



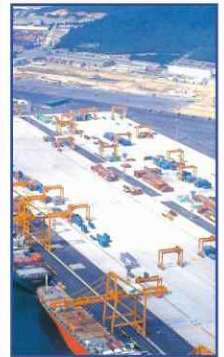
KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 3월 23일

제 11-3호



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



푸젠성 항만 대정합

푸저우대학교 부총장
왕젠 교수

푸젠(福建)성은 해양대성으로써 13.6만 km²의 광활한 해역과 3,752km의 전국 2위의 해안선을 보유하고 있다. 또한 동산완(東山灣), 샤먼완(廈門灣), 메이저우완(湄洲灣), 싱화완(興化灣), 뤼원완(羅源灣), 산두아오(三都澳) 등 246km의 심수 해안선 중에서 10-30만 톤급 선석 건설 가능 해안선이 전국 1위로 꼽힌다. '11·5계획' 기간 해협서안경제구 건설 보조 가속화와 국민경제의 지속적 발전에 따라 푸젠성 전체 항만 규모도 지속적으로 확대되었다. 연해지역 항만물동량은 2006년 2.37억 톤에서 2010년에 3.3억 톤으로 증가, 컨테이너물동량은 2006년 588만TEU에서 2010년 867만 TEU로 급등하였다. 항만이 점차 푸젠성 경제 및 사회발전의 중요한 전략적 포인트로 발전하고 있다.

푸젠성의 샤먼(廈門)항, 푸저우(福州)항, 취안저우(泉州)항(메이저우완 남안), 푸톈(莆田)항(메이저우완 북안), 장저우(漳州)항, 닝더(寧德)항 등 6대 항만 건설이 빠르게 전개되고 있지만 '대항만, 대통로, 대물류'의 발전목표와는 아직도 상당한 거리가 있다.

따라서 푸젠성은 관리체제 혁신 및 항만정합사업을 추진시키고 있다.

2006년 1월 푸젠성은 샤먼시 행정구역에 속한 동뚜(東渡), 하이창(海滄), 송위(嵩嶼), 류우톈(劉五店), 여객부두 등 5대 항구와 장저우(漳州)시 행정구역에 속한 자오인(招銀), 허우쓰(后石), 쓰마(石碼) 등 3대 항구를 합병시켜 '새로운' 샤먼항을 탄생시켰다. 이는 전국에서 최초로 행정구역을 넘어 추진된 항만정합사업이다.

2010년 8월, 푸젠성은 새로운 '샤먼항만 관리체제 일체화 실시방안'을 정식 비준하여, 장저우시 행정구역내의 동산(東山), 구레이(古雷), 자오안(詔安), 윈샤오(云霄) 등 4대 항구와 진터우궁(鎮頭宮)작업구가 8월 31일에 정식으로 샤먼항에 합병되었다. 이로써 샤먼, 장저우 두 도시 내의 모든 연해항만을 통일 관리하는 '신샤먼 항만관리국'이 출범되었다. 다른 4개 항만의 정합 또한 점진적으로 전개되어 항만관리체제가 지속적으로 질서화되고 있다. 또한 2008년 10월, 메이저우완(취안저우-푸톈) 항만정합이 추진되면서 메이저우완 항만관리국이 2009

년 8월에 설립되었다.

2009년 11월 푸젠성 항만일체화총체방안(福建省港口一体化总体方案)이 출범한 이후 푸저우(福州)항-닝더(宁德)항 정합사업 또한 추진되었다. 현재 푸저우-닝더, 메이저우완의 항만정합이 질서 정연하게 추진되고 있고, 새로운 푸저우, 샤먼, 메이저우완 등 3대 항만관리체제 기반을 형성했다.

푸젠성 항만일체화 정합은 상당한 효과를 거뒀다고 평가할 수 있다. 하지만 그 과정에는 다양한 문제점도 존재한다. 예를 들어, “단일 항만, 단일 정책” 문제가 있는데, 합병 이전의 샤먼항 세금 혜택 및 보조, 통관 편리화 등 우대정책을 장저우항에 적용하려고 했으나, 정책·법규, 행정 및 세금체제 등이 상이하여 결국 양 도시는 하나의 항만으로 합병됐지만 하나의 정책을 펼치지 못했다.

또는 항만 명칭 문제로, 샤먼항의 자오인(招银)과 쓰마(石码) 등 기존의 장저우항 행정구역내의 항구들이 합병 이후 신규 명칭(항만 코드)을 부여받아야 하나 아직까지 국무원의 정식 확인을 받지 못해 대외 무역시 여전히 ‘장저우항’ 신분에서 벗어나지 못하는 실정이다. 이런 문제들은 항만정합 실천과정에서 대안 모색 및 협의를 통해 해결됨으로써, 항만 일체화 정합이 가속화되고 항만체제 개혁 또한 진일보할 것이다.

푸젠성 항만발전을 전망해보면, 항만정합에 따라 항만발전구도가 완비되고, 항만관리체제 일체화와 항만발전 일체화 역시 한층 가속화될 전망이다. 푸젠성은 항만의 명확한 포지셔닝, 구도 최적화, 합리적인 기능 분리를 통해 상호 보완적인 푸저우, 메이저우완, 샤먼항의 3대 항만 발전 구도 형성에 박차를 가할 것이다.

3개 항만집단을 세계시장 및 주변지역과 중서부지역에 서비스를 제공하는 현대화된 항만 집단으로 육성하여, 2015년 전성 연해항만 물동량이 5억 톤, 컨테이너 물동량이 1,500만 TEU로 하는 목표를 위해 노력해야 한다.

이 중에서 샤먼항은 컨테이너운송 위주로, 벌크화물운송을 보조로 하는 여객·화물 운송이 병행하는 국제항운허브와 국제 컨테이너 환적허브를 목표로 2015년에 물동량 2억 톤 돌파, 컨테이너물동량 1,000만 TEU 초과 등이 기대되고 있다.

푸저우항은 컨테이너 및 대량화물 운송이 조화롭게 발전하는 국제항운허브항으로 성장할 것이며, 2015년 물동량이 1.5억 톤으로 도약할 것으로 전망된다.

또한 메이저우완을 대량화물 및 컨테이너운송이 병행하는 주허브항으로 기울 것이며 2015년 물동량이 1.5억 톤으로 증가될 전망이다.



福建省港口大整合

福州大学 副校长
王健 教授

福建是海洋大省，海域辽阔，海域面积13.6万平方公里，海岸线长3752公里，居全国第二；港口优势突出，拥有东山湾、厦门湾、湄洲湾、兴化湾、罗源湾、三都澳等众多优良深水港湾，深水岸线246公里，可建设10至30万吨级泊位的深水岸线资源居全国第一位；沿海岛屿总面积1324.1平方公里，共有500平方米以上岛屿1546个，居全国第二，开发利用前景广阔。“十一五”期间，随着海峡西岸经济区建设步伐的加快和国民经济的持续快速发展，福建港口总体规模不断扩大，沿海港口货物吞吐量从2006年的2.37亿吨上升到2010年的3.3亿吨，港口集装箱吞吐量从2006年的588万标箱上升到2010年的867万标箱，港口正在成为福建经济社会发展的重要战略支撑和战略依托。

福建省沿海厦门港、福州港、泉州港（湄洲湾港口南岸）、莆田港（湄洲湾港口北岸）、漳州港和宁德港等六大港口建设发展迅速，但距离“大港口、大通道、大物流”的发展要求还有一定差距。为此，福建省创新管理机制，促进港口整合。2006年1月，按照福建省委、省政府的重大决策部署，厦门行政区内的东渡、海沧、嵩屿、刘五店、客运五大港区与漳州行政区划内的招银、后石、石码三大港区合并，组成新的厦门港，成为

全国首个跨行政区划管理的沿海主要港口。2010年8月11日，福建省政府正式批准新的厦门港口管理体制一体化实施方案，漳州市行政区划内的东山、古雷、诏安、云霄四大港区和镇头宫作业区于同年8月31日正式并入厦门港，涵盖厦门、漳州两市所有沿海港口的新厦门港口管理局开始了正式运作。其他四个港口的整合也在逐步展开，港口管理体制不断理顺。2008年10月，湄洲湾（泉州—莆田）港口开始整合，湄洲湾港口管理局于2009年8月挂牌运作；2009年11月，《福建省港口一体化整合总体方案》出台后，福州—宁德港口整合开始启动。目前，福州—宁德、湄洲湾（泉州—莆田）港口的深化整合工作正在有序推进，初步建立了新的福州、厦门、湄洲湾三大港管理机制。

福建省港口一体化整合取得了一定成效。当然，港口整合需要一个过程，整合过程中需要解决一些问题。如“同港同政策”问题，原厦门港港区享受的税费、补贴、口岸通关等各项优惠政策在延伸至原漳州港港区时遇到了政策法规、行政体制、税收体制等因素的影响，造成两市未能“同港同政策”。又如港口名称问题，厦门港招银、石码等原漳州行政区划内的港区，并入厦门港后的新名称（编码）还未得到国务院的正式确认，对外

贸易中仍然是漳州港。这些问题有待实践中摸索、协调、磨合、解决，加快推进港口一体化整合步伐，进一步深化港口体制改革。

展望福建省港口发展，可以预见：随着港口整合，港口发展布局进一步完善，港口管理体制一体化、港口发展一体化进程进一步加快。福建省将充分发挥港口优势，加快形成定位明确、布局优化、分工合理、优势互补的海峡西岸北部福州、中部湄洲湾、南部厦门三大港口发展格局，打造面向世界、服务周边及中西部地区的现代化港口群，到2015年全省沿海港口货物吞吐量将达到5亿吨，集装箱吞吐量将达到1500万标箱。

其中，厦门港建设成为以集装箱运输为主、散杂货运输为辅、客货并举的国际航运枢纽和国际集装箱中转中心，到2015年货物吞吐量将突破2亿吨，集装箱吞吐量将突破1000万标箱；福州港建设成为集装箱和大宗散杂货运输相协调的国际航运枢纽港，到2015年货物吞吐量将达到1.5亿吨。湄洲湾港建设成为以大宗散货和集装箱运输相协调的主枢纽港，到2015年货物吞吐量将超过1.5亿吨。



동향 및 이슈

중국, 「12·5계획」과 물류산업 발전 전망

중국, 12·5계획 전문 발표

2011년 3월 14일 폐막한 제11차 전국인민대표대회(4차 회의)에서 중국인민공화국 국민경제 및 사회 발전 “제12차 5년” 계획(이하 12·5계획)이 표결·통과되어, 3월 16일 신화망(新华网)을 통해 전문이 전격 공표되었다. 총 16편(篇), 62장(章), 약 6만자(字)로 편재된 12·5계획(2011-2015)은 <표-1>과 같이 구성된다.

제1편은 서론의 성격으로 발전환경, 지도사상, 주요목표 및 정책방향에 대해서 기술되어 있다. 주요목표 중 경제발전 3대 목표는 ① GDP 연평균 7% 성장(39.8(2010)→55.8(2015)조 위안), ② GDP 대비 서비스업증가치 비중 4% 제고(43(2010)→47(2015)%), ③ 도시화율 4% 제고(47.5(2010)→51.5(2015)%)이다. 제3편은 ‘산업변화 및 개선을 통한 산업 핵심경쟁력 제고(转型升级 提高产业核心竞争力)’에 대한 내용으로 구성되고, 특히 제12장은 ‘종합교통운수체계 구축(构建综合交通运输体系)’에 대한 내용을 담고 있다. 그리고 제4편은 ‘발전환경 조성을 통한 서비스산업 대발전 추진(营造环境 推动服务业大发展)’ 내용을 담고 있으며, 그 중 제15장 제2절에서 ‘현대물류업의 대대적 발전(大力发展现代物流业)’에 대해 설명하고 있다.

[표-1] 12·5계획의 구성 (16편, 62장)

목차	주요내용	비고
제1편	발전방식 전환을 통한 창조적, 과학적 발전의 신국면 개척(발전환경, 지도사상, 주요목표, 정책방향)	1~4장
제2편	농업발전을 통한 사회주의 신농촌 건설 가속화	5~8장
제3편	산업변화 및 개선을 통한 산업 핵심경쟁력 향상 (제조업 개선 및 향상, 전략신흥산업 발전, 에너지 생산 및 활용방식 변혁 추진, 종합교통운수체계 구축, 정보화 수준 전면 제고, 해양경제발전 추진)	9~14장
제4편	발전환경 조성을 통한 서비스산업 대발전 추진 (생산성 서비스산업(금융, 물류, 하이테크기술, 상업 서비스) 가속화, 생활성 서비스산업 대대적 발전, 서비스산업 발전에 유리한 환경 조성)	15~17장
제5편	구도 최적화를 통한 지역협력발전 및 도시화의 건전한 발전 추진	18~20장
제6편	녹색발전을 통한 자원절약형, 친환경형 사회 건설	21~26장
제7편	창의 방식을 통한 ‘과학교육흥국’ 및 ‘인재강국’ 전략 실시	27~29장
제8편	민생 개선을 통한 건전한 기본공공서비스체계 구축	30~36장
제9편	사회관리 강화 및 창신(개혁)	37~41장
제10편	문화대발전, 대변영 추진	42~44장
제11편	개혁을 통한 사회주의 시장경제체제 완비	45~49장
제12편	호혜 및 공동 이익 추구를 통한 대외개방 수준 제고	50~53장
제13편	민주화 발전을 통한 사회주의 정치문명 건설 추진	54~56장
제14편	협력 심화를 통한 중화민족 공동체 건설	57~58장
제15편	군민 단결을 통한 국방 및 군대 현대화 건설 추진	59~60장
제16편	실시 강화로 위대한 발전 목표 달성	61~62장

주: 음영으로 표시된 부분에는 모두 ‘물류(物流)’가 언급되고 있음. 특히 제4편 15장 2절은 물류산업에 대해 총체적으로 언급됨.
 자료: 中央政府门户网站(www.gov.cn), 国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要(全文), 2011. 3. 16.

물류산업 발전목표, “효율, 통합 및 선진화”에 초점

11·5계획 과 비교한 12·5계획 의 ‘물류산업 발전 방향’은 큰 틀에서 크게 차이가 없어 보이나, 12·5계획 은 “효율, 통합, 선진화”에 초점을 맞춰 보다 세밀하고 구체적으로 기술하고 있다(<표-2> 참조). 11·5계획 기간 축적된 물류자원의 효율적 통합·활용, 물류인프라의 연결 강화 및 지역구도 최적화, 3PL의 대대적 발전, 중점 화물별(농산품, 대량광산품, 중요공업품) 물류체계 개선, 물류의 지능화 및 표준화 수준 제고 등 물류 선진화를 전면에 내세우고 있다. 즉, 물류 하드웨어 부문의 효율 및 통합과 물류 소프트웨어 부문의 선진화를 달성하는 것이 12·5계획 기간의 핵심목표로 판단된다.

<표-2> 물류산업 발전관련 11·5계획 과 12·5계획 전문 비교

11·5계획		12·5계획	
제4편	제16장 생산성 서비스업 확대 발전 제2절 현대물류업 대대적 발전	제4편	제15장 생산성 서비스업 발전 가속화 제2절 현대물류업 대대적 발전
① 현대물류관리 기술 확대 보급, 기업내 물류사회화 촉진, 기업의 물자구입, 생산조직, 상품판매 및 재생자원 회수 등 업무 시스템화 실현 ② 전문화된 물류기업 육성, 제3자물류 적극 발전 ③ 물류기술 표준화 시스템 건설, 물류 신기술 개발 및 활용 강화, 물류정보화 추진 ④ 물류인프라 통합 강화, 대형 물류허브건설 및 지역적 물류중심 발전		① 사회화, 전문화, 정보화된 현대물류서비스 시스템 건설 가속화, 제3자물류 대대적 발전, 기존 물류자원의 우선적 통합·활용, 물류인프라 건설 및 연결 강화, 물류효율 제고 및 물류원가 절감 ② 농산품 및 대량광산품, 중요공업품 등 중점영역의 물류발전 추진 ③ 물류산업 발전의 지역구도 최적화, 물류원구 등 물류기능집적구의 질서 정연한 발전 지지 ④ 현대물류관리 확대 보급, 물류 지능화 및 표준화 수준 제고	
第二节 大力发展现代物流业 ① 推广现代物流管理技术, 促进企业内部物流社会化, 实现企业物资采购、生产组织、产品销售和再生资源回收的系列化运作。 ② 培育专业化物流企业, 积极发展第三方物流。 ③ 建立物流标准化体系, 加强物流新技术开发利用, 推进物流信息化。 ④ 加强物流基础设施整合, 建设大型物流枢纽, 发展区域性物流中心。		第二节 大力发展现代物流业 ① 加快建立社会化、专业化、信息化的现代物流服务体系, 大力发展第三方物流, 优先整合和利用现有物流资源, 加强物流基础设施的建设和衔接, 提高物流效率, 降低物流成本。 ② 推动农产品、大宗矿产品、重要工业品等重点领域物流发展。 ③ 优化物流业发展的区域布局, 支持物流园区等物流功能集聚区有序发展。 ④ 推广现代物流管理, 提高物流智能化和标准化水平。	

자료 : 中央政府门户网站(www.gov.cn), 国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要(全文), 2011. 3. 16.
 신화망(news.xinhuanet.com), 国民经济和社会发展第十一个五年规划纲要(全文), 2006. 3. 16.

「12·5계획」에 부합하는 중국 물류 비즈니스모델 개발해야

바야흐로 중국 물류산업의 향후 5년의 ‘큰 그림’은 확정되었고, 2011년 상반기 내에 세부실천계획이 보다 확실한 윤곽을 드러낼 것이다. 하드웨어 부문은 “효율, 통합(복합), 네트워킹” 등의 원칙하에 물류 인프라의 병목구간을 개선함으로써 거점별 종합허브체제가 구축될 것이고, 소프트웨어 부문은 “안전·환경, 지능화, 표준화” 등의 원칙하에 현대물류업, 즉 ‘물류의 선진화’를 추구할 것으로 예상된다.

따라서 중국 물류시장, 특히 내륙물류시장 진출 및 사업 확장을 위해, 우리 물류기업은 12·5계획의 발전방향과 부합하는 물류 비즈니스모델을 개발할 필요가 있다. 또한 물류 비즈니스모델 개발에 있어 종합교통운수체계 구축 방향, 도시군의 발전 추세 등 지역발전 구도 등을 분석하여 우선 진출지역을 선정하는 것이 바람직하다고 판단된다. 그리고 농촌 현대화에 따른 콜드체인물류, 전략신흥산업 육성에 따른 산업별 맞춤형 물류, 중장비 등 특수화물 물류 등에 대한 비즈니스모델 개발이 필요하다.

또한 진출방식 측면에서는 12·5계획 기간에 ‘물류자원의 우선적 통합’이 이루어질 것으로 예상되는데, 이 과정에서 다소 우량한 중국 로컬 물류기업을 인수하여 내륙진출의 교두보로 활용할 필요가 있다. 특히, 도시내 혹은 도시간 ‘유통물류와 택배물류’ 등이 도시화 진전과 전자상거래시장의 급성장에 힘입어 크게 성장할 것으로 전망되기 때문에 중국 중소형 유통 및 택배 물류기업 인수가 보다 빠른 내륙진출의 기회를 가져다 줄 것으로 판단된다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

※ 중국물류리포트 ‘동향 및 이슈’는 중국 중앙정부의 12·5계획 전문 발표에 따라, 3주에 걸쳐 물류, 교통운수 및 지역개발 전망에 대해 연재될 예정이다.

제 2011-3호 (3월 23일) : 중국, 12·5계획 과 물류산업 발전 전망

제 2011-4호 (3월 30일) : 중국, 12·5계획 과 종합교통운수체계 구축 전망

제 2011-5호 (4월 6일) : 중국, 12·5계획 과 지역개발구도 최적화 전망

뉴스 단신

중국 중앙재정계획 중 교통운수지출, 전년 대비 10.3% 증가

중국 ‘제11회 전국 인민대표대회 제4차 회의(베이징, 2011. 3. 5)’에서 재정부가 제출한 ‘2011년 연간예산보고’를 살펴보면, 2010년 중앙재정지출 중 교통운수부분에 지출된 금액은 당초 예산의 122.7%에 해당하는 2,599.25억 위안이며, 2011년 중앙재정계획 중 교통운수부분 지출은 2010년 대비 10.3% 증가된 2,866.91억 위안으로 확정되었다.

또한 국가발전개혁위원회에서 제출한 ‘국민경제 및 사회발전 연간계획보고’에서는, 2011년 사회고정자산투자액 예상 증가율을 18%로 확정지었고, 중앙예산 중 사회고정자산투자액을 3,826억 위안으로 안배했다. 교통운수부분에서는 2011년 전국 도로 총연장을 전년대비 3% 증가된 410만 km, 그 중 고속도로는 전년대비 9,000km 증가된 8.3만 km, 고등급 내하항로는 전년대비 400km 증가된 1.04만 km, 공항 수는 전년대비 6개 증가된 181개에 달할 것으로 전망된다.

그리고 ‘12·5 계획’ 중 교통운수부분에서는 국가고속도로, 성시간선도로, 장강간선허로, 고등급 내하항로 및 중서부 항만, 중서부 지선항공, 서부간선 공항건설을 추진하고, 도로 유지보수 강화 등의 내용이 포함되어 있다.

< 자료 : 中国交通报, 2011. 3. 7. >

2010년 중국 사회물류총액, 125.4조 위안, GDP 대비 17.8% 기록

최근 통계에 따르면, 2010년 중국 사회물류총액은 전년대비 15% 증가한 125.4조 위안을 기록했다. 그 중 공업품 물류총액은 전년대비 14.6% 증가된 113.1조 위안, 사회물류총액 중 90.2%를 차지했다. 이 부분은 사회물류총액의 증가세에 가장 큰 영향을 준 중요한 부분이다. 그리고 수입화물 물류총액은 전년대비 22.1% 증가된 9.4조 위안으로, 이는 중국 수입화물 물류가 급속한 회복세에 있음을 의미한다.

또한 주목되는 점은 GDP 대비 사회물류총비용의 비율이 안정된 발전추세의 기반 하에 다소 하락된 수치를 나타낸 점이다. 2010년 중국 GDP는 39.8조 위안, 사회물류총비용은 7.1조 위안을 기록했다. 따라서 중국 2010년 GDP 대비 사회물류총비용의 비율은 전년대비 0.3% 하락된 17.8%를 기록했는데, 이는 중국 물류의 효율이 다소 향상되었음을 의미한다.

< 자료 : 中华工商时报, 2011. 3. 3. >

2010년 중국 해양생산총액 3.8조 위안 초과

중국 국가해양국은 2010년 중국 해양경제통계공보(2010年中国海洋经济统计公报)를 발표(2011.3.3.)했다. 2010년 중국 해양생산총액은 전년대비 12.8% 증가된 38,439억 위안이며, 중국 GDP의 9.7%를 차지했다.

공보에 따르면, 2010년 중국 해양산업은 총체적으로 안정된 증가세를 보였다. 주요 해양산업의 부

가가치액은 전년대비 13.1% 증가된 15,531억 위안, 해양과학연구 교육관리 서비스사업 부가가치액은 전년대비 10.7% 증가된 6,839억 위안을 기록했다. 그리고 중국 해양경제의 제1, 제2, 제3차 산업의 비율은 '5 : 47 : 48' 이고, 해양관련 취업인구는 3,359만 명, 그 중 신규 취업 인구는 80만 명에 달한다.

< 자료 : 新华社, 2011. 3. 4. >

상하이 종합보세구, 최초 외자유자리스회사 입주

미국 Will's Lease Finance사가 '푸둥공항종합보세구'에 동 사의 아태지역 첫 번째 리스회사를 설립(2011.3.10)했다. 이는 상하이 종합보세구 내 최초로 입주한 외자유자리스회사이다.

2009년 6월, 상하이 종합보세구에서 용자리스사업이 본격 가동할 때, 미국 Will's Lease Finance사와 상하이 종합보세구는 "전략협력 MOU"를 체결하였고, 당시 '상하이 종합보세구 관리위원회' 지엔다닝(简大宁) 부주임은 국내 및 국제 리스회사는 향후 상하이가 용자리스산업을 육성하는데 원동력이 될 것이라고 언급한 바 있다.

'상하이 종합보세구 관리위원회'는 양산보세항구, 외고교보세구(외고교보세물류원구 포함) 및 푸둥공항 종합보세구를 통일 관리하기 위해 설립(2009.11.18)되었다. 2010년 상하이 종합보세구에 입주된 용자리스회사는 총 6개로 20여 개의 항공기 리스 실적을 기록했다. 향후 푸둥공항 종합보세구에서는 비행기 엔진, 항공원자재 리스 및 대형기계 등 금융리스사업 등을 추진할 계획이다.

< 자료 : 一财网, 2011. 3. 14. >

'12·5' 내하수운발전 실시의견 출범

교통운수부는 <국무원의 장강 등 내하수운발전의 의견> 관철집행 실시의견(关于贯彻<国务院关于加快长江等内河水运发展的意见>的实施意见)을 최근 발표했다. ① 장강간선 항로시스템 정비 강화, ② 기타 고등급항로 건설 강화, ③ 내하 주요항만과 부분 주요항구 건설 가속화, ④ 내하운송 선박선형표준화 추진 가속화, ⑤ 항로와 시설 유지보수 및 관리수준 향상, ⑥ 내하수운구조 최적화에 전력, ⑦ 내하수운 안전보장 및 응급처리능력 향상, ⑧ 녹색 내하수운체계 구축 등 8개 중점사업을 확정함으로써, 국무원에서 제기한 2020년 내하수운 발전목표에 따라 '12·5 계획' 기간의 내하수운 건설 및 발전목표를 한층 더 명확히 했다.

특히 '장강간선 항로시스템 정비 강화'에 따라 장강하류 난징(南京) 이하 12.5m 침수항로 건설을 중점 추진하는 등 '12·5 계획' 기간에 장강수운능력은 현저히 향상될 전망이다. 장강 종류의 경우, 징장(荆江)구간을 1급항로로 승격하여 수심을 3.5m, 청령지(城陵矶)-우한(武汉) 구간 수심을 3.7m, 우한-안칭(安庆) 구간의 수심을 4.5m 및 안칭-우후(芜湖) 구간의 수심을 6m까지 개선시킬 계획이다. 상류 구간은 산샤-거저우(葛洲)댐 사이의 티엔시(天溪)와 리엔튀(莲沱) 등 항로 정비 및 부대시설 건설을 통해 댐의 운영 최적화 및 관리 강화로 2개 댐 사이의 통항 여건을 대폭 향상시킬 계획이다.

현재 12.5m 침수항로는 타이창(太仓)구간까지 연장되어 있는데, 금년 1월 8일 통항 개시 이후 타이창항은 미국 LA항 등 8개 국제 및 국내항로를 개척하였고, 1월분 타이창항 컨테이너물동량은 2010년 동기대비 44.37% 증가된 17.52만 TEU, 화물물동량은 31.98% 증가된 753.98만 톤을 기록했다.

< 자료 : 交通运输部, 2011. 3. 3. >

중국-미얀마 철도노선, 올해 착공 계획

중국 상무부 천더밍(陈德铭) 부장은 중국과 미얀마를 연결하는 철도 노선을 2011년에 착공할 계획이며, 동 사업이 현재까지 지연된 주요원인은 미얀마 국내 대선문제와 레일차이 문제였다고 밝혔다.

중국-미얀마 철도노선은 중국 서남부지역을 주변국과 연결시키는 철도, 도로, 전력망/통신, 석유/천연가스 및 항만 등 일련의 인프라 시설 중 한 부분이다.

독일의 Deutsche Welle사(언론사)는 최근 몇 년간 윈난(云南)성과 미얀마간의 무역액은 점차 증가되는 추세라고 밝히면서, 철도노선의 연결은 쿤밍(昆明)시가 중국-아세안(ASEAN) 자유무역구에서 중요한 도시로 거듭날 수 있는 분기점이라고 강조한바 있다. 또한 천더밍 부장은 윈난성의 개방수준이 한층 제고되면 동남아지역까지 그 영향력이 과급되어 이 지역의 경제발전을 가속화시킬 것으로 전망하고 있다.

현재 중국은 광시(广西)자치구와 베트남, 라오스간의 철도 건설도 추진 중에 있다.

< 자료 : 财新网, 2011. 3. 10. >

베이부완지역, 중국 남부 연해지역 종합보세물류체계 구축

국무원은 광시자치구에 4개의 세관특수감독관리구역(海关特殊监管区域) 설립을 1년 사이에 비준한 바 있다. 비준 순으로 2008년 5월, 아세안(ASEAN)과 가장 근접한 중국 서부지역 유일의 보세항구인 광시 친저우보세항구(广西钦州保税港区), 2008년 12월, 중국 내륙 국경의 최초 종합보세구인 광시핑시양종합보세구(广西凭祥综合保税区), 2009년 2월, 난닝보세물류센터(南宁保税物流中心) 및 베이하이수출가공구(北海出口加工区)이다.

특히 최근에 광시자치구 친저우보세항구가 정식 운영됨으로써 4개 보세물류기능을 구비한 비교적 완비된 광시자치구 ‘베이부완경제구 보세물류체계’가 형성되었다. 이 지역은 중국 서남지역과 동남아시아를 연결하는 핵심허브로 부상됨에 따라, 전체 지역발전 및 중국-아세안(ASEAN) 경제무역협력 측면에서 큰 추진효과가 나타날 것으로 기대한다.

광시자치구는 향후 2-3년간 1,654억 위안을 투입하여 130개 물류사업을 중점 추진하고, 보세물류체계를 중심으로 생산성 물류, 국제무역 물류, 도시상업 물류 및 전문시장 협력발전의 ‘대물류’ 체계를 형성할 전망이다.

< 자료 : 人民日报, 2011. 3. 8. >

통계

❖ 중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적

항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)											
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년						
						1월	2월	3월	4월	5월	6월	누계
닝보저우산	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	62,915.1	6,107.1						
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	56,319.9	5,392.1						
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	40,959.3	3,443.7						
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	25,759.8	40,000.0	3,562.0						
창다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	35,012.0	3,236.0						
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	31,399.3	3,046.9						
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	26,293.9	2,437.4						
탕산	4,065.6	4,750.2	10,853.0	17,559.0	24,959.0	2,634.0						
르저오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	22,596.7	2,162.9						
양저우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	22,579.4	2,390.7						
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	22,091.4	2,055.9						
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	20,852.5	1,959.0						
잔장	8,172.8	9,165.0	10,403.9	11,838.2	13,638.3	1,325.1						
렌완강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	13,506.4	1,358.8						
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	11,096.3	12,728.1	1,342.1						
황화	8,144.9	8,333.0	7,980.3	8,373.6	9,438.4	951.9						
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	7,664.0	8,455.4	630.5						
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	8,455.4	628.8						
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	7,124.8	595.2						
주하이	3,602.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	6,019.2	543.4						
천저우	762.0	1,206.3	1,507.6	2,013.5	6,008.6	342.9						
단둥	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	5,505.0	532.0						
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	4,797.5	373.5						
타이저우	3,027.1	3,311.6	3,897.8	4,178.5	4,705.7	395.9						
후저우	2,028.2	2,192.3	2,458.6	3,458.4	4,533.5	471.3						
합계	325,175.1	370,928.8	404,069.4	428,672.3	510,894.8	47,919.1						

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.
 자료 : <CHINA PORTS> 2011년 제2호.