

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT



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

제12-9호

2012년 6월 14일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
 - : 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
 - : 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

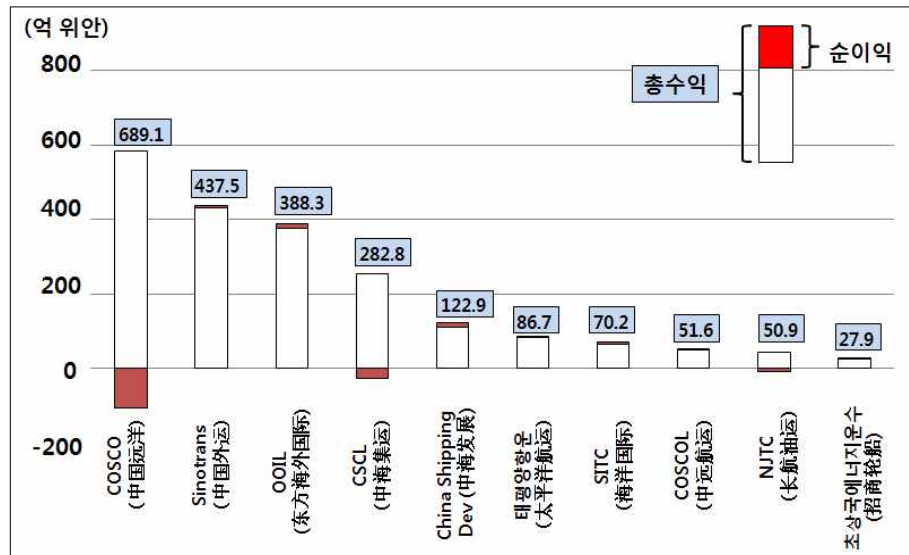
■ 2011년 중국 주요 상장 항운기업 경영실적

(억 위안)

	기업	총수익	순이익
1	中国远洋	689.1	-104.5
2	中国外运	437.5	6.4
3	东方海外国际	388.3	11.7
4	中海集运	282.8	-27.4
5	中海发展	122.9	10.5
6	太平洋航运	86.7	2.1
7	海丰国际	70.2	6.0
8	中远航运	51.6	1.5
9	长航油运	50.9	-7.5
10	招商轮船	27.9	1.6
11	长航凤凰	25.6	-8.8
12	金辉集团	23.1	2.2
13	中外运航运	18.2	5.9
14	宁波海运	12.7	0.5
15	中海海盛	12.0	0.1

자료 : 『航运金融』, 2012.05.

통계로 보는 중국 물류 : 2011년 중국 10대 항운기업



주 : 상기의 항운기업들은 중국(상하이, 선전)과 홍콩 증시에 상장된 기업들임.
 자료 : 『航运金融』, 2012.05.

2011년 중국 항운기업 경영 악화, COSCO 104.5억 위안 적자

2011년 경영실적 기준 중국 10대 항운기업은 COSCO(中国远洋), Sinotrans(中国外运), OOIL(东方海外国际), CSCL(中海集运) 등의 순으로 나타났다.

그중 중국 최대의 항운기업인 COSCO의 총수익은 전년대비 14.5% 감소한 689.1억 위안으로 업계 1위였으나, 순이익은 전년대비 245.4% 하락한 -104.5억 위안으로 2011년 중국 A주 상장기업 중 최대의 적자기업이란 불명예를 안았다. 그밖에 주요 항운기업인 CSCL과 NJTC(长航油运), CSC Phoenix(长航凤凰)도 순이익 -27.4억 위안, -7.5억 위안, -8.8억 위안을 기록했다. OOIL과 중해발전(中海发展)은 순이익 11.7억 위안, 10.5억 위안으로 중국 상장 항운기업 중 1, 2위를 차지했으나, 이는 전년대비 각각 90%, 39% 하락한 수치다. 또한 타이완의 YML(阳明海运)과 Evergreen 역시 -20.6억 위안과 -6.8억 위안의 적자를 기록했다.

중국 항운기업들의 경영난은 2012년까지 이어져, COSCO, OOIL, CSCL의 2012년 1분기 총수익은 동기대비 각각 4.6%, 1.1%, 0.9% 감소했다.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 『KMI 중국물류리포트』로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright© KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

거웨이민(葛伟民) 상해사회과학원
연구원



연구 분야

정보 경제학, 생물 경제학, 물류산업

주요 활동

상해사회과학원 신흥산업연구실 주임,
상해시물류학회 부회장,
상해시서비스경제학회 부회장,
상해현대기업경영관리연구회 부회장,
중국정보경제학회 상무이사 등

전문가 칼럼 : 중국 저탄소 수운의 발전 현황

최근 몇 년간 중국에서는 저탄소 수운이 많은 관심을 받고 있고, 각 지방 정부도 관련 계획 발표를 통해 저탄소 수운 발전에 적극적이다. 2011년 2월, 교통운수부는 「저탄소 교통운송체계 건설 시범실시 작업방안」을 통해 텐진, 충칭, 선전, 샤먼, 항저우, 난창(南昌), 구이양(贵阳), 바오딩(保定), 우한, 우시(无锡) 10개 도시를 저탄소 교통운송체계 건설 시범지역으로 선정했다. 이번 시범실시는 ① 저탄소 교통 인프라시설 건설 ② 저탄소형 교통운송 장비 확대 ③ 교통운송 조직 모델 및 운용 방법 최적화 ④ 스마트 교통 프로그램 구축 ⑤ 저탄소 교통정보 서비스 제공 ⑥ 완비된 교통운송 이산화탄소 배출 관리시스템 구축을 주요 내용으로 하고 있다¹⁾.

곧이어 텐진, 충칭, 샤먼, 항저우, 난창, 우한 우시의 7개 도시에서는 녹색수운을 중심으로 한 저탄소 교통시스템 구축 방안이 제출되었다. 그 중 텐진과 샤먼은 항만의 녹색저탄소 건설과 저탄소 선박 발전 강화를 중점 제기했으며, 충칭, 항저우, 난창, 우한, 우시는 종합 교통운송시스템 중 수운 비중을 제고하고, 내하항만 및 운송, 저탄소 선박 발전을 토대로 하여 종합 교통운송의 저탄소 수준 향상을 목표로 했다. 특히 항저우시는 중국 동남부 지역의 교통허브로서, 강, 호수, 바다 등을 모두 활용한 종합 수로 발전방침과 항만과 선박의 일체화 관리 및 내하선박의 ‘접안보고 면제 서비스’ 확대를 제시했다²⁾. 2011년 6월까지 항저우에는 이미 전체 선박의 95%인 4,200여 척의 선박이 GPS 단말기를 설치했고, 경향대운하의 항저우 구간에 ‘접안보고 면제 서비스’ 종합 감독관리소가 설치되었다. 또한 영상 감독관리 시스템이 경향대운하 항저우구간 37km에 보급되었고, 치엔탕(钱塘)강, 푸춘(富春)강, 신안(新安)강의 154km 항로에도 영상 감독시스템을 구축할 계획이다.

2011년 12월, 안후이성은 녹색저탄소 운송의 대대적인 발전을 제기하면서 장강과 화이하(淮河) 간류의 안후이성 구간에 고등급 항로 건설 계획을 제시했다. 계획이 달성되면 2015년 안후이성의 고등급 항로는 1,500km, 항만 물동량 처리 능력은 5억 톤에 달하게 된다. 「12·5」기간 동안, 장강 간류항로 안후이성 구간의 항로 수심 유지보수 기준을 향상시켜, 1만 톤급 원양선이 사시사철 안후이성에 진입할 수 있도록 할 계획이다.

2012년 1월, 풍부한 수자원을 보유한 저장성 자싱(嘉兴)시 항만항운 관리국은 저탄소 수운에 대한 관심을 유발시키기 위한 시민 참여활동을 추진하여,

1) 交通运输部, 「建设低碳交通运输体系试点工作方案」, 2011.02.

2) ‘접안보고 면제 서비스’는 선박의 GPS 단말기와 항만의 종합 데이터베이스간의 정보 공유를 통해 항만 시스템에서 선박 코드와 위치를 식별한 후, 선박의 접안보고 필요 여부를 결정함으로써, 접안보고시 소요되는 대기시간 및 에너지 소모를 절감하고, 선박 관리효율을 향상시킴 ; 交通运输部, “第三批节能减排示范项目推广材料之十九: 内河船舶免停报港信息服务系统”.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	06-01	06-08
종합지수	1,324.67	1,319.38
일본 항로	792.20	789.49
구주 항로	1,870.67	1,843.45
미서부 항로	1,043.84	1,053.52
미동부 항로	1,300.80	1,301.64
한국 항로	658.19	617.72

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	06-01	06-08
종합지수	1,077.44	1,065.70
석탄	1,152.51	1,138.90
곡물	699.23	651.13
금속광석	950.65	943.88
정유	1,345.48	1,345.48
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

시민들로 하여금 도시의 주요 내하항로를 방문하여 자싱시의 수운업 현황과 내하 건설의 청사진을 이해하고, 자싱시 경제사회발전 중에서 수운의 중요성을 부각시켰다. 자싱시의 내하항로는 224개, 항로 총 거리는 저장성에서 가장 긴 1,946km로서 저탄소 수운의 발전 가능성이 풍부하다.

내하수운 화물 회전량의 에너지 소모는 1억 톤킬로(ton-km)에 790톤 표준 석탄으로 철도의 69%, 도로의 16%로 추산된다. 만약 선박의 동력방식을 유류에서 가스나 전기로의 전환을 촉진하고, 그 범위를 조수력, 풍력, 태양에너지까지 넓힌다면 에너지 절약과 환경보호를 도모할 수 있을 것이다. 현재까지는 육로운송 발전에 초점을 두고 수로시스템은 소홀히 한 결과, 수로가 막히고 환경오염도 날로 심각해졌다. 향후 저탄소 수운의 발전 기회에 힘입어 중국은 대대적으로 수로 및 수계를 정비하고, 운송적인 수로 네트워크를 구축해야 할 것이다.

해운 역시 저탄소화 발전이 요구된다. 현재 이 분야에서는 한국과 일본이 앞장서고 있다. 일본 미쓰비시 중공업에서 건조한 세계 최초로 태양전지 패널을 탑재한 자동차 운송선이 2008년 말에 운항에 들어갔고, 미쓰이 조선은 현재 이산화탄소 배출량을 30%로 감소시킨 신형 친환경 선박을 개발 중에 있으며, 오시마 조선도 현재 온실가스 배출량 30%, 연간 이산화탄소 40톤 절감 가능한 신형 파나막스형 벌크선 개발이 막바지에 이르렀다.

한국의 조선기업에도 저탄소는 중요한 전략적 발전방향이다. STX 조선은 2009년 9월 연료 효율을 41% 높이고 이산화탄소 배출량을 45% 감소시킨 친환경 선박 GD ECO-Ship을 개발했으며, 삼성중공업이 개발한 '최적항로 계획/평가 시스템'은 풍랑과 해풍 등 상황에 따라 최적의 항로를 선택할 수 있도록 하여 에너지 소모를 최대한 감소시키는 데 일조한다.

향후 한국과 중국은 저탄소 수운의 발전에 있어서 신형 터미널 및 신형 선박의 연구 개발과 공동 건설 및 스마트 물류 등 다양한 방면에서 폭넓은 협력을 진행할 수 있다. 하천 준설, 안벽 및 터미널 건설은 더욱 진보한 기술을 요구하고 있으며, 신형 선박과 스마트 물류 시스템과 융합한다면 더욱 신속하고 고효율의 수상 운송 시스템을 구축할 수 있을 것이다. 또한, 수운과 육상, 항공 운송의 연계 및 표준화에서도 한중 양국이 벤치마킹과 협력을 추진해야 할 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

中国低碳水运的发展情况

我对船只、河流，对传统的低碳水运有着特殊的感情——尽管那时候还没有低碳这个概念。1970年“学工学农”中的“学农”半年，是在奉贤县江海公社江海大队，老师分配我的职责是负责我们班级每天的伙食采购，每天早上向生产队长要一艘船，有什么船给什么船，从最小的三担单桨舢板到八担摇橹的木船直至5吨水泥船。划桨、摇橹、撑篙，几个月下来熟练程度比肩渔民。一个人、一条船，通常是早晨乘着潮水到南桥镇买菜，午后乘着潮水回到生产队驻地。也有时候是与同学搭档晚上出发，凌晨返回，经常露宿街头。那时候的潮涨潮落，水流非常急，如果是逆流摇船，只能艰难行进，顺水摇船，速度远远超过步行，一拉一推一个扭摆（摇橹），就是十几、二十公尺。以后上山下乡到崇明务农6年多，开过多少条河已经记不清，第一条河是据说战备规划深度要求6米的相见港——异想天开的规划后来也就弄成了约3米深，最后一条是工程更大的南横引河。6年中每年积肥季节，也会弄一条船去搞河泥、捞水草，一个人单篙撑过最大的水泥船是排水量15吨的。那个“学农”年代，生产队里根本就没有拖拉机，水网密布，运输全靠船只，而且都是依靠人力、自然力——潮流和风帆进行运输的，那是真正的“低碳”。那种低碳的感觉真好，因为河水碧绿、岸柳成行、空气清新、鱼虾丰盛、水草丰满，一派自然景观。以后旧地重访，不少河流不再水流湍急，再也看不到众多的渔船，有的河流已经成了发黑的臭水沟。据说是入海口加了闸门，把活水变成了死水，多年不再开河，也都淤积了。

近几年，低碳水运开始深入人心，各地政府纷纷推出规划，闻之令人振奋不已。2011年2月，交通运输部选定天津、重庆、深圳、厦门、杭州、南昌、贵阳、保定、武汉、无锡10个城市开展低碳交通运输体系建设试点工作。其后数月之内，天津、重庆、厦门、杭州、南昌、武汉、无锡等7个城市提出了以绿色水运打造低碳交通的做法¹⁾。其中，天津、厦门主要是加强港口绿色低碳建设和发展低碳船舶。重庆、杭州、南昌、武汉、无锡都以进一步调整水路运输在整个综合交通运输体系中的比重、发展内河港口和运输、发展低碳船舶为切入口提升综合交通运输的低碳水平。不少城市还提出了河道整治问题，决心还绿色予大自然。其中杭州作为历史文化名城和中国东南部重要的交通枢纽城市，提出了“溪、江、河、湖、海”五水共导方针；实行港航水上一体化管理，推广内河船舶免停靠报港服务，目前已推广应用到全杭州航区。至2011年6月，杭州航区已有4200余艘船舶安装了GPS通讯终端，占全航区船舶数的95%左右，在京杭运河杭州段建立了免停靠报港服务综合监管点，视频监控已覆盖37公里的京杭运河杭州段，钱塘江、富春江、新安江154公里的航道也逐步设立起了视频监控系统。

2011年12月，安徽省提出将大力发展绿色低碳运输方式，实施内河水运跨越工程，基本完成长江、淮河干流安徽段高等级航道建设任务。规划到2015年，全省高等级航道达到1500公里，港口吞吐能力达到5亿吨。“十二五”期间，安徽省将加快建设长江、淮河、合裕线、芜申运河、沙颍河等国家高等级航道。高标准整治长江干流航道安徽段，积极推进长

1) 交通运输部，「建设低碳交通运输体系试点工作方案」，2011.02.；本次试点主要有六项内容：建设低碳型交通基础设施，推广应用低碳型交通运输装备，优化交通运输组织模式及操作方法，建设智能交通工程，完善交通公众信息服务，建立健全交通运输碳排放管理体系。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

江干流航道维护标准提升, 提高航道维护水深, 实现万吨海轮常年进入皖江。

海宁潮、南北湖、古运河、跨海大桥, 还有乌镇、西塘的小桥流水, 水域风光旖旎、潮河湖海资源丰富的嘉兴, 为了让市民近距离感受水运的低碳魅力, 2012年1月, 嘉兴市港航管理局发起“走近内河·低碳出行”活动, 发动一起市民参与——通过走访市区主要内河航道, 向参与市民全方位展示嘉兴水运业现状及内河建设蓝图, 展现水运对嘉兴经济社会发展的意义。让社会重视“嘉兴拥有内河航道224条, 航道里程1946公里, 通航里程名列全省第一”这一发展低碳水运的优势。

据测算, 内河水运货物周转量能耗仅为每亿吨公里790吨标准煤, 相当于铁路的69%、公路的16%。如果进一步推广使用低碳船舶, 更多利用潮汐力、风力、太阳能等, 同时推进油改气、油改电等措施, 可更加节能并降低环境污染程度。提高内河水运能力不仅是运输的低碳化, 更重要的是能推动对河道的整治——对环境的整治。多年来发展陆路运输, 水路系统被忽视, 水道淤塞, 污染越来越严重, 使得生态环境质量大幅度下降。借助发展低碳水运之际, 全国各地都应当全面整治一下水网水系, 打通中华大地的“经络”。

海洋运输的发展, 同样也亟待低碳化。这方面日本和韩国已经走在了前面。日本三菱重工建造的世界上第一艘搭载太阳能电池面板的6200车位汽车船“AU野RIGALEADER号”已经于2008年末下水, 三井造船目前正在开发能够将二氧化碳排放量削减30%的新型环保船舶, 大岛造船进行的能够降低30%温室气体排放的新型巴拿马型散货船开发工作已经基本完成, 年减少二氧化碳排放约40吨。在韩国, 低碳同样已经成为造船企业的重要战略发展方向。STX造船在2009年9月宣布已成功研发出一种名为“绿色之梦”的生态环保船舶, 可以使燃油效率提升41%, 减少二氧化碳排放45%。近期, 三星造船也开发出了一套名为“三星最优航线评估系统”的软件, 这一系统能够根据海浪和海风状况选择出最优航行路线, 从而最大限度地降低能源消耗。我们期待: 低碳水运的发展, 能带来水系的改造、生态环境的优化、渔业资源的丰盛。

在低碳水运发展的大框架下, 中国与韩国可以在新型码头、新型船只的研发和制造方面, 在新型智能物流的组织等方面开展广泛的合作。因为河道重新疏浚、河岸和码头重新建设, 都必须考虑到技术变革, 要与新型船只、新型智能物流相结合, 实现更快速更有效率的装运和驳运。还要与陆运、空运的标准化建设挂钩。这些方面中韩双方都可以相互学习、促进、联合、协作。





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2011년 중국 10대 항운기업
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 저탄소 수운의 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 상하이시, 「“12.5” 상하이 상품시장체계 건설 가속화에 관한 지도의견」 발표
- 교통운수부, 사물 인터넷 시범연구에 8,000억 위안 투자
- 다롄에 중국 5번째 국가급 신구(新区) 건설 전망
- 국가발전개혁위원회, 2012년 CPI 증가율 3.4% 미만 전망
- 안후이성, 1분기 조선업 총생산액 49억 위안
- 중국, 17년 연속 무역마찰 최다 국가에 선정

해운 · 항만

- 잉커우 항무그룹, 단둥 하이양홍(海洋红) 항만구역 개발 계획
- 후루다오-잉커우 항무그룹, 후루다오항 건설 협의 체결
- 경항(京杭)대운하, 10년 내에 전체 노선 개통 전망
- 다롄에서 항운 사물 인터넷 종합 서비스 플랫폼 연구 개발 성공
- 교통운수부, 닝보-저우산에 40만 톤급 벌크 터미널 건설 계획
- 다롄항, 올해 1~5월 컨테이너 물동량 증가율 중국 1위
- 칭황다오항, 항만 석탄 재고량 836만 톤
- 푸저우 신항 컨테이너 터미널, “Best Container Terminal-Asia”에 선정

- COSCO 그룹-칭하이(青海)성, 전략협력 협의 체결
- 다롄항, 국제항운중심 허브항 건설에 전력투구
- 타이저우(台州)항, 대외무역 컨테이너 업무 고속 발전
- 칭다오항 그룹, 크루즈 모항 건설에 9.2억 위안 투자

종합 물류

- 쿤밍~방콕 대통령 연말 개통, 쓰촨~태국간 3일내 운송 실현
- 중국 최초의 육상운송 중심역, 허베이성 한단(邯鄲)시에 착공
- 허난성-장수성, TCR 공동 건설 협력
- 윈통(圓通)택배, 전용화물기 운영 개시
- 텐진-허난성, 공동 물류센터 건설 MOU 체결
- 제2회 ‘중국 철강물류 전자상거래회의’, 산시성 타이위안(太原)에서 개최
- 순펑(顺丰)택배, 브라질 택배회사와 협력하여 라틴아메리카 시장 진출
- 구이양(贵阳), 중국 최대 물류무역센터 건설에 600억 위안 투자
- 이우(义乌)시 최초의 주식제 국제물류기업 정식 운영
- “12.5”기간 상하이 물류산업 연평균 10% 성장 예상
- 후난성, 중국 최초의 물류 공공정보 플랫폼 건설 계획

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kmishanghai.org>) <동향 분석> → <주요 뉴스>에서 확인하실 수 있습니다.

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

