



중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 9월 15일

제 10-16호



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research 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



장강유역 물류산업의 도전 및 전망

왕창치웅(王长琼) 교수 / 학과 주임
 우한이공대학교 물류공정대학 물류관리학과

장강은 중국 최대 하천으로 우월한 자연적 통항조건을 제공한다. 내하운송에 있어서는 가장 규모가 크고 활발하며, 장강 주변 지역을 비롯한 전국의 경제발전에도 크게 기여하고 있다. 최근 정부가 ‘서부대개발전략(西部大开发战略)’, ‘장강 황금수로개발전략(长江黄金水道开发战略)’, ‘중부약진(中部崛起)’ 등 일련의 전략들을 발표함에 따라 장강지역의 경제가 신속히 발전했으며, 물류수요가 계속 증가하면서 장강 유역의 물류산업은 새로운 기회와 도전을 맞이하고 있다.

1. 상·중·하류 물류센터 구도 형성

1) 충칭(重庆), 장강 상류 물류센터

충칭시는 동·서를 연결하고 남·북을 관통하는 허브이며, 장강 상류의 중요한 수·육·공 종합허브 및 상품집산지이다. ‘1강2익(一江两翼) 전략’ 및 ‘1기지4항구(一基地四港区) 물류허브계획’이 추진되면서 충칭은 장강 상류의 물류센터로 부상할 것이다. 상류 지역의 통항조건 개선으로 충칭, 완저우(万州), 푸링(涪陵) 등 3개 허브항을 기점으로 용촨(永川), 장진(江津), 평제(奉节), 허촨(合川), 우룽(武隆) 등 주요 항구들을 지원하는 기능구분이 명확한 항만시스템이 구축되었다. 충칭은 장강 상류에서 가장 큰 컨테이너항만 및 벌크 환적항으로 성장하고 주요 항만의 물류단지들을 위한 배후지역이 될 전망이다. 이를 통해 ‘상하이 국제해운센터’가 서쪽으로

확장되는 효과가 예상된다.

2) 우한(武汉), 장강 중류 물류센터

‘후베이(湖北)성 장강 경제지역 개방 개발 종합계획(2009-2020)’에 따르면, 후베이성은 장강수로, 도로, 철도, 항공 등이 빈틈없이 연결되는 물류네트워크를 구축할 계획이다. 장강 연안에 야금, 석유화학, 자동차, 선박, 장비제조, 생약 등 분야의 19개 첨단산업 및 하이테크 산업권역을 조성하며, 우한, 이창(宜昌), 징저우(荊州), 황쓰(黄石), 어황(鄂黄) 및 시엔닝(咸宁) 등의 6개 첨단물류기지를 건설한다. 그리고 우한신항(武汉新港)을 중심으로 이창(宜昌), 징저우(荊州), 황쓰(黄石), 창사(长沙), 웨양(岳阳), 주장(九江) 및 난창(南昌)을 장강 중류의 종합운송 물류센터 및 전국을 대상으로 한 종합 운송허브로 구축할 계획이다. 우한 철도 컨테이너물류 허브가 가동되어 물류센터 지위가 한층 강화되었다.

3) 난징(南京), 장강 하류 물류센터

‘상하이 국제해운센터’의 지위가 강화되면서 난징은 ‘상하이 국제해운센터’ 북쪽 주요 항만으로 성장했다. 건설중인 ‘빈장(滨江)물류단지’는 장강 유역에서 가장 큰 철강물류기지로 부상할 것이다. 또한 장강삼각주, 난징도시권 및 주변지역에서 산업의 급속한 발전과 ‘완장(皖江)도시권 발전전략’, ‘장수(江苏)성 장강연안 개발전략’ 등이 난징시 장강 항운 물류센터 건설을 위한 확고한 기반인

것이다. 장강 하구 난통(南通), 장자강(张家港) 등도 중요한 물류기지에 해당한다. 특히 '장자강 보세물류단지'의 기능적인 우세는 중서부지역 및 장강 유역의 기업을 유치하기 위한 중요한 요소이다.

2. 장강 물류산업의 당면과제 및 도전

우선, 물류인프라의 개발이 지연되고 있다. 장강유역 물류센터 건설은 일련의 대형 물류기지를 기반으로 해야 하는데 물류기지 건설은 막대한 투자와 기간이 필요하다. 그리고 장강 상류 및 중류에는 자동차, 화학공업 및 야금 물류단지 등 전용 물류단지의 개발도 지연되는 문제가 두드러지게 나타나고 있다.

둘째, 장강유역 물류산업의 발전수준이 불균형하다. 하류의 상하이, 난징 등에서 제3자 물류(3PL)가 현대 물류산업의 주요 형식이 되었지만 장강 상류, 중류에서는 진정한 3PL 기업이 부족하며, 물류기업의 서비스 능력이 지역경제 발전수요를 충족시키지 못한다. 주력기업 육성, 3PL산업 확산, 물류기업의 서비스수준 제고 등이 장강유역 특히 상류 및 중류 물류산업 발전의 핵심과제이다.

셋째, 물류정보화의 수준은 낮고 물류원가는 상대적으로 높다. 특히 장강 상류지역의 낮은 물류정보화 수준은 이 지역물류원가를 상승시킨다. 충칭시는 서부 지역 물류원가를 낮추기 위한 방안으로 '장강황금수로'를 골격으로 한 물류정보 공공서비스 플랫폼 구축에 착수했다.

넷째, 장강유역 물류산업 경쟁이 심화된다. 지역간 산업의 유사성이 상승하고 중공업 및 화학공업 비중이 증대되면서 경쟁이 심화되고 있다. 또한 상류, 중류, 하류에 모두 화공, 철강, 식품 및 자동차물류단지가 조성되어 경쟁이 격화되었다. 고속도로 및 철도의 건설이 계속되면서 운송모드 간의 경쟁도 심화되고 있다.

3. 연계개발에 의한 일체화 건설 추진

1) 상·중·하류 지역의 연계개발

최근 'SIPG' 및 장강 연안 주요 항만은 전략적 제휴를 통해 물류산업 연계개발을 추진했다. 2010년 6월 'SIPG'는 상·중·하류 지역에서 해운, 선박대리, 컨테이너부두 등 분야의 18개 기업을 통합하여 새로운 'SIPG 장강항만물류유한공사(上港集团长江港口物流有限公司)'를 설립했다. 또한 '후베이성 장강경제권 개발계획'에 의해 우한신강과 이창, 창사, 웨양, 주장 등 주변항만들의 협력이 추진되었으며, 하류의 상하이항, 상류의 충칭 및 스촨(四川) 등과의 협력도 강조되었다. 이와 같은 상·중·하류 협력 및 연계개발에 의해 장강유역 경제의 일체화된 건설을 공동으로 실현할 방침이다. 이러한 전체 장강유역의 연계개발은 물류산업의 일체화된 발전을 실현하는 데 유익하다.

2) 제조업 및 물류산업의 연계발전

장강유역의 공업기반이 매우 견실하며, 경제개발구와 공업단지는 주로 장강의 양안에 분포되어 있다. 우한신강(武汉新港)은 철강, 건축재, 석유화학, 자동차, 장비제조 및 식품 가공 등 산업을 중점으로 개발될 예정이다. 그 결과 장강유역 물류수요는 계속 증대될 전망이다. '물류산업 및 제조업 연계발전'은 물류산업 진흥의 핵심 요소이다. 이에 따라 장강 경제권의 제조업 및 관련산업의 급성장은 분명히 장강유역 물류산업의 연계발전을 유발할 것이다. 장강수운은 다른 운송모드들에 비해 친환경적이다. '에너지절약 및 배출가스 저감'과 '저탄소 경제'를 강조하는 국제적 여건에서 장강수운의 잠재력은 더욱 발휘될 수 있으며, 장강유역 물류의 새로운 발전 기회를 제공할 것이다.



长江流域物流产业的挑战与展望

武汉理工大学 物流工程学院物流管理系
王长琼 教授/系主任

长江作为中国第一大河流,自然通航条件优越,是我国内河运输规模最大、最繁忙的河流,对沿江地区乃至全国经济的发展起到重要作用。近几年,随着国家相继实施“西部开发战略”、“长江黄金水道开发战略”,“中部崛起”等系列战略,沿江地区的经济飞速发展,物流需求量不断增加,长江流域物流产业的发展迎来新的机遇和挑战。

一、长江流域上、中、下游物流中心格局基本形成

1) 重庆——长江上游物流中心。重庆市是我国承东启西、南北沟通的结合部,是长江上游地区重要的水陆空综合交通枢纽和物资集散地。通过实施“一江两翼”战略和“一基地四港区”物流枢纽规划,重庆将建成长江上游地区的物流中心。随着上游航运条件的改善,重庆构建了以高等级航道为骨架,以主城、万州、涪陵3个枢纽港为中心,以永川、江津、奉节、合川、武隆重点港区为依托的功能明确的港口体系,将成为长江上游最大的集装箱港、大宗散货中转港,成为港口物流园区的主要载体,形成上海国际航运中心向西延伸重要的一极。

2) 武汉——长江中游物流中心。根据《湖北长江经济带开放开发总体规划(2009-2020)》,湖北省将依托长江水道、公路、铁路、航空等运输方式,构建货物无缝衔接的物流网络;沿长江流域布局冶金、石化、汽车、船舶、装备制造、生物医药等领域的19个先进制造业和高科技产业集群,建设武汉、宜昌、荆州、黄石、鄂黄、咸宁6个现代物流基地。在长江中游,将建成以武汉新港为主体,以宜

昌、荆州、黄石、长沙、岳阳、九江、南昌为综合运输主骨架的长江中游物流中心和全国性的综合运输中转集散基地。目前武汉铁路集装箱中心站启用,大大强化了武汉作为中部物流中心的地位。

3) 南京——长江下游物流中心。随着上海作为国际航运中心地位的加强,南京港成为上海国际航运中心北翼的重要港口。建设中的南京滨江钢铁物流园将成为长江口岸最具规模的钢铁物流基地。而长三角地区、南京都市圈及周边地区的制造业发展迅猛、皖江城市带发展战略以及江苏沿江开发战略的推进,为南京建设长江航运物流中心奠定了坚实基础。另外,处长江入海口的江苏南通港、张家港也是长江下游重要的物流基地,尤其是张家港保税物流园区的功能优势,成为吸引中西部地区和长江流域企业物流服务需求的重要因素。

二、长江流域物流产业发展面临的问题及挑战

首先是物流基础设施发展滞后。长江流域物流中心必须建立在一批区域型大型物流基地的基础上,但物流基地的建设大多投入高、建设期长。目前,相关的专业物流园区如汽车物流园、化工物流园、冶金物流园等发展滞后,这一问题在长江上游及中游地区较为突出。

其次,长江流域物流产业发展水平不均衡。下游的上海、南京等地区,第三方物流已成为现代物流业的主要组织形式,而长江上、中游地区真正意义上的第三方物流企业较缺乏,物流企业服务能力尚不能满足地区经济发展的需要。如何培育龙头物流企业、壮大长江流域第三方物流产

业、提高物流业服务水平，是长江流域尤其是上、中游地区物流产业发展面临的核心问题之一。

第三，物流信息化水平较低、物流成本偏高。尤其是长江上游地区物流信息化水平较低，导致西部地区物流成本偏高。目前重庆市启动了物流公共信息服务平台建设项目，该平台依托长江“黄金水道”而建，借此降低我国西部地区物流成本是该项目的目的之一。

第四，长江流域物流产业的竞争加剧。长江流域地区之间的产业相似度较高，重化工业比重过高，导致不同地区范围之间的竞争加剧，例如，从长江上游、中游到下游，均建有化工物流园、钢铁物流园、粮食物流园、汽车物流园等，加剧了物流市场的竞争。另外，沿江高速公路、铁路的修建导致长江流域不同物流运输方式之间的竞争加剧。

三、长江全流域的联动发展将推进长江流域物流的一体化建设

1) 长江上中下游地区的联动发展

近几年，上海港务集团先后与长江沿线的一些重要港口（如重庆港、武汉港、南京港）达成战略合作关系，促进了长江流域物流的联动发展。2010年6月，上海港务集团新组建了上港集团长江港口物流有限

公司，该公司整合了长江上中下游的涉及航运、船务代理、集装箱码头等18家企业，在一定范围内实现了长江流域物流企业的一体化发展。在湖北省的长江经济带开发规划中，既强化了武汉新港与宜昌、长沙、岳阳、九江等邻港的合作；还强调了与下游上海港的合作；而且还强调了与上游重庆、四川沿江县市合作。通过上中下游的合作和联动发展，共同推进长江经济带的一体化建设。这种全流域的联动有利于推进长江流域物流产业的一体化发展。

2) 制造业与物流产业的联动发展

长江流域的工业基础雄厚，经济开发区和工业园区大多沿江布局，例如，武汉新港将重点发展钢铁及深加工、建材、石油化工、汽车、装备制造、食品加工等产业。因此，长江流域物流需求量将不断扩大。“物流业与制造业联动发展”是物流业振兴的重点工程之一。因此，长江经济带制造业及相关工业的快速发展，必将推动长江流域物流产业的联动发展。与其他运输方式相比，长江水运属于环境友好的运输方式，在节能减排、强调低碳经济的国际化背景下，长江水运的潜力将得到进一步发挥，这将为长江流域物流产业的发展带来新的机遇。



동향 및 이슈

중국 석탄산업 정책과 석탄수요 전망



석탄기업 합병 및 재편, 국가전략으로 부상

2010년 8월 25일, 국무원 원자바오(温家宝) 총리는 ‘국무원 상무회의(国务院常务会议)’에서 ‘중국 석탄기업의 합병 및 재편’에 대한 논의를 국가 차원의 전략으로 격상시켰다. 또한 이번 회의를 통해 석탄기업의 합병 및 재편의 유효한 방식을 적극적으로 모색하고, 조건에 부합하는 국유 및 민영 석탄기업들 스스로 합병 및 재편에 적극 동참할 것을 강조했다.

이미 2010년 6월에 회람된 ‘12·5 에너지 계획(“十二五”能源规划)’ 초안에 따르면, ‘석탄기업의 합병 및 재편’은 동 계획의 주요 내용 중 하나로 ‘12·5 계획’ 기간(2011-2015) 내에 국가는 3년에 걸쳐 석탄기업간 M&A 및 구조조정을 통해 현재의 1만 1,000개의 석탄기업을 4,000개로 줄이고, 석탄기업의 평균 생산량을 현재의 30만 톤에서 80만 톤 이상으로 상향 조정한다는 방침이다.

이러한 국가전략을 구체적으로 추진함에 있어 중국 최대의 석탄생산지인 산시(山西)성이 앞장설 것으로 보인다. 산시성은 구체적인 정책을 통해 연간 생산능력 억 톤 이상의 초대형 석탄기업(그룹)을 4개, 5,000만 톤 이상의 대형 석탄기업 11개, 1,000만 톤 이상의 석탄기업 및 300만 톤 이상의 지역 석탄기업 72개를 육성하여, 현재 약 2,200개의 석탄기업을 130개 이내로 감소시킬 계획이다¹⁾. 또한 산시성을 필두로 네이멍구(内蒙古)자치구, 허난(河南)성, 헤이룽장(黑龙江)성, 산둥(山东)성 및 신장(新疆)자치구 등의 주요 석탄생산지역들도 석탄기업 M&A 및 구조조정 대열에 합류할 것으로 보인다.

중국 중장기 석탄 생산량 및 수요량 전망

‘중국석탄공업발전연구센터(中国煤炭工业发展研究中心)’는 ‘중국 에너지전략 및 12·5 에너지 발전 포럼(2010. 6. 19, 북경)’에서 ‘12·5 계획(2011-2015)’ 말기의 중국 석탄 생산량 목표는 36억 톤, 그 중에 생산능력 120만 톤 이상의 대형 석탄기업이 전체의 60%에 해당하는 22억 톤, 생산능력 30만 톤 이상의 중형 석탄기업이 전체의 30%에 해당하는 10억 톤, 생산능력 30만 톤 이하의 소형 석탄기업이 10%인 4억 톤을 생산할 것으로 전망한 바 있다.²⁾

‘국가안전생산감독관리총국 정보연구원(国家安全生产监督管理局信息研究院)’의 석탄 수요 전망³⁾에 따르면, 2010년에 31.5~32.1억 톤, 2015년에 39.8~40.6억 톤에 달할 것으로 예상되었다. 또한 2010년에서 2015년까지 중국의 석탄 순 수입량은 1.2억 톤에서 1.6억 톤으로 증가할 전망이다([표-1] 참조)⁴⁾.

1) 2008년말 기준, 산시성의 약 2,600개 탄광 중 80% 이상이 연간생산능력 30만 톤급의 소형 탄광임.

2) 21세기经济报道, “全国煤炭重组兼并潮将至 铺路“十二五”规划”, 2010. 8. 27.

3) 徐亮, “2010年, 2015年 中国煤炭需求预测研究”, 「中国煤炭」, 第36卷 第5期, 2010年 5月.

4) 동 연구원의 쉬량(徐亮) 박사는 ① 주요 4대 석탄소비산업(전력, 철강, 건설자재 및 석유화학공업)의 수요량 및 수출입 규모 예측을 이용한 방법과 ② 중국 경제규모(GDP) 성장에 따른 석탄소비량 예측의 두 가지 방법을 이용하여 2010년과 2015년 중국 석탄 수요량을 예측했음.

[표-1] 중국 석탄 수요량 전망

(단위 : 억 톤)

	예측 ① : 석탄 내수 및 수출입 규모 이용				예측 ② : 중국 GDP 이용															
	2009년	2010(E)	2015(E)		2010(E)		2015(E)													
			최저	최고	최저	최고	최저	최고												
합계	30.2	31.5	37.6	40.6	31.82	32.07	39.84	40.12												
내수	29.2	30.3	36	39	-중국 GDP 증가율 가정 : 2010년 최고 9.0%, 최저 8.0% : 2015년 최고 8.5%, 최저 7.5% - 중국 GDP vs. 석탄생산량 추이															
전력	15.6	16.6	20	21.5																
철강	4.7	4.9	5.5	6																
건설자재	4.4	4.9	5.5	6																
석유화학	1.6	1.6	2	2.5																
기타	2.9	2.3	3	3	<table><tr><td></td><td>GDP (억위안)</td><td>생산량(백만톤)</td></tr><tr><td>2000년</td><td>99,215</td><td>1,320</td></tr><tr><td>2005년</td><td>183,085</td><td>2,167</td></tr><tr><td>2009년</td><td>335,353</td><td>3,017</td></tr></table>					GDP (억위안)	생산량(백만톤)	2000년	99,215	1,320	2005년	183,085	2,167	2009년	335,353	3,017
	GDP (억위안)	생산량(백만톤)																		
2000년	99,215	1,320																		
2005년	183,085	2,167																		
2009년	335,353	3,017																		
순수입	1.03	1.2	1.6	1.6																
수출	0.22	0.3	0.4	0.4																
수입	1.25	1.5	2	2																

자료 : 徐亮(国家安全生产监督管理总局信息研究院), "2010年, 2015年 中国煤炭需求预测研究", 中国煤炭, 第36卷 第5期, 2010年 5月.

중국 석탄 수출입 전망과 변동요인

중국은 2004년 이후 석탄 공급부족현상을 완화하기 위해 석탄의 수출입 세수정책을 조정하여 석탄 수출을 규제하고 수입을 장려하기 시작했다. 2009년 중국 석탄 수출 규모는 2,240만 톤, 수입 규모는 1억 2,583만 톤으로 순수입 규모는 1억 343만 톤이다⁵⁾.

중국 '국가안전생산감독관리총국 정보연구원'은 적정 석탄 수출규모를 연간 3,000만 톤 내외로 가정하고, 탄광 환경문제, 석탄 내륙운송에 따른 환경문제 및 위안화 절상(석탄 수입가격 상대적 인하) 등의 요인을 고려할 때, 가능한 석탄 자원을 수입하는 것이 내수 생산량을 증대하는 것보다 유리하다고 판단하고 있다. 이에 따른 석탄 수출입 규모는 2010년 1.8억 톤(수입 1.5억 톤)에서 2015년에는 2.4억 톤(수입 2억 톤)까지 증가할 전망이다([표-1] 참조).⁶⁾

중국 석탄산업 발전정책과 자원물류전략에 관심 필요

중국 정부는 철강산업 구조조정을 본격화⁷⁾함과 동시에 석탄산업 합병 및 재편 사업을 국가전략의 관점에서 추진하고 있다. '12 5 계획' 기간동안 초대형 석탄기업 육성, 탄광의 대형화 및 현대화 작업 등을 통해 석탄산업의 새로운 첨단 시스템을 구축할 것으로 보인다. 또한 내륙 석탄운송체계 및 수출입 물류전략도 새롭게 구축될 것으로 예상된다. 중국의 원자재 수요 및 수출입 위상을 고려할 때, 철광석, 석탄 등 중국의 자원물류전략을 사전에 파악하고, 우리 해운물류기업의 대응전략 및 정부간 협력방안을 모색하기 위한 각계의 관심과 연구가 필요한 시점이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

5) 2005-2009년 및 2010년 상반기 중국 석탄의 상품별, 세관별 수출입 통계는 KMI 중국연구센터 홈페이지를 참고바람.

6) 중국석탄운송판매협회 우청후(武承厚)의 연구에 따르면, 2010년 중국의 석탄 순수입량은 2009년과 유사한 1억 톤 가량으로 예상하고 있음(武承厚(中国煤炭运销协会), "影响2010年及未来中国煤炭市场的关键因素", 「中国煤炭」, 第36卷 第5期, 2010年 5月).

7) 김은수(KMI 중국연구센터), "중국 철강산업 구조조정 정책과 전망", 중국물류리포트 제10-13호, 2010. 7. 28.

뉴스 단신

‘12·5 계획’ 교통운수 부문 5개 중점영역 채택

최근 충칭(重庆)시에서 개최된 ‘전국 도로 및 수로 교통운수 부문 12·5 계획’ 및 ‘2011년 교통 부문 고정자산 투자계획’ 정책토론회에서 교통운수 부문의 신뢰도 및 서비스 수준 향상이 ‘12·5 계획’ 기간의 핵심과제임을 확인했으며, 교통운수 부문의 5개 중점영역(重点领域)이 채택되었다.

‘12·5 계획’ 기간에 있어서 교통운수 부문의 5개 중점영역은, 첫째, 종합운송시스템의 구축을 목표로 교통인프라 네트워크를 완비하고 구조를 최적화하여 교통운수 공급능력을 제고하는 것이며, 둘째, 첨단 물류산업의 발전 및 운송구조의 최적화를 통하여 교통운수 서비스의 수준을 격상시키는 것이며, 셋째, 정보화를 기반으로 교통운수 장비, 조직 및 경영의 현대화 수준을 적극 개선하는 것이며, 넷째, 저탄소 교통운송시스템을 중심으로 녹색물류를 개발하는 것이며, 다섯째, 능력과 시스템 개발을 중심으로 교통운수 부문의 안전 및 신뢰도를 강화하는 것 등이다.

토론회에서는 또한 ‘12·5 계획’과 관련해서 ‘도로수로 교통운수 발전계획(公路水路交通运输发展规划)’, ‘도로교통 개발계획(公路交通规划)’, ‘연해항만 및 내하수운 개발계획(沿海港口和内河水运规划)’ 등 수립 상황을 점검했으며, 각 성·시 교통운수 주관부서의 의견을 충분히 청취했다. 그리고 각급 기관 차원의 5년간 계획들의 연계성과 각종 건설사업의 호환성이 적극 확보하도록 촉구되었으며, 이를 통하여 모든 계획의 목표성, 과학성, 실행가능성을 제고하고 ‘12·5 계획’ 전체의 편성 수준을 크게 높일 계획이다.

‘12·5 계획’과 관련한 모든 교통운수 부문 계획은 이번 정책토론회에서의 의견 및 결정을 고려하여 수정 보완되고 전문가의 검증을 거쳐서 연말까지는 최종계획이 확정된다.

< 자료 : 中国交通运输部, 2010. 9. 2. >

교통운수부, ‘12·5 계획’ 기간에 장강 개발 가속화

중국 교통운수부는 9월 1일 충칭(重庆)시에서 ‘12·5 계획’ 기간의 장강 간선항로 개발과 관련한 정책 토론회를 개최했으며, 이를 통해 관련 기관 및 지역과 장강 간선항로 개발 기반조성을 가속화하기 위한 공감대를 확인했다.

토론회에서는 장강 간선항로 개발에 필수적인 기반조성사업이 집중사업으로 채택되었으며, 특히 장강 중류에 해당하는 ‘징장(荆江)’ 구간의 항로정비와 난징(南京)시 이하의 하류 구간에 대한 심수항로 개발 사업을 중점적으로 추진하여 ‘12·5 계획’ 기간에 ‘장강 황금수로 건설(长江黄金水道建设)’을 가속화할 계획이다.

이에 따라 ‘12·5 계획’ 기간에는 장강을 중심으로 한 중국의 내하수운 개발 및 건설을 위한 전략적 기회가 확보되었으며, 이를 위한 투자규모 및 건설강도가 최대치에 이를 전망이다.

< 자료 : 环球物流网, 2010. 9. 3. >

주강 삼각주, 집중적인 철도 물류체계 구축 추진

‘주강 삼각주(珠三角)’ 지역 9개 성(福建, 江西, 湖南, 广东, 海南, 四川, 贵州, 云南) 및 자치구(广西)와 2개 행정특별구(홍콩 및 마카오)가 참여한 제6차 ‘범주삼각 지역협력 및 발전(泛珠三角区域合作与发展)’ 포럼에서 이 지역의 집중적인 철도 물류체계 구축을 위한 중국 철도부의 계획이 공개되었다.

철도부는 ‘12·5 계획’ 기간에 윈난(云南)-귀저우(贵州), 청두(成都)-쿤밍(昆明) 등 노선을 개발하여 주강 삼각주 지역의 운송능력을 향상시키며, 광저우(广州)-구이양(贵阳)-청두-란저우(兰州), 청두-시안(西安)-다통(大同), 쿤밍-충칭-정저우(郑州) 등 노선의 건설을 가속화하여 지역간 경제협력 및 교류를 촉진시킬 계획이다.

이에 따라 2015년에는 이 지역의 철도노선은 2만 km에 달하고 인접한 성·시 및 주요지역을 포함한 철도물류체계의 운송능력도 6억 톤 이상 증가할 전망이다.

< 자료 : 环球物流网, 2010. 9. 1. >

안휘성, 허페이를 국가급 물류허브 도시로 육성

안휘(安徽)성은 성도인 허페이(合肥)시를 5년 이내에 중국 중동부와 장강 종류의 물류 중심도시 및 국가급 물류허브 도시로 육성시킬 계획이다.

이를 위해 전국적인 영업력과 매출액 10억 위안 이상의 대형 3PL 물류기업 3~5개를 육성하며, 첨단 3PL 물류기업 5~10개를 추가로 유치할 계획이다. 또한 국내선 항공센터 및 국제해운센터를 육성하고, 수출가공구를 건설하는 동시에 수출입 통관 등이 가능한 ‘가상 항구’ 운영을 추진한다.

이에 따라 허페이 시는 장강 삼각주 경제권의 중심에 위치한 지리적 우위를 활용하여 조기에 국가급 물류허브로 발전할 수 있으며, 특히 최근 급속히 발전하는 고속철도 네트워크에 의해 이를 가속화시킬 수 있을 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 环球物流网, 2010. 9. 9. >

중-러, 이르쿠츠크에 최첨단 복합운송센터 건설

러시아 이르쿠츠크 주와 중국 윈저우(温州)시 및 투자기업 ‘청공성방(成功兴邦)’은 중-러 접경지역에 물류인프라를 건설하기 위한 협정서를 체결했으며, 향후 이르쿠츠크 지역에 최첨단의 복합운송센터를 공동으로 건설할 계획이다.

이에 따라 이르쿠츠크 지역을 경유하는 ‘유럽-중국서부’의 도로운송 체계가 형성될 전망이며, 중국의 서부지역에서 생산되는 상품을 유럽 발트해 연안 및 러시아 서부지역으로 운송하는 중국의 수출물류가 크게 활성화될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 财华社, 2010. 9. 9. >

칭다오 ‘자오저우완’ 철도 복합운송허브 본격 가동

칭다오(靑島)항 ‘자오저우완(胶州湾) 국제물류센터’의 철도 복합운송허브가 최근 완공되었으며, 이에 따라 9월 들어 반경 500km의 칭다오항 배후지역 화물이 처리되는 등 본격 가동되고 있다.

총투자액 7.1억 위안에 의해 건설된 이 ‘자오저우완’ 철도 복합운송허브는 철도부가 전국에 건설하는 18개 대형 컨테이너허브역의 하나이며, 산둥(山東)성 내의 유일한 철도 컨테이너허브역이다.

이에 따라 ‘자오저우완’ 철도 복합운송허브는 칭다오 지역의 첸완강(前湾港), 옌타이(烟台), 웨이하이(威海), 르자오(日照), 스다오(石岛)등 기존 항만들의 컨테이너철도 차량기지, 편성 및 운행거점의 기능을 집중시킴으로써 철도 복합운송체계의 효율을 크게 향상시킬 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 靑島大衆网, 2010. 9. 2. >

중국의 세계 선박금융시장 점유율 5% 추정

연간 3,000억 달러에 이르는 것으로 예상되는 세계 선박금융시장에 대한 중국 금융업계의 점유율은 5%에 도달한 것으로 추정되고 있으며, 향후 5년 이후에는 15%까지 급팽창할 것으로 세계 금융업계는 예상하고 있다.

글로벌 금융위기 이후 세계 선박금융시장에서는 미국 및 유럽계 은행이 크게 위축된 가운데 아시아 금융업계의 비중이 크게 증대되어 왔으며, 특히 ‘중국은행(中国银行)’ 및 ‘중국공상은행(中国工商银行)’이 약진하고 있는 것으로 평가되고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 9. 6. >

태풍 6, 7, 8호로 중국 북부항만 석탄재고 급증

8월 말 및 9월 초에 걸쳐 집중적으로 발생한 강력한 제6, 7, 8호 태풍의 영향으로 중국 북부의 주요 항만에서 선박운항이 중지되거나 선적작업이 심각하게 지연되는 결과를 초래했다.

이에 따라 특히 친황다오(秦皇島), 차오페이뎨(曹妃甸) 및 징탕(京唐) 등 주요 석탄 수출항만에서는 선적지연에 따른 재고량 증가폭이 컸으며, 이후에도 자주 발생하고 있는 폭우 및 소나기 등도 조속한 회복을 어렵게 하고 있는 것으로 분석되고 있다.

특히 9월 초에 친황다오 739만 톤, 차오페이뎨 212.6만 톤 및 징탕 325.5만 톤을 기록한 바 있는 이들 항만의 연료탄 재고량 증가 상황은 중추절(9월 22~23일)과 국경절(10월 1~7일) 연휴기간까지 해소되기 어려울 것으로 예상되고 있다.

< 자료 : 我的钢铁, 2010. 9. 2. >

통계

중국 주요 항만 컨테이너 처리 실적

항만	컨테이너 물동량 (천 TEU)										
	2007년	2008년	2009년	2010년							
				1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	연간누계
단둥	181.2	222.2	260.2	21.7	18.3	23.2	25.9	26.4	36.2	25.6	180.3
다롄	3,813.0	4,525.0	4,576.0	423.0	342.0	404.0	414.0	434.0	444.0	427.0	2,888.0
잉커우	1,371.0	2,036.4	2,537.3	309.1	238.1	278.3	283.3	271.3	266.4	265.0	1,911.5
친황다오	300.0	402.6	330.7	26.8	25.5	33.6	26.0	29.3	24.3	26.5	192.0
톈진	7,102.0	8,503.0	8,704.0	763.0	622.0	785.0	805.0	852.0	880.0	893.0	5,600.0
옌타이	3,407.9	1,531.5	1,401.1	121.7	75.8	110.0	112.1	115.8	130.2	123.0	788.7
웨이하이	306.4	346.5	377.4	28.0	26.9	29.8	34.9	35.9	35.6	36.0	227.1
칭다오	9,460.0	10,020.0	10,260.0	930.0	850.0	940.0	1,286.0	997.0	1,010.0	1,057.0	6,737.0
르자오	430.2	708.6	821.0	75.6	64.4	80.7	90.3	90.6	90.3	94.5	586.4
렌윈강	2,003.1	3,000.5	3,031.8	312.8	282.8	323.3	323.5	332.5	332.9	328.4	2,236.2
상하이	26,152.0	25,792.0	25,001.0	2,242.0	1,870.0	2,372.0	2,369.0	2,570.0	2,441.0	2,570.0	16,426.0
닝보	9,430.5	10,923.5	10,503.0	972.2	873.9	912.0	1,049.5	1,227.6	1,197.6	1,197.2	7,466.7
원저우	351.1	380.5	393.5	26.2	22.7	27.9	38.7	37.4	37.9	36.6	227.4
푸저우	1,202.0	1,176.6	1,222.7	120.7	87.1	115.7	130.5	128.7	128.3	123.87	834.9
취안저우	1,019.4	1,206.7	1,251.0	107.9	67.0	105.9	117.9	120.9	115.4	123.7	766.7
샤먼	4,627.1	5,034.6	4,680.4	469.7	371.0	453.1	463.6	493.3	486.2	514.4	3,251.2
산터우	615.0	720.1	821.4	66.0	55.5	72.0	75.0	80.0	80.0	80.0	516.9
광저우	9,203.6	10,971.5	11,187.8	1,081.5	740.8	984.7	846.7	1,088.4	1,011.1	1,030.0	7,042.8
선전	21,099.2	21,416.2	18,250.1	1,772.0	1,507.1	1,625.8	1,704.2	1,934.6	1,907.6	2,130.1	12,586.6
주하이	631.9	653.8	555.8	51.4	49.4	42.2	70.1	71.8	57.7	60.0	400.8
중산	1,266.4	1,136.3	1,101.3	112.7	69.9	93.8	99.7	102.3	106.5	118.9	703.8
하이커우	285.7	346.4	431.2	66.0	40.0	41.4	57.5	56.4	48.9	40.8	351.0
계	104,258.7	111,054.4	107,698.7	10,100.0	8,300.2	9,854.4	10,423.4	11,096.2	10,868.1	11,301.6	71,922.0

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제8호.