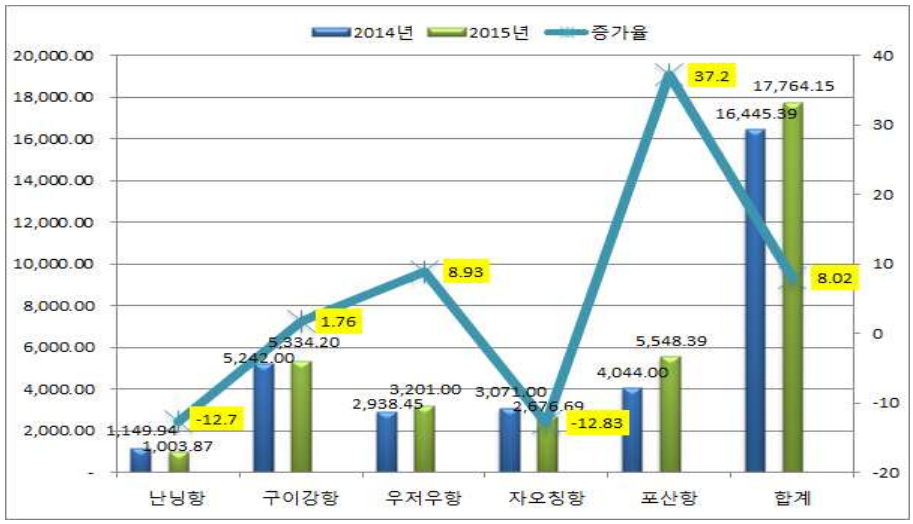
KMI CHINA Research Center
KMI 중국리포트
KMI CHINA REPORT
한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803
Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397
제16-15호
2016년 10월 3일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)

주장수계 주요 내하 항만의 물동량 처리실적 추이(만 톤, %)



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

2015년 주장수계 5대 항만의 물동량 1억 7,764만 톤, 전년대비 8% 증가

주장수계에는 광시좡족 자치구의 난닝항, 구이강항 및 우저우항의 3개 항만과 광둥성의 자오칭항 및 포산항의 2개 항만이 있다. 2015년, 5대 항만의 물동량은 총 1억 7,764만톤으로서 전년대비 8%가 증가하였다.

이들 개별 항만의 2015년 물동량 처리실적을 살펴보면, 광시좡족 자치구의 최대 항만인 구이강항은 2015년 현재 159개의 선석에서 총 5,334만 2,000톤을 처리하였는데, 이는 전년의 5,242만 톤에 비해 1.76%의 미미한 증가에 그쳤다. 그리고 2015년에 우저우항의 처리실적은 3,201만 톤을 기록, 8.93%가 증가하였다. 반면에 난닝항은 2015년에 1,003만 8,700톤을 처리, 전년대비 12.7%가 감소하였다.

광둥성의 포산항은 2015년에 5,548만 3,900톤을 처리하여 전년대비 37.2%가 증가하였다. 자오칭항의 경우 2015년에 2,676만 6,900톤을 처리, 광시좡족 자치구의 난닝항과 유사하게 전년에 비해 물동량이 12% 이상 감소하였다.

광시와 광동성 정부는 5개 항만의 지원과 수운 발전의 촉진에 대한 의견을 발표, 정책과 자금 등의 부문에 상응한 지원보장 대책을 제기하고 "13·5"는 주장수운 "一横一网三线"의 총체적인 구조를 구축하는 주요 시기라고 강조하였다. 이러한 계획이 실현된다면 주강수계 항만의 규모와 위상은 더 커질 것이다.

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

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해운업
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

	01-08	09-30
종합지수	734.95	741.81
일본 항로	619.87	651.08
구주 항로	855.19	906.44
미서부 항로	761.60	690.52
미동부 항로	846.92	834.67
한국 항로	584.19	549.18

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	09-30
종합지수	856.91	854.99
석탄	844.95	858.78
곡물	606.92	716.72
금속광석	833.43	764.65
정유	1,354.12	1214.31
원유	1,541.72	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획

중국리포트 제12호의 창장수계 항로 및 간선항만의 성과와 계획에 이어 이번 제15호에서는 주장수계(광시좡족 자치구의 난닝항·구이강항·우저우항, 광둥성의 자오칭항·포산항), 징항운하와 회하수계(산둥성의 지닝항·웨이산항, 장쑤성의 수조우항·우양항, 안후이성의 벙부항, 저장성의 항저우항) 및 헤이룽장과 송랴오수계(헤이룽장성의 하얼빈항·자무쓰항)의 세 가지 지역을 중심으로 "12·5" 기간의 성과와 "13·5" 기간의 계획에 대하여 살펴보았다.

1 주장수계 항만의 성과와 계획

시장계(西姜系)는 주장수계의 주류 중 하나이다. 전체 길이는 2,214킬로미터이며, 주장수계 중 가장 큰 하천이다. 해운물동량이 중국의 제2위를 차지하고 있고, 창장에 버금가는 규모이다. "12·5" 시기에 국무부는 <창장 등의 내하 수운의 발전 촉진에 대한 의견>을 발표하고, <주장~서장경제벨트의 발전계획>을 회답했다.

광동성과 광서(시)정부는 지원과 수운의 발전 촉진에 대한 의견을 제시했다. 정책과 자금 등의 부문에 상응한 지원보장 대책을 제기하고 "13·5"는 주장수운 "一横一网三线"의 총체적인 구조 구축과 "상류 관통(通上游), 중류 원활(畅中游), 하류 우위(优下游), 지류 연결(连支流), 해운 접근(接海运)" 전략 목표를 실현하는 주요 시기이다.

이를 여덟 가지로 나누어 정리하면 다음과 같다. 첫째, "13·5"의 발전 계획의 이행업무에 대해 종합적인 소통을 중시해야 한다. 둘째, 수운관리의 체계적인 시스템 구축을 혁신하고, 주장수운 발전의 수준 높은 조화와 메커니즘의 효과를 적극적으로 발휘하게 하는 것이다. 셋째, 주장수운 사업의 종합적인 정보서비스 시스템 구축을 협동적으로 추진하여 정보화가 주장수운 발전의 현대화를 이끌어 갈 수 있어야 한다. 넷째, 윈난성과 구이저우성의 바이써시(百色市)의 핵심사업 및 두리우장(都柳江) 항로 확대 능력 등의 문제를 중점적으로 추진한다. 다섯째, 항로유형(航型)의 표준화 작업을 서둘러 추진하는 것이다. 여섯째, 조사와 분석을 정확히 하여 주장수운의 빠르고 성공적인 발전을 추진해야 한다. 일곱째, 통계와 정보공표 제도를 구성하여 직무정보의 유무상통, 상호이익 공유를 실현해야 한다. 여덟째, 수계 항로 항만계획의 수정 작업을 시작하는 것이다.

1. 광시좡족 자치구

광시좡족 자치구는 "12·5" 기간에 256개의 정박지를 건설했으며, 그중 1만

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

톤급 이상의 정박지는 97개이다. 이는 "11·5"보다 각각 39개 및 30개가 증가한 것이다. 항만의 종합 통과능력은 2억 2천만 톤을 도달하며, 컨테이너의 통과능력은 423만 TEU이다. 이는 각각 "11·5"보다 1.8배와 3.3배가 증가한 것이다.

2016년, 광시좡족 자치구는 <주장-시장경제벨트 발전계획>을 적극 실행할 것이며, 계획에 따라 운영상 장애요인을 중점적으로 해결하고, 항로등급을 향상시키고, 현대화 항만으로 건설, 구이강시 수운사업 핵심 2선 갑문 등의 프로젝트 건설을 촉진할 것이다. 우저우에서 광저우까지의 1급 구간 항로건설 사업을 추진할 것이다. 주장-시장경제벨트가 중국의 동서부 협동 발전 시범구역으로, 동시에 홍콩과 마카오 및 동남아시아 국가연합을 향한 주요 관문구역(门户区) 발전을 지속적으로 가능케 할 녹색 선행구로 건설하도록 노력할 것이다.



자료: http://www.chinaship.cn/shipping/2015/0611/4407.html, KMI 작성.

2016년, 난닝시는 <난닝항 총체 계획>에 따라, 주장-시장경제벨트 건설에 자발적으로 참여했다. 수운물류 운송부문에서, 이미 투자자산 운영에 들어간 난닝항 중심지역도시 항만구역 우만작업구(南宁港中心城港区牛湾作業區), 난닝항 육경항만구역 육경중계수송기지(南宁港六景港区六景轉運站)의 2개 작업구는 중심지역의 내하해운 핵심지가 되기 위한 노력을 아끼지 않았다. 세트로 되어 있는 광시북항만 육경산업단지는 계획에 따라 건설될 것이다. 난닝항 만롱안 항만구역 바오타작업구(南宁港隆安港区宝塔作業區)의 1기 공사는 이미 착공했다. 4개의 1,000톤급 부두 건설을 계획하고, 연간 항만물동량은 120만 톤이다.

시장유역의 중류에 위치하고 있는 광시의 구이강항(贵港港)은 2015년 현재 159개의 선석을 보유하고 있다. 그중 2,000톤급 이상의 선석이 28개, 1,000톤급은 14개로, 광시내하 항만처리능력의 52.42%를 차지하고 있다. 구이강항의 항만처리능력, 선박운송능력 및 조선능력은 광시내하의 약 60% 이상을 차지하고 있다. 2016년 구이강시는 위쉐이작업구(郁水作業區)의 용타이(永泰)부두

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

공사, 수완(苏湾)작업구, 우린항(武林港) 2기 등 항만물류 프로젝트 건설, 항만 집배송능력 향상 등을 본격적으로 추진할 예정이다.

2015년, 우저우항은 <우저우항 총체계획(2014~2040)>을 편성했다. 이 계획은 우저우시 및 지역발전의 총체계획과 임항산업의 구조 상황에 따른 것이며, 우저우항의 성질과 기능정립, 해안선 이용계획, 항만의 전체 계획 등 완벽한 편성이 진행될 것이다. 우저우는 이제 항만의 기본적인 시설의 건설을 촉진할 것이며, 우저우항의 발전이 장래 종합운수핵심, 현대물류, 임항공업, 상업무역 서비스와 현대정보서비스 등의 다양한 기능을 갖추게 될 것이다. 컨테이너, 잡화, 광석, 에너지 자원과 광산재료 운송을 위주로 창고하역, 복합운송, 임항공업, 현대물류, 해운서비스, 상업 무역 서비스 등의 기능을 갖춘 현대화 종합항만이다. 2020년의 우저우항 항만물동량은 5,000만 톤에 이를 것으로 전망되고 있다.

2. 광둥성

"12·5" 기간에, 광둥성의 기본건설은 4,724억 위안의 투자가 이루어졌으며, "11·5" 기간보다 58%가 증가했다. 그중 내하항로 통항의 총 노정은 12,150킬로미터이다. 높은 톤급의 항로는 897킬로미터로, "11·5" 기간보다 각각 307킬로미터와 104킬로미터가 증가했다.

2016년, 광둥성 교통 기본건설의 투자계획은 1,200억 위안으로, 그중 항로가 35억 위안, 항만이 80억 위안이다. "13·5" 계획에 따르면, "一横一网三通道"의 내하 항로망을 건설하고, 시장(西江)과 베이장(北江) 항로의 능력을 확대하는 개선 공사와 高陂수리 등의 중점 수리 공사 건설과 광둥의 시장(제성 즉 자오칭)항로 확대 공사 프로젝트의 건설을 추진한다. 이 항로는 171킬로미터이며, 2017년에 능력 확대의 개선사업을 완성할 수 있을 것이다. 항로 확대 프로젝트를 완성 한 후, 연간 통과능력은 2억 9,800만 톤으로 증가할 것이고 수송능력은 8.5종의 구이광(贵广)철로에 맞먹을 것이다.

2016년, 자오칭시는 수운의 기본건설에 1,200억 위안을 투자할 계획이다. <자오칭항 총체계획>에 따라, 시장 항로(제성 즉 자오칭대교) 3,000톤급과 베이장 1,000톤급 항로의 확대 개선공사 건설을 추진하며, 자오칭 신항만을 시장 물류중추항만으로 육성, 추진하게 될 것이다.

<포산항 총체계획>에 따르면, 포산항은 산산(三山), 산쉐이(三水), 주장(九江), 까오밍(高明), 롱치(容奇), 베이쟈오(北滘), 찬청(禪城), 러리우(勒流)의 8개 중요 항만과 따탕(大塘), 시난(西南), 러핑(樂平), 스산(狮山), 단자오(丹灶), 시챠오(西樵), 리쉐이(里水), 따리(大沥), 러종(乐从), 동춘(栋村), 룬쟈오(伦教), 러커산(了哥山)의 12개 일반항만으로 구성되어 있다.

항만계획의 안벽길이는 56.44킬로미터로서 그중 13.18킬로미터는 이미 개발되어 있으며, 6.60킬로미터는 남겨 둘 예정이다. 포산항은 컨테이너, 에너지, 원자력, 완제품공업, 광산재료 등의 운송을 주로 처리할 예정이다. 관광여객선

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

을 고려하여, 그에 상응한 항만물류, 보세, 상업 무역 서비스를 발전시키고, 임항공업 발전을 추진하고 이끌어 나갈 것이다. 창고하역, 환승·장비교체, 수송 조직, 임항개발, 현대물류 등 기능의 종합 현대화 항만을 갖추기 위해 점차 발전해 나갈 것이다.

2 징항운하와 회하수계 항만의 성과와 계획

징항 대운하 산동구간은 산동성 자오창, 지닝, 타이안, 요성, 더저우의 5개 시를 지나며, 전체 길이는 643킬로미터이다. 2015년, 산동성의 港航 건설투자가 120억 위안으로, 징항운하 항로 건설과 체계적 관리를 지속적으로 촉진함으로써, 지닝, 자오창 등의 내하 항만지역 개발 수준을 제고시키고, 샤오칭허(小清河), 씬완푸허(新万福河) 등 건설 공사의 속도를 높여주었다. 지닝항은 일 년간의 지속된 항해로 2015년 7월 7일에 취항이 회복되었다. 이에 따라 징항 대운하 산동구간은 전 경로의 운항이 회복되고 있다. 산동성은 이미 시작부터 지닝항과 자오창항 주체인 내하 항운 체계를 형성했다.



자료: http://www.get56.com/info/logisticsdetail_0000000inf40081253100000013.shtml, KMI 작성

장쑤성은 장강 하류에 위치해 있다. 징항운하 쑤베이(苏北) 구간은 전체 길이가 404킬로미터이다. 쑤저우 징항운하 구간의 3급 항로 정비 공사가 이미 2015년 초에 검사를 통과했다. 장항운하 쑤난(苏南) 구간인 "四改三"이 완공되고, 212킬로미터의 전체 항로는 1,000톤급 선박의 3급 항로로 건설되었다. 징항운하 쑤베이 구간은 전장, 창저우, 우시, 쑤저우의 4개 도시를 지나고, 이어서 쑤선(苏申) 내·외의 항만 노선과 장후선(长湖申) 노선 등 성(省) 내의 간선항로를 지난다. 3급 항로의 정비 사업으로 만들어진 통항(通航)은 징항운하의 통행능력을 키운 것 뿐만 아니라, 장차 장산쟈오(长三角) 지역의 수운(水运) 능

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

력도 같이 상승시킬 것이다.

2015년, 징항운하 저장성 구간 3급 항로의 정비 사업은 이미 승인을 받은 상태이다. 징항운하 저장구간 3급 항로의 정비 사업은 저장성 내륙수운 부흥 계획의 중요 프로젝트이고, 저장성이 창장 경제벨트 종합입체교통회랑 계획을 실현시킬 수 있는 주요 프로젝트이기도 하다. 저장성의 항조우, 후조우, 자싱(일부는 장쑤성과 저장성의 하천의 한 구간에 포함 되어 있음)의 3개 도시는 이 프로젝트에 포함되어 있다. 건설 내용은 95.2킬로미터의 항로를 확장하고, 26.4킬로미터의 새로운 항로를 개설하는 것이다. 또한 이 사업에는 17개의 교량 재건과 32개의 교량 신설, 휴게소 6개 신설 및 1개의 갑문 신설 등이 포함되어 있다. 이 프로젝트의 총 투자금은 117억 1,200만 위안으로, 건설사업이 완성된 후에, 징항운하 저장성 구간의 통과 능력은 1억 톤 이상의 수준에 도달할 것이다.

징항 대운하 후조우 구간은 2015년에 건설을 시작했다. 항쟈후(航嘉湖) "四改三" 구간은 2016년의 상반기에 전면 공사를 시작하였고, 제2통로는 2016년 말에 착공할 것이다. 2018년, "四改三" 구간이 완성되고, 2020년 제2 통로가 완성될 것이며, 전 노선은 3급 항로 건설 목표에 도달할 것이다. 이 프로젝트의 완공 후, 항로 조건이 더욱 효과적으로 개선되고, 취항의 안전을 보장할 수 있다. 수상 운수의 에너지가 절약될 수 있고, 비교적 우수한 환경보호가 가능하며, 간선 항로의 고급화와 항만체계의 현대화 또한 실현할 수 있다. 특히, 징항운하와 연결된 씨안탕장(線塘江)의 제2통로 건설이 완공될 것이다. 저베이(浙北)의 항로망과 저동(浙东)의 항로망 그리고 씨안탕장(線塘江)의 연결을 강화할 것이다. 대부분의 항조우시 구역의 화물량을 배분 할 수 있고, 시내 지역의 항로가 막히는 현상을 효과적으로 해결 할 수 있다. "북쪽으로 화물을 운송하고(北提升), 남쪽으로는 막힘없이 잘 통하고(南畅通), 동쪽으로는 바다와 통하고(东通海), 서쪽을 분발시켜 흥하게 한다(西振兴)"의 내하항로 구조를 형성하는 것이다.

1. 산둥성 지닝항

지닝항은 전국 내하의 주요 항만이고, 지역의 종합교통운송 핵심으로서 중요한 부분을 차지하고 있다. 2015년 지닝항의 항만물동량은 5,238만 톤을 처리하여 전년 동기대비 5.69%가 증가하였다.

2015년에 <지닝항 전체기획(2013~2030년)>이 승인되었다. 지닝항은 석탄, 광산재료, 잡화 및 컨테이너가 주요 상품 공급원으로서 종합 내하의 큰 항만으로 완공될 것이다. 동시에 임항산업, 현대물류, 상품교역 등의 기능을 적극 확장할 것이다. 지닝항은 장차 주청(主城), 웨이산(微山), 량산(梁山), 웬상(汶上), 쨔씨앙(嘉祥), 조우청(邹城), 진씨앙(金乡), 위타이(鱼台)의 8대 항만 구역이 될 것이다. 8대 항만은 26개의 산하 작업구를 만들고, 225개의 정박지 신설, 29개의 정박지도 유보로 계획하고 있다. 신규로 증설될 육지면적은

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

1,409만 제곱미터이다. 그중, 주청(主城) 항만구역은 핵심 구역이다. 주로 위에 진꼬우작업구(跃进沟作業區), 둔좡작업구(郭庄作業區), 롱공허작업구(龙拱河作業區), 스허커우작업구(泗河口作業區)가 포함되어 있으며, 석탄, 광산재료, 잡화, 컨테이너 운송이 주를 이루고 있다. 주로 산둥 서남부 지역의 대외 물자 교환 및 주변지역 석탄자원의 개발과 연안하천 산업 발전 서비스를 위한 것이다.

웨이산항(微山港)은 주로 석탄, 광산재료, 비금속광석 등의 산화물을 운송하고, 현지 광산자원의 개발과 해외운송 도시건설의 서비스 및 여객운송의 상호 발전에 목적을 두고 있다. 량산(梁山), 웬상(汶上), 쟈씨앙(嘉祥), 조우청(邹城), 진씨앙(金乡) 및 위타이(鱼台) 항만 구역도 석탄, 광산재료 및 잡화 운송을 주로 다루며, 현지 경제발전과 석탄 자원개발 서비스에 주목적을 두고 있다. 2020년, 지닝항의 물동량은 1억15만 톤, 컨테이너는 11만 TEU에 이를 것이다.

2. 장쑤성 수조우항과 우양항

2015년, 장쑤성 항만의 누계 물동량은 23억 3천만 톤이며, 전년 동기대비 3.1%가 증가했다. 그 중, 내하 항만의 물동량은 2억 9천만 톤으로, 전년 동기대비 5.4%가 하락했다.

징항 대운하의 주요 항만인 수저우항은 2015년 총 물동량이 9,030만 톤이며, 전년 동기대비 1.9%가 감소했다. 그중 석탄 물동량은 2,806만 4,600톤이며, 전년 동기대비 13.52%가 증가했고, 광산재료 물동량은 5,402만 9,300톤으로 전년 동기대비 10.21%가 하락했으며, 강철 물동량은 329만 2,900톤으로 전년 동기대비 10.21% 증가, 비금속광석 물동량은 320만 5,200톤으로 전년 동기대비 26.37%가 증가하였다. 수저우항의 화물특성에 대한 분석에 따르면, 석탄과 광석재료 등 벌크화물의 물동량은 대략 전체 항만물동량의 90%를 차지한다. 수저우시 광석재료의 수요량의 하락으로 항만물동량이 하락하는 현상을 초래했다.

2015년, 우양항의 물동량은 7,620만 톤으로 전년 동기대비 4.18%가 하락했다. “13·5” 시기에, 우양항은 항만과 항로 건설의 특별자금 투자를 보장할 것이며, 더 나아가 내하 해상운수업관리를 규범화하고, 내하의 수운정보화 수준을 제고시킬 것이다.

3. 안후이성 벙부항

2015년의 벙부항 물동량은 853만 3천 톤을 처리하였고, 전년 동기대비 18.47%가 늘어났다. 그 중 컨테이너물동량은 4천 TEU를 처리, 전년 동기대비 33.33%가 증가하였다.

벙부항은 회하 유역의 유일한 국가급 주요 항만이고, 회하 유역에서 컨테이

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

너 작업 기능을 갖추고 있는 유일한 항만이기도 하다. 여우종씬(由中心), 후아이위엔(怀远), 우허(五河), 꾸전(固镇)의 4개 항만으로 구성되어 있다. "12·5"이래, 벙부항의 건설 투자는 매년 증가하는 추세이고, 수운 프로젝트의 기본시설 투자 누계액은 약 9억 3천 위안이다. 이는 "11·5" 전체의 4.9배이다. 현재 벙부항의 항만운영사는 23개가 있으며, 항만의 육지 총 면적은 149만 6천 제곱미터이고, 수역의 총 면적은 48만 9천 제곱미터이다. 항만 생산에서 이미 이용하고 있는 자연해안선은 4,247미터이다. 선석은 52개이고, 그중 1,000톤급의 선석 24개, 132대의 생산용 하역장비를 보유하고 있다. 장비의 최대인양능력은 40톤이며, 항만의 연간 종합 통과능력은 1,502만 톤이고, 컨테이너는 5만 5,200TEU이다.

항만발전의 새로운 특성과 추세에 적응하기 위한 <벙부항 총체계획>에 따르면, 가까운 기간 내에 122개의 선석을 건설할 것이다. 2016년에 벙부시는 한 단계 더욱 빠른 수운 기초시설을 건설할 것이고, 현대항만, 종합물류, 임항산업, 임항신도시 등의 일체화된 창후아이웨이 임항경제개발구(长淮卫临港經濟開發區)를 혁신할 예정이다.

4. 저장성 항저우항

2015년, 항저우항이 처리한 물동량은 9,371만 6,400톤으로서 전년 동기대비 7.6%가 하락했다. 양식, 석탄, 완제품 기름, 건축재료 등 주요 화물운송이 67%를 차지했다. "13·5" 시기에 항저우항은 계속해서 "혁신, 조화, 녹색, 개방, 공유"의 발전 이념을 유지하여, 소통, 고효율, 평안, 녹색의 현대화와 내하의 수로 교통운송 체계를 새로이 혁신했고, 항저우 내하의 수운 전체의 부흥을 실현했다. 또한 다음과 같은 7대 발전 체계를 수립하기 위해 진력을 다했다. 첫째, 기초보장능력 향상과 현대 내하 수운 기본체계 구축이다. 둘째, 패러다임 변화 능력의 제고와 현대 항운물류 서비스 체계의 건설이다. 셋째, 지속적인 발전 능력의 향상과 녹색환경 수운체계의 건설이다. 넷째, 직무감독관리 능력의 향상과 원활한 소통의 안전보장 체계의 구축이다. 다섯째, 최적화된 혁신능력의 제고와 고효율 과학기술 서비스 체계의 구축이다. 여섯째, 최적화 체제 능력의 제고와 과학표준의 입법 행정 체계의 구축이다. 일곱째, 집단 자질능력 향상과 지속가능한 인재보장 체계의 구축이다.

3 헤이룽장과 송랴오수계 항만의 성과와 계획

2015년의 하얼빈항 물동량은 136만 1,865톤을 처리했고, 전년 동기대비 63.89%가 하락했다. 자무쓰항의 물동량은 211만 6,713톤을 처리하여 전년 동기대비 5.8%가 감소했다.

2016년, 헤이룽장성은 내하의 주요 항만건설을 촉진하고, 하얼빈항과 자무쓰항의 건설 공사를 시행할 예정이다. 내하 2개의 주요 항만의 장점을 활용하

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

여, 항만을 전문화시키고 상당한 규모로 발전시켜 나갈 것이다. 수이빈, 헤이허, 모허, 뤄베이 등의 경계선이 되는 하천의 항만을 개방하여 건설하며, 항만이 강기슭 지역 외부로 개방 중인 통로 역할로 적극 발휘하게 될 것이다. 성내의 관광자원의 개발 및 국제여객 운수가 제공한 지지와 보장을 위해 여객부두 건설을 더욱 강화할 것이다.

"13·5" 기간에, <헤이룽장성 항만배치 계획>에 따르면, 하얼빈항은 하얼빈, 이란, 바옌 등의 주요 항만을 건설할 계획이며, 1,000톤급 화물부두 4개 선석(신규 능력 72만 톤)과 여객부두 3개 선석(신규 능력 30만 명)을 추진할 예정이다.

하얼빈항은 석탄, 광석재료, 컨테이너, 중량화물, 목재, 석유, 잡화, 공공교통과 여객운송이 주를 이루고 있다. 빈주항(宾具港) 지역은 광석재료, 잡화 운송을 담당하고 있고, 바옌항은 주로 잡화 및 여객운송을 다루며, 무란항은 광석재료, 중량화물, 잡화 및 여객운송이 주를 이룬다. 통허항은 광석재료, 잡화, 여객운송을, 팡정항은 석탄, 광산재료, 여객운송을, 이란항은 석탄, 부피가 큰 화물 운송 및 여객운송을 주로 담당하고 있다.

"13·5" 기간에 자무쓰항의 중심지역 경제 발전 추세를 결합하고, 교통망의 발전 및 주요 화물의 구성을 종합한다. 자무쓰항은 주로 홍리(宏力), 푸진(富錦), 화촨(樺川) 등의 항만 구역을 건설할 것이며, 총 1,000톤급의 화물부두 11개 선석(신규 능력 198만 톤)을 건설할 것이다. 2020년의 자무쓰항의 물동량은 750만 톤에 이를 것으로 전망되고 있다.

김형근 센터장 · 강영 연구원
kmishanghai@naver.com

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 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

- 중국과 유엔, "일대일로(一帶一路)의 공동 건설에 관한 양해각서 체결
- 교통운수부의 개정 항만시설보안규칙, 9월부터 정식 시행
- <국토자원 '13.5' 과학기술혁신발전 계획> 발표, 심해공간 확장 진력 및 해양강국건설 봉사
- 상하이 국제항운중심 <13.5> 건설 계획 발표
- <창장경제벨트발전강요>발표, 종합 입체적 회랑 구축 예정
- 푸젠성 자유무역시험구 항운관리제도 효과 현저

해운 · 항만 · 물류

- "인터넷+", 후베이성 항만위험화물 안전관리에 조력
- 광저우, "13.5" 항만건설 발전목표 확정
- 주장항-충칭 컨테이너 직항 개통
- 차이나머천트 중공업(장수) 최초 LNG선박 건조 시작

해양 · 수산

- 톈진시 <과학기술을 통한 해양진흥 액션플랜(2016~2020년)>발표, 해양강시(海洋强市) 건설 추진
- 국가개발위 <지역의 조화로운 발전 촉진에 관한 지도의견> 발표-4대 영역 육·해 통합 발전, 블루경제 공간 확장 계획
- 저장성 처음으로 냉동 수산연제품 수출 : 어묵
- 중국 최도 해안에서 떨어진 해상풍력 프로젝트를 루동(如东)에서 운영 시작, 연간 선로용량 4억 kWh에 도달 예상
- <칭다오시 성급 생태 레드라인 획정 방안>발표, 59개 성급 생태 레드라인 구역 확정
- <중국 해양경제 발전 보고 2016>발표, 향후 해양경제분야의 공급측 구조성 개혁 추진
- 웨이하이 수산물 시장 : 추석 후 어획 해산물 가격 인하, 해삼 가격 낮은 수준 유지



Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 중국과 유엔, "일대일로(一帶一路)"의 공동건설에 관한 양해각서 체결

중국 국가발전개혁위원회의 소식에 따르면, 9월 19일, “일대일로” 건설사업 추진 지도팀의 사무실 주임, 국가 발전개혁위원회 주임 쉬샤오스(徐绍史)는 뉴욕 유엔본부에서 유엔개발계획서(UNDP) 서장 핼런 클라크와 <실크로드 경제지대와 21세기 해상실크로드의 공동 건설에 관한 중화인민공화국정부와 유엔개발계획서의 양해각서>를 체결하였다. 이것은 중국정부와 국제조직이 체결한 첫 정부간의 “일대일로” 공동 건설에 관한 양해각서이며 국제조직이 처음으로 “일대일로” 건설에 참여한 혁신적인 일대의 사업이다.

2015년 3월 중국정부에서 ≪실크로드 경제지대와 21세기 해상실크로드의 공동건설 추진에 관한 염원과 행동≫을 발표한 후, 여러 개의 국제조직에서 “일대일로” 건설에 참여할 의향을 표시했다. 유엔은 국제사회에서 가장 대표적이고 보편적이며 권위적인 정부 사이의 국제조직이며 유엔개발계획서는 유엔시스템에서 주요하게 자금조달을 발전시키고 있는 세계에서 가장 큰 발전촉진기구이다. 중국정부와 유엔개발계획서는 쌍방의 양호한 합작을 기반으로 각자의 우위를 발휘하여 “일대일로”의 합작건설을 추진하고, 연선국가(沿线国家)의 정책소통(政策沟通), 시설연통(设施联通), 무역창통(贸易畅通), 자금융통(资金融通), 민심상통(民心相通)을 추진하며 연선국가의 번영과 발전을 위해 함께 노력하여야 한다.

<자료 : 中国港口, 2016. 9. 21.>

2 교통운수부의 개정 항만시설보안규칙, 9월부터 정식 시행

일전 교통운수부에서는 2016년 제68호령을 발표하여 ≪중화인민공화국 항만시설보안규칙≫(교통부령 2007년 제10호)에 대해 수정을 진행하였다. 해당 결정은 2016년 8월 31일 제19차 교통운수부 부무회의(部務會議)에서 통과되었으며, 새롭게 수정된 항만시설보안규칙은 2016년 9월 2일부터 실시되었다.

이번 수정안은 20개 조항의 내용에 대해 조정을 진행하였는데 그 중, 기존 <규칙>의 일부 조항을 삭제하였다. 제3조 제10항, 제4조 제3항과 제8항, 제23조, 제24조, 제32조, 제43조 제1관 제4항, 제52조 제1관 등이 포함된다.

수정안은 항만시설보안사업의 책임과 관리를 강화하였다. 예를 들면, 제8조에 한 가지를 아래와 같이 추가 제정 하였다(제2관으로 제정). “항만시설 경영자 혹은 관리자의 주요 책임자는 해당 단위의 항만시설보안사업을 책임지고 지도한다.” 동시에, 기존 <규칙>의 제18조와 제28조에서는 “항만 소재지의 항만행정 관리부서에서 항만시설보안 평가를 책임지며 지정한 보안조직에 보안

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

평가를 의뢰할 수도 있다." "항만시설 경영자 혹은 관리자는 ≪항만시설보안계획≫을 제정하고 명확히 규정할 수 있고, 지정한 보안조직에 의뢰하여 계획을 제정할 수 있다"고 명확히 제시하였다. 이번 수정안 중에서는 "지정한 보안조직에 의뢰"하는 의뢰방식을 취소하여 보안계획의 제정은 반드시 항만시설 경영자 혹은 관리자가 책임지고 제정할 수 있도록 하였고, 보안 평가는 항만 소재지의 항만행정 관리부서에서 책임지도록 규정했다.

<자료 : 中国港口, 2016. 9. 20.>

3 ≪국토자원 '13.5' 과학기술혁신발전 계획≫발표, 심해공간 확장 진력 및 해양강국건설 봉사

'13·5'시기에 중국의 심해탐사전략 과학기술 분야의 혁신능력은 장차 선진국가의 대열에 들어서게 할 것이다. 독창적인 이론 성과와 최첨단 핵심기술을 연구·개발함으로써 해양강국 전략의 실시에 유력한 보장을 제공해 준다. 이것은 바로 국토자원부가 최근에 발표한 ≪국토자원 '13·5' 과학기술 혁신발전 계획≫(이하 <계획>으로 약칭)에서 제시한 발전목표이다. <계획>은 향후 5년 동안의 국토자원 과학기술 혁신발전의 전체방향, 발전목표, 주요 임무와 중요 조치를 명확히 제시했다. '13·5'시기 심지(深地), 심해(深海)와 심공(深空)을 주요 돌파구로 삼아 지구심층으로 나아가고 심해공간을 확장하며 심공에서 지구에 대한 관측이 이루어지는 새로운 국토자원 과학기술 구조를 구축할 계획이다.

이 국토자원 분야의 중요한 전문계획에 따르면 육·해통합계획을 견지하고 해양강국과 21세기 해상실크로드의 전략적 배치에 따라 심해지질조사탐사 이론과 기술 시스템을 서둘러 조성하고 심해탐사의 핵심기술을 중점적으로 발전시키고 심해자원에 대한 탐사, 개발과 이용 능력을 제고하여 에너지 자원의 안전보장 공간을 지속적으로 확장한다.

<계획>은 심해 광산자원의 조사를 추진할 필요가 있다고 했다. 심해 자원의 탐사 이론과 기술을 발전하고 심해 안전전략 실시에 필요한 과학기술을 중심으로 해양광산 기본이론 연구와 핵심기술 연구를 강화하며 해저 종합조사 기술에 관한 연구사업을 전개한다. 해역 석유가스와 천연가스 수화물 자원의 형성과 비축 원리 및 채굴에 관한 기본연구를 추진한다. 중국이 심해분야의 발전능력을 제약하게 만드는 심해운송, 탐사와 전략적 자원개발 등의 일반적인 핵심기술의 여러움을 중점적으로 극복하여 핵심장비의 개발을 추진한다.

해양기초지질 조사평가와 연안 종합지질 조사연구를 추진할 것이다. 해양기초 지질조사와 연구를 강화하여 중국 관할해역 1:1,000,000의 해양구역 지질조사의 성과에 대한 총정리 및 통합 작업을 진행한다. 중점해역의 1:250,000의 해양구역 지질조사를 진행하고 해양자원 탐사개발, 중요 프로젝트 건설, 환경종합보호 등 핵심문제를 연구한다. 중국 4대 해구(海区)의 지층과 구조를 전면

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

적으로 측정한다. 중점 경제구와 도서구역의 1:250,000의 해양구역 지질조사와 연구를 전개한다. 작업 시트(sheet, 圖幅)의 해역 종합지질 상황을 명확히 밝히고 지질구조의 특징, 지질재해의 유형 및 분포를 파악한다. 도서구역의 생태환경 수용력에 관한 평가시스템을 구축한다. 환보하이, 창장삼각주와 범주장삼각주 등 중요 경제구역을 중심으로 연안의 기본지질, 환경지질, 공정지질, 광산자원 등에 관한 종합조사와 평가를 진행함으로써 중국 연안 자원환경 상황과 지질문제에 관한 연구를 심화시키려고 한다. 연안 국토공간 개발과 자원이용의 환경수용력과 타당성에 대한 평가를 연구한다. 연안지질재해 리스크 평가와 비상응급 시스템을 수립하며 연안 지질환경에 대한 감독 조사와 조기경보 시스템을 구축한다.

또한, 해양환경과 극지관측 연구를 강화할 예정이다. 근해 환경품질 모니터링 센서와 기계장치 시스템, 심·원해 동력환경에 대한 장기 관측 기계장치를 개발하고 해양환경수치 예보 모델을 연구·개발한다. 그리고 해양환경의 안전보장 플랫폼 구축 과정에서 드러난 핵심기술 문제를 연구하고 해결한다. 극지 빙설, 해양, 대기와 생태 등에 관한 관측과 연구를 진행하며 극지 각 서클의 변화 특징 및 그들 간의 상호작용의 메커니즘 연구를 진행할 것이다. 저온저항성을 지닌 기계장비를 개발하고 극지지역의 자동 관측 네트워크 구축의 기술을 발전시키고 대규모의 극지 국제협력과 연구계획을 수립할 계획이다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 9. 20.>

4 상하이 국제항운중심 '13.5' 건설 계획 발표

9월 8일, 상하이 시정부 신문사에서 기자회견을 주최했다. 상하이시의 교통위원부주임인 장린(张林)은 ≪"13.5" 기간 상하이 국제해운중심 건설 계획≫의 주요 내용을 소개했다. 기자회견에는 상하이 항만연합 선관위 주임 쉬궈위(徐国毅), 상하이 해사국 국장 천샤오광(晨晓光), 상하이 해운거래소 총재 장예(张页), 상하이 국제항만 사무기관 부총재 딩샹밍(丁向明), 상하이 공항 유한공사 부총재 쟈뤼진(贾锐军)이 참석했다.

≪"13.5" 기간 상하이 국제해운중심 건설 계획≫은 2014년부터 정식 시행되었다. 상하이시 정부의 정부기구, 연구기관, 항만기업, 업계협회의 지지하에, 2년이란 시간을 거쳐 조사 연구, 편찬, 의견 수렴으로 <계획>의 편성작업을 원만하게 완성할 수 있었다.

"12.5" 발전 회고

"12.5" 기간에, 상하이는 해운분야의 개혁을 심화하고, 개방 확대를 적극 추진하였다. 예를 들어, 선적항의 세금, 중국 자본의 비 오성국기인 컨테이너 연해운송, 국제접속 연합 등 잇따른 시범 업무와, 항만 감독 제도의 지속적인 혁신,

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

세관 통과의 편리화 등 수준 향상을 위해 노력을 아끼지 않았다. 이것을 바탕으로 상하이 국제해운중심의 건설은 높은 성과를 얻을 수 있었다.

그 성과에 있어서 첫 번째는, 상하이항이 지속적으로 국제컨테이너 핵심 구역 위치를 유지할 수 있었으며, 2015년 상하이항 물동량은 7억1만7천 톤에 도달했다. 그중에서도 컨테이너 물동량은 3,654만 TEU이다. 6년간 세계 1위의 자리를 유지하고 있다.

두 번째는, 핵심 구역의 항공사들의 근무 수준이 계속해서 상승하고 있다는 점이다. 이로써 상하이가 주요 구역이 될 수 있었으며, 국외와 국내간의 핵심적인 항로 네트워크를 구축할 수 있었다. 2015년, 상하이 비행기의 연간 이착륙 수는 70만5,800대이며, 여객 운송은 9,919만 명, 우편물의 물동량은 1년간 371만 톤에 도달했다.

세 번째는, 현대 해운의 작업 수준은 끊임없이 완만해 지고 있으며, 상하이에서 경영활동을 하고 있는 국제 해상 해운 및 보조적인 경영 기관 단체들은 대략 1천 700개이다. 국제성 기관과 국가급 해운 기관들은 상하이로 잇따라 주재하기를 희망했다. 해운 요소들의 집결 속도가 확실히 상승하고 있으며, 근무 수준도 또한 끊임없이 발전하고 있다.

네 번째는, 우편선의 경제 발전 현황은 점점 완만해지는 추세이다. 우편선의 부두와 부대시설들의 건설 현황 또한 완전한 모양을 갖추어 가고 있다. 2015년 항만의 우편선 도착 수와 여객 운송은 각각 341척, 82만1,200명이다. 전 세계에서 제8대 우편선 항만으로 자리 잡게 되었다.

“13.5” 건설 목표

2009년 국무원 제19호 문서에 의하면, 해운 중심 발전이 직면한 새로운 추세와 새로운 요구를 종합해 봤을 때, 상하이 국제해운중심 건설의 “13.5” 발전의 총체적 목표는 바로 2020년도까지다. 해운 자원에 대한 높은 집중도, 해운 작업 기능의 건재, 해운 시장 환경의 개선, 현대 물류 서비스의 고급 효율 등을 기본적으로 건설하고, 해운 자원을 갖출 능력이 있는 국제해운 중심으로 거듭나는 것이 바로 그 주요 목표이다. 해·공 핵심 항만의 물동량과 해운기업, 기관 등 대표적인 요소들에 대한 집중 정도가 상하이 국제해운중심이 세계 제1의 위치를 유지하도록 해운 서비스 기능의 건재가 해운, 해공의 완만한 보조적 서비스 기능을 갖추게 하여 대외 파급 능력을 강화하고, 서비스 시장이 어느 정도의 규모를 형성하게 될 것이다. 해운시장 환경의 우수성이 정부의 감독과, 효율적인 서비스를 구현해 낼 것이고, 법치 환경에서 좀 더 자유로워 질 것이다. 현대 물류의 효율적인 서비스는 합리적인 집산시스템을 구축하고, 통관구역의 종합적 효율은 국제적으로 선도적인 수준에 도달할 것이며, 물류 서비스의 전체 진행 과정도 간략해질 것이다.

조금 더 보충해서, 해양 항만 핵심 구역 부문에서 살펴보면, 상하이항은 곧 계속해서 견고한 국제 핵심 항만의 자리를 유지할 것이고, 최근 조성된 “자원

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

절약형, 환경개선형"의 항만이다. 연간 컨테이너 물동량은 약 4,200만 TEU에 이를 것으로 예측되고 있다. 공항 핵심 구역의 부문에서, 아·태 공항 핵심 구역의 지위를 높이려면, 연간 여객 운송은 1억2천만 명 정도에 도달해야 할 것이다. 연간 우편선 물동량의 경우도 400만 톤 이상을 기록해야 하고, 항공편은 88만 대 정도로 증가해야 한다. 공항의 여객 비중이 15% 이상의 수준으로 커지도록 노력을 아끼지 않아야 할 것이다.

집산시스템 부문에서, 기본적으로 규모화, 극대화, 고효율, 구조개선이 전 세계의 핵심 노드 지역의 지위와 어우러지는 현대화 해운 집산 시스템을 형성하게 할 것이다. 현대 해운 서비스 시스템 부문에서, 국제해운서비스중심을 기본적으로 건설하고, 해운 교역, 항만 검증, 해사 법률, 해운 자문, 해사 교육 배양, 선원 노무의 6대 업태를 중점적으로 육성한다. 이로써 10~20개의 저명한 해운 서비스 기업이 집중적으로 배양되는 성과를 얻어 낼 수 있다.

해운금융 부문에서는, 집중적인 금융 기구, 풍부한 금융 상품, 금융 교역이 활발한 해운금융 서비스 시스템을 기본적으로 구축하는 것은 해운 금융액, 항만교역액, 해운 금융파생상품 교역액, 자본 결산액, 해운 보험액 증가를 실천할 수 있고, 최초로 국제적으로 영향력 있는 해운 금융, 교역, 결산, 보험중심을 갖출 것이다.

우편선 산업 부문에서, 아·태지역에 최대 규모 중 하나인 우편선 모항을 건설한다면, 12~15척 이상의 우편선이 해양 항만을 이용하는 모항으로 운영할 수 있다. 우편선 방문 척수를 높이고, 우편선의 여객 운송은 연간 150~200만 명이 될 것이다.

"13.5" 기간 주요 업무

해운중심이 계획한 "13.5"의 발전 목표를 이루기 위해서, <계획>에서 10가지 분야로 나누어 주요 업무를 제시했다.

첫째, 해공 핵심구역 능력을 향상시키는 것이다. 양산심수항 제4기와 와이까오챠오 항만지역의 후속 프로젝트 건설을 추진한다. 또한, 항만 구역의 기능을 조절하고, 묘박지의 구조를 개선한다. 심수항만의 구조 계획을 완성하고, 상하이 지역의 군민항공 구역의 구조를 개선한다. 항공핵심 구역의 공중과 지면의 종합적 보장 능력을 향상시킨다. 항공 핵심구역의 서비스 기능과 품질을 개선한다

둘째, 지속적인 집산 시스템을 완벽하게 갖추는 것이다. 창장구역 수심 항로 통과능력을 향상시킨다. 고등급 내륙 항로는 높은 수준의 통로가 되도록 사업을 추진한다. 창장 컨테이너 운송 서비스 표준화와 시장 일체화 그리고 수수(水水) 환적 업무가 확장되도록 사업을 추진한다. 와이까오챠오 지역의 도로망을 최적화시킨다. 철도와 항만구역간의 연결을 개선한다. 푸동, 홍챠오 비행장 주변의 교통을 완벽하게 구축한다. 비행장과 시 중심 그리고 창장삼각주(长三角) 지역의 연동 역할을 향상시킨다

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

셋째, 해운 서비스의 집중구역의 효과를 발휘하는 것이다. 와이까오챠오, 양산~임항, 북와이탄, 루쟈주이~양징(洋泾), 우송커우(吴淞口) 홍챠오 및 푸동 비행장 주변지역을 메신저로 여기고, 특색이 있는 항공, 해운 서비스 집중구역을 건설하며, 해운 서비스업의 효능을 발휘하게 한다.

넷째, 현대 해운 서비스업을 확장하고 강화하는 일이다. 해운·항만 기업의 전환을 향상시킨다. 해운 서비스업이 확대되도록 개방을 추진한다. 각종 해운 조직과 기능성 기구가 상하이에 집결되도록 유인책을 쓴다. 선박교역, 선박등기, 해사중재, 해운 자문 및 임공 서비스업 발전을 촉진시킨다.

다섯째, 해운 금융업을 발전시키는 것이다. 해운 융자 및 자금 결산 능력을 향상시킨다. 점진적으로 해운 금융 중심과 자금 결산 중심을 형성한다. 상하이 내 해운보험 기구의 발전을 촉진시킨다. 해운보험의 상품을 갱신하고, 해운금융 파생상품(업무)을 갱신하도록 탐구한다. 해운금융 중개 서비스의 시스템을 완벽하게 구축한다

여섯째로, 우편선 산업을 발전시키는 것이다. 우편선 "일항양구(一港两区)"의 설계 및 일체화 서비스를 완벽하게 구축한다. 우편선에 대한 부두 서비스의 표준을 세우고, 우편선 선박 제공과 통관구 서비스의 편리화를 추진한다. 우편선 기업과 일체화 서비스 기업을 조직할 수 있도록 지원한다. 우편선 해운의 우선 상품을 개발할 수 있도록 적극 지지한다. 우편선 산업 발전을 위해 금융 서비스 시스템을 지원하고 구축할 수 있도록 연구한다.

일곱째, 녹색, 안전 해운 발전을 추진하는 것이다. 항만구역 및 공항의 건설 설비를 개조한다. 항만 통관구 육상전략과 비행장 에너지원 설비 응용을 확충한다. 창장삼각주(长三角) 선박 수역 배출 통제시범구를 시행한다. 상하이항 수역의 석유제품선 표준을 향상시키고 연구한다. 친환경 에너지원 선형의 응용을 추진하고, 해공 안전 운행 보장 시스템을 구축한다.

여덟째, 해운 기능의 발전을 추진하는 것이다. 국제성 시범 전자 통관구를 건설하고, 해운 빅 데이터 구축을 추진한다. 해사 종합성 정보관리 및 서비스 플랫폼을 구축하고, 지능화 항만을 건설하며, 해·공물류 정보화의 수준을 향상시킨다.

아홉째, 해운 문화를 양성하는 것이다. 황푸강 두 해안의 발전된 에너지원과 다종 해운 문화 산업을 적극 이용하여 해운 전람회 발전과 세계 일류의 항해 박물관 건설 및 해운 문화의 관광과 오락을 발전시킨다.

열째, 해운 인재를 도입하고 배양을 강화하는 것이다. 해운 인재 도입과 도입 정책을 완벽하게 갖춘다. 해운, 해·공의 중요 학문 육성을 강화하고. 여러 가지 전공을 일괄하고, 복합형 고급 해운 인재를 배양한다. 또한 우편선 인재 교육의 배양 제도를 완벽히 갖춘다. 상하이를 선원 시험 평가의 시범 중심으로 건설한다.

"13.5" 기간은 중국의 경제 사회 발전 전환의 중요 시점이다. 상하이 국제해운중심 건설의 문제를 해결할 수 있는 기간이다. "전세계 해운 에너지원 배치 능력 보유"의 요구에 대해 상하이 국제해운중심의 건설 업무는 여전히 막중하

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

다. 상하이는 곧 각종 해운 요소가 주 선로로 집중할 것이고, 국제해운 서비스업 건설 및 해운 가치관 향상을 핵심사업으로 설정하고, "일대 일로"와 "창장경제벨트" 등 국가 전략의 동기를 유발시키고, 효과가 강한 경제 서비스 기능과 파급 능력을 보유한 국제해운중심 건설이 촉진될 것이다.

<자료 : 解放日报, 2016. 9. 9.>

5 "인터넷+", 후베이성 항만위험화물 안전관리에 조력

최근 2개월 동안, 후베이성 교통운수청은 후베이성 항만위험화물 감독관리 정보시스템을 정식으로 출시하고 시범운영을 하였다. 항만위험화물 안전이 정보화의 도움으로 "인터넷+항만" 모드가 초보적인 성과를 거두게 되었으며 안전사업의 "흠결 관리"가 한층 강화되었다.

시스템 운영의 추진을 위해 후베이성 당국에서는 여러 가지 조치를 추진하기로 했다. 첫째, 교육 강화이다. 총 346명이 8차 교육을 진행하게 되는데 후베이성의 10개 시(市), 현급(县级) 해운·항만 분야의 감독관리 인원과 항만위험화물기업의 인원이 포함된다.

둘째, 일정 확인 임무이다. 후베이성 각 시(市), 주(州) 해운·항만 부서에서는 9월 15일 전에 기업들을 이끌어 기본정보 자료를 완벽하게 하고 확인하여 관할구역의 관리부서에서 정보 입력, 권한 분배 등 기초사업을 제대로 진행할 수 있게 한다. 항만위험화물 작업신청 심사기능을 가동하여 기존의 종이로 신청하는 심사서류는 일체 사용을 중지한다. 2016년 후베이성 당국에서 조직한 "전문가의 합동진단"을 통해 드러난 모든 폐단을 입력하고, 금후 안전검사를 통해 노출된 문제점을 제때에 시스템에 입력하며, 시스템을 통해 폐쇄 고리(閉環) 관리를 실현한다.

셋째, 통보와 심사 강화이다. 시스템 사용과 상황 보호를 항만안전사업 심사의 주요 내용으로 한다. 후베이성 당국에서는 9월 15일, 9월 20일 이틀간 시간 접점의 사용진도를 통보하고 진도가 지체된 시주(市州)에서는 후베이성 당국에 서면으로 상황을 보고해야 한다.

넷째, 제도 건설의 강화이다. <후베이성 항만위험물 감독관리 정보 시스템>을 시급히 제정하여 관리 규정을 사용함으로써 시스템이 유효하게 운영될 수 있도록 보장해 줘야 한다.

해당 시스템은 전체 후베이성 각급 해운·항만 관리 부서와 항만위험물 기업을 상대로 진행된다. 여기에는 자질관리, 작업 신청 심사, 문제점 자가검사와 감독, 응급연습 준비관리, 위험화물 프로젝트의 "산통스(三同时 : 새로 건설, 개조 건설, 확대 건설 프로젝트에 대해 환경보호 차원에서 비준한 건설 프로젝트의 '동시설계', '동시시공', '동시투자'를 진행하는 제도)", 안전 현황 평가, 통계분석 등의 기능이 포함되었다. 동시에 지리정보시스템을 기반으로 한 종합 시스템 플랫폼과 모바일 서비스를 시범으로 운영하였다. 이것은 후베이성

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

에서 항만위험화물 안전감독 관리를 강화하는 중요한 수단 중의 하나이며, 후베이성 수운정보화 건설의 중요한 내용이다. 시스템은 올해 6월말에 주체기능 개발을 완성하였고, 현재는 시범운영 중이며 9월말에 점검을 마치고 정식으로 투입되어 사용될 예정이다.

<자료 : 中国港口 2016. 9. 18.>

6 광저우, "13.5" 항만건설 발전목표 확정

9월 19일, 광저우시 정부에서는 상무회의(常務會議)를 소집하여 ≪광저우시 종합교통발전의 제13차 5개년 계획≫을 심의, 통과시켰다. 해당 계획은 해항(海港)건설발전 분야에서 난사(南沙)국제크루즈 부두건설 추진 등의 목표를 제시하였다. "13.5" 말기에 부두와 항로시설 및 항만 집산운수 시스템을 완벽하게 구축하고 광저우항이 세계 제1의 항만으로 전략적 지위를 제고함으로써 국제수운센터와 국제물류센터 건설의 추진을 위해 중요한 작용을 해야 한다. 또한 광저우항의 연간 총 물동량은 6억 톤, 컨테이너 물동량은 2,500만 TEU를 실현한다.

이 목표를 실현하기 위하여 <계획>에서는 일련의 조치를 제안하였다. 광저우항 심수항로 확장 사업, 주장커우(珠江口) 공용 묘박지 시설 건설 사업을 추진하고, 난사항 제4단계, 난사항구(南沙港区) 통용부두, 난사국제크루즈부두 등 중점사업 계획의 건설을 꾸준하게 추진한다. 또한 난사항구 2단계 사업 건설을 추진하고, 황푸신항(黃埔新港), 신사항구(新沙港区)의 확장 사업, 내하항구(內河港区) 패러다임의 변화와 업그레이드, 강·해복합운송 부두 및 내륙 "무수항" 등 시설의 건설을 추진하여 항만구역 집산능력과 복합운송능력을 제고한다.

<자료 : 中国水运网 2016. 9. 20.>

7 톈진시 ≪과학기술을 통한 해양진흥 액션플랜(2016~2020년)≫발표, 해양강시 건설 추진

최근, 톈진시 해양국, 톈진시 과학기술위원회, 톈진시 교육위원회 및 톈진시 재정국이 공동으로 ≪톈진시 과학기술을 통한 해양진흥 액션플랜(2016~2020년)≫(이하 <플랜>으로 약칭)을 발표했다.

<플랜>에서는 4가지 중요 발전 분야를 제시했다. 해양 전략적 신흥산업 육성에 있어, 핵심기술의 획기적 발전을 이루어 해양플랜트 장비제조, 특종 선진기술 선박제조, 해수담수화와 종합이용, 해양생물의약 및 해양 감측·탐측 등 산업을 중점으로 발전할 예정이다. 해양전통산업의 구조조정과 개선에 있어,

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

녹색기술에 초점을 맞추어 해양공정 건축, 해양화학공업, 해양어업 등의 산업을 중점적으로 발전시킬 예정이다. 해양 현대 서비스업에 있어, 서비스 능력을 제고하고 해운·항만, 연해관광, 정보와 과학기술 서비스 등의 산업을 중점적으로 발전시키면서 관련 분야의 기술혁신과 성과의 실용적 전환을 강화할 것이다. 생태문명 건설 능력을 향상시키는 데에 해양환경보호와 복원, 해양재해 예방·감소, 해양종합관리 등의 사업을 추진할 것이다. 그리고 '아름다운 톈진' 1호 프로젝트와 결합해서 해양 공익기술의 통합과 혁신을 중점적으로 추진할 계획이다.

아울러, <계획>에서 과학기술을 통해 해양진흥 액션의 3대 조치를 추진하기로 했다. 첫째, 서포팅 플랫폼의 구축을 보완하여 공공서비스 능력을 제고한다. 해양과학기술 혁신의 서비스 능력과 성과의 실용적 전환 능력을 제고하기 위해, 해양과학기술 자원을 충분히 통합하여 혁신의 장점을 살려서 혁신 플랫폼, 검측 서비스 플랫폼, 성과전환 플랫폼 및 종합관리 플랫폼을 구축함으로써 해양경제의 혁신발전에 유력한 보장을 제공해 준다.

둘째, 성과의 실용적 전환을 추진하여 해양발전에 서비스를 제공해 준다. 과학기술을 통해 해양산업의 체인적(Chain-shaped) 발전을 중점적으로 추진하며, 여러 조치를 통해 과학연구 서비스와 성과 전환을 추진한다. 그리고 오리지널 혁신으로부터 해양과 관련된 과학기술적 기업을 육성한다.

셋째, 인재의 육성사업을 촉진시켜 교류와 협력을 확대한다. 과학기술을 통한 해양진흥사업에 인재의 핵심역할을 충분히 발휘해야 한다. 따라서 높은 수준의 혁신적 인재의 유치와 학과건설을 강화하여 인재구조를 최적화시켜야 한다. 창업 인재에 대한 지원수준도 높여야 하고 혁신창업시스템을 구축한다. 이와 동시에 '일대일로' 연선국가, 환보하이 지역 및 기타 연해 성시에 있는 유명한 해양과학연구소, 대학교와 기업과의 협력·교류를 적극적으로 전개한다. 이를 통해 대중창업, 대중혁신(大众创业, 万众创新)을 위한 환경을 조성해 준다.

<플랜>에 따르면, 톈진시의 관련부서는 이 계획을 심층적으로 추진하기 위해 재정자금의 지원을 추가할 예정이다. 또한, 상층설계를 강화하고 과학기술 혁신사업에 대한 계획과 관리를 강화한다. 정책적 환경을 개선하고 해양과학기술 금융시스템을 보완한다. 대외홍보를 강화하여 좋은 발전 환경을 조성한다. 톈진시 해양국 관계 책임자에 따르면 <계획>의 실시는 톈진시의 해양강시 건설을 추진하고, 또 해양경제를 건전하고 신속하게 발전시키는데 중요한 촉진역할을 할 것으로 예상된다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 9. 9.>

Contents

▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

8 국가개발위 ≪지역의 조화로운 발전 촉진에 관한 지도의견≫발표 -4대 영역 육·해 통합발전, 블루경제 공간 확장 계획

최근, 국가발개위는 ≪지역발전전략을 철저히 실시하여 지역의 조화로운 발전 촉진에 관한 지도의견≫(이하<의견>으로 약칭)을 발표했다. <의견>에서는 동·중·서부와 동북지역의 4대 영역을 통합하고 조정해서 경제발전의 공간 구조를 최적화시켜 지역의 조화로운 발전, 협동발전, 공동발전을 촉진해야 한다고 밝혔다. 이를 위해 연해 경제벨트의 건설을 강화하고 육·해통합의 새로운 체제의 구축을 적극적으로 탐색하면서 블루경제 공간을 확장하고 해양생태환경을 보호해야 한다.

<의견>에 따르면, '일대일로' 건설, 징진지 협동발전 및 창장경제벨트의 발전을 핵심으로 주체기능구 제도를 착실하게 실시하여 지역계획과 지역정책의 혁신과 보완을 추진하며 연해, 연강 및 연선 경제벨트를 위주로 한 수직과 수평의 경제축을 구축할 것이다. 육·해통합의 새로운 체제를 적극적으로 탐색함으로써 육·해 내외 연동, 동·서 방향 전면적으로 개방되는 새로운 구조를 구축하고자 한다.

<의견>에 의하면, 블루경제 공간을 확장하고 육·해를 통합시켜 해양발전을 추진하면서 해양자원을 과학적으로 개발하고 해양생태환경을 보호해야 한다. 이를 통해 해양강국으로 거듭날 것이고 중국발전의 전략 공간을 확장할 것이다. 육역의 발전을 통해 해양의 발전을 촉진하고 해양의 발전을 통해 육역의 발전을 이끌어서 인간과 바다 간에 조화로운 관계를 형성한다는 원칙에 따라, 해양경제 발전을 촉진시켜 육·해 인프라시설의 연계를 강화하고 육·해산업의 융합적 발전을 촉진함으로써 육·해 통합발전 구조를 형성한다.

전국 해양경제 발전 시범지역을 중점적으로 건설하고, 해양산업구조를 최적화시키며, 해양과학기술을 발전시켜 몇 개의 해양경제권과 특색 해양산업 원구를 구축한다. 이와 동시에 원양과 대양의 심해자원에 대한 개발과 이용을 강화해야 한다. 또한, 간척지 매립의 규모를 엄격히 통제하고 근해, 연안과 연해 갯벌에 대한 보호와 합리적인 개발·이용을 강화하며 연해 갯벌의 보호와 개발을 강화하는 정책조치를 마련해야 한다. 연해지역의 해양재해 예방·감소 능력을 강화하고 연해경제의 지속적인 발전을 보장해 주어야 한다. 도서의 보호와 이용을 추진하고 향후 이용할 수 있는 개발자원을 확보하고 도서지역의 사회경제발전을 추진한다. 녹색, 에너지 절약과 친환경적인 새로운 생태적 도서 경제발전 모델을 창출해야 한다.

이와 더불어, <의견>에서 생태문명 이념을 지역발전의 전체전략 실시과정에 관철시켜 효율적이고 안전한 국토개발 구조를 구축해야 한다고 강조했다. 생물의 다양성을 보호하고 해양과 도서 생태시스템의 보호와 복원을 강화해야 한다. 중점구역, 유역과 해역의 두드러진 문제를 서둘러 해결하고 행정구를

Contents
▸ 통계로 보는 중국 항만
: 주장수계 주요 내하 항만의 물동량 현황(2014~2015)
▸ 이슈 포커스
: 주장수계 및 기타수계 항만의 성과와 계획
▸ 동향 & 뉴스

뛰어넘은 생태적 환경보호 협력을 장려한다. 생태제품과 환경보호의 인프라 시설을 함께 건설하고 공유할 수 있도록 추진하며, 유역 전체와 구역 간의 공동 예방·통제 모델 및 도시와 농촌의 공동관리 모델을 실행한다. 연해지역의 개방 확대를 계속해야 하고, 연해지역이 글로벌 경제의 협력과 경쟁에 전면적으로 참여하는 것을 지지함으로써 세계적인 경쟁력을 지닌 경제구역으로 육성해야 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 9. 12.>

9 저장성, 처음으로 냉동 수산연제품 수출 : 어묵

최근에 저장성 자싱시(嘉兴市)에서 22.6톤의 냉동 수산연제품(화물 가치 9만6백 달러)들을 검사했고 홍콩으로 수출했다. 이번에 자싱 검사검역구역에서 처음으로 냉동 수산연제품을 수출하는 것이다. 이번의 제품은 주로 냉동 어묵, 랍스터 어묵, 성게 어묵, 치즈 어묵 등의 품목이다. 이번에 수출한 냉동 어묵은 저장성에서 처음으로 냉동 수산연제품을 수출하는 사례이다.

이번 수출한 냉동 어묵은 바다 자연산 어종이고, 수입한 고급 심해 해산물을 원재료로 하며 어란, 치즈, 식물 단백질 등의 재료와 함께 만든다. 이번 제품은 홍콩 스타일이고 중고급 소비 시장으로 진출할 예정이다. 일부 제품들은 슈퍼마켓에 들어가고, 일부는 시장에 들어간다. 어묵마다 20g이고 어육 함유량이 50%가 넘으며 가격이 3위안/개이다. 홍콩 시민들의 냉동 수산연제품에 대한 평균 소비수준은 20~30위안 정도이다.

<자료 : 杭州日报, 2016. 9. 20.>