

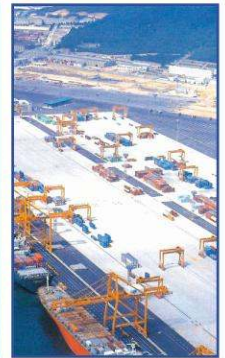


중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 11월 24일

제



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



중국의 '녹색해운' 추진현황 및 전망

상하이 해사대학교
수젠민 교수

1. '녹색해운'의 국제적 배경

2010년 7월 1일 '선박으로부터 오염방지를 위한 국제협약(MARPOL)' '부칙-VI'와 NO_x 기술규칙 수정안이 정식 발효되었다. 이는 국제해운업계와 '국제해사조직(IMO)'이 환경 문제를 해결하기 위한 또 하나의 큰 진전을 실현했음을 의미한다.

해운산업에 기인하는 환경문제를 해결하기 위해 국제해운업계는 이미 오래전부터 해상 운항, 조선, 선박해체 등을 포함하는 일련의 규칙을 제정하였다. 특히 'MARPOL 73/78 협약' 및 부칙은 국제해운 오염방지를 위한 일관된 목표와 방향을 제시하고 있다.

2. 국제사회 및 주요국의 대응

IMO가 규정하고 있는 선박오염가스 배출 감소조치는 주로 3가지로 구분된다. 즉 기술, 관리 및 시장시스템이다. 기술과 관련해서는 '새로운 선박에너지효율 설계지수'를 제정해 신조선의 에너지효율을 측정하는 표준으로 적용된다. 관리에 있어서는 '에너지효율 관리 지수'를 제정해 선박이 운항하는 상태에서의 에너지효율 지표를 관리하며, 단위 수송량의

CO₂ 배출량이 적용된다. 시장시스템의 경우 국제해운 온실가스 배출감소체제의 중요한 부분으로 각국의 제안들은 대략 노르웨이, 프랑스 및 독일 등이 주장하는 '가스배출권 거래제(ETS, Emission Trading Scheme)'와 덴마크 등에 의한 '국제 선박온실가스 배출 기금'의 두 가지로 구분된다.

일본은 에너지절약과 환경보호를 핵심으로 하는 저탄소선박기술을 집중적으로 개발하고 있다. 유럽은 '그린선박'을 적극 개발하면서 환경보호기술 연구를 진행하고 있으며, 유럽 수역을 운항하는 선박에 대해 엄격한 통제를 실시하고 있다. 미국과 캐나다는 EU에 이은 두 번째의 엄격한 배출가스 통제구역이며, 특히 미국은 세계 최초로 선박이 육상전력을 사용하도록 하는 'AMP(Alternative Marine Powered)'계획을 실행하고 있다.

3. 중국의 '녹색해운' 발전 현황

중국은 구체적인 해운오염통제를 포함하는 종합적인 온실가스배출 저감전략을 국가정책으로 추진하고 있다. 오염통제와 환경개선에 있어서 교통운수부는 '교통업 에너지절약 및

오염가스배출감소 강화업무에 대한 의견'과 '공로수로교통업 에너지절약업무 중장기계획' 등을 반포하여 에너지절약 오염가스배출감소 목표를 규정하였다. 그리고 '11.5 기간 장강 간선 선박 표준화업무 실시의견' 등에 의해 선박구조 개선 및 '고에너지소비', '고오염' 및 '저안전' 선박의 퇴출을 유도하고 있다.

해양 및 수질환경오염 예방과 치유를 위해 중국정부는 '중화인민공화국 해양환경보호법' 및 '중화인민공화국 수질오염 방지법' 등을 제정하였다. 그리고 '선박으로부터 해양환경 오염 방지 관리조례'는 상당 기간 노력 끝에 2010년 3월 통과되어 발효되었다.

선박 회수관리 강화에 있어서는 중국은 '선박해체로부터 환경오염 방지 관리조례'와 '선박해체 환경보호업무 임시규정'을 반포해 선박해체업의 안전성과 오염방지를 관리하고 선박해체업에 대한 환경보호 감시 및 정비를 추진하고 있다.

기술과 운영에 있어서 '중국선급(CCS)'은 에너지절약 및 오염가스배출 저감과 관련된 지침, 선박연료소비 규제 표준 및 시장진입 연료소비 규제를 연구하여 제정하고 있다.

그리고 'China Shipping'은 미국 LA 항만 당국과 공동으로 대형 컨테이너선 수습 척에

AMP시스템을 적용하였다. 그리고 중국은 최초로 선박배기가스 정화기술을 개발했다. 해수를 이용해 배출을 저감시키는 이 기술은 지금까지 에너지 영역에서 SO₂ 배출 저감을 실현한 유일한 녹색기술이다. 그리고 중국의 일부 항만은 전력공급시스템을 개조함으로써 선박의 CO₂, SO_x, NO_x 배출을 유효적으로 저감시켰다.

4. 중국 '녹색해운'의 미래

중국은 국력향상에 따라 'MARPOL 73/78 협약'의 부칙에 부합하도록 '중화인민공화국 대기오염 방지법' 등을 적기에 단계적으로 개정하여 국내에서의 운항선박과 관련하여 선박, 부두시설, 선사, 연료공급업체가 '부칙-VI'의 규정을 준수하도록 하고 있다. 또한 '선박대기 배출 오염물 국가표준'을 설정하는 계획을 운영하고 있다. 그리고 미래의 녹색 해운 표준 및 관련 문제점에 대한 연구 등을 가속화할 예정이다. 선박해체와 관련해서는 중국의 상황에 따라 '해체공약'을 제정하며, 관련규칙을 개정한다. 조선업은 '녹색조선'을 목표로 대응하여 녹색조선 패턴을 확립하고 녹색 디자인 및 제조, 그림생산, 합리적 생산 공정, 선박공업 녹색공급사슬 등을 실현한다.



中国绿色航运发展趋势与展望

上海海事大学
寿建敏 教授

一、绿色航运的国际背景

2010年7月1日, 国际防止船舶造成污染公约(MARPOL) 附则VI和氮氧化物(NO_x) 技术规则修正案正式生效, 标志着国际航运界和国际海事组织(IMO) 在解决环境诉求问题上的努力又向前推进了一步。

由于航运形成的环境保护问题, 国际海运业很早就出台了一系列的规则, 包括海上航行、造船和拆船等。尤其是MARPOL73/78 公约及其附则为国际海运防污染制定了统一的目标和方向。

二、国际社会及主要国家采取的应对

IMO采取的船舶减排措施主要分为三类: 即: 技术、营运和市场机制方面。技术方面推出了“新造船舶能效设计指数”作为新造船舶能效的衡量标准。 营运方面推出了针对所有船舶的“能效营运指数”作为反映船舶实际营运条件下的能效指标, 反映了单位运输量所排放的二氧化碳排放量。市场机制是国际海运温室气体减排机制的重要组成部分, 各国提案主要分两类: 一类是挪威、法国和德国为代表的全球国际海运排放交易机制(ETS, Emission Trading Scheme); 另一类是丹麦为代表的国际船舶温室气体排放基金。

目前, 以节能环保为代表的低碳船舶技术正在成为日本造船界共同的研究重点。欧洲各国大力开展船舶绿色, 进行环保技术研发。同时对现行船舶在欧洲水域的航行进行了更加严格的排放控制要求。美国和加拿大正在成为欧盟以外的第二个排放控制区, 美国率先在世界上提出并实行AMP计划。

三、中国绿色航运发展状况

在政策层面, 中国政府从总体的温室气体排放到具体的海运污染控制都出台了一系列的法规和规则。

中国在控制污染、改善环境方面, 交通运输部制定并发布了《关于进一步加强交通运输行业节能减排工作的意见》, 《公路水路交通行业节能中长期规划》, 提出了行业节能减排目标。并出台了《“十一五”期推进长江干线船型标准化工作实施意见》等以引导船舶结构性调整, 逐步淘汰高能耗、污染大、安全性能低的船舶。

为了防治海洋环境污染和水环境污染, 中国政府分别制定了《中华人民共和国海洋环境保护法》和《中华人民共和国水污染防治法》。在国内立法方面, 新的《防治船舶污染海洋环境管理条例》经过多年努力已获通过并于2010年3月生效。

在加强船舶回收管理上，中国政府先后颁布了《防止拆船污染环境管理条例》、《拆船业安全生产与环境保护工作暂行规定》，对拆船业的作业安全与防污染进行监管，并对拆船企业进行安全环保检查和整顿。

在技术和营运领域，中国船级社（CCS）正在研究并制定与节能减排措施实施有关的指南、船舶燃油消耗限值标准以及营运船市场准入燃油消耗限值。

为了应对码头方的绿色环保要求，中海集装箱股份有限公司与美国洛杉矶港务局进行了专项合作。先后完成了数十艘大型集装箱船的AMP系统改造与加装。船舶尾气净化器的新技术在中国率先开发，利用海水法进行减排的技术解决了国际公认的高难度环境技术问题，是能源领域减排二氧化硫目前仅有的绿色模式。中国的一些港口码头进行了码头岸电供电系统改造，使船舶在港区的CO

2、SOX、NOX排放量大大减少。

四、中国绿色航运的未来发展

中国将根据国力水平有步骤地要求国内航行船舶满足MARPOL73/78公约附则VI的规定，并尽早修订《中华人民共和国大气污染防治法》，使国内航行船舶、码头设施、修造船厂和燃油生产商有条件、按时段地满足附则VI的规定，并由此设定船舶大气排放污染物国家标准。

在拆船方面，将结合中国实际情况制定《拆船公约》实施计划，修改和完善相关规则。造船企业则以绿色造船为目标进行应对：(1)建立绿色造船模式；(2)绿色设计；(3)绿色工艺；(4)清洁生产；(5)持续合理工艺流程；(6)推进船舶工业绿色供应链建设等。



동향 및 이슈

중국 내하운송 발전 현황과 전망



중국, 내하운송 황금시대 준비 중

최근 몇 년 동안 중국 중앙 및 성시 정부의 관심 속에 중국의 국내무역 운송 수요량이 점차적으로 증가하고 있으며, 이에 따라 중국 내하운송은 급속한 발전시기를 맞이하고 있다. 2010년 국무원은 최초로 내하운송발전 정책인 「장강 등 내하운송 발전 가속화에 관한 약간의 의견(关于加快长江等内河航运发展的若干意见)」 초안을 발표·수정 중이고, 장강, 주강 등 내륙 하천의 주관부서에서도 관련 대응조치를 실행하며 내하운송 발전정책을 대폭적으로 강화추진하고 있다. 이와 관련 교통운수부 수운국 세이만잉 부국장은 중국의 내하운송이 '중국 역사상 최고의 관심사를 받는 황금시대'를 맞이하고 있음을 강조한 바 있다.

2020년, '1종-3형-2망' 내하운송체계 구축

중국의 큰 강과 하천은 동서를 관통하며, 전체 유역면적이 100 km² 이상인 강만 5만 개가 넘는다. 즉 내하운송 자원이 아주 풍부하고, 그 중에 장강(长江) 수계, 주강(珠江) 수계, 경항대운하(京杭大运河) 및 후아이허(淮河) 수계, 헤이룽장강(黑龙江) 및 쑹화장강(松花江) 수계 등이 내륙수운 발전을 위한 천혜의 조건을 갖추고 있는 것이다.

현재 중국의 내륙수운 통항 길이는 12만 3,000 km이며, 그 중에 장강 수계가 52%, 주강 수계는 13%, 경항대운하-후아이허는 14%, 헤이룽장강-쑹화장강 수계는 7%를 차지하고 있다. 그 중에 1,000톤급 선박이 통항 가능한 3급 이상의 고급 항로는 약 8,800 km이며 내하항만의 접안 선석은 2만 6,000개에 달한다.

[표-1] 주요 내하운송 지역의 발전 현황

	구분	발전 현황 (2009년)
1	경항대운하	•화물 운송량 : 1억 8,800만 톤 •화물 취급량 : 338억 4,200만 톤·km
2	헤이룽장강 수계	•화물 운송량 : 1,252만 톤 •화물 취급량 : 7억 9,474만 톤·km •석탄, 식량 등 전통적인 화물원이 점차 감소 추세이며, 모래가 주 화물원이 되고 있음
3	장강 수계	•화물 운송량 : 6억 5,300 톤 •화물 취급량 : 2,897억 3,600 톤·km •최근 몇 년의 장강 내하운송 주요 특징 : 국내무역 석탄 운송량의 감소, 해안에서 강으로 환적되는 원유 운송량이 감소한 반면, 철광석 운송이 대폭 증가하는 양상을 보임
4	주강 수계	•화물 운송량 : 2억 7,200 톤 •화물 취급량 : 514억 3,300 톤·km •물동량은 점차 증가하는 추세, 시멘트 등 건축자재의 운송량 대폭 증가, 씨씨앙 화물운송의 쌍방향 불균형 현상이 어느 정도 개선

자료 : 王禹, "我国内河航运发展基本情况", 『物流时代』, 总第136期, 2010. 8; KMI 분석.

이러한 중국의 내하운송 발전의 기본목표는 2020년까지 '1종-3횡-2망(1纵3横2网)'을 구축하는 것이다. 즉 '경항대운하-후아이허' 주항로는 1종에 해당하고, 장강수계 주항로, 주강수계 주항로, 헤리룽쩌양-쑹화쩌양 수계 주항로가 3횡, 장강삼각주 항로망 및 주강 삼각주 항로망은 2망에 해당한다.

장강/주강 내하운송 발전 전략

중국 국영선사그룹 계열사인 COSCON(中远集运)과 SINOTRANS&CSC(中国外运长航)는 시장 관점에서 장강 및 주강 내하해운의 문제점과 발전전략을 제시했다([표-2] 참조). 특히 COSCON 쑤지아캉(孙家康) 사장은 실제 통항길이 부족, 삼협댐 갑문 통과능력 포화, 항로구간의 교량 높이 제한, 항만 종합서비스 능력 부족, 바지선 유류세 폭등, 선원 부족 및 자질 미달 등 6대 문제점을 지적했고, SINOTRANS&CSC 쑤닝(朱宁) 부총재는 장강 내하해운 발전을 위해 기술혁신을 바탕으로 신형 선박 개발을 통해 친환경 선박 개발과 선형 표준화 사업을 강력히 추진해야 한다고 밝히고 있다.

[표-2] 장강/주강 내하운송의 문제점과 개선방향

문제점	개선방향
•실제적 통항길이 부족, 병목구간 발생 - 1,000톤급 항로는 전체의 10% 수준(독일 70%, 미국 60%) •수력발전소 갑문의 선박통과능력 부족 - 장강 삼협댐의 갑문 통과능력 포화상태 •항로구간의 교량 높이의 제한 - 경항대운하 컨테이너운송 시, 300톤급(20TEU급) 소형선박만 투입, 규모의 경제 미실현으로 도로운송 대비 가격우위 없음 •항만 종합서비스 능력 부족 - 주강유역 : 인프라 부족, 항만 기계화 부족, 창고 및 야적장 부족 - 장강유역 : 핵심 허브지역의 병목 현상 발생, 지선과 간선 항로간 연결 미흡 •유류세의 폭등 - 내하 바지선용 연료유(0호 경유) 기준, 세율 개혁 후 4,500위안/톤 (2009년 초)에서 7,000위안(2010년 10월)으로 50%이상 폭등 •선원 부족 및 선원의 소질 부족 •시장질서 혼란 - 장강 내하해운기업은 2,000개 이상, 대부분 영세, 노후선박 운영 - 장강 벌크화물 및 위험화물 운송부문이 가장 심각 •장강 해운시장 주체간 협조체제 부족	•내하해운 선박 표준화, 선박의 친환경화, 대형화 •내하운송 정보 플랫폼 개선 •내하항만의 현대화 실현, 항만 컨테이너 집산운송체계 개선 - 강과 바다를 연결하는 연합운송 네트워크 구축 (내하선박 전용선석 마련) •내하선박 유류세 보조금 제공 •선원 양성 및 자질 향상 등 전문인력시장 형성 •통항능력 향상을 위한 일괄된 정책과 기획 필요 •건전한 시장질서 확립 - 내하해운 전문팀, 단체 구성/운영 - 영세선주의 집약화, 규범화 경영 유도

자료 : 王禹, "我国内河航运发展基本情况", 『物流时代』, 总第136期, 2010. 8; KMI 분석.

지분 투자 및 '우량 파트너' 확보 필요

중국 정부와 선사들은 이미 내하해운의 문제점과 개선방향 등에 대해 다각적인 검토를 통해 정책 마련 및 전략을 수립하고 있다. 특히 '125 계획'기간에는 '1종-3횡-2망'체제를 완성하고, 각 수계에 적합한 바지선의 표준 선형을 개발하며, 내하운송 정보 플랫폼 구축에 박차를 가할 전망이다. 현실적으로 해운기업 등 우리 물류기업이 중국 내하 바지운송시장에 직접 참여하는 것은 제한적이지만, 표준 선박에 대한 투자 및 기존 내하 해운기업에 지분을 확보하는 등 간접적인 방법으로 참여하여 중국 내 혹은 수출입 물류 네트워크를 확장하는 것이 장기적으로 중국 물류시장 개척 및 점유율 확대에 유효할 것으로 판단된다. '우량 파트너'를 찾아야 하는 중요한 시점이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

뉴스 단신

허난성, 향후 5년간 내륙수운 개발계획 확정

허난(河南)성은 '12-5계획'(초안)에 내륙수운 발전계획을 포함시켰으며, 별도의 '중원경제구건설요강(中原经济区建设纲要)'에 의해 주요 내륙 항구의 물동량 처리능력과 도로, 철도 등 운송체계의 구축을 강화하는 등 향후 5년간 내륙수운 개발을 가속화할 계획이다.

이를 통해 사잉허(沙颍河), 화이허(淮河), 위허(涡河), 취후이허(沱浍河), 홍허(洪河) 및 단장(丹江) 등 5개 하천 및 호수의 내륙수로 루트를 집중적으로 개발하여 사잉허의 저커우(周口)를 기점으로 허난성의 주요 변경지역까지 연결되는 통항체계를 확립한다는 계획이다.

허난성 식량 및 건축자재 운송을 위한 중요한 물류체계인 사잉허(沙颍河) 루트는, 특히 하류의 류완(刘湾)항의 기존 철도 연계수송 체계를 활용한 석탄물류 허브로 집중 육성한다. 화이허 루트는 360km에 이르는 기존 수로의 통항능력 확충계획을 조기에 완료하여 '장강 황금수로' 연계체계를 구축하며, 왕강(望岗) 및 인마(饮马)항의 인프라를 확충하고 시현(息县), 신양(信阳), 화이빈(淮滨) 등 지역을 포함하는 내륙수로 물류체계를 완성할 계획이다. 이를 통해 허난성 내륙수운 체계 통항거리는 1,769km에 이르며, 주요 항만을 중심으로 화물선석 51개(500톤급 45개 및 300톤급 6개) 및 여객선석 4개를 개발함으로써 물동량 1,420만 톤 및 여객 80만 명의 수송능력이 추가로 확충될 예정이다.

그리고 이와 같은 내륙수운 물류체계를 기존 도로 및 철도 운송체계와 연계시켜 '12-5계획'기간 내에 첨단, 원할, 고효율, 안전, 친환경 등을 충족하는 미래 물류체계를 완성한다는 목표이다.

< 자료 : 环球网, 2010. 11. 23. >

정저우, 중국 중부지역 최초의 보세구 건설

최근 중국 국무원은 계획면적이 5.037km²에 이르는 정저우(郑州)시 신정(新郑) 종합보세구의 건설을 비준하였다. 중국 중부지역 최초의 종합보세구인 신정 종합보세구에는 이미 'Foxconn' 그룹의 입주가 확정되어 1단계 공사가 진행되고 있다. 'Foxconn' 그룹은 오는 2012년까지 최소한 9억 달러를 투자하여 시설을 확충할 예정이며, 신정 종합보세구가 본격적으로 가동되는 2013년에는 매출액이 수십억 달러에 이를 것으로 예상하고 있다.

이와 같은 신정 종합보세구는 수출가공구 및 보세물류센터 등과 함께 완비된 세관 특별관리구역과 관리단지로 구성되어 있다. 특히 신정 종합보세구는 신정 국제공항과 인접하여 단지가 항공물류체계와 직접 연계되어 있으며, 또한 베이징-광저우철도(京广铁路), 롱하이철도(陇海铁路), 정저우-시안 고속철도(郑西高铁), 스자좡-우한 고속철도(石武高铁), 북경-주하이 고속도로(京珠高速) 및 뎬원강-휘얼귀스 고속도로(连霍高速)와 연계됨으로써 '육상-항공물류'의 경쟁적 우위를 확보하고 있다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 11. 4. >

중국 항공물류업계, 구조조정 및 재편 본격화

극동지역의 항공물류시장은 2009년 4분기 이후 본격적인 회복세를 나타내기 시작했다, 주요 지수가 현저히 상승한 가운데 이와 같은 항공물류시장의 상승세가 지속되고 특히 중국의 항공화물 운송시장이 글로벌 항공물류시장의 성장을 주도할 것으로 전망되고 있다.

현재 중국 항공산업에 있어서 화물운송 부문은 국제물류서비스에 집중되어 있으며, 80% 가량을 UPS, FedEx 등과 같은 외국 항공사들이 지배하고 있다. 이에 따라 해남항공(海南航空), 동방항공(东方航空), 중국국제항공(中国国际航空), 남방항공(南方航空) 등 중국 국내 4대 항공사는 그 동안 외국 항공사들이 장악했던 국제 항공화물 운송시장에의 적극적인 진출방안을 모색하기 시작했다.

이를 위해 중국 항공업계는, 향후 20년간 330대의 화물전용 항공기를 도입하여 화물전용 국적항공기 보유대수 규모를 현재의 3배에 이르도록 할 예정이다. 그리고 국내 주요 4대 항공사가 보유하고 있는 항공화물 운송과 관련된 자원을 합리적으로 재편하고 있다.

동방항공은, 이미 구조조정 및 통합을 통해 산하의 기존 3개 화물운송 항공사를 1개의 강력한 업체로 재편했으며, 중국국제항공은, 홍콩의 국태항공(国泰航空)과 함께 새로운 항공화물 운송업체를 설립하여 금년 말에는 본격적인 운영에 들어갈 계획이다.

또한 남방항공은 이미 2008년에 'Air France-KLM'사 산하의 'AirBlue'사와 30년간의 화물운송협력 협약을 체결한 바 있으며, 2003년 이후 '737-300' 9대 및 '737-400' 4대 등 대형 화물기를 확보해 국내외 40여 개 노선을 운행하는 등 경쟁적인 우세를 이미 확보한 해남항공은, 2011년까지 산하의 '양즈장특송(扬子江快运)'사의 화물기 보유 규모는 20대까지 확대할 계획이다.

이에 따라 중국 항공물류업계의 구조조정 및 재편은 이미 본격화된 것으로 판단되고 있으며, 이러한 추세는 '12-5계획' 기간에도 지속될 전망이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 11. 8. >

'12-5계획'기간에 에너지 종합물류체계 구축

종합운송물류체계의 구축과 첨단 에너지산업은 '12-5계획'에 포함되어 있으며, 이와 관련된 계획에는 다양한 운송모드의 발전을 합리적으로 조정하여 편리, 안전 및 고효율의 종합물류체계를 구축하는 것을 선행원칙으로 규정하고 있다.

현재 최종 수정단계에 있는 '12-5계획' 에너지 종합물류체계 구축방안 연구보고서에는 기존의 국가 에너지 공급체계 내용에 운송 및 물류체계가 보완되고 있으며, 특히 국가발전위원회의 종합운송분과는 철도, 도로, 수로, 항공 및 파이프라인 등 기존 운송물류체계 이외에 전력수송을 국가 에너지물류체계와 관련한 '12-5계획'에 포함시키도록 주도하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이에 따라 향후 중국의 에너지자원 수송 및 에너지 공급체계는 '12-5계획' 기간에 획기적인 발전과 효율화를 통해 생산성이 크게 향상하고 물류수요의 억제에도 기여할 전망이다.

< 자료 : 中国物流与采购网, 2010. 11. 3. >

충칭 보세항구, 10만km² 물류창고 건설

중국 서부 최대의 보세항구인 충칭(重慶) 보세항구는 춘탄(寸滩) 항공기능 구역에 향후 2~3년 내에 연면적 10만 km² 규모의 종합물류창고 시설을 건설할 계획이다.

이 창고기지는 대형 IT기업, 보세가공, 보세물류, 국제무역업체 등을 위한 최첨단 공공창고 플랫폼을 제공하며, 중국 중서부 최대의 물류허브로 육성될 예정이다.

< 자료 : 环球物流网, 2010. 11. 24. >

2011년에는 해운업 구조조정 가속화 예상

글로벌 해운시장이 최근 불안하지만 중국 및 동아시아를 중심으로 회복세를 나타내고 있는 가운데, 상당수 해운기업이 'M&A'를 추진하거나 '전략적 제휴'를 모색하는 등 점차 구조조정이 가속화될 것으로 예상되고 있다.

해운경기의 회복을 향유하고 있는 주요 정기선사들은 시장주도권을 확보하여 운임상승을 유도하면서 호황기 부가가치를 획득하고 있는 것으로 분석되고 있다. 특히 중국 해운기업들은 적극적인 'M&A'로 이에 대응하고 있으며, 이에 대한 정부 및 금융업계의 지원과 관리감독이 모색되고 있다.

< 자료 : 我的钢铁网, 2010. 11. 15. >

상하이-난징 심수항로 개발 가속화 추진

최근 상하이(上海)에서 장수(江苏)성 타이창(太仓)항까지 장강항로 수심은 12.5m에 도달했으나 난징(南京)-타이창 수로는 10m에 불과하여 3만 톤급 선박의 통항만 가능하며, 5만 톤급 선박들이 통항하기 위해서는 최소한 12.5m의 수심이 필요하다.

이에 따라 상하이시 교통운수 및 항만관리국은 상하이-난징 심수항로 개발을 가속화함으로써 장강 양안의 대형 제조업체에 공급될 철광석 80%, 원유 72% 및 연료탄 83%의 물류를 활성화할 계획이다.

< 자료 : 中华航运网, 2010. 11. 11. >

저우산항, 중국 최대 철광석 환적부두 건설

저장(浙江)성 저우산(舟山)항은, 우강(武港)부두에 25.6억 위안을 투자해 총면적 42만 3,333m² 규모의 '량탄(凉潭)' 철광석 환적부두를 건설하고 있다.

이 계획에 따라 연간 하역능력 1,500만 톤의 25만 톤급 철광석 전용선석 1개, 5만 톤급 선석 1개 및 1만 톤급 선석 2개를 건설되며, 연간 처리능력이 1,500만 톤인 1만 톤급 내륙수로-해상항로 환적부두가 확보되는 등 중국 최대의 철광석 환적부두가 개발되어 2011년 10월에는 시험운영에 들어갈 전망이다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 11. 8. >

통계

❖ 중국 주요 항만의 컨테이너 처리 실적



항만	컨테이너 물동량 (천 TEU)											
	2008년	2009년	2010년									
			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	연간 누계
단둥	222.2	260.2	21.7	18.3	23.2	25.9	26.4	36.2	25.6	25.6	26.4	180.3
다롄	4,525.0	4,576.0	423.0	342.0	404.0	414.0	434.0	444.0	427.0	475.0	485.0	2,888.0
잉커우	2,036.4	2,537.3	309.1	238.1	278.3	283.3	271.3	266.4	265.0	280.0	287.1	1,911.5
친황다오	402.6	330.7	26.8	25.5	33.6	26.0	29.3	24.3	26.5	26.1	30.9	192.0
톈진	8,503.0	8,704.0	763.0	622.0	785.0	805.0	852.0	880.0	893.0	885.0	893.0	5,600.0
옌타이	1,531.5	1,401.1	121.7	75.8	110.0	112.1	115.8	130.2	123.0	138.6	145.3	788.7
웨이하이	346.5	377.4	28.0	26.9	29.8	34.9	35.9	35.6	36.0	35.0	37.5	227.1
칭다오	10,020.0	10,260.0	930.0	850.0	940.0	1,286.0	997.0	1,010.0	1,057.0	1,060.0	1,60.0	6,737.0
르자오	708.6	821.0	75.6	64.4	80.7	90.3	90.6	90.3	94.5	94.0	94.7	586.4
렌윈강	3,000.5	3,031.8	312.8	282.8	323.3	323.5	332.5	332.9	328.4	323.6	324.2	2,236.2
상하이	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	2,641.0	2,530.0	16,426.0
닝보	10,923.5	10,503.0	972.2	873.9	912.0	1,049.5	1,227.6	1,197.6	1,197.2	1,234.5	1,139.6	7,466.7
원저우	380.5	393.5	26.2	22.7	27.9	38.7	37.4	37.9	36.6	36.7	33.9	227.4
푸저우	1,176.6	1,222.7	120.7	87.1	115.7	130.5	128.7	128.3	123.87	136.2	130.9	834.9
취안저우	1,206.7	1,251.0	107.9	67.0	105.9	117.9	120.9	115.4	123.7	130.8	111.0	766.7
샤먼	5,034.6	4,680.4	469.7	371.0	453.1	463.6	493.3	486.2	514.4	529.8	497.7	3,251.2
산터우	720.1	821.4	66.0	55.5	72.0	75.0	80.0	80.0	80.0	81.0	105.0	516.9
광저우	10,971.5	11,187.8	1,081.5	740.8	984.7	846.7	1,088.4	1,011.1	1,030.0	1,043.5	1,074.1	7,042.8
선전	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	2,236.9	2,048.8	12,586.6
주하이	653.8	555.8	51.4	49.4	42.2	70.1	71.8	57.7	60.0	57.7	57.8	400.8
중산	1,136.3	1,101.3	112.7	69.9	93.8	99.7	102.3	106.5	118.9	117.3	112.0	703.8
하이커우	346.4	431.2	66.0	40.0	41.4	57.5	56.4	48.9	40.8	407.0	55.8	351.0
계	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	11,995.3	10,380.7	71,922.0

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