



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

제22-18호
 2022년 9월 30일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

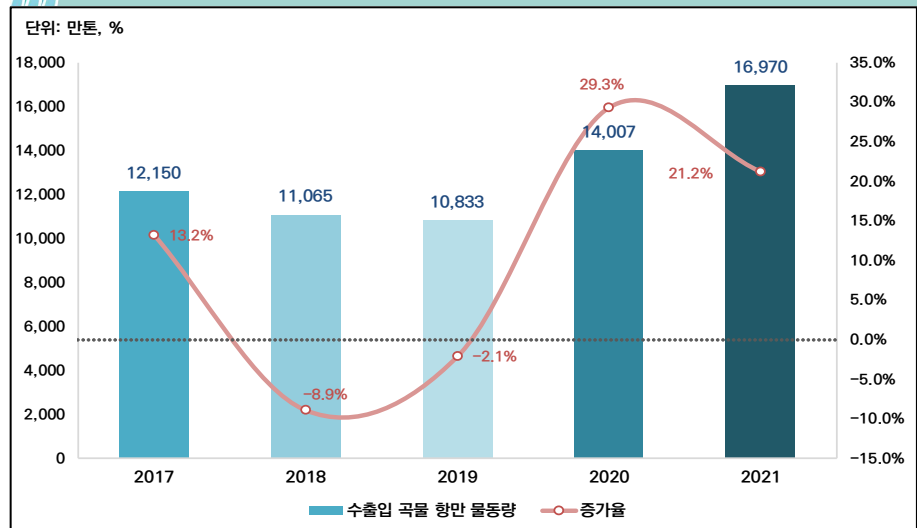
▣ 2017~2021년 중국 수출입 곡물 항만 물동량 추이

단위 : 만톤

구분	입항량	출항량	합계
2017	11,971	179	12,150
2018	10,804	261	11,065
2019	10,589	244	10,833
2020	13,760	247	14,007
2021	16,660	310	16,970

자료 : 중화인민공화국 교통운수부

통계로 보는 중국 : 중국의 수출입 곡물 항만 물동량 추이



자료 : 중화인민공화국 교통운수부, 「2017~2021 중국해운발전보고」를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

2021년 중국의 수출입 곡물 항만 물동량 증가세 유지¹⁾

2017~2021년 중국의 수출입 곡물 항만 물동량은 2017년부터 2년 연속 감소세를 보이다가 2019년 1억833만 톤, 2020년 1억4,007만 톤으로 전년 대비 29.3% 증가해 플러스 성장으로 돌아섰다. 2021년 중국의 수출입 곡물 입항량과 출항량은 1억6,660만 톤과 310만 톤으로 전년 대비 각각 21.1%와 25.5% 급증했으며, 연간 수출입 곡물 항만 물동량은 전년 대비 21.2% 증가한 1억6,970만 톤을 기록해 2019년부터의 성장세를 유지했다.

2018년부터 미중 무역 갈등 격화에 따른 곡물 수입관세 인상, 중국 국내 아프리카 돼지 콜레라 바이러스(African Swine Fever, ASF) 확산 등으로 인해 2017~2019년 중국의 수출입 곡물 입항량 및 항만 물동량은 모두 감소세를 보였으나 2020년 중국 국내 ASF 확산세 둔화에 따른 사료 수요 강세, 2020년 1월 미중 1단계 무역협정의 성공적 체결을 계기로 2020년 중국의 대두 수입량은 전년 대비 12.8% 증가해 두 자릿수 성장을 기록했으며, 수출입 곡물 입항량, 출항량 및 항만 물동량도 전년 동기 대비 각각 29.9%, 1.2%, 29.3% 급증해 반등세로 돌아섰다. 2021년 대두를 비롯한 국제 곡물 가격 및 운임 상승으로 곡물 수출입 물동량 성장률은 소폭 하락했으나 전체적으로는 증가세를 유지했다.

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

1) 중화인민공화국 교통운수부, 「2017~2021 중국해운발전보고」, (검색일: 2022.9.26.)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

저자

박성준 센터장

김은우 부연구위원

당팅팅 연구원

KMI 중국연구센터

이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과
한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

중국이 최근 수년간 중-유럽 화물열차(中欧班列)¹⁾의 운송 능력 확대에 박차를 가하고 있는 가운데 후베이성 우한을 중심으로 창장 하운과 중-유럽 화물열차 네트워크, 그리고 한국·일본을 포함한 국제 해운 네트워크를 연결하여 유라시아 전역을 하나의 ‘끊김 없는’ 국제 복합운송 시스템(이하 ‘중부육해대통로’)으로 확장하려는 노력이 구체화하고 있다.

이와 같은 지리적·공간적 시스템 통합 노력은 기본적으로는 중국이 ‘14.5 계획’ 기간(2021~2025)의 성장유지 전략인 ‘쌍순환’(대내적인 내수·경기 진작과 대외 개방을 통한 국제 무역 활성화 병행 전략) 발전을 배경으로 한 것이지만, 그 개발 대상이 지역 측면에서는 유라시아 전역(특히 동서), 운송모드 측면에서는 국제 철도와 중국하운 및 국제해운 등을 포괄하고 있어 상당한 대외적 의미를 지닌다. 더욱이 우크라이나-러시아 전쟁의 장기화로 러시아 시베리아횡단철도(TSR)의 활용이 용이치 않은 상황에서, 중국 중부육해신통로는 한국의 글로벌 가치사슬 확장과 공급사슬 안정화 관점에서 또 하나의 ‘대안 루트’로서 가능성도 내포하고 있어 관심을 끌고 있다.

이하에서는 중부육해신통로의 개발 현황, 주요 내용 및 특징을 알아보고 향후 이 루트를 이용한 활용 방안 시사점을 제시하고자 한다.

1 중부육해대통로의 개발 배경과 주요 목표

1. 중부 지역 굴기: 중부육해대통로 개발 배경

2010년대 중·후반까지 중국은 징진지(京津冀), 창산자오(长三角), 주산자오(珠三角) 등 3개 대형 도시군을 중심으로 중국 전체의 발전을 이끌어왔다.²⁾ 2021년 3월 발표된 ‘14.5’ 계획³⁾에는 기존 도시군 개발(발전) 계획에서 ‘일체화’를 부각하는 한편, 새롭게 ‘중부 지역 굴기의 신국면 개창’ 내용이 담겼다. 그 핵심 내용은 우한도시권, 환 창·주·탄 도시군(环长株潭城市群), 환 포양호 도시군(环鄱阳湖城市群) 등 ‘창장 중류’를 둘러싼 3개 도시권 및 도시군을 중심으로 △ 주요 선진 제조업 기지 구축 △ 관건 영역의 자주혁신(창신) 능력 제고, 내륙지역의 개방고지 건설 등을 통해 중부지역의 굴기를 가속화한다는 것이다.

이와 같은 계획의 확정에는 지난 10년간 후베이성·후난성·장시성 등 내륙(창장중류)에 면한 중부 3성이 지방 차원의 발전 전략을 국가급으로 격상·

1) 중국 국가발전개혁위원회의 최근 보고서(‘중-유럽 화물열차 발전 보고서 2021’)에 따르면, 2021년 중-유럽 화물열차 연간 운행량은 4만 9,000편, 연간 화물 운송량은 443만 2,000 TEU를 달성함(당팅팅, ‘2021년 중-유럽 화물열차 발전 보고서 발표,’ KMI중국해양수산위클리, 제22-33호 참조)

2) 이와에 청두와 충칭(渝)을 중심으로 한 청위도시군(成渝城市群)이 있음. 한편 연간 항만교 발전 측면에서는 환발해, 창장삼각, 동남연해, 주강삼각, 서남연해 등 5대 권역으로 분류함.

3) 정확한 명칭은 ‘국민경제사회발전 14.5 계획 및 2035년 장기전망 목표임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

확대하려는 꾸준한 노력이 결실을 거둔 데 따른 것이다. 중국 국무원은 2015년 4월, 3성 차원에서 개발한 ‘창장중류 도시군 발전 계획’(2015~2020)을 공식 승인(批复)했다.

[창장중류 3개 도시군의 구성]

구분	소속 성 및 주요 도시	수출입액('19)	성내 비중
우한 도시권 (武汉城市圈)	(후베이성) 우한, 어저우, 황강 등	513.66억 달러	89.8%
환 장·주·탄 도시군 (环长株潭城市群)	(후난성) 창사, 주저우, 상탄, 위에양(악양) 등	353.83억 달러	61.16%
환 포양호도시군 (环鄱阳湖城市群)	(장쑤성) 난창(南昌), 지우장(九江), 상야오(上饶)	311.23억 달러	56.3%

자료: 장충자, 친준원 주편, 『창장중류도시군 발전보고2021』, 2022.

2. 중부육해대통로(中部陆海大通道) 개발의 목표

중부 지역 굴기가 ‘14.5 계획’에 정식으로 포함되면서 ‘중부육해대통로’ 개념이 새롭게 등장했다. 과거 ‘서부 대개발’을 뒷받침하기 위해 ‘서부육해신통로’의 개발 개념이 등장했던 것과 같은 맥락에서 중부 지역 굴기를 실현하기 위한 새로운 운송·물류 루트 개념이 개발된 것이다.

서부육해신통로(西部陆海新通道) 계획은 2019년 9월 중국 국가발전개혁위원회(이하 ‘국가발개위’)에 의해 승인됐다.⁴⁾ 충칭, 시안, 구이저우, 깐수, 칭하이, 신장, 윈난, 닝샤, 산시(陕西) 등 중국 서부지역 9개 성이 공동으로 동서 쌍방향의 균등한 발전과 대외 개방을 위한 무역 루트를 건설을 목표로 하며, 그 핵심은 중-유럽 화물열차를 중심으로 한 화물운송 활성화이다.⁵⁾

이와 마찬가지로 중부육해대통로는 후베이성, 후난성, 장시성 등 중국 중부 지역 개발을 촉진하고, 창장경제벨트 및 일대일로 건설 등 중국의 국가 계획을 지원하려는 것이다. 특히 중부육해대통로의 발전은 중부 지역 굴기의 주요 전략적 지점인 후베이성과 우한에 의해 수행될 것으로 보인다.

2 후베이성과 우한 중심 중부육해대통로의 발전 계획

1. 후베이성 복합운송 고품질 발전 3개년 공격전 행동방안(2021~2023)⁶⁾

2021년 5월 후베이성 교통운수청은 총 1,623억 위안을 투자하여 2023년까지 후베이성의 복합운송 및 집산운송 기초시설을 중점적으로 구축하는 계획을 발표했다. 이는 중국 정부의 ‘일대일로’ 건설, 창장경제벨트 발전 및 교통강국 건설, 중부

4) 공식 명칭은 ‘서부육해신통로총체계획(西部陆海新通道总体规划)’임

5) 2019년 10월 기존의 서부 지역 외에 하이난성과 광둥성이 협력하는 이른바 ‘13+1’ 체제가 성립됨.

6) 공식 명칭은 ‘多式联运高质量发展三年攻坚行动方案’임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

지역 굴기 등 목표를 달성하기 위해 수립된 세부 계획으로 2023년까지 철도, 수운의 점유 비중을 높이고, 컨테이너 복합운송 능력을 기존 능력 대비 20% 향상시킨다는 목표를 갖는다.

이를 실현하기 위해 후베이성은 계획 기간 내에 철도의 경우 항만 인입 철도 12개 선 195km를 증설하고, 내륙수운 방면에서 '등급 이상' 항로 1,040km를 증설하며, 도로의 경우 11개 노선 408km를 건설한다는 목표를 세웠다. 또한 주요 항구에 연간 물동량 150만 톤 이상의 물류원구를 비롯해 복합운송형 물류허브를 20개 건설하기로 했다.

후베이성은 중국 2대 자동차 브랜드인 동펑과 르노/혼다/푸조/GM 등 650여 개 생산공장이 위치한 중국 중부 자동차 산업의 메카로서 향후에도 발전이 기대되고 있다.⁷⁾ 후베이성은 특히 우한, 황스(黄石), 이창(宜昌), 어저우(鄂州) 등 국가 복합운송 시범프로젝트로 확보하여 성 전체를 국제물류 측면에서 경쟁력 있는 성으로 발전시키며, 이를 통해 제조업 생산을 지원할 계획이다.

후베이성의 계획에서 특히 주목할 만한 부분은 '창장 황금수로'와 남북 철도통로가 지나가는 이점을 활용하는 이른바 '수-철 복합운송', 그리고 우한 및 황스와 상하이 양산항, 우한-쓰촨성 루저우(泸州)-타이완⁸⁾을 하운과 해운으로 연결하는 이른바 '강-해 복합운송' 계획이다.

2. 우한 및 우한도시권 발전 현황과 향후 계획

창장과 한수이(汉水)⁹⁾의 합류 지점에 위치하고 있어 중국 중부 지역 교통·물류의 최대 거점 역할을 했던 우한은 오늘날 중부 굴기의 중요 전략 거점이자 창장중류 도시군 중 가장 중요한 역할을 하며 발전을 지속하고 있다.

2010년 835만 명이던 우한의 인구¹⁰⁾는 2021년 1천만 명을 돌파했다. 2020년 우한의 지역총생산(GRDP)은 1조5616억 위안으로 중국 대도시 지역총생산 규모 순위에서 8위를 기록했다.¹¹⁾ 지난 10년간의 꾸준한 성장세 덕분에 우한은 2021년에 청두, 항저우, 충칭, 시안, 쑤저우, 난징, 톈진, 징저우, 창사 등과 함께 중국의 '신 1선 도시'로 도약했다. 아울러 우한도시권 전체는 2021년 코로나19의 충격에도 불구하고 경제총량이 3조 위안을 돌파했다.

이처럼 우한이 코로나19에도 불구하고 지속적으로 도시 경쟁력을 높일 수 있었던 주요 요인은 역시 운송·물류 측면에서 갖는 경쟁력 때문이라 할 수 있다.

코로나19 충격이 가장 컸던 2020년 우한신항 물동량은 193.25만 TEU를 기록했다. 이는 전년 대비 14.4%의 증가, '12.5'(2011~2015) 기간 말에 비해 82.5% 증가한 호성적이라 할 수 있다.¹²⁾

7) 후베이성 내 자동차 산업기지는 우한 상양(襄陽), 시안(十堰), 쑤이저우(随州) 등에 분포되어 있으며, 이중 상양은 산에너지 자동차 도시로 특화되어 있음.

8) 이 개념은 이른바 '무한타이(武汉台)'로 부르며, 2013년 무렵 우한의 양쯔강이 개발될 무렵 나왔음.

9) 창장 최대의 지류로 총연장 1,532km 산시성 서남부 남창현에서 발원하여 동남 방향으로 흘러 후베이성 우한에서 창장과 합류함.

10) 우한시 행정구역은 1949년 우창시, 한커우시, 한양현의 합병으로 우한시가 설치된 이래 지금까지 기본 골격을 유지하고 있음.

11) 베이징, 상하이, 선전, 광저우 등 4대 직할시를 포함한 순위임.(중국 국가통계국, 『2021중국통계연감』참조)

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통령의 개관 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

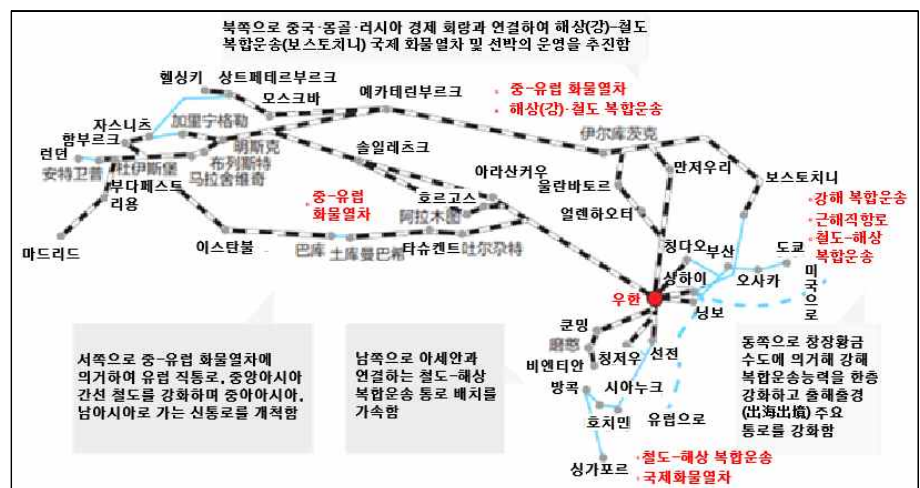
후베이성 국제복합운송 발전계획의 후속타로 우한시는 2022년 5월 ‘현대 물류업 발전 14.5 계획’(이하 ‘계획’)을 발표했다. 이 계획에 따르면, 우한시 현대 역 위안에 이른다.¹³⁾

이 계획이 적시한 중점 업무는 △ 양륙국제항을 중심으로 한 항만기반 국가물류허브 구축 △ 내륙항(陆港)형 국가물류허브 구축 △ 공항형 국가물류허브 구축 △ 생산 서비스형 국가물류허브 구축 △ 상업무역 서비스형 국가물류허브 구축 등 8대 업무가 있다. 이를 통해 우한시는 2025년까지 현대화 물류운송 체계 구축을 기본적으로 실현하고, 사회물류 총액 5조위안 이상, 물류업 부가가치 2천억 위안 달성, 국가A급 물류기업 300개 육성을 달성하여 우한시를 중국 내륙 지역 최대의 종합물류 허브로 발전하겠다는 것이다.

특히 우한 계획에서 눈에 띄는 것은 지리적·공간적 측면의 방대함과 복합운송 방식의 다양함에 있다. 우선 지리적·공간적 측면에서 우한이 구상하는 복합운송 범위는 한국(부산), 일본(오사카 및 도쿄)은 물론, 북으로는 극동 러시아의 보스토치니항(東方港)¹⁴⁾, 남으로는 싱가포르에 이르고 있다.

운송방식으로는 강-해 직항, 수(로)-철(도) 복합운송은 물론 육-항(land&air) 등을 포괄하고 있으며, 이외에도 후베이성 자동차 산업에 특화된 산업물류단지(보관 시설 확장 및 스마트하 포함), 건강의약산업 물류를 위한 콜드체인 허브까지 포함하고 있다.

[그림 1] 우한 중심 물류네트워크 구상 개요



자료: 후베이성 우한시 인민정부, 「우한시 현대물류업 발전 '14·5' 계획」.

주: 국제 네트워크로 한국 부산은 물론, 러시아 극동의 보스토치니(동방항)를 포함하고 있음

12) 우한의 컨테이너 물동량은 쓰저우, 난징에 이어 '창장 간선' 주요 항만 중 3위를 기록하고 있음.

13) 후베이성 복합운송 발전계획(2021~2023)에 배정된 예산 1,623억 위안의 63.0%에 이르는 규모임.

14) 러시아어 ‘보스토치니’는 ‘동방’을 뜻함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

[그림 2] 양퉁항 컨테이너 야드



자료: KMI중국연구센터

[그림 3] 양퉁항 게이트



자료: KMI중국연구센터

3 중부지역육해대통로의 발전 전망과 한중 시사점

후베이성과 우한이 중심이 되어 추진하고 있는 중부 지역 육해대통로는 이미 일정 궤도에 진입한 상황이다. 강-해 직항노선의 개발은 후베이성의 복합운송 종합계획이 나오기 전인 2020년 5월 우한-일본(고베, 오사카, 나고야 등 3개 항) 왕복을 통해 6,000TEU를 수송한 실적이 있다.¹⁵⁾ 또한 같은 해 12월 일본-우한-유럽 컨테이너 수-철 복합운송이 개통됐다.

2021년 10월에 우한 양퉁항과 부산항 간에 강-해 직항로가 시범 운영된 바 있으며, 지난 6월에는 중국 장시성의 수산화리튬을 포함한 위험물 컨테이너 6개가 '화항한야 2호'에 실려 한국 부산항에 입항한 바 있다. 이를 통해 기존 상하이항 이용 대비 운송 비용 20% 절감, 운송시간 3~5일 단축이 가능하다는 사실이 입증된 바 있다.

현재 후베이성과 우한은 자체 평가를 통해 대외개방 수준이 아직 미흡하며, 수출

15) 장강연감편찬위원회 편 『장강연감』, 2021, p.253.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 곡물 수출입 항만 물동량 추이
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 중부육해대통로의 개발 현황과 한국의 글로벌 공급사슬 측면 시사점

상품 경쟁력도 상대적으로 열세라고 판단하고 있다. 또한 해외자본 흡수 규모가 다른 성 또는 도시군에 비해 상대적으로 소규모로서 국제 합작 사업 능력을 제고할 필요가 있다고 판단하고 있다.

이와 같은 자체 판단은 현재 후베이성과 우한을 중심으로 한 중부 굴기 노력과 이를 실현하기 위한 중부지역육해대통로의 개발에 더 박차를 가함을 시사한다. 이는 한국의 중국 내륙 진출, 수출 기업의 통로 이용에 유리한 조건으로 작용할 수 있다. 더욱이 한국의 경우 우크라이나-러시아 전쟁의 장기화로 인해 유라시아 지역으로의 운송 루트 중 하나인 극동 러시아 항만-시베리아횡단철도 루트가 막혀 있는 상황이어서, 중부지역육해대통로는 하나의 '대안 루트'로서 한국 기업의 글로벌 공급사슬 안정과 수출 루트 다각화에 기여할 수 있다.

중부지역육해대통로의 활성화를 위해서는 강-해 복합운송은 물론, 수-철 복합운송에 대한 좀 더 많은 연구가 따라야 한다. 러시아 시베리아횡단철도와 마찬가지로 중국을 통과하는 화물은 우한에 내린 후 철도로 갈아탈 경우, 중국 특유의 철송 화물에 대한 기술적 승인 등 복잡성이 있다. 또한 통관 부문도 아직 개선의 여지가 있다는 것이 현지 기업의 중론이다. 이는 향후 중부지역육해대통로 활성화를 위한 한중 협력의 과제이자 추가 연구 과제라고 할 수 있다.

작성 : 박성준 센터장
김은우 부연구위원
딩팅팅 연구원
KMI 중국연구센터
kmishanghai@naver.com