KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 2월 23일

제11-2호

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

2011년 국제해운시장 전망 - Ⅱ

상하이항운교역소 정보부
구윈펑 경리

2. 건화물 시장

세계 경제가 완만히 회복하면서 2011년 글로벌 건화물 해운 수요가 소폭 증가할 전망이다. 'Drewry'가 2010년 10월 발표한 건화물 계간 보고에 따르면 2011년 글로벌 물동량 증폭은 2010년에 비해 크게 감소한 4.8%에 불과할 것으로 예측되었다. '중국 특수'가 여전히 글로벌 건화물 운송시장의 수요에 영향을 미치는 핵심요인이다. 중국 거시경제가 안정적으로 성장하고 지속적인 산업구조 조정 및 에너지절약 강화 등의 정책적인 추진 하에서 석탄과 철광석 등 대량화물 수요는 지속적인 증가세를 보일 것이다. 석탄의 경우 2011년 중국 자체의 공급 능력이 향상되면서 북부에서 생산된 석탄을 남부로 운송하는 '베이메이난윈(北煤南运)'이 여전히 남부 연해지역의 주요 성·시들이 외부로부터 석탄을 공급받는 중요한 수단이다. 외국으로부터의 수입은 2010년의 1.6억 톤보다 증가할 가능성은 거의 없다. 철광석의 경우 정부의 부동산정책 조정, 낙후된 철강생산기업 퇴출정책시행 및 철광석가격 담합 등 많은 요인에 의해 2010년에는 월별 수입량의 큰 파동이 나타났으며, 국제 건화물선 운임의 진폭도 크게 하는 요인이 되었다. 중국철강협회는 지난 11월 중국의 철광석 수입 의존도를 낮추면서 국내 철광석의 사용을 큰 폭으로 확대할 것임을 선포한 바 있다. 그럼에도 불구하고 2011년 철광석 수입에 있어서는 여전히 많은 불안요인이 존재하는 것으로 판단된다. 곡물의 경우 중국의 곡물생산이 7년간 계속 증가했다는 '치롄증(七连增)'을 기록했지만 옥수수, 콩, 사료용 곡물 등의 수입 수요가 여전히 소폭 상승할 것으로 예상된다. 중국 등 신흥국가들의 대량화물 무역구조 변화에 따라 석탄, 철광석, 곡물 등의 해상운송 거리는 더욱 증대될 것으로 예상되며, 2011년 글로벌 건화물 해상운송 환적물동량 증폭이 건화물 물동량 전체의 증폭을 상회할 전망이다.

선박공급 측면 : 'Drewry'예측에 따르면 2010년 말 전 세계 건화물선 운항선박량은 전년 대비 17.5% 증가했으며, 2011년에는 이에 비해 14.3% 증가한 6.14억 톤(dwt)에 이른 것으로 예측된다. 금융위기 이후 2년간

의 선박량 증가율이 연간 10% 이상을 기록했으며, 이는 향후 글로벌 건화물선 시장에 보다 큰 압력으로 작용할 것이다. 특히 '케이프사이즈'의 경우, 'CVRD'사 등 글로벌 광물생산기업들이 자체적인 선대를 구축함에 따라 전통적인 해운기업들에 큰 충격을 초래했다. 따라서 2011년 글로벌 건화물선 시장에서의 경쟁은 과거에 비해 크게 심화될 전망이며, 국제유가의 상승과 인건비의 인상 압력 등으로 해운기업들의 수익성은 더욱 악화될 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

3. 유조선 시장

글로벌 경제가 안정적으로 회복되고는 있지만 아직 충분한 성장잠재력을 확보한 것은 아닌 것으로 보인다. 2011년의 석유 수요는 완만한 증가세가 예상되지만 특히 아시아 지역의 증가율이 높을 전망이다. 중국이 에너지 절약 및 폐기물 배출 감소 정책을 추진하는 가운데 에너지 소비구조 최적화를 위한 조정을 지속적으로 추진할 것이다. 최근 중국 원유 소비량 증가 대비 GDP 성장의 탄력계수를 고려하면 '12·5 계획' 기간에 중국 원유소비량의 연평균 증가율은 약 5%의 수준을 유지할 것으로 예측된다. 최근 수년간 중국의 원유생산은 안정적인 추세를 유지해 왔다. 2010년에 '보하이(渤海)'만의 새로운 유전이 생산을 본격화하면서 중국의 원유 생산량이 빠른 속도로 증가하고 있다. 그럼에도 불구하고 2011년 중국의 국내 원유생산은 제한적일 수 밖에 없으며, 따라서 수입 원유에 더욱 의존할 것으로 보인다. 그리고 국제 원유 가격의 상승 압력을 고려할 경우 원유의 수입에 있어서도 불확실한 요소가 작용할 것으로 분석된다.

선박공급 측면 : 'Drewry'예측에 따르면 2011년 말까지 전 세계의 1만 톤급 이상 유조선 운항선박량은 약 5.2억 톤(dwt)에 이르며(해체량은 고려하지 않음), 증가폭은 13%로 예상된다. 그 중에서 VLCC 선대는 1.95억 톤(dwt)으로 증가폭은 약 15%이며, 2011년 모든 선형의 탱커 선대는 전년에 비해 큰 폭으로 증가할 전망이다. 선박량 증가폭이 수요의 증가폭을 초과함에 따라 시장에서 경쟁은 격화할 가능성이 크며, 그 결과 운임이 하락할 가능성도 크다.

* 본 컬럼은 제11-1호 '정기선(컨테이너)시장'에 이어서 2회에 걸쳐 연재되었음

2011年国际航运市场展望 -II

上海航运交易所信息部
顾云凤经理

2、干散货运输市场

在全球经济缓慢复苏的带动下，2011年全球干散货海运需求小幅增长。据德鲁里公司的2010年10月份发布的干散货季刊，2011年全球干散货海运需求增幅仅为4.8%，明显低于2010年的增幅。“中国因素”仍是影响全球干散货运输需求的主要因素之一。在中国宏观经济平稳发展，以及继续调整产业结构、加大节能减排力度的政策引导下，煤炭、矿石等大宗散货的需求将保持适度增长的态势。其中：煤炭方面，2011年中国的煤炭自给能力有所提升，“北煤南运”仍然是南方沿海主要省市地区外调煤炭的主要通道，外贸进口煤炭在2010年达到1.6亿吨的基础上，继续大幅增长的可能性不大；铁矿石方面，受中国房地产政策调控、淘汰落后钢铁产能以及铁矿石价格谈判等多种因素的影响，2010年铁矿石月度进口量出现大幅波动，并影响国际干散货运价一波三折。中钢协在11月份对外宣布将减少中国铁矿石进口依存程度，大力推进国内矿的使用，预计2011年铁矿石进口仍存在很大的不确定因素；粮食方面，中国取得粮食产量“七连增”的佳绩，但是，其玉米、大豆、饲料粮等进口需求仍将有小幅增长。受中国等一些新兴经济体的大宗散货贸易格局变化，煤炭、铁矿石、谷物的海运运距将进一步拉长，2011年全球干散货海运周转量增幅将高于海运量增幅。

运力供给方面：据德鲁里预测，在2010年末全球干散货运力增幅达到17.5%的基础上，2011年末全球干散货运力将继续增长14.34%，船队规模达到6.14亿载重吨。继金融危机后，连续两年运力增幅超过10%，为未来全球干散货海运市场带来更大的压力。2011年的全球干散货运输市场的运力过剩程度将进一步加深。尤其海岬型船，在淡水河谷等全球各大矿商纷纷开发自主船队后，对传统航运产业的冲击更大。预计2011年国际干散货市场竞争激烈程度将高于往年，在国际油价高位运行、人员成本上升的压力下，企业盈利能力进一步弱化。

3、油轮运输市场

全球经济企稳复苏，但世界经济还缺乏足够的复苏动力。预计2011年石油需求量增速减慢，但亚洲地区的石油需求增幅较高。在中国推进节能减排的进程中，能源消费结构

也将进行调整优化。结合历年中国原油消费增长对GDP增长的弹性系数，初步预测“十二五”期间中国原油表观消费量年增长在5%左右。近年来，中国原油产量基本保持平稳略增的态势。2010年，由于渤海湾新油田投产，产量增长较快。但是，2011年国内原油产量增幅有限，原油消费需求增长将更多依赖于原油进口。但考虑到国际原油价格大幅上涨的压力，原油进口存在一定的不确定性。

运力共给方面：据克拉克森数据统计，至2011年底万吨级以上油轮船队运力约达5.2亿载重吨(不考虑拆船量)，增速在13%左右，其中VLCC达1.95亿载重吨，增速在15%左右。苏伊士型油轮运力约7367万载重吨，增速在15%左右。除小型油轮外，2011年所有船型的运力较2010年都有较大幅度的增加，运力增长幅度大于需求的增长幅度将会加剧市场的竞争情况，运价下行的压力较大。

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 中国统计年监 , 2010. 9 ; 中国物流与采购联合会, 中国物流年监 , 각년호.

물류산업, '12·5' 기간에 8대 기회 맞을 듯

2011년부터 2016년까지의 중국 '12차 5개년 경제개발계획(12·5 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, '12·5 계획' 기간에 중국의 도시화 현상은 3가지 추세를 보일 것으로 전망된다. 즉 도시수량 증가 가속화, 중서부지역 도시발전 가속화 및 중심도시[1]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 中国统计年监」, 2010. 9. ; 우리나라의 도시화율은 1960년에 27.7%, 70년에 40.7%, 80년에 56.7%, 90년에 73.8.%, 2000년에 79.6%, 2009년에는 82.7%로 크게 증가된 바 있음(통계청 홈페이지).

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(城市带)[4]' 형성이 '12·5 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-샹탄(长株潭) 도시군, ⑥ 쓰촨-충칭(川渝) 도시군, ⑦ 산동반도(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(皖江城市带)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 고속철도망이 형성된 이후에는 기존 철도망의 화물운송능력을 극대화할 방침인데, 이로 인해 물류서비스 체계에 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

그 외에도 '12·5 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 바이 같이, 중국경제의 고속 성장은 이론적으로 20~30간 더 지속될 가능성이 있다. 또한 광범위한 지역에서 '도시대(城市带) 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>

3) 범한판토스(중국 화중사업부) 내부분석 자료(2010. 11).
4) 도시대는 도시군으로도 불림. 일정한 지역 범위 안에서 특징, 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 구성한 하나의 완전한 도시 '집합체'를 의미함.

뉴스 단신

「12·5계획」, 수운관리 8대 주제 확정

제2차 중국 '전국항구항운(港航)관리국장 연석회의(하얼빈, 2월 14~15일)'에서 「12·5 계획」 수운 발전 및 산업 관리의 기본방향 및 8개 중점 추진내용을 확정했다.

회의에서 「12·5 계획」 기간은 수운사업 발전, 특히 내하수운발전의 중요한 전략적 시기임을 강조했고, 항구항운관리부서는 ①법규체계 건설, ②정책체계 완비, ③정보화 건설, ④구조 조정, ⑤시장 감독, ⑥운송 보장, ⑦개혁 창신, ⑧문화 건설 등 8개 부문에서 산업 관리를 강화해야 한다고 밝혔다.

또한, 2011년 항구항운관리는 ①내하수운의 발전 가속화, ②해양운송 업무 확대, ③수운구조 조정 가속화, ④수운 기초 인프라 건설 및 관리 가속화, ⑤수운 운송서비스 및 보장 수준 향상, ⑥수운 과학기술 및 정보화 수준 향상, ⑦수운 법규체계 건설 강화, ⑧해협양안 간 수로교통의 조화로운 발전 추진, ⑨국제협력 및 산업 소프트 경쟁력 강화 등 9대 업무를 통해 추진할 것으로 예상된다.

< 자료: 环球物流网, 2011. 2. 17. >

중국 첫 해양경제구 가동

2011년 2월 18일 산동반도해양경제구(山东半岛蓝色经济区)에 포함된 7개 도시(칭다오青岛、동잉东营、옌타이烟台, 우이팡潍坊、우이하이威海、르자오日照, 빈저우滨州)의 23개 프로젝트에 대해 산동성 정부는 중국공상은행을 비롯한 12개 은행 본행 및 6개 보험사와 '산동반도해양경제발전 전략협력협의'를 체결했으며 총 투자액이 2,549.4억 위안에 달했다고 밝혔다. 이것은 중국 첫 해양경제구가 가동되었다는 것을 의미한다.

「산동반도해양경제구발전계획(山东半岛蓝色经济区发展规划)」은 2011년 1월 4일에 국무원으로부터 정식 비준되었다. 이 계획은 「12·5 계획」 첫 해에 비준된 첫 '국가발전전략'이며, 중국 해양경제발전을 추진하고 구역경제 총체 구조를 완비하는 중요한 의미를 지니고 있다. 그리고 이번 협력협의는 농업 과학기술, 신에너지 이용, 국제물류, 관광문화 등 여러 영역이 포함된다.

< 자료: 新华网 , 2011. 2. 18. >

장강수로, 화물운송량 6년 연속 세계 1위 차지

「11·5 계획」 말 장강(长江)항로의 통과능력이 50% 이상 향상되어 장강화물 내하운송량이 세계 내하운송 부문에서 6년 연속 1위를 기록하여 연강(沿江)경제의 발전을 견인하고 있다. 「11·5 계획」 기간 중

국정부는 장강항운건설에 「10·5 계획」 기간보다 3배가 넘는 78.6억 위안을 투자해 장강항운 인프라 시설을 크게 개선하였다. 또한 2010년 장강간선 화물운송량이 15억 톤을 돌파했고, 규모이상 내하항구 화물물동량 13.8 억 톤을 기록했다.

< 자료: 环球物流网 , 2011. 2. 21. >

후베이성, '철도, 수로, 도로, 항공' 일체화 구축 전망

후베이성은 향후 5년(「12·5 계획」) 내에 우한(武汉)을 '전국적 종합교통허브'로 건설할 목표로 '철도, 수로, 도로, 항공' 일체화 종합체계를 완비하여 우한의 대외교통 집산 및 복사 능력을 한층 향상시킬 계획이다.

첫째, 우한을 중심으로 성내 각 도시로 1시간, 정저우(郑州), 허페이(合肥), 창사(长沙) 등 중부도시로 2시간, 베이징, 상하이, 광저우, 충칭 등 국내 대도시로 3~4시간의 교통권을 구축할 계획이다.

둘째, 2015년까지 우한신항 총 물동량이 2억 톤을 돌파하고 컨테이너물동량이 260만 TEU에 달하는 중부지역의 '수상 관문(水上门户)'으로 건설할 계획이다.

셋째, 우한 톈허공항(天河机场)은 제3터미널 및 제2활주로의 건설·운영에 따라 국내허브공항 및 중요 국제공항으로 구축되어 2015년 여객물동량이 3,800만 명에 달할 전망이다.

마지막으로 도로부문에서는 2015년까지 100km^{2}마다 160km 이상의 도로, 100km마다 8km 이상의 고속도로를 건설할 계획이다.

< 자료 : 湖北省交通运输厅 , 2011. 2. 15. >

샤먼과 대만, 상호지역에 대표기구 설립 전망

샤먼시(厦门市)는 2010년 대외무역액이 최초로 500억 달러를 돌파해 전년대비 30% 이상 증가, 금융위기 전의 2008년보다도 25% 증가하여 2015년까지 1,000억 달러를 돌파할 것으로 전망하고 있다. 또한 2011년 내에 대만 까오셩항(高雄港)과 타이중항(台中港)과의 협력을 강화하여 상호지역에 대표기구를 설립할 계획을 발표했다.

해관 통계에 따르면, 2010년 샤먼시의 대(对)대만 해상화물운송 직항선박은 1,775편, 화물운송량은 763만 톤, 화물가치는 58억 달러이다. 샤먼시는 대만 까오셩항(高雄港), 타이중항(台中港)과 각각 100여 해리가 떨어져 무역 왕래가 아주 긴밀하다. 샤먼 하이창보세구(海沧保税区)와 대만 까오셩항(高雄港), 샹위보세구(象屿保税区)와 타이중항(台中港)은 서로 적극적으로 협력하여 양안의 물류 협력을 더욱 강화시킴으로써 샤먼시가 앞으로 대대만 혹은 국제물류센터가 될 것으로 기대된다.

< 자료 : 中国新闻网 , 2011. 2. 13. >

Prologis, 충칭 바난(巴南)에 물류센터 건설

세계 물류 거두 Prologis는 6.8억 위안을 투자해 '충칭공로물류기지(重庆公路物流基地)'에서 '도시물류 배송센터'를 건설할 계획이며 2년 후에 투입되면 해마다 3,500만 위안의 세금을 낼 전망이다.

Prologis는 아시아 최대의 공업 및 현대물류 인프라 공급자 및 서비스공급자이며, 세계 유명한 물류 부동산 개발업자로 중국 18개 도시에 진출해 있다.

이번 충칭 바난구(巴南区)에 위치한 '충칭공로물류기지'는 작년 9월에 건설이 시작되었으며, 총 계획 면적이 20만 km^2에 달한다. 핵심 산업용지는 7km^2이고 저장상업무역(배송)센터, 전시교역구, 화물배송센터, 환적센터, 철도화물역, 산정(山顶)기업공원, 중앙상업구, 종합부대구 등 여러 기능구가 포함된다.

이 기지는 3단계로 나눠서 건설되는데, 1단계는 2011년 상반기에 건설·운영될 것으로 예상된다. 초기에 이미 6개 국내외 대형물류기업이 입주 계약을 체결했다.

< 자료: 华龙网-重庆商报 , 2011. 2. 17. >

광저우항, 2015년까지 인프라 건설에 200억 위안 투자

「12·5 계획」 기간 광저우(广州)항은 200억 위안이 투자되어 출해항로 및 대형 심수선석을 중점 건설될 계획이다. 따라서 화물처리능력이 현재보다 1.5억 톤 증가, 특히 컨테이너 처리능력은 600만 TEU의 증가가 예상된다. 또한 3.5만 톤급 이상 선석의 처리능력이 총 처리능력에서 차지하는 비중이 「11·5계획」 말기의 52%에서 72%로 증가하고, 5만 톤급 이상 선석의 처리능력이 32%에서 50%로 증가할 것으로 예상된다.

2010년 광저우항 화물물동량이 4.1억 톤으로 전년대비 12.9% 증가하여 닝보-저우산과 상하이에 이은 중국 제3위의 항만으로 부상하였다. 또한 컨테이너 물동량이 1,255만 TEU를 초과해 전년대비 12.1% 증가하여 상하이, 닝보-저우산, 선전에 이어 중국 제4위를 기록하였다.

< 자료 : 环球物流网 , 2011. 2. 17. >

중국 서부지역 첫 보세항구 오픈

중국 서부지역 첫 보세항구인 광시칭저우항구(广西钦州港区)가 정식 운영되었다. 이 보세항구는 광시북부만 경제구의 중심 지역에 있고 중국 서남경제권, 화남경제권 및 ASEAN 경제권의 결합점에 위치하며, 중국 서부연해지역의 유일한 보세항구 또는 중국 14개 보세항구 중에서 유일한 완성차 수입 통관 기능이 있는 보세항구이다. 이 보세항구는 2008년 5월29일 국문원의 비준을 받아 설립되었고, 총 계획면적은 10km^2이다.

칭저우보세항구는 세계자유무역기능과 가장 흡사하고 중국에서 개방수준이 가장 높고 기능이 가장 완비하며 정책 혜택이 가장 좋은 세관특수감독구역이며 통관, 수출가공, 보세물류 등 기능을 갖추고 면제, 보세, 퇴세, 면세 등 정책 혜택을 향유해 발전 우세를 보이고 있다.

< 자료 : 中国经济网 , 2011. 2. 17. >

통계

중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리 실적

항만	컨테이너 화물 처리실적 (천 TEU)												
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년							
						1월	2월	3월	4월	5월	6월	누계
상하이	21,719.0	26,152.0	25,792.0	25,001.0	29,069.0								
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	18,250.1	22,509.7								
닝보-저우산	6,852.1	9,430.5	10,923.5	10,503.0	13,144.3								
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	11,187.8	12,519.8								
칭다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	10,260.0	12,010.0								
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	8,704.0	10,000.0								
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	4,680.4	5,824.3								
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	4,576.0	5,262.0								
롄윈강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	3,031.8	3,870.6								
잉커우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	2,537.3	3,338.4								
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	1,401.1	1,541.2								
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	1,222.7	1,470.5								
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	1,251.0	1,369.5								
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	1,101.3	1,250.6								
르자오	252.7	430.2	708.6	821.0	1,061.0								
산터우	443.3	615.0	720.1	821.4	933.1								
진저우	310.8	723.3	650.1	738.4	754.8								
주하이	527.6	631.9	653.8	555.8	695.0								
하이커우	244.8	285.7	346.4	431.2	613.4								
웨이하이	245.0	306.4	346.5	377.4	443.4								
원저우	281.7	351.1	380.5	393.5	412.3								
자싱	45.5	37.2	100.7	202.4	350.2								
친황다오	200.0	300.0	402.6	330.7	339.8								
잔장	203.6	272.0	284.0	231.6	320.2								
단동	151.0	181.2	222.2	260.2	319.7								
합계	83,795.1	105,291.2	112,089.3	108,871.1	129,422.8								

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
자료 : <CHINA PORTS> 2011년 제2호.