

《출장보고》

☐ 출장지: 중국 상하이

☐ 출장자: 조진철

○ 일정

6. 18 (수)

09:55 인천공항출발

10:25 상하이 푸둥공항 도착

13:00 국제 운송물류 박람회장 도착 및 전시회 참관

장소: 신국제 전시장

17:30 산업은행 상해지점 방문 및 브리핑

장소: 산업은행 상해지점 “중국의 경제 및 금융 현황”

18:00 현지 공관장과의 대화 및 만찬

연상모 부총영사(외교부), 추원서 산업은행 지점장 배석

6. 19 (목)

09:30 국제 운송 물류 박람회 워크숍

주제: “한반도 물류운송 현황과 전망” (Current Situation and Future Outlook for Transportation and Logistics on the Korean Peninsula)

주최: 독일 Messe-Munich, 한국 (사) 남북물류포럼

장소: Conference Room E2-M18

사회: 서병철 박사(전 통일연구원장, 지오디스 월슨 코리아 한국 대표이사)

인사말: 김영운 박사 (사) 남북물류포럼 회장, 통일연구원 대외협력 실장

발제: 한반도 물류운송 현황과 전망, 나희승 박사(한국철도기술연구원)

동북아 물류와 유럽과의 연계, 최연혜 박사(한국철도대학장)

토론: 함범희 항공대교수, 조진철 국토연구원 박사, 김철수 철도대학 교수

14:30 푸둥 국제항공화물터미널 방문

6. 20(금)

07:30 양산항 방문 (주관: 한통물류유한공사(대한통운 상해법인))

18:10 상하이 출발

20:45 인천공항 도착

【물류 박람회 등 참가내용 및 국제회의 요약】

1. 상하이 국제 운송물류 박람회 및 산업은행 상하이지점 방문

☐ 상하이 국제 운송물류 박람회

- 독일 Messe-Munich의 초청으로 박람회 행사에 참여
- 박람회의 주요 구성요소는 세미나와 전시회로 구성되었으며, (사) 남북물류포럼도 전체 세미나 중 일부분에 참가
- 독일 Messe-Munich 측은 우리 일행에게 6개의 부스를 소개
- 6개의 부스 중 인상 깊었던 것은 러시아 업체로서 TSR 연계에 대해 많은 관심을 가지고 있었으며, 한국에서도 10월22일부터 행사를 계획하고 있음
- 전체적으로 박람회는 기대 이상이었으며, 한국에서 이런 행사의 개최도 필요함을 느꼈음

☐ 산업은행 상하이지점

- 산업은행 상하이지점은 상하이 중심부에 위치하고 있으며, 포스코 건물(약 30층) 28층에 위치 (참고: 포스코 건물에서 바라 본 상하이 전경)
- 이 포스코 건물에는 다른 우리나라 민간 은행들도 있음
- 이 번 상하이 산업은행 지점 방문에서는 중국 금융상황과 한국의 중국 금융업계 진출에 대한 산업은행측 설명이 있었음 (파일 참조)
- 산업은행은 약 9천만불 정도의 자본금으로 '07년 한해 약 1천5백만 불의 수익을 확보하는 등 현재까지 훌륭한 성과를 보이고 있음
- 현재 중국은 오일머니, 헤지펀드 등 핫머니의 유입이 급격히 증가하고 있으며, 중국정부의 규제에도 불구하고 이들 대부분이 부동산시장에 유입되고 있음 (중국 경제 및 금융산업 현황, 첨부파일 참조)

2. 국제회의

☐ 아시아·유럽 연계물류 운송네트워크 형성과 남북물류의 미래

- TSR, TCR, TMGR 등과 관련 한반도 철도 네트워크와 한중 해저터널에 대해 논의 (파일 참조)
- 본인은 토론자로서 한중 해저터널의 정치적 기술적 해결 가능성에 대해 문의하였으며, 남북 철도와 대륙연계에서는 발제에서 생략된 경원선의 중요성과 복합운송체계를 고려한 철도계획에 대하여 언급

□ 한중 해저터널

- 구체적으로 한중 해저터널은 4가지의 노선으로 구상중이며, 평택-웨이하이 노선이 340km인 반면 북한의 용연(몽금포)과 웨이하이 연결 노선은 168km로서 약 2배의 단축된 노선을 확보하며, 대한해협 240km보다도 짧음
- 한중 해저터널은 열차-페리시스템(TFS)보다 건설비는 많이 들지만 상대적으로 건설후 운행시간이 대폭 단축됨으로써 인적, 물적 물류를 급진전시킬 수 있는 프로젝트임
- 또한, 열차-페리시스템이 상대적으로 물적 물류에 한계지워져 있고, 물적 물류도 날씨에 크게 영향받는 등 안정적인 물류수송에 미흡한 측면이 있는 반면 해저터널은 비교적 안정적 인적·물적 물류를 확보할 수 있는 장점이 있음
- 무엇보다 중국이 한중 해저터널에 대해 긍정적 입장을 표명하고 있으므로 한일 해저터널처럼 한반도에 중요한 이슈가 될 수 있을 것으로 전망됨
- 만약 이 터널이 가장 짧은 노선인 용연(몽금포)을 통과할 경우 평양과 개성 수도권을 연계하는 중심인 대 경기만의 중심축에 연결됨으로써 한반도의 중심과 중국의 중심이 만나게 되며, 남부 경제중심지인 장강삼각주, 주장삼각주에 연계가 아주 용이할 것으로 전망
- 다만 기술적으로 한일해협과는 다르게 해협 중간에 섬이 없으므로 승객 등의 휴식 공간이 필요한 상황이며, 이를 위해 인공섬을 구상하고 있음
- 비용은 약 100조원 정도로 추산되어지는데, 중국쪽에서 공동부담하고 국제사회에서 지원한다면 큰 성과가 있을 것으로 전망되며, 일본의 한일해저터널과 한중해저터널을 연계하여 개발한다면 일본의 지

원도 발생할 수 있을 것으로 판단

- 한중 해저터널이 상대적으로 부각되지 않고 있는 상황이지만 중국 및 북한과 논의하고 이를 국제적 이슈로 부각시킨다면 한반도에도 긍정적으로 작용할 수 있을 것으로 판단되며, 향후 국토연구원의 연구 주제로 고려함으로써 장단점을 세밀하게 관찰하고 대응을 준비할 필요

3. 푸둥 국제항공화물터미널 및 양산항 방문

□ 푸둥 국제항공화물터미널

- 네덜란드가 지분참여형태로 운영하는 푸둥 국제항공화물터미널을 방문
- 사진 등에 대한 제약조건이 있어서 사실상 눈으로만 관찰
- 푸둥 공항의 국제항공화물터미널은 두 개의 항공화물터미널이 운영되고 있으며, 하나는 중국이 직영하고 있고, 다른 하나를 네덜란드와 중국 등이 합작하여 운영 중
- 동행한 인천국제공항 관계자에 따르면 푸둥 국제항공화물터미널은 자동화 정도가 미흡하고 효율적으로 화물을 저장 운반하지 못하는 것으로 판단됨
- 푸둥 국제항공화물터미널은 중국 내륙에 점유도가 높으며, 외국의 항공화물이 이 터미널을 통해 중국 전역으로 운송되고 있으므로 화물의 운송률은 지속해서 상승 중
- 자동화 등 효율성이 떨어지므로 한국의 선진 항공물류 기술이 생존할 수 있는 여지가 있다는 것을 발견하였으며, 또한 각 종 협력사업을 통해 항공물류에서 틈새시장을 찾을 수도 있을 것으로 판단

□ 양산항 방문

- 양산항은 상해시로부터 상당히 멀리 떨어져 있었으며, 우리 일행을 태운 전세버스로도 약 1시간 30분 정도 소요
- 도착한 양산항은 섬으로 구성되어 있으며, 사실상 컨테이너 항만 이외에 다른 시설을 찾아볼 수 없었음

- 특히, 항만 배후단지가 없고, 배후단지 확장성도 없는 조그만 섬이므로 장기적으로 고부가가치 개념의 항만으로 자리잡기는 힘들 것으로 보여졌음
- 중국정부는 항만의 유지를 위해 상해시에서의 물류를 양산항에 유치하는 것을 지원하고 있었으며, 더 나아가서 32km 연육교의 육지 쪽 끝에 배후단지를 조성하고 있음
- 그러나 상해에 집중된 산업시설을 양산항을 위해 배후단지로 옮기기도 쉽지 않을뿐더러 배후단지 자체가 32km 이상 떨어져 있으므로 그 실효성이 의문시됨
- 최근에는 중국, 일본, 한국 모두 고부가가치성 산업으로 전이되면서 LCD, 휴대폰, 반도체 등 비교적 저중량 부품의 물류의 이동이 활발해 질 전망이므로 항공화물과의 경쟁이 치열해질 것으로 판단됨
- 따라서, 양산항은 단기적으로 중국 중앙정부의 적극 지원아래 성장할 것이나 장기적으로는 유지비용이 만만치 않을 것이라 판단되며, 항공화물과의 경쟁으로 점차 그 경쟁력을 잃지 않을까 생각됨

<참고 1> 포스코 건물에서 바라 본 상하이 전경



<참고2> 상하이 양산 심수항 전경

