



중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 5월 26일

제 10-9호



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 해상보험시장에 관하여

순밍치(孙鸣岐) 변호사
상하이시 후둥(沪东)로펌

해상보험은 '해상운송선박보험', '해상운송화물보험', '선주책임보험(선주상호보험-P&I)' 등 3가지로 나눌 수 있다.

1. 선박보험시장

원양선박에 적용되는 보험조항은 중국인민보험공사(中国人民保險公司)의 '원양선박보험조항(원양선박정기보험, PICC86조항)'을 들 수 있다. 국내 연안 및 내하선박에 적용되는 보험조항은 '연안 및 내하선박보험조항(PICC96조항)'이다. 기타 선박 보험조항은 '선박제조보험조항', '연안 및 내하선박제조보험조항', '연해 및 내하어선보험조항', '컨테이너보험조항(정기)', '선박수리책임보험조항' 등이 있다.

과거 중국에서 선박보험 취급 업체는 '중국인민보험공사(中国人民保險公司)'뿐이었다. 중국의 보험업계가 해상보험업을 등한시했으며, 과거 학자들이 대거 은퇴함에 따라 해상보험 인력이 극히 부족했다. 대학이나 보험 연구기관에서도 해상보험 이론과 경험이 많은 학자가 부족하여 국제 보험산업에 크게 뒤처졌다.

현재 중국인민보험공사(中国人民保險公司) 및 태평양보험공사(太平洋保險公司)를 제외한 많은 보험회사는 해상보험을 회피하거나 받아드릴 능력이 없다. 중국 손해담보기관으로는 규모가 크지 않는 '중국선주상호보험협회' 하나만 있다. 중국 보험업체와 손해담보보험회는 주로 신조선 및 양호한 선박과만 계약하고 있다. 이에 따라 노후선 및 기술적으로 낙후된 선박들은 불리한

조건이거나 신용도가 낮은 외국업체를 선택하고 있으며, 사고 시 해당 보험서비스 및 배상을 받기 어렵고 피보험자 이익도 보증되지 못하는 경우가 발생한다. COSCO, 차이나쉬핑 선박(특히 편의 치적선)의 경우 50%의 선체보험, 전쟁보험 및 70-80%의 손해담보보험, 부가가치보험을 외국에서 계약했으며, 거액의 보험료가 해외로 유출되었다. 중소 선주의 선박은 비율이 더욱 높다.

2. 국제화물운송보험시장

중국인민보험공사는 런던보험협회의 '1963년 화물조항'에 따라 해양, 육지, 항공 및 우편 등 화물운송보험조항 및 부가조항을 편성했으며, 총칭은 '중국보험조항(CIC)'이다. 따라서 중국의 보험사는 중국의 '1981년 해상운송화물보험조항(CIC)'이나 런던협회의 '해운화물보험(ICC)'을 적용하고 있다.

개혁개방 이전에 중국의 수출입 화물 보험은 대부분이 '중국대외무역운송공사'가 담당했으며, CIF보다 FOB가 더 많이 적용되었다. 개혁개방 이후에는 CIF보다 FOB가 좀 더 많이 적용되고 있으며, 많은 무역업체, 특히 중소기업들이 보험조항을 잘 모르거나 수출증가 및 간편성을 이유로 70-80%까지 FOB를 적용하는 상황이다. 수입화물인 경우 CIF 조항이 쓰이는데 해운 화물의 보험은 대부분 외상들이 자체적으로 처리하기 때문에 업무량이 적은 상황이며 단기간에 개선되기 힘들 것이다. 중국의 수출입 화물의 해상 운송 보험의 80%는 외국에 있고 보험료

외국 유출의 손실이 매우 막대하다.

3. 선주책임보험(P&I)시장

선주상호보험은 선주상호보험조합(P&I Club) 산하의 선박보험(선체 및 장비)담보에 포함되지 않은 선주책임보험으로 선주회원들이 주주인 비영리조직이다.

중국에서 유일한 소규모 상호보험조합으로서 COSCO 그룹의 '중국선주상호보험조합'은 아직 국제상호보험조합에 가입하지 못했으며, '중국인민보험공사'도 일부 상호보험업무를 담당하고 있으나 외국보험협회의 대리인 역할을 수행할 뿐이어서 대부분의 중소 선주들은 선박보험에 가입하기 매우 어려운 상황이다. 때문에 많은 선주들은 국내외 보험브로커들을 통하여 외국 상호보험업자와 계약하고 있다. 또한 중소선주 선박들의 높은 선령이나 선체의 낮은 기술수준 등으로 소규모 및 저신용도의 상호보험조합에 가입할 수 밖에 없는 처지이다. 그러므로 중국 보험업계는 현재 국내 유일의 상호보험조합을 중요시하고 담당능력 부족 문제점을 감안하여 중국 내 보험조합을 적극 발전시켜야 한다.

4. 상하이국제해운센터 건설과 보험업 현대화

런던은 더 이상 유일한 글로벌 항만 및 해운 센터는 아니지만 여전히 글로벌 해운 센터 또는 해상보험센터의 하나이다. 이는 런던이 국제해운정보, 해운금융, 용선 및 선박매매, 해상보험, 해상구조, 해사분쟁, 해사중재, 국제재보험업무, 해운계약/협약 조항 및 요율, 문헌 등에 있어서

여전히 전 세계의 표준이기 때문이다.

중국 해운보험의 이론 및 경영 수준을 살펴 보면, 중국보험업계와 교육 및 학술연구기관의 해상보험 전문가가 부족하고, 보험교재 등도 대부분 보험의 거시적인 작용, 일부 정책에 대한 논증, 일부 보험업무에 대한 분석과 연구에 그치고 있으며, 중국 보험산업의 조정 및 발전, 글로벌시장 진출을 촉진시키는 노력이 필요하다. 따라서 전문가들은 보험업을 독립된 산업으로 발전시키고 자본수요의 최대수익처임을 인식시켜야 한다.

그리고 상하이시가 국제해운센터를 건설함에 있어서 런던의 해운규정 및 제도, 계약 및 보험 조항에 대한 연구, 선진이론의 도입, 독자적인 이론 재창조 등을 실천하지 못할 경우 우리는 영원히 국제해운센터로 부상할 수 없으며, 특히 세계해운업을 이끌 수 없다. 중국의 보험업을 주도하는 주체로서 반드시 전국의 역량을 모아 해상보험 전문가 및 학자들이 UN 및 국제기구 해운 관련 보험문서, 국제 통상보험 계약/조항 등을 연구하고 보험의 의미와 이념을 이해하게 해야 한다. 또한 우리나라 보험업계의 현황을 종합하여 국제수준의 보험정책 및 법률, 계약 및 조항 등을 제정하고, 해상보험업에 종사하는 임직원의 지속적이고 전면적인 교육을 통하여 국제적 전문인력으로 양성하고 글로벌시장에서 우리나라 해상보험산업이 어깨를 나란히 할 수 있게 발전하도록 기여하게 해야 한다.



关于中国海上保险市场

上海市互动律师事务所
孙鸣岐 律师

海上保险主要涉及“海上运输船舶保险”、“海上运输货物保险”和海运承运人责任保险（即保赔保险）三大类。

一. 船舶保险市场

适用于从事远洋航行船舶的保险条款：有中国人民保险公司的“（远洋）船舶保险条款”，又称“远洋船舶定期险条款”，简称为“PICC86条款”；适用于从事国内沿海、内河航行船舶的保险条款：有“沿海内河船舶保险条款”，简称为“PICC96条款”。其他有关船舶的保险条款：“船舶建造保险条款”；“沿海内河船舶建造保险条款”；“沿海内河渔船保险条款”；“集装箱保险条款（定期）”；“修船责任保险条款”等。

由于中国原来只有人保一家承保船舶险的保险公司“中国人民保险公司”，中国保险界长期以来从没有重视过海上保险业务，加上老一代专家和学者的相继退休或过世，中国保险公司内部海上保险人才严重缺乏，就是大专院校和保险研究机构内部，也鲜有既懂得海上保险理论又懂得实践经验的海损保险的专家和学者，其结果使得中国海上保险业大大地落后于国际保险业。

目前除了人保和太保外，大多数的保险公司都不愿意或无能力涉足除了一般货运保险外的海上保险，中国只有一家规模不大的保赔协会“中国船东互保协会”。中国保险公司和保赔协会在承保船舶保险方面都是挑新船和好船来承保，对旧船和技术状况稍差的船舶就无人愿意承保。这就使得广大中小船东的船舶无处投保，而不得不到国外去寻求条件苛刻，或者信誉欠佳的保险公司投保，最终当这些船舶发生保险事故时，就很难得到这些国外保险公司的保险服务和应有的保险赔偿，被保险人的利益难以得到维护，这就等于这些船东只是购买到了一张没有多少用处的保单而已。据有关方面统计，中远、中海船舶（特别是悬挂国外方便旗的船舶）50%的船壳险、战争险和70-80%的保赔险、增值险投保到国外去了，大

额的保费外流了。中小船东的船舶险和保赔险更是绝大部分投保到国外去了。

二. 国际货物运输保险市场

原中国人民保险公司参照1963年伦敦协会货物条款，分别制订了海洋、陆上、航空及邮包运输方式的货物运输保险条款，以及适用于以上四种运输方式货物保险的附加条款，总称为“中国保险条款”（China Insurance Clauses简称CIC）。当前，中国保险公司在承保海运货物保险时，既使用中国1981年中国海洋运输货物保险条款（CIC），也使用伦敦保险协会海运货物保险（ICC）。

在改革开放前，中国进出口货物保险基本上由“中国对外贸易运输公司”控制，在对外贸易合同运输条款的规定中，使用FOB条款的情况稍微比CIF的多一些，然而改革开放后，由于很多贸易商，特别是中小贸易商，一方面对海上货物运输保险条款不太熟悉，另一方面为了增加出口、省事，而迁就外商，大量使用FOB条款，以至到目前差不多70-80%的外贸出口货物合同中使用FOB条款，而进口货物使用CIF条款，海运货物的保险绝大部分是由外商安排的，因此，尽管中国大多数保险公司都承保海上货物运输险，但是由于外贸条款的约束，业务量不大，而且这种情况很难在短时期内会有所改善。中国进出口货物的海上运输保险的80%都投保到国外去了，保费外流的损失是巨大的。

三. 船东责任保险（即保赔保险）市场

保赔保险是以船东互保协会（简称：P&I Club）名义下承保船舶险（即船壳和机器险）项下不保的船东责任险，而且其名义上是由入会船东作为股东的非盈利组织。

由于中国只有一家隶属于中国远洋运输集团的、规模不大的保赔协会“中国船东互保协会”，而且它至今尚未能加入国际保赔协会集团，中国人民保险公司虽然也承保一些保赔业务，但他们只是充当了国外保赔协会代理人的角色而已，因

此中国广大中小船东的船舶要购买保赔险十分困难，很多船东就只能通过国内外的保险经纪人（还包括保险代理人、航运公司和货代公司等合法的和非法的机构）到国外去寻求保赔保险人。又由于大部分中小船东船舶的船龄较大、船舶技术状况较差，他们又很难加入国外正规的保赔协会，其结果不得不加入国外规模小、信誉差的保赔协会。因此，中国保险业应该珍视国内只有一家保赔协会，保赔保险承保能力严重不足的问题，积极发展中国自己的保赔协会，作为一个航运大国自己没有几家具有相当规模的保赔协会是很不相称的。

四. 建设上海国际航运中心和现代化的保险业

虽然伦敦已不再是一个世界性的港口和国际货运中心，但是伦敦至今仍是世界的航运中心，海上保险中心，这完全有赖于伦敦在国际航运信息、航运金融、船舶租赁/买卖、海上保险、海上救助、海事处理、海事仲裁、国际再保险安排等业务方面，以及各类有关海运合同和协议的条款和费率，有关出版物等方面仍然被各国作为标准文本所使用，引领着世界航运业。

但回过头来看中国在航运保险方面的学术和管理水平，实在是太落后了，在中国保险业内、大专院校和其他学术研究机构内，很难看到有人发表对中国海上保险方面具有指导意义的文章，院

校的保险教材也都大同小异，很多文章是只是论述一些有关保险对国民经济的宏观作用，或者顺着国家的某些政策进行一番论证而已，或者只是对保险业务活动中某一个具体问题的分析研究，这一些文章根本谈不上对我国保险行业的整顿、发展和走向世界能起到多大的作用。与之相反，我们的专家学者把保险业也导向了把保险作为一种产业来发展，把资本需要最大的回报深深地灌输到了这个行业中去。

因此上海要建设航运中心，如果不对伦敦的各类航运方面的规章制度、合同和保险条款进行很好的研究，不把世界先进的东西学到手，运用到我们的实践中去，并有所创造，那么我们将永远成不了世界航运中心，引领不了世界航运业。作为中国保险业的主管机构，应该组织全国的力量，集中海上保险方面的专家和学者首先研究联合国和其他国际性组织有关航运和保险方面的文件，国际上通用的保险合同和条款，首先弄清楚保险的真谛和灵魂，然后结合我国保险业的现状，制订能跟上国际水平的保险政策和法律，保险合同和条款，并对保险界中从事海上保险的人员进行长期和全面的培训，使他们能达到国际上一流人才的水平，使我国海上保险业能与世界同步。



동향 및 이슈

장강, 세계 제1의 내륙수로 부상

장강 물동량, 미시시피/라인강 제치고 1위 부상

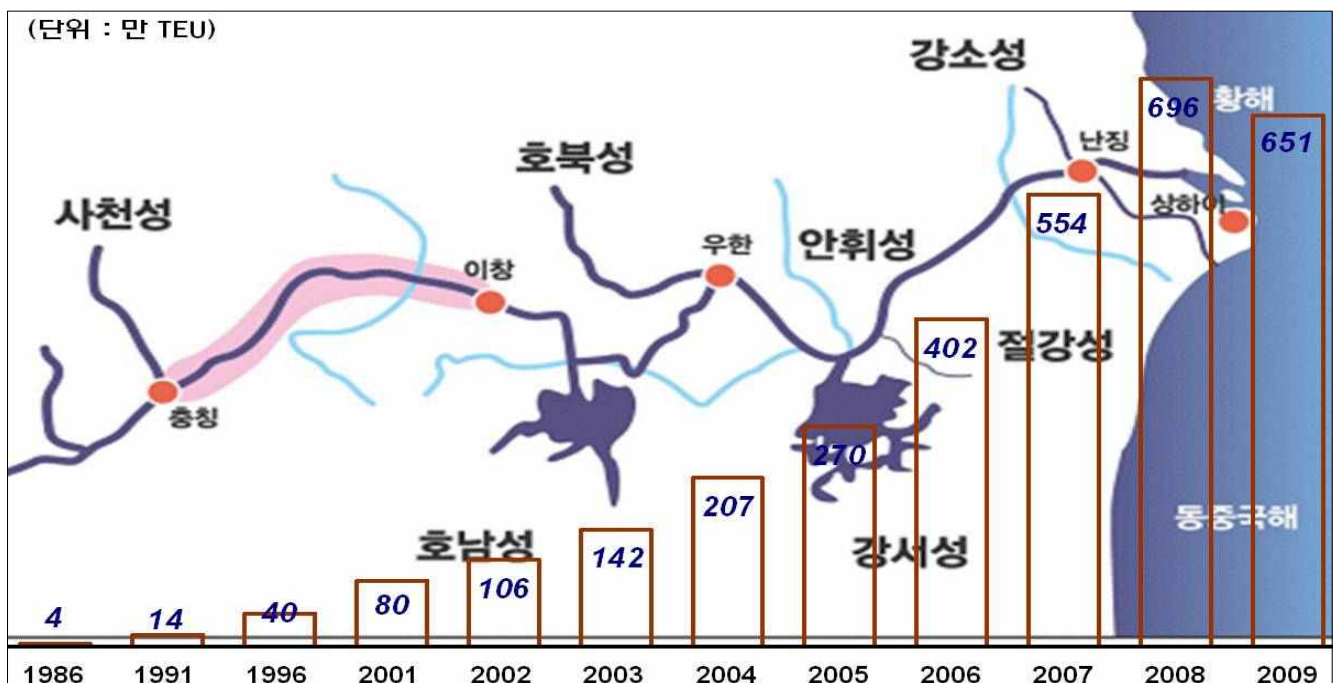
최근 중국 교통운수부는 장강 간선 화물운송량이 미국 미시시피강과 유럽 라인강의 운송량을 능가하여 세계에서 가장 활성화된 내륙수로 부상했다고 발표했다. 2009년 장강 간선향만(상하이 제외)의 물동량은 13.3억 톤에 달하며, 이는 장강지역 총 운송량의 20%에 달하는 규모다.

장강항무관리국은 장강 경제권의 종합적인 발전을 위해 상하이 국제해운센터 건설을 시작으로, 우한 중류해운센터와 충칭 상류해운센터 등 허브항만 건설을 가속화하고 항만-철도-도로간 연계서비스를 강화하는 현대적 종합물류허브 건설을 촉진시키고 있다.

장강 컨테이너물동량, 연평균 35% 급증

장강 간선향만(상하이 제외)의 컨테이너물동량은 1986년 4만 TEU에서 2008년에 696만 TEU로 연평균 35%의 급속한 성장을 기록했다. 2004년 이후 매년 100만 TEU 이상 증가 추세를 이어갔으나, 2009년에는 글로벌 금융위기에 따른 경기침체 여파로 전년 대비 소폭 하락한 651만 TEU를 기록했다([그림-1] 참조).

[그림-1] 장강 간선향만의 연도별 컨테이너물동량 추이



장강 간선의 31개¹⁾ 주요 항만 컨테이너물동량(2008년)을 살펴보면, 장강 하류의 조합항인 수저우항이 256.9만 TEU, 난징항이 129.2만 TEU, 중류의 우한항이 47.1만 TEU, 상류의 충칭항이 43.4만 TEU를 기록하는 등 10대 항만의 물동량 비중이 94%를 차지하고 있다. 또한 10대 항만 중에서 수저우항, 장인항 및 양저우항은 최근 3년간 각 43.9%, 100.4%, 43.0%의 급속한 물동량 증가 추세를 보여주고 있다([표-1] 참조).

[표-1] 장강 간선 10대 항만의 컨테이너물동량 추이

단위 : 만 TEU

	수저우	난징	장인	우한	난통	충칭	전장	양저우	우후	쑤장	소계	전체
2006년	124.1	79.9	12.5	34.8	36.0	26.3	23.9	13.1	10.0	7.3	367.9 (91%)	402.3
2007년	189.5	105.6	30.7	38.8	42.8	35.1	28.5	17.1	16.5	8.9	513.5 (93%)	553.9
2008년	256.9	129.2	50.2	47.1	44.3	43.4	29.2	26.8	16.4	10.2	653.7 (94%)	696.0
증가율	43.9%	27.2%	100.4%	16.3%	10.9%	28.5%	10.5%	43.0%	28.1%	18.2%	33.3%	31.5%

주 : 10대 항만은 2008년 실적 기준임. 수저우항은 타이창항, 창수항, 장자강항을 포함. 증가율은 연평균증가율(CAGR)임.
자료 : 장강연감(2009), KMI 분석.

장강 발전전략, 2020년까지 3단계로 추진

장강항무관리국은 '장강하운 60년 회고와 전망(2009. 9)'에서 장강해운의 4대 비전(四个长江²⁾), 즉 '평안(平安), 수우쓰(数字), 양구양(阳光), 허시에(和谐)' 및 3단계 발전 전략지침을 제시했다. 제1단계(11·5 계획 기간)는 2010년까지 장강해운의 현대화 기반 조성, 제2단계(12·5 계획 기간)는 2015년까지 장강유역 사회경제의 총체적 발전요구를 만족시키는 '4대 장강 비전' 가시화, 마지막 제3단계(13·5 계획 기간)는 안전·원활·편리·효율적·경제적 장강해운 네트워크 및 운송서비스 체계를 완성하여 장강유역 사회발전을 선도한다는 전략이다. 또한 장강항무관리국 전문가위원회는 장강 컨테이너물류 발전을 위해 ① 통일된 발전계획 수립, ② 운송서비스 품질 제고, ③ 장강 간선 컨테이너부두의 합리적 배치계획 수립, ④ 일반화물의 컨테이너화 촉진정책 수립 등을 건의하고 있다.

장강물류시장, 재조명 및 새로운 진출전략 필요

2010년은 장강 발전전략이 1단계에서 2단계로 전환되는 시점이다. 하지만 우리 해운물류기업의 장강하운 실적은 그다지 만족스럽지 못하며, 사업 진출 및 확장을 위한 중장기적인 'Grand Plan'을 수립하지 못하고 있다. 물류기업들은 중국 정부의 장강해운 비전과 전략지침을 충분히 이해하고, 이에 부합하는 사업 진출전략을 보다 장기적인 관점에서 수립할 필요가 있다. 또한 우리 정부나 관련 연구기관 등은 중국 정부와 다각적인 협력사업을 전개하고, 장강물류시장을 보다 심층적으로 분석하여 우리 물류기업들에게 다양한 정보와 사업기회를 제공해야 할 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

1) 泸州(루저우)항, 重庆(중칭)항, 涪陵(푸링)항, 万州(완저우)항, 宜昌(이창)항, 荆州(징저우)항, 城陵矶(청지링)항, 武汉(우한)항, 黄石(황스)항, 九江(쑤장)항, 安庆(안칭)항, 池州(츠저우)항, 铜陵(통링)항, 芜湖(우후)항, 马鞍山(마안산)항, 南京(난징)항, 镇江(전장)항, 扬州(양저우)항, 泰州(타이저우)항, 常州(창저우)항, 江阴(장인)항, 수저우(苏州)항(张家港(장자강)항, 常熟(창수)항, 太仓(타이창)항, 南通(난통)항, 无锡(우시)항, 嘉兴(자싱)항, 杭州(항저우)항, 长沙(창사)항, 株洲(주저우)항, 南昌(난창)항. (밑줄은 10대 항구를 표시함).
2) 평안(안전 및 질서확립), 수우쓰(정보화 및 지능화), 양구양(공정성 및 투명성 확보), 허시에(지역경제 및 사회발전과의 조화 달성).

뉴스 단신

중국, 향후 10년간 해양발전전략 제시

중국 국가해양국은 ‘중국해양발전보고서 2010’을 발표했으며, 국내외 거시환경, 해양산업 발전추세 및 현황, 성과 및 문제점을 분석하고 향후 10년간 해양발전전략을 제시하였다.

중국 해양산업은 21세기 첫 10년간 적극적인 변화와 비약적인 발전을 경험했으며, 해양전략에 있어서 지위가 지속적으로 향상하고 국민의 해양에 대한 인식도 크게 개선된 것으로 분석했다.

또한 해양관리와 관련한 입법을 통해 필요한 법률체계가 조성되고 해양전략 연구가 본격화되었으며, 해양산업 및 경제 급속한 발전과 해양관리의 강화 등 해양권익 옹호 및 전면적인 법률행정이 실현되고 있는 것으로 평가했다.

중국의 해양전략은 원칙적으로 ‘해양강국 건설’을 지향하고 있으며, 관할해역 확대, 글로벌 해양권익 옹호 및 해양외교 강화와 해양경제강국 건설을 중심으로 한 해양경제전략, 영해에서의 방어를 중심으로 한 해양방위전략, 첨단 및 관용기술을 결합하는 해양기술전략 등 3개 분야로 구성되어 있다.

그리고 국제 해양산업의 새로운 동향을 고려한 해양발전 글로벌 비전을 수립한다는 원칙과 해양권익 옹호, 해양경제 발전, 해역사용 강화, 해도 관리, 해양생태환경 보호, 해양 및 극지사업 발전, 해양과학 및 해양교육 진흥, 해양 공공서비스 제고 등의 구체적인 전략목표를 제시하였다.

< 자료 : 新华网, 2010. 5. 11. >

엔타이, 국제 철강물류허브 건설 추진

엔타이(烟台)시는 총 17억 위안을 투자하여 비축물류, 가공배송, 전자상거래 플랫폼 및 종합관리 등의 4개 기능구역을 갖춘 ‘국제 철강물류허브’의 건설을 추진하고 있으며, 향후 2년 내에 완공할 계획이다.

엔타이시가 이 같이 철강물류산업의 발전을 적극 추진하는 것은, 국가산업정책 및 엔타이시의 실정에 부합하기 때문이며, 특히 ‘국제 철강물류허브’의 건설을 통해 분산된 엔타이시 철강산업의 물류를 집중 관리함으로써 산업집적 효과가 극대화되고 도시물류의 첨단화에도 기여할 것으로 예상하고 있다.

이에 따라 국가 필수품목인 철강에 있어서 역동적인 발해만 주변 경제지역의 주요 핵심도시에 속하는 엔타이시가 대형 물류허브를 확보함으로써 산동성 및 동북 3성은 물론 동북아 주요국과 철강물류체계가 구축되는 파급효과가 기대되고 있다.

이와 같은 ‘엔타이 국제 철강물류허브’ 사업이 3단계를 거쳐 완료될 경우 8년 이후 거래액은 연간 1,000억 위안에 육박하여 연간 세수규모가 50억 위안에 이르고 직접 및 간접 고용효과도 5만 명에 달할 것으로 전망된다.

< 자료 : 水母网, 2010. 5. 14. >

우한, 중부지역 항공허브 도약 추진

후베이(湖北)성 우한(武汉)시는, 기존 텐허(天河)공항에 146억 위안 이상이 투입되는 국제항공시설을 제3터미널로 착공했으며, 2014년 완공될 경우 베이징(北京), 상하이(上海) 및 광저우(广州)에 이어 중국 제4의 항공허브로 건설한다는 계획이다.

이에 따라 연간 20%의 고속성장에 의하여 2010년 현재 연간 여객 1,300만 명 및 화물/우편 12만 톤 수준에 도달한 운영실적이 점차 여객 3,800만 명 및 화물/우편 44만 톤으로 3배까지 증가할 전망이다.

국가 민항국의 적극적인 지원에 의하여 국제 대형 항공복합운송허브로 육성되고 있는 텐허 공항에는 중국국제항공, 남방항공, 동방항공 등 중국 3대 항공사가 모두 입주했으며, 기타 20개 국내외 항공사를 단계적으로 유치할 계획이다.

제3터미널의 완공과 함께 주요 항공사들의 입주가 완료되면 텐허 공항은 베이징 서우두(首都) 공항에 버금가는 중국 제2의 그리고 중부 최대 핵심공항이 될 것으로 기대하고 있다.

< 자료 : 新华社, 2010. 5. 10. >

중국 철도부, 18개 복합운송허브 건설

중국 철도부는 'CRIntermodal'사를 통하여 18개의 복합운송허브를 중국 전역에 걸쳐 추가로 건설하며, 이를 위해서는 120억 위안이 투자될 예정이다. 이와 같은 투자를 통해 철도 복합운송이 '서부대개발' 및 '동북진흥' 전략에 실질적으로 기여하도록 한다는 계획이다.

'11·5 계획'이 완료되는 금년에 1,000만 TEU에 이를 것으로 보이는 중국의 철도 복합운송 시장은 국가물류 전체의 0.4% 및 철도물류의 2.7%를 차지하는 수준에 불과하다. 이에 따라 'CRIntermodal'사는 이미 전국에 철도 복합운송허브를 포함한 철도 복합운송 네트워크 구축에 주력해 왔으며, 정기서비스 네트워크를 유럽 및 동남아까지 연장하고 있다.

철도부의 계획에 따르면, 신규로 건설되는 복합운송허브는 지역별 복합운송 거점으로서의 핵심기능과 기타 물류모드와의 연계성을 확보하도록 추진된다. 특히 철도 복합운송허브를 포함한 40여개 복합화물 집화소를 거점으로 '물류산업 조정 및 진흥계획'에 의해 개발될 도로 및 철도시설을 활용한 전국에 걸친 철도 복합운송 물류체계를 구축한다.

또한 전국에 걸쳐 600여개에 이르는 기존의 재래식 철도화물 집화소는 'CRIntermodal'사가 운영하는 지역별 복합운송허브를 중심으로 업무 및 기능을 합리적으로 조정하고 전체 철도 복합운송 물류체계의 생산성을 획기적으로 제고시킬 계획이다.

< 자료 : 航运交易公报 2010년 19호 >

충칭, 중국 최초의 내륙 보세항구 가동

중국 최초의 내륙 보세항구로 건설되는 ‘충칭량루춘탄보세항구(重庆两路寸滩保税港区)’의 1기 공사가 완공되었으며, 5월 11일 국무원 연합검수팀의 검수를 통과함으로써 본격적인 가동 단계에 들어갔다.

2008년 말 국무원의 비준에 의해 충칭시에 조성된 내륙 보세항구는 장강 연안에 위치한 항만시설과 공항시설이 연계된 복합기능 보세항구로 건설되었으며, 투자액은 총 100억 위안에 이른다.

이에 따라 ‘충칭 보세항구’는 중국 중서부 내륙까지 영향을 미치는 보세가공 및 국제물류의 중심이 될 것으로 기대되고 있으며, 특히 중국 서부지역 전체의 대외무역 및 수출지향형 경제발전 추진에 기여할 전망이다.

또한 ‘충칭 보세항구’ 완공으로 주변 20여개 도시의 대외교역이 크게 활성화되어 수출 및 가공생산이 2,000억 위안에 이르고 보세창고 및 보세물류 생산액도 5,000억 위안을 초과하는 등 충칭시가 서부지역 전체의 대외개방을 더욱 가속화시키는 창구가 될 것으로 예상되고 있다.

< 자료 : 新华网, 2010. 5. 12. >

바오스틸, 자체 해운선대 운영 추진

중국 최대의 철강기업인 ‘바오스틸(宝钢)’ 그룹은 자체적으로 해운선대를 구축하여 운영하는 방안을 추진하고 있다. ‘바오스틸’ 그룹은 자회사인 ‘바오스틸 자원(宝钢资源公司)’ 산하의 ‘상하이 바오스틸해운(上海宝钢航运有限公司)’을 통해 장쑤(江苏)성 ‘동광 중공업(东方重工有限公司)’ 및 푸젠(福建)성 ‘관하이 조선공업(冠海造船工业有限公司)’과 9척의 연안 벌크선 건조계약을 체결했다.

이와 같은 바오스틸 그룹의 전략은, 원자재인 철광석의 가격은 글로벌 시장의 추세로 수용할 수 밖에 없으며, 이에 따라 물류비의 절감이 원가상승을 억제하는 중요한 수단으로 등장했기 때문이다.

이는 세계 주요 자원 및 에너지기업들이 자체적으로 해운선대를 운영함으로써 산업사슬에서 발생하는 원가를 조절하는 추세와 일치하는 것이며, 특히 글로벌 조선산업의 침체로 신조선 가격이 하락하면서 이들 기업의 투자 및 금융부담도 크게 감소한 것으로 분석되고 있다.

또한 ‘CNPC(中石油)’ 그룹은 자체적으로 유조선 선대를 구축함으로써 국제 원유 운송시장에 진출할 계획이다. ‘CNPC’ 그룹은 ‘보하이 선박중공업(渤海船舶重工)’과 32만 톤급 초대형유조선(VLCC) 2척의 건조계약을 이미 체결한 바 있다.

< 자료 : 兰格钢铁, 2010. 5. 11. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적



항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)										
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년						연간누계
					1월	2월	3월	4월	5월	6월	
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3	506.6			1,527.6
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9	2,609.1	2,658.3			10,208.2
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0	1,790.2	1,810.0	1,906.0			7,423.2
친황다오	20,186.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3	2,262.2	2,429.5			8,822.4
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0	3,452.0	3,469.0			12,771.0
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7	1,544.5	1,664.3	1,667.3			6,446.8
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3			563.3
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0	2,811.0	2,853.0	2,851.0			10,109.0
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2	1,768.0	1,979.0	1,758.7			7,318.4
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1	1,166.4	1,112.6			4,408.4
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7	3,920.6	4,795.5	4,706.4			18,332.1
닝보	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8	4,500.9	5,021.5	5,306.6			20,708.9
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3			1,991.6
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4			1,984.3
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4			2,638.7
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4	1,048.1	1,083.8			4,009.2
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0			1,133.6
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6	2,575.5	3,110.9	2,340.9			8,406.0
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6	1,533.8	1,728.7	1,790.3			6,933.5
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6			1,521.6
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9			1,319.1
하이커우	2,126.5	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2			1,446.3
계	304,565.7	348,372.9	374,015.3	394,543.3	37,325.9	32,240.1	37,007.6	37,098.1			140,023.2

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제5호.