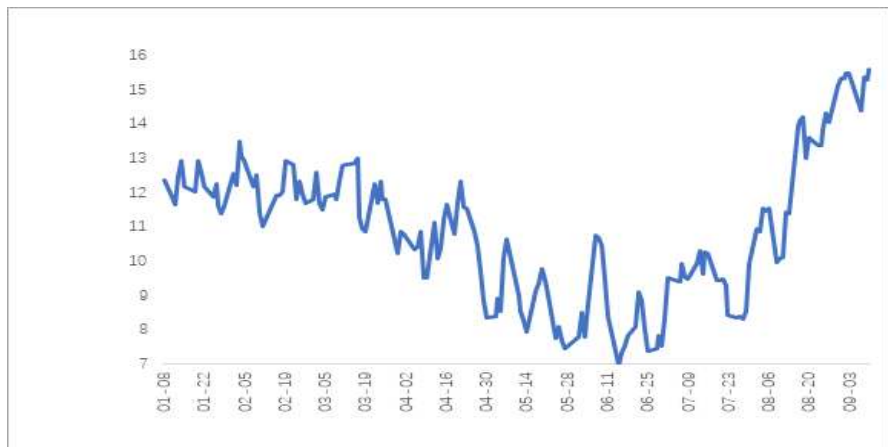
로자, 트레일러 기사 등 고용인원수가 점차 늘었으며, 이는 항만의 효율성 제고에 도움이 되고 있다. 셋째, 가을과 겨울에는 태풍 등 기상문제 영향이 점차 감소할 것이다. 넷째, 11월 이후 성수기 영향이 줄어들며 항만 적체에 숨통이 트일 전망이다.

[그림 11] 최근 L.A.항 모박지 대기선박 수량 변화(척)



출처 : Tianfeng증권(天风证券)

[그림 12] 최근 L.A.항 컨테이너 선박 재항 일수(일)



출처 : Tianfeng증권(天风证券)

저자 : 장용평(张永峰) 국제해운연구소장



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

## 칼럼 원문

## 国际集装箱海运市场基本特征及趋势研判

编者按：本文聚焦剖析国际集装箱海运市场的基本特点及波动规律，解析当前集装箱市场发展形势、主要影响因素及演变趋势等，研判集装箱市场走势。

## 一、市场基本特征

国际海运承担了全球贸易85%以上的运输量，对于全球经济与贸易发展都具有举足轻重的作用，并且具有“重资产、强周期、周期性”的行业特征。

## (一) 具有“强周期”行业特征

国际知名航运经纪公司克拉克森创始人Martin Stopford的航运周期理论普遍被业界所认可，他分析了近300年航运周期变化，航运周期长度基本都集中在5-15年，且都会经历投资繁荣期、过度投资期、衰退期、混乱期四个阶段。同时，每个周期里面好日子往往比较短暂，而困难的日子要长一些（约60%）。

从最近一次航运周期来看，2004-2020年正是一个完整的大周期，市场峰值发生在2008年，市场谷底在2016年，并且明显呈现四阶段特征，如图1所示：1) 2004-2008年，投资繁荣期，需求较好、高运价、造船热特征明显；2) 2008-2013年，过度投资期，需求不足、运力过剩、运价波动；3) 2013-2016年，市场衰退期，兼并重组、企业倒闭、运费低迷；4) 2016-2020年，市场混乱期，投资低迷、行业分歧、市场趋稳。而从整个周期来看，市场真正处于高运费的时间比较短暂，行业多数时间都面临供需失衡的成本竞争的巨大考验。

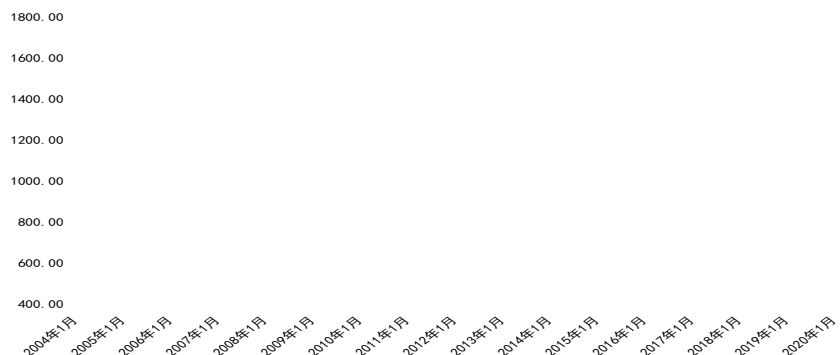


图1 2004-2021年CCFI指数走势

数据来源：上海航运交易所

## (二) 具有明显“季节性”特点

中国作为世界第一大货运大国，是欧洲、美国、加拿大等主要发达经济体的主要商品采购地，而欧美传统消费购物旺季都集中在圣诞节期间。因此，综合考虑运输时间、仓储成本和产品更新等因素，一般每年8-10月份为传统集装箱海上运输旺季，海运贸易量相对充足，如图2所示。

同时，从我国集装箱出口贸易视角来看，全球大型采购商、零售商、跨国公司等占有相当大比重，多数都与大型航运公司以每年一次的长协价格（每年4-5月份）确定当年的基本运费价格。部分大货主、大货代、无船承运人等也可以通过直接长期合约方式锁定部分长协价格的舱位。真正完全在即期市场订舱的箱量仅占到30%左右。另外，据相关调研数据显示70%左右货物出口以FOB（“离岸价”）贸易方式展开，即集装箱海上运输段、目的港及目的地陆上运输等相关费用主要由买家来承担。

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

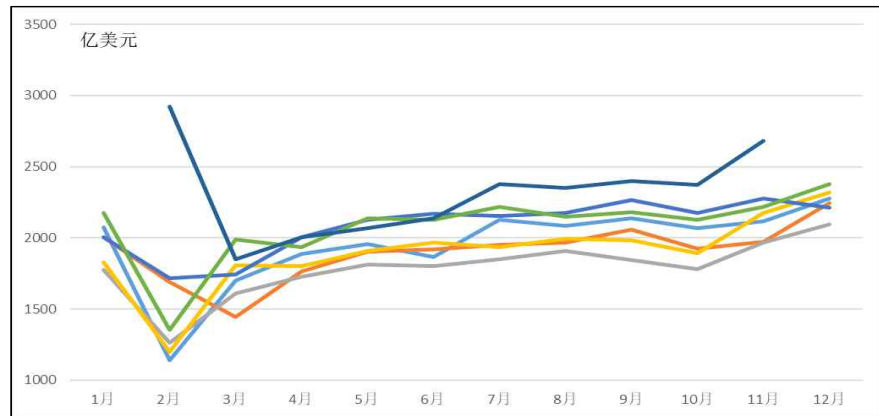


图2 2014-2020年中国每月进出口贸易额及走势

数据来源：国家统计局

### (三) 具有“投资弹性大”基本属性

集装箱海上运输作为定港口、定航线、定班期、定运时、定船舶的班轮运输模式，行业进入门槛相对较高，集中度相对要高，具有投资大、产业链条长、投资回收期长等特点。例如：要保障远东/欧洲周班服务，需要配置至少11艘船舶，投资造船都是成组下单；同时，班轮公司经营管理涉及船舶投资成本、航次成本、港口环节费用、集装箱相关成本、陆上物流成本、管理人员成本、信息化及网点投入等多个环节，运输链条比较长。

因此，当市场需求不足、运力过剩局面下，上述成本多数都要产生，班轮公司的综合运营成本较高，其行业长期平均投资收益率普遍低于行业平均水平；然而当市场船舶供不应求、行业受突发事件影响等条件下，伴随载运箱量提升和单箱价格上升，班轮公司的利润率会快速上升，具有明显投资弹性大的特点。

## 二、“疫情下”国际集装箱市场的基本情况

2020年下半年以来，受疫情突发事件影响，全球经贸产业链、供应链和物流链遭受重大冲击，境外港口防疫、码头用工和货物集散等都面临巨大挑战。集装箱班轮运输经历了大量船期延误、港口拥堵、集装箱设备周转不畅、缺箱以及舱位紧张等一系列连锁反应，给全球物流链带来了前所未有的混乱，导致了集装箱有效运能供给不足、集装箱单箱价格快速上涨等多重“失衡”现象。

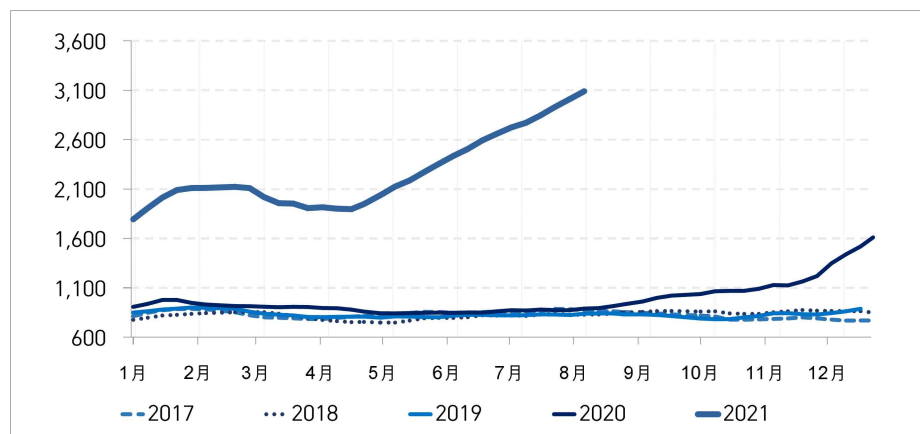


图3 2017-2021年CCFI指数及走势

数据来源：国家统计局

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

综合来看，“失衡”状态下国际集装箱班轮运费走势呈现“四个阶段”特征：1) 20.6-2020.10，美国进口补库存和旺季叠加带动远东/北美航线运价快速回升，带动了全球集装箱船舶被大量投放到美线；2) 2020.10-2021.2，需求持续上升、北美港口拥堵、集装箱设备周转不畅等导致“一箱难求”、全球性运费普涨，其中远东/欧洲航线运价涨幅最高；3) 2021.2-2021.4.15，淡季因素、港口拥堵趋于缓解等影响下，市场运费小幅回调；4) 2021.4.15-2021.8，系列突发事件（苏伊士运河船舶搁浅、盐田港疫情、“烟花”台风等）、旺季效应叠加、德尔塔毒株扩散等影响下，“一舱难求”推动市场运费走向新高，同时大型货主、贸易商、货代等纷纷高位租船开辟航线或短期包船出货，行业“失衡”局面加剧。

### 三、影响市场主要因素及趋势研判

对于未来国际集装箱出口市场运费走势研判，是件困难的事，不同机构预判也差异较大：1) 上海航运交易所预测，国际集装箱运价仍将保持高位运行至年底，甚至在局部时段可能继续创出新高，中远期发展存在诸多不确定性；2) 德鲁里预测，市场高峰可以延续到2022年二月初，新造船订单热潮预计要2023年才能结束；3) 马士基、中远海运集团等预测，市场高峰可以延续到2022年第一季度。尽管当前北美港口拥堵呈现短期加剧趋势，行业普遍存在看涨预期，然而上海国际航运研究中心综合相关因素后判断：预计2021年底即将迎来市场运费高峰的“拐点”，市场运费届时将逐步步入回调空间，当然不能排除突发事件可能对市场造成的诸多不确定性影响。

主要影响因素及判断依据如下：

#### 1、预计未来几个月出口需求增速将有所下滑，出口产品结构面临调整窗口期

疫情背景下，欧盟、美国超宽松货币政策与居民补贴措施是拉动境外消费需求快速回升的核心因素。随着美国通货膨胀率持续数月超预期，7月底美联储已经启动“缩表”计划，未来美元将朝着收紧货币政策迈进，也将引导其他经济体收缩现有的货币政策。9月份美国发放的疫情失业补助福利已经到期，将大幅压缩居民消费能力。同时，随着海运运费持续走高，家具、办公设施、家电等低附加值高箱量贡献的货物出口增速将会明显下滑。据调研了解，货代已经基本不接单箱货值低于7万美金的箱子。

反映市场需求变化的诸多指标已经呈现一些新变化，如：1) 2020年以来中国每月出口贸易额对比2019年增速呈放缓趋势（如图4）；2) 美国、日本、欧盟进口中国商品的份额占比明显下滑（如图5）；3) 中国主要商品出口贸易额增速高峰已过（如图6）；4) 美国制造商、批发商库存高企，零售商进一步补库存意愿并不强烈（如图7）。主要由于部分“宅经济”消费都是一次性需求且可持续不强，同时部分采购货物都被滞留在路上；5) 美国洛杉矶、长滩等港口进口箱量已经创阶段性新高，未来进一步提升空间不大（如图8）。

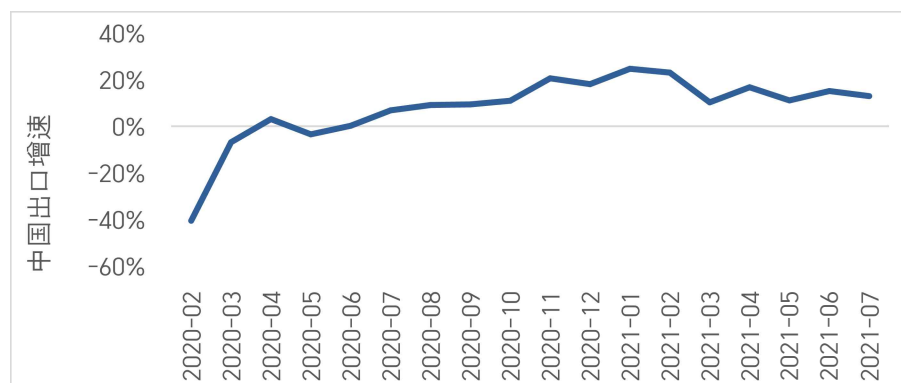


图4 2020年以来中国每月出口贸易额对比2019年变化

数据来源：国家统计局

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

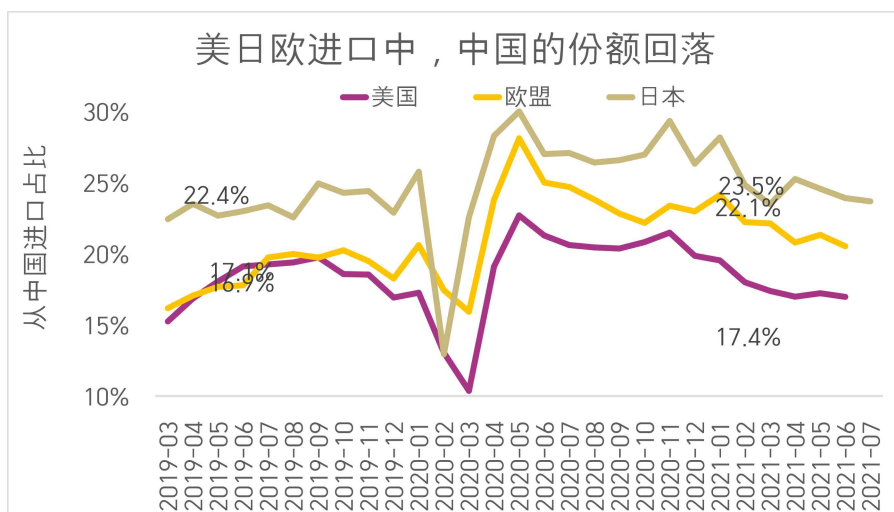


图5 美国、日本、欧盟进口商品中的中国份额占比

数据来源：Wind

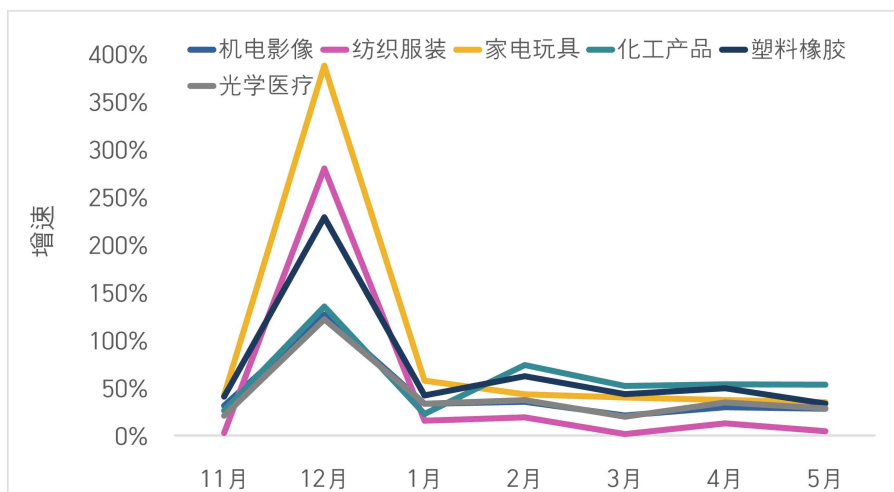


图6 中国主要出口商品每月贸易额同比增速

数据来源：国家统计局

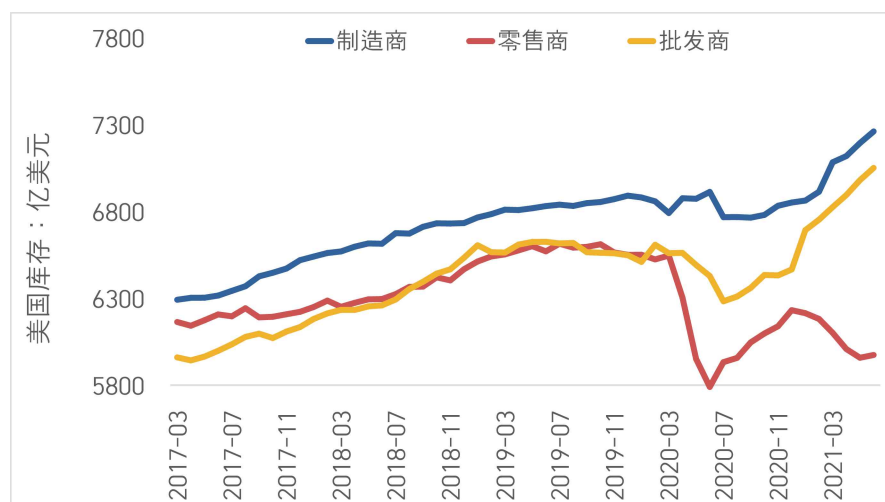


图7 美国制造商、零售商、批发商库存金额变化

数据来源：Wind



## CONTENTS

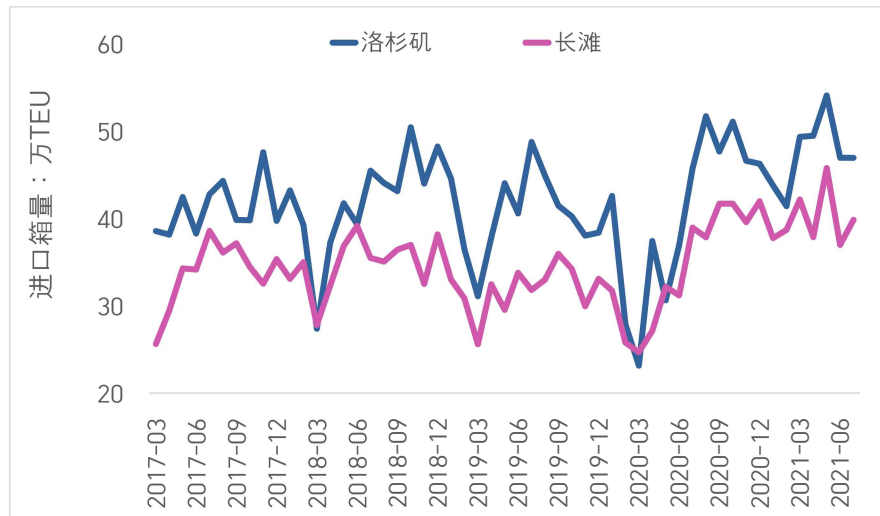


图8 美国洛杉矶、长滩港口每月进口集装箱量变化

数据来源：Wind

## 2、美线运力“一舱难求”仍将持续一段时间，预计“一箱难求”局面将有明显改善

自2008年以来，尤其2015年巴拿马运河扩建完成以后，航运公司造船主要集中于18000TEU及以上、1000-3000TEU等两端化船型为主，传统4000-7000TEU船舶多被拆解，而当前适合于远东/美西、远东/美东航线船型的船舶并不多，且近期交付的匹配船型也很少。因此，美线运力的短缺问题短时间内很难得到有效缓解，舱位紧张仍将持续一段时间。

预计“一箱难求”局面将有明显改善，理由如下：1) 各地集装箱设备制造企业快速发展，传统集装箱制造龙头企业加足马力生产，如中集集团产能同比增加80%；据不完全统计，全球每月交付集装箱大约50万TEU；2) 上海港集装箱紧缺程度基本恢复，已经接近疫情前水平（如图9）；3) 美国洛杉矶、长滩出口空箱数量整体也加速回升（如图10），空箱回流明显加快。

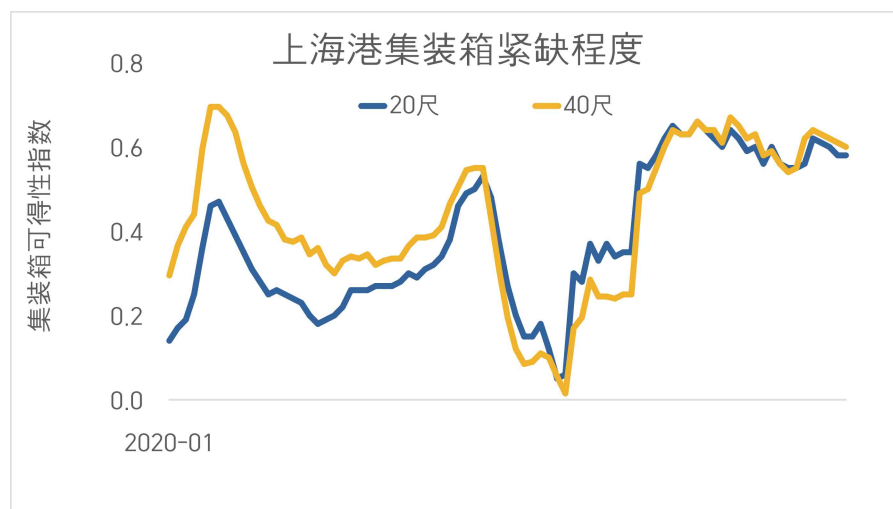


图9上海港集装箱紧缺程度

数据来源：天风证券

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 등록선원 통계
- ▶ 전문가 칼럼 : 국제컨테이너 해운 시장의 기본 특징 및 향후 추이 분석

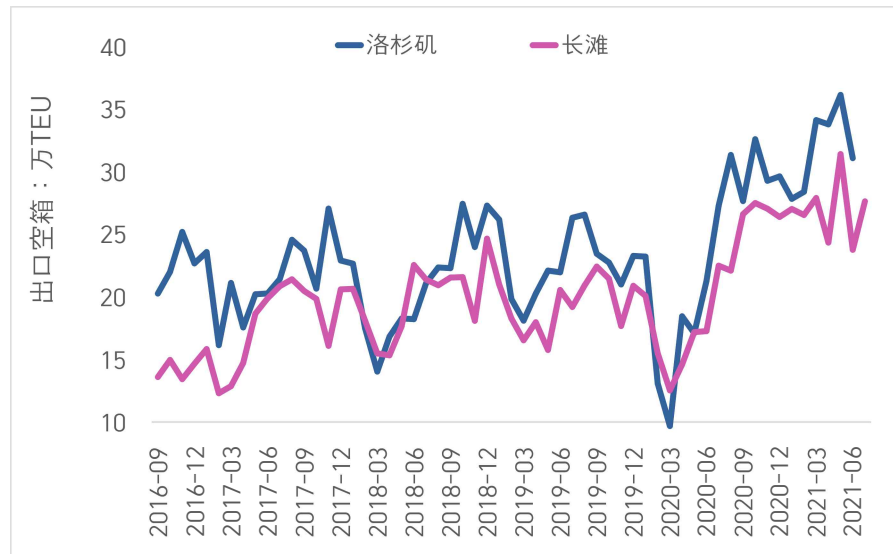


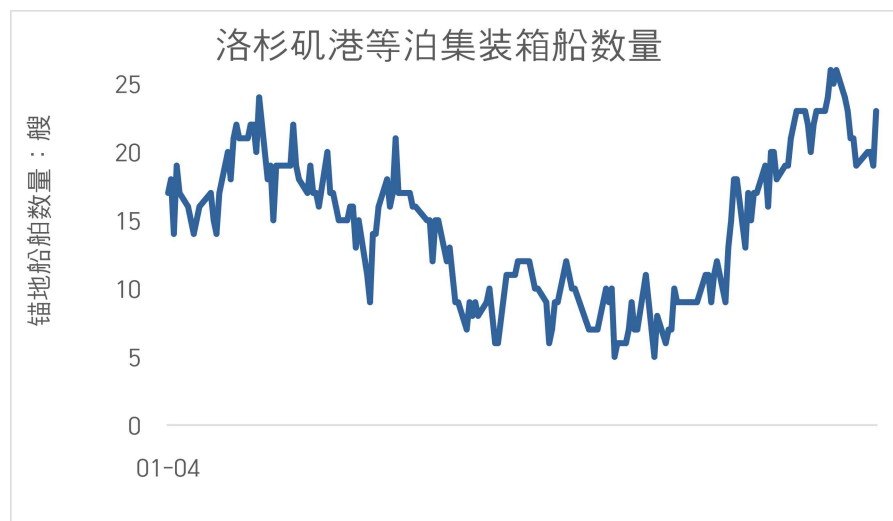
图10 美国洛杉矶、长滩出口空箱数量变化

数据来源：Wind

### 3、境外港口拥堵及物流不畅是核心问题，预计年底港口环节整体趋于缓解的大趋势未变

目前全球约400艘集装箱船滞留港口，同时超过100个港口报告存在拥堵等问题，港口等待时间比2019年同期增加了一倍以上。港口长时间、大规模拥堵导致船期延误，严重拖累了航运效率，全球20%的运力被港口拥堵和船期延误消耗。同时，港口拥堵导致的陆上物流集散不畅进一步加剧了运输的不确定性与多环节的高成本。

尽管近期港口拥堵趋势加剧，预计港口环节11月份后整体趋于缓解的大趋势未变，理由如下：1) 德尔塔毒株扩散之前，2-6月份洛杉矶港口等待船舶数量已经呈现减少趋势（如图11），同期洛杉矶港口集装箱船舶在港天数也呈现减少趋势（如图12）；近期拥堵加剧主要还是由于德尔塔毒株扩散、旺季效应叠加等因素影响；2) 美国取消疫情补贴背景下，码头工人、集卡司机等用工数量将逐步增加，有利于提高港口运转效率；3) 秋冬两季，台风等负面因素的影响将逐步降低；4) 11月份以后，旺季效应影响减弱，也给港口缓解拥堵提供了时间窗口。





## CONTENTS

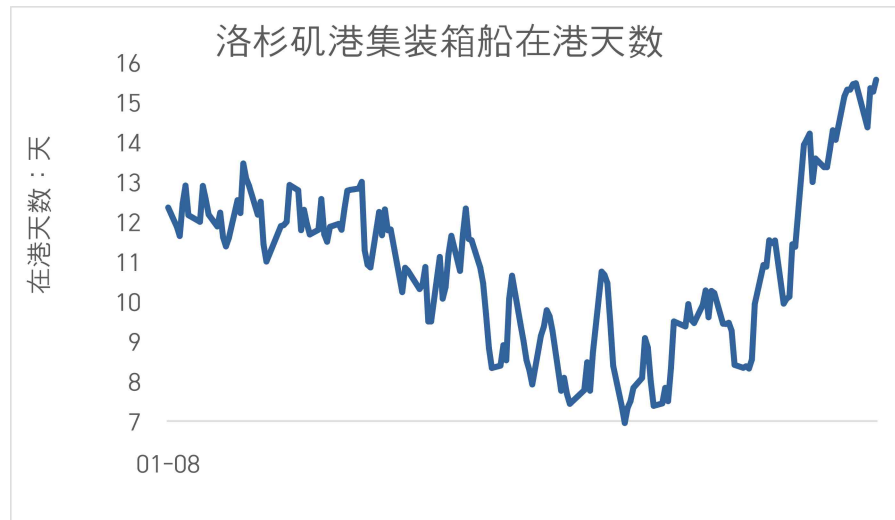


图12 当前洛杉矶港口集装箱船舶在港天数

数据来源：天风证券

撰稿人：张永锋 国际航运研究所所长  
上海海事大学 上海国际航运研究中心