

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
 - : 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
 - : 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스
 - '09~'13년 선종별 북극 북동항로 통과 현황

선종	'09	'10	'11	'12	'13
액체화물 및 탱커선	3	2	17	26	31
벌크선	0	1	5	6	24
LNG	0	0	0	1	1
잡화선	0	2	2	0	13
컨테이너선	0	0	2	0	0
기타	2	0	15	12	2
합계	5	5	41	46	71

자료 : http://www.arctic-lia.com/nsr_transits

■ '09~'13년 국가별 북극 북동항로 통과 현황

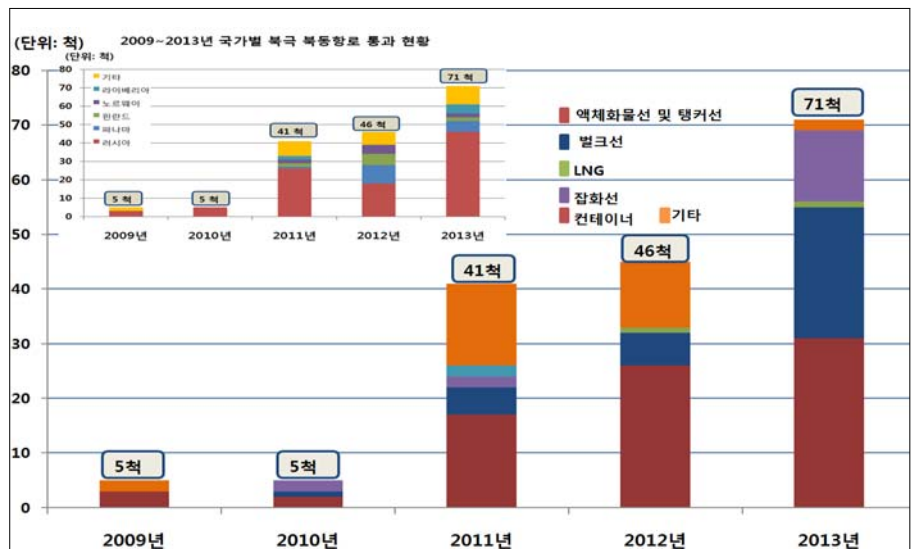
국가	'09	'10	'11	'12	'13
러시아	3	5	26	18	46
파나마	0	0	1	10	6
핀란드	0	0	2	6	2
노르웨이	0	0	2	5	2
라이베리아	0	0	2	0	5
마셜제도	0	0	1	3	2
독일	2	0	1	0	0
중국	0	0	0	2	1
기타	0	0	6	4	8
합계	5	5	41	46	71

자료 : http://www.arctic-lia.com/nsr_transits

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

Copyright© KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 북극항로 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황



자료: northern sea route information office (http://www.arctic-lia.com/nsr_transits), KMI작성

2013년 북극 북동항로 통과선박 71척, 러시아 선박 46척 차지

지구온난화로 인해 북극항로의 얼음이 녹으면서 각국은 북극항로에 대한 상업적 가치에 점차 주목하고 있다. 선종별 통계에 따르면, 2013년 한 해 동안 북극 북동항로를 통과한 선박 총수는 71척으로 전년대비 25척 증가했다. 이 가운데 액체화물선 및 탱커는 31척으로 가장 많은 비중을 차지했으며, 전년대비 5척 증가했다. 그리고 2013년 북동항로 통과한 벌크선과 잡화선은 각각 24척, 13척으로 전년대비 18척, 13척씩 크게 증가했다. 국가별로 살펴보면, 2013년 기준으로 북극 북동항로를 통과한 선박 가운데 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.

최근 중국은 북극항로를 대상으로 한 과학기술 연구 및 개발에 적극 나서고 있다. 특히 운항 능력 및 조선 기술 등에서 북극권 연안국·옵서버 국가 등과의 협력을 강화함과 동시에 자원 탐사 및 조선 해양 플랜트 기술 개발에 힘쓰고 있다. 특히 중국은 러시아와의 북극 북동항로 협력 강화를 통해 항만 개발 협력을 촉진하고, 이를 통해 공동으로 '21세기 해상실크로드' 건설에 나설 것으로 예상된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
 - : 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
 - : 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	08-21
종합지수	1,060.66	844.42
일본 항로	648.92	608.07
구주 항로	1,319.07	1024.00
미서부 항로	1008.26	869.08
미동부 항로	1,399.88	1154.29
한국 항로	701.22	576.73

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

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	08-21
종합지수	892.58	854.33
석탄	918.44	857.60
곡물	717.13	713.58
금속광석	760.29	760.00
정유	1,215.40	1229.50
원유	1,597.14	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망

1 북극항로 현황 개요

최근 글로벌 공업화로 인해 온실 가스 배출량이 급증하고 있다. 특히 최근 몇 년간 세계 평균기온이 지속적으로 높아짐에 따라 매년 여름철 북극지역 해빙 면적이 급격히 증가하고 있다. 이에 따라 각국의 북극항로¹⁾에 대한 관심이 높아지고 있으며, 북극항로의 상업적 가치는 점점 높아지고 있다. 2012년 북동항로를 운항한 화물선은 46척, 화물량은 126만 톤으로 전년대비 35%의 성장을 기록했다. 또한 2013년 북동항로를 이용한 선박은 71척으로 급증했다. 특히 2014년 기준으로 북동항로의 통항시간은 7월 중순부터 12월 상순까지 약 5개월 정도로 경제적 운항이 가능하게 되었으며, 2020년에는 6개월, 2030년 경에는 연중 일반항해가 가능할 것으로 예상되고 있다²⁾. 그리고 북극항로가 중국과 유럽을 연결하는 주요 운송통로로써 활용되면 국제해운업에 중대한 영향을 미칠 수 있을 것으로 예상된다. 현재 중국 국제무역 수송의 90%를 해상 수송 담당하고 있다. 특히 중국의 대외 원양 수송은 원래 남쪽으로 이어진 전통 해상 수송로를 주로 활용해 왔으나, 앞으로 북극항로를 이용하면 중국과 유럽, 북미간의 해상운송 선택의 폭이 더욱 넓어질 수 있을 것으로 예상되고 있다.

2 북극항로 개발이 해운업 미치는 영향

최근 북극항로를 통한 물자운송의 시간단축 가능성에 대한 기대가 점차 높아지고 있다. 수송거리 단축은 물류비용 절감에 결정적인 요소이기 때문에 해운물류업계에서는 북극항로에 대한 관심이 높아지고 있다. 특히 중국은 대외 무역 대국으로 북극항로를 이용하면 아시아와 유럽 간 해상운송의 경우 수에즈운하를 통한 기존의 항로 대비 2,900 해리 줄고 수송시간도 9일 단축되므로 북극항로를 통한 유럽과 아시아간의 상업적인 수송이 가능해진다면 해운회사들의 물류비용이 대폭 절감될 것으로 전망하고 있다[그림1].

하지만 북극 북동항로를 이용하기 전에 먼저 경제적 요인을 살펴보면 어떤 항로를 선택하느냐에 따라 항해거리가 달라진다. 그리고 선종, 선박의 크기,

1) 북극항로는 북극해의 북동항로와 북서항로로 구분한다. 북동항로는 시베리아 북부해안을 따라 대서양에서 태평양을 연결하는 항로로 해빙상태가 개선되고 있고, 항로사용이 비교적 활발하다. 러시아 북극 경제 인프라의 가장 중요한 부분으로 시베리아의 하천, 육로, 항공, 파이프라인 등 제 수송형태를 단일 수송망으로 통합하는 러시아 극동과 서부지역 간 해상교통로이다. 북서항로는 캐나다 북부해역을 따라 대서양에서 태평양을 연결하는 항로로 복잡한 해빙상태와 수송인프라의 미발달로 현재 항로이용이 활발하지 않다.

2) 世界海运 「中国在北极航运战略上的PEST分析」, 马建文, 吴恒涛, 魏恩平, 王波 2015.6.15

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

화물종류, 적재여부, 항해에 지장을 초래하는 저수심의 존재여부, 항해예정구역의 기상상태 등과 같이 다양한 요인들에 의해 항로가 결정되므로 항해거리는 항로선택에 따라 달라질 수밖에 없다³⁾. 한 연구에 따르면, 북동항로를 순조롭게 경제적으로 운항하기 위해서는 4,000 TEU급 컨테이너선 및 5.7만 톤급 벌크선을 선택하면 가장 적당한 것으로 알려져 있다⁴⁾.

[그림1] 북극항로와 전통항로 표시도.



주: 숫자는 항로거리이고, 단위: 해리.

출처: 极地研究 「北极航道海运货流类型及其规模研究」, 张侠, 寿建敏, 周豪杰, 2013.3

3 중국의 북극항로 개발 동향

최근 몇 년간, 중국은 북극을 활용한 국제 운송 사업과 관련해 이익확보와 발언권 강화를 위해 지속적으로 노력하고 있다. 지난 2012년 7월, 중국의 극지과학탐사선 쉘롱호(雪龙号)가 러시아 연안 북동항로를 경유하여 대서양으로 항해하였다. 이것은 중국 선박이 북빙양을 통과한 최초의 사례이다. 이후 중국의 상업운항 모색을 위해 2013년에는 COSCO의 용성(永盛)호가 북극 북동항로를 경유하여 유럽까지 시험 운항에 성공하였다[그림2]. 이는 중국 상선이 북극항로를 통해 유럽에 도착한 최초의 항해로 기록되었다. 이어 올해 7월 용성호는 2013년에 이어 두 번째로 다롄(大连)항에서 출항하여 북극항로로의 여정을 시작하였고, 10월 중하순에 돌아올 예정이다. 이를 기반으로 다롄항은 “일대일로” 전략과 융합하여 “랴오하이오우(辽海欧)”⁵⁾ 국제 물류통로 구축을 추진하고 있다.

3) 코리아쉬핑가제트, 「북극항로 한계 보완하면 경제적 이득」, 2015.7.10

4) 极地研究 「北极航道通航条件及经济研究」, 钱作勤, 徐立, 严新平, 程君林, 张俊杰, 姚志敏, 2015.6

5) 랴오하이오우(辽海欧): 랴오닝성 종합 교통운수 요충지 건설계획으로, 다롄-북극-유럽을 연결하는 교통노선이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
 - : 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
 - : 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림2] 중국 용성(永盛)호 북극 북동항로 운항 노선



출처 : 신화통신사(新华社), 2013.9.12, KMI 작성

중국은 또한 북극권 주변국가와 협력을 강화함과 동시에 북극권 관련 국제 기구에 적극적인 참여를 추진하고 있다. 지난 2013년 5월, 중국과 한국, 일본 등 6개국은 북극이사회의 정식 옵서버로 진출하였다. 그러나 중국이 G2에 걸맞는 지위를 활용해 북극사업에 참여하는 과정은 쉽지 않다. 미국 및 러시아를 비롯한 북극이사회 회원국이 북극 개발 사업에서 중국과 상호 협력 촉진을 원하는 동시에 각국의 이익을 확보하기 위해 중국이 북극사업에 참여하는 범위를 엄격하게 제한하고 있기 때문이다.

[표1] 중국의 북극항로 개발 주요 과정

시간	사건	내용	의미
2012. 8	중국의 극지 과학탐사선 웨룽호(雪龙号)가 최초로 북빙양을 통과	2013년 7월 2일 중국 극지와 학탐사선 웨룽호가 칭다오를 출항하여 중국 제5차 북극과학 조사 임무를 수행, 80여 일 동안 18,500 해리(약 32,000km) 북극 북동항로를 경유하여 대서양 도착	- 주로 북빙양 지역의 종합 환경 조사를 실시함과 동시에 중국 선박이 최초로 북빙양을 통과함.
2013. 5	중국은 북극 이사회에서 정식 옵서버 자격을 취득	2013년 5월 15일 스웨덴 키루나에서 개최한 제8차 각료회의에서 중국을 비롯해 한국, 일본, 싱가포르, 인도 및 이탈리아 등 6개 비북극권 국가가 정식 옵서버 자격을 획득	- 북극 개발을 주도하는 북극이사회의 정식 옵서버 진출에 따라 이사회 내에서 의사결정권한은 없지만, 중국은 북극 개발과 관련된 북극이사회의 정책 결정 과정에 중국의 입장을 반영할 수 있게 됨. - 또한 정식 옵서버 지위는 이사회 내 각종 회의와 워킹그룹에 참여가 가능해 수시 워킹그룹(6개) 회의, 연 2회 최고실무회의(SAO), 격년제로 열리는 각료회의(전원회의) 등 다양한 참여가 가능해짐. 이를 통해 중국은 회원국들과의 양자협력 기회 확대와 각종 워킹그룹을 통한 전문가 네트워크 구축 등 앞으로 북극해 관

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

			런 연구와 각종 활동에 크게 탄력을 받을 것으로 기대됨 ⁷⁾ .
2013. 8	중국 용성(永盛)호 중국 상선 최초로 북극항로 운항	2013년 8월 8일, COSCO 소속 용성호(1만6천540t급)가 다롄(大连)항에서 출발해 장쑤(江苏)성 타이창(太仓)항에서 철강재를 싣고 러시아 북쪽 항로인 북동항로를 이용하여 8월 하순에 베링해협을 통과, 27일간 항해한 끝에 9월 10일 네덜란드 로테르담 항구에 도착	- 중국 상선으로는 최초로 북극 북동항로를 통해 유럽에 도착, 27일 동안 7,931해리를 항해한 여정은 전통적인 말라카 해협과 수에즈운하를 거치는 항로에 비해 약 2,800해리를 단축했고 시간상으로는 9일이 단축됨. - 이번 항해는 비용절감, 항로 다양화, 빠른 수송 등의 이익을 얻을 수 있고, 기존의 동-서 양대 원양항해선 이외에도 더욱 빠르게 유럽과 북미에 도착하는 항로를 추가하게 됨.
2014. 9	최초 중문판 「북극 북동항로 운항지침」 발표	2014년 9월 18일, 교통운수부 해사국은 지메(集美)대학, 중국극지연구소 등의 기관과 함께 중국의 북극 탐사 운항 경험을 기반으로 한 「북극 북동항로 운항지침」을 공동 편찬하여 정식으로 발표, 내용은 국제공약, 규칙, 연안 국가 관련 법률 법규, 기상 조건, 연안항만 등을 포함	- 본 「지침」은 북극 북동항로 운항 중국선박에게 해도, 항로, 해빙, 날씨 등 전면적인 해상보장 서비스를 제공 그리고 중국 극지선박 건조, 운항, 극지 환경 및 인력 육성 등 방면에 지도의견을 제공. 이로써 중국은 빙설운항 분야에서 발언권을 강화함과 동시에 북극 개발과 관련된 국제해사회의에서 중국의 의견을 반영할 수 있게 됨.
2015. 7	중국 용성호 상선 최초 북극항로 왕복(double route) 운항	COSCO 소속 용성호(9천327t급)는 2013년에 이어 2015년 7월 8일 두 번째로 다롄항에서 출발해 북극 북동항로 왕복(double route) 운항임무를 수행하고 10월중하순에 돌아올 예정	- 다롄항은 북극 북동항로의 기점으로 “일대일로”전략과 융합을 통해 “랴오하이오우(辽海欧)” 국제 물류 통로 구축을 추진할 수 있게 됨.

주: KMI 정리.

4 북극항로가 중국 “일대일로” 건설에 가지는 주요 역할

2013년 9~10월, 중국 시진핑(习近平) 국가주석은 중앙아시아와 동남아시아를 순방하면서 인구 30억 명을 포괄하는 “일대일로”구축에 관한 구상을 처음 발표했다. 이는 주변국가의 큰 관심을 끌고 있으며, “일대일로” 주변국은 잇달아 중국과 경제무역체제를 구축할 것으로 예상된다. 또한 2014년 10월 중국 주도로 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립이 발표되었고 금년 중에 출범될 예정이다. 이로써 AIIB를 통해서 자금을 확보하고 “일대일로” 정책을 적극적으로 추진할 수 있는 계기를 마련했다.

본질적으로 북극항로와 “일대일로”는 모두 쌍방향 화물 운송, 정보 전달 및 정치 문화 교류라는 기능적 측면에서 동질적이다. 그리고 북극항로는 일대일로를 더욱 확장시켜주는 교통로의 역할을 할 수 있다는 점에서 지리적으로 3개 항로(육상 실크로드, 해상 실크로드 및 북극항로)를 통해 동서를 가로지르는 국제 교통운수 네트

6) 1해리=1.85km

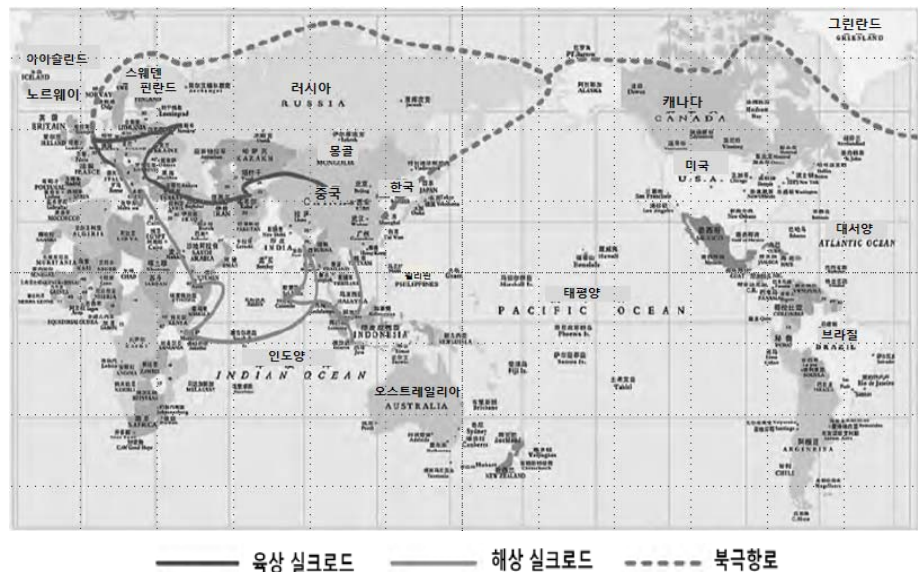
7) 해양수산부, 수부 「북극 진출의 새 역사를 쓰다. 북극이사회 정식옵저버 지위 획득」 2013.5.16, 해양수산부 홍보자료, <http://blog.naver.com/koreamof/120190081060>

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

워크를 구축할 수 있을 것으로 예상된다. 또한 북극항로는 운항에 대한 낙관적 전망을 토대로 한 중요한 전략지역으로 점차 세계 각국의 주목을 받고 있고, 동시에 중국 미래 전략의 중점 발전 산업 가운데 하나가 되었다. 특히 최근에 북극항로는 중국의 “일대일로” 국가 전략과 결합하며, “일대일로” 전략과 관련된 교통, 에너지, 경제 및 정치 등 각 분야에서 중요한 역할을 할 것으로 전망된다[그림3].

[그림 3] "일대일로" 및 북극항로 노선도



출처: 亚太经济 「北极航线在我国“一带一路”建设中的作用研究」, 李振福, 王文雅, 朱静 2015. 3. KMI정리.

1) 교통

지리적으로 살펴보면, 중국은 육·해 복합형 국가의 우위를 이용해서 서쪽으로 유라시아 대륙까지 직통하고, 동쪽으로 가장 빠르게 성장하고 있는 아태 경제권까지 연결할 수 있다. 또한 중국은 “일대일로” 주변국가들과 긴밀한 협력 관계를 맺고 있다. 파키스탄과는 “경제회랑” 추진을 통해 중국 신장과 파키스탄 과다르항을 잇는 경제협력지구 건설에 적극 나서고 있다. 2014년 12월, 태국정부는 중국과 공동으로 태국 국내 총 867km의 철도 건설을 승인하였다. 이와 더불어, 중국과 동유럽을 연결하는 새로운 운송통로 구축방안을 제시했으며 헝가리-세르비아 간 철도, 그리스 아테네 피레우스항 등을 기점으로 아시아와 유럽을 잇는 새로운 해상육상 운송로 건설을 추진하고 있다.

그러나 현실적으로 중국 서부지역은 내륙에 위치하여 경제 발전이 침체된 상황이다. 공업 시설이 아직 완비되지 않았고, 도로, 철도, 항공, 파이프라인, 정보통신시스템 등 인프라는 중국 평균 수준보다 낙후되어 있다. 이러한 점은 실크로드 경제벨트 지역 간의 상호연계 발전에 제한으로 작용되고 있다. 나아가 ‘일대일로’의 일부 주변국가 대외교통 인프라 건설 및 연결이 원활히 이뤄지고 있지 않다.

일대일로 전략이 성숙기에 접어드는 중장기적 상황은 차치하고, 단기적으로 ‘북극항로’는 중국과 아시아와 유럽을 잇는 중요한 교통로의 역할을 할 수

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

있을 것이다. 그리고 북극항로 개발을 통해 기존의 “일대일로” 교통 네트워크의 효율적인 확장과 개선이 이루어질 수 있을 것으로 예상된다. 북극 항로를 통하여 대북극⁸⁾ 교통네트워크의 무역 경로와 교통운송 항로를 더욱 원활하게 할 수 있을 뿐만 아니라 일부 지역의 발전 기회 및 지리적인 중요성도 제고할 수 있을 것으로 예상된다. 예를 들면, 앞으로 극동-지중해 및 유럽항로 대신 북극항로 이용이 늘어나게 되면 전통적인 수에즈운하 화물량이 감소되는 반면에 북극 항로 주변지역의 화물량은 점점 증가함과 동시에 새로운 기회도 가질 수 있을 것으로 전망된다.

2) 에너지

현재 중국 대부분의 에너지는 주로 말라카 해협을 거쳐 수입되고 있어, 운송 노선이 다양하지 못하다. 또한 70%이상이 정치적으로 불안한 중앙아시아 및 북아프리카 지역에서 수입되고 있다. 그리고 각국의 에너지 수요가 지속적으로 증가함에 따라 국제 에너지자원 부족을 해결할 새로운 에너지 개발이 시급하다. 중국은 ‘일대일로’ 전략 주요 대상지인 중앙아시아와 북아프리카에서의 안정적인 에너지 확보가 이뤄질 수 있도록 노력하는 동시에 북극항로 개발을 통해 북극의 자원 확보에 적극 나서고 있다. 이로써 북극항로 개발은 ‘일대일로’ 전략을 보완하면서 중국내 에너지 시장 수요를 충족시킬 수 있을 것으로 기대된다.

북극지역은 풍부한 자원을 갖고 있다. 매장량 약 900억 배럴의 석유, 약 47.3조 입방미터의 천연가스, 세계 매장량의 25%에 달하는 석탄, 이외에 니켈, 납, 아연 및 구리 등의 광산물 자원이 풍부히 매장되어 있다. 현재 북극항로는 편리한 운송항로로서 주변 러시아, 캐나다 및 노르웨이 등 국가에게 가스를 제공하는 역할을 맡고 있다. 향후 북극항로 확대·개통으로 인해 자원개발·운송이 더 편리해짐으로써 세계 무역에 미치는 영향력은 더욱 커질 것으로 전망된다. 이를 통해 북극 지역은 중국에게 새로운 자원 공급처가 될 수 있으며, 동시에 말라카 해협, 파나마운하, 소말리해역 및 수에즈운하 등 민감한 지역의 불안정성을 배제하고, 원가 절감이 가능한 중국의 에너지 공급원 및 안정성을 보장할 수 있을 것으로 예상되고 있다.

3) 주변국가와의 산업협력

시장 경제 발전에 따라서 지역경제협력지대 설립이 하나의 트렌드가 되고 있다. 이 가운데 중국은 자유무역지대(FTZ) 설립을 통해 무역 편리화 추진 및 지역 경제 일체화를 기반으로 “일대일로” 전략을 더욱 빨리 발전시키려하고 있다. 그

8) 대북극 지역은 82개 국가가 포함되어 있다. 북극국가 및 지역 간의 여러 교통방식을 정리하면, 북미, 유럽, 아시아 및 아프리카 등 총 4 지역을 나눌 수 있다. 현재 북극권의 화물은 주로 도로운송, 철도운송, 파이프라인 및 해상운송을 위주로 하고 있지만 지역 간의 연결이 긴밀하지 않다. 예를 들면, 아시아와 유럽 간의 도로운송시스템이 완비되지 않았고, 아시아와 아프리카 간의 교통 방식 단일화, 아프리카의 교통 발전 침체 등 여러 문제가 있다. 따라서 북극항로 교통네트워크의 구축은 중요한 의미가 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

러나 전략적 차원에서 “일대일로” 주변국가의 경제 수준, 발전 기획 및 전략 주체 등에서 차이가 있고, 일부 국가는 아직 경제적으로 발전하지 못해 자금 및 기술이 부족하고 다국적인 경제 협력이 어려운 상황에 놓여 있다.

이처럼 중국은 “일대일로” 전략 추진 지역에서의 연선국가간 경제협력을 추진하고 있지만, 단기적으로 성과를 얻기 어려운 구조에 놓여있다. 따라서 북극항로 연선국가와의 경제협력을 기반으로 “일대일로” 전략과의 유기적 결합을 통해 다국적 경제 다원화 협력을 추진할 수 있다. 북극항로는 현재 세계 무역이 가장 활발한 북미, 유럽 및 동아시아지역을 연결시킬 수 있기 때문이다. 이에 중국은 러시아와 경제상 상호보완성을 기반으로 러시아의 석유, 천연가스, 석탄 등 자원 및 중공업 상품을 수입함과 동시에 러시아로 직물, 의류, 신발류, 가구 등 경공업 상품을 수출할 수 있다. 또한 캐나다는 석유, 천연가스, 철광석 및 농산물 등 자원 생산국으로 중국의 노동 집약형 상품과 같은 장점을 상호 보완할 수 있다. 이와 더불어, 중-미 무역에서 중국은 미국에게 농산물, 첨단과학기술 상품을 수입함과 동시에 경공업 및 저렴한 전기 제품을 수출할 수 있을 것이다⁹⁾.

5 북극항로 개발의 한계성

해운업계는 북극항로 개발 전망에 따라 북극항로의 경제적인 효율성과 수익을 많이 기대하고 있다. 하지만 북극 운항 안전성 문제는 북극개발의 애로 사항 중 하나이다. 객관적으로 극한 기후 환경에서 빈번한 선박 운항 사고를 야기할 수 있기 때문이다. 주관적으로 쇄빙선 등 선박 건조기술의 낙후, 운항지역의 날씨, 해황, 항로표지, 등대, 육상기지 등 충분한 자료 부족, 극지항로의 법규와 인프라 건설 침체 및 전문 인력 부족, 그리고 환경보호, 취항권, 해상관할권 등 법률 법규를 완성하지 않음 등 원인 때문에 북극항로의 개발이 제약받고 있다.

특히 중국의 경우 지리적 위치가 북극항로 주변국가에 속하지 않아 개발에 제한을 받고 있다. 2013년 5월, 중국은 북극 개발을 주도하는 북극이사회의 정식 옵서버 자격을 획득했지만 실제적인 북극사업 참여에는 한계성이 있고, 회원국들과의 교류와 협력 기회가 많지 않다. 또한 중국은 다른 북극 주변국과 아래 [표2]와 같이 비교하면 아직 북극항로에 대한 전면적 및 체계적인 개발 전략이 없다. 이로써 중국은 북극항로 연구 및 참여 과정에서 명확한 행동 목표 및 지도의견이 부족함과 동시에 정보가 투명하지 않음으로 인해 타국의 오해를 불러일으킬 가능성도 있다¹⁰⁾.

9) China Shipping Gazette, 「再航北极“一线”生机」 2015.7.29

10) 眺望新闻周刊, 「大国战略直指北极」, 郭培清, 2009年

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[표2] 북극권국가들 북극 관련 개발 전략

연도	국가	북극 관련 개발 전략
2006.12	노르웨이	「북극전략」
2009.3	러시아	「Fundamentals of State Policy of the Russian Federation in the Arctic for the period up to 2020」
2009.7	캐나다	「우리북극, 우리유산, 우리미래」
2010.8		「캐나다 북극 외교 정책 발언」
2010.10	핀란드	「핀란드의 북극전략」
2011.8	덴마크	「2011-2020년 덴마크의 북극전략」
2011.10	스웨덴	「스웨덴의 북극지역 전략」
2013.5	미국	「북극지역 국가전략」

출처: 国际论坛, 「中国参与北极事务的战略选择」, 孙凯, 王晨光, 2014.5. KMI 정리

6 시사점

북극항로는 아시아, 유럽과 미국북부 지역 간을 연결하는 새로운 무역항로로 거리 단축, 해운 원가 감소 등 장점이 있다. 따라서 중국은 북극항로 개발을 통해 국제 경제무역 협력 네트워크를 확장하여, “해양강국” 전략 건설을 적극 추진하고 있다. 그러나 그러기 위해서 중국은 몇 가지 사항에 보다 노력해야 한다는 주장이 제기되고 있다. 우선, 북극권 국가들과 경제 협력을 확장하고, 국제 무역 네트워크를 형성하여, 국제 에너지 무역구도 변화의 반응 메커니즘을 구축하고 동시에 북극항로 주변 항만의 건설에 참여하고, 합리적인 해양 산업 구조를 형성하는 것이다. 그리고 중국은 북극자원의 공동 이익 국가들과 에너지 협력을 강화하고, 연선 에너지 운송 인프라 건설에 참여함과 동시에 정부와 기업의 에너지 절약의식을 제고시킬 필요가 있다. 또한 기술차원에서 건전한 북극 과학연구보장 체계를 구축해야 하고, 북극항로 클러스터 연구 개발 체계 수립을 통해 북극항로 국제 과학기술 협력 네트워크를 형성해야 할 것이다. 아울러 많은 북극항로의 전문 인재를 육성하는 동시에 해외 고급 기술 인력 유치를 통해 다목적 쇄빙선, 내빙선 건조 기술을 발전시켜야 하고, 안전 내비게이션 시스템 구축과 북극 환경 보호 기술 개발을 통해 북극 자원의 안전한 운송을 실현할 필요가 있다¹¹⁾.

이러한 내용은 한국에게도 요구되는 사항이다. 한국은 중국과 같이 북극이 사회 정식 옵션으로 북극 개발 과정에서 공동 이익을 갖고, 상호 협력을 강화해야 한다. 또한 한·중 양국은 러시아, 캐나다, 미국, 노르웨이, 덴마크 등 북극 회원국들과의 양자 및 다자 협력을 확대해야 한다. 그리고 한·중 양국은 선박 부품 유통을 추진하는 동시에 항운교역소 및 선박관리시설 구축, 관련 상업원구 등의 건설을 통해 북극항로의 연동 효과를 발휘해야 할 것이다. 또한 공동으로 러시아 북극연안의 항만 건설에 참여하여 첨단 기술 응용을 통해 투자 및 상업 운영 리스크를 감축할 수 있을 것이다¹²⁾. 동시에 한·중 양국은 과학기

11) 中国软科技, 「中国北极航线多层次战略体系研究」, 李振福, 尤雪, 王文雅, 2015.3

12) 韩国研究论丛, 「北极事务与中日韩合作」, 龚克瑜, 2014年.

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

술, 환경보호 등 분야에서 협력관계를 추진해야 한다. 한편으로는 인센티브 체계 구축을 통해 양국의 북극 전문가, 교수, 기술자들 간 학술 교류와 기술 실천을 추진하면서 과학 기술 연구, 환경보호 등 분야에서 협력을 강화하여 북극개발의 참여권을 점차 확대하여야 할 것이다.

희가해 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 톈진(天津)시 해사국, 톈진항만 폭발사건 후 긴급조치
- 중국가해양국 「2014년 전국해수이용보고」 발표
- 중국무원 「해양주체기능지역계획」 발표
- 상해(上海)항 3년 행동 계획 발표, 녹색 발전 모델 구축
- 중국교통운수부, 환경부, 공업정보화부와 안전감독관리국 공동으로 「내하지역 위험화학품 운송금지 리스트(2015년판)」 (시안) 발표
- 절강(浙江)성 「가흥(嘉兴)시 내하 LNG 수상 병커링 배치계획」 심사 통과

해운 · 항만 · 물류

- 닝보항 주식 거래중단의 이유: 저우산항과 통합?
- 신 수에즈 운하 개통, '일대일로' 전략과 결합
- 상해 내하 화물 운송 증가 추진 및 LNG 시범 추진
- 푸젠(福建)성 자무구산업발전계획 발표, 2019년 GDP 1,940억 위안 달성 예상
- 닝보(宁波)항, 항만 우위 활용, 국제 전자상거래 중심 도시 건설
- 칭다오(青岛)항 2017년 “일대일로” 종합 교통과 물류 허브 건설 완성

- 랴오닝(辽宁)성 잉커우(营口)시 해사국 항만 작업 선박 감독 강화
- 2015년 상반기 중국 석탄 생산량 7.4% 하락
- 주하이(珠海)가오란이(高栏)항 국제 전용 부두 건설 예정
- 선전(深圳), 타이즈완 국제 크루즈부두, 최대 22만 톤급 크루즈 기항 가능
- 2015년 1~7월, 산둥(山东)성 연해항만 총 물동량 7.77억 톤 달성

해양 · 수산

- 중국, 남극 쇄빙선과 '대양2호' 과학 고찰선박 새로 건설 예정
- 샤먼(厦门)시, 41억 위안 자금 유치로 도서여행사업 추진
- 중국과 '일대일로' 연선국가간의 경제 무역 협력이 예상보다 좋은 결과 보임
- 연태(烟台)시, 상반기 주요 해양산업 생산치 1191억 위안 달성
- 중국 국가 해역이용관리 전문조사 전면적으로 전개
- 샤먼시, 상반기 해양경제 증가치 대폭 상승, 해양 환경 보호 전면적 강화
- 칭다오, 상반기 총 해양생산치 작년 대비 10.7% 상승
- 푸젠성, 해수수질 5년 동안 지속 호전, '12·5계획' 해수수질 목표 앞당겨 달성



Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009-2013년 선종별 북극 북동
항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발
전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 텐진(天津)시 해사국, 텐진 항만 폭발사건 후 긴급조치

텐진 빈하이 신구(滨海新区) 위험물 창고 폭발 사건 발생 후, 해사국은 긴급 대응책을 실시했고 항구 통행 질서를 지켰다.

8월14일 15시까지 입항 상선 38척, 출항 상선 58척, 베이강즈(北港池) 출항 선박 11척은 인도되었다. 지금 기항 상선은 42척이고 정박지에 있는 선박은 112척이며 베이강즈(北港池)에 정박한 선박은 7척이고 운항 중 선박은 20척이다. 텐진 해사국은 항구 교통 관리를 강화하고 항구의 생산 질서를 보장하기 위해 4가지 조치를 실시했다.

1. 과학적인 선박 항구 통제 방안 제정. 예측에 따라 앞으로 3일동안 203항차의 선박 이동 계획이 있을 것이다. 항구 생산 수요를 충분히 고려하고 실시 가능한 선박 항구 통제 방안 마련을 통해 교통으로 인한 선박 출항 기일 지연을 없애야 한다.

2. 중점적인 선박의 이동 계획 보장. 항구 통제할 때 컨테이너 핵심 선박(3일동안 98항차), 국제 크루즈(10항차), 대형 산적 화물선(선형, 조선소, 매매)(16항차) 등 중점적인 선박의 운항 계획에 대해 특별 표시를 해야 한다. VTS 센터는 운항 계획 실시 과정 중에 우선적으로 보장을 제공할 것이다.

3. 선박 교통 감독 강화. (제품 창고, 구입 희망, 공급) 복수 항로의 역할을 충분히 활용하고 항로의 실질적인 상황에 따라 항로를 사용하는 선박을 합리적으로 조절한다. 선박 교통을 분산시키고 선박 운항 순서를 조절해야 한다. 선박 운항 간격을 확대시키고 교통 운영 속도를 적당히 조절한다. 레이더(제품 창고, 구입 희망, 공급), AIS, CCTV 등 시설을 이용하여 출입항 선박의 실시간 동향을 관리하고 선박 출입항의 조직성과 안정성을 확보한다.

4. 긴급 대응 사업. 사전에 항구 긴급 사건 대비 자원 정보를 수집하고 예인선 회사와의 소통을 강화하며 항구 예인선(선형, 조선소, 매매) 배치 현황 파악을 통해 예인선이 긴급 사건이 발생할 때 신속하게 처리하고 효과적인 작업을 확보해야 한다.

동시에 VTS 센터와 항구 지휘센터 책임자가 소통 연결 메커니즘을 구축하고 항구 생산 현황, 선박 출입항 등 사항에 대해 충분한 교류를 하여 과학적인 결정을 내며 항구 생산의 질서 있는 운영을 확보했다. VTS 센터 당직실과 항구배치센터 배치실이 연락을 강화하고 선박 출입항의 동향을 파악하며 상선을 중심으로 선박 출입항 계획을 합리적으로 배치했다. 원래 2시간 전에 선박 이동 계획을 조절하는 관례를 타파하고 항구 작업 등 이유로 인한 계획 지연에 대해 수시로 조절하여 선박 운항 계획의 실시를 확보했다.

< 자료 : 中国海运信息网, 2015. 8. 18 >

2 중국가해양국 「2014년 전국해수이용보고」 발표

지난 8월 5일 국가해양국은 「2014년 전국해수이용보고」(이하 「보고」로 약칭)를 내놓았다. 「보고」에 의하면 2014년 연해 관련 기관들은 해수이용 업무를 적극적으로 추진했으며, 신규로 증가된 해수담수화 시설규모는 2.61만 톤/일이다. 전국에서 이미 구축된 해수담수화 시설의 총 규모가 계속 늘어나고 있는데 2014년 말까지 전국 해수담수화시설은 112개이며 규모는 총 92.69만 톤/일이다. 최대 해수담수화시설의 규모는 20만 톤/일이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009-2013년 선종별 북극 북동
항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발
전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

「보고」는 7개 파트로 나누어져 있으며 2014년 중국 해수담수화, 해수 직접 이용, 해수화학자원이용, 검사와 기준, 정책과 관리 등으로 구성되어 있다. 「보고」에 따르면 2014년 중국에서 새로 구축된 해수담수화공정은 9개이다. 새로 증가된 해수담수화공정의 담수화 규모는 2.61만 톤/일이고 톤 단위 원가는 5-8위안이다. 해수담수화는 주로 역 삼투(reverse osmosis)와 저온다효(低温多效)증류 등의 기술을 이용한다. 해수는 해수일회통과냉각(once-through cooling), 해수순환냉각의 시설규모가 크게 증가하고 있어서 연간 냉각에 사용된 해수량은 1,009억 톤에 달하고 126억 톤을 새로 증가했다. 한 해에 실제 증가치는 14억 위안으로 작년대비 12.2%를 증가했다. 새로 반포된 8개 기준은 국가기준 4개, 업계기준 4개를 포함한다. 해수담수화에 관한 국제협력은 새로운 진전을 이루었고 아태지역 해수담수화 협회(ADPA, Asia-Pacific Desalination Association)사무국이 중국에 설립되었다.

해수담수화에 있어서 전국 해수담수화시설은 연해 9개 성(구, 시)에 분포되어 있는데 주로 담수자원이 심각하게 부족한 연해도시와 도서에 있다. 북방 지역에서는 대규모 공업용 해수담수화공정을 위주로 하고 있으며, 주로 톈진, 허베이, 산둥 지역에 있는 전력, 철강 등 물 다소비형 업계에 집중되어 있다. 남방 지역에서는 민용 도서해수담수화공정이 많은 편이고 주로 절강, 푸젠, 해남 등 지역에 분포되어 있고 백톤급(百吨级)과 천톤급(千吨级) 공정을 위주로 한다. 이 가운데 도서지역의 해수담수화공정 규모가 9.8만 톤/일이고 주로 절강, 산둥, 요녕과 해남에 분포되어 있다.

2014년에 중국은 해수담수화기술과 장비에 대한 연구개발을 적극적으로 추진하기 시작했다. 지금은 막 증류식(membrane distillation), 정삼투식(Forward osmosis), 그래핀 막(graphene film) 등 신 기술에 관한 연구를 진행하고 있다. 해수담수화와 관련된 기업들이 연합해서 성과 전환 기지나 연구개발시험실을 설립함으로써 선진 기술발전을 가속화하고 있다.

「보고」에서는 전국 해수담수화공정으로 생성된 담수에 대한 이용 용도를 공업용수와 민용용수로 분류하고 있다. 담수가 공업용으로 이용된 양은 58.73만 톤/일로 총 규모 중 63.35%를 차지했다. 주민 생활용수에 이용된 양은 33.94만 톤/일로 36.62%를 차지했다.

해수 직접 이용에 있어서 2014년 중국 해수일회통과냉각 기술은 연해원자력 발전, 화력발전과 석화(石化) 등 영역에서 광범위하게 이용되고 있으며 공정규모는 해마다 상승하고 있다. 해남성 산사시(三沙市)에 있는 2개 도서에 생활용수 해수이용 시험장을 만들었다. 2014년 연간 냉각에 사용된 해수 물량은 1,009억 톤이며 2014년에 126억 톤이 새로 증가되었다. 11개 연해 성(구, 시)에서 모두 해수일회통과냉각공정이 분포되어 있다.

해수화학자원 이용에 있어서 해수제염을 제외하면 중국의 칼륨, 마그네슘과 브롬 추출사업도 빠르게 발전하고 있다. 주요 제품은 브로마이드, 염화칼륨, 염화마그네슘 등이 있다. 아울러 해수와 농해수(浓海水: 농도가 높은 해수)로 하는 브롬 추출 능력도 확대하고 있다. 농해수에 대한 종합이용과 제품에 대한 고가치화, 산업화와 기술연구에 관한 사업을 진행하고 있다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 08. 06>

3 닝보(宁波)항 주식 거래중단의 이유: 저우산항과 통합?

8월4일에 닝보항은 갑자기 주식 거래를 중단했고 8월5일 공고에 따라 관련 사항을 계획하고 있다고 밝혔다. 이와 함께 닝보 저우산 지역에 있는 닝보해운도 8월5일에 주식거래를 중단했다. 또는 저우산 민간 운영하는 해운 기업인 *ST중창(中昌)도 8월4일부터 주식 거래를 중단했다. 시장 관계자들은 이 기업들이 주식 거래를 중단하는 이유와 서로의 관계에 대해 추측하고 있다. 8월6일 신화사(新华社) 보도에 따르면 닝

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

보항이 주식 거래를 중단하는 이유는 저장성 다른 항구인 저우산항과의 통합에 있다.

현재 저우산항은 상장을 계획하고 있다. 6월18일 중국 증권감사위원회는 저우산항의 주식 모집설명서를 발표했다. 4월22일에 저우산항 IPO 주식모집신고서를 제출했고 심사가 한차례 중지된 후 이번에 다시 신청했다.

주식모집설명서에 따르면 저우산항의 예정 발행 주식은 2억 주를 넘지 않고 모집 자금은 6.14억 위안이다. 그 중 5.22억 위안은 닝보-저우산항 취산항구 수량후다오(舟山港衢山港区鼠浪湖岛) 광석 허브항 건설 프로젝트에 투자하고 9,200만 위안은 유동 자금을 보충하는데 투자한다. 취황회사(衢黄公司)의 주주권 분포에서 보면 저우산항의 상장이 성공되면 경쟁자이자 협력 동반자인 닝보항에는 큰 도움이 될 것이다. 2012년12월12일 기준으로 저우산항은 취황회사의 51% 주주권을 갖고 닝보항은 47% 주주권을 갖고 있다.

닝보-저우산항의 통합 과정에서 “통일되지만 협력하지 않는” 상황은 저장성 정부를 골치 아프게 하고 있다. 5월13일 저장성 교통운수청은 회의를 열어 “닝보-저우산항”관리위원회 사업팀을 설립했다. 사업팀 팀장 권지엔바오(郭剑彪) 저장성 교통운수청 당서기는 “이 사업팀의 설립은 ‘닝보-저우산항’ 일체화와 강-바다 복합운수센터 건설을 추진하고 닝보-저우산항을 세계 제일의 현대화 항구로 만들기 위한 일”이라고 밝혔다. 신화사 보도에 따르면 앞으로 닝보항은 저우산항을 합병하게 될 것이다. 이 경우 저장성이 직접 관리하고 닝보항무그룹은 경영을 맡게 될 것이다. 동시에 저장성은 통일된 항구개발기업을 설립하고 앞으로의 개발 사항을 통일 관리하게 될 것으로 예상된다.

< 자료 : 航运交易公报, 2015. 8. 11. >

4 신 수에즈운하 개통, '일대일로' 전략과 결합

유럽-아시아-아프리카를 관통하는 이집트 신 수에즈 운하가 정식으로 개통되었다. 8월12일, 주 중국 이집트 대사관 신문처(新闻处)는 신 수에즈 운하 개통에 관한 기자회견을 개최했다. 상무부 국제무역경제협력 연구원 부원장 형후원(邢厚媛)은 기자 인터뷰를 통해 수에즈 운하의 개통은 '일대일로' 전략과 일치한다고 한다.

형후원 부원장은 신 수에즈 운하의 개통이 중요한 역사적 의미를 가진다고 밝혔다. 아래는 형후원 부원장의 기자회견을 요약한 것이다. 2014년 연말에 이집트 대통령 압델 파타 엘시시는 중국을 방문했는데, 그 당시에 양국 정상은 중국과 이집트 간의 관계를 예전의 '전략적 협력관계'에서 ' 전면적 전략 파트너 관계'로 격상시켰다. 신 수에즈 운하의 지리적 위치는 홍해-지중해와 아시아-아프리카-유럽을 연결시킨다. 이는 '21세기 해상실크로드'의 중요한 부분으로서 앞으로 '일대일로' 전략과 연계될 수 있다. '일대일로'는 연선국가들이 각자의 우세를 발휘하고 협력해야 하는데, 이집트가 제의한 '수에즈 운하 회랑' 경제벨트는 중국이 기대하는 효과 중 하나이며 신 수에즈 운하의 개통은 '일대일로' 전략과 부합된다.

국제무역 분야에 있어서 신 수에즈 운하의 개통은 매우 반가운 소식이다. 통항시간을 줄이고 운항 효율성을 높일 수 있기 때문에 기업들의 시간과 운송비용을 많이 줄일 수 있을 것이다. 따라서 중국기업은 신 수에즈 운하의 개통에 대해 4가지 희망사항이 있다. 첫째는 운하의 통행 비용이 빠르게 상승하지 않기를 원한다. 예전에 수에즈 운하의 통행비용이 올라갈 때마다 국제무역 기업들의 부담은 증가되었다. 만약에 통행비용이 너무 빠르게 올라가면 중국기업들은 북극을 돌아가거나 희망봉 항로를 고려할 가능성이 있다. 둘째는 중국기업들이 신 운하의 공정건설에 참여하기를 원한다. 예전 중국기업들은 도급업자로서 신 운하의 건설작업에 참여한 적이 있는데 지금 신 운하에 관련 보조 시설장비들은 아직 보완할 필요가 있다. 중국기업들은 이러한

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

관련 공사에 참여하기를 바란다. 셋째는 운하회랑 경제벨트의 발전 과정에서 중국기업은 여행사업을 비롯한 관련 사업 투자에 참여하고 싶어 한다. 넷째는 이집트가 중국 상선의 안전을 보장하기를 바란다. 예전에 수에즈 운하에서 치안사건이 발생한 적이 있고 이집트 지역에서 테러활동이 일어날 가능성도 있다.

이집트와 중국은 세계 4대 문명고국이고 양국 간에 좋은 협력 비전을 가지고 있다. 양국이 전면적 전략 파트너 관계를 맺은 것은 좋은 시작으로 볼 수 있다. 지금 중국은 이집트의 최대 무역파트너로서 양국의 무역거래액은 이미 백억 달러를 돌파했다. 작년에 세계 경제 상황이 불경기에 처했지만 중국과 이집트 간의 무역발전은 여전히 증가세를 유지하고 있다. '신 수에즈 운하' 통항에 따라 중국과 이집트의 협력관계는 더욱 발전할 것이다.

< 자료 : 光明日报, 2015. 8. 13. >

5 상해 내하 화물 운송 증가 추진 및 LNG 시범 추진

상해는 낙후된 선박을 단계적으로 줄이고, 새로운 선박을 투입할 계획을 가지고 있다. 내하화물 LNG동력 시범 운영을 추진하며 300척의 신규선박을 확충할 계획이며, 선박 LNG 가스 시범운영 주유소 건설도 추진하고 있다. 상해시가 발표한 「상해녹색항만 3개년 액션플랜」 따르면 2017년 말까지 상해항 생산 작업 물동량 종합 에너지 소모량은 2010년과 비교해 7% 줄이고 항만 작업 물동량의 탄소 배출량은 2010년과 비교해 9% 감소할 것으로 예상된다. 주요 항만의 연평균 초미세 먼지(PM2.5) 농도는 2013년과 비교해 20% 감소할 것이다.

2014년 상해항 컨테이너 물동량은 3,528만 TEU에 달하고 컨테이너 물동량은 세계 1위를 계속 유지하고 있다. 동시에 주의해야 하는 점은 항만 생산 작업이 환경에 영향을 많이 주고 있다는 점이다.

녹색항만 발전 목표를 달성하기 위해 상해시는 항만 관리, 선박 관리, 기능 구축 등 면에서 구체적인 방안을 실행할 것이다.

선박 관리측면에서 상해시는 내하운송 항내작업선의 전력, LNG, 저유황유 및 유화유 등 친환경 에너지를 선박에서 이용할 예정이다. 선박 가스 배출량 기준을 수정하고, 황포강(黄浦江), 쑤저우허(苏州河) 지역에서 관광 선박에 단순한 전기 동력 선박을 도입할 예정이다. 내하의 업무용 요트, 황포강 유람선, 페리 및 환경 관리 선박 등은 가스 배출량이 낮은 엔진이나 친환경 에너지 이용률이 80%, 저유황유 이용률은 70%에 달해야 한다.

항만 관리측면에서 상해 핵심 항만 구역(양산항(洋山港), 외고교(外高桥)항 우송커우(吴淞口) 크루즈 터미널, 북와이탄(北外滩) 크루즈 터미널)등에서 기항 선박은 육상 전력 시설을 이용할 수 있도록 할 예정이다. 2017년까지 육상전력 시설은 6개이고, 선석 12개를 커버할 수 있을 것으로 예상된다. 동시에 건설 예정중인 새 부두와 크루즈 터미널 발전소 부대시설을 건설하고 황포강 크루즈 터미널 전기시설을 건설할 예정이다.

< 자료 : 一财网, 2015 .7. 22. >

6 중국, 남극 쇄빙선과 '대양2호' 과학조사선박 새로 건설 예정

2015년 7월31일, 국가해양국 부국장 첸렌중(陈连增)에 따르면 남극쇄빙선 건조 타당성 연구보고가 국가로부터 비준을 받았다. 이 선박은 1.2만 톤급이고 약 12.5억 위안이 투입된다. 그 외에는 '대양2호'선의 관련 타당성 연구보고도 국가발개위의 비준을 받았다.

국가해양주관기관과 국가해양국은 중국정부의 해양과학기술 대대적 발전전략과 해양강국 전략에 따라 자발적으로 새로운 상황에 적응하고 새로운 요구에 만족시키고 있다. 이에 해양조사선박의 건조를 빠르게 진행하고 있으며 해양조사능력을 부단히 제고하고

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

있다. 첸렌중은 “우리가 해양조사를 통해야 해양을 제대로 이해할 수 있고 해양에 대한 인식도를 높일 수 있을 것이다. 해양을 개발하고 보호하는 데에 더욱 유리할 수 있으며, 중국이 국제사회에서 더 많은 발언권과 영향력을 가질 수 있을 것이다.”라고 밝혔다.

해양조사, 특히 심해(深海)와 원해(远海)에 대해 조사할 때 톤수가 높은 해양과학조사 선박이 필요하다. 예를 들면 운항한 지 얼마 안 되는 4,500 톤급 '상양홍(向陽紅)03' 선은 과학자들이 원하는 심해, 원양에 대한 요구를 만족시킬 수 있다.

과거에는 중국의 많은 해양과학선박들이 개조된 것이어서 과학조사와 탐사 요구에 부합할 수 없었다. 최근에는 중국해양사업의 급속발전에 따라 국가해양국이 해양조사선박 팀의 건설을 확대하고 있다. 이 가운데 '상양호' 계열 과학조사선박의 건조를 재개하고 남극 쇄빙선과 '대양2호'선박 등을 새로 건조할 예정이다. 이를 통해 과학연구사업과 해양강국 전략의 요구에 부합할 수 있을 것이다.

'13·5' 기간에 국가해양국이 해양강국과 '일대일로'전략에 따라 해양조사선박을 한층 더 많이 계획하고 건조할 것이다. 첸렌중은 “우리는 더 많은 조사선박이 필요하다. 미국의 71척의 과학조사선박과 비하면 우리는 미국과 아직 많은 격차가 있다.”라고 말했다. 외부에서 관심을 가지고 있는 남극 쇄빙선 건조의 이후 일정에 대해 첸렌중은 국가해양국이 중요한 장비를 구매할 예정이고 조선소 선정 등의 업무도 진행할 거라고 답했다. 국가발개위가 정식으로 비준하게 되면 쇄빙선은 바로 착공할 수 있을 것으로 보인다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 8. 5. >

7 샤먼(厦門)시, 41억 위안 자금 유치로 도서여행사업 추진

최근 샤먼(厦門)시 해양어업국과 여행국이 샤먼시 민맹(민중동맹회)이 제기한 「샤먼 해협여행 신 브랜드 만듦에 관한 의견」에 대해 답변했다. 답변에 따르면, 크루즈 선사를 지속적으로 유치할 예정이고, 41억 위안을 투자하며 무인도를 잇는 관광코스를 출범할 것이다.

2013년 샤먼시 민맹은 「샤먼 해협여행 신 브랜드 만듦에 관한 의견」을 제기했다. 샤먼 도서 여행자원에 대한 이용과 도서 여행에 존재하는 문제에 대해 분석하고 도서여행이 발전하는 계기로 해협여행이라는 새로운 브랜드를 만들자고 건의했다. 샤먼시 해양어업국에 관계자에 따르면 이 건의사항과 관련하여 샤먼시는 무인도 도서를 도시도서공원으로 건설할 계획을 진행 중에 있다. 동시에 도서여행을 주제로 하는 여행사업을 발전시키고 도서여행발전계획을 제정하며 도서여행자원 보호를 전제로 개발 이용을 통해 해협여행이라는 새로운 브랜드를 만들 예정이다.

곧 출범할 도서 연속 여행코스는 8개 무인도를 포함한다. 주로 화소도(火烧岛), 다투도(大兔岛)와 보주도(宝珠岛) 등 여행도서, 악어도(鳄鱼岛)와 토도(土岛) 등 레저휴양도서, 다도(大岛)와 지도(鸡岛) 등 레저체험도서, 또는 다리포도(大离浦岛)와 같은 과학교육도서 등이 있다. 샤먼시 여행국의 관계에 따르면 충칭의 크루즈 선사를 유치하고 여행 프로젝트를 투자할 예정이다. 이 회사는 약 41억 위안을 투자하고 3단계로 수상여행프로젝트를 전개할 것이다. 제1단계는 1-2년 내에 3억 위안을 투자하고 2척의 대형 테마음식 레저선과 3척의 호화관광유람선을 만들 예정이다. 제2단계는 3-5년 내에 8억 위안을 투자하고 중형 호화 근해 크루즈 2척을 만들고 푸젠 연해 도서 밤 여행코스를 전문적으로 운영할 것이다. 정책이 허락된다는 전제로 평후열도(澎湖列岛), 진먼도(金門岛)로 도서여행 코스를 확대한다. 동시에 도서여행에 적극 투자하고 새로운 도서여행 관광지를 개발함으로써 종합적 수상여행 프로젝트를 전면적으로 발

Contents

- ▶ 통계로 보는 북극항로
: 2009~2013년 선종별 북극 북동항로 통과 현황
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

전시킬 계획이다. 제3단계는 5-10년 내에 30억 위안을 투자하고 중형 해양 크루즈선 2척을 건조하고 샤먼을 모항으로 환동아시아와(环东亚)와 환동남아(环东南亚) 해양여행을 전문적으로 운영할 예정이다.

이 외에 샤먼시 해양어업국은 '해양세계' 프로젝트를 유치할 예정이고 샤먼 해양과학연구의 우위를 바탕으로 해양문화를 주제로 하는 여행, 과학보급, 레저, 쇼핑 등 기능을 모두 가진 대형 해양 테마파크를 건설할 계획이다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 8. 3. >

8 중국과 '일대일로' 연선국가간의 경제무역 협력이 예상보다 좋은 결과 보임

2015년 8월4일, 상무부 대변인 심단양(沈丹阳)은 정례 기자회견에서 2015년 상반기 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 경제무역 협력은 착실하게 추진하고 있으며, 그 효과는 예상보다 좋은 것으로 나타났다.

상반기에 중국과 연선국가 간의 양자무역 총액이 4,853.7억 달러에 달했고, 같은 시기의 수출입 총액의 25.8%를 차지했다. 그 중에 중국이 연선국가에게 2,957.7억 달러를 수출했으며 수출 총액 가운데 27.6%를 차지했다. 연선국가로부터는 1,896억 달러를 수입했으며 수입 총액의 23.4%를 차지했다.

쌍방투자에서 있어서 상반기 '일대일로' 연선국가가 중국에서 948개 기업을 투자하고 설립했는데 작년대비 10.62%를 증가했다. 그리고 실제 유치외자가 36.7억 위안으로 작년대비 4.15%를 증가했다. 이 가운데 정보전송, 컴퓨터 서비스와 소프트웨어, 금융업 등 업계에 대한 실제 외자투자의 증가폭이 비교적 큰 것으로 나타났다. 투자지역의 분포를 살펴보면 상하이, 장쑤, 산둥에 대한 투자비율이 비교적 높으며, 차지하는 비중은 각 22.24%, 16.04%, 7.84%이었다. 국가별로 보면 실제 투자 증가폭이 비교적 높은 국가는 말레이시아(작년대비 135.51% 증가), 사우디아라비아(작년대비 697.27% 증가), 폴란드(작년대비 3,621.92% 증가), 러시아(작년대비 129.36% 증가), 슬로바키아공화국(작년대비 196.6% 증가)이 있다. 이 시기에 중국기업들이 48개 '일대일로' 연선국가에게 직접 투자했으며 투자액은 70.5억 달러로 작년대비 22% 증가했다. 이것은 비 금융류 대외직업투자의 15.3%를 차지했다. 투자대상은 주로 싱가포르, 인도네시아, 라오스, 러시아, 카자흐스탄과 태국이다.

상반기 중국기업들이 60개 '일대일로' 연선국가의 1,404개 공정 프로젝트를 도급 맡았고 새로 맺은 계약액은 375.5억 달러에 달했다. 이것은 동기에 도급 맡은 대외공정의 총 계약액에 43.3%를 차지했으며 작년대비 16.7% 증가했다. 새로 맺은 계약 중 금액이 5,000만 달러 이상의 프로젝트는 137개이고 누적 계약금은 309억 달러였다. 주로 전력공정, 통신공정, 주택건축, 교통운송, 석유화학 등 업종을 포함한다.

서비스 아웃소싱에 있어서 중국기업들이 '일대일로' 연선국가와 맺은 서비스 아웃소싱 계약금은 70.6억 달러로 작년대비 17% 증가했으며, 집행금액은 48.3억 달러로 4.1% 증가했다. 이 가운데 도급 맡은 동남아 국가의 서비스 아웃소싱의 계약금은 40.3억 달러로 작년대비 18.2%를 증가했으며 집행금액은 29.3억 달러로 작년대비 9.1% 증가했다. 유럽과 미국 경제의 회복이 완만하기 때문에 전통 발주 국가들이 중국에게 위탁한 업무가 전년 동기보다 하락한 것으로 보인다. 중국기업들은 '일대일로' 연선국가에서 서비스 아웃소싱의 새로운 시장을 개척하는 효과가 점점 드러나고 있다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 8. 5. >