

장강 황금수로 개발과 쭈저우 타이창 항의 성장

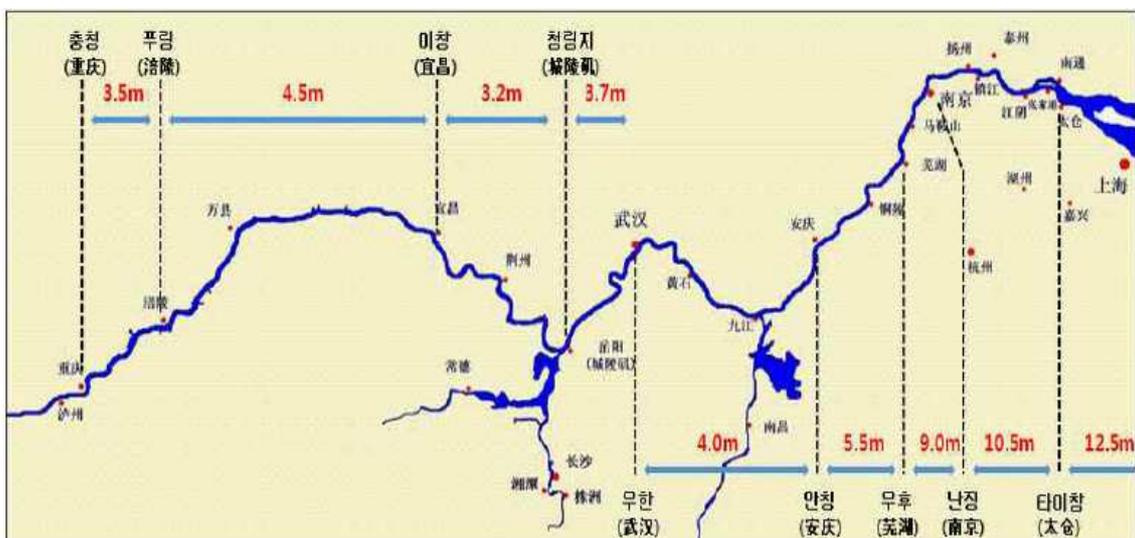
노성호 조교수, 세종대학교 중국통상학과

작성일: 2014년 11월 18일

■ 장강 황금수로 개발 계획이 진행되고 있음

- 장강 간류 내하항로는 윈난(雲南)성 웨이푸(水富)에서 상하이(上海)까지 총 2,837.6km를 말함
- 주요 항구로는 상류로부터 충칭(重慶), 이창(宜昌), 유에양(岳陽), 우한(武漢), 주장(九江), 우후(蕪湖), 난징(南京), 전장(鎮江), 난통(南通), 쭈저우(蘇州) 등이 있음
- 중국은 12차 5개년 계획 기간 동안 1,500元的 자금을 투입해서 이 유역에 장강 황금수로(黃金水道) 건설을 추진
- 가장 주요한 계획은 난징까지 12.5m의 심수항로를 확보하여 내하항만을 개발하는 것
- 2014년 7월 현재 기존의 쭈저우 타이창(太倉)까지의 심수항로가 난통까지 연장 완공
- 장강하류로부터 난통까지 12.5m의 심수항로가 확보되어 있으며 이에 따라 5만 톤급 컨테이너선이 정박가능하고 조수에 따라 10만 톤급 선박까지도 정박이 가능
- 장강 하류 내하 항만들이 폭발적으로 성장
- 또한 우한과 충칭에 항만시설을 확충해서 각각 장강 중류와 상류의 내하물류 중심으로 발전시킨다는 계획
- 궁극적으로 연해지역의 경제발전 성과가 내륙 지역으로 이전 과급되도록 유도하려는 것

<그림1> 장강 수로 주요항로 수심 (2012년 3월 기준)



자료출처: KMI 물류리포트 제 12-1호

■ 쑤저우 타이창 항의 빠른 성장

- 장강 황금수로 유역 내하항만들의 성장이 빠르게 이뤄지고 있는 가운데 쑤저우 타이창 항의 성장은 주목할 만함
 - 쑤저우 항은 타이창 항, 창수(常熟)항, 장자강(張家港)항이 모여 성립해 있는 내하 항만
 - 2012년 물동량 기준으로 중국 5대 항만에 포함
 - 그 앞으로 닝보-저우산 항, 상하이항, 텐진항, 광저우 항만이 있을 뿐으로 이들 항만은 컨테이너 기준 세계 10대 항만에 포함되어 있음
 - 즉 쑤저우 항은 세계 최대 내하항만으로 발돋움하고 있음
- 이 중 타이창 항은 특히 빠른 발전 속도를 보이고 있음
 - 2011년 타이창 항까지 12.5m의 심수항로가 확보되어 물동량이 급증
 - 타이창 항은 2013년 기준으로 컨테이너 326.7만 TEU 물동량을 소화했으며 13개 국제항로를 포함한 114개 항로가 운영
 - 이는 2007 101.9만 TEU 소화에 비해 매우 빠르게 성장한 것
 - 특히 중국 목재수입의 중심항으로 성장

<표1> 쑤저우 항 컨테이너 물동량 증가 추이 (단위: 만 TEU)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012
물동량	189.5	256.9	271.8	364.4	468.5	594.1

자료출처: KMI 물류리포트 제 12-1호, 13-1호

- 타이창 항을 상하이 양산항과 연계 연안항으로 기능하도록 함
 - 상하이 양산항에서 이뤄지던 장강 상류 지역의 컨테이너 환적선 업무를 타이창 항으로 이전하고 타이창 항과 양산항 간에 정기 바지선 운항 시작
 - 양산항으로 가는 컨테이너 화물이 내륙운송을 거치지 않고 바로 타이창 항에서 선적함으로써 비용과 시간 절감 유도하고 상하이 지역 교통체증 해소
 - 양산항과 통일된 신청 플랫폼을 공유하는 통관일체화 시스템을 구축해서 양산항에서 이뤄지던 제품 신고, 검사, 통과허가 등 통관절차를 타이창 항에서 해결
 - 타이창 항이 명실상부한 장강 내하 허브 항만으로 발전

■ 장강 중상류의 다른 내하항만들도 장강 하류 내하항만들 또한 연해도시인 상하이와 연계 발전하며 장강 전체 경제벨트 형성 노력

- 장강 상류 지역의 중심항인 충칭의 발전 가속화
 - 충칭은 삼샤댐(三峽)의 건설로 이항까지 4.5m의 수심이 확보되어 갑문을 통해 1만 톤 급 선박이 운항할 수 있음

- 내하항만 시설 확대와 함께 자유무역시범지구 신청 서두르고 있으며 각종 산업단지 확장
- 실크로드 경제벨트와 장강 경제벨트를 잇는 서부내륙의 핵심 도시로서 기능
- 장강 중류의 우한항의 인프라 발전
 - 우한은 장강 및 한수의 교차지점에 위치한 장강 중류의 물류 중심지
 - 2015년까지 건설될 우한 신 항만에는 총 100억원이 투입될 예정
 - 신 항만에 종합보세구역, 경제개발구, 물류가공구역 등 산업단지가 건설되고 물류, 철강, 화공, 에너지, 조선, 신형 건축재료, 광통신 및 현대제조업 등 산업 집약지가 형성
 - 2025년까지 350만 TEU 처리 항만 건설 계획

■ 시사점 및 추후 전망

- 9월 27일 쓰촨(四川) 청두(成都)의 러산(樂山)항을 출발한 민간항공기 C919의 머리 부분 모듈이 선백에 실려 장강을 따라 상하이 푸둥(浦東)에 도착
 - 중국 언론은 헬기를 타고 이 경로를 추적 보도
 - 장강 경제벨트 구축을 가속화하고 이 성과를 대내외적으로 알리는 정치적 선전
- 중국 최대 로로선 업체 상하이하이통국제자동차부두(上海海通國際汽車碼頭)회사는 난징, 우후, 우한, 충칭에 자동차 로로선 환적부두를 건설할 계획
 - 장강을 따라 자동차 생산과 수급의 물류망이 완성
- 장강 경제벨트를 따라 물류망을 구축하고 산업간 가치사슬을 이어 연안 지역의 경제발전 성과를 내륙 서부로 이전한다는 구상은 중국이 현재 가장 심혈을 기울이고 있는 프로젝트
 - 수출 위주의 경제성장에서 내수 위주의 경제성장 전환의 핵심전략 고리임
- 중국의 이러한 전략은 한중 FTA와 관련해서 우리나라에 큰 과급력을 가질 것
 - 중국 내부에 물류망 연결을 통해 새로운 가치사슬이 형성되고 물류비 절감으로 인한 경쟁력 변동이 일어날 것
 - 이러한 기회에 편승하지 못하거나 적절히 대응하지 못하면 중국 시장에서 뿐 아니라 해외시장에서도 경쟁력 약화에 직면하게 될 것

-KOTRA 해외시장정보 Global Window <http://www.globalwindow.org>

-KMI 중국물류리포트 <http://www.kmi.re.kr/Boards.do#>

-타이창(太倉)항 홈페이지 <http://www.tcport.gov.cn/>

-장강항로국 <http://www.cjhdj.com.cn/>

-한국무역협회 중국물류 포탈 <Http://www.kita.net/chinalogistics>