

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

제14-15호

2014년 12월 23일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

■ 2013년 장강 주요 항만 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

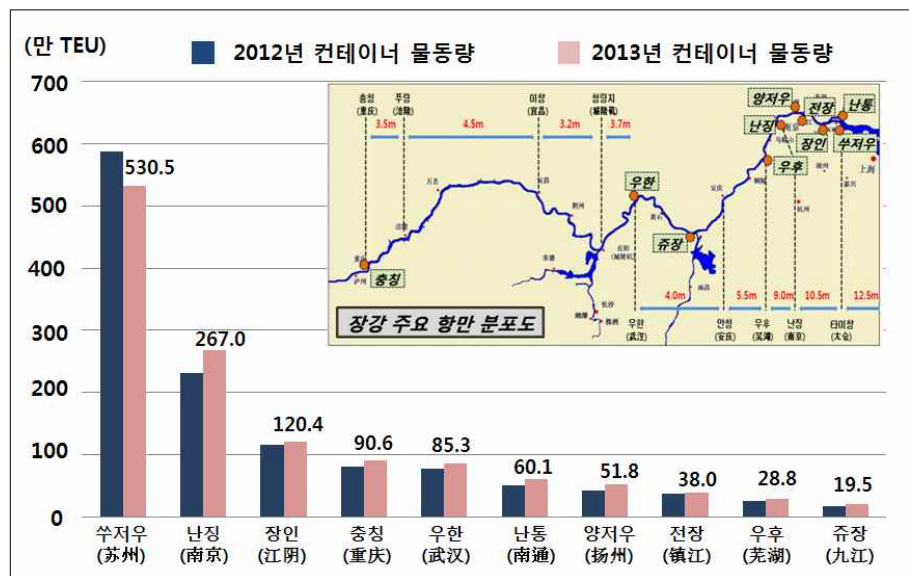
	항만	물동량	증가율
1	쑤저우	530.5	-9.5
2	난징	267.0	16.0
3	장인	120.4	4.3
4	충칭	90.6	13.8
5	우한	85.3	11.5
6	난통	60.1	19.2
7	양저우	51.8	25.8
8	전장	38.0	1.3
9	우후	28.8	15.2
10	쑤장	19.5	22

자료 : 상동.

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 장강 주요 항만 컨테이너 물동량



주 : 쑤저우항은 타이창(太倉)항, 장가강(張家港)항, 창수항(常熟)으로 구성되며, 2013년 각각 326.7만 TEU, 167.2만 TEU, 36.6만 TEU 기록.

자료 : 「2013년中国港口年」 ; 「2014年中国港口年鉴」.

2013년 장강간선 항만 컨테이너 물동량 1,357만 TEU

2013년 장강간선(长江干线) 항만의 컨테이너 물동량은 전년대비 9.1% 증가한 1,357만 TEU를 기록했다. 장강간선 전체 화물 기준으로 상류는 8.82%, 중류는 9.64%, 하류는 81.54%를 차지했다. 이 중 쑤저우항이 530.5만 TEU로 가장 많았고, 난징항 267만 TEU, 장인항 120.4만 TEU, 충칭항 90.6만 TEU 등의 순이었다. 특히 양저우항과 난통항은 각각 25.8%, 19.2%의 높은 증가율을 기록했고, 충칭항도 13.8% 증가하여 2011년 6위에서 2012년 4위로 부상해 순위를 유지했다.

현재 중국은 상하이 종합 교통 중추 기능을 강화하여 장강삼각주경제권을 일체화하고, 장강삼각주경제권과 장강경제벨트(황금수도)를 연계하여 '국제적 해상항공허브'와 '지역도로철도 건설'의 발전을 추진하며 대외교통발전을 추진하고 있다. 5항1환(五向一环), 즉 상하이에서 난통(南通), 난징(南京), Ningbo(宁波), Hangzhou(杭州), Huzhou(湖州)의 5도시로 향하는 대외운수로의 건설을 계획하고 있다. 특히, 2015년 상하이에서 난징까지 12.5m 심수항로 개통 목표로 하고 있어 장강경제벨트의 중심항로로서의 역할이 예상된다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역 물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

동천리(董千里) 장안대학교 교수



연구 분야

물류·사물인터넷·교통운송계획 관리
기업관리

주요 활동

장안대 물류·사물인터넷 연구소 소장
장안대 경영관리학원 물류관리과 주임
중국 섬서성 물류학회 이사

■ 중국 경제 신상태(New Normal)

- 중국 경제 신상태(新常态)는 시진핑 중국 주석이 2014년 5월 하남성 시찰 때 처음 언급한 것으로, 2008년 경제 위기 이후 만연한 저성장·저효율의 세계 흐름 속에 새로운 패러다임으로 제시된 개념이다. 1) 경제 고속성장에서 질적 성장으로 전환, 2) 지속적인 경제 성장과 경제성장 동력 다원화 추구, 3) 경제구조 향상과 발전 전망 강화, 4) 정부의 권한 축소와 시장 역할 강화 등의 주요 내용을 담고 있다. 이외에도 수출주도형 경제에서 내수중심경제 전환, 새로운 자력개발전략 연계 등도 관련 내용으로 언급되고 있다.

자료: 新华网, 2014 APEC 회담시 시진핑 주석의 신상태 언급 내용 정리

전문가 칼럼 : 중국 서부대개발 현황 및 서부지역 물류 발전방향

중국 서부지역¹⁾의 총 면적은 685만 km²로, 중국 전체 면적의 71.4%를 차지한다. 서부대개발은 1999년 공식적으로 논의되어 2000년 3월 정식으로 시작된 이래 2014년까지 14년 동안의 긴 여정을 걸어왔다. 서부지역 물류산업은 2009년 3월 국무원에서 발표한 「물류업 조정과 진흥계획」, 현재 지속되고 있는 '1대1로' (21세기 해상 실크로드 및 육상 실크로드 경제지대 건설) 국가급 전략계획 및 2014년 국무원에서 발표한 「물류업 발전 중장기 계획」에서 제시된 발전 방향에 따라 현재까지 순조롭게 진행되고 있다. 이러한 시점에서 서부대개발 사업은 새로운 발전 국면에 접어들었다. 본 칼럼에서는 서부지역 물류발전 방향에 대해 새롭게 고민하고 연구해보고자 한다.



[그림 1] 일대일로(1대1로) 개념도

자료 : 2014 KMI 연운항 중국지역물류세미나 자료; 연운항 상무국 발표자료; KMI 중국연구센터 정리

1. 서부대개발 경제와 물류발전 현황

1.1 서부지역 물류산업 발전 현황

국가발전개혁위원회, 국가통계국, 중국물류와 구매연합회에서 공동으로 발표한 「2013년 중국 물류운행상황 통보문」을 살펴보면, 2013년 중국 사회물류 총액은 197.8조 위안으로 전년 대비 9.5% 성장하였으나 증가율은 전년 대비 0.3% P 하락하였다. 또한 사회물류총비용은 10.2조 위안으로 전년 대비 9.3% 성장하였으나 증가율은 전년 동기대비 2.1% P 하락하였다. 이러한 배경 하에 서부지역 물류산업도 중국 전체 경제 '신 상태(新常态)'의 방식에 따라 발전되고 있다.

1) 충칭(重庆), 쓰촨(四川), 구이저우(贵州), 윈난(云南), 광시(广西), 산시(陕西), 간수(甘肃), 칭하이(青海), 닝샤(宁夏), 티베트(西藏), 네이멍구(内蒙古) 등 12개 성, 자치구 및 직할시



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-03	12-19
종합지수	1,098.37	1,036.41
일본 항로	794.36	658.83
구주 항로	1,507.15	1,256.63
미서부 항로	976.03	981.92
미동부 항로	1,181.88	1,374.84
한국 항로	628.69	694.84

주: '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료: 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-03	12-19
종합지수	1,238.94	910.24
석탄	1,302.33	939.24
곡물	1,215.94	773.74
금속광석	1,240.79	773.47
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료: 상하이 항운교역소.

(1) 제3차 산업은 비교적 큰 발전을 가져왔으나 전체 경제발전 중 차지하는 비중은 여전히 낮다. 2013년 서부지역 각 성시의 GDP 발전을 보면, 중국 국내 (지역) 생산총액이 전국에서 차지하는 비중은 22.15%이며, 그 중, 제1차 산업 부가가치액, 제2차 산업 부가가치액, 공업 부가가치액 및 제3차 산업 부가가치액이 전국에서 차지하는 비중은 각각 27.57%, 24.97%, 24.54%, 18.29%이다. 이는 비교적 낮은 비중을 차지하고 있으나 상대적으로 발전가능성은 더 많은 것을 의미한다. 2009~2013년 서부지역 각 성시의 GDP 발전 증가속도를 보면, 비록 성장은 다소 완화되는 추이이나, 연평균 증가율은 17.12%를 기록하였다. 중국에서 제기한 경제발전 '신 상태' 지도사상에 따라 산업발전모델의 변화기 반 하에 '1帶 1路' 전략을 지원하기 위해 중국 서부지역 물류산업발전에도 새로운 발전로드맵이 필요한 시점이다.

(2) 서부지역 물류인프라시설은 일정하게 개선되었고 앞으로의 발전 가능성 또한 높다. 서부지역 물류인프라시설은 주요하게 철도운행거리, 내하항로운행거리, 도로운행거리, 고속등급도로거리 등이 전국적 수준의 38.31%, 25.60%, 35.98% 및 30.15%를 차지하여 동기대비 다소 향상이 되었으며, 앞으로도 인프라시설 건설이 가속화되면서 더 큰 발전을 이룰 것으로 기대된다.

(3) 서부지역 물류산업 업무량은 전국에서 차지하는 비중이 비교적 낮다. 2013년 서부지역 화물운송량은 총 1,063,607만 톤으로, 전국 화물 운송량 (4,102,495만 톤) 중 약 4분의 1 수준인 25.93%를 차지했다. 또한 2013년 서부 지역 화물운송 회전량은 총 24,310.09억 톤·km으로, 전국 화물운송 회전량 (168,164.76억 톤·km)의 14.46%를 차지했다.

(4) 미래 물류산업의 발전방향 관련 올해 국무원에서 발표한 「물류산업 발전 중장기계획(2014-2020년)」에서는 새로운 가이드라인을 제시했다. 주요 내용을 살펴보면, 물류원가를 낮추는데 전력을 다할 것, 물류산업 발전여건 정비, 물류산업의 발전모델 변화 및 업그레이드 촉진 등 발전추세를 엿볼 수 있다.

1.2 문제 분석과 논평

이상 분석한 주요 관점을 정리해 보면, 서부대개발 전략이 기존에는 동진으로의 발전업무에 강조가 되었다면, 현재는 서진으로의 시장개발과 국제물류 통로 구축이 현저히 부족한 실정이다. 그러므로 국무원 '1帶 1路' 국가급 전략 계획의 지도하에 국가차원에서와 전체 서부지역의 서진 개발차원에서 지역 경제 원가문제를 인식하고 변화시켜야 한다. 조금 더 깊이 들여다보면, 지역간의 협력부족이 문제점으로 대두되고 있는데 각 지방 정부는 자체 실적과 이익 추구에만 전념하였다. 이는 높은 원가로 이어져 국가 전체와 서부지역 전체로 개방하는 데에 장애요소가 되었다. 그러므로 거시적으로 보면, 물류산업 발전 방향은 반드시 현재의 '1帶 1路' 기회를 활용하여 산업향상의 발전방향을 모색하여야 한다. 지난 연구성과와 연결시켜 아래와 같은 추론을 제시할 수가 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

(1) 물류기업과 제조기업간의 경쟁관계 중, 서부물류기업은 전체적으로 약세에 처해 있으며 서부지역의 물류산업 발전은 여전히 산업발전 초기단계수준이다.

(2) 서부지역 물류산업은 제조업발전을 추진하는 중요한 요소이나, 제조업은 아직 서부지역 물류발전을 추진하는 중요한 요소로 작용하지 못하고 있다. 제조업은 시장에서 물류수요를 창출하고 이를 통해 물류산업 발전을 추진하는 중요한 동력이므로 제조업과 물류산업의 연동발전과정을 구축해야 한다.

(3) 주요 물류통로의 화물통과량의 비대칭 심화, 불균형 상황은 이미 산업구조 조정 등 심층문제로 이어지고 있다. 이에 국제물류과정에 적극 참여하는 선두물류기업(통합물류업체)에게 일정한 지원 제공을 통해 선두기업들이 물류통합체로 구성되어 전체 물류사슬의 발전을 견인하여 서진 개방의 물류산업 주력군으로 활약하도록 지원해야 한다.

2. 서부지역 물류산업 발전 방향

2.1 전략적 기회를 잡아야

대대적으로 서부지역 물류산업을 육성하는 동시에, 국가급 '1帶 1路' 건설의 전략기회를 맞아 서부지역의 중요한 도시의 국제육로항(무수항) 기능을 충분히 발휘해야 한다. 예를 들면 시안시 국제항무국과 같은 국제환적허브항 기능을 갖춘 물류기지가 현재 운영 중에 있다. 이러한 물류단지들이 서부지역 물류산업이 동진으로 발전하고 동·중부지역의 경제가 서부지역으로 개방 및 발전하는 현대 물류산업 추세를 확산시키고, 견인하도록 해야 한다.

2.2 발전로드맵 요점

(1) 서부지역의 물류발전은 물류산업의 조직화 발전에 중점을 두어야 한다. 첫째, 물류통합(물류선두기업)은 물류사슬을 형성하는 물류산업의 질서화, 조직화 발전과정을 주도로 하여 산업연동과정 중 물류산업을 새로운 단계로 발전시켜야 한다. 둘째, 서부육로항, 물류원구, 물류중심 등 물류인프라를 산업집중과 물류서비스자원의 기본 핵심으로 활용하여야 한다.

(2) 시안육로항의 중국 지리중심적 내륙형 국제환적허브항 기능을 제고하고 충분히 잘 살려야 한다. 시안육로항의 국제환적허브항 건설과 기능 향상은 서부지역과 동부지역, 서부지역과 중앙아시아지역, 서부지역과 유럽 등 지역과의 물류연결인프라를 조성하는데 지극히 중요한 역할과 추진작용을 할 수 있도록 많은 관심과 지원이 필요하다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

2.3 주요 정책 조치

(1) 물류통합체 건설을 가속화하고 제조업과 물류업의 연동발전을 촉진한다. 서부지역 물류기업이 규모가 크고 강하게 성장하려면 물류기업을 전문화된 통합물류업체로 키워야 하며 분산되고 규모가 작은 기업들은 서로 악성경쟁 대신 모든 자원을 통합시켜 효율화된 조직화 운영을 이루어야 한다.

(2) 제조기업과 물류기업간의 협력을 가속화해야 한다. 물류기업의 물류통합 프로젝트 계획을 제조기업의 물류계획, 조직, 관리 및 통제 중에 참여시켜 제조기업에게 低원가, 高고율, 다양화 및 전문화된 물류서비스를 제공하는 동시에 물류기업의 자체산업구조 최적화 및 업그레이드와 서비스능력을 향상시켜야 한다.

(3) 서부대개발 지역들 간의 협조로 내륙항과 연해항만을 연결하는 일정한 지점, 노선, 항차, 시간, 가격이 정해진 블록트레인 인프라 건설을 가속화해야 한다. 특히 내륙항은 복합운송, 서비스, 포워딩, 통상구 등의 우세한 기능을 통해 계속 중요한 물류 거점과 발전 센터로 자리매김하고 있어 내륙항과 연해항을 연결하는 인프라 건설이 매우 중요한 시점이다.

3. 한국 관련 시사점

중국의 서부대개발을 포함한 일대일로 정책은 한국에게도 다양한 기회를 제공할 것이다. 특히 중국의 서부대개발 지역은 한국과 중앙아시아를 연결하는 랜드브릿지 역할을 할 것으로 보여 한중 간 국제물류에 새로운 변화가 예상된다. 이런 시점에서 다음과 같은 조치가 필요하다.

첫째, 한중 수역 간 국제철도페리운송체계를 구축 및 발전하여 TCR 국제물류인프라와 긴밀히 연결하여 국제물류 직통효율을 향상하여 원가를 낮추어야 한다.

둘째, 삼성프로젝트 물류서비스를 기반으로, 관련 산업의 공급사슬 과정을 확장하여 서부지역의 시안 육로항을 허브항으로 키움으로써 전국, 나아가 세계로 뻗어가는 물류거점 구축을 강화해야 한다.

셋째, 시안육로항이 TCR과 서부 내륙형 국제환적허브항 기능에 대해 한국기업들이 더 많은 관심을 갖도록 독려하는 것이 내륙항 및 국제환적허브항기능을 통해 중국 동부지역 산업의 서부이전 및 서부지역 제품의 동부지역, 나아가 전 세계에 전파될 수 있는 필요조건이라고 본다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

中国西部大开发现状及其物流发展方向

中国西部地区（包括重庆、四川、贵州、云南、广西、陕西、甘肃、青海、宁夏、西藏、新疆、内蒙古等十二个省、自治区和直辖市）总面积为685万平方公里，约占全国的71.4%。从1999年提出、2000年3月正式运作，到2014年西部大开发已经经历了14年，期间有2009年3月国务院颁布的《物流业调整和振兴规划》，现在正在遵循“一带一路”国家战略和2014年6月国务院发布的《物流业发展中长期规划》所指导的发展方向。因此，需要在一个新起点上认识并探讨西部物流业发展方向。

1 西部大开发经济与物流发展现状

1.1 西部物流业发展现状

国家发改委、国家统计局、中国物流与采购联合会发布的《2013年全国物流运行情况通报》显示，去年全国社会物流总额197.8万亿元，按可比价格计算，同比增长9.5%，增幅比上年回落0.3个百分点。全年社会物流总费用10.2万亿元，同比增长9.3%，增幅较上年同期回落2.1个百分点。在这样的大背景下，西部物流业正按照整个经济新常态的方式运行。

（1）第三产业有了较大发展，但在整个经济发展中所占比重还是很低。2013年西部各省GDP发展情况看，国内(地区)生产总值占全国比重为22.15%，其中，第一产业增加值、第二产业增加值、工业增加值和第三产业增加值占全国比重分别稳定在27.57%、24.97%、24.54%和18.29%。可见第三产业占比最低，其发展尚有很大空间。

从2009年—2013年西部各省GDP发展增长速度来看，虽然增长率呈放缓的趋势，但其年均增长率仍达到17.12%。根据国家提出的经济发展新常态的指导思想，在产业转型的基础上，支持“一带一路”战略，中国西部物流业的发展也需要有新的思路。

（2）西部物流基础设施有了一定改善，但仍有较大的发展空间。西部物流基础设施，主要指铁路营业里程、内河航道里程、公路里程、高速等级公路里程占全国水平约达38.31%、25.60%、35.98%和30.15%，同比有所提高。基础设施的建设加快，其发展的空间仍很大。

（3）西部物流业务占全国的比重还较低。2013年西部地区货运量总计1063607万吨，2013年全国货运量4102495万吨，西部占全国水平25.3%，约四分之一。2013年西部地区周转量总计24310.09亿吨公里，2013年全国货物周转量168164.76亿吨公里，西部货物周转量占全国水平约为14.46%。

（4）针对未来物流业发展方向，国务院印发《物流业发展中长期规划（2014—2020年）》成为新方向指针。国务院首先提到的就是着力降低物流成本，治理物流业发展环境，促进物流业转型的高级化发展趋势。

1.2 问题分析与评述

以上分析的主要观点是，西部大开发战略实施的以往方向主要侧重于向



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

东发展业务，而当前向西的市场开发和向西的国际物流通道开发明显不足。因此，在“一带一路”国家战略指导下，要改变国家、整个西部向西开发的区域经济成本高的问题。问题的实质反映了区域间合作不足，各地政府追逐区域自身政绩、利益，使得整个国家、整个西部向西开放成本较高；当前宏观角度的物流业发展方向应当抓住“一带一路”机遇，寻求产业升级发展新途径，结合我们以往的相关研究，可以有以下推论：

(1) 在物流企业与制造业企业之间的竞合关系中，西部物流企业整体还处于相对弱势地位。可以判断西部物流业发展还处于产业联动发展的初期水平状态。

(2) 西部物流业是推动制造业发展的重要因素，而制造业尚不是推动西部物流业发展的重要因素。制造业还需进一步释放物流需求，从而成为推动物流业发展的重要因素，形成制造业与物流业的联动发展过程。

(3) 针对主要物流通道的物通量严重不对称、不平衡，涉及到产业布局等深层次问题。应当对积极组织国际物流过程的龙头物流企业（集成物流商）给予一定支持，使龙头企业成为物流集成体带动物流链发展，形成向西开放物流业主力军。

2 西部物流业发展方向

2.1 抓住战略机遇

在大力发展西部物流业同时，要紧紧抓住国家“一带一路”建设的战略机遇，充分发挥西部重要城市的国际陆港职能。这一情况已经在很多地方落实，诸如，像西安港的国际中转枢纽港功能，引领西部物流向东发展和东中部经济向西开放发展的国际物流集聚、辐射和中转的作用。

2.2 发展思路重点

(1) 西部物流的发展重点要抓好物流业的组织化发展。其一是，物流集成体（物流龙头企业）主导物流链形成的物流业有序化、组织化发展过程，促进产业联动物流站上新的台阶；其二是，利用西部陆港、物流园区、物流中心物流基地作为集聚产业、物流服务资源的基核。

(2) 布局和发挥西安港地处全国地理中心的内陆型国际中转枢纽港功能。西安港的国际中转枢纽港的建设和功能提升，对于形成西部与东部、西部与中亚、西部与欧洲等国际物流场线对称和平衡，有极其重要的支持和推动作用，亟需予以关注和支持。

2.3 主要政策措施

(1) 加快物流集成体建设，促进两业联动发展。西部物流企业要想做大做强，就要有培育物流企业成为专业化集成物流商，散小企业就不再各自为战，而是把所有资源进行有效的集成和整合，形成组织化运作。

(2) 加快制造业与物流业企业的合作。物流企业通过规划物流集成项目介入到制造企业物流计划、组织、管理和控制中，为制造企业提供低成本、高效率、多样化、专业化物流服务的同时，也使得物流企业自身产业结构优化升级、服务能力不断提高。

(3) 加快区域间协调发展内陆港与海港五定班列等联接键建设。例如内陆港以其联运、服务、代理、口岸功能优势成为日益重要的物流节点和



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

发展中心，因此，加强陆港联接键建设显得十分重要。

(4) 中韩海域间建立和发展国际铁路轮渡运输系统，紧密对接新亚欧大陆桥国际物流过程，提高国际物流直达效率，降低成本。

(5) 以三星项目物流服务为支撑，扩大相关产业供应链过程，强化西部以西安港为枢纽港的辐射全国、全球物流场线组织。

(6) 鼓励韩国企业进一步关注西安港在新亚欧大陆桥以及西部内陆型国际中转枢纽港功能。通过内陆港和国际中转枢纽港功能支持中国东部产业西移和西部产业产品在东部和全球辐射实现的必要条件。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

경제 · 정책

- 텐진-광둥-푸젠 제 2 자유무역시험구 지정, 상무부 방안 제정 협조
- 비즈니스무역 물류 표준화 전면 실시
- 상해 세관, 23개 조치 확장으로 푸둥과 자무구 연계 지원
- 상해자유무역구 해운업평가: 다양한 개방 정책, 미비한 효과
- 난징시 정부 상해자유무역구와 난징 종합 보세구 연계 발전 약간 의견 발표
- “일대일로” 내년 실질적 추진 계획, 여러 지방도시 미래 계획에 포함
- 신장 위구르 지역 통관 간소화 모델 대외 무역 발전 촉진
- 광둥 통상구, 통관일체화 전방위적 실시, 비용의 20% 이상 절감 효과
- 충칭시 내륙 개방 실시, 국제화물운송에 큰 변화 이끌어

해운 · 항만

- 허베이성과 텐진항 환발해만 제일 항만 클러스터 협력 건설 계획
- 연운항항 유일한 카자흐스탄 화물 아시아 태평양지역~중앙아시아 환적 항만
- 칭다오항과 빈저우항 합자 회사 설립
- 타이창항 57개 새로운 항로 개설, 항만세금 환급 시험 운영

- 닝보항 “물류무역형”항만으로 전환
- 푸저우항~장인항 10번째 내수무역 컨테이너운송 항로 개설
- 광시 구이강(贵港)항 5천 톤급 컨테이너 선박 첫 출항, 물동량 5천 톤 돌파
- 베이징 출해통로 탄산항 올해 물동량 2억톤 돌파
- 허페이 장강경제벨트에 힘입어 컨테이너 부두 운송량 50% 증가
- 푸젠성 항만 2014년 화물 물동량 첫 1억톤 돌파

종합 물류

- 일대일로, 철로산업 발전에 큰 기회
- 콜드체인 산업체인 빠른 성장, 매년 천억 위안 이상 투자
- 중국~유럽 육해 통로 중국EU 인프라 건설 속도
- 청두 산공항 내년 완공, 유럽직항 항로 포함
- 국제 전자상거래 시범 기업 2,000여 개
- 광둥 첫 농촌 전자상거래물류단지 운영
- 심천 동부 출입경 고속도로 2018년 완공, 교통일체화 촉진
- 후허하오터 국가1급 물류 중점 도시 건설
- 심천시 물류 수준 선진국 수준에 달해
- 창샤매년 5,000만 위안 가급으로 현대물류업 지원

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향 : 주요 동향

1 텐진·광둥·푸젠 제 2 자유무역시험구 지정, 상무부 방안 제정 협조

12월12일, 리커창 중국 총리는 국무원 상무회의를 주관하는 자리에서, 기존에 존재 하던 신푼 및 공단, 새로 지정된 광둥-텐진-푸젠 자유무역시험구 활용을 강조하고, 상 해자유무역시험구의 내용을 주체로 삼되 지방의 특징을 모아 새로운 시범 내용을 담 아야 하다는 의견을 제시했다.

이번 텐진, 광둥, 푸젠 3곳의 자유무역시험구 지정은 각 자유무역구의 개성을 살려 차별화 전략을 구사하고 있다. 이 중에 텐진은 주로 첨단 제조업을 목표로 금융 혁신 과 수출입 무역 편리화를 전개하고, 환발해지역경제권의 허브 역할을 담당하는 것에 목표를 두고 있다. 푸젠성은 지리적인 우세를 통해 양안의 무역 발전을 실현시키는 것을 목표로 하고 있다. 광둥은 홍콩-마카오와의 연계발전을 목표로 광둥-홍콩-마카오 협력과 구역 연동의 방식으로 비즈니스 발전과 금융 개혁개방을 일괄 계획이다.

중국 투자 고문이자 정책 연구 센터 주인인 후즈리양(扈志亮)의 말에 따르면, 세 곳 의 자유무역구는 각각의 중점 사업이 있다. 광둥 자유무역구의 주요 기능은 광둥-홍 콩-마카오의 협력을 강화하는데 있으며 주강삼각주의 발전을 이끄는 것이다. 현재 비 교적 높은 경제 수준에서 시작하는 곳으로 첨단 서비스 분야에 비교적 많은 투자기회 가 있을 것으로 보인다. 텐진 자유무역구의 주된 기능은 동북아시아를 대상으로 항공, 금융리스 등 분야에 비교적 강한 모습을 보이고 있다. 푸젠성의 경우 타이완과의 양안 무역을 목표로 하는 것으로 타이완 기업들과의 더 깊은 교류를 진행하고 협력 분야에 서도 우세한 면을 보이고 있다.

소식에 따르면 푸젠 자유무역구의 범위는 푸저우(福州), 샤먼(厦门), 핑탄(平潭) 세 곳을 포함하여 해서 경제구(海西经济区)를 구성하는 지역이며, 성별의 세관특수감독 관리구역을 포함할 것이다. 2014년 11월 푸젠성 상무위원회와 샤먼시 위원회 서기 왕 명웨이(王蒙徽)는 샤먼 자유무역구 건설에서 자유무역구 건설은 명확한 기능 설정이 필요하다고, 한층 더 명확히 투자 환경 국제화의 시험구와 양안 투자 무역 편리화의 선행구의 구체적 내용을 명확히 해야 한다고 했다. 이를 토대로 타이완 자본을 유인하 는 것과 타이완에 투자하는 것, 그리고 외자 투자 유입과 대외 투자 등 방면에 제도 혁신을 가하고, 샤먼 서비스는 중국 중앙의 대 타이완 전략과 국가 “일대일로” 전략에 있어 적극적 역할을 담당하게 될 것이다. 푸젠사범대학 경제학원부원장 황마오썩(黄茂兴)은 푸젠의 자유무역구 시범지역은 “한 지역 다 공단” 형식이 될 가능성이 높으 며, 푸젠성이 참여하는 “일대일로”의 새로운 종합체로서 푸젠성이 해상 실크로드 연 선 내 국가와의 교류에 도움이 될 것이라 말했다.

광둥 자유무역구는 주강삼각지역과 더 나아가 화남지역 경제 결합에 전략적 조정을 이룰 것이며 경제의 질적 상승을 이끌어 낼 것이다. 광둥자유무역구의 범위는 난샤(南沙), 형친(横琴), 첸하이(前海), 바이윈(白云) 등의 지역을 포함하고 있다. 이 중에 첸하 이는 선전과 홍콩의 현대 서비스의 기능을 담당할 것으로 보인다. 광둥-홍콩-마카오 자유무역구는 홍콩-마카오 국제 경제 무대에서 그 지위와 우세함을 들어내게 해줄 것 이다. 또한 첨단 자원이 자유무역구 내로 투입되어 홍콩 첨단 서비스업의 발전이 새로 운 공간과 새로운 플랫폼을 맞이하게 될 것이다. 주강삼각주 지역과 화남지역 경제결 합의 전략적 조정과 경제 질의 상승을 이끌 것으로 보인다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

텐진 동장(东疆)보세구 관리위원회 관련 인사의 말에 따르면, 텐진 자유무역구는 동장(东疆)보세구, 빈하이(滨海)신구, 텐진항보세구(天津港保税区) 지역을 포함하게 될 것이며, 주로는 첨단제조업을 빌어 금융과 무역 서비스 혁신을 목표로 하고 있다. 금융리스업무도 주요 기능으로 자리매김할 것이다. 내부로 그 경제적 역량을 확장하게 될 것이며 자유무역항의 기능도 담당할 것이다. 텐진 빈하이 종합 발전 연구원 산업연구실 주임 장닝(蒋宁)의 말에 따르면, 텐진항은 징진이(京津冀, 베이징·텐진·허베이)의 협동 발전에 중요한 역할을 담당하는 것 이외에 일대일로의 중요한 접점이 될 것으로 보인다. 그래서 텐진자유무역구는 화물 무역에 대해 거대한 영향을 미칠 것으로 보인다. 현재 중국의 많은 제조업 기업들은 모두 해외에서 들어오는 부품 수입이 필요한 상황이고, 투자편리화와 무역편리화는 이런 기업을 위해 새로운 동력을 제공해 줄 것이다. 또한 베이징과 허베이 지역에 더 많은 기업유치를 달성할 것이다. 셴인완궈(申银万国) 수석 분석가 구이하오밍(桂浩明)의 말에 따르면, 경제발전의 측면에서 보면, 자유무역구의 건설을 통해 더 많은 기업을 유치할 수 있을 뿐만 아니라, 그보다 더 큰 가치는 자유무역구의 서비스 개선, 정부 기능 전환, 시장 내 정부 권한 축소, 기업의 경영관리 효율 상승 등을 들 수 있다고 하였다.

중국 국무원 회의의 정신에 따라, 광둥, 텐진, 푸젠 3대 자유무역단지는 상해자유무역구 시험시범지역 내용을 중심으로 삼아 지방의 특징을 융합하여 새로운 시범 지역의 내용을 담을 예정이다. 상해재경대학교 자유무역구연구원 부원장 쑨위엔쑨(孙元欣)의 말에 따르면 상해 자유무역구 내용을 주제로 삼아 지방 특색을 가미한다는 것은 세 개 지역의 자유무역구 방안 중 70~80%는 상해자유무역구의 내용과 일치하고 나머지 20~30%의 내용은 지방의 특색에 맞는 내용을 담는다고 되어 있다. 시장이 충분한 상상의 공간을 마련해주고, 자유무역구는 경쟁의 모델에 따라 새로운 국면을 마련할 것이라 했다. 관련 업계 인사의 말에 따르면 텐진, 광둥, 푸젠성 세 지역의 자유무역구는 투자관리제도적으로 상해에서 시행 중인 네거티브리스트와 행정심사 간소화를 그대로 이어서 인용할 것으로 보이며 내용 적으로 오히려 더 정교하고, 또 그 지역 특색에 맞춰질 것으로 보인다. 특히 자유무역구 내 금융과 인민폐 국제업무 등 금융 혁신 개방 분야에 있어서는 광둥이 상해보다 역량이 더 클 것으로 내다보았다.

< 자료 : 陕驻沪办, 2014. 12. 23. >

2 비즈니스무역 물류 표준화 전면 실시

최근 중국 상무부 물류발전국과 국가표준위원회 서비스표준부는 베이징에서 상업유통물류표준화 전문회의를 개최하였다. 회의는 2014년에 발표한 「상업유통물류표준화 사업 촉진 가속화 관련 의견」에 대한 실질적 액션플랜을 논의하려는 목적으로 개최되었다. 액션플랜은 5년을 기간으로 진행된다. 2015년~2016년에는 물류효율성을 향상하고 물류원가를 낮추는 것을 목표로 하고 있다. 주요 내용으로 팔레트 표준화를 소비물자, 농업 부산물 등 분야에 우선적으로 보급한다는 내용이다. 또한 물류종합정보서비스 플랫폼 건설과 서비스규범분야 개선을 통해 플랫폼서비스기능을 강화하고 자원공유와 정보소통을 촉진하여 중소기업들이 보다 더 조직화되고 규범화된 방식으로 기업 운영을 하도록 한다는 내용을 포함하고 있다.

상업유통물류는 도매, 소매, 숙박, 음식, 주민서비스 등 상업무역서비스산업 및 수출입무역 관련된 물류 서비스활동을 망라하므로, 직접적으로 상품가치와 주민생활에 영향을 주고 있다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

이번 회의를 통해 관련 기업들이 상업유통물류표준화 사업에 참여할 수 있는 동기가 마련되었고, 기업의 표준화 수립에 새로운 발전의 계기가 마련되었다. 하지만 물류 표준화 사업 관련하여 다섯 가지 해결 과제가 남아있다. 첫째, 물류 표준화사업을 기업발전전략에 포함시켜 실시방안체계를 제정하여 추진시켜야 한다. 둘째, 기업발전모델 향상과 변화를 결합하여 혁신적인 기업모델을 구축해야 한다. 셋째, 산업체인과 공급체인의 연동발전을 강화하고 전체 업계와 전후방기업의 기업표준화 수준을 함께 향상시킨다. 넷째, 물류정보플랫폼을 한층 더 개방하여 물류자원의 공유를 촉진한다. 다섯째, 현대화된 발전방식을 취합 및 보급하여 교류를 강화하고 전국 물류 표준화 수준을 제고해야 한다.

< 자료 : 国际商报, 2014. 12. 22. >

3 허베이성과 텐진항 환발해만 제1항만 클러스터 협력 건설 계획

최근, 허베이성정부는 「연해항만의 발전모델 업그레이드가 베이징·텐진·허베이성(‘징진이(京津冀)’로 약칭함)지역의 협동발전에 유력한 지원 제공 관련 의견」을 출범하여 징진이지역의 협동발전수요에 부합되며 서비스산업군과 도시군을 발전시키며 제4세대 항만을 목표로 하는 중국 유명한 대항만들을 육성하기로 하였다. 특히,唐山항을 중심으로 황예항, 진황다오항을 두 날개로 구도가 합리하고 분공이 명확하며 우세를 상호 보완하는 녹색·현대화·종합성 항만군을 구축한다고 밝혔다.

전국적으로 유명항 대항만 건설을 가속화 하고 유라시아 ‘신실크로드’의 중요한 출해구를 건설하기로 하였다.

허베이성 항만의 발전목표는 2017년까지 항만의 통과능력과 물동량은 모두 12억 톤을 초과하고 컨테이너 물동량은 700만 TEU에 도달하여唐山항이 전국 연해항만 중 제4위를 차지하는 것이다. 나아가 전국적으로 유명한 대항만을 건설하여 항만과 도시의 연결이 보다 긴밀하여 지역경제에 대한 견인역할을 강화한다. 연해지역의 경제총량과 재정수입은 전체 허베이성의 약 2분의 1을 차지한다.

그러므로, 허베이성은 대대적으로 대항로건설에 전력해야 하는데 연해항만의 항로 통과능력과 등급을 대폭 향상시키고 진황다오항 20만 톤급 항로 건설프로젝트,唐山항 징탕항구 25만 톤급 주항로 건설프로젝트 및 황예항종합항구와 벌크항구 20만 톤급 항로 2기 건설프로젝트 등을 중점적으로 추진할 계획이다.

동시에, 항만의 컨테이너 발전을 추진한다. 컨테이너부두의 구도에 맞추어 ‘내부적으로 정비하고 대외적으로 연결하는’정책을 취한다. 즉, 내부적으로는 3항4구 컨테이너 업무의 효율적 통합을 추진시켜 비교적 규모가 큰 컨테이너터미널 운영주체로 거듭나는 것이며, 대외로는 대형해운기업이 국내외 컨테이너 운송네트워크를 활용하여唐山항, 황예항의 수출입 유명항로를 개척하며唐山항의 근해 간선항로 개통에도 노력을 가할 것이다.

고위급 협력메커니즘을 구축하여 허베이성과 텐진항이 협력하여 환발해 제1대 항만군을 구축한다.

「의견」에 근거하면, 허베이성은 텐진항과의 협력을 강화하여 고위급 협력메커니즘을 구축할 것이며 중점적으로 아래와 같은 6가지 ‘1’프로젝트를 추진할 계획이다.

- 1) ‘1개 포지셔닝’, 공동으로 북부지역의 국제항운중심으로 구축한다.
- 2) ‘1개 네트워크’, 각자의 항로우세를 활용하여 화물의 환적복합운송을 발전시키며 텐진항과 허베이성 항만간의 컨테이너 항로의 ‘상호통항’을 형성해야 한다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 토크
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

3) '1개 모델', 완비된 '1차 신고, 1차 검사, 1차 통관' 모델을 통하여 텐진항과 허베이성 항만간의 무역편리화를 촉진한다.

4) '1개 플랫폼', 텐진항과 탕산항을 중심으로 항만, 해운정보네트워크를 공동으로 구축하여 각 항만간의 정보를 공유한다.

5) '1개 연맹', 허베이성 내의 대형 항만기업과 텐진항과의 이익공동메커니즘과 항만 연맹 구축을 격려하고 합자, 협력 등 모델로 항만회사를 설립하여 컨테이너, 건화물 등 항만터미널 프로젝트를 개발 및 운영시킨다.

6) '1개 집군', 공동으로 연해항만에 대한 환경정비사업을 추진하며 수역환경보호사업을 강화하여 발해만의 녹색항만집군을 구축한다.

나아가, 2020년에 텐진항과 허베이성 항만의 물동량은 22억 톤에 달하며, 컨테이너 물동량은 3,000만 TEU에 기록할 것으로 기대한다.

< 자료 : 燕赵都市网, 2014. 12. 23. >

4 연운항항 유일한 카자흐스탄 화물 아시아태평양지역~중앙아시아 환적 항만

중국-카자흐스탄 양국 총리가 참석한 중국~카자흐스탄 기업가 위원회 제2차 전체회의 상에서 연운항항과 카자흐스탄 철로 운송 협력협의를 체결했다. 연운항항은 카자흐스탄 국제 아시아~태평양 지역과 중앙아시아~유럽 지역을 연결하는 항만이 되었다. 관련 두 지역은 신 유라시아대륙교 국제물류 운송 협력을 더 강화하게 되었다.

12월 14일, 카자흐스탄 수도 아스타나의 소식에 따르면, 리커창 총리와 카자흐스탄 총리 마시모프는 중국~카자흐스탄 기업가 위원회 회의 상에서 연운항 항만그룹 부총재와 카자흐스탄 快运 주식회사 총재는 공동으로 "신 유라시아 랜드브릿지 국제물류 운송 기본협정 강화 및 개선"이라는 문서에 공동으로 체결했다. 양국은 연운항의 신 유라시아 랜드브릿지 항만과 일대일로 육해 교차지점의 장점을 충분히 활용하고, 카자흐스탄의 화물 운송과 관련 물자 조직 분야의 우세를 이용하여 신 유라시아 랜드브릿지를 공동으로 발전시키고 양국의 경제를 연계 발전시키자는 내용을 발표했다.

협약 내용에 따르면, 양국은 신 유라시아 랜드브릿지 국제운송 협력 메커니즘 및 교류 대화 플랫폼을 확보하고, 공동으로 국제 운송, 통관, 결산, 정보 등의 문제를 해결하기로 했다. 또한 공동으로 해당 국가와 다른 국가의 철도 관리 기구에 대해 철로 운임 및 운송능력 등에 있어 정책적 우대를 줄 것이라 말했다. 이에 더해 통관 검역 과정 간소화를 통한 신 유라시아 랜드브릿지의 장점을 발휘할 것이라 말했다.

협약 내용에 따르면, 카자흐스탄은 연운항을 카자흐스탄 화물 주요 수출입 항만으로 활용할 계획이다. 또한 연운항의 집산지역을 활용하여 국제환적화물을 늘릴 것이며, 양국은 연운항 항만에서 시작하는 중국~유럽, 그리고 중국~중앙아시아 컨테이너 블록트레인 통과를 정기적으로 운영할 것이다. 양국 정부는 정책적으로 연운항에 카자흐스탄 화물이 국경을 넘어 한국, 일본, 동남아 국가 및 환태평양 지역과 국가까지 운송될 수 있도록 지원할 것이다. 연운항은 중국, 한국, 일본, 동남아 국가에서 환적해 중앙아시아 국가, 코카서스 지역, 이란, 러시아, 유럽 등지로 나가는 유일한 항로로 활용될 것이다.

양국은 2014년 5월 시작된 중국~카자흐스탄(연운항) 물류터미널 1기 공정을 기초로 더 심화된 물류산업체인의 협력을 확장할 것이다. 연운항에서 카자흐스탄 소맥 등 농



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

산품 수출을 위한 항만 하역, 창고 등 부대시설 서비스를 제공할 것이며, 중국 검사검역기관이 곡물화물 운송 심사 수속을 간소화해줄 전망이다. 동시에 양국은 회구어쓰 대동문 경제특구 드라이포트 내부와 연운항 중국~카자흐스탄 합자로 건설될 냉동창고에 대해 연구를 진행할 예정이며 콜드체인 환적 운송업 발전에 대해 협력할 것이다.

중국~카자흐스탄 기업가 위원회는 2013년 중국 시진핑 주석이 정식으로 카자흐스탄에 방문한 기간에 카자흐스탄 대통령과 함께 발의한 기구이다. 중국~카자흐스탄 양국 비즈니스계에 최고급 협상 및 소통 플랫폼으로서 이번 회의에서는 중국 및 카자흐스탄의 100여개 대형 기업들이 참가했다. 이번 회의에서는 ‘경제무역협력 발전과 투자기회 다양화’, 기술 및 혁신 협력 확대, 에너지 협력 확대 등 세 개의 발표로 양국 교류를 진행했다.

< 자료 : 连云港日报 2014. 12. 17. >

5 일대일로, 철로산업 발전에 큰 기회

리커창 총리는 며칠 전 태국을 방문하면서 중국과 태국 양국이 중국~태국 국제철로(이하, 중태철) 건설협의를 체결했다. 이는 중국~유럽 육해인프라 건설 협의 이후 다시 체결한 국제철로 건설 협의서이다. 12월 19일 리커창과 태국총리 바위는 공동으로 중태철로 협력 양해각서 체결식에 참석하였다. 중태철로 연결은 태국북부의 회랑과 남부항만 마푸다푸마普达普까지 연결할 계획으로 총 길이 800km로 태국의 첫 표준형 궤도 철로이다. 이후에 전부 중국의 기술과 표준, 그리고 장비로 건설될 예정이다.

그리고 그 이틀 전에, 리커창 총리는 베오그라드에서 세르비아 총리 부시치와 헝가리 총리 오르반 빅토르, 마케도니아 총리 그루에프스키와 회견을 가졌다. 회견에 참석한 각국 인사들은 모두 중국~유럽 육해 인프라 건설에 동의했다. 관련 인프라의 한쪽 끝단은 유럽의 심장이라 불리는 헝가리의 수도 부다페스트이며, 세르비아와 마케도니아를 거쳐 다른 끝단인 그리스 피레우스 항으로 이어진다. 이 아시아~유럽 인프라의 건설 끝은 중국과 유럽 출구이자 유럽상품이 중국으로 운송되는 새로운 첩경의 항선이다. 중국에서 유럽으로 해운으로 운송되던 화물은 그 운송시간이 7~11일 줄어들 전망이다.

중태철로 건설이건, 아니면 중~유럽육해패션 건설이건, 사실 이 모두는 중국정부가 추진하고 있는 ‘일대일로’ 발전 전략 실현을 위한 노력의 일부분이다. 일대일로란, 실크로드경제벨트와 21세기해상실크로드의 길을 지칭하는 것이다. 일대일로는 중국의 새 정부가 확인한 발전 전략으로서, 일대일로 연선의 인구는 44억명에 달할 것으로 보이며, 경제총량은 약 21조 달러, 전세계 내에 비중은 각각 63%와 29%에 달할 것으로 보인다. 일대일로는 중국의 국가전략으로서 중국의 생산능력을 전환할 것이며, 중국이 국제산업 분업 중에 지위 향상을 의미하는 것이다. 또한 중국의 발언에 더 깊은 전략적 의의를 포함할 것을 의미하는 것이기도 하다.

최근 중국정부는 적극적으로 일대일로를 추진하고 있다. 리커창 총리는 국제무대와 각종 외교활동 중에 모두 서로를 연결하는 정책이자 국제철로건설과 관련된 일대일로 정책 실현을 위해 노력하고 있다. 예를 들면, 중태철로 건설 협의가 재차 체결된 것은 중국 정부의 노력이라 볼 수 있다. 일년 전에 리커창 총리가 태국에 방문한 기간 동안, 당시 태국 총리인 잉락과 중태철로 협력과 농산물 부분 비망록을 작성했다. 그



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

러나 당시 태국 정부에서 관련 의향을 방치해두고 있었다. 2013년부터 리커창 총리는 몇 차례 태국 현임 총리와 만나 양국 간에 이미 체결한 의향서에 대해 공동된 인식과 협의를 실현해야 하며 철로와 농산품 무역 협력을 강화해야 한다고 강조했다. 중국 정부의 강한 추진으로 중태양국은 예전의 협의를 회복시키고, 예전의 협력을 기본으로 더 발전시켜나갔다.

중태철로 건설은 2013년 이미 결정되었던 300km에서 800km로 증가되었고, 중국 장비와 중국 표준에 맞추기로 했다. 태국 싱크탱크인 카이타이 연구센터는 11월 발표에서, 태국 잉라정부의 고속철도와 비교해 태국 내각이 11월 비준한 동북선 복선궤도 철로 방안의 경제적 효용이 더 높으며, 현재 계획중에 있는 중국-라오스 철도와도 연결할 수 있는 장점이 있다고 말했다. 중태철로는 여객과 화물을 함께 쓰는 중 고속철도로서 중국과 태국 무역에 새로운 통로로 활용될 계획이다. 동시에 쿤밍~라오스~태국으로 연결되는 황금 관광 라인이 될 것으로 보인다.

정부 간 체결된 철로 건설 협의는 최후 기업들의 실시로 이어진다. 철로건설 관련 기업들은 향후 중국 일대일로 발전 전략의 선구자가 될 것이다. 예를 들어, 중국철건(中国铁建), 중국중철(中国中铁), 중철이국(中铁二局)은 국제철로 건설의 주요 기업이 될 수 있다. 중국북차(中国北车), 중국남차(中国南车)는 국제철로에 차량을 제공할 것이다. 중국교건(中国交建), 중국건축(中国建筑), 중국전건(中国电建), 중태교량(中泰桥梁), 보서차축(晋西车轴)은 철로건설 관련 전자기업, 공정기계기업 내지는 강철기업, 시멘트기업들까지도 일대일로 발전 전략의 중요한 구성원이 될 전망이다.

< 자료 : 证券时报, 2014. 12. 22. >

6 콜드체인 산업체인 빠른 성장, 매년 천 억 위안 이상 투자

최근 급속한 성장세에 있는 농수산물 전자상거래와 달리 콜드체인은 아직 큰 발전을 하지 못한 상황이라서 농수산물 전자상거래의 풀어야 할 과제로 남아있다. 관련 업계에 따르면, 최근 농수산물 전자상거래에서 집중하고 있는 부분은 물류로, 풍부한 자금을 지닌 소수의 전자상거래 업주들이 자가 콜드체인 물류 인프라를 건설 중이고 기타 전자상거래 업주들도 제3자 물류의 형식을 통해 콜드체인을 확보하기 위해 노력 중이다. 농수산물 물류는 난이도와 원가비용이 높고, 콜드체인의 기업집중도는 낮은 편이다. 이런 상황에서 관련 기준이 부재한 중국 콜드체인의 특징은 넘어야 할 산이자 기회이다.

순펑(顺丰)의 사례: 자가에서 제3자 물류로

올해 9월 순펑 익스프레스 유한회사(顺丰速运, SF-express)는 그동안의 태도를 바꾸어 '순펑 콜드체인(SFColdChain, 顺丰冷运)' 브랜드를 대대적으로 홍보하고 신선식품 산업에 종사하는 고객들에게 '원스톱 공급체인 솔루션'을 제공하는데 집중하기 시작했다. 순펑 익스프레스 부총재 리동치(李东起)는 현재 순펑이 지니고 있는 물류, 전자상거래, 상점 등을 기초로 하여 신선식품산업에 종사하는 고객들에게 콜드체인 창고, 콜드체인 간선 배송, 콜드체인 택배, 신선식품소매, 공급체인 금융 등의 원스톱 솔루션을 제공할 것이라고 전했다. 대상고객은 식품기업, 바이오 식자재시장, 요식업, 농수산물 전자상거래 업주 등으로 현재 자위(佳沃), 빙텐메이디(冰天美帝) 아이스크림,



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

티엔마오(天猫)와 타오바오(淘宝)의 점주들과 협력하고 있다.

순펑이 농수산물 배송시장에 투자를 확대하기로 한 결정은 2012년 5월에 시작한 온라인 순펑 베스트(SFbest, 顺丰优选, 온라인 수입식품 쇼핑몰)과 관련이 있다. 순펑 베스트는 순펑이 개설한 전자상거래 플랫폼으로 신선식품을 온라인으로 판매하고 순펑 익스프레스로 물품을 배송하는데, 이 과정에서 순펑은 적지 않은 문제점을 발견했다.

예를 들어, 열대과일 리치는 보관에 가장 적합한 온도가 5℃~15℃ 사이이고, 배송 과정 중에 쉽게 부딪히거나 눌러져 손상되기 쉽다. 순펑은 이를 해결하기 위해 포장 상자 내부에 얼음 주머니를 늘리는 한편 스티로폼 박스를 이용하여 보관에 적합한 온도를 유지시켰고, 플라스틱 가공용기에 리치의 위치를 고정시켰다. 순펑 식품공급체인 총재 우국리(吴国立)에 따르면 리치와 같은 과일은 콜드체인이 필요하지 않지만 상온에서 재빨리 배송되어야 하는 문제가 있다. 이를 해결하기 위해 순펑의 물류 네트워크를 활용하였고 순펑 베스트에 이러한 서비스를 제공함과 동시에 농수산물 배송 등의 제3자 물류 분야로 서비스 제공을 확대하였다. 서비스제공 대상은 전자상거래 플랫폼 및 농수산물 시장 등이며 심지어 따자세(大闸蟹, 중국에서 생산되는 게의 한 종류) 전문 배송과 같이 더욱 세분화된 상품도 포함되어 있다.

높은 원가비용과 비표준화

그러나 모든 전자상거래 업주들이 순펑 베스트와 같은 서포터의 지지를 받는 것은 아니다. 장거리 화물수송수단으로서의 장점을 지닌 동방항공은 최근 몇 년간 산지직송을 시도해왔고 해외 체리, 해산물 등을 국내로 배송한 후 국내의 각지에 분산 배송을 진행하는 과정에서 난관에 부딪혔다. 동방항공의 산지직송을 관리하고 있는 한 관계자는 여름철 높은 기온과 습도로 인해 체리가 국내에 도달한 이후 신속하게 분산 배송되지 않으면 상하기 쉬운데, 처음 산지직송을 시작했을 때 국내에서 적합한 현지 배송업체를 찾기가 어려웠다고 전했다. 대부분의 익스프레스 회사는 콜드체인 창고를 갖추고 있지 않아 동방항공은 결국 일본의 전문 콜드체인 배송업체인 야마토(Yamato)를 선택했다. 이 업체를 이용하면 운송비는 높으나 운송품질이 확실히 보장된다고 전했다.

뿐만 아니라, 배송의 모든 과정에서 식품의 신선도를 유지하기 위해서는 배송속도가 보장되어야 하는데 이 역시 굉장히 어려운 부분이다. 냉동 창고의 높은 구매비용으로 인해 현재 다수의 신선식품 배송업체가 여전히 일반 트럭을 이용하고 있으며, 윗면에 솜이불을 한 겹을 깔고 운영하는 경우도 있다. 설사 냉동창고 설비를 보유하고 있더라도 높은 운용비용으로 인해 중간에 온도조절 장치를 끄는 경우도 있다.

이외에도 저장물자 이용에 적합한 냉동 창고가 부족하다. 현재 중국 콜드체인 물류에서 사용되는 모든 냉동창고는 대부분 국유 냉동 창고로 사용기간이 이미 15년을 초과한 공정설계 기준과 자동화 정도가 낮은 것들이다. 심지어 어떤 경우에는 냉동창고 사용에 대한 감독과 통제를 실시할 수 없는 경우도 있다.

중국의 증권사인 귀타이쥘안(国泰君安)의 수치를 보면 2013년 중국 냉동창고 용량은 2,673만 톤으로 대다수가 예전의 고온 냉동 창고이며 수산물과 냉동식품을 보관하는 최신의 저온창고는 10%에 지나지 않는다. 현재 콜드체인 물류산업은 100 여개의 기업이 각지에 분산되어 소규모로 운영되고 있다. 지역 간의 운송은 몇 단계의 아웃소싱으로 이루어져 각각 운임을 분담하고 물건을 배송할 가능성이 있다. 현재 통일된 산업 표준은 부재한 상황으로 과일이나 채소를 어떻게 운송해야 하는지, 관리감독과 잘못에 대한 처벌은 어떻게 하는지에 대한 기준이 없어 운송의 질을 보장할 수 가 없다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 장강 주요 항만 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 킬럼
: 중국 서부대개발 현황 및 서부지역
물류 발전방향
- ▶ 중국 물류 동향

상술된 부분들은 모든 농수산물 전자상거래 업주가 직면하는 리스크이다. 중국물류와 구매연합회 당위원회 부서기 위핑(余平)에 따르면, 현재 채소·과일의 콜드체인 유통은 단지 10%에 지나지 않으며 채소·과일의 운송에서 발생하는 손실율은 30%에 달한다.

큰 시장잠재력과 급격한 투자 증가

위핑은 현재 중국시장의 콜드체인 인프라에 대한 투자와 투입이 증가추세에 있다고 지적했다. 2013년 중국 전국 콜드체인 물류의 고정자산투자총액은 1,000억 위안을 초과했으며 전년 대비 24% 증가 하였다. 올해 6월 11일 국무원은 콜드체인 물류 중장기 발전 계획에 관해 논의하던 중 2015년까지 규모화, 전문화, 현대화된 지역간 콜드체인 물류 인프라를 건설할 것을 요구했다.

투자증가와 시장수요의 증가는 연관성을 지닌다. 우귀리는 현재 중국의 콜드체인 물류산업이 유럽과 미국, 일본의 콜드체인 황금발전에 상응하는 시기에 놓여있으며, 현재는 급속한 발전의 기회에 있는 시기로 향후 몇 년 내에 폭발적 성장이 나타날 것이라 예상된다고 전했다.

중국의 콜드체인 물류시장은 초기에 中外运(SinoTrans) 등의 국유기업들 시작으로 점차 롱칭과 같은 민영기업이 일부 지역에서 규모를 키워나가기 시작했으며 최근 몇 년 새에 외자기업이 중국시장에 진입하기 시작했다. 글로벌 콜드체인 물류기업인 Americold와 초상국(CMHI)이 함께 합자회사를 설립하였으며 전 세계 4위 냉동창고 운영기업인 미국 PFS와 중외운(SinoTrans)이 합자관계에 있다.

뿐만 아니라, 일부 경쟁력을 지닌 기업들과 전자상거래 플랫폼을 지닌 기업 역시 자가 콜드체인 회사를 설립하기 시작했다. 왕후이(双汇) 그룹은 2003년에 왕후이물류를 설립하고 이어서 수백대의 각종 전자동 냉장 제어시스템이 구비된 차량을 구매하였으며 냉동창고, 상온창고, 배송창고 등을 구비하였다. 중량 그룹 휘하의 위마이왕(我买网), 쑤닝이커우(苏宁易购) 역시 자가 건설 혹은 콜드체인 서비스능력을 갖춘 물류 회사와의 통합을 통해 콜드체인 물류의 부족한 부분을 채워나가고 있다.

< 자료 : 第一财经日, 2014. 12. 23. >