

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

제12-6호

2012년 5월 10일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
 - : 중국 철도화물 운송량
- ▶ 중국 물류 포커스
 - : 한발에 항만 경쟁 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

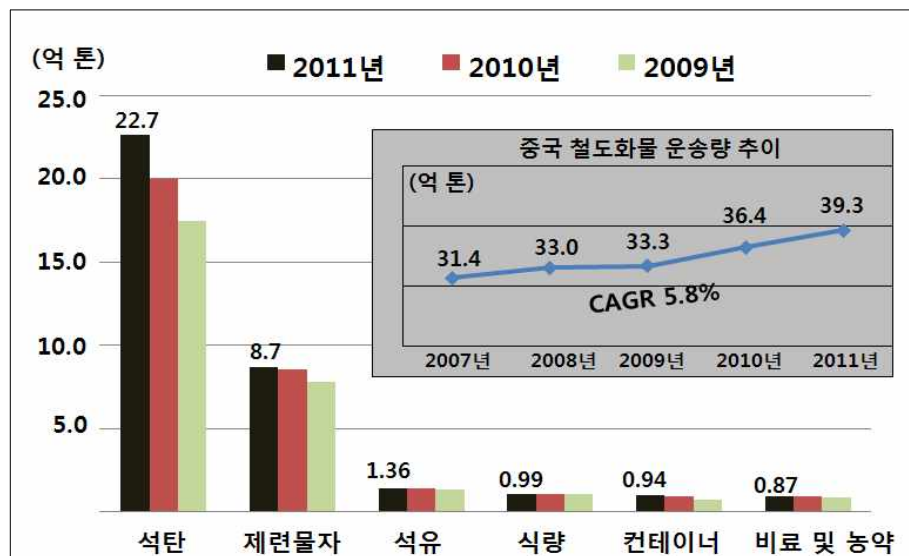
2011년 중국 주요 교통수단별 화물 운송량

(억 톤, %)

구 분	운송량	증가율
도로	282.01	15.2
철도	39.33	8.0
수로	내하	21.03
	연해	15.22
국내 항공	0.04	2.4

주: 도로운송은 영업용 화물차량 기준
 자료: 交通部, '2011年公路水路
 交通运输行业发展统计公报';
 民航航空局, '2011年民航行业
 发展统计公报'; 铁道部, '2011
 年铁道统计公报'.

통계로 보는 중국 물류 : 중국 철도화물 운송량



자료: 铁道部, 「2011年铁道统计公报」.

2011년 중국 철도화물 운송량 39억 3,263만 톤

2011년 중국 철도화물 운송량은 전년 대비 8.0% 증가한 39억 3,263만 톤을 기록했다. 최근 5년간(2007년~2011년) 연평균증가율(CAGR)은 5.8%로 완만한 증가세를 보이고 있다. 2011년 주요화물별 철도 운송량을 살펴보면, 석탄이 전년대비 13.5% 증가한 22억 7,026만 톤, 전체 대비 57.7%로 1위를 차지했고, 그 다음으로 제련물자 8억 7,022만 톤(22.1%), 석유 1억 3,552만 톤(3.4%), 식량 9,946만 톤(2.5%), 컨테이너 9,351만 톤(2.4%), 비료 및 농약 8,666만 톤(2.2%)의 순으로 나타났다.

중국 철도부는 「12·5계획」 기간에 "베이메이난윈(北煤南运) 전략[북방 석탄자원을 남방으로 운송]"에 따라 네이멍구(内蒙古)자치구에서 주요 석탄 생산지를 경유하여 장시(江西)성까지 연결되는 1,860 km의 석탄대통로(北煤南运大通道)를 건설할 계획으로, 향후 철도를 이용한 석탄 운송이 더욱 늘어날 것으로 예상된다.

또한 중국 정부는 2020년까지의 중국 「중장기 철도망 계획(2008.11)」에 따라, 2012년까지 내륙 철도 컨테이너운송 촉진을 위한 '전국 18대 철도물류허브 구축사업'을 진행 중에 있어, 2011년 현재 약 1억 톤 미만의 철도 컨테이너운송이 더욱 확대될 것으로 전망된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 철도화물 운송량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 환발해 항만 경쟁 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	04-27	05-04
종합지수	1,263.10	1,263.95
일본 항로	804.35	795.50
구주 항로	1,742.47	1,759.74
미서부 항로	1,039.21	1,032.99
미동부 항로	1,252.34	1,259.50
한국 항로	632.92	655.84

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	04-27	05-04
종합지수	1,155.71	1,144.62
석탄	1,265.45	1,249.20
곡물	851.64	841.52
금속광석	968.67	964.03
정유	1,345.48	1,345.48
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 환발해 항만 경쟁 현황 및 시사점

1 환발해 3대 컨테이너항만, 규모경쟁 가속화

2012년 4월, 칭다오항 그룹은 칭다오시로부터 동자커우(董家口) 신항만 건설 및 경영권을 확보를 통해, 총 면적 72km², 화물처리량 3억 톤 규모의 신항만 건설을 가속화했다. 이에 앞서 3월 다롄항은 다야오완(大窑湾) 3기 17, 18번 컨테이너 선석을 교통운수부의 검수를 끝내고 '정식' 가동했고, 2월에는 수심 다야오완 2기 15, 16번 컨테이너 선석(수심 -17.8 m, -16.0 m) 설계 심사를 통과시켰다. 또한 2012년 개항 60주년을 맞은 텐진항은 항만 인프라 건설에 135억 위안의 대규모 투자를 통해 항만 규모를 확장할 방침이다.

2011년 중국 항만 전체 및 컨테이너 물동량에 따르면, 환발해 6개 항만이 중국 10대 항만에, 7개 항만이 20대 컨테이너 항만에 포함됐다. 특히 권역별로 살펴볼 때, 2011년 환발해 항만들의 컨테이너 물동량이 타 권역에 비해 이례적으로 높은 증가율(14.5%)을 기록했다.¹⁾

[표 1] 중국 각 지역 항만들의 컨테이너 물동량 추이

(만 TEU, %)

지역	2011년	증가율	2010년	증가율	2009년	증가율	2008년	증가율
환발해	3,899.5	14.5	3,405.5	17.3	2,904.0	3.8	2,798.1	15.6
장삼각지역	5,778.6	12.9	5,118.3	20.5	4,246.7	-7.3	4,580.3	25.8
동남연해	969.0	11.9	866.4	21.1	715.4	-3.6	741.8	25.5
주삼각지역	4,000.7	5.5	3,793.4	18.8	3,192.7	-8.6	3,494.0	22.7
합 계	14,647.8	11.1	13,183.6	19.2	11,058.8	-4.8	11,614.2	23.5

자료 : 『中国港口』, 2012.02.

2 텐진, 칭다오, 다롄항 북중국 허브 항만을 목표로

교통운수부의 「전국 연해항만 배치규획(2006년)」에 따르면, 환발해 항만군 중 텐진항과 다롄항의 발전 방향은 각각 '북방 국제항운중심(北方国际航运中心)'과 '동북아 국제항운중심(东北亚国际航运中心)'으로 명시되었다. 그 후 국무원의 「텐진 빈하이신구(滨海新区) 개발 및 개방문제에 관한 의견(2006)」 및 「동북노후공업지역 진흥규획(2009)」 등을 통해 그 지위를 공고히 했다. 또한 「12·5계획」 기간 첫 번째 국가발전전략으로 승인받은 「산둥반도 블루경제구 발전규획(2011)」은 칭다오를 '동북아 국제항운허브항(东北亚国际航运枢纽港)'

1) 환발해항만 중 2011년 중국 10대 항만에 포함된 항만은 텐진, 칭다오, 다롄, 탕산(唐山), 천황다오, 잉커우(营口)항이고, 20대 컨테이너항만에 포함된 항만은 칭다오, 텐진, 다롄, 잉커우, 옌타이, 르자오(日照), 진저우(锦州)항임.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 철도화물 운송량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 환발해 항만 경쟁 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ "12·5"기간 환발해지역 각 상시 항만별 화물 물동량 발전 추세 (억 톤, %)

	2010	2015	증가율
랴오닝	6.5	11.0	69.2
톈진	4.0	6.0	50.0
허베이	6.0	10.0	66.7
산둥	8.6	10.0	16.3

자료: 臧珂伟, "十二五环渤海港口发展分析", '商场现代化', 2011.07.

■ 2011년 환발해지역 GDP 비교 (억 위안, %)

	GDP	증가율	지역 순위
산둥	45,429.2	10.9	3
허베이	24,228.2	11.3	6
랴오닝	22,025.9	12.1	7
베이징	16,000.4	8.1	13
톈진	11,191.0	16.4	20

자료: 각 지역 '2011년国民经济和社会发展统计公报'.

으로 발전시킬 계획이다. '북방 국제항운중심', '동북아 국제항운중심', '동북아 국제항운허브항' 모두 표현상의 차이는 있지만, 3개 항만 모두 대형선박이 직기항할 수 있는 북중국 제1의 허브항만을 목표로 하고 있는 셈이다.

2011년 톈진, 칭다오, 다롄의 전체 항만물동량은 각 4억 5,338만 톤, 3억 7,230만 톤, 3억 3,690만 톤으로 중국 3, 5, 6위에 올랐으며, 컨테이너 물동량은 칭다오 1,302만, 톈진 1,159만, 다롄 640만 TEU로 중국 5, 6, 8위를 기록했다. 2015년 톈진항은 컨테이너 물동량 1,700만 TEU, 칭다오항은 2,000만 TEU, 다롄항은 2013년까지 1,000만 TEU 달성을 목표로 하고 있다.²⁾

[그림 1] 톈진/칭다오/다롄항 컨테이너 물동량 추이 및 항만 발전전략



주: 연평균증가율(CAGR)은 각 항만의 2002~2011년 컨테이너 물동량 근거로 계산.
자료: 交通运输部, '2010 中国航运发展报告'; '中国港口', 2012.02; 初春晓, "发展战略对接实现环渤海港口群资源优化配置", '山东工商学院学报', 2011.12; KMI 분석.

3 톈진, 칭다오, 다롄항의 경쟁우위 확보전략

현재 톈진, 칭다오, 다롄항의 북중국 허브 항만을 향한 경쟁이 심화되고 있는 가운데, 각급 정부의 지원 속에 상기 3개 항만을 중심으로 한 주변 항만들의 통합 및 포지셔닝도 점점 가속화 되고 있다. 또한, 톈진, 칭다오, 다롄항은 각각 내륙화물 유치 강화 및 대형 선사들의 터미널 운영 참여를 유도함으로써 경쟁우위를 확보하기 위해 노력 중에 있다.

2) ① 톈진항: 天津市滨海新区发展和改革委员会, '天津滨海新区关于加快北方国际航运中心建设的若干意见(试行)', 2011.04; ② 칭다오항: 青岛财经日报(2011.02.03), 칭다오항그룹의 창덕환(常德传) 총재에 따르면, 칭다오항은 2105년 항만물동량 6억 톤, 컨테이너 물동량 2,000만 TEU를 달성을 목표; ③ 다롄항: 中国水运报(2011.06.03), 다롄항그룹의 '关于加快集装箱业务发展的实施意见'에 따르면, 다롄항은 2013년 컨테이너 물동량 1,000만 TEU 달성을 목표.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 철도화물 운송량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 환발해 항만 경쟁 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2012 1분기 중국 주요 항만 전체 화물 처리실적

(만 톤, %)

	항만	처리실적	증가율
1	닝보-저우산	18,241	4.0
2	상하이	15,459	6.0
3	톈진	10,869	5.5
4	칭다오	10,266	6.6
5	광저우	9,851	5.2
6	다롄	9,274	10.0
7	탕산	8,535	12.4
8	잉커우	7,532	14.0
9	르자오	7,168	10.7
10	칭황다오	6,930	-1.3

주: 증가율은 전년 동기대비 증가율.
자료: 『中国港口』, 2012.04.

■ 2012년 1분기 중국 주요 항만 컨테이너 화물 처리실적

(만 TEU, %)

	항만	처리실적	증가율
1	상하이	757.60	4.0
2	선전	502.59	-1.2
3	닝보-저우산	378.71	11.9
4	칭다오	351.33	9.6
5	광저우	324.73	12.1
6	톈진	277.47	5.1
7	다롄	165.49	25.5
8	렌윈강	122.80	15.9
9	잉커우	121.74	16.2
10	포산(佛山)	58.27	-20.4

주: 증가율은 전년 동기대비 증가율.
자료: 『中国港口』, 2012.04.

[표 2] 톈진, 칭다오, 다롄항의 경쟁전략

	항만 자원통합 및 협력체계 구축	내륙 화물 유치 강화 (무수항 개발 등)	선사 터미널 운영 참여
톈진항	- 2009년, 톈진항발전총회(天津港发展控股有限公司), 톈진항주식유한회사(天津港股份有限公司)의 지분 56.81% 인수	- 2002년 중국 최초의 베이징 차오양(朝阳) 무수항 개발을 시작으로 현재까지 12개 성시에 21개 무수항 개발 - "12·5"말 무수항의 컨테이너 물동량 100만 TEU 확보 계획	- 머스크, 톈진항유라시아컨테이너부두유한공사(TECT)에 30% 지분 참여
칭다오항	- 2011년, 르자오, 옌타이, 웨이하이 및 부산항과 「한·중 “4+1” 항구전략연맹 운영장정, 체결 (상호 입출항 선박·화물에 편의 제공 및 컨테이너 환적업무 강화, 카페리운송 확대, 산동성 항만과 부산항간 호화크루즈 상품개발 등 협력 추진)	- 신장 우루무치, 윈난 쿤밍(昆明), 쓰촨 청두 등지에 16개의 무수항 개발 - 2012년 2월, 허난보세물류센터(河南保税物流中心)와 공동 건설한 정저우(郑州) 무수항 정식 운영개시	- 머스크/COSCO, 칭다오첸완컨테이너부두유한공사(QQCT) 및 칭다오첸완신연합컨테이너부두유한공사(QQCTUA) 지분 참여
다롄항	- 「랴오닝 연해경제벨트 발전계획(2009)」, 다롄항 중심의 항만 포지셔닝 가속화 - 다롄항그룹은 터미널 건설, 주식 참여 등으로 후루다오(葫芦岛), 단둥, 진저우(锦州)항 등과 협력 강화 (2012년 3월, 잉커우항과 정식 전략협력협약 체결)	- 동북 3성을 중심으로 한 무수항 건설. 2013년 약 20개 무수항 개발 계획 - 2011년 다롄시정부는 선양철도국, 하얼빈철도국과 「다롄항 컨테이너 가속 발전전략 추진 협력협약」, 체결, 다롄항의 무수항 건설 지원 및 철도국 관할내의 내륙차편 증설 합의	- 머스크/COSCO, 다롄항 2기 다롄항만컨테이너부두유한공사(DPCM) 운영 참여 - NYK, 다롄국제 컨테이너부두유한공사(DICT) 20% 출자

자료: KMI 분석.

4 환발해 항만 경쟁에 따른 기회와 위협

우리나라와 가까운 위치에 있는 환발해 항만들의 경쟁은 해운·물류기업에게 기회와 도전을 가져올 수 있다. 우선 선사들은 항만 인프라 확충으로 적체 및 통관 지연 등 문제점을 해결할 수 있고, 개별 항만들의 화물유치 경쟁 속에 보다 많은 혜택을 향유할 가능성이 높다. 또한 각 항만들이 내륙 무수항(无水港) 및 Sea-rail 복합운송 발전에 적극 투자함으로써, 무역·물류기업 역시 많은 편의와 새로운 비즈니스 기회를 모색할 수 있을 것으로 기대된다.

하지만 각 항만당국의 치열한 물동량 유치 경쟁이 선사의 배선전략에 영향을 미치는 등 부작용이 발생할 개연성이 존재한다. 따라서 우리 선사들 역시 단기적인 실리보다 장기적 안목으로 항만당국과의 우호적 파트너십을 구축 및 유지해야 할 것으로 판단된다. 또한 톈진, 칭다오 등 북중국 항만들이 낮은 국제 환적 컨테이너 업무 개선을 위해 노력하고 있는 점을 감안할 때, 중장기적으로 국내 항만과의 환적물동량 유치 경쟁이 예상됨으로 해당 항만의 환적화물 유치 전략 및 동향 등을 지속적으로 모니터링 해야 할 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 철도화물 운송량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 환발해 항만 경쟁 현황 및 시사점
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 국무원, “투먼장지역(훈춘) 국제협력시범구” 설립 승인
- 해양국, 「전국해양기능구획(2011-2020)」 발표
- 제 2차 증치세 개혁 시범구역 확대 전망
- 하이난성, 남해 자원 개발 및 서비스기지 건설 가속화
- 「서부대개발 12·5계획」 승인, 청위(成渝) 경제구 우선 개발
- 허베이성, “연해개발산업투자펀드” 설립
- 국무원, 「수출입 무역 균형 발전 강화에 관한 지도의견」 발표
- 광시자치구, 전국 목재전략핵심비축기지 건설 박차

해운 · 항만

- 후이저우(惠州)항, 근해 대외무역 항로 개발 착수
- 저장성 내수운송진흥 가속화, “12·5” 기간 250억 위안 이상 투입
- 교통운수부와 수출입은행, 수운 구조조정 촉진 협력
- 칭다오항, 저탄소 시범항만 구축에 앞장
- 구이저우성 홍쉐이허(红水河), 주삼각지역 연결하는 ‘수상 에너지 통로’로 건설
- “12·5”기간 내하수운 투자 2,000억 위안 계획
- 징탕(京唐)항, 수입 철광석 검사 불합격률 50%

- 칭다오, 산둥국제항운중심 프로젝트를 지역 랜드마크로
- 중국 동북지역 최초의 항운운임지수, “다렌항운운임지수” 정식 발표
- 중국 역 톤 항만 26개로 증가, 내하 항만 성장세 두드러져

종합 물류

- 지린성, 국제 육해 복합운송노선 가동
- 우한, 4대 물류산업 발전 강력 추진
- 우한, 시내 물류배송센터 100개 건설 계획
- 동방항공, 우사~푸둥 화물트럭 노선 개통
- 중국 정부, 신장 이리(伊犁) 식료품 저장 사업에 1.36억 위안 지원
- 훈춘(珲春)세관, 내수 석탄 국제운송량 10만 톤 돌파
- 교통운수부, 「2011년 도로수로교통 운수산업 발전통계공보」 발표
- 톈진시, 항공산업 발전전문펀드 설립으로 최대 연간 1억 위안 지원 계획
- 7개 성시 교통운송부문, 환발해만 트레일러 운송연맹협의 체결
- 헤이룽장 다칭(大庆), 중국 최대 농산물 물류단지 건설 예정
- Ningbo(宁波), 대규모 컨테이너 콜드체인 물류기지 착공

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

