



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 10월 28일

제11-8호



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 해운정책 「11·5」 발전 현황 및 「12·5」 발전 전망

상해국제항운연구중심
전홍(真虹)/진자천(金嘉辰)

중국 해운산업의 쾌속발전과 탁월한 성과를 이룩한 중요한 시기인 「11·5」기간 중국은 해운정책, 내하발전, 대만해협 양안 직항, 구조조정 등 방면에 대폭적인 정책 지원을 투입하여 거시적 조정 및 대중서비스 강화를 통해 「11·5」기간 양호한 해운 발전 여건을 조성하였으며 동시에 「12·5」기간 해운산업의 발전방식 전환기반을 구축하였다.

단비보유 운송자 운임 등록제도, 「국제운송노무 영업세 면제 정책」, 「선박교역관리 규정」, 「운송수단 비보유운송자 보증금 책임보험 정책」 및 「외국 크루즈 여러 지점 정박 정책」등 정책·법규를 선후로 발표했다. 또한 글로벌금융위기에 적극 대응하기 위해 중국은 2008년 말 수운산업의 안정된 발전을 위한 9개 조항의 정책조치를 출범하여 업계의 위기 대처 능력을 향상시켰다.

중국 해운정책 「11·5」기간 발전 현황

ㄱ 해양운송정책

「11·5」기간, 교통운수부는 「국제선박특별면세등록정책」, 「국제정기선 및 운송수

ㄴ 내하해운정책

교통운수부는 「11·5」기간 장강수운발전 협력메커니즘을 구축하여 내하수운건설 및 선박 운송능력 조정펀드정책 등을 국가 차

원으로 승격시켜 적극 추진했다. 또한 '내하해운 대폭 발전, 해양운수 지속 개척'의 발전 방향을 확정하고 '2020년까지 현대화된 수운산업체계를 실현'하는 총체적인 발전목표를 제시했다.

□ 대만해협 양안해운정책

중국 해협양안관계협회(海峡两岸关系协会)와 대만 재단법인 해협교류기금회(海峡交流基金会)는 2008년 11월 4일에 「해협양안해운협약」을 체결했으며 이에 기반하여 교통운수부는 양안 직항을 촉진하는 12개 정책 조치를 발표했는데 우선 직항 항만, 운송량 조정, 광석 운송, 상호 면세, 상호 관련 기구 설치, 양안 선박 등록, 비상업 운송선박, 연락·행정 메커니즘 및 해상 안전 등 9개 분야 관련 정책을 발표했고 그 뒤로 양안 해상직항 촉진을 위한 양안 공 컨테이너 운송 조정, 양안 컨테이너 직항 운송 및 양안 해상 여객 운송 등 3개 분야 관련 조치를 발표하였다.

□ 구조조정 정책

「11·5」기간 교통운수부는 「국내 수운 경영 자격 관리 규정」 및 「노후 운송 선박 관리 규정」을 편성·발표했으며 개인 경영자 회사화 경영 지원, 연해운송 및 내하 위험품 운송과 여객 운송을 모두 회사화 경영 실현을 추진함으로써 기업의 규모화 및 집약화 발전을 촉진하였다. 또한 선박 강제 폐기 제도와 여객선 및 위험품 운송 선박 운송력 조정을 실시하고 선박 운송력 구조조정 역도를 강화하여 경항운하와 장강간선 선형 표준화, 농촌여객 카페리선

개조, 노후 운송선박 및 단일선체 폐기·갱신 등 분야에서 중요한 발전을 가져왔으며 갱신·개조 보조금과 격려 자금을 지원했다.

중국 해운정책 「12·5」 발전 전망

□ 국제해운 분야

해운서비스 기능 정책 관련 연구 및 제정 능력을 강화하고 편리 및 고효율적인 서비스 환경 및 안전·법치 항만여건을 조성하여 중국 국제해운자원 배치 능력 향상에 전력한다.

해운서비스 산업체인 최적화, 해운금융서비스 체계 완비, 해운 정보화수준 제고, 해운 발전 관련 법규·규정 완비 등 분야에 기반하여 국제 해운선박 등록제도 완비, 세관 특수감독관리구역 관리제도 개혁, 항만관리 기관간 협력 강화, 국제적인 수준인 해운세수정책 연구·제정을 한층 발전시켜 중국 국제해운선박 등록규모 및 등록 품질을 향상시키고 통관 효율 및 해운기업의 국제경쟁력 향상을 위해 전력한다.

□ 내하해운 분야

국무원은 2011년 1월 「장강 등 내하수운 발전 가속화 관련 의견」을 발표하였으며 이는 내하수운 발전이 국가 전략 차원으로 승격되었음을 의미한다.

「12·5」기간 중국은 투·융자 정책, 세수조정정책, 시장 진입자격과 안전 진입자격, 거시적 조정 조치 등 분야 내하해운 발전의 정책·법규 연구에 심화할 것이며 삼협댐 통항관리체제, 시장체제 등 체제 메커니즘연구도 강화할 것이다.

中国航运政策“十一五”发展总结和“十二五”发展展望

上海国际航运研究中心
真虹/金嘉辰

“十一五”是中国航运业飞速发展、卓有成效的重要时期。国家从海运政策、内河发展、两岸直航、结构调整等方面加大政策力度，加强宏观调控，增强公共服务，为“十一五”航运发展保驾护航，同时为“十二五”的转型发展提供坚实基础。

海洋运输政策。“十一五”期间，交通运输部先后出台国际船舶特案免税登记政策、国际班轮和无船承运运价备案制度、国际运输劳务免征营业税政策、船舶交易管理规定、无船承运保证金责任保险及外国邮轮多点挂靠等一系列政策。为了积极应对国际金融危机，于2008年年底出台了促进水运业平稳较快发展的九项政策措施，有效提升了行业应对危机的能力。

内河航运政策。“十一五”期间，交通运输部创建了长江水运发展协调机制，积极争取将内河水运建设、船舶运力调控资金政策等上升至国家层面予以推进；确立了“大力发展内河航运，不断开拓海洋运输”的发展方向，提出了2020年水运总体实现现代化的奋斗目标。

两岸航运政策。2008年11月4日，大陆海协会与台湾海基会签署了《海峡两岸海运协

议》。在此基础上，交通运输部先后出台12项促进两岸直航的政策措施，涉及直航港口、运力调控、砂石运输、互免税收、互设机构、两岸登记船舶、非商业运输船舶、联系实施机制和海上安全等九项，其后为进一步促进两岸海上直航，出台了关于两岸间空箱调运、两岸间集装箱直航运输和两岸间海上客运等三项政策措施。

结构调整政策。“十一五”期间，交通运输部修订出台国内水路运输经营资质管理规定和老旧运输船舶管理规定，推进个体经营者实行公司化经营，沿海运输、内河危险品和旅客运输全部实现公司化经营，促进了企业规模化、集约化发展。严格实施船舶强制报废制度，实施客滚船和危险品船运力调控，加大船舶运力结构调整力度，在京杭运河和长江干线船型标准化、农村客渡船改造、老旧运输船舶和单壳油轮报废更新等领域取得重大进展，落实了更新改造补贴和奖励资金。

“十二五”航运政策展望。一是国际航运方面，将致力于提升航运服务功能的政策研究与制定，营造便捷、高效的服务环境 and 安全、法治的口岸环境，提高中国国际航运资

源的配置能力。从优化航运服务产业链、完善航运金融服务体系、提高航运信息化水平、完善航运发展相关法规规章等方面出发，进一步完善国际航运船舶登记注册制度，创新海关特殊监管区域管理制度，加强口岸管理单位联动，研究制定与国际接轨的航运税费政策，以提升中国国际航运船舶登记规模和质量，提高通关效率和航运企业的国际竞争力。

二是内河航运方面，国务院于2011年1月正式印发了《关于加快长江等内河水运发展的意见》，标志着内河水运发展上升为国家战略。“十二五”，将继续深化内河航运发展的政策法规研究，如投融资政策、税收调控政策、市场准入和安全准入政策、宏观调控措施等方面；深化体制机制研究，如三峡通航管理体制、市场机制等。

동향 및 이슈

컨테이너선박 대형화와 따른 중국 항만의 대응

컨테이너 선박 대형화 : 만 TEU 시대를 열다

2006년 8월 머스크가 11,000 TEU급 *Emma Maersk*호를 진수함으로써 세계 최초로 1만 TEU급 컨테이너선 운항시대를 개척했다. 이듬해인 2007년 8월, *COSCO ASIA*호(10,050 TEU)가 텐진항을 출항함으로써 중국 역시 빠른 속도로 만 TEU 시대에 동참했다. 이후 세계 메이저 선사들의 대형 컨테이너선 발주는 경쟁적인 양상을 보이며, 2007년 차이나쉬핑(CSCL)도 13,300 TEU급 선박 8척, 2010년 하반기 대만계 에버그린(EVERGREEN)이 8,000 TEU급 선박 32척, 싱가포르의 NOL 역시 10,700 TEU급 선박 2척을 발주했다. 이런 '중화권' 선사들의 몸집 불리기와 함께, MSC는 2009년 14,000 TEU급 컨테이너선 운항을 시작한 데 이어, 2010년 14척의 12,500~14,000 TEU급 선박을 주문했고, 2011년 2월에는 다시 머스크가 선장 400m, 선평 59m 규모의 18,000 TEU급 선박 10척을 주문하면서 세상을 놀라게 하고 있다.

[표-1] 세계 컨테이너선 선형별 분포 (2010.12)

구분	척수	만 TEU	구분	척수	만 TEU
0~999	1,223	73.3	6,000~6,999	193	126.1
1,000~1,999	1,279	181.3	7,000~7,999	57	41.7
2,000~2,999	705	179.2	8,000~8,999	172	143.6
3,000~3,999	329	112.5	9,000~9,999	59	54.9
4,000~4,999	582	254.4	10,000 이상	61	75.4
5,000~5,999	303	163.7	합계	4,963	1,406.1

자료: 中国航运网, Alphaliner.

2010년 12월까지 세계 4,963척의 컨테이너선 중 만 TEU급 이상의 선박은 61척(1.2%), 약 75.4만 TEU(5.4%)를 차지하고 있다. 또한 현재의 컨테이너선 발주량을 따르면, 2013년까지 만 TEU급 선박 총 수는 214척으로 그 선박량은(268.4만 TEU) 전체의(1,799만 TEU) 약 15%에 달할 것으로 전망된다.

[표-2] 1만 TEU 이상 컨테이너선 발주 현황 (2011-2013년 인도 기준)

선형 / TEU	2011년		2012년		2013년	
	선박량(만 TEU)	척수	선박량(만 TEU)	척수	선박량(만 TEU)	척수
10,000~10,999	5.0	5	8.1	8	4.0	4
11,000~11,999	6.8	6	0	0	0	0
12,000~12,999	13.8	11	20.1	16	17.6	14
13,000~13,999	48.5	37	45.0	34	18.5	14
14,000 이상	2.8	2	2.8	2	0	0
합계	76.9	61	76	60	40.1	32

자료: 中国航运网, Alphaliner.

중국 항만의 대응 현황 및 시사점

컨테이너선의 초대형화에 따른 항만의 대응이 매우 중요하다. 특히 컨테이너 항만물동량 순위에서 1위를 고수하고 있는 중국의 대형 항만들은 2000년대 초반부터 컨테이너 선박대형화에 따른 대응방안을 논의해 왔지만, 선박 대형화 추세가 예상보다 빠르게 진행됨에 따라 이에 대한 대응이 쉽지 않은 현실이다. 왜냐하면 대형 선박의 원활한 입출항을 위해 기본적으로 항만은 부두 및 장비의 하드웨어적 조건을 구비해야 하고, 운영시스템 등 소프트웨어적 대응도 필수적이기 때문이다.

우선 대형 컨테이너선의 안전한 접안을 위해 충분한 수심 및 면적이 요구된다. 특히, 만 TEU급 이상의 컨테이너선은 여유수심을 고려하여 16m 이상의 수심이 필요하다. 이미 중국의 주요 컨테이너항만, 즉 상하이, 닝보, 선전, 텐진항 등은 초대형 선박을 위한 수심조건을 갖추고 있으며, 광저우 난샤(南沙) 2기 터미널도 수심 17m까지 확충할 수 있도록 설계되어 있다. 또한 항만은 초대형선의 재항시간 단축을 위해 안벽 크레인 능력 향상을 통해 시간당 처리능력을 증대시켜야 한다. 중국은 세계 최대의 항만설비 제조업체로 부상한 ZPMC사를 통해 크레인 생산 규모와 기술면에서 세계 최고 수준에 도달했다. 2004년 ZPMC사는 세계 최초로 40피트 컨테이너 2개(20피트 4개)를 동시에 처리할 수 있는 ‘텐덤 트윈 리프트타입 크레인’을 개발했다. 시간당 80~100 TEU를 처리할 수 있는 이 크레인은 이미 상하이, 선전, 칭다오 등 주요 컨테이너 항만에서 운용되고 있다. 또한 ZPMC는 2006년에 트윈 리프트타입에 비해 작업 효율을 25% 정도 향상시킨 텐덤 쓰리 리프트 타입 크레인을 개발하여 선전항에서 시범 운영했다.

[표-3] 중국 주요 컨테이너 항만(터미널) 현황

항만(터미널)	상하이(관동)	닝보(따씨에)	선전(옌티엔)	칭다오(치엔완)
부두길이	2,600m	810m	8,020m	3,400m
수심	-17.5	-17.5	-14 ~ -17.5	-17.5
선석수	7	2	16	-
안벽 크레인	26	14	74	39
RTG	82	33	200	106

자료: 각 터미널 홈페이지.

또한 항만설비 및 공간 활용 최적화를 위한 자동화 항만운영시스템 개발 역시 논의되고 있다. 현재 ZPMC사는 전자동화 하역시스템 개발에 성공했으며, 2010년 탕산(唐山) 차오펬이디엔(曹妃甸)항과 계약을 체결했다. 또한 ZPMC사는 상해해사대학, 상해교통대학 등과 협력하여 AGV를 이용하던 자동화 하역시스템에서 진일보한 수직형 전자동화 하역시스템을 개발하여 현재 프로토 타입을 시험운영 중이다.

위와 같이 중국의 대형 컨테이너항만들은 초대형선의 출현에 대해 나름의 대응방안을 강구하고 있다. 하지만 초대형선의 잦은 입출항에 대한 해당 항만도시의 교통체증 등의 사회적 비용에 대해서도 고민이 필요하다. 초대형선의 잦은 입출항은 항만 인근과 부두 내에서 컨테이너의 대량 반출입을 야기하게 될 것이다. 이에 따라 항만 주변의 배후교통체계에 컨테이너 차량의 집중현상 발생 및 컨테이너 터미널 내의 심각한 교통 체증으로 이어질 가능성이 농후하다. 일례로, 18,000 TEU급 선박이 상하이 양산항에서 각 5,000 TEU의 컨테이너를 적양하할 경우, 간단하게 약 1만 대의 컨테이너 차량이 동일 시간대에 동일 지역에서 운행하게 될 것이다. 이에 따라 발생하는 교통 체증으로 인한 사회적 비용에 대해 항만 혹은 도시 당국은

결코 간과할 수 없는 것이다. 즉 초대형선의 등장이 서비스 이용자(화주)나 공급자(선주)에게 ‘규모의 경제’ 효과를 가져다 줄 수 있지만, 원활한 배후 교통망 계획이 수립되어 있지 않다면 오히려 심각한 교통 혼란 및 체증을 야기시켜 결국 도시 주민 전체의 사회적 비용을 가중시키게 된다.

항만과 도시 당국은 초대형선에 대한 ‘무분별적 환영’보다는 항만과 도시의 조화로운 발전을 추구한다는 관점에서 새로운 시각의 논의와 검토가 필요할 것이다. 이 문제는 중국의 대형 컨테이너항만 뿐만 아니라 초대형 허브항을 꿈꾸는 모든 항만도시가 고민해야 할 문제인 것이다. 중국의 경우, 중앙정부 차원에서 「12·5 계획」 기간 중 Sea-rail 및 Sea-river 복합운송 비중을 제고한다는 계획은 이러한 항만과 내륙간의 원활한 교통운송 시스템을 구축하는 하나의 해결 방안이 될 수 있을 것이다.¹⁾

<김세원 연구원 · 김은수 전문연구원, knishanghai@gmail.com>

1) 중국 2010년 컨테이너 Sea-rail 복합운송 비중은 전체 항만 물동량의 약 2% 수준임. 특히 다롄(5.0%)과 톈진(2.0%)을 제외한 항만들의 Sea-rail 운송 비중은 칭다오 0.8%, 상하이 0.2%, 닝보-저우산 0.2%, 샤먼 0.4%, 광저우 0.1%, 선전 0.4%로 대부분 1%에 못 미치는 실정임 (赵光阳, “我国港口集装箱海铁联运发展现状”, 《集装箱化》2011年第5期, p 20).

뉴스 단신

중국 철도-수운 복합운송, 「12·5」말 1,435만 TEU 예상

교통운수부와 철도부는 금년에 철도-수운 복합운송 관련 「철도-수운 복합운송 발전 공동추진 협력협약」(2011. 5. 10), 「철도-수운 복합운송 발전 가속화에 관한 지도의견」(2011. 9. 29)을 연이어 발표함에 따라 최근 ① 다롄(大连)~동북지역, ② 톈진(天津)~화북/서북지역, ③ 칭다오(青岛)~정저우(郑州)/룽하이선(陇海线)[롄윈강(连云港)~란저우(兰州)] 연선지역, ④ 롄윈강(连云港)~아라산커우(阿拉山口) 연선지역, ⑤ 닝보(宁波)~화둥지역, ⑥ 선전(深圳)~화남/서남지역 등 6개 철도-수운 복합운송 통로 시범사업을 가동했다.

중국에서 수운과 철도 2가지 운송수단을 통해 처리된 화물 운송 회전량은 종합운송체계 중 68%를 차지하는 가운데 2010년 중국 컨테이너 철도 컨테이너 운송량은 425만 TEU, 철도-수운 복합운송을 진행하는 10여개 항만의 컨테이너 화물운송량은 전년대비 30.5% 증가된 162만 TEU로, 주요항만의 복합운송노선은 티베트 라싸를 제외한 기타 중서부지역까지 연장되고 있다. 2011년 1~9월 철도 컨테이너 철도-수운 복합운송량은 전년대비 38% 증가된 137만 TEU를 처리했으며 전체 철도 컨테이너 운송량의 38%를 차지했다. 향후 5년간 컨테이너 철도-수운 복합운송은 한층 발전되어 「12·5계획」 말에 1,453만 TEU에 달할 것으로 예상된다.

현재 중국은 40여개 컨테이너 철도-수운 복합운송 block-train노선이 개통되어 전국 주요 항만과 내륙과급 주요 도시간 컨테이너 철도-수운 복합운송 네트워크 통로기반을 형성하였다. 향후 철도부와 교통운수부는 개통된 최근 6개 노선의 기반하에 새로운 복합운송노선 개설 및 전국범위 내 컨테이너 철도-수운 복합운송 네트워크 구축에 전력을 다할 것이며 컨테이너 복합운송에서의 경험을 벌크화물운송에도 파급하여 철도-수운 복합운송사업의 진일보 발전을 통해 현대물류산업 발전을 촉진하여 중국 종합운송체계를 완비할 것으로 기대된다.

< 자료 : 科技日报, 2011. 10. 20 >

중국 수출입은행, 선박펀드 증설 계획

중국 수출입은행은 Marine Money 포럼(2011. 10. 12 ; 그리스 아테네)에서 유럽선주들을 대상으로 선박펀드에 대한 범위 확대를 밝혔으며 중국 조선소에서 선박수주기를 희망했다.

최근 중국 조선소는 선박 수주위기에 직면하고 있는데 올 상반기 고부가가치선박 위주인 신규 수주량 중 52%가 한국 조선소에서 제조하였다. 이런 위기에 대응하여 중국 수출입은행은 향후 80개 국가의 선주, 400척 선박에 선박펀드를 제공할 계획이며 총 120억 달러규모에 달하는 금융프로젝트를 진행하고자 하는데 그 중, 홍콩, 싱가포르 등 아시아 선주는 33%, 유럽선주는 29% 차지한다고 선박펀드 분야 책임자 Derek Wu가 밝혔다. 중국 선박금융산업은 현재 미성숙단계에 처해있지만 향후 중국 조선소의 수주경쟁력 향상과 관련기술능력, 선박건조공정관리 개선 완비를 통해 빠른 발전세가 형성될 것으로 전망한다.

< 자료 : 国际船舶网, 2011. 10. 20 >

상해조합항, 11개 중요 Action Plan 가동

최근 개최한 제4차 상해조합항관리위원회(1997. 9. 설립 ; 상해시, 저장성, 장쑤성 내 항만해운 발전 관련 업무 담당) 전체회의에서 교통운수부는 장쑤성, 저장성, 상해시와 협력하여 상해조합항계획협상메커니즘을 구축하고 장삼각지역항만 및 해운계획협상통보메커니즘 완비를 통해 장삼각지역 각항에 대한 계획 연결을 추진하여 상해국제항운중심 건설을 공동 추진키로 했다.

동 회의에서는 「상해국제항운중심 건설 추진에 대한 중점사업 Action Plan(2011~2015)」를 발표했으며 ① 상해조합항 계획협상메커니즘 구축을 통해 각항 계획 연결 촉진, ② 조직 협력을 통해 철도-수운 복합운송 발전 추진에 대한 연구 진행, ③ 상해국제항운중심 종합정보서비스 플랫폼 구축을 통해 전국 수운데이터중심 장삼각분중심을 점차 구축하여 지능해운 발전, ④ 지역감독관리메커니즘 완비를 통해 운송시장질서 규범화, ⑤ 항만경제형세 분석 보고 지속 발표를 통해 기업의 건전한 발전 견인, ⑥ 항만·해운 정책 연구를 통해 지역항만간 협력 촉진, ⑦ 내하 컨테이너 운송체계 최적화를 통해 수운-수운 환적비율 향상, ⑧ 해운금융 관련 협력연구를 통해 현대해운서비스산업 발전 가속화, ⑨ 국제협력 강화를 통해 첨단기술인재 육성기구 설립, ⑩ 대형 항만·해운 관련 홍보활동 협력하여 개최, ⑪ 세계적으로 영향력이 있는 중국국제해운페스티벌 구축 추진 등이 포함되었다.

관련 통계에 따르면, 2010년 장삼각지역 수운 화물운송량은 전국 41% 차지한 14.9억 톤, 장삼각지역 항만 화물물동량은 전국 38.5% 차지한 33.65억 톤, 수출입 화물물동량은 전국 34% 차지한 8,37억 톤, 컨테이너 물동량은 전국 37.6% 차지한 5,445.4만 TEU를 기록하였다.

장삼각지역 항만이 중국 경제와 항만해운발전 중의 지위와 영향력은 한층 향상되었으며 향후 상해국제항운중심 건설을 통해 장삼각지역, 장강유역, 나아가 전국 경제의 종합서비스능력도 지속 강화될 전망이다.

< 자료 : 东方网, 2011. 10. 25 >

텐진항 선적항 퇴세정책, 내륙지역까지 파급 예상

최근 무수항 건설의 가속화와 동반하여 텐진항만은 무수항 화물창고, 배송, 부가가치 가공 등 서비스 기능을 확장하여 대통관(大通关) 디지털항만 정보플랫폼건설을 추진하고 무수항 정보플랫폼 건설 완비하여 무수항의 운영과 효익을 향상할 계획을 밝혔다. 동장보세항구(东疆保税港区)는 최근 관련부문과 선적항 퇴세정책의 구체적인 실시방안을 협의하여 2-3개 무수항을 시범지역으로 선정하여 내륙지역의 수출기업이 화물의 운송정보를 세관에 전달하기만 하면 수출퇴세를 신청할 수 있게 한다고 제시했다.

중국 텐진항 무수항 프로젝트는 현재 21개에 달하고 서비스범위는 베이징시, 허베이성 등 12개 성구시의 21개 도시에 파급되어 운영에 투입된 8개 무수항이 처리한 물동량은 전년대비 11.0% 증가된 15.2만 TEU를 기록했다. 최근 텐진항의 내륙부지까지의 유통물류 네트워크는 점차 확장되고 있으며 「12·5」기간 텐진항만은 기타 내륙지역과의 협력을 강화하여 화북, 서북 및 동북지역을 파급하는 합리적인 구도와 고효율 및 편리한 무수항 네트워크 기반을 형성하여 「12·5」말에 텐진 무수항 물동량이 100만 TEU에 달할 것으로 전망한다.

< 자료 : 新报, 2011. 10. 10 >

우루무치, 중앙아시아지역 최대 콜드체인물류중심 건설

신장자치구 중점 프로젝트이자 2010년 중국 상무부 농산품 현대유통 시행 지원 프로젝트인 신장하이홍국제식품콜드체인배송센터(新疆海鸿国际食品冷链配送中心)가 최근 우루무치 경제기술개발구(터우툰허(头屯河)구)에 입주되었다. 총 투자액 8억 위안, 건축면적 36만 m²인 동 중심은 식품 콜드체인을 중심으로 식품가공, 창고비축, 전시, 무역, 배송을 집중시켜 발전하며 20만 톤급 창고, 9대 상품전시구, 대형 창고형 슈퍼 등 인프라시설을 3단계에 거쳐 완성하며 연간 배송량 100만 톤, 연간 교역액 80억 위안규모로 조성하여 서북지역 나아가 중앙아시아지역 중 규모가 가장 크고 종류가 가장 많으며 시설이 가장 완비된 대형 식품콜드체인배송중심으로 건설할 계획이다.

중국은 국가발전개혁위원회에서 발표한 「농산품 콜드체인 물류발전계획」(2010. 6.) 중 2015년까지 고효율, 대규모, 신기술의 inter-region 콜드체인 물류배송센터를 건설하여 자원정합능력과 국제경쟁력을 구비한 콜드체인 물류기업을 육성할 계획을 제시한바 있다. 신장하이홍국제식품콜드체인배송센터의 건설은 신장자치구와 중국 내 식품 수출의 새로운 플랫폼을 구축할 뿐만 아니라 우루무치시의 동-서 연결의 교두보지위를 충분히 활용하여 중국 내륙지역과 중앙아시아지역의 콜드체인 물류 브릿지 역할도 충분히 잘 수행할 것으로 기대한다.

< 자료 : 天山网, 2011. 10. 09 >

장쑤성, 연해개발 세수혜택 18조항 발표

장쑤성 국가세무국은 연해개발 실세수요와 기존정책 기반하에 18조항을 포함한 「연해개발 추진 가속화 세수혜택정책」(이하 「정책」)을 제정·발표했으며 따라서 국내외 기업과 인사들을 유치하여 장쑤성 연해개발 적극 참여를 지원한다고 밝혔다.

「정책」에서는 장쑤성 연해에서 항만부두, 도로, 도시 대중교통 등 인프라사업투자에 종사하는 기업을 대상으로 수입 창출한 첫 해부터 3년간 기업소득세 전부 면제 및 그 후 3년간 50% 징수한다고 규정했다. 그리고 「정책」에서는 장쑤성 연해지역에서 현대농업, 선진제조업, 현대서비스산업 등 신흥산업 발전에 지원할 것을 제시했는데 선진제조기업일 경우 증치세수 후 50% 반환 등 혜택을 향유하며 농업/임업/목축업/어업에 종사하는 기업일 경우 면세규정에 따라 기업소득세 면제 혹은 감소되어 징수할 것이고 자체 생산된 농산품 판매할 경우 일정한 규정에 따라 증치세를 면제할 것이다. 이와 관련된 정책혜택은 련윈강(连云港), 염청(盐城), 난통(南通) 3개 도시의 신의약, 신원자재, 자동차, 태양에너지부속품, 풍력장비 등 중대산업과 과학기술창신 플랫폼 발전을 대폭 촉진할 것이며 동시에 장쑤성 연해지역 농업인프라 시설, 농업산업원구, 연해휴양관광농업 및 간척지 개간·개발 등 사업건설 추진도 가속화 될 것으로 기대된다.

이상 혜택방안의 발표는 민간자본의 장쑤성 연해지역 인프라건설에 적극 참여를 견인해주며 나아가 경쟁력과 영향력을 구비한 과학기술형 선두기업들이 연해지역개발에 적극 참여하여 연해지역 총부경제의 발전을 촉진할 것으로 전망한다.

< 자료 : 中国涉外商事海事审判网, 2011. 10. 10 >

통계

중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리 실적

항만	컨테이너 화물 처리실적 (천 TEU)											
	2010년	2011년										
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	누계
상하이	29,069.0	2,708.0	1,933.0	2,640.0	2,652.0	2,762.0	2,621.0	2,896.0	2,806.0	2,755.0		23,773.0
선전	22,509.7	2,098.0	1,281.4	1,706.1	1,707.1	1,889.7	1,922.0	2,067.8	2,161.8	1,929.8		16,808.2
닝보저우산	13,144.3	1,310.3	912.1	1,183.3	1,230.1	1,284.6	1,237.2	1,383.0	1,347.7	1,281.3		11,203.0
광저우	12,519.8	1,032.0	707.5	1,124.3	1,190.0	1,194.0	1,176.5	1,257.0	1,297.0	1,279.3		10,372.2
칭다오	12,010.0	1,130.0	980.0	1,100.0	1,120.0	1,150.0	1,110.0	1,040.0	1,090.0	1,100.0		9,800.0
톈진	10,000.0	927.0	758.0	956.0	974.0	856.0	987.0	994.0	988.0	1,024.0		8,563.0
사먼	5,824.3	547.2	336.1	366.9	485.7	515.0	510.4	569.0	583.6	609.0		4,634.2
다롄	5,262.0	481.0	354.0	485.0	493.0	540.0	552.0	543.0	583.0	592.0		4,624.1
롄윈강	3,870.6	353.0	322.8	383.9	413.2	424.0	433.3	452.9	433.0	423.4		3,639.4
잉커우	3,338.4	398.1	307.1	342.0	353.1	337.1	341.1	327.1	342.1	352.1		3,099.7
옌타이	1,541.2	137.0	108.9	142.0	138.7	129.6	198.5	154.7	153.3	142.5		1,305.2
푸저우	1,470.5	143.2	93.9	136.4	139.4	138.1	136.6	143.6	132.9	135.7		1,096.4
취안저우	1,369.5	125.6	74.0	127.1	142.6	143.6	139.5	142.2	133.0	152.0		1,179.7
중산	1,250.6	111.8	52.0	115.8	114.7	110.4	98.1	111.7	112.4	120.0		950.9
르자오	1,061.0	101.2	92.3	115.6	116.1	124.2	138.2	133.1	133.9	116.0		1,707.4
산터우	933.1	-	58.0	85.0	88.0	90.0	90.0	91.0	100.0	98.0		806.0
진저우	754.8	68.6	53.7	81.5	74.2	26.1	40.0	32.0	30.6	26.8		250.5
주하이	695.0	62.0	62.0	62.0	70.6	75.6	72.1	71.0	67.4	70.1		613.1
하이커우	613.4	66.5	50.0	55.1	65.1	65.6	60.8	70.1	71.1	79.7		584.0
웨이하이	443.4	36.0	28.4	30.5	35.7	32	36.6	35.9	39.7	49.2		324.0
원저우	412.3	36.7	24.7	36.1	40.0	40.5	41.3	42.1	310.8	41.7		345.3
자싱	350.2	36.5	30.4	42.2	40.3	42.1	40.4	45.1	45.2	45.0		367.2
칭황다오	339.8	42.7	29.3	33.2	39.1	34.1	36.1	35.1	33.7	33.0		316.2
진장	320.2	33.2	18.5	26.0	27.8	303.6	27.3	30.5	-	31.8		260.4
단둥	319.7	38.9	37.7	40.0	61.3	80.1	81.5	75.2	58.2	61.1		533.8
합계	129,422.8	12,024.5	8,705.8	11,416.0	11,811.8	12,388.0	12,127.5	12,750.1	13,054.4	12,548.5		107,156.9

자료 : <CHINA PORTS> 각 월호.

중국 주요 항만의 전체 화물 처리 실적



항만	전체 화물 처리 실적 (만 톤)											
	2010년	2011년										
		1월	2월	3월	4월	5월	6월	7월	8월	9월	10월	누계
닝보자유산	62,915.1	6,107.1	5,237.6	5,822.9	5,569.3	5,189.3	5,504.9	5,978.1	5,794.0	5,876.7		53,078.4
상하이	56,319.9	5,392.1	4,011.0	5,186.5	5,227.8	5,501.9	5,191.2	5,893.8	5,235.0	5,135.4		46,774.6
광저우	40,959.3	3,443.7	2,363.4	3,408.0	3,583.5	3,707.6	3,647.6	3,603.7	3,773.6	3,764.3		31,764.3
톈진	40,000.0	3,562.0	3,023.0	3,716.0	3,820.0	3,870.0	3,858.0	3,957.0	3,889.0	3,830.0		33,527.0
칭다오	35,012.0	3,236.0	3,153.0	3,242.0	3,245.0	3,245.0	3,209.0	2,913.0	2,995.0	3,101.0		28,374.0
다롄	31,399.3	3,046.9	2,607.1	2,777.4	2,581.9	2,903.6	2,745.7	2,830.5	2,869.3	2,900.6		25,262.9
친황다오	26,293.9	2,437.4	1,956.7	2,625.5	2,395.5	2,555.0	2,314.3	2,449.4	2,474.0	2,525.0		21,732.7
탕산	24,959.0	2,634.0	4,913.0	2,682.0	2,390.0	2,485.0	2,209.0	2,378.0	2,574.0	2,718.0		22,351.0
르쎄오	22,596.7	2,162.9	2,043.3	2,271.2	2,203.3	2,212.7	2,203.3	2,126.3	2,102.3	2,060.1		19,358.5
잉커우	22,579.4	2,390.7	2,047.3	2,171.0	2,215.0	2,238.0	2,249.0	2,237.1	2,209.1	2,140.3		19,897.6
산전	22,091.4	2,055.9	1,236.4	1,708.7	1,707.7	1,958.0	1,838.7	1,987.3	2,060.0	1,858.2		16,527.9
옌타이	20,852.5	1,959.0	1,875.5	1,936.7	1,993.0	2,084.0	2,060.6	2,097.0	2,087.4	2,166.0		18,259.1
진장	13,638.3	1,325.1	1,155.0	1,342.5	1,385.0	1,585.0	1,305.9	1,159.7	-	1,241.9		11,813.3
렌윈강	13,506.4	1,358.8	1,297.8	1,348.5	1,353.0	1,444.9	1,400.0	1,452.1	1,519.3	1,417.6		12,591.6
샤먼	12,728.1	1,342.1	983.1	1,292.1	1,325.7	1,359.0	1,313.8	1,353.8	1,349.0	1,361.5		11,722.3
황화	9,438.4	951.9	864.8	1,003.7	904.4	939.6	926.8	946.0	959.6	919.2		8,415.8
취안저우	8,455.4	630.5	635.0	776.4	836.7	837.1	906.9	865.7	840.6	778.5		7,087.3
푸저우	8,455.4	628.8	446.5	572.5	686.6	748.9	681.3	718.0	697.6	524.2		4,141.0
원저우	7,124.8	595.2	423.0	562.7	711.9	646.3	624.5	602.2	602.6	613.0		5,381.4
주하이	6,019.2	543.4	587.4	559.3	591.9	601.4	604.8	617.5	564.0	578.4		5,318.0
천저우	6,008.6	342.9	287.3	382.1	390.6	436.3	400.2	413.6	432.8	387.1		3,472.8
단둥	5,505.0	532.0	457.0	550.0	590.0	630.0	633.0	642.0	668.0	677.0		5,368.0
중산	4,797.5	373.5	262.7	462.7	540.4	545.4	549.8	494.0	504.1	453.7		4,186.4
타이저우	4,705.7	395.9	342.3	414.9	464.6	425.2	400.3	451.0	433.8	460.2		3,788.2
후이저우	4,533.5	471.3	360.3	388.9	410.2	422.9	410.6	477.6	442.0	423.6		3,897.4
합계	510,894.8	47,919.1	42,569.5	47,204.2	47,123	48,572.1	47,189.2	48,644.4	47,066.1	47,911.5		424,091.5

주 : 화물 처리 실적은 외항화물 기준임.
 자료 : <CHINA PORTS> 각 월호.