

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

제12-14호

2012년 9월 5일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)

▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로

▶ 중국 물류 동향

■ 2011년 중국 해양총생산 현황
(억 위안, %)

구 분	생산액	증가율
주요 해양산업	18,760	3.7
해양관광업	6,258	12.5
해양교통운송업	3,957	7.1
해양어업	3,287	3.7
해양석유·가스	1,730	6.7
해양조선업	1,437	17.8
해양공정건설업	1,096	14.9
해양화학공업	691	2.5
해양생물의약품	99	15.7
해양염업	93	0.8
해양광업	53	2.1
해양전력업	49	25.0
해수이용업	10	10.2
해양공공부문*	7,748	10.6
해양연관산업	19,062	N/A
해양생산총액	45,570	10.4

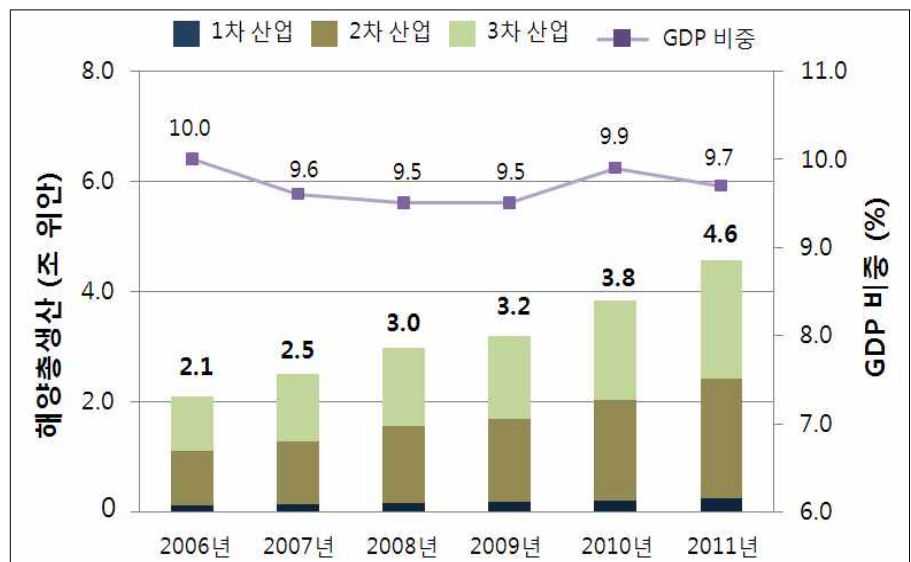
주: 해양공공부문*은 해양의 개발
이용과 보호에 따른 과학연구,
교육, 관리 및 서비스 활동.

자료: 国家海洋局, '2011年中国海洋
经济统计公报', 2012.03.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 중국 해양총생산(GOP)



자료: 国家海洋局, 「中国海洋经济统计公报」, 2006~2011년 각 년호.

2011년 중국 해양총생산 4조 5,570억 위안, GDP의 9.7%

2011년 중국의 해양총생산(GOP; Gross Ocean Product)은 전년대비 10.4% 증가한 4조 5,570억 위안으로서 중국 GDP의 9.7%를 차지했으며, 최근 6년간(2006년~2011년) 16.5%의 높은 연평균증가율(CARG)을 기록했다.

2011년 중국의 주요 해양산업 생산액은 전년대비 3.7% 증가한 1조 8,760억 위안으로, 그중 해양관광업이 6,258억 위안으로 가장 높았고, 해양교통운송업 3,957억 위안, 해양어업 3,287억 위안, 해양석유·가스 1,730억 위안 등의 순이었다. 또한 2011년 장쑤루동(江苏如东) 풍력발전소 등 대형 해상풍력발전소들이 운영 개시됨에 따라 해양전력업 생산액이 전년대비 25.0%의 높은 증가율을 보였고, 해양조선업, 해양생물의약품, 해양공정건설업 생산액도 각각 17.8%, 15.7%, 14.9%의 비교적 높은 증가를 기록했다.

중국 정부가 「12·5계획」(2011.03)을 통해 해양경제발전 추진을 제시한 후, 연해지역 각 성·시들은 잇달아 해양경제발전 관련 계획들을 발표하고 있으며, 2012년 국가해양국은 「전국해양기능구획(2011-2020)」(2012.04)을 발표해 계획적이고 질서있는 해양개발을 유도하고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

바이쉐제(白雪洁) 천진남개대학 교수



연구 분야

산업경제학, 물류산업정책

주요 활동

천진남개대학 산업경제연구소 소장,
천진 일본경제학회 회원 등

전문가 칼럼 : 중국 컨테이너 복합운송 현황 및 발전전망 - 텐진항을 중심으로

1980년대 이후부터 중국 컨테이너 운송 성장속도는 세계 평균증가율(6%~8%)을 크게 상회해 왔고, 금융위기의 여파로 글로벌 경제성장이 둔화된 상황에서도 중국 항만의 컨테이너 물동량은 다른 지역보다 높은 증가추세를 보이고 있다. 또한 항만 컨테이너 물동량의 빠른 증가에 따라 복합운송은 내륙지역과의 운송보장수단으로써 그 중요성이 날이 대두되고 있다. 중국의 컨테이너 복합운송은 1978년에 시작되어 지난 30여 년간 큰 발전을 이뤘지만, 선진국과 비교해 볼 때 여전히 많은 문제점과 제약을 안고 있다. 본문은 텐진항의 예로 중국 내륙 컨테이너 복합운송 현황 및 발전추이를 간략히 분석하고자 한다.

텐진항은 베이징·텐진 및 환발해경제권과 접하고 있는 세계 최고수준의 심수항으로서, 중국 북방지역 최대의 종합 항만이자 무역 통상구이다. 2011년 텐진항 화물 물동량과 컨테이너 물동량은 각각 4.5억 톤과 1,150만 TEU를 초과했고, 2012년 로테르담을 제치고 세계 10대 컨테이너항에 진입할 것으로 전망된다. 텐진항은 국토 면적 54%에 달하는 14개 성·시·자치구를 경제배후지로 삼고 있고, 텐진항의 약 70%의 화물 물동량과 텐진시의 50% 이상(가격기준)의 수출입 화물이 텐진이외 지역에서 공급되기 때문에 원활한 복합운송체계를 구축하는 것은 텐진항의 발전에 있어 매우 중요한 문제이다.

컨테이너 복합운송은 ‘도로·수로’, ‘철도·수로’, ‘수로·도로·수로’, ‘수로·철도·수로’ 등 다양한 방식이 존재하며, 현재 중국에서는 도로·수로 복합운송의 비중이 가장 높다. 중국의 컨테이너 내륙운송에서 도로:수운:철도의 분담비율은 약 84:14:2이며, 이는 로테르담, 함부르크, 앤티워프항 등의 60:20:20과 비교해 볼 때, 컨테이너의 철도운송 분담비율이 매우 낮음을 알 수 있다.

현재 중국의 10여 개 항만에서 철도·수로 복합운송이 이루어지며, 그 중 다렌, 텐진, 칭다오, 련윈강(连云港), 잉커우(营口)항에서는 이미 일정량의 컨테이너가 철도로 운송되고 있다. 또한 상하이, 닝보, 샤먼, 광저우, 선전, 베이부완(北部湾) 등 중국 화동·화남·서남지역과 연계되는 항만들의 철도·수로 컨테이너 복합운송도 점차 증가하고 있는 추세이다. 2011년 중국의 컨테이너 철도·수로 복합운송 물동량은 194만 TEU를 기록했다.

현재 텐진항의 경우 아직 도로 운송이 절대적인 비중을 차지하고 있지만, 다렌, 잉커우, 련윈강항과 함께 중국 4대 철도·수로 복합운송 항만으로 불리며, 상기 4개 항만의 철도·수로 컨테이너 복합운송량은 중국 전체의 2/3이상을 차지하고 있다. 그 주요한 발전 특징은 아래와 같다.

1. 유라시아대륙교를 통한 철도·수로 복합운송 발전

텐진항은 중국 유라시아대륙교의 시작점이다. 유라시아대륙교는 텐진항을 출발하여 베이징~바오터우(包头)~란저우(兰州)를 경유한 후 알라산커우(阿拉山)



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	08-24	08-31
종합지수	1,257.05	1,242.09
일본 항로	749.53	753.38
구주 항로	1,780.60	1,707.24
미서부 항로	1,115.78	1,132.88
미동부 항로	1,327.85	1,328.93
한국 항로	601.25	610.10

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	08-24	08-31
종합지수	1,085.34	1,117.05
석탄	1,200.89	1,237.27
곡물	730.47	774.03
금속광석	850.33	891.47
정유	1,299.11	1,299.11
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

口)에서 카자흐스탄으로 진입하거나, 네이멍구(内蒙古)를 경유해 얼론허오터(二连浩特) 및 만저우리(满洲里)를 통해 중국 국경을 넘을 수 있다. 텐진항은 2002년 얼론허오터까지 '5정반열(五定班列: 적재지점[定点], 운행노선[定线], 운행열차편[定车次], 도착시간[定时], 운송가격[定价]이 정해진 화물열차, 편집자 주)' 블록 트레인 개통을 시작으로 2004년 알라산커우까지 '5정반열' 블록 트레인을, 2008년 만저우리 국제열차를 차례로 개통했다. 2010년에 텐진항에서 출발한 유라시아대륙교 철도 운송량은 6.8만 TEU로 2009년 대비 56% 증가했다. 이처럼 유라시아대륙교는 텐진항의 철도·수로 복합운송 발전을 견인하고 있다.

2. 중앙 정부의 정책지원

2011년 10월 중국 교통부와 철도부는 「컨테이너 철도·수로 복합운송 시범사업 전개에 관한 통지」를 통해 ① 렌윈강~알라산커우 지역, ② 다롄~동북지역, ③ 텐진~화북·서북지역, ④ 칭다오~정저우 및 렌윈강~란저우 연선지역, ⑤ 닝보~화동지역, ⑥ 선전~화남·서남지역의 6개 컨테이너 철도·수로 복합운송 시범통로를 지정하였고, 텐진항도 그 중에 포함되었다. 이에 따라 텐진항은 향후 인프라 시설, 세금, 융자, 신기술 도입 및 인재 육성 방면에서 중앙 정부 차원의 정책지원을 향유할 것으로 예상된다.

3. 내륙 '무수항'을 통한 화물공급원 확보

철도·수로 복합운송은 충분한 화물공급이 요구된다. 무수항은 컨테이너 화물의 집산지로서 내륙지역과의 연계 역할을 담당할 뿐만 아니라, 복합운송 통로에서 컨테이너 화물 유통 가속화 및 컨테이너 운송네트워크를 최적화하여 규모의 경제를 구축하는 작용을 한다. 또한 운송 효율과 항만의 운송범위를 확대하는 등 역할도 담당한다. 텐진항은 중국에서 최초로 무수항을 건설했고, 현재 중국 12개 성·시·자치구에 21개의 무수항 및 지역 마케팅센터를 구축했다. 비록 21개 내륙 무수항 중 여전히 상당수가 도로운송 방식을 취하고 있으나, 철도·수로 복합운송의 화물공급원 역시 확대되었다.

하지만 텐진항의 철도·수로 복합운송의 운송관리 및 운임체계는 아직 효율적으로 통합되지 않았고, 관리권한이 분산되어 있으며 복합운송 허브 건설도 정체되고 있다. 또한 정보시스템이 일치하지 않고, 정보연결이 원활하지 못해 철도화물대리업의 발전이 느리며, 관리방법이 비교적 낙후되어 있는 등 문제점도 상존하고 있다. 향후 이런 문제점들은 장기적인 관점에서 지속적으로 개선해 나가야 할 것이다.

동북아지역 간의 경제협력이 점차 긴밀해짐에 따라 항만간의 국제협력 기회도 많아지고 있다. 2011년 텐진 동장(东疆)보세항구와 한국의 새만금군산 경제자유구역이 우호협력을 체결했다. 양측은 장기적이고 안정된 전략협력파트너 관계를 구축하여 각자의 자원, 지역, 산업, 정책 등 우위를 충분히 발휘해 전면적인 협력 프로젝트를 전개한다고 밝혔다. 향후 이러한 경제협력이 강화됨에 따라 한중간 철도·수로 복합운송 역시 보다 큰 협력기회를 모색할 수 있을 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

中国集装箱多式联运现状及发展展望： 以天津港的铁水联运为例

自20世纪80年代以来，中国集装箱运输的增长速度始终以远远超过世界平均增幅（6%~8%）的水平发展，即便受到世界金融危机的影响，全球经济增速放缓，中国港口集装箱的总吞吐量增幅也继续领先其它地区港口，在全球前20大港口中占据半数，并且所占吞吐量份额逐年增大。为适应港口集装箱吞吐量的快速增长，内陆多式联运作为一种交通保障手段的重要性日益凸显。中国的集装箱多式联运始于1978年，经过30余年的发展，虽然取得了很大的成就，但与发达国家相比还面临很多的问题与制约，本文以天津港为例，来扫描一下这个集装箱内陆多式联运的现状与发展趋势。

天津港位于京津城市带和环渤海经济圈的交汇点，是世界等级最高的人口深水港之一，也是中国北方最大的综合性港口和对外贸易口岸。2011年天津港货物吞吐量超过4.5亿吨，集装箱吞吐量突破1150万标准箱，预计2012年天津港将可能超荷兰鹿特丹港，跻身于全球集装箱港口前10强。在中国沿海港口中，天津港的经济腹地相对广阔，辐射占全国面积54%的14个省、市、自治区，70%左右的货物吞吐量和50%以上的口岸进出口货值来自于天津以外的地区，因此，建立发达畅通的多式联运体系对天津港的发展而言至关重要。

集装箱多式联运包括公水联运、铁水联运、水公水、水铁水，以及上述两种以上的方式的混合等多种形式，从中国目前的发展现状看，公水联运所占比例最大，即从集装箱集疏运方式的比例看，公路、铁路、水运的中转比例大致为84:2:14左右，与欧洲鹿特丹港、汉堡港和安特卫普港等60:20:20的比例相比，铁路在集装箱港口集疏运中所占比例过低，换言之，铁水联运的发展水平严重滞后。而铁路运输所具有的较强经济性，较小环境污染和破坏，以及与水运相比的时间便捷等特点，决定了提高铁水联运的比例是中国集装箱多式联运发展的关键点。

目前，中国实行铁水联运的港口有十多家，其中大连港、营口港、天津港、青岛港、连云港等港口集装箱铁水联运已具有一定规模。上海、宁波、厦门、广州、深圳、北部湾等辐射华东、华南、西南地区的港口集装箱铁水联运规模也在逐步扩大。2011年中国集装箱铁水联运共完成194万TEU。

从天津港来看，虽然目前公水联运还占绝对的比例，但天津港也是中国主要的铁水联运港口之一，与大连、营口、连云港并称中国四大铁水连云港，四个港口的集装箱铁水联运运量约占全国总量的三分之二以上。其发展具有以下几个特征：

1.以陆桥运输带动铁水联运。天津港是中国亚欧大陆桥的主要通道之一的东端桥头堡，享有亚欧大陆桥的起点优势。为贯通亚欧大陆桥的运输，天津港既可通过京包、包兰铁路途经阿拉山口出境，也可通过集二铁路至二连浩特口岸出境，还可通过满洲里口岸出境。2002年，天津港首开至二连浩特的“五定”班列，2004年，天津港又开通至阿拉山口的国际过境“五定”班列，2008年5月开通满洲里过境班列，2010年以天津港为起点的大陆桥运量完成6.8万标准箱，比上一年增长56%。陆桥运输有力地带动了天津港的铁水联运。

2.享有中央政府层面的政策支持。2011年10月，中国交通部、铁道部联合签署了《关于开展集装箱铁水联运示范项目的通知》，选定了6条集装箱铁水联运通道为示范项目，分别是连云港—阿拉山口沿线地区、大连—东北地区、天津—华北西北地区、青岛—郑州及陇海线沿线地区、宁波—华东地区、深圳—华南西南地区，天津港是其中之一。因此，将来在基础设施建设、税收、融资、新技术引进和人才培养等方面都会得到国家更大的政策支持。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로
- ▶ 중국 물류 동향

3.通过内陆“无水港”的建设确保铁水联运的货源与货量。铁水联运对规模经济有更高的要求，这就需要充足的货源与货量。天津港在中国率先建设“无水港”，无水港作为集装箱货物的集散地，起到了与内陆联系的纽带和桥梁作用，从整个运输系统角度看，无水港在多式联运通道中发挥了加速集装箱货物流转、优化集装箱运输网络、形成规模经济，提高运输效率和扩大港口腹地的范围等作用。目前天津港天津已经在12个省区市建立了21个内陆“无水港”和区域营销中心。虽然这21个内陆“无水港”中还有相当一部分采取公路集疏运方式，但也为铁水联运拓宽了货源与货量。

当然，天津港的铁水联运也面临着运输管理体制与运价机制未能有效整合，管理权限分散，铁水联运枢纽建设滞后，信息系统不统一，信息衔接不畅，铁路货代发展相对缓慢，管理手段较为落后等问题。这些都需要假以时日，不断完善。

随着东北亚区域各国经济联系的日益紧密，港口间的国际合作机会也在逐渐增多，2011年，天津东疆保税港区与韩国新万金群山经济区达成区域合作意向，根据协议，双方将建立长期稳定的战略合作伙伴关系，利用各自的资源、区位、产业、政策等优势，全面开展项目合作，可以预想，随着类似经济合作的加强，中韩之间可以在铁水联运领域有更大的合作空间。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 중국 해양총생산(GOP)
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 컨테이너 복합운송 현황 및
발전전망 - 텐진항을 중심으로
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 동북지역 6개 세관, 협력체결로 "대통관" 체계 구축
- 중국 물류산업 투자 둔화는 경제발전방식 전환 촉진
- 중국 조선업 지난 7년간 이윤 65배 증가, 생산력 과잉 두드러져
- 칭다오 하이시완(海西灣), 중국 4대 조선·해양플랜트 기지로
- 상하이 2013년부터 탄소배출권거래 시범 실시
- 상무부, 향후 인도상품 수입 확대 계획
- 2012년 중국 서비스산업 500대 기업 발표, COSCO 등 4개 선사 포함
- 상무부, 「국내무역 발전계획(2011-2015)」 발표
- 국가발전개혁위원회, 「13·5」기간(2016-2020년) 전국구 탄소거래시장 구축 계획
- 교통운수부, 4개의 신규 산업표준 9월 1일부터 적용

해운 · 항만

- 허난(河南)성, 향후 10년간 현대적인 내하 수운체계 구축 계획
- 상하이 양산항 선석 이용율 84%까지 제고 전망
- 다롄항, 새로운 "녹색운송" 조치 발표
- 광둥성 해양경제 종합시범구 가동, 177개 해양경제사업 추진
- 텐진 난항(南港)터미널 정식 운영개시

- 저장성 자싱(嘉興)항, 외국선박에 보세유 공급 서비스 개시
- 산둥성 르자오(日照)항~란산(岚山)화학 공업원구간 원유 파이프라인 개통
- COSCO, 금년 상반기 48.7억 위안 적자
- 중국해양석유(CNOOC), LNG 해상운송 사업 전면 진출
- 저장성 진화(金华)무수항, Sea-rail 복합 운송 실시

종합 물류

- 중국선박공업그룹(CSSC) 물류회사 설립, 원자재 구매 및 수출입 담당
- 지린성 훈춘(珲春)국제콜드체인물류센터 금년 10월 운영 계획
- 신장자치구, 12개 신규 철도사업에 130억 위안 투입
- 환발해 7개 성시, "황금물류통로" 공동 구축 계획
- 광둥성~베트남, 화물차 직통 운송 실현
- 독일 루프트한자 카고, 충칭 진출
- 남방항공, 아시아 화물노선 운영 개시
- 중국 휘얼귀스(霍尔果斯)~카자흐스탄 아팅커리(阿騰科里) 철도 올해 내 개통
- 중국 2015년 철도 석탄운송능력 30억 톤 이상 전망
- 광둥성 둥관(东莞)보세물류중심, 금년 1~7월 수출입총액 20억 달러

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

