

去年全国沿海港口外贸吞吐量49.6亿吨，同比增长9.6%——

中国外贸海运量全球占比超三成

本报记者 汪文正

海运是全球货物贸易的生命线。在6月26—28日于浙江宁波举行的2024海丝港口合作论坛(以下简称“海丝论坛”)上,交通运输部规划研究院发布的《中国港口运行分析报告(2024)》显示,2023年中国外贸海运量已占全球海运量的30.1%,较上年上升2.2个百分点,凸显中国外贸大国的地位。

外贸海运量质齐升

——集装箱、煤炭、金属矿石、矿建材料和石油及制品是中国沿海港口的五大主要货类,其中集装箱比重逐年增长

6月29日上午,“新明州106”轮满载光伏产品、汽车、家电、纺织品等货物,从宁波舟山港梅山港区集装箱码头2号泊位缓缓驶离,前往阿联酋迪拜杰贝阿里港。此次航程单程仅需15天,中途不挂靠任何港口,箱源和舱位供应充足,航线一经发布便在业内引起广泛关注。

在全球范围内,超八成的国际贸易通过海上运输实现,海运是中国外贸的“大动脉”。《中国港口运行分析报告(2024)》(以下简称《报告》)显示,2023年,在外贸需求回暖、全球贸易体系重塑等因素推动下,中国外贸海运规模增长较快,全国沿海港口外贸吞吐量达49.6亿吨,同比增长9.6%。

货物是流淌在“大动脉”中的血液。从货物种类来看,集装箱、煤炭、金属矿石、矿建材料和石油及制品是中国沿海港口的五大主要货类。2023年,上述货物吞吐量占沿海港口总吞吐量的84%。其中,进口煤炭、进口原油吞吐量快速增长,进口铁矿石吞吐量维持高位。

规模快速增长的同时,外贸海运结构也在不断优化。

结构优化,体现在大宗能源和原材料吞吐量持续提升。在国内石化行业需求恢复、原油加工量快速增长等因素带动下,中国沿海港口外贸原油进口量同比大幅增长。《报告》显示,2023年外贸原油进港量同比增长13%,创下新高。此外,2023年全国沿海港口外贸进口矿石接卸量同比增长5%。

同步提升的还有沿海港口接卸能力。位于辽东半岛中部的营口港,目前已建成万吨级以上泊位56个,其中包括30万吨级矿石泊位和30万吨级原油泊位各一个。不久前,营口港口岸仙人岛港区3个泊位顺利通过正式验收,使营口港口岸对外开放泊位数量达到66个,实现所有已建成泊位“应开尽开”。

结构优化,还体现在集装箱海运量占比上升。2023年,中国外贸海运量中的集装箱海运量占比达23.3%,较上年提高0.2个百分点,保持逐年增长态势。义乌小商品、欧洲杯周边、新能源汽车……如今,在中国各大沿海港口,随着口岸通关服务不断升级,集装箱“出海”日益便利。

在浙江义乌港,义乌海关开设了欧洲足球锦标赛专窗,通关流程实现“一键申报”,超过99%的市场采购出口货物实现电脑单“秒放”;义乌铁路西站布置的智能设备,实现了集装箱自动进场、不开箱查验。在宁波舟山港,宁波海关利用区块链技术进行存证、溯源,提升大宗货物通关运行效率,使新能源汽车集装箱装运效率从180辆/天提升至超1000辆/天。



近日,浙江宁波舟山港六横公路大桥一期项目梅山水道桥即将合龙。该大桥建成后,可实现六横岛、佛渡岛、梅山岛三岛港区、产业联动发展,推动甬舟一体化融入“快航道”。
胡学军摄(人民视觉)



目前,山东省积极推进沿海港口一体化改革发展,打造世界级海洋港口群。湾港为延展的一体化协同发展格局。图为山东港口日照港集装箱码头。
新华社记者 郭绪雷摄

2023年 外贸海运量: 全球海运总量为123.7亿吨, 中国外贸海运量占30.1%, 较上年上升2.2个百分点
外贸吞吐量: 全国沿海港口外贸吞吐量达49.6亿吨, 同比增长9.6%

主要货物: 2023年,集装箱、煤炭、金属矿石、矿建材料和石油及制品是中国沿海港口的五大主要货类,其吞吐量占沿海港口总吞吐量的84%。其中,外贸原油进港量同比增长13%,创历史新高;外贸进口矿石接卸量同比增长5%。

主要港口: 2023年,货物吞吐量超2亿吨以上的中国沿海港口共有23个。其中,宁波舟山港吞吐量13.2亿吨,居沿海港口首位。北部湾港、镇江港、上海港、湛江港和福州港货物吞吐量增速超10%。长江三角洲沿海港口吞吐量在全国沿海港口中占40%。

港口吞吐能力更强

——货物吞吐量超2亿吨以上的中国沿海港口共有23个,沿海港口航道已实现“一图覆盖”,沿海水上安全通信“一网贯通”

如果说海运是中国外贸的“大动脉”,那么港口就是动脉连接的重要器官。

在山东港口日照港,铁路绵延向西,通过新疆阿拉山口进入哈萨克斯坦,经俄罗斯、白俄罗斯、波兰、德国直抵荷兰鹿特丹港,全程上万公里……不久前,日照港获准

开办国际联运过境货物运输业务。这意味着由世界各地海运至日照港的货物,均可通过铁路运输方式,经日照港直接发运至蒙古国、俄罗斯、朝鲜、越南和中亚各国。目前,日照港已成为“一带一路”新亚欧大陆桥经济走廊重要节点、世界最年轻的5亿吨大港,货物吞吐量在全球沿海港口中排名第七。从渤海湾到长三角,从珠三角到北部湾,中国各大沿海港口货物吞吐量正在快速增长,其中不少港口吞吐量年增速超过10%。

分港口看,《报告》显示,2023年货物吞吐量超2亿吨以上的中国沿海港口共有23个。其中,宁波舟山港吞吐量13.2亿吨,居沿海港口首位。北部湾港、镇江港、上海港、湛江港和福州港货物吞吐量增速超

10%。其中,北部湾港、镇江港、湛江港和福州港货物吞吐量的快速增长主要得益于煤炭、金属矿石、钢铁等货类的增长,上海港货物吞吐量的快速增长得益于集装箱等货类的增长。

分区域看,各地区沿海港口吞吐量格局保持稳定。《报告》分析,长江三角洲沿海港口吞吐量在全国沿海港口中占40%,居各区域之首。山东沿海港口、京津冀沿海港口和珠三角沿海港口位列第二梯队,吞吐量分别占全国沿海港口的15%、15%和12%,山东沿海港口连续第3年超过京津冀沿海港口、位列第2;辽宁沿海港口和东南沿海港口作为第三梯队,吞吐量各占全国沿海港口的6%左右。万吨巨轮“侧方停车”绝非易事,精密程

度堪比绣花。巨大的吞吐量背后,是中国沿海港口不断增强的航海保障能力。

交通运输部6月26日发布的数据显示,2013—2023年,中国沿海航标增长68.8%,总量达2.06万座,并实现遥测遥控全部北斗化。海图服务从以纸质海图为主发展为电子海图全覆盖并提供在线发布、实时的更新服务,2023年中国沿海电子海图发行量达492万幅。

同时,中国还建设了由23座北斗差分台、75座北斗连续运行基准站组成的沿海北斗地基增强系统,提供厘米级的高精度导航定位服务;建设了水上安全通信网,作为全球海上遇险与安全系统的组成部分,提供海上遇险安全通信服务;积极推进4G/5G建设和卫星通信应用,持续提升卫星宽带数据通信能力。

“中国已建成全球规模最大的航海保障体系,实现沿海港口航道‘一图覆盖’,沿海上安全通信‘一网贯通’。”交通运输部副部长付绪银说。

迈向数字化绿色化

——今年沿海港口外贸货物吞吐量有望跨过50亿吨门槛,未来将大力推进港、产、城、船、贸融合发展

受船舶制造的长周期属性影响,港航相关行业具有较强的可预测性。今年,全球造船业处于强势上行周期,如何看待中国外贸海运下一步发展趋势?

从主要货种发展趋势来看,干散货运输需求在2024年有望保持小幅增长。《报告》预计,国际干散货海运运力将大于运输需求的增长,航运市场总体将偏向朝着供大于求发展。液体散货方面,由于此前数年油轮订单较少,《报告》预计油轮运力供不应求;液化气方面,将有多艘新运输船投入市场,运力紧张局面将缓解。

集装箱方面,《报告》预计2024年需求小幅增长4%左右;受2021—2022年大量造船订单影响,2024年集装箱运力供给可能大幅增长。

在此基础上,《报告》预计中国沿海港口货物吞吐量和外贸海运规模将延续稳定增长态势,2024年全国沿海港口外贸货物吞吐量有望达到51亿吨左右,同比增速在3.2%左右。航运业的数字化、绿色化转型,正为中国外贸海运发展指出新方向。

共同应对气候变化影响、推动港口和航运业绿色低碳发展……本届海丝论坛活动期间,全球各大港航企业、港航监管机构发布共同声明,推动提升贸易便利化水平,中国外贸海运“绿色”“智慧”关键词更加凸显。

在上海洋山深水港冠东码头,“海港致远”轮为大型甲醇动力集装箱船“阿斯特丽德马士基”轮成功加注504吨绿色甲醇;与此同时,“阿斯特丽德马士基”轮的集装箱装卸作业也在有序进行中……这是今年4月,上海港实施全国首次绿色甲醇“船—船”同步加注时的场景。随着上海国际航运中心能级提升,上海港有望成为全球首批绿色甲醇商业化加注点及区域绿色甲醇燃料加注中心。

外贸海运也面临风险和挑战。参加海丝论坛的业内人士分析,全球产业链供应链正面临贸易保护主义抬头、地缘政治冲突等因素冲击,呈现区域化、本土化、近岸化等趋势。此外,海外港口因大量船只绕行好望角、船舶集中到港造成严重拥堵,全球集装箱运输价格持续上涨。

面对机遇和挑战,如何确保中国外贸海运“大动脉”畅通?

对于运价飙升、空箱不足、舱位紧张等短期问题,从业者正在积极应变。宁波舟山港集团董事长陶成波介绍,今年宁波舟山港通过抢抓运力组织、释放作业效能、优化口岸营商环境等措施,实现集装箱船舶在泊效率比去年平均水平提升8%,等泊时间减少1/3。同时,加大力度吸引空箱回流、推动新建集装箱应用,确保港区空箱存量回升、客户有箱可用。

交通运输部水运科学研究院副院长李清认为,长期来看,应加快人工智能、5G、大数据等技术在港航领域应用,建设集约高效的港口枢纽,推动沿海港口数字化、智慧化、绿色化升级,提升港口枢纽综合能效。“要打造港航业开放融合的产业生态,实现港航要素资源的开放与共享,围绕港航上下游产业链,推进港、产、城、船、贸融合发展。”李清说。

推动外贸海运高质量发展

真虹

中国对外贸易运输量的90%通过海上运输完成。海运在加强中国与世界各国经贸合作、推动国内国际双循环相互促进的过程中担负着重要角色。目前,海运在中国外贸格局中的主导地位正在继续强化。2023年,全球海运总量为123.7亿吨,中国外贸海运量超37亿吨,全球海运中“中国因素”作用更加明显。

从品类看,中国外贸海运中的高附加值货物占比逐年增加,外贸货种逐步向轻质化、高值化发展,反映出中国参与的全球产业链和供应链正在发生深刻变化。同时,能源和原材料贸易也保持了在中国对外贸易中的重要地位。

从国别看,除美国、欧盟、日本等传统贸易伙伴外,中国同新兴市场国家的跨境贸易和外贸海运的繁荣已催生结构性变

化。以上海国际航运研究中心的一项跟踪研究为例:研究发现,中国与东南亚之间的区域贸易迅速发展,驱动域内集装箱海运量提升,使东盟作为中国第一大贸易伙伴地位日益巩固。

从海港吞吐量看,国民经济整体回升向好的态势支撑了中国沿海港口吞吐量的快速增长。在外贸需求回暖带动下,2023年中国港口集装箱吞吐量历史性突破3亿标准箱,同比增长4.8%。全球十大集装箱港口中,有6个是中国大陆的港口。其中,上

海港集装箱吞吐量连续14年保持全球第一,宁波舟山港货物吞吐量连续15年保持全球第一。

展望未来,随着全球产业链和供应链加速重构、中国自身产业结构不断调整优化,中国外贸海运格局也将随之变化。一是大宗能源和原材料海运贸易量增长趋缓,货物附加值较高的集装箱海运有望持续攀升。以东盟为主要贸易对象的区域性外贸海运占比有望加速提升。二是海运将进一步融入供应链服务的全过程中,适

应企业对产业链和供应链安全的追求。“端到端”服务的普及和优化,成为集装箱海运发展新趋势。三是以数字化、智慧化和绿色化为重点的海运新质生产力加速培育,海运业向绿色低碳方面转型,带动海运和沿海港口服务效能不断提升。

在此背景下,推动中国外贸海运高质量发展,应充分适应区域性贸易快速发展带来的新变化。一是更好对接RCEP经贸规则。在RCEP原产地累积规则下,中间产品在各国之间多次进出,导致集装箱海

运货物结构、区域产业布局均发生变化,这应当引起从业者的重点关注。二是更好适应智慧港口、绿色港口、智能航运的发展趋势。码头运营应因地制宜对码头进行智能化改造,加快船舶数字化技术应用;港口企业、航运企业、港务管理机构应关注全球绿色航运发展中出现的新趋势,为实现碳达峰、碳中和目标贡献力量。

(作者为上海国际航运研究中心学术委员会主任)

