

# 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-1803

Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제14-3호

2014년 3월 10일

### Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국의 “규모이상 항만” 기준\*

- 2009년 통계 기준 화물 물동량 7,000만 톤 이상의 연해항만과 5,000만 톤 이상의 내하항만.

■ 2012년 중국 10대 항만 전체 화물 물동량  
(억 톤, %)

|   | 항만      | 물동량   | 증가율  |
|---|---------|-------|------|
| 1 | 닝보-저우산  | 8.10  | 8.8  |
| 2 | 상하이     | 7.76  | 5.4  |
| 3 | 텐진      | 5.01  | 5.0  |
| 4 | 광저우     | 4.55  | 4.6  |
| 5 | 쑤저우(내하) | 4.54  | 6.1  |
| 5 | 칭다오     | 4.50  | 10.6 |
| 6 | 탕산(唐山)  | 4.46  | 22.2 |
| 7 | 다롄      | 4.08  | 9.2  |
| 8 | 잉커우(營口) | 3.30  | 9.6  |
| 9 | 르자오(日照) | 3.09  | 10.0 |
|   | 합 계     | 49.40 | 8.6  |

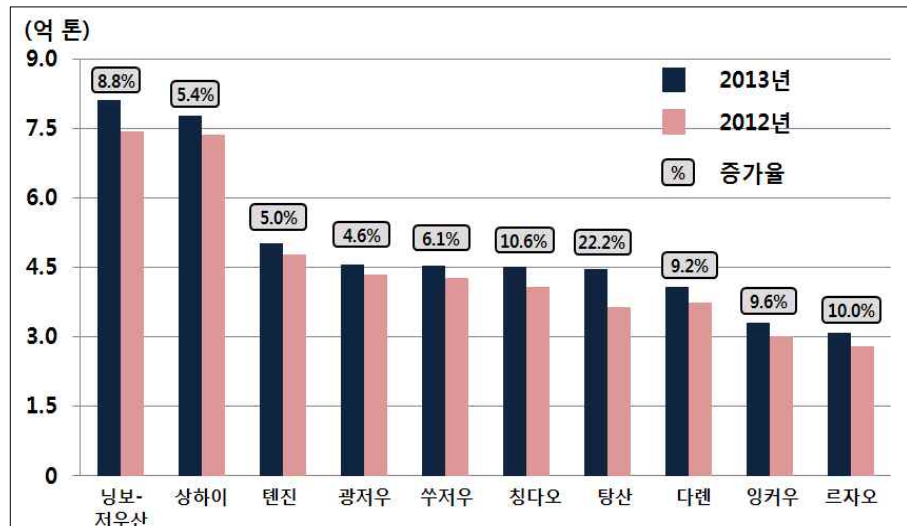
주 : 쑤저우항은 타이창(太倉), 장자강(張家港), 창수(常熟)항으로 구성.

자료 : SISI, 2013년 「12월 세계항만발전보고」 ; 「中国港口」, 2013.01, 2014.01.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국물류리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright©KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 10대 항만 총 물동량



자료 : SISI, 2013년 「12월 세계항만발전보고」 ; 「中国港口」, 2013.01, 2014.01 ; KMI 작성.

### 2013년 닝보-저우산항 화물 물동량 8억 톤 돌파

2013년 중국의 규모이상 항만\*의 전체 화물 물동량은 전년대비 8.8% 증가한 106억 톤(연해항만 73억 톤, 내하항만 33억 톤)을 기록했으며, 중국 10대 항만의 화물 물동량 합계는 전년대비 8.6% 증가한 49.4억 톤으로 기록했다. 항만별로는 닝보-저우산항이 전년대비 8.8% 증가한 8.1억 톤으로, 2012년 7억 톤(7.44억 톤)을 돌파한데 이어 2013년 8억 톤을 돌파하며 화물 물동량 세계 1위를 공고히 했으며, 다음으로 상하이항 7.76억 톤, 텐진항 5.01억 톤, 광저우항 4.55억 톤, 쑤저우항 4.54억 톤 등의 순이었다. 특히 탕산항의 화물 물동량은 4.46억 톤으로 10대 항만 중 가장 높은 22.2%의 증가율을 기록하며 다롄항을 제치고 7위로 올라섰다.

한편 3월 3일 개최된 중국 “양회(两会)”에서 2014년 경제성장률을 지난해와 동일한 7.5%로 목표했고, 내수촉진과 도시화도 재차 강조함에 따라 원자재·소비품 수요도 지속 증가할 것으로 보이며, 2014년 중국 항만 물동량도 안정적으로 증가할 것으로 예상된다. 또한 선박대형화 추세를 반영한 「연해부두 접안능력 관리 규정」이 7월 1일부터 실시되며, 현재 교통운수부가 「전국연해항만 구도계획」(2006)도 재편 중인 것으로 알려져, 항만 건설·관리에 있어 중복 개발을 피하고 기존 항만 자원을 효율적으로 사용하는데 중점을 둘 것으로 전망된다.



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

### 저자 소개

왕뉘(王喆) 대련해사대학교 교수



### 연구 분야

교통운수계획, 항만·해안 및 근해 공정

### 주요 활동

대련해사대학교 항운발전연구원 부원장,  
중국시스템공정학회 이사,  
대련시정부 자문위원 등

## 전문가 칼럼 : 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈 및 전망

### 1. 2013년 회고

#### 1) 중국(상하이)자유무역시험구 설립, 국제 항운서비스능력 제고

2013년 8월 22일, 중국 국무원은 “중국(상하이)자유무역시험구(이하 시험구)” 설립을 정식 승인했다. 시험구는 상하이 와이까오차오보세구, 와이까오차오보세물류원구, 양산보세항구 및 상하이푸동공항종합보세구 등 4개 세관 감독·관리 구역을 통합한 총 면적 28.78km<sup>2</sup>의 지역이다.

시험구의 설립은 중국 항만·물류 발전에 역사적인 의미를 지니며, 와이까오차오항, 양산심수항, 푸동공항의 국제허브의 연동을 추진하고, 국제 경쟁력을 구비한 항운발전제도와 운영모델을 모색한다. 또한 항운금융, 국제선박운송, 국제선박대리, 항운브로커 등 관련 산업 발전을 추진하고, 운임지수 파생상품 교역 발전을 촉진한다. 동시에 환적 컨테이너의 집하·혼재업무 발전을 추진하고, 중국 자본의 해운회사가 자체소유 혹은 최대주주인 비중국국적의 국제운항선을 이용해 대외무역 수출입 컨테이너의 중국내 대외개방항과 상하이항간의 운송을 허용하였으며, 국제선박운송경영허가 과정을 간편히 하여 고효율의 선박등록 제도를 구축할 계획이다. 이러한 새로운 정책 조치의 출범은 향후 중국의 보세물류와 국제물류 발전에 긍정적인 작용을 할 것으로 전망된다).

#### 2) 「전국물류원구발전계획(2013-2020)」 발표, 중국 물류네트워크체계 기반 구축

2013년 10월 16일, 중국 국가발전개혁위원회는 국무원 등 12개 부서와 함께 「전국물류원구발전계획(2013-2020)」을 발표하였으며, 물류원구의 발전이 국가전략과 산업구도에 끼치는 중요한 역할을 강조하면서 각 성·시에서 실제 수요와 여건에 근거해 화물운송허브형, 상업무역서비스형, 생산서비스형, 통상구서비스형, 종합서비스형 등 다양한 종류의 물류원구를 건설할 것을 제시하였다. 주요 목표를 살펴보면, 2015년까지 구도배치가 합리적이고 운영이 규범적이며, 경제·사회적 효과를 창출할 수 있는 시험 물류원구의 기반을 조성하는 것이며, 2020년까지 합리적 구도 배치, 적합한 구도, 각 기능이 완비된 친환경고효율의 물류원구 네트워크를 구축할 계획이다.

#### 3) 항만의 화물 물동량 지속 증가추세

1978년 중국의 수출입 총액은 206억 달러로 세계 32위에 머물렀다. 그러나 2011년 중국은 수출액 세계 1위, 수입액 세계2 위를 기록했으며, 수출입 총액도 3.64조 달러로 세계 2위의 무역국으로 부상했다. 2013년 중국 수출입 총액은 4.14조 달러로 2012년 대비 약 7% 증가하였다.

1) 상하이 자유무역시험구 관련 자세한 내용은 「중국물류리포트 13-11호」(2013.10.21 발간) 참조.



## Contents

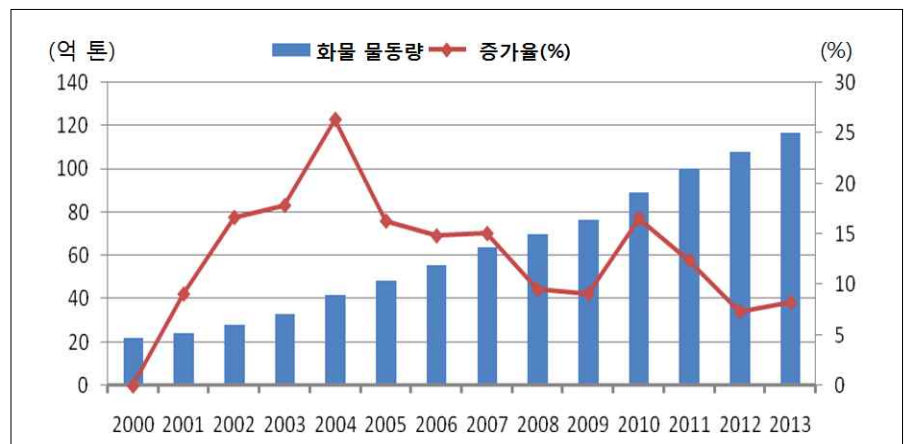
- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

### ■ 중국 항만 총 물동량 변화 추이\* (억 톤, %)

| 연도   | 물동량   | 증가율   |
|------|-------|-------|
| 2000 | 22.0  | -     |
| 2001 | 24.0  | 9.09  |
| 2002 | 28.0  | 16.67 |
| 2003 | 33.0  | 17.86 |
| 2004 | 41.7  | 26.36 |
| 2005 | 48.5  | 16.31 |
| 2006 | 55.7  | 14.85 |
| 2007 | 64.1  | 15.08 |
| 2008 | 70.2  | 9.52  |
| 2009 | 76.6  | 9.12  |
| 2010 | 89.3  | 16.58 |
| 2011 | 100.4 | 12.43 |
| 2012 | 107.8 | 7.37  |
| 2013 | 116.7 | 8.26  |

주 : 2013년 물동량은 예측치.  
자료 : 중국 교통운수부 데이터.

[그림 1] 중국 항만 화물물동량 변화 추이\*



주 : 2013년 물동량은 예측치.  
자료 : 중국 교통운수부 데이터.

## 2. 중국 항만·물류 문제점

### 1) 전체적인 전략 부족, 자원낭비 심각

현재 중국 각 항만들간의 동질화 경쟁이 치열하며, 전체적인 전략적 구상이 부족한 실정이다. 중국 5대 항만군인 장삼각항만군, 주삼각항만군, 환발해항만군, 서남항만군, 동남항만군이 각자 독자적인 발전을 추구하고 있다. 또한 주요 대형항만과 각 항만군내부의 효율적인 자원배치가 이루어지지 않고 있어 항만의 중복 건설이 심각하고, 컨테이너 허브항과 피더항간의 전략적 포지셔닝 및 경제배후지의 구분 등의 협력조율이 원활하지 않으며, 각 항만들은 여전히 “배후지형 항만”에 머물러 있는 실정이며, 글로벌 무역과정에서 발생하는 대규모의 환적이 이루어지지 않고 있다. 대표적으로 선전항과 상하이항의 환적 컨테이너 물동량은 전체의 10% 내외로 중국 기타 항만들과 비교하였을 때는 비교적 높은 편이지만, 싱가포르항(70~80%), 한국 부산항(40~50%) 및 홍콩항(60~70%)과 비교할 때 상당히 낮은 수치이다.



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈  
및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

### 지수 동향

CHINA CONTAINERIZED  
FREIGHT INDEX

|           | 01-03    | 03-07    |
|-----------|----------|----------|
| 종합지수      | 1,098.37 | 1,086.78 |
| 일본<br>항로  | 794.36   | 829.30   |
| 구주<br>항로  | 1,507.15 | 1,497.79 |
| 미서부<br>항로 | 976.03   | 1,001.15 |
| 미동부<br>항로 | 1,181.88 | 1,190.11 |
| 한국<br>항로  | 628.69   | 645.66   |

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK  
FREIGHT INDEX

|      | 01-03    | 03-07    |
|------|----------|----------|
| 종합지수 | 1,238.94 | 1,105.44 |
| 석탄   | 1,302.33 | 1,175.79 |
| 곡물   | 1,215.94 | 866.15   |
| 금속광석 | 1,240.79 | 1,025.98 |
| 정유   | 1,229.50 | 1,229.50 |
| 원유   | 1,597.14 | 1,597.14 |

자료 : 상하이 항운교역소.

## 2) 운영모델과 관리수준 상대적 낙후

중국 항만의 운영모델은 장기간 운송, 하역 및 창고 등 몇 개의 전통적인 업무에 중점을 두고 있으며, 서비스 기능이 단일하다. 특히, 정보화와 디지털화 등 현대적인 관리 수단의 응용수준이 비교적 낮아 항만, 물류원구와 기업의 데이터베이스 통합이 어렵고, 정보시스템 지원 수준도 높지 않아 일부 항만과 중소 물류원구의 정보화 수준은 초보적인 단계에 머물고 있다. 또한 물류 정보화는 물류원구 발전의 중점 전략이 되지 못하고 있는 실정이다.

그러므로 현대적인 관리방법과 이념을 활용하여 시스템 개혁을 가속화하고 창고 회전율과 물류설비 이용률을 제고하여 종합 서비스 능력과 수익 창출능력을 향상시켜야 한다. 또한 물류산업의 집결과 생산요소 정보 및 시장을 통해 규모의 경제를 실현하는 것이 향후 중국 항만·물류 관리수준을 향상하는 주요 임무가 될 것이다.

## 3) 비교적 높은 물류비용

관련 통계를 보면 중국 항만과 물류원구는 최근 십여 년간 빠른 발전을 보이고 있으며, 대규모의 자금이 투입되었다. 그동안 “질적 발전”보다는 “양적 성장”을 중요시한 까닭에 신규 건설된 물류 인프라 시설은 단위면적 당 생산능력이 상대적으로 낮고, 토지 낭비가 심각하다. 통계에 따르면 중국 물류원구 공실률은 약 60%에 달하며, 일부 항만은 처리 능력이 과잉된 상태이다.

일부 물류원구와 항만의 맹목적인 성장은 실제 수요를 고려하지 않아 경제적 효율이 낮으며 투자회수 시간이 길 뿐만 아니라, 물류원가도 상승하게 된다. 현재 중국의 물류비용(사회물류 총비용)의 GDP 비중은 약 18%로 미국의 8.3%보다 훨씬 높은 수치를 보이고 있으며, 중국의 유통 경쟁력이 생산제조능력보다 훨씬 뒤쳐져 있음을 반영한다. 중국은 이미 물류산업의 운영 효율 향상을 위한 전반적인 관련 제도를 제정하여 2020년까지 사회물류 총비용의 GDP 비중을 16% 수준으로 낮출 것을 목표로 하고 있다.

## 3. 2014년 전망

2014년은 중국 항만·물류산업이 “양적 지표” 추구에서 “질적 지표” 중시로 전환하는 중요한 한 해가 될 전망이며, 아래와 같은 방면에서 중점 부각될 것으로 보인다.

### 1) 자유무역구, 중국 전역에서 전개

상하이시에 이어, 중국 남부의 광둥성과 북부의 텐진시가 자유무역구 설립에 매진할 것이며, 쓰촨성, 푸젠성 샤먼시, 충칭시 등에서도 자유무역구 신청을 추진할 계획이다. 현재 최대 12개 지방 성·시의 자유무역구 방안이 국무원의 초보적인 승인을 획득하여 각 부처에서 공동 사전조사 단계에 진입한 것으로 알려지고 있다.



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈  
및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

그중 광둥성의 웨강아오(粤港澳, 광둥·홍콩·마카오)자유무역구가 가장 유력하며 그 범위는 광저우 난사신구(南沙新区), 선전 첸하이신구(前海新区), 주하이 형친신구(横琴新区) 및 바이윈(白云)공항 종합보세구를 포함한 면적 931km<sup>2</sup>에 달하며 2020년까지 개발 가능한 면적은 295km<sup>2</sup>로 현재 상하이 자유무역구 면적의 약 10배에 달한다. 그 밖에 또 하나의 유력한 지역이 텐진 자유무역구이다.

이러한 자유무역구의 특징은 향후 지리적 포지셔닝이 중복되지 않도록 추진하며, 기능적 차별화를 실현하는 데 있다. 예를 들면, 상하이시는 국제무역과 금융중심 건설을 중점 발전시켜 금융, 항운, 서비스산업 발전을 중점 추진하며, 광둥성은 대표적인 가공무역 중심지로서 홍콩·마카오와 인접한 지리적 위치를 활용하여 자유무역구 설립을 통해 가공무역의 발전을 촉진하고 광둥성·홍콩·마카오 협력 발전에 중점을 둔다. 텐진시는 중국 북방의 중심 항만으로 화북지역을 경제 배후지로 삼고, 동 지역의 연동발전을 중점으로 추진해야 할 것이다. 종합적으로 보면, 중국의 항만·물류산업은 새로운 발전 구도를 형성할 것으로 예상된다.

### 2) 항만 물동량은 지속 증가, 증가율은 다소 둔화

2013년 중국 수출입 총액은 최초로 4조 달러를 돌파하여 2012년 대비 7% 이상의 증가율을 기록했고, 미국을 넘어 세계 최대의 화물 무역국으로 부상했다. 2013년 중국의 경제성장률이 8%에 못 미침에도 불구하고, 십여 년이래 보기 드문 성과를 이룩했다. 2014년 세계 경제의 지속적인 회복에 따라, 세계 무역 성장 전망치도 호전되고 있다. 특히 선진 경제권들의 경제 회복이 빨라지고 있어, 세계 경제가 점차 금융위기의 그늘에서 벗어나고 있다. 이에 따라 중국의 수출 외부환경도 개선되어 항만의 수출 물량 증가추세가 지속 유지될 것으로 전망된다. 또한 중국 국내경제의 거시적 환경도 지속 호전되며 일련의 개혁·혁신 정책들이 내적 성장의 동력으로 작용하여 수입 수요가 지속 증가할 것으로 예상된다.

하지만 높은 원가, 자금 부족 및 경쟁 심화 등의 영향과 2013년 경제성과가 비교적 높았던 점을 감안하면 2014년 중국의 수출입 증가세는 작년 수준을 초과하기 어려울 전망이다. 중국의 항만 물동량도 증가하겠지만, 그 증가율은 다소 둔화될 것으로 예상된다.

### 3) 심수 선석을 중심으로 항만건설 지속

항만 경쟁력을 강화하기 위해 중국 각 항만은 심수 선석 건설을 지속 가속화할 것이다. 컨테이너 운송을 보면, 상하이항, Ningbo항, 선전항, 텐진항, 칭다오항 및 다롄항 등의 최고 수심이 이미 16m 이상에 달하며, 1.8만~2만 TEU급 컨테이너선을 수용할 수 있다. 또한 원유 운송에서도 칭다오항, 다롄항, Ningbo항, 탕산항 등은 이미 수심이 25m 이상이며, 30만~40만 톤급의 유조선을 수용 가능하며, 광석 운송에서 칭다오항, 다롄항 등의 수심은 25m 이상으로 40만 톤급의 광석선이 정박할 수 있다. 이에 따라, 선박 수용능력이 작은 소규모 일반 잡화 선석은 시장에서 도태될 것으로 예상된다.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈  
및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

## 中国港口物流的热点、问题与展望

### 一、2013年回顾

#### 1. 中国（上海）自由贸易试验区成立，国际航运服务能级进一步提升

2013年8月22日，中国国务院正式批准设立中国（上海）自由贸易试验区。试验区范围涵盖上海市外高桥保税区、外高桥保税物流园区、洋山保税港区和上海浦东机场综合保税区等4个海关特殊监管区域，总面积为28.78平方公里。

上海自由贸易试验区的成立对中国港口物流发展具有划时代意义，将直接推动和发挥外高桥港、洋山深水港、浦东空港国际枢纽港的联动作用，探索形成具有国际竞争力的航运发展制度和运作模式；推动发展航运金融、国际船舶运输、国际船舶管理、国际航运经纪等产业，加快发展航运运价指数衍生品交易业务；推动中转集装箱拼装业务发展，允许中资公司拥有或控股拥有的非五星旗船先行先试外贸进出口集装箱在国内沿海港口和上海港之间的沿海捎带业务；简化国际船舶运输经营许可流程，形成高效率船舶登记制度。这些新的政策和措施的出台，必将极大地推进中国保税物流和国际物流的业务增长。

#### 2. 《全国物流园区发展规划（2013-2020年）》颁布，标志中国物流网络体系初步形成

2013年10月16日，中国国家发展改革委会同国务院12个部门发布《全国物流园区发展规划》，提出了物流园区发展的国家战略和产业布局，明确各城市可根据实际需要建设货运枢纽型、商贸服务型、生产服务型、口岸服务型、综合服务型等不同类型物流园区，规划目标为：到2015年初步建成一批布局合理、运营规范、具有一定经济社会效益的示范园区；到2020年基本形成布局合理、规模适度、功能齐全、绿色高效的全国物流园区网络体系。

#### 3. 港口货物吞吐量持续增长

回顾1978年，中国在全球贸易中仅居第32位，贸易总额206亿美元。到2011年，中国对外贸易出口额首次居世界第一位，进口额居世界第二位，进出口总额达到3.64万亿美元。2013年，中国进出口总额增长至4.14万亿美元，比2012年增长了约7%。

由于地理位置的原因，中国约90%的进出口贸易通过海运完成，因此，中国进出口贸易的增长直接推动了港口物流的增加。2013年，中国大陆港口货物吞吐量2亿吨以上的港口数量达到16个，3亿吨以上达到10个，4亿吨以上达到8个，5亿吨以上达到3个。其中，宁波-舟山港吞吐量首次突破8亿吨，达到8.0978亿吨，增速达到8.8%，位居全球港口第一。在2013年全球10大港口货物吞吐量统计排名中，除第3名和第9名外，其余座次全部被中国港口包揽，其排名顺序依次为：宁波-舟山港、上海港、新加坡港、天津港、广州港、苏州港、青岛港、唐山港、鹿特丹港和大连港，其中，中国港口所完成货物吞吐量占前十大港口的比重由2012年的80.19%进一步提升到81.11%。2013年，中国港口货物吞吐量保持了稳定增长，达到116.7亿吨左右，增速约8.3%，其中，沿海港口吞吐量达到73.8亿吨左右，增长约8%（详见表1和图1）。

《表1》中国港口货物吞吐量历年变化表

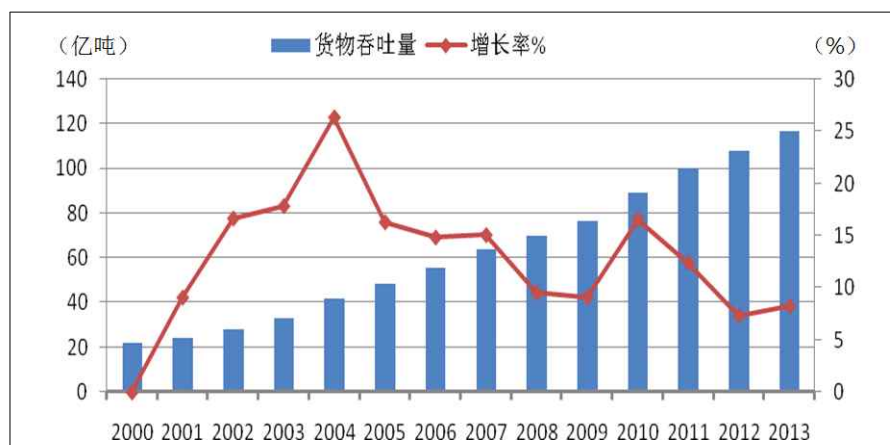
| 年度            | 2000 | 2001 | 2002  | 2003  | 2004  | 2005  | 2006  | 2007  | 2008 | 2009 | 2010  | 2011  | 2012  | 2013  |
|---------------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|
| 货物吞吐量<br>(亿吨) | 22.0 | 24.0 | 28.0  | 33.0  | 41.7  | 48.5  | 55.7  | 64.1  | 70.2 | 76.6 | 89.3  | 100.4 | 107.8 | 116.7 |
| 增长率<br>(%)    | -    | 9.09 | 16.67 | 17.86 | 26.36 | 16.31 | 14.85 | 15.08 | 9.52 | 9.12 | 16.58 | 12.43 | 7.37  | 8.26  |



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈  
및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

《图1》中国港口货物吞吐量历年变化情况



注：2013年数据为预测值

资料来源：中国交通运输部

## 二、中国港口物流面临的主要问题

### 1. 缺少整体战略考虑，资源浪费严重

目前中国各港口同质化竞争激烈，缺少整体战略考虑。全国五大港口群包括长三角港口群、珠三角港口群、环渤海港口群、西南港口群、东南港口群的发展各自为政。各大港口群和港口群内部没有形成有效的资源配置，港口重复建设严重，在集装箱枢纽港、支线港和喂给港的定位、经济腹地划分等方面缺乏协调，导致各港仍然是腹地型港口，无法形成国际贸易的大规模中转，即便是中转率比较高的深圳和上海，其集装箱国际中转量也只有10%左右，远低于新加坡港（70-80%）、韩国釜山港（40-50%）和香港港（60-70%）。

### 2. 运营模式僵化，管理水平低下

长期以来，中国港口的运营模式一直习惯于传统方式，仍以运输、装卸和仓储等几个环节作为主要作业方式，服务功能单一。特别是信息化、数字化等现代化管理手段应用水平较低，港口、物流园区和企业的数据整合困难，信息系统的决策支持程度不高，一些港口和中小物流园区信息化水平仍处于初级阶段，物流信息化还未成为物流园区发展的重要战略。因此，运用现代管理方法和理念加快体制机制创新，提高仓储周转速度和物流设施利用水平，增强综合配套服务能力和综合盈利能力；通过物流产业的集聚，共享生产要素、信息和市场，实现规模经济的整体效益，是近一时期中国提高港口物流管理水平的重要任务。

### 3. 物流成本偏高

统计数字表明，中国港口和物流园区近十几年来一直处于高速发展中，大量的资金投入以及重数量不重质量、重业绩不重效益的倾向，使得大批新建的物流基础设施单位面积的产值较低，土地闲置浪费严重。据统计，中国物流园区的闲置率达到60%左右，部分港口通过能力严重过剩；一些物流园区和港口盲目发展，脱离实际需求，经济效益低下，不仅延长了投资的回报周期，也抬高了物流成本。目前，中国的物流成本占GDP比重约为18%左右，远高于美国的8.3%，反映出中国的流通竞争力大大低于生产制造能力。对此，中国已制定了，提高物流整体运行效率目标，力争到2020年将全社会物流总费用占国内生产总值的比重下降到16%左右。

## 三、2014年展望

在新的一年里，中国的港口物流将由追求数量指标向注重质量指标转换，因而可以称为“转折年”，主要体现在如下几个方面：



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 칼럼  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈  
및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

### 1. 自由贸易区将在中国多地全面铺开

南方的广东省和北方的天津市可能会迅速跟进继上海之后，又有广东、四川、天津、厦门、重庆等地筹划申请自贸区，目前已有多达12个地方的自贸区方案获得国务院初步批复，进入到各部委联合调研阶段。其中，最有希望的是广东省的粤港澳自贸区，范围将覆盖广州南沙新区、深圳前海新区、珠海横琴新区和白云机场综合保税区，面积达931平方公里，到2020年可开发面积为295平方公里，分别是上海自贸试验区现有面积的32倍和10倍。另一个有可能的是天津自贸区。这些自贸区的特点是将实现错位发展，在功能上各有侧重，如上海侧重的国际贸易和金融中心的建设，将金融、航运、服务业做为发展重点；广东属于加工贸易大省，毗邻港澳，自贸区建立后将以促进加工贸易转型升级、加强粤港澳合作做为发展重点；天津是中国北方的中心港口，自贸区侧重辐射华北地区，将地区联动做为发展重点。总之，中国的港口物流将会因此出现新的格局。

### 2. 港口吞吐量总量会继续增长，但增速可能会有所下降

尽管2013年中国进出口额首次超过4万亿美元，增速高于2012年的6.2%，可能会超过美国成为世界最大的货物贸易国，但在增速上并未达到官方在年初制定的同比增长8%的目标，这是近十几年来所少有的。

2014年，随着世界经济保持复苏，全球贸易增长的预期正在好转，特别是发达经济体加快回暖，有望引领世界经济逐步走出金融危机的阴影，这将改善中国出口的外部环境，有望延续港口出口量增长的势头。与此同时，中国国内宏观经济发展继续向好，改革创新动力不断激发，内生增长动力有效增强，进口需求也将持续增长。但是，受成本高企、资金短缺、竞争加剧等因素影响，加之去年经济基数已经较大，因此从大趋势判断，预计2014年外贸增长很可能不会高于去年的水平。这样，中国港口吞吐量即使有所增加，其增速也可能会有有一定的下降，至多继续维持个位数增长。

### 3. 以深水泊位为主体的港口建设仍将继续

为了提高港口的竞争力，中国各港仍将继续加快深水泊位的建设。对于集装箱运输，已有上海港、宁波港、深圳港、天津港、青岛港和大连港等已建成水深大于16米以上、能够接受1.8万-2万TEU集装箱船舶泊位；对于原油运输，青岛港、大连港、宁波港和唐山港等已建成水深大于25米以上、能够接受30-40万吨油品船舶泊位；对于矿石运输，青岛港、大连港等已建成水深大于25米以上、能够接受40万吨矿石船舶泊位。与此同时，一大批吨位较小、通用的杂货泊位将会被淘汰。



## Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류  
: 2013년 중국 10대 항만 총 물동량
- ▶ 전문가 토크  
: 2014년 중국 항만·물류 주요 이슈 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

## 중국 물류 동향

### 경제 · 정책

- 위안화 가치 하락, 향후 중국 원자재 수입 타격 예상
- 광둥 자유무역구 올해 6월에 승인 예상
- 쑤저우, 자유무역시험구 설립 계획 국무원 보고
- 중국 목재 대외의존도 50% 육박
- 상하이자유무역구 외환관리 세칙 발표, 대외 채권·채무 관리 개방 확대
- 중국 고속철도 총길이 1.1만 km, 세계 1위
- 국가에너지국, 해상풍력 발전 적극 추진
- 상하이자유무역구, 홍콩과 협력하여 2014년 네거티브 리스트(Negative list) 내용 간소화 추진

- 신장~닝보항 Sea&rail 컨테이너 열차 정기화 추진
- 다롄항-COSCO 전략 협력체결, 다롄국제 항운중심 건설 가속화
- 선전시, 해상실크로드 항운허브 구축
- 중국 “해운발전 의견” 출범 임박
- 차이나쉬핑, 시장독점 측면에서 P3 얼라이언스 반대
- 2014년 신조선 시장 회복 가속화 전망

### 종합 물류

- 장강상류, 항운물류중심 구축 계획
- 광시자치구, 중-동남아 국제도로운송 차량에 연료비 50% 보조 계획
- 하이난(海南)항공 택배업 진출
- GLP(프로로지스)-COFCO(중량그룹) MOU 체결, 식품 물류 협력 계획
- 텍마섹 홀딩스, 중국 물류사업 확대 계획
- 시안항무구역, 실크로드 허브항으로 육성 계획
- 교통운수부, 2014년 친환경 업무 중점은 트레일러 및 LNG 운송수단 발전
- 충칭 “위신어(渝新俄, 충칭-러시아)” 정기 철도노선 개통 계획
- 후통(沪通, 상하이~난통) 고속도로 개통, 난통 발전의 큰 기회

### 해운 · 항만

- 수요 증가로 중국 항만 석탄 재고량 빠르게 감소
- 작년 중국 16개 상장 해운기업 총 174억 적자 예상
- 상하이 해사국, 안전불량 선박 블랙리스트 작성 계획
- 텐진항 2014년 항만 물동량 5.3억 톤 예상
- 장쑤 타이저우(泰州)항 5만 톤급 컨테이너 부두 10월 1일부터 운영 개시
- 차이나쉬핑과 평안은행, 5,700만 달러 대출 협의 체결

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

※ **파란색 밑줄** 부분은 번역된 기사임.

