

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

제14-10호

2014년 8월 27일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량

▶ 전문가 칼럼

: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황

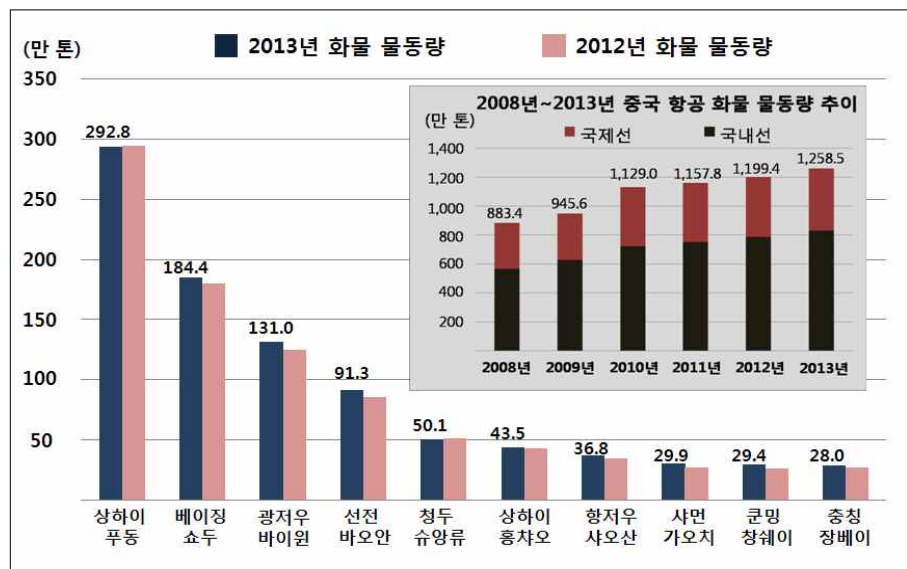
▶ 중국 물류 동향

■ 2013년 주요 공항 화물 물동량 (만 톤, %)

	공항	물동량	증가율
1	상하이 푸둥	292.9	-0.3
2	베이징 쇼두	184.4	2.4
3	광저우 바이윈	131.0	4.9
4	선전 바오안	91.3	6.9
5	청두 슈양류	50.1	-1.3
6	상하이 홍차오	43.5	1.2
7	항저우 샤오산	36.8	8.8
8	샤먼 가오치	29.9	10.3
9	쿤밍 창쉐이	29.4	12.0
10	충칭 장베이	28.0	4.3
11	난징 루커우	25.6	3.1
12	정저우 신정	25.6	69.1
13	톈진 빈하이	21.4	10.4
14	칭다오 류팅	18.6	8.3
15	시안 셴양	13.6	2.3
16	우루무치 디워푸	15.3	16.7
17	선양 타오셴	13.2	3.1
18	다롄 저우웨이즈	13.2	-3.1
19	우한 톈허	12.9	1.0
20	창사 황허	11.8	6.3
	합계	1,093.3	4.1

자료 : 中国民用航空局, '2013年全国运输机场生产统计公报'.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량



주 : 중국-홍콩-마카오-대만 노선은 국내선에 포함.

자료 : 中国民用航空局, '2008~2013年全国运输机场生产统计公报'; KMI 작성.

2013년 중국 공항 화물 물동량 1,258.5만 톤, 4.9% 증가

2013년 중국 193개 공항의 항공화물 물동량은 전년대비 4.9% 증가한 1,258.5만 톤이었다. 그 중 국내선 화물 물동량은 5.7% 증가한 830.0만 톤, 국제선 화물 물동량은 3.4% 증가한 428.5만 톤을 기록했다. 베이징, 상하이, 광저우 3대 도시 항공화물 물동량은 2013년 전국 항공 화물량의 51.8%를 차지하면서 전년 점유율 대비 1.7%p 하락했다. 관련 순위는 상하이 푸둥공항의 화물 물동량이 292.9만 톤으로 가장 많았고, 베이징 쇼두 공항 184.4만 톤, 광저우 바이윈 공항 131만톤, 선전 바오안 공항 91.3만 톤 등의 순으로 나타났다.

한편, 실크로드경제벨트 개발중점도시인 정저우(鄭州)의 항공허브 건설이 빠르게 진행되고 있다. 정저우 공항은 2012년 물동량이 2011년 대비 47.1% 증가율을 보였고, 이어 2013년에는 전년 대비 69.1%의 높은 증가율을 보여 중국 화물 물동량 12위를 차지했다. 「정저우 항공경제종합실험구 발전계획(2013-2025년)」을 통해 2025년 항공화물 300만 톤 달성을 목표로 개발 중인 정저우 공항은 2013년에는 홍콩항공, 중국화물항공, 아제르바이잔항공, 아틀라스 항공을 포함한 7개 항공사가 화물 노선을 새로 개통했다.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

리우첸(刘军) 남개대학교 교수



연구 분야

국제물류, 항만물류, 제3자물류

주요 활동

남개대학 경제 및 사회발전 연구원
부연구원

전문가 칼럼 : 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황

1. 중국 내수무역 컨테이너 운송시장 참여 주체

1) 선박회사

지난 20년 동안, 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전과 더불어 성장한 선박회사는 30여 곳에 달한다. 이 중에 규모가 큰 곳은 CSCL(中海集运)과 상하이 COSCO-PANASIA(中远泛亚)이다. 2013년 말까지 CSCL의 시장 점유율은 약 40%, 상하이 COSCO-PANASIA의 시장점유율은 약 20%에 달했다. SINOTRANS&CSC(外运速航), 상하이 ZHONGGU SHIPPING(中谷新良), 취엔저우 Antong Logistics(安通物流), NANTSING CONTAINER LINES(南青)가 시장 점유율 부분에서 그 뒤를 따르고 있다.

2) 항구

중국 연해 내수무역 컨테이너 항구는 주로 환보하이(环渤海), 장강삼각주, 남동부 연해, 주강삼각주와 남서부 연해 등 5대 항만클러스터에 분포되어 있다. 텐진항(天津港)은 환보하이 지역 내수무역 컨테이너 물동량 최대의 항만이다. 상하이항과 닝보항은 장강삼각주 항만클러스터 내에 비교적 경쟁력을 갖춘 항구이다. 주강삼각주 항만클러스터 내 광저우 항의 내수무역 컨테이너 서비스는 뛰어난 편이며, 광저우 항은 부동의 중국 내수무역 컨테이너 물동량 1위 항만이다. 남동부와 남서부의 연해 항만 클러스터의 주요 내수무역 컨테이너 항구로는 취엔저우항(泉州港), 장저우항(漳州港), 샤먼항(厦门港), 잔장항(湛江港), 그리고 광청항(防城港) 등이 있다.

[표1] 2005년~2013년 중국 내수무역 컨테이너 주요 항구 물동량 변화 현황

단위, 만 TEU

년도	1위	2위	3위	4위	5위	6위	7위	8위	9위	10위
2005	광저우 287.2	상하이 250.1	텐진 113.7	칭다오 97.8	잉커우 71.9	선전 71.6	취엔저우 60.2	닝보 43.5	옌타이 36.2	난징 36.2
2007	광저우 593.4	상하이 340.9	텐진 181.6	칭다오 143.3	잉커우 123.9	취엔저우 96.8	선전 91.3	옌타이 86.7	닝보 80.7	난징 80.3
2009	광저우 603.6	텐진 225.4	잉커우 216.5	상하이 227.5	칭다오 141.5	취엔저우 118.7	렌윈강 97.5	수저우 84.4	다렌 82.3	르자오 79.4
2011	광저우 754.7	텐진 443.5	잉커우 367.2	상하이 281.5	칭다오 212.6	취엔저우 186	렌윈강 180	다렌 158	르자오 132.5	닝보 132
2013	광저우 758.7	텐진 505.1	잉커우 479.5	다렌 433.4	칭다오 425.9	상하이 312.2	렌윈강 220.6	취엔저우 203.8	르자오 198.8	닝보 197.1

자료 출처 : COSCO-PANASIA(中远泛亚), CSCL(中海集运), SINOTRANS&CSC(中外运长航) 홈페이지, 중국항무당 및 중국항구연감(2013년) 관련 데이터 정리.



Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량

▶ 전문가 칼럼

: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황

▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-03	08-22
종합지수	1,098.37	1,114.09
일본 향로	794.36	603.61
구주 향로	1,507.15	1,465.61
미서부 향로	976.03	1,005.27
미동부 향로	1,181.88	1,346.44
한국 향로	628.69	697.17

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.

자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-03	08-22
종합지수	1,238.94	926.34
석탄	1,302.33	966.14
곡물	1,215.94	665.89
금속광석	1,240.79	800.48
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 향유교역소

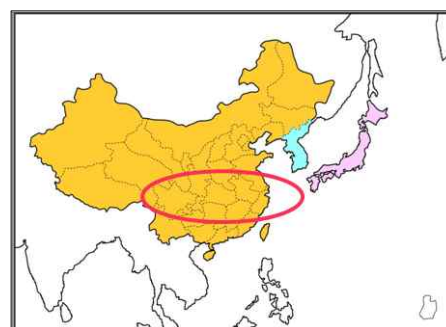
중국 내수무역 컨테이너 내하 항구는 주로 장강 내하수계와 주강 내하수계로 분류된다. 장강 연선의 중요한 컨테이너 항구로는 난징항(南京港), 수저우항(苏州港), 전장항(镇江港), 이창항(宜昌港), 우한항(武汉港), 충칭항(重庆港), 지우장항(九江港)과 징저우항(荆州港) 등이 있으며, 다수 항구가 장강 중하류 지역에 집중되어 있다. 이 중에 난징항과 수저우항의 물동량은 장강 내하수계 총량의 약 60%에 달한다. 주강 내하수계의 내수무역 컨테이너항은 주로 주강 삼각주 지역에 집중되어 있으며, 신탕항(新塘港), 신스항(新市港), 그리고 자오칭항(肇庆港)이 있다. (최근 10년 내 중국 내수무역 컨테이너 주요 항만의 내수무역 컨테이너 물동량 상황은 [표1] 참조)

3) 주요 항로

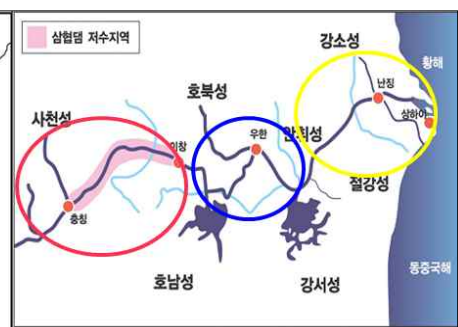
중국 내수무역 컨테이너 선박회사는 허브앤 스포크(Hub and Spoke)형 항로 네트워크를 활용하고 있다. 즉, 간선은 소수의 허브항에 집중되어 있고, 허브항과 피터항 간의 운송이 활성화되어 있다. 이 중에, 환보하이-화남, 환보하이-화동-화남, 환보하이-동남연해, 화동-화남의 4대 지역 간 항로는 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장의 주요 간선 항로이며, 주로 톈진(天津), 타이창(太倉), Ningbo(宁波), 취엔저우(泉州), 그리고 난샤(南沙) 등에 기항한다.

내하 항로 중, 총길이 6,211km의 장강 지선 운송은 비교적 발달해 있다. 항로는 쾌선반, 기본반, 분지선 3종류가 있다. 이 중에, 쾌선반(快船班)은 연해 간선 항선과 같아서, 장강 중하류의 우한(武汉), 충칭(重庆), 난징(南京), 그리고 수저우(苏州) 등 중요 항구에만 기항한다. 기본반(基本班)은 대다수의 컨테이너 부두에 기항하는 라인, 분지선(分支线)은 주로 장강 상중류지역의 화물들을 바지선 운송의 방식으로 중하류 주요 항만까지 운송하는 것을 말한다.

[그림 1] 장강유역의 위치도



[그림 2] 장강유역 지역 구분



자료: "장강물류시장 진출방안연구", 2010.12.21., KMI 발표 자료

2. 중국 내수무역 컨테이너 운송시장 주요 특징과 발전 현황

1) 대외 개방이 미비한 시장구조

개방정도가 높은 대외 무역 컨테이너 운송시장과 다르게, 중국 내수 무역 컨테이너 운송시장은 국제 컨테이너 운송시장으로부터 독립되어 상대적으로 봉



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

쇄된 하나의 시장이다. 연해 운송 시장 진입 정책의 보호 하에, 중국 내수무역 컨테이너운송업무는 대외개방이 되지 않은 상태이다. 「중화인민공화국해운조례」 제 28조 제2항 중 규정에, 오직 중국 운송주선인(承运人)만 중국 국적 선을 가지고 국내 항만 간의 운송에 종사할 수 있다. 「국내수로운수 경영자질관리 규정」에는 외국 투자 기업의 국내 수로 운송 업무 신청에 관해 규정하고 있다. 이에 따르면 반드시 기존 국내 수로운수 경영자가 수요를 만족하지 못하는 상황 하에, 출자자 중에 외부 투자자는 양호한 경영업적과 경험을 가지고 있어야하며, 출자 비율이 49%를 초과해서는 안 된다고 규정하고 있다.

2) 빠르게 증가하는 물동량

중국 내수 무역 컨테이너 총 물동량은 2004년의 725만 TEU에서 2013년의 5,470만 TEU로 증가했다. 이는 9년간 8배에 가까운 성장을 이룬 것이고, 최근 4년간 연평균 20% 정도의 성장률을 보이고 있다. 내수 무역은 컨테이너 총 물동량 비중에서 2004년 11.7%에 불과하던 것이 2013년에는 32.9%에 달했다.

3) 컨테이너 물동량 분포 불균형

중국 내수무역 컨테이너 물동량의 분포는 비교적 큰 지역 불균형의 모습을 보였다. 그 중에, 환보하이 지역 내수무역 컨테이너 물동량은 45.4%로 전국 내수 물동량 중에 거의 절반을 차지하고 있다. 다음으로는 장강삼각주 지역과 주강삼각주 지역으로, 각각 25.8%와 22.6%를 차지하며, 동남연해지역은 8.9%로 비중이 비교적 적다.

4) 저부가가치 위주의 화물 구조

중국 내수무역 컨테이너 운송의 주요 화물은 석탄, 목재, 화학제품, 강재, 종이, 그리고 곡물 등 저 부가가치의 벌크 위주이다. 중국 연해 각각의 항구는 1999년을 전후로, 내수무역화물 내 “벌크의 컨테이너화”를 실시했다. 이러한 정책은 대중 벌크화물의 기존 운송방식 대신 컨테이너 운송 방식을 선택하게 하였고, 중국 내수무역 컨테이너 운송량의 급속한 증가를 더 촉진시켰다.

5) 빠르게 성장하는 시장운송 능력

중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 운송능력이 빠르게 성장하고 있다. 2009년, CSCL(中海集运)은 8,500TEU의 ‘신아주호(新亚洲号)’를 투입하여, 내수무역 컨테이너 운송 시장의 최대 선박을 기록했다. 2010년, COSCO-PANASIA(中远泛亚)는 12척의 5,100TEU급의 컨테이너 선박을 투입했고, 상하이 ZHONGGU SHIPPING(中谷新良), 취엔저우 Antong Logistics(安通物流) 등 신흥 내수무역 선박회사도 지속적인 컨테이너 선박을 구입하여, 선박운항의 밀도를 제고했다.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장
발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

3. 주요 문제점

1) 높지 않은 수준의 업무관리

중국내수무역 컨테이너 운송 시장의 작업 관리 수준이 높지 않음이 명세서, 검수, 그리고 중량초과 관리 등 세 가지 분야에서 나타나고 있다. 명세서 분야는 통일된 명세서 관리 규범이 존재하지 않는 이유로, 명세서 내용은 왕왕 실제 상황과 부합되지 않은 경우가 발생하고, 부두 하역과 운송 등 업무에 많은 불편함을 주었다. 검수 분야에서는, 항구와 선박회사 간에 유효한 검수 공증의 메커니즘이 형성되지 않아서, 항구와 항무 간에 업무 분담이 분명하지 않다. 중량초과 분야에서는, 시장의 경쟁이 치열한 이유로, 선박회사와 컨테이너 터미널은 더 많은 화물 집화와 선박회사 기항을 위해, 내수무역 컨테이너 중량초과에 대해 엄격하게 제한을 가하지 않고 있다.

2) 저렴한 하역 서비스 비용

중국 컨테이너 하역비용은 정부가 정해진 기준가격에 따른다. 내수와 대외 무역 컨테이너 하역비용은 각각 투트랙 형식으로 동시에 장기간 존재해왔다. 「국내 수로 컨테이너 항구 비용 수납 방법」(2000)에 따르면, 20피트 보통 내수무역 컨테이너 하역 현지발생비용(local charge)은 220위안으로 20% 폭 내에 조정을 허용하고 있고, 20피트 보통 대외 무역 컨테이너의 경우 425.5위안이다. 내수 무역 컨테이너 항만 비용은 대외 컨테이너 항만 비용의 50% 내외에 불과하다.

3) 낮은 정보화와 서비스 수준

아래의 상황에서 중국 내수무역 컨테이너 운송시장 중에 정보화 수준이 높지 않은 것을 알 수 있다. 1) 선박회사의 정보화 수준이 낮다. 선적 명세서, 선박 적화계획(pre-stowage plan), 그리고 운송명세서는 여전히 손수 입력해야 한다. 2) 항구와 항운회사 간에 데이터 전송 수준이 낮다. 항구와 항운회사 간에 인터넷이 연결되지 않았다. 3) 선박과 항만 사이의 정보 교환이 원활치 않다. 내수무역 컨테이너 시간엄수 비율(准点率) 및 제 시간에 운송하는 비율이 높지 않아서, 화주는 선박이 항만에 도착하는 시간을 파악하기 힘들다. 서비스 수준 역시 고려해야 할 요소이다. 동업 간 경쟁과 드라이 벌크 운송 시장의 낮은 가격 경쟁으로 인해 영업 전체 서비스 수준이 낮다.

4. 미래 발전 전망

1) 시장 규모 지속적으로 확장될 전망

중국내수무역 컨테이너화율은 30% 내외로 여전히 저조한 편이다. 그러나 대외 무역 화물의 컨테이너화율은 이미 80~90%에 달한다. 내수무역운송시장은 여전히 대량의 컨테이너화 가능화물(适箱货, containerized cargo)이 잠재하고



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

있다. 이런 잠재적 화물 공급원은 내수무역 컨테이너 운송 네트워크의 부단한 개선에 따라, 컨테이너 운송 방식 사용을 선택할 수 있을 것이다. 중국의 경제 현황은 현재 큰 폭으로 변화하고 있으며, 내수무역은 계속 빠르고 안정적으로 성장을 지속할 것이다. 왕성한 내수는 내수무역 컨테이너 운송 시장의 지속적인 성장을 가져올 것으로 보인다.

2) 향후에도 시장 경쟁 심화 지속 전망

국제 컨테이너 운송 시장의 불경기는 단기간 내 개선되지 못할 것으로 전망되는 가운데, 대외무역 시장 운송력은 계속 내수무역 컨테이너 운송시장으로 전이될 것으로 보인다. 많은 비항공(非航空) 투자자가 중국 내수무역 컨테이너 운송의 빠른 발전에 관심을 두고 있어, 참여자의 증가로 경쟁이 가열화되고 공급과잉의 국면이 한층 더 가중될 것으로 보여, 연해 드라이 벌크운송시장과 도로 운송 시장 운송 가격의 낮은 가격이 계속 유지될 것으로 전망된다. 이와 동시에, 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장은 점차 개방의 방향으로 가게 될 것이고, 경쟁 역시 염가 경쟁에서 종합 물류 서비스 능력의 경쟁으로 전환될 것이다.

3) 고부가가치 화물 공급원 증가 전망

중국 산업의 지속적인 구조 조정이 이루어짐에 따라, 장강 삼각주와 주강 삼각주 등 연해 발달 지역에서 생산한 고부가가치 화물은 수요가 증가하였다. 내수무역 주요 항만은 컨테이너 운송 능력이 크고, 가격이 저렴하다는 특징이 있다. 이런 특징은 관련 지역의 화주들이 산적화물 및 부가가치화물을 컨테이너 운송 방식으로 전환하는데 큰 영향을 줄 것으로 보인다. 예를 들면, 산동 지역에서 운송되어 나오는 화학공업 제품, 주류, 식품 등이 있으며, 화동지역에서 화남과 화북 지역으로 운송되는 물품으로는 전자기계 제품, 화학공업 제품, 가전제품 등이 있다. 화남지역에서 화동과 화북으로 운송되는 화물로는 일용 잡화, 가전제품, 해산물, 비제철 과일 및 채소 등 고부가가치 화물이 있다.

4) 정보기술, 시장 발전에 기여할 것으로 전망

중국 내수무역 컨테이너 운송은 더 많은 정보 기술을 채택하여, 데이터 수집과 전달의 정확성과 안전성은 제고시키고, 오차율은 감소시키며, 조작 과정은 간소화하고, 직원들의 노동 강도를 낮추며, 서비스 수준은 제고할 것이다. 중국 내수무역 컨테이너 운송은 정보 실시간화, 관리 세밀화의 발전 단계를 거칠 것이다. 전자상거래 플랫폼은 선박회사가 고객을 위해 더 편리하고 신속한 서비스를 제공하게 만들 것이다. COSCO-PANASIA(中远泛亚)는 2013년 10월에 내수무역 컨테이너 운송업 온라인 교역 플랫폼 "판-아시아 항운 전자상거래(泛亚航运电商网)"를 만들어 고객을 위해 '인터넷 주문, 선박예약, 지불, 피드백' 등의 원스톱 서비스를 제공할 수 있게 한 바 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장
발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

中国内贸集装箱运输市场发展状况

一、参与主体

● 船公司

经过近20年的发展，中国内贸集装箱运输市场上具有一定规模的船公司已达30家左右。规模较大的是中海集装箱运输股份有限公司（简称“中海集运”）和上海泛亚有限责任公司（简称“中远泛亚”）。截止到2013年底，中海集运的市场份额在40%左右，中远泛亚的市场份额在20%左右。中国外运阳光速航有限公司（简称“外运速航”）、中谷新良海运有限公司（简称“中谷新良”）、泉州安通物流有限公司（简称“安通物流”）和南青集装箱班轮有限公司（简称“南青”）也占有一定的市场份额。

● 港口

中国沿海内贸集装箱港口主要分布于环渤海、长江三角洲、东南沿海、珠江三角洲和西南沿海五大港口群。天津港是环渤海地区内贸集装箱吞吐量最大的港口；上海港和宁波港是长江三角洲港口群内具有较强竞争力的港口；珠江三角洲港口群内广州港的内贸集装箱服务优势突出，始终位于中国内贸集装箱吞吐量第一位；东南和西南沿海港口群的主要内贸箱港口有泉州港、漳州港、厦门港、湛江港和防城港。

中国内贸集装箱内河港口主要分布在长江水系和珠江水系。长江沿线的重要的集装箱港口有南京港、苏州港、镇江港、宜昌港、武汉港、重庆港、九江港和荆州港，多集中于长江中下游，其中南京港和苏州港吞吐量之和占长江水系总量的60%；珠江水系的内贸集装箱港口主要集中在珠江三角洲地区，有新塘港、新市港和肇庆港。

近十年来中国内贸集装箱重要港口的内贸集装箱吞吐量变化情况如下图所示。

2005年-2013年中国内贸集装箱重要港口规模以上码头吞吐量变化情况

(单位：万TEU)

年份	第1位	第2位	第3位	第4位	第5位	第6位	第7位	第8位	第9位	第10位
2005	广州 287.2	上海 250.1	天津 113.7	青岛 97.8	营口 71.9	深圳 71.6	泉州 60.2	宁波 43.5	烟台 36.2	南京 36.2
2007	广州 593.4	上海 340.9	天津 181.6	青岛 143.3	营口 123.9	泉州 96.8	深圳 91.3	烟台 86.7	宁波 80.7	南京 80.3
2009	广州 603.6	天津 225.4	营口 216.5	上海 227.5	青岛 141.5	泉州 118.7	连云港 97.5	苏州 84.4	大连 82.3	日照 79.4
2011	广州 754.7	天津 443.5	营口 367.2	上海 281.5	青岛 212.6	泉州 186	连云港 180	大连 158	日照 132.5	宁波 132
2013	广州 758.7	天津 505.1	营口 479.5	大连 433.4	青岛 425.9	上海 312.2	连云港 220.6	泉州 203.8	日照 198.8	宁波 197.1

资料来源：根据中远泛亚、中海集运、中外运长航网站，中国航贸网以及中国港口年鉴（2013）相关数据整理。

● 主要航线

中国内贸集装箱船公司大都采用轴辐式结构安排航线。既，干线只挂靠少数枢纽港，枢纽港与喂给港之间的运输通过支线完成。其中，环渤海—华南、环渤海—华东—华南、环渤海—东南沿海和华东—华南的四大跨区域航线是中国内贸集装箱运输市场上的主要干线航线，主要挂靠天津、太仓、宁波、泉州和南沙等港口。

内河航线中，长江流域的支线运输较为发达，航线有快船班、基本班和分支线三种形



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

式。其中，快船班类似沿海干线航线，只挂靠长江中下游的武汉、重庆、南京和苏州等重要港口；基本班则会选择沿途停靠大多数集装箱码头；分支线主要是将长江上中游地区的货源通过驳船运输方式运到中下游主要港口。

二、 主要特征与发展状况

● 市场尚未对外开放

与开放程度很高的外贸集装箱运输市场不同，中国内贸集装箱运输市场是一个独立于国际集装箱运输市场之外的相对封闭的市场。在沿海运输市场准入政策的保护下，中国内贸集装箱运输业务未对外开放。在《中华人民共和国海条例》第28条第2款中规定，只有本国承运人拥有的本国籍船只才能从事国内港口间的运输；在《国内水路运输经营资质管理规定》规定外商投资企业申请从事国内水路运输，必须在现有国内水路运输经营者无法满足需求的情况下，出资方中的外方投资者应具有良好的业绩和运营经验，并在该企业中的出资比例之和不得超过49%。

● 吞吐量迅速扩大

中国内贸集装箱总吞吐量已从2004年的725万TEU增长到2013年的5470万TEU，9年间增长了近八倍，最近四年保持着20%左右的年均增长率。内贸箱占集装箱总吞吐量比重已从2004年的不足11.7%增长到2013年的32.9%。

● 箱量分布不均衡

中国内贸集装箱吞吐量的分布呈现出较大的地区差异。其中，环渤海地区内贸集装箱吞吐量占全国总吞吐量比重较大，为45.4%，其次是长江三角洲地区和珠江三角洲地区，分别为25.8%和22.6%，而东南沿海地区占比例较小，约占8.9%。

● 货类多为低附加值货物

中国内贸集装箱运输的主要货类以煤炭、建材、化工品、钢材、纸张和粮食等低附加值的散货为主。中国各大沿海港口在1999年前后，开始实施内贸货物的“散改集”。这一举措使一些大宗散货开始放弃传统的运输方式而选择集装箱运输，有力促进了中国内贸集装箱运输量的快速增长。

● 市场运力不断增加

中国内贸集装箱运输市场运力快速增长。2009年，中海集运投入8500TEU的“新亚洲号”，创下内贸集装箱运输市场单船运力新高；2010年，中远泛亚投入12艘5100TEU级的集装箱船；中谷新良以及安通物流等新兴内贸船公司也不断购置集装箱船舶，提高航班密度。

三、 存在的主要问题

● 行业管理水平不高

中国内贸集装箱运输市场的行业管理水平不高突出表现在单证、理货和超重管理三个方面。单证方面，由于没有统一的单证管理规范，单证内容往往与实际不符，给码头装卸和运输等业务环节带来了不便。理货方面，港口与船公司之间还没有形成有效的理货公证机制，使港航间交接的职责不清。超重方面，由于市场竞争激烈，船公司和集装箱码头为了揽取更多货源和留住航运公司，没有对内贸箱重量进行严格的限制。

● 港口装卸服务收费偏低

中国集装箱装卸基准费率实行政府指导价，内、外贸集装箱装卸费用双轨制长期并行存在。按照《国内水路集装箱港口收费办法》（2000），20尺普通内贸重箱装卸包干费为220元（允许在20%的幅度内调整），而20尺普通外贸重箱为425.5元。内贸箱港口收费仅为外贸箱的50%左右。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장
발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

● 信息化和服务水平需要提升

中国内贸集装箱运输市场中信息化水平不高主要体现在：一是船公司的信息化水平低，一些舱单、船舶配载图和运输单证还需手工录入；二是港航之间的数据传输信息化水平低，港口与船公司之间还未实现联网；三是船岸之间的信息沟通不畅，由于内贸集装箱准点率、准班率不高，货主很难把握船舶到港时间。服务方面由于市场运输需求对价格比较敏感，货主倾向于选择运费低的船公司，服务水平则是第二位的考虑因素。同时，由于同业间竞争以及来自干散货运输市场的低价竞争，使行业整体服务水平偏低。

四、未来发展展望

● 市场规模将持续扩张

由于中国内贸集装箱化率仍然偏低，仅为30%左右，而外贸货物的集装箱化率已达到80%—90%，内贸运输市场上还潜在有大量适箱货。这些潜在货源，会随着内贸集装箱运输网络的不断完善，而选择使用集装箱运输方式。中国的经济格局正在发生深刻变化，内需将继续保持平稳快速增长，旺盛的内需将带动内贸集装箱运输市场继续增长。

● 激烈的市场竞争仍将持续

国际集装箱运输市场低迷状态短期内无法改观，外贸市场运力将持续向内贸集装箱运输市场转移，加上中国内贸集装箱运输快速发展也吸引了大量非航运投资者的青睐，供大于求的局面将进一步加重，沿海干散货运输市场和公路运输市场运价持续走低，也将进一步加剧内贸集装箱运输市场的竞争。同时，中国内贸集装箱运输市场逐步走向开放，竞争也由低水平价格竞争转向综合物流服务能力竞争。

● 高值货源将逐步增加

随着中国产业结构的不断调整，长三角和珠三角等沿海发达地区的生产的高值货物需求旺盛，集装箱运输运能力大、价格低的特点将刺激这些地区轻泡货、高附加值货采用集装箱运输方式。如山东地区出运的化工、酒类、食品等，华东地区向华南和华北地区出运的机电产品、化工品、家电产品等，华南地区出运至华东和华北的日用百货、家用电器、海产品、反季节瓜果蔬菜等高附加值货物。

● 信息技术将助力市场的发展

中国内贸集装箱运输将采用更多的信息技术，提高数据采集和传递的准确性和安全性、减少误差率，简化操作流程和降低人员劳动强度，提高服务水平。中国内贸集装箱运输将步入信息实时化、管理精细化的发展阶段。电子商务平台将使船公司为客户提供更加方便和快捷的服务。中远泛亚在2013年10月推出了内贸集装箱运输业务在线交易平台“泛亚航运电商网”，可以为客户提供“网上下单、订舱、支付、反馈”一站式服务。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 10대 공항 화물 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 내수무역 컨테이너 운송 시장 발전 현황
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 중국세관, 상하이 자유무역시험구 세관감독 제도 전국으로 보급
- 중국 발개위 : 홍콩-마카오 지역 협력 담은 "13·5 계획" 편제
- 「물류업 발전 중장기 계획」 2020년 현대 물류서비스 시스템 목표
- 9월 1일부터 출발항 세금반환 정책시험구 확대
- 상하이, 난징, 항저우, 닝보, 허페이 10월부터 '통관 일체화'
- 2014년 1~7월 선박공업 경제상황
- 중국 80% 이상 SCM 물류기업 본부 선전(深圳)에 위치
- 상반기 상하이 교통운송업 운행 상황
- 교통운수부 도로수로 정보화 응용 7대 방향 발표
- 텐진 등지방 보세항만구역 LLDPE 선물 보세 거래업무 시험지역 비준 획득

해운 · 항만

- 텐진항 계획 출범, 항만 화물 운송능력 50% 이상 제고 가능
- 닝보이위(义乌) 수입 검역 화물 순조롭게 첫 통관
- 상하이시 홍커우 구 베이와이탄(北外滩) 항운센터 적극 건설
- 메이저우(湄洲) 만 철로 동우(东吴) 지선 개통, 석탄 운송량 천만톤 이상
- 3,300톤 거대 컨테이너 웨이저우(惠州)에서 다야(大亚) 만으로 석탄 해상운송

- 선화그룹(神华集团) 황화항 액화부두 첫 야간 운항 실현, 부두 이용률 제고
- 샤먼 간선 허브항 건설 촉진
- 중국 세계 첫 북극항로 극지 중형 LNG 선박 설계
- 저우산 상반기 선박수출 동기대비 25.1% 하락
- 푸저우항 푸장만 심해항로 2기공정 비준

종합 물류

- 대외무역 컨테이너, 첫 수운-철로 복합 운송으로 청두로 직송
- 신둥-랴오닝 지란하이룽장 Drop and Pull Transport 센터 다롄에 설립
- 징진이(京津冀) 교통계획 추진, 9,000km 고속도로 네트워크 건설
- 상반기 1~7월 택배업무량 동기대비 50% 증가
- 상하이공항 여객이동 첫 베이징 추월, 쇼두공항 항공구역 포화상태
- 창샤-청두 4시간 도착 가능 철도 건설 계획
- 닝보 도로 컨테이너 운송 지도가격 합의 달성
- 종합교통망 건설 동북진흥 중대 정책에 포함
- 닝보, 5대 해양특색산업 기지 건설
- 칭다오 한중 무역 합작구 가동

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





중국 물류 동향 : 주요 동향

1 중국세관, 상하이 자유무역시험구 세관감독제도 전국으로 보급

올해 상반기 상해 세관은 중국 세관총서의 권한을 받아, 타지역에 보급 가능한 ‘집중 납세’, ‘보세전시교역’, ‘先입고, 后통관’ 등 14개 제도를 대외에 발표하였다. 최근에는 5개의 새로운 기업관리 관련 혁신제도를 실시하였고, ‘간소화된 행정절차, 편의 통관, 안전, 高효율’의 혁신적인 제도를 마련하여 개혁을 진행했다. 관련 통계에 따르면, 1~6월 상해자유무역시험구에 새롭게 등록된 기업 수는 동기대비 10.1배 대폭 증가했다. 기업의 물류원가는 약 10% 감소되었으며, 수출입 총액은 동기대비 10.9% 성장되어 새롭게 다양한 방식의 무역모델이 등장했다.

8월 18일, 중국 세관총서는 이를 기반으로, 상해자유무역시험구의 세관 감독·관리 제도를 장강경제벨트의 51개 세관 특수감독·관리지역에 보급하기로 결정하였다. 9월 3일부터 전국 세관 특수감독·관리지역에, 9월 18일부터는 전국 세관특수감독·관리지역 이외의 지역까지 상해자유무역시험구의 세관 감독 및 관리 제도를 보급하기로 발표하였다.

위광저우(于广洲) 세관총서 서장은 제도혁신과 복제·확대 보급하는 과정에서 어느 하나도 빠지면 안 된다고 밝혔다. 또한 제도의 복제·확대 보급은 단순한 모방에 그치지 말고, 지역의 실제상황과 결합하여 그 지역에 적합한 제도로 재창조하고, 지역의 조건 및 수요에 맞게 추진해야 한다고 덧붙였다.

2 중국 발개위 : 홍콩·마카오 지역 협력 내용 포함한 “13·5 계획” 편제 계획

중국 국가발전개혁위원회는 홍콩·마카오 지역의 번영 유지가 ‘13·5’계획 「강요」의 중요한 부분이라 밝혔다. 국가발개위는 홍콩 발전을 위한 연구에 속도를 내고 있다.

국가 ‘13·5’계획 강요 편제 작업은 금년 4월에 정식 시작되었다. 국가발개위는 국무원 동의를 받아 ‘12·5’ 계획에 이어 협력을 통한 ‘13·5’ 계획 강요 편제작업을 진행하고 있다. 발개위와 홍콩특구 정부 공동 협력 하에 관련 작업을 진행 중이며, 구체적으로는 발개위 계획사와 홍콩 특구 정부, 그리고 중국 대륙 사무국(기구 명칭)이 창구를 개설하여 연락하며 협조하는 체제이다. 관련 기관은 현재 비정기적으로 관련 작업을 하며 교류를 하고 있다.

발개위의 자료에 따르면, 중국은 홍콩이 중국에 귀속된 이래 대륙과 홍콩이 상호간에 양방향으로 투자할 수 있는 정책을 마련하였다. 또한, 중국 대륙 내 기관이 홍콩에 인민폐 채권을 발행하게 하고, 「주강 삼각주 지역 개혁발전 계획 강요」 제정, CEPA 관련 작업 추진, 홍콩에 대한 개방 심화지시 등의 정책을 실시했다.

중국 발개위는 홍콩 채권시장 발전과 위안화 오프쇼어(offshore) 센터 설립을 지원하기 위해 최근 적극적으로 중국 대륙 내 기관이 홍콩에서 위안화 채권을 발행할 수 있게 하였다. 2013년 말까지, 국가발개위는 대륙 내 기관이 홍콩에서 1,200억 위안의 채권을 발행하는 것을 비준했다. 이 중에 금융기관이 910억 위안, 비금융기관이 290억 위안이다. 2014년 들어 지금까지, 인민은행은 중국 대륙 내 기관이 홍콩에서 위안화



채권 175억 위안을 발행하도록 비준했는데, 그 중에 금융기관이 100억 위안이고, 비금융기관이 75억 위안이다.

치옌하이(前海), 형친(橫琴), 난샤(南沙) 세 곳의 협력구 건설 부분에서, 국가발개위는 광저우-홍콩-마카오 세 지역 정부의 협력을 지원하기로 했다. 특히 선전 치옌하이와 광저우 난샤, 그리고 주하이의 형친 등 광저우-홍콩-마카오 간 협력의 플랫폼을 건설하는데 적극적인 지지를 표방했다.

대형 인프라 건설 협력 부분에서는, 대륙과 홍콩-마카오 지역이 상호 연결되는 방식으로 계획 조정을 강화하였고, 주강삼각지역과 홍콩-마카오지역의 교통 운송 체계를 개선했다. 국가발개위는 이 중에 홍콩국제해운센터의 지위를 더 공고히 하기 위해, 최근 관련 내용 연구를 더욱더 강화했다. 「중국 전국 연해 항만 분포 계획」과 「주강삼각주지역 항만 건설 계획」 제정 과정에, 홍콩특구 정부 관련 기관의 의견을 반영했으며, 대륙항만과 홍콩국제해운센터를 통합하여 발전시켰다. 또한, 홍콩항을 중심으로 하고, 대륙항만이 이를 보충해주는 시스템으로 두 곳의 항만이 공동 발전할 수 있는 항만 클러스터를 형성했다.

홍콩-주하이-마카오 대교 건설은 세계에서 가장 긴 해상대교의 건설 프로젝트이다. 이 대교 건설은 중국 건설사상 가장 난이도가 높고 많은 투자가 들어가는 해상교량 프로젝트이다. 이 프로젝트 역시 “일국양제(一国两制)” 조건 하에 광저우-홍콩-마카오 세 지역의 첫 협력으로 이룬 대형 기초 공사이다.

국가발개위 소개에 따르면, 각 측의 노력 하에, 대교 건설 프로젝트는 단계별로 추진 중이며, 전반적으로 진행이 순조롭게 이루어지고 있다. 2013년 말까지 관련 공사에 이미 200억 위안이 투자되었고, 이는 총 투자액의 20%를 차지한다. 이 중에 대륙 공사 부문은 163억 위안인데 이는 대륙 공사부분 투자의 33%에 해당한다. 홍콩-주하이-마카오 대교의 공사기간은 6년으로 예상되며, 2016년 말 개통될 예정이다.

국가발개위에 따르면, 홍콩-선전 공항 간 연결선과 홍콩-선전 서부 쾌속열차에 관해서는, 교통량이 비교적 적어 현재는 연구 논증 단계에 있다. 치옌하이 계획 실시에 따라, 선전-홍콩 공항은 협력적으로 개발할 것이며, 미래 교통량이 일정 정도에 이른 다음에 관련 항목을 더 구체화할 것으로 보인다.

3

텐진항 계획 출범, 항만 컨테이너 내륙운송능력 50% 향상 예상

텐진시 계획국과 텐진시 건설위원회 등 부서에서 공동 마련한 「텐진항 컨테이너 내륙운송 교통체계 계획」이 출범되었다. 이에 따라, 철도와 고속도로로 형성된 복합 컨테이너 내륙운송 교통체계를 통해 향후 텐진 항만의 화물들은 서부지역과 북부지역 등 약 500만 km²에 달하는 배후지역에 운송될 수 있을 것으로 보이며, 향후 텐진시 항만 컨테이너 내륙운송능력은 50% 이상 향상될 것으로 기대된다.

관련 계획은 텐진항 항구의 기능 조정과 결합하여 철도, 도로, 파이프라인 및 화물 운송 허브를 일체화하는 복합 컨테이너 내륙운송 교통체계를 구축하는 것을 목표로 하고 있다. 주요 내용으로는, △ 철도계획은 지역배후단지로 직통하는 7개의 대외철도구간을 구축하여 ‘北进北出, 南进南出’의 순환형 철도운송네트워크를 구축하는 것이고, △ 도로계획은 지역 간의 고속도로 네트워크 연결을 강화하여 14개 대외 고속운송통로를 구축하는 것이며, △ 화물집산허브계획은 남북 방향으로 2개 허브포인트를 설치하여 컨테이너의 내륙운송효율을 향상시키며, △ 파이프라인운송계획은 10개 파



이프라인회랑을 구축하여 텐진항의 파이프라인 운송능력을 향상시키고자 하는 것이다.

○ 북서 배후지역을 직통하는 2개의 신규 철도라인 구축

텐진항은 북방지역에서 최고의 항만으로서 북방지역의 역 톤급 항만 중 유일하게 서부지역으로 직통하는 통로가 없는 항만이다. 이러한 문제를 해결하기 위해 텐진~스자좡 신규 철도노선 건설을 추진하고 있으며, 또한 기존의 철도노선을 연결하여 신장위구르 자치구 등 서부방향으로의 연장선을 확보하여 텐진항의 서부 배후지역까지의 철도라인을 구축할 계획이다.

○ 북서 배후지역을 직통하는 2개의 신규 철도라인 구축

텐진항 도로계획은 지역 간의 고속도로의 연결을 강화의 내용을 담고 있다. 고속도로망은 '7형 2종'의 고속도로로 구성되며 텐진 배후지역과 연결되어 장거리 내륙운송과 연결된다.

○ 10개 파이프라인에 남북 허브포인트 구축

동 계획을 통해 파이프라인 운송량은 현재의 4,500만 톤에서 7,700 만 톤으로 증가될 것으로 예상된다.

동 계획을 수립한 연구원 담당자의 소개에 따르면, 계획에 포함되어 있는 프로젝트는 최대한 「13·5」기간 내 착공을 목표로 추진 중에 있다. 또한, 텐진시는 교통 네트워크를 통해 항만과 도시의 일체화를 이루고 여객과 화물운송교통이 분리되는 복합적인 컨테이너운송체계를 구축할 것으로 전망된다.

4

닝보·이우(义乌) 수입 검역 화물 순조롭게 첫 통관

저장성 검험검역국과 닝보 검험검역국은 공동으로 닝보(宁波)에서 이우(义乌)의 수입화물에 대해 더 편리하고 빠른 채널을 마련했다. 즉, 닝보에서 이우까지 법정 검험검역 내 수입화물의 교차 검험 시험운행을 개시한 것이다. 이번 시험 운영은 2014년 8월 1일부터 실시하게 된다. 중국이 규정한 통상구에서 실시하는 검험검역 이외의 교차 검험 조건의 법정 검험 내 수입 화물에 대해 통상구 내에서 반드시 필요한 예방성 검역 처리 이후 수입기업은 직접 세관 통관 수속을 할 수 있고, 관련 화물을 이우시로 운송할 수 있다. 운송된 이후, 이우 검험검역 기관은 화물, 컨테이너 및 목재 포장의 검험검역 작업을 실시한다.

2014년 이래, 닝보 검험검역국은 국가질검총국과 저장성 인민정부가 체결한 「저장 해양경제 발전 시범구 건설, 저우산군도신구 건설, 이우시 국가무역종합개혁 시험구 등 전략 공동 추진 관련 협력 비망록」과 저장성 성위성정부(省委省政府)의 「이우시 국제무역 종합 개혁 시범지역 심화에 관한 약간의 의견」 문건 내 추진 내용을 더 관철하기 위해, 검역국 이외의 네트워크, 검무 창구, 웨이보, 웨이신, 검역기업 QQ 등 중국의 SNS를 포함한 다양화된 채널을 통해 적극적으로 기업들에게 새로운 업무 상황을 전달하고, 관련 공지를 실시간으로 전송하게 된다.

닝보에서 이우까지의 법정 검험검역 내 수입화물 교차 검역 시험제는 관련 지역의 발전에 있어 중요한 조치이다. 특히 시간이 곧 금인 무역회사 입장에서는 통관 절차의 간소화로 인해 근무일 1일이 단축되는 효과가 있을 것으로 보인다.





5 대외무역 컨테이너, 첫 수운-철로 복합 운송으로 청두로 직송

8월 20일 오후, 두 대의 수운-철로 연합 운송 컨테이너 블록트레인이 쓰촨성 루저우(泸州)에서 출발해, 철로 운송으로 청두를 통과했다. 이 컨테이너에는 유럽의 화학제품, 일본의 기계부품을 싣고 처음 수운-철로 연합 운송방식으로 운송된 것이다. 이 수운-철로 연합 운송은 장강황금수도와 중국남서 내륙을 연결하는 국제물류통로가 쓰촨성에 하나 더 늘어난 것을 의미한다.

룽마탄(龙马潭) 구에 위치한 루저우항은 쓰촨성에서 유일하게 중국 내하수계 28개 주요 항구 중 하나이자 국가2류 수운 통상구이다. 현재 루저우항 국제 컨테이너 부두는 이미 100만 TEU 화물 운송능력을 갖추고 있다.

청두에서 루저우항 수운-철로 연계 운송은 2011년에 완성되었다. 2014년부터, 국가발개위가 제출한 장강경제벨트에 근거해 종합 교통 발전에 중요한 과제가 되었다. 청두 철도국과 루저우 항무공사, 그리고 쓰촨 철로집단공사 등 3곳에서 협조하여 장강 황금수도와 중국 남서부 철로 네트워크를 연계해 공동으로 루저우를 주요 노드로 하는 수운-철로 연계 방안을 설계하게 되었다. 관련 방안에 따르면, 청두에서 루저우항까지 수운-철로 연계 블록트레인은 매주 고정적으로 운행될 것이며, 청두에서 세계 각지의 대외무역 물품은 앞으로 각 지역으로 직접 운송될 것이다.

중해 컨테이너 운송 공사 청두 책임자의 소개에 따르면, 이번 청두 행의 컨테이너 블록트레인은 유럽 등지에서 운송되어 왔다. 수운-철로 연계 운송은 더 안전하고, 고효율이며 환경보호의 장점이 있다. 청두에서 루저우 간 철로 운송 시간은 약 9시간이며, 상하이까지는 약 9일 정도 소요된다.

6 산둥·랴오닝·지린·헤이룽장 Drop and Pull Transport 센터 다련에 설립

육해 연계 운송인 Drop and Pull Transport 방식(화물차 기존 적재함 이외에 별도의 컨테이너를 연결하여 동시에 많은 지역의 화물을 운송하는 방식)은 점점 더 많은 기업에서 쓰는 방식이다. 다련에서 엔타이로의 운송 역시 Drop and Pull Transport 운송 방식을 채용하는 경우가 많다. 이 방식대로 운송을 하면, 견인하는 차량은 선박에 오르지 않고, 운전사도 바다를 건널 필요가 없다. 매 차량은 해운 비용 약 1,000 위안을 절약할 수 있다. 다련-칭다오의 경우에, 1대당 중량이 40톤인 화물차는 도로 운송의 경우 비용이 7,300위안, 로로 운송의 경우 비용이 5,500위안 소비되는데, Drop and Pull Transport 방식에서의 비용은 3,800위안이다. 이런 Drop and Pull Transport 운송방식은 단순히 운송비용만 낮추는 것이 아니라, 연료 소비를 줄이고, 타이어 마모량을 줄여 이산화탄소 배출량을 감소시킨다. 랴오닝성 교통청, 산둥성 교통청은 연합으로 산둥-랴오닝 육해 화물 Drop and Pull Transport 건설 및 실시를 위해 노력하고 있다.

하지만 최근 몇 년 사이 산둥과 랴오닝의 운송 발전에 불균형을 이루고 있어서 발전의 장애요인이 되고 있다. 불균형의 주요 원인은 산둥과 랴오닝의 화물발생량의 불균형에 있다. 구체적으로 Drop and Pull Transport를 진행하기 위해 아직 두 지역의 트럭 종류나 물류설비 표준이 통일되지 않았고, 물류 정보 역시 공유가 되지 않고 있으며, 등도 발생하게 되 관련 지역 간에 화물 발생량의 불균형이 나타나게 되었다.

이러한 불균형 문제를 효율적으로 해결하기 위해, 산둥-랴오닝 육해 화물 Drop and





Pull Transport 대통로 건설을 추진하기로 했다. 2014년 8월 16일, 다롄시 도로운수관리처는 산둥-랴오닝-지린-헤이룽장 물류 Drop and Pull Transport 연맹 회의를 개최하였다. 다롄 요우티엔(友田) 화물시장유한공사가 선두가 되어, 산둥성, 랴오닝성, 지린성 및 헤이룽장성의 40여 곳 도로화물운송기업 및 해운기업과 연합하여 산둥-랴오닝-지린-헤이룽장성 Drop and Pull Transport 연맹조직을 만들었다. 육해 도로 운송을 위주로 하여, 자원을 공유하고, 리스크를 분담하며, 상호 윈윈하는 것을 목표로 하고 있다. 산둥, 랴오닝, 지린, 헤이룽장성 4개의 성에 있는 운송 자원을 종합하여 육해 Drop and Pull 운송을 실현하면, 물류비용은 줄이고, 운송 효율을 높이며 각 지역을 넘나드는 연맹 기업의 상호 이익이 창출되게 될 전망이다.

이 연맹은 앞으로 화동지역과 동북지역의 물류 기업이 상호 교류 및 협력할 수 있는 플랫폼이 될 전망이다. 연맹 내 각종 공공자원은 다른 구성원들에게 평등하게 개방될 것이고, 구성원 간에 화물원, 스테이션, 운송능력, 정보 등이 공유될 것이다. 연맹 계약 조건으로는 표준화된 팔레트 사용, 운송가격지불, 트레일러 호환 등 제도적 약정 형성, 연맹 구성원 단위로 자원 우세 충분히 발휘, 연맹 기업 간 협력 공동의식 달성, 연맹조직 건설을 통해 장기 전략적 협력 파트너 관계 등이 있다. 이런 연맹의 건설로 동북지역 배후지에서 랴오둥반도의 화물원에 유리할 것으로 보인다. 또한, 향후 산둥과 동북지역의 화물원 불균형 문제와 연맹 구성원 간의 통일된 차종, 통일된 팔레트과 같은 물류 설비 표준화 문제, 연맹 구성원의 정보 공유문제 등이 줄어들 것으로 보인다.