

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

▣ 2018~2022년 상하이항 물동량

단위 : 만TEU, 만톤

연도	컨테이너	화물
2018	4,201	56,129
2019	4,330	53,832
2020	4,350	51,019
2021	4,703	53,921
2022	4,730	51,371

자료 : SIPG

▣ 2022년 상하이항 월별 물동량

단위 : 만TEU, 만톤

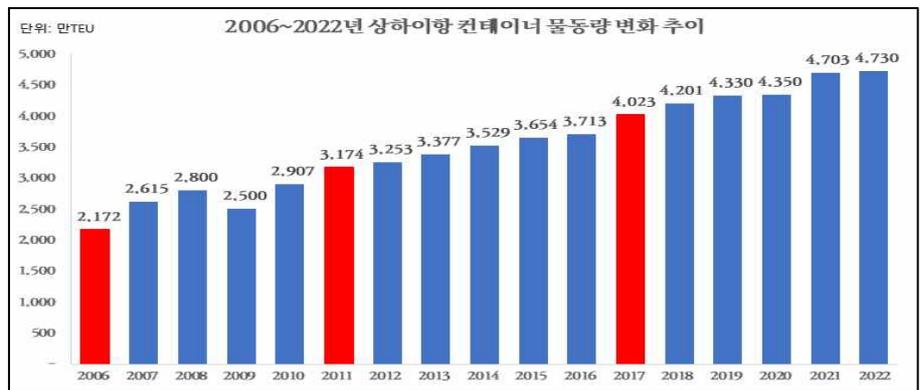
월	컨테이너	화물
1월	435.1	4,773.4
2월	380.8	4,062.6
3월	410.5	4,556.8
4월	308.5	3,216.5
5월	340.4	3,683.4
6월	379.3	4,017.0
7월	430.3	4,810.2
8월	417.3	4,566.3
9월	386.8	4,194.7
10월	419.4	4,394.4
11월	411.0	4,529.5
12월	410.9	4,566.1

자료 : SIPG

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이



자료 : SIPG(<https://www.portshanghai.com.cn/>) 통계를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

2022년 상하이항 컨테이너 물동량 또 다시 4,700만 TEU 돌파!

2022년 상하이항의 컨테이너 물동량은 4,730.3만 TEU를 기록했으며, 상반기 코로나19 재확산에 따른 상하이시 장기 봉쇄의 영향으로 증가율은 전년 대비 0.6% 증가에 그쳤다. 상하이항의 '컨' 물동량은 2006년 2,000만 TEU, 2011년 3,000만 TEU, 2017년 4,000만 TEU를 처음으로 돌파했으며, 2021년에 이어 2022년에도 4,700만 TEU 이상을 처리하면서 상하이항은 연속 13년째 세계 1위 '컨'항만 순위를 고수했다. 반면, 2022년 상하이항의 화물 처리실적은 51,371만 톤으로 전년 대비 4.7% 감소한 것으로 나타났다.

그동안 상하이항은 컨테이너 물동량 증대를 위해 많은 노력을 해왔으며, 특히 상하이 해관(세관)은 국제무역 빅데이터 플랫폼을 바탕으로 세관 시스템과 항만의 스마트 게이트, 야적장 관리, 컨테이너 트럭 배차 등 시스템을 연결하여 신고, 검사, 반출입이 효율적으로 이루어지는 대외무역 물류시스템을 구축했다. 창장삼각주 12개 항만과 양산항 간 수송되는 수출입 화물에 대해 '1회 통관 신고, 1회 검사, 1회 반출입' 제도를 도입해 2022년 34.3만 TEU의 실적을 달성했다. 이밖에도 터미널 내 '직반입·직선적', '직하역·직반출' 모델을 통해 2022년 12.2만 TEU의 화물을 처리했다. 상하이 세관은 향후에도 화물 증대를 위한 다양한 제도 개선을 통해 다양한 비즈니스 모델을 도입할 계획이다.

1) 上观(2023.1.13.), 上海港2022年吞吐量突破4730万标箱, <https://www.jfdaily.com/sgh/detail?id=941209> (검색일: 2022.1.12)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

저자

중국교통운수부 수운과학연구원
쉬디(徐迪) 수로교통발전연구중심 부주임
차이펑(蔡鹏) 연구보조원

전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망¹⁾

본 칼럼은 중국 교통운수부 수운과학연구원이 발간한 「2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망」을 기반으로 작성한 것으로, 2022년 중국 연안항만의 발전 현황과 성과를 분석하고, 2023년을 전망하며 중국 항만발전 분야의 주요 이슈를 6개 항목으로 제시하고 있다.

1 2022년 중국 연안항만 발전 현황

1. 연안항만 화물 처리량 예상보다 낮은 증가율 기록

2022년 중국 연안항만의 화물 처리량은 사상 처음 100억 톤을 초과할 것으로 예상된다. 다만, 전년 대비 처리량 증가율은 당초 전망치인 3%²⁾보다 낮은 1.7%³⁾ 증가할 것으로 예상된다. 이는 주로 중국 내 코로나19의 반복적인 재확산, 러시아-우크라이나 분쟁 등 예기치 못했던 요인과 사태 전개로 중국의 국내총생산(GDP) 성장률이 당초 전망치인 5.5%보다 낮아지면서 항만 생산과 운송 수요가 예상보다 저조했던 데 기인한다.

연중 화물 처리량 변화 추세는 거시경제 흐름과 일치했으며, 분기별로는 회복세를 보였다. 1분기 중국 연안항만의 화물 처리량은 전년 동기 대비 1.8% 증가하며 순조로운 출발을 보였다. 2분기에는 코로나19의 충격이 증대되고 경제 성장이 둔화되면서 전년 동기 대비 1.5% 감소했으며, 이 중 4월에는 2.8%, 5월에는 1.9% 감소했다. 2분기 이후에는 견고한 경제 안정 종합정책과 일련의 후속 정책에 힘입어 경제가 지속적으로 회복되었고 물동량도 회복세를 이어갔다.

2022년 주요 벌크화물의 대외무역 운송은 전반적으로 부진한 것으로 나타났다.

(1) 석탄 처리량은 전반적으로 부진, 대외 및 국내 무역은 상이한 추세

2022년 중국 연안항만의 석탄 및 그 제품 처리량은 18.2억 톤으로 전년 대비 0.5% 감소, 전체 연안항만 물동량에서 차지하는 비중은 2021년의 18.4%에서 2022년 18.0% 수준으로 감소할 것으로 예상되지만, 실적 규모 기준으로 석탄 및 그 제품은 연안항만 중 최대 처리품목 지위를 유지했다.

2022년 이후 석탄 수요는 전반적으로 부진했으며 소비는 저속으로 증가했다. 2022년 1~11월 중국의 화력 발전량은 전년 대비 0.8% 증가했다. 석탄 기업이 생산량을 늘리고 공급을 보장하며 고품질 생산 능력의 방출을 가속화함에 따라 1~11월 원탄 생산량은 40.9억 톤으로 전년 동기 대비 9.7% 증가했으며, 2022년 생산량은 45억 톤에 육박할 것으로 예상된다. 중국 국내 석탄 가격은 변동성을 보였고 국제 석탄 가격은 고공행진을 했으며, 국내의 가

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

2) 贾大山·徐迪·蔡鹏, 2021年沿海港口发展回顾与2022年展望, 中国港口, 2022年 第1期.

3) 이 중 대외무역 처리량은 전년 대비 1.5%, 국내무역 처리량은 3.9% 감소함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

격차가 확대되었다. 12월 중순 친황다오(秦皇島) 전력탄 가격지수(Q5500K)는 734위안/톤으로 연초 대비 4.3% 하락했으며, 2022년 평균은 737위안/톤으로 전년 대비 9.5% 증가했다. 인플레이션, 공급 교란, 지정학 갈등 심화 등 다양한 요인으로 인해 국제 석탄 가격이 상승해 12월 중순 뉴캐슬 항만의 석탄 가격은 톤당 406달러로 2022년 초 대비 132% 증가했으며, 2022년에는 톤당 평균 309달러로 전년 대비 122% 상승했다. **중국 항만의 석탄 재고는 높은 수준을 유지했다.** 중국 석탄협회에 따르면 2022년 11월 말 중국 전체 화력발전소의 석탄 재고량은 1억 7,500만 톤 수준으로 전년 대비 6,500만 톤(60%)이 증가해 사상 최고치를 유지했으며, 해당 석탄 재고량은 약 30일 사용할 수 있는 분량이다.

항만의 국내무역 석탄 운송은 안정적인 성장 추세를 나타냈다. 중국 북방 항만의 석탄 출하량은 전년 대비 3.0% 정도 증가한 9억 톤에 육박할 것으로 예상된다. 한편, 생산지, 일부 철도 노선 연변의 코로나19 확산 및 철도 용량 제약으로 친황다오항과 황화(黃驢)항의 석탄 출하량은 전년 대비 각각 1.3%, 2.6% 감소할 것으로 예상된다. 탕바오(唐包)⁴⁾, 와르(瓦日)⁵⁾ 등 철도의 운송능력이 강화되어 탕산(唐山)항과 르자오(日照)항의 석탄 출하량은 전년 대비 각각 2.8%와 15.0% 증가, 톈진항의 석탄 출하량은 전년 대비 11.5% 증가했다.

국내외 석탄 가격차가 확대되면서 석탄 수입은 크게 줄었다. 2022년 중국 연안항만의 대외무역 석탄 수입량은 전년 대비 17.0% 감소한 2.2억 톤에 달할 것으로 예상된다. 2022년 상반기 석탄 수입은 29.1%나 감소했으나 하반기에는 감소폭이 줄어들었다. 중국의 석탄 수입국 인도네시아가 2022년 초 한 달 동안 자국산 석탄 수출을 금지해 1~11월 對 인도네시아 석탄 수입은 전년 동기 대비 14.1% 감소했다. 유럽이 러시아 석탄에 대해 제재를 가하고 러시아 석탄 수출이 점차 아시아 국가로 전환되면서 1~11월 중국의 對 러시아 석탄 수입은 전년 동기 대비 15.6% 증가해 점유율이 23.3%로 높아졌다.

(2) 금속 광석 처리량 지속 성장

2022년 중국 연안항만의 금속 광석 처리량은 전년 대비 1.1% 증가한 16.3억 톤에 달할 것으로 예상되며, 전체 연안항만 처리량에서 차지하는 비중은 16.0% 수준으로 중국 연안항만의 제2대 품목 지위를 유지했다.

철강 수요는 2022년에 전반적으로 부진했다. 부동산 투자가 급격히 감소하고 관련 부처가 조강 생산량 축소를 계속 추진함에 따라 1~11월 중국의 조강 생산량은 전년 동기 대비 1.4% 감소했으며, 연간 조강 생산량은 10억 톤 수준에 이를 것으로 예상된다. 국제수요 부진으로 인해 1~11월 중국의 누적 강재 수출량은 6,194만 톤으로 전년 동기 대비 0.4% 증가하는 데 그쳤다. **강재 가격은 다소 하락했다.** 12월 중순 중국의 국내 강재 가격지수는 113으로 2022년 초 대비 14.2%, 2022년 평균은 123으로 전년 동기 대비 13.5% 하락했다. 수입 철광석 가격은 고공행진을 하다가 지정학적 갈등으로 3월 초 한때 163달러/톤에 달했다가 하락하기 시작했다. 12월 중순 수입 철광석 가

4) 허베이(河北)성 탕산시와 내이멍구(內蒙古) 후허하오터(呼和浩特)시를 연결하는 철도노선임.

5) 산시(山西)성 뤼량(呂梁)시 싱(興)현 와탕(瓦塘)진과 산둥성 르자오(日照)항을 연결하는 철도노선임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

격은 113달러/톤으로 연중 고점 대비 30%, 연초 대비 5.4% 하락했으며, 2022년 평균치는 120달러/톤으로 전년 대비 25% 하락했다. **중국 국내 철광석 생산량은 다소 감소했다.** 1~10월 생산량은 8억 톤 이상으로 전년 동기 대비 1.0% 감소했으며, 연간 약 9.5억 톤에 이를 것으로 예상된다.

2022년 중국 연안항만의 대외무역 철광석 수입량은 10.7억 톤으로 2021년과 기본적으로 비슷한 규모를 유지할 것으로 예상되며, 전체적으로는 소폭의 회복세를 보였다. 상반기에는 전년 동기 대비 1.0% 감소했고, 하반기에는 누적 성장률이 점차 플러스로 전환되었다. 월별 성장률은 비교적 낮은 수준을 유지했으며, 2021년 기저효과와 수요 변동의 영향으로 2월, 3월, 4월, 9월에는 마이너스 성장을 보였다. 한편, 수입 철광석 재고가 빠르게 증가해 12월 중순 1억 3,400만 톤에 도달했으며, 이는 연초 대비 2,200만 톤, 14.1% 감소한 수치다.

(3) 석유, 천연가스 및 그 제품의 처리량 다소 감소

2022년 중국 연안항만의 석유, 천연가스 및 그 제품 처리량은 전년 대비 1.4% 감소한 11.5억 톤에 달하고, 전체 연안항만 처리량 중 차지하는 비중은 11.7%에서 11.4%로 감소할 것으로 예상되나 여전히 중국 연안항만의 제3대 처리품목에 속한다.

2022년 이후 국제 원유 가격이 대폭 상승했다. 지정학적 리스크 증가, 코로나19의 지속적 영향, 'OPEC+' 산유국들의 감산 연장 합의, 미 연준의 긴축 통화정책 가속화 등으로 브렌트유 선물가격은 평균 99.5달러/배럴로 전년 동기 대비 40% 상승했으며, 3월 초 한때 128달러/배럴로 금융위기 이후 최고치를 기록했다가 수요 둔화, 전략비축유 방출 등의 영향으로 12월 중순 80달러/배럴로 떨어졌다. **중국의 원유 공급이 꾸준히 증가하면서 대외 의존도가 다소 감소되었다.** 2022년 1~11월 중국의 원유 생산량은 전년 동기 대비 3.0% 증가해 연간 2억 톤을 넘어설 것으로 예상되며, 대외 의존도는 2021년 72%에서 71% 대로 떨어질 것으로 전망된다. 원유 수요가 상대적으로 감소해 가공량도 전년 동기 대비 3.9% 감소했으며, 석유 소비는 약 20년 만에 처음으로 감소했다.

고유가가 중국 정유기업의 원유 수입 의욕을 억제하여 항만의 원유 수입량은 2년 연속 줄어들었다. 2022년 중국 연안항만의 대외무역 원유 수입량은 4.7억 톤으로 전년 대비 5.9% 감소할 것으로 예상되며, 이는 2021년 0.3% 감소에 이은 연속 2년째 감소다. 1~3분기에는 전년 동기 대비 8.8% 감소했으며 그 중 6월, 7월, 8월 모두 약 14.5% 감소세를 보였다. 4분기 이후 중국 국내 수요와 대외무역 원유 수입 증가율이 회복되면서 10월과 11월에는 마이너스에서 플러스로 전환되었다.

중국 국내 경제 성장 둔화, 빈번한 코로나19 확산, 가격상승 등의 요인으로 중국의 천연가스 시장이 수요 약세를 보이면서 소비량은 사상 처음 전년 동기 대비 감소했다. 한편, 명목소비량은 전년 대비 1.5% 감소했으며, 중국 국내 천연가스 생산량은 전년 대비 6.1% 증가했다. 러시아-우크라이나 분쟁 확대, 제재 조치, 노르드스트림 천연가스수송관(독일-러시아간 가스 수송관)의 폭발



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

사고 등 영향으로 국제 천연가스 가격이 급격히 상승했다. 런던 국제석유거래소의 천연가스 선물 가격은 8월 말 섬(Therm)⁶⁾당 640펜스로 사상 최고치를 기록했으며, 연초 대비 275% 상승했다. 12월 중순에는 섬당 240펜스로 하락했으며, 2022년 평균치는 섬당 280펜스로 전년 대비 133% 상승했다. 2022년 중국 연안항만의 LNG 수입량은 전년 대비 16.9% 감소한 7,550만 톤에 달할 것으로 예상된다.

2. 컨테이너 물동량은 기본적으로 당초 예상 증가율을 달성

2022년 중국 항만의 컨테이너 물동량은 2.95억 TEU로 전년 대비 4.2% 증가할 것으로 예상되며, 기본적으로 당초 증가율 예상치를 달성했다. 연중 물동량은 변동성을 보였다. 1분기 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 2.4% 증가해 안정적인 출발을 보였고, 4월에는 코로나19의 충격이 심각해 물동량이 전년 동기 대비 0.2% 감소했다. 5월부터는 각종 정책이 시행되면서 항만의 컨테이너 생산(물동량 지칭)은 전반적으로 호전되었으며, 7월에는 수요 회복과 기저효과 등 요인으로 11.2% 증가했고, 2분기와 3분기에는 각각 3.6%와 5.8% 증가했다. 4분기에는 국제경제 성장이 둔화되고 중국 내 코로나19 재확산으로 5.5% 둔화될 것으로 예상된다.

주요 항만 모니터링 데이터에 따르면 대량의 공컨테이너 반환으로 2022년 1~11월 국제노선 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 4.8% 증가했으며, 전체 물동량 증가분에서 국제노선 증가분이 차지하는 비중은 55%에 달했다.

국가 전략과 지역 경제에 대한 주요 항만의 기여도가 더욱 확대되었다. 2022년 랴오닝성 다롄항은 적극적으로 노선을 확장했으며, 이에 따라 3년 연속 급감했던 컨테이너 물동량은 하락을 멈추고 반등해 전년 대비 20% 증가했다. 창장삼각주 항만 통합은 가속 추진되고 있다. 2022년 초 코로나19의 영향이 가장 크게 받은 상하이항은 4월, 5월, 6월 컨테이너 물동량 증가율이 지속적으로 하락했으나, 7월에는 일일 평균 처리량이 14만 TEU를 회복하면서 사상 최고치를 기록했다. 2022년 상하이항의 컨테이너 물동량은 4,700만 TEU에 이르면서 13년 연속 세계 1위를 차지하게 되었다. 닝보저우산항은 코로나19 발생 기간 지역 유통·물류 원활화를 보장하면서 4~7월 연속 4개월간 월별로 300만 TEU를 초과하는 물동량을 규모를 보였다. 2022년 닝보저우산항의 컨테이너 물동량은 전년 대비 8.0% 증가한 3,350만 TEU에 달할 것으로 전망된다. 톈진항의 컨테이너 물동량은 2021년 처음으로 2,000만 TEU를 돌파한 이후 계속 증가해 2022년에는 전년 대비 4.0% 증가한 2,100만 TEU 수준에 도달할 것으로 예상된다. 선전항은 역주행해 3,000만 TEU를 돌파했으며 상하이, 닝보저우산에 이은 중국 세 번째 3,000만 TEU 처리 항만으로 부상했다. 한편, 칭다오항과 광저우항의 컨테이너 물동량은 모두 2,500만 TEU 수준을 기록했다. 서부육해신통로의 주도적 역할이 더욱 강화되고 자유무역항 정책이 계속 추진되어 베이부만(北部灣)항과 양푸(洋浦)항은 연간 15%와 30% 수준의 컨테이너 물동량 증가율을 보이며 연안항만 중 돋보이는 성과를 거두

6) 열에너지를 나타내는 단위로 10만 영국 열량 단위에 해당됨.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

었다. 2022년 베이부만항과 양푸항의 컨테이너 물동량은 각각 690만 TEU와 180만 TEU에 달할 것으로 예상된다.

철도-수상 복합운송 컨테이너 물동량은 빠른 성장세를 유지했다. 2022년 중국 항만의 컨테이너 철도-수상 복합운송량은 880만 TEU로 전년 대비 16.5% 증가, 전체 항만 컨테이너 물동량에서 차지하는 비중은 3.0%로 2021년 대비 0.3%포인트 증가할 것으로 예상된다. 2022년 컨테이너 철도-수상 복합운송량이 100만 TEU를 초과하는 항만은 3곳이며, 이 중 칭다오항은 194만 TEU로 전년 대비 6.0%, 닝보저우산항은 148만 TEU로 전년 대비 23.1%, 톈진항은 120만 TEU로 전년 대비 21.6% 증가할 것으로 예상된다. 2022년 컨테이너 철도-수상 복합운송량이 20만 TEU를 넘는 항만은 다롄항, 잉커우항, 탕산항, 톈진항, 칭다오항, 상하이항, 닝보저우산항, 선전항, 광저우항, 베이부만항 등으로 이들 항만은 전년 대비 15% 증가한 총 805만 TEU를 처리했다.

3. 항만 건설 투자는 빠른 성장을 유지, 항만시설 확보율은 기본적인 수준⁷⁾ 회복

수운은 서비스로 새로운 발전 구도를 구축하는 중요한 수단이자 핵심 노드가 되었으며, 일련의 중대 수운 프로젝트 건설은 경제사회 발전에 견고한 보장을 제공했다. 2022년 들어 수운건설 투자는 양호한 성장세를 유지했으며, 다수의 중점 프로젝트가 빠른 속도로, 항만의 스마트·녹색 발전은 적극 추진되었다. 상하이 국제해운센터 양산 심수항구 소양산 북측작업구 컨테이너부두 등 중점 프로젝트가 질서 있게 추진되었으며, 닝보저우산항 제2의 1천만 TEU급 단일 컨테이너 부두, 난통항 통저우만(通州湾) 항구 일반부두 건설, 광저우 난사(南沙) 4기, 쑤저우항 타이창(太倉) 항구 4기 등 자동화 컨테이너 부두가 준공되어 효과적인 투자 확대, 고용 및 경제 안정에 적극적인 역할을 했다. 2022년 중국의 연안항만 건설에 투자된 금액은 670억 위안으로 전년 대비 7.5% 증가했으며, 2020~2022년 3년 연속 반등했다. 2022년 중국 연안항만에는 1만톤급 규모의 선석 65개가 신규로 늘어났다.

세계 각국은 코로나19 방역 조치를 지속적으로 조정하고 있으며, 중국도 항만의 코로나19 방역 조치를 더욱 최적화하고 물류 및 공급사슬의 효율성을 더욱 향상시키기 위한 여러 조치를 병행하고 있다. 이에 따라 컨테이너 등 화물의 운송 회전율이 크게 향상되고 선박의 정박 시간이 줄어들었으며, 세계 주요 간선 노선의 종합 정시성은 2020년 9월말 수준으로 회복되었다. 동시에 코로나19 기간 동안 지역 항만들은 협동으로 역내 유통, 물류 원활화 보장 임무를 훌륭히 완성했다. 공급사슬 효율성 향상과 항만 인프라 건설 가속화에 힘입어 중국 연안항만의 시설 확보율은 '기본적용' 수준으로 다시 회복되었지만 일부 항만은 여전히 일부 화종에 대한 하역능력이 부족한 상태다.

7) 항만시설 확보율은 전년도에 처리할 수 있는 항만시설 하역능력에 금년도 처리한 항만물동량을 나눈 값으로, 중국은 항만시설 확보율로 항만적응도(港口适应度)라는 용어를 사용함. 항만적응도가 1.0~1.2(100~120%)인 경우 기본적용(基本适应), 즉 기본 수준에 도달한 것으로 보며, 1.2~1.3(120~130%)인 경우에는 '적당히 앞선 수준(适度超前)'으로 보고 있음(贾大山·徐迪·蔡鹏, 2019年沿海港口发展回顾与2020年展望, 中国港口, 2020年 第1期).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

4. 항만기업의 수익성 지속적으로 개선, 자본시장에서 양호한 실적 보여

2022년 1~3분기 이후 중국의 경기부양 패키지 정책과 후속 연계 정책이 지속적으로 효과를 발휘해 항만 생산은 전반적으로 회복세를 이어갔고, 항만 수익은 다소 반등했다. 2022년 1~3분기 중국 A주식 시장에 상장된 16개 항만 기업의 영업이익은 1,487억 위안으로 전년 동기 대비 6.2% 증가했으나 성장률은 상반기보다 2.8%포인트 둔화되었다. 순이익은 325억 위안으로 전년 동기 대비 15.4%, 성장률은 상반기보다 1.2%포인트 증가했다. 전체적으로 항만 업계의 경영 실적은 다음의 몇 가지 특징을 보였다. 첫째, 이익이 상위 기업에 집중되어 있다는 점이다. 특히, 상하이항그룹(上港集团)은 1~3분기 중 전년 동기 대비 32.4% 증가한 155.5억 위안의 순이익을 달성했으며, 순이익 증가분은 항만 상장사 전체 순이익 증가분의 48%를 차지했다. 한편, 상하이항그룹의 순자산 수익률은 2.0%포인트 증가한 14.8%에 달하여 전체 부문의 수준 향상을 견인했다. 둘째, 경영실적 중 많은 부분은 해운, 물류, 금융 등 분야에 대한 항만기업의 투자 수익에서 비롯되었다. 셋째, 업계의 수익성은 불균형적이다. 16개 사 중 상하이항그룹과 칭다오항 2개 기업이 평균보다 높고 나머지 14개 사의 순자산 수익률은 평균 이하로 항만 산업은 전반적인 경영 효율 개선이 필요하다.

수익성 개선, 가격 조정 등에 힘입어 2022년 CPSI(China Port Stock Index)는 전반적으로 장증보다 양호했으며, CPSI 상대값의 연평균은 장증보다 12.2% 높았다. CPSI 추세는 전반적으로 안정적이며 연말 CPSI의 상대값은 97.7로 연초 수준에 가까웠다. 한편, 상하이종합지수의 연말 상대값은 86.8로 연초보다 13.2포인트 하락했다.

2022년 1~3분기 중국 A주 상장 항만기업 영업실적

단위: 억위안, %

코드	항만 기업 명	영업수입	증가율	순이익	증가율	순자산 수익률
000582.SZ	베이부완항	45.5	10.5	7.8	3.6	6.5
000905.SZ	샤먼항무	192.9	9.5	1.9	2.2	4.5
001872.SZ	자오상항만	121.2	6.5	27.5	13.1	6.0
002040.SZ	난징항	6.2	3.9	1.3	7.8	4.3
600017.SH	르자오항	55.1	18.3	6.5	14.5	4.9
600018.SH	상하이항만그룹	292.4	11.4	155.5	32.4	14.8
600190.SH	진저우항	19.3	-2.7	0.8	-44.4	1.2
600279.SH	충칭항	38.1	-18.7	0.4	7.3	0.6
600717.SH	톈진항	80.8	-25.1	7.5	11.9	4.2
601000.SH	탕산항	44.0	-3.5	13.9	-20.7	7.4
601008.SH	롄윈강항	16.5	13.7	1.2	84.8	2.9
601018.SH	닝보항	197.5	16.5	34.9	2.1	5.6
601228.SH	광저우항	89.9	-4.2	9.1	9.1	5.3
601298.SH	칭다오항	148.0	21.8	34.5	12.2	9.7
601326.SH	친강주식	52.9	10.2	11.2	15.0	6.8
601880.SH	랴오강주식	86.5	-0.4	11.2	-20.4	2.9
	합계	1487.0	6.2	325.0	15.4	8.0



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

2

2023년 중국 연안항만 발전 전망

2023년 국내외 경제무역 상황과 항만 발전 추세에 대한 판단을 종합하면 중국 국내 경제 회복에 힘입어 2023년 중국의 연안항만 생산과 관련된 주요 지표는 2022년보다 다소 회복되겠으나 여전히 낮은 증가세를 유지할 것으로 예상된다. 항만 수익은 지속적으로 개선되고 물류 및 공급사슬 안전성을 보장하는 임무가 더욱 가중될 것이며, 항만 건설 투자는 꾸준한 성장세를 유지할 것이다. 항만 전환 및 업그레이드를 통한 고품질 발전이 더욱 가속화될 것이며 일류 항만 건설이 꾸준히 추진되고 녹색·스마트 항만 건설은 여전히 발전의 중점이 될 것이다. 2022년 10월 개최된 중국의 제20차 당대회는 항만개발을 새로운 여정으로 이끌었다. 중앙경제공작회의는 2023년 발전과 관련한 요구를 제시했으며, 이에 따라 글로벌 경제무역 및 대량상품 운송 구조의 변화, 물류 및 공급사슬의 안전, 방역정책 등에 대해 관심이 집중될 것이다. 아울러 항만자원 통합이 더욱 심화되고 녹색·스마트 항만건설이 가속화될 것이다.

1. 항만의 화물 처리량 증가속도 다소 빨라질 것

세계 경제무역 상황 및 중국의 경제무역 발전 추세에 대한 판단과 석탄, 철강, 전력, 석유화학 등 중요 산업의 발전 특징을 종합하고 항만 자체의 발전 추세와 규칙을 결합하면 2023년 중국 연안항만의 처리량은 전년 대비 2.9% 정도 증가하여 2021년보다 다소 회복될 전망이다. 2023년 연중 상당한 회복과 함께 점진적 안정화 추세를 보여줄 것으로 예상된다. 1분기는 코로나19 방역조치를 최적화한 이후 새로운 발병으로 인해 항만 생산이 어느 정도 영향을 받을 것이다. 2분기에는 코로나19가 최고조에 달한 후 회복됨에 따라 업무 및 생산 재개가 빠르게 진행되어 항만 생산은 빠른 회복세를 보일 것이다. 3분기와 4분기는 경제가 점차 정상으로 회복됨에 따라 항만 생산은 안정적인 발전 추세를 유지할 것이다.

2. 컨테이너 물동량 증가율 다소 둔화

2023년 세계 경제무역 감소, 중국의 GDP 성장률 5.0%, 대외무역은 플러스 성장 유지 등 요인을 종합하여 분석하면 2023년 중국 항만의 컨테이너 물동량은 3억 TEU를 넘어 전년 대비 2.5% 증가할 것으로 예상된다. 그 중 외부 수요는 더 감소할 것이며, 국제노선의 컨테이너 물동량은 전년 대비 1.0% 증가할 것으로 예상된다. 고정자산 투자는 일정한 성장을 유지하고 소비는 빠르게 회복되며 내수 촉진 효과가 더욱 강화되어 내지선 및 국내무역 노선의 컨테이너 물동량은 전년 대비 4.0% 증가할 것으로 예상된다. 국제 컨테이너 운송허브로서 중국 항만의 위상이 더욱 향상되며, 쑤저우항은 컨테이너 물동량이 1천만 TEU급에 달하는 차세대 주요 항만으로 부상할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

3. 벌크화물 처리량은 분화된 추세를 보일 듯

(1) 석탄 생산 안정 성장 유지

2023년 중국 연안항만의 석탄 및 그 제품 처리량은 전년 대비 1% 증가하여 안정적인 발전 추세를 유지할 것으로 예상된다. 이 중 북방 항만의 석탄 출하량은 2022년과 거의 비슷하고 수입은 전년 대비 9% 정도 증가하여 회복될 것이다. 2023년 중국 경제가 지속적으로 회복됨에 따라 전력 수요가 크게 늘어날 것이다. 또한, 산업 및 서비스 부문의 전력 수요 개선은 석탄 소비를 강력하게 뒷받침할 것이며, 석탄 소비는 전반적으로 소폭 반등 추세를 유지할 것이다. '장기 계약' 정책에 의한 석탄 운송 증가분은 주로 도로국 관할 구역 내 철도 운송과 하오지(浩吉)⁸⁾ 등 직통 철도 운송에 집중될 것이며 북방 항만의 출하량은 안정적으로 유지될 것이다. 수입 석탄의 운송은 정책의 영향을 크게 받기 때문에 석탄 생산과 운송 수요를 연결하는 새로운 정책의 맥락에서 수급 관계의 전환이 더 빈번해질 수 있다. 또한, 석탄 수입은 국가 거시 통제 수단으로서 더 큰 역할을 할 것이고 수입은 성장세를 회복할 것이다.

(2) 금속 광석 운송 다소 감소

2023년 중국 연안항만의 철광석 수입은 전년 대비 3.3% 정도 감소하고 알루미늄, 니켈, 망간, 구리 등 기타 금속 광석은 일정량 증가, 금속 광석 처리량은 전년 대비 1.5% 감소할 것으로 예상된다. 2023년에는 세계 경제가 둔화되고 철강 수요가 상대적으로 부진하여 국제 광산 생산량 증가로 이어지는 않을 것이며, 국제 철광석 공급은 감소할 것이다. 중국의 조강 명목소비량은 정점을 찍고 계속 최고치 수준에 머물면서 변동 조정 추세를 보일 것이며, 소비 수준은 기본적으로 안정을 유지할 것이다. 중국이 조강 생산량 축소 사업을 계속 추진하고 철강산업의 고품질 발전을 촉진하고 있어 중국의 조강 생산량은 안정적인 가운데 다소 감소될 것이다. 중국은 철강 수출에 대한 세금 환급을 단계적으로 폐지하고, 철강무역 정책은 국내 철강 수요를 충족에 초점을 두고 있다. 이와 더불어 인도 등 주요 철강 수출국의 영향으로 중국의 철강 수출은 타격을 입을 것이다. 전반적인 판단에 따르면 2023년 중국의 철광석 수요는 하향 조정될 것이다. 코로나19와 안전사고의 영향은 점차 완화되고 국내 광석 생산량은 증가할 것이며, 항만의 철광석 재고가 안정적으로 유지됨에 따라 수입 철광석은 감소세를 나타낼 것이다.

(3) 석유 및 가스 운송 빠른 속도로 회복

2023년 중국 연안항만의 원유 수입은 전년 대비 5.4%, LNG 수입은 15% 증가할 것으로 예상된다. 정유 수출 및 운송은 기본적으로 2022년과 비슷한 수준을 유지, 항만의 석유 및 그 제품 처리량은 전년 대비 4.5% 정도 증가할 것으로 예상된다. 2023년 세계 경기 둔화 속에 글로벌 석유 수요 증가율도 다소 둔화될 것이며, 시장 수급 균형 상태가 점차 완화될 것이다. 국제 유가는

8) 네이멍구 하오러바오지(浩勒报吉)와 장시(江西)성 지안(吉安)을 연결하는 국철 I급 전기화 철도임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

하락할 것이며, 글로벌 원유 및 천연가스의 수급 구도는 계속 조정될 것이다. 중국은 국내적으로 코로나19 예방 및 통제의 전반적인 상황이 개선됨에 따라 주민들의 이동이 점차 정상화되고, 2023년 국내 정유 능력은 연간 9.4억 만 톤에 달하여 세계 1위를 차지할 것이다. 성홍석유화학(盛虹石化), 광둥석유화학 정제장치 건설이 완공되어 생산에 들어갔고, 텐진 난강 에틸렌 장치와 하이후이저우(海油惠州), 다시에석유화학(大榭石化) PX 장치도 생산에 들어가 화학 원료에 대한 수요를 크게 끌어올릴 예정이다. 국내 공급의 관점에서 볼 때, 에너지 안보 보장 요구로 중국의 국내 원유 생산량은 소폭 증가할 것이며, 소비는 원유 수입의 급속한 회복을 이끌 것이다. 천연가스는 깨끗하고 효율적인 저탄소 에너지원으로서 '쌍탄(탄소 피크 및 탄소 중립)' 목표를 달성하는데 중요한 부분이며, 천연가스 소비 증가는 여전히 중장기적인 발전 추세가 될 것이다. 2022년의 낮은 기저 효과를 고려할 때 2023년 중국의 천연가스 수입은 두 자릿수 성장을 회복할 것으로 예상된다.

4. 항만건설 투자는 안정적인 성장 모멘텀 유지

물류 및 공급사슬, 곡물·에너지 등 중점 물자운송 안보에 대한 중국 정부의 요구 사항이 점차 증가하고 있다. 따라서 항만은 일정한 건설 속도를 유지하고 항만 기반시설의 능력과 회복력을 향상시켜 날로 급변하는 외부 환경에 대응하고 국제 및 국내 물류 및 공급사슬의 안정적이고 원활한 흐름을 더 잘 보장할 필요가 있다. 안정적인 투자는 안정적인 성장의 중요한 출발점이며 중국의 경제 회복 기반이 아직 견고하지 않은 상황에서 항만 기반시설 건설은 여전히 중요한 역할을 할 것이다. 수급의 관점에서 볼 때 2023년 중국 국내 경제 성장과 벌크 상품의 수입 및 운송이 개선됨에 따라 항만 처리량의 증가 속도가 빨라지고 항만의 하역능력에 요구가 증대될 것이다. 비록 항만 건설 투자가 연속 하락세를 보이고 나서 2020년 이후에는 투자가 다소 늘어났지만 코로나19의 영향으로 항만시설 확보율은 여전히 '적당히 앞선 수준(120~130%)'을 회복하지 못했다. 엄격한 바다 매립 통제 조치, 환경 보호 요구 사항, 인건비, 인프라, 원자재 가격 상승으로 인해 항만 건설 및 운영 비용이 점차 증가하고 있다. 전환 발전의 관점에서 항만의 녹색·스마트화 발전을 확대하는 것은 항만의 고품질 발전을 실현하기 위한 내재적인 요구 사항이며 이에 따라 항만의 녹색·저탄소, 자동화 및 스마트화 수준 향상을 위한 투자가 계속 늘어날 것이다. 선석 프로젝트의 운영 투입과 코로나19 방역조치의 점진적인 최적화에 힘입어 2023년 중국 연안항만의 시설 확보율은 '적당히 앞선 수준'을 회복할 것으로 예상된다.

2023년 항만자원의 통합은 계속 심화되고 이는 지역 항만 간 협동 발전으로 이어질 것이다. 동시에 해운기업의 풍부한 현금 흐름에 대응한 항만의 가격협상 능력과 주도력이 더욱 향상되어 항만의 전반적인 수익 수준이 더욱 향상될 것이다. 항만기업이 안전, 녹색 및 스마트 항만 건설에 대한 투자를 늘리고 서비스 수준과 효율성을 개선하기 위한 투자가 지속됨에 따라 비용은 더욱 증대될 것이다. 종합적으로 판단하면 2023년 항만기업의 전반적인 수익



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

3 2023년 중국 항만 발전의 주요 이슈

1. 중앙 정부의 '안정적 성장, 내수 확대' 지원

중국의 중앙경제공작회의는 2023년 경제업무를 배치할 때 '내수 확대'를 내세웠으며, 내수확대 전략을 최우선 순위에 두는 것은 현재뿐만 아니라 장기적인 중국의 전략이다. 첫째, 항만건설을 느슨하게 해서는 안 되며, 효율성을 제고하기 위한 현재의 재정 및 통화 정책의 유리한 기회를 이용해 기존에 계획된 건설 프로젝트를 더욱 속도감 있게 추진하고 허브 항만의 인프라 공급 능력을 강화한다. 둘째, 공급사슬 적체 등 문제에 있어서 2023년에는 육상 운송 적체 문제에 중점적으로 관심을 두고 문제를 해소하고 운송 효율을 제고한다. 셋째, 지역 장벽을 더욱 허물고 통일되고 개방적이며 질서 있는 시장을 구축해 물류 및 운송비를 절감한다.

2. 글로벌 경제무역 및 벌크상품 운송구조 변화에 적극 대응하고 RCEP 및 관련 사업의 발전을 강화

현재, 100년 만에 겪는 격변에 코로나19의 재발 추세, 러시아-우크라이나 분쟁과 같은 예기치 못한 사태로 세계 경제는 많은 새로운 도전에 직면해 있으며 글로벌 구도에도 심대한 변화가 발생했다. 미중 경쟁이 갈수록 치열해지고 경제의 세계화가 조정되고 있으며, 글로벌 산업사슬과 공급사슬 재편이 가속화되면서 다원화, 공급사슬 단축 등 새로운 흐름을 보이고 있다. 지정학적 충돌로 인해 글로벌 에너지·식량 등 대량 상품 운송구조의 조정이 가속화되고 있으며, 중국의 대량 상품 공급원과 운송 경로는 큰 조정에 직면해 있다. 따라서 운송과 공급 보장 차원에서 중국은 2023년 공급사슬 안전 문제에 집중해야 하며, 연안항만은 심도 있는 연구와 사전 계획, 적극적인 대응이 필요하다. 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 등 자유무역 협정의 시행에 중점을 두고 좋은 실적을 달성하고 관련 분야의 비즈니스 발전을 강화하며 국제물류 시스템에서 중국 항만의 지속 가능한 발전을 추진한다.

3. 물류 공급사슬의 안전을 위해 항만의 회복력 향상

중국은 물류 공급사슬의 안전을 고도로 중시하고 있으며, 이에 따라 일정 수준의 회복력을 유지할 필요가 있다. 중국은 제20차 당대회 보고에서 '산업사슬 및 공급사슬의 회복력과 안전수준 제고에 주력', '중점 분야의 안전능력 구축 강화, 식량·에너지 자원 및 중요 산업사슬과 공급사슬의 안전 확보, 해외 안보능력 구축 강화'를 밝혔으며, 물류 및 공급사슬에 대한 요구는 점차 '효율 우선'에서 '안전 우선'으로 변화하고 있다.

새로운 정세는 항만의 회복력과 대응능력에 대해 더 높은 요구를 제시했



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

다. 항만은 일정한 통제력과 시스템의 이중화를 보장해야 하며 개발 수요에 따라 항만 하역, 배후지 보관 및 운송 기반 시설, 해상 전문 운송장비 등에 대한 건설과 유지·보수를 가속화할 필요가 있다. 건설 속도를 합리적으로 유지하여 관련 기반시설 확보율을 적당히 앞서가는 수준으로 유지해 급격한 외부 환경 변화에 대응하고 국제 및 국내 물류 및 공급사슬의 안정적이고 원활한 흐름을 보장하는 데 활용한다.

4. 항만의 방역정책을 적시에 조정 및 최적화, 특히 육상 적체를 해소하고 해운-철도 운송 등 복합운송 강화

전염병 방역 정책을 점진적으로 조정하고 최적화하기 위한 조치가 2022년 11월과 12월에 잇따라 시행되었다. 교통운수부는 2022년 12월 7일 발표된 중국 정부의 '위드 코로나' 정책에 근거해 '항만 및 그 일선 인원의 코로나19 방역 업무지침(12판)을 폐지했다. 중국 연안항만은 지속적으로 코로나19 방역 정책을 조정하면서 최적화할 필요가 있다. 특히 육상 적체를 해소하고 해운-철도 운송 등 복합운송을 강화하는 등 물류 및 공급사슬의 안정적이고 원활한 흐름을 보장하기 위한 적절한 조치를 취해야 한다.

5. 통합 효과를 더욱 발휘하고 지역 장벽 타파

중국에서 항만자원 통합이 점차 심화되고 항만의 서비스 수준이 지속적으로 최적화되고 있으며, 항만의 전반적인 경쟁력과 영향력이 점차 향상되어 국가 전략의 추진에 강력한 지원을 제공하고 있다. 또한 지역 항만의 조화로운 발전을 더욱 촉진하고 항만자원 배분을 최적화하며, 항만 클러스터의 전반적인 경쟁력을 향상시키고 항만의 고품질 발전을 촉진한다. 다음 단계에서는 통합 후 일부 지역의 정합성 문제를 신속하게 해결하고 행정 구역의 장벽을 허물어 통합 효과를 충분히 발휘하는 데 주력할 필요가 있다.

6. 녹색·스마트 항만 건설 촉진

2023년 녹색·저탄소 분야의 몇 가지 중대한 조치는 해운·항만 업계에 지대한 영향을 미칠 것이다. 첫째, EU는 해운 업계의 탄소 배출량에 근거해 탄소세를 부과할 것이다. 둘째, 현존선 에너지효율지수(Energy Efficiency Existing Ship Index, EEXI)의 시행은 해운 산업의 선박 건조 및 운영에 심각한 영향을 미치고 그 영향은 항만 분야로 확장될 것이다. 중국의 제20차 당대회 보고서는 '제1의 생산성으로 과학기술을 견지해야 한다'고 명시했다. 과학기술은 발전을 위한 새로운 동력과 우위를 지속적으로 형성하고 있으며, 이에 중국 정부는 녹색 발전을 추진하고 인간과 자연의 조화로운 공존을 촉진하기 위해 녹색, 저탄소 전환에 대한 요구 사항을 제시했다. 기술 혁신 측면에서 연안항만은 자동화 부두, '인터넷+' 및 새로운 정보 기술 등의 항만산업 응용 가능성을 더욱 발굴하고 비즈니스 모델 혁신 및 효율성을 향상시켜야 한다. 자동화 컨테이너 부두에 중점을 둔 스마트 항만을 건설하며, 전통적인 부두의 자동화 개조 및 업그레이드와 완전 자동화 부두 신설 프로젝트를 추진한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

녹색 발전 측면에서 항만의 청정에너지 사용 비율을 더욱 높이고 항만의 오염 방지 및 통제, 에너지 절약, 배출 감소를 강화해야 한다.

중국 교통운수부 수운과학연구원
쉬디(徐迪) 수로교통발전연구중심 부주임
차이핑(蔡鹏) 연구보조원



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

칼럼 원문

2022年沿海港口发展回顾与2023年展望

撰文 | 徐迪 蔡鹏

交通运输部水运科学研究院

一、2022年沿海港口发展回顾

1、沿海港口吞吐量低于原预期增长

2022年沿海港口吞吐量预计将历史性超过100亿吨，同比增长1.7%（其中外贸吞吐量同比下降1.5%、内贸吞吐量同比增长3.9%），低于原预期3%的增速⁹⁾，主要原因是国内疫情反复、俄乌冲突等超预期因素影响导致全年GDP增速低于原先5.5%的预测增速，使得港口生产和运输需求低于预期。

全年走势与宏观经济一致，季度呈现恢复趋势。一季度港口生产实现平稳开局，吞吐量同比增长1.8%，二季度疫情冲击加大、经济增长放缓，吞吐量同比下降1.5%，其中4月、5月分别同比下降2.8%和1.9%。随后在扎实稳住经济一揽子政策和接续政策的带动下，经济发展持续恢复，港口吞吐量也延续恢复态势，三季度同比增长2.5%，其中7月增速为5.5%，四季度将加快至3.9%左右。交通运输全力保障物流供应链稳定畅通，港口生产月度不平衡性系数基本恢复至疫情前水平。

(1) 港口大宗散货外贸运输总体低迷

港口煤炭运输总体低迷、内外贸分化。预计2022年沿海港口煤炭及其制品吞吐量将达到18.2亿吨，同比下降0.5%，占沿海港口货物吞吐量的比重由2021年的18.4%下降至18.0%左右，但规模继续保持沿海港口第一货类位置。

2022年以来，煤炭需求总体偏弱，煤炭消费低速增长。1-11火电发电量仅同比增长0.8%。煤炭企业扎实做好增产保供工作，优质产能加快释放，原煤产量增长明显，1-11月同比增长9.7%，规模达到40.9亿吨，预计全年将接近45亿吨。**国内煤炭价格波动运行、国际煤炭价格高位运行、内外价差扩大。**12月中旬秦皇岛动力煤价格指数(Q5500K)为734元/吨，较年初增长下降4.3%，2022年均值为737元/吨，同比增长9.5%。通货膨胀、供给扰动、地缘政治冲突加剧等多种因素推升国际煤炭价格，12月中旬纽卡斯尔港动力煤价格为406美元/吨，较年初增长132%，2022年均值为309美元/吨，同比增长122%。**煤炭库存维持高位，**煤炭协会数据显示，11月末全国火电厂存煤1.75亿吨左右，同比增加约6500万吨、增长60%，持续保持历史高位，存煤可用约30天。

港口煤炭内贸运输呈现平稳增长态势。全年北方港口煤炭下水量预计接近9亿吨，同比增长3.0%左右，受产地、部分铁路线路疫情以及铁路运力制约，秦皇岛港、黄骅港煤炭下水量分别同比下降1.3%和2.6%，唐包铁路、瓦日铁路等铁路运输带动增强，唐山港、日照港煤炭下水分别同比增长2.8%和15.0%，天津港煤炭下水量同比增长11.5%。

国内外煤炭价差扩大，煤炭进口大幅下滑。预计全年沿海港口外贸煤炭进口量达到约2.2亿吨，同比下降17.0%。上半年降幅达到29.1%，下半年降幅有所收窄。分进口来源看，印尼年初禁止煤炭出口一个月，1-11月进口印尼煤炭同比下降14.1%。欧

9) 2022年港口发展的相关预测详见作者“2021年沿海港口发展回顾与2022年展望”，中国港口，2022年第1期。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

洲对俄罗斯煤炭实施制裁，俄罗斯煤炭出口逐步转向亚洲国家，1-11月进口俄罗斯煤炭同比增长15.6%，占比提升至23.3%。

(2) 港口金属矿石运输低速增长

预计2022年沿海港口金属矿石吞吐量将达到16.3亿吨，同比增长1.1%，占沿海港口货物吞吐量的比重保持在16.0%左右，仍是沿海港口第二大货类。

2022年以来，钢铁需求总体低迷。房地产投资下滑大幅下滑，相关部门继续推进粗钢产量压减工作，1-11月全国粗钢产量同比下降1.4%，预计全年粗钢产量将在10亿吨左右。国际需求不旺，1-11月累计出口钢材6194万吨，同比增长0.4%。钢材价格有所回落。12月中旬国内钢材价格指数为113，较年初下降14.2%，2022年均值为123，同比下降13.5%。进口铁矿石价格高位回落，受地缘政治冲突扰动，进口铁矿石价格3月初一度达到163美元/吨，之后有所回落，12月中旬下降至113美元/吨左右，较年内高点下降30%，较年初下降5.4%，2022年均值为120美元/吨，同比下降25%。国内铁矿石产量有所下降。1-10月超过8亿吨，同比下降1.0%，预计全年9.5亿吨左右。

预计全年沿海港口外贸铁矿石进口10.7亿吨，规模与2021年基本持平。从走势看，呈现微幅恢复态势，上半年同比下降1.0%，下半年累计增速逐步转正。从月度增速看，各月均保持较低速增长，其中2月、3月、4月、9月受到2021年基数以及需求波动影响出现负增长。进口铁矿石库存快速攀升，12月中旬达到1.34亿吨的水平，较年初下降2200万吨，下降14.1%。

(3) 石油、天然气及制品运输有所下滑

预计2022年沿海港口石油、天然气及制品吞吐量将达到11.5亿吨，同比下降1.4%，占沿海港口货物吞吐量的比重从11.7%下降至11.4%，仍是沿海港口第三大货类。

2022年以来，国际原油价格大幅攀升。受地缘政治风险增强、新冠疫情持续影响、“OPEC+”延长减产协议、美联储货币政策加速收紧影响，布伦特原油期货价格均值为99.5美元/桶，同比上涨40%，3月初一度达到128美元/桶，创金融危机以来的新高，之后在需求放缓、释放战略储备等因素的影响下，12月中旬下降至80美元/桶。**我国原油供给稳步增长，对外依存度有所下降。**1-11月原油产量同比增长3.0%，预计全年将超过2亿吨，对外依存度从2021年的72%下降至71%左右。**原油需求较为低迷**，加工量同比下降3.9%，石油消费出现近20年来的首次下降。

高油价抑制我国炼化企业原油进口的积极性，港口原油进口连续两年下滑，预计全年沿海港口外贸原油进口4.7亿吨，同比下降5.9%，继2021年下降0.3%之后连续两年出现下降。前三季度同比下降8.8%，其中6月、7月、8月降幅均在14.5%左右，四季度以来国内需求有所回升，外贸原油进口增速有所恢复，10月、11月由负转正。

受国内经济增长放缓、疫情多发散发、价格高企等因素影响，我国天然气市场需求疲软，消费量出现历史首次同比下降，表观消费量同比下降1.5%左右，国内天然气产量同比增长6.1%。在俄乌冲突升级、制裁措施、北溪管道爆炸等因素的影响下，国际天然气价格大幅攀升，伦敦国际石油交易所天然气期货价格，8月底达到640便士/色姆，创历史新高，较年初提升275%，12月中旬下降至240便士/色姆左右，2022年均值280便士/色姆，同比提升133%。预计全年沿海港口液化气天然气进口量达到7550万吨，同比下降16.9%。

2、港口集装箱运输基本实现预期增长



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

预计2022年全国港口完成集装箱吞吐量2.95亿TEU，同比增长4.2%，基本实现了原预期增长。全年走势有所波动，一季度港口集装箱吞吐量同比增长2.4%，实现平稳开局，4月受到疫情冲击严重，吞吐量同比下降0.2%，5月份以来随着各项政策的落地实施，港口集装箱生产总体向好，7月受需求回升以及基数等因素影响，增速达到11.2%，二季度、三季度分别同比增长3.6%和5.8%。四季度，国际经济放缓、国内疫情反复，预计港口集装箱吞吐量增速有所放缓至5.5%。

从主要港口监测数据反映，在空箱的大幅回流带动下，1-11月国际航线集装箱吞吐量同比增长4.8%，国际线增量对总量增量达55%。内支内贸线集装箱吞吐量同比增长3.7%，对总量增量的贡献为45%。

重点港口服务国家战略和区域经济发展的能力进一步增强。大连港积极拓展航线，集装箱吞吐量在连续3年大幅下滑之后，止跌回升，同比增长20%。长三角港口一体化加快推进，上海港年初受疫情影响最为严重，4月、5月、6月集装箱吞吐量增速连续下滑，7月快速恢复日均吞吐量接近14万标准箱，创历史同期新高，全年集装箱吞吐量将再次达到4700万TEU，连续13年位居全球首位。宁波舟山港疫情期间很好的完成了区域保通保畅任务，4-7月连续4个月超过300万TEU，集装箱吞吐量将达到3350万TEU左右，同比增长8.0%。天津港集装箱吞吐量在2021年首次突破2000万TEU以后继续攀升，全年将达到2100万TEU左右，同比增长4.0%。深圳港逆势增长，突破了3000万TEU大关，成为全国继上海、宁波舟山之后新的集装箱3000万箱大港，青岛和广州港集装箱吞吐量均在2500万TEU左右。西部陆海新通道带动作用进一步增强，自由贸易港政策持续发力，北部湾港和洋浦港全年增长15%和30%左右，在沿海港口中表现突出，全年集装箱吞吐量将分别达到690万TEU和180万TEU左右。

集装箱铁水联运保持快速增长。预计2022年全国港口完成集装箱铁水联运量880万TEU，同比增长16.5%，占港口集装箱吞吐量比重上升到3.0%，较2021年提升0.3个百分点。分港口看，预计全年集装箱铁水联运超过100万TEU的港口有三个，其中青岛港将达到194万TEU，同比增长6.0%，宁波舟山港达到148万TEU左右，同比增长23.1%，天津港将超过120万TEU，同比增长21.6%。20万TEU以上的港口有大连港、营口港、唐山港、天津港、青岛港、上海港、宁波舟山港、深圳港、广州港、北部湾港合计完成集装箱铁水联运805万TEU，同比增长15%。

3、港口建设投资保持快速增长，码头能力重新回到基本适应

水运逐渐成为服务构建新发展格局的重要通道和关键节点，一系列水运重大工程建设为经济社会发展提供了坚实保障，今年以来水运建设投资保持了良好的增长势头，一批重点工程加快推进、港口智能化、绿色化发展取得积极进展，上海国际航运中心洋山深水港区小洋山北作业区集装箱码头等重点工程有序推进，宁波舟山港第二个“千万箱级”单体集装箱码头、南通港通州湾港区通用码头建成，广州南沙四期、苏州港太仓港区四期等自动化集装箱码头竣工，为扩大有效投资、稳就业、稳定经济大盘发挥了积极的作用。2022年预计沿海港口建设投资将达到670亿元，同比增长7.5%，2020-2022年连续三年回升，全年净增沿海万吨级泊位约65个。

世界各国不断调整疫情防控措施，我国进一步优化港口防疫举措，多措并举进一步提升物流供应链效率，集装箱等货物集疏运周转大幅提升，船舶在港停时下滑，全球主干航线综合准班率已经回升到2020年9月末水平，同时疫情期间区域港口相互协调，共同良好完成区域保通保畅任务。在供应链效率提升以及港口基础设施加快建设的带动下，沿海港口码头能力适应性有所回升，重新回到基本适应状态，但个别港口在部分货类依然存在能力偏紧的状态。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

4. 港口企业盈利继续改善, 资本市场表现良好

前三季度港口生产有所回升, 三季度以来扎实稳住经济一揽子政策和接续政策持续发力见效, 港口生产总体延续恢复态势, 港口盈利有所反弹。2022年前三季度, A股上市的16家港口上市公司完成营业收入1487亿元, 同比上涨6.2%, 增速较上半年放缓2.8个百分点; 实现净利润325亿元, 同比上涨15.4%, 增速较上半年加快1.2个百分点。前三季度行业净资产收益率为8.0%左右, 较2021年同期提升0.1个百分点。整个港口行业经营业绩呈现几个特征, 一是行业效益向头部企业集中, 其中上港集团前三季度实现净利润155.5亿元, 同比增长32.4%, 净利润增量占港口上市公司整体净利润增量的48%, 净资产收益率达到14.8%、提升2.0个百分点, 带动整个板块水平的提高。二是行业经营业绩中较大贡献来自于港口企业对航运、物流、金融等领域的投资收益。三是行业盈利能力并不均衡, 16家公司中仅有上港集团、青岛港高于平均水平, 其他14家净资产收益率均低于平均水平, 港口行业的整体经营能效有待进一步提升。

在盈利改善、价格调整等的带动下, 2022年CPSI (港口A股上市公司股价指数) 走势总体好于大盘, CPSI相对值的年度均值较大盘高12.2%。CPSI走势总体平稳, 年末指数相对值为97.7, 接近年初水平, 上证综指波动下行年末相对值为86.8, 较年初下降13.2个点。

2022年前三季度中国A股港口企业业绩

单位: 亿元, %

代码	简称	营业收入	增速	净利润	增速	净资产收益率
000582.SZ	北部湾港	45.5	10.5	7.8	3.6	6.5
000905.SZ	厦门港务	192.9	9.5	1.9	2.2	4.5
001872.SZ	招商港口	121.2	6.5	27.5	13.1	6.0
002040.SZ	南京港	6.2	3.9	1.3	7.8	4.3
600017.SH	日照港	55.1	18.3	6.5	14.5	4.9
600018.SH	上港集团	292.4	11.4	155.5	32.4	14.8
600190.SH	锦州港	19.3	-2.7	0.8	-44.4	1.2
600279.SH	重庆港	38.1	-18.7	0.4	7.3	0.6
600717.SH	天津港	80.8	-25.1	7.5	11.9	4.2
601000.SH	唐山港	44.0	-3.5	13.9	-20.7	7.4
601008.SH	连云港	16.5	13.7	1.2	84.8	2.9
601018.SH	宁波港	197.5	16.5	34.9	2.1	5.6
601228.SH	广州港	89.9	-4.2	9.1	9.1	5.3
601298.SH	青岛港	148.0	21.8	34.5	12.2	9.7
601326.SH	秦港股份	52.9	10.2	11.2	15.0	6.8
601880.SH	辽港股份	86.5	-0.4	11.2	-20.4	2.9
	合计	1487.0	6.2	325.0	15.4	8.0

二、2023年沿海港口发展展望

结合对2023年国内外经济贸易形势及港口发展趋势的判断, 预计在国内经济回升的带动下2023年沿海港口生产主要指标增长将较2022年有所回升, 但仍保持较低增速



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

长。港口盈利持续好转，同时保障物流供应链安全稳定任务进一步加重，港口建设投资仍将保持稳步增长态势，港口转型升级实现高质量发展步伐进一步加快，一流港口建设稳步推进，绿色港口、智慧港口建设仍是发展重点。二十大精神引领港口发展进入新征程，中央经济工作会议对2023年发展提出了要求，全球经贸格局及大宗商品运输格局变化、物流供应链安全、防疫的政策等都需要高度关注，港口资源整合进一步深化，绿色、智慧港口建设加快推进。

1、港口货物吞吐量增速有所加快

基于对世界经贸形势以及我国经贸发展趋势的判断，综合煤炭、钢铁、电力、石化等重要行业发展特征，结合港口自身发展趋势与规律，综合预计2023年沿海港口吞吐量同比增长约2.9%，增速较2022年有所回升，全年走势呈现显著的复苏并逐渐企稳态势，一季度由于优化疫情防控措施后新一轮疫情爆发，港口生产将受到一定影响，二季度随着疫情达峰回落以及复工复产快速推进叠加基数效应，港口生产将呈现较快回升态势，三季度、四季度随着经济运行逐步恢复正常，港口生产将保持平稳发展态势。

2、集装箱吞吐量增速将有所下滑

基于2023年世界经济贸易下行的判断，在对我国GDP保持5.0%的增长、对外贸易保持正增长的预期的背景之下，综合判断，预计2023年全国港口集装箱吞吐量将超过3亿TEU，同比增长2.5%。其中：外需将进一步下滑，国际线预计将增长1.0%；固定资产投资保持一定增长、消费快速回升，内需拉动作用进一步增强，内支和内贸线集装箱吞吐量预计为4.0%，我国港口在国际集装箱运输中的枢纽地位进一步提升，苏州港有望成为下一个集装箱吞吐量千万级港口。

3、大宗散货生产存在差异

(1) 煤炭生产保持平稳

预计2023年沿海港口煤炭及其制品吞吐量同比增长1%，保持平稳发展态势，其中北方港口煤炭下水量将与2022年基本持平，进口运输将有所恢复，同比增长9%左右。2023年我国经济将持续恢复发展，电力需求明显加快，工业和服务业用电需求将有所改善，将对煤炭消费形成有力支撑，总体看煤炭消费将保持小幅回升态势。在相关“长协”政策要求下，煤炭运输增量将主要集中于路局辖区内的铁路运输以及浩吉等直达铁路运输，北方港口煤炭下水运输将保持平稳。而煤炭进口运输受政策影响较大，在煤炭产运需衔接新政背景下，供需关系转换可能更加频繁，煤炭进口将作为国家宏观调控的手段发挥更大作用，进口将恢复增长。

(2) 金属矿石运输有所下滑

预计2023年沿海港口铁矿石进口同比下降约3.3%，铝镍锰铜等其他金属矿石实现一定增量，金属矿石吞吐量同比下降1.5%。2023年随着全球经济放缓，钢铁需求较为低迷，不利于国际矿山的增产，国际铁矿石供应将有所下滑。我国粗钢表观消费量将继续处于峰值平台区并呈震荡调整趋势，消费水平将保持基本平稳。由于国家继续推进粗钢产量压减工作，促进钢铁行业高质量发展，我国粗钢产量将稳中略降。我国逐步取消钢材出口退税，钢铁贸易政策非常清晰地表达了以满足国内钢铁需求为主的政策导向，同时将受到印度等钢材出口大国的冲击，我国钢材出口将受到冲击。总体判断，2023年我国铁矿石总体需求将有所下行。疫情以及安全事故影响将逐步缓解，国



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

产矿石产量将有所增长，在港口铁矿石库存保持稳定的背景下，进口铁矿石将呈现下滑态势。

(3) 油气运输快速恢复

预计2023年沿海港口原油进口同比增长约5.4%、液化气天然气进口同比增长约15%，成品油出口运输基本持平，港口石油及制品吞吐量同比增长约4.5%。2023年在全球经济放缓的背景下，全球石油需求增长将有所放缓，市场供需紧平衡状态将逐步缓解，国际油价将有所下行，全球原油、天然气供需格局将继续调整。从国内看，随着疫情防控总体形势好转，居民出行逐渐恢复正常，2023年国内炼油能力达9.4亿吨/年，位居全球第一。盛虹石化、广东石化炼化装置建成投产，天津南港乙烯装置和海油惠州、大榭石化PX装置也将投产，将大幅拉动对于化工原料的需求。从国内供给看，在保障能源安全的要求下，国内原油产量将小幅增长，消费将带动原油进口快速恢复。天然气作为清洁高效的低碳能源，是实现“双碳”目标的重要力量，天然气消费增长仍然是中长期的发展趋势，考虑2022年低基数效应，预计2023年全年天然气进口将重回两位数增长。

4、港口建设投资保持稳步增长势头

从要求来看，国家对于物流供应链以及粮食、能源等重点物资运输安全的要求逐步提升，需要港口保持一定的建设节奏，提升港口基础设施能力和安全韧性，用以应对日益剧烈的外部环境变化，更好的保障国际国内物流供应链稳定畅通。稳投资是稳增长的重要抓手，在我国经济恢复基础尚不牢固的背景下，港口基础设施建设仍将发挥重要作用。从供需来看，2023年随着国内经济的增长以及大宗商品进口运输的好转，港口吞吐量增速将有所回升，对于码头的的能力要求将同步提升。虽然港口建设投资经历了连续下滑之后，2020年之后有所加快，但码头能力适应性受到疫情仍未恢复至适度超前水平，严格的围填海管控措施、环保要求，人工、基建、原材料价格上涨等使得港口新建、运营成本逐步上升。从转型发展看，加大港口“绿色化”“智慧化”发展是实现港口高质量发展的内在要求，将在提升港口绿色化、低碳化、自动化、智能化水平方面继续加大投资力度。在码头泊位项目投产以及疫情防控措施逐步优化的背景下，2023年沿海港口吞吐能力适应性整体有望回升到适度超前水平。

2023年港口资源整合将继续向纵深推进，区域港口间协同发展，同时面临航运企业丰沛的现金流，港口议价能力与主动性进一步提升，将会进一步提升港口整体盈利水平。港口企业不断加大平安、绿色、智慧港口建设方面的投入，不断提升服务水平和效率，将进一步增加企业成本。综合判断，2023港口企业总体盈利将保持稳定，资本市场股价走势基本与大盘相当。

三、2023年港口发展值得关注的问题

1、服务中央“稳增长、扩内需”大局要求

中央经济工作会进一步部署2023年经济工作，提出“着力扩大国内需求”，把实施扩大内需战略放在首位，是党中央从当前和长远考虑的战略之举。一是港口建设不能松劲，利用当前财政和货币政策加力提效的有利时机，进一步推进“两个纲要”规划的建设项目，增强枢纽海港基础设施供给能力。二是在供应链的拥堵等问题上，明年要重点关注陆路端的不通不畅问题，尤其是打通陆路端的阻滞，提升运输效率。三是进一步打破区域壁垒，构建统一开放、竞争有序的市场，降低物流运输成本。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

2、积极应对全球经贸格局及大宗商品运输格局变化，加大对RCEP和相关业务的开拓。

当前，百年大变局叠加世纪疫情，同时还遭遇了俄乌冲突等突发事件的影响，世界经济面临很多新的挑战，全球格局发生了深刻变化。中美博弈日益激烈，经济全球化有所调整，全球产业链、供应链加速重构，呈现出多元化、短链化等新趋势，地缘政治冲突导致全球能源、粮食等大宗商品运输格局加快调整，我国大宗商品的运输来源和运输路径面临很大的调整，因此从运输和供应保障角度，明年要重点关注供应链安全问题，沿海港口需要深入研究、提前谋划、积极做好应对措施。紧抓区域全面经济伙伴关系协定（RCEP）等自贸协定实施取得良好效果，加大相关领域业务开拓，提升我国港口在国际物流体系中的可持续发展。

3、提升港口“韧性”，保障物流供应链安全。

国家高度重视物流供应链安全，需要保持一定的“韧性”。党的二十大报告提出“着力提升产业链供应链韧性和安全水平”“加强重点领域安全能力建设，确保粮食、能源资源、重要产业链供应链安全，加强海外安全保障能力建设”，对于物流供应链的要求逐步从“效率优先”向“安全优先”转变。新形势对港口的“韧性”和储备能力提出了更高要求，需要港口保证一定的控制力和系统冗余能力，需要切实根据发展需要，加快港口装卸基础设施、后方储运基础设施、海上专业化的运输装备等的建设与维护，保持合理的建设节奏，使相关基础设施能力适应性常态化保持适度超前水平，用以应对日益剧烈的外部环境变化，更好的保障国际国内物流供应链稳定畅通。

4、适时调整优化港口防疫政策，尤其是打通陆路阻滞，加大海铁联运、多式联运等力度。

疫情防控政策逐步调整，进一步优化疫情防控工作的“二十条措施”“十条措施”相继实施，交通运输部发布《关于落实新型冠状病毒感染“乙类乙管”总体方案 做好交通运输疫情防控和服务保障工作的通知》交应急明电〔2022〕359号，废止《港口及其一线人员新冠肺炎疫情防控工作指南（第十二版）》，沿海港口需要实施调整优化港口防疫政策，尤其是打通陆路阻滞，加大海铁联运、多式联运等力度，适时采取措施提升效率，进一步保障物流供应链稳定畅通。

5、进一步发挥整合效用，打破区域壁垒。

港口资源整合逐步深入，我国港口的服务水平不断优化，整体竞争力与影响力逐步提升，为推进国家战略的实施提供了有力的支持，进一步促进了区域港口协调发展、优化了港口资源配置、提升港口群整体竞争力，促进了港口高质量发展。下一步，需要加快解决整合后部分区域“貌合神离”的问题，着力打破行政区划的壁垒，充分释放整合效用。

6、加快推进绿色、智慧港口建设。

2023年绿色减排领域的几项重大举措将对港航业界带来深刻的影响，一是欧盟依据航运业碳排放记录标准将推行碳税征收。二是船舶能效EEXI（船舶能效运营指数）的生效，对航运业的建造、运营产生深刻影响，进而延伸至港口领域。二十大报告中提出“必须坚持科技是第一生产力”，科技正不断塑造发展新动能新优势，提出“推动绿色发展，促进人与自然和谐共生”绿色低碳转型要求。沿海港口在技术创新方面，需要进一步挖潜自动化码头、互联网+、新的信息技术等在港口行业的应用，发掘新的业务形态并提升效率，以自动化集装箱码头为重点的智慧港口建设，推动传统码头自动



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 상하이항 물동량 추이
- ▶ 전문가 칼럼: 2022년 중국 연안항만 발전 회고 및 2023년 전망

化改造升级及全自动化码头新项目。在绿色发展方面，需要进一步加大港口清洁能源使用比重，加强港口污染防治与节能减排。