

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

제14-9호

2014년 7월 29일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 중국 전력 발전량과 석탄 수요

▶ 중국 물류 포커스

: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망

▶ 중국 물류 동향

■ 2013년 중국 전력 발전량

(억 KWh, %)

구 분	발전량	증가율	비중
화력	41,900	7.1	78.4
수력	8,963	5.0	16.8
풍력	1,401	36.4	2.5
원자력	1,121	14.0	2.1
기타	89	128.2	0.2
총 발전량	53,474	7.52	100

주: 기타 중 태양열 발전이 87억 KWh

자료: 2014.02.20. 중국전력기업연합회

■ 2013년 중국 산업별 전력 사용량

(억 KWh, %)

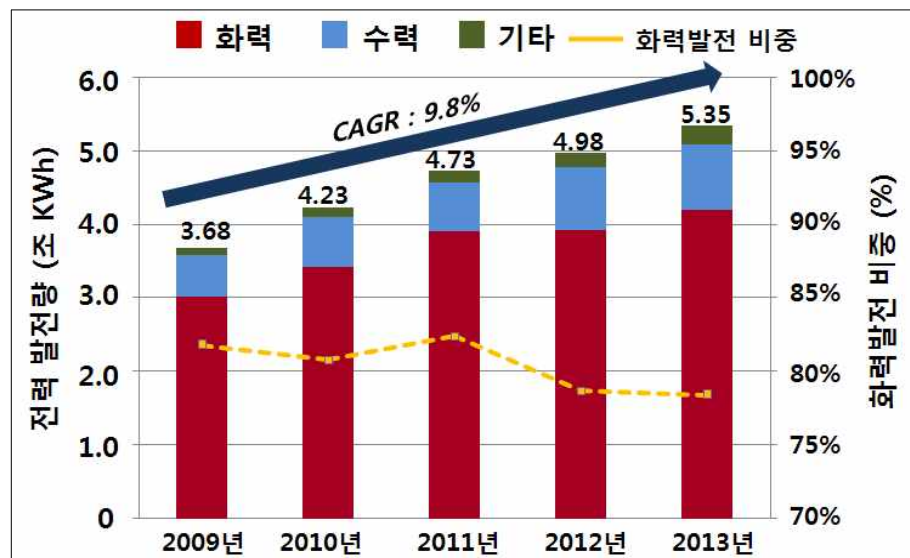
구 분	사용량	증가율	비중
1차 산업	1,014	0.7	1.9
2차 산업	39,143	7.0	73.5
3차 산업	6,273	10.3	11.8
주민생활	6,793	9.2	12.8
총 사용량	53,223	7.5	100

자료: 중국에너지(에너지)국

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 중국 전력 발전량과 석탄 수요



주: 기타는 원자력, 풍력, 태양열, 지열, 조력 등 포함.

자료: 중국전력기업연합회(www.ccc.org.cn) '2013년전국전력공업통계개요일람표' 2014.02.20.; KMI 작성.

2013년 중국 전력 발전량 5.35조 KWh, 화력발전 비중 78.4%

2013년 중국의 전력 발전량은 전년 동기대비 7.5% 증가한 5.35조 KWh(2012년 한국 전력 발전량 5,171.5억 KWh)로, 최근 5년간(2009년~2013년) 9.8%의 높은 연평균증가율(CAGR)을 기록했고, 2011년 미국을 앞선 뒤 전력 발전량 세계 1위를 유지하고 있다. 발전 형태별로는 화력 발전량이 4.2조 KWh로 전체 발전량의 78.4%를 차지했으나, 그 비중은 전년 78.7%에서 0.3%p 하락했다. 반면 2013년 수력 발전량은 전년 동기대비 5.0% 증가한 8,963억 KWh로 전체 발전량의 16.8%를 차지했다. 또한 원자력과 풍력 발전량도 전년 동기대비 각각 14.0%와 36.4% 증가한 1,121억 KWh와 1,401억 KWh를 기록했다.

한편 중국 경제성장률의 둔화가 전력·야금·건축자재 등의 에너지 소비분야에 영향을 미치면서 석탄 수요가 더 위축되고, 특히 전력 부분에서 중국 정부의 원자력 및 재생가능 에너지 발전으로 석탄 소비가 지속 둔화되고 있다. 또한, 2014년 7월 12일 중국 국가개발위원회에서 동부 연안 대기오염 감소와 석탄 운송 거리 단축을 위해 베이징구~산둥 전력송전탑 연결 건설을 결정하면서, 베이징구~베이징·톈진·화베이~산둥 지역의 송전으로 중국 전국 전력 공급 및 석탄 소비 분포에 변화가 있을 것으로 전망된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	07-25
종합지수	1,098.37	1,092.24
일본 향로	794.36	603.78
구주 향로	1,507.15	1,444.66
미서부 향로	976.03	934.13
미동부 향로	1,181.88	1,278.42
한국 향로	628.69	733.29

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	07-25
종합지수	1,238.94	932.43
석탄	1,302.33	958.89
곡물	1,215.94	702.45
금속광석	1,240.79	845.85
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망

전체 면적이 156만km²인 몽골은 중국과 러시아 사이에 위치한 내륙국가이다. 몽골은 세계 10위의 광물자원부국으로, 석탄 1,623억 톤, 구리 5,500만 톤, 형석 2,200만 톤 등을 포함하여 몰리브덴, 금, 우라늄, 철, 납, 은, 텅스텐, 아연 등 80 여 종의 부존자원을 보유하고 있다.¹⁾ 2012년 기준으로 몽골의 광업 및 채석 분야 생산액은 18억 9,200만 달러로 몽골 전체 GDP 중 가장 많은 부분을 차지하고 있다.²⁾ 이런 광물자원 수출을 주요산업으로 하는 몽골은 2013년에 11.7%의 높은 GDP 성장률을 보여 높은 성장 잠재력을 보이고 있다. 하지만 몽골은 내륙국가이기 때문에 해양으로 진출할 수 없는 한계가 있고, 특히 자원 수출을 위하여 철도나 도로로 연결된 타국의 항구 진출을 모색하고 있다. 이번 중국물류리포트에서는 몽골중단철도(이하, TMGR, Trans-Mongolia Railway)를 포함한 중국-몽골 간 연결 통로 현황과 발전 가능성에 대해 살펴보고자 한다.

1 몽골의 철도 현황과 주변국 연결 상황

[그림 1] 몽골 철도와 연결되는 주요 철로 네트워크



자료 : 2001 Economic Research Institute for Northeast Asia; KMI 수정.

내륙 국가 몽골의 철도 수송 부담률은 2012년 기준 전체 수송화물의 73.1%(121억 7,640만 톤/km)로 철도 의존도가 높은 편이다. 몽골 철도의 전체 길이는 1,815km로 [그림 1]처럼 간선인 TMGR, 바얀투멘, 그리고 7개의 지선으

1) 한국수출입은행, 「몽골의 자원 및 인프라 개발 현황과 시사점」, 2012.07.05.

2) KMI 국제물류위클리, 제193호, 2013.02.27.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ TMGR의 역사와 현황

1956년 당시 소련·몽골·중국을 베이징~울란바토르~모스크바 간 국제철로를 활용하기 위해 TMGR을 건설했다. 이후 몽골 측 인프라의 낙후와 철로 궤격의 상이함, 그리고 통관문제 등의 이유로 국제통로로의 활용은 적은 편이다. 현재 러시아는 TSR(시베리아 횡단철도), 중국은 TCR(중국 횡단철도), 중국-러시아 간에 TMR(만주중단철도, 만저우리 경유)을 더 활용하고 있다. 2008년부터 매년 중국·러시아·몽골 3개국이 TMGR 개발을 위해 회의를 진행하고 있는데, 중국만 적극적인 개발을 원하고 있다. 중국은 랜드브릿지 다 채널 확보를 위하여 적극적인 편인데, 몽골은 TMGR의 가치를 알지만 예산 부족으로, 러시아는 TSR에 더 중점을 두고 있어 TMGR을 중시하지 않기 때문에 개발에 소극적이다.

로 구성된다.³⁾ TMGR은 길이 1,110km로 북으로는 수크바타르(Sukhbaata)에서 TSR과 연결되고 남쪽으로는 자민우드에서 중국의 얼렌하오터~텐진항 철로와 연결되는 몽골의 주요 간선이다. 그러나 자민우드~울란바토르~수크바타르 구간은 비전철·단선 구간으로 열악한 시설에 의한 정체가 심하다는 단점이 있다.

몽골이 TMGR을 통해 연결될 수 있는 항구는 중국의 텐진 신강(新港)항, 둥지양(东疆), 렌윈강, 칭다오, 진저우(锦州), 러시아의 바니노, 보스토치니, 나훔카, 블라디보스토크, 상트페테부르크, 북한의 나진항, 청진항 등이 있다. 영국 파이낸셜타임즈에 따르면, 몽골은 몽골 수출의 약 70%를 차지하는 중국의 경제적 영향력을 극복하고자 2010년 10월 몽골 수도 울란바토르에서 러시아 보스토치니항까지 4,769km를 개통했다. 그러나 이는 현실성이 크게 떨어진다. 그 이유는 몽골광산에서 러시아로 운송하는 비용이 중국 운송비의 3배에 달한다는 점, 러시아항에서 다른 아시아 국가로 광물을 수출해 얻는 수익이 중국을 통할 때에 비해 10%라는 점, 러시아 항만이 부동항이 아니라는 점 등이다.⁴⁾ 현실성이 크게 떨어진다고 할 수 있다. 이에 몽골이 북한항에 대한 관심을 보이고는 있지만, 몽골의 러시아항과 북한항 활용 환경이 녹록치 않다.

2 몽골 주요 수출입 통로, TMGR~텐진 신강항 철도 운송 현황

몽골의 주요 수출입 통로는 울란바토르(몽골)-사인샄드-자민우드-얼렌하오터(중국)-텐진 신강항(1,963km)이다. 중국~몽골 철도는 국제철도로 시노트란스와 페나비코가 몽골 IFCC of Mongolian Railways(국영기업), Tuushin International Co. 등과 협력하여 사업이 진행되고 있으며, 한국과 일본 기업은 주로 시노트란스나 페나비코와 계약하여 관련 업무를 진행하고 있다.

텐진 신강항~몽골 철도는 하루에 비수기에는 1회, 성수기에는 2회 블록트레인(웨건 50개, 1웨건 당 FEU)이 운행되고 있다. 텐진항 입항에서 철로까지 4~5일(입항수속/하역/통관 포함), 얼렌하오터 통관 3~4일, 환적 2일, 자민우드~울란바토르 3일 등 약 14일 내 운송 가능하다. 하지만 중국 전체의 화물운송상황과 몽골의 열악한 인프라로 2008년 성수기에는 텐진 신강항에서 TMGR 진입을 위해 45일을 대기하는 등의 문제가 발생한 적도 있어 물류조건이 좋지 않은 것으로 알려져 있다.⁵⁾

몽골이 수입하는 화물은 주로 건축재료, 생활용품, 중고차량, 특수차량이고 한국, 일본, 동남아 등지에서 수입한다. 텐진 신강항에서 몽골 울란바토르까지는 컨테이너 화물로 운송되고, 주로 공컨테이너 상태로 반송된다. 운송비용은 공 컨테이너 반송 금액까지 포함하게 되는데, 40피트 1 컨테이너 기준 텐진 신강항~자

3) 바얀투멘은 몽골 동부 초발산에서 TSR 연결 구간. KMI 국제물류위클리 제193호, 2013.02.27.

4) 세계은행은 몽골의 러시아 철로 비용은 중국 철로 비용의 3배에 달하며, 몽골이 러시아 항만을 이용해서 아시아국가로 수출하는 경우의 수익은 중국 항만을 이용하여 발생하는 수익에 1/10 이하만 얻을 수 있다고 발표함. Financial Times, Mongolia makes tracks to escape neighbour, 2011.01.19.

5) 관련 기업 면담 결과.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

민우드 간 약 10,000위안을 넘으며, 자민우드에서 울란바토르까지 약 1,000달러의 비용이 발생한다. 2008년 전까지는 몽골에서 형석, 철광석, 미완성된 의류 등이 텐진항으로 운송되기도 했으나 최근에는 주로 공 컨테이너로 반환되고 있다.⁶⁾

또한 몽골 통계청이 발표한 통계에 따르면, 2011년 기준 몽골 주요 수출품은 광물이 1위로 전체 비중의 89.2%(약 42억 6,418만 달러)이고, 2위인 섬유 및 직물은 전체 비중 5%(2억 4,138만 달러)이다. 이는 몽골이 광물 수출 중심의 산업구조를 가지고 있음을 말해준다. 그러나 주요 수출 운송로라 할 수 있는 TMGR~텐진 신강항의 화물에는 몽골 광물 자원이 보이지 않고 있다. 몽골의 주요 수출 대상국을 살펴보면 그 이유를 알 수 있다. 몽골 주요 수출 대상국 1위는 중국으로 2010년 기준 24억 6천만 달러, 2위는 캐나다(수입 광물자원 대부분은 1억 3,407.2만 달러 상당 가공 전 금광) 1억 4,160만 달러, 3위는 러시아 7,910만 달러이다.⁷⁾ 즉, 몽골 광물 수출의 대부분은 텐진항이 아닌 중국의 다른 지역으로 운송되어 중국 내수로 쓰인다는 결론 도출이 가능하다.

중국 국내의 석탄 수요와도 관계가 있겠지만, 몽골의 석탄 수출은 중국의 견제로 제3국 수출에 어려움을 겪고 있는 것으로 알려져 있다. 몽골 산자~자민우드~중국 얼렌하오터~베이징~텐진 신강항을 거치는 철로에서 베이징에 석탄의 분진이 날린다거나, 자연 발화의 위험성 등의 이유 때문에 TMGR~텐진 철로를 이용한 몽골의 석탄 운송이 제한을 받고 있는 것이다. 몽골이 더 비싼 비용에도 불구하고 러시아 철로 연결에 심혈을 기울이고, 텐진이 아닌 다른 항만과 연결을 위한 노력을 기울이는 이유이다.

3 새롭게 조명되는 중·몽 물류 인프라 구축 현황

[그림 2] 중·몽 국경지대 통상구 및 인프라 연결 상황



자료: Southgobi; KMI 작성.

6) 관련 기업 면담 결과.

7) 관련 통계 수치는 KMI 국제물류위클리 제193호, 2013.02.07.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012년 네이멍구 내 대 몽골 통상구 수출입 화물량 및 증감율

(만 톤, %)

통상구	수출입 화물량	전년대비 증가율
간치 마오파오	1,241.7	16.3
얼렌 하오터	(철로) 937.6	10.8
	(도로) 222.8	21
	(합계) 1,160.4	12.6
처커	902.8	-12.7
주은 까다부치	105	109.6
기타	62.6	-
합 계	3,472.5	7.8

주: 기타는 후허하오터 항공통상구와 4곳(滿都拉·阿爾山·額爾都格·阿日哈沙特)의 육로 통상구, 합계는 네이멍구 지역 몽골 통상구 수출입 화물량 합계자료: 2013년 중국구안연감.

중·몽 간에 직접 연결 구간인 네이멍구~몽골 접경지대에는 총 9개의 통상구가 있다. 이 중에 중·몽 대통로로서 주목받는 곳은 [그림 2]처럼 얼렌하오터(二连浩特), 간치마오파오(甘其毛道/甘其毛都), 처커(策克) 등지이다.

얼렌하오터는 현재 몽골과 철로로 연결된 통상구이다. 2012년 기준, 얼렌하오터 철로를 통한 중국의 수출입 화물량은 937.6만톤으로 전년대비 10.8% 증가했다. 이 중, 수입 철광석은 506.7만톤으로 61.8%에 달하며, 수입 목재는 90.4만 톤, 구리분은 50.8만톤, 기유(base oil)는 3.7만톤이다. 수출 부분은 시멘트 11.1만톤으로 동기대비 246.3%증가했다. 얼렌하오터를 통과하는 몽골의 광물은 석탄보다는 다른 광물이 눈에 띄고, 몽골로의 수입은 생활용품·건축재료·중고차 등이 대부분이다. 목재의 경우 러시아에서 몽골을 통과하여 중국으로 들여와 다시 가공하여 몽골에 수출하는 유통 과정을 거치고 있다.

간치마오파오 통과물량은 2012년 기준으로 1,241.7만톤으로 16.3% 증가하였고, 이 중에 조탄⁸⁾은 1,212.4만톤으로 18.8% 증가했다. 처커는 네이멍구, 산시(陝西), 간수, 닝샤, 칭하이의 육로 통상구이다. 2012년에 처커 통과 수출입 화물량은 전년대비 12.7% 하락했다.⁹⁾ 처커의 주요 수입품은 조탄, 수출 전력, 시멘트, 기계설비 등이다.

현재는 중국~몽골 간 철로 연결 구간이 얼렌하오터 밖에 없지만, 향후 간치마오파오 역시 중·몽 간 철로 연결이 실현될 전망이다. 간치마오파오는 65억톤 석탄 매장량을 자랑하는 몽골의 타반톨고이, 광석 27억톤(동 2,540만 톤, 금 1,028 톤 포함)이 매장되어 있는 오유폴고이와 마주하고 있는 중국 측 통상구이기 때문이다. 중국은 중국 선화(神華)그룹의 출자로 2014년 5월에 바오터우(包头) 시 완쉐이췌(万水泉) 지역에서 간치마오파오까지 354km 거리의 철로를 완공했고, 간치마오파오~타반톨고이까지 18km 구간의 철로 건설을 2015년까지 진행하고 2016년부터 운행할 계획을 수립했다.¹⁰⁾ 바오터우 시는 네이멍구 바오터우 철강 희토류 하이테크가 위치한 곳으로 희토류 거점 지역으로서 네이멍구 지역경제의 전인역할을 하고 있다. 몽골 타반톨고이~중국 바오터우 철로는 다시 바오터우~베이징~톈진/탕산까지 연결도 가능해 기존의 트럭 운송에서 철로 운송으로 전환될 경우 중국 석탄 수입 구조에 영향을 줄 것으로 보인다.

4 북방경제의 새로운 축, 중·몽 물류 인프라 구축 계획

중국의 실크로드 경제벨트 개발, 몽골의 광물 수출 촉진 전략, 러시아의 극동 지역 진출 전략이 맞물리면서 [그림 3]처럼 새로운 철로·해운 네트워크가 점차 확장되고 있다. 중·몽 통상구 중 얼렌하오터와 간치마오파오 이외에 주은까다부치(珠恩嘎达布其)와 아얼산(阿爾山) 통상구 연결 구간은 몽골의 새로운 해양 진출 통로가 될 전망이다.

⁸⁾ 조탄(raw coal): 코크스 제조용 원료탄이 분쇄, 배합되기 전의 석탄, 철강금속신문.

⁹⁾ 中国口岸年鉴 2013年版.

¹⁰⁾ 商务部驻天津特派员办事处, 「内蒙古: 中蒙跨境第二条铁路修至甘其毛都口岸」, 2014.05.01.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

[그림 3] 몽골 철도 건설 계획과 진출 가능 주변 항구



주: 중·몽 접경지역 중국 통상구; 1. 처커, 2. 칸치마오파오, 3. 얼렌하오터, 4. 주은까다부치, 5. 아얼산, 몽골과 연결 가능 항구; 1. 칭다오, 2. 황화, 3. 톈진, 4. 천황다오, 5. 진저우, 6. 단둥, 7. 청진/나진, 8. 나훗가, 9. 보스토치니, 10. 바니노.

자료: Tuushin, KMI 작성.

특히 초발산~주은까다부치~츠평~진저우는 약 1,173km로 초발산~다롄항보다 900km, 초발산~톈진항보다 800km 짧은 거리다. 랴오닝성 북서부에 위치한 진저우는 12·5계획에 따라 랴오닝성 연해경제벨트 및 랴오닝 서북 개발 지역에 포함된 곳으로, 몽골의 새로운 해양통로이자 아시아~유럽 랜드브릿지 기점 기능을 염두에 두고 개발 중이다.¹¹⁾ 진저우항은 2013년 한해 2,000만 톤에 가까운 석탄 화물량을 기록하고, 제1의 중국 갈탄 내수 환적항이 되었다. 네이멍구 동부의 갈탄을 진저우항을 통해 저장·푸젠·산둥·광둥 등의 발전 기업으로 운송하고 있는 것이다. 진저우항을 몽골과 연결시키기 위한 움직임은 2007~2011년 사이 랴오닝성 정부, 진저우시, 몽골 사이의 교류를 통해 이루어졌고, 현재 2014년 말 완공을 목표로 진저우~츠평~주은까다부치 구간 철로를 건설 중이다.

아얼산 통상구는 창지투 개발계획(창춘~지린~두만강 유역)의 중요한 북쪽 통로이다. 아얼산 통상구~바이청~창춘~투먼까지 철로가 이미 운행 중에 있으며, 중국 아얼산~몽골 초발산 간 약 443km의 철로가 연결될 경우 러시아 울란우데~치타~몽골 초발산~중국 아얼산~창춘~투먼~북한 나진항/청진항으로 직접 연결이 가능한 구간이다. 아얼산~초발산 철로 연결 계획은 현재 몽골 2단계 철도 계획에 포함되어 있다.

¹¹⁾ 中国经营报, 「锦州港将开启欧亚大陆新出海通道」, 2012.03.23.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

5 중·몽 연결구간의 문제점과 시사점

위와 같은 인프라 건설에도 불구하고 중·몽 연결 구간에는 많은 한계점이 존재한다. 즉, 몽골 철로 전체가 단선, 비전철 구간이라는 점, 몽골(광궤 1,520mm)~중국(표준궤 1,435mm)의 상이한 철로 규격에 따른 환적 문제, 몽골의 불안정한 법제 문제¹²⁾, 중국의 몽골 광물 제3국 수출 견제 등이다.

그러나 현재 건설 중인 타반톨고이~초발산 철로 구간이 완공되어 중·몽 간의 각 통상구와 러시아 TSR을 연결을 시키고, 이 연결 라인을 통해 몽골 내 광물을 해외 수출하기 위한 계획이 구체적으로 진행되고 있는 것도 사실이다. 즉, 이 지역은 몽골의 중국 보하이만 지역 및 두만강~연해주 지역 연결을 통한 해양 진출 모색, 중국의 안정적 자원 확보 및 해당 지역 경제 개발, 그리고 새로운 랜드 브릿지 선점, 러시아의 극동지역 개발이 서로 맞물리는 곳이다. 따라서 우리 정부와 기업은 중장기적 시각으로 북방경제 물류 네트워크 변화를 관심 있게 지켜보면서 이 지역 자원 개발 및 물류사업 진출 가능성도 고려하여 보아야 할 것이다.

이창주 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@gmail.com

¹²⁾ 몽골은 세계 우대혜택, 자유경제무역지대 설치, 토지사용 허가, 투자보장협정 체결, 원스톱 통관 시스템 추진 등의 외국인들이 투자하기 좋은 제도를 마련하고 있으나, 2012년 5월 국가전략산업에 대해 규제하면서 법제가 불안정하다는 평가가 있다. 2012년 5월 마련된 전략산업에 대한 외국인 투자규제법은 2012년 4월 중국 알루미늄 산가 몽골 전략산업에 투자 중이던 캐나다의 사우스고비 리소스 산의 60% 지분 인수를 추진하면서 몽골 국민들의 중국 지분에 대한 반감이 확산되며 제정된 법이다. 관련 내용은 한국수출입은행 해외경제연구소, '몽골의 투자환경위험 평가보고서', 2013.05.31. 참조.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- [2014년 상반기 중국 4곳 국가급 신규 설립](#)
- [주강서강 경제벨트계획 비준, 광둥-광시 해상 실크로드 공동 건설 추진](#)
- [상하이 자유무역시험구 2014년판 네거티브 리스트 발표](#)
- 상하이 자유무역구 연내 대중상품 장외 시장 건설 계획
- 중국 면화 및 대두 임시 비축 취소
- 다렌 진푸 신규 총체방안 국무원 비준
- 교통운수부 4 분야에 걸쳐 '해상 실크로드' 건설 강화
- 한국 포스코 철강, 충칭강철과 33억 달러 투자협약 체결
- 중국 2014년 1~5월 대 한국 수출 동기대비 6.6% 성장
- 2014년 하반기 중국 석탄 운송량 소폭 상승 전망

- 2014년 상반기 냉방화물물동량 264억톤달성
- 허베이성 항만 상반기 컨테이너 물동량 동기대비 50% 이상 증가
- 광둥 후먼항 대만 해운 노선 첫 개통
- 난징항 "황금수로" 위해 장강경제벨트 신 엔진 건설 추진
- 2014년 7월부터 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 검역검사 일체화

종합 물류

- [진화·원저우 철로의 출해통로 위에청\(乐清만\) 항만구역 간선 착공, 2017년 준공 예정](#)
- [3년 후 중국 콜드체인 물류 규모 4,700억 위안 예상](#)
- 정저우~독일 철로운송업무 개통
- 충칭에 아세안(ASEAN) 국제물류단지 사공
- 다렌시 콜드체인물류 및 식품가공단지 3대 총부 항목 시공
- 콜드체인 물류 표준화 작업 진행
- 물류 창고 용지 매년 감소
- 장강 휘아룽 항 천역 위안 규모의 철강물류기지 건설
- 4.6억 위안 투자, 웨이펀허 철로 국제물류기지 건설
- 중국 석탄물류비용 미국이나 일본의 10배 이상

해운 · 항만

- [칭다오항 아시아 최대 냉장냉동 환적항 건설 예정](#)
- [타이완-상하이 양방향 원양환적 정기선 첫 항해](#)
- [2014년 6월 상하이 통상구 주요 수치 통계](#)
- 엔타이 시강항 30만 톤급 부두 운영 곧 개시
- 루저우 장강경제개발구 건설, 쓰촨 임항 산업기지 건설

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

※ **파란색 밑줄** 부분은 번역된 기사임.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

1 중국, 2014년 상반기 4곳 국가급 신구 설립

2014년 상반기, 중국에 국가급 신구 4곳이 새로 지정되었다. 산시(陝西) 시시엔(西咸) 신구, 구이저우(貴州) 구이안(貴安) 신구, 칭다오 시하이안(西海岸) 신구, 다롄 진푸(金普) 신구 등이 국무원 설립 비준을 받았다. 이렇게 국가급 신구를 지정하는 데는 다수의 새로운 경제성장점 설립과 지역의 협조적 발전 및 안정적인 경제 성장을 위한 것이다.

국가급 신구란, 국가 중대 발전과 개혁개방 전략 임무를 맡는 곳으로 관련 신청 방법에 따라 국무원이 설립을 비준하는 국가급 종합 기능구이다. 현재 중국의 국가급 신구는 10곳이다. 예전의 6곳은 상하이 푸둥(浦東)신구, 톈진 빈하이(濱海) 신구, 충칭 랑지양(兩江) 신구, 저장 저우산군도(舟山群島) 신구, 간수 란저우(蘭州) 신구, 그리고 광둥 난샤(南沙) 신구가 있다.

올해 새로 지정된 4곳의 국가급 신구의 총면적은 1.2만 km²이다. 이중에 다롄 진푸 신구 총 면적은 2,299km², 칭다오 시하이안 신구의 총면적은 2,096km²이고 해역 면적은 5,000km², 구이저우 구이안 신구 계획 범위 면적은 1,795km², 시시엔 신구의 면적은 882 km²이다.

4곳의 국가급 신구는 상이한 기능을 가지고 있다. 국무원은 동북3성 지역의 유일한 국가급 신구인 다롄 진푸 신구를 “중국 동북아 지역 개방 협력의 전략적 지점 및 동북 지역 전면 진흥의 중요 성장점, 오랜 공업 기지 전환 발전 방식의 선도구, 체제 메커니즘 혁신과 자주 혁신의 시범구, 신형 도시화 선행구로의 건설”을 진행할 것이라 밝혔다.

이어서, 칭다오 시하이안 신구는 “전국 해양경제과학발전의 새로운 경로를 모색하는 시범적 역할과 동부 연해지역 경제 전환적 발전, 해양강국 건설을 위한 적극적인 역할 발휘”를 목표로 한다. 시시엔 신구는 “중국의 서부지역 개방의 중요한 허브이자, 서부 대개방의 새로운 엔진과 중국 특색 도시화의 모범사례”, 구이안 신구는 “경제번영, 사회문명, 환경보호의 서부지역 중요 경제성장점, 내륙 개방형 경제 새로운 지점과 생태문명시범구”를 목표로 하고 있다.

사실상, 신구 건설로 관련 지역 발전을 이끄는 것은 중국이 관련 지역 발전을 추진하는데 중요한 수단이다. 2013년 중앙경제공작회의에서는 올해 경제공작의 중요 임무 중 하나로 적극적으로 지역 조정 발전을 추진하는 것을 꼽았다. 심도 깊은 지역발전 전체 전략과 혁신구역정책, 구역 간 네트워크 중시, 지역 층위별 계획 등을 추진하고 있다.

< 자료 : 中国新闻网, 2014. 7. 4. >

2 주강서강 경제벨트계획 비준, 양광(광둥, 광시) 해상 실크로드 건설

7월 16일, 국무원은 주강(珠江)-서강(西江) 경제벨트발전계획을 비준하였으며 동 계획 범위는 광시자치구의 난닝(南宁), 려우저우(柳州), 우저우(梧州), 구이강(貴港), 라이빈(来宾), 바이쑤(百色), 충취(崇左) 및 광둥성의 자오칭(肇慶), 윈푸(云浮) 등 지역을 포함하고 있다. 이는 광둥성과 광시자치구의 최초의 다지역 국가급 경제계획이다. 비준에서는 앞으로 주강-서강경제벨트를 중국 서남지역과 중남지역 대외개방의 새로운 성장력으로 구축하여 지역간 협력발전과 내하 유역 생태건설에 시범역할을 제공할 것을 기대하고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

동 경제벨트계획에 포함된 지역은 기존에 경제발전수준이 높지 않은 지역 위주로 주강과 서강 황금수로를 통해 서강 연안의 공업화와 도시화를 가속화시키고 지역 균형발전을 촉진하려는 의도이기도 하다.

앞으로, 산업협력과 인프라시설 건설이 가장 우선순위로 추진될 예정이며, 최근 광시자치구는 「서강경제벨트 인프라시설 건설 실시방안」을 실시하여 12개 종류의 166개 항목, 총 투자액 6,300억 위안의 계획을 발표하였다. 서강경제대 인프라시설 건설은 바로 주강-서강 경제벨트발전계획의 일부분인 것이다. 산업협력측면에서는 홍콩/마카오지역과 주삼각 지역의 산업이전을 주요로 추진될 것으로 기대된다.

중국은 최근 몇 년간 「베이징-톈진-허베이성 일체화발전」, 장강경제벨트 및 주강-서강경제벨트 등 지역발전방면에서 새로운 발전 방향을 제시하고 있다. 지난 30여 년간의 개혁개방을 통해 동부연해 발달지역은 이미 인건비 원가가 높고 토지자원이 부족한 지역으로 구성되어 노동밀집형 및 가공산업은 중국 중서부지역으로 산업이전을 시도하고 있다. 그러므로, 중국은 향후 지역별 혹은 다지역간의 경제발전계획을 통해 중서부지역의 산업화 및 도시화 발전을 가속화할 것으로 전망하고 있다.

< 자료 : 中国水运网, 2014. 7. 19. >

3 칭다오항, 아시아 최대 냉동냉장물류 환적항 건설 예정

최근, 칭다오항은 세계 최대의 냉동냉장물류 운영업체인 아이슬란드 최대 해운 기업인 아이임스킵(Eimskip)과 콜드체인물류협력프로젝트를 공식 체결하였다. 양측은 공동으로 치엔완(前湾)항구의 콜드체인물류업무를 경영관리하여 칭다오항의 콜드체인 물류의 발전을 가속화하며 칭다오항을 아시아 최대의 냉동냉장물류 환적항으로 건설할 계획이다. 이는 지난 7월 1일에 「중국-아이슬란드 자유무역협정」이 발효된 후, 이루어진 협력이라 더욱 의미가 있게 된다.

아이임스킵사는 1914년에 설립되었으며 세계 최대의 냉동냉장물류 운영업체이며, 아이슬란드 최대 해운기업이기도 하다. 세계적으로 90여개 냉동창고시설을 보유하고 있으며, 100만 톤급의 창고보관 능력을 자랑하고 세계적 범위 내에서 냉동/신선도 유지가 필요한 화물을 운송하고 있으며, 냉동냉장 물류지사는 유럽, 미주 및 아시아지역까지 진출하고 있다.

< 자료 : 青岛日报, 2014. 7. 11. >

4 타이창항에서 상하이 양산항까지 원양 환적 정기선 첫 항해

7월 21일, 타이창(太仓)항에서 상하이 양산항까지의 원양 환적 정기선이 첫 항해를 마쳤다. 앞으로 상하이 와이까오차오(外高桥)항은 더 이상 장강 중상류의 컨테이너를 양산항으로 환적하는 업무를 맡지 않게 되고 장강 34개 지선선사에서 운항되는 충칭, 우한, 창사 등 지역의 수출입 컨테이너는 전부 타이창항으로 이전된다.

기존에는 수저우/우시/창저우 등 지역의 원양화물은 모두 육로운송을 통해 양산항에 도착하여 수출입하였고 장강연선지역의 원양화물은 장강수운을 통해 상하이 와이까오차오를 경유하여 양산항에 도착하여 수출입하였다. 이러한 운송경로는 시간소모가 많고 원가가 높게 되며 효율도 떨어지게 된다. 나아가 상하이시의 교통정체, 공기오염 및 온실가스 배출 및 에너지 소모가 발생하게 된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

앞으로 타이창항에서 양산항까지의 원양 환적 정기선은 매주 21항차, 8시간마다 1항차씩 '정해진 지점, 정해진 시간, 정해진 항선, 정해진 항차, 정해진 가격'으로 운영되고 타이창항의 컨테이너와 집결되어 양산항으로 운송될 예정이다. 이에 따라, 타이창항의 물동량은 60만 TEU정도 증가될 것으로 전망하고 있다.

실제적인 가격원가 측면에서 보더라도, 동 환적 정기선을 활용하면 컨테이너 20피트는 약 200~300 위안/TEU, 40피트는 약 400~600 위안/TEU 절감될 것으로 예상하며 운송시간도 약 2일간 단축된다.

< 자료 : 中国新闻网, 2014. 7. 21. >

5 3년 후 중국 콜드체인 물류 규모 4,700억 위안에 달할 것으로 보여

6월 11일, 국무원 상무회의 토론에서 「물류업발전 중장기 계획」이 통과되어, 농산품 물류, 제조업 물류와 SCM관리, 재생자원회수물류 등 12개 중점 항목이 확정되었다. 업계 인사는 물류업 중장기 계획은 향후 콜드체인 물류업이 고속 성장하는데 촉진제 역할을 할 것이라 말했다.

로랜드 버거(Roland Berger)의 최근 경기 예측에 따르면, 거시 정책과 시장 수요의 영향으로 중국 콜드체인 물류업은 미래에 25%의 고속성장을 유지할 것이며, 2017년 시장 규모는 약 4,700억 위안에 달할 것이라 밝혔다. 사실상, 가까운 기간에 전자상거래 측은 자금을 모아 콜드체인 물류에 투자하고 있는 추세다.

성진화(도시화) 수준이 올라감에 따라, 주민 생활 방식에도 변화가 생겨 주민들의 식품 안전을 중시하게 되었다. 상온물류 선두기업 및 전자상거래 기업들은 최근 모두 신선물류 발전에 힘을 기울이고 있다.

최근 순펑(顺丰速运)과 렐샹(联想佳沃)은 전략합작협약에 서명했다. 미래에 쌍방이 신선식품산지에 직접 공급, 콜드체인 물류 등 분야에서 심도 있는 협력을 하기로 하고, 신선식품 전 공급체인관리 시스템을 공동으로 구축하기로 했다.

마윈(马云) 등 공동으로 만든 차이나오 네트워크(菜鸟网络)는 올해 7월 콜드체인 하루 배송업무 계획을 베이징, 광저우 구역으로 확장할 것이며, 2014년에는 핵심도시 범위의 콜드체인 일일배송을 실현할 것이라 선언했다.

5월 16일, 아마존은 2,000만 달러를 상하이의 지역성 신선네트워크 구매 플랫폼인 "메이웨이치치(美味七七)"에 투자할 것이라 밝혔다. 2014년 4월, 징둥(京东)의 리우치양둥(刘强东) 역시 중국 최대의 해산식품 기업인 쟁즈다오(獐子岛)와 신선물류에 O2O(Online to Office) SCM 관련해 심도 깊은 협력을 취할 계획을 세웠다.

콜드체인 화물 중에 농산품은 여전히 미래에 주요 품종으로, 그 중에 수산물과 과일 시장 규모가 크고, 수요 성장세도 뚜렷한 편이다. 콜드체인 관련 기술이 지속적으로 발전하면서 냉동식품, 유제품과 육류 상품의 잠재력이 더 커질 것으로 보인다. 이 밖에도 의약품은 콜드체인 물류의 미래 발전에 중요한 품목이 될 전망이다. 이 중에, 백신과 혈액 등은 단기간 내 주요 성장점을 보일 것이며, 진단 시약의 잠재력이 크다.

콜드체인 물류 건설의 추진이 이루어짐에 따라, 거대 콜드체인 수요가 발생할 전망이다. 2013~2015년 중국 콜드체인 관련 부대시설 증가속도는 80~120% 정도로 그 중에 냉동창고, 냉장차량 시장 규모는 360억 위안으로 시설 시장 규모는 600억 위안에 달한다.

그러나 중국 콜드체인 산업은 여전히 시작 단계이다. 통계에 따르면 2013년 중국 식



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

품 잠재 콜드체인 총액은 이미 3.25조 위안에 달하지만, 제3자 콜드체인 물류 기업의 영업수익이 1억이 넘는 기업은 십여 개의 기업 밖에 안 되며 영업 수익이 1000만 위안 이상인 곳은 오직 680 곳뿐이다.

중국 콜드체인 시장은 여전히 기초 물류 서비스에서 부가가치 물류서비스 서비스로 넘어가는 단계로 점점 많은 기업들이 SCM을 통합하기 시작했고, 종합형 원스톱 콜드체인 서비스 물류기업의 방향으로 발전하려 하고 있다. 이런 과정에 기업은 더 이익창출이 되는 창고업이나 부가가치 물류서비스 영역 강화에 더 집중할 것이며, 기초 콜드체인 부분은 외주하고 있다. SCM의 종합 능력은 콜드체인 기업 발전의 관건이 될 것이다.

< 자료 : 中国证券报, 2014. 6. 13. >

6 진화~원저우 철로의 출해통로 위에칭만 항만구역 간선 착공, 2017년 준공 예정

2014년 7월 2일, 저장(浙江)철로는 “팔팔계획(八八计划)” 중의 위에칭만구역(乐清湾港) 간선 건설을 정식으로 착공했다. 이 간선은 동쪽 끝 위에칭(乐清)시 위에칭만 항구역(乐清湾港区), 서쪽으로 위에칭(乐清)시를 통하고 용찌아(永嘉)현을 거쳐서 루청(鹿城)구와 라오진원(老金温)선 와이양(外洋) 구간에 철로를 연결할 예정이다. 전체 길이는 76.8km로, 와이양(外洋)~황티엔(黄田)~마아오(马岙)~바이스(白石)~바오산(包山)~선팡(绅坊)~둥관(东馆)~위에칭항(乐清港) 등 8개의 기차역이 있다. 철로 전체노선에 교량은 19개로 15.93km이며, 터널은 21곳으로 40km이다. 가장 먼저 착공한 러청터널은 이번 건설에서 가장 긴 터널로 전체길이가 8.868km이다. 전체 건설기간은 3년이며, 2017년 연말에 준공할 계획이다.

소식에 따르면 이 철로 간선 항목은 주로 위에칭항 구역의 화물 운송 업무를 담당할 것이며, 위에칭만 구역과 내지의 배후지를 잇는 통로 역할을 하게 되며, 기존의 진원(金温) 철로의 출해통로가 될 것이다. 완공 이후 예상 운송 능력은 1,150만톤/1년이며 장기적으로 봤을 때 1,500만 톤/1년에 달할 것으로 보인다.

관련 철로 건설이 마무리 되어 기차가 통행하게 되면, 위에칭항만 구역은 항만~철로 연계 운송을 실현하게 되며, 원저우와 위에칭(乐清) 연해 산업벨트 현재 경제발전 방식에 변화를 줄 것으로 보인다.

< 자료 : 每日商报, 2014. 7. 2. >

7 상하이 자유무역시험구 2014년판 네거티브 리스트 발표

G53 철로운송업	82	철도 여객 운송회사 투자 범위 제한 (중국 측 51%이상 주식 보유)
G54 도로운송업	83	도로 여객 운송 회사는 합자회사로 제한하고, 정기 여객, 관광여객, 대형버스(렌트카)의 투자가 가능하나 외자 비중이 49%를 넘어서는 안 된다. 주요 투자자 중 적어도 한 명은 반드시 중국 국내 5년 이상 도로 여객 운송 서비스를 한 기업이어야 하며, 도로 여객 터미널 경영은 합자(외자 비중이 49%를 넘지 않는 조건) 혹은 합작이어야 한다.
	84	국경을 왕래하는 자동차 운송 회사 투자 범위 제한(자세한 내용 없음)



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·몽 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

G55 수상운송업	85	국내 수로 운송업무 범위 제한 (중국 측 51%이상 주식 보유), 정기·비정기 국제해상운송업무 반드시 합자나 합작으로 설립.
	86	공공 국제선박대리업무, 또한 외자 비중이 51%를 넘지 않는 것을 제외하고, 선박대리 투자의 범위는 제한된다.(중국 측 51% 이상 주식 보유)
	87	외국선박화물분류작업 투자 범위는 합자와 합작의 경우로 제한된다.
G56 항공운송업	88	항공운송업 투자는 반드시 중국측 51% 주식 보유상태여야 하며, 법적으로 정해진 대표인은 모두 중국 국적의 공민이어야하며, 경영 기간은 30년을 넘어서는 안 된다. 그 중 공공 항공 운수업무의 경우, 단일 외국 기업(합자시 외국 자본 포함) 투자 비용이 25%를 초과하면 안 된다.
	89	농업·임업·어업 등에 쓰이는 항공 회사 투자는 반드시 합자·합작으로 진행되어야 하며, 법적 대표인은 반드시 중국 국적 공민이어야 한다. 경영 기간은 30년을 넘을 수 없다.
	90	공무 비행, 관광 비행의 항공기업의 투자는 반드시 중국 측이 주식 51% 이상을 보유해야하며, 촬영·자원탐색·공업 등 용도의 항공기업 투자는 중국 측이 51% 이상의 주식을 보유하는 경우로 제한한다. 법적 대표인은 반드시 중국 국적 공민이어야하며, 경영 기간은 30년을 초과할 수 없다.
	91	홍콩·마카오서비스 제공자는 단독자본(독자)의 방식으로 대리서비스·하역핸들링·통신네트워크·공항 떠날 때 통제 시스템 서비스, 컨테이너설비관리 서비스, 여객과 화물 서비스, 화물과 우편 서비스, 공항 지면서비스, 비행 서비스 등 7개 항목 항공운송지면 서비스를 제공할 수 있다. 기타 국가 및 지역 투자자는 항공 운송 지면 서비스를 합자 및 합작으로 진행해야 한다.
	92	항공 유류 항목 투자는 반드시 중국이 51% 이상 주식을 보유해야 한다.
	93	중국과 기타 WTO 회원이 체결한 자유무역구 협의가 허락하는 관련 WTO 회원 서비스 제공자는 중국 내지의 컴퓨터 자리예약 시스템 서비스 제공자와 중국 내지 기업이 주식의 51%를 차지하는 합자기업을 설립할 수 있고, 관련 투자는 경기수요 시험을 필요로 한다. 다른 국가와 지역 투자자가 민항 컴퓨터 예약 시스템 투자를 금지한다.
	94	민용공항의 건설 및 경영에 대한 투자는 중국 측이 51%이상 주식을 보유해야만 한다.
G60 우편업	95	항공 교통 관제 회사에 투자 금지
	96	우편물을 담당하는 국내 택배업무와 우편 회사투자 금지

주 : G 교통운송, 보관업무, 우편업 부분 발췌 자료 : 상해자유무역시험구 홈페이지, KMI 정리



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 전력 발전량과 석탄 수요
- ▶ 중국 물류 포커스
: TMGR, 중·동 물류인프라 현황과 발전 전망
- ▶ 중국 물류 동향

8 2014년 6월, 상하이 통상구 주요 수지 통계

	항목	6월	증가율(%)	올해 누적	증가율(%)
화 물	상해통상구수출입 화물총액(억 달러)	927.4	6.6	5478.2	8.7
	수출	558.6	6	3206.5	6.5
	수입	368.7	7.5	2271.7	11.9
	상해세관 수출입 화물 총액	698.8	6.4	4155.8	8.6
	수출	432.9	4.7	2492.2	5.3
	수입	265.9	10.5	1661.6	14
	상해시 수출입 화물 총액	365.1	6.4	2237.3	8.2
	수출	170.3	7	1000.9	3.7
	수입	194.8	6.1	1236.4	12.2
	상해통상구 화물 물동량(만 톤)	3308.3	6.3	19727.5	4.9
	항공 통상구 우편/소포량	22.6	6.7	133.1	8.5
	수운 통상구 화물량	3285.7	6.3	19594.4	4.8
	상해통상구 컨테이너 물동량(만 TEU)	262.9	10.6	1488.8	6.5
	수출	117	10.1	660.4	8.7
	수입	105.1	10.2	598.1	4.9
	내지선	40.8	13.3	230.3	4.5
인 원	상해통상구 출입경 인원 총수(연인차)	2770290	11.3	15992215	15.8
	여객 총수	2493426	11.2	14464455	15.8
	항공 통상구 출입국 인원	2514067	9.7	14910060	14.2
	여객수	2337988	9.6	13854272	14.2
	수운 통상구 출입국 인원	244425	31.3	1005449	48
	여객	144408	48.5	538147	90.9
	철도통상구 출입국 인원	11798	-8.2	76706	-0.3
교 통 수 단	여객	11030	-8.8	72036	-0.5
	상해통상구 출입국 교통수단 총수	18570	7.7	109229	7.5
	비행기(연대수)	16320	7.8	96406	8.3
	선박(연척수)	2220	6.7	12643	2
	열차(차편)	30	0	180	-1.1
	상해 통상구 입출항 국제선박(연척수)	3596	4	20623	0.1
	화물선	3523	3.8	20176	-0.8
	크루즈(여객)선	73	15.9	447	70

비고 : ①상반기 상해통상구 수출입 화물총액은 전국 수출입 화물 총액(20,208.6억 달러)의 27.1% 차지.
 ②상해수운통상구 화물 물동량은 상해항 화물물동량(38,287.8만 톤)의 51.2% 차지 ; 수운통상구
 컨테이너물동량은 상해항 컨테이너물동량(1,726.3만 TEU)의 86.2% 차지. ③ 상해통상구에서 입국수속받는
 국제선박(즉, 상해통상구 출입항 선박)과 중국 기타 통상구에서 입국수속을 받으나 상해 통상구 출입항한
 국제선박 포함

< 자료 : 市口岸办政策法规处, 2014. 7. 22. >