

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

제12-15호

2012년 9월 27일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 상반기 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 논의
- ▶ 중국 물류 동향

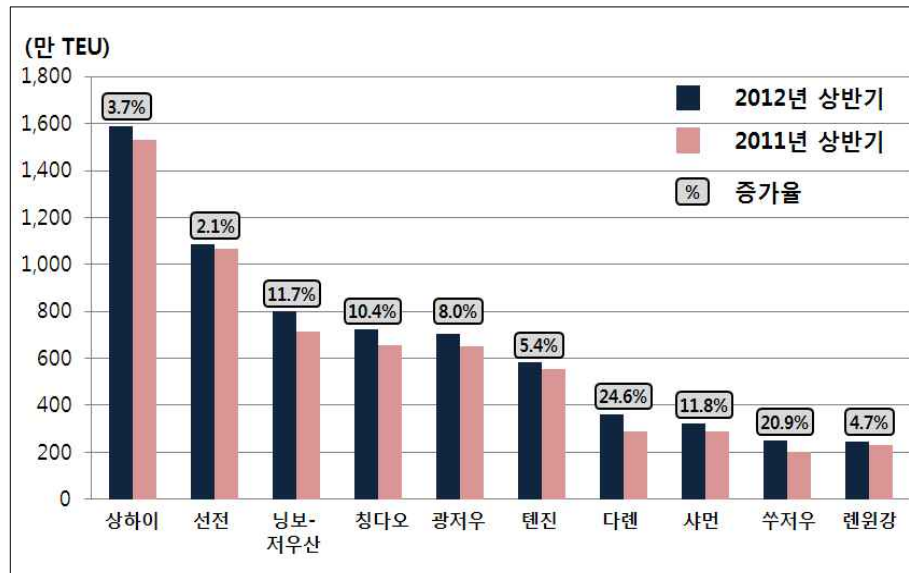
2012년 상반기 주요 항만 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

	항만	물동량	증가율
1	상하이	1,588.35	3.7
2	선전	1,087.70	2.1
3	닝보-저우산	800.10	11.7
4	칭다오	725.02	10.4
5	광저우	702.41	8.0
6	톈진	585.89	5.4
7	다롄	362.16	24.6
8	샤먼	320.93	11.8
9	쑤저우	248.61	20.9
10	렌윈강	243.95	4.7
	합 계	6,665.15	7.7

자료 : 교통운수부(www.moc.gov.cn).

통계로 보는 중국 물류 : 2012년 상반기 항만 컨테이너 물동량



자료 : 교통운수부(www.moc.gov.cn) ; KMI 작성.

2012년 상반기 중국 항만 컨테이너 물동량 8,459만 TEU

2012년 상반기 중국 항만 컨테이너 물동량은 전년 동기대비 8.8% 증가한 8,459.1만 TEU로서, 그 중 내수무역 컨테이너가 동기대비 22.2% 증가한 370만 TEU를 기록했다.

항만별로는 상하이항이 1,588.4만 TEU로 1위를 차지했고, 선전항 1,087.7만 TEU, 닝보-저우산항 800.1만 TEU, 칭다오항 725만 TEU, 광저우항 702.4만 TEU 등의 순이었다. 중국 3대 컨테이너 항만 중 상하이항과 선전항의 컨테이너 물동량은 글로벌 경기침체로 인한 수출 화물 감소로 전년 동기대비 각각 3.8%, 2.1% 증가에 머무른 반면, 닝보-저우산항은 11.7%의 비교적 높은 증가율을 기록했으며, 특히 내수 컨테이너의 증가율이 22.7%에 달했다. 또한 다롄항의 상반기 컨테이너 물동량은 362.2만 TEU로서 중국 항만 중 가장 높은 증가율(24.6%)을 기록했다.

한편 상하이국제항운연구센터(SISI)는 하반기 글로벌 무역시장의 침체에도 중국의 대외수출은 단기적으로 큰 변화가 발생하지 않을 것이며, 항만 컨테이너 물동량 역시 비교적 안정적인 성장세를 유지할 것으로 전망하고 있다.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 상반기 항만 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내하항운체계의 조화로운
발전 논의
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

덩아이민(邓爱民) 후난대학 교수



연구 분야

교통운수시스템 계획 및 관리,
공급체인 관리 등

주요 활동

후난대학 교통운수 및 물류연구소 소장,
후난성 현대물류학회 부회장,
후난성 공업공정학회 부이사장,
후난성 도로학회 이사,
후난성 물류산업발전촉진전문가위원회
위원 등

전문가 칼럼 : 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 논의

1. 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 미흡

조화로운 발전은 지속가능한 발전의 기초 토대로서, 조화 중의 발전과 발전 중의 조화가 어울려져야만 비로소 건강하고, 질서 있고, 효율이 높으며, 지속 가능한 양질의 발전을 실현할 수 있다. 내하항운은 높은 운송능력, 저렴한 운임, 적은 토지사용, 에너지 소모 및 환경오염 절감 등의 비교우위를 지니고 있다. 또한 내하 항운발전의 가속화는 탄소배출 및 에너지 절감을 촉진하고, 강 연안지역 산업 구도를 조정하며, 유역 경제 및 생태환경의 지속가능한 발전을 촉진하는 등 국가전략 측면에서도 중요한 의의를 지닌다. 내하항운체계의 조화로운 발전은 강, 하천, 호수 및 그 지류상의 항로, 항구, 선박, 안전보장 및 정보시스템의 조화로운 건설과 연관되며, 항운시장 수급 주체간의 조화로운 발전, 항운산업 종사자 및 법률·법규·정책의 조화로운 발전까지 내포하고 있다. 중국의 내하항운은 아래와 같은 방면에서 조화로운 발전이 상대적으로 미흡하다.

첫째, 각 유역의 수계 항로는 길지만, 항로 등급이 낮아 항로 네트워크 구축에 제약이 있으며, 항운 인프라 여건이 미흡하다. 둘째, 항만들은 많으나 그 규모가 작고, 적하역 설비 부족으로 효율이 낮다. 셋째, 항로 및 항만 접안 등의 문제로 운송선박의 평균 톤위가 낮고 선형이 뒤섞여있다. 넷째, 항운 안전보장시스템이 낙후되어 있다. 다섯째, 유역 항운정보시스템 기능 공유가 미흡하며 정보전달이 원활하지 않다. 여섯째, 유역 항운시장의 발달이 미흡하여 잠재 수요 및 공급 규모가 작고 수익이 낮다. 일곱째, 정부부문과 기업의 항운·물류인력이 부족하다. 여덟째, 항운 투자·용자 정책 혜택이 미미하다(중국의 개혁개방 후 30년간 수로 투자는 도로 투자의 1/50에 불과한 실정이다).

2. 내하항운체계의 조화로운 발전 방안

독일의 사례를 들면, 독일 정부는 내하항운·물류 발전을 위해 아래와 같은 조치들을 적극적으로 실시했다. 첫째, 수운 인프라 투자를 증가시켜 항로 정비를 강화했고, 통행능력을 향상시켰다. 둘째, 항만물류센터에 대한 투자를 증가시켰으며, 특별정책을 통해 국내외의 실력 있는 3자 물류기업들을 항만물류센터에 유치시켰다. 셋째, 노후 선박 개조를 장려하여 선박대형화를 촉진시켰다. 넷째, 경제 및 행정수단을 이용해 내하항운 유류세를 면제했고, 화물차 운송에 대한 도로 사용료를 부과함으로써 도로화물을 철도로 분산시켰다. 다섯째 수로-도로 연계운송을 추진하여 다양한 배송방식을 통한 Door to door 서비스를 실현했다. 여섯째, 정보시스템 구축을 강화하여 공급사슬 구성원들의 정보 공유 및 물류 방안을 축적했다. 이러한 독일의 경험을 참고하였을 때 중국 내하항운의 조화로운 발전 방안은 아래와 같이 건의할 수 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 상반기 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 논의
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	09-14	09-21
종합지수	1,235.18	1,227.03
일본 항로	767.54	773.80
구주 항로	1,667.61	1,630.54
미서부 항로	1,165.90	1,157.43
미동부 항로	1,280.44	1,310.10
한국 항로	556.82	598.66

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	09-14	09-21
종합지수	1,099.89	1,089.90
석탄	1,206.86	1,193.69
곡물	768.68	766.40
금속광석	898.17	887.65
정유	1,299.11	1,299.11
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

첫째, 내하항운 인프라 계획 및 투자건설을 강화한다. ① 고등급 항로 네트워크를 구축하고, 운행에 제약을 주는 갑문 및 제방 개조에 중점을 두어 유역의 항운여건을 개선한다. ② 항만 및 그 물류센터의 계획 및 투자건설을 강화하여 기능과 규모를 제고한다. ③ 선박분류의 표준화 및 계열화를 추진하여 내하운송 효율을 제고한다. ④ 항운 안전시스템을 구축하여 항운 안전을 보장한다.

둘째, 내하항운의 기계화·정보화·전문화를 강화한다. ① 항운과정중의 화물 운송, 보관, 적하역 등 작업의 기계화와 효율화를 점진적으로 실현한다. ② 항운·물류 공급사슬 구성원들의 정보 플랫폼 공유와 실시간 서비스관리체계를 구축한다. ③ 고객서비스 방안에 대한 전문화된 제도를 제정하고, 서비스원가가 낮고 고품질의 전문화 수준을 실현한다.

셋째, 내하항운의 투자·용자를 강화한다. ① 재정자금을 주도로 하여 장기적이고 효과적인 투자정책을 마련하고, 세금 우대정책을 지원하며, 인프라시설 투자·용자에 대한 더욱 개방적인 투융자 정책을 제정한다. 또한 유류세 환급 자금과 국채자금이 내하항운 건설에 투입될 수 있도록 노력한다. ② 각종 사회자금을 적극 유치한다. 특히 국내외 항만·항운기업과 강 연안의 광공업 기업들의 항로 및 항만 건설 참여를 유도한다. ③ 도로와 수로 건설, 항만과 항로 건설 프로젝트의 결합, 항만·항운 기업들의 고정자산, 정부 재정자금, 담보대출 등 다양한 건설 자금조달 방안을 모색한다. ④ 수리(水利)건설 자금¹⁾을 수리공정이 포함된 항로개발 사업에 활용할 수 있도록 한다. ⑤ 운송능력과 기업의 조직구조 조정을 가속화하고, 시장경제의 활력을 촉진시킬 수 있는 발전정책을 제정한다. ⑥ 항만의 합리적인 분업체계와 계획적인 배치 및 항만 물류단지 건설 등에 관련된 정책을 마련한다.

넷째, 내하항운·물류 인력자원 육성을 강화한다. ① 단계화된 교육을 통해 내하항운 관련 정부 및 기업이 요구하는 관리·기술·기능형 인재를 대거 양성한다. ② 정부 및 산학연이 협력하여 정부 산업정책의 한계와 기업들의 현실적인 문제점을 도출하고, 그에 대처할 수 있는 정부, 산학연 각 부문의 관련 인재를 양성한다.

1) 2011년 국무원 1호 문건 '수리개혁발전 가속화에 관한 결정'(2010.12)에서는 토지양도 수익금 10%를 수리건설 사업에 이용할 것을 제시했고, 2011년 중앙수리공작회의에 따르면 향후 10년간 수리건설 사업에 약 4조 위안이 투입될 계획임 ; 편지자 주.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 상반기 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 논의
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

论我国内河航运自身体系协调发展

1. 我国内河航运自身体系协调发展不足

协调发展是实现可持续发展的最基本手段,协调贯穿于发展的全过程,渗透于发展的方方面面,只有在协调中发展,在发展中协调,才能实施健康、有序、优质、高效、全面而又持久的发展。具有运能大、运价低、占地少、能耗省、污染小等比较优势,加快内河航运发展对促进节能减排、调整优化沿江沿河地区产业布局、促进流域经济与生态的可持续发展等具有重要的国家发展战略意义。内河航运自身体系协调发展涉及江河湖泊及其支流航道、港口、船舶、安全保障与信息系统的协调发展建设、内涵航运市场供需主体协调发展、内涵航运从业人员及法制法规政策协调发展,我国的内河航运在这些方面的协调发展相对落后:

一是各流域水系航道长但等级低且碍航不成网系,航运基础条件不足;二是港口虽多但规模小,装卸设施缺乏效率低;三是受航道及港口靠泊等因素的影响,航运运力平均吨位小且船型混杂;四是流域航运安全保障支持系统等级低甚至普及性有限;五是流域航运信息系统功能集成共享性不足,信息不畅;六是流域航运市场发育不足,潜在需求与有效供给规模性缺乏,效益不高;七是航运物流人力资源匮乏,包括政府企业;八是流域航运投融资政策不惠及(改革开放三十年水路投资不到公路的五十分之一)。

2. 内河航运自身体系协调发展对策

德政府大力发展内河航运物流的措施为:一是增加水运基础设施投资,加强航道整治,提高通航能力。二是对港口物流中心增加投资,并通过优惠政策吸引国内外有实力的第三方物流企业落户港口物流中心。三是鼓励老、旧船改造,促进船舶大型化。四是采用经济和行政手段,免征内河航运燃油税,对卡车运输征收公路使用费,促使公路货运和铁路分流。五是推行水陆联运,实现多模式运输配送的门到门服务。六是加强信息系统建设,实现供应链成员的信息共享与物流方案集成。借鉴德国经验我国的内河航运协调发展对策建议如下:

第一、加大内河航运基础设施规划投资建设。一是规划建设流域航道高等级网络,并注重对通航河流上已建碍航阻航闸坝进行大规模的投资改造,改善流域航运条件;二是加强港口及其物流中心规划建设,实现功能规模效益;三是推行船舶分类标准化与系列化,促进内河运输效能提高;四是增强流域航运支持保障系统规划建设,促进航运安全保障发展。

第二、加大内河航运机械化、信息化与专业化建设。一是逐步实现流域航运过程中的运输、仓储、装卸、搬运等作业机械化与省力化;二是逐步实现航运物流供应链成员的信息平台共享与实时服务管理;三是逐步实现对客户服务方案的专业化定制,实现服务成本低与服务质量好的专业化水平。

第三、加大内河航运投融资建设。一是争取建立财政资金为主导的长效投入政策、支持航运发展的税费优惠政策,配套制定更为开放的基础设施投融资政策,积极争取燃油税返还资金及其每年的增量资金和国债资金用于内河航运建设;二是积极引导社会资金,特别是中外港航企业和沿江厂矿企业投资航道和港口建设;三是探索通过公路水路建设项目捆绑、港口航道项目捆绑、港航企业固定资产、政府财政资金等担保贷款方式筹集建设资金;四是争取将水利建设资金用于含有水利建设内容的航道开发建设;五是建立加快运力、运输和企业组织结构调整的政策,“放水养鱼”鼓励发展的政策,六是建立促进港口合理分工、规划布局和港口物流园建设等相关政策。

第四、加大内河航运物流人力资源建设。一是通过不同层次的教育大力发展内河航运政府、企业需要的管理、技术与技能型人才;二是通过政府、企业与院校产学研结合形式大力探索政府产业政策瓶颈和企业现实问题,针对性的培养政府、企业与院校相关人才。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 상반기 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내하항운체계의 조화로운 발전 논의
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 10월 1일부터 중국세관감독관리 수속비 면제
- 중국 내수무역 컨테이너화 추세 확인
- 중국-아세안 교역액 10년간 5.6배 증가
- 국무원 「대외무역 안정적인 증가에 관한 의견」 발표, 방직, 전자 등 5개 산업 혜택 전망
- 농업부, 농산물 품질안전검사체계 구축 계획 발표
- 물류구매연합회, 물류원구 범위표준 발표
- 영업세-증치세 개혁 가속화, 2012년 6,000억 위안 절세효과 기대
- 중국, 세계 2위의 전자폐기물 배출국
- 중국 20여개 성, 국경철 연휴기간 고속도로 통행료 면제 세부규정 발표
- 북한 나산·위화도 경제특구 투자설명회 베이징에서 개최

- 톈진항 장자커우(张家口) 물류기지 정식 운영, 연 물동량 4천만 톤 전망
- COSCO 다렌, 최대 30척 VLCC 주문
- COSCO, 에너지산업 진출 의향
- 중국 항만 안보능력 세계 상위권
- 네이멍구 후허하오터(呼和浩特) 무수항 정식 운영
- 톈진항 중국 500대 기업에 선정, 항만 기업 중 매출액 1위
- 광시성 진저우(钦州)항, 종합물류가공구 건설 추진

종합 물류

- 장시(江西)성, 물류산업 '12·5' 계획 발표, 5대 물류통로 건설 계획
- 중국 물류원구 수량 2006년 대비 264% 증가
- 선전공항 항공화물 지속 증가
- 외자기업 중국 콜드체인물류·장비산업 도전 가속화
- CCES 택배 운영재개, 귀통(国通)택배로 명칭 변경
- 동북동부(东北东部) 철도 전 구간 개통
- 안후이 허페이(合肥)시, "4+10+4" 물류 체계 계획
- 산시(陕西)성 최초의 전기화 석탄운송 철도 검사 통과

해운 · 항만

- 닝보항, 컨테이너 물동량 10년 연평균증가율 세계 1위
- 10월 1일부터 허베이(河北)성 항만 컨테이너 차량 통행료 면제 실시
- 장쑤성 타이창(太仓)항, 복합연계운송 물류 네트워크 구축 계획
- 후난성 창더(常德)항, 성내 3번째 상하이 직항 운영
- 닝보 항운교역소 운영 개시

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

