

Contents



통계로 보는 국제물류

1. 파나마 운하 컨테이너 물동량, 8%대 성장 전망



이슈페이퍼

1. 물류기술 진보에 따른 3PL 시장의 변화와 시사점



물류정책·산업동향

1. 일본 국토교통성, 화주의 국제경쟁력 향상을 위한 아시아 셔틀 활성화 대책 제시
2. 머스크, 냉장 컨테이너화물 원격 관리시스템 본격 도입
3. 중국, 제2회 '일대일로' UN 고위급 회담 개최 준비
4. 고객의 니즈 충족을 위한 Reefer 컨테이너 모니터링 체계 진화



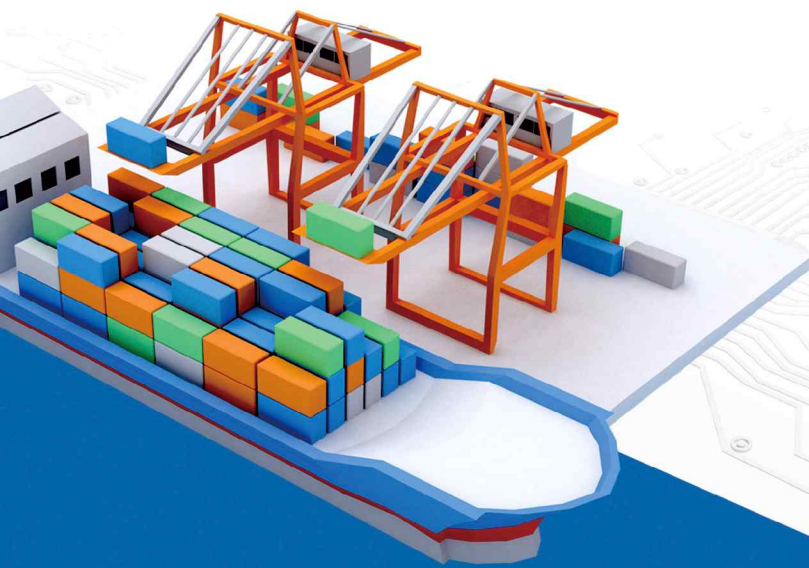
해외현지리포트

1. 광시(Guangxi)자치구의 크로스보더 경제협력 및 무역 현황

명사 스피치

“...한국 물류기업들은 새로운 디지털 플랫폼 시대에 적응하지 못하면 조만간 거대 디지털 플랫폼 유통기업의 하청업체가 되거나 사라질 수밖에 없을 것이다. ...급격하게 변화하는 글로벌 물류시장에 제대로 대응하기 위해서는 거시적인 안목에서 고민해야 하고 선택과 집중을 통해 디지털 플랫폼을 주도하는 방안을 찾아야 한다.”

양창호 한국해양수산개발원 원장
(2017. 6. 19. / 한국경제 오피니언 시론에서)

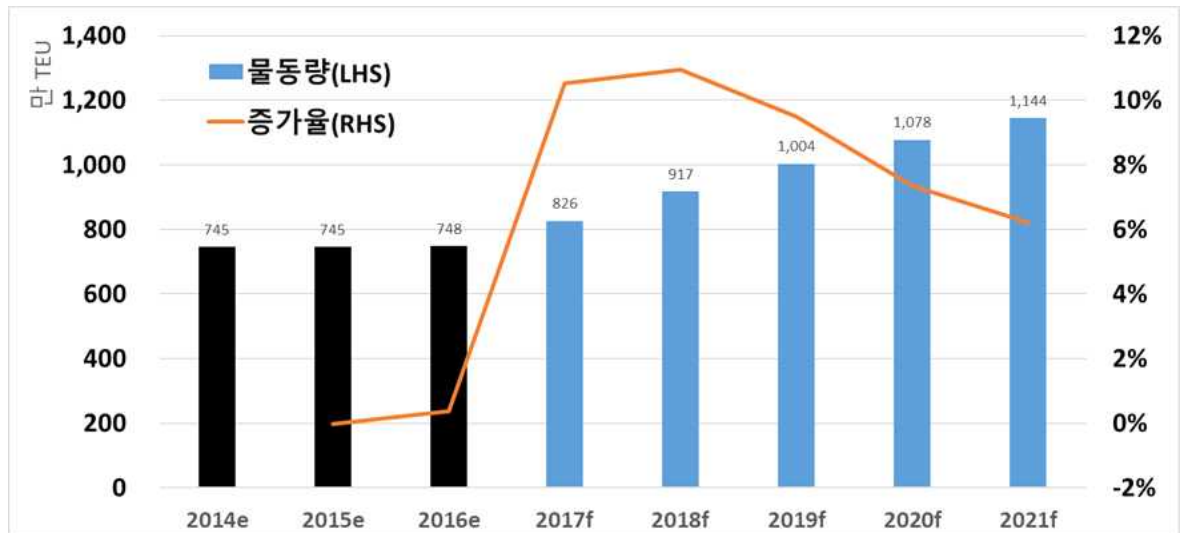




통계로 보는 국제물류

파나마 운하 컨테이너 물동량, 8%대 성장 전망

파나마 운하 주요 컨테이너 터미널 물동량 전망



자료 : BMI report, 2017. 05.

주 : 1) 3개 주요 컨테이너 터미널(Port of Balbo, Colon Port Terminal, Port of Cristobal) 물동량의 합계임.

2) e/f = BMI estimate/forecast.

- 작년 6월 파나마 운하가 확장된 이후 물동량 증가세가 저조했던 파나마 운하의 물동량이 2017년 들어 10% 이상의 성장세를 보일 것으로 예상
 - 태평양 연안의 발보아항은 2017년에 373만 TEU로 전년대비 12.6% 증가, 대서양 연안의 콜론 터미널은 369만 TEU로 7.0%, 크리스토팔항은 85만 TEU로 18.1% 증가할 것으로 예상
- 2017년에서 2021년까지는 연평균 8.5%의 견조한 성장세를 보일 것으로 전망
 - 발보아항의 2021년 물동량은 541만 TEU으로 연간 9.7%, 콜론 터미널은 467만 TEU로 6.1%, 크리스토팔항은 136만 TEU로 12.8%의 속도로 성장할 전망
- 파나마 운하 확장으로 대형선 통항이 가능해진 점이 물동량 증가세의 주요 원인이며, 인근 니카라과의 운하 계획이 잠재적인 위협요인이나 실현가능성은 높지 않을 것으로 판단

참고자료 : BMI, *Panama Freight Transport & Shipping Report Q3 2017*, 2017.4.21.

송주미 부연구위원

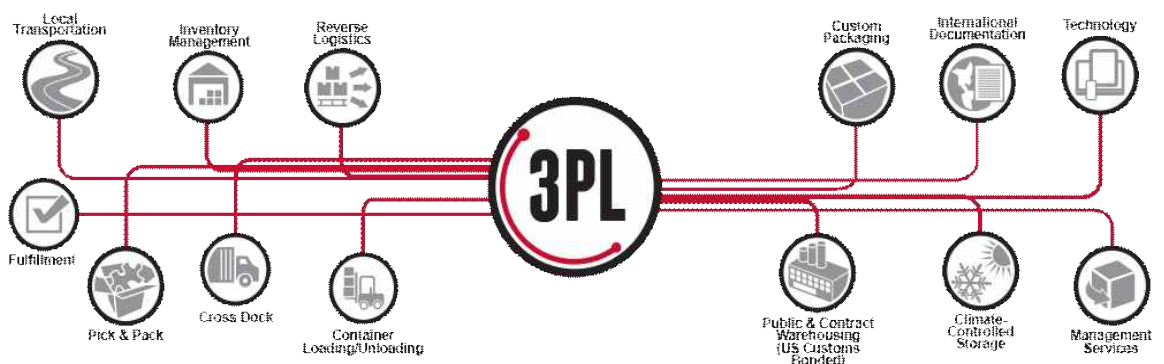
051-797-4773, jmsong@kmi.re.kr

이슈페이퍼

물류기술 진보에 따른 3PL 시장의 변화와 시사점

- 물류 컨설팅 기업인 Armstrong & Associates의 연구에 따르면 물류기술의 변화가 3PL 시장 및 운영에 큰 영향을 미치고 있다고 밝힘
 - 주요 연구내용을 살펴보면 3PL 시장은 향후 무인 항공기, 3D 프린터, 사물인터넷, 로봇 공학 등 새롭게 등장하고 있는 기술을 물류산업에 접목시킴과 동시에 늘 화주의 요구를 예측하기 위해 진화해야 한다는 내용을 담고 있음
 - 소비자의 요구는 지난 몇 년에 걸쳐 빠른 속도로 변화했으며, 전체적인 물류서비스의 수준을 향상시켰음
 - 이에 따라 적절한 물류정보 및 기술이 뒷받침되지 않고서는 고객의 요구를 충족시키는 것이 불가능한 시대가 도래
- 현재 3PL시장은 과도기를 겪고 있다고 볼 수 있음
 - 3PL 업계는 기술의 진보에 따라 대대적인 변화를 겪고 있으며 이러한 추세는 향후 3PL 시장의 변화에 결정적인 영향을 미칠 것으로 예상되고 있음
 - 3PL 서비스에 대한 고객의 불만족이 수년간 증가했으며, 관련 업계는 다양한 기술 개발을 기반으로 새로운 3PL 시장의 등장에 대비해야 함
- 물류 IT 서비스의 등장이 3PL 시장의 성장을 이끌고 있음
 - Penske Logistics 기업과 Capgemini Consulting 및 Penn State University와 공동으로 발간한 '2017 Third Party Logistics Study' 보고서에 따르면 IT 서비스가 3PL 시장의 화물 수요 및 매출을 증가시킬 수 있는 차별화된 요인이라는 내용을 담고 있음
 - 2015년 3PL 기업이 제공하는 IT 서비스 이용 화주는 전체의 11%에 불과했지만, 2016년에는 17%로 증가했으며, 향후 그 이용비율은 더욱 커질 것으로 예상되고 있음

3PL의 주요 역할



자료 : www.cerasis.com



- 물류기술이 3PL 환경뿐만 아니라 물류기업의 운영방안을 변화시키고 있음
 - Armstrong & Associate의 연구진에 따르면 지난 2년간 3PL 시장의 대규모 M&A가 감소하는 추세지만 여전히 3PL 기업들간의 M&A가 전 세계 곳곳에서 발생하고 있음
 - 또한 3PL 기업이 규모를 확장하고 네트워크를 넓혀가기 위해서는 고객 만족을 위한 물류솔루션 제공뿐만 아니라 적극적인 M&A가 추진되어야 한다고 밝힘
- 미래의 3PL 시장은 고객 서비스를 유도하는 기술이 주도할 것으로 예상됨
 - 현재 3PL 기업들의 IT 기술 도입 목표는 물류서비스의 속도와 품질을 향상시키고, 원활한 흐름으로 연결되어 고객과 소통할 수 있는 환경을 구축하는 것임
 - 예를 들어 무인 차량 및 무인 항공기 등을 이용해 고객이 원하는 장소에 화물이 운송되고, 고객이 실시간으로 진행 상황을 모니터링할 수 있도록 서비스를 제공하는 것이 경쟁력으로 작용할 것으로 전망됨
- 물류기술의 진보에 발 맞춰 고객의 요구에 부응할 수 있는 물류 솔루션 구축이 필요함
 - 현재 3PL 시장은 더 이상 표면적인 비용 절감으로 경쟁력을 강화할 수 없으며, 고객 만족을 위해 IT 기술을 접목시킨 물류서비스를 도입하려는 추세가 지속되고 있음
 - 예를 들어, 의료기기 및 의약품관련 산업에서는 화물 운송에 디지털화에 대한 요구가 증가하고 있으며, 화주의 요구에 부응하기 위해 공급사슬 내 전체 제품의 일련번호를 부여해 화물의 추적 및 관리를 용이하게 하는 등 3PL 기업의 다양한 시도가 이루어지고 있음

3PL 시장의 우선순위별 해결과제

FIGURE 1 What is the greatest challenge 3PLs face?

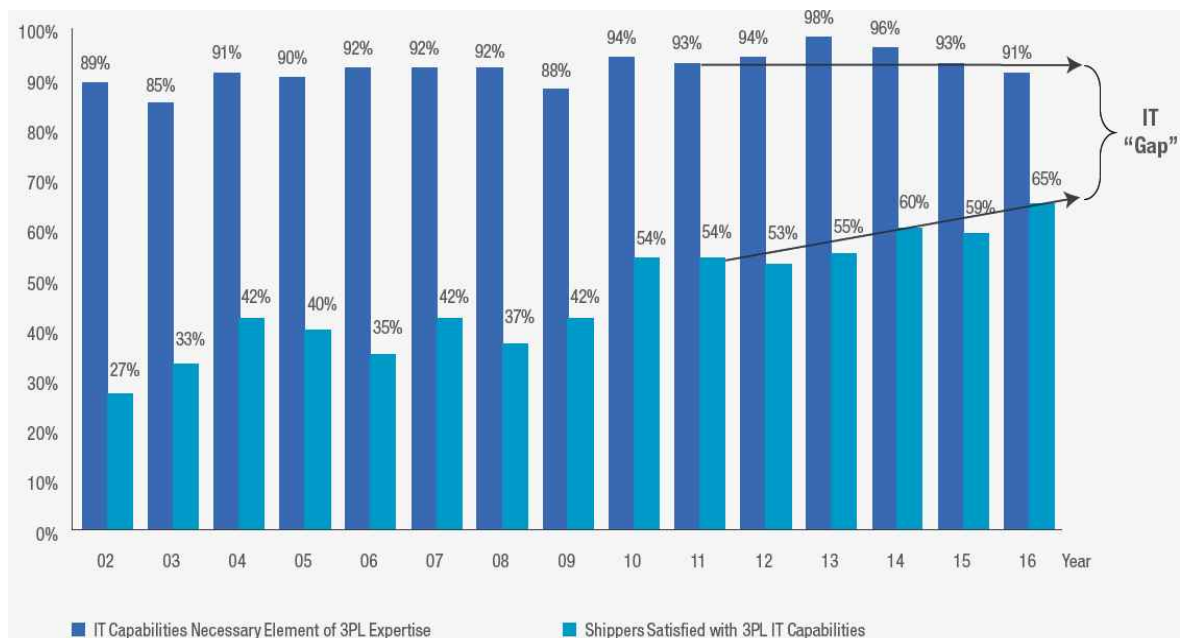


자료 : www.cerasis.com



- 그러나 새로운 기술의 등장이 소규모 3PL 기업의 성장을 저해하는 요인으로 작용할 것이라는 견해도 등장하고 있음
 - 전 세계 3PL 기업 가운데 최첨단 기술을 이용해 물류서비스를 제공하고 있는 기업은 30%에 지나지 않는 것으로 나타남
 - 이러한 기업들의 대부분은 첨단 기술을 위한 자체 서버를 구축하고 관리를 위한 전문 IT 직원을 보유하고 있는 대기업으로 파악됨
 - 현재 주로 사용되고 있는 기술은 TMS(Transportation Management System) 및 WMS(Warehouse Management System)로 전 세계 중소규모의 3PL 기업은 TMS, WMS 등을 이용하는데 소요되는 비용이 너무 많아 수익성이 하락하고 있는 실정임
 - 이러한 상황이 지속될 경우 규모가 큰 소수의 3PL 기업이 시장을 지배할 것이라는 예측이 나오고 있음
- 기술뿐만 아니라 자본을 투입함으로써 대형 글로벌 3PL 기업 중심의 M&A가 활발하게 이루어지고 있어 중소 3PL 기업의 시장 지배력은 더욱 약화되고 있음
 - 현재 3PL 시장은 물류에 기술과 자본이 동시에 투입됨으로써 시장의 구조가 대형 글로벌 3PL 기업을 중심으로 형성되고 있음
 - 기존 첨단 기술의 도입뿐만 아니라 자본의 투입은 대형 글로벌 3PL 기업을 기하급수적으로 성장시키는 원동력이 되고 있음
 - 이렇게 성장한 글로벌 3PL 기업들은 화물중개 마진을 감소시키고 대량 화물 거래를 통해 중소 규모의 3PL 기업들을 밀어내고 있어, 중소기업들의 시장점유율이 하락하고 있음

3PL 기업이 보유한 물류기술에 대한 화주의 만족도 변화



자료 : 2017 Third Party Logistics Study.



글로벌 3PL 기업 TOP 30 (2016년 기준)

순위	기업명	매출액(단위: 백만 \$)
1	DHL Supply Chain & Global Forwarding	26,105
2	Kuehne + Nagel	20,294
3	Nippon Express	16,976
4	DB Schenker	16,746
5	C.H. Robinson	13,144
6	DSV	10,073
7	XPO Logistics	8,638
8	Sinotrans	7,046
9	GEODIS	6,830
10	UPS Supply Chain Solutions	6,793
11	CEVA Logistics	6,646
12	DACHSER	6,320
13	Hitachi Transport System	6,273
14	J.B. Hunt (JBI, DCS & ICS)	6,181
15	Expeditors	6,098
16	Toll Group	5,822
17	Panalpina	5,276
18	GEFCO	4,800
19	Bolloré Logistics	4,670
20	Kintetsu World Express	4,415
21	Yusen Logistics	4,169
22	CJ Logistics	3,662
23	Burris Logistics	3,629
24	Agility	3,576
25	Hub Group	3,573
26	Hellmann Worldwide Logistics	3,443
27	IMPERIAL Logistics	3,352
28	Kerry Logistics	3,097
29	FedEx Trade Networks/Supply Chain Systems/GENCO	2,916
30	Ryder Supply Chain Solutions	2,659

자료 : www.logisticsmgmt.com

- 빠르게 진화하는 기술의 속도를 인지하고 전 세계 다양한 고객의 요구에 부응할 수 있는 물류 기술에 대한 안목을 기르는 것이 경쟁력으로 작용할 것으로 예상됨
 - '2017 Third Party Logistics Study' 보고서에 따르면 3PL 기업들의 IT 능력에 대한 화주의 만족도가 점차 증가하고 있는 것으로 나타남
 - 즉, 3PL 기업들의 IT 능력이 고객 만족을 구현하는 주요 수단으로 작용하고 있음을 의미하며 향후 IT 기술에 대한 화주의 만족도는 더욱 증가할 것으로 예상됨
 - 따라서 3PL 시장에 도입될 것으로 예상되는 IT 기술의 쓰임을 명확하게 인지하고 이를 올바르게 적용함으로써 고객만족을 이끌어 낼 수 있는 기술을 선별하는 능력이 요구되고 있음



- 향후 더 다양한 물류기술의 등장과 진보에 따라 3PL 시장의 변화가 예상되므로 국내 3PL 기업들 또한 이러한 추세를 인지하고 각 기업의 여건에 맞는 대응방안을 마련해야 함
 - 국내 3PL 시장 또한 첨단 IT 기술의 도입으로 여러 가지 변화가 예상됨
 - 기술과 자본에 바탕을 둔 3PL 대기업은 첨단 기술 도입 및 활발한 M&A 활동으로 글로벌 3PL 시장을 공략할 필요가 있으며, 중소 3PL 기업은 틈새시장 진출을 통해 3PL 시장 점유율을 향상시키는 방안을 모색할 필요가 있음

■ 참고자료 : www.logisticsmgmt.com, 2017.6.22./ www.cerasis.com, 2017.6.23./

www.sdcexec.com, 2017.6.23./ *2017 Third Party Logistics Study.*

김동환 연구원

051-797-4913, kdong@kmi.re.kr

물류정책 · 산업동향

일본 국토교통성, 화주의 국제경쟁력 향상을 위한 아시아 셔틀
활성화 대책 제시

- 지난 6월 15일 개최된 국토교통성 ‘국제컨테이너전략항만 추진위원회’에서는 국제컨테이너전략항만정책의 진행사항, 항만운영회사의 대응방안, 향후 대책 등이 논의되었음
- 향후 대책 중에서 자국 화주의 국제경쟁력 강화를 위한 ‘아시아 셔틀 항로 활성화’ 방안을 제시함
 - 이는 자국 화주들이 일본-유럽 간 항로에 대한 리드타임 단축 및 다빈도 서비스 실시에 대한 대책 마련을 강력히 요구한 결과로 평가됨
 - 자동차 부품, 정밀기기, 전자기기 등의 제조기업들은 비용과 리드타임의 trade off 문제가 아닌 리드타임 단축이 최우선 고려 요인으로 인식

주요 제조기업의 물류경쟁력 고려 요인

제조기업	물류경쟁력 고려요인
자동차 제조기업	- 수요변동에 대응한 유연적인 물류 - 최단 리드타임·최소 비용에 의한 물류 경쟁력 강화 - 생산~판매까지의 리드타임을 최소화하는 것이 비용절감에 가장 효과적
자동차 부품 제조기업	- 리드타임 단축이 최우선 - Supply Chain의 효율화를 위한 다빈도, 리드타임 단축 항로가 이상적
정밀기기 제조기업	- 리드타임 단축은 cash flow상 매우 중요
전자기기 제조기업	- cash flow상 리드타임이 3일 단축되면 효과가 가장 큼 - 리드타임이 길어질수록 많은 안전재고를 보유하려 하므로 재고비용 증가로 이어짐

자료 : 국토교통성 홈페이지.

- 그러나 일본-유럽 간 해상물동량의 증가율은 둔화되고 있으며, 얼라이언스 재편 및 선박 대형화로 인한 기항 빈도 증가도 기대할 수 없는 상황임
 - '16년 기준 일본-유럽 간 컨테이너 물동량은 122만TEU(수출 53TEU, 수입 69만TEU), 기간 항로 편수 주 2회로 싱가포르항 14회, 홍콩항 10회, 부산항 5회와 비교하여 낮은 수준임
- 일본 고베항-싱가포르항 간의 아시아 셔틀 항로를 활용, 싱가포르항에서 환적하여 유럽으로 갈 경우 부산항 환적에 비해 4~7일의 리드타임 단축이 가능함
 - 일본-싱가포르항 간 아시아 셔틀은 주 4회 운영 중이고, 싱가포르항-유럽은 주 14회 운영 중으로 화주의 요구 사항인 리드타임 단축 및 다빈도 서비스 제공이 가능함



아시아 서틀을 활용한 환적 일수 단축 효과



자료 : 국토교통성 홈페이지.

- 유럽항로에 대해 직기항 항로 2편을 유지하는 동시에 아시아 서틀(일본-싱가포르항)을 활용, 싱가포르항-유럽 간의 풍부한 기간항로에 접속해 화주의 니즈에 대응할 예정임
 - 이러한 일본 항만의 아시아 서틀 활성화 방안이 부산항의 환적물동량 감소에 일정 부분 영향을 미칠 것으로 예상됨

참고자료 : mlit.go.jp, 2017.6.22.

최나영환 전문연구원

051-797-4677, chnayoung@kmi.re.kr



머스크, 냉장 컨테이너화물 원격 관리시스템 본격 도입

- 머스크는 7월 24일부터 냉장 컨테이너 화물의 상태, 위치 등을 관리하기 위한 원격 컨테이너 관리(Remote Container Management ; RCM) 서비스를 본격적으로 제공 한다고 밝힘
 - RCM 시스템은 컨테이너 내 모든 화물이 디지털 장비와 연동되어 선사 및 화주가 컨테이너 화물을 적 시적소에 확인 및 관리가 가능할 수 있도록 지원하는 시스템임
 - RCM 시스템 도입으로 화주는 전체 해상운송 과정에서 냉장 컨테이너 화물의 위치, 온도, 대기 상태 및 전력 상황 등 화물 상태에 관한 정확한 정보들을 실시간으로 확인 할 수 있음
 - 또한 화물운송 과정에서 문제 발생 시 머스크의 RCM 전문가들이 현장 기술자에게 원격으로 화물 운송 상태 및 개선 방안 등에 대한 직접적인 관리가 가능함
- RCM 시스템은 냉장 컨테이너 화물 운송을 위한 모니터링 시스템의 혁신을 의미함
 - RCM 시스템은 해상 운송 뿐 아니라 전체 SCM 상에서 화주가 화물의 운송 상태를 인식하고 개선 방안을 찾을 수 있도록 최적의 지원이 가능함
 - 머스크의 최고물류책임자인 Vincent Clerc 씨는 “RCM 시스템 도입을 통해 특히 민감하고 부가가치가 높은 냉장 컨테이너 물류 분야에서 화주에게 다양하고 정확한 정보 제공이 가능해 졌다”고 밝힘
- 머스크는 지난 6개월 동안 RCM 시스템을 통해 수백만 달러의 손실을 사전에 방지함
 - 머스크는 RCM 시스템을 통해 '17년 상반기 동안 화주의 냉장 컨테이너화물 내 잘못된 온도 설정 등 화물상태에 대한 문제를 사전에 포착해 발송한 안내만 무려 4,500건에 달한다고 밝힘
 - 이를 통해 화주의 화물손실 등을 사전에 인지하고 관리해 수백만 달러의 손실을 방지할 수 있었음
- 머스크는 이번 RCM 시스템 도입을 통해 기존 냉장 컨테이너 화물(농산물, 과일, 육류, 수산물 등) 시장점유율 증대와 더불어, 향후 SCM 상 완벽한 RCM 기술 수준을 필요로 하는 제약 분야 등 신규 운송시장 분야에도 진출할 계획임
 - 한편 머스크는 1936년부터 냉장 화물을 운송해 왔으며, 오랜 기간 냉장 컨테이너화물 운송 시장을 주도

■ 참고자료 : www.maritime-executive.com, 2017.6.26.

이주원 연구원

051-797-4667, peterlee@kmi.re.kr



중국, 제2회 ‘일대일로’ UN 고위급 회담 개최 준비

- 중국이 주도하는 현대판 실크로드 경제권 구상인 ‘일대일로’와 관련해 적극적인 국제협력을 이끌어 내 올해 5월 베이징에서 열렸던 정상회담의 논의 결과에 따른 발전방안을 지속 추진하기 위해 5통 3동(五通三同)¹⁾의 목표로 UN 경제사회이사회와 특별한 투자사업을 하는 만리장성학회가 제2회 UN 고위급회담을 개최할 예정임
 - 지난해 8월 UN 총회 개최 후 올해 8월 1일 UN 관련 기구와 협력해 뉴욕 UN 본부에서 제2회 ‘일대일로’ 행사가 되는 것임
- UN 보도부에 따르면 이번 회의는 이미 비정부기구(NGO) 집행위원회의 지지하에 2017년 UN 산하 비정부기구의 주요 의제로 다뤄질 것으로 알려졌다.
 - 청년글로벌지도자재단(青年全球领袖基金会), 신미래재단(新未来基金会), 포드햄대학(Fordham University), 세계중국인연합총회(世界华人联合总会), 중국노년사업발전센터(中国老龄事业发展中心), 도안즈탕(베이징)국제의학연구원, 북경글로벌공영투자기금(北京全球共赢投资基金)등 국내·외 관계기관 및 국제조직의 지지를 받음
- 북경에서 개최된 ‘일대일로’ 국제정상회담의 성과에 따라 ‘일대일로’ 정책에 대한 관련 기구의 협력이 전면적으로 확대될 것으로 예상됨
 - 피터 톰슨 UN 총회 의장은 ‘일대일로’ 제안은 중국을 근간으로 전 세계의 공동 번영을 위한 이념으로 UN의 목표에 부합하는 것이라고 언급함
 - 안토니오 구테레스(Antonio Guterres) 9대 UN 사무총장은 ‘일대일로’는 UN의 2030년 지속 가능한 비전을 제안한 것이라고 찬사를 보내며 전폭적인 지지를 할 것이라고 표명함

■ 참고자료 : 인민왕(people.com.cn), 2017.6.22.

공영덕 연구원

051-797-4778, ydkong6053@kmi.re.kr

1) 5통(정책소통, 설비연결, 무역원활, 자금유통, 민심소통), 3동(이익공동체, 운명공동체, 책임공동체)



고객의 니즈 충족을 위한 Reefer 컨테이너 모니터링 체계 진화

- Reefer 컨테이너의 시장점유율이 냉장선(Reefer ship)을 대체하면서 급격하게 높아지고 있음
 - 1980년에 냉장 수송능력의 33%가 컨테이너화 되었으며, 2013년에는 72%까지 상승함
 - 신선한 과일, 채소, 고기, 생선 등의 소비가 증가해, 이러한 제품을 장시간동안 신선한 상태로 보관해야 하는 필요성 대두
- 또한 전세계 인구 증가로 의약품 수요가 증가하고 있으며, 이를 운송하기 위해서는 세계보건기구(WHO)와 European Commission의 까다로운 기준을 통과해야 함
 - 기준에 따르면 온도 조절 센서가 자동으로 각각의 Reefer 컨테이너를 모니터링 하고, 주기적으로 온도를 미세조정할 수 있어야 함
 - 함부르크 수드는 세계보건기구와 European Commission이 지정한 의약품을 운송하기 위해 Reefer 컨테이너에 새로운 온도 조절 기술을 적용할 예정임
 - 현재 새로운 온도 조절 기술을 사전 시험검사 중이며, 짧은 시일 내에 Reefer 컨테이너 선단을 업그레이드 시킬 것이라 밝힘
- 한편 머스크 라인은 업계 최초로 실제 에너지 소비에 대한 정확한 정보를 제공하는 디지털 기기를 Reefer 컨테이너에 장착했다고 발표함
 - Reefer 컨테이너의 에너지 소비량을 실시간으로 정확하게 기록하고, 비용 최소화를 위한 전략 및 선대의 최적화 프로세스를 지원 가능할 것으로 기대
- 머스크 라인의 장비 담당의 부장인 Catja Hjorth Rasmussen씨는 27만대의 Reefer 컨테이너를 실시간 온라인으로 감시 가능하다고 밝힘
 - 이 디지털 기기가 작동하고 꺼지기 전까지 항해 중에도 언제든지 관련 데이터를 모니터링 할 수 있음
 - 전례없는 모니터링 체계의 구축으로 예전보다 쉽게 물류 체인의 계획 수립이 가능
- 실시간 감시는 공급사슬 전반에 걸쳐 보다 나은 계획 수립에 도움을 줄 것을 기대됨
 - 지점과 지점 간의 실제 에너지 소비량을 확인할 수 있기 때문에, 비용의 최적화뿐만 아니라 다양한 상품에 대해 에너지 소비를 한눈에 모니터링 할 수 있음
- 향상된 Reefer 컨테이너를 이용해 고객의 복잡한 요구사항에 더 잘 대응할 수 있으며, 항공 운반에 비해 저렴한 가격으로 질 높은 서비스를 제공할 수 있을 것을 기대됨

■ 참고자료 : porttechnology.org, 2017.6.22.

박상원 연구원

051-797-4919, psw6745@kmi.re.kr

해외현지리포트

광시(Guangxi)자치구의 크로스보더 경제협력 및 무역 현황

- **개괄: 크로스보더 경제협력의 거점, 광시(Guangxi)자치구**
 - 광시(Guangxi)는 1,020km 길이의 국경으로 베트남과 인접한 구(區)로서, 베트남에 인접한 3개의 지급 시²⁾(prefecture-level city)가 있음
 - 현재 이들 국경지역은 광시에서 실행되고 있는 '4개 협력' 전략을 바탕으로 진행 중인 4곳의 지역 개발 지역 중 한 곳이기도 함
 - 광시자치구에서 중요한 역할을 하고 있는 국경 무역과 더불어, 광시자치구는 국경 인접 지역에 대한 개방과 발전을 위해 크로스보더 경제 협력을 추진 중에 있음
 - '크로스보더 경제협력구역의 발전 및 개방을 위한 핵심시범구역'과 같은 국경 플랫폼(Border platforms)은 점점 광시와 아세안(ASEAN) 국가들 사이에 개방과 협력에 있어서 중요한 견인차 역할을 하게 될 것임
 - 또한 광시자치구는 국경 지역에 위치한 지점에 가공산업을 발전시켜, 국경 지역에서의 무역 유통 기능은 계속 강화시키되, '크로스보더 운송'에서 '인바운드 가공'으로의 전환을 추진할 계획을 가지고 있음
- **광시자치구에서의 국경 무역(Border trade)³⁾ 현황**
 - 아세안은 광시자치구의 주된 무역 상대국으로서, 2016년에도 연속으로 무역 상대국 중 최고의 순위를 기록해 오고 있음
 - 지난 2016년 아세안 국가들과 교역한 광시자치구의 수출입 금액은, 광시자치구 전체 수출입 금액의 65%를 기록했음
 - 국경을 통해 이루어진 베트남과 광시자치구와의 2016년 무역액은 전체 교역액의 60%를 차지했음
 - 베트남과의 무역에서 광시자치구가 수출한 품목은 주로 전기 및 기계류, 섬유, 의류, 농산물, 세라믹 제품, 야채, 신발류이며, 광시자치구가 수입한 품목은 농산물 전기 및 기계류, 과일, 곡물류, 사료, 석탄이 있음
 - 광시자치구에는 12개의 국경항(border ports)과 26개의 국경무역항(border trading ports)이 있음
 - 광시자치구에서 국경무역이 차지하는 비중은 2014년의 34%에서 2016년에 25%로 감소했지만, 여전히 많은 국경무역이 이루어지고 있음
 - 이러한 국경무역은 주로 베트남과 이루어지고 있으며, 광시자치구와 베트남의 전체 무역액 중 50% 이상이 국경무역을 통해 이루어지고 있으며, 광시자치구는 국경 무역액의 90% 이상이 수출에 의한 것임
 - 광시자치구의 국경무역총액은 중국 내 모든 지역 중 1위를 기록했음
 - 국경무역의 수출품목은 오토바이, 자동차 부품 및 소형 하드웨어와 같은 전자/기계 품목과 남성 및 여성 상의와 같은 섬유제품이 대부분을 차지하고 있으며, 이들 제품은 국경무역 총수출액 70%를 차지하고 있음

2) 지급시(地级市)는 지급 행정구에 속하는 제2급 지방행정단위로 행정지위가 지구(地区, 地区行政专署)와 유사하여 지급시(地级市)로 불리며 1983년 정식으로 구획술어로 고정되었고 이전의 성할시(省辖市)를 명칭을 대체하게 되었음. 현재 지급시는 비교적 큰 대도시, 성화성시(省会城市), 부성급성시(副省级城市) 지칭하며 시할구(市辖区), 자치현을 포함한 현(县), 자치기(自治旗)를 포함한 기(旗), 대관(代管) 현급시의 현급 행정구를 관리하고 있음 (자료: [네이버 지식백과] 중국 행정구획 체계 (중국행정구획총람, 2010. 8. 1., 도서출판 황매회)).

3) 국경무역은 지정된 육로 국경항(border ports)에서 광시자치구 기업들(광시자치구에 등록되어 있는 기업, 또는 대외무역 및 경제협력, 그리고 국경무역 운영 자격을 가지고 있는 상거래 관련 정부부처에 의해 승인된 기업들)과 광시자치구에 인접한 국가들의 기업 및 무역기관들 간 이루어지는 수출입 무역을 언급함.



- 광시자치구의 수입품목은 무연탄과 티타늄, 철광석, 아연, 알루미늄과 같은 광물자원, 열대 과일, 목재품(마호가니)과 같은 농산물과 광물제품으로, 이들 품목이 차지하는 수입액은 총수입액의 80%를 차지하고 있음
- 중국의 국경무역항들 중, 둥싱(Dongxing)시에 위치해 있는 무역항에는 가장 많은 크로스보더 무역상들이 드나들고 있음
- 많은 중국 제품들이 이러한 무역항들을 통해 아세안 국가들로 수출되고 있으며, 아세안 국가들의 제품은 베트남을 통해 중국으로 수입되고 있음
- 우의관(友誼關)⁴⁾에 위치한 무역항은 목제품의 유통기지로, 둥싱 무역항은 해산물 유통기지로, Shuikou는 베트남과 아세안 국가들로부터 견과류 유통기지로서의 역할을 담당하고 있음

우의관



자료: hkmb.hktdc.com

● 국경무역의 발전과 가공산업

- 2016년 중국국무원(State Council of China)은 ‘중점국경지구 개발 및 개방 지원에 대한 정책조사 의견서(Opinions on Several Policy Measures in Support of the Development and Opening Up of Key Border Regions)⁵⁾’를 발간했는데, 여기에는 전략적 발전 및 개방을 위한 시범구역들과 국경 경제협력구역들, 그리고 크로스보더 경제협력구역들을 포함해 국경에 위치해 있는 전략적 지역들의 발전을 지원하는 내용들이 담겨있음
- 이 의견서는 이러한 국경지역들이 중국의 ‘Belt and Road Initiative’ 실행에 선구자적 역할을 하고 있다고 언급하고 있음
- 광시자치구는 이 의견서가 발간되기 이전부터 일부 국경 발전 정책을 추진해 오고 있었음
- 지난 2013년 중국과 베트남 사이에 맺은 크로스보더 협력구역의 발전에 대한 양해각서⁶⁾에 따르면, 1단계 사업으로 3개 지역에 중국-베트남 크로스보더 협력구역들이 있으며, 한 곳은 중국 윈난성(Yunnan province)에 위치한 허커우(Hekou)와 베트남 라오차이(Lao Cai)의 국경지역이고, 나머지 두 곳은 광시자치구에 위치하고 있는 둥싱(Dongxing)-몽차이(Mong Cai)와 핑샹(Pingxiang)-둥당(Dong Dang) 지역임

4) 중국 광시자치구와 베트남 랑성(Lang Son Province) 사이에 위치한 관문.

5) 国务院关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见.

http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-01/07/content_10561.htm.

6) Memorandum of Understanding on Development of Cross-Border Co-operation Zones.



중국과 베트남 국경지역



자료: hkmb.hktdc.com

- 중국-베트남 크로스보더 경제협력구역에 대한 공동 마스터플랜⁷⁾에 대해서, 중국은 이미 베트남에 계획 초안을 제출했으나, 베트남은 초안을 작성 중에 있음
- 중국과 베트남은 협력을 통해 양국이 제출한 초안을 바탕으로 공동 마스터플랜을 수립할 예정임
- 국경경제벨트의 발전에 중점을 두면서 광시자치구는 크로스보더 연결성 증대와 정보교환은 물론 국경 지역의 산업 협력 증진에 노력하고 있음
- 경제협력구역과 '전략적 발전 및 개방을 위한 국가시범구역들'과 같은 국경지역에서의 플랫폼은 광시자치구와 아세안 국가들 간 개방과 협력을 실행하는데 있어서 점차 중요한 역할을 하게 될 것임
- 현재 광시자치구는 국경에 위치한 무역항에서 가공산업(processing industry)을 발전시키고 있는 한편, '크로스보더 운송'에서 '인바운드 가공'으로 국경무역의 전환을 장려하고 있음
- 또한 광시자치구는 중국과 베트남 국경에 위치하고 있는 동싱(Dongxing)-몽차이(Mong Cai)와 핑샹(Pingxiang)-동당(Dong Dang) 지역의 크로스보더 경제협력구역들의 발전을 가속화시키는데 노력하고 있음
- 국경지역의 가공산업에 베트남 인력이 활용될 수 있도록 하기 위해 동싱과 핑샹과 같은 지역들은 크로스보더 노동협력을 위한 시범구역으로까지 확장되는데 승인을 받은 상황임
- 국경무역은 베트남과 캄보디아, 미얀마, 그리고 태국의 중소기업들에 의해 이루어지고 있는 중국-아세안 상품무역에 있어 중요한 형태의 무역이 되어오고 있음
- 일부 제품들은 아세안 다른 국가들로부터 베트남을 통해 수입되며, 중국 내 공급업체들 역시 광시자치구에서 국경무역을 통해 베트남으로 수출하고, 이는 다시 베트남을 통해 다른 아세안 국가들로 재수출을 하고 있는 상황임
- 광시자치구 수입무역의 80%는 다시 중국 내 다른 지역으로 이동되어 판매되고 있는 것으로 추정하고 있음
- 이러한 관점에서 볼 때 광시자치구는 국경 가공산업의 증진과 더불어, 보다 광범위한 유통기능을 수행하는 지역으로의 건설을 계획하고 있으며, 이러한 예로 핑샹은 현재 과일유통시장으로서 특성화된 역할을 하도록 계획되고 있음

7) Joint Master Plan on China-Vietnam Cross-Border Economic Co-operation Zones.



● 국경지역의 성장을 촉진시키는 ‘개발과 개방을 위한 시범구역’

- 중국 국무부의 승인을 받은 후, 개발과 개방을 위한 두 개의 핵심 시범구역들이 광시자치구의 국경 지역에 들어섬
- 한 곳은 2014년에 공식적으로 들어선 ‘개발과 개방을 위한 동싱(Dongxing) 핵심시범구역’⁸⁾이며, 다른 한 곳은 2016년 8월에 승인을 받은 ‘개발과 개방을 위한 핑샹(Pingxiang) 핵심시범구역’⁹⁾임
- 핑샹 핵심시범구역은 핑샹시와 함께 2,028km² 면적으로 조성될 계획을 가지고 있으며, 다음과 같은 6개의 주요 기능적 구역으로 나뉘게 됨
 - 1) 국제 경제, 무역 및 상업구역(international economic, trade and commercial zone)
 - 2) 투자 협력발전구역(investment co-operation development zone)
 - 3) 주요 국경경제구역(key border economic zone)
 - 4) 문화 및 관광협력구역(cultural and tourism cooperation zone)
 - 5) 현대 농업협력구역(modern agricultural co-operation zone)
 - 6) 국경도시 선도 개발구역(border city pioneer development zone)
- 동싱 핵심시범구역은 동싱시와 무역항을 포함하여 총 1,226km² 면적에 걸쳐 개발됨
- 팡청강(Fangchenggang Municipality) 자치구의 행정하에 있는 동싱시는 강 하나를 두고 베트남 몽차이(Mong Cai)와 인접해 있음
- 동싱 무역항의 통행 인원수는 일일 2-3만 명에 이르며, 2016년에는 총 715만 명이 통행한 것으로 기록됨
- ‘개발과 개방을 위한 동싱(Dongxing) 핵심시범구역’과 이 시범구역 내 크로스보더 경제협력구역 및 국경을 따라 위치하고 있는 금융개혁시범구역의 플랫폼을 사용함으로써, 동싱은 6개의 주요 크로스보더 산업에 균형을 맞추고 있음
- 베트남 시장에 초점을 두고 있는 6개의 주요 크로스보더 산업은 아래와 같음
 - 1) 크로스보더 무역
 - 2) 크로스보더 관광
 - 3) 크로스보더 가공
 - 4) 크로스보더 전자상거래
 - 5) 크로스보더 금융
 - 6) 크로스보더 물류
- 특히 크로스보더 무역은 중국과 베트남 주민들 사이의 상호무역 활동에 역점을 두게 될 예정임
- 크로스보더 가공은 해산물과 농산부산물(農産副産物)을 중심으로 이루어지게 되고, 4개의 마호가니(목재류) 시장이 이미 동싱에 위치하고 있어 목재류의 유통센터가 형성되는데 있어서 마호가니 가공도 중점적으로 이루어지게 될 예정임
- 크로스보더 전자상거래는 특별히 농산부산물의 측면에서 국경무역과 전자상거래의 통합 발전을 증진시키는 것을 목표로 하고 있음
- ‘개발과 개방을 위한 동싱(Dongxing) 핵심시범구역’은 주로 시범적으로 정책들을 소개하고 적용해보는 정책적 특성이 강하며, 금융 및 세금관련 모델은 물론 개방과 협력의 형태를 포함하는 여러 정책 혁신을 시험해 볼 수 있는 시범구역이 되고 있음
- 통관 시설, 중국-베트남 통합 국경 컨트롤, 크로스보더 인력 행정과 같은 개방, 협력, 개혁의 모든 혁신적 정책들은 이 시범구역에서 시범적으로 적용될 수 있음

8) Dongxing Key Pilot Zone for Development and Opening Up.

9) Pingxiang Key Pilot Zone for Development and Opening Up.



- 동싱 시범구역의 주요 업무 중 하나는 베이룬강(Beilun River) 양 측에 위치한 중국-베트남 국경에서 동싱에 위치하고 있는 크로스보더 경제협력구역을 발전시키는 것임
- 이 협력구역 중 10km² 면적의 핵심구역은 중국 동싱에 계획되어 있으며, 13.5km²의 면적은 베트남 쪽에 계획되어 있으며, 양측은 다리로 연결됨
- 이 협력구역은 '앞에는 상점, 뒤에는 생산시설', '두 국가, 한 구역', '국경 내에서 국경을 넘어', '국경 근처에서의 운영'의 형태로 운영될 예정임
- '전면에는 개장, 후면에서 컨트롤'이라는 계획 하에, 이 협력구역은 어떤 사람과 물품, 차량이라도 양쪽을 자유롭게 드나들 수 있는 크로스보더 자유무역지역의 근접운영모델을 추구할 예정임
- 중국 쪽의 협력구역 인프라 시설은 기본적으로 완공되었고 이 협력구역 내 중국-베트남을 잇는 다리 역시 완공되었음

중국-베트남 크로스보더 경제협력구역의 국문(좌)과 국경 무역모습(우)



자료: hkmb.hktdc.com

- 이 협력구역의 공식 개장일정은 아직 정해지지 않았고, 중국 쪽 구역은 3개 지구(district)로 나뉘어 개발될 예정임
 - 1) 첫 번째 지구는 2.06km²의 면적에 금융, 상업, 무역 및 관광 지구로 개발
 - 2) 두 번째 지구는 5km²의 면적에 가공무역을 위한 의류 및 농산부산물 산업지구 개발
 - 3) 세 번째 지구는 물류 및 창고 지구로 개발될 예정임
- 첫 번째 지구의 건설 중에서 가장 신경쓰는 것은 '아세안 명소 거리'로 신분증을 가지고 있는 모든 방문객에게 개방될 것으로 예상되며, 이곳을 방문하는 개인의 1일 면세 한도는 8,000위안(약 135만원)임
- 총 6만km² 이상의 연면적(延面積)¹⁰⁾을 지닌 9개의 표준공장 블록은 2017년 하반기 가공무역지구에 완공될 예정이며, 2개의 표준공장 블록은 이미 완공된 상황으로, 이 중 모바일폰 조립 공장은 가동 중에 있음
- 모바일폰 완제품은 베트남으로 수출될 예정이고, 베트남으로부터 온 원자재로 가공된 제품들은 중국으로 판매될 예정임
- 이 구역에서는 베트남 노동력이 투입될 예정이기 때문에, 노동관리센터의 설립으로 크로스보더 작업자들의 근무에 대한 규제와 수량화가 이루어지게 될 것임
- 베트남 쪽에서도 중국과의 협력구역에 대한 계획과 설계 청사진이 마무리 된 것으로 보고 있음
- 동싱 지역에 핵심 구역과 더불어 산업단지, 물류단지, 그리고 국경무역센터와 같은 많은 지원 구역들이 들어서게 될 예정이고, 장핑(Jiangping) 산업단지에는 이미 100개 이상의 기업들이 운영 중에 있음
- 현행 발전 방향으로 보면, 크로스보더 경제협력구역과 지원 구역들은 동싱(Dongxing) 지역에서 대외

10) Total floor area.



- 무역, 상품 전시를 위한 상업 서비스와 판매, 보관, 운송 및 관광을 포함한 상업 및 무역의 기능을 크게 향상시켜줄 것임
- 또한 이러한 구역들은 베트남을 겨냥하는 동시에, 가공생산, 구매 및 운송이라는 통합기능을 담당하는 중국의 종합무역센터로 동성 지역이 성장하는데 도움을 줄 것임
- **홍콩 기업들에 대한 조언**
 - 아세안 시장의 기회를 잡기위해 중국의 국경정책 활용에 관심을 가지고 있는 홍콩 기업들은 이러한 국경지역의 여러 구역에서 일어나고 있는 상업 및 무역의 기능을 예의주시 해야 함

■ 참고자료 : hkmb.hktdc.com, 2017.6.7.

신성호 해외현지 에이전트
oxygen0070@gmail.com