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

제16-12호
2016년 9월 2일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

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

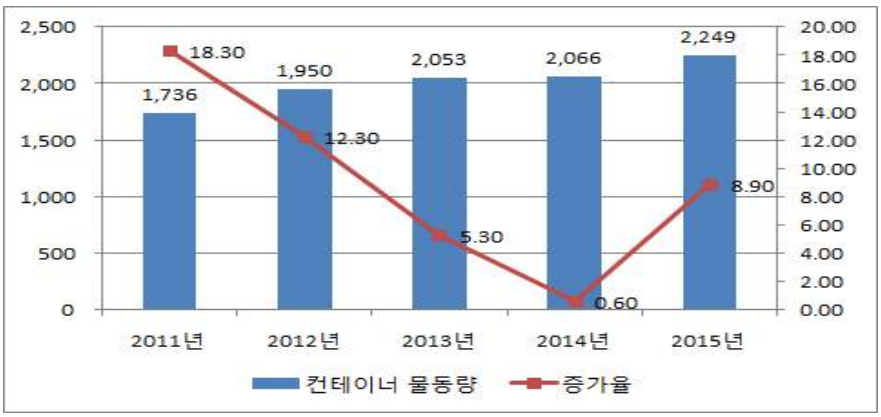
Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)

중국 내하 항만의 총 물동량 처리실적 추이(억 톤, %)



중국 내하 항만의 컨테이너 물동량 처리실적 추이(만 TEU, %)



자료 : 2015-2016 중국항만 발전보고서, 종합정리 KMI 작성.

2015년 중국 내하 항만의 총 물동량 46.03억 톤, 전년대비 4.2% 증가

2015년 중국 내하 항만이 처리한 물동량은 46억 300만 톤으로 전년대비 4.2% 증가하였고 컨테이너 물동량은 2,249만 TEU를 기록하여 전년대비 8.9% 증가하였다. 항만물동량에 따른 양적 수치는 전반적으로 증가하고 있지만 증가율은 하락세를 보여주고 있다. 컨테이너 물동량은 2014년에 0.6%의 증가율로 2011년부터 2015년 기간 중에는 최저치를 기록하였으며 2015년에야 비로소 상승세로 반전했다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	09-02
종합지수	734.95	694.59
일본 항로	619.87	653.38
구주 항로	855.19	869.88
미서부 항로	761.60	564.21
미동부 항로	846.92	767.51
한국 항로	584.19	562.47

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	08-26
종합지수	856.91	968.05
석탄	844.95	996.36
곡물	606.92	839.04
금속광석	833.43	860.32
정유	1,354.12	1,306.81
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 창장수계 항로 및 간선항만 성과와 계획[1)]

2016년, 창장 항만계획과 건설은 "4개 교통"과 "1개 주선(主线), 4개 창장" 발전전략을 계속하여 추진하고, 발전을 중시하고, 패러다임의 변화를 촉진하며 서비스를 개선한다. 중앙, 지방과 업계의 "3부문의 적극성"을 발휘하고 징장항(荆江港) 항로 보완, 창장전자항로지도 보급, 안칭(安庆)에서 이빈(宜宾)까지의 항로 보완, 상류지역의 충칭에서 이빈 구간의 항로 개선연구 등 중점사업을 전면적으로 추진하고, 창장 입체적 종합교통회랑의 건설과 창장경제벨트의 발전을 촉진한다.

1 스촨성의 루저우항

"12·5" 기간에 스촨성 수운건설은 191억 위안의 투자가 이루어졌다. 2016년의 스촨성 수운건설 투자는 55억 위안을 목표로 하고 있다.

루저우항은 스촨 분지의 남쪽에 위치하여 있고 윈난, 구이저우, 스촨, 충칭 등 3개 성(省)과 1개의 시(市)를 연결해주는 항만이며 스촨성의 유일한 전국 2급 수운 항만이다. <루저우항 총체적 계획>에 따르면, 루저우항은 총 5개의 구역로 나뉘는데 각각 나시항 구역(纳溪港区), 룽장항 구역(龙江港区), 루시엔항 구역(滤縣港区), 허장항 구역(合江港区), 구린항 구역(古蔺港区)이 포함된다. 20개의 작업구와 132개의 선석이 있는데, 그중 컨테이너 선석이 25개이고, 계획 총 시설능력은 5,475만 톤, 400만 TEU이다. 개발 가능한 총 해안선 3만 9,485m 중 현재 이미 이용되고 있는 해안선이 9,566m이고 계획기간 내에 개발 예정인 해안선은 9,419m이며 예정 유보지는 2만 500m이다. 루저우항은 국내외 무역의 컨테이너 운송을 위주로 건설된다. 또한 루저우항은 항만구역 분포가 합리적이고 배후기능이 완벽하며 화물종류의 특색이 뚜렷할 뿐만 아니라 화물공급이 안정적인 지역적 종합물류 허브항만으로 건설될 예정이다. 중심지역 경제발전 계획, 산업분포와 종합교통 등 종합분석에 의거할 경우 2020년 루저우항의 물동량 3,252만 톤 중에서 컨테이너와 로로 자동차는 각각 116만 TEU와 18만 대에 달할 것으로 예상된다.

2 충칭시의 충칭항

2015년 말까지 충칭시는 궈웬항(果園港), 춘탄 2기(寸灘二期), 둥강 1기(东港一期) 등 대형 현대화 항만군(港口群)이 건설되어 창장 상류수운 중심의 기본

1) 이에 대한 내용은 중국항만협회의 「2015~2016 중국항만 발전보고」의 61~69쪽 내용과 기타 자료를 참고하여 정리한 것임.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

형태가 형성되었다. 궈웬항은 양장신취(两江新区)에 있는데, 중국에서 가장 큰 내하 수로, 철도 및 공로의 복합운송의 중추항만이다. "앞에는 항만, 뒤에는 정원(前港后园)"의 기능분포에 의거하여 항만, 산업, 물류의 3자 결합을 실현하여 항만기능 구역과 철도기능 구역 및 저장조립 구역으로 분류했다. 항만구역의 면적은 4km²에 달하고, 안벽의 길이는 2,800m, 5,000톤 급 선석이 16개, 연간 통과능력은 3,000만 톤에 달한다. 그중 컨테이너선석은 10개(하역능력 200만 TEU), 벌크화물 선석 3개(하역능력 900만 톤), 상품 및 자동차 로로 선석 3개(하역능력 100만 대)에 달한다. 항만구역을 통과하는 항만철도전용선(전기화 10.5km)과 주간선 위화이(渝-怀)[2]철도를 이어주어 철도-수로 복합운송을 실현했다. "위신오우(渝新欧)" 국제철도는 충칭을 시발점으로 시안(西安), 란저우(兰州), 우루무치(乌鲁木齐)와 서북쪽의 베이장[3] 철도(北疆铁路)를 지나 중국변경인 아라산(阿拉山) 입구에 도달하며 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴랜드를 지나 독일의 뒤스부르크에 이르는데 총 길이는 11,179km로 "신실크로드"로 불린다. 2015년의 운행은 257회에 이르고, 그중 인바운드(回程)[4] 운행은 100회에 달했다.

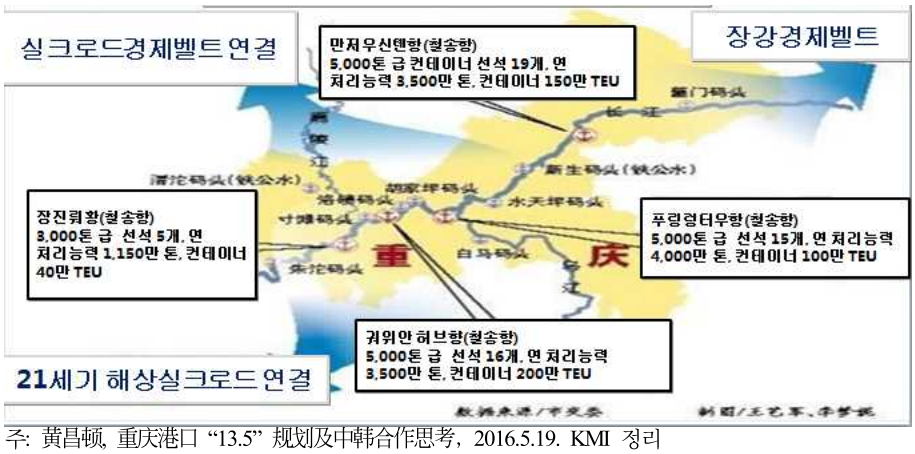
충칭시 수운발전 계획에 의하면, 충칭시에서는 "13·5" 기간에 180억 위안을 투자하여 "1간선, 2지선, 10노선(一干两支十线)"을 구축할 계획이다. 또한 항만, 물류, 산업 3자 결합의 원칙하에 "1+3+9"의 항만군을 건설하여 창장 상류지역의 경제발전을 추진할 계획이다. "1"은 선두 시범 항만(궈웬<果園> 중추항), "3"은 장진뤄황(江津珞璜), 페이링룽터우(涪陵龙头), 완저우신톈(万州新田) 3개의 철로·고속도로·수로 복합운송의 중추항, "9"는 주청춘탄(主城寸滩), 융촨주퉈(永川朱沱), 위베이뤄치(渝北洛碛), 창서우후쟈핑(长寿湖家坪), 펑두쉐이톈핑(丰都水天坪), 중셴신성(忠县新生), 펑제쿼이먼(奉节夔门), 허촨워이퉈(合川渭沱), 우룽바이마(武隆白马)의 9개 전문화 중점항만이다. "1+3+9" 항만군의 전면적으로 건설됨에 따라 충칭시에서는 항만, 철도, 고속도로 등 여러 가지 운송방식의 복합운송을 실현하고, 창장수운 서비스 체계를 보완한다. 또한 수운무역, 정보, 금융, 인재 등 서비스의 기능을 통해 수운 총 부문의 경제를 배양함으로써 창장 상류지역의 요소가 집중되고 기능이 완전하며 시장이 활성화된 수운서비스 집중구역을 건설하는 것이다. 국가의 "일대일로" 정책과 창장 경제벨트 전략에 적극 호응하고 동부와 서부, 국내는 물론 해외로 개방을 확대하며 더욱 강력한 보장을 제공한다. 2020년에 충칭은 기본적으로 "방사+서비스"형의 화물 처리능력이 2억 2천만 톤, 철로-수로 복합운송 물동량 비중이 10%, 컨테이너 물동량이 500만 TEU에 달하는 창장상류 수운허브를 건설할 예정이다.

2) (渝-怀)의 渝는 충칭의 별칭이고, 怀는 怀化(화이화)로서 후난성 서남부의 도시
3) 베이장은 新疆(신장위구르자치구)의 북부지역, 톈산(천산)산맥 이북 지구임.
4) 회정은 영어로 inbound(해외에서 수입품을 싣고 들어오는 것)라고 하고, 반대로 국내 물품을 싣고 해외로 나가는 것을 outbound라고 함.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

[표1] 충칭항 클러스트 건설 개념도



주: 黄昌顿, 重庆港口 "13.5" 规划及中韩合作思考, 2016.5.19. KMI 정리

3 후베이성의 우한항, 징저우항, 이창항 및 황스항

"12·5" 기간에 후베이성 항만 및 항로의 투자액은 340억 위안으로 예정 목표보다 130억 위안을 초과하였으며 "11·5" 기간 투자액의 3.2배이다. 우한 양뤄 3기(阳逻三期), 징저우옌카(荆州盐卡), 이창윈츠(宜昌云池), 황스치판저우 1기(黄石棋盘洲一期) 등 70개 항만 및 항로 건설 프로젝트가 6단계로 나뉘어 시작되었고 총 규모는 358억 위안에 달한다. 새로 장한운하(江汉运河), 한장싱룽(汉江兴隆) 이하 구간, 단장쿠취(丹江库区), 칭장수이후야쿠취(清江水布垭库区), 산샤쿠취(三峡库区)의 지류 등 1,000톤급 항로 614.4km로 예정목표의 108%에 달했다. 전체 후베이성 3급 이상의 고등급 항로의 총 길이는 1,738km로 전체 후베이성 항로 총길이의 21%를 차지하며 창장 연선의 1위이다. 한장(汉江) 어귀에서부터 싱룽(兴隆) 구간의 1,000톤급 항로가 전면 개통되었고 한장평원의 "창장~한장~장한운하" 810km의 고등급 항로권이 전면적으로 형성되었다. 새로 추가된 선석이 100개, 새로 추가된 항만의 화물통과능력과 컨테이너 통과능력이 각각 8,000만 톤과 250만 TEU이다. 후베이성의 총 화물통과능력과 컨테이너 통과능력이 각각 3억 1천만 톤과 433만 TEU에 달하며 "12·5" 계획목표의 103%와 108%에 달한다.

[표2] 2015 후베이성 주요 내하 항만의 컨테이너 물동량 현황

항만	2015년 컨테이너 물동량 (만 TEU)	2014년 컨테이너 물동량 (만 TEU)	전년대비 증가율(%)
우한항	106.14	100.52	5.59
징저우항	10.01	10.01	0.00
이창항	13.05	12.33	5.84
황스항	2.89	2.52	14.68

주: 中国港口协会, 2015~2016 中国港口发展报告, 2016.7. KMI 정리

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

2015년 후베이성 수운은 70억 위안의 투자가 이루어졌고, 5년 누적 총 투자액이 340억 위안을 돌파하여 "12·5" 계획목표의 1.6배를 달성하였다. 또한 4년 연속 70억 위안의 투자액을 초과하여 전국 내하 수운의 제2위를 차지했다. 새로 추가된 고등급 항로 마일리지, 항만시설능력, 컨테이너 시설능력은 각각 계획목표의 8.3%, 3.3%, 8.2%를 초과했다. 2015년 항만의 컨테이너 물동량은 132만 TEU를 돌파하여 창장 중상류 항만 중 5년 연속 1위를 차지했다.

2015년 후베이성에서는 우한(武汉)으로부터 상하이 양산장하이(洋山江海) 직행, 루(瀘)-한(漢)-타이(台의 지룽, 까오슝) 직행, 동남아시아 국가연합 4개국 직행, 일본/한국 직행 등 운행편을 개통했다. 수로 화물운수량, 화물회전량, 항만 물동량, 컨테이너물동량이 안정적으로 발전하여 2015년에는 각각 3억 2,600만 톤, 2,446억 톤-킬로미터, 3억 2,900만 톤, 132만 TEU에 달하며 "11·5" 계획 말기에 비해 각각 92%, 118%, 59.7%, 68.8% 증가했다. 수로화물운송 회전량이 종합 운수체계 중에서 차지하는 비율이 "11·5" 초기의 34%에서 41%로 제고되었다. 우한신항(武漢新港) 범위 내에서 5개 수운개방 항만지점이 새로 증설되었고 전체 후베이성 1류 수운 항만지점이 7개, 2류 수운 항만지점이 2개로 전체 창장연선 항만지점의 30%를 차지한다. 양뤄항(阳逻港)은 전국 제1의 교역양곡지정항만과 중서부지역의 제1의 교역과일지정항만으로 비준을 받았다.

"13·5" 계획 기간, 후베이성에서는 "1957"사업을 개시하였는데, 여기는 1은 "1개 해운센터", 9는 "9대 항로", 5는 "5대 중추항만", 7은 "7대 시범" 사업을 건설하는 것이다.

"1개 해운센터"는 "1개 플랫폼, 1개 보세구역, 3개 분할센터"(우한 해운거래소 서비스 플랫폼, 양뤄항 종합보세원구, 다목적 복합운송센터, 중부지역 크루즈 센터, 샹양한장해운센터)를 의미한다.

"9대 항로"는 "일주삼강(一主三江), 일망사지(一網四支)" 창장중류 고등급 항로체계이다. 여기서 일주(一主)는 "6.45 사업" 건설을 개시하여 우한부터 충칭까지 5,000톤급 선박의 직송, 우한부터 상하이까지 1만 톤급 선박의 직송을 조기 실현한다. 삼강(三江)은 한장, 장한운하, 칭장 해운을 원활하게 하고, 야커우(雅口), 니엔판산(碾盘山) 중심 건설이 2020년 전에 완공되어 칭쟝판바(清江翻坝) 운수체계를 구축한다. 또한 일망(一網)은 네이징허(内荆河), 한베이허(汉北河) 및 숭후허(松虎河) 항로를 주요 지지기반으로 하는 장한평원의 핵심 항로망을 구축한다. 마지막으로 사지(四支)는 창장산샤(长江三峡) 저수지 구역 지류, 한장단장커우(汉江丹江口) 저수지 구역 지류, 칭장쉐이부아(清江水布垭) 저수지 구역 지류, 어둥난창장(鄂东南长江支流) 항로를 건설한다.

"5대 항만 종합교통허브"는 "철도~수로~도로"가 서로 통하는 우한, 이창, 징저우, 황스, 샹양의 5대 중추항만을 건설하여 우한신항(武漢新港)을 선두로 하는 창장중류 중추항만군을 구축한다.

"7대 시범" 사업은 "건설, 보양, 관리" 시범항로 건설, 복합운송 시범기지, "일항쌍원(一港双园)" 시범항만, 안전감독관리 시범제도, 친환경해운시범구역, 강·해연운 시범항로, 해운서비스시범 플랫폼을 건설한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

2016년 후베이성에서는 65억 위안의 수운고정자산 투자액을 확보하고, 75억 위안을 달성하도록 노력한다. 새로 증가된 선박 운송능력은 20만 중량톤, 항만물동량은 3억 5천만 톤, 컨테이너물동량은 140만 TEU을 목표로 "우한창장물류수운센터"를 구축한다.

"13·5" 기간에 우한신항은 중점적으로 양뤄 3기의 후속작업을 진행하여 "2선(베이징~광저우, 베이징~쥬룽)"을 연결하고 "양항일역(两港一站)"(심수항, 항공항, 철도컨테이너센터역)의 입체적 종합허브를 개통하며 우한신항을 중국 중부지역을 커버하고 국제수운시장을 연결하는 지역성 컨테이너 및 대종화물중추항만으로 건설한다.

"12·5" 기간 이창시((宜昌市) 항만 및 항로수운의 고정자산 투자액은 58억 위안으로 "11·5" 기간 투자총액이 5배에 달하며 전시(全市)에서 완성한 항만물동량이 3억 톤, 컨테이너 운송량은 두 자리 수의 증가율을 확보하여 총 운송량이 약 50만 TEU에 달했다. "13·5" 기간 이창시 항만 및 항로 투자가 140억 위안을 돌파하여 창장 1급 지류항로가 전면적으로 3급 이상의 표준에 도달했고, 항만의 하역기계화율이 90%를 초과했으며 정리 및 새로 증가된 규범화 항만의 항로가 5,000m 이상에 달했다. 이창항은 "13·5" 기간 임해공업물류를 핵심으로 한, 산샤중추항 중심항만구역으로 건설하여 산샤댐을 특색으로, 화물 댐 운수와 관광여객운송 집산을 핵심으로 한 산샤 현대물류센터를 형성할 계획이다. 바이양항(白洋港) 1기, 마오핑항(茅坪港) 2기 사업의 건설을 추진하여 이창항(宜昌港) 항만처리능력은 1억 5천만 톤, 컨테이너 처리력은 100만 TEU를 돌파할 예정이다.

"12·5" 기간에 징저우시(荆州市)의 항만 및 항로 건설투자액은 60억 7천만 위안으로서 "11·5" 기간의 10.8배에 달한다. 징저우 컨테이너물동량은 2010년의 5.6만 TEU에서 2015년의 10.06만 TEU으로 5년간 연평균 12.4%가 증가했다. "13·5" 기간, 징저우 수운건설은 "수운에 강한 도시를 건설하여 징저우의 진흥을 돕자"는 목표를 수립하고, 14억 위안을 투자하여 항만 및 항로 사업을 건설할 예정이다. 이 사업을 통해 적극적으로 내외 원활한 항로망, 기능이 완전한 항만군, 구조가 합리적인 선박운송능력, 서비스 조건이 우월한 수운시장, 신속하고 유력한 보장시스템 등 "5대 체계"를 구축할 예정이다.

2016년 징저우항(荆州港)은 <징저우시 내하수운 "13·5" 계획>, <징저우시 창장항로 이용통제성 계획>과 <징저우항 총체계획>(2015~2030)의 수정 및 편집 작업을 추진할 것이다. 징저우항 더우후디(斗湖堤) 항만구역 공안 주쟈완(朱家湾)부두 사업을 2016년에 완공할 수 있도록 노력한다. 동시에, 징저우항은 후두허(虎渡河)항로 개선의 사전준비 사업을 시작함으로써 후베이(鄂)~후난(湘) 수상환승센터를 건설하여 수로~수로 환승기지를 구축할 것이다. 징저우항 옌카(盐卡)항만구역의 야오완(窑湾) 양곡창고부두의 개조사업 등 12가지 중점 항만 프로젝트의 사전 준비사업을 추진하여 후베이 징저우 석탄저장기지 1기 사업, 징저우개발구 공업종합부두 1~3# 선석 건설을 시작할 수 있도록 노력한다.

2016년 황스항(黄石港)에서는 황스신항(黄石新港) 건설을 추진한다. 황스신

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

항은 70억 위안을 투자하여 황스신항 지역의 계획 창장항로 11km, 항만구역 및 항만물류용지 20km²를 건설할 계획이며 산화물부두 구역, 잡화부두 구역과 컨테이너부두 구역 건설, 69개 선석(단기계획 46개 선석, 장기계획 23개 선석)을 건설할 계획이다. 현재 1기 사업에 5억여 위안이 투입되었으며 5,000톤급(1만 톤급 정박 가능) 선석 9개, 예상 연간 물동량 1,000만 톤에 달할 것으로 예상된다. 현재 건설 중인 2기 사업의 8개 선석에 대한 총 투자액이 10억 위안으로 설계 하역능력이 연간 735만 톤, 컨테이너의 경우는 20만 TEU이다. 항만구역의 기능정립에 관련되는 사업은 대종화물, 잡화 및 컨테이너 등 화물의 공공운송을 위주로 하고, 상술한 화물 유형과 밀접히 관계되는 공공서비스 기능을 중점적으로 발전시키는데, 임해산업 및 상업무역, 보세와 기타 배후서비스도 포함된다. 황스신항을 중심으로 도로, 철도, 수로, 항공 및 파이프 등 5가지 운송방식을 집결하게 되면 황스신항은 후베이 동부에서 중요한 물류 절점, 중추항이 될 것이며 창장 중류의 "교통관문" 역할을 할 것이다.

신항만이 전면적으로 건설 된 후, 연간 시설능력은 "1억 톤 대항만, 1백만 TEU"의 목표를 달성할 것으로 예상된다. "1개 도시, 1개 항만, 1개 주체" 전략에 따라 2018년에는 황스시 지역의 부두를 전부 철거 혹은 전이시켜 항만 구역의 일부분을 도시기능으로 변경하는 사업을 추진하게 될 것이다. 이로 인해 황스항을, 창장을 향하고 창장지역 전체에 영향을 미치는 종합성 물류서비스 플랫폼으로 건설하며 최종적으로 후베이 동부와 장시(江西) 북부, 안후이(安徽) 남부지역의 물류중심지로 거듭나게 될 것이다.

4 후난성의 웨양항과 창사항

2015년, 웨양시(岳阳市) 정부에서는 <웨양을 후난성의 새로운 성장거점으로 건설하는 방안(2015~2020)>을 발표하여 전면적으로 "621 활동"을 실시하였는데 그중 항만경제발전전략은 6대 전략의 제1의 위치에 놓여있다.

"1개 구역, 1개 항만, 4개 항만"을 기반으로 한 기업들이 청링지(城陵矶) 종합보세구역에 입주하거나 MOU를 체결한 프로젝트가 20개, 총 투자액은 87억 위안에 달했다.

2015년 4월, 청링지 항만 구역으로부터 상하이 양산항(洋山港)까지의 직행 항로가 개통되었으며 적재항만 환급정책이 실시되었다. 현재까지 12차례 운영되었고, 4,900여개 컨테이너화물이 적재 및 운송되었다.

5월에는 웨양~동남아시아 국가 연합 연결항로가 개통되어 41차례가 운영되었고, 3,268개 컨테이너가 수출되고 3,445개 컨테이너가 수입되었다. 7월 15일 자동차 수입항만이 건설되었고, 해관총서 등 5개 부서 위원회의 심사를 거쳐 처음으로 38대의 수입차량이 12월 말에 청링지 항만으로 도착 할 예정이다. 이것은 내하 수운 항만에서 차량을 병행수입한 선례가 될 것이다. 8월에는 "웨강 017(岳港017)", "웨강 018" 두 척의 강·해 컨테이너선을 도입하게 될 것이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

11월 15일에는 홍콩~마카오 직항 운영에 들어갈 것이다.

2016년에 1.28㎢의 웨양 청링지 종합보세구역이 정식으로 운영된다. <웨양항 총체 계획>과 항만경제발전전략에 따라 2020년 웨양의 수출입 총액이 전체 GDP에서 차지하는 비율이 12% 정도에 이를 것이다.

2015년 1월, 후난성 샹장 주저우(湘江株洲)에서 청링지까지 2000톤급 항로가 전면 개통되었다. 10월 10일 후난원양컨테이너회사는 국내항로 중 성내 최대의 "샹쉐이운 19호(湘水運)" 464 TEU 슬롯의 컨테이너선을 운영하기 시작했다. 샹장항로의 개선사업은 화물선의 대형화 발전을 추진한다.

창사신항(长沙新港)의 통계에 따르면 2015년 입·출항된 5,000톤급 이상의 화물선은 171척으로 2014년에 비해 88척이 증가한 것이다. <창사항 총체계획>에 의하면 2016년 창사항은 샤닝구(霞凝区) 3기 사업의 건설을 추진하고 있는데, 그 규모는 2,000톤급 선석 6개를 새로 건설하는 것이다. 설계 시설능력은 150만 톤인데 그중 컨테이너의 연간 통과능력은 20만 TEU이다.

5 장시성의 쥬장항과 난창항

쥬장항(九江港)은 창장 5개 주요 중추항만 중의 하나로 루이창항 구역(瑞昌港区), 청시항 구역(城西港区), 청취항 구역(城区港区), 후커우항 구역(湖口港区), 펑저항 구역(彭泽港区) 등 "1개 항 5개 구역"으로 구성되어 있다.

이 5개 항만구역은 각자 특색이 있고 기능이 명확하다. 쥬장항은 장시성의 유일한 하천에서 바다로 이어지는 항만이며, 대외개방 국가 일류 수로 항만이며 수·륙 복합운송의 국가급 주요 중추항만과 창장 중하류의 중요 항만이다.

쥬장시에서는 창장연안에 건축재료, 강철, 석유, 제지 등 산업을 발전시킴으로써 상강그룹(上港集團), 페트로차이나(中石油), 홍콩 리앤맨(香港理文) 등 대기업들의 관심을 끌어 창장의 부두건설, 항만의 전문화, 집약화 수준을 제고하였으며 항만종합서비스 능력이 지속적인 발전과 제고를 가져왔다. 쥬장시는 2015년에 6개의 선석을 건설하였고, 새로 증가한 시설능력은 377만 5천 톤으로서 12억 위안을 투자한 것으로 나타났다.

2016년 난창항(南昌港)은 <황금수로에 의거, 창장경제벨트 발전 추진과 관련한 국무원 의견>을 성실히 실행할 것이며 "종합교통, 스마트교통, 친환경교통, 안전교통"의 목표를 포함한 교통기초시설 건설을 추진하도록 한다.

난창신항 제1기 사업 프로젝트의 룽터우강 현대화 종합부두가 곧 완공된다. 동시에 장시산즈물류유한공사(江西三志物流有限公司), 화난성첸룽물류유한공사(华南城乾龙物流有限公司), 선전궈지쿵구유한공사 난창분공사(深圳国际控股有限公司 南昌分公司) 등 "화물운송중추" 물류 프로젝트의 건설을 힘써 추진한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

6 안후이성의 마안산항, 우후항, 안칭항 및 허페이항

안후이성 지역 내의 창장 간선은 416km가 되는데, 흔히 "완장(皖江) 800리"라고 불린다. <안후이성 내륙하천 수운발전 계획>에 의해, 2016년 안후이성에서는 해안선 자원개발과 항만건설을 추진하고 우마(蕪馬) 종합항, 허페이(合肥), 방부(蚌埠), 안칭(安慶) 등 수운허브를 건설하며 퉁링(銅陵), 츠저우(池州), 화이난(淮南) 등 지역의 항만기능을 제고시킴으로써 집산운송체계를 보완하고 강·해 복합운송을 추진하며 다목적 복합운송과 기능의 상호 보충, 연동발전의 항만군을 형성한다.

"2개 간선, 3개 지선의 국가 고등급 항로"(창장과 화이허<淮河> 2개의 간선 항로와 사잉허<沙颍河>, 허위센<合裕线>, 우션운하<芜申运河> 등 3개 지선 항로)와 "5개 지역 주요 항로"(자오허<兆河>-시허<西河>, 꿔허<涡河>, 훼이허<浍河>, 칭거장<青戈江>, 신안장<新安江>)로 구성된 안후이성 내하 항로의 골격 체계를 중점적으로 건설한다.

우후항(蕪湖港), 마안산항(馬鞍山港)과 완장항만군의 발전전략에 의하여 우후를 중심으로 하고 안칭(安慶)을 보조 중심으로 한 창장항만군을 건설하여 항만이 물류체계 중에서 허브작용을 충분히 발휘함으로써 창장 현대물류회랑을 구축한다.

2015년 마안산 정보항구(郑薄航区) 1기 부두가 운영되었고 수입 육류, 양곡류의 지정 항만이 건축 비준을 받아 종합보세구역의 건설이 질서 있게 진행되고 있다. "항만을 통해 도시를 부흥시키자"는 발전전략이 추진 된 이래, 마안산시의 임해산업은 신속한 발전을 가져왔다. 설비 제조, 전자정보, 식품가공, 임해물류 등 임해산업이 기업의 투자를 확대 유치하였다. 총 투자액이 5억 위안에 달하는 강천물류원(鋼晨物流園)이 투입, 이용되기 시작했다.

총 투자액이 10억 위안의 성퉁허윈(盛通合运) 물류원 프로젝트 1기 3만 ㎡가 이미 투자되었다. 또한 총투자액 20억 위안의 위샹웬(御香苑) 보세구역 냉장물류원 등 중점 임항프로젝트가 추진되었다.

2016년 마안산항은 저우산(舟山), 허페이(合肥), 옌톈(鹽田), 상하이 등 항만과 합작을 심화하여 허페이(合肥)-정푸항(郑蒲港)-타이창(太仓) 등 여러 개 내수무역, 해외무역 지선 항로를 개통하였다.

우후항은 안후이성 최대의 화물운송, 해외무역, 컨테이너 중추항이다. "12·5" 기간에 우후시의 항만, 항로 등 수운기초시설 건설에 대한 총 투자 누계액은 66억 위안으로서 "11·5" 기간에 비해 305%가 증가하였다. 1만 톤급 6개 선석, 5,000톤급 7개 선석이 증가하였다. 현재 여러 종류의 운영선석이 148개, 그 중 1만 톤급 9개 선석, 5,000톤급 45개 선석(1만 톤급 겸용 10개 선석 포함), 외국적 선박에 개방된 6개의 선석을 갖추어 시설분포가 합리적이고 일정한 능력을 갖추었으며 기능이 완비되고 근본적으로 시설이 양호한 체계를 구축하고 있다.

아울러 항로 건설 측면에서도 많은 성과가 있었다. 우선운하(芜申运河), 허위선항로(合裕线航道) 정리사업이 기본적으로 완성되어 창장 황금수로가 우

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

후에서 "십(十)"자 교차를 완성하였으며 도로·철도의 종합교통운송체계를 형성하였다. 우후 창장대교의 수심 유지 및 보호 사업이 개선되었고, 1만 톤급 선박의 장기간 통항을 실현했다. 2015년 우후항의 선박입항 실적은 1만 톤급 2,450척(그 중 2만 톤급 150척)으로 통항능력이 뚜렷이 제고되었다.

"13·5" 기간에 우후시에서는 항만 및 항로의 기초시설 건설을 추진하고, 우선운하(芜申运河), 허위선항로(合裕线航道) 건설 사업을 개시했으며 싼산 중국외운(三山中国外运) 부두 2기, 장베이(江北) 집중구역 공용부두 2기, 주쟈치아오(朱家橋) 국제 컨테이너부두 2기 등 대형공용부두 사업이 추진되었다. 또한 일부분 구항만의 개조 및 확장 건설을 진행하여 "13·5"말까지 항만의 시설능력은 2억 톤에 달하고, 컨테이너 시설능력이 150만 TEU에 이를 것으로 예상된다.

2015년 안칭항(安慶港)은 창장경제벨트와 통관 일체화를 실현하고 상하이항까지 직항으로 연결할 수 있는 컨테이너 항로 9개를 개통하여 켄테이너 운송의 "원데이 클래스"를 실현하였다. 또한 안후이 시난 공공형 보세창고를 건설했고, B형 보세물류센터의 건설도 비준을 받았다.

2016년 <안칭항 총체계획>에 따라 안칭항은 안칭신항을 도로·철도·수로의 복합운송을 구비한 규모화, 집약화 및 현대화의 신형 항만구역으로 건설하여 완장 도시벨트가 상업전이 시범구역 전략을 추진할 수 있도록 한다.

"12·5" 기간에 허페이(合肥)시에서는 수운건설에 40억 위안을 투자하였다. 이는 "11·5" 기간의 1.6배의 규모로서 연평균 9.6%가 증가하였다. 누적 컨테이너물동량은 56만 TEU로서 연평균 39.6%가 늘어났다.

2016년 허페이항(合肥港)은 <허페이항 총체계획>에 근거하여 해사해운항만정보화(海事港航信息化), 스마트화 관리, 친환경, 환경보호, 저탄소 및 에너지 절약형의 수운발전을 추진한다. 그리고 장화이운하(江淮运河)사업 건설을 전면 추진함으로써 남죽 수운대통로를 구축하고 장화이 수운중심허브 지위를 확보한다. "13·5"말에는 관할구역의 고등급 항로 길이가 400㎞, 항만물동량 8,000만 톤, 컨테이너물동량 60만 TEU, 내하 선형 표준화율이 60%에 도달하게 한다.

7 저장성의 쟈싱네이허항, 후저우항 및 항저우항

7) 저장성의 쟈싱네이허항, 후저우항(湖州港) 및 항저우항(杭州港)

"12·5" 기간, 저장성은 수운건설에 약 719억 위안을 투자하고, "북쪽은 제고시키고, 남쪽은 원활하게, 동쪽은 바다와 통하고, 서쪽은 진흥시키는 계획(北提升, 南畅通, 东通海, 西振兴)"인 내하 운수발전 방향에 따라 내하 수운부흥행동계획을 추진하여 저장성의 "대항만 대수운" 건설의 발전을 빠르게 추진하였다.

2015년 저장성 내하 항로 통항의 총 길이는 9,769.3㎞이고, 4급 이상의 고등급 항로는 1,451킬로미터로 전국 3위를 기록했다. 내하 항만의 처리능력은 4억 2천만 톤에 달했다.

"13·5" 계획에 따라 저장성 "13·5" 기간의 내하 수운분야에서는 계획 투자액

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

이 330억 위안으로서 고등급 정박지가 100개 이상, 고등급 항로 300㎞ 이상, 고등급 항로 길이가 1,600㎞로서 창장 삼각주 고등급 항로망 계획의 항로 표준 도달율이 80%에 이르게 될 것이다.

[표4] 저장성 주요항만 분포도



주 : 交通运输部长江航道管理局, http://www.cjkhd.com/index.php?id=192, KMI 정리

전체 저장성의 내하 항로 1류 유지 및 보호 길이가 1,600㎞, 2류 유지 및 보호 길이가 1,800㎞가 될 것이다. 2020년까지 저장성의 강·해(江海) 복합운송량은 3억 5만 톤(연평균증가율 10%)에 달하고, 해·하(海河) 복합운송량은 5,000만 톤(연평균증가율 20%)에 달하게 될 것이다. 해·철(海鐵) 복합운송량은 2,500만 톤으로 예상되는 그 중 컨테이너 운송량은 50만 TEU가 될 것이다. 원활하고 고효율적인 하·해 복합운송체계는 "4대 경제"를 밑받침 해주고 인도해 주는 수로교통회랑을 건설한다. 내하 수운 부흥행동계획을 전면적으로 실시하고 운송구조의 전환을 추진한다. 강·하·해(江河海) 복합운송의 발전과 "항만, 산업, 도시" 연동 발전을 추진하고 내하 수운 전환발전 시범구역을 중점적으로 건설한다.

2015년에 자싱의 다목적 내하 항만 구역은 여러 사업을 추진하였다. 즉, 자푸항, 창싱항, 안길항, 사오싱항 및 동저우항에서 자발적으로 구성된 해·하 복합운송 항만연맹은 해·하 복합운송 운송망을 완전히 갖추어 상호 연결·소통, 상호 보완, 자원 공유 등을 실현시켰다.

"13.5"기간에 자싱시(嘉兴市)는 건설계획을 완공하기 위해 내하 수운 기초건설에 133억 위안을 투자할 예정인데, 이는 "12.5"의 2.5배가 될 것이다. 향후 주요 건설 및 계획은 "1,000톤급 간선항로망"을 목표로 설정하여 "3횡, 3종, 1통로, 9작업구(三横, 三纵, 一通道, 九作业区)" 등의 사업이 추진될 것이다.

"3횡"은 항조우~핑후~상하이(杭平申线), 후저우~자싱~상하이(湖嘉申线), 항조우~상하이(杭申线)의 노선으로 구성되어 있으며, "3종"은 징항 운하(京杭运河), 자푸~쟈싱~수저우(乍嘉苏线), 띵주~주센후이(丁诸线)의 노선으로 구성되어 있다. 마지막으로 9작업구는 항조우~핑후~상하이 노선의 항

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

로를 위주로 하는 "내하 컨테이너 통로"와 서쪽 항만 작업구 등의 9개 작업구를 말한다. 이중, 내하 항로는 115억 위안을, 내하 항만에는 18억 위안을 투자할 것이다. 쟈싱은 "해·하 복합운송"의 중점 사업이다. 즉, 항조우·핑후·상하이 노선과 저장성 구간의 항로 공사는 2017년에 완공될 예정이다. 상하이항과 항저우·쟈싱·후저우 지역의 항로를 연결하게 되면 장래 건설 후에는 첸탕장(钱塘江)의 중·상류 지역 전체에 영향을 미칠 것이다. 아울러 저장성 서부지역의 출해(出海) 통로가 될 것이다.

쟈싱시는 내하 컨테이너의 집·배송 통로를 건설하고, 화물의 팔레트화와 육상운송의 수상운송 전환 등, 내하 컨테이너 운송 발전에 주력했다. 해·하 복합운송을 하나의 특색으로 보고, "내부의 원활한 통로, 대외 통로, 해·하 일체(内畅通, 外通海, 海河一体)"의 집·배송 체계를 형성했다. 항저우~핑후~상하이(杭平申), 동첸~종양묘 노선, 징항 운하 등의 통로를 이용하여, 쟈싱항의 중심지부터 항조우, 쟈싱, 호저우, 사오싱 지역까지 확장하고, 첸탕장의 중·상류 지역, 쑤난, 안후를 지나 그대로 창장의 노선까지 연결됨으로써 컨테이너운송 전용 대통로가 형성되었다.

2015년, 후조우항(湖州港)에서는 4억 2천만 위안을 투자하여 500톤급의 선석 14개와 300톤급의 선석 29개를 건설했다. 더칭(德清)의 다목적 항만 구역과 임항 물류원 부두 작업구 등, 대형공용(大型公用) 전용부두 프로젝트의 준공검사를 완료하고, 곧바로 시범운행에 들어갔다. 2015년, 전체 시의 항만운영사는 총 17개 업체가 신설되었고, 항만시설은 49개의 선석(컨테이너 5개, 산화물 22개, 잡화 21개, 액체화화학 1개 선석)이 새로 건설되었다.

아울러 부두 정비작업을 전면 개방했으며, 2015년 한 해에 폐쇄한 소형 산화물부두 시설은 총 276개 선석(더칭현 95개, 안길현 4개, 오싱구 17개, 난쉰구 119개, 후조우 개발구 41개 선석)이다. 보류된 부두의 정리·개선·제고 업무는 현재 순차적으로 추진되고 있다. 2015년말에 전체 시에서 활동하고 있는 항만운영사는 총 318개 업체이며, 운영 중인 항만시설은 857개 선석이고, 부두의 길이는 4.5㎞이다. 또한 연간 통과능력은 1억 2천만 톤이며, 최대 접안 능력은 1,000톤급이며, 그중 500톤급 이상의 선석은 275개에 달한다.

2016년, 후조우항은 상하이와 항저우 인근에 있는 임항지역의 장점과 수운의 비교우위에 의존하게 될 것이다. 양 대도시권 인근 항만물류업의 변경 및 담당 서비스를 효과적으로 잘 처리할 것이다. 후조우 남부의 물류기업은 500톤급의 10개 선석을 건설을 서둘러 추진할 것이다. 또한 항만 선도기업, 상하이항 및 닝보-저우산항은 상호 협조가 이루어질 것이고, 하·해 복합운송의 발전도 함께 촉진될 것이며 임항산업경제집중의 발전도 이어질 것이다. 나아가 "일대일로", 창강경제벨트, 상하이 자유무역구 및 저장성의 해양경제 등 중대한 발전전략들도 추진이 될 것이다. 내하수운과 관련해서는 혁신발전을 위해 항만산업과 임항도시 간 연계활동, 내하컨테이너 운송, 항만종합조정, 선박운항능력조정, 생태기반녹색수운발전 등의 측면에서 실천적 발전을 모색한다. 내하수운, 임항물류단지, 임항산업 등 3개 분야의 공동발전모델을 제시한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

국가급 '내하수운 혁신발전시험구' 설립을 위해 기초인프라를 구축한다.

12차 5개년 계획 기간 동안 항저우항은 혁신발전 목표 아래 수운·항만 분야에서 새로운 현대화발전을 위한 기초를 마련했다. 13차 5개년 계획 기간에는 7대 발전시스템 구축을 추진한다. 첫째, 기초 인프라 능력을 제고하고, 현대 내하수운 기초시스템을 구축한다. 둘째, 혁신업그레이드 능력을 제고하고, 현대 수운·항만·물류 서비스 체계를 구축한다. 셋째, 지속발전능력을 제고하고, 환경보호와 녹색수운시스템을 구축한다. 넷째, 산업 감독 능력을 제고하고, 안전하고 원활한 안전보장 시스템을 구축한다. 다섯째, 우수한 혁신능력을 제고하고, 스마트·고효율 과학기술서비스 시스템을 구축한다. 여섯째, 매커니즘 최적화능력을 제고하고, 과학규범에 기반한 법집행시스템을 구축한다. 일곱째, 조직구성원의 자질을 향상하고, 인재 확보시스템을 지속적으로 구축한다.

김형근 센터장 · 강영 연구원
kmishanghai@naver.com

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.
Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 국무원, 항만수운 등 비용을 정리, 수출 세금환급 속도를 촉진
- 상하이(上海), 국제무역중심 건설하기 위해 외자 진입 제한 완화 예정
- 상하이시 도시계획 초안 발표, 2040년 컨테이너물동량 4,500만 TEU 예상
- 난사강(南沙港), 미래 5년 내에 200억 투자를 통해 국제해운센터 건설

해운 · 항만 · 물류

- COSCO, 이빈항(宜賓港)을 글로벌 컨테이너 화물운송 네트워크에 편입
- 상하이 양산심수항 4단계 개발사업의 첫 하역설비 설치 시작
- 700억 위안 자금, 저우산 강·해연운 서비스센터에 투입
- 우한(武汉)경제기술개발구-상하이 새로운 컨테이너선 항로 개통
- 상하이 양산심수항 4기 프로젝트, 첫 번째 하역설비 설치
- 중국, 러시아, 한국 3개국 육해연운 항로의 회복 발전
- 양자강 조선업 40만 톤 VLOC 6척 신조 예정
- 광저우(广州)항, 2016년 대외무역 항로 10개 확대
- 샤먼하이창(海沧)자유무역구 원하이(远海)부두 남미 국제 컨테이너 항로 개척

해양 · 수산

- 국무원, '13·5' 국가과학기술혁신 전문계획 통과, 심해공간기지 건설 예정
- 주하이(珠海) 해양경제발전 '13·5'계획 발표, 국제경쟁력을 지닌 연안관광도시로 구축
- 자싱시(嘉兴市), <금융을 통한 자싱시의 해양경제 발전 촉진에 관한 지도의견> 발표
- 국가 해양 유전자 은행 칭다오에서 설립
- 9월 1일부터 <하이난성 생태보호 레드라인 관기규정> 실시 시작
- 2016년 1~7월 랴오닝성 수산물 대외무역량 소폭 증가
- "13·5"말에 산동성 수산물 총생산량이 천만 톤



Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 국무원, 항만수운 등 비용을 정리, 수출 세금환급 속도를 촉진

국무원 총리 리커창(李克強)은 8월 16일에 국무원 상무회의를 소집하여 강, 철, 석탄 등 업계의 과잉 생산능력을 해결하기 위해 전문적인 관리감독을 배치하고, 대외무역 성장 정책의 실시를 위한 상황보고를 청취하였다. 또한 보통고등학교에서 가정 형편이 어려운 학생들의 수업료 및 부대비용을 면제하는 등 빈곤해소 사업을 추진하며, 사회구조 및 보장표준과 물가상승 속도의 연동체제를 보완하고 확인함으로써 민중의 기본생활을 보장해 줄 수 있도록 하였다.

회의에서는 현재 해외의 수요가 저조하고 해외무역의 증가요소가 제약을 받고 있기 때문에 기존의 정책을 제대로 실시한다는 전제로 수출입을 추진할 것을 제시했다.

첫째, 대외개방을 한층 더 확대하고, 자유무역시험구의 무역 편리화 조치를 널리 보급한다. 편리한 통관요구에 따라 일치하지 않는 관구(關區), 항구(口岸) 업무표준을 통일하고 검사 및 수속절차를 간소화 한다. 둘째, 금융기구에서 오더 및 효익을 창출하는 기업에 대한 신용대출을 지원하고 기업이 환율위험을 회피할 수 있도록 도와주며 수출신용보험의 보급 영역을 확대하여 국내 긴급 수요의 중요한 상품수입을 확대한다. 셋째, 항만, 해운 등의 운영비용을 면제하고 수출 세금환급의 진도를 촉진하며 악성경쟁에 대한 감독 관리를 강화한다. 넷째, 새로운 사업형태, 새로운 운영모드가 상호 적용되는 체제를 보완하고 국제 전자상거래, 시장구매의 무역방식, 해외무역 종합서비스 기업 등 시범 운영을 확대하여 새로운 동력을 배양 발전시킨다. 다섯째, 양방향 투자가 해외무역에 촉진작용을 발휘하여 "일대일로" 건설, 국제 생산능력 합작 공간 등의 영역에서 새로운 돌파구를 찾아내야 한다. 여러 종류의 원구(園區)에 의거하여 중서부를 이어주는 가공무역 능력을 제고한다.

< 자료 : 濱海時報, 2016. 08. 17>

2 상하이(上海), 국제무역중심 건설하기 위해 외자 진입 제한 완화 예정

상하이는 2020년까지 국제무역중심 건설 목표를 실현하기 위해서 점차 외자 진입 제한 완화를 통해 산업 투자를 증가시킴에 따라 무역 성장을 추진할 것이다.

2016년 8월 18일, 상하이시는 「"13.5"기간 상하이 국제 무역 중심 건설 계획」(이하 「계획」)을 발표하였다.「계획」에 따르면 금융, 항운, 문화, 의료, 체육, 양로 및 전문적 서비스 등 서비스 분야에서 대외개방을 강화하고, 점차로 자동차, 화학공업, 운송장비 등 제조업분야의 외자 지분 비율 제한 완화를 통해 일부 스마트 제조, 신소재, 에너지 절약 및 환경보호 등의 주요 내용을 기반으로 외자 제조 프로젝트를 도입해야 한다.

경제의 글로벌화 추세라는 배경하에서 투자를 통해 무역 성장을 추진해야 한다. 국제산업과 무역투자 간의 심도 있는 융합을 진행하고 있다. 이로써 상하이는 외부자본 이용과 대외투자를 통해 무역 성장을 추진해야 한다.

다년간의 건설로 상하이 국제 무역 핵심 기능이 형성되어 있다. 2015년 상하이항 화물의 수출입총액은 1조 921억 달러로 전국의 27.6%, 세계의 3.4%를 차지하였고, 홍콩, 싱가포르 등 국제 무역 중심 도시를 추월하였다.

서비스 무역의 수출입총액은 1,967억 달러로 전국의 27.6%, 세계의 2.1%를 차지하였다. 2015년 서비스 무역의 수출입총액은 대외무역 비중의 30.3%로 2010년의 22.1%

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

보다 높고, 전국보다 14.9%포인트가 높다고 하였다.

하지만 완숙한 국제 무역 중심도시에 비하면 상하이 무역 능력에는 아직 많은 문제가 존재하고 있다. 예를 들면, 시장체계가 완비되지 않았고, 국제 시장에서의 영향력은 아직 높지 않은 상태이다.

무역 경쟁력을 제고하기 위해 「계획」에 따르면, 다국적기업 지역본부, 무역형 본부, 중·소 무역기업 등 여러 시장 주체를 상하이로 유치할 것이다.

구체적으로 다국적기업본부는 연평균 40개가 증가함에 따라 2020년까지 735개를 달성할 것이다. 규모 이상의 본토 다국적기업은 연평균 13개가 증가함에 따라 2020년까지 100개 이상을 유치하게 될 것이다. 무역형 본부는 연평균 20개가 증가함에 따라 2020년까지 200개에 달할 것이다.

상하이는 중국 국내 다국적기업본부가 가장 집중적으로 모이는 도시이다. 최신 데이터에 따르면, 2016년 6월 말까지 상하이 다국적기업본부는 558개를 기록하였고, 아태지역본부는 49개, 투자회사는 320개이다. 그리고 402개 외자연구개발센터 중에 세계 500대 기업의 연구센터는 3분의 1을 차지하여, 글로벌 연구개발센터는 40여개가 진출해 있다.

동시에 상하이는 대외투자를 통해 글로벌 가치사슬을 제고시킨다.

올해 상반기 상하이는 대외투자 측면에서 급속한 성장을 하고 있고, 실제 대외투자는 145억 달러로 실제 이용외자보다 87억 달러를 초과하고 있는 것으로 나타났다.

「계획」에 따르면, 상품 수출과 산업 수출은 자본 수출과 융합을 통해 국내 상품, 장비, 기술, 표준 및 서비스 등 해외진출을 추진할 수 있을 것이다.

예를 들면, "장비 해외진출 프로젝트"를 실시하는 동시에 상하이시 장비 제조업은 "일대일로"주변국과 연결하는 프로젝트에 참여해야 한다. 그리고 상하이시의 우위 산업은 동남아, 중앙아시아, 서아시아, 북아프리카 지역으로 전이할 것이다. 또한 상하이시 장비제조업은 인수합병, 자본참가, 협력 등의 방식을 통해 해외 일류 브랜드, 인터넷 마케팅 및 첨단 기술을 획득하게 될 것이다.

상하이자유무역구는 이 과정에서 이미 주도적 역할을 하고 있다. 2015년 상하이자유무역구에서 수출입화물, 외국인투자 및 해외직접투자는 각각 상하이시의 26.4%, 60% 및 57.4%를 차지하였다. 이로써 「계획」에서 자유무역구의 제도 혁신을 통해 새로운 무역 환경을 만든다고 제시하였다.

< 자료 : 一财网, 2016. 08. 19>

3 상하이시 도시계획 초안 발표, 2040년 컨테이너물동량 4,500만 TEU 예상

최근 상하이시는 「상하이시 도시 총체적 계획(2016~2040) 초안(이하 「계획」)」을 발표하였다. 「계획」에 따르면, 항만기능 배치 개선을 통해 국제 허브항 기능 업그레이드를 추진할 것으로 제시하였다.

「계획」에서 2040년까지 상하이항 컨테이너물동량은 4,500만 TEU를 예상하고, 국제 크루즈 산업 확장을 통해 연간 여객 수요는 500만 명을 달성할 것으로 예상하고 있다. 이로써 상하이는 국제 허브항으로 지위를 향상시키는 동시에 장강경제벨트、해상실크로드의 발전을 추진하고, 항만 환적능력 제고를 통해 상하이항 국제 화물 환적 비율은 15%를 초과할 것으로 전망된다.

또한「계획」에 따르면, 앞으로 상하이는 항만기능 배치를 개선해야 한다. 구체적으로 상하이는 양산심수항과 와이까오차오항을 핵심으로 항저우완(杭州湾)、충밍산다오(崇明三岛) 등의 항만은 보조 역할을 형성할 것이다. 특히 양산심수항은 상하이 국제항운중심 컨테이너심수항일 뿐만 아니라 국제원양 컨테이너선 주요 기항지로써

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

강·해연계운송(江海联运)을 강화하는 동시에 고급 항로와 부대 항만인프라 건설을 통해 2040년까지 수수(水水)환적 비율이 60%를 초과할 것으로 전망된다.

< 자료 : 中国航贸网, 2016. 08. 26>

4 COSCO, 이빈항(宜賓港)을 글로벌 컨테이너 화물운송 네트워크에 편입

8월 16일 중원해운그룹(COSCO)은 정식으로 이빈항(宜賓港)을 글로벌 컨테이너 화물운송 네트워크에 편입시켰다. 즉 전 세계 모든 중원해운 서비스 네트워크에 포함된 선박이 시스템을 통해서 이빈항으로 부킹이 가능하게 되었다.

이빈항은 청두(成都)-궈이양(貴陽), 충칭(重慶)-쿤밍(昆明)의 X형 교통교차로, 청위(成渝)경제구와 촨난(川南)경제구의 핵심지역에 위치하고 있으며 장강경제대와 실크로드경제대의 교차점을 장악하고 있다. 이빈항은 나라에서 계획한 장강 6개의 중요한 허브항만 중의 하나로서 장강 상류이내 해외무역 컨테이너 운수를 위주로 하는 현대화 내륙하천 허브항만이며 스촨의 장강항만군의 중요한 구성부분이다.

이빈항은 장장(長江), 진사장(金沙江), 민장(岷江) 295km의 친환경 항로자원을 갖고 있으며 항만의 이용가능한 해안선 75.7km 및 육지부분은 추이바이항구(翠柏港區), 난시항구(南溪港區), 장안항구(江安港區)와 신시항구(新市港區) 등 4개 항구로 나누고 11개 작업구를 중점적으로 계획하였다.

이빈항 핵심 작업구-즈청작업구(志誠作業區) 1기공사의 총 투자액은 13억 위안으로 현재 스촨성(四川省) 최대 규모의 종합항만작업구이다. 작업구는 2008년 12월 31일에 건설을 시작하여 2010년 12월 29일에 개항 시운영을 하였다. 현재 1,000톤 급(3,000톤급 포함) 다목적 4개 선석, 중량물적재 로로 1개 선석, 연간 설계능력은 50만 TEU, 일반화물 224만 톤, 중량물적재 로로 기차 30만량, 장강항로의 이빈 부분은 3급 항로로 통상 1,000톤급, 풍수기에 8,000톤 급 선박의 통항과 야간 항행요구를 만족시킬 수 있다. 또한 장강 상류와 스촨성의 가장 큰 종합성 항만이다.

글로벌 컨테이너 화물운송 네트워크에 편입되기 전, 이빈항은 반드시 다른 항만을 통해서야만 국제무역을 실현할 수 있었다. 다른 항만을 통해 이빈항으로 옮겨지면 운임이 증가될 뿐만 아니라 효율도 저하되고 있었다. 글로벌 컨테이너 화물운송 네트워크에 편입 된 후, 이빈항을 통해 수출입 무역을 추진함으로써 원가가 낮아지고 항만 경쟁우위도 더욱 뚜렷하게 제고되었다.

이빈항 시장주관원은 "많은 바이어들이 국제무역에서 Port to Port의 수요가 있다. COSCO에서 이빈항 네트워크 서비스를 개통하기 전에는 바이어들의 그런 요구를 만족 시킬 수 없었기 때문에 회사의 수익에 중대한 영향을 끼쳤다. 이빈항이 글로벌 컨테이너 운수 네트워크에 편입 된 후 스촨(四川), 윈난(雲南), 궈이저우(貴州) 중심지역 주변시장에 많은 영향을 끼쳤다"고 말했다.

통계수치에 따르면 1~6월 이빈항 주항구(主港區)의 운행 횟수는 1,565항차, 총 물동량은 256만 7천 톤을 처리하였다. 컨테이너 물동량은 13만 1,500TEU으로서 전년 동기대비 40.11%가 늘어났다.

이빈항의 컨테이너 물동량은 2011년에 8,055TEU, 2012년 26,086TEU, 2013년 60,423TEU, 2014년 12만 316TEU, 2015년 12월 20일까지는 20만 56TEU에 달했으며 연평균 증가율은 130.22%에 달했다. 이빈항은 개항 5여년 이래 주변 동일 부류의 항만 중에서 뛰어난 업무발전 속도로 인정을 받고 있다.

< 자료 : 中国水运网, 2016. 08. 16>

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

5 상하이 양산심수항 4단계 개발사업의 첫 하역설비 설치 시작

상하이 양산항 4단계 개발사업의 첫 하역설비가 설치 중이다. 이번의 개발사업은 처음으로 더블 트롤리식 컨테이너 크레인, 호밍(Homing) 운반장치, 자동추적식 갠트리 크레인 등 자동화 하역기술을 투입, 사용하였으며 2017년에 완공될 예정이다. 4단계 사업이 완공되면 양산심수항의 총 길이는 8.42km, 컨테이너 선석은 총 23개가 된다.

일전, 상하이시위원회(上海市委) 서기 겸 상하이 시장 양슝(杨雄), 부시장 장줘칭(蒋卓庆)이 양산심수항 4기 프로젝트 현장에서 조사 연구를 진행하기 위해 SIPG(上海国际港务集团)의 리더진 및 직원들과 좌담회를 가졌다. 양슝은 "SIPG는 주요 업무 발전의 새로운 경로를 부단히 확장하고 컨테이너 수운~수운의 환적 비율을 제고하여야 한다. 핵심업무를 위주로 안정적으로 "일주다원(一主多元)"적 발전을 실행하고 국내와 해외의 경영을 전면 실현하여야 한다. 국자(国资) 및 국가기업의 개혁을 추진하고, 직원의 주식보유 계획을 한 단계 더 발전시키며 주식장려(股权奖励), 프로 매니저 제도를 모색한다. 양산심수항 4단계 개발사업, 와이까오치아오(外高桥) 위험물창고 등의 개발사업 건설을 전면 추진한다. 또한 와이까오치아오 8기 개발사업의 전기(前期) 사업을 가속화하며 현재 보유중인 시설의 생산효율을 끊임없이 제고시켜야 한다. 항만 안전사업을 1순위로 하여 항만안전생산과 보위사업을 강화해야 한다"고 강조했다.

< 자료 : 中國交通新聞网, 2016. 08. 31>

6 700억 위안 자금, 저우산 강·해연운 서비스센터에 투입

8월 16일, 저우산 강·해연운 서비스센터의 첫 번째 대접이 베이징에서 열렸으며 130여개의 대형 중앙기업(央企)과 국유기업(国企), 대형 민영기업의 참여했다. 이날 12개의 프로젝트가 협의를 마쳤으며 700억 위안 자금이 저우산 강·해연운 서비스센터에 투입 되었다.

"13.5 기간 저우산시에서는 벌크상품의 저장·운송·가공 및 컨테이너 환적기지를 건설하는 것을 통해 현대 수운 서비스 기능을 제고하고 벌크상품 교역시장 체계를 배양하며 강·해연운 집산운수망을 개선하는 등의 조치를 취하여 저우산 강·해연운 서비스센터의 건설을 추진한다."고 저우산시 관련부서의 책임자가 소개했다. 강·해연운 서비스센터에서는 황저(黄泽)작업구 유류제품의 저장·운송 무역기지 등 강·해연운 항만물류 및 서비스 프로젝트를 출시했다. 해당 프로젝트에는 벌크상품 저장·운송·가공무역, 컨테이너 환적 물류, 해사 서비스 기지 건설 및 금융 자문 등 수운배후서비스를 잘 이용하여 자원의 조절에 유리하고 강·해연운 발전을 촉진하며 장강황금수로의 운수효율을 증가하는 21세기 해상 실크로드의 연계작용을 강화한다.

저우산은 "일대일로"와 장강경제지대 전략의 주요 구심점 역할을 하고 있으며 관할 구역 내의 저우산군도신구(舟山群島新區)는 국가의 첫 번째 해양경제를 주제로 한 국가급 신구(新區)이다. 2016년 4월 19일 국무원에서는 저우산 강·해연운 서비스센터를 건립할 것을 비준했다. 따라서 <저우산 강·해연운 서비스센터 총체적 방안>이 발표되었고 저우산 강·해연운 서비스센터의 건설은 실질적인 시동단계에 진입했다.

< 자료 : 中国水运网, 2016. 08. 16>

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

7 국무원, '13·5' 국가과학기술혁신 전문계획 통과, 심해공간기지 건설 예정

최근에 개최된 국무원 상무회의(常务会议)에서 '13·5' 국가과학기술혁신 전문계획이 통과되었다. 이 계획은 혁신형 국가 건설을 통해 경제발전의 패턴전환을 견인하고 촉진하기 위한 것이다. 이 전문계획에 따르며 중국은 심해공간기지의 건설을 시작할 예정이다.

과학기술부 관계자에 따르면, '13·5' 국가과학기술혁신 계획은 '중국제조 2025', 인터넷+, 네트워크 강국, 해양강국전략 등 국가전략의 요구에 의해, 중요한 과학기술 프로젝트, 국가실험실, 국제 거대과학(Big Science) 계획 및 거대과학 프로젝트를 주요 계획으로 추진할 예정이다.

계획에 따르면, 국가의 독자적인 경쟁력을 육성하기 위해 '심공(深空), 심해(深海), 심지(深地), 심란(深蓝 : 딥 블루)'을 중심으로 국가안전과 전략이익을 보장할 수 있는 기술 시스템을 구축한다고 제기했다. 심해 분야에서 '13·5'시기에 심해공간기지의 건설을 시작할 예정이며, 심해탐측, 심해장비의 핵심기술 연구개발을 강화한다.

관계자는 '12·5'시기에 중국은 해양장비와 해양 드릴링 플랫폼을 성공적으로 개발했지만, 심해자원 탐사, 국가 해양권익 확보 등 측면에서 아직 많은 핵심기술을 돌파할 필요가 있다. 이 가운데 심해공간기지를 건설하고 시스템 구축을 통해 중국 심해기술과 장비의 연구와 개발 능력을 향상시킨다. 이와 더불어 중요한 해양장비, 심해장비와 심해 센서 네트워크의 개발도 강화해야 할 분야이다.

계획에 의하면, 2020년까지 중국의 국가종합혁신 능력의 세계 순위는 현재의 18위에서 15위로 올리려고 한다. 과학기술의 기여율은 55.3%에서 60%까지 향상시키고, 연구에 대한 투입은 2.1%에서 2.5%로 높이려고 한다. 전문계획의 수립은 국가 과학기술 혁신의 종합능력을 제고하고 경제발전을 중상위 수준으로 향상시키며 샤오캉사회(중산층 실현)의 전면적 건설 목표를 이룩하는 데에 중요한 의미를 지닌다.

< 자료 : 中国海洋报, 2016. 08. 01>

7 주하이(珠海) 해양경제발전 '13·5'계획 발표, 국제경쟁력을 지닌 연안관광도시로 구축

7월 29일에 개최한 광동성 주하이시 정부 상무회의에서 <주하이시 해양경제발전 '13·5'계획(2016-2020)>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표했다. <계획>에서 향후 5년 동안에 주하이시는 현대화 해양산업 시스템을 구축하며, '13·5' 시기말까지 해양산업의 총생산액이 연간 평균 성장률 13.5%로 1,800억 위안에 달할 것으로 계획되었다. 해양경제가 국민경제에 대한 기여율을 높임으로써 주하이시 경제발전의 중요한 엔진으로 성장해 나가야 한다. 주하이시를 주쟝커우(珠江口) 서안 해양경제의 선도도시로 구축하고자 한다.

주하이시는 주쟝의 출해구에 위치해 있으며 남해와 인접해 주쟝삼각주와 내륙복지를 연결시켰다. 이는 주쟝삼각주 도시 중에 해양면적이 가장 크고 도서가 제일 많고 해안선이 가장 긴 도시이다. 따라서 해운·항만의 조건이 우월하면서 관할구역 내의 수로망이 조밀하게 분포되어 있다. 특히 해양관광, 해양생물, 해양 재생에너지 등 자원도 매우 풍부하다.

<계획>에 따르면, 현지 해양자원의 우위조건과 결합하여 개방의 수준을 심화시키고 해양경제의 발전패턴을 바꾸어야 한다고 제기했다. 해양자원을 합리적으로 이용하여 해양산업을 대대적으로 발전시키고 해양산업의 분포를 최적화시키면서 해양산업의 구조조정과 업그레이드를 촉진하며, 해양환경을 보호한다. 5년의 노력을 통해,

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 중국 내하 항만의 총 물동량과 컨테이너 물동량(2011-2015년)
▸ 이슈 포커스
: 창장(長江)수계 항로 및 간선항만 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

해양경제가 발달 수준에 이르러, 현대 해양산업 시스템이 보완되고 선진 해양과학기술을 갖추고 친환경적이고 과학적 해양관리시스템을 가진 해양경제 발전 시스템을 형성할 예정이다.

<계획>에서 해양산업 발전에 관한 8가지 주요 내용을 제시했다. 즉 임해/임항(临港) 공업의 발전수준 제고, 해양 전략적 신흥산업의 대대적인 발전, 해운·물류업 확대, 고급 연해관광업 보완, 해양 친환경 에너지 산업 구축, 현대 해양어업의 발전 촉진, 해양 금융서비스업 혁신발전 및 기타 생산성이 높은 해양서비스업 육성 등이 있다. 이와 동시에 과학기술을 통한 해양경제 진흥, 중대 프로젝트 추진, 지역 간 협력, 스마트 해양, 항만~도시~산업 일체화, 해양 생태문명 건설, 아름다운 해만 건설 등의 7개 중요 프로젝트를 추진할 것이다.

주하이는 연해관광도시지만 고급 연해관관업의 발전은 제한되어 있다. <계획>에서 국제 경쟁력을 지닌 연해관광도시를 건설하기로 제기했다. 주로 가족을 위한 대중화 연해관광상품을 개발하고, 신체단련, 휴양과 전시회를 일체화시키는 상업 관광상품을 육성하며, 생태관광, 해상운동, 레저어업 등의 레저·운동 관광상품을 발전시킨다. 또한 광동, 홍콩 및 마카오와의 연결을 적극적으로 추진하여 주하이·홍콩·마카오의 해양관광자원에 관한 협력과 개발을 강화함으로써 홍콩·주하이·마카오의 세계적인 관광레저휴양구를 형성한다. 이와 동시에 국제관례에 부합한 국제 크루즈 통관환경을 조성하며, 크루즈 관광을 발전시키고 국제크루즈 모항을 건설하여 더 많은 국제 유명 크루즈가 기항할 수 있게 한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2016. 08. 02>