

# 중국의 항만 물류집중화에 관한 연구

- 상하이항과 장강을 중심으로 -

† 이 종 원\*

\*우석대학교 문화사회대 부교수

## A Study on Harbor Logistics in China

Jong-Won Lee\*

\* Professor, Woosuk University, Jeonju, Korea, Jeaju 565-701, Korea

**요 약** : 중국은 '중국의 아시아 비즈니스 중심화'라는 전략을 수립하고 항만 및 물류분야 인프라 구축 및 집중 개발정책을 적극 추진하고 있다. 그 중점적인 개발 대상은 상하이항과 장강유역이다. 이러한 중국정부의 상하이항과 장강유역의 개발이 동북아시아의 물류집중화를 더욱 촉진시키고 있고, 또한 중화권의 해운항만이 더욱 활성화되는 기폭제가 되고 있다. 이에 따라, 우리나라의 대응전략으로 크게 세 가지를 제시하였다. 첫째, 중화물류권의 성장에 따른 우리선사들의 차별화된 서비스와 네트워크, 둘째, 장강 유역에서 화물 운송 서비스사업에 나서기 위해서는 중국 기업과 합작 투자, 셋째, 상하이항과 장강 개발에 따른 환황해권 해상교통망을 구축하는 것이다.

**핵심용어** : 중국, 물류집중화, 상하이항, 장강유역, 대응전략

**Abstract** : China has been the hub of business in Asia' and has developed infra-system and development policy on harbor and logistics. Investment on development of Shanghai port and Jang river has been increasing. This development has put importance on logistics in East Asia. Additionally, port surrounding of China has been activated. Therefore, This paper is going to suggest three measures. First, shipping corporation of Korea will provide different services and network according to the growth of China logistics. Secondly, Korea is to invest with Chinese companies around Jang river to freight service industry. Thirdly, it is to construct Yellow sea Rim transport network by Shanghai port and Jang river development.

**Key words** : China, Concentration on logistics, Shanghai port, Jang river region, Countermeasure strategies

## 1. 서 론

동북아시아에서의 무역과 투자집중은 한중일의 해운항만 시설의 급격한 변화와 물류흐름을 바꾸어 놓고 있다. 특히 중국경제의 급부상은 중국항만으로의 물류집중화와 중화권의 해운항만규모의 급성장을 가져오고 있다. 즉 중국, 홍콩, 대만이라는 중화권해운시장이 글로벌 선사들의 출현, 선박의 대형화, 네트워크의 확대는 동아시아 항만의 전반적인 성장 가운데 가장 물류집중현상을 보여주고 있다.

중국은 '중국의 아시아 비즈니스 중심화'라는 전략을 수립하고 항만 및 물류분야 인프라 구축 및 집중 개발정책을 적극 추진하고 있다. 그 중심으로 상하이항 개발과 장강유역에 대한 집중적인 개발 및 투자가 가속화되고 있다.

먼저, 폭증하는 물동량을 처리하기 위해 얕은 수심문제해결과 부족한 항만 시설의 확충에 초점을 맞추며 세계 최대 규모

의 항만개발계획을 수립하고 있다. 세계 최대 규모의 항만개발계획의 일환으로, 중국정부는 상하이항(1)을 중국경제의 발전축(growth pole)으로 구상하고 장·단기개발전략을 수립 추진하고 있다. 2000년부터 상하이 인근 개발지구에는 세계금융무역역을 주도하는 다국적기업이 진출하고 있고, 항에는 세계주요 선사들이 집중하는가 하면, 폭발적인 물동량을 처리하면서 새로운 항로로 거듭나고 있는 동 아시아의 물류 Hub-port로 개발되고 있다.

또한, 장강(양쯔강)수운의 발전은 중국의 서부 대개발 전략으로 급부상하고 있다. 중국정부는 장강개발의 필요성과 효율성을 크게 세 가지측면에서 개발하고자 한다. 즉 첫째, 장강수운자원은 대단히 풍부하며 수상운송은 육상운송에 비해 수송능력이 크고 원가가 낮으며 점유면적이 작고 오염이 적으며 에너지소모가 적은 장점을 보유하고 있다. 둘째, 화물수송 측면에서 장강수운은 광석, 건자재, 철강, 석유 및 석유화학제품

† 교신저자 : 이종원(중심회원), leejongwon999@hanmail.net, 연구실 : 063)290-1403

1) 상하이항은 중국 본토의 최대 항만으로 창장(Changjiang:일명 양쯔강)하구의 남쪽 동지나해에 위치하고 있으며, 북쪽으로는 강소지방과 남쪽으로는 절강지방과 접해있다. 상하이항은 중국 연안운송, 장강운송, 원양운송, 해륙복합운송을 연결하는 중심지로서 다목적 상업항이면서 최대의 무역항이다. 이충배·이정민, "홍콩항과 상하이항의 항만개발 전략 비교 및 우리나라의 대응방안", 「국제상학」, 2003.6. p.83.

등 일반화물 및 컨테이너 수송에 적합하다는 것이다. 셋째, 도로수송이 불가능한 대형화물, 중량물 및 위험화물의 수송에도 유리한 점에서 개발과 투자가 이루어지고 있다.

이러한 중국정부의 상하이항과 장강유역의 개발이 동북아시아의 물류집중화를 더욱 촉진시키고 있고, 중화권의 항만해운이 더욱 활성화되는 기폭제가 되고 있다. 따라서 본 논문은 중국항만의 물류집중화의 중심 요인으로 상하이항과 장강유역 개발 및 물동량을 분석을 통한 우리나라의 대응방안을 제시하는 것이 본 논문의 목적이다. 동 목적을 달성하기 위하여 제2장에서 중국항만의 물류집중화의 내·외적요인을 먼저 분석하고, 제3, 4장에서는 상하이항과 장강유역의 개발 및 물류에 대해서 각각 조사하고, 결론에서 우리의 대응방안을 도출하고자 한다.

## 2. 중국항만의 물류집중화 요인

중국의 WTO 가입으로 동북아시아의 경제권이 그 어느 때보다도 무역량이 폭발적으로 증가하고 있다. 중국정부는 자국의 WTO 가입과 높은 경제성장을 뒷받침하기 위하여 상하이 및 장강 유역개발 뿐만 아니라, 홍콩, 대만을 포함한 중화권물류 지역을 만들고 있다<sup>2)</sup>. 세계경제에서 중국의 새로운 등장은 동아시아 전체의 경제규모를 확대시키고 있고, 동 지역의 컨테이너 물동량의 급속한 증가를 가져왔다.

2011년의 전 세계 물동량은 약 4억 3천만TEU, 동북아는 약 1/3인 1억 3천7백만TEU로 추정된다. 중국은 동북아 전체 컨테이너 물동량의 60~70%인 7~8천만TEU를 차지할 전망이고, 북중국 주요항만의 컨테이너 증가추이를 보면 상하이항이 가장 빠르게 칭다오항<sup>3)</sup>이 그 다음 순이다. 특히, 2004년 상하이항은 1,100만TEU를 처리하여 세계 제3위의 컨테이너항만

으로 부상하였다. 또한, 주요선사의 동북아 환적화물의 중국항만 집중화가 나타나고 있고 북미항로와 유럽항로에 주요선사가 2000년대 들어 활발히 전개되고 있다<sup>4)</sup>.

Table 2 The amount of containerization

	2002년	2005년	2010년	2015년
합계	66.1	83.5~85.3	109.8~117.3	133.3~146.7
한국	7.4	10.6	14.9	19.0
일본	12.3	13.5~14.2	15.2~17.8	16.7~20.7
중국	29.2	40.5~41.3	58.6~61.8	74.2~80.4
홍콩	11.2	12.2~12.4	13.4~14.7	14.8~17.1
대만	6.1	6.7~6.8	7.7~8.1	8.6~9.5

주: 한국의 2005,2010년 수치는 2006년, 2011년 기준임.

세계적인 유수선사인 Maersk나 P&O Nedlloyd 등이 칭다오, 텐진, 다롄에 직기항하기 시작한 것은 선사들이 중국 물동량의 증가에 따라 중국 항만의 중요성을 인정한 것으로 판단된다. 그 결과 1989년 시작한 항만개발사업<sup>5)</sup>이 2000년에 접어들면서 중국항만의 개발과 대대적 확충 프로젝트가 시행되어 세계적 선사, 터미널사의 대중국 항만 투자가 가속화되고 있다.

중국의 항만의 물류집중화를 내·외적요인으로 나누어 분석하면 다음과 같다.

먼저 내적요인으로 5가지를 들 수 있다.

첫째, 빠른 무역 성장세에 따른 항만물류 발전을 가져왔다. 1989년부터 중국은 12년 연속 무역총액평균성장률 13.6%를 기록하였으며 이는 세계 평균 6.1%를 크게 넘는 수치를 기록하고 있다. 또한, 2002년 중국의 대외무역총액은 US6,027억,

Table 1 Economy index of China

	2004	2005	2006							
			1/4	1월	2월	3월	2/4	4월	5월	6월
GDP성장률	9.5	9.9	10.3	10.3			-	-		
수출	35.4	28.4	26.3	28.2	22.3	28.3	24.1	23.9	25.1	23.3
수입	36.0	17.6	25.4	25.4	29.6	21.1	18.6	15.3	21.7	18.9
외국인직접투자	13.3	-0.5	6.6	11.0	4.4	4.4	-	3.7	-7.9	-

2) 이종원 “東北亞의 經濟協力과 釜山港의 HUB化”, 「해양비즈니스」, 한국해양 비즈니스 학회, 2004.6.

3) 칭다오항은 우리나라 기업이 가장 많이 진출해 있는 산둥반도지역의 대표적인 항만으로 인천~중국간 8개의 카페리 항로 중 5개 항로가 개설되어 있다. 외국인 투자기업은 1만개 정도이며, 그 중 한국 기업은 3천개로 홍콩 다음으로 많은 기업이 진출하고 있다.

4) 북미항로: APL/현대/MOL, China Shipping, CMA-CGM/P&O Nedlloyd, CAN-CGM/Norasia(Wallem), COSCO/한진/KL/Yang Ming, CSAV(Wallem), Evergreen/L.Triestino, Hanjin, Hapag/NYK/OOCL P&O Nedlloyd, KL/Yang Ming, Maersk Sealand, MSC, Sinotrans, Zim(GMK).

유럽항로: APL/현대/MOL, China Shipping, MSC, KL/Yang Ming, CAN-CGM(Ben)/Norasia(Wallem), COSCO/KL/Yang Ming, 한진/Senator, CSAV(Wallem), Evergreen/L.Triestino, Hanjin, Hapag/MISC/NYK/OOCL/P&O Nedlloyd, Maersk Sealand, MSC, Sinotrans, Zim(GMK), PIL. 오션커머스사, 「2003년 국제수송핸드북」, 2003.

5) 중국은 대외무역량의 증가와 더불어 1989년부터 교통부 주관으로 항만개발을 본격적으로 해 왔는데 연해지역 18개 허브항을 지속적으로 개발하고 상하이, 칭다오 등의 항구에서는 컨테이너 작업기능을 겸비한 다기능 부두를 건설하였다.

수출액은 US3,256억, 수입액은 US2,951.7억으로 1989년도와 비교하면 각각 4.6배, 5.2배, 증가하였다. 국제화가 진행됨에 따라 대외무역량도 계속 늘어나 중국 국제물류부문이 크게 발전하여, 세계물동량의 90% 이상이 해상운송으로 이루어지므로 대외무역량의 지속적인 성장은 항만 물류의 발전기회를 제공하고 있다.

둘째, 항만 컨테이너물류의 빠른 성장세를 보이고 있다. 1998년 중국 10대 컨테이너항만의 처리실적은 1,036만8천 TEU로 전국 총계 1,312만TEU의 79.03%를 기록하였고, 2002년 중국10대 컨테이너항만의 처리실적은 3,031만TEU로 전국 총계 3,700만TEU의 81.92%를 기록하였다. 동기간 10대 컨테이너항만은 200%, 전국항만은 182% 성장을 보인 셈이다.

셋째, 지속적인 항만물류설비 개선을 들 수 있다. 2002년 말, 내륙하천항만의 부두 선석은6,677선석이며 그 중에 1만 톤급 이상의 선박이 정박할 수 있는 곳은 62선석인데, 연해 주요 항만의 부두 선석은 1,790선석이며 그 중에서 1만 톤급 이상의 선박이 정박할 수 있는 곳은 547선석이다. 중국 교통부는 지속적인 항만 개발을 통해 중국 항만의 처리 능력을 2010년까지 1억TEU 수준으로 향상시킬 계획이라는 발표를 내놓았다. 특히, 북중국 항만의 급속한 성장세로 칭다오 항의 경우 제3단계 및 4단계 터미널 사업을 2006년과 2011년에 완공을 목표로 진행하고 있으며, DP World터미널이 2010년 경 완공될 예정이다. 또한, 남중국 항만들 중 상하이항은 양산항 심수 터미널의 개발을 지속적으로 추진하고 있는데, 2005년 11월에 이미 5개 선석을 개장하였으며, 2006년 말에 나머지 4선석을 완공하여 1단계 터미널 개발을 마무리 하였다. 중국정부는 2007년과 2008년에 거쳐 양산항 2단계 터미널을 완공할 예정이며, 2020년까지 소양산도에 30개 선석을 개발하는 한편, 이후 양산도에 20개 선석을 추가로 개발할 계획이다.

넷째, 통관 효율성 향상을 꾀하고 있다. 1998년 상하이항은 통관증 제출방면에서 EDI를 도입하였으며, 2000년에는 단순화된 통관절차를 도입하여 통관과 화물처리시간을 24시간 이내로 줄이는 것을 목표로 제도적 개선을 꾀하여 왔다. 또한, 복잡한 통관과정을 통합하여 통관효율성 향상을 가져오기 위함이다. ‘일관삼검’(一關三檢:한 부서에서 세 가지 검사를 함)이란 부서를 통합하여 이용자에게 편의를 제공하는 방법으로 이미 중국의 각 항만에서 실시 중에 있다<sup>6)</sup>. 그리고 Paperless 통관을 정착시켜 항만의 효율성을 높이고 있다. 2002년 3월 1일부터 상하이, 칭다오, 난징, 항조우, 닝보, 선전, 공베이, 황푸 등 8개의 세관에서 paperless 통관 업무<sup>7)</sup>를 시작하였다.

다섯째, 항만물류발전의 정책 및 법규 환경의 개선이다. 중

화인민공화국 ‘港口法’은 제14대 전국인민대표대회 상무위원회의 제3차 회의를 통하여 제정되었으며, 2004년 1월1일부터 발효되었다. 동법은 총6장으로 구성되어 있으며, 총칙, 항만계획 및 건설, 항만경영, 항만안전 및 관리감독, 법규책임 및 부칙 등의 내용으로 구성되어 있다. 동법의 제정을 통해 외자도입제도가 개선되었으며, 대외개방정책에서 한 단계 더 발전한 법률적인 기반을 이루었다. 외국계 기업도 독자적으로 항만건설에 투자할 수 있으며, 반드시 중국기업과 합작을 하지 않아도 국내기업들과 같은 법률적인 보장을 받을 수 있게 된 것이 특징으로 주목받고 있다. 국내기업이든 외국계 기업이든 일정한 자격만 갖추었다면 누구나 항만건설에 투자할 수 있고, 항만경영에 참여할 수 있도록 모든 기업들에게 법적으로 공개적이며, 공평하고 공정한 환경을 제공할 수 있게 되었다.

중국항만 물류집중화 외적요인으로는 크게 세 가지로 정리할 수 있다.

첫째, 중국항만의 물류집중화는 중화권 지역 선사들의 성장기반에서 찾아볼 수 있다.

2005년 기준 30위권 내에 속하는 선사는 중국의 CSCL, COSCO, 홍콩의 OOCL, China Navigation Co., 대만의 Evergreen, Yang Ming, Wan Hai 등이 있다. 특히, 이 가운데 CSCL의 경우 최근에 설립되어 급속한 성장을 이루고 있는 중국의 국영선사이다. 이 선사는 2000년 기준 선대보유량은 14위에 머물렀으나 2005년 6위로 뛰어 올랐으며, 최근에도 급속한 확장을 추진하고 있다. 그 대표적인 예가 두바이 진출인데, CSCL의 모 그룹인 차이나쉬핑 그룹은 두바이 자유무역지대에 새로운 지주회사를 설립하기로 하고, 중동지역과 중국간의 교역량 증가에 힘입어 이 지역의 해운서비스를 확대하기로 하였다. 또한, 두바이와 인도반도, 홍해, 동아프리카 지역을 연결하는 피더 서비스를 개발하여 두바이를 중심으로 한 새로운 영업망을 개발할 것으로 알려졌다<sup>8)</sup>.

한편, 대만의 Evergreen은 세계4위의 선사로서 2006년 1월 기준 155척, 48만 5,630TEU를 보유하고 있으며, Yang Ming과 Wan Hai의 경우 각각20위권과 30위권을 꾸준히 유지하고 있다. 특히, 홍콩의 은 1996년 선대보유량 17위에서 2005년 12위로 올라섰으며, China Navigation Co.은 1996년 94위의 소형선사에서 2005년 29위로 도약하는 성장을 했다.

둘째, 대만의 중국투자 가속화에 따른 해운시장의 변화에서 찾아볼 수 있다.

후진타오 중국 국가주석이 대만 끌어안기에 속도를 내고 있다. 후 주석은 경제통합의 큰 틀인 자유무역구도 설치하기로 하고, 당초 대만과 이미 홍콩 마카오 등과 체결한 ‘보다 긴밀한 경제 무역관계를 위한 협정(CEPA)’을 맺겠다는 구상을 추

6) 2001년 8월 선전항에서 EDI 서비스가 시작되었으며, 이 서비스와 세관시스템이 연결되어 기업이 수출입업무를 할 때 자신의 사무실에서 인터넷을 통하여 직접 관계서류를 입력하고, 세관은 컴퓨터를 통하여 자동으로 그 서류들을 접수함으로써 24시간 어느 때나 수출입통관수속을 할 수 있게 되었다.

7) paperless 통관업무란, 기업이 인터넷을 통해 세관에 수출입과 관련된 자료를 입력하고, 세관은 이러한 전산화시스템을 통하여 수속을 심사한 후 즉시 통과시킬 수 있도록 한 제도이다.

8) Fairplay, 2006. 5. 25.

Table 3 An international shipping company of Chinese region (2006.1)

순위		국가	선사	전체		사선		용선		발주량		
2000	2005			TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	TEU	척수	현재대비비율
2	4	대만	Evergreen Group	485,630	155	336,464	105	149,166	50	177,169	36	36.5%
14	6	중국	CSCR	352,483	125	181,359	74	171,124	51	157,980	29	44.8%
7	8	중국	COSCO Container L.	322,326	126	226,441	100	95,885	26	178,933	23	55.5%
16	12	홍콩	OOCL	240,477	67	145,560	27	94,917	40	107,484	19	44.7%
17	16	대만	Yang Ming Line	188,269	69	123,990	39	64,279	30	132,139	29	70.2%
20	20	대만	Wan Hai Lines	115,330	68	82,268	46	33,062	22	51,668	12	44.8%
60	29	홍콩	China Navigation Co	36,717	39	14,286	13	22,431	26	-	-	-

진하였다. 그러나 대만계계가 자유무역구를 선호하자 과감하게 기존 정책을 포기했다. 또한, 중국에 진출한 100만 명의 대만 기업인을 위한 파격적인 조치도 내놓았다. “대만상 서비스 시스템”을 가동하기로 했다. 이에 따라 세금 경감은 물론 출입국 절차도 간소화 했다.

이에 따라 대만의 중국 투자의 가장 큰 사례는 컨테이너운송회사 Wan Hai가 3,260만대만 달러(약9억 5500만원)를 투자, 상하이에 새 물류회사 「블루오션」을 열겠다고 밝힌 것이다. 완하이라인스는 이미 중국 정부의 허가를 받은 이 투자계획을 홍콩지사 다윈물류를 통해 진행하여 올 4/4분기 안으로 사업을 시작할 계획이다. 과거 대만은 안보 차원에서 중국에 대한 경제 의존도가 지나치게 높아지지 않도록 하기 위해 대만 기업의 중국 내 투자를 제한하고 있으나, 중국 경제가 급성장하면서 대만의 중국 진출도 더욱 활발해지고 있다. 이 같은 변화로 해운시장에 있어서 중화권 해운의 성장이 가속화될 수 있는 기반이 생성될 것으로 보인다. 이는 해운물류가 강세인 홍콩, 대만, 등 주요국들이 중국의 물동량을 활용하는 경우 이 지역 선사들의 성장이 예상되기 때문이다.

셋째, 네트워크의 확대 및 선박의 대형화에서 찾아 볼 수 있다. 중화권 3국에서 운항하는 선사는 지난해 168개 선사로서 2003년 154개사에 비해 증가하였으며, 운항선대는 2003년 742만TEU에서 2005년 1,056만TEU로 크게 증가하였다. 특히, 동기간 중, 중국의 경우 운항선대의 증가율이 가장 높아 16.3%를 기록하였으며, 그 다음은 홍콩이 11.4%, 그리고 대만이 8.9%로 나타났다.

한편, 중국의 경우 서비스를 제공하는 선사는 줄었으나 선복량은 늘었는데, 이는 상대적으로 선대가 대형화 추세가 진행되고 있는 것으로 판단된다. 이외에 홍콩, 대만의 경우에도 서비스 선사의 증가 속도에 비해 선대 증가 추이가 빠르게 나타나고 있어 이 같은 추세가 진행되고 있는 것으로 판단된다.

Table 4 The situation of shipping company by Chinese region

연도	국가	서비스선사	선박척수	선박톤수 (만DWT)	만 TEU
2004	중국	42	868	4,461	325
	홍콩	50	1,042	5,046	368
	대만	42	622	2,954	217
	중화3국	134	2,532	12,462	910
2005	중국	54	1,079	5,279	390
	홍콩	62	1,233	5,743	423
	대만	52	734	3,333	243
	중화3국	168	3046	14,354	1,056

### 3. 상하이항의 개발 및 물류

상하이는 중국을 가로지르는 장강유역을 배후로 하여 중국 경제성장의 견인차 역할을 하고 있으며, 동부 연해지역의 대표도시이자 가장 주목받는 성장거점도시이고, 상하이의 면적은 6,341km<sup>2</sup>이고 인구는 1,307만으로 도심(700만)유동인구 포함 시 1,600만 명으로 추정된다.

상하이시는 1995년 8월에 양산도 항만건설의 구상을 중앙정부에 건의하였고, 그 연구 결과 상하이시는 “양쯔강 유역의 경제발전 리더, 경제발전 중심, 무역중심”으로 신속하게 자리잡으려면 상하이항이 국제해운중심으로 발전해야 한다고 결론을 내렸다. 이러한 전략방침 하에 1996년 1월 국무원은 강소성의 항만과 절강성의 항만을 양 날개로 삼는 “상하이 국제해운중심”의 건설을 공식결정하고 이 국제해운중심 구축의 핵심과제로 양산 심수터미널 건설을 선정한 것이다. 그리고 상하이시는 국제해운중심의 건설을 “국민경제 및 사회발전 9·5

계획과 2010년 중장기 목표”의 하나로 설정하였다.

상하이시의 이러한 전략의 결과로 상하이항의 2006년 상반기 물동량은 1,800만 TEU로서 지난해 동기 대비 17.8%의 증가라는 폭발적인 기록을 세웠다. 최근 4년 내 상하이항 컨테이너 물동량 중 환적화물이 연평균 28%씩 증가하였으며, 국제수준의 컨테이너 환적항이 되기 위하여 계속 노력 중이다. 현재 중국은 상하이항과 선전항을 양대 컨테이너항만으로 육성하기 위해 대대적인 항만 개발 사업을 추진하고 있다. 중국의 상하이항은 항만의 경쟁우위를 위한 전략의 일환으로 하역시스템이나 장비의 현대화와 자동화양적 질적 개선도 꾀하고 있다<sup>9)</sup>.

Table 5 The results of containerization in Sanghai port

처리실적 (천TEU)	2002년	2003년	2004년	2005년
	8,612	11,282	14,557	18,084

Table 6 Facilities of Sanghai port(2004)

안벽길이(m)	정기선취항수	하역장비수		총면적(m <sup>2</sup> )
		CC	YC	
5,526	21	80	199	4,342,858

Table 7 The ranking of Sanghai port in the world

(Unit : ThousandTEU)

연도	1위	2위	3위	4위
1990년	1위 싱가포르	2위 홍콩	3위 상하이	4위 상하이
처리실적	5,223	5,101	456	
2000년	1위 홍콩	2위 싱가포르	3위 상하이	6위 상하이
처리실적	18,100	17,040	5,613	
2003년	1위 홍콩	2위 싱가포르	3위 상하이	
처리실적	20,449	18,100	11,280	
2004년	1위 홍콩	2위 싱가포르	3위 상하이	
처리실적	21,984	21,329	14,567	

이렇게 늘어나는 중국의 수출입 컨테이너 물동량이 이미 세계시장의 60%를 넘어가면서 상하이항은 세계 각 지역의 주요 해운 선사들이 앞 다퉈 상하이 직기항 노선을 개설하고 있다. 상하이항에 직기항하는 선사는 APL, CSX Line, Coscon, Fesco, Hanjin, Hapag-Lloyd, HMM, K Line, KMTC, Maersk Sealand, MSC, Norasia, NYK, OOCL, PONL, SJJS

등으로 국제적인 선사들이 기항하고 있다<sup>10)</sup>. 상하이항무국(S P A)이 운영하는 와이까오차오 8선석을 포함 18선석의 컨테이너터미널을 운영 중인 상하이항은 유럽과 중동, 북미, 아프리카, 지중해 등 세계 160개국, 400개 항구 및 선박회사와 교역하고 있다. 양쯔강을 따라 내륙으로 연결되는 해운루트는 최근 산샤(三峡)댐 건설로 더욱 탄력을 받고 있다<sup>11)</sup>.

Table 8 Opening lines in Sanghai port

항로	기항항만과 운항수
북미항로	밴쿠버11회, LA11회, 오클랜드10회 등 7개항만 기항
유럽항로	로테르담7회, 함부르크 7회, 앤트워프 6회 등 11개 항만기항
동남아시아 항로	싱가포르 33회, 崑生港 22회, 람차방9회, 방콕 6회, 마닐라 6회 등 18개 항만 기항
동북아시아 항로 (중국내륙 불포함)	부산38.5회, 고베24회, 요코하마23회, 도쿄21회, 오사카19회, 나고야 18회, 其陵13회, 카오슝9회, 광양8.5회, 하카다 8회, 울산8회, 모지6회, 후쿠야마5회, 요카이시 4회, 타이중 4회, 미즈시마 4회 등 46개항기항

OSC는 경제성장률과 수출입 컨테이너 물동량 증가율 간의 관계를 결정짓는 요소들을 고려한 후 GDP성장률을 바탕으로 동북아의 수출입 컨테이너물동량을 추정하였다. 향후 동북아 지역의 수출입 컨테이너 물동량은 2010년 109.8백만~117.3백만 TEU, 2015년 133.3백만~146.7백만TEU에 이를 것으로 예측하고 있다. 또한, OSC에 의하면, 2010년의 중국의 컨테이너 물동량 처리능력은 6,200만 TEU를 넘어설 것이나 시설소요는 공컨테이너와 환적 컨테이너까지 합치면 7~8천만TEU 수준에 달할 것으로 추정하여 상당한 시설부족이 예상하고 있다. 따라서 중국정부는 개혁·개방정책을 채택한 이후 새로운 항만건설과 항만투자에 있어서 외국기업의 참여를 활성화하기 위하여 법적·제도적 측면에서도 두드러진 개선을 시행하고 있다<sup>12)</sup>. 중국교통부는 ‘외국자본항만투자지침’을 발표하여 외국자본의 항만투자를 적극적으로 유도하고 있다. 동 지침에 따르면, 최근 외국인의 항만지분 소유를 50%미만으로 제한하던 규제를 철폐하고, 외국인에게 투자지분의 과반수 소유를 허용할 뿐 아니라 외국인에게 100% 단독투자도 허용하여 항만의 외국자본 유치가 탄력을 받게 되었다<sup>13)</sup>.

9) 상하이항의 항만물류시스템의 수립을 위하여 선박의 입출항시스템(Vessel Traffic and port Entry System), 보관 및 유통가공시스템(Storage and Value Added Logistics Processing System), 배후수송시스템(Hinterland Transport System), 항만정보시스템(Port Information System) 등의 구축에 박차를 가하고 있다.

10) Containerization International Yearbook, 2003,p.175.

11) 광주일보, 2003.7월14일자.

12) 1980~'90년간 중국은 항만을 포함한 교통인프라에 대한 투자를 위해 국내 재원뿐만 아니라 외국정부, 세계은행, 외국의 민간은행 그룹으로부터 각종차관을 도입하기 시작하였다. 미국, 일본으로부터 14억 달러의 차관을 도입하여 텐진, 다롄 등 2개항만의 대규모 컨테이너 선석을 포함하여 연안항의 심수선석건설을 추진하였다. 여기태, “중국컨테이너항만의 경쟁력 평가에 관한 연구”, 「한국해운학회지」, 제34호, 2002.4.

중국정부는 상하이항 동쪽 30해상에 위치한 丹山군도에 있는 두 섬인 대양산과 소양산에 대규모 터미널을 건설하는 ‘양산 대수심 컨테이너 터미널 개발’을 추진하고 있다<sup>14)</sup>. 2002년 5월 국무원의 결정을 받아 7월 말에 착공된 이 프로젝트는 두 섬을 매립하여 수심이 15m를 상회하는 컨테이너터미널을 건설하는 것으로 ‘二字형’으로 된 두 개의 거대한 방파제 안벽을 건립하고 그 안쪽을 컨테이너 선석으로 이용하도록 설계되어 있는데, 2020년까지 총 US\$2,170억을 들여 52개 선석을 건설하는 대형 프로젝트인 이 계획이 제1기 공사(小洋山 中間區域)로 총예산 160억위엔(약 20억US\$)을 들여 총9개 선석(2005년까지 5개 선석, 2006년까지 4개 선석 등)을 건설하고, 약 30km에 이르는 연륙교를 건설하여 大·小洋山 과 본토(浦東地區)<sup>15)</sup>를 연결하도록 되어 있다<sup>16)</sup>.

양산터미널건설의 기본구상은 대·소 양산도에 총 50개 정도의 선석을 개발하는 것이다. 그리고 현재까지 상하이시가 확정된 계획은 소양산에 30개 선석을 2015년까지 개발을 완료하는 것이다. 대양산의 개발계획은 현재 확정되지 않았다. 양산 1기 터미널은 연간 220만 TEU의 화물을 처리하는 5개 선석의 컨테이너터미널이 소양산도에 건설되었다. 2002년 6월에 착공된 이 공사는 착공 3년5개월만인 2005년 10월에 완공되었다. 15기의 컨테이너크레인(높이 70m, 아웃리치 65m, 최대 기중 톤수 65톤)도 설치되었다. 2기 터미널 공사는 2006년 말에 완공예정으로 1600m의 선석으로 구성되어 있으며 설계물동량은 180만TEU이다. 3기 터미널은 2008년에 완공될 예정이다. 3기 터미널은 3,500m의 선석에 초대형선과 피더선을 접안시켜 작업이 가능하도록 건설할 계획이다. 현재 건설계획은 확정되어 있지 않으나 3기 터미널외에 석유부두, LNG부두 등을 건설할 계획으로 알려지고 있다. 소양산의 건설일정은 2015년까지 상하이시의 경제발전이 맞추어서 개발하는 것이며 대양산은 소양산부두의 건설을 완료된 이후 시작할 것으로 알려지고 있다.

또한, 양산터미널 관련 3대 개발프로젝트에는 대·소 양산도의 컨테이너터미널 개발뿐만 아니라 양산도와 육지를 연결하는 등하이 대교건설, 루차오강 물류단지 및 연계 운송망 건설 등 3대 프로젝트가 모색되고 있다. 두 번째 개발 프로젝트는 양산도 터미널과 양산도 육지를 연결하는 전장 32.5km의 연육교 건설 사업이다. 소양산도와 육지의 루차오강 물류단지를 연결하는 이 등하이 대교는 2005년 5월 25일 완공되었다. 왕복 6차선인 이 대교는 연간 통행량이 880만 TEU정도이며,

대교 아래로는 5,000톤급 선박의 통행이 가능하도록 설계되어 있다. 세 번째 개발프로젝트는 루차오강 물류단지 및 연계수송망 건설 사업이다. 루차오강 물류단지는 검사·검역·통관 및 물류센터로 조성되며, 연계 운송망으로는 후루고속도로와 푸둥철도 1기가 양산 터미널의 개장에 맞추어 건설되었다<sup>17)</sup>.

#### 4. 장강유역의 개발 및 물류

중국인 그 동안의 성장 축에서 밀려있던 중서부 내륙지역에 대한 투자에 본격 나서면서 충칭과 상하이로 이어지는 장강(양쯔강)유역이 새로운 물류 통로로 각광을 받고 있다. 장강(長江)은 중국 최대의 하천으로 장강 항운의 역사는 유구하며 이전부터 중국 경제발전의 모태 역할을 수행하고 있다.

장강은 윈난(雲南)성 웨이푸(水富)에서 상하이(上海)까지 총 2,837.6km이고, 주요 항구는 상류로부터 충칭(重慶), 이창(宜昌), 유에양(岳陽), 우한(武漢), 주강(九江), 우후(蕪湖), 난징(南京), 전장(鎮江), 난통(南通) 등이며 대외 개방항만은 모두 19개로 이루어져 있다. 이에 따라 7개 성과 2개 시로 구성된 장강 유역의 경우, 외국인 투자가 늘어나는 등 다른 지역에 비해 성장 템포 또한 매우 빠르다. 중국 총 GDP의 39%, 교역액의 33%를 차지하고 있을 뿐만 아니라 외국인 투자금액의 42.1%를 차지하는 등 최근 들어 탁월한 성장세를 보이고 있다.

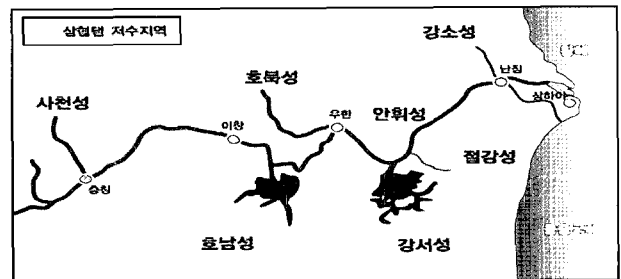


Fig. 1 Jang river basin

장강은 중국의 동서를 횡단하고 동부 연해지역을 연결하는 ‘T’자형 경제발전의 주축선이며 화동(華東), 화중(華中), 서남(西南) 3대 구역경제의 협조발전을 견인하는 중요 경제벨트이고, 장강 수운의 발전은 중국의 서부 대개발 전략과도 부합하여 장강 연안경제를 조속히 발전시키는 주요 요인으로 급부상

13) 이 새로운 지점은 렌윈강의 수구 프로젝트에 적용됨으로써 미국의 United Yield International사가 지분 51%를 소유하게 된다고 중국교통부의 발표가 있었다.  
 14) 중국정부는 상하이항의 컨테이너 물동량이 급증하여 항의 처리능력을 감안할 때 심각한 병목현상이 우려되고 가까운 시일 내에 外高橋 제4단계 터미널도 포화상태에 이를 것으로 예상하여 세계최대의 양산 대수심 컨테이너터미널을 개발을 착수하였다. 동 개발은 ‘하역 및 이송 시스템(Cargo Handling and Transfer System)’의 효율을 가져오기 위한 프로젝트이며, 동 터미널의 개발은 2020년까지 52개 선석 건설로 연간 2,500만TEU의 처리능력을 확보할 것으로 예상하고 있다.  
 15) 浦東지구의 특징은 9개 중점개발구 지정 운영되고 있으며, 육가취금융무역구(무역/금융/상업지구), 金橋수출가공구, 外高橋부세구역(항만/보세창고/중계무역), 長江첨단기술과학파크/손교개발구 등으로 구성되어 있고, 浦東국제공항(1991.10.1준공, 현재 국내국제선 전 노선 취항).  
 16) Sanghai Municipal Government, 2006.9.2.  
 17) 양산항 심수터미널 개발전략, 2006.  
 18) Fairplay, 2006.8.18.

하고 있다. 장강은 유역의 인력, 재화, 물자 및 상품의 유통을 가능하게 하는 자연 교통수단이며 장강유역의 경제성장을 유지하는 주요요인 중 하나이고, 현재 에너지의 고갈, 고비용의 육로수송, 수송능력의 제한, 수출입의 고속성장, 연해산업의 내륙산업으로의 전환 가속화 등과 같은 환경에서 장강 내하물류체계의 효율적인 개발은 장강 삼각주 경제구의 발전과 중부지구의 발전 및 서부 대개발과 대외개방을 촉진하는 중요한 역할을 담당하고 있다.

특히 장강유역을 중심으로 하는 컨테이너 물동량이 급증하면서 이를 처리하는데 필요한 항만 인프라와 바지 시설에 대한 투자가 최근 상당히 늘어나고 있다. 장강시설 면에서 본다면, 2004년 현재 장강 간선 항구는 총 220개, 선석수는 3,193개이며 이 중 중국 중앙정부 관리 항만은 25개, 선석 수는 665개에 달하며, 접안능력 10,000톤급 이상의 선석은 110개, 화물처리능력은 연간 4억 8천만 톤, 컨테이너 선석은 26개에 처리능력은 216만TEU이다. 장강유역 중심의 수운이용에 있어서도 최근 4년간의 성장은 높은 추이를 보이고 있고 철도를 이용한 화물 수송의 두 배에 달하고 있다.

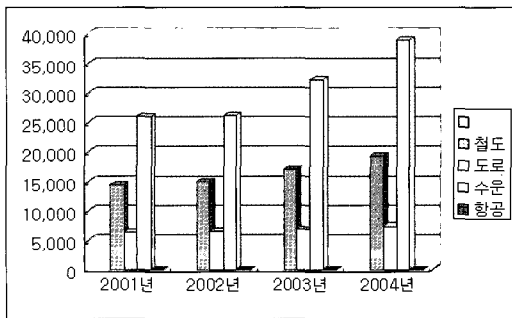


Fig. 2 Situation of water transport in Yangtze river

1984년~2004년 21년간 장강 간선의 컨테이너항만은 6개소에서 20개소로 증가하였으며 물동량 집중하여 항만에서는 컨테이너 전용부두를 건설하기 시작하였고, 장강 간선의 컨테이너항만은 난징(南京) 하류에 집중되어 있으며, 2003년 난징 하류 6개 항만의 컨테이너 물동량은 109만 3천TEU로 2002년 대비 29.8% 증가하여, 장강 간선 25개 항만이 물동량 전체의 77%를 차지하고 있다. 장강 하류는 연해와 가까워 외항형 경제발전이 신속하게 이루어짐에 따라 대외무역의 발전으로 컨테이너 수요가 증가하고 있으며, 이 하류에는 주요항만인 난

징(南京), 진장(鎮江), 장인(江陰), 난통(南通) 등 항만에서는 컨테이너 부두건설이 활발하게 진행되고 있다. 2004년 장강 20개 컨테이너항만의 컨테이너 물동량은 182만 TEU로 1984년 37,100 TEU의 49.1배가 증가했으며, 지난 21년간 연평균 21.5% 증가를 기록하고 있다. 장강항무관리국(長江航務管理局)에 의하면 2010년 장강의 화물 물동량은 5억 8천만 톤 이상, 2020년에는 8억 톤 이상이 될 것으로 예측하고 있으며, 컨테이너 물동량은 2010년 360만TEU, 2020년 800만TEU로 예측하고 있다.

중국은 11차 경제개발계획(11·5규획)이 시작되는 올해부터 2010년까지 5년간 동안 서부 및 중부 지역에 대한 투자를 대폭 늘리기로 했는데, 이 기간 동안 전체 6,300km에 달하는 장강 대수로 준설과 시설 개선 사업에 12억 3,000만 달러를 투입할 계획에 있다. 또한, 산샤(three george)댐의 완공으로 장강의 수상 운송시스템이 크게 개선되면서<sup>18)</sup> 이 지역의 성장세를 겨냥한 외국의 제조업체와 글로벌 물류기업의 투자가 크게 증가하고 있다.

장강유역에서 화물을 운송하는 핵심수단은 바지 선박이다. 현재 장강 수계에서 운항되는 선박은 2,000여개 업체에 모두 6만 8,000척 정도로 추산되고 있다. 그러나 이 같은 수치는 동력선과 모두 합한 것으로 실제 총징에서 상하이항까지의 장강 수로에서 정기적으로 선박운항이 가능한 바지선은 이보다 훨씬 적을 것으로 추정된다. 그리고 장강 상류에서 상하이까지 서비스를 제공하는 대형 바지 선사는 10여개 업체로 이 같은 선사가 보유한 선박은 회사마다 100여 척이 넘고 있다. 이 같은 업체 중에서 지하이 해운과 상하이 푸하이 해운, 그리고 민생해운 등이 과점체제를 구축, 장강유역의 컨테이너 운송 시장을 거의 장악하고 있다. 이 회사들은 현재 급증하는 물동량 수요에 맞추기 위해 바지 운송 능력을 확충하는 한편, 서비스 빈도와 대상을 지속적으로 넓혀가고 있다<sup>19)</sup>.

지난해 장강 유역에서 바지 등으로 운송된 벌크 화물량은 6억 5,000만 톤에 달하고 있으며, 벌크 화물의 증가와 함께 장강 바지를 통해 운송된 컨테이너 물동량도 급증했다. 지난해 1단계 양산 컨테이너 터미널 5개 선석을 개장한 바 있는 상하이 항만의 경우 장강 유역에서 나오는 컨테이너 물동량에 상당히 기대를 걸고 있다. 양산 신항에 컨테이너를 몰아주기 위해서는 장강 유역에서 발생하는 화물을 장악하는 것이 급선무이기 때문이다. 상하이 국제항만그룹(SIPG)의 경우 기존의 외교터미널에서 양산터미널까지 오가는 컨테이너 셔틀 서비

19) 장강 중류 지역에 있는 산샤(삼협)댐이 완공되는 경우 강 수위가 높아질 뿐만 아니라 비가 오지 않는 갈수기에 수위를 일정하게 유지할 수 있는 점이 가장 큰 이점이다. 이에 따라 총징에 기반을 두고 있는 바지선사 민생의 경우 앞으로 투입하는 선박의 크기를 현재의 200TEU에서 300TEU로 확대할 방침이다. 최재선 “중국 장강(양쯔강), 물류 성장 거점으로 부상”, 해양수산동향, KMI, 2006.5.  
 20) 한국해양수산개발원, 중국 장강 물류 활용방안, 2005.8.10.  
 21) 난징항은 장쑤(江蘇)성의 성도(省都)인 난징시 장강연안에 위치하고 상하이의 장강 하구인 우송커우(吳淞口)에서 347km 상류에 위치한 장강 제1의 항만이다. 난징시는 철도, 도로 등 북경-상하이간 간선인 경호(京滬)선이 경유하는 교통의 요충지로 현재 미국, 유럽, 동남아, 일본, 홍콩 등 모두 10개 국가와 항로를 개설하고 있다. 2003년 난징항의 화물 처리량은 6,600만 톤으로 중국 내하수계 항만 중 1위를 차지하였다.  
 22) 상하이항에서 35킬로미터 떨어진 장강 어귀에 위치한 타이칭 항만은 홍콩의 모던 터미널과 중국의 COSOC, 그리고 수조지방정부가 각각 51%,46%,3%의 지분을 갖고 있는데, 지난해 개장한 이 터미널의 처리 실적은 25만TEU이었다. 동 터미널은 향후 2억 9,300만 달러를 투입하여 연간 200만TEU를 처리할 수 있는 컨테이너 4개 선석을 건설할 예정이다.

스를 독점하는 한편, 장강 유역 물류 기반 시설에 상당한 금액을 투자하고 있는 것도 바로 여기에 있다. 이에 그치지 않고, SIPG는 지하이 해운(Jihai Shipping)이라는 장강유역의 최대 바지 선사를 통해 수상 서비스 과점화 체계를 구축, 이 지역 물류 시장에 대한 지배력을 강화하고 있다. 현재 장강 유역에서 비록 규모는 작으나 양산 신항에 피더 서비스를 제공하면서 상하이 항만에 대응할 수 있는 곳은 같은 국제 무역항인 장수성의 난징항<sup>20</sup>과 타이칭항<sup>21</sup>인 것으로 평가되고 있다. 이 지역의 경우 연간 600만 TEU 이상의 컨테이너 물동량이 나올 뿐만 아니라 수출 신장세도 연간 25%에 달할 정도로 빠르게 성장하고 있다.

Table 9 Amount of containerization around Jang river  
(Unit : TEU,%)

항만	2004년 물동량	2004년 환적물동량	2005년 환적물동량	증감률
난징	492,944	234,208	310,447	32.5
난통	282,940	143,960	163,210	13.3
장차강	326,530	140,526	158,450	12.7
우한*	171,460	144,746	204,237	41.1
잔장	159,146	64,386	80,973	25.7
충칭	139,144	102,419	132,140	29.0
창수	N/A	53,813	58,748	9.1
타이칭	N/A	21,589	54,082	150.5
창사	N/A	49,365	51,173	3.6
양저우	N/A	38,087	47,176	23.8
합계		993,097	1,260,636	26.9

주: 1) 2005년 컨테이너 물동량은 비공식 집계 치이며, 환적 물동량은 상하이 항만에서 환적된 것임. 2) 우한 물동량은 우한 국제 터미널 제공 자료임.

Table 10 Comparison of the cost of logistics by the kinds of transport in Jang river region

출발지	운송 수단	상하까지 거리km	운송 시간	비용 (달러) 20ft	비용 20ft*	비용 40ft	비용 40ft*
우한	철도	1,063	5	365	276	670	540
	트럭	1,100	2	1,280	1,220	1,830	1,340
	바지선	1,043	4	183	160	365	305
충칭	철도	2,425	8	525	N/A	1,005	N/A
	트럭	2,756	3	2,560	N/A	3,170	N/A
	바지선	2,335	8	390	N/A	610	N/A

주: \* 표시는 장강유역 바지 선사인 지하이 해운이 제공한 가격임.

Table 11 Circumstances of 10 barges companies in Jang river region

	선사명	선복량 (TEU)	최대주주	서비스 지역
1	COSCO INTERNATIONAL FREIGHT CO.,LTD.	182,000	COSCO	장강전역
2	SHANGHAI JIHAI SHIPPING COMPANY	163,000	SIPG 차회사	장강전역
3	SHANGHAI PUHAI SHIPPING COMPANY	107,000	차이나 쉬핑	장강전역
4	PENAVICO SHANGHAI	87,000	PENAVICO (난징중심)	장강전역
5	MINSHENG INTERNATIONALFREIGHT CO.,LTD.	70,000	민간기업 (충칭중심)	장강전역
6	SINOTRANS CHANGJIANG SHIPPING CO.,LTD.	64,000	시노트랜스	장강중하류
7	JIANGSU UNIWILL LOGISTICS CO., LTD.	53,000	민간기업	장쑤성지역 (난징)
8	JIANGSU EVER-RICH LOGISTICS CO.,LTD.	43,000	민간기업	장쑤성지역 (난징)
9	JIANGSU MARINE	33,000	민간기업	장쑤성지역 (난징)
10	JIANGSU KAITONG	33,000	민간기업	장쑤성지역 (난징)

## 5. 우리나라의 대응방안

세계항만의 환경변화는 크게 세 가지 측면, 항만운영의 글로벌화, 글로벌 전략적 제휴 및 M&A의 확산, 컨테이너선의 대형화 및 고속화 등을 들 수 있다. 이와 함께, 동북아에서는 단기간의 물동량의 급증, 새로운 항만의 건설과 함께 중국부상에 따른 중화물류권의 출현이 중국의 물류집중화 현상을 보이고 있다.

이러한 중국의 물류중심화에는 상하이항과 장강유역 개발이 그 중심에 있고, 이는 대내외적인 지원요인에 의하여 가속화되고 있다. 내적요인으로는 첫째, 빠른 무역 성장세에 따른 항만물류 발전, 둘째, 항만 컨테이너물류의 빠른 성장세, 셋째, 지속적인 항만물류설비 개선, 넷째, 통관 효율성 향상, 다섯째, 항만물류발전의 정책 및 법규 환경의 개선이라는 내적 지원요인이 있었다. 또한, 외적요인으로는 첫째, 중국항만의 물류집중화는 중화권 지역 선사들의 성장기반의 확대, 대만의 중국투자 가속화에 따른 해운시장의 변화, 네트워크의 확대 및 선박의 대형화가 동북아에서 중국의 물류집중화를 가져왔다고 할 수 있다.

이에 대한 우리나라의 대응전략은 다음과 같은 세 가지를 제시할 수 있다.

첫째, 중국을 중심으로 한 중화물류권의 성장은 글로벌 해운시장에서 상당한 수요를 창출할 수 있을 것으로 보인다. 이에 따라 이 지역을 운항하는 선사들의 화물 집하경쟁 등 경쟁이 더 심해질 것으로 예상된다. 또한 새로이 창출되는 물류수요를 선점하기 위한 선사 간 경쟁도 지속적으로 이루어질 것으로 전망된다. 따라서 이 지역 물류 수요를 적절히 활용하는 전략이 선사측면에서 전개되어야 할 것으로 예상된다. 먼저



서비스 차별화 및 다양한 서비스 네트워크 보유를 위한 전략 추진이 꾸준히 이루어져야 할 것이다. 특히, 중화물류권의 성장이 매우 빠르게 진행되고 있어 물류 수요가 적절히 뒷받침되어야 할뿐만 아니라 우리나라의 연관성이 매우 깊다는 측면에서 피더선사 간 공동운항 등 효율적인 피더네트워크를 실현하기 위한 전략이 필요할 것으로 보인다. 즉, 지역선사간 제휴, 지분참여, 계열화 등을 통해 동북아 지역 최상의 연계성을 확보할 수 있는 네트워크 구축과 우리나라의 피더선사간의 전략적 제휴확대가 필요하다. 또한, 우선 단계적으로 양산항 수준의 환적화물 인센티브를 도입해 화물의 이탈을 막는 한편, 통관제도를 비롯한 수출입 화물을 처리하는 프로세스를 획기적으로 개선하는 등 혁신적인 제도 개선이 필요하다.

둘째, 장강유역은 앞으로도 중국 정부의 적극적인 개발 정책과 외국인의 투자 증가에 힘입어 새로운 거대 물류 시장으로 변할 것으로 보인다. 이 시장에 진입하기 위해 중국은 물론 외국의 많은 물류 기업들이 이미 투자에 나섰거나 새로운 투자를 계획하고 있다. 먼저 장강 수로 운송시장은 향후에도 개방이 불가능할 것으로 보인다. 이는 미국의 1920년 해운법(일명, 존스 법)과 같이 외국의 선사나 물류기업에 개방을 하지 않는 내륙의 배타적 구역이다. 중국정부가 장강수로의 개방에 따른 득보다 실이 더 많다고 보기 때문이다. 따라서 장강 유역에서 화물 운송 서비스사업에 나서기 위해서는 중국 기업과 합작 투자를 해야 할 것이다. 예를 들어 일본의 스미토모와 중국 충칭의 운신 운수가 합작 투자로 올해 초 포드와 스텔라를 전담하는 회사를 설립한 것을 비롯하여, 월마트와 태국의 시피 그룹 등이 충칭에 새로운 물류 시설을 개장했다고 한다. 이 처럼 장강유역 주변의 성장산업을 검토하여 우리 기업이 관련 산업에 투자와 화물운송기업과 연계한 투자전략이 필요하다.

셋째, 중국항만들의 성장세가 타의 추종을 불허할 정도로 가속화되고 있는데, 상하이항 등 기존 중심항만의 성장이 두드러지고 있다. 이러한 중국 상하이항의 성장으로 인근 국가들의 주요 항만 물동량에 부정적인 영향을 미치고 있어 그에 대한 대응전략도 필요하다. 우리정부는 동북아 물류 중심 전략의 하나로 상하이항과 장강 물류시장을 연결하는 물류 네트워크를 구축하여야 할 것이다. 우리나라 물류기업이 이 지역에 진출 시, 정부차원에서 지원하는 한편, 이곳에서 나오는 화물을 우리나라 항만으로 연계 운송하는 전략수립이 필요하다. 또한, 중국 항만배후물류기지도 진출하여 아시아 역내 화물의 수송에 있어서 우리나라의 서해안 항만들을 경유하는 환황해권 연계 해상교통망을 구성하는 방안도 검토할 필요성이 있다.

## 참고 문헌

- [1] 국제수송핸드북(2003).
- [2] 김형태(2002), "Global Terminal Operator의 중국항만 진출현황 및 배경에 관한 연구", 월간해양수산, 한국해양수산개발원.
- [3] 부산신항만(주), "부산신항만 화물유치를 위한 마케팅 전략에 관한 연구", (2002)
- [4] 최재선(2006), "중국 장강(양쯔강), 물류 성장 거점으로 부상", 해양수산동향, KMI.
- [5] 양창호(2004), "우리나라 항만정보시스템 현황과 과제", 항만관리론.
- [6] 여기태(2002), "중국컨테이너항만의 경쟁력 평가에 관한 연구", 한국해운학회지, 제34호.
- [7] 이종원(2003), "國際海上物流圈의 生成과 變化", 해양비즈니스, 한국해양비즈니스학회.
- [8] 이종원(2004), "東北亞의 經濟協力과 釜山港의 HUB化", 해양비즈니스, 한국해양비즈니스학회.
- [9] 이종원(2005), "동북아의 해운·항만의 환경변화에 관한 고찰", 해양비즈니스, 한국해양비즈니스학회.
- [10] 이충배·이정민(2003), "홍콩항과 상하이항의 항만개발 전략 비교 및 우리나라의 대응방안", 국제상학.
- [11] 한국수출은행, 해외경제연구소, 상하이-홍콩을 대체할 수 있는가?, (2001)
- [12] 한진해운 제공자료(2003.10)
- [13] 해운항만통계정책(2005, 2006).
- [14] BBS-Alpaliner(2006).
- [15] Cargonews Asia(20003).
- [16] Containerization International Yearbook(2005).
- [17] Cargo Systems, Top 100 Container Ports(2003~2005).
- [18] Fairplay(2003).
- [19] Lloyd's List(2003).
- [20] Sanghai Municipal Government(2003).
- [21] The Economist(2005).

원고접수일 : 2007년 4월 11일

원고채택일 : 2007년 4월 30일