



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 11월 25일

제11-10호



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 철도운송, 동북아물류 中 전략적 지위 지속 상승

상해대학교시드니공상학원 특별초빙 교수
Sydney Institute of Language & Commerce Shanghai University
국무원 특별수당 수여교수
저우량이(周良毅)

최근 5년간, 중국의 대규모 산업이전과 중국 내륙지역 경제의 고속성장은 동북아 공급체인구도를 점차 변화시키고 있으며, sea-rail 복합운송 및 중국 내륙지역 철도 컨테이너 운송네트워크 발전과 더불어 중국 철도운송이 동북아 물류 중 차지하는 전략적 지위가 나날이 높아지고 있다.

1. 중국 대규모 산업이전과 내륙지역 경제의 고속성장

최근 5년간, 중국은 연해지역 생산요소가 격 상승에 따라 대규모 산업이전을 진행하였는데 일찍이 2008년에 중부지역과 서부

지역의 자본투입 연간 증가율은 연해지역 (19.9%)을 초과하여 각각 33%, 28.2%를 기록하였다. 2010년 중서부지역의 외상투자액 연간 증가율은 연해지역(15.8%)을 초과하여 27.6%를 기록하였다. 산업이전은 경제의 고속발전을 촉진하였으며 2011년 1~9월 GDP 증가율을 볼 때, 전국 평균치 9.3%에 대비해 충칭시는 16.5%, 안후이성은 13.8%, 윈난성은 13.4%, 스촨성은 14.7%에 달했다. 내륙도시인 충칭시는 아주 전형적인 예인데, 근 3년간 충칭시는 글로벌 노트북컴퓨터 3대 거두인 HP(惠普), ACER(宏基), ASUS(华硕)사와 6대

OEM회사인 Quantacn(广达), Compal(仁宝), Wistron(纬创), Foxconn(富士康), Inventec(英业达), Pecaltron(和硕)사 및 500여개 부대공장의 입주를 통해 일괄된 공급체인을 형성하였다. 2010년 충칭시의 IT산업 총 생산액은 1,400억 위안에 달하였으며, 2015년에는 글로벌 노트북 컴퓨터 생산량 3~4억 대 중 충칭시가 1억 대 초과할 것이다.

2. 동북아 공급체인 구도 변화 진행

중국 개혁개방 후 20년간은 연해지역 개발 및 개방에 집중되었고, 이에 따라 형성된 공급체인 구도는 중국 연해지역, 한국, 일본으로 구성된 동북아 내 제조업공급체인과 대미국, 유럽, 호주의 무역체인으로 나눌 수 있는데, 이에 따라 물류분야 역시 해운이 주역할을 하게 됨으로써, 동북아해운업의 변형 및 항만의 고속 확장을 가져왔다.

중국의 대규모 산업이전으로 인한 내륙지역 경제의 고속성장은 동북아 공급체인 구도의 큰 변화를 초래했다. 대규모의 제조기지가 중국 내륙지역으로 이전됨에 따라 제품의 완성품 조립기지와 상당 부분의 부속품 제조기지가 바다와 떨어져 있게 되었으며, 중국의 지리적 특징으로 인해 내륙항 건설도 어려운 실정이다. 중국의 서고동저(西高东低), 산이 많고 평야가 적은(多山少平原) 지리적 특징으로 인해 중국의 대량 화물운송에 적합한 운하는 장강(중하류 위주)과 주강하류 지역에 한정됨으로써, 미국이나 유럽 등의 거대한 내하수운자원에 비교할 수 없다. 그러므로 내

륙지역으로 이전한 대부분 기업은 필연적으로 중국의 철도노선을 중심으로 분포되어 있는 것이 현재의 현황이자 향후의 추세이다.

그러므로 동북아의 공급체인 구도는 향후 한국, 일본 등이 중국 연해지역을 통해 내륙지역 제조업네트워크를 연결한 내부공급체인과 저미국, 유럽, 호주 및 동남아의 무역체인으로 전환될 것이며, 그 중 상당한 부분의 물류는 sea-rail 복합운송과 육로운송으로 진행될 것으로 전망된다.

3. 중국 철도운송이 동북아 물류 중 전략적 지위 지속 향상

도로운송과 비교할 때, 철도운송은 운임면에서 큰 우위를 보이는데 중국에서 일반 화물을 기준으로, 도로운임은 0.5~0.6위안/톤 km인 반면 철도운임은 0.1위안/톤 km 이므로, 500km이상의 장거리 대량화물의 운송이 철도운송이 경제적 및 친환경적으로 절대 우위를 가질 수 있다. 상술한 동북아 공급체인 구도의 변화를 고려할 때, 중국의 철도, 특히 철도 컨테이너운송은 분명히 해운과 도로를 연결하는 주요 물류수단으로 발전할 것이다.

수요측면뿐만 아니라 중국 철도네트워크 역시 근 10년 간 운송능력측면에서 고속발전을 이루어 공급측면의 양호한 여건도 구비되었다. 10년간 1조 위안 규모의 대량 투자를 통해 중국의 철도네트워크는 총거리 9만 km에 달하였고, 18개 컨테이너물류 허브역(상하이, 쿤밍, 하얼빈, 광저우, 랴저우, 우루무치, 톈진, 칭다오, 베이징, 선양, 청두, 충칭, 시안, 정저우, 우한, 다롄, 닝보,

선전)을 거점으로 철도 컨테이너 운송네트워크를 구축 중이다. 또한 고속 철도의 건설은 여객능력을 상승을 통해 철도화물운송에 큰 발전공간을 제공한다. 현재 많은 대도시간에는 이미 ‘철도컨테이너 블록 트레인’이 개통되었으며, 베이징과 상하이간에는 ‘2단 컨테이너 블록 트레인’이 개통되었다. 이런 수요와 공급측면의 결합으로 인해 중국 철도운송이 동북아 물류 중 전략적 지위는 계속 상승할 전망이다.

사례 1 : COSCO 물류의 예웨이룽(叶伟龙) 총경리는 산업이전과 생산형 내수의 확대는 철도운송수요의 증가에 유리하며, 유리한 기회를 선점하기 위해 한 핵심 고객을 상대로 컨테이너 블록 트레인을 개통(25차/1개월)했으며, sea-rail 복합운송방식으로 외국구매부터 국내까지 일괄 서비스를 제공한다. 다음 단계로 댜원강에서 잉환(颍川)까지 블록 트레인도 개통할 예정이다.

사례 2 : 중국 내륙지역 충칭시는 전자제품공급체인 서비스를 위해 2011년 7월 30일에 국제 컨테이너 블록 트레인을 개통했으며, 열차는 충칭시에서 출발하여 신장-유럽을 잇는 위신어우(渝新欧, 충칭·신장·유럽)국제철도 루트를 따라 독일의 뒤스부르크까지 연결되었다. 또한 2011년 10월 16일, 상하이에서 충칭까지의 철도컨테이너 블록트레인을 개통하여 sea-rail 복합운송네트워크를 구축하였다.

中国铁路运输在东北亚物流的战略地位日趋上升

上海大学悉尼工商学院特聘教授 周良毅
国务院特殊津贴专家

近五年来,中国的大规模的产业转移与中国内地经济的高速发展正在逐步改变东北亚的供应链格局, 伴随着海铁联运和中国内地铁路集装箱运输网络的发展,中国铁路运输在东北亚物流的战略地位将日益上升

1 中国大规模的产业转移与内地经济的高速发展

近五年来,由于沿海地区生产要素价格的提高,中国进行了大规模的产业转移. 早在2008年, 中、西部地区的资本投入的年增长率就分别高达33.3%与28.2%, 明显高于沿海地区的19.9%. 2010年中西部地区外商投资的年增长率为27.6%, 大大高于沿海地区的15.8%. 产业转移的结果是经济的高速发展, 以2011 年前9 个月的GDP 增长速度作比较, 全国平均为9.3%, 而重庆为16.5%, 安徽13.8%, 云南13.4%, 四川14.7%. 内地城市重庆可以说是一个典型, 近三年来, 重庆相继引进了全球笔记本电脑三大巨头惠普、宏碁、华硕; 六大代工商广达、仁宝、纬创、富士康、英业达、和硕, 以及500余家配套厂落户, 形成成套供应链. 2010年重庆的IT产值已达到1400亿元, 预计2015年全球笔记本电脑产量为

3-4 亿台, 而重庆将超过一亿台.

2 东北亚供应链格局正在发生变化

中国改革开放的前二十年主要是在沿海地区进行, 由此形成的供应链格局是中国沿海、韩国和日本组成的东北亚内部制造业供应链和对美欧澳的贸易链, 相应地其物流运作的主角是海运, 发展的结果是东北亚海运的繁荣与海港的高速扩张.

中国大规模的产业转移与内地经济的高速发展已经引起了东北亚供应链格局的深刻变化. 大量的制造基地向中国内地的迁移使得产品的总装基地和相当部分的零部件制造已经远离海港, 但是大部分又不可能放在内河港口, 因为中国的西高东低, 多山少平原的地理特征决定了中国大运量的内河只有一条长江(还主要是中下游) 和1/3的珠江(下游), 这是与美国和欧洲所具有的巨大内河水运资源完全无法比较的. 因而, 向内地转移的大部分企业必然是分布在中国的铁路沿线, 这是目前的现状, 也是今后的趋势. 由此, 东北亚的供应链格局将转化为韩国、日本, 通过中国沿海连接内地制造业网络的内部供应链和对美欧澳以及东南亚的贸易链, 其中一部分物流

仍然由海运和水水联运承担,但是相当大的部分将由海铁联运和陆上运输承担.

3 中国铁路运输在东北亚物流的战略地位日趋上升

与公路相比,铁路在价格上具有巨大的优势. 在中国就普通货物而言, 公路运费为0.5--0.6 元/吨 公里, 铁路为0.1 元/吨公里, 对于500 公里以上的大运量远距离运输, 铁路在经济、环保和能源等方面具有绝对优势. 考虑到上述东北亚供应链格局的变化,中国的铁路,特别是铁路集装箱运输必然成为上联航运下通公路的物流主干.

除了需求动因以外,中国铁路网络近十年来在运输能力上的高速发展也创造了供应方面的良好条件. 十年来数以万亿元计的巨额投资使中国的铁路网络达到9万公里, 建成了以十八个集装箱中心站(上海、昆明、哈尔滨、广州、兰州、乌鲁木齐、天津、青岛、北京、沈阳、成都、重庆、西安、郑州、武汉、大连、宁波、深圳)为节点的铁路集装箱运输网络, 高速铁路的建设增加了大量的客运能力, 也使铁路货物运输有了更大的空间. 目前, 不少大城市之间已经开通了” 铁路集装箱五定班列”, 北京与上海之间更是有双层集装箱五定班列, 需求与供应动因的结合必将使中国铁路运输在东北亚物流的战略地位日趋上升.

下面是二个典型案例. 一个是物流企业, 中远物流(COSCO 物流)总经理叶伟龙指出产业迁移与生产型内需的扩大, 将有利于铁路运输需求的增长, 为抢占先机, 他们为一个核心客户开通集装箱班列, 一个月25班, 海铁联运,从国外采购开始到国内整个一条龙服务. 接下来要开通连云港到颍川的班列, 一天一班. 另一个案例是内地城市重庆, 为了服务电子产品供应链, 2011年7月30日开通了国际集装箱班列, 从重庆出发沿渝新欧国际铁路大通道驶往德国杜伊斯堡. 紧接着在10月16日, 又开通了上海到重庆的铁路集装箱班列, 从而形成了一个海铁大联运网络.

동향 및 이슈

중국 해양플랜트산업 현황 및 전망

해양자원의 대두와 중국의 해양자원개발 현황

광물자원의 수급 불균형과 고유가로 인해 지하자원을 둘러싼 선진국과 신흥 개도국간 자원확보 경쟁이 갈수록 심화되고 있다. 이러한 육상자원의 한계를 극복하기 위한 강력한 대안으로 해양자원 개발이 급격히 부상하고 있으며, 북해, 카스피해, 멕시코만, 브라질해안 등에서는 석유 및 천연가스 생산이 한창이다.

[표-1] 세계 해양자원의 잠재가치

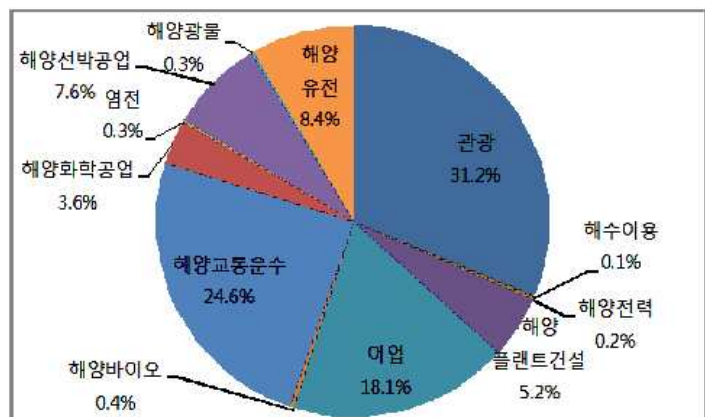
자원	매장량	비고
석유	1.6조 배럴 이상 (세계 매장량의 32.5%)	LNG는 매장량의 15%
구리, 망간, 니켈	· 해양 전체 : 전 세계가 최소 200년에서 최대 1만 년 동안 사용할 수 있는 양 · 심해저 : 망간 40년, 니켈 46년, 코발트 182년 동안 사용할 수 있는 양	심해저에는 망간 3억 톤, 니켈 6,100만 톤, 코발트 670만 톤이 존재
금, 아연	금 17년(4만 톤), 아연 23년(2억 톤)	해저열수광산(hydro-thermal deposit)에 함유
가스 (메탄 하이드레이트)	250조 입방미터(화석 연료의 2배) → 10조 톤(기존 LNG 매장량의 100배, 전 세계가 5,000년 동안 사용할 수 있는 양)	해저 300m 이하에 존재, 고압/저온 환경+가스+물 → 일명 '불타는 얼음'
해양 에너지	15,000 Gw	총 해양 가용 에너지

주 : 2008년 탐사 기준, 추가 탐사로 매장량이 증가할 가능성 높음.

자료 : 삼성경제연구소, “해양자원개발의 현재와 미래”, 2011. 12. 8.

중국 역시 국내외 해양자원 개발에 분주하다. 2010년 중국 해양총생산액은 3조 8,489억 위안(해양산업생산액 2조 2,370억 위안, 해양 관련산업 생산액 1조 6,069억 위안)으로, GDP의 9.7%를 차지하고 있다. 그 중 주요해양산업 생산액은 1조 5,531억 위안으로 전년대비 13.1% 증가했다. 중국의 해양석유가스 탐사, 개발 및 판매를 담당하는 CNOOC사의 2010년 석유 및 천연가스 생산량은 4,958만 톤과 154억 m³로서 전년(3,697만 톤, 107억 m³) 대비 각각 34.1%, 43.9% 증가했다.

[그림-1] 2010년 중국 주요해양산업 생산액 비중



자료 : 중국 국토자원부(中国 国土资源部).

중국 해양플랜트산업 급성장 중

활발한 해양자원 개발과 함께 중국의 해양플랜트 산업도 급격한 성장을 보이고 있다. 중국은 2009년 말까지 생산 중인 유전 77개, 해양플랫폼 150기 및 FPSO 17척을 보유하고 있다. 또한 2015년까지 30여 개의 해양유전개발과 관련 약 70기의 해양플랫폼과 10척의 FPSO가 추가로 필요할 전망이다. 이에 따라 「12·5 계획」 기간 중 해양플랜트 총 투자규모는 2,500~3,000억 위안에 달할 것으로 예상된다¹⁾.

이런 풍부한 국내수요에 힘입어 중국의 해양플랜트 기술은 큰 발전을 거둬 2010년 수심 3,000m의 6세대급 SSDP(Semi-submersible drilling platform)가 건조되었고, 30만 톤급 FSOP 건조능력을 보유하고 있다. 또한 2010년 각종 해양플랫폼 16기를 납품했고, 시추용 플랫폼 5기와 해양플랫폼 모듈 10개를 수주해 글로벌 해양플랜트시장에서 약 15%의 시장을 점유하고 있다. 현재 중국의 주요 해양플랜트 장비업체는 국영기업인 중국선박중공그룹(CSIC), 중국선박공업그룹(CSSC), COSCO 산하의 중원선무그룹(COSCO Shipyard), CNOOC 산하의 해양석유공정주식회사(COOEC) 및 민영기업인 용성중공(熔盛重工), 중국국제해운컨테이너그룹(CIMC) 등이 있다.

[표-2] 중국 주요 해양플랜트 기업 현황

기업	주요 생산장비	비고
CSIC	FPSO, Jack-up/Semi-submersible drilling platform, 해양플랜트모듈, Jacket platform 등	2010년 해양플랜트부분 영업수익 17.39억 위안, 2011년 상반기 해양플랜트플랫폼 5기 수주, 계약금액 54.73억 위안
COOEC	Jacket platform, 전력케이블, FPSO 상부모듈(Topside module) 등	2010년 해양플랜트부분 영업수익 66.7억 위안
COSCO Shipyard	FPSO, FPO, Jack-up/Semi-submersible drilling platform, Drilling ship 등	2011년(~09.16) Jack-up drilling platform 4기, Semi-submersible drilling platform 2기(+2), Drilling ship 1척 수주
CSSC	Jack-up/Semi-submersible drilling platform, FPSO, Drilling ship, Crane ship 등	2011년(~09.16) Jack-up drilling platform 2기(+3), FPSO 개조 1건 수주
CIMC	FPSO, FSO, Jack-up/Semi-submersible drilling platform 등	2010년 해양플랜트 영업수익 24.4억 위안(그룹전체의 약 5%)

자료: 각 회사 홈페이지 및 동완증권(东莞证券) 자료.

중국 해양플랜트산업 중장기 발전 계획

2010년 10월, 중국 국무원은 ‘신흥전략산업 육성 및 발전에 관한 결정(关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定)’을 발표하며, 향후 7대 산업군을 적극 육성하겠다고 밝혔다. 7대 산업군은 ① 에너지절약 및 환경보호 ② 차세대 정보기술 ③ 바이오 ④ 첨단장비제조 ⑤ 신재생에너지 ⑥ 신소재 ⑦ 신에너지 산업으로, 그 중 해양플랜트산업은 첨단장비제조산업의 일환으로 정부의 전폭적인 지원을 받고 있다. 특히 2011년 9월, 국가발전개혁위원회, 과학기술부 등 4개 부처가 공동으로 7대 육성산업 중 최초의 중장기 발전계획인 ‘해양플랜트산업 혁신발전전략(海洋工程装备产业创新发展战略(2011-2020))’(이하 ‘전략’)을 발표하며 해양플랜트산업 육성에 박차를 가하고 있다.

‘전략’에서는 2015년까지 해양플랜트산업의 설계, 제조시스템 기반 형성을 목표로, 주력 해양플랜트 장비의 국내 설계 및 건조기술 확보, 첨단장비 제조기술 및 핵심 결합설비기술 확보를 통해 해양자원개발 수

1) 刘全等, “海洋工程装备产业现状发展分析”, 中国水运, 第11卷 第3期, 2011.03.

요를 만족시킬 방침이다. 또한 2020년까지 종합적인 R&D 능력, 완성품 제조 및 공급, 기술서비스산업 시스템을 구축함으로써, 주력 장비의 자체 개발 및 첨단 장비들의 설계 및 건조능력을 갖춘다는 계획이다. 또한 ‘주력 해양플랜트장비’, ‘신형 해양플랜트장비’, ‘미래형 해양플랜트장비’, ‘핵심 결합설비 및 시스템’, ‘핵심 공통기술’을 5대 중점 발전방향으로 정해 정부 주도아래 산·학·연 협력 및 해외합작을 장려하고, 세제지원 및 관련기업의 성장과 채권 발행을 지원함으로써 해양플랜트산업을 육성시킬 계획이다.

[표-3] ‘해양플랜트산업 혁신발전전략’의 중점발전 내용

구 분	주요내용
주력 해양플랜트장비	시장의 80% 이상을 차지하는 해양플랜트 장비들인, 탐사선, jack-up drilling platform, Self-elevating work platform, Semi-submersible drilling platform, Drilling ship, FPSO, Semi-submersible, Semi-submersible heavy transport vessel, Pipe laying vessel, Wind turbine installation vessel, Platform Supply Vessels(PSV) 등의 국산화 개발, 설계 기술 수준 제고
신형 해양플랜트장비	아직 국내기술이 거의 없는 최신 해양플랜트 장비들인, LNG-FPSO, SPAR, TLP, FDPSPSO 및 심해 작업 장비 및 시스템 등의 기초적인 건조, 설계 능력 배양
미래형 해양플랜트장비	미래형 해양플랜트 산업 및 해양자원개발 장비들로서, 망간단괴(Poly-metallic nodule), 가스 하이드레이트(Gas Hydrate) 채굴장비 및 파력, 조력 등 해양재생에너지 개발 장비, 해양용존 리튬추출 등 해양화학장비 기술 축적
핵심 결합설비 및 시스템	해양프로젝트 플랫폼, 작업선의 결합시스템과 설비 및 시추, 시공, 탐사, 수리 시스템들로서, Self elevating platform 시스템, 심해계류시스템, 다이내믹 포지셔닝 시스템, FPSO SPM(Single Point Mooring) 시스템, 자동 컨트롤 시스템, 해상크레인, 수중 생산 설비 및 시스템 등 관련 기술, 제작 수준 제고
핵심 공통기술	설계·건조 표준화 시스템연구, 해양플랜트 관리기술, 장비 리스크 제어기술, 심해설비의 부식방지 및 보호기술 등 해양플랜트 산업 전반에 관련된 핵심기술 함양

자료 : 中央政府门户网站(www.gov.cn), 海洋工程装备产业创新发展战略(2011-2020), 2011. 9. 16.

한·중 해양플랜트산업 경쟁심화 전망

중국은 해양플랜트산업의 규모나 기술면에서 큰 발전을 거듭해왔다. 하지만 여전히 LNG-FPSO 등 부가가치가 높은 최신 해양플랜트장비의 생산능력은 갖추지 못하고 있다. 이런 측면에서 최근 발표된 ‘해양플랜트산업 혁신발전전략’은 향후 최첨단 해양플랜트기술 확보 및 관리능력을 향상시켜 관련 산업의 성장과 함께 해양자원 개발에 더욱 박차를 가하겠다는 의미이다.

중국의 해양플랜트산업 육성은 한국에도 위협적인 부분이다. 현재 한국의 해양플랜트산업은 글로벌 경기침체에도 불구하고 황금기를 가도하고 있다. 올해 상반기 해양플랜트 수주액은 119억 달러로 이미 작년 전체 수주액인 86억 달러를 넘어섰으며, 전체 10억불 이상 대형 플랜트 수주 프로젝트 9건 중 7건이 해양플랜트에 집중되어 있다. 이미 조선산업 부문에서 세계 1위를 놓고 한국과 치열한 경쟁을 벌이고 있는 중국이 해양플랜트 분야에서도 빠른 추격을 보이고 있고, 이제 적극적인 정부지원하에 가속도를 낼 것으로 보인다. 이런 상황에서 한국 정부에서도 ‘해양플랜트산업 경쟁력 분석 및 장단기 발전전략’이란 주제로 해양플랜트산업의 장기적인 발전방안을 수립 중인 것으로 알려져, 향후 더욱 치열해질 경쟁구도에 귀추가 주목된다.

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

뉴스 단신

텐진시 '1대5구2장3점(一带五区两场三点)' 구축 계획

<텐진시 해양경제와 해양사업 '12'5' 계획>에 따라 향후 5년 동안 텐진시는 '1대5구2장3점'의 해양 경제구역을 중심으로 전면적인 해양산업 발전을 도모할 방침이다.

'1대'는 빈하이(滨海)신구의 해안지역으로서, 해양산업을 집중시키고, 해양환경상태가 양호하며, 특색을 갖춘 해양경제지역으로 구축할 방침이다. '5구'는 난강(南港)공업구, 린강(临港)경제구, 텐진항 주요항구, 빈하이(滨海)여행구 및 중심 어업항의 5대 해양산업 집중구역을 의미한다.

'2장'은 한구(汉沽) 북부해역과 따강(大港) 남부해역 두 곳의 해양어장을 가리키며, 인공방류, 인공 초식, 해양특별보호구 지정 등의 조치를 통해 해양생태환경 회복, 해양경제 어류를 증가시킬 계획이다. '3점'은 '탕구(塘沽)국가해양고급과학기술신구', '해양문화공원', '보하이(渤海)검측감시관리기지'의 해양사업기지를 가리키며, '탕구국가해양고급과학기술신구'에서 산·학·연을 결합하는 해양기술 혁신 및 산업화 기지를 구축하고, '해양문화공원'은 국가해양박물관을 중심으로 한 해양문화기지를 구축할 예정이다. 또한, '보하이검측감시관리기지'에는 해양종합관리업무를 지원하고, 해양국제교류 및 협작을 추진하는 해양사업 종합발전기지를 건설할 예정이다.

< 자료 : 天津网, 2011. 11. 17 >

산둥성 연말 300억 위안 '블루펀드' 설립

산둥성은 300억 위안 규모의 블루경제구 산업 투자펀드의 설립을 통하여 사회자본과 국외자본을 산둥반도 경제구 건설에 사용한다. 이번 '블루펀드(蓝基金)'는 산둥성의 '황삼각주산업펀드(黄三角产业基金)'에 이은 두 번째 산업투자펀드로, 올해 9월 말 정식 허가를 받은 후, 현재 펀드관리회사 조직구조 승인을 준비 중이며, 12월 31일 전 정식 개설 할 예정이다.

산둥반도 블루경제구 전략을 실행하기 위해 산둥성 정부는 작년 10월에 산둥해양투자회사(山东海洋投资公司)와 그 자회사인 산둥해운회사(山东海运公司)를 설립하였고, 블루경제구의 핵심 투자금융 플랫폼으로서 산둥성해양투자회사는 올해 블루경제구 산업투자 펀드인 '블루펀드'를 개설하여 더 많은 사회자본을 확보함으로써 산둥성 해양산업 발전을 도모할 계획이다. '블루펀드'는 산둥성 두 번째 산업투자 펀드로서, 총액 300억 위안으로 '황강삼각주펀드'보다 100억 위안이 많은 액수이다. 1차 모금액 80억 위안 이상, 운용기간 15년으로 펀드기능에 맞는 산업 프로젝트, 특히 중점 인프라 및 산업단지 프로젝트에 투자된다.

< 자료 : 大众网, 2011. 11. 23 >

장시성 냉동체인물류사업 육성 가속화

최근 장시성 발전개혁위원회의 <국가발전개혁위원회의 농산품 냉동체인물류 프로젝트 2011년 중앙예산내 투자계획에 관한 통지>에 따르면, 장시성의 2011년 농산품 냉동체인물류 프로젝트 중앙예산 내 투자계획은 22,700만 위안으로, 중앙예산 내 투자 1,650만 위안, 기업투자 12,350만 위안, 은행대출 8,700만 위안으로 구성되었다.

상기의 <통지>내용에서는 이번 투자금액을 수령하는 각 부문은 부대 자금을 효율적으로 배정하고, 프로젝트 디자인과 입찰구매 등 전기(前期)작업을 가속화시키며, 프로젝트를 수행하는 부서는 투자계획과 건설규모, 표준 및 진도에 맞게 건설 프로젝트를 진행하도록 촉구했다. 또한 <통지>는 중앙보조자금의 감시관리, 전문 사용자 관리, 전용 전도금 확보, 체류, 횡령, 낭비 등의 관리강화를 요구하는 동시에, 프로젝트의 토목 건축 공사, 설비재료 구매 및 설치 등 실무부문의 신속한 진행을 강조한다.

< 자료 : 中国物流行业平台, 2011. 11. 25 >

중국 14개 성·시(省市) 물류연맹 설립

최근 산둥성, 베이징, 상하이 등 중국 14개 성·시의 물류업 관계자들이 참석한 ‘2011중국 국제현대물류공급체인기술 및 현대장비 박람회’에서는 성·시간 물류연맹을 설립하기로 하였다. 또한 이번 박람회는 국내외 30여 곳 투자금융기구도 참석했다. 이번 박람회는 ‘현대물류와 관련산업발전의 미래’를 주제로 개최되었으며, 산둥성물류교통운수협회 주도로 베이징, 상하이, 선전, 톈진 등 14성시의 물류연맹을 구축하여 물류사업의 자원공유, 산업교류 및 국민경제 발전을 위한 물류산업의 개선, 국내 물류산업의 교류 및 국제현대물류산업의 발전을 추진할 계획이다.

< 자료 : 中国新闻网, 2011. 11. 24 >

산둥성 '물류카드' 개통

산둥성은 24일에 '산둥물류카드'를 개통하여 국내 물류산업시스템을 개선한다. '산둥물류카드'는 사물인터넷(The Internet of things)과 3G기술, 클라우드 컴퓨팅(cloud computing)등 선진기술을 응용하여 기술과 산업을 접목한다. '산둥물류카드'는 산둥성에서 조건에 맞는 물류단지를 구성하여 '물류단지연맹'을 형성한 후, 물류단지 고객들에게 RFID 멤버카드를 제공하는 방식을 통하여 관련 물류자원을 통합조정하고 멤버들은 연맹물류단지에서 소비, 요식, 숙박, 주유, 배달 등 편의 서비스와 혜택을 제공받을 수 있다. 또한, 산둥성물류교통운수협회의 여러 가지 혜택정책을 받아 고속도로 통행비, 주유비, 보험비, 타이어, 차량수리 등의 물류운수 원가를 절감할 수 있다. 물류카드는 전자지갑의 기능을 갖추어 한 물류단지에서 충전 후 여러 물류단지에서 카드소비 및 차량 및 화물보험 등에 이용된다.

< 자료 : 中国新闻网, 2011. 11. 24 >

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	11월	12월	누계
상하이	29,069.0	2,708.0	1,933.0	2,640.0	2,652.0	2,762.0	2,621.0	2,886.0	2,806.0	2,755.0	2,684.0			26,457.0
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	1,996.7			18,805.1
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	1,198.0			12,414.4
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	1,266.3			11,610.9
칭다오	12,010.0	1,130.0	980.0	1,100.0	1,120.0	1,150.0	1,110.0	1,040.0	1,080.0	1,100.0	1,080.0			10,880.0
톈진	10,000.0	927.0	758.0	956.0	974.0	856.0	987.0	994.0	988.0	1,024.0	1,026.0			9,589.0
샤먼	5,824.3	547.2	336.1	366.9	465.7	515.0	510.4	569.0	583.6	609.0	590.4			5,224.7
다롄	5,262.0	481.0	354.0	465.0	493.0	540.0	552.0	543.0	583.0	592.0	572.0			5,196.1
렌완강	3,870.6	353.0	322.8	333.9	413.2	424.0	433.3	452.9	433.0	423.4	402.5			4,041.9
양커우	3,338.4	398.1	307.1	342.0	353.1	337.1	341.1	327.1	342.1	352.1	316.9			3,416.6
옌타이	1,541.2	137.0	108.9	142.0	138.7	129.6	198.5	154.7	153.3	142.5	134.0			1,439.2
푸저우	1,470.5	143.2	93.9	136.4	139.4	138.1	136.6	143.6	132.9	135.7	142.9			1,355.1
취안저우	1,369.5	125.6	74.0	127.1	142.6	143.6	139.5	142.2	133.0	152.0	138.8			1,318.4
중산	1,250.6	111.8	52.0	115.8	114.7	110.4	98.1	111.7	112.4	120.0	100.9			1,051.8
르저오	1,061.0	101.2	92.3	115.6	116.1	124.2	138.2	133.1	133.9	116.0	105.5			1,175.9
산터우	933.1	-	58.0	85.0	88.0	90.0	90.0	91.0	100.0	98.0	90.0			896.0
진저우	754.8	68.6	53.7	81.5	74.2	26.1	40.0	32.0	30.6	26.8	71.7			694.3
주하이	695.0	62.0	62.0	62.0	70.6	75.6	72.1	71.0	67.4	70.1	70.3			682.1
하이커우	613.4	66.5	50.0	55.1	65.1	65.6	60.8	70.1	71.1	79.7	61.7			640.1
웨이하이	443.4	36.0	28.4	30.5	35.7	32	36.6	35.9	39.7	49.2	51.1			375.1
원저우	412.3	36.7	24.7	36.1	40.0	40.5	41.3	42.1	310.8	41.7	41.0			386.4
자싱	350.2	36.5	30.4	42.2	40.3	42.1	40.4	45.1	45.2	45.0	47.2			414.4
칭황다오	339.8	42.7	29.3	33.2	39.1	34.1	36.1	35.1	33.7	33.0	38.0			354.2
진장	320.2	33.2	18.5	26.0	27.8	30.6	27.3	30.5	-	31.8	36.3			296.6
단둥	319.7	38.9	37.7	40.0	61.3	80.1	81.5	75.2	58.2	61.1	70.0			603.8
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	12,332.2			119,319.1

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