



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 3월 31일

제 10-5호



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



중국 '물류산업 조정 및 진흥계획' 해석

난카이대학교 현대물류연구센터
소장 류빙렌 교수

운송, 창고, 가공, 배송 등 여러 단계가 융합하는 복합 서비스산업인 물류산업은 관련영역의 광범위성, 많은 일자리 제공, 생산 촉진, 소비 유발 등 효과가 강하게 나타나는 특성이 있다. 또한 물류산업의 급성장은 우리나라 산업구조 조정, 경제 발전패턴 변화, 국가경쟁력 제고 등에도 큰 영향을 미친다. 국무원은 우리나라의 사회와 경제에 대한 물류산업의 영향을 고려하면서 글로벌 경제위기의 악영향을 완화시키기 위해 '물류산업 조정 및 진흥 계획(이하 계획)'을 2009년 3월 발표했다. '계획'은 물류수요 확대, M&A 가속화, 산업공간배치 최적화 등의 방향으로 10개 임무(원칙)를 설정하고 있으며, 복합운송 및 환적시설, 물류단지, 도시배송 등 9개 중점사업을 채택하고 있다.

'계획'에 포함된 물류산업 지원정책에 의해 우리나라 물류산업 정책환경, 경제 성장속도, 산업연동성 등이 개선되었다.

또한 '계획'이 추진되면서 각 지방정부의 현대물류에 대한 인식도 현저히 제고되었다. 기업 차원에서도 적극적인 조사, 기업인 대표 강연 및 전문가 자문 등 다양한 대책 연구와 전략을 모색하고 있다. 현재 전국에 걸쳐 50% 이상의 성이나 시가 자체적인 물류산업 진흥 기본계획 및 시행계획을 발표했다. 국가 물류산업 발전을 위한 분야별 계획 및 각 지방별 발전전략이 확정되면서 물류산업 발전을 위한 양호한 정책환경이 조성되고 있다. 정책지원과 거시경제 회복이 진행되면서 글로벌 금융위기에 따른 물류산업 성장 속도 둔화, 경영능력의 위축, 물류기업 경영압박 가중, 국제물류 대폭 위축 등의 문제도 현저히 개선되고 있다. '국가발전 개혁위원회'의 집계에 따르면, 2009년의 우리나라 사회물류총액은 1분기에 마이너스 3.3%, 2분기 마이너스 0.8%, 3분기 플러스 2.0% 등의 성장을 기록했다. 물류기업의 수입도 1분기 이후의 하락세가

멈추면서 3분기에는 전반적인 회복세를 보여서 물류기업의 연간이윤은 2008년에 비해 소폭 증가한 것으로 추정된다. 또한 2009년 3분기까지 GDP에 대한 사회물류 총비용의 비율이 18%로 전년 동기 대비 0.3%p 감소하여 물류산업 효율이 상승한 것으로 나타났다. 나아가 정책지도 효과에 의해 물류기업 및 제조업의 연동의식도 현저히 제고되었으며, 정책지원에 힘입어 물류기업들은 주도적으로 시장수요 등을 창출할 수 있었다. 제조업의 생산수요를 기반으로 네트워크화 경영이 확산되면서 일체화 물류서비스 및 공급사슬 솔루션도 제공되고 있다. 제조 및 물류업의 전략적 제휴가 보편화되면서 현대적 물류기술이 적용되는 등 생산공정의 최적화가 적극 시도되고 있다.

종합적으로는, ‘계획’ 발표로 우리나라 물류산업은 쾌속성장, 서비스능력 신장, 제조업과의 연동성 제고 등이 특징적으로 나타났다. 침체에서 회복세로 반전되면서 양호한 성장기반이 조성되고, 물류산업은 국가경제의 안정적 성장기반이 되었다. 그러나 현재 ‘계획’은 국가 기본계획으로

아직 초기 단계에 있으며, 향후 각 부문 간 상호협조 및 관련 정책들과의 조화를 달성하는 것이 물류산업 성장의 핵심과제이다. 이 ‘계획’의 시행은 인프라 건설, 산업정책, 운송표준 등과 다양하게 관련되며, 각기 다른 부처들의 소관으로 이들의 협력이 순탄한 시행의 관건이다. 그러나 현재의 물류 관련 정부 조직은, 기능은 명확히 구분되지만 협력시스템이 미비된 상태이다. 이로 인해 물류산업의 사슬은 각 주관부처로의 기능분산과 서로 업무를 미루거나 회피하는 ‘다두관리’의 문제에 직면해 있으며, 일체화 물류관리에 대한 요구에 부응하지 못할 뿐만 아니라 자원 최적화에도 악영향을 미쳐 ‘계획’ 실현에 지장을 초래한다. 이에 따라 물류산업과 관련된 부처의 긴밀한 협조와 각 부처별 직무 구분의 명확화를 통해 정부조직의 관리이념을 재편하고, 공급사슬 전체를 종합적으로 이끄는 가운데 모든 단계의 조화로운 발전을 추구함으로써 현대적인 물류산업의 발전을 목표로 하는 ‘계획’의 임무와 중점사업이 순탄하게 달성되도록 해야 할 것이다.



我国物流业调整和振兴规划实施现状解析

南开大学物流研究中心
主任刘秉镰教授

物流业作为融合运输、仓储、加工、配送等诸多环节的复合型服务产业，具有覆盖领域广、吸纳就业多以及促进生产和拉动消费作用强等诸多优势，其快速发展对促进我国产业结构调整、转变经济增长方式、增强国民经济竞争力具有积极作用。鉴于物流产业对我国社会经济发展的重要意义，同时为缓解国际经济危机对我国实体经济影响的进一步扩大，国务院于2009年3月10日发布了《物流业调整和振兴规划》（以下简称《规划》），《规划》从扩大物流需求、加快产业兼并合作、优化产业空间布局等方面提出10项任务，并确定多式联运及转运设施、物流园区和城市配送等9项重点工程。

得益于《规划》对物流产业发展的多方支持，自《规划》实施以来我国物流业在政策环境、发展速度、联动水平等方面明显改善。在《规划》推动下，各级政府对

现代物流重要性明显提升，通过积极开展企业调研、代表座谈、专家咨询等多种方式研究对策、制定规划，当前全国已有超过半数的省市区出台物流业振兴规划或实施细则。国家物流产业发展专项规划及省市物流发展战略的陆续出台为物流产业发展营造了良好的政策环境，依托政策支持及宏观经济形势企稳回升势头推动，国际金融危机蔓延所导致的物流产业发展速度降低、产业运作质量下降、物流企业运营压力增加以及涉外物流行业严重萎缩等问题明显好转。从国家发改委发布的相关数据看，2009年我国社会物流总额同比增速由一季度下降3.3%，上半年下降0.8%，转为前三季度增长2%，同期物流相关企业收入也由一季度开始止跌，三季度实现全面回升，全年物流企业利润与08年相比略有增长；此外从社会物流平均成本看，2009年前三季度总费用与GDP比率为18%与去年同期相比降低0.3个百分点，物流业运作

效率相比去年有所提升。同时，在政策引导下物流企业 with 制造业联动意识明显提高，依托联动政策支持，物流企业主动创造市场需求，基于制造业生产需要发展网络化经营，提供一体化物流服务和供应链解决方案；制造业则积极与物流业进行战略合作，依托现代物流技术支持开展生产流程优化。

总体看，自《规划》发布以来我国物流业发展总体呈现增速加快、物流服务能力加强以及联动水平提升的稳定趋势，实现了止跌企稳、加快回升的良好发展态势，为国民经济平稳较快发展提供了有力支撑。但目前《规划》仍处于实施初级阶段，在未来各部门间如何协调、合作落实

相关规划才是确保物流产业发展的核心。

《规划》的实施涉及基础设施、产业政策、运输标准等多方面，分属不同政府管理部门职能，各部门高度协调合作是规划顺利实施的首要保障。但当前相关物流管理部门职能纵向分割，部门间缺乏横向协作机制，物流业各环节处于分散化、多头管理状态，无法充分满足物流系统一体化运作需求，在一定程度上制约了资源的优化整合，阻碍了《规划》目标的高效实现。因此有必要加强相关物流管理部门之间的综合协调，强化部门管理职责划分，改变单部门管理理念，从供应链全局出发领导和协调物流各环节发展工作，实现对现代物流业发展的宏观引导和协调，确保《规划》主要任务及重点工程顺利完成。



동향 및 이슈

✚ 2010년 중국 교통운수부문 예산 현황

‘전인대’ 제11기 3차 회의, 2010년 정부예산 의결

중국은 우리나라 국회에 해당하는 「전국인민대표회의」 제11기 3차 회의(2010. 3. 4~14.)에서 2010년 중앙 및 지방정부 예산집행 초안을 의결했다. 2010년 전국 재정지출 총액은 전년대비 11.4% 증가한 8조 4,530억 위안이다. 이 중 중앙정부의 재정지출 규모는 4조 6,600억 위안이며, 특히 중앙정부가 직접 지출하는 예산은 1조 6,049억 위안이다.¹⁾ 또한 중국 정부는 2010년 전국 재정수입 총액 7조 4,030억 위안을 책정하여 전국 재정지출 총액보다 8,500억 위안이 적은 대규모 적자운영을 2009년에 이어 계속 시행할 것으로 예상된다.²⁾

[2009/2010년 중국 정부의 예산집행 보고]

(단위 : 억 위안, %)

구 분	2009년	2010년	증가율	비고 (2010년도 항목 설명)
I. 전국재정수입 총액	68,982	74,030		
1) 전국재정수입	68,477	73,930	7.98%	
(1) 중앙재정수입	35,896	38,060	6.03%	
(2) 지방재정수입	32,581	35,870	10.10%	지방 세수반환 및 전이지출금액(30,611억 위안) 포함 시 66,481억 위안임
2) 중앙예산조정기금 수입	505	100		
II. 전국재정지출 총액	75,874	84,530	11.41%	
1. 중앙재정지출	15,280	16,049	5.03%	지방 세수반환 및 전이지출액 포함 시 46,660억 위안 임
2. 지방재정지출	60,594	68,481	13.02%	지방 세수반환 및 전이지출액 30,611억 위안 포함
III. 전국재정수지상황	- 7,500	- 8,500		적자 운영
IV. 중앙재정 국채 잔액	60,238	71,208		

자료 : 중국인민공화국 재정부(Ministry of Finance People's Republic of China).

2010년 교통운수 관련 예산, 2,119억 위안

중국 중앙정부 교통운수부문 재정지출 규모는 2,119억 위안으로 전체 중앙정부 지출예산(4조 6,600억 위안)의 4.5%에 해당한다. 이는 2009년(2,179억 위안)에 비해 2.7% 감소한 것으로 고속도로, 철도, 공항 건설 등에 대한 중앙정부의 지출예산이 다소 감소하였기 때문이다. 또한 중앙본급지출(직접지출) 예산이 1,289억 위안으로 60.8%를 차지하고, 나머지 지방으로 이전되어 지출되는 예산은 830억 위안이다.

- 1) 중앙정부의 재정지출액은 중앙본급지출(직접지출)액과 지방 세수반환 및 전이지출액으로 구분됨. 따라서 4조 6,600억 위안 중 1조 6,049억 위안은 중앙에서 직접지출하고, 나머지 3조 611억 위안은 지방에 전이되어 지출됨.
 2) 최근 연도별 재정적자규모는 2008년 약 1,800억 위안, 2009년 약 7,400억 위안임.

[2010년 중국 중앙정부 교통운수부문 예산집행 계획]

(단위 : 억 위안)

예산집행 항목	전체 지출	중앙본급지출	지방전이지출
교통운수부문 (交通運輸)	2,119.19	1,288.74	830.45
1) 고속도로, 수로 운수 (公路水路運輸)	348.02	49.03	298.99
2) 차량구매세 지출 (車輛購置稅支出)	1,330.00	1,016.00	314.00
3) 철도 운수 (鐵路運輸)	141.32	130.86	10.46
4) 유가 보조금 지출 (石油價格改革對交通運輸的補貼)	170.00	-	170.00
5) 우정사업 지출 (郵政業支出)	63.38	63.38	-
6) 기타 지출 (其他交通運輸支出)	28.41	6.41	22.00

자료 : 중국인민공화국 재정부(Ministry of Finance People's Republic of China).

2010년 공공 인프라 투자, 2,597억 위안

2010년 중앙정부의 공공투자액³⁾ 규모는 총 9,927억 위안이며, 이 중 철도, 도로, 공항, 항구 등 인프라 건설 투자에 2,597억 위안이 책정되었으며, 이는 2009년 2,134억 위안보다 21.7% 증가한 규모이다. 중앙정부의 공공투자액 증가는 2008년 글로벌 금융위기 이후 4조 위안⁴⁾의 추가 재정투자에 따른 것으로 2008년에 1,040억 위안, 2009년에 5,038억 위안을 추가로 투입했으며, 2010년에도 5,722억 위안을 추가로 투입하여 중앙정부의 당초 목표인 총 1조 1,800억 위안의 투입이 완료될 예정이다.

중국 중서부, 투자협력 및 진출기회 확대 전망

중국 정부는 2010년을 글로벌 금융위기에 대응하고, 지속적인 경제발전 유지와 함께 그 '발전 방식을 전환'하는 중요한 해로 인식하고 있다. 즉 '내수확대', '산업 구조조정', '도농 균형발전' 등이 경제 및 물류 분야에서 주목해야 할 키워드이다. 중국 정부의 「정부공작보고」에 따르면, 2010년 교통운수부문 및 공공 인프라 투자의 특징은 대형 국책사업 등 계속사업에 주로 예산을 투입하며, 신규투자는 가능한 억제한다는 방침이다. 또한 철도, 도로, 공항 등 기초시설 투자를 축소하는 반면, 도농 균형발전 및 농촌시설 개선을 위해 농촌지역 도로의 개선 등 인프라 투자를 증가시키고 있다. 즉 대형 국책사업과 농촌 등 낙후지역 인프라 개선에 예산이 집중될 것으로 예상되며, 이에 따라 향후 중국 내륙물류의 효율성이 제고되는 등 새로운 '내륙물류지도'가 형성될 것으로 판단된다.

따라서 중국 중서부지역 등 다국적 제조 및 물류기업 진출이 상대적으로 부진한 거점지역을 대상으로 투자협력 및 사업진출의 기회가 더욱 확대될 것으로 전망된다. 그리고 우리기업을 포함한 다국적기업의 성공적인 진출 및 정착의 선결조건인 기초 사회 인프라(국제학교, 국제병원, 주거단지 및 복지시설 등)에 대한 공공부문의 국제협력 투자 확대 등 적극적인 대응이 필요할 것으로 예상된다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

3) 중앙정부의 공공투자액(공공투자예산)은 크게 중앙재정수입예산, 정부성기금수입, 국유자본경영수익금의 일부에서 조달되며, 공공시설 및 인프라 건설에 투자됨. 주요 항목의 2009년 예산 비율은 ① 보장성 주택 건설(5.4%), ② 농업기초시설 및 농업민생공공건설(27.8%), ③ 철도, 도로, 공항 등 기초시설 건설(23.5%), ④ 의료위생, 교육문화 등 사회사업 발전(10.2%), ⑤ 기업의 창의적 기술 및 구조조정 투자(7.7%), ⑥ 에너지 절감, 온실가스 저감 및 생태건설 투자(7.0%), ⑦ 지진재해 후 회복 및 재건 투자(14.3%), ⑧ 공공서비스 기초시설 건설 등 기타 투자(4.1%)임.

4) 2008년 4분기부터 2010년까지 중앙정부의 추가 재정투자 규모는 1.18조 위안이고, 지방정부의 규모는 2.82조 위안임. 하지만 지방정부의 경우, 지방 재정악화로 당초 목표를 달성하기 어려울 것으로 전망되고 있음.

뉴스단신

중국 ‘선박거래관리규정’, 4월 1일 시행

중국에서는 전국을 대상으로 한 ‘선박거래관리규정’이 새로이 제정되어 4월 1일부터 시행될 예정이며, 이를 위한 홍보 및 설명회가 각 항만 및 성·시에서 개최되고 있다.

중국 최초로 시행될 ‘선박거래관리규정’은 선박거래행위, 서비스기구, 중개활동 등을 규정하여 중국 선박거래시장의 법률적인 제도화와 규범화를 완성한다는 것을 의미한다. 또한 근본적으로 선박의 안전관리를 감독하며, ‘상하이 국제해운센터’를 건설하기 위한 소프트웨어적인 환경을 조성하는 데 일조할 것으로 예상된다.

향후 시행과정에서는 세부 시행규정을 완비하여 해사관련 부처, 지방항만 및 해운관리부서, ‘상하이 항운교역소’, 지역별 선박거래기구 등 관련 조직들의 소통 및 협력을 강화하며, 특히 선박등록과 관련된 각급 해사관련 정부부처 및 부서와 선박거래정보 채집 및 발표를 총괄하는 ‘상하이 항운교역소’는 정보교류를 강화할 전망이다.

특히 선박거래정보의 투명성을 확보하여 시장의 성장과 활성화를 기할 것이며, ‘상하이 항운교역소’는 선박거래정보 플랫폼으로서 선가지수를 발표하고 거래동향을 지속적으로 모니터링하여 조기경보체제를 구축할 예정이다.

< 자료 : 中国航务周刊及航贸网, 2010. 3. 24. >

중국 교통운수부, 상하이의 정치책임 강조

중국 교통운수부 리성린(李盛霖) 장관은 중국 교통운수부와 상하이시가 3월 25일 공동으로 주최한 ‘상하이국제해운포럼’에서 중국 해운 및 항만산업과 관련한 상하이의 정치적 책임을 강조했다.

중국 교통운수부 입장에서는 ‘상하이 국제해운센터’ 건설이 중국 해운산업 발전을 위한 특히 중요한 전환기가 될 것이며, 글로벌 금융위기에 따른 어려운 시기에도 불구하고 중앙 정부의 적극적인 지원이 계속되고 있음을 확인하였다.

이를 통해 선박거래 관리, 국제해운센터 정보화, 국제 컨테이너운임 신고제도, 국제 크루즈산업 등의 측면에서 이미 성과가 나타나고 있으며, 상하이시는 개발방식 전환, 개혁 및 혁신 추진, 합작 및 윈윈(win-win)체제 등을 통하여 ‘상하이 국제해운센터’ 건설을 가속화해야 한다고 독려했다.

리성린 장관은 또한 한정(韩正) 상하이시장 등과 ‘상하이 국제해운정보센터(上海国际航运信息中心)’ 현판식에 참석하여 정부의 지속적인 지원 의지를 밝혔다.

< 자료 : 中国新闻网, 2010. 3. 21. >

닝보-저우산항, ‘삼위일체’ 항만서비스 구축

저장(浙江)성은, 2010년 업무보고에서 닝보-저우산(宁波-舟山)항을 대상으로 한 ‘삼위일체(三位一体)’ 항만서비스 시스템을 구축할 계획임을 밝혔다. 이 항만서비스 시스템에는 다양한 상품거래 플랫폼, 육해(land-sea) 복합운송허브 네트워크, 금융 및 정보지원 시스템 등이 포함되는 종합 항만정보 네트워크로 운영될 예정이다.

뤄주산(吕祖善) 성장은, 저장성 인민정부 차원에서 컨테이너 물류산업 성장을 촉진시키는 데 주력할 계획이며, 특히 ‘삼위일체’ 항만서비스 시스템을 통해 닝보-저우산항이 중국 핵심 허브항으로 발전하고 저장성 전체를 항만산업을 기반으로 발전하는 ‘대성(大省)’이 되도록 추진할 것임을 강조하였다.

닝보-저우산항의 ‘삼위일체’ 시스템은 근본적으로 항만에서 취급되는 화물의 품목별 물류 및 거래가 대상이지만, 금융 및 정보 등을 포함한 연관 및 부대사업을 추가적으로 포함시켜서 저장성 항만산업의 업그레이드를 촉진시키는 한편, 주변의 주요 경쟁항만들과 조화로운 발전이 가능하도록 추진할 필요가 있다고 제의했다.

자연적인 입지조건이 매우 탁월한 저장성의 입장에서는 이미 일정 규모의 항만개발을 했을 뿐만 아니라, ‘삼위일체’ 시스템을 구축하는 데 필요한 조건도 충분히 갖춘 것으로 판단하고 있다. 닝보-저우산항의 연간 취급 물동량은 2009년에 5억 7,000만 톤을 기록하는 등 세계 1위 수준에 도달했으며, 중국 최대의 심수부두 확보, 지속적인 항만개발, 우수한 고속도로망 연계성, 지속적인 항만물류수요 확대 등에 의해 향후 지속적인 성장이 예상되고 있다.

< 자료 : 中国新闻网, 2010. 3. 21. >

양뤄항, 중국 내륙 최초의 복합운송부두 개발

후베이(湖北)성 우한(武汉)시의 장강 연안에 위치한 양뤄(阳逻)항은 CRC(China Railway Container) 우한지사와 전략적 협력을 위한 양해각서(MoU)를 체결했으며, ‘철도-해운(rail-sea)’ 복합운송서비스를 공동으로 구축하는 데 합의했다.

이와 같은 합의에 따라 CRC사와 양뤄항은 향후 2년 이내에 연간 컨테이너화물 취급능력이 200만 TEU에 달하는 양뤄항 내에 철도 복합운송부두를 중심으로 한 철도-해운 환적허브를 건설할 계획이며, 이는 후베이성 및 우한시의 물류산업이 급성장하는 기반이 될 전망이다.

이에 따라 양뤄항은 장강 물류권은 물론 중국 내륙수로 최초의 ‘철도-해운’ 복합운송터미널을 운영할 것이며, 중국 중서부 내륙지역의 ‘출해구(出海口)’로서 수출입 물류 전초기지로서 발전할 수 있는 기반을 확보한 것으로 평가되고 있다.

양뤄항의 복합운송부두가 본격 가동될 경우 양뤄항의 복합운송서비스 범위는 현재 반경 200km에서 1,000km까지 확장되며, 그 결과 쓰촨(四川)성, 충칭(重庆)시, 산시(陕西)성, 허난(河南)성, 후난(湖南)성 등 중서부 내륙지역 수출입 컨테이너물류의 관문항으로 부상할 전망이다.

< 자료 : 湖北广播网, 2010. 3. 22. >

베이징, 도시 외곽에 5개 물류단지 조성

베이징(北京)시 인민정부가 발표한 ‘베이징시 물류산업 조정 및 진흥 실시방안’에 따르면, 향후 3년간 베이징시 외곽 지역에 순이(顺义)공항, 통저우마궈차오(通州马驹桥), 팡산량샹(房山良乡), 평구마팡(平谷马坊), 따싱징난(大兴京南) 등 5개 물류단지가 조성될 예정이다. 이를 통해 물류산업을 베이징 지역의 주요산업으로 육성하고 지역경제 활성화에 최대한 기여하도록 한다는 목표를 설정했다.

이에 따라 베이징시 물류산업의 ‘사회물류총액’은 연간 약 25%의 성장을 통해 2011년에는 7조 위안을 돌파하고, ‘물류산업 부가가치’는 연간 12% 성장을 통해 같은 해에 600억 위안을 초과하는 등 물류산업이 베이징 지역의 핵심적인 기간산업으로 육성될 전망이다.

< 자료 : 物流师考试网, 2010. 3. 16. >

웨이판허, 중-러 국경에 종합보세단지 가동

허이룽장(黑龙江)성 중-러 국경 웨이판허(绥芬河)시에 위치한 면적 1.8km²의 ‘웨이판허 종합물류단지’가 그 동안의 사업계획, 설계, 기초시설 건설 등을 거쳐서 5월 1일에는 본격적인 종합보세단지로 승격되어 가동된다.

중-러 국경지역 최초의 종합보세단지로 운영될 웨이판허 물류단지는 수출가공, 국제교역, 현대물류 등 3개 기능을 중심으로 성장하여 향후 중국 동북지역의 공업발전 및 러시아의 극동지역 개발에 기여할 전망이다. 특히 남쪽의 ‘다롄(大连) 보세항구’와 함께 중국이 동북아 시장을 개척하는 최적의 플랫폼이 될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国新闻网, 2010. 3. 17. >

상해 및 닝보항, 터미널업체 합작 설립

상하이국제항만그룹(SIPG)과 닝보항은 합작 형태의 터미널업체 (상해항항투자유한회사 ‘上海港航投资有限公司’)를 설립하여 공동으로 터미널 건설 및 투자 사업을 추진할 계획이다. 이번에 설립되는 합작기업은 양측이 50%씩 지분을 소유하고 등록자금은 1억 위안 이상이다.

글로벌 금융위기 여파로 2009년에는 중국 내에서 항만 간의 통합이 대규모로 진행되었다. 예를 들어 다롄(大连)항만그룹이 진저우(锦州)항 등 랴오닝(辽宁)성의 모든 성급 항만을 재통합했으며, SIPG사는 지속적으로 국내 항만터미널 투자를 이어가면서 특히 장강유역에서의 터미널 투자, 합작투자, 건설 등을 확대하는 ‘장강전략(长江战略)’을 추진하고 있다.

< 자료 : 第一财经日报, 2010. 3. 18./2010. 3. 30>

통계

중국 주요항만의 전체 화물 처리실적



항만	전체 화물 처리실적 (만 톤)										
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년						
					1월	2월	3월	4월	5월	6월	연간누계
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9					618.6
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9					4,937.8
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0	1,790.2					3,707.2
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3					4,130.8
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0					5,850.0
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7	1,544.5					3,115.2
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9					296.3
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0	2,811.0					5,626.0
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2	1,768.0					3,581.2
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1					2,129.5
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7	3,920.6					8,830.3
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8	4,500.9					9,875.7
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4					947.6
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1					1,011.1
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5					1,185.2
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4					1,877.3
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0					560.0
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6	2,575.5					5,950.1
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6	1,533.8					3,402.4
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2					739.9
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4					558.5
하이커우	2,126.5	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5					635.3
계	304,547.7	348,372.9	374,015.3	394,543.3	37,325.9	32,240.1					69,566.0

(주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.)