

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
 - : 2014년 장강간선 주요 항만기업 물동량
- ▶ 이슈 포커스
 - : 일대일로(一帶一路) 배경과 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2014년 장강간선 주요 항만 총 물동량

(만 톤)

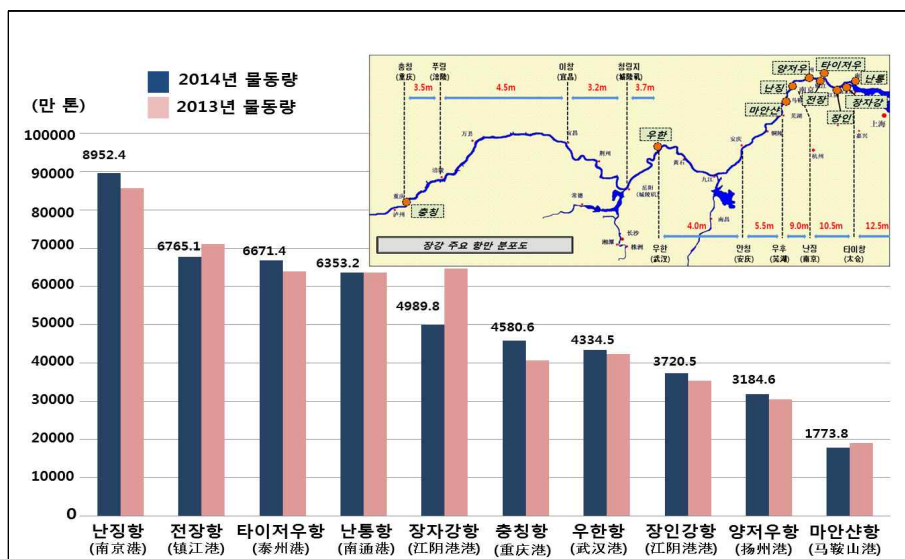
	주요 항만	2014.	2013
1	난징항 (南京港)	8,952.4	8,568.2
2	전장항 (鎮江港)	6,765.1	7,100.2
3	타이저우항 (泰州港)	6,671.4	6,389.1
4	난통항 (南通港)	6,359.7	6,353.2
5	장자강항 (張家港港)	4,989.8	6,463.6
6	충칭항 (重慶港)	4,580.6	4,054.7
7	우한항 (武漢港)	4,334.5	4,227.7
8	장인항 (江陰港)	3,720.5	3,525.0
9	양저우항 (揚州港)	3,184.6	3,039.5
10	마안산항 (馬鞍山港)	1,773.8	1,894.5
	기타	11,777	10,691
	합계	63,109	62,307

자료 : 「中国港口」, 2015.02.

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2014년 장강간선 주요 항만 총물동량



주: 상기 표시된 항만 이외에 이빈항(宜賓港), 루저우항(瀘州港), 이창항(宜昌港), 징저우항(荊州港), 홍후항(洪湖港), 청링지항(城陵磯港), 안칭항(安慶港), 츠저우항(池州港), 안후이완장(安徽皖江), 창저우신장장항(常州新長江), 창슈싱화항(常熟興華港), SIPG 주강항(上海集團九江港), 타이창항(太倉港), 황스항(黃石港), 퉁링시항(銅陵市港)이 있음.

자료 : 「中国港口」, 2015.02; KMI 작성.

2014년 장강간선 주요 항만 총물동량 6.3억 톤, 전년대비 1.3% 증가

2014년 장강간선 25개 주요 항만이 처리한 총 물동량은 6.3억 톤으로 전년대비 1.3% 증가하였다. 물동량에 따른 주요 항만 순위는 전년과 비교하여 큰 변화가 없었으며, 난통(南通)과 충칭(重慶)이 각각 1순위씩 상승하였다. 25개 항만 중 전년 대비 물동량이 증가한 곳은 17개, 감소한 기업은 7개로 나타났으며, 증가율이 1% 내외로 큰 변동이 없었던 항만은 1곳으로 난통이 0.1% 증가하는 것에 그쳤다. 상위 10대 항만을 지역별로 살펴보면, 장쑤(江蘇)성에 위치한 항만이 7곳으로 가장 많았고 충칭(重慶)항, 우한(武漢)항, 마안산(馬鞍山)항이 각각 1곳을 차지했다.

「중국항구(中国港口)」에 따르면, 2015년에는 신흥 선진경제체의 저금리정책 유지와 경제회복 제약요소의 완화가 예상되나, 한편으로 각 경제체의 강한 경제성장 드라이브 부재와 중국의 경제성장률 저하 및 에너지 이용의 구조전환 등에 따라 장강 주요항만은 저성장 기조를 이어나갈 것으로 예상된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	03-27
종합지수	1,060.66	1,010.39
일본 항로	648.92	697.88
구주 항로	1,319.07	1,208.52
미서부 항로	1008.26	980.50
미동부 항로	1,399.88	1,298.40
한국 항로	701.22	665.40

주 : '01-09' 2015년 1월 9일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	03-27
종합지수	892.58	818.35
석탄	918.44	822.15
곡물	717.13	625.63
금속광석	760.29	696.14
정유	1,215.40	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 일대일로(一帶一路) 배경과 발전 전망

2015년 중국의 가장 뜨거운 이슈는 단연 일대일로이다. '일대'는 내륙을 연결하는 실크로드 경제벨트를 의미하며, '일로'는 해양을 연결하는 21세기 해상 실크로드를 일컫는 신조어이다. 일대일로는 하나의 벨트, 하나의 길이라는 의미이다. 시진핑 체제에서 추진하는 일대일로는 어떤 의미를 담고 있는 것일까. 일대일로는 '제2의 개혁개방'이다. 중국은 블랙홀처럼 중국 국내의 개발지역을 일대일로 프로젝트에 포함시키고 그 주변국과의 연결을 진행하며 내부의 개혁과 대외로의 개방을 실시하고 있다. 본 포커스는 일대일로의 추진배경 및 의미, 제도적 현황 그리고 발전 전망을 살펴보고자 한다.

1 일대일로 추진 배경

중국은 2001년 WTO 가입 이후 대외수출 중심으로 가파른 경제성장을 이루었다. 그러나 2008년 미국발 경제위기는 세계의 양대 시장인 미국과 유럽의 구매력을 약화시키면서 중국의 경제성장 둔화가 가시화되고 중국은 2009년 '세계의 시장'으로 부상하게 된다. 대외 시장의 악화와 내수시장 확대에 의해 중국은 신상태(New Normal)를 선언하고 경제의 저성장을 인정하고 내수시장 확장과 정부기관의 권한 축소를 위한 개혁을 단행하였다.

중국은 지속적인 경제성장 실현을 위해 내수시장 확장 및 도시화 개발을 진행한다. 이 시기 서부대개발, 중원굴기, 동북진흥, 동부선도 지역 등의 프로젝트를 국가급 프로젝트로 격상하고 지역 불균형 해소와 내수 시장 확장을 위한 공간 개발 계획을 수립한다. 중국은 그동안 비축해두었던 경제력을 바탕으로 중국 국내개발과 더불어 주변국가와의 연결 프로젝트를 구상했다.

서부대개발과 중원굴기 지역, 그리고 연안까지는 실크로드 경제벨트 지역으로 포함되고, 동부 선도 지역은 21세기 해상 실크로드 개발 지역에 포함되었다. 동북진흥 지역 역시 실크로드 경제벨트 지역으로 포함될 계획을 마련하고 있다. 중국은 변방을 주변국가와 연결한 인프라 네트워크 건설 계획을 수립하고 있다. 국내 지역 및 주변국 연계 개발을 통해 중국은 과잉 생산된 자원과 상품의 소비를 촉진시키며 뉴딜 정책의 효과도 볼 수 있을 것으로 보인다.

2 일대일로의 의미

일대일로는 중국 내륙지역 개발과 주변국 연계 개발, 나아가 유라시아 및 아프리카 대륙을 인프라로 중국과 연결하고자 하는 개발 계획이다. 일대일로는 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드로 주변국과 연결된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 1] 중국 국내외 일대일로 표시도



자료: www.yidaiyilu.cn; KMI 작성.

중국 측 보도에 따르면 일대일로에 포함될 국가는 26개로, 인구는 약 44억명(세계 63%), 경제규모는 21조 달러(세계 29%), 화물 및 서비스 수출액 세계 23.9%, 유라시아철도망은 8.1만 km에 달한다.¹⁾ 그림1처럼 실크로드 경제벨트 지역은 TCR을 주축으로 렌윈강~정저우~란저우~우루무치~알라산커우~중앙아시아~유럽으로 이어지는 지역 개발과 주변 국가 연결이 가시화되고 있다. 또한 중국 윈난~광시북부만~ASEAN 국가 연결, 그리고 동북3성 및 네이멍구~러시아~몽골~한반도 연결을 위한 인프라 연결 계획도 향후 가시화될 것으로 보인다. 21세기 해상실크로드는 중국 연해지역~남중국해~인도양~지중해에 이르는 지역의 항만 건설 및 해협 개발의 내용이 포함되어 있다.

[그림 2] 중국 국내 일대일로 관련 경제구 표시도



자료: www.yidaiyilu.cn; KMI 2015년 중국리포트 제15-1호 자료 참조

그림2처럼 중국은 일대일로의 대외적 연결과 함께 국내 지역 개발과 주변국가 연결을 추진하고 있다. 그림2처럼 중국 국내의 서부대개발, 중원굴기, 동북진흥,

1) “习近平提战略构想: “一带一路”打开“筑梦空间”, 中国经济网 2014.8.11

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동부선도 개발 전략을 일대일로 개발의 골자로 하고 있다. 또한, 중국 교통부는 2015년 3대 국가개발전략으로 일대일로, 징진지, 장강경제구 개발을 지정하면서 징진지 경제일체구 지역과 장강 경제구 지역 역시 중국 지역 개발 전략의 새로운 전기를 마련했다. 이렇듯, 일대일로는 블랙홀처럼 중국 내 다량의 개발 프로젝트를 통합하며 중국 제2의 개혁개방 공간의 플랫폼을 마련해가고 있다.

3 중국의 일대일로 개발을 위한 제도 개혁 현황

일대일로의 공간적 개혁과 더불어 중국은 제도적 개혁도 준비하고 있다. 먼저, 2013년 9월에 실시한 상하이 자유무역시험구가 대표적인 예이다. 상하이 자유무역시험구는 개혁 시험전으로서 금융, 서비스업, 물류, 해운, 통관 분야를 망라해 대외개방을 위한 시험을 펼쳐 성공한 사례는 중국 전역으로 보급하고 있다. 2014년 12월 중국은 상하이 자유무역시험구의 공간 범위 확장과 함께 제2의 자유무역시험구로서 톈진, 푸젠성, 광저우성 등을 지정하였다. 톈진은 징진지 경제구 및 보하이만 일대와 연계, 푸젠성은 타이완과 연계, 광둥성은 홍콩 및 마카오와 연계되어 개발될 것으로 보인다.

다음은 국가급 신규 지정을 통한 지역 연동 개발을 들 수 있다. 국가급 신규는 전략적 지역을 신규(신도심)으로 지정하여 국가 전략적 차원에서 개발 및 건설하는 것을 의미하며, 국무원에서 토지, 금융, 세금 등 다양한 분야에서 우대정책 및 개혁 혁신 조치를 실행하는 제도를 의미한다.²⁾ 중국은 현재 상하이 푸둥신구, 톈진 빈하이신구, 충칭 량장신구, 저장 저우산군도신구, 간쑤 란저우 신구, 광저우 난사신구, 산시 시옌신구, 구이저우 구이안신구, 칭다오 시하이안 신구, 다롄 진푸신구, 청두 톈푸신구 등 11개의 국가급 신구를 발표했다. 마치 바둑의 포석처럼 각 지역의 핵심지역에 위치한 국가급 신구는 일대일로의 대내외를 직접 연결하는 중추적 역할을 담당하며, 각 지역의 특색에 맞춘 산업 조정을 통해 주변 지역 경제를 발전시키고 있다.

세 번째는 통관 제도 개혁이다. 중국 국내외를 연결하는 일대일로 프로젝트에서 통관제도 개혁은 효율적인 교류를 위한 전제이다. 중국은 기존에 비효율적인 통관절차를 개선하여 일대일로를 위한 제도를 마련하고 있다. 중국 해관총서는 2015년 3월에 “통상구 개선 작업의 대외무역발전 기여에 관한 약간의 의견” 《关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见》을 발표했다. 해관총서에서 발표한 “의견” 내용은 1) 일대일로 내륙 지역의 통상구를 정비하고 연해지역 통상구 통관 수준을 제고하며, 2) 전국의 통합적인 통관 일체화를 실현해 대외 무역환경을 개선할 것이며, 3) 통상구 업무 중 단일창구를 건설하여 기관 간에 정보교환 및 법 집행 협조 등을 통해 효율적 통관 실현 등의 내용을 담고 있다.³⁾ 이외에도 주변국가와의 협력 하에 내륙 지역 통상구 개방, 철로 통상구

2) KOTRA Global Window, "새롭게 탄생한 중국의 11번째 국가급 신구는?", 2014.10.23.

3) 중국망, 황성치양(黄胜强) 중국 해관총서 국가통상구관리 판공실 주임 국무원 기자회견 발표 자료 2015.3.20. http://www.china.com.cn/zhibo/zhuanti/ch-xinwen/2015-03/20/content_35112087.htm

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

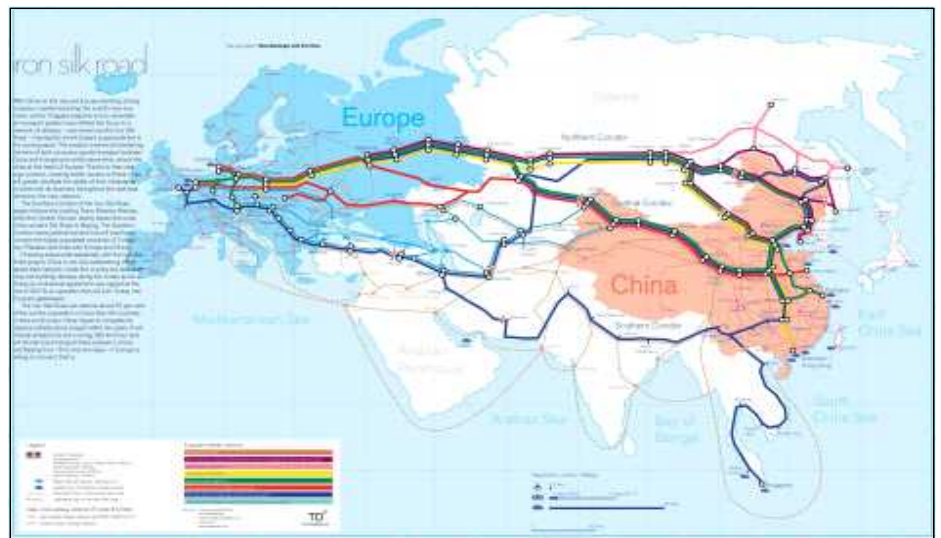
확대 등을 중국 13·5 계획에 포함할 것이라 밝혔다.

네 번째로, 중국 정부는 중국의 대형 국영기업들의 ‘저우추취(走出去: 해외진출 전략)’을 위한 제도를 마련하고 있다. 중국 국영기업들이 일대일로를 통해 중국 국내와 해외 시장에 동시에 포진할 수 있게 하기 위해 혼합소유제와 ‘정부사회자 본합작(PPP)’의 개념 등을 만들어 국영기업이 사회의 지적 자본과 산업자본, 금융 자본을 좀 더 편리하게 이용할 수 있도록 제도적 장치를 마련하고 있다.⁴⁾

다섯번째는 중국의 일대일로 관련 기금 마련이다. 중국은 2014년 11월 실크로드 기금 400억 달러 출자, 50억 위안 규모의 해상실크로드은행 설립 등을 발표했다. 또한 아시아인프라건설은행(AIIB)을 설립해 중국이 500억 달러를 투자하고 가입국가가 나머지를 채워 1,000억 달러 자금을 마련할 것이라 밝혔다. AIIB의 경우 실크로드 경제벨트 지역 국가들뿐만 아니라 영국을 포함한 유럽 국가들의 참여도 가시화되고 있어 향후 유라시아 대륙 인프라 연결에 청신호로 작용하고 있다.

4 일대일로의 전망 및 시사점

[그림 3] 철로 네트워크를 통해 바라본 중국의 일대일로 전략



자료: maps on the web.

일대일로의 진정한 의미는 중국의 물류 ‘중국(中國)’화이다. ‘모든 길은 로마로 통한다’는 말이 있다. 중국이 추진하는 일대일로는 모든 길이 중국으로 통하게 만드는 전략이다. 중국과 주변국가 간에 철로, 도로, 석유 파이프, 전기 등이 연결될 계획이며 항만 및 공항 건설로 새로운 노선을 개설할 계획도 마련하고 있다. 그림3처럼 실제로 충칭~동유럽, 시안~동유럽, 저장성 이우~유럽으로 연결하는 블록트레인이 운영 중이다. 또한 베이징~모스크바 라인과 중국~싱가포르 라인의 고속철도 건설 계획도 발표한 상태다. 러시아는 2014년

4) KOTRA GlobalWindow(www.globalwindow.org) 2015. 3. 4 “‘일대일로’ 추진현황 및 기대 효과”

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동부 및 서부 노선을 통해 중국에 매년 680억m³의 천연가스를 판매하기로 계약했는데 동부노선인 동북지역에 석유 파이프라인은 2018년에 완공되어 사용될 예정이다.

중국의 일대일로 계획은 여기에서 끝이 아니다. 물류는 가장 높은 효율성을 찾는 사물의 흐름이라는 점을 감안하면 일대일로의 숨은 뜻이 보인다. 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드는 중국과 유럽의 양끝에서 수렴하는 평행선이 아니다. 상호간에 다시 연결되어 거대한 네트워크를 형성하게 된다. 그 네트워크 중심에 차항출해(借港出海: 타국의 항만을 빌려 해양 진출) 전략이 있다. 그 대표적인 예로 중국 신장위구르지역과 파키스탄 과다르항을 들 수 있다. 파키스탄 과다르항은 세계 석유 수출로인 호르므즈 해협과 약 400km 거리로 인접한 항만이다. 원래 어촌이었던 이곳은 중국이 투자하면서 항만으로 탈바꿈한 지역이다. 중국은 이곳의 항만 투자와 더불어 중국 신장 위구르지역과의 석유수송로를 비롯한 인프라 건설을 진행하고 있다. 이렇듯 중국은 타국의 항만을 개발 및 원조해주고 그 항만까지 연결되는 인프라를 건설하며 인도양에 진출하는 전략을 추진하고 있다.

중국은 중국 내륙 개발과 더불어 주변국가와의 연결을 추진하고 있다. 단순한 인프라 건설뿐만 아니라 제도적으로 대외진출을 위한 제도개혁도 추진하고 있다. 일대일로는 이런 의미에서 중국의 '제2 개혁개방'일 것이다. 한중 FTA가 가시화된 현재 중국의 일대일로는 새로운 기회가 될 것으로 판단된다. 한국 기업은 낮아진 중국 진입 장벽을 통해 중국의 주요 개발 거점 지역 투자를 진행하여 주변국가로 진출을 생각할 수 있다. 역으로 베트남, 카자흐스탄과 같은 중국의 주변국가에 투자하여 중국에 진출할 수 있는 조건을 모색해볼 수도 있다. 이런 점에서 2015년 더 구체화될 일대일로의 청사진을 더 면밀히 살펴볼 필요가 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 웨이하이(威海)시, 한·중 해운 국제전자
상거래 설립
- 허베이성 상무청, 2015년 13개의 상업무
역물류 배송센터 건설 지원
- 상해세관 등 6개 기관, 《상해항공전자화물
운송 발전 제안에 대한 공동으로 추진》
- 민항국 《항공운송위험품 목록(2015), 航
空运输险目录(2015版)》 공식발표

해운 · 항만 · 물류

- 장강하류 7개 항만기업 ‘하류 7개항만 합
동위원회(下游七港联会) 설립
- 한·중 FTA 가서명, 항만 및 해운업 우선
수혜 예상
- 상해국제항운센터 건설 기능 종합화 강화
- 장자제~하이코우에 이르는 고속철도 구
간 개통 프로젝트를 ‘제13차 5개년 계획’
에 포함시키고자 노력
- 정저우(郑州), 국제항공물류허브도시 구축
예정
- 2015년 2월, 중국물류업 경기지수(LPI) 54.9%
에 달해, 물류경제 호전추세 예상
- 2015년 6월, “중화타이산호” 크루즈 엔타
이~한·일 신규 항로 개설
- 컨테이너 정기열차 정기 열차 중국~유럽
전용 “다롄(大连)호” 개통 예정
- 팡청강항 석탄수입량 하락세 나타남

- EVERGREEN 동남아시아 해운네트
워크 강화, 컨테이너 정기항로 서비스
확대
- 2015년 중국선박공업 안정적인 성장세
유지 예상
- 저우산(舟山), 강해연운서비스중심지
건설 예정

해양 · 수산

- 국가해양국, 「2014년 중국해양재해공보」
발표
- 저우산(舟山)시정부, 「국가원양어업기지
건설 가속화에 관한 약간의 의견」 발표
- 국가해양국, 「2014년 중국해양환경현
황공식보고」 발표
- 중국 국가해양정보센터, 조어도(钓鱼
岛)를 주제로 한 사이트의 영어판과
일본어판 개설
- 전국정협위원인 리샤오린, 해상풍력발
전 한계극복을 통해 해양경제 발전과
해양강국건설에 일조하도록 건의
- 외교부: 조어도 선전 사이트의 영어판
과 일본판에 관한 일본측의 요구 거절
- 국가해양국 외 6개 부처 연합하여 「해
양조사사업에 관한 지도의견」 발표하
여, 해양조사자료와 성과 공유 추진
- 칭다오시 시장, 현대 해양경제체제
구축을 위해 칭다오에 ‘4단지1기지’
건설 건의



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 웨이하이시, 한·중 해운 국제전자상거래 설립

2015년 3월 2일 웨이하이(威海)시 상무국에 따르면, 산둥(山東)성 웨이하이시는 한중 해운국제전자상거래 업무를 정식으로 시작하였다.

한·중 해운국제전자상거래 업무는 “물품명세서 검토(清單核放), 합계신고(汇总申报)” 통관방식으로 등록함과 동시에 세금환급제도를 시행할 것이다.

웨이하이 상무국에 따르면, 기업은 국제전자상거래 방식을 통해 원가를 절감할 뿐만 아니라 통관 효율 제고할 수 있을 것으로 예상된다. 동시에 국제전자상거래 화물 선적 및 하역에 편리한 조건을 제공할 수 있으며 어느 정도 항공운송보다 더 효율적이다. 국제전자상거래는 인터넷 쇼핑몰 이용을 통해 해외 판매량을 제고시킬 것으로 전망된다.

현재 웨이하이시는 디상(迪尚), 구일(九日), 환해(环海) 낚시 도구 등 10여 개 기업을 국제전자상거래의 시범기업으로써 2015년 3월 3일부터 대한(對韓) 전자상거래 업무를 정식으로 시작할 것이다.

이와 더불어 웨이하이 상무국, 웨이하이 세관 등 기관은 국제 전자상거래 관련 수입 업무에 대하여 적극적으로 논의 중에 있다. 또한 올해 2월 25일, 한중 FTA 가명서에 따르면, 중국 웨이하이시와 한국 인천시는 공동으로 지역경제 협력 시범구 발전을 추진할 것으로 알려져 있다.

웨이하이는 한국까지 가장 가까운 도시일 뿐만 아니라 상호 해상운송도 빈번하다. 이로써 한·중 양국 간의 경제, 무역 및 문화교류가 점점 밀접해지고, 웨이하이는 한국기업 및 인구가 가장 많은 지역 중 하나로 되어 있다.

< 자료 : 中国新闻网, 2015. 3. 3. >

2 허베이성 상무청, 13개의 상업무역물류 배송센터 건설 지원

허베이성 상무청에 따르면, 2015년 허베이성은 장차 상업무역물류업의 발전을 가속화하고 허베이성 내에 13개의 상업무역물류 배송센터 건설지를 선정하여 건설을 지원하기로 했다. 아울러 물류정보화 수준을 제고시키고 지역성 물류센터와 공공 물류정보 플랫폼을 구축하기로 결정했으며, 물류정보 및 자원의 공유, 물류비용 감소, 물류효율 증대를 위해 노력하며 2016년 말까지 허베이성의 각 도시에 균등하게 상업물류정보 플랫폼을 구축할 예정이다.

허베이성 상무청은 각 도시와 직접관리 현(直管县)의 상업무역물류 대표기업 2곳씩을 선정하여 비내구성 소비재(Fast Moving Consumer Goods), 농업 부산품, 약품의 유통영역에서 표준 파렛트의 응용과 순환공용 파렛트 활용을 시험적으로 시행하고 표준화된 주요기업을 육성할 것이다. 허베이성 상업무역물류발전의 주요 사업을 편성하여 상무부가 제정한 「징진지상업무역물류발전계획(京津冀商贸物流发展规划)」과 긴밀하게 결합하고 적극적으로 참여한다. 이로써 허베이성에 유리한 보조 정책들을 최대한 이끌어내고 허베이성 상업무역물류 주요 건설사업과 주요기업을 「징진지상업무역물류발전계획(京津冀商贸物流发展规划)」에 포함시켜 징진지와 협동발전 가능한 지점을 형성하며 허베이성의 상업무역물류 대발전을 추진한다. 스자좡(石家庄), 당산(唐山)의 공동배송 시험사업을 지속하고 31개 도시의 공동배송

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업 물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

시험 사업을 완성한다. 상업무역 물류배송센터 건설을 강화하며 대형 체인기업이 사회를 위해 3자 물류서비스를 제공하도록 유도하며, 적극적으로 제3자 물류기업을 육성한다.

허베이성 상무청은 국가와 성의 특별자금을 활용하여 상업무역물류배송센터와 정보플랫폼을 건설하고 구축하도록 지원할 예정이며, 더 많은 사회자본의 참여를 이끌어내고 상업무역물류 발전을 촉진시킬 예정이다. 적절한 때에 상업무역물류사업의 경험을 교류하고 현장 견학을 실시하며, 정보 플랫폼인 ‘물류탕산’을 구축하는 동시에 각 시에 물류정보 플랫폼 구축한다. 각 도시와 주요기업이 다른 성으로부터 상업무역물류의 경험과 노하우를 배우도록 장려하여 허베이성의 상업무역물류의 발전을 촉진한다.

< 자료 : 环球物流网, 2015. 3. 5. >

3 장강하류 7개 항만기업 하류 7개항만 합동위원회 설립

세계경제가 복잡다단한 변화를 겪고 있고, 중국경제가 뉴노멀의 국면에 접어들고, 항만업의 경쟁이 나날이 치열해지는 배경 하에서 2011년 하반기부터 장강 하류의 난징(南京), 전장(镇江), 양저우(扬州), 타이저우(泰州), 장인(江阴), 장자강(张家港), 난통(南通) 7개 항만기업은 자발적으로 ‘하류 7개항만 합동위원회(下游七港联席会)’를 설립하였다. 7개 항만기업은 황금수로를 바탕으로 장강경제벨트의 발전을 추진하며, 장강유역 항만 물류지역의 협력을 강화하고, 현재 도시의 발전 상황에 적응함과 동시에 시장경제에 순응, 개방협력의 새로운 상호이익 전략을 선택함으로써 장강유역경제사회의 발전을 위한 신동력을 제공할 것이다.

1. 경쟁과 협력을 바탕으로 상호이익을 얻는 전략을 지향

장강 하류 수륙교통은 양호하고, 항만이 촘촘히 분포되어 있는 특징을 지니나, 항만의 동질화로 인해 경쟁은 나날이 치열해지고 있다. 항만기업 간의 유사한 기능, 배후지 중첩, 과도하게 밀집된 항만의 분포, 하역 가격과 효율, 하역장 등의 방면에서 극심한 경쟁이 존재하고 있다. 무질서한 부두건설계획과 신 부두건설의 확대, 심각한 공급능력과잉, 공공부두의 해안선자원의 무절제한 이용, 장강 벌크화물 플랫폼의 저가경쟁 등으로 인해 장강 하류 대부분의 항만기업경영 효율은 보편적으로 낮게 나타나고 있다.

장강 삼각주 지역의 무역변영에 더해 수운에 대한 수요급증과 각 항만 도시의 ‘항만을 통한 도시발전과 항만도시의 공동변영’ 전략실시를 통해 ‘1항만 1도시’ 또는 ‘1항구 여러 도시’의 구조를 형성하였으며, 항만기업은 각 지방보호주의를 이용하여 물동량 쟁탈을 벌였고, 행정권한을 이용하여 해안선 자원을 차지했다. 상이한 지방정부 소유의 인접한 자원은 지방정부의 이익에 따라 분할되는 경우가 비일비재하며 해안선 자원에 손상을 가지고 온다. 뿐만 아니라, 각 항만이 소재한 지방정부관리기구, 모델, 직능 및 항만발전에 대한 상이한 인식과 특히, 항만 관리 기관과 발전개혁위원회 통상구위원회, 수리, 해사 등의 기관이 수행하는 직능과 중복되는 부분이 많다. 동시에 해안선 개발, 항만계획과 경영관리 등의 방면에서 독과점 현상이 발견되고 있으며 이는 기업 간 경쟁을 더욱 복잡하게 만든다.

장기적 경쟁과정에서 하류 7개 주요 항만경영기업은 기존의 극심한 경쟁과 ‘가격경쟁’, ‘제살 깎아먹기’ 식의 경쟁을 지속하고 협력을 통해 종합경쟁력을 제고시키는 방법을 고려하지 않는다면 발전의 기회를 놓치게 될 것이며, 경쟁과 협력을 바탕으로 상호이익을 얻는 것이야말로 지향해야 할 전략이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. ‘하류 7개 항만 합동위원회’를 위한 플랫폼을 통해 항만 간의 상호 협력 촉진

‘하류 7개항만 합동위원회(下游七港联席会)’는 고위급 간부의 모임을 정기화하고 정보교류와 소통 및 협력을 위한 플랫폼을 구축하고 공동으로 국가, 교통운수부 및 성시(省市)관련 정책을 분석연구하며 지역 간 협력과정에서 발생하는 주요 사안을 서로 상의하여 해결하고 항만간의 업무협조와 지역물류협력 등을 추진하기로 결정했다.

장강항만관리국, 장강항만협회의 간부들 역시 수차례 지도회의에 직접 참석하였으며 지원과 후원을 아끼지 않았다. 각 부서와 기관의 공동협력과 노력 하에 7개 항만은 좋은 성과를 얻고 일치된 공동의견을 도출하였다. 먼저, 가격협상 자율기제를 마련하였다. 하류 7개항만 합동위원회를 활용하여 가격경쟁 문제를 어떻게 해결할 수 있을지에 관해 공동으로 연구하고 협상을 통해 동질화 경쟁이 극심한 석탄, 광물 등의 대중 벌크화물 및 컨테이너 운송가격을 자율적으로 결정하기로 하였다. 이와 더불어 상호 관리감독 및 상호제약을 통해 내부의 불필요한 경쟁을 피하기로 했으며, 이를 통해 이미 어느 정도의 성과를 얻었다. 현재, 7개 항만은 화학비료, 대두, 목재 등의 더 많은 화물종류에 대해 점진적으로 종합적 자율적 가격협상기제를 마련하기로 했다.

두 번째로, 화물입항세의 취소를 독촉하기로 했다. 7개 항만은 화물입항세의 역사적 연혁에 있어, 비용수수의 성질과 현재의 비용수수 현황에 대해 분석과 연구를 수행하여 항만행정관리기구와 화물입항세 문제를 적절히 처리하고 불합리한 비용수수를 취소하도록 독촉하기로 했다.

세 번째로, 신설, 개보수, 확대된 장수성(江苏省)의 부두에 대한 상관규정의 집행을 잠시 연기하기로 결정했다. 2013년 2월, 장수성 인민정부는 《장수성 항만 부두 개방관리규정(江苏省港口岸码头开放管理规定)》을 인쇄발부하였고, 이 규정은 부두개방 절차에 수많은 제약조건을 부여하고 있다. 특히 신설, 개보수 및 확대에 방해물로 작용한다. 7개 항만은 공동으로 주관부서와 적극적으로 소통을 시도하여, 장수성 인민정부에 본 규정과 관련된 요청서를 제출하였으며, 주관부서의 이해를 구했다. 현재, 관련 주관부서는 기본적으로 본 규정의 관련 제약조건의 집행을 잠시 연기하기로 결정하였다. 이외에, 7개항만은 항만건설비 징수, 부두 해안선의 집약이용, 공공 정박지건설관리 등 방면에서 논의를 진행하고, 대책을 연구하며 아울러 상급 항만 주관부서에 하류 7개 항만의 의견과 건의사항을 전달하기로 하였다.

3. 하류 7개항만 합동위원회(下游七港联席会)를 계기로 장강 상하류 연합위원회 출범 추진

2014년 6월 장강 하류 주요 항만기업의 고위급 간부들은 장강상류의 꾸이저우(贵州), 충칭(重庆), 쓰촨(四川)으로 건너가 항만산업의 현장조사에 관한 교류를 진행하고 상류 수운발전과 항만물류산업발전의 현황에 대해 이해하게 되었다. 이후, 하류 7개항만은 여러차례 특별주제 회의를 개최하였고, 《장강 장수항만과 상류 항만 연동발전 실시방안(长江江苏港口与上游港口联运发展实施方案)》을 제정하였다. 9월에는 장강항만협회의 주도 하에 하류 7개 항만업무 핵심관리자들이 건자재 벌크화물과 컨테이너 2개 업무 조사연구팀을 조직하여, 다시 상류 지역을 방문하여 자세히 구체적인 탐사연구를 진행했다. 상류지역의 항만과 기업의 실제 물류수요와 협력의향을 파악하고 두 권의 상세한 비교 연구보고서를 작성하였다. 이로써 상·하류 간 다음단계의 협력을 위한 건실한 기초를 마련하였고, 이 기간 동안 충칭시 교통운수 위원회 및 상류항만 역시 관련 부서의 인원을 하류 항만으로 보내 조사 및 연구하였다.

2014년 1월, 난징(南京)시 인민정부와 루저우(泸州)시 인민정부는 항만물류발전 전략의 협력 프레임 협의에 서명하고, 쌍방 정부기구와 관련 기업 대표들은 상호

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

방문을 실시했으며 성공적으로 난징-루저우 컨테이너 정기 노선을 개통하였으며, 장자강과 충칭시 정부기관과 기업은 전략협력 협의를 진행하였다. 2015년 1월 17일, 장강 항물관리국이 조직한 하류 7개항만은 난징에서 상하류 항만업무 협력교류 사업의 총 결산회의를 개최하였다.

하류항만은 '상하류 항만업무 협력교류'를 계기로 상류 항만 관련 기업들과 상호 교류를 강화하고 지명도가 높은 기업 및 항만항운기업과 전략적 교류를 강화하며, 적극적으로 하류항만 물류시설의 투자협력에 참여하고 상류항만의 수요현황에 근거하여 관련 기술 및 업무의 무료 교육 및 훈련 진행 방법을 모색하고, 상·하류의 협동발전을 촉진하고자 한다.

4. 항만물류지역협력을 통해 항만·항운 물류기업 간의 교류 협력 촉진

2014년 12월 30일, 장강경제벨트 항만물류지역 협력 합동위원회 제1차 회의가 난징에서 개최되었고 장강 연안에 위치한 이빈(宜賓), 루저우, 충칭, 이창(宜昌), 징저우(荊州), 웨양(岳陽), 우한(武漢), 황스(黃石), 안칭(安慶), 츠저우(池州), 톈링(銅陵), 우후(蕪湖), 허페이(合肥), 마안산(馬鞍山), 화이안(淮安), 난징 등 16개 도시 항만 및 관련기업이 공동으로 합동위원회를 발기하고, 제1차 회의에 참여하여 고위급 간부의 정기적 회의 기제를 마련하고, 위원회장직을 교대로 역임하는 것과 구성원 간의 소통과 연락기제 및 일상업무 추진 체제에 관해 상의하여 결정하였다.

합동위원회 참여주체들은 장강경제벨트 항만물류지역 협력 합동위원회라는 플랫폼을 통해 시장주체의 업무와 자원과 협조 및 협력하는 기제를 마련하기를 희망한다. 장강 연안 항만 항운 물류기업 간의 상호교류를 강화하고 각 항만항운기업 간의 더 광범위한 영역에서의 업무협력, 자본협력 및 지역물류협력을 추진하며, 지역과 유역경제 발전을 위한 서비스를 제공하며 상·중·하류의 긍정적 상호발전 구조를 형성하고자 한다.

이를 위해, 업무협력을 강화하고 장강 항운물류체제를 최적화를 꾀하고, 상하이 국제항운센터와 강과 바다의 환적 시스템에 연동하여 적극적으로 각 항만기업 간의 업무협력을 진행한다. 협력을 통해 각 항만 간의 항로를 개척하고 항로 집결을 촉진하며, 항만 간 업무협력을 확대하고, 협력범위와 구체적 실시방안을 심화한다. 항만-항공-화물의 복합운송을 이끌고 효율적이고 체계적인 물류공급사슬을 형성하며 고객을 위해 고효율의 편리한 물류통로와 우수한 서비스 환경을 제공하고 지역경제의 상호작용과 연동발전을 촉진한다.

동시에, 자본협력을 추진하고 항만 부두에 대한 자본 투자협력을 진행하며 자본과 지분, 혹은 행정 협력 등의 방식을 통해 더욱 긴밀한 관계를 구축하고자 한다.

< 자료 : 环球网, 2015. 3. 5. >

4 한·중 FTA 가서명, 항만 및 해운업 우선 수혜 예상

최근 한중 FTA의 협정문이 가서명 되었다. 현재 최종 입지를 확정하지 않지만 앞으로 양국 간의 무역거래는 해상운송을 위주로, 항만과 해운업 분야가 우선 혜택을 받을 수 있을 것으로 예상된다. 또한 구삼학사(九三學社, 중국 공산당 지도 하의 민주제 당파) 의견에 따르면, 다련항 그룹은 한·중 FTA 협력기회를 틈타 관련 업무 계획이 마련되어야 할 것이다.

랴오닝(遼寧)대학 경제대학 국제경제과 무역학과 왕허이서(王厚双)교수는 현재 산둥(山東)성 칭다오(青島)시와 랴오닝(遼寧)성 다련(大連)시에서 한·중 자유무역구를 건설할 가능성이 가장 높다고 예상하였다. 그리고 칭다오시와 다련시는 환발해 경제권 주요 항만도시로써 한국과 무역거래가 빈번함과 동시에 하드웨어 조건도

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 항만
: 2014년 장강간선 주요 항만기업
물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전
전망
- ▶ 동향 & 뉴스

좋은 편이라고 판단하였다.

그리고 기존 등록방안에 따르면, 다롄자유무역 범위는 다롄보세물류원구, 보세항구와 상업서비스지역, 창싱따오(长兴岛)종합보세구 및 새로운 공항 상업서비스지역이 포함되어 있다. 다롄보세구 대외경제무역협작부의 통계에 따르면 보세구에서 약 1,600개 외자기업 중, 한국기업은 200개 가까이에 차지하고 있지만 주로 생산형 위주이다. 또한 보세구 관계자는 한-중 FTA의 협정문에 가서명을 통해 한국 기업 집결을 가속화함과 동시에 산업 메커니즘도 생산형을 무역형으로 전환 추진할 수 있을 것으로 전망된다.

다롄해사대학교 법학원 고어핑(郭萍) 교수는 다롄이 동북아국제항운센터로써 한-중 FTA 가서명을 통해 항만의 경제발전 및 파급효과에 대하여 깊은 영향을 받을 수 있을 것이다. 특히 침체상태에 처해 있는 해운업에게 발전 촉진시킬 수 있다고 기대된다.

이와 더불어 한-중 FTA 가서명에 따르면, 다롄의 항만운수, 물류발전, 산업기술 및 관광업 등 분야 협력이 촉진될 것이다. 또한 양국 간의 조선업, 기기제조업, 전자상품, 의류가공 및 디자인, 관광업 등 분야에서는 서로 교류하여 협력 관계가 강화될 것으로 기대된다.

< 자료 : 环球网, 2015. 3. 5. >

5 국가해양국, 「2014년 중국해양재해공보」 발표

2월 28일, 국가해양국은 《2014년 중국해양재해공보(2014年中国海洋灾害公报)》를 발표했다.

《2014년 중국해양재해공보(2014年中国海洋灾害公报)》에 따르면, 2014년 해양재해 전체발생 빈도는 비교적 낮았으나, 재해의 강도는 그동안 발생했던 재해에 비해 매우 강했다. 중국해양에 영향을 미친 주요 재해로는 해일, 파랑, 해빙 및 적조가 있으며 녹조, 해안침식, 해수의 담수와 토양 침입 등 기타 재해들도 각각 다른 빈도로 발생했다. 각 유형의 해양재해로 발생한 직접적 경제손실은 136.14억 위안이고 사망자(실종자 포함)는 24명으로 집계되었다. 해양재해 직접적 경제손실과 사망자수는 지난 10년간의 평균 수치와 비슷하다.

각종 해양재해 중에서 가장 심각한 직접적 경제손실을 발생시키는 재해는 해일로, 총 직접적 경제손실의 99.7%를 차지한다. 가장 많은 사망자(실종자 포함)를 발생시킨 재해는 파랑에 의한 재해로 총 사망자 수의 75%를 포함한다. 직접적 경제손실이 가장 컸던 사례는 태풍 ‘라마순(RAMMASUN)’에 의한 해일피해로 직접적 경제 손실이 80.80억 위안에 달했다. 해양재해로 인해 가장 큰 직접적 경제손실을 입은 지역은 광둥(广东)성으로 피해 금액이 60.41억 위안에 달하고 하이난(海南)과 광시(广西) 지역도 각각 36.61억 위안, 28.3억 위안으로 비교적 심한 직접적 경제손실을 입었다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 3. 2. >

6 저우산 시정부, 「국가원양어업기지건설 가속화에 관한 약간의 의견」 발표

저장(浙江)성 저우산(舟山) 시정부는 《关于加快国家远洋渔业基地建设的若干意见》를 발표하여, 저우산시 원양어업 발전을 위한 건설방향을 명확히 했다.

본 의견은 저우산시에 장차 원양어업의 현대 모항을 건설할 것이라고 밝히고 있다. 구체적으로 다음과 같은 4가지 내용을 포함한다.

1) 원양어업 전문 모항을 건설하고 제1, 2, 3차 산업과 원양어선 정박과 물자보급, 수산물 하역, 창고저장 수산물 거래, 콜드체인 물류 등의 기능을 갖추며, 항만 종합 서비스를 전반적으로 상승시킨다. 2) 조속한 시일 내에 모항 기초건설을 끝마치고,

Contents

- ▶ **통계로 보는 중국 항만**
: 2014년 장강간선 주요 항만기업 물동량
- ▶ **이슈 포커스**
: 일대일로(一帶一路) 배경과 발전 전망
- ▶ **동향 & 뉴스**

저우산시 원양어업 기초건설 투자회사를 조직하여 모항 하역부두, 물자보급 항구 등의 인프라 건설에 투자를 확대한다. 3) 통상구의 서비스능력을 강화하고 모항에 '1관3검(一关三检, 세관 신고 전에 거치는 상품검역, 동식물검역 및 위생검역)' 관련 서비스 기관 및 상공, 세수 등 종합관리창구를 구축하며 원스탑 서비스를 실현한다. 4) 전반적인 입항비용을 감소시키고, 원양에서 어획한 생선을 모항으로 들여오는 과정에서 발생하는 비용수수 항목을 감소시킨다.

또한 본 의견은 빠른 시일 내에 원양수산물 교역 전문시장을 조성할 것을 요구하고 있다. 조속한 교역시장(플랫폼)을 조성하고 강점을 활용하여 교역, 결산, 금융 등의 기능이 일체화된 원양수산물 교역시장(플랫폼)을 구축하도록 제안하고 있다. 원양수산물의 하역 경매거래를 장려하며 저우산 시·내외의 원양어업기업이 원양어업기지로 원양수산물을 반송하는 것을 장려하고 원양어업기지에서 수입, 경매(플랫폼) 교역하는 원양수산물에 대해 상응하는 보조금을 지원한다.

본 의견은 저우산시가 정밀하고 심도 있게 원양수산물 가공업을 실시하고, 원양수산물 가공 집결단지를 건설하며, 투입산출이 크고 과학기술의 수준이 높은 사업에 대해서는 관련정책이 허가하는 범위 내에서 장려금을 지급하도록 하고 있다. 원양어업의 현대 서비스업 육성방면에서 본 의견은 원양 콜드체인 물류 발전을 가속화하고 원양어선이 종합적 물자보급 능력을 증대하며, 원양어선 종합적 보장능력을 강화하고 원양어업 노동력시장 육성, 원양어선 수리 센터 마련, 원양어업 금융보조 서비스 개선 등을 요구하고 있다. 동시에, 공공서비스 플랫폼 구축과 관련된 국가기관의 적극적 활용에 대해 대대적으로 지지하고 지원하고 있다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 3. 4. >

7 국가해양국, 「2014년 중국해양환경현황공식보고」 발표

최근 국가해양국이 《2014년 중국해양환경현황공식보고(2014年中国海洋环境状况公报)》를 발표했다. 본 보고에 따르면, 2014년 중국해양생태환경현황은 기본적으로 안정적인 상태를 유지했으나 연안의 일부 해역의 심각한 오염, 육상에서 배출되는 막대한 오염물질, 해양환경재해 빈발 등의 문제가 여전히 심각하다.

보고에 따르면, 2014년 봄, 여름 및 가을에 수질이 제4급 해수 수질표준보다 열악한 해역면적은 각각 5.2 만km², 4.1 만km², 5.7 만km²이며 주요 분포 범위는 랴오둥(辽东)만, 보하이(渤海湾)만, 라이저우(莱州)만, 장강하구, 항저우(杭州)만, 저장(浙江)연안, 주강하구 등이고, 주요 오염원인은 무기질소, 활성 인산염 및 석유류이다. 하절기 중도 부영양화 해역 면적은 약 1.3만km²이다. 주요 관측대상인 44곳의 해역과 만 중에서 20곳이 봄, 여름, 가을 모두 수질이 제4급 해수 수질표준보다 열악한 것으로 드러났다.

또한 보고에 따르면, 2014년 해양부유생물과 저서생물의 분포에는 뚜렷한 변화가 발생하지 않았고 해초, 홍수림 등 군락의 구성 역시 기본적으로 안정적인 상태를 유지했다. 국가급 해양보호구역의 해양생물자원, 자연유적 및 생물다양성 등의 보호대상 역시 안정적인 상태를 유지했다. 그러나 환경 모니터링을 실시한 연안하구, 해역과 만 등 전형적인 해양생태계의 81%가 준건강 상태와 건강하지 않은 상태에 처해 있으며 부분해양생태계의 건강상태는 악화된 것으로 드러났다. 환경오염, 인위적인 훼손, 비합리적인 자원개발은 전형적인 해양생태계의 건강상태를 악화시키는 주요원인으로 작용하고 있다.

2014년, 바다로 유입되는 주요 하천의 수질검사 결과, 수질이 비교적 좋지 않은 것으로 나타났으며 갈수기, 풍수기, 정상수위시기에 바다로 유입되는 주요하천 72개의 수질검사 결과, 제5급 지표수 수질표준보다 열악한 비율이 50%를 초과하였다.

Contents

하천이 바다로 유입되는 과정에서 함께 유입되는 오염물 총량은 약 1,760만 톤으로 2013년에 비해 5% 증가하였다. 그러나 육지에서 발생된 오염원이 기준에 부합하는 정도는 여전히 낮으며, 2014년 한 해 동안 445개의 육상 오염원이 기준에 부합되게 배출된 횟수는 모니터링 총 횟수의 52%에 지나지 않았다. 오염원이 배출되는 부근의 해역 환경은 전반적으로 질이 나빴고, 오염원 배출 부근 해역 수질의 91%는 해당 해역해양기능구역의 환경보호 조건을 만족시키지 못했다.

2014년 쓰레기 배출가능 해양구역의 환경 역시 안정적 상태를 유지했다. 오일가스 구역 및 부근 해역 환경은 기본적으로 해양기능구역의 환경보호 조건에 부합했다. 휴가 및 여행기간동안 23개 주요 해수욕장과 17개 해변과 휴양지 환경은 전반적으로 양호하게 나타났다.

2014년 전국해역에서 적조가 발생한 횟수는 56회로 발생 누적면적은 7,290km²이고 적조 발생횟수와 누적 면적은 2013년과 비교 시 모두 증가하였다. 황해연안 해역에서 녹조로 영향을 받는 범위는 최근 5년 중에 가장 크게 나타났다.

2014년, 국가해양국은 2011년 발생한 19-3유전에서 기름유출사고와 2010년 다롄(大连) 신항에서 발생한 유류 오염사건에 대한 추적 모니터링을 지속하여 실시했다. 모니터링 수치를 통해 사건이 발생한 해역의 해양생태환경이 개선되고 있음을 알 수 있으나, 해당해역은 여전히 오염사고로 인한 영향을 받고 있다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 3. 11. >