



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

제19-11호
 2019년 6월 19일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년 창장간선 주요 항만의 컨테이너물동량 현황

(만 TEU, %)

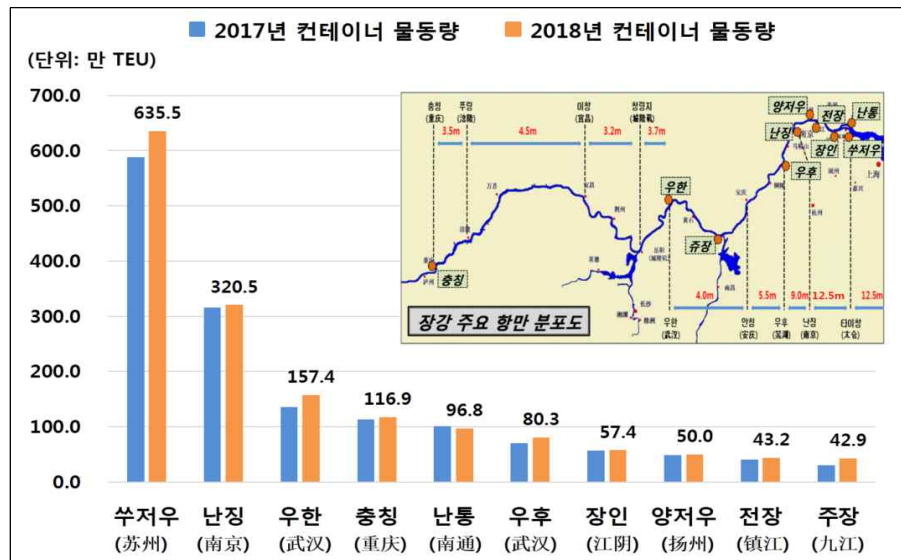
No.	항만	2017	2018	증가율
1	쑤저우	588.0	635.5	8.1
2	난징	315.5	320.5	1.6
3	우한	135.7	157.4	16.0
4	충칭	113.2	116.9	3.3
5	난통	100.7	96.8	-3.9
6	우후	70.4	80.3	14.1
7	장인	57.0	57.4	0.7
8	양저우	48.9	50.0	2.2
9	전장	40.5	43.2	6.7
10	주장	30.5	42.9	40.7
합계		1,500.4	1,600.9	6.7

자료 : 중국교통운수부 홈페이지

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량



자료 : 중국교통운수부 홈페이지, KMI 작성

2018년 창장간선 주요 항만의 컨테이너물동량 1,600만 9천 TEU, 전년대비 6.7% 증가

2018년 창장간선(长江干线) 주요 항만의 컨테이너물동량은 전년대비 6.7% 증가한 1,600만 9,000TEU를 기록했다. 항만별로 살펴보면, 쑤저우항(苏州港)이 635만 5,000TEU로 전년 대비 8.1% 증가하여 여전히 1위를 유지했고, 난징항(南京港) 320만 5,000TEU, 우한항(武汉港) 157만 4,000TEU, 충칭항(重庆港) 116만 9,000TEU 등의 순이었다. 특히 10위를 기록한 주장항(九江港)의 물동량은 42만 9,000TEU로 전년 대비 40.7%의 높은 증가율을 기록했고, 9위인 전장항(镇江港)과의 격차가 점차 줄어들고 있다.

최근, 창장의 연안 항만들을 대상으로 한 통합 사업이 적극 추진되고 있다. 항만통합을 통해 중복 건설 및 과잉 경쟁의 문제를 해결하고, 전체적인 항만 경쟁력을 제고할 수 있을 것이다. 또한 2018년 5월에 창장 하류에서 난징까지 수심 12.5m 항로가 개통됨에 따라 5만 톤급 원양 선박도 난징까지 직항이 가능하게 되었다. 이에 따라 창장을 통한 수상 운송비를 크게 절감할 수 있는 동시에 보다 효율적인 복합연계운송 및 강·해 직항운송(江海直达)이 실현되었다. 이와 더불어, 창장삼각주지역 일체화 발전이 국가 전략으로 격상됨에 따라 창장간선 항만들도 새로운 발전 기회를 맞이할 것으로 기대된다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	06-14
종합지수	841.78	811.44
일본 항로	706.33	725.22
구주 항로	1,075.74	994.99
미서부 항로	719.47	683.47
미동부 항로	894.38	892.29
한국 항로	595.61	582.35

주 : '01-04' 2019년 1월 4일 지

자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	06-14
종합지수	1,067.11	1,046.41
석탄	1,096.03	1,072.11
곡물	923.87	854.92
금속광석	1,040.00	1,015.63
정유	1,310.58	1,332.38
원유	1,557.48	1,557.48

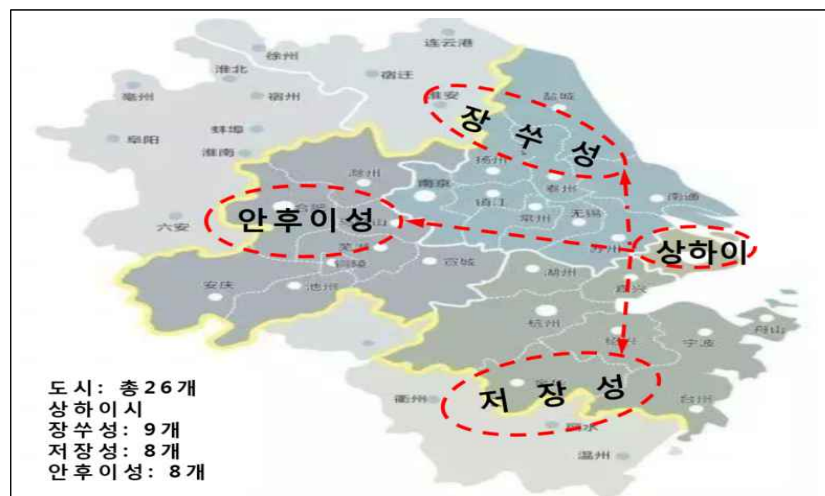
자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점

1 창장삼각주 항만군 일체화 발전 추진 배경

창장삼각주는 중국 연해와 창장으로 이루어진 T자형 구조의 핵심 구역으로, 2018년 장쑤(江苏), 저장(浙江), 안후이(安徽), 상하이의 '3성(省) 1시(市)'를 합한 국내총생산(GDP)은 21조 1,000억 위안으로 전년 대비 8.2% 증가해 중국 전체 경제성장률보다 1.6%p 높았으며, 중국 전체 경제규모의 23.4%를 차지했다. 또한 국무원이 2016년 발표한 「창장삼각주 도시군 발전 계획(长江三角洲城市群发展规划)」에 포함된 장쑤성, 저장성, 안후이성, 상하이시에 포함된 26개 도시의 면적은 21.17km²로 중국 전체의 2.2%이며, 인구는 11%, 중국 경제 규모의 약 1/4를 차지하고 있다.

[그림 1] 상하이시·저장성·장쑤성·안후이성 주요 도시 배치도



자료 : 상하이도시혁신경제연구센터

2018년 11월, 중국 시진핑 주석은 제1회 '중국 국제 수입 박람회' 개막식에서 창장삼각주 지역의 일체화 발전이 국가 전략으로 격상되는 것을 지지하며, '일대일로' 건설, '징진지(京津冀: 베이징, 톈진, 허베이) 협동 발전', 창장경제벨트 발전 및 '위에강아오(粤港澳: 광둥, 홍콩, 마카오) 대만구' 건설 등 중국의 국가 중점전략들과 서로 연계하여 중국의 개혁개방 공간적 배치를 완비할 수 있도록 발전계획을 추진할 것이라고 제시했다. 이에 따라 올해 '양회' 기간에 국무원 리커창 총리는 2019년 '정부 업무보고'에서 연내에 「창장삼각주 일체화 발전계획 개요」를 제정할 것이라고 언급했다. 이것은 2019년 2월 18일 「위에강아오 대만구 발전계획 개요」가 발표된 후, 중국의 도시군 계획 건설에 있어서 또 다른 전략적 포석인 것으로 풀이된다. 이에 따라 상하이시, 저장성, 장쑤성 및 안후이성은 새로운 기회를 맞이하게 되었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지역 발전이 일체화되었다는 뚜렷한 징표는 바로 교통 통합이다. 그러므로 창장삼각주 항만 등 교통인프라의 일체화는 창장삼각주 각 구역이 일체화되는데 있어서 선도적인 역할을 할 것이다. 현재 창장삼각주 항만군의 화물 및 컨테이너물동량은 세계 선두를 달리고 있다. 창장삼각주에는 전 세계에서 총 항만물동량이 가장 많은 닝보·저우산항(宁波舟山港)뿐만 아니라, 전 세계에서 컨테이너물동량이 가장 많은 상하이항이 있다. 창장삼각주 지역의 항만일체화 발전 추진은 항만의 질적 발전, 자원배치 최적화, 과잉 부두능력 해소 및 항만 간 업무협력을 촉진시킬 것으로 보인다.

2 창장삼각주 항만군 발전 현황

1. 창장삼각주 항만군 구성

중국 항만군 중에서 창장삼각주 항만군은 그 지위가 가장 높다. 상하이항을 핵심으로 북쪽에는 장쑤성 련윈강항(连云港)이 있고 남쪽으로는 저장성 닝보·저우산항이 있으며, 안후이성의 내하항들이 안쪽으로 연결되어 있는 구도이다. 창장삼각주 항만군의 연간 물동량은 중국 전체 물동량의 약 절반을 차지한다. 창장삼각주 항만군은 상하이항, 닝보·저우산항, 련윈강항, 윈저우항(温州港) 등 연해항만 및 장쑤성의 쑤저우항(苏州港), 난징항(南京港), 난통항(南通港), 저장성의 자싱항(嘉兴港), 항저우항(杭州港), 안후이성의 허페이항(合肥港), 푸양항(阜阳港), 우후항(芜湖港) 등 다수의 내하항만이 포함되어 있다. 이로써 상하이항을 중심으로 닝보·저우산항과 련윈강항을 ‘양익(两翼, 양쪽 날개)’으로, 내하항만들이 보충적인 역할을 하는 ‘일원다핵(一元多核)’ 구도를 형성하게 된다.

[표 1] 창장삼각주지역 주요 항만

구분	주요 항만
상하이	상하이
저장성	연해 : 닝보·저우산, 자싱, 타이저우(台州), 윈저우(温州) 내하 : 항저우, 자싱내하, 후저우(湖州)
장쑤성	연해 : 련윈강, 옌청(盐城) 내하 : 난징, 전장(镇江), 쑤저우, 난통, 창저우(常州), 장인(江阴), 양저우(扬州), 타이저우(泰州), 쉬저우(徐州), 옌윈강, 우시(无锡), 쑤첸(宿迁), 화이안(淮安)
안후이성	내하 : 허페이, 하오저우(亳州), 푸양, 화이난(淮南), 추저우(滁州), 마안산(马鞍山), 우후, 퉁링(铜陵), 츠저우(池州), 안칭(安庆)

자료 : 중국교통운수부 홈페이지

2. 창장삼각주 항만군 기능 배치

창장삼각주 항만군 발전에 따라 상하이항, 닝보·저우산항을 국제허브항으로, 난징항, 련윈강항을 지역허브항으로, 자싱항, 윈저우항, 난통항, 전장항, 장자강항, 우후항, 허페이항 등을 보급항으로 하여 창장삼각주지역 항만의 다차원적인 발전 요구를 만족시킬 수 있을 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 2] 창장삼각주지역 주요 항만 기능적 포지션

분류	항만별	기능적 포지션
국제 허브항	상하이항	국제 허브항, 컨테이너화물 운송으로 중점 발전함
	닝보·저우산항	컨테이너 및 벌크화물 운송으로 중점 발전을 통해 점차 국제 허브항으로 발전할 계획임
지역 허브항	렌윈강항	중국-카자흐스탄 물류환적기지, 상하이협력기구(SCO)구성국 출해구(出海口), 국가동·중·서지역협력시범구, 지역성 국제허브항, 컨테이너 지선(支線)항임
	난징항	지역성 해운물류중심, 컨테이너 지선항, 근해 및 국내 컨테이너 화물운송으로 중점 발전함
	타이창항	상하이국제항운중심의 중요한 부분으로 창장삼각주지역 벌크 화물 강·해 환적업무를 담당하며, 대외무역 컨테이너 간선 및 국내무역 업무로 중점 발전함
보급항	난통항	벌크화물 하역 및 환적항으로 중점 발전함
	자싱항	저장성 해·하(海河)복합연계운송 중점발전구, 닝보·저우산항 컨테이너 보급항, 저장성 북쪽지역 주요 출해구임
	원저우항	컨테이너 지선항, 지역성 벌크화물 환적항, 산업 부대항만, 동남연해지역 대 타이완 주요 항만이자 닝보·저우산항의 보완 역할도 수행하고 있음
	전장항	벌크화물 환적항, 강·해 연계복합운송 업무로 중점 발전함
	창저우항	창저우지역 생산·생활 물자 운송함
	양저우항	임항 서비스산업, 배후지 환적운송 중점으로 발전함
	우후항	컨테이너, 자동차, 석탄, 건재, 비금속광석 등 운송을 주요 업무로 발전하는 동시에 여객운송 업무도 하는 종합적인 항만임
	허페이항	컨테이너, 벌크화물, 잡화 등 운송을 주요 업무로 발전하는 동시에 여객운송 업무도 하고 있는 종합적인 항만임
	마안산항	임항 서비스산업, 배후지 경제 발전을 중점으로 추진함

자료 : 각 항만그룹 홈페이지, 「2018년 중국항만연감」 등을 토대로 KMI 재정리

각 항만의 기능적 포지션에 따르면, 상하이항은 글로벌 컨테이너항으로 국제 컨테이너업무를 중점으로 추진하고 있다. 상하이항은 경제배후지와 항만 인프라 분야에서 큰 장점을 지니고 있다. 지리적인 장점과 컨테이너물동량 세계 1위, 총 물동량 세계 2위, 항로 수, 포괄 지역범위와 컨테이너 항차 횡수 부문에서 모두 세계 선두권이다.

닝보·저우산항은 주요 환적항으로 창장연안과 창장삼각주 지역 공업 발전에 필요한 원재료, 에너지, 컨테이너화물에 운송 서비스를 제공하고 있다. 창장삼각주 지역 경제의 대외개방 및 현대 물류업과 임항산업 발전의 중요한 지지대 역할을 하고 있으며, 점차 국제 허브항으로 발전할 것이다.

자싱항은 저장성 해·하 복합연계운송 중점 발전구로 닝보·저우산항의 보완 역할을 충실히 하는 저장성 북쪽지역 주요 출해구이다. 원저우항은 중국 연해 지역 주요 컨테이너 지선항만, 지역성 벌크화물 환적항 및 산업지원항이자 저장성 서남지역과 연결해 장시(江西)성 동부지역 및 푸젠(福建)성 북쪽지역까지 지원가능하며, 닝보·저우산항의 혁신 발전 중에서 이양되는 일부 기능을 담당할 것이다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2018년 창장삼각주지역 항만군 화물 종류 물동량 Top5

(단위: 만 톤)

순위	상하이항	화물 물동량
1	기계시설 전기	7797.0
2	금속광석	7624.1
3	석탄 및 제품	4879.4
4	광물성 건재	4840.7
5	강철	4348.4

순위	저장성 항만	화물 물동량
1	광물성 건재	30681.5
2	금속광석	24603.5
3	석탄 및 제품	16634.5
4	석유천연가스 및 제품	15830.7
5	시멘트	3551.0

순위	장쑤성 항만	화물 물동량
1	금속광석	34787.0
2	석탄 및 제품	34011.0
3	광물성 건재	19557.1
4	석유천연가스 및 제품	7155.5
5	강철	5412.8

순위	안후이성 항만	화물 물동량
1	광물성 건재	40468.4
2	시멘트	7985.3
3	석탄 및 제품	5596.6
4	금속광석	4733.0
5	비금속광석	3489.3

자료 : 교통운수부 홈페이지.

난징항은 지역 해운물류중심으로 근해 및 국내 컨테이너 운송업무를 중점적으로 발전시킬 것이다. 타이창항은 주로 창장삼각주지역 벌크화물의 강·해 환적운송 및 컨테이너 간선운송 업무를 담당하고 있다. 기타 보급항은 대부분 컨테이너, 벌크, 잡화 운송 및 배후지 환적 서비스, 임항산업 등 업무를 하고 있으며, 우후항 및 허베이항에는 여객운송 기능도 포함되어 있다.

3. 창장삼각주지역 각 성·시의 항만물동량 현황

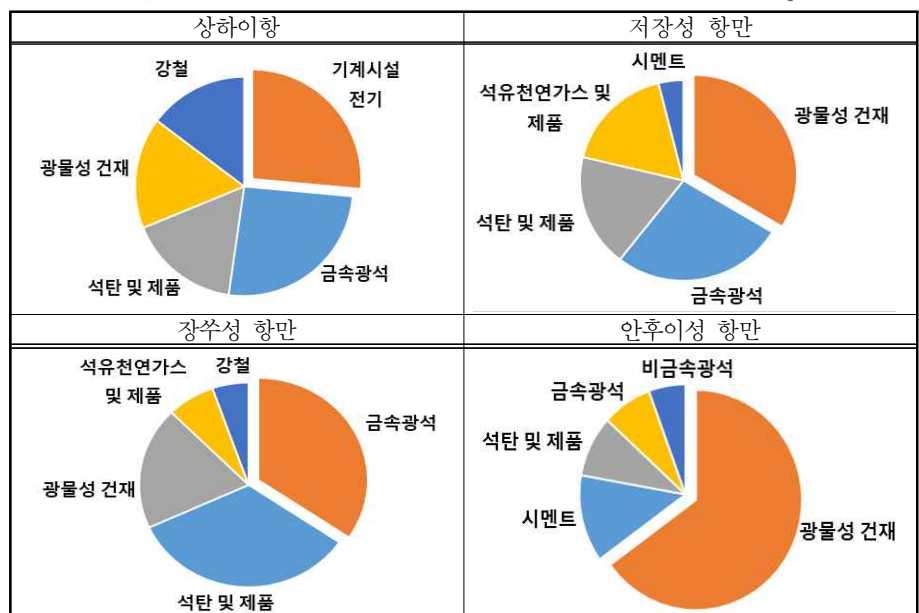
2018년 창장삼각주 항만군 총 물동량 및 컨테이너물동량의 전국 시장 점유율은 각각 39%, 37%를 차지하고 있다. 상하이항, 저장성 항만, 장쑤성 항만 및 안후이성 항만의 총 물동량의 합은 52억 톤을 기록했으며, 전년 대비 1.4% 증가했다. 그중에서 ‘억 톤급’의 물동량을 처리한 항만은 16개이다¹⁾. 컨테이너 물동량은 9,120만 TEU으로 전년 대비 5.7%를 증가했다. 창장삼각주 항만군 생산규모는 중국 항만의 생산에서 큰 비중을 차지하고 있으며, 최근 몇 년 동안 지속적인 성장세를 보이고 있다.

[표 3] 2018년 창장삼각주지역 항만군 물동량 현황

구분	상하이항	저장성 항만	장쑤성 항만	안후이성 항만
총 물동량(만 톤)	73,048	166,528	233,070	49,656
창장삼각주지역 시장 비중(%)	14.0	32.0	44.5	9.4
컨테이너물동량(만 TEU)	4,201	2,973	1,799	147
창장삼각주지역 시장 비중(%)	45.9	32.8	16.7	1.6

자료 : 중국교통운수부 홈페이지, KMI 재정리

[그림 2] 2018년 창장삼각주지역 항만군 화종별 물동량 Top 5



자료 : 중국교통운수부 홈페이지, KMI 재정리

1) ‘억 톤급’ 항만에는 Ningbo-Zhoushan, Shanghai, Zhoushan, Nantong, Nanjing, Taizhou, Renmin, Zhangjiagang, Wuxi, Qidong, Zhenjiang, Huzhou, Zhenjiang, Zhenjiang, Zhenjiang, Zhenjiang, Zhenjiang의 16개가 포함됨.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

창장삼각주지역 항만들의 화종별 물동량을 살펴보면, 창장삼각주 항만군은 주로 석탄, 광물성 건재 및 금속광석 화물을 처리하고 있다. 상하이항은 주로 기계, 장비 등 화물이 큰 비중을 차지하고 있어서 전통적인 벌크 화물보다 부가가치가 상대적으로 높은 편이다. 저장성 항만은 벌크화물뿐만 아니라, 창장삼각주지역 주요 석유천연가스 및 제품 운송업무도 담당하고 있다. 그중, Ningbo-Zhoushan 항은 아시아 최대의 원유부두를 가지고 있어서 창장삼각주지역 원유환적기지의 역할을 하고 있다. 안후이성의 대부분 항만은 창장 중류지역에 위치해 있고, 항만배후지의 건설이 추진되고 있고, 주로 시멘트 및 광물성 건재화물을 처리하고 있다.

4. 창장삼각주지역 각 성·시의 항만 발전 목표

창장삼각주지역 각 성·시의 항만 발전 목표에 따르면, 앞으로 상하이항은 여전히 컨테이너 처리를 위주로 하여 국제 허브항만의 위치를 계속 공고히 다지고 있다. 항만은 발전 요구를 기본적으로 만족시키며 화물의 종류 구조를 한층 더 최적화한다는 계획이다. ‘자원 절약형, 환경 우호형’의 생태대항(生态大港)을 건설하며 연간 컨테이너물동량은 4,200만 TEU 수준을 달성할 계획이다. Ningbo-Zhoushan 항은 벌크화물 환적 및 컨테이너운송 업무를 지속적으로 발전시키는 동시에 창장삼각주지역 벌크화물 보관·운송·거래·가공기지의 역할도 담당하고 있다.

[표 4] 창장삼각주지역 각 성·시 항만 ‘13·5’ 계획에서 제시한 발전 목표

항만별	발전 목표
상하이항	<ul style="list-style-type: none"> - 2020년까지 상하이는 집중된 해운자원, 건전한 해운서비스기능, 양호한 해운 시장환경, 고효율 현대화물류 서비스 등 우위를 갖고 세계 해운자원 배치능력이 있는 국제해운중심으로 건설할 계획임 - 항만·공항 허브항 2개, 집산시스템, 현대해운서비스 시스템, 해운금융, 크루즈 산업, 친환경 스마트 해운·항만, 구역 간 협력, 해운문화 등 측면에서 중점적으로 발전할 목표임
저장성 항만	<ul style="list-style-type: none"> - 세계일류의 현대화 허브항을 건설하고, 세계일류의 해운서비스기지를 구축하며, 세계일류 대중제품 저장·운송·거래·가공 기지를 건설하고, 세계일류 항만운영그룹을 확립함
장쑤성 항만	<ul style="list-style-type: none"> - 대형 심수항 건설, 전문화 수준을 뚜렷하게 향상시키고, 주요 항만 및 중점 항만구역의 집산 조건을 대대적으로 개선시키며, 항만 국제운송 및 해운·물류 서비스 능력을 강화시킬 목표임 - 항만 정보화 기술의 응용 수준을 향상시키고 자원절약, 친환경, 안전한 항만 발전을 추진함
안후이성 항만	<ul style="list-style-type: none"> - 항만 인프라시설, 운송서비스, 해운시장구조, 친환경 및 안전 등 측면에서 중점적으로 발전한다는 목표임

자료 : 각 성·시 ‘13·5’ 계획을 토대로 KMI 재정리

상하이항, 저장성 항만과 비교해 보면, 장쑤성 항만과 안후이성 항만은 대부분이 내하항만이고, 그 총 물동량과 컨테이너물동량 등의 생산 지표는 여전히 비교적 큰 상승여지가 있다.

상하이항, Ningbo-Zhoushan 항은 항만물동량의 양적 측면에서 이미 세계 선두를



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

달리고 있고, 이에 맞는 인프라와 화물 집하·운송시스템이 다른 지역에 비해 더욱 잘 정비되어 있다. 미래의 중점 발전 방향은 화물 운송구조 조정과 화물 운송의 질적 향상, 현대 운항서비스산업, 크루즈산업 등 고부가가치 산업을 발전시키는 것이 될 것이다. 그러나 장쑤성과 안후이성의 다수 항만들은 여전히 항만의 생산규모를 확대하는 단계에 있다. 항만 인프라와 그에 맞춘 화물 집하·운송시스템 조건이 비교적 취약하며 향후의 발전 목표는 항만의 생산능력을 향상시키는 것이다.

3 창장삼각주 항만군 일체화 발전의 단계적 성과

1. 역내 항만자원 통합 완성

창장삼각주 항만자원 통합을 추진하고 항만군 일체화 발전을 실현하려면 우선 역내(성내) 항만 자원의 심도 있는 통합을 실현해야 한다. 우수한 지역 항만자원 통합의 기반에서 구역 간 항만자원 통합을 실현하여야만 창장삼각주지역의 항만 협동 발전이 실현될 것으로 예상된다.

[표 5] 창장삼각주 지역의 각 항만그룹 발전 현황

구분	상하이그룹 (上港集团)	저장해항그룹 (浙江海港集团)	장쑤성항만그룹 (江苏省港口集团)	안후이성항만운영그룹 (安徽省港口运营集团)
설립 시기	2005년 6월	2015년 8월	2017년 5월	2018년 11월
이익 상황	2017년 순이익 은 115억 위안 2018년 상반기 33억 9천만 위안	2018년 상반기 순 이익 19억 8천만 위안	--	--
주요 사업 분야	컨테이너, 갑 화, 항만물류, 항만서비스 등 4대 사업	항만운영, 해운서 비스, 개발건설, 투·융자 등 4대 사업	항만운영, 항만 및 해운 부대서 비스, 항만산업 투자 등	주요 항만투자 건설 및 운영 관리, 원양 연해·창장 및 내하운 수, 연안 및 육지 자 원 개발이용 등
주요 통합 항만	상하이항	닝보·저우산항, 원저우항, 타이 저우항, 자싱항, 이우내륙항 등	난징항, 뎬원강항, 쑤저우항, 난통항, 전장항, 창저우항, 타이저우항, 양저 우항 등	마안산항, 우후항, 츠 저우항, 톈링항, 안칭 항, 허페이항, 병부항 (蚌埠港) 등
통합 현황	--	저장해항그룹 및 닝보·저우산항은 동일 실체에 이름 만 2개(两块牌子, 一套机构)로 운영 함. 원저우항, 타 이저우항, 자싱항, 이우내륙항 및 관 련 내하항만의 전 면적인 통합을 완 성함	제1단계: 창장 연안 주요 항만 통합 제2단계: 장쑤 연해 주요 항만 통합 현재까지 제1단 계 완성함	안 후 이 성은 “5+2+ 10+X”의 순서에 따 라 먼저 창장연안의 마안산, 우후, 치저우, 톈링, 안칭 5개 항만 및 허페이, 병부 2개 항만 중 마안산항만 그룹 등 10개 큰 규모 의 항만해운 기업을 통합할 계획임
산하기업 수 (2017년)	114개	310개	—	—

자료 : 각 항만그룹 홈페이지, 「2018년 중국항만연감」 등을 토대로 KMI 재정리



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 창장삼각주 항만 구역의 항만자원 통합은 이미 좋은 기반을 형성하고 있으며, '3성 1시'는 잇달아 성단위의 항만그룹을 설립하고 항만자원 통합을 촉진시키고 있다.

2. 항만 간 투자건설 협력 강화

2019년 2월, 상하이항그룹은 저장해항그룹과 공동으로 「소양산항 종합개발 협력 협의」를 체결했다. 「협의」에 따르면, 상하이그룹과 저장해항그룹은 지분 협력을 통해 소양산 종합개발을 공동으로 추진할 것이다. 저장해항그룹은 상하이그룹 완전 출자 자회사인 성동국제컨테이너터미널(SSICT)에 증자할 것이며, 합자한 SSICT는 소양산 북쪽의 유일한 개발, 건설, 운영과 관리주체로서 양산 심수항구1기, 2기 컨테이너 부두를 계속해서 경영할 것이다.

이번 조치는 '상하이국제항운중심'의 지위를 더욱 강화할 수 있을 것이고 지역 경제의 견인차 역할을 할 수 있을 것이다. 또한 저우산 강-해 복합연계운송 서비스센터의 기능을 풍부하게 하는데 도움이 되며, 컨테이너 강-해 연계운송 환적 서비스 기지 건설에 박차를 가할 것이다. 저우산은 바다로부터 철도를 연결하여 상해 도시권과 창장삼각주 도시권에 융합하는 데 더욱 유리하다. 상하이, 저장 두 지역이 함께 창장삼각주 일체화 발전을 위해 더욱 협력할 수 있을 것이다.

저장성과 함께 양산항 개발 건설을 공동 추진하는 것 외에, 상하이그룹은 장쑤성 항만과의 지분 협력과 업무 제휴를 적극적으로 추진하고 있으며, '상하이국제항운중심' 북쪽지역에 대한 영향력과 서비스 수준을 한 단계 더 높이 고자 한다. 2017년 11월, 상하이그룹과 장쑤항만그룹, COSCO SHIPPING그룹 3자는 '전략적 협력 양해각서'를 체결했다. 창장삼각주 경제권 동반 성장, 지역 물류원가 절감 및 '상하이국제항운중심' 북쪽지역을 더욱 강화시켜 '상하이국제항운중심' 건설을 원활히 추진하는 데에 전력을 기울였다.

이와 더불어, '창장전략(长江战略)'의 미명 하에 상하이항그룹은 장인, 난징, 우후, 타이창 등 지역의 부두 투자를 진행하는 동시에, 상하이 지하이(集海)해운유한회사, 장쑤 지하이해운유한회사, 충칭 지하이해운유한회사 및 MIN SHENG SHIPPING 등 해운기업에도 투자했다. 이에 따라 물류, 포워딩업체 등까지 연계되는 완전한 물류체계를 구축하여, '점(点), 선(线)' 배치를 형성했다. 2017년 상하이항의 창장지역 '수·수(水·水) 환적' 물동량은 1,644만 2천 TEU로 상하이항 전체 물동량의 약 40%를 차지했다.

3. 해운-항만 정보 일체화 발전의 중요한 성과 취득

2015년 부터 상하이국제무역 '단일창구(Single Window)' 운영에 따라, 창장지역 각 통상구에도 적극적인 시범효과를 전파하고 있으며, 일부 서비스 응용기능은 이미 점차적으로 저장, 장쑤 및 안후이 등 창장삼각주지역까지 보급되어 역내 주요 항만에서 이용되고 있다. 앞으로 상하이국제무역 '단일창구'의 국제 기능 확대를 통해 '일대일로' 연선 통상구들과의 '상호연결(互联互通)'을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

더욱 추진할 수 있을 것이다. 이와 더불어 저우산 강·해 복합연계운송 서비스의 중요한 소프트웨어 인프라 시설인 ‘저우산 강·해 복합연계운송 공공정보플랫폼’의 파급 능력을 지속적으로 확대하여 그 영향력을 저장성 항만에서 창장 연선 항만으로 파급할 수 있을 것이다.

4. 창장삼각주 항만군 화물집산 시스템 효율을 안정적으로 제고

상하이항은 간·지선 통합의 조달 플랫폼을 구축함으로써, 바지선 ‘셔틀버스’를 개통해 타이창, 안지(安吉) 등 항만에 업무 이전을 실현하는 등의 조치를 취했고, 모항의 지선항에 대한 서비스 수준을 점차적으로 향상시켰다. 상하이항그룹은 창장 지선의 ‘정기화(班轮化)’를 추진하였고 창장 지선운송 모델을 최적화했다. 원양 컨테이너운송에 있는 정기선(liner) 운영모델을 창장 컨테이너 운송에 도입시켜서 창장 지선 ‘5정(五定 항로 확정, 운행 스케줄 확정, 선박 확정, 선석 확정, 인원 확정)’ 운행을 실행했다.

아울러 창장경제벨트 발전, 해운자원 통합 가속화, 역내 일체화 추진 및 창장 화물집산체계 효율을 제고하기 위해, 창장연선 주요 해운·항만·물류 업체들은 각각 창장경제벨트 해운얼라이언스²⁾ 및 창장 항만·물류얼라이언스³⁾를 설립하였다.

4 창장삼각주 항만군 일체화 발전의 문제점

1. 역내 각 성·시 항만 간 치열한 경쟁 존재

창장삼각주 구역 항만은 지리적으로 가깝고 또한 일부 항만은 기능이 유사해서 비교적 심각한 경쟁관계가 형성된다. 그중 두드러진 것은 상하이항과 닝보·저우산항 간의 경쟁이다. 두 항만은 같은 창장삼각주 지역에 속하기 때문에 경제 중심지역이 교차되어 있다. 또한 두 항만은 컨테이너 및 일부 대량 화물 운송에 있어서 경쟁을 벌이고 있다. 상하이항과 닝보·저우산항의 업무를 지속 확장시킴에 따라 기능이 비슷한 업무에서 경쟁구도가 생길 수밖에 없는 것이다.

2. 역내 각 성·시 항만 간 발전 불균형

창장삼각주 항만군 내 각 항만 간 양극화 현상이 비교적 심각하다. 닝보·저우산항, 상하이항, 쑤저우항 등 3개 항만의 연간 물동량은 5억 톤 이상을 기록한 반면에, 역내 기타 항만은 모두 3억 톤 이하이다. 이 중 2018년 닝보·저우산

2) 창장경제벨트 해운얼라이언스는 2017년 7월 20일 상하이에서 설립되었으며, 상하이항그룹, 저장성해항그룹, 난징항그룹, 안후이완창(皖江)물류그룹, 우한항그룹, 충칭(重庆)항무물류그룹, 장시주장(九江)항무그룹, 후난청링지(城陵矶)항그룹 및 쓰촨이빈(宜宾)항무그룹, 시노트란스, 창장항만물류회사, PANASIA, MINSHENG SHIPPING 및 중성(众诚)해운 등 항만그룹 9개 및 해운업체 5개가 포함되어 있음.

3) 창장 항만·물류얼라이언스는 2017년 7월 7일 안후이성 우후시에서 설립되었으며, 창장연선 해운항만 업체, 관련 협회 40여 개가 포함되어 있음.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

항 물동량은 10억 8천만 톤으로 저장성 연안항만 총 물동량의 65%를 차지했다. 저장성의 1개 항만의 독점이라는 불균형 현상과 비교하면, 장쑤성은 분산적인 불균형이라는 특징을 보이고 있다. 쑤저우항은 규모적인 면에서 강점이 뛰어나고 이미 자신만의 발전 궤적이 형성되어 있다. 안후이성은 자체 연해 항만이 없고 우후항, 마안산항 및 톈링항 등 1억 톤급 내하항만 3개를 보유하고 있으나, 역내 항만물동량에서 상대적으로 낮은 수준에 머물러 있다. 창장삼각주 항만군간에는 ‘강한 항만이 더욱 강해진다’는 특징을 나타낸다. 항만 규모의 차이는 항만군의 일체화 발전을 위해서 고려해야 할 중요한 요인이 되었다.

3. 창장삼각주 항만군 협동 방식 개선 필요

현재 창장삼각주 항만군 일체화 발전은 비교적 큰 성과를 보이고 있으며 항만그룹 데이터센터 건설이 꾸준히 추진되고 있다. 그러나 협력 방식에 있어서는 더욱 최적화되어야 하며, 창장삼각주 항만군은 통일적이고 효과적인 항만 정보 협력 플랫폼 구축이 필요하다. 항만 간 데이터 통합 공유는 난이도가 높으며, 구역 간 항만정보의 상호접속은 추진 난이도가 비교적 높을 수밖에 없다. 이에 따라 2018년 12월, 교통운수부와 상하이시, 장쑤성, 저장성, 안후이성 정부는 공동으로 「창장삼각주 해운·항만 일체화 협동 발전 추진에 관한 6대 행동 방안」을 발표했으며, 내하항로 네트워크화, 지역항만 일체화, 선박 표준화, 녹색해운 협동 발전, 정보 자원 공유, 해운중심 연동건설의 6대 행동을 중심으로 해운·항만 일체화 발전, 녹색 발전, 솔선 발전을 협동 추진하게 된다.

4. 창장삼각주 항만군내 효과적인 협력체제 부족

현재 창장삼각주 항만군 자원 통합의 노력으로 항만군은 점차 상하이항을 중심으로 저장, 장쑤, 안후이 항만을 보조로 하는 ‘일원다핵’의 구도가 점차적으로 형성되고 있다. 그러나 항만마다 서로 다른 행정 구역에 존재하고 효과적이며 장기 협력체제가 부족하기 때문에 항만지역 간 실질적인 협력은 아직 부족한 편이다.

5 시사점

창장삼각주 지역은 중국에서 경제가 가장 활발하며 개방도가 제일 높고 창의력이 가장 뛰어난 지역 중 하나다. 창장삼각주 항만들은 창장삼각주 각 구역은 물론이고, 중국 내륙 중심 지역의 대외물류 창구 역할을 하고 있다. 창장삼각주 항만 일체화 발전을 추진함으로써 상호 연계된 물류통로를 구축하는 데 유리할 뿐만 아니라, 창장삼각주 항만군이 동북아는 물론 아시아 태평양 지역에서 가지는 국제경쟁력이 크게 제고될 수 밖에 없다.

이에 따라 한국은 창장삼각주 항만군 일체화 건설에 적극적으로 참여해야 하며, 창장삼각주 항만 간 항로 협력을 지속적으로 심화하여 창장삼각주 및



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

창장지역의 대 한국 수출입 편리화를 도모해야 할 것이다. 또한 한국 정부, 항만공사, 한국해양진흥공사 및 해운·항만업체 등 민관은 공동으로 컨소시엄을 구성해 창장삼각주의 주요 항만 간 자본 협력, 부두 및 물류센터 공동 건설, 항로 공동 개발, 상호 대행기관 설립 및 터미널 임대 운영 추진 등 협력을 적극적으로 장려하고 지원해야 할 것이다. 지금까지 정부가 추진해오던 해외항만 기본계획 수립 등의 단순 투자방식에서 벗어나 이제는 국제경쟁력을 확보하기 위한 차원에서 필요한 해외거점 항만시설을 실질적으로 확보하는 적극 투자방식으로 바뀌어야 한다. 아울러 양측 항만 간 항만 관리, 인력 교육, 기술 지원, 정보 교환 및 무역 거래 등 다양한 분야에서 상호 지원 및 협력을 강화해야 할 것이다. 더구나 창장삼각주 지역은 난징, 허페이, 쑤저우, 난통 등 주요 거점을 중심으로 중·유럽 화물열차가 운행되고 있어서 중국의 ‘일대일로’ 전략과 밀접히 연결되어 있다. 이를 바탕으로 창장삼각주 주요 거점에 항만시설 직영체제를 구축하여 부산항, 광양항 등 한국의 주요 항만과 연계할 수 있도록 항로를 개설하고, 더 나아가 중·유럽 화물열차를 통한 새로운 국제물류루트를 개설하는 것이 필요하다고 판단된다. 이를 위해 정부는 우선 창장삼각주의 주요 거점항만을 대상으로 투자 대상사업 발굴에 적극 나서야 할 것이다.

한편, 올해 ‘양회’ 기간에 국무원 리커창 총리는 2019년 한·중·일 FTA 협상을 추진할 것이라고 밝혔다. 현재 한·중 간 FTA는 발효되어 있는 상황이기 때문에 일본 상품보다 관세 우위를 가지고 있다. 하지만 향후 한·중·일 FTA 협정에 따른 통일 기준으로 인해 현재의 한국 수출입 우위가 줄어들 수도 있다. 따라서 한·중·일 FTA 협정이 구체화되기 이전에 한·중 간 무역 현황 및 관세우대 등 조건을 감안해서 한국 상품의 대 중국 수출에 대한 유리한 입지를 확보해야 한다. 또한, 한·중 FTA를 활용하여 중국의 창장경제벨트 연선지역을 대상으로 우리 기업의 중국진출 및 물류단지에 투자할 수 있는 방안을 찾는 것도 필요할 것으로 보인다. 마찬가지로, 중국 기업들이 부산 등 임항지역에 환적·분업 및 기초적인 가공기지를 설립하여 관련 무역업무와 화물량을 부산 및 기타 한국 항만으로 이전할 수 있도록 투자 편리화와 무역 자유화 정책을 추진하여 할 것이다.

이와 더불어, 2018년 이후 미국과 중국의 무역마찰이 심화되면서 운송수요가 영향을 받고 있다. 장기적인 운송 수요는 비교적 안정적으로 유지될 것으로 예상되지만, 특수한 사건의 여파로 항만운송 수요가 요동칠 위험이 있다. 또한 미·중 무역 마찰로 인해 동북아 역내 국제 항만들의 경쟁이 심화될 가능성도 있기 때문에 창장삼각주 항만군 일체화는 중국 항만들의 국제 경쟁력을 높이는 데 유리하다.

항만의 화물 흐름 데이터를 보면, 창장경제벨트의 화물 흐름은 대부분이 미국과의 교역화물이다. 미·중 무역은 한국의 중국 컨테이너 환적 수요에 영향을 미치고 있다. KMI 분석에 따르면, 국내항만에서 처리되는 미국향 중국 환적 컨테이너 물동량은 2019년 2천 TEU, 2020년 5천 TEU 감소할 것으로 전망된다⁴⁾. 이로써 한국 정부는 우대세율이나 관세할당제를 채택하는 방법을 고



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

려하든지 또는 미·중 간 무역장벽을 합리적으로 피할 수 있는 대안을 마련하
는 등 미·중 무역 간 관세추가에 따른 어려움을 없애는 방안을 모색하는 것도
필요할 것으로 보인다.

희가혜 연구원

kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군 일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 광둥성, 웨장아오대만구(粤港澳大湾区) 건설을 위한 19개 조치 발표
- 산둥성 항만그룹 편성방안(의견수렴 안) 발표, 곧 시행 계획
- 교통부 등 12개 부서 「녹색출행 행동계획 (2019~2022)」 발표
- 올해 1분기 중국 해상운송 수출입무역액 6,493억 달러 기록

- 저우산(舟山), 2020년까지 특색 있는 현대해운서비스업 배치 실현
- 와이까오차오(外高桥)조전조, 총 7억 달러 6+6척 탱커 수주
- 중국해양석유그룹(CNOOC) 최초로 「녹색행동계획」 발표, 해상 풍력산업 등 새로운 에너지 개발 예정
- 닝샤(宁夏)-몽고-러시아 국제화물운송열차 개통

해운 · 항만 · 물류

- 광저우 난사(南沙)항 육·해 복합운송부두 1기 사업 시작, 3자 공동 개발·건설·운영
- 톈진, 숭안신구(雄安新区) 기획 설계, 생태 보호, 항만물류 등 건설 지원
- 쓰촨성(四川省), 복합연계운송을 통해 국경무역(Cross-Border) 편리화 추진
- 장쑤성(江苏省), 해·육·공 일체화 국제운송 대통로 건설 가속화 추진
- 다롄항, 올해 최초의 컨테이너 내수무역 항로 개통
- 톈진항과 COSCO, 각각 톈진 동방해륙컨테이너터미널(TOCT) 지분 24.5%씩 인수
- COSCO SHIPPING Lines, 러시아 철도 컨테이너회사와 전략적인 MOU 체결
- 광시좡족자치구, 베이부완 지역성 국제해운중심 건설 가속화 추진

해양 · 수산

- 푸젠성 해양강성(海洋强省) 건설을 위한 중대 프로젝트 추진 예정
- 광둥성 해양경제생산총액 24년 동안 연속 전국 1위 차지
- 중국 최초로 탑재 로켓 해상에서 발사 성공
- 국가 극지과학 데이터 센터 및 국가 해양과학 데이터 센터, 국가과학기술 자원 공유 서비스 플랫폼으로 포함
- 마카오 다섯 번째 바다통로로 해저 터널 건설 예정
- 자연자원부, 중국 첫 번째 심해 샘플 및 자료정보 사회에 공포

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 광둥성, 웨강아오대만구(粵港澳大湾区) 건설을 위한 19개 조치 발표

최근, 광둥성 자연자원청은 「광둥성 웨강아오대만구(粵港澳大湾区: 광둥성, 홍콩, 마카오의 경제협력을 강화하는 구상) 건설 3년 액션플랜(2018~2020)」 이행에 관한 통지를 발표했으며, 국토공간계획, 토지 및 해역 이용 등을 포함한 19개의 구체적인 조치를 제시했다.

올해부터 광둥성 자연자원청은 웨강아오대만구 건설을 ‘제일 중요한 사업’으로 추진하고 있다. 통지에 따르면, 올해 광둥성의 국토공간계획 편성을 완성해야 하고, 도시 간 합리적 분업과 기능 상호보완을 추진해야 한다. 2020년까지 시(市), 현(縣), 진(鎮)의 국토공간계획의 편성을 마무리해야 하며 구역, 도농, 육해 간 자연자원 통합 계획 및 전체 이용을 강화해야 한다.

통지에서는 해역이용권의 양도, 담보, 임대와 주식으로 투자 등의 기능을 조속히 보완해야 한다고 제시했다. 자연자원에 대한 공급측 개혁을 대대적으로 추진하고 자연자원 공급의 새로운 모델을 모색해야 한다. 해양자원에 대해 무인도 이용권의 시장화 양도의 시범사업을 빠르게 추진하며, 해사(海砂)의 새로운 채굴지의 선정과 시장화를 촉진해야 한다. 이에 해사 채굴권과 해양이용권을 합쳐서 양도하는 방법을 모색하도록 한다.

이와 동시에 주장삼각주 각 시의 국가 첨단기술개발단지(高新区)의 확장 및 각종 전문 원구(园区), 산업이전 공업단지의 패턴전환과 업그레이드를 추진해야 한다. 토지, 해역과 임야(林地)에 대한 이용 규모와 지표를 통합시키며, 대만구 전략적 배치의 중대 플랫폼, 국가 중요 과학기술 인프라, 중점 인프라의 상호연통 프로젝트와 민생사업을 위한 토지이용 요구는 우선으로 보장해야 한다. 주장삼각주에서 모든 유형을 지닌 전역 국토공간 용도 관제제도를 앞장서서 수립해야 하며, 국가급과 성급의 산(山)·수(水)·임(林)·전(田)·호(湖)·초(草)에 관한 생태보호와 복원 시범사업을 추진하고 ‘블루해만(蓝色海湾)’ 종합정돈 사업을 전개하여 주장커우(珠江口) 근안해역에 대한 종합정돈을 실시한다.

해양경제에 있어는 올해 해양 6대 산업에 관한 3년 액션플랜을 제정하고 실시할 예정이다. 광둥, 홍콩 및 마카오가 현대화 해양산업기지 건설에 관한 협력을 추진하고, 선전시(深圳市)를 글로벌 해양중심도시로 건설하는 것을 지지한다. 광저우시(广州市)에 국가 해양첨단기술 산업기지 및 난사신구(南沙新区) 과학기술 해양진흥 산업시범기지를 건설하고, 장먼시(江门市)에 따광하이완(大广海湾) 광둥-홍콩-마카오 해역이용 협력 시범구를 건설한다. 또한, 해양경제의 대외협력과 금융혁신을 강화하여 금융자원과 사회 자본을 해양경제발전 분야에 투입하는 것을 유도한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 6. 4.>

2 산둥성 항만그룹 편성방안(의견수렴 안) 발표, 곧 시행 계획

본지 취재에 따르면, 산둥성 항만그룹 편성방안(의견수렴 안)이 이미 완성됐고, 의견수렴이 끝나면 바로 시행될 것이라고 한다. 의견수렴 안 중 명시된 바로는 항만그룹 등기지역은 칭다오시가 될 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

산둥성은 칭다오항, 옌타이항(烟台港), 르자오항(日照港), 보하이완항(渤海湾港)의 4대 항만그룹의 구도로 형성한다는 방침이다. 최근 보하이완항은 이미 여러 항만의 지분을 대체조달하고 있으며 이는 산둥성 항만그룹 시행의 마지막 준비라 할 수 있다.

산둥 보하이완항 공식 소식에 따르면, 둥잉시(东营市) 국유자산관리위원회(이하 ‘국자위’)는 「산둥 광리(广利)항만그룹 유한공사 재무회계, 자산평가 결과에 대한 확정 의견」을 발표했다. 이 전에 둥잉시 국자위는 「둥잉항무그룹 유한공사 재무회계, 자산평가 결과에 대한 확정 의견」을 발표했다. 이로써 둥잉시 2개의 국유항만기업의 보하이완 항만그룹으로의 지분조달 관련 절차는 모두 완료되었다.

5월 29일, 웨이팡시(潍坊市) 정부 텡민리(田民利) 부시장 주최로 웨이팡 항만자산 통합 분할회의가 개최되었다. 이에 따르면, 웨이팡항그룹 공용자산 분할 후 회계, 평가보고 초고가 이미 완성되었고 정식보고 조건을 갖추고 있다고 한다. 이후 웨이팡시 국자위가 회계, 평가보고에 대해 검토하고, 성 국자위 등록 완성 후 공상변경을 실시 하면 6월 15일 전에 자산 대체조달 작업이 완성될 것으로 보인다. 이는 현재 빈저우항(滨州港) 자산만이 대체조달 미완 상태로 남았음을 의미한다.

보하이완항은 산둥성 정부 비준 설립의 국유기업그룹으로 둥잉항, 웨이팡항, 빈저우항의 3항이 통합된 항으로 국유 및 비국유항만 자산을 통합하여 각 항만이 접안하는 해안선, 항로자원을 통합할 목적으로 보하이완 항만 및 해안선 기획, 투자, 건설, 경영관리를 통합 관리하고 있다.

<자료 : 港口圈, 2019. 6. 12>

3

광저우 난사(南沙)항 육·해 복합운송부두 1기 사업 시작, 3자 공동 개발·건설·운영

광저우 난사 복합운송이 새로운 진전을 맞았다. 최근 난사자산경영공사, 주장운송 기업(그룹)유한공사, 주어쓰그룹(Top Ideal SCM Technology)은 난사구에서 정부 주최로 난사 내륙·해상 복합운송 1기 사업에 대해 합작계약을 체결하여 3자는 공동으로 난사 내륙·해상 복합운송 부두 1기 사업 공동 개발·건설 및 운영에 참여하게 됐다.

체결한 협의서에 따르면 사업은 난사항만구역 룡쉐난(龙穴南) 수로하류, 싼룽(新龙) 대교 북측에 위치한다. 사업에서 전체 용지면적은 약 46.2만 m²로 ‘前港后园(전방 항만, 후방 원구)’식의 부두 창고 일체형이며, 그중 전방 부두는 12개의 1,000톤급 다용도 바지선 선석(3,000톤급 기준 구조) 건설 계획으로, 사용해안선 길이 828m, 연간 물동량 545만 톤으로 설계되었다. 후방창고용지의 건설면적은 약 30만 m²의 보세창고로 건설될 것이다. 투자총액은 약 23억 6천만 위안으로 2019년 말에 착공하여 2021년 말에 1기 건설이 완료, 운영에 투입될 예정이다.

완성 후 전 세계 일용소비재(FMCG) 공급체인운영업무(전 세계 물류센터)를 중점 전개할 예정이며, 홍콩 공항과 항공물류업무 연계를 통해 광둥-홍콩-마카오 국경 간 자유무역 물류를 전개하고, 광둥-홍콩-마카오의 자유무역 및 임해공업 공급체인 운영 센터의 선례로 고객에게 더욱 최적화되고 빠르고 입체적인 물류서비스를 제공하게 될 것이다.

<자료 : 广州日报, 2019. 6. 3>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

4 텐진, 숭안신구(雄安新区) 계획 설계, 생태보호, 항만물류 등 건설 지원

허베이성에 건설될 숭안신구(雄安新区)계획을 보다 성공적으로 실행하기 위해 텐진시는 적극적으로 숭안신구와 연계하여 계획설계, 생태보호, 항만물류 등 영역의 건설을 지원한다는 방침이며, 적극적으로 교류 협력을 진행한다. 순후권(孙虎军) 텐진시 개발위원회 부주임은 진지(津冀: 텐진과 허베이)는 숭안신구 건설발전협력협약이 결정한 8개 부문의 협력사항을 조속히 실행할 것이며, 산업, 생태, 공공서비스 등 부문의 교류협력을 적극적으로 전면 심화할 것이라고 소개했다.

계획은 텐진과 숭안신구를 연결하는 교통 네트워크를 완비하고, 텐진-숭안 성 간 철도를 국가 계획에 포함한다. 핵심역량을 선별하여 숭안신구 계획요강과 관련 계획의 연구 편제작업에 참여시키고, 텐진도시건설설계원, 텐진시정(市政)공정설계원의 분원을 숭안신구에 설치한다.

텐진시는 텐진시가 특화된 장점을 발휘한다는 방침이다. 순후권은 교육협력을 전면 강화하여 텐진직업대학, 텐진시 제1상업학교, 텐진1중 등 기관의 분교를 숭안신구에 설치할 것에 대해 소개했다. (육성기지) 텐진대학, 난카이대학 등 기관이 바이양톈(白洋淀)호수 오염침적물 처리 및 자원화 이용, 바이양톈 주변지역 환경 우호적 재배와 양식모델 기술 등 연구를 전개한다. 중국교통텐진항로국 등 기업이 '천년수림(千年秀林)'에 참여하여 10만묘 조림사업, 탕허(唐河) 오수 저수지 오염정비 및 생태복원 1기 공정 등 사업건설에 참여한다.

순후권은 숭안신구 계획건설을 지지하기 위해 텐진은 전면적으로 진지(津冀)의 숭안신구 건설에 대한 발전전략 협력협의를 전면적으로 실행할 것이다. 또한 징진(京津: 베이징과 텐진), 진지(津冀)의 새로운 전략적 협력협의, 계획건설의 심화, 산업, 생태, 공공서비스 등 부문의 협동을 추진할 것이며, 인재, 기술 등 자원의 공유를 추진할 것이라고 소개했다. 텐진 통상구의 구축과 숭안신구 화물의 쾌속통관 시스템의 구축을 가속화하여 숭안신구가 보다 효율적이고 빠르게 '출해(出海)통로'를 구축하도록 한다. 징하이(静海), 시칭(西青) 등 지역이 지역적 장점을 발휘하여 전면적으로 숭안신구 건설에 있어 역할을 다할 수 있도록 지지하고, 국가급 개발구와 숭안신구 공동건설의 특색 있는 산업원구를 장려한다.

<자료 : 新华网, 2019. 6. 11.>

5 쓰촨성(四川省), 복합연계운송을 통해 과징(Cross-Border) 무역 편리화 추진

최근 「쓰촨성 통상구 비즈니스 운영 환경 개선을 통해 과징 무역 편리화 조치」(이하 「조치」로 약칭)를 정식으로 발표했다. 「조치」에 따르면 총 4개 분야의 22개 조치로서 자발적으로 외향적 경제 발전 추진, 원가 절감 및 효율성 증대, 공개·공정·투명한 통상구 비즈니스 운영 환경 구축, 과징(Cross-Border) 무역 편리화 추진 등의 내용이 포함되어 있다.

수출입 화물 통관시간 단축 분야의 「조치」에 따르면, 사전신고 모델, 일체화 통관 모델을 대대적으로 보급하여 통상구 작업 서비스 능력을 제고하며, '7×24시간' 조치의 심도 있는 실시를 통해 통관능력을 제고할 계획이다. 또한 통관 평가체계를 탐색하는 동시에 제3자 평가기관을 통해 쓰촨성 각 통상구의 비즈니스 운영 환경 현황에 대한 전면적인 평가 분석을 실시할 것을 제시했다.

쓰촨은 복합연계운송의 가속화 발전을 촉진하고, 각 통상구는 창장 중하류 항만 및



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

연해 자유무역시험구 간 협력을 강화하여 대대적으로 컨테이너 복합운송 물류체계를 발전시키고, 국가 복합운송 시범공정 건설을 추진한다. 루저우항(泸州港)은 청두국제 철도항의 컨테이너 철도·공로 복합연계운송 시범공정 건설을 추진한다. 그리고 이빈항(宜宾港)은 중국 서부지역 자동차물류 복합연계운송 시범공정 건설을 추진해 루저우항의 철도·수운복합운송정보 플랫폼 가속화 구축을 통해 철도·수운 복합연계운송에 대한 정보교환 및 공유를 실현할 계획이다.

「조치」에 따르면, 쓰촨은 통상구 요금 규범화를 추진하기 위해 요금 인하 메커니즘 및 요금 리스트 체계를 구축할 계획이다. 또한, 수출입 컨테이너 원가절감 관리 특별행동을 실시하며, 통상구 경쟁력을 강화할 것이다. 이와 더불어, 신용 체계 건설 및 사회 감독을 강화할 것이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2019. 6. 5>

6 장쑤성(江苏省), 해·육·공 일체화 국제운송 대통로 건설 가속화 추진

6월 11일, 장쑤성 정부는 ‘일대일로’ 거점 건설 업무회의를 개최했다. 후이시엔바오(惠先宝) 장쑤성교통운수청 부청장은 향후 장쑤성 일대일로 건설에 대한 내용을 소개했다.

후이시엔바오 부청장은 지난 5월 21일 장쑤성 ‘일대일로’ 건설 지도소조(领导小组)가 「국제종합교통체계 확대계획」을 발표했다. 「계획」에 따르면, 장쑤는 향후 3~5년 동안, 해·육·공 일체화 국제운송 대통로 건설을 가속화 추진하여 실크로드 경제벨트 국제물류회랑 및 21세기 해상실크로드 해양운송회랑 구축을 중점적으로 추진하는 동시에 종합교통망 구축을 추진하며, ‘일대’와 ‘일로’의 긴밀한 연결을 통해 일대일로 거점 역할을 더욱 발휘할 것을 지적했다.

첫째, 편리하고 고효율적인 육상운송 대통로를 가속화 구축해야 한다. ‘일대일로’ 교통 시범사업-렌윈강-휘얼귀쓰 아시아유럽 해·육 복합 연계운송통로 프로젝트를 중점적으로 건설, 추진하기 위한 「장쑤성 종합일체교통망 배치계획(2021~2050년)」을 제정하고 있으며, 렌윈강지역 국제 허브항 건설을 둘러싼 중국-카자흐스탄(렌윈강) 물류협력기지, 상하이협력기구(SCO) 렌윈강국제물류원구, 쑤첸(宿迁)-렌윈강 고속도로, 쉬저우-쑤첸-렌윈강 항로 등 중점 프로젝트를 착수할 예정이다. 서저우(徐州)국제 내륙항 및 서저우 철도화물운송허브 건설을 적극적으로 추진하고, 2020년까지 서저우-렌윈강 고속철도 공정을 완공할 것이다. 이와 더불어, 중국-유럽화물열차 노선을 개선하여, 국제화물운송열차회사 설립 추진을 통해 국제적인 영향력이 있는 중국-유럽(아시아) 화물열차 브랜드를 만들 것이다.

둘째, 안전하고 경제적인 해상운송 대통로를 가속화 구축해야 한다. 연강-연해 항만 일체화 개혁을 전면적으로 심화하여, 2018년 장쑤성항만그룹은 연강항만 자산통합을 이미 마무리했다. 렌윈강항 30만 톤급 항로 2기 공정 건설을 통해 렌윈강 지역성 국제 허브항 기능을 제고할 것이다. 그리고 난징 창장지역 항운물류중심을 건설할 것이다. 또한, 전면적으로 국제적인 해운기능 건설을 강화하여, 21세기 해상실크로드 국가 간 항로를 증설하여, 원양 네트워크를 확대할 것이다.

셋째, 항공운송 대통로 건설을 가속화 추진해야 한다. 항공 네트워크 배치를 개선하여, 국제공항 운송능력 및 서비스 수준을 전면적으로 제고할 것이다. 화물·여객 공항 배치체계를 개선하여 난징 루커우(禄口)공항 T1 확대 공정, 우시(无锡) 서방(硕放)공항 확대 공정 및 렌윈강 신공항 건설 공정 등을 가속화 추진할 것이다. 또한 ‘일대일



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

로' 연선국가 간 신규 노선을 개척하여, 2020년 말까지 여객 및 화물 노선을 각각 90개, 8개 이상 운영할 것으로 보인다.

<자료 : 中国江苏网, 2019. 6. 11.>

7 푸젠성 해양강성(海洋强省) 건설을 위한 중대 프로젝트 추진 예정

최근, 푸젠성 발전개혁위원회와 푸젠성 해양·어업국은 '2019년 푸젠 해양강성 중대 프로젝트 건설 실시방안'(이하 '방안'으로 약칭)을 발표했다. 이는 푸젠성 정부가 발표한 '해양강성 건설 진일보 가속화에 관한 의견'을 이행하기 위해서 중대 프로젝트의 지원과 정책을 이끄는 역할을 강화하려고 하는 것이다.

'방안'은 해양강성 가속화 건설의 목표, 임무 및 전체요구를 중심으로 건설 중인 148개 중대 프로젝트를 전면적으로 추진하고, 91개 전기(前期) 단계에 있는 프로젝트는 돌파구를 찾아내야 한다. 올해 36개 이상의 프로젝트가 완성되거나 일부분 건설되고, 30개 이상 프로젝트는 착공하기 시작하고, 일련의 중대 프로젝트의 계획을 계속 추진한다는 것이다.

'방안'은 세 가지 주요 임무를 제시했다. 첫째, 투자 사업을 제대로 추진한다. 건설 중인 해양강성 중대 프로젝트에 대한 투자를 확대하고, 지난해 608억 4,600만 위안의 투자를 완성할 계획이다. 그 가운데 해양플랜트 장비와 고급선박의 정비·건조에 25억 8,500만 위안, 크루즈·요트 1억 위안, 해양생물의약 2억 5,200만 위안, 해양재생가능 에너지 116억 위안, 현대 해양어업 29억 100만 위안, 해양관광·문화창조산업 52억 3,800만 위안, 해운물류 18억 1,000만 위안, 항만 선석 32억 9,000만 위안, 임항공업 268억 2,400만 위안, 어항 6억 3,100만 위안, 항만기능 보완 37억 7,000만 위안, 해양과학연구 플랫폼 16억 2,400만 위안, 해양생태에 1억 5,700만 위안을 투자할 계획이다.

둘째, 프로젝트의 완공을 잘 추진해야 한다. 지난해에 건설이 완료되거나 일부 완료되어야 할 프로젝트는 36개를 넘어야 한다. 그중에 해양플랜트와 고급선박의 정비·건조는 2개, 크루즈·요트 1개, 해양생물의약 2개, 해양재생가능 에너지 3개, 현대 해양어업 6개, 해양관광·문화창조 5개, 해운물류 4개, 항만 선석 5개, 임항공업 2개, 어항 2개, 항만기능 보완 2개, 해양과학연구 플랫폼 1개 및 해양생태는 1개가 포함된다.

셋째, 전기 단계에서 돌파구를 찾아내야 한다. 지난해 전기 단계에서 실질적 진전을 이루어야 할 프로젝트는 30개를 넘어야 한다고 요구했다. 그중에 해양생물의약에 1개, 해양재생가능 에너지 1개, 현대 해양어업 4개, 해양관광·문화창조 5개, 해운물류 4개, 항만 선석 7개, 임항공업 2개, 어항 3개, 항만기능 보완 1개, 해양과학연구 플랫폼 1개 및 해양생태에 1개가 포함된다.

푸저우(福州)시는 해양산업의 업그레이드를 추진하기 위해 최근 '해상 푸저우'의 액션 플랜을 제시했다. 이를 통해 푸저우시 산업의 구조조정을 이끌고 해양강성 건설을 추진할 것이다. '해상 푸저우' 액션플랜은 '목표 1개, 주력할 점 2개, 중점 3개'를 포함한다.

목표는 1개이다. 즉, 2020년까지 푸저우시의 해양생산총액이 2,600억 위안에 도달하고 연평균증가율은 11% 이상에 달해야 하며, 지역 생산총액의 29%를 차지해야 한다는 것이다. 이에 큰 해양자원 도시에서 해양경제력이 강한 도시로 전환하려고 한다.

주력해야 할 점은 두 가지이다. 첫째, 해양산업 발전에 주력하고 해양경제 총량과 품질을 모두 제고하도록 한다. 둘째, 국가 해양경제발전 시범구 건설을 계기로 임항산업을 강대하게 육성하도록 한다.

세 가지 중점은 국제 심수 대항만의 건설을 추진하고, 임항산업의 집적을 가속화시키고 해양신산업을 강대하게 육성한다는 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 창장삼각주 항만군
일체화 발전 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

향후 푸저우시는 ‘해상 푸저우’ 건설을 통해 산업발전의 새로운 공간을 확장하고 해양 고품질 발전을 촉진하여 ‘일대일로’ 연선국가, 지역과의 교류·협력의 새로운 기회를 모색할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 6. 11.>

8 광둥성 해양경제생산총액 24년 동안 연속 전국 1위 차지

6월 11일, 광둥성 자연자원청은 「2018년 광둥성 해양경제발전보고」를 발표했다. 2018년에 광둥성 해양생산총액은 1조 9,300억 위안을 기록해 전년대비 9% 증가했으며, 전국 해양생산총액의 23.2%를 차지했다.

보고에 따르면, 2018년에 광둥성 해양산업 구조가 계속 최적화되면서, 주요 해양산업은 안정적인 성장을 유지해왔다. 해양혁신능력이 계속 강화되고 해양 녹색발전은 계속 심화되고 있다. 해양생산총액은 같은 시기의 지역 GDP 증가율보다 2.2%p 높았으며, 지역 GDP의 19.9% 차지했다. 해양경제는 이미 광둥성 경제발전의 새로운 성장 극이 되었다.

보고에 따르면, 연해관광업은 여전히 광둥 해양경제의 중견 산업이고, 그의 부가가치액은 주요 해양산업 부가가치액의 50% 이상을 차지했다. 해양산업 구조를 보면, 2018년 광둥 해양 제3차 산업의 부가가치액은 1조 1,827억 5천만 위안에 달해 동기대비 11.2% 증가했다. 제3차 산업이 광둥성 해양산업구조의 60% 이상을 차지했다.

광둥성 해양 6대 산업은 빠른 발전을 보였다. 2018년 광둥성 재정은 해양전자정보, 해상풍력발전, 해양생물, 해양플랜트, 천연가스 수화물, 해양공공서비스산업의 혁신 발전을 위한 전문자금을 설립했다. 이에 새로운 기술과 성과들이 계속 도출되어 해양 혁신능력은 계속 강화되고 있다. 광둥성에 설립된 해양과 어업관련 과학연구 기구는 총 24개가 있고, 기업을 주체로 산·학·연 긴밀히 결합된 해양과학기술 혁신 체계를 형성했다.

해양 녹색발전은 계속 심화되고 있다. 광둥성은 연해습지에 대한 보호를 강화했고, 바다매립을 엄격히 통제했다. 또한, ‘아름다운 해만’ 건설에 관한 전체계획을 편성했고, 연안 종합시범구의 건설을 대대적으로 실시했다.

해양산업의 집적 효과가 뚜렷하며, 전성(全省) 14개 연해 지급(地级) 이상의 시를 주장삼각주 해양경제 최적화 발전 구역, 광둥 동부 해양경제 중점발전 구역 및 광둥 서부 해양경제 중점발전 구역으로 나누었다. 이에 해양경제 발전의 구역 배치, 웨강아오대만구(粤港澳大湾区)의 건설 및 광둥성 ‘1 핵심구, 1 벨트, 1 구역’ 지역발전의 새로운 구조는 상호 간 고도로 부합된 것이다.

광둥성 해양국 관계자에 따르면, 다음 단계에서 광둥성은 웨강아오대만구의 해양경제 고품질 발전을 계속 추진할 예정이다. 해양과학기술의 혁신능력을 제고하고 해양경제 대외개방의 새로운 구조를 구축하여 해양생태문명 건설을 강화할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 6. 13.>