



# Analysis Report on Operation of Chinese Ports(2024)

## 中国港口运行分析报告(2024)



# PORTS EFFECTS ON CON





# 目录 ▼

---

宏观经济贸易形势概述	01
国际航运市场运行概述	05
全国沿海港口总体运行情况	09
全国内河港口总体发展情况	20

# 01

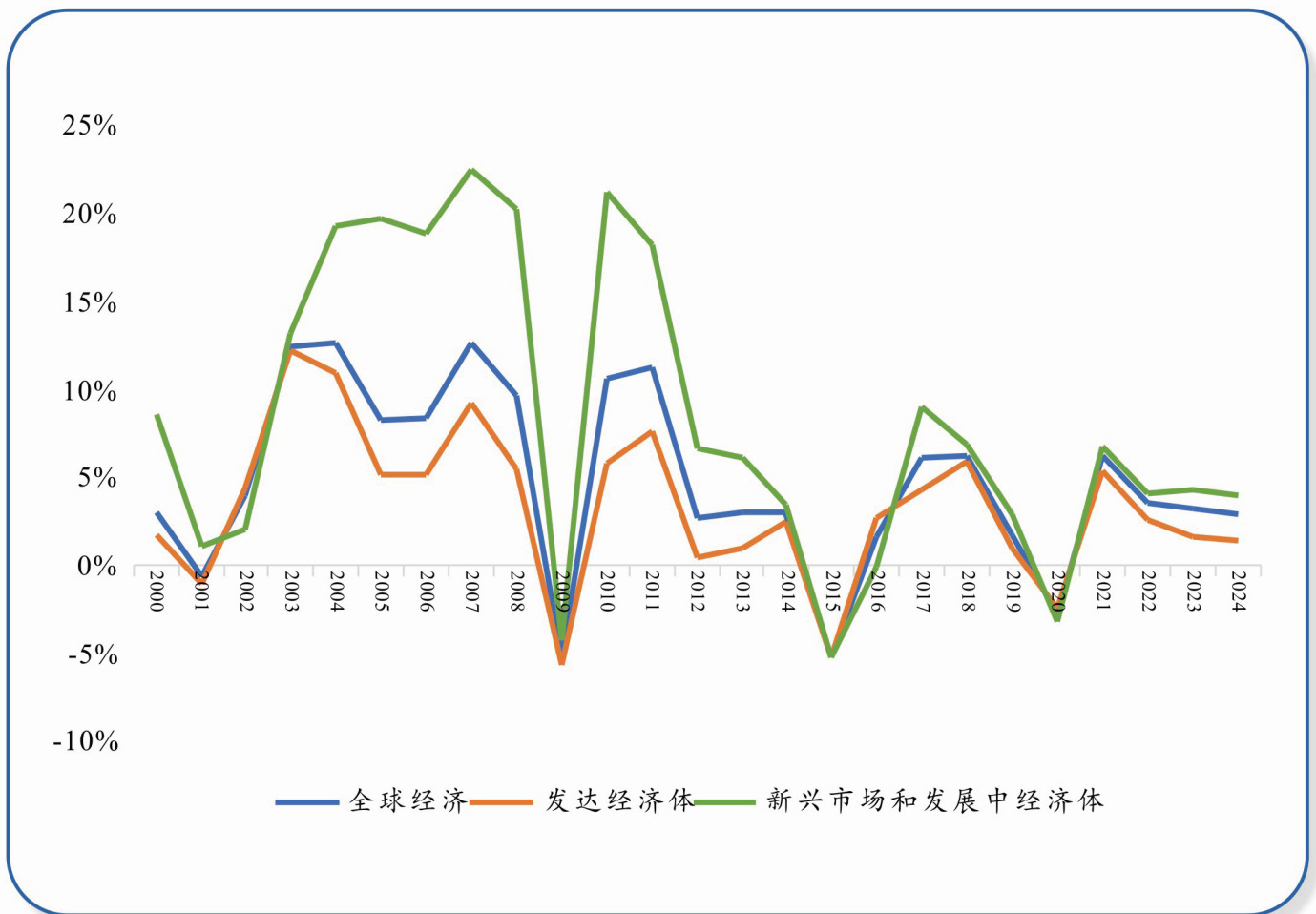
## 宏观经济 贸易形势概述

---



**全球经济处于恢复阶段，复苏进程缓慢。**根据国际货币基金组织最新报告，2023年全球经济总产出增长3.2%，较上年减缓0.3个百分点。分经济体来看，发达经济体、发展中经济体增速均明显放缓。其中，发达经济体增长1.6%，较上年减缓1.0个百分点；发展中经济体增长4.3%，较上年减缓0.2个百分点。

图1-1 全球经济增速走势情况



数据来源：国际货币基金组织《世界经济展望》

**全球贸易缓慢复苏。**据国际货币基金组织最新分析，2023年全球贸易增长0.3%，较上年放缓4.8个百分点。全球及主要经济体对外贸易增速变化情况参见表1-1。

表1-1 全球及主要经济体进出口贸易量增速变化情况

单位:%

	2022	2023
全球总量	5.1	0.3
出口		
发达经济体	5.3	0.9
新兴经济体和发展中国家	4.1	-0.1
进口		
发达经济体	6.7	1.0
新兴经济体和发展中国家	3.2	2.0

数据来源：国际货币基金组织《世界经济展望》

2023年，国内生产总值126万亿元，同比增长5.2%，增速较上年加快2.2个百分点。其中，人均国内生产总值89358元，同比增长5.4%；最终消费支出对国内生产总值增长的贡献率为82.5%，资本形成总额的贡献率为28.9%，货物和服务净出口的贡献率为-11.4%。我国前五大贸易伙伴依次为东盟、欧盟、美国、韩国和日本。同期，我国对“一带一路”沿线国家贸易额增长2.8%，占我国进出口总额的比重为46.6%，比重较上年增加1.2个百分点。机电产品是我国2023年进出口的主要产品，占进出口总额的58.6%，比重较上年增加9.5个百分点。

表1-2 我国主要经济指标增速变化情况

单位:%

	2022	2023
1.国内生产总值	3.0	5.2
2.规模以上工业增加值	3.6	4.6
3.固定资产投资	5.1	3.0
4.社会消费品零售总额	-0.2	7.2
5.外贸进出口额（美元计价）	4.4	-5.0
6.外贸进出口额（人民币计价）	7.7	0.3

数据来源：国家统计局

展望2024年，全球经济不稳定、不确定、难预料因素增多，发展前景的不确定性较高。根据世界银行和IMF最新分析，2024年世界经济主要面临地缘政治紧张、能源和粮食危机、通货膨胀、紧缩的货币政策、债务困境的影响，加大了各国政策应对的难度，并增大世界经济的复苏风险。结合国际主要机构的预测，预计2024年全球经济增速在2.7%左右。

结合相关机构研究对消费、投资、进出口等增速的判断，综合预计全年我国经济增速在4.8%~5.0%。基于全球经济弱复苏判断的情景，预计2024年我国外贸进出口额增速在1.0%左右，较2023年有所上升。

表1-3 我国主要经济指标增速变化情况

单位:%

	国际货币基金组织		世界银行		联合国	
	2023	2024e	2023	2024e	2023	2024e
全球经济	3.2	3.2	2.6	2.4	1.9	2.7
发达经济体	1.6	1.7	1.5	1.2	0.4	1.6
发展中经济体	4.3	4.2	4.0	3.9	3.9	4.1
全球贸易	0.3	3.0	0.2	2.3	-0.4	2.5

注：1.数据来源于国际货币基金组织《世界经济展望》、世界银行《全球经济展望》、联合国《2024年世界经济形势与展望》



# 02

## 国际航运 市场运行概述

---



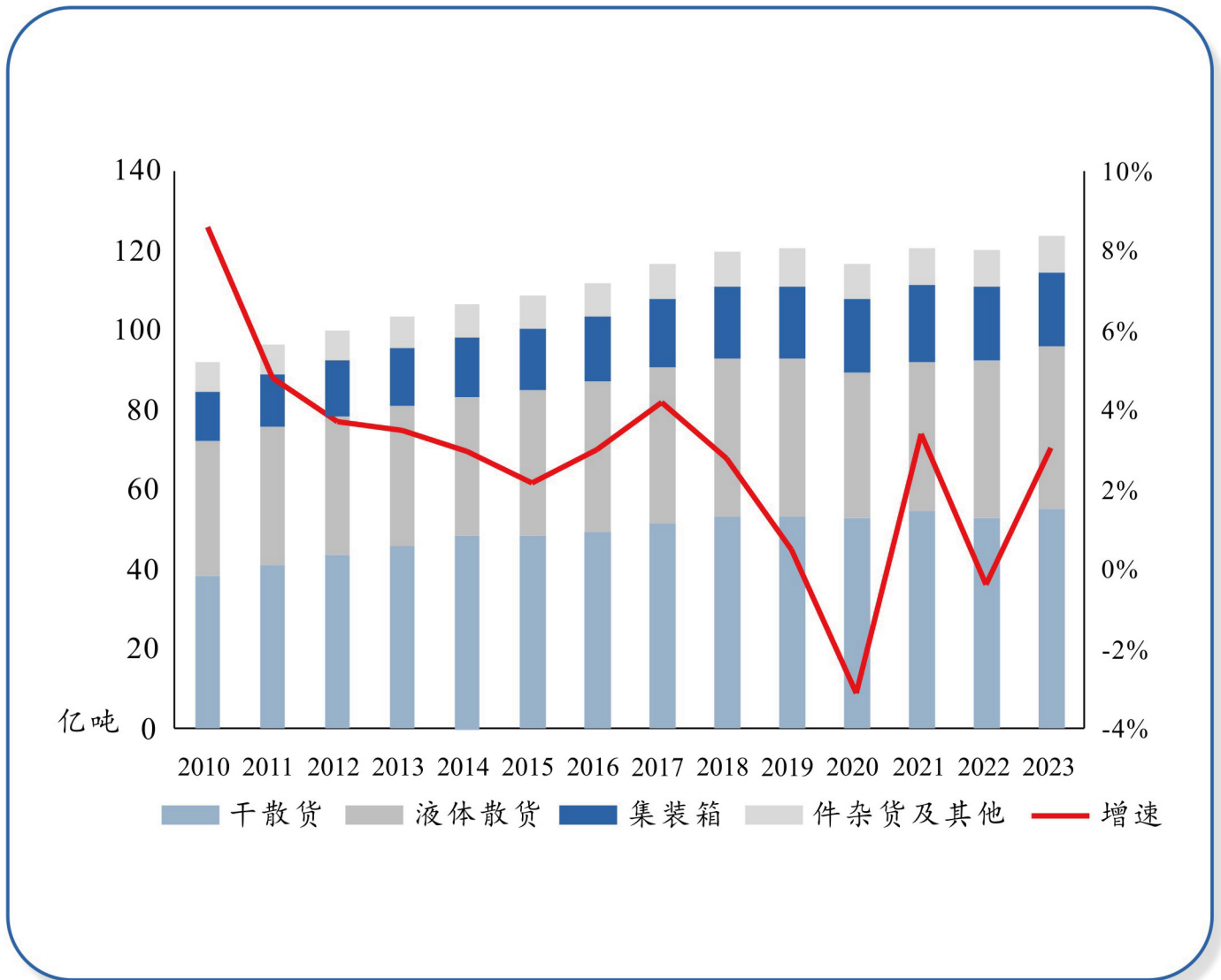


## 2.1 2023年回顾



2023年，世界海运量123.7亿吨，同比增长3.0%，详见图2-1。分货类看，2023年世界干散货海运量较上年增加2.3亿吨，同比增长4.3%；液体散货海运量增加1.2亿吨，同比增长3.1%；集装箱与上年基本持平；件杂货及其他增加0.2亿吨，同比增长1.6%。

图2-1 全球海运量发展状况



数据来源：Clarkson

2023年，世界海运周转量100.3万亿吨公里，同比增长5.0%，而2022年世界海运周转量下降了0.1%。分货类看，干散货同比增长5.2%；液体散货同比增长7.2%；集装箱同比增长0.8%；件杂货及其他同比增长3.2%。

2023年，世界海运市场总运力达23.4亿载重吨，同比增长3.3%。增速较上年加快0.1个百分点，运力增速略高于海运量增速，但低于海运周转量增速，总体来看，海运量和运力较为适应，干散货和液体散货市场相对均衡，集装箱市场运力过剩明显。

“中国因素”在世界海运中的影响依然突出。2023年，我国外贸海运量占世界海运量的比重达30.1%，较上年上升2.2个百分点。其中，矿石、煤炭、原油和集装箱占比分别为75.4%、27.2%、24.7%和23.3%，占比和去年相比都有所提高，分别上升1.4、8.2、1.8和0.2个百分点。



## 2.2 2024年展望

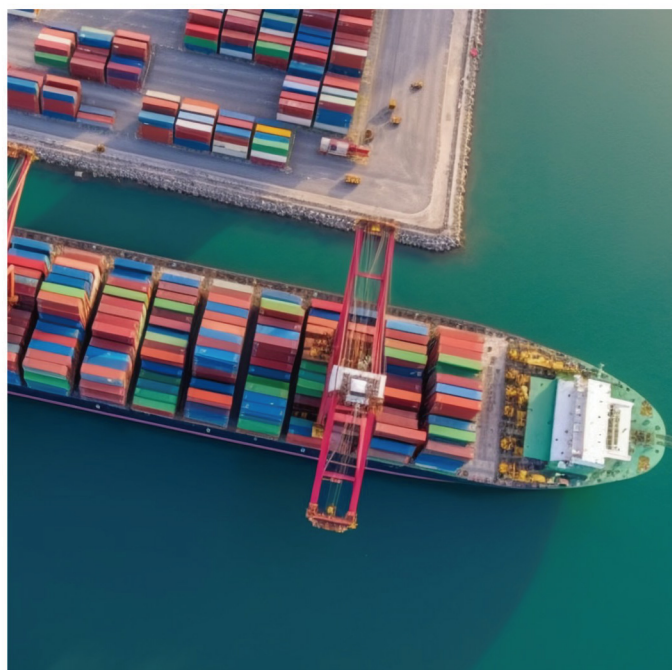


世界经济经历了2023年缓慢复苏后，展望2024年，地缘政治冲突引发经济分割和供应链重组影响仍然存在，预计世界海运需求将保持正增长，克拉克森预计海运量增长幅度在2%左右。运力供求状况受2021年至2022年航运市场火爆影响，大量的船舶订单将于2024年交付，运力总体供应将有较大增长。从主要货种发展趋势来看：

**干散货：**预计干散货运输需求在2024年有望保持小幅增长，约增长1%。而国际干散货海运运力预计将大于运输需求的增长，航运市场总体将偏向供大于求方向发展，但突发因素的影响有可能会造成运价波动。

**液体散货：**随着世界经济逐渐恢复正常发展，预计2024年原油需求将继续保持增长，预计增长3%左右。由于前几年油轮订单较少，预计油轮运力供应将低于运输需求；液化气需求仍将保持增长，但增速将继续降低，比2023年有所减缓，但液化气运输船将有多艘新船投入市场，运力紧张局面将大大缓解。

**集装箱：**2024年的需求将扭转2022年减少、2023年停滞的局面，实现小幅增长，预计将增长4%左右。但是受2021年至2022年高峰期大量下订单造船的影响，2024年集装箱运力供给将有较大增长。因此集装箱运力过剩局面将比较严峻，但突发因素的影响会造成运价波动。



# 03

## 全国沿海港口 总体运行情况

---



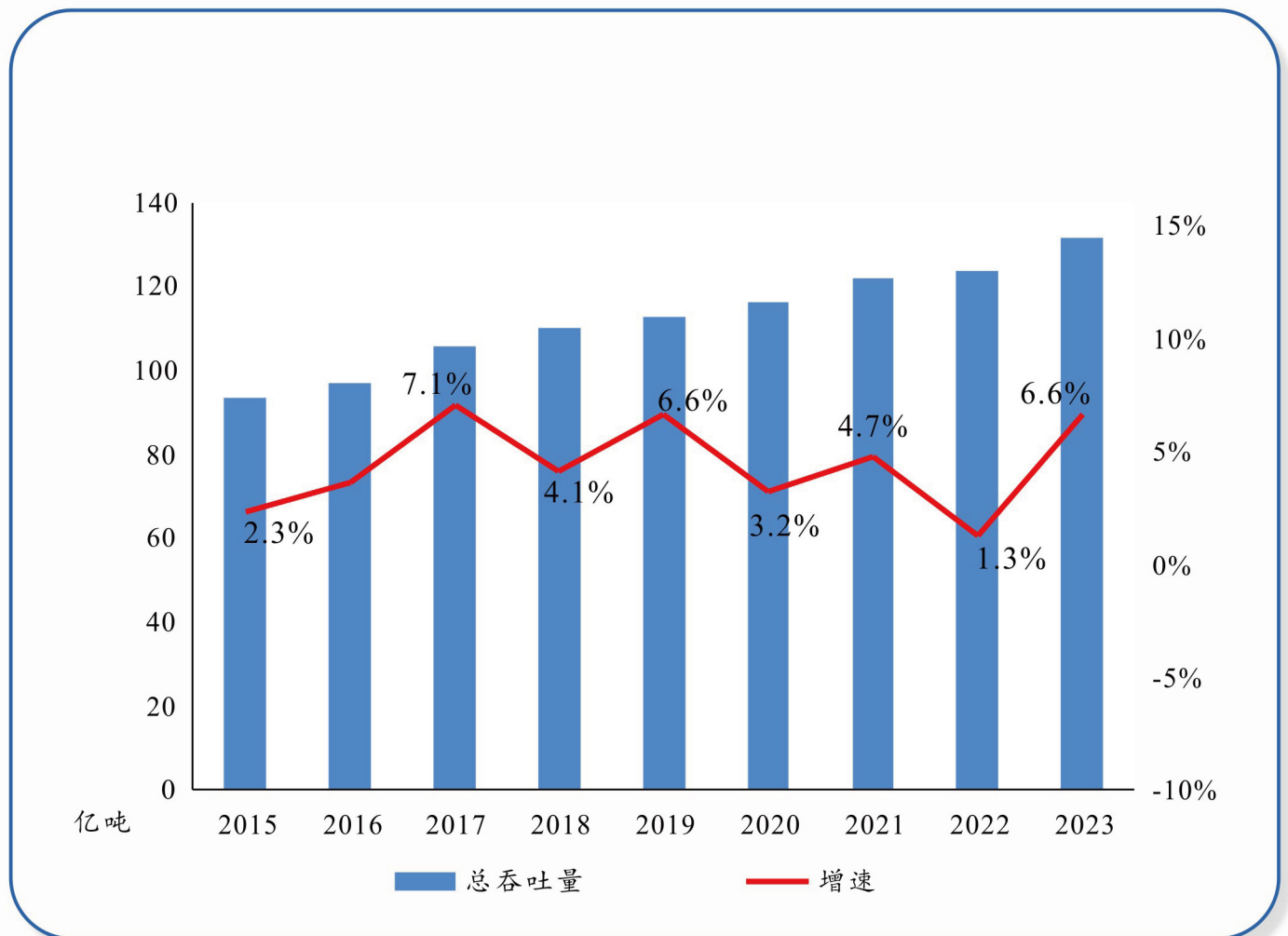
## 3.1 总体情况



### 3.1.1 国内经济好转及受上年同期基数偏低影响，沿海港口吞吐量快速增长

2023年以来，国民经济整体上延续了回升向好的态势，支撑了港口吞吐量的增长。此外，受疫情影响等因素影响，2022年全国港口吞吐量及外贸吞吐量同期增速仅为0.7%、-2.5%，受上年吞吐量基数偏低影响，全国沿海港口吞吐快速增长。2023年，全国沿海港口完成货物吞吐量131.7亿吨，同比增长6.6%，较上年加快5.3个百分点。参见图3-1。其中，南京以下港口完成23.3亿吨，同比增长5.0%。

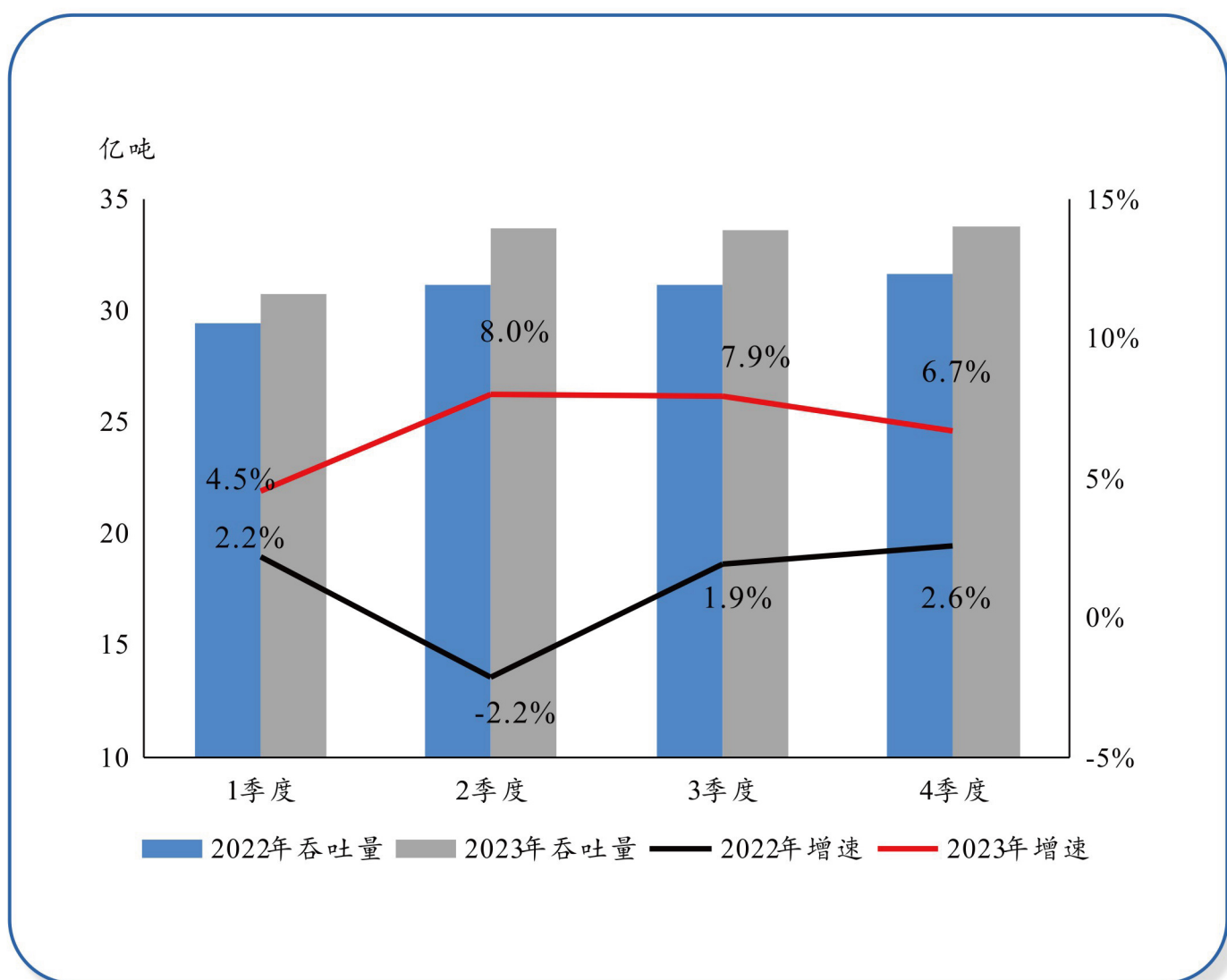
图3-1 沿海港口吞吐量发展情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

分季度看，总体呈现“先增后稳”的态势。其中，第一、二季度沿海港口吞吐量实现了良好开局，同比分别增长4.5%、8.0%，总体延续上年第四季度增长的态势；第三、四季度在“稳增长”政策助力下，沿海港口吞吐量增速为7.9%、6.7%，增速仍处在较快增长的水平，但低基数因素的减弱，使得环比增速有所减缓。参见图3-2。

图3-2 分季度总吞吐量变化情况

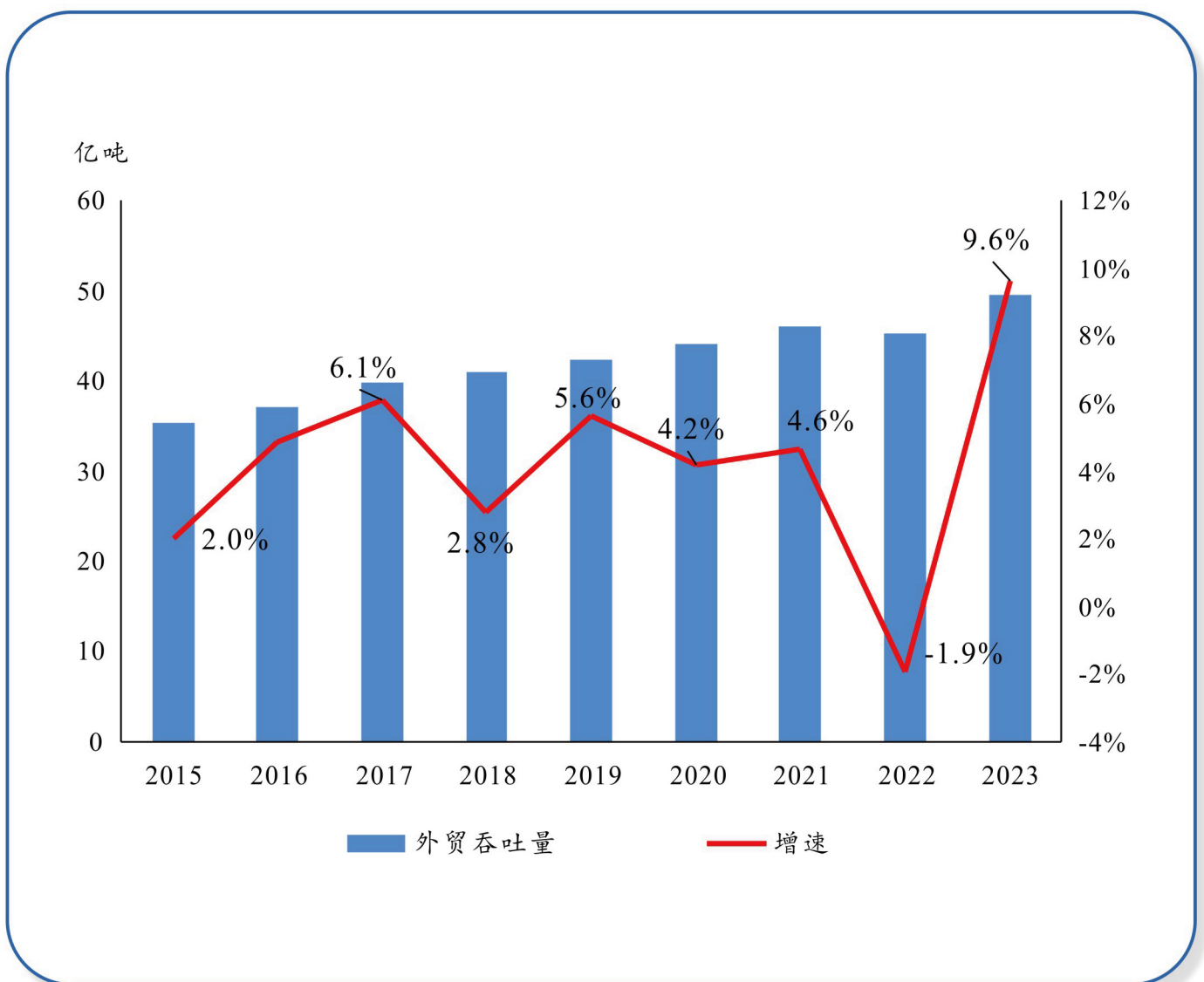


数据来源：交通运输部规划研究院整理

### 3.1.2 多种因素推动外贸吞吐量快速增长

2023年俄乌冲突仍在持续，巴以战争爆发，地缘政治愈加复杂，但全球贸易体系在过去一年中的重塑以及全球经济不景气带来需求的萎缩，国际大宗商品价格整体出现下降的态势。加之库存的增长，带动外贸进口煤炭、外贸进口原油实现快速增长，外贸进口铁矿石维持高位。2023年，全国沿海港口外贸吞吐量49.6亿吨，同比增长9.6%，参见图3-3。分季度看，各个季度外贸吞吐量增速分别为8.0%、9.9%、12.7%和7.8%，总体呈现显著增长的态势，参见图3-4。

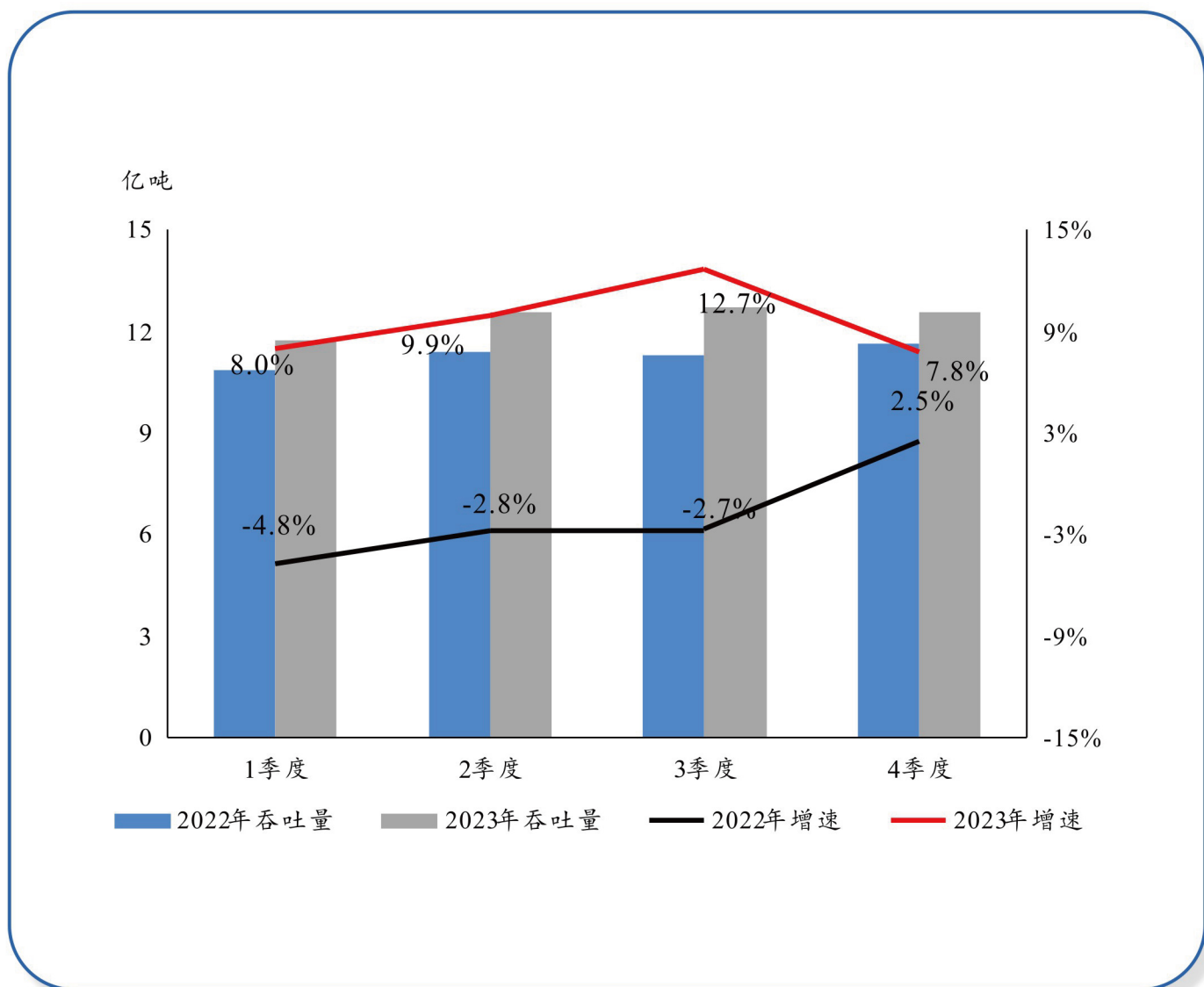
图3-3 全国沿海港口外贸吞吐量发展情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理



图3-4 分季度外贸吞吐量变化情况



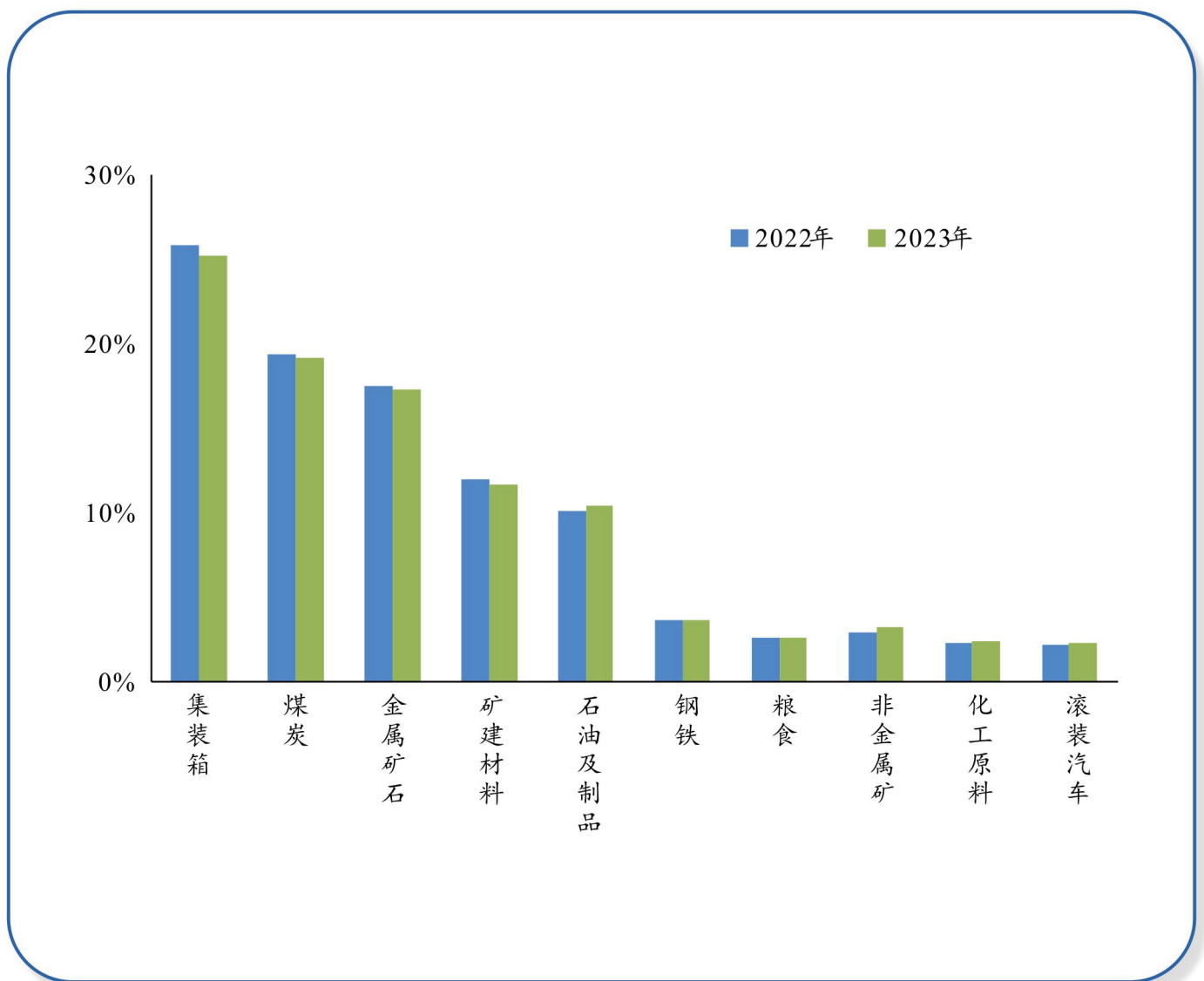
数据来源：交通运输部规划研究院整理



### 3.1.3 传统煤油矿箱仍占主导地位，矿建材料连续五年超过石油及制品为第四大货类

2023年，集装箱、煤炭、金属矿石、矿建材料和石油及制品依然是我国沿海港口的五大主要货类，全年完成吞吐量占总吞吐量的84%，较上年下降约1个百分点。其中，矿建材料自2019年超过石油制品后一直稳居第四大货类。2022年、2023年分货类占总吞吐量比重情况，见图3-5。

图3-5 2022年及2023年分货类占总吞吐量比重情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

从吞吐量增量贡献来看：全年集装箱、煤炭、石油及制品、金属矿石的贡献率分别为16.5%、15.8%、15.7%和14.9%。各货类吞吐量增长情况如下：

- 2023年，沿海港口集装箱吞吐量总体呈现平稳增长的特征，全年分季度增速波动较小，实现正增长。全年沿海港口集装箱总吞吐量全年完成2.89亿TEU，同比增长4.2%。
- 2023年，我国经济回升向好、高质量发展扎实推进，全年煤炭消费量仍保持小幅增长，在国内煤炭消费需求稳定增长的背景下，沿海煤炭海运需求规模保持较快增长，全年我国海运煤炭调入量12.5亿吨，同比增长9.6%。
- 2023年，全年我国沿海港口铁矿石总吞吐量同比增长6.1%。其中，外贸进口矿石接卸量同比增长5.0%。
- 在国内石化行业需求恢复、原油加工量快速增长、外贸原油进口量高速增长等因素共同影响下，我国沿海原油吞吐量和外贸原油进口量同比均实现大幅增长，均创历史新高。2023年，我国沿海港口原油吞吐量同比增长13.4%，外贸原油进港量同比增长13.0%。



## 3.2 分区域发展情况

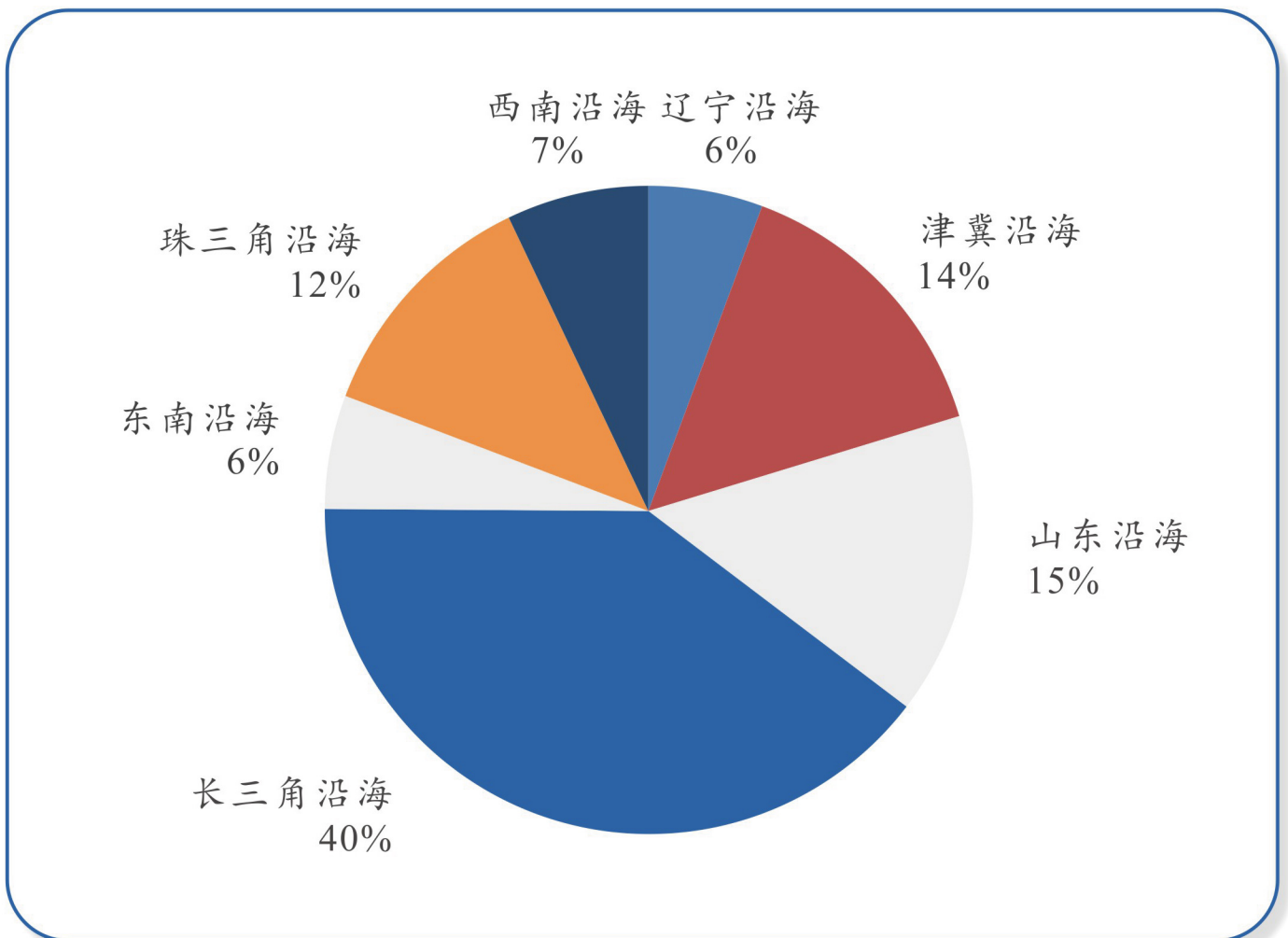


从分区域吞吐量完成情况看，总体呈现以下两个特点：

### (1) 整体发展格局保持相对稳定。

整体发展格局保持相对稳定。长江三角洲占比40%，稳居各区域之首，山东、津冀和珠三角位列第二梯队，分别占15%、15%和12%，山东连续第三年超过津冀位列第二位；西南、辽宁和东南作为第三梯队分别占7%、6%和6%。

图3-6 2023年沿海港口分区域吞吐量占比情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

## (2) 各区域增长动力各不相同。

01

辽宁沿海：辽宁省经济回升向好态势持续巩固，主要经济指标增速跑赢全国。在宏观经济持续好转的背景下，辽宁沿海港口吞吐量同比增长1.7%。其中，矿建材料、金属矿石、石油天然气及制品、钢铁、煤炭和粮食均呈下降态势。非金属矿石、集装箱（箱量）吞吐量同比分别增长68.0%、7.3%。

02

津冀沿海：津冀沿海港口在金属矿石、非金属矿石、矿建材料、石油天然气及制品和钢铁等货类增长的带动下，吞吐量同比增长5.2%。集装箱（箱量）吞吐量同比下降2.1%。

03

山东沿海：山东沿海港口吞吐量同比增长4.4%，增速高于辽宁沿海港口，但慢于津冀沿海港口。石油天然气及制品、煤炭、滚装汽车和集装箱是增长贡献率较高的货类。从增速看，滚装汽车、集装箱（箱量）和石油天然气及制品吞吐量同比分别增长16.3%、11.1%和9.9%。

04

长江三角洲沿海：长三角沿海港口吞吐量同比增长7.6%，在沿海各区域中，吞吐量增量最大。其中，石油天然气及制品、集装箱、矿建材料和金属矿石对吞吐量增长贡献较高。从主要货类增速看，滚装汽车、石油天然气及制品、粮食、钢铁和非金属矿石吞吐量增长较快，同比分别增长18.2%、15.8%、15.8%、12.6%和11.4%；矿建材料、煤炭、集装箱（箱量）和金属矿石增速分别为6.2%、5.6%、5.4%和5.0%。

05

珠江三角洲沿海：珠三角沿海港口吞吐量同比增长6.6%。非金属矿石、金属矿石和石油天然气及制品是推动吞吐量增长的主要货类，集装箱（箱量）吞吐量同比增长1.2%。

06

东南沿海：东南沿海港口吞吐量同比增长4.9%。其中，煤炭、金属矿石和石油天然气及制品对区域吞吐量增长贡献较大。从增速看，煤炭和金属矿石吞吐量同比分别增长21.5%和14.3%，集装箱（箱量）吞吐量同比增长2.1%，矿建材料同比下降14.0%。

07

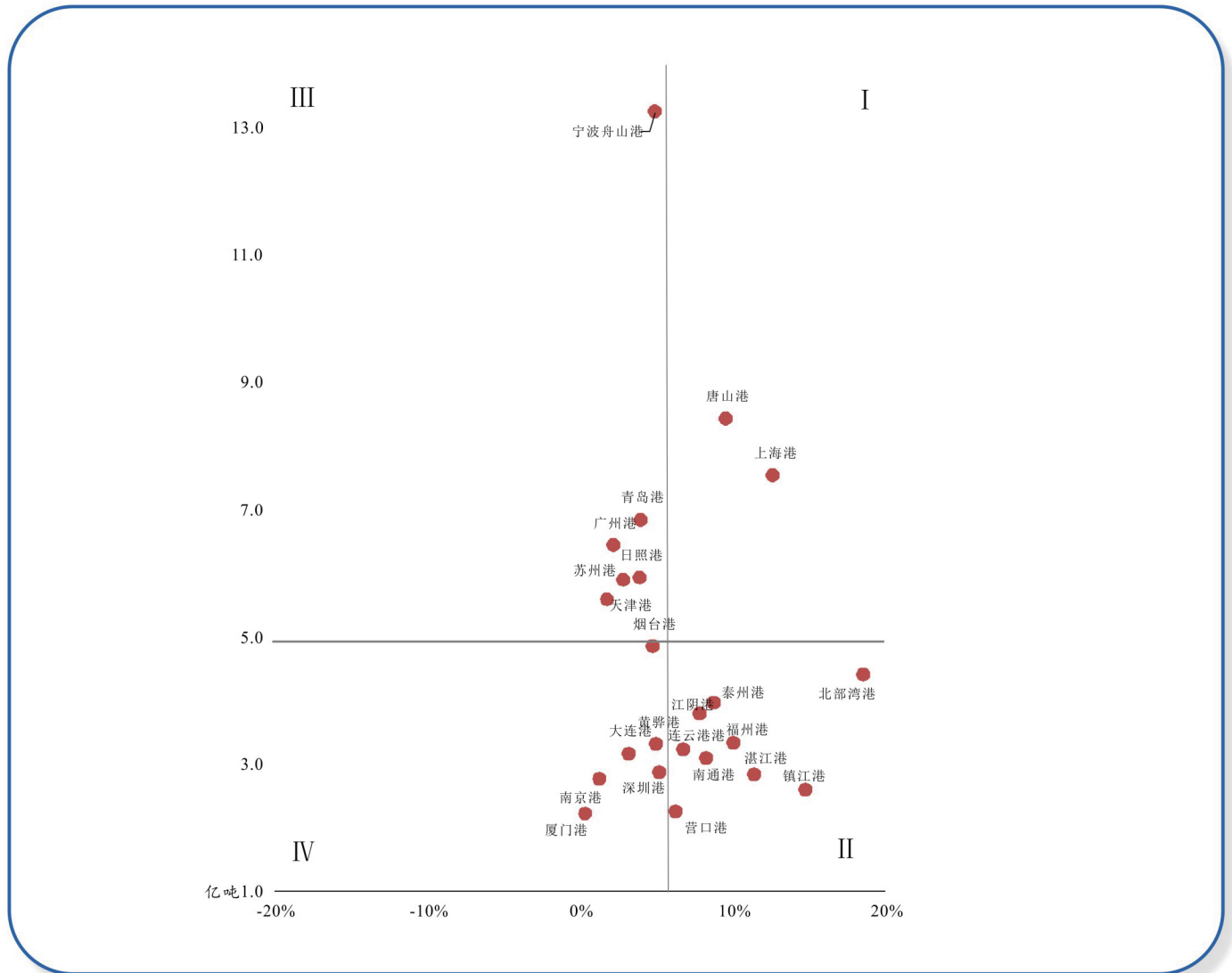
西南沿海：西南沿海港口吞吐量同比增长14.3%，净增1.2亿吨，是沿海增长最快的区域，增长较快的原因主要是区域经济产业发展的推动以及去年基数偏低的影响。其中，煤炭、滚装汽车、金属矿石、非金属矿石、矿建材料和石油天然气及制品是对吞吐量增长贡献较大的货类，矿建材料、非金属矿石和煤炭吞吐量快速增长，同比增长31.7%、30.5%和21.6%，集装箱（箱量）吞吐量同比增长3.3%。

### 3.3 分港口发展情况



2023年，我国沿海超过2亿吨以上港口共有23个。全年共完成吞吐量108亿吨，同比增长5.9%，占全国沿海总量的81.9%，与去年相比，下降0.6个百分点，参见图3-7。

图3-7 分港口“吞吐量-增速”矩阵图



数据来源：交通运输部规划研究院整理

其中，宁波舟山港吞吐量13.2亿吨，位居沿海港口首位，也是全国唯一一个突破10亿吨的港口。北部湾港、镇江港、上海港、湛江港和福州港增速超过10%的港口，除上海港外其他三港主要得益于煤炭、金属矿石以及钢铁等货类的较快增长，上海港得益于集装箱、矿建材料和钢铁等货类的增长。

### 3.4 2024年展望



展望2024年，贸易摩擦、俄乌冲突和中东紧张局势升级对全球经济的影响仍将持续，我国外部环境的复杂性、严峻性、不确定性持续增加。2024年也是我国“十四五”规划的关键一年，经济回升向好、长期向好的基本趋势没有改变。预计2024年，在各项稳经济、稳外贸政策“组合拳”支持下，综合相关机构研究结论，预计全年我国经济增速将在5%左右。

基于上述宏观经济形势的判断，我国港口货物吞吐量也呈现稳定增长的态势。预计2024年，全国沿海港口总吞吐量、外贸货物吞吐量分别在136亿吨和51亿吨左右，同比增速在3.0%和3.2%左右。全年沿海港口吞吐量及主要货类吞吐量预测，详见表3-1。

对于重点货类发展趋势的初步判断：

- 煤炭吞吐量将达到25.3亿吨，一次下水量8.8亿吨，外贸进口量3.9亿吨。
- 沿海港口原油吞吐量7.8亿吨，其中，外贸进口原油5.5亿吨。
- 铁矿石吞吐量20.4亿吨，其中外贸进口铁矿石12.8亿吨。
- 集装箱吞吐量3亿TUE，其中国际航线1.54亿TEU。

表3-1 2024年沿海港口吞吐量预测 单位：亿吨、亿TEU、%

	2024年预测	
	吞吐量	增速
沿海总吞吐量	135.7	3.0
外贸吞吐量	51.2	3.2
1.煤炭吞吐量	25.3	0.3
一次下水量	8.8	0.1
外贸进口	3.9	1.0
2.原油吞吐量	7.8	2.4
外贸进口	5.5	3.9
3.铁矿石吞吐量	20.4	1.1
外贸进口	12.8	1.0
4.集装箱吞吐量	3.0	3.8
国际航线吞吐量	1.5	4.0

# 04

## 全国内河港口 总体发展情况

---



## 4.1 内河港口货物吞吐量发展总体情况



本报告内河港口范围不包含长江南京以下8港（南京、镇江、苏州、南通、常州、江阴、扬州及泰州8港）。2023年，我国经济整体上延续了回升向好的态势，我国内河港口完成货物吞吐量38.0亿吨，同比增长14.1%。

图4-1 内河港口吞吐量发展情况

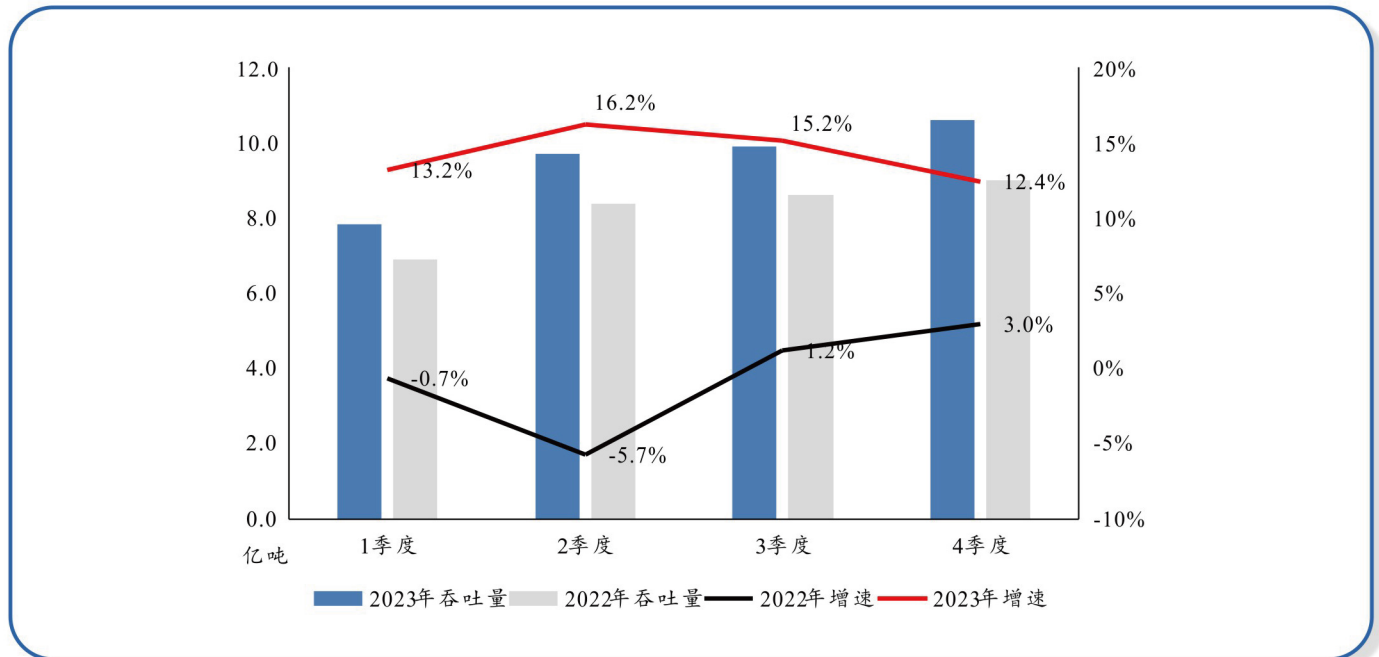


数据来源：交通运输部规划研究院整理

分季度看，2023年内河港口各季度货物吞吐量较上年同期增速呈中间高、两端低的态势发展，各季度增速分别为13.2%、16.2%、15.2%和12.4%，与同期GDP增速基本保持一致。具体参见图4-2和图4-3。

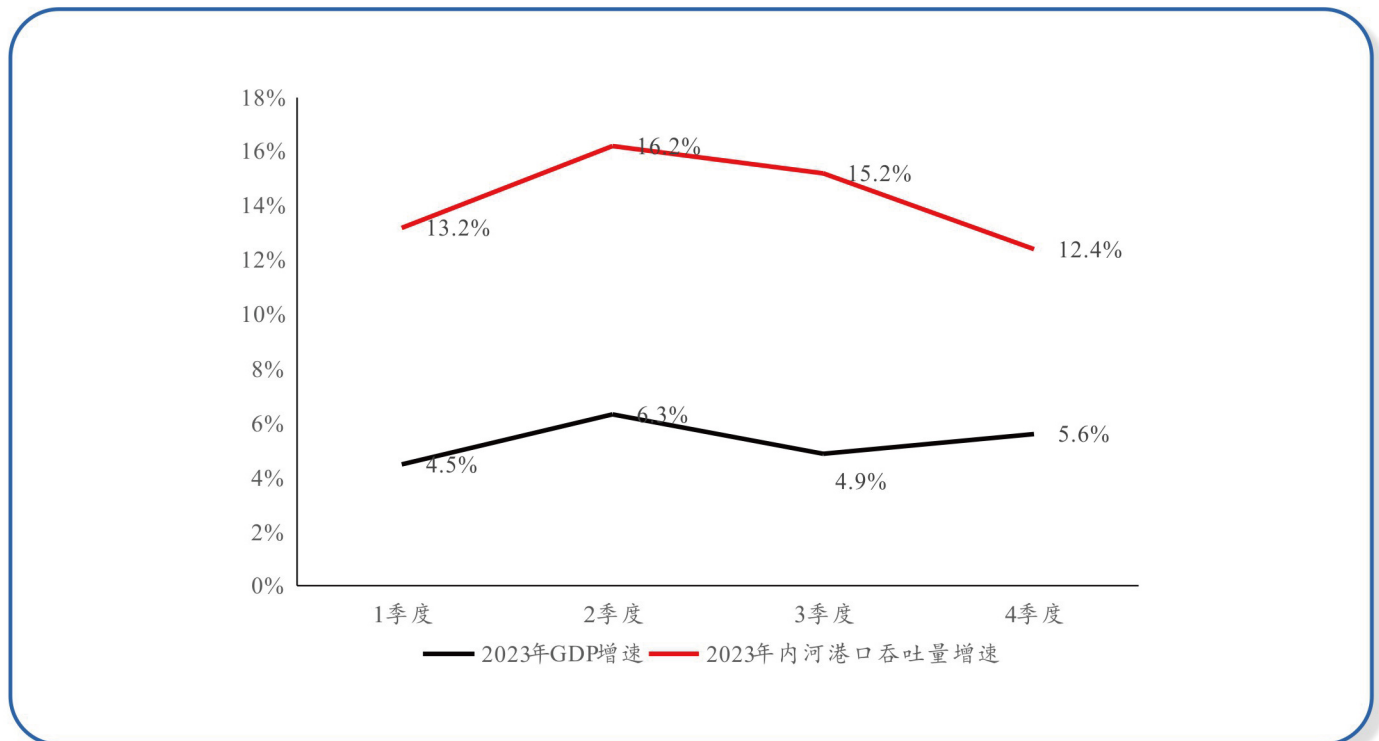


图4-2 内河港口分季度总吞吐量变化情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

图4-3 2023年内河港口分季度吞吐量增速与同期GDP增速变化情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

近几年，内河港口外贸货物吞吐量维持在8000万吨~9000万吨水平，2023年完成8979万吨，同比增长6.4%。2023年全国内河港口外贸吞吐量发展情况，参见图4-4。分季度看，各个季度内河港口外贸吞吐量增速分别为-2.3%、7.4%、4.7%和15.6%。分季度外贸吞吐量变化情况，参见图4-5。

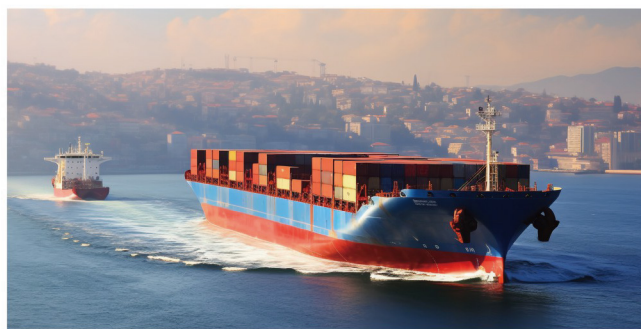
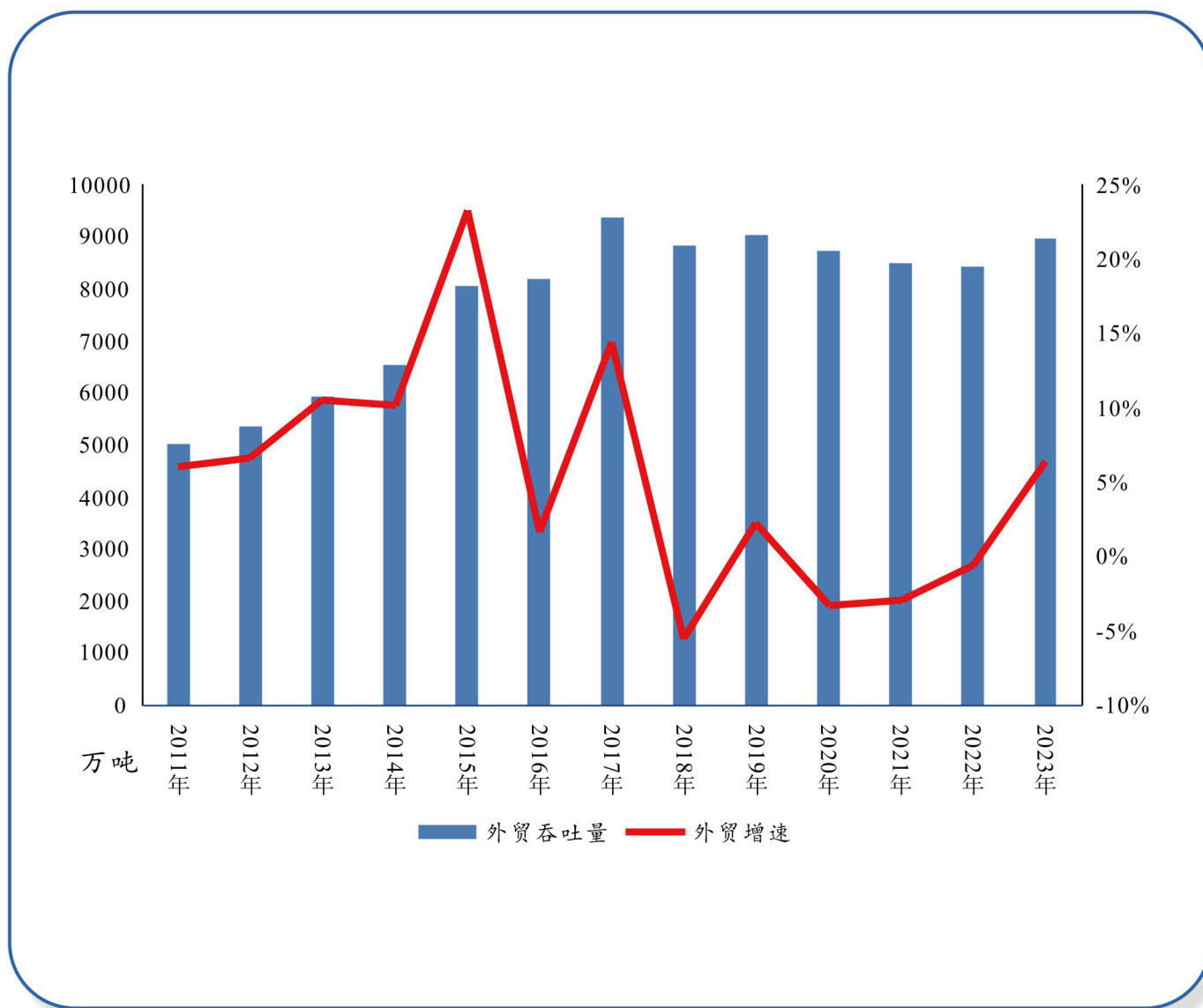


图4-4 全国内河港口外贸吞吐量发展情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理

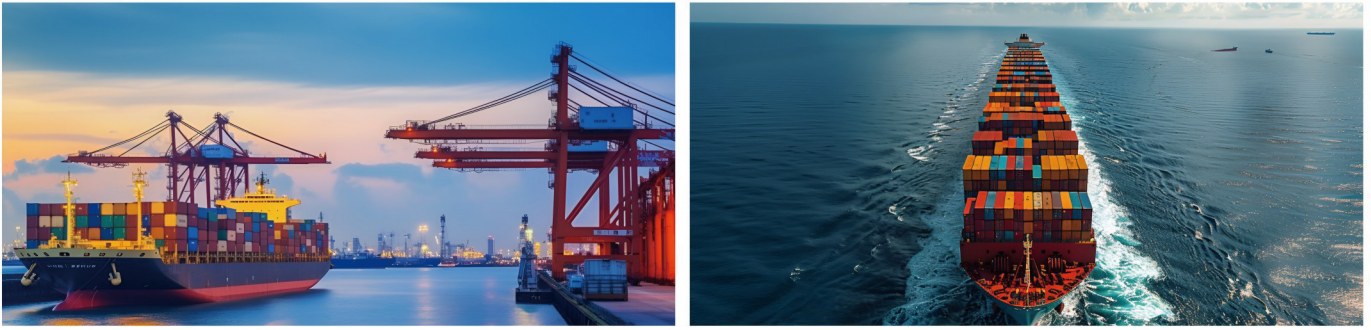
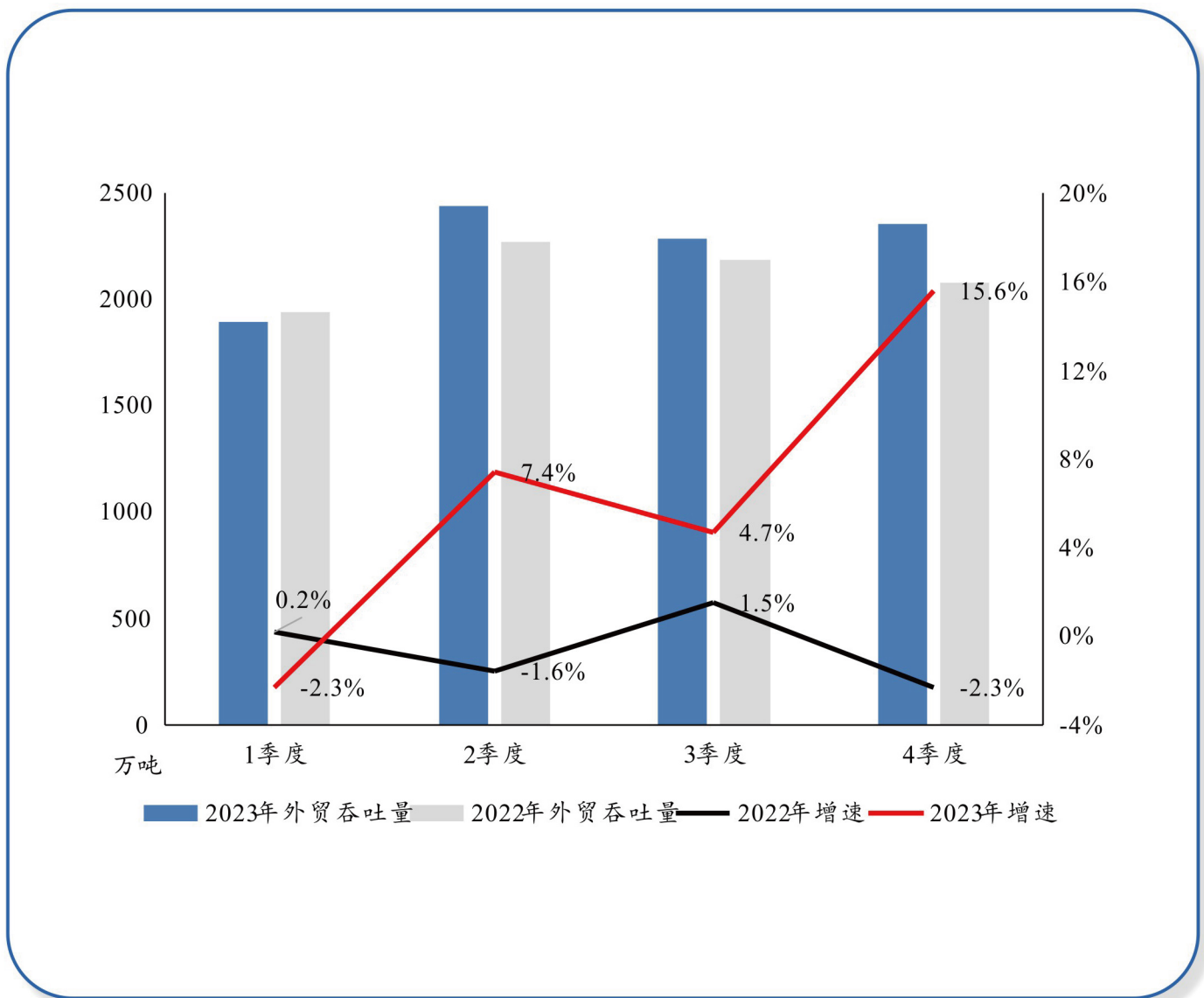


图4-5 内河港口分季度外贸吞吐量变化情况



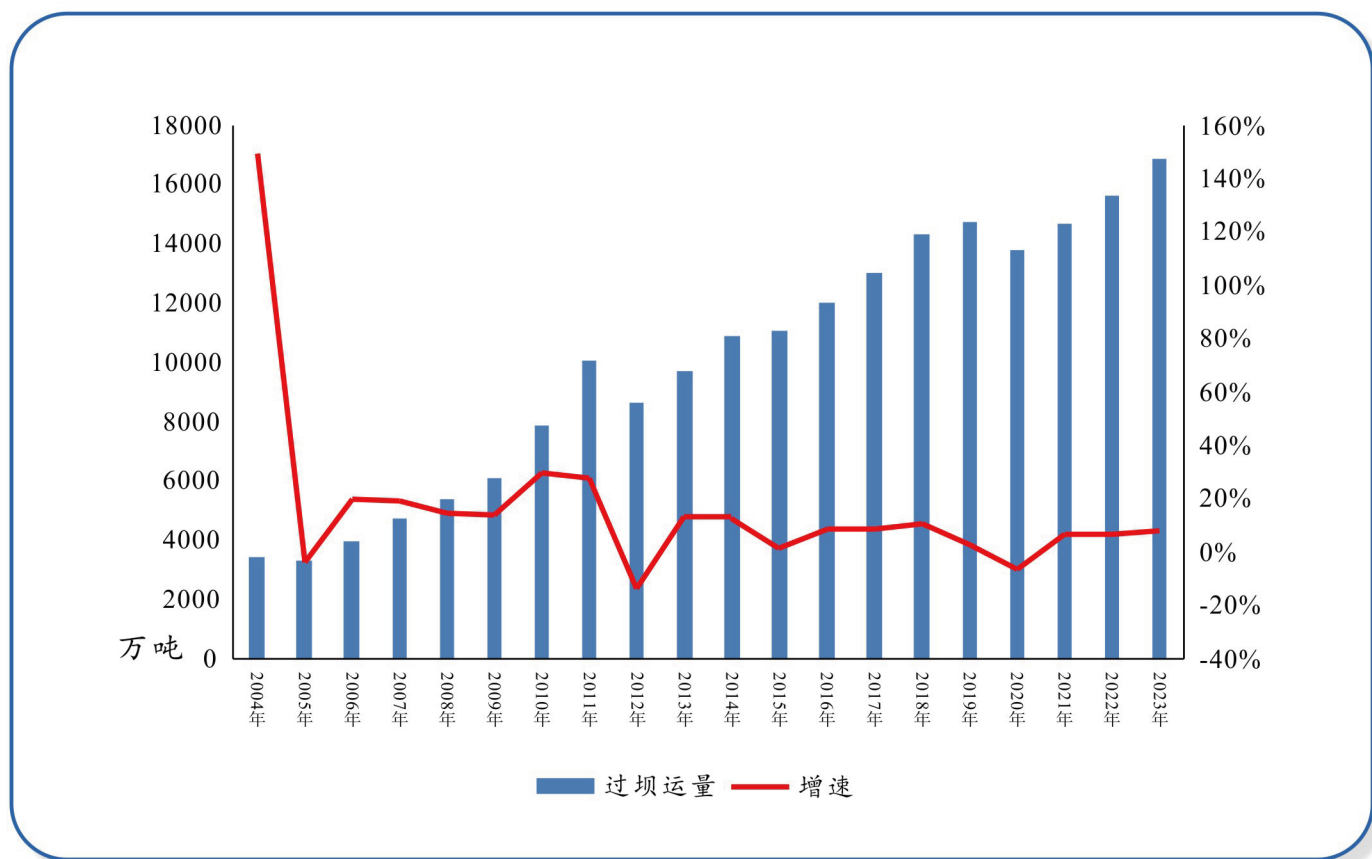
数据来源：交通运输部规划研究院整理

从货物包装形态构成看，内河港口吞吐量以干散货为主体地位，2023年内河港口完成干散货吞吐量27.0亿吨，占内河港口货物吞吐量的70.9%；液体散货、件杂货和集装箱约分别完成1.3亿吨、7.2亿吨和2.6亿吨，各占内河港口货物吞吐量的3.3%、19.1%和6.7%。

从货物主要品类看，2023年内河港口吞吐量中煤炭、油气品等能源类货物合计约5.8亿吨，同比增长9.7%，占比15.3%；矿产资源类货物合计约21.7亿吨，同比增长17.3%，占比57.1%；钢材、水泥、化肥等主要工业产品完成5.7亿吨，同比增长8.6%，占比14.9%。

三峡船闸连续多年超过设计通过能力，超负荷运行压力大。自三峡水电工程投产以来的20年间，已累计发电超过1.6万亿千瓦时，三峡船闸自2003年通航至今，通过三峡船闸、升船机的货运总量超过20亿吨，三峡工程在发挥巨大清洁能源效益的同时，还发挥了显著的防洪和航运效益。三峡船闸过坝货运量于2011年突破1亿吨，提前达到设计通过能力；进入“十三五”期以来，三峡船闸过坝货运量持续增长，其中2020年受疫情影响过坝货运量为1.4亿吨，较2019年略有下降，到2021年回升至1.5亿吨，2022年、2023年进一步达到1.6亿吨、1.7亿吨，创历史新高。

图4-6 三峡船闸过坝运量发展情况



数据来源：交通运输部规划研究院整理



## 4.2 2024年的展望



展望2024年，我国经济仍将延续疫后恢复态势，有望实现5%左右的增速。初步判断在内需经济和国内消费升级的促进下，内河港口的发展还有进一步提升的空间。尤其是整体上处于工业化中期的中西部地区，通过进一步完善产业发展要素条件和交通基础设施等，将为更好的承接沿海产业转移提供良好发展环境，区域经济发展前景广阔，对内河港口的货运需求潜力巨大。同时，在我国“双碳经济”新发展模式的背景下，绿色、环保、经济的内河航运将在综合交通运输体系中发挥更大的作用，其地位也将逐步提升。预计2024年内河港口货物吞吐量增速为5%。

## 《全国港口经济运行分析报告》编写组

主管院长：	刘占山	副院长
主管总工程师：	沈益华	所总工程师
	徐力	所资深总工
主管所长：	冯云	所长
	田佳	副所长
主管主任工程师：	孙瀚冰	院首席研究员
项目负责人：	刘长俭	室主任
	葛彪	高级工程师

姓名	专业	职称	角色
葛彪	沿海港口	高级工程师	专业负责人
刘长俭	沿海港口	高级工程师	专业负责人
魏雪莲	内河港口	高级工程师	专业负责人
任静	内河港口	高级工程师	专业负责人
孙平	航运市场	高级工程师	专业负责人
吴宏宇	LNG系统	工程师	专业负责人
毕珊珊	LNG系统	高级工程师	专业负责人
张晓晴	煤炭系统	高级工程师	专业负责人
王蕊	原油系统	高级工程师	专业负责人
李宜军	矿石系统	高级工程师	专业负责人
高天航	集装箱系统	工程师	专业负责人
徐杏	集装箱系统	高级工程师	专业负责人
袁子文	集装箱系统	高级工程师	专业负责人
于汛然	宏观经济	工程师	专业负责人
梁孝	宏观经济	工程师	专业负责人
黄川	宏观经济	博士后	专业负责人
穆长泽	宏观经济	工程师	专业负责人
冯一川	宏观经济	工程师	专业负责人

