KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트

KMI CHINA REPORT

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

제16-9호
2016년 5월 31일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량

▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안

▸ 동향 & 뉴스

▣ 2015년 상하이항 주요 터미널 컨테이너 물동량

(만 TEU)

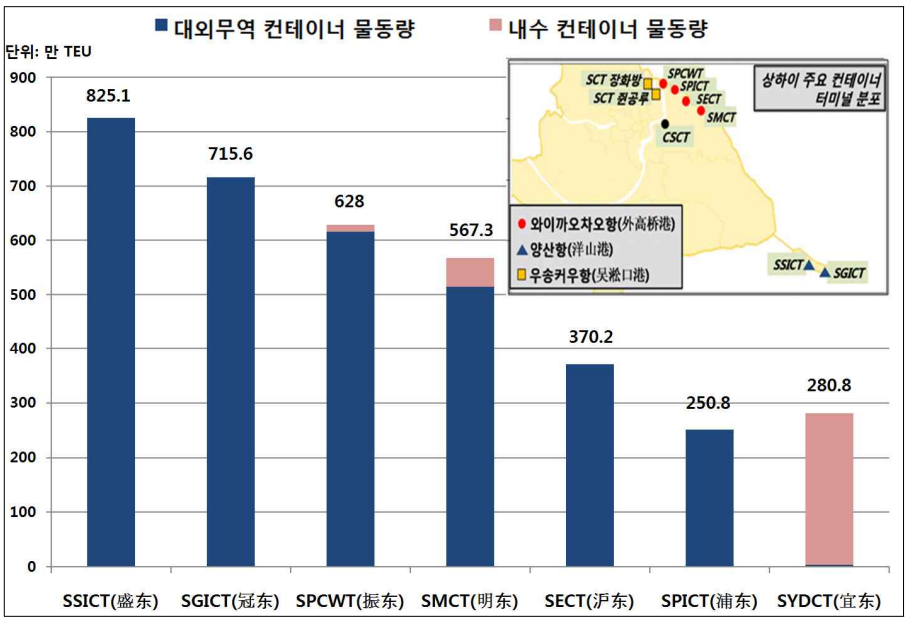
터미널	물동량	국제환적
上海盛东国际集装箱码头(SSICT)	825.1	89.0
上海冠东国际集装箱码头(SGICT)	715.6	59.6
上港集团振东集装箱码头(SPCWT)	628.0	35.7
上海明东集装箱码头(SMCT)	567.3	24.1
上海沪东集装箱码头(SECT)	370.2	20.3
上海浦东国际集装箱码头(SPICT)	250.8	13.2
上港集团宜东集装箱码头分公司(SYDCT)	280.8	0.0
소계	3,637.8	241.9
기타 터미널	16.5	N/A
상하이항	**3,354.3**	**N/A**

주 : ① 국제환적은 Sea&rail 물동량을 포함한 수치 ② 원SCT장화방、SCT 쥔공루부두는 SYDCT(宜东)부두 통합됨 ③기타 터미널 컨테이너 물동량=상하이항 - 주요 터미널 컨테이너 물동량.
자료 : 「中国港口」, 2016.01.

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량



자료: ①「中国港口」, 2016.01 ; ② 그림: 상하이항그룹(SIPG) ; ③ 원SCT장화방、SCT쥔공루 부두는 SYDCT(宜东)부두 통합됨. KMI 작성.

상하이 컨테이너 물동량 전년대비 3.55% 증가 3,654만 TEU 기록

2015년 상하이항의 컨테이너 물동량은 전년대비 3.55% 증가한 3,654만 TEU을 기록했다. 항만구역별로는 외이까오차오항이 1,816만 TEU, 양산항이 1,541만 TEU를 기록했고, 주요 컨테이너 터미널별 물동량은 SSICT(양산 1~2단계)가 825만 TEU로 가장 높았으며, SGICT(양산 3단계) 716만 TEU, SPCWT(외이까오차오 2~3단계) 628만 TEU 등의 순이었다.

상하이항은 6년 연속 (2010~2015년) 컨테이너 물동량 세계 1위를 유지하고 있으며, 최근 상하이항 및 연관 산업의 고성장으로 국제영향력이 지속적으로 확대되고 있다. 특히 상하이항의 선행시범(先行先试)정책과 제도 혁신을 통해 중국 최초의 자유무역시험구를 설립하면서 국제경쟁력이 보다 강화되고 있다. 이와 같이 상하이항은 양자강삼각주 항만도시군 및 전국을 위한 핵심서비스 기능을 강화하면서 향후 상하이항 컨테이너 물동량에 영향을 줄 것으로 예상된다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
셔우젠민(寿建敏) 교수
상하이해사대학교 항만해운기술경제 및 관리학과



전문가 칼럼: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안

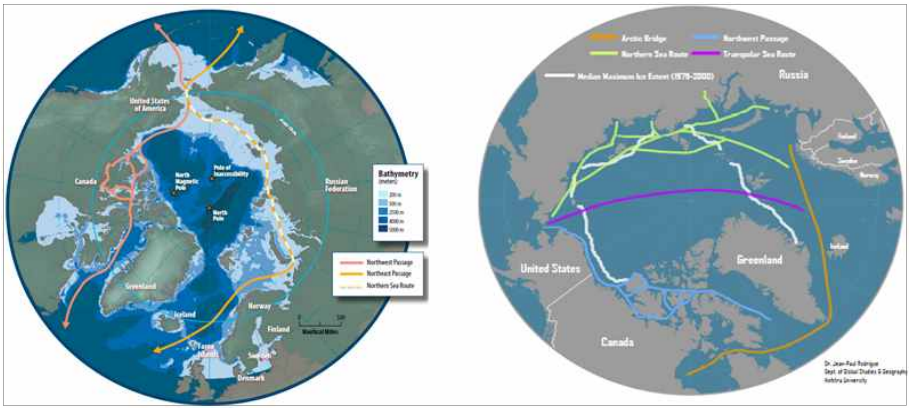
지난 4월말 제1차 한·중·일 북극협력 회의가 서울에서 개최된 가운데, 3국은 북극 정책의 공유와 협력 강화에 공감하고 구체적 협력 사업의 가능성을 모색했다. 초기 단계에는 과학연구 협력에 초점을 두고 있었으나 장기적으로는 북극항로의 활용과 북극 에너지 및 자원의 개발 등으로 확대될 수 있다는 점에서 의미가 크다.

1 북극항로 현황

가. 개요

북극항로는 북동항로와 북서항로로 구분되는데 북동항로는 시베리아 북부 해안을 따라 대서양에서 태평양을 연결하는 항로로 해빙상태가 진전되고 있고 항로사용이 비교적 활발하다. 북서항로는 캐나다 북부 해역을 따라 대서양에서 태평양을 연결하는 항로로 복잡한 해빙상태와 수송인프라의 미 발달로 현재 항로이용이 활발하지 않는 실정이다.

[그림 1] 북극항로 노선도



나. 북동항로

2014년 기준 북동항로의 통항시간은 7월 중순부터 12월 상순까지 약 5개월 정도로 경제적 운항이 가능하게 되었으며, 2020년에는 6개월, 2030년경에는 연중 일반 항해가 가능할 것으로 전망된다.

통계에 의하면 2013년 북동항로를 통과한 선박 총수는 71척으로 전년대비 25척 증가했다. 이 가운데 액체화물선 및 탱커는 31척으로 가장 많은 비중을 차지했고 전년대비 5척 증가했다. 벌크선과 잡화선은 각각 24척, 13척으로 전년대비 18척, 13척씩 크게 증가했다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	05-27
종합지수	734.95	665.44
일본 항로	619.87	624.08
구주 항로	855.19	712.13
미서부 항로	761.60	604.94
미동부 항로	846.92	733.09
한국 항로	584.19	508.93

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	05-27
종합지수	856.91	805.42
석탄	844.95	821.16
곡물	606.92	594.87
금속광석	833.43	641.65
정유	1,246.17	1,246.17
원유	1,541.72	1,541.72

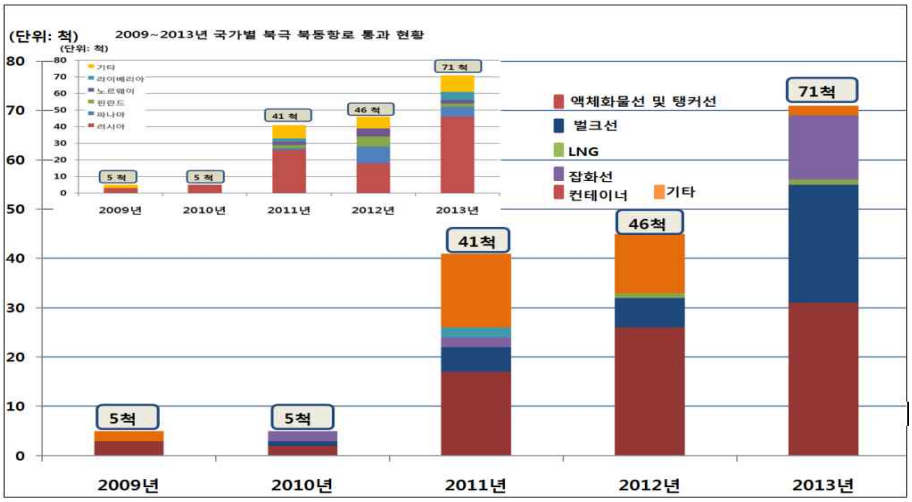
자료 : 상하이 항운교역소.

국가별로는 러시아 국적선이 46척으로 전년대비 28척 증가했다. 이는 러시아가 북극항로 운항 및 개발에 대해 가장 큰 영향력과 우위를 보이고 있음을 나타낸다. 또한 파나마, 핀란드, 노르웨이 및 라이베리아 국적선도 북극해에서 꾸준히 운항하고 있다.

[표 1] 최근 북동항로 통과선박수 추이

구분	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
선박수 (척)	6	41	46	71	53

[그림 2] 최근 선종별 국가별 북동항로 통과 추이

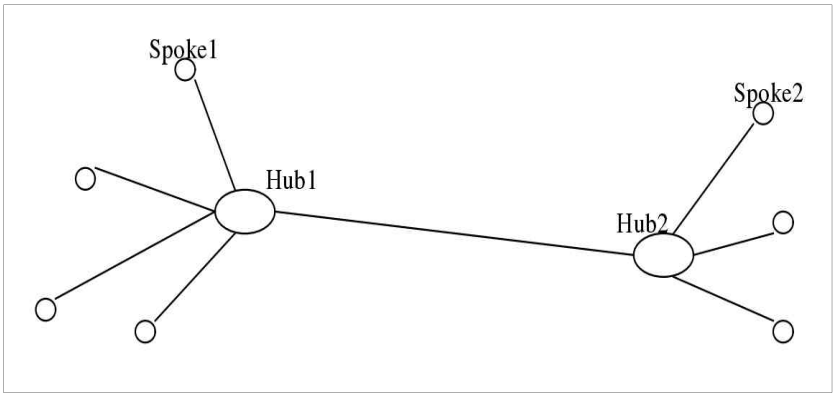


자료: northern sea route information office (http://www.arctic-lio.com/nsr_transits),
KMI 중국리포트 2015-11(2015.8) 재인용

2 북극항로 컨테이너 운송전망

북동항로의 허브항 모델을 보면 방사형 허브항(hub and spoke port) 방식이 가장 적합하다고 판단된다. 그 이유는 선박의 적재율 제고와 주요 간선의 규모경제를 구현할 수 있기 때문이다.

[그림 3] 방사형 허브항 네트워크 구조



Contents

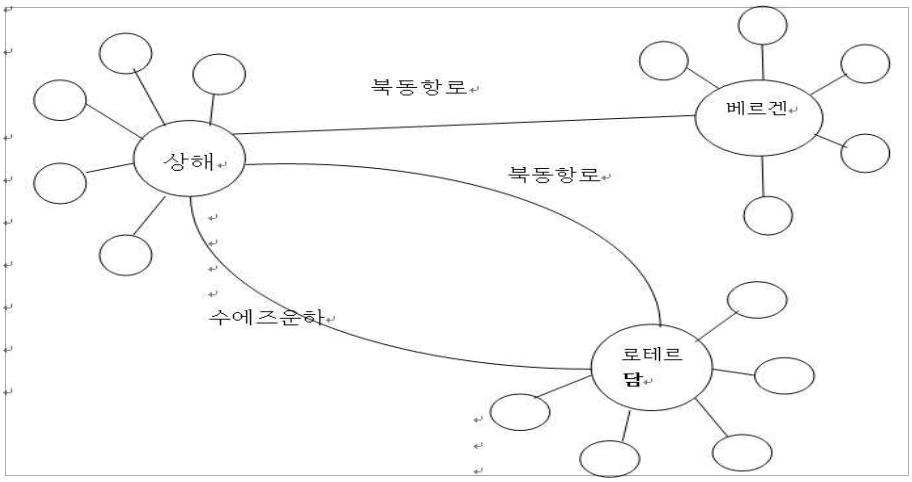
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

현재 북동항로 컨테이너 운송을 보면 상하이와 로테르담을 허브항으로 하는 노선이 가장 활성화되고 있으나, 로테르담에 도착한 화물은 피더망을 통해 다시 북쪽으로 운송되고 있다. 따라서 유럽북부에서 새로운 허브항을 개발하는 것이 북동항로 경쟁력 강화에 유리하다는 연구결과가 있다. 구체적으로 유럽의 항만분포를 분석한 결과 노르웨이 서부 연안의 항만이 지리적으로 더욱 적합하다는 연구결과가 나왔으며, 특히 베르겐항을 유럽의 방사형 허브항으로 개발하는 것이 가장 바람직 한 것으로 나타났다.

[표 2] 북동항로 노선 비교

출발-도착항	경유 항로	항행거리 (해리)
상하이-로테르담	수에즈운하	10,651
상하이-로테르담	북동항로	7,870
상하이-베르겐	북동항로	7,340

[그림 4] 중-유럽노선 방사형 허브항 비교



그리고 북동항로의 통항 환경과 중-유럽 해운특징 및 컨테이너 운송네트워크 구조 등을 고려할 때 향후 북동항로의 컨테이너운송은 발전 잠재력이 크다고 판단된다.

1) 세계 컨테이너 운송량은 매년 꾸준히 증가하고 있으며, 그중 극동-유럽교역량이 가장 크다. 극동-유럽 서향노선 중 중국을 출발점으로 하는 운송량이 70%를 차지하고 있다. 아시아-유럽 교역량은 1,320만 TEU에 달하는데 그중 중국의 대유럽 수출이 1,000만 TEU에 달하고 있다. 북동항로의 활성화가 중-유럽 교역에 커다란 영향을 미치는 반면, 중-유럽의 막대한 컨테이너 운송 수요량은 북동항로의 상업화를 위한 기반을 제공하고 있다.

2) 북동항로를 활용하는 경우 쇄빙구간의 항속 저하로 운송기간은 일반수역(수에즈운하 경유)보다 크게 단축되지 않는다. 그러나 연료비의 절감으로 전체적인 원가가 약 10%의 인하효과가 있는 가운데, 5,000TEU선의 원가가 약 15% 인하되는 것으로 추정된다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

[표 3] 상하이-로테르담 간 노선별 원가 비교(연간 1,400만TEU 기준)

선종별 (TEU)	노선	운항 기간 (일)	항행 거리 (해리)	항차당 소요일 (일)	항차당 원가 (만달러)	항차당 유류비 (만달러)	TEU당 원가 (달러)	시간 절감 (일)	원가 절감	유류 절감
1,005	일반노선	350	10,651	22.5	121.3	83.7	1,340.6	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	21.3	116.0	55.1	1,282.2	1.2	4.4%	34.2%
1,560	일반노선	350	10,651	23.1	155.0	109.4	1,104.1	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	21.8	141.0	71.8	1,004.0	1.2	9.1%	34.4%
2,000	일반노선	350	10,651	23.5	178.7	126.8	993.1	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	22.3	159.1	83.1	883.7	1.2	11.0%	34.4%
2,550	일반노선	350	10,651	24.1	205.5	145.5	895.7	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	22.8	179.4	95.1	781.6	1.2	12.7%	34.6%
3,100	일반노선	350	10,651	23.8	228.7	161.7	819.6	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	22.6	197.7	105.9	708.6	1.2	13.5%	34.5%
3,500	일반노선	350	10,651	24.1	245.1	172.4	778.3	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	22.9	210.1	112.5	667.1	1.2	14.3%	34.7%
4,050	일반노선	350	10,651	23.9	265.2	185.5	727.6	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	22.7	226.6	121.3	621.7	1.2	14.6%	34.6%
4,500	일반노선	350	10,651	24.2	282.3	195.7	697.0	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	23.0	239.2	127.2	590.8	1.2	15.2%	35.0%
5,029	일반노선	350	10,651	24.5	299.1	205.4	660.9	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	23.3	253.7	133.8	560.7	1.2	15.2%	34.9%
5,527	일반노선	350	10,651	24.3	314.7	215.0	632.8	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	23.0	266.4	140.0	535.8	1.2	15.3%	34.9%
6,200	일반노선	350	10,651	24.6	334.6	225.5	599.6	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	23.4	283.1	146.6	507.3	1.2	15.4%	35.0%
6,921	일반노선	350	10,651	25.0	355.3	235.7	570.5	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	23.7	301.0	153.2	483.3	1.2	15.3%	35.0%
8,650	일반노선	350	10,651	25.8	398.9	254.5	512.6	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	24.6	340.8	165.5	437.9	1.2	14.6%	35.0%
9,658	일반노선	350	10,651	26.4	424.3	264.5	488.2	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	25.1	362.1	170.8	416.7	1.2	14.6%	35.4%
11,388	일반노선	350	10,651	27.2	463.0	276.5	451.7	0.0	0.0%	0.0%
	북동항로	350	7,870	26.0	399.1	178.3	389.4	1.2	13.8%	35.5%

자료: 寿建敏, 基于航运成本的北极东北航道集装箱运输潜力研究(2014.12)

3) 향후 북동항로 컨테이너운송네트워크에서 방사형 허브항모델이 가장 바람직하다. 현재 상하이와 로테르담을 방사형 허브항으로 활용하고 있으나 북동항로의 경쟁력을 강화하기 위해서는 유럽지역의 새로운 허브항 개발이 필요한바 북동항로와 가까운 북유럽국가의 항만이 주요 대상이 될 수 있다.

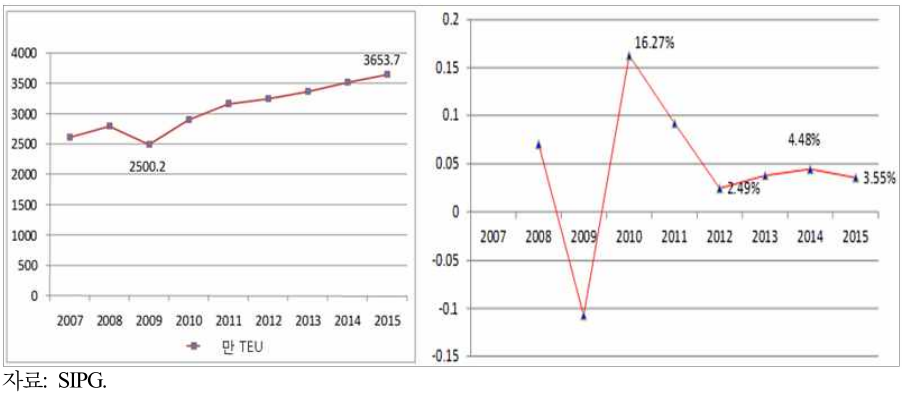
3 상하이항의 역할 및 대응

상하이항은 이미 세계 최대 컨테이너항으로 부상했다. “12.5”기간 상하이항의 컨테이너 물동량은 지속적인 증가세를 보였으며, 향후에도 이러한 안정적인 증가세를 유지할 것으로 예상한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

[그림 5] 상하이항 컨테이너물동량 변화 추이



자료: SIPG.

최근 상하이항 및 연관 산업의 고성장으로 국제영향력이 지속적으로 확대되고 있다. 특히 상하이항의 선행시범(先行先试)정책과 제도 혁신을 통해 중국 최초의 자유무역시험구를 설립하면서 국제경쟁력이 보다 강화되고 있다. 이와 더불어 상하이항의 외자유치도 꾸준하게 확대되고 있는바, '12.5'기간의 외국인 투자규모는 820억 달러에 달해 '11.5'기간대비 1.8배 증가했으며, 535개 다국적 기업 지역 본부도 유치했다. 한편, 상하이항 화물교역규모는 1조 위안으로 전국 전체 교역비중의 25% 이상을 차지했고 서비스무역 수출입 총액은 전국의 30%를 차지했다. 이와 같이 상하이항은 양자강삼각주 항만도시군 및 전국을 위한 핵심서비스 기능을 강화하면서 향후 지속 가능한 발전을 위한 기반을 마련하고 있다.

향후 북극항로의 컨테이너 운송 전망을 보면, 상하이항은 아시아지역의 허브항만으로서 막대한 성장잠재력을 갖고 있다. 따라서 충분한 준비를 통해 북극항로의 상업화를 대비하고 다음과 같은 분야에서 적극적인 대응방안을 수립해야 한다.

첫째, 북극항로의 허브항 개발을 목표로 해운자원 집중, 항운서비스 기능 개선, 고효율의 현대 물류서비스 체계 구축 등을 통해 유라시아 북극항로 자원 배치능력을 갖춘 국제항운센터로 개발해야 한다.

둘째, 상하이를 중심으로, 장수성과 저장성을 양 날개로, 양자강유역을 화물배후지로 하는 북극항로 컨테이너 국제항운거점을 개발하고 현대적인 북극항로 해운서비스체계 구축을 통해 편리·효율·안전적인 통관환경을 마련해야 한다.

셋째, 북극관리체제에 부응하는 무역제도 환경을 개선해야 한다. 무역 편의 수준을 향상하고 북극항로 연선통관부서간의 정보교환과 상호감독 인정 등을 추진하며 효율적이고 협력적인 북극항로 운영관리구조를 구축하고 효율향상과 원가절감을 추진한다. 그리고 유라시아 북극 전자통관 네트워크 구축을 추진하고 영향력이 있는 북극지역 무역투자촉진기구, 국제상사분쟁 중재기구 및 국제경제무역기구 등의 유치를 강화해야 한다.

넷째, 북극항로의 아시아 컨테이너 허브항 기능을 개선해야 한다. 컨테이너 물동량의 세계 선도 지위를 확보하고 아시아-유럽노선의 시장점유율을 확대하며, 터미널선석자원의 개선을 추진해야 하다. 이를 통해 북극항로 컨테이너 물동량을 전체 물동량의 30% 이상, 아시아-유럽노선 물동량의 80% 이상으로 확대해야 한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

다섯째, 북극항로에 부응하는 현대 해운서비스 체계를 개선해야 한다. 북극항로 특징에 따른 해운금융산업을 육성하고 북극해운 보험업무를 추진해야 한다. 특히 아이스클래스 선박보험 종류를 확대하고 선주 상호 보험과 해운재보험 및 역외 보험 업무 등을 추진해야 한다.

여섯째, 북극항로를 계기로 해운자원의 집중, 특히 국제해운기구 및 전문기구의 유치에 노력해야 한다. 그리고 북극 크루즈관광산업을 육성하고 아태지역 최대 크루즈모항을 개발하며 중국 크루즈산업의 육성과 더불어 연관산업 사슬의 확대를 추진해야 한다.

4 한·중 북극항로 협력 방향

한·중·일 3국은 동북아지역의 주요 경제체로 유럽 및 미주와 막대한 교역을 하고 있다. 북극항로는 베링해협을 거쳐 3국의 항만을 연결하고 있어 향후 3국의 무역 및 해운업의 발전을 위한 새로운 기회를 제공하고 있다. 따라서 3국은 북극항로에 있어 협력 잠재력이 크며, 특히 한·중간에는 실무적으로 협력 가능성이 더욱 크다.

첫째, 해운제도 및 규칙 분야의 협력이 가능하다. 북극항로의 상업화는 새로운 해운제도와 규칙의 혁신이 필요하나 북극연선 주요국은 정치제도와 이념 및 발전수준에 있어 격차가 크다. 북극항로의 협력은 3국간 신뢰구축과 윈-윈 협력이념의 강화 나아가서는 역내 경제통합에 유리하다. 우선적으로 한·중 간 통관협력체제를 개선하고 통관편리수준을 향상함으로써 북극항로의 물류원가를 절감할 수 있다. 또한 북극항로연선의 낙후항만을 공동개발하고 물류의 원활화를 촉진할 수 있다. 특히 항만을 중심으로 통관절차와 규칙 및 표준에 대한 혁신을 통해 지역물류 경쟁력을 강화해야 한다. 구체적으로 한·중간 소프트인프라 및 표준의 상호 연결에 대한 협력과 혁신을 통해 북극항로의 해운제도와 규칙 등의 개선을 유도할 수 있다.

둘째, 북극환경 보호에 따른 녹색항만의 공동 개발이 가능하다. 항만은 세계경제의 주요 성장 동력으로 부상했으나 주요 에너지 소모원 및 오염원이기도 하다. 한·중은 '북극항로 녹색항만 공동 행동계획'을 수립하고 연선항만의 녹색발전규범과 표준을 통일할 수 있다. 그리고 항만전기공급시설 개발 표준과 접안선박 연료사용 표준을 규범화하고 선박오수 및 폐수 배출에 대한 공동감독과 선박오일 유출 등의 모니터링기술 향상 등을 추진할 수 있다.

셋째, 북극항로 선원에 대한 공동 교육과 훈련이 가능하다. 북극항로의 열악한 환경으로 선원에 대한 요구가 높다. 따라서 한·중·일 3국은 교육기술의 우위를 활용하여 공동으로 북극항로 선원교육과 훈련을 추진함으로서 고수준의 해운인력을 양성하고 북극항로의 각종 인력 수요를 충족할 수 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

北极航线的发展与展望

引言

北极航线的可航行条件在不断改善，虽然北极海冰融化期的规模有反复，但从长期看海冰规模总体呈减小趋势，而且融化期的海冰规模减少速度要大于冰冻期的海冰规模减少速度，并且在冰冻期的海冰规模中，“1年冰”的规模呈现连续扩大态势，为破冰航行提供了条件。北极航运条件的改善主要在两个方向上，即：夏季海冰规模大幅减小；冬季海冰冰龄不断减小。目前，北极航运活动主要在6～10月浮冰的消融期，全程可航时间约45天，根据预测到2050年可自由航行和可破冰航行的天数总和将可能达到150天或更多。北极航线可以在夏季实现通航的主要有两条，分别为西北航道和东北航道，均是连接大西洋与太平洋的最近海上通道，可以使欧洲、亚洲和北美洲更加紧密地联系到一起。其中东北航道商业化航行的条件较为成熟，因此，通过北极航道进行亚欧航线的集装箱运输值得重视和关注。同时中日韩三国在北极航线的连线上，可以进行有效合作，在北极航线各自扮演重要角色。

1 北极航道状况

由于北冰洋系欧、亚、北美三洲的顶点，为联系三大洲的捷径。鉴于地理位置的特殊性和自然条件的限制，目前穿极航线还很难实现，因此北极航线可以在夏季实现通航的主要有两条，分别为西北航道和东北航道，见图 1，均是连接大西洋与太平洋的快捷通道，可以使欧洲、亚洲和北美洲更加紧密的联系到一起。两条航线各自又有不同的航路从亚洲通向欧洲和北美州，而连接欧洲和北美洲的海上运输可以通过北极桥航线，见图 2。

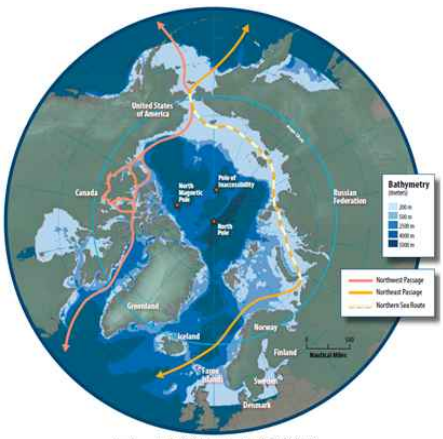


图 1 北极航运的两条主要航线



图 2 北极航道不同航路图

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

①北极西北航线

北极西北航线主要沿着加拿大北极沿海穿行，加拿大北极沿海位于加拿大北部，从西部的波弗特海到东部的巴芬湾，南边位于北纬60°的位置。加拿大北极沿海地区的北极群岛是船东们寻找通过北极以最短路径连接大西洋和太平洋之间海上通道或者通过船舶在北极运输资源的主要障碍。加拿大北极群岛从加拿大大陆到埃尔斯米尔冰岛的最北端沿经线朝北极点方向的长度大约有1900千米；沿纬度方向，北极群岛从西边的班克斯岛到东部的巴芬岛距离大约2400千米。这个近乎三角形的区域包括陆地和海洋的面积大约为210万平方公里，与格陵兰岛的面积相当。加拿大北极群岛包括大约36,000个岛屿，是地球上最为复杂的地形之一。这一地区沿海岸线人烟稀少，最大的居住地是伊魁特，位于巴芬岛，人口数为6100；整个巴芬地区包括北极群岛东部和北部的大部分地区以及整个巴芬岛最北部的居住地　是位于埃尔斯米尔岛的格里斯峡湾，康沃利斯岛上的雷索卢特和巴罗海峡海岸是空中和海上交通的重要中转区。

北极西北航线航道沿着北美北部海岸穿过加拿大北极群岛，在大西洋和太平洋之间形成了多条穿过北极的航海路线，船舶在各条航路的东向和西向上都要经过一些必经的航道。在西北航线东面，船舶必须行进通过拉布拉多海，戴维斯海峡和巴芬湾。在西北航线西面，船舶往东行的必经之路是先通过白令海，穿过白令海峡，楚科奇海，波弗特海，然后再选择后续路线。总体来讲，航线的营运季节很短，从7月下旬到10月中旬之间，根据不同的年份和所选择的航行路线不同而可航行季节的时间长短会有不同。在所有的航行通道中，只有通过兰开斯特海峡－巴罗海峡－梅尔维尔子爵海峡－威尔士亲王海峡－阿蒙森湾路径，及麦克卢尔海峡代替威尔士海峡和阿蒙森海湾的路径为可开辟的深水航道航线，而其它路线都会受到浅滩和岩石的限制进而要求航行船舶的吃水要小于10米。

②东北航道概况

东北航道主要经过俄罗斯北部海域，从太平洋进入白令海峡，自东向西依次途经楚克奇海（Chukchi Sea）、德朗海峡（De Lang Strait）、东西伯利亚海（East Siberian Sea）、拉普捷夫海（Laptev Sea）、维利基茨基海峡(Willy Ki Tskiy Strait)、喀拉海（Kara Sea）、巴伦支海（Barents Sea），到西面的摩尔曼斯克港（Murmansk Harbor）或挪威北角。整个路径中可以根据冰情选择的地点主要有在新西伯利亚群岛处可以选择走群岛外海，或走群岛内的海峡，即：桑尼科夫海峡或拉普捷夫海峡；穿过北地群岛通常走维利基茨基海峡；过新地岛原先以走新地岛和俄罗斯大陆之间的海峡为主，目前走新地岛北部的外海直接进入巴伦支海，并从挪威海进入欧洲。

因此，东北航道航线可以分成5段，即楚克奇海航段、东西伯利亚海航段、拉普捷夫海航段、喀拉海航段、巴伦支海航段，总的距离长度约为2936海里。

目前，北冰洋已开辟有从摩尔曼斯克经巴伦支海、喀拉海、拉普捷夫海、东西伯利亚海、楚科奇海，白令海峡至俄国远东港口的季节性航海线；以及从摩尔曼斯克直达斯瓦尔巴群岛、冰岛的雷克雅未克和英国的伦敦等航线。随着航海技术的进一步发展和北冰洋地区经济的开发，北冰洋航线的商业化运营也将会有更大的发展。

2 东北航道通航分析

东北航道中位于俄罗斯北部沿岸的一段航线又称为北部航道（Northern Sea Route），自1978至1979年冬季以来常年保持通航。在2007年和2008年，除拉普捷夫海西部海域外，东北航道其他区域海冰全部融化。2009年夏天，德国布鲁格航运公司2艘货轮“友爱”号和“远见”号从韩国装货出发，在没有俄罗斯破冰船开道的情况下，完成了贯穿整个东北航道的首次商业航行。

2012年东北航道通航时间已延长到5个月（7月中旬到12月上旬），全年共有46艘船只通行，货运量为126万吨。2013年通过船只为71艘，货物量为135万吨。2014年为53艘。近几年经由东北航道的船舶数量见表 1。2013年通过东北航道的船舶情况见表2。

表1　2010年~2014年经由东北航道的船舶数量

	2010年	2011年	2012年	2013年	2014年
船舶数量（艘）	6	41	46	71	53

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

据美国国家冰雪数据中心（NSIDC）与美国国家航空航天局（NASA）的最新研究发现，近几十年来北极地区融冰季节每十年都会延长数天，而且由于融冰提前，北冰洋的部分地区会吸收更多太阳辐射，使冰盖融化的厚度可达1米多厚。1979年至2013年数据显示，整个北极地区的融冰季节平均每十年增多了5天。从近年海冰总体变化趋势看，东北航道区域海冰总体呈现较为明显的减少趋势，东北航道商业化通航的前景将极为乐观。

表 2　2013年经由东北航道的船舶情况

货物种类	船舶数量（艘）	货运量（t）	东行（艘）	西行（艘）
液货	31	911867	23	8
散货	4	276939	3	1
LNG	1	66868	1	-
杂货	13	100223	9	4
空载	15	-	1	14
其他	7	-	4	3
总计	71	1355897	41	30

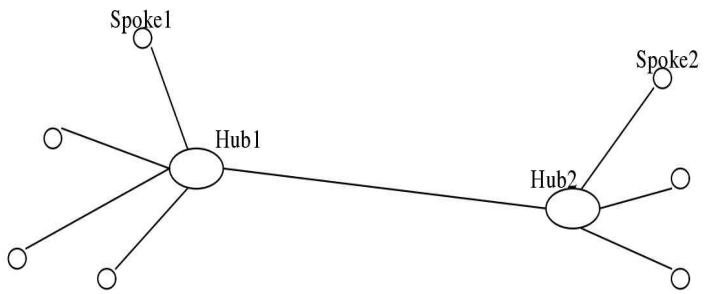
3 基于北极航道的集装箱运输展望

以集装箱港口发展为基础的集装箱航线网络化发展经历了不同的发展时期，也形成了不同的网络构造形式。最早以腹地为基础的港口受腹地发展程度和通达水平的不同影响，形成了不同等级的港口和相应的网络体系。总体上，连接航线的港口主要有三种类型：喂给港（支线港）、干线港和枢纽港。不同层次港口的发展，航线网络化也出现了不同阶段的演变，主要呈现三个阶段类型[4]，即：传统初期阶段网络；枢纽港核心阶段网络；多层次航线网络。

虽然航线网络不断演变，但核心枢纽港一直在跨洋航线中扮演了重要的角色。同时多层次的航线网络也使港口间的竞争变得更加激烈，尤其在太平洋航线和亚欧航线上的亚洲港口间的竞争异常激烈。

在北极东北航道航线构造中，针对现有各枢纽港模式，最为适合的是轴幅式枢纽港网络形态（hub and spoke port）。轴幅式的基本运作形态是货物从不同的出发地(spoke)到达不同的目的地(spoke),或者从相同的出发地到达不同的目的地，货物在轴辐式网络模型中都必须先到达一个中间地点(hub)进行转运，然后享受优惠的直达运输服务，目的是为了集中货物量，提高跨洋船舶的装载率，实现主干航线上的规模经济效益，见图3。

图3 轴幅式枢纽港网络运作



在传统的中欧航线上，形成了以中国港口为起讫点，并和亚欧航线融合的多层次港口航运网络，该航线跨越西太平洋、穿过马六甲海峡、通过印度洋、经过索马里海域、穿过苏伊士运河、进入地中海、绕过直布罗陀，到达欧洲基本港，通常以鹿特丹港为基本目的港。从上海港到鹿特丹港全程10651海里，连结了欧洲、地中海两大贸易区各港，集装箱船运输最为繁忙[5]。由于该航线上远东到欧洲的航线中，中国为起讫港的货运量占了7成（1320万TEU），因此以中国港口为主构成轴幅式枢纽港型的航线网络应具有较好的经济性，目前由于中继港新加坡、远东其它港口和地中海港口融入网络中进行竞争，该网络具有混合型特征。作为与北极航道之间的对比分析，可以将该航线认作为以上海和鹿特丹为两端枢纽港的轴幅式枢纽港航线。

从目前北极航道开通的情况来看，以北极东北航道进行集装箱运输较为有利，该航线从上海出发穿过日本海、进入白令海、经过白令海峡、沿俄罗斯北方沿海穿过德朗海峡、维利基茨基海

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

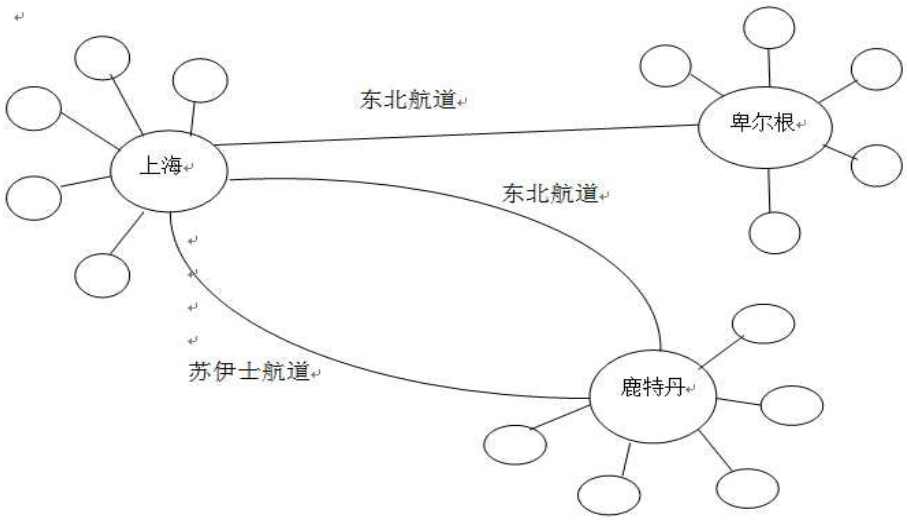
峡、进入喀拉海和巴伦支海、沿挪威沿海到欧洲各港，沟通了中国（或远东）和欧洲间的集装箱运输，若到达鹿特丹港全程为7870海里。

从欧洲港口分布来看，亚洲货物从北极走以鹿特丹港为轴幅式枢纽港，到港后还需要大量货物朝北往回进行支线运输，因此从北极东北航道航线运到欧洲的亚洲货要走回头路，为此对北极东北航道航线来讲，应该在欧洲北部寻找更加合适的港口来增强北极东北航道的竞争力。从地理位置上看，挪威西部沿海港口位置较佳，是较为合适的选择地。根据对挪威港口的分析，卑尔根港是较为理想的一个港口用来发展成欧洲轴幅式枢纽港。在航线方案中，将卑尔根港假设为欧洲的轴幅式枢纽港与鹿特丹港进行比较，鹿特丹至卑尔根约530海里，具体航线方案见表3和图4。

表3 北极东北航道航线对比方案

起讫港	所经航道	航距（海里）	运输量（万TEU）	年可航时间（天）	备注
上海-鹿特丹	苏伊士运河	10651	0-1400	350	不同箱量情况
上海-鹿特丹	东北航道	7870	0-1400	45、60、90、120、350	不同箱量情况
上海-卑尔根	东北航道	7340	0-1400	45、60、90、120、350	不同箱量情况

图4 中欧航线轴幅式枢纽港比较方案



根据北极航道通航环境，结合中欧航运贸易的特点和集装箱航运网络的构造，从北极冰情和对北极航行船舶的要求出发，北极航道未来的集装箱运输具有一定的发展潜力：

（1）全球集装箱运输历年呈增长态势，在三大集装箱航运贸易航线中，远东到欧洲的贸易量最为引人关注，是三大航线中单向运量最大的航线。而远东至欧洲的西行航线上，中国为起点的货运量占了70%多，亚欧航线贸易量达到了1320万TEU以上，中国出口至欧洲就有1000万TEU以上。为此，中国在这一航线上扮演了重要的角色，北极航线的开通对中国与欧洲间的贸易有着重要影响，巨大的中欧两端集装箱贸易量将为北极航线的集装箱运输商业价值奠定更加雄厚的基础。

（2）通过对中欧航线走北极航道航路和走苏伊士运河航路的时间和成本对比分析，由于北极东北航道需要相当长距离的破冰航行，航行速度较低，因此完成全程的航行时间优势不大，仅缩短1天多时间。而各类型集装箱船走北极东北航道的航次成本比走苏伊士运河要低，主要船型的航次成本低10%以上，其中5000TEU左右的船舶降低成本效果最好，降低达15%多。走北极航道最大的优势是燃油成本降低较多，各类型船降幅达35%左右。因此，在北极冰没有完全消融之前，走北极航道虽然时间上优势不大，但减少燃油消耗具有绝对优势，其次为总成本减少。

Contents

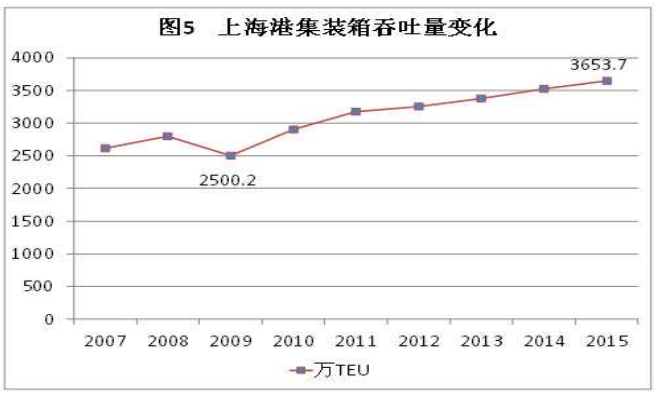
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

(3) 在未来北极航线集装箱航运网络构造中，最为适合的是轴幅式枢纽港网络形态（hub and spoke port）。根据轴幅式的基本运作形态，结合亚欧航线的特点，目前亚洲轴幅式枢纽港以上海港为代表，欧洲轴幅式枢纽港为鹿特丹港。根据北极航线的位置特点，欧洲可以建设新的轴幅式枢纽港，使北极航道具备更强的竞争优势，其中离北极航线较近的北欧国家的港口将是较好的选择对象。在欧洲建设新的轴幅式枢纽港对北极东北航道的竞争力提高有很大的帮助，使未来北极航道更具集装箱运输潜力。

4 上海港的地位及应对

上海港已经是中国乃至世界最大的集装箱港口，而且集装箱吞吐量仍然在持续增长发展中，“十二五”期间出现了连年持续增长，见图5，说明上海港口仍然在结构性变化发展的格局中。从集装箱的增长率变化来看，这种结构性变化出现了常态稳定的趋势，见图6。

图5 上海港集装箱吞吐量变化



总体来看，上海的港口及相关产业已经取得了较好的发展基础，其在中国乃至世界的地位仍然在增强之中。从保持港口强势发展的态势来看，上海港在软环境的发展上得到了良好的配合，尤其是从先行先试和制度创新入手建立了首个中国（上海）自由贸易试验区，从而进一步增强了上海港在全球的竞争力。并以港口推动，使外商投资额也出现了较好的增长，十二五期间达到了820亿美元，是“十一五”时期的近1.8倍；跨国公司地区总部不断云集，已经达535家。上海口岸货物进出口总额突破1万亿美元，占全国的比重保持在四分之一以上，服务贸易进出口额占全国的比重达30%，上海港在长三角港口城市群的核心服务功能不断强化，服务全国能力进一步提升，为港口的进一步发展打下了坚实的基础。

图6 上海港集装箱吞吐量增长率%



从未来北极航线的集装箱运输来看，上海港作为亚洲端的枢纽港，具有巨大的发展潜力。上海港将做好充分的应对，以集装箱货源聚集为主线，从不同方面来保证北极航线的常态化运营，从上海港的未来发展方向来看，主要从以下方面进行应对：

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

(1) 以北极航线枢纽港为建设内容，建成航运资源集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效，具有亚欧间北极航运资源配置能力的枢纽型国际航运中心。

(2) 基本形成以上海为中心、以江浙为两翼、以长江流域为箱源腹地的北极航线集装箱国际航运枢纽港，形成北极航线现代航运服务体系，形成便捷、高效、安全的口岸环境。

(3) 优化与北极治理相适应的贸易制度环境。提高贸易便利化水平，推动跨接北极航线的口岸部门信息互换、监管互认，形成集约高效、协调统一的北极航线营运管理格局，提升效率、降低各种环节收费。推进亚欧北极电子口岸网络建设，吸引有影响力的北极国际贸易投资促进机构、国际商事争议仲裁机构和国际经贸组织等在以上海港为枢纽港的北极航线范围的发展。

(4) 优化提升北极航运网络的亚洲集装箱枢纽港功能。在继续保持集装箱吞吐量全球领先地位的基础上，逐步扩大北极亚欧航线的份额，推进海港泊位分航线结构优化，使北极航线开通后的集装箱吞吐量达到30%及以上的水平，占亚欧航线总量的80%以上。

(5) 完善与北极航线相适应的现代航运服务体系。促进适应北极航运特点的航运金融发展，建立北极航运保险业务，拓展冰级船舶的航运保险品种，发展北极船队的船东互保、航运再保险和航运保险离岸业务。

(6) 以北极航线为契机，进一步集聚航运要素，吸引各类国际知名航运组织和功能性机构来上海港发展。培育北极邮轮旅游业务的发展，建成亚太地区规模最大的邮轮母港，培育本土邮轮产业，促进产业链延伸。

5 中韩和中日韩合作方向

中日韩三国是东北亚地区的主要经济体，三个国家均和欧洲地区及美洲地区有大量的贸易存在。北极航线将穿过白令海峡，将三个国家的港口串接在一起。因此，北极航运将给三个国家的贸易和航运带来新的发展格局。在北极航运方面，三个国家存在着合作共赢的潜力，尤其是中韩之间航运的合作潜力更大。

(1) 航运制度和规则方面的合作。北极航运将引发航运制度和规则创新，北极沿线各国的政治制度、意识形态、发展水平存在着一定的差异。北极航线的合作使北极航线亚洲端的中日韩三国，能够逐步形成航运的互信和共同的价值观，从而增强合作共赢理念，致使中日韩在北极航线的引领下推进区内一体化的进程，转变“碎片化”和“逆一体化”的威胁。因此，首先可在中韩之间口岸合作机制上不断完善，提高通行便利化程度，降低北极航线的物流成本，共同开发北极航线上落后的港口，提高物流的通达效率。因此要保证北极航运物流在亚洲端区内畅通，提高区域物流的竞争力，必须对以港口为核心的北极航运物流通关流程、规则和标准进行创新发展，使中韩在“软件基础设施”和标准的互联互通上进行合作和创新，从而共同合作引领北极航线的航运制度和规则的建设。

(2) 适应北极环境保护的要求，共同合作发展绿色港口。港口已经成为世界经济增长的重要推动力，也是主要的耗能单位与污染源头。在全球能源危机和环境恶化的新形势下，国际港口界提出了“绿色港口“的发展理念，倡导建设环境健康、生态保护、资源合理利用、低能耗、低污染的新型港口，而北极航线更加需要绿色发展，通过港口来引导航运船队的绿色发展。因此中韩之间可以通过制定北极航线绿色港口的共同行动纲领，对串接该航线的港口统一实行绿色发展规范和标准：统一港口岸电设施的建设标准；规范靠港船舶的燃油使用标准；联合监管船舶污水和废水排放；提高船舶漏油和溢油的联网监测技术等。

(3) 共同开展北极航运船舶船员的培训和教育。北极航线的航运环境仍然会比较恶劣，由此对船员的要求将会提高，因此中日韩三国可以利用教育技术优势，因地制宜在北极航线船员培养和培训方面进行合作，培养出大量高素质的航运人才以适应北极航运不断增长的各类人员的需求。

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지(http://www.kmishanghai.org) 〈동향 분석〉 → 〈주요 뉴스〉에서 확인하실 수 있습니다.

※ *파란색 부분은 번역된 기사임.*

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 위험화물의 항만작업 안전행동방안 5월부터 시행
- 장강연선 항만발전이 저우산에 주는 시사점
- 광동(广东)성, <'13·5' 계획 요강> 정식 출범, 3가지 면에서 향후 5년 간 해양발전 계획
- 中국무원 <생태보상기제 보완에 관한 의견> 제기, 해양보호구 생태보상제도의 연구·수립 요구 제시

해운 · 항만 · 물류

- 닝보(宁波) "일대일로"상의 대 허브항만 구축
- 장강경제벨트, 2016년 항만통합 중점 추진
- 톈진(天津), 9개성 25개 지역과 무수항 건설 협력
- 아마존 중국, 항저우(杭州)와 전략적 협력
- 광저우(广州) 1분기 국제전자상거래 규모, 최초로 전국 총액의 30% 차지
- 친저우(钦州) 보세항만구역, 북부만 국제컨테이너 간선항 관련부문 구축
- 톈진자유무역구, 해사금융산업 발전 추진
- 르자오(日照)항, "13.5"기간 198억 위안 투자 예정
- 난징(南京)항 치바항만구역 다용도 부두 운영투입 예정
- 황화(黃骅)항 석탄물동량 백만 톤 돌파

해양 · 수산

- 中국무원 <국가 혁신 발전추진 전략 강요>출범, 해양 선진응용기술 대대적 발전 예정
- 中농업부: 2015년 중국 수산물 총생산량 6,690만 톤, 1인당 48.65kg
- 베이징에서 아시아 가장 큰 농수산물 유통시장 건설 예정
- <2015년 동해구역 해양환경보고> 발표, 육지오염물은 근해해양 환경오염의 주된 요인으로 나옴
- 국가해양국 <도서 명명(命名) 기술규범> 발표, 도서명칭의 규범화 추진 예정



Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 위험화물의 항만작업 안전행동방안 5월부터 시행

일전에 교통운수부가 발표한 <위험화물의 항만작업 안전행동방안> (이하 <방안>)이 금년 5월 1일부터 2018년 12월 31일까지 적용되어 항만의 안전생산을 더욱 촉진하게 되었다.

<방안>의 목표는 크게 세 가지로 분류될 수 있다. 첫 번째는 3년간 행동방안을 전개하여 잠재적인 위험요소를 확인하여 개선율을 100%로 하고, 위험요소로 확정된 대상에 대해서는 관리통제율을 100%로, "무면허경영"개선율 100%, 항만위험물 하역작업관리인원, 신고인원, 컨테이너 검수인에 대해 자격면허 소지 재직 비율 100% 달성을 목표로 한다.

두 번째는 항만안전관리법규 표준과 규칙 안내 등을 내놓음으로써, 잠재적인 위험요소를 조사하여 관리하고, 주요 위험원 관리, 위험등급에 따른 관리, 관련 인력 자격관리, 검사감독 등 항만안전관리제도를 효과적으로 실시한다. 세 번째는 기업과 관련 부문의 관리책임이 효과적으로 이루어지도록 한다. 이에 따라, 잠재적 위험요소의 조사와 관리체계, 위험등급관리체계, 안전생산조건 개선, 안전관리능력 등 전방위로 안전생산의 기초를 충실히 하여 항만안전생산이 원활하게 진행되어 대형사고를 예방하고 경제사회발전의 새로운 수요에 발맞춘다.

<방안>은 모두 5개 분야에서 22개의 구체적 임무를 제시했다. 첫 번째는 기업의 책임을 분명히 하고, 항만경영인이 관련법규에 따라 경영하도록 촉진하고, 안전생산 책임제도를 구체화시켜 안전 수준을 제고하고 위험등급에 따른 관리통제를 추진시켜 안전생산정보화 건설을 가속화한다. 두 번째로는 감독관리를 강화하고 기초 작업에 충실한다는 것이다. 세 번째는 중점영역과 돌발문제에 대해 대비를 한다. 또 내륙수운 중점수역 부두의 "비준없이 먼저 건설하는" 문제 등을 개선하고 무면허 혹은 무허가, 허가를 초과하는 범위의 경영, 초과 적재 등 잠재해 있는 문제들에 대해 개선과 관리통제를 강화하여 응급상황에 대처하는 능력을 제고한다. 네 번째는 관리부문간의 작업시스템을 개선함으로써 각 부문간 감독 및 책임 권한을 명확히 하여 정보의 공유와 연합징계를 실시한다. 이로써 안전과 응급관리의 협력 관계를 형성하도록 추진한다. 다섯 번째는 관련 법규의 제정을 가속화하여 표준규칙 및 관리제도를 정비하고 안전 법치보장을 촉진한다.

< 자료 : 中国水运报, 2016. 5. 4>

2 장강연선 항만발전이 저우산에 주는 시사점

저우산항 해운기업과 장강항만 해운기업의 유기적 협력을 추진하고 화주와 사회에 더 나은 서비스를 제공하기 위해 내륙 해상 복합운송이 점차 활발히 이루어지고 있다. 최근 저우산 항만협회와 관련 단체는 장강에 인접한 장강간선상 서에서 동으로, 우한(武汉)항, 지우장(九江)항, 우후(芜湖)항, 난통(南通)항 등은 두 지역 간의 협력hk 관련, 다음과 같은 상황에 대해 논의를 하였다.

연강(沿江) 기업과 저우산항 해운기업과의 협력 의향정도와 관련하여, 현재 연강 항만의 입출항 주요 화물운수선박 선형, 운수환적수로, 각 항 입출항 곡물, 석유제품, 광석, 석탄, 화학비료 등 화주기업의 대외의존도, 입항량(직접 입출항 및 환적 출항량 모두 포함)에 대해 관심을 가졌고, 연해 항만에 대해서는 현재 입항선박의 주요 선형,

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

주요 부두의 벌크 및 컨테이너 하역효율, 각 항 소재의 연안의 대외무역 화물의 내륙 통관 등에 있어 지원 등이 주로 협력 대상으로 논의되었다.

장강연선 각 주요 항만 기본 상황과 항만생산, 항만운수시스템, 내륙·해상운송선박 선형 등에 대해 조사하고 다음과 같은 세 가지의 시사점을 얻었다.

첫 번째 시사점은 개혁개방 이후 장강경제벨트는 다년간의 발전을 통해 각 항만관련 기업이 점차 규모화, 집약화 되었으나, 장강항로의 집약·분산 능력과 운송량이 일치하지 않는 것이 경제발전에 있어 병목현상 중 하나가 되었다. 여기서 고려할 수 있는 것은, 우리는 연강 각 항 주요 항만과 해운기업 간 논의를 통해 연강항만, 해운기업, 저우산 관련기업의 유기적 협력을 도모해 광범위하게 협력하여 공동으로 "바다에서 강으로 유입(海进江)"하는 업무에 대해 소통하고 장강연선 각 분야의 발전상황을 이해하여 각 항만 수요에 발맞추도록 한다.

최근 상황으로 보면, 최대 2만 톤급 부두는 이미 난징 장강대교의 제한 상한선에 걸려있다. 추후 국가가 전략적으로 조정을 하지 않는 이상, 혹은 수천억 위안을 투입하여 장강 대교의 높이를 조정하지 않는 이상 장강 중상류 진입가능 선박을 기본으로 정하여 이를 1등급으로 제한하지 않으면 안 되는 상황이다. 장강중상류 물류의 심층 발전을 위해서는 두 가지 방법이 최선의 해결책이 되지 않을까 생각한다. 그 하나는 강으로 진입하는 선박 선형을 통일시키고 이에 따른 무역서비스, 적재규모, 하역효율 조정을 한다. 다른 하나는 장강유역에 내륙·해상 복합운송 서비스기지를 구축하여 강으로 유입하는 물자에 대해 집약·분산 역할을 하는 허브를 제공하는 것이다. 각 항만, 해운기업, 화주 기업도 이를 주시하고 저우산 내륙 해상 복합운송서비스중심의 건설에 적극적인 의지를 표명하고 있다.

두 번째 시사점은 저우산 내륙·해상 복합운송서비스중심의 건설을 추진하기 위해 항만경제의 발전을 도모하고 기타 항만의 성공경험을 통하여 저우산항이 발전을 이끌어가는 것이다. 금번 협력을 위해 장강 각 항만기업의 다년간의 발전과정을 조사하면서 상하이항이 장강연안 구조에 있어 미래 지향적으로 개발을 해왔다고 생각하지만 성공도 이룬 반면에 실패한 부분도 있다. 성공경험을 학습하기 위해 상하이와 비교해 특징을 두 가지로 정리하면 다음과 같다.

그 하나는 상하이 국제항운중심을 건설하면서 와이까오차오와 양산 국제항로 정기선의 컨테이너 화물을 보장했다. 상하이항은 전반기 매우 선진적인 시스템을 구축했는데 자본이 연결고리가 되어 장강연선 컨테이너 부두 이용 기업에 자본 통제를 했고, 현재까지 기본적으로 타이창에서 총칭의 연강 각 컨테이너 부두회사까지 주식보유로 통제를 하고 있는 상황이다. 예를 들어 SIPG는 지우장 컨테이너 부두 지분의 90%와 우한 컨테이너 부두 지분의 51%를 보유하고 있어 전면적으로 연강내륙지선 정기선을 통제하고 연강 각 항만이 상하이항의 보급항이 되도록 구축한 것이다. 상하이항은 연강 컨테이너 시장을 전면 조정하여 집약화 경영, 배분을 하고 자본 통제를 통해 비교적 우세한 상황을 구축했다.

두 번째로 상하이는 하나의 항만개발 사업에 있어서도 전체적인 효과를 중요시했다. 예를 들어 양산 컨테이너 항만구역 개발에 있어 소양산 컨테이너 항만구역을 건설하여 매년 1억 넘는 세금을 납부하고, 그 비용만 190억 위안에 이르는 투자를 통해 상하이 난후이에서 소양산에 이르는 동해대교의 건설을 추진했다. 양산 항만구역 개발에 그치지 않고 동해대교 건설로 많은 비용을 지불했다. 그러나 상하이시 정부의 계산방식은 달랐다. 동해대교 건설과 동시에 상하이는 대교 서편 난후이의 모든 토지에 대한 동결을 선언했고, 대교 건설 후 상승한 토지가격의 가치는 대교 건설비용의 몇 배에 이른다고 한다. 이는 소양산 컨테이너 항만구역 건설 후 상하이 대외무역업, 금융업, 해운업의 발전도 가져왔다. 상기 서술한 성공요인을 통해 저우산 역시 내륙

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

해상 복합운송서비스중심을 구축하기 위한 연구를 할 때 전체의 효과를 고려하여 하나하나의 득실을 따지지 말고 관련 경제효과도 고려해야 할 것이다.

세 번째 시사점은 저우산 내륙·해상 복합운송서비스중심 건설을 추진하고 강을 통해 해상으로 다다르는 집약·분송 체계를 구축하여 양질의 서비스를 제공한다. 그간의 전통적 서비스는 해운, 물류 환적에 집중되었다면 저우산 내륙·해상 복합운송서비스중심은 무역과 화물교역 서비스에 더 집중되어야 할 것이다. 예를 들어 선형 설계에 있어서 그동안은 일반적으로 선박의 운송속도, 해운 에너지절약, 선박기술계수 등 분야가 중요시 되었다면 그동안 간과되었던 무역의 수요, 화주의 수요, 화물종류에 대한 수요를 더욱 고려해야 할 것이다.

중국국민경제 규모가 점차 확장되며 단순한 에너지절약과 고속의 선박설계는 경제운행의 수요를 만족시키기 어렵고, 하나의 요소가 아닌 다방면의 요소가 결합되어 일의 성공과 실패가 결정된다. 복합운송서비스중심의 구축을 위해서는 선박 선형의 연구는 물론 화물의 품질, 화물의 완벽성, 화물연결의 민첩성, 화주자금의 활성화 등에도 주목해야한다. 또 물류적재 플랫폼(표준 컨테이너 사이즈를 참고하여 설계)을 구축하여 현장에서 교역을 하고 인터넷을 통해 새로운 기능을 도입하여 선박의 스마트화, 적재 표준화, 현대교역서비스 시스템의 구축 등을 실현한다. 또한 내륙·해상 복합운송서비스중심을 구축할 때 통관, 검역에 있어 화주 대상의 금융서비스, 결산서비스 제공, 무역 방면에 있어 교역채널 제공, 교역 플랫폼 등 모든 무역 서비스를 포괄하는 서비스중심 구축을 추진해야 할 것이다.

< 자료 : 舟山市港口协会 , 2016. 05. 04>

3 광동성, <'13·5' 계획 요강> 정식 발표, 3가지 면에서 향후 5년 간 해양발전 계획

최근 정식적으로 발표된 <광동성 국민경제와 사회발전 13·5 계획 요강>(이하 <요강>으로 약칭)에 따르면, 광동성은 '13·5'시기에 해양개발공간구조 최적화, 현대해양산업 시스템 구축, 해양자원 환경보호 등 3가지 면에서 공급측 구조적 개혁을 추진하고 해양경제를 대대적으로 발전함으로서 해양경제 강성(强省)을 구축할 계획을 밝혔다.

<요강>에 따르면, '13·5'시기 광동성은 공급측 구조적 개혁과 해양경제 종합 시험구 건설을 대대적으로 추진하며 육해통합, 과학적 개발을 견지하면서 해양경제를 발전시키고 해양 발전공간을 확장한다. 이와 동시에 해양자원 보호를 강화하고 해양공간 자원에 대한 개발이용 수준을 향상시켜 전국에서 가장 앞선 해양경제 강성으로 거듭날 수 있도록 노력한다.

이를 위해 광동성은 해양개발공간의 배치구조를 최적화시킬 예정이다. 해양주체기능구 계획을 편성하고 실시하여 주삼각 해양경제 발전구와 광동동부와 서부의 해양경제 중점발전구의 건설을 촉진한다. 광동-홍콩-마카오, 광동-푸젠, 광동-광서-하이난 3대 해양경제협력권을 적극적으로 구축하며, '6만구(湾区), 1반도(半岛)'를 단위로 광동성의 해양공간 분구(分区) 계획을 보완하고 만구 발전을 위한 일관된 계획을 제정하여 아름다운 해만을 건설한다. 해안지대(도서지역 포함), 근해해역, 심해해역의 3대 해양보호개발구역을 대상으로 과학적이고 통합적인 계획을 세울 것이다. 특히 해양집약이용구, 해양산업 클러스터와 빈해경제신구를 중점으로 건설하고 육해공간의 통합적 이용 시험단지를 구축함으로서 해양경제발전의 새로운 국면을 열어준다.

또한, 현대 해양산업 시스템을 구축할 계획이다. 첫째, 해양어업, 해양교통운송, 해양선박 등 경쟁력이 강한 전통해양산업을 최적화시키며 해양생물의약, 해양플랜트 제조, 해수종합이용 등 해양신흥 산업을 육성할 것이다. 둘째, 임해(临海) 석유화학

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

공업 등 첨단 임해산업을 집약적으로 발전시켜, 항만물류, 빈해관광, 해양 정보서비스 등 해양서비스업 발전에 박차를 가하며 현대 해양산업클러스터의 건설을 추진한다. 셋째, 해양 과학기술 혁신 플랫폼 건설을 강화하고 해양과학기술의 혁신과 성과전환을 촉진한다. 넷째, 새로운 해양자원의 개발관리 방식을 창출한다. 해양 정보화 자원을 통합하고 스마트 해양건설을 추진한다. 다섯째, 현대 어항 건설을 추진한다.

마지막으로 해양환경자원에 대한 보호도 강화할 것이다. 첫째, 해양생태 레드라인과 근안해역 매립 금지지역, 제한지역를 과학적으로 획정하여 개발강도를 엄격히 통제한다. 둘째, 해양생태47시스템의 건설과 보호를 강화한다. 해안대에 대한 보호수준을 제고하여 하구, 근안에서 파괴된 생태시스템에 대한 복구작업을 전개한다. 시기적 어획금지제도를 엄격히 실행하며, 해양생물자원 보호와 해양보호구 건설 프로젝트를 실시한다. 셋째, 육지오염물 바다유입 총량에 대한 통제제도를 실시하고 빈해관광 레저오락구역의 오수와 생활쓰레기가 직접 바다로 유입되는 것을 금지한다. 넷째, 블루해만을 정돈하고, 해양오염 방지작업과 생태에 대한 관리와 통제를 강화한다. 그리고 해수양식의 환경 허용기준을 엄격히 통제하고 항만, 항로, 선박, 해양플랜트로부터 발생된 해양오염물을 집중적으로 처리한다. 다섯째, 간척지 매립의 총량을 엄격히 통제하고 광동성의 육지 자연해안선을 최소한 35% 이상 보유하도록 하는 기준을 엄격히 준수한다. 여섯째, 해양생태환경의 리스크 조기경보 시스템을 구축하여 재해 예방·감소 및 돌발사고 대응능력을 향상시킨다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016. 05. 18. >

4 닝보(宁波) "일대일로" 상의 대 허브항만 구축

2015년, 닝보·저우산항 물동량은 8억 8,900만 톤을 기록해 7년 연속 1위를 차지했다. 컨테이너 물동량은 최초로 2,000만 TEU를 돌파하여 세계 4위에 올랐다. 그 중 해상·철도 복합운송으로 운반된 것은 17만 500TEU에 달해 전년대비 26.2%가 증가하였다. 금년 1월에서 4월까지 해상·철도 복합운송 컨테이너 물동량은 6만 3,500TEU로 전년대비 31.7% 증가했다. 현재까지 닝보·저우산항의 해상·철도 복합운송 정기편은 8개 노선으로 각각 저장성 내의 샤오싱(绍兴), 타이저우(台州), 진화(金华), 란시(兰溪), 이우(义乌)와 저장성 밖의 상라오(上饶), 허페이(合肥), 샹양(襄阳)이 그 대상이다.

"닝보처럼 깊은 수심의 양호한 항만 조건을 가지고 있고, 운항편이 많으며 해상과 철도가 막힘없이 연결되는 항만은 전국에서도 매우 드물다."고 닝보·저우산 항만그룹 업무부문 부총경리인 판광웨이(潘广为)가 언급했다. 또한 닝보는 중국에서 가장 왕성하게 움직이는 장삼각 경제권이 배후에 있기 때문에 해상·철도 복합운송 업무의 쾌속 발전은 필연적인 일이라는 것이다. 그는 철도 컨테이너 운송의 소모에너지는 도로운송의 절반이기 때문에 물류비용을 절감할 수 있고 환경보호에도 도움이 되며 도로와 비교하여 상대적으로 기후의 영향을 적게 받아 정확성이 높다고 설명했다.

닝보·저우산항은 중국 대륙해안선의 중부에 위치하여 "실크로드 경제벨트"와 "21세기 해상실크로드" 의 양 날개가 교차하는 허브지점으로, 전 세계에서 가장 바쁜 세계 메인 항로에 인접해 있는 등 위치적으로 큰 장점을 지니고 있어 "일대일로"상의 대 허브항만을 구축할 수 있다. 이에 따라 닝보·저우산항은 업무모델을 육상, 해상 모두 지속적으로 확장하여 "일대일로" 국가전략을 더욱 잘 수행하기 위해 노력하고 있다. 해상으로는 해상지선을 확장하기 위해 지아싱, 타이저우, 원저우, 이우 등 주변 항만과 연합하여 화물이 수상으로 연결될 수 있도록 한다. 육상으로는 내륙을 더 깊이 연결하도록 하여 해상·철도 복합운송이 육지에서 해상으로의 전환을 완성할 수 있도록 한다.

2015년 11월, 닝보·저우산항 컨테이너 국제운송업무는 중국 철도 총공사의 비준을 받았

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

다. 금년 안후이 통링(铜陵), 후난 리링(醴陵)과 전략적 협의에 서명함으로써 공동으로 해상·철도 복합운송 업무 발전을 추진하고, 추후 지속적으로 장강경제벨트 연선지역과의 협력에 힘쓸 것이다. 이어서 닝보·저우산항은 지아싱, 타이저우, 원저우, 이우 등 항만을 일체화 시스템에 포함시켜 자원통합을 이루고 상호보완을 통해 불필요한 경쟁을 배제하고 업무효율을 제고할 것이다. 소식에 따르면, 일체화 후 시스템 내의 모든 부문은 통일된 생산관리시스템을 사용하여 관리효율을 대폭 상승시킬 수 있을 것이라고 한다.

< 자료 : 嘉兴日报 , 2016. 05. 11. >

5 장강경제벨트, 2016년 항만통합 중점 추진

최근 교통운수부 부장 양촨탕(杨传堂)의 주최로 장강경제벨트 교통운수발전 추진에 관한 성정부 연합의 제1차 회의가 개최됐다. 양촨탕은 황금수역을 구축하고 수준 높은 종합입체교통허브를 건설할 것에 대해 강조했다. 황금수역의 기능을 제고시키기 위해서 간선항로 시스템화 정비의 추진, 지선항로 건설, 선형의 표준화 추진 촉진, 서비스의 향상, 안전보장시스템 완비 등을 추진해야 할 것이다. 또한 항만의 합리적 배치를 위해, 항만 분업협력을 강화하고 현대해운서비스로의 발전을 추진하고, 집결&분산 운송체계 건설을 강화해야 한다. 종합교통네트워크를 완벽하기 하기 위해 철도, 도로, 항공운수네트워크를 완비하고, 국제운송통로 및 남북방향의 통로건설을 강화해야 한다. 복합운송의 적극 발전을 위해 종합교통허브 건설을 독려하고 복합운송 발전을 장려하며 현대물류업의 발전을 촉진한다. 새로운 도시화 건설에 적극적으로 참여하고, 도시 교통네트워크의 형성을 촉진하고, 도농 공공교통발전을 적극 추진한다. 교통운송의 환경측면을 고려하여 저탄소 발전을 추진하고, 장강연선자원을 집약적으로 효과 있게 이용하여, 에너지 절감과 탄소배출 감소와 저탄소 발전을 강화한다.

동시에 회의상에서 <장강경제벨트 교통운수발전 추진을 위한 2016년 사업요강>을 발표했다. 이에 따르면 2016년에는 지속적으로 장강간선항로건설 강화에 힘쓰고, 항만건설추진 및 항만의 전환발전 추진, 종합교통네트워크 건설 완비, 복합운송과 종합운송서비스 발전 촉진, 장강해운행정관리체계 개혁 적극 추진 등의 내용이 포함되어 있다. 사업요강에 주목할 것은 장수 난징 이하 지역 항만 일체화 개혁을 선례로 항만 자원통합을 추진한다는 것이다.

또 상하이-쿤밍(沪昆)·정저우-쉬저우(郑徐) 등 고속철도의 건설, 허페이(合肥)에서 지우장(九江), 간저우(赣州)에서 선전(深圳), 롄윈강(连云港)에서 쉬저우(徐州), 장자제(张家界) 지쇼우(吉首)를 거쳐 화이화(怀化)까지, 구이양(贵阳)에서 난닝(南宁), 옌청(盐城)에서 하이안(海安) 등의 철도 건설에 착수할 것이다. 상하이 푸동공항, 닝보 공항 확대건설 등 사업은 지속적으로 진행하고 청두 신공항, 구이양 롱동바오(龙洞堡) 공항 3기 등 사업의 건설 착공 등의 내용이 포함되어 있다.

< 자료 : 中国航运网 , 2016 .05. 11. >

6 톈진(天津), 9개성 25개 지역과 무수항 건설 협력

현재까지 톈진이 내륙 지역과 무수항(물이 없는 항만 无水港) 건설에 협력한 건은 25개로 협력 대상 지역은 중국 9개 성에 분포되어 있고, 기본적으로 "일대일로" 발전전략의 주요 접점도시이다. 무수항은 톈진이 항만기능, 세관기능, 보세기능 확장의 일환으로 추진하고 있는 주요 조치이며 내륙지역과 협력교류를 강화하여 공영발전의 연결고리이자 톈진세관(口岸) 서비스가 지역경제발전에 영향을 끼치는 운반체 역할을 할 것이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

최근 몇 년, 경제발전의 신창타이(新常态)에 적응하고 산업의 전환 발전, 특색발전을 촉진하기 위해, 톈진세관과 각 내륙 무수항 운영기업은 무수항 기능의 완비, 무수항 운영 제고를 무수항 건설발전의 주요 방향으로 꼽고 있다. 현재 베이징 핑구(北京平谷), 허베이 바오딩(河北保定), 허베이 헝쉐이(河北衡水), 내몽고 옌나오얼(内蒙古彦淖尔) 무수항이 특색 있는 확장으로 어느 정도 성과가 있었다.

베이징 핑구 무수항은 국가 2류 세관(口岸) 과 육류수입지정세관으로 비준을 통과하여 콜드체인물류 특색 세관의 기초를 형성 하였다. 바오딩 무수항은 50여개 물류기업의 입주경영을 유치하여 무수항 운영 물동량의 쾌속 증가를 이뤄냈다. 헝쉐이 무수항은 전통물류서비스 제공을 기초로 "대외무역 종합서비스 플랫폼"을 건설하여 현지 수출입 기업에 금융, 세금환급, 팩토링 등 금융업무를 제공하여 "무수항+대외무역 종합서비스 플랫폼"의 운영모델을 구축하였다. 옌나오얼 무수항은 아시아 유럽 대륙 가교 역할을 근거로, 해상 철도 복합운송과 해상-육상-해상 복합운송(陆桥)의 양방향 환적을 실현했다.

< 자료 : 新华社 , 2016 .05. 18. >

7 아마존 중국, 항저우(杭州)와 전략적 협력

시애틀과 항저우가 우호도시 체결의 기회를 이용, 본사가 미국 시애틀에 위치한 글로벌 전자상거래 기업 아마존도 중국 전자상거래 기업 알리바바의 고향인 항저우에 입성하여 항저우 국제전자상거래 종합실험구 전략적 협력에 서명했다. 이로써 본토의 우수기업에 "글로벌 매장 오픈"을 도와주고, 국제 전자상거래 인재육성 강화, 중국 제조 상품이 세계적 브랜드를 구축하는데 도움을 주게 되었다. 체결식에는 아마존 부사장과 Kindle 중국지역 총경리 장원이(张文翊)도 아마존 중국 신임 총경리의 자격으로는 처음으로 행사에 참가했다.

5월 13일 아마존 중국과 항저우 종합실험구 건설 영도소조(领导小组 경영자급 TF팀) 사무실에서 협의 서명한 국제전자상거래 수출업무 협력각서에 의하면, 항저우 종합실험구는 플랫폼을 건설하여 국제전자상거래 수출관련 기업을 지원할 것이며, 고등교육기관과 아마존과 연계하여 전면적으로 기업 수출업무 협력을 진행할 것이라고 했다. 아마존은 항저우 종합실험구 추천의 우수기업에 적극적으로 확장형 서비스를 제공할 것이며 여기에는 온라인가이드, 고객경영서비스, 아마존 전 세계물류창고 가이드 및 우수마케팅 자원배치 등이 포함되어 있다. 양측은 2016년 공동으로 백여 개 항저우 우수기업에 아마존을 통해 "글로벌 매장오픈"을 지원하여 국제전자상거래 수출업무를 진행할 것이라고 언급했다. 동시에 양측은 항저우 대학생의 창업사업을 전폭적으로 지지하여 이를 통한 해외시장 개척을 도울 것이라고 했다.

소식에 따르면 국제전자상거래 인재육성은 금번 협력의 또 다른 주요 내용이라고 한다. 아마존 중국은 항저우 종합실험구와 연합으로 "지도자 육성" 사업을 전개, 지도인력을 보강하여 항저우 국제전자상거래 인재풀 비축을 촉진할 것이라고 한다. 아마존은 또한 항저우 종합실험구가 추진하는 국제전자상거래 인재육성 사업에 적극적으로 참여하여 대학생 창업육성기지를 구축하여 항저우 대학생을 대상으로 국제전자상거래 수출업무를 소개할 것이라고 밝혔다. 4월 27일 아마존 중국 총경리로 취임한 장원이는 "우리는 항저우시와 전략적 협력 관계를 구축한 것에 대해 매우 기쁘게 생각하며, 항저우 판매자들이 '해외로 진출(저우추취 走出去)'하는 것을 적극 지원하여 항저우 국제전자상거래 산업의 수출분야 발전을 촉진시키려고 한다. 제조기업이든 혹은 브랜드 업체, 창업기업 혹은 중소기업이든 아마존 '글로벌 매장'은 그들의 수출

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

업무를 도와 세계시장으로 확대할 수 있도록 할 것이다. 또 '고객우선'을 추구하는 기업 중 하나로써 아마존은 '글로벌 매장'을 통해 중국 판매자의 우수제품을 글로벌 시장에 유입시켜 전 세계 소비자들의 수요를 만족시키고자 한다. 우리는 항저우와 장기적인 협력관계 구축을 희망하고 있고, 또 아마존이 글로벌 전자상거래 영역에서 가지고 있는 전문기술을 이용, 중국 기업이 '중국제조'에서 '중국브랜드'로 성장하는데 도움이 되기를 바란다."고 발표했다.

현재 아마존 미국, 캐나다, 독일, 영국, 프랑스, 이탈리아, 스페인, 일본, 멕시코, 중국의 10대 글로벌사이트는 이미 중국 판매자에게 전면 개방된 상태이다. 많은 중국 판매자들이 직접적으로 아마존 '글로벌 매장'을 통해 아마존 글로벌 2억 8,500만 명의 유료회원에게 판매할 수 있고 전 세계에 널리 분포한 123개 운영센터를 이용하여 전 세계 185개 국가와 지역에 상품 배송을 할 수 있다. 아마존 글로벌 웹사이트에는 국제전자상거래 판매액이 제3측 판매자 전체 판매액의 4분의 1 가까이 된다. 중국 판매자들이 '글로벌 매장' 실적 및 업무증가에 있어 큰 역할을 하기도 했다. 2016년 1분기 아마존 '글로벌 매장'을 통해 수출한 중국 판매자 업무규모는 전년 대비 2배 가까이 된다. 중국 국제전자상거래 선구자로써 항저우시 정부는 항저우 지역 수출입 분야의 발전을 매우 중요시하고 있다. 2015년 3월 중국(항저우)국제전자상거래 업무 종합실험구의 성립 이후 작년 12월말까지 항저우 국제전자상거래 교역규모는 이미 2014년의 2,000만 달러에서 2015년 34억 6,400만 달러로 대폭 증가했다. 항저우시위원회 부서기이자 시장인 장홍밍(张鸿铭)은 "항저우시정부는 혁신을 중요시하고 본토 기업이 인터넷을 통해 전환 발전하는 것을 도와 항저우 국제전자상거래 산업의 발전을 촉진시키려고 한다. 금번 아마존 중국과의 협력을 통해 항저우 관련기업이 새로운 발전을 이루기를 희망한다."고 언급했다.

< 자료 : 国际商报 , 2016 .05. 19. >

8 국무원 <국가 혁신 발전추진 전략 강요>발표, 해양 선진응용기술 대대적 발전 예정

5월 19일, 중공중앙과 국무원은 함께 <국가 혁신으로 발전추진 전략 강요>(이하 <강요>로 약칭)를 발표했다. <강요>에서 혁신발전 추진전략을 국가의 우선 발전전략으로 삼아 과학기술혁신을 핵심으로 전면적 혁신을 이끌 것이라고 밝혔다. 해양 분야에서 해양 선진 적용기술을 대대적으로 발전함으로서 해양경제의 발전을 추진할 계획이다.

첫째, 산업기술 시스템의 혁신을 추진하고 항공엔진, 해양플랜트와 첨단기술 선박 등 최첨단 장비와 제품을 개발할 것이며 심해, 극지 등 복잡한 조건에서 석유가스 광산자원에 관한 탐사채굴기술을 개발할 것이다. 해양과 공간 선진 적용기술을 발전시키고 해양경제와 공간경제를 육성한다. 해양자원을 고효율적으로 지속 이용 가능한 응용기술을 개발하고 해양플랜트 장비의 발전을 가속화시킨다. 동시에 입체적 해양 관측시스템을 구축함으로써 중국 해양전략의 실시와 블루경제 발전을 촉진한다.

둘째, 국가의 전략요구에 맞추는 선진적인 기술에 대한 연구를 강화할 것이다. 공간, 해양 분야에 관한 중요한 기초연구와 전략적 선진기술 연구를 확대하여 핵심기술의 안전성, 자주성, 통제가능성을 보장해야 한다.

셋째, 중요한 과학기술 프로젝트를 실시할 것이다. 2030년까지 스마트 제조와 로봇, 심공(深空)심해 탐사, 중요한 새로운 재료와 에너지에 관한 논증을 충분히 하여 국가 전략에 부합하는 중대 과학기술 프로젝트를 계획한다.

<강요>에 따르면, 중국의 혁신발전은 3가지 단계로 목표를 실현할 예정이다. 2020년까지 혁신형 국가로 진입하여 중국특색 국가혁신 시스템을 기본적으로 구축함으로써

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 2015년 상하이항 주요 컨테이너 터미널별 물동량
▸ 전문가 칼럼
: 북극항로 현황과 상하이항의 대응 및 한·중 협력 방안
▸ 동향 & 뉴스

전면적으로 소강사회 건설한다는 목표를 이룬다. 2030년까지 세계 혁신국가를 선도하는 위치로 오른다. 경제사회발전 수준과 국제경쟁력을 대폭 향상시키고 경제강국과 공동부유(共同富裕) 사회로 나아간다. 2050년까지 세계과학기술 혁신강국을 건설한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016 .05. 23. >

9 中농업부: 2015년 중국 수산물 총생산량 6,690만 톤, 1인당 48.65kg

중국농업부는 농업 구조 조정에 대해 기자 회견을 열었다. 농업부 어업어정국의 조싱우(赵兴武) 국장은 2015년 중국 수산물 총 생산량이 6,690만 톤에 달했고 수산물 1인당 점유량이 48.65kg이었으며 국민에게 필요한 단백질의 1/3를 제공했다고 발표했다. 조싱우 국장에 따르면 중국 수산물은 시장 혁신을 완성하였고 30년 동안 어업이 지속적으로 빠른 속도로 성장하고 있다. 아시다시피 현재 수산물 시장은 공급 과잉의 현상이 나타나고 있어서 제품 구조를 최적화시켜야 한다.

농업부는 어업 혁신을 추진하고 있다. 발전 방식을 전환하고 구조를 조정하여 수산물 생산 구조를 최적화한다. 이를 통해 주민 소비 구조 업그레이드의 수요를 만족시킨다. 즉, 생산하고 판매하며 먹어야 한다. 우선, 생산을 해야 한다. 시장 수요를 목표로 하고 양식 구조를 조정하고 녹색 양식과 합리적인 양식을 장려한다. 수산물 안전 생산을 확보하고 품질 좋은 수산물을 시민에게 공급하도록 한다.

둘째, 판매해야 한다. 시장 개발을 강화하고 브랜드 건설을 통해 전국 유명한 브랜드를 구축한다. 수산물 유통 경로 혁신을 장려하고 수산물 콜드체인 시스템 건설을 지원하다. 또한 인터넷의 발전에 힘입어 전자상거래, 온라인 판매 등을 추진하여 마트, 학교, 기업, 가정에 품질 좋은 수산물을 공급하도록 한다.

마지막으로 먹어야 한다. 그러기 위해서는 수산물의 가공기술을 발전시켜야 한다. 수산물 가공의 편의를 촉진하고 초보 가공, 정밀 가공을 촉진하여 생산 소비를 더 편리하게 한다.

즉, 어업 공급측(供给侧) 개혁을 추진하여 산업 체인과 가격 체인을 고급화시키고 더 저렴하고 품질 좋은 수산물을 대량으로 생산한다. 국민에게 안전하고 녹색 수산물을 제공하도록 한다.

< 자료 : 中国网财经 , 2016 .05. 05. >