

KMI 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 19-14 호
 2019년 7월 31일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2019년 상반기 10대 컨테이너항만 물동량 (만 TEU, %)

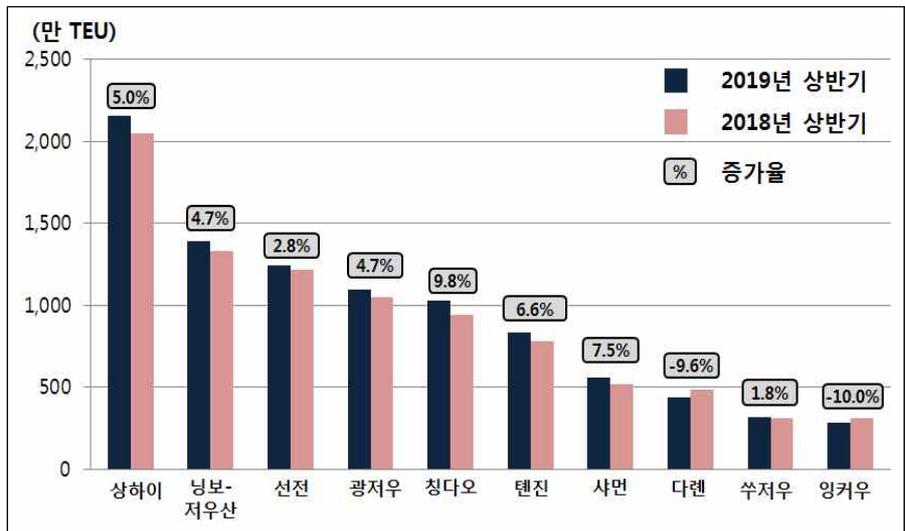
No.	항만	2019년 상반기	2018년 상반기	증가율
1	상하이	2,154	2,050	5.0
2	닝보·저우산	1,391	1,331	4.7
3	선전	1,241	1,213	2.8
4	광저우	1,094	1,046	4.7
5	칭다오	1,030	938	9.8
6	톈진	833	781	6.6
7	샤먼	555	517	7.5
8	다롄	436	482	-9.6
9	쑤저우	314	307	1.8
10	잉커우	281	312	-10.0
	합계	9,329	8,977	3.9

자료 : 중국교통운수부 홈페이지

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2019년 상반기 중국 10대 컨테이너항만



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

2019년 상반기 중국 10대 컨테이너항만 물동량 동기대비 3.9% 증가

2019년 상반기(1-6월) 중국 전체 항만의 총 물동량은 67억 1,301만 톤으로 전년 동기대비 7.6% 증가했으며, 이중 수출입화물 물동량은 21억 1,352만 톤으로 전년 동기대비 2.5% 증가했다. 전체 항만의 컨테이너물동량은 1억 2,699만 TEU로 전년 대비 5.1% 증가했다. 2019년 상반기 중국 10대 항만의 컨테이너물동량은 총 9,329만 TEU로 동기대비 3.9%의 증가율을 기록하여 중국 전체 컨테이너물동량의 증가율보다는 다소 낮았다.

항만별로 살펴보면, 상하이항이 2,154만 TEU로 가장 높고, 다음으로 닝보·저우산항, 선전항, 광저우항, 칭다오항 등의 순이었다. 특히 칭다오항의 상반기 컨테이너물동량은 전년 동기대비 9.8% 증가한 1,030만 TEU로 10대 항만 중에서 가장 높은 증가율을 기록했다. 10대 항만의 물동량이 대부분이 전년 동기대비 증가한 반면, 동북지역에 속한 다롄항(436만 TEU, 8위)과 잉커우항(281만 TEU, 10위)이 각각 동기대비 9.6%, 10.0%의 마이너스 증가율을 보였다.

한편, IMF가 7월 발표한 2019년 세계 경제성장률은 3.2%로 이는 지난 4월 전망치인 3.3%보다 0.1%p 하향 조정되었으며, 2018년 경제성장률 3.6%보다 0.3%p 낮은 수치이다. 또한 미·중 무역갈등도 지속됨에 따라, 2019년 중국 항만의 컨테이너물동량 증가율도 전년 수준 혹은 다소 둔화될 것으로 보인다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	07-26
종합지수	841.78	823.95
일본 항로	706.33	723.23
구주 항로	1,075.74	971.49
미서부 항로	719.47	720.64
미동부 항로	894.38	931.55
한국 항로	595.61	612.75

주 : '01-04'는 2019년 1월 4일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	07-26
종합지수	1,067.11	1,019.52
석탄	1,096.03	1,041.41
곡물	923.87	825.27
금속광석	1,040.00	970.44
정유	1,310.58	1,353.77
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- 제5회 해상실크로드 항만국제협력 포럼 청중 투표 결과 -

지난 7월 11~12일, 중국 Ningbo에서 ‘제5회 해상실크로드 항만국제협력 포럼 (Maritime Silk Road Port International Cooperation Forum)’이 개최되었다¹⁾. 2015년부터 시작된 동 포럼은 올해 5회째를 맞이했으며, 주최국인 중국을 포함하여, ‘일대일로’와 관련된 44개 국가의 해운·항만·물류기업, 학계 및 정부 관계자 등 약 380명이 참석해 성황을 이루었다²⁾.

이번 포럼에서는 지난 2017년 제3회 포럼에서 진행했던 것과 마찬가지로 참석한 청중들을 대상으로 최근의 해운·항만업계의 이슈에 대한 즉석 투표를 진행했으며, 포럼 마지막 날, 현장에서 즉석 투표 결과에 대한 분석이 진행되었다. 올해의 투표주제는 주로 현재 항만업계의 이슈들이 주를 이루고 있었다.

포럼 참석자의 대부분이 해운·항만·물류업계에 종사하는 전문가들이란 만큼, 즉석 투표는 현장에서 업계의 주요 이슈에 대한 전문가들의 견해를 확인하고 이를 토대로 미래에 대한 예측도 해볼 수 자리였다. 이번 호 ‘이슈 포커스’에서는 이 8개 문항에 대한 투표 결과를 통해 현재 항만업계의 주요 이슈 및 향후 전망에 대해 살펴보기로 한다³⁾.

[그림 1] 모바일 청중 투표 인터페이스



자료 : 포럼 온라인 홈페이지(<https://mpf.smarket.net.cn/src/views/index.html>)

1) KMI는 제3회 포럼부터 공동 주최기관으로 매년 참석하고 있음.
2) 浙江省交通运输, “第五届海丝港口国际合作论坛在宁波召开”, 2019. 7. 16.
3) 본문 내용은 포럼의 청중투표 결과를 위찬푸(于占福) Roland Berger 대중국지역 부총재 및 교통운수부수과학연구원(WTI) 닝타오(宁海) 주임이 종합 정리한 내용과 관련 자료를 참조하여 제작됨.

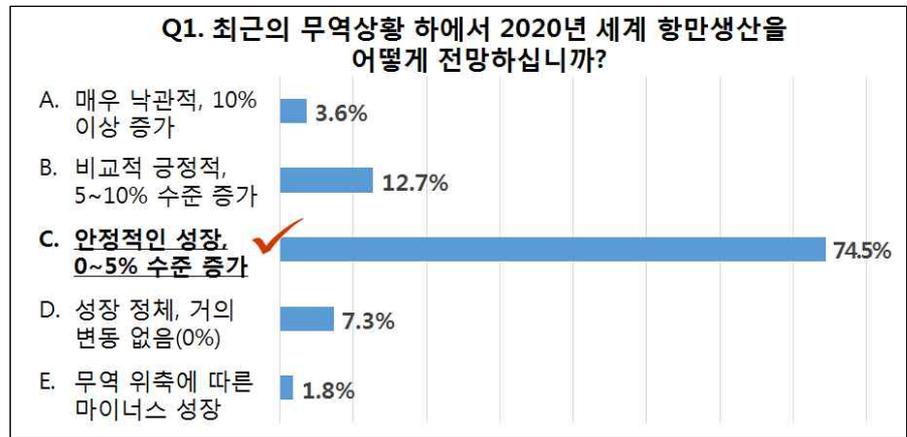
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1 2020년 세계 항만생산 전망?

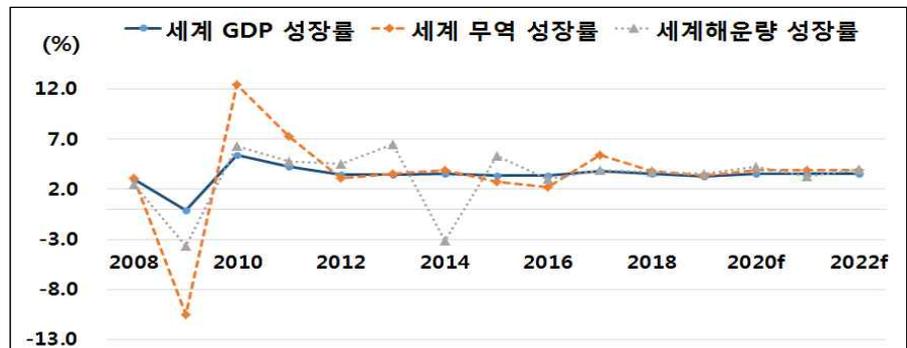
먼저 첫 번째 문항은 “최근의 무역상황 하에서 2020년 세계 항만생산을 어떻게 전망하십니까?”이다. 선택지는 A. 매우 낙관적, 10% 이상 증가, B. 비교적 긍정적, 5~10% 수준 증가, C. 안정적인 성장, 0~5% 수준 증가, D. 성장 정체, 거의 변동 없음(0%), E. 무역 위축에 따른 마이너스 성장 중에서 하나를 선택하는 것이었다. 결과는 투표 참여자의 74.5%가 ‘안정적인 성장, 0~5% 수준 증가’를 선택했다.

[그림 2] <문항 1> 투표 결과



지난 7월 IMF에서 발표한 세계경제 전망에 이러한 청중들의 투표 결과를 방증하듯 최근 7월 IMF에서 발표한 세계경제 전망(World Economic Outlook Database) 보고서는 2019년과 2020년 세계 경제성장률을 3.2%와 3.5%로 조정 발표했다. 이는 지난 4월 발표한 3.3%와 3.6%에서 소폭 하향 조정된 수치이다.

[그림 3] 세계 경제·무역·해운량 성장률 추이 및 전망



출처 : IMF, “World Economic Outlook Database(2019. 7.)” 및 于占福, “第五届海丝港口国际合作论坛·港航热点问题投票结果点评(2019. 7.)”

IMF는 이에 대해 2019년 들어서도 지속되고 있는 미중 무역 갈등(관세 인상), 브렉시트 관련 불확실성 지속, 일부 지역의 긴장 고조로 인한 에너지 가격의 혼란 등으로 글로벌 공급망이 위협받고 있음을 배경으로 지목했다.



CONTENTS

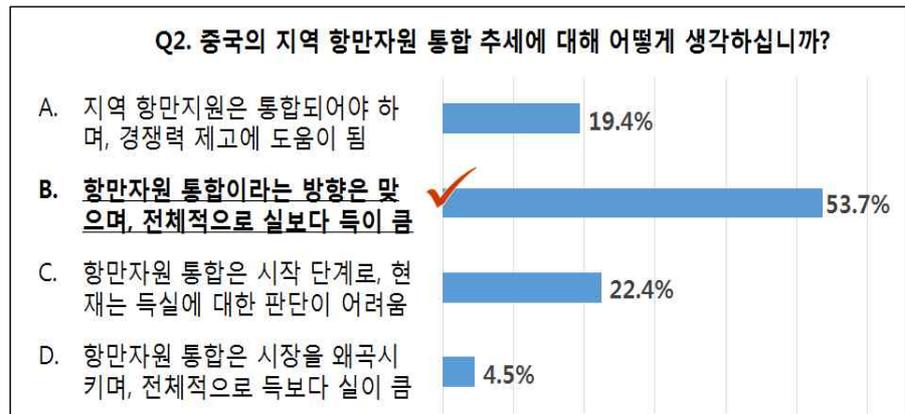
- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

특히 IMF는 2019년과 2020년 세계무역(상품 및 서비스) 증가율을 각각 2.5%, 3.7%로 예상했는데, 이는 지난 4월 예측치보다 0.9%p, 0.2%p나 하향 조정된 것이다⁴⁾. 이러한 세계 경제무역의 부정적인 전망 하에서 세계 해운량 역시 약 3% 내외 수준의 성장률을 보일 것으로 전망되며, 세계의 항만 물동량 역시 높은 성장세를 보이기는 어려울 것으로 보인다.

2 중국의 지역 항만자원 통합에 대한 견해는?

두 번째 문항은 “중국의 지역 항만자원 통합 추세에 대해 어떻게 생각하십니까?”이다. 선택지는 A. 지역 항만지원은 통합되어야 하며, 경쟁력 제고에 도움이 됨, B. 항만자원 통합이라는 방향은 맞으며, 전체적으로 실보다 득이 큼, C. 항만자원 통합은 시작 단계로, 현재는 득실에 대한 판단이 어려움, D. 항만자원 통합은 시장을 왜곡시키며, 전체적으로 득보다 실이 큼이다. 투표 참여자의 53.7%가 ‘항만자원 통합이라는 방향은 맞으며, 전체적으로 실보다 득이 큼’이라고 답했으며, 전체적으로 73.1%(A+B)가 중국 항만 통합 추세에 대해 긍정적인 견해를 보였다.

[그림 4] <문항 2> 투표 결과



그동안 선박의 대형화 추세 속에서 중국 지역 항만들의 개별적인 항만 확장은 난개발, 지역 항만 간 경쟁 심화를 부추겼다. 이러한 배경에서 중국은 지역 항만 간 통합을 추진해 왔으며, 2009년 광시자치구는 광청항무그룹(防城港务集团), 친저우항만그룹(钦州市港口集团) 등을 통합한 광시베이부완국제항만그룹(广西北部湾国际港务集团)을 탄생시켰다. 이어서 2009년 허베이성항만그룹(河北港口集团), 2015년 저장성해항투자운영그룹(浙江省海港投资运营集团), 2017년 장쑤성항만그룹(江苏省港口集团), 2018년 산동보하이만항만그룹(山东渤海湾港口集团), 2019년 랴오닝성항만그룹(辽宁港口集团) 등 각 성의 항만자원을 통합 관리하는 항만그룹들이 설립되면서 지역 항만의 통합추세는 가속화되고 있으며, ‘1개 성, 1개 항만주체(一省一港)’의 구도가 점차 가시화되고 있다.

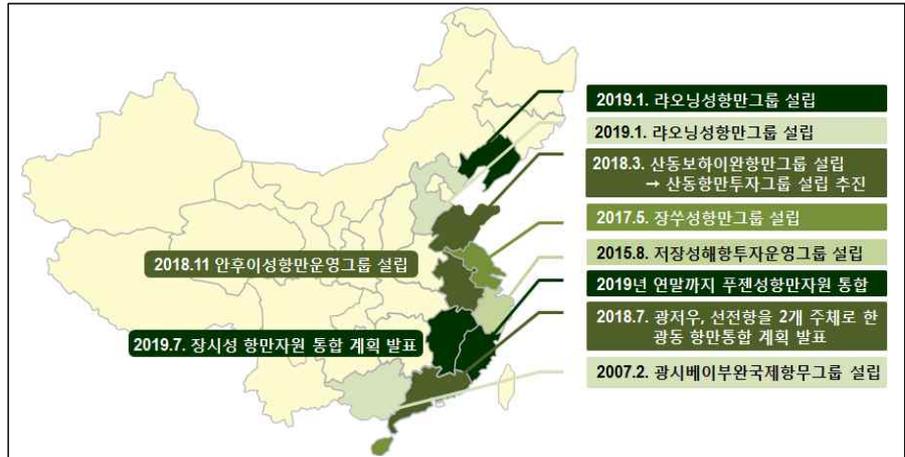
4) IMF, “World Economic Outlook Database”, 2019. 7. 23.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 5] 중국 주요 지역별 항만통합 현황



출처 : 宁涛, “第五届海丝港口国际合作论坛港口航热点问题的投票点评”, 2019. 7. 12.

특히 ‘징진지 협동발전’, ‘창장경제벨트 발전 전략’, ‘웨강야오 대만구 건설’, ‘창장삼각주 일체화 발전’ 등 국가 지역발전 전략도 역내 항만들 간의 통합 및 협력을 부추기고 있는데, 지난 2019년 2월에는 그동안 비슷한 화물 배후지를 두고 경쟁관계를 유지하고 있는 상하이항과 닝보·저우산항이 「소양산(小洋山)항만구역 종합개발 협력 협의」를 체결하고 ‘성둥(盛东)터미널’ 지분투자를 통한 공동 항만개발 등을 추진하고 있다⁵⁾.

3 항만 정보화 구축에서 가장 우선적인 분야는?

세 번째 문항은 “항만 정보화 구축에 있어서 가장 우선적인 분야는 어디라고 생각하십니까?” 이다. 선택지는 A. 항만생산시스템의 자동화, 스마트화, B. 물류서비스 플랫폼 구축, 화물의 실시간 모니터링 실현, C. 항만의 E-Port 플랫폼 구축, 화주에게 온라인 거래서비스 제공, D. 정부의 감독관리 및 기업운영시스템 구축, 물류효율 제고, E. 항만의 공급체인 정보화이다.

[그림 6] <문항 3> 투표 결과



5) 저장성해항그룹은 상하이항그룹의 자회사인 상하이 성둥(盛东)터미널에 현금 증자 후 지분 20%를 보유하게 됨, 新华社, “两个世界大港共推小洋山港区综合开发”, 2019. 2. 20.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투포로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 스마트항만 시범 프로젝트 리스트

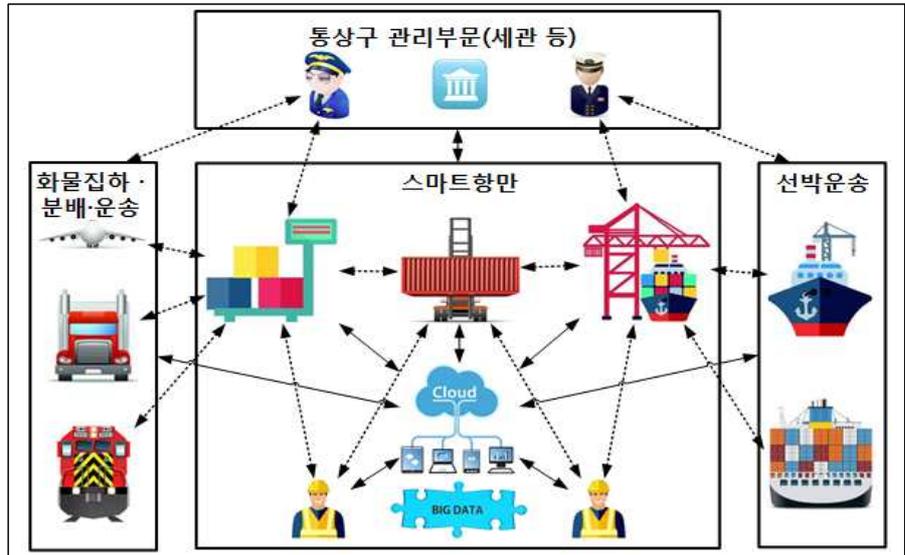
	프로젝트 (시행기관)
라오닝	다롄항 '이강통(壹港通)' 스마트 물류 서비스 빅플랫폼 프로젝트 (다롄항그룹)
허베이	'징진지(京津冀: 베이징·톈진·허베이) 협동 하에서 '이젠통(一鍵通)' 벌크화물 스마트 물류 프로젝트(허베이항만그룹) 항만기업 위험화물 지능화 안전 관리 프로젝트(탕산항그룹)
톈진	'징진지' 항만 스마트 물류 협동 플랫폼 프로젝트(톈진항그룹)
산둥	항만물류 전자상거래 클라우드 서비스 플랫폼 프로젝트(칭다오항)
장쑤	바다와 내하를 모두 커버하는 항만안전 감독관리 정보 플랫폼 프로젝트(장쑤성 교통운수청 항만국) 강해(江海) 연계운송 일체화 전과정 물류 공급사슬 항만 스마트 물류 프로젝트(난징항그룹)
상하이	항만 네트워크에 기반한 강해 연계 운송 스마트 물류 프로젝트(상하이 국제항무그룹)
저장	항만기업 위험화물 표준화-매뉴얼화-지능화 스마트 관리 프로젝트(닝보저우산항)
푸젠	사면국제해운중심 항만 스마트 물류 플랫폼 프로젝트(사면항그룹) 성급 항만 위험화물 안전 감독관리 종합플랫폼 프로젝트 (푸젠성 해운항만관리국)
광둥	인터넷+항만물류 스마트 서비스 프로젝트(광저우항그룹)
안후이	내하 중소항만 대상 복합연계운송 스마트 물류 플랫폼 프로젝트(안후이 완장(皖江)물류그룹)

자료: 중국 교통운수부

그 결과 '항만생산시스템의 자동화, 스마트화'와 '물류서비스 플랫폼 구축, 화물의 실시간 모니터링 실현'이 공동으로 29.2%를 득표해 가장 높았다.

4차 산업혁명에 따른 해운·항만·물류분야에도 큰 영향을 주고 있으며, 현재 중국 항만업계에서 스마트항만(Smart Port)은 하나의 거대한 트렌드이다. 중국에서 스마트항만이란 IT 기술 활용을 통해 항만 생산의 효율화 및 편리화 수준을 제고하고 작업의 안전성과 친환경성을 추구하는 항만이라고 할 수 있다⁶⁾.

[그림 7] 스마트항만의 운영 구조



2017년 1월, 교통운수부는 「스마트항만 시범 프로젝트 전개에 관한 통지(关于开展智慧港口示范工程的通知)」를 발표하여 스마트항만 시범 프로젝트의 신청 작업에 들어갔고, 동해 6월 10개 성시 지역에 총 13개의 스마트항만 시범 프로젝트를 선정·발표했다. 프로젝트 선정의 골자로 먼저 항만의 스마트 물류 구축이 제시되었으며, 항만 물류운영 모델의 혁신 및 항만물류서비스 시스템의 개선, 정보개방공유 및 상호연계 촉진이 주요 내용이다. 또한 항만 위험화물 관리모델 및 감독관리의 지능화도 제시되었으며, 위험화물의 안전관리 정보체계 구축, 안전 감독관리 정보 플랫폼 업그레이드 등이 포함된다⁷⁾.

상기 13개 스마트항만 시범 프로젝트에 다롄항의 '이강통(壹港通)' 스마트 물류 서비스플랫폼, 허베이성의 '이젠통(一鍵通)' 벌크화물 스마트 물류플랫폼 프로젝트가 포함되어 있듯이, 중국 주요 항만들은 항만의 물류 플랫폼 구축에도 적극적이다. 다롄항그룹이 공동 투자 설립한 '다롄통상구 물류네트워크 주식유한회사(大连口岸物流网股份有限公司)'가 운영하는 '이강통'은 항만물류 관련 정보들을 통합한 윈스톱 종합정보서비스 플랫폼으로 고객들에게 항만 및 물류의 실시간 정보 서비스를 제공하고 있다.

6) 김세원, "중국스마트항만의 발전 현황 및 시사점", 「항만」 2018년 여름호(통권 제144호).

7) 중국 교통운수부, 「스마트항만 시범 프로젝트 전개에 관한 통지(关于开展智慧港口示范工程的通知)」, 2017. 1. 24.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 제공하고 있는 서비스는 선박 스케줄 조회, 터미널 및 항만 공고 조회, 주문서 조회, 고객 상담 서비스 등으로서 선하증권(B/L) 정보 및 컨테이너 번호 입력을 통해 수출입 컨테이너, 철도 연계운송, 위험화물 운송 정보 등을 공유할 수 있다. 또한 다론헩과 연계된 터미널, 세관 및 검사검역 부분, 선사, 선박 대리점, 포워드, 바지사사, 도로운송, 예인선 업체 등의 정보도 제공하고 있다.

[그림 8] 다론헩 및 칭다오항의 물류서비스 플랫폼

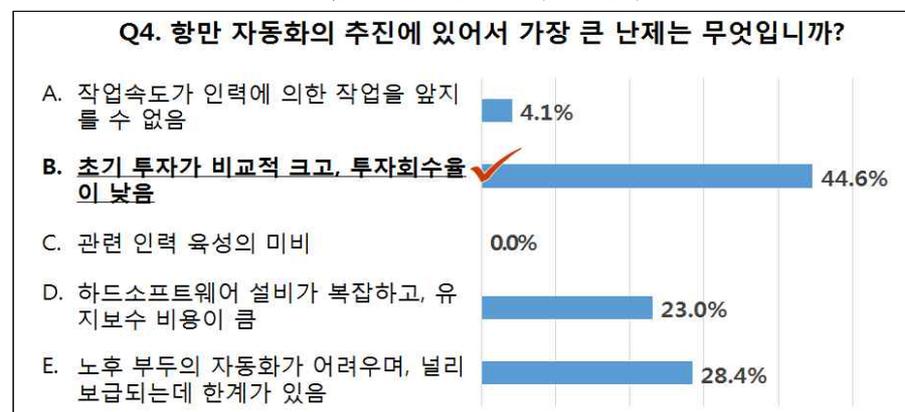


자료: '이강통' APP 화면 및 '원강통' 홈페이지(www.qingdao-port.net)

4 항만 자동화 추진의 난제는?

네 번째 문항은 “항만 자동화의 추진에 있어서 가장 큰 난제는 무엇입니까?”이다. 선택지는 A. 작업속도가 인력에 의한 작업을 앞지를 수 없음, B. 초기 투자가 비교적 크고, 투자회수율이 낮음, C. 관련 인력 육성의 미비, D. 하드소프트웨어 설비가 복잡하고, 유지보수 비용이 큼, E. 노후 부두의 자동화가 어려우며, 널리 보급되는데 한계가 있음이다. 참여자의 44.6%는 ‘초기 투자가 비교적 크고, 투자회수율이 낮음’을 선택했다.

[그림 9] <문항 4> 투표 결과





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

하지만, 우리나라를 비롯한 다른 국가에서 자동화 터미널 도입에 있어서 가장 큰 난제로 지목되고 있는 기존 터미널 노동력의 일자리 문제는 선택지에 포함되지 않아, 중국에서의 현실과는 시각차를 보였다⁸⁾.

현재 중국은 전자동화 터미널 건설에 가장 적극적인 나라이다. 중국에서는 이미 2016년 3월 샤먼항 XCOCT(厦门远海集装箱码头有限公司)를 시작으로 하여 칭다오항, 상하이 양산항에 전자동화터미널이 운영 중에 있다. 또한 현재 허베이성 탕산항에도 전자동화 터미널이 건설 마무리 단계에 있어 올해 내에 4번째 전자동화 터미널로 운영될 예정이다.

[표 1] 중국의 전자동화터미널 현황

구분	샤먼 XCOCT	칭다오 QQCNT	상하이 양산 Phase 4
전경			
개장 시기	(2013년 3월 착공) 2016년 3월	(2015년 6월 착공) 2017년 5월	(2014년 12월 착공) 2017년 12월
주요 설비	1개 선석, STS 3대, AGV 18대, ASC 16대	2개 선석, STS 7대, AVG 38대, ASC 40대	7개 선석, STS 26대 AGV 130대, ASC 120대(확충 중)
특징	- 중국 최초의 자체적인 전자동화터미널 - 세계 최초의 내연설비가 없는 전기화 터미널, 리튬배터리 AGV 사용	- 세계 최초로 AGV 순환 자동충전 시스템 적용 - 단일 크레인 하역 42.9Van/h 처리기록 수립(*19.4)	- 세계 최대의 단일 전자동화터미널 - SIPG가 자체 개발한 터미널운영시스템(TOS) 사용

주 : STS(Ship-To-Shore)는 안벽크레인, ASC(Automated Stacking Cranes)는 전자동 야드크레인, AGV(Automated Guided Vehicle)은 전자동 무인차량.
자료 : 于占福, “第五届海丝港口国际合作论坛: 港航热点问题投票结果点评(2019.7)” 및 관련 자료

5 미래 항만과 선사와의 관계는?

다섯 번째 문항은 “향후 항만과 선사 간의 관계는 어떠한 방향으로 진행될 것으로 생각하십니까?”이다. 선택지는 A. 선사 얼라이언스의 촉진, 항만의 바게닝파워 약화, B. 대형 선사의 GTO(Global Terminal Operator)로 발전, 독립적인 터미널기업은 발전에 애로, C. 항만-선사 간의 지분협력이 촉진, 항만-선사의 합작 추세 심화, D. 지역항만 통합 촉진, 선사의 발언권 약화, E. 단기간 내에는 항만과 선사 간의 역량 변화는 없을 것이다. 참여자의 72.9%가 ‘항만-선사 간의 지분협력이 촉진, 항만-선사의 합작 추세 심화’를 선택하여, 향후 항만과 선사 간의 경계가 더욱 무너질 것으로 전망하고 있다.

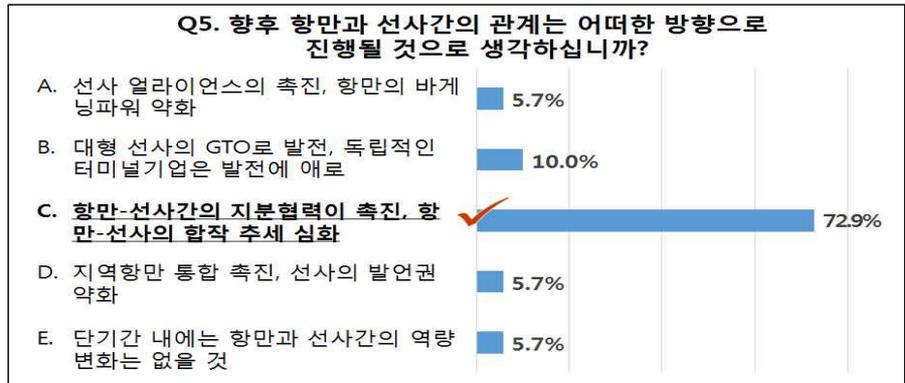
8) 중국에서는 자동화터미널은 안전문제 등 노동자의 작업환경 개선의 측면에서 긍정적이며, 항만작업이 자동화됨에 따라, 실제 설비 조작이 사무실 내의 컴퓨터 조작으로 바뀜으로 기술요구 수준이 낮아져 새로운 인력 진입문턱이 낮아진다고 보고 있음, 港口圈, “自动化码头真的抢走了码头工人的工作吗?”, 2019. 5. 30.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 10] <문항 5>에 대한 청중투표 결과



해운기업들의 얼라이언스가 추세로 자리 잡으면서, 현재 3대 원양선사 얼라이언스(2M, Ocean, THE)의 운송량은 글로벌 전체 선복량의 80%(2019. 6. 기준 82.1%)를 상회하는 수준에 이르렀다([표 2] 참조). 이러한 얼라이언스의 대형화로 인해 선사(얼라이언스)의 항만과의 협상력은 더욱 강화되었다. 하지만, 또한 선박 대형화가 지속되면서 간선항로의 통합이 이루어지고 대형 선박들이 기항하는 항만(허브항만)은 한정되면서 대형항만과 대형선사(얼라이언스) 간의 협력 추세도 더욱 심화되고 있다.

[표 2] 얼라이언스별 선복량 및 발주잔량 포함 시 점유율 변화

현행(2019. 6.)			발주잔량 포함(2020. 4. 이후)		
얼라이언스	선복량(TEU)	비중(%)	얼라이언스	선복량(TEU)	비중(%)
Ocean	6,813,525	30.00	Ocean	7,739,066	30.70
THE	3,887,336	17.10	THE	4,920,054	19.50
2M+HMM	7,947,184	35.00	2M	7,930,526	31.40
기 타	4,045,023	17.80	기 타	4,649,587	18.40
합 계	22,693,068	100.00	합 계	25,239,233	100.00

주 : 내년 4월자로 현대상선이 THE 얼라이언스에 가입됨.
자료 : KMI, “현대상선의 얼라이언스 가입 의미와 향후과제”, 「KMI 동향분석」 제131호.

특히 중국의 경우 대형선사들이 항만에 직접적으로 투자하는 경향이 나타나고 있다. COSCO의 경우 2017년 상하이항의 지분 15%, 칭다오항의 지분 20%를 인수했으며, 이 두 항만은 COSCO취핑의 중국 내 모항으로 기능하고 있다. 앞선 「통계」에서도 보았듯이 COSCO취핑의 지원 하에서 칭다오항의 컨테이너물동량은 빠른 증가세를 보이고 있다. 또한 상하이항이 최근 중국 최대의 연해선사인 Shanghai PANASIA의 지분 20% 인수한 바와 같이 항만들의 선사 투자도 증가하고 있다.

그 외 범지역적으로 해운·항만기업들의 얼라이언스 체제도 나타나고 있다. 2018년 11월에는 18개 해운·항만기업들로 구성된 ‘웨강아오대만구(광둥·홍콩·마카오 경제권) 해운·항만얼라이언스’가 결성되었으며⁹⁾, 창장운송에 있어서도 유역 항만과 선사, 그리고 물류기업이 참여한 얼라이언스 결성되어 있다¹⁰⁾.

9) 搜航, “粤港澳大湾区港航联盟成立! 助力建设国际航运枢纽!”, 2018. 11. 23.

10) 湖北日报网, “长江中游航运中心港航联盟成立”, 2017. 11. 3.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

6 항만 발전의 주요 방향은?

여섯 번째 문항은 “향후 항만 발전의 가장 주요한 방향은 무엇이라고 생각하십니까?”였다. 선택지는 A. 항만자원 통합의 촉진, 항만 경쟁력 강화, B. 기술혁신의 촉진, 항만 지능화 발전, C. 공급사슬의 병목 해결, 공급사슬 업·다운 스트림의 협력 발전, D. 산업구조 확장, 기업의 다원화 발전 촉진, E. 투자 확대, 항만협력네트워크의 확장, F. 고급인재의 유치, 기업관리 수준의 제고, G. 자원 절약, 환경친화형 항만 발전이다. 참여자의 27.1%는 ‘기술혁신의 촉진, 항만 지능화 발전’을 택했으며, 그밖에 ‘공급사슬의 병목 해결, 공급사슬 업·다운 스트림의 협력 발전(21.0%)’, ‘항만자원 통합의 촉진, 항만 경쟁력 강화(18.2%)’도 비교적 높은 득표율을 보였다.

[그림 11] <문항 6> 투표 결과



중국 항만들도 본연의 항만 화물하역·운송의 업무에서 벗어나, 자회사를 통한 해운 및 물류업무 등 공급사슬의 전반으로 확장해나가고 있는 추세이며, 연관업무 외에도 부동산, 금융사업 등으로 사업을 다원화시키고 있다. 상하이 항그룹을 보면, 와이까오차오와 양산항의 각 터미널운영사들을 포함하여, 국내외에 보유하고 있는 자회사(지분보유 포함)는 116개에 달한다. 그 사업범위는 교통운수업, 창고업, 화물대리, 선박대리, 컨테이너운송 등 물류관련 분야 외에도, 무역업, 에너지투자, 부동산, 투자용자, 소프트웨어서비스, 식음료업, 관광업, 전자상거래, 문화체육(프로축구팀) 등 다양한 분야를 아우르고 있다¹¹⁾.

칭다오항그룹 역시 전통적인 항만 하역 및 관련 부대업 외에도 해운, 도로운송, 포워드, 가공, 창고 등 물류업과 리스·보험대리 등 금융업까지 업무를 다양화 했으며, 2018년 기준으로 전체 매출액에서 전통적인 항만 하역 및 부대서비스업이 차지하는 비중은 58%로 2014년 71%에서 크게 낮아졌고, 물류서비스업(33%), 금융서비스업(9%)로 사업이 다원화되었다¹²⁾.

11) 상하이국제항무그룹, “2018년 연차보고서”, 2019.

12) 于占福, “第五届海丝港口国际合作论坛: 港航热点问题投票结果点评”, 2019. 7. 12.

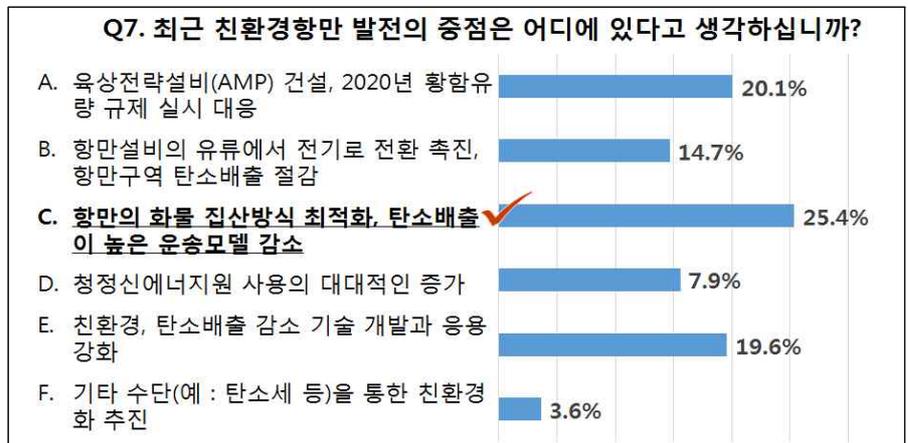
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

7 친환경항만의 발전 중점은?

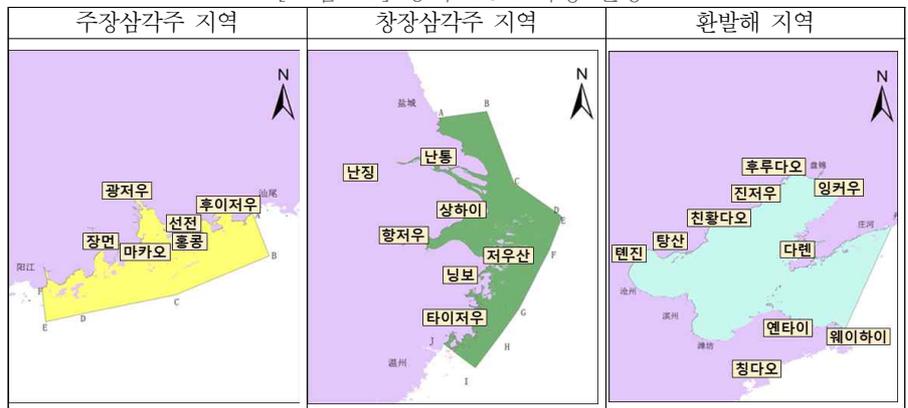
일곱 번째 문항은 “최근 친환경항만 발전의 중점은 어디에 있다고 생각하십니까?”이다. 선택지는 A. 육상전력설비(AMP) 건설, 2020년 황함유량 규제 실시 대응, B. 항만설비의 유류에서 전기로 전환 촉진, 항만구역 탄소배출 절감, C. 항만의 화물 집산방식 최적화, 탄소배출이 높은 운송모델 감소, D. 청정 신에너지원 사용의 대대적인 증가, E. 친환경, 탄소배출 감소 기술 개발과 응용 강화, F. 기타 수단(예 : 탄소세 등)을 통한 친환경화 추진이다. 참여자의 25.4%가 ‘항만의 화물 집산방식 최적화, 탄소배출이 높은 운송모델 감소’를 선택하여, 화물운송 방식 조정이 우선되어야 한다는 견해를 보였다.

[그림 12] <문항 7> 투표 결과



이미 중국은 2020년부터 발효되는 세계해사기구(IMO)의 선박 황산화물 배출 규제(IMO 2020) 정책에 따라, 2015년 12월 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지) 수역 배출통제구역 실시 방안」을 발표하여 주요 항만구역의 배출통제구역(ECA, Emission Control Area)을 지정했으며, 2016년 3월부터 상하이항에서부터 ‘단계적’으로 적용해왔다.

[그림 13] 중국 ECA 지정 현황



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

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

나아가 2018년 「선박배출통제지역 조정방안(船舶排放控制区调整方案)」 발표, 배출규제 지리적 범위를 확대하고, 배출규제 목표를 강화하여 2020년 1월 1일부터는 IMO 규제에 맞춰, 통제지역 운행 시 선박 연료유의 황함유량 0.5% 미만, 정박기간 중 선박 연료유의 황함유량 0.1% 미만 사용을 차질없이 적용한다는 방침이다.

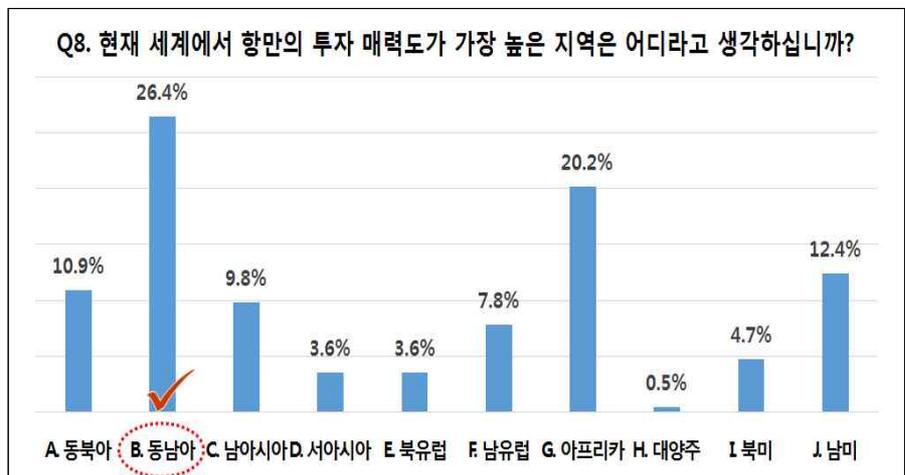
또한 운송구조 개선을 통한 오염절감에도 적극적이다. 2018년 6월, 국무원이 발표한 「푸른하늘 수호전 승리를 위한 3년 행동계획(打赢蓝天保卫战三年行动计划)」에서는 교통운수부가 중심이 되어 2020년까지 중국정부는 철도 화물 운송량을 30% 증가시키고, 특히 ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)’ 지역에서는 40%, 창장삼각주 지역은 10% 증가시킬 계획이다. 또한 2018년 연말까지 연해 주요 항만에서 석탄운송을 도로운송에서 철도나 수운으로 전환할 것을 요구했으며, 2020년 겨울 난방기 전까지 연해 주요 항만의 광석, 코크스 등 화물을 원칙적으로 철도 혹은 수운으로 전환시킬 계획이다.

육상전원공급설비(AMP, Alternative Maritime Power) 구축도 빠르게 진행되고 있다. 2017년 8월, 교통운수부가 발표한 「항만 AMP 배치 방안(港口岸电布局方案)」에서는 2020년까지 중국 전역에 AMP 전용 선석 493개(연해 선석 366개, 내하 선석 127개) 확대를 제시했다.

8 현재 항만 투자 매력도가 높은 지역은?

마지막 문항은 “현재 세계에서 항만의 투자 매력도가 가장 높은 지역은 어디라고 생각하십니까?”이다. 선택지는 A. 동북아, B. 동남아, C. 남아시아, D. 서아시아, E. 북유럽, F. 남유럽, G. 아프리카, H. 대양주(오세아니아), I. 북미, J. 남미였으며, 참여자의 26.4%가 ‘동남아’를 선택하여 가장 높았고, ‘아프리카’의 득표율도 20%를 넘었다(20.2%).

[그림 14] <문항 8> 투표 결과

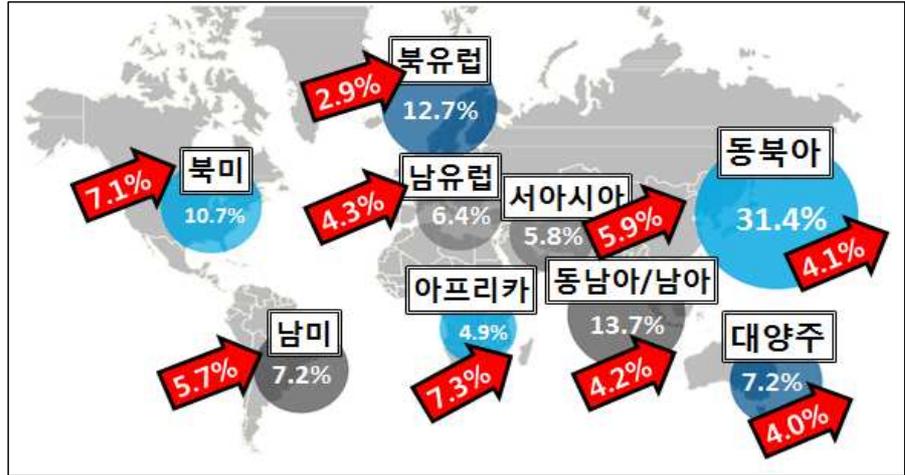


CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

아래 [그림 15]와 같이 2017년 기준으로 세계 권역별 항만의 전체 물동량 비중은 동북아 지역이 31.4%로 가장 높았으며, 다음으로는 동남아/남아시아 13.7%, 북유럽 12.7%, 북미 10.7%, 남미 7.2%, 대양주 7.2% 등의 순이었다. 또한 증가율은 아프리카가 7.3%로 가장 높았고, 북미 7.1%, 서아시아 5.9%, 남미 5.7% 등이 높았다.

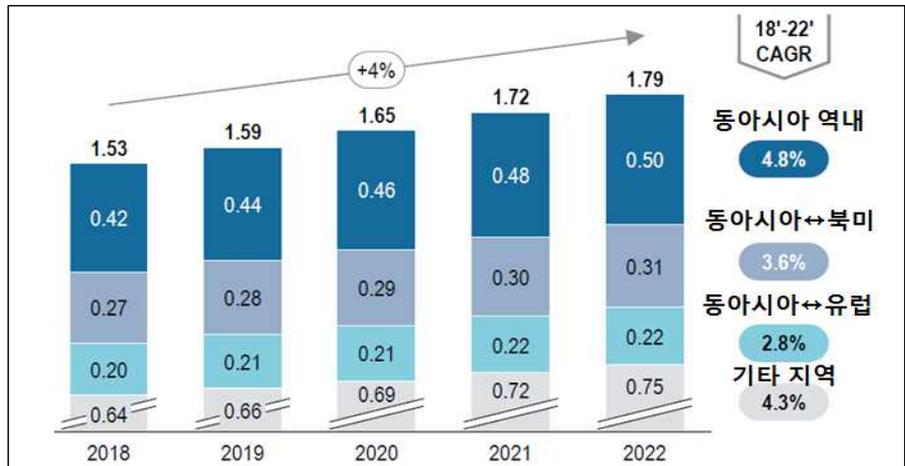
[그림 15] 세계 권역별 항만 물동량 비중 및 증가율(2017년)



출처 : 宁涛, “第五届海丝港口国际合作论坛港航热点问题投票点评”, 2019. 7. 12.

또한 Roland Berger의 분석에 따르면, 2018~2022년 세계 주요 항로별 컨테이너 해운량은 동아시아 역내(Intra Asia) 항로의 연평균증가율이 4.8%로 가장 높고, 다음으로 동아시아와 북미 간의 해운량이 3.6%로 나타났다. 세계 경제성장의 정체 속에서도 여전히 아시아 국가들의 성장률이 상대적으로 높은 추세이며, 특히 아시아 역내 국가 간의 해운량은 비교적 높은 증가율을 보일 것으로 예상되어, 여전히 동아시아를 비롯한 동남, 서남아시아 항만들의 성장 잠재력은 있을 것으로 예상된다.

[그림 16] 세계 주요 항로별 컨테이너 해운량 추이



주 : 아시아 역내는 동아시아, 남아시아를 포함하며, 서아시아지역은 불포함.
자료 : 于占福, “第五届海丝港口国际合作论坛 港航热点问题投票结果点评”, 2019.7. 12.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

9 시사점

우리나라는 지금 미·중 간 무역 갈등에 따른 경제여건 악화의 영향으로 항만물동량이 점차 감소하는 추세이고, 또 일본의 무역제재에 따른 영향으로 항만물동량은 더 위축될 상황에 놓여 있다. 더구나 IMF가 지난 7월 발표한 2019년과 2020년의 세계 경제성장률도 1%p이긴 하지만 하향 조정된바 있다.

이러한 어려운 여건 하에서 항만의 국제경력 확보와 항만운영의 안정화는 물론 항만물동량 감소에 대한 영향을 최소화하기 위해 필요한 대책을 수립해야 한다. 이에 따른 대책은 환적물동량을 늘리는 방향으로 설정되는 게 바람직해 보인다. 이는 우리나라의 수출입물동량이 경제규모와 대외무역에 따라 정해지기 때문에 더욱 그렇다. 따라서 환적물동량 확대를 위한 인센티브 제도를 면밀히 재검토하는 등 필요한 조치를 만들어내야 할 것이다.

최근 중국은 항만자원의 통합뿐만 아니라 완전자동화 터미널의 운영 등 항만의 스마트화 구축에도 투자를 확대하고 있다. 완전 자동화 터미널의 운영은 샤먼, 칭다오 및 상하이로 중심으로 순차적으로 전개되고 있고, 조만간唐山항도 개장될 예정이다. 지난해 광저우항의 난사항만구역에 대상으로 완전자동화 터미널 착공이 되었고, 여타 다른 항만들도 속속 자동화 대열에 참여할 태세를 보이고 있다.

세계적으로 4차 산업혁명으로 인한 경쟁이 치열하게 전개되는 상황에서 우리나라도 국제경쟁에서 살아남기 위해 생산성 제고와 항만운영 비용 절감 등 운영의 효율성 강화 차원에서 서둘러 항만의 완전 자동화를 도입해야 할 것이다. 이러한 시기에 정부의 적극적인 역할이 무엇보다 중요하다고 판단된다.

아울러 중국은 한 발 더 나아가 친환경항만의 발전과 해외항만 투자에도 적극 나서고 있다. 중국은 친환경항만의 정책을 위한 세부사업으로서 육상전력공급장치(AMP), LNG 병커링 부두의 건설, 주요 항만구역의 배출통제구역(ECA)의 지정 등 아주 체계적인 법규 제정, 지원제도 및 투자계획을 수립, 추진하고 있다.

우리나라도 IMO의 권고에 따라 친환경항만을 위한 제반 정책을 추진하고 있지만, 중국보다는 덜 체계적이고 추진력 또한 미약한 수준에 머물러 있는 것 같다. 범지구적 생활환경 개선에 필요한 AMP와 LNG 병커링 등의 도입은 해양수산부, 산업자원부, 기획재정부, 환경부 등의 부처와 한국전력과 같은 공기업 및 석유화학업체 등의 민간기업에서 상호 협력체계를 구축하는 일이 필요하다. 전력공급, 청정에너지 공급, 요금체계 및 지원제도 등 관련 부처의 관심과 협력이 무엇보다 필요한 사안이기 때문에 항만분야라 해서 해양수산부 단독으로 끌고 가기에는 버거운 일이라 판단된다.

그리고 중국은 2013년 ‘일대일로’ 전략 출범 이후, 수많은 해외 항만에 투자를 진행하고 있다. 이미 세계 최대 규모의 GTO인 초상국그룹의 초상국항만(China Merchants Port), COSCO취핑그룹의 CSOCO취핑항만(COSCO SHIPPING



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

Ports)을 비롯하여 중국항만공정공사(CHEC), 중국해외홀딩스그룹(COHC), 중국 전력건설그룹(Power China), 중국도로교량공정유한책임공사(CRBC) 등 에너지, 교통관련 국유회사들이 세계 곳곳의 항만에 투자운영 중에 있다¹³⁾.

현재 우리나라에서도 부산항만공사 등을 비롯하여, 해운·물류기업들이 해외 항만(터미널) 사업을 고려하고 있지만, 공기업의 경우 실제 투자를 위해서는 다양한 행정심사 절차들이 필요하고, 민간기업은 초기 투자금 확보 및 리스크에 대한 우려로 사업화되기에는 어려움이 크다. 하지만 주변국의 해외 항만 네트워크 확장 속에서 우리나라가 방관만 하고 있는 것도 대안이 될 수는 없다. 투자 리스크를 분산하기 위해 항만공사 혹은 코레일과 같은 물류관련 공기업, 공기업과 민간기업 간 컨소시엄 형태로 ‘글로벌 물류거점’ 확보의 관점에서 글로벌화 전략을 수립하고, 이를 위한 광범위한 지원정책이 필요하다. 또한 신설된 해양진흥공사의 재원을 활용하는 방안도 모색해 볼 수 있다. 이를 뒷받침하기 위해 연구소 등 관련 기관의 리서치 및 정보 지원, 컨설팅 서비스 제공, 국제협력 네트워크 등의 지원을 강화해야 할 것으로 판단된다.

김세원 전문연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

13) 중국해외홀딩스그룹(COHC)은 파키스탄 파다르항 운영권을 확보하고 개발을 진행하고 있고, 중국전력건설그룹(Power China)은 말라카 게이트웨이(Melaka Gateway) 개발에 투자협정을 체결했으며, 중국도로교량공정유한책임공사(CRBC)는 콩고 푸앵트누아르(Pointe-Noire), 적도기니의 바타(Bata)항, 중국항만공정공사(CHEC)는 수단인 수단항, 알제리의 세르셀(Cherchell)항, 모잠비크의 마푸토(Maputo)항, 기니공화국 코나크리(Conakry)항, 가나 테마(Tema)항, 나이지리아 레키항, 카메룬의 크리비(Kribi)항, 나이지리아 라고스(Lagos)항, 에리트레아 마사와항(Massawa) 등에 투자 및 개발주체로서 참여하고 있음.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 장쑤성(江苏省), '일대일로' 고품질 건설을 위해 성·시 합동발전 추진

최근, 장쑤성은 '일대일로' 교차점 건설을 품질 높게 추진하기 위해, 성급 차원에서 난징(南京), 수저우(徐州), 우시(无锡), 창저우(常州), 난통(南通), 쉬저우(徐州) 및 련윈강(连云港)의 7개 도시와 함께 새로운 조치를 내놓았다.

장쑤성은 각 지역이 '일대일로 교차점 건설에 참여하는 포지셔닝과 방향을 명시했다. 난징시는 '일대일로' 중요 접점과 연계하는 운송통로를 건설하고, '일대일로'를 향하는 해, 육, 공 중추가 되도록 노력한다.

난통시는 국제일류의 기준에 따라 통저우완(通州湾) 항만을 건설할 계획이다. 통저우완, 뤼쓰(吕四)와 양커우(洋口)를 한 항만구로 통일하게 계획하고 새로운 출해구의 일체화 발전을 촉진할 것이다.

련윈강은 영향력을 지닌 권역 발전 중심지 및 중점산업중심과 종합 교통중추로 구축하고 있다. 또한, 신유라시아 육·해 복합운송 통로의 건설을 촉진하고, 카자흐스탄 국가철도공사, COSCO SHIPPING과의 협력을 심화시키고, '휘얼귀쓰(霍尔果斯)-동먼(东门)' 특구 건설을 추진하며, 높은 기준에 따라 상하이협력기구(SCO) 물류원구의 발전을 추진할 것이다.

이와 동시에 '일대일로'를 향하는 종합교통중추를 건설하고 항만을 중심으로 하는 집소운(集疏运: 화물의 집하, 분산 및 운송) 시스템, 철도와 공도 네트워크를 긴밀하게 구축하고, 복합운송을 발전시킬 예정이다. 그리고 권역 협력의 새로운 단지를 구축하고, 국가 동·중·서부 지역 협력시범구를 중서부 지역의 가장 편리한 출해구로 건설할 계획이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 7. 17.>

2 광둥성(广东省), 현대화된 연해 경제벨트 건설 가속화

최근, 광둥성 정부는 「'1핵, 1벨트, 1구' 지역발전 신구도 구축, 전 광둥성 지역의 조화로운 발전 촉진에 관한 의견」(이하 「의견」으로 약칭)을 발표했다. 「의견」은 주장삼각주 지역, 연해 경제벨트와 북부 생태발전구로 구성된 '1핵, 1벨트, 1구' 지역발전의 새로운 구도 구축을 가속화한다고 제시했다.

「의견」에 따르면, '1벨트'는 연해경제벨트이며, 새로운 시대 광둥성 발전의 주된 구역이다. 이 구역은 주장삼각주 연해지역의 7개 시 및 동서 양쪽 지역의 7개 시를 포함한다. 동쪽은 산터우시(汕头市)를 중심으로, 서쪽은 잔장시(湛江市)를 중심으로 산차오지에(汕潮揭: 산터우(汕头)-차오저우(潮州)-지에양(揭阳) 도시군 및 잔마오양(湛茂阳: 잔장(湛江)-마오밍(茂名)-양장(阳江)) 도시구역의 발전을 추진하고, 인프라 건설과 임항산업의 구도배치를 강화하며, 동서 양쪽을 연결하고 광둥성 이외 지역과 연계하는 교통대통로를 건설한다. 또한 국제항공과 해운항로를 확대하고 타이완해협(台湾海峡) 서안경제구, 하이난(海南) 자유무역항, 베이부완(北部湾) 도시군과 연계하도록 한다. 동서 양쪽지역을 주장삼각주 연해지역과 연계하여 세계급 연해경제벨트를 구축하고, 해양생태보호를 강화하여 연해 생태학적 배리어(Ecological barrier)를 구축할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

「의견」은 현대화 연해 경제벨트의 건설을 가속화해야 한다고 제시했다. 육·해 통합 발전을 견지하고 산터우(汕头)와 잔장(湛江)의 2개 성장극을 육성하며, 산웨이(汕尾)와 양장(阳江)이 동서 양쪽지역 및 주장삼각주 지역과의 연계하는 점점 기능을 강화한다. 또한, 연해 경제벨트의 고속도로 건설을 촉진하고, 주장삼각주 도시군을 핵심으로 하고 산차오지에 도시군과 잔마오양 도시구역을 양쪽 날개로 하는 연해도시군, 산업집적 벨트와 연해관광벨트를 구축할 계획이다.

산터우에서 경영환경 종합개혁 시험사업을 전개하고 산차오지에 도시통합을 대대적으로 추진할 것이다. 잔장시가 베이부완 지역의 중심도시로서의 역할을 발휘하고, 잔마오양 도시구역의 건설을 대대적으로 추진하며, 하이난성의 자우무역항 건설과 연계하도록 한다. 그리고 연안과 도서에 대한 개발과 보호를 통합적으로 추진하고, 해양경제를 대대적으로 발전하여 해양경제발전시범구의 건설을 촉진할 것이다.

교통중추의 건설을 강화하고, 광저우항(广州港)과 선전항(深圳港)을 선두주자로 2대 세계급 중추항만을 구축하며 광둥성의 항만자원을 통합함으로써 주장삼각주 항만군을 주체로 광둥 동부와 광둥 서부를 양 날개로 하는 항만발전 구도를 형성한다. 산터우를 지역 중추항만으로 건설하고, 광둥 동부 항만군을 광둥 동부지역의 대외개방 중점 플랫폼으로 건설한다. 또한, 잔장의 지역 중추항만으로서의 기능을 강화하고, 광둥 서부 항만군을 서남지역의 주요 출해도로로 건설한다. 이와 더불어, 교통 인프라 네트워크를 보완하고 광둥 연해관광을 위한 도로건설을 추진하며, 동서 양쪽 지역 및 북부 생태발전구역의 중요 항로 건설을 촉진한다. 잔장에서 40만 톤급의 항로 건설 사업을 계획하고, 주장(珠江)-시장(西江) 황금수로의 건설을 대대적으로 추진한다.

주장삼각주 지역의 산업 고급화 발전을 추진하고, 주장삼각주 지역의 새로운 정보 기술, 고급장비 제조, 녹색 저탄소(绿色低碳), 생물의약과 신소재 등 전략적 신산업 및 디지털 경제, 해양경제의 발전을 중점으로 지지할 것이다. 그리고 중대 산업이 동서 양쪽 연해지역에서 배치되도록 추진하고, 일련의 1억 위안급 산업클러스터를 육성하여 세계급 연해산업벨트를 구축한다.

「의견」은 「웨강아오대만구(粤港澳大湾区) 발전계획 강요」를 전면적으로 이행하고, 주장삼각주 국가 자주적 혁신시범구 및 ‘광저우(广州)-선전(深圳)-홍콩-마카오’ 과학 기술 혁신 회랑의 건설을 촉진하며, 웨강아오대만구 국제 과학기술 혁신센터를 건설한다고 제시했다. 또한, 지역의 대외개방 수준을 제고하고, 외자유치의 중점 프로젝트가 동서 양쪽 연해지역과 북부 생태발전권으로 이전하도록 인도한다. 그리고 재정, 투자, 산업, 환경보호, 토지·삼림·해양 이용 및 인재육성 등에 관한 차별화된 발전정책을 실시하고, 지역의 우위조건을 충분히 발휘할 수 있게 한다. 나아가 연안 종합보호와 이용계획을 실시하고, 일련의 특색을 지닌 연안종합보호·이용시범구를 건설한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 7. 25.>

3 텐진시 시장, 숭안신구 해상진출구 구축 강조

7월 22일, 국무원 미디어 관련부서가 기자간담회를 주최하였다. 간담회에서 텐진시 위원회 부서기이자 시장인 장궈청(张国清)은 숭안신구(雄安新区)의 해상진출구는 텐진에 세워야 한다고 언급했다. 이를 통해 텐진이 적극적으로 숭안신구 건설발전의 전략적 협력협약과 산업과의 연계 전면강화, 교통연결, 개방협력, 국가급 개발구가 될 수 있도록 장려하고, 숭안신구와 특색 있는 산업원구 공동 구축, 텐진자유무역구의 제도혁신 성과를 숭안신구에 널리 적용하는 등 제반 사업을 적극적으로 추진하고 있음을 알 수 있었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

장궈칭 시장은 2018년까지 텐진시 생산총액은 1조 8,800억 위안, 일반 공공수익은 2,106억 위안, 사회전체 연구개발 경비지출은 생산총액의 2.47%의 비중을 차지하여 다년간 전국 상위권을 유지하고 있다. 또한 종합과학기술혁신수준지수는 80.75%로 16년간 전국 3위안에 들어 도시와 향촌 발전, 시민생활에 있어 탁월한 업적을 실현했다고 언급했다.

텐진은 이미 현대화된 국제항만도시를 구축했다. 현재 텐진항은 국외 180여개 국가와 지역의 500여개 항만과 연결되어 있으며, 컨테이너 항로는 세계 주요 항로를 포괄한다. 대내적으로 광활한 배후지가 있는데, 내륙 배후지에는 42개의 ‘무수항(Dry Port)’이 배치되어 있다. 징진지, 화북 및 서북지역에서 가장 빠른 해상 진출구로 항만 물동량은 5억 800만 톤에 달하고, 컨테이너물동량은 1,600만 TEU를 넘어 세계 10대 항만 중 하나로 꼽힌다.

장궈칭 시장은 텐진시가 추가적으로 계획하는 안이 있는데, 그것은 바로 텐진항만 도시 숭안신구의 물류플랫폼을 구축하는 것으로 숭안 전용화물 운송통로를 개척하고 화물 쾌속통관시스템을 구축하여 숭안신구를 위한 높은 효율과 빠른 해상진출통로를 구축하는 것이라고 언급했다.

<자료: 北京青年报, 2019. 7.24.>

4 「하이난 크루즈항만 해상노선 시범운영 실시방안」 발표

7월 17일, 하이난성 인민정부는 「하이난 크루즈항만 해상노선 시범운영 실시방안, (이하 「방안」으로)을 발표했으며, 하이난 크루즈항만 해상노선의 범위 및 관련 기업의 진입을 허가하는 관리제도를 제시했다. 「방안」에 따르면, 해상노선은 하이난 썬야(三亚), 하이커우(海口) 크루즈항만에서 출발해 승인된 수역 범위에서 항행한 후 출발항으로 다시 돌아간다. 그 기간 동안 기타 항만에는 기항하지 않는다. 또한 국적 크루즈는 운영하기 전에 중자(中资: 중국이 투자한 자본) 크루즈 운영업체는 타국적 크루즈 임대를 통해 해상노선 시범운영을 할 수 있다고 제시했다.

「방안」에서 하이난은 중자(中资)의 타국적 크루즈 혁신을 통해 썬야 크루즈 모항 건설을 가속 추진할 것이다. 그리고 하이난 크루즈 관광상품을 다양화하고 크루즈관광의 새로운 인기상품 육성을 통해 특색 있는 크루즈 관광지를 구축할 것이라고 제시했다.

또한 「방안」에서는 하이난 크루즈항만 해상 시행주체 및 노선을 더욱 세분화했다. 「방안」에 따르면, 중자(中资) 크루즈 경영자는 「국제 정기선 운송 경영 자격 등록증」을 취득하는 동시에 중자(中资) 출자 비율 51% 이상의 요구를 충족시켜야 한다. 또한 국제크루즈 운송 업무에 종사하며 크루즈 선령은 30년 이하이다. 중자(中资) 크루즈 경영자는 마음대로 경영권을 타인에게 양도해서는 안 된다. 만약에 임대하는 경우가 발생하면, 임대계약을 체결하는 날부터 크루즈는 자동으로 시범운영자격을 상실한다고 규정하고 있다.

이와 더불어, 「방안」은 여객 승선 수속을 간소화한다고 밝혔다. 「방안」은 하이커우 출입국 변경 검사소는 ‘편리화’의 원칙으로 여객 승선증명서 관리 및 검사 절차를 간소화하고, 중국 내륙 주민들은 신분증 혹은 출입국 증명서, 중국 홍콩·마카오·타이완 주민들은 중국 내륙 통행증, 외국인들은 출입국 증명서 및 크루즈 티켓 정보를 제출하여 탑승할 수 있다고 제시했다.

<자료: 中国水运报, 2019. 7. 22.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

5 산둥 항만통합 2단계 완료, 웨이하이항(威海港) 칭다오항에 지분 무상양도

산둥성의 항만통합이 중요한 한 걸음을 떼고 앞으로 나아갔다. 7월 9일 저녁, 칭다오항은 「웨이하이항그룹 100% 지분 무상양도에 대한 통지」를 발표했다. 칭다오시 국유자산감독관리위원회(국자위), 칭다오항그룹, 웨이하이시 국자위, 웨이하이항그룹은 9일 「국유재산 무상양도 협의」에 서명하고, 웨이하이시 국자위는 웨이하이항이 보유한 100%의 지분(비경영자산 및 그에 해당하는 부채 불포함)을 무상으로 칭다오항그룹에 양도하게 됐다.

이번 웨이하이항의 칭다오항으로의 자산무상양도는 산둥성 항만이 심화통합단계에 진입했음을 의미한다. 자산양도가 완성되면 산둥성 항만통합은 통합의 제2단계가 완료되는 것으로, 산둥항만투자그룹이 구축되어 성 전체가 통합된 항만발전의 새로운 단계로 나아가게 된다. 본지의 취재에 따르면, 산둥성 항만그룹 구축방안(의견수렴본)은 이미 완성되었고 의견수렴 방안에 따르면 산둥성 항만그룹 등록지는 칭다오시가 될 것이다.

공고내용에 따르면 금번 무상양도 완료 후, 칭다오항그룹은 웨이하이항의 100% 지분을 보유하게 되어 웨이하이항의 단독 주주가 된다. 웨이하이항의 주영업 업무는 컨테이너, 금속광석, 석탄 등 화물의 상하역과 관련 서비스, 물류 및 항만 부가서비스, 항만 관련서비스, 용자리스서비스, 페리운송업무 등이며, 칭다오항의 주업무는 컨테이너, 금속광석, 석탄, 원유 등 화물의 상하역과 관련서비스, 물류 및 항만 부가서비스, 항만 관련서비스, 금융서비스 등으로 웨이하이항과 칭다오항의 주업무는 어느 정도 동질경쟁 양상을 띄었다.

그러나 웨이하이항의 규모는 칭다오항과 비교하여 다소 작으며, 웨이하이항 화물처리능력은 어느 정도 제한이 있다는 것을 고려하면, 웨이하이항과 칭다오항은 주업무상의 경쟁이 어느 정도 한계가 있다. 투자자의 우려를 해소하기 위해, 칭다오항 측은 경쟁력이 있는 웨이하이항 자산과 업무를 상장플랫폼에 포함한다고 발표했다.

칭다오항과 웨이하이항의 연합의 배경에는 실은 정부의 중간 역할이 컸다. 2018년 ‘일대일로’ 슬로건과 ‘해양강성’ 지역전략이라는 두 가지의 전략이 함께 추진되며 산둥항만은 새로운 통합의 막을 열었다. 산둥성 정부의 ‘세 걸음’ 계획에 따르면, 먼저 산둥이 동잉(东营)항, 웨이팡(潍坊)항, 빈저우(滨州)항을 조속히 통합하고 발해만 항만그룹을 구축한다. 둘째, 칭다오항을 플랫폼으로 웨이하이항을 통합하여 칭다오항, 르자오항, 옌타이항, 발해만항의 4대 그룹의 구조를 형성한다. 셋째, 시의 적절하게 산둥항만투자주식회사를 구축하여 전 성 항만을 통합 발전시킨다.

2018년 3월, 산둥발해만항만그룹이 설립되어 산둥항만통합의 ‘세 걸음’ 중 첫 단계가 완성됐다. 계획 중의 두 번째 단계는 칭다오항, 웨이하이항의 상장 완료 후, 칭다오항을 플랫폼으로 웨이하이항을 통합하는 것이다. 세 번째는 산둥항만투자주식회사를 구축하여 성 전체 발전을 통합하는 것이다. 그러나 계획에 변경이 생겨 웨이하이항은 단독 상장을 포기하고 자산을 칭다오항으로 편입시켰다. 금번 웨이하이항의 칭다오항으로의 무상양도는 산둥성 항만이 심화통합단계에 접어든 것을 의미한다. 자산양도가 성공적으로 완료된 것은 산둥성 통합의 두 번째 단계가 대체적으로 완료됐다는 것을 의미한다.

본지의 취재에 따르면, 산둥성 정부의 ‘세 걸음’ 계획의 세 번째는 이미 그 조짐이 시작됐다. 산둥성 항만그룹 구축방안(의견수렴본)이 이미 완성되었고 의견수렴 후, 이 그룹은 바로 시작될 것이다. 의견수렴본 중에는 산둥성 항만그룹의 등록지는 칭다오시가 될 것으로, 칭다오항 주도의 전 성 항만자원통합이 될 것을 의미한다.

산둥성뿐만 아니라 최근 중국 11개 연해 성·시의 랴오닝, 톈진, 허베이, 산둥 등은



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

항만통합을 시작하거나 완료하여 통합이라는 큰 조류가 연해성에서 창장수역 등 내륙으로 나아가고 있다. 많은 성이 기본적으로 ‘1성 1항만’이라는 통합목표를 기본으로 성급 항만운영 플랫폼을 구축하여 기존의 ‘1도시 1항만’의 모델 아래의 건설과 악성경쟁 등 폐단을 해결하려 한다. 일부 항만은 통합과정 중 시장역량을 유입시켜 자원배치를 최적화하고 있다. 그 예로 2017년 랴오닝성 항만통합과정 중 적극적으로 초상국그룹 주도의 통합방안을 도입하여 시장화 방식으로 랴오닝항만그룹을 설립했다. 금년 하이난성 역시 코스크그룹을 유입하여 성 내의 항만자원을 통합했다.

창장증권 지역분석 담당자는 빈번한 항만통합의 본질은 항만산업능력을 정리하는 하나의 방식이라고 표현했다. 2008년 국제금융위기가 전반적으로 영향을 끼친 후 중국은 일련의 경제정책을 발표했고 항만산업 투자에 대한 부분이 증가했다. 이에 따라 2010~2015년간 항만산업은 한쪽으로는 산업능력 쾌속 확장이라는 요인, 다른 쪽으로는 화물 상하역 수요가 국내의 경제 침체의 영향에 따라 하락세를 보였다. 산업의 공급과 수요가 급격히 균형이 깨지며 지역의 수익수준은 점차 하락하고, 산업집중도 역시 하락하여 경쟁이 악화되었다. 이러한 배경 아래 항만통합은 지역항만의 협동협력력을 촉진시키고, 무분별한 산업능력의 확장을 억제하여 악성 가격경쟁을 피하는데 도움이 될 것이다.

그러나 쉬젠화(徐剑华) 상하이해사대학 교수는 항만통합의 추세는 옳은 것이나 반드시 시장화의 방식을 선택해야 한다고 했다. 예컨대 코스크그룹 혹은 초상국그룹 산하 전문적인 항만운영팀이 주도하는 방식의 단순한 정부 의존의 통합이 아닌 진정한 통합의 성공은 어려운 과제일 것이라고 언급했다.

<자료: 21世纪经济报道, 2019. 7. 16.>

6 신항만운영사 설립, 중국교통건설(中交建) 항만운영 해외플랫폼 구축 계획

7월 16일, 중국교통건설유한공사는 (이하 ‘중교건’으로 칭함) 중국항만(中国港湾), 중국도로교량(中国路桥), 수운업무 계획설계원(水规院, 이상모두 중교건의 전액출자회사)과 ZPMC(중교그룹 비전액출자 계열사)의 합자회사 설립관련 주주협의를 건의했다. 합자회사의 업무는 투자지분 활동, 해외항만규획, 해운영업 및 투자 관련, 관련 자문서비스 제공 등을 맡게 될 것이다.

공고는 합자회사는 항만영업 및 투자업무 개시와 함께 설립되고, 그 설립은 ‘중교건’의 항만운영 해외플랫폼의 구축을 촉진시킬 것이며, ‘중교건’ 전산업체인의 국제경쟁력을 향상시키고 정책의 혜택을 더욱 잘 활용하여 ‘중교건’의 수익성을 향상시킬 것이라고 언급했다.

주주협약에 따르면, 합자회사 등록자본은 2억 달러(약 13억 7,600만 위안)로 그중 중국항만, 전화중공(ZPMC), 중국도로교량 및 수운업무 계획설계원은 각각 1억 200만 달러, 7,600만 달러, 2천만 달러, 200만 달러(각각 7억 200만 위안, 5억 2,300만 위안, 4억 8,200만 위안, 1,400만 위안에 해당)를 출자하게 될 것이며, 합자회사 등록자본의 51%, 38%, 10%, 1%를 차지한다.

합자회사 설립 후 ‘중교건’은 간접적으로 합자회사의 62% 지분을 보유하게 된다. 이에 따라 합자회사는 ‘중교건’의 계열사가 될 것이며 그 재무보고는 ‘중교건’그룹의 재무실적에 포함될 것이다.

‘중교건’은 2005년 설립되었는데 중국항만과 중국도로교량그룹의 합병으로 시작됐다. 그룹은 주로 교통기초시설 건설, 기본설계, 준설 및 항만기계 제조 업무에 종사하고 있고, 현재 중국 최대의 항만건설 및 설계기업이다. 중국 선두의 도로 교량건설



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

및 설계기업이며, 중국최대, 세계 3대 준설기업이다. 그 상장 자회사 전화중공은 세계 최대의 컨테이너 기중기 제조업체이다.

금번 합자회사의 설립은 ‘중교건’이 항만기초건설 서비스업체에서 항만운영업체로의 점진적 전환을 의미한다고 판단된다. 최근 해운·항만 영역 전산업체인의 통합발전은 이미 산업의 큰 추세로 중국의 오랜 항만운영기업 코스코해운·항만 모기업 코스코 그룹은 금년 이미 전화중공 및 Singamas 컨테이너(胜狮货柜) 지분을 인수하였고, 2월 머스크는 미국의 유명한 관세사법인 Vandegrift를 인수했고, CMA·CGM 역시 스위스 화물대리사 Ceva 로지스틱스의 핵심주주로 등극했다. 이처럼 향후 해운업 중 각 영역의 교차융합은 더욱 심화될 것이다.

이 밖에 ‘일대일로’ 슬로건 아래 최근 중국 각 대형항만 및 항만운영사는 모두 적극적으로 해외항만투자에 참여하고 있다. 초상국항만을 보더라도 6대주 18개 국가, 41개 항만을 운영하고 있다. ‘중교건’은 금번 해외항만운영에 참여하여 중국항만의 ‘부강’에서 ‘해외진출’이라는 새로운 전환에 도움이 될 것이다.

<자료: 港口圈, 2019. 7. 17.>

7 상하이에서 창장삼각주 해운혁신발전연맹 설립

7월 11일, ‘창장삼각주 해운일체화 발전 포럼’에서 창장삼각주 해운혁신발전연맹(이하 ‘연맹’)을 정식 설립했다. 연맹은 국가전략을 관철하여, 지역 협조메커니즘을 구축하고, 해운·항만 연동메커니즘 발휘를 통해 창장해운항만 고품질 일체화 발전을 적극적으로 추진한다는 방침이다.

창장삼각주 항만군은 중국 항만생산에서 탁월한 위치를 차지하고 있을 뿐만 아니라 전 세계 대규모 항만에서도 선두의 자리를 차지하고 있다. 2018년 글로벌 Top 100 컨테이너항만 중에서 창장삼각주 항만이 다섯 개 자리를 차지했고, 상하이와 닝보·저우산항은 각각 1위 및 3위를 기록했다. 2018년 글로벌 항만의 총 물동량 Top 10에서 중국의 항만이 7석을 차지했으며, 창장삼각주 항만 중 닝보·저우산항, 상하이항, 쑤저우항은 각각 1위, 2위 및 7위를 기록했다.

어떻게 창장삼각주 항운의 고품질 일체화 발전을 추진할 것인가? 연맹은 4대 제안을 발표했다. 첫째, 국가전략을 관철하고, 지역혁신 발전을 추진한다. ‘일체화 발전, 녹색 발전, 솔선 발전’의 이념으로 적극적으로 내하항로 네트워크를 구축하고, 지역항만 일체화, 선박 표준화, 녹색 발전 협동화, 정보자원 공유화(共享化), 해운중심 건설 연동화(联动化)를 추진하여 창장삼각주 지역 항만도시 일체화 혁신발전을 촉진한다는 계획이다.

둘째, 지역 협력 메커니즘을 만들고, 정보공유 플랫폼을 구축한다. 창장삼각주 지역 정부 간, 정부와 업체 간 협력 메커니즘 구축을 통해 창장삼각주 해운산업 정보·정책·교류 플랫폼을 만들고 최신 해운산업, 외부 기업의 투자유치 프로젝트 및 정부 정책을 공유한다.

셋째, 해운산업의 에너지 수준을 높여 해운·항만연동 메커니즘을 발휘한다. 각 기관 간 상호 장점을 통해 단점을 보완하고, 더 많은 해운 시장요소를 창장삼각주 지역에 유치하고 해운산업시장을 확대하며, 창장삼각주 지역의 해운산업 발전의 에너지 수준을 더욱 높이는데 주력한다.

넷째, 양질의 비즈니스 환경을 조성하고 질서 정연한 시장 경쟁을 촉진한다. 각 회원기관은 공동으로 창장삼각주 해운·항만산업의 양호한 경영환경을 만들고 정부기능을 제고하여, 관련 정책을 개선하여 질서 정연한 시장경쟁 추진을 통해 해운·항만산업



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스 : 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

의 지속적인 건강한 발전을 추진한다.

소식에 따르면, 창장삼각주 해운혁신발전연맹은 상하이시 홍커우구(虹口区) 투자 촉진사무실, 장쑤타이창항관리위원회, 장쑤성 통저우완 강·해 연동개발시범구관리위원회(通州湾江海联动开发示范区管理委员会), 난징시사관빈장상무구관리위원회, 난통시교통운송국, 장자강전자통상구, 항저우시(杭州市)해운·항만관리국, 닝보시인민정부통상구사무실, 저우산시(舟山市)해운·항만관리국, 온저우시(温州市)해운·항만관리국, 자싱시(嘉兴市)해운·항만관리국, 후저우시(湖州市)해운·항만관리국, 타이저우시(台州市)해운·항만관리국, 우후시(芜湖市)해운·항만관리국, 마안산시(马鞍山市)해운·항만관리국의 15개 기관이 포함되어 있다.

<자료 : 新华财经, 2019. 7. 11.>

8 '쉐룽(雪龙) 2호' 상하이에서 인도, 하반기 제36차 남극탐사활동에 투입 예정

7월 11일, 중국이 자체적으로 건조한 첫 번째 극지과학탐사 쇄빙선·'쉐룽(雪龙) 2호'가 상하이에서 인도되었다. 이는 중국 극지탐사의 현장 수행 및 지원 능력이 새로운 돌파구를 찾았음을 의미한다. '쉐룽 2호' 극지과학탐사 쇄빙선의 건설은 자원자원부 산하의 중국극지연구센터가 주도하여 추진했다. '쉐룽 2호' 쇄빙선은 '국내외 공동 디자인, 국내건조'의 모델에 따라 진행되었으며, 핀란드 Aker Arctic Technology가 기본 디자인을 담당했고, 중국선박공업그룹 산하의 708연구소가 세부 디자인을 진행했으며, 강남조선(그룹)유한회사가 선박의 건조를 맡았다.

'쉐룽 2호'의 선박 길이는 122.5m, 폭은 22.32m이고, 설계흘수는 7.85m이며, 설계 배수량은 13,996톤이다. 항속은 12~15Kn, 항속력(续航力)은 2만 해리이고, 자체 항행 능력은 60일이다. 또한 2~3Kn의 속도로 얼음 두께 1.5m+, 적설 깊이 0.2m의 조건에서도 연속적으로 쇄빙 항행할 수 있다.

'쉐룽 2호'는 세계 항행능력을 갖추고 있고, 무제한 항행구역(无限航区, world-wide: 국제항행의 공해와 항행할 수 있는 모든 수역)의 요구를 만족할 수 있다. 이 쇄빙선은 국제 차세대 탐사선박의 기술, 기능요구와 친환경 이념을 모두 융합했다. 또한 국제 선진적인 뱃머리와 후미 양방향 쇄빙선형 설계를 채용했다. 전방위 회전 전력추진 기동과 충돌 쇄빙능력을 구비하여 제자리에서 360도 자유회전을 실현할 수 있으며, 극지구역의 20m 두께의 당해 얼음 빙맥(ice ridge)도 돌파할 수 있다.

'쉐룽 2호'는 국제 선진적인 해양조사와 관측설비를 구비하고, 과학탐사 시스템의 집성을 실현할 수 있다. 극지 빙구에서 물리해양, 해양화학과 생물다양성 조사 등의 과학탐사를 전개할 수 있어 중국 극지과학연구 전개의 중요한 기초 플랫폼이 될 것이다.

'쉐룽 2호'는 인도 후 중국 극지탐사 활동에 정식으로 합류한다. 올해 하반기에 '쉐룽 1호'와 함께 제36차 남극탐사임무를 같이 수행할 예정이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 7. 12.>

9 윈저우(温州) 해양경제발전 시범구 건설 전체방안 통과

최근, 저장성(浙江省)정부는 「닝보(宁波)·윈저우(温州) 해양경제발전 시범구 건설 전체방안」을 비준했다. 비준문에서는 해양경제발전 시범구 건설은 해양산업의 고급화 발전, 연해 도시의 높은 수준 건설, 해양생태에 대한 고표준 보장을 돋보이게 해야 한다고 명시했다. 또한 도서 생태문명 건설을 대대적으로 촉진하고 해협양안(海峡两



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

岸)의 해양경제 협력을 심화시키며 민간 경제가 해양경제에 참여하는 새로운 모델을 모색해야 한다고 제시했다.

이 전체방안은 창장삼각주 일체화 발전의 국가전략과 적극적으로 연계하고 육·해 통합, 혁신발전, 생태우선과 녹색발전의 이념을 견지해야 한다고 밝혔다. 이에 시범구를 저장성의 해양경제발전의 중요한 성장점 및 해양강성(海洋强省) 건설의 중요기능 플랫폼으로 구축하도록 한다.

2018년 11월에 국가발전개혁위원회와 자연자원부는 「해양경제발전 시범구 건설에 관한 통지」를 발표했다. 통지에서는 Ningbo와 Wenzhou의 2개 국가급 해양경제발전 시범구를 설립한다고 명시했다. 통지에서는 Ningbo 시범구는 현대 해양산업의 발전을 중점으로 추진하고 해양 고급 과학기술의 연구개발과 성과전환을 촉진하여 해양 녹색 발전과 조화로운 발전의 시범구를 빠르게 건설해야 한다고 제시했다. Wenzhou 시범구는 민영경제가 해양경제발전에 참여하는 새로운 모델을 모색하고 도서 생태문명 건설을 주요 임무로 전개해야 한다고 요구했다.

Wenzhou 시범구는 Wenzhouwan(温州湾)의 Oujiang(瓯江)구역에 위치해 있고 계획면적은 148km²이다. 시범구는 Wenzhou와 창장삼각주, 하이시(海西)구를 연결하는 특별한 지역 위치에 처해 있으므로 '1핵심구, 1발전 축, 4구역, 다(多)섬'의 공간구도를 구축할 계획이다. '1핵'은 Oujiangkou(瓯江口) 핵심구를 가리키고 '1발전 축'은 Lingkun Island(灵昆半岛) 발전 축을 가리킨다. '4구역'은 Dongtou(洞头)해양관광구, Zhuangyuan(状元)항구, Dashaomen(大沙岙)임항산업구와 Blu Industry(蓝色)신성(新城)을 포함한다. '다섬'은 계획범위 내의 관련 도서를 포함한다.



동토우(洞头区)구의 관련 기관에 따르면, 지금 이 구역은 시범구 건설의 업무 리스트를 이미 작성했고, 총 일곱 가지 방면의 70개 임무가 포함돼 있다. 향후 시범구 건설을 가속화시키고 중국 해양시범구 건설의 선두자로 될 수 있게 노력한다는 목표이다.

<자료 : 浙江新闻, 2019. 7. 16.>

10 푸젠성(福建省), '해상실크로드' 핵심구 건설 심화 추진

7월 19일, 중국 국무원 신문관공실(新闻办公室)에서 개최된 푸젠성 관련 기자회견에서 위웨이궈(于伟国) 푸젠성 서기와 탕등제(唐登杰) 푸젠성 성장은 '푸젠성의 녹색 발전 실천'에 대해 소개했다.

위웨이궈 서기에 따르면, 2016년 6월에 「국가생태문명실험구(푸젠) 실시방안」이 통과되었으며, 3년간 이 방안은 38개 중점임무를 배치했고 모두 전문방안을 제정하여



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2017년 상반기 중국 10대 컨테이너항만
- ▶ 이슈 포커스: 투표로 본 항만업계의 주요 이슈 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

실시하기 시작했다. 생태문명 제도 건설에 있어, 푸젠성은 상·하류 생태보상제도를 혁신하고 행정상의 분할을 타파하여 수역을 전체적으로 관리한다. 하류의 수익 지역이 상류 지역에 보상해 주어야 하며, 연해지역은 산간지역을 지원해 주어야 한다.

탕등계 성장은 21세기 해상실크로드 핵심구 건설 성과에 대해, 푸젠성은 ‘해상실크로드’ 핵심구로서의 독특한 우위조건을 가지고 있다고 말했다. 푸젠성의 해안선 길이는 전국 2위를 차지하여 만 톤급 항만을 건설할 수 있는 심수 해안선은 311km가 있다. 샤먼항(廈門港), 푸저우항(福州港)과싼두아오(三都澳)는 모두 천연 심수 양항(良港)이다. 푸젠성의 대외교류 역사가 오래되고 옛날부터 ‘해상실크로드’ 연선국가를 연결하는 핵심 접점이다. 취안저우(泉州)는 중국 고대 동방의 제일 큰 항만이고 해상실크로드의 기점(起点)이다.

최근 푸젠성은 실크로드 해상운송, 국제협력시범구 건설, 국제경제무역협력중점원구 및 원양어업기지 건설을 비롯한 7개 대표적 사업을 대대적으로 실시하고 있다.

‘상호연통’에 있어, 푸젠성은 해상, 육상, 공중(空中) 및 정보로 구성된 ‘사위일체(四位一體)’의 해상실크로드 대통로의 구축에 주력하고 있다. 지난해부터 실크로드 해상운송이 정식으로 시작했으며, 34개 항로와 593개 항차를 개통했다. 중유럽, 중앙아시아에 가는 국제화물정기열차의 6개 정상화 운영 노선이 형성되었으며, 유라시아의 9개 국가와 13개 도시를 통과하여 ‘해상실크로드’와 ‘육상실크로드’ 간의 빈틈없는 연계를 실현했다. 올해 초, ‘해상실크로드’ 위성 데이터 서비스 센터가 운영하기 시작하여, 26개 위성이 ‘일대일로’ 국가와 지역에게 실시간 정보 서비스를 직접 제공해 줄 수 있다. 이를 통해 인프라 건설, 해상운송 안전, 구조, 기상, 해양환경 모니터링 및 재해 예측 등을 위한 전방위적인 서비스를 제공해 줄 수 있다.

경제무역 협력에 있어, 푸젠성은 다원화 국제시장을 적극적으로 개척하고 있다. 올해 상반기에 푸젠성의 대외수출은 10%의 성장을 유지했고, 2018년에 ‘일대일로’ 국가·지역과의 무역액은 3,946억 위안에 달해 푸젠성 무역총액의 31.9%를 차지했다. 또한, 연선국가와의 생산력 협력을 더욱 확대했고, 지금까지 대외 직접투자 기업과 해외 지사가 2,594개에 달했으며, 합의된 투자액은 323억 달러에 달했다.

인문교류에 있어서 푸젠성은 ‘일대일로’ 공동 건설 국가와 지역 간 고위급 상호방문을 적극적으로 추진해왔으며 39개 국가, 108개 성·시와 우호적 관계를 수립했다. 또한, 민간 교류도 더욱 확대됐고, ‘해상실크로드’ 국제예술제, 영화제, 관광제, 남양문화제 및 세계 마조(媽祖)문화포럼 등 다양한 국제문화교류 행사를 개최했다.

다음 단계에서 푸젠성은 ‘일대일로’ 건설에 전면적으로 융합할 것이다. 21세기 해상실크로드 ‘상호연통’의 중요한 중추, 경제무역 협력의 플랫폼, 메커니즘 혁신 선행구역 및 인문교류의 중요 유대를 구축하며, ‘해상실크로드’ 핵심구 건설을 심층적으로 추진할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 7. 22.>