



# 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 17-15 호  
 2017년 7월 31일

### CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적

▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

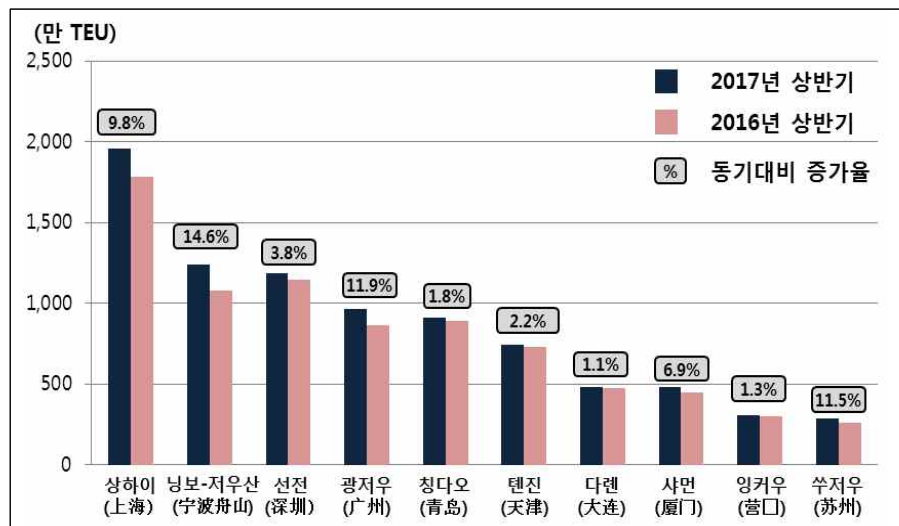
No.	항만	2017 상반기	2016 상반기	증가율
1	상하이항	1,960.4	1,784.8	9.8
2	닝보·저우산항	1,236.5	1,079.0	14.6
3	선전항	1,186.5	1,143.6	3.8
4	광저우항	963.1	861.0	11.9
5	칭다오항	909.5	893.2	1.8
6	톈진항	742.0	726.2	2.2
7	다롄항	479.7	474.6	1.1
8	샤먼항	479.3	448.1	6.9
9	잉커우항	307.1	303.1	1.3
10	쑤저우항	286.7	257.1	11.5
	합계	8,550.6	7,970.7	7.3

자료 : 중국교통운수부 홈페이지

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적



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

### 2017년 상반기 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 동기대비 7.3% 증가

2017년 상반기(1~6월) 중국 규모이상 항만의 총 물동량은 62억 4,700만 톤으로 전년 동기대비 7.5% 증가했으며, 이는 2016년 증가율(2016년 전체) 3.5%보다 높은 수준이다. 컨테이너물동량도 1억 1,500만 톤으로 전년 동기대비 8.8% 증가하여 2012년 이후 가장 빠른 증가속도를 보였다.

2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량은 총 8,550만 6천 TEU를 기록, 2016년 상반기 7,970만 7천 TEU에 비해 7.3% 증가했다. 항만별로 살펴보면, 상하이항이 1,960만 TEU로 가장 높고, 다음으로 닝보·저우산항, 선전항, 광저우항, 칭다오항 등의 순이었다. 특히 닝보·저우산항의 경우 중국의 '일대일로' 전략과 긴밀히 연계, 항로를 증설하는 등 적극적인 노력으로 10대 항만 중 가장 높은 14.6%의 증가율을 보이면서 선전항을 제치고 2위로 부상했다. 이외에도 광저우항(11.9%)과 쑤저우항(11.5%)이 전년 동기대비 두 자리 수 이상으로 증가하였으며, 상하이항도 10%에 가까운 높은 증가율을 기록했다.

중국 세관총서(海关总署)에 따르면, 올해 상반기 중국의 대외무역은 빠른 회복세를 보이고 있고, 큰 악재가 없다면 하반기에도 양호한 흐름을 이어갈 것으로 전망된다. 2017년 상반기 중국의 화물 수출입 총액은 13조 1,400억 위안으로 전년 동기대비 19.6% 증가했으며, 이중 수출입 증가율은 각각 15%, 25.7%이다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

구분	01-06	07-28
종합지수	806.26	874.38
일본 항로	653.60	667.14
구주 항로	1,059.04	1,145.21
미서부 항로	682.17	655.84
미동부 항로	860.49	868.99
한국 항로	556.25	585.60

주: '01-06'은 2017년 1월 6일 지수  
자료: 상하이항운교역소

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	07-28
종합지수	992.60	1,155.56
석탄	996.54	1,241.39
곡물	770.59	1,151.34
금속광석	1,030.54	1,012.96
정유	1,239.27	1,262.87
원유	1,541.72	1,541.72

자료: 상하이항운교역소

## 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망 - 제3회 해상실크로드 항만국제협력 포럼 청중 투표 결과 -

지난 7월 11~12일, 중국 Ningbo에서 '제3회 해상실크로드 항만국제협력 포럼 (Maritime Silk Road Port International Cooperation Forum)'이 개최되었다. 2015년부터 시작된 동 포럼은 올해에도 주최국인 중국을 포함하여, '일대일로'와 관련된 30여 개 국가의 해운·항만·물류기업, 학계 및 정부 관계자 등 약 400여 명이 참석해 성황을 이루었다. 방대한 규모와 전시활동, 포럼기간 동안 여러 국가에서 온 전문가들의 발표 외에도 이목을 집중시켰던 부분은 바로 포럼에 참석한 청중들을 대상으로 진행된 해운·항만업계 이슈에 대한 즉석 투표였다.

[그림 1] 모바일 청중 투표 인터페이스



출처: 포럼 온라인 홈페이지(<http://testwangzhan1.cn-jianduan.com/zsghaisi/cn/index1.php>)

포럼 1일차인 7월 11일 마지막 세션에서, 포럼 참석자들은 사회자의 안내에 따라 각자의 모바일로 포럼 온라인 홈페이지에 접속하여 투표를 진행했다. 조사 문항은 선다형 답변으로 구성된 총 8개 문항이었다. 청중들은 각 문항에 대해 자신의 의견을 선택하고 투표 결과는 즉시 행사장 대형 스크린을 통해 공개되었다. 과거의 학술행사에서도 현장에서 설문조사를 진행하고 결과를 토론하는 방식은 종종 있었지만, IT를 활용해 청중들의 참여도를 높이고 결과를 실시간으로 공개하는 방식은 학술행사의 다양성과 흥미를 유발하는 데 크게 기여했다. 아울러 포럼 참석자 대부분 해운·항만·물류업계에 종사하는 전문가들인 만큼, 현장에서 업계의 주요 이슈에 대한 전문가들의 견해를 확인하고 이를 토대로 미래에 대한 예측도 해볼 수 있는 의미 있는 자리였다. 이에 이번 호 '이슈 포커스'에서는 이 8개 문항에 대한 투표 결과를 통해 현재 해운·항만·물류업계의 주요 이슈 및 향후 전망에 대해 살펴보기로 한다<sup>1)</sup>.

1) 본문 내용은 청중투표 결과 및 포럼 2일차에 진행된 췌홍(真虹) 상하이국제항운연구센터(SISI) 비서장과 위판관(于占福) Roland Berger 총감이 종합 정리한 내용과 관련 자료를 참조하여 제작성함.

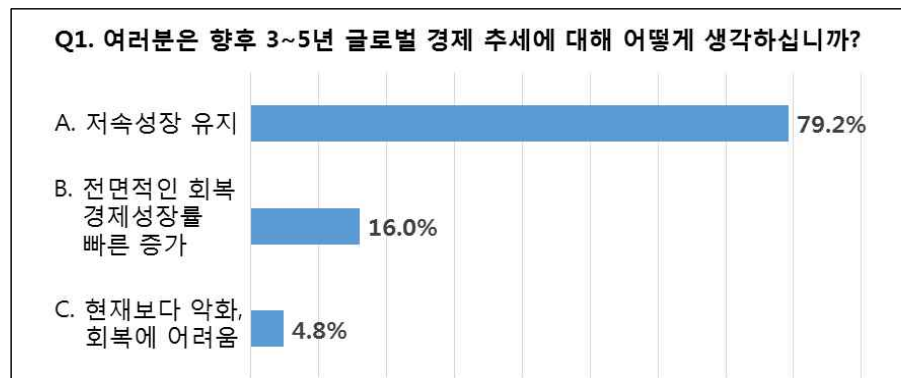
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 1 향후 3~5년 글로벌 경제 추세는?

먼저 첫 번째 문항은 “여러분은 향후 3~5년 글로벌 경제 추세에 대해 어떻게 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 저속성장 유지, B. 전면적인 회복, 경제성장을 빠른 증가, C. 현재보다 악화, 회복에 어려움의 3가지 중 하나를 선택할 수 있었다. 결과는 투표 참여자의 79.2%가 ‘저속 성장 유지’를 선택했다.

[그림 2] &lt;문항1&gt; 투표 결과



이러한 청중들의 투표 결과를 방증하듯 최근 7월 IMF에서 발표한 세계 경제전망에 따르면, 2017년과 2018년의 세계 경제성장률을 각각 3.5%와 3.6%로 예측했다. 2020년의 전망치 역시 3.7%로 중·단기 동안의 세계 경제는 완만한 회복세를 보일 것으로 전망된다. 세계 무역(상품 및 서비스)의 경우, 2008년 세계 금융위기 이후 반등으로 2010년 12.5%의 성장률을 기록했으나, 이후 수요 둔화와 만연해진 보호무역주의 영향으로 인해 이후 저 성장을 이어왔다. 2016년에는 금융위기 이후 가장 낮은 2.2%의 성장률을 보였다. 하지만 IMF는 2017년에는 중국의 인프라 및 부동산 투자 확대 등으로 인해 3.8%로 확대되고, 2018년에도 3.9%를 전망했다. 다만, 보호무역주의 경향 강화가 세계 교역 증대를 가로막는 요인이 될 것으로 지적했다.

[그림 3] IMF의 세계 경제·무역 성장 추이 및 전망



출처 : IMF, “World Economic Outlook Database”, 2017. 4.



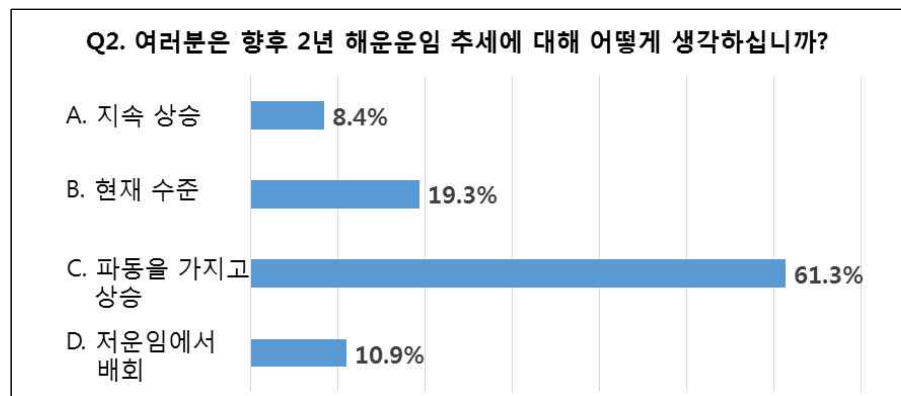
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 2 향후 2년 해운운임 추이는?

두 번째 문항은 “여러분은 향후 2년 해운운임 추세에 대해 어떻게 생각하십니까?”이다. 선택지는 A. 지속적인 상승, B. 현재수준, C. 파동을 가지고 상승, D. 저운임에서 배회였다. 투표 참여자의 61.3%가 향후 2년간 해운운임 추세가 ‘파동을 가지고 상승’할 것으로 답변하여, 일시적인 하락은 있지만, 운임 상승에 대한 기대를 반영할 수 있었다.

[그림 4] <문항2> 투표 결과



최근 세계 컨테이너 운임은 2015~2016년 ‘운임 전쟁’ 양상에서 소폭 회복 국면에 접어들었다. 상하이컨테이너운임지수(SCFI)는 2010년(2010. 7. 2.) 1,583p를 최고점으로 하여, 2016년(2016. 3. 18.) 400p까지 하락하였으나, 현재(2017. 7. 28.)는 925.5p 수준까지 반등하였다. Roland Berger는 향후 컨테이너 선박의 수급이 지속적으로 개선됨에 따라, 향후 컨테이너 운임 상승의 기대가 존재한다고 분석하고 있다.

[표 1] 세계 항만의 컨테이너물동량 및 컨테이너선대 규모 변화

구분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
세계 항만 물동량 (백만 TEU)	510	540	495	566	613	642	665	700	710	715	742	738	764
증가율(%)	12.4	5.9	-8.3	14.2	8.3	4.8	3.6	5.2	1.4	0.8	4.6	3.2	3.0
컨테이너 선대 규모 (만 TEU)	1,087	1,226	1,298	1,423	1,535	1,626	1,715	1,826	1,974	1,998	2,050	2,137	2,195
증가율(%)	13.6	12.8	5.9	9.6	7.9	6.0	5.5	6.5	8.1	1.2	2.6	4.2	2.7

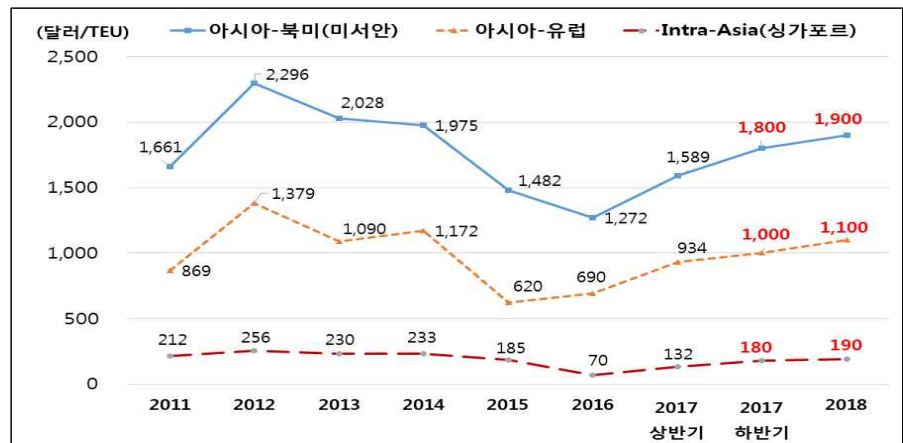
출처 : 于占福, “第三届海丝港口国际合作论坛: 港航热点问题投票结果点评”, 2017. 7. 12.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

KMI의 주요 컨테이너 항로별 운임 전망을 보면 아시아-북미 항로의 경우, 선사들의 공급조절과 운임 전략으로 치킨게임 전 수준 회복이 전망된다. 아시아-유럽 항로 역시 선사들의 파멸적 운임 전략 회피 및 물동량의 증가세로 인해 소폭 회복될 것으로 전망된다. 다만, 초대형선 공급 부담이 변수로 작용할 전망이다. 아시아 역내항로(Intra-Asia) 역시 신흥시장을 중심으로 선사들 간 경쟁이 심해지고 있지만, 물동량이 양호한 증가가 보이며, 한·일, 한·중 항로는 운임 관리가 되고 있어서 소폭 상승할 것으로 전망된다.

[그림 5] 주요 컨테이너 항로의 운임 추이 및 전망

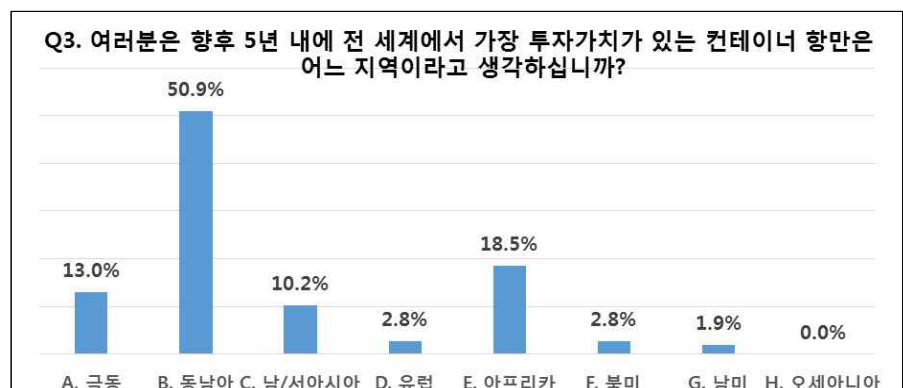


출처: KMI, “2017 상반기 해운시황 및 이슈 세미나” 발표자료, 2017. 6. 26.

### 3 가장 투자가치가 있는 컨테이너항만 지역은?

세 번째 문항은 “여러분은 향후 5년 내에 세계에서 가장 투자가치가 있는 컨테이너 항만 지역은 어느 지역이라고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 극동 지역, B. 동남아 지역, C. 남아시아/서아시아 지역, D. 유럽 지역, E. 아프리카 지역, F. 북미 지역, G. 남미 지역, H. 오세아니아 지역이었다. 투표 참여자의 50.9%가 향후 5년 내에 가장 투자가치 있는 지역으로 ‘동남아’를 선택했으며, 다음으로 ‘아프리카’ 지역이 18.5%를 차지했다.

[그림 6] <문항3> 투표 결과

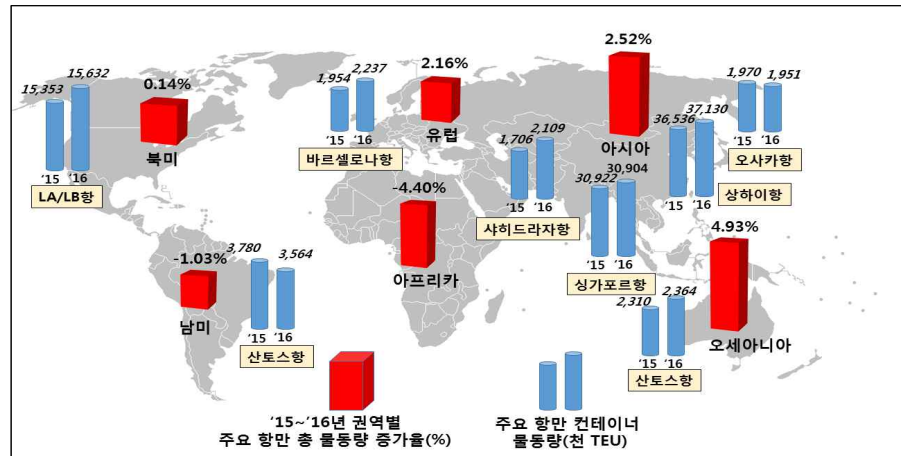


## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2016년 세계 주요 항만의 총 물동량은 2015년 대비 약 2.11% 증가한 153억 9,500만 톤으로 추정된다. 주요 권역별로 총 물동량의 증가율은 차이를 보였다. 아시아 지역은 완만한 성장(2.52%)을 보였으며, 유럽(2.16%) 역시 경기회복의 추세와 함께 과거에 비해 상대적으로 높은 증가율을 기록했다.

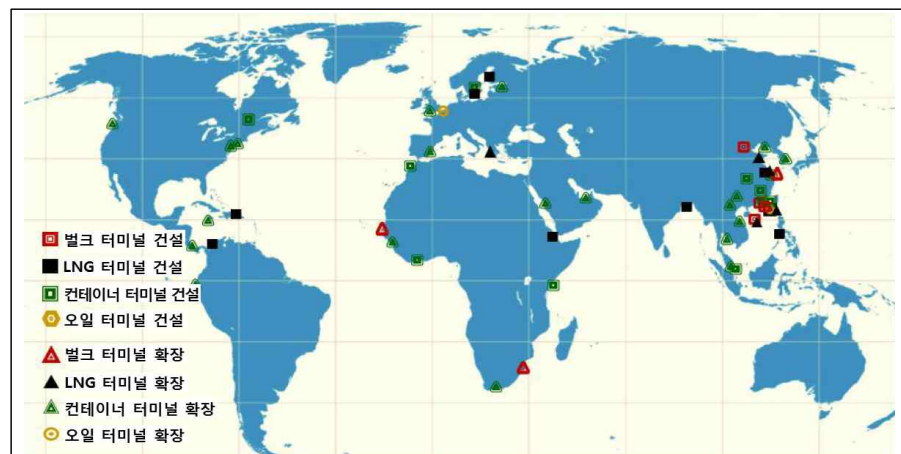
[그림 7] 주요 권역 총물동량 증가율 및 주요 항만의 컨테이너물동량



출처 : SISI, “全球港口发展报告(2016)”, 2017. 6.

최근 들어, 중국의 ‘일대일로’ 전략 추진 및 파나마운하의 확장 등은 세계 각지 항만들의 투자·건설에 새로운 동력으로 작용하고 있다. 또한 세계적인 친환경 추세와 IMO의 황산화물(SOX) 배출규제 조치<sup>2)</sup>로 인해 LNG 터미널 건설이 크게 증가하고 있다. 세계 주요 항만의 건설 및 확장 공사 지역을 보면, 아시아, 특히 동남아 지역에 상당수가 집중되어 있다([그림 8] 참조). ASEAN은 중국에 이어 ‘세계의 공장’으로 불리며 높은 경제성장률을 이어가고 있다<sup>3)</sup>. 또한 최근 ASEAN 경제공동체(AEC) 출범(2015.12) 및 중국 ‘일대일로’ 전략의 가장 인접지역으로서 항만 인프라에 대한 투자·건설에 대한 전망도 밝다.

[그림 8] 세계 항만 주요 건설 및 확장 현황



출처 : SISI, “全球港口发展报告(2016)”, 2017. 6.

2) 2020년 선박 연료유의 황산화물 상한 비율을 현행 3.5%에서 0.5%로 낮추는 규제를 시행할 계획임.

3) IMF는 ASEAN 5개국의 경제성장률을 2018년 5.2%, 2019년과 2020년 5.3%로 전망함(IMF, “World Economic Outlook Database”, 2017. 4.).

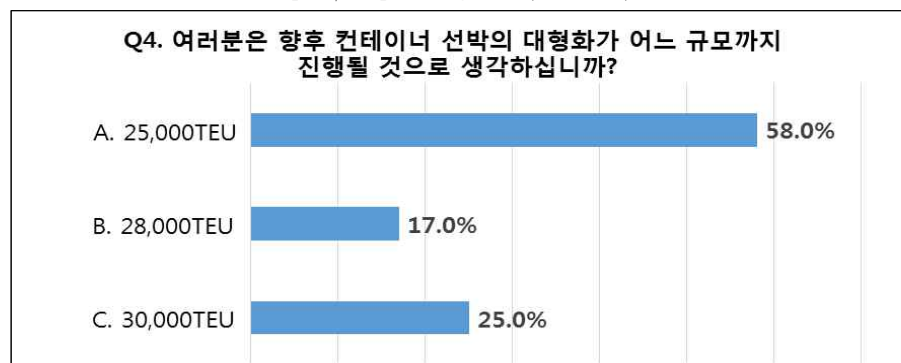
## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 4 컨테이너 선박의 대형화는 어디까지 진행될까?

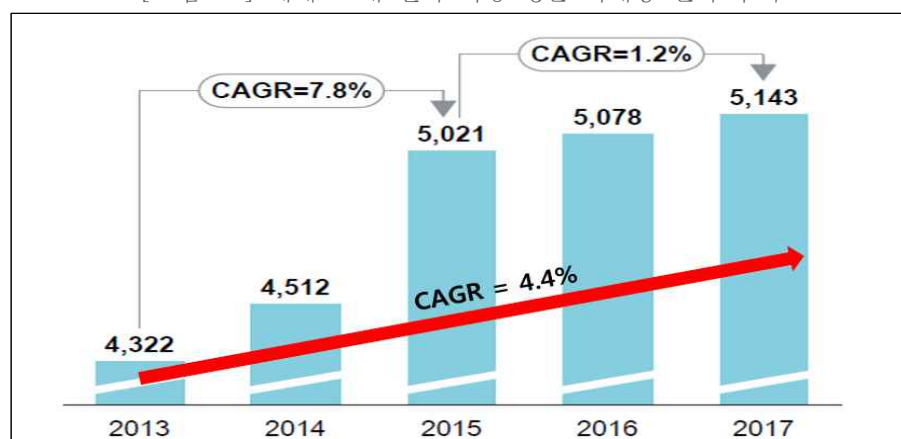
네 번째 문항은 “여러분은 향후 컨테이너 선박의 대형화가 어느 규모까지 진행될 것으로 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 25,000TEU, B. 28,000TEU, C. 30,000TEU 이상이었으며, 참여자의 58%가 ‘25,000TEU’를 선택하였으며, ‘30,000TEU’를 선택한 참여자들도 25%나 되었다.

[그림 9] <문항4> 투표 결과



컨테이너 선박의 대형화 역시 해운·항만업계가 지속적으로 당면하고 있는 문제이다. 최근 글로벌 선사들은 ‘규모의 경제’ 실현 및 운송비 절감을 목표로 초대형 컨테이너선 발주에 나서면서, 현재 2만 TEU급 선박들이 상용화되고 있는 상황이다. 2017년 세계 20대 컨테이너 선사들의 선박 척당 적재량은 5,143TEU로 최근 5년간(2013~2017년) 연평균 4.4% 증가했다. 특히 2013~2015년 간 척당 적재량은 연평균 7.8%로 빠르게 증가한 것으로 나타났다.

[그림 10] 세계 20대 선사 척당 평균 적재량 변화 추이



출처: 于占福, “第三届海丝港口国际合作论坛: 港航热点问题投票结果点评”, 2017. 7. 12.

Roland Berger는 2020년 12,000~18,000TEU급 컨테이너 선박이 해운시장의 주류 선형이 될 것이며, 2040년 경에는 18,000~22,000TEU급 선박이 주류 선박이 되고, 28,000TEU급 선박의 출현 가능성도 예측하고 있다. 또한 2060년경에는 30,000TEU급 선박으로 확대될 가능성을 전망하고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 3] 컨테이너 선박 대형화에 따른 제원 변화

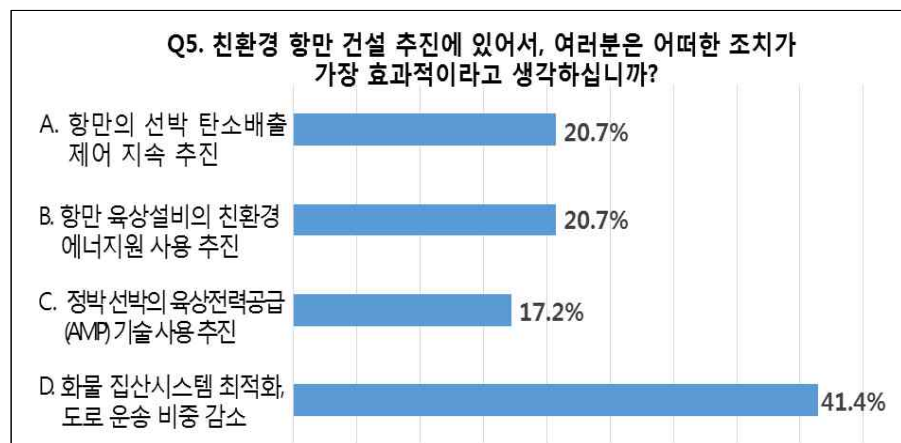
구분	선형 (TEU)	길이 (m)	폭 (m)	높이 (m)	Designed Draft(m)	Scantling Draft(m)
2020	22,000	460	60.0	30.5	14.5	16.0
2040	24,000	479	64.0	30.5	14.5	16.0
2060	30,000	538	65.5	33.3	15.0	16.0

출처: 于占福, “第三届海丝港口国际合作论坛 港航热点问题投票结果点评”, 2017. 7. 12.

## 5 친환경 항만 건설에 있어 가장 효과적인 조치는?

다섯 번째 문항은 “친환경 항만 건설 추진에 있어서, 여러분은 어떠한 조치가 가장 효과적이라고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 항만의 선박 탄소배출 제어 추진, B. 항만 육상설비의 친환경 에너지원 사용 추진, C. 정박 선박에 대한 육상전력공급(AMP, Alternative Maritime Power supply) 기술 사용 추진, D. 화물 집산시스템 최적화, 도로운송 비중의 감소였다. 참여자의 41.4%가 ‘화물 집산시스템 최적화, 도로운송 비중 감소’를 선택하여, 신기술 혹은 새로운 에너지의 활용에 전제하여, 복합연계운송 등을 활용한 물류의 효율화에 주목하였다.

[그림 11] <문항5>에 대한 청중투표 결과

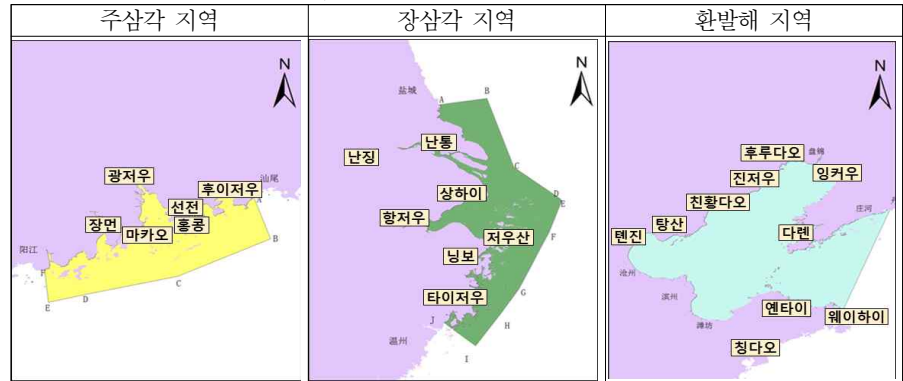


IMO를 중심으로 하여, 세계 해운업계의 환경 규제가 지속 강화되고 있는 상황에서 중국 교통운수부는 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지) 수역 배출통제 구역(ECA) 실시 방안」(2015. 12.)을 발표를 통해 2016년 1월부터 지정된 ECA 구역에서 ‘단계적’으로 선박 연료유의 황함유량을 규제한다는 방침이다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 12] 중국 ECA 지정 현황



출처: 交通运输部, 珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案, 2015. 12.

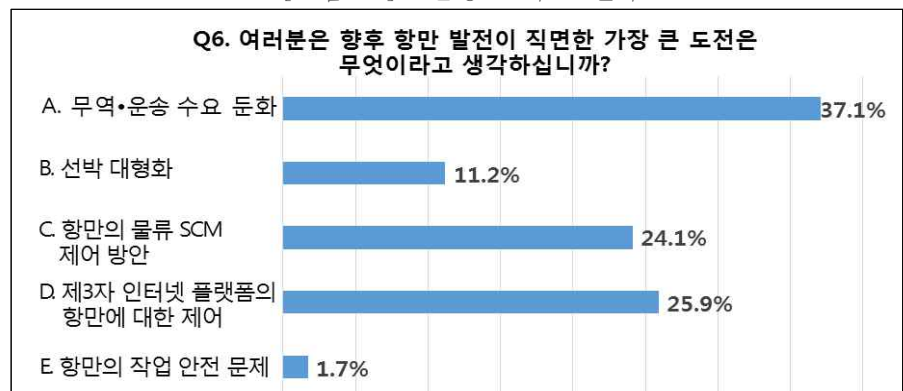
이에 따라, 각 주요 항만들도 육상전력공급시설(AMP) 확충 및 항만설비의 ‘연료에서 전기로 대체(油改电)’, 친환경에너지원 사용 확대 등의 적극적인 방안을 탐색 중에 있다. 하지만, 단기적으로 효과적인 방안으로 현재 항만의 도로 운송 중심에서 철도운송을 확대하여, 배기가스 등 배출을 절감한다는 방안이다. 현재 중국의 전체 컨테이너화물 운송량에서 철도를 통한 컨테이너운송 비중은 3%로 미국 48%, 프랑스, 40% 및 영국 30% 등의 주요 선진국뿐만 아니라 세계 평균의 20%에도 크게 미치지 못하는 실정이다.

중국 교통운수부를 포함한 중국 18개 부처는 2017년 1월 공동으로 「복합연계운송의 장려 촉진에 관한 통지」(2017. 1.)를 발표했으며, 2020년까지 복합연계운송을 통한 화물운송을 2015년 대비 1.5배 증가시킨다는 계획으로 향후, 복합연계운송, 특히 Sea&Rail 발전이 크게 주목된다.

## 6 항만 발전에 있어 직면한 가장 큰 도전은?

여섯 번째 문항은 “여러분은 향후 항만 발전이 직면한 가장 큰 도전은 무엇이라고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 무역·운송 수요 둔화, B. 선박 대형화 발전의 도전, C. 항만의 물류 SCM 제어 방안, D. 제3자 인터넷 플랫폼의 항만에 대한 제어, E. 항만의 작업 안전 문제였다. 참여자의 37.1%가 '무역·운송 수요'의 둔화가 향후 항만 발전에 있어서 가장 큰 도전이라고 답변했다.

[그림 13] <문항6> 투표 결과

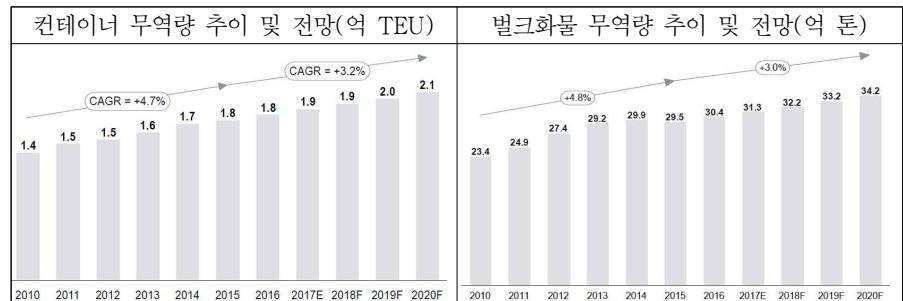


## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

세계 경제의 저성장 기조가 장기화됨에 따라, 향후 세계 컨테이너 무역량의 증가 역시 완만한 성장을 보일 전망이다. Roland Berger의 분석에 따르면, 2010~2015년간 세계 컨테이너 무역 증가율은 연평균 4.7%로 상대적으로 안정적인 성장을 구가했으며, 향후 무역 보호주의의 강화 등으로 인해 2015~2020년 세계 컨테이너 무역 증가율은 이보다 낮은 연평균 3.2% 증가를 예측하고 있다. 또한 Roland Berger는 벌크화물 무역량의 증가율도 2010~2015년 연평균 4.8% 인데 반해, 2015~2020년의 연평균증가율은 3.0%로 둔화될 것으로 전망하고 있다. 주요 벌크 화종별로는 철광석의 경우, 공급과잉 현상이 당분간은 지속될 것으로 보이며, 석탄의 경우에는 세계적인 친환경 추세로 인해, 석탄 수요가 일부 청정에너지로 대체될 것으로 분석했다. 반면 곡물의 경우에는 안정적인 증가를 이어갈 것으로 전망했다.

[그림 14] 세계 컨테이너 및 벌크화물 무역량 전망

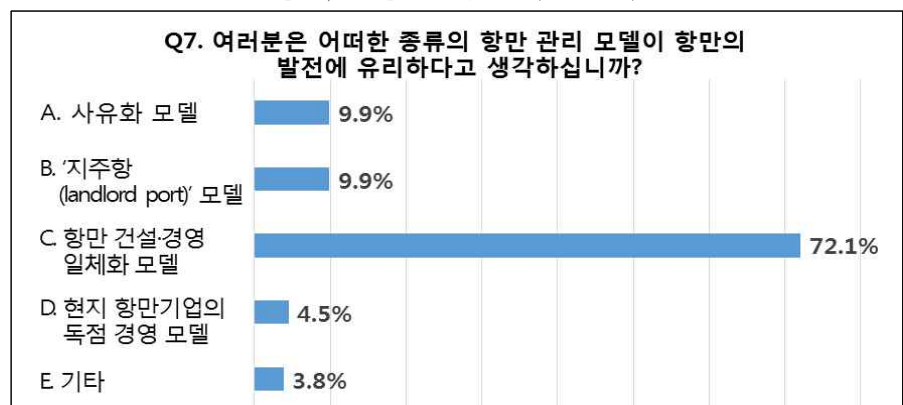


출처: 于占福, “第三届海丝港口国际合作论坛: 港航热点问题投票结果点评”, 2017. 7. 12.

## 7 항만 발전에 있어 적합한 관리 모델은?

일곱 번째 문항은 “여러분은 어떠한 종류의 항만관리 모델이 항만의 발전에 유리하다고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 사유화 발전 모델, B. '지주항 (Landlord Port)' 모델, C. 항만 건설·경영 일체화 모델, D. 현지 항만기업의 독점 경영 모델, E. 기타였다. 참여자의 72.1%가 '항만 건설·경영 일체화 모델'을 선택했다.

[그림 15] <문항7> 투표 결과



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

항만의 관리 형태는 시설운영의 주체 등에 따라서, 크게 지주형 항만(Landlord Port), 도구형 항만(Tool Port) 및 운영형 항만(Operation Port, 혹은 서비스형 항만) 등으로 분류할 수 있다. '항만의 건설경영의 일체화 모델'은 운영형 항만의 형태로 볼 수 있다<sup>4)</sup>.

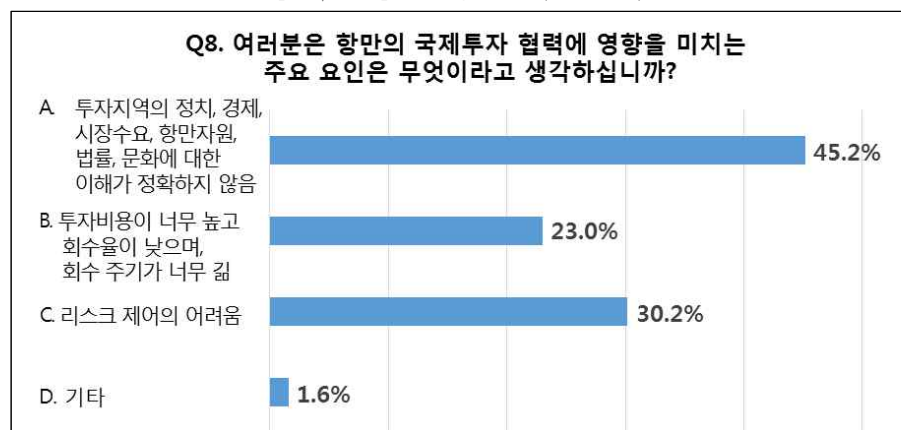
중국의 주요 항만들은 대부분은 과거 항무국(港务局)에서 항만그룹(港口集团)으로 전환되어 현재는 항만그룹을 중심으로 자주적인 운영하고 있으며, 항만 내에 필요한 모든 업무와 서비스를 항만그룹이 직접 혹은 자회사를 통해 관리·운영하는 운영형 항만에 가깝다고 볼 수 있다<sup>5)</sup>.

이러한 운영형 항만의 경우, 화물취급의 통일성이 보장되고, 동일 항만 내에서의 처리능력의 과잉상태(터미널간의 경쟁)를 방지할 수 있는 장점을 보유하고 있다.

### 8 항만의 국제투자자에 있어 관건적인 요인은?

마지막 문항은 “여러분은 항만의 국제투자 협력에 영향을 미치는 주요 요인은 무엇이라고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 투자지역의 정치, 경제, 시장수요, 항만자원, 법률, 문화에 대한 이해가 정확하지 않음, B. 투자비용이 너무 높고 회수율이 낮으며, 회수 주기가 너무 길, C. 리스크 제어 어려움, D. 기타였으며, 참여자의 45.2%가 ‘투자지역의 정치, 경제, 시장수요, 항만자원, 법률, 문화에 대한 이해가 정확하지 않음’을 선택했다.

[그림 16] <문항 8> 투표 결과



'일대일로' 전략이 속도를 내면서 중국의 해외 항만 투자도 빠르게 진행되고 있다. 이미 다롄항, 상하이항, 닝보항 등의 항만그룹 뿐만 아니라 초상국항만, COSCO(COSCO Shipping Ports) 등의 업체도 역시 투자를 확대하고 있다.

4) 지주항의 경우, 항만 관리자가 항로, 안벽, 부두용지 등 기본시설을 정비·관리하지만, 터미널운영은 민간기업에게 안벽 부두용지 등 기본시설을 장기 임대하여 운영함.

5) 일부 항만에서는 항만그룹 자회사 외에도 국영 및 외국 터미널 운영회사가 지분 참여하기도 함.



[표 4] 중국의 '일대일로' 연선지역 항만 투자 현황

투자 주체	투자 항만/터미널	국가	지분비중 및 파트너	운영 현황
다롄항그룹, 초상국그룹	지부티국제 자유무역지역	지부티	지부티항, 자무무역지역 관리국, IZP그룹	건설 중
상하이국제항무그 룹(SIPG)	Haifa 신항	이스라엘	N/A	건설 중
중국해외항만주식 유한공사	Gwadar	파키스탄	N/A	건설 중
베이부완(北部湾) 항그룹	Kuantan	말레이시아	40%	건설 중
	Muara	브루나이	브루나이 다루살람 자산관리공사	운영
Coscopac, 칭다오항그룹	Vado Terminal	이탈리아	Cpscopac 40%, 칭다오항 16.5%	건설 중
Coscopac(COSCO Shipping Ports)	Antwerp	벨기에	20%	운영
	COSCO-PSA Terminal	싱가포르	49%	운영
	BPT(부산)	한국	5.5%	운영
	Euromax	네덜란드	35%	운영
	Kumport	터키	26%	운영
	Piraeus	그리스	100%	운영
	Seattle terminal	미국	13.33%	운영
	Suez Canal Container Terminal	이집트	20%	운영
	Zeebrugge	벨기에	24%	운영
초상국항만 (CMPort)	Khalifa 2기	UAE	90%	운영
	CICT(콜롬보)	스리랑카	85%	운영
	TICT	나이지리아	28.5%	운영
	lome container terminal	토고	50%	운영
	Djibouti Port	지부티	23.5%	운영
	Terra Abidjan	코트디 부아르	N/A	운영
	Somaport	모로코	N/A	운영
	Eurogate Tanger	모로코	N/A	운영
Terminal Link (CMPort가 지분 49% 보유)	Malta Freeport Terminals	몰타	N/A	운영
	Eurofos	프랑스	N/A	운영
	Terminal de France	프랑스	N/A	운영
	Terminal Nord	프랑스	N/A	운영
	Terminal des Flandres	프랑스	N/A	운영
	Terminal du Grand Quest	프랑스	N/A	운영
	Antwerp Gateway	벨기에	N/A	운영
	Kumport	터키	N/A	운영
	BNCT(부산)	한국	N/A	운영
	South Florida Container Terminal	미국	N/A	운영
	Terminal Link Texas	미국	N/A	운영

출처 : 于占福, “第三届海丝港口国际合作论坛 港航热点问题投票结果点评”, 2017. 7. 12., KMI 재구성

투자자 입장에서는 해외 투자를 진행하기에 앞서 재무적인 관점의 사업 타당성 외에도 먼저 투자지역의 정치·경제·사회·문화 등에 대한 이해가 선행되어야 한다.

## CONTENTS

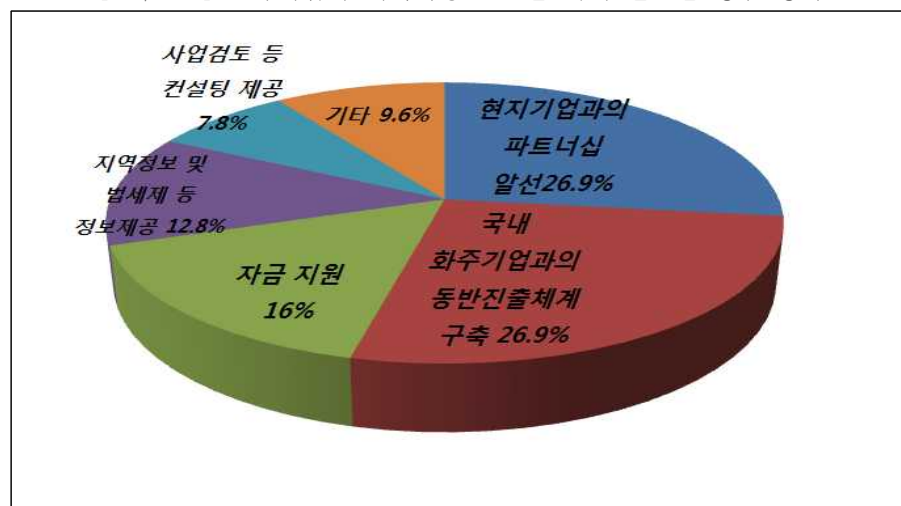
- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 우리나라에서도 부산항만공사 등을 비롯하여, 해운·물류기업들이 해외진출을 모색하고 있다. 또한 현재에도 많은 해운·물류기업들이 해외 사업을 영위하고 있다. 지난 2014년 대한상공회의소에서 해외진출 국내 물류기업 100 개사를 대상으로 실시한 '해외진출 물류기업 현황 및 애로실태 조사'에서 물류 기업들은 '국내 화주기업과의 동반진출 체계 구축', '현지기업과의 파트너십 알선' 및 '자금지원' 등의 직접적인 사업관련 지원 외에도, '지역정보 및 법세 제 등의 정보 제공(전체의 12.8%)', '사업검토 등 컨설팅 제공(전체의 7.8%)' 등의 현지 정보 제공 및 컨설팅 기능에 대한 지원 필요성을 언급했다<sup>6)</sup>.

[그림 17] 물류기업의 해외시장 진출을 위해 필요한 정부 정책



자료 : 대한상공회의소, “해외 진출 물류기업 현황 및 애로실태 조사”, 2014. 11. 13., KMI 재구성

이에 글로벌 시장에서의 경쟁이 더욱 치열해 지고 있는 요즘 우리나라 정부 및 관련 기관에서 해외 진출 희망 혹은 기 진출 기업을 위한 리서치 및 정보 지원, 컨설팅 서비스 제공, 국제협력 네트워크 등의 지원을 강화해야 할 것으로 판단된다.

김세원 전문연구원·김형근 센터장  
[kmishanghai@naver.com](mailto:kmishanghai@naver.com)

6) 대한상공회의소, “해외 진출 물류기업 현황 및 애로실태 조사”, 2014. 11. 13., KMI 재구성

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 교통운수부 : 수운업 공급측 구조개혁 성과 탁월
- 상하이항운거래소, '일대일로' 해운무역지수 정식 발표
- 저장 자유무역시험구 설립 100일, 세관 15항 조치 효과 가시화
- 충칭시항만항운관리국과 쓰촨성교통운수청 항무관리국 「충칭-쓰촨 수운 안전 녹색 발전 협력 추진에 관한 각서」 체결, 창장 상류 항운중심 건설 추진
- 푸젠성 해양 및 어업청에서 〈해양 및 어업 표준 총람〉 발표

### 해운 · 항만 · 물류

- 충칭시 교통위원회, 항만자원 통합·집약적 발전 촉진
- 샤먼시, 국제해운중심 육성에 박차
- 닝보·저우산항과 동유럽 4개 항만, 협력 공감대 형성
- 닝보·저우산항, 상반기 화물 및 컨테이너 물동량 동기대비 두 자리 수 증가율 기록
- 1.7억 달러! ZPMC와 COSCO, 아부다미 자동화 터미널 프로젝트 체결
- 2020년 허베이성 항만 처리능력 12.5억 톤 예상

- 상하이, 항운 보험 업무 혁신 촉진
- CMPort(招商局港口), 상반기 물동량 동기 대비 8.7% 성장
- 저장성, 올해 상반기 교통방면 투자액 최초로 100억 위안 돌파

### 해양 · 수산

- 중국·러시아, '빙상(冰上) 실크로드' 공동 구축 제기
- 쓰칭퉁(石青峰) 국가해양국 부국장, 중국 항해일(航海日)포럼에서 해양경제 관련 발표
- 장쑤성 해양관광계획, 전문가 심사 통과
- 닝보 해양기능구획 통과
- 2017년 중앙 어업 유류 보조금 배분
- 푸젠 푸저우시 수산물 추적 관리 정보화 시대

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 1 교통운수부: 수운업 공급측 구조개혁 성과 탁월

교통운수부는 2017년 중국 수운업 개혁의 성과가 탁월하다고 발표했다. 교통운수부 수운국 이지용(易继勇) 부국장의 소개에 따르면, 2017년 상반기 항만컨테이너 수운-철도 복합연계 운송량은 지속적으로 높은 증가율을 보였고, 다롄, 잉커우, 톈진, 칭다오, 댜오둥, 닝보, 선전의 7개 주요 컨테이너항만에서 모두 140만 TEU를 달성하여 전년 동기에 비해 35% 증가하였다.

지역 항만의 조화로운 발전 추진 측면에서 교통운수부는 지역항만 일체화 발전 개혁 시범작업을 진행하여 운영 효율성과 자원 이용률을 높이고 지역항만 간의 과당경쟁과 동질적인 경쟁을 방지하였다. 이중 장쑤성 난징 이하 연강(沿江)지역의 항만들의 일체화 발전 및 광시 베이부완(北部湾) 연안 항만들의 일체화 발전 등의 개혁이 실질적인 진전을 보여주었고, 저장성은 저장성항만위원회와 항만그룹을 출범하여 성 소속인 닝보항, 저우산항 등 5대 연해항만을 대상으로 통합 운영을 실현하였다. 또한 교통운수부는 '징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이성)지역항만 협동발전방안(加快京津冀港口协同发展工作方案)'을 발표하여 서로 다른 행정구역 소속 항만들의 협동발전을 도모하고 있다.

운송 공급능력 구조조정 측면에서 교통운수부는 거시적 조절을 강화하여 운송 공급능력의 질서 있는 투입을 가이드하고 있다. 경제적인 지원조치를 마련했으며, 안전 및 친환경측면에서 성능이 낙후된 선박, 수문을 통과하는 톤급이 낮은 소형선박, 노후 선박들을 시장에서 도태시키고 산사통과형선박(三峡型船), LNG동력선 및 에너지이용 효율성이 높은 선박을 투입하도록 하였다. 2016년부터 올해 6월까지 해체된 내하 운송선박은 5,000척에 달하고 노후 해양선박 해체량은 1,300만 DWT에 달하여 중국 내 운송 선박 수량과 선박량 모두 줄어들었다. 중국 자본의 편의치적선이 중국에 등록 시 등록세 면제정책을 지속적으로 실행하여 41척, 110만 DWT 규모의 편의치적선이 중국에서 재등록을 신청함에 따라 중국의 선대 구조를 크게 개선하였다.

2017년 4월 교통운수부는 '교통운수부의 특정 항로의 하천-해양 직통운송 발전에 관한 의견서' 및 관련 문건들을 발표하여 사상 첫 하천-해양 직항 가능 선박이 저우산(舟山)에서 건조되기 시작했으며, 단계적으로 하천-해양 직통운송을 추진하여 '창장경제벨트'의 발전에 양호한 기초를 마련하였다. 이외 교통운수부는 '항만사용료 징수 및 산정방법(港口收费计费办法)'을 수정하여 국내 여객운송과 관광선박의 항만작업 비용 및 예인선 비용 산정 방식을 개혁했으며, 해운·항만영역의 경영 및 서비스 비용징수를 규범화하여 물류비용을 절감하도록 하였다.

크루즈운송 측면에서 교통운수부는 지방에서 시범사업을 진행하도록 장려하고 국제크루즈 입항에 대한 무비자 정책과 크루즈 관광경영 규범화를 추진하였다. 2016년 전국 항만에서 입출항한 크루즈관광객은 총 218만 명(출입국 포함)이었으며, 이는 2015년 대비 79% 성장하여 수운경제의 새로운 성장점이 되었다.

이지용 부국장의 소개에 따르면 내하 고급항로 건설, 연안운송 기초 인프라 건설, 항로의 공공서비스 수준 제고 등의 측면에서 교통운수부는 창장항로를 체계적으로 관리하고 창장의 주요 지류와 창장삼각주 등의 고급 항로망 건설을 추진하였다. 또한 연해항만의 대형 종합성 항만구역, 전용터미널 건설을 추진하여 톈진-허베이항만의 항만 인프라의 건설·관리를 강화하고, 상하이국제해운센터 및 양산항 4단계 공정, 탕산항(唐山港)석탄 벌크부두 등의 공정을 진행하여 해운 기초인프라가 지속적으로 개선되었다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이외에 2016년 말 교통운수부는 ‘전국항로 관리·유지 및 발전개요(2016~2020년)’을 발표하여 항로자원 보호, 항로 보장능력을 강화하고, 창장 전자항로도(长江电子航道图)를 보급하여 3개 유형 404척의 중점 선박에 무료로 창장 전자항로도 설비를 설치하였다.

안전 및 녹색성장 측면에서 교통운수부는 위험화물의 항만작업 안전문제가 빈번하게 발생하는 문제를 개선하고자, ‘위험화물 수로운송 종업인원 심사요강(危险货物水路运输有关从业人员考核大纲)’을 발표하여 법에 따른 업무자격 관리를 진행하고 전문적인 감독을 전개하여 ‘3개의 책임’을 이행하도록 했으며, 잠재위험 제거, 리스크 등급 관리 및 통제를 결합한 이중 예방 매커니즘을 구축하였다. ‘2015~2020년 선박 및 항만 오염방지 전문행동실시방안(船舶与港口污染防治专项行动实施方案)’에 따라 적극적인 정책 조치를 발표하고 시범사업을 전개하였으며, LNG와 항만 AMP(육상전원공급시설)를 사용하도록 장려하여 청정에너지가 수운에 광범위하게 활용될 수 있도록 보급했으며, 녹색성장 수준을 제고하였다.

그 외 국무원의 자유무역구 건설에 관한 총체적인 방침에 따라, 2013년 상하이자유무역구 해운분야 시범정책에 기초하여, 관련 정책을 광둥, 푸젠, 텐진 자유무역구 및 새로 설립된 랴오닝 등의 7개 자유무역구에 보급되도록 추진하였다. 현재 중국은 미국, EU, 러시아, 한국, 일본, 덴마크, 캐나다 및 아세안 등과 정기적 협상 매커니즘을 구축하였고 중국-말레이시아 항만동맹을 구축하였다. 중국과 홍콩·마카오 간의 해운 교류 및 CEPA(Closer Economic Partnership Arrangement) 프레임 하에서 협력을 지속 강화하였다.

<자료 : 中国经营网, 2017. 7. 12.>

## 2 상하이항운거래소, ‘일대일로’ 해운무역지수 정식 발표

중국의 13번째 ‘중국항해의 날(航海日)’인 7월 11일, 상하이에서 개최된 ‘제2회 21세기 해상실크로드포럼’에서 상하이항운거래소는 ‘일대일로’ 해운무역지수(Silk Road Freight and Trade Index)를 공식적으로 대외 발표하였다.

‘일대일로’ 해운무역지수는 상하이 해운지수 시리즈의 중요한 구성부분이 될 것이다. 상하이항운거래소는 1998년부터 시작하여 10여 종류의 지수를 발표하여 점차적으로 ‘상하이해운지수’ 브랜드를 구축하였고, 이는 국내외 해운시황을 정확하게 반영하는 중요한 근거가 되었을 뿐만 아니라, 정부에 의해 수집된 정보가 국가통계국의 빅데이터 플랫폼과 연계된다. 운임지수를 정산근거로 하는 지수연동 계약, 지수 파생상품 거래 등은 해운 운임의 가격책정 및 교역방식을 혁신하였으며, 상하이국제해운센터가 가격 결정권과 발언권을 강화하는 기반을 마련하였다. 상하이항운거래소는 2020년까지 전면적이고 기능 포지셔닝이 합리적이며 광범위한 지수체계를 활용하여 상하이항운거래소가 국제 해운영역의 지수 제작에서 권위적인 지위를 확보하고, 나아가 상하이를 가장 영향력 있는 국제 해운가격 결정 중심지로 육성할 것을 계획하고 있다.

장예(张页) 상하이해운거래소 총재는 “‘일대일로’ 전략은 중국이 새로운 대외개방구도를 구축하는 중요한 기초이자, 이는 자유무역구 건설, 징진지(京津冀)지역 협동발전, 창장경제벨트 전략 등과 유기적으로 연계되며, 개혁 심화 및 해운강국 전략 전개와도 긴밀하게 연결되어 있다. 해운업이 ‘일대일로’ 전략에서 가장 중요한 역할은 운송량과 운임이다. 따라서 상하이항운거래소는 운송량과 운임이란 두 가지 요인에서 출발하여 ‘일대일로’ 전략 중의 해운 관련 정보를 공개하여 시장투명도와 영향력을 강화하였다. ‘일대일로’ 해운무역지수의 발표는 상하이국제해운센터의 투명도와 영



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

향력 제고에 도움이 될 것이다”라고 밝혔다.

중국정부의 적극적인 추진 하에 중국과 연선 국가들이 공동 구축하는 ‘일대일로’의 성과가 점차 가시화되고 있다. ‘일대일로’ 전략의 성과를 어떻게 반영하여야 하는가? ‘인터넷+’ 및 빅데이터의 발전 추세 하에서 데이터로 ‘일대일로’를 반영하는 방법은 무엇인가? 해운 관련 기업은 어떤 방법으로 ‘일대일로’ 전략을 평가·분석하고 참여할 것인가?

2014년, 상하이항운거래소는 관련 프로젝트 팀을 구성하여 이에 대하여 연구하기 시작하였다. 프로젝트 팀은 ‘일대일로’ 연선 국가와 지역의 관련 데이터로부터 출발하여 관련 해법을 찾고자 하였다. 1년 간 기업탐방, 조사연구, 분석비교, 데이터모형구현, 내부 시범운영 등의 단계를 거쳐 데이터의 지속 가능성, 특징 설명 정도, 중요도 등 부분에서 ‘일대일로’ 지수 내용을 확정하였다.

2015년 7월 27일, 상하이항운거래소는 ‘일대일로’ 해운무역지수가 시범운영에 들어갔다고 발표했으며, 이는 중국 기관이 해운산업과 ‘일대일로’ 전략 관계에 있어서 가장 깊이 있는 공개적인 해석이라고 볼 수 있다.

2년 간 시범운영 과정에서 상하이항운거래소는 ‘일대일로’ 해운무역 운행에 대하여 끊임없는 검토와 평가, 개선을 진행하였다. 2016년 11월, 상하이항운거래소는 ‘일대일로’ 해운무역지수 전문가공청회를 열어 관련 의견을 수렴하고 지수에 대하여 데이터보충 및 조정을 진행한 결과 이번에 공식 발표된 버전을 구축하였다. ‘일대일로’ 해운무역지수는 ‘일대일로’ 무역액지수(One Belt One Road Trade Value Index), ‘일대일로’ 운송량지수(One Belt Cargo Volume Index), ‘해상실크로드’ 운임지수(One Road Cargo Volume Index)의 3개 지수로 구성되며, 향후 관련 여건의 변화에 따라 지수의 내용과 범위가 증가할 것으로 예상된다.

첫 번째, ‘일대일로’ 무역액지수는 1개 종합지수(Composite Index)와 8개 요소지수(Component Index)로 구성되어 있다. 여기에는 ‘일대일로’ 연선 65개 국가가 포함되고 이들은 동북아시아, 중앙아시아, 남아시아, 동남아시아, 서아시아, 북아프리카, 유럽, 오세아니아 등 지역에 분포된다.

두 번째, ‘일대일로’ 운송량지수는 1개 종합지수와 5개 요소지수(중국이 각 연선국가에 수출하는 철도운송량 지수 / 중국[상하이]와 각 연선국가 사이의 컨테이너해상운송량지수 / 중국이 연선국가로부터 수입하는 석탄해상운송량 / 광석해상운송량 / 원유해상운송량지수) 및 세부 지역 지수가 포함된다. ‘일대’ 화물운송량지수는 중국과 실크로드 경제벨트 연선의 몽고, 러시아, 중앙아시아, 동남아시아, 유럽 등 지역의 국가들과의 철도 운송량변화를 의미하고, ‘일로’ 화물운송량지수는 중국과 연선국가 사이의 석탄, 광석, 원유, 컨테이너 등 주요 화종의 해상운송량변화를 반영하며 여기에는 ‘해상실크로드’와 관련되는 연안의 동남아시아, 서아시아, 남아시아, 유럽, 오세아니아 및 북아프리카 등 지역이 포함된다.

세 번째, ‘해상실크로드’ 운임지수는 1개 종합지수와 4개 요소지수(‘해상실크로드’ 수출컨테이너운임지수 / 수입컨테이너운임지수 / 수입건화물벌크운임지수 / 수입원유운임지수) 및 항로를 세분한 지수가 포함된다. 지수는 아시아, 아프리카, 유럽을 연결하는 ‘해상실크로드’의 주요 화종 및 주요 항로를 모두 포함한다.

상하이항운거래소는 매월 마지막 수요일(평일)에 ‘일대일로’ 해운무역지수를 대외 발표한다. 지수 기준 시점은 2015년 1월이고 기준 지수는 100포인트이다. ‘일대일로’ 해운무역지수는 주로 다음과 같은 특징을 가진다.

첫 번째는 지표의 전면성(全面性)이다. ‘일대일로’해운무역지수는 일종의 시리즈로서 범위 상 ‘일대’와 ‘일로’를 모두 포함한다. 반영 종류에서 무역액 지수뿐만 아니라



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

운송량지수와 운임지수도 포함한다.

두 번째는 항로의 전면성(全面性)이다. ‘일대’ 화물운송량지수는 아시아-유럽 랜드 브릿지 철도운송시스템, ‘일로’ 화물운송량지수는 극동지역에서 오세아니아, 인도양, 홍해, 지중해를 거쳐 북아프리카 및 서유럽 및 북유럽까지 닿는 ‘해상실크로드’ 항로를 모두 포함한다. 향후 ‘일대일로’ 생태권역에 범태평양의 개념까지 추가되면 지수는 이에 맞춰 미주 관련 항로도 포함시킬 예정이다.

세 번째는 데이터의 전면성(全面性)이다. ‘일대일로’ 해운무역지수가 채용하는 데이터는 매우 광범위하고 빅데이터의 장점을 충분히 활용하여 각종 지수가 생성된다. 그중 수출컨테이너 운송량 지수는 선사의 월간 100만 건의 적하목록 데이터에서 생성된다. ‘해상실크로드’ 운임지수는 상하이항운거래소에서 발표하는 국제 컨테이너지수, 국제 건화물벌크 및 국제 원유지수에서 추출하고 표본데이터는 각 세부시장의 국내외 유명 선주, 화주, 브로커 등 130여개 기업을 포함하고 있어 국제적으로 인정받고 있다.

네 번째는 화종의 전면성(全面性)이다. 지수의 화종은 컨테이너뿐만 아니라 석탄, 철광석, 원유 등 벌크화물도 포함된다.

다섯 번째는 운송수단의 전면성(全面性)이다. 운송방식은 해운뿐만 아니라, 철도도 포함되고 미래에는 항공과 도로운송도 포함될 예정이다.

따라서 ‘일대일로’ 해운무역지수는 무역발전 상황을 반영할 뿐만 아니라 무역액, 화물운송량, 운임 등 3가지 사이의 변화와 연관성도 직접 반영할 수 있고, 상하이국제 해운중심건설과 ‘일대일로’의 장점을 살릴 수 있으며, 나아가 국가 차원에서 ‘일대일로’ 전략의 시행효과를 포괄적으로 반영할 수 있다.

‘일대일로’ 해운무역지수는 ‘인터넷+’ 및 빅데이터 발전 추세에 따라서 ‘일대일로’의 종합운송 상황을 반영하여 해운·항만기업이 해외에 진출하고, 비즈니스 기회를 포착하는데 참고 및 근거자료를 제공하고 있다. 나아가 중국과 연선국가 간 ‘일대일로’를 공동으로 건설하여 경제·무역 및 운송 방면의 성과를 정확하게 반영할 수 있다. Lidinsky 미국연방해사위원회(FMC) 전 위원장에 따르면, ‘일대일로’ 해운무역지수는 새로운 주요 무역권역을 포괄하고 있으며, 이는 화주에게 보다 많은 선택지를 가져다 줄 수 있을 것이다.

상하이항운거래소는 ‘일대일로’ 해운무역지수가 대외 공식 발표 후, ‘일대일로’ 건설 추진에 따라 향후 지수의 내용, 범위, 구조 등을 보다 개선하고 보다 신속·정확·전면적으로 ‘일대일로’ 전략이 해운무역 영역에서 거둔 성과를 반영할 것이라고 밝혔다. 운송방식에서 도로, 항공운송을 지수 체계에 편입하고 항로 배치에서 ‘일대일로’ 국가 간 노선을 개발할 예정이다.

‘일대일로’ 해운무역지수의 보급과 응용과 관련하여, 상하이항운거래소는 “‘일대일로’ 연선국가들의 경제와 무역업무에 보급·활용을 촉진시켜 각국의 무역·해운기업들이 무역 및 운송계약을 맺을 때 ‘일대일로’ 해운무역지수와 연계하여 시장 변화 및 리스크를 관리할 수 있도록 하며, ‘일대일로’ 연선국가들 사이의 경제와 무역의 성장에 기여할 것이다”라고 하였다. 또한 지수가 ‘일대일로’ 연선국가들에게 서비스를 제공하는 과정에서 상하이항운거래소는 기타 국가 및 기관들이 공동으로 ‘일대일로’ 국가들 사이의 무역·화물운송지수의 개발에 참여하기를 희망한다고 밝혔다. 그 외 지수 플랫폼을 기반으로 ‘일대일로’ 연선국가들이 공동으로 ‘일대일로’ 무역과 화물운송 빅데이터 플랫폼 구축에 참여하고 ‘일대일로’ 연선국가들의 정책소통, 시설연계, 무역원활, 자금유통, 민심화합을 위해 데이터서비스와 정보를 제공한다는 방침이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3 충칭시 교통위원회, 항만자원 통합·집약적 발전 촉진

시진핑 국가 주석의 충칭 시찰 시 제시한 중요 사항들을 관철하고 ‘일대일로’ 전략 실시 및 창장경제벨트의 발전을 촉진하며, 충칭이 창장 황금수로에서 지니고 있는 지리적인 강점을 발휘하여 ‘일대일로’와 창장경제벨트를 연계하는 ‘큰 그림’을 그리기 위해, 충칭시 교통위원회는 충칭 항만자원 통합 및 집약적인 발전을 촉진한다는 방침이다.

작년 충칭시 정부는 <창장상류 항운중심 건설 촉진에 관한 실시의견>을 발표했다. 의견에서는 ‘항만, 물류, 산업’의 결합 원칙에 따라, 귀원항(果园港), 뤼항항(珞璜港), 룡토우항(龙头港), 신텐항(新田港)으로 구성되는 ‘1+3’ 철도·도로·수로 연계운송 허브형 항만건설 로드맵을 추진하여, 2020년에는 ‘4개의 허브, 9개의 중점지역’의 규모화·전문화된 항만군을 구축한다는 계획이다. 또한 2020년 전체 화물 처리능력 2억 2천만 톤, 컨테이너 처리능력 500만 TEU를 목표로 하는 항만자원 통합 및 집약적 발전 방향을 수립했다.

항만 자원의 이용 효율을 제고하고 충칭 허브항의 역할을 충분히 발휘하여 배후지 영향력을 강화하기 위해, 충칭시 교통위원회가 주축이 되어 충칭 허브항 건설 및 경영 최적화 방안을 완성하였다. 나아가 ‘1도시 1항만(一城一港)’ 건설, 자원 통합, 정부 참여, 상호 협력 및 공동 번영의 로드맵을 제시했으며, 충칭시 정부의 동의 및 관련 기관·기업들과 자원 통합 협의를 체결하고, 최적화 방안 실시를 추진하고 있다.

금년 6월 ‘1+3’ 허브항의 누계 투자액은 100억 위안을 달성했다. 귀원항에서는 철도-수로 연계 및 물류단지 건설이 빠르게 추진되고 있다. 뤼항항 1기는 배수로 함암거(box culvert), 제방옹벽, 1·2번 선석의 콘크리트 파일링 작업이 거의 완성되었다. 룡토우항 1기의 7·8번 선석은 완공되어 금년 5월부터 정식으로 운영되고 있으며, 9번 선석의 콘크리트 파일링 작업도 거의 완료되었다. 신텐항 1기의 1·2번 선석 기본 구조 건설도 거의 완료되어 올 10월 운영을 목표로 하고 있으며, 3·4번 선석은 상부 구조 공사가 진행되고 있고 5번 선석은 파일링 작업이 진행되고 있다.

<자료 : 中华航运网, 2017. 7. 12.>

### 4 샤먼시, 국제해운중심 육성에 박차

최근 샤먼시 2개의 성, 시급 중점 사업이 관건적인 단계에 들어섰다. 샤먼항 최대 규모인 15만 톤급 다목적부두, 허우스항(后石港)구역 3번 선석이 준공 검사를 마쳤고, 20만 톤급 컨테이너선박이 통항 가능한 샤먼항 주항로 4단계 공정이 8월에 준공될 예정이다.

장리웨이(张丽伟) 샤먼항만관리국의 총공정사는 샤먼시장과의 통화에서 샤먼항의 ‘13·5 계획’기간의 개발 계획과 현재 상황을 설명하였다. 샤먼항은 인프라 측면에서 글로벌 최고 수준을 유지하고 ‘13·5 계획’ 기간에 연간 컨테이너물동량을 천만 TEU 이상 달성한다는 목표를 수립하고 있다. 2020년에는 1,200~1,300만 TEU를 처리하는 것이 목표이다. 또한 2020년까지 샤먼국제해운중심이 그 골격을 갖추고, ‘2항 2구 1중심(双港双区一中心, 국제 컨테이너 간선항, 아태지역 중점 크루즈모항, 양안[중국과 타이완] 해운교류협력구, 국제해운서비스 집중발전시범구, 동남연안 국제물류중심’의 발전구도를 구축한다는 방침이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

‘13·5 계획’ 기간 샤먼항은 33개의 중점프로젝트를 완성하고, 만 톤급 이상 43개 선석을 증설하여 1억 3,719만 톤의 신규 화물처리 능력을 확보한다는 계획이다. 그중에는 313만 TEU의 컨테이너 처리능력이 포함된다. 예를 들어 최근 준공되었거나 곧 준공 예정인 허우스항 3번 선석, 샤먼항 주항로 4단계 공정계획은 올해의 2개 대표사업이다. 샤먼항이 ‘13·5 계획’ 기간 투자할 자금은 총 119억 위안으로 이는 ‘12·5 계획’ 기간과 비슷한 수준이다. 심수항로 및 심수부두 개발은 샤먼항이 글로벌 해운중심의 지위를 지속적으로 유지하는데 있어서 중요한 부분이다.

샤먼항의 크루즈산업도 2016년부터 폭발적으로 성장하였다. ‘13·5 계획’ 기간 샤먼항은 타이완해협 서안 연해관광 프로젝트를 추진할 계획이다. 샤먼항은 크루즈모항을 개발하는 동시에 동두항(东渡港)구역 컨테이너 및 벌크 하역기능을 샤먼섬 밖으로 이전을 추진하고 국제크루즈산업, 대만왕복 Ro-Ro선 서비스 및 첨단 해운서비스업을 발전시켜 항만과 산업, 도시의 조화로운 성장을 실현한다는 방침이다.

<자료: 厦门市政府网站, 2017. 7. 12>

## 5 Ningbo·저우산항과 동유럽 4개 항만, 협력 공감대 형성

지난 7월 12일 오후, Ningbo에서 개최된 중국 항해일 포럼(航海日论坛)에서 중국 Ningbo·저우산항과 동유럽의 4개 항만 간 전문 협력회의가 진행되었다. 동 회의에서 5개 항만들은 직항 항로 증설 및 항차 증편 등 다양한 협력 방안에 대해 공감대를 형성했다.

동유럽 4개 항은 루마니아 콘스탄차(Constanta)항, 슬로베니아 코페르(KOPER)항, 크로아티아 리예카(Rijeka)항과 폴란드 그단스크(Gdansk)항이다. 회의에 참석한 각 항만 대표들은 ‘새로운 실크로드, 새로운 협력’의 회의 주제와 관련하여 충분한 소통과 교류를 가졌으며, 각 측은 Ningbo·저우산항과 4개 항만이 우호 관계를 구축하고, 협력 체계를 발전시켜야 한다는데 동의했다. 중국과 동유럽 국가들 간의 교류가 갈수록 긴밀해지고 있는 상황에서, 선사들의 지지를 받아 직항 노선을 증설하고, 항차 증편에 노력하기로 했다. 중국 저장성과 동유럽 국가를 잇는 Sea&Rail 물류 통로 건설을 적극 추진하고, 내륙 환적 능력을 제고하여 국제 화물시장의 다양한 수요를 만족시킨다는 방침이다. 또한 인재 육성 및 트레이닝 측면에서도 교류·협력을 강화하기로 했다.

Piotr Nowotniak 폴란드 주상하이총영사관 총영사를 비롯하여, 루마니아 주상하이영사관 총영사, 루마니아 콘스탄차시 부시장, 슬로베니아 주상하이영사관 총영사, 크로아티아 리예카 항무국 고급고문 등이 회의에 참석했으며, Ningbo시 부시장, 저장성해항그룹 부회장, Ningbo·저우산항주식유한공사 총경리 등이 Ningbo·저우산항을 대표하여 회의에 참석했다.

리관딩(李关定) Ningbo시 부시장은 최근 Ningbo와 동유럽 국가 간의 무역 및 비즈니스 왕래가 촉진되고 있으며, 양측의 투자가 증가되고 인문 교류가 더욱 긴밀해져 공고한 협력 기반을 조성되었다고 밝히고, Ningbo는 향후 항만 자원의 강점을 활용하여 동유럽 국가 항만들 간의 협력을 강화하고 ‘일대일로’이니셔티브의 선도자가 되겠다고 강조했다.

동유럽 4개 국가의 대표들은 ‘일대일로’ 연선국가로서, 4개국과 중국이 무역·물류 교류를 강화하고, 기초 인프라 투자·건설 측면에서 협력 기회를 확대하여, 항만간의 협력을 돌파구로 삼아 효과적으로 협력 수준을 제고해야 한다고 밝혔다.

Bojan Skoda 슬로베니아 주상하이총영사관 총영사에 따르면, 슬로베니아 코페르항은 유럽 동남부의 중점 항만으로서 현재 코페르항과 Ningbo·저우산항 간에 매주 2항차 정기 화물선이 운항되고 있다고 소개하며, 향후 운항 항차를 더욱 증편하는 동시에, 유럽 동남부에는 인프라 건설이 미비한데 양측이 무역 및 기초인프라 투자 분야에서



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

협력을 기대한다고 밝혔다.

최근 닝보와 동유럽 간의 무역이 지속 증가하고 있다. 회의에 참석한 동유럽 4개 항만들은 동유럽 국가들의 중점 출해(出海) 항만으로서 닝보·저우산과 협력 잠재력이 더욱 커지고 있다.

<자료: 中华航运网, 2017. 7. 13.>

## 6 중국-러시아, '빙상(冰上) 실크로드' 공동 구축 제기

2017년 7월 3~4일, 시진핑 주석은 러시아를 방문하여, 푸틴 대통령과 <중국-러시아, 전면 전략적 협력파트너관계 진일보 심화에 관한 연합성명>(이하 <성명>으로 약칭)을 발표했다. 또한, 메드베데프 러시아 총리와 회담에서 시진핑 주석은 러시아가 제시한 '빙상실크로드' 전략에 관하여, "북극항로 협력을 전개하고 '빙상 실크로드'를 공동으로 구축하여 관련된 상호연통 프로젝트를 착실히 실시해야 한다"고 밝혔다.

중국과 러시아가 체결한 <성명>은 양국이 북극협력을 추진하려고 하는 공동의향 및 결심을 반영하고 있으며, 양국의 북극협력에 새로운 발전 계기를 마련했다. 양국 정상은 '빙상실크로드' 공동 구축에 합의했으며, 양국 간 북극항로 협력을 더욱 심화시키고 중국의 '일대일로' 전략과 연계시킴으로써 해상 무역과 경제발전에 새로운 공간을 개척하고 성장동력으로 육성하기로 했다.

궈페이칭(郭培清) 중국해양대학교 교수에 따르면, 이번에 체결된 <성명> 중에 북극항로를 비롯한 많은 북극협력 내용이 포함되어 있는데, 이는 양국 정부가 북극협력을 전면적 전략 파트너관계의 수준으로 향상시키려고 하는데 깊고 중요한 전략적 의미가 있으며, 향후 중-러 간 북극협력이 대대적으로 추진될 것으로 예상된다. 궈페이칭 교수의 소개에 따르면, 최근 몇 년 동안에 중-러 양국이 북극 에너지와 과학기술 등 분야에서 여러 가지 실무적인 협력을 전개하고 있으며, 이번 <성명>의 체결은 향후 양국 각 분야의 협력을 보장하는 중요한 역할을 한다. 또한, 중-러 북극협력의 수준이 높아지고 규모가 확대됨에 따라 다른 북극국가들 간에도 연쇄반응을 불러일으킬 수 있을 것이다.

또한, 천샤오(程晓) 베이징사범대학교 교수에 따르면, 이번에 중-러 양국이 북극항로 협력을 정식으로 제기한 것은 향후 중국의 북극항로, 특히 동북항로(东北航道, NSR) 이용에 있어서 중요한 영향을 가져올 수 있을 것이다.

중-러 양국이 함께 구축하려고 하는 '빙상 실크로드'는 바로 동북항로이며, 전통적인 항로(수에즈 운하 경유 항로 등)와 비교하면 최소 10일 이상의 운항 시간을 줄일 수 있어서 '황금수로'로 불린다. 하지만 동북항로의 상업화는 많은 어려움을 해결해야 한다. 리빙루이(李炳瑞) 중국 극지연구소 극지해양연구실 부주임에 의하면, 열악한 자연환경, 정치요인 및 북극지역 해상사고 대응과 구조 등도 동북항로의 상업적 이용에 있어 해결해야 할 문제점들이다. 또한 상선들이 동북항로를 이용하려면, 극지 쇄빙선을 건조해야 하고 여러 가지 다른 비용들도 지불해야 하기 때문에 운항 시간은 줄어든 수 있지만, 기타 경제비용은 뚜렷이 감소되지 않는다.

북극항로의 가치는 전략적 의미를 더 많이 가지고 있다. 북극항로는 중국-유럽 간의 중요한 에너지 수송로이고, 중국과 러시아 북부지역의 에너지 기지를 연결시킬 수 있다. 중국 경제발전을 위해 천연가스 등의 친환경 에너지를 수송할 수 있으므로 중동지



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

역 석유자원 의존도를 낮춰 줄 수 있을 것이다.

뤼페이칭 교수에 따르면, ‘빙상 실크로드’ 개념은 중국 ‘일대일로’ 전략과 연계시킬 수 있고 ‘일대일로’ 전략과 연계 작용을 발휘할 수 있다. ‘일대일로’ 전략은 유라시아 대륙의 중부 통로 및 남부의 해상통로를 이용한 것이다. 이 두 가지 통로는 각자의 장점과 단점을 가지고 있고 통과하는 지역의 정치요인이 복잡하고 종교분쟁도 계속되고 있는 상황이다. 그러나 북극항로, 즉 ‘빙상 실크로드’의 개발과 이용은 통과 지역 내에서 강대국들이 서로 대립하는 확률이 비교적 낮은 편이고 이는 서로 협력할 수 있는 확률이 높다는 것을 의미한다. 따라서 ‘빙상 실크로드’는 중국 ‘일대일로’ 전략의 중요한 전략적 보충이 될 수 있다.

그 외에, ‘빙상 실크로드’와 ‘일대일로’ 간의 연계는 북·중·남 3개 방향으로부터 유라시아대륙의 전체 기능을 발휘하고, 세계 최대의 2개 경제구역인 동아시아와 서유럽, 그리고 그 중간에 위치해 있는 자원이 풍부한 러시아를 연계시켜서, 관련국 경제의 지속가능한 발전을 촉진할 수 있을 것이다.

국가해양국 극지고찰관공실(办公室)의 우레이자오(吴雷钊) 박사에 따르면, 글로벌 기후 온난화 및 기술진보에 따라 중·러 양국 간의 북극항로 협력은 매우 광범위하고 밝은 발전 비전을 가지고 있다. 러시아에게 북극항로의 개발은 푸틴 대통령이 추진한 국가부흥전략과 북극개발전략의 중요한 부분이자 ‘대유라시아 전략’을 실현하고 유리한 국제 정치·경제 구조를 구축하는 중요한 조치이다. 또한 중국에게 있어 북극항로의 개발은 ‘일대일로’ 전략을 실현시키고 북극해를 통해 연결된 유럽 블루경제통로를 건설하며 북극항로의 지속적인 개발과 이용에 적극적으로 참여하는 중요한 부분이다. 중국의 기술, 자금 및 수요는 러시아가 보유한 항로자원과 서로 보완할 수 있을 것이다. 우레이자오 박사는 중·러 양국 북극항로 이용에 있어 다음과 같이 건의했다.

첫째, 정상화된 협력 메커니즘을 수립한다. 중·러 양국의 관련 부문은 정책을 마련하고 자금을 지원하며, 양국의 극지업무 주관부문은 항로이용에 관한 협력 메커니즘을 구축한다.

둘째, 항로에 관한 과학탐사 협력을 지속 강화한다. 중·러 관련 정부기관은 양국 과학연구기구 간의 협력을 지원해 주고, 항로이용 개발과 글로벌 기후온난화 대응에 관한 협력을 강화한다.

셋째, 북극개발 장비제조 및 기술연구 개발 등에 관한 협력을 강화한다. 예를 들면, 중형 쇄빙선, 극지측량, 그리고 위도가 높은 극한지역에서 사용할 수 있는 대형 기계 장비 기술의 연구개발과 제조에 관한 협력을 촉진한다.

넷째, 정보교류와 인재육성을 추진한다. 양국 관련 기관은 북극항로 이용에 관한 정보교류와 데이터 공유를 추진하며, 과학연구, 업무관측, 장비 연구개발 및 국제교류 등 분야에서 인재육성에 관한 협력을 강화한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 7. 11.>

## 7

## 쓰칭풍(石青峰) 국가해양국 부국장, 중국항해일(航海日)포럼에서 해양경제 관련 발표

2017년 7월 11일, 제13차 중국항해일 포럼(China Maritime Forum)이 저장성 Ningbo시에서 개최되었다. 쓰칭풍(石青峰) 국가해양국 부국장은 포럼에서 발표를 진행했으며, 해양이 중국 사회·경제 발전의 중요한 전략공간으로 부상되어 해양경제의 질적 향상과



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량 실적
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 해운·항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

효율 제고를 촉진해야 한다고 제시했다.

2016년 중국 해양경제 생산총액은 7조 507억 위안으로 국내생산총액에서 9.5%를 차지했으며, 전년대비 증가율은 9.6%를 기록했다. 해양경제는 국민경제 성장을 이끌어주는 중요한 엔진이 되었다. 올해 5월 발표된 <전국해양경제발전 13·5 계획>은 향후 중국 해양경제 발전의 전체방향, 발전목표와 주요 임무를 규정했으며, 해양경제공간 확장 구상을 제시했다. 쓰촨펑 부국장에 따르면, 이제 다음 단계에서는 해양경제 발전구조를 최적화하고, 과학기술 성과의 응용과 실용화를 촉진해야 한다. 또한, 해양양식, 가공, 선박건조와 해양 탐사·개발 등 산업의 구조조정도 추진하며, 해양플랜트 장비제조, 해양생물의약, 해수담수화 및 해양 재생가능 에너지 개발 등의 신흥산업도 발전시켜야 한다. 그리고 해양산업의 표준화 수준을 향상시키고 중국 해양산업의 국제경쟁력을 강화해야 하며, 이와 더불어 해양 서비스업을 강화하고, 각종 금융기구가 함께 차별화된 해양 금융서비스를 제공하도록 한다.

쓰촨펑 부국장은 해양자원 및 환경도 보호해야 한다고 언급했다. 바다 매립의 총량 통제제도를 실시하고 일반적인 프로젝트에 대해서는 간척을 허용하지 않으며, 전국의 자연해안선 보유율을 최소 35% 유지한다는 방침이다. 또한 해양복원사업도 추진하고, 각급의 다양한 해양보호구를 건설하며 해양목장과 인공어초를 과학적으로 배치한다.

이와 동시에 쓰촨펑 부국장은 공동 건설과 이익 공유의 원칙을 견지하고, 해양경제의 개방과 발전을 촉진해야 한다고 건의했다. 현재 해수면 상승, 해양오염 악화, 해양쓰레기 증가 등의 문제가 연해 각국 경제발전에 심각한 영향을 주고 있으므로 함께 대응하자고 호소했다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 7. 13.>