

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-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제13-6호

2013년 6월 20일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
 - : 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
 - : 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2011년 주요 공항 화물 물동량
(만 톤, %)

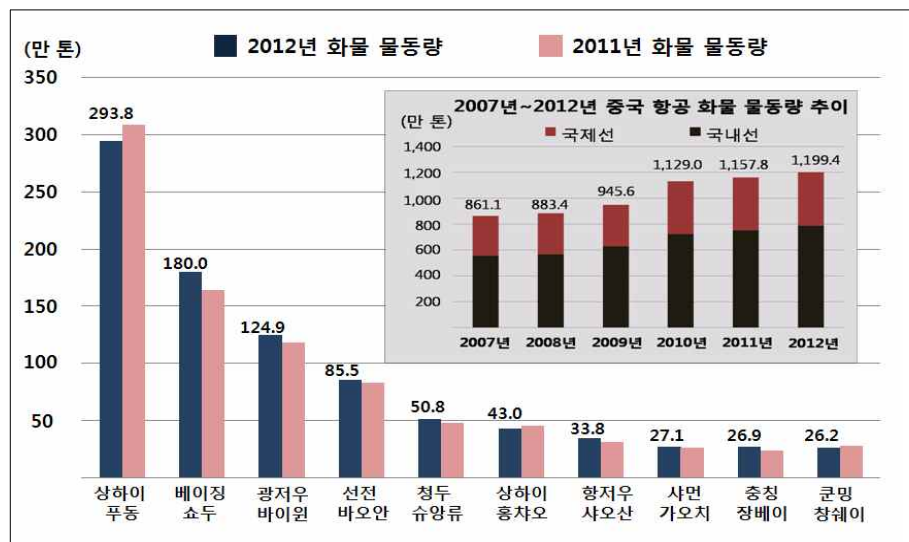
	공항	물동량	증가율
1	상하이 푸둥	293.8	-4.8
2	베이징 쇼두	180.0	9.7
3	광저우 바이윈	124.9	5.8
4	선전 바오안	85.5	3.2
5	청두 슈양류	50.8	6.4
6	상하이 홍차오	43.0	-5.3
7	항저우 샤오산	33.8	10.5
8	샤먼 가오지	27.1	4.2
9	충칭 장베이	26.9	13.1
10	쿤밍 창웨이	26.2	-3.7
11	난징 루커우	24.8	0.6
12	톈진 빈하이	19.4	6.2
13	시안 셴양	17.5	1.3
14	칭다오 류팅	17.2	3.2
15	정저우 신정	15.1	47.1
16	다롄 저우웨이즈	13.7	-1.0
17	선양 타오셴	13.2	-1.5
18	우루무치 디위푸	13.1	22.1
19	우한 텐허	12.8	4.4
20	창사 황허	11.1	-3.7
	합계	1,049.9	2.6

자료 : 中国民用航空局, 「2012年全国运输机场生产统计公报」.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량



주 : 중국~홍콩·마카오·대만 노선은 국내선에 포함.
자료 : 中国民用航空局, 「2007~2012年全国运输机场生产统计公报」; KMI 작성.

2012년 중국 공항 화물 물동량 1,199.4만 톤, 3.6% 증가

2012년 중국 183개 공항의 항공화물 물동량은 전년대비 3.6% 증가한 1,199.4만 톤으로 그 중 국내선 화물 물동량은 4.6% 증가한 784.9만 톤, 국제선 화물 물동량은 1.7% 증가한 414.5만 톤을 기록했다. 공항들 중 상하이 푸둥 공항의 화물 물동량이 293.8만 톤으로 가장 많았으나 전년대비 -4.8% 감소하여 2년 연속 감소세를 보였다. 다음으로는 베이징 쇼두 공항 180만 톤, 광저우 바이윈 공항 124만 톤, 선전 바오안 공항 85.5만 톤 등의 순으로 나타났다.

한편 국내외 항공화물 시장의 침체에도 불구하고, 하이테크 제조기업들의 중국 중서부 이전 및 확장이 가속화되면서 청두(成都), 충칭(重庆), 정저우(郑州) 등 중서부 도시들의 항공화물 시장에서 입지는 부단히 강화되고 있다. 2012년 충칭 공항은 중국 화물 물동량 10대 공항에 진입했으며, 정저우 공항의 물동량은 전년대비 47.1%의 높은 증가율을 기록했다. 특히 정저우는 「정저우 항공경제종합실험구 발전계획(2013-2025년)」을 통해 2025년까지 항공 화물 물동량 300만 톤에 달하는 항공허브 건설을 목표로 하고 있으며, 2012년 에어차이나 카고, 에어브리지 카고, UPS 등이 정저우에 잇따라 화물 노선을 개통했다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	06-07	06-14
종합지수	1,028.90	1,035.03
일본 향로	747.15	743.79
구주 향로	1,114.07	1,116.84
미서부 향로	1,088.85	1,091.10
미동부 향로	1,223.97	1,220.50
한국 향로	591.94	583.90

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	06-07	06-14
종합지수	1,001.75	996.04
석탄	1,060.20	1,051.08
곡물	718.87	713.48
금속광석	869.95	869.95
정유	1,262.04	1,262.04
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 물류포커스 : 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망

1 '아시안 하이웨이(Asian Highway)'와 중국의 국제고속도로망

글로벌화와 함께 지역경제협력 및 통합이 세계 경제의 새로운 패러다임으로 주목받고 있다. 일례로 아시아-태평양경제사회위원회(UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and Pacific) 회원국들의 2011년 전체 수출 52.4%, 수입 53.2%가 역내 교역으로 2000년 43.0%와 51.2%에서 지속 증가하고 있는 추세다¹⁾.

활발한 지역경제협력은 역내 국가들 간의 원활하고 유기적인 운송·물류체계 구축을 촉진시킨다. 1992년 UNESCAP이 '아시아 육상교통인프라 개발계획'을 승인함과 함께 '아시안 하이웨이(Asian Highway)'도 그 중심부분으로 부각되었고, 현재 32개국 55개 노선, 총 길이 142,804km(2010년 기준)에 달한다²⁾. 그 중 중국 경유 구간은 AH1, AH2~6의 5개 간선을 포함한 14,859km(잠재 추가 계획 구간 15,400km)로서 전체 노선 중 가장 큰 비중을 차지한다. 현재 중국내 고속도로 건설 가속화와 맞물려 중국내 아시안 하이웨이 구간 역시 향후 지속 확장 및 도로 등급 업그레이드가 진행될 계획이다.

중국내의 아시안 하이웨이는 신장자치구의 휘얼귀스(霍尔果斯), 아라산커우(阿拉山口), 네이멍구자치구 얼렌하오터(二连浩特) 등 20여 개의 주요 국경 통상구를 거쳐 카자흐스탄, 몽골 등 주변 10개 국으로 이어진다.

[그림 1] 중국내 아시안 하이웨이 노선 및 주요 경유 도시



자료 : 지도 UNESCAP(www.unescap.org)에서 인용, KMI 작성.

- 1) UNESCAP, 'ASIA-PACIFIC TRADE AND INVESTMENT REPORT', 2012.
- 2) 아시안 하이웨이 프로젝트는 1959년 UNESCAP의 전신인 UNECAFE에 의해 아시아 국가간 상호 경제교류 증진을 목적으로 계획되었으며, 2004년 제 60차 UN ESCAP 총회에서 23개 회원국이 '아시안 하이웨이 정부간협정'에 서명하며 가속화됨, UNESCAP(www.unescap.org).



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2011년 중국 성별 국제도로운송 현황 (만 톤)

성(자치구)	운송량	반출화물
네이멍구	2,400.5	199.7
윈난	447.7	178.7
신장	342.6	194.4
헤이룽장	116.9	85.7
지린	108.5	40.3
광시	79.9	79.9
랴오닝	35.6	35.6
합계	3,531.7	814.3

주 : 증가율은 2010년 대비 증가율.
자료 : 교통운수부, 「2011 중국교통운수 통계연감」, 2012.

■ 2011년 중국 국가별 국제도로운송 현황 (만 톤)

국가	운송량	반출화물
몽골	2,505.1	180.6
베트남	290.4	142.1
미얀마	176.6	94.3
러시아	168.9	115.7
북한	135.2	72.7
카자흐스탄	91.0	89.0
키르기스스탄	87.4	81.6
라오스	60.5	22.2
타지키스탄	11.9	11.9
파키스탄	4.4	4.3
합계	3,531.7	814.3

자료 : 상동.

2 중국 국제도로운송 빠른 발전 추세

중국은 약 22,000 km의 육상 국경선에 러시아·몽골·카자흐스탄·베트남 등 14 개국과 접경하고 있으며, 2011년 기준 총 62개의 1급 도로 통상구가 있고, 그 중 신장자치구가 14개로 가장 많다¹⁾. 현재 네이멍구자치구, 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성, 광시자치구, 윈난성, 신장자치구 7개 성 및 자치구에서 10개국(홍콩·마카오 제외)과 국제도로운송이 진행되고 있다.

2011년 중국의 국제도로화물 운송량과 여객수송량은 각각 3,531.7만 톤(2010년 대비 19.2% 증가), 815.9만 명으로, 화물운송량 2007년 대비 2.6배 증가했고, 연평균증가율(CAGR)은 27.4%로 빠른 증가추세를 보이고 있다.

[표 1] 2007년과 2011년 중국 국제도로운송량 비교

구 분	화물운송량(만 톤)	톤킬로미터(억 t·km)	여객수송량(만 명)	수송인거리(억 인·km)
2007년	1,339.5	10.02	768.7	3.92
2011년	3,531.7	21.66	815.9	3.56
CAGR(%)	27.4	21.3	1.5	-2.4

자료: 교통운수부, 「我国国际道路运输业长足发展」, 2008 ; 「2011 중국교통운수 통계연감」, 2012.

2011년 화물운송량 3,531.7만 톤 중 중국 반출 화물이 814.3만 톤(전체 운송량의 23.1%)으로 반출입 화물간 불균형을 보이고 있으며, 출입국 화물차량 횟수는 121.3만 대로 회당 평균 운송량은 29.1톤으로 나타났다.

국가별로는 중국-몽골간 화물 운송량이 2,505.1만 톤으로 가장 많아 중국 전체의 70.9%를 차지했으며, 몽골과의 주요 운송루트인 네이멍구자치구의 운송량이 2,400.5만 톤으로 각 성(자치구)중 가장 높은 수치를 기록했다.

3 중국 국제도로운송 제도화 진전, 허가 차량 국경지역에 집중

중국의 국제도로운송 증가와 함께 교통운수부는 「중화인민공화국 도로운수 조례」(2004) 및 「중화인민공화국 국제도로운수 관리규정」(2005) 등을 통해 국제도로운송 관리제도를 규범화하고 있다.

'국제도로운송 경영허가' 신청은 기업이 소재한 성급 행정구에서 신청하나, 기업의 소재지가 국경지역 성급 행정구가 아닐 경우, 신청을 수리한 소재지 성급 도로운수 관리기관이 '통과 예정지'인 성급 도로운수 관리기관과 협상을 통해 진행하게 된다. 국제도로운송 경영허가는 자격요건을 갖춘 외자기업도 신청이 가능하다. 국제도로운송 경영허가 자격은 아래 [표 2]와 같다.

1) 중국의 통상구(口岸, Port)는 1급 통상구와 2급 통상구로 구분됨. 1급 통상구는 중국 국무원에서 승인하여 중국 및 외국의 화물·인력의 출입국이 가능하며, 2급 통상구는 각 성의 인민정부에서 승인하여 중국과 그 접경국의 화물·인력의 출입 가능.



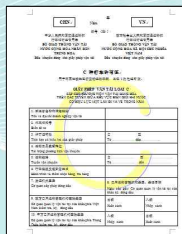
Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 국제도로운송차량 허가증 및 식별표 (화물운송)

국제차량운송 주행허가증
(国际汽车运输行车许可证)

- 국제차량운송 주행허가증은 1차량 1증
- A, B, C 3종류가 있으며, C 허가증이 화물운송 허가증임
- C 허가증은 규정기한 내 1회 왕복 유효하며, 차량이 귀경할 시 해당 통상구에서 회수
- ※ 대형화물 및 위험물 화물 운송은 별도의 '국제차량운송 특별주행허가증' 구비 필요
- ※ 중-베트남 주행허가증(건본)



국제도로운송 국제식별표식
(国际道路运输国际识别标志)

- 국제도로운송 국제식별표식은 장기와 단기 2종으로 구분
- 장기 표식은 알루미늄 및 종이 스티커로 제작되며 차량 정면 범퍼 우측 혹은 앞 유리에 상단 부착, 단기 표식은 차량 내부 앞 유리에 비치
- 중국의 차량 코드는 CHN (카자흐스탄 KZ, 몽골 MGL 등)
- ※ 카자흐스탄 차량 국제식별표(건본)



자료: 교통운수부, 「국제도로운수 관리규정」 2005, 교통운수부 「도로운수관리업무규범」, 2008.

[표 2] 중국 국제도로운송자격

구분	운송경영허가	운전자	운송차량
자격요건	- '국내도로운송 경영허가증'을 취득한 기업법인 - 국내도로운송 경영 3년 이상이며, 3년간 중대형 교통사고 책임이 없는 자	- 상응한 자동차 운전면허를 갖춘 연령 60세 미만인 자 - 여객운수 종사자는 3년내 중대형 교통사고 기록이 없는 자 - 소재지의 시급 도로운수 관리기관이 실시하는 국제도로운송법규, 외사규정, 자동차보수, 화물하역 및 보관, 여객구급기본지식 시험에 합격해 '운수종사자격증'을 취득한 자	- 운송차량의 기술등급은 중국 국가표준 「운송차량 종합기능 요구 및 검사방법」(GB 18565) 1급에 부합 - 차량의 크기, 축하중, 총 중량은 국가표준 「도로차량 크기, 축하중 및 총 중량 제한값」(GB1589-2004)에 부합 - 국제도로 대형화물 운송차량은 길이 14m 이상, 폭 3.5m 이상, 높이 3m 이상, 중량 20톤 이상의 단일 화물 혹은 해체불가능한 묶음화물 운송에 적합한 차량

자료: 교통운수부, 「국제도로운수 관리규정」 2005, 교통운수부 「도로운수관리업무규범」, 2008.

또한, 국제도로운송 차량은 국제차량운송 주행허가증(国际汽车运输行车许可证)을 구비하고, 국제식별표식을 부착해야 한다. 국제차량운송 주행허가증 양식은 중국 교통운수부가 대상국과 협상하여 결정하며, 매년 일정 수량을 협의하여 교환한다. 허가증 및 차량 식별표는 국경지역 성급 도로운송기관에서 관리·발행하며, 통상구에서 검사한다.

현재 중국에서 국제운송이 가능한 업체(차량)들은 대부분 대상 통상구 지역에 집중해 있으며, 그로 인해 독과점 시장을 형성하는 경우도 발생하게 된다. 중국 연안지역에서 오는 화물의 경우, 출발지의 운송차량이 자국내 국경 통상구에서 국제도로운송 허가를 가진 차량으로 환적한 후 대상 국가로 진입하는 것이 보편적이다¹⁾.

4 중국 국제도로운송 발전의 제약 요인

주지하다시피 장거리 육상운송에서 철도운송이 도로운송보다 가격 경쟁력을 가진다. 우리 기업들이 집중해있는 중국 동부연안에서 중앙아시아 및 몽골로 운송되는 화물(통과화물 및 일반 수출 화물)은 운임 등의 요인으로 TCR 및 TMGR 등을 이용한 철도운송이 일반적이며, 철도운송 불가한 대형 설비 및 위험물 등 특수 화물, 시간이 촉박한 긴급화물일 경우에 한해 도로운송이 진행된다²⁾. 최근 일부 국경 철도 통상구의 적체 심화로 인한 대체수단으로 우리기업들의 도로운송에 대한 관심이 지속 증가하고 있으나 아직 이용은 상기에서 언급한 제한적인 수준에 그치고 있다.

- 1) 중국~카자흐스탄 운송의 경우 카자흐스탄 차량이 중국 경내로 진입, 화물을 환적 후 카자흐스탄으로 회귀하는 것이 일반적임. 이는 ① 카자흐스탄의 유가 및 세수 정책 등으로 인해 중국 차량 대비 운송원가가 상대적으로 저렴하고, ② 차량의 안전 및 기술 요구수준이 낮아 시장진입 용이하고 ③ 높은 공차회귀율과 중앙아시아의 낙후된 도로사정, 도로규제(벌금) 등으로 중국 차량이 대상국 진입을 꺼리는 것으로 분석, 贺超 "TIR:国际公路运输的魅力(上)", 「卡车周刊」 2009年 13版; 전문가 인터뷰.
- 2) 텐진~신장 아라산커우 통상구(혹은 휘얼귀스)의 철도운송은 약 10~12일 소요되는 반면, 도로운송(일반트럭, 2인 무정차 운행)은 약 4~5일 소요, 전문가 인터뷰.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 아시안 하이웨이 중국 및 주변 주요국 도로 등급 현황*

(km)

국가	Primary	Class I	Class II	Class III	Below III
중국	14,859	2,076	6,280	3,460	32
북한	0	492	15	0	955
카자흐스탄	0	557	5,407	6,389	475
키르기스스탄	0	0	604	682	409
라오스	0	0	244	2,307	306
몽골	0	8	1,356	158	2,799
미얀마	0	147		1,798	1,064
파키스탄	357	1,116	254	2,475	1,138
러시아	0	2,524	13,618	440	812
베트남	0	382	1,847	104	264

주 : Primary는 고속도로, Class I은 아스팔트/콘크리트 포장의 4차선 이상 도로, Below III는 2차선 이하의 비포장 도로.

자료 : UNESCAP, Asian Highway database(2010).

운임적인 측면 외에도 아래의 문제점들이 중국 국제도로운송의 발전을 제약하고 있다. 첫째, 국제도로운송 차량(운전자) 부족으로 인하여 화물 집중시기 국제트럭 확보에 어려움이 있다. 둘째, 국경 통상구(상대국) 인프라의 낙후 및 세관 휴무일 등이 불일치하고, 통상구에서 대기 시간이 길며, 이에 따른 운임 증가가 수반된다. 셋째, 중국 차량의 공차 회귀운송 기피로 인하여 운임이 상대적으로 비싸다. 넷째, 중국 북부지역의 경우 동절기 도로구간의 빙설로 인해 운송시간이 증가한다.

또한 중국 주변 국가들의 도로운송 인프라 수준이 낙후되어 있는 점도 중국 국제도로운송 발전의 큰 제약요인으로 지목된다. 일례로, 아시안 하이웨이 중국 및 주변 국가(좌측* 10개 국)들의 총 구간 51,503km 중 10.5%만이 Class I(아스팔트/콘크리트 포장의 4차선 이상도로) 이상인 것으로 나타났다.

5 지역경제협력 및 중국의 산업이전 가속화는 국제도로운송의 기회 요인

중국은 현재 상하이협력기구(SCO: Shanghai Cooperation Organization), 중앙아시아지역경제협력체(CAREC: Central Asia Regional Economic Cooperation), 메콩지역경제협력체(GMS: Greater Mekong Sub-region Economic Cooperation)¹⁾ 등의 주요 구성원으로서 아시아 각 지역내 경제협력 및 외교력을 강화하고 있다.

이러한 지역경제협력을 통한 주변국간 교역 증가로 인해 중국은 국내 관련 교통인프라 건설뿐만 아니라, 원조 및 지분참여의 방식으로 주변국가의 교통인프라 건설에 적극 참여하고 있으며, 양자 및 다자간 운송협정을 통해 운송·물류 편리화에 많은 노력을 기울이고 있다.

중국은 '서부대개발', '동북 노후공업지역 진흥', '흥변부민(兴边富民: 중국의 변경지역 발전정책)' 등 국가급 전략 추진으로 내륙 및 변경지역의 발전을 촉진시키고 있다. 동부연안 제조기업들의 산업이전 가속화는 중국내 제조기지화 주변국간 화물운송의 직접적인 거리를 점점 단축시키고 있는 점도 국제도로운송의 향후 발전가능성을 증대시킨다. 우리나라와 중국 및 아시아내륙 국가들과의 교류가 점점 증진되고 있는 현재 중국을 통해 그 주변국들과 교류할 수 있는 원활하고 다양한 '대륙 물류루트' 건설 방안으로서 국제도로운송에 많은 관심을 가질 필요가 있으며, 정부 차원에서의 국가간 협력 및 기업진출 지원방안도 모색되어야 할 것이다.

김세원 연구원 · 김범중 중국연구센터 센터장
kmishanghai@gmail.com

1) ① 중국은 2003년 「GMS 화물 및 인원 과정운송 편리화 협정」에 서명한 후, 2009년 윈난성 허커우(河口 ↔ 베트남), 루이리(瑞丽 ↔ 미얀마), 모한(磨憨 ↔ 라오스) 3개 통상구를 GMS 협정 통상구로 편입시켰고, 2009년 쿤밍-하노이 직통 도로를 개통하였으며, 중국-태국이 라오스에 자금을 투자하여 쿤밍-라오스 경유-방콕 직통도로를 건설, 2013년 전노선 개통하는 성과를 거둔. ② 또한 베트남과의 양자간 협정을 통해 2012년 운송차량이 상대국의 '비변경(非边境)' 구역까지 직접 운행할 수 있다는 내용을 포함한 「중국-베트남 운송협정 개정 의정서」를 발표함.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2012년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 중국 물류 포커스
: 중국 국제도로운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 상하이 푸둥 자유무역원구, 7월 국무원 승인 전망
- 중국 철광석 수입자격 철폐, 하반기 완전 개방 계획
- 중국 의약품 수출입 고속 성장추세 유지
- 상해시 해양공정협회 설립
- 2012년 중국 500대 무역기업 수출입 총액 1.4조 달러
- 교통운수부, 종합운수체계 건설 가속화 표명
- 국무원, 대형유통기업 상장 지지
- 푸젠성-타이완, 자동차 국제운영센터 공동 설립 계획
- 중국 자동차업계, 정책 장려 속에 서부지역 진출 가속화
- 2015년 중국 저탄소시장 규모 6조 위안 예상

해운 · 항만

- 칭다오보세항구, 완성차 수입통상구 운영 개시
- 다롄항 컨테이너 물동량, 올해 내 1,000만 TEU 달성 예상
- 렌윈강항, 친환경·저탄소 시범항만 건설 위해 13개 프로젝트 가동
- 중국, 미국에 이어 파나마운하 이용 세계 2위
- 텐진항-이상(一商)그룹 MOU 체결, 향후 창고·배송 등 물류부분 협력 계획

- 머스크, 닝보 메이산(梅山) 1기 컨테이너 터미널 지분 상승
- 다롄항 10대 생태·친환경 프로젝트에 12억 위안 투자
- 장강 타이창(太倉)항, 일본 항로 선박 1일 평균 1척
- 국무원, 타이창(太倉)항 종합보세구 설립 승인
- 쓰촨 루저우(泸州)항~우한항~타이완 항로를 연말 개통

종합 물류

- 윈난성, 국제콜드체인물류센터 건설에 90억 위안 투자
- 충칭~후베이 리궈(利川) 철도 올 연말 개통, 충칭~상하이간 운행 시간 대폭 단축
- 중국철도총공사, 화물운송조직 개혁 착수
- 중국 최초 상·시간 물류기업 연맹 설립
- T-mall과 우정 EMS, 고객 셀프 수령 및 착불 시스템 추진 협력
- 닝보~이우(义乌) Sea&rail 정기노선, 올 연말 운행 예상
- 충칭~선전 Sea&rail 노선 개통 계획
- 순펑(順丰)항공, 순펑택배 발전의 지지대
- 2012년 광둥성 물류부가가치 4,000억 위안 초과, 전자상거래와 물류 융합 발전 추세

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

