



# 중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 5월 12일

제 10-8호



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



### 중국의 물류자원 정합 분석

왕완레이(汪传雷) 교수 / 과장  
안휘대학교 물류과학공정학과

물류자원의 정합은 '물류산업 조정 및 진흥계획'의 중요한 부분이자 물류기업과 기업물류 재편의 핵심이며, 물류체계화와 물류산업의 연계발전 추진에 필수적이다. 국가 차원에서의 '물류산업 조정 및 진흥계획'에 따라 물류자원의 정합은 아래와 같은 특성을 단계적으로 나타낸다.

1. 중앙 정부가 주도하는 철도, 도로, 수로, 항공인프라 건설 투자액 및 규모가 증대된다. 국가 차원의 도로세 개혁으로 물류자원의 정합에 필요한 조건이 조성되었다. 2009년 철도인프라 투자 6,000억 위안과 도로, 수로, 항공 분야 고정자산 투자는 1조 1,300억 위안에 이르렀다.

2. 지방정부가 물류단지를 주도적으로 계획하고 건설할 수 있다. 각 성, 직할시, 자치구 정부들은 '물류산업 조정 및 진흥계획'에 따라 자체 물류산업 발전계획을 수립 및 시행한다. 많은 '지(地)'급 및 '현(縣)'급 도시와 '현'들이 계획을 발표하고 있으며, 상당수 지역은 이미 물류단지를 가동하거나 물류집중구를 조성하고 있다. 특히 일부 물류집중구는 물, 전기, 가스, 도로, 우편 등이 통하고 부지가 마련되는 '5통1평' 또는 '7통1평'으로 확대

한 목표를 설정해 물류자원 정합을 위한 인프라를 구축하고 있다.

3. 각 성·시급 국유 교통운수기업들은 자원정합을 거쳐 운수그룹으로 형성된다. 그룹 내에는 전문 물류기업이 설립되고, 장거리 여객운송업체들의 짐칸을 활용한 수화물 운송도 시도되고 있다.

4. 국내 창고업의 자원정합도 시도된다. 생산기업 및 창고업체들은 전략적 제휴를 통해 공급사슬 일체화와 위험도 감소를 추구한다. 제조업과 물류산업의 연계성이 가속화되고 있는 것이다.

5. 외국기업과 민간기업 간의 M&A가 확산된다. 2004년 시작된 특송업의 M&A 열풍으로 'TNT'가 도로운송업체인 '화위(华宇)물류'를 인수하여 도로특송업체인 '텐디화위(天地华宇)'를 출범시켰다. 또한 'FedEx'는 2006년 '따텐(大田)-FedEx'의 '따텐' 지분인 50% 주식과 '따텐 그룹'의 국내 특송업무 자산을 인수했다. 2009년 'DHL'은 중국 자회사 '시노트란스 둔하오(中外运敦豪)'를 통해 '취안이(全一)특송'을 인수하고 '시노트란스'의 국내 특송업무자회사 '베이징 시노트란스' 주식 100%를 매입했다. '싱천(星

晨)특송'에 '아리바바' 자금 투입 및 '텐텐(天天)특송'과 '하이항(海航)'그룹의 합작의향서 체결에 이어서 기타 물류기업의 벤처투자가 확산되는 등 최근 국내 특송업계에 M&A 열풍이 다시 확산되고 있다.

6. 국가 물류단지 입주 및 우대혜택의 향유와 물류인프라 정비, 재고자산 활용, 물류정보 기술 및 관리체제 도입, 첨단 물류시설 및 장비 도입 등을 통한 물류생산성 제고를 목적으로 한 중소형 물류기업의 M&A와 그룹화가 확산되고 있다.

물류자원 정합이 상당히 진전되었지만 '물류산업 조정 및 진흥계획'의 요구에는 미흡하며, 다음과 같이 평가되고 있다.

1. 물류자원 정합은 '소리만 요란하고 효과는 별로 없다'는 문제들이 제기되고 특히 일선에서는 문제가 심각한 것으로 있으며, 우리나라 전체 물류산업의 경영효율이 상대적으로 낮고 사회물류총비용 및 GDP비율은 선진국보다 1배 이상이 높은 상황이다.

2. 직접물류의 비중이 여전히 높으며, 특히 경기가 호전됨에 따라 일부 낙후된 경영방식이 유지되면서 3PL로의 전환에 많은 노력이 필요하다.

3. 세수, 교통, 투자, 특히 물류산업에 있어서의 '조세공평의 원칙', 배송차량의

도시내 작업, 물류표준 도입·시행 등의 문제들이 심각하다. 특히 낮은 이용률이 물류자원의 정합을 저해하고 있다.

4. 물류서비스 조직 및 집중화 수준이 높은 기업은 소수이며, 대부분의 기업은 수준 극히 낮은 상황이 병존하고 있다.

5. 바코드, SMART라벨, RFID 등의 자동인식 및 라벨링 기술, 그리고 EDI, 투시, 화물추적, 고속분류 기술의 발전이 비교적으로 늦다

6. 물류기업의 사회적 책임과 관련한 인식이 보편적으로 부족하다.

따라서 정부 지도, 시장 주도, 시스템 일체화, 지능형 관리, 목적 지향, 규범화 경영 등 다양한 원리가 도입되어야 한다. 이를 통하여 광역 물류자원의 정합, 재고자산 활성화, 자원 최적화, 지방정부에 의한 진입 및 퇴출장벽 극복을 실현해야 한다. 그리고 시장의 자원배치 효율화를 이룩하고 기업의 적극성을 이끌어 내서 경영능력 및 서비스를 극대화함으로써 물류서비스의 사회화와 자원의 시장화를 촉진시킨다. 동시에 선진적인 생산능력의 시범적으로 적용하고 물류기업의 사회적 책임을 인식시키고 물류자원을 정합해서 저탄소 공급사슬 및 저탄소 경제발전을 구현하도록 해야 한다.



## 我国物流资源整合分析

安徽大学 物流科学与工程系

汪传雷 教授/系主任

物流资源整合是《物流业调整和振兴规划》的重要组成部分,是物流企业重组和企业物流重组的重要内容,也是推动物流系统化、物流业联动发展的必然要求。随着国家层面《物流业调整和振兴规划》的逐步落实,物流资源整合呈现出如下特点:第一,中央政府主导的铁路、公路、水路、航空基础设施投资力度大,建设规模大,以及国家层面公路税费的改革,为物流资源整合提供必要的条件。2009年铁路完成基本建设投资6000亿元、公路水路民航固定资产投资完成1.13万亿元;第二,地方政府纷纷主导进行物流园区的规划和实施。各省、直辖市、自治区政府按照《物流业调整和振兴规划》的要求,制定本区域的物流业发展规划,不少地级市、县级市和县也纷纷制定物流业发展规划,一些地区开始启动物流园布局,建设物流集中区,完善物流集中区的水、电、气、路、邮等五通一平甚至七通一平,为整合物流资源奠定基础。第三,国内各省级和市级国有交通运输企业开始资源整合,纷纷组建运输集团,集团下设各类专业化的物流公司,同时长途客运公司也尝试利用行李厢进行小件货运。第四,国内储运企

业资源整合开始起步,生产企业与储运企业建立战略联盟,力图通过供应链一体化减少风险,制造业与物流业联动开始加速。第五,境内企业并购民营快递加速。始于2004年第一轮快递业收购兼并热潮,TNT收购公路货运企业华宇物流整合成主营公路快运业务的天地华宇,联邦快递2006年收购其与民营大田集团合资公司大田-联邦快递有限公司50%股权以及大田集团经营国内快递业务的资产,2009年DHL在华合资公司中外运敦豪收购上海全一快递并接手中外运下属专营国内快递业务的子公司北京中外运速递有限公司100%股权。现在国内正在兴起第二轮快递业收购兼并热潮,星晨急便引资阿里巴巴,天天快递与海航集团达成意向,申通快递、圆通快递、中通快递等正与大新华物流集团、夏星物流、联想等实业以及鼎晖、华平、新天域等风险投资企业接触。第六,众多中小物流企业开始相互联合,成立物流集团,以便满足入驻政府物流园区或享受优惠政策的门槛,整合现有运输、仓储等物流基础设施,加快盘活存量资产,同时引进物流信息技术和物流信息管理系统,购置物流设施设备,提高物流生产

率。

虽然物流资源整合取得一定的进展，但是与《物流业调整和振兴规划》的要求还存在相当的差距，主要表现在如下方面：第一，物流资源整合“雷声大雨点小”问题依然广泛存在，这在基层显得尤为突出，构成我国的全社会物流运行效率偏低，社会物流总费用与GDP的比率高出发达国家1倍左右的状况尚没有改变的根本原因。第二，自营物流比例仍然居高不下，特别是经济形势的好转一定程度上使落后经营方式得以保留，自营物流向第三方物流转型任重而道远。第三，税收、交通、投融资特别是物流业公平税负、配送车辆进城推行停靠装卸作业和物流标准宣贯等问题突出，物流标准缺失特别是采用率低严重影响物流资源整合。第四，少数企业物流服务的组织化和集约化程度较高与绝大多数

企业物流服务的组织化和集约化程度严重低下相互并存。第五，物流运营应用条形码、智能标签、无线射频识别（RFID）等自动识别、标识技术以及电子数据交换（EDI）技术、可视化技术、货物跟踪技术和货物快速分拣技术进展较缓。第六，物流企业社会责任普遍较低。

因此，有必要遵循政府引导、市场主导、系统一体化、知识化管理、目标导向、规范化运作原则，引导物流资源的跨区域整合，盘活存量资产，优化增加先进资产，克服地方政府的准入和退出壁垒，发挥市场配置资源的主要作用，调动企业的积极性，拓展功能和提升服务，促进物流服务的社会化和资源利用的市场化，发挥先进生产力的示范作用，加快落实物流企业社会责任建设，整合物流资源，确保低碳供应链和低碳经济的发展。



## 동향 및 이슈

### ❖ 중국 최초의 '선박펀드' 운용 본격화



#### 중국, 선박펀드를 통한 해운/조선 투자지원

중국 선박금융시장에서는 2009년 초부터 자국의 조선 및 해운산업 지원 및 육성을 명분으로 중국은행(Bank of China)과 중국수출신용보험공사(SINOSURE) 및 중국수출입은행(China Exim Bank) 등을 통해 선박금융 지원을 지속하고 있다.<sup>1)</sup> 또한 2009년 하반기 이후에는 여타 은행들<sup>2)</sup>도 정부 승인을 통해 선박금융자금을 확보하고 관련 프로젝트를 진행하는 등 선박투자금융에 참여하기 시작했다. 이러한 배경에 힘입어, 2009년 이후 중국의 신조선 계약 및 중고선 매입 규모는 각각 우리나라와 그리스를 제치고 세계 1위로 부상하게 되었다.<sup>3)</sup> 그리고 2010년에 들어서는 천진·상해를 중심으로 '선박펀드'를 통한 해운/조선 투자·지원을 본격화하고 있다.

현재 중국의 선박금융은 크게 4가지로 구분할 수 있다. 즉 ① 선박건조 관련 신용보증 및 금융지원, ② 선박 Resale 관련 금융지원, ③ 선박금융리스회사를 통한 금융지원, ④ 펀드조성을 통한 금융지원 등이다. 아래에서는 중국에서 본격적으로 시도되고 있는 선박펀드시장에 대해 소개하고자 한다.

#### 천진 중심의 '조선산업투자펀드'가 최초

중국 최초의 '조선산업투자펀드(船舶产业投资基金)'는 2009년 12월 천진에 등록되었고, 모집규모는 200억 위안이다. 이 펀드는 '조선공업 조정 및 진흥계획(공업정보화부/국무원, 2009. 2)'에 근거한 것이며, 국가개발위원회의 비준을 받은 전국 10대 산업투자펀드(产业投资基金) 중 하나이다. 펀드의 주요목적은 조선산업 육성은 물론 자국선대 확충을 통해 '자국선박에 의한 자국화물 운송 전략(国货国运, 国油国运, 战略物资国运)'을 실현하기 위한 것이다.

조선산업투자펀드는 독일 KG펀드와 유사한 '유한합자제(有限合伙制, Limited Partnership)'로 운영되며, 주요참여기관은 ① 천진인프라건설투자그룹유한공사(天津城市基础设施建设投资集团有限公司), ② 천진진능투자공사(天津市津能投资公司), ③ 천진신금융투자회사(天津新金融投资公司), ④ 북방국제신탁주식회사(北方国际信托股份有限公司), ⑤ 기금관리주체인 중국조선산업투자펀드관리기업(中船产业投资基金管理企业) 등이다. 또한 중통원양물류(中通远洋物流, Centrans Ocean Shipping Logistics Group)는 신조선 계약과 관련된 협상을 진행시키는 역할을 담당하고 있다.

1) COSCON(중국), NITC(이란), OSG(미국), China Shipping(중국), Schulte Group(독일), STX Panocean(한국), PIL(싱가포르), Torm A/S(덴마크), FH Bertling(독일) 등 주요 선주에 선박금융 지원.

2) 中国工商银行, 中国民生银行, 中国建设银行, 国家开发银行, 交通银行, 中国招商银行.

3) 신조선 계약규모('09.1~'10.3) : 1위 중국(327척, 25,434천DWT), 2위 한국(215척, 24,164천DWT)

중고선 매입규모('09.1~'10.4) : 1위 중국(284척), 2위 그리스(278척) (Clarkson DB, 2010년 4월 23일 검색 기준).

펀드의 투자 동향을 살펴보면, 이미 2010년 초에 강소성 2개 조선소와 22척(10억 달러 규모)의 신조선 계약을 체결한 바 있다. 쩐링(金陵)조선소와는 Post-Panamax 10척, Supramax 4척, 5만 톤급 해상크레인(Semi-Submersible Crane Vessel) 4척을 계약했고, 칭산(青山)조선소와는 Post-Panamax 벌크선 4척을 계약하여 22척 모두 2012년 이전에 인도될 예정이다. 최근에는 약 20척의 신조계약을 추가로 추진 중<sup>4)</sup>에 있고, 선령 2년 이하의 VLCC 중고선 매입에도 관심을 보이고 있다.

### 상해 중심의 해운산업펀드, 'COEF' 출범

중국 최초의 사모펀드(Private Fund)로 운영되는 해운산업펀드(航运产业基金)는 2009년 12월 상해에서 등록되었다. 등록자본금은 2억 위안이며, 총 펀드모집 규모는 50억 위안이다.<sup>5)</sup> 펀드 설립 시 주요 참여기관은 국유해운기업인 China Shipping 등 4개 기관이다<sup>6)</sup>.

동 펀드의 설립 배경은 2009년 국무원이 심의한 <상해 현대서비스업 및 선진 제조업 발전 가속화, 국제 금융센터 및 국제해운센터 건설에 관한 의견><sup>7)</sup>에 근거한 것이다. 동 의견 내용에는 ① 창의적 해운용자방식 탐색 및 수요 창출, ② 해운관련기업과 금융기관 등을 지원하여 해운산업펀드를 조성하고 금융서비스를 제공한다는 내용이 명시되어 있다.

상해의 해운산업펀드는 COEF(China Offshore Energy Fund)라는 펀드명으로 진행 중에 있다. COEF의 투자대상은 국내외 에너지(Oil & Gas) 및 해운관련 자산<sup>8)</sup>으로 특히 신조선, 임대조건부 중고선 매입(sales & lease-back) 및 내부수익률(IRR) 20% 이상의 프로젝트를 발굴하여 투자하고 있다. COEF 역시 유한합자형식으로 운영되며, 펀드 투자기획 및 운영은 Landmark Invest Ltd(LMI)<sup>9)</sup>에서 담당하고 있다. 현재 유럽 해양플랜트(Offshore) 시장에 대한 투자프로젝트를 추진 중에 있다.

### 중국 조선/해운펀드시장 주목해야

천진 중심의 '조선펀드'와 상해 중심의 '해운펀드'는 정부의 적극적인 제도적 지원과 금융지원에 의해 향후 급속한 성장이 예상된다. 중국은 '조선펀드'를 통해 해운 및 조선산업의 양적 성장을 도모하고, '해운펀드'를 통해 '금융-해운-조선'을 투자 및 금융의 관점에서 유기적으로 연결함으로써 질적인 성장을 추구하고 있다. 따라서 아시아 최초로 선박투자회사(선박펀드)제도를 도입한 우리나라는 펀드운영업계, 해운·조선·금융업계 및 관계 당국 모두 중국 선박펀드 출시 동향을 보다 면밀히 파악하고 진일보한 새로운 선박금융 발전방안을 모색해야 할 것이다.

<김은수 책임연구원, [kes1213@kmi.re.kr](mailto:kes1213@kmi.re.kr)>

4) 그 중 칭다오베이하이조선소(Qingdao Beihai Shipbuilding Heavy Industry Co., Ltd.)와 18만톤급 4척은 이미 계약을 체결했고, 나머지는 아직 미공개 상태임.

5) 등록 당시에 이미 15억 위안을 모집했으며, 최근(2010년 2월 기준)에 추가 15억 위안 모집 협상을 진행하고 있음.

6) China Shipping(中海集团), Shanghai International Group(上海国际集团有限公司), Guotai Junan Securities(国泰君安证券), 상하이시 홍콩구국 국유자산 관리 유한공사(上海虹口区府所拥有的国有资产经营有限公司)가 30:30:30:10의 비율로 참여함.

7) 《关于推进上海加快发展现代服务业和先进制造业、建设国际金融中心和国际航运中心的意见》

8) Deepwater drilling rigs/ships, Modern FPSO's, FSO's, Deepwater pipe-laying vessels, Construction vessels, Anchor handling vessels (for deepwater operations), Platform Supply Vessels and other offshore service vessels.

9) LMI사(上海兰马克股权投资管理公司)는 2009년 9월에 상해에 설립되어 COEF의 펀드매니저로 지정되었으며, 베이징과 싱가포르에도 사무소를 운영하고 있음.

## 뉴스 단신

### 텐진항, 중국 북부 국제해운센터 건설 가속화

텐진항(天津港)은 금년에 총 물동량 4억 톤, 컨테이너물동량 1,000만 TEU를 확보하고 2012년에는 총 물동량 4.6억 톤, 컨테이너물동량 1,300만 TEU를 목표로 설정했으며, 이를 위하여 중국 북부 국제해운센터 건설을 가속화하고 있다.

우선 주변 지역의 경제 및 산업구조를 최적화하면서 항만의 하역능력을 적극 향상시키고 있다. 금년 1분기 텐진항의 총 물동량은 전년 동기 대비 9.4% 증가한 9,303만 톤을 기록했으며, 컨테이너물동량은 12.7% 증가한 217만 TEU에 이르렀다.

지속적인 하역능력 확충을 위해서는 오는 2012년까지 항만시설의 대형화 및 벌크선 전용선석 건설에 358억 위안을 투자한다. 그리고 국제물류 분야의 활성화를 촉진하여 중국 북부 국제물류 공급사슬에서 주도권을 확고히 하면서 완벽한 물류서비스 네트워크를 구축하는 데 주력한다.

또한 2015년 종료되는 ‘12·5 계획’ 기간에는 대대적인 매립공사를 통하여 제2의 인공섬을 확보하며, 이를 활용하여 항만-도시 일체화 개발을 실현하고 현대적인 물류서비스체제 구축을 가속화할 계획이다. 2012년까지는 170억 위안이 매립지 및 해안선 확보에 집중 투입된다. 이를 통해 1차적으로 10km<sup>2</sup> 규모의 동장(东疆)보세항구 단지를 가동시키며, 단계적으로 50km<sup>2</sup> 규모의 임해공업단지와 1.2km<sup>2</sup> 규모의 벌크화물 물류센터를 확보하기 위한 매립공사를 완료할 계획이다.

< 자료 : 人民网, 2010. 5. 5. >

### 광시자치구, 대ASEAN 운하 물류체계를 구축

광시장족자치구(广西壮族自治区) 정부는 중국 서남부에서 동남아 ASEAN 지역까지의 수운물류체계를 구축하기 위한 ‘핑루(平陆)운하 건설 및 수자원관리 계획’을 수립했으며, 이에 따라 난닝(南宁)시에서 베이부(北部)만까지 151km의 운하가 조성될 예정이다.

핑루운하가 완공되면 난닝시 지역에서 베이부(北部)만까지 물류체계는 일반적으로 280km가 단축되며, 특히 서강(西江)을 따라 우저우(梧州) 및 광저우(广州)시를 경유하는 기존의 내륙수로는 570km가 단축되는 등 광시자치구와 ASEAN 지역을 연결하는 새로운 물류체계가 구축될 전망이다.

이에 따라 광시자치구와 윈난(云南), 귀저우(贵州) 및 쓰촨(四川)성의 벌크화물 물류비가 주강삼각주를 경유하던 기존의 물류체계보다 크게 절감될 것으로 기대되고 있으며, 특히 광시자치구 지역의 공업 발전 및 베이부만 주요 항만의 성장이 가속화될 것으로 예상된다.

이에 따라 2010년 1월 1일 ‘중국-ASEAN FTA’ 발효를 계기로 급증세를 보이고 있는 중국 서남부 지역과 ASEAN 간 교역을 더욱 활성화시키는 기반이 될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 新华网广西频道, 2010. 4. 22. >

## 푸젠성, 취안저우에 ‘무수항<sup>10)</sup>’ 건설을 추진

푸젠(福建)성은 취안저우(泉州) 지역에 고속화물철도를 기반으로 한 ‘무수항(无水港)’을 건설할 계획이며, 이를 위해 부지를 확보하고 철도물류시설 확충에 주력하고 있다.

푸샤(福州-厦门) 고속화물철도 건설이 구체화됨에 따라 취안저우 무수항 건설도 추진되고 있으며, 이와 같은 계획이 현실화되면서 푸젠성에서 철도-해운 복합운송 시대가 도래할 것이라는 기대가 확산되고 있다. 또한 푸샤 고속화물철도와 인접한 주요 도시지역의 물류여건이 크게 개선되어 푸젠성 해안지역을 중심으로 한 ‘하이시(海西)’ 경제구역의 활성화에도 기여할 것으로 예상되고 있다.

취안저우시는 진장(晋江) 지역의 ‘네이坑(内坑)’ 물류단지(物流区)에 화물 철도역을 설치함으로써 ‘취안저우 무수항’으로 조성한다는 계획이다. 항만단지의 계획면적은 50만 m<sup>2</sup>로 총 투자액이 10억 위안에 이르며, 상업, 보세, 다기능창고, 관리센터 및 공공서비스 등 주요 기능구역으로 구성되고 고용인원 2만 명 이상 및 세수규모 1.5억 위안 등이 전망된다.

푸샤 노선에 이어 원푸(温州-福州) 노선의 개통, 그리고 향후 샤선(厦门-深圳) 노선과 연결됨에 따라 취안저우(泉州)항의 물류여건은 지속적으로 개선될 것이며, 특히 고속화물철도 이용에 따른 시간 및 비용절감으로 타이완(台湾)과의 양안무역에서 높은 경쟁력을 확보할 전망이다.

< 자료 : 中国质量新闻网, 2010. 4. 28 >

## 해발 4,500m 티베트 철도물류센터 활성화

2009년 8월 이후 가동된 티베트 고원의 칭장(青海-西藏)철도 나취(那曲) 물류센터(物流中心)가 다양한 우대조치를 통한 투자활성화가 지속적으로 추진되고 있다. 이에 따라 전 세계에서 가장 높은 해발 4,500m에 위치한 현대적인 개념의 철도물류단지인 나취 물류센터에는 최근까지 15개 기업에 의한 약 10억 위안의 투자가 실현되었다.

또한 나취 물류센터에는 칭장(青海-西藏) 철도, 칭장(青海-西藏) 고속도로, 난시라(兰西拉) 광케이블, 거라(格拉) 송유관 및 고압송전선과 연결되어 있으며, 특히 나취공항의 신규 건설과 헤이창(那曲-昌都) 및 헤이아(那曲-阿里) 고속도로 확장 등으로 교통망도 지속적으로 확충될 예정이다.

나취 물류센터 활성화를 위한 투자유치 우대정책에는 조세, 금융, 행정, 토지, 호적관리 등 광범위한 분야를 포함하고 있다. 나취 철도물류센터에 입주하는 기업은 기업등기 이후 8~10년간 기업소득세가 면제되며, 3년간 거래세(부가가치세 및 영업세) 면제와 3년 이후 연간 20만 위안을 초과하는 거래세의 일부환급 등이 적용된다. 또한 20년간 토지 임대료 면제와 함께 사무공간이 무상으로 제공된다. 그리고 나취시 정부는 물류센터의 정상적인 운영이 조기에 달성되도록 하기 위해 심사절차의 간소화와 도로, 전기, 용수, 가스, 난방 등 기반조성에 최선을 다한다는 입장이다.

< 자료 : 中国西藏新闻网, 2010. 4. 27. >

10) 无水港 : 강 및 바다와 인접하지 않은 내륙의 독립된 물류단지로서 통관수속, 화물검사, 선하증권 발급 등 항만서비스 기능을 갖추고 있으며, 특히 세관, 검증검역국 등 감독기구들이 상주하면서 고객에게 항만에서와 같은 통관서비스 등을 제공함

## 시안 국제내륙항 보세물류센터 5월 말 본격 가동

최근 ‘시안(西安) 국제내륙항 보세물류센터’ 건설프로젝트가 완공되어 해관총서, 재정부, 국가세무총국, 외환관리국 등 중국 정부 부처의 통합심사를 통과했으며, 5월 말 이전에 본격적으로 가동될 예정이다. 산시(陝西)성은 ‘시안 국제내륙항’을 기반으로 성 전체의 국제교역을 지속적으로 활성화하는 장기비전을 수립하고 내륙지역으로서 여건이 고려된 적합한 물류체계를 구축하고 있으며, 특히 ‘시안 보세물류센터’ 건설을 통해 이를 촉진시킨다는 계획이다.

‘시안 보세물류센터’는 중국 서북지역 최초의 국가급 보세물류센터로 ‘시안 국제내륙항’ 건설을 위하여 시안시가 추진한 첫 번째의 사업이다. 단지 전체 계획용지 규모는 총 3.3km<sup>2</sup>로 광웨이루(纺渭路), 판첸루(潘骞路), 항우다다오(港务大道), 친한다다오(秦汉大道) 등 시안시 지역의 핵심도로들과 연결되어 있으며, 1차적으로 3월 말 0.27km<sup>2</sup>의 구역이 시범단지로 정부의 심사를 통과하여 가동되는 것이다. 또한 운영은 기능을 재통합하여 보세창고, 가공배송, 국제구매, 국제환적 등을 실현하며, 복합운송은 수운-철도, 도로-철도, 연해-도로 등 다양한 구도가 구축될 전망이다.

현재 산시성의 지역경제는 에너지화학공업 중심의 북부지역, 안정적인 산업화가 진행되고 있는 중부 지역 및 상대적으로 낙후된 남부지역 등으로 구분되고 있다. 이에 따라 ‘시안 보세물류센터’의 건설을 계기로 산시성의 대외개방을 촉진시킴으로써 대외교역을 활성화하여 지역물류를 고도화하는 기반이 될 것으로 기대되고 있다. 또한 북부, 중부 및 남부 지역의 경제적 불균형을 해소하면서 산업화 및 발전을 확산시킬 수 있는 요소로 평가되고 있다.

< 자료 : 中国国际海运网, 2010. 5. 04. >

## 신장자치구, 서북부 최대의 철강물류단지 건설

4월 말 신장자치구(新疆自治区) 우루무치(乌鲁木齐)에서는 총 3억 위안이 투자되는 국제철강물류단지(钢铁国际物流园)가 착공되었다.

이는 중국 서북부 지역에서 건설되는 최대 철강물류단지로 부지면적은 67만 m<sup>2</sup>이며, 금융, 교역, 비축, 가공, 배송 등의 기능이 일체화된 다기능의 국제비축물류기지(国际仓储物流基地)로 운영될 예정이다. 이 단지가 완공되어 본격 가동되는 경우 물동량은 연간 300만 톤, 철강 교역액은 연간 100억 위안에 이를 것으로 예상되며, 고용인력 규모는 약 1만 명이 유지될 전망이다.

< 자료 : 新疆日报, 2010. 4. 27. >

## 통계

## 중국 주요 항만의 컨테이너 처리 실적

| 항만   | 컨테이너 물동량 (천 TEU) |           |           |           |          |         |         |    |    |    |          |
|------|------------------|-----------|-----------|-----------|----------|---------|---------|----|----|----|----------|
|      | 2006년            | 2007년     | 2008년     | 2009년     | 2010년    |         |         |    |    |    |          |
|      |                  |           |           |           | 1월       | 2월      | 3월      | 4월 | 5월 | 6월 | 연간누계     |
| 단둥   | 151.0            | 181.2     | 222.2     | 260.2     | 21.7     | 18.3    | 23.2    |    |    |    | 63.2     |
| 다롄   | 3,212.0          | 3,813.0   | 4,525.0   | 4,576.0   | 423.0    | 342.0   | 404.0   |    |    |    | 1,169.0  |
| 잉커우  | 1,010.7          | 1,371.0   | 2,036.4   | 2,537.3   | 309.1    | 238.1   | 278.3   |    |    |    | 825.5    |
| 친황다오 | 200.0            | 300.0     | 402.6     | 330.7     | 26.8     | 25.5    | 33.6    |    |    |    | 85.9     |
| 톈진   | 5,950.0          | 7,102.0   | 8,503.0   | 8,704.0   | 763.0    | 622.0   | 785.0   |    |    |    | 2,170.0  |
| 옌타이  | 1,049.3          | 3,407.9   | 1,531.5   | 1,401.1   | 121.7    | 75.8    | 110.0   |    |    |    | 307.6    |
| 웨이하이 | 245.0            | 306.4     | 346.5     | 377.4     | 28.0     | 26.9    | 29.8    |    |    |    | 84.7     |
| 칭다오  | 7,700.0          | 9,460.0   | 10,020.0  | 10,260.0  | 930.0    | 850.0   | 940.0   |    |    |    | 2,730.0  |
| 르자오  | 252.7            | 430.2     | 708.6     | 821.0     | 75.6     | 64.4    | 80.7    |    |    |    | 220.7    |
| 렌윈강  | 1,302.3          | 2,003.1   | 3,000.5   | 3,031.8   | 312.8    | 282.8   | 323.3   |    |    |    | 918.8    |
| 상하이  | 21,719.0         | 26,152.0  | 25,792.0  | 25,001.0  | 2,242.0  | 1,870.0 | 2,372.0 |    |    |    | 6,484.0  |
| 닝보   | 6,852.1          | 9,430.5   | 10,923.5  | 10,503.0  | 972.2    | 873.9   | 912.0   |    |    |    | 2,764.4  |
| 원저우  | 281.7            | 351.1     | 380.5     | 393.5     | 26.2     | 22.7    | 27.9    |    |    |    | 86.8     |
| 푸저우  | 1,011.7          | 1,202.0   | 1,176.6   | 1,222.7   | 120.7    | 87.1    | 115.7   |    |    |    | 323.5    |
| 취안저우 | 839.0            | 1,019.4   | 1,206.7   | 1,251.0   | 107.9    | 67.0    | 105.9   |    |    |    | 280.8    |
| 샤먼   | 4,013.4          | 4,627.1   | 5,034.6   | 4,680.4   | 469.7    | 371.0   | 453.1   |    |    |    | 1,293.7  |
| 산터우  | 443.3            | 615.0     | 720.1     | 821.4     | 66.0     | 55.5    | 72.0    |    |    |    | 202.4    |
| 광저우  | 6,635.2          | 9,203.6   | 10,971.5  | 11,187.8  | 1,081.5  | 740.8   | 984.7   |    |    |    | 2,790.9  |
| 선전   | 18,469.0         | 21,099.2  | 21,416.2  | 18,250.1  | 1,772.0  | 1,507.1 | 1,625.8 |    |    |    | 4,909.5  |
| 주하이  | 527.6            | 631.9     | 653.8     | 555.8     | 51.4     | 49.4    | 42.2    |    |    |    | 133.1    |
| 중산   | 1,125.4          | 1,266.4   | 1,136.3   | 1,101.3   | 112.7    | 69.9    | 93.8    |    |    |    | 276.4    |
| 하이커우 | 244.8            | 285.7     | 346.4     | 431.2     | 66.0     | 40.0    | 41.4    |    |    |    | 147.4    |
| 계    | 83,235.2         | 104,258.7 | 111,054.4 | 107,698.7 | 10,100.0 | 8,300.2 | 9,854.4 |    |    |    | 28,268.3 |

자료: <CHINA PORTS> 2010년 제4호.

(※ 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 각 호별로 제공됩니다.)