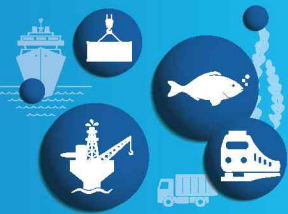




중국리포트

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

제23-8호
 2023년 4월 30일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모

▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

▣ 2012~2022년 중국 콜드체인 물류 수요 총량 추이

단위 : 억 톤, %

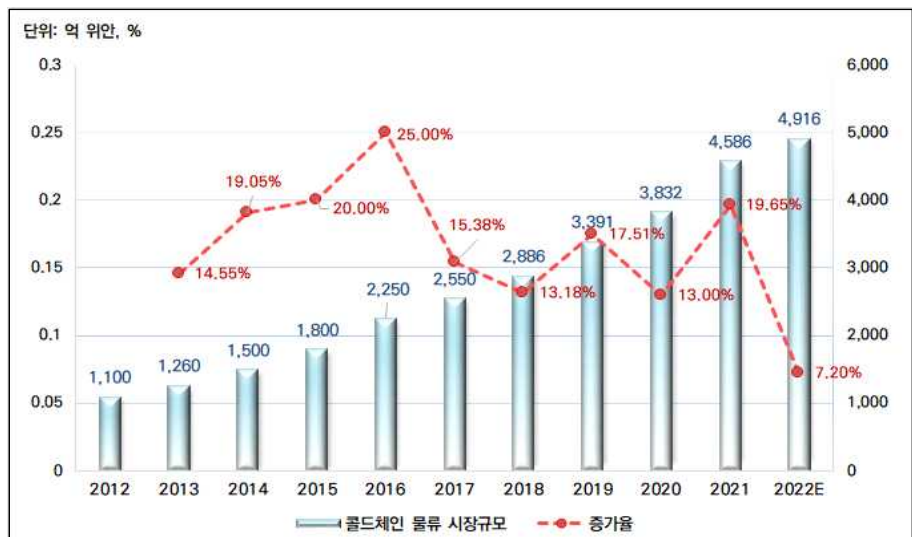
연도	콜드체인 수요량	증가율
2012	0.67	-
2013	0.77	14.76%
2014	0.92	19.04%
2015	1.10	20.02%
2016	1.25	13.33%
2017	1.47	18.00%
2018	1.88	27.93%
2019	2.33	23.52%
2020	2.65	13.69%
2021	3.02	13.96%
2022E	3.20	6.0%

자료 : 중국물류구매연합회 콜드체인 전문위원회

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모



자료 : 중국물류구매연합회 콜드체인 전문위원회, "콜드체인 물류 혁신 발전 보고"를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

2022년 중국 콜드체인 물류시장, 안정적 성장세 유지

2022년 중국 콜드체인 물류 수요 총량은 전년 대비 6.0% 증가한 3억 2,000만 톤을 기록했다. 2022년 중국 콜드체인 물류 시장규모는 소비 수요의 지속적 증가로 총 4,916억 위안(한화 약 95조 1,147억 6,800만 원)을 기록했으며, 전년 대비 7.2% 소폭 증가해 2012년부터 10년 동안 안정적인 성장세를 보였다.

콜드체인 물류업 발전을 촉진시키기 위해 2022년 중국 국무원을 비롯한 중앙정부 부처는 콜드체인 산업과 관련된 정책 총 52개, 지방 정부는 총 481개를 발표했다. 현재 「14·5」 현대 물류 발전 계획(2022.12.15)과 「내수 확대 전략 계획 요강(22~'35년)」(2022.12.14)에 의거하여 국가급 핵심 콜드체인 물류기지 조성, 농산물 콜드체인 인프라 건설, 녹색 콜드체인 등을 중심으로 사업들이 추진되고 있다.

국가 차원의 정책 지원, 도시화 추진, 신선식품 전자상거래 시장 성장, 무인판매 비즈니스 모델 부상 등에 힘입어 2022년 중국 콜드체인 물류업은 시장 규모 확대, 시장 환경 개선, 소비 촉진 등에서 큰 발전을 이루었으나 운송 효율성 저하, 냉동창고 시설 부족, 인프라 불균형 분포 등 문제가 여전히 존재한다. 이러한 문제점을 해결하고 급증하는 시장 수요를 충족시키기 위해 향후 중국은 콜드체인 서비스망 확대, 인프라 보완, 물류사슬 원활화, 육류·유제품·의약품·신선 수산물·농산물 배송체계 구축을 중점으로 추진할 계획이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

저자

상하이국제해운연구중심

시에원칭(謝文卿)

항만발전연구소 부소장

전문가 칼럼: 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석¹⁾

2022년 중국 항만은 국제환경의 영향으로 물동량 상승에 한계가 있었으며, 그로 인해 연간 화물 처리량은 전년 대비 0.9% 증가한 156.8억 톤에 불과했다. 반면 컨테이너 물동량은 유럽과 미국의 수요 부진으로 증가율이 다소 줄었지만 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 등 자유무역협정이 발효되면서 동남아, 남아시아, 오세아니아 등 역내 상품 교역이 안정적으로 유지되었고, 컨테이너 장치비용 우위로 대량의 공 컨테이너가 중국으로 반입되어 연간 컨테이너 물동량은 4.7%의 증가율을 유지했다. 이 중 수출입 컨테이너 물동량 증가율은 5.4%로 국내무역 컨테이너 물동량 증가율보다 소폭 좋은 실적을 보였다. 한편, 2023년 수출입 컨테이너 운송 수요는 크게 감소했다. 2023년 1~3월 중국 전체 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 3.5% 정도 증가했지만 이 중 수출입 컨테이너 물동량 증가율은 0.6%에 불과했으며, 이는 국내무역 컨테이너 물동량 증가율 8.0%보다 훨씬 낮은 수치이다.

이에 이번 '전문가 칼럼'에서는 중국 항만의 발전 현황과 주요 컨테이너 항만의 물동량 변화 추이 및 그 배경에 대해 분석을 제공한다.

1 중국 항만 발전 현황

1) 2023년 중국의 수출입 벌크 상품 강세를 나타내

2022년 중국 항만의 석탄, 석유, 곡물 등 건화물 무역은 국제가격 급등으로 수입 규모가 전반적으로 축소되었다. 2022년 중국 항만의 석탄 수입량은 전년 대비 13.6% 감소한 2.7억 톤, 석유는 전년 대비 6.7% 감소한 6.9억 톤, 철광석은 전년 대비 0.5% 감소한 12.4억 만 톤, 곡물은 전년 대비 10.8% 감소한 1.5억 톤을 기록했다. 그러나 2023년 1분기 수출입 석탄 처리량은 전년 동기 대비 76.0% 증가했고, 석유는 4.3%, 철광석은 3.0%, 곡물은 5.3% 증가했다. 이러한 증가세는 한편으로는 전년도 낮은 기저 효과에 따른 것이며, 다른 한편으로는 중국의 국내 경제 회복과 대량 상품 재고 소진으로 물자 수입 규모 확대가 불가피해졌기 때문이다. 또한 2023년 초 일부 석탄, 광석 등 건화물 수요가 점차 중국 산시(陝西)성과 산시(山西)성, 네이멍구(內蒙)자치구 등 북부 탄광지역으로 전환되었으며, 이는 환발해만(渤海灣) 항만의 국내무역 석탄, 곡물, 광석, 건설 자재 수송량의 성장을 이끌었다. 이와 함께 중국의 환경보호 정책으로 중국 북부 지역 항만들이 코크스, 석탄, 곡물, 펄프, 자동차 등 건화물을 컨테이너로 전환하여 운송하는 '산개집(散改集)' 방식을 시행하면서 대량의 석탄, 광석 화물이 국내무역 컨테이너 방식으로 운송되어 올

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



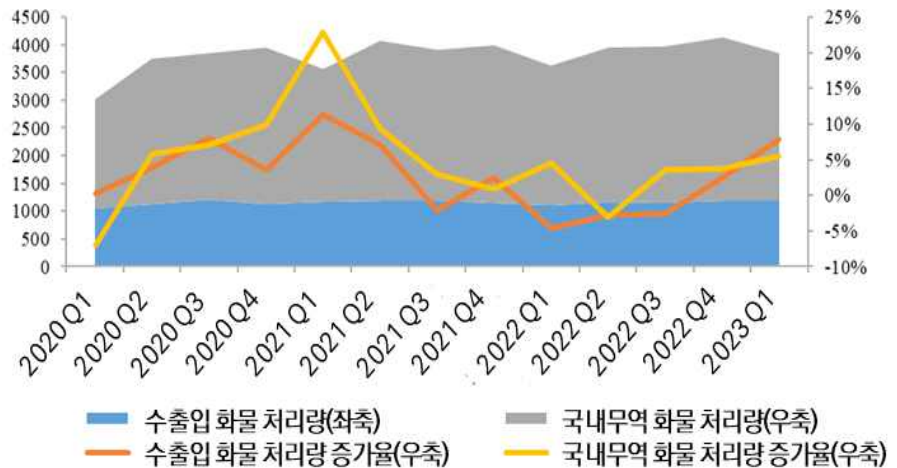
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

연초 북부 지역 항만의 컨테이너 물동량 증가를 견인했다.

[그림 1] 2020년 Q1~2023년 Q1 중국 항만의 화물 처리량 증가 추이

(단위: 백만톤)



2) 2023년 중국의 상품 수출입 진로 험난

코로나19 통제, 운임 등락, 인플레이션, 수요 부진, 무역 제재, 항만 파업 등 요인의 영향으로 2020년부터 중국 항만의 컨테이너 물동량은 비교적 강한 변동성을 보이고 있다. 또한 국제 상품무역 수요가 하락하면서 중국 항만은 2022년 8월부터 국내무역 컨테이너 물동량 증가율이 수출입 컨테이너 물동량 증가율을 상회하고 있다. 특히 2023년 1월과 2월 중국의 수출입 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 각각 5.0%와 1.4% 감소했는데, 근년 들어 처음으로 월별 수출입 컨테이너 물동량이 하락세를 나타냈다. 또한 중국 무역의 외부 수요 침체, 유럽과 미국 등 선진국 경제 하향세가 중국의 수출입 컨테이너 운송 산업에 충분히 반영되었으며, 중국의 대(對) 미 무역은 8개월 연속 마이너스 성장을 기록했다. 중국의 대(對) 유럽 교역은 증가했지만 여전히 전반적인 수준에 크게 뒤쳐져 있다. 2023년 3월 중국의 수출입 컨테이너 물동량 증가율은 8.0% 이상으로 회복되었는데, 이는 주로 지난해 같은 기간 상하이 등 지역이 코로나19로 봉쇄된 데 따른 낮은 기저 효과에 힘입은 결과이다. 중국의 수출입 컨테이너 물동량은 4월에도 증가세를 계속할 전망이다, 6월 이후에는 기저 효과가 사라지면서 증가율은 다시 하락할 것이다.

영국 해운컨설팅업체 클락슨(Clarksons)의 4월 최신 무역 모니터링 데이터에 따르면 2023년 극동-북미, 극동-유럽 수출 컨테이너 교역량은 각각 전년 대비 8%와 5% 감소, 전 세계 컨테이너 해운 교역량은 전년 대비 1% 감소한 1.98억 TEU를 기록할 것으로 예측되어 2023년 중국 수출입 컨테이너 시장의 불황을 예견할 수 있다. 아울러 중국-미국 간 환태평양 노선 운항이 줄면서 한국 항만에서 환적되는 컨테이너 물동량도 줄어들 것으로 보인다. 2023년 중국의 수출 컨테이너 물동량 증가는 주로 러시아와 아세안(ASEAN)에 집

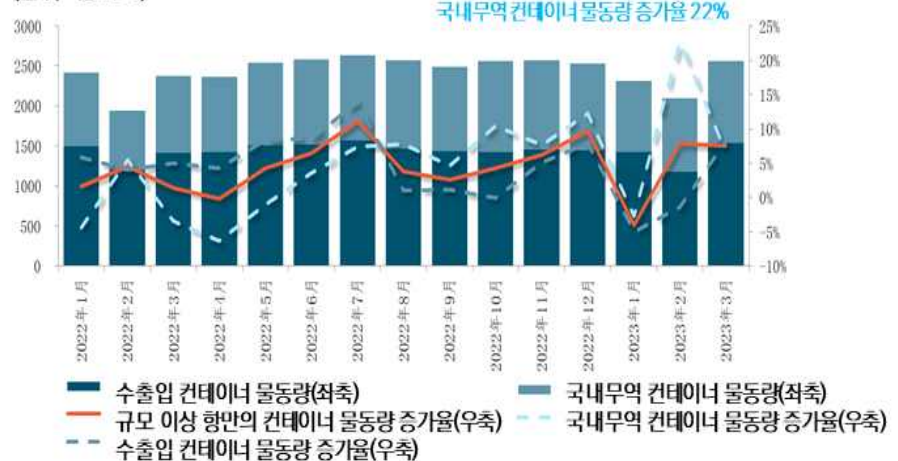
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

중될 전망이다. RCEP 발효에 따른 관세 양허 적용과 무역 편리화 조치는 중국과 아세안 회원국 간 교역 비용을 더욱 절감시킬 것이다.²⁾ 한편 러·우 분쟁 발발 이후 러시아 무역의 상당 부분이 중국으로 이전되면서 2023년 3월 중국의 대(對) 러 수출액은 전년 동기 대비 136.4%나 증가했다. 그러나 양국 간 무역 규모가 제한적이기 때문에 중러 무역 급증이 중국 항만의 컨테이너 물동량 증가를 전적으로 뒷받침할 수는 없다.

[그림 2] 2021년~2023년 3월 중국 항만의 컨테이너 물동량 증가 추이

(단위: 만TEU)



3) 2023년 중국 컨테이너 물동량 북방 항만 증가, 남방 항만 하락

2023년 1분기, 중국 연안 항만의 컨테이너 물동량은 2022년 1분기와 비슷하게 소폭 증가세(평균 2.5% 정도 증가)를 유지했다. 반면 내륙 수로 항만의 컨테이너 물동량 증가율은 전년 동기간 1.6%에서 2023년 1분기 8.9%로 증가했다. 2023년 1분기 중국 내륙 수로 항만의 컨테이너 물동량은 822만 TEU를 기록했는데 주된 물동량은 내륙 수로 항만과 연안 항만 간 지선 물동량이다. 지역별로 보면 북방 항만은 컨테이너 물동량이 증가하고 남방 항만은 하락하는 양상을 보였다. 특히 남방 항만 중 유럽과 북미를 주요 수출시장으로 하는 상하이항과 선전항의 컨테이너 물동량이 크게 감소했다. 두 항만의 수출입 컨테이너 물동량이 각 항만 물동량에서 차지하는 비중은 각각 85%와 95%로 비교적 높은 수준이며, 그로 인해 국제 수요 약세의 영향을 크게 받았다. 닝보저우산, 샤먼, 광저우 등 창장삼각주와 주장삼각주를 배후지로 한 항만들도 마찬가지인데, 유럽과 미국의 수입 수요 감소와 일부 위탁생산 산업의 동남아 이전으로 중국 남방 지역의 산업과 컨테이너 물동량은 발전이 억제되었다.

2) 2023년 3월 달러 기준 수출액 증가율은 35.4%에 달함

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

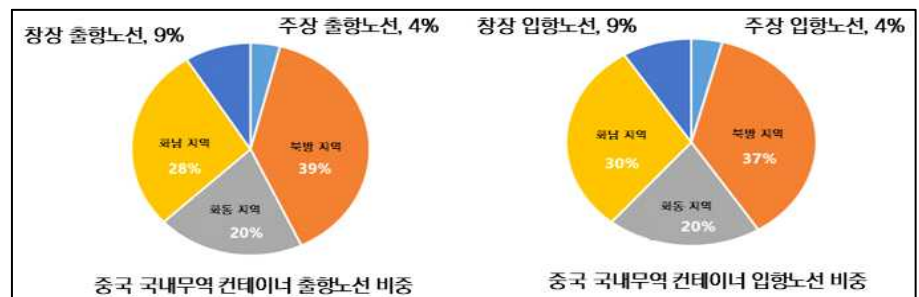
[표 1] 2023년 1분기 중국 항만의 컨테이너 물동량 및 증가율

단위: 만 TEU, %

지역	항만	2023.Q1	증가율	2022.Q1	증가율	2022	증가율
환발해	다롄	112	↑ 19.7	93	↑ 18.1	446	↑ 21.5
	잉커우	120	↑ 16.9	103	↓ -19.6	500	↓ -4.1
	톈진	505	↑ 9	463	↑ 3.6	2,102	↑ 3.7
	옌타이	115	↑ 17.5	97	↑ 13	412	↑ 12.8
	칭다오	662	↑ 12.2	590	↑ 6.3	2,567	↑ 8.3
	르자오	150	↑ 15.8	130	↑ 11.2	580	↑ 12.2
창장	상하이	1,147	↓ -6.4	1,226	↑ 8.1	4,730	↓ 0.6
삼각주	렌윈강	146	↑ 15.5	126	↑ 4.8	557	↑ 10.6
	닝보저우산	819	↑ 3.5	791	↑ 2.9	3,335	↑ 7.3
동남 연안	샤먼	290	↓ 0.7	288	↑ 3	1,243	↑ 3.2
주장	선전	617	↓ -4.9	649	↓ -10.1	3,004	↑ 4.4
삼각주	광저우	561	↑ 2.4	548	↓ -1.2	2,460	↑ 1.7
서남 연안	광시 베이부만	161	↑ 14.7	141	↑ 11.2	702	↑ 16.8
	연안 합계	6,151	↑ 2.8	5,983	↑ 2.5	26,073	↑ 4.6
	중국 합계	6,973	↑ 3.5	6,738	↑ 2.4	29,587	↑ 4.7

반면 올해 1분기 다롄, 잉커우, 옌타이, 칭다오, 르자오 등 중국 북방 항만의 컨테이너 물동량은 강한 증가세를 보였다. 이는 주로 국제 건화물 가격이 지속적으로 높은 수준을 유지해 중국 국내 북방 지역의 석탄을 남방 지역으로 운송하는 ‘북탄남운(北煤南运)’ 사업과 북방 지역 곡물을 남방 지역으로 운송하는 ‘북량남운(北粮南运)’ 사업이 촉진된 데 기인한다. 이와 함께 석탄과 곡물을 벌크가 아닌 컨테이너 방식으로 운송하면서 국내무역 컨테이너 물동량이 대폭 늘어났다. 이에 더해 중국 북방 지역 중공업 중 전기자동차, 태양광 제품, 리튬전지 판매시장이 점차 회복되면서 항만에서 관련 물동량 규모가 계속 확대되고 있다. 한편 2023년 1분기 중국 국내 소비시장이 점차 회복되면서 사회소비품 소매총액은 11조 4,922억 위안(한화 약 2,217조 752억 원)을 기록해 전년 동기 대비 5.8% 증가했으며, 이는 2022년 4분기 2.7% 하락폭 대비 크게 호전된 수치이다. 고정자산 투자도 전년 동기 대비 5.1% 증가한 10조 7,282억 위안(한화 약 2,069조 6,843억 원)에 달했고 불변가격으로 계산한 국내총생산(GDP)은 전년 동기 대비 4.5% 증가했다. 즉 국내순환이 항만 물동량을 견인하는 효과가 컸으며, 중국 북방 항만의 국내무역 컨테이너 사업 성장을 뒷받침했다.

[그림 3] 중국 지역별 국내무역 컨테이너 출항 및 입항 노선 비중





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
골드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

2 중국 주요 컨테이너항의 발전 현황 분석

1) 다롄항, 자원 통합과 국내무역 물동량 증대로 컨테이너 물동량 증가

다롄항과 잉커우항은 랴오닝성의 항만 자원 통합이 심화되면서 대부분의 수출입 컨테이너 업무가 다롄항에 집중되었다. 또한 다롄항 항로 네트워크 배치도 한층 더 최적화되어 골드스타 호주 직항 항로, CMA CGM 부산 항로, CMA CGM 베트남, 태국 등 수출입 컨테이너 정기선 항로 3개가 신설되었다. 이에 더해 '다롄-닝보' 등 국내무역 항로 3개를 개통해 다롄항의 수출입 항로를 88개로 늘렸다. 이밖에도 철도 노선의 장점을 바탕으로 MSC가 '창춘-다롄' 해상-철도 복합운송 전용열차(단일 운송장 사용)를 시범 운행했으며, 일부 탄광의 국내무역 운송 사업(벌크 화물의 컨테이너화 운송)을 수주하기도 했다. 이처럼 중국 경제의 국내순환 촉진으로 다롄항의 컨테이너 물동량은 증가세를 계속하고 있다. 이에 비해 잉커우항은 국내무역 컨테이너 사업, 특히 벌크 화물의 컨테이너화 운송을 중점적으로 발전시키고 있으며, 곡물, 펄프, 석탄, 광석 등 화종 비중이 비교적 크다. 다롄항과 잉커우항의 2023년 1분기 컨테이너 물동량은 기저 효과에 힘입어 전년 동기 대비 각각 10% 이상의 증가율을 기록했다.

[표 2] 2022년 및 2023년 1~2월 다롄항과 잉커우항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
다롄	2023.1~2	71.5	74.2%	25.8%
	2022	445.9	73.5%	26.5%
	2023.1~2 증가율	14.8%	11.8%	24.6%
잉커우	2023.1~2	75.8	0.6%	99.4%
	2022	499.5	0.8%	99.2%
	2023.1~2 증가율	8.6%	-34.2%	9.1%

2) 텐진항, '산업과 도시 융합'을 통해 배후지 확대

환발해 기타 항만에 비해 올해 1분기 텐진항의 컨테이너 물동량 증가폭은 제한적이었지만 전년 동기 대비 증가율은 9%를 넘어 양호한 성장세를 보였다. 텐진항은 징진지(京津冀, 베이징·텐진·허베이) 배후지와 가까워 육상운송 측면에서 거리상 우위가 있지만, 해상으로는 발해만(渤海湾)의 하단에 위치하여 항행 시간이 증가되며, 항로 여건이나 항로 밀집도도 다롄, 칭다오 등 발해만 외측 항만에 미치지 못한다. 따라서 텐진항은 발전의 중점을 배후지 화물 공급원 발굴과 임항산업 육성에 두고 있으며, 특히 중국 남방 지역 도시와 동남아 시장 수요를 대상으로 투자 유치를 진행한다. 텐진항은 또 텐진시 허베이(河北)구, 우칭(武清)구, 난카이(南开)구와 '항만과 도시 융합(港城融合)' 전략협력 협약을 체결했으며, 동장(东疆)종합보세구의 물류창고(250만 m²)를 활용해 '창고, 임대, 가공, 물류, 유통, 무역, 금융' 등 기능을 연계하는 여러 테



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

마단지를 건설해 컨테이너 무역 성장을 촉진하고 있다. 2023년 1~2월 텐진항의 수출입 컨테이너 물동량이 전체 항만 물동량에서 차지하는 비중은 2022년 45.9%에서 34.4%로 감소했다. 또한 전체 노선 중 98%가 직항 국제노선이며 환적 지선노선은 2% 미만이다.

[표 3] 2022년 및 2023년 1~2월 텐진항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
텐진	2023.1~2	309.1	34.4%	65.6%
	2022	2102.1	45.9%	54.1%
	2023.1~2 증가율	8.4%	-22.2%	36.6%

3) 엔타이항과 르자오항, 자동차 무역이 물동량 증가의 신(新) 동력으로 부상

최근 들어 전기 자동차, 에너지 절약 설비, 배터리 부품 등이 점차 중국 국내 시장과 수출의 새로운 성장점으로 떠오르고 있다. 이 분야에서 중국 북방 지역은 산업구조가 적합해 운송수요가 비교적 강한 편이다. 2023년 1~2월 중국의 자동차 수출액은 총 968억 위안(한화 약 18조 6,853억 원)으로 전년 동기 대비 78% 이상 증가했으며, 엔타이항과 르자오항 등 항만이 이에 따른 컨테이너 물동량 증가의 혜택을 입었다. 이와 더불어 높은 국제 곡물가격과 중국 지역별 자연자원 부존량 차이로 북방의 옥수수, 쌀, 콩 등 곡물에 대한 운송 수요가 비교적 커 북방 지역의 곡물을 남방 지역으로 운송하는 '북량남운(北粮南运)' 추세가 강하게 나타나면서 엔타이, 르자오 등 항만에 호재로 작용했다. 이밖에도 러시아·오세아니아·아프리카 등과의 연계 노선을 강화해 수출 규모를 늘리고 있다. 엔타이항과 르자오항은 전체 물동량에서 수출입 컨테이너가 차지하는 비중은 높지 않지만 성장세가 양호하며, 국내무역 컨테이너 물동량도 각각 20%와 10% 내외의 고속 성장을 유지하고 있다.

[표 4] 2022년 및 2023년 1~2월 엔타이항과 르자오항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
엔타이	2023.1~2	75.7	12.6%	87.4%
	2022	411.8	14.9%	85.1%
	2023.1~2 증가율	17.7%	6.8%	19.5%
르자오	2023.1~2	98.2	8.4%	91.6%
	2022	580.4	4.5%	95.5%
	2023.1~2 증가율	16.7%	172.0%	10.8%

4) 칭다오항, 노선을 집적하여 빠른 속도로 확장

산동성 항만의 자원 통합이 완료됨에 따라 컨테이너 허브로서 칭다오항의 위상이 더욱 공고해졌으며, 주변의 화물과 항로가 점차 칭다오항으로 집중되었고, 대(對) 일본, 한국, 동남아, 유럽, 미국 국제 컨테이너 교역이 대대적으



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

로 확대되었다. 이와 함께 칭다오항은 최근 몇 년 동안 국내무역 컨테이너 시장을 대대적으로 발전시켜 칭황다오(秦皇島), 웨이팡(濰坊)에 이르는 환발해 국내무역 지선을 잇달아 개통했으며, 닝보·샤먼·광저우·칭저우를 연결하는 남북 신 노선을 개척했다. 또한 '벌크 화물의 컨테이너화 운송'과 '완성차에 대한 컨테이너화 운송' 모델을 통해 중국 국내무역 남북 프리미엄 노선을 개통했으며, 이러한 노력으로 환보하이 지역에 국내무역 '허브 앤 스포크(Hub & Spoke)' 항로망을 구축했다. 즉 환발해를 드나드는 국내무역 화물은 우선적으로 칭다오항을 통해 환적할 수 있게 했으며, 칭다오항으로 하여금 국내무역 항로 네트워크를 강화하는 동시에 화주와 정기선사의 종합물류 원가도 낮출 수 있도록 했다. 이외에 칭다오항의 수출입 컨테이너 물동량이 증가하는 주요 시장은 동남아 및 주변 항만에서 환적이 필요한 지선 시장이다. 2023년 1분기 칭다오항의 수출입 내지선 컨테이너 물동량 증가율은 66%에 달한다. 국제 컨테이너 물동량의 성장은 주로 동남아 시장에 집중되어 있으며, 상하이 협력기구 지방 경제무역 협력 시범구, 산둥 자유무역시험구, RCEP 등의 정책우위를 활용해 국제 컨테이너 상품의 보세 보관과 환적 유통에 편리성이 제공되고 있다. 2023년 1분기 중국과 아세안 국가 간 수출입은 7.6% 늘었고, 특히 수출은 18.6% 증가했다. 이에 비해 뢰원강항은 수출입 컨테이너 증가 물량 중에는 공 컨테이너 환적 물량이 더욱 많다. 2023년 1~2월 뢰원강항의 수출입 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 18.6% 증가했지만 적 컨테이너가 차지하는 비중은 6.9% 수준으로 하락했다.

[표 5] 2022년 및 2023년 1~2월 칭다오항과 뢰원강항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
칭다오	2023.1~2	418.2	72.0%	28.0%
	2022	2567.2	70.8%	29.2%
	2023.1~2 증가율	12.3%	10.1%	18.5%
뢴원강	2023.1~2	96.5	56.1%	43.9%
	2022	556.8	51.7%	48.3%
	2023.1~2 증가율	10.5%	18.6%	1.5%

5) 창장삼각주 항만, 유럽과 미국 시장 부진의 영향을 가장 크게 받음

2023년 1분기 달러 기준 중국의 수출입 교역액은 전년 동기 대비 2.9% 감소했으며, 이 중 아시아 역내 무역은 4.6%, 대(對) EU 회원국 무역은 5.5%, 대(對) 일본 무역은 11.5%, 대(對) 미국 무역은 13.1%, 대(對) 한국 무역은 14.3% 감소했다. 식물 제품, 식음료, 담배와 술, 광물 제품, 목재 펄프 및 종이 제품, 완구 용품 등 상품의 수출입은 상대적으로 안정적인 반면 화학제품 수출은 17.4%, 플라스틱 및 고무제품 수입은 20%, 목제품 수출입은 10% 이상, 섬유원료 및 제품 수출은 6.4%, 신발 및 모자, 가방 수출은 1.9%, 비(卑) 금속 제품 수출은 17.3% 감소, 컨테이너 무역의 중요한 공급원인 기계 및 장



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

비 수출은 각각 4.4%, 23.9% 감소했다. 교역국별, 상품 종류별로 보면 선진국의 수요 약세는 창장삼각주 제조시장을 등에 업은 상하이, 닝보저우산 등 항만에 지속적으로 충격을 주었다. 특히 상하이항의 컨테이너 물동량은 3개월 연속 마이너스 성장을 기록하고 있다.

이에 비해 닝보저우산항의 컨테이너 물동량은 수출 형세가 불리한 상황에서도 1%의 소폭이나마 증가세를 유지했다. 그 주요 원인은 2023년부터 닝보저우산항이 내륙 배후지 시장을 적극 개발하면서 국내무역 컨테이너 시장 점유율이 14.9%에서 17.9%로 빠르게 상승했기 때문이다. 2023년 1~2월 해상-철도 복합운송 등을 통해 처리된 국내무역 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 36.6% 증가했다. 닝보저우산항은 또 주요 해운 얼라이언스와의 업무 연계를 적극적으로 강화하고 항로를 지속적으로 추가하는 동시에 배후운송 시스템 구축에 박차를 가하고 있다. 2023년 1월 닝보저우산항의 컨테이너 물동량은 300만 TEU를 달성해 또 다시 사상 최대 기록을 경신했다. 이밖에도 닝보저우산항은 자원 배치능력을 향상시키고 항만 운영모델을 더욱 최적화하기 위해 지분 교환 방식으로 CMPort(China Merchant Port Group)를 전략적 투자자(상호 지분 23.08% 보유)로 유지했다. 현재 닝보저우산항은 '세계 일류강항(强港)'을 목표로 항만시설 확대 및 서비스 고도화를 추진하고 있으며, 2027년 컨테이너 물동량을 4,000만 TEU로 끌어올려 싱가포르를 제치고 세계 2위의 컨테이너 항만으로 부상한다는 계획이다.

[표 6] 2022년 및 2023년 1~2월 상하이항과 닝보저우산항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
상하이	2023.1~2	745.7	85.8%	14.2%
	2022	4,730.3	84.3%	15.7%
	2023.1~2 증가율	-8.6%	-9.2%	-4.8%
닝보저우산	2023.1~2	530.7	82.1%	17.9%
	2022	3,335.1	85.1%	14.9%
	2023.1~2 증가율	1.0%	-4.4%	36.6%

6) 주장삼각주 항만, 배후산업 이전이라는 큰 도전에 직면

주장삼각주 항만의 배후지는 주로 광동성, 후난성, 장시성, 푸젠성 등이며, 배후산업은 가전제품, 의류, 신발, 모자, 건축자재, 석재, 제지목재, 식품, 한약, 전기·기계 설비 위주이다. 이들 산업은 제조원가 상승과 국제 경제무역 관계의 영향으로 점차 동남아, 남아시아 등 국가로 이전되고 있다. 게다가 수출 대상국은 창장삼각주 지역과 유사한 유럽과 미국 시장으로 동질화 경쟁이 더욱 치열해지고 있다. 그러나 유럽의 인플레이션이 높은 수준을 유지하고 경제가 완만한 침체 위험에 직면하면서, 중국과 유럽의 무역 경기는 크게 하락했다. 이와 함께 미국의 대(對) 중국 상품 수입 수요는 점차 캐나다, 멕시코, 북유럽 및 동남아 국가로 전환되고 있어 주장삼각주 배후산업과 항만 물동량



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

증가에 대한 불확실성이 더욱 심화되었다. 올해 1~2월 광둥성의 수출입 총액은 10,872.8억 위안(한화 약 20조 9,884억 원)으로 작년 동기 대비 12.4% 감소했다. 이에 더해 노동집약형 산업의 국외 이전까지 겹쳐 대외무역 하락세가 항만의 컨테이너 물동량 수치에 직관적으로 반영되었다. 특히 올해 1~2월 선전항의 월평균 컨테이너 처리량은 200만 TEU 미만으로 2022년 12월 320만 TEU의 60%에 불과했다. 광저우항은 자동차 수출입 시장의 기회를 포착하고 자원을 조정하여 통합 운영의 이점을 충분히 발휘했으며, 적극적인 마케팅으로 국산 상용차 수출이 고속 증가하는데 지원을 제공했다. 올해 1분기 자동차 수출은 전년 동기 대비 128.9% 증가해 급속한 성장세를 유지했다. 비록 광저우항의 수출입 컨테이너 물동량 비중이 42.7%에 불과하여 그 영향이 사면항과 선전항에 훨씬 미치지 못하지만 국내무역으로 전환은 훨씬 용이하다는 장점은 있다. 현재 사면항과 선전항의 수출입 컨테이너 물동량 비중은 각각 75.8%와 95.1%로, 유럽과 미국의 무역 수요 둔화에 따른 직접적인 영향을 받을 수밖에 없다.

[표 7] 2022년 및 2023년 1~2월 사면항과 선전항, 광저우항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
사면	2023.1~2	182.0	75.8%	24.2%
	2022	1243.5	75.1%	24.9%
	2023.1~2 증가율	-3.6%	-6.1%	5.3%
선전	2023.1~2	391.6	95.1%	4.9%
	2022	3003.6	93.9%	6.1%
	2023.1~2 증가율	-8.5%	-8.0%	-16.5%
광저우	2023.1~2	347.2	42.7%	57.3%
	2022	2460.2	41.6%	58.4%
	2023.1~2 증가율	1.1%	0.6%	1.4%

7) 광시 베이부만항, 서부육해신통로가 물동량의 대폭 증가에 기여

광시 베이부만항은 중국 서부육해신통로 전략에서 중요한 의미를 부여받았으며, 2025년까지 컨테이너 물동량 1,000만 TEU 시대 진입을 목표로 하고 있다. 중국 정부는 자유무역시험구 등을 통해 항만이 소재한 도시에 비교적 큰 자율권을 부여했는데 최근 몇 년 동안 광시 베이부만항은 국가 정책의 지원에 힘입어 급속하게 부상했다. 또한 항만기업의 주도성이 강하여 주요 화주 기업을 위한 '1 기업, 1 정책' 및 '1 화물, 1 정책' 물류 솔루션을 제공하고 있으며, 철도 네트워크를 통해 배후 시장을 적극적으로 확장하고 임항 지역에 컨테이너화에 적합한 기업 클러스터를 적극적으로 육성하고 있다. 이밖에 항만과 해사, 예선 등 부문은 지속적으로 컨테이너선에 대한 과학적인 입출항 스케줄 상시화를 통해 선박의 이·접안 시간을 대폭 단축했다. 또한 세관과 공동으로 휴대용 설비를 이용해 원격 선박 검역을 상시화하여 검역 효율을 향상



CONTENTS

시켰다. 뿐만 아니라 선박에 대한 야간 검역을 적극 추진하여 컨테이너선이 항만에 정박하는 시간을 전년 대비 44% 단축시켰다.

2023년 베이부만항과 관련된 17개의 연안 프로젝트가 광시 서부육해신통로, 베이부만-칭저우(钦州)-팡청(防城) 일체화 사업에 포함되었으며, 총 사업 투자액은 약 2,100억 위안(한화 약 40조 5,678억 원)이다. 2023년 1분기 칭저우항 다란핑(大榄坪) 9번과 10번 선석, 다란핑 작업구역 1~3번 선석 1단계 공사가 준공 검수 단계에 들어갔다. 향후 베이부만항에 대량 신설되는 시설들에 힘입어 베이부만항은 무역 성장에 효과적으로 대응하고 서비스 효율성을 향상시키며 하역능력 병목 발생을 방지할 것이다. 현재 베이부만항의 수출입 컨테이너 물동량이 전체 물동량에서 차지하는 비중은 약 12%로 낮은 수준이며, 국내무역 컨테이너 물동량 비중은 88%를 초과했다. 2023년 1~2월 베이부만항의 국내무역 컨테이너 물동량 증가율은 25%에 육박했다.

[표 8] 2022년 및 2023년 1~2월 광시 베이부만항의 컨테이너 물동량 구조

항만	기간	컨테이너 물동량(만 TEU)		
		총량	수출입 비중	국내무역 비중
광시 베이부만	2023.1~2	108.0	11.9%	88.1%
	2022	702.1	13.7%	86.3%
	2023.1~2 증가율	23.5%	15.0%	24.8%

3 중국 항만의 컨테이너 물동량 발전 전망

2023년 중국 항만의 컨테이너 물동량 증가율은 하락세를 유지할 것이며, 특히 수출입 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 2% 대로 증가율이 하락할 가능성이 있다. 중국 교통운수부는 2023년 중국 연안 항만의 수출입 컨테이너 물동량 증가율은 1.0%에 그치는 반면 내지선과 국내무역 컨테이너 물동량 증가율은 4.0% 내외를 기록할 것으로 예측해 수출입 컨테이너 해운 시장에 대해 큰 희망을 보이지 않았다. 한편 동남아의 가공제조업은 이미 일정한 규모를 갖추었는데 현재 베트남 등 국가의 가공제조 수요는 여전히 부족한 실정이다. 또한 제조업 발전을 적극 장려하는 인도 등 남아시아 국가들로 인해 수출시장에서 경쟁이 점점 더 치열해지고 있으며, 그로 인해 중국 수출상품의 시장 점유율과 운송량 증가는 큰 어려움에 직면해 있다.

작성 : 시에원칭(谢文卿) 항만발전연구소 부소장

상하이국제해운연구중심



CONTENTS

칼럼 원문

2023 年中国港口发展近况与趋势

撰文 | 谢文卿 上海国际航运研究中心 港口发展研究所 助理所长

2022年中国港口受国际环境影响，吞吐量涨幅受限，全年累计仅增0.9%至156.8亿吨；而集装箱吞吐量受欧美市场需求疲软影响，涨幅也略有收窄，但随着RCEP等自由贸易协定生效，使东南亚、南亚、大洋洲等区域内的商品贸易维持稳定，叠加堆存成本优势吸引大量空箱回落国内，使全年集装箱吞吐量保持4.7%的增幅，其中外贸集装箱量增幅5.4%，略好于内贸。相较之下，进入2023年，外贸集装箱运输需求大幅回落，1—3月中国集装箱吞吐量同比增幅约3.5%，但外贸箱增幅仅0.6%，远低于内贸集装箱的8.0%。

一、2023年中国港口发展近况

(一) 2023年中国外贸大宗商品贸易走强

2022年，中国港口煤炭、石油、粮食等大宗商品贸易受国际价格攀升而全面降低进口规模。从数据看，2022年中国港口进口煤炭大跌13.6%至2.7亿吨、石油下跌6.7%至6.9亿吨、铁矿石下跌0.5%至12.4亿吨、粮食下跌10.8%至1.5亿吨；而今年一季度，外贸煤炭吞吐量同比大增76.0%、石油增长4.3%、铁矿石增长3.0%、粮食增长5.3%。一方面得益于上年度的低基数影响，另一方面随着国内经济复苏和大宗商品库存见底，不得不扩大物资进口规模；同时，2023年初部分煤炭、矿石等大宗商品需求也逐渐转向国内陕西、山西、内蒙等北部煤矿产区，因此带动环渤海湾港口内贸煤炭、粮食和矿建材料运量增长；而受国内环保政策影响，北方港口焦炭、煤炭、粮食、纸浆、汽车等货种已实施“散改集”运输，导致大量煤矿货物均通过内贸集装箱运输，由此带动年初北部港口集装箱吞吐量增长。

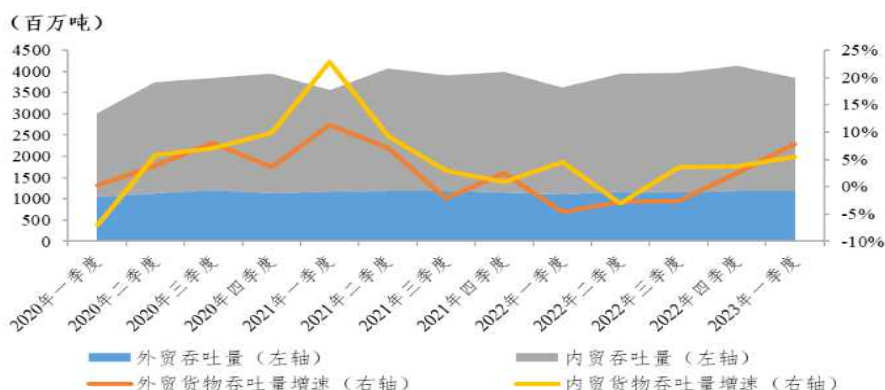


图1 2020Q1—2023Q1中国港口内外贸吞吐量增长

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

(二) 2023年中国商品进出口形势依然严峻

受疫情封控、运价涨跌、通货膨胀、需求疲软、贸易制裁、港口罢工等一系列因素影响，自2020年开始中国港口集装箱吞吐量便呈现出较强的波动性；但当前国际商品贸易需求回落，使国内港口从2022年8月起内贸集装箱吞吐量增幅长期处于外贸之上；2023年1-2月中国外贸集装箱吞吐量分别陷入5.0%和1.4%的下跌，也是近年来的首次单月外贸集装箱吞吐量下跌。当前，中国贸易外部需求低迷，欧美发达国家经济下行势头充已分体现在中国外贸集装箱产业中，对美国贸易已连续8个月负增长；对欧贸易虽有增长，但仍显著落后于整体水平。3月中国外贸集装箱吞吐量增幅重返8.0%以上，主要因为去年同期上海等地遭遇疫情封城，产生的低基数效应，4月仍有望延续增长，但6月后低基数效应消失，港口出口集装箱贸易增速将再度回落。

根据英国航运咨询机构克拉克森4月最新贸易监测数据预计，2023年远东至北美和欧洲的出口集装箱贸易量将分别下跌8%和5%，全球集装箱海运贸易量则同比下跌1%至1.98亿标箱，可以预见2023年中国外贸集装箱市场的不景气；而中国至美国的环太平洋航线运量下降，相应经韩国中转的箱量也将有所下滑。另据估算，2023年中国外贸集装箱的主要增长点将集中在俄罗斯和东盟，随着RCEP自由贸易协定生效，关税减让安排和贸易便利化措施将进一步降低中国与东盟国家开展贸易合作的成本（3月以美元计出口额增幅高达35.4%），同时“俄乌冲突”爆发后俄罗斯更多贸易转向中国，3月中国向俄罗斯出口贸易额同比增长136.4%，但由于双边贸易规模有限，尚不能完全支撑起中国港口集装箱吞吐量的增长。

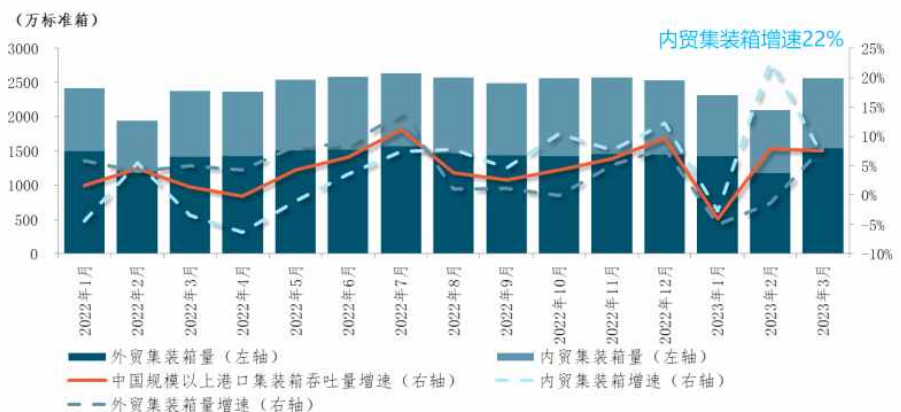


图2 2021年-2023年3月中国港口内外贸集装箱吞吐量增长

(三) 2023年中国集装箱港口“北涨南跌”

2023年一季度，中国沿海港口集装箱吞吐量总体保持与上年度同期相似的小幅增长格局（均在2.5%左右），但内河港口箱量增速略有提升，由上年度同期的1.6%扩大至8.9%，1-3月内河港口吞吐量规模达到822万标箱，主要为内河港口与沿海港口之间的内贸支线运输。同时，在地域分

CONTENTS

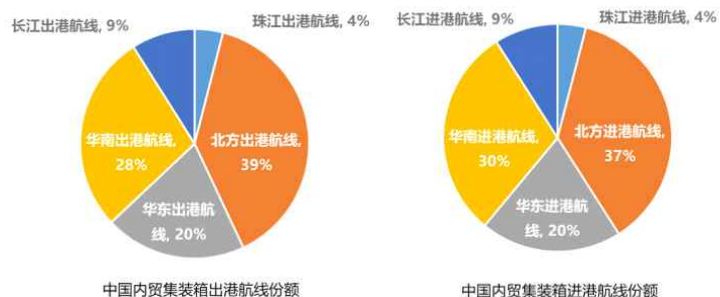
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

布上也呈现出“北涨南跌”态势，其中以欧洲和北美为主要出口市场的上海港、深圳港箱量均出现明显下跌，两港外贸箱占比也分别达到了85%和95%的较高水平，受国际市场需求疲软影响较大；而宁波舟山、厦门、广州等背靠长三角和珠三角地区的港口同样如此，受欧美国进口贸易需求回落，加之部分代工产业转移东南亚，抑制了南方地区产业和港口箱量的发展。

表1 2023年一季度中国港口集装箱吞吐量及增幅

地区	港口	集装箱吞吐量 (万 TEU)					
		2023Q1	同比增速	2022Q1	同比增速	2022年	同比增速
环渤海	大连	112	↑ 19.7%	93	↑ 18.1%	446	↑ 21.5%
	营口	120	↑ 16.9%	103	↓ -19.6%	500	↓ -4.1%
	天津	505	↑ 9.0%	463	↑ 3.6%	2102	↑ 3.7%
	烟台	115	↑ 17.5%	97	↑ 13.0%	412	↑ 12.8%
	青岛	662	↑ 12.2%	590	↑ 6.3%	2567	↑ 8.3%
	日照	150	↑ 15.8%	130	↑ 11.2%	580	↑ 12.2%
长三角	上海	1147	↓ -6.4%	1226	↑ 8.1%	4730	↑ 0.6%
	连云港	146	↑ 15.5%	126	↑ 4.8%	557	↑ 10.6%
	宁波舟山	819	↑ 3.5%	791	↑ 2.9%	3335	↑ 7.3%
东南沿海	厦门	290	↑ 0.7%	288	↑ 3.0%	1243	↑ 3.2%
珠三角	深圳	617	↓ -4.9%	649	↓ -10.1%	3004	↑ 4.4%
	广州	561	↑ 2.4%	548	↓ -1.2%	2460	↑ 1.7%
西南沿海	广西北部湾	161	↑ 14.7%	141	↑ 11.2%	702	↑ 16.8%
	沿海	6151	↑ 2.8%	5983	↑ 2.5%	26073	↑ 4.6%
	全国	6973	↑ 3.5%	6738	↑ 2.4%	29587	↑ 4.7%

此外，一季度大连、营口、烟台、青岛、日照等国内北方港口集装箱吞吐量增长强劲；其主要受益于国际大宗商品价格持续高位，推动国内“北煤南运”和“北粮南运”业务增长，并通过散煤、散粮的集装箱化运输，使港口内贸集装箱吞吐量得到大幅提升；加之北方重工产业中电动汽车、光伏产品和锂电池销售市场逐渐恢复，使得港口贸易规模持续扩大。同时，一季度国内消费市场逐渐回温，其中社会消费品零售总额同比增长5.8%至114922亿元，较2022年四季度2.7%的跌幅有明显起色；而固定资产投资涨幅也达到5.1%至107282亿元，国内总产值（GDP）按不变价格计算，同比增长4.5%，使港口内循环带动效应显著，共同支撑了北方港口内贸集装箱业务的增长。





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

2020年新冠疫情爆发，中国市场于1月底率先停航，至今国际邮轮仍未复航，邮轮旅游市场规模断崖式下降；但疫情是一把双刃剑，反观中资邮轮船队建设和国产邮轮建造板块，以国有资本为主导的中资邮轮公司快速、持续发力，首艘国产大型邮轮建造在技术吸收与自主再创新中持续推进，推动全球邮轮产业共同发展。

二、中国主要集装箱港口发展分析

（一）大连港受益资源整合与内贸箱增长

大连与营口两个港口随着辽宁省港口资源整合的深入，大部分外贸集装箱业务集聚大连港；同时大连港航线网络布局进一步优化，新增金星澳洲直航航线、达飞釜山线、达飞越（南）泰（国）等3条外贸集装箱班轮航线；并开通“大连—宁波”等3条内贸航线，使大连港外贸航线增加至88条。此外，依托多条铁路线优势，不仅与地中海航运试点了“长春—大连”的“一单制”海铁联运专列，还承揽了部分煤矿“散改集”的内贸运输任务，国家经济的内循环使大连港集装箱吞吐量持续增加。相较之下，营口港着重发展内贸集装箱业务，尤其是散货的集装箱化运输，粮食、纸浆、煤矿等货种的份额较大，加之上年度同期的低基数效应，才使大连与营口港一季度箱量增速均在10%以上。从数据看，大连港外贸箱占比依然维持74%水平，而营口港99%以上均为内贸航线货源。

表2 2022年与2023年1-2月大连与营口港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量（万TEU）		
		总量	外贸比例	内贸比例
大连	2023M1-2	71.5	74.2%	25.8%
	2022年	445.9	73.5%	26.5%
	M1-2增速	14.8%	11.8%	24.6%
营口	2023M1-2	75.8	0.6%	99.4%
	2022年	499.5	0.8%	99.2%
	M1-2增速	8.6%	-34.2%	9.1%

（二）天津港“产城融合”做大货源市场

与环渤海其他港口相比，天津港一季度箱量增幅有限，但其同比增幅依然超过9%，展现出良好的成长性。天津港虽靠近京津冀腹地，具有陆运距离优势，但从海侧看地处于渤海湾底部，不仅航行时间增加、航道条件和航线密集度仍不及大连、青岛等渤海湾偏外侧港口。因此，天津港发展重在腹地货源和临港产业培育，尤其针对国内南方城市和东南亚市场需求进行招商引资，先后与天津市河北区、武清区、南开区签署“港城融合”战略合作协议，并利用东疆综合保税区250万平米物流仓库，串联“仓储、租赁、加工、物流、分拨、贸易、金融”等功能，建设多个主题园区，促进



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

集装箱贸易增长。从数据看，天津港2023年1-2月外贸箱比重略有下滑，份额从2022年45.9%下滑至34.4%，且98%均为直达运输的国际线，转运支线不到2%。

表3 2022年与2023年1-2月天津港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量(万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
天津	2023M1-2	309.1	34.4%	65.6%
	2022年	2102.1	45.9%	54.1%
	M1-2增速	8.4%	-22.2%	36.6%

(三) 烟台港、日照港汽车贸易为港口箱量增长带来新动力

近年，电动汽车、节能设备、电池部件等逐渐成为国内市场和出口贸易的新增长点，北方产业结构相对契合，运输需求较为强劲。1-2月中国汽车出口总值达968亿元，涨幅超过78%，烟台、日照等港口集装箱吞吐量因此受益。同时，受国际粮价高企和国内地区自然资源禀赋差异影响，北方玉米、大米、大豆等粮食运输需求较大，“北粮南运”态势明显，利好烟台、日照等港口。此外，在航线上也加强与俄罗斯、大洋洲、非洲等地区的贸易对接，扩大出口规模。从数据看，烟台和日照两港外贸箱量比例虽不高，但增势良好；而内贸业务也分别保持20%和10%左右的高速增长。

表4 2022年与2023年1-2月烟台与日照港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量(万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
烟台	2023M1-2	75.7	12.6%	87.4%
	2022年	411.8	14.9%	85.1%
	M1-2增速	17.7%	6.8%	19.5%
日照	2023M1-2	98.2	8.4%	91.6%
	2022年	580.4	4.5%	95.5%
	M1-2增速	16.7%	172.0%	10.8%

(四) 青岛港集聚航线快速扩张

随着山东省港口资源整合完成，青岛港集装箱枢纽的地位进一步巩固，不仅周边货源和航线逐渐向青岛集聚，大力拓展至日韩、东南亚及欧美地区的国际集装箱贸易；同时，近年还大力发展内贸集装箱市场，不仅陆续开通至秦皇岛、潍坊的环渤海内贸支线；还连续开辟至宁波、厦门、广州、钦州的南北新航线，以及通过“散改集”和“整车公转海入箱”的业务模式打造南北内贸精品航线，以此在环渤海地区构建内贸的“轴辐式”干支航线网，即进出环渤海的内贸货物可优先通过青岛港进行中转，使青岛港在加密内贸航线网络的同时也降低了货主和班轮公司的整体物流成本。此外，青岛港外贸箱量增长的主要市场在东南亚与转运周边港口的支线城市。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

场，从数据看2023年一季度青岛港外贸内支线箱量增幅高达66%；而国际线箱量增长集中东南亚市场，主要依托上合示范区、山东省自由贸易试验区、RCEP协定等口岸政策优势，为国际集装箱商品的保税存储和中转分拨提供便利，1-3月中国与东盟国家之间进出口贸易增长7.6%，尤其出口贸易增幅达到了18.6%。相较之下，连云港的外贸箱增长更多是转运的空箱，从集装箱货重占比中可以清晰看到，1-2月连云港集装箱外贸吞吐量同比增长18.6%，但重箱占比下降约6.9%。

表5 2022年与2023年1-2月青岛与连云港港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量 (万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
青岛	2023M1-2	418.2	72.0%	28.0%
	2022年	2567.2	70.8%	29.2%
	M1-2增速	12.3%	10.1%	18.5%
连云港	2023M1-2	96.5	56.1%	43.9%
	2022年	556.8	51.7%	48.3%
	M1-2增速	10.5%	18.6%	1.5%

(五) 长三角港口受欧美市场疲软影响最大

2023年一季度，以美元计价进出口贸易额同比下跌2.9%，其中亚洲内部贸易下跌4.6%、对欧盟国家贸易下跌5.5%、与日本贸易下跌11.5%、与美国贸易下跌13.1%、与韩国贸易14.3%；其中植物产品、食品饮料、烟草与酒、矿物产品、木浆与纸制品、玩具用品等货种进出口相对稳定；而化工产品出口下跌超17.4%、塑料与橡胶制品进口降幅达到20%、木制品进出口跌幅也超过10%、纺织原料与制品出口下跌6.4%、鞋帽箱包出口下跌1.9%、贱金属制品出口下跌17.3%，同时构成集装箱贸易重要货源的机械设备进出口分别下跌4.4%和23.9%。从贸易国别与商品种类看，发达国家的需求疲软将对上海、宁波舟山等背靠长三角制造市场的港口带来持续性冲击，目前上海港集装箱吞吐量已连续3个月处于负增长区间。

相较之下，同处长三角地区的宁波舟山港的表现更好，在外贸出口形势不利情况下依然维持1%的小幅增长，主要原因是自2023年以来，宁波舟山港积极争取内陆腹地货源市场，港口内贸集装箱的市场份额已从14.9%快速提升至17.9%，1-2月通过海铁联运等方式集散的内贸集装箱同比增速达到36.6%；同时海向积极加强与各大航运联盟的业务联动，持续新增航线并加快推进港口集疏运体系建设，1月完成集装箱吞吐量超300万标箱，再次刷新历史同期最高记录；此外，宁波舟山港还以股权互换的方式吸引招商港口的战略投资（相互持股23.08%），以提升宁波舟山港资源配置能力，并进一步优化港口运营模式。目前，宁波舟山港正在积极对标“世界一流强港”，积极扩大港口设施、提升服务水平，计划2027年使港口集装箱吞吐量达到4000万标箱，超过新加坡成为全球第二大集装箱港口。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국 콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만 발전 현황 및 전망 분석

表6 2022年与2023年1-2月上海与宁波舟山港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量(万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
上海	2023M1-2	745.7	85.8%	14.2%
	2022年	4,730.3	84.3%	15.7%
	M1-2增速	-8.6%	-9.2%	-4.8%
宁波舟山	2023M1-2	530.7	82.1%	17.9%
	2022年	3,335.1	85.1%	14.9%
	M1-2增速	1.0%	-4.4%	36.6%

(六) 珠三角港口腹地产业外迁面临巨大挑战

珠三角港口腹地主要辐射广东、湖南、江西、福建等省份，产业以家用电器、服装鞋帽、建材石料、造纸木料、食品中药、机电设备为主，而这些产业随着制造成本增加与国际经贸关系影响，正逐渐流失东南亚、南亚等国家；加之商品出口国与长三角地区相似，均为欧美市场，同质化竞争更趋激烈。然而，随着欧洲通胀率持续高位、经济面临温和衰退风险，导致中欧贸易景气度大幅下降；同样美国将对中国的商品进口需求逐渐转向加拿大、墨西哥、北欧与东南亚国家，进一步加剧了珠三角腹地产业和港口箱量增长的不确定性。今年前两个月，广东省外贸进出口总值为10872.8亿元，比去年同期降12.4%，并叠加劳动密集型产业向国外转移，使持续走低的外贸局势直观地反映在了港口箱量数据上；其中1-2月深圳港月均集装箱吞吐量不够200万标箱，仅为上年度12月320万标准箱的6成。此外，广州港紧抓外贸汽车市场机遇，统筹资源发挥一体化运作优势，积极营销助力国产商品车出口走上“快车道”。从数据看，一季度外贸出口汽车同比大增128.9%，保持快速增长势头；而广州港外贸集装箱吞吐量份额仅占42.7%，影响远不及厦门与深圳港，但也更易于转型内贸。目前，厦门与深圳两港外贸箱占比已分别高达75.8%和95.1%，对当前西方国家贸易需求放缓有较为直接的关系。

表7 2022年与2023年1-2月厦门、深圳与广州港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量(万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
厦门	2023M1-2	182.0	75.8%	24.2%
	2022年	1243.5	75.1%	24.9%
	M1-2增速	-3.6%	-6.1%	5.3%
深圳	2023M1-2	391.6	95.1%	4.9%
	2022年	3003.6	93.9%	6.1%
	M1-2增速	-8.5%	-8.0%	-16.5%
广州	2023M1-2	347.2	42.7%	57.3%
	2022年	2460.2	41.6%	58.4%
	M1-2增速	1.1%	0.6%	1.4%

西部陆海新通道支撑北部港大步向前。广西北部湾港在中国西部陆海



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2022년 중국
콜드체인 물류시장 규모
- ▶ 전문가 칼럼 : 2023년 중국 항만
발전 현황 및 전망 분석

新通道战略中被赋予重要意义，要求2025年港口集装箱吞吐量达到1000万标箱。同时，政府也通过自贸试验区等政策赋予了港口所在城市较大的自主权。近年，广西北部湾港的快速崛起，既是得益于国家政策支持，也是港口企业主动性强，为重点货主企业制定“一企一策”“一货一策”的物流解决方案，并通过铁路网积极拓展腹地市场、大力培育临港重点适箱企业集群。此外，港口与海事、引航等部门持续推进集装箱船“套泊热接”常态化开展，使船舶靠离泊衔接时间大幅压缩；并与海关共同推动常态化使用便携式远程流调一体机进行船舶检疫，提高检疫效率；大力推动船舶夜间检疫，使港口集装箱船等泊时间同比下降44%。

2023年，北部湾港中已有17个沿海项目被列入广西推进西部陆海新通道、北（部湾）钦（州）防（城）一体化工作项目，项目总投资约2100亿元。一季度，钦州港大榄坪9号10号泊位、大榄坪作业区1至3号泊位一期工程已进入交工验收阶段，今后一段时期内北部湾港大量新建设施能有效应对港口贸易的增长，提升服务效率，避免产能瓶颈。从数据看，当前广西北部湾港外贸集装箱占比仍较低，仅占12%左右；而内贸集装箱份额已超过88%，且1-2月内贸集装箱增速已接近25%。

表8 2022年与2023年1-2月广西北部湾港箱量结构分析

港口	时间	集装箱吞吐量 (万TEU)		
		总量	外贸比例	内贸比例
广西北部湾	2023M1-2	108.0	11.9%	88.1%
	2022年	702.1	13.7%	86.3%
	M1-2增速	23.5%	15.0%	24.8%

三、中国港口集装箱吞吐量发展趋势

2023年中国港口集装箱吞吐量增幅或将持续收窄。其中，外贸集装箱吞吐量增幅进一步缩减，全年同比增速或将回落至2%左右。根据中国交通运输部水运科学研究院预测，2023年沿海港口的外贸国际线集装箱吞吐量增幅仅1.0%，而外贸内支线与内贸航线的集装箱量增幅在4.0%左右，同样对外贸集装箱航运市场不抱大希望。此外，东南亚加工制造业发展已具备一定规模，当前越南等国加工制造产业需求仍显不足，加之积极鼓励制造业发展的印度等南亚国家，出口市场的竞争日趋激烈，中国出口商品的市场份额及运量增长存在较大挑战。