



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 2월 9일

제 10-3호



한국해양수산개발원 상해연구센터 (Korea Maritime Institute Shanghai Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1504 Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

전문가 컬럼



전국 원료탄 물류망 구축의 부가수익 분석

베이징 교통대학
루이홍 교수

우리나라는 세계 최대의 석탄 생산국이자 소비국이다. 우리나라 에너지생산과 소비구조에서 석탄의 비중은 각각 76% 및 69%이다. 2009년 전국 석탄소비량은 30억 톤을 초과했으며, 그 중 원료탄이 반 이상이다. ‘중국발전연합회(中电联)’는 2010년 전국 원료탄 소비량은 16억 톤에 이를 것으로 예측하고 있다.

2008년 1월에는 중국 남부의 광범위한 지역에서의 심각한 강우 및 강설 피해로 원료탄 수급 차질이 격화되었다. 2010년 초에는 북부의 극심한 한파로 원료탄의 수요가 급증하고 원료탄의 운송에 대한 압력이 가중되었다. 현재 전국의 ‘원료탄 공급 긴장, 운송능력 부족, 가격 급상승’ 등이 중앙의 지도자부터 지방 백성까지 공동 이슈가 되고 있다. 이를 해결하기 위해 중국에너지국제석유화공유한공사는 베이징 교통대학 및 국가발전개혁위원회 거시경제연구원과 ‘우리나라 원료탄 물류 현황 분석 및 물류네트워크 구축 연구’를

실시했다.

프로젝트팀은 현장조사에 의한 분석을 근거로 우리나라의 원료탄 물류관리가 아직도 전통적인 ‘조방(粗放)’단계에 처해 있는 것으로 지적되었다. 주요 문제점은, 원료탄 물류원가가 판매가의 30~60%를 차지하고 철도운송이 원료탄 공급효율을 제약하는 장애이며, 원료탄 비축의 개별화로 경제적 무질서와 지역별 중복배치 문제가 공존하며, 원료탄 물류시장에서의 투명성이 지나치게 낮아 ‘Price Seeking Mechanism’의 형성이 어려우며, 원료탄 공급사슬의 정체위험에 대한 저항능력이 낮아 ‘사슬탈락 리스크’가 존재한다. 특히 우리나라가 전력관리 체계를 개혁했으나 시장지향적 원료탄 관리시스템이 아직은 형성되지 못한 가운데, 정부의 효율적인 원료탄 운송체제 관리가 결여되어 있다.

프로젝트팀은 서구, 일본 등 선진국의 경험을 반영해 우리나라 원료탄 물류망 구축을 위한 두 가지 방안을 제시했다.

우선 원료탄 비축, 출하 등의 방법으로 국가 차원의 거시적인 조정 및 돌발사태 대응에 참여해야 한다. 그리고 물류망의 통합 관리를 통하여 전력기업의 고원가, 원료탄 비축규모 확대 및 예비자금 부족 등 모순을 해결하고 국민경제의 안정적 성장을 보장해야 한다.

프로젝트팀은 또한 국가, 지역 및 기업 등 3개 차원에서 전국 원료탄 물류망의 구조적 특성 및 구축 방안을 연구하였다. 전국 원료탄 물류망은 국가 에너지 비상 비축능력을 갖추고 지역적인 석탄 공급 물류서비스도 통제하며, 원료탄 창고증권 등의 물류금융 및 원료탄 선물교역 등이 가능하도록 기본여건을 확충하여야 한다.

한편, 전국 원료탄 물류망 구축의 부가 수익을 추가로 추산했다. 2010년 전국의 원료탄 소비량을 16억 톤으로 하고, 전국 원료탄 물류망에 대한 통합구매 및 물류 모드를 실현하는 경우 약 1,000억 위안의 구매 및 물류비용과 3,200만 톤에 이르는 철도운송 수요가 절감되며, 원료탄 비축 및 운송에 따른 에너지 소비, 이산화탄소 배출, 토지자원 점유 등도 감소된다.

프로젝트팀은 전국 원료탄 물류망의 참여주체별 부가수익을 분석하기도 했다. 예를 들어 창고증권 저장 용자를 통해서 전력기업들은 전국적으로 350억 위안의 재고비용을 절약할 수 있다. 석탄 공급 규모가 연간 1,000~4000만 톤인 경우를 가정하면 원료탄 물류센터별 판매수익이 1~3억 위안에 이를 것이다.

원료탄 공급사슬 양단의 원료탄 공급 및 소비기업의 유형이 상대적으로 단순하며, 중간의 원료탄 물류기업은 비교적 절차 및 구성이 복잡하며, 업무의 범위도 매우 크다. 전반적으로는 산업사슬관리의 복잡함과 ‘정보고도(情報孤島)’의 현상이 나타나고 있다. 전국 원료탄 물류망의 고효율 운영을 확립하기 위해 국가가 보다 고차원의 지도 및 협력기구를 설립하여 전국 원료탄 물류정보망 건설 및 원료탄 물류의 ‘현대화 및 정보화’를 실현하고 국제 원료탄시장에서 우리나라의 원료탄 생산/소비 규모에 상응하는 ‘중국가격’이 형성되도록 함으로써 국제적인 발언권을 확보해야 할 것이다.



构建全国电煤物流网络的增值效益分析

北京交通大学
汝宜红 教授

发我国是世界第一大煤炭生产国和消费国。在我国能源生产和消费结构中，煤炭分别占76%和69%。2009年全国煤炭消费量超30亿吨，电煤占一半以上。中电联预计，2010年全国电煤消费量为16亿吨左右。

2008年1月，我国南方大面积雨雪灾害，使多年来积累的电煤供需矛盾终于爆发；2010年伊始，北方又遭寒流侵袭，不仅骤然增加了电煤需求，也给电煤运输带来巨大压力。目前，全国性的“电煤供应紧张、运力不足、价格上涨”已成为上至中央领导，下至地方百姓的共同话题。为此，中能国际石油化工有限公司委托北京交通大学、国家发展和改革委员会宏观经济研究院开展了题为《我国电煤物流现状分析及物流网络构建研究》项目。

项目组在现场调查分析基础上，指出我国电煤物流管理尚停留在传统粗放阶段，

主要问题有：电煤物流成本占电煤价格的30~60%，铁路运输是制约电煤供应效率的瓶颈；电煤储备各自为政，全国整体无序与区域重复配置并存；电煤物流市场透明度过低，难以形成价格发现机制；电煤供应链整体抗风险能力偏低，存在“断链风险”。特别是我国电力体制改革后，以市场为导向的电力燃料管理体系尚未形成，政府部门缺乏有效协调煤电运运行机制的支撑手段。项目组借鉴欧美日等发达国家经验，重点论证了构建我国电煤物流网络，通过电煤收储、投放等手段参与国家宏观调控、应对突发事件，通过物流网络集成化运作，解决电力企业经营成本过高、电煤储备规模扩大与储备资金缺乏的矛盾，保障国民经济健康、稳定发展等作用。项目组还从国家、区域和企业三个层次，研究了全国电煤物流设施网络的结构特点与构建方法，提出全国电煤物流网络除了应

具备国家能源应急储备能力外，还需提供区域性配煤物流服务，并具备开展电煤仓单融资等物流金融与电煤期货交易功能的基本条件。

项目组进一步测算了构建全国电煤物流网络的增值效益：按照2010年全国电煤消费量16亿吨计，实施全国电煤物流网络的集成化采购与物流模式，不仅可整体降低近1000亿元的采购与物流成本、节约3200万吨铁路运量需求，还可减少由于电煤储备与运输带来的能源消耗、二氧化碳排放及国土资源占用。项目组分析了全国电煤物流网络各参与主体的增值效益：如实施仓单质押等融资方式后，全国电力企业将整体降低库存资金占用350亿元；若按配煤

规模为1000~4000万吨/年计算，只此一项，每个电煤物流中心的销售收入可达1~3亿元。

我国的电煤供应链中，上下游的电煤供需企业类型相对简单；中游的电煤物流企业不仅环节多、成员复杂，而且行业跨度大；整体呈现产业链管理的复杂特征和“信息孤岛”现象。为了保证全国电煤物流网络的高效运营，项目组建议国家建立更高层次的领导和协调组织机构，规划建设全国电煤物流信息网络，充分融合电煤的“现代物流和信息化”，并在国际电煤市场上，逐步建立与我国电煤生产与消费规模相适应的“中国价格”，以期争得国际话语权。



동향 및 이슈

❖ 중국 교통운수부 2010년 중점사업



중국 교통운수부, '2010년 중점사업' 발표

중국 교통운수부는 최근 2010년 중점사업 내용을 발표했으며, '12.5(十二五)계획' 기간 중 물류분야의 정책 개발 방향을 포함시켰다. 2010년은 중국 정부가 '12.5계획'을 수립하는 해로 다양한 정책이 수립될 것으로 기대되며, 이에 대한 지속적인 모니터링 및 즉각적인 대응이 어느 때보다 중요하다.

2010년 중점사업의 주요 내용

2010년 중국 교통운수부의 중점 사업은 크게 7개로 나뉜다. ① 6대 내하해운 발전계획, ② 3대 정보화 발전계획, ③ 5대 첨단물류 발전계획, ④ 저탄소 교통체계 계획, ⑤ 안전관리체계 확립, ⑥ 국가 고속도로 및 성시도로 건설 확대, ⑦ 12.5계획 기간 중 교통운수 발전계획 수립 등이다.

첫째, '6대 내하해운 발전계획'의 주요 내용은 아래 표와 같으며, 특히 2010년 내하해운 발전을 글로벌 금융위기의 충격을 만회하기 위한 중요한 방안으로 활용할 계획이다.

[6대 내하해운 발전계획]

1. '12.5 내하해운 발전계획'을 제정 및 완성, '중국내하항로보수발전강요 2011~2020년'을 제정하여 '12.5 기간 장강황금수로 총체적인 추진방안' 및 '장강황금수로 건설을 협력하여 추진하는 데 관한 약간 의견'의 실현 추진
2. 각 지방은 현실에 맞추어 관련 조치를 연구 및 확정하고 관련 부처와 협력하여 '항로법' 입법을 적극 추진
3. 장강, 서강, 경향대운하 등 간선 및 주요 지류의 항로를 중점 정비
4. 우한, 충칭 해운센터건설 추진, 컨테이너, 벌크 등 내하운송 발전 촉진
5. 중앙 및 지방의 다양한 금융체제 확립
6. 내하해운의 과학기술개발 응용 확대, 정보화 및 관리수준 제고

[5대 첨단물류 발전계획]

1. 교통운수기업의 기능 재통합 및 서비스 확장을 추진하며, 첨단물류기업의 민영화를 가속화
2. 우정/특송물류를 발전시키며, 특히, 농촌 우정/물류발전을 중점적으로 육성 추진, 기반시설 및 운영시스템을 유기적으로 연결시킴
3. 새로 건설하는 항만의 허브 및 물류기능을 종합적으로 추진하면서 동시에 건설하며, 기존 항만도 물류서비스 기능을 확충하여 항만허브와 배후물류단지의 긴밀한 연계를 강화
4. 교통운수 및 물류기업의 통합, 합병 등을 통하여 지역 또는 산업간 이동을 자유롭게 하며, 강한 경쟁력을 갖춘 대형물류기업으로 육성
5. 건전하고 완벽한 물류시장 관련 규정 및 제도를 확립하고 산업기술, 표준, 규범 등에 관한 연구 및 제정을 추진

둘째, '3대 정보화 발전계획'은 2010년 및 '12.5계획' 기간에 기존 기술에 대한 최적화와 업그레이드를 촉진시켜 도로, 항로, 공항, 항만 등 기초시설 및 운송수단의 운영효율과 관리수준을 제고시킬 계획이다. 각 지역 교통운수부서는 교통운수산업의 종합 및 지역관리 정보시스템을 중점적으로 건설하고, 정부관리,

공공서비스, 전자상거래 등 3대 정보시스템 건설을 가속화하며, 자원재통합 및 정보공유를 확대하여 첨단 교통운수정보 네트워크를 구축한다.

셋째, ‘5대 첨단물류 발전계획’은 관련 사업에 중요한 비중을 두고 중점적으로 추진할 계획이다.

넷째, ‘저탄소 교통체계 계획’은 아래 표의 내용을 추진한다. 교통운수산업은 에너지를 많이 소비하는 산업으로 에너지 절약 및 온실가스 저감을 목표로 하는 중요한 분야이다. 이에 따라 중국도 2010년 및 ‘12.5계획’ 기간에 저탄소를 특징으로 하는 교통운수시스템 개발을 가속화할 계획이다.

[저탄소 교통체계 계획]

1. 친환경 교통운수기술 연구보급 강화, 친환경 차량 개발 및 응용 추진
2. 에너지 평가 및 심사를 강화하며, 토지 및 해안선 등 희귀 자원 절약 이용
3. 교통운수산업의 에너지 절약 및 온실가스 저감 표준과 관련 법규표준시스템의 개발, 에너지 절약 및 온실가스 저감책임제 실시, 에너지 절약 및 온실가스 저감 시범프로젝트 지속 실시
4. 에너지 절약 및 친환경적 대중교통수단 이용 유도

다섯째, ‘안전관리체계 확립’은 교통 비상체제 확보능력의 제고, 도로 및 수로 비상대책과 맞춤형 체계의 완비, 국가 및 지역 교통운송비상센터 건립 등이 포함된다.

여섯째, ‘국가고속도로망 및 성시도로 건설 확대’와 관련해서는, 특히 ‘서부 대개발’에 따른 8개 성간의 통로를 완공하여 연말에 개통, 쓰촨 대지진 기초시설 복구 완료 등 국가도로운수체계 건설을 가속화할 계획이다.

일곱째, ‘12.5계획 기간 중 교통운수발전계획 수립’과 관련해서는 ‘12.5계획’ 기간 중 도로 및 수로교통 기반시설 네트워크의 확충 및 구조의 합리화, 운수장비의 현대화, 서비스, 안전 및 비상대비체제의 향상, 자원절약 및 환경수준 제고 등을 추진한다.

12.5계획 주요사업 지속적인 모니터링 필요

중국 교통운수부의 2010년 중점사업의 특징은 2010년이 ‘11.5계획’을 마무리하고, 중국 정부의 새로운 중장기 계획인 ‘12.5계획’이 수립되는 중요한 해이다. 따라서 ‘12.5계획’ 기간에는 글로벌 환경변화에 따른 다양한 신규 사업이 추진될 것으로 예상된다. 특히, 글로벌 금융위기 이후 4조 위안에 달하는 대규모의 투자를 진행하고 있어 ‘12.5계획’ 기간 중 투자의 흐름과 사업의 진행방향에 대한 지속적인 모니터링이 필요하다. 또한 중국이 인프라 건설에 있어서 ‘BOT방식’으로의 전환을 추진하고, 투자자금의 해외조달을 확대할 가능성이 있기 때문에 국제입찰 프로젝트에 참여하는 방안 등도 강구하여야 한다.

최대한 활용하기 위한 정책과 전략 추진

중국이 중점적으로 추진할 ‘정보화체계 구축’과 ‘저탄소 교통체계 확립’은 새로운 중국 진출의 기회를 우리나라에 제공될 수 있다. 우리나라의 우수한 ‘IT 및 환경기술’을 중국의 지역 교통 및 물류시스템에 접목하는 방안도 검토되어야 한다. 이를 위해 중국에 신규 진출하거나 진출한 기업들이 용이하게 투자할 수 있도록 각 분야 특히, 건설, IT, 물류 분야에서 대응책을 마련하는 것이 필요하며, 정부 차원에서도 이들 투자가 용이하게 이루어지도록 재원 마련 등을 포함한 정책적인 지원방안도 검토되어야 한다. ‘12.5계획’ 기간 중 중국을 최대한 활용할 수 있도록 대중국 정책 및 전략의 정비가 구체화되어야 하며, 이는 ‘12.5계획’ 기간 이후 중국의 성장이 이전에 비해 비교적 안정화되는 경우 투자의 기회가 점차 감소하고 경쟁국 업체에 사업 기회가 돌아갈 수 있기 때문이다.

뉴스단신

상하이, 중국 최초 ‘해운산업펀드’ 조성

중국 교통운수부는 상하이시와 ‘국제해운센터 건설 가속화 협력 MOU’를 체결했다. 이에 따라 상하이시는 춘절(2월 13~19일) 이전에 초기 모집규모가 50억 위안인 중국 최초의 ‘해운산업펀드(航运产业基金)’를 발행할 예정이다.

이를 위해 전문 펀드업체를 설립하여 펀드자금을 모집할 예정이며, 대상은 기존의 전통적인 금융기관 이외에 다양한 민영기업에도 개방될 계획이다.

한편 글로벌 해운금융시장의 규모는 선박대출 연간 3,000억 달러, 용선거래 연간 700억 달러 수준이며, 해운자본금 및 채권발행 규모는 150억 달러에 달하지만, 상하이시가 차지하고 있는 시장점유율은 약 1%에 불과한 실정이다.

이번 MOU에 의해 상하이시는 국제해운발전 종합시범지역으로서의 기반을 확고히 할 것으로 예상되며, 이와 함께 본격적으로 시행되는 ‘선적항 퇴세정책’에 따라 양산 심수항의 환적기능도 크게 활성화될 것으로 기대되고 있다.

또한 상하이시가 크루즈선 모항으로 조성되는 과정에서 크루즈시장을 위한 금융서비스체제도 완비될 것으로 기대되는 등 글로벌 해운금융시장에 대한 상하이시의 시장점유율이 크게 제고될 전망이다.

< 자료 : 文汇报, 2010. 2. 2. >

광둥성, 물류단지 정비 및 활성화 추진

광둥(广东)성은 성내 312개 물류단지(物流园区)를 정비 및 활성화하여 향후 추진될 ‘물류산업 조정 및 진흥계획’ 사업의 효율을 극대화할 계획이다.

이를 통해 개발 초기단계에 있는 상당수의 중소규모 물류단지 및 시설을 점검한 후 30개 성급 물류단지 시범지역으로 통합하며, 기준에 적합한 핵심 물류단지는 국가급 물류단지 시범구역으로 승격시켜 관리할 예정이다.

현재 광둥성의 물류단지는 대부분 초기의 발전단계에 있으며, 약 ‘3분의 1’ 가량만 활성화되고 있어서 창고증권 발행 및 전자정보 시스템을 갖추고 화주 및 물류기업 입주가 가능한 고급물류단지로 발전하는 과정이다. 또한 광둥성에는 56개의 ‘A급 물류기업’이 운영되고는 있으나 광둥성 GDP에 대한 물류산업 비중이 18%로 생산성 및 효율성이 크게 떨어지는 것으로 평가되고 있다.

이에 따라 광둥성은 국제물류단지(国际物流园区), 보세물류단지(保税物流园区), 물류항구(物流港区), 보세항구(保税港区), 항만물류단지(港口物流园区) 등 다양한 형태로 물류시설을 확충하며, 중소기업 등을 입주시키고 산업 및 공업단지 등과 기능적으로 연계시킴으로써 성내 물류산업의 합리적인 발전을 적극 유도할 계획이다.

< 자료 : 第一财经网, 2010. 2. 3. >

광저우공항 ‘보세물류센터’ 본격 가동

중국 최초로 항공회사가 투자한 보세물류시설인 ‘광저우공항보세물류센터(广州空港保税物流中心)’가 2010년 1월 말 정식으로 운영에 들어갔으며, 광둥성 최초의 공항을 기반으로 한 시설이기도 하다. 중국 ‘남방항공’이 투자한 ‘광저우공항보세물류센터’는 2008년 12월 중국 해관총서, 재정부, 국가세무총국 및 국가외환관리국에 의해 비준되었으며, 2009년 10월 정식으로 국가검사에 통과되었다.

‘광저우바이윈(白云)국제공항’ 북부단지에 위치한 이 보세물류센터는 면적이 30km²로 주강삼각주 지역 중심에 위치한 공항의 입지를 최대한 활용할 수 있는 조건을 갖추고 있다. 특히 주변 교통이 편리하고 가공무역업체가 밀집되어 있어 공항 허브기능을 활용하며, 편리한 보세 및 퇴세서비스를 제공하고 보세 창고, 단순가공, 국제구매, 국제배송 및 환적 등의 다양한 물류서비스 업무가 가능하다.

또한 첨단기술, 고부가가치, 정밀제품 생산 및 첨단제품 확산 등 관련서비스 개발을 적극 지원하고 단순저장 및 운송, 재고관리, 재가공 및 배송 등 첨단 물류서비스를 제공함으로써 ‘난사(南沙)보세항구’ 및 ‘광저우 보세물류원구’와 함께 광저우 ‘육-해-공’의 입체적인 보세물류체계가 예견된다.

광저우 지역의 항공화물운송시장이 최근 금융위기의 충격에서 벗어나면서 회복세를 나타내고 있으며, 점차 화물운송수요가 증가하고 국가 물류산업 진흥정책을 배경으로 이미 60여개 기업들이 ‘광저우공항 보세물류센터’에 입주 및 입주의향을 보이고 있다.

< 자료 : 本地宝新闻, 2010. 2. 3. >

양커우항, 2020년까지 글로벌 심수대항만으로 건설

1월 31일 난징에서 개최된 ‘양커우항개발건설보고회(洋口港开发建设汇报会)’에서는, 양커우(洋口)항을 오는 2020년까지 역톤급 글로벌 심수대항만으로 개발함으로써 장수(江苏)성을 위한 장강수로와 황해를 연결하는 ‘대통로’, ‘상하이 국제해운센터’ 건설과 관련하여 최고의 경쟁력을 갖춘 항만으로 건설한다는 목표가 제시되었다.

이와 같은 계획은 ‘장수성 연해개발(江苏沿海开发)’, ‘장강삼각지역 종합개발(长三角一体化发展)’, ‘상해 국제해운금융센터 건설(上海国际航运金融中心建设)’등을 포함한 ‘3대 국가전략계획(三大国家战略规划)’의 일환으로 추진되는 것이다. 장수성 루둥(如东)현에 위치한 양커우항은 중국 동부 연해지역의 보기 드문 대형심수항만으로 62개의 5~30만톤급 선석을 건설할 수 있으며, 장수성 1,000km 해안선에서 30만 톤급 심수항만을 건설할 수 있는 최적의 입지조건을 제공하고 있다.

양커우항은 에너지, 석유화학, 금속공업 및 첨단물류산업을 위한 면적 2.5km²의 ‘타이양다오(太阳岛)’ 부도와 면적 25km²의 ‘진뉴다오(金牛岛)’ 부도의 개발에 착수했다. 또한 총 투자액이 60억 위안에 달하는 장수성 ‘LNG기지’ 프로젝트를 포함한 대형 항만개발 프로젝트가 집중되고 있어서 상하이의 양산(洋山) 심수항과 경쟁이 가능한 양커우항 개발속도의 가속화가 예상된다.

< 자료 : 新华网, 2010. 1. 31. >

닝보-저우산항, 2009년 물동량 세계 1위

저장(浙江)성 닝보(宁波)-저우산(舟山)항의 화물취급실적은 2009년에 5.7억 톤을 기록하여 전년 대비 10%의 증가율을 나타냈으며, 물동량 및 성장속도에 있어서 세계 1위를 차지했다.

이에 반해 상하이항은 2009년에 약 5억 톤을 처리하여 세계 2위로 밀려났다.

한편 글로벌 금융위기 여파로 세계 해운시장이 크게 위축되었음에도 불구하고 중국 항만은 2009년에 전년 대비 8.2% 증가한 69.1억 톤의 물동량을 취급하여 세계 1위의 지위를 유지했다.

< 자료 : 新华网, 2010. 2. 4. >

상하이, 중-일 합작 물류기업 설립

중국 상하이 'Bus Logistics(巴士物流)'와 글로벌 물류기업인 일본 '아마토(雅玛多) 그룹'은 6억 위안 규모의 합작기업 '아마토 중국(雅玛多中国)'을 설립했다.

첨단물류 및 배송기능을 갖춘 상하이 최대의 물류기업으로 출범한 '아마토 중국'은 '상하이 EXPO' 개막 이전에 운영을 시작할 예정이다.

향후 3~5년 이내에 최대 3개 화물분류센터, 25개 배송센터, 280개 배송거점 및 2,600여 대의 배송차량 등을 확보하고 집중적인 교육 및 훈련을 통하여 3,800여 명의 전문인력을 확보하는 등 상하이 지역 배송물류체계를 구축할 계획이다. 특히 '상하이 EXPO' 기간에 폭증할 도시 배송물류 수요를 충족시킨다는 목표를 제시하고 있다.

< 자료 : 商务部网站, 2010. 1. 20. >

산시성, 2009년 고속도로 건설 집중 투자

2009년 산시(山西)성은 27개 고속도로의 착공 및 건설을 진행시키는 등 도로건설에 대한 신규 투자가 402억 위안으로 중국 최대 규모를 기록했다.

2009년 말 현재 건설공사가 진행중인 도로는 2,086km이며, 이에 대한 총 투자액은 1,267억 위안으로 규모, 길이, 프로젝트 수 및 투자액 등에 있어서 산시성 역사상 최고 수준에 이르렀다.

현재 산시성에서 진행되고 있는 27개 고속도로 건설 프로젝트 중에서 16개 프로젝트(약 1,000km)가 2010년 말까지 완공된다. 그리고 이미 노반 부분이 완공된 프로젝트는 80%에 이르며, 터널 굴착작업이 완공된 프로젝트는 60% 이상으로 '11.5계획' 기간 종료와 함께 산시성의 도로운송 물류체계의 획기적인 개선이 기대되고 있다.

< 자료 : 山西商报, 2010.1.29 >

통계

중국 22개 항만 화물 처리실적



항만	월별 항만 화물 처리실적(만 t)														
	2006	2007	2008	2009년											
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	11월	12월
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	335.0	239.0	311.0	271.8	375.0	427.0	360.4	353.9	370.2	333.7	262.0	579.2
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	2,123.7	1,889.7	2,149.7	1,900.6	2,195.0	2,592.9	2,403.1	2,419.3	1,676.1	2,371.0	2,351.5	2,220.7
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	1,532.2	1,266.7	1,468.9	1,299.1	1,535.2	1,550.1	1,649.5	1,609.4	1,600.0	1,572.1	1,307.4	1,050.4
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	1,684.4	1,557.4	351.1	2,312.2	2,108.4	2,056.5	2,304.2	2,309.0	2,247.2	1,856.3	2,078.6	2,402.5
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	2,828.0	2,485.0	2,248.7	3,161.9	3,359.0	3,370.0	3,340.0	3,293.0	3,291.0	3,230.0	3,231.0	3,269.0
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	1,020.0	1,116.6	1,142.6	1,290.6	1,590.2	1,624.3	1,622.5	1,663.3	1,555.0	1,471.6	1,289.3	1,461.2
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	112.9	104.9	135.7	137.4	197.6	149.2	146.5	186.9	187.1	203.1	209.9	226.0
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	2,572.0	2,625.0	2,646.0	250.1	2,645.0	2,649.0	2,613.0	2,630.4	2,631.0	2,630.0	2,631.0	2,626.0
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	1,336.3	1,296.3	1,643.2	1,360.0	1,639.7	1,522.3	1,676.0	1,567.0	1,646.6	1,602.0	1,586.3	1,121.8
렌윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	902.6	903.9	979.2	863.1	968.6	958.8	954.6	987.7	994.5	971.1	930.1	873.7
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	3,358.8	3,053.9	4,888.0	5,112.6	4,420.3	4,162.7	5,121.1	5,029.4	4,490.0	4,184.6	4,100.9	-
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	3,590.3	3,165.7	4,431.8	4,337.0	5,020.4	5,105.9	5,183.9	5,465.9	5,330.0	4,908.9	4,729.6	4,950.0
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	354.4	176.7	367.1	364.2	520.3	549.9	438.7	475.8	573.2	510.3	521.5	590.1
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	526.7	520.7	760.9	462.1	852.8	833.9	878.6	725.1	622.1	519.9	547.4	521.4
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	553.2	528.8	641.8	638.5	691.6	728.0	124.1	615.8	659.7	654.8	618.7	615.5
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	736.4	650.7	819.6	875.7	948.7	955.5	679.2	1015.7	1,014.8	993.4	930.6	1,079.6
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	245.0	240.0	265.0	235.0	255.0	265.0	265.0	265.0	265.0	260.0	270.0	260.0
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	2,618.2	2,314.0	2,783.5	2,961.9	2,132.4	3,178.4	3,152.0	3,091.3	361.3	3,215.9	2,870.7	2,821.2
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	1,447.1	1,068.1	1,546.8	1,852.4	1,614.4	1,579.9	1,691.2	1,774.9	1,784.2	1,695.8	1,744.5	1,849.2
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	357.0	291.1	258.9	301.9	395.0	391.1	384.8	371.2	358.3	400.2	417.0	383.7
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	130.0	181.7	243.6	248.9	248.7	216.6	241.7	357.5	-	155.0	150.0	397.9
하이커우	2,126.5	23,722	2,613.6	221.3	245.4	281.1	333.7	262.6	206.2	203.4	229.5	238.3	213.2	244.3	244.3
계	304,565.7	348,372.9	348,372.9	28,585.7	25,921.3	30,364.1	32,821.6	33,975.9	35,073.2	35,433.5	36,437	31,895.6	34,002.9	33,022.3	29,543.4