



# 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

제22-4호  
 2022년 2월 28일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

#### ■ 2021년 중국 물류산업 주요 지표

단위 : 조 위안, %

구분	금액	증가율
사회물류 총비용	16.7	12.5
운송비	9.0	15.8
보관비	5.6	8.8
관리비	2.2	9.2
사회물류총액	335.2	9.2
물류산업 총수입	11.9	15.1

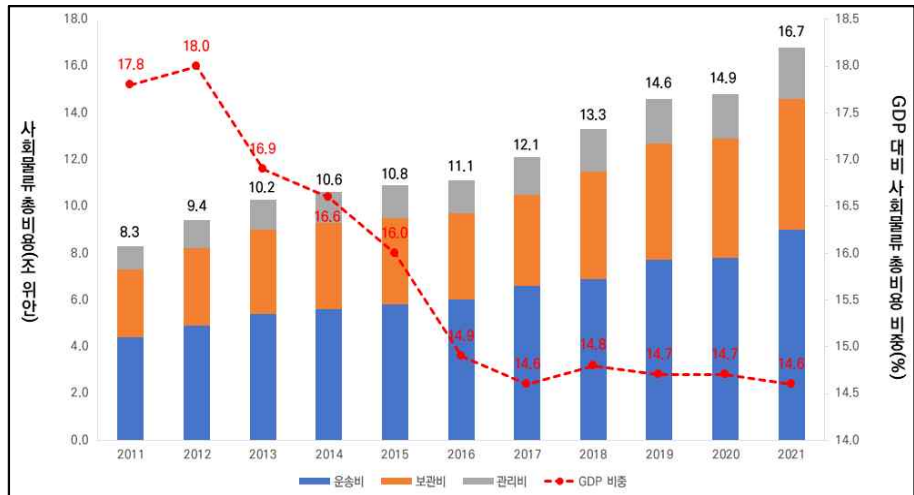
자료 : 중국물류구매연합회

- 사회물류 총비용과 사회물류 총액
  - **사회물류 총비용**(Total social logistics costs)은 '중국 내 상주하는 경제 주체들이 물류 활동 중 발생하는 모든 비용'으로 우리나라의 '국가물류비'에 해당
  - **사회물류 총액**(Total value of social logistics goods)은 중국 국내 수요영역에서 화물이 공급지에서 도착지까지의 실제 유통에서 발생하는 '가치 총액'으로, 물류비(Costs)의 개념이 아니라, 물류서비스가 필요한 '상품 총 가치(Total value)'의 개념임(사회물류 총액 > 중국 GDP)

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용



자료 : 중국물류구매연합회, 연도별 "전국 물류유통 상황 통보"를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

### 2021년 중국 물류수요 증가, 사회물류 총비용 평년 수준 회복)

2021년 중국 물류산업은 견조한 회복세를 보였으며 실물경제의 꾸준한 회복은 물류수요의 빠른 성장을 견인했다. 중국의 '국가물류수요'에 해당하는 사회물류 총액(社会物流总额)은 2021년 335.2조 위안으로 전년 대비 9.2% 증가했으며, 2020년~2021년 평균 증가율은 6.2%로 정상 연도 수준을 회복했다. 이 중 공업품, 농산물, 재생자원과 기관 및 거주민 물품 물류 총액은 각각 299.6조 위안, 5조 위안, 2.5조 위안, 10.8조 위안으로 전년 대비 각각 9.6%, 7.1%, 10.2% 증가했으나, 수입화물 물류 총액은 17.4조 위안으로 전년 대비 1.0% 감소했다.

2021년 중국의 물류수급 서비스체계가 개선되고 공급망의 복원력이 강화되어 거시경제의 질적 향상과 효율성 증대, 비용절감이 촉진되었다. 중국의 '국가물류비'에 해당하는 사회물류 총비용(社会物流总费用)은 2021년 16조 7천억 위안을 기록하며 전년 대비 12.5% 증가했으나, GDP 대비 비중은 14.6%로 전년 대비 0.1% 포인트 소폭 감소했다. 사회물류 총비용 중 운송비용, 보관비용 및 관리비용은 각각 9조 위안, 5.6조 위안 및 2.2조 위안으로 전년 대비 각각 15.8%, 8.8% 및 9.2% 증가했다.

2022년 중국의 '145' 계획 전면 실시, 경제 안정화 정책 추진, 투자·소비·국제 무역 물류수요의 지속 회복, 물류비즈니스 활성화, 물류산업의 전환 및 고도화로 중국의 물류수요는 연간 6% 수준의 안정적인 증가를 보일 것으로 전망되고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

저자

장용평(张永峰) 국제해운연구소장  
상하이국제해운연구중심전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망<sup>1)</sup>

## 1 2021년, 컨테이너 운송시장 공급사슬 불균형 현상 심화

2020년 하반기부터 코로나19의 폭발로 글로벌 경제무역 산업사슬, 공급사슬과 물류사슬 모두 큰 충격을 받았으며, 해외 항만 방역, 터미널 근로자 고용, 화물 집산 등의 분야가 큰 도전에 직면하게 되었다. 컨테이너 정기운송 스케줄 지연, 항만 적체, 컨테이너 장비 회전을 저하, 컨테이너 및 선박 부족 등 일련의 연쇄 반응으로 글로벌 물류사슬이 전례 없는 혼란을 겪으면서 컨테이너 유효 수송능력 공급 부족, 컨테이너 가격 급등 등 여러 가지 불균형 현상이 일어났다. 2021년 12월 31일 현재 중국수출컨테이너운임지수(CCFI)는 3344.24포인트를 기록했으며, 2021년 연평균 CCFI는 2615.54포인트로 전년 대비 165.69% 증가해 운임지수와 증가율 모두 사상 최고치를 기록했다.

## 1. 컨테이너 해운수요, 최근 몇 년 중 가장 높은 증가 보여

2021년 글로벌 컨테이너 해상물동량은 2.07억 TEU로 전년 대비 6.49% 증가했다. 다수 항로가 사상 최고의 해상물동량을 기록하는 실적을 거두었다. 이중 태평양 항로, 대서양 항로 및 아시아-유럽 항로 물동량은 각각 3,051만TEU, 825만TEU와 2,464만TEU로 전년 대비 각각 11.10%, 8.83%와 3.20% 증가해 사상 최고치를 기록했다.

[표 1] 컨테이너 항로별 해상물동량 및 증가율

단위: 백만TEU, %

연도	아시아-유럽		태평양		대서양		남북		인트라아시아	
	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율	물동량	증가율
2019	24.84	4.2	26.19	-2.1	8.12	3.1	32.23	-0.2	84.70	3.4
2020	23.88	-3.9	27.47	4.9	7.58	-6.7	31.63	-1.9	83.86	-1.0
2021*	24.64	3.2	30.51	11.1	8.25	8.8	34.33	8.5	88.99	6.1

자료 : Claksons Research

## 2. 컨테이너 선대 회전을 현저히 감소

Clakson Research에 따르면 2021년 글로벌 컨테이너 선대의 전체 수송능력은 2,470.3만 TEU로 전년 대비 4.5% 증가했다. 코로나19의 재발, 근로자 파업, 극단적인 날씨, 항만 적체 및 선원 교대난 등으로 선박 회전이 계속해서 낮은 수준을 유지함에 따라 17%의 수송능력이 손실되었으며, 이로 인해 컨테이너 선대의 효율성이 충분히 발휘되지 못했다.

1) 이 칼럼은 집필자의 의견이며, KMI 중국연구센터의 공식의견이 아님을 밝혀드립니다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

[그림 1] 2020~2021년 글로벌 컨테이너 선대 유효 수송능력



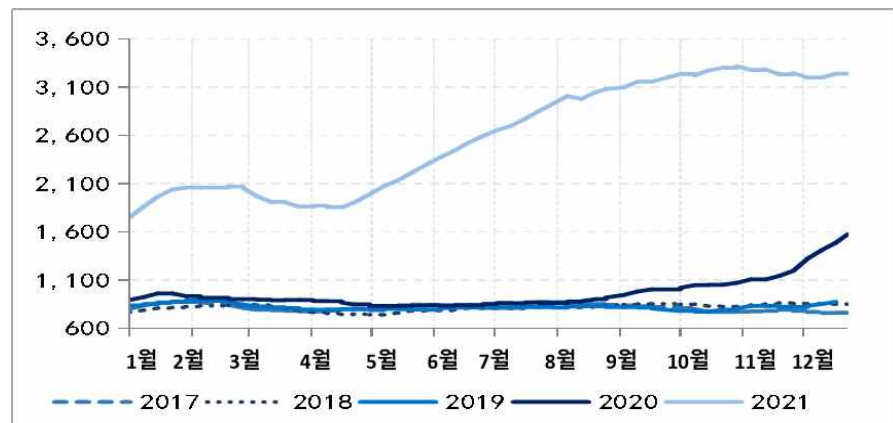
자료 : Drewry

주 : 잠재적 유효 운송능력은 2019년 항만 생산율에 근거해 산정됨

### 3. 2021년 컨테이너 해상운임 누차 최고치 기록

2021년 컨테이너 해상운임은 상승세로 변동성을 이어갔으며, 시장 운임은 전반적으로 사상 최고 수준에 이르렀다. 2021년 컨테이너 해상운임은 다음과 같은 3단계 특징을 나타냈다. 첫 번째 단계는 1~4월로, 춘절 연휴, 비수기, 항만 적체 완화 등 요인으로 컨테이너 해운시장 운임지수가 반등하여 상대적으로 높은 수준을 유지했다. 두 번째 단계는 5~10월로, 성수기 수요 회복, 수에즈운하 선박 좌초, 옌텐(盐田)항 코로나19 발발, 닝보저우산항 방역, 제6호 태풍 인파, 델타 변이 바이러스 확산 등 영향에 따른 컨테이너 박스 부족난과 해운업계 패닉 현상이 운임을 지속적으로 상승시켰다. 세 번째 단계는 '10·1' 국경절 이후부터 연말까지로, 글로벌 수출입 무역수요 증가율 둔화, 익스프레스 노선 운임 조정, 오미크론 확산, 북미와 동남아 항만의 적체 가중 등의 영향으로 컨테이너 해상운임은 '선 하락, 후 상승'의 단기적인 추세를 나타냈다.

[그림 2] 2017~2021년 CCFI 지수 추이



자료 : 상하이해운거래소



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

## 2 2022년, 불확실성과 도전의 한해

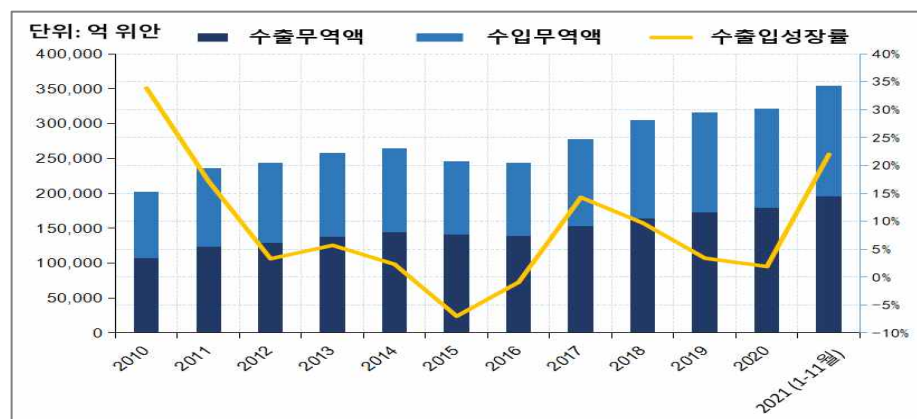
2021년 국제컨테이너 정기선시장 운임은 높은 수요, 수송능력 회전을 저하, 항만 적체 등 여러 요인의 영향을 받았지만, 그 많은 변화의 이면에는 역시 '코로나 19 변화'가 핵심 요인으로 작용했다. 예를 들면, 5월 델타 변이 바이러스의 전 세계적 확산과 11월 이후 오미크론의 확산은 주민 소비와 생산 생활에 큰 영향을 미쳤고, 항만 근로자 부족과 항만 적체로 직결되면서 선박 회전율과 선사 스케줄 등에 영향을 미쳤다. 따라서 2022년 코로나19의 글로벌 방역 동향 및 효과는 여전히 컨테이너 해상운임 변화와 추세에 영향을 미치는 핵심 요인이 될 것이다. 이와 더불어 현재 수출입 무역수요, 선박 수주 및 인도, 수송능력 회전을, 항만 적체 등 요인이 시장을 계속 교란하고 있어 불확실성이 가중되고 있다.

전반적으로 코로나19는 최악의 고비를 넘겼고, 컨테이너 해상운임도 기본적으로 가장 심각한 폭등 단계를 넘겼다고 볼 수 있다. 2022년 국제컨테이너 해운시장 발전 추세 및 관련 요인 변화는 다음과 같다.

### 1. 중국 컨테이너 수출수요 강세, 2022년 컨테이너 수출 무역액 높은 수준 유지 예상

2021년 중국 수출입 총액은 고속 성장을 지속했다. 2021년 1~11월 중국의 화물교역 총액은 35.4조 위안으로 전년 대비 22.0% 증가했다. 이 중 수출은 19.6조 위안으로 전년 대비 21.8% 증가, 수입은 15.8조 위안으로 전년 대비 22.2% 증가했다. 화물 수출입 규모도 사상 최고치를 기록했으며, 무역 구조가 지속적으로 최적화되어 글로벌 방역과 경제무역 회복에 크게 기여했다. 2022년에는 달러화 축소 및 금리 조기 인상 예상에도 불구하고 글로벌 유동성 긴축이 역외 소비 수요에 부정적인 영향을 미칠 것이다. 그러나 해외 코로나19 회복세, 주요 선진국의 '메이드 인 차이나'에 대한 높은 의존도, 화폐 초과발행에 따른 소비 관성 및 글로벌 공급사슬 불안정에 따른 재고보충 수요 등으로 2022년 중국의 컨테이너 수출입 무역액은 고공행진을 이어갈 것이나 증가율은 뚜렷하게 하락할 것으로 보인다.

[그림 3] 2010~2021년 중국 수출입 무역 추이



자료 : 중국 해관총서



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

## 2. 중국 수출제품 구조 유연, 컨테이너 수출제품 구조조정에 직면

2021년 중국의 수출제품 구조는 단계적인 재조정을 거쳤다. '홈코노미' 수요는 점차 일상 소비품과 공산품으로 대체되고 있다. 높은 운임으로 인해 콜드체인, 특송, 국제전자상거래 등 '익스프레스' 모델이 등장되면서 프리미엄 고객의 전문 운송수요를 촉진시켰다. 단계별로 보면 상반기 글로벌 코로나19가 단계적으로 완화되면서 방역물자 수출 증가율은 크게 하락한 반면, 가방, 의류, 완구, 가정용 제품 등 소비재 수출은 높은 증가세를 유지했다. 더불어 해외 생산 재개로 기계설비 및 부품 등 중간재 생산이 빠르게 회복되었다. 하반기에는 코로나19가 반복되면서 방역물자 수출은 증가를 회복한 반면, '홈코노미' 관련 소비품 수출은 크게 감소, 관련 소비품(의류, 완구, 전자기기) 중간재와 기계장비 및 부품 등 중간재 수출은 강세를 보이기 시작했다. 2022년에는 해외 각국이 단계적으로 생산을 회복함에 따라 방역물자 수출은 상대적으로 높은 수준을 유지, '홈코노미' 수출 강세는 일정 부분 둔화, 일상 소비재와 공산품 수출은 점차 회복될 것으로 전망된다.

[표 2] 2021년 일부 제품의 월별 수출 전년 대비 증가율

구분	전년 대비 증가율(%)											
	2021-11	2021-10	2021-09	2021-08	2021-07	2021-06	2021-05	2021-04	2021-03	2021-02	2021-01	
수출 증가율	16.6	20.4	19.9	15.7	8	20.1	18	22.1	20.6	139.2	16.5	
방역물자												
방역용 섬유사	5.2	1.5	-11.7	21.5	-33.6	-29.5	-45.7	23.1	0.3	261.4	7.1	
의료기기 및 기계	11.5	18.9	16.9	8.8	-24.9	-26.7	-23.7	1.4	28.5	202.6	19.7	
방역의류 및 완구												
가방 및 유사 용기	23.4	37.1	34.6	37.6	14.9	27.9	35.2	26.9	6.9	233.7	20.1	
복장 및 의류부속품	17.7	18.1	2.9	0.2	-2	7.3	26.6	22.5	31.4	294.5	-6.5	
완구	13.9	18.2	31.2	11.3	4	28.6	36.7	26.3	27.7	306.5	37.1	
가정용 제품												
가구 및 그 부품	-2.5	8.2	8.5	7.6	-0.6	15.1	19.7	18.3	45.2	353.5	19.2	
조명기구 및 그 부품	4	23.9	26.6	7.4	1.3	12.2	21.2	15.9	41.3	463.2	42.7	
가전제품	-3.8	8.2	5.3	-1	-6.5	10.6	19.4	23.3	38.9	215.3	34.3	
전자기계												
전자기계 제품	12.4	17.8	18	14	7.4	19.6	17.8	20.7	25.3	131.5	22.1	
방역 기계설비	18.3	20.7	23	15.2	2.1	19.1	18.6	18.1	6.8	142.2	5.1	
중간재 및 자본재												
집적 회로	35.8	25.9	28.8	29.8	14.6	21	16.2	28.3	22.9	11.9	33	
자동차 부품	8.2	8.4	9.1	20.5	24.9	35.1	35.5	39.5	9.9	135.5	7.2	
소비재												
핸드폰	23.2	6.5	59.5	30.1	-17.8	0.5	4.2	27.4	20.3	93	28.8	
정보자통처리기기	3.4	13.1	7.5	4.2	1	3.1	-11.2	-7.0	34.6	122.5	11.1	

자료 : 중국 해관총서

## 3. 2022년 컨테이너 부족 크게 완화, 선박 부족 해소는 시간 필요

컨테이너 부족난은 2021년 컨테이너 해운 공급사슬에 영향을 미친 가장 중요한 원인으로 시장 운임 상승을 직접 초래했다. 종합적으로 보면 현재 컨테이너 분야에는 3대 변화가 일어나고 있다. 첫째, 컨테이너 제조능력이 대폭 증대되었다. 불완전 통계에 따르면 전 세계적으로 매월 새로 교부되는 컨테이너 박스는 약 50만 TEU으로 현재 컨테이너 총량의 1%를 차지하고 있다. 둘째, 각국의 수출 컨테이너 중 공 컨테이너 회수 속도가 크게 빨라졌으며, 유럽과 미국 등 국가로부터 리턴되는 컨테이너 중 풀컨테이너 비중이 증대되고 있다. 컨테이너 회전율 향상과 신조 컨테이너의 투입 가속화는 컨테이너 부족 문제를 점차 완화시킬 것이며, 향후 2~3년 컨테이너 공급 과잉의 위험을 초래할 수 있다.

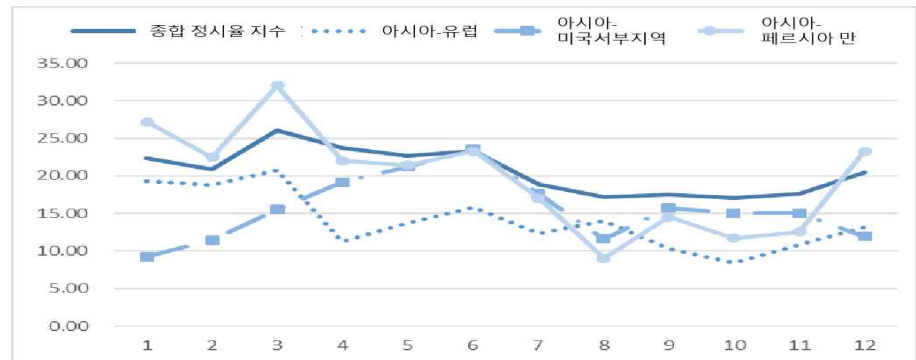
셋째, 여러 돌발사태와 항만 방역 등의 영향으로 2021년 운항 중단, 선박 결항, 항로 변경 등 현상이 빈번하게 발생했다. 2021년 태평양 항로와 아시아-유럽 항로의 결항 횟수는 637항차로, 2020년에 비해 2배 가까이 늘어났다. 더불어 일부

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

아시아 역내항로와 남북 항로 및 동서향 서브 간선항로의 수송능력이 태평양 항로로 조정 투입됨에 따라 태평양 항로의 주당 수송능력은 29%나 증가했다. 이처럼 항로의 대규모 조정과 불안정으로 컨테이너 선사의 정시성은 일시적으로 낮은 수준으로 하락했다. 2022년 코로나19의 불완전 회복, 엄격한 항만 방역정책 유지, 항만 적체 불완전 해소 등 상황에서 선박 부족 현상은 당분간 유지될 것이며, 신규 발주 선박은 2023년에 집중적으로 인도될 것으로 전망된다.

[그림 4] 2021년 글로벌 컨테이너선사의 월별 종합정시성 지수 및 일부 항로별 정시성 지수

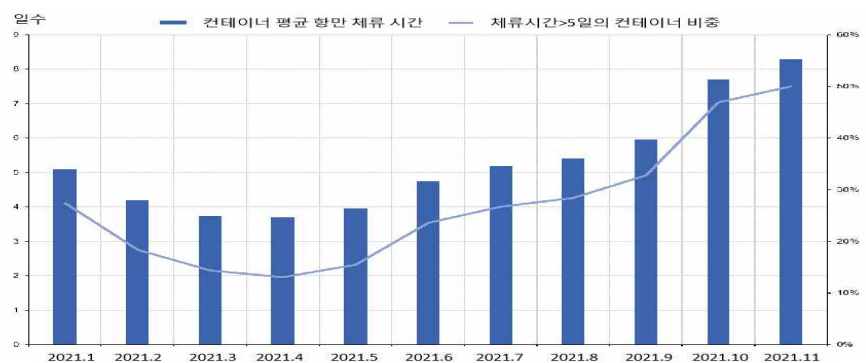


자료 : 상하이해운거래소

### 4. 글로벌 항만 적체 여전히 심각, 북미항만 적체 불확실성 가둬

코로나19는 항만 적체의 핵심 요인으로 항만 적체는 컨테이너 공급사슬에 일련의 영향을 미치고 있으며, 최근에는 오미크론 확산세가 거세지고 있다. LA 롱비치 항만의 통계에 따르면 2021년 12월 말 한주 항만 근로자의 10%에 해당하는 약 800명의 항만 근로자가 코로나19로 결근을 했다. 한편, 2021년 연말 컨테이너 무역 증가로 북미, 동남아, 유럽 등 지역의 항만 적체는 일시적으로 증가된 추세를 보였다. 그러나 2022년에는 글로벌 방역 강화로 코로나19가 효과적으로 진정되면서 중국, 일본, 한국, 동남아, 유럽 등 지역의 항만 적체가 상대적으로 완화될 것으로 예상된다. 다만, 돌발요인으로 인해 단기적으로 적체가 심화될 가능성도 배제할 수는 없다. 아울러 항만 적체가 가장 심각한 곳은 여전히 미국 서부지역으로, 임금 협상의 결과에 따라 6~7월은 항만 적체의 중요한 전환점이 될 수 있다.

[그림 5] 2021년 LA 롱비치 항만 컨테이너 재항 시간



자료 : PMSA



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

## 5. '컨' 선사 종합 EBIT 지난 7년간 합계 초과, 선사별 경쟁전략 다양화

2021년 1~3분기 글로벌 주요 컨테이너 선사는 좋은 재무성과를 거두었다. 드류리(Drewry)가 발표한 보고서에 따르면 2020년 3분기부터 세계 주요 컨테이너 선사 영업이익률은 10%를 돌파했으며 EBIT는 고속 성장세를 보였다. 2021년 상반기 세계 주요 컨테이너 선사의 종합 EBIT는 659억 달러로 지난 7년간 합계를 돌파했으며 각 상장 컨테이너 선사의 영업 수익은 대폭 증가했다. 한편 컨테이너 선사의 경쟁전략이 뚜렷이 분화되기 시작했다. Maersk는 물류기업 인수 확대를 통해 토털물류를 강화, MSC는 신조선 발주를 서둘렀으며, CMA-CGM은 항공 및 LNG 선박 분야에 진출, COSCO는 항만자원 최적화를 통해 주요 고객에게 맞춤형 운송 서비스를 제공하는 등 다양한 전략이 구사되고 있다. 전반적으로 규모의 경쟁과 가격 경쟁의 시대가 이미 지났고 엔드투엔드(End-to-End), 친환경, 디지털화, 공급사슬 안정화 등이 업계의 중점적인 신규 관심 분야로 부상하고 있다.

[표 4] 2021년 1~3분기 주요 컨테이너 선사 재무실적

단위: 백만 달러

선사	영업수입			영업순이익		
	2020년1-3분기	2021년1-3분기	전년 대비%	2020년1-3분기	2021년1-3분기	전년 대비%
Maersk	28,485	43,281	52%	1,599	11,924	645.72%
COSCO	18,469	36,319	97%	668	10,598	1486.73%
CMA CGM	22,279	38,447	73%	768	11,185	1357.14%
Hapag-Lloyd	10,525	17,000	62%	605	6,700	1007.44%
ONE	5,917	18,057	205%	682	8,617	1163.49%
Evergreen	4,903	12,057	146%	381	5,697	1395.30%
YangMing	3,560	5,056	42%	62	3,952	6305.19%
HMM	2,597	3,923	51%	-11	2,230	20372.72%
Zim	2,631	7,262	176%	153	2,935	1813.30%
Wan Hai	1,941	5,664	192%	128	2,492	1850.07%
SITC	1,152	2,038	77%	157		
Matson	1,683			108		

자료 : 각 선사 재무보고

## 6. 종합

종합적으로 보면 코로나19의 추이와 각국의 방역 조치는 여전히 컨테이너 시장의 발전 추세에 영향을 주는 주요 요인이다. 코로나19 변이 바이러스가 더이상 생기지 않고 백신과特效약이 보급되면 코로나19의 부정적 영향이 점차 감소되고 각국의 경제 활동도 한층 회복될 것이다. 이에 따라 '메이드 인 차이나'에 대한 의존도가 낮아지고 해운 물동량 증가율은 전체적으로 둔화될 것으로 전망된다. 글로벌 항만 적체는 코로나19 완화로 점차 해결될 것이고 선박 회전율과 공급사슬 효율성도 어느 정도 개선될 것으로 예상되나, 미국 서부지역의 항만 적체와 공급사슬 노동력 부족 문제는 여전히 악화될 우려가 크다. 결론적으로 향후 시장 운임에 영향을 미치는 불확실 요소가 여전히 많기 때문에 시장 운임은 상대적으로 높은 가격으로 유지될 가능성이 크지만, 컨테이너 공급사슬 개선에 따라 운임이 하향 조정될 여지 또한 크다고 분석된다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

## 칼럼 원문

2021 年国际集装箱市场发展特征及  
2022 年趋势展望

撰文 | 张永锋 国际航运研究所所长  
上海国际航运研究中心

## 一、2021年：集装箱运输供应链严重“失衡”的一年

自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。截止2021年12月31日，CCFI达到3344.24点，全年CCFI均值达到2615.54点，同比增长165.69%，均值及增速水平均创历史新高。

## (一) 集装箱海运需求增速维持近几年高位

2021年全球集装箱海运量为2.07亿TEU，同比增长6.49%。分航线来看，多个航线海运量创历史新高。其中，太平洋航线海运量同比增长11.10%，运量达到3051万TEU；大西洋航线海运量达825万TEU，同比增长8.83%；亚欧航线全年海运量2464万TEU，同比增长3.20%。

表1 部分航线集装箱海运量及增长情况（单位：百万TEU）

年份	亚欧航线		太平洋航线		大西洋航线		南北航线		区域内航线	
	运量	同比增速	运量	同比增速	运量	同比增速	运量	同比增速	运量	同比增速
2019	2484	4.2%	26.19	-2.1%	8.12	3.1%	32.23	-0.2%	84.70	3.4%
2020	2388	-3.9%	27.47	4.9%	7.58	-6.7%	31.63	-1.9%	83.86	-1.0%
2021*	2464	3.2%	30.51	11.1%	8.25	8.8%	34.33	8.5%	88.99	6.1%

数据来源：克拉克森

## (二) 集装箱船队周转率明显下滑

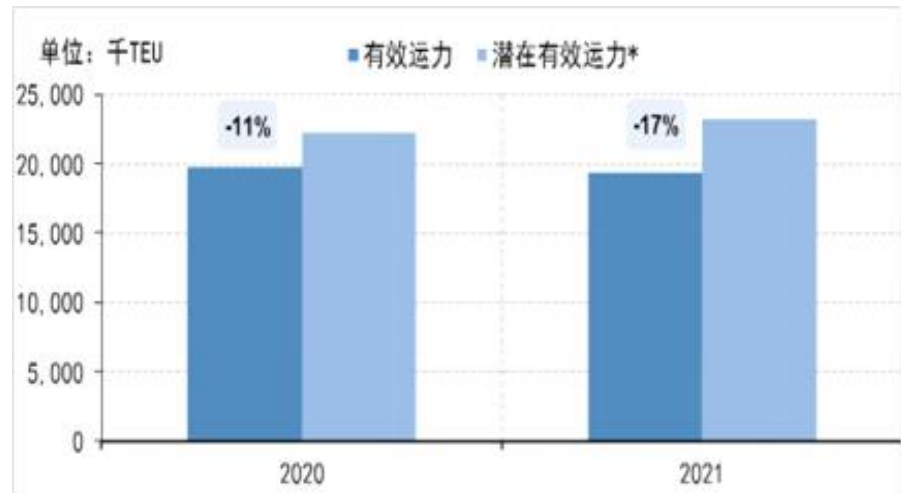
据克拉克森数据显示，2021年，全球集装箱船队总运力规模达到2470.3万TEU，同比增长4.5%。由于受疫情反复、工人罢工、极端天气、港口拥堵和船员换班困难等种种因素，船舶周转效率持续处于低位，运力损失高达17%，集装箱船队效能无法充分发挥。



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

图1 2020—2021年全球集装箱有效有力情况



数据来源：德鲁里

\*潜在有效运力基于2019年港口生产效率计算

### (三) 年内集装箱运费水平屡创新高

2021年年内集装箱海运费持续波动上扬，市场运费整体处于历史性高位，全年运费走势呈现“三个阶段”特征：一是1至4月份，受春节假期、市场淡季、港口拥堵趋缓等因素影响，集装箱市场运费指数震荡回调，维持相对阶段性高位；二是5月至10月份，市场运费受旺季需求回暖、苏伊士运河船舶搁浅、盐田港疫情、宁波舟山港防疫、“烟花”台风、德尔塔毒株扩散等系列因素影响，“一舱难求”和行业恐慌持续推高运价；三是十一以后至年末，受全球进出口贸易需求增速放缓、快航价格调整、奥密克戎毒株扩散、北美和东南亚港口拥堵加剧等因素影响，集装箱运价呈现了“先降后升”的短期行情。

图2 2017—2021年CCFI指数走势图



数据来源：上海航运交易所

### 二、2022年：充满诸多不确定性与最具挑战的一年

尽管2021年国际集装箱班轮市场运费受到了需求高企、运力周转不畅、



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

港口拥堵等因素影响，但其诸多变化的背后核心因素还是在于“新冠疫情变化”。比如：五月份德尔塔毒株全球性扩散和十一月份以来奥密克戎的扩散，对于居民消费和生产生活都会产生重要影响，也直接导致了码头工人用工不足和港口拥堵，进而影响了船舶周转率和集装箱班期等。因此，2022年新冠肺炎疫情的全球防控进展及效果将依然成为影响集装箱班轮市场运费变化及走势的核心因素，而当前进出口贸易需求、船舶订单及交付、运力周转率、港口拥堵等因素也继续对于市场产生干扰，增加更多的不确定性。

整体来看，新冠肺炎疫情已经度过最艰难阶段，集装箱海运运价也基本已经走过最疯狂阶段，未来2022年市场如何变化。本文希望通过一些分析，研判相关要素的诸多变化，做一些简单研判，供业内参考。

### 1、中国集装箱出口需求保持强劲，预计2022年集装箱出口贸易额高位态势大概率可以延续

2021年中国进出口总值保持高速增长。前11个月，中国货物进出口总额35.4万亿元，同比增长22.0%。其中，出口19.6万亿元，同比增长21.8%；进口15.8万亿元，增长22.2%。货物进出口规模创历史同期新高，贸易结构持续优化，为全球抗疫和经贸复苏作出了重要贡献。展望2022年，尽管在美元缩表及提前加息预期下，全球流动性收紧将对于境外消费需求存在不利影响，但考虑到境外疫情恢复进度和当前主要发达国家对于“中国制造”依赖性依然较高，加上当前货币超发的消费惯性与全球供应链不稳定带来的补库存需求，中国集装箱出口贸易额高位态势大概率可以延续，不过增长率会有明显回落。

图3 2010-2021年中国进出口贸易情况



数据来源：中华人民共和国海关总署

### 2、中国出口产品结构具有较强韧性，集装箱出口产品结构面临调整

2021年中国出口产品结构逐步再发生着调整，“宅经济”需求逐步被日常消费品和工业品弥补，同时，高运价催生了冷链、快件、跨境电商等“快航”模

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

式的出现，加速了高端客户的专业化运输需求分类。分阶段来看，上半年全球疫情出现阶段性缓解，防疫物资出口增速明显下滑，箱包、服装、玩具、家居产品等消费品出口维持较高增速。同时，伴随海外复工复产，机械设备、零配件等中间品较快复苏；下半年受疫情反复影响，防疫物资出口逐步恢复增长，“宅经济”相关消费品出现明显下滑，相关消费品（服装、玩具、电子设备）及机械设备、零配件等中间品开始出口强劲。展望2022年，随着境外各国生产生活逐步恢复，预计防疫物资出口会继续保持相对高位，而“宅经济”出口旺盛局面将有所收窄，日常消费品和工业品出口逐步复苏。

表2 2021年部分产品分月度出口同比增速

分項	同比增速 (%)										
	2021-11	2021-10	2021-09	2021-08	2021-07	2021-06	2021-05	2021-04	2021-03	2021-02	2021-01
出口增速	16.6	20.4	19.9	15.7	8	20.1	18	22.1	20.6	139.2	16.5
防疫物资											
纺织纱线及其制品	5.2	1.5	-11.7	-21.5	-33.6	-29.5	-45.7	-23.1	0.3	261.4	7.1
医疗仪器及设备	11.5	18.9	16.9	8.8	-24.9	-26.7	-23.7	-1.4	28.5	202.6	19.7
箱包及类似容器	23.4	37.1	34.6	37.6	19.9	27.9	35.2	36.9	6.9	233.7	20.1
纺织服装及衣着附件	17.7	18.1	2.9	0.2	-2	7.3	26.6	32.5	31.4	294.5	-6.5
玩具	13.9	18.2	31.2	21.3	4	28.6	36.7	36.3	27.7	306.5	37.1
家具及其零件	-2.5	8.2	8.5	7.6	-0.6	15.1	39.7	33.3	45.2	353.5	19.2
灯具及其零件	4	23.9	26.6	17.4	1.3	12.2	21.2	25.9	41.3	463.2	42.7
家用电器	-3.8	8.2	5.3	-1	-6.5	10.6	19.4	23.3	38.9	215.3	34.3
机电产品	12.4	17.8	18	14	1.4	19.6	17.8	20.7	25.3	131.5	22.1
中间品											
通用机械设备	18.3	20.7	23	15.2	1.1	19.1	18.6	18.1	6.8	142.2	5.1
集成电路	25.5	25.9	28.8	29.8	14.6	21	16.2	28.3	22.9	11.9	33
资本品											
汽车零配件	8.2	8.4	9.1	20.5	20.9	35.1	35.5	39.5	9.9	135.5	7.2
消费品											
手机	-23.2	6.5	59.5	-30.1	-17.8	0.5	4.2	27.4	20.3	93	28.8
自动数据处理设备	13.4	13.1	7.5	4.2	1	3.1	-11.2	-7.0	34.6	122.5	41.1

数据来源：中华人民共和国海关总署

### 3、预计2022年“一箱难求”局面将有明显改善，“舱位紧张”局面逐步缓解需要时间

“一箱难求”曾成为影响2021年集装箱海运供应链的重要一环，并直接推高了市场运费。然而综合来看，当前集装箱领域发生着三大变化：一是集装箱制造能力大幅提升，据不完全统计，全球每个月新交付集装箱大约50万TEU，占到现有集装箱总数的1%；二是各国出口集装箱空箱回流明显提速，同时自欧美国家的回程重箱比例也再增加。集装箱周转率的提升和新箱投产加速将逐步缓解之前的缺箱问题，并可能带来未来2-3年集装箱箱子过剩的风险。

另外，受诸多突发事件、港口防疫等因素影响，2021年被迫停航、船舶跳港、改变航线等频繁，2021年太平洋航线及亚欧航线的停航次数高达637个航次，较2020年增长将近1倍。同时，部分亚洲区域内、南北航线及东西向次干航线运力被调配至太平洋航线，导致太平洋航线周度运力增长高达29%。航线的大范围调整及航线不稳定也导致集装箱班轮公司准班率处于阶段性低位。展望2022年，在疫情并未完全恢复、港口防疫政策依然严格、港口拥堵并未彻底缓解等因素影响下，“舱位紧张”局面仍将维持一段时间，而新增订单集中交付要到2023年。



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

图4 2021年分月度全球集装箱综合准班率指数及部分航线准班率指数

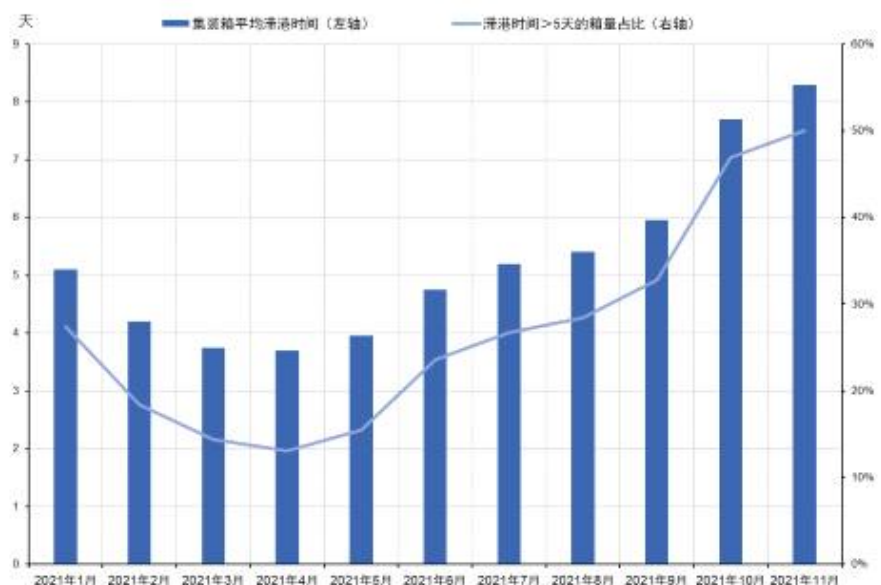


数据来源：上海航运交易所

#### 4、全球港口拥堵问题依然严峻，北美港口拥堵情况充满诸多不确定性

疫情成为影响港口拥堵的核心因素，而港口拥堵又会给集装箱供应链带来一系列影响。近期受奥密克戎来势汹汹，据洛杉矶和长滩港口方面统计，12月底某周约800名码头工人因新冠病毒而缺勤，占到港口工人的十分之一。尽管年末受集装箱贸易旺盛影响，北美、东南亚、欧洲等区域港口呈现短期拥堵加剧趋势，但是展望2022年随着疫情逐步得到有效控制，预计中国、日韩、东南亚、欧洲等区域港口拥堵情况相对控制较好，也不排斥一些突发因素的干扰导致阶段性拥堵严重。而港口拥堵最严重的还是美西，受劳工谈判影响6-7月或许成为重要转折点。

图5 2021年洛杉矶-长滩港集装箱在港时间



数据来源：PMSA





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2021년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 전문가 칼럼 : 2021년 국제컨테이너시장 발전 특징 회고 및 2022년 추세 전망

### 5、班轮公司年度盈利超过七年之和，竞争策略开始明显分化

2021年前三季度，全球主要集装箱运输公司财务情况表现亮眼。据德鲁里报告显示，自2020年第三季度起，世界主要班轮公司经营利润率突破10%，EBIT呈现高速增长。2021年上半年，世界主要班轮公司整体EBIT已超越过去7年之和，达到659亿美元。各大上市的班轮公司收益均大幅提升。同时，班轮公司竞争策略明显分化，马士基加大物流企业收购力度完善全程物流布局、地中海抓紧造船、达飞涉猎航空领域及看好LNG动力船舶、中远海运依托港口资源优化全程物流及为大客户提供定制化运输等，总体来看，拼规模、低价竞争的时代已经过去了，端至端、绿色环保、数字化、供应链的稳定等成为业界关注的重点。

表3 2021年前三季度主要运营商财务业绩（百万美元）

班轮公司	收入			净利润		
	2020年前三季度	2021年前三季度	同比%	2020年前三季度	2021年前三季度	同比%
马士基	28,485	43,281	52%	1,999	11,924	645.72%
中远海控	18,469	36,319	97%	668	10,598	1486.78%
达飞轮船	22,279	38,447	73%	768	11,185	1357.14%
赫伯罗特	10,525	17,000	62%	605	6,700	1007.44%
ONE	5,917	18,057	205%	682	8,617	1163.49%
Evergreen	4,908	12,057	146%	381	5,697	1395.38%
Yang Ming	3,560	5,056	42%	62	3,952	6305.19%
HMM	2,997	3,923	51%	-11	2,230	20372.72%
Zim	2,631	7,262	178%	153	2,935	1818.30%
Han Hai	1,941	5,664	192%	128	2,492	1830.07%
SITC	1,152	2,038	77%	157		
Matson	1,683			108		

数据来源：公司财报

综合来看，疫情走势及各国的应对措施仍是影响集装箱运输市场走势的重要因素。在新冠病毒没有进一步变异的情况下，随着疫苗及特效药的逐步普及，疫情的负面影响将逐步趋弱，各国经济活动将进一步复苏，对“中国制造”的依赖性或将有所减弱，海运量整体上行但增速或将有所放缓。港口拥堵也会随着疫情缓解而逐步改善，船舶周转及供应链效率或将有所提升，但美西港口拥堵及供应链用工不足的问题仍存在一定的风险。因此，未来市场运价走势的不确定性因素较多，市场运费整体或将维持相对高位，在供应链瓶颈得到有效缓解的情况下，市场运费存在较大下行修正空间。