



중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 7월 14일

제 10-12호



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 '둥벤다오' 철도 건설과 항만물류 발전

다롄해사대학교 왕뉘 교수
해운발전연구원 부원장 겸임

중국 정부는 2003년 동북 지역 동쪽의 “새로운 출해(出海) 통로”를 관통시키고 새로운 철도 즉 ‘둥벤다오(东边道)’철도를 건설할 것임을 발표했다. 이 철도는 중국-러시아, 중국-북한 국경을 따라서 동북 3성을 통과하는 노선이다. 전체 연장은 기존 957킬로미터에 402킬로미터 노선을 신설하고 21킬로미터 연결선을 추가하는 총 1,380킬로미터이다. 최북단 헤이룽장(黑龍江)성 무단장(牡丹江)시를 기점으로 지린(吉林)성 투먼(圖門) 및 통화(通化), 랴오닝(遼寧)성 단둥(丹東), 장허(庄河)를 경유하여 다롄(大連)항까지 연결되는 이 철도 노선을 2013년 상반기에 완공되어 개통될 예정이다.

‘둥벤다오’ 철도의 건설로 랴오둥(辽東) 반도 남해안을 중국-북한, 중국-러시아 국경에 위치하는 10여개 국경도시들과 연결시킴으로써 이들 국경지역 내륙항만 및 대외개방 도시와 중국 내륙도시들의 연계성을 강화하는 한편, 이들 도시들을

북한, 한국, 일본 및 러시아 등을 비롯한 태평양 지역과의 경제 및 무역 거래를 더욱 활성화하는 효과가 확실시된다.



‘둥벤다오’ 철도노선이 지나가는 지역은 대부분 자원이 매우 풍부하지만 경제가 상대적으로 낙후된 상태이다. ‘둥벤다오’ 철도의 전체 구간에는 동북지역 동부의 10여개 도시 및 30여개 현들과 연결되며,

이는 22만 평방킬로미터 면적 및 1800만 인구가 영향권에 있음을 의미한다. 동북 지역 동쪽의 경제권역을 통과하는 한편, 단둥, 다롄항까지 연결된 ‘해륙대통로’가 형성될 전망이다. 또한 ‘둥벤다오’ 철도가 완공되면 우선 중국 동북지역 수출입이 크게 활성화될 전망이며, 특히 단둥항의 배후지가 확대됨에 따라 단둥항 발전에 크게 유리할 것으로 예상된다. 또한 중국-러시아, 중국-한국 및 중국-북한 간의 무역이 촉진됨에 따라 해당지역의 교역 시장이 확대되면서 러시아, 한국, 북한 등 모든 국가들도 이로 인하여 이익을 향유하게 되는 ‘윈-윈’ 효과가 실현될 수 있다. 향후 10년간 단둥을 포함한 중국 동북지역 항만 물동량은 [표-1] 및 [표-2]와 같이 예측되었다.

그러나 ‘둥벤다오’ 철도 건설 및 발전에 따르는 문제점도 공존한다. 국제 환경을 고려하면, 북한으로의 철도운송이 아직은 효율적이지 못한 것이 현실이며, 그 주요 원인은 북한 국내에는 화물전용 화차가 부족하기 때문이다. 따라서 중국으로부터

북한에 임대되는 화차는 매월 수백 량에 이른다. 「중국-북한 철도연계수송협정」에 따르면 북한 측이 중국으로부터 임차한 화차의 수량이 일정한 수준을 초과하는 경우 중국 측은 북한과의 철도 운영을 중지시킬 수 있다.

이에 따라 중국 및 북한 무역업체들이 약속 기간 내에 상품을 인도하지 못하여 대량의 화물이 철도역 구내에 적체되어 중국-북한 간 화물운송이 비정상적으로 운영되는 상황이 빈번하게 발생해 왔다. 또 다른 문제는 중국, 한국, 북한 철도와 러시아 철도의 궤도 간격이 달라서 향후 ‘둥벤다오’ 철도가 러시아의 ‘시베리아 대철도’와 연결되더라도 중-러 국경 지역은 물류의 ‘병목’이 될 수 있는 것이다.

이와 같은 문제들이 존재하기 때문에 ‘둥벤다오’ 철도는 상당히 오랜 기간에 걸쳐 실질적으로는 중국 국내 동북지역 동부에서 단둥 및 다롄항까지만 연결한 물류회랑에 그쳐 한국 및 일본 항만들이 이익을 향유할 전망이다.

* 본 컬럼 내용은 개인적 관점이며, 물동량 예측도 공식데이터가 아닌 개인적 연구결과임.

[표-1] 단둥항 물동량의 화물별 예측

<단위 : 만톤>

연도	철강	금속광석	석탄	곡물	외항컨테이너	내항컨테이너	기타	합계
2015	800	1,160	1,400	350	180	1,710	2,200	7,800
2020	1,000	1,600	2,000	450	300	2,890	2,500	10,740

[표-2] 중국 동북 항만별 물동량 예측

<단위 : 만톤>

연도	잉커우항(营口港)		진저우항(锦州港)		단둥항(丹东港)		다롄항(大连口岸)	
	최가 능치	변화구간	최가 능치	변화구간	최가 능치	변화구간	최가 능치	변화구간
2012	23,040	21,420 ~ 23,740	6,760	639 ~ 6,880	5,630	5,510 ~ 5,850	33,540	32,530 ~ 34,550
2013	25,270	23,560 ~ 26,080	7,360	6,830 ~ 7,490	6,250	5,950 ~ 6,560	35,870	34,810 ~ 37,120
2014	28,010	27,110 ~ 28,970	8,050	7,410 ~ 8,140	7,040	6,880 ~ 7,480	36,270	35,130 ~ 37,620
2015	31,400	30,030 ~ 32,550	8,760	8,020 ~ 8,830	7,800	7,660 ~ 8,450	42,660	41,220 ~ 44,350
2016	32,970	31,040 ~ 34,250	9,400	8,650 ~ 9,550	8,250	8,070 ~ 9,050	44,400	42,870 ~ 46,330
2017	35,000	33,100 ~ 36,450	10,050	9,310 ~ 10,220	8,870	8,580 ~ 9,860	48,810	46,980 ~ 51,040
2018	36,780	34,410 ~ 38,400	10,860	10,050 ~ 11,280	9,360	9,050 ~ 10,540	50,420	48,440 ~ 52,900
2019	38,760	37,520 ~ 40,580	11,800	10,860 ~ 12,530	9,990	9,560 ~ 11,380	53,660	51,470 ~ 56,540
2020	40,940	38,810 ~ 42,980	12,780	11,750 ~ 13,290	10,740	10,020 ~ 11,470	56,600	54,150 ~ 59,850

주: 최가능치는 가장 가능성이 큰 예측치

中国东北的东边道建设与港口物流发展分析

大连海事大学航运发展研究院副院长
大连海事大学教授 王诺

2003年,中国政府明确提出了要打通东北东部地区“新的出海通道”,在中国的东北地区修建一条新铁路,即“东边道”铁路。这条铁路将沿着东北的中俄、中朝边境,贯穿东北三省,由既有铁路957公里、新建铁路402公里和新建联络线21公里组成,北起黑龙江省牡丹江市,途经吉林省的图们、通化,辽宁省的丹东、庄河,南至大连市,全长1380公里,预计2013年该铁路基本通车。

“东边道”铁路的修建可连接辽东半岛南海岸和中朝、中俄边境线的10余个边境口岸,可使该区域内港口和边境开放城市对中国国内纵深地区的辐射功能进一步加强,并密切与朝鲜、韩国、日本、俄罗斯乃至太平洋地区的经济联系和贸易往来。

东边道铁路所经地区大多是各种资源极为丰富,但当前经济却相对落后的地方,全线可沟通东北东部十多个市和30多个县,辐射总面积为22万平方公里、人口1800多万,成为深入东北东部经济腹地并连通丹东、大连出海口的“海陆大通道”。东边道铁路建成后,预计将有力推动中国东北地区进出口贸易的发展,尤其是有利于

丹东港的发展,为丹东港拓展货源腹地;

有利于开拓中俄、中韩、中朝贸易,拓宽该地区的进出口市场,使俄、韩、朝各方都能从中受益,实现多赢。未来10年间丹东市及中国东北出海口吞吐量预测见表1和表2。

但是,东边道的建设和发展也存在一些问题。从国际情况看,对朝鲜的铁路运输还不通畅,主要是朝鲜国内缺少车皮,每月拖欠中方的车皮有时达几百节。按照中朝铁路联运协议,如朝方拖欠中方的车皮超过一定的限额,中方将停止对朝铁路的运营,因此,经常会因此延误中朝各方贸易公司按期交货,造成大量货物积压在车站,使得中朝铁路货运一直不能正常运行。另一个问题是中朝韩与俄罗斯的铁路轨距不同,将来东边道铁路与俄罗斯西伯利亚大铁路联通后,中俄口岸可能会成为物流“瓶颈”。由于上述问题的存在,预计在相当一段时间内东边道铁路的实质性作用主要是中国东北东部至丹东港及大连港的物流走廊,韩国和日本的港口将因此受益。(本文仅代表个人观点,文中货物吞吐量预测为个人研究成果,非官方数据)

表1-丹东港吞吐量分货种预测

<单位：万吨>

年份	钢铁	金属矿石	煤炭	粮食	外贸集装箱	内贸集装箱	其他件杂货	总计
2015	800	1160	1400	350	180	1710	2200	7800
2020	1000	1600	2000	450	300	2890	2500	10740

表2-中国东北出海口各港吞吐量预测

<单位：万吨>

年份	营口港		锦州港		丹东港		大连口岸	
	最可能值	变化区间	最可能值	变化区间	最可能值	变化区间	最可能值	变化区间
2012	23040	21420-23740	6760	6390-6880	5630	5510-5850	33540	32530-34550
2013	25270	23560-26080	7360	6830-7490	6250	5950-6560	35870	34810-37120
2014	28010	27110-28970	8050	7410-8140	7040	6880-7480	36270	35130-37620
2015	31400	30030-32550	8760	8020-8830	7800	7660-8450	42660	41220-44350
2016	32970	31040-34250	9400	8650-9550	8250	8070-9050	44400	42870-46330
2017	35000	33100-36450	10050	9310-10220	8870	8580-9860	48810	46980-51040
2018	36780	34410-38400	10860	10050-11280	9360	9050-10540	50420	48440-52900
2019	38760	37520-40580	11800	10860-12530	9990	9560-11380	53660	51470-56540
2020	40940	38810-42980	12780	11750-13290	10740	10020-11470	56600	54150-59850



동향 및 이슈

중국 컨테이너 철도물류 동향

중국, 2012년까지 18대 철도물류허브 구축

중국 정부는 '11·5계획(2006~2010)'을 바탕으로 2020년까지의 "중장기철도망계획(2008.11)"을 수립했다. 그 중에는 철도 컨테이너운송 촉진을 위한 '전국 18대 철도물류허브 구축사업'이 포함되어 있다. 2010년 7월 기준, 6개 허브(상하이/쿤밍/충칭/청두/쑹저우/시안)가 운영 중이며, 3개 허브(다롄/칭다오/우한)는 2010년 내 완공, 나머지 9개 허브(광저우/선전/닝보/우루무치/란저우/톈진/베이징/선양/하얼빈)는 2012년까지 완공할 예정이다([그림-1] 참조). 이러한 컨테이너 철도물류허브 구축사업은 중국 최초의 철도운송 중외합작기

업인 CRIntermodal 사¹⁾가 담당하고 있다. 특히 동 회사의 주주 중에는 대형 컨테이너선사인 CMA-CGM과 ZIM사가 참여하는데, 이는 유럽 선진 철도 복합운송 시스템을 도입하여 중국 해륙철도 복합운송시장을 선점하려는 그들의 전략으로 볼 수 있다.

하지만 아직까지 중국의 컨테이너 철도운송은 활성화되지 못한 상태이다. 연평균 컨테이너 운송량 증가추이('00~'08)를 운송수단별로 살

따르면, 도로운송이 32% 증가, 수로운송이 20% 증가한 반면, 철도운송은 15% 증가에 그쳤다. 이로 인해 2008년 중국 국내 컨테이너운송 분담비율은 도로 58%, 철도 12% 등으로 나타났다.²⁾ 또한 2007년 해륙철도

[그림-1] 중국 18대 컨테이너 철도물류허브 위치도



자료 : 중국 중장기철도망 계획도; KMI 재작성.

1) CRIntermodal(China Railway Intermodal, 中铁联集)사는 7개 주주사에 의해 2007년에 설립되었는데, 등록자본 42억 위안에 투자 지분은 중국철도부 직속의 CRCT(China Railway Container Transport) 34%, 홍콩의 NWS Holdings 22%, CIMC(China International Marine Containers) 10%, Hong Kong Promisky 10%, Deutsche Bahn 8%, CMA-CGM 8% 및 ZIM 8%로 구성됨.

2) 吕昕红, 我国集装箱海铁联运发展对策, 集装箱化, Vol.21, No.2, 2010. 2, p.8.

(sea-rail) 복합운송실적은 전국 항만 컨테이너물동량의 1.5%에 불과한 실정이다.³⁾

그럼에도 불구하고 내륙철도 컨테이너운송시장은 '12·5계획' 기간('11~'15)동안 강력하게 추진될 서부대 개발정책, 동북진흥정책 및 녹색물류정책 등에 따라 성장 잠재력은 매우 클 것으로 전망된다.

[표-1] CRIntermodal사의 18대 컨테이너 철도물류허브 건설 동향

도시명	소재지역	컨테이너 야드면적 (km ²)	최대처리능력 (만TEU/년)	운영시기
충칭 (重庆)	샤핑바 (沙坪坝)	0.60	150	2009. 12.
청두 (成都)	칭바이장(青白江)	0.86	200	2010. 03.
Zhengzhou (郑州)	Zhengzhou신구	0.75	110	2010. 04.
시안 (西安)	국제내륙항구	0.68	250	2010. 07.
우한 (武汉)	한양 (汉阳)	0.63	150	2010년 이내
칭따오 (青岛)	자오저우 (胶州)	0.67	310	2010년 이내
다롄 (大连)	보세구	1.16	260	2010년 이내
베이징(北京), 광저우(广州), 하얼빈(哈尔滨), 란저우(兰州), 닝보(宁波), 선양(沈阳), 텐진(天津), 우루무치(乌鲁木齐)		건설 및 계획 중		2012년 완공

주 : 상하이(上海)와 쿤밍(昆明)은 기존 컨테이너화물역을 활용(쿤밍허브는 2008년에 인수, 상하이허브는 미인수 상태임).
자료 : 중국물류구매협회, 「중국물류연감 2009」, 2009.9; CRIntermodal(中铁联集) 홈페이지.

시안, 중국 최대 컨테이너 철도물류허브 운영

2010년 7월 초 기준, 중국 최대 규모(연간 최대 250만 TEU 처리능력)인 '시안(西安) 철도컨테이너 허브역'이 운영을 개시하였다([표-1] 참조). 시안은 이미 TCR(연운항- Zhengzhou-시안-란저우-우루무치)이 연결되는 중국의 중요한 철도물류거점이자 보세기능을 갖춘 '국제내륙항'으로써 산시성(陕西省) 및 중국 서북부 지역의 국제교역 및 복합운송의 중심지로 부상할 전망이다. 18개 컨테이너 철도물류허브 중 6번째로 운영 개시한 시안 허브역의 총 면적은 1.37km²이며, 총 투자금액은 약 6.36억 위안 규모이다. 연간 예상 컨테이너 처리실적은 약 1,724만 톤(1 TEU당 약 12톤 가정 시, 약 144만 TEU 규모)에 달할 것으로 추정된다.

중국 컨테이너 철도물류시장, 지속적 모니터링 필요

하드웨어 및 소프트웨어 측면에서 아직 초기 발전단계를 벗어나지 못한 중국 철도의 컨테이너운송시장은 상대적으로 낙후한 중서부지역과 동북지역 진흥 및 개발정책과 새롭게 부상하는 녹색물류정책 등을 통해 더욱 활성화될 것이다. 특히 중국 역시 세계적 추세에 따라서 '저탄소 교통물류시스템 구축'을 위해 도로운송 비중을 낮추는 반면, 철도 및 수로운송의 비중은 높여갈 것이 분명하다. 또한 초고속 열차 등장에 따라 기존 철도 노선을 물류인프라로 활용을 전환할 경우, 그 발전 속도는 더욱 가속화될 가능성이 크다.

하지만 철도 복합운송 허브 건설 및 투자 참여는 발 빠른 홍콩 중심의 화교 자본과 유럽계 물류기업에 이미 선점된 것으로 판단되기에, 우리 물류기업들은 철도물류시장의 성장 추세를 꾸준히 모니터링하면서 내륙물류 거점 확보 차원의 전략적 파트너십 형성과 틈새시장 공략에 주력할 필요가 있다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

3) 중국 항만 컨테이너물동량 중 내륙 연계 시 도로수송이 78%, 수로운송이 20%, 철도운송이 1.5% 등임.(汤震宇, 集装箱海铁联运枢纽现状与发展策略, Vol.20, No.2, 2008, p.6.)

뉴스 단신

중국, 향후 10년간 서부대개발 전략 제시

7월 5~6일 개최된 중국 공산당 중앙위원회 및 국무원의 서부대개발 사업회의에서는 향후 10년간의 전략이 제시되었다. 중국의 향후 10년간 서부대개발 사업의 전략목표는 서부지역의 종합적인 경제력을 확충하고 이에 필요한 인프라를 완비함으로써 현대산업체계의 기반을 구축하는 것이다. 중국의 중요한 에너지기지, 자원재가공기지, 장비제조기지 및 신흥전략산업기지를 건설하여 인민의 생활수준 및 질을 향상시키고 공공서비스에 있어서 동부지역과의 차이를 현저히 축소시키며, 환경보호 사업도 확대하여 환경파괴를 극도로 억제한다.

특히 물류 및 교통 분야에서는 서부지역의 인프라 건설을 가속화하고 종합 네트워크, IT 기초시설 및 수리기반시설 건설을 중점적으로 추진한다. 청두-충칭, 관중-텐쉐이, 광시 베이부만 등 경제지역 개발을 국가 차원에서 추진하며, 후허하오터, 바오터우, 인촨, 신장 텐산베이췌, 란저우, 시닝, 거얼무, 산시/싼수/닝샤 등 지역 경제지역 개발을 지원하며, 윈난 중부, 궈이저우 중부, 시장 상류, 닝샤자치구 황허지역, 신장자치구 '1강3하(一江三河)' 등 경제지역을 개발하여 주변지역 발전을 촉진하는 전략적인 전진기지로 활용한다는 계획이다.

지난 10년간의 서부대개발 누적 투자규모는 2조 2,000억 위안에 달하며, 금년에는 연말까지 6,822억 위안의 23개 신규 중점사업이 착공될 예정이다.

< 자료 : 中国新闻网, 2010. 7. 5. >

중국 선박산업펀드, 산업사슬 합리화 추진

원자바오(温家宝) 총리 주재로 개최된 국무원 상무회의에서 기업합병 및 재편 촉진, 산업구조 최적화, 기업합병 및 재편 제약요인 제거, 행정지도 및 정책사업 확대 등이 제시되었으며, 10대 산업별 대형의 투자펀드가 이를 촉진시키기 위한 중요한 정책수단임을 확인하였다. 국가발전개혁위원회에 의해 비준된 10개 산업투자펀드에는 선박산업펀드가 포함되어 있다.

금년 상반기까지 약 30억 위안이 조성된 중국 선박산업펀드에 의해 총 150억 위안이 투자되었으며, 이를 통해 45척의 선박이 매입되었다. 선박공업협회는 이를 위해 금융서비스 전문위원회를 설립했으며, 선박산업 선진화 및 생산성 제고에 기여하고 있는 것으로 평가하고 있다.

향후에는 선박산업사슬 전체 자산구조의 조정 및 합리화, 기업합병 및 재편, 선진경영체제 도입, 하이테크 조선산업단지 및 신기술 개발 등에 주력할 예정이다. 그리고 조선, 해운, 물류기업은 물론 새로운 형태의 선박거래기업에 대한 금융서비스를 집중시켜서 선박산업 전체의 선진화 및 합리화를 실현한다는 계획이다.

< 자료 : 上海证券报, 2010. 7. 7. >

장수성, 연해지역 개발 10개 세부계획 발표

장수(江苏)성은, 중앙 정부가 비준한 ‘장수연해지역개발계획(江苏沿海地区发展规划)’이 시행 1주년을 맞이하여 이를 위한 10개 세부계획과 향후 3년간의 추진방안을 확정하여 발표했다. 10개 세부계획에는 탄투웨이컨(滩涂围垦) 및 관허커우(灌河口) 지역 개발에 대한 2개 전문계획과 교통, 수리, 에너지, 농업, 공업, 서비스, 과학, 환경보호 등 8개 분야에 대한 추진방안이 포함되었으며, 관광업, 도농발전, 인재육성 등 3개 분야가 단계적으로 추가될 예정이다.

렌윈강(连云港)항과 관련해서는 최근 착공된 렌윈강, 옌청(盐城), 난통(南通) 등 3개 도시를 연결하는 520km의 고등급 임해도로와 845km에 달하는 철도노선을 확충하여 항만의 입지를 획기적으로 개선할 계획이다. 렌윈강항의 종합 항만서비스 기능을 대폭 확충하여 2012년 연안물동량 처리실적이 2009년에 비해 85% 증가한 3억 톤, 컨테이너물동량은 86% 증가한 700만 TEU에 이르도록 할 예정이다.

또한 2012년까지 234km의 내하항로 정비사업을 실시하여 장수성 수운체계를 장강 및 경향대운하와 연결함으로써 최대 1,000톤급 선박이 장수성 북부 및 남부 내륙지역과 상하이까지 직접 운항할 수 있게 한다는 계획이다.

그리고 렌윈강 도시 주변의 관련산업 발전을 적극 촉진하여 2012년까지는 자동차, 선박, 방직, 전자 등 4개 산업을 매출 1,000억 위안 규모 이상의 주도산업을 육성하고 장수성 북부 및 산둥성 남부지역을 대상으로 하는 금융중심지로 개발함으로써 렌윈강항을 중국 중서부 횡단철도(TCR) 동쪽 교두보로서의 지위를 확고히 한다는 목표를 설정하고 있다.

< 자료 : 新华网, 2010. 6. 24. >

허난성, ‘현대물류산업 발전계획’ 발표

첨단물류산업의 발전을 매우 중요시하고 있는 허난(河南)성의 공산당위원회 및 정부는 ‘11·5 계획’ 기간을 위한 ‘중국 정저우 현대물류중심 개발계획 개요(中国郑州现代物流中心发展规划纲要)’를 제정하며 있으며, 최근에 ‘12·5 계획’ 기간을 위한 ‘허난성 현대물류산업 발전계획(河南省现代物流业发展规划, 2010-2015)’을 확정하여 발표했다.

새로운 계획에는 허난성 물류산업 발전을 위한 ‘1+10’ 구상이 포함되었으며, ‘1’은 정저우(郑州)시가 허난성 최대의 국제물류중심지로 개발되고 있음을 의미하며, ‘10’은 식품 콜드체인, 의약품, 철강물류, 자동차물류, 가전제품물류, 섬유 의복물류, 우편물류, 식량물류, 화훼물류 및 전자제품물류 등 10개의 미래 핵심물류산업임을 나타낸다.

‘1+10’ 구상의 비전은 허난성의 물류산업과 제조업을 공동으로 발전시킴으로써 첨단물류산업을 통한 제조업의 핵심 경쟁력을 확보한다는 내용이다. 특히 정저우 지역을 국제물류중심으로 개발하기 위해서 6개 우량산업을 집중적으로 발전시킬 계획이며, 구체적으로 알루미늄가공업, 첨단제조업, 석유화학공업, 석탄-화학산업, 식품산업, 섬유 의류산업 등의 공급사슬관리를 향상시켜 제조업과 물류산업이 공급사슬 차원에서 협력하는 체계를 확보하는 것이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 7. 1. >

중-대만 ECFA, 항공물류에 최우선 혜택

중국 ‘해협양안관계협회(海峡两岸关系协会)’ 및 대만의 ‘대만해협교류기금협회(台湾海峡交流基金会)’가 6월 말 ‘ECFA(海峡两岸经济合作框架协议)’를 체결했으며, 중국과 대만 간의 인적 및 물적 교류가 크게 활성화될 전망이다, 특히 항공물류산업이 최우선적으로 혜택을 향유할 것으로 예측되었다.

중국 민용항공국이 최근 발표한 '해협서안경제지역 및 양안항공운송 발전을 촉진시키기 위한 7개의 정책 조치'에 따른 화물운송거점 추가 건설, 노선 확대, 공항 건설 및 예비공항 개방 등이 즉시 시행될 수 있을 것으로 예측되기 때문이다.

< 자료 : 国家邮政局网站, 2010. 6. 30. >

중국 남방항공, 우루무치에 항공물류허브 추진

중국 남방항공은, 지역경제 및 대외교역이 빠르게 활성화되고 있는 신장(新疆)자치구의 우루무치(乌鲁木齐)에 항공물류허브를 건설한다는 계획을 발표했다. 이를 위해 이 지역에 대한 자사 항공운송 능력을 확충하며, 항공화물 환적시설, 항공물류관리 소프트웨어 및 인프라에 대한 투자도 보다 적극 확대한다는 계획이다.

남방항공 신장 지사와 신장자치구 정부는 이를 위한 MoU를 체결했으며, 향후 5년간 신장국제공항의 화물처리능력을 30% 이상 확대하고 국내 및 외국 공항과의 직항노선을 72개까지 증편하는 등 우루무치 국제공항의 물류네트워크를 지속적으로 확충하여 특히 중앙아시아 및 동유럽 지역에 대한 물류서비스를 특화한다는 전략이다.

< 자료 : 国务院国有资产监督管理委员会, 2010. 6. 28. >

중국 최초 항공산업펀드 출범

중국 최초의 ‘항공산업펀드(航空产业基金)’가 7월 6일 정식으로 출범했으며, 이 기금의 최종 자금조성 목표는 200억 위안으로 설정되었다. 7월 현재 20억 위안의 1차 기금조성 목표가 달성되었으며, 15~25억 위안의 2차 기금조성에 착수한 상태이다.

‘중국항공항공그룹(中国航空工业集团公司)’와 ‘중국건설은행(中国建设银行)’이 공동으로 발기해 출범한 이 기금은, 항공산업의 발전과 관련하여 시장에서의 직접금융 방식이 확대되는 계기를 마련한 것으로 평가되고 있다. 특히 ‘군부(军)와 민간(民)의 결합’ 및 ‘산업(产)과 금융(融)의 결합’을 통하여 항공산업이 금융자본과 민간자본을 유치하는 새로운 사례로서 항공기업의 구조조정 및 자본운영에 민간자본이 펀드 형태로 참여하여 수익을 확보할 수 있는 새로운 투자처가 될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 新京报, 2010. 7. 7. >

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	26.4		115.5
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	4,576.0	423.0	342.0	404.0	414.0	434.0		2,017.0
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	2,537.3	309.1	238.1	278.3	283.3	271.3		1,380.1
친황다오	200.0	300.0	402.6	330.7	26.8	25.5	33.6	26.0	29.3		141.1
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	8,704.0	763.0	622.0	785.0	805.0	852.0		3,827.0
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	1,401.1	121.7	75.8	110.0	112.1	115.8		535.4
웨이하이	245.0	306.4	346.5	377.4	28.0	26.9	29.8	34.9	35.9		155.5
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	10,260.0	930.0	850.0	940.0	1,286.0	997.0		4,669.0
르자오	252.7	430.2	708.6	821.0	75.6	64.4	80.7	90.3	90.6		401.6
렌윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	3,031.8	312.8	282.8	323.3	323.5	332.5		1,574.9
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	2,570.0		11,423.6
닝보	6,852.1	9,430.5	10,923.5	10,503.0	972.2	873.9	912.0	1,049.5	1,227.6		5,066.7
원저우	281.7	351.1	380.5	393.5	26.2	22.7	27.9	38.7	37.4		152.9
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	1,222.7	120.7	87.1	115.7	130.5	128.7		582.7
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	1,251.0	107.9	67.0	105.9	117.9	120.9		527.6
사먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	4,680.4	469.7	371.0	453.1	463.6	493.3		2,250.6
산타우	443.3	615.0	720.1	821.4	66.0	55.5	72.0	75.0	80.0		357.4
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	11,187.8	1,081.5	740.8	984.7	846.7	1,088.4		4,982.7
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	1,934.6		8,548.3
주하이	527.6	631.9	653.8	555.8	51.4	49.4	42.2	70.1	71.8		291.7
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	1,101.3	112.7	69.9	93.8	99.7	102.3		478.4
하이커우	244.8	285.7	346.4	431.2	66.0	40.0	41.4	57.5	56.4		261.2
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	11,096.2		49,740.9

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제6호.