



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

제21-15호
 2021년 8월 15일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2020년 국가 혁신지수 세계 순위
- ▶ 이슈 포커스: 상하이 국제해운중심 건설 '14-5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2020 창장간선 주요 항만의 컨테이너물동량 현황 (만 TEU, %)

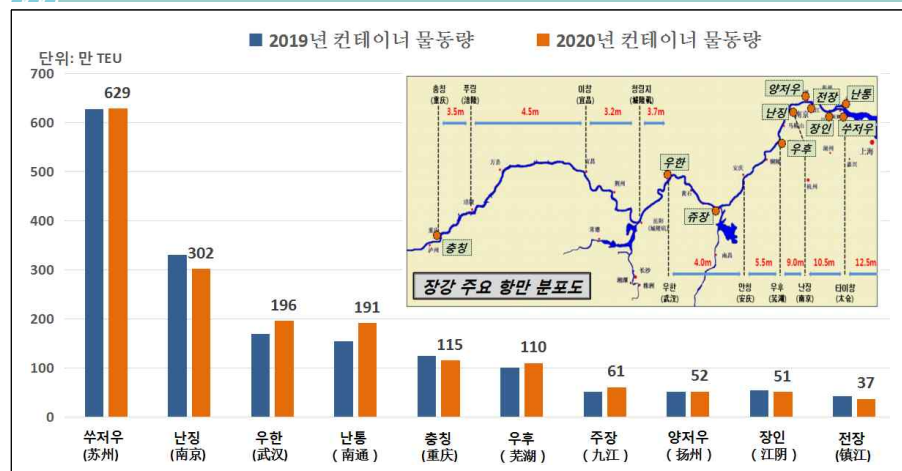
No.	항만	2019	2020	증가율
1	쑤저우	627	629	0.3
2	난징	331	302	-8.8
3	우한	170	196	15.3
4	난통	154	191	24.0
5	충칭	125	115	-8.0
6	우후	101	110	8.9
7	주장	52	61	17.3
8	양저우	52	52	0.0
8	장인	54	51	-5.6
10	전장	42	37	-11.9
	합계	1,708	1,744	2.1

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: 2020년 창장 주요 항만 컨테이너 물동량



자료: 중국교통운수부 홈페이지, KMI 작성

2020년 창장간선 주요 항만 컨테이너 물동량 전년대비 2.1% 증가

2020년 창장간선(长江干线) 주요 항만 컨테이너 물동량은 전년대비 2.1% 증가한 1,744만 TEU를 기록했다. 항만별로 쑤저우(苏州)항이 전년 대비 0.3% 소폭 증가한 629만 TEU를 기록해 1위를 유지했고, 난징(南京)항 302만 TEU, 우한(武汉)항 196만 TEU 등으로 그 뒤를 이었다. 2019년 4위를 기록했던 난통(南通)항은 올해 191만 TEU를 기록해 같은 순위를 유지했다. 또한 주장(九江)항은 61만 TEU로 51만 TEU의 장인(江阴)항을 제치고 7위로 순위가 두 단계 상승했다.

한편, 창장간선 주요 항만 중 2020년 난통항의 컨테이너 물동량 증가율은 24.0%로 가장 높은 증가율을 기록했으며, 주장항(17.3% ↑)과 우한항(15.3% ↑)의 컨테이너 물동량 또한 두자릿 수의 높은 증가율을 기록했다. 반면, 전장항(11.9% ↓), 난징항(-8.8% ↓), 충칭항(-8.0% ↓), 장인항(-5.6% ↓) 전년대비 물동량이 감소했다.

창장지역은 중국에서 경제가 가장 활발하며 개방도가 제일 높은 지역 중 하나다. 지난 몇 년간 추진되어 온 창장삼각주 항만군 일체화 사업은 향후 세계적인 항만군으로 건설한다는 목표로 지속 추진될 계획이다. 중국은 2035년까지 창장 내하운송의 고품질 발전체계를 구축하고, 창장 황금수로의 종합 운송체계에서의 우위와 역할을 충분히 발휘토록 한다는 계획이다. 이에 따라 '황금 통로'로 불리는 창장간선 및 주변 항만들의 경쟁력과 역할이 지속적으로 강화될 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2020년 국가력 신지수 세계 순위
- ▶ 이슈 포커스: 상하이 국제해운중심 건설 '14·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

작성 :

장원형

KMI 중국연구센터 연구원

김은우

KMI 중국연구센터 부연구위원

이슈 포커스 : 상하이 국제해운중심 건설 '14·5' 계획 및 시사점¹⁾

2009년 중국 국무원은 「상하이의 현대서비스업과 선진제조업 발전 가속화 및 국제금융센터와 국제해운중심 건설 추진에 관한 의견」을 통해 2020년까지 상하이를 국제해운중심으로 건설하겠다는 계획을 처음 발표했다. 이러한 정책을 기반으로 2020년 현재 상하이는 해운 서비스 및 해운시장 환경을 개선하고, 국제해운중심을 기본적으로 구축했으며, 글로벌 해운자원의 거점이 되었다고 평가되고 있다. 또한 지난 7월 11일에 발표된 ‘2021 신화발틱 국제해운센터 발전 지수 보고서(Xinhua-Baltic International Shipping Center Development Index Report)’에 따르면 국제해운중심 도시 중 종합경쟁력 기준 상하이의 순위가 2014년 세계 7위에서 2021년 세계 3위로 상승하는 등 국제해운시장에 미치는 영향력이 꾸준히 높아지고 있다.²⁾

그런 가운데 2021년 7월 8일 상하이시 정부가 「상하이시 국민경제 및 사회발전 14·5 계획 요강」, 「상하이시 ‘14·5’ 기간 상하이 국제해운중심 영향력 확대 계획」에 근거하여 제정한 「상하이시 국제해운중심 건설 ‘14·5’ 계획」(이하 “‘14·5’ 계획”으로 약칭함)을 발표했다. 이번에 발표된 ‘14·5’ 계획에는 2025년까지 상하이를 고효율의 편리하고 기능이 완비된 개방·융합, 녹색·스마트를 특징으로 하는 세계 일류의 국제해운중심으로 건설하겠다는 내용을 담고 있다.

따라서 본문에서는 「상하이시 국제해운중심 건설 ‘14·5’ 계획」 전문 내용을 구체적으로 살펴보고, 한국에 주는 시사점을 제시하고자 한다.

1 '13·5' 기간 성과

1. 해운 클러스터 기능 강화

해운서비스 클러스터를 매개체로 글로벌 상위 정기선사, 선급, 크루즈기업, 선박관리기구 및 해운분야 국제기구들이 상하이에 본사 및 지부 또는 프로젝트 법인을 설립했다. 상하이의 선박 및 화물보험 관련 업무가 중국 전체의 1/4을 차지하고, 국제시장 점유율은 런던과 싱가포르 다음으로 높은 등 상하이의 해운보험시장 규모 또한 상위에 있다. 해운정보서비스 분야에서도 신속한 발전을 하고 있으며, 특히 중국수출컨테이너운임지수(CCFI), 중국연해석탄운임지수(CBCFI)가 업계에서 폭넓은 인정을 받고 있다. 아울러 ‘중국 해운 DB’ 및

1) 본문의 상하이 국제해운중심 ‘13·5’ 기간 성과, ‘14·5’ 발전 목표 및 주요 추진과제는 「상하이시 국제해운중심 건설 ‘14·5’ 계획」을 기반으로 KMI 중국연구센터가 번역함. (자료: 상하이시인민정부망, <https://www.shanghai.gov.cn/nw12344/20210708/f59becb5e37049098081d0779ca01200.html>, 검색일: 2021.7.8.)

2) 중국 신화사(新华社) 소속 중국경제정보사(中国经济信息社)와 발틱해운거래소가 2014년부터 공동으로 작성하고 있으며, 항만여건, 해운서비스 및 종합환경 등 3개 척도로 전세계 43개 도시에 대해 국제해운중심 경쟁력을 평가하고 있음. 2021년 종합경쟁력 기준 Top10 국제해운중심 도시는 싱가포르, 런던, 상하이, 홍콩, 두바이, 로테르담, 함부르크, 아테네, 뉴욕-뉴저지, 닝보저우산 순으로 평가됨. (자료: <http://zjnews.china.com.cn/yuanchuan/2021-07-12/290250.html>, 검색일: 2021.8.2.)



CONTENTS

‘항만·해운빅데이터 실험실’을 기반으로 응용 프로젝트가 지속적으로 추진되고 있다. 상하이 해사법원 및 해사중재서비스기구가 공동으로 국제해사사법 상하이 기지를 구축하였으며 전국의 해사중재 서비스를 선도하고 있다. 우송커우(吴淞口) 국제크루즈항이 아시아 1위, 세계 4위의 크루즈 모항으로 부상하면서 관련 비즈니스 및 선용품 공급사업 또한 함께 발전하고 있다.

2. 해운·항만 물류시스템의 스마트·친환경 시너지 향상

상하이항의 컨테이너 물동량과 항만 연결성 지수는 각각 11년, 10년 동안 연속 세계 1위를 유지하고 있다. 창장을 이용한 컨테이너 강-해상 연결운송은 정보공유 및 협업이 실현되어 컨테이너 수상환적 비중은 51.6%, 국제환적 비중은 12.3%로 향상되었다. 통관의 경우 각 프로세스별페이퍼리스(paperless)화가 기본적으로 실현되었으며, 항만업무는 100% 페이퍼리스로 처리되고 있다. 육상전력, LNG 컨테이너 트럭, 하이브리드 동력 등 청정에너지 시설이 항만에 보급되어 상하이항 전체 전용선석의 79%인 68개 선석에 육상전력 시설이 설치되었으며, 여객터미널과 항만작업선 터미널에는 저압 육상전력이 전부 설치되었다. 양산항, 창장 하구 E항해 프로젝트가 완성되어 공중, 수상, 수중 삼위일체의 응급보장체계가 구축되었다.

3. 아태지역 대형 국제항공허브 구축

2019년 기준 상하이 홍차오와 푸둥 공항 이용 항공사는 100개가 넘으며 항공노선은 전 세계 50개국의 314개 도시와 연결되어 있다. 2019년 여객 및 화물 수송량은 각각 1억 2,000만 명과 405만 8,000톤으로 각각 세계 4위와 3위를 차지했다. 2020년 코로나19 발생 후 상하이 공항은 중국 전체 국제 항공편의 약 1/3과 1/2의 방역물자 운송 업무를 담당했다. 창장삼각주 공역 세분화 관리 개혁이 실효를 거두면서 상하이 공항의 정상 운항율이 연평균 80% 이상으로 높아졌다. 푸둥과 홍차오 국제공항은 국제항공운송협회로부터 여행 편의성 분야의 “플레티넘 공항” 인증을 받았다. 푸둥국제공항에 전 세계 최대의 단일 위성청이 출범되었고, 택배물류센터, 냉동창고센터 등 전문화된 화물운송 시설이 잇따라 구축되면서 허브 기능이 한층 더 강화되었다.

4. 해운 비즈니스 환경 개선

상하이항은 국가에서 추진하는 감세 및 비용 절감 조치를 전면 이행해 항만 이용 원가를 인하했다. 상하이 국제무역 “단일창구(单一窗口)”망은 22개 부서와 연동되며, 화물 및 운송수단 신고업무는 모든 세관에서 처리 가능하다. 국내 수운 업무를 제외한 기타 해운업무는 모두 대외에 개방되었고 누적 34개의 외자 국제선박관리회사가 자유무역시범구 내에 입주허가를 받았다. 또한 수운업계의 행정심사제도에 대해 개혁을 실시하여 심사비준 기간을 단축하고 신청 자료를 대폭 간소화하는 등 “경영허가증 분리” 개혁을 전면적으로 추진하였으며 “오위일체(五位一体)”의 업계 종합 감독체계를 구축했다. 또한 해



CONTENTS

운분야 고급 인재와 시급한 인력 및 특수 인재 영입 시도가 끊임없이 이어지고 있으며 해운관련 학과의 전공 수준이 지속적으로 향상되고 있다.

2 '14·5' 기간 발전 목표

'14·5' 계획은 상하이를 국내 대순환의 중심과 국내·외 쌍순환의 전략적 연결거점으로 건설하여 허브 포털 서비스 업그레이드, 배후서비스 역량 강화, 과학기술 혁신 주도, 자원배치 역량 제고를 목표로 하는 상하이 국제해운중심 발전 신구도를 형성한다는 방향성을 제시했다. 또한 2025년까지 고효율의 편리하고 기능이 완비된 개방적, 융합적인 친환경의 스마트한 세계 일류 국제해운중심 건설을 목표로 설정했다.

['14·5' 계획 기간 상하이 국제해운중심 건설 지표]

구분	지표	단위	기준치(2020년)	목표치(2025년)
항만	컨테이너 물동량	만 TEU/년	4,350	>4,700
	컨테이너 수상환적 비중	%	51.6	≥52
	컨테이너 해상-철도 수송량	만 TEU/년	26.8	≥65
공항 (도시)	여객 수송량	억 명/년	1.22(2019년)	>1.3
	화물·우편 수송량	만 톤/년	406(2019년)	>410
크루즈항	크루즈 이용 여객수	—	아태지역 1위	아태지역 1위
친환경 해운	항만 전용선석 육상전력시설 보급율	%	79	100
	공항 종합 에너지 소비	만 TCE	13.6	22
해운 서비스 및 환경	해운보험 규모	—	세계 3위	세계 3위
	해운분야 국제기구	개	8	9-10
	세계은행 국제무역 비즈니스 환경 순위	—	7위	해운경제권역 상위

자료 : 상하이시인민정부, <https://www.shanghai.gov.cn/202115zjcd/20210805/73ee23278e354408905f95733aa73162.html>,
(검색일: 2021.8.2.)

이러한 목표에 따라 2025년까지 연간 컨테이너 물동량 4,700만 TEU 초과, 항공여객 수송량 1억 3,000만 명 이상, 화물 및 우편 물동량 410만 톤 이상을 달성할 계획이다. 물류 분야에서는 복합운송 서비스 수준을 제고하여 2025년까지 컨테이너의 수상환적 비율을 52% 이상, 컨테이너의 해상-철도 연결운송 수송량은 65만 TEU 이상으로 증가시키고, 푸둥공항에서 도심까지 이동을 40분으로 단축시킬 계획이다. 해운서비스 분야에서는 해운과 관련된 금융보험, 법률중재, 과학기술 R&D, 교육 및 훈련, 정보컨설팅, 문화전시 등을 중점으로 해운서비스 주체들을 더욱 집약시키고 서비스 가치사슬을 고부가가치로 확장시켜 서비스 파급력을 강화할 계획이다. 크루즈 경제 분야에서는 아태 크루즈 기업의 본사 기지를 확대하고 크루즈경제 산업사슬을 구축할 계획이다. 해운친환경 혁신 분야에서는 저탄소, 친환경, 스마트, 고효율의 새로운 해운산업신생태계를 구축하고 해안 토지 자원의 집약적 이용과 오염물 관리, 에너지

3) 중국 공산당 제18차 전국 대표 대회에서 제기된 경제·정치·문화·사회·생태문명 건설을 추진하는 전략구도.



CONTENTS

절약과 청정에너지로 전환을 실현할 계획이다. 환경개선 및 교류협력 분야에서는 육·해·공 항만의 종합효율과 시장 경영환경을 국제 선진수준에 도달시키는 것을 목표로 하고, 해운문화에 대한 인식과 인지도를 강화할 계획이다.

3 '14·5' 기간 주요 추진과제

1. 공간분포 최적화, 해운산업의 집적 및 파급효과 발휘

양산·린강(临港) 지역에 해운 개혁개방 및 과학기술혁신 선도지역을 구축하고 국제경쟁력의 핵심기능을 제고한다. 와이가오차오(外高桥) 지역에는 항만물류와 보세물류를 중점적으로 발전시켜 현대 해운물류 시범구역을 조성한다. 루자주이(陆家嘴)~엑스포 지역은 프리미엄 해운서비스와 과학기술 R&D, 플랫폼경제를 중점적으로 발전시켜 해운서비스 브랜드 파워를 형성한다. 베이 와이탄(北外滩) 지역은 국제적으로 영향력 있는 해운기업과 국제기구 및 전문기관을 유치하여 프리미엄 해운서비스 기능의 핵심 구역으로 건설한다. 오쑹 커우 양쪽 지역에는 크루즈 복합산업 클러스터를 중점적으로 건설해 글로벌 크루즈 경제 중심지로 육성한다. 푸둥공항 지역에는 세계적인 국제항공허브를 조성하고 항공산업사슬을 배치 및 민간 항공산업기지를 건설한다. 홍차오 지역에는 홍차오 국제개방허브와 국가급 임공경제 시범구역에 기반한 항공사 본사 기지와 프리미엄 임공 서비스 클러스터를 조성한다.

2. 창장삼각주 지역을 선도하여 항만의 고품질 일체화 발전 추진

창장삼각주에 세계적인 항만군 일체화 관리체계의 구축을 가속화하고 해운·항만 행정관리 및 통상구 관리 협력을 추진한다. 창장삼각주 내하 및 연해 항만간 다양한 협력을 추진하고 창장 연선의 복합운송 항로 연결을 강화한다. 창장 하구 항로의 종합 관리를 강화하고 다루노선(大芦线)의 동측 확장을 추진하는 등 강-해상 직통노선을 건설한다. 린강 복합운송센터와 와이가오차오 항만 철도 인입선을 건설하고, 내륙 컨테이너 터미널을 배치하여 해상-철로 연결운송 시장을 확대할 계획이다. 수상 교통안전 리스크 관리체계를 개선하고 현대화된 종합항해보장체계를 구축하며 상하이 국제해운기상 보장기지를 건설할 계획이다.

3. 고품질의 세계적인 항공허브 건설

푸둥공항 4기 확장공사의 추진과 제5 활주로 투입을 통해 공항 교통시설을 개선한다. 방역을 상시화하여 항공 스케줄을 정상화하고 항로 네트워크 범위와 연계성을 향상시켜 환적 및 항공-육상 연계운송 서비스 수준과 국내 화물 집산기능을 제고한다. 또한 국제항공익스프레스센터를 조성하고 상하이 지역의 공역 구조와 공중 항로망을 개선하며 공항의 슬롯 이용효율을 높이고 창장삼각주 일체화 항공교통관리보장체계 구축을 지원한다.



CONTENTS

4. 서비스 브랜드 구축, 글로벌 해운자원 배치능력 강화

임항, 임공 서비스 공급사슬을 확대하고 선박 및 항공기 유지보수, 물자 공급 및 배송, 화물 환적, 폐기물 수거 등 종합 서비스 능력을 강화한다. 통상구의 빅데이터 스마트 물류서비스를 제고하고 해운 데이터 공공 플랫폼을 구축한다. 금융기관이 국제규칙을 참고하여 해운기업에 보다 효율적이고 편리한 금융서비스를 제공할 수 있도록 지원하고, 국제 해운보험업무 지원정책체계를 수립하며 해운과생산업의 발전을 지원한다. 국제해사사법센터와 아태해사중재센터를 건설하고 린강신구에 해사중재 및 분쟁해결 기구 클러스터를 조성한다. 린강신구의 푸둥공항 남측구역을 개발하고 홍차오 임공경제시범구 건설을 추진하며 항공산업사슬 관련 기업 및 기관을 유치한다. “베이와이탄 국제해운포럼”을 개최하며 해운과 문화, 여행업의 융합을 촉진한다.

5. 산업구조 최적화, 고수준의 크루즈경제중심 건설

크루즈항만의 기능분포를 종합적으로 계획하고 중국 크루즈관광 발전 시범구 건설을 가속화 한다. 크루즈선의 목적지 없는 해상 유람 노선 시범사업을 적극 유치하고, 여러 도시를 기항하는 노선을 개발하여 국제 크루즈선의 기항을 유치한다. 바오산(宝山) 국제크루즈 산업단지와 와이가오차오 조선 기지 등 크루즈 관련 산업 플랫폼을 조성하고 크루즈 기업의 본사와 크루즈선 선용품 물류센터 및 크루즈 해외구매대행 플랫폼을 조성한다.

6. 과학기술 동력 발굴, 해운중심의 지속가능한 발전 촉진

스마트항만 기술 및 시스템 통합능력을 향상시키고 자동화 터미널 기술을 보급하며 양산항 스마트 컨테이너 트럭의 상업화 시범 프로젝트를 추진한다. 또한 컨테이너 강-해상 연계운송 공공정보플랫폼 건설과 해운분야 블록체인 기술 응용과 표준 제정을 추진한다. 육상전력과 LNG 충전소 등 청정에너지 인프라의 건설과 사용을 추진하고 선박의 신에너지, 신기술 응용을 확대하며 항만 오염물 방제를 강화한다. 친환경 스마트 공항을 건설하고 운행 전과정에 대한 안전관리를 강화하며 공항 오염물 방제 관련 부대시설을 전면적으로 계획 및 건설한다.

7. 관리체계 최적화, 해운발전 소프트웨어 전방위 향상

통상구의 각 부서, 시스템, 영역 간 데이터 공유 및 기능 연동이 가능한 서비스 플랫폼을 구축한다. 국제무역 싱글 윈도우 건설을 심화시키고 통관 및 해운·항만물류 전체 업무 처리 기능을 집약시킨다. 통상구 물류요금 구조를 개선하고 요금 공개 및 간편 조회 기능을 강화한다. 또한 양산특수종합보세구의 경쟁력을 최대화하여 한층 더 높은 수준의 국제무역 자유화 지원 정책 및 제도를 실시한다. 대외무역 컨테이너의 연안운송 등 제도에 대한 심화된 혁신을 도모하고 자유무역시범구의 선박 법정검사 대외개방을 추진한다. 국제·국가 차원의 해운 전문기구 및 기능기구를 유치 및 육성하며, 아시아 해사기술협력



CONTENTS

4 시사점

2009년 중국 국무원의 상하이 국제해운중심 건설 계획이 발표된 이후 상하이는 2021년 종합경쟁력 기준 세계 제3위의 국제해운중심 도시로 부상했으며, 특히 '13·5' 계획 기간 동안 해운 클러스터 기능 강화, 해운·항만 물류시스템의 스마트·친환경 시너지 향상, 아태지역 대형 국제항공허브 구축, 해운 비즈니스 환경 개선 부분에서 많은 성과를 거두었다.

이런 성과에 더해 상하이는 '14·5' 계획 기간에는 2025년까지 고효율의 편리하고 기능이 완비된 개방·융합, 녹색·스마트를 특징으로 하는 세계 일류의 국제해운중심건설을 목표로 7대 과제를 중점적으로 추진할 계획이다.

'14·5' 계획 기간 동안 상하이는 수상환적 비중을 2020년의 51.6%에서 2025년 52% 이상으로 늘린다는 목표를 설정했다. 다만, 수상환적 비중을 5년간 0.4%p 늘리는 것을 목적으로 잡고 있어 환적화물의 증가보다는 수출입의 안정적인 확대에 보다 집중할 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 환적화물 경쟁을 두고 한중간의 유치 경쟁은 불가피하므로 우리나라 항만은 미리미리 환적경쟁력 강화에 대비하는 것이 중요하다.

또한 육상전력 부분에서 상하이는 이미 항만 전용선석의 79%에 육상전력을 설치했고, 2025년까지는 100% 보급을 목표로 하고 있어 중국 항만이 친환경 분야에서 매우 공격적으로 나가고 있음을 알 수 있다. 친환경은 항만의 경쟁력, 매력도 관점에서 중요한 요인이 되므로 우리나라 항만도 서두를 필요가 있다.

아울러 상하이항을 중심으로 창장삼각주를 세계적인 항만군으로 조성하는 항만 통합도 계속 추진된다. 항만 통합을 통한 항만자원 이용 효율성 제고, 창장삼각주 지역 항만들의 경쟁력 강화 등 통합에 대한 다양한 효과가 예상된다. 항만 통합은 중국 항만만의 트렌드가 아니고 전세계적인 운영전략 중 하나이기 때문에 우리나라도 항만 통합에 필요한 부분을 강화해나갈 필요가 있다.

마지막으로 상하이는 글로벌 해운중심 도시 관점에 모든 산업을 아우를 수 있는 도시관점의 종합적인 계획을 하고 있다. 우리도 진정한 해양도시, 해운도시를 조성하기 위해서는 해운이나 항만 자체를 보는 것이 아니라 도시의 일체적 관점에서의 계획 수립이 필요하다.

작성 : 장원형 연구원, 김은우 부연구위원

감수 : 한광석 센터장

kmishanghai@naver.com