



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

제21-20호
 2021년 10월 29일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

■ 2019~2020년 중국 항만의 컨테이너 물동량 처리실적
 (단위: 만 TEU))

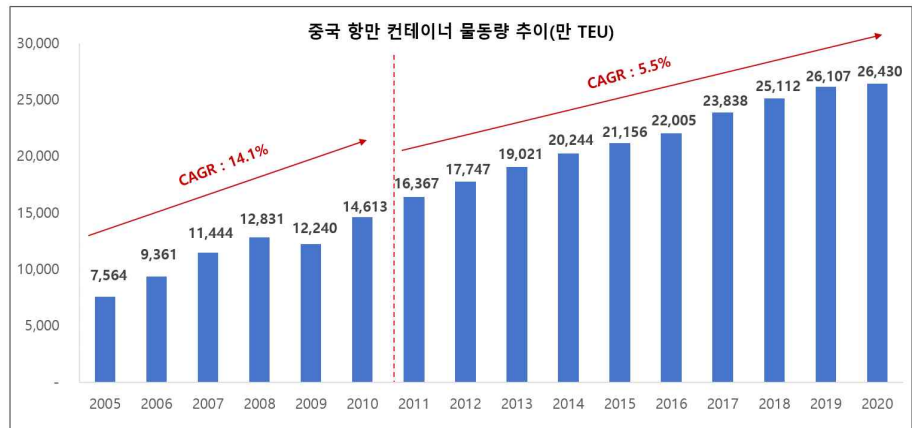
구분		2019	2020
총 물동량	합계	26,107 (4.4%)	26,430 (1.2%)
	연해	23,092 (3.9%)	23,429 (1.5%)
	내하	3,015 (8.5%)	3,001 (-0.5%)
수출입 물동량	합계	15,395 (3.5%)	15,318 (-0.5%)
	연해	14,180 (3.7%)	14,075 (-0.7%)
	내하	1,215 (1.2%)	1,243 (2.3%)

자료 : 「2020~2021 중국항만발전보고」,
 중국항만협회

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이



자료 : 중국 교통운수부, 각 연도별 「도로수로 교통산업 발전 통계공보」를 참고하여 KMI 중국센터 작성

2020년 중국 항만의 컨테이너 물동량 1.2% 소폭 증가

중국의 컨테이너 물동량 증가율은 2005~2010년 연평균 14.1%에서 2011~2020년 연평균 5.5%로 감소하여 물동량 증가세가 둔화되었다. 2020년 중국 항만 컨테이너 물동량은 2억 6,430만 TEU로 전년 대비 1.2% 증가했으나, 증가율은 3.2%p 감소했다. 이중 연해항만에서 처리된 물동량은 2억 3,400만 TEU로 전년 대비 1.5% 증가했으나, 내하항만(3,001만 TEU)은 0.5% 감소했다. 2020년 중국의 수출입 컨테이너 물동량은 1억 5,318만 TEU로 전년 대비 0.5% 감소했으며, 전체 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중은 58%로 전년 대비 1%p 감소했다.

2020년 중국 8대 무역항의 컨테이너 물동량은 1억 7,882만 TEU로 전년 대비 0.7% 증가했으나, 증가율은 2.9% 포인트 감소했다. 8대 무역항 중 상하이, 닝보·저우산, 선전, 광저우, 칭다오, 톈진, 샤먼항 등 상위 7개 항만은 2019년 순위를 유지했으나, 다롄항은 컨테이너 물동량의 대폭 감소(-41.7%)로 2019년 8위에서 2020년 10위로 하락했다. 상하이항의 경우에는 2020년 전년 대비 0.4% 증가한 4,350만 TEU를 처리하며 11년 연속 세계 1위 자리를 유지했다.

코로나19의 영향으로 2020년 중국의 컨테이너 물동량은 선저후고(先低后高) 양상을 보였다. 1분기에는 수출입 기업들의 주문 지연 및 취소, 정기선사의 운항 중단, 항만 스킵, 운송능력 축소 등으로 컨테이너 물동량이 대폭 줄어들었으며, 2분기에는 방역효과가 일부 나타나면서 조업 재개가 이루어지고 중국 경제가 회복세를 나타내면서 컨테이너 물동량 감소세가 완화, 뒤이어 하반기에는 글로벌 방역물자 및 생활필수품 수요가 빠르게 증가하면서 컨테이너 운송량도 증가세를 회복하였다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

저자 소개

우지아루(武嘉璐) 중급연구원

중국 교통운수부 수운과학연구원

전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송 시장 발전 현황 및 수익성 분석¹⁾

본 칼럼은 최근 몇 년간 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송(이하 '컨테이너 연안운송'으로 약칭함) 물동량 및 선박 규모 증가추세를 검토하고, 연안운송 컨테이너를 취급하는 항만과 각 지역의 대표적 화물에 대한 분석을 하였다. 이와 더불어 현재 컨테이너 연안운송사업에 참여하는 중국의 3대 주요 선사를 소개하고자 하며, 이중 대표적인 2개 선사의 최근 3년간 재무상황 및 성장세를 분석하였다.

1 중국 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황

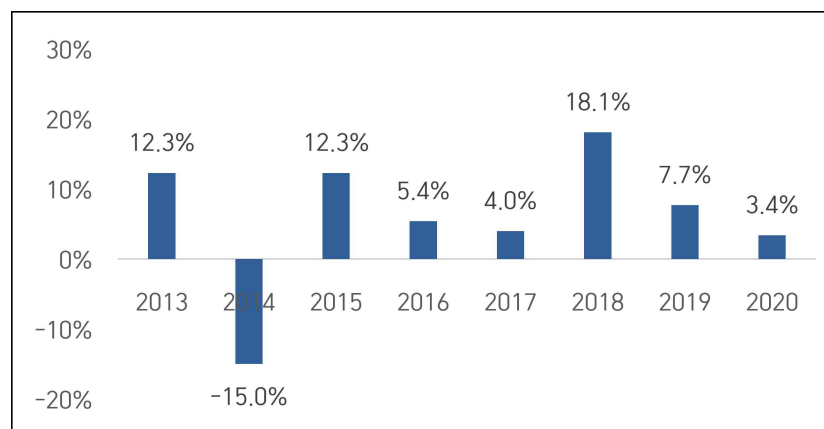
1. 컨테이너 연안운송 물동량 안정적 증가세 유지

최근 몇 년 중국의 컨테이너 연안운송시장은 주로 컨테이너 운송에 적합한 화물 증가에 따른 컨테이너화물 증가, 에너지 절감 및 친환경 규제 강화, 지자체의 지원 등에 힘입어 장족의 발전을 거두어 연평균 5% 정도의 연안운송 컨테이너 물동량 증가율을 유지하고 있다.

2. 연안운송 컨테이너선 선박량 증가세 둔화

중국의 연안 컨테이너선 운송능력은 전반적으로 증가세가 둔화되었으며, 이는 2015년부터 시작된 운송능력 구조조정 및 전반적인 수요 부진, 2016년~2017년 연안 컨테이너선 선박량 저성장에 기인한 것이다. 그러나 2018년 초반에는 컨테이너선들이 대량으로 인도되어 선박량 증가율이 일시적으로 18.1%의 높은 증가율을 기록했으며, 2019년 이후에는 증가세가 다시 둔화되었다. 향후 컨테이너 연안운송시장은 선박량 증가세가 여전히 더딜 것으로 예상되며, 이는 높은 운임이 유지되는데 유리한 요인으로 작용할 것이다.

[그림 2] 연안운송 컨테이너선 선박량 증가율



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



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

3. 연안운송 컨테이너 취급 주요 항만

연안운송 컨테이너를 취급하는 항만들은 주로 3개 지역에 분포되어 있다. 환보하이(环渤海) 연안 항만군에서는 잉커우(营口)를 중심으로 다롄항, 진항다오항, 텐진항, 칭다오항, 르자오항 등 항만이, 화동 연안 항만군에서는 상하이를 중심으로 닝보저우산항, 련윈강항, 난통항, 윈저우항 등 항만이, 그리고 화남 연안 항만군의 경우에는 광저우를 중심으로 광저우항, 포산항과 샤먼항 등에서 주로 연안운송 컨테이너 화물을 취급하고 있다.

4. 지역별 주요 취급 화물

중국은 남방과 북방, 동부와 서부 등 지역별로 보유하고 있는 자연자원과 경제발전 수준이 다르며, 생산되는 상품의 종류도 지역별로 매우 다르다. 내수 무역 컨테이너 화물의 연안운송 흐름은 배후지의 화물 유형과 밀접한 연관성이 있는바, 북방지역의 경우에는 주로 옥수수, 쌀, 대두 등 곡물류 대량 화물을 남방지역으로 운송하는 “북량남운(北粮南运)” 곡물 물류구도가 형성되어 있다. 남방지역, 예를 들어 주강삼각주지역은 가전제품, 방직 의류, 복장, 경공업 식품, 전자재, 제지, 한약 등 산업이 주요 산업군, 서부지역은 석탄, 광석, 철강 등 광물 자원이 주요 상품군이며, 동부지역은 방직품, 화공품, 기계장비 등 경공업 완제품을 주로 생산한다.

5. 3사 간 경쟁구도 형성

현재 중국의 컨테이너 연안운송시장에서 COSCO 자회사인 팬아시아(Panasia)를 제외한 나머지 중구물류(Zhonggu Logistics)와 안통홀딩스(Antong Holdings) 2개 회사는 모두 2003년~2005년 국유기업 개혁 과정에서 설립되었다. 2010년, 특히 2014년 이후 운송능력 공급과잉으로 난칭(南青), 강타이(港泰), 판양(泛洋), 다신화(大新华) 등 선사들이 파산한 뒤로 민간자본의 시장진입이 더이상 어렵게 되었다. 이 시기에 설립된 연안운송 선사는 주로 각 지역 항만그룹 산하의 자회사이며, 중국의 컨테이너 연안운송시장은 기존 7개 선사에서 3사 간 경쟁구도로 전환되었다.

Alphaliner에 따르면 2021년 9월 기준, 중구물류와 안통홀딩스의 글로벌 순위는 각각 18위와 19위이며, 지배 선복량은 각각 13.4만 TEU와 11.1만 TEU이다. COSCO Shipping이 원양선대에 속한 중소형선박을 점차 국내시장으로 캐스케이딩하고 있어 컨테이너 연안운송시장은 전반적으로 운송능력이 과잉이며, 현재 컨테이너 연안운송시장에 투입된 최대 선박은 8000TEU급이다.

6. “145” 기간 컨테이너 연안운송시장 안정적 성장 유지 전망

현재 중국은 “국내 대순환을 중심으로 국내외 쌍순환 촉진”이라는 새로운 성장구도 구축에 주력하고 있다. 연해지역 국내무역 컨테이너사업의 발전은 중국 연해지역 남북 간 화물 이동 촉진에 보다 중요한 역할을 할 것이며, 연안운송은 원양과 창장 및 주창 등 내하 유역을 연결하는 효과적인 운송수단이 될 것이다. “145” 기간 내수무역 연안운송 컨테이너 물동량은 연평균 5% 수준의 증가율을 유지할 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

2 2020년 주요 연안운송사의 사업 현황 및 재무성과

1. 노선 네트워크

중구물류는 60개 이상의 연안 노선과 30개 이상의 창장 노선, 160개 이상의 주창 노선을 보유하고 있으며, 이들 노선으로 전국의 연안 및 각 내하 구역의 주요 수계와 연결된 '1종2횡(一纵两横)' 네트워크를 구축하여 스케줄이 안정적이고 서비스 범위가 넓다. 중구물류는 고객의 요구를 반영하여 기존 노선의 운항빈도 증대, 신규 노선 개발, 내륙지역으로의 지속적인 확장을 추진하는 등 고객의 요구를 충족시키면서 보다 높은 수준의 서비스를 제공하여 고객 충성도를 유지하고 함께 성장하고 있다. 중구물류는 또 항만자원과 노선 네트워크를 기반으로 육상운송 사업을 확장 및 기존 해운노선을 철도, 도로 등 네트워크와 연결하여 복합운송물류 네트워크를 구축하였다. 이를 통해 사업범위를 기존의 연안 및 내하 운송에서 내륙지역으로 확장하였다. 현재 중구물류의 서비스는 전국 20개의 주요 연안 항만과 50개 이상의 내하 항만 및 산야(三亞)항을 제외한 "일대일로" 상의 15개 주요 항만, 그리고 환보하이, 창장삼각주, 동남 연해, 주창삼각주 및 서남 연해 등 전국 연해 항만군과 연결되어 있다.

안통홀딩스는 2020년 12월 31일 현재 전국을 7대 권역으로 나누고 93개의 해운지점을 설립하였으며, 129개의 통상구(口岸)와 사업관계가 있다. 철도거점 14곳을 설치하여 전국 26개 성/시/자치구의 250개 도시를 포함하여 751개의 철도역과 351개 이상의 해상-철도 복합운송 노선을 대상으로 서비스를 제공하고 있다. 완비된 복합운송네트워크와 충분한 장비를 기반으로 현재 다차원적이고 범위가 넓은 물류네트워크를 구축하였고 연안, 내하, 내륙에 이르는 서비스 네트워크를 확보하고 있다.

중구물류와 안통홀딩스는 상장기업이며, "13·5" 기간 양사는 선대규모 확충을 지속해왔다.

2. 재무성과

컨테이너 연안운송사업 참여기업은 주로 COSCO Shipping 소속 팬아시아, 중구물류 및 안통홀딩스 3사이다. COSCO Shipping의 컨테이너사업은 주로 원양운송에 집중되어 있으며, 별도로 내수무역 컨테이너 물동량 및 관련 경영정보를 공개하지 않기에 당사의 재무성과 데이터는 참고가치가 떨어진다.

중구물류와 안통홀딩스는 상하이증권거래소에 상장되어 있어 공개된 운영 데이터는 재무성과 등 분석에 유의미한 정보를 제공할 수 있다. 특히, 안통홀딩스는 빠른 확장과 함께 2020년에 채무 구조조정을 완료했기에 2020년 재무성과는 참고가치가 보다 크다. 재무성과의 특징은 다음과 같다.

● **영업수익이 전반적으로 빠르게 증가했다.** 2017년~2020년 중구물류의 영업수익은 각각 37.2%, 44.2%, 22.6%와 5.2% 증가하는 등 2020년을 제외하고 나머지 기간에는 빠른 성장세를 나타냈다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

● **TEU당 수익 변동폭이 크다.** 중구물류와 안통홀딩스의 TEU당 수익은 변동이 큰 편으로, 이는 물류사업 확장과 관련이 있다. TEU당 평균 수익은 2,000 위안/TEU 이상인 것으로 나타났다.

● **원가변동이 심하다.** 운영원가에는 주로 터미널사용료, 선박 용선료 및 연료비 등이 포함된다. 터미널사용료는 터미널 운영사가 선사에게 각종 터미널 작업 서비스를 제공하고 수취하는 비용으로, 터미널사용료의 높고 낮음은 터미널운영사의 효율정책에 의해 결정되며 이러한 정책의 조정은 선사의 원가구조 선박 해체비용 등 여러 가지 요인의 영향을 받아 변동이 발생한다. 연료원가는 연료 조달가격과 관련되며, 국제유가가 수급관계의 영향을 받기 때문에 큰 폭의 변동성이 발생할 수 있다. 이밖에 회사 자체의 각종 운영원가 변동 또한 기업실적에 직접적인 영향을 미친다.

● **총이익률이 낮은 편이다.** 비록 중구물류의 경우 총이익률이 최근 몇 년간 지속적으로 증가하고 있으나, 전반적으로는 10% 수준이다. 안통홀딩스의 최근 2년간 총이익률은 마이너스를 기록하고 있다. 안통홀딩스는 영업수익에서 직접 비용이 차지하는 비중이 높은 편으로, 현금흐름에 문제가 발생하게 되면 회사의 정상적인 경영에 큰 영향을 받게 된다.

● **순이익이 점차 증가했다.** 중구물류의 영업이익 대비 순이익은 2017년의 6.74%에서 2020년의 9.82%로 소폭 증가했다. 비록 안통홀딩스의 2019년 순이익은 마이너스이나 2020년에는 영업이익 대비 순이익 비율은 26.77%를 기록했으며, 이는 2018년의 4.89%와 비교해도 대폭 증가한 실적이다.

[표 1] 2018년~2020년 중구물류 및 안통홀딩스의 주요 재무지표

주요 지표	단위	2020		2019		2018	
		중구	안통	중구	안통	중구	안통
영업이익	억 위안	104.19	48.35	99.00	50.5	88.8	100.58
운송량	만TEU	—	231.59	—	260.91	386.86	346.03
순이익	억 위안	10.24	12.94	8.62	-43.74	5.53	4.92
운영원가	억 위안	93.61	56.32	90.38	67.83	75.78	95.2
자산	억 위안	115.61	87.71	83.12	78.57	66.72	108.95
부채	억 위안	63.59	27.32	53.4	88.25	44.63	75.11
자산부채 비율	%	55.0	31.15	64.2	112.3	66.9	68.9
총이익률	%	13.99	-5.24	12.17	-34.3	9.55	5.3
TEU당 수익	위안		2,087.74		1,935.53	2,295.40	2,906.65

종합하면, 현재 내수무역 컨테이너 연안운송 물동량은 증가추세이나, 총이익률은 터미널사용료, 연료비 및 선박 용선료가 원가에서 큰 비중을 차지하여 전반적으로 낮은 수준이다. 중국의 '새로운 발전구도' 구축에 따른 향후 컨테이너 연안운송 물동량 증가, 선박대형화 및 네트워크 개선 등으로 컨테이너 연안운송선사의 이윤은 비교적 안정적인 수준을 유지하고 영업수익 또한 성장세를 지속할 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

3 향후 컨테이너 연안운송시장의 발전 방향

1. 컨테이너 연안운송 증대를 통해 중국의 “쌍탄(雙碳)” 목표 실현 지원

“새로운 발전이념을 완전하고 정확하게 관철하여 탄소피크 및 탄소중립 사업을 추진에 관한 중공중앙과 국무원 의견(中共中央、国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见)” 및 “2030년 이전 탄소피크 실현 액션플랜(2030年前碳达峰行动方案)”의 실행으로 향후 수상운송 물동량 비중이 지속 증가할 것으로 예상된다. 연안운송은 운송량이 많고 비용이 저렴하며 친환경적이기 때문에 미래 종합교통운송체계에서 차지하는 비중이 지속적으로 증가하고 교통운송업의 단위당 탄소 배출 저감을 촉진할 것이다.

2. 국제운송과 내하 컨테이너운송체계와의 연계 강화

컨테이너 연안운송을 원양운송과 내하운송을 연결하는 교량과 통로로 활용해야 한다. 연안운송노선을 충분히 활용하여 원양운송과 연계하고, 강해(江海) 복합운송 및 강해(江海) 직송 체계의 발전을 추진하여 중국 연안지역의 징진지(京津冀), 창장경제벨트와 웨강아오(粤港澳) 대만구 등 지역을 연결하는 수상운송 네트워크를 구축하고 보다 다차원적이고 원활한 수로운송체계를 구축할 필요가 있다.

3. 연안 컨테이너운송의 정보화 수준 강화

현재 중국의 컨테이너 연안운송 주체의 정보화 수준은 원양운송에 크게 뒤처져 있다. 향후 컨테이너선사는 배선, 고객서비스 플랫폼 구축, 항만작업, 컨테이너트럭 집배송 등 여러 정보 영역이 통합된 내수무역 컨테이너 연안운송 정보화 플랫폼을 개발하여 연안 컨테이너운송의 종합 효율성을 개선해야 한다.

저자 : 우지아루(武嘉璐) 중급연구원



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

칼럼 원문

沿海内贸集装箱航运市场发展及效益分析

本文回顾了近年来中国沿海集装箱运量及运力的增速，简要介绍了开展沿海内贸集装箱运输的港口和各地区的代表货类，并介绍了当前在沿海集装箱航运市场主要的三家企业。之后，介绍了两家典型内贸集装箱航运公司近3年的财务状况及发展趋势，为对内贸集装箱航运市场关注者提供信息和决策参考。

1、沿海内贸集装箱航运市场发展现状

1.1 内贸集装箱运量规模保持稳定增长

近年来，中国内贸集装箱航运市场规模得到长足发展，主要增长动力来自适箱货比率提高、货物集装箱化率提升、节能环保要求提升和地方政府支持，内贸集装箱运量仍保持较快增长。近年来沿海集装箱运量增速保持在5%左右。

1.2 沿海集装箱运力规模增速放缓

沿海集装箱运力规模增速总体放缓，得益于2015年开始的运力结构调整叠加市场需求总体低迷，2016-2017年沿海集装箱航运市场运力低速增长。2018年前期投放运力集中交付，运力增速达18.1%。2019年以来，市场运力增速再度放缓。未来沿海集装箱航运市场仍运力保持较慢增长，有利于市场运价维持在较高水平。



图1 沿海集装箱航运市场运力增速

1.3 从事内贸集装箱航运的主要港口

沿海港口大致分布在3个区域。环渤海港口群以营口为中心，主要包括大连港、秦皇岛港、天津港、青岛港、日照港等；华东沿海港口群以上海为中心，主要包括宁波—舟山港、连云港、南通港、温州港等；华南沿海港口群以广州为中心，主要包括广州港、佛山港和厦门港等。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

1.4 不同区域的主要货类

由于我国南北、东西各地区的自然资源禀赋不同以及经济发展水平不同，出产的商品有较明显的地域性差异，内贸集装箱航运流向与货源地域结构密切相关：北方地区以玉米、大米、大豆等粮食类大宗商品为主，呈现“北粮南运”的粮物流态势；南方地区如珠江三角洲地区以家用电器、纺织服装、轻工食类商品为主；东部地区以纺织、化工、机械仪器等轻工业制品为主。

1.5 市场结构：泛亚、中谷和安通三大航运公司形成“三足鼎立”态势

当前内贸集装箱运输市场除泛亚航运外，中谷物流和安通控股均诞生在2003-2005年的国企改革阶段。2010年尤其是2014年以后，由于市场运力过剩以及南青、港泰、泛洋、大新华等公司停航破产，市场很难有民营资本进入，这个时间成立内贸集装箱航运企业基本均为区域港口集团下属企业。市场由“七姐妹”转变为“三足鼎立”。

据Alphaliner 统计，2021年9月，中谷物流和安通控股，在全球集装箱航运公司中分别排名第18和19位，控制运力规模分别达到13.4和11.1万TEU。中远海运将国际航运市场中小型船舶梯级置换至沿海内贸运输航线上，内贸集装箱航运市场的运力总体面临潜在过剩。内贸集装箱航运市场最大投放了超8000TEU的集装箱船。

1.6 “十四五”期间沿海集装箱航运市场规模仍将保持稳步增长

当前，国内在着力构建“以国内大循环为主体、国内国际双循环”的新发展格局。沿海地区内贸集装箱业务的发展对于促进中国沿海地区南北之间物资交流都将发挥更加重要的作用。同时，沿海运输成为贯通远洋和长江、珠江等内河流域运输的有效途径。“十四五”期间内贸沿海集装箱吞吐量的增速预计保持在5%左右。

2、2020年典型内贸航运公司业务及财务表现

2.1 航线网络情况

中谷物流有限公司拥有超过60 条中国沿海航线、超过 30 条长江航线、超过 160 条珠江航线，通达全国沿海及各江河流域的主要水系，构成的“一纵两横”结构、班期稳定、覆盖面广的航线网络，本公司亦聚焦客户需求适时加密旧航线、拓展新航线，不断向内陆区域延伸，适应客户的发展步伐并提供高质量物流服务，提升客户黏性、与客户共同发展。公司依托港口资源及航线网络逐步向两端陆路运输延伸，联通铁路网络、公路网络，形成多式联运物流平台，产业触角从沿海、沿江省市经济腹地不断向内陆延伸。港口体系覆盖全国25个沿海主要港口与超过50个内河港口，覆盖除三亚港外全部“一带一路”重点布局的 15 个港口，及环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海等全国沿海港口群体。

安通控股有限公司截至2020年12月31日，在全国设立七大片区，设立海运网点93个，涉及业务口岸129个，设立铁路网点14个，涉及业务铁路站点751个，海铁线路超351条，铁路服务覆盖26个省/市/自治区250座城市。基于完备的多式联运物流网络与丰富的装备资源，现已形成多层次，广覆盖的物流网络资源，建成“覆盖沿海、沿江，纵深内陆”的业务网络布局形态。

中谷物流、安通控股均已完成上市，船队规模在“十三五”期间已经实现了持续扩张。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

2.2 财务表现

从事内贸集装箱航运的公司主要有中远海控泛亚航运、中谷物流和安通控股。中远海控的集装箱业务以外贸为主，同时不单独披露内贸集装箱运量及相关经营数据，因此其财务数据不具备参考价值。

中谷物流与安通控股近年来均登陆A股，其公开披露的运营数据提供了良好的财务及业务对标对象。安通控股由于前期扩张较快，2020年债务重组基本完成，因此2020年的财务数据更具借鉴意义。

表1 2018-2020年中谷海运与安通控股主要财务指标

主要指标	单位	2020		2019		2018	
		中谷	安通	中谷	安通	中谷	安通
营业收入	亿元	104.19	48.35	99.00	50.5	88.8	100.58
运量	万TEU		231.59		260.91	386.86	346.03
净利润	亿元	10.24	12.94	8.62	-43.74	5.53	4.92
营业成本	亿元	93.61	56.32	90.38	67.83	75.78	95.2
资产	亿元	115.61	87.71	83.12	78.57	66.72	108.95
负债	亿元	63.59	27.32	53.4	88.25	44.63	75.11
资产负债率	%	55.0	31.15	64.2	112.3	66.9	68.9
毛利率	%	13.99	-5.24	12.17	-34.3	9.55	5.3
单箱收入	元/TEU		2087.74		1935.53	2295.40	2906.65

■ 营业收入整体增长较快。2017-2020年，中谷物流营业收入分别增长37.2%、44.2%、22.6%和5.2%，除2020年外，营业收入整体保持较快增长。

■ 单箱收入总体波动。中谷物流和安通控股的单箱收入出现波动，与其物流业务拓展有较大关系。平均单箱运价收入高于2000元/TEU。

■ 成本波动较大。经营成本主要包括码头费、船舶租赁费用及燃油成本等。码头费为各港口企业向公司提供各项码头作业服务所收取的相关费用，码头费用的高低取决于港口企业对外的收费政策，收费政策调整将对公司的码头费成本有所影响；船舶租赁成本受到造船技术更新、钢材价格及二手船舶拆船等众多因素影响，存在一定波动；燃油成本与燃油采购价格相关，国际油价受到供需关系的影响，可能会产生较大波动。公司各项营业成本的波动，将对公司经营业绩产生直接影响。

■ 毛利润率较低。中谷物流的毛利润率虽然近年来逐渐提升，但整体维持在10%左右，安通控股近两年毛利率为负数。由于直接成本占营业收入的比例极高，一旦资金周转发生问题，公司正常经营将受到较大影响。

■ 净利润率逐渐提升。中谷物流的净利润呈现小幅增长态势，由2017年的6.74%增长至2020年的9.82%。虽然安通控股2019年的净利润率为负，但2020年回升至26.77%，高于2018年的4.89%。

从上述结论来看，当前内贸集装箱运营仍处于运量增长期，行业毛利润率整体较低，码头成本、燃油成本和船舶租赁成本占比较大。得益于国内构建新发展格局的背景，未来箱量持续增长、船舶大型化及航线网络的不断优化，未来内贸集装箱航运公司的利润仍将保持在较为稳定的水平，同时行业收入水平仍将保持增长。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국 항만 컨테이너 물동량 연도별 추이
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국의 국내무역 컨테이너 연안운송시장 발전 현황 및 수익성 분석

3、内贸集装箱航运发展方向

3.1 继续提升沿海集装箱运输运量，助力“双碳”目标实现

依据《中共中央、国务院关于完整准确全面贯彻新发展理念做好碳达峰碳中和工作的意见》以及《2030年前碳达峰行动方案》，未来水运运量占比仍将提升。沿海运输作为运量大、成本低、环境友好的方式，未来在综合交通运输体系中占比仍将继续增加，降低交通运输行业的单位排放。

3.2 加强与国际、内河集装箱运输体系衔接

将沿海集装箱运输组织模式作为沟通远洋与内河的桥梁和通道，充分利用好中国的沿海运输大通道，实现与远洋运输的衔接并推动江海联运、江海直达的发展，贯通中国沿海的京津冀、长江经济带和粤港澳大湾区地区水网，构成富有层次、衔接顺畅的水路运输体系。

3.3 提升沿海集装箱运输信息化发展水平

当前，沿海集装箱运输相关主体的信息化水平远低于国际集装箱运输。未来，建议从集装箱航运公司调度、客户服务平台构建、港口作业、集卡集疏运等不同环节构建行业内统一的内贸集装箱信息化平台，提升沿海集装箱运输的整体效率。

撰稿人：武嘉璐 助理研究员
交通运输部水运科学研究院