



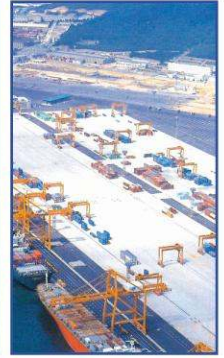
KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2010년 12월 29일

제10-19호



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 해운금융의 '포용(包容)식 성장'

쑹링(庄陵) 주임
상하이푸동 국제금융항운 연구센터

2010년 9월 제5차 APEC회의에서 후진 타오 주석은 '포용식 성장'이라는 새로운 이념을 통해 현재 성장단계에 있는 중국 해운금융의 발전방향을 제시했다. '포용식 성장'은, 금융위기 이후 세계해운의 구조가 급변하는 가운데 중국 해운금융이 전통 및 혁신적 금융서비스의 조화로운 융합을 통해 중국 해운산업의 도약적인 발전을 실현하도록 하기 위한 이념이다.

1. 전통 및 혁신적 해운금융 기능에 의한 '포용식 성장'

중국 선박금융 및 해운보험 분야에서 총 200억 위안 이상의 텐진선박투자펀드가 2009년 말 출범하여 포스트파나막스 급의 벌크선과 대형 컨테이너선 및 유조선에 투자하기 시작했다. 해운보험 산업도 역시 급성장했으며, 상하이 해운종합보험시장은 2005년 4,160억 위안에서 2009년 7,830억 위안으로 팽창했다. 화물운송종합보험시장 규모는 2005년 1.28조 위안에서 2009년에

는 1.69조 위안에 도달했다. 또한 우렌왕(物联网, internet of things), 환리스크의 관리 및 운임지수 등 일련의 혁신기능이 새로운 성장 포인트로 부상하고 있다.

'상하이항운교역소'가 발표하는 컨테이너 운임지수 'SCFI'는 런던 결제시장 및 싱가포르 거래소에서 컨테이너운임 선물거래 결산기준으로 이용되어 중국의 해운운임 지수가 파생상품 등과 관련한 기초정보가 되고 있는 것으로 분석되고 있다.

2. 국내 및 외자 해운금융서비스 기관의 '포용식 성장'

'취리히금융서비스그룹'이 중국에 '국제 해운금융 R&D센터'를 설립했으며, 중국 '교통은행'이 단독선박(单船) 임대 업체인 'SPV'사를 등록했으며, 'Clarkson' 등 9개 기업도 국제해운브로커 업체를 설립했다. 그리고 2010년 12월에는 '상하이선박보험 공공평가공사'가 출범했다. '중국-ASEAN FTA'의 출범을 계기로 선전 및 다롄시는

한국의 '글로벌 물류네트워크' 구상 및 부산항의 성공 경험을 참조하여 국제환적서비스 개발을 적극 추진하고 있으며, 이에 국내외 금융기관의 지원이 집중되고 있다.

3. 해운금융의 기본 및 혁신 상황

2009년 5월 중국 국무원은 '상하이 국제 해운센터' 건설에 대한 '의견'을 반포했다. 중국은 세계 벌크화물 해운거래의 1/3과 세계 무역량의 9%를 차지하는 국가이다. 2015년 중국의 선박건조량은 2,800만 톤에 달할 것으로 전망된다. 상하이 양산항은 국제금융 시범지역을 구축했으며, 저축 및 대출업무, 중개업무, 보험, 리스 및 신탁 등으로 업무가 확대되고 있다. '메이아(美亞)보험'사는 '항만&부두 종합보험' 등의 신종보험을 출범시켰다.

4. 해운금융 국내 및 해외투자의 '포용식 성장'

'COSCO 퍼시픽'은 중국 해운금융기관의 지원으로 2009년 10월 그리스 피레아우스 항 제2 및 제3터미널 운영권을 확보했다. 2009년 12월 말 까지 1,900만 톤에 이르는 1,701척에 이르는 중국 국적의 외항선이 '특별면세선박'에 등록되었다. '중국은행', '조상은행', '조상국', '차이나쉬핑그룹' 등은 해외 선박투자를 적극 모색하고 있다.

5. 해운금융거래 쌍방향결제 결제 및 국제 통용화폐 결제의 '포용식 성장'

상하이, Ningbo, 텐진, 다롄, 선전, 칭다오, 광저우, 샤먼 등 '국제항운발전종합시험구'

및 '보세항구'들은 '선적항 퇴세' 제도를, 대형 해운기업은 금융리스업 진출과 중국 금융을 활용한 신조선에 대한 선원공급을 추진하고 있다. 해운거래, 해운보험, 거래 주체의 쌍방향결제 결제 및 대리 징수, 해운 금융자산 거래 등이 시범업무의 핵심이다.

'125 계획' 기간에 중국의 해운금융은 '포용식 성장'을 통해 도약할 전망이다.

선박금융 분야에서 다양한 조선 및 해운 산업펀드가 설립되고 국내 자본의 대형 조선 및 해운기업이 해운금융기관 설립에 참여할 전망이다. 이들은 국내외 은행들과 4,700척에 이르는 국내 선대를 대상으로 선박 건조, 용선 및 거래업무 등에 강력한 금융서비스를 제공할 전망이다. 중국 선박 금융시장은 2009년 34억 달러에서 2015년에는 80~90억 달러로 성장하고 글로벌 선박금융시장에서 차지하는 비중도 크게 증대될 것으로 예상된다.

글로벌 해상 및 해운보험시장의 규모는 연간 250억 달러이다. 2009년 중국의 해운 보험 수입은 약 15억 달러에 불과했다.

해운 파생상품 분야도 '상하이양산 국제 항운발전종합시험구'의 추진으로 본격화될 전망이다. 이에 따라 2015년 해운 및 해운 관련 자산증권의 총액도 약 50억 달러를 초과할 것으로 예상되고 있다.

이와 같은 내용들을 종합하면, 글로벌 시장에 대한 중국 해운금융시장의 비중은 향후 10년간 '포용식 성장'을 통해 현재의 1% 미만에서 5%까지 증대될 것이 확실시 되고 있다.



中国航运金融的“包容式增长”

上海浦东国际金融航运双中心研究中心
庄峻 主任

中国国家主席胡锦涛2010年9月在第五届亚太经合组织会议上首次提出“包容式增长”的崭新理念，为正在起步的中国航运金融更上层楼指明了方向。

“包容式增长”是指中国航运金融在“后危机”时代世界航运格局激烈变动中和谐兼容传统金融服务与创新金融服务，共同托举中国航运的跨越式发展。

1、航运金融传统功能与新兴功能的包容式增长

在船舶融资和航运保险领域，总规模200亿元的天津船舶产业投资基金于2009年末获批设立，已着手订购超巴拿马型干散货船、大型集箱及油轮。航运保险快速增长，上海航运全保保险金额2005年4160亿元人民币增至2009年的7830亿元；货运全保保险金额从2005年的1.28万亿元，增加至2009年的1.69万亿元。与此同时，航运物联、汇率风管、运价指数等一批新兴功能成发展亮点。上海航运交易所授权伦敦结算所和新加坡交易所使用SCFI作为集装箱运价掉期合约的结算标准，为加快开发中国航运运价指数衍生品奠定基础。

2、中资与外资航运金融服务机构的包容式增长

苏黎世金融服务集团在华设立“国际航运金融研发中心”，交银金融注册SPV单船租

赁项目公司。克拉克森等9家国际航运经纪开业；2010年12月初上海船舶保险公估公司揭牌。中国东盟签订FTA，为深圳、大连在中外金融机构支持下借鉴韩国“全球物流网络”及釜山港成功经验拓展国际中转带来契机。

3、航运金融标准业态与创新业态的包容式增长

2009年5月中国国务院颁布推进上海建设国际航运中心意见，中国占全球干散货海运贸易1/3；世界贸易比重9%；2015年中国造船有望达2800万吨。上海洋山港试点离岸金融，扩大离岸存贷、中间业务、离岸保险租赁和中资海外企业资金托管等业务。美亚保险推出“港口和码头综合保险”等创新险种。

4、航运金融境内项目与境外项目的包容式增长

2009年10月在中国航运金融机构的支持下，中远太平洋有限公司正式启用希腊比雷埃夫斯港2号及3号码头的特许经营权。截至2009年12月底，1071艘，总吨1900万吨的中国籍国际航线船舶进行特案免税登记。中国银行招商银行、招商局、中海集团积极探索境外船舶融资。

5、航运金融双边本币与国际通币的包容式增长

上海、宁波、天津、大连、深圳、青岛、广州、厦门等“国际航运发展综合试验区”与“保税港区”借助启运港退税、大型船舶企业参与组建金融租赁公司、中资金融机构支持所造船舶的整船船员配置等。探索开展航运运费、航运保险人民币双边本币结算及托收，航运金融资产交易等是试验内涵的题中之义。

预计在2011年至2015年的“十二五”期间，中国航运金融包容式增长将迈上新的台阶。

船舶融资领域内一批资金来源多元化的船舶与航运产业基金将会获批设立，一批中资大型船舶制造企业与航运企业将参与组建航运金融租赁公司，它们将与中外资商业银行一起，在现有约4700艘庞大中资船队的基础上，为更多现代化船舶的建造、租赁与交易提供强有力的金融支撑。预计中国船舶融资规模将从2009年的34亿美元增长到2015年的80-90亿美元，其中上海船舶融资余额将从2009年的11亿美元（74亿

元人民币）增长到2015年的35-40亿美元。

在全球船舶融资（航运股权债权约150亿美元，船舶租赁交易700亿美元，船舶贷款3000亿美元）中的比重得以显著上升。

航运保险领域内近年来全球年均海上航运保费规模大约为250亿美元左右，中国2009年全国航运保险费总收入为15亿美元（103亿元人民币），占全球航运保险市场份额不足1%；预计2015年将能达到25-28亿美元。

航运衍生领域内在上海洋山国际航运发展综合试验区的推进下，航运金融资产交易、航运资产证券化与运价指数等航运衍生品交易将取得零的突破。预计2015年航运与涉航资产证券化总额有可能超越50亿美元（350亿元人民币）。

综上所述，在“包容式增长”的推动下，以下的预测就可能成为一个大概率事件：在21世纪第二个十年中，中国航运金融在全球航运金融市场中所占有的份额将从不到1%迈上5%的崭新台阶。



동향 및 이슈

중국 물류산업의 성장과 진출 기회



2010년, 중국 물류산업의 6대 특징

2010년은 중국의 물류산업 조정 및 진흥계획(2009. 3)을 실현시키는 결정적인 한 해였다. 2010년 중국 물류산업은 ① 물류수요 확대, ② 기업물류의 사회화 및 전문화, ③ 물류기업의 특성화, ④ 물류시장의 세분화 및 국제화, ⑤ 구역물류체계 확산, ⑥ 물류 인프라 건설 및 정합 추세가 명확하게 나타난 6가지 특징을 보였다.

특히 2010년 10월 누적 사회물류총액이 100조 위안을 이미 초과했고, 물류산업 증가치(added value) 또한 전년 동기대비 14.6% 증가한 1조 9,007억 위안을 기록했다. 동기간 국내생산총액(GDP) 증가율보다 4%, 3차산업 증가치 증가율보다 5.1% 높은 것으로 예상되고 있다.

[표-1] 중국 물류관련 주요 거시지표의 변화

(단위 : 조 위안)

	2000	2005	2006	2007	2008	2009	2010(E)
사회물류총액	17.14	48.20	59.60	75.23	89.90	96.65	125+
GDP(현가)	9.92	18.49	21.63	26.58	31.40	34.05	37+
물류산업 증가치	0.69	1.23	1.41	1.70	2.00	2.31	-

자료 : 中华人民共和国国家统计局, 「2010 中国统计年鉴」, 2010. 9 ; 中国物流与采购联合会, 「中国物流年鉴」, 各年号.

물류산업, '12·5' 기간에 8대 기회 맞을 듯

2011년부터 2016년까지의 중국 '12차 5개년 경제개발계획(125 계획)' 기간의 경제사회발전은 물류산업 성장에 8대 기회 요인을 제공할 것으로 전망된다.

첫째, 철강, 자동차, 화학공업, 기계장비 등 중공업은 연해 지역을 중심으로 집적되고, 노동집약형 산업은 내륙지역으로의 이동이 가속화될 것이다. 따라서 공산품의 흐름과 유통량의 증가는 물론 관련 유통 플랫폼, 교통 인프라 및 부대수단 등은 모두 큰 변화가 예상된다.

둘째, '125 계획' 기간에 중국의 도시화 현상은 3가지 추세를 보일 것으로 전망된다. 즉 도시수량 증가 가속화, 중서부지역 도시발전 가속화 및 중심도시¹⁾를 핵으로 한 도시체계 형성이 가속화될 것이다. 중국의 도시화율(총인구에 대한 도시인구의 비율)은 1990년 26.4%에서 2000년 36.2%, 2009년 46.6%로 증가하고 있다.²⁾ 일반적으로 선진국의 발전 역사를 볼 때, 도시화율이 70%에 도달할 때까지는 경제의 고속 성장이 가능

1) 2010년 2월 중국 정부는 「全国城镇体系规划」(초안)을 발표, 5대 국가급(国家级) 중심도시는 베이징, 톈진, 상하이, 광저우, 충칭의 5개 도시로, 6대 구역(区域) 중심도시는 선양(동북), 난징(화동), 우한(화중), 시안(서북), 청두(서남), 선전(화남)로 선정·비준 중에 있음.

2) 자료 : 中华人民共和国国家统计局, 「2010 中国统计年鉴」, 2010. 9. ; 우리나라의 도시화율은 1960년에 27.7%, 70년에 40.7%, 80년

하다. 중국의 지난 10년의 도시화율 연간 증가속도(0.8%~1.2%)를 감안하면, 향후 중국은 20년~30년 동안 고속 성장이 가능하고 이와 함께 물류산업의 발전도 그 이상의 고속 성장이 가능하다는 예측이 가능한 셈이다.³⁾ 이런 측면에서 중국의 도시화 진전은 향후 중국 물류산업의 성장 모멘텀으로 충분한 역할을 수행할 것으로 보인다.

셋째, '도시대(城市帶)⁴⁾' 형성이 '125 계획' 기간 및 그 이후에도 지속되어 중국 도시화 발전의 주류가 될 것으로 전망된다. 중국의 도시화 진전과 함께 도시대 형성은 물류산업 발전에 가장 큰 기회요인을 제공하게 될 것이다. 현재 중국에서 계획·추진 중인 도시군은 11개로, ① 주삼각(珠三角) 도시군, ② 장삼각(长三角) 도시군, ③ 베이징-천진-허베이(京津冀) 도시군, ④ 우한 '1+8'(武汉“1+8”) 도시군, ⑤ 장사-주저우-상탄(长株潭) 도시군, ⑥ 쓰촨-충칭(川渝) 도시군, ⑦ 산둥반도(山东半岛) 도시군, ⑧ 랴오중(辽中) 도시군, ⑨ 중원(中原) 도시군, ⑩ 관중(关中) 도시군 및 ⑪ 해협서안(海峡西岸) 도시군이다. 또한 중국 안후이성 허페이시를 중심으로 완장도시대(皖江城市帶)가 국무원의 비준을 통해 2015년까지 산업 및 인구 이전을 통해 형성될 전망이다.

넷째, 중국 정부는 국제금융위기의 대응책의 일환으로써 지속적인 대규모 교통 인프라 건설을 가속화하여 효율성과 상호 연계성을 극대화한 고속철도망, 고속도로망, 항공망 및 수운망을 구축할 전망이다. 특히 고속 철도망이 형성된 이후에는 기존 철도망의 화물운송능력을 극대화할 방침인데, 이로 인해 물류서비스 체계에 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

그 외에도 '125 계획' 기간 동안의 과학기술 혁명, 신 대외개방 구조 형성, 자원 확보 및 환경보호 압력 증가, 통일적이고 개방적이며 공정한 시장경쟁시스템 구축 가속화 등도 물류산업 발전과정에서 고려해야 할 중요한 요소이다.

중국 내륙물류시장 진출의 위한 제언

위에서 살펴본 바와 같이, 중국경제의 고속 성장은 이론적으로 20~30년 더 지속될 가능성이 있다. 또한 광범위한 지역에서 '도시대(城市帶) 혹은 도시군'이 형성될 전망이다. 즉 중국 내륙, 특히 도시내, 도시간 배송물류시장의 '파이'는 무궁무진하게 성장할 것으로 전망된다. 이와 함께 전자상거래의 급속한 확산으로 중국 택배시장의 규모도 매년 20% 이상 급성장이 예상되고 있다.

아직 배송물류시스템이나 서비스가 완비되지 않은 내륙 주요 도시 및 도시대의 배송물류시장에 대한 비즈니스 모델 개발 및 투자가 필요하다. 물류 네트워크 구축에 필수적인 창고 등은 '물류부동산' 투자 개념으로 접근할 필요가 있으며, 선진화된 배송물류 시스템을 개발하고, 해당 지역의 파트너를 잘 선택해야 장기적으로 성공할 수 있다고 판단된다. 우리 물류기업들이 수출입과 연계된 물류만을 고집하거나 단기간의 이윤 창출에 집착한다면, 중국 내륙물류시장 진출은 요원할 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

에 56.7%, 90년에 73.8%, 2000년에 79.6%, 2009년에는 82.7%로 크게 증가된 바 있음(통계청 홈페이지).

3) 범한판토스(중국 화중사업부) 내부분석 자료(2010. 11).

4) 도시대는 도시군으로도 불림. 일정한 지역 범위 안에서 특정, 유형, 등급 규모가 다른 상당수의 도시들이 일정한 자연환경에 의해 하나 혹은 두 개의 초대도시나 특대도시를 지역경제의 핵심으로 하여, 현대화된 종합교통운송망 및 발달한 정보 네트워크를 통해 공동으로 구성된 하나의 완전한 도시 '집합체'를 의미함.

뉴스 단신

중국 항만, 복합운송 및 해외진출 확대 추진

2010년 10월 말까지 중국 규모이상 항만의 전체 물동량은 전년 동기 대비 15% 증가한 66.3억 톤을 기록했으며, 컨테이너물동량은 1.2억 TEU로 20% 증가한 것으로 나타났다. '11·5 계획' 기간에 대규모 투자와 건설을 통해 중국 항만의 화물처리능력은 근본적으로 수요를 충족시키는 수준을 유지하고 있다.

항만자원의 통합과 관련하여 '조합항'이 확산되었다. 예를 들어 후베이(湖北)성은 우한(武汉), 으저우(鄂州), 황강(黄冈) 등을 결합한 우한 신항을 설립했으며, 광시(广西)성은 베이하이(北海), 팡청강(防城港) 및 친저우(钦州)항을 통합한 국제항무그룹을 설립했다. '조합항'을 통해 장강유역 항만의 통합관리체제를 확립한 상하이(上海)항은 벨기에 제부르헤 등 해외 항만에 대한 투자를 실현하고 있다.

'12·5 계획' 기간 중국 항만산업은 항만자원 통합, 물류서비스 기능 확대 등을 통해 산업발전 방식을 전환한다. 항만의 안전관리를 강화하고 부두의 집약화 및 규모화를 확대하며, 부두의 공공개발을 통하여 내륙수로 전용항만을 적극 건설하는 것이 기본방침이다. 특히 항만의 서비스 기능의 확대와 관련해서는 'sea-rail' 및 'river-sea' 복합운송 발전과 내륙 무수항의 건설과 연해항만과의 연계성 제고를 촉진시킬 계획이며, 해외투자 및 진출을 확대함으로써 글로벌화를 적극 실현한다는 비전을 제시하고 있다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 12. 10. >

SIPG, 상하이항 항비 평균 5% 인상 예정

상하이 항만당국 'SIPG'사 이사회는, 2011년 항비를 전반적으로 평균 5% 인상할 예정이며, 그 규모는 연간 약 5억 위안으로 'SIPG'사 순이익의 10%에 불과한 것으로 분석했다.

풀(중량)컨테이너를 기준으로 한 상하이항의 기존 항비는 양산항 515위안/TEU 및 와이까오차오항 565위안/TEU이다. 2011년 1월 1일부터 양산항은 565위안/TEU 이상으로 인상되며, 와이까오차오항은 상대적으로 인상폭이 크지 않게 조정된다. 상하이 항만당국은 이 같은 항비 인상폭은 3년 전에 시행한 인상폭에 비해 매우 작은 것으로 취항선사 및 화주의 부담을 고려한 조치이며, 고객조사 결과에 있어서 반대의견이 많지 않았음을 강조하고 있다. 또한 고객의 편의를 위해 2011년에는 양산항의 취항항로가 단계적으로 조정될 가능성이 있음을 밝혔다.

한편 2010년 8월 이후 3개월 연속 세계 1위를 차지한 바 있는 상하이항의 컨테이너화물 취급실적은 높은 증가세를 계속 유지하고 있다. 특히 2010년 3분기까지 'SIPG'사 매출액 140.69억 위안을 기록하여 전년 동기 대비 16.7%를 성장했으며 순이익은 43.5% 증가한 39.15억 위안을 기록하는 등 상하이항의 수익성은 더욱 개선되었다.

< 자료 : 《财经》, 2010. 12. 6. >

청두-충칭 경제특구, '제4성장동력'으로 조성

스촨성 개혁개발위원회는, '청두-충칭 경제특구계획'이 최근 국가 개혁개발위원회의 심사 및 비준을 통과하여 국무원에 제출되었으며, 국무원 상무회의 심사 및 비준 절차에 있는 것으로 발표했다.

'청두-충칭 경제특구'는 '관중-텐웨이 경제특구' 및 '광시베이부만 경제특구'와 함께 중국 서부지역의 3대 경제특구로 '11·5 계획' 기간에 지정된 바 있으나 아직 본격적으로 출범하지 못한 유일한 서부지역 경제특구로 남아있다. 이에 따라 '12·5 계획' 기간을 계기로 중국 중서부지역에서 개발여건이 우수한 지역으로 '청두-충칭 경제특구'가 새로운 중요한 성장동력으로 선정이 되었으며, 주삼각, 장삼각, 발해만 지역 등에 이는 '제4의 성장동력'으로 평가되고 있다.

'청두-충칭 경제특구'는 스촨성의 15개 도시와 충칭시의 31개 구현을 포함한 20.6만 km²에 이르는 지역이다. 이와 같은 '청두-충칭 경제특구'의 5개 전략적 포지셔닝은, ① 서부대개발의 성장동력 및 경제 고지, ② 국가 핵심 첨단장비제조업, 현대서비스업, 하이테크기술 및 농산품 기지, ③ 도농 종합배후지역 개혁 전국시범구역, ④ 내륙개방 국가시범구역, ⑤ 국가 생태안전보장 구역 등이다.

'청두-충칭 경제특구' 계획이 본격 가동되면, 인프라, 산업조정 및 요소유통이 추진되어 스촨성 내륙 및 충칭시 낙후지역의 개발여건이 조성되면서 지역 전체의 발전이 가속화될 전망이다.

< 자료 : 一财, 2010. 12. 17. >

난징항, 장강물류 제1의 허브 지위를 확보

'11·5 계획' 기간에 난징항은 항만부두건설에 65억 위안을 투자했으며, 이를 통해 룡탄(龙潭), 시바(西坝), 통징(铜井), 치바(七坝) 등 공용 신항만 개발을 적극 추진했다. 룡탄 2기 및 5기 공용부두, 룡탄 3기 및 시바 2기 건화물부두, 시바 1기 및 신성쉬(新生圩)액화화학제품부두가 완공되어 높은 생산성의 선석 37개를 확보했다. 2010년 말 현재 난징항의 화물취급능력은 연간 1.85억 톤에 이르렀으며, 2010년 난징항의 전체 물동량은 총 1.4억 톤, 컨테이너물동량은 140만 TEU에 달할 것으로 추정된다.

'11·5 계획' 기간에 난징항은 장강삼각주 및 장강유역 화물의 집산, 내하선박과 외항선박 간의 환적, 수로-육로의 환환 등 다기능 강해형(江海型) 허브항으로 도약했다. 장쑤성이 2005년 '5개 중심도시'의 건설계획을 확립하면서 난징항을 '장강 국제항운 물류센터'로 선정했으며, 국제형, 다기능 및 종합형의 강해형 허브항만 건설을 가속화하여 장강물류 '제1의 허브' 지위를 확보한다는 비전을 설정한 바 있다.

'12·5 계획' 기간에는 '장강 항운센터' 육성을 중심으로 항만 관련산업 개발, 심수항로 건설, 항만발전 환경 최적화, 신항건설 가속화 등을 적극 추진함으로써 이를 확고히 하며, 특히 항만, 물류, 산업, 원구, 도시의 '5위1체' 발전패턴을 유지할 방침이다. 그리고 총 70억 위안을 투자하여 룡탄, 시바, 치바, 통징 등 4대 공공항만의 전용부두 건설을 확대하고 특히 룡탄항과 시바항은 핵심 항만으로 육성한다.

그 결과 2015년 난징항 전체 물동량은 3억 톤, 컨테이너물동량은 300만 TEU에 도달하여 장강물류 최대 허브항만의 지위를 확고히 할 계획이다.

< 자료 : 上海国际海事信息与文献网, 2010. 12. 6. >

중국 철도, 2015년 석탄 수송량 24억 톤 예상

중국 철도부 경제계획원 예측에 따르면, 중국 철도의 전체 화물 수송량은 2015년 45억 톤에 이르고, 그 중 석탄 수송량은 24억 톤에 달할 전망이다. 중국 철도부는 또한 2020년 중국 철도 화물 수송능력을 총 69억 톤까지 확대하고, 그 중 석탄 수송능력은 32억 톤에 이르도록 한다는 목표를 설정하고 있다.

2009년 중국 철도 화물 수송량은 33.2억 톤을, 그 중 석탄 수송량은 17.5억 톤을 기록하였다. 그리고 '11·5 계획' 기간에 착공된 주요 철도의 완공시기가 2012년 초부터 2013년 말까지 집중되어 있어서 2011년과 2012년에 중국 철도의 수송능력은 상대적으로 부족할 전망이다.

철도에 의한 '직행수송' 및 'sea-rail' 복합운송이 향후 중국 철도 개발전략의 핵심으로 선정되었으며, 600-1,000km 거리의 경우 '직행운송'이 원가 측면에서 유리하고 1,500km 이상의 거리는 'sea-rail' 복합운송이 적합한 것으로 분석되고 있다.

중국 철도의 경우 3개 노선의 핵심 수송통로가 운영되고 있다. ① 다친(大秦)노선은, 산시성 석탄의 수송통로로 친황다오(秦皇島)항에서 수출선박에 선적되며, ② 선수황(神朔黃)노선은, 산시성 등의 석탄을 수송하는 통로로 황예(黃驛)항에서 선적되며, ③ 신규로 건설되는 제3통로는 내몽고 서부, 산시성 북부, Ningxia 자치구의 석탄 생산기지를 출발하여 주로 차오페이텐(曹妃甸)항에서 선적될 예정이다.

< 자료 : 阿思达克财经网, 2010. 12. 14. >

톈진, 중국 북부 고속화물철도 물류센터 건설

톈진시는 고속성 및 편리성을 확보한 입체적인 물류네트워크 구축을 위하여 대외교통, 도시간 교통, 도시내 교통 등의 측면에서 협력을 확대하여 물류서비스 기능을 적극 개선하고 중국 북부의 '국제해운센터' 및 '국제물류센터'를 건설한다는 목표를 설정했으며, 공간적인 경계를 타파함으로써 대외교통능력 및 서비스 전파능력을 대대적으로 향상시킬 계획이다.

이를 위하여 톈진시는 2010년에 6개 철도역과 3개 노선을 건설하며, 일련의 철도건설사업도 착공할 예정이다. ① 베이징-상하이의 총 1,318km 중 110.5km의 톈진구간이 2010년에 본격 가동될 예정이며, ② 톈진-친황다오의 261.3km 중 65km의 톈진구간이 2011년에 준공될 예정이며, ③ 베이징-톈진 도시간 연장선 총 45.1km 중 40km의 톈진구간은 2012년 완공되어 운행될 예정이며, ④ 톈진-바오뎡 노선의 총 157km 중 19.1km의 톈진구간이 2013년 완공될 예정이다. 특히 37km인 톈진-바오뎡 화물노선 구간은 톈진시 최초로 운행될 시속 200km의 고속철도 화물철도 노선이 될 것이다.

이 같은 톈진시의 적극적인 철도 건설을 통해 톈진지역 철도화물수송 체계는 대내외 철도노선구도를 구축함으로써 톈진항의 집산능력을 강화시킬 것이며, 톈진시의 중국 북부 교통허브 지위를 확고히 하여 동북, 화북, 화동 지역은 물론 서북 지역까지 영향력이 확산될 전망이다.

< 자료 : 天津网(天津), 2010. 12. 17. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적

항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)											
	2008년	2009년	2010년									
			1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	연간 누계
단둥	3,259.2	4,349.6	365.7	252.9	402.3	506.6	506.0	616.0	501.0	501.0	550.0	3,835.8
다롄	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	2,704.6	21,196.8
잉커우	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	1,897.0	14,962.3
친황다오	25,220.3	24,942.1	2,246.5	1,884.3	2,262.2	2,429.5	2,285.6	2,258.1	2253.2	806.4	2,110.4	16,289.7
톈진	35,590.1	38,111.0	3,186.0	2,664.0	3,452.0	3,469.0	3,527.0	3,504.0	3318.0	1,880.4	3,373.0	25,187.4
옌타이	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	1,760.0	15,179.3
웨이하이	1,619.5	2,008.4	151.4	144.9	124.7	142.3	149.4	148.5	155.6	178.1	206.5	1,250
칭다오	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	2,902.0	23,141.3
르자오	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	1,895.9	15,189.5
렌윈강	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	1,110.5	9,022.2
상하이	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		31,710.8
닝보	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	5,043.4	41,463.6
원저우	4,260.2	5,772.6	557.2	390.4	447.7	596.3	565.5	586.9	576.6	513.8	564.1	4,241.3
푸저우	6,726.2	8,084.9	591.0	420.1	467.8	496.4	570.9	667.7	636.2	644.7	629.0	4,532.8
취안저우	7,227.7	766.4	589.7	595.5	702.2	751.4	779.1	802.8	766.8	817.7	681.6	5,897.1
샤먼	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	1,185.0	8,428.1
산터우	2,814.0	3,098.5	275.0	285.0	285.0	290.0	285.0	305.0	295.0	300.0	300.0	2,345
광저우	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	3,459.5	24,817.5
선전	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	1,894.6	14,693
주하이	3,848.0	4,419.7	366.7	373.2	331.8	408.6	474.4	456.9	474.1	513.5	502.8	3,535.3
중산	2,747.1	3,401.4	368.1	190.4	383.7	376.9	421.0	393.5	413.0	404.7	467.2	3,050.4
하이커우	2,613.6	2,731.7	311.8	323.5	361.7	449.2	373.4	269.9	246.2	285.4	313.9	2,623.2
계	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	33,551.0	292,592.4

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.

자료 : <CHINA PORTS>