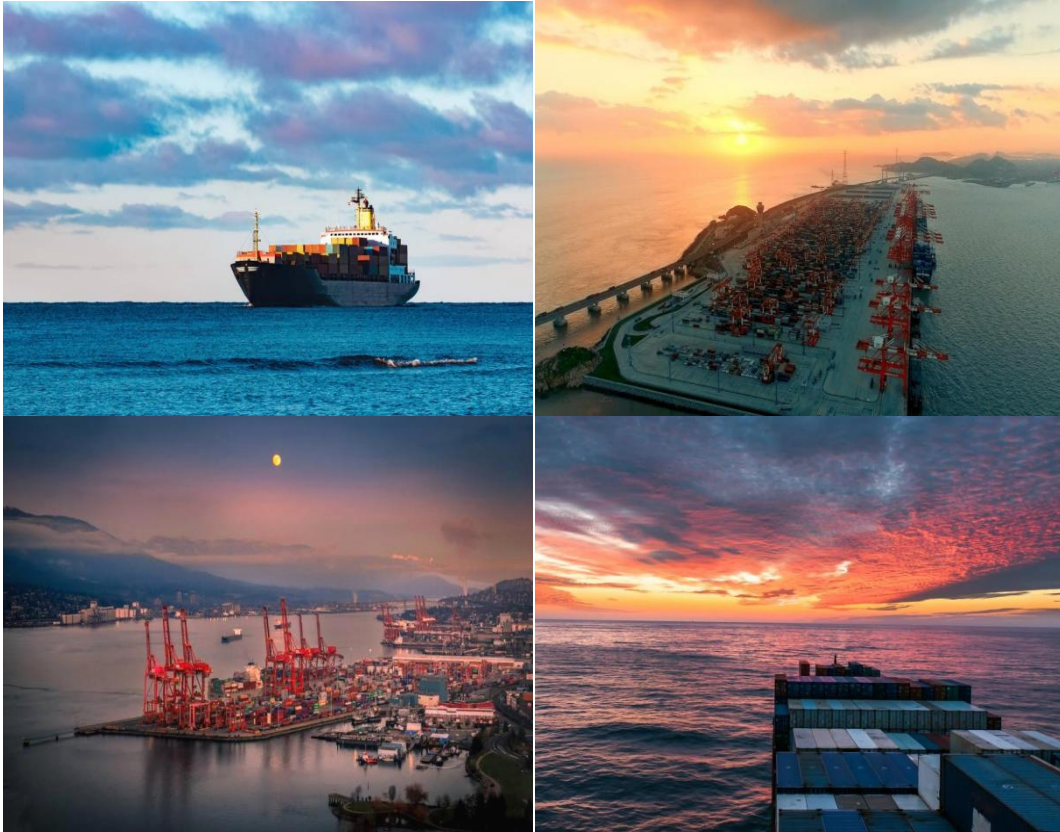


市场竞争趋势及投资战略分析报告



港口航运业 (2020-2021 年度)

版权与免责声明

本报告版权属于北京国研网信息股份有限公司。任何购买、收存和保管本报告各种版本的单位和个人，未经北京国研网信息股份有限公司允许，不得将本报告转借他人，亦不得随意复制、抄录、拍照或以任何方式传播。违反上述声明者，北京国研网信息股份有限公司将追究其相关法律责任。

欢迎读者对本报告提出任何问题或建议。同时，由于任何研究都会具有一定程度的不足或局限性，因此，本报告仅供读者参考。北京国研网信息股份有限公司不承担读者由于阅读或使用此报告引起的投资、决策等行为风险。

北京国研网信息股份有限公司

2021年3月

要点提示

★ 港口航运业多项政策法规出台，产业政策体系不断完善。具体来看，行业“降本增效”改革持续推进，交通运输促进消费扩容力度继续加强，新型基础设施建设加快推进，港口航运业与制造业、邮政业、电子商务融合更加紧密，海运业供给侧结构性改革力度加强，内河航运建设持续推进，港口收费降低进一步落实，港口经营管理强化规范。随着全方位、多层次、多领域的行业政策相继出台，将会为我国港口航运业发展提供全面、科学、精准的引导和监管作用，促进行业健康可持续发展。

★ **固定资产投资方面**，2020 年预计完成交通固定资产投资 3.48 万亿元，其中公路水路预计完成投资 2.59 万亿元，完成全年 1.8 万亿元投资目标任务的 143.8%，超额完成目标任务。国家统计局数据显示，2020 年我国水路运输业完成固定资产投资同比大幅增长 9.5%，自 2015 年来同比增速首次由负转正。在新冠肺炎疫情冲击下，我国水路运输业固定资产投资增速自 2015 年起首次高于全社会固定资产投资增速。

★ **货物运输市场方面**，2020 年我国水路货物运输市场受新冠肺炎疫情影响较大，货运量及货物周转量增速明显下滑。国家统计局数据显示，2020 年全国水路完成货运量 76.2 亿吨，同比增长 2.0%，增速较 2019 年放缓 4.3 个百分点；完成货物周转量 105834.4 亿吨公里，同比增长 1.8%，增速较 2019 年放缓 3.2 个百分点。**港口货物吞吐量完成情况方面**，从货物吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2020 年全国港口完成货物吞吐量 145.5 亿吨，同比增长 4.3%，增速较上年回落 1.4 个百分点。从集装箱吞吐量完成情况来看，2020 年全国港口完成集装箱吞吐量 2.64 亿 TEU，同比增长 1.2%，增速较上年回落 3.2 个百分点。

★ **市场竞争格局方面**，水路运输在国际间大宗货物、集装箱货物和油品货物干线运输中始终占据主导地位，再加上价格低廉、运量大、耗能低等优势，在大数量、长距离的区域间干线运输中不断抢占市场。从全社会货物周转量构成来看，水路运输的长距离运输优势特征充分体现，货物周转量占全社会货物周转量比重长期以来始终保持在 50%左右。2020 年我国铁路、公路、水运、航空完成的货运量占全社会货运量比重分别为 9.62%、73.93%、16.43%、0.01%，与上年同期相比，铁路提高 1.41 个百分点，公路降低 3.87 个百分点，水运提高 2.46 个百分点，航空基本持平。铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为 15.45%、30.60%、53.83%、0.12%，与上年同期相比，铁路提高 1.02 个百分点，公路降低 5.16 个百分点，水运提高 4.14 个百分点，航空基本持平。

★ 2020 年，突如其来的“新冠肺炎”疫情在全球范围内蔓延将给各个经济体带来不同程度的影响。与此同时，国际贸易摩擦不断、地缘政治局势紧张、制造业持续低迷、通缩威胁加剧等导致全球经济下行风险的主要因素依然存在。在全球经济形势不容乐观、“逆全球化”风险加大以及新冠肺炎疫情综合影响下，我国经济增长持续承压，各行各业都受到了不同程度的影响和冲击。但综合来看，我国经济极具韧性，超大规模的市场优势和内需潜力为我国

经济有效消解外部冲击提供了战略纵深和回旋余地。我国独特的经济管理体制以及更具针对性的宏观调控措施，也为疫情之后社会经济的快速恢复提供了基本保障。在此背景下，2021年我国港口航运业也将迎来全新的发展机遇，沿海散货运输市场平稳向好，集装箱运输需求恢复性增长，行业“降本增效”长期深入推进，与制造业深度融合等趋势将带动港口航运业整体健康、有序、可持续发展。根据行业的发展状况和行业前景，重要物流枢纽港口、航运业头部企业、粤港澳大湾区等板块具有良好的投资前景，行业整体将持续释放投资潜力，但同时也应注意全球贸易环境不稳定、船舶排放监管、新冠肺炎疫情反复等行业风险。

正文目录

1 行业总体发展情况	7
1.1 行业概述.....	7
1.1.1 港口业.....	7
1.1.2 航运业.....	8
1.2 行业发展的主要特征.....	8
1.2.1 行业经济特性.....	8
1.2.2 行业所处生命周期.....	10
1.2.3 行业垄断程度.....	10
1.3 产业链分析.....	11
1.3.1 上游产业.....	11
1.3.2 中游产业.....	13
1.3.3 下游产业.....	13
2 行业发展环境分析	14
2.1 2020 年宏观经济形势回顾.....	14
2.1.1 2020 年全球经济形势回顾.....	14
2.1.2 2020 年国内经济形势回顾.....	16
2.2 产业政策环境分析.....	19
2.2.1 综合交通重点政策.....	19
2.2.2 航运业重点政策.....	22
2.2.3 港口业重点政策.....	24
2.2.4 地方重点政策.....	26
3 行业投资建设情况分析	29
3.1 行业投资情况分析.....	29
3.2 行业基础建设情况分析.....	30
4 港口航运业运行情况分析	31
4.1 航运业运行情况分析.....	31
4.1.1 航运货物运输完成情况.....	31
4.1.2 航运运力状况.....	32
4.1.3 航运市场状况.....	35
4.2 港口业运行情况分析.....	37
4.2.1 全国港口吞吐量完成情况.....	37
4.2.2 主要港口运行情况.....	39
5 行业竞争格局分析	42
5.1 市场竞争结构情况.....	42
5.2 重点企业竞争力分析.....	43
5.2.1 中远海运控股股份有限公司.....	44
5.2.2 上海国际港务（集团）股份有限公司.....	46
6 发展趋势和投资机会分析	49
6.1 2021 年宏观经济形势展望.....	49
6.1.1 2021 年全球经济形势展望.....	49
6.1.2 2021 年我国经济形势预测.....	50
6.2 港口航运业发展趋势展望.....	51

6.2.1	沿海散货运输市场平稳向好.....	51
6.2.2	全球集装箱运输需求恢复性增长.....	51
6.2.3	行业“降本增效”长期深入推进.....	52
6.2.4	港口航运业与制造业深度融合.....	53
6.2.5	集装箱运输市场船舶大型化趋势明显.....	53
6.3	投资机会与风险分析.....	54
6.3.1	投资环境与机会分析.....	54
6.3.1	投资风险分析.....	55

图目录

图 1	交通运输及主要子行业所处生命周期阶段简图.....	10
图 2	2020 年相关国家 GDP 增速.....	15
图 3	2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率.....	15
图 4	2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势.....	17
图 5	2015-2020 年水路运输业固定资产投资同比增长率变动趋势.....	29
图 6	2014-2020 年水路货运量及同比增速变化趋势.....	32
图 7	2014-2020 年水路货运周转量及同比增速变化趋势.....	32
图 8	2019 年 12 月-2020 年 12 月中国沿海（散货）运价指数走势.....	35
图 9	2019 年 12 月-2020 年 12 月中国出口集装箱运价指数走势.....	37
图 10	2019-2020 年港口货物吞吐量完成情况.....	38
图 11	2019-2020 年港口集装箱吞吐量完成情况.....	38
图 12	2014-2020 年除航空运输外各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势.....	43
图 13	2014-2020 年除航空运输外各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势.....	43
图 14	2021、2022 年世界经济增长趋势预测.....	49

表目录

表 1	行业垄断程度及判断标准.....	11
表 2	2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况.....	16
表 3	2014-2020 年水路货运及同比增速情况.....	31
表 4	2019 年全国水路运力状况.....	33
表 5	2019 年中国航运企业运输规模前十强对比.....	33
表 6	2019 年中国航运企业集装箱运输规模前十强对比.....	34
表 7	2020 年沿海散货运价指数运行情况.....	35
表 8	2020 年沿海散货运价指数运行情况.....	36
表 9	2020 年全球前 20 大港口货物吞吐量排名.....	39
表 10	2020 年全球前 20 大集装箱港口吞吐量排名.....	40
表 11	2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况.....	42
表 12	中远海运控股股份有限公司简介.....	44
表 13	中远海运 2020 年半年报主要会计数据.....	45
表 14	上港集团 2020 年半年报主要会计数据.....	47

1 行业总体发展情况

1.1 行业概述

严格意义上讲，“港口航运业”并非特指某一个定义精准、界定明确、标准统一的行业，而是由“港口业”和“航运业”共同组成，基于二者与**水上运输**密切相关的共性将其合并统称为“港口航运业”。相比其他运输方式，水路旅客运输量及港口旅客周转量占全社会运输量及周转量比重较小，因此二者不在报告研究范围内，报告主要围绕港口航运**货物的运输及周转运行**进行分析和研究。

1.1.1 港口业

港口是指具有船舶进出、停泊、靠泊、旅客上下、货物装卸、驳运和储存等功能，具有相应的码头设施，具有水陆联运设备和条件，具有一定范围的水域和陆域组成的区域。从现代物流学角度来看，港口作为地区或国家的门户，既是水陆交通、工农业产品和外贸进出口物资的集散地，同时也是物流枢纽和物流节点以及物流企业的集群区域。现代港口的功能主要体现在以港口的运输和**中转功能**为依托，进而发展仓储、配送、加工等产业，带动临港产业发展。

从经济活动内容来看，现代物流业的发展促进了港口业的形成。港口业是指以港口为物流节点，将货物运输、仓储、代理、装卸搬运、包装加工、配送、信息处理、通关商检等物流环节有机结合，形成完整的供应链，为客户提供多功能、一体化综合物流服务的行业。从企业层面来看，港口物流企业把港口作为物流过程中的重要节点，以港口的运输和中转为主要功能，实现货物流通的全程供应链服务。从本质上看，港口业是一种特殊形态下的综合物流行业。随着行业蓬勃发展，港口物流逐渐成为物流链上的重要组成部分，发挥物流中心的作用。

从区域分布来看，随着国家经济和港口航运业快速发展，在区域效应的推动下全国共形成五大港口群。从南到北依次是环渤海港口群、长三角港口群、东南沿海港口群、珠三角港口群和西南沿海港口群。这些港口群除了发挥装卸货物的基础性运输功能外，还参与到各种形式的物流活动中进行组织、协调活动，逐步发展成为区域间、国际间贸易运输体系中的物流基地。

我国港口货运规模连续多年稳居世界第一，建成了一批专业化、规模化、现代化港区，以港口为枢纽的海运服务网络通达全球，对经济社会发展、区域经济协调、国际贸易增长起到了强有力的辐射和带动作用。随着我国综合物流发展不断深入推进，港口作为物流枢纽的重要作用和价值将持续显现。

1.1.2 航运业

航运业即水上运输业。根据国民经济行业分类（GB/T 4754-2017）的定义，水上运输业指江、河、湖泊、水库的水上货物、旅客运输活动，含水上运动码头以及其他未列明的水上运输辅助活动。

航运是指使用船舶通过航道在不同国家和地区的港口之间运送货物（以及少量旅客）的一种运输方式，主要承担数量庞大、质量较重、距离较长的物流运输，在国际间、地区间对于大宗货物、集装箱货物和油品货物的干线运输中起主力作用（在内河及沿海，航运也常担任补充及衔接大批量干线运输的任务）。与其他运输方式相比，航运具有以下显著特征：一是国际间运输运载能力大、成本低（水路运输利用海洋或天然河道）、占地小、能耗少、投资小，是国际间、区域间货物运输的重要方式；二是相比其他运输方式，航运受天气等自然条件的限制较大；三是由于无法在广大陆地上任意延伸，因此整个航运过程的起点和终点都在港口，随后再与铁路、公路等运输方式配合，以联运模式完成运输任务。

从运输形式来看，航运业主要包含内河运输、沿海运输、近海运输和远洋运输四种运输形式。**内河运输**，既使用中、小型船舶，在陆地内的江、河、湖、川等水道进行货物运输。**沿海运输**，既使用中、小型船舶，通过大陆附近沿海航道进行货物运输。**近海运输**，既使用中型船舶，通过大陆邻近国家海上航道进行货物运输。**远洋运输**，既使用大型船舶，穿越各大洋进行货物运输。

从运输货物种类来看，航运业主要包含散货运输和集装箱运输。**散货运输**是指从事铁矿石、煤炭、粮食、散装油品（石油及成品油）、水泥、沙子等散装水路货物运输的组织形式。**集装箱运输**是指以集装箱容器为载体，将件杂货集合组装成集装单元进行海洋运输的重要货运方式。

长期以来，我国航运业保持稳步健康发展，航运市场规模持续增长，船队结构不断优化，航运管理制度不断完善，航运供给侧改革持续推进，内河航运高质量发展深入推进，海洋运输开放水平不断提高。在构建安全、便捷、高效、绿色、经济的现代化综合交通运输体系过程中，航运业的优势和价值得到充分体现，为国家加快交通强国建设提供有力支撑，为我国交通现代化发展做出积极贡献。

1.2 行业发展的主要特征

1.2.1 行业经济特性

1.2.1.1 战略先导性

交通运输是国家经济运行的大动脉，以铁路枢纽、公路换乘、港口集疏运以及空港等交通枢纽为主体的基础设施与载运工具一起构成的交通运输体系。港口航运业作为交通运输重

要子行业之一，是支撑国家经济的重要基础性产业。经济的发展必然要求首先建设运输通道和相关的交通基础设施。先进的交通运输系统也是促进国家经济和社会持续发展的基础条件，是增强国家综合竞争力的重要因素，是提高广大人民群众生活质量的迫切需要。同时，交通运输系统是国防力量的重要组成部分，具有军事战略性。因此，交通运输系统天然的具有战略先导性。

1.2.1.2 资本密集性

港口航运业属于资金密集型行业，固定成本占成本结构的比例较大。无论是航运基础设施还是运输船舶，都具有使用周期长、技术标准高、投资金额巨大、投资回报周期长等特征。以船舶为例，由于船舶本身造价较高，建造周期较长（海运船舶通常需要数年时间），运营维护成本较高，航运企业要想保持运输规模优势就必须投入大量资金。当航运市场对运量需求增加时，航运企业无法立即增加船舶数量来满足市场的需求；同理，当大量新增运量投放到市场后，一旦市场供需状况改变，运力供给远大于航运需求，航运企业同样无法立即减少船舶数量来进行成本控制。船舶供应相对于航运市场需求的滞后性，在很大程度上增加了航运企业的经营风险和整个航运行业的周期性波动，一方面提高了对于航运企业的资金水平要求，另一方面也促使航运企业采用自有船舶与租赁船舶相结合的运营方式灵活经营。

1.2.1.3 网络性

著名产业经济学家奥兹·谢伊在其著作《网络产业经济学》中指出，运输业的特征体现为生产者生产技术上的网络经济性。这些生产网络是由大量的线路以及可替代线路构成。国内外的相关研究也表明，各种交通运输方式只有形成布局合理的网络，才能发挥其运输效益。航运网络性主要表现为规模经济性、相容性和扩展性。规模经济性是指交通运输网络具有由于其规模的不断扩大，货运量及货运周转量的增加导致其平均成本不断下降的现象，即经营规模越大，平均单位成本越低，规模效益明显；相容性是指中转枢纽与各运营线路间必须具有较好的相容性，以保证网络整体功效的发挥。这种相容性应该在网络的规划、建设初期就予以考虑；扩展性是指由于交通运输的经济先导和正的外部性的作用，交通运输的发展会进一步推进城市化的进程，城市化进程的加速又会进一步聚集和吸引新的货流，推动交通运输的发展，交通运输网络的诸多特性都进一步要求其具有良好的可扩展性。

1.2.1.4 季节性

港口航运业季节性特征主要体现在两个方面。从自然因素来看，对于内河航运而言，江河汛、枯期（例如长江在每年的11月至次年的4月为枯水期）以及气候因素（例如气温高低、降水量大小、风力大小等）对于内河航运具有显著影响，造成航运业的季节性特征。从市场因素来看，由于国际、国内贸易活动受季节因素（例如农产品季节因素、节假日因素、居民消费习惯等）影响较大，因此港口航运业也具有明显的季节性特征。通常情况下，市场需求在全年1季度最低，2季度上升，3季度达到顶峰，4季度回落。

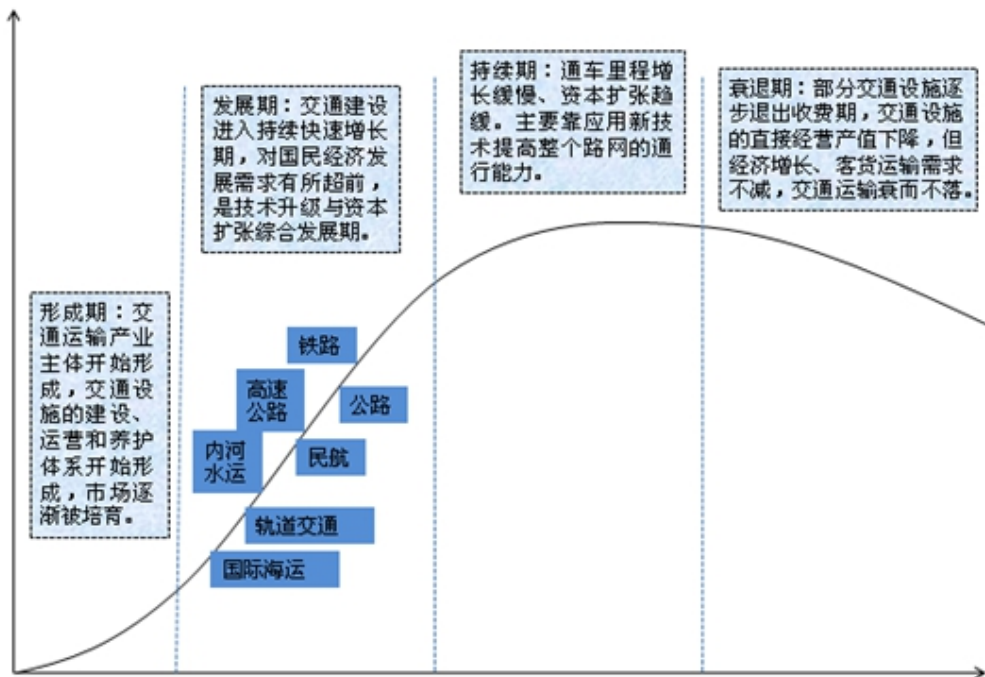
1.2.1.5 外部性

水上运输基础设施属于国家基础设施的重要组成部分，存在着使用者与非使用者之间的利益的溢出性，有着巨大的经济外部性特征。这主要体现在港口航运经营过程中对非参与者（非经营者及非消费者）及周围环境产生的影响特性，表现为港口航运对促进贸易增长，带动区域经济发展等“正的”经济影响，以及造成大气、内河及海洋污染，引发交通事故等“负的”经济影响。

1.2.2 行业所处生命周期

行业生命周期一般可分为四个阶段：形成期、发展期、持续期、衰退期。我国交通运输行业整体来看处于发展期。交通运输行业主体及运营模式已经形成，交通建设持续快速增长，交通设备新技术层出不穷，施工技术水平快速提升，交通运输行业对国民经济发展有所超前。从细分行业看，各子行业发展程度有所差异。其中，道路、铁路发展速度较快，技术水平和路网建设规模均居世界前列；而航空、水运的发展水平和竞争力还有待提升。

图 1 交通运输及主要子行业所处生命周期阶段简图



资料来源：国研网行业研究部加工整理

1.2.3 行业垄断程度

根据行业垄断程度，市场结构可分为完全竞争市场、垄断竞争市场，寡头垄断市场和完全垄断市场四种类型。完全竞争市场是资源完全由市场配置，经济效率最高，但行业内竞争最为激烈，行业内企业只能获得社会平均利润。而完全垄断行业则资源配置效率低下，但却

能获得远高于社会平均利润的超额垄断利润。通常，垄断行业掌握特殊资源，因而经营风险较小。

表 1 行业垄断程度及判断标准

垄断程度	判断标准
完全竞争	是一种不受任何阻碍和干扰的市场结构，不存在足以影响价格的企业或消费者的市场，是经济学中理想的市场竞争状态。
垄断竞争	许多厂商生产并出售相近但不同质商品的市场现象。市场中具有众多的生产者和消费者，消费者具有明确的偏好，商品和服务是“非同质的”，厂商自由进入。
寡头垄断	由少数卖方(寡头)主导市场的市场状态。少数几家厂商垄断了某一行业的市场，这些厂商的产量占全行业总产量中很高的比例，从而控制着该行业的产品供给，寡头垄断又称为双占垄断或双头垄断。
完全垄断	整个行业中只有一个生产者的市场结构。指在一定地理范围内某一行业只有一家公司供应产品或服务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

整体来看，交通运输行业显著的经济支柱特征以及规模经济特征，使其天然归属于自然垄断市场中的寡头垄断市场。但是，交通运输业中的铁路、公路、水运、航空等子行业之间具有明显的差异化特征，因此各子行业的市场竞争特点也有所侧重。港口航运业基本属于完全竞争的竞争类型。目前，我国水路运输整体上已进入买方市场，市场上存有大量航运公司、物流公司等运营主体，运输方式多种多样，因此卖方竞争激烈。

1.3 产业链分析

按照行业分类方式，航运业以及相配套的仓储服务业作为中游服务行业，产业链可以向外部上下游产业领域延伸。上游延伸至基础设施建设产业（主要为航道、港口建设以及“新基建”）、造船业、石油化工业和金融服务业。下游延伸至以工业品和粮食运输为主的具有航运服务需求的制造业及农业行业（包括钢铁行业、煤炭行业、汽车制造行业、建筑业、房地产业、食品加工业、养殖业等）、零售业、进出口贸易以及石油化工业。

1.3.1 上游产业

港口航运业产业链上游主要由基础设施建设、造船业、石油化工业、金融业四部分组成。

基础设施建设主要在两个方面体现。一是传统基础设施建设，主要包含航道建设和港口建设。截至 2019 年末，全国内河航道通航里程 12.73 万公里，其中等级航道里程 6.67 万公里，占比 52.46%；全国港口拥有生产用码头泊位 22893 个，其中，沿海港口生产用码头泊位 5562 个，内河港口生产用码头泊位 17331 个。二是“新基建”应用于航运业中的部分。通过新科技与航运业的有机结合，围绕“智能航运”、“智慧港口”、“数字航道”等现代化航运业态而产生的基础设施建设，例如港航 5G 基站、大数据中心、物联网、区块链系统、

工业互联网等。

造船业又称为船舶工业，是承担民用及军用舰船及其他浮动工具的设计、建造、维修和试验及其相关配套设备生产的重工业。造船业是航运运力供应的基础，为航运业提供必要的运力装备。具体来看，造船业主要向航运企业（船公司）提供船舶制造，船体维修，船体加装和改造等服务。

在船舶制造环节中，需要严格按照国际航运机构和各大船级社所指定的技术、安全、环保等方面的规范和要求来进行。因此，造船业在一定程度上也反映出—个国家经济实力和—技术能力。反过来看，新船合同金额巨大且多以美元进行计价，对船舶出口国而言创汇能力非常可观。从我国发展历程来看，自上世纪七十年代末我国船舶产品投入全球市场以来，经过四十年的发展，在全球经贸—体化大环境下逐渐发展成型，有了一—定基础。现在世界造船基地已从欧洲传统航运发达国家移至以中、日、韩为代表的亚洲地区。近年来我国自主制造的船舶产品市场竞争力逐渐增强，出口量总体呈增长态势，但总体而言与韩国和日本仍存在不小的差距。

石油化工业作为航运业上游而言，主要是对船舶提供在航行过程中必要的燃油及润滑油。其中，燃油的主要作用是作为燃料驱动船舶行驶以及满足作业期间的通讯、照明、加热等生产生活需求。

值得注意的是，随着全球造船业和航运业井喷式发展，船舶在行驶过程中所排放的燃油废气已经成为众多港口、海峡等海洋区域的主要污染源。出于海洋和大气环保目的，2016年10月国际海事组织（IMO）在海上环境保护委员会（MEPC）于第70次会议中通过“限硫令”决议——确定于2020年1月1日起在全球海域强制执行船舶燃油硫含量不得超过0.5%上限的规定（我国也跟随IMO于2019年10月发布了《2020年全球船用燃油限硫令实施方案》）。在严格的污染物（主要为二氧化硫SO₂）排放限制下，全球各大船公司纷纷采取了使用LNG（液化天然气）替代燃料、更换低硫油、加装船舶废气脱硫装置这三种主动应对措施和通过减速航行这一被动措施来减少燃油所带来的海洋和大气污染物排放。总体而言，近年来随着国际社会环保意识不断加强，新能源使用率不断提升，以“限硫令”为代表的环保法规对产业链上游的石油化工业带来了冲击性影响。

金融业作为产业链上游主要为航运相关各方提供远期运费协议（FFA）等金融服务。FFA是以波罗的海交易所发布的运费指数为标的的远期运费协议。该协议在对航运活动中的航线、价格、数量等要素进行了明确规定后，双方约定在未来某一—定时点，依据波罗的海交易所发布的即期运费指数进行现金差额结算。FFA是一种运费风险管理工具，具备套期保值、规避风险、价格发现等功能。

1.3.2 中游产业

产业链中游主要为航运业活动主体。根据所运输货物的形态和包装，航运业将货物划分为散货和件杂货两大类（油品归于散货大类）。基于此，航运业围绕货物流，主要由散货运输和集装箱运输两部分组成，在货物储存方面也相应地分为散货仓储和集装箱仓储两个部分。

散货运输是指从事铁矿石、煤炭、粮食、散装油品（原油及成品油）、水泥、沙子等散装水路货物运输的组织形式。国内散货航运运价由上海航运交易所发布的中国沿海散货综合运价指数（CCBFI）根据铁矿石、煤炭、粮食、原油和成品油五类主要货种来显示其运价变化状况。

集装箱运输是指以集装箱容器为载体，将件杂货集合组装成集装单元进行海洋运输的重要货运方式。集装箱计算单位为国际标准箱（TEU），用来表示船舶装载集装箱的能力，是集装箱运输和港口吞吐量的重要统计和换算单位。集装箱运输是以产品标准化为基础建立的一套运输体系，通过对货物进行标准化装载，以实现全球范围内的水路、港口、铁路等综合交通完成多式联运。我国出口集装箱运输中，运价等因素的变动通过由上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数（CCFI）来显示。作为综合指数来看，CCFI 指数又包含了日本航线、欧洲航线、地中海航线、美西航线、美东航线、地中海航线、澳新航线、南美航线等联通世界重要经济体航线的次级指数。

仓储服务业是指利用仓库对物流活动中的各类货物及其相关设施设备进行储存和保管的行业。仓储服务是现代航运活动过程中的中间环节，是生产制造与商品流通过程中的重要环节。自 21 世纪初以来，我国的仓储服务市场呈现出乘数增长态势，仓库面积飞速扩大，仓库设施建设呈现大型化、网络化趋势、功能多样化趋势。

1.3.3 下游产业

从产业链下游来看，航运业的下游产业可以为一切具有水上货运需求的主体。其中，以钢铁、煤炭、汽车制造、建筑、房地产、食品加工、养殖等为主的制造业及农业企业对散货运输需求较高，集装箱运输更多地服务于零售业和进出口，而石油加工业在很大程度上依赖海洋油品运输。航运在国际间货运物流中使用最为广泛，国际贸易总运量中约 70%、我国进出口货运总量中约 90%都是通过航运完成，其在运输行业的地位与国家经济发展，特别是工业化的程度密切相关。

2 行业发展环境分析

2.1 2020 年宏观经济形势回顾

2.1.1 2020 年全球经济形势回顾

2020 年，新冠疫情席卷全球，对各经济体的生产制造、消费投资、社会治理、民众信心等造成全方位冲击，全球经济陷入“大萧条”以来最严重衰退。欧美经济在 2020 年均陷入深度衰退中，虽然 2020 年下半年持续复苏，但是因为二次疫情和变异毒株的冲击，经济修复放缓，欧洲经济更是面临二次探底的风险。疫苗的接种进展为当前经济复苏的核心影响因素，当疫苗广泛接种有效缓解疫情形势后，欧美日等经济体经济将会进入强劲复苏期。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日所发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2020 年全球经济萎缩 3.5%。较 2020 年 10 月《世界经济展望报告》预测值高 0.9 个百分点，这反映了 2020 年下半年全球经济总体复苏势头强于预期。

具体来看，进入 2020 年以来，新冠肺炎疫情取代全球贸易争端，成为全球最核心的系统性风险，当前依然制约着经济的复苏。根据中国银行研究院发布的《全球经济金融展望报告（2021 年）》指出，2020 年全球经济表现出以下特征：

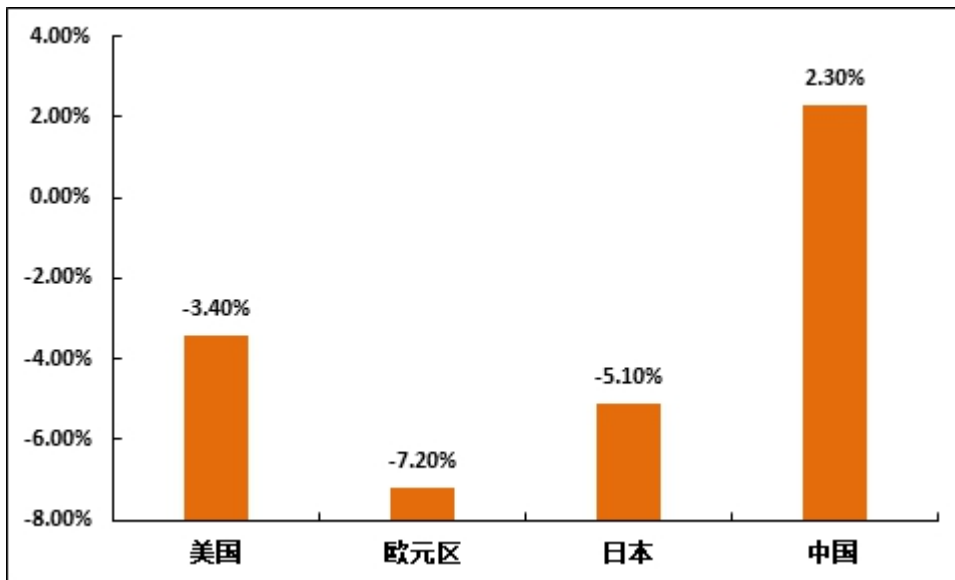
2020 年上半年，疫情相继在东亚、欧美、拉美、非洲等地区蔓延，各经济体采取的防控措施阻断了人员、资本、货物、技术、服务等自由流动，社会恐慌情绪严重，经济运行面临供需萎缩与金融动荡的双重冲击。其中，2020 年 2 季度国际商品贸易和服务贸易分别下降 21%和 30%，上半年全球跨境直接投资（FDI）同比下降 49%。受此影响，全球经济大幅下行，2020 年 1、2 季度 GDP 增速（环比折年率，下同）分别为-10.9%、-18.9%。

2020 年下半年，伴随着部分经济体疫情形势好转、推动复工复产，加上史无前例的纾困政策发挥作用，全球经济开始触底回升。供给方面，摩根大通全球综合 PMI 指数自 7 月以来已连续四个月位于荣枯线上方，制造业、服务业景气度均有所改善，其中，制造业新订单指数 10 月已回升至 55。需求方面，OECD 消费者信心指数反弹，主要国家零售销售额同比增速上升；部分国家国内商旅等出行需求增加，2020 年 10 月亚洲、北美航班恢复率分别回升至 60%和 40%以上，中国航班恢复率达到 96%；制造业出口订单开始增加，世界贸易量连续四个月环比上升，全球贸易同比萎缩程度大幅收窄。然而，随着 4 季度疫情反弹，部分经济体消费、出口已显示出放缓迹象。预计，2020 年 3、4 季度全球 GDP 增速将分别为 29.5%和 -5.3%。整体来看，全球经济在 2020 年经历了大起大落，全年 GDP 增速为-4.9%，同比下降 7.4 个百分点。

从主要国家来看，美国经济复苏动能略显疲软。美国商务部经济分析局公布数据显示，2020 年美国全年 GDP 萎缩 3.5%，为 2009 年以来首次下降，3.5%的跌幅创二战以来最差。欧

洲经济活动受挫，复苏预期推迟。据欧盟统计局 2021 年 2 月 2 日发布的初步数据显示，欧元区 19 国 2020 年国内生产总值（GDP）较前一年下滑 6.8%，欧盟 27 国 GDP 下滑 6.4%。日本经济继续维持温和反弹。据日本内阁府发布统计数据显示，日本 2020 年国内生产总值 GDP 较 2019 年萎缩了 4.8%，下滑幅度仅次于 2009 年的 5.7%，11 年来首次呈现负增长。

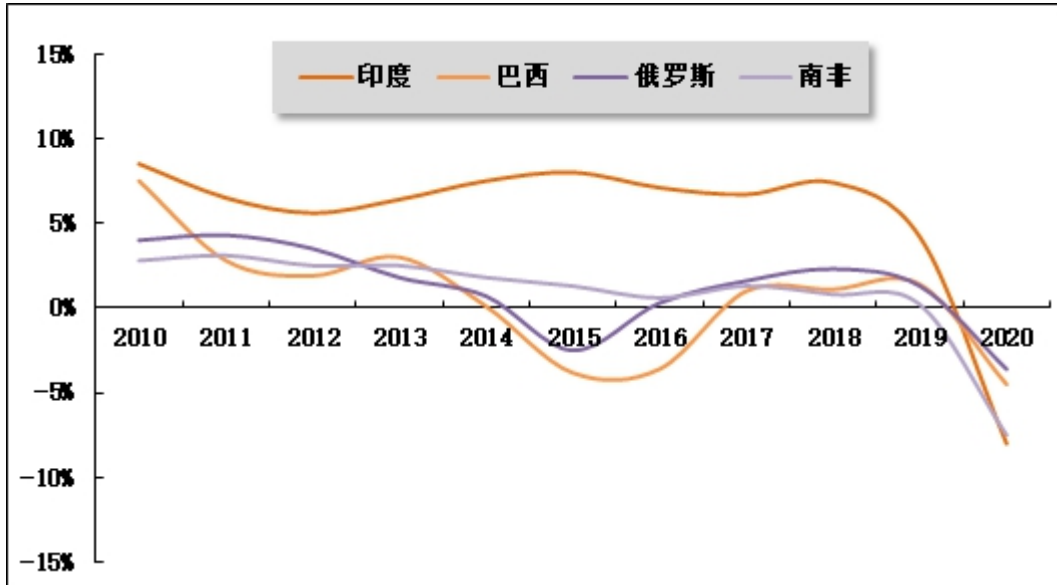
图 2 2020 年相关国家 GDP 增速



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从新兴市场表现来看，仍面临较大不确定性。受疫情影响，投资者对新兴市场资产需求下降，加速了部分新兴市场货币贬值，拉美国家货币贬值幅度大，而疫情控制较好的部分亚洲新兴市场货币小幅升值。未来，金融市场总体将延续趋稳态势，但是地缘政治、刺激政策潜在风险等负面因素不容小觑。新兴市场或将出现资本外流，拉美外部融资需求较高的国家将更加脆弱。这主要是由于经济衰退、利率下降影响了其对外资的吸引力；逆全球化削弱了其参与全球价值链（特别是传统制造业）关键环节的竞争力。疫情也导致新兴经济体财政支出和赤字上升，限制了其宽松政策的空间。

图 3 2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率



数据来源：网络公开数据，国研网行业研究部加工整理

2.1.2 2020 年国内经济形势回顾

2020 年，我国统筹疫情防控和经济社会发展取得重大成果，我国经济运行持续稳定恢复，就业民生保障有力，经济社会发展主要目标任务完成情况好于预期，在世界主要经济体中率先实现正增长，经济总量迈上百万亿元新台阶。国家统计局数据显示，初步核算，2020 年国内生产总值 1015986 亿元，按可比价格计算，比上年增长 2.3%。分季度看，一季度同比下降 6.8%，二季度增长 3.2%，三季度增长 4.9%，四季度增长 6.5%。分产业看，第一产业增加值 77754 亿元，比上年增长 3.0%；第二产业增加值 384255 亿元，增长 2.6%；第三产业增加值 553977 亿元，增长 2.1%。

表 2 2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况

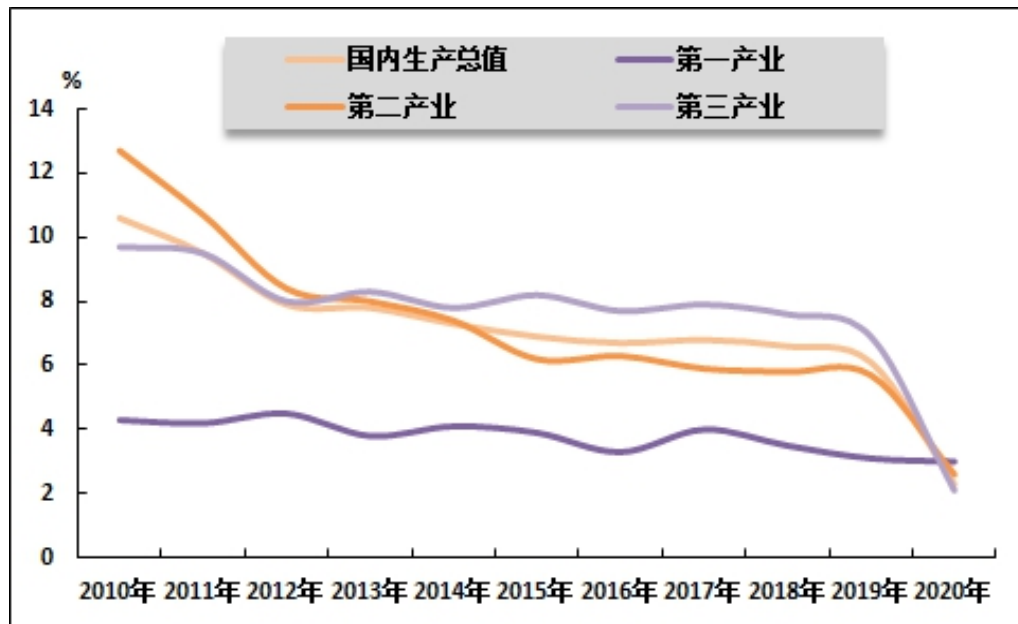
单位：亿元，%

时间	国内生产总值		第一产业		第二产业		第三产业	
	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长
2010 年	413030	10.6	39363	4.3	191630	12.7	182038	9.7
2011 年	489301	9.5	46163	4.2	227039	10.7	216099	9.5
2012 年	540367	7.9	50902	4.5	244643	8.4	244822	8.0
2013 年	595244	7.8	55329	3.8	261956	8	277959	8.3
2014 年	643974	7.3	58344	4.1	277572	7.4	308059	7.8
2015 年	689052	6.9	60862	3.9	282040	6.2	346150	8.2

2016年	740061	6.7	60139	3.3	296548	6.3	383374	7.7
2017年	820754	6.8	62100	4.0	332743	5.9	425912	7.9
2018年	900310	6.6	64734	3.5	366001	5.8	469575	7.6
2019年	990865	6.1	70467	3.1	386165	5.7	534233	6.9
2020年	1015986	2.3	77754	3.0	384255	2.6	553977	2.1

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 4 2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

固定资产投资稳步回升，高技术产业和社会领域投资增长较快。2020 年全国固定资产投资（不含农户）518907 亿元，比上年增长 2.9%。分领域看，基础设施投资增长 0.9%，制造业投资下降 2.2%，房地产开发投资增长 7.0%。全国商品房销售面积 176086 万平方米，增长 2.6%；商品房销售额 173613 亿元，增长 8.7%。三次产业投资增速全部转正，其中第一产业投资增长 19.5%，第二产业投资增长 0.1%，第三产业投资增长 3.6%。民间投资 289264 亿元，增长 1.0%。高技术产业投资增长 10.6%，快于全部投资 7.7 个百分点，其中高技术制造业和高技术服务业投资分别增长 11.5%和 9.1%。高技术制造业中，医药制造业、计算机及办公设备制造业投资分别增长 28.4%、22.4%；高技术服务业中，电子商务服务业、信息服务业投资分别增长 20.2%、15.2%。社会领域投资增长 11.9%，快于全部投资 9.0 个百分点，其中卫生、教育投资分别增长 29.9%和 12.3%。12 月份，固定资产投资环比增长 2.32%。

工业生产持续发展，高技术制造业和装备制造业较快增长。2020 年全国规模以上工业增加值比上年增长 2.8%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长 2.2%；股份制企业增长

3.0%，外商及港澳台商投资企业增长 2.4%；私营企业增长 3.7%。分三大门类看，采矿业增加值增长 0.5%，制造业增长 3.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 2.0%。高技术制造业和装备制造业增加值分别比上年增长 7.1%、6.6%，增速分别比规模以上工业快 4.3、3.8 个百分点。从产品产量看，工业机器人、新能源汽车、集成电路、微型计算机设备同比分别增长 19.1%、17.3%、16.2%、12.7%。

粮食产量再创新高，生猪生产持续较快恢复。2020 年全国粮食总产量 66949 万吨，比上年增长 0.9%，增产 565 万吨。其中，夏粮产量 14286 万吨，增长 0.9%；早稻产量 2729 万吨，增长 3.9%；秋粮产量 49934 万吨，增长 0.7%。分品种看，稻谷产量 21186 万吨，增长 1.1%；小麦产量 13425 万吨，增长 0.5%；玉米产量 26067 万吨，持平略减；大豆产量 1960 万吨，增长 8.3%。全年猪牛羊禽肉产量 7639 万吨，比上年下降 0.1%。其中，牛肉产量 672 万吨，增长 0.8%；羊肉产量 492 万吨，增长 1.0%；禽肉产量 2361 万吨，增长 5.5%；禽蛋产量 3468 万吨，增长 4.8%；牛奶产量 3440 万吨，增长 7.5%；猪肉产量 4113 万吨，下降 3.3%。2020 年末，生猪存栏、能繁殖母猪存栏比上年末分别增长 31.0%、35.1%。

服务业逐步恢复，现代服务业增势良好。2020 年全国服务业生产指数与上年持平。信息传输、软件和信息技术服务业，金融业增加值分别增长 16.9%、7.0%，增速分别快于第三产业 14.8、4.9 个百分点。

市场销售较快恢复，消费升级类商品销售增速加快。2020 年社会消费品零售总额 391981 亿元，比上年下降 3.9%。其中，限额以上单位消费品零售额 143323 亿元，下降 1.9%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 339119 亿元，下降 4.0%；乡村消费品零售额 52862 亿元，下降 3.2%。按消费类型分，餐饮收入 39527 亿元，下降 16.6%；商品零售 352453 亿元，下降 2.3%。

对外贸易实现正增长，贸易结构持续优化。2020 年货物进出口总额 321557 亿元，比上年增长 1.9%。其中，出口 179326 亿元，增长 4.0%；进口 142231 亿元，下降 0.7%。进出口相抵，顺差为 37096 亿元。机电产品出口增长 6%，占出口总额的 59.4%，比上年提高 1.1 个百分点。一般贸易进出口占进出口总额的比重为 59.9%，比上年提高 0.9 个百分点。民营企业进出口增长 11.1%，占进出口总额的比重为 46.6%，比上年提高 3.9 个百分点。

居民收入增长与经济增长基本同步。2020 年，全国居民人均可支配收入 32189 元，比上年名义增长 4.7%。扣除价格因素后，全国居民人均可支配收入实际增长 2.1%，与经济增长基本同步。2020 年全国居民人均收入比 2010 年增加一倍。扣除价格因素后，2011 年—2020 年全国居民人均可支配收入年均实际增长 7.2%，十年累计实际增长 100.8%，即全国居民人均可支配收入比 2010 年增加了一倍。

2.2 产业政策环境分析

2.2.1 综合交通重点政策

2.2.1.1 发改委联合交通运输部印发《关于进一步降低物流成本的实施意见》

近年来，国家陆续出台了一系列降低物流运行成本的政策措施，取得了积极成效。随着管理模式的变革和物流科技的进步，社会物流成本水平保持稳步下降，但与高质量发展要求和国际横向对比，我国物流运行成本高、运行效率低下等问题仍然突出，服务实体经济能力有待进一步提升。新冠疫情爆发后，社会物流成本出现阶段性上升，难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。为贯彻落实党中央、国务院关于统筹疫情防控和经济社会发展的决策部署，进一步降低物流成本、提升物流效率，国家发展改革委联合交通运输部于2020年6月2日印发了《关于进一步降低物流成本的实施意见》（以下简称“《意见》”）。

总体来看，《意见》重点从三个方面提出要求。一是**注重运输、保管和管理多环节共同发力，实现全链条成本最低**。物流具有点多、线长、面广等特点，涉及生产、销售、运输、配送、管理等环节，是典型的复合型产业。降低物流成本关键在于实现物流全链条成本最低。从我国物流总费用构成来看，物流保管和管理费用上涨较快，2018年我国保管和管理费用同比分别增长了13.8%和13.5%，这是我国物流成本水平偏高的主要原因。针对上述问题，《意见》明确提出：要培育骨干物流企业，提高企业的综合服务能力和国际竞争力。提高现代供应链发展水平，促进现代供应链与农业、工业、商贸流通业等融合创新。上述举措将有利于进一步强化上下游环节协同联动，实现物流全链条成本最低。

二是**注重减轻物流企业负担和降低物流成本相结合**。近年来，在降低物流成本工作过程中，社会上有观点认为，“降低物流成本就是要降低物流服务的价格、压缩物流企业的利润”。根据2019年专题调研情况来看，我国大部分传统物流企业、交通运输企业已普遍处于微利状态，平均利润率不足5%，抗风险能力较弱。要进一步挖掘降低物流成本的潜力，持续降低物流成本，就要在推动降低物流企业成本方面下功夫。《意见》明确提出，要降低物流企业用地成本，对物流重大项目建设用地指标予以重点保障。要降低融资成本，加大政府资金投入和信贷服务力度。要持续降低企业税费成本，研究出台继续实施大宗商品仓储用地城镇土地使用税减半征收政策的细则、持续降低交通运输领域收费。这些举措落地实施，将有效缓解物流企业用地难、用地贵、融资难等问题，实现降低物流企业成本向降低企业物流成本传导。

三是**“数量型降成本”和“效率型降成本”并重**。减税降费直接减轻企业负担是企业感受最直接、效果最明显的降成本举措，受到广大物流企业的欢迎。但随着减税降费工作持续推进，降本“增量”空间在压缩，释放的红利逐步减弱，推动降低物流成本取得新的突破，需要在提高物流效率，降低时间成本、制度性成本方面发力。

为落实《意见》要求，有关部门将开展五项具体工作。一是**推进结构性降本**。以多式联运为突破口，以基础设施联网优化为基础，加快推进运输结构调整，构建“宜铁则铁、宜公则公、宜水则水”的局面，降低综合运输成本。二是**推进制度性降本**。进一步推进简政放权，优化物流营商环境，切实降低制度性交易成本。重点巩固和扩大交通运输领域降费成果，推进运输领域资质证照电子化办理，提升大件运输跨省并联许可效率，推动危险品货物便利化运输。三是**推进技术性降本**。推进交通运输新型基础设施建设，鼓励以“互联网+”、大数据、云计算等为代表的新一代信息技术应用，着力提高装备设备数字化、智能化水平，提升设施设备运行效率。将推动提升港站枢纽、载运工具、标准化货物等要素数字化水平，加快北斗卫星导航系统行业应用，持续推进智慧港口等建设。四是**推进管理性降本**。提升物流组织集约化水平。将持续深化城市绿色配送示范工程，引导地方根据发展实际，精准制定城市配送车辆通行管控政策。完善冷链运输标准和规范，提高冷链物流车辆技术装备水平，提高冷链运输服务品质。持续推进交邮融合，完善县、乡、村三级农村物流服务体系建设。五是**推进服务性降本**。优化服务和保障功能，不断增强企业获得感。重点构建以信用为基础的新型监管机制，推进信用信息互联、评价互认、奖惩联动、信用修复互通的跨区域信用监管应用。

就当前来看，我国道路运输运行成本仍然处于高位，仍然在很大程度上限制了我国物流行业整体的健康可持续发展。与此同时，我国的道路运输业发展水平较欧美发达国家而言还有待提高，区域之间、城乡之间、领域之间物流发展差距仍然较大。在《意见》引导下，一方面我国道路运输业供给侧改革将全面进入新的发展阶段，“降本增效”成果将进一步显现和扩大；另一方面我国道路运输业区域之间、城乡之间、领域之间的发展差距将会逐步缩小，行业治理体系将会不断加以完善，行业发展状况不平衡、不充分等问题也将得到有效改善。

《意见》的一系列强有力措施对于推动我国道路运输业转型升级具有重要的指导性作用，有助于推动我国道路运输业现代化、高质量发展，进而促进道路运输业乃至整个物流业发挥好对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。

2.2.1.2 《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》出台

2020年以来，党中央、国务院密集部署新型基础设施建设，《2020年政府工作报告》也将“两新一重”作为2020年重点任务。交通运输是新型基础设施与传统基础设施融合发展的重要领域，新型基础设施建设应以先进技术赋能，使传统基础设施融入新要素、具备新功能、呈现新形态，促进交通基础设施网、运输服务网、能源网与信息网络融合发展。为贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快推进交通强国建设，推动交通运输领域新型基础设施建设，交通运输部于2020年8月6日印发了《交通运输部关于推动交通运输领域新型基础设施建设的指导意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》以“服务人民，提升效能”；“统筹并进，集约共享”；“政府引导，市场主导”；“跨界融合，协调联动”；“积极稳妥，远近结合”为五项基本原则，明确到2035

年交通运输领域新型基础设施建设要取得显著成效。先进信息技术深度赋能交通基础设施，精准感知、精确分析、精细管理和精心服务能力全面提升，成为加快建设交通强国的有力支撑。基础设施建设运营能耗水平有效控制。泛在感知设施、先进传输网络、北斗时空信息服务在交通运输行业深度覆盖，行业数据中心和网络安全体系基本建立，智能列车、自动驾驶汽车、智能船舶等逐步应用。科技创新支撑能力显著提升，前瞻性技术应用水平居世界前列。

从主要内容来看，《意见》共提出了三方面具体要求。一是**打造融合高效的智慧交通基础设施**，以智慧公路、智能铁路、智慧航道、智慧港口、智慧民航、智慧邮政、智慧枢纽，以及新材料新能源应用为载体，体现先进信息技术对行业的全方位赋能。二是**助力信息基础设施建设**，主要是配合相关部门推进先进技术的行业应用，包括 5G、北斗系统和遥感卫星、网络安全、数据中心、人工智能（如自动驾驶等）等。三是**完善行业创新基础设施**，主要是科技研发支撑能力建设，如实验室、基础设施长期性能监测网等。

在《意见》的指导和引导作用下，我国交通运输基础设施建设将以技术创新为驱动，以数字化、网络化、智能化为主线，以促进交通运输提效能、扩功能、增动能为导向，在交通运输数字转型、智能升级，建设便捷顺畅、经济高效、绿色集约、智能先进、安全可靠等方面将进一步得到加强和完善。《意见》的出台有助于我国交通运输领域向新型基础设施建设方向发展，有助于深入贯彻落实党中央、国务院决策部署，加快建设交通强国总体目标，更好地服务广大人民群众。

2.2.1.3 《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》出台

制造业是国民经济发展不可或缺的主体，是全社会物流总需求的主要来源。随着我国物流业和制造业融合发展的趋势不断增强，物流业作为支撑国民经济发展的基础性、战略性价值不断凸显。在日益复杂的市场竞争环境下，物流已从附属服务转变为提高制造企业市场竞争力，降低成本挖掘利润空间的重要环节，物流企业与制造企业间风险共担、利益共享的联动融合发展格局正在形成。为贯彻落实党中央、国务院关于推动高质量发展的决策部署，做好“六稳”工作，落实“六保”任务，进一步推动物流业制造业深度融合、创新发展，推进物流降本增效，促进制造业转型升级，国家发展改革委同工业和信息化部、交通运输部、邮政局等 13 个部门和单位于 2020 年 8 月 22 日联合印发了《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》（以下简称“《方案》”）。

《方案》提出，到 2025 年，物流业在促进实体经济降本增效、供应链协同、制造业高质量发展等方面作用显著增强。探索建立符合我国国情的物流业制造业融合发展模式，制造业供应链协同发展水平大幅提升，精细化、高品质物流服务供给能力明显增强，主要制造业领域物流费用率不断下降；培育形成一批物流业制造业融合发展标杆企业，引领带动物流业制造业融合水平显著提升；初步建立制造业物流成本核算统计体系，对制造业物流成本水平变化的评估监测更加及时准确。

《方案》按照“紧扣关键环节、突出重点领域”的总体思路，针对物流业制造业融合发展存在的主要问题，系统提出 11 方面发展任务。一方面，从企业主体、设施设备、业务流程、标准规范、信息资源等 5 个关键环节，对促进物流业制造业全方位融合提出明确要求，推动解决制约物流业制造业深度融合的主要障碍和“中梗阻”；另一方面，聚焦大宗商品物流、生产物流、消费物流、绿色物流、国际物流、应急物流等 6 个重点领域，明确了推动物流业制造业深度融合、创新发展的主攻方向。

相比物流发达国家而言，我国物流产业总体发展仍较为粗犷，具体表现为物流企业专业化服务能力较弱，难以有效适应制造业发展需求；物流枢纽、物流园区与产业园区布局统筹不够，不能实现有机衔接和协同联动；制造业领域存量物流资源整合和开放程度不足，制造企业内部物流成本相对较高等多个方面。《方案》的出台旨在加强物流业与制造业之间的联动性和协调性，促进物流业与制造业在供应链全链条上的战略合作、相互渗透、共同发展，进一步提高物流业和制造业双方的市场竞争力和增值水平。《方案》中的各项重点任务切实推进后，一方面有利于保持产业链供应链稳定，推动形成以国内大循环为主体、国内、国际双循环相互促进的全新发展格局；另一方面有助于推进物流产业“降本增效”改革，缓解物流企业经营压力，提升物流企业服务水平，改善物流行业营商环境，促进物流业与制造业深度融合、协同发展。

2.2.2 航运业重点政策

2.2.2.1 《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》出台

作为全球海洋贸易大国，国家始终高度重视海运业的发展。国务院于 2014 年印发了《关于促进海运业健康发展的若干意见》，将海运业发展上升为国家战略，为我国海运业发展奠定基础。习近平总书记考察上海洋山港时强调，“经济强国必定是海洋强国、航运强国”、“经济要发展，国家要强大，交通特别是海运首先要强起来”，为海运业发展明确了国家经济发展的战略定位。2019 年 9 月，国务院印发《交通强国建设纲要》，为新时代海运业高质量发展指明了方向。为深入贯彻党的十九大提出的高质量发展的要求和习近平总书记关于海运业发展的重要指示精神，落实《交通强国建设纲要》，推动海运业高质量发展，指导我国海运业更长远发展，交通运输部联合国家发展改革委、工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署和税务总局于 2020 年 2 月 3 日印发了《关于大力推进海运业高质量发展的指导意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》对 2025 年、2035 年和 2050 年提出了分阶段目标。明确到 2025 年，基本建成海运业高质量发展体系，服务品质和安全绿色智能发展水平明显提高，综合竞争力、创新能力显著增强，参与国际海运治理能力明显提升。到 2035 年，全面建成海运业高质量发展体系，绿色智能水平和综合竞争力居世界前列，安全发展水平和服务保障能力达到世界先进水平，基本实现海运治理体系和治理能力现代化，在交通强国建设中当好先行。到 2050 年，

海运业发展水平位居世界前列，全面实现海运治理体系和治理能力现代化，全面服务社会主义现代化强国建设和人民美好生活需要。

《意见》提出了 6 方面主要任务。一是**装备先进适用、运输便捷高效**。针对我国海运船队规模结构不够优化，海运服务网络有待完善，海运客货运服务品质有待提升等问题，《意见》提出了建设现代化海运船队、完善全球海运服务网络、提升客货运服务品质等重点任务。二是**市场充满活力、服务功能完备**。针对我国海运企业综合竞争力不强，运输服务保障能力有待提升，现代航运服务业发展滞后等问题，《意见》提出了深化海运企业改革、支持企业协同发展、加快补齐航运服务业短板等重点任务。三是**绿色低碳发展、智慧创新引领**。针对船舶用能结构不优、污染防治水平有待提升，创新驱动能力不强等问题，《意见》提出了优化用能结构、加强船舶污染防治、增强创新驱动能力等重点任务。四是**安全保障可靠、应急迅速有效**。针对海运业安全基础仍不牢固，安全风险防控和应急响应能力有待提升等问题，《意见》提出了着力强化船舶安全管理、健全安全生产体系、提升应急处置能力等重点任务。五是**开放创新发展、合作互利共赢**。针对服务“21 世纪海上丝绸之路”建设、海运业政策制度创新和参与国际海运治理不够等问题，《意见》提出了推进“21 世纪海上丝绸之路”建设、深化政策和制度创新、积极参与国际海运事务等重点任务。六是**治理体系更加完善，治理能力显著提升**。针对海运业治理体系有待完善，人才队伍建设和中国特色海运文化传承有待加强等问题，《意见》提出了完善海运业制度体系、加强人才队伍建设、传承创新中国特色海运文化等重点任务。

《意见》出台后，将以我国海运业供给侧结构性改革为主线，弥补我国海运业发展短板，优化海运物流服务水平，加快形成海运业高质量发展体系。一方面将加快推进上海国际航运中心建设，促进大连、天津、厦门等区域国际航运中心发展，发挥我国海洋运输的主力军作用，加强全球贸易互联互通，推进“21 世纪海上丝绸之路”建设；另一方面有助于加强我国参与国际海洋运输治理能力，加强我国海洋运输综合发展水平和国际竞争力，为国家海运强国以及交通强国战略奠定基础。

2.2.2.2 交通运输部印发《内河航运发展纲要》

以长江、珠江、淮河等水系为主体的内河航运发展对于激发我国经济发展活力具有十分重要的现实意义。自 2011 年国务院出台《关于长江等内河水运发展的意见》以来，内河航运在助推国家战略实施和综合物流运输体系建设中的地位与作用更加突出。为贯彻落实交通强国建设战略部署，推动内河航运高质量发展，服务国家战略实施，助力中国特色社会主义现代化强国建设，交通运输部于 2020 年 6 月 4 日印发了《内河航运发展纲要》（以下简称“《纲要》”）。

《纲要》的重点内容分为三个部分。总体要求方面，《纲要》明确以高质量发展为导向，科学开发利用和保护内河航运资源、充分发挥内河航运比较优势等主要思路，提出 2035 年、

2050 年建设现代化内河航运体系的相关发展目标。其中千吨级航道达到 2.5 万公里，主要是引领内河航道的规模化发展。内河货物周转量占全社会比重达 9%，主要是引导内河航运在运输结构调整、综合运输体系中发挥更加突出的作用。主要任务方面，《纲要》提出建设干支衔接江海联通的内河航道体系、打造集约高效功能协同的现代化港口、构建经济高效衔接融合的航运服务体系、践行资源节约环境友好的绿色发展方式、构筑功能完善能力充分的航运安全体系、强化创新引领技术先进的航运科技保障、传承弘扬历史悠久内涵丰富的航运文化、构建多方共建共治共享的现代行业治理体系共 8 条发展任务。保障措施方面，《纲要》提出加强党的领导、加强政策支持、强化示范引领等三个方面的保障措施。

就我国当前状况而言，内河航运在综合物流体系中的作用尚未充分发挥，离经济社会发展对于内河航运的要求尚存在一定差距。《纲要》的出台，将进一步发挥我国内河航运具有运能大、占地少、能耗低、污染小等多方面优势，进一步扩大我国内河航运建设与发展的成效，进而加强具备“安全、便捷、高效、绿色、经济”的现代化综合物流体系建设，为我国交通强国建设战略注入内河动力。

2.2.3 港口业重点政策

2.2.3.1 交通运输部联合发展改革委印发《关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》

新冠肺炎疫情爆发后，诸如停止生产、关闭工厂等限制性措施将严重影响中国经济产出。受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，预计在接下来很长一段时间内全国各地都将面临工厂开工率较低、劳动力资源短缺等问题，最终将会冲击中国乃至全球供应链平衡，冲击水上货运市场需求，对港口航运业造成了沉重打击。为深入贯彻习近平总书记关于统筹推进新冠肺炎疫情防控和经济社会发展重要讲话精神，落实 2020 年 3 月 3 日国务院常务会议有关降低港口等环节收费标准的决策部署，交通运输部联合国家发展改革委于 2020 年 3 月 6 日印发《关于阶段性降低港口收费标准等事项的通知》（以下简称“《通知》”）。

《通知》的主要内容分为三个方面。一是**阶段性降低政府定价港口经营服务性收费标准**。2020 年 3 月 1 日至 6 月 30 日，将政府定价的货物港务费和港口设施保安费收费标准分别降低 20%，预计港口企业为货主企业减轻负担 3.8 亿元；取消非油轮货船强制应急响应服务及收费。同时鼓励各地结合本地实际，疫情防控期间加大收费优惠力度。二是**加强上下游合作，共克时艰**。加强港航企业和货主之间的对接和协作，推动建立降费传导机制，形成利益共同体。鼓励港口经营人对受疫情影响严重的小微企业，继续给予减免库场使用费等优惠。引导班轮公司合理调整海运收费价格结构，鼓励采用包干费收取。三是**将降费政策落到实处**。加强国际海运、港口市场监管，依法调查违规行为，配合有关部门加大查处力度，规范海运、港口收费行为，落实降费政策。督促港航企业和相关单位落实口岸经营服务性收费目录清单和公示制度。

《通知》明确采取阶段性降低政府定价的港口经营服务性收费标准等措施，降低货主企

业和船公司物流成本，促进口岸营商环境优化，推动物流业产业链协同复工复产。在明确的政策指导下，我国港口航运业乃至整个物流行业“降本增效”将进一步得到落实，港口航运企业生存发展压力将有所缓解，与制造业企业的融合程度将进一步加深；有助于改善行业整体运行效率，提升行业整体服务水平，推动我国港口航运业高质量、可持续发展。

2.2.3.2 交通运输部修订《港口经营管理规定》

近年来，随着交通运输“放管服”改革不断深化，特别是《优化营商环境条例》于2020年1月正式实施，对优化港口营商环境提出了更高要求，需对相关条款进行修改完善，进一步放宽港口经营限制，增强港口经营活力，更好服务构建国内新发展格局。为落实国务院深化“放管服”改革以及《安全生产法》、《水污染防治法》、《大气污染防治法》等相关法律法规的最新要求，补充完善港口安全生产、绿色发展等制度内容，交通运输部对旧有的《港口经营管理规定》进行新一轮修订，于2020年12月31日出台了《关于修改〈港口经营管理规定〉的决定》，将于2021年2月1日起正式实施。

交通运输部此次对《港口经营管理规定》的修改主要从以下四个角度出发：

放宽港口经营限制，优化港口营商环境。一是打破拖轮经营者需在港口所在地注册的条件限制，推动形成全国统一的拖轮市场。二是落实国务院《关于加快推进全国一体化在线政务服务平台建设的指导意见》（国发〔2018〕27号），不再强制要求港口经营人提交书面材料，同时简化港口经营延续申请材料，便利相对人。三是按照“证照分离”改革要求，港口经营许可时限从30日压缩到20日，许可变更和企业登记变更不再绑定。四是要求经营服务收费项目和收费标准多渠道公开，保障港口经营公平透明。

强化港口污染防治，推动港口绿色发展。一是依法落实国家关于推进船舶靠港使用岸电的有关要求，在港口经营许可条件中依法增补对岸电设施的要求，并根据实际情况进一步细化明确港口污水预处理设施的类别，鼓励港口经营人优先使用清洁能源、新能源，以源头加强污染防治。二是明确港口经营人船舶污染物接收设施配置责任和接收义务，以及与城市公共转运处置设施有效衔接的要求，满足污染物接收处置需求。

加强港口风险防范和安全管理，切实保障经营安全。一是因港口大型机械受风力影响较大，安全风险高，要求港口经营人落实相关防风措施。二是压实企业安全生产主体责任，加强港口安全生产制度建设和从业人员管理。三是加强作业管理，要求港口经营人接靠船舶不得超过码头功能等级，装载作业、旅客登船不得超过载货和载客定额，沿海港口经营人不得为超航区内河船舶提供装卸服务。四是加强危险货物过程管理，明确作业委托人的信息告知和船舶提供适装证书义务，港口经营人发现夹带、匿报、谎报危险货物或者对于不符合适装证书明确的危险货物范围的，不得提供服务或装卸作业，按要求及时报告相关部门。五是完善港口应急管理，结合新冠肺炎疫情防控实际，明确优先安排突发事件处置和关系国计民

生的紧急运输任务；细化应急物资配备、培训演练、预案修订与衔接要求。六是落实反恐防范要求，规定港口经营人对旅客及其行李、物品、车辆进行安全检查。

加强港口监督管理，保障制度有效实施。一方面强化信用监管措施，明确港口行政管理部门信用信息录入职责和渠道；另一方面对港口经营人安全生产等新增义务依法设定处罚。

港口是综合交通运输枢纽，也是经济社会发展的战略资源和重要支撑。旧有的《港口经营管理规定》自 2009 年颁布以来，对规范港口经营行为、促进港口优化升级、支撑经济高质量发展发挥了重要作用。但随着我国港口航运业近年来不断发展，国际贸易形势不断变化，旧有的规定已难以满足新形势下的发展需求。此次交通运输部对《港口经营管理规定》进行新一轮修订，将重点提升我国港口营商环境，继续放宽港口经营限制，继续落实港口安全生产、绿色生产理念。新规为港口经营者提供了更宽松灵活的生产经营条件，完善了相关监管措施，一方面有利于激发我国港口业市场活力，另一方面也将进一步规范行业经营行为，为促进我国港口高质量发展带来积极影响。

2.2.4 地方重点政策

2.2.4.1 2035 年全面建成天津北方国际航运枢纽

作为京津冀地区的海上门户，天津北方国际航运枢纽是以天津港为中心的国际性综合交通枢纽，是服务“一带一路”建设和陆海双向开放的重要节点。近年来，天津北方国际航运枢纽加快转型升级并取得积极成效，正由高速增长转入高质量发展阶段，但仍存在港口功能布局不尽合理、综合服务功能不强、智慧化绿色化水平不高、港城关系缺乏统筹问题。为推动天津北方国际航运枢纽继续向高质量方向发展，更好支撑国家重大战略实施，国家发展改革委和交通运输部于 2020 年 8 月 1 日联合印发《关于加快天津北方国际航运枢纽建设的意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》提出了 2 个阶段性发展目标：到 2025 年，天津作为北方国际航运枢纽的地位更加凸显，国际航运中心排名进入前 20 位，港口货物吞吐量达到 5.6 亿吨，集装箱吞吐量达到 2200 万标箱，集疏运体系基本完善，多式联运发展取得显著成效，智慧港口、绿色港口建设实现重大突破，口岸营商环境和航运服务水平明显提升。到 2035 年，全面建成智慧绿色、安全高效、繁荣创新、港城融合的天津北方国际航运枢纽，天津港成为世界一流港口，国际航运中心排名进一步提升，集装箱吞吐量力争达到 3000 万标箱。

《意见》明确提出四个战略定位：**一是京津冀协同发展的重要支撑。**以津冀港口协同发展推动世界级港口群建设，促进区域产业合理布局和转型升级，成为推进新时代滨海新区高质量发展、京津冀世界级城市群建设的重要支撑。**二是服务“一带一路”的重要支点。**加强海上通道与中蒙俄、新亚欧大陆桥走廊的互动联系，深化与沿线国家的务实合作，成为促进陆海内外联动、东西双向互济的北方重要支点。**三是陆海深度融合的重要平台。**大力推

进集装箱运输发展，积极发展以海铁联运为核心的多式联运，提升参与区域经济一体化的广度和深度，成为港口、物流与经济深度融合的重要平台。**四是现代化的国际航运枢纽。**对标世界一流港口，大力推进智慧港口、绿色港口建设，加快天津自贸试验区政策制度创新，持续改善口岸营商环境，增强国际物流供应链的资源配置能力，努力建设世界一流的现代化国际枢纽港。

《意见》坚持战略引领、问题导向、目标导向的基本原则，提出了天津北方国际航运枢纽建设的七大主要任务。**一是推进港口合理分工；二是精准完善基础设施；三是创新多式联运体系；四是提升开放服务水平；五是大力提升智能化水平；六是促进安全绿色发展；七是促进港城融合发展。**

作为“铁、公、水、航、邮”交通运输全要素城市，天津建设交通强市具有明显区位优势 and 良好发展基础。《意见》围绕北方国际航运核心区建设，其目的在于补充天津港基础设施短板，优化港口功能，提高多式联运衔接效率，加强区域港口协同发展能力，提升综合物流服务水平，引导天航运枢纽向智慧化、绿色化方向发展。《意见》的出台，对于推进天津北方国际航运枢纽高质量发展，保障产业链供应链稳定，增强天津港国际竞争力，推动京津冀协同发展和雄安新区建设，促进华北西北地区高质量发展，推动形成国内国际双循环相互促进的新格局等多方面具有重要意义。

2.2.4.2 《关于推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》出台

《粤港澳大湾区发展规划纲要》于 2019 年 2 月正式发布，旨在全面准确贯彻“一国两制”方针，深化内地与港澳合作，提升粤港澳大湾区在国家经济发展和对外开放中的支撑引领作用。为深入贯彻习近平总书记关于粤港澳大湾区的重要讲话精神，加快落实《粤港澳大湾区发展规划纲要》和《交通强国建设纲要》要求，更好的服务粤港澳大湾区建设，交通运输部于 2020 年 6 月 19 日制定了《关于推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》（以下简称“《意见》”）。

《意见》提出的主要任务有四个方面。**一是加强海事管理领域合作，落实内地与港澳更紧密合作。**《意见》着重发挥海事专业特点和优势，重点在航海海事文化交流、水上应急搜救、航海保障等航海领域，先行先试构建大湾区协同发展机制，为粤港澳大湾区海事行政管理机构的协同合作开展有益探索，为“一国两制”事业发展作出交通海事贡献。**二是助力航运要素聚集，提升珠三角港口群国际竞争力。**《意见》注重提升大湾区海事服务效能，优化大湾区内国内航行港澳船舶海事管理模式，促进大湾区船舶高效便捷流动，促进大湾区物流便捷流通，服务提升香港国际航运中心地位，支持增强广州、深圳国际航运综合服务功能，促进国际交通物流枢纽建设。**三是坚持以人民为中心，积极优化粤港澳大湾区营商环境。**提升水上应急搜救能力，保障大湾区水上人命和财产安全。践行生态文明理念，对标国际标准实施的船舶污染防治措施，建设蓝色清洁大湾区。支持粤港澳大湾区海上旅游产业高

质量发展，服务澳门国际休闲旅游中心建设，提高大湾区民众生活便利水平，将大湾区建设成为宜居宜业宜游的优质生活圈。**四是聚焦服务大湾区发展，提升海事治理能力。**服务大湾区发展对海事治理能力提出了新的更高要求，也是推动海事高质量发展的重大历史机遇。

《意见》在海事服务水平、能力和技术需求等方面进行了创新和优化，以期进一步提升海事安全管理和服务能力水平，努力推进海事治理体系和治理能力现代化。

从国家战略角度来看，推进大湾区建设，是推动“一国两制”事业发展的重要实践，也是新时代推动形成全面开放新格局的重要举措。从发展定位角度来看，粤港澳大湾区具有不可替代的地理区位优势，港口航运业的发展是大湾区的重要经济支柱和增长点。《意见》的出台和落地，对于在大湾区打造具有全球竞争力的国际海港枢纽，推进综合交通枢纽一体化规划建设而言具有重要的指导性作用。有助于进一步提升粤港澳大湾区水上交通安全治理能力，持续深化粤港澳海事管理机构协同合作，促进大湾区航运业安全、绿色、可持续发展，进而推动我国世界一流港口建设和交通运输强国建设战略进程。

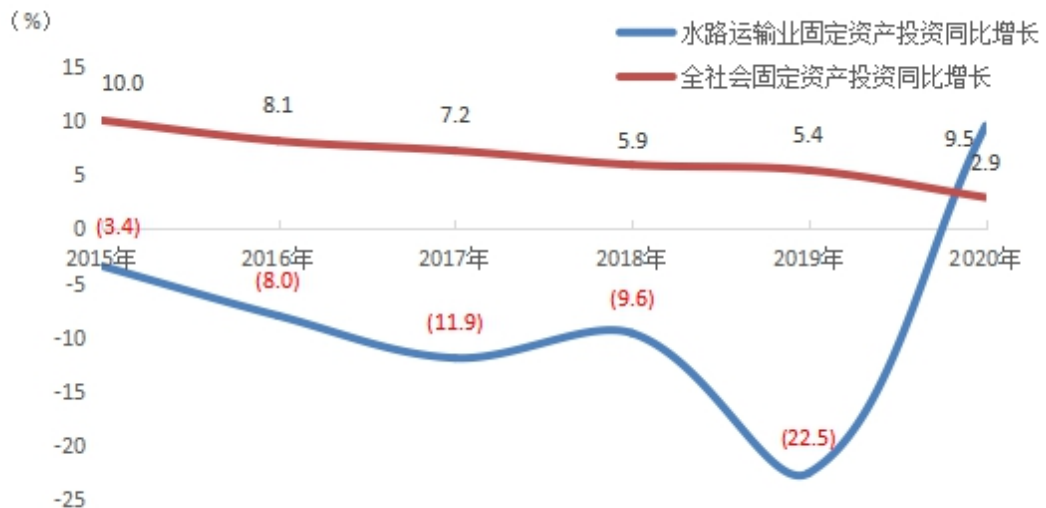
3 行业投资建设情况分析

3.1 行业投资情况分析

2020 年受新冠肺炎疫情影响，交通运输行业主要指标出现较大波动，经过年初大幅下降后持续恢复，总体呈现“先降后升”走势。固定资产投资率先补齐缺口，实现较快增长。交通运输部部长李小鹏 2021 年全国交通运输工作会议介绍，2020 年全国实现了交通固定资产投资逆势增长。交通运输部新闻发言人吴春耕在新闻发布会上表示，2020 年预计完成交通固定资产投资 3.48 万亿元，其中公路水路预计完成投资 2.59 万亿元，完成全年 1.8 万亿元投资目标任务的 143.8%，超额完成目标任务。

国家统计局数据显示，2020 年我国水路运输业完成固定资产投资同比大幅增长 9.5%，自 2015 年来同比增速首次由负转正。从发展阶段来看，当前我国水路运输业正处于着力推动水运系统升级的关键转型期。“十四五”期间国家将加快水运基础设施建设，全面完善和加强“四纵四横两网”水运网络布局，着力改造国家高等级航道以及国际国境通航巷道。大力发展上海等 11 个国际枢纽海港将有力地支撑 4 个国际航运中心的建设，巩固我国在全球航运和供应链体系中的枢纽地位。推动 5G、北斗导航等信息技术与水运业深度融合，加快集装箱码头和以港口为中心的多式联运枢纽建设。全方位协同推进国内、国际水路运输市场开放，为国家经济高水平发展新格局提供有力支撑。2020 年在新冠肺炎疫情冲击下，我国水路运输业固定资产投资逆势增长，增速自 2015 年起首次高于全社会固定资产投资增速。

图 5 2015-2020 年水路运输业固定资产投资同比增长率变动趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

3.2 行业基础设施建设情况分析

交通运输部数据显示，截止 2019 年末，全国内河航道通航里程 12.73 万公里，比上年增加 172 公里。等级航道里程 6.67 万公里，占总里程 52.4%，提高 0.2 个百分点。三级及以上航道里程 1.38 万公里，占总里程 10.9%，提高 0.3 个百分点。各等级内河航道通航里程分别为：一级航道 1828 公里，二级航道 4016 公里，三级航道 7975 公里，四级航道 11010 公里，五级航道 7398 公里，六级航道 17479 公里，七级航道 17044 公里，等外航道里程 6.05 万公里。各水系内河航道通航里程分别为：长江水系 64825 公里，珠江水系 16495 公里，黄河水系 3533 公里，黑龙江水系 8211 公里，京杭运河 1438 公里，闽江水系 1973 公里，淮河水系 17472 公里。

截止 2019 年末，全国港口拥有生产用码头泊位 22893 个，比上年减少 1026 个。其中，沿海港口生产用码头泊位 5562 个，减少 172 个；内河港口生产用码头泊位 17331 个，减少 854 个。全国港口拥有万吨级及以上泊位 2520 个，比上年增加 76 个。其中，沿海港口万吨级及以上泊位 2076 个，增加 69 个；内河港口万吨级及以上泊位 444 个，增加 7 个。全国万吨级及以上泊位中，专业化泊位 1332 个，比上年增加 35 个；通用散货泊位 559 个，增加 28 个；通用件杂货泊位 403 个，增加 7 个。

4 港口航运业运行情况分析

4.1 航运业运行情况分析

4.1.1 航运货物运输完成情况

2020 年初新冠肺炎疫情爆发后，为了全面控制公共卫生状况，保障人民生命财产安全，国家迅速采取了诸如工厂停产、基建停止、交通管制、地区封锁等限制性措施，严重影响我国生产制造、商业贸易、物流运输各环节的经济生产活动。尽管全国各地工厂于 2 月上旬起陆续恢复生产，但由于受到安全生产难度较大、员工返工率较低等客观原因限制，在很长一段时间内全国各地都存在劳动力资源短缺、工厂开工率较低、复工复产进度较慢等问题，冲击我国乃至全球供应链平衡，水路货运市场也不可避免地受到沉重打击，航运货运需求迅速萎缩，货物运输量大幅减少，大量运力处于闲置状态，市场整体运行水平与往年同期相比具有明显差距。

进入 2 季度后，国家提出扎实做好“六稳”工作，落实“六保”任务，随着《在有效防控疫情的同时积极有序推进复工复产的指导意见》、《关于统筹推进疫情防控和经济社会发展交通运输工作的实施意见》等一系列指导意见和政策措施的扎实推进，为国家经济生产活动复苏提供了坚实保障和科学引导。进入下半年，疫情得到有效控制后，国内交通运输管制逐步放开，国家经济内生动力不断催生，工业生产活动稳步复苏，基建新增项目加速落地，矿建材料需求量稳步增长，用电耗煤量不断增加，再加上国际贸易需求迅速恢复，远洋货运量大幅增长，带动我国水路货运市场需求持续恢复。

总体来看，2020 年我国水路货物运输市场受新冠肺炎疫情影响较大，货运量及货物周转量增速明显下滑。国家统计局数据显示，2020 年全国水路完成货运量 76.2 亿吨，同比增长 2.0%，增速较 2019 年放缓 4.9 个百分点；完成货物周转量 105834.4 亿吨公里，同比增长 1.8%，增速较 2019 年放缓 3.2 个百分点。

表 3 2014-2020 年水路货运及同比增速情况

时间	货运量（亿吨）	同比增速（%）	货物周转量（亿吨公里）	同比增速（%）
2014 年	59.8	6.9	92774.6	16.8
2015 年	61.4	2.7	91772.5	-1.1
2016 年	63.8	3.9	97338.8	6.1
2017 年	66.8	4.7	98611.3	1.3
2018 年	69.9	4.6	99052.8	0.4
2019 年	74.7	6.9	103963.0	5.0
2020 年	76.2	2.0	105834.4	1.8

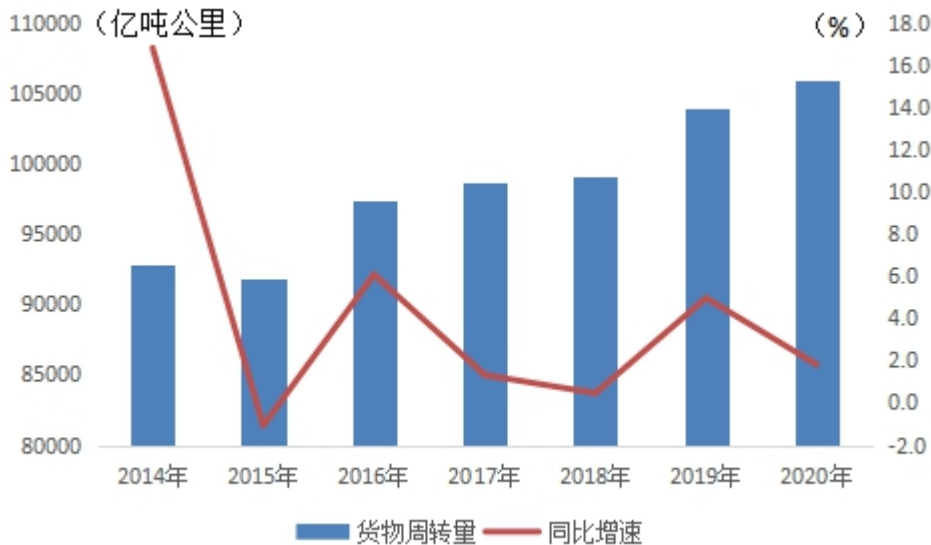
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 6 2014-2020 年水路货运量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 7 2014-2020 年水路货运周转量及同比增速变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.2 航运运力状况

随着水路运输供给侧改革加快推进，运输船队规模呈逐年下降趋势。但由于运输船舶（尤其是远洋运输船）持续向专业化、大型化方向发展，因此运输净载重量并没有随着船队规模下降而出现较大降幅。截至 2019 年底，全国拥有水上运输船舶 13.16 万艘，较上年同期下降 4.0%；净载重量 25684.97 万吨，较上年同期增长 2.3%；平均净载重量 1951.75 吨，较上年同期增长 6.5%；集装箱箱位 223.85TEU，较上年同期增长 13.8%。

按运输用途区分来看，截至 2019 年底，全国远洋运输船舶 1664 艘，较上年同期下降 26.1%；净载重量 5524.91 万吨，较上年同期增长 4.0%。沿海运输船舶 10364 艘，较上年同期下降 0.1%；净载重量 7079.98 万吨，较上年同期增长 2.8%。内河运输船舶 11.95 万艘，较上年同期下降 3.9%；净载重量 13080.08 万吨，较上年同期增长 1.3%。

表 4 2019 年全国水路运力状况

单位：艘、万吨、万 TEU、%

	总运力	同比增减	远洋运力	同比增减	沿海运力	同比增减	内河运力	同比增减
船舶数量	131600	-4.0	1664	-26.1	10364	-0.1	119500	-3.9
净载重量	25684.97	2.3	5524.91	4.0	7079.08	2.8	13080.08	1.3
集装箱箱位	223.85	13.8	121.41	14.2	63.26	11.7	39.17	15.8

数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从航运企业来看，近年来我国主要航运企业运力总量持续扩大。其中，中国远洋海运集团有限公司和招商局集团有限公司凭借其规模庞大的运营船舶数量以及船舶大型化优势，运力规模长期以来始终保持在全国前两位。截至 2019 年底，中国远洋海运集团有限公司船队数量 1315 艘，净载重量高达 10455.0 万吨；招商局集团有限公司船队数量 686 艘，净载重量高达 4212.4 万吨。运力规模排名第三至第五位的航运企业分别为山东海运股份有限公司、福建国航远洋运输（集团）股份有限公司和上海中谷物流股份有限公司。

表 5 2019 年中国航运企业运输规模前十强对比

单位：艘、万吨

排序	企业名称	船舶数量	净载重量
1	中国远洋海运集团有限公司	1315	10455.0
2	招商局集团有限公司	686	4212.4
3	山东海运股份有限公司	41	555.9
4	福建国航远洋运输（集团）股份有限公司	57	361.8
5	上海中谷物流股份有限公司	112	248.7

6	神华中海航运有限公司	40	218.0
7	海丰国际控股有限公司	88	199.0
8	上海瑞宁航运有限公司	25	197.0
9	广东粤电航运有限公司	24	172.0
10	上海时代航运有限公司	28	166.2

资料来源：国研网行业研究部加工整理

集装箱运力方面，近年来我国集装箱运输企业船队规模及运力总量均保持平稳增长。其中，中国远洋海运集团有限公司凭借其规模庞大的运营船舶数量以及船舶大型化优势，运力规模长期以来始终保持在全国首位。截至 2019 年底，中国远洋海运集团有限公司拥有船舶数量 508 艘，总箱位数高达 308.40 万 TEU。运力规模排名第二至第五位的航运企业分别为上海中谷物流股份有限公司、海丰国际控股有限公司、泉州安盛船务有限公司和招商局集团有限公司。

表 6 2019 年中国航运企业集装箱运输规模前十强对比

单位：艘、万 TEU

排序	企业名称	船舶数量	总箱位数
1	中国远洋海运集团有限公司	508	308.40
2	上海中谷物流股份有限公司	112	16.40
3	海丰国际控股有限公司	82	11.76
4	泉州安盛船务有限公司	32	6.49
5	招商局集团有限公司	72	4.92
6	宁波远洋运输有限公司	56	4.58
7	上海锦江航运（集团）有限公司	32	2.87
8	民生轮船股份有限公司	50	1.93
9	江苏远洋运输有限公司	21	1.55

10	上海集海航运有限公司	42	1.51
----	------------	----	------

资料来源：国研网行业研究部加工整理

4.1.3 航运市场状况

4.1.3.1 沿海散货运输市场

2020年初新冠肺炎疫情大规模爆发后，全国工业生产停滞，人流、物流受限，煤炭、矿石等散货运输需求降至冰点，市场运力大量闲置，运价单边下行至低位。进入2季度后，随着疫情得到有效控制，国家不断加大宏观政策调控力度，经济生产活动开始进入恢复通道，内需动力得到极大释放，大宗散货需求率先反弹，运输需求开始回暖。进入4季度后，全国各地基础设施建设加快推进，工业生产加快复苏，再加上冷冬气候影响，煤炭市场供不应求，煤炭运输价格迅速上涨达到近三年新高，带动散货船运价整体上行。

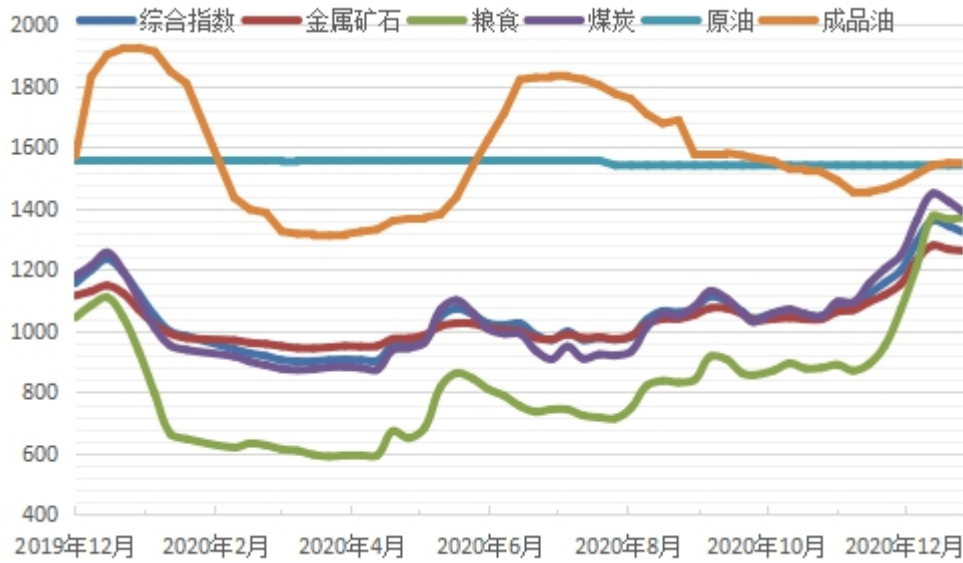
2020年12月31日，上海航运交易所发布的中国沿海（散货）综合运价指数报收1324.44点；全年均值为1039.13点，较2019年下跌2.0%。其中，金属矿石、粮食、煤炭、原油、成品油运价指数分别报收1262.62点、1370.03点、1391.71点、1541.72点和1552.29点；全年均值分别为1030.52点、814.28点、1031.09点、1550.30点和1564.89点；与2019年均值相比，金属矿石、成品油分别同比上涨1.1%和9.1%，粮食、煤炭、原油分别同比下跌7.3%、4.5%和0.5%。

表 7 2020 年沿海散货运价指数运行情况

	2020 年末报收	2020 年均值	均值同比增减
综合指数	1324.44	1039.13	-2.0%
金属矿石	1262.62	1030.52	1.1%
粮食	1370.03	814.28	-7.3%
煤炭	1391.71	1031.09	-4.5%
原油	1541.72	1550.30	-0.5%
成品油	1552.29	1564.89	9.1%

数据来源：国研网行业研究部加工整理

图 8 2019 年 12 月-2020 年 12 月中国沿海（散货）运价指数走势



数据来源：上海航运交易所，国研网行业研究部加工整理

4.1.3.2 出口集装箱运输市场

2020年初新冠肺炎疫情在全球大规模爆发，沉重打击了国际贸易体系中的生产制造、商业活动、物流运输等主要环节，全球贸易基本陷入停滞状态，集装箱运输需求陷入冰点。尽管各大班轮公司纷纷采取了空前力度的运力削减措施以维持市场供需关系，但仍未能阻止运价下跌。进入2季度后，全球医疗抗疫及民生物资需求呈爆发式增长，中国至北美航线率先复苏，全球经贸活动得到一定程度提振。但由于全球各国疫情防控差异较大，对国际贸易及海洋运输造成了一定的反复性影响。进入下半年后，各国经济刺激措施效果显现，全球贸易进入恢复通道，尤其是中国在疫情得到有效控制后，社会经济活动迅速回暖，体量优势得到全面发挥，集装箱运输需求迅速回暖，成为全球贸易增长的重要驱动力。在需求迅速恢复的同时，在疫情冲击下全球集装箱运力缺口凸显，人工、设备短缺导致空箱周转率持续下降，部分航线及大量港口出现缺箱状况，市场有效运能受到严重挤压，运输供需关系逆转，市场逐渐转向卖方主导。进入4季度后，在圣诞货源拉动需求的同时，运力缺舱、缺箱状况更加明显，大量航线运价进入直线上升通道。

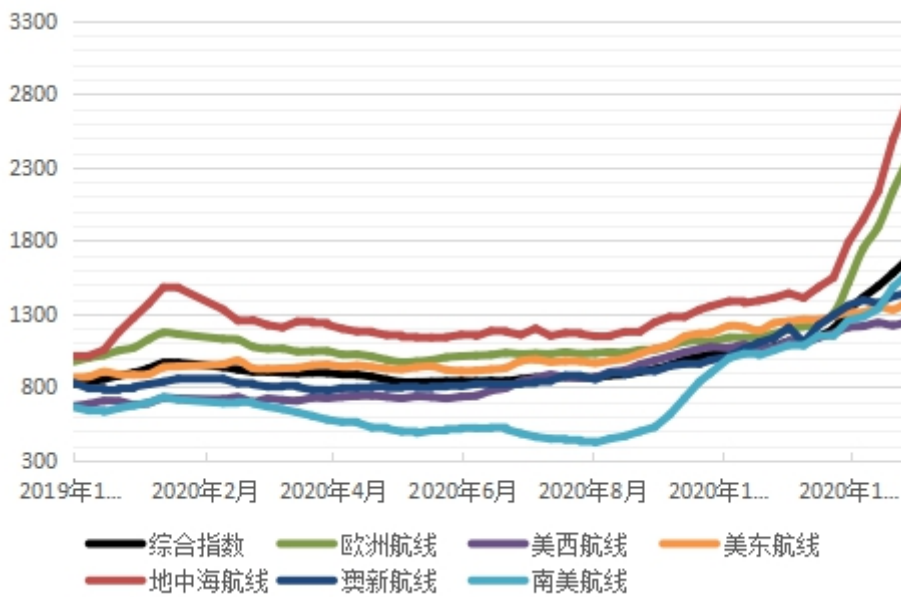
2020年12月31日，上海航运交易所发布的中国出口集装箱综合运价指数报收1658.58点；全年均值为984.42点，较2019年上涨19.5%。其中，欧洲航线、美西航线、美东航线、地中海航线、澳新航线、南美航线运价指数分别报收2318.13点、1241.48点、1370.95点、2709.60点、1438.15点和1559.71点，全年均值分别为1158.26点、892.73点、1047.01点、1352.62点、943.64点和733.44点；与2019年均值相比，分别同比上涨15.5%、29.3%、18.2%、25.4%、31.2%和22.6%。

表8 2020年沿海散货运价指数运行情况

	2020 年末报收	2020 年均值	均值同比增减
综合指数	1658.58	984.42	19.5%
欧洲航线	2318.13	1158.26	15.5%
美西航线	1241.48	892.73	29.3%
美东航线	1370.95	1047.01	18.2%
地中海航线	2709.60	1352.62	25.4%
澳新航线	1438.15	943.64	31.2%
南美航线	1559.71	733.44	22.6%

数据来源：国研网行业研究部加工整理

图 9 2019 年 12 月-2020 年 12 月中国出口集装箱运价指数走势



数据来源：上海航运交易所，国研网行业研究部加工整理

4.2 港口业运行情况分析

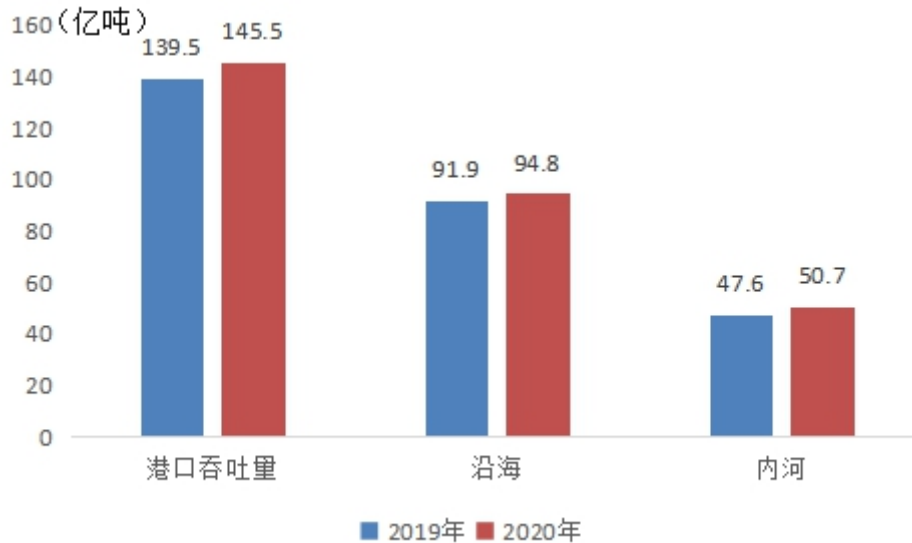
4.2.1 全国港口吞吐量完成情况

2020 年初，在新冠疫情冲击下，工厂生产活动被迫停止，国内外贸易环境迅速恶化，在防疫措施下港口运输受阻，规模以上港口货物吞吐量和集装箱吞吐量均呈负增长态势。进入 2 季度后，随着新冠疫情影响逐渐减弱，工厂生产活动逐渐恢复，国内外贸易环境明显改善，港口经济生产活动稳步复苏，港口物流需求明显回暖，全国港口货物吞吐量和集装箱吞吐量先后恢复增长且增速不断加快。至年末，冬季极端天气在一定程度上对港口生产活动造

成阻碍，但总体来看港口物流需求呈现出强有力的回暖态势。

从货物吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2020年，全国港口完成货物吞吐量145.5亿吨，同比增长4.3%，增速较上年回落1.4个百分点。其中，沿海港口完成94.80亿吨，同比增长3.2%；内河港口完成50.70亿吨，同比增长6.4%。全国港口完成外贸货物吞吐量44.96亿吨，比上年增长4.0%。其中，沿海港口完成40.04亿吨，同比增长3.9%；内河港口完成4.91亿吨，同比增长5.5%。

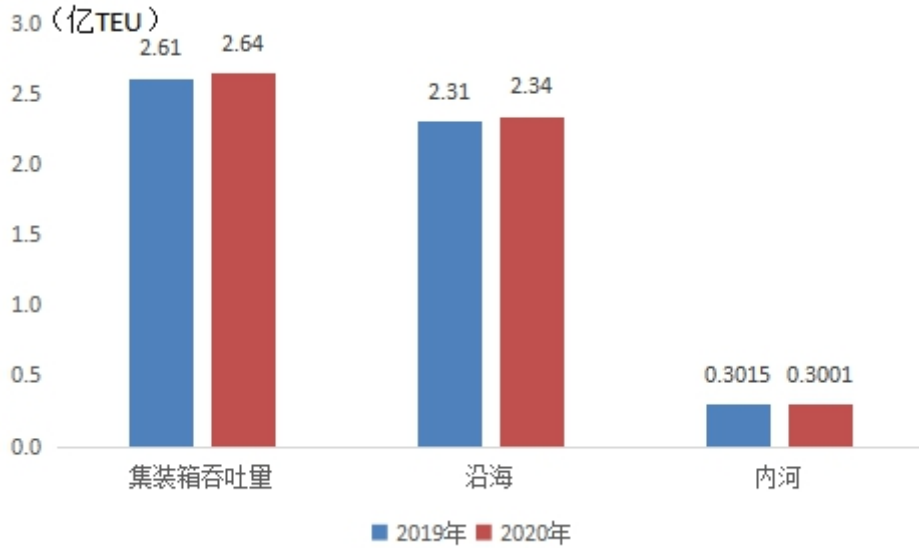
图 10 2019-2020 年港口货物吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

从集装箱吞吐量完成情况来看，交通运输部数据显示，2020年，全国港口完成集装箱吞吐量2.64亿TEU，同比增长1.2%，增速较上年回落3.2个百分点。其中，沿海港口完成2.34亿TEU，同比增长1.5%；内河港口完成3001万TEU，同比下降0.5%。

图 11 2019-2020 年港口集装箱吞吐量完成情况



数据来源：交通运输部，国研网行业研究部加工整理

4.2.2 主要港口运行情况

2020年初，新冠肺炎疫情在全球大规模爆发，对世界经济发展造成冲击性影响。各国为控制疫情纷纷采取人流、物流封锁限制，导致国际间、区域间贸易活动进入大规模停滞状态，全球供应链受到严重冲击。进入下半年后，全球重要经济体的经济贸易增长势头整体强于预期，尤其是中国在率先全面控制住疫情以后，迅速发挥市场体量优势，成为全球贸易增长的重要驱动力。进入四季度后，随着全球各国疫苗接种进程不断加快，世界经济逐步进入复苏通道，但总体来看全球经贸活动表现仍较为低迷。

在此情况下，2020年全球大多数港口的货物吞吐量增速较上年同期有所收窄，新加坡港、釜山港等货物吞吐量同比增速出现较大降幅。与此同时，由于中国迅速对疫情进行了有效控制，经济生产活动恢复较早，主要港口全年生产状况总体表现良好，带动全球前20大港口货物吞吐量逆势增长1.6%。2020年全球货物吞吐量前20大港口中，中国大陆港口占据15位，较2019年增加1位。宁波舟山港货物吞吐量蝉联全球第一，中国北部湾港首次进入榜单。

表 9 2020 年全球前 20 大港口货物吞吐量排名

单位：万吨、%

排序	港口	所属国家	货物吞吐量	同比增长
1	宁波舟山	中国	117240	4.7
2	上海	中国	71104	-0.8
3	唐山	中国	70260	7.0

4	广州	中国	61239	1.0
5	青岛	中国	60459	4.7
6	新加坡	新加坡	59074	-5.7
7	苏州	中国	55408	6.0
8	黑德兰	澳大利亚	54705	4.8
9	天津	中国	50290	2.2
10	日照	中国	49615	7.0
11	鹿特丹	荷兰	43680	-6.9
12	釜山	韩国	41052	-12.5
13	烟台	中国	39935	3.4
14	镇江	中国	35064	6.5
15	大连	中国	33401	-8.8
16	南通	中国	31014	-7.8
17	黄骅	中国	30125	4.7
18	泰州	中国	30111	6.6
19	北部湾	中国	29567	15.6
20	光阳	韩国	27327	-11.8

资料来源：国研网行业研究部加工整理

从集装箱港来看，2020 年全球前 20 大集装箱港口生产形势受新冠肺炎疫情影响总体较为低迷，大部分港口集装箱吞吐量同比增速有不同程度下降。但随着下半年全球公共卫生状况开始好转，贸易活动持续恢复，集装箱货运需求迅速增长，在深圳港、丹戎帕拉帕斯港和长滩港的带动下全球前 20 大集装箱港口吞吐量同比增长 0.7%。2020 年全球集装箱吞吐量前 20 大港口中，中国大陆港口占据 7 位，较 2019 年减少 1 位（大连港）。值得关注的是，上海港在内贸集装箱吞吐量强势增长的强大助力下，全年港口集装箱吞吐量逆势增长，连续 11 年蝉联世界第一。

表 10 2020 年全球前 20 大集装箱港口吞吐量排名

单位：万 TEU、%

排序	港口	所属国家	集装箱吞吐量	同比增长
----	----	------	--------	------

1	上海	中国	4350	0.4
2	新加坡	新加坡	3687	-0.9
3	宁波舟山	中国	2872	4.3
4	深圳	中国	2655	3.0
5	广州	中国	2317	1.5
6	青岛	中国	2201	4.7
7	釜山	韩国	2181	-0.8
8	天津	中国	1835	6.1
9	中国香港	中国	1796	-1.9
10	鹿特丹	荷兰	1434	-3.2
11	迪拜	阿联酋	1349	-4.4
12	巴生	马来西亚	1324	-2.5
13	安特卫普	比利时	1202	1.4
14	厦门	中国	1141	2.5
15	丹戎帕拉帕斯	马来西亚	980	8.0
16	中国高雄	中国	962	-7.7
17	洛杉矶	美国	921	-1.3
18	汉堡	德国	850	-7.9
19	长滩	美国	811	6.3
20	纽约/新泽西	美国	759	1.5

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5 行业竞争格局分析

5.1 市场竞争结构情况

当前，我国交通运输行业主要包括铁路、道路、水路及航空等重点子行业，从行业整体层面看，交通运输市场的竞争主要体现在各种运输方式对于市场份额的争夺。一方面，各运输方式之间在运输功能上具有一定的可替代性，因此会造成子行业之间的激烈竞争；另一方面，由于在运输成本、速度、运输能力、机动性、能耗、通用性等方面的差异，每种运输方式都会形成一定的竞争壁垒，在部分细分市场各自都能占据一定的份额。由此来看，我国交通运输业整体上可视为垄断竞争市场，是各运输方式之间既相互竞争、又相互协作的一种市场运行状态，而运输市场竞争格局也将随着各子行业的发展变化而不断调整。

从全社会货运量构成来看，水路运输在国际间大宗货物、集装箱货物和油品货物干线运输中始终占据主导地位，再加上价格低廉、运量大、耗能低等优势，在大数量、长距离的区域间干线运输中不断抢占市场。公路运输由于其机动灵活、通用性强、网络覆盖广等竞争优势，加之市场化程度较高，占据了货运市场的大部份份额。但近年来由于我国运输结构调整加快推进，多式联运等新型运输方式飞速发展，再加上环境保护需求日益凸显，公路货运市场占有率有下降趋势。铁路运输受“一带一路”等政策提振，市场占有率有上升趋势。而航空运输受运输规模、运输成本等因素影响，主要针对小快件、高价值货物的运输，注定货运完成量相对较小。根据国家统计局相关数据测算，2020年，铁路、公路、水运、航空完成的货运量占全社会货运量比重分别为9.62%、73.93%、16.43%、0.01%，与上年同期相比，铁路提高1.41个百分点，公路降低3.87个百分点，水运提高2.46个百分点，航空基本持平。

从全社会货物周转量构成来看，水路运输的长距离运输优势特征充分体现，货物周转量占全社会货物周转量比重长期以来始终保持在50%左右。根据国家统计局相关数据测算，2020年，铁路、公路、水运、航空完成的货物周转量占全社会货物周转量比重分别为15.45%、30.60%、53.83%、0.12%，与上年同期相比，铁路提高1.02个百分点，公路降低5.16个百分点，水运提高4.14个百分点，航空基本持平。

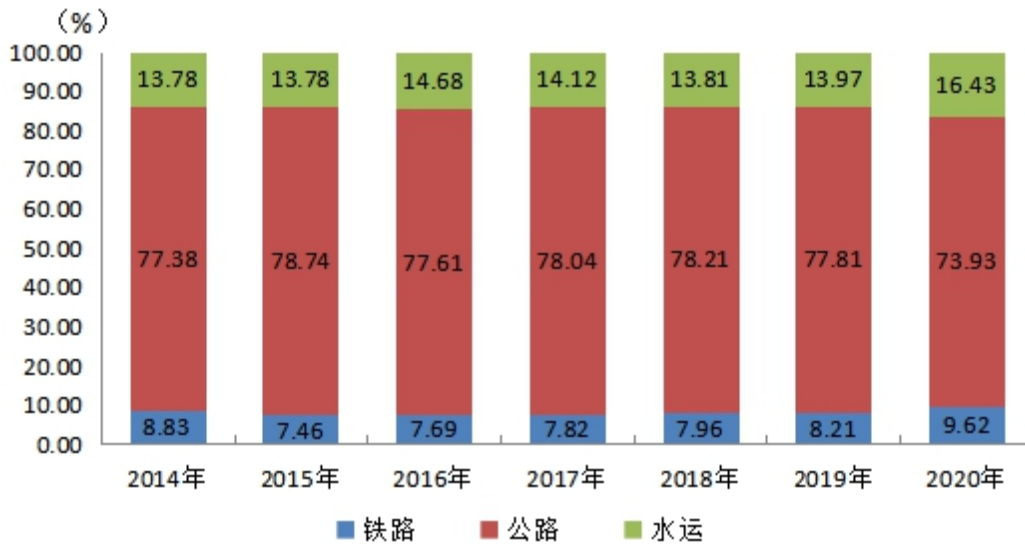
表 11 2014-2020 年货运市场各运输方式占比情况

时间	货运量占比 (%)					货运周转量占比 (%)				
	铁路	公路	水运	航空	合计	铁路	公路	水运	航空	合计
2014年	8.83	77.38	13.78	0.01	100	15.23	33.83	50.84	0.10	100
2015年	7.46	78.74	13.78	0.01	100	13.15	35.83	50.90	0.11	100
2016年	7.69	77.61	14.68	0.02	100	13.17	33.89	52.82	0.12	100
2017年	7.82	78.04	14.12	0.01	100	14.09	34.86	50.92	0.13	100

2018年	7.96	78.21	13.81	0.01	100	14.44	35.67	49.75	0.13	100
2019年	8.21	77.81	13.97	0.01	100	14.42	35.76	49.69	0.13	100
2020年	9.62	73.93	16.43	0.01	100	15.45	30.60	53.83	0.12	100

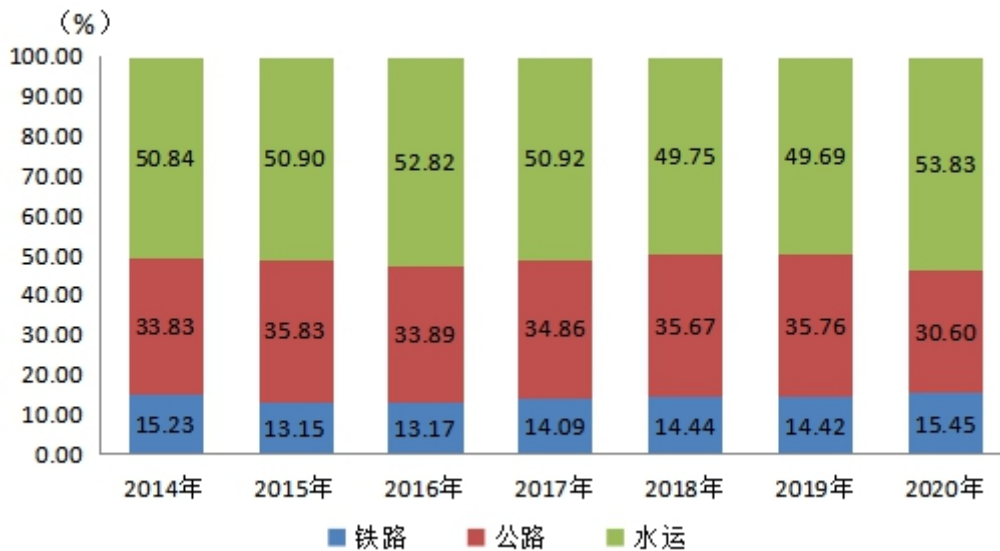
数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 12 2014-2020 年除航空运输外各运输方式货运量占全社会货运量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 13 2014-2020 年除航空运输外各运输方式货物周转量占全社会货物周转量比重变化走势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

5.2 重点企业竞争力分析

在航运业和港口业中，分别选取中远海运控股股份有限公司和上海国际港务（集团）股

份有限公司这两个较为典型和具有代表性的行业头部企业，作为重点企业进行分析。

5.2.1 中远海运控股股份有限公司

5.2.1.1 企业简介

中远海运控股股份有限公司是中国远洋运输（集团）总公司（全球第二大综合性航运公司）的上市旗舰和资本平台，目前已成为全球领先的航运与物流供货商。目前拥有：中远海运集装箱运输有限公司（简称“中远海运集运”）100%权益；中远海运港口有限公司约 43.9% 权益。2020 年上半年，突如其来的新冠肺炎疫情，对全球经济与贸易造成了广泛的负面影响，也对集装箱航运市场形成较大冲击。据航运咨询机构德鲁里统计，2020 年上半年全球集装箱货运量预计将同比下降 10.2%。2020 年上半年，中远海控充分发挥自身作为全球第三大班轮公司的规模领先优势，持续优化全球航线网络布局，着力构建更加稳定的供应链体系，将船队规模领先优势不断转化成客户服务优势。2020 年上半年，公司双品牌集装箱船队完成货运量 1,184.57 万标准箱，同比下降 4.93%。其中，中远海运集运完成货运量 855.92 万标准箱，同比下降 5.79%；东方海外货柜完成货运量 328.65 万标准箱，同比下降 2.61%。中远海运港口完成总吞吐量 5,763.42 万标准箱，同比下降 3.56%。公司所在的海洋联盟，成功推出了 DAY4 产品，截至 2020 年上半年共涉及联盟 39 条航线、328 艘船舶、约 385 万标准箱运力，进一步优化了公司东西航线、南北航线和区域航线格局，增强了客户服务能力。

表 12 中远海运控股股份有限公司简介

经营范围	国际船舶普通货物运输；国际船舶集装箱运输；国际集装箱班轮运输；国际船舶代理；国内沿海及长江中下游普通货船、外贸集装箱内支线班轮运输；实业项目投资与管理；码头投资；海上、陆路国际货运代理业务；国内陆路货运代理；船舶与集装箱生产、销售、租赁、维修；仓储、装卸；运输方案设计；信息服务。
主营业务	集装箱航运、码头和集装箱租赁。其中，中远海运集运，主要经营国际、国内海上集装箱运输服务及相关业务。中远海运港口主要从事集装箱和散杂货码头的装卸和堆存业务。

资料来源：国研网行业研究部加工整理

5.2.1.2 经营情况

经营效益良好。2020 年上半年，面对新冠疫情蔓延和全球经济衰退带来的严峻挑战，中远海控在努力保障全体船岸员工生命健康的同时，积极克服外界不利因素，以“聚焦高质量发展、聚焦突破性发展、聚焦“一体化发展”为指引，以打造运力航线网络、端到端物流网络、信息系统网络“三网合一”战略新格局为目标，积极防范化解疫情风险，努力推动复工复产，全力保障全球集装箱物流供应链平稳运行，期内取得较好业绩。2020 年 1-6 月份，中远海控实现营业收入 740.53 亿元，同比增长 2.71%，实现归母净利润 11.37 亿元，期内经营现金净流入 114.38 亿元。

表 13 中远海运 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	721.01	740.53	2.71
营业成本	642.32	671.29	4.51
归属于上市公司股东的净利润	12.37	11.37	-8.09
经营活动产生的现金流量净额	94.67	114.38	20.82

数据来源：中远海运 2020 年半年度报告，国研网行业研究部加工整理

2020 年上半年，公司主动顺应产业链格局变化，强化东南亚、南亚、拉美、非洲等新兴市场、区域市场和第三国市场的资源配置和营销部署。虽然面临疫情的严峻挑战，但公司双品牌船队在第三国市场的箱量保持稳定，第三国箱量占外贸总箱量的比例由 2019 年底的 37.0% 进一步提升至 38.6%。公司全球化发展的基础进一步夯实，抵御市场局部风险和阶段风险的能力持续提升。

5.2.1.3 竞争力分析

中远海运作为专注于发展集装箱航运服务供应链的上市平台，集中了集装箱航运及码头运营管理两大板块优势资源，且具备显著的规模优势。截至 2020 年 6 月底，公司旗下自营集装箱船队运力约 297 万标准箱，据 Alphaliner 统计船队运力规模排名继续位居世界第三。同时，持续推进全球化码头布局，据德鲁里 2019 年报告显示公司旗下集装箱码头 2018 年总吞吐量排名蝉联世界第一。公司充分发挥整体规模优势，持续提升服务品质，保持公司产品在标准化、专业性，以及低成本等方面的竞争优势，更好地满足客户多元化的需求。

中远海运坚持以全球化眼光和国际化思维，持续推进全球化战略。聚焦世界贸易格局变化，灵活调整服务网络布局，把握新兴经济体发展和中国扩大进口市场机遇，积极顺应“一带一路”倡议及中国企业“走出去”战略深入推进，充分发挥收购东方海国际后的规模优势与协同效应，不断提升公司的盈利能力和抗风险能力。集装箱航运业务方面，公司积极践行“双品牌”战略，充分整合全球资源，积极应对中美贸易摩擦，灵活调控全球运力布局，加大对新兴市场、第三国市场和区域市场的运力倾斜，不断夯实全球化发展基础，实现更全面的地理覆盖，更均衡的航线网络。同时，公司设有覆盖全球范围的集装箱航运销售、服务网点约 700 个，共计经营 274 条国际航线（含国际支线）、58 条中国沿海航线，以及 88 条珠江三角洲和长江支线，经营的船队在全球约 105 个国家和地区的 356 个港口均有挂靠。

港口业务方面，持续推进码头业务成长和全球化布局，不断优化全球码头组合，提升港口管理和营运效率。截至 2019 年末，公司旗下中远海运港口在全球 36 个港口投资 48 个集

集装箱码头，共营运 290 个泊位，包括 197 个集装箱泊位，总设计年处理能力达 1.13 亿标准箱，码头网络遍及中国沿海五大港口群、欧洲、南美洲、中东、东南亚及地中海等。

5.2.2 上海国际港务（集团）股份有限公司

5.2.2.1 企业简介

上海国际港务（集团）股份有限公司（以下简称“公司”）是上海港公共码头的运营商，是于 2003 年 1 月由原上海港务局改制后成立的大型专业化集团企业。2005 年 6 月，上港集团经整体改制，成立了股份制公司，2006 年 10 月 26 日在上交所上市，成为全国首家整体上市的港口股份制企业，目前是我国大陆地区最大的港口类上市公司，也是全球最大的港口公司之一。公司主要从事港口相关业务，主营业务分为：集装箱板块、散杂货板块、港口物流板块和港口服务板块。

上海港位于中国大陆东海岸的中部、“黄金水道”长江与沿海运输通道构成的“T”字型水运网络的交汇点，前通中国南、北沿海和世界各大洋，后贯长江流域及江、浙、皖内河、太湖流域。公路、铁路网纵横交错，集疏运渠道畅通，地理位置重要，自然条件优越，腹地经济发达。

公司母港集装箱吞吐量自 2010 年起连续十一年位居世界第一，并连续四年超 4000 万标准箱，主要经营指标居行业前列。随着公司可持续能力和水平的提升，依托长三角和长江流域经济腹地，辐射整个东北亚经济腹地的主枢纽港地位已经形成，在上海国际航运中心建设中的作用进一步强化，成为上海自贸试验区建设的重要力量。上海港作为 21 世纪海上丝绸之路的桥头堡与长江经济带江海联运的重要枢纽，将形成更加安全、便捷、高效、经济的物流路径，成为引领长三角，带动长江流域，辐射全国的“龙头”。公司正谱写改革创新、科技强港的新篇章，着力通过业务创新、科技创新、管理创新和服务创新显著提升枢纽地位和服务能级，加快创新转型，加快建成智慧、绿色、科技和效率港口，努力把上海港建设好、管理好、发展好，为服务国家战略和上海“五个中心”建设发挥更加重要的作用。

5.2.2.2 经营情况

2020 年是全面建成小康社会和“十三五”规划收官之年，也是上海国际航运中心基本建成之年，要确保“十三五”规划目标圆满实现，为“十四五”发展打好坚实基础，全力做好今年各项重点工作，意义十分重大。与此同时，2020 年也是非常特殊的一年。新冠肺炎疫情的突如其来，对全球经济造成严重冲击，外贸进出口承受较大压力，世界集装箱运输市场面临了自 2008 年金融危机以来最具挑战的一年。各大班轮公司纷纷采取停班停航等运力控制措施，以应对货量需求下跌，对公司集装箱吞吐量产生较大影响。此外，为满足公司整体规划和发展的需要，公司近年对散杂货货源结构进行调整，逐步减少对于矿石、煤炭的装卸作业，上半年矿石、煤炭的装卸量继续减少，对公司散杂货吞吐量产生较大影响。

2020 年上半年，公司主要指标虽受疫情影响，但总体好于预期，为完成年度目标和实现长远发展，打下了坚实基础。2020 年上半年，公司母港货物吞吐量完成 2.35 亿吨，同比下降 13.5%。其中，母港散杂货吞吐量完成 3473.4 万吨，同比下降 43.8%。母港集装箱吞吐量完成 2006.3 万标准箱，同比下降 6.8%。其中，洋山港区完成集装箱吞吐量 930.0 万标准箱，占全港集装箱吞吐量的 46.4%。公司水水中转业务持续增长，上半年水水中转完成 1055.9 万标准箱，同比增长 1.4%，水水中转比例为 52.6%，洋山枢纽港作用进一步凸显。二季度，公司业务量较一季度明显回升，集装箱吞吐量同比跌幅明显收窄，表现好于预期。三季度首月公司更是刷新多项集装箱作业历史新纪录。7 月，公司母港集装箱吞吐量首次突破 390 万标准箱大关，达到单月 390.3 万标准箱，创上海港开港以来历史新高。上半年，公司实现归属于上市公司股东的净利润 38.39 亿元，同比减少 12.22%，主要原因是受疫情影响，公司业务量同比下降，净利润同比有所下降

表 14 上港集团 2020 年半年报主要会计数据

单位：亿元、%

年份	2019 年 1-6 月	2020 年 1-6 月	同比增减
营业收入	172.0	120.4	-30.0
营业成本	119.2	75.6	-36.5
归属于上市公司股东的净利润	43.7	38.4	-12.2
经营活动产生的现金流量净额	15.9	30.3	90.6

数据来源：上港集团 2020 年半年报，国研网行业研究部加工整理

5.2.2.3 竞争力分析

公司依托优越的地理位置、发达的腹地经济、良好的发展环境和高效的经营管理，不断开拓创新，致力于持续强化核心竞争力。

优越的地理位置。上海港位于我国海岸线与长江“黄金水道”“T”型交汇点，毗邻全球东西向国际航道主干线，以广袤富饶的长江三角洲和长江流域为主要经济腹地，地理位置得天独厚，集疏运网络四通八达。

发达的腹地经济。上海港的核心货源腹地长江流域，是我国经济总量规模最大、极具发展活力和发展潜力的经济带，在国民经济发展中占有十分重要的地位。

良好的发展环境。国家建设上海国际航运中心为公司的发展创造了良好的外部环境。“一个基本建成和三个基本形成”的总体目标，为上海国际航运中心建设指明了发展方向，当前基本建成进入了关键的冲刺阶段。上海自贸试验区的持续扩大开放和深化改革创新，“五个中心”建设不断提速，营商环境持续优化，国资国企改革全面深化，上海“四大”品牌的打

响等，均为公司深化改革和加快转型提供了有利条件。上海自贸试验区临港新片区的建设特别是洋山特殊综合保税区成立，将深化改革创新，加快推进投资自由、贸易自由、资金自由、运输自由、人员从业自由“五个自由”，加大口岸监管制度创新，着力提升国际贸易便利化水平，为公司的发展拓展了新的空间。与此同时，我国经济发展进入高质量发展阶段，随着国家“一带一路”倡议、“长江经济带”、长三角区域更高质量一体化发展等战略的大力实施，经济腹地的优势产业将持续稳定发展，港航物流资源优化配置，对于公司港口主业及物流等相关业务的发展将形成巨大推动作用，为公司深化优化“三大战略”、拓展发展空间、谋划长远发展进一步提供了良好的发展环境。

高效的经营管理。公司拥有先进的港口基础设施和高效的经营管理。公司不断深化“长江战略、东北亚战略和国际化战略”，致力于构建服务于长江流域经济发展的高效、便捷的物流体系，强化洋山深水港的国际中转地位，逐步参与跨地区港口经营。公司积极对标全球码头运营商，不断提升服务效率、质量和经营绩效，持续加强科技创新和企业文化建设，积极履行企业社会责任，始终保持行业领先地位。

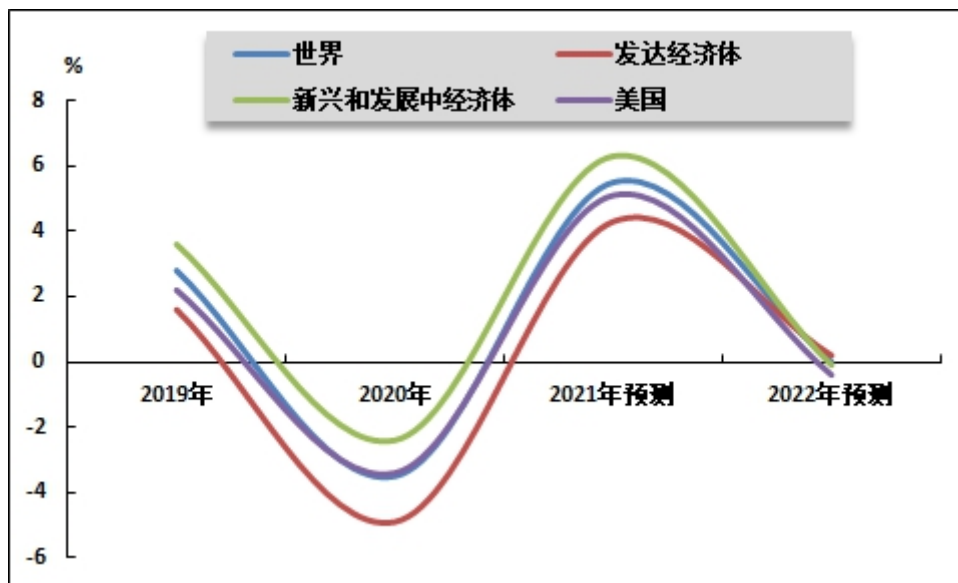
6 发展趋势和投资机会分析

6.1 2021 年宏观经济形势展望

6.1.1 2021 年全球经济形势展望

展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性，如果疫苗进一步推广且有更多有效的政策支持，那么，全球经济活动将得到进一步提振；但如果疫苗推广缓慢、新冠病毒突变或过早退出政策支持，全球经济复苏前景将恶化；同时，各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2021 年全球经济增长 5.5%，并预计 2022 年全球经济增长 4.2%。其中，发达经济体经济 2021 年预计增长 4.3%，新兴市场和发展中经济体预计增长 6.3%，比此前的预测分别上调了 0.4 个百分点和 0.3 个百分点。此外，全球贸易有望与全球经济同步复苏。国际货币基金组织预计 2021 年全球贸易额有望增长 8.1%，2022 年增长 6.3%，但服务贸易的复苏可能将慢于商品贸易，反映出疫情下跨境旅游和商务旅行低迷。

图 14 2021、2022 年世界经济增长趋势预测



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从主要国家和地区来看，美国经济有望强复苏，2021 年美国将重点解决疫情和经济复苏问题，2021 年美国复苏将为主旋律，会持续进行。同时，美国将会再度推出万亿的财政刺激措施，拜登 2 万亿美元基建计划将正式走上前台，基建计划主要投向振兴美国制造业 7000 亿美元、新基建 4000 亿美元、传统基建 700 亿美元等。随着拜登 1.9 万亿美元的疫情纾困计划，叠加 2 万亿美元的基建计划，如果成功落地，将有效扩张美国总需求，叠加美

国疫苗接种不断加速，美国将进入供需两旺的经济强复苏阶段。根据 Markit 2021 年 1 月 23 日公布主要经济体 PMI 初值，美国 PMI 明显好于预期，服务业 PMI 亦再次回升。数据显示，美国 2021 年 1 月 Markit 制造业 PMI 初值 59.1，明显好于预期值 56.5 和前值 57.1；2021 年 1 月份美国服务业 PMI 初值 57.5，也显著好于预期值 53.6。**欧洲受二次疫情影响，欧洲经济衰退程度要严重于美国，并且面临二次探底风险，经济复苏的步伐也是偏缓慢。**未来，欧洲央行将会维持宽松的货币政策以应对，继续加码财政刺激的可能性相对较小。此外，2021 年 1 月份欧元区 PMI 大体符合预期，明显低于美国 PMI 表现，反映欧洲经济修复动能低于美国。欧元区 2021 年 1 月制造业 PMI 初值为 54.7，与预期值 54.5 基本一致，略低于前值 55.2；服务业 PMI 初值为 45，与预期值 44.5 基本一致，略低于前值 46.4。欧元区 PMI 水平明显低于美国，反映欧洲经济动能弱于美国。**日本经济有望实现缓慢复苏。**受新冠肺炎疫情影响，日本 2020 年经济遭受明显影响，在此背景下，日本中央银行、政府官员、日本经济类智库及企业近期对 2021 年该国经济发展趋势提出预测研判，普遍认为日本经济有望在 2021 年实现一定程度的复苏，但复苏势头缓慢，实际经济前景将在很大程度上取决于疫情走势。从长期面来看，日本政府可能继续采取多种政策，重点推动日本经济“电子化”及“绿色发展”。**新兴市场和发展中经济体的复苏路径预计也将出现分化。**预计我国与其他国家的复苏态势将出现明显差异。我国疫情防控取得明显成效，同时为应对疫情加大了公共投资，央行也提供了流动性支持，这些都推动了经济的强劲复苏。在新兴市场和发展中经济体中，石油出口国和依赖旅游业的经济体将面临尤为严峻的形势，这是因为跨境出行预计要较长时间才能恢复正常，且石油价格的前景低迷。

6.1.2 2021 年我国经济形势预测

展望 2021 年，预计我国经济继续稳步复苏，GDP 回归潜在增长水平。我国制造业投资增速有望继续提升，并主导经济复苏的步伐。同时，消费修复还将进一步加快，出口继续保持较高水平，叠加 2020 年较低基数，预计 2021 年 GDP 同比增速有望达到 8.5%-9.0%。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》预计，在有效的疫情遏制措施、强有力的公共投资和央行流动性支持下，中国经济 2021 年有望增长 8.1%。另外，据世界银行组织发布于 2021 年 1 月发布的《全球经济展望》报告预计，中国的经济增速在 2021 年将攀升至 7.9%。

具体来看，**投资方面，制造业投资将持续回暖。**随着经济持续复苏，投资结构趋向优化。工业企业利润正增长和持续改善，内生地提高了企业投资能力；加上疫苗普及，国外疫情逐步遏制，全球经济复苏共振，国内制造业投资回补空间将进一步打开。预计 2021 年制造业投资有望接棒传统基建投资和房地产投资，成为经济复苏主导力量。其中，基建投资将适度加快，基于 2020 年专项债发行规模达历史峰值，相关资金和投资项目将在 2021 年逐步落地，由此将推动基建投资增速小幅提升。与此同时，考虑到 2021 年是“十四五”开局之年，预计从国家到地方将陆续出台新基建相关鼓励政策，由此将带动全国多地出现发力新基

建之势。消费方面，在经济修复和促消费政策带动下，2021 年居民消费具备提升空间。随着经济复苏步伐的加快，就业和居民可支配收入将持续改善，为消费的回升提供内在动力；低基数效应抬升 2021 年消费增速；餐饮等线下消费正常化将成为消费提升的重要力量。进出口方面，全球贸易阶段性繁荣可期，将正向拉动我国出口。疫苗落地后，海外经济复苏步伐有望加快，短期内全球面临供给紧平衡，加之美国大选尘埃落地，全球贸易阶段性繁荣可期，预计 2021 年出口仍将保持强劲势头。另外，随着国内需求显著回升，制造业投资增速提升，人民币汇率保持高位等，都对进口起到明显推动作用。价格水平整体温和，CPI 前低后稳，PPI 稳步回升。CPI 方面，考虑到猪肉价格高基数和生猪存栏量大幅增加，2021 年上半年猪肉价格或将有明显回落，相应 CPI 同比也将持续走低；此外，随着服务业生产和需求持续改善，非食品 CPI 将小幅回升。综合来看，预计 2021 年 CPI 整体平稳。PPI 方面，随着 2021 年全球经济共振复苏，将带动大宗商品价格大概率保持上涨势头，由此预计 PPI 稳步回升。综合来看，2021 年我国经济整体发展形势向好，随着我国步入“十四五”新发展格局，加之国内优越的市场空间和已形成的产业链生态系统，将推动我国经济稳步复苏。

6.2 港口航运业发展趋势展望

6.2.1 沿海散货运输市场平稳向好

从各项宏观经济指标和生产数据来看，2021 年我国经济回归势头较为强劲，整体复苏趋势基本确立。在此情况下，散货运输市场将保持平稳向好运行趋势。从煤炭运输市场来看，2020 年，我国清洁能源投资保持高速增长，相比之下火力发电投资明显萎缩，再加上终端部门散煤利用量持续下降，预计 2021 年火力发电空间将在一定程度上受到挤压，煤炭运价走势将趋于平稳。从铁矿石运输市场来看，2021 年作为“十四五”开局之年，预计中国经济和固定资产投资将保持较高增速，基础设施建设、房地产、汽车等产业将是扩大内需的基础，铁矿石需求基本面向好，进口量将保持增长。但与此同时，全球铁矿石市场供求矛盾仍然存在，铁矿石价格将继续抬高，对我国沿海铁矿石运输市场带来不利影响。综合影响下预计 2021 年铁矿石运输需求保持稳定增长态势，运价走势与煤炭运价保持同步上行。从油品运输市场来看，一方面随着我国油气体制改革不断深入推进，石油石化领域加快开放市场，原油进口量将延续之前的增长态势；另一方面随着国内大炼化基地布局形成，国内成品油产量将继续增长，预计 2021 年沿海成品油运价总体水平将有所回落趋于平稳。

6.2.2 全球集装箱运输需求恢复性增长

随着全球重要经济体疫情防控效果开始显现，各国新增感染人数总体呈下降趋势。如果疫苗接种能够顺利按计划进行，疫情有望在 2021 年得到初步控制，全球贸易活动有望加快复苏，据 IMF 预计，2021 年全球贸易额将增长 8.1%，2022 年将增长 6.3%。在此驱动下，全球集装箱运输需求也将出现恢复性增长，预计 2021 年全年全球海运贸易量有望回到并超过 2019 年的水平。据上海航运交易所预测，2021 年全球集装箱运输量有望增长 6.0%。据船舶

市场研究机构克拉克森 (Clarkson Research Services) 预测, 全球集运需求预计增长 5.7%。据航运咨询公司德鲁里 (Drewry) 预测, 全球集运需求有望增长 6.6%。但值得注意的是, 全球疫情防控形势仍存在较大不确定性, 集装箱运输市场仍然面临疫情反复风险。

2020 年我国经济在全球主要经济体中率先恢复正增长, 2021 年我国预计实现 6.0% 以上经济增速, IMF 预计中国经济将实现 8.1% 的高速增长。在以国内大循环为主体, 国内、国际双循环相互促进的全新发展格局下, 我国经济形势将延续稳中求进、长期向好的基本态势。借助国家出台的一系列“稳外贸”政策措施, 我国外贸结构持续优化, 有望在“后疫情时代”打开稳中提质的发展局面。强大的经济修复能力和经济发展活力凸显, 将继续带动集装箱运输市场保持较快增长。预计中国出口集运市场将延续自 2020 年下半年以来的回暖态势, 市场运价在经历了 1 季度因集装箱运力和空箱供给紧张状况而导致的大幅上涨后将逐步趋于平稳, 总体呈前高后低走势, 具体来看, 在美国疫情状况好转以及政府换届后, 如果中美贸易争端有所缓和, 北美航线运输市场有望出现平稳向好局面。随着中国取代美国成为欧洲最大贸易伙伴, 中欧两大经济体经贸合作更加紧密, 欧地航线运输需求有望持续扩大。由于运输目的国家疫情控制状况良好, 经济稳步复苏, 澳新航线有望继续维持较高水平。东亚地区总体属于疫情及贸易环境稳定地区, 日本航线将继续保持平稳运行。

6.2.3 行业“降本增效”长期深入推进

当前状况下, 我国物流运行成本仍然处于高位, 在很大程度上限制了物流业整体的健康可持续发展。与此同时, 我国的物流业发展水平较欧美发达国家而言还有待提高, 区域之间、城乡之间物流发展差距仍然较大, 供应链管理、第三方物流运输、仓储物流等方面仍然存在成本过高的问题, 控制物流成本成为行业整体发展的核心关键。

近年来, 随着物流行业“降本增效”改革取得实质性成果, 社会物流运行成本保持稳步下降, 但部分领域高耗能、高成本、低效率等问题仍较为突出, 难以适应建设现代化经济体系、推动高质量发展的要求。2020 年在新冠肺炎疫情疫情影响下, 社会物流运行状况受到严重干扰, 运行成本出现阶段性上升, 暴露出我国物流业发展总体仍较为粗犷, 精细化程度不够, 各领域之间难以做到高效衔接, 抗风险能力较弱等短板和缺陷。在“十四五”开局之年, 推动物流业提质增效, 降低物流综合成本仍然是我国物流业发展的重点所在。2021 年, 国家一是将继续加大物流基础设施建设投入, 特别是以技术创新为驱动的新基建将与行业形成更为紧密的结合, 推动行业数字化、智能化、高速化发展, 提高现代供应链发展水平; 二是继续加快布局物流枢纽网络, 推进示范物流园区工程以强化实现多式联运无缝对接; 三是继续深入落实减税降费措施, 降低物流税费成本, 落实税费优惠政策, 降低公路通行成本, 铁路、航空货运成本, 规范海运口岸收费; 四是进一步完善物流标准规范体系, 推广应用符合国家标准标准的货运车辆、内河船舶船型等。五是继续培育骨干物流企业, 鼓励大型物流企业市场化兼并重组。从长期来看, 国家将持续从各个层面和角度推动我国物流业“降本增效”改革, 充分发挥物流业对国民经济转型升级、可持续发展的重要支撑作用。

从现阶段我国港口航运业发展来看，一方面国家将有序引导航运企业和制造业进行有机融合，形成良性降费传导机制，为货主和航运公司减轻成本；另一方面港口经营服务性收费将持续降低，作业单证电子化等物流提效措施将得到全面推广和普及，进一步落实和完善港口物流便捷化运行。从长远来看，随着产业链融合程度不断加深，政策引导逐步完善，科技力量投入运用，港口航运便捷化、高效化、低成本运营是行业未来发展的必然趋势，行业“降本增效”改革将长期深入推进。

6.2.4 港口航运业与制造业深度融合

我国物流行业步入全新发展阶段，社会经济服务能力不断提高，打通供应链、协调产业链、创造价值链作用持续有效发挥，物流业和制造业融合发展的趋势不断增强。2020年我国物流50强企业共实现物流业务收入1.1万亿元，同比增长15%。物流企业与汽车、家电、化工、冶金、医药、烟草等制造业深度融合，形成一批服务能力较强、质量较高，专业化程度较深的行业标杆。

《推动物流业制造业深度融合创新发展实施方案》的出台，针对物流业制造业融合发展提出系统性建议。在政策引导下，道路货运业与制造业有望在供应链全链条上全面打开战略合作、相互渗透、利益共享、风险共担、协同发展的双赢局面。双方之间的联动性和协调性将持续加强，制造业存量物流资源将持续得到整合和利用，带动我国港口航运业进入集约化、规模化、现代化发展的新阶段。

6.2.5 集装箱运输市场船舶大型化趋势明显

在世界经济全球化和一体化进程不断加快，全球进出口贸易活动愈加频繁，货运需求快速增长，航运网络覆盖面和细分程度不断完善，现代航运技术不断发展等大环境的影响下，船公司为了降低航运成本，追求规模经济，争夺市场份额，竞相订造承运量及船舶吨位较大的集装箱船并在主要远洋航线上全力部署，集装箱船大型化趋势日益明显。

据克拉克森预测，2021年全球新船交付量约为102.3万TEU，截至2021年底全球集装箱船队运力规模将达2454.1万TEU，较2020年增长4.1%。其中，12000-14999TEU型船订单交付量约为17.1万TEU；15000TEU以上型船订单交付量约为50.1万TEU。如果订单顺利如期交付，截至2021年底两船型合计运力规模将达774.8万TEU，占总运力比重为31.8%，较2020年上升1.8个百分点。在船公司船队部署中，几乎全球所有航线都明显存在船舶大型化和船队数量减少趋势。

值得注意的是，2020年新冠肺炎疫情在全球大范围爆发后，航运市场运力严重过剩，航运企业为控制成本将大量新船（尤其是大型船）保留在造船厂并未出坞进行如期交付。随着全球疫情状况逐渐得到改善，集装箱运输市场持续复苏，2021年全球集装箱船队规模增量将高于新船计划交付量。届时，亚欧、太平洋等主干航线大船占总运力比重或将进一步提升，

在“阶梯效应”主导下从主干航线被替换的运力将会转移投放到次级航线，集装箱航运市场仍存在长期性的供给端过剩问题，给市场运行带来一定压力。

6.3 投资机会与风险分析

6.3.1 投资环境与机会分析

得益于国内疫情防控效果稳定，宏观经济稳健运行以及行业自身供给侧结构性改革，2021年我国港口航运业将继续保持平稳运行态势。同时，在一系列产业政策推动下，行业将迎来新的发展机遇，为社会资本投资和资源配置提供了良好的机会和标的。根据行业的发展状况和行业前景，考虑产业政策影响，2021年港口航运领域投资应关注以下重点：

重要物流枢纽港口。建议投资者关注上海港、宁波-舟山港、深圳港、广州港等国家物流枢纽港口中的头部综合型港口。从2020年全球十大集装箱港口排名来看，上海港综合排名全球第1、宁波舟山港第3、深圳港第4、广州港第5。这些港口均设立在国家重要的沿海，具有吞吐量大，腹地经济实力较强，运营主体经验丰富，码头建设和配套设施专业化水平高等优势，具有较高的投资价值，值得投资者关注。

在“十纵十横”交通运输通道和国内物流大通道基本格局下，这些港口具有区域经济总量较高，产业空间布局完善，人口分布较为密集，基础设施联通程度较高等基础条件，具有较大的发展潜力。在国家推行全方位物流枢纽布局和建设的大背景下，有机会充分发挥其对接国内国际航线和港口集疏运网络，实现多式联运有效衔接，促进物流资源集聚，为口腹地及其辐射区域提供全方位运输服务。从战略角度来看，这些头部港口对于国家区域经济发展、产业结构优化升级乃至重大战略实施而言具有重要作用和价值，值得投资者密切关注。

航运业头部企业。2020年，航运市场整体较为悲观，大量运力主动或被动撤出航运市场，航线出现运力“真空”状况。进入2021年后，随着全球疫苗接种进度迅速推进，公共卫生状况有望加快好转，航运市场预期明显改善。在此情况下，那些船队规模较大，全球化航线布局完整，物流运输网络通畅，运输服务能力较强且较为全面的航运市场头部企业将迅速、精准、连贯地向市场投放运力，对远洋、沿海、内河航线运力空白进行有效补充，进一步抢占市场，扩大自身竞争实力。航运咨询机构 Alphaliner 公布数据显示，截止2021年2月1日，全球在运营集装箱船数量共计6224艘，总运力为2433.7万TEU。其中，马士基航运拥有运力412.8万TEU，占航运市场运力比重16.96%；地中海航运拥有运力386.0万TEU，占比15.86%；中远海运集团拥有运力304.0万TEU，占比12.49%；前三大班轮公司总运力占全球市场比重高达45.31%，航运市场集中化程度在疫情催化下继续加深，头部企业投资价值持续显现。

粤港澳大湾区。粤港澳大湾区由香港、澳门两个特别行政区和广东省广州、深圳、珠海、佛山、惠州、东莞、中山、江门、肇庆（珠三角九市）组成，总面积5.6万平方公里，总人

口多达 7000 万人。2017 年 7 月 1 日，习近平出席《深化粤港澳合作 推进大湾区建设框架协议》签署仪式，正式开始对大湾区进行战略投资建设。为推动粤港澳大湾区高质量发展，交通运输相关部门积极推动综合交通运输通道建设，推动粤港澳大湾区加快形成现代化交通运输体系，支撑大湾区经济社会发展和对外开放，加快构建西江航运干线等广东出省通道，全力构筑大湾区快速交通网。从发展定位角度来看，粤港澳大湾区具有不可替代的地理区位优势，港口航运业的发展是大湾区的重要经济支柱和增长点，是推动我国世界一流港口建设和交通运输强国建设的重要“试验田”。随着南沙自贸片区保税优惠政策、启运港退税等国际航运新政落地，粤港澳大湾区国际航运核心产业链已基本成型，促进大湾区内循环和面向世界的外循环相互助力共同发展，推动大湾区持续保持高水平开放。投资机会上，应重点关注国家相关发展规划，结合《粤港澳大湾区发展规划纲要》、《关于推进海事服务粤港澳大湾区发展的意见》等政策导向，一方面可以选择吞吐量较大，腹地经济实力较强，运营主体经验丰富，码头建设和配套设施专业化水平高的港口进行投资，另一方面可以关注常驻粤港澳大湾区、与大湾区周边产业进行深度捆绑的航运及物流企业。

6.3.1 投资风险分析

全球贸易环境不稳定风险。相比其他货物运输形式，港口航运业自身“外部性”特征明显，行业发展高度依赖全球化发展水平，极易受到全球贸易环境变化影响。近年来，国际环境发生深刻变化，中美贸易争端复杂多变、全球贸易保护主义抬头、部分地区地缘政治关系恶化加深，对国际贸易形式带来极大的不稳定性风险，应当受到投资者的关注和警惕。

2021 年，全球经济复苏的前景具有“超乎寻常”的不确定性。一是新冠肺炎疫情在大多数重要经济体仍未得到有效控制，全球经济复苏严重依赖疫苗推广和接种水平，各经济体复苏力度存在较大的差异，对贸易稳定性造成极大挑战。二是 2021 年初美国正式进行政府换届，新任拜登政府的全球贸易战略尤其是对华战略仍存在较大的不确定性，美政府中贸易保护主义倾向及“扼华”思想仍较为严重，中美贸易活动乃至全球各主要经济体贸易发展方向仍不明朗。三是全球多地区地缘政治关系紧张程度加剧，严重威胁周边国家地区的社会经济稳定，导致许多国家进行自愿或非自愿的减产、降出口等措施，由此引发货源萎缩（以煤炭、铁矿石、粮食、油品等散货为主）、航线受阻、港口拥堵等一系列恶性事件，容易对航运业运行造成突发性影响。四是在“后疫情”时代，我国经济虽然在全球率先实现正增长，但总体仍未完全恢复至疫情前正常发展水平。再加上近年来我国“去产能”政策及运输结构调整持续推进，在一定程度上对我国内河、沿海航运市场供需两端平衡造成压力。

船舶排放监管风险。为应对气候变化，促进碳减排已经成为全球共识。国际海事组织(IMO)海上环境保护委员会(MEPC)于第 70 次会议中通过“限硫令”决议，确定于 2020 年 1 月 1 日起在全球海域强制执行船舶燃油硫含量不得超过 0.5%上限的规定（硫含量高的船用燃油会造成大量碳排放）。全球限硫规定生效后，所有未安装脱硫设备的船舶禁止携带硫含量超标燃油。随后，我国发布《2020 年全球限硫令实施方案》等政策规定，进一步规定和明确

了对航运船舶排放的监管要求。

从行业方面看，以“限硫令”为主的船舶排放监管法令将会对港口航运业带来一定风险。无论是进行 LNG 改造、加装脱硫设备还是降低航运速度，航运业相关主体都将面临人工成本上涨、维护成本上涨、技术条件不成熟等问题，这些问题将会导致航运业运作成本提高，从而导致运价上涨。究其根本，“限硫令”将会对全球港口航运业带来冲击性影响。大量技术落后、船龄较大的船舶将面临淘汰，从而导致一些科技实力较弱、资金实力较弱、管理能力较差、不具备政策利好的相关航运企业退出市场。与此同时，港口航运业的准入门槛将会提高，相应的，行业垄断程度也将会提高。

从环保方面来看，我国作为全球能源消费量和二氧化碳排放量最多的国家，中长期碳减排任务十分艰巨。2020 年，我国对外宣布“二氧化碳排放力争于 2030 年前达到峰值，努力争取 2060 年前实现碳中和”，中央经济工作会议明确将“做好碳达峰、碳中和工作”确定为 2021 年八大重点任务之一，全国各级、各地政府纷纷采取行动，全方位、多领域加大碳排放管控力度。交通运输业是我国碳排放第三大行业，而当前状况下我国港口航运业能源消耗及碳排放量仍然较大。随着环保事业向“碳达峰、碳中和”目标持续推进，港口航运业将长期受到碳排放及其他环保政策的监管和控制。

全球公共卫生状况风险。港口航运作为维系国际间跨洋、跨区域、跨境贸易活动最主要的运输方式，受全球公共卫生状况影响较大。2020 年初新冠肺炎疫情爆发后，病毒通过港口航运活动在全球多个国家和地区造成大规模爆发感染，迫使各国纷纷采取封港停航措施。从当前状况来看，尽管我国基本实现了疫情全面控制，但全球大多数国家疫情状况仍较为严峻，存在极大的不确定性。一旦公共卫生状况再次恶化，一方面航运需求将迅速萎缩，市场将出现大量闲置运力；另一方面港口通关时间将因为疫情检测而大幅拉长，容易出现港口拥堵状况，严重影响物流效率，加重贸易商及航运企业运营成本。更有甚者，如果疫情传播失去控制，出现极为严重的公共卫生突发状况，各国或将再次进入封港停航状态，对全球港口航运业带来沉重打击。