



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 6월 9일

제 10-10호



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



상하이 선박중개업 집중 및 육성을 위한 제언

상하이국제항운연구중심
장제슈 물류연구소 부소장

‘선박중개인’은 영어로 ‘shipbroker’이다. 선박중개업 종사자는 통상적으로 ‘선박 리스 중개인’ 및 ‘선박 매매 중개인’ 등을 포함한다. 그들은 위탁인으로부터 위탁을 받아서 선박을 매매 및 리스하는 쌍방의 거래를 성사시켜 중개수수료를 획득하는 것이 목적인 중개서비스를 제공한다.

상하이(上海) 공상국(工商行政管理局)의 자료에 따르면 2009년 5월까지 상하이에 선박 리스 및 매매 사무소를 등록했거나 개설한 업체는 141개와 39개이다. 영업 범위가 명확한 ‘선박중개업’으로 등록된 업체는 3개뿐이며, 특성은 모두가 외국의 선박중개업체가 상하이에 설립한 대표처이다. 2009년 12월에 발표된 ‘홍콩항운업 통계적요’를 보면, 2008년 말까지 홍콩의 선박중개업체는 28개이며, 취업자 318명 및 경영수익 10.59억 홍콩달러 수준이다. ‘런던 발틱해운거래소’는 세계 선박거래 시장의 매출액에서 약 60%인 270-280억 달러를 차지하고 있다. 주요 해운선진국

및 지역과 비교하면 상하이 지역의 ‘선박 중개업’은 취업인원, 업무의 질, 거래규모 등의 차원에서 크게 낙후되어 있다.

해운중개인들은 선박 및 화물의 거래, 시장 활성화 등에 있어서 중요한 역할을 수행하고 있기 때문에 선박중개 업무는 양호한 서비스 및 우수한 기능을 갖추고 있는 현대적인 해운서비스체계에 있어서 하나의 중심축으로 부상하고 있다. 또한 선박중개업을 발전시키는 것은 현대적인 해운서비스 산업에 필수적이며, 해운자원 집중 및 효율적 배치는 물론이고 ‘상하이 국제해운센터’ 건설 촉진 등에 있어서도 매우 중요한 요소이다.

선박중개업은 해운자원을 합리적으로 배치하는 중요한 관건의 하나이며, 좋은 품질의 해운서비스를 발전시키는 중요한 요소이다. 선박중개업의 육성으로 거대한 기업집적 효과가 나타날 수 있으며, 중국 및 동아시아 전체에서 상하이의 입지도 강화할 것이다. ‘상하이국제항운연구중심

(上海国际航运研究中心, SISI)'이 실시한 설문조사에서 글로벌선사인 'CMA-CGM' 관계자는, '상하이시는 물론 중국 전체에 본격적 선박거래시장은 존재하지 않으며, 중요한 하나의 원인은 선박중개인들이 상하이에 집중되지 않고 있는 것'이라고 지적했다. 또 연구진은 상하이 지역에서 선박중개업이 발전하도록 하기 위한 몇 가지 대안을 아래와 같이 제시했다.

1. '선박중개인'의 법적 지위를 확고히 해야 한다. 공상국의 기업등록 시스템에 '해운중개업' 분류가 없기 때문에 대부분 해운중개 업무는 외국기업의 대표처에 맡겨지고 있거나 선박업무, 화물대리 및 자문업 등의 명목으로 '에지볼(edge ball)' 수준에서 처리되고 있다. 또 이에 적합한 감독 및 관리가 미흡하여 해운중개인의 신용도 및 업무능력도 결여되어 있어서 시장의 혼란을 초래하여 왔다. 이에 따라 정부는 해운중개인이 합법적으로 회사를 등록하도록 허용하고 공상국 등록업종에 '해운중개업'을 추가해야 '해운중개인'의 합법성 문제의 근본적인 해결이 가능할 것이다.

2. '선박중개인'의 진입제도를 확립해야 한다. '상하이 국제해운센터' 건설의 '선시선행(先试先行)'적인 특성을 고려하여 상하이 지역의 여건에 적합한 '국제해운중개인임시시행규칙(国际航运经纪人暂行管理办法)'을 우선 연구하여 편성하도록 제안한다. 이와 같은 시도가 성공할 경우 입법을 완료하고 전국으로 확대하도록 하는 것이다.

3. '선박중개인협회(船舶经纪人协会)'를 설립해야 한다. 국제해운업계의 일부 및 조직들은 선박중개 및 관리제도 기준을 제정하거나 이를 옹호하고 있다. 따라서 상하이에서는 관련 부서 등이 주도하여 협회를 설립하고 신용평가, 감독관리 및 교육훈련 체계를 확립하도록 제안한다. 업계의 규범화, 학술교류, 전문가교육 등 일련의 사업을 통하여 국제해운시장에서 구성원의 신용 및 신인도를 확립시키며, 모두가 인정하는 권위를 구축해야 한다. 협회는 공평하고 공정하고 공개적이며, 편안하고 우호적인 시장환경을 조성하여 전문적이고 준법적인 품격을 갖춘 해운중개인을 양성하는 데 기여해야 한다.



集聚和发展上海船舶经纪业的若干建议

上海国际航运研究中心
物流研究所 张婕姝副所长

船舶经纪人，英文名称为shipbroker。船舶经纪人的从业人员包括我们通常业界实践中的租船经纪人和船舶买卖经纪人，他们是受委托人委托，促进船舶买卖或租赁双方达成协议，以取得佣金为目的的中介服务。

根据上海市工商局注册登记资料显示，截至2009年5月，在上海注册或开办办事处的包含船舶租赁和船舶买卖的企业分别有141家和39家。经营范围中明确为从事船舶经纪的企业仅3家，全部为国外船舶经纪公司在上海的代表处。根据2009年12月发布的《香港航运业统计摘要》，截至2008年，香港船舶经纪公司共有28家，就业人数达到318名，业务收益达到10.59亿港元。伦敦波罗的海航运交易所在目前全球船舶交易市场上的成交总金额中，60%左右的市场份额，达270亿-280亿美元。与航运发达国家（地区）相比，上海航运经纪人在从业人员的数量、质量和交易金额上，都存在较大差距。

由于航运经纪人在促进船货交易、活跃市场中的重要作用，使得船舶经纪业务成为服务优质、功能完备的现代航运服务体系的支柱体系之一。发展船舶经纪业，既是发展现代航运服务业的产业需求，又是促进航运要素集聚、航运资源配置效率提高、推动上海国际航运中心建设升级的有力条件。

船舶经纪业是完成全球航运资源配置的一个关键的环节，也是支撑航运高端服务业发展的主要力量。船舶经纪业不仅会产生强大的行业集聚效应，而且能够使上海建立全国乃至整个东亚地区的话语权。在上海国际航运研究中心的企业调研过程中，世界著名船公司达飞轮船曾谈到“上海乃至中国不存在真正意义上的船舶交易市场，其中一个重要原因就是上海未形成船舶经纪人的集聚效应”。我们认为，要发展上海船舶经纪业，以下几项工作应尽快进行：

- 1、尽快确立船舶经纪人的合法地位。由

于我国工商局的公司注册系统却没有“航运经纪”这一类别，结果造成数量巨大的航运经纪业务要么以外资办事处的形式在上海操作，要么以船务、货代或咨询公司的名目打擦边球，缺乏相应的监管，从而造成航运经纪人诚信度、业务能力等方面有所欠缺，产生了一定的市场混乱。因此，政府应允许航运经纪人合法注册公司，尽快在工商注册行业目录中增加“航运经纪人”这一类别，从根本上解决航运经纪人的合法性问题。

2、建立船舶经纪人的准入制度。根据上海国际航运中心建设“先试先行”的特点，建议研究制定一个仅适用于上海地区的“国际航运经纪人暂行管理办法”，以行政命令的

形式颁布试行，试验成功后，再完成立法手续，并推向全国。

3、建立船舶经纪人协会。国际航运业一些相关协会组织已成为船舶经纪和船舶管理行业标准的制定者和维护者。建议在上海建立一个在政府专业主管部门（如上海市建设交通委或交通港口局）指导下的行业协会，建立诚信档案、监管、教育和培训机制。通过行业规范建设、学术交流、职业培训等一系列活动，逐步塑造其成员在国际航运市场上的信用与信誉，建立业界公认的权威性，为形成一个公平、公正、公开、宽松与经纪友好型的市场环境，为培养一大批专业、守法、有职业操守的航运经纪人做出贡献。



동향 및 이슈

중국, '물이 없는 항만 시대' 도래



중국 물류, "무수항(无水港) 시대" 진입

중국에서 2002년 처음 도입된 '무수항(无水港, 물이 없는 항만)' 개념이 '글로벌 금융위기' 이후 새로이 주목을 받으며 본격적인 개발 및 운영 시대를 맞이하고 있다. 무수항(우슈웨이강)이란, 강이나 바다와 인접하지 않은 물류단지로서 화물의 운송, 분류, 포장, 보관, 검사, 선하증급 발급, 통관서비스 등 항만서비스 기능을 갖춘 내륙의 통관기지이다.

급성장을 거듭해 온 중국 연해 항만들은 2009년 컨테이너물동량이 22년 만에 처음으로 전년대비 감소 상황을 겪으면서 내륙지역의 화물 유치에 더욱 관심을 집중하게 되었고, 중국 정부의 정책방향 역시 연해 지역과 내륙지역의 균형적인 발전을 강조하면서 연해 항만과 내륙지역간 전략적 협력을 통한 무수항 개발 경쟁이 본격화되고 있다. 텐진항 등 주로 동북부 항만들의 무수항 개발 협력 행보가 빠르게 진행되고 있으며, 닝보항, 샤먼항, 광저우항 등이 최근 활발한 움직임을 보이고 있다([표-1] 참조).

[표-1] 중국 연해 항만과 내륙 무수항 협력 체계

연해 항만	관련 무수항(无水港)
텐진항	○ 베이징(北京) 차오양(朝阳)/핑구(平谷), 허베이(河北) 스자좡(石家庄), 허난(河南) 정저우(郑州), 산둥(山东) 더저우(山东德州), 산시(山西) 허우마(侯马), 닝샤(宁夏) 회이농(惠农/인촨(银川), 네이멍구(内蒙古) 얼렌하오터(二连浩特)/바오테우(河北包头) 10개 건설 (2008년) ○ 네이멍구(内蒙古) 바옌나오얼(巴彦淖尔), 간수(甘肃) 란저우(兰州), 산시(山西) 다통(大同)/타이위안(太原), 허베이(河北) 바오팅(保定), 신장(新疆) 우루무치(乌鲁木齐) 6개 건설 (2009년)
친황다오항	○ 산시(山西) 다통(大同), 허베이(河北) 탕산(唐山)/장자커우(张家口)/청더(承德), 네이멍구(内蒙古) 츠핑(赤峰)/만저우리(满洲里), 랴오닝(辽宁) 차오양(朝阳)과 항구자원 공유(지역경제협력) 협력 체결 ○ 네이멍구(内蒙古) 바오테우(包头) 무수항 건설
다롄항	○ 랴오닝(辽宁) 선양(沈阳), 지린(吉林) 창춘(长春)/옌지(延吉), 헤이룽장(黑龙江) 하얼빈(哈尔滨) 등
칭다오항	○ 네이멍구(内蒙古), 간수(甘肃), 닝샤(宁夏) 등 항구간 전략적 협력 체결 ○ 산시(山西) 허우마(侯马) 무수항 프로젝트 추진
르자오항	○ 신장(新疆), 허난(河南) 무수항 협력, ○ 신장 우루무치(新疆乌鲁木齐) 무수항 건설
렌원강항	○ 닝샤(宁夏), 산시(山西) 정저우(郑州)/뤄양(洛阳), 사안시(陕西), 칭하이(青海) 등
닝보항	○ 저장(浙江) 진화(金华)/이우(义乌)/샤오싱(绍兴)/위야오(余姚)/취저우(衢州), 장시(江西) 잉탄(鹰潭) 등
샤먼항	○ 샤먼(厦门)-산밍(三明) 무수항 투자 협력 ○ 푸젠, 진장(晋江)/룽옌(龙岩)/사셴(沙县)/우이산(武夷山) 4개 무수항 건설 계획
광저우항	○ 범주강삼각주(泛珠三角) 무수항 건립

자료 : “无水港：风继续吹”, 항운교역공보, 2010-17호; 발해아침신문(渤海晨报); 진청물류망(锦程物流网).

텐진항, 중국의 무수항 개발을 주도

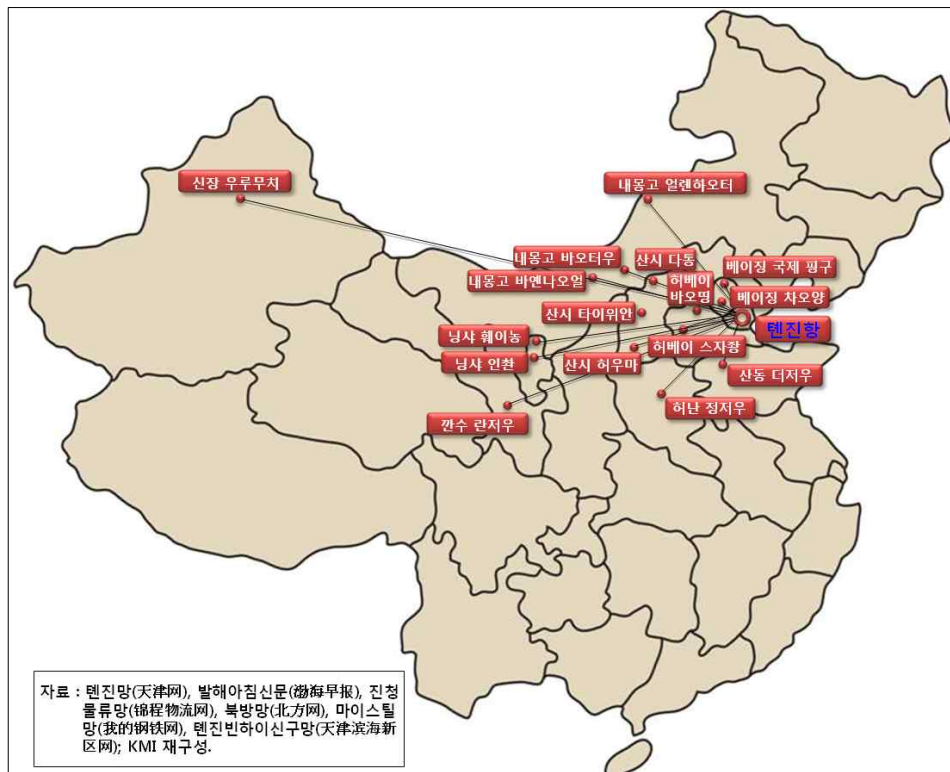
중국 최초의 무수항은 2002년 텐진항이 전략적으로 개발한 '베이징 차오양(朝阳)'이다. 그리고 텐진항(텐진시)은 2007년에 12개 성·시·자치구와 전략적인 '북방지역 대통관 건설 협력 MOU(北方地区大通关建设协作备忘录)'를 체결¹⁾하여 베이징에서 신장 우루무치까지 총 16개의 무수항을 개발 및 운영 중에 있다 ([그림-1] 참조).

이와 같은 적극적인 무수항 개발사업에 힘입어 텐진항 항만물동량의 약 70%, 총 무역액의 50% 이상이 중서부 지역에서 발생되고 있다.

또한 텐진항의 컨테이너물동량은 2002년 241만 TEU에서 2008년 850만 TEU로 북중국 3대 항만(텐진, 칭따오, 따론펜) 중 가장 높은 23.4%의 연평균증가률(CAGR)을 기록했다.

텐진항의 무수항 개발 협력사업 성공이 가시화 및 전과되면서 중국 연해항만들의 내륙 무수항 개발 경쟁도 더욱 가속화되고 있다.

[그림-1] 텐진항 개발 주도의 내륙 무수항 분포



무수항 중심의 내륙 물류시장 진출 필요

내륙의 수출입 통관기지로써 무수항은 향후 중국 내륙물류체계의 중추적인 거점으로 발전할 전망이다. 왜냐하면 중국의 서부 대개발 정책, 도농간 균형적인 경제발전 정책 및 각 성·시별 물류산업 조정 및 진흥 정책 등이 내륙지역 무수항 개발을 더욱 촉진시킬 것이고, 개발된 무수항은 해당 지역의 수출입 물류거점, 나아가 내륙 보세물류단지로 발전하여 해당지역의 물류허브로 성장할 것이기 때문이다.

따라서 중국 내륙물류시장에 진출하려는 우리 물류기업은 무수항 네트워크를 중심으로 데포(Depot)사업 등에 투자 및 진출하고, 내륙 운송시장으로의 사업 확장 전략을 추구해야 할 것이다. 또한 '12·5계획' 기간, 즉 향후 5년 동안 중국정부가 국토균형발전을 위한 내륙 개발 및 진흥정책에 무게중심을 둔다고 볼 때, 향후 떠오를 내륙 물류거점, 즉 무수항에 대한 사전적 조사 연구도 절실히 필요한 시점이다.

<김은수 책임연구원, kcs1213@kmi.re.kr>

1) 중앙 각 유관 부문의 지원아래, 텐진시, 베이징시, 하북성, 산시성, 허난성, 사안시성, 신장자치구, 념샤자치구, 간수성, 스촨성, 칭하이성, 네이멍구자치구 등 12개 성/시/자치구 정부는 2007년 7월 19일에 <북방지역 대통관건설 협력MOU>를 체결함(新闻中心, 2007.7.20)

뉴스 단신

중국 사회물류비총액 100조 위안 돌파 전망

국민경제 회복과 함께 중국 물류산업도 빠른 성장세를 나타내고 있다. 이에 따라 금년 1분기 중국의 사회물류비총액은 전년 동기에 비해 20.8% 성장한 25.9조 위안으로 추정되고 있으며, 특히 연말까지는 100조 위안을 돌파할 것이 확실시되고 있다.

중국 사회물류비의 구성을 살펴보면, 공업제품 물류가 급성장세를 유지할 것으로 예상되며, 수입화물 물류는 하락세에서 상승세로 반전되고 농산품, 재활용자원 및 생필품 물류는 3.8%, 27.4%, 14.4% 등의 성장률로 상승세가 예상된다.

이와 함께 물류산업의 고정자산 투자도 빠른 성장세가 예상되고 있다. 2010년 1분기 물류산업 고정자산 투자액은 3,465억 위안으로 전년 동기에 비해 33% 증가했으며, 부문별로는 교통운수, 창고 및 우정산업, 무역업이 32.3%, 40.8%, 32.9% 등의 성장률을 나타냈다.

물류시장의 가격, 즉 물류비는 완만하게 상승하고 있어서 물류기업의 경영실적 및 수익성이 호전될 전망이다. 이에 따라 ‘중국물류및구매협회(中国物流与采购联合会)’는 중국 물류산업의 성장이 가속화되어 2010년 연말까지는 물류산업 총생산은 20%, 사회물류 총비용은 15%, 물류산업 부가가치는 17% 증가할 것으로 예측하고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 5. 28. >

중국 항공물류산업, 인프라 투자 가속화 계획

중국 정부는 적극적인 민간공항 건설이 거대한 국토를 실질적으로 통합시킬 뿐만 아니라 지역경제의 성장동력이 될 것으로 판단하고 있다. 이에 따라 2009년 1년간 600억 위안을 투자하여 6개 민간공항을 새로이 개장했으며, 금년에는 900억 위안의 예산을 투입하여 이를 더욱 가속화시키는 등 항공인프라의 투자를 지속적으로 확대하고 있다.

이를 통해 2009년 말 현재 166개인 전국 민간공항을 오는 2020년에는 300개까지 증가시킬 계획이며, 2030년에는 전체 인구 및 현(县)급 행정지역 95%가 반경 100km 내에서 항공서비스를 향유할 수 있도록 한다는 비전을 제시하고 있다.

또한 이와 같은 민간공항들을 효과적으로 운영하기 위해서 전국을 화북, 화동, 중남, 서남, 서북 등 5대 권역으로 통합하여 관리할 계획이다. 더욱이 이와 같은 민항공항의 대규모 건설은 중국의 지속적인 경제성장과 함께 항공물류산업의 번영을 가속화시킬 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中华工商时报, 2010. 6. 2. >

교통운수부, 장강하구 북측항로 활성화 추진

교통운수부 장강항로국은 장강항로의 물동량 및 대형선 통항실적 증가에 대비하여 기존의 남측항로 이외에 북측항로를 적극 활성화할 계획이다. 그 결과 장강어귀에는 ‘남북출해쌍통로(南北出海双通道)’가 본격적으로 형성될 전망이다.

장강하구 출해항로는 ‘충밍다오(崇明岛)’를 중심으로 남측과 북측수로를 형성하고 있으며, 남측수로는 이미 12.5m의 심수항로를 확보하여 장강의 중심항로로 운영되고 있다. 그러나 북측수로는 ‘충밍다오’섬 서북쪽에서 장수(江苏)성 치동롄싱(启东连兴)항까지 80km로 과거 3,000톤급 선박의 운행이 가능했으나 최근에는 퇴적이 누적되어 소규모 선박의 운항만 가능한 상태이다.

이에 따라 장강항로국은 장수성과 함께 2008년 이후 체계적인 장강하구 북측항로 정비에 착수했으며, 전면적인 침단항로표지 설치를 통해 선박의 통항체계를 개선하고 있다. 이를 통해 장강하구 북측항로는 ‘국가 1급항로’로 승격되고, 부여된 유지 및 보호등급에 따라 집중적으로 관리될 예정이다.

또한 장강 ‘상하이항로관리처(上海航道管理处)’는 이 같은 집중적인 항로 활성화가 실현되면, 장강하구 북측항로는 최소수심 9m가 확보되어 1,000~5,000톤급 선박 통항이 가능하며, 특히 치동롄싱항 이하 구간은 1만톤급 이상 선박의 통항도 가능할 것으로 예상하고 있다. 그 결과 지속적인 증가가 예상되는 장강항로 물동량 및 선박통항을 효과적으로 처리할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 新华社, 2010. 05. 27. >

우한 신항, 장강 중류의 중심항만으로 부상

후베이(湖北)성 우한(武汉)시는 신항(新港) 개발을 위하여 1,000억 위안의 투자 프로젝트를 추진하고 있으며, 홍콩항 등과 제휴하여 장강 중류의 중심항만으로 육성한다는 계획이다.

이미 본격적인 개발에 들어간 우한 신항은 우한시 행정구역뿐만 아니라 어저우(鄂州), 황강(黄冈) 및 황쓰(黄石) 등을 포함한 장강 중류의 연안선 548.2km에 해당하는 배후지역을 대상으로 항만서비스를 제공하고 9,300km² 규모의 항만 및 배후단지를 확보하게 될 것으로 예상하고 있다.

이와 같은 후베이성의 계획은 ‘국가발전개혁위원회’에 의해 국가전략으로 확정된 ‘장강 황금수로(长江黄金水道)’계획의 일환이며, 우한 신항을 현대적인 해운물류 및 종합보세 서비스와 최첨단의 항만 및 산업기술 개발체계를 완비한 ‘현대항(现代港), 허브항(枢纽港), 국제항(国际港)’으로 부상하도록 적극 투자한다는 목표가 제시되고 있다.

우한 신항은 현재 27개 항만구역 및 단지로 구성되어 있으며, 최대 7,000톤급 선박의 접안이 가능하고 연간 화물처리능력은 9,274만 톤이다. 이와 같은 개발계획에 따라 우한 신항의 컨테이너물동량은 2015년 200만 TEU, 2020년 500만 TEU 및 2030년에는 1,000만 TEU까지 증가할 것으로 예상되고 있으며, 특히 우한시는 중국 제2의 내륙수로 항만으로 부상하면서 장강 중류 중심항만으로서의 지위를 확고히 하게 될 것으로 기대되고 있다.

<자료 : 新华网, 2010. 6. 2. >

SIPG, 장강물류를 위한 별도의 법인 설립

2003년 이후 장강 지역 부두 및 해운 관련 자산을 매입해 온 'SIPG'사는 이를 체계적으로 관리하기 위한 법인으로 '장강항만물류(长江港口物流有限公司)'를 설립했으며, 장강물류와 관련한 원스톱서비스를 제공할 수 있는 새로운 플랫폼을 구축했다.

이를 통해 'SIPG'사는 단순한 부두운영업체에서 벗어나 장강 및 주변지역의 항만서비스를 기반으로 탁월한 물류서비스를 제공하는 종합물류기업으로 부상한다는 전략이다.

<자료 : 第一财经日报, 2010. 6. 2. >

중국, 몽고의 자원개발에 100억 달러 지원

몽고를 방문한 원자바오(温家宝) 총리는 몽고 동남부 지역의 구리, 금, 석탄 등 자원개발을 위한 약 100억 달러의 금융 지원을 제안했으며, 향후 자원개발과 관련한 양국의 교류가 본격화될 전망이다.

이를 통해 몽고의 자원개발이 가속화될 경우 자원과 관련한 국제물류 수요의 급증이 예상되며, 이를 위해 몽고 정부는 이미 중국 네이멍구(内蒙古)자치구와 지린(吉林)성의 내륙철도를 경유하여 다롄(大连) 및 진저우(锦州)항으로 연결되는 국제물류체계를 구축하고 있다.

< 자료 : 东方财富网, 2010. 5. 26. >

물류산업 진흥계획 세부사항 연말까지 확정

2009년 3월 발표된 '물류산업 조정 및 진흥계획'에 따라 중국 정부는 '석탄(煤炭)', '식량(粮食)', '농산물냉동체인(农产品冷链)', '물류단지(物流园区)', '응급물류(应急物流)' 및 '상업무역물류(商贸物流)' 등 6개 분야의 세부계획을 중점적으로 수립하고 있다.

특히 물류산업 영업세율의 경우 조세우대정책에 따라 3%로 통일이 확실시되고 있으며, 이를 포함한 모든 세부계획은 공론화 과정을 거쳐 금년 말까지 확정될 예정이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 5. 26. >

중국 3대 항공기업, 화물업무 합병 계획

중국정부는 중국국제항공, 동방항공, 남방항공의 화물업무를 합병하여 글로벌경쟁력이 있는 항공화물 회사를 설립함으로써 글로벌 항공화물시장에서의 점유율을 확대할 계획이다.

'국가물자위원회(国资委)'는 상하이(上海)시에 이를 위한 별도의 합작기업을 설립하기로 결정하였으며, 중국 항공물류시장에서 현재 30% 수준인 국적항공사의 점유율을 지속적으로 제고한다는 전략이다.

< 자료 : 香港船务周刊, 2010. 6. 3. >

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	25.9			89.1
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	4,576.0	423.0	342.0	404.0	414.0			1,583.0
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	2,537.3	309.1	238.1	278.3	283.3			1,108.8
친황다오	200.0	300.0	402.6	330.7	26.8	25.5	33.6	26.0			111.9
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	8,704.0	763.0	622.0	785.0	805.0			2,975.0
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	1,401.1	121.7	75.8	110.0	112.1			419.7
웨이하이	245.0	306.4	346.5	377.4	28.0	26.9	29.8	34.9			119.6
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	10,260.0	930.0	850.0	940.0	1,286.0			5,351.0
르자오	252.7	430.2	708.6	821.0	75.6	64.4	80.7	90.3			311.0
렌윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	3,031.8	312.8	282.8	323.3	323.5			1,242.3
상하이	21,719.0	26,152.0	25,792.0	25,001.0	2,242.0	1,870.0	2,372.0	2,369.0			8,853.0
닝보	6,852.1	9,430.5	10,923.5	10,503.0	972.2	873.9	912.0	1,049.5			3,828.7
원저우	281.7	351.1	380.5	393.5	26.2	22.7	27.9	38.7			115.5
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	1,222.7	120.7	87.1	115.7	130.5			454.0
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	1,251.0	107.9	67.0	105.9	117.9			398.7
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	4,680.4	469.7	371.0	453.1	463.6			1,757.3
산터우	443.3	615.0	720.1	821.4	66.0	55.5	72.0	75.0			277.8
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	11,187.8	1,081.5	740.8	984.7	846.7			3,079.5
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	18,250.1	1,772.0	1,507.1	1,625.8	1,704.2			6,613.7
주하이	527.6	631.9	653.8	555.8	51.4	49.4	42.2	70.1			224.8
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	1,101.3	112.7	69.9	93.8	99.7			376.1
하이커우	244.8	285.7	346.4	431.2	66.0	40.0	41.4	57.5			204.9
계	83,235.2	104,258.7	111,054.4	107,698.7	10,100.0	8,300.2	9,854.4	10,423.4			39,495.4

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제5호.