



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397



제16-8호

2016년 4월 27일

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

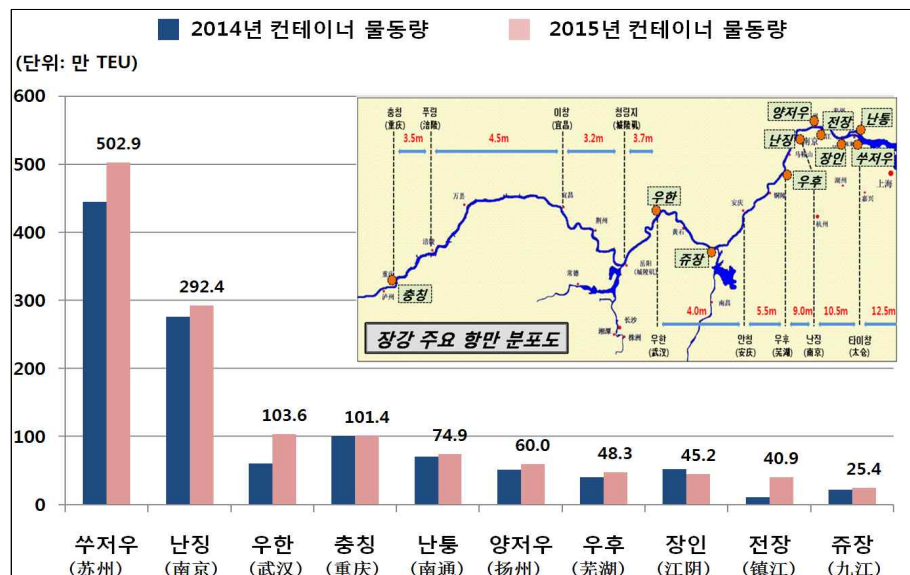
2015년 장강 주요 항만의 컨테이너 물동량

(만 TEU)

| | 항만 | 물동량 | 증가율 |
|----|-----|-------|------|
| 1 | 쑤저우 | 502.9 | 12% |
| 2 | 난징 | 292.4 | 5% |
| 3 | 우한 | 103.6 | 42% |
| 4 | 충칭 | 101.4 | - |
| 5 | 난통 | 74.9 | 5% |
| 6 | 양저우 | 60 | 14% |
| 7 | 우후 | 48.3 | 17% |
| 8 | 장인 | 45.2 | -16% |
| 9 | 전장 | 40.9 | 73% |
| 10 | 쑤장 | 25.4 | 12% |

자료: 상동

통계로 보는 중국 항만 : 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너



주: 쑤저우항은 타이창(太倉)항, 장가강(張家港)항, 창수(常熟)항으로 구성되며, 2015년 각각 370.6만 TEU, 100.5만 TEU, 31.9만 TEU 기록.

자료: 「2014-2015中国港口发展报告」; 「2015年中国港口」

2015년 장강간선 항만의 컨테이너 물동량 1,295만 TEU

2015년 장강간선(长江干线) 항만의 컨테이너 물동량은 전년대비 13% 증가한 1,295만 TEU를 기록했다. 쑤저우항이 503만 TEU로 가장 많았고, 난징항 292만 TEU, 우한항 104만 TEU, 충칭항 101만 TEU 등의 순이었다. 특히 전장항과 우한항은 각각 73%, 42%로 높은 증가율을 기록했고, 우후항도 17% 증가하여 2014년 8위에서 7위로 부상했다.

최근 몇 년간, 중국정부는 장강경제벨트 구축을 위해 관련 정책을 잇달아 발표하고 있다. 2014년 9월, 「장강경제벨트 종합입체교통망 계획(2014-2020년)」에서는 항만의 합리적 배치추진, 장수(江苏) 장강인접 항만기능 개선을 제시했다. 중국은 상하이 국제 허브 기능을 강화하여 장강삼각주경제권 일체화를 추진하고 있다. 특히 장강연선 중점건설의 컨테이너 간선항은 “승동계서(承东启西)” 역할을 수행하여 장강경제벨트의 중요한 임무를 맡고 장강삼각주 지역의 일체화 발전에 더 많은 기여를 할 것으로 전망된다.

1) 중국동부 연안의 발전된 산업적 기반을 서부로 이전하는 경제 개발 전략임.

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

Contents

▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량

▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력

▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

종명(鍾鳴) 교수
중국 수저우젠충직업기술대학



전문가 칼럼: 타이창(太倉)항 “양대일로(兩帶一路)”

발전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력

1 타이창항 소개

타이창항은 과거 류자(劉家)항이라 불린 곳으로 정화함대가 이곳에서 출항했다. 현대 항만의 모습을 갖춘 것은 1992년이다. 타이창항은 장강삼각주 핵심구역, 장강이 바다로 유입하는 해구 남쪽에 위치해 장강경제벨트와 21세기 해상실크로드의 교차점상에 있어 위치상으로 매우 중요한 곳이다. 국가에서 상하이국제항 운중심의 중요한 구성 부분으로 명확히 하고 있는 항만이자 컨테이너 간선항, 내륙 수운과 해상 복합운송 허브항으로 장수성에서 중점적으로 건설한 “장수(江蘇)대외무역 제1의 대형항만”이다. 현재 항만 전체 장강해안선은 38.8 킬로미터, 계획 항만해안선은 28.2 킬로미터로 전부 심수해안이다. (그림 1참조)

2015년, 타이창항의 컨테이너 물동량은 371만 TEU를 달성하여 전년대비 21.24% 성장을 기록했다. 총 물동량은 2억 398만 톤으로 전년대비 29.75%, 대외무역 물동량은 6,630만 톤으로 전년대비 24.07% 성장하여 장강 제1의 컨테이너, 장강 제1의 대외무역, 전국 제1의 수입목재, 장강연선 제1의 수입 철광석 항만으로의 위치를 더 한층 공고히 하였다. 2015년 말까지 타이창항은 모두 177개 항로를 운행하고 있으며, 이 가운데 대외무역 항로가 20개, 내수무역 간선이 44개, 대외무역 지선이 40개, 내수무역 지선이 73개이다. 유일하게 해항대우(海港待遇)를 받는 장강 항만으로써 타이창항은 이미 장강경제벨트 컨테이너 운송의 내륙 수운과 해상 복합허브, 내수무역 환적허브, 근해직행집결센터, 원양환적기지로 자리매김 하였다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

| | 01-08 | 04-22 |
|-----------|--------|--------|
| 종합지수 | 734.95 | 652.69 |
| 일본 항로 | 619.87 | 618.00 |
| 구주 항로 | 855.19 | 646.04 |
| 미서부 항로 | 761.60 | 685.85 |
| 미동부 항로 | 846.92 | 821.98 |
| 한국 항로 | 584.19 | 528.10 |

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

| | 01-08 | 04-22 |
|------|----------|----------|
| 종합지수 | 856.91 | 786.11 |
| 석탄 | 844.95 | 782.88 |
| 곡물 | 606.92 | 600.67 |
| 금속광석 | 833.43 | 658.93 |
| 정유 | 1,246.17 | 1,246.17 |
| 원유 | 1,541.72 | 1,541.72 |

자료 : 상하이 항운교역소.

2 타이창항과 “양대일로 (兩帶一路)”

“양대일로(兩帶一路)”는 장강경제벨트(长江经济带)와 “일대일로(一帶一路)”의 약칭으로, 본 편에서는 주로 타이창항과 “양대일로”의 관계에 대해 살펴보고자 하겠다.

1. 장강 경제벨트의 발전 및 타이창항의 승동계서(承東啟西)²⁾

장강경제벨트의 건설이 지속적으로 추진되며, 타이창항은 “승동계서”²⁾ 2014년 4월, 리커창 총리는 총칭에서 개최된 회의에서 황금수로에 기반한 장강경제벨트 건설을 통해 중국경제발전을 유지하는 중요한 지지 기반을 마련하였다. 2014년 6월, 리커창 총리는 국무원 상무회의를 주최하여 구조적인 종합교통망을 건설하여 장강경제벨트를 구축하였다. 장강경제벨트 건설은 연해와 중서부지역 간 상호협력의 새로운 국면을 의미한다. <황금수로에 기반한 장강경제벨트 발전 추진에 관한 지도 의견 (关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见)> (国发2014[39]号文국무원발 2014[39]호 문건)에서 명확히 나타났듯이, 황금수로에 기반한 장강경제벨트의 발전 추진은 중국경제의 새로운 지지대를 구축하는 것이다. <장강경제벨트 종합입체교통망 기획> (2014-2020년)에서는 항만의 합리적 배치추진, 장수(江苏) 장강인접 항만기능 개선에 대한 요구를 서술했다.

타이창항은 장강이 바다로 유입하는 해구의 중요한 대형 항만으로써 향후 장강경제벨트와 장강황금수로 운송체계 중 종합성, 국제성 허브로서 중요한 역할을 맡을 것이다. 특히 장강연선 중점건설의 컨테이너 간선항과 장수성 중점 구축의 “제1대외무역 대형 항만”으로써 타이창항은 “승동계서” 역할을 수행하여 장강경제벨트의 중요한 임무를 맡고 장강삼각주 지역의 일체화 발전에 더 많은 기여를 할 것이다.

2. 타이창항의 발전 구상

21세기 해상 실크로드의 건설은 타이창항의 근해운송 발전 가속화와 실크로드 경제벨트 건설, 혁신을 통해 “수저우-몽골(만저우리)-유럽(苏蒙欧)”, “수저우-신장-유럽” 육해상 복합물류 신모델을 발전시켜 타이창항이 “일대일로” 중대전략을 실행함에 있어 중요한 접점이 되도록 한다.

2013년 10월, 시진핑 국가주석은 아세안 국가를 방문했을 때, 중국은 아세안 국가와 같이 해양협력파트너 관계로 함께 발전하길 원하며, 21세기 해상실크로드를 공동 건설하길 희망한다고 언급했다. 18대 3중 전회 <중국공산당 중앙위원회의 전면적 개혁심화 관련 중대문제의 결정(中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定)>에서 실크로드 경제벨트, 해상실크로드 건설, 전방위 개방의 신국면 형성에 대해 강조한바 있다. 2014년 전국 양회기간, 리커창 총리는 정부업무보고 중 실크로드 경제벨트, 21세기 해상실크로드 건설 계획을 서둘러야 한다고 강조했다. 21세기 해상실크로드 건설은 전면적 개혁심화와 전

2) 동부연안의 우수한 산업적 기반을 서부로 이전하는 경제발전전략) 장강경제벨트의 주요 거점이 될 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

환 발전 가속화, 대외개방 수준제고에 도움을 줄 것이다. 2015년 3월 28일, 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부가 <실크로드 경제벨트와 21세기 해상실크로드 공공건설 추진의 전망과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)>을 공동 발표했다. 고대 해상실크로드의 기점으로서 21세기 해상실크로드 전략을 가속화 하면서 타이창항은 실크로드 연선국가간의 운송발전과 21세기 해상실크로드 건설에 역할을 다 할 것이다. 동시에 타이창항은 신 실크로드 경제벨트 건설에 더욱 적극적으로 나서 “수저우-만저우리-유럽”, “수저우-신장-유럽” 등 무역 물류 실크로드 건설에 힘써 실크로드 경제벨트와 해상실크로드를 연결하는 중요한 접점이 될 것이다.

3 타이창항의 “양대일로”에 근거한 발전전략 연구

본 편은 주로 타이창항과 “양대일로” 및 주변 원양간선 대형 항만과의 관계를 통해 발전전략에 대해 살려본 것이다.

1. 타이창항의 장강경제벨트 연계 발전전략

2015년 말까지 타이창항은 총 34개의 새로운 장강선박회사를 받아들였고, 장강연선평에서 타이창항까지 컨테이너 정기선 항로 39개를 개설하거나 증편했다. 장강(운하)지선은 72개로 증가했고 장강연선 7개 성 혹은 46개 시의 컨테이너가 집결하여 타이창항을 통해 운항하도록 추진하여 연간 환적량은 30%가 증가한 214만 TEU에 달했다.

대량화물 환적량 증가속도도 빨라졌다. 이 가운데 철광석 7,300만 톤, 석탄 3,375만 톤, 액체화공 850만 톤, 강재190만 톤으로 각각 39%、64%、18%、135%가 증가했다. 타이창항의 장강지선 수량은 장강연선평만 중 1위이다.

타이창항은 장강경제벨트 25개 중점항만 중 유일하게 해항대우를 받는 항만이다. 강과 바다가 만나는 지리적 장점을 통해 전면적으로 연강(沿江), 연해(沿海)를 연결하여 장강경제벨트 각 항만이 내륙수운과 해상 복합운송을 보다 빠르게 추진하도록 하고 있다.

1) 장강 컨테이너의 타이창항 집결 환적 추진 가속화

타이창항이 가지고 있는 강과 바다가 교차하는 지리적 강점을 이용하여 상하류 운수 네트워크를 완벽하게 연결하고 독자적인 내륙수운과 해상 복합체계를 형성하여 장강 컨테이너의 타이창항 집결 환적 추진을 가속화한다.

이 밖에, 타이창항 종합보세구를 바탕으로 국제컨테이너 집결센터를 구축하여 쑤저우와 충칭, 우한 등 장강 중상류 대외무역 화물을 유치하여 타이창항에 집결시킨다. 종합보세구 내에서 새로 적재되어 국제컨테이너 혼재화물 업무 발전을 가속화하고 컨테이너 환적효율을 제고시키며 컨테이너 운송업무 부가가치를 촉진한다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “일대일로(一帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

2) 대량상품의 내륙 해상 환적기지 추진

타이창항이 심수항로와 해항(海港)정책 등의 여러 우위요소를 충분히 발휘하여 대량화물의 내륙수운과 해상수운의 환적운송 체계를 구축해 타이창항이 대량상품의 내륙 해상 환적기지가 될 수 있도록 힘쓴다.

이 외에도, 쑤저우 각 특수감독구, 개발구, 상품교역소와의 연계를 강화하여 대량상품교역시장 건설을 추진한다. 화물의 유동이 자금, 자원, 인재의 항만 집결을 가져와 플랫폼 발전을 촉진하여 항만발전이 경제발전의 원동력이 되도록 한다.

2. 타이창항, “일대일로” 연계 발전전략

2015년, 타이창항은 대외무역 물동량은 6,630만 톤을 기록, 전년대비 24.07% 증가했다. 그 중 수입이 5,388만 톤으로 전년대비 18.06% 증가, 수출은 1,242만 톤으로 전년대비 59.30% 증가했다. 최초로 장강대외무역 제1의 대형항만으로 올라섰고 전세계 100대 항만 중 47위를 기록하고 있다.

1) 21세기 해상실크로드 연결

고대 해상실크로드의 기점으로써 21세기 해상실크로드 전략을 가속 실시함과 동시에 타이창항은 실크로드 연선 국가와의 운송발전에 더욱 힘써 21세기 해상실크로드 건설에 역할을 다 할 것이다.

이 밖에 장수성 교통청은 “지역 항구 발전 일체화 시범지역”을 계기로 전 성 연강(沿江)항만 근해 항로 통합을 가속화하여 일본, 한국 및 타이완 지역 항로를 증편하고 공고히 한다. 또한 적극적으로 동남아 항로 확장해 근해 항로가 21세기 해상실크로드 연선 근해 국가를 포괄한 전면적인 근해 허브항이 되도록 한다.

2) 실크로드 경제벨트 연결

“일대일로” 전략 실시에 따라, 타이창항은 적극적으로 신 실크로드 경제벨트 건설에 노력하고 “수저우-만저우리-유럽”, “수저우-신장-유럽” 등 무역물류의 신통로 건설에 역할을 다한다. 나아가 타이완-타이창항-“수저우-만저우리-유럽”의 철도해상복합운송의 새로운 모델을 완비하여 일본과 한국-타이창항-“수저우-만저우리-유럽” 철도해상복합운송의 신사업을 적극 발전시켜 실크로드 경제벨트와 해상실크로드의 중요한 접점이 되도록 한다.

3. 타이창항과 주변 원양간선 대형항만과의 협력발전 전략연구

1) 상하이항과 분업 협력 및 포지셔닝 발전

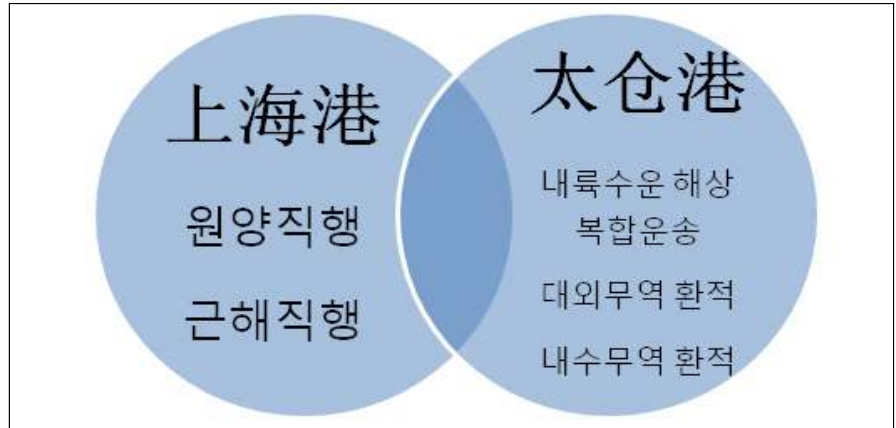
타이창항은 국가에서 상하이국제항운중심의 중요한 구성 부분으로 정의한 바 있으나 상하이항과는 동일한 배후지를 지닌 비슷한 조건의 2개 항만인 까닭에 경쟁은 필연적으로 따라올 수 밖에 없었다. 그러나 타이창항과 상하이항간의 비교우세를 정밀분석한 결과 분업협력과 포지셔닝을 통해 상하이국제항운중심의

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

공동 구축도 충분히 가능하다. 구체적으로는 그림 2에서 볼 수 있다.

[그림2] 타이창항과 상하이항의 포지셔닝 발전 표시도



타이창항은 내륙수운과 해상의 복합운송, 대외무역 환적, 내수무역 환적 기능은 강화되어 있으나 원양직행, 근해직행 기능은 약한 편이다. 반면 상하이항은 원양 직행, 근해 직행 기능은 강화되어 있으나 내륙과 해상의 복합운송, 대외무역 및 내수무역의 환적 기능은 약한 편이다.

2014년 7월, 전략적 협의가 강화됨에 따라, 타이창항과 상하이항간 매 8시간 한 차례 정기선이 양산항까지 “정해진 장소(定点), 정시(定时), 정해진 항로(定线), 정해진 항차(定航次), 정해진 가격 운임(定价)”의 5정(五定) 정기선이 운항 중이다. 장강 34개 지선의 충칭(重庆), 우한(武汉), 창사(长沙), 지우장(九江) 등 장강 중상류 지역 대외무역 컨테이너는 원래는 상하이 와이까오차오 항만구역에 집결되어 다시 양산항으로 옮겨졌는데 모두 타이창항에서 집결되어 양산항으로 옮겨지는 것으로 변경되어 타이창항의 컨테이너 집결효율이 더 높아졌다.

상하이항과 협력한 양산항의 “5정 정기선”의 성공과 함께, 상하이항의 일부 근해와 내수무역 항로를 타이창항으로 이동하도록 두 항만이 공동 합의하여 상하이항과 자본, 정보, 관리, 통관 및 자유무역구 정책 등의 협력을 통해 상하이항의 화물 집중을 어느 정도 완화시키고 타이창항이 내륙수운과 해상 환적 허브항을 구축하는데 도움을 주었다.

2) Ningbo Port and the One Body Two Wings (一体两翼), Public Development

타이창항과 Ningbo Port는 국가가 상하이국제항운중심을 위해 일체양익의 중요 항만으로 제시한 곳으로 Ningbo Port와 타이창항의 협력은 유래가 깊다. 2009년 Ningbo Port, 우한강철그룹(武钢集团, WISCO), 시노트란스 (中外运集团) 3자가 투자하여 공동 건설한 타이창우항(太仓武港) 터미널이 가동을 시작했다.

2014년 타이창항의 금속광석 물동량은 5,574만 톤을 기록했는데 주로 브라질, 페루, 오스트레일리아 등지에서 수입하여 Ningbo-저우산항에 오는 것이다. Ningbo-저우산항이 한 차례 하역을 하면 타이창항이 대형하역선 혹은 세컨드 캐

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “일대일로(一帶一路)” 발전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

리어를 맡아 다시 타이창항 우항 터미널을 통해 소형 선박으로 환적하여 장시(江西), 후베이(湖北), 후난(湖南) 등 장강 중상류 지역으로 운반하여 장강 중상류 지역 금속 제련기업에 원재료 운송서비스를 제공한다.

타이창항은 닝보항과 협력한 철광석 하역 직행운송 성공에서 더 나아가, 투자와 지분참여 등 형식을 통해 닝보항과 공동으로 컨테이너 운송 네트워크 시스템을 구축해 한층 더 타이창항으로의 집결과 영향력을 강화해 항만경제 영향권을 확장 발전시킬 것이다.

또한, 장강경제벨트와 “일대일로” 건설의 배경 아래, 타이창항과 닝보항은 해상에서 내륙수운으로 대량화물을 환적 하는 것 뿐만 아니라 장강컨테이너의 타이창항 집결 환적 후 근해직행, 원양직행 등의 협력을 가속화할 것이다. 타이창항은 장강경제벨트와 “일대일로”에 기여함에 있어 유리한 조건을 갖췄기 때문에 내륙수운과 해상 복합운송, 대외무역 환적, 내수무역 환적 기능을 끊임없이 강화하여 국제 내륙해상수운 복합허브항을 건설할 것이다. 또한 닝보항이 지역적 한계를 벗어나 장강경제벨트 배후지 화물시장을 확대하는데에도 도움이 될 것이다.

4 타이창항과 한국 항만과의 협력

본 편에서는 먼저 타이창항과 한국 항만의 협력 상황을 분석하고 향후 협력에 대해 살펴본다.

1) 타이창항과 한국 항만과의 협력 현황

타이창항과 한국 항만의 협력은 2006년 9월 15일 타이창항-부산항 항로의 개통으로 시작되었다. 당시 충칭해운(重庆海运)이 경영한 (현재 타이창해운(太仓海运)과 상하이진장(上海锦江)의 공동경영) “진만장(金满江)”호가 운항했는데 적재가능량은 332TEU(현재 “치우진(秋锦)”호가 운항 중으로 적재가능량 764TEU이다)이며, 매 주 단위로 운항했다. 2009년 타이창항은 인천 항로를 개통했고 상하이인천국제페리유한공사가 운영을 맡았다. 기항순서는 다평(大丰)-타이창-상하이-인천 순으로 주 단위 운항을 하였으나 여러 원인으로 운항을 중지한 상태이다. 2008년 1월 22일, 타이창항과 광양항은 물류협력양해각서를 체결했다. 또 타이창항과 목포항은 매 년 정기적으로 상호방문교류를 하고 있다.

타이창항과 부산항의 최근 컨테이너 물동량은 아래 표1과 같다. 수출화물은 주로 일반화공품, 반제품, 스틸와이어, 포장박스, 펄프, 완성품 제지 등이고 수입화물은 주로 부품, 화학품 등이다.

[표1] 타이창항과 부산항 컨테이너 물동량 처리실적 (단위: TEU)

| 기 간 | 물동량TEU | 수입컨테이너 | 수출컨테이너 |
|----------|--------|--------|--------|
| 2015년 1월 | 1,178 | 145 | 706 |
| 2015년 2월 | 1,447 | 343 | 639 |
| 2015년 3월 | 1,451 | 326 | 607 |

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

| | | | |
|-----------|-------|-------|-----|
| 2015년 4월 | 2,445 | 1,149 | 823 |
| 2015년 5월 | 922 | 464 | 323 |
| 2015년 6월 | 1,141 | 383 | 585 |
| 2015년 7월 | 1,964 | 514 | 833 |
| 2015년 8월 | 1,951 | 473 | 864 |
| 2015년 9월 | 2,134 | 583 | 967 |
| 2015년 10월 | 1,579 | 408 | 705 |
| 2015년 11월 | 1,099 | 362 | 418 |
| 2015년 12월 | 1,740 | 525 | 698 |
| 2016년 1월 | 1,376 | 292 | 301 |
| 2016년 2월 | 1,363 | 195 | 838 |

한편, 타이창항의 인천지역의 화주가 주류를 이루고 있는데 대부분이 화학 섬유, 제지, 스테인레스강, 반제품, 금속, 전자제품 등이다. 다만 타이창항은 현재 인천 항로 서비스가 일시적으로 없는 상황이지만, 부산항 증편과 인천항, 광양항 등 한국 항로 개통은 피할 수 없는 추세이다.

2) 타이창항과 한국 항만 협력 논의

① “양대일로”에 기초한 협력

타이창항은 장강경제벨트에 입각해 국제내륙해상복합허브항 구축에 최선을 다해 진정한 내륙수운과 해상이 만나는 허브항이 될 것이다. 중국 연해지역 제조업이 장강 중상류 지역으로 이동함에 따라 이러한 타이창항의 장점은 더욱 확대될 것이다.

타이창항은 “일대일로”와 연결하여, 장수성 교통청이 추진하는 “지역항만 발전 일체화 시범지역”을 계기로 성 전체 연해항만 근해항로의 통합을 가속화 하고 한국항로를 증편하여 주 2-3회 운항을 실현하여 결집효과를 낼 것이다. 동시에 타이창항은 신 실크로드 경제벨트 건설에 적극적으로 융합하여 “수저우-만저우리-유럽” 등 무역물류 신 통로 건설의 역할을 다하고 한국-타이창항-“수저우-만저우리-유럽” 철로 해상 복합 신 서비스를 적극적으로 발전시켜 실크로드 경제벨트와 해상실크로드의 중요한 접점으로 성장할 것이다.

② 국제전자상거래에 기초한 협력

현재 국가가 국제전자상거래 수입업무 시행지로 모두 8개 도시, Ningbo, Zhengzhou, Tianjin, Shanghai, Chongqing, Hangzhou, Guangzhou, Shenzhen 지정했다. Wuzhou 공업원구는 국제전자상거래 시행지역은 아니지만 무역다원화 시행지로 신청할 때 수출입 전자상거래 지지 내용을 담고 있어 수입 국제전자상거래 업무도 수행하고 있다. 2015년 6월 29일, Wuzhou 공업원구는 국제전자비즈니스 수출입업무 전면 개통식을 열었는데, 이는 장수성 내 유일의 보세구 창고를 이용한 모델의 전자상거래 비즈니스모델이 정식으로 운영을 시작함을 의미한다.

현재 Jumei(聚美优品 jumei.com), Sunning(苏宁云商 sunning.cn),

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

란팅지스(兰亭集势lightinthebox.com) 등 40개 전자상거래 업체가 이미 입주했다. 수저우 공업원구 국제전자상거래 업무는 본격적으로 시작됐으나 타이창항은 수저우 지역 대외무역 편리화 추진을 위해 항만의 지역적 장점과 대외무역 직항항로 등의 유리한 조건을 충분히 발휘하고, 적극적으로 국제전자상거래 물류 업무를 수행하여 국제전자상거래 업체에 순조로운 수출입 통로를 제공할 것이다.

2015년 4월 초부터 타이창항은 협력을 통해 지역과 항만의 공영발전을 원칙으로 해운과, 물류, 전자상거래 3자 자원요소를 연결시켜 쑤저우 물류중심과 국제전자상거래 지역과 항만의 연합서비스를 전개하고 있다. 취메이요우핀 화물 물류 물동량을 근거로 비용이 낮고 효율이 더 높은 물류 방안으로 취메이요우핀과 공동으로 중일 해운 국제상거래 비즈니스 물류 통로를 구축하고 있다.

2015년, 일본에서 수입되어 타이창항으로 오는 컨테이너가 쑤저우 취메이 국제전자상거래의 한국, 일본 직구업무 총량의 40%를 차지하는데, 선적항은 주로 도쿄, 요코하마, 나고야, 오사카, 고베, 하카타 등 일본의 항만이며 품목은 주로 기저귀이다.

국제전자상거래 수입업무량의 증가와 국내 소비자의 한국 의류, 화장품의 관심이 점점 높아짐에 따라, 타이창항은 한국 항로를 공고히 하고, 증편하기 위해 취메이요우핀의 전자상거래 수입 업무 수행에 만전을 기하고 있다. 또한 쑤닝원상, 란팅지스 등 이미 쑤저우 공업원 종합보세구에 입주한 국내외 유명 전자상거래 업체가 수입 비즈니스에 있어 타이창항을 선택할 수 있도록 타이창항-수저우 공업원 종합보세구내 한국 수입 브랜드 확대를 위해 국제전자상거래업무에 최선을 다할 것이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

太仓港立足“两带一路”发展战略研究
及与韩国港口合作刍议

一、太仓港

太仓港古称刘家港，是郑和七下西洋的起锚地，现代建港始于上世纪九十年代（1992年），本段主要介绍太仓港。

太仓港地处长江三角洲核心区，长江入海口南岸，位于长江经济带和21世纪海上丝绸之路交汇点，区位优势十分明显，是国家明确的上海国际航运中心重要组成部分、集装箱干线港、江海联运中转枢纽港，是江苏省重点建设的“江苏外贸第一大港”。目前全港拥有长江岸线38.8公里，规划港口岸线28.2公里，全部为深水岸线（图1太仓港腹地范围图）。

2015年，太仓港完成集装箱吞吐量370.6万标箱，同比增长21.24%；货物吞吐量20397.74万吨，同比增长29.75%；外贸货物吞吐量6629.99万吨，同比增长24.07%，长江集装箱第一大港，长江外贸第一大港，全国进口木材第一大港，长江沿线进口铁矿石第一大港地位进一步巩固。截至2015年底，太仓港共有航线177条，其中外贸线20条，内贸干线44条，外贸支线40条，内贸支线73条。

作为唯一一个享受海港待遇的长江港口，太仓港已经成为长江经济带集装箱运输的江海联运枢纽、内贸转运枢纽、近洋直达集散中心、远洋中转基地。

二、太仓港与“两带一路”

“两带一路”即长江经济带和“一带一路”的简称，本段主要分析太仓港与“两带一路”的关系。

1. 长江经济带建设深入推进，太仓港将成为“承东启西”服务长江经济带的重要支点

2014年4月，李克强总理在重庆主持召开座谈会，研究依托黄金水道建设长江经济带，为中国经济持续发展提供重要支撑；2014年6月，李克强总理主持召开国务院常务会议，布局建设综合交通走廊打造长江经济带。建设长江经济带旨在构建沿海与中西部地区相互支撑、良性互动的新格局。《关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见》（国发2014[39]号文）明确指出，要依托黄金水道推动长江经济带发展，打造中

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

国经济新支撑带。《长江经济带综合立体交通走廊规划》(2014—2020年)要求促进港口合理布局,推进江苏沿江港口功能提升。

太仓港作为长江入海口重要的大港,未来将承担起建设长江经济带和长江黄金水道运输体系中综合型、国际性枢纽的重要使命。特别是作为长江沿线重点建设的集装箱干线港和江苏省重点打造的“第一外贸大港”,太仓港要担负起“承东启西”服务长江经济带的重任,更好的服务于长江三角洲地区一体化发展。

2. 21世纪海上丝绸之路建设,推动太仓港加快发展近洋运输,丝绸之路经济带建设,推动太仓港创新发展“苏蒙欧”、“苏新欧”水公铁联运物流新模式,太仓港将成为“一带一路”重大战略实施的重要节点

2013年10月,国家主席习近平访问东盟国家时提出,中国愿同东盟国家发展好海洋合作伙伴关系,共同建设21世纪海上丝绸之路;十八届三中全会《中共中央关于全面深化改革若干重大问题的决定》强调,推进丝绸之路经济带、海上丝绸之路建设,形成全方位开放新格局;2014年全国两会期间,李克强总理在政府工作报告中提出,抓紧规划建设丝绸之路经济带、21世纪海上丝绸之路。建设21世纪海上丝绸之路,有助于全面深化改革,加快转型升级,提高对外开放水平。2015年3月28日,国家发展改革委、外交部、商务部联合发布了《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》。

作为古代海上丝路的起锚地,在21世纪海上丝绸之路战略加快实施的背景下,太仓港应进一步推动与丝路沿线国家之间的运输发展,更好服务21世纪海上丝绸之路建设。同时,太仓港应更加积极融入新丝绸之路经济带建设,高水平服务于“苏满欧”、“苏新欧”等贸易物流新通道建设,成为联系丝绸之路经济带和海上丝绸之路的关键节点。

三、太仓港立足“两带一路”发展战略研究

本段主要根据太仓港与“两带一路”以及周边远洋干线大港的关系分三部分进行发展战略研究。

1. 太仓港立足长江经济带发展战略研究

截止2015年底,太仓港已累计新引进34家长江轮船公司,开辟和加密39条长江沿线港口至太仓港集装箱班轮航线(班),长江(运河)支线增加至72条,推动了长江沿线7省(市)46个港口集装箱集并太仓港出海,全年中转量达214万标箱,增长30%;大宗货物中转量快速增长,其中铁矿石7300万吨、煤炭3375万吨、液体化工850万吨、钢材190万吨,分别增长39%、64%、18%、135%。太仓港的长江支线数量在长江沿线港口中位列首位。

作为长江经济带25个重点港口中唯一享受海港待遇的港口以及太仓港江尾海头的区位优势能够全面联系沿江、沿海,有利于促进长江经济带各港口便捷的江海联运。

1) 推动长江集装箱加速向太仓港集中中转

发挥太仓港江海交汇节点优势,健全连接上下游的运输网络,培育形成独具特色的江海河联运系统,推动长江集装箱加速向太仓港集中中转。

另外,以太仓港综保区为载体设立国际集装箱集拼中心,吸引苏州与重庆、武汉等长江中上游外贸货物集并到太仓港综保区内重新组装,推动国际集装箱拼箱业务加快发展,提高集装箱转运效率,促进集装箱运输业务增值。

2) 努力把太仓港建设成为大宗商品海进江中转基地

发挥太仓港深水航道和海港政策叠加优势,着力构建大宗商品江海河中转运输体系,努力把太仓港建设成为大宗商品海进江中转基地。

另外,加强与苏州各特殊监管区、开发区、商品交易所的联动,推进大宗商品交易市场建设,以货流带动资金、资源、人才汇集港口发展平台,提升港口对经济发展的拉动力。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 太仓港主动对接“一带一路”发展战略研究

2015年, 太仓港完成外贸货物吞吐量6629.99万吨, 同比增长24.07%, 其中进口5388.42万吨, 同比增长18.06%; 出口1241.56万吨, 同比增长59.30%。首次跃升为长江外贸第一大港, 名列全球百强港口第47位。

3) 主动对接21世纪海上丝绸之路

作为古代海上丝路的起锚地, 在21世纪海上丝绸之路战略加快实施的背景下, 太仓港应进一步推动与丝路沿线国家之间的运输发展, 更好服务21世纪海上丝绸之路建设。

另外, 充分利用江苏省交通厅推进“区域港口发展一体化试点”的契机, 加快整合全省沿江港口近洋航线, 巩固和加密至日本、韩国以及台湾地区航线, 积极拓展东南亚航线, 实现近洋航线覆盖21世纪海上丝绸之路沿线近洋国家, 全面建成近洋枢纽港。

4) 主动对接丝绸之路经济带

按照实施“一带一路”战略构想, 太仓港应更加积极融入新丝绸之路经济带建设, 高水平服务于“苏满欧”、“苏新欧”等贸易物流新通道建设, 完善台湾-太仓港-“苏满欧”海铁联运新模式, 积极发展日本和韩国-太仓港-“苏满欧”海铁联运新业务, 成为联系丝绸之路经济带和海上丝绸之路的关键节点。

3. 太仓港与周边远洋干线大港合作发展战略研究

1) 与上海港分工协作, 错位发展

国家将太仓港定位为上海国际航运中心重要组成部分, 但是拥有相同腹地、相似岸线条件的两个港口, 势必存在着竞争。但当我们仔细分析太仓港与上海港之间的比较优势后发现, 分工协作, 错位发展, 合作发展, 共同打造上海国际航运中心的战略完全是可行的, 具体如图2所示:

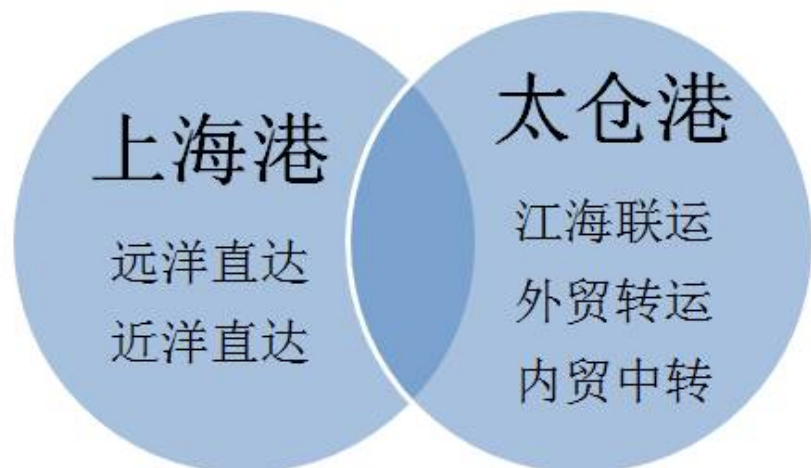


图2 太仓港与上海港错位发展示意图

太仓港强化江海联运、外贸转运、内贸中转功能, 弱化远洋直达、近洋直达功能。上海港强化远洋直达、近洋直达功能, 弱化江海联运、外贸转运、内贸中转功能。

2014年7月, 随着战略合作的深入, 太仓港与上海港合作开辟每8小时1班至洋山港“定点、定时、定线、定航次、定价”五定航班。将长江34家支线船公司承运的重庆、武汉、长沙、九江等长江中上游地区外贸集装箱由原来集并到上海外高桥港区再转运到洋山港, 全部改为集并到太仓港转运至洋山港, 使得太仓港集装箱集聚效应不断增强。

在与上海港合作洋山“五定班轮”成功的基础之上, 共同引导上海港部分近洋和内贸航线向太仓港转移, 通过和上海港在资本、信息、管理、通关以及自贸区政策等方面的融合, 有效缓解了上海港压力, 也有助于太仓港建成江海中转枢纽港。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

另外, 两港竞争的根源是统计数据, 如果能变太仓港、上海港各自独立且相互竞争的统计数据为上海国际航运中心合并的统计数据, 那么困扰两港多年的根源性问题也可以得到有效解决。

2) 与宁波港一体两翼, 共赢发展

太仓港和宁波港是国家提出的上海国际航运中心一体两翼的重要港口, 宁波港与太仓港的合作由来已久。2009年, 由宁波港、武钢集团及中外运集团三方投资共建的太仓武港码头投产。

2014年太仓港共完成金属矿石吞吐量5573.9万吨, 主要从巴西、秘鲁、澳大利亚等地进口到宁波一舟山港, 由宁波一舟山港承担一程接卸, 太仓港承担大型减载船或二程船, 再通过太仓港武港码头换装小船中转至江西、湖北、湖南等长江中上游地区, 为长江中上游地区冶金企业提供原材料运输服务。

在与宁波港合作外贸铁矿石减载直达运输成功的基础之上, 通过投资、参股等形式与宁波港共同构建集装箱运输的网络体系, 进一步增强太仓港的凝聚和辐射力度, 拓展港口经济辐射圈, 实现共赢发展。

另外, 在长江经济带和“一带一路”建设的大背景下, 太仓港和宁波港要寻求大宗商品海进江中转之外; 长江集装箱加速向太仓港集中中转之后, 近洋直达、远洋直达方面的合作。这一方面有利于太仓港更好的为长江经济带和“一带一路”服务, 不断强化江海联运、外贸转运、内贸中转功能, 建设国际江海联运枢纽港; 另一方面也有利于宁波港摆脱地域限制, 拓展长江经济带腹地货源市场。

四、太仓港与韩国港口合作刍议

本段首先分析了太仓港与韩国港口合作现状, 再由现状提出合作刍议。

1) 太仓港与韩国港口合作现状

太仓港与韩国港口的合作始于2006年9月15日太仓港-釜山港航线的开航, 当时由重庆海运经营(现由太仓海运和上海锦江合营), 当时以“金满江”号运行, 设计装载箱量为332TEU(现以“秋锦”号运行, 设计装载箱量为764TEU), 班期密度为周班。2009年, 太仓港曾开过仁川航线, 由上海仁川国际轮渡有限公司运营。挂港顺序为大丰—太仓—上海—仁川, 班期密度为周班, 但因为种种原因停航至今。2008年1月22日, 太仓港与光阳港签订物流合作谅解备忘录; 另外, 太仓港与木浦港每年定期互访交流。

太仓港与韩国港口(釜山港)近期吞吐量TEU数据如下表1, 其中出口货物主要为一般化工品、半成品、钢丝绳等铁制品、包装盒、纸品原材料、成品纸等, 进口货物主要为零配件、化学品。

表1 太仓港与韩国港口(釜山港)近期吞吐量TEU数据

| 月份 | 吞吐量TEU | 进口重箱TEU | 出口重箱TEU |
|----------|--------|---------|---------|
| 2015年1月 | 1178 | 145 | 706 |
| 2015年2月 | 1447 | 343 | 639 |
| 2015年3月 | 1451 | 326 | 607 |
| 2015年4月 | 2445 | 1149 | 823 |
| 2015年5月 | 922 | 464 | 323 |
| 2015年6月 | 1141 | 383 | 585 |
| 2015年7月 | 1964 | 514 | 833 |
| 2015年8月 | 1951 | 473 | 864 |
| 2015年9月 | 2134 | 583 | 967 |
| 2015年10月 | 1579 | 408 | 705 |
| 2015年11月 | 1099 | 362 | 418 |
| 2015年12月 | 1740 | 525 | 698 |
| 2016年1月 | 1376 | 292 | 301 |
| 2016年2月 | 1363 | 195 | 838 |

另外, 从太仓港走货的货主从仁川方向进口的货源较多, 大多为化纤、纸品、不锈

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

钢、半成品、金属、电子产品等；但太仓港暂无仁川航线，加密釜山港、开辟仁川港、光阳港等韩国航线势在必行。

2) 太仓港与韩国港口合作刍议

基于“两带一路”合作刍议：

太仓港应立足长江经济带，全力打造国际江海联运枢纽港，真正成为海进江、江出海的枢纽；随着中国沿海地区制造业向长江中上游地区转移，太仓港的优势将会被进一步放大。

太仓港应主动对接“一带一路”，充分利用江苏省交通厅推进“区域港口发展一体化试点”的契机，加快整合全省沿江港口近洋航线，巩固和加密至韩国航线，争取实现每周2-3班，实现一定的集聚效应。同时，太仓港应更加积极融入新丝绸之路经济带建设，高水平服务于“苏满欧”等贸易物流新通道建设，积极发展韩国-太仓港-“苏满欧”海铁联运新业务，成为联系丝绸之路经济带和海上丝绸之路的关键节点。

基于跨境电商合作刍议：

目前，国家承认的跨境电商进口业务试点城市共有8个，分别是宁波、郑州、天津、上海、重庆、杭州、广州、深圳。虽然苏州工业园区不是跨境电商试点城市，但由于在申请贸易多元化试点时增添了支持开展进出口跨境电商内容，搭上了进口跨境电商的便车。2015年6月29日，苏州工业园区举办跨境电子商务进出口业务全面启动仪式，意味着江苏唯一具备开展保税备货模式电商业务的区域正式投入运营。目前，聚美优品、苏宁云商、兰亭集势等40家电商已入驻。

随着苏州工业园区跨境电商业务全面启动，太仓港以推进苏州地区对外贸易便利化为使命，充分发挥港口区位和外贸直达航线综合优势，积极对接跨境电商物流项目，为跨境电商企业搭建顺畅的进出通道。自2015年4月初，太仓港本着通力合作、区港共赢原则，通过串联海运、物流和电商三方资源要素，与苏州物流中心开展跨境电商区港联合服务，根据聚美优品货物流量流向特点为其设计成本更低、时效更高的物流方案，共同为聚美优品搭建中日海运跨境电子商务物流通道。2015年，自日本进口至太仓港的集装箱占苏州聚美跨境电商日韩采购业务总量的40%，启运港主要为东京、横滨、名古屋、大阪、神户及博多等日本港口，货物主要为尿不湿。

下步随着跨境电商进口业务量的增加以及国内消费者对韩国服饰、化妆品的热度持续高涨，太仓港务必巩固和加密至韩国航线，进一步全力做好聚美优品跨境电商进口项目的服务工作，并进一步争取和引导苏宁云商、兰亭集势等已进驻苏州工业园综保区的国内外知名电商选择太仓港进口业务，全力打造太仓港——苏州工业园综保区跨境电商韩国进口品牌。

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 장쑤(江苏) 장강삼각주수역 선박 배출통
제구역 설립
- 상하이(上海) 국제항운중심 건설 중점업
무지침에서 우정사업 포함
- 상하이, 항만 중대재해 보험제도 검토 중

- 광저우 국제항운중심건설 추진, 광
저우항만그룹 금년 상장목표
- 푸젠(福建)성, 최초 7만 톤급 크루즈
샤면에서 건조 예정
- COSCO SHIPPING, 5만 톤급 신조
반잠수선 운항 예정

해운 · 항만 · 물류

- 2017년 4월'오션 얼라이언스(OCEAN Alliance)'
공식 출범 예정
- 다롄(大连) 국내 최대 콜드체인 물류센터
구축 가속화
- 중국 수출입은행 상해지사와 AVIC SHIP,
첨단기술선박 건조
- 잉코우(营口)항 “신 오리엔탈 특급” 구축
- 중국교통부 향후 3년 항만위험물 작업 정비에
주력할 것
- 2016년 난샤(南沙)항 10개의 국제선 정기
선항로 개통
- 2020년까지 닝보-저우산항 세계1류 허브항
구축 목표

해양 · 수산

- 중국 자연 수역 어업 능력 하락, 해
산물 수입 추진
- 중난사군도 주비자오(渚碧礁:Subi Reef)
에서 등대 건설 완료, 가동 시작선박의
항행 안전 보장 및 응급구조능력 제고
의 효과 기대
- 제32차 남극고찰 마치고 상하이로
복귀-총 158일 경과, 3만 해리 항행,
여러 성과 획득
- 중외교부: G7 외무장관회의에서 남
중국해와 동중국해에 관련 문제 거
론하지 말아야 돼
- 대외 무역 회복, 푸젠 동산현(县) 수
산물 수출 확대

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

Copyright © KMI All Rights
Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 장쑤(江苏) 장강삼각주수역 선박 배출통제구역 설립

최근 장쑤(江苏)성정부는 「장삼각(长三角)수역 장쑤(江苏)성 선박 배출통제구역 실시방안」(이하 「방안」)을 발표하였다. 「방안」에 따르면 선박 대기 오염 물질 배출 통제구역 설립하고, 선박 액체 연료 사용 표준을 규범화한다. 그리고 선박 배출 감독 관리하고, 육상전력 및 친환경에너지를 이용해서 선박 황산화물, 질소산화물 통제를 통해 공기 품질을 개선할 수 있을 것이다.

장쑤성의 연강, 연해 항만 분포 범위가 넓고, 교통 운송은 빈번하여, 선박 연료 소모량으로 인해 대기오염 문제가 점점 심각해진다. 중국교통운수부는 선박 배출통제 업무를 매우 중요시하고, 육상전력 시설의 설치와 사용 추진을 통해 선박 배출 오염물을 감소할 것이다. 2015년까지 각 연강, 연해 고압 육상전력 시스템을 총 5개, 저압 육상전력 시스템을 20개를 설치하였다. 또한 선형 표준화 보급을 통해 특혜정책을 제정하고, 신조 선박은 LNG 친환경 에너지를 이용하는 것을 장려하는 동시에 진항(京杭)운하 장쑤수역에서 내하 선박 LNG 응용시범구를 선정하였다. 2015년 하반기부터 장쑤성 내하지역에서 선박 연료 품질 특별 검사 실시를 통해 기준에 미달하는 선박의 통항금지를 시행하였다.

장삼각수역 선박 배출통제구역 업무를 단계적으로 실시할 예정이다. 2016년 4월 1일부터 선박은 배출통제구역 내의 핵심 항만에 정박하는 기간 중 반드시 황 함유량 $\leq 0.5\%$ 연료를 사용해야 한다. 2018년 1월 1일부터 배출통제구역 내의 모든 항만에서 황함유량 $\leq 0.5\%$ 이하 연료를 사용해야 한다. 2019년 1월 1일부터 선박은 배출통제구역 진입하기 전에 황함유량 $\leq 0.5\%$ 이하 연료를 사용해야 한다. 국내 선박과 강해(江海)에서 운항하는 선박은 보통 휘발유(GB 252)를 사용한다. 2017년 1월 1일부터 공무용 선박 난통(南通), 쑤저우(苏州)수역 운항하는 페리선, 항만 작업 선박 등의 황함유량을 국가IV표준디젤엔진차량 황함유량보다 낮아야 된다.

장쑤성 선박통제구역은 해역과 내하 지역을 포함하고 있다. 해역 범위는 장쑤와 상하이(上海)대륙해안선 이북, 난통과 염청(盐城)대륙해안선 이남이다. 내하 지역 범위는 난진(南京), 전장(镇江), 양저우(扬州), 타이저우(泰州), 난통, 창저우(常州), 우시(无锡), 쑤저우(苏州) 등 8개 지역이 포함되어 있다. 핵심 항만은 쑤저우항, 난통항 등이 포함되어 있다. 「방안」은 통제구역 내 운항, 기항, 작업하는 선박에 적용한다. 군용선박, 스포츠용 선박 및 어업선박을 제외한다.

추산에 의하면, 선박통제구역 설립을 통해 PM 2.5 감축률 10%, 황산화물 감축률 20%를 줄일 수 있다. 따라서 2020년까지 선박통제구역에서 선박 황산화물 및 미립자는 2015년보다 각각 65%와 30% 감소할 수 있을 것으로 예측된다.

< 자료 : 江苏省交通运输厅, 2016. 04. 20 >

2 상하이(上海) 국제항운중심 건설 중점업무지침에서

최근 상하이시 정부관공청은 「상하이국제항운중심 건설 2016년 중점 업무지침에 관한 통지」(이하 「통지」)를 발표하였다. 우정산업은 2016년 상하이시의 중점업무 중 하나이다. 「통지」의 “현대항운서비스체계 추진”중점업무 분야에서는 현재 상하

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

이시 우정관리국을 중심으로 “푸둥항공구” 건설을 추진할 뿐만 아니라 주교(祝橋)국제현대물류원구 건설을 통해 국가급 택배물류원구도 신청할 것이다. 그리고 “항운발전제도 혁신 추진”중점업무 분야에서는 HAWB(House Air Way Bill)환적 및 LCL업무 방식으로 혁신할 것이다. 푸둥공항 택배중심 부대시설 건설 추진을 통해 세관, 검역, 검사연합검증플랫폼 방안 배치를 구축할 것이다. 푸둥공항 세관 택배 공공창고 기능 추진을 통해 상하이시 해외전자상거래 공공서비스 플랫폼과 연결시킨다.

< 자료 : 中国航贸网 , 2016. 04. 12>

3 2017년 4월 '오션 얼라이언스(OCEAN Alliance)' 공식

코스코 산하 코스코컨테이너라인(COSCON)과 프랑스 CMA CGM, 대만 에버그린라인, 동방해외컨테이너라인(OOCL)이 해운연맹 설립과 관련한 양해각서를 2016년 4월 20일 체결했다. 이 해운연맹은 '오션 얼라이언스(OCEAN Alliance)'로 2017년 4월 공식 출범할 예정이다. 이로써 오션 얼라이언스와 세계 1, 2위 덴마크 머스크 라인과 스위스 MSC의 '2M'과 본격적인 경쟁 구도를 형성하게 될 예정이다. 오션얼라이언스는 2017년 4월부터 총 350척 선박을 투입할 계획이다. 극동아시아~북유럽, 지중해, 홍해, 걸프만, 미국동서부 등 총 350만 TEU 운송능력으로서 초기에 40 개 넘는 항선에서 협력을 시작하고, 그 중 유럽과 미국 지역은 각각 약 20개 정도의 항선을 운영할 예정이다.

주젠둥(朱建东) 코스코 그룹 부사장은 "모두 누가 크고 작은지에만 관심 있는데, 우리는 크고 작은 것보다 가장 높은 효율성을 달성하는데 더 중점을 두고 있다. 게다가 총 운송능력에서 OCEAN과 2M은 모두 600만 TEU인데, 이번 오션 얼라이언스 MOU가 체결되고 1년 이후 정식 운영될 때까지 각자의 얼라이언스 구성 기업들이 어떻게 변화될지 모른다. 이런 변화들은 모두 운송능력의 조정에 영향을 미치게 될 것이다"라고 언급하였다. 왕하이민(王海民) 코스코 컨테이너 라인 총경리(中远海运集装箱总经理)는 “해운 얼라이언스는 컨테이너 운송업의 중요한 구성 부분, 항선의 밀집도를 높이건, 비용을 절감하건, 고객 서비스 능력을 제고하건 각 분야에서 중요한 역할을 담당한다. 현재 컨테이너 운송업의 4대 얼라이언스는 전 세계시장 운송능력의 약 80%를 차지한다. 모든 시장은 각 회사의 경쟁관계에 있다고 할 수 있지만, 얼라이언스 간에 경쟁도 존재한다. 얼라이언스 협력 파트너를 선택할 때, 동시에 자기 자신의 글로벌화 전략과 부합되는 선택으로 나아가야 하며, 우리는 동서 주요 간선뿐만 아니라 주요 남북 항선도 커버하기를 희망한다”고 밝혔다.

< 자료 : 中国经济网 , 2016. 04. 21. >

4 다롄(大连) 국내 최대 콜드체인 물류센터 구축 가속화

다롄항은 최근 혁신적으로 국내 냉장 컨테이너 “해상-철도 복합운송” 운송모델을 시작하여 다롄시 콜드체인 물류 생산을 효과적으로 제고시켜 국가적으로, 나아가 동북아시아 지역 콜드체인 제품의 집결, 분산, 교역센터로 영향력을 높이려 한다.

최근, 다롄 다야오완항(大窑湾港)에 8개의 냉장 컨테이너가 도착하여 화물선에서 철도 정기열차로 환적되었다. 이 컨테이너는 동남아 바나나와 오스트레일리아 소고기를 가득 싣고 선양의 “동북 냉장신선항”으로 보내지는데 이 역시 국내 최초로 “해상-철도 복합운송” 모델을 적용하는 냉장 컨테이너이다. 컨테이너 전용 차량에 냉장 설비가 갖춰져 있어 최저 섭씨 영하 25도의 냉장 냉동이 가능하다. 과거의 도로 운송과 비교하면

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너 물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발전 전략연구 및 대(對)한국 항만과의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

냉장 컨테이너의 철도 운송이 더욱 빠르고 환경이나 비용 측면에서도 유리하다.

다롄시는 동북과 베이징, 텐진에 인접하고 한국과 일본을 향해있는 “물류적 장점”을 충분히 이용하고, 콜드체인 산업에서 확장하여 운송, 저장, 가공, 무역 등 기능을 포괄한 완전한 산업체인을 형성하기 위해 노력하고 있다. 현재 다야오완항 보세구역 냉장 창고 용량은 이미 13만 5천톤에 달하고 그 중 2개 냉장 창고는 국내 최초로 EU 인증을 받았다. 콜드체인 국제 환적량은 매년 60% 속도로 증가하고 있어 동북아 지역 냉장제품의 주요 집산지가 되었다.

< 자료 : 国际商报, 2016. 04. 12. >

5

중국 수출입은행 상하이지점과 AVIC SHIP 공동으로

최근 중국 수출입은행 상해지사는 AVIC SHIP 및 AVIC DINGHENG SHIP BUILDING가 건조한 15,000톤급 이중연료 케미컬 2척 명명식에 참가하였다. 이번 건조한 케미컬은 이중 연료엔진을 설치하여, 경량디젤유 및 LNG 연료를 이용하는 녹색첨단기술선박이다.

수출입은행 상하이지사는 AVIC SHIP과 장기적인 협력 관계를 유지하고 있으며, 선박 수출판매자 신용장, 비용자 보증장 등 여러 신용 지원을 제공하고 있다. 그리고 해운산업이 침체기 상황에서 중국수출입은행 상하이지사가 정책적인 금융 기관 기능을 발휘하여 조선업 “역주기(逆周期)”를 지원하고 있다. 이와 더불어, 중국수출입은행 상하이지사는 고부가가치 첨단기술 선박 건조, 친환경 선박 건조, 해양플랜트 및 부대 설비 건조 등 지원을 통해 중국선박공업 구조적 생산 과잉을 해소하고, 조선업 혁신 업그레이드를 실현할 것이다.

< 자료 : 国际船舶网, 2016. 04. 12. >

6

잉코우(营口)항 “신 오리엔탈 특급” 구축

“TREST” (Transportation Russia Europe Speed Train) 프리미엄 정기 열차는 잉코우항과 러시아 철도공사 컨테이너사, 모스크바 호브리노 역이 연합하여 구축한 쾌속 직통 국제열차로 잉코우항이 내놓은 특급 서비스 브랜드이다. 현재 이 열차는 매주 월요일 한 항차이나 추후 매주 토요일 14시 발차, 전체 운행소요시간은 10일로 여타 다른 정기열차와 비교하여 운송시간이 2일 넘게 단축됐다.

“이 정기열차는 러시아 자바이칼에서 전체 열차를 교체하여, 전 구간 교체 없이 재편 시간을 단축하여 운행효율을 대폭 상승시켰다. 동시에 러시아 철도와 세관의 각종 수속을 간편화했다.”고 잉코우항 그룹 국제협력부 총경리 리귀동(李国东)이 언급했다. “신 오리엔탈 특급열차”는 눈에 띄게 속도가 향상되어 화주는 시간에 따른 비용을 줄일 수 있기 때문에 제품의 “시간차”를 이용할 수 있어 더 높은 이윤을 창출할 수 있을 것이다. 물량이 점차 증가하며 잉코우항 “신 오리엔탈 특급열차”는 항차를 늘리고 시간도 더 단축할 수 있을 것으로 보고 있다. 금번 열차의 시작과 함께 러시아에서 출발하는 한 중국-유럽 열차가 만저우리에서 통관하여 잉코우항으로 도착했다. 이것이 돌아오는 열차로 44개 컨테이너에 목재 제품을 가득 싣고 잉코우항에 도착, 잉코우항을 집결 및 분산센터로, 잉코우항에서 모인 화물이 해운의 방식으로 각각 텐진, 상하이, 광저우 등지로 운송됐다. 잉코우항 그룹 총경리 궁청(宫成)은 돌아오는 열차는 효율적으로 빈 컨테이너 배치의 비용을 낮춰주기 때문에 러시아 중동부 지역 대량화물의 수요가 증가할 것으로 예상되어 “잉코우-만저우리-유럽” 중-유럽 정기열차 항로

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이완항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

의 화물량을 유치해 전체 운행능력을 향상시키고 물류 시장 전체의 경쟁력을 제고시킬 수 있을 것이다. 두 차례 중국-유럽 정기열차는 잉코우항을 허브로 왕복 항차를 운영, "잉코우-만저우리-유럽" 이 항로를 더욱 성숙시킬 것이다. 이는 금년 "잉코우-만저우리-유럽" 항로는 더욱 확장되어 잉코우항에서 만저우리를 거쳐 출국, 독일과 네덜란드를 직행하는 "신 오리엔탈 특급"이 운행되는 것을 의미하는 것이다.

< 자료 : 新华网, 2016 .04. 12. >

7 중국 자연 수역 어업 능력 하락, 해산물 수입 추진

SeafoodSource의 보도에 따르면 중국 시장 해산물 수요가 많아지고 있다. 환경 문제의 영향으로 중국 국내 해산물 생산량이 적어지지만 중국 시장 수요는 국제 어업 무역에 가장 큰 기회를 제공한다.

중국 해산물 생산량이 증가하면서 자연 환경을 훼손시켰다. 환경오염과 어로과잉 때문에 근해 어류의 산란장은 많이 훼손된다. 따라서 중국은 담수 어업 자원을 보호하는 조치를 했다. 장강 유역의 휴어기는 3개월에서 4개월로 연장시키고 일부분의 지역 하천 휴어기 시간도 연장된다.

휴어기의 연장과 금어 조치는 내륙의 수로를 보호할 수 있지만 원양 어로산업을 통해 시장 해산물의 수요 문제를 해결해야 한다.

중국 자연 수역 어업 생산능력 하락은 해산물의 수입 무역을 촉진한다. 갈치, 오징어, 조기 등 중급 수산물과 게, 랍스터, 연어 등 고급 수산물을 중국 소비자들은 선호하고 있다.

농업부 통계에 따르면 2015년 일부분 지역 대형 농업 합작사와 기업이 농촌 토지를 거래하거나 구매하는 수량이 50% 증가했다. 농촌 토지는 임대 형식으로 회사나 농촌 신용조합에 빌려주고 도시에 제공하는 과일, 채소와 가금만 양식하고 있다. 따라서 수산 양식 면적이 줄어들 수밖에 없다. 대규모 양식장이 있지만 이런 양식 업체들은 보통 가격이 높고 시장 수요가 많은 제품을 양식하고 있다. 따라서 잉어와 틸라피아의 양식은 부진하다. 중국 내륙 수역과 연해 지역에 오염 문제 이외에, 낮은 수질 품질, 양식 과잉과 질병으로 인한 담수 수산물의 품질도 낮다. 이런 경우에 중국 소비자들의 국내산 식품에 대한 신뢰감이 떨어지고 투자자의 투자 경향도 낮아진다.

중국 양식 산업 현황을 바꾸기 위해 양식 기지를 캄보디아, 미얀마 등 동남아시아 지역으로 확대하려는 건의도 있다. 하지만 원가를 고려하여 실시하지 못하고 있다. 특히 미얀마의 경우, 인프라 수준이 떨어져서 도로, 전기 등 시설은 양식기지 확대의 최대 걸림돌이 된다.

중요한 것은 최근 몇 년간 중국의 주요 양식기지의 생산량은 계속 떨어지고 있다. 예를 들면, 중국의 가장 발전된 성 중의 하나인 광둥성은 새우와 틸라피아의 주요 양식기지이다. 생산능력이 떨어지는 이유는 토지 경쟁과 환경 관리 때문이다. 허베이와 후베이 등 내륙 지역에서 양식 면적은 작다. 장강 지역의 휴어기 제도는 후베이 등 장강 주변 지역에 영향을 미칠 것이다.

어업 관리 부문은 생산력과 생산 효율을 높이기 위해 노력하고 있지만 기업의 혁신이 없는 것은 중국 수산업의 단점이다. 종묘와 다른 원가가 너무 높고 품질도 보장이 없다. 가장 중요한 문제는 양식 업자들이 수입 종묘, 특히 새우 종묘를 너무 많이 쓰는 것이다. 중국 어업의 2가지 문제:

1. 가장 큰 수혜자가 누구인지?
2. 현지 공급은 수장 수요를 만족시킬 수 있는지?

FAO의 모니터링 수치에 따르면 1990년 중국 1인당 해산물 소비량은 11.5kg이었고 2004년에 25.4kg으로 증가했으며 2020년까지 35.9kg이 될 것이라는 예측이 있다. 베이

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 장강 주요 항만의 컨테이너
물동량
- ▶ 전문가 칼럼
: 타이창항 “양대일로(兩帶一路)” 발
전 전략연구 및 대(對)한국 항만과
의 협력
- ▶ 동향 & 뉴스

정 도시 주민 데이터에 따르면 중국 1인당 해산물 소비량은 40kg가 넘었다. FAO는 2016년 중국이 세계에서 가장 큰 해산물 수입국이 될 것이라고 발표했다. 2001년부터 중국의 경제 발전은 2배 증가했고 발전 속도를 낮춰도 미국을 초과할 것이다.

이런 변화는 수입의 증가로 인한 것이다. 2001-2014년 중국의 주민소득 증가율은 400% 이었고, 전국 도시 주민 소득은 2012년에 6,291달러에서 2017년에 10,791달러로 증가할 것이다. 물론, 주민 소득은 지역별로 차이가 있다. 2014년 베이징 지역의 평균 소득은 16,475달러였지만 허난성 등 내륙 지역의 주민 소득은 6,792달러이었다. 경제발전에 따라 중국의 2015년 임금 증가율은 7%이었다. 이는 중국 국내 소비 성장을 추진할 것이다.

중국 시장의 단점은 혁신이 없고 새로운 제품이나 브랜드가 없는 것이다. 그렇지만 게 담수양식의 온라인 판매는 성공적인 사례이다. 중국은 수질 환경과 제품 품질을 개선할 수 있지만 시장 수요에 맞는 생산능력이 없다는 얘기도 나오고 있다.

< 자료 : SeafoodSource , 2016 .04 18>