



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

제18-15호
 2018년 8월 17일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이

▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
 (천 TEU)

연도	발차	회차	합계
2011	1.4	0	1.4
2012	3.7	0	3.7
2013	7.0	0	7.0
2014	23.9	2.3	26.2
2015	47.1	21.8	68.9
2016	97.4	8.4	105.8
2017	212.0	105.9	317.9

자료 : CRCT 홈페이지 참조

■ 중·유럽 고속화물열차 운행 횟수
 (회)

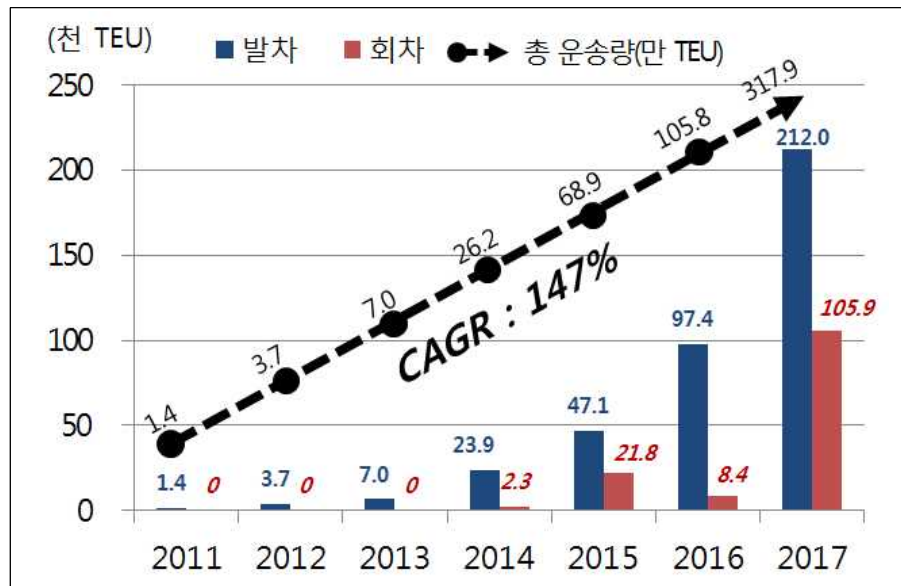
연도	발차	회차	합계
2011	17	0	17
2012	42	0	42
2013	80	0	80
2014	280	28	308
2015	550	265	815
2016	1,130	572	1,702
2017	2,399	1,274	3,673

자료 : CRCT 홈페이지 참조

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이



자료 : 중국철도컨테이너운송유한책임회사(CRCT) 홈페이지 자료를 바탕으로 KMI 작성

2017년 중·유럽 고속화물열차 3,673회 운행, 운송량 31.8만 TEU

2017년 ‘중·유럽 고속화물열차(中欧班列, CHINA RAILWAY Express)’는 중국 발차와 회차 운행횟수를 합쳐 전년대비 116% 증가한 3,673회 운행되었으며, 컨테이너 화물 운송량은 전년대비 무려 200.5% 증가한 31만 7,900TEU를 기록했다. 정식 운행이 시작된 2011년 운송량 만 4천 TEU과 비교했을 시 2017년 운송량은 227배 증가했으며, 연평균증가율(CAGR)은 147%에 달한다. 특히 2013년 ‘일대일로’ 전략의 제시된 이후, 중·유럽 고속화물열차의 운행은 급격히 증가해 2014년 운행횟수는 308회, 운송량은 2만 6,200TEU로 2013년의 80회, 7만 TEU에 비해 각각 285%와 274% 증가했다.

주목할 만 한 점은 고질적인 문제로 지목되고 있는 중국 발차와 회차 운송간의 화물 불균형도 지속 개선되고 있다는 점이다. 2013년까지는 유럽에서 중국으로 오는 회차 운송(인바운드)이 단 한 차례도 없었으나 2017년의 회차 운행횟수 및 운송량은 모두 발차 운송의 절반 수준까지 제고되었다.

중국정부는 환경보호에 대한 요구가 갈수록 높아지면서 친환경 운송인 철도운송을 강조하고 있으며, 특히 ‘일대일로’ 전략의 심화 추진에 따라 향후 중·유럽 고속화물열차는 더욱 중요한 운송수단으로 각광을 받게 될 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	08-17
종합지수	773.28	831.29
일본 향로	678.52	717.03
구주 향로	1,055.59	1,090.55
미서부 향로	612.18	711.91
미동부 향로	783.03	899.20
한국 향로	614.11	569.49

주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	08-17
종합지수	1,387.18	1,157.54
석탄	1,441.08	1,227.90
곡물	1,464.37	994.85
금속광석	1,521.19	1,098.12
정유	1,521.19	1,280.19
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운행 현황 및 전망

육상으로 14개국과 접경하고 있는 중국 입장에서는 국제운송에서도 철도는 유용한 운송수단이다. 특히 2013년 제시된 ‘일대일로’ 전략으로 ‘신실크로드 경제벨트’¹⁾를 따라 중국과 중앙아시아, 유럽과의 경제교류 및 물류수요가 증가하고 있으며 무역 루트와 방식이 다양화됨에 따라, 중국과 유럽 간의 국제화물열차 운행은 큰 발전기회를 맞이하고 있다.

1 중·유럽 고속화물열차의 탄생과 발전

‘중·유럽 고속화물열차(中欧班列, CHINA RAILWAY Express)’²⁾는 중국철도총공사(中国铁路总公司)가 편성한 고정 열차편, 고정 노선과 스케줄에 따라 운행되며, 중국과 유럽 및 ‘일대일로’ 연선국가 간을 연계하는 국제컨테이너 블록트레인(Block Train)³⁾이다. 중국횡단철도(TCR, Trans-China Railway)를 이용하여 중앙아시아 및 유럽으로 화물을 운송하는 루트는 기존부터 존재하고 있었으며, 우리나라 물류기업들에게도 익숙한 루트이다⁴⁾.

이러한 중국 발 유럽 향 화물열차가 ‘중·유럽 고속화물열차’란 이름으로 개통된 것은 2011년 3월 충칭에서 출발하여 독일 뒤스부르크를 최종 목적지로 하는 ‘위신어우(渝新欧)’ 열차를 시발점으로 한다⁵⁾. 당시 HP, 에이서(Acer), 아수스(ASUS) 등 다수의 IT 대기업들이 충칭에 속속 들어서면서 ‘위신어우’ 열차의 유럽행 수출 화물들은 비교적 안정적인 규모를 형성했고 최초 개통 시부터 매주 1회의 정기 운행을 시작했다.

충칭을 시작으로 청두(成都), 우한(武汉), 창사(长沙), 정저우(郑州) 등지에서 잇달아 개통된 ‘중·유럽 고속화물열차’는 2013년 9월 ‘일대일로’ 전략이 제시되면서 중국 각 지역에서 경쟁적으로 개통되기 시작했다. 초기에는 각 지역별 열차들이 ‘위신어우’와 같이 해당 지역의 명칭을 이용하여 열차의 이름을 지었으나⁶⁾, 중국철도공사가 통일된 ‘브랜드’로 육성을 제시하였고 2016년 6월

- 1) ‘일대일로(一帶一路)’는 육상으로 이어지는 ‘신실크로드 경제벨트(일대)’와 해상으로 연결되는 ‘21세기 해상실크로드(일로)’로 구성됨.
- 2) ‘중어우반레(中欧班列)’의 영어 공식명칭은 ‘CHINA RAILWAY Express(CHINA RAILWAY Express)’이며, 중국과 유럽 간 컨테이너 국제화물열차로 ‘중국발 유럽향 블록트레인’ 등으로도 불림. 본문에서는 영어 명칭인 ‘Express’를 활용하여 ‘중·유럽 고속화물열차’로 통일함.
- 3) 블록트레인(Block Train)은 화주(운송업체)가 철도운영기관으로부터 화물열차를 일정기간 대여하여 출발지에서 도착지까지 무정차로 자신의 화물을 고속으로 운송하는 전용화물 열차를 뜻함. 문대섭, “대륙횡단철도 관련 용어”, 『철도저널』 18(4), 2015. 8.
- 4) 중국횡단철도(TCR)는 중국의 랴오닝강에서 시작하여 카자흐스탄과 러시아를 거쳐 유럽으로 연결되는 철도(총 연장 1만 2,971km, 중국 내 총 연장은 4,128km)로 1992년 12월 1일 개통됨.
- 5) 랴오닝강, 칭다오 등 연해지역 외에도 2005년 네이멍구자치구 후얼하오터~독일 프랑크푸르트, 2008년 베이징~함부르크, 우루무치~함부르크 등 내륙지역에서도 유럽행 블록트레인을 개통해 왔으나, 단기 혹은 단발성 운행에 그침. 张宝运, “中欧班列与沿线国家区域发展新格局”, 2018. 7.
- 6) 충칭은 충칭의 약칭인 ‘위(渝)’, 청두는 쓰촨성의 약칭인 ‘룽(蓉)’, 우한은 약칭인 ‘한(汉)’ 등을 이용하여 신장자치구의 신(新)과 유럽의 ‘어우(欧)’를 결합하여 ‘~신어우’ 등으로 명명함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

8일을 기점으로 각 지역의 유럽행 블록트레인들이 ‘중어우반례(中欧班列)’, ‘CHINA RAILWAY Express(CR Express)’의 통일된 명칭을 사용하게 되었다.

‘중·유럽 고속화물열차’는 ‘일대일로’ 전략의 상징으로 부상하며 ‘일대일로’ 전략이 실시된 4년간 이미 57개의 새로운 노선이 새로이 개통되었고 2017년 말 기준, 중국 내 38개 도시를 출발지로 하여 유럽 13개 국 36개 도시 간을 연계하고 있다. 특히 2017년 ‘중·유럽 고속화물열차’는 총 3,673회가 운행되어 2011년부터 2016년까지 총 누계 운행횟수(2,964회)를 넘어섰다.

‘중·유럽 고속화물열차’는 6년이 넘는 운영 과정을 통해 운행 횟수와 운송량 증가와 함께 서비스 수준도 지속적으로 개선되었다. 운행시간은 초기의 20일 이상에서 현재 12~14일 수준으로 단축되었고, 전체 운송비용도 운행 초기에 비해 약 40% 감소되었다⁷⁾. 또한 2017년에는 화차 운송이 발차 운송의 절반 수준까지 제고되어 인·아웃바운드 화물 불균형 문제도 점차 해소되고 있음을 알 수 있다. 운송 화물의 종류도 초기의 휴대전화, 컴퓨터 등 IT상품의 중심에서 의류 및 신발, 자동차 및 부품품, 식품, 와인, 커피콩, 목재, 가구, 화장품, 기계 설비 등의 다양한 품종으로 확대되었다. 연간 운송화물의 총액도 2011년에는 6억 달러에도 미치지 못 했지만 현재는 145억 달러까지 증가했다.

2 중·유럽 고속화물열차 노선 및 주요 허브

1. 중·유럽 고속화물열차의 운행 루트 및 화물 배후지

‘중·유럽 고속화물열차’의 루트는 [그림 1]과 같이 크게 동부, 중부, 서부의 3개 루트로 나뉠 수 있다. 첫째, 동부루트는 네이멍구자치구의 만저우리(滿州里)나 헤이룽장(黑龍江)성의 수이퉁허(綏芬河)를 통과한 후 역시 러시아 시베리아횡단철도(TSR, Trans Siberian Railway)를 이용하여 유럽에 이르는 루트이다.

둘째, 중부루트는 네이멍구자치구의 얼렌하오터(二連浩特)를 통과한 후 몽골을 경유하여 러시아 TSR를 이용해 유럽에 이르는 루트이다.

셋째, 서부루트는 다시 3개의 세부루트로 나뉜다. 서부루트 중, 첫 번째 루트는 신장위구르자치구의 아라산커우(阿拉山口)⁸⁾ 혹은 휘얼귀스(霍爾果斯)⁹⁾를 통과하여 카자흐스탄을 경유한 후 시베리아횡단철도를 이용하여 벨라루스, 폴란드, 독일 등을 거쳐 서유럽에 이르는 루트이다.

서부루트 중, 두 번째 루트는 휘얼귀스 혹은 아라산커우를 통과한 후 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키 등 국가를 경유하여 유럽에 이르는 루트, 또는 카자흐스탄을 경유한 후 카스피해를 통과하여 아제르바이잔, 그루지야, 불가리아 및 기타 국가 등을 통해 유럽에 이르는 루트이다.

서부루트 중, 세 번째 루트는 신장자치구 투얼가터(吐爾尕特)와 이얼커션탄(伊爾克什坦)에서 계획 중에 있는 ‘중지우(中吉烏, 중국-키르기스스탄-우즈베키스

7) 新华网, “2017年中欧班列开行数量同比增长116%”, 2018. 1. 22.

8) 중국의 신장 위구르자치구의 현급시로 카자흐스탄 국경과 가까운 지점에 위치함.

9) 중국의 신장 위구르자치구 서쪽 670km에 있는 현급시로 카자흐스탄과 맞닿은 변경 도시임.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

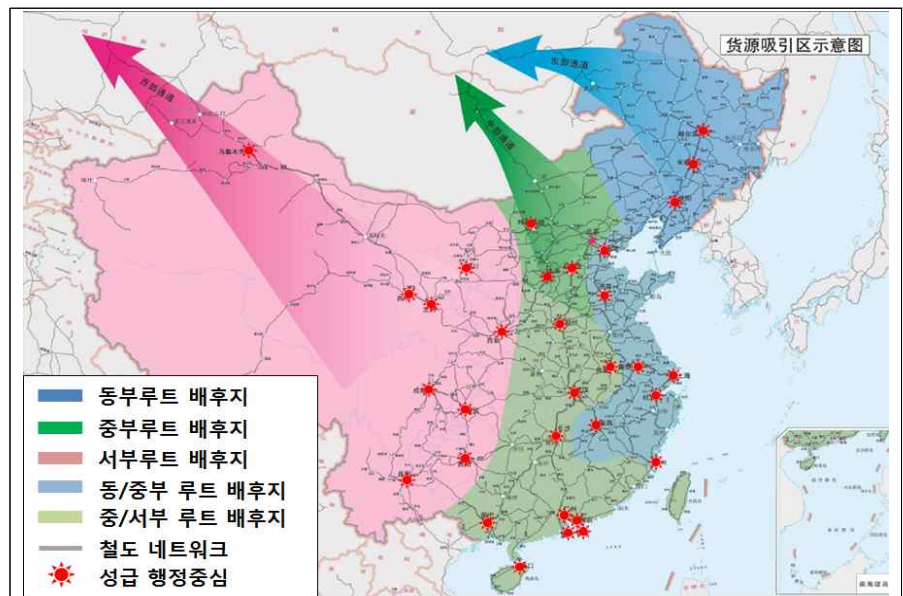
탄) 철도' 등과 연결되어 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키 및 기타 국가를 경유한 후 유럽에 이르는 루트이다.

[그림 1] 중·유럽 고속화물열차 3개 루트



자료 : 국가발전개혁위원회, 「중·유럽 고속화물열차 건설 발전계획(2016-2020년)」, 2016. 10.

[그림 2] 중·유럽 고속화물열차 3개 루트의 화물 배후지



자료 : 상동.

[그림 2]와 같이 '중·유럽 고속화물열차'의 동부루트 주요 배후지는 동북·화동·화중 등 지역으로 '징후선(京沪线, 베이징~상하이)' 및 '하대선(哈大线, 하얼빈~다롄)' 노선을 이용하여 화물을 수송한다. 중부 루트의 주요 배후지는 화북·화중·화남 등 지역으로 '징광선(京广线, 베이징~광저우)', '지얼선(集二线, 네이멍구자치구 우란차부(乌兰察布)~얼렌하오터)' 노선을 이용하여 화물을 수송한다. 서부루트의 주요 화물 배후지는 중국의 서북·서남·화중·화남 등 지역으로 '룽하

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운항 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 기존부터 운행 중인 주요 직통노선

중국 출도착	통과 국경	해외 출도착	운행 방향
충칭	아라산 휘얼귀스	뒤스부르크(독) 등	양방향
	만저우리	체르케스크(러) 등	아웃바운드
정저우	아라산 휘얼귀스	함부르크(독) 등	양방향
	얼텐 하오터	"	양방향
청두	아라산 휘얼귀스	우치(폴) 등	양방향
우한	아라산 휘얼귀스	파르두비체 등	양방향
	"	함부르크 등	"
	만저우리	툼스크(러) 등	인바운드
쑤저우	만저우리	바르샤바(폴) 등	아웃바운드
	"	브레스트(벨) 등	인바운드
이우	아라산 휘얼귀스	마드리드(스) 등	양방향
선양	만저우리	함부르크 등	양방향
창사	만저우리	함부르크 등	양방향
란저우	아라산 휘얼귀스	함부르크 등	양방향
베이징/텐진	얼텐 하오터	울반바토르(몽) 등	양방향
렌윈강	아라산 휘얼귀스	알마티(카) 등	양방향
잉커우	만저우리	자바이칼스크(러) 등	양방향

이선(陇海线, 간수성 란저우~장쑤성 렌윈강)’과 ‘란신선(兰新线, 란저우에서 신장자치구 아라산커우)’ 등 간선 철도노선을 이용하여 화물을 수송한다.

2. 중·유럽 고속화물열차의 허브 및 거점 계획

2016년 국가발전개혁위원회가 발표한 「중·유럽 고속화물열차 건설 발전계획(2016-2020년)」(이하 「발전계획」으로 약칭)에 따르면, 「중·유럽 고속화물열차」는 간선과 지선을 조합한 ‘허브 앤 스포크(Hub and Spoke)’ 방식에 따라, ① 내륙 주요 화물공급지, ② 주요 철도 허브, ③ 중요 연해항만 및 ④ 국경 통과지점(통상구) 등에 거점을 설치한다는 계획이다(그림 3) 참조).

[그림 3] 중·유럽 고속화물열차 허브 및 거점 계획도



자료 : 상동.

「발전계획」에 따르면, 먼저 내륙 주요 화물공급 거점은 안정적인 화물을 확보하고 매주 2편 이상의 간선운송 서비스 제공 및 왕복 블록트레인을 편성할 수 있어야 하며, ‘중·유럽 고속화물열차’ 화물을 집하하여 직수송하는 역할을 담당한다. 내륙 주요 화물공급 거점은 충칭, 청두, 정저우, 우한, 쑤저우, 이우, 창사(长沙), 허페이(合肥), 선양(沈阳), 동관(东莞), 시안, 란저우 등이다.

둘째, 주요 철도허브 거점은 주요 국가 종합교통네트워크에서 중요한 위치를 차지하며, 강력한 철도 편성 역량을 갖추고 소량화물을 대량화물로 집하하는 기능과 환적·집산 기능을 수행한다. 주요 철도허브 거점은 베이징 평타이서(丰台西)역, 텐진 난창(南仓)역, 선양 쑤지아툰(苏家屯)역, 하얼빈 하얼빈남(哈尔滨南)역, 지난 지시(济西)역, 난징 난징동(南京东)역, 항저우 차오스(乔司)역, 정저우 정저우북(郑州北)역, 허페이 허페이동(合肥东)역, 우한 우한북(武汉北)역, 창사 주저우북(株洲北)역, 충칭 싱룽창(兴隆场)역, 청두 청두북(成都北)역, 시안 신평전(新丰镇)역, 란저우 란저우북(兰州北)역, 우루무치 우시(乌西)역, 우란차부 지닝(集宁)역 등이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 기존부터 운행 중인 주요 직통노선
(앞 장에서 계속)

중국 출도착	통과 국경	해외 출도착	운행 방향
칭다오	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	아웃 바운드
우루 무치	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	아웃 바운드
시안	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	양방향
허페이	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	아웃 바운드
지난	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	아웃 바운드
둥관	아라산/ 휘얼귀스	알마티 등	아웃 바운드

자료 : 「중·유럽 고속화물열차 건설
발전계획(2016~2020년)」,
2016. 10.

셋째, 연해 주요 항만 거점은 국경 통과 과정에서 중요한 역할을 하며 완비된 철도 및 수운 연결운송 여건을 구비해야 한다. 매주 3편 이상의 직통 간선 운송 서비스를 제공하며, 중·유럽 철도루트에서 국제 해운 및 철도운송을 연결하는 기능을 수행한다. 연해 주요 항만 거점은 다롄, 잉커우(营口), 텐진, 칭다오, 톈윈강, 닝보, 샤먼, 광저우, 선전, 쉰저우 등이다.

넷째, 국경 통과 거점은 중·유럽 고속화물열차 루트에서 중요한 국경 철도 통상구이며, 출입국 검사 및 검역, 통관 편리화, 화물 환적 등 기능을 담당한다. 아라산커우, 휘얼귀스, 얼렌하오터, 만저우리를 꼽을 수 있다.

‘중·유럽 고속화물열차’의 운행노선은 직통 노선과 환적 노선으로 구분된다. 직통 노선은 내륙 주요 화물공급 거점, 연해 주요 항만 거점과 해외 도시 간 운행하는 ‘점 대 점(Point to point)’의 직통 노선이다. 환적 노선은 주요 철도 허브 거점에서 현지 및 기타 도시의 소량 화물을 집하한 뒤 운행하는 블록트레인 노선을 말한다(그림 3)의 좌측 표 참조).

3 중·유럽 고속화물열차 주요 운행 노선 및 성공 사례

2018년 들어서 ‘중·유럽 고속화물열차’의 운행 노선은 더욱 확대되었다. 2018년 4월 기준, ‘중·유럽 고속화물열차’는 중국 내 43개 도시와 유럽의 14개 국가와 42개 도시를 연결하고 있으며, 총 노선 수는 65개로 이중 아웃바운드발차 노선이 46개, 인바운드 회차 노선이 19개이다(자세한 운행 노선 현황은 ‘첨부 참조’¹⁰⁾. ‘일대일로’의 육상축 부분인 ‘실크로드 경제벨트’의 중국 주요 거점지역들은 바다와 먼 내륙지역, 특히 서부지역의 도시들로 국외로의 연계에 있어서 태생적인 어려움을 지니고 있었다. ‘중·유럽 고속화물열차’는 이러한 내륙지역의 대외개방의 한계성을 타파하는 중요한 수단이 되었다.

1. 충칭 ‘위신어우’

‘중·유럽 고속화물열차’의 선도자라 할 수 있는 충칭의 ‘위신어우’ 열차는 하나의 운송수단을 넘어서 충칭의 산업 고도화 및 대외무역 발전에 큰 기여를 하고 있다. ‘서부대개발’ 및 중서부지역으로의 산업이전 장려 정책에 따라 충칭은 글로벌 기업인 HP, 폭스콘(Foxconn), 에이스, 아수스, 시스코시스템, 도시바, 대만의 콰타(Quanta), 인벤텍(Inventec), 컴팔(Compal), 위스트론(Wistron), 페가트론(Pegatron) 등 국내외 대규모 IT, OEM 브랜드들과 860여개에 달하는 부품업체들을 유치했다¹¹⁾.

‘위신어우’ 열차의 개통은 충칭의 IT(특히 노트북) 산업 클러스터의 운송 문제를 해결하기 위해서 시작되었지만, ‘일대일로’ 전략의 추진과 함께 점점 더 많은 지역과 다양한 제품들이 ‘위신어우’를 통해 유럽으로 수출되고 있다. 일례로 ‘중칭리판자동차(LIFAN MOTORS)’는 러시아에서 가장 잘 팔리는 중국 자

10) CRCT 홈페이지(www.crct.com)

11) 中国经营报, “黄奇帆提‘更大担当’的背后含义是什么?”, 2016. 1. 22.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동차 브랜드 중 하나이자 ‘위신어우’의 중요한 고객이다. 또한 충칭은 커피콩을 생산하지 않고서도 ‘허우구커피(后谷咖啡)’와의 협력을 통해 ‘커피전용 열차’를 개통하면서 중국 최대의 커피 현물거래 플랫폼을 구축했다. 2016년 3월 설립된 ‘충칭커피교역센터(Chongqing Coffee Exchange)’는 운영 1년여 만에 누적 거래액 130억 위안(2017년 말 기준)을 달성했다.

2. 청두 ‘룽어우’

쓰촨성 청두 출발 열차인 ‘룽어우(蓉欧)’ 열차의 개통은 청두의 투자 환경을 제고하고, 도시 경쟁력을 크게 높였다. ‘룽어우’ 열차는 3개의 운행 노선으로 나누어진다. 먼저 중간노선은 총 9,826km 길이로 폴란드 루지와 독일의 뉘른베르크, 네덜란드의 탈튀르흐, 벨기에의 헨트 등 서유럽 끝단 도시들까지 이어진다. 남쪽노선은 카자흐스탄의 아스타나를 통과하여 터키의 이스탄불까지 이어지며 중앙아시아, 서아시아, 남아시아 및 남유럽 지역들을 연계한다. 북쪽노선은 CIS 및 기타 동유럽 국가, 러시아 모스크바를 잇고 있다.

‘룽어우’ 열차는 다양한 노선과 지역 정부의 지원을 통해 현지 생산제품 뿐만 아니라 타 지역 제품 유치도 활발하다. 대표적으로 대만 IT기업인 AOC는 샤먼의 항구로 들어와 ‘룽어우’를 통해 제품들을 폴란드 루지로 보낸다. 또한 DHL, UPS를 포함한 여러 글로벌 물류기업들도 화동, 화남, 화북 및 청두 현지의 IT제품, 자동차 부품, 가전제품, 의류제품, 공업품, 일용품 등 화물들을 모아 유럽으로 운반한다¹²⁾. 애플, Dell, TCL, 거리그룹(格力集团), 선룡자동차(神龙汽车), 폭스바겐 등이 ‘룽어우’ 열차의 큰 고객층이다. 또한 회귀 화물 유치에도 공을 들이고 있으며, 현재 청두 철도통상구는 육류, 과일 및 완성차 수입지정 통상구의 자격을 획득했다.

3. 시안 ‘창안호’

시안의 ‘창안호(长安号)’ 열차는 컨테이너와 무개화차가 혼합 편성된 열차로 컨테이너 화물과 대형설비를 같이 운송 가능하다. 또한 ‘창안호’가 출발하는 시안국제항무구(西安国际港务区)는 중국 내륙항(Dry Port) 중에서는 최초로 국제코드(CNXAG)와 국내코드(61900100)를 동시에 보유하여 편리한 국제 운송에 기여했다.

현재 바오지석유관유한회사(宝鸡石油钢管)는 ‘창안호’를 통해 인도, 수단 등 20개 이상의 국가로 제품을 수출하고 있으며, 산시중공업자동차(陕西重汽)도 ‘창안호’의 주요 고객이다¹³⁾.

4. 우한 ‘한신어우’

우한 역시 비교적 빠른 시기에 ‘한신어우(汉新欧)’를 개통했으며, 현재 우한부터 체코의 파르두비체, 폴란드의 고주프비엘코폴스키, 러시아의 모스크바,

12) 우리나라 서중물류 등도 중국 연해지역으로 온 수출품을 내륙인 청두까지 옮긴 후 ‘룽어우’를 통해 다시 유럽으로 운송하기도 함, 머니투데이, “현대상선·서중물류 ‘유럽행 TCR 블록트레인’ 시작”, 2017. 12. 12.

13) 中欧班列研究报告(http://www.360doc.com/content/18/0412/08/48324809_744919965.shtml), 2018. 4.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

벨라루스의 민스크, 독일의 함부르크 등 다양한 유럽 도시들을 육로로 연결하였다. AOC, 잉리그룹(英利), 치홍과학기술(奇宏科技) 및 글로벌 스포츠기업 데카트론(DECATHLON), 분유 기업인 아오유(澳优) 등이 주요 고객이다. 아웃바운드 화물로는 주로 목재를 운송하고 있다.

5. 정저우 ‘정어우’

이미 중국에서 제일 먼저 ‘B2B2C’ 플랫폼을 운영한 정저우¹⁴⁾는 ‘정어우(郑欧)’ 열차를 통해 단일한 운송에서 벗어나 무역과 결합한 ‘유럽행 열차+전자상거래’란 운송모형을 만들었다. ‘정어우’ 열차의 운영주체인 ‘정저우국제내륙항(郑州国际陆港)’은 유럽, 중앙아시아, 한국 등의 생산공장과 무역기업들을 연계하여 전자상거래 업무를 진행하고 있다.

[표 1] 중·유럽 고속화물열차 주요 노선 운행 현황

노선	개통	노선 길이/ 소요기간	주요 화물 공급지 / 주요 제품	2017년 운행 수	주기
1 위신어우 (충칭~뒤스부르크 등)	‘11.3.	11,179km/ 약 13일	현지 및 인근지역 화물 중심/ IT제품(충칭), 자동차 부품, 완성차, 커피콩, 식품 등	700회	1편/일 이상
2 톈어우 (청두~우치 등)	‘12.12.	9,826km/ 약 10일	청두 생산품 및 샤먼, 쿤밍 수출품/ IT제품(청두), 완성차 및 차량 부품, 일용품, 특용 작물, 의류, 신발 등	777회	1편/일 이상
3 창안호 (시안~바르샤바 등)	‘13.11.	9,048km/ 약 12일	창삼각·주삼각 지역, 텐진, 산둥 등/ 기계설비, 가구, 음료기기, 제빙기, 알루미늄제품, 전자설비 등	166회	2~3편/ 주
4 한신어우 (우한~체코/폴란드 등)	‘12.10.	10,700km/ 약 15일	후베이성, 화둥·화남지역/ 노트북·컴퓨터, 의류, 완구, 기계, 자동차, 목재(회귀)	375회	1편/일
5 정어우 (정저우~뒤스부르크 등)	‘12.7.	10,245km/ 약 15일	허난, 산둥, 저장, 푸젠성/타이어, 고급의류, 문화·체육용품, 공예품,	493회	1편/일 이상

자료 : CRCT 및 中欧班列研究报告(www.360doc.com/content/18/0412/08/48324809_744919965.shtml)

4 중·유럽 고속화물열차의 경쟁력과 문제점

1. 중·유럽 고속화물열차의 운행 주체

현재 ‘중·유럽 고속화물열차’는 주로 각 지방 정부를 중심으로 하여 철도부, 해관, 국유운송기업 등이 협력하여 운영되고 있으며, 화물은 주로 시장의 여러 화물주선업체들을 통해 집하하고 있다. 중·유럽 고속화물열차는 중국철도총국이 개통하고 각 노선의 운송 가격이 정해져 있으며 중국철도총국이 결정한다. 그러므로 결국 중국내의 관리주체는 ‘중국철도총국’이라 할 수 있고, 중국 외 구간의 관리는 해당 구간 철도가 속한 각 국가들이 담당한다.

14) ‘B2B2C’는 기업 간 전자상거래(B2B)와 기업 대 소비자 전자상거래(B2C)를 결합시킨 형태의 전자상거래로, 정저우는 2015년 중국 최초의 B2B2C 플랫폼인 ‘완국통판(万国优品)’을 개설함, 经济技术开发区, “国内首个B2B2C(多用户跨境交易)平台在郑州经开区上线”, 2015. 7. 22.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

열차의 운행 주체는 크게 두 가지로 분류할 수 있다. 첫 번째는 각 지방 정부의 지원 속에서 국유운송기업 혹은 기업들이 협력하여 열차 운영기업을 설립하여 운영하는 형태로 대부분이 이에 속한다. 일례로, 충칭발 열차(위신어우)의 경우 ‘위신어우(충칭)물류유한공사(渝新欧[重庆]物流有限公司)’¹⁵⁾, 우한의 ‘우한한어우국제물류유한공사(武汉汉欧国际物流有限公司)’¹⁶⁾, 정저우의 ‘정저우국제내륙항개발건설유한공사(郑州国际陆港开发建设有限公司)’ 등을 꼽을 수 있다. 현재 이러한 기업들은 보편적으로 해당 지방정부로부터 보조금을 받고 있다¹⁶⁾.

두 번째는 열차 출발지의 민영기업이 혼자 혹은 다른 기업들과 협력하여 운영하는 형태이며, 이우(义乌)에서 출발하는 열차(이신어우)가 대표적으로 이 열차는 이우시텐명실업투자유한회사(义乌市天盟实业投资有限公司, YXE)가 운영한다¹⁷⁾. YXE는 2017년 중국화통투자자산관리(华融资产管理), 웬통택배 등의 투자를 유치하며 ‘중·유럽 고속화물열차’ 시장화 발전의 모범사례로 꼽힌다.

2. 중·유럽 고속화물열차의 경쟁력

철도운송의 서비스 수준을 결정하는 요소는 신뢰성, 정시성, 운송빈도 등을 꼽을 수 있다. 신뢰성은 계약대로 지정된 장소에 약속된 시간에 안전하게 운송되는 것이며, 정시성은 예정된 시간에 계획대로 배송되는 것이다¹⁸⁾. 운송빈도는 재고를 발송시키지 않고 화주의 재고관리 속도에 맞게 열차운행을 배정하는 것이다. 산업의 분업화, 고객 맞춤형 생산, 전자상거래의 발달 등으로 인해 ‘소량, 다품종’ 화물운송이 증가함에 따라 대량의 운송에 비해 이러한 정시성, 운송빈도 등의 운송서비스가 더욱 중요해 지고 있다. 또한 소규모 국제 거래가 활발해 짐에 따라 중소기업의 역할이 커지고 있는데, 생산 규모와 주문량에 한계로 인해 매회 운송량이 컨테이너 하나를 채우지 못하는 상황이 빈번하다¹⁹⁾. 이러한 ‘소량’ 운송에는 전통적인 해운보다는 철도운송이나 항공운송이 더욱 적합할 수 있다.

해상운송은 모든 운송 방식 중에서, 안정성이 상대적으로 낮고, 운송 과정이 복잡하며, 차량, 부두, 경유 항만 및 날씨 상황 등 여러 가지 요인의 영향을 받을 수 있어 기항이 일시 취소되거나(포트 클로징), 항만에 도착해서 정박장을 찾을 수 없는 등의 문제가 발생할 수 있다. 또한, 현재 위치 추적이 신속히 되지 않거나 정체가 되는 상황이 비교적 많이 발생한다. 항공운송의 리드타임은

15) ‘위신어우(충칭)물류유한공사’의 경우 충칭교통운송홀딩스(지분 41.1%), 중국철도국제복합연계운송유한공사(CRCT의 자회사, 지분 10%), DB Schenker(16.3%), 러시아철도물류회사(16.3%), 카자흐스탄 운송서비스주식유한공사(16.3%)가 합작한 중외합작기업임, Baidu 기업정보(<https://xin.baidu.com>).

16) 보조금의 규모는 컨테이너 당 2~3,000달러 수준이며, 전체 비용의 10~40%에 달하여 경쟁력 있는 운임을 형성할 수 있는 이유로 지목됨, 冯其云等, “一带一路视域下中欧班列发展模式探索”, 2018. 5.

17) YXE는 2012년 설립, ‘위신어우’의 운영 및 관련된 LCL업무, 국제택배, 공급사슬관리, 통관, 공급사슬관리 등을 주요 사업으로 하고 있으며, 현재까지 마드리드, 파리, 런던 등으로 가는 8개 ‘위신어우’ 노선을 운영 중에 있음. YXE홈페이지(www.yixinou.com).

18) 홍갑선, 「대륙철도 연계 철도화물운송 활성화 전략」, 2003.

19) 다수의 유명 물류회사를 대상으로 한 2016년 수출입 운송 결과에 따르면(해운), FCL 운송은 전체 수출입 운송의 30%, LCL운송이 전체의 70%를 차지함, 何伟华, “从海运集装箱与国际空运市场看中欧铁路运输发展的趋势”, 2017. 12. 3.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

비교적 짧고, 상대적으로 안정성이 좋으며, 전체 서비스 중의 위치추적 서비스 또한 비교적 정확하다. 하지만, 비용 역시 높아 고객들에게는 큰 부담으로 작용하고 있다.

중국 유럽 간 열차는 상대적으로 해운과 비교했을 때 장점으로 리드타임 외에도 안정성을 들 수 있는데, 만약에 극단적인 기후 상황만 아니라면 전반적으로 안정적인 서비스를 제공한다. 또한 운송원가를 보면 중·유럽 고속화물열차의 항공운임보다 상당히 낮다. 아래 [표 2]와 같이 충칭~뒤스부르크를 기준으로 보았을 때, ‘중·유럽 고속화물열차’의 운임은 항공의 약 1/4 수준이다.

[표 2] 충칭~뒤스부르크 운임 및 시간 비교(40피트 컨테이너)

운송수단	운송비용 구성	운송비용	운송시간
중·유럽 고속화물열차 (충칭)	국내운송 구간 : 충칭~아라산커우	2,500USD	3일
	통관 : 국경에서 통관 및 환적	1,150USD	2일
	국외 운송 : 아라산커우~뒤스부르크	4,000USD	10일
	기타 비용 (화물대리비용, 철도 건설비용, 기타 부가비용)	1,350USD	-
	합계	9,000USD	15일
수운(창장)~해운 연계운송	-	4,000USD	36일
항공운송	-	36,000USD	3일

자료 : 焦知岳, “中欧班列运输存在的高成本问题及原因分析”, 2018. 7.

주 : 상기 운임은 참고용이며, 물량 등에 따라 운임 조정이 가능함.

3. 중·유럽 고속화물열차의 문제점

‘일대일로’ 전략 추진과 함께 ‘중·유럽 고속화물열차’의 중요성이 주목받고, 빠르게 활성화되고 있지만, 아직은 발전 초기단계로서 종합 운송원가가 높은 편이고, 무질서한 경쟁, 수출입 인·아웃바운드화물의 불균형, 통관 절차의 불편함 및 노선의 교통인프라 문제, 관련 서비스의 연계 능력 부족 등이 향후 해결해야 할 문제점들이 많이 존재한다.

‘중·유럽 고속화물열차’의 가장 큰 문제점은 상기 [표 2]와 같이 여전히 높은 운임을 들 수 있다. 정부 보조금 및 인바운드 화물의 증가 등을 통해 개통 초기에 비해 운임이 낮아졌다고는 하지만 여전히 해운에 비해 높은 운임을 보이고 있다. 또한 현재 보편적인 정부의 보조금이 언제까지 유지될지는 미지수이고, 결국 ‘시장화’의 방향으로 발전해야 된다.

각 지역에서 출발하는 ‘중·유럽 고속화물열차’들은 지역 정부를 필두로 조직되었기 때문에, 각 지역이 그 지역의 무역액 증가 및 정치적인 업적 등을 이유로 새로운 노선들을 중복 개설함으로써 노선 및 화물 배후지의 중복 문제가 심각하다. 이는 결과적으로 철도의 적체를 초래하고, 아직까지는 정부의 보조금에 의존하고 있기 때문에 무질서한 경쟁과 철도자원의 낭비를 야기하고 있다. 어쩌면 중·유럽 고속화물열차의 빠른 시장화가 더 큰 발전을 가져올 수 있을 것이다. 일례로, ‘이신어우(义新欧, 이우~유럽)’ 열차가 바로 시장화의 산물로서 동시에 유일하게 공컨테이너 운반이 없는 열차인데, 정부 보조금이 완전히 없는 상태에서 사실상 흑자를 냈다는 점은 시장화의 성공적인 운용



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

사례라고 밖에 할 수 없다. 결국은 인·아웃바운드 균형과 특색있는 서비스를 통해 보조금이 아닌 시장화로 가야 한다.

반면 중국과 유럽 간 열차가 지나가는 노선 중의 일부 국가는 기초 인프라가 낙후되어, 열차 운행 속도가 시속 20km까지 떨어지고, 통관 수속이 까다로우며 철도 규격이 통일되지 않아 도중에 빈번하게 환적을 해야 하므로 원가비용을 높이면서 효율을 떨어뜨리고 있다. 국외운송 가격이 국내보다 훨씬 높고, 공간의 한계 등으로 중국~유럽 간 화물운송 원가절감이 어려운 실정이다.

회귀 화물의 공급이 부족해 공컨테이너 현상이 심각한 것은 현재 모든 열차편이 가지고 있는 최대의 문제점이다. 현재 유럽 및 중앙아시아 무역에서 중국은 막대한 무역 흑자를 내고 있지만, 회차 화물(인바운드 화물)이 없어 운반된 컨테이너 상자가 하역 후에 어쩔 수 없이 현지에서 헐값에 팔 수 밖에 없어 큰 낭비를 초래하고 있다.

5 중·유럽 고속화물열차 기회 및 전망

‘중·유럽 고속화물열차’가 아무리 활성화되었다고 하더라도 전체 국제 운송에서 차지하는 비중은 해운에 비해 낮다. 하지만 중·유럽 고속화물열차는 중국 ‘일대일로’ 전략의 상징으로 여전히 많은 기회들이 있다.

먼저 기초 인프라의 상호 연계는 ‘일대일로’ 전략의 전제이고, ‘중·유럽 고속화물열차’의 순조로운 연결의 토대이다. 그러나 ‘육상 실크로드 경제벨트’ 상에 위치한 중국 서부지역 각 성의 철도와 도로 네트워크는 중국의 평균수준 이하이고, ‘일대일로’ 연선국가 특히 주요 관통로인 중앙아시아 국가들의 기초인프라도 여전히 낙후되어 있는 실정이다. 하지만 현재 많은 중국 건설사들이 ‘일대일로’와 연계된 인프라 건설에 참여하고 있다.

2016년 중국의 대외 청부공사 사업 영업액은 1,594억 달러를 기록했고, 이중 ‘일대일로’ 연선국가에 투입된 사업비만 760만 달러로 전체 청부공사 영업액의 약 절반(47.7%)를 차지하고 있다²⁰⁾. 중·유럽 고속화물열차의 급속한 발전에 따라 더 많은 중국 기업들이 중·유럽 고속화물열차 노선에 있는 경유 국가들의 철도, 역 및 하역, 집산, 물류 등에 관한 기초 인프라 건설을 점점 더 원하고 있다.

또한 ‘일대일로’ 전략은 그 자체가 아시아, 유럽, 아프리카 등 연선국가들의 상호 연결을 이루며, 경제협력을 통해 중국 내 공업과잉 생산을 해소하는 데 주요 목적이 있다. 중·유럽 고속화물열차의 편리함은 더 많은 내륙 기업들이 바다를 통하지 않고도 이 열차를 통해 직접 중앙아시아 및 중유럽 등 국가들과 교역 왕래를 할 수 있도록 한다. 열차의 편리함과 항공운송에 비해 상대적으로 낮은 원가는 기업들의 발전 및 무역 수요를 증가시켰으며, 이로써 자금 수요 역시 늘어나고 있다.

20) 搜狐财经, “中国工程承包商 发力一带一路”, 2017. 5. 12.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년 1월 5일, 신화통신에 따르면, 인민은행 충칭 영업 관리부 등 9개 부처가 공동으로 「운송장 용자 추진과 충칭 육상무역 발전 촉진에 관한 지도의견(关于推进运单融资促进重庆陆上贸易发展的指导意见)」(이하 「지도의견」으로 약칭)을 발표하고 철도화물운송장(Railway bill)을 통한 용자를 실현시켰다. 이는 ‘위신어우’ 열차와 중국 ‘싱가포르(충칭)의 상호 연계 시범사업’을 통해 ‘남향대 통로 건(南向大通道)’ 건설 등에 필요한 자금 수요를 충족시키기 위한 것으로서 일부 물류 기업들은 철도화물 운송에 성공했고, 일부 금융기관들은 철로 운송장 및 주문 계약서의 신용장 개설을 실현하여 자동차, 기계설비 등 수입업체의 담보 무역용자를 강화할 수 있게 되었다. 충칭이 발표한 지도의견은 일종의 신호탄으로 하여, 앞으로 수요 증가에 따라 철도 운송장의 용자 기능 또한 갈수록 중요한 역할을 할 것으로 보인다²¹⁾.

‘일대일로’ 전략 외에도 ‘중·유럽 고속화물열차’의 발전 기회는 환경보호에서 찾을 수 있다. 급격한 산업화로 인한 환경오염이 심각한 사회문제로 대두되면서 중국에서는 급기야 공식 문건에 ‘푸른하늘 수호전(蓝天保卫战)’이란 용어를 사용하며 환경오염과의 ‘전쟁’을 선포했다. 물류 분야 역시 강력한 친환경 요구를 받고 있고 이러한 측면에서 전통적인 친환경 운송으로 볼 수 있는 철도운송이 다시금 주목을 받고 있다.

올해 6월 국무원이 발표한 「푸른하늘 수호전 승리를 위한 3년 행동계획(打赢蓝天保卫战三年行动计划)」에서는 2020년까지 철도화물운송량을 2017년 대비 30% 증가시키고, 특히 ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이성)’ 지역에서는 40% 증가시킬 계획이라고 발표했다²²⁾. 또한 중국 전체 및 ‘중·유럽 고속화물열차’의 주요 배후지인 중서부지역의 산업고도화는 향후 철도운송에 비교적 적합한 IT제품, 반도체 등 고부가가치 제품의 생산이 증가를 가져오게 되어 철송시장의 활기를 불어넣을 것으로 전망된다.

6 시사점

‘중·유럽 고속화물열차’ 발전의 장기적인 측면에서 보았을 때, 현재 정부의 지원에 의존하는 방식을 탈피하여 시장화 발전이 불가피할 것이다. 시장 메커니즘에 따라 질서있는 경쟁구도의 형성은 많은 물류와 포워더 및 공급사슬 기업의 입장에서 도전이자 기회가 될 수 있다.

시장화 과정 속에서 우리나라 물류기업들도 경쟁력 있는 지역의 ‘중·유럽 고속화물열차’의 지분 참여 혹은 합자 운영기업 설립 역시 모색해 볼 수 있을 것이다. 앞서 언급했듯이 충칭의 ‘위신어우’도 DB Schenker와 같은 외자 물류 기업들의 지분이 포함되어 있는 점을 참조해야 될 것이다.

21) 中欧班列研究报告(www.360doc.com/content/18/0412/08/48324809_744919965.shtml)

22) 2017년 중국의 철도 화물운송량은 전년대비 10.7% 증가한 36.89억 톤으로 각 운송수단(도로, 수운, 항공, 철도) 중에서 가장 높은 증가율을 기록, 중국 전체 화물운송량의 약 7.8%를 차지함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

최근 들어 한반도의 화해분위기로 인해 한반도 종단철도(KTR)가 다시 논의되고 있다. 향후 우리나라는 포스트(Post) 통일시대에 대비하여 해운뿐만 아니라 동북아시아의 대륙연결 철도망인 중국횡단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TSR), 몽골횡단철도(TMGR, Trans Mongolia Railway), 만주횡단철도(TMR, Trans Manchuria Railway) 등의 철도노선에 연계할 수 있는 방안을 조기에 확보하는 것이 무엇보다 필요하다.

다행히 우리나라는 지난 6월에 키르기스스탄에서 열린 OSJD²³⁾ 장관급 회의에서 북한의 찬성표를 얻어 정회원으로 가입하게 되면서 중국횡단철도(TCR)와 시베리아횡단철도(TSR)를 포함해 28만 km에 달하는 국제노선 운영에 참가할 수 있게 됐다. 이번 광복절 경축사를 통해 문재인 대통령은 ‘동아시아 철도공동체’를 제안²⁴⁾한바 있다. 이 공동체는 우리 경제지평을 북방대륙까지 넓히고 동북아 상생번영의 대동맥이 되어 동아시아 에너지공동체와 경제공동체로 이어질 것을 기대하고 있다. 이 구상은 현재 남북이 판문점 선언에 따라 진행 중인 남북철도 연결사업과 밀접하게 연결돼 있다.

하지만 남북철도가 연결된다 하더라도, 결국 중국 혹은 러시아를 경유하여 유라시아 대륙을 종단할 수밖에 없다. 그런 의미에서 ‘중·유럽 고속화물열차’의 노선 상의 많은 문제점들은 향후 한반도 종단철도 운영에서 함께 고민해야 할 문제일 것이며, 문제해결에 동참하는 노력이 필요할 것이다. 또한 ‘일대일로’ 전략을 같이 활용하여 유라시아 철도노선 상의 주요 거점 및 시장에 투자도 고려할 수 있을 것이다.

김세원 전문연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

23) OSJD(국제철도협력기구, Organization for cooperation of Railway)는 유라시아 대륙의 철도 운영국 협의체로서 북한과 중국, 러시아를 포함한 28개국이 정회원국으로 참여하고 있음. 우리나라는 2015년부터 매년 OSJD 가입을 추진했으나 다른 정회원인 북한의 반대로 빈번히 무산된 바 있음(<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/06/07/0200000000AKR20180607092100003.HTML>, 2018. 8. 10. 검색).

24) 문 대통령은 광복절 경축사에서 제안한 동아시아철도공동체는 동북아 6개국(남·북한, 일본, 중국, 러시아, 몽골)과 미국이 함께 하게 되는데, 이 공동체가 동북아 다자평화안보체제로 가는 출발점이 될 것이라고 강조했음(<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/06/07/0200000000AKR20180607092100003.HTML>, 2018. 8. 10. 검색).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

첨 부

‘중·유럽 고속화물열차’ 운행 노선(2018년 7월 기준)

No	국내운행 열차번호	운행 주기	출발 시간	운행 기간	출발~도착도시	국경역 (중국)	경유국가	
1	X8001	2편/주	13:52	약 15일	정저우(시안)~ 함부르크/뒤스부르크/ 뮌헨	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
2	X8003	1편/주	8:04			휘얼귀스		
3	X8005	1편/주	1:59					
4	X8069	1편/주	4:00					
5	X8202/3	2편/주	18:40	약 15일	정저우(우한)~ 함부르크/모스크바	얼렌하오터	몽골, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
6	X8013	1편/주	10:57	약 15일	충칭~뒤스부르크	아라산커우 /휘얼귀스	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
7	X8019	2편/주	12:49			아라산커우		
8	X8075	3편/주	10:30			휘얼귀스		
9	X8083	1편/일	7:01			아라산커우		
10	X8434	3편/주	18:58				얼렌하오터	몽골, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
11	X8412/1	2편/주	17:34	약 10일	충칭~치에얼커시커 (切尔克斯克)	만저우리	러시아	
12	X8016/5	1편/주	23:15	12~15일	청두~우치/ 뉘른베르크/탈뷔르흐	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일,네덜란드	
13	X8056/5	1편/주	14:40					
14	X8086/5	1편/일	22:40			휘얼귀스		
15	X8090/89	1편/일	12:26					
16	X8078/7	3편/주	7:52					
17	X8062/1	1편/주	11:41					
18	X8064/3	1편/주	11:31					
19	X8406/5	2편/주	11:34	12~15일	우한~민스크/ 모스크바/함부르크	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
20	X8017/8/ 7	2편/주	5:38	약 15일	우한~파르두비체/ 우치/함부르크 /뒤스부르크	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 체코 ,독일	
21	X8011/2/ 1	1편/주	22:29			아라산커우		
22	X8024/3	1편/주	18:10	약 18일	이우~마드리드/ 뒤스부르크	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일, 프랑스, 스페인	
23	X8074/3	1편/주	20:44	약 12일	이우(난징)~민스크/ 모스크바	만저우리	러시아, 벨라루스	
24	X8088/7	1편/주	12:23	약 18일	이우~이스탄불	휘얼귀스	카자흐스탄, 아제르바이잔, 아르메니아, 그루지야, 터키	
25	X8066/5	2편/주	17:45	약 15일	허페이~함부르크	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
26	X8402/1	3편/주	2:00	약 12일	쑤저우~바르샤바	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드	
27	X8410/09	1편/주	2:40	약 10일	난징~모스크바	얼렌하오터	몽골, 러시아	
28	X8082/1	1편/주	11:36	약 18일	렌윈강~이스탄불	아라산커우	카자흐스탄, 아제르바이잔, 아르메니아 그루지야, 터키	
29	X8057	0.5편/일	3:35	약 13일	잉커우/다렌 ~모스크바	만저우리	러시아	
30	X8209/10/ 09	1편/주	23:12	약 12일	선양~함부르크	얼렌하오터	몽골, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
31	X8059/60/ 59	1편/일	9:30	약 13일	선양~모스크바	만저우리	러시아	
32	X8428/7	3편/주	11:30	약 15일	창사~함부르크	아라산커우	(카자흐스탄/몽골), 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일	
33	X8422/1	3편/주	21:20			얼렌하오터		



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

34	X8426/5	0.5편/일	6:30	약 12일	광저우/둥관/선전~모스크바/뒤스부르크	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
35	X8302/1	2편/주	17:40	약 11일	톈진~모스크바	만저우리	러시아
36	X8212/1	2편/주	3:54	약 10일	톈진~모스크바	얼렌하오터	러시아
37	X8303	1편/주	22:38	약 10일	즈펑~첼랴빈스크/샤랴타/노보시비르스크 (Kleschikha)	만저우리	러시아
38	X8098/7	1편/주	9:55	약 16일	샤먼~함부르크/부다페스트	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일, 슬로바키아, 헝가리
39	X8208/7	1편/주	11:20	약 13일	샤먼~모스크바	얼렌하오터	몽골, 러시아
40	X8218/7	2편/주	8:13	약 16일	샤먼/간저우~모스크바/바르샤바/민스크/뒤스부르크	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
41	X8432/1	1편/주	9:00	약 10일	린이(臨沂)/지난~모스크바/민스크	만저우리	러시아, 벨라루스
42	X8072/1	1편/주	23:35	약 5일	난통~마자르이샤리프	휘얼귀스	카자흐스탄, 투르크메니스탄, 아프가니스탄
43	X8031	3편/주	10:36	10~15일	하얼빈/따칭~모스크바/바르샤바/함부르크/제브뤼헤	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일, 벨기에
44	X8205	1편/주	21:58	약 5일	우란차부~모스크바	얼렌하오터	몽골, 러시아
45	X8492/1	1편/주	2:16	약 5일	오저우(胶州)~하노이(안원)	펑샹	베트남
46	X8002	1편/주	20:24	약 18일	함부르크~정저우	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
47	X8008	1편/주	21:58		뒤스부르크	아라산커우	
48	X8040	4편/주	20:24		뉘른베르크	아라산커우	
49	X8220/19	1편/일	13:47		탈뷔르흐	휘얼귀스	
50	X8050	1편/주	9:30		우치~충칭/청두	얼렌하오터	
51	X8306/5	2편/주	15:49	약 18일	우치/뉘른베르크/탈뷔르흐~청두	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일, 네덜란드
52	X8042/1	2편/주	20:24		우치/뉘른베르크/탈뷔르흐~청두	아라산커우	
53	X8092/1	1편/일	5:16		우치/뉘른베르크/탈뷔르흐~청두	아라산커우	
54	X8308/7	1편/주	9:30		우치/뉘른베르크/탈뷔르흐~청두	휘얼귀스	
55	X8226/5	1편/주	5:17	약 10일	노보시비르스크~시안	얼렌하오터	몽골, 러시아
56	X8054/3	1편/주	21:58	약 20일	마드리드, 뒤스부르크~이우	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일, 프랑스, 스페인
57	X8044/3	2편/주	21:58	약 18일	함부르크~우한	아라산커우	카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
58	X8408/7	2편/주	22:53	약 15일	브레스트~쑤저우, 보시비르스크~난징	만저우리	러시아, 벨라루스
59	X8058	1편/주	23:50	약 15일	브레스트~선양	만저우리	러시아, 벨라루스
60	X8030/29	2편/주	22:02	약 15일	노보시비르스크~우한	만저우리	러시아
61	X8204/1	3편/주	15:49	약 18일	함부르크~정저우/우한	얼렌하오터	몽골, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
62	X8028	2편/주	0:34	15~18일	슈바르츠하이드~창춘 (노보시비르스크~하얼빈)	만저우리	러시아, 벨라루스, 폴란드, 독일
63	X8034/3	2편/주	22:02	약 16일	노보시비르스크~충칭/시안	만저우리	러시아
64	X8206	1편/주	17:49	약 10일	월시뉴오~지닝	얼렌하오터	러시아, 몽골
65	X8216/5	2편/주	17:49	약 14일	노보시비르스크~샤먼/간저우	얼렌하오터	러시아, 몽골

자료 : CRCT 홈페이지(www.crct.com)를 바탕으로 KMI 작성

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 샤먼(厦門)시, 새로운 Sea & Rail 복합운송 지원책 발표
- 중국 「항만경영관리규정」의 15개 조항 내용 변경
- 칭다오항그룹, 9월 9일부터 11개 항목의 항만 비용에 대한 감면 실시
- 중국 에너지 절약형, 신재생 에너지 자동차와 선박은 세금감면 혜택
- 교통운수부 「환발해지역 LNG터미널 중점배치 방안(2022년)」 발표
- 옌타이(烟台)항, 중국 북방지역 중점 에너지 환적 항만 구축 계획

해운 · 항만 · 물류

- 항만 석탄 자연발화, 항만 석탄재고 문제 가중
- 샤먼항, 최저비용 항만 구축 계획
- COSCO Shipping, 저우산(舟山)에 선박용 저유황유 공급센터 구축
- 교통운수부 : 2025년까지 LNG병커링 서비스 네트워크 구축
- 뚬원강항-취저우(徐州)항 간 해양내하 연계운송 공공지선 서비스 개통
- 광저우 난사(南沙)항 통관시간 단축, 최대 2시간에 통관

- 올해 상반기 산둥해운(SHANDONG SHIPPING) 매출액 전년 동기대비 35.6% 증가
- 칭다오(靑島) 해외전자상거래 ‘항공·해상’ 복합운송 전용노선 개통
- 다롄항 자동차 부두 4번 선석 착공
- 교통운수부, 항만 대형설비에 대한 방풍 안전능력 강화 지시
- 2020년까지 창장 주요 항만터미널에 육상전력공급시설(AMP) 설치 완료 계획

해양 · 수산

- 자연자원부 「2017년 도서통계조사공보」 발표
- 국무원, 「연해습지 보호 강화, 바다매립 업격 통제에 관한 통지」 발표
- 중국 국산 수중 글라이더 북극 과학 탐사에 최초로 사용
- 「저장성 생태보호 레드라인」 정식 발표, 관할해역의 1/3을 ‘레드라인’에 포함
- 「선전시 연안 종합보호와 이용 계획」, 정부 심의 통과
- 저장성 「해안선 보호와 이용 관리 강화에 관한 의견」 발표
- 중국 ‘텐옌호(天恩号)’ 북극 동북항로 첫 항행 성공





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 샤먼(廈門)시, 새로운 Sea & Rail 복합운송 지원책 발표

최근 샤먼시는 「샤먼항 Sea & Rail 복합운송 발전 추진에 관한 샤먼시의 의견서(廈門市促進廈門港海鐵聯運發展的扶持意見)」(이하 「의견서」로 약칭)를 정식 발표하여, 이미 근 10년간 실행되어 온 Sea & Rail 복합운송에 대한 보조금 정책의 유효기간을 연장하였고 보조금 지급 범위 또한 크게 확대되었으며 단거리 바지운송보조금, 정액 외 보조금 등이 새로 추가되었다.

「의견서」에 따르면 Sea & Rail 복합운송을 통해 샤먼항에서 수입 및 수출되는 화물은 철도운송거리에 따라 운영자에게 TEU당 200~800위안의 보조금을 지급한다. 동시에 TEU당 180위안의 단거리 바지운송 보조금을 새로 설정하여 Sea & Rail 복합운송의 인프라가 부족한 점을 개선하여 샤먼시 철도 연계운송의 마지막 1km 운송 문제를 해결하여 샤먼항이 내륙 경제배후지역로부터 화물유치 경쟁력을 강화한다는 계획이다. 이와 같이 지원책이 개선된 후, 샤먼항의 Sea & Rail 복합운송의 경우 철도 구간에서의 운송비용이 Ningbo항과 선전 옌토평항과 동일한 기준에 도달하게 되어 보다 많은 중·서부지역의 화물을 유치할 수 있을 것으로 기대된다.

<자료 : 福建省交通运输厅, 2018. 7. 30.>

2 중국 「항만경영관리규정」의 15개 조항 내용 변경

「항만경영관리규정」은 「항만법」의 중요한 규정 중의 하나로서, 항만의 질서를 규정하고, 건전하고 질서 있는 발전을 확립하는데 긍정적 작용을 하고 있다. 하지만, 항만경영 시장의 끊임없는 변화와 ‘광관푸(放管服, 시장기능 강화와 서비스 기능개선)’ 개혁 추진이 심도 있게 진행 될수록, 「항만경영관리규정」의 일부 내용은 이러한 변화에 뒤처지고 있는 실정이다.

최근 「항만경영관리규정」의 전면적인 정리 및 간결화, 최적화를 통해 공정한 경쟁, 질서 있는 시장체계를 개방, 항만의 질적 발전을 촉진하고, 효과적이면서도 미시적 경제 주체가 활성화되며, 거시적으로 경제를 조정할 수 있는 시장체계를 마련해야 할 것으로 보인다. 수정된 내용은 크게 다음 3개의 항목이다.

첫 번째는 항만경영 허가 사업의 간소화이다. 이번 개정은 국무원의 광관푸 개혁 실행 심화에 따른 것으로, 항만의 주 업무에 더 집중하여, 항만 경영허가 내용에 대해 간소화했으며, ‘컨테이너의 야적과 하역 및 화물에 대한 간단한 처리’, ‘항만 선박 서비스’ 그리고 ‘항만시설 설비와 기계의 유지 보수’ 등 경영 허가과 관련된 세부 항목들을 삭제했고, 보류했던 항만경영 허가의 구체적 내용, 조건, 과정들을 구체화하였다.

두 번째는 항만 예인선 경영 허가 조건의 보완이다. 항만 예인선의 경영시장을 한 단계 더 개방하기 위해, 항만 예인선 경영의 안전하고 질서 있는 발전을 촉진하고, 예인선 경영 시장의 시범 경험의 기초를 쌓는다는 목표로 기업 법인자격, 경영 장소, 예인선 정박장, 예인선 수량, 전문관리 인원 수량 및 근무년수 등으로부터 시작해 관련 관리제도 등을 세분화하여 항만 예인선 경영 조건을 형성했다.

세 번째는 중간 및 사후 관리 강화이다. 항만경영 허가 관련 세부 항목의 취소된



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

후 원활한 영업 관리 진행을 위해 신용관리 제도를 구축하고, 항만행정 관리부서가 관련 정보와 신용관리 상황을 즉시 공개하도록 했으며, 중간 및 사후 관리감독을 강화하고, 항만 경영 서비스 수준을 향상 시킨다. 동시에, 항만 예인선 경영 행위에 대한 규범을 명확히 하고, 항만 예인선 경영자가 경영 실태를 공개하도록 하며, 선박운송 경영자들이 자율적으로 선택해 항만 예인선 경영인의 배제, 경쟁 제한 등의 문제를 예방하고, 예인선 시장의 공정한 경쟁을 유도한다.

「항만경영관리규정」의 개정 전후 비교

No.	조항	개정 전	개정 후	첨삭 항목
1	제3조 제(一)항 제3목	화물 하역 종사자(짐꾼 포함), 창고보관, 항만내 부선, 컨테이너 야적, 컨테이너 하역 및 화물 포장에 대해 간단한 가공 처리 등	화물 하역 종사자(짐꾼 포함), 창고 보관, 항만내 부선	제6목, 7목 삭제, 6. 선박에 대한 전기, 연료, 생활용품 제공, 선원 출퇴근 및 선박 오물(기름 오염물, 잔여 기름, 생활 오수 및 쓰레기)수거, 오일펜스 제공 서비스 등 선박의 항만 서비스
2	제4조 제1항	성, 자치구, 직할시 인민정부 교통 운수(항만) 주관 부서는 본 행정 구역 내의 항만경영 행정관리 작업을 책임진다.	성, 자치구, 직할시 인민 정부 교통운수(항만) 주관 부서는 본 행정구역내의 항만경영 행정관리 작업을 주관한다.	
3	제7조	항만경영 종사(항만 화물 분류, 선박 오염물 수거 제외)	항만경영 종사(항만 화물 분류, 항만 예인선 경영 제외)	
4	제7조 제(二)항 제2목	승객들의 상하선 서비스를 하는 자는 바람, 비, 눈을 피할 수 있는 시설 구비	승객들의 상하선 서비스를 하는 자는 바람, 비, 눈을 피할 수 있는 시설 구비 및 장애인 시설 구비	제(二)항 제3목 삭제, 국제 노선 선박에 제공되는 부두(묘박지, 부표 포함)는 대외 개방 자격을 보유하고 제12조까지 조정한다.
5	제7조 제4항	선박에 부두와 묘박지 하선, 부표 등 시설을 제공하는 자는 선박 오물, 폐기물 수거 능력과 오염 응급 처리 능력 및 관련 시설 및 기기 구비	선박에 부두와 묘박지 하선, 부표 등 시설을 제공하는 자는 선박 오물, 폐기물 수거 능력과 오염 응급 처리 능력 및 관련 시설 및 기기 구비, 및 합법적인 안전 생산 관리 기구나 전문 안전 관리 인력 배치	



CONTENTS

6	제9조	선박 오염물 수거 경영종사자는 다음 조건을 갖춘다. (一) 고정적인 경영 장소 (二) 해상 업무, 기기 업무, 환경 공학 전문관리 인력 최소 1명 배치, 전문관리 인원은 최소 3년 이상의 관련 업계 경력 보유 (三) 건전한 경영 관리 제도와 안전 관리 제도 및 생산 안전 사고 응급 예방안 구비 (四) 선박을 이용한 선박 오염물 수거 종사는 최소 한 척 이상 총 300톤의 중국산 선박 오염물 수거 선박을 보유; 항만 시설을 이용한 선박 오염물 종사에 대해서는, 항만시설을 양호하게 사용하며, 최소 1대 이상의 쓰레기 수거, 처리 전용 차량 보유	항만 예인선 경영 종사자는 다음 조건을 갖춘다. (一) 경영하는 항만 소재지의 등록 신청 및 기업 법인 자격 구비 (二) 예인선이 정박할 수 있는 사유 정박장 혹은 임대 정박장 보유 (三) 연해 항만의 예인선 경영 종사자는 최소 2척의 연해 예인선을 보유, 내륙 하천의 경우 최소 1척의 하천 예인선 보유 (四) 해상 업무, 기기 관리 인력 수는 부록의 요구에 부합해야 하고, 해당 관리 인력은 최소 1등 항해사, 기관장의 경력이 있어야 하며 신청하는 항만에서 예인선 종사 경험만 1년 이상 보유 (五) 건전한 경영관리 제도와 관련 규정에 부합하는 안전 및 오염 방지 관리제도 보유	
7	제10조 제(二)항 제2목	2. 승객의 상하선 서비스를 제공하는 자는 최소 바람, 비, 눈을 피할 수 있는 시설 보유	2. 승객의 상하선 서비스를 제공하는 자는 최소 바람, 비, 눈을 피할 수 있는 시설 및 관련 규정에 의거한 장애인 시설 보유	
8	제10조 제(四)항	건전한 경영 관리 제도 및 안전 관리 제도 보유;	건전한 경영 관리 제도 및 안전 관리 제도 보유, 합법적인 안전 생산 관리 기구 혹은 전문 안전 관리 인원 배치	
9	제10조 제(二)항 제3목			3.국제노선 선박에 제공하는 부두(묘박지, 부표 포함)는 대외 개방 자격을 보유한다.
10	제11조	항만 하역 및 창고 저장 업무 경영인은 화물 분류 업무와 중복 경영할 수 없음. 화물 분류 경영인은 항만화물 하역 경영 업무와 창고 경영 업무를 중복 경영할 수 없다.	화물 분류 경영인은 항만화물 하역 경영 업무와 창고 저장 업무를 겸할 수 없다.	
11	제12조 제1관 제(五)항	항만 선박을 사용하는 자는 항만 선박의 선박 증서 보유;	(五)예인선 서비스를 제공하는 자는, 예인선의 유효한 선박 증서와 정박장의 관련 증명 자료 보유;	
12	제12조 제1관 제(六)항	(六)안전 생산을 책임지는 주 관리 인원은 안전 생산 법률 법규가 요구하는 연수 증명자료 보유	(六)합법적인 안전 생산 관리 기구의 설립이나 전문 안전 생산 관리자의 배치에 관한 증명 자료, 그 중 예인선 경영자는 해상업무, 기기관리 인원의 관련 증명 자료 보유;	



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

13	제12조 제1관 제3관	선박 오물 수거에 종사하는 경영자는 상술한(一), (二) 항에서 규정한 증명 자료와 제9조 규정에 부합하는 기타 문건 및 자료 제공	항만 예인선에 종사하는 경영인은(一), (二), (五), (六) 항 규정의 자료와 제9조 규정에 부합하는 기타 문건 및 자료 제공	
14	조항 추가 20조		선박에 전기, 연료, 생활용품 공급, 선원 출퇴근 서비스 및 선박 오물 (기름 오염수, 잔류 기름, 청소 및 생활 오수 와 쓰레기 포함) 수거, 오일펜스 제공은 선박 항만 서비스를 하는 업체는 항만 행정 관리 부서에 서류 수속을 진행해야 한다. 항만행정 관리 부서는 관련 문서와 경영자의 신용관리 제도를 구축하고, 즉시 공개한다. 선박 항만 서비스와 항만시설 설비 및 기계 유지 보수에 종사하는 경영자는 경영자 이름, 고정 영업장소, 법정 대표인, 영업 범위 등 사항에 대해 변경이 있을 경우 발생 15일 근무일 내에 변경 혹은 정지 서류 수속을 처리해야 한다.	
15	제22조 관 추가		항만구역 내에서 수상 선적의 선원의 출퇴근 서비스를 제공하는 자는 관련 요구조건에 부합하는 선적을 사용해야 한다.	
16	제25조 제2관	항만 행정 관리 부서는 규정 제정의 각 예비 항목들을 공개하고, 교통운수부와 상위 교통 운수(항만) 주관 부서에 보고하여 등록한다.	항만 행정 관리 부서는 규정 제정의 각 예비 항목들을 공개하고, 성(省)급 교통 운수(항만) 주관 부서에 보고하여 등록한다.	
17	제26조	항만 경영인은 관련 법률, 법규와 교통운수부의 관련항만 안전 작업에 대한 규정에 의거해 안전 생산 관리를 강화하고, 안전 생산 조건을 향상하며, 건전하고 안전한 생산 책임제도 등 규정을 세워 안전 생산을 보장한다.	항만 경영인은 관련 법률, 법규와 교통운수부의 관련항만 안전 작업에 대한 규정에 의거해 안전 생산 관리를 강화하고, 안전 생산 조건을 향상하며, 건전하고 안전한 생산 책임제도 등 규정을 세우고, 실행을 강화하여 안전 생산을 보장한다.	
18	조항 추가 제31조		항만 예인선 업무에 종사하는 경영인은, 운영하는 예인선의 실시간 상태를 발표하고 선박 운 송자에게 제공해 자율적으로 선택할 수 있게 한다.	
19	제47조	교통운수부 지령 2012년 제9호	교통운수부 지령 2017년 제27호	



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 청다오항그룹, 9월 9일부터 11개 항목의 항만 비용에 대한 감면 실시

세계 일류의 항만 경영환경을 조성하기 위해 청다오항그룹은 더 나은 서비스와 발전을 목표로 수출입 무역 기업들을 대상으로 한 ‘물류 전 과정 햇별 가격(全程物流阳光价格)’리스트를 발표했으며, 9월 9일부터 실시할 예정이다.

청다오항그룹의 ‘원스톱 햇별 가격’리스트에서는 항만의 일반적인 서비스와 관련하여 수출입 컨테이너의 관련 비용들을 목록화하여 명시했다. 항만의 기타 서비스 부분에 대해서는 수입 컨테이너의 경우 컨테이너의 계량, 균형검사, 기차 웨건의 화물고정, 세관의 부두 현장검사, 창고사용료의 5개 항목에 대해 면제조치를 실시하고, 컨테이너 철도 업무에 대해서는 부분적인 감면 정책을 실시할 계획이다. 또한 수출 컨테이너에 대해서도 컨테이너 계량, 균형검사, 기차 웨건의 화물고정, 세관의 부두 현장검사 작업의 4개 항목에 대한 비용을 면제하고 철도 업무에 대해서도 부분적인 감면을 실시한다.

지난 4월 1일, 텐진항도 규범적이고 질서 있는 공정한 경쟁을 추구하고, 건전하며 고효율적인 일류경영 환경을 조성하기 위해 ‘원스톱 햇별 가격’ 정책을 실시한다고 발표했다. 공개된 정보에 따르면, 4월 1일부터 7월 15일까지 텐진항의 ‘햇별 가격’정책이 적용된 화물은 누적 24만 1,000TEU에 달하고 감면된 각종비용은 9,000여 만 위안으로, 수해 컨테이너 물량이 텐진항 총 수출입 무역 컨테이너에서 차지하는 비중은 4월의 1% 미만에서 6월에는 30% 수준으로 크게 향상되었다.

샤먼항 역시 ‘대륙 연안에서 비용이 가장 저렴한 항만’을 적극적으로 구축하고 있다. 7월, 샤먼항 관리국의 발표에 따르면, 2018년 샤먼항은 계속해서 정부의 요금인하 기준을 적용하고, 선박의 묘박지 정박비용 징수를 일시 정지했으며, 항만의 컨테이너 검사비용, 화물 입항세, 항만시설 보안료 및 도선료 등의 정부관할의 일부 비용을 감면하기로 했다. 이로써 상반기 동안 위 항목들에 대한 혜택으로 기업들은 총 6,815만 3,060위안을 절감했고, 올해 말까지 1억 위안 이상 감면 혜택을 받을 것으로 예상된다. 지난 8월 6일, 샤먼시 인민 정부는 ‘샤먼항 일부 항만요금 인하 표준에 관한 통지’를 발표하고, 샤먼항의 일부 항만요금을 추가로 인하하였다. 이중 화물 입항세 및 항만시설보안료 등이 포함된다.

이 가운데, 컨테이너 입항세는 50%까지 감면되어 컨테이너 화물 입항세 「항만 비용 계산 방법」규정 기준의 22.5에 따라 계산된다. 컨테이너 항만시설보안료 또한 50%를 더 할인하여 「항만 비용 계산 방법」 규정의 40%로 계산된다. 알려진 바에 따르면, 이번 인하 조치는 2018년 8월 1일부터 2018년 12월 31일까지 시행된다.

<자료 : 港口圈, 2018. 8. 14.>

4 항만 석탄 자연발화, 항만 석탄재고 문제 가중

7월 25일, 화능차오페이디엔(华能曹妃甸)항만유한공사는 석탄 기업을 대상으로 한 회의를 개최했다. 항만에서 석탄 환적을 촉진시켜 재고 문제를 완화하기 위함이었다. 이를 후, 화능차오페이디엔은 또 한 차례 현물(재고) 교역회를 개최했다. 올여름 석탄 가격이 예상만큼의 가격 상승이 없었음에도 불구하고, 기존에 고가로 매입·비축한 석탄을 불가피하게 염가처분 하기 위함이다. 최근에 차오페이디엔 항만의 석탄 재고량



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

은 900만 톤을 초과하여 사상 최고를 기록했다. 석탄의 항만 대량재고 문제를 완화하기 위해 차오페이디엔항은 연간 환적량이 100만 톤 이하인 기업에게 석탄 초과 보관료를 다시 수취하겠다고 발표했다.

차오페이디엔항 뿐만 아니라 친황다오, 르자오, 광청(防城), 광저우 등 여러 지역 항만들의 석탄재고는 높은 수준임에 반해 석탄 교역이 침체되어 항만의 재고 석탄을 소진하는 일이 중국 주요 석탄 항만들의 최근 주요 업무가 되었다.

각지 항만 석탄 통관시간이 지연되면서 일부 무역업자는 석탄수입 정책이 이미 긴축된 것은 아닌지 예측하고 있다. 연초 2018년 수입 석탄 총량이 2017년을 초과하지 않도록 한다는 정책 요구가 있었다. 하지만 4월 이후 석탄가격이 빠른 속도로 상승하면서 5월 22일 국가발개위는 위법으로 석탄가격 조작 및 매점행위에 대해 엄격히 금지한다고 발표했으며, 이후로 각 항만 석탄 수입량은 다시 완화되었다. 세관총서가 발표한 자료에 따르면, 금년 1~6월간, 중국의 동력탄 및 갈탄 누적 수입량은 1억 4,618만 7천 톤으로 전년대비 9.9% 상승하였다. 또한 다소 모호한 석탄 수입정책 역시 하반기 석탄 수입의 불확실성을 높이고 있다.

7월 25일, 차오페이디엔 항만 야외 야적장에 쌓아둔 석탄이 자연발화 되었다. 불길 이 진압된 후 저녁에 다시 한 번 자연발화가 발생했다. 한 석탄 무역업자에 따르면, 자연발화한 석탄은 내몽고에서 온 석탄으로 본래 발열량이 높고 휘발성이 강하다. 차오페이디엔 현지는 지난 며칠 동안 비가 내린 후 날씨가 맑았으며 기온이 상승했다. 이와 같은 기상 환경은 야외에 적재된 석탄의 자연발화를 더욱 쉽게 만든다. 석탄이 자연발화하면 석탄 판매가는 떨어지기 마련이며, 1톤 가격 기준으로 정상이 대비 10~20위안 정도 하락하게 된다. 현재 석탄 자연발화 위험이 비교적 높아서 석탄 가격 하락이 예상되며, 일부 무역업자들은 석탄 출고를 서두르고 있다. 현재 항만의 5,500 킬로칼로리 동력탄 거래가격은 톤당 약 640위안이지만 일부 무역업자의 오피 가격은 620위안까지 떨어졌다.

차오페이디엔항의 발표에 따르면, 항만 석탄재고는 지속적으로 상승할 것이며 일부 기업들의 석탄 야적장 장기점용으로 인해 환적효율이 떨어져서 다시 석탄 항만적재가 불가피해지고 자연발화, 항만자원 낭비 등의 문제가 발생하고 있으며, 항만의 철도운송에 까지 영향을 미치고 있다. 석탄 환적을 가속화하기 위해 차오페이디엔항은 7월 15일부터 연간 환적량 100만 톤 이하 등 4개 조건 중 1개라도 해당되는 기업에게는 석탄 초과 보관료를 다시 수취할 것이며, 수취 요율은 보관일수에 따라 톤당 0.1 위안, 0.2위안, 0.4위안으로 증가하게 된다.

업계에 따르면, 무역업자의 톤 당 석탄 비용이 12위안 증가할 것으로 예측된다. ‘재고 소진’에 노력에 따라, 항만 석탄 재고가 조금씩 감소하고 있지만 여전히 높은 수준에 머물러 있다. 자료에 따르면 7월 16일, 차오페이디엔 석탄 재고는 900만 9천 톤으로 사상 최고를 기록했으며, 7월 23일 친황다오 석탄재고는 676만 5천 톤, 차오페이디엔 재고는 878만 1,000톤이었다.

석탄교역 애널리스트인 징원쥬(荆文娟)에 따르면, 현재 북방지역 항만뿐 아니라 중국 전역 항만 재고가 비교적 높은 수준에 달했다. 7월 26일, 연해 6대 발전소의 석탄 재고량 1,485만 5,300톤으로 전년대비 200만 톤 증가했는데 1일 소모량은 80만 8,600톤으로 18.37일 사용 가능하다. 금년 4월 중순 이래 국내 석탄가격은 한차례 빠르게 상승했는데 5,500킬로칼로리 동력탄 가격은 거래가가 톤당 550위안에서 680위안까지 올라 1개월 남짓한 기간 동안 상승폭이 20%나 달했다. 그 때 석탄시장은 아직 소비 비성수기여서 무역업자들의 여름대비 석탄매점의 움직임을 부추기게 됐다. 현재 높



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

은 수준의 석탄 재고는 또 다시 석탄 산지의 가격에 영향을 미치고 있다.

장칭(张晴) 위린 석탄거래센터 운영부 부장은 “현재 위린시 위양구 정탄의 거래가격은 톤 당 450위안인데, 이는 2개월 전 최고가인 490위안에서 하락한 것이다.” 고 밝히며, 금년 여름철 석탄가격은 비교적 안정적인 것으로 보이며, 이는 큰 기복이 있었던 2017년과는 분명한 차이를 보일 것이라고 언급했다. 장칭 부장은 금년 4월에서 5월의 석탄가격 상승이 이미 과한 수준이었으며, 여름철 전력대비 석탄을 이미 앞서 공급하고도 재고가 높은 수준이기 때문에 금년 여름철 석탄가격 하락세의 주요 원인이 되었다고 했다.

항만 석탄 환적이 완만해지며 이 역시 석탄 수입 통관시간의 대폭 증가를 초래했다. 화남 지역 한 무역업자에 따르면, 최근 광저우항의 수입석탄 통관시간이 23일(공휴일 제외)로 늘어났는데 한 달 전까지 만해도 약 15일 정도였던 통관시간이 거의 한 달 가까이로 늘어났다고 한다. 또한 최근 인민폐 평가절하로 수입석탄의 가격 장점이 약화되어 호주산 수입석탄이 해안에 도착할 땐 이미 가격이 역전되는 현상이 발생했다. 올해 초부터 7월 20일까지 243척의 석탄운송 선박이 중국에 기항했는데, 작년 10월엔 102척에 불과했다.

연초 중국정부는 2018년 수입 석탄 총량은 2017년을 초과하지 않을 것이라고 총량 제한을 한 바 있다. 동절기 난방 시기가 끝난 후 2018년 4월, 샤먼, 주하이, 광시, 난징, 쟈장 등 일등급 통상구는 수입석탄의 정박수속을 정지하고 미수속의 임시 석탄선박에 대해 물러날 것을 권고했고, 또한 매월 반출량에 대해 제한을 했다. 국내 석탄가격이 상승함에 따라 수입석탄 정책은 다소 완화되었으며 연해 발전소 석탄재고는 점차 늘어났다. 7월에 들어서며 수입석탄 통관이 완만해지며 시장은 국내 수입석탄 정책의 변화를 예측하기 시작했다. 국가발개위의 에너지 담당 관계자에 따르면, 현재는 석탄 이용이 활발한 시기로, 수입 석탄의 제한은 이 시기에는 분명 없을 것이다. 비록 정부는 수입석탄 정책에 대해 문건을 발표하여 조정한 것은 아니지만 실질적으로 주요 항만의 수입석탄 통관은 비교적 순조롭게 진행되고 있었다.

6월 22일의 하절기 대비 회의에서 런웨이량(连维良) 국가발개위 부주임은 5월말 연해지역에서 공장으로 바로 가는 수입 석탄구매가 완화됐다고 밝혔다. 또한 성수기 수입정책을 발 빠르게 조정하여 시장조정 시스템을 완비하여야 한다고 제시했다. 국내 석탄시장 공급과 수요 및 공급가격의 안정적 유지의 수요에 따라, 하절기 및 동절기 등 석탄이 집중적으로 사용되는 시기에 수송량 완화는 동남 연해 등 지역의 석탄수입을 만족시키기 어렵기 때문에 수입석탄의 부하조절 역할을 더욱 효과적으로 발휘하여 국내 시장 공급 및 가격이 안정되도록 촉진해야 할 것이다.

세관통계에 따르면 6월 국내수입 동력탄과 갈탄은 2,546만 톤으로 전월대비 310만 톤 증가하였고 전년대비 386만 톤 증가하여 증가폭이 17.8%에 달했다. 금년 1~6월간 동력탄과 갈탄의 누적 수입량은 1억 4,618만 7천 톤으로 전년대비 9.9% 증가했다. 금년 상반기 수입석탄 총량이 이미 약 10% 증가한 상황에서 향후 정부의 수입석탄 제한 정책을 이행하려면 하반기 남방 각지 대형 발전소의 수입석탄 배당액은 감소할 것이다.

그러나 금년 상반기 수력발전 출력이 낮았던 관계로 푸젠, 광둥 등지의 일부 화력 발전소와 같은 경우, 한 해 수입 배당액을 이미 모두 사용하였기 때문에 하반기 석탄 수출입 조정은 어려움이 클 것으로 전망된다. 최근 국가발개위와 세관총서가 남방지역 일부 대형 발전소의 석탄 상황에 대해 전문적으로 연구조사를 진행하였고, 후기 수입 석탄정책에 조정에 대한 지도의견이 있어 남방 발전소의 수입 배당액을 늘릴



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

가능성도 배제할 수 없다고 언급했다.

그러나 또 다른 측면으로는 수입 석탄이 이미 석탄가격 조정의 수단이 되었기 때문에 만약 철저히 수입석탄 제한정책을 완화한다고 해도 국내 석탄가격 안정과 에너지 방면 성과에 유리하다고 단정하기는 어렵다. 따라서 하반기 수입석탄 정책에 어떠한 조정이 있을지는 불확실성이 여전히 크다고 볼 수 있다.

<자료 : 中国经营报, 2018. 7. 31.>

5 샤먼항, 최저비용 항만 구축 계획

샤먼항은 최근 ‘비용절감, 효율 증대’ 관련 일련의 조치들을 발표하며, 중국 연해 최저 비용 항만 구축을 위해 적극적으로 노력하고 있다. 최근 샤먼항에 따르면, 상반기 항만의 정부명목의 비용수취 6,000만 위안 이상을 면제하는 가운데, 샤먼 13개 항만 경영서비스기업 역시 비용 수취 항목을 재정비하여 일부는 면제했으며, 관련 해운항만기업은 비용수취에 대한 참고 지도가격을 전면적으로 대외 공표했다.

샤먼시위원회, 시정부와 샤먼자유무역위원회의 ‘비용절감, 효율 증대’ 움직임에 따라 샤먼항의 금년 정부명목의 비용수취 효율의 지속적 인하, 선박의 묘박지 정박비 잠정 유예, 컨테이너 검사료, 화물입항료, 항만시설안전비, 도선비 등 정부 수취항목을 면제 등을 지속적으로 실시할 것으로 전망된다. 이에 따라 금년 상반기 상기 항목으로 절감되는 비용은 합계 6,815만 3,060위안, 연간 1억 위안 이상 절감할 수 있을 것으로 예상된다.

샤먼항만관리국 관계자는 “정부 항목 비용수취 외에도 샤먼항은 적극적으로 업계 지도를 꾸준히 하여, 업계가 자율적으로 비정부성 비용을 인하하도록 할 것이다”고 밝히며, 현재 샤먼항만관리국은 샤먼항만협회, 샤먼선주협회, 샤먼시선박대리협회의 3개 협회에 업계의 자율적인 비용 인하를 강화하면서 비정부성 비용수취 재정비와 면제 작업을 지도하고 있으며, 샤먼시 주요 부두, 검수, 항만서비스, 예인, 선박대리기업들을 포괄할 것이라고 언급했다.

금년 5월 16일, 업계협회의 감독지도 하에 중국샤먼외국선박대리유한공사가 출선하여 비용수취 항목, 수취 표준, 서비스 내용 등이 포함된 투명한 가격리스트를 정식 발표했다. 이어서 더욱 많은 기업들이 ‘투명한 비용수취’ 대열에 참여하여 현재까지 모두 13개 경영서비스기업이 비용수취항목과 효율을 발표했다. 이중 샤먼컨테이너 부두그룹, 샤먼웬하이부두, 샤먼중롄검수, 샤먼외국선박검수, 샤먼통하이항무, 샤먼항무, 코스코 선박대리, 코스코 컨테이너, 샤먼연합선박대리 등 포함되어 있다. 업계 관계자에 따르면, 현재 관련기업들의 비용수취 항목은 상대적으로 과거보다 더욱 통일되고 규정화되었으며 전체 효율 역시 30% 인하되었다. 또한 기업의 효율제고 및 서비스 수준도 향상된 것으로 나타났다.

금번 ‘비용절감, 효율 증대’와 관련된 ‘투명한 비용수취’ 실시는 표면상으로는 단편적인 비용인하로 보여 질 수 있지만, 심층적으로는 샤먼의 항만·해운기업이 ‘스마트 정보화’를 촉진하고, 업무효율 제고, 운영비용 효과적인 절감을 실현하며 나아가 이를 통한 잠재적 이윤을 발굴하도록 하는 것을 의미한다.

<자료 : 厦门日报, 2018. 7. 30.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

6 COSCO Shipping, 저우산(舟山)에 선박용 저유황유 공급센터 구축

7월 24일, COSCO Shipping 그룹 부총재 황샤오원(黄小文) 일행은 저우산을 방문하여 저장자유무역시범구를 견학하고 간담회를 가졌다. 자유무역시범구 공산당사업위원회(党工委) 부서기 겸 자유무역시범구 관리위원회 부주임 마귀화(马国华), 저우산시 인민대표대회 상무위원회 부주임 겸 시 석유화학사무실 상무부주임 저우송관(周松宽), 시 정치협상회의 부주석 겸 자유무역시범구관리위원회 부주임 샤원중(夏文忠) 등이 간담회에 참석하였다. 동 간담회에서는 최근 저우산이 보세유 공급분야에서의 노력과 현재까지의 성과를 소개하였고, 양측은 협력을 강화하여 저우산에 동북아 보세연료유 공급센터를 공동 건설하는 것에 합의했다.

황샤오원 부총재의 소개에 따르면 세계해사기구(IMO)가 2020년부터 저유황유의 강제 사용을 추진하고 있고, 중국 또한 관련 규제를 곧 시행할 예정이기 때문에 COSCO Shipping은 중국 국내에 선박용 저유황유 공급센터 확보가 절박한 상황이다. 저우산항은 정박지 자원이 풍부하고, 국제 간선항로와 가까이 위치하고 있으며 서비스 범위가 넓고 보세유 관련 정책이 완전히 완비되어 있다. 또한 서비스 환경이 양호하여 싱가포르에 비견할만한 저유황유 공급센터로 성장할 가능성이 충분하기 때문에 저장자유무역시범구와 관련 분야에서 긴밀한 협력을 기대한다고 밝혔다.

마귀화 부주임은 저장자유무역시범구는 현재 자유무역구 내 기업의 구조 전환 및 업그레이드를 추진하고 있는 중으로, 저유황유 생산능력 제고에 노력을 기울이고 있고 저유황유 생산기업들을 독려하여 향후 국제경쟁에 적극 참여할 계획이라고 밝혔다. 그는 COSCO Shipping 그룹은 동북아 보세연료유 공급센터 구축 과정에서 자사의 강점을 발휘하고, 저우산시와 긴밀히 협력하여 관련 정책에 대한 연구에 동참하고, 향후 공동으로 대형보세유 벙커링플랫폼기업을 설립하기 희망한다고 밝혔다. 양측은 또한 저우산 선박용 저유황유 산업발전전문팀을 공동 조직하는데 기본적으로 합의했다.

<자료 : 国际船舶网, 2018. 7. 30.>

7 교통운수부 : 2025년까지 LNG벙커링 서비스 네트워크 구축

최근, 교통운수부는 「수운업 LNG연료 사용범위 확대에 관한 의견서(의견수렴서)」(关于深入推进水运行业应用液化天然气的意见[征求意见稿], 이하 「의견서」로 약칭)를 발표하였다. 「의견서」에 따르면 2025년까지 서비스 네트워크를 보급하고, 선진적인 LNG장비 응용 체계를 구축하여 집약적이고 고효율의 기능이 완비된 LNG수상운송시스템을 구축한다는 계획이다. 또한 완벽한 벙커링 서비스 네트워크를 구축하여 LNG가 국가에너지 구조조정과 수상운송의 친환경 성장을 위해 중요한 역할을 담당하게 한다는 방침이다.

이중 새로 건조되는 관용선박의 LNG연료 사용하는 비중을 15% 이상으로 정하고, 창장삼각주(长江三角洲), 주장삼각주(珠江三角洲), 창장간선(长江干线), 시장간선(西江干线), 정항운하(京杭运河) 등 주요 내하 수역에서 운항하는 신규 건조된 강·바다직항(江海直达)선박의 LNG연료 사용 선박 비중을 10% 이상으로 늘린다는 계획이다. 연안과 원양선박의 LNG연료 사용을 점차 추진한다. 항만에서 LNG 사용비율을 획기



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

적으로 제고시켜 '징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)' 및 주변지역, 창장삼각주지역 등 주요 해역에서 항만 작업차량, 예인선을 대상으로 신조 및 개조를 통해 LNG 연료를 사용비중을 50% 이상으로 증가시킨다.

동시에 Ship to Ship, Shore to Ship, Truck to Ship 등 다양한 LNG 벙커링 방식을 구축하여 글로벌 경쟁력을 갖춘 LNG 벙커링 허브를 1~2개 육성하여 편리하고 효율성이 높고, 배치가 합리적인 LNG 벙커링 서비스 시스템을 구축한다. 연안 및 하천연안 LNG터미널 건설을 계획적으로 추진하고 LNG의 다차원적인 수상운송시스템을 구축하여 에너지 구조조정에 이바지한다는 방침이다.

「의견서」는 LNG터미널 계획 보완 및 환발하이지역(环渤海地区)과 내륙하천 LNG터미널 구축을 촉진하고 항만구역 작업통제 관련 계획을 최적화하여 항만구역 LNG 벙커링 스테이션을 중심으로 안정적인 LNG생산·공급·저장·판매 통합시스템을 구축하며 LNG의 하역 및 환적능력을 강화한다고 밝혔다.

소개에 따르면, 향후 교통운수부는 중앙 재정자금을 적극적으로 획득하여 항만 작업차량, 장비 및 선박들의 연료를 LNG로 전환하도록 지원한다는 방침이다. 지방정부에서 지원책을 출범하도록 격려하고 LNG추진선박을 정부 조달의 우선 항목에 포함시키고, LNG추진선이 수문을 우선 통과하도록 허용하고, 수문통과료 감면, 우선 접안 등을 격려한다.

<자료 : 中国水运报, 2018. 8. 15.>

8 자연자원부 「2017년 도서통계조사공보」 발표

최근 자연자원부는 「2017년 도서통계조사공보」(이하 「공보」로 약칭)를 발표했다. 「공보」에 의하면, 2017년에 중국은 총 11,000여 개 도서를 보유하고 있으며, 이미 건설된 도서관련 보호구는 총 194개로 도서생태에 대한 보호와 복원을 지속 강화하고 있다.

「공보」에 의하면, 중국의 총 11,000여 개 도서의 총 면적은 중국 육지면적의 0.8%를 차지했다. 저장성(浙江省), 푸젠성(福建省) 및 광둥성(广东省)의 도서 수량이 가장 많은 것으로 나타났다. 또한 중국의 도서 분포는 불균형적이어서 남부지역에 많이 분포되어 있고, 북부지역은 상대적으로 적은 편이다.

「공보」는 중국 도서의 담수자원이 부족하다고 지적했다. 2017년까지 중국에서 담수 공급이 가능한 도서는 총 665개로 파악됐으며, 담수 공급 인프라의 건설 및 수자원 보호는 더 강화될 필요가 있다. 이와 동시에 원격탐지 모니터링을 실시한 무인도는 총 10,000개로 자연해안선 보유율은 약 93.5%이다. 도서 및 주변의 동식물자원, 관광자원은 풍부한 편이다.

「공보」에 따르면, 도서관련 보호구 설립과 영해기점 보호범위의 획정작업이 착실하게 추진되고 있으며, 도서 생태에 대한 정돈·복원은 계속 강화되고 있다. 2017년까지 중국에서 건설된 도서관련 보호구는 194개로 2016년보다 8개가 증가되었다. 각 지역은 영해기점 보호범위의 획정 또한 적극적으로 추진하고 있어 총 68개 영해기점 보호범위를 획정했으며, 동기대비 87개가 증가되었다. 중앙 재정부문의 누적 투입자금은 약 52억 위안, 지방 정부의 관련 투입자금은 약 36억 위안, 기업 출자 자금은 약 3억 위안으로 집계되었다. 이는 총 198개 도서의 생태 보호·복원 프로젝트에 사용



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

되었으며, 총 복원된 도서면적은 336헥타르였고, 모목 재배면적은 약 70헥타르였다. 또한, 2017년 중국 일부 도서가 속한 해역의 해수 품질은 2016년보다 낮아진 것으로 나타났다.

도서 주민환경에 있어, 2017년까지 중국에는 총 801개 도서에 전력(电力) 공급이 가능한 상황이며 도서의 대기오염 수준도 전반적으로 양호한 편이다. 도서에서 건설되어 사용되고 있는 대피항은 254개이며, 도서의 재해 예방·절감 능력도 향상되었다.

도서의 관리와 법 집행에 있어, 2017년에 개발 및 사용이 승인된 무인도는 9개이다. 또한 중국 10,000여개 무인도의 자연생태 상황과 개발·이용 수준에 대해 평가를 실시했으며, 도서 명칭을 적힌 비석(碑石) 384개가 설치되었고, 2016년보다 153개를 증가했다. 전년도에 실시된 도서보호 법 집행활동은 11,840회로, 총 7,046개 도서에 대해 검사가 이루어졌다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 7. 31.>

9 국무원, 「연해습지 보호 강화, 바다매립 엄격 통제에 관한 통지」 발표

최근 국무원은 「연해습지 보호 강화, 바다매립 엄격 통제에 관한 통지」(이하 「통지」로 약칭)를 발표했다. 「통지」는 ‘생태 우선, 녹색 발전’의 이념을 견지하고, 육·해·국토 공간 개발과 보호를 통합하여 해양자원에 대한 엄격한 보호, 효과적 복원 및 집약적 이용을 실현하겠다고 제시했다. 연해습지에 대한 보호를 강화하고, 바다매립 활동을 엄격히 통제하여 해양생태 보호 레드라인을 엄격히 준수하는 것은 해양 생태환경을 개선에 도움이 될 뿐만 아니라, 국토 공간 개발·보호의 새로운 구도 구축 및 ‘해양강국’ 전략을 촉진시키며 해양생태환경 정돈 시스템의 구축과 생태문명의 건설에도 이바지 할 것이다.

「통지」는 다음과 같은 네 가지 정책 요구를 제시했다. 첫째, 새로운 바다매립 활동을 엄격히 통제한다. 바다매립에 대한 총량 통제 조치를 보완하여, 심사의 절차를 엄격히 한다. 지방의 바다매립 연도 계획지표를 최소화하고, 국가의 중점 전략 프로젝트에 필요한 바다매립에 한정하여 절차에 따라 심사하는 것을 제외하고, 다른 새로운 바다매립 프로젝트에 대한 심사는 전면적으로 중지한다.

둘째, 바다매립과 관련하여 기존 매립지에 대한 문제를 빠르게 해결해야 한다. 자연자원부는 국가발전개혁위원회 등 관련 기관과 함께 2018년까지 전국 바다매립 현황에 대한 조사를 끝낼 것이며, 불법 바다매립 활동을 철저히 조사할 것이다. 연해 각 성(시, 구)는 바다매립에 대한 전문 감독조사의 결과에 따라, 기존 바다매립 프로젝트와 연관된 문제 리스트를 만들고, 2019년 연말까지 대처방안을 제정해야 한다. 또한, 합법적인 프로젝트에 대해서는 바다매립이 이미 완성될 경우라면 집약적으로 이용해야 한다. 2017년 연말 전에 승인됐지만, 아직 바다매립 완성되지 않은 경우에 바다매립의 면적을 최대한 통제하도록 한다. 불법 바다매립 프로젝트에 대해 생태 평가를 실시하고, 생태 손해배상과 생태복원을 진행한다. 해양생태환경을 심각하게 파괴할 경우에는 단호하게 철거하도록 한다.

셋째, 해양생태에 대한 보호와 복원을 강화한다. 생태보호 레드라인을 엄격히 지키고, 해양생태보호 레드라인의 면적, 대륙 자연해안선 보유율 및 도서의 사질 해안선 면적이 줄어들지 않도록 유지해야 한다. 또한, 연해습지에 대한 보호를 강화하고, 보



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중·유럽 고속화물열차 운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중·유럽 고속화물 열차 운행 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

호해야 할 연해습지와 중요한 생물 서식지를 보호범위 안으로 포함시킨다. 이와 동시에 중대한 생태복원 사업을 적극적으로 추진하고, 이미 파괴된 연해습지를 점차적으로 복원시킨다.

넷째, 연해습지 보호와 바다매립 통제의 관한 장기적 효력이 있는 메커니즘을 구축하도록 한다. 전국 습지를 하나하나씩 조사하여, 관련 동태적 모니터링 시스템을 구축함으로써 연해습지와 자연 해안선의 동태적 변화를 즉시 파악하도록 한다. 또한, 용도에 대한 통제를 엄격히 하여, 연해습지를 국토공간계획 안으로 포함시키며, 생태가 취약하고 자정능력이 약한 해역에 있는 바다매립 활동을 엄격히 제한한다.

또한, 국가산업정책이 제한하는 프로젝트가 연해습지에서 실시되는 것을 엄격히 금지한다. 이와 동시에 바다매립에 대한 감독과 검사를 강화하고, 바다매립과 관련하여 아직 해결되지 못한 문제에 대해서 생태환경 및 자연자원 감독의 중점대상에 포함시킨다.

<자료 : 新华社, 2018. 7. 26.>