



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 6월 30일

제 10-11호



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



‘민항강국전략’을 통한 항공화물 운송 도약 추진

중국민항대학교 물류관리학과 차오원춘 교수
중국민항대학교 임공경제연구소 소장 겸임

중국이 민간항공 대국에서 강국으로의 전환을 추진하고 있다. 민항국(民航局)이 반포한 ‘민항강국 건설의 전략 구상’에서 항공운송의 전략임무와 관련 ‘화운항공의 중점적인 성장 추진’을 제시했다. 따라서 항공화물 운송시장 성장이 중국의 미래 정책사업의 핵심이다. ‘민항강국전략’의 목표는, 항공화운업에서 2030년까지 국제 경쟁력을 갖춘 항공화운기업을 설립하고 종합경영실적이 세계 5위에 도달하도록 하는 것이다.

중국은 전 세계에서 항공화운 시장의 성장속도가 가장 빠른 지역에 해당한다. 중국경제의 지속적 성장과 전자상거래의 눈부신 발전이 항공화운이 필연적으로 성장하는 계기를 제공할 것이다. 중국의 항공화운시장은, 엄준한 도전에 직면하고 있으며, 중국 업체들은 위기에 봉착했다. 첫째, 민간항공 선진국 항공사들이 ‘The Open Sky’ 정책을 빙자하여 우리나라의 민항 국제화물시장을 선점하고 있다. 4대

글로벌 항공화운 메이저들이 중국 내에 항공화운 허브를 설치했으며, 고가화물, 소포, 전자부품 운송을 외국 항공사들이 주도하고 있다. 이는 중국 화운항공업체 성장 등에 심각한 위협이 되었다. 둘째, 중국의 주요 항공 허브들이 경쟁 열세에 있다. 일본 나리타 및 간사이, 싱가포르 창이, 태국 방콕, 한국 인천 등이 중국의 환적화물을 처리하고 있다. 셋째, 중국 항공사의 규모와 경영능력이 상대적으로 취약하다. 규모, 네트워크 및 허브 운영, 경영 효율, 서비스, 원가 절감, 대외 협력, 브랜드, 시장조절능력 및 위험조절능력 등에서 세계 주요 항공사와 큰 차이가 존재하며, 장기적인 국제전략도 수립하지 못한 상황이다. 결국 대외경쟁에 있어서 공동대응체제의 미비와 국내에서 소모적 경쟁이 심각한 문제가 되고 있다. 넷째, 국제 항공운송업 발전에 부합하는 정책 지원이 부족하다. 국유 항공운송 기업의 평가기준에 국제경쟁력을 반영한 항목이

없으며, 현행 세관, 출입국, 검역제도가 국제허브 건설에 적합하지 못하며, 조세 정책에 있어서도 다른 국가들보다 중국 기업이 부담을 느끼는 현상이 있다.

중국은 경제성장률이 상대적으로 높은 신흥경제체이다. 주요 글로벌 항공사들의 중국 항공운송시장 선점 현상은 심화될 것이다. 중국의 항공화운업체들은 위기를 인식하여 이에 대처하면서 국제경쟁력 제고에 노력하고 있다. 첫째, 화운연맹에 가입함으로써 국제기준을 따라가고 있다. '남방항공'은 '스카이팀'과 화운부문 가맹 양해각서를 체결하여 2010년 11월까지 스카이팀의 화운부문에 합류한다. 둘째, 항공화운업체들은 규모와 효율성 확보를 위해 재편될 예정이다. '중국국제항공'과 '캐세이퍼시픽'은 합작을 통해 항공화운 업체를 설립했다. '동방항공'과 '상해항공' 합병으로 '중국화운항공'('동방항공' 및 'COSCO'의 합작회사)와 '상해화운항공'의 자산이 합리적 재편이 실현되었다. 셋째, 항공화운사들 내에서의 합작이 확대되고 있다. '중국국제항공', '동방항공', '시노트란스'가 '전략협력기본협정'을 체결했으며, '남방항공'도 '시노트란스'와 협정을 통해 여객 및 화물운송대리, 금융 및 정보기술

등 분야에서 합작을 전개하기로 하였다. 넷째, '전자화운(电子货运)'이 적극적으로 보급되고 있다. 여객 부문의 '전자티켓(e-ticket)'에 이어 중국 항공화운업에도 '전자화운' 업무가 보급되고 있다. 현재는 '중국화운항공'이 IATA로부터 '전자화운' 인증을 받은 중국 최초 업체이다. 이를 통해 고객은 환적시 24~28시간, 목적지에서는 8시간이 절약되고 있다.

중국 정부는 항공화운의 발전을 위한 '민항강국전략'과 관련해 일련의 조치를 취해야 한다. 첫째, 항공화운업체 설립을 위한 심사기간을 단축해야 한다. 둘째, 화운항공업 합병, 재편 및 업무협력 등을 촉진하여 중국 항공화운의 국제경쟁력을 제고해야 한다. 셋째, 항공사들에게 국제 화운노선 개척을 권유하여 국제화운노선 네트워크를 단계적으로 완비하여야 한다. 넷째, 공동운항을 적극 확대하도록 하여 항공화운업체들을 현대적 물류기업으로 전환시켜야 한다. 다섯째, 물류표준 등을 제정하고 물류정보화도 촉진시켜야 한다. 여섯째, 항공화운업체, 공항, 항공관리 및 보험체제의 조화로운 발전을 이룩하도록 전면적인 종합계획을 수립해야 한다.



民航强国战略助推我国航空货运腾飞

中国民航大学物流管理系教授 曹允春
中国民航大学临空经济研究所所长

中国民航正在由民航大国向民航强国转变，民航局下发的《建设民航强国的战略构想》中，在运输航空战略任务中提到“着力发展货运航空”。可见未来航空货运发展是建设工作的重点之一。在民航强国战略的目标中，航空货运方面要“到2030年，我国要形成一家有国际竞争力的航空货运公司，综合实力进入世界前5名”。

中国是全球航空货运增长最快的地区之一，随着我国经济的稳步增长和电子商务蓬勃发展，我国航空货运必将迎来良好的发展契机。然而，航空货运的发展同时也存在严峻挑战，我国航空货运公司面临被边缘化危险：第一，民航发达国家的航空公司借助于“天空开放”政策，正逐步抢占我国民航国际货运市场，世界四大航空货运巨头纷纷在我国建立货运枢纽，高价位的快件、包裹、电子元器件由外航主导的趋势越来越明显，对我国货运航空公司的发展壮大构成了严重威胁。第二，我国主要航空枢纽处于竞争劣势地位，周边的日本成

田和关西、新加坡樟宜、泰国曼谷、韩国仁川机场，国际航空枢纽分流了本属我国的中转货源。第三，我国航空公司规模实力和经营管理能力较弱，在规模和网络、枢纽运营能力、运营效率、服务质量、成本控制、联盟合作能力、品牌影响力、市场控制能力和风险控制能力等方面与世界主要航空公司都有很大差距，尚未形成具有前瞻性的、清晰的国际战略，在对外竞争中大量内耗、没有形成一致对外的机制。第四，缺乏发展国际航空运输的配套支持政策，如对国有控股航空运输企业的考核指标中没有体现国际竞争力的要求，现行的海关、边防和检疫制度还不能很好地适应国际枢纽建设的需要，现行的税收政策使企业税赋负担较国际同行偏重等等。

中国是相对高增长的新兴经济体，世界主要航空公司对我国航空运输市场的争夺将进一步升级。我国的航空货运企业逐渐意识到危险，正在采取相应措施，提高国

际竞争力：第一，加入货运联盟，接轨国际标准。南航与天合货运联盟订入盟意向书，宣布南航货运将在2010年11月之前将正式加入天合货运联盟。第二，航空货运企业酝酿重组，实现规模效益。国航和国泰拟以国航旗下的国货航为平台，成立合资航空货运公司，东上合并后，中货航和上货航实现了资源整合。第三，航空货运产业链上下游企业合作加强。继国航、东航和中外运签署了战略合作框架协议之后，南航也同中外运签署类似协议，双方将在客货运代理、金融、信息技术等方面展开合作。第四，积极推广电子货运业务。继“电子机票”之后，我国航空货运业的“电子货运”业务也在推广中，目前中货航已成为内地首家获得国际航协电子货运认证

的航空公司，为客户在出港转运时间上节省了24-28小时，在目的站清关提货环节上节省了近8小时。

为了发展我国航空货运，民航强国战略提出将要采取一系列针对性措施：第一，加快审批航空货运公司。第二，鼓励货运航空公司进行并购、重组和业务合作，提升我国航空货运的国际竞争能力。第三，鼓励航空公司开辟国际货运航线，逐步完善国际货运航线网络。第四，积极开展多式联运，促进航空货运企业由单一货运向现代物流的转型。第五，建立物流标准，促进物流信息化建设。第六，统筹安排，协调航空货运公司、机场和空管及其他保障系统的发展。



동향 및 이슈

충칭 량장신구, 중국 3대 신구로 개발



국무원, 충칭에 세 번째 국가급 신구 비준

2010년 5월 중국 국무원은 상해 푸동(浦东)신구와 천진 빈하이(滨海)신구에 이어 충칭 량장신구(两江新区)¹⁾를 세 번째 국가급 신구로 비준했다. 충칭직할시 정부는 13주년을 맞이한 6월 18일에 이를 정식 발표했으며, 량장신구는 중국 내륙의 유일한 국가급 신구로써 ‘내륙개방형 경제시범구역’으로 개발·운영될 예정이다. 내륙 최초의 국가급 량장신구 개발은 국가 전략상 서부대개발 정책과 연관되어 서부지역 대개방을 위한 상징적 이정표로 ‘12·5계획’과 ‘13·5계획’ 기간(‘11~’20) 동안 괄목할만한 발전이 기대되고 있다.

량장신구, 3대 특색지역-10대 기능지구로 개발

충칭 량장신구는 장강(长江)과 장강 지류인 자령강(嘉陵江)을 중심으로 형성되어 총면적은 1,200km²(서울 면적의 2배)에 달한다. 그 중 수역, 임야 및 생태지역을 제외한 개발면적은 총 550km²에 해당한다. 서부대개발의 전진기지이자 내륙 최초의 국가급 량장신구는 ‘3대 특색지역-10대 기능지구’로 개발될 예정이다.

3대 특색지역은 도시종합기능지역, 선진제조기지지역, 현대서비스산업지역으로 구분되고, 각 특색지역별로 기능지구가 세분된다. 특히 현대서비스산업지역은 위푸 현대 제조 및 물류구, 보세항구, 장베이웨이 중앙상무구로 기능이 세분되고, 선진제조기지지역은 룡스 선진제조구, 무구 수출가공구, 웨이푸 생태산업구로 구성되어 있다([표-1], [그림-1] 참조).

[표-1] 량장신구의 10대 기능지구 및 목표

특색지역	10대 기능지구	개발면적	량장신구 2020년 목표
도시종합 기능지역	○ 차이자 첨단기술산업구(蔡家高技术产业区)	34 km ²	GDP(억 위안) : 800('09) → 1,600('12) → 3,200('15) → 6,400('20)
	○ 웨라이 전시구(悦来会展城)	18 km ²	
	○ 베이부 신구(北部新区)	-	
	○ 항공 신구(空港新城)	97 km ²	
선진제조 기지지역	○ 룡스 선진제조구(龙石先进制造区)	120 km ²	공업총생산액 : 1조 위안('20) 컨테이너물동량 : 340만 TEU('20)
	○ 무구 수출가공구(木古出口加工区)	22 km ²	
	○ 웨이푸 생태산업구(水复生态产业区)	12 km ²	
현대서비스 산업지역	○ 위푸 현대 제조 및 물류구(鱼复现代制造和物流区)	58 km ²	공항여객수송량 : 4,500만 명('20) 상주인구 : 400만 명('20)
	○ 보세항구(保税港区)	30 km ²	
	○ 장베이웨이 중앙상무구(江北嘴中央商务区)	50 km ²	

자료 : “重庆两江新区最新规划图(全面解读)”, 两江新区网, 2010.6.19.

1) 량장(两江)이란 창장(长江)과 자령강(嘉陵江)의 두 개 강을 의미함([그림-1] 참조).

량장신구, 10대 우대정책 실시

량장신구는 크게 i) 서부대개발정책, ii) 국무원 '3호 문건'에 따른 충칭발전정책(12개 부문의 50대 세부정책) 및 iii) 푸둥빈하이 신구에 적용되는 지원정책을 동일하게 적용받아 중국 최대의 우대정책을 향유할 것으로 전망된다. 현재 발표된 '량장신구 10대 우대정책'을 살펴보면, 2020년까지 ① 기업소득세를 15%로 고정(일반적 25%), ② 첨단신기술산업 적용 기업 소득세는 10% 이내로 조정, ③ 리스크(위험) 보조금(이윤의 3~5%) 공제 후 소득세 부과, ④ '12.5계획' 중 신구에서 발생하는 세수는 전액 신구 발전기금으로 활용, ⑤ 국가에서 비준하는 산업 투자기금 설립, ⑥ 충칭시 정부는 100억 위안을 신구 인프라 건설에 투입, ⑦ 신구 발전 계획에 따른 건설용지 우선확보, ⑧ 과학기술개발 기업/연구기관/학교에 부동산임대보조금 지급, ⑨ 국가산업정책 사업에 대출, 토지이용, 사업심사, 기술개발 및 시장진입 지원, ⑩ 신구 대형기업 본부 고급관리 이주(인재전근)에 재정지원 등 인재도입제 실시 등 다양한 정책이 실시된다.

[그림-1] 충칭시 주요지표와 량장신구의 기능별 분포



자료 : 两江新区网, 중국통계연감, 충칭통계연감, 중국항구연감 ; KMI 분석.

량장신구, 중서부 진출 교두보 활용가치 검토 필요

드디어 2010년 6월 중서부지역의 핵심지역인 충칭에서 서울 면적의 2배에 해당하는 국가급 신구가 출범했다. 중국 서부대개발 정책의 새로운 지표로써 충칭 량장신구 개발은 향후 10년 동안 '고강도' 지원 및 우대를 통해 사회경제 인프라 개선과 기업·인재 유치 등을 가속화할 것이다.

따라서 우리 기업 및 관계당국의 투자전략부서는 '10년 후 중국 중서부 발전상'에 대한 보다 정확한 미시적 분석을, 또한 의사결정자들은 중서부 진출을 위한 '선제적 투자'와 '중장기 관계 설정'에 대한 결정을 더 이상 미뤄서는 안 될 것이다. 즉 량장신구를 중심으로 한 충칭을 중국 중서부 진출을 위한 교두보로 활용할 충분한 가치가 있는지 제조 및 물류업계를 포함한 산업 전반에서 시급히 검토해야 할 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

뉴스 단신

12·5 계획 5대 전략산업에 ‘우렌왕’ 포함

인터넷 물류네트워크를 의미하는 ‘우렌왕(物联网; The Internet of Things)’이 ‘12·5계획’을 통하여 중국 정부가 중점적으로 발전시킬 ‘전략적 신흥산업(战略性新兴产业)’의 하나로 채택되었다. 이에 따라 우시(无锡), 상하이(上海) 및 베이징(北京)시에 이어 난징(南京)시 인민정부 등이 이를 위한 전략계획을 발표하는 등 범국가적으로 확산되는 추세이다.

특히 난징시의 경우 이를 위한 전략계획이 7월 초 최종적으로 확정되면 120여개 주요 관련 기업들이 참여하는 난징지역 최초의 ‘우렌왕’ 산업연맹을 결성한다는 계획이다. 또한 난징시 인민정부가 마련하고 있는 ‘난징시 우렌왕 산업발전계획 요약(南京市物联网产业发展规划纲要)’이 최종적으로 의견수렴 절차를 거치고 있다. 이에 따라 난징시는 수년 내에 중국의 소프트웨어 기술을 기반으로 필요한 컴퓨터 시스템, 데이터 시스템, 응용프로그램 및 물류망 통합시스템 등을 집중적으로 개발한다. 그리고 ‘우센구(无线谷)’ 체계를 매체로 무선통신 산업사슬을 강화하며, 무선통신상품의 집적을 통해 ‘우렌왕’의 산업적인 성장을 촉진시킨다는 목표를 설정하였다.

공업정보화부(工信部)는 ‘우렌왕’ 발전을 적극 지원하여 산업사슬, 정책, 기술표준, 상업화 응용 등의 분야에서 1조 위안 규모의 신흥산업으로 발전시킨다는 계획이다.

< 자료 : 第一财经日报, 2010. 6. 24. >

장강 운항선박 표준화에 금융보조를 추진

중국 재정부 및 교통운수부는 ‘장강간선 선형표준화 보조금 관리방법’을 발표했다. 이에 따라 2009년 10월 1일부터 2013년 12월 13일까지 산샤댐을 통과하는 소형 및 노후선박을 포함하여 장강을 운항하는 선박에 대하여 5개의 표준선형을 설정하며, 이들 선형을 확보하기 위한 기존 선박 개조 및 해체의 경우 금융보조를 실시한다. 이를 위한 재원은 중앙 및 지방재정이 각각 50%씩 부담한다.

장강간선 선형표준화 보조금은 중앙과 지방의 일반예산을 통해 조성되며, 산샤댐을 운항하는 소형선 및 장강 간선을 운항하는 노후선의 해체, 산샤댐 지역 기존 여객선에 설치하는 생활오수 처리장치 개조, 산샤댐 지역 단일선체 유조선 및 화학제품운반선 개조 및 해체 등을 대상으로 한다.

이에 따라 교통운수부와 장강지역 7개 성시 인민정부가 이와 같은 정책사업을 공동으로 추진하고 있으며, 사업을 적극적으로 추진함으로써 장강을 운항하는 선박의 현대화 및 표준화를 조기에 실현하여 근본적으로는 장강 지역 수운산업 및 중국 해운산업을 포함한 국가 물류체계의 선진화에 기여할 것으로 예상하고 있다. 또는 낙후된 서부 지역 개발 및 경제 활성화를 촉진시키는 효과가 예상된다.

< 자료 : 中国财经报, 2010. 6. 21. >

중국, 철강물류산업의 기술표준화를 계획

중국 ‘물류표준화기술위원회(物流标准化技术委员会)’는 산하 전문위원회를 통해 철강물류 및 가전제품 물류 등 핵심사업이 포함된 ‘핵심 물류분야 관련 기술표준화’ 사업을 추진할 계획이다. 특히 철강물류 분야는 ‘물류구매연합회(物流与采购联合会)’의 ‘철강물류전문위원회(钢铁物流专业委员会)’가 주도한다.

최근 철강물류업계에서는 큰 폭의 철강가격 파동과 업자들의 맹목적인 상품사재기 등이 문제가 되어 왔으며, 이는 다시 철강가격의 왜곡과 철광석 가격협상 등 지나치게 인위적인 요소로 작용했다. 그리고 철강산업 및 관련 물류체인 전체의 합리화 필요성이 제기되면서 철강물류산업 질서의 규범화도 시급한 것으로 지적되어 왔다.

이에 따라 본격적으로 추진되는 철강물류산업 기술표준화는 철강제품포장 표시, 철강물류 경영, 철강제품 전자상거래 플랫폼 구축, 철강제품 및 물류정보의 인터넷 상호교환기술 등을 대상으로 한다. 특히 기초 분야인 제품표시 표준화의 경우 현재 각 철강공장이 생산하는 주요 제품의 종류표시가 비슷하지만 통일성이 결여되어 제품 인도 및 검수시 관례 및 경험에 주로 의존함에 따라 비효율이 발생해 왔다.

2009년 중국의 조강생산량은 5.7억 톤을 기록한 데 이어 금년에는 6억 톤에 이를 것으로 예상되며, 철강물류 및 비축비용이 톤당 150~200위안으로 중국 철강물류산업의 규모는 약 1,000억 위안에 이르는 것으로 추정된다.

철강물류산업의 기술표준화가 실현될 경우 인터넷 물류 네트워크를 적극 응용하게 됨에 따라 중국의 철강물류산업은 우선적으로 철강자원 배치의 효율화를 실현할 수 있다. 약 2년이 소요될 표준화 사업은 1차적으로 제품포장 표시 및 물류작업 표준의 제정에 집중될 예정이며, 구축중인 철강제품 전자상거래 플랫폼을 조기에 가동시킨다는 계획이다.

< 자료 : 新华社, 2010. 6. 22. >

양산항, 선적항 퇴세정책 시범운영 예정

상하이(上海)시 정부는 최근 상하이 국제해운센터 건설 상황을 정례적으로 발표하는 과정에서 장강 및 중국 연해를 운항하는 주요 선사의 적극적인 참여와 우한(武汉) 및 칭다오(青岛)시의 긴밀한 협조로 과학적이고 합리적인 선적항 퇴세제도 시범운영 방안이 확립되었음을 밝혔다. 특히 국무원 관련부처에 의한 비준 절차가 완료되는 즉시 양산(洋山)항에서 시범적으로 운영될 예정임을 확인하였다.

국내 항만에서 직접 해외로 수출되거나 환적되는 경우 출항과 동시에 퇴세가 가능해진다. 양산항에서 선적항 퇴세제도가 시범 운영될 경우 화물이 내륙의 보세항구 또는 물류기지 등에서 선적 및 통관되어 양산항으로 운송되면 이미 수출된 것으로 간주되어 퇴세가 가능해지며, 수출 및 물류기업의 자금회전도 그 만큼 빨라진다.

따라서 양산항에서 선적항 퇴세제도가 조기에 시범 운영되면 양산항의 환적량이 그 만큼 일시적으로 증가하는 등 높은 화물유치 효과가 예상된다. 이 경우 중국 최초의 보세항구인 양산항은 텐진(天津) 및 따론펜(大连)항보다 정책적 우위를 확보함으로써 상하이 국제해운센터 건설을 촉진하는 데 기여할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 大公报, 2010. 6. 21. >

중국 선박산업투자기금, 29.5억 위안 조성

최근 개최된 제4회 ‘중국기업 국제금융 회담(中国企业国际融资洽谈)’에서 2009년 중국 ‘선박산업투자기금(船舶产业投资基金)’이 출범한 이후 현재까지 29.5억 위안의 기금이 조성되었으며, 민간기업에 의한 1억 위안의 자금이 포함된 것으로 발표되었다. 현재까지 동 기금에 의한 금융기관 신용담보 누적액이 300억 위안을 초과하면서 결과적으로는 최적의 선박산업 투자환경이 조성된 것으로 평가하였다.

중국 ‘선박공업산업협회(船舶工业行业协会)’는 글로벌 금융위기에도 불구하고 선박산업이 안정적으로 성장세를 유지한 것은 지속적인 수주확보에 기인한 것으로 분석했다. 또한 금년 4월까지 조선완공량은 1,800만 톤(DWT)으로 연말까지 5,000만 톤에 이를 것으로 예상했다. 그리고 조선업체의 수주율이 높지 않고 신조선가도 호황기에 비해 30~40% 이상 낮은 현재의 상황을 기금의 개입에 가장 적합한 시기로 보았으며, 특히 투자자의 리스크가 최소화되고 수익률은 제고된 것으로 판단하고 있다.

중국 ‘선박산업투자기금’은 출범 이후 6개월 동안에 이미 45척의 신조선 투자를 완료했으며, 규모는 150억 위안에 달한다. 투자 선박은 케이프사이즈, 포스트파나막스, 슈퍼라마크스 등 다양한 선형의 벌크선 및 다목적선이며, 많은 수주잔량이 확보된 상황이다.

중국 국무원 및 국가개발위원회 비준으로 조성된 10개 산업투자기금의 하나인 ‘선박산업투자기금’은, 텐진(天津)시에서 지역경제 및 산업 활성화를 위해 최초로 조성된 ‘보하이산업투자기금(渤海产业投资基金)’에 이어 해운, 항만 및 물류산업 활성화를 위해 조성된 대형 투자기금이며, 양 기금은 상호 보완적 관계에 있는 것으로 평가되고 있다.

< 자료 : 上海证券报, 2010. 6. 10. >

중국 해운금융협회, 금년 중 설립 전망

최근 텐진(天津)에서 개최된 ‘선박산업투자기금’을 주제로 한 포럼에서는 선박산업과 관련된 자원의 합리적 운영을 위해서는 관련된 모든 업계가 참여하는 사회적인 조직으로서 협회 등의 설립 필요성이 제기되었으며, 금년 중에 중국에서는 최초로 모든 관련업계가 참여하는 ‘해운금융협회(航运金融协会)’의 설립이 확실한 것으로 확인되었다.

중국 ‘선박산업투자기금’ 관리기관에 따르면 설립이 예정된 중국 ‘해운금융협회’는 해운산업, 조선산업, 물류 및 화주업계, 금융산업 등 다양한 관련업계가 공동으로 설립하는 ‘다업계비영리사회단체(跨行业的非赢利性社会团体)’ 형식을 갖출 것이다.

‘해운금융협회’를 설립하는 주요 목적은 전체 산업사슬에 포함된 기업들의 경영투명성 및 참여도를 강화하고 자금 유통을 활성화시키기 위한 것이다. 이 협회 설립 발기인에는 특히 ‘선박산업투자기금’이 포함되어 있으며, 관련 기업들의 협회 가입 가능성이 크게 확대되고 있다.

< 자료 : 交通运输部, 2010. 6. 18. >

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	506.0		2,033.6
다렌	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9	2,609.1	2,658.3	2,729.5		12,937.7
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	1,970.0		9,393.2
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	2,285.6		11,108.1
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	3,527.0		16,299.0
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	1,757.8		8,230.4
웨이하이	1,414.1	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3	149.4		712.7
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	2,911.3		14,241.9
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	1,917.3		9,235.7
렌윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1	1,166.4	1,112.6	1,180.6		5,589.0
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	4,827.0		23,159.0
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	5,619.2		26,324.4
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3	565.5		2,557.1
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4	570.9		2,555.1
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4	779.1		3,417.7
사먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4	1,048.1	1,083.8	1,040.7		5,049.9
산터우	2,014.6	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0	285.0		1,419.1
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	3,398.8		16,059.4
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	1,898.6		8,825.8
주하이	3,620.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6	474.4		2,048.4
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9	421.0		1,740.1
하이커우	2,126.5	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2	373.4		1,819.3
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	39,188.1		184,756.6

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.

자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제6호.