



중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 10월 20일

제 10-17호



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



중국 서부지역 물류 발전계획 분석 및 전망

동첸리(董千里) 창안대학교 교수
창안대학교 물류 및 공급사슬 연구소 소장

1. 중국 서부지역 물류 발전계획의 중요성 및 당면문제

자연적, 지리적, 역사적 원인으로 중국 서부지역¹⁾의 경제발전 수준은 중부 및 동부지역에 비해 상대적으로 낙후되었다. ‘서부대개발(西部大开发)’에 따른 정부의 물류산업 발전계획의 경제성장 촉진효과를 과소평가하면 안 된다. ‘서부대개발’이 추진된 10년은 물류 선진화의 인식, 연구, 시행의 기간이다. 서부지역은 특정 산업의 우세를 바탕으로 전국 평균을 초과한 연간 11.42%의 GDP성장을 기록했다²⁾. 발표된 ‘서부청서’에 따르면 서부지역 물류관련 산업의 생산총액은 물론 화물 운송 및 환적 물동량도 매년 증가하고 있다. 2007년까지 물류산업의 생산총액은 전국의 18.26%인 2,746.6억 위안을 기록했으며, 1999년 대비 1.9% 증가했다. ‘서부대개발’ 추진으로 대외 및 변경무역 등 수출입 물량이 계속 큰 폭으로 증가하며, 서부지역은 중동부와 중앙아시아를 연결하는 ‘물류회랑’이 될 전망이다. 서부지역 물류발전 수준은 전국 평균보다 낮다. 서부지역 물류산업과 관련된

투자액 증가율도 전국에 못 미치는 17.9%이다. 그러나 서부지역의 경제발전을 위해서는 물류산업의 기반은 물론 정부의 전략적인 지도도 필요하다.

서부지역 물류기업의 발전이 취약한 점도 정부 물류계획이 해결해야 하는 핵심과제이다.

(1) 물류산업의 기능적인 분산이 심각하다. 대부분 물류기업이 종사하는 업무분야가 창고, 운송 등 단편적인 물류기능에 국한되어 있다. 기업 규모가 영세하고 분산되어 있으며, 관리수준이 낙후되어 있는 이른바 ‘소(小), 산(散), 저(低)’의 상태가 지속되고 있다.

(2) 서부지역의 물류서비스 기능이 낙후되어 물류 공급사슬에 대한 전체적 관리 및 통제가 용이하지 못하다. 시장 경쟁력이 매우 낮으며, 고부가가치 서비스의 요소가 결여되어 있으며, 주변 지역으로 확장이 어렵다. 서부지역 기존 각종 물류기업의 수익은 90%가 기초 서비스에 기반을 두고 있으며, 부가가치 및 물류정보 등 파생서비스는 10%에 불과하다.

(3) 서부지역 화물운송기업들은 현대적 물류기업으로 전환될 필요가 있다. 소위 전통적인 화물운송이 현대적 물류로 전환되는 것은 물류 선진화 개념에 따라 선진적 경영모드, 현대적 정보기술 및 관리기법 등이 수반되어야 한다. 물류시스템 관리의 기획, 경영 및 통제 능력을 제고하여 물류서비스 수준을 향상시켜야 한다.

1) 12개 성, 시, 자치구를 포함하고 있는 중국 서부지역은 총 면적은 540만 km² 및 총 인구 2.85억 명임

2) 출처 : 중국 서부 경제발전 보고(2009), 2009. 7.

이를 기반으로 물류산업을 전문화, 정보화, 네트워크화 및 집적화의 방향으로 발전시킨다. 또 물류산업은 경제개발 방식의 전환과 저탄소 경제를 지원하는 효과를 확보한다.

2. 서부지역 '12·5' 물류계획의 배경 및 핵심

계획의 배경은 국가의 산업 및 경제발전에 대한 정책수요이다. 예를 들어 국무원의 '물류산업 조정 및 진흥계획', 코펜하겐에서 정부가 발표한 계획³⁾ 등이 있다. 이와 같은 요소들이 서부지역 '12·5' 물류계획에 대한 강제적 규제 요건이다. 이러한 요소들이 계획에 편입되어 물류 선진화의 실천 의미를 부여한다. 그 결과 '11·5' 기간보다 물류계획 개념이 높아졌으며, 상세하고 구체적인 내용 등에 의해 운용성도 강화되어 이미 시행되고 있는 것이다.

(1) 전국 및 지역 거점도시 물류산업 발전을 통해 주변지역 물류산업 발전이 함께 유도되고 있다. 거점도시의 '점'과 '점' 사이의 교통 및 정보를 '축'으로 집적시킨 다음 정보허브, 물류통로 및 물류네트워크 구축을 우선 실현하고, 이를 통해 지역경제를 활성화시키는 것이다.

(2) 지역의 특색산업 물류발전에 대한 정책 지원과 관심이 증폭되고 있다. 콜드체인, 농촌, 과수 등 특색산업 물류가 계획에 편입된 것이 정부의 미래발전 정책방향이다.

(3) 물류정보화가 전문계획에 편입되는 것은 정보기술의 혁신적 응용 및 개발에 적극적인 촉진효과가 있다. 물류 정보화를 전반적으로 제고하고 추진하는 것은 물류정보의 교류 및 사회물류서비스를 지원할 뿐만 아니라, 저탄소 물류 발전의 기반이기도 한 것이다.

(4) 계획에서 정부의 지도적인 역할이 매우 중요하게 작용한다. 인프라건설 투자의 확대로서 서부 물류인프라의 네트워크를 개선하며, 물류산업 발전에 대한 정책지원을 강화하여 현대 물류 발전을 촉진하며, 지역간 협력 및 지역적 우세를 활용하여 현대 물류산업 발전, 자연 및 제도적 투자여건 개선을 통해 선진 물류기업의 투자유치를 적극 유도한다.

3. 서부 '12·5' 기간 물류발전 여건 및 전망

(1) 특색산업 물류가 정부의 집중적 지원을 받을 것으로 예상되며, 해당 정책의 지원으로 크게 발전할 전망이다. 기존의 에너지 산업을 기반으로 에너지, 화학공업 물류를 발전시키며, 중공업, 자동차, 선박 등의 제조업을 기반으로 관련 물류산업을 발전시켜 제조업 및 물류산업 연계발전을 강화하여 양자의 조화로운 발전을 실현하며, 양식 등 산업을 기반으로 전문화된 물류산업을 발전시킨다.

(2) 동부 및 서부지역 물류산업의 상호 촉진 작용을 강화해 '빈틈없는' 산업운영 방식을 모색한다. 물류 인프라(도로, 철도, 항만, 공항) 및 무수항의 빈틈없는 연결과 각종 운영방식의 빈틈없는 연결(신고&검수 등) 등을 포함하며, 복합운송 차원에서 동부 및 서부지역 물류의 빈틈없는 연결 등을 의미한다.

(3) 시안지역 대학의 종합적인 능력은 전국 3위권에 속하지만, 계획 수립, 전문인력 양성 등은 우수한 수준이다. 특히 시안은 물류계획 수립 과정에서 산·학·연 상호 협조를 통하여 교통, 석탄, 양식, 콜드체인 등의 물류계획 및 발전에 매우 중요한 위치를 차지할 전망이다.

3) 2020년까지 중국의 단위당 생산총액 대비 이산화탄소 배출은 2005년에 비해 40~50% 감소, 1차 에너지의 비화석자원 비율은 15% 도달 예상



中国西部地区物流发展规划分析与展望

董千里 长安大学教授
长安大学物流与供应链研究所

1. 中国西部物流发展规划的地位与问题

由于自然、地理和历史的原因,中国西部地区¹⁾的经济发展相对落后于中部和东部地区。自实施西部大开发战略以来,政府通过物流业发展规划的促进作用不可低估。西部大开发十年,也是物流高级化发展认识、研究和实践发展的十年。在这十年间西部地区依托特色产业优势发展,GDP年均增长率达11.42%,高于全国平均水平²⁾。据西部蓝皮书数据显示,西部物流业相关行业生产总值逐年上升,西部货运业运量和周转量都在逐年增加,2007年达到2746.64亿元,占全国比重为18.36%,比1999年增加1.9个百分点。随着西部大开发的推进,外贸、边贸等进出口物资将大幅度增加,西部地区会逐渐成为中东部与中亚之间的“物流走廊”。但从总体来看,西部物流水平仍低于全国年均增长率水平。西部物流产业相关投资的年均增长率为17.9%,也仍低于全国平均增长率,西部经济发展需要物流产业支撑,西部物流产业发展需要规划指导。

西部物流经营主体发展相对薄弱,这是物流发展规划仍要着重解决的一个重要的问题。

1) 中国西部囊括了陕西、甘肃、青海、宁夏、新疆、四川、重庆、云南、贵州、西藏等共十二个省市、自治区,计540万平方公里土地,有2.85亿人口,占全国总人口的四分之一。

2) 有关数据引自《中国西部经济发展报告(2009)》社会科学文献出版社,2009.7

(1)当前西部物流业功能条块分割严重,大多数物流企业所从事的工作仍停留在仓储、运输等单一的物流功能上,物流企业规模小、布局分散、管理水平低,“小、散、低”的滞后状态尚未根本改变。

(2)西部物流服务能力差,不能完成物流供应链的全程管理与控制,缺乏市场竞争力,缺乏高附加值的服务项目,很难向周边地区的市场辐射。据不完全统计,西部现有的各类物流企业收入的90%以上都是来自基础性服务,而增值服务、物流信息及支持型财务服务等收入不足10%。

(3)西部货运企业面临向现代物流转型。所谓传统货运业向现代物流转型是指,按照物流高级化发展的理念,采用先进的经营模式、运用现代信息技术和集成管理方法等,通过提高物流系统规划设计、运作和监管能力来提高物流服务水平。在此基础上,促进物流业向专业化、信息化、网络化和集成化方向发展,体现物流业支持经济转型和低碳经济的可持续发展要求。

2. 西部物流“十二五”发展规划背景与核心内容

规划背景依托于国家对产业和经济发展的政策要求。主要是国务院《物流业调整和振兴规划》、中国政府在哥本哈根会议上的承诺³⁾等。这些基本背景在“十二五”西部地区物

流规划中将形成硬性约束，通过规划体现在物流高级化发展的实践意义。与“十一五”规划不同的是，物流发展规划的理念更高，内容更细、更具体、更具操作性，已经落实到实践之中。

(1)以全国性、区域性节点城市物流发展带动辐射区域物流业发展。以节点城市“点”与“点”之间的交通和信息集成为轴线，进行信息平台、物流通道和物流网络建设规划，带动了点轴区域经济的发展。

(2)特色产业物流发展更受政策支持与关注。冷链物流、农村物流、果业物流等专项物流发展纳入规划中，体现了政府未来发展政策导向。

(3)物流信息化纳入专项规划，对信息技术创新应用与开发有积极作用。全面提高和推进物流信息化的建设，不仅为物流信息高效交流、社会物流服务提供支持，而且也低为低碳物流发展创造了前提。

(4)政府引导在规划中发挥重要作用。具体体现在：增加基础设施建设的投资，改善西部基础设施网络；加大物流业发展的政策支持，引导企业发展现代物流业；地区间（包

括各地方政府间、地方政府与中央政府间）加强协调，发挥各地优势，统筹发展现代物流业；改善投资环境（包括自然环境、制度环境等），吸引先进物流企业到西部投资。

3.西部“十二五”物流发展前景展望

(1)特色物流将得到政府支持，能在政策支持下获得长足发展。依托现有的能源等产业发展能源化工物流；依托重汽、机床等制造业发展与之配套的物流业，加强制造业与物流业的联动，促进制造业与物流业的协调发展；依托粮食等行业发展专业化物流。

(2)加强东西部物流互动，探索物流运作“无缝对接”方式。其中包括基础设施（包括公路、铁路、港口、机场）与国际陆港的“无缝对接”；运作模式的“无缝对接”，如“属地申报、口岸验放”的通关新模式；东西部物流多式联运的“无缝对接”；等等。

(3)西安高校居全国前三位，在规划编制的，物流专业人才培养和作用发挥影响全国，在物流规划编制中形成产学研互动，在交通、煤炭、粮食、冷链物流等规划与和发展的中具有举足轻重的作用。

3) 到2020年中国单位国内生产总值二氧化碳排放比2005年下降40%~45%，作为约束性指标纳入国民经济和社会发展中长期规划，并制定相应的国内统计、监测、考核办法以及通过大力发展可再生能源，积极推进核电建设等行动；到2020年我国非化石能源占一次能源消费的比例达到15%左右。



동향 및 이슈

2015년 중국 물류산업 전망

중국 물류산업, 축적단계에서 집중단계로 전환

다국적 경영컨설팅기업인 A.T Kearney사는 중국 물류산업의 발전단계를 ‘시작(起步)→축적(积累)→집중(集中)→연맹(联盟)’의 4단계⁴⁾로 구분하고, 2010년 현재 2단계인 ‘축적’ 단계에 있으며, 2015년에는 3단계인 ‘집중’ 단계로 발전할 것으로 전망하고 있다. 즉 현재 중국 물류산업은 시장집중도⁵⁾가 낮고 경쟁이 심화되고 있으며, 서비스 종류가 단순하고 차별성이 낮으나, 향후 5년간은 시장구조의 지속적인 재편을 통해 시장집중도가 증가할 것으로 보이고 있다.

이러한 변화 과정에서 중국 경제총량의 지속적·안정적 증가와 3PL에 대한 인식 제고로 고객행위의 전환, 운송물류 인프라 건설의 가속화, 국내소비 증가 및 대외무역의 안정적 성장 등을 통해 중국 물류산업은 <표-1>과 같은 4가지의 거시적 추세를 나타낼 것으로 예상하고 있다.

[표-1] 중국 물류산업의 4가지 거시적 변화

	변화 내용	변화의 요인과 특징
1	모든 업종의 고품질 종합물류 서비스 추구로 업종간 경계선 붕괴	- 고객 니즈의 변화 : 서비스의 질 중시, 3PL, 일괄서비스 등 공급사슬 전체에 대한 부가가치 물류서비스 요구 - 공급자 경영이념의 변화 : 경쟁심화 등에 따른 단일 화물운송업의 이윤 감소에 따라 서비스범위 확장 추구
2	물류산업의 구조조정 및 재통합	- 물류기업 자기 발전 노력, 고객 니즈 변화, 강력한 정부정책 의지 반영 - 물류산업이 축적단계에서 집중단계로 전환 → 시장집중도 증가 - 수평적/수직적 통합 추진 → 맹목적인 기업 대형화보다 '경쟁력있는 대형 물류기업 육성'으로 기업가치 증가에 초점
3	물류네트워크 범위와 고밀도화에 대한 요구 증가	- 과거 물류서비스 네트워크는 3대 경제권(장삼각/주삼각/환발해)에 집중 - 물류서비스 네트워크가 정부의 중서부 및 북부 지역경제발전 추구, 대규모 물류 인프라 구축 및 소비 증가 등으로 서부 및 북부지역으로 확대 및 이전 - B2C와 C2C 등 전자상거래의 급속한 팽창과 기업의 물류서비스 소매패턴 변화 등으로 물류서비스 네트워크의 밀도 증가 - 전자상거래 총액 : 258억 위안('06) → 1887억 위안('08), 연평균 94% 증가 - 기업의 소매패턴 : 판매상 패턴 → 다경로와 직영 패턴
4	'저 탄소 경제' 추구에 따른 물류 원가구조 압력 증가	- 세계 경제구조는 '저탄소 경제'구조로 전환 - 저탄소 교통·물류시스템 구축 가속화 - 화물운송에 있어 철도운송과 도로운송의 에너지소비 비율은 1 : 9.3 - 정부정책 등으로 교통운송패턴의 변화 초래, 도로운송화물이 철도 및 수로 운송으로 이전 예상

자료 : 吴明方, "你们准备好了么?—中国运输物流行业发展展望(2010-2015)", 『物流时代』, 总第136期, 2010. 8; KMI 분석.

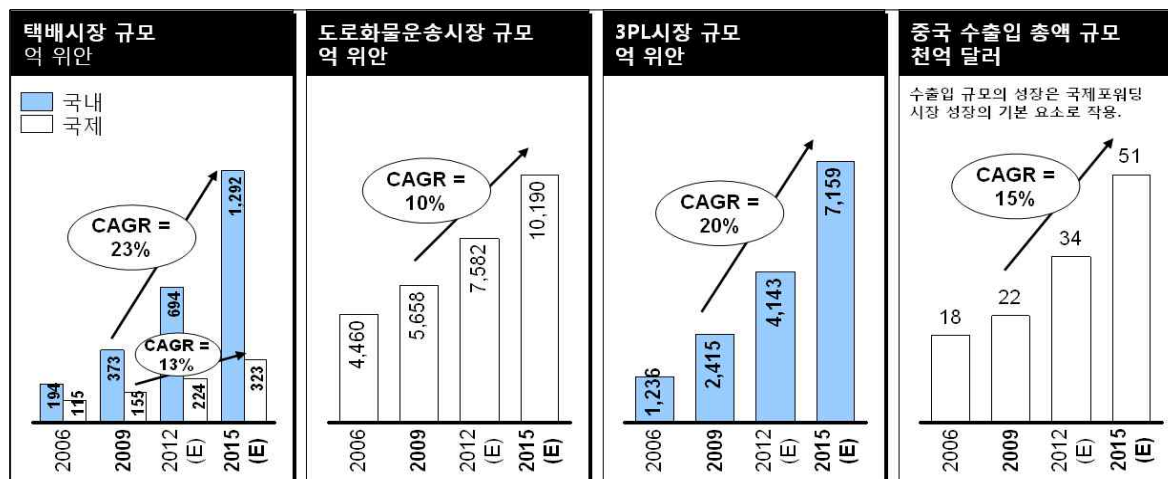
4) ① 시작단계 : 시장이 정부 독점에서 개방 단계로 서서히 진입, 경쟁강도 낮음. ② 축적단계 : 시장이 보다 분산되고 경쟁 가속. ③ 집중단계 : 업종간 구조조정 및 재통합 발생. 시장집중도가 증가됨. ④ 연맹단계 : 대형물류기업(대경쟁자)간의 협력관계(연맹) 조성.

5) 시장집중도란 특정 시장 또는 산업에서 경쟁의 제한 또는 독과점화 현상이 발생할 가능성이 있는 정도를 계량화한 수치를 말함.

국내택배업 및 3PL 시장, 가장 빠른 성장 전망

A.T Kearney사는 중국 물류시장을 5개 업종, 즉 택배업, 도로화물운송업, 항공화물운송업, 3PL(계약물류) 및 국제화물운송대리업(포워딩) 등으로 구분하여 시장 현황과 발전 전망에 대해 분석하였다.⁶⁾ 이들 5개 업종 중에 택배업과 3PL시장이 2015년까지 연평균 20% 이상의 가장 빠른 성장 속도를 유지할 전망이다.

[그림-1] 중국 택배, 도로화물운송, 3PL 시장 규모 추이 및 전망



자료 : 吴明方, "你们准备好了吗?—中国运输物流行业发展展望(2010-2015)", 『科尔尼论坛(A.T. KEARNEY FORUM)』, 2010. 7 ; KMI 분석.

중국 국내택배업 시장 규모는 2006년 194억 위안에서 2009년 373억 위안으로 연평균 24% 성장했다. 또한 2015년까지 연평균 23% 증가하여 1,292억 위안 규모로 성장할 것으로 예측되고 있다. 이에 반해 4대 메이저인 FedEx, UPS, DHL, TNT가 참여하는 중국 국제택배업 규모는 2009년 155억 위안에서 연평균 13% 증가해 2015년 323억 위안 규모로 국내 택배업에 비해 성장 속도는 다소 느릴 것으로 예상된다.

중국 3PL시장의 경우, 고객 니즈의 변화와 물류 원가절감 요구 등으로 2009년 2,415억 위안에서 연평균 20%의 성장을 통해 2015년에는 7,159억 위안으로 팽창할 전망이다. 현재 중국의 3PL시장은 초보단계에서 축적단계로 전환되고 있는 반면, 유럽이나 미국의 3PL시장은 고도화된 집중단계에 있어 그 위상의 차이가 크다. 특히 중국 10대 물류기업의 중국 3PL시장 점유율이 13%에 불과한 반면, 유럽 및 미국의 10대 물류기업은 각각 유럽과 미국 3PL시장에서 40%, 34%의 시장점유율을 보이고 있다. 이는 아직까지 중국 3PL시장의 시장집중도가 낮음을 의미하며, 전문적인 3PL 물류기업이 낮은 발전단계에 있음을 의미한다.⁷⁾

실효성 있는 전략과 정책으로 대비해야

중국 물류산업은 '12·5계획' 기간 축적단계를 지나 집중단계로 진입하는 고속성장이 예상되며, 수직·수평 통합 등 산업 구조조정에 의해 시장집중도가 증가되고 서비스 또한 질적으로 성장할 것이다. 이러한 변화의 시기는 우리 기업에게 중국시장을 개척·확장하는 절호의 기회다. 기업은 보다 거시적인 안목으로 중국 현지 파트너를 모색해야 하며, 정부는 최대 무역 파트너인 중국의 물류시장에서 우리 기업이 조기에 정착할 수 있도록 '한중 물류협력사업 발굴' 등 실효성 있는 정책을 시급히 마련해야 할 것이다. "你们准备好了吗?"

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

6) 보다 상세한 내용은 KMI 중국연구센터 홈페이지에 게시된 원문(你们准备好了吗?—中国运输物流行业发展展望(2010-2015))을 참조하기 바람.

7) 세계 50대 3PL 기업 중 중국(홍콩 제외)기업은 Sinotrans(13위)가 유일함.

뉴스 단신

동북지역, 역톤급 대형항만군 형성 가속화

중국의 '동북진흥' 정책이 시행된 이후 동북지역 경제는 고속성장과 함께 대외개방의 확대를 통하여 동북지역 라오닝반도 연안의 항만은 빠른 성장세를 보였으며, 다롄(大连) 및 잉커우(营口)항의 물동량은 연간 1억 톤을 초과하고 진저우(锦州) 및 단둥(丹东)항도 1억 톤급 항만으로 성장을 목표로 설정하고 있다. 특히 잉커우항의 물동량은 최근 7년간 10배 이상 증가했으며, 향후 5년 내에는 1.5억 톤에 달할 전망이다.

국가발전개혁위원회의 동북진흥국은 2009년 동북 3성의 생산총액은 2003년의 2.4배에 해당하는 3조 위안을 기록했으며, 경제의 고속성장과 함께 동북지역 전체의 항만, 철도 및 에너지 등 인프라의 건설도 확대되어 왔다. 특히 다롄 및 잉커우항이 중국의 '10대 항만'에 진입하는 등 동북지역 항만군의 성장이 지속되고 있다.

또한 단둥항그룹은 동북지역의 '동부철도' 교통시스템 구축을 최근 추진하고 있으며, 총 투자액이 3억 위안인 지린(吉林)성 통화(通化)시 육상항만 사업이 착공되었으며, 헤이룽장(黑龙江)성 자무스(佳木斯) 및 무단장(牡丹江)시 지역에서도 육상항만 건설을 추진됨으로써 동북지역 동부 도시권의 보다 원활한 출해 대통로를 확보함으로써 동북지역 전체의 경제발전에 기여하도록 한다는 계획이다.

< 자료 : 新华网, 2010. 10. 15. >

장쑤성, 장강 심수항로 확보 가속화 추진

교통운수부와 장쑤성 정부는 장강 심수항로 및 지역 종합운송시스템 구축을 위한 정책토론회를 최근 난징에서 개최했으며, 난징 이하 장강 본류의 수심 12.5m 심수항로 건설프로젝트, 연안지역 교통인프라 건설, 댜윈강(连云港) 및 타이창(太仓)항 복합운송시스템 구축, 내하선박 표준화사업 추진 등 주요 정책 과제에 대한 구체적인 공감대를 확보하였다.

난징 이하 장강 본류의 수심 12.5m 심수항로 정비사업은 '장강황금수로' 핵심사업으로 장쑤성 수계 장강 양안 항만의 종합서비스능력 향상 및 산업경쟁력 강화를 촉진시키기 위한 것이다. 이 사업이 완료 되면 5만 톤급 외항선이 난징항까지 직접 통항할 수 있게 되어 교통허브로서 난징항의 지위를 향상시켜 '상하이 국제해운센터'의 전체적인 경쟁력이 현저히 향상될 것으로 기대되고 있다.

장쑤성 정부는 특히 국무원 비준에 의해 '12·5' 기간에 추진되는 '장쑤 연해지역 발전계획'과 '장삼각 지역계획'에 따라 임해 고등급도로와 댜윈강 및 타이창항 물류시스템 등 중요한 프로젝트를 추진하여 향후 5년 이내에 가장 현대화된 종합교통운송시스템을 확보할 계획이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 10. 15. >

충칭에 중국 최초의 내륙 해운거래소 개소

중국 최초의 내륙 해운거래소인 ‘충칭(重庆)항운교역소’가 현판식을 거행함으로써 정식으로 개소했다. 교통운수부의 지원에 의해 장강 수역을 대상으로 추진되던 ‘충칭 항운교역소’ 사업은 2010년 8월 충칭시 정부의 비준절차가 완료됨으로써 최근 본격적인 운영에 들어갔다.

충칭시 ‘춘탄(寸滩)보세항구’에 위치하는 ‘충칭 항운교역소’는 각종 해운거래와 관련된 종합정보센터의 기능을 가지고 있으며, 내륙지역의 유일한 보세항구인 ‘춘탄 보세항구’의 전략적 우위를 활용할 수 있어 각종 해운, 선박대리, 화물대리, 항만물류를 포함한 모든 해운, 금융, 보험기업 및 기구에 대한 정보의 전달 및 금융결산 등 종합서비스를 제공한다.

‘충칭 항운교역소’의 향후 3년간 목표

- 장강 상류지역 수운물동량의 50%, 컨테이너물동량의 80% 이상, 장강 중상류지역 선박거래의 70% ‘충칭 항운교역소’를 통해서 거래
- 충칭의 수운산업 역량을 전반적으로 상승시켜 주변 성·시의 환적물동량의 충칭항 전체 물동량에 대한 비중을 35%에서 50%로 제고
- 국내외 수운 및 해운기업이 충칭에 본사를 설립하도록 유치하며, 장강 중상류지역 주요 화물대리, 선박대리, 금융, 보험 등 기업 및 기구의 집적 효과를 확보
- 내륙지역의 시범적인 해운거래 및 정보기구로 성장하여 ‘충칭 항운교역소’가 발표하는 각종 지수를 전국 내하해운 발전의 척도가 되도록 노력 등

< 자료 : 中国交通报, 2010. 10. 12. >

선전(深圳)시, 향후 5년 안에 6개 통관 기지 건설 계획

세계 최대 항만도시의 하나인 선전(深圳)항은 향후 5년간 일련의 획기적 변화를 모색하고 있다. 특히 ‘황강(皇岗)’ 및 ‘원진뽀(文锦渡)’ 통관기지의 기능개선을 완료한 후 ‘롄탕(莲塘)’ 통관기지, ‘룽화(龙华)’ 철도터미널, ‘광선강(广深港)’ 여객전용 통관기지, ‘첸하이완(前海湾)’ 통관기지, ‘난아오(南澳)’ 관광전용 통관기지 및 서커우(蛇口)크루즈 모항 통관기지 등 6개 통관기지가 추가로 건설될 계획이다.

선전시 항만운영국(港口办公室)은 2015년 선전지역 내륙 통관 연인원은 2.5억 명에 이를 것이며, 항만 컨테이너물동량은 2,500만 TEU까지 증가할 것으로 예측하고 있다.

이에 따라 이미 ‘롄탕 통관기지’ 건설사업이 착공되었으며, 준공 이후 선전 및 홍콩시의 경제배후지는 광둥 동부지역까지 확대될 전망이다. ‘룽화 철도터미널’이 향후 홍콩지역과 연계됨에 따라 대륙 내의 각 도시에서 홍콩까지 직통하는 여객열차가 개통될 전망이다. 이에 따라 선전시는 중국 최대의 여객운송 철도허브로 부상하여 하루 평균 통관 연인원은 15만 명에 이를 것으로 예상되기도 있다.

한편, ‘난아오 통관기지’에 4개 500톤급 여객선 선석, 서커우(蛇口) 크루즈 모항에는 15만 톤급 크루즈 선석이 추가로 건설되어 선전시가 국제 크루즈시장에 본격적으로 참여하는 기반이 될 전망이다.

< 자료 : 广州日报, 2010. 10. 11. >

중국, '12·5'기간 도로 및 내륙수로 정보화

중국 교통운수부는, 교통운송정보화 '12·5' 발전계획 과 관련해 도로 및 내륙수로 부문의 정보화를 추진한다. 경영관리 및 서비스 정보화를 통해 완전하고 철저한 경영모니터링 네트워크를 구축함으로써 교통운송 정보자원을 적극 개발하고 종합적인 이용도를 제고하며, 광범위한 연계를 통해 전체 교통운송 체계의 연동성 및 협력성을 확보하기 위한 것이다. 결과적으로는 종합운송시스템 개발, 선진물류 발전 및 저탄소 녹색교통 실현 등 실질적인 성과에 의해 지능적 교통시스템이 구축될 것으로 기대되고 있다.

< 자료 : 中国大物流网, 2010. 9. 30. >

상하이 '푸둥공항 종합보세구' 본격 가동

'푸둥공항 종합보세구'가 중국에서 실질적으로 운영되는 최초의 공항보세구로서 9월 말에 본격적인 가동에 들어갔다. 이에 따라 '상하이 국제해운센터'를 추구하고 있는 상하이항은 실질적인 '육·해·공 연동시대'를 실현했으며, '양산 보세항구(洋山保税港区)' 및 '와이까오차오 보세구(外高桥保税区)' 등에서 적용되고 있는 대한 우대정책이 '푸둥공항 보세구'에도 적용된다. 이에 따라 푸둥공항은 아태지역 항공 복합운송 허브로서 항공관련 기타 서비스산업의 연계발전이 가속화될 것으로 판단된다.

< 자료 : 上海市人民政府门户网, 2010. 9. 29. >

푸젠성, 중국 최초의 지방 물류법규 제정

푸젠(福建)성은, 푸젠성과 타이완(台湾)의 물류협력과 관련한 사항을 구체적으로 규정한 '푸젠성 현대 물류산업 발전촉진 조례(福建省促进现代物流业发展条例)'를 확정했으며, 이는 중국 최초로 제정된 지방 물류법규로 평가되고 있다. 2011년 초 발효될 이 조례는 대만계 기업이 독자, 합자, 합작 등의 방식으로 푸젠성 내에 물류센터 등을 설립하고 양 지역의 물류기업이 운송, 대리, 포장, 배송 등과 관련한 분업과 협력이 가능하도록 규정하는 내용을 포함하고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 10. 8. >

중국 조선산업 생산액, 금년 8월까지 23.4% 증가

'중국 선박공업협회'는, 금년 1~8월 중국 조선산업의 총생산액은 4,248억 위안을 기록했으며, 2009년 동기대비 23.4% 증가했으나 증가율은 10.3%p 감소한 것으로 분석했다. 선박제조업은 3,241억 위안으로 16.9%p 감소한 22.6%의 증가율, 선박기자재산업은 481억 위안으로 14.1%p 감소한 27.5%의 증가율 및 선박수리 및 해체선산업은 487.5억 위안으로 18.6%p 감소한 21.8%의 증가율을 기록해 비교적 안정적인 성장세를 회복했다. 한편 같은 기간 동안 신조선인도량은 72.7% 증가한 4,037만 DWT, 신조선발주량은 4.1배인 4,451만 DWT, 발주잔량은 3.1% 증가한 1.94억 DWT 등을 기록했다.

< 자료 : 一财网, 2010. 10. 9. >

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	8월	연간누계
단둥	2,610.4	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3	506.6	506.0	616.0	501.0	501.0	3,651.5
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	2,541.4	2,758.5	21,077.1
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	1,810.1	1,879.0	14,982.4
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	2,253.2	806.4	17,720.9
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	3,318.0	1,880.4	26,530.0
옌타이	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	1,820.3	2,906.0	13,990.1
웨이하이	1,730.3	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3	149.4	148.5	155.6	178.1	1,194.9
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	3,002.0	2,906.0	23,055.0
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	1,892.8	1,895.8	15,106.3
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	1,166.7	1,105.2	8,968.1
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	4,599.6	4,174.0	37,262.2
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	5,128.0	5,211.6	42,297.3
원저우	3,495.9	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3	565.5	586.9	576.6	513.8	4,234.4
푸저우	6,433.3	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4	570.9	667.7	636.2	644.7	4,503.7
취안저우	6,215.3	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4	779.1	802.8	766.8	817.7	5,805.0
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	1,072.0	1,138.5	8,278.0
산터우	2,300.0	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0	285.0	305.0	295.0	300.0	2,333.7
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	3,282.1	3,347.1	26,183.7
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	1,943.7	2,028.9	14,673.4
주하이	3,756.4	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6	474.4	456.9	474.1	513.5	3,684.5
중산	2,752.4	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9	421.0	393.5	413.0	404.7	2,951.7
하이커우	2,372.2	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2	373.4	269.9	246.2	285.4	2,621.3
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	37,894.4	36,196.3	301,105.2

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.
 자료 : <CHINA PORTS> 2010년 제9호.