

## 발제문

## 환황해에 융합하고 동북아를 발판으로 중동부 유럽으로 나아가자 항구 상호연결의 새 국면 창출

송시귀(宋西閣)

웨이하이(威海) 항그룹 부총경리(副總經理)

존경하는 고위 관계자, 전문가, 업계인사, 친구 여러분 안녕하십니까!

이번 환황해포럼에 참석해 여러분과 함께 경제 글로벌화, 지역적 경제통합 시대의 환황해 항구 간 상호연결 문제에 대해 논의하게 되어 영광입니다.

이 자리에서 웨이하이항그룹을 대표하여 제2회 환황해포럼의 성공적인 개최를 진심으로 축하드립니다. 주최측의 진심 어린 초청과 환대에 심심한 감사를 표합니다.

경제 글로벌화와 지역발전 통합으로 전 세계 운송 네트워크와 시스템 연계화가 가속화되었고, 이에 따라 국가와 지역의 무역 교류에서 항구는 나날이 중요한 역할을 담당하게 되었으며, 지역 경제 협력에서의 핵심 역할도 점차 뚜렷해지고 있습니다. 이러한 과정에서 항구 간 상호연결은 갈수록 빈번해지고 절실해지고 있으며, 항구기업 핵심 경쟁력의 중요한 구성 부분으로 자리 잡게 되었습니다. 이 자리에서 웨이하이항을 대표하여 환황해 항구 간 상호연결 추진과 강화에 대한 기본 이해, 초보적 탐색, 관련 제안에 대해 말씀드리겠습니다.

## 1. 항구 상호연결에 대한 기본 이해

경제 글로벌화에 따라 사회 분업은 효율을 높이는 원동력이 되고 있습니다. 대규모, 세분화, 즉시성이 요구되면서 생산, 무역, 운송, 금융 서비스 등 각 업종 간 연계와 상호 의존, 상호 협력 관계는 점차 긴밀해지고 있습니다. 특히 본국의 물류 집산운송 책임을 지고 국제 무역의 물류 운영을 담당하는 항구와 같은 물류 거점기업은 더욱 그렇습니다. 이러한 공급사슬 체계에서 고효율, 신속, 공유에 기반을 둔 항구 상호연결 시스템을 구축하자는 데 강력한 공감대가 형성되었습니다.

현대 물류산업이 발전하고 국가 간 물류 연결이 나날이 긴밀해지면서 물류기업의 윈스톱 서비스 기능은 진정한 서비스 혁신이 필요해졌으며, 이로 인해 물류기업은 고객의 니즈를 만족시키고 고객에게 가치를 창출함으로써 자체적인 서비스 가치를 실현해야 합니다. 이러한 혁신을 위해 항구기업은 윈스톱 서비스 제공을 통해 공급사슬을 부단히 확장하고 있습니다. 이러한 혁신 과정에서 항구 간 고효율, 신속, 공유에 기반을 둔 상호연결 능력은 대체 불가능한 교량과 연결고리 역할을 발휘하고 있습니다.

환황해 경제권 주위에는 13개 이상의 항구가 있으며, 이들 항구는 환황해 경제권 발전에서 중요한 역할을 담당하고 있습니다. 이들은 지리적으로 가까워 항구를 핵심으로 하는 입체적 교통 네트워크 시스템이 발달하게 되었고, 상호연결을 추진함에 있어서 지리적 우위와 양호한 기반조건을 갖추고 있습니다. 환황해 항구 간 상호연결의 추진과 강화는 각 항구 간 자체 우위자원 배치 고도화, 상호협력/보완, 질적 성장을 하는 데 필요조건입니다. 각 항구의 국제 항구 분업 시스템 진입 가속화와 지역 항구 경쟁력과 응집력 강화, 상생발전에 있어서도 필수적임은 두말할 나위 없습니다.

오랜 기간 환황해 항구들은 상호연결을 위해 다양한 방식, 다양한 단계, 다양한 차원에서 적극적으로 모색하고 시도한 결과 좋은 성과를 거두었습니다. 경험에서 알 수 있듯이 환황해 항구들이 상호연결을 실현하게 되면 서로가 윈윈하게 됩니다. 이는 협력의 기반에서 한 걸음 더 나아가 향후 우리가 나아갈 방향이자 목표여야 합니다.

업계인사, 전문가, 친구 여러분!

성과는 기쁘지만, 문제점도 간과할 수 없습니다. 환황해 항구 간 상호연결에 대한 인식의 차이, 자체 수요, 추진 강도 등이 다르기에 항구 간 상호연결의 범위와 깊이가 부족하고 공통 시스템의 대칭적 지원과 공유자원의 상호배치가 미흡하여 항구기업의 강점 발휘, 우위 보완, 차별화 성장의 공통 요구를 만족시킬 수 없습니다.

지구의 70%는 바다여서 바다를 통하면 세계 어느 나라와도 연결됩니다. 항구의 편리화와 상호연결 우위는 비행기, 고속철도, 도로 등 어떤 교통 방식보다도 훨씬 뚜렷합니다. 항구를 통해서만이 전 세계 어떤 나라와도 연결될 수 있고 나아가 경제 글로벌화와 지역 통합 건설을 보장할 수 있습니다. 향후 중국의 ‘일대일로(一帶一路, 육상과 해상 신 실크로드)’전략, 한중 및 한중일 자유무역지대 건설 등 중요한 기회를 붙잡아 상생 협력을 목표로 현재의 결점을 보완하고 항구 간 상호연결의 질과 수준을 높이며 실질적이고 환황해만의 특색을 갖춘 항구 상호연결 ‘환황해 모델’을 모색함으로써 국제 항구 간 상호연결에 우리의 ‘환황해 경험’을 기여하도록 합시다!

## 2. 항구 상호연결을 적극 모색하는 웨이하이항

한중 FTA 지방경제 협력 시범구이자, 산둥(山東)반도 블루경제권 도시인 웨이하이시는 다양한 발전 기회에 직면해 있습니다. 웨이하이항은 한중 자유무역지대 건설과 중국 ‘일대일로’ 전략 건설 가속화, 환황해 항구 간 상호연결 강화에서 좋은 우위를 갖추고 있습니다.

첫째는 독특한 지리적 우위입니다. 황해의 북쪽, 산둥반도 최동단에 위치한 웨이하이항은 중국에서 한국, 일본, 북한, 동남아 국가로 통하는 편리한 출해구(出海口)이며, 항구에서 10해리(18.52km)만 나가도 보하이(渤海)만을 드나드는 국제항로와 만납니다. 동북아 전체 위치상 웨이하이항은 중국에서 한국 서해안을 잇는 가장 가까운 항구로, 인천항까지 220해리, 평택항까지 238해리입니다. 보하이만에서의 위치로 볼 때 웨이하이항에서 다롄(大連)항까지 93해리로 6~7시간이 소요됩니다. 물류의 시간적 효율을

높일 수 있을 뿐 아니라 기업의 해상운송 비용도 절약해줍니다. 이처럼 독특한 지리적 우위는 웨이하이항과 환황해 항구 간 상호연결에 유리하게 작용합니다.

둘째는 조밀한 항로 배치입니다. 웨이하이항은 현재 한국, 일본, 칭다오(靑島), 다롄, 황푸(黃埔) 등 항구를 잇는 국제/국내 컨테이너 간선, 지선 항로를 다양하게 개설했으며, 인천, 평택, 다롄 등 항구로 통하는 국제/국내 여객 정기선 항로를 개설, 매월 200여 차례 운항합니다. 이 중 주요 노선인 한일 노선의 경우, 매주 일본 항구로 6회, 한국의 주요 항구로 13회 운항하고 있으며, 매주 부산 3회, 인천 6회, 평택으로 5회 운항합니다. 특히 여객 정기선은 매주 6회 운항하는데 한국까지 13시간이면 도착합니다. 이처럼 조밀하고 빠른 노선 배치는 웨이하이항이 항구 상호연결을 전개하는 데 좋은 기반을 다져주었습니다.

셋째는 해상, 철도, 도로의 빈틈 없는 연결입니다. 수강(疏港)고속도로는 항구지역에 직접 통하고 전국 고속도로와 연결돼 있습니다. 수강철도도 항구에 직접 통하며 자오지선(膠濟線, 濟南-膠州)을 통하면 전국에 도달할 수 있습니다. 컨테이너 터미널에서 가장 가까운 기차역은 250m, 여객 터미널에서 가장 가까운 기차역은 400m 거리에 있습니다. 이처럼 해상, 철도, 도로의 물류 체인이 빈틈 없이 연결돼 있습니다.

넷째는 고효율의 통관 환경입니다. 항구에 도착한 화물은 ‘당일 즉시 통관’이 가능합니다. 통계에 따르면, 광저우(廣州) 지역에서 한국으로 간 화물의 경우 공장에서 실어서 한국에서 내릴 때까지 3일 반이 소요됩니다. 쑤저우(蘇州), 이우(義烏) 지역에서 한국으로 보낸 화물의 경우 공장에서 실어서 한국에서 내릴 때까지 이틀이면 됩니다. 한국에서 베트남으로 보내는 전자 화물의 경우, 한국 공장에서 실어서 베트남에서 내릴 때까지 5일이 걸립니다. 광저우, 이우, 쑤저우 등 남방지역과 한국 간 수출입 화물의 경우, 물동량이 매년 약 4만TEU로, 웨이하이 항구에서 진출입합니다.

다섯째는 지속적으로 향상되는 항구의 대외개방 등급입니다. 신항구의 3, 4기 터미널은 전부 대외 개방됐고 국가육류수입항구, 해상우편배달항구, 해운특급화물항구자격허가를 획득하는 등 항구의 개방 능력과 등급이 대폭 향상됐습니다.

오랜 기간 국내외 항구 특히 환황해 항구 간 상호연결 사업을 고도로 중시해온 웨이하이항은 ‘양대 노선 동시 추진, 전자상거래 돌파, 정보 지원, 하드웨어 고도화’ 등 주요 조치를 취하고 적극 모색하고 노력한 결과 좋은 성과를 거두었으며, 구체적인 성과는 다음과 같습니다.

### **첫째, 해상 항로를 확대했습니다.**

1990년 한중 양국이 수교를 맺기도 전에 한중 해상 항로(웨이하이-인천)가 개설됐습니다. 수년간의 발전을 거쳐 이 항로는 한중 경제무역과 문화 교류의 ‘해상금교(海上金橋)’로 부상했습니다.

2010년 중국에서 먼저 한중 육해운송 연계 서비스를 시범 개설했습니다. 특히 2016년 3월 15일 한국인 여행객 5명이 2대의 자동차를 타고 인천-웨이하이 여객선을 이용해 웨이하이 항구에서 입국에 성공, 웨이하이항 최초의 한국인 자동차 여행객이 되었습니다. 이러한 ‘사람-자동차 동반’ 입국하는 자동차 여행 모델은 전국 최초로 꼽힙니다. 이는 한중 육해 연계운송 서비스 개설 이래 새로운 성과이기도 합니다.

해상항로 개발을 효과적으로 추진하기 위해 컨테이너 항로 개발 지도팀과 여객 정기항로 개발 지도팀을 구성, 웨이하이항의 단체 역량과 지혜를 모아 항로 확대 업무에 박차를 가하고 있습니다. 2016년부터 웨이하이-단둥(丹東)항 여객 항로 개발을 추진하고 있으며 보하이만 해상 ‘소형 버스’를 비정기적으로 개설, 보하이만 항구의 컨테이너를 웨이하이로 환적하고 있습니다. 2017년에는 웨이하이-부산, 웨이하이-군산, 웨이하이-잉커우(營口) 항로를 증편했습니다.

### **둘째, 컨테이너 철도 노선 개설에 주력하고 있습니다.**

2016년 ‘웨이하이-서쭈저우’, ‘웨이하이항-광저우 다랑(大朗)’ 컨테이너 특수열차 노선을 개설했고 항구 철도 노선과 다렌, 한일의 해상항로와 빈틈 없는 연결을 실현, 한국과 화동(華東)지역 간 무역거래에 신속하고 고효율의 해상철도 연계운송 ‘금교(金橋)’를 놓았습니다. 이 중 광저우 철도는 웨이하이항-한국 항로와 빈틈 없는 연결이 가능하며,

주로 한일 수입전자상품, 동베이(東北)지역 특산물, 광저우 수출전자제품, 소상품 등 수출입 연결 업무를 담당합니다. 이는 웨이하이항 ‘북상남하(北上南下)’ 시장 전략의 재확장이자 ‘해상철도 연계운송’ 시장 영역을 확대하는 대담한 시도로, 웨이하이항이 ‘경제영토’를 확장하는 데 중요한 시범적 의미가 있습니다. 현재까지 웨이하이-광저우 철도는 웨이하이에서 광저우까지 적재율이 83.2%(이 중 대외무역 화물이 31% 차지)에 이를 정도로 양호한 발전 추세를 보이고 있습니다.

2017년 9월 1일 ‘쿤밍(昆明)-웨이팡(潍坊)-웨이하이’ 철도 콜드체인 물류 컨테이너 열차가 개통됐으며, 이는 웨이하이에서 한국으로의 해상항로와 연결되는 해상육로 노선입니다. 해당 열차의 개통으로 동으로 한국과, 남으로 동아시아/동남아시아/남아시아와 연결되는 전문 철도 콜드체인 물류 채널이 형성되었습니다. 9월 2일 웨이하이에서 독일 함부르크를 잇는 중유럽 화물열차가 개통됐고, 9월 16일에는 웨이하이항에서 독일 뒤스부르크를 잇는 중유럽 화물열차가 개통됐습니다. 해당 열차는 매주 1회 운행하고 1회당 41칸을 선적하며 중유럽 화물열차를 상징하는 40척 크기의 전용 컨테이너가 탑재됩니다. 또한 중국철도총공사(CRCC)의 중유럽 화물열차 특정 일련번호를 사용하고 중도에 해체되지 않으며 다시 편성되지 않습니다. 고속 직통 열차로, 운행시간이 15-18일이 소요돼 해상운송보다 약 20일 줄었습니다. 이는 산둥 최초의 거점을 연결하는 중유럽 화물열차입니다. 9월 19일에는 국경을 넘는 컨테이너 화물열차의 시운행을 완료했습니다.

### **셋째, 한중 간 전자상거래 업무를 적극 추진 중입니다.**

2015년 웨이하이항 소속 국제물류단지를 주체로 한중 무역 전자상거래 산업단지를 조성하였습니다. 웨이하이시 유일의 대외 전자상거래 관리감독센터가 단지에 입주했고 해관(海關) 우편사무실과 웨이하이 특급우편도 입주했습니다. 현재 보세창고물류센터, 대외 전자상거래 관리감독센터, 출입국특급화물관리감독센터, 상품분류분배센터, 보세전시거래센터, 대외무역전자상거래기지, 한국상품해외창고, ‘항구에서 한국제품 구매(港韓購)’O2O 우수제품체험센터 등 업무 기능지역을 구축하고 산둥전자항구시스템, 해관, 상품검사, 배송 등 정보플랫폼이 상호 연결된 대외무역 전자상거래 플랫폼을 형성했습니다.

2016년 대외 전자상거래 건수는 64만여 건으로 총액 7,400만 달러를 기록했고, 9월 말 기준으로 2017년 누적 건수는 163.2만 건, 총액은 1억 4,110만 3,500달러에 달했습니다.

2017년 6월 23일 웨이하이는 해운 특급 화물 업무를 정식으로 시작해 칭다오의 뒤를 이어 중국에서 국제 해운 특급 업무를 시작한 두 번째 도시가 되었습니다. 현재 웨이하이는 4,500㎡의 해운 특급화물 관리감독센터와 2만㎡의 화물운송터미널을 보유하고 있습니다. 웨이하이는 한일 본국의 국제우편배송업무를 개척하고 있으며 한일 상품이 웨이하이를 통해 화둥, 화베이 지역에 특급으로 들어가는 물류 채널 개설을 위해 노력하고 있습니다. 현재 다수의 물류기업 전자상거래 플랫폼, 대행사와 협력을 진행하고 있습니다. 또한 중국철도와 해운 특급화물 업무와 고속철도 특급화물 연계 협력 사안에 대해 심도 있게 협의해 협력에 대한 공감대를 형성했습니다. 9월 말 기준 2017년 누적 건수 9.27만 건, 총액 1,162만 500위안을 기록했습니다. 차후에는 미국, 호주, 구미 기타 국가 국제상품의 인천 환적 서비스를 개척하도록 노력할 것이며 상품이 항공으로 인천에 도달 후 인천에서 해운으로 웨이하이에 도착하는 ‘국제, 국내’ 양방향의 특급 물류 채널을 개척할 것입니다.

### 넷째, 스마트 항구 건설을 강력하게 추진하고 있습니다.

경제 글로벌 통합이라는 위대한 역사 발전 과정에서 정보기술 혁명은 인류의 역사 과정과 사회 생활의 모든 분야를 바꾸고 있으며, 인터넷, 사물인터넷이 전체 사회에 미치는 영향은 나날이 커지고 있습니다. 이러한 과정에서 항구 물류 서비스업의 정보 의존도는 점차 높아지고 있습니다. 항구 물류 발전의 수요를 만족시키기 위해 국가 간 물류 정보 플랫폼 건설을 적극 추진 중이며, 그룹 소속의 ‘웨이하이-평택’ 여객 항로를 운영하는 자오둥(膠東)선사를 중심으로, 중국해관총서 페이퍼리스 전자통관 정책에 적극 부응하고 있으며, RFID, 베이더우(北斗) 및 GPS 위치측정 기술, 3G 통신 등 기술을 응용하고 컨테이너 육해 연계운송 업무 프로세스를 통하여 고정식 컨테이너 도어락을 설계하였습니다. 또한 체계적이고 개방적인 컨테이너 복합운송 사물인터넷 관리 플랫폼을 구축하고 컨테이너 운송 전 과정의 위치측정을 통해 한중 고객에게 원스톱 화물 운송의 동태적인 관리를 제공하고 있습니다.

또한 한중 보세상품 원스톱 물류 서비스 플랫폼을 구축하였습니다. 웨이하이와 한국의 지리적, 무역의 우위에 기반해 항구, 해운, 보세물류, 도시 간 배송의 연동 우위를 발휘하여 한중 보세상품 원스톱 물류 서비스 플랫폼을 구축하였습니다. 국가 간 통합 집산운송 배송 저장 정보 서비스를 기반으로 한국상품의 중국 진입에 보다 신속한 무역 채널을 개척함으로써 시장을 한층 확장시켜주었습니다.

‘13.5’기간 ‘인터넷+’발전 전략을 적극 실시하고 있습니다. 계획 투자액은 5,808만 위안으로, 웨이하이항 물류 공공정보 플랫폼, 웨이하이항 여객운송 공공서비스 플랫폼, 국가 간 전자상거래 공공서비스 플랫폼과 스마트 터미널 조작권리 플랫폼을 포함한 항구물류 정보화 플랫폼 프로젝트를 적극 추진하고 있으며, 이에 따라 스마트 항구 건설 수준이 한층 높아졌고 항구 상호연결에 강력한 정보화 기술이 뒷받침되었습니다.

다섯째, 컨테이너 복합운송센터 건설을 적극 추진하고 항구 상호연결 하드웨어 시설 수준을 향상시키고 있습니다.

현재 웨이하이항이 보유하고 있는 여객 선석, 컨테이너 선석과 통관 조건은 연간 120만TEU의 통과능력을 만족시킬 수 있습니다. 항구의 통과능력을 높이기 위해 국제 컨테이너 복합운송 종합 서비스 센터 시설을 건설했으며, 이를 통해 웨이하이에 수출입되는 컨테이너의 집중 통합, 원스톱 관리감독과 서비스를 실현하고 검역 및 통관 수준과 효율을 대폭 향상시킴으로써 복합운송 업무의 빠른 발전을 효과적으로 이끌 수 있습니다. 현재 1기 공정 건설이 완료돼 정식 가동되었습니다. 이와 더불어 항구 상호연결 보장 수준을 높이기 위해 40만㎡의 야적장 건설을 계획하고 있습니다. 콜드체인 물류 저장 창고를 세워 콜드체인 물류 서비스를 실시할 것입니다. 1.2만㎡ 철도 컨테이너 야적장을 건설하고 작업라인을 300m 늘릴 것입니다. 이 외에도 수강철도 개조/업그레이드 건설 프로젝트를 계획하고 있으며 웨이하이시정부도 웨이하이 지하철 국철 귀속, 수강 고속도로 고가(高架) 건설과 제2수강고속도로 건설 등 프로젝트를 계획하고 있습니다. 이러한 프로젝트가 완료되면 웨이하이항 종합 집산운송 수준이 대폭 향상될 것입니다.

2017년 4월 19일 중국 국무원 리커창(李克強) 총리가 웨이하이항을 시찰하면서 “웨이하이항이 지리적 우위를 발휘해 중서부로 확장하고 컨테이너 환적 서비스를 양적, 질



적으로 성장시켜야 한다”고 강조했습니다. 이는 웨이하이가 ‘일대일로’ 건설에 깊이 참여하고 환황해 경제권에 융합되는 데 방향을 제시해주었고, 항구 상호연결에 대한 자신감과 의지도 한층 높여주었습니다.

향후 웨이하이는 총리의 뜻을 이행하고 한국, 일본, 북한에 대한 지리적 우위를 발굴, 발휘하여 환황해에 융합하고 동북아를 발판으로 중동부 유럽까지 진출함으로써 웨이하이항 상호연결의 새로운 국면을 개척해나갈 것입니다. 구체적으로 웨이하이는 네 가지 측면에서 전략을 이행할 계획입니다.

### 동쪽으로 영역 확장

한국을 잇는 컨테이너와 여객 정기 항로를 확대하고 한일 나아가 한일을 통해 미주까지 확장하는 국제 물류 능력을 향상시킬 것입니다.

### 서쪽으로 영역 확장

‘중국-유럽 화물열차’ 운영의 질과 수준을 높이고 새로운 노선을 개척하며 ‘한국-웨이하이-노보시비르스크-유럽’국제 물류루트 건설을 위해 노력하고 있습니다. 허우마(侯馬), 시안(西安), 란저우(蘭州), 인촨(銀川) 등 ‘일대일로’ 선상의 주요 거점도시와 린이(臨沂), 청두(成都), 정저우(鄭州) 등에 무수항(無水港)을 배치하고 컨테이너 열차를 개통하여 웨이하이항을 중서부 지역의 주요 출해구(出海口)로 구축한다는 복안입니다.

### 북쪽으로 영역 확장

단둥항과의 전략적 협력을 적극 추진하여 동베이 3성(省) 서북부, 네이멍구(內蒙古) 동부와 러시아 동부지역으로 영역을 확장하고 광둥(廣東)-웨이하이-단둥-만저우리(滿洲裏)-톰스크-노보시비르스크를 잇는 국가 간 채널을 구축하는 동시에 보하이만으로 향하는 컨테이너 환적 업무 능력을 향상시킬 것입니다.

## 남쪽으로 영역 확장

동남아 원양 간선향로를 개설하여 동남아로 향하는 ‘해상 실크로드’ 주요 채널의 물꼬를 틀 것입니다. 웨이하이항-광저우 컨테이너 특수열차 운영의 질과 효율을 지속적으로 향상시킬 것입니다. 웨이하이항-서쑤저우 컨테이너 특수열차 운영의 상시화를 적극적으로 추진할 것입니다. 웨이하이항-핑샹(憑祥)-베트남 랑선-하노이를 잇는 인도차이나반도 국제열차를 개설하며 한중 자유무역지대와 아세안 자유무역지대를 연결하는 채널을 구축할 것입니다.

## 3. 환황해 항구 상호연결 수준을 향상시키기 위한 제안

환황해 각국 경제무역 교류가 나날이 빈번해지고 긴밀해지면서 환황해 항구가 이 지역에서 차지하는 위치와 역할이 점차 부각되고 있습니다. 발전의 수요에 부응하기 위해 역내 항구 간 및 역내 항구와 역외 항구 간 상호연결 가속화가 시급한 과제가 되었습니다. 따라서 ‘발전 도모, 경험 공유, 공통 시스템, 협력 추진, 시장 공유, 강점 발휘’ 원칙에 따라 항구 간 집산운송의 긴밀한 연계를 강화하고 국가 간 물류 원스톱 서비스 체인을 확장하며 ‘3대 행동’을 추진해야 합니다.

### 첫째, 정부 행동을 촉구합니다.

항구의 종합적이고 기능적이며 영향력을 발산하는 역할은 국가경제, 지역경제에서 주요 전략적 지위를 결정합니다. 이러한 전략성은 항구의 발전이 정부 결정에 부합하고 정부의 관리감독을 받아야 하며 정부의 정책 지원을 구해야 함을 말해줍니다.

항구 상호연결을 모색하는 과정에서 웨이하이항은 국제 컨테이너 복합운송 서비스센터 건설, 컨테이너 철도열차 개설, 항로 개발 등 측면에서 중국정부 관련 부처의 인정과 지원을 받고 있습니다. 따라서 항구 상호연결을 추진 시 각국 정부의 관련 계획에 호응하고 국제 현대 물류 발전의 기본 수요에 맞춰 항구 상호연결에 대한 정부의 정책 지원을 적극 구해야 합니다. 또 상호연결의 강도와 차원을 한 단계 높이고 방해 없는 상호연결 플랫폼 구축을 전방위적으로 추진함으로써 환황해 지역경제 발전에 이바지해야 합니다.

## 둘째, 업계 연계 행동을 적극 이끌어냅니다.

국가 간 물류 원스톱 서비스 체인 확장은 전체 항구산업의 긴밀한 협력 및 연동 발전과 밀접한 관계가 있습니다. 환황해 항구 상호연결 수준을 높이기 위해서는 이러한 시스템 자체의 개방성, 포용성을 유지해야 하고 정부의 정책적 인도와 항구의 주도적인 추진을 통해 선사, 육상운송기업, 항공기업, 무역기업, 공업기업이 적극 참여하도록 이끌고 받아들여야 합니다. 이와 더불어 항구연맹과 업계협회 등 조직이 보다 강력하고 적극적으로 협조하고 발전 이념을 혁신하며 항구 상호연결을 가로막는 장애물을 제거하는 한편, 항로 개발, 업무 연계, 가격 협의, 자원/정보 공유 측면에서 많은 편의를 제공해야 합니다.

## 셋째, 항구의 역할을 부단히 확대한다.

상호연결 추진 측면에서 환황해 역내 대형 주요 항구는 본보기, 지원자, 선도자 역할을 발휘해야 하고 항구 물류 연동 특징에 따라 국가 간 물류 원스톱 서비스 제공을 목표로 항구 전략적 연맹의 특징을 갖춘 상호연결 플랫폼을 건설함으로써 ‘발전 도모, 경험 공유, 공통 시스템, 협력 추진, 시장 공유, 강점 발휘’의 목적을 달성하도록 합니다. 향후 항구 간 교류를 강화하고 양자/다자 간 정기 협력 교류를 형성하며 상호연결의 수요를 명확히 하고 보다 적절한 항구 상호연결 모델을 탐색함으로써 항구 상호연결이 지역 무역, 물류, 물류 상호연결을 이끌어 지역경제 발전과 인문 교류를 한 단계 끌어올리도록 촉구합니다.

고위 관계자, 업계인사, 전문가, 친구 여러분!

환황해 항구 협력은 수십 년간 평탄하지만은 않은 길을 걸어왔습니다. 환황해 경제권 추진이 가속화되고 상호연결 플랫폼이 점차 공감대로 부상하면서 환황해 항구 간 긴밀한 협력에 새로운 활력을 불어넣어야 합니다. 이러한 대화와 협력의 기반과 각국 정부의 강력한 지원과 시대 발전의 공통 수요가 있으므로 환황해 항구 상호연결의 새로운 국면을 창출해 낼 것이라 확신합니다.

이 자리를 빌려 모두 바쁘시더라도 웨이하이하항에 오셔서 둘러 보시고 조언과 협력에 대해 협의하고 환황해 경제권 발전 수혜를 공유하며 상생을 도모해 주시기를 진심으로 요청하고 환영하는 바입니다.

마지막으로 여러분의 하시는 일 모두 형통하시고 건강하시길 진심으로 기원합니다.

감사합니다.

발제문

融入环黄海 立足东北亚 面向中东欧  
不断开创港口互联互通新局面

宋西阁  
威海港集团副总经理

尊敬的各位领导、各位专家、各位同仁、各位朋友：

大家好！

很高兴参加本次环黄海论坛会议，很荣幸有机会与各位专家、各位同仁各位朋友共同探讨在经济全球化、区域发展一体化背景下的环黄海港口间互联互通问题。

在此，我谨代表威海港集团对第二届环黄海论坛的成功举办，表示热烈的祝贺！对东道主的诚挚邀请和盛情接待，表示衷心的感谢！

经济全球化和区域发展一体化推动了全球运输网络和运输体系协同化进程进一步加快，促使港口在国家和区域贸易交流中发挥着越来越重要的作用，在区域经济合作发展中的核心作用也越来越强烈。在此过程中，港口间的互联互通日益频繁，也日益迫切，越发成为港口企业核心竞争力的重要组成部分。在此，请允许我代表我们威海港谈谈对推进和加强环黄海港口间互联互通的基本理解、初步探索和有关建议。

### 一、我们对港口互联互通的基本理解

随着经济全球化的发展，社会分工日益成为效率提高的源动力。大规模、精细化、即时性的生产要求，使生产、贸易、运输、金融服务等各行业之间的联系和相互依存、相互协作的关系越来越紧密。尤其像港口这样物流节点企业，既承载着本国的物流集疏运责任，又承载着国际间贸易的物流运营。在这样的供应链体系中，建设高效、便捷、共享的港口互联互通体系，已成为共识最高、需求最强的时代呼声。

随着现代物流业的发展，国与国之间的物流对接日趋紧密，物流企业的全程服务功能需要真正的服务创新，这就要求物流企业通过满足客户的需求，为客户创造价值以实现其自身的服务价值。这

种创新迫使港口企业通过提供全程服务，不断延伸供应链。在这个创新的过程中，港口间高效、便捷、共享的互联互通能力，日益发挥着无可替代的桥梁和纽带作用。

环黄海经济圈周围有三十多个港口，这些港口对环黄海经济圈的发展起着举足轻重的作用。这些港口地缘相近，以港口为核心的立体式交通网络体系发达，具有开展互联互通的地缘优势和良好基础条件。推进和加强环黄海港口间的互联互通，是各港口间优化配置各自优势资源，互补互助，优质发展的必然要求；更是各港口加速融入国际港口分工体系，增强区域港口竞争力和集聚力，共赢发展的必然要求。

长期以来，环黄海各港口在互联互通方面进行了多种方式、多个层次、多个维度的积极探索和有益尝试，取得了良好成效。实践证明，对环黄海各港口来讲，互联则互荣，互通则互赢！这既是我们的经验总结和合作基础，更应是我们今后的努力方向和奋斗目标。

各位同仁、各位专家、各位朋友！

成绩固然喜人，问题也不容忽视。由于环黄海各港口间对互联互通的重视程度、内生需求、推进力度等不同，致使各港口间互联互通的广度、深度、宽度都还不够，缺乏共性系统的对称支持，缺

乏共享资源的互动配置，缺乏无法满足港口企业各施所长、优势互补、错位发展的共性要求。

地球 70%是海洋，通过海洋把世界各国互相联通。海洋港口的便利化和互联互通优势远比飞机、高铁和公路等交通方式明显。唯有通过港口互联互通，才能达到世界各国真正的互联互通，经济全球化和区域一体化建设提供基础保障。今后，我们要牢牢抓住中国“一带一路”战略、中韩自贸区建设和中日韩自贸区建设等重大机遇，以上述问题为导向，以合作共赢为目标，尽快把当前的短板补齐，不断提升各港口间互联互通的质量和水平，积极探索形成符合环黄海实际、具有环黄海特色的港口互联互通“环黄海模式”，为国际港口间的互联互通贡献我们的“环黄海经验”！

## 二、威海港在港口互联互通方面的积极探索

威海市是中韩自贸区地方经济合作示范区，也是山东半岛蓝色经济区的深蓝城市，多重发展机遇叠加。依托上述发展平台，威海港在加速融入中韩自贸区建设和中国“一带一路”战略建设，加强与环黄海各港口间的互联互通方面，具有良好的优势：

**一是独特的区位优势。**威海港位于黄海北部、山东半岛最东端，是中国通往韩国、日本、朝鲜及东南亚国家便捷的出海口，出港 10



海里就是进出渤海湾的国际主航道。从东北亚整体位置来看，威海港是我国距韩国西海岸最近的港口，距仁川港 220 海里、距平泽港 238 海里；从渤海湾局部位置来看，威海港距大连港 93 海里，到达大连港 6—7 小时，不仅可提高物流时效也可为企业节省海运成本。上述独特的区位优势，非常有利于威海港与环黄海各港口间的互联互通。

**二是密集的航线布局。**从航线布局来分析，威海港目前已开通多条至韩国、日本、青岛、大连、黄埔等港口的国际国内集装箱干线、支线，开通至韩国仁川、平泽、至大连等港口的国际国内客滚班轮航线，每月可达 200 多班次。其中以日韩航线为“精品航线”，每周到日本港口航班为 6 班，每周到韩国主要港口航班数为 13 班次，分别是：釜山航线每周 3 班、仁川线每周 6 班、平泽线每周 5 班；其中客滚班轮每周 6 班，到达韩国仅需 13 小时。如此密集、快速的航线布局，为威海港开展港口互联互通奠定了航线基础。

**三是海、铁、公链条无缝衔接。**疏港高速公路直达港区并与全国高速公路联网；疏港铁路直达港区前沿，通过胶济线通达全国。集装箱码头离最近的铁路站台为 250 米，客滚码头离铁路站台为 400 米。海、铁、公物流链条可实现无缝对接。

**四是高效的通关环境。**到港货物“当天即可通关”。据统计，广州地区至韩国的货物，从工厂装货到韩国提货，3天半左右；苏州、义乌地区至韩国的货物，从工厂装货到韩国提货，只需2天；韩国至越南的电子货物，从韩国工厂装货到越南提货，5天左右。广州、义乌、苏州等南方地区对韩进出口货物，每年有约4万TEU，“舍近求远”从威海口岸进出。

**五是港口对外开放等级不断提升。**新港区三四期码头全部对外开放，并获批国家肉类进口口岸、海上邮路口岸、海运快件口岸资质，港口开放能力和等级大幅提升。

长期以来，威海港始终高度重视与国际国内港口特别是与环黄海港口之间的互联互通工作，采取“两线并举、电商突破、信息支撑、硬件优化”等重要举措，进行了积极探索和努力，取得了良好成效：

#### **一是积极加密海运航线。**

1990年，早在中韩两国建交之前，我们就开通了第一条中韩海上航线（威海——仁川）。经过多年发展，该航线已成为中韩经贸和文化往来的“海上金桥”。

2010年，在我国率先试点开展了中韩陆海联运业务。特别是

2016年3月15日,5名韩国旅客自备两辆私家车乘坐仁川至威海的客滚班轮,成功从威海港口岸入境,成为威海口岸首例韩国自驾游旅客,这种“人-车同步”入境中国的自驾游模式,在全国尚属首例。这也是中韩陆海联运开通以来又一项新突破。

为切实有效推动海运航线开发,我们专门成立了集装箱航线开发领导小组和客滚班轮航线开发领导小组,集中威海港的集体力量和智慧全力以赴推进航线加密工作。从2016年开始,我们就积极推进开辟威海至丹东港的客滚航线,并不定期开设了渤海湾海上“小巴士”,把渤海湾相关港口的集装箱达到威海港进行中转。2017年已增加开通威海到韩国釜山、威海到韩国群山、威海到营口集装箱航线。

## 二是全力开通集装箱铁路班列线。

2016年,我们先后开通了“威海至苏州西”,“威海港至广州大朗”的集装箱特需班列,将港口铁路专线与至大连、日韩的海运航线无缝对接,为韩国与华东地区间贸易往来架起了快捷、高效的海铁联运“金桥”。其中,广州班列可同威海港韩国航线无缝对接,主要承接日韩进口电子商品、东北地区特产、广州出口电子产品、小商品等进出口对接业务。这既是我港“北上南下”市场战略的再次

延伸，也是积极拓宽“海铁联运”市场领域的大胆尝试，对我港进一步扩大“经济领土”具有重大示范意义。截止目前，威海—广州铁路班列，实现了威海至广州方向重载率达 83.2%（其中外贸货源占总上货量的 31%）的良好发展势头。

2017 年 9 月 1 日，“昆明—潍坊—威海”铁路冷链物流集装箱班列开通，与威海至韩国海运航线对接，一条海陆衔接，东连韩国，南接东亚、东南亚和南亚的专业化铁路冷链物流通道得以形成；9 月 2 日，威海至德国汉堡中欧班列开通；9 月 16 日，威海港——德国杜伊斯堡港中欧班列开通。该班列每周一班，单班次发货 41 节，全部使用带有中欧班列标志的 40 尺专用集装箱，并使用中铁总公司中欧班列特定编号，中途不解体，不重新编组，高速直达，运行时间 15-18 天，相比原先海运缩减近 20 天时间，是山东第一条“点对点”的中欧班列。9 月 19 日，我们又完成了中越集装箱跨境班列的试运行。

### **三是大力推进中韩跨境电商业务。**

2015 年，我们以下属国际物流园区为主体积极打造了中韩跨境贸易电商产业园，成功争取威海市唯一的跨境电商监管中心落户园区，并吸引了海关驻邮办和威海邮政速递的入驻。目前，我们已建

设形成了保税仓储物流中心、跨境电商监管中心、进出境快件监管中心、商品分拣分拨中心、保税展示交易中心、跨境贸易电商基地、韩国商品海外仓和“港韩购”O2O精品体验中心等业务功能区，并搭建起了与山东电子口岸系统、海关、商检、快递等信息平台相对接的跨境贸易电商平台。2016年，全年完成跨境电商操作量64万余单，总货值7400万美金。截止9月底，2017年累计完成跨境电商操作量163.2万单，货值14110.35万美元。

2017年6月23日，正式开通海运快件业务，威海成为继青岛后国内第二个开通国际海运快件业务的城市。目前，我们拥有4500平米海运快件监管中心和2万平米的货运场站。我们积极开拓日、韩本土国际寄递业务，努力打通日韩商品通过威海进入我国华东、华北地区快件的物流通道，现已与多家物流公司、电商平台及代理公司进行合作。同时，积极与中铁快运就海运快件业务与高铁快件业务的对接合作事宜进行了深入洽谈，达成了合作意向。截止9月底，2017年我们已累计完成9.27万单，货值1162.05万元。下一步，我们还将大力开拓美国、澳大利亚、欧美其他国家的国际商品的仁川中转服务，通过商品经空运运至韩国仁川，在仁川转关以海运方式运至威海，积极打造“国际、国内”双向通达的快速物流通道。

#### 四是大力推进智慧港口建设。

在经济全球一体化的伟大历史进程中，信息技术革命正改变着人类的历史进程和社会生活的方方面面，互联网、物联网对整个社会生活的影响日益巨大。在此过程中，港口物流服务业对信息的依赖度越来越高。为适应港口物流发展需要，我们积极推进跨国物流信息平台建设，以集团下属主要经营中、韩“威海-平泽”客滚航线的胶东航运公司为主体，积极响应中国海关总署无纸化电子通关的政策，应用 RFID、北斗及 GPS 定位技术、3G 通讯等技术，通过整合集装箱陆、海联运业务流程，集成设计了固定式集装箱电子关锁，搭建起体系化、开放式的集装箱多式联运物联网管理平台，通过集装箱运输全程定位，为中韩客户提供全程货运动态管理。

我们还探索搭建了中韩保税商品全程物流服务平台。依托威海与韩国的地缘与贸易优势，充分发挥港口、航运、保税物流、城际配送的联动优势，搭建了中韩保税商品全程物流服务平台，在提供跨国一体化集疏运配送仓储信息服务的基础上，还可为韩国商品进入中国，开辟更便捷的贸易通道，拓展更广阔的市场空间。

在“十三五”期间，我们大力实施“互联网+”发展战略，总计规划投资 5808 万元，积极推进了包括威海港物流公共信息平台、威

海港客运公共服务平台、跨境电商公共服务平台和智能码头操作管理平台在内的港口物流信息化平台项目，进一步提升了智慧港口建设水平，为港口互联互通提供了强有力的信息化支撑。

### **五是全力加快推进集装箱多式联运中心建设，不断提升港口互联互通硬件设施水平。**

目前，威海港现有的客滚泊位、集装箱泊位和通关条件，可满足年 120 万 TEU 的通过能力，为提升港口通过能力，我们投资建设了国际集装箱多式联运综合服务中心项目，可实现对威海全市进出口集装箱的集中一体化、一站式监管和服务，大幅提高查验与通关质量和效率，有效带动多式联运业务的快速发展。目前，一期工程已基本完成，现已正式启用。同时，为进一步提升港口互联互通保障水平，我们还计划平整建设二突堤堆场 40 万平方米；建立冷链物流存储仓库，开展冷链物流业务；建设 1.2 万平米铁路集装箱堆场，增加作业线 300 米。此外，我们还正在规划疏港铁路升级改造建设项目，威海市政府也正在积极推进威海地铁收归国铁、疏港公路高架桥建设和第二条疏港高速公路建设等建设项目。上述建设项目完成后，威海港综合集疏运水平将得到更大提升。

今年 4 月 19 日，我国国务院李克强总理莅临威海港视察，做出

了“威海港要发挥区位优势、要向中西部延伸、要做大做强集装箱中转业务”等重要指示，为我们更深地参与“一带一路”建设，更好地融入环黄海经济圈，指明了方向和道路，也更加坚定和增强了我们推进港口互联互通的信心和决心。

今后，我们将严格贯彻落实总理指示精神，进一步深入挖掘和发挥对朝日韩的区位优势，融入环黄海，立足东北亚，面向中东欧，不断开创威海港互联互通的新局面。具体来讲，我们计划从四个方向维度进行战略布局：

**在东向维度**，努力加密对韩集装箱和客滚班轮航线，进一步提升对日韩进而通过日韩延伸至美洲的国际物流辐射能力。

**在西向维度**，全力巩固提升威海“中欧班列”运营质量和水平，努力开辟新的“中欧班列”线路，积极打造“韩—威—新一欧”国际物流大通道。规划在侯马、西安、兰州、银川等“一带一路”沿线重要节点城市和临沂、成都、郑州等地布局“无水港”，择机开通集装箱班列，努力将威海港打造成为中西部地区的重要出海口。

**在北向维度**，积极推进与丹东港的战略合作，向东北三省西北部、内蒙古东部和俄罗斯东部地区拓展，努力打通广东—威海—丹东—满洲里—托木斯克—新西伯利亚的跨境大通道；同时，进一步



提升面向渤海湾的集装箱中转业务能力。

**在南向维度**，择机开通东南亚远洋干线，打通面向东南亚的“海上丝绸之路”重要通道；继续巩固提高威海港——广州集装箱特需班列运营质量和效率；积极推动实现威海港——苏州西集装箱特需班列运营的常态化；积极开通威海港——凭祥——越南谅山——越南河内的中南半岛国际班列，打通中韩自贸区与东盟自贸区之间的连接通道。

### 三、我们对提升环黄海港口互联互通水平的几点建议

随着环黄海各国经贸交流的日益频繁和密切，环黄海港口在该区域的地位与作用日益凸显。为适应形势发展需要，加快区域内港口间以及区域内港口与区域外港口间的互联互通步伐，已迫在眉睫。我们建议，应本着“共谋发展、共享经验，共性系统、协同推进，共享市场、各施所长”的原则，进一步加各强港口之间的集疏运紧密联系，拓展跨国物流全程服务链条，着力推进“三个作为”：

一是主动推促政府作为。

港口的综合性、功能性、辐射性作用，决定了它在国家经济、区域经济中的重要战略地位。这种战略性决定了它的发展必须符合政府的决策导向，必须接受政府的行业监管，必须寻求政府的政策支持。

在港口互联互通工作推进探索过程中，威海港在国际集装箱多式联运服务中心建设、集装箱铁路班列开通、航线开发等方面，已得到我国有关部门的认可和支持。因此，我们认为，在推进港口互联互通时，应充分响应各国政府的相关规划，着眼国际现代物流发展的基本需求，积极寻求政府对港口互联互通的政策支持，在更高层次上提升互联互通的力度和维度，全方位促进无障碍互联互通平台的搭建，为环黄海区域经济发展做出更大的贡献。

## 二是积极引领行业联动作为。

要拓展跨国物流的全程服务链条，离不开整体港口行业的紧密协作、联动发展。要提升环黄海港口互联互通水平，必须保持这一体系自身的开放性、包容性，要通过政府的政策性引领，通过港口的主导拉动，引领和吸引航运企业、陆运企业、航空企业、贸易企业和工业企业，积极参与。同时，我们的港口联盟和行业协会等组织要发挥更大的、更积极的协调和推动作用，创新发展理念，积极打破阻碍和制约港口互联互通的桎梏，在航线开发、业务对接、价格协调、资源及信息共享方面，提供更大的便利。

## 三是不断加大港口作为。

在推进互联互通方面，环黄海区域内各大型重要港口应充分发

挥表率、帮扶和带动作用，遵循港口物流联动特点、以提供跨国物流全程服务为目标，建设具有港口战略联盟特色的互联互通平台，以达到“共谋发展、共享经验，共性系统、协同推进，共享市场、各施所长”的目的。今后，各港口间应加强交流，形成双边和多边定期合作交流机制，明确互联互通需求点，积极探索更恰当的港口互联互通模式，以港口互联互通带动区域贸易、物流、产业互联互通，推促区域经济发展和人文交流更上新台阶。

各位领导、各位同仁、各位专家、各位朋友！

环黄海港口合作已经走过了几十年的不平凡历程。随着环黄海经济圈的加快推进，随着共建互联互通平台越来越成为大家的共识，必将为环黄海港口间的密切合作注入新的活力。我相信，有我们港港对话与合作的基础，有各国政府的大力支持，有时代发展的共同需求，我们一定能开创出环黄海港口互联互通的新局面！

借此宝贵机会，我也诚挚邀请和热烈欢迎各位领导、专家、同仁和朋友，拨冗到威海港考察指导、洽谈合作，共享环黄海经济圈发展红利，共谋互利共赢。

最后，衷心地祝愿大家事业腾飞，身体安康！

谢谢大家！