



KMI Logistics Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 7월 28일

제 10-13호



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



‘우렌왕’ 및 ‘DPM2D’ 기술과 중국 철강물류 품질관리

푸단대학 상하이물류연구원
류젠린 연구위원 / 부교수

중국 철강물류의 품질관리는 국가물류 포털 ‘우렌왕(物联网, IOT; Internet of Things)’을 기반으로 ‘DPM2D¹⁾’ 기술을 활용함으로써 제철소의 이윤을 보장하고 제3자에 의한 품질관리까지도 가능함을 전제로 철강제품 유통과정에서 효과적인 품질관리와 역방향 품질추적이 가능한 기법으로 활용되고 있다.

중국은 철강생산량이 대폭 증가하면서 세계 최대의 철강생산국 및 소비국으로 부상했다. 2007년 중국의 철강생산량은 전 세계의 1/3인 4.89억 톤을 기록하여 세계 최대의 조강국으로 부상했다.

철강산업의 급성장과 함께 철강물류도 급속한 발전을 이룩했다. 최근 몇 년간

중국 철강물류산업은 특히 빠른 속도로 성장했으며, 물류인프라, 시설 및 장비가 크게 확충되었다. 중국은 현대적인 철강물류, 가공 및 배송시스템 구축에 주력해 왔으며, 확장되고 있는 철강시장의 물류 기지는 대형화, 전문화, 네트워크화 및 지능화의 방향으로 발전하고 있다.

중국 경제의 새로운 성장포인트로서 첨단물류산업이 도입되어 빠른 속도로 성장하는 가운데, 철강산업의 첨단물류도 장족의 발전을 이루었다. 철강기업들이 새로운 첨단물류체계를 적극 구축하면서 철강가공 파생산업을 촉발하기도 했다.

중국 철강물류산업이 빠르게 발전하고 있지만 아직까지는 진정한 첨단물류와 큰 격차가 있다. 기업 내부의 관리체계 미비, 표준화 및 정보기술 응용 수준의 부족, 물류정보시스템 구축의 부진, 물류 및 배송센터 설치와 성장속도의 저조 등

1) X-ray, 도트프린트, 각인기법 등을 이용하여 자동으로 2차원 바코드를 각인하는 기술로서 모든 상품 및 부품에 2차원 바코드가 직접 표기되어 제품의 정확한 추적이 가능하다. 그리고 상품의 생명주기의 모든 단계에서 해당부품의 역사를 추적할 수 있다.

측면에서 문제점이 나타나고 있다.

따라서 중국 철강물류산업의 지속적인 성장을 위한 현대식 물류관리 시스템 연구, 우수한 물류인력 양성, 선진 전자정보기술과 현대식 철강물류시스템 개발 및 응용에 주력해야 한다.

국내외 대다수 학자들이 공급, 생산 및 판매물류 등 거시적 시각에서 철강물류 및 관리를 연구하고 있으나 철강 판매자 및 소비자를 위한 ‘마지막 1km’ 운송의 원활함 및 편리함에 주의를 집중시키는 학자는 드물다.

국내 철강유통 대기업의 ‘마지막 1km’ 물류의 현지조사 결과 물류경로 내에서 품질보증서 위조 등으로 제품의 품질과 보증서의 내용이 부합하지 않을 수 있는 것으로 나타났다. 이는 소비자의 손실, 사회자원의 낭비, 건축물의 잠재위험 등 문제를 초래할 수 있다. 유통과정에서는 정확한 품질정보가 불가능하기 때문에 현장에서 최종검사를 실시하는데, 이는 중복 검사 및 품질판별이며, 의도적으로 우수한 품질로 판별될 수도 있다. 또한 역방향 품질추적도 불가능하여 다양한 문제들이 야기될 수 있다.

이에 따라 소비자, 철강운송업자, 제철

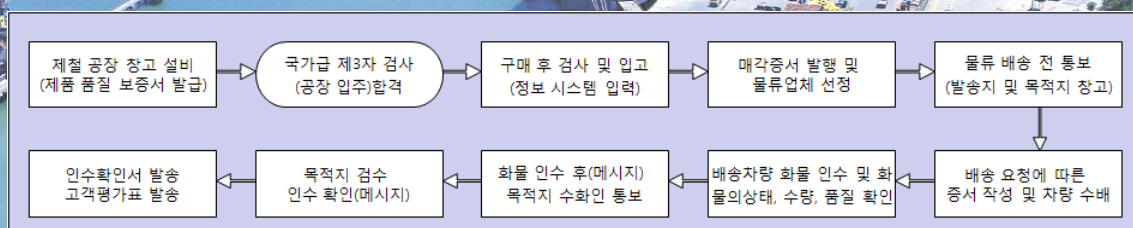
기업, 건축물 품질감독 및 관리 부문에 대한 조사 분석을 바탕으로 ‘우렌왕’ 및 ‘DPM2D’ 기술을 기반으로 한 철강물류 과정에서의 품질관리 솔루션을 개발했다. 즉, 제3자의 평가 및 품질보증서를 모두 2차원바코드 형식으로 제품에 표기하고, 데이터베이스를 활용하여 철강유통 상의 관리를 실시하는 방식이다.

결과적으로 대형 철강기업의 ‘마지막 1km’ 물류는 [그림-1]과 같이 개선된다.

이러한 새로운 방식은 표준화된 제3자 품질관리 시스템을 확보하는 데 의미가 있다. 전통적인 관리방식인 ‘샘플링’에서 ‘전 과정의 품질관리’로 변화한 것이다. 제도의 혁신으로 철강제품 판매가 더욱 원활하게 되었으며, 산업사슬 중복비용이 절감되면서 소비자 이익과 상품 품질이 확보된 것으로 판단된다.

철강제품 물류관리의 혁신과 핵심기술 연구 과정에서 ‘우렌왕’이 우리의 생활을 변화시키고 우리의 의사결정에 영향을 미치며, 우리 사회의 부를 창조하고 있는 것을 확실히 인식할 수 있었다. 충분한 이에 대한 근거를 인지함으로써 자부심 및 책임감을 가지고 보다 기쁜 마음으로 받아들여야 할 것이다.

[그림-1]



物联网二维码DPM与钢铁物流过程质量控制

复旦大学上海物流研究院 刘建林

钢铁物流过程质量控制是指基于物联网(IOT; Internet of Things)框架与理念,以DPM2D¹⁾核心技术为支撑,在确保钢铁厂利润和第三方产品质量监控前提下,通过可靠的物流管理实现钢铁流通中钢材质量控制与逆向品质追溯的系统方案。

中国钢铁生产发展规模大、速度快,多年来一直是世界上最大的产钢国和钢消费国,2007年中国以4.89亿吨再次成为全球第一大粗钢产量生产国,国内粗钢产量超过世界总产量的三分之一。

中国钢铁工业的迅速发展带动了钢铁物流的快速发展。近年来,中国钢铁物流业发展迅猛,物流基础设施和装备条件比以前有较大的发展和改善。中国正致力于现代化钢铁物流加工配送服务体系的建设,由钢材市场延伸的钢铁物流基地正向着大型化、专业化、网络化、智能化方向发展。

现代物流产业作为中国经济新的增长点正迅速崛起并蓬勃发展起来,钢铁业的现代物流建设也随之得到长足进展。此外,

钢铁企业在发展物流建设上的积极性也使得钢材加工延伸产业得到了有力推动,钢铁企业出于自身发展需要和对物流业发展的乐观态度,投资物流的积极性高涨。

虽然中国钢铁物流业发展迅速,但与钢铁强国相比,距离真正意义上的现代物流仍存在较大差距。主要表现为物流企业内部管理模式粗放、标准化程度低、信息技术应用水平较低、物流信息系统建设滞后、物流中心和配送中心的建设在规模和发展速度上都还不适应现代物流的要求。

因此,中国钢铁物流业要实现持续快速发展就应该重视探索现代化的物流管理模式、建立优秀的物流人才队伍、开发和应用先进的电子信息技术和建设现代化的钢铁物流体系。复旦大学上海物流研究在中国钢铁物流管理创新模式、现代钢铁物流管理中关键信息技术和决策技术等方面发挥着越来越重要的作用。

关于钢材物流及其管理的研究,国内外大多数学者多从供应物流、生产物流以及销售物流等宏观角度进行探讨,鲜有学者关注从钢材贸易商到钢材消费者这“最后一公里”物流的顺畅与便捷问题。

下面我们以国内某钢铁流通大型联合企业的“最后一公里”物流为例。

根据我们的实地调研,上述物流运作实际中存在着一个影响着终端消费者利益,

1) DPM, Direct Parts Marking, 直接部件打刻技术,指在生产线上通过针打、激光或者蚀刻等方式系统自动控制2D码直接打刻到部件上,实现准确地追踪部件,并可在产品生命周期内任一时间查询标识部件的历史。

甚至给社会带来无端成本的浪费和建筑质量安全隐患的问题，那就是在钢材流通中如何保障钢材质量与出厂质保书匹配的问题。工地使用钢材前需送检，由于上述不匹配带来了一系列诸如钢材重复检测，重复身份辨识，检测以次充好，无法对钢材进行逆向品质追溯等带来一连串问题。

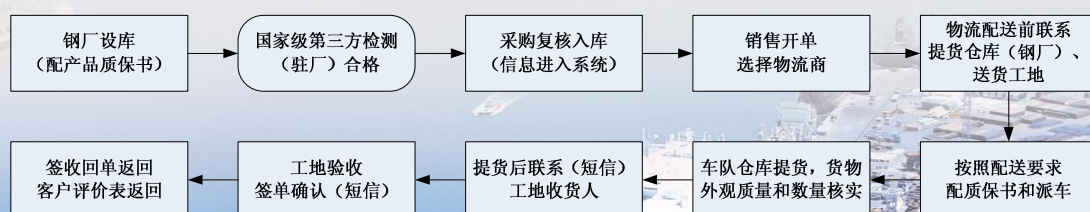
我们在全面调研终端用户、钢材流通企业、钢铁厂、建材建筑质量监督管理检测等部门的基础上，确立了基于物联网DPM2D码的钢铁物流过程质量控制系统解决方案。简要描述为：通过第三方质量检测机构检测，应用DPM技术，把第三方评估合格报告以及产品质保书全部信息以2D码方式直接打刻在钢材母体上，基于钢材贸易商完整钢材品质后台数据库管理系

统，控制钢材流通质量。在这种模式下，该钢铁流通大型联合企业螺纹钢“最后一公里”物流流程变为[图-1]所示：

上述解决方案其意义在于建立了标准化的第三方质量监控体系；变传统的固定监测模式“对来样负责”为“全程品质监控”；制度与流程创新极大地支持了钢材消费的顺畅；极大地降低了产业链上累计成本，消费者经济效益和品质安全得到了有利的改善与可靠的保障。

在创新钢铁物流管理、研发信息关键技术的过程中，我们可以真切地感受到：物联网实实在在地改变着我们的生活，时时刻刻在影响着我们的决策，也货真价实地创造着我们社会的财富。我们有理由、有信心也有责任为之欢呼。

[图-1]



동향 및 이슈

중국 철강산업 구조조정 정책과 전망



2015년 중국 10대 철강기업, 60% 생산 계획

중국 철강산업의 구조조정 및 발전정책은 ① 2005년 「철강산업 발전정책」을 시작으로 ② 2009년 「철강산업 조정 및 진흥계획」, ③ 2010년 6월 「온실가스 감축, 에너지 절감 능력 강화 및 철강공업 구조조정 가속화 관련 의견(이하 의견)」으로 이어지고 있다.²⁾

가장 최근 발표된 「의견」에 따르면 중국 정부는 철강기업의 합병 및 재편을 가속화할 것임을 분명히 밝히고 있다. 각 성, 직할시, 자치구는 2011년까지 ‘철강기업 합병 및 재편 방안’을 확정하여 국무원 공업·정보화부의 심사 및 비준을 거쳐 실행에 옮겨야 한다.

이를 통해 3-5개의 국제적인 초대형 철강기업(조강생산능력 5,000만 톤 이상), 5-7개의 대형 철강기업(조강생산능력 1,000만~3,000만 톤 이상)을 육성하고, 2015년 기준 중국 10대 철강기업의 조강생산량이 전체의 60%까지 증가할 수 있도록 철강산업을 구조조정할 계획이다. 2009년 중국 총 조강생산량은 5.68억 톤이며, 이 중 상위 10대 철강기업의 생산량 비중은 43.5%로 2.47억 톤 수준이다³⁾.

2010년부터 중국 철강산업 구조조정 가속화

2005년부터 시작된 중국 철강산업의 합병 및 구조조정은 2010년부터 더욱 가속화되고 있다. 2005년 이후 2009년 말까지 총 14건의 인수·합병이 이루어졌고, 2010년 들어 현재까지 12건의 구조조정 및 인수·합병이 완료(4건) 및 추진 중(8건)에 있다. 대부분의 기업간 합병은 성(省) 내부에서 이루어지나, 비교적 대형 철강기업들은 전국을 대상으로 인수·합병을 추진하고 있다.

특히 2010년 4월 랴오닝성 안변철강(鞍本钢铁)과 쓰촨성 판즈화철강(攀枝华钢铁)이 통합된 안산철강그룹(鞍山钢铁)은 총 조강생산능력이 4,600만 톤에 달해 현재 중국 조강생산량 기준 1, 2위인 허베이철강(河北钢铁, 4,024만 톤)과 바오강(宝钢, 3,887만 톤)을 제치고 1위로 부상할 것으로 예상된다. 또한 2010년 7월 텐진의 4개 철강기업이 하나로 통합된 보하이철강그룹(渤海钢铁)은 2009년 조강생산량 합계가 2,500만 톤에 달해 중국 10대 철강기업으로 부상할 전망이다(<표-1> 참조). 또한 산둥성 3개 철강기업 통합, 장시성 5개 철강기업 통합, 산시성 타이웬철강(太原钢铁)의 산시중위철강(山西中宇钢铁) 인수, 안산철강의 동북특수철강(东北特钢) 인수, 바오강의 내몽고 바오터우철강(包头钢铁) 지분 확보, 우한철강(武汉钢铁)/중강(中钢)/서우강(首钢) 3개 기업의 하이난철강(海南钢铁) 합병 경쟁이 진행 중이며, 산시성은 타이웬철강과 서우강을 중심으로 성내 도시별 생산량을 통합관리하는 구조조정을 추진 중에 있다.⁴⁾

2) ① 国家发展和改革委员会, 「钢铁产业发展政策」, 2005. 7 ; ② 国务院办公厅, 「钢铁产业调整和振兴规划」, 2009. 3 ;

③ 国务院办公厅, 「关于进一步加大节能减排力度加快钢铁工业结构调整的若干意见」, 2010. 6.

3) 冶金工业经济发展研究中心/上海钢联电子商务股份有限公司, 「中国钢铁贸易年鉴 2010」, 冶金工业出版社, 2010. 5, pp. 27. ; 연간 조강생산량이 500만 톤 이상인 중국 철강기업은 총 28개사이며, 이들의 조강생산량 합계는 3.78억 톤으로 중국 전체의 66.6%에 해당함.

<표-1> 2010년 이후 중국 철강기업의 구조조정 및 인수·합병 추진 동향

인수기업	피인수기업	시기	비고
서우강(首钢) (北京)	통화철강(通化钢铁) (吉林)	2010. 7	
보하이철강(渤海钢铁) (天津)	텐진강관, 텐진철강, 텐진텐테야금, 텐진야금	2010. 7	중국 10대기업 부상
안번철강(鞍本钢铁) (辽宁)	판쯔화철강(攀枝华钢铁) (四川)	2010. 4	중국 최대기업 부상
장쑤사강(江苏沙钢) (江苏)	장쑤시싱(江苏锡兴)	2010. 1	장쑤성 철강기업 통합

자료 : Mysteel(我的钢铁) 홈페이지.

중국 조강생산량, 2015년 9.2억 톤 전망

전 세계 조강생산량(2009년)의 49%를 차지하는 중국의 조강생산량(5.7억 톤, 세계 1위)은 2010년에 약 6.3억 톤, 2015년에는 9.2억 톤에 이를 것으로 전망된다(<표-2> 참조). 이에 따라 철광석 수요량은 2010년 9.4억 톤에서 2015년에는 13억 톤을 초과하고, 특히 해외 수입량은 2010년 6.1억 톤에서 2015년에는 8.6억 톤을 상회할 것으로 예상된다. 이러한 전망은 지속적인 중국의 현대화, 공업화, 도시화 및 산업의 서부이동 등에 기인하고 있으며, 이는 중국 철강산업 고속성장의 밑바탕이 되는 것이다.

또한 중국 철강산업 장기전망과 관련하여 HATCH 컨설팅사⁵⁾는 4가지 포인트를 제시하고 있다. ① 향후 5년간 중국 조강생산량의 급속한 증가, ② 중국 1인당 GDP 1만 달러 시점의 철강생산량과 소비량 예의주시 필요, ③ 단기적으로 철광석 가격은 고점에서 파동하나, 2-3년 후 세계 철광석 가격은 중국 내수가격 수준으로 하향 수렴, ④ 10년 후 (2018년 경) 중국 폐강 회수량 2억 톤, 그 후 회수량 대폭 증가에 따른 철광석 수급구도 변화 등이다.

<표-2> 중국 조강생산량 및 철광석 수입량 전망

단위 : 만 톤

	2001	2005	2009	2010(E)	2011(E)	2012(E)	2013(E)	2014(E)	2015(E)	2020(E)
조강생산량	15,103	35,579	56,784	63,195	68,323	73,877	79,410	85,556	92,152	101,189
철광석수요량	17,055	55,418	85,854	94,418	99,751	107,413	115,381	123,017	131,113	140,041
해외수입량	9,231	27,526	62,780	61,152	64,302	69,888	75,153	80,725	86,214	94,713
해외의존도	54.1%	49.7%	73.1%	64.8%	64.5%	65.1%	65.1%	65.6%	65.8%	67.6%

자료 : 我的钢铁研究中心(Mysteel Research Institute, MRI) 내부분석 자료(2010. 6).

중국철강시장 구조조정에 대한 대응 준비해야

세계 건화물선시장은 중국의 철광석 수입물동량 조절에 따라 단기적 파동에 휩싸이는 시대에 접어들었다. 우리 해운기업은 이에 대한 단기 대응뿐만 아니라, 중장기 중국철강시장 변화에 대한 장기적인 대응 또한 준비해야 한다. 초대형 철광석 수입 화주국의 면모를 드러내고 있는 중국시장에 대해 '장기적, 지속적 마케팅 전략'없이 5년, 10년 뒤의 운송시장 참여는 누구도 장담할 수 없기 때문이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

4) Mysteel 홈페이지, 人民日报(北京), “中国钢企加快重组 新鞍钢产能居国内第一”, 2010. 5. 27.

5) 에너지, 인프라, 금속 관련 컨설팅사인 HATCH(赫氏咨询)는 2014년에 중국 조강생산량은 8억 톤 초과, 철광석 수입량은 9억 톤을 초과할 것으로 전망함(HATCH, “仰望星空, 脚踏实地 - 中国钢铁工业发展及原料支撑”, Mysteel 夏季报告发布会, 2010. 6. 25).

뉴스 단신

서부 내륙도시 충칭에 ‘항운교역소’ 설립

2010년 7월 18일 중국 서부 최대 내륙도시 충칭(重庆)에서 개최된 ‘장강산사국제황금관광권(长江三峡国际黄金旅游带)’ 조성사업 촉진대회에서 충칭 보세항구와 관련하여 ‘충칭항운교역소(重庆航运交易所)’의 설립이 추진되는 것으로 발표되었다. 중국 내륙지역 최초의 ‘항운교역소’로 설립되는 ‘충칭항운교역소’는 내륙수로 운송체계를 대상으로 일반적인 해운거래소의 업무를 수행할 예정이다.

이는 금년 4월 ‘선박거래관리규정(船舶交易管理规定)’이 발표됨에 따라 충칭시를 중심으로 형성되고 있는 선박거래시장을 규범화하기 위해 국무원 교통운수부가 직접 시행하는 사업으로 초기에는 선박 및 운송계약 거래와 관련한 정보의 공급, 운항인력의 거래 및 교류, 화주(운송수요) 및 선박(수송능력 및 운항시기)정보의 제공 등 단순한 업무를 진행시킬 계획이다.

연간 매출 150억 위안, 연평균 30%대의 성장세를 유지하며 연간 매출액 150억 위안의 핵심산업으로 성장한 조선산업과 중국 서남부 지역 최대의 금융리스업체 및 산업을 보유한 충칭 지역에서 내륙수운과 관련한 선박 및 용선거래가 지속적으로 활성화되고 있다. 이에 따라 충칭시에 ‘항운교역소’를 설립하여 충칭시 주변지역은 물론 중국 서남부 지역 전체의 선박 및 내륙수운 물류거래를 집중시켜 보다 건전한 거래질서를 확립하기 위한 것이다.

이를 통해 중국 서부지역은 물론 장강유역 내륙수운 물류체계의 선진화 및 표준화가 촉진될 것이며, 특히 중국 선박거래시장의 규범화 및 안정적 성장에도 기여할 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 重庆晚报, 2010. 7. 19. >

다론허, 원유부두 폭발 사고 진정 국면

지난 7월 16일 오후 늦게 발생한 다론허(大连)항 보세단지 주변 원유부두에서 발생한 폭발 및 원유유출 사고는 3일후인 19일 20시경 컨테이너부두의 하역이 재개되면서 진정 국면에 있다.

16일 18시 발생한 원유부두 폭발사고는 하역이 완료된 이후 실수에 의해 탈황제가 파이프라인에 계속 유입되면서 발생했다. 특히 폭발사고로 인한 화재가 원유저장탱크로 확산되면서 대량의 원유가 바다로 유출되면서 심각한 해양오염과 항만기능의 일시적인 마비로 이어졌다. 이후 범정부적 대응으로 화재가 진압되었으며, 바다로 유출된 원유의 제거가 빠른 속도로 진행되면서 주요 부두의 하역작업을 재개하는 조치가 단계적으로 추진되어 왔다.

이를 계기로 중국 정부는 보다 체계적인 위험화물 하역시스템의 관리와 운영을 위한 점검에 들어갈 것으로 예상되고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 7. 24. >

칭다오, 세계 최대 철광석 및 원유부두 건설

칭다오(靑島)시는 남부 자오난(胶南) 지역에 동자커우(董家口) 벌크항 개발을 추진하고 있다. 동자커우항에는 세계 최대 규모의 철광석 및 원유부두가 건설될 예정이며, 특히 항구 전체의 안벽길이 35.3km와 안벽수심 15m 및 항로수심 20m의 대형 심수부동항으로 개발된다. 세계 최대의 40만 톤급 철광석 부두 및 45만 톤급 원유부두의 건설은 이미 착공된 상황이다.

동자커우항의 건설은 2030년까지 3단계에 걸쳐 종합적인 국제항만으로 추진될 예정이다. 금년부터 2015년까지 1단계에는 ‘자오저우(胶州湾)’만 벌크부두를 동자커우항으로 이전하여 철광석, 원유, 석탄 등 대량화물의 직송, 환적 및 복합운송체계의 인프라를 조성한다. 2016년부터 2020년까지 2단계 기간에는 국가급 대량화물 취급항만으로 개발하여 핵심 에너지자원 비축 및 물류센터와 허브항만으로서의 지위를 확보할 계획이다. 이후 2030년까지 3단계 기간에는 종합물류, 국제물류, 첨단물류 및 항만서비스 기능을 일체화한 현대적인 종합 국제항만으로서의 건설을 완료한다는 목표를 설정하고 있다.

이에 따라 동자커우항은 광역항만인 칭다오항의 핵심적 기능을 제공하는 신항만으로서 철광석, 원유, 석탄 등 대량화물의 집산 및 환적과 관련한 최고의 서비스체계를 확보할 예정이며, 특히 환발해(环渤海) 및 중국 전역은 물론 동북아를 대상으로 한 허브항만으로서의 지위를 확고히 한다는 비전을 설정하고 있어서 우리나라 및 일본 주요 항만에 대한 직접적인 영향이 예상된다.

< 자료 : 我的钢铁网, 2010. 7. 26. >

아시아개발은행, 중국 철도건설 적극 지원

아시아개발은행(ADB)은 1989년부터 2009년까지 20년간 18개 노선에 대한 중국의 철도개발을 지원해 왔으며, ‘다리(大理)-리장(丽江)’, ‘허페이(合肥)-시안(西安)’, ‘선무(神木)-옌안(延安)’, ‘허페이(合肥)-주장(九江)’ 등 4개 노선에 대한 원조자금만 37.9억 달러에 달하였다. 이를 통해 특히 다리 및 리장 지역은 세계적인 관광명소로 부상했으며, 윈난(云南)성 서부지역의 경제를 획기적으로 활성화시키는 효과를 나타내고 있다.

아시아개발은행 측은, 향후에도 중국의 철도건설 사업에 대한 금융지원 및 원조를 지속적으로 확대할 예정이며, 이를 통해 특히 중국 중서부 지역의 경제가 활성화되고 거대한 중국이 지역적인 균형발전을 실현하는 데 기여한다는 계획이다. 장거리 교통 및 물류체계의 구축은 거대한 중국의 지속적인 발전을 위한 기반이며, 특히 철도의 건설은 중국 경제의 발전을 위한 필수적인 요소로 인식되고 있다.

이와 같은 필요조건을 충족시키면서 중국 철도시스템의 질적 성장을 실현하기 위해서는 단순한 철도 노선의 확대를 통한 개발계획에서 벗어나 안전, 위생 및 생태환경과 문화재보호 등을 적극 고려한 철도 건설이 점차 요구되고 있다. 또한 계획 단계에서부터 낙후된 소외지역의 주민이 사회보장적인 서비스를 향유하고 시장경제체제에 진입할 수 있는 기회를 제공받을 수 있도록 하는 새로운 차원의 개발계획이 추진되어야 한다는 지적이다.

< 자료 : 铁道部网站, 2010. 7. 19. >

주강삼각주에 중국 최대의 공항동맹 탄생

2010년 7월 중국 광저우(广州)시에서는 주강삼각주 지역을 중심으로 60여개 공항이 참여한 공항동맹(机场联盟)이 결성되었다.

중국 공항의 1/3에 해당하는 이들 항만의 2009년 여객 수송실적은 2억 3,500만 명으로 중국 전체의 44%이며, 항공화물 수송실적은 620만 톤으로 전체의 49%를 차지한 것으로 나타나는 등 중국 최대의 지역공항동맹이 탄생했다.

이 공항동맹의 활성화를 위해 ‘범주강삼각주공항전략협력행동강령(泛珠三角机场战略合作行动纲领)’ 및 ‘범주강삼각주공항협력발전포럼규정(泛珠三角机场合作与发展论坛章程)’을 채택했으며, 향후 협력사업 및 정책건의 등을 공동으로 추진하기로 했다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 7. 20. >

SIPG, 양산 심수항 자산의 매입을 계획

‘상하이국제항무그룹(SIPG)’은 최근 금년 상반기 업무회의를 개최했으며, 양산 심수항의 주요 자산을 매입하는 방안을 포함한 하반기 중점사업을 발표했다.

현재 양산 심수항 소유권은 ‘상하이통성(上海同盛)투자그룹’에 있으며, SIPG에 위탁하여 부두를 건설, 운영 및 관리하는 형태이다. 이에 SIPG 측은 향후 기업발전에 중요한 요소가 될 양산 심수항 자산의 소유 및 관리권 관계를 합리적으로 조절할 필요가 있는 것으로 판단한 것이다.

금년 하반기에는 양산 심수항 소유권과 관련한 큰 변화가 예상되며, 특히 주변 항만들과 경쟁관계에 있어서 양산 심수항을 중심으로 한 상하이항 및 운영기관인 SIPG 측의 경쟁력이 획기적으로 제고되는 효과가 기대되고 있다.

< 자료 : 上海商报, 2010. 7. 19. >

상하이에 ‘중국보험거래소’ 설립 추진

상하이시의 국제중심지화를 적극 추진하는 방안으로 금융부문에서 ‘중국보험거래소(中国保险交易所)’ 설립이 추진되고 있다. 이를 통해 현재 상하이에 등록된 103개 보험회사, 5개 보험자산관리회사 및 298개 보험전문중개업체를 중심으로 상하이 지역의 보험거래가 크게 활성화될 전망이다.

특히 기존의 ‘상하이해운거래소(上海航运交易所)’에 이어 새로이 설립되는 ‘중국보험거래소’는 상하이 지역의 금융인프라, 시장환경, 발전전망, 사업경험 등 장점에 의해 금융산업 및 선박금융의 집적효과가 크게 증대될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 7. 24. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적

항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)										
	2007년	2008년	2009년	2010년							
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	연간누계
단둥	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3	506.6	506.0	616.0		2,650.0
다롄	22,285.9	24,570.4	27,202.5	2,581.9	2,355.9	2,609.1	2,658.3	2,729.5	2,839.5		15,777.2
잉커우	12,206.5	15,085.0	17,603.1	1,917.0	1,790.2	1,810.0	1,906.0	1,970.0	1,900.0		9,376.2
친황다오	24,569.4	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3	2,262.2	2,429.5	2,285.6	2,258.1		11,119.7
톈진	30,946.5	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0	3,452.0	3,469.0	3,527.0	3,504.0		16,616.0
엔타이	13,146.2	14,699.2	16,926.1	1,570.7	1,544.5	1,664.3	1,667.3	1,757.8	2,059.1		10,289.4
웨이하이	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3	149.4	148.5		861.2
칭다오	26,502.0	30,029.0	31,546.0	2,815.0	2,811.0	2,853.0	2,851.0	2,911.3	2,905.0		14,331.3
르자오	13,063.3	15,102.1	18,131.0	1,813.2	1,768.0	1,979.0	1,758.7	1,917.3	2,082.0		9,505.0
렌윈강	8,506.8	10,060.1	11,378.3	1,056.4	1,073.1	1,166.4	1,112.6	1,180.6	1,107.1		5,639.8
상하이	56,144.6	52,640.7	49,467.5	4,909.7	3,920.6	4,795.5	4,706.4	4,827.0	4,687.7		27,948.6
닝보	47,163.0	50,989.9	57,757.1	5,374.8	4,500.9	5,021.5	5,306.6	5,619.2	5,632.4		26,080.6
원저우	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3	565.5	586.9		2,586.8
푸저우	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4	570.9	667.7		2,622.9
취안저우	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4	779.1	802.8		3,631.0
샤먼	8,117.2	9,702.0	1,1096.3	1,034.9	842.4	1,048.1	1,083.8	1,040.7	1,017.6		5,032.6
산터우	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0	285.0	305.0		1,450.0
광저우	34,136.3	34,275.2	36,386.1	3,374.6	2,575.5	3,110.9	2,340.9	3,398.8	3,302.7		14,728.8
선전	19,919.0	20,935.8	19,363.0	1,868.6	1,533.8	1,728.7	1,790.3	1,898.6	1,874.4		8,825.8
주하이	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6	474.4	456.9		2,044.9
중산	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9	421.0	393.5		1,765.5
하이커우	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2	373.4	269.9		1,777.7
계	348,372.9	374,015.3	394,543.3	37,325.9	32,240.1	37,007.6	37,098.1	39,188.1	39,416.8		194,661.0

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.

자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제7호.