



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 20-2 호
 2020년 2월 17일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량 (만 TEU, %)

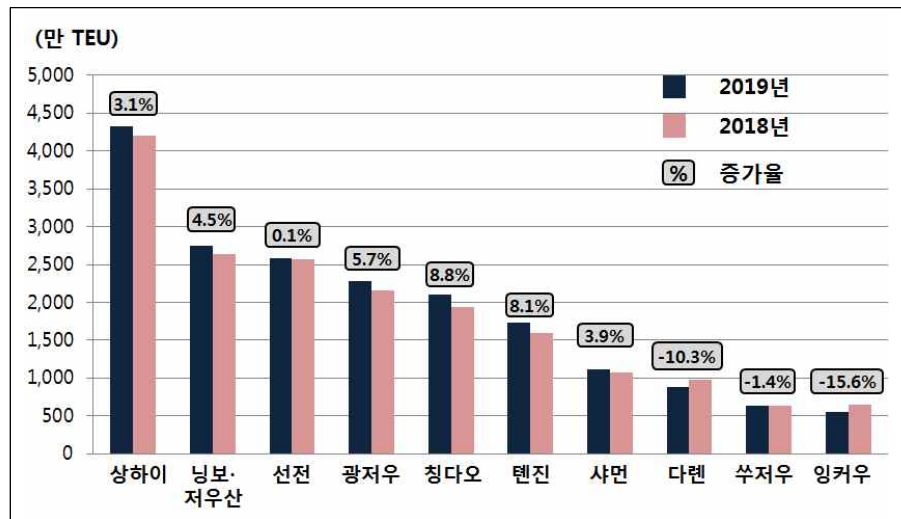
	항만	물동량	동기대비 증가율
1	상하이	4,330	3.1
2	닝보·저우산	2,753	4.5
3	선전	2,577	0.1
4	광저우	2,283	5.7
5	칭다오	2,101	8.8
6	톈진	1,730	8.1
7	샤먼	1,112	3.9
8	다롄	876	-10.3
9	쑤저우	627	-1.4
10	잉커우	548	-15.6
	합 계	18,937	6.8

자료 : 중국 교통운수부

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량



자료 : 중국교통운수(www.mot.gov.cn) 홈페이지 ; KMI 작성

2019년 중국 항만 컨테이너물동량 전년대비 4.4% 증가, 증가폭 하락

2019년 중국 전체 항만의 총 물동량은 139억 5,083만 톤으로 전년대비 8.8% 증가했으며, 이중에서 수출입화물 물동량은 43억 2,069만 톤으로 전년대비 4.8% 증가했다. 중국 전체 항만의 컨테이너물동량은 2억 6,107만 TEU로 전년 대비 4.4% 증가하였으나, 이는 2018년의 증가율(5.3%) 보다 0.9%p 하락한 수치이다. 2019년 중국 10대 항만의 컨테이너물동량은 1억 8,937만 TEU로 전년 대비 6.8% 증가하여 중국 전체 컨테이너물동량의 증가율을 상회했다.

항만별로 살펴보면, 상하이항이 4,330만 TEU로 굳건한 1위였으며 다음으로 닝보·저우산항, 선전항, 광저우항, 칭다오항 등의 순으로 전년과 비교했을 때 1~8위까지의 순위 변동은 없었으나, 2018년 9위, 10위였던 잉커우항과 쑤저우항의 순위가 2019년에는 서로 뒤바뀌었다. 10대 항만 중에서는 칭다오항이 8.8%의 가장 높은 증가율을 기록하며 4위인 광저우항을 182만 TEU 차이로 빠르게 추격했다. 한편, 2019년 다롄항과 잉커우항은 각각 전년대비 -10.3%, -15.6%의 마이너스 성장을 하며 동북지역 경제 침체를 간접적으로 반영했다.

IMF는 올해 1월 2020년 세계 경제성장률을 지난해 10월보다 0.1% 하향조정 한 3.3%로 발표했으며, 작년 12월 발발한 코로나19 바이러스 사태의 확산이 상반기 중국 경제성장률에 부정적인 영향을 줄 것으로 예상됨에 따라 2020년 중국 항만의 컨테이너물동량 증가율도 다소 둔화될 것으로 보인다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-03	02-14
종합지수	897.53	936.65
일본 항로	731.59	732.21
구주 항로	1,069.06	1,129.12
미서부 항로	681.52	718.25
미동부 항로	884.09	956.43
한국 항로	602.18	554.97

주 : '01-03'은 2020년 1월 3일 지수.

자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-03	02-14
종합지수	1,121.76	941.20
석탄	1,038.96	917.21
곡물	933.03	619.71
금속광석	1,069.81	969.71
정유	1,925.55	1,436.18
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 2019년 중국 물류산업 회고 및 2020년 전망

중화인민공화국 건국 70주년을 맞은 2019년에도 중국의 교통물류업계에는 적지않은 변화들이 있었다. 제19차 중국공산당 전국대표대회(2017년 10월 개최)에서 발표된 '교통강국(交通强国) 건설'의 이념을 「교통강국건설 요강(交通强国建设纲要)」을 통해 구체화시켰으며, 베이징의 따싱(大兴) 신공항이 개장되는 등의 눈에 띄는 성과들도 있었다.

이번 호의 '이슈 포커스'는 지난 2019년 중국 물류산업의 주요 성과들을 회고해 보고 이를 통해 2020년의 발전 방향을 전망해보고자 한다. 또한, 이번 호에서는 '첨부'를 통해 2019년 우한에서 발발하여 현재 중국뿐만 아니라, 전 세계적으로 이슈가 된 코로나바이러스감염증-19(COVID-19, 이하 '코로나19')가 해운·항만·물류업계에 끼치는 영향을 살펴보았다.

1 2019년 중국 물류산업 회고

2019년 중국의 물류산업은 중국 경제성장의 둔화, 지속되는 미·중 무역갈등 등 대내외적인 리스크 속에서도 안정적인 성장을 지속했으며, 산업 구조조정 심화 및 고도화 발전, 물류원가 절감 및 효율성 제고 등 다방면에서 진전된 모습을 보인 한 해였다.

1) 물류시장 안정적인 성장, 성장속도는 다소 둔화

중국 경제성장의 둔화에 따라, 물류 수요의 증가 속도도 조금씩 둔화되고 있는 상황이다. 2019년 1~11월의 중국의 사회물류총액(Total value of social logistics goods)¹⁾은 271.7조 위안으로 전년 동기대비 5.8% 증가했으며, 2019년 전체로 보았을 때 약 300조 위안에 달할 것으로 예상된다. 하지만, 이 증가율은 전년 동기간의 증가율보다 약 0.6%p 하락한 수치이다. 1~11월 사회물류총액에서는 공업품 물류총액이 246.2조 위안으로 전체의 90% 이상을 차지하고 있어 여전히 제조업 관련 생산·조달 물류 수요가 절대다수를 차지하고 있다. 중국 국가통계국에 따르면, 2019년 12월 중국의 제조업구매자관리지수(PMI)는 50.2%로 두 달 연속 50% 이상을 기록했으나, 연간 추세로 보았을 때 5월부터 6개월 연속 50% 미만을 기록하여 상대적으로 약세를 보이고 있다. 이에 따라 제조업 관련 물류 수요도 둔화된 양상이다²⁾.

2019년 1~11월, 중국의 국가물류비에 해당되는 사회물류총비용(Total social logistics costs)은 12.8조 위안으로 전년 동기대비 7.1% 증가했으나, 그 증가율은 전년 동기대비 1.5%p 하락했다³⁾.

1) 사회물류 총액(社会物流总额, Total value of social logistics goods)은 중국 국내 수요영역에서 화물이 공급지에서 도착지까지의 실제 유통에서 발생하는 '가치 총액'으로, 물류비(Costs)의 개념이 아니라, 물류서비스가 필요한 '상품의 총 가치(Total value)'의 개념임, 필자 주.

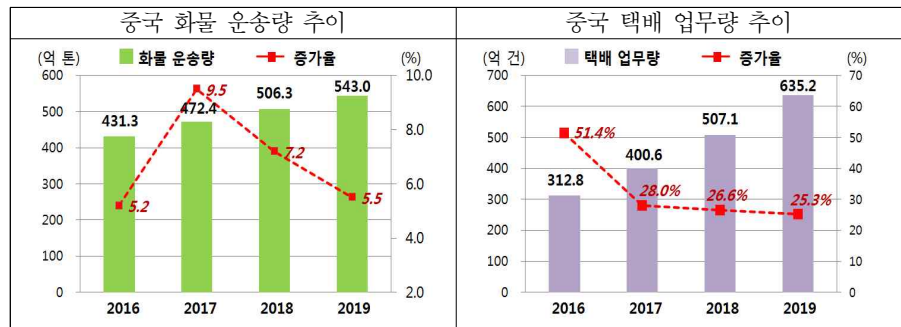
2) PMI는 통상적으로 50%를 경기 '양호'와 '침체'의 경계선으로 삼고 있음, 중국 국가통계국, <http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=A01&zb=A0B01&sj=201912>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

2019년 중국의 화물 운송량은 534억 톤으로 전년대비 5.5% 증가했으며, 택배량도 635.2억 건으로 전년대비 25.3%의 비교적 높은 증가율을 보이고 있으나, 증가율은 지속적으로 하락하고 있는 추세이다. 2019년 도로운송 및 수운 등의 각종 운임지수 역시 2018년의 평균을 밑돌 정도로 저조했다.

[그림 1] 중국의 화물 운송량과 택배량 추이 변화(2016~2019년)



자료 : 교통운수부, “2019年交通运输经济运行总体平稳”와 “国家邮政局公布2019年邮政行业运行情况”

2) 물류수요 구조의 개선

중국의 물류 수요는 둔화세를 보이고 있지만, 수요 구조는 점차적으로 개선되고 있다. 2019년 중국의 1인당 GDP가 1만 달러를 넘을 것으로 예상되는 가운데, 중국 국가통계국에서는 소비 증가의 경제성장 기여율은 60% 이상이라고 보고 있다⁴⁾. 이러한 내수 확대는 소비재 중심의 물류 수요를 견인하고 있다. 2019년 1~11월, 중국의 사회물류총액 중에서 단체·주민물류총액(单位与居民物品物流总额)은 7.5조 위안으로 공업품물류총액에 비해 그 점유율이 미미하긴 하나, 전년 동기대비 16.4% 증가해 두 자리 수 증가율을 이어갔다. 내수물류와 긴밀한 연관성을 가지는 택배량도 증가세가 둔화되고는 있지만 여전히 20% 이상의 빠른 증가속도를 유지하고 있다.

물류업계의 구조조정도 이어지고 있다. 물류수요 증가속도의 둔화, 운임 하락의 압력 등 전반적인 채산성 악화에 따라, 경쟁력이 부족한 기업들은 시장에서 도태되고 있는 상황이다. 택배업계만 보더라도 2019년 쉐핑(全峰), 루핑다(如风达), 귀통(国通), 원청(远成)택배 등 나름 업계에서 지명도를 가지고 있는 택배회사들이 문을 닫았다. 반면, 물류 대기업을 중심으로 한 시장 집중도는 갈수록 높아지고 있다. 중국물류구매연합회에서 발표하고 있는 ‘중국 50대 물류기업’의 매출액 합계는 1조 위안이었으며, 50위 기업의 매출은 30억 위안(한화 약 5,085억 원)으로 높아졌다. 택배업계의 경우 상위 8대 택배기업의 시장점유율이 전체의 80% 이상을 차지하고 있는 실정이다⁵⁾.

3) 중국물류구매연합회(中国物流与采购联合会), “2019年1-11月物流运行通报”, <http://www.chinawuliu.com.cn/xsyj/201912/25/346306.shtml>

4)中国网财经, “统计局:上半年消费增长对经济增长的贡献率超过60%”, <http://finance.sina.com.cn/roll/2019-07-15/doc-ihytcerm3865059.shtml>

5) 中国物流与采购联合会, “何黎明:推进物流高质量发展 助力全面建成小康社会”, <http://www.chinawuliu.com.cn/lhzzq/202001/17/489563.shtml>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 중국 17개 항만의 도로운송을 통한 벌크화물 항만 진입 비율 변화
(단위 : %)

	항만	2018년	2019년 3분기
1	다롄(大连)	16.5	26.5
2	양커우(营口)	51.9	44.0
3	친황다오(秦皇岛)	61.3	100.0
4	탕산(唐山)	92.0	81.9
5	톈진(天津)	68.4	68.4
6	황화(黄骅)	79.7	60.3
7	옌타이(烟台)	26.1	2.0
8	창다오(青岛)	35.4	28.2
9	르자오(日照)	57.3	46.4
10	롄윈강(连云港)	49.8	37.4
11	상하이(上海)	47.3	0.0
12	난통(南通)	0.0	0.0
13	쑤저우(苏州)	51.1	9.4
14	진장(镇江)	4.2	1.1
15	난징(南京)	0.0	0.2
16	닝보·저우산(宁波舟山)	0.0	0.0
17	윈저우(温州)	1.8	0.0

자료 : 중국 교통운수부

3) 운송구조 조정 촉진, 철도운송 신속한 발전

중국 국무원은 2018년 10월 「운송 구조조정 3개년 행동계획(推进运输结构调整三年行动计划)」을 발표하며 환경오염 절감을 위해 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이), 창장삼각주지역, 편웨이평원(汾渭平原) 등 지역을 중심으로 벌크화물 운송을 기존의 도로운송에서 친환경 운송수단인 철도·수상운송으로 전환할 것을 촉구했다. 2019년 11월 중국 교통운수부의 발표에 따르면, 중국 환발해(环渤海)지역, 산둥성, 창장삼각주지역의 주요 17개 항만에서 광석, 석탄 등 중점 벌크화물의 도로운송에 의한 항만 진입 비율이 2017년 52.1%에서 2019년 3분기 기준 43.4%로 하락했다. 반면, 동기간 벌크화물의 철도 및 수운을 통한 항만 진입 비율은 기존 46.9%에서 51.9%로 상승하여 정책 추진의 성과가 나타나고 있다⁶⁾.

2019년 9월 1일, 국가발전개혁위원회, 자연자원부, 교통운수부, 국가철도국, 중국국가철도그룹 등 5개 부문은 공동으로 「철도전용선 건설추진 가속화를 위한 지도의견(关于加快推进铁路专用线建设的指导意见)」을 발표하며, 2020년까지 연해 주요항만, 벌크화물 연간 운송량 150만 톤 이상의 대형 광공업기업, 신축 물류단지의 철도전용선의 최종 목적지까지의 인입 비율 80% 달성, 창장간선의 주요 항만들은 기본적으로 철도전용선과 연결시킬 것을 제시했다. 이렇듯 친환경 운송인 철도운송이 더욱 주목받음에 따라, 2019년 철도 화물 운송량은 34억 4,000만 톤으로 전년대비 7.8% 증가했다.

4) 물류원가 절감 및 물류 효율화 촉진

중국 정부의 정책추진에 따라 물류원가도 낮아지고 있는 추세이다. 운송 구조조정과 함께 복합연계운송 등이 발달하면서 운송원가도 낮아지고 있는 추세이다. 2019년 1~11월 중국 사회물류총비용 중에서 운송비용은 6.7억 위안으로 사회물류총비용에서 차지하는 비중은 52.3%이나 그 비중은 전년 동기대비 0.6%p 낮아졌다. 2019년 ‘양회(전국인민대표대회와 인민정치협상회의)’에서 발표된 「정부 업무보고」에서는 기업의 비용 절감을 위해 도로 및 교량 통행료, 항만비용 인하를 추진하겠다고 밝혔다. 이에 따라, 국가발전위원회와 교통운수부는 「항만수납비용(하역료와 항만시설사용료) 계산 방법(港口收费计费办法)」 개정안을 발표하여, 화물료, 항만시설 보안료, 도선(이박)료, 국내항로 선박 예인비 효율을 각각 15%, 20%, 10%, 5%씩 인하했다. 새로운 개정안은 4월 1일부터 중국 전역에서 적용되었다. 또한 2019년에는 유료 고속도로의 성간 톨게이트의 전자화(ETC) 개조 작업을 본격적으로 추진하여, 2019년 총 487개의 성간 톨게이트를 모두 전자화했으며, ETC 사용차량에게는 통행료 혜택을 주는 등 ETC의 보급에도 노력하여, 작년 12월 18일 기준으로 중국의 ETC 사용자는 누계 약 1.92억 명에 달했다⁷⁾.

6) 교통운수부, “关于通报运输结构调整进展情况的函”, http://www.gov.cn/xinwen/2019-11/24/content_5455011.htm

CONTENTS

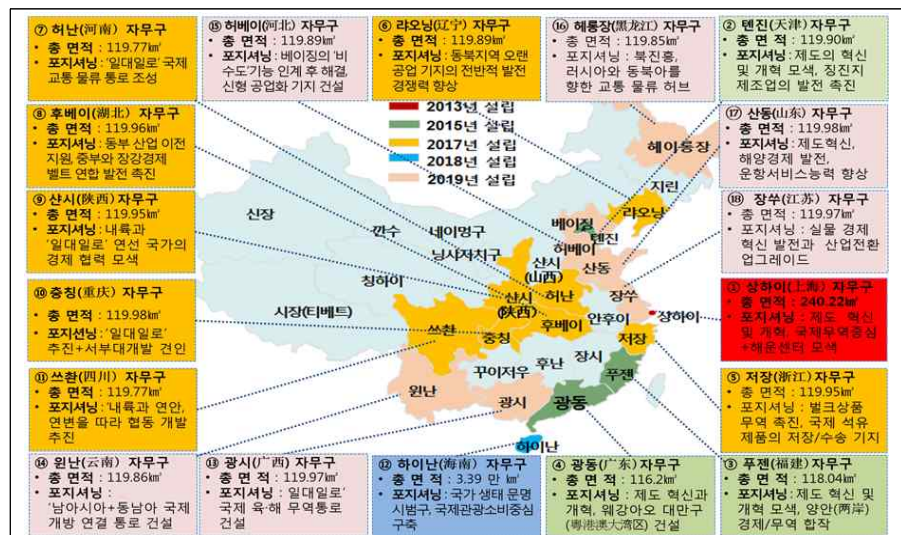
- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

물류 효율화도 크게 촉진되었다. 국무원은 2018년 「통상구(口岸) 비즈니스환경 최적화를 통한 국제무역편리화 업무방안」을 발표한 후 통관무역 편리화, 관련 부대비용 절감에 노력해 왔다. 2020년 1월 13일, 중국 해관총서의 발표에 따르면, 중국의 통관시간은 2017년 대비 크게 단축된 것으로 나타났다. 2019년 12월 기준, 중국의 수입 전체 통관시간(평균)은 36.7시간으로 2017년 대비 62.3% 단축되었으며, 수출 통관시간(평균)은 2.6시간으로 2017년 대비 78.6%가 단축되었다. 수출입기업들의 신고 항목도 대폭 간소화되어 신고 항목은 기존 229항목에서 105항목으로 줄어들었으며, 중국은 자동차 부품을 포함한 119항목의 기계·전자제품 자동수입허가증(自动进口许可证)을 취소했다⁸⁾. 이러한 노력에 따라, 매년 세계은행에서 발간하는 「Doing Business」 보고서에서는 중국의 수출 비용이 2017년의 568.7달러에서 2019년 330달러로 42% 절감되었고, 수입 비용은 915.9달러에서 318달러로 무려 65.3% 감소된 것으로 나타났다⁹⁾.

5) 물류 인프라 개선

물류 인프라 네트워크가 더욱 개선되었다. 2019년 중국 정부의 교통분야 고정자산투자는 3조 2,000억 위안으로 철도는 8,000km, 도로는 33만 km, 고등급 항로는 385km, 민간공항 5개가 신설되었다. 특히 터미널 면적 70만 m², 설계 화물처리물동량(2025년 기준) 200만 톤에 달하는 ‘베이징 따싱(大兴) 국제공항’이 2019년 9월 운영 개시되었다. 또한 2019년 중국에서는 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 등 6개의 자유무역시범구가 신설됨에 따라, 총 18개의 자유무역시범구가 운영되게 되었다(그림 2 참조).

[그림 2] 중국 18개 자유무역시범구 설립 현황(2019년 말 기준)



자료 : 중국 국무원 각 자유무역시범구 「총체방안」을 바탕으로 KMI 작성.

7) 中国经济网 “交通运输部：2019年民航新开通“一带一路”航线409条”, http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/gdxw/201912/26/t20191226_33989194.shtml

8) 中国上海自贸试验区, “口岸整体通关时间压缩过半”, <https://mp.weixin.qq.com/s/L34vSDceWxHVFUEfJLoMA>

9) World Bank, 「Doing Business 2020 : China」, 2019, p. 4



CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량

▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망

※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향

▶ 동향 & 뉴스

■ 2019년 확정된 23개 국가물류 허브 건설 리스트

	소재지	물류허브명칭
1	톈진시	톈진 항만형 허브
2	산시성	타이웬(太原) 내륙항형(생산서비스형) 허브
3	베이징구 자치구	우란차부(乌兰察布) ~얼렌하오터(二连浩特) 내륙항형(육상변경통상구) 허브
4	랴오닝성	잉커우(营口) 항만형 허브
5	상하이시	상하이 상무서비스형 허브
6	장쑤성	난징 항만형(생산서비스형) 허브
7	저장성	쑤화(이우) 상무서비스형 허브
8	장시성	간저우(赣州) 상무서비스형 허브
9	산둥성	린이(临沂) 상무서비스형 허브
10	허난성	정저우 공항형 허브
11	후베이성	이창(宜昌) 항만형 허브
12	후난성	창사(长沙) 내륙항형 허브
13	광둥성	광저우 항만형 허브
14	광시 자치구	난닝(南宁) 내륙항형 허브
15	충칭시	충칭 항만형 허브
16	쓰촨성	청두 내륙항형 허브
17	산시성	시안 내륙항형 허브
18	간수성	란저우(兰州) 내륙항형 허브

2018년 12월, 국무원은 국가발개위, 교통운수부와 공동으로 「국가 물류허브 배치 및 건설 계획(国家物流枢纽布局和建设规划)」을 발표하여 2020년까지 약 30개, 2025년까지 약 150개, 최종적으로는 총 212개의 친환경·고효율·스마트 물류허브를 건설한다는 목표를 제시했다. 2019년 9월, 국가발개위와 교통운수부가 제1차 23개의 국가물류허브 명단을 확정하면서, 물류허브 네트워크 건설 계획이 추진되기 시작했다¹⁰⁾. 1차로 확정된 물류허브는 동부지역에 10개, 중부지역에 5개, 서부지역에 7개, 동북지역에 1개가 위치한다(좌측 [표] 참조).

2019년 9월, 중국 공산당과 국무원은 「교통강국건설 요강(交通强国建设纲要)」을(이하 「요강」) 발표하며, 2035년까지 「교통강국」 건설 목표를 제시했다. 「요강」에서는 2035년까지 「전국 123 운행 교통권」으로 도시 내 1시간 통근, 도시 군간 2시간 내 연계, 전국의 주요 도시간 3시간 생활권 형성을 제시하고 있으며, 「글로벌 123 고속 물류권(全球123快货物流圈)」으로 국내 1일 배송, 주변 국 2일 배송, 전세계 주요 도시 3일 배송의 목표를 수립하여 향후 중국 국내외의 교통물류 인프라가 더욱 개선될 것으로 기대된다.

2 중국 정부의 2020년 교통·운송·물류분야 주요 정책 방향

중국 교통운수부는 매년 말 「전국교통운수공작회의(全国交通运输工作会议)」를 개최하여 당해 연도의 성과를 회고하고, 다음 해의 계획을 발표하고 있다. 2019년 12월 26일, 베이징에서 개최된 「2020년 전국교통운수공작회의」에서 제시된 2020년의 주요 목표로 고정자산투자에서 철도 투자 8,000억 위안, 도로수 운투자 1.9조 위안, 항공 투자 900억 위안 달성, 조건을 갖춘 농촌 지역에 여객 노선 개통, 항만의 컨테이너 Sea&Rail 복합연계운송량 12% 이상 증가, 농촌지역 택배 영업점 설치율 98% 달성, 「13·5」 계획기간 주요 임무 완료 등이다. 또한, 2020년에 교통운수 분야의 12개 중점 추진 사업은 아래 [표 1]과 같다.

[표 1] 「전국교통운수공작회의」의 2020년 교통운수 분야 중점 추진사업

No.	추진 사업	주요 내용
1	전면적인 샤오강(小康) 사회 건설을 선도	- 빈곤지역 여객노선 개통을 강화하여, 2020년 말까지 조건을 갖춘 농촌지역(향, 진)과 건제촌(建制村, 성시급 국가기관의 승인을 받아 건설된 촌)에 여객노선 개통 목표 - 중점 리스크 방지 대책 및 교통오염 방지 대책 수립
2	「교통강국건설 요강」의 이행	- 이행 메커니즘을 조속히 수립하고, 계획체계를 더욱 보완, 실행 로드맵 모색
3	제2차 UN 글로벌 지속가능 교통대회 준비	- 대회 추진의 전체 방안 및 세부 실행계획을 추진하여 회의 성과를 거둘수 있도록 준비
4	교통운수 공급측 구조개혁 심화	- 전략적 기조인프라 건설을 강화하고, 기조 인프라 네트워크화 추진 - 물류원가를 절감하고, 복합연계운송을 대대적으로 확대, ETC 기술 응용 확대 - 신설, 보수한 도로 휴게소 공공화장실 600개, 기사 쉼터 100개 신설

10) 发展改革委, 「2019年国家物流枢纽建设名单」, http://www.gov.cn/xinwen/2019-09/12/content_5429421.htm

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량

▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망

※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향

▶ 동향 & 뉴스

■ 2019년 확정된 23개 국가물류 허브 건설 리스트(이어서)

	소재지	물류허브명칭
19	신장 자치구	우루무치(乌鲁木齐) 내륙항형 허브
20	닝보시, 저우산시	닝보-저우산 항만형 허브
21	사면시	사면 항만형 허브
22	칭다오시	칭다오 생산서비스형 (항만형) 허브
23	선전시	선전 상무서비스형 허브

자료 : 중국 교통운수부.

5	국가 중점 전략 지원	- 창장경제벨트 보호조치를 추진하여, 우한(武汉)에서 안칭(安庆)까지 6m 수심 항로 공사 완료 및 시범운영 실시 - 주장삼각주 지역 세계적 공항군 건설 촉진 및 황하(黄河) 유역 교통 운수 생태보호 강화
6	농촌도로 질 높은 발전 추진	- 교통 프로젝트를 추진을 통해 농촌 유입을 유인 - 농촌도로 관리보호 체계 개혁, 종합 교통관리체계 개선 촉진
7	교통운수 중점개혁 심화	- 유료도로 제도 개혁 심화, 투융자 개혁 심화
8	업계 관리체계 및 능력 현대화	- 종합 교통법규 체계 완비, 제도화된 정부부처 설립 추진 - 법 집행의 규범화 및 현대화 수준 제고
9	스마트·친환경 교통발전 추진	- 인공지능, 블록체인 등의 기술응용 연구를 강화하고, 북두위성(중국 개발 GPS)의 항공, 철도, 도로, 장장수운, 우정분야에서 응용 촉진
10	교통운수 협력 신국면 개척	- '일대일로' 교통 상호연계의 고품질 추진 - 교통운수의 대외 협력교류 심화 및 글로벌 업무 참여 확대
11	교통운수 안전발전 강화	- '안전체계 심화 및 업그레이드 건설 3년 행동' 추진 - 항촌도로급 이상 도로 안전 생명보호사업 15만 km, 위험한 교량 3,000개 개조를 통해 교통안전 강화, 터널 개선 - 중점 운송안전 응급조치 능력 강화
12	당 관리 강화	- 당 기강 강화(从严治党), 간부급 인력 배양과 기관 건설 강화 - 업계의 소프트파워 제고

자료 : 交通运输部, "2020年全国交通运输工作会议在京召开, 12项工作服务全面建成小康社会和'十三五'规划圆满收官", 2019.12.26.

‘2019년 전국교통운수공작회의’의 주요 사업과 함께 2020년 1월 20일, 교통운수부는 「2020년 교통운수 법률 제정업무 중점(2020年交通运输法制工作要点)」을 발표하였는데, 2020년의 교통운수 분야의 법률 제정은 ‘교통강국 건설’의 목표 달성, 종합교통운수법규 체계 개선, 교통운수분야의 ‘放管服(放管服, 시장기능 강화와 행정 서비스 개선)’ 심화 등에 중점을 맞출 것으로 전망된다. 또한 2021년부터 시작되는 ‘14·5’ 계획 수립도 검토될 계획이다. 참고로 2020년 1월부터 시행되는 주요 물류관련 새로운 정책들은 아래 [표 2]와 같다.

[표 2] 2020년 1월부터 시행되는 물류관련 주요 정책

No.	법령	주요 내용
1	교통운수부, 「인터넷 플랫폼 도로화물운송 경영관리 잠정방법(网络平台道路货物运输经营管理暂行办法)」	교통운수부 ‘무차량운송인(无车承运人)’ 시범실시가 2019년 12월 31일자로 종료됨에 따라, 2020년 1월 1일부터 시범실시 기업은 동 「잠정방법」에 따라서 영업범위가 ‘온라인 화물운송’인 도로운송경영 허가를 신청해야 함. 현(县)급 도로운송 감독관리 책임기관에서는 반드시 「잠정방법」에 따라서, 관련 조건 요구에 부합하는 시범기업에 대해 도로운송경영허가증을 교환하여 발급해야 함. 기존 무차량운송인 시범범위에 포함되지 않은 사업자는 「잠정방법」에 따라 경영허가를 신청하여 온라인 화물운송 경영에 종사할 수 있음
2	교통운수부, 「위험화물 도로운송 안전관리방법(危险货物道路运输安全管理方法)」	위험화물 도로운송업자, 탑승인, 선적인, 항만경영인, 기업, 차량운행 등을 제정함
3	교통운수부·국가발개위, 「도로운송 가격개혁에 관한 의견(关于深化道路运输价格改革的意见)」	「의견」은 경영자가 자율적인 가격책정 행위를 규범하고 있으며, 도로화물운송은 계속해서 시장에 따른 가격 조율을 실시함

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
- ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

4	교통운수부, 「고속도로 차량 통행료 혜택예약통행 관련 업무에 관한 통지(关于做好高速公路车辆通行费优惠预约通行相关工作的通知)」	2020년 1월 1일부터 전국의 유료 고속도로는 ETC의 비용시스템에 따라 요금을 차등 부과하고, 정책 규정에 부합하는 신선 농산물, 유료 고속도로는 ETC 문가 시스템에 따라 요금을 차등 부과하고, 정책 규정에 부합하는 신선농산물, 지역 간 이동작업하는 콤팩트(이앙기) 및 국제표준규격의 컨테이너 운송 차량은 ETC 기기를 부착하여 사전 통행예약을 하는 방식으로 통행료 할인혜택을 받을 수 있음
5	국무원, 「유료도로 제도 개혁 심화와 고속도로 성간 통게이트 철거 실시방안에 관한 통지(关于印发深化收费公路制度改革取消高速公路省界收费站实施方案的通知)」	화물차량의 통행료 산정방식은 2020년 1월 1일부터 통일적으로 차(축)형 요금을 부과하고, 화물차 통행료 부담을 늘리지 않는 범위 안에서 폐쇄형 통게이트 입구 무정차 중량검사를 실시함
6	국무원 관세세제위원회, 「2020년 수입 잠정세율 등 조정 방안에 관한 통지(关于2020年进口暂定税率等调整方案的通知)」	일부 상품에 대한 수입 관세를 조정함. 크롬철 등 107개 품목에 대한 수출관세, 수출세율 혹은 수출 잠정세율 적용을 유지하며 상품범위와 세율은 변동 없음
7	해관총서, 「특혜무역협정 항목의 세관특수감독관리구역(장소) 반출반입 화물의 통관신청 조정에 대한 공고(关于调整优惠贸易协定项下进出境海关特殊监管区域(场所)货物申报要求的公告)」	세관특수감독관리구역(장소)에서 반출되어 국내 판매 시에 대한 협정세율 혹은 최혜국세율의 수입화물을 적용함. 「중국-뉴질랜드 자유무역협정」과 「중국-호주 자유무역협정」 항목 하의 특수보장 조치를 실시하는 농산품을 제외한 화물이 경(境)외에서 구역(장소)으로 반입 시 수하인 혹은 대리인은 「중화인민공화국 세관 수출입화물 통관서류제도정비」 중 관련 특혜무역협정 항목의 수입화물 수입통관서류 혹은 입경(境)등록리스트를 작성 필요
8	해관총서, 「「외국투자기업 비준증서」 검사대조 취소에 대한 공고(关于不再验核《外商投资企业批准证书》的公告)」	외국투자 국제화물운송대리기업이 수출입 익스프레스 화물대리통관업무 신청 및 외국투자 수출입화물 수하인 송하인이 세관에 수속 시, 세관은 더 이상 「외국투자기업 비준증서」를 검사대조하지 않음

자료 : 中国物流与采购联合会, “2020년 1월 1日起, 这些物流新政新规开始施行!”, 2019.12.30., 中国上海自贸试验区, “2019全年海关重点政策梳理”, 2020.1.13.

2 2020년 중국 물류산업 전망

2020년은 제13차 5개년 개발계획(‘13·5 계획’, 2016~2020년) 종료되는 해이다. ‘13·5 계획’ 기간 동안 중국의 물류산업은 양적으로도 크게 성장하였고, 스마트물류 등 새로운 발전기회 또한 맞이하고 있다. 반면 물류비용 절감과 효율 제고라는 과제 또한 안고 있다. 2020년 중국 물류산업의 전망은 아래와 같다.

1) 교통운수 관련 ‘13·5계획’의 마무리, ‘14·5계획’ 수립 본격 개시

중국에서 5개년 개발계획은 5년 동안의 국가경제 발전 비전을 담는 중기 계획이다. 중국 공산당의 최상위 권력기구인 중앙정치국 상무위원회에서부터 직접 「국민경제 및 사회발전 5년 계획 요강(规划纲要)」의 초안 작업부터 진두 지휘하며, 「계획 요강」이 발표되면 중국 국무원이 중심이 되어 추진한다¹¹⁾.

11) 제11차 계획부터 ‘시장화’를 강조하기 위해, 5년 계획(计划)에서 5년 규칙(规划)으로 명칭을 바꾸었으나, 본문에서는 ‘계획’으로 표현, 百度百科, “五年规划”, <https://baike.baidu.com/item/%E4%B9%A7%E5%B8%A2/6544998>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
- ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

「계획 요강」이 발표되면, 그에 따라 각 국무원 부처 및 지방정부들도 다양한 산업별, 분야별, 지역별에 각양각색의 5개년 계획들을 잇달아 발표하며, 수립된 목표 달성에 최선을 다하게 된다. 교통운수분야에서 2017년 국무원이 「13·5 현대 종합교통운송체계 발전 계획(“十三五”现代综合交通运输体系发展规划)」(이하 「13·5 종합교통운송 계획」)을 통해 2020년까지 안전하고, 편리하며 고효율·친환경적인 현대적인 종합 교통운송체계 구축을 제시했다. 「13·5 종합교통운송 계획」외에도, 교통운수부 및 관련 부처들은 「수운 13·5 발전계획」, 「종합운송 서비스 13·5 발전계획」, 「철도 13·5 발전계획」, 「교통운송 표준화 13·5 발전 계획」 등 다양한 분야의 계획들을 발표했으며, 2020년은 그 계획들이 잘 이행되었는지, 당초 목표를 달성하였는지를 확인할 수 있다. 아래 [표 3]은 「13·5 종합교통운송 계획」에서 제시한 주요 목표이다.

[표 3] '13·5' 중국 종합 교통운송 주요 목표

지표		2015년	2020년
기초인프라	철도 총길이(만 km)	12.1	15
	고속철도 총길이(만 km)	1.9	3.0
	철도 복선화율(%)	53	60
	철도 전기화율(%)	61	70
	도로 총길이(만 km)	458	500
	고속도로 총길이(만 km)	12.4	15
	내하 고급항로 총길이(만 km)	1.36	1.71
	연해 항만 만 톤급 이상 선석 수(개)	2,207	2,527
	민용 공항 수(개)	207	260
	도시철도 총길이(만 km)	3,300	6,000
	석유 가스 파이프라인 총길이(만 km)	11.2	16.5
운송서비스	고속열차의 철도 운송량 중 분담 비중(%)	46	60
	민용 항공 정시율(%)	67	80
	도로 화물차량 표준화율(%)	50	80
	연해 주요 항만 컨테이너 Sea & Rail 연계운송 비율	1.5	2
	연해 항만 컨테이너 국제 환적량(만 TEU)	1,050	1,500
스마트 교통	교통 기본 요소정보 디지털화율(%)	90	100
	철도 운송 온라인 판매율(%)	60	70
	도로 차량 ETC 사용률(%)	30	50
친환경 및 안전	교통운송 CO2 배출 절감율(%)		7*
	도로 운송 비교적인 등급이상 사고 사망자 수 절감율(%)		20*

주 : ① 배출강도는 단위운송 환적률로 계산하는 CO2 배출량, ② '12·5' 말과 비교한 수치.

자료 : 国务院, 「“十三五”现代综合交通运输体系发展规划」, 2017. 2.

2019년 7월 30일, 교통운수부는 「14·5」 종합교통운송 발전계획 제작용무 개시 영상회의를 개최하고, 종합교통운송 「14·5계획(2021~2025)」 제작에 착수했다. 동 회의에서 「14·5계획」의 주요 발전 중점사항은 ① 기초인프라 네트워크 보완, 종합교통운송 효율 제고, ② 운송서비스 품질 업그레이드, 이동서비스 신속 간편화 추진, ③ 교통운송 공급측 구조개혁 심화, 물류의 비용절감 효율 제고 추진, ④ 과학기술 혁신 강화, 신성장 동력 제공, ⑤ 생태환경보호 견지, 친환경 발전 지속 추진, ⑥ 안전제일 강조, 안전 수준 제고, ⑦ 개혁심화 견지, 업계 관리수준 제고, ⑧ 높은수준의 개방 확대, 상호연계 추진이었으며, 보다 구체적인 「14·5계획」 청사진이 올해 드러날 것으로 예상된다¹²⁾.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

2) 경제성장 속도 둔화 속, 물류원가 절감 압력 지속

중국물류구매연합회가 과거 실시했던 조사에 따르면, 2007~2016년의 10년간 주요 기업 물류업무의 원가비용은 연 평균 10.5% 증가했고, 동기간 물류기업의 이익은 연 평균 9.8% 속도로 증가했다¹³⁾. 이에 따르면, 비용증가 속도가 수입증가 속도보다 0.7%p 높은 것으로, 이는 물류기업의 이윤 공간이 점차 축소되고 있음을 의미한다. 이와 함께 화주기업의 비용 중에서 물류가 점차 많은 부분을 차지하고 있다.

또한 중국 경제성장이 둔화되는 가운데, 화주기업들도 물류비용에 더욱 민감해지고 있다. 중국의 물류관련 매체인 뤼거왕(罗戈网, www.logclub.com)이 조사한 「2018 계약물류 발전보고(2018合同物流发展报告)」에 따르면, 화주기업들은 이미 물류·SCM 중에서 당면한 가장 큰 문제가 바로 비용절감 문제라고 지적했다. 중국 정부에서도 이러한 연유로 인해 내외적 요인으로 인해 비용절감과 효율 증대에 중점을 두고 있으며, 2019년에도 항만비용 및 도로 통행료 인하 등 많은 물류원감 조치들이 실시되었다. 2020년에도 복합연계운송발 발전, 항만비용 인하 조치의 이행, 철도화물운송 잡비 항목 정리 등을 통해 정부 측면에서 관리할 수 있는 물류비용은 낮춘다는 기조이다.

3) 물류 및 기타 업계 간 협력 강화

중국의 경제하방 압력과 물류 수요 둔화에 따라, 물류산업도 성장에 정체기 오기 시작했다는 분석이다. 이에 따라, 업계의 경쟁이 심화되고, 업계 구조조정도 더욱 활발해 질 것이다. 또한 업계의 선도기업들은 새로운 성장동력 모색에 노력함에 따라, 기업 간, 산업 간 협력이 더욱 중요해 질 것이다.

2019년 11월, 중국의 전자상거래기업 웨이핀후이(唯品会, vip.com)는 최대의 민영 택배기업 순펑택배와 업무협력을 체결하고, 기존의 물류 자회사인 핀쑤(品骏)택배가 담당하는 업무를 모두 순펑택배에게 모두 이관하기로 했다. 순펑택배는 이를 통해 약 174만 건/일의 업무를 추가 확보했고, 이는 기존 업무량의 11%에 달한다. 또 다른 전자상거래기업 징둥닷컴(JD.COM)의 물류자회사인 징둥물류(京东物流)도 그 동안 자체물류 중심을 벗어나 동종업계의 물류기업 뿐만 아니라, 물류자원 및 R&D기관들과도 다양한 형식으로 협력관계를 맺고 있으며, 이종업계와의 마케팅 협력도 맺고 있다. 또한 2019년 12월, 중통택배(中通快递)는 중국의 전자기업인 하이얼(海尔集团)의 물류를 담당하는 자회사 러러쑤(日日顺)와 전략적 협력파트너를 체결하기로 했다. 전략적 협력 하에서 중통택배는 대형가전의 설치물류, A/S 분야 물류업무를 개척했으며, 러러쑤 역시 최종 소비자로서 이어지는 끝단 물류의 네트워크를 강화했다¹⁴⁾.

12) 中国交通新闻网, ““十四五”综合交通运输发展规划编制工作启动视频会议召开”, http://www.mot.gov.cn/jiaotongyaowen/201907/t20190731_3232172.html

13) 中国物流与采购联合会, “2017年全国重点物流企业统计调查报告”, <http://www.chinawuli.com.cn/xs/yj/201712/06/326868.shtml>

14) 物流时代周刊, “红利殆尽的物流业, 2020年将何去何从?”, <https://mp.weixin.qq.com/s/TQDjOORMR>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

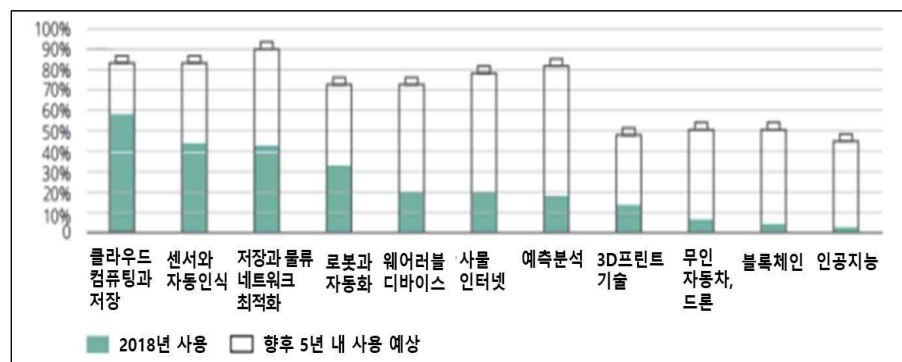
물류업과 제조업 간의 융합도 새로운 트렌드이다. 2019년 11월, 국가발개위를 비롯한 15개 정부부처가 공동으로 발표한 「선진 제조업과 현대서비스업의 심도있는 융합발전 추진에 대한 실시의견(关于推动先进制造业和现代服务业深度融合发展的实施意见)」에서는 ‘공급사슬관리 최적화’, ‘현대물류와 제조업의 고효율 융합 촉진’을 명시하며, 물류외주사와 택배기업 등이 제조업의 구매, 생산, 적재, 분류, 배송 등 과정에 융합하는 것을 장려하여 상호 협력을 통해 비용 절감과 효율 증대를 추진할 것을 제시하고 있다.

4) 기술의 규모화 촉진

현재의 물류업계는 IT기술을 적용하고, ‘4차 산업혁명’에 부합하는 차원을 넘어서 어떻게 하면, 기술의 규모화를 실현시키느냐 여부가 아니라, 이제 어떻게 하면 규모화 응용을 하느냐가 관건이 되었다. 딜로이트 컨설팅이 2019년 6월 발표한 「중국 AI산업 백서(中国人工智能产业白皮书)」에서는 2018년 AI,무인 기술의 물류업계 응용률은 10%에 못 미치지만 향후 5년 뒤에는 45%~50%에 달할 것이라고 예상하고 있다. 또한 2018년 사물인터넷기술(IOT)의 응용률은 약 20%였지만 5G등 기술의 발전에 힘입어 향후 5년 뒤에는 80%에 가까울 것이라 예상했다.

이렇듯 IT 신기술과 새로운 설비, 각종 알고리즘은 빠른 속도로 물류업계 여러 부문에 사용되고 있다. 이를 통해 물류기업들은 인건비를 절감하며, 자원의 이용 효율 및 의사 결정의 효율을 향상시키며, 기업의 비용 절감 및 효율 증대를 도모하고 있다.

[그림 3] 물류업계의 IT기술 응용 상황



자료 : 物流时代周刊, “红利殆尽的物流业, 2020年将何去何从?”, 2020.1.4.

5) 친환경 물류의 강조

중국의 교통인프라는 이제 세계적인 수준에 속한다. 기계화로 전환도 빠른 편이다. 자동차 보유량도 세계 1위이며, 규모적인 면에서는 다른 국가들과 차이를 보이고 있다. 하지만, 이런 규모적인 성장 이면에는 환경오염 문제도 간과할 수 없다.

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량

▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망

※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향

▶ 동향 & 뉴스

■ 2018년(1차), 2019년(2차) 발표된 도시 녹색화물운송배송 시범사업 대상 도시 명단

구분	도시
1차 (22개)	天津、石家庄、邯郸、衡水、鄂尔多斯、苏州、厦门、青岛、许昌、安阳、襄阳、十堰、长沙、广州、深圳、成都、泸州、铜仁、兰州、银川、太原、大同
2차 (24개)	唐山、秦皇岛、南京、无锡、徐州、南通、温州、台州、芜湖、临沂、郑州、济源、黄石、咸宁、岳阳、怀化、珠海、佛山、达州、西安、宝鸡、安康、乌鲁木齐、石河子等

자료 : 중국 교통운수부.

연구 자료에 따르면, 1대의 ‘국3(国三, 중국 자동차 오염배출 기준의 3번째 등급으로 ‘유로3’에 상당)’ 디젤유 화물차의 오염물 배출량은 200여 대 ‘국4(国四 ‘유로4’에 상응)’ 소형자동차의 배출량에 해당된다. 이러한 화물차의 배출 오염을 절감시키기 위해, 대도시에서는 노후 디젤차의 도심 출입 제한 조치를 실시하고 있다. 또한 2019년 1월生态环境部 등은 「디젤유 화물차오염방지 행동계획(柴油货车污染治理攻坚战行动计划)」을 발표하여 중점지역¹⁵⁾, 주장삼각주, 청위(成渝, 청두와 충칭)지역에는 2019년 7월 1일전 디젤유 화물차에 국6(国六) 배출 표준을 실시한다고 발표했다. 또한 2019년 12월, 교통운수부와 공안부, 상무부는 ‘제2차 도시 녹색화물운송배송 시범사업(绿色货运配送示范工程) 실시도시’ 명단을 발표했고, 2018년 제1차 22개 도시 24개의 도시가 추가적으로 발표되었고, 더욱 많은 도시에서 신에너지 화물차량 등 친환경운송 시범사업들이 실시될 전망이다. 또한 2019년 12월, 교통운수부는 「항만 및 선박 AMP 관리방법(港口和船舶岸电管理办法)」을 발표하여, “각급 교통운수 관련 부서에서 선박이 접안 시, 육상 전력을 사용할 것을 장려(제4조)”하고 있으며, 이 「관리방법」은 2020년 2월부터 실시된다¹⁶⁾.

택배업계에서도 친환경은 중점 트렌드로서 자리잡아가고 있다. 특히 포장 박스의 폐기 문제에 대응하여 2019년 8월 21일, 알리바바그룹의 물류 자회사인 차이나오(菜鸟)은 중통(中通), 원통(圆通), 선통(申通), 윈다(韵达), 바이스(百世) 5개 택배기업과 함께 상하이에서부터 택배 포장박스에 대한 회수 사업을 시작한다고 밝히고 1,000개의 택배 회수상자를 배치하였다. 또한 징둥(JD.COM)의 물류 자회사 징둥물류는 2019년 4월, 부터 베이징, 상하이, 광저우 등 7개 도시의 고객들은 ‘일부’ 상품(식품, 휴대폰 등) 구매 시 특수제작된 회수형 포장박스를 선택할 수 있는 서비스를 개시했다¹⁷⁾.

[그림 4] 일부 전자상거래 택배기업들의 친환경 포장박스



자료 : 物流时代周刊, “中国邮政、菜鸟、顺丰、德邦、百世、京东、苏宁等2019环保行动大盘点”, 2020.1.3.

15) 중점지역은 베이징시, 톈진시, 산시성, 산둥성, 허난성, 상하이시, 저장성, 장쑤성, 안후이성, 산시성 및 네이멍구자치구 일부 도시(후허하오터 등)가 포함됨,生态环境部 등, 「柴油货车污染治理攻坚战行动计划」, 2019.1.4.

16) 交通运输部, “港口和船舶岸电管理办法”, http://www.gov.cn/xinwen/2019-12/25/content_5463805.htm

17) 物流时代周刊, “中国邮政、菜鸟、顺丰、德邦、百世、京东、苏宁等2019环保行动大盘点”, <https://mp.weixin.qq.com/s/b0ngJTgwwylAGR2YteCfpg>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

4 시사점

2019년은 중화인민공화국 건국 70주년이 된 해였다. 오랜시간 동안 중국에서 ‘물류’는 정식적인 산업보다 다른 산업을 지원해주는 파생적인 산업으로 인식되어 왔다. 하지만, 2009년 중국의 ‘10대 산업 진흥계획’에 「물류산업 진흥계획」이 포함되면서, ‘물류’는 중국의 전략적인 중점 산업으로 기틀을 잡게 된다. 이제 중국의 물류산업은 그 양적인 측면뿐만 아니라, 질적인 측면에서도 세계적인 수준으로 성장했다. 올해 마무리되는 ‘13·5계획’ 기간에서 뿐만 아니라, 내년부터 시작되는 ‘14·5계획’ 기간에도 중국 물류분야의 방향은 질적 발전으로 볼 수 있다.

이러한 상황에서 중국에 진출한, 혹은 진출을 계획 중인 우리나라 물류기업들도 질적 발전에 중점을 주지 않으면 도태되기 쉽다. 큰 틀에서 본다면 물류분야에서 질적 발전은 원가 절감과 효율 제고, 스마트화, 그리고 친환경으로 볼 수 있다. 특히 친환경 부분은 많은 규제들을 동반하기 때문에 사업 범위와 관련된 환경 규제를 숙지하지 않는다면, 기업에게 불이익을 초래할 수 있다.

물류 원가 절감과 효율 제고에 있어서 기업 입장에서 보면 가격 인하를 통한 원가 절감은 그 한계가 분명하다. 또한 중국 현지에서 외자기업들은 비용적인 측면에서 현지 기업과 가격적인 경쟁을 벌이기도 어렵다. 그렇기 때문에 이러한 부분은 종합 물류서비스를 제공해야 하고, 서비스의 세분화 등을 통해 새로운 부가가치를 창조해야 한다. 또한 현재 중국 정부에서도 물류 원가 절감을 강조함에 따라, 도로 통행료, 항만비용 등 다양한 원가 절감 조치들을 내놓고 있는데, 우리나라 물류기업들도 이러한 정책들을 적극 활용하여 현지 기업들에게 뒤처지지 않아야 할 것이다. 또한 중국 현지에 진출해 있는 관련 연구소, 공공기관들도 새로운 정책 정보들을 지속모니터링하고 우리나라 기업들에게 전달하는 기능을 강화해야 할 것이다.

물류분야의 스마트화에 있어서 이미 중국은 기술적인 측면이나 제도, 관리측면에서 높은 수준에 달한 상황이다. 중국 정부의 적극적인 지원 하에서 전자동화된 컨테이너터미널들을 이미 보유(샤먼, 칭다오, 상하이)하고, 현재에도 건설 중에 있고, 플랫폼을 기반으로 한 화물차량 공유는 보편화 되었으며, 택배 등에서 드론의 활용, 항만 등에서 무인차량의 상업운용도 가시화되었다. 이러한 분야에서 아직 활성화하지 못한 우리나라 기업들은 중국의 물류기술 및 플랫폼식 공유 물류시스템은 벤치마킹할 대상일 수 있다.

마지막으로, 중국 정부의 ‘일대일로’의 추진과 함께 최근 중국 경제성장의 둔화 추세가 가시화되면서 중국 물류기업들의 글로벌화도 더욱 촉진되고 있다. 이제 우리나라 물류기업들은 중국 내에서 뿐만 아니라, 세계 도처에서 중국 물류기업들과 경쟁 혹은 협력을 해야 한다. 우리나라 역시 오래전부터 국내 시장은 포화에 달했으며, 많은 물류기업들이 해외에서 새로운 기회를 찾고 있다. 이러한 상황에서 중국 뿐만 아니라 다른 나라에서도 중국 물류기업과 합자



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

등의 방식으로 공동 진출한다면 양국의 화물유치를 통해 현지에서의 경쟁력을 높일 수 있는 방안이 될 수 있을 것이다. 현재 해양수산부(KMI 대행)의 ‘해운·물류기업 해외진출 타당성조사’ 등 우리나라 정부 부처에서도 여러 방면에서 국내기업의 글로벌 물류시장 진출을 지원하고 있다. 해외진출을 희망하는 물류기업들은 이러한 다양한 지원사업들을 적극 활용할 필요가 있을 것이며, 향후 정부 차원에서 세계 각지의 공관, KOTRA, 수출입은행 등 유관기관과 협력하여, 물류기업 해외진출 지원에 있어 정보 및 컨설팅 제공, 자금지원 및 공동물류센터 확보 등 지원 방안을 더욱 모색해야 할 것이다.

김세원 전문연구원·한광석 센터장
kmishanghai@naver.com



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향¹⁸⁾

2019년 12월, 중국 우한에서 발생한 코로나바이러스감염증-19(COVID-19, 이하 ‘코로나19’)은 중국 춘절 연휴와 맞물려 중국 전역으로 확산되었다. 장기적으로 보면 중국 경제와 무역부분의 성장 동력은 견고하지만, 단기적으로 코로나19의 확산과 그에 따른 방제 조치의 영향으로 일부 산업들은 영향을 받을 수밖에 없다. Clarkson, Roland Berger 등 분석기관들은 코로나19 바이러스로 인해 해운과 항만, 물류분야는 다음과 같은 영향을 받을 것으로 분석했다.

1) 현재 코로나19 바이러스로 인한 영향

글로벌 시장 분위기에 부정적인 영향을 주며, 주식시장의 공황성 투매가 증가할 것이다(한국, 일본과 미국·유럽 주식시장, 브렌트 원유가격 모두 하락세). 중국 주요 도시·지역 및 기타 국가와의 교통 운송에 영향을 줄 것이다. 이외 현재 바이러스 확산 및 방제 작업은 중국 내 서비스업(여행, 요식, 엔터테인먼트 등)에 비교적 큰 타격을 줄 것으로 예상된다.

각 크루즈 운영사는 2020년 1월 말~2월 초에 잇달아 중국을 모항으로 출발하는 크루즈 운항 중단을 발표했다. 이에 따라, 중국을 모항으로 출발 예정이었던 8척의 크루즈선(합계 침상 수 25,456개) 운항이 취소되었다.

2) 추가적으로 주목해야할 잠재적 영향

원유무역. 교통운수의 감소는 중국 자동차용 연료소비량을 감소시켰고, 이에 따라 중국 원유 수요 및 수입 생산에 부정적인 영향을 미친다. 원유가격까지 파급되어 OPEC+는 감산연장 협의 혹은 생산량 감산 연장 및 추가협의를 고려할 가능성이 존재한다.

건화물 및 컨테이너무역. 중국의 공장 가동 중단이 길어지며 공업 생산량에 영향을 줄 것이다. 원재료의 수입 및 완제품의 수출에도 영향이 전망된다.

자동차무역. 우한은 중국 자동차부품생산 핵심도시 중 하나로¹⁹⁾ 금번 코로나19는 중국 자동차 생산에 타격을 줄 것이다.

항만. 코로나19는 중국 및 기타 아시아 항만에도 영향을 줄 전망이다. 클락슨 Sea/net 데이터에 따르면, 과거 1년간 중국 대륙의 항만에 글로벌 선대가 기항한 횟수는 약 280,000회로 세계 전체 기항 횟수의 7%를 차지한다. 그 중 건화물선과 컨테이너선의 중국 수역에서의 활동 시간은 전 세계에서 가장 높은 비율로서 각각 10%와 9%를 차지하고 있다.

경제. 코로나19 바이러스가 서비스업에 끼치는 영향은 한 분기에 그치지 않을 것으로, 일부 서비스업은 일정기간 동안까지 엄격한 바이러스 확산통제의

18) 첨부 내용은 2020년 2월 5일, ‘항만권(港口圈)’의 분석 기사를 번역 및 재구성 함, 港口圈, “当前疫情对港口行业影响如何?”, https://mp.weixin.qq.com/s/oII1_OR8fVzBgJ9E_YvQ

19) 후베이성 자동차 생산량은 2018년 242만대로 전국 생산량의 9%를 차지함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

영향을 받을 것으로 전망된다. 춘절 연휴 후에도 통제 정책으로 인해 직원 복귀가 늦어져 일부 중소 제조기업의 부채압박이 상승할 전망이다. 인프라건설 투자 강화의 가능성은 존재하나, 그 정도나 경제적인 파급효과는 과거처럼 크지 않을 것이다. 중국 정부의 향후 재정 및 금융 방면의 정책동향을 주시할 필요가 있다.

코로나19 바이러스가 글로벌 경제에 끼치는 부정적 영향을 정확히 파악하기에는 아직 이르다. 일부 연구기관은 2020년 1분기 중국 GDP 증가속도는 바이러스의 영향으로 둔화될 것이며, 2분기의 경제활동에도 어느 정도 영향을 줄 것으로 예측하고 있다. 과거 사례를 보면, 2003년 SARS가 창궐했던 당시 중국의 당해 2분기 GDP는 2.3% 감소했으며, 전체적으로 약 1%의 GDP에 영향을 끼친 것으로 추정된다. 2009년 발생했던 신종플루는 글로벌 경제에 약 550억 달러의 영향을 끼쳤는데, 이는 세계 GDP 총량의 약 1%에 해당한다.

3) 항공은 바이러스의 영향이 커, 바이러스 소멸을 기다려야

코로나19 바이러스가 발생한 후 항공분야에는 이미 뚜렷한 영향을 끼쳤다. 춘절 이동 전의 21일간 항공 여객이용은 전년대비 11.1% 감소했다. 2003년 SARS를 참고하면 여행객이 크게 감소할 것으로, 바이러스 기간 항공을 통한 여객운송은 크게 줄어들 것이 예상된다. 이에 따라 무료 환불이 증가하고, 허브공항의 국제여객 및 면세소비가 감소하여 1분기 실적은 뚜렷하게 감소할 것이다. 그러나 항공 이용 여행수요는 고정적이어서 바이러스가 소강상태로 접어들면 여객 증가속도는 뚜렷하게 재상승할 것이다.

4) 도로·철도의 운송 생산활동에는 단기적으로 부정적 영향 전망

바이러스가 도로 여객·화물운송과 철도 여객운송생산에 단기적으로 부정적 영향을 줄 것으로 예상된다. 철도 화물운송에의 영향은 비교적 작을 것이다. 바이러스 소멸 후 도로·철도 운송은 재고보완을 위해 단기간에 운송이 회복될 것이다. SARS 시기의 자료에 따르면, 도로·철도에서 여객운송의 타격이 화물운송보다 컸으며, 장거리운송인 철도의 부담은 단거리운송인 도로보다 컸다.

5) 1-2월 택배물량 30%이상 증가예상, 벌크·원자재 가격압박

SARS 시기를 참고해보면, 코로나19 바이러스는 소비자의 온라인구매를 증가시킬 것이고, 침투율이 비교적 낮았던 비내구성소비재와 신선식품의 온라인 구매 상품 종류가 감소될 것이다. 국가우정국의 자료에 따르면, 1월 24일에서 29일간 전국 우편택배량은 전년 동기대비 각각 77%, 110% 증가하여 비수기 예상치를 초과했다. 12월 업계 누적 물량 증가속도는 30%, 그중 상위 기업 물량은 증가속도가 50%를 넘을 것으로 예상된다. 춘절 연휴 후 업무복귀가 늦어지고 현재 상황이 불확실한 만큼 벌크·원자재는 가격의 압박을 받을 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

6) 해운·항만은 수출입 화물운송 위주로 바이러스 영향은 제한적

해운과 항만은 화물운송 중심인데 춘절연휴의 운임 및 화물 물동량은 비교적 안정적이었다. 1월 30일까지 BDTI(Baltic Dirty Tanker Index) 와 BDI(Baltic Dry Index) 운임지수는 1월 23일과 비교하여 각각 9.5%와 6.4% 하락했는데 예상과 비슷한 수치다. 컨테이너 운임은 연휴기간 발표를 중단했다. 운영 범위가 글로벌 운송과 수출입무역을 주 업무로 하고 있기 때문에 현재까지 이번 바이러스의 영향은 제한적일 것이다. 생산업체들의 업무 복귀가 늦어지고 있기 때문에 연휴 후 운임상승도 늦어질 것이다. 바이러스가 항만의 1~2월 화물물동량에 부정적 영향을 주고 있지만 연간으로 보았을 때 그 영향은 크지 않을 것이다. 향후 바이러스의 확산 상황을 주시해야 되며, 만약 WHO가 중국의 국제무역을 제한한다면 해운·항만기업의 직접적인 영향은 확대될 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2019년 중국 10대 항만 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 중국 물류 산업 회고 및 2020년 전망
 - ※ 첨부 : 코로나19 바이러스에 따른 항만·물류업계 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

해운 · 항만 · 물류

- 교통부 등 7개 부서 「해운업 고품질 발전 대대적으로 추진에 관한 지도의견」 발표
- 2019년 상하이 국제항운중심 건설 10대 이슈
- 크루즈선사 코로나19바이러스 사태 영향 25~50억 위안 피해 발생 예상
- 상하이, 성간(省际) 여객운송 및 국제 크루즈 모두 중단
- 코로나19가 항만업계에 끼치는 영향 전망
- 18개 항만 및 2개 해운기업, 코로나19 사태 기간 비용 감면 조치 발표
- 올해 2월 중국 주요 항만 컨테이너물동량 감소 전망
- 2019년 글로벌 항만생산 추이 회고
- 중국 코로나19 바이러스 영향으로 인해 세계 해운업 증가세 둔화
- 두 크루즈사 중국, 홍콩, 마카오 여권 소지자 승선 불가
- 푸둥(浦东)해사국 선박 '원격 안전검사' 실행
- 타이완지역, 2월 10부터 중국 대륙간의 대소3통 여객운송 중단
- 중국해양석유총공사(CNOOC), 2월과 3월 천연가스 구매 계약 중단
- 코로나19 바이러스 영향으로 인해 정기선사 매주 손실액 3.5억 달러 예상
- 광저우항, 중국 항만 중에서 최초로 코로나19 사태 기간 화물 체선료(DEMURRAGE) 연장 발표
- 초상국항만(招商港口), 코로나19 기간 관련 비용 감면 조치 발표
- 코로나19 사태에도 불구하고, 산둥 항만 1월 물동량 전년 동기대비 6.3% 증가
- 상하이 양산항 4기 터미널 접안능력 하향조정 승인 획득
- 광저우항 난샤(南沙) 3기, 대외무역 정기선 하역시간 신기록 수립
- 미국, 중국 상품 관세인상 취소에 4개 항목 추가

해양 · 수산

- 칭다오 블루벨리, 해양특색 과학연구·교육·산업 융합발전 시범구 건설 계획
- <2018년 전국해수이용보고> 발표
- 웨룽(雪龍)2호' 2020년 첫 번째 성적표 내놓아
- 중국 중앙재정 2020년부터 신규 해상풍력 프로젝트에 다시 보조금 지원하지 않음
- 중국 코로나19 바이러스 때문에 항만어분 물류운송 장애, 내륙 지역에 어분 가격 상승 전망
- 중국은 모리타니아에서 대형 어항 건설을 위해 8,700만 달러 대출 지원
- 중국 춘절 기간 일부 해산물 판매부진: 킹크랩 가격 절반, 호주 랍스타 70% 하락
- 칭다오 특별규정 발표 : 생식품(회, 활어 등 포함) 판매 전면적으로 금지
- 중국 임업·초원국(林业草原局) 7개 람사르습지 지정
- '웨룽 2호' 남극 장성기지(长城站)에서 처음으로 하역작업 실시
- 중국해양석유그룹 (CNOOC), 중국 국내 최초 초대용량 LNG저장탱크 설계 건조 기술 개발 성공
- 중국 보하이(渤海) 라오동완(辽东湾) 해빙면적 지속 확대
- 자연자원 조사 모니터링 체계 구축 중합방안 발표
- 중국 인민대표대회 상무위원회 법제업무위원회, 야생동물보호법 개정 개시
- 코로나19 사태, 중국 흰다리 산업에 큰 타격
- 푸젠성 추안저우사: 2월 21일전까지 모든 어선 출어 금지
- 농업농촌부, 어선, 어민들이 코로나19 바이러스 예방 강화에 관한 통지 발표
- 농업농촌부, 코로나19 역병 동안 어업선박 관리 강화에 관한 통지 발표