



# 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 18-9 호  
 2018년 5월 18일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

#### ■ 중국 운송수단 별 화물운송량 추이 (억 톤)

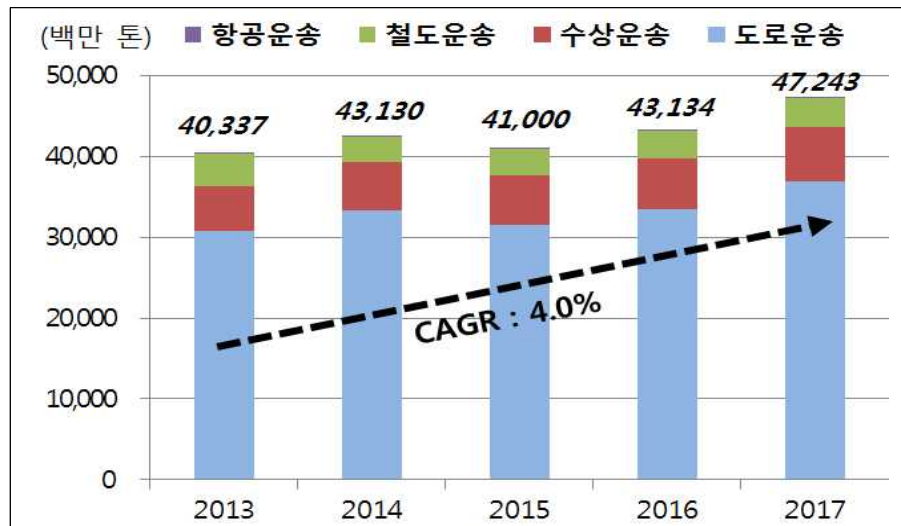
| 연도   | 도로    | 수운   | 철도   | 항공   |
|------|-------|------|------|------|
| 2017 | 368.7 | 66.8 | 36.9 | 0.07 |
| 2016 | 334.1 | 63.8 | 33.3 | 0.07 |
| 2015 | 315.0 | 61.4 | 33.6 | 0.06 |
| 2014 | 333.3 | 59.8 | 30.7 | 0.06 |
| 2013 | 307.7 | 56.0 | 39.6 | 0.06 |

자료 : 교통운수부.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이



자료 : 중국교통운수부, 「2013~2017년 교통운수업 발전통계공보」를 바탕으로 KMI 작성.

### 2017년 중국 화물운송량 472억 톤, 전년대비 9.5% 증가

2017년 중국의 ‘영업’ 화물운송량은 전년대비 9.5% 증가한 472억 4,300만 톤을 기록했으며, 화물회전량은 192,501억 톤킬로(Ton-kilo, 1톤의 화물을 1km 운송할 시 1톤킬로)로 전년대비 5.6% 증가했다. 2013~2017년 간 중국의 화물운송량은 2015년을 제외하고 모두 전년대비 증가했으며, 동 기간 연평균증가율(CAGR)은 4.0%를 나타냈다.

2017년 각 운송수단별로는 도로운송이 전체 화물운송량의 78%인 368억 6,900만 톤을 기록했으며, 전년대비 10.3% 증가했다. 수운의 경우 전년대비 4.6% 증가한 66억 7,800만 톤이었으며, 그중 내하 운송이 37억 500만 톤, 연해 운송이 22억 1,300만 톤, 원양 운송이 7억 6,000만 톤을 기록했다. 철도 운송량은 36억 8,900만 톤으로 전년대비 10.7% 증가해 각 운송수단 중에서 가장 높은 증가율을 기록했다. 항공화물 운송량은 전년대비 5.7% 증가한 705.8만 톤이었다.

2017년 중국 철도, 도로, 수운인프라 건설 관련 고정자산 투자는 총 3조 1,151억 위안으로 전년대비 11.6% 증가했으며, 이는 2016년 증가율 4.7% 대비 6.9%p 높은 것이다. 이러한 지속적인 교통운송 인프라 건설 투자에 힘입어 중국의 화물운송량 역시 안정적인 증가세를 보이고 있으며, 2018년에도 고속도로 5,000km 신설 등 다양한 교통인프라 건설이 계획되어 있다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

|           | 01-05    | 05-18    |
|-----------|----------|----------|
| 종합지수      | 773.28   | 785.63   |
| 일본<br>항로  | 678.52   | 720.17   |
| 구주<br>항로  | 1,055.59 | 1,020.50 |
| 미서부<br>항로 | 612.18   | 656.67   |
| 미동부<br>항로 | 783.03   | 878.16   |
| 한국<br>항로  | 614.11   | 579.81   |

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

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

|      | 01-05    | 05-18    |
|------|----------|----------|
| 종합지수 | 1,387.18 | 1,222.31 |
| 석탄   | 1,441.08 | 1,301.90 |
| 곡물   | 1,464.37 | 1,104.66 |
| 금속광석 | 1,521.19 | 1,183.65 |
| 정유   | 1,521.19 | 1,264.90 |
| 원유   | 1,541.72 | 1,541.72 |

자료 : 상하이항운교역소

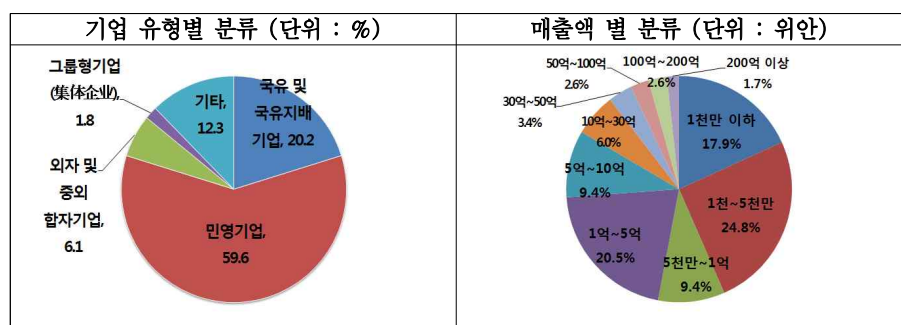
## 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점

중국 물류·구매연합회(中国物流与采购联合会)는 물류업계의 목소리를 반영하고 경영 환경을 개선하기 위해 주요 물류기업들의 설문조사를 토대로 「물류기업 경영환경 조사보고」(이하 「물류 경영환경 조사」)를 발표하고 있다. 최근 발표된 「2017년 물류 경영환경 조사」는 주요 물류기업들을 대상으로 ① 행정 환경, ② 운송 환경, ③ 물류용지 환경, ④ 조세 환경, ⑤ 노동력 환경, ⑥ 융자 환경, ⑦ 통관 환경, ⑧ 신용 환경 등 8개 항목에 관한 설문조사를 실시하였고, 유효 설문표본 100부에 대한 분석 및 중점 문제에 대한 정책 좌담회 개최를 통해 다양한 개선 정책들을 제시하였다<sup>1)</sup>. 이번 「물류 경영환경 조사」의 결과를 통해 우리는 중국의 물류기업들이 크게 어떠한 부분에서 애로를 느끼고 있으며, 전년대비 어떠한 제도 개선이 이루어졌는지 살펴 볼 수 있다. 이를 통해 현재 중국에서 사업을 영위하고 있거나 향후 투자를 고려하고 있는 우리나라 물류 기업들에게도 많은 시사점을 줄 수 있을 것으로 판단된다.

### 1 조사 참여 기업 구성 및 경영 상황

2018년 초 실시된 이번 설문조사의 대상 기업들을 유형별로 분류하면 민영기업이 전체의 59.6%로 가장 많았으며, 그밖에 국유기업 및 국유지배 기업(20.2%), 외자 및 중외합자 기업(6.1%), 그룹형 기업(1.8%) 등의 순이었다. 매출액별로는 1천~5천만 위안 사이의 기업이 전체의 24.8%로 가장 많았고, 1천만 위안 이하의 비교적 작은 규모의 기업들도 17.9%를 차지했다. 반면 매출액 5억 위안 이상의 기업도 전체의 25.7%를 차지했다(그림 1) 참조).

[그림 1] 조사 참여 기업의 분류



자료 : 중국물류·구매연합회, 「2017년도 물류기업 경영환경 조사 보고」를 바탕으로 KMI 제작성.

업종별(복수응답)로는 도로화물 운송, 창고 관리, 종합 물류, 배송, 공급사슬 관리업종의 기업 비율이 30% 이상이었다. 이 가운데 도로화물 운송업종의 비율이 80.3%로 가장 높았고, 창고관리 업종의 비율은 56.4%로 그 뒤를 이었다.

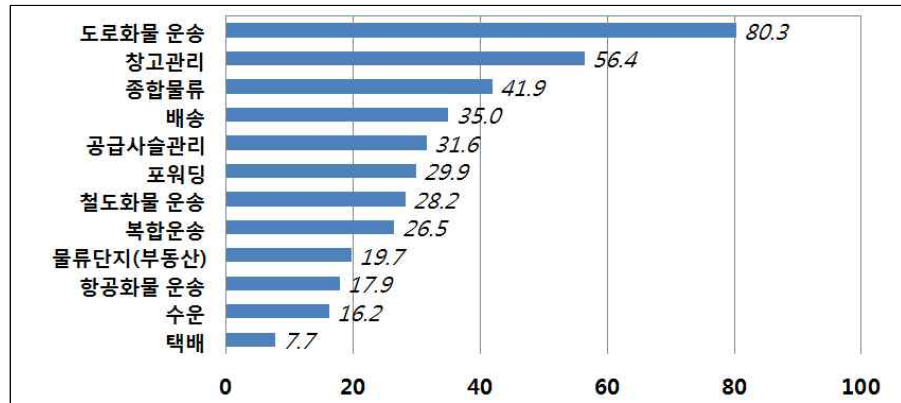
1) 본문은 2018년 5월 중국물류·구매연합회(中国物流与采购联合会)가 발표한 「2017년도 물류기업 경영환경 조사 보고(2017年度物流企业营商环境调查报告)」를 번역 및 재구성하였으며, 원문은 중국물류·구매연합회 홈페이지(<http://www.chinawuliu.com.cn/lhkc/201805/10/331028.shtml>)에서 확인 가능.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

이밖에도 포워딩, 철도화물 운송, 복합운송, 물류단지(물류 부동산), 항공화물 운송, 수운, 택배 등 업종에 종사하는 기업들이 모두 포함된다.

[그림 2] 조사 참여 기업의 업종별 분류 (단위 : %)

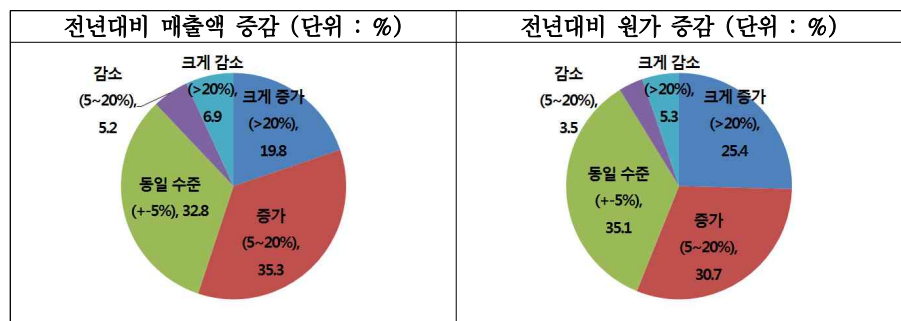


자료 : 상동.

조사대상 기업의 과반 수 이상인 58.4%가 평균 수익률 0~8% 사이에 집중되어 있고 마이너스 수익률을 보이고 있는 기업도 24.7%나 되었다. 반면 수익률 8% 이상의 기업은 16.8%에 불과해 물류기업들의 수익률이 전반적으로 높은 편이 아님을 알 수 있다.

조사대상 기업의 매출액은 전년대비 증가하고 있지만, 증가 속도는 전년도 보다 다소 둔화된 것으로 나타났다. 매출액이 전년대비 5% 이상 증가한 기업은 55.1%였으며, 그중 20% 이상 증가한 기업도 19.8%를 차지했다. 32.8%의 매출액은 전년과 거의 동일(증감 5% 내외)하였다. 기업의 운영원가 증감을 보면, 56.1%의 기업들의 원가가 5% 이상 증가하였고, 그중 25.5% 이상 증가한 기업도 25.4%나 되어 기업의 운영원가 증가가 두드러졌다([그림 3] 참조).

[그림 3] 조사 참여 기업의 전년대비 매출액과 운영원가 증감 현황



자료 : 상동

전반적으로 2017년 조사대상 물류기업들의 매출액은 비교적 안정적인 성장세를 유지하고 있으나, 운영원가가 가파르게 상승하고 있는 관계로 기업의 수익에 부담을 주고 있으며 업계의 수익 양극화가 더욱 심화되고 있는 상황이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 2 행정 환경

2017년 중국 정부는 ‘광관푸(放管服 : 행정 최소화와 권한이양)’ 개혁을 심화시켰고 물류영역에서도 행정수속 간소화 및 비용절감 정책들이 추진되었다. 조사 결과, 응답 기업의 67.1%는 관련 정책들이 이미 요구수준에 도달했거나 기본적으로 정착되었다고 응답했으며 16.5%의 기업들은 아직 완전히 정착되지 못했다고 응답했다.

## 1) 행정수속 편리성 제고

이번 조사를 통해 기업들의 행정수속 절차가 과거에 비해 더욱 간소화된 것을 알 수 있다. 조사에 참여한 기업들은 차량 등록, 차량 운행, 기업의 연간 심사, 사업자 등록, 세관 통관 등과 관련한 수속절차가 이에 포함된다. 하지만 물류기업들은 차량의 연간 검사, 토지 계획 및 인허가 심사, 건설, 소방시설, 환경오염물 배출, 시설 검역, 토지 공사, 소방 시설, 친환경 오물 방출, 상품 검역검사, 투융자, 외환 관리 등과 관련된 행정수속 절차들이 지속 개선되어야 한다고 응답했다([표 1] 참조).

[표 1] 물류 관련업무 행정수속에 대한 의견

| 관련 행정수속   | 매우 편리  | 편리     | 보통     | 복잡     | 매우 복잡  |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 차량 번호판 등록 | 16.18% | 39.71% | 32.35% | 4.41%  | 7.35%  |
| 차량 영업운영   | 17.91% | 38.81% | 31.34% | 4.48%  | 7.46%  |
| 차량 연간검사   | 11.27% | 22.25% | 40.99% | 11.27% | 2.82%  |
| 차량 연간심사   | 6.15%  | 43.08% | 33.85% | 13.85% | 3.08%  |
| 사업자 등록    | 12.50% | 35.94% | 29.69% | 6.25%  | 9.38%  |
| 기업 연간심사   | 22.86% | 48.57% | 24.29% | 2.86%  | 1.43%  |
| 기업 등록취소   | 14.63% | 31.71% | 24.39% | 17.07% | 12.20% |
| 토지 계획     | 12.50% | 37.50% | 21.43% | 14.29% | 14.29% |
| 토지 인허가    | 10.64% | 17.02% | 29.79% | 19.15% | 23.40% |
| 토지 공사     | 4.44%  | 22.22% | 31.11% | 26.67% | 15.56% |
| 환경오염물 배출  | 12.00% | 22.00% | 32.00% | 26.00% | 8.00%  |
| 소방시설      | 4.35%  | 26.09% | 36.96% | 19.57% | 13.04% |
| 투융자       | 10.87% | 26.09% | 34.78% | 19.57% | 8.70%  |
| 세관 통관     | 12.20% | 34.39% | 29.02% | 17.07% | 7.32%  |
| 상품 검사검역   | 2.94%  | 38.24% | 38.24% | 17.65% | 2.94%  |
| 외환 관리     | 0.00%  | 30.00% | 50.00% | 10.00% | 10.00% |

자료 : 상동.

2017년 말, 중국 교통운수부,公安部, 품질검사총국은 공동으로 「도로화물 운송차량 검사·검측 개혁 가속화 추진에 관한 통지(关于加快推进道路货运车辆检验检测改革工作的通)」를 발표하고, 규정에 따라 화물차의 검사·점검 항목들을 통합하였다. 하지만 조사대상 기업들은 동 정책이 완전히 정착되지 않은 관계로 아직도 차량별 등록과 중복된 비용을 지불해야 한다고 응답했다. 하지만 2018년 초에 교통운수부가 정책추진에 박차를 가하고 있는 관계로 물류기업들은 빠른 시일 내에 관련 정책이 정착될 것으로 기대하고 있다.

## CONTENTS

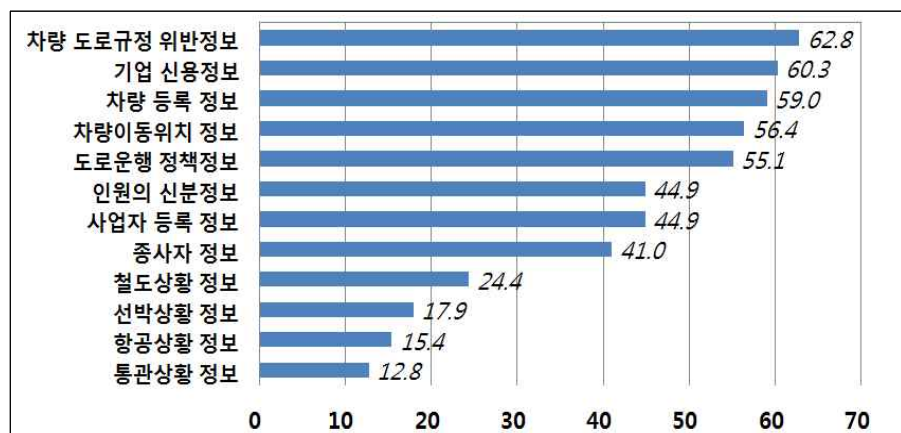
- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

또한 2017년 중국의 관련 부처들이 택배업계의 사업자 등록과 관련하여, 하나의 등록증으로 다수 영업점 등록이 가능한 정책 ‘일조다지(一照多址)’ 정책을 제시했는데, 동 정책의 혜택을 받은 기업은 24.2%에 불과한 것으로 나타나 대책 마련이 필요할 것으로 보인다. 물류기업들은 택배 분야에서 먼저 동 정책을 시범적으로 실시한 후 다른 업종에도 보급되기를 기대하고 있다.

## 2) 행정 관련정보 더욱 개방 필요

조사 대상 기업들은 현재 필요한 행정 정보로서 62.8%가 화물차량의 범칙 관련 정보를 꼽았다. 특히 다른 성(省) 간의 규정위반 정보들은 온라인을 통해 검색이 불가능한 관계로 물류기업들의 다른 성간 영업에 어려움이 있다고 토론했다. 그 다음으로 기업 신용 정보, 차량 등록 정보, 차량 위치 정보, 도로 운행정책 정보 등이 각각 50% 이상을 차지하는 것으로 나타났다. 또한 물류기업들은 사업자 등록, 종사자 정보, 철도 및 선박, 항공상황 등에 대한 정보도 더욱 다양하고 편리하게 제공받기를 원한다고 답했다([그림 4] 참조).

[그림 4] 물류기업들의 관련 정보 수요 (단위 : %)



자료 : 상동.

## 3 운송 환경

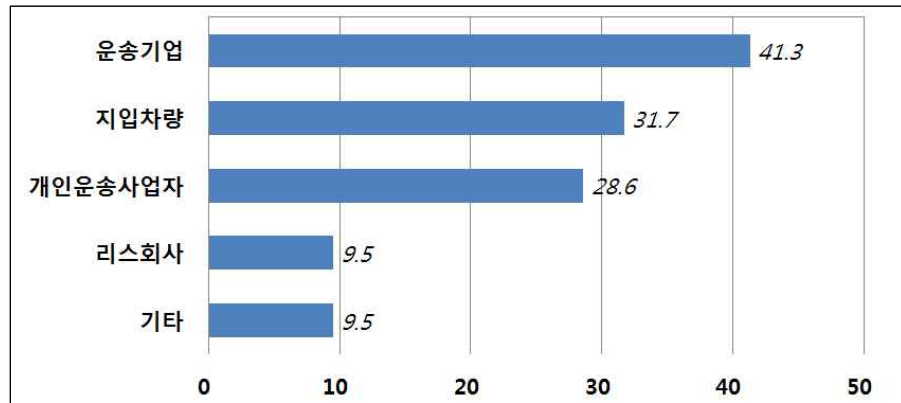
도로화물 운송 사업을 영위하는 기업들의 차제차량 비율은 25.9%, 임대 차량은 74.1%로 나타나 업계에서는 장기 임대계약 방식으로 차량을 운영하는 것이 보편화되어 있다. 이는 기업의 초기 투자에 대한 부담을 덜어주고 있다. 이 중에서 배기가스 배출기준 ‘국3(国三)급’ 이하의 차량 비율은 29.7%에 불과하여, 여전히 많은 차량들이 국가 권장 배출기준에 미달하고 있다.

조사대상 기업의 트레일러의 견인 차량(헤드 : 운전차량)과 피견인 차량(새시 : 화물적재 차량)의 비율은 1:1.46으로 트레일러 운송방식이 갈수록 보편화되고 있는 추세이다. 물류기업들은 장기간 차량을 임대할 때, 차량 임대회사 소유의 차량을 임대해 사용하는 비율이 41.3%로 나타났고, 지입차량(운수회사 명의로 등록된 개인 소유 차량)을 임대하는 비율은 31.7%로 나타났다. 또한 개인화물사업자 차량을 선택하는 비율은 28.6%로 나타났다([그림 5] 참조).

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 5] 화물차량 장기임대 방식 (단위 : %)



자료 : 상동.

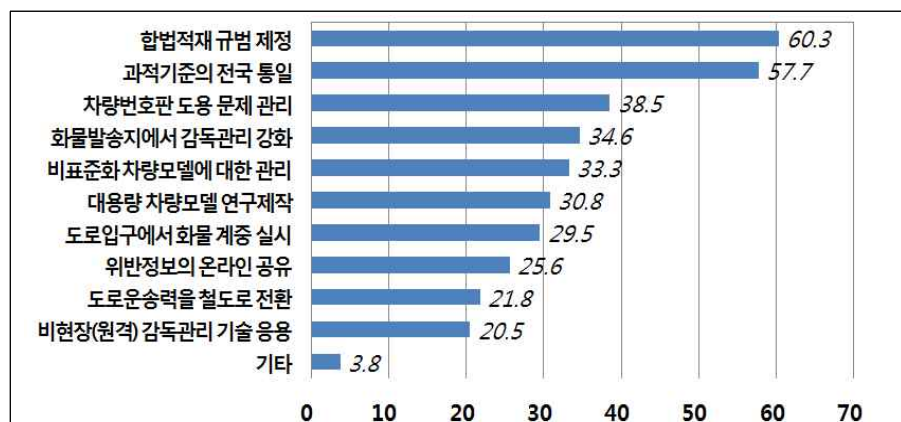
물류기업들이 단기임시로 차량을 임대할 시에는 운송업체 및 화물운송 플랫폼을 통해 주로 이용하며 그 비율은 각각 50.7%, 49.3%로 나타나 이미 화물운송 플랫폼이 보편적으로 사용되고 있는 것을 알 수 있다.

### 1) ‘과적 관리’ 문제 해결 및 도로 법집행 규범화 필요

2017년 9월 말까지 1년간 고속도로 화물차량 과적 특별단속이 실시되었다. 이번 특별단속은 화물차량의 과적 행위를 중점 단속했으며, 조사에 참여한 기업의 84.3%가 과적 행위가 점점 줄어들고 있다고 답했고 이 가운데 28.6%가 크게 줄었다고 답한 것으로 미루어 볼 때, 지난번의 특별단속 조치가 전반적으로 효과를 거두었다고 평가할 수 있다.

상시적인 ‘과적 관리’ 실시와 관련하여, 기업들은 먼저 차량의 합법적인 화물적재 규범화(적재 길이 및 폭) 및 과적에 대한 기준이 전국적으로 통일되는 것이 우선되어야 한다고 답했다. 지역별로 화물 적재 길이와 폭 등에 각기 다른 기준을 가지고 있는 관계로 기업들이 애로를 겪고 있으며, 이 외에도 차량번호판 도용문제, 화물 발송지에서의 관리감독 강화, 비표준화 차량 관리, 대용량 적재차량 연구개발 등의 문제에도 많은 관심을 나타냈다([그림 6] 참조).

[그림 6] 과적 관리에 필요한 핵심 조치 (단위 : %)



자료 : 상동.

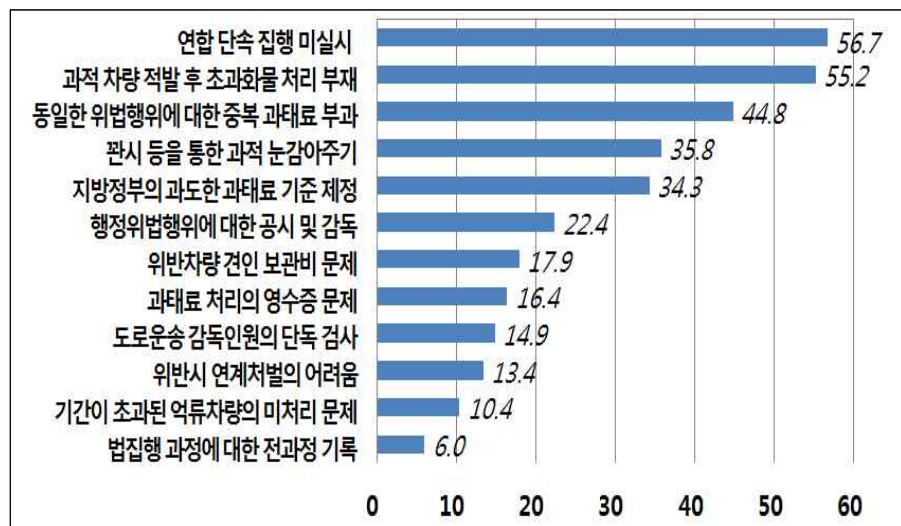
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2017년 교통운수부 등 14개 부처가 발표한 「도로화물 운송업계의 건강하고 안정적인 발전 촉진을 위한 행동계획(2017-2020년)에 관한 통지(关于印发促进道路货运行业健康稳定发展行动计划(2017-2020年)的通知)」에서는 길이를 초과하는 평상형 세미 트레일러 등의 특별 관리조치 제정 및 단계적이고 합리적인 규범화를 통한 과도기 극복 등을 제시했다. 하지만 기업들은 명확한 다음단계의 관리 조치 요구사항이 없는 관계로 과적 문제가 갈수록 심각해지고 있다고 생각하며 과적 관리의 다음단계 조치들이 조속히 발표되기를 기다리고 있다.

또한 도로 상의 법집행에 있어 제기된 주요 문제점으로는, 1위가 다부문 연합 법집행이 실시되지 않고 있다는 점이고, 2위는 초과 과적 차량의 처벌 불이행, 3위는 같은 위법 행위에 대한 중복 집행이라고 조사 되었으며, 각 응답 비율은 56.7%, 55.2%, 44.8% 순이었다. 기업들은 과적 관리 조치들이 연계적으로 이루어지기에는 구조적인 제약과 기준 불일치 등의 현실적인 한계가 존재한다고 보고 있다(그림 7 참조).

[그림 7] 도로 법집행의 주요 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

### 2) 통행료 차등 적용 필요

조사결과, 기업들은 통행료의 차등 적용 문제와 관련하여 표준형 대형 탑차, 표준형 자동차수송 트레일러, 친환경 차량, 트레일러, 항만 컨테이너 운송차량 등에 대해서는 요금할인 혜택을 바라는 것으로 나타났다.

또한 도로 통행료 부과 시점 역시 차량이 붐비는 시간 및 야간 시간 등 시간 대별로 차등화된 요금 적용을 원하고 있다. 현재 중국내 다수의 성·시에서는 전자요금징수(ETC) 시스템을 이용하는 화물차량에 대해 도로 통행료를 할인해 주고 있다. 하지만 기업들은 ETC 카드의 혜택은 해당 성(省) 내에서만 발급된 카드로만 적용받을 수 있어서 다른 성에서의 운행에는 그 혜택이 적용되지 않아 전국적으로 통일된 ETC 카드 적용이 필요하다는 의견이다.

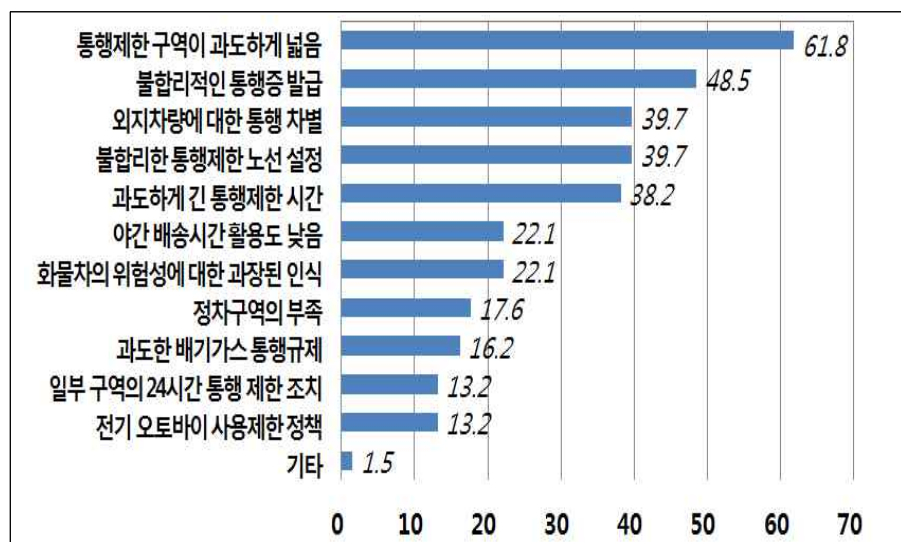
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 3) 화물차의 도시 통행 제한 문제

현재 많은 도시들이 화물차 통행을 제한하고 있는데, 물류기업들은 이러한 도시 통행 제한이 과도하다고 여기고 있다. 또한 도시 확장에 따라 통행제한 구역이 도심에서 외곽지역으로 점점 확장되고 있다고 불만을 토로하고 있다. 그 외에도 기업들은 각 지역의 통행허가 제도가 불투명하고 절차가 복잡하다고 생각하고 있으며 외지 차량에 대한 차별 존재 및 통행제한 시간이 너무 길다고 응답했다([그림 8] 참조).

[그림 8] 화물차 도시 통행 제한의 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

## 4) 대형화물 운송허가 문제

해체 불가능한 ‘대형화물(Over size)’의 운송은 차량의 적재 규격 및 제한을 초과하는 특수한 운송형태이다. 2016년 교통운수부가 발표한 「초과 운송차량 통행 관리 규정(超限运输车辆行驶公路管理规定)」은 이러한 대형화물에 대한 허가 및 관리 규정을 명시하고 있다. 하지만 조사에 따르면, 대형화물 운송에 있어 여전히 많은 제도적인 문제가 있는 것으로 나타났다. 68.1%의 대형화물 운송 기업들은 전용 작업차량의 번호판 등록 및 통행이 가장 큰 문제라고 지적했으며, 그 다음으로 과도하게 긴 대형화물 운송 심사 승인 기간, 기업의 운송자격 및 자질 문제, 장기 ‘제한 초과 운송 차량 통행증’ 신청 문제, 다수의 ‘해체 불가’ 화물 동시 적재 허가 문제 등이 제기되었다([그림 9] 참조).

2017년 교통운수부는 각 성간의 대형화물 운송 연계 허가 네트워크 구축을 추진하여 출발지 성에서 대형화물 운송 승인 신청을 일괄적으로 접수하고 경유하는 성들이 함께 승인하게 했으며, 한 지역에서 허가증을 만들어 전 운행과정에서 통용될 수 있도록 했다. 하지만 해당 기업들은 정책 시행 세척이 미흡한 점을 들며 실질적인 적용은 아직 이르다고 답했다.

## CONTENTS

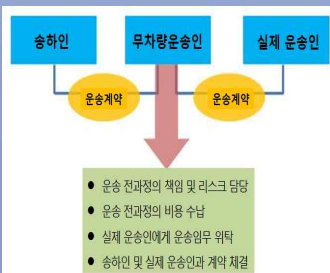
- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### ■ ‘무차량 운송인’의 의미

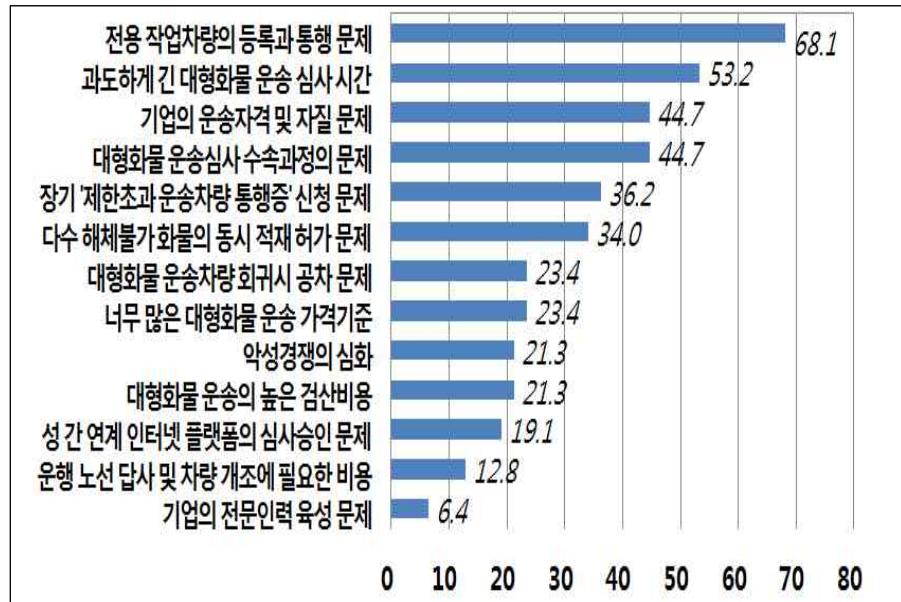
– ‘무차량 운송인’은 직접 차량을 소유하지 않고 화물운송업에 종사하는 개인 혹은 기업을 지칭하는 ‘중개인’ 개념이며, ‘무선박 운송인(NVOCC)’에서 파생된 중국식 표현임.

중국 국무원은 2016년 8월, 「개혁 및 시범실시로 무차량 운송 물류 혁신발전 촉진에 관한 의견(关于推进改革试点加快无车承运物流创新发展的意见)」을 발표하고 10월에 48개의 무차량 운송인 시범기업을 발표함.

### <‘무차량 운송인’ 개념도>



[그림 9] 대형화물 운송의 주요 문제점 (단위 : %)

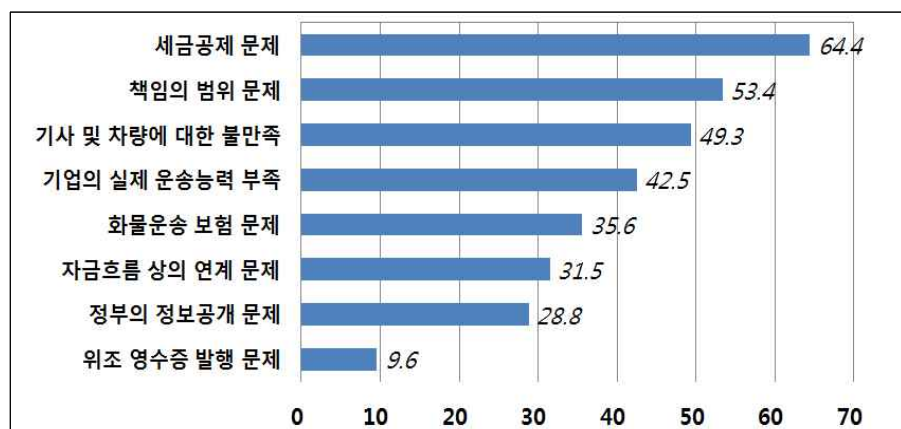


자료 : 상동.

### 5) ‘무차량 운송인’ 시범정책의 한계점

2016년부터 교통운송부에서는 ‘무차량 운송인’ 시범사업을 실시했다. 조사에 따르면, 기업들은 가장 큰 문제로 세금공제 문제를 들었으며 이 비중이 64.4% 달했다. ‘무차량 운송인’ 운영기업들은 대부분 영수증 발행이 어려워 배송비에 대해 합리적인 세금공제를 받을 수 없는 관계로 시범사업 활성화를 제약하고 있다. 또한 53.4%의 기업들은 ‘무차량 운송인’의 책임 범위가 명확하지 않으며, ‘무차량 운송인’과 화물 브로커 간의 경계가 모호한 점도 문제로 지적했다. 이외에도 기사 및 차량에 대한 불만족, 기업의 실제 운송능력 부족 문제, 화물 운송보험 및 자금 흐름 문제, 정부의 정보 공개 문제 등이 ‘무차량 운송인’의 운영 발전을 제약하고 있다고 응답했다([그림 10] 참조).

[그림 10] ‘무차량 운송인’ 시범정책의 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

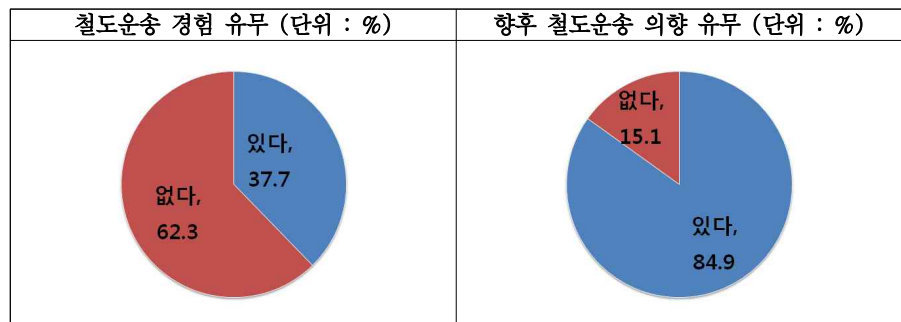
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 6) 복합운송 발전의 문제점

철도운송을 발전시켜 복합운송을 촉진하여 운송 구조를 조정하는 것은 환경오염 유해가스 방출 및 물류 원가를 줄이고 기업의 수익을 높이는 방법이다. 하지만 조사 참여 기업들 중 불과 37.7%만이 철도운송 경험이 있는 것으로 나타났다. 철도운송을 해본 적 없다고 응답한 기업들 중 84.9%가 향후 철도운송 이용을 해보겠다는 의향을 나타내 향후 철도운송의 발전 잠재력을 시사했다([그림 11] 참조).

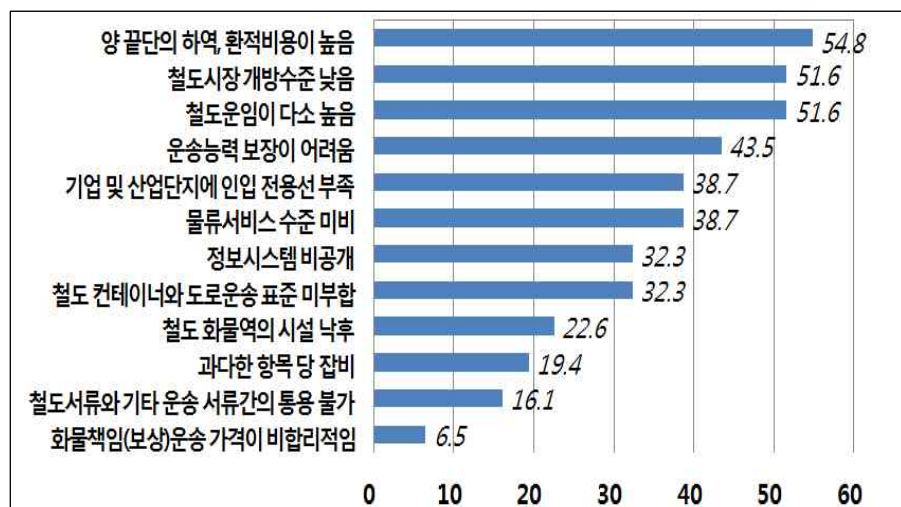
[그림 11] 조사 참여 기업의 철도운송 경험 및 향후 이용 의향



자료 : 상동.

조사 대상 기업들은 철도와 연계되는 복합운송의 문제점으로 철도운송의 양 끝단과 출발지 및 최종 목적지까지의 연계운송 비용이 높고, 철도운임 자체 역시 높은 편이라고 답했다. 또한 철도시장의 개방수준이 낮으며, 지역 철도 화물역의 하역 설비 및 서비스 표준이 미비한 점 등을 지적했다. 또한 산업단지 및 물류허브 등에 철도 인입이 미비하며, 철도와 도로운송 간의 기준이 부합되지 않아 환적에 애로가 있고, 복합운송에 통일된 규범이 부족한 데다 물류서류가 표준화되지 않아 각 운송 방식 간 정보 시스템이 서로 연동되지 않는 점 등이 복합운송 발전을 제약하고 있다고 응답했다([그림 12] 참조).

[그림 12] 철도 복합연계운송의 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

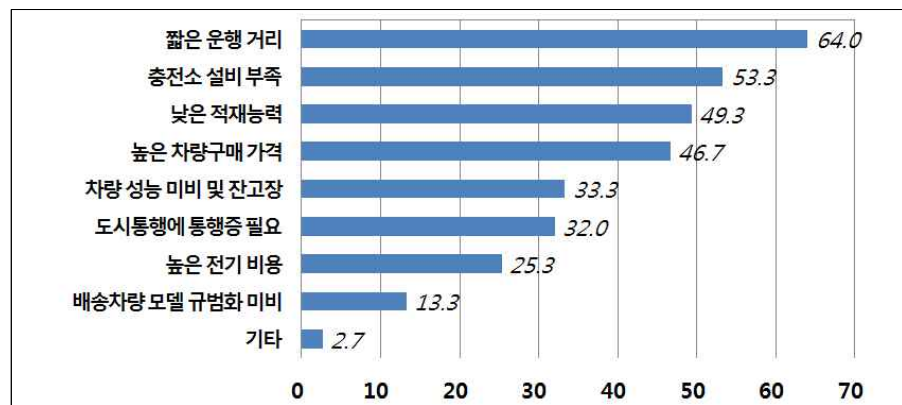
2017년 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 「제2차 복합 운송 발전 시범 프로젝트 신청업무에 관한 통지(关于组织开展第二批多式联运示范工程申报工作的通知)」를 통해 30개의 복합운송 시범 프로젝트 명단을 발표했다. 또한 교통운수부는 ‘차량 구입세(车辆购置税)’ 재정자금을 활용하여 항만에 철도선 인입을 지원한다는 방침을 내놓았다. 현재 복합운송이 어느 때보다 좋은 발전 기회를 맞았는데, 이와 관련된 정책 뒷받침과 인프라 준비를 서둘러야 할 것이다.

### 7) 친환경 에너지 물류차량 지원 미비

2017년 중국은 친환경 에너지 차량 구입에 대해 세금을 면제해주고 있으며, 선전, 톈진, 상하이, 청두, 충칭 등 지역에서는 친환경 에너지 물류차량 운행을 권장하고 있다.

조사에 따르면, 참여기업들의 64%는 신생에너지 차량의 문제점에 대해 주행거리가 짧다는 점을 꼽았으며, 그 외 충전소 부족, 적재능력 부족, 높은 차량 구입 가격, 친환경 에너지 차량의 도시 통행에는 통행증이 필요하다는 점을 주요 문제점으로 지적했다([그림 13] 참조).

[그림 13] 친환경 에너지 차량의 도심 통행 주요 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

현재 택배 배송에서 가장 많이 사용되는 전기 삼륜차에 대해서 조사 참여 기업 중 50.7%가 차량의 형태가 규범화되어 있지 않은 점을 지적했다. 이외에도 도로 통행권 미비, 정차구역 부족, 일부지역에서의 전기 삼륜차 통행금지 조치 등을 문제점으로 제시했다.

2018년 초 국무원이 발표한 「택배 잠행 조례(快递暂行条例)」에서는 우정관리부서가 현금 이상 지방 인민정부 공안부문 등과 협력하여 법에 의거해 택배 서비스 차량 관리 및 사용을 제한하고 택배 전용 삼륜 전동차의 운행 속도와 적재 등과 관련한 규정을 제정하며 택배 서비스 일련번호 표시를 통일하는 등 관리를 강화하도록 규정하여 전동 삼륜차와 관련된 제도적 기반을 다졌다. 기업들은 구체적인 정책 활성화는 관련 부서들의 지지와 협력이 뒷받침되어야 실현될 수 있다는데 의견을 일치했다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

■ ‘용지 지표(用地指标)’의 문제  
- 중국 정부는 경작지 보호를 위해 건설용지에 대해 매년 최대 사용면적 제한을 설정해 놓고 이를 초과하지 못하도록 하고 있으며, 발전 수요로 인해 개발이 부득이 할 시에는 성정부 혹은 중앙 정부(국무원)의 심사와 승인을 거쳐야 함.

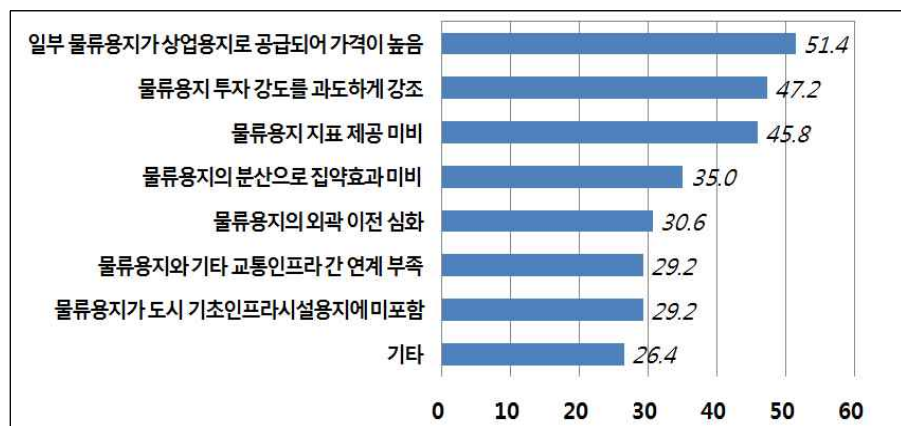
## 4 물류용지 정책 환경

2017년 물류용지 상황을 전년도랑 비교했을 때, 조사에 참여한 56%의 기업들은 변화가 크지 않다고 답했으며, 29.7%의 기업들은 용지 이용 상황이 악화되었다고 보았고, 14.3% 기업들만이 용지 이용 상황이 다소 나아졌다고 응답해 전반적으로 물류용지 문제가 심각해지고 있는 것으로 나타났다.

### 1) 물류용지난의 심화

조사 결과, 현재 물류용지의 주요 문제점으로 51.4%의 기업이 일부 물류 용지가 상업 용지로 공급되어 가격이 비교적 높다고 지적했고, 47.2%의 기업들은 정부가 과도하게 물류용지의 투자 강도에 대해 강조한다는 반응을 보였으며, 45.8%는 물류용지의 지표의 제공이 부족하다고 답했다. 이 외에, 묘(亩, 1묘는 약 666.7m<sup>2</sup>)당 세수 제한, 물류용지의 분산, 교통인프라 시설과의 부조화, 도시 확장에 따른 물류용지의 외곽 이동 등도 물류용지 이용에 어려움을 가중시키는 요인으로 꼽혔다. 투자 강도, 묘(亩)당 세수, 용지 지표 등은 여전히 물류용지 문제를 부르는 해묵은 과제다([그림 14] 참조).

[그림 14] 물류용지의 주요 문제 (단위 : %)



자료 : 상동.

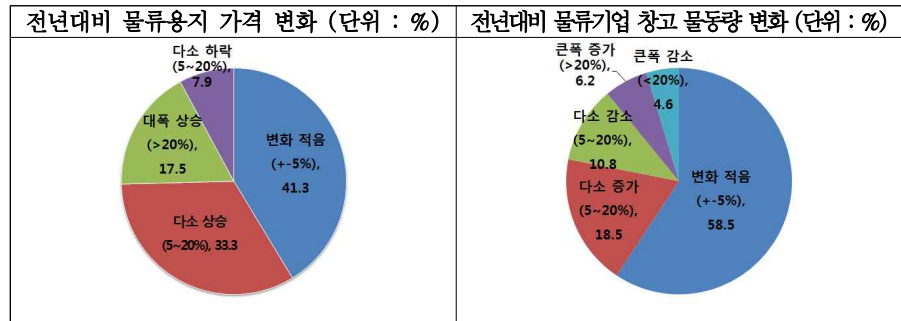
조사에 따르면 물류용지의 평균 가격에 대해서는 41.3%의 기업들은 변화가 크지 않다고 답했으나 50.8%의 기업들은 가격이 다소 올랐거나 큰 폭으로 늘었다고 지적해 비싼 물류용지 가격이 지속적으로 물류업계 발전을 제한하고 있는 것으로 나타났다.

물류창고의 이용 상황에 대해서는 58.5%의 기업들이 창고의 화물 물동량이 전년 대비 변화가 크지 않다고 답했고, 24.7%의 기업들이 다소 혹은 큰 폭으로 증가했다고 응답했으며, 15.4%의 기업들은 다소 혹은 큰 폭으로 감소했다고 밝혔다. 창고의 화물 물동량이 전년도에 비해 크게 달라지지 않은 상황에서, 50.8%의 기업들이 창고 임대료가 올랐다고 답해 창고 임대료 부담이 기업의 수익 감소에 영향을 주고 있는 것으로 풀이된다([그림 15] 참조).

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 15] 조사 참여 기업의 철도운송 경험 및 향후 이용 의향

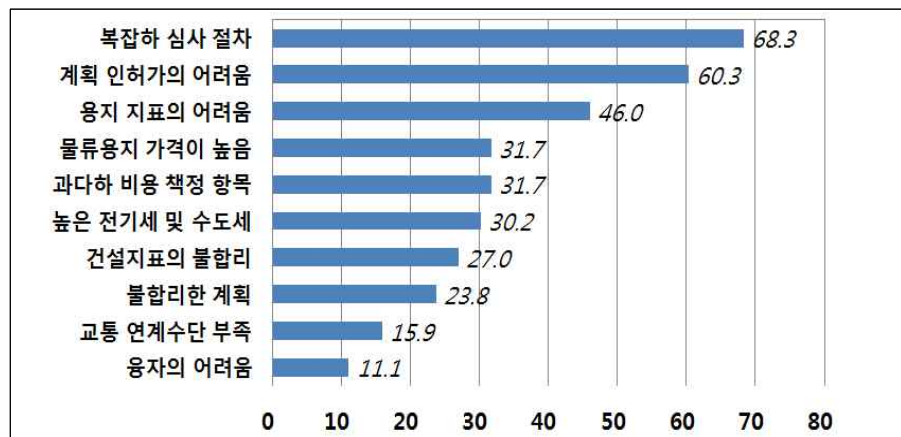


자료 : 상동.

### 2) 물류 인프라 건설에서의 제도적 문제점

조사 결과, 물류단지(기지, 센터) 계획·건설·운영에서 있어서는 용지 지표 및 인허가 과정상에 문제가 많은 것으로 나타났다. 68.3%의 기업들이 인허가 절차들이 너무 많다고 답했고, 다음으로 허가 취득의 어려움과 용지 지표에 대한 어려움이 각각 60.3%, 46% 로 나타났다. 또한 비용납부 항목이 너무 많고, 비싼 물류용지, 비싼 전기·수도세, 건설 지표의 불합리, 계획의 불합리 등의 문제점 등이 뒤를 이었다([그림 16] 참조).

[그림 16] 물류단지(기지, 센터) 계획·건설·운영의 주요 문제 (단위 : %)



자료 : 상동.

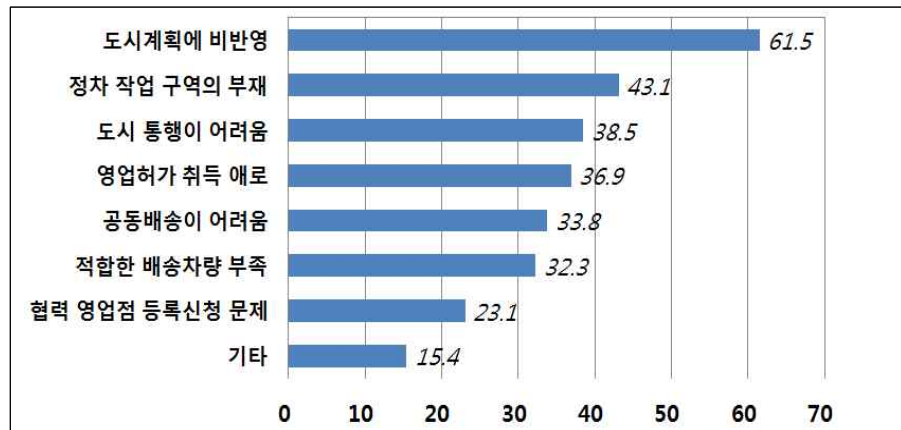
물류의 양 끝단 서비스망(택배 터미널, 지역 배송점)의 계획과 건설에 대한 주요 문제로는 61.5%가 도시 계획에 있어서 주민에게 최종적으로 연결되는 마지막 단계의 물류 서비스망 시설이 반영되지 않는 점을 지적했다. 그 다음으로 43.1%의 기업들이 물류 서비스의 끝단 지점에서 차량 정차 및 현장 작업구역이 부족하다고 답했으며, 38.5%는 도시 운행이 불편해 물류 회전이 어렵다고 밝혔다. 이 외에 끝단 서비스망의 영업점이 영업 허가를 받지 못하는 점이나, 공동 배송의 어려움, 적합한 배송 차량 부재 등도 물류 끝단 서비스망 구축의 중요한 문제로 제기됐다([그림 17] 참조).

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년 발표된 「택배 잠행 조례」에서는 택배 기업과 그 영업점들이 택배의 끝단 서비스 영업점을 개설할 시 영업 허가증을 별도로 받지 않고, 소재지의 우정관리 부서에 등록하기만 하면 된다고 명시하여 끝단 서비스 영업점 확대를 위한 정책적인 지원을 펼쳤지만, 택배 이외의 배송의 끝단 서비스망과 관련하여서는 여전히 관련 부문의 정책지원이 시급한 것으로 나타났다.

[그림 17] 끝단 서비스망(택배터미널, 영업점, 수령센터)의 주요 문제 (단위 : %)



자료 : 상동.

## 5 세수 환경

조사 대상 기업들이 납부하는 각 항목의 세금 및 기타 부대비용은 평균적으로 매출액의 4.2%를 차지하고 있으며, 기업 순이익의 96%에 달하는 것으로 나타났다. 그중 세금 및 기타 부대비용이 순이익의 100%를 초과하는 기업 비율도 21.5%로 나타나 기업의 세수 부담이 매우 큰 것으로 조사되었다.

### 1) 증치세(부가가치세) 부담 여전

조사 결과, ‘영업세의 증치세 개혁(营改增)’이 대대적으로 시행 된 이후 조세 부담이 줄었다는 응답이 48.1%로 나타났고, 반면 과반수의 기업은 여전히 조세 부담률이 그대로거나 오히려 상승했다고 응답했다. 이 가운데 도로운송 업무 납부 증치세(부가가치세)는 ‘증치세 개혁’ 전보다 96.8%가 늘었다. 기업 증치세의 세수 부담도 증치세 개혁 전보다 다소 증가했으며, 이것은 최근 몇 년간 물류기업의 문제 지적이 가장 집중된 문제이기도 하다.

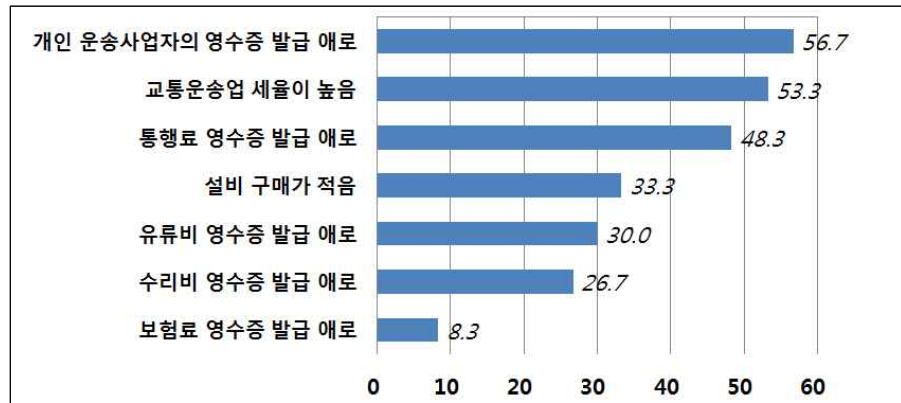
조사 대상 기업들은, 개인 화물운송 사업자의 운송비 영수증 발급이 어렵고, 교통운송업의 세율이 비교적 높은데다가, 통행료 영수증 발급 또한 어렵다는 점을 조세 부담 가중의 3대 요인으로 꼽았으며, 그 비율은 각각 56.7%, 53.3%, 48.3%의 순이었다. 또한 구매 설비가 적고, 유류비 영수증, 수리비 영수증 발급이 까다로운 점 등도 세수 부담에 영향을 미치는 것으로 나타났다([그림 18] 참조).



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 18] 2017년 중국 물류기업 조세 부담 증가의 주요 원인 (단위 : %)



자료 : 상동.

물류 기업들의 도로 운송업 세수 부담을 줄이기 위해서, 국가 세무총국은 ‘국가 세무총국 공시 2017년 제30호’를 통해, “모든 업계의 세금부담을 줄이겠다”고 밝히며, 교통운송업의 계약 운송업자들이 스스로 구매하거나 실제 운송업자가 사용한 유류비 및 요금을 지불한 도로·교량 통행료 등을 명시해, 매입세액을 매출세액에서 공제하도록 하였다. 조사 결과, 이 정책 혜택을 받고 있는 기업 비율은 43.2%에 달해 정책의 활용도가 비교적 높으며 앞으로도 더욱 제고될 것으로 보인다. 정책 시행의 주요 문제점으로는 64.2%의 업체들이 개인 운송사업자들이 운송비 영수증을 발급하지 못하는 점을 들었으며, 44.8%의 기업들은 통행료의 전자 영수증 정책이 개선되어야 한다고 생각했으며, 43.3%의 기업들은 소규모 납세자의 대리 운송비 영수증 발급이 어렵다고 답했다. 이외에도 유류비와 운송서비스 영수증을 일일이 대응하기 어렵고, 유류카드(유류비) 취득과 지불이 불편하며, 실제 운송업자의 유형이 명확하지 않는 등의 문제도 현재 직면한 주요 문제로 꼽았다.

통행료 영수증 발급 문제를 해결하기 위해 교통운수부와 국가 세무총국은 2017년 공동으로 「도로 통행료 부가 가치세 전자 일반 영수증 발급 등 관련 사항에 관한 공지」(교통운수부 고시 2017년 제66호)를 발표해 통행료 증치세 전자 일반 영수증의 일련 번호 및 절차, 관련 규정, 플랫폼 접속 시간 및 업무 인원 등 관련 규정을 명시했다. 조사 결과, 이 정책의 혜택을 받고 있는 기업들은 44.8%에 달해 정책 활용도가 전반적으로 높은 것으로 나타났다.

하지만 운송기업에 소속된 지입차량 개인 운전자들은 자신들이 통행료 영수증을 직접 발급을 할 수 없는 관계로 여전히 현금 지불이 보편적인 상황이다. 통행료를 선불해도 세금공제가 가능한 ‘전자 영수증’을 발급 받을 수 없고, 실제 운송 완료 후 10일이 지나서야 세금공제가 가능한 ‘전자 영수증’ 발급 신청이 가능하여 기업들은 제때에 원가와 지불 운임을 계산하기 어렵다. 또한 장거리 운송 시 통행료를 여러 차례 지불할 경우에도 각각 계산하여 영수증을 여러 장 발행하는 등 기업의 영수증 관리가 더욱 복잡해 졌다. 또한 시스템 조작 및 조치가 불편한 점도 지적되었다.



## CONTENTS

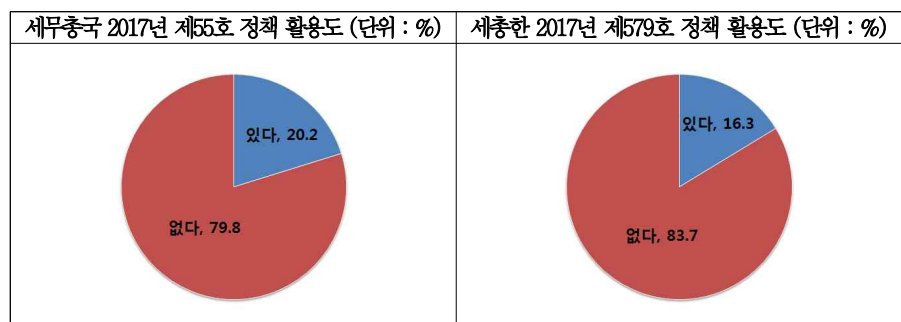
- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

개인 기사 운송사업자들의 운임 영수증 발행 문제를 해결하기 위해, 국가 세무 총국은 「화물 운송업 소규모 납세자의 증치세 전용 영수증 대리 발급 신청 관리 방법」(국가 세무총국 고시 2017년 제55호) 및 「인터넷 물류 플랫폼 개설 및 증치세 전용 영수증 대리 발급 시범사업에 관한 통지」(세충한 2017년 제 579호)를 연이어 발표하고, 관련 자격을 가진 납세자가 세무 등록지, 화물 발송지, 화물 도착지 혹은 운송업무 접수지 중 한 곳의 가까운 국세 기관에서 증치세 전용 영수증 대리 발급 신청이 가능하다고 제시했다.

또한 교통운수부의 ‘무차량 운송인’ 시범기업에 속하는 인터넷 물류 플랫폼 기업은 관련 조건에 부합하는 개인 운송업 소규모 납세자에게 증치세 전용 영수증과 세금 관련 다른 사항들을 대리 발급할 수 있게 된다.

조사에 참여한 물류기업 중에서 위의 두 정책의 혜택을 받는 기업의 비율은 각각 20.2%, 16.3%로서 정책의 활용도가 예상보다 낮은 것으로 나타났다(그림 19 참조). 특히 업계에서 큰 기대를 보였던 개인 운송업자들이 소재지 성 외의 외지에서 영수증 대리발급 정책이 상용화되기까지는 아직 거리가 있는 것으로 보인다.

[그림 19] 세무총국 제55호 및 제579호 정책 활용도



자료 : 상동.

조사 대상 기업들은 사업자 등록, 세수관리와 운송관리 제도의 제약으로 인해, 실제 운송인인 개인 운송업자가 개인사업자와 개인 운송업자 등 관련 증명자격을 발급받기 힘들기 때문에 어쩔 수 없이 명목상 기업에 속하는 방식(지입)을 채택할 수밖에 없는 관계로, 차량의 재산권을 ‘명목상 소속기업’에 양도하고 그 기업의 영업 자격을 빌려 그에 대한 비용을 지불하면서 독립적으로 운송 서비스에 종사하고 있다. 이러한 ‘지입 방식’은 이미 실제 운송업자들에게는 보편화된 방식이다. 차량 재산권이 명목상 운송기업에 소속되어 있기 때문에, 실제 개인 운송업자들은 독립된 납세 등록번호가 없고 운송업자들이 별도로 운송비 증치세 영수증을 발급 받을 수 없다.

이 문제 역시 앞서 언급한 ‘세무총국 제55호’ 및 ‘제579호’ 조치가 실시되는데 있어 제약 요인으로 작용했으며 정책 활용을 어렵게 만들었다. 장쑤성, 허난성 등 지역에서는 시범적으로 제도를 개혁하여 개인 기사들에게 임시 납세자 신분으로 납세자격을 갖도록 허용했지만, 정책적인 ‘안정성’이 결여되어 관리감독에 대한 리스크가 크다는 의견이 많다.

## CONTENTS

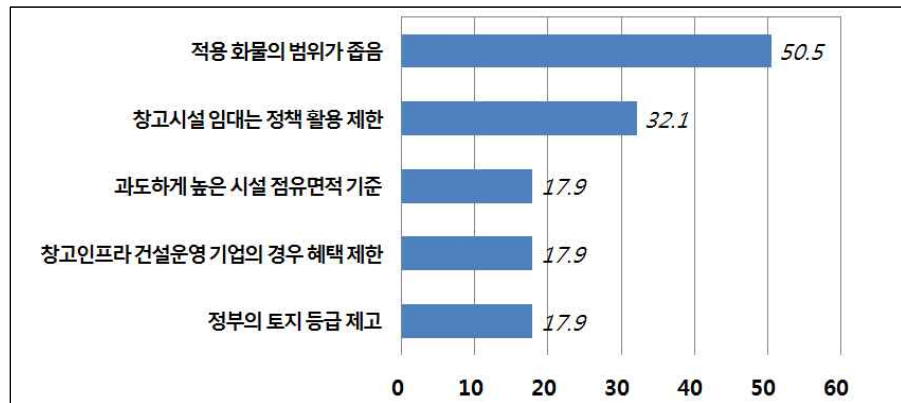
- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 2) 토지 사용세 정책 혜택 부족

조사에 따르면 31.5%의 기업이 ‘대중상품(大宗商品, 곡물 등 주요 벌크화물)’ 창고시설의 토지 사용세 절반을 감면하는 정책 혜택을 받고 있는 것으로 나타났다. 그 중에서 기업의 감세 폭은 10% 이하 및 40-50% 구간에 집중되어 있으며, 전체적으로 토지 사용세의 절반 감면 징수 정책이 좀 더 정착되어야 하는 것으로 분석된다.

조사 대상 기업들은 토지 사용세 감면 혜택을 받지 못하는 주요한 이유로 적용되는 화물의 범위가 좁고, 임대 창고의 경우 혜택을 받지 못한다는 점을 문제점으로 꼽았고 그 비중은 각각 50.5%, 32.1%를 차지했다. 업체들은 일반적인 창고들은 화물의 ‘통용성’이 큰 관계로 저장화물이 ‘대중화물’인지 아닌지 명확히 구분하기 힘들며, 창고시설 인프라 건설·운영 및 창고 임대, 창고 인프라 서비스 제공의 대규모의 기업들은 동 정책을 효과적으로 활용할 수 없어 정책 효과를 저해한다고 지적했다. 이 외에 정부가 토지 등급을 높이고 창고시설 운영기업이 혜택을 제대로 누리지 못하며 시설 점유지 면적 표준이 과도하게 높은 것도 정책 활용을 저해한다고 지적했다([그림 20] 참조).

[그림 20] 창고 토지 사용세 절반 감면 제도 실행의 주요 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

## 6 노동 환경

조사 참여 기업들의 인건비 지출은 평균적으로 매출액의 17.4%를 차지하고 있어 기업 경영원가에서 상당히 높은 비중을 차지하고 있다. 조사 참여기업의 53.4%가 전년도에 비해 인건비 지출의 변동 폭이 크지 않았다고 답했으며, 32.9%는 인건비가 다소 혹은 크게 증가했다고 응답했다. 또한 물류기업들의 직원 ‘5대 보험 및 공적금(양로·의료·실업·산재·출산보험 및 주택 공적금)’ 적용률은 78.8%에 달하고 있고, 인력고용 형태에서 외부 파견 노동력자의 비율은 약 23.9% 수준인 것으로 나타났다.

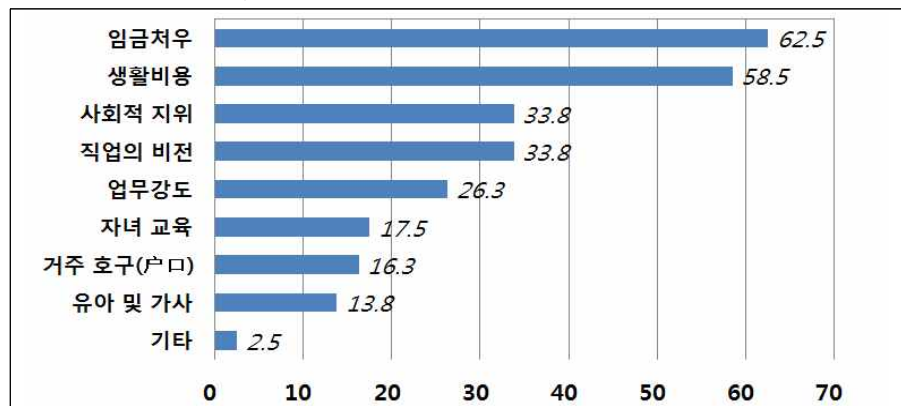
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 1) 보편적인 직원 유출 현상

조사 결과, 근로자의 유출 비율은 평균 13.9%로 전년대비 다소 증가한 것으로 나타났다. 또한 전년도와 비교할 시, 51.3%의 기업들은 ‘작업형 직원’의 채용이 크게 어렵지 않다고 답했고, 38.8%는 채용에 다소 어려움을 겪는다고 답했다. 기업들은 전반적으로 중형 화물차 기사 운전 면허증 발급에 제한이 커 기사 채용에 어려움이 있다고 밝혔다. ‘관리형 직원’ 채용의 경우, 42.5%의 기업들이 별로 어려움이 없다고 답했고, 51.3%의 기업들은 다소 어려움이 있다고 답해 ‘작업형 직원’보다 ‘관리형 직원’의 채용이 어려운 것으로 나타났다. 조사 결과, 근로자 유출의 주요 원인은 임금 처우 및 생활비 측면에 집중되어 있고 그 비중은 각각 62.5%, 58.8%였다. 또한 직업의 비전, 사회적 지위, 업무강도 등도 근로자가 떠나는 주요 요인으로 작용하고 있다([그림 21] 참조).

[그림 21] 직원 유출의 주요 원인 (단위 : %)

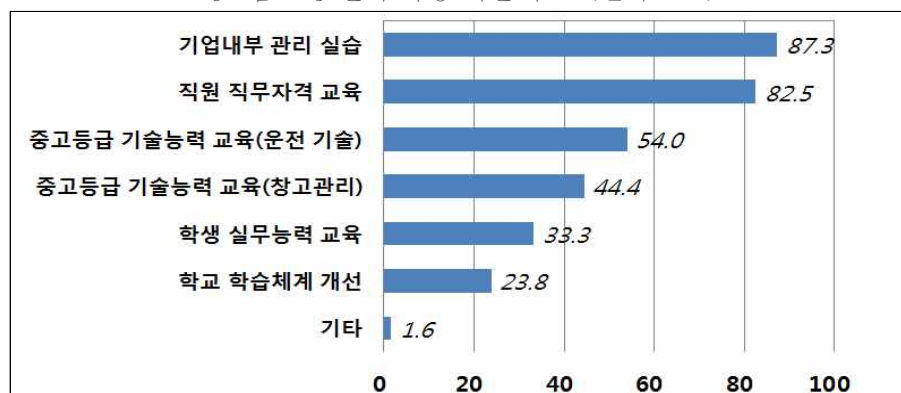


자료 : 상동.

### 2) 인재 육성 지원 강화 필요

조사 결과, 90.9%의 기업들은 인재 개발에 더욱 노력할 것이라고 답했다. 그 중, 기업 내부의 관리 실습 및 직원 직무자격 교육 두 가지 분야를 중점적으로 강화 하겠다고 밝혔으며, 그 비율은 각각 87.3%, 82.5%로 나타났다. 이 외에도 운전 기술, 창고 관리 기술, 학생들의 실무능력 배양, 학교 교육 체계 개선 등에도 많은 지원이 필요할 것으로 조사됐다([그림 22] 참조).

[그림 22] 인재 육성 지원 수요 (단위 : %)



자료 : 상동.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

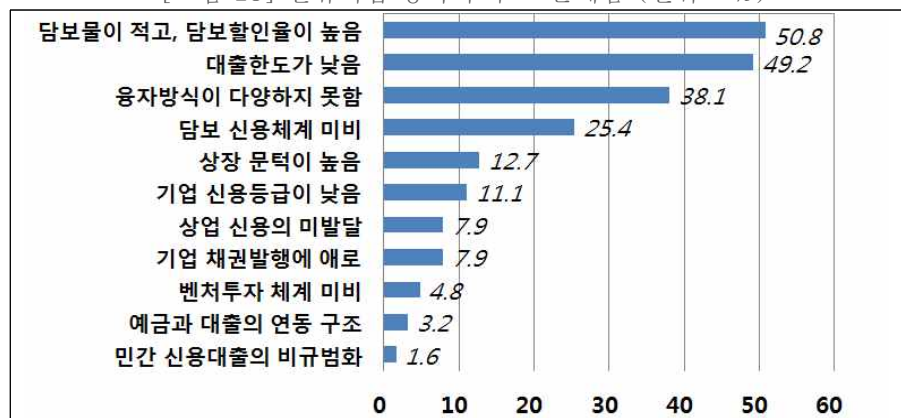
## 7 융자 환경

기업의 융자 환경과 관련하여, 조사에 참여한 44.6%의 기업들은 융자 환경이 전년도에 비해서 큰 변화가 없다고 응답했고, 24.3%의 기업들은 다소 개선되었다고 응답했으며, 31.1%는 여전히 불안한 상태라고 밝혀 업계 전반에 걸쳐 여전히 금융 애로의 문제가 남아있는 것으로 분석된다.

조사 결과, 78.4%가 은행 대출이 자금 융자의 가장 주된 방식이라고 답했으며, 20.3%는 민간 대출을 이용한다고 응답했다. 재정 보조금, 기업채권, 펀드 및 벤처투자 등의 이용 비율은 비교적 낮은 것으로 나타났다.

기업 융자에 있어서의 3대 문제로는 담보물이 적은 관계로 대출 한도액이 낮으며, 이자율의 상승 및 융자 방식이 다양하지 못한 것으로 조사되었고, 그 비율은 각각 50.8%, 49.2%, 38.1%였다. 물류산업은 서비스업에 속하기 때문에 담보할 수 있는 자산이 부족한데다가 운송비, 창고비 등의 유동성 자산은 은행에 담보가 안되는 점이 융자난을 야기하는 가장 큰 문제점이다([그림 23] 참조).

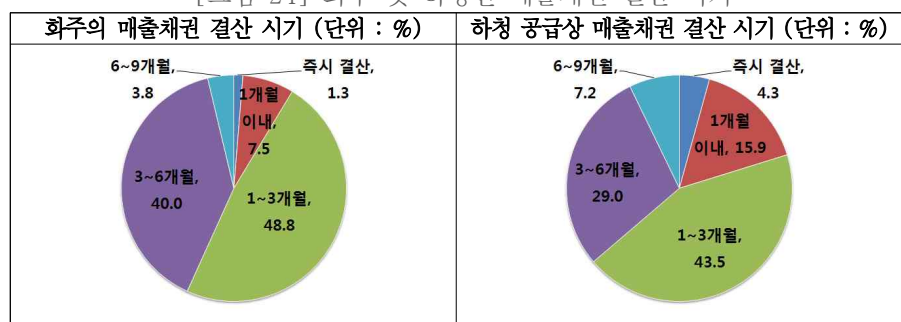
[그림 23] 물류기업 융자의 주요 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

또한 화주의 매출채권 결산 시기는 1~3개월이라는 응답이 48.8%, 3~6개월이 40%를 차지했다. 하청 위탁업자의 결산 시기는 1~3개월이 43.4%, 3~6개월이 29%를 차지해 기업의 결산기간이 과도하게 긴 관계로 기업의 이윤실적에 영향을 미치며 업계의 상환 리스크를 증가시키는 것으로 분석된다([그림 24] 참조).

[그림 24] 화주 및 하청인 매출채권 결산 시기



자료 : 상동.

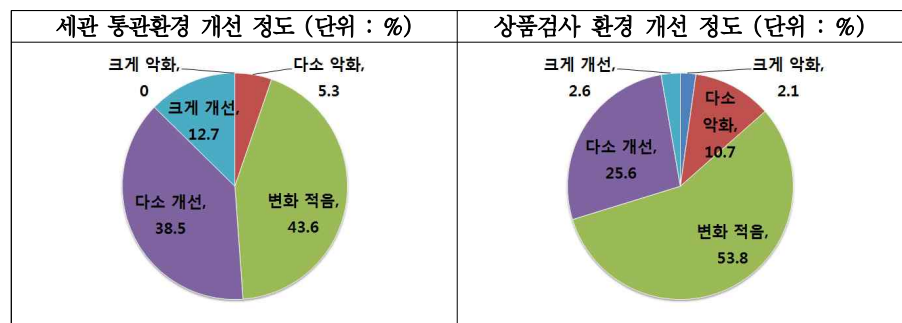
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 8 통관 환경

조사 결과, 세관 통관 환경에 대해서 조사 참여기업의 51.2%가 다소 개선되거나 크게 개선되었다고 답해 중국 정부의 통관환경 개선 노력이 가시화되고 있음을 알 수 있다. 반면 43.6%는 변화가 크지 않다고 답했으며, 5.3%의 기업만이 다소 악화되었다고 밝혔다. 상품검사 환경에 대해서는 조사 참여 기업의 53.8%가 변화가 크지 않다고 답했으며, 10.7%는 다소 악화되었다고 응답했다. 반면, 28.2%는 다소 혹은 크게 개선되었다고 밝혔다(그림 25) 참조).

[그림 25] 통관 및 상품검사 환경 개선 정도



자료 : 상동.

2017년 중국 세관총서는 「전국 세관의 통관 일체화 개혁 추진에 관한 공시(关于推进全国海关通关一体化改革的公告)」를 발표하고, 상하이 등 일부지역에서 실시하고 있는 ‘통관 일체화’를 전국적으로 보급했다. 이에 대한 조사결과, 51.4%의 조사 대상 업체들은 통관 일체화 및 창구 단일화 정책의 혜택을 받고 있어, 상기 정책이 기업들의 통관 및 국제무역 업무에 편의를 제공하고 있는 것으로 나타났다.

조사 결과, 91.7%의 기업들은 세관의 통관 시간이 예년보다 다소 단축되었다고 답했고, 그중 통관시간이 20% 이상 대폭 단축되었다고 답한 기업도 44.4%에 달했다. 그 밖에 기타 의견으로 국제특송 관련 공항의 통관제도가 미비하여 공항 에이프런(Apron)에서 바로 환적할 수 없는 점이 국제 환적업무를 제약하고 있다는 점이 제기되었다.

## 9 신용 환경

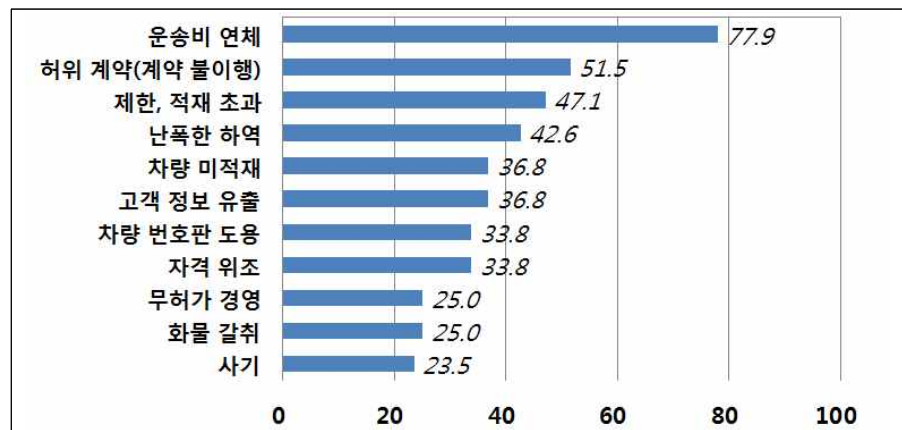
2017년, 중국의 관련 부처들이 공동으로 「운송 물류업계의 중점 위법 행위 실용 불량 시장 주체 및 관련자 징계에 관한 합동 비망록」에 서명했다. 조사 참여 기업 들 중에서는 41.2% 만이 이에 대해 이해하고 있어 관련 정책의 홍보가 필요한 것으로 나타났다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

업계의 신용문제 중에서 가장 많이 제기되었던 점에는 운송비 연체가 77.9%로 가장 높았고, 그 다음으로 허위 계약과 기준초과 적재, 난폭한 하역행위 등이 지적되었으며 비율은 각각 51.5%, 47.1%, 42.6%의 순이었다. 그 외에도 고객 정보 유출, 차량 미 적재, 자격 위조, 차량번호 도용 등도 물류업계의 신용을 훼손하는 중요한 문제점으로 나타났다. 또한 화물 갈취, 사기 등의 악질 범죄들이 물류업계의 사회적 평판에 악영향을 미치고 있는 것으로 나타났다 ([그림 26] 참조).

[그림 26] 물류업계의 주요 신용 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

## 10 종합 평가 및 시사점

최근 3년을 기준으로 중국 물류기업 발전을 저해하고 있는 주요 요인으로는 높은 세수 부담 및 인건비, 차량 통행의 어려움, 시장의 악성경쟁, 높은 부지원가, 전문인력의 부족 등이 꼽혔다. 이 가운데 높은 세수 부담이 66.3%로 1위를 차지했으며 그 다음으로 높은 인건비와 차량 통행난 및 시장의 악성경쟁 비율이 각각 56.8%, 38.9%, 38.9% 순으로 뒤를 이었다. 또한 높은 물류용지의 비용, 전문인력의 부족, 기업 용자 문제 등도 물류기업 발전을 저해하는 중요한 요인으로 나타났다. 그 밖에 해결해야 할 문제로서는 노동력의 부족, 업계 표준 규범화의 미비, 정책지원 부족 등 다양한 요소들이 업계의 발전에 있어 걸림돌로 작용하고 있다([그림 27] 참조).

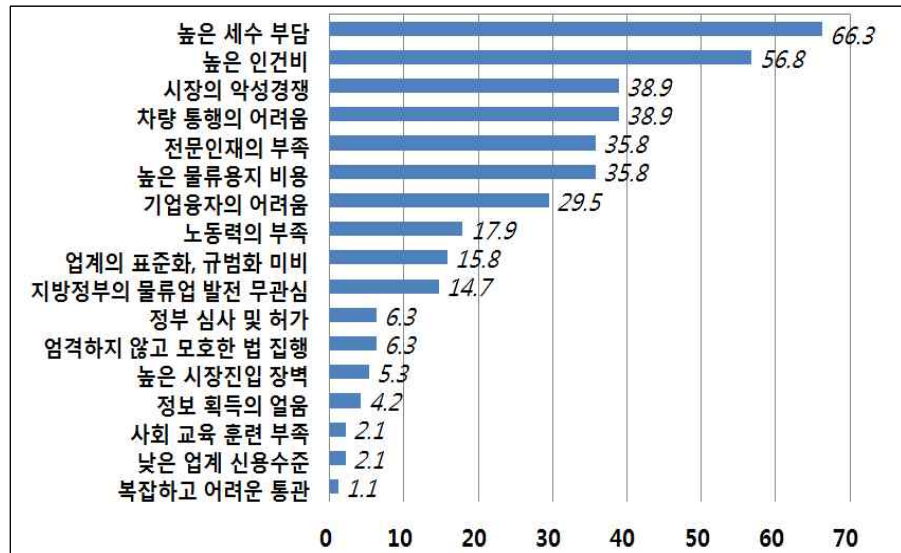
이번 조사에 참여한 물류기업들 중 27.6%는 2018년의 경영 상황이 예전에 비해 낙관적일 것이라고 전망했으며, 54.1%의 기업들은 예전과 비슷할 것이라고 응답했다. 또한 2018년의 성장률 전망 목표에 대해 32.7%의 기업들은 과거보다 좋아질 것으로 예상하고 있으며, 45.9% 기업들은 예전과 비슷한 수준일 것이라고 응답했다. 예전보다 악화될 것으로 전망한 기업은 14.3%를 차지했다. 이를 토대로 보면 2018년 중국의 물류시장 상황은 전년도 보다 더욱 호전될 것으로 기대할 수 있겠다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 27] 물류기업 발전을 저해하는 주요 문제점 (단위 : %)



자료 : 상동.

본문을 통해 중국의 물류기업들이 가지고 있는 애로 및 건의 사항[첨부 참조]에 대해 살펴보았다. 토지, 노동, 자본 등으로 대표되는 생산요소의 비용 상승은 국가의 경제성장에 따라 거스를 수 없는 부분이다. 게다가 현재는 친환경, 스마트화 등 환경 변화에 따른 새로운 요구들도 물류기업들의 고민을 더욱 가중시키고 있다. 이는 중국에서 물류사업을 영위하고 있는 우리나라 기업들도 예외가 아닐 것이며, 신규 진출을 계획 중인 기업들도 고민해야 할 부분이다.

하지만 중국 정부 역시 현재 물류산업의 문제점 해결 및 물류기업 발전에 많은 관심을 가지고 있으며, 이러한 「물류 경영환경 조사」 역시 업계의 목소리를 경청하고자 하는 방안이다. 실제 최근 몇 년간 중국 정부는 본문에서 언급된 다양한 정책들을 발표하며 물류업계의 문제점 해결에 노력하고 있으며, ‘통관 환경’ 등은 물류기업들이 체감할 정도로 크게 개선되었다. 물론 아직까지 세부 방안이 마련되지 않거나 홍보가 부족하여 제대로 정착되지 않은 정책들도 있으나 일정한 기간이 지난 후에는 정책이 자리 잡을 것으로 판단된다.

중국에서 물류사업을 영위하고 있는 우리나라 기업들도 이러한 다양한 중국의 물류관련 새로운 정책에 항상 관심을 가지고 정책 활용에 노력해야 할 것이다. 특히 최근 중국 정부가 물류원가 절감을 강조함에 따라 통행료 감면 및 다양한 인센티브 지원 등이 이미 발표되었거나, 앞으로도 지속 발표될 것으로 기대된다. 우리나라 정부 및 관련 기관에서도 관련 정보를 적극 파악·전파하여 정책 활용도를 높여야 할 것이며, 나아가 정부 차원에서 중국에 진출한 우리나라 기업들의 물류 애로를 파악해 중국 정부에 지속 전달 및 개선을 요구함으로써 ‘외자기업’의 보다 나은 경영환경 조성에 노력해야 할 것이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 첨 부

#### 조사 참여기업들의 주요 정책건의 사항

| 구분       | 주요 내용  |
|----------|--|
| 행정 환경    | 1 • 개인 차량 소유 기사들의 개인 사업자 혹은 개인운송업자로 등록 간편화로 합리적·합법적인 화물운송 영업자격 취득 추진. 개인 운송업자들에게 고정 영업장소 요구를 취소하고 개인 운송업자 신청 및 운송기업의 지입자 제한 정책 철폐  |
|          | 2 • ‘무차량 운송인’ 제도 혁신 실시. ‘무차량 운송인’의 개인 차량을 사업자 등록을 하지 않도록 허가하는 대신 ‘무차량 운송인’업체가 직접 관리하고 차량 영업증 신청. ‘무차량 운송인’ 등록정보의 진실성 보장 필요   |
|          | 3 • 화물 차량 연간검사 통합 정책의 정착 추진. 검사 기관의 자격 허가를 통일하고 검사 표준을 규범화하며 그 과정을 병합함. 또한 영업차량의 기술등급 평가를 취소하고, 차량의 연간 심사 과정을 간소화 해 진정한 ‘1회 등록, 1회 검사, 1회 비용 지불’을 실현. 화물차의 인증관리를 간소화하고 공업정보화 부의 차량제품 공시 및 교통운수부의 차량연료 공시를 통합 관리  |
|          | 4 • 화물 차량의 (등록지 외) 타 지역 연간검사 및 검사신청 정착 추진. 성 간의 외지 차량 연간검사 및 심사를 완화하고 신청 절차 및 조건을 규정하며 외탁 외지 검사신청서 요구사항을 취소함. ‘전국 도로 운송관리 정보 시스템’을 전국적으로 통용시켜 차량 및 기업의 외지 연간검사의 편리화 실현   |
|          | 5 • ‘도로운송 조례’ 개정안과 연계하여, 4.5톤 이하 일반화물 차량의 도로운송 영업허가를 취소하고 일반 화물차량의 도로 운송영업 등록개정안과 결합하여, 4.5톤 이하 일반화물 차량도로 운송 영업 허가를 취소하고, 일반 화물 차량의 도로 운송영업 등록 관리를 추진하며 차량 통행증의 연간 심사 주기를 통일. 화물차량 운전자의 자격 취득과 신용심사를 간소화하고 인터넷 등록, 인터넷 교육, 인터넷 시험, 외지 시험 등을 실시   |
|          | 6 • 물류, 택배 영역에서 ‘하나의 허가증으로 다수 영업점 개설’ 정책을 실행. 물류 및 택배 양 끝단에서 동 제도를 채택하여 영업허가를 별도로 발급할 필요 없도록 간편화   |
|          | 7 • 정부의 정보 개방 촉진 필요. 도로, 철도, 항공, 수운, 우정 및 공안, 공상, 통관, 상품검사 등 영역에서의 관련 물류 정보를 개방·공유하고, 국가 핵심 물류 정보 플랫폼을 통해 물류 정보들의 상호 연계 지원   |
| 화물 운송 환경 | 8 • ‘대형 화물’의 성(省) 간 연계운송 네트워크 강화 필요. 중점 기업들의 온라인 신청·승인 시범 서비스를 실시하고 각 지역 요구사항 및 절차 규범을 통일시킴으로써 대형 화물 운송의 성(省) 간 연계를 온라인을 통해 신청토록 추진  |
|          | 9 • 도로 통행료 제도 개혁 심화. 국가가 지원하는 표준형 탑차와 표준형 차량수송 트레일러, 친환경 차량, 트레일러 운송차량, ETC카드 결제 차량 및 러시아워 외 시간, 야간의 통행과 관련하여 차량이 실비 혜택을 받도록 함. 고속도로 통행료 납부 후 무료 통행, 교량 등의 중복 지불 방지 및 전반적인 통행료 인하  |
|          | 10 • 도로운송 과적 관리와 연계해 집행 조직제도를 더욱 체계화시키고 도로 화물운송 처벌항목 리스트를 제작하여 처벌 기준들을 대외 공표   |
|          | 11 • 규정에 맞지 않는 평상형 세미 트레일러 등 특정 차량유형에 대한 관리 실시. 세제 혜택 정책 등을 통해 차량 교체를 지원하고 공안 및 교통운수 관련 부문이 함께 더블 트레일러, 세미 트레일러의 도로 통행 문제 해결. 탑차형 세미 트레일러의 합법 적재를 규범화하고 전국에서 통용되는 표준을 시행하며 규격화된 적법 적재함을 사용토록 권장함. ‘GB1589’ 표준에 맞게 후미판을 덧붙인 차량은 불법 개조 대상에서 제외시키고, 트레일러 수송을 장려하여 차량 구매 세금 등을 면제·감면하는 정책 실시 |
|          | 12 • 도시 배송차량 통행 관리 방법을 추가 제정함. 여러 부문의 협력업무 체계를 명확히 하고, 과학적인 도시 통행계획을 제정하며 통행제한 구역과 시간을 점차 줄여나가 통행과 정차가 편리할 수 있도록 함. IT기술을 활용하여 도시 배송차량 동선을 체크하는 방식으로 통행증 대체. 친환경 차량의 도시 통행 제한 폐지 및 전동 삼륜차의 운영관리 사항을 명확히 함  |
|          | 13 • 철도 화물의 시장화 개혁을 대대적으로 추진. 철도의 장거리 운송 장점을 살리고 컨테이너 운송을 중점 발전시켜 철도 ICD 환경을 개선. 철도운입의 개혁과 철도 화물 정보 개방을 강화하며 전문적인 복합운송인 육성을 통해 철도 화물운송량을 제고. 복합연계운송과 관련해 다양한 운송방식의 정보를 공유해 복합연계운송의 ‘한 번의 위탁과 한 번의 비용 결제’를 실현   |
| 물류 용지 환경 | 14 • 도시 물류발전 지도 의견을 연구. 토지 이용 마스터 플랜, 도시 계획에 있어서 물류용지를 계획하고 계획된 부지용도를 마음대로 변경할 수 없도록 규정. 물류 기반 시설을 도시 기반시설로 간주해 물류 계획 수립 및 부지 확보   |

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

|       |    |   |
|-------|----|---|
|       | 15 | • 물류용지 허가 수속을 간소화 하고, 주변 기반시설을 보완함. 산업체의 노후 공장 및 창고, 토지자원을 활용한 물류시설 건설 추진. 물류용지 운영에 있어서 3년간 토지 사용세를 감면하는 등 지원 정책 추진   |
|       | 16 | • 국가급 시범 물류 단지를 건설하고, 물류단지의 클러스터 영향력을 확대. 물류 단지 간의 상호 연계·협력을 강화하여 공동 발전 실현  |
|       | 17 | • 도시배송의 양 끝단 연계지점을 공공서비스 시설에 넣고 도시부설 공공용지로 정부가 물류시설 영업장소를 제공하며 상업 서비스, 문화체육, 금융 등 기타 공공서비스 시설과 함께 이용할 수 있는 곳으로 건설   |
|       | 18 | • 국가급 물류허브 건설 계획을 세우고 기존의 자원들을 충분히 활용해 신규 건설에 대한 적절한 투자 진행. 복합연계운송 기능을 갖춘 종합물류거점 조성 및 관련 계획 및 토지 보장   |
|       | 19 | • 물류업 증치세(부가가치세)를 개혁. 교통운송업의 세율을 낮추고 물류 업종 별 증치세 세율을 6%로 통일해 기업의 세수 부담 감면   |
| 세수 환경 | 20 | • 개인 운송업자들의 소규모 납세자 자격 취득을 간편화함. IT기술을 활용하여 영수증 발행 절차를 간소화시키고, 전자 영수증 발급을 추진해 개인 운송업자들의 외지 영수증 발급 및 인터넷 플랫폼에서의 영수증 대리발급 간편화   |
|       | 21 | • 도로 통행료 증치세 영수증 발급시스템을 업그레이드 하고, 편도 운송업무 중에 여러 개의 유료 도로 영수증 통합 발급 및 운송 후 영수증의 즉시 발급 실현   |
|       | 22 | • 물류기업의 창고시설 용지 토지 사용세 감면 범위 확대. 대중상품 저장 관련 제약 철폐 및 물류기업 인가 기준을 최적화시켜 저장시설 운영, 창고시설 임대 및 창고서비스 제공 확대를 허가해 물류시설 개발기업들이 정책혜택 향유 실현  |
|       | 23 | • 부동산 법률과 연계하여 토지 사용세와 부동산세를 병합하고, 기업이 자체소유 혹은 임차한 창고시설의 부동산세를 낮은 기준에 통일. 세수 부담이 기업소유 창고시설의 부동산세 수준을 초과하지 않도록 제한  |
|       | 24 | • 법에 의거해 기업이 노동근로 계약을 체결하고 사회보험에 가입하도록 유도. 직원들의 실업보험과 산재보험 가입을 보장하고, 납부정책을 개선. 업계의 보험료 표준화를 유도하고 업계 특성에 부합하는 고용주의 책임보험 및 운송책임 보험을 제공하도록 독려  |
| 노동 환경 | 25 | • 화물차 운전기사의 휴식시간을 보장하여 졸음운전 및 업무 리스크를 예방. 도로 및 물류단지에 기사 편의시설을 만들어 시범실시 하고, 운송기사에게 휴식 및 음료, 기타 부대서비스 제공. 업계의 공익 펀드를 설립해 어려움에 처한 화물 기사들에게 경제 원조 제공                                    |
|       | 26 | • 화물기사 운전 면허증 자격시험의 연한 규정을 완화. C면허 교육을 받은 뒤 B나 A면허시험을 볼 수 있도록 허가해 면허증 발급 자격 완화  |
|       | 27 | • 물류 직무교육 및 훈련 강화. 산학 협력을 활성화하고 다양한 형식의 인터넷 수업을 통해 직원의 자질 제고 및 노동력 부족 문제 해결   |
| 융자 환경 | 28 | • 조건에 부합하는 국유기업, 금융기구나, 대형 물류기업 등을 지원하는 현대 물류 산업 발전투자 펀드를 조성해 시장화 원칙에 따라 중점 물류 인프라 구축 지원  |
|       | 29 | • 물류금융 혁신 지원. 물류금융 서비스 플랫폼 구축 장려 및 전 산업체인의 기업들에게 효율적인 융자루트를 제공. 금융기관이 물류업계 특성에 맞는 상품을 개발하도록 독려하고 매출채권 융자 및 기타 유동성 자산 융자기준을 규범화 해 물류금융 리스크 억제. 계약 조항들의 양식화 및 회계기간을 명확히 하여 기업의 리스크 억제 |
| 통관 환경 | 30 | • 통관과 상품검사 업무를 합병하여, 통관과 상품검사 장소 및 절차를 병합하고 '한 번의 신청, 한 번의 검사, 한 번의 통관' 실현. 세관 통관 일체화 및 단일창구 정책 전면 시행 및 세관 검사관리 규범화 실현  |
|       | 31 | • 통관 정책 혁신을 추진하고 기업의 통관과 무역 편리화 실현. 국제공항에 국제 환적 센터를 설립하여 국제화물의 중계업무 발전 지원 및 공항 에이프런에서 직접 환적 실현  |
| 신용 환경 | 32 | • 신용보호 및 신용불량 징계제도의 엄격한 시행. 물류업계의 심각한 위법 신용불량 기업과 관련자에 대한 인터넷 공시 및 연합 처벌을 실시. 물류기업 종사자들의 신임을 확보하고 신용보호 주체들에게 정책 혜택을 주어 적극적인 참여 독려   |

자료 : 중국물류·구매연합회, 「2017년도 물류기업 경영환경 조사 보고」 ; KMI 정리



## CONTENTS

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

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 중국 세관, 미국산 사과와 원목에 대해 검역 강화 조치
- 상하이, 2020년까지 '국제해운중심' 건설 기본적으로 완성
- 안후이성 안칭(安庆)시, 컨테이너 운송 '녹색통로' 구축으로 해운·항만 발전 촉진
- 산둥성 룡청(榮成) 세관, 콜드체인물류 '녹색통로' 설치
- 국유자산감독관리위원회, '장장수계 LNG 병커링 체계 및 배치계획' 추진 착수

### 해운 · 항만 · 물류

- 르자오(日照)항 130만㎡ 규모 석탄 야적장, 생태공간으로 복원
- 컨테이너 트레일러의 '온라인 주문' 시대 도래
- 닝보 다세(大榭) 항만구역, 중국 최초로 세계위생항만 '재인증' 획득
- 광저우항, 2017년 컨테이너 물동량 2,000만 TEU 돌파
- 광저우 난샤(南沙), 해운서비스업 중점 육성 계획
- 중국 교통운수부, 2018년 1분기 교통운수 경제상황 양호
- 렌원강항~일본 크루즈항로 운항 개시, 장쑤성 최초의 국제 크루즈항만으로 등극
- 후베이성 창장구역 6개 항만, 황평항(黄冈港)으로 통합
- 쑤저우 타이창항 컨테이너 부두 4기 공정 착공, 연간 처리능력 200만 TEU

- 차오페이텐(曹妃甸), 37개 항만·물류·무역·가공 관련 산업 프로젝트 유치 체결
- 샤먼, 국제크루즈 모항 업그레이드 및 관련 산업사슬 확장 추진
- CSC Jinling 조선소, '6+6' 화물 RO-RO 선 수주
- 창장 하류 난징(南京)구역 12.5m 심수항로 개통
- 광둥성 중산(中山)시, 선박배출통제 구역 지정 계획
- 타이창(太倉), 동남아 직항서비스 주간 3항차로 확대
- COSCO SHIPPING과 일본 MOL, 북극 LNG 운송항로 공동 개발 계획
- 만저우리(滿洲里) 국경 통상구, 올해 14월 중국·유럽 화물정기열차 477항차 운행

### 해양 · 수산

- 중국 자연자원부, '도서 통계조사 제도' 발표
- 산둥성, '창다오(長島) 해양생태문명 종합시험구 건설 실시계획' 발표
- 산둥성, 스마트 해양 빅데이터 공유 플랫폼 구축 착수
- '2017년 장쑤성(江蘇省) 해양경제 통계 공보' 발표
- 중국 최초의 해저파이프 검사선 광저우에서 건조, 시험 운항 진행
- 남중국해 해일 조기예보 센터 설립

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.

### 中國의 주요 省市





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 1 중국 세관, 미국산 사과와 원목에 대해 검역강화 조치

5월 3일, 중국 세관총서는 미국산 수입 사과와 원목에 대한 현장 검사를 강화할 것이며, 병충해로 의심될 만한 상황이 발견될 경우 샘플을 시험실로 보내 추가 검사를 진행할 것이라고 발표했다. 검사 기간 동안에 관련 화물은 반출 불가이며, 필요할 경우 예방조치를 취해 유해생물의 확산을 방지한다는 방침이다. 일단 검역에서 유해생물이 발견될 경우, 긴급상황으로 간주하여 법에 의거하여 관련화물은 반송 혹은 폐기 조치하고, 즉시 관련 상황을 세관총서에 보고해야 한다. 중국 세관총서의 발표내용은 아래와 같다.

각 직속 세관 :

최근 상하이, 선진, 칭다오, 샤먼 등 세관은 미국산 수입 사과와 원목에서 유해물질을 포착했으며, 이는 *Neofabraea perennans*, *Phacidiopycnis washingtonensis*, *Sphaeropsis pyriputrescens*, *Ips grandicollis*, *Curculionidae*, *Cerambycinae* 유충 등이다. 유해물질의 확산을 방지하기 위해, 관련 규정에 따라 이 적발된 상품들은 반송 조치된다.

상기 유해생물은 여러 농작물에 손실을 끼치며, 대부분 국내에서 서식하지 않기 때문에 해당 유해생물이 확산될 경우, 중국의 농림업과 생태안전에 큰 위협이 될 것이다. 외부로부터의 유해물질의 확산을 방지하고, 중국 농림업 생산과 생태안전을 보호하기 위해, 국제식물검역조치표준 제20호 「식물검역 수입관리 시스템준칙」과 「수출입 검역예방 및 대응관리규칙」에 의거하여 하기와 같이 미국산 수입 사과와 원목에 대해 검역 강화 조치를 지시한다.

1. 미국 수입 사과와 원목에 대해 현장검사를 강화하고 병충해가 의심될 경우, 샘플을 추출하여 검사를 진행한다. 검사 기간 중 관련화물의 반출을 불허한다. 필요할 경우, 예방조치를 하여 확산을 방지한다.
2. 유해생물임이 확정될 경우, 임시 긴급조치를 가동하고 법에 의거하여 관련 화물은 반송 혹은 폐기조치 한다. 관련 상황은 즉시 세관총서에 보고하도록 한다.
3. 세관총서는 각 통상구의 전염 발생 및 검출상황에 대해 위험평가를 실시하고 즉시 적절한 조치를 취하도록 한다.

동식물 검역관리감독처

2018년 5월 3일

<자료 : 信德海事网, 2018. 5. 9>

### 2 상하이, 2020년까지 ‘국제해운중심’ 건설 기본적으로 완성

최근 상하이시 정부는 「‘상하이 서비스’ 브랜드 전면 구축 및 새로운 시대의 상하이 발전전략 3년 행동계획(2018-2020년)(全力打响“上海服务”品牌加快构筑新时代上海发展战略优势三年行动计划)」(이하 「3년 행동계획」으로 약칭)을 발표했으며, ‘상하이 서비스’ 브랜드 계획을 순조롭게 진행하기 위해 13개 전문 행동을 제시하였다. 13개 전문 행동 중에는 해운서비스 기능 제고도 포함되어 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

행동 목표에 따라 상하이시는 현대화된 화물 집산체계 및 해운 서비스체계 구축을 촉진하고 해운서비스의 파급력을 강화하며, 2020년까지 ‘국제해운중심’ 건설을 기본적으로 완성한다는 계획을 밝혔다. 해운서비스 기능 제고 전문 행동에는 현대화된 해운인프라 건설, 현대화된 서비스 시범 프로젝트 육성 및 지역 해운협력 네트워크 강화 등의 3가지 내용이 포함되어 있다.

「3년 행동계획」에 따르면, 현대화된 해운인프라 건설 방면에서 항공 정시 운항률(정시 성능 OTP) 개선 계획을 수립·실시하여, 2020년까지 푸둥(浦东)공항 및 홍차오(虹桥)공항의 정시 운항률을 각각 76% 및 82%로 제고한다는 목표이다. 중국민용항공국(CAAC) 화둥(华东)지역 항공교통관리국(이하 ‘민항화둥항공관리국’으로 약칭)에 따르면, 2017년 하반기부터 상하이 푸둥공항 및 홍차오공항의 정시 운항률은 지속적으로 제고되고 있다. 2017년 12월까지, 홍차오공항 정시 운항률은 94.83%를 기록하여 중국 1위 자리를 차지했고, 푸둥공항 정시 운항률은 89.6%를 기록하여 13위로 부상했다.

현대화된 서비스 시범 프로젝트 육성 방면에서, ‘상하이 해운지수’ 브랜드를 구축하고 운임지수의 응용 및 보급 강화를 제시했다. 상하이항운교역소(SSE)는 1998년 최초로 CCFI(중국발 컨테이너 운임지수)를 발표한 이후로, 컨테이너, 건화물, 탱커, 선박 매매, 선원임금, 일대일로 등과 관련된 일련의 ‘상하이 항운지수체계(SHSI)’를 구축한 상태이다. SSE 관계자는 CCFI가 발표된 20년 동안 2,000만 건의 누계 데이터를 보유하고 있으며, 국제 컨테이너 시장의 6개 주기 변화가 포함되어 있다. 현재 CCFI는 선사 및 화주들 사이에서 많이 이용되고 있을 뿐만 아니라, 현물의 ‘지수연계협약(指数挂钩协议)’이 시장 거래에 광범위하게 응용되고 있다. 또한 컨테이너지수 연계협약은 미국연방해사위원회(FMC)의 운임등록 기준으로 사용되고 있다. 특히 중국 연해 석탄시장 거래에 있어서 지수연계협약의 이용 비중은 전체의 40% 이상을 차지하고 있다. 또한 SSE는 2011년에 운임 파생상품을 개발·운영하는 ‘상하이운임거래유한회사(SSEFC)’를 설립했으며, 해운금융의 혁신 프로젝트로 꼽힌다. SSEFC 설립을 통해 국제 컨테이너 운임지수 및 연해 석탄 운임지수 관련 장기상품의 거래는 중국의 해운금융 발언권을 강화하는 데 일조하고 있다.

또한 「3년 행동계획」에서는 상하이 베이와이탄(北外滩)지역에 ‘해운서비스핵심기지’ 건설을 통해 현대적인 해운서비스시장 수준을 제고할 것으로 제시했다. 상하이시 후오산루(霍山路) 105번지에 위치한 ‘베이와이탄 해운서비스센터’는 올해 무료 임대 방식으로 여러 해운 관련 기관을 유치하여 상하이 ‘국제해운중심’의 핵심 클러스터로 발전한다는 방침이다.

「3년 행동계획」에 따르면, 지역 해운협력 네트워크 강화 방면에서, 상하이는 와이까오차오(外高桥), 양산(洋山)-임항산업단지(临港) 해운서비스의 ‘항(港), 구(区), 원(园)’등 연계성을 강화하여 임항산업 및 현대물류의 융합 발전을 추진한다는 계획이다.

상하이 푸둥신구(浦东新区) 항운서비스관공실(이하 ‘항운관공실’로 약칭)에 따르면, 푸둥신구의 2017년 연간 컨테이너 물동량은 3,638.2만 TEU로 상하이시(4,023.3만 TEU)의 90.4%를 차지하고 있으며, 상하이항은 8년 연속 세계 1위 자리를 유지하고 있다. 또한 작년 12월 세계 최대의 자동화부두 양산항 4기가 정식 운영됨에 따라 향후 화물 처리능력이 대폭 제고될 것으로 예상된다. 항운관공실의 한 관계자는 앞으로 푸둥신구가 아래와 같은 ‘2벨트 1구(两带一区)’를 중심으로 해운서비스 기능을 지속적으로 확대할 것이라고 밝혔다.

‘연해(沿海) 집산운송체계 발전 벨트’를 둘러싼 와이까오차오, 푸둥공항, 양산 및 임항산업단지 등 지역을 중심으로 해운물류, 선용품 공급, 포워딩 및 항만 부대산업 등 발전을 통해 글로벌 해운 물류 자원배치 기능을 강화하고, 해·공 국제허브항을 건설한다는 방침이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

‘연강(沿江) 현대해운서비스업 발전 벨트’는 루자쭈이(陆家嘴), 푸둥엑스포구역(世博) 등 황푸강 동쪽 지역을 중심으로 현대적인 해운서비스 체계를 개선하고 해운거래, 해운금융, 해운보험, 해운 법률 서비스, 선박 관리, 선박기술 검증, 해운 브로커, 컨설팅, 과학 연구 등 해운 서비스 업무의 국제화, 첨단화 및 전문화 발전을 추진한다는 계획이다.

‘푸둥공항 경제집산구’는 국내외 여객·화물 운송, 항공기 제조사업 등 관련 강점을 발휘하여 국제 일류의 현대화된 대형 종합교통허브 및 첨단 항공장비 제조 및 수리 기지를 건설하여, 종합·복합적인 산업 클러스터로 육성할 예정이다.

<자료 : 澎湃新闻, 2018. 4. 27.>

### 3 안후이성 안칭(安庆)시, 컨테이너 운송‘녹색통로’구축으로 해운·항만 발전 촉진

안후이성 안칭(安庆)시 정부는 최근 「안칭시 컨테이너운송 발전 촉진에 관한 약간의 정책」(이하 「약간의 정책」으로 약칭)을 발표했다. 「약간의 정책」은 안칭시의 해운·항만산업 발전 촉진을 통해 창장(长江)경제벨트의 ‘지역성 해운·항만물류 중심’ 및 창장 중하류 컨테이너 수운환적 허브로 발전할 것이라고 제시했다.

「약간의 정책」에 따르면, 먼저 관련 전문 보조금을 지원할 계획이다. 안칭시 재정부는 주로 무역업체, 포워딩, 선사 등을 대상으로 한 컨테이너 운송 발전 전문 보조금을 지원한다고 밝혔다. 연간 처리 화물량에 따라 무역업체에게 일정한 인센티브를 지급하는 동시에 연간 컨테이너 물동량 5,000TEU 이상을 기록한 포워딩기업 및 선사에게 인센티브를 지급할 방침이다. 또한 컨테이너 트럭 편도운송거리 20km 이상의 차량에게도 일정 수준의 보조금을 지원하며 신규 직항 항로 개설 및 안칭항에 기항하는 선사들은 항차 당 일정 수준의 보조금을 받을 수 있게 된다. 또한 수운 환적 컨테이너 화물의 하역비, 창고보관비 등에 대해 물동량에 따라 일정한 보조금이 지원된다.

두 번째로 편리화 통관 서비스를 제공한다는 계획이다. 통관 제도 개혁을 추진하여 연중무휴 24시간 통관제도를 실시하고 공안, 교통, 검사검역 및 각 통상구 관련 기관은 컨테이너 화물에 대해 ‘녹색통로’ 및 수출입 통관 편리화 검사를 제공한다. 각 통상구와 선박대리점 및 포워딩기업은 공동으로 해운·항만 EDI 플랫폼을 구축하여 국제 컨테이너 운송 정보의 상호 공유 및 교환을 추진하고, 컨테이너 적하목록 정보 공유를 통해 통관 효율을 제고할 것이다. 또한 검사검역분문은 컨테이너 화물의 종류별 분류·관리를 통해 작업 시간을 단축한다는 방침이다. 해사 관련분문은 선박 기항 24시간 이내 컨테이너선에 대한 안전검사 및 수출입 절차 신청을 통합 처리하기로 했으며 공안, 교통 등 부문은 다수의 컨테이너 트럭 ‘녹색통로’를 구축한다는 계획이다.

세 번째로 항만구역 개방수준을 제고한다. 통상구 개방수준을 확대하고, 심수항을 활용한 ‘이항흥시(以港兴市, 항만을 통한 도시 부흥)’를 적극 추진하며 ‘대(大)통로, 대(大)플랫폼, 대(大)통관 건설’을 추진할 계획이다. 안칭항은 2015년과 2017년에 각각 곡물과 자동차 수입 지정 항만으로 선정되었으며, 안칭(완시난[皖西南]) 보세물류센터(B형)도 검수를 통과했다. 또한 2017년 1월 1일부터 CCSG SHIPPING 경영팀이 안칭항에 입주하여 안칭항의 공동운영에 참여하고 있으며, 수운 네트워크의 지속적인 개선을 통해 강·해직항을 실현하고 34개 항로를 개설했다. 2018년 「안칭항 중심항구 총체 계획」(이하 「계획」으로 약칭)이 교통운수부와 안후이성 정부의 승인을 받았다. 「계획」에는 항만 해안선 9.7km 건설 계획이 포함되어 있으며, 그중 3km는 이미 개발된 해안선이다.

<자료 : 安徽省交通运输厅, 2018. 5. 9.>



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

4 르자오(日照)항 130만m<sup>2</sup> 규모 석탄 야적장, 생태공간으로 복원

최근 관련 소식에 따르면, 산둥 르자오(日照)항 스지(石臼) 항만구역 석탄부두의 약 130만m<sup>2</sup> 규모 야적장이 다른 곳으로 이전되며, 그곳에 자연 해안선 복원 및 생태관광 기능 공간을 구축할 계획이다. 또한 2018년 4월 28일, 르자오항만그룹 건설그룹이 공사를 담당하는 하이룽완(海龙湾)공정이 순조롭게 거사(隔沙) 1구간 공정과 연결되었다. 거사 제방의 총 길이는 2,027.6m이며, 이 사업은 중국 최초로 항만 안벽의 해안선으로 복원하는 사업이었다. 또한 생태관광해안선 복원의 전형적인 사례로 국가 재정 자금 지원을 받고 있다.

통계에 따르면, 2018년 1분기 르자오항그룹의 항만 화물 물동량은 9,509만 톤을 기록했으며, 그 중 컨테이너 물동량이 전년 동기대비 22% 증가했다. 최근 르자오항은 '일대일로' 전략과의 연계에 박차를 가하고 있으며, 세계 주요 컨테이너 환적허브 구축에 매진하고 있다.

<자료 : 光明网, 2018. 5. 3.>

## 5 컨테이너 트레일러의 '온라인 주문' 시대 도래

4월 27일 오후 4시, 컨테이너 트레일러 기사 자오웨이(曹伟)씨가 '푸린청산(Prinx Chengshan)' 타이어공장에서 웨이하이항 칭웨이(青威) 컨테이너 터미널까지의 운송 건을 완료했다. 자오웨이씨는 "운송거리가 가까워서 한 건 더 운송할 수 있겠다"며, 스마트폰의 컨테이너 운송 플랫폼 앱을 열어 다른 운송 건을 골랐다. 기존 작업방식에 비해 이와 같은 스마트폰 앱을 활용한 운송방식은 컨테이너트럭 기사들의 업무 자율성을 제고시켰으며, 보유차량 종류, 작업시간 등을 자신이 조정하여 투명성도 한층 더 높아졌다.

컨테이너 스마트운송 플랫폼 앱 조작 방식은 다음과 같다. 선사는 필요로 하는 운송 정보를 터미널에 전송하고, 터미널 측은 정보를 종합하여 온라인을 통해 운송 주문 건을 배포한다. 운송 주문 정보 중에는 컨테이너 타입, 운송 목적지, 운송 거리 등이 정확하게 명시되어 있다. 컨테이너 트레일러 기사들은 플랫폼에 차량번호를 등록만 하면 온라인을 통해 개인상황에 맞는 운송 주문을 선택하고 선하증권(B/L) 번호나 컨테이너 위치 등 정보도 받을 수 있다. 컨테이너 트레일러가 출발 후에도 온라인을 통해 위치 추적이 가능하다.

<자료 : 港口圈, 2018.05.03.>

## 6 닝보 다세(大榭) 항만구역, 중국 최초로 세계위생항만 '재인증' 획득

세계보건기구(WHO) 전문가팀 데이빗 베넷 팀장과 해관총서 위생처의 귀후이(郭辉) 처장이 4월 27일 닝보 다세(大榭)항만구역에서 세계위생항만 <현장평가보고>에 서명했다. 이는 다세항이 WHO의 현장평가를 순조롭게 통과했음을 의미하며, 이로써 다세항은 중국 최초로 세계위생항만 '재인증'을 받은 항만이 되었다.

세계위생항만은 WHO가 수여하는 '항만안전 및 위생관리능력'에 대한 일종의 국제 인증이다. <세계보건조례(2005)> 관련 규정에 따르면, 세계위생항만의 기준에는 항만 소통 협조능력, 돌발적인 공공위생사건 대처능력, 출입국 질병예방 통제능력 등 다양한 방안을 포함한다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

닝보 다세항만구역은 2008년부터 세계위생항만 인증 작업에 착수하였고, 2011년 3월 WHO의 현장평가를 통과하여 저장성 최초, 전국 5번째 세계위생항만이 되었다. 7년간 다세항은 관리시스템을 더욱 강화하고 출입국 위생관리서비스 능력을 제고해왔다. 또한 항만운영에서도 현대화된 하드·소프트웨어 설비를 강화했으며 항만은 발전을 지속해왔다. 2017년 다세개발구 재정 총수입은 140억 위안으로 2011년과 비교하여 38.9% 증가했으며, 항만구역의 화물물동량과 컨테이너 물동량은 각각 9,151만 톤과 316만 TEU로 2011년과 비교하여 각각 30.7%와 68.4% 증가했다.

4월 26~27일까지, WHO 전문가팀은 각 항에 대한 구체적인 현장검사를 실시했다. 전문가팀은 다세항만구역이 <세계보건조례(2005)> 규정의 질병예방, 국제협력과 돌발적 공공위생사건에 대한 대응능력 등이 세계위생항만의 요구 수준에 부합한다고 판단했으며, 데이빗 베넷 팀장은 다세항의 소통시스템, 의료서비스, 식품과 식수 안전관리 등의 수준이 모두 세계적인 수준으로 기타 항만의 모범이 될 만하다고 언급했다. 해관총서의 귀후이 처장은 해관총서는 지금까지 해왔던 것처럼 닝보의 개발 및 개방 발전을 지지할 것이며, WHO와의 교류·협력을 강화하여 공동으로 항만 세관의 핵심능력을 한 단계 더 제고시킬 방침으로, 전 세계에 이와 같은 중국의 노하우와 솔루션을 전달할 것이라고 언급했다.

<자료 : 浙江新闻, 2018. 4. 28.>

## 7 광저우항, 2017년 컨테이너 물동량 2,000만 TEU돌파

광저우항주식유한회사에 따르면, 2017년 동사의 화물 물동량은 4.37억 톤, 컨테이너 물동량은 1,726만 TEU를 기록하여 전년대비 각각 9.7%, 9.2% 증가했다. 그 중 완성차 물동량이 전년대비 28.3%, 석탄 수출입화물이 26.1%, 수입 강재화물이 20.0%, 내수 곡물 물동량이 39.4%, 수출입 적재 컨테이너 물동량이 8.0%, 내수무역 적재 컨테이너 물동량이 16.4% 증가했다. 2017년 광저우항 항만 전체의 컨테이너 물동량은 2,000만 TEU를 돌파했고, Ro-ro(roll on/ roll off) 차량 물동량은 100만 대를 돌파했다.

광저우항주식유한회사에 따르면, 2017년 광저우항은 ‘웨강아오(粵港澳: 광둥-홍콩-마카오) 대만구(大湾区)’ 및 난샤(南沙) 자유무역시범구 건설에 힘입어 항만 처리능력을 지속적으로 확대했고, 난샤 3기 컨테이너 부두 건설도 순조롭게 진행되어 항만의 컨테이너 연간 처리능력이 570만 TEU 제고되었다. 마오밍(茂名) 부두, 하이자(海嘉)와 진양(近洋) 자동차부두 등과 난샤항 철도 건설도 빠르게 진행되고 있으며, 신사(新沙) 11~12번 선석, 난샤 4기 컨테이너 부두, 난샤 곡물통용부두 곡물 사일로창고 2기 공정, 난샤 국제물류센터(남구) 등 중점 사업도 초기 승인작업에 속도를 내고 있다. 또한 주강(珠江) 동쪽해안 부두확장 공사도 순조롭게 추진되고 있어 항만의 기능과 영향력이 더욱 강화될 것으로 예상된다.

2017년 새로 증설된 대외무역 컨테이너 정기선항로는 12개, 바지선 정기서틀노선은 6개이다. 2017년 말 기준으로 광저우항의 컨테이너 정기선항로는 이미 136개(국제 정기선 항로 91개), 바지선 정기서틀노선은 60개이며, 내륙 드라이포트에 설치된 사무소는 27개로 중국 8개 성과 30개 도시를 담당하고 있다. 또한 미국, 유럽 각 지에 해외 사무소를 설립했다. 자금 및 업무적인 수단을 통해 주삼각 경제 배후지를 공고히 했고 물류, 예도선, 콜드체인 등 방면에서 관련 사업자들과 전략적 협력을 강화했으며, 주식증자 방식을 통해 진양 자동차 부두회사의 주주권을 확보했다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2017년 항만 컨테이너 크레인을 기존 연료작동 방식에서 전기작동 방식으로 개조했으며, 방풍·방진벽 건설, 곡물 상하역시스템 및 화물 상하역 먼지제거시스템 개조, 벌크화물 밀폐운송시스템, 선박의 육상전력공급설비(AMP) 등 환경보호 관련 19개 사업을 추진했고, 이에 투자된 자금만 1억 위안 이상이다. 이를 통해 에너지 및 오염물 절감 등이 이루어지면서 작업 효율이 제고되는 선순환 구조가 나타나고 있다.

<자료 : 中国航贸网, 2018.05.09.>

## 8 광저우 난샤(南沙), 해운서비스업 중점 육성 계획

최근 광저우(广州)시 난샤(南沙)신구 정부는 중국공상은행 리스(ICBC Leasing), 광저우항운교역소 및 중국공상은행(ICBC) 광저우지사와 공동으로 ‘난샤 국제해운중심 건설 금융 지원’ 4자 전략적 협력 협의를 체결했다.

협약에 따르면, 난샤구정부는 ICBC Leasing, 광저우항운교역소 및 ICBC의 해운금융, 해운교역 및 해운서비스 관련 업무에 대한 전면적인 지원을 제공하기로 하였으며, 난샤 자유무역시범구를 통해 화남지역 뿐만 아니라 범주삼각(泛珠三角)지역 및 동남아시아까지 커버할 수 있는 현대적 해운서비스 핵심지역을 건설하고, ‘광저우국제해운중심’ 구축을 추진한다는 계획이다.

ICBC 광저우지사와 ICBC Leasing은 난샤신구와 자유무역시범구의 혁신적인 금융정책을 이용하여, ‘선행선시(先行先试, 먼저 실행하고 먼저 시험함)’의 정책 강점을 발휘해 해운 결제서비스 혁신을 적극적으로 모색하고, 전면적인 금융 솔루션을 제공할 계획이다. 또한 난샤구에 소재하는 기업들에게 융자리스 서비스를 확대하고, 최적화된 해운리스 모델 도입을 통해 난샤 해운금융 서비스체계를 구축한다는 방침이다. 또한 광저우해운교역소는 해운자산거래, 운송거래, 선박 감정평가, 해운 브로커, 해운 금융서비스, 해운인력서비스, 해운정보서비스 등 방면에서의 제3자 종합서비스 플랫폼으로서의 기능과 역할을 발휘하고 ICBC 및 ICBC Leasing과 협력을 강화하여 난샤 지역의 현대적인 해운서비스업 발전을 촉진할 계획이다. 향후 난샤신구는 광저우국제해운허브 및 국제해운핵심기능구의 포지션으로 ‘광저우국제해운중심’ 건설에 중추적인 역할을 할 것으로 전망된다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2018. 5. 8.>

## 9 중국 교통운수부, 2018년 1분기 교통운수 경제상황 양호

4월 27일, 교통운수부는 올해 1분기 중국교통운수 경제상황을 발표했으며, 1분기 누적 물류비용 183억 위안을 절감시켰고, 교통고정자산투자가 4,701억 위안으로 전년 동기대비 6.3%를 성장했다고 밝혔다. 또한 운송구조의 지속적인 개선, 투자규모 증가, 서비스 수준 제고, 새로운 에너지 보급 등 거시적인 경제상황이 호전되었다고 발표했다.

교통운수부 관계자는 1분기 교통관련 고정자산투자가 고공 행진을 지속하고 있다고 밝혔다. 도로운송 투자 규모는 3,413억 위안으로 전년 동기대비 11.7% 증가했으며, 고속도로, 일반 성급(省級) 간선도로, 농촌도로가 각각 16.7%, 3.9%, 13.5% 증가했다. 수상운송 투자 규모는 183억 위안으로 전년 동기대비 12.4% 하락했다.

1분기 총 화물운송량 규모도 지속적으로 성장하고 있다. 영업 여객량 규모는 45.3억 명이며, 영업 화물운송량은 102.2억 톤으로 전년 동기대비 6.3%를 증가했다. 규모이상 항만의 화물 물동량은 30.9억 톤, 컨테이너 물동량은 5,715만 TEU로 전년 동기대비 5.5% 증가했다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

특히 철도 화물운송량이 9.8억 톤으로 전년 동기대비 7.7% 증가했다. 도로 화물운송량은 77.4억 톤으로 동기대비 7.4% 증가했으며, 그 중 고속도로 화물운송량이 11.9% 증가했다. 수상 화물운송량은 15억 톤이었고, 민간항공 화물운송량은 171만 톤으로 동기대비 8.3% 증가했다. 택배량은 99.2억 건으로 전년 동기대비 30.7% 증가했다. 컨테이너 철도·수로 복합운송 물동량은 전년 동기대비 30% 증가하였다.

최근 몇 년 간 교통운송 분야에서 ‘공급측 개혁’이 심화되고 있고 ‘무차량 운송인’ 등 스마트화도 촉진되고 있으며, ‘교통운송+관광’ 등의 진일보된 융합모델도 다양화되고 있는 추세이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2018. 4. 28.>

## 10 중국 자연자원부, 「도서 통계조사 제도」 발표

최근, 자연자원부는 「도서 통계조사 제도」(이하 「조사제도」로 약칭)를 발표했으며, 이는 중국 도서에 관한 생태보호, 개발·이용과 관리 등 상황을 정확히 파악하기 위한 것이며, 중국의 거시적 경제정책 및 각급 해양 주관기관, 관련기관들의 정책 수립에 데이터 근거를 마련해주고 대중들에게 정보 서비스 제공을 목적으로 하고 있다.

「조사제도」의 조사대상은 각급 해양 행정주관기관 및 관련 과학연구기관이며, 통계범위는 중국 전역의 유인도와 무인도가 모두 포함된다(홍콩, 마카오와 대만 지역 및 하이난섬은 제외). 조사내용은 도서생태보호, 도서 개발·이용, 도서 거주환경, 특수 용도 도서의 보호 및 도서관리 등의 다섯 가지 내용으로 구성된다. 이는 주로 도서 생태복원 상황, 도서 개발·이용 상황, 도서지역 경제발전 상황, 도서 담수(淡水)와 전력(电力) 상황, 도서관련 보호구의 건설상황 및 도서행정관리 상황 등의 15장 보고표로 구성된다. 조사방법은 전면조사, 원격탐지 조사와 행정기록 등의 방법으로 자료를 수집하였고, 그 외 규정되지 않은 다른 통계자료들은 전문 통계조사 방법을 통해 수집하였다.

「조사제도」는 도서 통계자료를 다음 해 ‘도서통계조사공보’의 양식으로 텔레비전이나 인터넷으로 발표한다고 규정했다. 또한 보고표의 목록, 조사표의 양식, 주요 지표에 대한 설명 및 주요 기준규범 등의 내용을 명시했다.

이 조사는 자연자원부의 주관 하에 실시되며 연해지역 각 성(省), 시(市), 현(县) 급 해양주관기관이 본 지역의 도서 통계 데이터의 작성과 통합을 담당한다. 자연자원부는 도서통계 데이터에 대한 취합 및 심사 업무를 담당한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 05. 02.>

## 11 산둥성, 「창다오(长岛) 해양생태문명 종합시험구 건설 실시계획」 발표

최근, 산둥성 발전개혁위원회는 「창다오(长岛) 해양생태문명 종합시험구 건설 실시계획」을 발표했다. 「계획」은 생태보호를 최우선 임무로, 녹색발전을 근본으로 하여 창다오를 블루생태 도서, 레저 및 거주하기 좋은 도서, 군민융합 도서로 구축하고, 2025년까지 창다오 해양생태문명 종합시험구를 기본적으로 건설한다는 계획이다.

창다오는 산둥성 엔타이시(烟台市)에 속한 도서로서, 자오둥반도(胶东半岛)와 랴오둥반도(辽东半岛) 사이에 위치해 있어서 생태안전과 해상안보를 수호하는 데 중요한 역할을 담당하고 있다. 「계획」에 따르면, 창자오의 지리적 강점, 생태 및 자원여건을 충분히 발휘하여 해양생태문명 종합시험구를 구축한다는 것은 새로운 발전이념으로



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

삼고, 해양강성(海洋强省)과 아름다운 산동성 건설을 위한 중요한 역할을 수행하도록 한다는 방침이다. 이는 해양생태보호와 지속가능한 발전, 그리고 도서지역의 새로운 발전동력 육성에 있어서 중요한 의미를 지닌다.

창다오 종합시험구의 범위는 창다오의 151개 도서 및 그 관할 해역이며, 도서육지 면적은 56.9km<sup>2</sup>, 해역면적은 3541km<sup>2</sup>이며, 해안선 길이는 187.8km이다. 계획기간은 2018년부터 2025년까지이지만, 2035년까지의 전망을 제시했다. 「계획」은 2020년까지 종합 시험구 건설에 중요한 성과를 이루어 국가급의 군민융합 시범구, 관광레저구 및 5A관광지역으로 조성할 수 있도록 노력한다고 제시했다. 2025년까지 종합시험구가 기본적으로 건설되고, 국내 일류 및 국제 선진 해양생태문명 도서로 발전시키며, 창다오 해양국가공원을 설립할 수 있도록 노력한다는 목표를 제시했다. 또한 2035년까지 창다오를 국제일류의 해양생태문명 도서로 건설하고, 국제 도서보호의 모범이 되는 아름다운 생태도서로 건설한다는 계획이다.

또한 생태경제, 생태문화와 생태제도의 건설을 가속화시켜서 황·보하이(黄渤海) 생태계의 균형과 생태안전성을 유지하며, 전국 해양생태문명 건설과 지속가능한 발전의 대표적 사례로 삼고자 한다. 이와 동시에 문화 콘텐츠를 발굴하여 성급과 국가급 관광구를 구축하고 도서 레저휴양 목적지로 건설할 방침이다. 공간구조에 있어, 생태, 레저휴양, 스포츠관광의 3대 기능구 구축을 추진한다. 생태보호 레드라인을 엄격히 지정하고, 도서의 원시적 생태계를 복원할 계획이다.

「계획」은 생태보호, 녹색발전, 군민융합, 인프라 건설 가속화 및 민생보장 수준 제고 등의 측면에서 종합시험구 건설에 관한 임무를 제시했다. 위의 중점임무 추진을 위해, 「계획」은 생태보호, 특색산업, 인프라 시설과 사회사업의 네 가지 유형의 31개 중점 프로젝트를 추진하고 총 140억 위안을 투자할 계획이다.

창다오 해양생태문명시험구의 건설은 생태보호를 가장 중요한 임무로 삼았다. 「계획」은 주체기능구 제도를 엄격히 이행하고, 국가 중점 생태기능구로 들어갈 수 있는 산업의 네거티브 리스트를 편성하며, 생태시스템 기능을 파괴할 수 있는 개발건설 프로젝트를 엄격히 금지한다는 방침이다. 또한 해양기능구 계획을 엄격히 실행하여 교통, 생산과 생활에 반드시 필요한 시설의 건설 이외에는 모든 바다매립 활동을 금지한다.

<자료 : 大众网, 2018. 05. 04.>

## 12 산동성, 스마트 해양 빅데이터 공유 플랫폼 구축 착수

최근 산동성은 스마트 해양 빅데이터 공유 지원 플랫폼 구축에 착수했다. 이 플랫폼은 칭다오 해양과학기술 국가실험실이 주도하고, 10여 개의 관련분야에서 경쟁력을 갖춘 기업들이 함께 협력하여 구축하는 것으로서 칭다오, 옌타이, 웨이하이 등 7개 시급(市级) 정부가 공동으로 지원한다. 이 플랫폼에는 하나의 핵심 플랫폼과 다수의 하위 플랫폼이 포함되며, 2019년 구축될 계획이다.

해양 빅데이터는 '스마트 해양 건설의 핵심이다. 스마트 해양 빅데이터 공유 지원 플랫폼은 해양 빅데이터의 수집, 정송, 처리 및 보안 등과 관련된 스마트 기술들을 종합적으로 이용하고, 각종 해양 데이터 자원을 통합하여 해양 빅데이터의 저장 및 가공, 해양정보 서비스 상품 제공 등의 일체화된 기능을 갖춘 플랫폼으로 구축한다는 계획이다.

플랫폼 구축 책임자에 따르면, 적절한 시기에 해양 빅데이터 관련 기준제정에 관한 업무를 착수할 것이며, 산동성은 해양환경 모니터링, 재해예보, 수문기상, 해양어업 및 원양 운수, 해상안전 등 분야의 빅데이터 상품들을 개발할 계획이다. 2022년까지 뚜렷한 특색을 가진 국제일류의 해양 빅데이터 센터 및 해양 빅데이터 산업 클러스터를 구축하며



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

해양정보의 투명화, 슈퍼컴퓨터의 상호연계, 데이터에 대한 충분한 공유 및 서비스 지능화를 실현한다는 방침이다. 이는 산동성의 발전동력 전환과 해양강성(海洋强省)의 건설에 도움이 될 것이다.

산동성 스마트 해양 빅데이터 공유 지원 플랫폼은 중국에서 최초로 구축되는 것으로, 플랫폼의 건설은 정보기술과 해양산업 간 심층적 융합을 촉진하고, 해양산업 발전의 지능화 수준을 향상시킬 수 있으며, 중국의 '해양강국' 발전전략 추진에 도움을 줄 것으로 기대된다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 05. 08.>

## 13 「2017년 장쑤성(江苏省) 해양경제 통계 공보」 발표

5월 9일, 장쑤성 해양어업국은 난징(南京)에서 언론브리핑을 개최했으며, 「2017년 장쑤성 해양경제 통계 공보」를 발표했다. 「공보」에 따르면, 2017년 장쑤성 해양생산총액은 7,217억 위안으로 전년대비 9.2% 증가했으며, 해양생산총액이 지역생산총액(GRDP)의 8.4%를 차지했다. 그 가운데 해양산업의 부가가치액은 4,119.8억 위안을 기록했고, 해양 관련 산업 부가가치액은 3,097.2억 위안을 기록했다. 또한, 해양 제1차 산업 부가가치액은 291.8억 위안, 제2차 산업 부가가치액은 3,402.4억 위안, 제3차 산업 부가가치액은 3,522.8억 위안을 기록했으며, 해양생산총액에서 차지하는 비율은 각 4.1%, 47.1%, 48.8%였다.

2017년 장쑤성 해양산업총액은 전반적으로 안정적인 성장세를 유지해 왔다. 그 중에 주요 해양산업의 부가가치액은 2,764.8억 위안으로 전년대비 8.5% 증가했다. 해양 과학연구 교육관리 서비스업의 부가가치액은 1,355억 위안으로 전년대비 11.9% 증가했다. 장쑤성의 3개 연해지역 중에 난통시(南通市)의 해양생산총액은 1,947.2억 위안으로 전년대비 9.3% 증가했으며, 난통시 지역생산총액의 25.5%를 차지했다. 염청시(盐城市)의 해양생산총액은 1,040.1억 위안으로 전년대비 8.9% 증가했으며, 시 전체 지역생산총액의 20.5%를 차지했다. 려원강시(连云港市)의 해양생산총액은 728.7억 위안으로 전년대비 8.8% 증가했으며, 시 전체 지역생산총액의 27.6%를 차지했다.

2017년에 장쑤성은 해양 어자원에 대한 보호를 강화했고, 어업의 구조조정을 가속화시켰으며, 원양어업을 적극 확대했다. 2017년 해수양식 생산량은 93.1만 톤으로 동기대비 3.0% 증가했으며, 해양어획 생산량은 53만 톤으로 동기대비 3.4% 감소했다. 반면에 원양어업 생산량은 2.9만 톤으로 동기대비 43.4% 증가했다. 총 부가가치액은 330억 위안으로 전년대비 3.1% 증가했다.

2017년 시장수요 및 염전면적의 감소 등으로 인해 장쑤성 해염 생산량은 전년대비 다소 감소했다. 부가가치액은 1억 위안으로 전년대비 5% 하락했다. 해염 화공제품의 생산량은 조금 증가했으며, 부가가치액은 2.3억 위안으로 전년대비 15% 상승했다. 해수이용업은 안정적으로 증가하고 있고, 이용규모는 점점 확대되고 있다. 정책지원 혜택 등으로 인해 해수담수화 생산량은 전년대비 7.4% 증가했으며, 부가가치액은 1.5억 위안으로 전년대비 7.1% 상승했다.

국가 과학기술 해양진흥 전략의 실시에 따라 장쑤성의 해양생물의약산업은 급속한 발전을 거듭했고 일정한 규모를 갖추게 되었다. 2017년 부가가치액은 42억 위안으로 전년대비 16.7% 증가했다. 또한, 장쑤성은 풍력자원의 강점을 충분히 이용하여 풍력발전 기지의 건설을 촉진해 왔다. 해상풍력 설비용량은 162.5만kw에 달해 동기대비 46.3% 증가했으며, 전국 1위를 차지했다. 부가가치액은 25억 위안으로 전년대비 13.6% 증가했다.

장쑤성 연해 항만의 인프라도 계속 개선되고 있고, 해양플랜트 건설도 순조롭게 추진되었다. 2017년의 총 부가가치액은 188억 위안으로 전년대비 13.3% 상승했다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 운송수단별 화물운송량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 물류기업의 경영환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

선박공업과 관련하여 장쑤성은 3대 조선 지표에서 모두 전국 1위를 차지했다. 2017년 장쑤성 신규 수주량은 1,393.4만으로 동기대비 228.5% 증가했다. 총 부가가치액은 695억 위안으로 전년대비 4.7% 상승했다.

해운산업도 점점 회복되고 있고, 해상교통 시스템은 점점 완비되고 있다. 연해·연강 규모 이상 항만의 물동량은 지속 증가세를 보이고 있으며, 총 20.4억 톤의 화물 물동량을 기록하여 동기대비 8.3% 증가했다. 컨테이너 물동량은 1,698.8만 TEU로 동기대비 5.5% 증가했다. 2017년 총 부가가치액은 1,022억 위안으로 전년대비 9.2% 상승했다.

연해관광업도 빠른 발전추세를 유지해왔다. 장쑤성 연해지역의 방문 관광객 수는 10,558.01만 명으로 동기대비 12.6% 증가했다. 또한 2017년의 총 부가가치액은 458억 위안으로 전년대비 14.5% 상승했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 05. 10.>