

중국 성(省)별 동향 브리핑

PROVINCIAL ECONOMIC TRENDS IN CHINA

2013년 5월 22일 | Vol. 4 No. 5

ISSN 2093-3282

중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도 운행의 주요 문제점과 향후 전망

오종혁 신흥지역연구센터 중국권역별·성별연구단 연구원 (ojh@kiep.go.kr, Tel: 3460-1286)



차 례 ●●●

1. 중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도 개황
2. 건설 추진배경
3. 철도 운행의 주요 문제점
4. 평가 및 전망

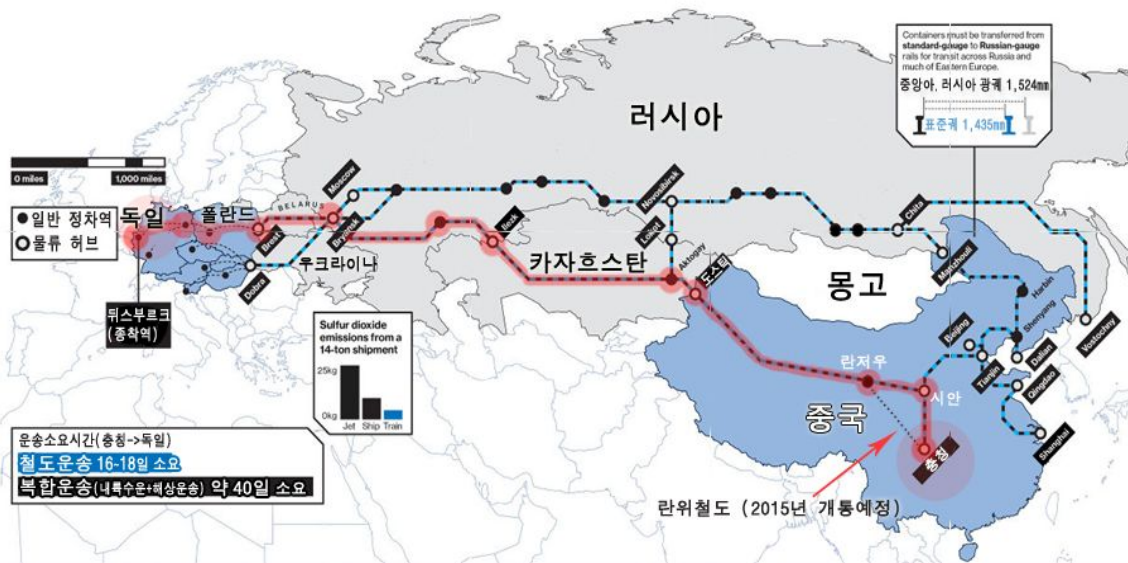
주요 내용 ●●●

- 중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도(중국명: 위신오우(渝新歐) 철도)는 충칭을 출발하여 카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드를 거쳐 독일까지 총 6개국을 통과하며, 최근 '신(新) 실크로드'의 주요 물류통로로 주목받고 있음.
- 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 충칭시 경제의 급속한 발전과 대외무역 증가에 따른 물류수요를 충족시키기 위해 건설되었음.
 - 2008년 이래 글로벌 IT 기업의 서부 진출이 크게 증가함에 따라 충칭의 산업 및 수출입 구조가 변화되고, 충칭의 제1 교역상대지역인 유럽의 수출규모가 빠르게 증가하면서 경쟁력 있는 물류 수송경로 확보가 중요해졌음.
- 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 2011년 3월 개통 이래 2013년 3월 말까지 총 64차례 운행되었으며, 철도를 통해 약 25억 달러 규모의 IT 제품이 수출되었으나, 컨테이너 회귀 시 물량이 없는 불균형적인 수송이 이뤄졌음.
 - 불균형적인 수송이 발생된 원인은 교역구조의 불균형과 철도물류시설의 비효율적인 운영이 꼽힘.
 - 교역구조를 살펴볼 경우 수출에 비해서는 수입의 증가속도가 더딘 편이며, 철도를 통한 교역량은 크게 증가하지 않았음. 또한 IT 제품 생산, 수출기지 역할이 강화되고 있으나, 소비재 등의 수입은 미미한 편임.
 - 운행에 관한 효율을 높이기 위해 철도가 통과하는 중국, 러시아, 독일, 카자흐스탄이 협력하여 협의체를 구성하고 해당 노선의 통관, 환적, 이익률 등을 조정해 해당 노선의 운행안정성을 확보함.
- 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 향후에도 각급 정부의 적극적 지원하에 발전할 가능성이 높으며, 우리 기업들도 중국 서부 주요 도시를 중심으로 한 진출방안을 고려할 필요가 있음.
 - 서부지역으로 진출 시 상대적으로 발전된 충칭시, 청두(成都)시, 시안(西安)시 등을 중심으로 진출이 유리함. 또한 철도 운행으로 인해 유라시아 대륙의 접근성이 좋아져, 향후 주변국과의 경제교류가 증가할 것으로 보임.

1. 중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도 개황

- 중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도(중국어명: 위신오우(渝新歐) 철도)는 충칭을 출발하여 카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드를 거쳐 독일까지 총 6개국을 통과하며, 최근 '신(新) 실크로드'의 주요 물류통로로 주목받고 있음(그림 1 참고).
- 중국의 국제 화물철도는 중국 서북부지역을 거쳐 중앙아시아·유럽으로 연결되는 TCR(대륙횡단철도)¹⁾, 동북지역을 통해 TSR(시베리아횡단철도)²⁾로 연계되는 TMR(만주횡단철도)³⁾, 동남아시아와 연결되는 SKRL(싱가포르-쿤밍(昆明) 철도)⁴⁾ 등이 있음.
- 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 기존의 TCR과 연계되어 있어 '신 실크로드'로도 불리며, 2010년 10월 부터 5개월간의 시범운행을 거쳐 2011년 3월 전 구간 운행을 시작했음.⁵⁾

그림 1. 충칭-유럽 간 국제 화물철도 운행 경로



주: 붉게 음영 처리한 부분이 충칭·유럽 간 국제 화물철도 노선임.
자료: Bloomberg Businessweek(2012. 12. 20), 「The New Silk Road」를 바탕으로 편집.

- 1) Trans Chinese Railway.
- 2) Trans Siberian Railway.
- 3) Trans Manchurian Railway.
- 4) Singapore-Kunming Rail Link.
- 5) 中国经济网(2013. 3. 19), 「搭建中国“新丝绸之路” 渝新欧铁路首迎回程货」.

중국 충칭·유럽 간 국제 화물철도 운행의 주요 문제점과 향후 전망

- 철도의 총연장길이는 1만 1,179km로 충칭에서 독일까지 편도 운행에 약 16~18일 소요되고, 운송비용은 컨테이너당 약 8,000달러 수준임(표 1 참고).
- 열차는 충칭 환제촌(團結村)에서 출발하며 시안(西安)시를 통과하여 신장위구르 아라산커우(阿拉山口)역에 도착함.
- 이후 중국과 중앙아시아 러시아와의 서로 다른 철로규격 탓에 국경역에서 각각 2번의 환적과 대차교환을 실시하게 되며, 종착지인 독일의 뒤스부르크(Duisburg)까지는 최소 16일이 소요됨.
- 환적이 필요한 이유는 중국은 표준궤(1,435mm)를, 중앙아시아·러시아는 광궤(1,524mm)를 사용하기 때문임.
- 철도 1km당 컨테이너 운송비용은 0.7달러이며, 컨테이너 총운송비용은 약 8,000달러 수준임.
- 철도를 이용하면 충칭에서 상하이까지 내륙수운으로 운송 뒤, 해상으로 가는 복합운송방식보다 시간이 22일 이상 절약되고, 항공에 비해서는 1/4 이상 비용이 절약됨. 또한 이산화탄소 배출량이 항공운송의 30분의 1에 불과해 환경 친화적임.⁶⁾

표 1. 충칭·유럽 간 국제 화물철도 개황

명 칭	충칭·유럽 간 국제 화물철도(중국명: 위신오우(渝新歐) 철도)						
운행구간 및 소요시간	5일(국경통과) 3,350km	1일(통관/환적)	3일(국경통과) 3,102km	4.5일(국경통과) 2,574km	1일 (환적/BL변경)	2일 국경통과	
	충칭 → 신장	→ 카자흐스탄 (Dostyk)	→ 러시아 (Ilezk)	→ 벨라루스 (Brest)	→ 폴란드 (Malaszewicze)	→ 독일	
	16~18일 소요(12개 역 정차)						
운행주기	주 1회(2013년 말까지 주 3회로 확대)						
운행거리	1만 1,179km						
운송비용	약 8,000달러						

자료: 華商網(2013. 3. 18), 「“渝新歐” 首趟回程試點班列順利抵渝」; 李長年 외, 『大陸橋視野』, 2011년 10월.

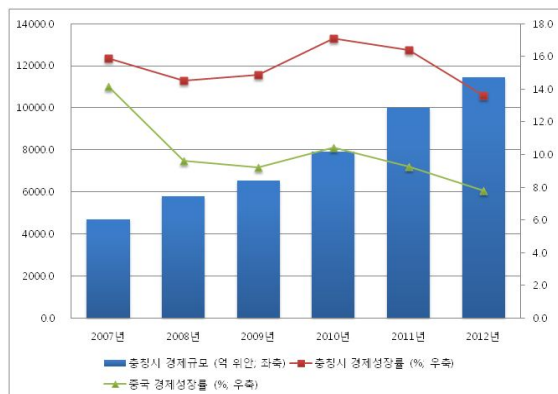
2. 건설 추진배경

- 충칭시 경제가 빠르게 발전하고, 대외무역이 증가함에 따라 경쟁력 있는 물류수송경로 확보가 중요해짐.
- 충칭시의 2012년 지역내총생산(GRDP)은 1조 위안을 초과하였으며, 2002년 이래 10년째 두 자릿수 성장률을 기록하였음.

6) Bloomberg Businessweek(2012. 12. 20), The New Silk Road.

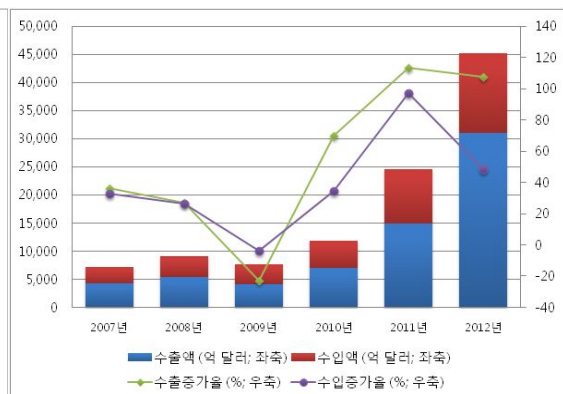
- 특히 최근 5년간 평균 경제성장률은 톈진(天津)시에 이어 전국에서 두 번째로 높은 17.1%를 기록하였음(그림 3 참고).
- 또한 2008년 이래 글로벌 IT 기업의 서부 진출이 크게 증가함에 따라 자동차공업, 중화학공업에 편중되어 있던 충칭의 산업구조가 변화되었으며, 대외무역규모가 비약적으로 증가하였음(그림 3 참고).
- 2010~12년 충칭시 수출규모는 매년 2배 이상 증가하였음. 같은 기간 충칭시는 전국에서 가장 높은 수출증가율을 기록함.

그림 2. 충칭시 GRDP 규모(2007~12년)



자료: CEIC.

그림 3. 충칭시 무역 규모(2007~12년)



자료: CEIC.

- 한편 충칭의 제1 교역상대지역인 유럽(EU)에 대한 수출규모가 빠르게 증가하면서 경쟁력 있는 물류수송경로 확보가 중요해졌음.
- 충칭시 전체 수출에서 유럽이 차지하는 비중도 2009년 18.8%에서 2012년 25.6%로 3년 동안 6.8%포인트 확대되었음.

■ 주요 수출품목인 IT 제품의 경우 신속함과 더불어 안전한 물류방식을 추구하는바, 기존 내륙수운과 해상운송이 연계된 복합운송방식과 항공운송 외에 새로운 운송방식으로 국제 화물철도 연결이 추진됨.

- 2012년 충칭시에서 생산된 노트북 4,200만 대 중 90% 이상이 수출되었으며, 전체 IT 제품의 40% 가량은 유럽으로 수출됨.⁷⁾ IT 제품의 특성상 약 40일이 소요되는 복합운송방식과 비용이 높은 항공운송으로는 경쟁력 제고에 한계가 있음.
- 따라서 새로운 운송방식의 필요성이 대두되었으며, 충칭시 정부는 기존의 TCR을 연계한 대외무역전락통로 구축에 힘써왔음.

7) 人民日报(2013. 4. 1), 「“渝新欧”国际铁路 内陆开放新支点」.

3. 철도 운행의 주요 문제점

■ 최근 충칭·유럽 간 국제 화물철도를 통해 유럽에서 충칭으로 첫 번째 수입물품이 도착하였으며, 주 1회 정기운행이 가능해짐.⁸⁾

- 2013년 3월 18일 충칭시에 소재한 창안포드자동차⁹⁾가 수입한 자동차부품이 철도를 통해 도착하였으며, 금번 수입물량은 40피트(feet) 컨테이너 41개 규모로 금액으로는 630만 유로(한화 약 92억 원)임.

○ 포드사는 고급세단 생산을 위해 중국 내 투자확대를 추진하면서 자동차부품의 수입을 확대하였음. 당초 부품을 일본으로부터 수입하려고 했으나, 2011년 동일본 대지진이 발생한 이후 원활한 부품 수급이 어려워 지자 유럽에서 수입하기로 결정함.

- 향후 자동차 생산이 확대될 예정으로 독일로부터 주 1회 자동차부품이 철도를 통해 충칭으로 수입될 예정임.

■ 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 2013년 3월 말 기준 총 64차례¹⁰⁾ 운행되었으며, 철도를 통해 약 25억 달러 규모의 IT 제품이 수출되었음.¹¹⁾

- 화물철도의 주요 고객인 HP가 생산하는 노트북 PC 등 IT 제품의 유럽 수출물량 증가로 인해 운행 횟수가 점차 증가하고 있음.

- 그러나 수출 후 유럽에서 컨테이너 회귀 시 물량이 없는 채로 돌아오는 불균형적인 수송이 지속되었음.

■ 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 개통 당시 높은 기대를 받았으나 불균형적으로 수송이 지속된 원인으로는 충칭·유럽 간 교역구조의 불균형, 철도물류시설의 비효율적인 운영 등이 꼽힘.

가. 교역구조의 불균형

■ 충칭의 대유럽 교역액은 HP, 폭스콘 등 충칭시 진출 IT 외자기업의 수출이 본격화되는 2009년부터 급격하게 증가하였으나, 철도를 통한 교역량은 크게 증가하지 않았음.

8) 华龙网(2013. 3. 18), 「“渝新欧”首趟回程试验班列顺利抵渝」.

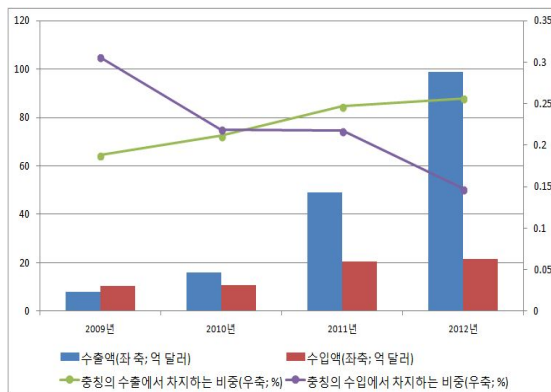
9) 창안(長安)자동차와 미국 포드(ford)자동차의 중국 내 합작회사

10) 2011년 17회, 2012년 41회, 2013년 3월 말 기준 6회 운행됨.

11) 华龙网(2013. 5. 8), 「“渝新欧”运输货值突破25亿 重庆向外国中小企业抛绣球」.

- 충칭시의 대유럽 교역액은 2009년 18억 달러에서 2012년 120억 달러로 3년 만에 10배 이상 증가하였음(그림 4 참고).
- 그 중 수출액이 2009년 8억 달러에서 2012년 98억 달러로 12배 이상 증가하는 등 수출증가세가 두드러짐.
- 수입규모도 2009년 10억 달러에서 2012년 21억 달러로 2.1배 증가하였으나, 수출에 비해서 증가속도가 더딘 편임.
- IT 제품의 유럽 내 수요증가로 인해 수출은 비약적으로 증가하였으나, 유럽에서 직접 수입되는 품목은 크게 증가하지 않음. 또한 철도를 통한 교역량 증가도 미미한 편임.
- 충칭의 대유럽 주요 교역국가로는 독일, 네덜란드, 프랑스, 영국, 핀란드 순으로 수출에 비해 수입 비중이 매우 낮은 편임.

그림 4. 충칭의 대유럽 교역 추이(2009~12년)



자료: 한국무역협회 DB(www.kita.net).

표 2. 충칭의 대유럽 주요 교역상대국(2012년)

순위	국 가	교역액(억 달러)	
		수출	수입
1(2)	독 일	22.5	10.5
2(3)	네덜란드	22.0	0.8
3(4)	프랑스	10.3	2.1
4(6)	영 국	8.1	1.2
5(18)	핀란드	4.7	0.2
6(20)	러시아	3.9	0.1
7(25)	이탈리아	3.4	1.5
8(27)	터 키	3.2	0.2
9(29)	스페인	3.1	1.7
10(33)	벨기에	2.7	0.4

주: () 안 순위는 충칭시 전체 수출액 순위임.

자료: 한국무역협회 DB(www.kita.net)

- 충칭의 최대 교역상대국인 독일의 교역구조를 살펴보면 수입에서는 중간재가 40.8%, 최종재가 58.7%를 차지하고 있으며, 수출에서는 최종재 비중이 87.1%를 차지함.
- 수입의 경우 자동차 생산이 늘어나면서 기어박스(HS870840), 점화플러그(HS840991) 등 부품수입이 증가하여 수입품목 상위를 차지하고 있으며, 그밖에 공작기계(HS845710) 등이 수입이 많은 편임.
- 독일을 비롯하여 충칭의 대유럽 수입 중 소비재의 비중은 매우 미미한 편임.
- 수출의 경우 노트북PC(HS847130), 프린터 복합기(HS844331)의 유럽 내 수요증가로 최종재 수출비중이 87.1%로 매우 높은 편임.
- 충칭의 경우 최종재의 유럽 수출비중이 늘어나는 추세이며, 이는 IT 제품 생산기지 역할이 강화되고 있음을 의미한다고 볼 수 있음.

표 3. 충칭의 대독일 교역구조(2012년)

단 계		수 출	수 입
		비중(%)	비중(%)
1차산품		0.7	0.5
중간재	반제품	9.8	8.0
	부품, 부분품	2.4	32.8
최종재	자본재	73.6	57.8
	소비재	13.5	0.9

자료: 한국무역협회 DB(www.kita.net)을 이용하여 분석.

표 4. 충칭의 대독일 주요 교역품목(2012년)

수 출		수 입	
순위	품 목	순위	품 목
1	노트북PC(HS847130)	1	기어박스(HS870840)
2	프린터복합기(HS844331)	2	공작기계(HS845710)
3	가죽커버(HS940171)	3	점화플러그(HS840991)
4	모니터(HS852859)	4	수치제어기(HS846021)
5	other(HS640590)	5	other(HS870829)
6	플라스틱(HS420212)	6	회전펌프(HS841360)
7	피리미딘(HS293359)	7	기계류(HS903180)
8	other(HS940599)	8	조정장치(HS903289)
9	장식용품(HS392640)	9	other(HS841480)
10	비타민 E(HS293628)	10	컨스트럭션머신(HS845720)

주: HS 6 code 기준.

자료: 한국무역협회 DB(www.kita.net).

나. 철도물류시설의 비효율적 운영

■ 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 운행 초기 가격, 시간, 통관 등 운행에 대한 기본적인 문제가 해결되지 않아 정상화되는 데 오랜 시간이 걸림.

- 충칭·유럽 간 국제 화물철도 도입 당시에는 내륙수운과 해상운송이 결합된 복합운송보다 시간이 단축되고 항공운송에 비해 비용이 절감되어 주목받았음.
- 그렇지만 운행 초기에는 국가간 다른 철도 운송가격, 운행시간 등이 제대로 정해지지 않았고, 여러 국가의 이익조정을 담당하는 협력조직이 부재한 탓에 정상적인 운행 자체가 어려웠음.

■ 이러한 문제점을 해결하기 위하여 해당 노선을 거쳐가는 중국, 러시아, 독일, 카자흐스탄이 공동 출자를 하여 위신오우물류회사(渝新歐(重慶)物流有限公司)를 설립하고, 「'위신오우' 국제철도 정기운행 공동촉진(共同促進“渝新歐”國際線路常態開行)」에 관한 MOU를 체결하였음.

- 해당 기업은 2012년 4월 충칭시 국가자산위원회 산하 충칭 교통운수지주회사(重慶交通運輸控股集團)有限公司가 주도하여 설립되었으며, 그밖에 러시아 철도물류, 독일철도그룹, 카자흐스탄 운수서비스, 중티에(中鐵)국제종합운송 등이 참여함.¹²⁾
- 총 투자액 600만 달러 중 충칭 교통운수가 41.1%를 투자하였으며, 그밖에 중티에 10%, 러시아 16.3%, 독일 16.3%, 카자흐스탄 16.3%씩을 투자함.
- 운영기업 설립을 통해 충칭·유럽 간 국제 화물철도의 운행가격, 운행시간, 통관, 환적, 이익률 등을

12) 『全球商业经典』(2012. 8. 13), 「你所不知道的“渝新欧”」.

조정하고 해당 노선의 운행 안정성을 확보하였음.

- 예를 들어 1km당 컨테이너 운송요금이 중국은 0.85달러, 카자흐스탄 0.6달러, 러시아는 1.1달러로 제각각 달랐으나, 해당 노선의 조기 정기운행을 위하여 가격을 0.7달러 선으로 조정함.¹³⁾
- TCR의 고질적인 문제로 지적되어온 통관문제를 해결하기 위하여 2011년 5월 「중국·유럽 간 안전 & 스마트 무역항로 시범계획(中歐安全智能貿易航線試點計劃)」을 수립하였음.
- 계획에 따르면 충칭에서 1회 통관검사를 실시하면, 나머지 국가에서는 통관검사가 면제됨. 1회 통관 시 평균 12시간이 소요되는데 통관검사 면제로 운행시간의 17%가 단축됨.¹⁴⁾
- 또한 신장 아라산커우에 충칭·유럽 간 국제화물철도 통관 전용통로를 개설하였으며, 전문직원이 상주하여 처리하고 있어 시간을 대폭 단축시켰음.¹⁵⁾

■ 그밖에도 최근 중국이동통신과 협력을 통해 수출입 화물안전성을 확보하였음.¹⁶⁾

- 철도의 편도운행에 최소 16일 이상 소요되고, 환적과 더불어 통관과정이 있어서 화물이 위험에 노출 될 가능성이 높아 안전 확보가 매우 중요함.
- 중국·유럽 간 국제 화물철도에 SIM 카드를 활용한 전자잠금장치를 도입하여 화물에 대한 실시간 추적이 가능해져, 화물안전성을 확보하였음.

4. 평가 및 전망

■ 충칭은 내륙임에도 불구하고 다양한 운송루트를 구축하여 물류경쟁력이 크게 향상되었음.

- 충칭은 12차 5개년계획에서 ‘내륙개방기지 건설’을 주요 목표로 설정하고 철도, 항공, 복합 운송(내륙 수운+해운) 등을 구축하여 주변지역과의 경제협력 강화와 더불어 대외무역통로 확대를 추진하였음.
- 충칭은 2010년 내륙 최초로 보세구를 설립하였으며, 충칭 장베이(江北) 공항의 노선 확대 및 장강을 통한 내륙수운, 유럽행 국제 화물철도 구축 등을 통해 경쟁력 있는 대외무역통로를 확보하게 됨.

13) 华龙网(2013. 3. 18), 「“渝新欧”首趟回程试验班列顺利抵渝」.

14) 人民日报(2013. 4. 1), 「“渝新欧”国际铁路 内陆开放新支点」.

15) 中华人民共和国海关总署(2013. 3. 29), 「阿拉山口海关高效服务“渝新欧”跑赢通关接力赛」.

16) 新华网(2013. 2. 28), 「物联网“新丝绸之路”:重庆连通欧洲」.

■ 또한 중앙정부의 지지와 더불어 중국, 러시아, 독일, 카자흐스탄 등 4개국 5개 주체가 공동출자한 협력체 구성으로 안정적인 발전이 기대됨.

- 2012년 9월 2일 원자바오(溫家寶) 전 국무원 총리는 제2회 중국-유라시아 박람회에서 충칭·신장·유럽의 화물철도를 중요한 물류 대동로로 운영할 것으로 언급함.¹⁷⁾
- 중국정부는 낙후된 인프라를 개선하여 철도 운행 확대를 도모하고 장기적으로 중앙아시아와의 교역 확대를 위해 우즈베키스탄, 키르기스스탄 등 중앙아시아 국가의 철도 건설에 대한 금융지원을 검토 중임.¹⁸⁾
- 중국, 러시아, 독일, 카자흐스탄이 공동출자한 위신오우물류기업이 설립되어 철도 운행 가격, 시간 등을 조정하고 협의를 통해 노선의 운행안정성을 확보하여 향후 안정적인 발전이 기대됨.

■ 그러나 안정적인 정기운행이 확대되기 위해서는 교역구조의 불균형 해결이 필요함.

- 교역구조의 문제는 단시일 내에 해결하기 어려움. 따라서 충칭시정부는 여러 가지 정책적 수단을 통해 기업들의 철도 이용 참여를 높이려 할 것으로 보임.
- 충칭시 해관에 따르면 「내륙개방지도조례」를 입안하여, 국무원의 승인을 기다리고 있으며, 승인 시 적재 화물에 대한 우대혜택이 주어지게 됨.¹⁹⁾
- 또한 중국의 소득증가에 따라 와인, 시계, 의류 등 고급소비재 수요가 증가하고 있어, 이를 철도를 통해 수입하는 방안을 준비 중임.

■ 한편 충칭시 외에 쓰촨성 청두시, 산시성 시안시 등 서부지역 주요 도시간 물류 중심기능 유치를 두고 경쟁이 심화될 것으로 보임.²⁰⁾

- 12차 5개년 계획 기간 충칭시, 쓰촨성 청두시, 산시성 시안시, 간쑤성 란저우 등 서부지역의 주요 도시들은 경쟁적으로 신규 설립을 하고 있으며, 더불어 기업 유치를 위해 각종 우대정책 지원 및 물류 허브기능 강화를 통한 발전목표를 제시하고 있음.
- 한편 쓰촨성 청두시는 유럽의 폴란드까지 운행하는 국제 화물철도(룡오우(蓉歐)철도)를 4월 16일 개통하면서 충칭과 철도 경쟁에 돌입하였음.²¹⁾
- 해당 철도의 총연장길이는 9,826km이며, 현재 편도 운행에 14일 가량 소요됨. 그러나 노선이 충칭보다

17) 重庆日报(2013. 3. 19), 「火车一响 黄金万两」.

18) Bloomberg Businessweek(2012. 12. 20), 「The Silk Railroad of China-Europe Trade」.

19) 重庆日报(2013. 3. 8), 「出台内陆开放指导条例 缩小东西部差距」.

20) 西部时报(2013. 3. 1), 「西部五城"暗战"物流中心」.

21) 21世纪经济报道(2013. 3. 27), 「成都构建货运大通道 对欧班列十月开通」.

짧고 아직 협의체가 없어 운송비용이 1만 1,000달러 수준으로 높은 편임.

- 우선 청두시 정부는 보조금을 통해서 운송비용을 7,500달러 수준으로 낮춰 기업을 유치할 예정임.
- 그러나 우대정책보다는 운행안정성 등을 위한 방안 설립이 동반되어야 기업 진출도 보다 늘어날 것으로 판단됨.

■ 충칭·유럽 간 국제 화물철도의 경쟁력 제고를 위한 철도물류시스템 개선을 지속할 것임.

- 황치판(黃奇帆) 충칭시장은 「2013년 충칭시 정부 업무보고」에서 충칭·유럽 간 철도 운행횟수를 보다 확대하고 연관 물류시스템 구축 강화를 강조함.
- 충칭·유럽 간 국제 화물철도는 2013년 하반기부터 주 3회로 운행을 확대할 예정임.²²⁾
- 철도로 운송되는 화물의 가치가 200만 위안 이상 되어야 내륙수운과 결합된 해상운송으로 했을 때 보다 가격이 저렴하다고 볼 수 있어 비교적 화물가치가 높은 상품을 확보해야 함. 또한 정기적인 화물량이 확대되어야 추가로 1,000달러 이상 운송원가절감이 가능함.²³⁾
- 한편 2015년 말 충칭·란저우 간 철로 개통으로 인해 거리와 시간을 단축²⁴⁾하고, 현지 물류업체 등에서 지적하는 환적 시 화물적체현상을 개선하기 위해 협의체를 통해 지속적으로 개선할 예정임. 이 경우 운송에 소요되는 시간을 현재보다 최대 2일 이상 단축될 전망이다.
- 현재는 중국 내 철도물량의 증가에 따라 화물을 수송하는 화차와 기관차가 부족하고, 특히 국경역인 신장 아라산코우에서 환적시간이 많이 소요됨.²⁵⁾

■ 충칭시를 비롯하여 서부지역의 물류환경이 점차 개선되고 있어, 서부 주요 도시를 중심으로 한 내수시장 진출과 더불어 유라시아 대륙 진출의 교두보로 활용할 수 있는 전략이 필요함.

- 2000년 서부대개발이 실시된 이래로 교통인프라에 대한 투자가 집중되면서 도로, 철도 등 물류환경이 크게 개선되었음.
- 그러나 전반적인 서부지역의 물류산업은 여전히 원가가 높고, 서비스 수준은 떨어지는 편으로 상대적으로 발전된 충칭시, 청두시, 시안시 등 주요 도시를 중심으로 진출을 고려하여 함.
- 특히 지역적으로 다른 소비성향, 산업인프라 등을 활용할 수 있는 전략이 필요함.

22) China Trade News(2013. 2. 5), 「渝新欧班列今年运行计划出炉」.

23) 화물가치가 높아지면 그에 상응하여 보험가격이 올라가므로, 수운에 비해 철도의 가격경쟁력이 높아지게 됨. 重庆日报(2013. 3. 19), 「火车一响 黄金万两」.

24) 西部时报(2012. 7. 20), 「兰渝铁路改为2015年通车-渝新欧国际铁路运行时将缩短」.

25) 이용상·정병현(2012), 「국제물류로서 중국철도 이용의 가능성에 관한 사례연구」, 『물류학회지』, 제22권 제2호.

- 청두시는 서부내륙임에도 불구하고 전반적으로 높은 소비성향을 보이는 등 내수 소비시장 진출거점 혹은 IT, 전자 제조업 진출이 유망하며, 충칭시는 자동차 등 교통운송장비 제조업, IT 제조업에 높은 경쟁력을 보유하고 있음. 시안시는 전자·IT 외에도 항공·우주, 관광 산업 등이 발전하여 있다는 특징이 있음.
- 철도 운행으로 유라시아 대륙으로의 접근성이 개선되어, 향후 주변국과의 경제교류가 증가할 것으로 보임.
- 철도를 통해서 유럽지역 외에 중앙아시아 지역과의 교역이 가능해짐. 중앙아시아의 경우 자동차, 건설자재, 기계설비 등이 철도로 수출되고 있음. KIEP