

동북3성 기점 지속가능한 해상운송을 위한 친환경 카페리 도입방안 연구

임상섭⁰, 최정환*, 이병하**, 김아라***

⁰한국해양대학교 항해융합학부,

*중국 대련해사대학 로스쿨,

**한국해양수산연수원 주임교관,

***한국해양대학교 일반대학원 항해학과 석사과정

e-mail: limsangseop@kmou.ac.kr⁰, junghwanchoi@dlmu.edn.cn,

hyunmoo04@naver.com, miinpretty@g.kmou.ac.kr

Introduction of Eco-friendly Carffery for Sustainable Shipping Logistics in Chinese northeast three provinces

Sangseop Lim⁰, Junghwan Choi*, Byeongha Lee**, Ahra Kim***

⁰Div. of Navigation Convergence Studies, Korea Maritime & Ocean University,

*Lawschool, Dalian Maritime University,

**Korea Institute of Maritime and Fisheries Technology,

***Dep. of Navigation Science, Graduate School of General Studies, Korea Maritime & Ocean University

● 요약 ●

중국 동북3성은 지리적, 경제적, 문화적으로 상당히 중요한 지역이지만 대부분의 교류가 해상으로 이뤄지고 있어서 지속가능성을 고려할 때 노후 카페리의 현대화 추진이 필요한 실정이다. 따라서 본 연구는 현재 운항중인 카페리선박과 운영항로를 분석하고 신조 대체에 필요한 재원규모를 파악하였다. 실질적인 선박금융 펀드 조성에는 한국과 중국간의 선박금융과 조선산업의 경쟁력을 기반으로 공동운영을 제안하고자 한다.

키워드: 동북3성, 카페리운항, 연안해운, 친환경선박, 해상운송

I. Introduction

중국은 우리나라 최대 수출입 무역국가로써 2022년 기준으로 우리나라 총수출 6,839억 달러에서 1,558억달러를 기록하여 전체 약 23% 차지하고 있다. 최근들어 미중갈등으로 인해 수출규모가 정체되고 있지만 전반적인 수출입 규모는 상승추세를 유지하고 있다. 중국 동북3성을 범위를 좁히면 랴오닝성, 헤이룽장성, 지린성과 우리나라 간의 교역은 철강, 의류, 곡물분야에서 상당부분을 차지하고 있어 주요 무역지역으로 볼 수 있다. 특히나 이들지역은 북한과 인접한 지역으로 우리나라 대북정책에 후방지원 지역이며 조선족의 유사한 문화권이기에 때문에 주요지역으로 인식되고 있다.[1]

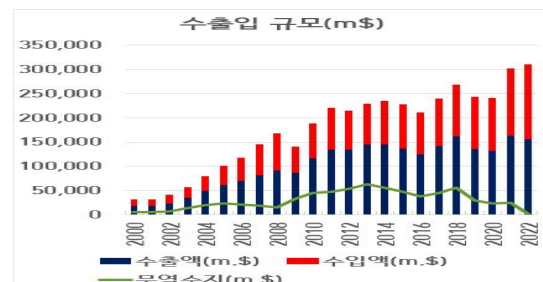


Fig. 1. Korea-China Trade

Source: K-stat

이들 지역과 우리나라간에 해상을 통한 인적교류도 활발한 편이다. 코로나로 인해서 교류가 잠시 주춤하긴 했지만 카페리를 통해 해상교유가 활발한 것으로 파악된다.

본 연구는 동북3성이 가지는 지리적인 입지 및 무역에 있어 주요 교역지역으로 비중, 그리고 문화적인 유사성을 기반으로 하는 활발한 인적교류의 중요성이 있는 지역으로 이들 지역의 지속가능한 물류를 위한 친환경 카페리 도입방안에 대한 제언을 하고자 한다.

II. Korea-China Carferry Lines

우리나라 인천을 기반으로 중국 동북3성 지역과 총 10개의 카페리 노선이 운영중이며 11척이 투입되고 있으며 이중 1척은 현재 대체선박을 준비중이다. [2]



Fig. 2. Korea-China Carferry Lines
Source: Incheon Port Authority

현재 운영중인 선박들의 선령이 25년 이상되는 선령비율이 50% 상회하고 있어 카페리선의 감항성을 담보할 수 없으며 특히 IMO 온실가스규제 측면에서도 대응이 상당히 부족한 실정이다.

III. Conclusions

본 논문은 중국 동북3성 기점의 지속가능한 해상운송을 위해 친환경 카페리 도입방안을 제안하였다. 현재 우리나라에서 추진중인 현대화 펀드를 통해 제주기점의 카페리 선박들의 현대화가 진행되었으며 신조선가가 약 500~600억원이며 50%비율로 국비보조가 되었음을 고려하여 현재 운항중인 노후 카페리선을 신조선박으로 대체가 필요하며 필요한 금융에 있어 양국 선박금융펀드 공동운영을 제언하고 한다. 한국과 중국 모두 선박금융과 조선산업에서 세계적인 경쟁력이 있기 때문에 실현가능성을 상당하다고 볼 수 있으며 특히 동북3성의 지리적, 경제적, 문화적 중요성을 고려할 때 적극 추진이 필요할 것으로 판단된다.

Table 1. Carferry Specifications

Name	Company	Line	GT	Speed	Capacity	Age	Active/Inactive
ARAFURALILY	Yingkou Ferry	Yingkou	12,304	17	394	27	
XINYUJINXIANG	Quinin Ferry	Qinhua ngdao	12,304	20	376	28	
BIRYONG	Dain Ferry	Dalian	14,614	20	510	27	
XINXIANGXUELAN	Hanjoo ngFerry	Yantai	32,729	21	700	4	
HUADONGPEARLVIII	Huadong Ferry	Shidao	35,092	22	1500	7	
NEWGOLDENBRIDGEVII	Weidong Ferry	Weihai	30,322	23.5	724	5	
NEWGOLDENBRIDGEV	Weidong Ferry	Qingdao	29,554	23	660	26	
MV.TIANREN	Jinchon Ferry	Tianjin	26,463	23	800	33	Inactive
HARMONYUNGANG	LygFerry	Lianyungang	35,187	18.5	1080	5	
ZIYULAN	LygFerry	Lianyungang	16,071	18.5	392	28	
ORIENTALPEARLVI	Dandong Ferry	Dandong	16,537	25.5	800	28	

ACKNOWLEDGEMENT

이 논문 또는 저서는 2022년 대한민국 교육부와 한국연구재단의 일반공동연구지원사업의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2022 S1A5A2A03052887)

REFERENCES

- [1] Choi, J.H. and Lim, S.S., "Analysis for Circumstance of Maritime Transport in the Chinese northeastern three provinces towards Sustainable New Northern Policy," Korea Society of Computer Information, Vol.28, No.4, pp.121-131, 2023. <https://doi.org/10.9708/jksci.2023.28.04.121>
- [2] Incheon Port Authority, Available at <http://www.icferry.or.kr/intrl/nvg/realtimelist.do?menuKey=17>