



KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 4월 6일

제11-4호



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



「12·5 계획」과 항운물류산업의 ‘녹색’ 발전

상하이해사대학교 수운경제과학연구소 부소장
서우젠민 교수

0. 머리말

제11차 전인대(제4차 회의)가 3월 14일 폐막, 「12·5 계획(이하 ‘12·5」)을 통과시켰다. 이는 중국 경제발전이 새로운 발전단계에 진입했음을 의미한다. ‘12·5’는 향후 5년의 발전방향, 지도사상, 전략목표 및 전략임무를 제시했다.

특히 경제 및 산업 발전에 있어 환경오염 및 폐기배출량 절감 등에 대해 새로운 요구를 제기했다. 이는 항운물류(航运物流)산업에 필히 중대한 영향을 미칠 것이다. 녹색발전의 기로에서 중국정부의 발전 요구가 점차 강화되고 있음을 보여주는 것이다.

「11·5 계획(이하 ‘11·5」) 및 ‘12·5’는 ‘녹색’ 발전에 관해 어떤 차이점이 있을까? 이러한 발전 요구가 항운물류의 녹색발전에 어떤 영향을 미칠 것인가? 향후 녹색산업 기술 및 정책발전의 방향은 무엇인가? 이러한 질문들은 ‘12·5’라는 큰 틀에서 깊이 연구되어야 한다.

아래에서 ‘11·5’ 및 ‘12·5’의 녹색발전 요구 차이점을 분석하고, 향후 항운물류의 녹색발전

기본사상 및 방향을 논의하고자 한다.

I. ‘11·5’ 및 ‘12·5’의 주요목표 비교

‘11·5’ 대비, ‘12·5’는 풍부한 내용과 함께 중국 발전의 단계적 요구를 충분히 구현하고 향후 전략 방향 및 중점도 더욱 명확히했다. 총체적으로 ‘11·5’는 산업구조 최적화 및 개선(경제 성장방식 전환 가속화 포함), 지역 간의 조화로운 발전 촉진, 에너지 절약형 및 친환경 사회 건설, 체제 개혁 및 대외개방수준 제고 등을 강조했다. 그러나 ‘12·5’는 경제발전 방식 전환 ‘가속화’를 1순위로 언급하면서, 경제성장 방식 전환을 강조한 ‘11·5’와 차별화된다.

이러한 지도사상의 변화는 경제 및 사회의 각 방면에서 발전 방식 전환이 시작될 것임을 의미한다. ‘조화, 혁신, 국민생활, 저탄소, 개혁’ 등 관련 부문이 중점 주목받을 전망이다.

또한 경제 및 산업 계획의 구체적 차이점을 살펴보면, ‘11·5’는 정보화 추진, 공업화, 절약적·청결적 발전 촉진 등을 요구했다. 동시에

지속적 발전 실현, 자주 혁신능력 제고를 산업 구조조정 및 성장방식 전환의 중요한 수단으로 삼았다. 또한 인프라 건설 강화, 환경보호 수준 제고 및 대외무역 성장방식 전환을 가속화시키자고 했다.

그러나 '12·5'는 새로운 정보기술 및 에너지 절약(친환경), 신에너지, 생물, 첨단장비 제조, 신재료 및 신에너지 자동차 등 7개 전략적 신흥 산업의 육성 및 발전을 특히 강조했다. 또한 처음으로 해양경제의 지위를 전략적으로 격상시켰다.

'12·5' 기간, 중국 경제발전에 있어 점점 두드러지고 있는 2개 기본 문제(즉 ①과다한 물질 자원 소모, ② 투자와 수출에 대한 과다한 의존) 해결에 중점을 둘 것으로 밝혔다.

위에 열거한 발전계획의 변화는 향운물류산업의 '녹색' 발전에 영향을 미치고 있는데, 구체적인 내용이 '12·5'의 여러 요구에서 구현되고 있다.

II. 「12·5 계획」의 녹색 발전 변화

'12·5'는 '11·5'보다 경제 및 산업 부문에서 녹색발전 방면에서 더욱 구체적 요구를 제시했다. 크게 3가지 측면에서 차이를 보인다.

첫째, '12·5' 기간 중에 직면할 국내의 환경 평가기준을 고려해, 기후변화 및 에너지, 자원, 안전을 중요한 문제로 제기했다. 때문에 녹색 발전에 대한 요구가 높아졌다.

둘째, '자원절약' 및 '환경보호'에 대한 기본 정책을 깊이 관철할 것임을 강조했다. 구체적으로 에너지 절약 및 온실가스 배출 감소를 통해 순환경제를 발전시키고, 저탄소 기술을 보급하며 기후변화에 적극 대응함으로써, 경제사회 및 인류·자원·환경의 지속가능한 발전을 추구해 나갈 것이다.

셋째, 경제구조의 전략적 조정이 큰 진전을 이룩할 수 있도록 국가는 미래 발전에서 경제 성장의 과학기술 비중을 높일 것이다. 이로써 생산총액(GDP)당 에너지 소모량과 CO₂ 배출량을 대폭 절감시킬 계획이다.

또한 '녹색발전' 부문에 있어 구체적인 집행 방식에서도 5가지 차이점이 있다.

첫째, 투자구조 최적화 및 조정을 통해 생태 환경, 자원 절약 분야 등에 투자 비율을 대폭 할애하고, 투자 프로젝트의 토지, 에너지 절약, 친환경, 안전 등의 평가 기준을 엄격히 규정해 맹목적 확장 및 중복 건설을 효율적으로 억제할 방침이다. 따라서 향운물류산업의 투자 건설표준도 진일보하게 될 전망이다.

둘째, 전략적 신흥 산업을 필두로 신 정보기술 및 에너지절약형 친환경 기술, 신에너지, 첨단장비제조, 신재료 등을 발전시키며 향운물류산업의 녹색기술 능력을 대폭 제고할 계획이다.

셋째, 현대 에너지산업 및 종합운송시스템 건설을 통해 국가는 "신에너지 개발 가속화, 전통적 에너지의 친환경적·효율적 활용 추진, 생태계 보호를 전제로 한 수력발전 적극 발전, 안전 확보를 전제로 한 원자력 발전을 효율적으로 실천할 방침이다."





또한 “적당히 앞서가는 원칙에 따라 각종 운송방식 발전을 통합해 편리·안전·고효율의 종합운송시스템을 구축할 방침이다.” 등 계획을 바탕으로 수운을 적극 발전시키며 항만 배치를 완비화할 것이다. 따라서 전력산업의 신속한 발전이 예상되고, 이는 항운물류산업의 녹색 발전을 촉진시킬 뿐만 아니라 항만물류시스템에도 구조적인 변화를 야기할 것으로 보인다.

넷째, 글로벌 기후변화 대응조치를 강화해야 한다. 에너지 소모 및 CO₂ 배출을 대폭 저감하는 것을 구속성 지표로 규정함으로써 온실가스 배출을 효율적으로 조절하고, 에너지 이용 효율을 제고할 것이다.

교통운수를 에너지 절약의 중요한 분야로 지정하고, 에너지 성과계약(Energy Performance Contracting)모델 보급, 에너지 소비구도 조정 및 비화석연료 비중을 증가시킬 방침이다. 온실가스 배출 및 에너지 절약 통계·관측 제도 도입과 탄소배출권 거래시장을 점차 형성할 계획이다. 이로써 ‘선박 녹색 기항’을 포함한 항만 및 해운 물류산업 시설에 대한 전반적인 ‘녹색 개혁’을 추진할 방침이다.

다섯 째, 재정·세금체제 개혁을 통해 ‘행정 수수료를 세금으로 전환(费改税)’하는 정책을 추진하면서, 자원세를 전반적으로 개혁하고 환경보호세를 최초로 징수하겠다고 발표했다. 이는 토지, 해안선 자원을 집중적으로 사용하는

해운항만 물류산업에게 크게 영향을 미칠 것으로 예상된다.

Ⅲ. ‘12·5’, 항운물류산업의 녹색발전

‘12·5’ 발표에 따라 업계는 기회와 동시에 더 많은 도전에 직면하게 될 것이다. 특히 녹색발전 관련 내용이 최초로 편입되어, 이와 관련된 구체적 ‘녹색정책’들이 해운·항만·물류산업에 변화를 일으킬 것이다.

첫째, 해운·항만·물류산업의 맹목적인 확장이 억제될 것이다. 즉 자원 제한 및 환경보호 요구가 투자자(특히 신규 투자자)들의 시장진입을 더욱 어렵게 할 것이다. 이는 기존 기업에게 안정된 시장점유율 유지를 가능케하고, 잠재시장에 대한 경쟁강도도 낮출 수 있다. 나아가 공급(항만)부문의 제한에 따른 향후 동산업의 수급에도 큰 영향을 미칠 전망이다.

둘째, 첨단기술이 해운·항만·물류산업에 보급·적용될 전망이다. ‘12·5’가 글로벌 기후변화 대응조치를 강화하기 때문에 동 산업도 생산기술 개선을 가속화해야 한다. 때문에 인플레이션과 신기술 도입의 이중 압력으로 원가 상승이 예상된다. 하지만 신 정보기술, 친환경 신에너지 및 첨단기술 장비 등의 도입 및 확대(육성·발전) 과정은 기술 업그레이드에 새로운 기회를 가져다 줄뿐만 아니라, 업계내 기업간의 우열 및 재편을 가속화할 것이다. 때문에

기업들은 적합한 산업 및 기술 정책을 제정하고 조정하는 것이 급선무다. 기업의 효율적 산업기술정책이 동 산업의 녹색적, 친환경적, 고차원적인 발전을 이끌어 나갈 것이다.

셋째, 해운·항만·물류산업의 장비 업그레이드가 가속화될 것이다. '12·5' 기간 녹색발전의 높은 요구에 따라 동 산업의 장비와 시설도 '녹색 기준'에 따라 대량으로 개조되어야 한다. 이것은 '12·5' 기간 내 동 산업의 발전 중점인 것이다. 특히 선박 녹색 기항을 위한 항만-해운 양 부문의 원동력 장비 개조가 대량으로 추진될 것이다. 또한 비화석 에너지를 원동력으로 하는 장비가 항만 및 물류산업 구역에서 대량 보급되는 한편, 기존 육상장비는 대규모로 개조 또는 폐기될 것이다.

넷째, 해운·항만·물류산업의 공간 배치가 조정될 것이다. '12·5' 동안, 전력 에너지의 지속적 개발과 쾌속 및 고속 철도의 신속한 발전이 중국 운송네트워크 시스템에 거대한 영향을 미칠 것이다. 대기오염 및 탄소배출 저감 요구 아래, 국내 화물 운송네트워크 시스템에 있어

전기화 철도 수량(공급)과 운송화물(수요)의 비중이 급속도로 증가될 것이다. 이로써 전통적인 수로운송 및 항만 배치에 변화가 일어날 것이다. 즉 국내화물의 유통지도가 바뀌면서 물류산업의 발전 공간구도와 투자방향도 변할 것이다. 특히 장강삼각주 지역의 '항만 물류 산업 배치 구도 조정'의 새로운 추세에 대해 주목해야 한다.

다섯째, 해운·항만·물류산업 정책이 재조정될 것이다. '12·5'가 정책 및 규칙의 재조정을 유발할 것이다. 이로써 정책이 더 완벽해지고 정책 간의 모순도 상당부분 없앨 것이다. 특히 세수 정책 중에 '환경보호세'가 제정되면, 물류산업발전을 촉진시키는 기타 정책들에 영향을 미칠 것이다. 때문에 해운·항만·물류산업 발전을 추진하는 새로운 세금정책 시스템을 구축하는 것 역시 급선무이다.





KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 4월 6일

제11-4호



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



“十二五”规划与航运物流业的绿色发展

上海海事大学 教授
水运经济科学研究所福所长 寿建敏

引子

第十一届全国人民代表大会第四次会议于3月14日闭幕，全会审议通过了“十二五”规划纲要。“十二五”规划纲要是在对中国经济发展起到关键作用的《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十二个五年规划的建议》的基础上制定的。由此也表明中国经济发展将进入一个新的发展阶段。“十二五”规划建议对中国过去五年作了概要总结，并提出了未来五年的发展思路、指导思想、战略目标与战略任务。“十二五”规划建议，对已经过去五年的国内外发展环境的判断、未来五年的指导思想、发展战略以及经济产业发展等方面都作了更新的表述。尤其在经济和产业发展上，对环境污染、控制排放等方面都有了更进一步的要求。这对以航运物流为

主的产业发展必将产生深刻的影响。在绿色发展的道路上，中国的发展要求越来越高，而“十一五”和“十二五”对绿色发展要求的差别如何？不同的发展要求又会如何影响航运物流的绿色发展？未来的绿色产业技术和政策发展方向又是如何？这些都将要求在“十二五”规划建议框架下进行深入研究。本文将在对“十一五”和“十二五”规划对绿色发展要求差别分析的基础上，提出未来航运物流绿色发展的基本思路 and 方向。

一、“十一五”和“十二五”规划的主要目标差异

与“十一五”规划相比，“十二五”规划内容更丰富，充分体现了中国发展的阶段性要求，未来的战略思路与重点更加明确。”总体来看，“十一五”规划主要强调了推进产业结构

优化升级（包括加快转变经济增长方式），促进区域协调发展，建设资源节约型、环境友好型社会，深化体制改革和提高对外开放水平等。“十二五”规划则把加快转变经济发展方式放在了首重，“十一五”中突出强调的是经济增长方式的转变，而“十二五”规划明确提出了“以加快转变经济发展方式为主线”。这一指导思想的变化和提出标志着未来包括经济、社会等各方面在内的全面转型开始，重点将关注“协调、创新、民生、低碳和改革”。同时扩大内需的手段成了“十二五”的重要战略，并还强调了发展现代产业体系。

从经济和产业规划的具体差异来看，“十一五”要求推进国民经济和社会信息化，走新型工业化道路，进行节约发展、清洁发展、安全发展，及实现可持续发展，并将提高自主创新能力作为调整产业结构、转变增长方式的中心环节。加强基础产业设施建设，加大环境保护力度，加快转变对外贸易增长方式。

而“十二五”突出了培育和发展新一代信息技术、节能环保、新能源、生物、高端装备制造、新材料以及新能源汽车共七大战略性新兴产业，第一次将海洋经济提到了战略高度”。“十二五”期间，将重点解决中国经济发展中日益突出的两个基本问题：即物质资源消耗过多；对投资和出口的依赖性过强。

上述发展规划的变化也对航运物流业的绿色发展产生了一定的影响，并在“十二五”规划的不同要求中得到了体现。

二、“十二五”规划的绿色发展变化

根据经济和产业规划的发展变化分析，“十二五”比“十一五”在绿色发展方面提出了更加具体的要求。其总体差异主要体现在以下三个方面：

1. 在对“十二五”所面临的国内外环境评价中，将气候变化以及能源资源安全作为重要面临的问题提了出来，这将对未来绿色发展提出更高的要求。

2. 强调了深入贯彻节约资源和保护环境的基本国策，具体达到节约能源，降低温室气体排放强度，发展循环经济，推广低碳技术，积极应对气候变化，促进经济社会发展与人口资源环境相协调，走可持续发展之路。

3. 为了使经济结构战略性调整取得重大进展，未来发展中将提高经济增长的科技含量，使单位国内生产总值能源消耗和二氧化碳排放大幅下降，主要污染物排放总量显著减少，生态环境质量明显改善。

“十二五”比“十一五”规划在绿色方面不仅在总体要求上有了不同，还在具体执行上形成了方法和思路，主要有以下几个方面：

1. 从投资结构优化和调整考虑，将其中的投资向生态环保、资源节约等领域倾斜，并严格执行投资项目用地、节能、环保、安全等准入标准，有效遏制盲目扩张和重复建设。由此将会进一步提高港口物流业的投资建设标准。





KMI China Research Center - Shanghai

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS REPORT

2011년 4월 6일

제11-4호



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



2. 从培育发展战略战略性新兴产业入手, 发展新一代信息技术、节能环保、新能源、高端装备制造、新材料等, 由此将大大促进航运物流业的绿色技术含量。

3. 从现代能源产业和综合运输体系建设展开, “加快新能源开发, 推进传统能源清洁高效利用, 在保护生态的前提下积极发展水电, 在确保安全的基础上高效发展核电”。“按照适度超前原则, 统筹各种运输方式发展, 构建便捷、安全、高效的综合运输体系。推进国家运输通道建设, 基本建成国家快速铁路网和高速公路网”, 在此基础上将积极发展水运, 完善港口布局。因此在电力能源迅速发展的情况下, 将促进航运物流业的绿色发展, 港口物流体系布局也将出现结构性的调整。

4. 强化应对全球气候变化的措施。把大幅降低能源消耗强度和二氧化碳排放强度作为约束性指标, 来有效控制温室气体排放。采取控制能源消费总量, 提高能源利用效率。将交通运输列入了重点节能领域, 推行合同能源管理, 调整能源消费结构, 增加非化石能源比重; 建立完善温室气体排放和节能减排统计监测制度, 逐步建立碳排放交易市场。

场。由此将全面推动港口和航运物流业设施的绿色改造, 如船舶绿色靠港等。

5. 以财税体制改革为抓手, 在继续推进费改税的基础上, 全面改革资源税, 首次提出了开征环境保护税, 这将对密集使用土地、岸线等资源的港航物流业发展产生深刻的影响。

三、“十二五”期间港航物流业的绿色发展
“十二五”规划的出台, 将给港航物流业的发展带来一定的机遇, 但也将出现更多的挑战, 尤其是“十二五”首次将绿色发展写进了规划, 因此内容中具体的绿色要求将推动港航物流业进行多方面改变。

(1) 港航物流业的盲目扩张受到扼制。港航物流业的盲目扩张将受到绿色发展要求的限制, 资源限制和环境保护的要求将使投资者的进入更加谨慎, 尤其是将对新入投资者产生较大的影响。这也将给现存企业带来稳定市场份额的机会, 并将减少其对潜在市场份额获得的竞争。并且也将对未来港航物流业的供需波动产生较大的影响。

(2) 高新技术将在港航物流业中受推崇。
“十二五”规划强化了应对全球气候变化的措施将迫使港航物流业加快生产技术的改造,



由此将承受经济通胀和新技术改造双重压力带来的运作成本提高。而培育和发展新一代信息技术、节能环保新能源和高端技术装备等，又将为港航物流业的技术升级带来新的机遇，业界的优胜劣汰将产生重组和新的排序，因而制定和调整适时的港航物流业的产业和技术政策将成为行业管理者的关键任务。有效的产业技术政策将引领港航物流业向绿色、环保和更新更高的层次发展。

(3) 港航物流业装备升级改造加快。由于“十二五”期间绿色发展的高要求，港航物流业的装备和设施将在绿色标准的规范下进行大量改造，这也将是“十二五”期间港航物流业建设发展的重点，尤其是船舶绿色靠港带来的港、航双方面能源动力装备方面的改造可能会大量进行，适应新的绿色标准也将推动以非石化能源为动力的机械装备在港区和物流产业区大量配备，并将规模性地对港航物流业相关陆地装备进行淘汰和改造。

(4) 港航物流业空间布局将现调整。“十二五”期间，电力能源的不断开发以及快铁和

高铁的迅速发展，将对中国运输网络系统产生巨大的影响。在减少空气污染和碳排放的要求下，国内货物运输的网络系统中，电气化铁路运能将不断提高，其承运货物的比重亦将迅速增加，由此将改变一些传统的水路运输方式，使港口的布局重点出现调整，国内段物流流向发生变化，从而造成物流业发展空间格局的变化，以及投资方向的变化，尤其值得关注的是长三角地区将出现港航物流业布局调整的新趋向。

(5) 港航物流业的政策将重新调整。“十二五”规划也将引发政策和规则的重新制定，并将在促进港航物流业发展的政策和绿色发展要求的政策中进行新的调整，促进政策的制定更加全面，消除政策间可能出现的矛盾。尤其是在财税政策的制定中，由于环境保护税的开征，将使其它推动物流业发展的税收政策受到影响，因此形成新的推动港航物流业发展的税收政策体系将十分迫切。



동향 및 이슈

중국, 「12·5계획」과 교통운수체계 발전 전망

종합교통운수체계 구축, 4대 목표 제시

11·5계획 에서 1개의 절(제16장 제1절)로 언급되었던 ‘교통운수’ 부문이 12·5계획(2011-2015) ¹⁾에서는 제3편의 1개의 장(제12장)으로 보다 확대 구성되었다. 즉 제12장의 ‘종합교통운수체계 구축(构建综合交通运输体系)’은 “적절한 속도로 발전한다(适度超前)”는 원칙하에 각종 운송방식 발전을 조화롭게 추진하여, 국가 쾌속철도망 및 고속도로망 기반과 네트워크 시설 연결, 선진기술 및 장비 도입을 통한 안전·고효율 교통운수시스템 기반 형성을 골자로 한다.

총 4개의 절, 즉 ① 구역간 교통네트워크 완비(完善区际交通网络), ② 도시간 쾌속교통망 건설(建设城际快速网络), ③ 대중교통의 우선적 발전(优先发展公共交通), ④ 운송서비스 수준 제고(提高运输服务水平)로 구성되며, 주요내용은 <표-1>과 같다.

[표-1] ‘종합교통운수체계 구축’ 주요내용

구분		주요내용
1	구역간 교통 네트워크 완비	· 철도 여객운송 전용노선, 지역 간선 철도, 석탄운송 통로 건설 가속화 · 고속철도 발전 및 쾌속여객운송 네트워크 형성과 동시에 대량화물 철도운송 네트워크 강화 · 국가 도로망 계획 완비, 국가 고속도로망에 있어 건설 미완 구간 및 병목 구간 건설 가속화, 국가급/성급 간선도로의 확대 공사 강화 · 장강 등 내하의 고등급 항로 건설 대대적 추진, 내하운송선박 표준화 및 내하항만의 규모화 발전 추진 · 석탄, 석유, 철광석 및 컨테이너 등의 운송 시스템 완비, 연해지역 항만집적구역 현대화 수준 향상 · 국제허브공항 및 간선공항을 핵심으로, 지선공항을 보조로 하는 항공네트워크 개선, 민간항공 발전 적극 추진 및 항공구역 관리체제 개혁으로 공공자원 사용 효율 제고
2	도시간 쾌속 교통망 건설	· 도시권 발전 수요에 맞는 궤도교통 및 고속철도를 골간으로 하여 국가급/성급 간선도로를 보조로 해서 도시권에 속한 도시간의 다차원 쾌속 교통망 건설 추진 · 징진찌(京津冀)-장삼각(长三角)-주삼각(珠江三角洲) 등 3대 도시권 내 교통망 건설, 기타 중요 개발지역의 도시 간 간선 건설 추진
3	대중 교통의 우선적 발전	· 대중교통의 우선적 발전전략 실시, 도시 대중교통 시스템 대대적 발전을 통한 대중교통 이용률 제고 · 도시궤도교통노선 과학적 기획 및 건설기준 규범화, 경전철/지하철/궤도차 등 도시궤도교통망 건설 추진 · 육상 쾌속버스 시스템 적극 발전, 버스교통망 밀도 제고 및 버스정류장 설치 범위 확대 · 도시 택시업무 규범화, 자가용 이용의 합리적 지도, 비동력 차량 운행 방식 권장 · 환승허브의 기능 및 배치 최적화, 통행 효율 향상 · 도시-농촌 대중교통일체화 발전 전면적 추진
4	운송 서비스 수준 제고	· 여객운송의 ‘ZERO 환승(환승거리 최단)’ 및 화물운송의 ‘빈틈없는 연계성’ 요구에 따라 철도, 도로, 항만 및 공항, 도시 대중교통간의 유기적 연결 강화, 종합교통허브 건설 및 가속화 · 선진 장비 보급, 교통운수 정보화 수준 향상 · 운수 조직 최적화, 서비스 방식 혁신, 여객 환승 티켓 일체화 및 화물의 복합운송 추진 · 에너지 절약형 운송 수단 및 방식 대대적 발전 · Drop and Pull 방식의 도로운송 적극 발전, 안전관리 강화를 통한 운송 안전성 보장

자료 : 中央政府门户网站(www.gov.cn), 国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要(全文), 2011. 3. 16.

1) 2011년 3월 14일 폐막한 제11차 전국인민대표대회(4차회의)에서 「중국인민공화국 국민경제 및 사회발전 “제12차 5년” 계획(이하 「12·5 계획」)」이 표결·통과되어, 3월 16일 신화망(新华网)을 통해 전문이 공포되었음. 총 16편(篇), 62장(章), 약 6만자(字)로 편제됨. 전체 구성은 ‘중국물류리포트 2011-3호’의 <표-1> 참조(www.knishanghai.org).

철도부문 등 7대 교통건설 중점사업 구체화

또한 12·5계획은 ‘종합교통운수체계 구축’을 위한 ‘7대 교통건설 중점사업’을 제시하고 있다. 즉 철도, 도시궤도(軌道)²⁾교통, 도로, 연해항만, 내하수운, 항공 및 종합교통허브 건설 부문으로 <표-2>와 같이 구체화되었다.

[표-2] 7대 교통건설 중점내용

구분	주요내용
1 철도	· ‘4중 4형’의 여객운송 전용노선 구축, 도시군내 도시간 궤도교통간선 건설, ‘란저우~신장우루무치’ 철도 제2복선 및 ‘징저우~충칭’ 등 구역간 간선 건설 → 쾌속 철도망 기반 형성(철도영업거리 4.5만 km, 50만 명 이상 인구도시에 파급) · ‘라사~르커저’ 등 서부간선 구축, ‘산시성 중남부/내몽고자치구 서부~화중 지역’ 등 석탄운송로 건설 · 치웅저우해협 연육철교 건설 및 ‘스촨성~티베트’ 철도 건설 연구 진행
2 도시궤도교통	· 베이징/상하이/광저우/선전 등 도시궤도교통 네트워크 건설 · 톈진/충칭/선양/창춘/우한/시안/항저우/푸저우/난창/쿤밍 등 도시궤도교통 주요구도형성 · 허페이/구이양/스자좡/타이웬/지난/우루무치 등 도시궤도 주간선 계획 및 건설
3 도로	· 7개 방사성 노선, 9개 종선 및 18개 횡선으로 구성된 국가고속도로망 건설 → 통차거리 8.3만 km, 20만 명 이상 인구도시 파급 · 성·시간 노선에 대한 개조역량 강화, 국도 2급 이상 도로거리 비중 70% 이상 실현 → 현·성시로 통하는 2급 이상 표준 구비 도로망 기반 실현
4 연해항만	· 북방의 석탄 출해항 선적터미널 및 화동/화남지역의 석탄 환적·비축운송기지 건설 · 다롄 등 항만의 대형 원유부두 건설 · 닝보-저우산 등 항만의 대형 철광석부두 건설 · 상하이, 톈진 등 항만의 컨테이너터미널 건설 ⇒ 신규 만 톤급 이상 심수 선석 약 440개 건설
5 내하수운	· 장강상류 항로 정비, 장강중류 징장 구간 항로정비 실시 → 장강어귀 12.5m 심수항로 상류까지 연장 추진 · 서강 항운간선의 처리능력 확충공정 및 경향운하 업그레이드 공사 실시 ⇒ 장강삼각주 고등급 항로망 및 기타 고등급 항로건설 추진
6 항공	· 베이징 신공항 건설 · 광저우/난징/창사/하이커우/하얼빈/난닝/란저우/인촨 등 공항 확충 건설 진행 · 신규 지선공항과 민영공항 신규 건설 · 청두/칭다오/샤먼 등 신공항 건설 연구 · 신규 항공관리시스템 건설 가속화
7 종합교통허브	· 42개 전국성(全国性) 종합교통허브 건설

자료 : 中央政府门户网站(www.gov.cn), 国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要(全文), 2011. 3. 16; 그림은 신화사 제공.

교통운수발전, 중국 물류시장 발전의 토대 제공

위에서 중국정부의 향후 5년간 교통운수 발전방향과 중점사업에 대해 살펴보았다. 종합교통운수 체계 구축을 위한 4대 목표 및 7대 중점사업을 통해 철도, 도로, 항만, 내륙수로 등 주요 인프라 시설을 체계적으로 확충·개선하여 중국물류시장 발전 토대를 제공할 것이다.

특히 고속철도망 및 공항 시설의 확충에 따른 일반철도 여객수요의 고속철도 및 항공으로의 전이는 기존 철도망의 화물운송 노선 비중을 더욱 확대시켜 줄 것으로 예상되고, 또한 장강 등 내륙수로 정비와 관련 내하항만 확충 및 철도 기반시설 확대는 중국 중·장거리 내륙 물류(운송) 시스템

2) 교통 부문에서 흔히 궤도(軌道)라고 할 경우 철도용의 것으로 한정하여 생각하기 쉬우나, 실제로는 자기부상열차, 모노레일, 경전철 등의 제반 교통시설이 쓰는 도로 외의 시설물을 광범위하게 지칭함.

템을 보다 에너지 절약형으로 변모시킬 것이며, 나아가 ‘친환경’ 물류시장 규모 또한 확대시킬 것으로 예상된다. 또한 42개에 달하는 전국 규모의 종합교통허브 건설로 거점별 복합 물류·유통체계가 형성되어 거대한 중국내륙을 ‘Hub & Spoke’로 연결시킬 전망이다.

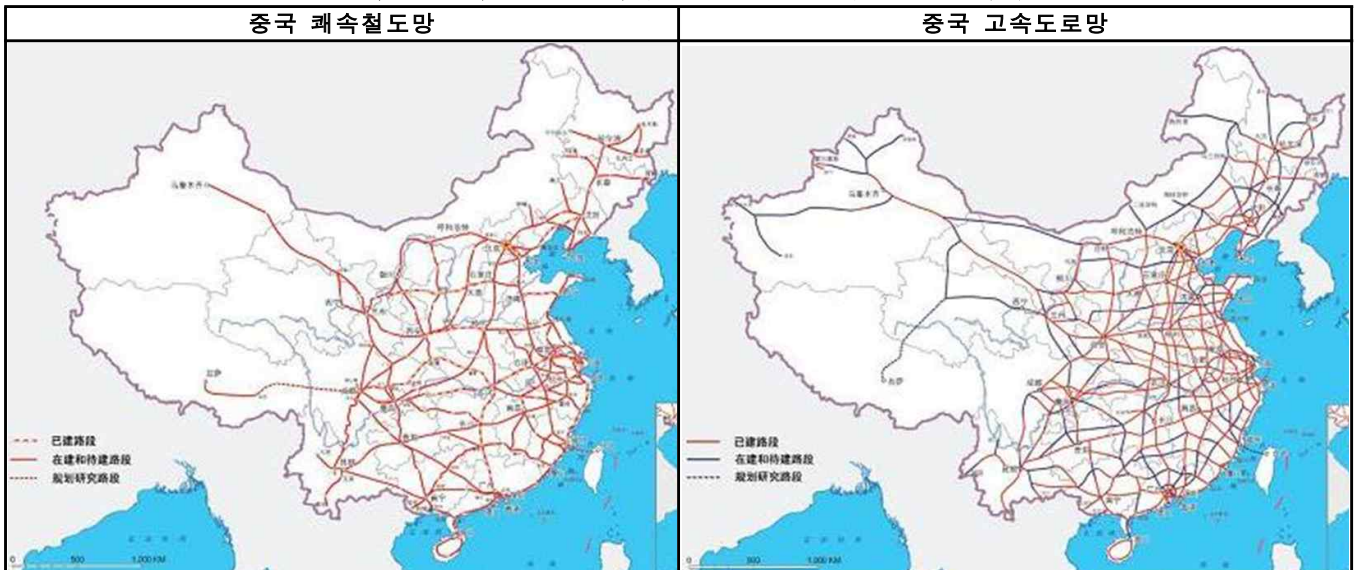
종합교통운수체계를 고려한 투자 및 진출전략 수립해야

12·5계획 을 통해 사실상 중국의 물류거점, 즉 최우선 물류네트워킹 대상지역은 윤곽이 드러났다고 할 수 있다. 쾌속철도망/고속도로망 계획 등 종합교통운수체계 구축에 따라 물류기업의 투자, 진출 및 시장확대 대상지역은 결정이 난 셈이다. 다만, 각 물류기업은 진출거점별 경쟁기업, 주 고객군인 제조기업의 진출 정도 등 경쟁강도와 수요확대 가능성 등의 변수에 대해 추가적인 연구를 진행함으로써 중국 물류시장에 대한 포지션 결정 및 전략을 수립해야 할 것이다.

또한, 국토해양부 등 우리 정부측면에서는 우수한 인적자원과 기술 등을 보유한 우리 기업군, 즉 IT, 건설, 상사, 금융 및 물류기업 등이 중국의 종합교통운수체계 완비 프로젝트(중점사업)에 참여할 수 있도록 한중 외교협력을 보다 강화하여 대중국 민관 협력투자사업 개발에 관심을 제고해야 할 것이다. 일례로, 기 조성된 ‘국제물류투자펀드’의 적극적 활용방안 모색이 필요한 시점이다.

<김은수 책임연구원, kes1213@kmi.re.kr>

[참고 그림] 중국 쾌속철도망 및 고속도로망 계획



자료 : 신화사, 2011. 3. 16.

※ 중국물류리포트 ‘동향 및 이슈’는 중국 중앙정부의 12·5계획 전문 발표에 따라, 3회에 걸쳐 물류, 교통운수 및 지역개발 전망에 대해 연재될 예정임.

제 2011-3호 (3월 23일) : 중국, 12·5계획 과 물류산업 발전 전망

제 2011-4호 (4월 6일) : 중국, 12·5계획 과 교통운수체계 발전 전망

제 2011-5호 (4월 13일) : 중국, 12·5계획 과 지역개발구도 최적화 전망

뉴스 단신

다국적 기업, 세관특수감독관리구에 입주 열광

3월 23일, 세계 500강 기업이자 6대 석유회사인 프랑스 TOTAL그룹은 자회사인 TOTAL(중국)투자유한책임회사를 통해 텐진항보세구관리위원회와 3,000만 유로의 '윤회유 생산 기지 투자 협의'를 체결했다. TOTAL그룹 페이밍란(费明澜) 부총재는 이번 투자협의 체결시 '텐진의 종합적 우세와 유리한 투자 조건이 특히 인상적이었다고 언급하였다.

제기된 유리한 조건 중 하나가 바로 텐진보세항구가 중국세관특수감독관리구역으로써 향유할 수 있는 편리한 자유무역 정책이다.

중국세관특수감독관리구역은 특화된 무역 관리, 세수, 운영 정책을 시행하는 중국 대외개방의 선도 구역이다. 중국 정부는 외자의 효율적 이용을 통해 선진 제조업과 첨단 서비스업을 발전시키고자 전국 26개 성, 자치구, 직할시에 보세구, 수출가공구, 보세물류원구, 보세항구, 종합보세구 및 과경공업구 등 6 종류의 세관특수감독관리구역을 설립 운영하고 있다.

중국 대외개방이 부단히 심화되면서 중국세관특수감독관리구역은 다국적기업들의 대거 진출 및 투자 구역으로 부상되었다. 현재 텐진빈하이신구에는 세계 500강 기업 중 120개 회사가 입주하고 있으며, 텐진세관 관리감독 아래 보세항구, 종합보세구, 보세물류원구, 보세구, 수출가공구 등 5종 7개 구역이 운영되고 있다.

특히 텐진빈하이신구종합보세구는 항공제조기업들의 연이은 입주에 따라 항공제조업을 핵심으로, 항공리스업 및 항공운송업을 주요 축으로 하는 항공R&D, 항공제조, 항공물류 등 항공산업 클러스터가 형성되고 있다.

2010년 텐진세관특수감독관리구역의 수출입화물 총액 규모는 345.86억불로 텐진시 총액(822억불)의 42.07%를 차지하고 있다.

< 자료 : 新华网, 2011. 3. 23. >

국무원, 8개 항구를 국가석탄응급비축기지로 비준

최근 국가발개위와 재정부는 화이난광업그룹(淮南矿业集团)을 국가 최초의 석탄응급비축기업으로, 우후항(芜湖港)을 국가 최초의 석탄응급비축기지로 비준하였다.

우후항 이외에 친황다오항(秦皇岛港), 황화항(黄骅港), 저우산항(舟山港), 광저우항(广州港), 주하이항(珠海港), 우한항(武汉港), 쉬저우항(徐州港) 등 7개 항구가 국가 석탄응급비축기지로 선정되었다.

「국가석탄응급비축방안」 및 “2011년 국가석탄응급비축공작회의”에 따르면, 2011년 석탄응급비축량 규모는 500만 톤이며, 그 중에 우후항은 60만 톤을 담당할 계획이다. 중국의 국가석탄응급비축 정책의 목적은 석탄의 부족을 대비하기 위한 것이다.

< 자료 : 环球物流网, 2011. 3. 24. >

시장(西江) '황금수로' 건설 가속화

주삼각 광저우(广州)-퍼산(佛山)-자오칭(肇庆) 경제권(广佛肇经济圈) 형성에 따라 관련 각 성시(광시, 광둥)가 시장(西江) '황금수로' 건설에 박차를 가하고 있다.

광시자치구는 2011년에 시장 '황금수로' 건설에 50억 위안을 투자하여 551km의 항로 개선 및 7개 천 톤급 선석을 신설할 계획이다. 또한 698만 톤의 신규 물동량 창출로 2011년 총 내하항만 물동량이 6,733만 톤을 돌파하고, 나아가 「12·5 계획」 기간 시장 '황금수로' 물동량은 1.5억 톤을 초과할 전망이다.

광둥성 자오칭(广东肇庆)시는 시장 항운정보화 및 수상응급능력을 강화시켜 시장 '황금수로' 항만물류 경제를 발전시킬 계획이다. 자오칭은 시장저우랑(西江走廊) 및 범주삼각의 요충지로서 국내 28개 내하 주요항만도시 중의 하나이다. 현재 항로 건설 및 부대물류단지 완비에 주력하고 있으며 앞으로 항만물류 경제를 구역경제발전을 견인하는 원동력으로 활용할 계획이다.

< 자료 : 中国政府网, 2011. 3. 16, 环球网, 2011. 3. 21 >

시노트란스, 2010년 순이익 55% 증가해 6억 달성

시노트란스(Sinotrans)의 2010년 순이익은 전년대비 55.2% 증가한 6.16억 위안을 기록했다. 매출액이 54%를 증가한 425.47 억 위안을 기록했고, 그 중 화물운송대리 부문의 이익은 55%를 증가한 5억 위안, 창고 및 부두 서비스 부문은 19.6% 증가한 3억 위안을 기록했다. 또한 해운서비스 부문은 1.04억 위안의 적자를 기록했지만 2009년의 3.28억 위안 적자 규모보다 대폭 축소되었다.

2011년 경영환경에 대한 장젠웨이(张建卫) 사장은 북아프리카 및 중동 사태로 인한 유가상승이 해운 및 트럭운송 원가에 압력을 가할 것으로 지적하고 있다. 또한 일본 지진·해일의 영향으로 향후 일본 재건 설에 필요한 원자재가 대부분 중국에서 수출되기 때문에 항운업에 상승작용을 할 것으로 예상되나, 고유가 및 저운임으로 인해 올해 역시 해운업이 적자를 만회하기는 어렵다고 언급하였다.

그리고 Sinotrans와 중국장강항운그룹(中国长航)의 합병에 따라 주로 물류, 항운, 조선 등 업무에 대한 구조조정이 진행되는데, 특히 물류 부문의 정합이 2011년의 중점사항이며, DHL사와 택배 부문 협력을 통해 국내시장을 더욱 확대할 방침임을 장 사장은 밝히고 있다.

< 자료 : 环球网, 2011. 3. 25. >

중국 민영기업, 청두(서부)지역 진출 박차

청두타이저우상회(成都台州商会)의 소개에 따르면, 중국 민영기업인 Redrock Capital Group(红岩资本集团), Sun Media Group(阳光媒体集团) 등은 쓰촨성텐인농림주식유한공사(四川省天银农林股份有限公司)와 함께 청두시 신진(新津)현에 18억 위안을 투입하여 총 부지면적 1,000묘, 초기 계획면적 300묘 규모의 첨단양생휴양산업기지를 건설하여 향후 중국의 노령화사회(은발산업)의 상업기회를 발굴할 계획이다. 동 기지는 향후 5년 내 준공 예정이며 글로벌 수준인 생명건강핵심기술 R&D센터와 양생산지공원 등 사업계획이 포함되어 있다.

쓰촨성텐인농림주식유한공사(四川省天银农林股份有限公司)는 China Tianbei Investment Group(天贝投资有限公司)이 발기하고 쓰촨성에서 다년간 경영경험을 쌓은 저장성 농민기업가들의 합자로 설립된 회사로써 2008년 서부지역의 발전전망을 감안하여 ‘협력 창업(抱团创业)’ 형식으로 신진현에 서부지역 중 최대의 양매(杨梅)산업원구를 건설하였으며 원구 내 양매재배면적은 이미 2,000묘를 초과했다.

청두시는 이미 2010년에 ‘세계적 현대화 전원도시’ 건설 목표를 제시했고, ‘녹색산업’의 건강양생업을 중점산업으로 육성시킬 계획을 발표한 바 있다.

< 자료 : 新华网, 2011. 3. 23. >

‘충칭-신장-유럽’ 국제철도노선, 정식 개통

3월 19일, ‘新실크로드’로 불리는 ‘충칭-신장-유럽’ 국제화물운송전용열차가 정식으로 개통되어 운영되었다. 총 가치 800만 달러에 달하는 IT 제품 72 TEU를 실은 열차는 충칭 투안지에(团结)춘 국제컨테이너물류허브역을 출발하여 충칭세관의 통관수속을 통과했다.

충칭지역의 내륙개방이 가속화되고 IT산업의 발전이 가속화되고 있는 가운데, 2011년 1-2월 충칭가공무역의 수출액은 전년 동기대비 2.3배 증가되었고 노트북 수출규모는 81만 대로 3.2억 달러의 가치에 달했다.

‘충칭-신장-유럽’ 국제철도대통로의 순조로운 개통을 지원하기 위해 중국 세관총서와 러시아 등 관련 국가 세관은 협력협의를 체결하여 충칭시의 화물 수출입 통관 기반을 형성했다. 즉, 충칭세관의 협력 하에 ‘충칭-신장-유럽’ 국제철도노선의 중국 국내구간(2010. 10. 18.)과 ‘중-러’구간(2011. 1. 28.)의 시운행이 실시되었으며, 앞으로 충칭시 나아가 서부지역 수출기업들에게 보다 편리하고 효율적인 통관여건을 제공할 것으로 기대된다.

< 자료 : 中国港口网, 2011. 3. 23. >

장강수로, 화물운송량 6년 연속 세계 1위 차지

「11·5 계획」 말 장강(长江)항로의 통과능력이 50% 이상 향상되어 장강화물 내하운송량이 세계 내하운송 부문에서 6년 연속 1위를 기록하여 연강(沿江)경제의 발전을 견인하고 있다. 「11·5 계획」 기간 중국정부는 장강항운건설에 「10·5 계획」 기간보다 3배가 넘는 78.6억 위안을 투자해 장강항운 인프라 시설을 크게 개선하였다. 또한 2010년 장강간선 화물운송량이 15억 톤을 돌파했고, 규모이상 내하항구 화물물동량 13.8억 톤을 기록했다.

< 자료: 环球物流网, 2011. 3. 21. >

통계

❖ 중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리 실적

항만	컨테이너 화물 처리실적 (천 TEU)											
	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년	2011년						
						1월	2월	3월	4월	5월	6월	누계
상하이	21,719.0	26,152.0	25,792.0	25,001.0	29,069.0	2,708.0						
선전	18,469.0	21,099.2	21,416.2	18,250.1	22,509.7	2,098.0						
닝보저우산	6,852.1	9,430.5	10,923.5	10,503.0	13,144.3	1,310.3						
광저우	6,635.2	9,203.6	10,971.5	11,187.8	12,519.8	1,032.0						
창다오	7,700.0	9,460.0	10,020.0	10,260.0	12,010.0	1,130.0						
톈진	5,950.0	7,102.0	8,503.0	8,704.0	10,000.0	927.0						
샤먼	4,013.4	4,627.1	5,034.6	4,680.4	5,824.3	547.2						
다롄	3,212.0	3,813.0	4,525.0	4,576.0	5,262.0	481.0						
롄완강	1,302.3	2,003.1	3,000.5	3,031.8	3,870.6	353.0						
양저우	1,010.7	1,371.0	2,036.4	2,537.3	3,338.4	398.1						
옌타이	1,049.3	3,407.9	1,531.5	1,401.1	1,541.2	137.0						
푸저우	1,011.7	1,202.0	1,176.6	1,222.7	1,470.5	143.2						
취안저우	839.0	1,019.4	1,206.7	1,251.0	1,369.5	125.6						
중산	1,125.4	1,266.4	1,136.3	1,101.3	1,250.6	111.8						
르저오	252.7	430.2	708.6	821.0	1,061.0	101.2						
산터우	443.3	615.0	720.1	821.4	933.1	-						
진저우	310.8	723.3	650.1	738.4	754.8	68.6						
주하이	527.6	631.9	653.8	555.8	695.0	62.0						
하이커우	244.8	285.7	346.4	431.2	613.4	66.5						
웨이하이	245.0	306.4	346.5	377.4	443.4	36.0						
원저우	281.7	351.1	380.5	388.5	412.3	36.7						
자싱	45.5	37.2	100.7	202.4	350.2	36.5						
친황다오	200.0	300.0	402.6	330.7	339.8	42.7						
진장	203.6	272.0	284.0	231.6	320.2	33.2						
단둥	151.0	181.2	222.2	260.2	319.7	38.9						
합계	83,795.1	105,291.2	112,089.3	108,871.1	129,422.8	12,024.5						

주 : 중국물류리포트의 통계정보는 중국 주요항만의 '전체화물 처리실적'과 '컨테이너 처리실적'으로 구분하여 격호별로 제공됩니다.
 자료 : <CHINA PORTS> 2011년 제2호.