KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 4월 27일

제11-5호

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「12·5 계획」내하항운발전 전망

상해해사대학교 물류연구중심 주임
린궈롱 교수

1. 국가의 12·5 계획

2011년 1월, 국무원이 공표한 장강 등 내하수운 발전 가속화에 관한 의견 에서 2020년까지 전국 내하수운 화물 운송량은 30억 톤 이상 달성, 1.9만 km의 국가 고등급 항로 건설, 주요 항구 및 일부 중요 지역 항구의 대형화, 전문화, 현대화를 추진할 계획이다.

2011년 3월, 전국 11차 전인대(4차 회의)에서 통과된 12·5 계획 에는 연해항만 및 내하수운의 건설 중점(제12장)이 열거되어 있다. 즉 장강 등 내하 고등급 항로 건설을 대대적으로 추진하고 내하수운 선박 표준화 및 항만 대형화 발전을 추진한다는 것이다. 특히 장강상류 및 장강중류 징저우(荆州) 구간 항로 정비, 장강어귀 12.5m 심수항로의 상향 연장 공사 추진, 시장(西江) 항운간선 기능 확장 및 경항운하(京杭运河) 개조 등 장강삼각주 및 기타 고등급 항로 건설을 추진할 방침이다.

2. 교통운수부의 12·5 계획

2011년 3월 1일, 교통운수부가 발표한 "국무원의 장강 등 내하수운 발전에 대한 의견" 관철에 대한 실시의견 (이하 실시의견)에서 2015년까지 전국 내하 고등급항로 표준 달성길이가 2010년 말보다 3,000km 증가, 항만물동량이 13억 톤 증가, 선박 평균 톤수가 2010년의 450톤에서 800톤으로 증가, 단위 운송원가를 2010년보다 10% 감소시킨다는 목표를 제시했다. 12·5 계획 기간 전국 내하수운 발전에 2,000억 위안이 투입돼 11·5 계획 기간의 2배가 예상되며, 그 중 중앙정부 투자가 450억 위안으로 11·5 계

획 의 2.7배가 될 것이다.

실시의견 은 국무원이 제시한 내하수운 발전의 6개 주요임무를 8개 중점 공작임무로 세분화하여 국무원이 제시한 2020년 내하수운 발전목표에 의해 12·5 계획 기간의 내하수운 발전목표를 한층 더 명확하게 했다.

첫째, 장강 간선항로 시스템 정비를 가속화한다. 중류 징저우(이창(宜昌)~청링지(城陵矶))구간 항로 정비 및 하류 12.5m 심수항로를 난징까지 확대 등 2대 공정을 추진하여 2015년까지 기본적으로 장강간선항로의 총체계획 강요 에서 제시된 목표를 달성할 것이다.

둘째, 기타 고등급항로 건설을 가속화한다. 즉 2015년까지 시장 항운간선, 경항운하 및 주강삼각주 고등급 항로망이 전면적 혹은 기본적으로 계획 표준에 도달하고, 장강삼각주 고등급 항로망 60%가 계획 표준에 도달하도록 한다.

셋째, 내하 주요 항만 및 일부 중요 항구지역(港区) 건설을 가속화한다. 노후 부두 재개발과 항구지역의 기능 조정을 가속화한다. 도로와 내하 주요 컨테이너항구의 연결을 실현시킨다. 주요 항구를 화물 환적기지나 대량화물 교역센터로 발전시켜 종합화물 운송허브를 형성한다.

넷째, 내하운수선박 선형표준화 추진을 가속화한다. 2015년까지 내하 여객선, 위험품선 등 중점 선형의 표준화, 체계화를 실현하고, 기타 선박 선형의 표준화율을 50% 이상 달성한다. 내하선박의 평균톤수가 800톤(DWT)에 달하며 그 중에 장강간선의 선박평균톤수가 1,600톤에 달한다.

다섯째, 항로와 시설에 대한 보수 및 관리 수준을 향상시킨다. 전국 항로 관리 및 보수 발전강요(2011-2020년) 를 제정·실시한다. 내하항로 등급 인정 혹은 재평가를 실시하고 자금 투입을 늘리고 시설과 설비의 건설 및 갱신 개조를 강화시키고 기술표준 및 규정제도를 완비하며 내하항로에 대한 행정 규범을 강화한다.

여섯째, 내하수운 구조를 최적화한다. 현대항운 서비스업을 대대적으로 발전시키고, 내하항운의 민영경영체제화를 지속 추진하며, 강-바다 직통운송, 간선-지선 직통운송, 강-바다 환적운송 등 운송서비스 네트워크를 완비한다. 다방식 연계운송을 대대적으로 발전하고 컨테이너와 대량 화물의 수로-철도 복합운송을 적극적으로 추진하며 항만·항운기업이 산업사슬을 확장하는 것을 격려한다.

일곱째, 내하수운 안전 보장 및 긴급대응 능력을 향상시킨다. 내하수운 안전 감독, 긴급대응 및 치안방어 능력을 강화하고, 장강간선의 전방위 파급, 전천후 감독, 쾌속 대응능력을 갖추는 수상 안전 감독 및 응급구조체계를 구축한다. 내하 오염방지, 수상구조, 항로소통 응급대책을 제정하여 응급대책체계를 지속적으로 완비한다.

여덟째, 녹색내하수운체계를 구축한다. 자원절약 및 환경보호의 이념을 내하항운계획, 설계, 시공, 보수 및 운영 전체 과정에 관통하게 한다. 장강간선, 시장간선 등 중점 지역에서 선박 액면 초과 및 위험품응급 기지를 건설하며 장강간선, 시장항운간선에서는 보통 수역은 100톤, 중점 수역은 200톤의 오염제거 능력을 갖추게 한다.

3. 12·5 계획 내하수운 발전전망

(1) 장강 내하수운 네트워크 기반 형성

심수항로 건설 대대적 추진, 중류항로적극 완비 및 상류항로 등급을 향상시켜, 5만 톤급 해선(海船)이 난징까지, 5천 톤급 해선이 우한까지, 3천 톤급 선박이 청링지(城陵矶)까지, 1천 톤급 선박이 수이푸(水富)까지 직통할 전망이다. 이에 따라 12·5 계획 기간 장강 간선과 지선 항로 네트워크가 기본적으로 형성될 것으로 보인다.

(2) 녹색수운체계 구축

내하수운의 우세를 충분히 발휘하여 녹색수운체계를 건설하고, 수운자원을 충분히 이용하는 동시에 자연환경도 보호한다.

즉 내하수운 건설을 가속화하면서 수운과 수리 및 수력 발전의 관계, 수운과 도로 및 철도 발전의 관계, 수운자원개발과 생태환경보호의 관계를 고려하여 내하수운산업 업그레이드 및 지속 가능한 발전을 추진한다.

(3) 관련 법률·법규체계 진일보 완비

항로법 은 이미 국무원이 2011년 입법계획 '2류 계획'에 포함시켜 적극 추진하고 있다. 12·5 계획 기간, 항로법 , 국내수로운송조례 를 중점으로 한 수운 법률·법규를 출범시킬 것이다.

(4) 종합 정보서비스 체계 구축

과학기술 및 정보화 수준과 황금수로의 통과능력을 향상시켜 12·5 계획 기간 장강, 주장 및 경항운하의 종합 정보서비스 체계를 구축한다. 종합 정보서비스체계 구축은 내하수운의 물류 효율을 보다 향상시킬 것으로 전망된다.

中国"十二五"内河水运发展展望

上海海事大学教授 林国龙
物流研究中心 主任

1. 国家层面的"十二五"发展规划

2011年1月份，中国国务院出台的《关于加快长江等内河水运发展的意见》中提出，到2020年，全国内河水运的货运量要达到30亿吨以上，建设1.9万公里国家高等级航道，同时主要港口和部分地区重要港口建成规模化、专业化、现代化港区。

2011年3月份，全国人十一届四次会议通过的《国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》（以下简称"十二五"规划）中列出了沿海港口和内河水运的建设重点（"十二五"规划第十二章），即大力推进长江等内河高等级航道建设，推动内河运输船舶标准化和港口规模化发展。重点发展的内容是：整治长江上游航道，实施长江中游荆江河段航道治理工程，稳步推进长江口12.5米 深水航道

向上延伸。实施西江航运干线扩能工程和京杭运河升级改造工程，推进长江三角洲高等级航道网及其他高等级航道建设。

2. 交通部门的“十二五”发展规划

2011年3月1日，中国交通运输部出台的《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》（以下简称《实施意见》）提出，到2015年，力争全国内河高等级航道达标里程比“十一五”末增加3000公里，港口吞吐能力增加13亿吨，船舶平均吨位从“十一五”末的450吨提高到800吨左右，同时单位运输成本较2010年降低10%。预计在“十二五”期间，投向全国内河水运建设的资金将达到2000亿元，是“十一五”时期的两倍，其中中央投资占450亿元，是“十一五”时期的2.7倍。

《实施意见》将国务院提出的内河水运发展六项主要任务细化为八项重点工作，并根据国务院提出的2020年内河水运发展目标进一步明确了“十二五”内河水运建设和发展目标，增强了针对性和可操作性。

一是加快长江干线航道系统治理。重点实施中游荆江河段（宜昌至城陵矶段）航道治理、下游12.5米 深水航道上延至南京两大工程，力争“十二五”末基本实现《长江干线航道总体规划纲要》的发展目标。

二是加快其他高等级航道建设。力争“十二五”末，西江航运干线、京杭运河和珠江三角洲高等级航道网全面或基本达到规划标准，长江三角洲高等级航道网60%达到规划标准。

三是加快内河主要港口和部分重要港区建设。加快老旧码头的加固改造和港区功能调整。实现高等级公路或高速公路与内河主要集装箱港区的联接。推进主要港口向货物中转基地、大宗货物交易中心发展，逐步建成综合货运枢纽。

四是加快推进内河运输船舶船型标准化。力争“十二五”末基本实现内河客船、危险品船等重点船型的标准化、系列化，其他船舶的船型标准化率达到50%以上；内河船舶平均吨位达到800载重吨，其中长江干线达到1600载重吨。

五是着力提升航道及设施的养护与管理水平。制定实施《全国航道管理与养护发展纲要（2011-2020年）》。开展内河航道定级或重新评定工作，加大资金投入，加强设施、设备建设和更新改造，健全技术标准和规章制度，强化内河航道行政执法。

六是着力优化内河水运结构。大力发展现代航运服务业；继续推进内河航运的公司化经营；完善江海直达、干支直达、江海转运运输服务网络；大力发展多式联运，积极推进集装箱、大宗货物的水铁联运；鼓励港航企业延伸产业链。

七是着力提高内河水运安全保障和应急处置能力。加强内河水运安全监管、应急处置及治安防控能力建设，建成长江干线全方位覆盖、全天候监控、具有快速反应能力的水上安全监管和应急搜救体系。制定内河防污染、水上搜救和航道保畅应急预案，不断完善应急预案体系。

八是着力构建绿色内河水运体系。将节约资源和保护环境的理念贯穿于内河水运的规划、设计、施工、养护和运营全过程。在长江干线、西江航运干线等重点地区建设船舶溢油和危险品应急基地，力争长江干线、西江航运干线达到一般水域100吨、重点水域200吨的清污能力。

3.与“十一五”内河水运规划比较分析

国家层面的“十一五”内河水运发展重点是要完善沿海沿江港口布局，重点建设集装箱、煤炭、进口油气和铁矿石中转运输系统，扩大港口吞吐能力；改善出海口航道，提高内河通航条件，建设长江黄金水道和长江三角洲、珠江

三角洲高等级航道网。推进江海联运。

概括地说，交通运输部在“十一五”期间要完成三大任务：⑴ 继续加快沿海港口建设；⑵ 大力推进以长江黄金水道为重点的内河水运建设；⑶ 进一步加强支持系统建设。

与“十一五”内河水运发展比较，“十二五”内河水运发展规划有以下特点：

一是继承性。按照构建畅通、高效、平安、绿色的现代化内河水运体系的规划目标，到2015年，“两横一纵两网十八线”1.9万公里高等级航道70%达到规划标准，新增和改善航道里程6500公里，其中三级及以上航道3500公里，长江三角洲高等级航道网60%以上达到规划标准。西江航运干线继续实施扩能工程；继续实施船闸扩能工程。

“十二五”将全国内河高等级航道达标里程比“十一五”末增加3000公里，港口吞吐能力增加13亿吨，全国内河船舶平均吨位达到800吨左右，要比“十一五”末提高67%，单位运输成本将降低10%。

二是突出重点工程。

⑴ 内河高等级航道建设。也即加快长江干线上、中、下游航道系统治理，重点实施中游荆江河段航道治理工程和南京以下12.5米深水航道建设工程两个重大工程；建成桂平二线和长洲三、四线船闸，启动西津和贵港二线船闸建设，建成老口、鱼梁航运枢纽，对南宁至梧州段航道进行升级改造；京杭运河实施苏南段、浙江段和山东济宁至东平湖段三级航道建设工程；长三角高等级航道网全面加快苏申外港线、长湖申线、湖嘉申线、杭申线、杭平申线、芜申线、大芦线等高等级航道建设；珠三角高等级航道网全面建成并逐步完善高等级航道网，建设白坭水道、磨刀门水道及出海航道；同时积极推进嘉陵江、乌江、汉江、湘江、赣江、合裕线、沙颍河、松花江、闽江等航道建设。

⑵ 建设规模化专业化港区。也即以重庆长江上游航运中心和武汉长江中游航运中心及中西部地区主要港口的规模化、专业化港区为重点，建设多用途、集装箱、汽车滚装、大宗散货等泊位。

4.“十二五”内河水运发展展望

⑴ “十二五”期间干支航道基本成网

通过大力推进深水航道建设，积极改善中游航道建设，着力提高上游航道等级，“十二五”期间5万吨级海船可通达南京，5000吨级海船通达武汉，3000吨级船舶通达城陵矶，万吨级船队通达重庆，1000吨级船舶通达水富。长江干支航道将基本成网。

⑵ 建成绿色水运体系

水运本身就具有占地少、成本低、能耗小、污染轻、运能大、效益高的优势。改造后的内河航道网已经不再是低等级航道网了，而是按照现代物流运输要求,高标准进行打造的高等级内河航道网。通过加大内河航道的维护和利用，充分发挥内河水运的优势，建成绿色水运体系，充分利用水运资源的同时保护了自然环境。

在加快内河水运建设的同时，要妥善处理水运与水利、水电发展的关系，水运与公路、铁路发展的关系，水运资源开发与生态环境保护的关系，推进内河水运产业升级和可持续发展。

⑶ 相关法律法规体系进一步完善

备受关注的《航道法》已经列入国务院今年立法计划的“二类计划”，正在加大推进力度。“十一五”期间，以《航道法》、《国内水路运输条例》为重点的水运法律法规将颁布实施。

⑷ 建成综合信息服务系统

通过提升科技和信息化水平，提升长江黄金水道通过能力，在“十一五”期间将建设长江、珠江和京杭运河综合信息服务系统。综合信息服务系统的构建，将提高内河水运的物流效率。

동향 및 이슈

중국, 「12·5계획」과 지역개발구도 최적화 전망

중국 3대 지역발전전략, 발전구도 최적화 강조

12·5계획(2011-2015) [1] 제5편(优化格局 促进区域协调发展和城镇化健康发展)은 중국 전 지역의 총체발전전략, 주체기능지역 발전전략 및 도시화 전략 등 3대 전략에 대해 기술하면서, 11·5계획(2006-2010) 의 연장선상에서 지역간 협력 발전 및 건전한 도시화 촉진을 바탕으로 개발구도를 최적화할 것임을 특히 강조하고 있다.

총 3개의 장(제18/19/20장)은 ① 지역발전 총체전략 실시(实施区域发展总体战略), ② 주체기능구역 전략 실시(实施主体功能区战略), ③ 적극적이고 온당한 도시화 추진(积极稳妥推进城镇化)으로 구성되며, 세부내용은 <표-1>과 같고, 각 장의 주요 특징을 아래에서 살펴보고자 한다.

[표-1] '지역개발구도 최적화' 주요내용

편	장	절
제5편 지역협력발전 및 건전한 도시화 촉진을 통한 지역개발구도 최적화 (第五篇 优化格局 促进区域协调发展和城镇化健康发展)	제18장 지역발전 총체전략 실시	제1절 서부대개발의 새단계 추진(推進新一輪西部大開發) 제2절 동북지역 등 노공업기지 전면 진흥(全面振興東北地區等老工業基地) 제3절 중부지역 흥기 대대적 추진(大力促進中部地區崛起) 제4절 동부지역의 솔선발전 적극 지지(積极支持東部地區率先發展) 제5절 혁명근거지, 민족지역, 변경지역 및 빈곤지역에 대한 지지역량 강화(加大對革命老區、民族地區、邊疆地區和貧困地區扶持力度)
	제19장 주체기능구역 전략 실시	제1절 국토공간 개발구도 최적화(优化國土空間開發格局) 제2절 기능구 요구에 따른 유형별 관리정책 실시(實施分類管理的區域政策) 제3절 구역별 업적 및 성과 평가 실행(實行各有側重的績效評价) 제4절 연결 및 조화 체제 구축 완비화(建立健全銜接協調机制)
	제20장 적극적이고 온당한 도시화 추진	제1절 도시화 전략적 구도 구축(构建城市化戰略格局) 제2절 농업인구의 도시 전이 안정적 추진(穩步推進農業轉移人口轉爲城鎭居民) 제3절 도시 종합서비스 능력 증강(增强城鎭綜合承載能力)

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.

지역발전 총체전략, 서부 대개발전략을 우선 실시

제18장에서는 전 중국을 대상으로 한 지역발전 총체전략에 대해 5개의 절로 구성된다. 특히 서부대개발의 새로운 단계(5단계 중 2단계를 의미) 추진을 제1절에서 기술하면서, 서부대개발 전략을

1) 2011년 3월 14일 폐막한 제11차 전국인민대표대회(4차회의)에서 「중국인민공화국 국민경제 및 사회발전 "제12차 5년" 계획(이하 「12·5계획」)」이 표결·통과되어, 3월 16일 신화망(新华网)을 통해 전문이 공표되었음. 총 16편(篇), 62장(章), 약 6만자(字)로 편재됨. 전체 구성은 '중국물류리포트 2011-3호'의 <표-1> 참조(www.kmishanghai.org).

우선적으로 실시하고, 중앙정부가 특별정책을 통해 지원할 것임을 밝히고 있다. 특히 “충칭-청두-시안”으로 연결되는 ‘서부삼각주’ 지역의 협력발전을 강조하면서 중국의 신 경제성장점을 육성한다는 계획이다.

또한 동북지역은 노후 공업기지를 전면 업그레이드하고, 중부지역은 투자환경 개선 등을 통해 동부지역의 산업이 질서있게 이전될 수 있도록 한다는 방침이다. 가장 발전된 동부지역은 중국 경제발전의 핵심지역으로 전략형 신흥산업을 배치하고, 경제발전방식 전환 및 구조조정 등을 가속화하여 국제경쟁력을 더욱 향상시킬 것으로 전망된다. 서부, 동북, 중부 및 동부지역 등 지역발전 총체전략의 핵심내용과 주요 발전거점 지역은 <표-2>와 같다.

[표-2] ‘지역발전 총체전략’의 주요내용

구분		주요 핵심내용
제1절	**서부대개발의 새단계 추진** (推进新一轮西部大开发)	· 서부대개발전략 우선적 실시, 특별 정책으로 지원 · 자원 우세 발휘, 시장을 인도로 한 ‘우세자원 전환전략’ 실시 → 자원풍부지역에서 자원개발 및 심층가공 프로젝트 전개, 국가 중요 에너지, 전략자원 접속지 및 산업집합구 건설, 특색 농업, 관광업 등 우세산업 발전 · 쓰촨성 원촨(汶川) 등 재해지역 발전 지원 · ‘점～선～면’의 방식으로 서부 경제구 가속발전 추진, 신 경제성장점 육성 → **충칭, 청두, 시안의 구역발전 전략 협력 추진** → **후허하오터(呼和浩特)～바오터우(包头)～후베이(湖北)～충칭(重庆)[呼包鄂榆], 광시베이부완(广西北部湾), 청두～충칭(成渝), 구이저우 중부(黔中), 윈난 중부(滇中), 시장 중남부(藏中南), 관중～톈수이 (关中～天水), 란저우～시닝(兰州～西宁), 닝샤 황허연강(宁夏沿黄), 톈산베이퍼(天山北坡)** 등
제2절	**동북지역 등 노공업기지 전면 진흥** (全面振兴东北地区等老工业基地)	· 장비제조, 원자재, 자동차, 농산품 심층가공 등 우세산업의 업그레이드 추진 · 금융, 물류, 관광과 소프트웨어 및 서비스외주 등 서비스산업 대대적 발전 · 국유기업개혁 심화, 공장대집단개혁(产办大集体改革) 및 ‘채무출자전환(债转股)’의 자산 처리 가속화, 비공유제경제 및 중소기업 대대적 발전 · 농업발전방식 전환 가속화, 안정적 국가양식전략기지 건설 · 자원 부족지역의 체제전환을 통해 자원형 도시의 지속가능한 발전 능력 강화 · 전국 노공업 기지의 조정 및 개조를 통일적으로 추진 · **랴오닝 연해경제대 및 선양경제구(沈阳经济区), 창지투 경제구(长吉图经济区), 하다치(哈大齐)[하얼빈, 다칭, 치치하얼] 및 무수이(牡绥)[무단장, 수이펀허]** 등 구역발전 중점 추진
제3절	**중부지역 흥기 대대적 추진** (大力促进中部地区崛起)	· 국가 중요 양식생산기지, 에너지원자재기지, 현대장비제조 및 하이테크산업기지와 종합교통운수허브의 지위 확보 및 승격 · 투자환경 개선을 통한 동부지역의 산업 이전을 질서있게 수용 · 롱하이(陇海)철도[련원강～란저우] 연선, 징광(京广)철도[베이징～광저우] 연선, 징지유(京九)철도[베이징～홍콩 지우룽] 연선, 장강중류 연선의 경제대 구축 가속화, 인구/산업 집적 추진, 주변도시간 연결 강화 · **타이위안도시군(太原城市群), 완장도시대(皖江城市带), 포양후생태경제구(鄱阳湖生态经济区), 중위안경제구(中原经济区), 우한도시권(武汉城市圈), 환창주탄도시군(环长株潭城市群)** 등 구역발전 중점 추진
제4절	**동부지역의 솔선발전 적극 지지** (积极支持东部地区率先发展)	· 전국경제발전에 대한 중요한 인도 및 지탱 역할 발휘, 고차원의 국제협력 및 경쟁에 참여, 개혁개방사업 우선 시행·실험하여 경제발전방식전환, 경제구조조정 및 자주혁신 등에 선두 역할 · 국가창신형 도시 및 구역 창신 플랫폼 구축 가속화 · 전략형 신흥산업, 현대서비스업 및 선진제조업 발전 가속화 · 체제창신 추진에 주력하여 사회주의 시장경제체제 우선적 완비 · 지속가능한 발전 능력 강화에 주력하여 에너지, 토지, 해역 등 자원 이용 효율 향상 및 환경오염 처리강도 강화, 자원 환경의 병목 제거 · **베이징～톈진～허베이, 장강삼각주, 주강삼각주 등 구역경제 일체화 발전 추진, 수도경제권 구축, 허베이 연해지역, 장쑤 연해지역, 저장 저우산군도신구(浙江舟山群岛新区), 해협서안경제구, 산동반도블루경제구(山东半岛蓝色经济区) 등 구역발전 중점 추진, 하이난(海南) 국제관광섬 구축**

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.

주체기능구역[2], 3대 기능구역으로 발전 모색

제19장은 11·5계획 시 확립된 '주체기능구역(主体功能区)' 개념을 이어받고, 전국주체기능구역계획(全国主体功能区规划)(2010.12.21) 을 지지하는 발전방향을 제시하고 있다. 주체기능구역은 개발내용에 따라 3대 기능구역, 즉 도시화구역(城市化地区), 농산품주생산구역(农产品主产区), 중점생태기능구역(重点生态功能区)으로 나뉘고, 또한 개발방식에 따라 4가지 형태로 구분된다(<표-2> 참조). 특히 도시화구역은 제조 및 물류·유통분야의 가장 큰 관심지역으로써, 3개 개발최적화구역과 18개 개발중점구역으로 분류되어 제20장에서 제시되는 도시화전략 중 개발구역과 정확히 일치한다(<그림-1> 참조). 또한 7개 농산품주생산구역도 맞춤형 물류·유통 측면에서 중요하게 살펴볼 지역이다.

[표-2] 주체기능구역 발전방향

구분			발전방향 및 구역
1	도시화지역	개발 최적화 구역 (优化开发区域)	· 특색 및 우세가 있는 구역적 창신형 센터 육성; 자주적 지적소유권이 있는 핵심기술 및 유명브랜드 형성 가속화, 산업구도를 고급, 고효율, 고부가가치로 변화 추진; 도농개발구도 최적화, 건축용지의 증가 규제, 농업 및 생태용지 보호·회복하여 구역생태환경 개선 **(3개 구역)**[3]
		개발 중점 구역 (重点开发区域)	· 교통, 에너지 등 기초인프라 시설 건설 역량 강화; 중대 제조업 프로젝트 우선 배치; 에너지 및 철광석 의존형 자원가공 프로젝트는 우선적으로 중서부 중점개발구역에 배치; 공업 및 도시 발전구도 총괄; 농업 및 생태발전 공간 확보 전제로 건축용지의 규모 확대; 경제 및 인구 집적 공동 추진 **(18개 구역)**[4]
2	농산품주생산구역	개발 제한구역 (限制开发区域)	· 농경지 보호와 곡식/목화/유료작물/당료/야채 등 주요농산품의 온정된 생산 강화; 각종 자원을 집중시켜 현대농업 발전; 농업의 규모화, 산업화 추진으로 농산품 심층가공 및 부산물의 종합 활용 발전; 농촌 인프라시설과 공공서비스 강화; 현도를 중심으로 성진화 건설 및 비농업발전 추진 **(7개 구역)**[5]
3	중점생태기능구역		· 생태환경 보호와 정비에 투입역량 강화; 수자원 함양, 수토 보존, 방풍고사 및 생물다양성 유지 등 기능 강화; 서부지역 국가중점생태기능구 보호정비사업 우선 진행 (大小兴安岭森林生态功能区 등 25개 구역)
		개발 금지지역 (禁止开发区域)	· 법에 근거한 강제 보호 실시; 자연생태 및 문화자연유산 훼손 엄격 통제; 주체기능 포지셔닝에 부합되지 않는 각종 개발활동 금지; 규범화된 관리기반 하에 투입역량 강화로 관리체제와 정책 완비 (国家级自然保护区, 世界文化自然遗产, 国家级风景名胜区, 国家森林公园, 国家地质公园 등 1,443개 구역)

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. ; 杨海霞, "解读全国主体功能区规划－专访国家发展改革委秘书长杨伟民", *중국투자(국가발전개혁위원회 주관)*, 2011年 第4期, 2011. 4.(www.chinainvestment.com.cn).

2) 주체기능(主体功能)구역 형성 추진은 국토공간의 특색에 따라 대규모, 고강도의 공업화 및 도시화 개발에 적합한 국토의 최적개발 혹은 중점개발도시화 지역을 지정하여 동 지역에 국가 중요 경제활동 및 대부분의 인구를 집적시키고, 기타 지역은 농산품 및 생태산품의 생산을 위해 더 많은 공간을 배치한다는 개념임.

3) 도시화지역 중 개발최적화구역 : 环渤海地区(京津冀地区, 辽中南, 山东半岛), 长江三角洲地区, 珠江三角洲地区.

4) 도시화지역 중 개발중점구역 : 冀中南地区, 太原城市群, 呼包鄂榆地区, 哈长地区(哈大齐工业走廊和牡绥地区, 长吉图经济区), 东陇海地区, 皖江城市带, 海峡西岸经济区, 中原经济区, 长江中游地区(武汉城市圈, 环长株潭城市群, 鄱阳湖生态经济区), 北部湾地区, 成渝地区(重庆经济区, 成都经济区), 黔中地区, 滇中地区, 藏中南地区, 关中-天水地区, 兰州-西宁地区, 宁夏沿黄经济区, 天山北坡地区.

5) 농산품주생산구역 : 东北平原主产区, 黄淮海平原主产区, 长江流域主产区, 汾渭平原主产区, 河套灌区主产区, 华南主产区, 甘肃新疆主产区.

도시화 전략, 2횡 3종 구도로 21개 도시구역 개발

12·5계획 의 제20장에 제시된 도시화전략은 '2종 3횡(两横三纵)' 구도를 최적화하여 21개 도시구역을 발전시킨다는 것이다. 21개 도시화 전략구역은 3개 개발최적화지역, 즉 ① 환발해지역(베이징-텐진-허베이 지역, 랴오닝 중남부, 산동반도), ② 장강삼각주지역, ③ 주강삼각주지역과 18개 개발중점지역, 즉 ④ 허베이 중남부지역, ⑤ 타이위안도시군, ⑥ 후허하오터-바오터우--후베이-위링 지역, ⑦ 하얼빈-장춘 지역(하얼빈-다칭-치치하얼 공업회랑 및 무단장-수이펀허 지역, 창춘-지린-투먼장 지역), ⑧ 동롱하이지역, ⑨ 완장도시대, ⑩ 해협서안경제구, ⑪ 중위안경제구, ⑫ 장강중류지역(우한도시권, 환창주탄(长沙, 株洲, 湘潭)도시권, 보양후생태경제구), ⑬ 베이부완지역, ⑭ 청위지역(충칭경제구, 청두경제구), ⑮ 치안중지역(구이저우중부지역), ⑯ 뗀중지역(윈난중부지역), ⑰ 장중난지역(시장중남부지역), ⑱ 관중-톈수이지역, ⑲ 란저우-시닝 지역, ⑳ 닝샤 황허연강경제구, ㉑ 톈산베이펴지역으로 구분된다.[6] 북경 및 동부연해지역 도시는 개발 최적화지역으로, 서부, 중부 및 동북부 지역은 개발중점지역으로 구분되어 개발 초점 및 향후 개발 구도의 청사진이 마련되었다고 볼 수 있다.

[참고 그림] 중국 도시화 전략 (2횡 3종 구도)

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. ; KMI 재작성

6) 지역의 중문명은 각주 3과 4를 참조하고, 각 지역의 위치는 [그림-1]을 참조바람.

중국물류시장, 우리 물류기업의 '글로벌 성장' 기반으로 활용해야

중국 중앙정부의 12·5계획 과 관련하여 경제발전 3대 목표 등과 함께 "물류산업 발전 전망(제3호)", "교통운수체계 발전 전망(제4호)" 및 "지역개발구도 최적화 전망(제5호)"에 대해 3회에 걸쳐 살펴보았다.

중국 물류산업은 "효율, 통합 및 선진화"를 발전목표로 삼아 12·5계획 기간에 산업의 구조조정과 기업 내부역량 강화 등을 통해 대대적인 발전이 예상된다. 이 과정에서 '중국의 UPS', 즉 초대형 중국계 물류기업이 탄생할 가능성도 높다.[7] 이는 중국경제의 고성장이 지속될 뿐만 아니라, 거대 중국 대륙의 종합교통운수체계 구축 및 21개 구역의 도시화 개발전략 실행 등으로 충분한 물류인프라 공급과 물류서비스 수요 창출이 가능할 것으로 전망되기 때문이다.

12·5계획 기간은 우리 물류기업의 중국물류시장, 특히 내륙물류시장 진출 전략을 재점검하여 '중국물류시장의 강자' 혹은 '글로벌 TOP 물류기업'으로 도약할 수 있는 마지막 시기 혹은 기회라고 판단된다. 전문가 인터뷰에 따르면, 아직까지 중국 내륙물류시장에서 성공적으로 시장을 장악한 다국적기업은 없으며, 중국 로컬 물류기업조차 그러하다는 것이 일반적 견해다. 즉 현재의 중국물류시장은 '춘추전국'의 상황에 비유될 수 있고, 수많은 다국적 혹은 로컬 물류기업의 구조조정 및 인수·합병, 신규 진입 및 퇴출 등이 진행되고 있으며, 나아가 향후 3~5년 내에는 시장집중도가 증가하여 경쟁 제한 혹은 독과점화 현상의 발생 가능성이 높아질 것으로 전망된다. 따라서 우리 물류기업은 적어도 3년 이내, 즉 중국 물류시장의 시장집중도가 증가하여 '집중' 단계[8]에 도달하기 전에 성장기반을 확보하여 이 시장의 Major Player로 도약해야 함을 의미한다.

다행스럽게도, 최근 발표(2011.4.12)된 "국가물류기본계획 제2차 수정계획(2011~2020)"에 따르면, 5대 추진전략 중에 '글로벌 물류시장진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화'가 명시되어, 우리 물류기업이 고부가가치 수익원을 신규로 창출할 수 있도록 글로벌 시장 진출 지원 및 글로벌 수준의 물류기업을 육성하기 위해 종합물류기업을 집중육성하고 해외거점 개발 투자를 확대한다는 시의 적절한 계획을 밝혔다.

이러한 우리 정부의 계획은, 중국의 인구 및 도시화 추세와 내수성장 전망, 한중 무역구조 및 중국경제의 위상 변화 등과 '춘추전국' 상황의 중국물류시장을 고려해 볼 때, 한중 물류협력을 기반으로 하여 중국 33개 성·시·자치구·특별행정구(대만 제외)를 대상으로 한 물류거점 개발 투자를 선제적으로 협력·추진하여, 거대한 중국 수출입 및 내륙물류시장의 토탈물류서비스 제공 토대를 마련함으로써 우리 물류기업의 '글로벌화' 기반을 중국물류시장을 통해 마련될 수 있도록 추진되어야 할 필요성이 있다. 이미 글로벌 물류시장의 중심은 중국으로 이전되었고, 이 중국물류시장은 여전히 엄청난 성장 잠재력을 보유한 미성숙된 '기회의 장'임을 잊어서는 안 될 것이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

7) 실제 2011년 1월 19일, 중국 최대 전자상거래기업 중 하나인 '알리바바(阿里巴巴)'의 동사장 마윈(马云)은 '물류파트너발전대회(物流合作伙伴发展大会)'에서 "중국에도 반드시 중국의 UPS가 있어야 한다."고 강조하며, 중국 물류업계에 신선한 충격과 강도 높은 주문을 요구한 바 있음.

8) 다국적 전략컨설팅 기업인 A.T Kearney사는 중국 물류산업의 발전단계를 '시작→축적→집중→연맹'의 4단계로 구분하고, 2010년은 2단계인 '축적'단계로, 2015년은 3단계인 '집중'단계로 발전할 것으로 전망하고 있음(중국물류리포트 제11-1호의 "2015년 중국 물류산업 전망" 참조).

뉴스 단신

중국해양경제계획, 국무원에 제출

전국해양경제발전계획(全国海洋经济发展规划) (이하 계획)이 국무원에 제출되어 곧 출범될 예정이다. 제출된 계획 에 따르면, 전국해양경제증가목표는 2020년까지 GDP 대비 해양산업 부가가치 총액 비율이 20%로 확대 제시되었다. 2010년 중국 해양생산총액은 3.8조 위안을 기록하여 GDP 대비 약 10%를 차지했다. 이는 2003년 전국해양경제발전계획강요 에서 제시된 '2005년까지 GDP 대비 해양산업 부가가치액 비중이 4%, 2010년까지 5% 이상'의 목표보다 높은 수치를 기록한 것이다.

또한 계획 은 해양경제의 공간구도 최적화를 위해 6~8개 해양주체 기능구역 형성을 제시했으며, 9개 해양관련 산업 즉 ① 해양장비제조, ② 해양오일가스, ③ 선박제조, ④ 해양어업, ⑤ 해양운송, ⑥ 해양생물의약, ⑦ 해수종합활용, ⑧ 해양화학공업, ⑨ 빈하이관광산업 등을 발전시킨다고 밝혔다. 최근, 국가발전개혁위원회, 국가해양국, 공업정보부 등 관련부문에서는 해양경제발전을 지원하는 재정, 세수, 융자 등 관련 정책 제정을 연구 중에 있으며, 전략성 해양신흥산업 등을 지원하는 정책 건의도 연구 중에 있다. 특히 국가발전개혁위원회에서는 해양우선발전 산업 목록을 연구·제정 중에 있는데 해양생물의약, 해양에너지, 해양신에너지, 해수종합활용, 항만터미널, 연육교 등 첨단해양산업 개발사업에 대한 기업소득세 50% 감면 또는 면세정책을 계획하고 있다.

중국 해양신흥산업은 환발해지역, 장삼각지역, 주삼각지역을 중심으로 지역해양경제발전이 쾌속적으로 진행되어 연해지역 '3+N'의 경제구 발전구도가 형성되었다. 또한 4월 1일에 원자바오(温家宝) 총리는 국무원 상무회의에서 해양경제발전과 연해지역 종합개발 가속화에 대한 의견을 제기한 바 있다. 해양경제는 이미 중국 경제발전의 새로운 성장점이 되었으며 향후 5년간 중국은 산동성, 저장성, 광동성 등 해양경제발전 시범지역을 추진할 방침이다.

< 자료 : 华夏时报, 2011. 4. 9. >

르짜오항, 싱가포르 주롱항과 합자터미널회사 설립

최근 르짜오항(日照港)는 싱가포르 Jurong Port사와 합자한 르짜오항주롱터미널유한공사(日照港裕廊码头有限公司) 설립을 발표했다. 동 합자회사는 르짜오항 스쥐항구(石臼港区)의 양곡, 목재, 타비코아/카사비 칩, 식용유, 여객정기선 등 항만 화물하역, 창고/보관, 운송 및 관련 보조업무를 진행할 계획이다.

4월 13일 싱가포르에서 합자계약을 체결·설립한 동 합자회사의 등록자본금은 11.7억 위안이다. 그 중 르짜오항은 총 등록자본금의 70%에 해당하는 터미널시설 등을 현물출자하고, Jurong Port사는 30%에 해당하는 현금출자(달러)를 할 계획이다.

르짜오항은 이러한 창의적인 대외협력모델을 통해 국제항만의 선진기술과 관리경험을 획득하며 동 합자회사를 플랫폼으로 삼아 싱가포르 Jurong Port사와의 협력분야를 확대, 양측의 우세를 서로 보완하는 전략적 '윈-윈' 관계가 형성될 것으로 기대하고 있다.

< 자료 : 中国航务周刊及航贸网, 2011. 4. 2/4. 14 >

중국 「12·5계획」기간, '5대 공항군' 형성 전망

'중국민항계획 및 항공사업회의'(4. 7, 구이양(贵阳))에서 중국민간항공발전 제12차 5년 계획(이하 계획)이 공표되어, 향후 5년 내 '5대 공항군'을 형성할 전망이다. 이에 따라 2015년까지 전국 공항수는 230개에 달할 것이고, 이는 중국 경제총량의 94%, 인구의 83% 및 현급행정단위의 81%까지 파급될 예상이다.

5대 공항군은 ①북방공항군(베이징수도공항/하얼빈, 선양, 다롄, 톈진공항/스자좡(石家庄), 타이웬(太原), 후허하오터(呼和浩特), 창춘(长春)공항/무어허(漠河), 다칭(大庆), 얼롄하오터(二连浩特)공항 등), ② 화동공항군(상하이푸동공항/상하이홍차오, 항저우, 난징, 샤먼, 칭다오공항/지난(济南), 푸저우(福州), 난창(南昌), 허페이(合肥)공항/화이안(淮安), 지우화산(九华山)공항 등), ③ 중남공항군(광저우공항/선전, 우한, 정저우, 창사, 난닝, 하이커우공항/산야(三亚), 구이린(桂林)공항/바이서(百色), 헝양(衡阳)공항 등), ④ 서남공항군(청두, 충칭, 쿤밍공항/라싸(拉萨), 구이양(贵阳)공항/텅충(腾冲), 다오청(稻城)공항 등), ⑤ 서북공항군(시안, 우루무치공항/란저우(兰州), 인촨(银川), 시닝(西宁)공항/쿠얼러(库尔勒), 카스(喀什)공항/위쑤(玉树), 스허즈(石河子)공항 등)으로 구성된다.

계획 에서는 또한 12·5 계획 기간 민항발전의 5대 임무, 즉 ① 항공의 지속적인 안전수준 향상, ② 운송공항 보장능력 강화, ③ 현대항공관리서비스시스템 건설, ④ 항공운송서비스능력제고, ⑤ 통용항공사업발전 가속화를 제시했으며, 또한 공항구도 최적화를 통한 '5대 공항군' 구축을 통해 지역 '임공경제대' 형성을 가속화할 방침이다.

베이징 '신비공36조' 실시세칙 출범, 인프라시설에 민간자본 참여 가능

'신비공36조'(新非公36条)라고 불리는 민간투자 건전한 발전 장려와 유도에 관한 국무원 의견(国务院关于鼓励和引导民间投资健康发展的若干意见) (2010. 5. 3)에 따라 베이징시는 베이징시 민간투자 건전한 발전 장려와 유도에 관한 실시의견 (이하 실시의견)을 발표(2011. 2. 17)하고, 최근 세부실시세칙이 정식 발표되어, 2011년 베이징시 민간투자율이 60%에 달할 것으로 전망되고 있다.

실시의견 에 따르면, 베이징시는 향후 4대 분야의 공공사업을 민간자본에 개방할 방침이다. 즉 ① 정책성부동산, 핵심지역, 특색거리, 사합원(四合院) 등 도시개발 건설사업, ② 문화, 관광, 체육, 신흥산업, 첨단서비스 등 현대산업 발전사업, ③ 궤도교통, 재생수공장, 수도공장, 오수처리공장, 난방공급센터, 쓰레기처리공장, 산림녹화 등 인프라시설과 공공사업 시장화 건설사업, ④ 취학전 교육, 직업교육, 첨단교육, 의료, 양로 등 사회사업 시장화 건설사업 등이다. 베이징시 발전개혁위원회 송위(宋宇)부주임은 현재 관련부문의 구체적인 사업정보와 실시상황을 6월부터 공표할 것이라고 밝혔다.

베이징시는 현재 '중국 특색의 세계도시' 및 '글로벌 상업무역 중심도시' 건설을 목표로 하여, 동 실시의견 을 통해 관련 산업의 활성화 추진 및 글로벌 요구에 맞는 민간자본 투자환경을 조성할 계획이다.

< 자료 : 北京商报, 2011. 4. 7. >

산샤댐, 1분기 화물운송량 최초 2,000만 톤 돌파

장강산샤통항관리국(长江三峡通航管理局)은 1분기 산샤댐 갑문 통과 화물운송량이 최초로 2,000만 톤을 돌파하여 분기별 최고기록을 달성했다고 밝혔다. 2011년 1분기 화물운송량은 2,062만 톤으로 전년 동기대비 21.3% 증가하였다.

산샤댐 갑문 화물운송량의 쾌속 증가세는 2가지 주요원인이 있다. 첫째, 국가경제의 신속한 발전에 따른 산샤댐 저수량 증가로 인한 통항환경이 개선되었고 농업부산물, 건설물자, 에너지물자의 갑문 통과량이 증가되었기 때문이다. 둘째, 선박 표준화, 대형화로 인한 갑문통과효율이 향상된 것에 기인한다. 현재 갑문통과 화물선 평균 규모는 2,500톤(DWT)으로, 전년 1분기의 1,700톤(DWT)에서 약 30% 증가되었다. 또한 2,000톤급 이상 화물선이 전체 통과선박의 약 50%를 차지하고 있다.

2011년 1분기 산샤댐은 운영효율 향상을 통해 '갑문흘수 4.2m 확보' 기간을 80일 유지하였고, 주요 화물별 통과운송량은 연료탄(thermal coal) 506만 톤, 석유 118만 톤, 민용생활물자 25만 톤 등을 기록하였다.

< 자료 : 新华社, 2011. 4. 6. >

신장자치구 아라산커우, 국가급 종합보세구 설립 계획

4월 1일, 신장자치구 아라산커우 변경통상구관리위원회(新疆阿拉山口口岸管委会)는 신장아라산커우종합보세구 설립이 곧 국무원의 심사비준을 통과할 것이라고 발표했다. 계획면적이 5.608km^{2}이인 동 종합보세구는 변경통상구(口岸)작업구, 보세물류구, 종합무역구, 부가가치창출가공구 등 4개 구역으로 구성되고, 향후 5년 내 완공될 계획이다.

아라산커우 변경통상구는 중국에서 유일하게 철도, 도로, 파이프라인이 연결된 국가1급 통상구이다. 1991년 개시이후 수출입화물 통과량은 16.2만 톤(1991년)에서 2,524.13만 톤(2010년)으로 지속적으로 증가, 특히 2005년 이후에는 매년 30%의 급성장을 기록하고 있다. 이는 신장자치구 17개 통상구 총 화물통과량의 약 80%를 차지하고 중국 9대 철도통상구 중 제2위를 차지한 수치이다. 석유, 천연가스, 광산품, 목재 등 자원물자의 수출입 물동량이 지속적으로 증가됨에 따라 2011년 1-2월 화물통과량은 394.67만 톤을 기록하여 중국 제1대 육로통상구인 만저우리(满洲里)통상구가 처리한 287.46만 톤을 초과하였고 2011년 말에는 중국 제1대 육로통상구로 부상할 전망이다.

< 자료 :中国新闻网, 2011. 4. 2. >

통계

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적

항만	전체 화물 처리실적 (만 톤)											
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년						
						1월	2월	3월	4월	5월	6월	누계
닝보-저우산	42,194.3	47,163.0	50,989.9	57,757.1	62,915.1	6,107.1	5,237.6					
상하이	53,748.4	56,144.6	52,640.7	49,467.5	56,319.9	5,392.1	4,011.0					
광저우	30,280.2	34,136.3	34,275.2	36,386.1	40,959.3	3,443.7	2,363.4					
톈진	25,759.8	30,946.5	35,590.1	25,759.8	40,000.0	3,562.0	3,023.0					
칭다오	22,415.0	26,502.0	30,029.0	31,546.0	35,012.0	3,236.0	3,153.0					
다롄	20,046.0	22,285.9	24,570.4	27,202.5	31,399.3	3,046.9	2,607.1					
친황다오	20,168.7	24,569.4	25,220.3	24,942.1	26,293.9	2,437.4	1,956.7					
탕산	4,065.6	4,750.2	10,853.0	17,559.0	24,959.0	2,634.0	4,913.0					
르자오	11,007.4	13,063.3	15,102.1	18,131.0	22,596.7	2,162.9	2,043.3					
잉커우	9,477.4	12,206.5	15,085.0	17,603.1	22,579.4	2,390.7	2,047.3					
선전	17,584.0	19,919.0	20,935.8	19,363.0	22,091.4	2,055.9	1,236.4					
옌타이	6,075.6	13,146.2	14,699.2	16,926.1	20,852.5	1,959.0	1,875.5					
잔장	8,172.8	9,165.0	10,403.9	11,838.2	13,638.3	1,325.1	1,155.0					
롄윈강	7,232.2	8,506.8	10,060.1	11,378.3	13,506.4	1,358.8	1,297.8					
샤먼	7,792.1	8,117.2	9,702.0	11,096.3	12,728.1	1,342.1	983.1					
황화	8,144.9	8,333.0	7,980.3	8,373.6	9,438.4	951.9	864.8					
취안저우	5,134.9	6,215.3	7,227.7	7,664.0	8,455.4	630.5	635.0					
푸저우	8,849.5	6,433.3	6,726.2	8,084.9	8,455.4	628.8	446.5					
원저우	3,274.6	3,495.9	4,260.2	5,772.6	7,124.8	595.2	423.0					
주하이	3,602.6	3,756.4	3,848.0	4,419.7	6,019.2	543.4	587.4					
친저우	762.0	1,206.3	1,507.6	2,013.5	6,008.6	342.9	287.3					
단동	2,006.0	2,610.4	3,259.2	4,349.6	5,505.0	532.0	457.0					
중산	2,325.8	2,752.4	2,747.1	3,401.4	4,797.5	373.5	262.7					
타이저우	3,027.1	3,311.6	3,897.8	4,178.5	4,705.7	395.9	342.3					
후이저우	2,028.2	2,192.3	2,458.6	3,458.4	4,533.5	471.3	360.3					
합계	325,175.1	370,928.8	404,069.4	428,672.3	510,894.8	47,919.1	42,569.5					

주 : 화물 처리실적은 외항화물 기준임.
자료 : <CHINA PORTS> 2011년 제3호.