

- 카페리 항로개설 및 신항 포트 프로모션 - 중국 상해 · 태창 · Ningbo저우산 방문 결과보고

목포항 對 중국(상해/태창/Ningbo저우산) 포트프로모션 추진에 따른 컨테이너 물동량 확보 및 카페리 항로 개설을 위해 목포시·전남도·신항만·목포해양대 합동 방문 결과 보고임

I 방 문 개 요

- 기 간 : '15. 12. 16(수) ~ 12. 19(토) 《3박 4일》
 - 방문지역 : 중국 상해시, Ningbo저우산시, 태창시
 - 상 해 : 전남도 상해사무소, 루차오 항
 - Ningbo저우산 : Ningbo저우산항만공사, Ningbo저우산항만
 - 태 창 : 태창항구관리위원회, 태창항만
 - 방 문 단 : 5명(목포시 최혜강·민현숙, 전남도 서순철 해운물류담당, 신항만 정환호 상무, 목포해양대 노창균 교수)
 - 방문목적
 - 목포~중국간 국제카페리 항로 개설에 따른 동향 파악 및 협의
 - 목포 신항 컨테이너 및 신규 물동량 창출 협의
 - 전체일정
 - 12. 16(수) : 무안공항(12:10) → 상해푸동공항(14:00)
 - 12. 16(수) : 전라남도 상해사무소 방문 간담회(15:00~17:30)
 - 12. 17(목) : Ningbo저우산항만공사 방문(10:00) → 항만 견학(14:00)
 - 12. 18(금) : 태창항구관리위원회 방문(11:00) → 항만 견학(14:00)
 - 12. 18(금) : 상해 루차오항 방문(16:30)
 - 12. 19(토) : 상해푸동공항(08:55) → 무안공항(11:20)
- ※ 중국 상해 한국시간 - 1시간 시차

Ⅱ 주요활동사항 및 성과

① 전라남도 상해사무소 방문

- 방문일시 : 2015. 12. 16(수) 15:00 ~ 17:30
- 참 석 : 7명 (방문단 5, 상해사무소 2)
- 면 담 자 : 전남도 상해사무소 신경일 소장 면담
- 주요내용 : 카페리 항로 개설 동향 및 주변 관광여건, 물동량 파악
 - **닝보저우산항 동향**
 - ⇒ 여수항을 기항지로 하는 크루즈 항 개발 계획을 추진중에 있으며, 현재 국제 카페리 항로는 없음. 도 방침은 크루즈는 여수쪽으로 카페리는 목포 쪽으로 추진 예정
 - **목포~중국(태창)간 국제카페리 항로개설에 따른 동향파악 및 협조요청**
 - ⇒ 목포↔태창간 카페리 취항을 위하여 우선 화물량 확보가 가장 선행조건이며, 견실한 선박회사가 운항하여 운항 중단하는 사례가 없도록 상호협조 필요
 - ⇒ 태창은 카페리 개설에 적극적이며 현재 유가가 1/3정도 떨어지고 중국 관광객이 크루즈에 싫증을 내 가격이 하락세이므로 기아, 삼성 등 물동량이 50%~70% 정도 확보되고 수학여행객 등 화객을 끌어들일 수 있는 관광상품이 개발된다면 태창이 카페리 항로로서 좋음
 - ⇒ 중국 상해 및 인근 강소성, 절강성 등은 풍부한 관광자원이 있어 관광객이 많으며, 목포시에서 여행사에 인센티브를 주고 목포권(무안, 영암, 해남) 인근과 제주도를 연계한 관광상품을 개발 유치한다면 가시적인 효과가 있을 것임
 - ⇒ 태창에서 소주로 들어가는 물동량이 많고 5년전부터 화물 OD 조사가 확보되어 주 3항차만 확보된다면 성공 가능성이 높으므로 중국 황해 정기선사협의회 가맹 선사(16개 선사)에 카페리 운항에 관한 전남도와 목포시 계획을 알리면 운항 의사가 있는 선사가 나타날 것임

⇒ 중국은 관계를 중시하고 지속적으로 만남을 통한 신뢰를 쌓는 것이 중요한데 목포시는 순환 보직으로 인해 빈번하게 담당자가 변경되고 있어 카페리 개설을 위한 업무추진이 잘 이루어지지 않는 것으로 판단되니 전남도, 시, 중국 관계자가 포함된 항로개설까지 한시적 T/F팀을 구성하여 총력 추진하는 것이 바람직

【상해사무소 방문 면담】

【 동향파악 및 협조요청 】



② Ningbo Zhoushan Hangman Gongsi 방문 관계자 면담

- 방문일시 : 2015. 12. 17(목) 10:00 ~ 14:00
- 참 석 : 8명 (방문단 5, Ningbo Zhoushan Hangman Gongsi 관계자 3)
- 면 담 자 : Ningbo Zhoushan Hangman Gongsi 방 결 부주임 면담
- 주요내용 : Ningbo Zhoushan Hangman Gongsi 현황 브리핑 및 카페리 항로 개설 계획 문의

• Ningbo Zhoushan Hangman Gongsi 현황

⇒ 2015년 시진핑 주석의 지시로 Ningbo와 Zhoushan Hangman Gongsi가 합병되었으며, 내수 부두, 2기 부두(초창기 부두로 홍콩 갑부 이가성이 합자 해서 만든 부두), 3기 부두(항만 자체수입으로 투자를 해서 만든 부두로 14,000 TEU 처리), 4기 부두(크레인 40개, 연 천만 TEU 처리), 멀티부두(다목적 부두, 영파의 유일한 보세부두, 향후 발전 가능성 높음) 등 총 5개의 부두로 구성되어 있으며 3기와 4기 부두가 메인 부두 역할을 함

• 닝보저우산항 교통망

⇒ 고속도로와 철로가 부두 내부까지 직통으로 연결되어 있으나, 부두가 계획적으로 조성되지 않아 스틸, TS 비용이 클 것으로 보임

• 국제 카페리 항로 개설 계획

⇒ 현재 카페리부두는 없으며 향후 계획중에 있으며, 언제 시작될지는 미지수이지만 개설한다면 향후 저우산 쪽에 들어가야 한다고 봄. 닝보(영파)항은 카페리는 잘 되어 있지 않으며, 닝보항 위로 렌원강(연운항) 및 텐진(천진) 쪽으로 잘 되어있음

⇒ 카페리 항로는 컨테이너 항로에 비해 간단한 문제가 아니며, 국제 카페리 항로는 최소 2~3년이 소요되고 정부 간의 교류이다 보니 아직은 개설 의향이 없음. 항로 운항을 위해서는 자격 부여가 선행 조건이므로 중국 측에서는 황해협회에서 선사에 자격을 부여해야하고 한국 쪽에서는 한중정기선사협회의 선사가 신청을 할 수 있도록 선사를 설득해야 함

※ 카페리 취항 시 상해 항에 비해 3~4시간 더 소요되고(21시간) 물량 및 여객 조사가 전혀 안되어 있음

• 닝보항만에서 경영하는 '닝보 오션 쉬핑' 관계자에게 국제 카페리 항로 개설 계획 문의

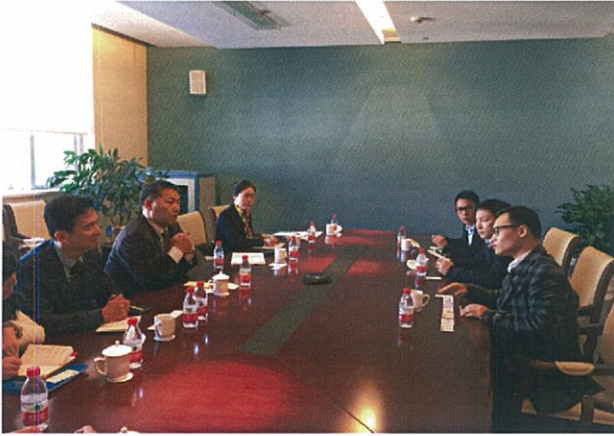
⇒ 물량과 여행객이 확보되면 가능하나 목포 쪽의 산업단지 및 수출업체가 적으므로 물량이 적을 것으로 보여 쉽지 않을 것으로 보임. 국제 카페리 항로는 양 국 정부(중국 교통부, 한국 해수부)간 협의할 사항으로 운항 선사 확보가 중요함

• 한·중 FTA이후 농수산물 물동량 추이 예상

⇒ 현재는 부산쪽으로 집중하고 있으며, 향후엔 서남권으로 물동량이 늘어날 가능성이 있음

※ 닝보저우산항만공사는 '15년 10월에 전남도지사 일행이 방문했고, '16년 1월 광양항만공사와 우호항만 업무협약 체결 예정

【닝보저우산항만공사 관계자 면담】



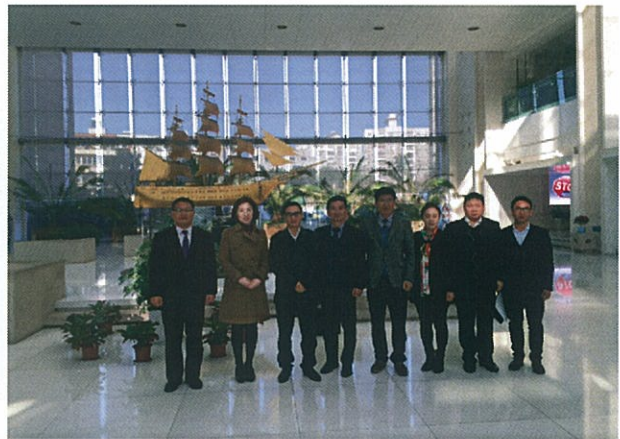
【닝보저우산항만 시설견학】



【닝보저우산 항만 통제실】



【닝보저우산 항만에서의 단체사진】



③ 태창항구관리위원회 방문 관계자 면담

- 방문일시 : 2015. 12. 18(목) 11:00 ~ 14:00
- 참 석 : 8명 (방문단 5, 태창시항무국 관계자 3)
- 면 담 자 : 태창시항무국 손 송 국장, 서언흠 과장 면담
- 주요내용 : 카페리 항로 개설 및 목포신항 물동량 유치방안 협의

▪ 태창항 현황

- ⇒ 태창항 전체 72개 선석 보유(컨테이너선석 12개), Draft 12.5m로 50,000톤급 선박 접안가능 (72개 선석 중 36개선 선석)
- ⇒ 작년 컨테이너 307 TEU, 화물 5.8억 톤 처리했으며 금년도는 368 TEU, 화물 6억 톤 정도 처리

▪ SSF (상해-시모노세키) 컨테이너 운항 관련

⇒ 현재 노선은 쑤저우(소주) ↔ 시모노세키(일본) 항로이며, 최근 물동량은 고정적으로 한 배 당 연 60 TEU이며 주 화물은 첨단 과학분야 물량으로 일본에서 전자제품이 들어오고 있음. 수출 보다는 수입이 많음

▪ 태창항 소속의 TCLC 선사, 천경해운 컨테이너 운항 관련

⇒ TCLC 는 현재 부산↔태창 주 1항차 운항 취항 중이며, 천경해운 이 3년 전에 태창 항권을 받고 아직까지 상해항만과의 관계를 풀지 못해 취항을 못하고 있으나 내년 상반기 중에는 취항 할 것으로 보임

※ 천경해운의 인천-태창 취항 시 목포 기항 협의 및 TCLC 대리점인 두 우해운과 목포 기항 협의

▪ 카페리는 항로를 개설하면 바로 쓸 수 있는가

⇒ 전반적으로 시스템이 다 갖춰져 있어서 항로만 개설되고 선사만 선정되면 바로 운항 가능함

▪ 카페리 접안, 시간, 기상 등은 문제가 없는가

⇒ 카페리의 경우 목포↔태창 간 360마일, 시속 21노트로 오면 편도 18시간이 걸리지만 태창 항은 양쯔강 하류 끝단에 위치하고 있어 속도 제한이 있어 선석 접안 60마일 지점부터 속도를 8 노트로 제한해 항해시간이 편도 20시간이 소요됨. 야간 입항에는 제한이 없음

▪ 도선사(파일로트)는 어느 지점에서 타는가

⇒ 지금은 신청만 하면 작은 보트가 붙어서 파일로트 시스템이 60~70마일 지점에서 이루어짐. 즉 8시간을 파일로트가 타야 하므로 비용이 많이 들지만 태창은 표준 비용(톤수로 계산)으로 처리하며 현재 50명 정도 보유하고 있음

*한국은 톤수, 시간으로 계산

- 목포↔상해 구간을 두 번 운항하다 중단한 적이 있는데 상해와 태창 중 어느 쪽이 운항시간이 더 짧은가

⇒ 태창 구간이 강 하류 지역으로 제한 속도가 있기 때문에 상해보다 3~4시간 더 걸림

- 목포↔태창 간 카페리 개설 시 태창 측에서 운항할 선사가 있는가

⇒ 정부가 주도적으로 초이스 해준 적은 없고 자체적으로 선사를 찾아야 함. 현재는 목포 항로가 돈 버는 사업으로 메리트가 없으며 사업 선사가 이익을 볼만한 메리트가 없음

⇒ 태창 쪽은 희망 선사가 없으며, 상해 쪽으로 가면 카페리 선사가 많으므로 희망 선사를 찾아볼 수 있을 것임

- 희망하는 선사가 없어도 정부 항로 개설 의제로 올릴 의향이 있는지

⇒ 정부 측의 항로 개설 의지에 찬성하지만 필연적으로 운항 선사 발굴 후에 의제로 상정 해야 함

- 항로 개설 의향서를 공문으로 줄 수 있는지

⇒ 태창항구관리위원회에서 의향서를 써주는 것 보다 중국 현지 회사 또는 한국 회사가 태창항무국으로 라이선스 신청을 해야 만 가능하며, 양 쪽 정부에서 동시에 신청을 해야 만 가능함
(예전에 태창 쪽의 선사만 신청하고 한국 쪽에서는 신청을 하지 않아 항로 개설 안된 적이 있음)

- 목포↔태창 간 카페리 개설 시 보조금을 지원할 계획이 있는가

⇒ 예전에는 태창항이 발전하기 전에는 정부보조금 지원이 있었지만, 현재는 태창자체로 운영이 가능하기에 보조금 지원사항 없음. 다만 포트 차지 절감 방안으로 파일로트 비용 및 면제는 가능함

【태창항무국 관계자 면담】



【태창항 전경】



【태창국제화물부두 관계자 면담】



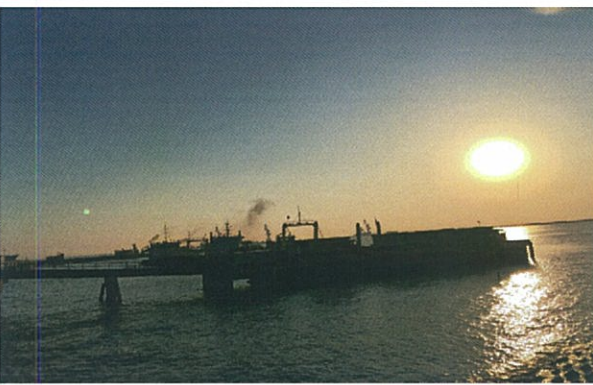
【 태창항 목재부두 전경 】



④ 상해 루차오 항 견학

- 노창균 교수의 연구 항만으로 양산항 진입 다리 입구에 위치
- 연안 웨리 월 2항차 취항 및 1만톤 이하 벌크선 접안하고 있으며, 단기간에 국제선 취항하려면 야드 및 배후시설 조성 필요

【루차오 항 전경】



【루차오 항 전경】



Ⅲ

향 후 대 책

- 태창, Ningbo저우산, 상해 루차오 항을 후보지로 운항 선사 발굴 후 항로를 개설하되 태창시가 항로 개설에 가장 적극적이므로 태창시와 우선 협의 진행
- 손실액에 대한 인센티브 지원 방안 강구
(예상손실액 254억원 / 5년간 50% 지원시 127억)
- 목포↔태창 간 카페리 항로 개설을 위한 양 시 우호교류 협약 체결 : 2016. 상반기
- 카페리 항로 운항 참여 선사 발굴 : 2016 년중
 - 전남도, (주)목포신항만 등 국내·외 Port-Sale을 통한 목포항 홍보 및 사업 참여자 발굴 및 여객 및 물동량 확보에 총력
- 운항 선사 발굴, 한중 카페리 해운회담 의제 상정 : 2016. 8월

★ 그동안 목포↔상해 항로 카페리 운항 경험으로 보듯이 항로 개설은 화물·여객 물량 확보와 운항 초기(3~4년) 손실을 견딜 수 있는 재정 건전성이 우수한 선사를 확보하는 것이 성공 여부를 가르는 선제 조건이므로 총체적·심층적 접근 필요