



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 12월 16일

제11-11호



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



한중 물류기술 경쟁력 비교 분석

베이징교통대학교 루이홍(汝宜紅) 교수

2012년은 한중수교 20주년으로 지난 19년간 중국은 한국의 첫 번째 무역파트너로 부상했으며, 올해 말 한중 교역액은 19년 전의 40배인 2,400억 달러를 초과할 것으로 예상된다. 현재 주중 한국기업은 4만 개, 주중 한국인은 70만 명이며, 221개 한국 지방정부와 330개 중국지방정부가 484건의 자매·우호관계를 맺는 등 한중 양국은 경제부문뿐만 아니라 정부측면에서도 긴밀한 협력 관계를 유지하고 있다. 이런 양국간 경제교류가 지속적으로 강화됨에 따라 한중 양국의 물류기술 측면의 협력수요도 증가되고 있다. 이런 배경 하에 한중 양국의 물류기술 경쟁력

우위와 차이에 대한 분석은 중국과 한국의 물류기술 경쟁 및 협력관계를 확실히 할 뿐만 아니라 중국 물류기술 수준과 경쟁력 향상에 도움이 되며, 한중 양국의 물류기술 협력도 건의할 수 있다.

[표-1]의 한중 양국 물류기술 경쟁력 평가지표 체계는 물류수요규모, 물류공급능력, 물류인프라시설기술, 물류정보기술, 물류기술인재 상황 및 물류발전 거시적 여건 등 5개의 큰 지표로 나누어, 25개 정량분석(定量分析) 지표와 5개 정성분석(定性分析) 지표로 구성된다. 그 중 정량분석지표 수치는 대부분 2005~2010년의 <중국통계연감>, <한국통계연감>, <중국

물류발전보고>, <중국 물류기술장비발전보고>, <한국물류발전보고> 중 자료이고 일부분은 양국 정부사이트와 기타 홈페이지 중 자료를 사용하였으며, 5개 정성 분석지표는 모두 전문가 평가방법을 응용하여 획득하였다. 이상의 자료들을 바탕으로 SPSS를 통해 요인분석(FA)을 실시하여 결과를 도출하였다. 한중 양국 물류기술 경쟁력 평가결과는 [표-2]와 [그림-1]과 같이 나타났다.

[표-2]와 [그림-1]을 통해 2005년부터 2009년까지 한중 양국 물류기술 경쟁력 차이와 발전추세를 볼 수 있으며, 또한 한중 양국 물류기술 협력에 대한 이하의 의견도 제기할 수 있다.

(1) 전반적인 한중 물류기술 경쟁력을 비교하여 볼 때, 2005~2009년 한국 물류기술 경쟁력은 중국을 많이 앞서가고 있었다.

비록 2008년 후 중국의 물류기술 경쟁력이 대폭 향상되어 한국과의 격차가 줄어들었으나, 한중 양국의 물류기술 경쟁력의 추세에는 근본적인 변화가 나타나지 않았다. 그러므로 한중 양국 물류기술 협력 중 중국은 한국의 물류기술에 대한 학습을 통해 자국의 물류기술 경쟁력의 발전을 이루어야 할 것이다.

(2) 한중 물류기술 경쟁력의 각 지표격차를 볼 때, 중국의 물류 인프라시설기술 및 물류발전 거시적 여건 2개 지표는 한국보다 높으며, 기타 각 지표의 평가결과는 모두 한국이 우위였다. 이는 최근 몇 년간 중국에서 대규모로 실시했던 항만, 도로, 철도, 항공 등 물류 인프라시설과 관련 기술연구개발에 대한 투자가 물류기술 경쟁력 향상에 큰 작용을 하였다고 볼 수 있다. 하지만 향후 한중 양국의 물류기술 협력 중, 중국은 여전히 물류인프라시설 및 관련 기술의 연구개발에 대한 거시적 여건을 지속 개선해야 할 것이다.

(3) 한중 물류기술 경쟁력의 발전추세를 보면 중국은 점차 한국과의 물류기술 경쟁력과의 격차를 줄이고 있는데, 양국 물류기술 협력 중, 중국은 물류수요규모, 물류인프라시설에 대한 기술 투자를 강화할 뿐만 아니라 물류기술 인재육성에도 관심을 가져야 할 것이다. 양국 간 물류기술 인재교류를 통해 중국이 물류기술 경쟁력 강화 중 직면하고 있는 물류기술 연구개발 능력부족과 첨단물류기술 인재 부족문제를 해결하여 중국 물류기술 경쟁력의 지속가능한 발전 토대를 마련해야 할 것이다.

[표-1] 한중 양국 물류기술 경쟁력 평가지표 체계

물류수요규모	화물공급능력	물류인프라기술	물류정보기술	물류기술인재 상황	물류발전 거시적 여건
연말 총 인구 국민 생산 총액 1차산업 2차산업 3차산업 사회소비품 소매액 수출입 총액 수입 총액 수출 총액 실제 투자 활용액 외상 직접 투자 재정수입 재정수입 재정지출	화물 운송량 철도 도로 수운 항공	철도 총 거리 도로 연장 거리 항만 수량 공항 수량	우편 업무량 통신단말기 총량 네트워크 커버율 데이터 교환능력	일반 고등학교 전문 중학교	교통지역우위 지리지역우위 산업발전계획 국가정책역도 물류장비경쟁력

[표-2] 한중물류기술 경쟁력 평가지표 분석결과

지표분류	중국	한국
물류수요규모 및 물류정보기술	-0.83645	0.83645
물류인프라기술 및 물류 거시적 여건	0.04151	-0.04151
물류기술 인재 현황	-1.16028	1.16028
물류공급 능력	-1.16528	1.16528



[그림-1] 한중물류기술경쟁력 발전추이 평가결과

中韩两国物流技术竞争力比较

北京交通大学 汝宜红

2012年是中韩两国建交的20周年。在中韩建交的19年中,中国已发展成为韩国的第一大贸易伙伴。今年末中韩两国贸易额将超过2400亿美元,为19年前的40倍。目前,在华的韩国企业有4万多家,居住在中国的韩国人有70万,还有221个韩国地方政府与330个中国地方政府建立了484项姊妹或友好关系。中韩两国不仅在经济领域的合作互补性强、合作潜力巨大,中韩两国政府间也有密切合作的强烈意愿。随着两国间的经济往来不断扩大,中韩两国对物流技术方面的合作需求也呈现升高趋势。在这种背景下,比较评价中韩两国的物流技术竞争力,提出中韩两国物流技术的竞争优势与差距,不仅可正确把握中国与韩国的物流技术竞争与合作关系,以利提升中国物流技术水平及其竞争力,还可提出中韩两国物流技术合作建议。

如表1所示,中韩两国物流技术竞争力评价指标体系由物流需求规模、物流供给能力、物流基础设施技术、物流信息技术、物流技术人才状况和物流发展宏观条件等五大类指标,即25个定量分析指标和5个定性分析指标构成。其中,定量分析指标值大多来源于2005年-2010年的《中国统计年鉴》、《韩国统计年鉴》、《中国物流发展报告》、《中国物流技术装备发展报告》、《韩国物流发展报告》,少量指标值来源于两国政府网站或其他官方网站;5个定性分析指标值均应用

专家评价方法获得。中韩两国物流技术竞争力评价结果如表2和图1所示。

从表2和图1可以看出从2005年至2009年中韩两国物流技术竞争力的差距和发展趋势,也可以得出中韩两国物流技术合作的如下建议。

(1)从中韩物流技术竞争力的总体上看,2005年-2009年韩国物流技术竞争力一直远远领先于中国,虽然2008年后中国的物流技术竞争力大幅提高,与韩国逐步缩小了差距,但是中韩两国物流技术竞争力态势并未发生根本性改变。为此,在中韩两国物流技术合作中,中国需要努力学习韩国,争取本国物流技术竞争力的跨越式发展;并争取在两国物流技术合作方面,早日与韩国站在同一起跑线上。

(2)从中韩物流技术竞争力的各类指标差距看,除了物流基础设施技术及物流发展宏观条件两类指标中国高于韩国外,其他各类指标评价结果中国均低于韩国。这说明,近年中国大规模开展的港口、公路、铁路、航空等物流基础设施建设和相关技术研发,对提高本国物流技术竞争力起到巨大作用。在中韩两国物流技术合作中,中国还需要继续改善物流基础设施及相关技术研发的宏观条件。

(3)从中韩物流技术竞争力的发展趋势看,中国正在不断缩小与韩国物流技术竞争力的

差距。在两国物流技术合作中,中国除了需要努力扩大物流需求规模、提高物流基础设施技术投资外,还应注意本国物流技术人才培养,并注重加强两国物流技术人才交流,以解决中国在提高物流技术竞争力过程中的物流技术研发能力欠缺和高端物流技术人才缺乏的问题,保证中国物流技术竞争力的可持续发展



表1 中韩两国物流技术竞争力评价指标体系

物流需求规模	物流供给能力	物流基础设施技术	物流信息技术	物流技术人才状况	物流发展宏观条件
年末总人口	货物运输量	铁路总里程	邮电业务总量	普通高等学校	交通区位条件
国民生产总值	铁路	公路延长里程	通信终端总量	职业中学	地理区位条件
第一产业	公路	港口数量	网络覆盖率		产业发展规划
第二产业	水运	空港数量	数据交换能力		国家政策力度
第三产业	空运				物流装备竞争力
社会消费品零售额					
进出口总额					
进口总额					
出口总额					
实际利用外资					
外商直接投资					
全口径财政收入					
财政收入					
财政支出					

表2 中韩两国物流技术竞争力各类评价指标分析结果

指标分类	中国	韩国
物流需求规模及物流信息技术	-0.83645	0.83645
物流基础设施技术及物流发展宏观条件	0.04151	-0.04151
物流技术人才状况	-1.16028	1.16028
物流供给能力	-1.16528	1.16528

图1 中韩两国物流技术竞争力发展趋势评价结果

동향 및 이슈

중국 전자상거래 물류 발전현황 및 시사점

중국 전자상거래 시장 발전 현황

1996년 CHINANET의 전국 네트워크 기간망이 구축되면서 중국은 전국적인 인터넷 시대로 접어들었다. 2011년 6월말, 인터넷 이용자 수는 4억 8천만 명을 넘어섰고, 인터넷 보급률도 2002년 4.6%에서 36.2%로 급속히 증가했다. 인터넷 보급과 함께 전자상거래 역시 큰 발전을 거듭해 1998년 3월 최초의 인터넷 거래가 성사된 후, 2010년 전자상거래 시장 규모는 4.5조 위안(2011년 상반기 약 3조 위안)으로 성장했다. 그 중 B2B 거래액이 3.8조 위안으로 80% 이상을 차지하고, B2C와 C2C를 포함한 온라인쇼핑 거래액이 5,131억 위안으로 약 11%, 기타 공동구매, 전자결제 등의 거래도 지속 증가하는 추세다. 2010년 중국 B2B 전자상거래 서비스기업은 약 9,200개로 2007년 4,500개에서 약 2배 이상 증가했고, 2012년에는 약 1만 3,500개 기업에 달할 전망이다. B2C, C2C 전자상거래 기업도 2010년 1만 5,800개에서 2012년 2만 4,500개 기업으로 증가할 전망이다.

중국의 대표적 전자상거래 기업인 알리바바(阿里巴巴)의 2010년 B2B 시장 점유율은 63.5%로 독보적이다. 또한 환구자원(环球资源) 7.3%, 중국제조망(中国制造网) 3.4%, 왕성성의보(网盛生意宝) 2.9%, 후이충왕(慧聪网) 2.5%로 상위 5대 업체의 시장 점유율이 약 80%에 달하는 과점 체제를 형성하고 있다. 이런 현상은 B2C, C2C 시장에서도 유사하게 나타나, 2010년 B2C 시장 점유율은 타오바오상청(淘宝商城) 40.8%, 징둥상청(京东商城)이 17.6%로 두각을 보이며, C2C 시장에서는 타오바오왕(淘宝网)이 95.5%의 압도적인 시장 점유율을 보이고 있다.

전자상거래와 물류업, 상생과 경쟁의 시대 도래

중국 전자상거래의 급성장은 물류산업에도 큰 성장점으로 작용하고 있다. 현재 중국 대부분의 대형 B2B, C2C 기업들과 타오바오상청 등 대형 B2C 기업들도 3자 물류를 이용하고 있다. 2011년 온라인쇼핑 거래규모는 전년대비 약 50% 증가한 7,500억 위안에 이를 것으로 전망되고, 온라인쇼핑의 증가에 따라 2011년 11월 누계 전국 택배기업 업무량도 동기대비 56.3%가 증가한 32.4억 건을 기록했다.

하지만 동시에 전자상거래를 통한 물품 거래는 더욱 더 정보화, 자동화되고, 안전한 물류 네트워크를 요구하고 있다. 특히 비교적 큰 규모의 물품 거래가 이루어지는 B2B에 비해 B2C, C2C 등 온라인 구매는 많은 개인 소비자들을 대상으로 하며, 물품의 종류가 다양할 뿐만 아니라, 그 구매수량이 적고, 상대적으로 낮은 가격의 상품이 주를 이루는 반면에 소비자들의 배송서비스에 대한 요구가 더욱 까다로워지고 있다.

이런 상황에서 전자상거래 배송 서비스를 담당하는 물류업체들이 원가 경쟁력을 유지하며 고품질의 서비스를 제공하기란 쉽지 않다. 실제로 2010년 온라인 쇼핑 고객 만족도에서 '물류' 부분의 만족도는 75.1%

에 그쳐 ‘지불’(84.2%) 및 ‘상품’(79.3%)에 대한 만족도에 비해 낮은 수치를 보였고, 2011년 상반기 동안 ‘중국 전자상거래 불만신고 및 권익보호 공공서비스센터(中国电子商务投诉与维权公共服务平台)’에 접수된 불만신고 중 ‘상품연착’이 25%의 비중으로 가장 높았으며, ‘배송관련 갈등’도 12.5%를 차지하고 있다.

또한 현재의 물류업체들이 전자상거래 수요를 만족시키지 못하는 현상도 나타나고 있다. 특히 특정기간 내에 대량으로 밀려드는 주문 폭주를 감당하지 못함으로써, 배송 차질이 발생하는 현상이 빈번히 발생하고 있다. 일례로 2010년 11월 11일 타오바오상청은 중국의 ‘싱글데이(光棍节)’를 맞아 50% 할인을 실시한 결과 1일 거래액으로 11억 위안을 돌파하는 주문 폭주가 쏟아졌다. 하지만 물류업체들의 뒤늦은 배송으로 인한 주문취소가 이어지면서 결국 거래액은 11억 위안에서 9.36억 위안으로 감소되기도 했다.

이러한 문제점들로 인해 현재 대형 전자상거래 기업들은 자체 물류 네트워크 구축에 나서고 있다. 타오바오와 알리바바 등을 보유한 알리바바그룹의 마윈(马云) 회장은 올해 초 전국적인 물류시스템 구축을 선포한 후, 알리바바는 최근 천진에 30억 위안 규모의 화북(华北) 전자상거래 물류센터 건설계약을 체결했고, 그 밖에도 물류기업인 성신급편(星辰急便)과 백세물류(百世物流)에 투자하는 등 다각적인 방법으로 물류 네트워크 구축에 한창이다. 또한 현재 자체 물류네트워크를 운영 중인 대형 B2C 기업 징둥상청 역시 내년 3월 쓰촨성 청두(成都)에 20만 m²가 넘는 초대형 물류센터를 구축할 예정이다. 이에 맞서 물류기업 역시 전자상거래 영역으로 업무 범위를 확대하는 등 현재 중국 전자상거래 기업과 물류기업 사이에는 상생과 경쟁 양상이 동시에 펼쳐지고 있다.

[표-1] 중국 물류기업들의 전자상거래 진출 주요 현황

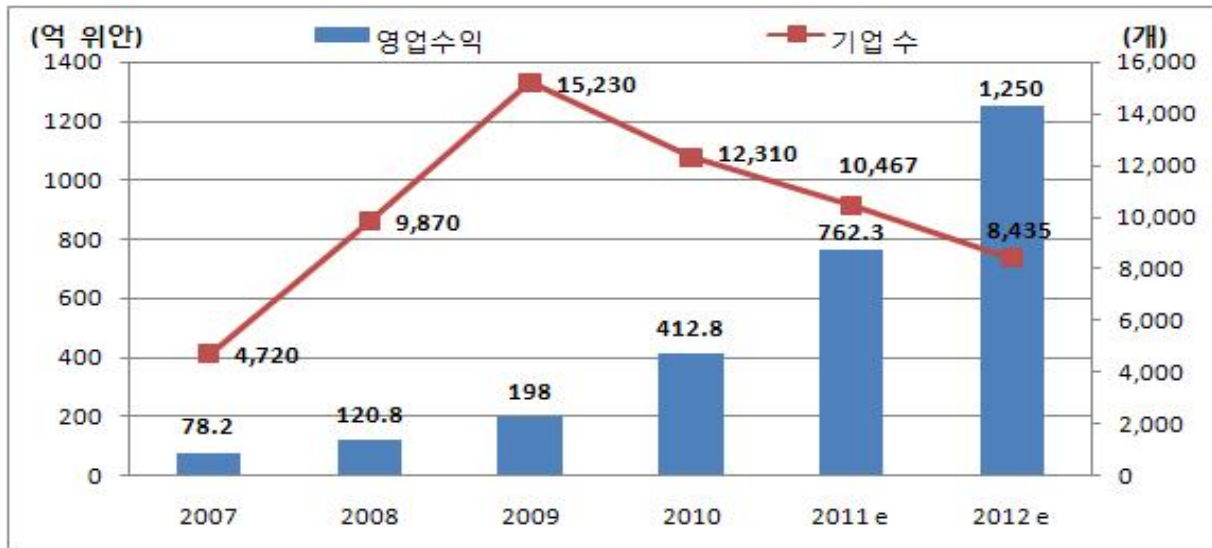
기업	시기	진출 내용
소흥마택배	1999년	"중국티켓서비스온라인망(中國票務在線网)" 개설
원통택배	2006년	타오바오왕(淘宝网)과 합작하여 배송업체로 지정
	2007년	농산물쇼핑사이트 "신농망(新農网)" 개설
우정 EMS	2006년	알리바바와 합작하여 "e 우보" 서비스실시
신통택배	2007년	타오바오왕과 합작하여 배송업체로 지정
순풍속운	2010년	온라인쇼핑몰 "순풍E상권" 개설
	2010년	열차표 예매사이트 "구구티켓서비스망" 개설

자료 : 张胜英, "民营快递企业发展电子商务分析", "物流工程与管理" 2011年 第1期, 2011.01

중국정부의 택배시장 관리 강화 및 시사점

온라인쇼핑 배송업무를 수행하는 택배기업은 2007년 4,720개에서 2009년 1만 5,230개 사로 급격히 증가했다. 하지만 2010년 기준 전체 택배기업 중 매출액 20억 위안을 달성한 기업은 6개에 불과해 중소형 택배기업이 치열한 경쟁을 하고 있음을 알 수 있다. 이런 시장의 경쟁 심화와 함께 중국 정부의 택배시장 관리 감독 강화로 현재 온라인쇼핑 택배기업 수는 점차 감소하고 있는 추세이다.

[그림-1] 중국 온라인 쇼핑 택배기업 수 및 영업수익 규모 전망



자료 : 중국전자상거래연구센터, “2010年度中国电子商务市场数据监测报告”, 2011.04

중국정부는 2009년 11월 새로 반포된 「국가우정법」을 실시하여 외자기업의 중국내 '우편업무'를 금지하였으며, 영업범위에 따라 택배기업의 경영허가 자본금 규정을 명확히 하였다¹⁾. 이와 동시에 “택배업무 경영허가관리방법”을 통해 무허가 택배업체에 대한 대대적인 단속에 나서고 있으며, 2011년 8월에는 “택배기업등급평가관리방법(快递企业等级评定管理办法)”을 시범 실시하여 택배기업들을 업무량, 영업수익, 영업범위에 따라 최고 '5성급'에서 '2성급'까지 등급을 분류할 방침이다²⁾.

이런 감독강화는 중국물류업계에 진출하였거나 진출을 준비 중인 외자 물류기업들에게도 부담으로 작용할 수 있다. 일례로 1986년 중국에 진출하였던 글로벌 물류기업인 DHL은 금년 중국 내륙 택배시장에서 철수를 결정했다. 이는 무리한 사업 확장으로 인한 부담과 함께 중국정부가 외자기업에게 우편물 시장진출을 불허함에 따라 우편물 택배 비중이 높았던 DHL로서는 치명타로 작용했기 때문으로 해석된다.

하지만 우편물을 제외한 기타 소화물의 택배시장은 오히려 시장정화로 인한 경쟁완화로 작용할 수 있다. 또한 온라인 쇼핑의 대중화 추세는 향후 더욱 심화됨과 동시에 소비자들의 서비스 품질에 대한 요구는 더욱 커질 것으로 예상됨에 따라, 온라인 쇼핑이 생활화되고 배송 서비스가 발달한 한국의 관련 소화물 배송 전문 물류기업들에게 충분한 기회가 있다고 판단된다.

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

1) “국가우정법”에 따르면 동일 성·자치구·직할시 내 영업은 자본금 50만 위안 이상, 성·자치구·직할시 외 영업은 자본금 100만 위안 이상, 국제 택배 업무는 자본금 200만 위안 이상으로 규정하고 있음(中央政府门户网站(www.gov.cn), 中华人民共和国邮政法, 第五十二条).

2) 中央政府门户网站(www.gov.cn), 快递企业等级评定管理办法(试行).

뉴스 단신

올해 1~11월 철도화물 운송량 대폭 증가

2010년 11월 누계 중국 철도화물 운송량은 35.85억 톤으로, 전년 동기대비 8% 상승했고, 소화물 발송량 역시 1,276만 톤에 달해 전년 동기대비 4.8% 증가했다. 또한 전국 철도의 1일 평균 적재차량 역시 16만 8,694차로 동기대비 7.2% 증가했고, 화물 회전거리도 전년대비 6.5% 증가하는 등 전체적인 효율성이 높아졌다. 특히 석탄, 계절성 농업물자, 석유 등 중점 물자운송을 우선적으로 확보한다는 '5개 우선(五优先)' 원칙을 실시한 결과, 올해 누적 석탄 운송량은 동기대비 13.5% 늘어난 20억 7,252만 톤이며, 석유, 식량, 비료 운송량 역시 각각 1억 2,338만 톤, 8,884만 톤, 7,806만 톤을 기록했다.

< 자료 : 环球物流网, 2011. 12. 6 >

「12·5」기간 장강 항운 구조조정 가속

「11·5 계획」기간 장강 항운 인프라 건설 투자 금액은 78.6억 위안에 달하며, 그 후 16.5억 위안의 중앙예산이 추가되어, 항로 구축을 중심으로 한 장강 항운 인프라가 더욱 확충되었다. 또한 장강항물관리국 주도 아래 선박운송능력도 향상되었고, 선박 표준화 사업에 따라 선령 및 톤수, 선박기술 수준이 개선되는 성과를 가져왔다. 통계에 따르면, 「11·5 계획」기간 장강(지류 포함)의 화물선박은 7,911척이 감소됐지만, 적재능력은 오히려 3,033.4만 톤(DWT)이 증가되어, 평균 적재량은 2005년의 268.5톤/척에서 2010년의 516.4톤/척으로 대폭 상승했다.

장강항물관리국은 「12·5 계획」기간 장강 항운 인프라 여건을 지속 개선시킬 계획이다. 즉 고등급 항로 건설을 가속화하는 한편, “하류수심 확충, 중류 원활, 상류 연장, 지류 개통(深下游, 畅中游, 延上游, 通支流)”을 목표로 전체적인 항로운행 여건을 개선할 방침이다. 또한 항만의 긴급 대처능력 및 종합운송능력, 물류정보화 시스템 등을 개선하고, 항운 발전방식 전환을 통해 경영구조를 더욱 개선하며, 안전대비능력을 갖추며, 생태환경보호를 중시하는 녹색 발전을 추구할 방침이다.

< 자료 : 环球物流网, 2011. 12. 12 >

산둥 웨이하이시, 한·중 카페리 노선 추가 개통

산둥성 웨이하이(威海)시 룽옌항(龙眼港), 쓰다오항(石岛港)에 최근 한·중간 화물차 운송이 가능한 카페리 노선이 개통되었다. 이로써 웨이하이항에 이어 다시 한국간의 2개의 카페리 노선이 추가됨에 따라 웨이하이시는 중국에서 최초로 3개의 한·중 카페리 노선을 보유하게 되었다. 중국 최초의 농촌급 개방항만인 룽옌항은 검역을 통과한 컨테이너 트레일러가 카페리를 통해 한국의 평택항으로 이동한다. 이 과정은 이전에 비해 크게 단축된 10분 정도가 소요되며, 가까운 쓰다오항에서도 같은 업무를 수행한다. 이런 한·중간 카페리를 통한 차량화물 운송은 적재와 환적없이 직접 목적지까지 운송함으로써 전통적인 해상 컨테이너 운송방식에 비해 항만 체류시간 등을 감소시킬 수 있다.

< 자료 : 华夏经纬网, 2011. 12. 03 >

차이나쉬핑 지속적인 선박대형화 및 현대화 추진 계획

차이나쉬핑그룹(中国海运集团) 리사오더(李绍德) 회장은 ‘중국국제해사전시회’에서 글로벌 해운시장의 새로운 국면을 맞아 차이나쉬핑 역시 새로운 전략 및 발전방식으로 ‘세계 일류, 백년 차이나쉬핑’의 목표 아래 경쟁력을 갖춘 대형 글로벌 해운기업으로 거듭날 것이라고 밝혔다.

차이나쉬핑그룹은 「12·5 계획」 기간 컨테이너선, 유조선, 벌크선을 두루 갖춘 선대를 구성하고, 선박 대형화 추세에 발맞추어 30만 톤급의 초대형 유조선 30척 이상, 23~30만 톤급의 초대형 광석운반선 16척 이상, 8,500 TEU 이상 대형 컨테이너선박도 40척 이상 구비할 계획이다. 또한 단기간의 이윤보다는 장기적인 발전에 초점을 맞추어, 전략적 협력을 통해 위험과 시장 변동에 대한 대응능력을 향상시킬 방침이다. 차이나쉬핑그룹은 현재 컨테이너선, 유조선, 벌크선 선박량에서 모두 세계 10위권에 랭크되어 있으며, 특히 차이나쉬핑컨테이너라인(CSCL)의 1만 4,000TEU급 선박 8척을 포함하여, 30만 톤급 유조선 16척, 23~30만 톤급의 광산선 14척 등 초대형 선박들을 보유하고 있다.

또한 차이나쉬핑그룹의 올해 3분기까지 화물운송량은 동기대비 11.4% 증가한 반면, 종합 에너지소모율은 2% 하락하여, 저효율의 노후선박 해체를 가속화하고, LNG선대를 지속적으로 구축하는 한편, 경제적인 항속과 장비교체 등을 통해 친환경 해상운송을 지향할 방침이다.

< 자료 : 环球网物流网, 2011. 12. 2 >

동북지역, 「12·5계획」기간 현대물류체계 구축 전망

최근 국가발전개혁위원회가 발표한 「동북지역물류산업발전계획」에 따르면, 2015년까지 동북지역은 30개 이상 지역 과급능력과 규모의 경제를 실현할 수 있는 물류산업단지를 조성할 계획이다.

동 계획은 2015년까지 합리적인 배치 및 선진적인 기술을 구비한 편리하고 고효율적인 현대물류서비스체계를 구축하여, 동북지역 노후 공업기지 진흥을 적극 지원함에 목적을 두고 있다. 또한 물류의 사회화, 전문화 수준 향상을 통해 전체적인 물류서비스 능력을 제고시켜 사회물류비용이 지역총생산에서 차지하는 비중을 2010년보다 1.5%포인트 감소시킨다는 방침이다.

또한 동 계획은 동북지역의 경제발전요구에 맞춰 주력산업의 위치 및 화물 흐름, 자원 환경, 교통 시설 등 여건을 고려하여 주요 물류거점 도시와 통로를 구축할 계획이다. 구체적으로 하얼빈(哈尔滨)~장춘(长春)~선양(沈阳)~다롄(大连), 잉커우(营口)~베이징 등 주요 물류통로의 통행능력 제고를 통해 주요 통로의 과급범위를 연해항만 및 변경통상구까지 확장할 방침이다. 특히 다롄항과 잉커우항 항로노선의 집중도를 높여 'sea-rail' 복합운송능력을 향상시킬 계획이다. 그리고 만저우리(满洲里)~하얼빈(哈尔滨)~웨이펀허(绥芬河), 아얼산(阿尔山)~바이청(白城)~장춘(长春)~옌지(延吉), 투먼(图们), 훈춘(珲春)을 잇는 횡방향의 물류통로의 운송 능력을 향상시킴과 함께, 변경통상구 인프라시설을 개선 및 확충하고, 인근국가와의 협력을 강화하여 화물운송 효율을 높일 계획이다. 그 밖에 동 계획은 물류인프라시설 건설과 3자물류 발전을 촉진하며, 중점 물류산업 발전과 물류 정보화수준을 향상시킴과 함께 국제물류와 녹색물류의 대대적인 발전을 제시하고 있다.

< 자료 : 中国证券报, 2011. 12. 13 >

통계

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	11월	12월	누계
닝보자루산	62,915.1	6,107.1	5,237.6	5,822.9	5,553.3	5,189.3	5,504.9	5,978.1	5,794.0	5,876.7	5,710.0	5,195.1		64,104.4
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	5,155.0	5,160.6		57,091.1
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	3,780.7	3,769.5		39,287.5
톈진	40,000.0	3,562.0	3,023.0	3,716.0	3,820.0	3,870.0	3,888.0	3,957.0	3,889.0	3,830.0	3,950.0	3,857.0		41,333.0
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	3,062.0	3,049.0		34,485.0
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	2,889.3	2,900.6	2,936.2	2,790.6		30,989.7
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	2,349.0	2,167.1		26,248.7
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	3,026.0	2,883.0		28,245.0
르쑤오	22,536.7	2,162.9	2,043.3	2,271.2	2,203.3	2,212.7	2,203.3	2,126.3	2,102.3	2,080.1	2,056.8	2,106.4		23,548.6
양커우	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	2,133.1	2,103.0		24,133.7
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	1,888.2	1,933.5	1,836.8		20,311.9
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	2,189.7	2,031.2		22,404.0
진장	13,638.3	1,325.1	1,155.0	1,342.5	1,355.0	1,555.0	1,305.9	1,159.7	/	1,241.9	1,381.2	1,193.1		14,387.6
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	1,538.9	1,249.9		15,380.3
사먼	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	1,285.3	1,318.5		14,326.2
황화	9,438.4	951.9	864.8	1,003.7	904.4	939.6	926.8	946.0	959.6	919.2	966.6	896.1		10,298.5
취안저우	8,455.4	630.5	635.0	776.4	836.7	837.1	906.9	865.7	840.6	778.5	788.7	763.8		8,638.0
푸저우	8,455.4	628.8	446.5	572.5	666.6	748.9	681.3	718.0	697.6	524.2	722.4	756.9		7,415.6
원저우	7,124.8	595.2	423.0	562.7	711.9	646.3	624.5	602.2	602.6	613.0	567.1	557.3		6,505.8
주하이	6,019.2	543.4	587.4	559.3	591.9	601.4	604.8	617.5	564.0	578.4	616.9	578.8		6,565.4
천저우	6,008.6	342.9	287.3	382.1	390.6	436.3	400.2	413.6	432.8	387.1	413.0	433.0		4,319.0
단둥	5,505.0	532.0	457.0	550.0	590.0	630.0	633.0	642.0	658.0	677.0	666.0	717.0		6,781.0
중산	4,797.5	373.5	262.7	462.7	540.4	545.4	549.8	494.0	504.1	453.7	448.0	410.0		5,044.3
타이저우	4,705.7	359.9	342.3	414.9	464.6	425.2	400.3	451.0	433.8	460.2	418.1	462.1		4,668.4
후이저우	4,533.5	471.3	360.3	388.9	410.2	422.9	410.6	477.6	442.0	423.6	311.9	415.8		4,535.2
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	48,416.7	46,666.6		521,047.9

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