



欢迎使用交通智搜

2021年水路运输市场发展情况和2022年市场展望

一、2021年水路运输市场发展情况

2021年，我国沉着应对百年变局和世纪疫情，经济发展和疫情防控保持全球领先地位，带动我国水路运输市场整体向好发展，不同细分市场呈现出不同特点。

（一）国内沿海航运市场形势向好。

1.干散货运输市场：运输需求增长，运价震荡上行。

2021年，沿海煤炭运输需求增长，北方主要港口煤炭下水量为7.47亿吨，同比增长3.0%。截至2021年底，全国共拥有沿海省际万吨以上干散货船2235艘、7494.0万载重吨，吨位同比增加10.3%。

全年，中国沿海散货运价指数波动剧烈。前三季度，受煤炭供给持续紧张、库存下降、煤价上升等因素影响，运输需求高涨，而受天气、局部疫情散发等因素影响，船舶周转效率普遍偏低，加之外贸市场需求突增吸引部分内外贸兼营船转入外贸市场，沿海散货运力有效供给持续偏紧，运价震荡上行。第四季度，煤炭保供政策成效显现，煤炭市场供需两旺，但受后期电厂库存增加和船舶周转效率提升影响，沿海散货运价迎来高点之后回调。中国沿海（散货）综合运价指数全年平均值为1299点，同比上涨25.0%；煤炭、矿石和粮食运价指数同比分别上涨32.7%、18.8%和78.0%。

2.液货危险品运输市场：运输需求总体平稳，运力供给相对稳定。

原油运输方面，受原油进口量和国内中转需求下降影响，2021年原油运输量出现下降；全年沿海省际原油运输量完成7700万吨，同比下降3.4%。成品油运输方面，国内成品油市场消费量回升明显，部分地区汽油库存高企和局部地区柴油供应紧张并存，运输需求前三季度增速放缓，第四季度有所回升；全年沿海成品油运量完成8100万吨，同比增长3.8%。截至2021年底，全国共拥有沿海省际运输油船1224艘、1114.1万载重

吨，吨位同比增长2.5%，运力增幅同比放缓1.9个百分点。总体上，2021年，沿海省际原油运输市场平稳，成品油运价波动下行。沿海省际原油运价指数平均值为1542点，同比微跌0.6%；沿海成品油运价指数平均值为1054点，同比下跌7.4%。

由于我国化工品生产和消费仍处于稳健增长期，沿海散装液体化学品船水运市场需求持续增长，全年沿海省际化学品运输量约3650万吨，同比增长10.6%。截至2021年底，沿海省际化学品船（含油品、化学品两用船）284艘、128.9万载重吨，吨位同比增长6.0%。沿海省际化学品船运价整体稳定，部分航线运价略有上涨。

液化气船运输需求稳定增长，供需关系总体平衡。全年完成沿海液化气运量525万吨，同比增长29.9%。截至2021年底，沿海省际液化气船共77艘、26.7万载重吨，吨位同比增长5.1%。沿海省际液化气船运输价格水平回升。

3.集装箱运输市场：运力小幅缩减，运价上涨明显。

2021年，沿海集装箱运输量同比增长约3%。截至2021年底，沿海省际运输700TEU以上集装箱船共计322艘、78.8万TEU，箱位数同比减少1.2%，船舶大型化趋势仍然明显。受国际集装箱海运市场火爆影响，较多国内船舶转移至国际市场，国内市场供需矛盾大幅缓解。全年内贸集装箱运价指数虽有所波动，但整体呈持续走高态势：一季度淡季持续走低，二季度逐渐回升；三季度以后，由于国际市场需求旺盛，以及沿海集装箱运输旺季到来，沿海集装箱市场运价逐步回升，屡创新高。到年末，新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价指数冲高至1928点，创下2015年以来最高水平。2021年，新华·泛亚航运中国内贸集装箱运价指数平均值为1470点，同比增长22.3%。

4.旅客运输市场：水路客运有所恢复。

2021年，渤海湾省际客滚运输完成旅客和车辆运输量267万人次、101万台次，同比分别增长26.5%和下降1%；琼州海峡省际客滚运输完成旅客和车辆运输量1262万人次、377万台次，同比分别增长7.0%和8.5%。截至2021年底，渤海湾省际客滚船舶共25艘、36117客位、3417车位，琼州海峡省际客滚船舶共57艘、51612客位、2778车位。

（二）内河航运市场：货运量稳中有进，客运量有待恢复。

2021年，内河水路运输需求总体较为稳定。从细分市场看，干散货运输市场平稳增长，船舶运力仍供大于求，全年运价前高后低；集装箱运输市场呈现大幅增长态势，集装箱铁水联运量同比增长超过三成；散装液体危险货物运输市场相对稳定；省际客运市场上半年逐步起势，但下半年受到疫情影响较大，市场恢复至疫情前水平还有待时日。

2021年，长江干线货物通过量32.6亿吨，同比增长6.5%；三峡船闸和升船机合计通过量1.5亿吨，同比增长9.3%。全年，长江干散货运价指数均值760点，同比下降0.03%；集装箱运价指数均值993点，同比下降1.3%。

2021年，珠江水系完成水路货运量14.6亿吨，同比增长5.8%；长洲枢纽过闸货运量1.52亿吨，同比增长0.8%。全年，珠江航运散货运价指数均值为1057，同比增长0.9%；集装箱运价指数均值为882点，同比增长0.8%。

（三）海峡两岸间航运市场基本稳定。

2021年，两岸间海上直航完成货运量5240万吨，同比增长0.8%。散杂货、液体化学品、液化气运量分别为1690万吨、441万吨、66万吨，同比分别增长4.0%、3.4%、14.1%。集装箱运量完成241.4万标准箱，同比增长1.9%（载货重量同比下降2.1%）。

受疫情影响，2021年两岸间客运仍暂停运营。

（四）国际航运市场：受疫情影响明显，市场波动剧烈。

1.干散货运输：需求强劲回升，市场供需明显改善。

2021年，国际干散货运输市场海运需求强劲回升。第三方机构数据显示，2021年全球干散货海运量增长4.0%，增速高于前三年，与2017年基本持平，其中煤炭海运量回升明显。运力方面，截至2021年底，全球干散货船舶运力9.44亿载重吨，较2020年增长3.5%；在疫情防控措施趋严、船员换班、恶劣天气等因素影响下，境外船舶周转效率降低，运力供给阶段性偏紧，运价水平大幅回升。

2021年，远东干散货（FDI）综合指数平均值为1939点，同比上涨138.2%；波罗的海干散货指数BDI平均值为2943点，同比上涨176.1%。

2.原油市场：运输需求不振，运价底部徘徊。

据第三方机构统计，2021年全球原油海运量约18.35亿吨，同比减少1.3%。运力方面，2021年底全球油轮（万吨以上）共7236艘、6.52亿载重吨，较年初增长1.6%；其中，VLCC为2.62亿载重吨，较年初增长1.9%。受疫情影响全球经济复苏步伐减缓，以及欧佩克主要产油国持续控制产能，飓风“艾达”致使墨西哥湾和美湾原油产量和出口量下降，美国等原油消费大国联合释放原油战略储备等多因素影响下，原油现货市场货盘稀少，运力持续过剩，运价底部徘徊。此外，国际油价攀升至三年来高点，燃油价格上涨导致船东收益降低，中东、西非至中国VLCC航线等价期租租金（TCE）均创2012年11月中国进口原油运价指数（CTFI）发布以来最低记录。

2021年，中国进口原油运价指数（CTFI）平均值为585点，同比下跌49.5%。沙特拉斯坦努拉至中国宁波（CT1）航线运价年平均6.44美元/吨，同比下跌52.1%。

3.集装箱市场：需求旺盛，运价上扬。

2021年，全球集装箱运输市场需求持续旺盛。据第三方机构统计，全球全集装箱船舶达到5515艘、2497万TEU，运力规模同比增长4.1%。但由于境外疫情反复，美欧一

预览已结束，完整报告链接和二维码如下：

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=11_10498

