



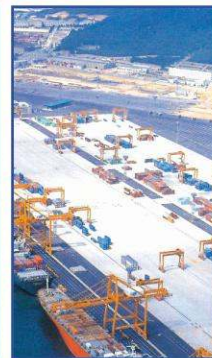
KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 12월 30일

제11-12호



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



2011년 중국물류시장 회고 및 2012년 전망

남개대학교 현대물류연구중심 려우빙렌(刘秉镰)주임

2011년 중국물류시장은 전체적으로 안정된 발전추세를 유지했으나, 국제물류시장 및 세분화된 국내시장 성장속도는 대폭 하락했다. 2012년 중국물류시장은 큰 도전에 직면하고, 시장의 불확실성도 더욱 증가할 것으로 전망된다.

가. 2011년 중국물류시장 회고

1. 물류시장 규모 지속 확대

중국의 2011년 3분기 누적 사회물류총액은 111.7조 위안에 달했고, 불변가격 기준 전년 동기대비 13.4%¹⁾ 증가한 것으로 추산

된다. 전국 물류산업 부가가치액은 2.2조 위안으로 불변가격 기준으로 전년 동기대비 14.6% 증가했다. 그 중 교통운수업 부가가치액은 14.9% 증가한 1.7조 위안, 무역업 부가가치액은 13.4% 증가한 0.4조 위안이고, 창고업과 우정업 부가가치액은 각각 13.5%, 16.1% 증가했다.

또한 전국 사회물류 총비용은 전년 동기 대비 18.7% 증가한 5.8조 위안을 기록했고, 사회물류 총비용의 GDP 비중은 18%로 전년 동기대비 0.1%포인트 상승했다.

1) 국가발전개혁위원회, 국가통계국, 중국물류구매연합회.

2010년 전국 물류운영현황 공보. 2011-02-28.

2. 국제물류시장 성장속도 하락

2011년 중국 수출입 무역은 안정적으로 증가했으나, 그 증가율은 전년대비 소폭 하락했다. 1~10월 수출입 총액은 2.98조 달러로 전년 동기대비 12%포인트 하락한 24.3% 증가율을 기록했다. 수출입 증가에 따른 규모이상 항만의 수출입 물동량은 전년 동기대비 11.4% 증가한 22.8억 톤을 기록했으나, 그 증가율은 3.3%포인트 하락했다. 컨테이너 물동량 역시 전년 동기대비 12.6% 증가한 1.35억 TEU를 처리했으나, 증가율은 7.3% 포인트 하락했다.

3. 자동차/가전제품 물류 소폭 상승

자동차, 전자제품 물류시장은 2009년과 2010년 중국물류시장의 성장 이슈로 조명된 바 있다. 2011년 중국 경기부양정책이 점차 약화됨에 따라 중국 자동차, 가전제품 등 소비품시장의 물류수요 증가 폭이 지난 2년 간에 비해 급격히 하락했다.

2011년 1~11월 중국 자동차 생산량은 전년 동기대비 2.0% 증가된 1,672.83만 대, 자동차 판매량은 전년 동기대비 2.6% 증가된 1,681.56만 대를 기록하여 증가율은 1999년 이래 최저치이자, 2009년(약 50%)과 2010년(약 30%)에 비해 현저히 낮은 수치를 기록했다.

또한 2011년 1~3분기 중국 가전제품 시장 판매규모는 9,055억 위안으로 2010년 동기대비 12.4% 증가되었으나, 그 증가율은 전년보다 7.8% 포인트 하락했다.

4. 인터넷 쇼핑 물류시장, 여전한 빠른 성장속도 유지

2011년 중국 인터넷 쇼핑시장은 지난 몇 년간 높은 성장세를 유지했으며, 올 한해 교역규모는 전년대비 50% 증가한 7,500억 위안에 도달할 것으로 예상된다.

인터넷 쇼핑시장의 고속성장을 바탕으로, 인터넷 물류배송서비스 수요 역시 지속적으로 증가되었다. 중국 최대 인터넷쇼핑 플랫폼인 타오바오상청(淘宝商城[Tmall])의 1일 소화물 발송량은 이미 800만 건을 돌파했고, 2011년 총 20억 건을 초과할 것으로 예상된다.

2011년 3분기 중국 규모 이상의 택배서비스 기업이 처리한 택배업무량은 25.2억 건으로 전년 동기대비 53.3% 증가했고, 택배업무 총 수입은 531.4억 위안으로 동기대비 29.8% 증가하였다.²⁾

5. 화물운송시장, 저운임 지속

국제해운 부문을 살펴보면, 세계 경제의 침체 및 신규 선박 인도량의 지속적인 증가로 인해 국제해운시장은 침체국면에 빠졌으며, 운임 하락세가 지속되었다.

국내 도로운송은 2011년 3분기까지 원가 상승 및 중소 운송기업 위주의 치열한 경쟁 체제로 인해 저운임 구조가 지속되어, 중소기업의 도로종합운임지수는 60포인트 내외에 머물렀다.

국내수운 부문에서는 2011년 상반기 중국 연해건화물운임지수가 동기대비 56.7% 하락한 평균 1,369.5 포인트를 기록했지만, 3분기 들어 운임이 소폭 상승되어 9월까지의 누적 연해건화물운임지수는 평균 1,421포인트

2) 국가우정국. 2011년 1~3분기 우정항업경제운영상황 공보. 2011-11-09

트를 기록했다.

6. 물류기업 운영원가 대폭 상승

유가, 인건비, 토지 임대비용 등 중국 물류기업 운영원가는 2011년에 지속적으로 상승했다. 중국은 2010년 4분기부터 2011년 3분기까지 4차례에 걸쳐 휘발유와 경유 가격 인상을 단행했고, 그 결과 2011년 9월말 휘발유 가격은 동기대비 17.4%, 경유가격은 동기대비 22.9% 증가했다. 인건비 부문에서도, 물류분야를 포함한 임금수준이 전체적으로 대폭 상승하는 추세인데, 중국 국내 택배업의 예를 들면 2011년 인건비원가는 전년대비 평균 20% 증가되었다. 또한 토지 임대가격 역시 최근 몇 년간 중국 도시의 대규모 확장 및 정부의 건축토지정책으로 인해 도시의 토지임대원가 및 사용원가가 대폭 상승하여, 창고용지 가격이 몇 년 전에 비해 3~4배 상승한 상태다.

나. 2012년 중국 물류시장 발전 전망

1. 물류시장 성장속도 둔화 예상

2012년에는 세계경제의 침체 지속과 국내 경제구조조정의 영향으로 인해 중국 경제성장률은 다소 둔화될 것으로 예상된다. 이에 따라 중국 물류시장의 전체 규모는 지속 확대되나, 그 성장 속도는 다소 둔화될 것으로 전망된다.

2. 국제물류시장 불확실성 증가

2012년 세계경제의 회복 둔화와 파동으로 인해 중국 국제물류시장의 불확실성 역시 크다. 만약 유럽 재정위기 여파가 지속된다

면, 중국 국제물류시장 역시 큰 도전에 직면하게 될 것이다. 최근 몇 년간의 발전 추세로 볼 때, 2012년에는 미국, EU, 일본 등 주요 경제권들의 중국 국제물류시장에 대한 공헌도가 한층 약화될 것이며, 러시아, 브라질, 남아공 등 신흥공업국들이 새로운 성장 포인트가 될 것으로 기대한다.

3. 산업이전 추세 속에 중서부지역의 물류시장 발전 가속화

최근 몇 년간, 중국 동부지역의 생산원가가 지속 상승함에 따라 일부 노동 집약적, 자원 집약적 제조업들은 반강제적으로 중서부지역으로 이전하게 되었다. 2012년에도 제조업의 중서부지역 이전이 지속될 것으로 예상되며, 이로 인해 동부 연해지역의 물류서비스 역시 점차 중서부지역으로 확장 될 것이다.

4. 물류업 경영환경, 소폭 개선 전망

2012년 5월, 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 도로요금 체제 정비를 완료할 계획이다. 도로요금 징수기간의 편법 연장, 높은 톨게이트 요금 표준 등 불합리한 요금 문제 등이 일정부분 개선되어 물류기업의 원가부담도 다소 줄어들 것으로 전망된다.

또한 2012년부터 교통운수부는 부가가치세 개혁 시범사업을 실시하여, 이러한 세제 개혁을 통해 물류업이 더욱 세분화될 것이고, 물류 전문화 수준 향상과 함께 3자 물류기업의 발전에 긍정적인 영향을 줄 것으로 기대한다.

2011年中国物流市场发展特征回顾及2012年展望

南开大学现代物流研究中心 刘秉镰 主任

2011年,中国物流市场总体发展较为平稳,但国际物流市场以及国内部分细分市场增速均出现较大幅度的回落。在经营成本明显上升以及运价持续低位波动的情况下,物流企业的经营压力进一步加大。展望2012年,中国物流市场发展将面临更大的挑战,增长的不确定性上升。在政府政策的支持下,物流业经营环境有望得到进一步改善。

一、2011年中国物流市场发展特征回顾

1. 物流市场总体规模继续扩大

2011年前三季度,全国社会物流总额累计达到117.7万亿元,按可比价格计算,同比增长13.4%。³⁾全国物流业增加值为2.2万亿元,按可比价格计算,同比增长14.6%。其中,交通运输业增加值1.7万亿元,增长14.9%;贸易业增加值0.4万亿元,增长13.4%;仓储业和邮政业增加值分别增长13.5%和16.1%。全国社会物流总费用为5.8万亿元,同比增长18.7%,社会物流总费用与GDP的比率为18.0%,同比提高0.1个百分点。

2. 国际物流市场增速回落

2011年,中国进出口贸易继续实现平稳增长,但增速较上一年有所回落。1-10月份,进出口总值累计达到2.98万亿美元,较上年

同期增长了24.3%,增幅回落12个百分点;受进出口增长拉动,规模以上港口共完成外贸货物吞吐量22.8亿吨,同比增长11.4%,但增速回落3.3个百分点;完成港口集装箱吞吐量1.35亿标箱,同比增长12.6%,增速回落7.3个百分点。

3. 汽车、家电物流市场需求增速趋缓

汽车、家电物流市场是2009和2010年中国物流市场的增长热点。2011年,随着经济刺激政策的逐步退出,中国汽车、家电等消费品市场物流需求增速较前两年明显放缓。2011年1-11月,中国共生产汽车1672.83万辆,销售汽车1681.56万辆,同比仅增长2.0%和2.6%,增速为自1999年来的最低值,远低于2009年接近50%以及2010年超过30%的增速。2011年前三季度,中国家电市场销售规模为9055亿元,较2010年同期增长了12.4%,但增速较2010年下降了7.8个百分点。

4. 网购物流市场增长依然迅猛

2011年中国网络购物市场依然延续前几年的高速增长态势,预计全年交易规模将达到7500亿元,年增长率超过50%。在网络购物市场高速增长带动下,网购物流配送服务需求继续迅猛增长。2011年,中国最大的网购平台——淘宝商城的日包裹量已突破800万件,全年总包裹量预计超过20亿件。2011年前三季度,中国规模以上快递服务企业累计

3) 国家发展改革委,国家统计局,中国物流与采购联合会. 2010年全国物流运行情况通报. 2011-02-28.

完成业务量25.2亿件,同比增长53.3%,比去年同期提高30.9个百分点;快递业务收入531.4亿元,同比增长28.9%,比去年同期提高8.5个百分点。⁴⁾

5. 货运市场价格低位波动

国际海运方面,受全球经济低迷以及新船交付量持续增加的双重影响,国际海运市场表现低迷,运价持续回落。国内公路运输方面,2011年前三季度,尽管成本不断攀升,但以中小运输企业为主的公路运输市场竞争激烈,运价难以上涨,中小企业公路综合运价指数基本在60点左右低位波动。国内水运方面,2011年上半年,中国沿海散货运价指数平均为1369.5点,同比下降56.7%。三季度以后,运价有所回调,1-9月中国沿海散货运价指数平均为1421点,同比上涨0.5%。

6. 物流企业经营成本明显上升

受油价、劳动力成本、土地价格快速上涨等因素的影响,中国物流企业经营成本在2011年继续明显上升。油价方面,2010年第四季度至2011年第三季度期间,中国四次上调汽油和柴油成品油价格。截止到2011年9月末,国内汽油价格同比上涨17.4%,柴油价格同比上涨22.9%。劳动力成本方面,包括物流领域在内的中国劳动力工资水平普遍出现大幅增长,如中国国内快递行业2011年人工成本比上一年平均提高了20%。土地价格方面,近几年中国城市的大规模扩张以及政府实施的紧缩性土地政策导致城市土地的取得成本以及使用成本猛涨,不少城市的仓储用地价格较前几年已经上涨了3-4倍。

二、2012年中国物流市场发展展望

1. 物流市场总体规模增速放缓

2012年,受国际经济环境低迷以及国内经济结构调整的双重影响,预计中国经济增长速度将有所回调。与此相对应,中国物流市场总体规模将继续扩大,但增速也将有所放缓。

2. 国际物流市场增长的不确定性上升

2012年,外部经济的复苏乏力与动荡,将为中国国际物流市场增长带来更高的不确定性。如果欧债危机继续蔓延,中国国际物流市场的增长将受到很大挑战。从近几年的发展趋势上看,2012年美国、欧盟、日本等主要经济体对中国国际物流市场增长的贡献可能将进一步减弱,俄罗斯、巴西、南非等金砖国家有望成为促进中国国际物流市场增长的亮点。

3. 产业转移带动中西部地区物流市场发展

近几年,中国东部地区的生产成本一直在持续上升,迫使部分劳动密集型和资源密集型制造业向中西部地区转移。2012年,制造业向中西部地区转移的趋势仍将持续,并带动东部沿海地区物流服务逐步向中西部地区扩展。

4. 物流业经营环境将有所改善

2012年5月,由交通运输部和国家发改委等共同开展的收费公路专项清理工作将完成,公路的超期收费、通行费标准过高以及不合理收费问题有望得到一定程度的解决,物流企业的成本负担得以减轻。另外,从2012年起,交通运输业将被纳入增值税改革试点,这项税制改革将有利于推动物流业内部分工的进一步细化,物流专业化水平的提升以及第三方物流企业的发展。

4) 国家邮政局.关于2011年前三季度邮政行业经济运行情况的通报.2011-11-09。

동향 및 이슈

2012년 중국경제 및 해운시장 전망

2012년 중국 경제정책 방향, “안정속 발전”

12월 12일부터 14일간 개최된 ‘2011년 중앙경제공작회의’에서 도출된 2012년 경제정책 방향은 “온중구진(稳中求进)”, 즉 “안정 속 발전 추구”로 해석할 수 있다. 2012년 한해를 「12·5 계획」 기간의 중요한 과도기로 정의하고, 적극적인 재정정책과 안정된 화폐정책을 통해 거시경제 정책의 큰 틀을 유지한다고 밝혔다. 또한 경제구조 및 경제 발전방식 조정을 가속화하는 한편, 내수확대와 민생안정을 도모해 전체사회의 균형적인 발전을 유지한다는 방침아래 경제부문의 5가지 주요임무를 [표-1]과 같이 제시한다.

[표-1] 중앙경제공작회의 2012년 주요 임무

주요 임무	중요 내용
거시환경 제어능력을 지속 개선·강화하여, 안정적이고 빠른 경제발전 촉진	·경제운영상의 잠재적 리스크 예방대책 중시 ·감세정책 지속 개선 ·지방정부의 부채관리 강화 ·신탁구조 효율화 ·금융리스크 신속히 해소 ·'보장형 주택' 등 사회사업 투자 확대 등
'삼농(三农) ¹⁾ '정책을 지속 지원하여 농산품의 공급보장 능력 증강	·수리시설 건설 확대 ·농촌주택 개조 및 도로, 전신시설 확충 ·농촌의무교육 및 중등직업교육 강화 등
경제구조조정을 가속화하여, 자주적 균형발전 촉진	·내수소비 진작 (저소득계층 수입 증대, 소비영역 확대, 주민의 문화소비 촉진, 도농간 시장유통 시스템 구축 강화 및 물류원가 절감 등) ·산업구조개선 (지식재산권 보호, 산학연 협력강화, 전략적 신흥산업 육성, 에너지자원생산기지 및 물류루트 건설 등) ·에너지 절약 및 친환경 사업 강화 ·지역간 균형발전 추진 (중서부지역의 발전모델 혁신, 중서부 및 동북지역의 노후 공업단지 개발 등) 등
중점 영역 및 핵심부분의 개혁을 심화하여, 대외개방수준 향상	·영업세 및 부가가치세, 부동산세 개혁 시범지역 추진 ·소비세 범위와 세율 구조 조정 ·원유 및 석유제품(成品油) 가격 메커니즘 개선 ·대외무역정책의 지속성과 안정성 보장 ·수입확대 및 무역수지 균형 촉진 ·수출구조 업그레이드 ·해외투자 확대 ·국제협력 강화 ·주변국가와의 기초인프라시설 공용 등
국민생활을 적극 개선·보장하여, 사회 관리능력 강화	·교육투자 확대 및 교육수준 향상 ·취업정책 지지 ·사회보장시스템 개선 ·의료, 위생시스템 개혁 지속 추진 ·농민공 문제 중시 ·부동산시장 안정화 ·식약품 관리감독 강화 등

자료 : 신화망(<http://news.xinhuanet.com>), 中央经济工作会议举行 胡锦涛、温家宝作重要讲话(全文).

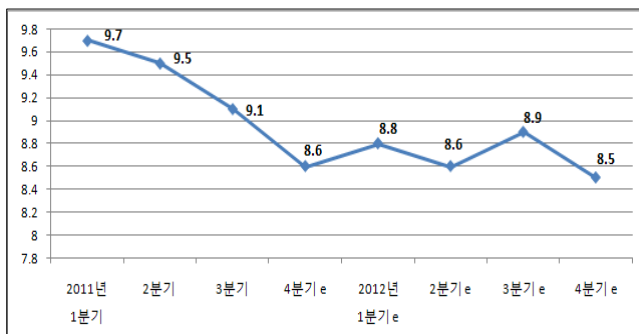
1) '농촌(农村), 농업(农业), 농민(农民)'을 뜻하며, 현 중국정부는 2004년부터 2010년까지 7년 연속으로 '삼농' 문제를 1호 문건(국무원이 매년 처음으로 배포하는 공식문건)에서 다룸으로써 농업생산에 대한 지대한 관심을 보이고 있음.

2012년 중국경제 전망, 8% 후반의 안정적 성장 예상

‘2010년 중앙경제공작회의’의 2011년 경제정책 방향은 “경제 안정, 경제구조 조정, 인플레이션 억제(稳经济调结构控通胀)”였다. 이를 바탕으로 2011년 중국경제는 글로벌 경제의 동요와 침체 속에서도 비교적 높은 경제성장률을 기록하며 세계 경제의 주요 버팀목 역할을 해왔다. 2011년 세계 경제성장률이 3.8%(OECD 전망, 2011.11)로 전망되는 가운데, 중국의 경제성장률은 9.3%(OECD, 2011.11)라는 높은 수준으로 예상되고, 2012년에도 8% 후반의 비교적 안정적인 성장을 이어갈 전망이다²⁾.

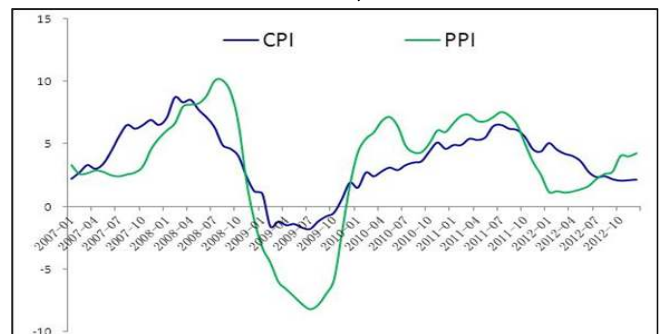
또한 2011년 중국 경제의 최대 이슈로 지목되던 인플레이션은 인민은행의 수차례에 걸친 금리인상과 지급준비율 상향조정 등 통화긴축정책으로 인해 하반기 들어 완화추세로 돌아섰으며, 2012년에도 안정을 유지할 것으로 전망되고 있다³⁾.

[그림-1] 중국 GDP 증가율 (%)



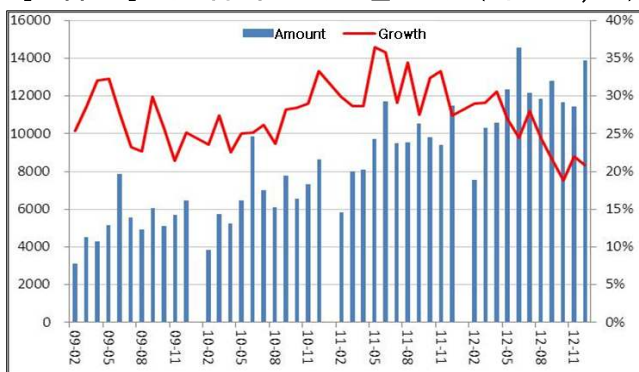
자료: 국무원발전연구센터(DRC) 내부자료.

[그림-2] 중국 CPI, PPI 전망 (%)



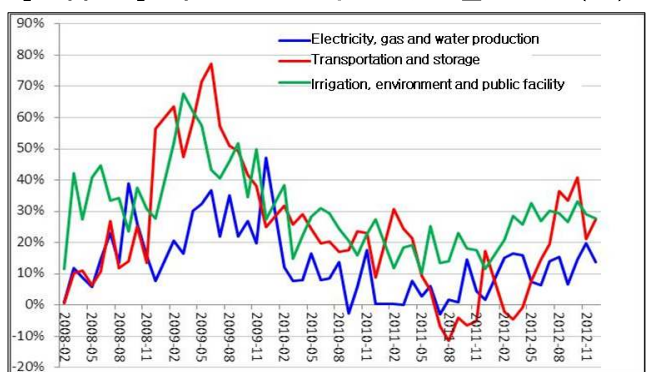
자료: 국무원발전연구센터(DRC) 내부자료.

[그림-3] 제조업 투자 증가율 전망 (억 위안, %)



자료: 국무원발전연구센터(DRC) 내부자료.

[그림-4] 기초인프라 투자 증가율 전망 (%)



자료: 국무원발전연구센터(DRC) 내부자료.

2011년 중국의 대외무역은 세계경제 침체로 인해 전년대비 수출 19.6%, 수입 24.3% 증가(2010년 수출과 수입 증가율은 각각 31.3%, 38.8%)에 그칠 전망이며, 2012년 수출과 수입 증가율은 각각 10.0%, 11.1%로 예상되어, 대외무역 상황은 더욱 악화될 것이다. 하지만 내년에도 「12·5 계획」의 중점 사업들이 진행 혹은 실시됨에 따라 고정자산투자는 높은 증가율을 유지해 그에 따른 원자재 수요 증가는 지속될 전망이다.

2) 중국의 2012년 GDP 성장률을 OECD 8.5%, IMF 9.0%, 월드뱅크 8.4%, 중국사회과학원 9.2% 등으로 전망함.

3) 2011년 3분기까지 6.3%의 높은 증가율을 보이던 CPI는 11월 4.2%로 크게 하락했으며, 2011년 전체 증가율은 5.5%로 당초 중국정부의 목표치인 4.0%를 초과했음. 한편 2012년 CPI는 3.1% 증가에 머무를 전망이다.

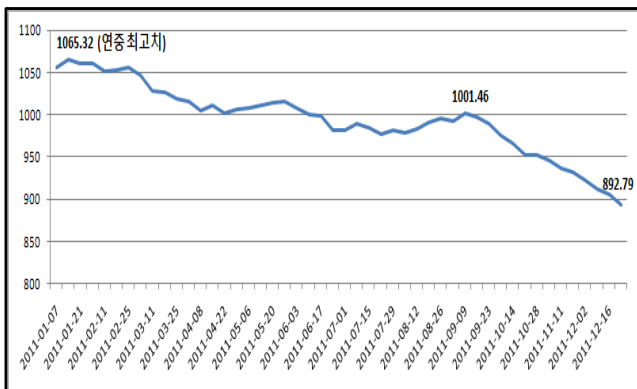
2012년 중국 해운시장 전망

세계경제의 불안정과 선박 공급과잉까지 겹쳐진 대내외 악재로 인해 2011년 글로벌 해운시장은 침체 국면을 벗어나지 못했다. 2011년 3분기까지 평균 BDI는 1,488 포인트로 2010년 평균치(2,758 포인트)의 절반 수준을 보이다가 10월부터 회복세를 보이고 있고, HRCI는 올 6월 900 포인트 선에서 지속 하락하여 12월 21일 기준 485.1 포인트를 기록했다.

중국발 컨테이너운임지수인 CCFI 역시 올 초 1,065.3 포인트를 최고점으로 12월 23일 기준 2011년 최저치인 892.8 포인트를 기록하며 지속 하락세이다. 2011년 11월 누적 중국 컨테이너 물동량은 1억 4,910만 TEU로 동기대비 12.0% 증가에 그쳐 2010년 증가율 18.9%에 못 미치는 실정이다.

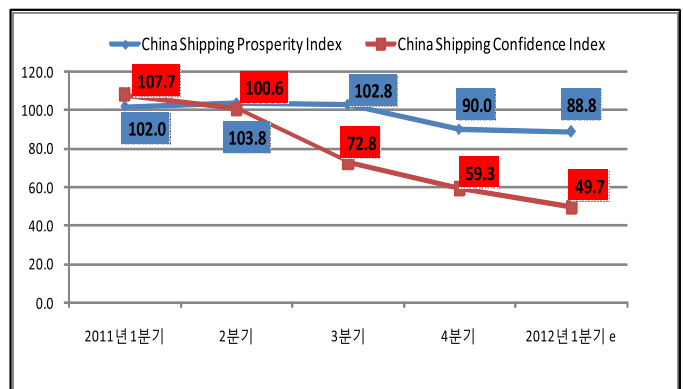
또한 중국항운경기지수(China Shipping Prosperity Index)와 중국항운신뢰지수(China Shipping Confidence Index)⁴⁾는 2011년 1분기부터 4분기까지 지속적인 하락 추세를 보이고 있을 뿐만 아니라, 2012년 1분기 예측 지수 역시 하락함으로써, 중국 항운기업들의 체감 경기는 지속 악화되어 중국의 해운시장이 침체국면을 맞을 것으로 예상된다.

[그림-5] 2011년 CCFI 추이



자료: 상해항운운임교역회사(SSEFC).

[그림-6] 중국 항운경기지수와 항운신뢰지수 추이



자료: 상해국제항운연구센터(SISI).

2012년 역시 세계경제 침체가 가중됨에 따라 중국의 수출입 증가율은 큰 폭으로 하락한 10% 초반대로 예상되어 해운시장 수요를 낙관하기 힘든 상황이다. 또한 2011년 신규 컨테이너 선박 주문량이 전년대비 약 160만 TEU 증가함에 따라 수급 불균형은 더욱 심화되고, 연료 가격 등 운영 원가가 급증함에 따라 컨테이너선 시장의 어려움은 더욱 커질 전망이다. 다만 「12·5 계획」의 중점건설 계획들이 본격적으로 추진되는 만큼 내년에도 중국의 철광석(2012년 중국 철광석 수입량 6.8억 톤 전망), 석탄 등 원자재 수요는 지속 증가함으로써 건화물선 시장은 올 하반기의 회복 추세를 이어갈 것이며, 또한 중국의 원유 수입 역시 지속 증가할 것으로 예상되어 선박해체를 통한 공급조절이 뒷받침 된다면 유조선 시장 역시 회복세를 보일 가능성이 높다.

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

4) 중국항운경기지수(China Shipping Prosperity Index) 및 중국항운신뢰지수(China Shipping Confidence Index)는 2010년부터 상해국제항운연구센터(SISI)가 상해해사국과 상해도선관리역(Shanghai Pilot Station)에서 매월 제공받는 데이터를 토대로 작성되며, 약 200여 개의 중국 항운 관련기업들의 설문조사 데이터에 기초하여 중국항운시장의 체감경기를 표시함.

뉴스 단신

상하이항, 2011년 컨테이너 물동량 3,000만 TEU 돌파

12월 23일, 상하이에서는 교통운수부 리성린(李盛霖) 부장과 상하이시 한정(韩正) 시장 등을 비롯한 정계 및 해운계 인사들이 참여한 「상하이항 2011년 컨테이너 물동량 3,000만 TEU 돌파 기념식」이 개최되었다. 이로서 상하이는 세계항만 역사상 연간 컨테이너 물동량이 3,000만 TEU를 돌파한 최초의 항만이 되었다. 2011년 11월 누계 상하이항 컨테이너 물동량은 2,908만 TEU로 전년 동기대비 9.4% 증가했다. 2011년 컨테이너 물동량은 3,100만 TEU, 전체 항만물동량은 7억 톤을 초과할 것으로 예상된다. 교통운수부 통계에 따르면, 2011년 11월 누계 중국 규모이상 항만의 총 물동량은 83.2억 톤으로 전년 동기대비 13% 증가했고, 컨테이너 물동량은 1.49억 TEU 처리하여 전년 동기대비 12% 증가했다.

현재 상하이항 물동량은 전국 선두자리를 공고히 하고 있다. 상하이항 컨테이너 물동량은 1978년 7,951 TEU에 불과했으나, 1994년 100만 TEU 실현, 2000년 500만 TEU, 2003년 1,000만 TEU를 처리한 바 있다. 그 후 성장세는 더욱 가속화되어 2006년 2,000만 TEU를 돌파한 후, 2007년에는 홍콩항을 초월하며 세계 2위 항만으로 부상했고, 올해에는 세계 최초로 연간 컨테이너 물동량 3,000만 TEU를 처리한 항만이 되었다.

또한 항만 컨테이너 운송시스템도 크게 발전하였다. 상하이항 해상 환적비율(국내+국제)을 살펴볼 때, 2011년 3분기 누계 상하이항 ‘해상(수운-수운)’ 컨테이너 환적비율은 전년대비 3.4% 포인트 증가한 41.4%이며, 국제 환적비율도 12%를 넘어섰다. 1~10월 장강수운 컨테이너 물동량 증가율은 동기대비 20.9% 증가했고, ‘상하이~충칭’간 컨테이너 블록 트레인이 신규 개통된 후 ‘sea-rail’을 통한 컨테이너 복합운송 역시 대폭 확대되어, 11월 누계 ‘sea-rail’ 컨테이너 해륙 복합운송 물동량은 동기대비 40% 증가했다.

< 자료 : 21世纪网, 2011. 12. 23 >

상하이-충칭 항운교역소 협력협의 체결

상하이 항운교역소와 충칭 항운교역소가 전략적 협력협의를 체결하고 상호 정보공유 및 ‘sea-river’ 연계운송, 운송가격지수 연구개발을 공동 추진하여 현대물류 항운서비스체계를 구축한다.

협약에 따라 양측은 바다와 강을 잇는 연계운송 물류시스템 및 장강 유역의 효율적인 통관모델의 공동 연구를 진행함과 동시에 장강 항운물류 대통로와 상하이의 ‘항운중심’ 지위를 최대한 이용하여 주변 경제의 발전을 촉진하기로 했다. 또한 양측은 항운금융, 항운보험, 항운인재, 항운교역 등의 분야에서 협력 사업을 전개할 계획이며, 동시에 각자의 온라인 플랫폼상의 선박판매와 구매, 임대 및 항운인재의 구인구직 등 항운교역정보들을 상대방의 플랫폼과 연계하여 정보들을 공유하며, 상대방의 항운운송지수와 연구보고서 등 연구 성과들도 함께 공유할 방침이다.

< 자료 : 凤凰网, 2011. 12. 20 >

티베트 경제 환경 개선 중

올해 티베트(西藏自治区)는 경제개혁 및 교류협작을 심화함으로써, 수출입 총액 10억 달러를 돌파하였으며, 민간경제 부문 납세액 비중이 전체의 70%를 초과했다. 또한 2011년 수출입 총액은 31.6% 증가할 것으로 예상된다.

특히 남아시아와의 육로 무역통로 건설 프로젝트는 계속 추진되고 있으며, 장무(樟木), 지룽(吉隆) 등 통상구의 인프라 건설 역시 순조롭게 진행 중에 있다. 올해 티베트는 소프트인프라의 선행발전 및 민간 경제발전을 촉진을 위한 일련의 정책들을 발표했으며, 현재 티베트 내의 담보회사는 8곳으로 90여 개 중소기업에게 3.53억 위안의 금융을 제공했으며, 금년 전체 민간경제 부문의 납세액은 약 2배 증가된 73.2억 위안으로 예상된다. 또한 민간부문의 총 취업인원은 49.8만 명으로 전체 취업인구의 42.4% 차지하고 있다.

< 자료 : 环球网物流网, 2011. 12. 27 >

다롄항 'sea-rail' 컨테이너 운송량 전국 1위

2011년 다롄항의 'sea-rail' 컨테이너 해륙복합 운송량은 36.2만 TEU에 달할 것으로 전망되어 'sea-rail' 운송에서 전국 1위를 차지할 것으로 예상된다. 다롄항은 금년 1~11월 컨테이너 물동량 578.3만 TEU를 달성하였고, 올해 물동량은 635만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 또한 다롄항은 2013년까지 컨테이너 물동량 1,000만 TEU를 달성한다는 목표이다. 2011년 다롄항에 신설된 대외무역 컨테이너 항로는 7개, 신설 및 보강된 내수 컨테이너 항로는 6개이며, 환발해만 지선항로에 9척의 선박이 추가되었다. 이로써 다롄항의 컨테이너 항로는 모두 92개로, 그 중 대외무역 항로 76개, 내수 항로 16개이며, 세계 160개 국가 및 지역의 300개 항만과 연결된다. 또한 다롄항은 동북지역의 컨테이너 복합 운송의 허브로서 중대형 내륙항 15곳과 22개의 블록 트레인 노선이 연결되어 있어 내륙 경제권과의 'sea-rail' 복합운송 시스템을 갖추고 있다.

충청시, 수운에 적극 투자, 대형 항만도시로 부상

2011년 충청시는 수운사업에 총 32억 위안을 투자하여 당초 투자계획 금액인 30억 위안을 초과했고, 2011년 말까지 총 36억 위안이 투자될 것으로 예상되어 계획보다 20% 초과된 역대 최고 수준의 투자가 이루어질 것으로 전망된다. 이런 투자 확대에 힘입어 충청시의 수운운송능력은 대폭 향상되어, 11월 말 충청시 화물운송량은 동기 대비 23.43% 증가된 1억 715만 톤, 수운 화물운송 회전량과 항만 화물 물동량은 동기대비 각 29.1%와 24% 증가된 1,434억 톤-km, 1억 355만 톤으로 나타났다. 또한 수출입 화물 물동량은 319만 톤으로 21% 증가했으며, 컨테이너 물동량도 22% 늘어난 62.8만 TEU를 기록했다. 또한 올 연말까지 충청시 항만 화물 처리능력은 1.4억 톤, 컨테이너 처리능력은 240만 TEU에 달할 것으로 예상되어, 충청시는 '억 톤' 규모의 대형 항만 대열에 들어서게 되었다.

< 자료 : 重庆市政府公众信息网, 2011. 12. 23 >

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	2,866.0	2,866.0	2,755.0	2,684.0	2,625.0		29,082.0
선전	22,509.7	2,098.0	1,281.4	1,706.1	1,707.1	1,889.7	1,922.0	2,057.8	2,161.8	1,929.8	1,996.7	1,836.2		20,642.8
닝보자유	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	1,154.0		13,568.2
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	1,275.5		12,887.5
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	1,090.0		11,960.0
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	1,018.0		10,607.0
샤먼	5,824.3	547.2	336.1	366.9	465.7	515.0	510.4	569.0	583.6	609.0	590.4	608.8		5,833.4
다롄	5,262.0	481.0	354.0	465.0	493.0	540.0	552.0	543.0	583.0	592.0	572.0	587.0		5,783.1
렌완강	3,870.6	353.0	322.8	383.9	413.2	424.0	433.3	452.9	433.0	423.4	402.5	405.5		4,447.3
잉커우	3,338.4	398.1	307.1	342.0	353.1	337.1	341.1	327.1	342.1	352.1	316.9	361.2		3,777.8
옌타이	1,541.2	137.0	108.9	142.0	133.7	129.6	198.5	154.7	153.3	142.5	134.0	142.1		1,581.3
푸저우	1,470.5	143.2	93.9	136.4	139.4	138.1	136.6	143.6	132.9	135.7	142.9	151.5		1,506.6
취안저우	1,369.5	125.6	74.0	127.1	142.6	143.6	139.5	142.2	133.0	152.0	138.8	144.2		1,462.6
중산	1,250.6	111.8	52.0	115.8	114.7	110.4	98.1	111.7	112.4	120.0	100.9	108.8		1,160.6
르쎬오	1,061.0	101.2	92.3	115.6	116.1	124.2	138.2	133.1	133.9	116.0	105.5	115.9		1,291.8
산터우	933.1	-	58.0	85.0	88.0	90.0	90.0	91.0	100.0	98.0	90.0	99.7		1,000.3
진저우	754.8	68.6	53.7	81.5	74.2	26.1	40.0	32.0	30.6	26.8	71.7	56.0		750.3
주하이	695.0	62.0	62.0	62.0	70.6	75.6	72.1	71.0	67.4	70.1	70.3	69.1		746.1
하이커우	613.4	66.5	50.0	55.1	65.1	65.6	60.8	70.1	71.1	79.7	61.7	81.1		721.2
웨이하이	443.4	36.0	28.4	30.5	35.7	32	36.6	35.9	39.7	49.2	51.1	53.3		428.4
원저우	412.3	36.7	24.7	36.1	40.0	40.5	41.3	42.1	310.8	41.7	41.0	43.6		429.9
자싱	350.2	36.5	30.4	42.2	40.3	42.1	40.4	45.1	45.2	45.0	47.2	50.6		465.0
칭황다오	339.8	42.7	29.3	33.2	39.1	34.1	36.1	35.1	33.7	33.0	38.0	36.6		390.8
진장	320.2	33.2	18.5	26.0	27.8	303.6	27.3	30.5	-	31.8	36.3	40.0		336.6
단둥	319.7	38.9	37.7	40.0	61.3	80.1	81.5	75.2	58.2	61.1	70.0	53.6		657.4
합계	129,422.8	12,045	8,765.8	11,416.0	11,811.8	12,388.0	12,127.5	12,750.1	13,054.4	12,548.5	12,332.2	12,207.3		121,297.8

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