

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

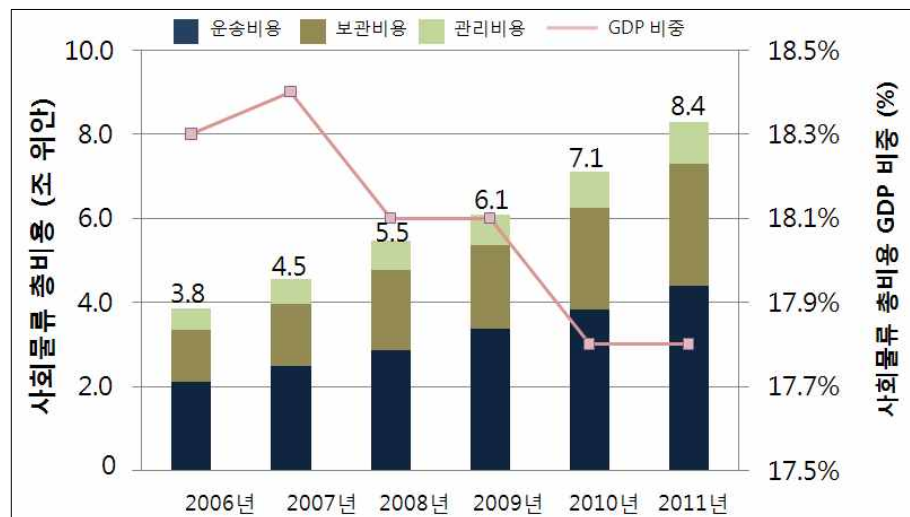
제12-1호

2012년 3월 9일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

통계로 보는 중국 물류 : 사회 물류 총비용



2011년 중국 사회 물류 총비용 : 8.4조 위안

■ 사회 물류 총비용이란?

: 사회 물류 총비용 (社会物流总费用, Total social logistics costs)이란, 중국의 국가 물류비에 해당하는 개념으로, 국민경제 각 분야에서 사회물류활동에 쓰인 모든 지출의 총합을 뜻하며, 크게 운수비용, 보관비용, 관리비용으로 구분된다.

중국 국가발전개혁위원회와 국가통계국, 중국물류구매연합회(China Federation of Logistics & Purchasing) 발표에 따르면, 2011년 중국 사회 물류 총비용은 전년 대비 18.5% 증가한 8.4조 위안으로 GDP 대비 비율은 전년과 동일한 17.8%로 나타났다.

중국의 사회 물류 총비용이 여전히 높은 이유는 국내 물류기업들이 글로벌 물류 기업들과 비교했을 때 규모나 브랜드 인지도, 서비스 품질 및 공급체인 관리 능력이 상대적으로 낮고, 신용 시스템 및 시장의 질서체계가 여전히 낙후되어 있는데 기인한 것으로 분석된다. 또한 물류 원가의 지속적인 상승 역시 사회물류 총비용 증가에 영향을 준 것으로 해석된다.

2010년 통계 기준으로 중국의 국가 물류비(7.1조 위안)는 약 1,218조 원으로 2010년 우리나라 명목 GDP인 1,173조 원을 상회하는 막대한 규모다. 물류기업의 입장에서 볼 때, 물류비는 해당 물류시장의 규모를 나타내는 것으로 우리나라 물류기업을 포함한 다국적 물류기업들이 중국물류시장을 개척하고 확대하려는 이유가 바로 여기에 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	03-02	03-09
종합지수	942.37	1002.71
일본 항로	763.55	762.78
구주 항로	987.7	1206.9
미서부 항로	943.85	923.13
미동부 항로	1,133.24	1127.52
한국 항로	674.73	642.85

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	03-02	03-09
종합지수	1158.92	1184.18
석탄	1261.89	1303.39
곡물	745.95	756.72
금속광석	1023.02	1022.62
정유	1345.48	1345.48
원유	1597.13	1597.13

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 2012 장강수운시장 변화와 시사점

- 장강하류 한중 컨테이너선 항로 중장기 협력전략 수립해야 -

1 장강 황금수로 구축 사업 순항, 2015년 난징까지 12.5m 확보

지난 3월 3일 베이징에서 개최된 양회(两会)에서 장강 ‘황금수로’ 건설에 대한 열띤 토론이 진행되는 등 각 정부의 높은 관심이 확인되고 있다. 특히 장강 유역 주요 지역 대표들은 2025년까지 충칭과 우한간의 수심 4.5m, 우한과 우후(芜湖)간의 수심 6.0m를 확보하여 5천 톤급의 내·외항 선박이 운항될 수 있도록 장강 수로 건설을 가속화해야 한다고 주장하고 있다.

장강 황금수로 건설은 「11·5 계획」 기간 800억 위안 이상의 자금이 투입되었고, 「12·5 계획」 기간에는 두 배에 달하는 1,500억 위안이 투입될 계획이다. 「장강 간선항로 전체 계획 요강」에 따라 진행되는 항로 건설은 이미 가시적인 결과를 보이고 있다. 특히 ‘상해~난징 구간 12.5m 심수항로’ 건설의 일환으로 작년 1월 타이창(太倉)까지 12.5m의 심수항로가 정식 개통되면서 10만 톤급 만선 선박이 타이창까지 운항할 수 있게 되었고, 2013년까지 타이창~난통(南通) 구간, 2015년까지 난통~난징 구간 사업을 완료할 계획이다. [그림-1]은 2012년 3월 기준의 장강 주요 간선항로의 수심 현황을 보여주고 있다.

[그림-1] 장강 주요항로 항로수심 현황 (2012년 3월 기준)



자료 : 장강항로국(<http://www.cjhdj.com.cn/>) ; KMI 분석.

2 2011 장강 간선 물동량, 16.6억 톤 / 1,120만 TEUs

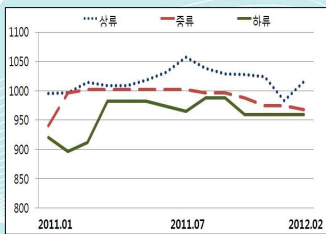
2011년 장강간선(长江干线) 항만 물동량은 전년 동기대비 10.5% 증가한 16.6억 톤으로, 7년 연속 세계 내륙수로 화물운송 기록을 갱신하고 있다. 그 중 대외무역 물동량은 1.96억 톤으로 전년대비 14% 증가했고, 1억 톤 이상 항만도 2010년 6개에서 2011년 9개로 크게 증가했다.¹⁾ 또한 컨테이너 물동량 역시



Contents

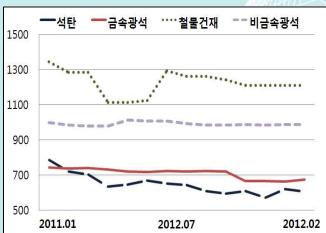
- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

2011-2012 장강컨테이너운임지수



자료 : 교통운수부 장강항무관리국.

2011-2012 장강벌크화물운임지수



자료 : 교통운수부 장강항무관리국.

전년 동기대비 23.3% 증가한 1,120만 TEUs를 기록했고, 주요 10대 항만이 약 95%를 차지하는 1,066만 TEUs를 기록했다. 또한 수저우항(타이창항/창수항/장자강항), 장인항, 난징항의 장강하류 3개(혹은 5개) 항만이 760.2만 TEUs로 전체 대비 약 70%를 차지하고 있다.

[표-1] 장강 주요 항만의 컨테이너물동량 추이

(단위 : 만 TEU)

	수저우			난징	장인	우한	난통	충칭	전장	양저우	우후	쑤장	합계
	타이창	장자강	창수										
2007	189.5	101.9	61.6	105.6	30.7	38.8	42.8	35.1	28.5	17.1	16.5	8.9	513.5
2008	256.9	145.1	81.4	129.2	50.2	47.1	44.3	43.4	29.2	26.8	16.4	10.2	653.7
2009	271.8	151.3	87.0	121.2	75.2	56.4	35.1	51.8	28.1	22.1	9.9	10.1	681.7
2010	364.4	221.2	112.4	145.0	101.1	64.5	46.2	56.4	30.3	31.8	14.3	12.1	866.1
2011	468.5	305.8	130.7	180.1	111.6	71.4	53.9	69.0	35.2	40.5	22.0	14.0	1,066.2

주 : 수저우항은 타이창(太倉)항, 장자강(張家港), 창수(常熟)항으로 구성됨.

자료 : 장강연감(2008~2010), 중국항구연감(2011) 및 관련 기사; KMI 작성.

3 타이창항, 중국 11대이자 장강 최대 컨항만으로 부상

특히 2011년 12.5m의 심수항로가 개통된 타이창항의 발전은 주목할 만하다. 2011년 타이창항의 항만 물동량은 개항 후 처음으로 1억 톤을 돌파했고, 특히 컨테이너 물동량의 전년대비 38.3% 증가한 306만 TEUs를 기록했다. 물동량 기준으로 중국 11위이자 장강 최대 컨테이너항만으로 부상한 타이창항은 18개 국제항로를 포함한 99개 항로를 운영 중이다²⁾. 타이창항은 2015년까지 항만물동량 및 컨테이너 물동량 각각 1.5억 톤과 700만 TEUs를 목표로 하고 있다.

[표-2] 타이창항/난징항의 컨테이너 물동량 추이 비교

(단위 : 만 TEU, %)

항만	구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	CAGR (%)
타이창	물동량	60.0	101.9	145.1	151.3	221.2	305.8	38.5
	전년대비 증가율	-	69.8	42.4	4.3	46.2	38.3	
난징	물동량	79.9	105.6	129.2	121.2	145.0	180.1	17.7
	전년대비 증가율	-	32.1	22.3	-6.2	16.4	24.2	

※ 2011년 난징항의 컨테이너 물동량 중 대외무역 컨테이너 비중은 31%이며, 타이창항을 포함한 수저우항의 대외무역 컨테이너 비중은 37.5%임.

자료 : 장강연감(2007~2010), 중국항구연감(2011) 및 관련 기사; KMI 작성.

- 1) 난통(南通), 타이창(太倉), 장자강(張家港), 장인(江陰), 타이저우(泰州), 전장(鎮江), 난징(이상 장수성), 우한(후베이성), 충칭.
- 2) 타이창항은 현재 46개 VIP 화주를 유치, 그 중 소주 삼성전자는 2011년 수출량의 40%에 달하는 약 4만 TEU를 타이창항을 통해 운송하며, 캐논 역시 약 2만 TEU의 물량을 타이창항을 통해 수출함. 이는 전년 동기대비 각각 50%와 40% 증가한 수치임; 타이창항 홈페이지.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

장수성 대한민국 수출입 규모 변화 (단위 : 백만 달러, %)

구분	2006	2011	CAGR
수출	7,611 (6위)	16,884 (5위)	17.3
수입	22,985 (3위)	40,820 (1위)	21.1

자료 : 한국무역협회 통계.

2011년 장수성 수출입 국가 순위

- 수출 : 미국> 일본> 홍콩> 독일> **한국**
- 수입 : **한국**> 일본> 대만> 미국> 말레이시아

2011년 장수성 대한민국 주요 교역품목

수출	• 메모리 • 액정 디바이스 및 기타의 광학 기기 • 휴대용 자동자료처리기계 • 기타의 화물선과 화객선 • 부분품
수입	• 액정 디바이스 및 기타의 광학 기기 • 메모리 • 테레프탈산(Terephthalic acid)과 그 염 • 프로세서와 컨트롤러 • 스티렌(Styrene)

주: HS 코드 6단위를 기준으로 정리.
자료 : 한국무역협회 통계.

[표-2]에서 보듯이, 2007년까지 난징항이 장강 최대 컨테이너 항만이었으나, 2007년 이후 급격하게 성장한 타이창항이 2008년부터 장강 최대의 컨테이너항만으로 자리매김하고 있다. 2006년 이후 5년간의 타이창항 연평균 물동량 증가율(CAGR)은 38.5%로 17.7%의 난징항을 크게 앞지르고 있다. 또한 대외무역 컨테이너 비중 역시 타이창항이 소속한 수저우항이 난징항을 6.5%p 앞서며 수출입 물동량의 절대량과 비율에서 우위를 점하고 있다.

4 장강하류 한중 컨테이너항로 중장기 협력전략 수립해야

2011년 기준, 장강하류 주요 항만 중 이미 4개 항만(타이창항, 난징항, 장자강항, 장인항)이 100만 TEUs 이상의 컨테이너를 처리하고 있다. 아직까지 이들 항만의 수출입 물동량은 30%대에 그치고 있지만, 심수항로의 개발과 장수성 정부 및 항만당국의 노력 등으로 그 비중은 점차 증가할 것으로 예상된다. 이러한 시점에 우리 해운기업, 특히 한중항로를 주로 취항하는 중견선사들은 장강하류 한중 컨테이너항로 중장기 서비스 협력전략을 수립해야한다.

2012년 3월 현재 장강하류 한중항로 운영 현황을 [표-3]에서 살펴보면, 5개 선사가 장수성의 타이창/난징/장자강과 부산/광양/울산을 잇는 항로를 서비스 중이다. 우리나라가 장수성의 제1대 수입국이자 제5대 수출국인 점, 즉 수요 요인을 감안할 때, 서비스 빈도가 현저히 낮은 것으로 판단되고, 이는 향후 추가적인 항로 개설 가능성이 아주 높다는 것을 반증하고 있다.

[표-3] 장강하류 한중항로 운영 현황 (2012년 3월 현재)

운항선사	선명	항차	적재능력 (TEU)	항로
타이창컨테이너라인	JIN MAN JIANG	주1회	366	광양→부산→타이창
차이나쉬핑	XIANG WANG	주1회	392	부산→광양→닝보→상해 →장자강→타이창
장금상선	JIFA BOHAI	주1회	602	울산→부산→광양→난징→장자강
남성해운	BOHAI WAN (BOHAI STAR)	주1회	706	부산→광양→난징→장자강
시노트랑스	LU FENG	주1회	241	부산→난징→장자강
	YU FENG	주1회	364	부산→광양→난징→장자강

자료 : 여수광양항만공사(컨테이너선 운항스케줄 조회); 국토해양부/CI-Online(적재능력 조회).

5~6년 전부터 우리 정부 및 기업들은 장강수운시장 진출을 위한 다각적인 노력을 기울여왔다. 하지만 카보티지(cabotage)제와 관련된 장강 바지운송시장 진출 및 항만시설 투자 등 시장 여건상 다소 비현실적인 분야에 관심이 치우친 것으로 판단된다. 이제는 전략적인 관점에서 장강수운시장 진출, 즉 장강하류 수출입 운송시장 확대를 위한 우선적인 고민과 협력 방안을 도출해야 할 시점이다.

시장 확대를 위한 한중 정부/항만/선사 등의 협력방안 도출을 위해 우선적으로 면밀한 연구가 선행되어야 할 것이다. 장수성과 우리나라 항만당국 혹은 정책당국,



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

한중간 선사협의체(황해정기선사협의회) 및 한중(화동지역 진출) 수출입 전문 포워딩협의체가 상호 협력하여 주요 화주(고객)들의 장수성 항만 이용 가능성을 면밀하게 조사해야 한다. 장수성에 진출한 우리나라 제조기업의 생산법인만 해도 150여 개에 달한다. 이들의 수출입 물류 애로요인을 해소하는 대안으로 장강하류 수출입 운송시장 확대를 검토해야 하는 것이다. 또한 이는 현재 상하이 와이까오 차오 컨테이너터미널의 체선, 항만적체, 통관 지연 등으로 발생하는 선화주의 손실비용을 줄여줄 뿐만 아니라 상하이시의 항만인근 교통체증을 일정부분 해소하는 대안도 될 수 있다.

다행스럽게도 최근 우리나라 인천항/평택·당진항과 장강 하류 항만인 타이창항/장자강항/장인항간의 컨테이너선 정기서비스 추가 개설 논의가 진행되고 있다. 제 19차 한중해운회담(2011년 11월) 이후 논의가 진행되어 한중 각 선사간 본격적인 협의가 진행 중이다. 한중 선사 모두 지혜를 모아 성공적인 서비스 개설과 함께 기존의 ‘파이’를 나누는 형식이 아닌 그 ‘파이’를 더욱 키울 수 있는 중장기적인 협력과 지속적인 공동연구가 지속되기를 바란다.

「12·5 계획」기간(2011~2015)의 장강 황금수로 건설의 가장 큰 사업은 난징항까지 12.5m의 심수항로 사업을 완료하는 것이다. 즉 이 기간이 장강하류 항만들이 국제항만으로서 도약을 준비하는 기간임을 잊어서는 안 된다.

김세원 연구원 · 김은수 전문연구원
kmishanghai@gmail.com



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 사회 물류 총비용
- ▶ 중국 물류 포커스
: 2012 장강수운시장 변화와 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- '12·5'기간 석탄수요 연평균 5.2% 증가
- 상하이시, 3월부터 통상구 서비스 조례 실시
- 중국 올해 중앙정부예산 중 교통운수관련 지출 8.1% 증가
- 2011년 장삼각 16개 도시, 외자 이용액 500억 달러 돌파
- 발개위, 자원·에너지 가격개혁 방안 발표 계획
- 공업정보화부, 신소재산업 '12·5'계획 발표
- 전국 8개 성·자치구 GDP 1조 위안 미만
- 공업정보화부, <식량 가공업 발전계획(2011-2020)> 발표
- 장춘시, 서비스산업 발전을 위한 전문펀드 조성

해운 · 항만

- 중국 '디지털 해양' 정보기반 구축
- 2011년 중국 10대 항만도시 가치평가 순위 발표
- 중국 연안 석탄 운송가격 회복세 지속
- 상하이 양산보세항구, '보세선박등록' 시범 지역 선정
- 천진항 금년 고정자산투자 135억 위안 전망
- 천진항, 올해 첫 크루즈선 기항
- 교통운수부, <운하통항표준> 올해부터 정식 실시
- COSCO, 컨테이너 운송 가격 인상

- 타이창(太倉)항, 2012년 화물 물동량 1.2억 톤 목표

종합 물류

- 칭다오, 대륙간 화물항공노선 첫 개통
- 상하이시 증치세 개혁 시범, 장삼각지역 물류 구도에 영향
- 충칭 량루춘탄(兩路寸灘)보세구, 연간 수출입 총액 100억 달러 돌파
- 허베이(河北)성 물류산업, 성내 제2대 산업으로 부상
- 푸젠(福建)성, 올해 7월 대규모 철도물류기지 착공 계획
- 중국 중서부지역 공항 70% 적자 운영
- 충칭시, 물류대통로 건설로 내륙개방 거점으로 부상
- 물류용지 신규 정책 발표, 이우(义乌) 물류산업 수혜
- 쓰촨성 이빈(宜賓)항, 종합보세구역 설립 계획
- 허난성, 대규모 철강물류단지(중닝철강물류단지) 건설 착수
- 난닝(南寧) 경제개발구내 대규모 철도물류기지 건설 계획
- 중국 올해 전국 도로망 10만 km 증설 계획

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

