



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

제17-11호
 2017년 6월 9일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

2016년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량

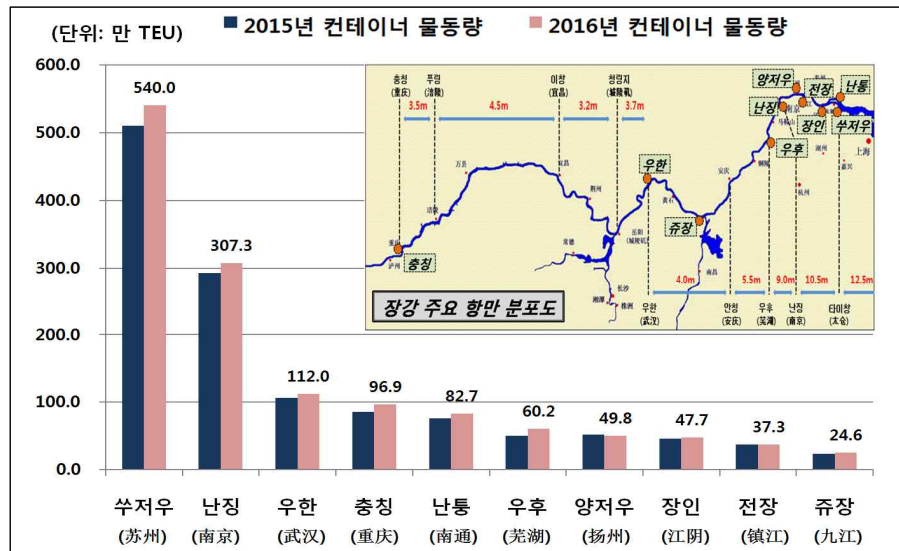
(단위: 만 TEU, %)				
No.	항만별	2015	2016	증가율
1	쑤저우	510.0	540.0	5.9
2	난징	292.3	307.3	5.2
3	우한	106.1	112.0	5.5
4	충칭	85.1	96.9	13.8
5	난통	75.9	82.7	9.0
6	우후	50.1	60.2	20.0
7	양저우	52.0	49.8	-6.1
8	장인	45.7	47.7	4.2
9	전장	37.0	37.3	0.9
10	쑤장	23.1	24.6	6.1
합계		1,277.3	1,358.5	6.4

자료: 중국항구 홈페이지

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량



자료: 中国港口(<http://www.chinaports.com/>) 홈페이지; KMI 작성

2016년 창장간선 항만의 컨테이너물동량 1,359만 TEU, 전년대비 6.4% 증가

2016년 창장간선(长江干线) 항만의 컨테이너물동량은 전년대비 6.4% 증가한 1,359만 TEU를 기록했다. 항만별로 살펴보면, 쑤저우항이 540만 TEU로 가장 많았고, 난징항 307만 TEU, 우한항 112만 TEU, 충칭항 97만 TEU 등의 순이었다. 특히 우후항과 충칭항은 각각 20%, 13.8%의 높은 증가율을 기록하는 동시에 우후항은 2015년 창장 컨테이너물동량 7위에서 6위로 부상했다.

최근 중국의 '일대일로' 정책과 창장경제벨트 전략에 따라 창장 연안 항만들을 대상으로 한 통합 사업이 적극 추진되고 있다. 항만 통합을 통해 중복 건설 및 과당 경쟁의 문제를 해결하고, 전체적인 항만 경쟁력을 제고할 수 있을 것으로 전망된다.

일례로 올해 5월, 장쑤성항만그룹유한공사(江苏省港口集团有限公司, 이하 장쑤성항만그룹)가 난징(南京)에 설립되었으며, 장쑤성 소속 난징, 렐원강(连云港), 쑤저우(苏州), 난통(南通), 전장(镇江)항 등 8개의 연강·연해 국유 항만기업들이 장쑤성항만그룹에 합병되었다. 2016년, 장쑤성 내의 항만들이 처리한 총 물동량은 24억 1천만 톤에 달했으며, 이는 동기대비 3.3% 증가한 수치이다. 항만자원 재통합으로 향후 장쑤성 항만들의 경쟁력은 더욱 강화될 것으로 기대된다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

구분	01-06	06-09
종합지수	806.26	841.59
일본 항로	653.60	672.37
구주 항로	1059.04	1106.56
미서부 항로	682.17	613.69
미동부 항로	860.49	838.83
한국 항로	556.25	576.30

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	06-09
종합지수	992.60	993.93
석탄	996.54	1031.62
곡물	770.59	802.58
금속광석	1030.54	901.72
정유	1239.27	1287.61
원유	1541.72	1541.72

자료: 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 중국 항만자원 통합 사례를 통해 본 향후 발전 추세

1 배경

현재 중국 경제는 이른바 '뉴노멀(new normal)' 시대로 진입함에 따라 경제, 무역 성장에 불확실한 변수들이 증가하고 있다. 또한 중국 항만들은 과거의 조방식(粗放式)¹⁾ 성장을 추진한 결과, 현재 그 부작용이 가시화되고 있다. 여기에는 많은 항만들의 배후권역이 겹치고 있고, 항만개발의 총체적인 계획이 부족하며 아울러 항만 간 과당 경쟁이 두드러지고, 항만구역 내 자원의 합리적 배치에 영향을 주어 항만수익이 줄어들고 있는 등의 다양한 문제가 포함된다.

그러나 항만 안벽자원 자체가 희소하고, 항만의 규모 및 범위의 경제효과 등으로 인해 항만산업은 일정한 자연 독점적이라는 특징 역시 지니고 있다. 따라서 각 지역 항만은 자원 통합과정에서 '정부와 시장'이라는 2가지 요소를 동시에 고려해 추진할 필요로 한다. 정책지원은 항만자원 통합을 추진하는 관건적 요소이다. 이러한 배경 하에 최근 중앙 및 각 성·시 정부는 항만자원 통합의 필요성을 점차 인식하고 개발계획에 항만자원 통합 및 항만일체화 발전을 강조하고 있다. 이를 바탕으로 항만산업을 업그레이드 하는 등의 주요 관련 정책과 조치를 통해 항만자원 통합을 추진하고 있다([표 1 참조]).

[표 1] 중국 정부의 항만통합 관련 주요 정책

일시	구분	발표기관	주요 내용
2006. 9.	「전국 연해항만 배분 계획」	국무원	중국에서 환보하이, 창장삼각주, 동남연해, 주 장삼각주, 서남연해 등 5개 권역의 규모화, 집약화, 현대화 항만군 형성을 통해 항만자원 합리적 배치, 우위 보완, 협력을 강화함.
2014. 6.	「항만 혁신 업그레이드에 관한 지도 의견」	교통운수부	정부는 국유 항만기업의 혼합 소유제 경제 개혁을 지원하는 동시에 항만기업이 자본을 기반으로 M&A를 지원하고, 시장 역할을 통해 통합자원 배치를 최적화하며, 대형 항만기업은 생산경영형에서 자본운영형으로 전환됨.
2015. 8.	「전국해양 주체기능구 계획」	국무원	보하이만, 창장지역, 주장지역, 베이부원, 해협서부 및 랴오둥 반도, 장쑤성 북부지역 발전을 촉진하고, 항만통합자원을 개선하여 현대화 항만군 개념을 수립함.
2016. 6.	「수운 '13·5' 발전계획」	교통운수부	항만자원통합과 구조 개선을 추진하고, 현대물류, 항만 산업과 무역 및 종합서비스업을 발전시키고, 항만서비스 기능을 확대함. 항만계획은 국가 및 지역 산업계획과 연결하여 추진해야 함. 즉, 연해·연강 경제벨트 및 석유화학공업, 야금, 장비 등의 산업배치에서의 우위를 발휘하여, 서비스 생산력 배치를 조정하고, 산업구조 개선 및 업그레이드를 통해 임항산업 클러스터 발전을 촉진함. 또한 항만총체계획에서 '철도 강화, 도로 개선, 내하 발전'의 발전 방향을 통해 항만집산시스템 구축을 개선함.

1) 조방식(粗放式): 과도한 에너지 소모를 통한 GDP 위주의 성장방식임.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

2 주요 지역의 항만자원 통합 사례

1. 허베이성의 항만자원 통합 사례

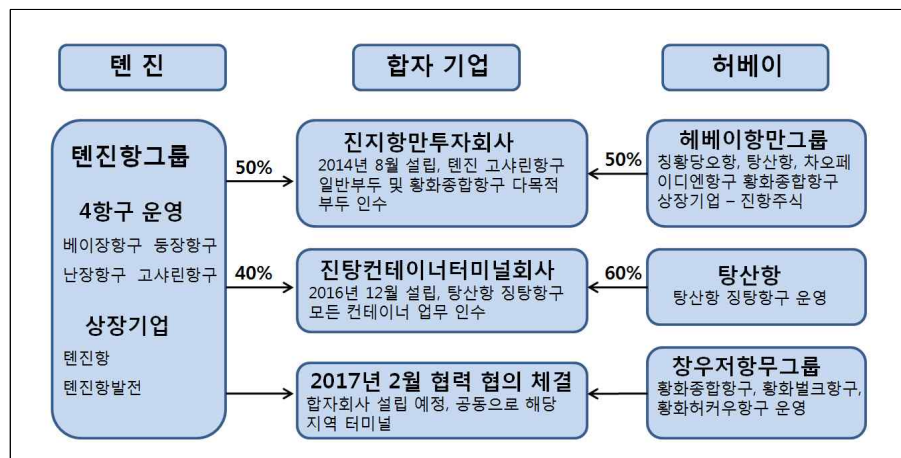
가. 추진 과정

헤이베이성 연해지역에는 칭황다오항(秦皇岛港), 탕산항(唐山港) 및 황화항(黄骅港) 등이 분포되어 있다. 하지만 오랫동안 항만자원이 총괄적으로 이용되지 못하고, 항만 간 동질화 경쟁으로 인해 심각한 내적 소모를 일으키는 등 항만배후지의 경제발전을 제약해 왔다. 이에 따라 2009년 7월, 허베이성 정부는 허베이항만그룹유한회사 설립을 통해 성(省)의 전체 항만에 대한 총괄적인 개발 및 건설을 촉진하고, 항만자원 통합을 추진하게 되었다.

2012년 중국 교통운수부는 「연해항만의 건전한 지속적인 발전 촉진에 관한 의견」을 발표했다. 환보하이(环渤海) 지역의 경우, 항만을 총괄적으로 개발하고, 건설 속도를 파악·조절하여, 과도한 조기 건설 및 분산 건설을 방지하는 조치를 시행하였다. 또한, 2014년에 텐진항그룹과 허베이항만그룹은 각각 50%를 투자하여 발해진지(渤海津冀)항만투자발전유한공사를 설립했고, 이 회사는 텐진과 허베이지역 내 항만사업에 대한 투자운영 및 관리를 책임지고 있다.

또한 2016년 12월, 텐진항그룹(天津港集团)과 탕산항그룹(唐山港集团)이 공동으로 투자하여 진탕(津唐)국제컨테이너터미널유한회사를 설립했다. 이러한 텐진항과 탕산항 간 컨테이너 자원통합 및 항로 공유 추진을 통해 2020년까지 500만 TEU의 컨테이너물동량을 달성을 목표하고 있다. 이와 더불어 최근, 허베이성 창저우(沧州) 발해신구(渤海新区)관리위원회, 텐진항그룹, 허베이항만그룹의 3개 기관·기업들은 기본협정을 체결하여 공동으로 황화항(黄骅港) 컨테이너사업 발전 추진에 합의하였다(그림 1).

[그림 1] 텐진 및 허베이 항만자본 운영도



자료: 航运交易公报, 「京津冀港口棋局大开」, 2017. 2. 28. 기반으로 KMI 중국연구센터 재정리.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 최근 5년 허베이성 주요 항만의 총물동량 추이

(억 톤)

항만별	'12	'13	'14	'15	'16
친황다오항	2.7	2.7	2.7	2.5	1.8
황화항	1.3	1.7	1.8	1.7	2.5
징탕항	1.7	2.0	2.2	2.3	2.7
차오페이디엔항	1.9	2.5	2.9	2.6	2.5
합계	7.6	8.9	9.5	9.1	9.4

자료: 중국항구 통계 자료

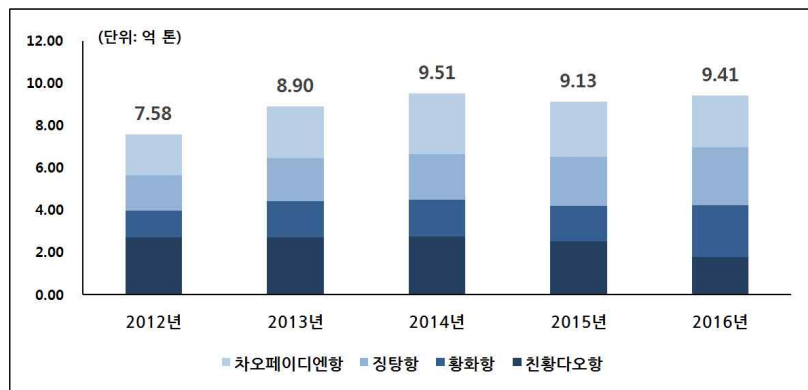
전기 단계의 통합과정에서 허베이성 항만은 기업 자본을 주(主)로 하고, 정부 협조를 부(副)로 하는 통합모델을 시행하였지만, 행정자원의 통합은 이루어지지 않았다. 이로 인해 지역 내 항만통합 구조는 부실하고, 내부 경쟁이 심각한 것으로 나타났다.

최근 몇 년 동안, 중국 중앙정부의 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 일체화 전략 추진에 따라 정부가 주도적인 역할을 발휘하여 톈진항, 탕산항, 황화항 및 친황다오항 4개 항만의 차별화 발전 및 상호 보완을 골자로 하는 항만 포지션 전략을 수립하였다. 이에 따라 톈진항은 주로 컨테이너운송 및 보관업무에 주력하고, 허베이성 각 주요 항만들은 주로 광석, 석탄 및 석유제품 등의 업무 위주로 사업을 전개할 것으로 전망된다.

나. 통합 효과

2010~2016년 허베이성 ‘네 개 항만’²⁾의 물동량은 지속적인 성장세를 보여 왔으며, 2016년에는 9억 4,100만 톤을 기록했다. 이와 같이 허베이성의 항만은 자원 통합에 따라 물동량이 점차 증가하는 추세이다. 특히, 헤베이 항만그룹 산하인 친황다오항, 차오페이디엔항, 황화항의 물동량 처리실적은 전체 성 물동량의 40%를 차지했다(그림 2).

[그림 2] 최근 5년 허베이성 주요 항만의 총물동량 추이



자료: 중국항구 통계 자료, KMI 작성

한편, 항만의 구조조정이 합리적으로 추진되면서, 허베이성 항만들은 ‘석탄화물 주도형(一煤独大)³⁾’ 국면에서 벗어나 사업 다각화를 꾀하고 있다. 허베이성 항만자원 통합 이후, 허베이성의 컨테이너부두 하역능력은 ‘11·5’ 말의 30만 TEU에서 ‘12·5’ 말에는 350만 TEU로 11배 이상의 성장세를 보였다. 또한 2016년 허베이성 컨테이너물동량은 305만 TEU로 전년대비 20.7%의 높은 증가율을 기록했으며, 이는 사상 최초로 300만 TEU를 돌파

2) 허베이성의 4개 항만은 친황다오항(秦皇岛港), 황화항(黄骅港), 차오페이디엔항(曹妃甸港), 및 징탕항(京唐港)임.

3) 허베이성은 지속적으로 증가하는 석탄화물을 처리하기 위해 석탄부두 등 관련 시설을 위주로 확충해오고 있으며, 컨테이너 전용부두를 건설한 사례가 거의 없는 실정임.

CONTENTS

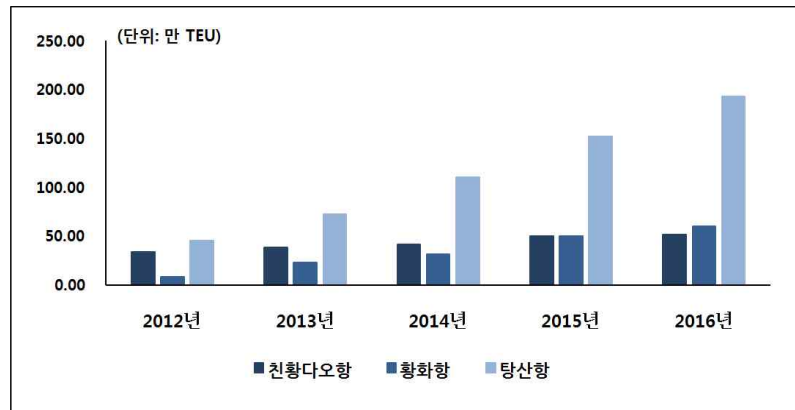
- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 최근 5년간 허베이성 주요 항만의 컨테이너물동량 처리실적 추이 (만 TEU)

항만별	'12	'13	'14	'15	'16
친황다오항	34.4	38.8	41.4	50.1	51.6
황화항	8.6	23.0	31.4	50.2	60.2
탕산항	45.4	72.7	110.9	152.3	193.2

한 것이다. 이중, 허베이성 3대 주요 항만인 탕산항, 황화항 및 친황다오항은 193만 TEU, 60만 TEU, 52만 TEU으로 각각 전년대비 27%, 19.5% 및 2.8%가 증가했다([그림 3]).

[그림 3] 최근 5년간 허베이성 주요 항만의 컨테이너물동량 처리실적 추이



주: 탕산항에는 징탕항과 차오베이덴항 처리실적이 포함되어 있음.

자료: 허베이성교통운수청 통계 자료, KMI 정리

다. 문제점

2009년 허베이성 정부는 허베이항만그룹을 설립하여 네 개의 항만자원을 통합하였지만, 제대로 된 통합운영을 정착시키지 못하고 있다. 실제로 친황다오항, 황화항, 징탕항(京唐港) 및 차오베이덴항은 각자 개별방식으로 항만을 운영하고 있고, 행정관리 차원에서 통합운영은 아직까지도 실현되지 않은 상태이다.

이를 구체적으로 살펴보면, 항만자원 분야에서 허베이성의 여러 항만은 석탄 기업을 대상으로 한 항만시설만을 위주로 투자, 건설함으로써 항만배후지의 산업에 대한 중복투자 문제가 여전히 존재하고 있다. 이에 따라, 화물 운송통로, 가격 및 회주 등의 사업영역에 대해 항만 간 과당경쟁 문제를 야기하고 있다. 아울러 항만 간 협력을 원활하게 진행하지 못하고, 항만기능을 상호 보완하기 어렵기 때문에 전면적인 항만자원 통합 실현에 방해가 되고 있는 실정이다.

2. 저장성의 항만자원 통합 사례

가. 추진 과정

2005년 12월, 저장성 정부는 Ningbo-Zhoushan항 관리위원회를 설립하기로 하였고, 2006년 1월부터 본격적으로 ‘Ningbo-Zhoushan항’이란 이름으로 쓰기 시작했다. 2015년에 2월, 교통운수부와 저장성 정부는 공동으로 「Ningbo-Zhoushan항 총체 계획(2012~2030년)」 심사 회의를 개최했다.

이 계획에 따르면, Ningbo-Zhoushan항 구조를 재조정하고, 사초(泗礁)와 뤼화산(綠華山) 2개 항구를 통합하며 마이쵸(白泉)항구를 신설하여 전체적으로 ‘1항, 4핵심, 19구역(一港, 四核, 十九区)’⁴⁾의 구도를 구축하게 되었다. 또한

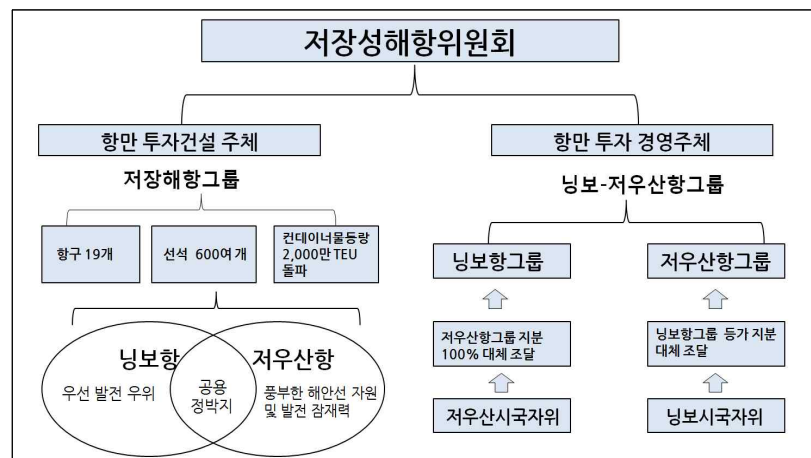
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

2015년 9월, 저장성해항투자운영그룹유한공사(浙江省海港投资运营集团有限公司)와 Ningbo-저우산항그룹(宁波舟山港集团)이 잇따라 설립된 이후, 2016년에는 Ningbo항주식유한공사가 저우산항주식유한공사를 인수하여 실질적인 통합운영을 실현했다.

이러한 성과들을 기반으로 하여 저장성해항투자운영그룹유한공사(浙江省海港投资运营集团有限公司)에서는 산하 5대 항만의 통일적인 운영을 추진했다. 자산 통합을 통해 Ningbo-저우산항그룹은 저장성해항투자운영그룹유한회사 산하 항만들의 운영 주체로서 저장성의 연해항만을 통일적으로 운영하고 있다(그림 4 참조). 이와 더불어, 2017년 4월에 발표된 「Ningbo-저우산 총체계획(2014-2030년)」에서는 각 항만들의 기능 포지션, 항만 발전 구도 및 항만의 수역·육지구역 배치 등 분야에서 계획을 수립했다. 이 계획에 따르면, Ningbo-저우산항의 2020년과 2030년 물동량은 각각 11억 7천만 톤과 14억 4천만 톤에 달할 것으로 전망된다.

[그림 4] Ningbo-저우산항 통합 모델



주: KMI 작성

나. 통합 효과

Ningbo-저우산항의 통합은 정부를 주(主)로 하고, 영영주체를 부(副)로 하는 모델로 추진되고 있다. 현재 Ningbo-저우산항 통합은 ‘이론’적인 전략에서 ‘실제’적인 운영으로 심화시키고, 항만건설 및 운영 통합을 동시에 추진하고 있다.

Ningbo-저우산항 통합 후, 항만물동량 처리실적은 대폭 증가하고 있으며, 전 세계 경제 침체 및 화물 공급원 부족 하에도 불구하고, 2016년 Ningbo-저우산항의 물동량은 세계 1위 자리를 7년 연속 유지하고 있으며, 세계 최초로 물동량 처리실적 9억 톤을 돌파했다. 현재, Ningbo-저우산항은 세계 최대 컨테이너 전용

4) 1항은 Ningbo-저우산항이고, 4핵심은 리우형(六横)·매이산(梅山)·촨산(穿山) 핵심항구, 베이룬(北仑)·징당(金塘)·다세(大榭)·잠항(岑港) 핵심항구, 바이쥔(白泉)·대산(岱山) 핵심항구, 양산(洋山)·취산(衢山) 핵심항구를 말함. 19구역은 베이룬(北仑), 양산(洋山), 리우형(六横), 취산(衢山), 촨산(穿山), 징당(金塘), 다세(大榭), 잠항(岑港), 매이산(梅山), 성쓰(嵊泗), 대산(岱山), 정하이(镇海), 바이쥔(白泉), 마오(马岙), 딩하이(定海), 스푸(石浦), 양산(象山), 융장(甬江) 및 선자먼(沈家门)의 19개 구역을 말함.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

부두 인프라, 세계 최대 철광석부두, 중국 최대의 45만 톤급 원유부두를 갖추고 있다. 이와 더불어, 닝보·저우산항은 중국 최대의 해상 원유환적항일 뿐 아니라, 화동지역 주요 석탄환적기지이다.

다. 문제점

최근 몇 년 동안, 닝보·저우산항의 물동량 처리실적은 지속적으로 성장하고 있고, 세계 1위의 자리를 고수하고 있다. 하지만 닝보·저우산항은 항만분업의 불합리화와 항만기능의 단일화뿐만 아니라 총 물동량 및 컨테이너물동량 처리실적만을 추구함으로써 항만의 종합서비스기능을 간과했다. 이에 따라 닝보·저우산항은 소프트파워 구축 분야에서는 세계 다른 선진항만의 발전 수준에 비해 한참 뒤떨어져 있는 실정이다.

또한, 닝보·저우산항, 원저우항, 자싱항 및 지방의 신설항만 간 발전 수준에 차이가 있으며, 항만구조의 불균형 문제가 심각하다. 닝보항은 주변 항만에 대한 스푼오버⁵⁾ 효과가 크지 않으며, 저우산항은 화물 종류의 구조가 단순하다. 게다가 자싱항과, 원저우항 등 항만 간 경쟁이 치열한 상황이다. 한편, 타이저우항(台州港)과 두문항(头门港)은 신설항만인 관계로 인프라 등이 상대적으로 완비되지 않은 상태이다.

3. 광시좡족자치구의 항만자원 통합 사례

가. 추진 과정

광시 베이부완(北部湾)항은 중국과 아세안을 연결하는 주요 해상관문으로 중앙정부와 광시정부는 지속적으로 베이부완항 자원 통합을 추진하고 있다. 2007년 광시좡족자치구 정부는 직속 대형 국유 독자기업인 광시 베이부완 국제항무그룹유한회사를 설립했다. 또한, 기존의 베이하이(北海)시 베이하이그룹유한회사, 친저우(钦州)시항만그룹유한회사, 팡청(防城)항무그룹유한회사 및 광시연해철도주식유한회사의 국유 재산권 자산(광시 자치구 부분)을 통합했다. 자치구 정부는 출자자로 유형자산을 직접 대체 조달하는 방식으로 베이부완그룹(광시)국제항무그룹유한회사를 설립하여, 항만 통합 작업을 본격적으로 시작했다.

2008년 초, 중앙정부가 발표한 「광시 베이부완 경제구 발전 계획」에서 광시 항만 기능을 확정하여, 광시 항만 일체화 발전을 추진하고, 광시 연해 항만군을 건설할 것을 제시했다. 또한, 2009년 교통운수부는 베이하이항, 친저우항 및 팡청항의 3개 항만을 ‘광시베이부완’이란 이름으로 통일하기로 승인했다.

같은 해 말에 국무원은 「더 나은 광시 경제사회 발전 추진에 관한 몇 가지 의견」을 발표했으며, 광시 연해항만을 중심으로 중국 서남지역 ‘원양대통로’ 건설을 더욱 강화한다고 강조했다.

5) 스푼오버는 본래 목표한 성과를 넘어 부수적인 효과를 거두는 현상임.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

2015년 10월 22일, 자치구 베이부완항만관리국이 정식으로 설립되었고, 베이하이, 친저우, 광청항 3개 시 정부는 항만행정관리직책을 광시 베이부완항만관리국으로 인계했다.

2016년 3월 30일, 광시좡족자치구 교통운수청과 베이하이 정부는 정식으로 「연해항만 관리체제 개혁 실시 기본협정」을 체결했고, 광시 연해 3개 항만도시의 관리체제 개혁 업무를 완성하였다. 즉, 베이부완 항만행정관리자원 통합작업을 전면적으로 완료했다.

나. 통합 효과

2016년 베이부완항 물동량은 2억 4백만 톤을 기록했다. 광시 베이부완항은 곡물 등 건화물의 물류거점으로서 2015년 곡물 물동량은 800만 톤 이상을 기록했다. 광청항은 1~2기 공사가 완공되면 곡물 처리능력은 2,700만 톤에 이르게 될 것이다. 동시에 광시 베이부완 국제항무그룹의 운영 범위도 지속적으로 확대되고 있어, 컨테이너, RO-RO, 곡물, 석탄, 석유제품, 벌크, 보세업무 등 다양한 항만 업무를 전개하게 될 것이다.

또한, 통합 개혁 심화에 따라 앞으로 광시 자치구는 베이부완항만 종합관리 메커니즘 구축을 통해 베이부완항만을 기반으로 하여 철도, 도로, 사업과 무역, 통상구, 세관, 검험·검역, 해사, 국경 검문, 금융보험 등의 부서 및 해당 지역 정부와 함께 베이부완 항만계획 발전에 참여하여 기능 배치, 프로젝트 개발, 정책 제정 및 통관 편리화 등의 업무를 추진한다는 계획이다.

다. 문제점

베이부완항 일체화 운영 후, 정부는 지역 내 항만의 모든 비용에 대해 일괄적으로 가격을 책정하고, 항만 간 가격 경쟁을 막고 있다. 하지만, 원가 우위의 경쟁 동력이 사라지고, 각 항만의 관리수준 및 생산 동기가 약화되면서 장기간 항만의 생산 효율성이 떨어졌다⁶⁾.

또한, 현재 베이부완항은 만 톤급 이상 선석이 46개가 있지만 대형 심수 부두 및 컨테이너부두가 부족하고, 항만의 기초 인프라를 완비되지 않았다. 아울러 현재 베이부완항의 주된 기능은 하역, 보관 및 운송의 3가지이지만 종합서비스, 물류의 전면적인 계획 및 세분화 관리운영 기능이 완비되지 않았고 해운, 항만, 물류, 통상구 및 철도 관련 부서 간의 협력이 부족하다⁷⁾.

4. 후베이성의 항만자원 통합 사례

가. 추진 과정

후베이성의 항만은 지역행정 구분의 영향을 장기간 받아오면서 성장 과정에서 어려움이 존재했다. 전체를 아우르는 계획이 부족함으로써 부두 배치가

6) 对外经济事务, <北部湾港: 我国西部最大港口一体化发展成效与问题>, 2016. 9.

7) 航运交易公报, <北部湾港的尴尬>, 2016. 6.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 최근 5년간 우한신항 총물동량
(만 톤, %)

구분	화물 물동량	증가율
2012	12482.4	8.4
2013	13237.8	6.5
2014	14800.0	11.8
2015	16300.0	10.1
2016	17359.5	6.5

■ 최근 5년간 우한신항 컨테이너물동량
(만 TEU, %)

구분	컨테이너 물동량	증가율
2012	74.5	7.1
2013	85.3	11.5
2014	100.5	17.8
2015	106.2	5.7
2016	112.0	5.4

분산되고, 기능분류가 모호하며, 기초 인프라 역시 부족했다. 기계화 수준 및 생산효율성이 낮았으며, 항만기업은 소규모의 분산된 형태로 연간 물동량은 5천 만 톤 정도에 그쳤다.

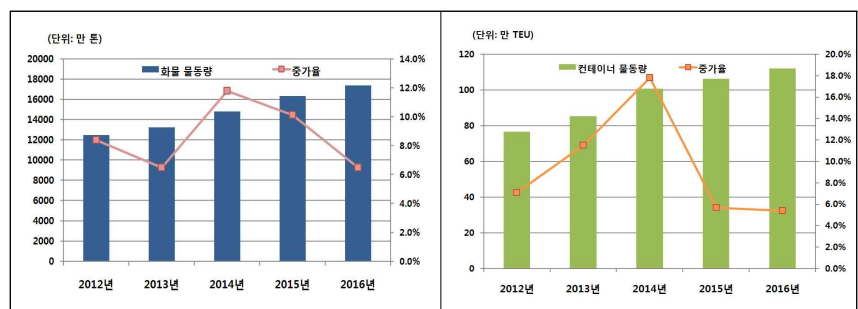
2010년, 우한신항관리위원회가 설립되었다. 이에 따라 우한(武汉), 어저우(鄂州), 황강(黄冈), 셴팅(咸宁) 4개 도시의 항만을 통합하고, 이들의 자원을 집중하기 시작하였다. 항만경영 부문에서 2015년 8월에 우한항만해운발전그룹유한회사가 설립되어 해운기업들을 인솔하게 되었고, 해운산업중심구역을 구축하여 해운시장을 최적화하고 양호한 창업환경 조성을 통해 항만·해운기업의 성장을 지원했다.

나. 통합 효과

우한신항이 조성된 이래 물동량은 빠르게 증가하여 2010년 창장 중·상류 지역의 항만 중에서 최초로 1억 톤을 처리한 항만으로 성장했다.

2014년 양뤄항(阳逻港)의 컨테이너물동량이 100만 TEU를 돌파하여 세계 내 하 컨테이너항만 중에서 선두 그룹으로 부상했다. 후베이성 전체 80% 이상의 대외무역 수출입화물이 양뤄항을 통해 환적하게 되어 창장 중·상류 지역의 거점항만으로 성장했고, 후베이성의 물류중심, 우한시의 대외 관문으로 성장했다([그림 5]).

[그림 5] 최근 5년간 우한신항 총물동량 및 컨테이너물동량 처리실적 추이



자료 : 후베이성교통운수청, KMI 작성

다. 문제점

우한신항은 해운·항만산업 발전 정책이 여전히 충분하지 못해 창장 상류 및 하류의 이웃 성과의 경쟁에서 우위를 점하지 못하고 있으며, 발전 동력이 부족하다. 주요 원인은 관련 세수우대정책 및 융통성이 부족한 점을 들 수 있다. 실제 세금감면제도는 해운, 항만, 물류 등의 기업유치에 긍정적인 역할을 할 수 있고, 세금징수의 어려움도 감소시킬 수 있다.

또한, 후베이성에는 성에서 투자한 국유해운항만기업들이 다수 존재하고 있는데, 이러한 기업들은 자체적으로 투자활동에 참여하는 동시에 국가소속이기 때문에 상호 경쟁 관계이며, 심지어 항만발전그룹과도 경쟁이 존재하고 있어 후베이성 항만자원의 합리적인 배치에 문제점으로 지목되고 있다. 정부

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

계획과 기업 전략 간의 모순도 존재한다. 기업은 자체적으로 항만을 개발하였으나 정부의 계획에 따라 항만을 이전해야 하는 상황이 발생하면 기 조성된 항만생태계를 파괴할 수 있다.

5. 푸젠성의 항만자원 통합 사례

가. 추진 과정

최근 몇 년간, 푸젠성은 지속적으로 항만자원 통합 및 업그레이드를 추진하고 있다. 2006년, 푸젠성은 먼저 샤먼완항(厦门湾港) 내부 항만의 체제개혁을 실행하였다. 이 개혁으로 샤먼완항에 속하는 장저우시(漳州市)의 3개 항구와 샤먼시의 5개 항구 합병을 통해 샤먼항을 설립했고, 샤먼시항무관리국이 샤먼항만관리국으로 변경되었다. 2010년에 샤먼항의 성장을 위해 장저우시에 속하는 구레이항구(古雷港区), 동산항구(东山港区), 윈샤오항구(云霄港区) 및 자오안항구(诏安港区)를 샤먼항과 통합하여 장저우시 항만관리국을 폐지하고, 샤먼시에서 통일적으로 관할하도록 했다.

또한, 2009년 메이저우완항(湄洲湾港) 내부 항만의 체제개혁을 실행하여, 메이저우완항에 속하는 쉐저우(泉州)시의 2개 항구와 푸톈(莆田)시의 2개 항구의 합병을 통해 푸젠성교통운수청 직속 기구인 푸젠성 메이저우완항구관리국을 설립했다. 2015년 푸톈시에 속하는 싱화항구(兴化港区)를 메이저우완항에 병합하여 메이저우완항만관리국에서 통합 관리하도록 했다. 동시에 쉐저우에서 관리하는 항만을 푸젠성 정부에서 직접 관할하도록 하고, 쉐저우항만관리국 전체를 푸젠성교통운수청에 편입했고, 쉐저우항만관리국을 설립하여 기존 항만들을 관리하도록 했다.

이와 더불어, 2011년 푸저우항(福州港)과 닝더항(宁德港)은 체제개혁을 통해 원래 양 도시의 항만을 통합하고, 푸젠성푸저우항만관리국을 설립하여 푸젠성교통운수청 직속단위로 승격하고 푸저우시, 닝더시 및 핑탄종합시범구에 속하는 모든 항만을 통일적으로 관리하도록 했다. 2014년, 원래 닝더항무국의 인력, 재무, 물품 등은 모두 푸저우항만국으로 이전하였고, 정식 통합을 완료했다.

여러 통합과정을 거쳐 푸젠성은 원래의 6개 항만구역으로부터 푸저우항, 메이저우완항, 샤먼항 및 쉐저우항(泉州港)의 4개 항만구역으로 줄어들었다. 현재 푸젠성의 연해항만의 선석 수는 492개 이다. 이중, 만 톤급 이상 선석 수는 168개, 10만 톤급 이상의 선석 수는 30개이다. 항만의 처리능력은 7억여 톤, 컨테이너 처리능력은 1,800만 TEU를 초과한다.

나. 통합 효과

샤먼항은 통합 이후 크루즈산업이 크게 발전하였는데, 특히 동산항구(东山港区)와의 병합은 보다 많은 여객부두를 확보할 수 있게 되었다. 샤먼크루즈모

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

항이 개발됨에 따라 통합이 가져오는 지역경제 우위는 샤먼의 크루즈산업 발전에 도움이 될 것이다.

또한, 샤먼항은 장저우항과 통합한 이후 과거의 동질화 경쟁에서 벗어났고 2009년의 물동량이 1억 1천만 톤에 달성하여 푸젠성 최초로 1억 톤 이상을 처리한 항만으로 성장했다. 2016년 샤먼항의 물동량은 2억 9백만 톤에 이르렀으며, 항만 규모 역시 지속적으로 확대되고 있다.

다. 문제점

푸젠성교통운수청은 주도적으로 푸젠성 항만 통합을 추진함에 따라 안벽 자원 통합계획과 부두자원의 개발이용 등 제반 사항이 통일된 관리 하에 있다. 하지만 이러한 지방정부의 주도형 자원 통합은 통합 이후의 유연성과 자본 다양성을 일부분 손상시키는 작용을 한다.

그리고 항만자원이 통합된 이후에도 관련 인프라가 노후하고, 깊은 수심의 대형부두가 부족하며 화물의 집산시스템을 완비되지 못한 실정이다. 특히 철도집산시스템이 완비되어 있지 않고, 운송 통로가 원활하지 않음으로써 항만과 배후지 간의 운송효율성이 떨어지는 문제가 여전히 존재하고 있다.

3 향후 발전 추세 및 시사점

현재 중국의 지역별 항만자원은 큰 규모 단위로 통합이 진행되었다. 환발해 지역에서 설립한 허베이항만그룹, 창장경제벨트 중의 우한신항, 창장삼각주 지역의 닝보·저우산항, 주장경제구역 내의 샤먼항 통합, 및 광시 베이부완 항만군의 형성은 북에서 남으로, 서에서 동으로 중국 항만 통합이 차츰 성숙단계에 들어섰다고 볼 수 있다. 이에 따라 무리한 항만개발 및 과당경쟁의 문제가 어느 정도 해결될 수 있고, 배후지 서비스 능력과 전체적인 항만경쟁력이 강화되었다.

한편, ‘일대일로’ 정책과 창장경제벨트 전략의 추진 배경에서 지난 5월, 장쑤성항만그룹유한공사(江苏省港口集团有限公司)가 난징(南京)에 설립되었다. 이것은 교통운수부와 장쑤성에서 추진한 장쑤성 연강·연해 항만자원 통합 및 일체화 개혁의 중대한 조치이다. 아울러, 중국 정부에서 ‘홍콩·마카오·광둥대만구(粤港澳大湾区)’ 건설계획을 제기한 이후, ‘홍콩·마카오·광둥대만구’의 항만자원 통합 또한 새로운 장이 열릴 것으로 예상된다. 사실 광둥성(广东省)은 성정부 차원에서 주강(珠江)유역의 항만자원 재통합에 대한 연구를 전개했으며 2017년 말에 통합방안이 출시될 것으로 예상된다. 이와 더불어, 랴오닝성(辽宁), 환발해(环渤海), 안후이성(安徽), 하이난성(海南) 등의 지역항만들도 잇달아 통합 사업을 추진하고 있다.

한 전문가의 분석에 따르면, 전반적인 국가전략의 차원에서 볼 때 ‘단일점 방식(单点式)’에서 지역방식(区域式)으로 전환하는 항만자원 통합은 국가전략

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장
주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합
사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

전환 추세에 부합되는 정책이다. 각 성급 차원에서 볼 때, 항만자원 통합을 거쳐 항만들 간 자본을 매개로 한 통합을 진행 할 수 있다.

그리고 각 지방 정부에서는 편익 제고를 위해 항만자산관리 플랫폼을 잇달아 설치하였으며, 지역 내 항만통합은 곧 거대한 추세로 이어질 것으로 보인다.⁸⁾ 하지만 본고에서 제시한 항만자원 통합 사례를 살펴보면, 각 지방정부 주도형 통합이 이루어지고, 지역성 항만군의 공공부두 경영권을 독점함으로써 항만의 시장경쟁 활력을 저하시키고, 서비스 품질이 떨어지며, 오히려 항만 경쟁력이 약해질 수 있다.

상술한 여러 항만자원의 통합 사례를 통해 앞으로 통합 과정에는 반드시 거시적인 입장에서 정부의 주도적인 추진이 필요하다. 또한 항만기업 측면에서 유리하도록 시장원리에 따라 운영하여야 하고, 자본을 통해 협력, M&A, 주주권치환 등의 다양한 통합방식을 채택하는 것이 바람직하다. 동시에 항만통합은 항만자체의 발전과 구역 내 항만이 조화롭게 발전하는 원칙을 견지하여야 하며 물류수요에 따라 균형적으로 발전하여야 한다. 이외, 항만기업의 통합은 소재 도시의 경제발전 전략과 발전 핵심 포인트와 결합하여 항만소재 도시의 경쟁우위를 발휘하고, 산업구조의 업그레이드를 추진하여 자원의 지속가능한 이용을 실현하여야 한다.

한편, 중국 항만자원 통합의 확대와 함께 한국의 항만정책에도 적지 않은 영향을 줄 것이다. 그러므로 한국 항만이 가지고 있는 지리적 이점과 서비스 체계의 특성을 적극 활용하고, 중국 항만과 협력 네트워크를 강화하는 동시에 항만의 경쟁력을 제고할 수 있는 방안이 무엇인지 지속적으로 검토해야 한다.

이러한 입장에서 볼 때, 향후 한국 항만의 경우 항만 간 자원 통합을 통하여 한정된 국가예산의 효율적 집행을 도모하고, 항만경쟁력을 제고시킬 수 있는 방안을 마련해야 할 것이다. 특히 정부에서는 항만기본계획 수립 시에 우선 동일권역 내 항만자원의 통합을 통해 시너지 효과를 배가시킬 수 있는 항만을 대상으로 항만통합을 실시해야 할 것이다. 항만자원의 통합은 대상항만 간 전체 시설에 대한 통합이든, 주요 시설 간 부분통합이든 항만자원의 통합을 통해 예산절감, 운영효율성 및 항만의 국제경쟁력 제고에 도움이 되는 방향으로 추진하는 것이 바람직해 보인다.

회가혜 연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

8)中国证券报, <主要区域港口正迎来整合大潮 “一省一港”正在路上>, 2017. 5. 23.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 저장성 교통운수청, <중국(저장)자유무역 시범구 건설 지원에 관한 실시의견> 발표
- 국가해양국, <칭다오 서해안 국가급 해양 공원 전체 계획> 비준
- 해양관측 관련 두 가지 관리방법 심의 통과
- 교통운수부와 광둥, 광시, 구이저우 및 윈난의 4개 성(省)정부 공동으로 <주강수운 과학적 발전 행동계획(2016-2020년)> 발표

- ‘일대일로’ 전략, 창사(长沙)신항 현대화 ‘황금항만’ 구축에 기여
- 광저우항그룹과 포산(佛山)공공투자사업주식회사 및 중산(中山)도시건설그룹 공동 난산항구 4기 건설, 연간 물동량 480만 TEU 처리 예정
- 중국 최초 본토 건조 크루즈 2023년 인도 예정
- COSCO SHIPPING, 남미지역 업무 확대 예정

해운 · 항만 · 물류

- 장쑤성(江苏) : 2030년까지 근본적인 현대화 항만체계 구축 예정
- 초상국그룹(招商局) 투자항만, 지부티 DMP (Doraleh Multipurpose Port) 정식 개항
- 주삼각 수역 선박 대기오염 배출통제구역 실시의견 발표
- 톈진항, 러시아 극동 최대 항만과 양해각서 체결
- 상하이 진화중공(振华重工), 국내 4번째 자동화 터미널 건설
- 후베이 주요 항만 컨테이너 차량 고속도로 통행료 50% 감면 실시

해양 · 수산

- 국가해양국, <해양공정 환경영향 평가 관리규정> 개정
- 남극조약 협상회의에서 ‘녹색 고찰’ 합동 결의안 통과
- 중국에서 첫 번째 영해기선 외의 해양종합관측 플랫폼 구축
- 7개 도시(칭황다오, 웨이하이, 상하이 푸둥신구, 닝보, 선전, 베이하이, 하이커우), 제2차 해양경제혁신발전 시범도시 후보지로 지정

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: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 저장성교통운수청, <중국(저장)자유무역시범구 건설 지원에 관한 실시의견> 발표

최근 저장성 교통운수청은 <중국(저장)자유무역시범구 건설 지원에 관한 실시의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 발표했다. <의견>은 총 5개 분야에서 18개 조항의 구체적인 조치가 포함되어 있다. 자유무역시범구(이하 ‘자무구’로 약칭) 기업은 저장성의 각 항만 간 서로 석유제품 공급을 추진하고, 철광석 화물 선적서류 및 거래방식을 혁신하며, 강·해직항(江海直达) 선박 건조를 촉진하는 동시에 저우산(舟山) 북쪽 통로 개발 및 집산시스템 구축을 지원하여 교통운송비용 절감 조치를 실시한다.

<의견>은 5개 분야에서 18개 조항의 구체적인 조치를 통해 중국(저장)자무구 건설을 추진한다는 방침이다.

1. 국제석유제품기지 건설 지원

석유제품 보관 및 운송 능력을 제고하는 동시에 가공업무 추진을 통해 석유제품 무역 발전을 촉진하며, 주유 서비스 수준도 향상시킨다. ‘13·5’ 기간, 저장성은 만 톤급 이상 석유선석 13개(총 선석 수 28개)를 신규 건설하고, 신규 화물 처리능력은 1억 톤(총 화물 처리능력 1.8억 톤)에 달할 것으로 예상된다.

2. 국제해사서비스기지 건설 지원

첨단 해운·항만서비스 기능을 확대하고, 국제해사서비스 환경을 개선하며, 국제해운·항만서비스 플랫폼 구축을 통해 보세구 선박부품 거래시장 발전을 촉진한다.

3. 국가광석환적기지 건설 지원

철광석의 보관 및 운송을 최적화하고, 아태지역 철광석 배송센터의 건설을 추진한다. ‘13·5’ 기간, 만 톤급 이상 철광석 2개 선석(총 14개 선석)을 신규 건설할 계획이며, 이에 따라 신규 화물 처리능력은 0.3억 톤(총 화물 처리능력 1.3억 톤) 정도 증가될 것으로 예상된다.

4. 저우산 강·해직항 서비스센터 건설 지원

강·해직항 운송 발전을 추진하고, 강·해 복합운송 정보 플랫폼 업그레이드를 통해 양산항 개발과 연계 발전을 촉진한다. 또한, 강·해직항 선대 구성을 통해 단계적으로 강·해 복합운송 정기 물류운송통로를 구축한다. 국가물류정보플랫폼의 강·해 복합운송 정보센터를 건설하고, 각 항만 간의 정보 공유를 추진한다. 이와 더불어, 저장성 해항(海港)그룹의 플랫폼 역할을 발휘하여 양산항과의 실질적인 협력 개발을 촉진한다.

5. 자무구 건설의 종합 보장능력 강화

도로·철로·수로·항공 및 물류단지 등 분야에서 종합교통집산시스템을 개선하고, 국제무역 ‘단일창구(单一窗口)’를 구축하여, 원스톱 서비스를 촉진한다. 교통 운송비를 인하하고, 선박등록비, 선박·선용시설 검사비를 면제한다. 교통 연관산업을 육성하고, 보잉사 비행기 제조 및 인도를 중심으로 한 항공산업원구 건설을 통해 저장성 항공산업 클러스터를 구축한다. 안전 생산 및 긴급상황 지도조치를 강화하고, 저장성 종합교통 긴급 지휘 체계를 기반으로 자무구 연동 긴급조치 메커니즘을 개선한다. 친환경 항만건설을 촉진하며, 저장성의 친환경 교통건설 요구에 따라, 선박 대기오염 예방·퇴치, 친환경 에너지 보급, 선박 오염물 처리 등 문제를 개선한다. 교통 관련인재 교류를 강화하고, 글로벌·복합형 인재 및 연구진을 육성한다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

2 국가해양국, <칭다오 서해안 국가급 해양공원 전체 계획> 발표

최근, <칭다오 서해안 국가급 해양공원 전체 계획(2016~2025년)>(이하 <계획>으로 약칭)이 국가해양국의 비준을 정식으로 획득했다. <계획>의 총 기간은 10년으로 단기와 장기 두 단계로 나누어 진행된다. 단기계획 기간은 2016~2020년이고, 이 단계에서는 해양생물자원에 대한 합리적인 이용, 해양공원 규범화 건설 및 해양공원 종합관리능력 제고 등을 주된 목표로 설정했다. 장기계획의 기간은 2021~2025년이며, 이 단계에서 해양공원의 뚜렷한 자원 편익(效益), 생태환경 및 경제 편익을 지닌 공원으로 조성하고, 해양공원의 지속가능한 이용가치를 향상시키는 것을 주요 목표로 설정했다.

해양공원은 해양특별보호구의 중요한 유형 중 하나이다. 2011년부터 중국의 제1차 국가급 해양공원이 설립된 이후 국가해양공원의 수량은 이미 42개에 달했으며, 칭다오에서 총 2개가 설립되어 있다. 칭다오 서해안 국가급 해양공원은 2014년 3월에 설립되었으며, 이는 칭다오시의 첫 번째 국가급 해양특별보호구이고, 공원 면적은 458.55km²이다. 이어 2016년 8월, 칭다오 자오저우완(胶州湾) 국가급 해양공원도 비준을 받아 설립되었다.

<계획>에 따르면, 2016~2020년 기간에 관리보호, 생태 모니터링 및 홍보교육 등 관련 다양한 인프라 시설 건설을 중점적으로 추진하며, 합리적이고 효율적인 관리기구를 설립하고 충분한 전문 관리인력을 확보하도록 한다. 그리고 일정의 보호관리 조치를 실시해 초보적인 관리활동을 전개한다. 단기계획 건설을 통해 아름다운 환경을 보유한 칭다오 서해안 해양공원을 구축하고 해양생태보호의 초기적인 효과를 가시화시킨다는 방침이다. 이를 기반으로 장기계획을 통해 최적화 관리와 개발 조치로 해양공원을 뚜렷한 자원·생태환경·사회·경제 편익을 지닌 공원으로 구축할 계획이다.

전체계획은 해양공원 내부의 자연환경, 자원분포 현황 및 개발·이용의 수준에 따라 관련 계획과 연계시키고, 기능에 따라 중점보호구역, 생태자원복원구역 및 적정이용(适度利用)구역 등의 세 가지 구역으로 구분했다.

중점보호구역의 면적은 약 14,763.88 헥타르로 보호구 총 면적의 32.2%를 차지하며 주요 부분은 해역이다. 이 구역은 보호관리 및 적극적인 환경자원 복원을 통해 동식물을 보호하고, 희귀 멸종위기생물, 생태 가치를 지닌 동식물, 생태시스템 및 생태 민감구역에 영향을 끼치지 말아야 한다.

생태자원복원구역의 면적은 10,992.44 헥타르로 보호구 총 면적의 23.97%를 차지한다. 이 구역은 자연회복을 중점 방향으로 하여, 인공적인 복원을 부차적인 조치로 취한다. 이 구역의 생물자원을 회복시켜서 자연생태 시스템과 생물의 다양성을 확보한다. 관련 연구결과에 따르면, 합리적인 인공 생태 정돈과 복원 조치를 통해 해양생태 및 자원을 회복시킬 수 있을 것으로 예상된다.

적정이용구역의 면적은 20,099.53 헥타르이고 보호구 총 면적의 43.83%를 차지한다. 그 중에 육지면적은 6,112.72 헥타르, 해역면적은 13,986.81 헥타르이다. 이 구역의 관련 인프라는 비교적 완전한 상황이며, 교통도 편리하기 때문에 관광업을 합리적인 범위 내에서 추진할 수 있을 것이다.

<자료 : 青岛日报, 2017. 6. 4.>

3 장쑤성(江苏) : 2030년까지 근본적인 현대화 항만체계 구축 예정

최근 장쑤성정부 사무청에서는 <장쑤성 연강연해 항만구도계획(2015~2030년)>을 발표하였다. 계획 내용에 따르면, 창장의 난징(南京)이하의 하천-해로 복합운송 항만구역, 난징지역성 항운물류센터, 렘윈강(连云港) 항만구역성 국제허브항, 쑤저우(苏州) 타이창

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

(太仓) 컨테이너 간선항만 등 ‘1구 3항(一区三港)’의 건설을 추진한다고 제기했다.

장쑤성 연강연해지역에는 총 10개의 항만이 분포되어 있는데 이중, 댜원강항, 난징항, 전장항, 쑤저우항 및 난통항은 국가의 주요 항만이고 양저우항(扬州港), 우시항(无锡港, 장인江阴), 타이저우항(泰州港), 창저우항(常州港), 옌청항(盐城港)은 지역성 중요 항만이다. 최근 몇 년 간 창장의 난징이하 12.5미터 수심 항로, 댜원강항 30만 톤급 항로, 옌청항 다평항만구역(大丰港区) 10만 톤급 항로, 난통항 양커우항만구역(洋口港区) 15만 톤급 항로 등 심수항로가 건설 되었다. 앞으로 장쑤성의 항만건설 계획은 댜원강항, 난징항, 전장항, 쑤저우항, 난통항을 주요 항만으로 하고 양저우항, 우시(장인)항, 타이저우항, 창저우항, 옌청항을 지역성 중요 항만으로 하여 분담하여 협력하고, 조화로운 발전을 단계별로 진행할 예정이라고 제시했다.

계획을 명확하게 수립함으로써 앞으로 연강 항만은 자원통합, 산업구조 조정, 최적화 발전 및 현대화 수준 발전 등의 원칙을 견지한다. 종합운송체계의 건설, 임항산업구조, 항만과 도시의 조화로운 발전에 대한 더욱 좋은 서비스를 제공하기 위하여 장쑤성에서는 난징항 룡탄 및 시바항만구역(龙潭和西坝港区), 전장항 다항항만구역(大港港区), 양저우항 양저우항만구역, 타이저우항 가오항항만구역(高港港区), 우시(장인)항 선샤항만구역(申夏港区), 창저우항 루안저우항만구역(禄安洲港区), 난통항 통하이항만구역(通海港区), 쑤저우항 타이창항만구역의 9개 중점항만구역을 발전시킬 예정이다.

연해항만구역건설은 인프라 건설을 추진하여 임항산업 규모화 구조를 이끌어가는 것을 위주로 하고 규모화, 집약화를 중점으로 발전시킨다고 제시하였다. 또한 댜원강항 댜원강항만구역, 쉬웨이항만구역(徐圩港区), 옌청항 다평항만구역, 난통항 통저우완항만구역(通州湾港区)의 4개 중점항만구역을 발전시킬 예정이다.

현재, 연강항만구역은 만 톤급 이상의 묘박지 위주로 기초적인 형태를 갖추었으며 주로 난징, 정장, 타이저우, 난통 및 쑤저우의 5개 항만에 분포되어 있다. 2030년까지 48개의 묘박지를 건설할 계획이며 총면적은 108.81km²에 달할 것으로 예상된다. 이중, 만 톤급 이상의 200개 선석, 3만 톤급 이상의 118개 선석, 5만 톤급 이상의 50개 선석, 10만 톤급 이상의 11개 선석을 건설할 것을 계획하였다.

<자료 : 新华日报, 2017. 5. 31.>

4

초상국그룹(招商局) 투자항만, 지부티 DMP (Doraleh Multipurpose Port) 정식 개항

지부티 현지시간 2017년 5월 24일, 아프리카 지부티 DMP(Doraleh Multipurpose Port) 1단계의 개항식이 지부티 수도 지부티시에서 거행되었다. 지부티 대통령 Omar Guelleh 및 정계 요인, 주 지부티 중국대사 푸화창(符华强) 및 중국의 기업대표, 소말리, 에티오피아 등 국가의 정계 요인들이 개항식에 참석하였다.

2013년 2월, 중국 초상국그룹(China Merchants Group)은 지부티항만공사와 체제개혁을 통해 해당공사의 23.5%에 달하는 지분(股份)을 인수하여 제2의 주주가 되었다. 지부티 노후항만의 포화현상을 해결하기 위하여 중국과 지부티 양국은 중국 수출입은행의 우대 대출을 이용하여 5억 8천만 달러를 투자하여 새로운 다목적 항만을 건설하였다. 2014년 8월부터 건설을 시작한 DMP(Doraleh Multipurpose Port)는 2년 반을 거쳐 지부티 서쪽 교외에 위치한 현대화 항만으로 재탄생되었다.

새롭게 건설 된 해당 항만의 연간 처리능력은 700만 톤, 컨테이너의 경우 20만 TEU에 달한다. 신항의 수심은 15.3m이고, 10만 톤급 선박이 정박할 수 있으며 상하이전화(上海振华)의 대형항만설비도 설치되어 있어 선박 작업효율이 제고되었다. 5만 톤급 양곡선박을 예로 들면, 작업효율은 기존의 1일 2,800톤에서 1만 톤으로 제고되었다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

새로운 항만건설은 선박의 작업시간을 단축시켰을 뿐만 아니라 선박이 묘박지 등의 기항시간을 단축하여 항만의 경쟁력을 제고시켰다.

이외에 초상국그룹에서 해당 항만에 투자 및 건설을 하는 과정에서 중국의 관련 경험을 도입하여 지부티 노후항만의 운영효율을 제고하게 되었고, 노후항만의 벌크화물 처리능력을 2013년의 413만 톤에서 2016년에는 650만 톤으로 제고시켰다. 2013년부터 지부티항의 납세 누계액은 3,500만 달러로 지부티 정부의 중요한 세수원이 되었다.

지부티는 아프리카의 서북쪽에 위치하여 있으며 아시아, 아프리카, 유럽시장의 중요한 연결점이고 '21세기 해상실크로드'의 중요한 절점이다. DMP(1단계)의 성공적인 개항은 중국기업들이 아프리카대륙 시장을 확장해 나가는 데 중요한 교통편의를 제공할 뿐만 아니라 지부티의 경제발전도 촉진시킬 것으로 예상된다.

<자료 : 港口圈, 2017. 5. 26.>

5 주삼각 수역 선박 대기오염 배출통제구역 실시의견 발표

최근 광둥성 교통운수청은 <광둥성 주삼각 수역 선박 배출통제구역 실시의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 발표했다.

<의견>에 따르면, 배출통제구역 내 운항, 기항, 작업 선박은 저유황 연료유를 사용해야 하며, 대기오염물 배출량은 국가 및 광둥성 배출기준을 초과하면 안 된다. 또한 항만 육상전력 건설 및 응용을 보급하고, 항만 육상전력 사용률을 제고한다.

<의견>에서는 2020년까지 주삼각 수역 선박 황산화물, 질소산화물 및 미세먼지 배출량은 2015년보다 각각 65%, 20% 및 30% 감소시키겠다는 목표를 제시했다.

또한 <의견>에서는 광둥성 주삼각 수역 선박 배출통제구역 및 광둥성 선박 배출통제구역에 대한 관련 입법 작업을 전개할 예정이며, 광둥성 선박 배출통제구역 관리조례를 제정하고, 2018년까지 관리 조례 초안을 완성하여 입법 절차에 따라 상급 기관에서 심사한다는 계획이다.

현재 선박 오염물 배출 문제가 대기 오염의 주요 문제 중의 하나로 지목되고 있다. 중국에서 대형선은 여전히 중유와 저품질 디젤유를 이용하고 있으며, 연료의 유황함량은 2.8%~3.5% 수준이며, 심지어 일부는 유황함량이 4.5%에 달했다. 게다가 많은 선박들이 효과적인 배기 처리를 하지 못하고 있다. 화난이동대학 연구 결과에 따르면, 주삼각 수역 내 운항하는 원양선박의 이산화탄소 및 질소산화물 배출량은 주삼각수역 배출총량의 15%를 차지한다. 금번 <의견> 발표를 통해 원양선박의 이산화탄소 및 질소산화물 배출량에 대한 제재 장치를 마련하게 되었다.

동시에 <의견>은 2017년 1월 1일부터 배출통제구역 내의 내하 및 강-해직항 선박에 대해 반드시 기준에 부합하는 디젤유를 이용해야 하며 아스팔트유 및 중유 사용을 금지한다고 제시했다.

<의견>에서는 2020년까지 광둥성 주요 항만 내의 90% 작업 선박, 공무 선박들이 육상전력을 사용하도록 하며, 50%의 컨테이너, RO-RO 및 크루즈 전용부두에 육상전력 시설을 갖출 것을 제시했다. 또한 2025년까지 광둥성 전 부두에서 기본적으로 육상전력 시설을 갖추고, 선박들이 이를 이용하게 한다는 방침이다.

<자료 : 南方日报, 2017. 6. 5.>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

6 텐진항, 러시아 극동 최대 항만과 양해각서 체결

텐진항(그룹)유한공사와 블라디보스토크 상업항 유한공사는 상호협력 양해각서에 서명을 했다. 양측은 중·러 무역의 빠른 발전을 기회로 하여, 두 지역 항만의 공동발전을 촉진시키고, 혁신을 통해 일대일로 건설에 적극 공헌할 수 있도록 항만 역량을 제고시킨다는 방침이다.

양해각서에 따르면, 양측은 전략적 협력파트너의 관계를 기초로 하여, 선적 및 하역 등 항만작업, Sea&Rail 복합운송 및 기초 인프라 건설 등의 분야에서 한층 더 협력을 강화할 계획이다. 시베리아철도를 이용하여 화물운송을 하고 적극적으로 양측 컨테이너업무 발전과 항만정보시스템 자원을 공유한다. 또한 화주와 선주 및 해상 운송담당사를 통해 중국과 러시아 양국 간의 컨테이너 국제해상운송 업무를 발전시키고 중·러 해상무역 발전을 공동으로 추진할 것을 약속했다.

소식에 따르면, 블라디보스토크 상업항 유한공사는 1897년에 운영이 시작된 러시아 극동지역 최대의 항만그룹 중 하나이다. 이 회사는 러시아 블라디보스토크시 금각만(金角灣)에 위치한 부동항으로서 컨테이너, 벌크화물, 차량 등의 터미널 환적 업무를 주로 하고 있으며, 시베리아철도와 연계운송 할 수 있다. 2016년의 물동량은 512만 톤을 달성했다.

텐진항은 중-몽-러 경제회랑의 동부기점이자 21세기 해상실크로드 전략적 거점으로, 러시아 각 항만 간 무역거래에 밀접히 참여하고 있으며, 2016년 컨테이너 해상운송은 전년대비 32.99%의 고속성장을 이뤘다. 이와 동시에 실크로드 경제벨트의 중요한 해상접점 교두보인 텐진항은 얼렌하오터(二连浩特)와 만저우리(满洲里)에서 러시아까지의 국경을 넘는 2개의 철도노선을 확보하고 있는 장점을 적극 활용하여, '중-몽-러' 국제운송통로를 개통하여 텐진에서 러시아 모스크바까지 정기철도 운행을 시작했다. 이로써 중국 북방지역 대 러시아 무역의 중요한 항만이 되었다.

<자료 : 天津广播网, 2017. 6. 7.>

7 국가해양국, <해양공정 환경영향 평가 관리규정> 개정

최근, 국가해양국은 <해양공정 환경영향 평가 관리규정>(이하 <관리규정>)으로 약칭을 개정하여 발표했다. 신규 <관리규정>은 해양생태문명 건설의 요구와 '放管服(放管服, 정부관리 이양, 공정한 관리 및 서비스 효율 향상)' 개혁요구를 착실하게 이행하기 위해 여러 측면에서 해양공정에 대한 환경영향 평가관리를 더욱 강화하고 개선하게 했다.

국가해양국 생태환경보호사의 관계자에 따르면, 원래의 <관리규정>은 2008년 7월부터 실시하게 됐는데, 해양공정 환경영향 평가제의 실행 및 해양공정이 해양환경에 대한 오염과 파손을 방지하는 데에 중요한 작용을 발휘해 왔다. 그러나 해양생태문명 건설의 깊이 추진 및 '放管服' 개혁의 심화에 따라 원래의 <관리규정>은 점점 제한과 문제가 생기게 되어서 보완과 문제해결이 급히 필요한 상황이다.

이번 개정은 네 가지 원칙을 준수했다. 첫째, 생태우선 원칙에 따른다. 보호우선과 정책에 대한 엄격한 이행을 더욱 강화하고 중요한 생태구역에 대한 보호 및 불합리 프로젝트에 대한 관리·통제를 가조한다. 둘째, 정부의 관리 이양과 감독·관리를 결합시킨다. 환경평가 심사 프로세스를 개선하고, 심사의 효율성을 제고하는 동시에 사중사후(事中事后) 관리감독을 더욱 강화한다. 셋째, 서비스 개선에 대해 구체적인 요구를 제시하면서 심사 과정에서 정보공개 및 대중 참여를 추진한다. 넷째, 새로 개정된 <해

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만: 2016년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스: 중국 항만자원 통합 사례를 본 향후 발전 추세
- ▶ 동향 & 뉴스

양환경보호법>, <환경보호법> 및 <환경영향 평가법> 등의 법률과 서로 연계시킨다.

또한, 이번에 개정된 내용은 거의 20개조에 이른다. 주로 심사 프로세스, 해양에 대한 생태적 이용, 허락하지 않은 상황, 질적 관리, 대중 참여 및 정보공개 등에 대해 고려하고 조정했다. 예를 들면 공정의 부지 선정 및 건설은 해양주체기능구 계획 및 해양생태 레드라인제도의 규정에 부합해야 한다. '기존의 지식수준과 기술조건에 의해 프로젝트 실시로 인해 조성 가능할 부정적인 생태환경 영향의 성질, 수준과 범위에 대해 과학적으로 판단하지 못 할 경우' 등의 여덟 가지 상황에 대해 기준을 못 한다. 또한, 보고서 품질 평가제의 수립을 제기하며 평가결과를 해양공정 환경평가 기구능력 평가 및 자질 심사의 중요한 근거로 삼는다. 그리고 대중 참여의 관련 내용도 추가로 보완하며, '단위(单位, 기관과 기업 등의 조직을 가리킴)'는 대중들이 참여의 책임 주체로 명확히 지정했다. 건설단위는 대중 참여 조사의 객관성과 진실성에 대해 보강해 주어야 하고 대중참여 자료를 조사할 수 있 있도록 보관해야 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 6. 2>

8 남극조약 협상회의에서 '녹색 고찰' 합동 결의안 통과

2017년 6월 1일, 베이징에서 개최된 제40차 남극조약 협상회의에서 중국의 주도로 호주, 칠레, 프랑스, 독일, 인도, 한국, 뉴질랜드, 노르웨이, 영국 및 미국과 함께 '녹색 고찰'에 관한 업무문서와 결의안을 제출했으며, 남극에서 '녹색고찰'을 실행하자고 제창하였다.

'녹색고찰'은 효율성, 조화 및 지속가능의 이념을 바탕으로 현대관리와 기술의 진보에 의지하여, 남극환경보호와 관련된 요구, 건의와 실천을 결합시켜서 남극 과학연구와 환경보호를 더 잘 추진할 수 있기 위한 것이다. 여러 국가가 합동 제출된 업무문서 중에 기술혁신의 예시를 들었는데, 이 예시는 여러 국가의 탐사팀의 실천에서 나온 것이다.

이번은 중국이 처음으로 주최한 남극조약 협상회의 및 남극환경보호 위원회 회의이자 중국이 처음으로 이 두 개 회의에서 주도해서 여러 성원국과 합동 결의안을 제기한 것이다. 이는 중국이 남극 국제관리에 적극적으로 참여하는 의지와 능력을 선보이는 동시에 중국이 남극조약 체계에 대한 기여를 보여주고 회의성과를 풍부하게 만들었다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 6. 2>