

일대일로 추진에 따라 중국 각 도시의 유럽행 화물열차 운행 확대

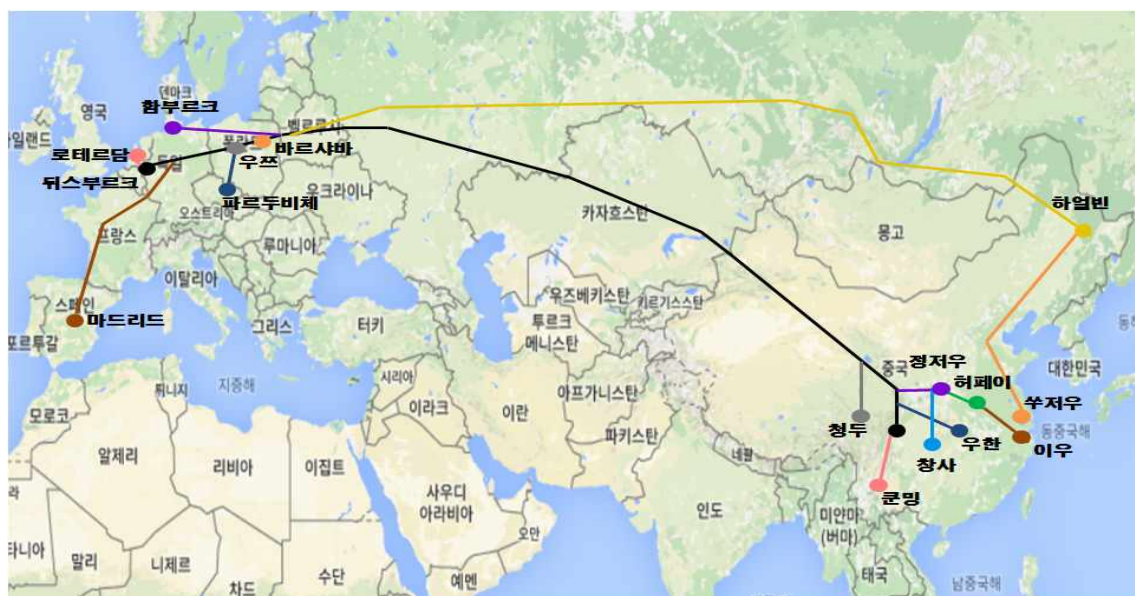
■ 일대일로(一帶一路) 전략에 발맞춰 최근 중국 각 도시의 중-유럽 국제 화물열차 운행이 활발해지고 있음.

- 일대일로의 핵심 목표 중 하나는 해외로의 교통·물류 네트워크를 강화하는 것임.
- 하얼빈(哈爾濱)은 6월 독일까지 운행하는 화물열차를 개통하였고, 쿤밍(昆明)은 7월 초 충칭(重慶)-유럽 노선을 활용해 네덜란드까지 가는 화물열차를 첫 운행함.
- 우한(武漢)은 그동안 체코행 노선만 운행하였으나 7월 초 독일행 노선도 시험 운행함.

■ 2011년 충칭이 처음으로 유럽행 국제 화물열차 정식 운행을 시작한 이래 각 도시에서 경쟁적으로 화물열차를 개통하고 있음.

- 현재 10개 정도가 운행 중이나 향후 19개로 확대될 예정임.¹⁾
- 중서부 내륙의 성도(省都)에서 주로 운행되고 있으며, 대부분 독일이 종점임.
- 출발도시 및 그 주변 지역에서 생산되는 전자제품, 가전 등이 주로 운송되고 있으며, 세계 최대 도매시장이 있는 이우(義烏)에서는 잡화가, 쿤밍에서는 커피원두가 운송되고 있음.

그림 1. 중-유럽 국제 화물열차 노선도



주: 주 운행노선을 표시함.

출처: 언론보도 종합.

1) 『鳳凰周刊』(2015.4.19), 「中国制造挺进欧洲：8条中欧货运班列领跑一带一路」.

표 1. 중-유럽 국제 화물열차 운행 현황

출발도시	개통일	운행구간	거리 (km)	소요기간 (일)	특징
충칭	2011.3	충칭-독일(뒤스부르크)	11,000	15	- 가장 먼저 개통, 운행횟수 최대 - 충칭에서 제조된 IT제품을 주로 운송
우한	2012.10	우한-체코(파르두비체)	10,700	15	- 개통 후 운행 중단되었다가 2014년 4월 재개통 - 체코행 노선이 주이며, 최근 함부르크행 노선을 시험 운행함. - 우한에서 생산한 노트북 등 전자제품 주로 운송
청두	2013.4	청두-폴란드(우쯔)	9,965	14	- IT제품을 주로 운송
정저우	2013.7	정저우-독일(함부르크)	10,245	15	- 운송량 최대 - 허난, 산둥 지역의 타이어, 고급의류, 스포츠용품 주 운송
쑤저우	2013.11	쑤저우-폴란드(바르샤바)	11,200	15	- 쑤저우에서 제조된 노트북, LCD 등을 주로 운송
허페이	2014.6	허페이-독일(함부르크)	11,000	15	- 허페이 및 화둥지역의 가전, 전자부품 중심 운송
창사	2014.10	창사-독일(뒤스부르크)	11,808	18	- 차, 의류 등 생활용품, 기계, 화공 제품 등을 주로 운송
이우	2014.11	이우-스페인(마드리드)	13,052	21	- 이우 도매시장에서 판매되는 일용품, 잡화 주로 운송
하얼빈	2015.6	하얼빈-독일(함부르크)	9,820	15	- 전자제품, 자동차부품 주로 운송
쿤밍	2015.7	쿤밍-네덜란드(로테르담)	-	15	- 커피원두 등의 농산물, 유색금속 운송 - 향후 동남아화물을 함께 운송할 예정 - 중칭발 노선을 이용

출처: 언론보도 종합.

■ 각 도시들은 △운송 시간·비용을 단축하고 △운송 루트를 다양화하며 △일대일로에 따른 수혜를 얻고자 열차를 경쟁적으로 개통하고 있음.²⁾

- 철도 운송은 해운보다 시간을 단축할 수 있고, 항운에 비해 가격이 저렴하다는 장점이 있음.
 - 정저우-독일 열차의 경우 해운보다 운송시간이 20일 단축되며 항운보다 비용을 80% 절감할 수 있음(컨테이너당 약 2,000~3,000위안 절감).³⁾
- 현재 유럽과의 무역은 주로 해운을 통해 이뤄지고 있는데 철도 노선이 마련될 경우 해상분쟁, 해적 등의 문제 발생 시 대안으로 사용할 수 있음.
- 다른 지역보다 먼저 국제 화물열차를 안정적으로 운행함으로써 역내 물류집산지로 발전함으로써, 중앙정부로부터 ‘물류 거점도시’, ‘자동차 수입항구’ 등으로 선정되고

2) 올해는 중-EU 수교 40주년으로, 이러한 시기적 조건 역시 최근 유럽행 화물열차 운행이 활발해지는 데 영향을 미친 것으로 보임.

3) 리위(2013), 「중국, 정저우-유럽 간 국제화물철도 개통」, 코트라 정저우 무역관.

정책적 지원을 받는 기회를 잡을 수 있음.

■ 유럽행 국제 화물열차는 운행이 안정화되기에는 아직 시간이 필요해 보이나, 우리 기업도 이를 활용한 운송루트를 고려해 볼 수 있을 것임.

- 정부 보조금 없이는 운송비 부담이 큰 점, 중국으로 돌아오는 열차는 화물적재율이 15%에 불과한 점 등의 문제가 있음.
 - 철도는 해운보다 운임이 높기에 기업의 부담이 크므로, 각 지방정부는 화물열차 이용률을 높이기 위해 보조금을 지급하고 있음.⁴⁾
- 현재 일부 한국·일본기업이 정저우-유럽 화물열차를 이용하고 있음.
 - 한국, 일본에서 정저우까지 해운·항공으로 화물을 운송한 후 유럽행 국제 화물열차에 선적되는 것으로, 독일까지 총 20일이 소요됨.⁵⁾

(박진희 연구원)

4) 우한의 경우 운행 초반에 정부가 보조금을 지급하지 않자 기업들이 이용하지 않았으며, 이에 운행이 잠시 중단되었음. 이후 정부는 보조금을 향후 5년간 계속 지급하기로 선언하였고, 다시 운행될 수 있었음.

『凤凰周刊』(2015.4.19), 「开往欧洲的列车——中欧货运班列调查」

5) 어느 기업이 이용하고 있는지에 관해서는 자세한 정보가 없으나, 한국의 경우 삼성전자가 시범적으로 이용한 것으로 보임. 『新華网』(2015.7.10), 「郑欧班列成为首列连接日韩欧的“丝路经济带”公共班列」, 『人民网』(2014.12.10), 「郑欧货运专列打通新“丝绸之路” 明年开行150列」.