



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제 19-5 호
 2019년 3월 15일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장

▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 2018년 중국 택배 유형별 업무량 및 매출규모 비율

유형	업무량	매출규모
타지역 택배 (异地快递)	75.3%	51.4%
도시내 택배 (同城快递)	22.5%	15.0%
국제택배	2.2%	9.7%

주 : 매출규모의 23.9%는 기타 유형
 자료 : 중국 국가우정국, 「2018年邮政业运行情况」

■ 2018년 중국 도시별 택배 업무량 (억 건)

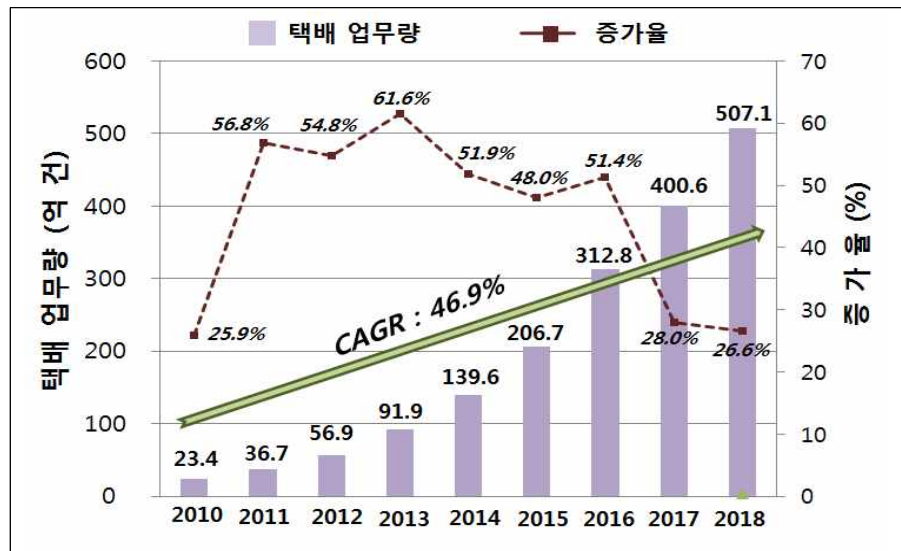
No.	지역	택배 업무량
1(1)	광저우시	50.6
2(4)	진화시(이우)	36.6
3(2)	상하이시	34.9
4(3)	선전시	32.1
5(5)	항저우시	25.9
6(6)	베이징시	22.1
7(7)	둥관시	13.4
8(8)	쑤저우시	12.5
9(9)	청두시	10.5
10(10)	취안저우시	9.7
합계		248.2

주 : ()는 2017년도 순위임.
 자료 : 상통

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장



자료 : 중국 국가우정국(<http://www.spb.gov.cn>), 「邮政业运行情况」, 각 연도 공보

2018년 중국 택배시장 성장세 지속 둔화, 시장 경쟁은 가중

2018 중국 택배기업들의 택배 업무량은 전년대비 26.6% 증가한 507억 1천만 건으로 최초로 500억 건을 돌파했으며, 5년 연속 세계 1위로 미국(2위)에 앞서고 있다. 택배업 매출총액은 6,038억 4천만 위안으로 전년 대비 21.8% 증가했다. 택배 유형별로 보면, 타 지역 택배 업무량이 381억 9천만 건으로 전체의 75.3%를 기록했으며, 그 다음으로 도시 내 택배가 114억 1천만 건, 국제택배(홍콩·마카오·대만 포함)가 11억 1천만 건으로 나타났다. 도시별 택배량은 광저우시가 가장 많았고, 전년 4위였던 진화시(이우)가 올해 2위로 부상했다.

중국의 소비패턴 변화 및 전자상거래의 발전에 힘입어 2010~2018년 중국 택배 업무량의 연평균증가율(CAGR)은 46.9%의 놀라운 증가세를 보여 왔으며, 2018년 '싱글데이(11월 11일)' 하루에만 택배 주문량이 10억 건을 돌파하는 이정표를 세웠다. 하지만 2017년부터 택배량의 전년대비 증가율은 20%대로 하락하여 성장세 둔화가 뚜렷하며, 업계에서는 2020년에는 20% 이하로 떨어질 것이라고 전망하고 있다. 한편 택배시장의 성장세 둔화와 함께 기존의 택배기업 외에 '징둥'과 같은 전자상거래기업, '더방(德邦)'과 같은 대형 물류기업도 택배시장에 본격 진출함에 따라 '택배'의 경계가 더욱 모호해지고 경쟁이 심화되고 있으며, 중소형 택배업체들의 시장퇴출도 가속화될 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-04	03-15
종합지수	841.78	821.04
일본 향로	706.33	739.27
구주 향로	1,075.74	1,045.23
미서부 향로	719.47	664.37
미동부 향로	894.38	856.85
한국 향로	595.61	581.13

주 : '01-04' 2019년 1월 4일 지수.
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-04	03-15
종합지수	1,067.11	995.34
석탄	1,096.03	1,013.03
곡물	923.87	742.11
금속광석	1,040.00	962.39
정유	1,310.58	1,330.15
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망

2018년은 중국 개혁·개방의 40주년이 되는 해였다. 지난 40년간 중국 경제의 비약적인 발전과 함께 물류산업의 규모와 그 지위 역시 크게 달라졌다. ‘물류’라는 용어도 생소했던 40년 전에 비해, 현재 중국에서의 물류산업은 국가의 기간 산업이자 전략적 산업으로 자리를 공고히 했다¹⁾. 중국 경제발전 전략을 수립하고 조정하는 컨트롤타워인 국가발전개혁위원회(国家发展改革委员会, 이하 ‘발개위’)의 홈페이지(www.ndrc.gov.cn)에도 물류 운행상황을 확인할 수 있는 란이 별도로 있을 정도로 실물경제의 척도로서도 그 지위를 인정받고 있다.

1978년 중국의 화물운송량은 24억 9천만 톤에 불과했지만, 2018년 말 기준 화물운송량은 500억 톤을 초과하여 지난 40년간 약 20배 증가했으며, 도로와 철도 화물운송량, 항만의 화물물동량, 택배량 모두 세계 1위를 차지하고 있는 등 세계 최대의 물류시장으로 부상했다. ‘양적 성장’ 뿐만 아니라, IT에 기반한 기술적인 측면에서도 눈부신 발전을 이루었다. 이번 호의 ‘이슈 포커스’는 중국 개혁·개방 40주년이었던 2018년 중국 물류산업의 주요 성과들을 회고해 보고 이를 통해 2019년과 그 이후의 발전 방향을 전망해보고자 한다.

1 2018년 중국 물류산업 회고

1) 전체 물류시장의 안정적인 성장²⁾

중국의 사회물류총액(Total value of social logistics goods)은 안정적으로 증가하고 있다. 2018년 1~11월의 사회물류총액은 257조 9천억 위안으로 전년 동기대비 6.7% 증가했다. 2018년 전체 규모는 전년에 비해 6.5% 증가한 약 280조 위안에 달할 것으로 추정되고 있다. 여전히 공업품 관련 조달·생산물류 수요가 전체의 대부분을 차지한다. 1~11월 사회물류총액에서 공업품 물류총액은 233조 8천억 위안으로 전체의 90.66%를 차지하고 있다. 이중 첨단기술 및 장비제조업 관련 물류 수요가 가장 많으며, 특히 의약품생산 관련 물류와 컴퓨터 생산관련 물류총액이 전년 대비 약 10%, 13%의 높은 증가율을 보이고 있다.

2018년 1~11월의 사회물류총비용(Total social logistics costs)은 11조 9천억 위안으로 전년 동기대비 8.6% 증가했으며, 중국 전체 GDP의 약 14.6%를 차지하고 있다. 사회물류총비용 중에서 운송비용이 전년 동기대비 8% 증가한 6조 3천억 위안, 보관비용이 동기대비 9.3% 증가한 4조 1천억 위안, 관리비용이 9.5% 증가한 1조 5천억 위안으로 나타났다³⁾.

1) ① 중국에 ‘물류(物流)’라는 용어는 1978년 11~12월, 당시 국가물자총국(国家物资总局)의 대표단이 일본에 산업시찰을 다녀온 후 작성한 조사보고서에서 최초로 공식 사용됨. ② 이후 2009년 국무원은 최초의 물류산업 관련 전문 계획인 「물류산업 조정 및 진흥 계획」을 발표했으며, 2014년 다시 「물류산업 발전 중장기 계획(2014~2020년)」을 발표하여 물류산업이 국민경제의 전략적 산업임을 명확히 함. 중국물류구매연합회, “关于改革开放40年物流行业代表性事件的通告”, 2018. 11. 28.
2) 사회물류 총액(社会物流总额, Total value of social logistics goods)은 중국 국내 수요영역에서 화물이 공급지에서 도착지까지의 실제 유통에서 발생하는 ‘가치 총액’으로, 물류비(Costs)의 개념이 아니라, 물류서비스가 필요한 ‘상품의 총 가치(Total value)’의 개념임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2) 물류원가의 절감 촉진

2019년 2월 28일, 중국교통운부의 리샤오펑(李小鹏) 부장은 기자회견을 통해 교통운수분야의 ‘공급측 개혁’ 심화를 논하면서, 2018년 교통운수부는 다양한 조치들을 통해 전국적으로 물류원가를 약 981억 위안(한화 약 16조 5천억 원) 절감시켰다고 발표했다. 구체적인 조치 내용은 언급하지 않았지만, 중국 정부는 2018년 물류원가 절감에 많은 노력을 해왔다.

[표 1] 2018년 국무원 상무회의에서 발표된 물류원가 절감 관련 주요 내용

개최 일시	주요 내용 및 조치
5월 16일 회의	<ul style="list-style-type: none"> - 2018. 5. 1.~2019. 12. 31., 물류기업의 임차한 ‘대중상품(석탄, 곡물 등 중점 원자재)’ 창고용지에 대해 도농토지사용세를 50% 면제함. 또한 2018. 7. 1.~2021. 6. 30., 트레일러에 대해 차량구입세를 50% 면제함. - 2018년 연말까지 화물차량에 대한 연간 심사(年审)·검사(年检) 및 배기가스 검사 3개 항목을 하나로 통일시킴. 화물차량인증허가를 간소화·병합하고, 중점구조 매개변수를 개조하지 않은 차량(표준화·규격화되지 않은 차량)모델은 등록 관리함. 4.5톤 이하 일반 화물차량은 ‘중사자격증’과 ‘차량운행증’을 취소함. 화물차량에 대해 등록지 이외 타지 성에서 검사를 추진하고, 화물차량의 화물칸 후미관 추가 장착에 대한 국가표준을 제정하고 보완·관리함. - 고속도로 성 간 톨게이트의 취소를 추진하고, 물류기업의 지사기구 설립속도를 간소화함. - 상술한 조치들 외에 증치세 세율 조정 이후 이에 상응하게 철도운임을 인하 조정한다면 올해 물류원가를 120억 위안 이상 낮출 것으로 예상됨. 또한 도로, 철도, 수운 복합운송을 적극적으로 발전시켜 물류효율을 높일 것을 요구함.
6월 27일 회의	<ul style="list-style-type: none"> - 단계적으로 운송구조 조정을 진행함. ‘대중화물’ 운송, 특히 장거리 운송에 있어 철도의 역할을 확대함. 기초인프라 투자 확대 및 효과 있는 투자를 진행하고, 2020년까지 대중화물 화물운송량 연 150만 톤 이상의 공·광업기업과 새로 설립된 물류원구의 철도노선 인입률과 연해 중점 항만의 철도 인입률을 각각 80%, 60%까지 제고시킴. 창장 중요 항만 철도 인입률 제고에도 노력함. - 복합연계운송을 촉진함. 표준체계를 모두 갖추고, 도시생산의 생활물품의 도로·철도 연계운송을 추진함. 철도 컨테이너운송을 발전시키고, Sea & Rail 연계운송을 추진함. 전 과정 콜드체인운송 등 시범지역을 설정하고, 전자상거래 택배 정기열차를 적극 발전시킴. - 선박, 자동차, 열차, 항만, 화물터미널, 화물 등 정보를 개방·공유하여 도착 인도, 통관검사, 송금 결산 등 ‘원스톱’ 온라인 서비스를 실현시킴. 도로화물 차량의 표준화를 추진하고, 도로화물 운행 혁신발전을 촉진시킴. - 운송단계에서 경영서비스성 비용항목을 정리하고, 관련부문은 감독을 실시하여, ‘무질서한 요금수납, 벌금’ 등의 문제를 해결하는 데 노력함. 철도화물 운송비용을 규범화하고, 불합리한 요금징수를 취소하며, 비교적 높은 비용을 조정하여 물류비용을 절감시킴. - 교통운수 영역의 ‘인터넷+’ 업태에 대한 공정한 경쟁과 건강한 발전을 규범화하고 인도하며, 안전관련 리스크를 방지함.
9월 26일 회의	<ul style="list-style-type: none"> - 산업 업그레이드, 기업원가 절감 및 대중의 다양한 소비 수요를 위해 11월 1일부터 1,585개 관세항목의 공업품 등 상품의 수입관세 세율을 인하함. - 11월 1일 이전에 수출단계에서 요구되는 감독관리 서류를 86종에서 48종으로 줄이고, 규범화되지 않은 비용을 정리, 10월 말 전에 각 지역은 현지 통상기관의 요금 리스트를 공개하고, 리스트 이외 요금 징수를 금지함. 규범적인 비용절감을 추진하여 연내에 컨테이너 수출입 단계의 규범적인 비용을 전년 대비 100달러 이상 낮추고, 연해 대규모 항만은 그 이상을 낮추는 것을 추진함.

자료 : 중부정부 홈페이지(www.gov.cn)를 바탕으로 필자 정리.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

국무원에는 2016년 「물류업 원가절감 및 효율증대 전문항목 액션플랜(2016~2018)」을 발표한 이후, 꾸준히 물류원가 절감에 대해 강조해왔다. 2018년 들어 ‘양회’의 국무원 ‘정부업무보고’에 물류원가 절감이 언급되었고, 리커창 총리가 주재하는 국무원 상무회의에서도 ‘물류원가 절감’이 단골 소재로 등장하여 다양한 조치들이 발표되었다(상기의 [표 1] 참조).

특히 9월 26일 상무회의에서 리커창 총리가 컨테이너 수출입 단계에서 규범적인 비용을 100달러 이상 인하할 것이라고 발표한 지 얼마 지나지 않은 10월 13일, 국무원은 「통상구(口岸) 비즈니스 환경 최적화 촉진과 역외무역 편리화 업무 방안(优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案)」을 발표하였다. 이를 통해 2020년 말까지 컨테이너 수출입 단계에서 소요되는 규범된 비용들을 2017년 대비 절반 수준으로 낮추고, 2021년 말까지 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축한다는 목표를 제시했다.

이러한 물류원가 절감 기조에 따라 먼저 도로요금 및 일부 항만비용 등 정부가 관제할 수 있는 비용들에 대한 인하가 속속 추진되었다. 특히 2017년 발개위와 교통운수부가 공동 진행한 ‘반독점 조사’에서 다수의 항만들이 지적을 받음에 따라, 항만비용은 중국 정부가 추진하는 물류원가 절감의 주 타깃이 되었다. 당시 항만 반독점 결과 발표에 따르면, 이러한 항만의 반독점 행위 개선조치에 의해 매년 절감되는 물류원가만 35억 위안으로 추정되었다⁴⁾.

이에 따라 2018년의 시작과 함께 다롄항, 광저우항, 선전항 등이 하역비용을 인하 공시하였으며⁵⁾, 이후에도 다수의 항만들이 연중 수시로 ‘경쟁적’으로 하역비, 항만시설유지비, 도선비 등의 항만비용 인하를 공시하기 시작했다. 특히 샤먼항의 경우에는 ‘중국 연해 최저요금 항만(大陆沿海收费最低的港口)’ 구축이라는 구호를 걸고 비용인하를 전략적으로 홍보하기도 하였다.

비용인하 외에도 9월 26일 국무원 상무회의에서 발표된 것과 같이 수출 관련 서류를 기존 86종에서 48종으로 줄이는 등의 물류 효율화를 위한 ‘광관부(放管服: 행정 최소화와 권한 이양)’ 개혁도 지속적으로 진행되었다.

3) 운송능력 구조조정 추진, 친환경운송이 핵심

환경오염은 이제 중국 정부가 현재 당면한 가장 큰 이슈 중 하나이다. 중국 정부는 공식 문건에도 ‘푸른하늘 수호전(蓝天保卫战)’이란 표현으로 환경오염과의 전쟁을 선포했으며, 물류산업 역시 지속적인 친환경화 요구를 받고 있다.

지난 2018년 6월, 국무원이 발표한 「푸른하늘 수호전 승리를 위한 3년 행동계획(打赢蓝天保卫战三年行动计划)」에서는 교통운수부가 중심이 되어 적극적인 운송구조조정을 통해 녹색교통 체계를 구축할 것을 주문하고 있다.

특히 2020년까지 중국정부는 철도 화물운송량을 30% 증가시키고, 특히 ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)’ 지역에서는 40%, 창장삼각주 지역은 10% 증

4) KMI 해양수산해외산업정보포털, “발전개혁위원회 항만 반독점 조사 결과 : 물류비용 매년 35억 위안 절감 예상”, 2017. 11. 21.

5) 搜狐, “发改委 : 2018, 部分港口调降装卸作业费, 年减物流成本9.6亿!”, 2018. 2. 11.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스: 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

가시길 계획이다. 또한 2018년 연말까지 연해 주요 항만에서 석탄운송을 도로 운송에서 철도나 수운으로 전환할 것을 요구했으며, 2020년 겨울 난방기 전까지 연해 주요 항만의 광석, 코크스 등 화물을 원칙적으로 철도 혹은 수운으로 전환하게 될 것이다. 더구나 다양한 복합연계운송 및 Ro-Ro 운송, 트레일러 운송을 적극 발전시켜 화물운송 적재율을 제고시키게 될 것이다. 2020년 말까지 물류단지, 화물 터미널 등에는 반드시 친환경 화물차량을 위한 전기충전 시설을 갖출 것을 요구하고 있다.

이 계획이 발표된 후 얼마 지나지 않은 2018년 9월 국무원은 다시 「운송구조조정 3년 행동계획(推进运输结构调整三年行动计划)」을 발표하여 교통운송 분야에서 철도운송능력 제고, 수운시스템 업그레이드, 도로화물 운송 관리, 복합연계운송 촉진, 도시 녹색배송, 정보자원 통합의 6개 ‘행동’을 제시하고 있으며, 그 주요 내용 역시 친환경화에 초점이 맞춰져 있다. 「운송구조조정 3년 행동계획」에서는 징진지 및 주변지역, 창장삼각주지역, 편웨이 평원 등 지역을 중점 지역으로, 벌크화물 운송 ‘도로에서 철도 및 수운전환’을 주요 방향으로 3년간의 추진을 통해 전국 철도화물 운송량을 2017년보다 11억 톤 증가, 수운화물 운송량을 2017년보다 5억 톤 증가, 연해항만 벌크화물 도로운송량 4억 4천만 톤 감소를 목표로 제시했다.

4) 교통운송 인프라 지속 개선, 여러 중점 프로젝트 완공

중국은 전반적인 경제성장률의 둔화에도 불구하고, 2018년 한해 중국의 도로·수로분야 투자는 약 2조 3천억 위안에 달했다. 또한 철도분야에 7,920억 위안, 항공분야에 810억 위안을 투자했다. 이러한 건설 투자로 인해 중국의 철도 총길이는 4,000km(고속철도 2,600km), 도로 길이는 8만 6천 km(고속도로 6,000km), 내하 고등급 수로 700km, 연해항만의 만 톤급 이상 선석 46개, 공항 9개가 건설되었다. 이로써 중국은 고속도로 총길이는 14만 km에 도달했으며, 고속철도 총 운행길이도 2만 9,000km에 이르게 되었다⁶⁾.

2018년에는 그동안 중국 정부에서 중점적으로 추진해왔던 대형 프로젝트들도 속속 완료된 해였다. 5월 8일, 창장 난징 이하 12.5m 침수항로 2기 공정이 정식으로 시운행에 들어가 난징에서 창장의 해상진입구간까지 431km의 12.5m 침수항로가 전 구간 관통하게 됐다. 창장 난징 이하 12.5m 침수항로 공정건설 범위는 난징에서 타이창까지 283km 하천구간이며, 건설 후 창장 난징 이하 항로 수심은 10.5m에서 12.5m로, 운항 선박 톤수는 3만 톤급에서 5만 톤급으로, 항로 통과능력은 2배로 향상되었다.

특히 2018년 10월 23일, 세계 최장의 해상대교 ‘강주아오(港珠澳, 홍콩~주하이~마카오)’ 대교가 9년의 공사 끝에 정식 개통되었다. 총길이가 55km에 달하는 강주아오대교의 개통으로 인해 기존 광둥 주하이에서 홍콩 간 도로운송은 통관시간을 포함하여 약 4시간 정도가 소요되었으나, 대교가 개통된 후에는

6) 교통운수부, ‘2019년 전국교통운수공작회의’ 중의 2018년 주요 업무내용, 2018. 12. 27.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1시간 이내로 대폭 줄어들었고, 홍콩 수출화물의 경우 20% 이상의 비용을 절감할 수 있을 것으로 추산된다⁷⁾. ‘강주아오’ 대교의 개통은 ‘위에강아오대만구(粵港澳, 홍콩·마카오·광둥 경제권)’ 건설에 중요한 의미를 지니고 있으며, 주장 삼각주지역 물류환경에도 큰 영향을 미칠 것으로 기대된다.

5) 무역 보호주의의 심화 속에서 중국 물류기업의 세계화 확대

2018년 세계의 무역 보호주의 추세는 더욱 심화되었다. 대표적으로 중·미 간 무역전쟁은 중국의 수출입 무역과 이와 관련된 물류산업의 가장 큰 이슈였다. 2018년 중국의 화물 수출입 교역량은 동기대비 9.7% 증가했는데, 이 증가폭은 전년대비 4.5%p 하락했다. 물론 이는 우려한 바와 같이 큰 타격은 아니다. 관세 상승을 대비하여, 일부 물량들의 사전 ‘밀어내기’로 인해 오히려 미주 항로의 운임은 상승하기도 하였다. 다행히도 미·중 무역전쟁이 지난 12월 ‘G20 회의’를 계기로 휴전에 들어가며, 미·중이 서로 협상의 자세로 돌입했으나 여전히 불확실성은 남아있다. 이는 물류산업에 있어 언제든지 폭발할 수 있는 리스크로 작용하고 있다.

정치·경제적으로 긴장된 한 해 속에서도 중국 물류기업들의 세계화는 더욱 촉진되었다. 알리바바의 물류회사 ‘차이냐오(菜鸟)’가 2017년 3월, 말레이시아 쿠알라룸푸르공항에 첫 번째의 e-Hub를 설립한 데 이어, 2018년 에미리츠항공과 손잡고 두바이에 e-Hub를 개설했다. 또한 웬통택배, 에어차이나와 함께 홍콩에 글로벌 배송기지를 설립했으며, 글로벌 72시간 배송 실현을 주창하고 있다. 중통택배는 터키항공 등과 함께 합자회사 설립계획을 발표했고, 글로벌 항공운송 네트워크를 구축한다는 계획이다⁸⁾. 중국 최대의 민영택배사인 순펑택배는 이미 싱가포르, 한국, 말레이시아, 미국 등 10여 개국에 영업망을 구축하고 있고 전세계 53개국에 배송서비스를 제공하고 있다. 또한 2018년 10월, 글로벌 물류사인 DHL과 전략적 제휴를 맺고 DHL의 중국 홍콩·마카오 SCM 업무와 관리팀, 관련 팀 및 기술을 55억 원에 통합하기로 합의했다⁹⁾.

특히 중국의 ‘일대일로’ 전략에 따라, ‘일대일로’ 연선국가와의 협력이 확대되었다. 그중 중국과 유럽을 잇는 중·유럽 컨테이너 정기열차(中欧班列, CR Express)의 폭발적인 성장도 눈여겨 볼만하다. 2011년 충칭을 출발하여 독일 뒤스부르크를 최종 목적지로 하는 ‘위신어우(渝新欧)’ 열차를 시발점으로 하는 중·유럽 정기화물열차는 2013년까지 총 운행횟수 80회에 불과했다. 하지만, 2013년 9월, ‘일대일로’ 전략의 주창과 함께 2017년 3,673편으로 급격히 증가했고, 2018년 중·유럽 정기열차는 총 6,300편으로 전년대비 72% 증가했다.

특히 2013년 ‘0편’이었던 유럽발 회정열차는 2018년 2,690편 운행되었고, 이는 전년 대비 111% 증가한 실적이다. 현재까지 중·유럽 정기열차는 이미 누적

7) 搜狐, “港珠澳大桥通车! 哪类车可上桥? 货运如何通关? 你想知道的都在这里”, 2018. 10. 24.

8) 亿欧, “快递企业借力香港“走出去”, 离全球72小时达的理想又近了!”, 2018. 6. 13.

9) 搜狐, “2019年中国物流行业市场分析: 智慧物流将成为最大创新热点, 全球化进程将进一步加快”, 2019. 2. 26.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

운행 12,000편을 넘었고, 국내 운행도시는 56개, 유럽 15개국 49개 도시를 포괄한다. 하지만 일각에서는 이러한 중·유럽 정기열차의 성장이 해당지역 정부의 과도한 보조금에 의존하고 있다는 우려의 목소리도 존재하고 있다¹⁰⁾.

2 중국 정부의 2019년 중국 교통·운송·물류분야 주요 추진 사업

매년 말 중국 교통운수부는 ‘전국교통운수공작회의’를 개최하여 해당 연도의 성과를 회고하고, 차년도에 계획을 발표하고 있다. 2018년 12월 26일 개최된 ‘2019년 전국교통운수공작회의(全国交通运输工作会议)’에서는 2019년도 교통운수 분야 11개의 중점 추진 사업을 소개했다([표 2] 참조).

[표 2] ‘전국교통운수공작회의’의 2019년 교통운수 분야 중점 추진사업

No.	추진 사업	주요 내용
1	시범 성·시 고속도로 성(省) 간 톨게이트 철폐 추진	<ul style="list-style-type: none"> - 물류원가 절감 확대, 유료도로 제도 개혁 심화, 도로 및 교량 통행료 비용 절감 지속 추진, 고속도로의 차별화된 요금징수 추진, 시범지역 성·시 고속도로 성(省) 간 톨게이트 철폐를 착실히 추진 - 일반 화물차량 연간 심사의 온라인 처리 실현, 차량 2급 유지보수 검사 합격 의무제도 취소, 단계적인 연간 심사·검사·배기가스 검사의 통합 - 철도전용선 대리운영·유지보수(代运营代维护), 자체 화차(철도총공사 소유가 아닌) 검사수리 등 시장 개방 확대, 철도전용선 및 단거리 환적운송(短驳) 서비스비용 절감
2	티켓 서비스 통합 및 수화물 서비스 편리화 촉진	<ul style="list-style-type: none"> - 260개 도시 교통카드 상호연동 및 ETC 무료장착 실현, 고속도로 비용의 유인수납체계를 휴대폰 결제시스템으로 전면교체 실현, 차량 유지보수 검사결과서류의 성급 전자시스템 전면 구축 실현 - 뚡샤 댐 통행 종합서비스구역 건설, 치웅저우(琼州)해협 페리 운송서비스 수준 및 뚡샤 댐 갑문통과 능력 업그레이드, 크루즈 선박 티켓제도 추진, 하이난 크루즈 공해유람 시범실시, 철도·항공·버스 등 연계 관광운송 발전 장려, 티켓서비스 통합 및 수화물서비스 편리화 촉진 - 컨테이너 표준화 및 복합운송 촉진, 컨테이너 수·륙 연계운송량 15% 이상 제고
3	국가 중점전략 실현을 위한 선형사업	<ul style="list-style-type: none"> - ‘일대일로’ 교통운송 관련방안 수립, ‘21세기 해상실크로드’ 주요 항만 건설, 중점지역에 긴급센터건설 연구, ‘징진지’ 지역 항만·공항의 협동발전, ‘송안신구(雄安新区)’의 핵심통로 프로젝트 건설 촉진 - ‘웨이강아오대만구(홍콩·마카오·광둥)’의 세계급 공항 협동 발전. 연말까지 창장삼각주 연강 주요 항만 수출입 컨테이너설비 인수도중 전자화 추진 - 농촌도로 정비 및 확대, 농촌 택배배송시스템 업그레이드
4	‘3대 공방전(금융리스크, 빈곤 퇴치, 환경보호)’ 추진	<ul style="list-style-type: none"> - 연말까지 자격을 갖춘 농촌지역 경화도로 건설, 건제촌(建制村, 성·시급 승인을 받아 건설된 촌) 운행차량 5,000개 증설(빈곤지역 3,000개 이상) - 환경오염 개선. 철도 운송능력, 수운시스템 업그레이드, 도로운송 정비, 복합연계운송 촉진, 도시 녹색배송, 정보자원통합 등 추진, ‘대중화물’의 중장거리 운송의 철도·수운 전환 추진, 철도 화물운송량 3.5억 톤 목표 - 교통관련 투융자 개혁, 금융리스크 방지, 기업융자 플랫폼 역할 발휘, 사회자본, 특히 중장기자금의 고속도로 건설 등 분야에 유입 확대

10) 중·유럽 정기열차의 모든 컨테이너당 3,000~4,000달러의 보조금이 있다고 알려지며, ‘위예신어우(粤新政, 광둥~유럽)’는 컨테이너당 7,300달러, ‘위신어우(渝新政)’와 ‘정신어우(郑新政, 정저우~유럽)’는 컨테이너당 7,500달러에 이른다고 전해짐. 港口圈, “一个集装箱补贴4000美元, 中欧班列还能丢掉学步车吗?”, 2019. 3. 12.

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장

▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망

▶ 동향 & 뉴스

- 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축에 대한 의견」의 25개 조치
- ① 국가물류허브 네트워크 건설 추진 ② 복합연계운송, 환적운송 연계시설 미비 지점 건설 강화, ③ 도농 소비물류체계 개선, ④ 자원 공유의 물류 공공정보플랫폼 구축, ⑤ 현대 물류산업 및 제조업 심화 융합 촉진, ⑥ 물류장비제조업 발전 적극 추진, ⑦ 제조업 공급사슬 스마트화 수준 제고, ⑧ 물류의 농업 지원 역할 발휘, ⑨ 물류의 새로운 서비스 모델 발전, ⑩ 물류 지능화 개조 실시, ⑪ 복합연계운송 발전 추진, ⑫ 물류공급사슬 혁신 발전 촉진, ⑬ 국제물류 발전 촉진, ⑭ 녹색물류 발전 가속화, ⑮ 표준화 단위화 물류설비·장비 응용 촉진, ⑯ 물류영역 '평관평' 개혁 심화, ⑰ 철도 화물운송서비스 수준 및 효율 제고 추진, ⑱ 차량 통행 및 항만 물류원이 절감, ⑲ 도시 물류관리 수준 제고, ⑳ 현대 물류산업 통계 제도 개선, ㉑ 물류 표준규범체계 완비, ㉒ 물류 고품질 발전 평가제도 구축, ㉓ 물류산업 신용체계 개선 및 완비, ㉔ 용지 지원정책 혁신, ㉕ 용투자 지원방식 혁신 강화

5	교통운송 분야의 높은 수준 개방 촉진	- 고속철도, 도로, 항만터미널 분야 기숙표준 국제협력, 교통운송기업의 해외 교통인프라시설 계획·설계·건설·운영 참여 지원 - 철도협력기구, 국제해사기구, 국제항공기구, 만국우정연맹 등 국제기구와의 사무협력 강화, 2020년 제2차 UN 글로벌 지속가능 교통회의의 준비
6	기초인프라 설비 개선역량 강화	- 선중통로(深中通道) 등 중점 도로사업 건설, 고속도로 미개통 구간 건설, 정체구간 개선 및 일반국도 저등급 구간 개선, 변경도로 프로젝트 추진 - 내하 천 톤급 항로 및 창장간선 항로시스템 정비, 안후이성 수운공정 및 정항대운하 업그레이드 촉진, 베이징따싱국제공항의 예정 내 운영 목표
7	무인차량 테스트, 표준·규범 수립 추진	- 녹색·스마트교통 발전, 녹색은행 행동계획 발표, 대중버스 발전, 서행 교통시스템 확대, 국제종합교통운송정보 플랫폼 구축 및 교통빅데이터 융합플랫폼 시범사업 전개, 인터넷 도로운송종합서비스플랫폼 운영, 도로 여객전자티켓 시범실시 - 인공지능, 신소재, 신에너지 등 중점영역의 과학기술 진전 모니터링, '강주아오'대교의 스마트운영 등 기술 연구개발 및 응용 - 무인차량의 테스트(CBT) 추진 및 보조 자율주행 상용화 촉진
8	온라인예약 차량의 규범화 진행 촉진	- 교통운송개혁 심화, 성과 시의 교통운송종합개혁시범실시, 교통운송종합행정집법개혁의 기간 내 완료, 관련 부대표준 및 제도 제정 촉진 - 도로운송 종사인원 직업교육테스트 개혁 시범실시, 도로여객운송노선 배치 및 가격 메커니즘 개혁, 기업경영 자주권 확대 - 온라인 예약 차량 규범화 진행 촉진, 운영차량의 시장진입 관리제도 완비, 안전 목표달성 관리 및 화물운송차량 표준화 추진
9	안전생산 및 교통안전 확보	- 교통운송 안전 마지노선의 철저한 준수. 법률에 따른 위험물운송, 고속철도·열차, 수상·도로여객, 도시철도, 항공, 택배 등 분야의 안전 감독관리 강화, 도로안전 생명보호공정 24만 km, 위험교량 보수 4,700개, 간선도로 지질재난 처리 500km 진행 - 4개 유형 선박의 '6구 1선' 구역(환발해, 창장하구, 저우산, 타이완해협 등) 안전관리, 위험물 항만작업관리 강화, 철도운송안전 감독관리 강화, 항공안전관리시스템 지속 개선, 우정택배 '녹색방패'사업 가속화
10	'교통강국' 건설 추진 계획	- '교통강국' 프레임연구 심화, '교통강국' 구축 철도, 도로, 수운, 항공, 우정, 도시교통, 운송서비스 등의 새장 개척 - 「종합입체교통망 계획 강요(2021~2050)」 제작 추진, 종합입체융합 발전, 미래형 종합교통운송시스템 구축, '교통강국' 건설 시범지역 연구작업 추진, 조건을 갖춘 성시, 구역, 기업의 교통강국 건설 선 수행선시 장려
11	교통운송 집법 정부 추진	- 「유료도로 관리조례」, 「도시공공교통관리조례」, 「철도교통사고응급구조 및 조사처리 조례」, 「민용항공법」 등 제정·개정 - 차량불법개조 합동 단속 상시화, 제도화 추진, 중점 화물공급원 기술 감독관리, 고속도로 입구 중량계측 및 일반간선도로 과적 전자단속시스템 가속 추진, 철도운송 연합검사 및 우정 법집행 응용 추진

자료 : 교통운수부, 「2019년 전국교통운수공작회의」 중의 2018년 주요 업무 내용, 2018. 12. 27.

「2019년 전국교통운수공작회의」의 주요 사업 내용과 더불어, 「양회」를 앞둔 지난 3월 1일, 발개위는 24개에 달하는 부처·기관과 공동으로 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축에 대한 의견(关于推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见)」(이하 「물류 고품질 발전 의견」)을 발표했다.

「물류 고품질 발전 의견」은 고품질 물류기초인프라 네트워크체계 구축, 고품질 물류서비스 실물경제 역량 제고, 물류 고품질 발전의 내생 동력 강화, 물류 고품질 발전 경영환경 촉진 및 개선, 물류 고품질 발전의 부대 지원시스템 구축, 물류 고품질 발전의 정책보장 시스템 완비의 6개 분야에서 모두 25개 조치를 발표했다.

중점적으로 부처 간 분업 및 조치 세분화, 사회 물류원이 수준의 절감, 실물 경제에 활력 부여, 사회경제 운행의 효율 제고, 국내시장 강화 등을 강조하고

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2017년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 물류산업 회고와 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

있다. 아울러 「물류 고품질 발전 의견」은 2019년에 물류 고품질 발전을 위한 10대 중점 업무를 제시했으며, 주요 내용은 아래 [표 3]과 같다.

[표 3] 2019년 물류 고품질 발전 10대 중점 업무

No.	주요 내용	담당 부처
1	국가물류허브배치 건설 전개, 국가물류허브 네트워크 건설 실시방안 제정, 제1기 약 15개 정도의 국가물류허브 선정 건설, 구역 내외 물류활동의 조직화, 규모화, 네트워크화 운영 촉진	발개위, 교통운수부
2	도농 고효율 배송 전문프로젝트 및 전자상거래의 농촌진입 시범사업 실시, 도농 배송네트워크 개선, 공공형 도시배송거점과 사회 배송시설 건설, 물류끝단 배송설비의 지역 커뮤니티 도입 및 통일 관리, 시설의 공동사용 추진, 시범도시 및 기업 도농 양방향 유통의 물류배송 네트워크 지원, 농촌물류서비스 품질 및 효율 제고, 2019년 조건을 갖춘 국가급 빈곤지역에 모두 추진	상무부, 교통운수부, 주택도시건설부, 재정부, 농업농촌부, 우정국
3	‘우정재향(郵政在乡)’ 사업 실시 및 ‘택배하향(快递下乡)’ 사업 확대, 현, 향, 촌, 3급 우정 농촌물류배송시스템 개선, 농촌물류 쾌속 공공 수취지점 건설, 농촌택배 영업점의 확대	우정국, 상무부, 농업농촌부, 교통운수부
4	물류스마트화 개조 행동 실시, 물류 디지털 기초인프라 건설, 물류 원구 및 대형 창고시설 등이 사물인터넷 기술 응용 지원, 화물차량에 지능화설비 장착 장려, 기계화·스마트화 입체창고 발전, 각 지역 이 스마트 택배(우편)함 제공 장소 건설 및 보급에 장소 등의 편의 제공 장려	발개위, 상무부, 공업정보부, 국가인터넷정보관공실, 민항국, 교통운수부, 우정국
5	전국 100개 핵심 물류원구 상호연계 공정 실시, 원구의 정보 상호연계 강화, 정보취합, 교역중개, 자원협력 촉진	발개위, 교통운수부, 물류구매연합회
6	서비스형 제조시범기업 선발 실시, 물류기업 서비스화 전환 지원	공업정보부, 발개위
7	- 철도화물운송 증량 실시, 2019년 철도화물 발송량 33.68억 톤 달성, ‘점 대 점’의 직행화물열차 증설 운행, 협의제 운송비중 제고, 2019년 25억 톤 달성 노력	철도총공사
8	택배 지사 처리수속 간소화, 2019년 내 택배업무경영허가 심사시간을 법정시한의 절반 이내로 단축, 택배 끝단 영업점 등록관리	우정국
9	철도운임 수준 절감, 철도운송기업의 전용노선, 전용철로, 자체화차, 자체 기관차 등 철도운송설비 대리 유지·보수·운영 관련 서비스 비용 규범화 정리, 화물운송을 도로운송에서 철송으로 전환 추진	발개위, 철도국, 철도총공사
10	물류용지 지원 정책 혁신, 공업기업 노후공장, 창고 및 화물비축용 토지자원에 물류시설 건설 혹은 물류서비스 제공 지원 정책 연구	자연자원부

자료 : 발개위 등, 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축에 대한 의견」, 2019. 3. 1.

3 2019년 중국 물류산업 전망

지난해의 중국 물류산업 발전 추세를 회고하고, 최근의 중국 물류관련 정책들을 통해 살펴본 2019년 중국 물류산업의 전망은 아래와 같다.

1) 지속적인 물류원가 절감, 행정수속 간소화·편리화 촉진

‘공급측 개혁’ 추진 속에서 중국 정부는 지난 몇 년간 물류원가 절감을 강조했으며, 작년도 이미 많은 항만들의 항만비용을 낮추는 등 실질적인 조치들이 실시되었다. 2019년에는 물류원가 절감을 위한 노력이 지속, 오히려 확대될 것으로 보인다. 이미 지난 연말에 개최된 ‘교통운수공작회의’나 「물류 고품질 발전 의견」에서는 물류원가 절감을 위한 조치들이 언급되었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

올해 2월 22일, 텐진시는 이미 「항만 요금인하, 효율 제고, 환경 최적화 심화 전개로 국제무역 편리화 촉진에 관한 실시방안(关于深入开展港口降费提效优化营商环境工作促进跨境贸易便利化实施方案)」을 발표했다. 2020년 말까지 텐진항에서 컨테이너 수출입 관련 합법적인 비용을 2017년 대비 절반까지 인하하고, 2021년에는 전체 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축한다고 발표했다¹¹⁾.

이에 앞선 2월 19일, 광둥성도 「국경 통상구 비즈니스 환경의 최적화 추진과 역외무역 편리화를 위한 조치(广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施)」를 발표했다. 동 조치에서는 국경통상구 비용절감, 통관 편리화 등과 관련된 32개가 포함되어 있다. 그중 9개의 조치들이 통상구 비용에 관련된 것으로, 광둥성은 9개 조치들을 통해 컨테이너 수출입 단계의 합법적인 비용을 2020년 말까지 2017년 대비 절반까지 낮추겠다고 제시했다. 또한 7개의 조치들을 통해 2021년까지 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축하겠다고 발표했다¹²⁾. 광둥성과 텐진시 두 개의 성급 지방정부에서 며칠 간격으로 발표한 정책들은 비록 세부적인 내용은 다르지만, 제시한 목표치는 모두 상술한 국무원이 작년 10월 발표한 「통상구(口岸) 비즈니스 환경 최적화 촉진과 역외무역 편리화 업무 방안」의 목표치를 따르고 있다. 이는 향후 다른 지역들도 이와 같은 목표를 제시할 것이라는 것을 의미한다.

중국 정부의 물류원가 절감 조치는 2019년 3월 5일에 ‘양회’에서 발표된 「2019년 정부업무보고」에도 여실히 들어난다. 「2019년 정부업무보고」에서는 “철도, 항만 요금을 취소하거나 낮추겠다(取消或降低一批铁路、港口收费)”는 문구로 직접 철도와 항만을 언급했다. 아울러 “유료도로 제도 개혁을 심화시켜, 도로 및 교량 통행료 인하를 추진하며(深化收费公路制度改革, 推动降低过路过桥费用)”, 증치세(부가가치세)를 인하를 발표하였다. 이에 따라 교통운수업 증치세는 기존 10%에서 9%로 낮아져 기업들의 부담이 경감될 전망이다.

또한 ‘양회’ 「2019년 정부업무보고」에서는 ‘광관푼(放管服: 행정 간소화 및 권한 이양) 개혁을 심화시키겠다고 공언했는데, 다음날인 3월 6일, 국무원은 즉각 「일련의 행정허가 사항의 취소 및 하방에 관한 국무원의 결정(国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定)」을 발표하며 25개 항목의 행정허가 사항을 취소하고, 6개 항목의 행정허가 사항을 지방정부 등으로 이양한다고 발표했다. 중요한 점은 그중 18개의 항목이 물류분야(해운·항만 포함)와 직·간접적으로 연계되며, 그중 11개 항목은 물류와 ‘직접’적으로 관련된다(표 3) 참조).

[표 4] 2019년 3월 6일 발표한 물류 직접관련 심사 취소 및 권한 이양 항목

No.	주요 내용	기존 심사부처
1	국제 컨테이너선, 일반화물선 운송업 심사 : 심사 취소 후 사후관리 강화	교통운수부
2	중국과 홍콩·마카오 간 컨테이너선 일반화물 운송업 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부

11) 텐진시인민정부, “天津市人民政府印发关于深入开展港口降费提效优化营商环境工作促进跨境贸易便利化实施方案的通知”, 2019. 2. 22.

12) 광둥성인민정부, “《广东省优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化措施》解读材料”, 2019. 3. 14.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3	무선박운송인(NVOCC) 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부
4	국제선박 보안증서 심사 발급 : 심사 취소 후 제3자 선박검사기구가 '국제선박 보안증서' 검사 발급	교통운수부
5	선원서비스등부(船员服务簿) 검사 발급 : 심사 취소 후 선원적임증서 발급 심사에 통과한 선원은 바로 '선원서비스등부' 발급	교통운수부 및 지방 관련부문
6	국제도로화물운송 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	성급 교통운수부문
7	도로화물운송터미널 경영 허가 : 심사 취소 후 사후관리 강화	현급 교통운수부문
8	소형 선박의 홍콩·마카오 간 화물운송 등록 : 심사 취소 후 사후 관리 강화	세관총서 및 직속 세관
9	창장 바지선의 환적지 세관 감독관리의 수출화물(转运海关监管的进出口货物) 심사 : 심사 취소 후 등록제 전환	직속 세관
10	세관 감독관리화물 운송기업·차량 등록 : 심사 취소 후 등록제로 전환	직속 세관
11	(권한 이양) 중국과 홍콩·마카오 간 여객선, 액체위험물선의 운송업 허가 등 심사를 교통운수부에서 성급 교통운수부문으로 이양	교통운수부

자료 : 국무원, 「国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定」, 2019. 3. 6.

2) 물류인프라 개선 및 고효율의 국가물류허브 구축

2019년에도 중국의 교통운송 기초인프라는 지속적으로 확장될 것이다. '2019년 중국 교통운수공작회의'에 따르면, 2019년 중국 도로·수로 분야의 고정자산투자는 약 1조 8천억 위안(한화 약 299조 원)으로 계획되어 있다. 특히 '일대일로', '징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)' 및 숭안신구(雄安新区) 관련 교통인프라 건설, 창장경제벨트 종합입체 교통회랑, '웨강아오대만구(粤港澳大湾区, 광둥·홍콩·마카오)' 종합교통운송체계를 구축 등과 같은 중점 국가전략과 연계된 교통운송 인프라 건설이 탄력을 받을 것이다. 또한 도시와 농촌 간의 원활한 연계를 위한 농촌의 교통 및 물류인프라도 대거 개선한다는 목표이다.

물류단지의 계획도 주목할 만하다. 2018년 12월 24일 국무원은 발개위, 교통운수와 공동으로 「국가 물류허브 배치 및 건설 계획(国家物流枢纽布局和建设规划)」(이하 「물류허브 계획」)을 발표했으며, 이는 2019년뿐만 아니라, 향후 몇 년 간 중국 물류단지 및 물류네트워크 건설의 청사진이 될 것으로 판단된다. 「물류허브 계획」은 2017년 말 기준, 중국의 지역 내에 건설되어 있거나 계획 중인 각종 물류단지는 총 1,600개가 넘는다. 하지만 '체계적인 계획'이 부족했던 결과, 물류단지들은 대부분의 단지들이 분산되어 효율이 떨어지며, 기능이 단순하고 복합연계운송을 실현하기 어렵다고 지적한다. 따라서 '통로+허브+네트워크'의 물류 운행체계를 구축하고 물류자원의 최적화 및 사회물류 원가를 절감하기 위해, 2020년까지는 약 30개, 2025년까지 약 150개, 최종적으로는 212개의 친환경·고효율·스마트한 국가물류허브를 건설한다는 목표를 제시했다.

「물류허브 계획」에서는 127개의 일정한 기반 조건을 구비한 도시를 국가물류허브 '기반' 도시로 선정하고, 212개의 국가물류허브를 건설한다는 계획이다. 여기에는 41개의 내륙항(Dry Port)형, 30개의 항만형, 23개의 공항형, 47개의 생활서비스형, 55개의 상업무역서비스형, 16개의 육상변경통상구형이 포함된다. 212개의 국가물류허브는 구체적으로 제시되지는 않았지만, 선정된 127개의 '기반' 도시는 「물류허브 계획」에 명시되어 있다.

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장

▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 「국가 물류허브 배치 및 건설 계획」의 127개 국가물류허브 기반도시

1. 내륙항형(41개)

包括石家庄, 保定, 太原, 大同, 临汾, 呼和浩特, 乌兰察布, 沈阳, 长春, 哈尔滨, 佳木斯, 南京, 徐州, 杭州, 合肥, 南昌, 鹰潭, 济南, 潍坊, 郑州, 安阳, 武汉, 长沙, 衡阳, 南宁, 柳州, 重庆, 成都, 遂宁, 贵阳, 遵义, 昆明, 拉萨, 西安, 延安, 兰州, 酒泉, 格尔木, 乌鲁木齐, 哈密, 库尔勒

2. 항만형(30개)

天津, 唐山, 秦皇岛, 沧州, 大连, 营口, 上海, 南京, 苏州, 南通, 连云港, 宁波-舟山, 芜湖, 安庆, 福州, 厦门, 九江, 青岛, 日照, 烟台, 武汉, 宜昌, 岳阳, 广州, 深圳, 湛江, 钦州北海防城港, 洋浦, 重庆, 泸州

3. 공항형(23개)

北京, 天津, 哈尔滨, 上海, 南京, 杭州, 宁波, 厦门, 青岛, 郑州, 长沙, 武汉-鄂州, 广州, 深圳, 三亚, 重庆, 成都, 贵阳, 昆明, 拉萨, 西安, 银川, 乌鲁木齐

4. 생활서비스형(47개)

天津, 石家庄, 唐山, 邯郸, 太原, 鄂尔多斯, 包头, 沈阳, 大连, 长春, 哈尔滨, 大庆, 上海, 南京, 无锡, 苏州, 杭州, 宁波, 嘉兴, 金华, 合肥, 蚌埠, 福州, 三明, 南昌, 青岛, 郑州, 洛阳, 武汉, 十堰, 襄阳, 长沙, 郴州, 广州, 深圳, 珠海, 佛山, 东莞, 南宁, 柳州, 重庆, 成都, 攀枝花, 贵阳, 西安, 宝鸡, 石河子

3) 스마트 물류의 빠른 발전

2019년 중국의 스마트 물류 발전은 더욱 빨라질 것으로 예상되며, 지속적으로 물류업계의 중요한 이슈가 될 것이다. 중국 정부 역시 정책적인 지원을 아끼지 않고 있다. 지난 3월 발표된 「물류 고품질 발전 의견」에 제시된 25개의 조치 중에서도 물류의 스마트화가 명시되어 있고, 디지털 물류 발전을 강화하고 디지털 물류인프라 건설을 강화하며, 화물과 운송수단(항공기, 선박, 차량), 장소(물류단지, 대형 창고) 등 물류요소의 디지털화를 추진한다고 제시했다. 교통운수부 역시 2019년 중점 과제로 ‘강주아오’ 대교의 스마트운영 등 기술연구개발 및 응용, 무인차량 테스트 추진 및 보조 자율주행 기술의 상용화 촉진 등 구체적인 과제들을 제시했다.

특히 최근 알리바바 산하의 물류자회사인 ‘차이냐오(菜鸟)’의 구쉐메이(谷雪梅) 최고기술경영자(CTO)는 2019년 가장 중요한 기술추세로 사물인터넷을 꼽았다. 사물인터넷은 독립된 기술이 아니라 로봇, 인공지능, 블록체인 등의 기술과 결합되어 물류산업에 큰 비즈니스 기회와 가치를 가져다준다는 주장이다. 또한 자율주행 기술은 배송의 끝단 ‘ラスト 1km’ 문제를 해결해 줄 수 있는 핵심기술로 각광받고 있으며, 중국의 ‘징둥(京东)’, ‘바이두(百度)’, ‘어러머(美团, 외식배달 기업) 등 주요 전자상거래, IT기업들이 이미 자율주행에 기반한 ‘무인배송차량’, ‘외식 배달로봇’과 같은 제품을 선보이고 있다. 그리고 중국 최초의 드론 택배배송 기업으로 선정된 ‘징둥’은 2017년부터 산시성에서 드론배송 시범운행을 개시했다.

[그림 1] ‘징둥’과 ‘어러머’의 자율주행 기술 응용



자료 : 바이두(www.baidu.com) 검색

스마트 물류, 온라인 플랫폼의 발전에 따라 관련 산업표준 및 규범의 필요성도 높아지고 있다. 2019년에는 ‘무차량운송인(无车承运人)¹³⁾과 관련된 법률규

13) 직접 차량을 소유하지 않고 화물운송업에 종사하는 개인 혹은 기업을 지칭하는 ‘중개인’ 개념이며, ‘무선박운송인(NVOCC)’에서 파생된 중국식 표현임.



CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장

▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 「국가 물류허브 배치 및 건설 계획」의 127개 국가물류허브 기반도시 (앞장에 이어서)

5. 상업무역서비스형(55개)

天津, 石家庄, 保定, 太原, 呼和浩特, 赤峰, 沈阳, 大连, 长春, 吉林, 哈尔滨, 牡丹江, 上海, 南京, 南通, 杭州, 温州, 金华(义乌), 合肥, 阜阳, 福州, 平潭, 厦门, 泉州, 南昌, 赣州, 济南, 青岛, 临沂, 郑州, 洛阳, 商丘, 南阳, 信阳, 武汉, 长沙, 怀化, 广州, 深圳, 汕头, 南宁, 桂林, 海口, 重庆, 成都, 达州, 贵阳, 昆明, 大理, 西安, 兰州, 西宁, 银川, 乌鲁木齐, 喀什

6. 육상변경통상구형(16개)

呼伦贝尔(满洲里), 锡林郭勒(二连浩特), 丹东, 延边(珲春), 黑河, 牡丹江(绥芬河-东宁), 防城港(东兴), 崇左(凭祥), 德宏(瑞丽), 红河(河口), 西双版纳(磨憨), 日喀则(吉隆), 伊犁(霍尔果斯), 博尔塔拉(阿拉山口), 克孜勒苏(吐尔尕特), 喀什(红其拉甫)

자료 : 국무원, 「国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定」, 2019. 3. 6.

범이 추진될 전망이다. 현재 다양한 ‘운송 플랫폼’들이 활성화되어 있으나 안전감독 및 신용도, 각종 리스트 관리에 대한 법적 규범이 없는 상태에서 교통운수부는 현재 「온라인플랫폼 도로화물운송 경영관리 방법(网络平台道路货物运输经营管理办法)」을 제정 중에 있으며 올해 내 발표될 것으로 예상된다¹⁴⁾.

4) 전자상거래 물류의 규범화 촉진

2013년 입안된 「전자상거래법(中华人民共和国电子商务法)」이 5년간 4차례의 심의를 거쳐 2018년 8월 31일 전국인민대표대회 상무위원회회의 의결에 따라 공포되었고, 2019년 1월 1일부로 발효되었다. 「전자상거래법」에서는 물류에 대한 내용도 다루고 있는데, 그 중점 내용은 아래 [표 4]와 같다. 여기에서는 전자상거래 상품 운송의 책임, 인도시점에 관한 규정, 택배 인도과정에서의 절차, 친환경 포장재의 사용, 국가의 물류인프라 구축 및 국제전자상거래 지원 등을 제시하고 있다.

[표 5] 중국 「전자상거래법」에 명시된 물류관련 주요 내용

조항	내용
제20조	전자상거래 경영자는 소비자와 약속, 약정한 방식, 기한에 따라 상품 또는 서비스를 소비자에게 인도하여야 하며 상품운송 과정의 리스크와 책임을 부담하여야 함. 단, 소비자가 별도의 택배물류 서비스 제공자를 선택한 경우는 예외로 함.
제46조	제9조 2항에 규정된 서비스 외에도 전자상거래 플랫폼 경영자는 플랫폼 서비스 이용약관 및 거래규칙에 따라 경영자 간 전자상거래를 위하여 저장·물류·지급결제 등 서비스를 제공할 수 있음.
제51조	계약의 목적이 상품을 인도하는 것이고 택배물류의 방식으로 상품을 인도하는 경우 수화인이 수령확인 서명을 한 시점을 인도 시점으로 함. 계약의 목적이 서비스 제공인 경우 생성된 전자증빙 또는 실물증빙에 기재된 시점을 인도 시점으로 함. 상기 증빙에 시점이 기재되지 아니하였거나 기재된 시점이 실제 서비스 제공시점과 일치하지 아니한 경우 서비스가 실제로 제공된 시점을 인도 시점으로 함. 계약 목적물을 온라인 전송 방식으로 인도하는 경우 계약 목적물이 상대방 당사자가 지정한 특정 시스템에 도착하였고 검색·식별이 가능한 시점을 인도시점으로 함.
제52조	전자상거래 당사자는 택배물류 방식으로 상품을 인도하기로 약정할 수 있음. 택배물류 서비스 제공자는 전자상거래를 위하여 택배물류 서비스를 제공함에 있어 법률·행정법규를 준수하여야 하며 약속한 서비스 규범과 기한을 준수하여야 함. 택배물류 서비스 제공자는 상품 인도 시 수화인에게 면전에서 택배물을 검사하도록 권유하여야 함. 타인이 대신 수령하는 경우 수화인의 동의를 거쳐야 함. 택배물류 서비스 제공자는 규정에 따라 친환경 포장재료를 사용하여야 하며 포장재료의 감량화와 재이용을 실현하여야 함. 택배물류 서비스 제공자는 택배물류 서비스 제공과 동시에 전자상거래 경영자의 위탁을 받아 대금 대리수령 서비스도 제공할 수 있음.
제66조	국가는 전자상거래 기초시설 및 물류망 구축을 추진하고 전자상거래 통계제도를 완비하며 전자상거래 표준체계 수립을 강화해야 함.
제71조	국가는 다국적 전자상거래의 발전을 촉진시키고 다국적 전자상거래의 특성에 맞춘 세관, 조세, 출입국 검사·검역, 지급결제 등 관리제도를 구축하고 완비하며 다국적 전자상거래 각 단계의 원활화 수준을 제고시키고 다국적 전자상거래 플랫폼 경영자 등이 다국적 전자상거래를 위하여 저장·물류, 통관, 검사·검역신고 등 서비스를 제공하는 것을 지원함.

자료 : 「中华人民共和国电子商务法」, 2018. 8. 31.

「전자상거래법」은 중국 국내의 물류, 특히 택배산업에 있어서 친환경 포장재 사용 등에서 큰 영향을 미칠 것으로 예상되지만, 또한 「전자상거래법」 발효

14) 东方财富网, “无车承运人制度2019年或将全面放开一个办法一个标准有望出台”, 2019. 1. 11.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

로 인해 한·중 간 전자상거래 물류에 어떤 영향을 미칠 것인지가 관심사가 될 수 있다. 일단 「전자상거래법」 발효로 인해 개인 온라인쇼핑몰 개설도 공상 등기가 필요하게 되었고, 화장품은 위생허가를 받아야 하는 등 중국 전자상거래 시장의 진입이 크게 까다로워지게 된다¹⁵⁾. 특히 여기에는 현재 개인 간 거래(C2C)의 주요 주체인 웨이신(微信) 판매업자나 방송판매자 등도 포함된다. 중국 전자상거래 시장의 C2C 개인 경영인들이 판매하는 상품들의 상당 부분이 정식 수입·유통 채널이 아닌 ‘파이공(보따리상)’들이 면세점 등지에서 구매하여 개인 수화물로 들여와 유통시키는 상품이기 때문이며 현재 우리나라 면세점업계를 중심으로 동법 발효에 대한 매출 하락에 대한 우려가 컸다.

하지만, 2019년 들어와 아직까지 동법 발효로 인한 면세점계의 매출 타격은 나타나지 않고 있다¹⁶⁾. 오히려 「전자상거래법」으로 인해 온라인 유통채널이 양성화되면서 그동안 C2C를 중심으로 번지던 ‘가짜 한국 상품’들이 근절되어 장기적으로 한국 상품의 이미지 제고에도 도움을 줄 수 있다. 또한 장기적으로 볼 때, ‘파이공’에 의한 음성적인 유통채널이 줄어들다면 오히려 국제전자상거래 부분에서 정식적인 유통채널을 가진 기업 및 국제전자상거래 업무를 하는 물류기업에게는 기회로도 작용할 수 있다.

5) 농촌물류의 활성화

농촌관련 물류 역시 최근 중국 물류의 중심 트렌드이다. 중국의 도시화율은 2018년 기준 59.6%에 달했지만, 여전히 40% 이상의 인구가 농촌(乡村)에 거주하고 있다. 농촌물류의 주안점은 물류산업의 농촌·농업 지원과 빈곤구제로서 공익적 성격도 같이 띠는다고 할 수 있다.

이에 따라, 중국 정부의 농촌 관련 물류에 대한 관심도 매우 크다. 2018년 4월 중국 상무부, 우정국 등은 「도농 고효율 배송 중점 공정에 관한 통지(关于组织实施城乡高效配送重点工程的通知)」를 발표하고, 2020년까지 고효율의 집약화·친환경화한 도농 배송체계를 구축하겠다고 발표했다. 또한 11월, 상무부 등은 「도농 배송 성과평가지표체계」를 발표했으며, 도농 고효율 배송의 중점 사업들과 평가지표체계를 제시했다. 교통운수부 역시 2019년 중점 과제로 농촌도로 정비 및 확대, 농촌 택배배송시스템 업그레이드를 제시했다. 비단 유통 및 교통운송과 관련된 상무부, 교통운수부뿐만 아니라, 다양한 부처·위원회의 중점 과제에도 원활한 도농 간 배송체계 구축이 빠지지 않는다.

정부의 지원 속에서 농촌 관련 물류시장 규모도 나날이 커지고 있다. 중국물류구매연합회와 징둥그룹가 발표하는 ‘전자상거래 물류지수(电商物流指数)’에서 2018년 1~11월 기간 동안 ‘농촌업무량 지수’의 평균은 131.2p였다. 이는 농촌업무 물류규모가 동기대비 약 30% 이상 증가한 것을 의미한다¹⁷⁾. 우정택배사업부문이 ‘빈저우(滨州) 대추’, ‘바오지(宝鸡) 키위’ 같은 각 지역 특산물을

15) KOTRA, “중국 전자상거래법 시행이 가져올 중국 온라인 유통시장 변화”, 2018. 10. 8.

16) 브릿지경제, “中 파이공 규제에도... 1월 면세점 매출 사상 최대치”, 2019. 3. 14.

17) 科技信息部, “1-11月份物流需求增长小幅回升”, 2019. 1. 2.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

중심으로 진행하는 농촌 관련 택배사업 중에 연간 택배 업무량이 천만 건 이상인 사업만 20개가 넘으며, 한 해 전체 농촌지역의 택배량은 120억 건에 달한다. 우정국 같은 공적기관 뿐만 아니라, 알리바바그룹과 징둥그룹 등도 역시 전자상거래를 바탕으로 한 농촌 관련 사업에 공을 들이고 있다.

이에 따라, 2019년에는 전국적으로 도농 고효율 배송 시범사업이 전면 추진될 예정이다. 또한 농산품과 관련된 콜드체인물류 역시 큰 발전을 보일 것으로 전망된다.

4 시사점

2018년 중국의 물류산업은 정부 차원에서 물류원가를 절감하는 데 많은 노력을 기울여왔을 뿐만 아니라 친환경 정책의 일환으로 석탄, 광석, 코크스 등의 공해성 화물을 도로에서 철도 또는 수운으로 전환 하는 등의 특단의 조치도 추진했다. 더구나 교통운송 분야에 대한 인프라 개선을 위한 투자가 집중되었고, 또 중점적으로 추진해왔던 대형 프로젝트들도 속속 준공된 한 해였다. 이러한 점에서 볼 때, 2018년 중국의 물류산업은 국가의 기간산업이자 전략적 산업으로 그 지위를 공고히 한 해라고 의미를 부여할 수 있을 것이다.

최근 들어 지속적인 발전을 거듭하고 있는 중국의 물류산업에 대한 상황을 지켜보면서 우리가 새롭게 인식해야 할 점은 아직도 갈 길은 멀지만 중국 물류산업의 위상은 조만간 미국, 유럽 및 일본 등 선진국과 나란히 서게 될 것으로 보인다.

중국의 물류서비스가 필요한 상품의 총 가치 개념인 ‘사회물류총액’이 지속적으로 증가하고 있는 추세인데, 이는 중국의 물류산업이 앞으로도 안정적인 증가세를 유지할 것이라는 신호로 작용한다. 이러한 안정성을 바탕으로 스마트 물류가 접목되고, 또 정부의 물류비 절감, 서류간소화 및 행정효율성 등의 정책적인 조치가 물류시장 전반에 파급되면서 중국의 물류산업은 몰라보게 성장하고 그 경쟁력은 막강한 힘으로 중국경제를 견인하게 될 것이다.

그리고 2018년에 한 해 중국의 도로·수로·철도·항공분야에 투자했던 예산이 3조 1,730억 위안(한화 약 539조 원)에 이르고, 앞으로도 도·농 간 원활한 연계를 위한 농촌의 교통 및 물류인프라 투자는 지속될 것이다. 또한 도·농 간 고효율 배송 시범사업이나 농산품과 관련된 콜드체인물류 등 다방면의 투자사업도 전개될 것이다. 이러한 교통인프라 관련 대규모 투자는 중국 정부가 추진하는 공급측 구조개혁을 무색케 하는데, 이는 중국 정부의 물류산업 육성에 대한 높은 의지를 반영하고 있다는 것을 반증하는 것이다. 우리나라도 물류산업의 국제경쟁력을 확보하기 위해 다양한 정책 수립은 물론 중국의 교통 인프라 투자와 연계한 물류산업 기반 투자도 고려해야 할 것으로 보인다. 중국의 ‘일대일로’ 전략에 따라 전개되는 연선국가 인프라 투자 및 운영권 확보 등 국제 물류 루트 확보와 관련한 비즈니스모델 개발에도 관심을 가져야 할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년 중국은 ‘일대일로’ 전략에 따른 연선국가와의 지속적인 협력 확대와 미·중 무역 갈등의 촉발 등 어려운 여건 하에서도 자국의 물류산업 육성을 위한 조치들을 시행해 왔다. 2018년 12월 26일, ‘2019년 전국교통운수공작회의’를 개최하여 2019년도 교통운수 분야 11개의 중점 추진사업을 제시한바 있다. 또한 2019년 3월 1일, 국가발전개혁위원회는 24개에 달하는 부처·기관과 공동으로 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축에 대한 의견」을 발표하여 물류산업 발전을 위한 6개 분야 25개 조치와 아울러 10대 중점 업무를 제시했다.

이러한 일련의 정책적인 조치에서 볼 때, 우리가 눈여겨봐야 할 점은 중국 정부의 부처 간 공조활동이다. 국무원, 국가발전개혁위원회, 교통운수부, 재정부, 상무부, 공업정보부, 주택도농건설부, 농촌농업부, 자연자원부 등 정부부처뿐만 아니라 철도국, 우정국, 민항국, 물류구매연합회 등 다양한 기관에서 상호 협조 하에 품질 높은 물류산업을 육성하기 위한 공정한 게임법칙이 실행되고 있다는 점이다. 우리나라도 해양수산부, 국토교통부, 산업통상자원부, 관세청 등 물류 관련 정책을 입안하는 부처가 있는데, 이들 부처 간 공조활동이 중국의 경우와 같이 아주 긴밀하고 빈도 높은 협력으로 이어진다면 우리나라 물류산업의 위상은 더 한층 높아지게 될 것이다.

더구나 중국은 중앙정부가 물류비용을 절감하기 위해 전국 항만을 대상으로 항만시설사용료 감면과 하역비용 감면 조치를 시행하고 있는데, 각 성·시의 항만기업들은 정부정책에 적극적으로 협조하고 있는 점도 의미하는 바가 크다. 정부정책의 성공여부는 정부 투자나 추진력뿐만 아니라 이를 받아들이고, 시행하는 지방정부나 관련 업·단체와 기업의 협조에 달려 있다고 해도 과언이 아니다.

우리나라도 정부정책을 수립하고, 시행하기 전에 공청회 등 여러 과정을 거치게 되는데, 그 과정에서 진통이 생기기도 하고, 장기간의 시행과정에서 시장 질서에 위배되는 방향으로 정책이 흘러가기도 한다. 일례로 정부 고시제였던 하역료가 운영사 신고제로 바뀌면서 부산항 컨테이너 하역료가 운영사의 출혈경쟁으로 인해 반 토막 정도까지 하락하면서 업계 전체의 위기로 몰고 간 사례가 있었다. 결국 정부가 수립한 정책이나 법·제도 등 규제에 대해 관련 기관, 업·단체 및 기업이 상호 협조와 공정한 게임법칙 하에 제대로 된 실행으로 연결될 때 비로소 국가 경쟁력도 자연스레 커질게 분명하다 하겠다.

김세원 전문연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 리커창 국무원 총리, 철도와 항만비용 취소 혹은 인하 발표
- ‘양회(两会)’ 대표가 본 정부업무보고
- 전국인대회의에서 해양경제발전 문제점 해결에 관한 건의 제시
- 양회·광둥성 대표단, 항후 웨강아오 대만구 건설의 발전중점 제시
- 샤먼시(厦门市) 조직개편안 발표, 해양발전국(海洋发展局) 새로 설립
- 남극입법, 이미 입법계획으로 포함

해운 · 항만 · 물류

- 항만 요금인하, 가장 유력한 부분은?
- 랴오닝성(辽宁省), 2020년 연해 주요 항만 철도 인입률 100% 달성 계획
- 하이난(海南), 단계적으로 항운교역 정책 체계 구축
- 닝보, 항만 컨테이너 물류 전과정 무서류화의 새로운 장을 열다
- 뚤원강항 개항 이후 최대의 보크사이트 선박(20만 톤) 기항
- 홍콩-선전, 항만·해운분야 심화협력 이니셔티브 체결
- 광시 광청항(防城港) ASEAN 과일 Sea & Rail 복합운송 콜드체인 컨테이너열차 운행 개시
- 항후 COSCO SHIPPING과 남미 및 아프리카 지역 항만 간 협력 강화 예정

- COSCO SHIPPING TECHNOLOGY, COSCO SHIPPING BULK와 함께 ‘선박 화물 무역(船货贸易)’ 연해 벌크화물 운송 거래 플랫폼 출범
- 우한, 2019년 교통운송투자액 800억 위안 투입예정, 118개 중점 프로젝트 수립
- 닝샤후이족자치구 인촨(银川), 국제도로·철도 물류 통상구 건설 시작, 육·해 복합연계운송 추진
- 제2차 ‘실크로드 해운 네트워크’ 발표, 총 18개 노선 포함

해양 · 수산

- 롄위밍(连玉明) 정협위원(政协委员), 환보하이 대만구(环渤海大湾区) 구축 촉진 건의
- 해양경제 고품질 발전에 관한 양회 대표의 건의
- 저우산(舟山) 현대해양산업혁신 서비스플랫폼 정식으로 운영 시작
- 샤오즈칭(邵志清) 전국인민대표 : 해양권의 수호를 위해 「해양기본법」 제정 필요
- 중·미 무역전쟁 시기에 보스턴 랍스타 산업, 생산량 및 판매 가격 오히려 모두 상승
- 중국 최초의 국산 극지탐험 크루즈, 장쑤성(江苏省) 하이먼(海门)에서 진수
- 「산둥성 해양생태환경 보호계획 (2018-2020)」 발표

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 리커창 국무원 총리, 철도와 항만 비용 취소 및 인하 발표

3월 5일, 리커창 총리는 정부업무보고에서 해운·항만 관련 요점 사항을 아래와 같이 발표했다.

1. 감세 : 제조업 등 업종의 현행 16%의 증치세(부가세)를 13%로, 교통운수업, 건축업 등 업종의 현행 10% 세율을 9%로 인하

증치세 세율의 인하는 중국 실물경제 제조업에 대한 육성을 실현하는 조치이다. 증치세는 가격 외의 세금으로 소비자에게 전가되므로, 증치세 세율 인하는 국민의 소비 비용을 낮추게 될 것이다.

2. 투자 : 철도 투자 8,000억 위안, 도로·수운 투자 1조 8천억 위안 완성

2019년 일련의 주요 수리공사가 재개될 것이다. 이에 쓰촨-티벳(川藏)철도 계획건설이 가속화 될 것이며, 성 간 교통, 물류, 시정(市政), 재해방지, 민간 및 통용 항공 등 기초설비 투자를 확대하여 신세대 정보 기초설비 건설을 강화할 것이다.

3. 발전 : 창장삼각주지역 일체화 발전을 국가전략으로 격상

정부측면이든 항만그룹 간 실질적 업무 및 지분협력이든 창장삼각주 항만일체화 융합발전은 이러한 추세에 발맞춰 심화되고 있다. 현재 창장삼각주 항만군의 총 물동량 및 컨테이너물동량은 이미 세계 선두수준이며, 지역 내 전 세계 총 물동량 기준으로 최대 항만인 닝보·저우산항, 컨테이너물동량 기준으로 최대인 상하이항이 있다. 창장삼각주지역 항만일체화 발전을 추진하고, 항만 효율을 증대시키고, 자원배치를 최적화하며 부두능력 과잉을 해소하여 더 밀접한 협력을 추진할 것이다. 창장삼각주 일체화 발전이 국가전략으로 격상되며, 창장삼각주 항만은 솔선하여 일체화를 추진하여 선행자가 되는 시기를 맞이하고 있다.

4. 물류 : 2년 내 전국 고속도로 성(省) 간 수납 톨게이트를 대부분 철폐

도로 수납제도 개혁을 심화하고, 도로통과 및 교량 통과비용 인하를 추진하여 여객 화물 운송차량에 비합리적인 비용이나 벌금을 부과하지 않는다. 2년 내 전국 고속도로의 성 간 톨게이트를 철폐하고, 정차 없는 스마트 톨링 시스템을 실현하여 정체를 해소하고 편리한 서비스를 제공한다.

5. 항만 : 철도, 항만 수납비용 취소 혹은 인하

설명 : 이전부터 전국 각 성·시 항만은 이미 수납비용을 효율적으로 인하해 왔다. 컨테이너 수출입 과정에서 비용이 대폭 하락했으며, 수출입 전체 통관시간이 단축되어 비즈니스 환경이 점차 개선됐다.

6. 자유무역구

자유무역시험구에 더 큰 개혁과 혁신의 자주권을 부여함으로써 상하이자유무역시험구 신구역, 하이난 자유무역구 건설에 박차를 가해 중국 특색의 자유무역항이 건설될 수 있도록 한다.

<자료 : 港口圈, 2019. 3. 6.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2 ‘양회(两会)’ 대표가 본 정부업무보고

3월 5일, 제13기 전국인민대표대회(‘전인대’로 약칭) 제2차 회의가 개최되었다. 리 커창(李克强) 국무원 총리는 회의에서 정부업무보고를 발표했다. 보고에서 블루경제를 대대적으로 발전시키고 해양환경을 보호하며 ‘해양강국’을 건설한다고 제시했다. 또한, 수질 오염의 정돈을 촉진하고 중점수역과 연안해역에 대한 종합정돈을 추진한다고 제시했다. 이와 더불어 생태시스템 보호·복원을 강화하고 ‘산·수·임·전·호·초(山水林田湖草)’에 대한 생태보호 시범사업을 전개하며, 국토의 녹화, 황사 방지, 토양유실 정돈 및 생물다양성 보호 등을 계속 제대로 추진해야 하고 국가공원의 체제개혁을 심화시켜야 한다는 내용이 담겨 있다.

양회대표들은 보고 중에 언급된 해양관련 내용에 대한 자신의 의견을 밝혔다. 아둥(阿东) 썬야시(三亚市) 시장에 따르면, 2018년은 중국 개혁개방 40주년이 되는 해이자 하이난 경제특구가 설립된 30주년의 해이기도 하다. 하이난성이 중국특색의 자유무역항을 건설하려면, 중요한 임무 하나가 바로 제도혁신이라고 밝혔다. 보고에서 제시한 신흥산업 육성에 대해서는 다음 단계에서 썬야시는 해양경제를 적극적으로 발전시키고 전통해양산업의 구조조정을 추진하면서 해양 첨단기술산업의 발전을 대대적으로 추진하고 해양 전략적 신흥산업을 발전시켜서 해양강국 건설을 위해 힘을 기울이겠다고 전했다.

장허생(蒋和生) 광시좡족자치구 해양국 국장은 보고 중에 제시한 ‘중점수역과 연안해역에 대한 종합정돈 추진 및 생태시스템 보호·복원 강화’에 대해 관심을 많이 가지고 있다. 그는 “최근 몇 년간 중국의 해양생태환경은 심각한 상황에 처해 있고, 육지오염원이 많은 편이며 연해습지에 대한 파괴도 심각한 상황이다”라고 우려를 표출했으며 “따라서 연안해역에 대한 종합정돈과 생태시스템에 대한 보호·복원의 언급은 해양환경보호에게도 힘을 보내주었다”고 평가했다.

허광쑤(何广顺) 국가해양정보센터 주임은 “올해 보고에서 해양경제에 대한 표현은 블루경제로 바뀌었다.”고 하면서 “이는 중국의 생태문명 건설 전략과 연관된다”고 보고 있다. 따라서 그는 해양경제를 발전하는 동시에 해양 생태시스템의 보호와 복원, 그리고 해양의 건강과 해양생태 시스템의 완전성을 더 많이 강조해야 하고, 이는 바로 블루경제의 본질이라고 설명했다.

쑤취안커(苏权科) 강주아오대교(港珠澳大桥) 수석 엔지니어에 따르면, 보고 중 작년 성과회고 부분에서 웨강아오대만구(粤港澳大湾区) 건설에 있어서 실질적인 발걸음을 내딛었으며 강주아오대교가 개통되었다고 언급했다. 또한 2019년의 정부업무보고 중에 ‘웨강아오대만구(광둥성·홍콩·마카오 경제권) 건설 계획을 제대로 이행하고, 규칙 간 연계를 촉진하고 생산요소의 유동과 인적 왕래의 편리성을 추진한다고 제시했다. 그는 모든 규칙의 연계에 가장 중요한 점은 바로 관련법으로 대만구의 건설을 보장해주는 것이라고 강조했다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 7>

3 전국인대회의에서 해양경제발전 문제점 해결에 관한 건의 제시

3월 10일, 제13기 전국인민대표대회(이하 ‘전국인대’로 약칭) 2차 회의 기간에 ‘인대 감독 업무’를 주제로 하는 기자회견이 열렸다. 인중칭(尹中卿) 전국인대 재정경제위원회(이하 ‘재경위’로 약칭) 부주임위원은 기자들의 질문에 현 단계에서 해양경제발



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

전은 네 가지 두드러진 문제에 직면하고 있다고 밝히면서 과학적 해양이용, 해양산업 발전 촉진, 과학기술 연구개발 추진, 해양생태보호 및 협력개발을 제시했다.

인충칭 부주임은 “지금 중국의 육지면적 개발 강도가 이미 매우 높아서 해양에 관심을 갖고, 해양을 인식하고, 해양을 향해 나아가며, 해양을 개발하는 것은 이미 우리가 새로운 공간을 개척하고 경제신산업을 육성하고 새로운 성장엔진을 만들고, 지속 가능한 발전을 실현하는데 반드시 필요한 길이 되었다”고 전했다.

따라서 2018년 12월 하순에 전국인대 상무위원회는 ‘해양경제발전 추진, 해양강국 건설 가속화’에 관한 국무원의 업무보고를 받고, 심의한 후에 전국인대 재경위가 관련 의제에 대한 조사·연구에 들어갔다.

의제에 대한 조사·연구 상황을 보면, 해양경제발전은 네 가지 두드러진 문제에 직면해 있다. 첫째, 해양계획과 관리에 대한 인식이 심화되어야 한다는 지적이다. 현재 많은 지방에서 해양경제발전의 중점은 주로 연안, 영해, 근해에 집중되고 있는데, 원양과 심해로 향해 뻗어나가기에는 턱없이 부족한 상황이다. 둘째, 해양 전통산업은 지나치게 많지만 해양신산업, 전략적 산업, 첨단기술산업은 여전히 발전하지 못했다. 따라서 해양경제 구조조정과 산업 업그레이드는 막중한 과제를 안고 있다. 셋째, 해양산업의 발전방식이 조방적이고, 특히 과학기술 기반과 지원능력을 향상시킬 필요가 있다. 넷째, 해양생태환경의 압력이 비교적 높고, 특히 근해 오염상황이 비교적 심각하고 생물자원의 감소상황이 근본적으로 호전되지 않고 있다.

인충칭 부주임은 상무위원회가 국무원 업무보고를 심의할 때 해양경제 발전촉진 및 해양강국 건설 촉진에 관해 많은 조언을 했다고 밝히면서 총괄적으로 다섯 가지 측면에서 정리할 수 있다고 전했다.

첫째, 해양을 과학적으로 이용해야 한다(科学用海). 즉 국가가 상층설계를 강화하고 해양에 대한 종합관리를 강화하며 해양법 체계를 보완해야 한다. 연안과 근해의 발전을 통합하고, 해안선, 갯벌, 천해(浅海: 수심이 200미터 이내의 해역)와 도서자원을 합리적으로 개발하면서 심해, 원양과 극지 개발도 함께 추진해야 한다.

둘째, 해양산업 발전으로 해양진흥을 실현한다(产业兴海). 해양산업의 구조조정과 업그레이드를 가속화시키고, 육지자원과 해양자원 간 상호보완 및 산업 간 협동발전을 촉진한다.

셋째, 과학기술 개발을 통해 해양발전을 강화한다(科技强海). 해양과학기술 혁신을 통해 해양장비를 대대적으로 발전시키고 해양관련 인프라 건설을 강화함으로써 고품질 발전을 실현한다.

넷째, 해양생태보호를 강화한다(生态护海). 개발·이용과 관리·보호를 모두 중시해야 하고, 바다로 배출된 육지오염원을 통제하고 해양생태환경 보호를 강화함으로써 인간과 바다의 조화롭고 지속가능한 발전을 실현한다.

다섯째, 개방을 통해 해양사업을 활성화시킨다(开放活海). 전방위의 해양협력 체계를 구축함으로써 영해를 더 잘 보호하고 근해를 더 잘 다스리고 심해, 원양과 극지로 진출하도록 한다. 이에 해양경제의 발전을 추진하고 해양권익을 확보하며 해양안전을 수호한다.

<출처 : 中国海洋报, 2019. 3. 12>

4 항만 요금인하, 가장 유력한 부분은?

3월 5일, 리커창 총리는 ‘양회(两会)’의 ‘정부업무보고’에서 “철도, 항만 요금을 취소하거나 낮추겠다(取消或降低一批铁路、港口收费)”라는 짧은 말로 항만 관계자들의



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

폭 넓은 관심을 받았다. 각종 언론보도에 따르면, 이미 중국의 각 성·시 항만들은 이미 비용절감을 위한 조치를 취하고 있다. 컨테이너 수출입 단계에서 규정된 비용들을 대폭 절감되었고, 수출입 통관시간이 전반적으로 단축되어 비즈니스 환경이 개선되었다. 아울러 2018년 ‘항만권(港口圈)’이 주최한 ‘중국 항만전력 투자 세미나’에서도 중국의 40개 항만그룹 전략부서 관계자들과 항만 연구기관 전문가들 사이에서 공공 서비스업으로서 ‘항만의 요금인하가 대세’라는 공감대가 형성되었다.

이러한 배경 하에서, 「항만시설사용료 계산 방법」을 다음과 같이 분석해 보고자 한다. 2015년 12월 29일, 중국 교통운수부와 국가발전개혁위는 「항만시설사용료 계산 방법(港口收费计费办法)」(이하 「방법」)을 고시하였다. 「방법」은 총척, 화물료(화물입출항료), 항만시설보안료, 국내여객터미널이용료(国内客运和旅游船舶港口作业费), 도선료(선박이동료), 예선료, 정박료, 바지선사용료, 트리밍료(trimming charge) 및 오일펜스이용료, 항만포괄작업비용(港口作业包干费, 하역료 등 항만작업관련 비용이 모두 포함된[all-inclusive] 패키지 형식의 비용), 창고 및 야적장 사용료, 선박 부대서비스 제공 비용 및 부칙 총 13장 58조를 포함하고 있다. 2016년 3월 1일부터 시행, 유효기간은 5년이다.

항만시설사용료는 정부 정가, 정부 인도가 및 시장가격 시행의 경영 서비스 비용을 포함하며, 그 내용은 대략 아래와 같다. 첫째, 정부 정가의 항만시설사용료는 화물료, 항만시설보안료, 국내 여객선 터미널이용료 등을 포함한다. 둘째, 정부 인도가격의 항만시설사용료는 도선료(선박이동료), 예선료, 정박료, 바지선사용료, 트리밍료 및 오일펜스이용료를 포함한다. 셋째, 시장가격의 항만시설사용료는 항만포괄작업비용, 창고보관료, 야적장사용료 및 선박에 제공하는 부대서비스인 급수비, 급유비, 전력공급비, 쓰레기 수거 처리비, 폐수·폐유 등 오염 물질 수거 처리비 등을 포함한다. 이상의 3가지 가격설정 방법으로 볼 때, 항만 분야에서의 비용 인하 가능성이 존재하는가?

1. 정부 정가의 화물료, 항만시설보안료의 감면 가능성

(1) 화물료

화물료는 항만을 통해 처리한 화물에 대해 항만 관리기관이 징수하는 비용이다. 중국 국내항로 화물(내항 화물)은 입·출항 마다 화물 톤수별로 요금을 산정하여 징수하며, 외국항로 화물(외항 화물)은 화물별 중량톤수, 입·출항 별로 징수하며 수입 요율이 수출 요율보다 높다. 대외무역 화물료는 다음과 같이 이루어져 있다.

< 대외무역 화물료의 구성 >

구분	번호	화물 및 컨테이너 종류	계산단위	요율	
				수입	수출
화물	1	석탄, 광석, 광사, 분탄, 인화토, 시멘트, 소다, 양곡, 소금, 사토, 석재, 벽돌 기와, 무쇠, 강재(고철 불포함), 강관, 강괴, 쇳덩이, 유색금속, 코크스, 콜라이트(반해탄), 괴탄, 화학비료, 경량화물	중량톤	1.40	0.70
			용적톤	0.90	0.45
	2	1급 위험화물, 냉장화물, 고화, 골동품, 금기, 은기, 보석, 옥기, 비취, 산호, 마노, 수정, 다이아몬드, 옥각, 목각, 각종 조각제품, 패각제품, 옷칠식기, 고대자기, 경태랍, 카펫, 태피스트리, 자수	중량톤	6.60	3.30
			용적톤	4.40	2.20
	3	기타화물	중량톤	3.30	1.65
			용적톤	2.20	1.10
컨테이너	4	일반화물 적재 컨테이너, 상품용 컨테이너박스(商品箱)	컨테이너(20피트)	40.00	20.00
			컨테이너(40피트)	80.00	40.00
	5	일반 1급 위험화물 적재 컨테이너, 냉동 컨테이너(적 컨테이너)	컨테이너(20피트)	80.00	40.00
			컨테이너(40피트)	160.00	80.00

주 : ① ‘경량화물’은 매 1톤당 부피가 4m³인 화물을 의미하지만, 화물의 중량이 5톤에 달하면 중량에 따라 징수함.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

- ② 1번의 '화학비료'는 농업생산에 사용되는 화학비료로 기타 화학공업의 원료로 사용되는 것은 포함하지 않음.
- ③ 2번의 '1급 위험화물'은 위험화물품목목록(GB12268)과 「국제 해상 위험물 규칙」(IMDG code) 위험물 목록의 제1형, 제2형, 제7형, 제5.2항과 6.2항의 위험물 및 제3형, 제4형, 제8형, 제5.1항 및 제6.1항 중 카테고리 1과 2의 위험화물이며, 농업생산에 사용되는 화학비료 농약을 포함하지 않음.
- ④ 원유는 3번의 "기타화물"에 따라 산정함.
- ⑤ 기타 컨테이너는 내부용적 및 목록과 비슷한 유형의 컨테이너 내부용적의 비율에 따라 산정함.

국내무역 화물의 화물료는 다음의 표와 같다.

< 국내무역 화물료 체계 >

번호	구분	적용범위	계산단위	요율(위안)
1	화물	연해항만	중량톤	0.5
		내륙항만		1.0
		연해항만	용적톤	0.25
		내륙항만		0.5
2	일반화물 적재 컨테이너, 상품용 컨테이너박스(商品箱)	연해 및 내륙항만	컨테이너(20피트)	8.0
			컨테이너(40피트)	16.00
3	일급 위험화물 적재 컨테이너, 냉동 컨테이너(적 컨테이너)	연해 및 내륙항만	컨테이너(20피트)	16.00
			컨테이너(40피트)	32.00

주 : ① 기타 컨테이너는 내부용적 및 목록과 비슷한 유형의 컨테이너의 내부용적 비율에 따라 산정함.

② 푸저우항(福州港)은 내륙항만 비용 수취 기준에 따라 산정함.

중국 국내 항만의 화물료에 관한 비용 수취 현황은 다음과 같다. 첫째, 장쑤성(江苏省), 후베이성(湖北省), 충칭시(重庆市), 장시성(江西省), 저장성(浙江省), 안후이성(安徽省)의 전체 항만들은 화물료 감면 조치를 실시하였으며, 광둥성(广东省)의 광저우(广州)항과 산둥성(山东省)의 칭다오항(青岛港) 등도 이미 화물료 감면을 실시하였다. 둘째, 푸젠성(福建省)의 푸저우항(福州港)과 샤먼항(厦门港), 광둥성(广东省) 둥관항(东莞港)의 화물료는 차등 감면 조치를 실시하고 있다.

현재 화물료의 요금 인하 가능성을 보면, 이미 여러 성·시의 항만은 화물료 감면 혜택을 실시하고 있으며, 이는 중국 전역에 통일된 화물료 감면 조치의 실행을 위한 기반을 다졌다고 볼 수 있다.

(2) 항만시설보안료

항만시설보안료는 국제협약 이행을 위한 항만 보안시설의 건설, 유지보수 및 관리에 사용된다. 항만시설보안료 현황은 아래 표에 나타나 있다.

< 항만시설보안료 체계 >

번호	구분	계산 단위	요율(위안)
1	적 컨테이너	컨테이너(20피트)	10.00
		컨테이너(40피트)	15.00
2	산화물	중량톤 및 용적톤	0.25

주 : ① 20피트 적 컨테이너와 40피트 적 컨테이너 이외의 기타 비표준 컨테이너는 비슷한 컨테이너 유형에 따른 요율로 산정함.

② LCL 화물은 화물의 실제 중량톤 및 용적톤에 따라 항만시설보안료를 분담함.

항만시설보안료의 요금 인하 가능성을 분석해 본다면, 항만은 이미 항만포괄작업비용(包干费)이란 명칭으로 하역료 등 항만작업비용을 일괄 징수하기도 하는데, 항만 시설의 유지보수비용은 이미 비용에 계상 되어 있다. 현재 광저우항(广州港)은 이미 항만시설보안료가 면제된 상태이다. 중국내 다른 항만들은 항만시설보안료 차등 인하를 실시하였다. 다른 성·시 항만도 항만시설보안료의 면제 및 감면 실시가 가능할 것으로 기대하고 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 정부 인도가격의 도선, 예선, 정박료의 인하 가능성

정부 지도가 항만시설사용료, 도선료(선박이동료), 예선료, 정박료, 바지선사용료, 트리밍료 및 오일펜스이용료를 포함한다.

< 외항선박의 항만시설사용료 기준 요율표 >

번호	항목	계산단위	요율(위안)		비고
1	도선(이박)료	운임톤	A	0.50	순톤수 기준 40,000톤 및 이하 부분
				0.45	순톤수 기준 40,001~80,000톤 부분
				0.425	순톤수 기준 80,000톤 이상 부분
		운임톤·해리	B	0.005	10해리 이상 초과 부분
		운임톤	C	0.16	수문통과 도선
		운임톤	D	0.22	항만 내 이동정박
2	예선료	운임톤·시간	0.48		
3	정박료	운임톤·해리	A	0.25	
		운임톤·시간	B	0.15	
		운임톤·일	C	0.05	묘박지 정박
4	특수화물정리비	운임톤	3.70		운임톤은 화물처리 창구 실제 적재 화물톤 수의 30%로 계산
5	오일펜스 사용료	선박·차	3,000.00		순톤수(NET) 기준 1,000톤 이하 선박
			3,500.00		순톤수 기준 1,000~3,000톤 선박
			4,000.00		순톤수 기준 3,000톤 이상 선박

첫째, 현재 ‘예인 마력 및 사용시간에 따른 징수’에서 ‘예인 선박의 크기 및 종류에 따른 징수’로 조정하고, 예인비 척수에 따른 단가 규정을 통일했다. 아울러 도선비용 구조를 최적화 했다. 대형선박의 경우 도선료에 존재하는 한계비용 체감 현상을 고려하여 기업의 부담을 덜어주고 도선료 구조 개선을 위해, 「방법」은 1단위(순톤수 기준 8만~12만 톤)를 신설하였으며, 12만 톤 이상의 대형선박 도선료에 대해서는 표준 상한선을 제정했다.

「방법」은 각 도선기구들이 적극적으로 ‘투명한 도선 서비스(阳光引航)’를 적극적으로 추진하여 도선 서비스 수준을 한층 더 높일 것을 요구하고 있다. 이 부분은 2018년에 비용 수취 기준을 낮추고 더 나은 경영환경 조성을 위해 이미 한 차례 개혁을 진행하였다. 예인선은 투입비용이 매우 크므로 만약 예선료를 낮추면 오히려 예인선에 대한 투자 감소로 인한 자원 부족이 발생하며, 이로 인해 선박의 항만체선 현상을 가중시킬 것이다. 대형선박의 예인선 미사용은 오히려 안전사고의 위험이 높아질 가능성이 크다.

둘째, 도선료는 현재 선박별로 톤수와 해리를 기준으로 징수하고 있는데, 선박의 운항은 선박 톤수의 상황에 따라 사람에 대한 요구사항도 각기 다르나, 어디까지나 도선사의 인수(人次)를 단위로 하는 도선료도 예인의 방법을 참조하여 인당 및 시간에 따라 비용을 징수 할 수 있는가?

셋째, 외국 주요 항만의 정박료와 비교해보면, 중국 항만의 정박료 징수는 비교적 낮은 수준이다. 그러나 중국에 정박하는 대형선박이 많고, 정기선 스케줄이 촘촘하며, 현재의 대다수 항만의 항로 준설을 항만 기업이 부담하고 있다는 사실에 기초해 보면, 정박료에는 감면 가능성이 존재하는가? 전 세계 항만 정박료 요율은 다음과 같다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

< 세계 주요 항만들의 정박료 산정 기준 >

국가	항만	운임 기준	요율
영국	런던	총톤	0.96파운드/총톤
독일	함부르크	선박경톤 및 화물하역톤	0.96마크/경톤+7.6마크/하역톤
폴란드	로테르담	선박길이 및 정박시간	4.45길더/미터/일
포르투갈	리스본	선박 총톤 및 길이, 정박시간	(0.25총톤+3선박길이)2.65에스쿠토
캐나다	밴쿠버	선박길이 및 정박시간	선박길이 및 정박시간
미국	뉴욕	선박총톤 및 항만 내 시간	0.08달러/총톤/일
	로스앤젤레스	선박길이	
싱가포르		선박총톤 및 정박시간	0.40-1.10싱가포르달러/100총톤/시간
일본	연해8대항만	선박총톤 및 정박시간	13.4엔/총톤/일
한국	부산	선박총톤 및 정박시간	부두정박료 요율은 한화 301원/10총톤/12시간
			모방지정박료 요율은 한화 158원/10총톤/12시간

3. 항만포괄작업비용(包干費), 인하 가능성 미약

시장가격인 포괄작업비용, 창고보관료, 야적장사용료 및 부대서비스 비용 등은 이미 '레드 오션'이다. 국외 항만요율과 비교해 볼 때, 중국 항만의 하역료(THC) 수준은 높지 않은 편이다. 또한 시장가격 부분은 이미 한차례 반독점 조사를 거쳤으며, 각 항만들은 이미 상황별로 가격을 조정하였다.

< 중국 주요 무역항의 항만포괄작업비용(包干費) 요금 인하 전후 비교(위안/TEU) >

번호	항만그룹	기존 가격	인하 후 가격	인하 조정 폭
1	다롄항(大連港)그룹	642	510	132
2	톈진항(天津港)그룹	530	470	60
3	칭다오항(靑島港)그룹	575	480	95
4	상하이항(上海港)국제항무그룹	596	480	116
5	닝보(寧波)·저우산항(舟山港)	621	490	131
6	샤먼(廈門)항무홀딩스	596	510	86
7	광저우항(廣州港)그룹유한회사	668	490	178
8	염티엔(鹽田)국제컨테이너부두회사	1,400	980	420
9	즈완(赤灣)컨테이너부두회사	1,200	800	400
10	셔커우(蛇口)컨테이너부두회사	1,200	800	400

< 국내의 각 항만 20피트 컨테이너 하역선 부분 요율(위안/TEU) >

항만	현지 컨테이너요율(위안)
호찌민항	307
클랑항	455
부산항	634
부산신항	673
홍콩항	934
가오슝항	631
오사카항	937
싱가포르항	750
로스앤젤레스항	1,280
롱비치항	1,180
안트베르펜항	516
로테르담항	1,300
브레머하펜/함부르크항	2,024
칭다오항	480
톈진항	470

다수 항만의 터미널들은 항로 유치를 위해 포괄작업비용, 야적장 보관료 및 창고 사용료 등을 최저 수준으로 내렸다. 일부 항만기업들은 하역화물 유치를 위해 실제



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

원가보다 낮은 수준의 비용을 수취하는 것으로 알려졌다. 또한 항만기업들이 상장기업으로서 주주들에게 보답하는 것도 사회적 가치의 일부이다.

그러나 과도한 감면 요구로 인해 상장된 항만기업의 이익 실현 보장을 어렵게 하고 나아가 항만기업의 자산 가치 하락을 가져올 수 있다. 아울러 비용 인하 폭은 크지 않을 것으로 예상하고 있다. 만약 비용을 인하할 필요가 있다면, 각 성·직할시 국유자산위원회는 근본적인 부분부터 항만기업들에 대한 불필요한 이윤 심사를 줄여, 항만기업들이 시장원칙 준수와 공정 경쟁의 전제 조건에서 사회에 봉사할 수 있는 환경을 조성해야 한다.

선용품공급(급수, 전력 공급, 급유), 화물 분류, 쓰레기 오물수거 및 처리 등의 서비스를 제공하는 업체들은 대부분 선박회사가 지정하는 방식이다. 항만기업은 진입 장벽을 낮춰 많은 선박회사들의 시장화 선택을 유도하면 가격은 자연스럽게 하락하게 될 것이다.

<자료 : 港口圈, 2019. 3. 6.>

5 라오닝성(辽宁省), 2020년 연해 주요 항만 철도 인입률 100% 달성 계획

최근 라오닝(辽宁)성 인민정부는 「라오닝성 운송 구조조정 추진에 관한 3년 행동계획(2018~2020년)」(이하 「계획」으로 약칭)을 발표했다. 「계획」은 교통운송 공급측 구조조정을 기반으로 ‘대중화물(주요 벌크화물)’의 운송방식을 도로에서 철도 및 수운으로 전환을 추진하며, 종합 운송네트워크의 지속적인 개선과 도로 화물운송량 감축 및 철도 화물운송량 증가를 실현하여 현대적인 종합교통운송체계 구축을 촉진하겠다고 밝혔다.

「계획」에 따르면, 2020년까지 라오닝성 연해 주요 항만의 철도 인입률은 100%를 달성하며, 컨테이너 철도·수운 복합운송량은 140만 TEU를 달성한다는 목표이다. 그 중, 다롄항(大连港)은 연평균 16,000TEU 증가, 잉커우항(营口港)은 연평균 72,000TEU를 증가시킬 계획이다. 또한 RO-RO 자동차 물동량은 현재보다 27% 증가한 19만 대 수준으로 늘린다는 목표를 제시했다.

「계획」요구에 따르면, 수운체계를 개선하고, ‘대중화물’ 운송방식을 도로에서 철도로 전환하기 위해 3개 분야에서 업무를 추진해야 한다.

먼저, 연해 항만 자원배치를 개선해야 한다. 컨테이너, 석탄, 광석, 원유 및 자동차 등 화물 운송 체계를 종합적으로 배치하여 다롄항은 대외무역 컨테이너, 원유, 자동차 등의 화물을 중심으로 발전시키고, 잉커우(营口)항은 국내무역 컨테이너, 석탄, 광석, 원유, 강재 및 곡물 등의 화물을 중심으로 발전시킨다는 계획이다.

둘째, 허브항의 철도인입을 강화해야 한다. 바위취안구(鲅鱼圈), 산런다오(仙人岛), 타이핑완(太平湾) 항만구역 등 철도 전용노선 건설을 추진해야 한다. 철도와 항만 간 ‘마지막 1km’ 운송을 실현시켜야 한다. 또한 다롄, 잉커우, 단둥(丹东), 진저우(锦州) 및 후루다오(葫芦岛) 등 항만의 배후 철도 확대 공사를 촉진해야 하며, 철도와 항만 간 인프라를 개선해야 한다. 철도역에서 항만구역 하역지역까지 부대시설을 개선해야 한다. 철도노선을 야드 및 부두까지 연장하여, 항만과 철도의 단절 없는 연결을 추진해야 한다.

셋째, ‘대중화물’ 운송방식을 도로운송에서 철도 및 수운으로 전환을 추진할 것이다. 항만경영 서비스비용을 엄격하게 규정해야 한다. 트럭운송은 전면적으로 엄격하게 관리 통제해야 한다. 2020년 동절기 난방시작 전까지 다롄항과 잉커우항의 광석, 석탄 등 ‘대중화물’을 모두 철도 혹은 수운으로 전환하고, 기타 항만의 석탄, 광석 등



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

대중화물 운송방식도 ‘도로에서 철도로 전환’ 한다는 방침이다.

<자료 : 搜航网, 2019. 3. 6>

6 하이난(海南), 단계적으로 항운거래 정책 체계 구축

시진핑(习近平) 총서기의 ‘4·13’ 발표 내용 및 중앙정부 12호 문헌 내용을 관철하기 위해 최근 하이난(海南) 국제항운거래소 설립 준비회의가 하이난 하이커우(海口)에서 개최되었다. 준비회의는 하이난의 교통, 세무, 세관, 금융, 상무, 증권감독위원회, 해사 등 해당 부문과 샤먼, 광저우, 닝보 등 국내 주요 항운거래소 및 COSCO SHIPPING, China Merchants, 하이난해운항만그룹 등 기업 대표들이 함께 참석했다.

회의에서는 선박 매매 및 임대 거래, 크루즈·요트 거래, 항운금융 및 항운보험 등 업무 모색, 항운 선물, 항운거래지수 파생상품 거래 등 서비스 추진, 국제 영향력 있는 ‘일대일로’ 운임지수체계 구축 등의 내용을 둘러싸고 토론이 진행되었다.

하이난 항운거래소 건설은 중앙정부의 중요한 업무이다. 하이난 항운거래소 설립을 통해 하이난자유무역시험구, 자유무역항 건설 및 해운요소 집합을 추진할 수 있다. 그 다음 단계는 하이난은 국내·외 항운거래소 설립 경험과 지역 특성을 결부시켜 단계적으로 하이난 항운거래 정책 체계를 구축하며, 점차적으로 하이난 국제항운거래소 설립을 추진하는 것이다.

<자료 : 海南日报, 2019. 2. 28>

7 런위밍(连玉明) 정협위원, 환보하이 대만구(环渤海大湾区) 구축 촉진 건의

올해 중국 ‘양회(两会)’에서 런위밍(连玉明) 정협위원·베이징국제도시발전연구원장은 ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)’ 발전에 주목하고 있다. 그는 향후 30년 간 전략적 구조배치로 보면, 수도를 핵심으로 하는 ‘징진지’ 세계급 도시군을 건설하는 데 세 가지 요소가 있다고 설명했다. 첫째, ‘일핵양익(一核两翼)’의 베이징 도시구조 형성이고, 둘째, ‘중국(징진지)자유무역항’ 건설이며, 셋째, ‘환보하이대만구(环渤海大湾区)’의 구축이다.

2018년 11월 18일, 중국정부는 「더 효과적인 지역협동발전의 새로운 메커니즘 수립에 관한 의견(关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见)」을 발표했으며, 베이징과 톈진을 중심으로 ‘징진지’ 도시군의 발전을 이끌고 환보하이 지역의 협동 발전을 촉진한다고 명확히 제시했다. 이런 배경에서 런위밍 위원은 환보하이대만구의 구축을 미리 계획하고 추진한다면 ‘징진지’의 발전전략을 더욱 확대할 수 있고 만구 경제의 발전을 촉진할 수 있다고 주장했다.

런위밍 위원이 구상하고 있는 환보하이 대만구는 환보하이지역의 핵심구역이고 대외개방의 선도구역이다. 이는 ‘징진지’ 협동발전구, 랴오닝(辽宁) 중남지역과 산둥반도 지역을 포함한다. 그 가운데 베이징시, 톈진시, 허베이성 및 랴오닝성의 선양(沈阳), 다롄(大连), 안산(鞍山), 푸순(抚顺), 번시(本溪), 잉커우(营口), 진저우(锦州), 단둥(丹东), 랴오양(辽阳)과 판진(盘锦), 그리고 산둥성의 지난(济南), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台), 웨이팡(潍坊), 쑤보(淄博), 웨이하이(威海), 더저우(德州) 및 동잉(东营) 등 도시가

18) ‘일핵양익(一核两翼)’ : 일핵(一核)은 베이징 도시의 핵심구를 가리키며, ‘양익(两翼)’은 베이징 도시의 부중심(副中心) 구역과 숭안신구(雄安新区)를 가리킴.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

포함되어 있다. 이는 전략적 자원, 전략적 산업과 전략적 통로의 집적구이며, 아태지역을 향하는 전방위 개방협력 문호여서 동북아와 '일대일로' 건설 중에 중요한 전략적 지위를 가지고 있다.

렌위밍 위원의 분석에 따르면, 환보하이 해역은 넓고, '징진지'의 일체화로 인해 중심지역도 넓은 편이다. 그는 세계경제의 중심은 구미에서 아태지역으로 이전하고 있다는 연구결과를 발견했고, 그중에서 동북아지역은 아태경제의 중심지역이라고 설명했다. 이와 동시에 중국 동북지역도 진흥이 필요하고 환보하이는 라오닝성의 동남지역을 포함시켜서 동북지역 진흥의 엔진이 될 수 있을 것이다. 외부적으로 보면, 창장삼각주(长江三角洲) 대만구, 웨강아오(粤港澳) 대만구와 같이 지역발전의 새로운 구도를 형성할 수 있다.

렌위밍 위원은 베이징과 톈진의 협동발전을 환보하이대만구 건설의 핵심부분으로 삼아야 하며, 베이징과 톈진의 두 가지 초대형도시의 중심지위를 더욱 돋보이게 해야 한다고 강조했다. 이는 '징진지' 도시군의 발전을 이끌고 환보하이 대만구의 발전에 파급효과를 가져다 줄 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 5>

8 해양경제 고품질 발전에 관한 양회 대표의 건의

해양경제발전수준은 한 국가가 해양에 대한 개발, 이용, 관제 및 보호능력의 중요한 반영이다. 해양경제의 고품질 발전을 실현하기 위해 어떤 분야에서 힘을 기울여야 할지에 대해 중국 양회 대표들은 각자의 의견을 나누었다.

선만홍(沈满洪) 닝보대학교 교장에 따르면, 중국의 해양경제발전은 전체적으로 안정적이지만, 조방식(粗放式: 과도한 에너지 소모를 통한 GDP 위주의 성장방식) 성장, 비 녹색 발전, 비 과학기술형 발전 및 저부가가치 등 문제점들이 여전히 많이 존재하고 있다. 따라서 신규 발전엔진의 전환을 반드시 가속화시켜야 하며, 해양경제의 고품질 발전을 촉진해야 한다.

허광순(何广顺) 중국 자연자원부 국가해양정보센터 주임은 “최근 몇 년간 조방적 해양경제발전 방식은 해양경제 규모의 성장을 촉진하는 동시에 환경자원에 대한 낭비와 파괴도 초래했다”고 우려를 표명했다. 해양경제가 고품질 발전을 실현하려면 더 심층적인 구조조정이 필요하고 신규 발전엔진의 전환을 추진해야 한다. 그 가운데 전통산업의 구조조정 촉진, 신흥산업의 규모화 발전 및 현대서비스업의 수준 제고가 매우 중요한 것이다.

아둥(阿东) 하이난성 쑤야시(三亚市) 시장의 소개에 따르면, 쑤야는 더 이상 전통모텔로 해양경제를 발전시키지 않을 것이며, 해양경제의 새로운 발전엔진을 육성하고 해양첨단기술 산업을 크게 육성할 것이라고 밝혔다. 구체적으로 보면, 쑤야시는 해양어업의 업그레이드를 가속화시켜 현대화 해양목장을 건설하고, 해양공정장비의 연구개발을 중점적으로 추진하며, 해수담수화와 해양생물의약 등 신산업의 발전을 촉진해야 한다.

인펑(印萍) 중국지질조사국 칭다오(青岛)해양지질연구소의 부수석 엔지니어에 따르면, 칭다오시는 해양과학기술을 통해 경쟁력을 육성하고 과학기술의 성과가 경제발전에 서비스를 제공할 수 있게 추진해야 한다고 제시했다. 이는 주로 해양환경보호시설의 연구개발, 중대한 해양플랜트의 건조 및 해양생물의약산업의 업그레이드를 추진하며, 해양어업의 장점을 발휘해서 해양목장의 건설을 통해 전통해양산업의 발전을 촉진한다는 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 2018년 중국 택배 시장
- ▶ 이슈 포커스 : 2018년 중국 물류산업 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

최근 몇 년 동안에 중국 해양경제 능력은 대폭 향상되어 이미 국민경제의 중요한 일부가 되었고 안정적인 성장점으로 부상되었다. 그러나 고품질 발전을 실현하려면 여전히 많은 어려움을 해결해야 하고 갈 길이 멀다.

허광순 주임에 따르면, 중국의 해양자원개발, 해양과학기술 혁신과 해양생태보호 능력은 세계 해양강국들에 비하면 여전히 많은 격차를 보이며, 또한 해양산업의 핵심 장비와 핵심기술에 있어 단점이 뚜렷하고, 도서 개발·보호 및 심해·원양 개발·이용에는 여전히 약한 것으로 나타났다. 이와 더불어 육·해 통합 발전과 권역 해양경제의 협동발전 체제가 여전히 미비하다는 것이다. 허광순은 "국가차원에서 해양경제 발전 계획을 통합적으로 수립함으로써 해양경제의 고품질 발전을 추진해야 한다"고 의견을 제시했다. 이와 동시에 그는 위의 문제에 관한 다섯 가지 해결조치를 제시했다.

첫째, 전국 해양경제부서 간 연석회의 제도를 효율적으로 운영한다. 해양경제발전은 다분야, 다차원과 다 부서 간 협동이 필요하고, 사회전체의 공동 추진이 필요하다.

둘째, 해양경제 고품질 발전 추진에 관한 지도의견을 제정하고, 해양경제 고품질 발전에 대한 통합과 조정을 강화하며, 육·해 통합 메커니즘을 수립하도록 한다.

셋째, 해양경제발전의 시범사업을 더욱 심화시키고, 연해지역이 각자의 특색과 기반을 고려해서 해양경제관리체제 및 현대해양산업체제의 구축을 중심으로 혁신발전 모델과 개혁조치를 적극적으로 모색한다. 이에 복제 가능하고 보급 가능한 경험과 방법을 도출하도록 한다.

넷째, 해양경제 고품질 발전에 대한 모니터링과 평가를 강화한다. 국가 해양경제운영 모니터링·평가센터를 설립하여, 해양경제에 대한 통계, 계산과 조사 체계를 보완함으로써 해양경제 운영상황에 대한 모니터링과 분석·평가의 기술능력과 연구능력을 향상시킨다.

다섯째, 국제협력을 추진하고 해외 해양경제연구를 함께 건설함으로써 정부차원의 해양경제 협력의 국제 메커니즘 수립을 추진한다. 또한, 국가별 해양경제 협력 계획을 제정하고, 국내 연해지역의 해양산업연구자들의 적극적 투자와 프로젝트 건설 참여를 동원한다.

허광순 주임의 생각은 해양경제 고품질 발전을 실현하려면 과학기술 혁신, 금융정책, 인재육성, 현대화 산업체계 구축, 해양생태시스템 보호 및 국민생활(민생)에 대한 수혜의 6가지 요소가 포함되어야 한다는 것이다.

그 가운데 인민대중의 획득감(민생에 대한 수혜)은 고품질 발전을 평가하는 중요한 지표로서 매우 중요한 것이다. 최근 몇 년간 도서관광, 해양레저오락, 크루즈·요트 등 산업이 급속 성장하고 있다. 이런 현상은 인민대중에게 획득감을 가져다 준 것으로 보인다.

올해 정부업무보고에서 블루경제를 대대적으로 발전시킨다고 제시했다. 해양경제를 블루경제로 바꿨다는 표현을 보면 발전이념의 큰 변화를 보인다. 허광순 주임은 "해양경제를 발전시키는 동시에 해양환경에 대한 보호와 복원 및 해양생태시스템의 완전성을 더욱 중요시해야 한다"고 전했다. 즉 건강한 해양환경과 완전한 생태시스템이 없으면 해양경제의 고품질 발전을 실현할 수 없다는 것이다.

허광순 주임은 2019년에 해양경제발전은 계속 좋은 방향으로 발전해나갈 것이고, 산업구조는 더 합리적이며, 총량도 새로운 성장을 보여줄 것이라고 전망했다. 또한, 해양생물의약, 해수종합이용과 해상풍력발전 등 신산업의 발전도 지속적인 호조를 보일 것으로 내다봤다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 11.>