



중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
 中国上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
 Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제17-21호
 2017년 11월 17일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만그룹 영업실적

(억 위안, %)

No.	항만그룹	상반기 매출액	동기대비 증가율
1	상하이항	167.2	8.5
2	닝보·저우산항	80.1	-7.2
3	텐진항	67.9	14.1
4	샤먼항	64.8	61.6
5	칭다오항	47.9	16.1
6	다롄항	43.2	-33.4
7	광저우항	40.0	29.7
8	잉커우항	18.9	10.4
9	베이부완항	14.7	7.0
10	옌톈항	1.6	26.6

자료 : 각 항만그룹 2017년 상반기 보고서

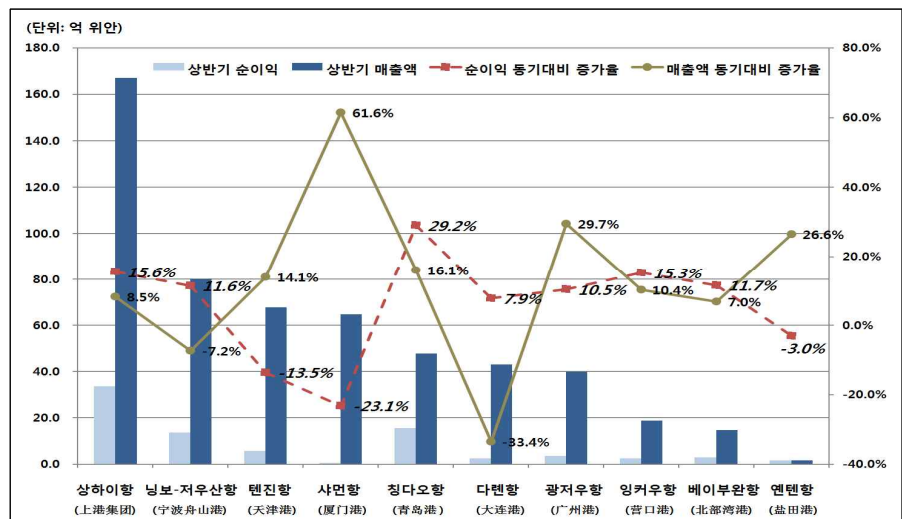
No.	항만그룹	상반기 순이익	동기대비 증가율
1	상하이항	33.7	15.6
2	칭다오항	15.5	29.2
3	닝보·저우산항	13.8	11.6
4	텐진항	5.6	-13.5
5	광저우항	3.5	10.5
6	베이부완항	3.0	11.7
7	잉커우항	2.6	15.3
8	다롄항	2.4	7.9
9	옌톈항	1.5	-3.0
10	샤먼항	0.6	-23.1

자료 : 상동

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만그룹 영업실적



자료 : 각 상장 항만그룹 2017년 상반기 보고서, KMI 작성

2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만그룹 순이익 총 82.2억 위안 기록

2017년 1~6월, 중국 10개 연해 주요 상장 항만그룹의 순이익은 총 82.2억 위안, 영업 총액은 546.2억 위안을 기록했다. 이중 상하이항, 칭다오항, 광저우항, 베이부완항, 잉커우항그룹은 매출액과 순이익이 모두 전년 동기대비 증가했다.

올해 상반기 상하이항그룹의 매출액이 167.2억 위안으로 상장 항만그룹 중 부동의 1위를 차지했으며, 다음으로 닝보·저우산항 80.1억 위안, 텐진항 68.9억 위안 등의 순이었다. 순이익 측면에서도 상하이항그룹은 전년 동기대비 15.6% 증가한 33.7억 위안으로 가장 높았다. 칭다오항그룹의 순이익이 동기대비 29.2% 증가한 15.5억 위안을 기록했으며, 상장 항만그룹 중 가장 높은 증가율을 보였다.

10개의 연해 상장 항만그룹 중 7개사의 순이익이 모두 전년 동기대비 증가했으며, 대부분 2017년 영업규모 확장을 통해 순이익 증가를 실현한 것으로 분석된다. 반면 텐진항, 옌톈항, 샤먼항그룹의 순이익은 전년 동기대비 감소했으며, 특히 샤먼항이 23.1%라는 가장 높은 감소율을 보였다.

최근 세계 경제 회복에 따라 중국 경제도 안정적인 성장을 구가하고 있다. 올해 상반기 중국의 화물 수출입 총액은 전년 동기대비 19.6% 증가했으며, 이에 따라 항만물동량과 영업실적도 지속 증가하고 있다. 양호한 대외 환경 속에서 중국 각 항만그룹들은 지리적·정책적 강점을 발휘하며 항만 통합, 새로운 항로 개척 및 배후지 개발 등을 통해 새로운 발전 기회를 모색하고 있다.



CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적

▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운시장에 미치는 영향

▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

싱지청(辛吉誠)

해운시장 및 선박 건조 분야 전문가



전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운시장에 미치는 영향

1 선박평형수관리협약 실시 배경

2017년 해운시장에 가장 큰 영향을 미치는 환경규제는 IMO의 ‘선박평형수 및 침전물 관리를 위한 국제협약(이하 ‘선박평형수관리협약’)이라 할 수 있다. 선박평형수의 배출에 따른 외래 수중생물이 항만 인근의 해양 생태환경 안전을 위협하는 것을 방지하기 위하여 IMO는 2004년 2월 13일에 선박평형수관리협약을 채택했다. 규정에 따르면, 규제가 정식으로 실시되면 모든 협약적용 대상 선박이 배출하는 평형수는 반드시 D-2 배출기준에 따라야 한다. 기술적 측면으로 봤을 때, 승인을 받은 평형수처리장치를 설치하는 것이 IMO의 규제를 통과할 수 있는 유일한 방법이다.

2016년 9월 8일 IMO 상주대표 Palvi Luostainen 주영 핀란드 대사가 정식으로 IMO 임기택 사무총장에게 선박평형수관리협약 비준서를 제출한 것을 기점으로 선박평형수관리협약의 실시가 확정되었다¹⁾. 당시 협약에서 규정한 스케줄에 따르면 모든 적용 대상선박은 반드시 2017년 9월 8일 이후 도래하는 첫 번째 IOPP(International Oil Pollution Prevention Certificate) 정기검사 시 인증을 거친 평형수처리장치를 설치하여야 한다. 예를 들어, 2012년 9월 9일에 건조된 선박의 경우 IMO에서 규정한 해당 선박의 첫 번째 IOPP 갱신 데드라인은 2017년 9월 8일이고, 이는 협약 실행 첫 날이 곧 해당 선박이 인증된 평형수처리장치를 설치해야 하는 마지막 날인 것이다. 따라서 1997년, 2002년, 2007년, 2012년 9월 8일부터 12월 31일 사이에 건조된 선박은 모두 협약 실시 이후 단기간 내에 반드시 평형수처리장치를 설치하여야 한다.

2 선박평형수관리협약 실시의 제약 요인

선박평형수관리협약의 실행은 장기 침체에 빠져 있는 국제해운시장에 있어서는 설상가상이라고 할 수 있다. 현재 시장에 판매되는 평형수처리장치는 높은 가격으로 인해 많은 선주 특히 고령선박의 선주들에게 큰 부담을 안겨주고 있다. 1997년 건조된 5만 톤급 벌크선을 예로 들면 평형수처리장치 구매와 설치비용이 발생하고, 이는 동 선박의 해체시장 판매가격에 버금간다. 지속적인 선박 공급 과잉 상황에서 선주들은 자연스럽게 신규 장치의 구매와 설치를 꺼리게 된다.

1) 동 협약은 비준국 30개 국 이상, 비준국 선복량이 세계 35% 이상을 충족할 시 1년 뒤 발표되며, 이날 핀란드의 비준으로 발효 조건이 충족됨.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

구분	01-06	11-17
종합지수	806.26	794.47
일본 항로	653.60	667.28
구주 항로	1059.04	1035.39
미서부 항로	682.17	641.11
미동부 항로	860.49	806.63
한국 항로	556.25	572.38

주 : '01-06' 2017년 1월 6일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	11-17
종합지수	992.60	1320.85
석탄	996.54	1403.23
곡물	770.59	1479.92
금속광석	1030.54	1288.91
정유	1239.27	1262.87
원유	1541.72	1541.71

자료 : 상하이항운교역소

그러나 평형수처리장치를 설치하지 않으면 국제협약 규정을 충족시키지 못하기 때문에 합법적인 운영을 할 수 없다. 이때 선주는 더욱 많은 비용을 들여 기준에 부합하는 새로운 선박을 주문해야 하고 이에 따른 시장점유율 하락 위험을 감당해야 한다.

평형수처리장치 설치로 인한 선박운영비용 증가가 선주들에게 가장 큰 문제는 아니다. 많은 선박 특히 고령선박은 선상공간, 전원용량, 선체구조 등 한계로 인해 근본적으로 평형수처리장치 설치가 불가능하다. 현재 시장에서 공급되고 있는 대부분 평형수처리장치는 부피가 매우 큰데 반해 선박은 일반적으로 충분한 여유 공간을 확보하지 못한 상태이기 때문에, 사전에 여유 공간을 남겨두지 않으면 평형수처리장치를 설치하기 매우 어려워진다. 갑판면적이 비교적 큰 벌크선이나 탱커선은 평형수처리장치를 갑판 위에 설치하는 방안을 검토할 수 있다. 그러나 선박용 압축펌프의 출력이 제한되었기 때문에 형심(型深, moulded depth)이 큰 대형선박에 이러한 시나리오를 적용하면 추가로 펌프를 투입하여 평형수를 갑판 위로 끌어올려 처리한 뒤 다시 배출하여야 한다. 엔진룸과 갑판공간이 모두 제한적인 컨테이너선, 케미컬선, LPG 및 LNG선의 경우 건조단계에 평형수처리장치 여유 공간을 남겨두지 않는다면 개조를 통한 설비 증설이 어렵다.

선상 발전기의 용량 또한 평형수처리장치 설치의 제약조건이 될 수 있다. 평형수처리장치는 지속적인 작동이 필요하고 이는 추가적인 전기를 필요하게 된다. 만약 선박 발전기 설계 과정에서 이러한 요소를 고려하지 않았다면 평형수처리장치 설치 시에 발전기에 대한 용량확대 개조도 동시에 진행되어야 한다. 발전기 개조는 선주에게 추가 비용을 초래하는 동시에 선상 설비 배치를 더욱 어렵게 한다. 현재 상황을 보면 발전기 용량 확대에 필요한 공간은 선박평형수처리장치를 설치하는 공간보다 더 큰 편이다. 따라서 평형수처리장치만 설치하는 것에 비해 난이도가 높고 비용도 증가한다. 따라서 발전기 용량이 부족한 선박은 향후 선박평형수처리장치를 설치할 가능성이 낮다고 보아야 한다.

선체구조의 강도 또한 선박이 평형수처리장치를 설치하는 과정에서 반드시 고려해야 할 요소이다. 선박이 화물을 선적·하역할 시, 특히 빠른 속도로 선적·하역작업을 진행 시 평형수위 조절을 통해 선박의 균형을 유지하고 작업과정에서 안전을 확보한다. 일반적으로 선박의 적재량이 클수록 선적·하역과정에서의 평형수위 조절에 대한 요구가 높다. 그러나 일반적으로 평형수처리장치의 처리속도는 제한적이기 때문에 평형수위 조절에서 병목이 될 수 있다. 따라서 벌크선, 탱커선 등 선박의 선주는 평형수처리장치 선택 시 선상공간과 발전기 용량 등 요소 외에도 평형수처리장치의 처리속도가 화물 선적·하역 시 선박 균형을 안정적으로 유지시킬 수 있는지 확인하여야 한다. 만약 선체구조가 이를 충족시켜주지 못하면 반드시 선적·하역 속도를 낮추는 방법을 통해 선박 안전을 확보하여야 하는데 이는 선박의 시장 경쟁력을 약화시키게 된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

3 선박평형수관리협약이 해운시장에 미치는 영향

많은 선주들이 평형수처리장치 설치 과정에서 기술적, 경제적인 문제에 부딪치게 된다. 이러한 측면에서 볼 때, 평형수관리협약의 실시는 해운업계 내부에서의 한 차례 구조조정이라고도 볼 수 있다. 협약 실시 이후 15년 이상의 고령선박과 2000년 대 초반 선박 주문 피크시기에 건조된 낮은 기준의 선박은 모두 시장에서 도태될 위험에 처해 있다. 시장이 부진한 상태에서 자금이 부족하여 개조하기 어려운 선주들은 선박을 예전보다 앞당겨 해체하거나 국내 운항 혹은 운항정지를 하여야 한다. 이는 공급과잉인 국제 해운시장에서 일부 공급을 줄여 공급과 수요 균형을 다시 잡아주는 작용을 할 수 있다.

그러나 평형수관리협약이 국제 해운시장에 주는 호재는 오래가지 않을 것으로 전망된다. 최근 세계 해운관련 환경보호규제가 점차 엄격해지는 추세에 따라 2000년대 초반 대량으로 건조된 선박의 배출가스, 에너지 소모 등 지표가 환경 보호규제의 요구에 도달하지 못하고 있다. 선박 엔진 개조는 평형수처리장치를 추가 설치하는 것보다 훨씬 많은 비용이 들기 때문에 자금이 넉넉한 선주들은 평형수처리장치를 추가하기보다는 아예 친환경·고효율 선박을 신조하여 미래의 환경규제에 대응하고자 하는 경향이 존재한다. 현재 조선업계의 설계 이념 및 기술도 20년 전과 크게 바뀌어 동일한 크기의 선박이라도 과거에 비해 적재능력이 크게 증가하였다. 비슷한 크기의 선박인 경우 탱커선의 적재능력은 5%, 벌크선은 8%, 컨테이너선은 평균 21% 증가하였다. 현재 선박의 건조주기는 약 2년인 점을 감안하면 평형수관리협약이 해운시장에 가져다주는 호재는 향후 4~5년 내 신형선박의 투입과 함께 사라지게 될 것이다.

또한 평형수관리협약의 실행은 향후 국내 및 역내 간 항로에는 악재라고 할 수 있다. 선상공간, 발전기 용량 및 선체구조 등에 선천적인 결함이 존재하여 평형수처리장치를 설치할 수 없는 선박들 중에서 선령이 높지 않고 크기가 국내 및 역내 단거리 항로에서의 운항이 적합하다면 향후 이러한 시장으로 전환배치(캐스케이딩)될 가능성이 매우 크다. 기술적인 측면에서 볼 때, 7만 DWT 이하의 벌크선, 3,500TEU이하 컨테이너선, 대부분 잡화선, 정유운반선, 화학제품운반선, 소형 LNG선 등은 모두 국내 혹은 역내 해운시장으로 옮겨올 수 있으며, 해당 시장의 공급과잉 문제는 더욱 심각해 질 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

4 선박평형수 처리장치 의무화 연기 및 향후 전망

강제적인 평형수처리장치 설치 문제에는 많은 이해관계자들이 존재하기 때문에, 2017년 7월 3일에 개최된 IMO 제71차 해양환경보호위원회(MEPC) 회의에서 노르웨이는 브라질, 인도, 라이베리아, 영국 등과 함께 평형수처리장치 의무화 설치 연기를 제안했으며, 대다수 위원들의 동의를 받아 연기가 결정되었다. 결정 내용은 2017년 9월 8일 이후 건조된 선박은 인도일로부터 즉시 D-2표 기준에 부합하여야 하고, 2017년 9월 8일 전에 건조된 기존 선박은 2019년 9월 8일 이후의 첫 번째 IOPP 정기검사 시 D-2기준에 도달하도록 하였다. 이는 기존 선박의 평형수처리장치 의무 설치 기간이 추가로 2년 연기되었음을 의미한다.

2017년 9월 8일 이후 곧바로 IOPP 정기검사를 받아야 하는 선박에 있어서는 큰 호재라고 할 수 있다. IMO의 기존 스케줄에 따르면 협약 적용 선박은 2017년 9월 8일 이후의 첫 번째 IOPP 정기검사 시 반드시 평형수처리장치를 설치하여야 한다. 2012년 12월 8일에 건조된 선박을 예로 들면 IOPP 정기검사 기간은 2017년 9월 9일부터 12월 8일까지다. 만약 기존 스케줄에 따르면 해당 선박은 반드시 2017년 12월 8일 이전에 평형수처리장치를 설치해야 했기 때문에 시간이 매우 촉박하다. 그러나 의무화 연기 결정에 따라 해당 선박의 2019년 9월 8일 이후의 첫 번째 IOPP 정기검사 기한은 2022년 12월 8일이고 이는 평형수처리장치를 기존보다 5년 유예 가능한 것이다.

그러나 제71차 해양환경보호위원회에서의 나온 연기 결정은 선박평형수 관리협약이 발효된 사실을 바꿀 수는 없다. 기술적, 경제적인 제약으로 인해 평형수처리장치를 설치할 수 없는 선박은 여전히 점차 국내 혹은 역내 항로로 전환배치될 것이다. 평형수관리협약은 국제 해운시장의 공급과 수요의 균형을 실현하는 과정에서 여전히 긍정적으로 작용한다. 다만 의무화 설치 연기로 인해 기존에 비해 그 진행 과정이 좀 더 유연하고 완만히 진행될 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

压载水公约或在未来短期内平衡航运市场的供求关系

2017年对于国际航运市场影响最为显著的环保规则莫过于国际船舶压载水和沉积物控制和管理公约》。为防止船舶压载水中排放的外来生物威胁港口所在地生态环境的安全，2004年2月13日国际海事组织正式通过了压载水公约。根据公约规定，当公约正式生效后所有适用公约船舶所排放的压载水都必须满足公约中D2排放标准。从技术角度来看，安装经认可的压载水处理装置是现有船舶满足IMO关于压载水排放要求的唯一途径。

随着2016年9月8日芬兰驻英国大使兼驻IMO全权代表Palvi Luostainen女士正式向国际海事组织（IMO）林基泽秘书长递交了公约接受书，压载水公约生效的靴子最终落地。根据当时公约规定的时间表，所有适用压载水公约的船舶都必须在2017年9月8日后第一次换证检验中安装经认可的压载水处理装置。以一艘2012年9月9日建造完工的船舶而言，根据IMO现行的船舶检验规则其第一次换证检验的最后期限是2017年9月8日，这意味着公约生效的当日也就是该轮必须安装经认可的压载水处理装置的最后期限。因此，对于那些在1997、2002、2007、2012年9月8日至12月31日间建造完工的船舶而言，如无意外都会在公约生效后短时间内必须安装压载水处理装置。

压载水公约的生效对于持续低迷的国际航运市场而言无异于雪上加霜。目前全球市场上压载水装置不菲的价格让不少船东，特别是老龄船舶的船东十分纠结。以1997年建造完工的5万载重吨左右的散货船为例，安装一套压载水处理装置的费用包括设备采购与安装两个方面，这与船舶在废钢船市场上的售价非常接近。在运力持续过剩的市场背景下，船东显然不愿意采购如此昂贵的设备。但如果不安装压载水处理装置，船舶就会因为无法满足国际公约的要求而不能合法航行。此时船东就需要花更多的成本订造符合国际公约要求的新船，并承担由此导致的市场份额损失的风险。

然而，由加装压载水处理装置而导致的船舶营运成本上升对于绝大部分船东而言还是次要问题。国际航运市场上不少现有船舶，特别是老龄船可能受船上空间、电站容量、船体结构等方面的限制，根本无法安装压载水处理装置。目前市场上供应的大部分压载水处理装置体积都不小，而船舶内部空间通常都没有太多的富余，如果没有事先预留压载水处理装置安装的位置，改装时设备的布置将非常困难。对于甲板面积较大的干散货船或油轮，可以考虑选择将压载水处理装置布置在甲板上的方案。但目前的船用压载泵扬程有限，对于型深较大的大型船舶而言，采用这类布置方式将需要增加额外的泵以确保能够将压载水提升到甲板面的压载水处理装置进行处理后再排放。而对于机舱和甲板空间都受到限制的集装箱船、化学品船、LPG与LNG船而言，如果在新造船阶段没有预留压载水处理装置的安装位置，通过改建增加该设备的可能性并不高。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

船上电站的容量对于现有船舶加装压载水处理装置而言也是一个制约。压载水处理装置需要连续运转，在运行过程中将消耗额外的电能，如果船舶电站在设计阶段没有考虑到这一因素，在进行设备安装的过程中还需要同时对船上电站进行扩容。新增电站的工程在给船东增加额外开销的同时也进一步提高了船上设备布置的难度。从目前的实际情况来看，新增发电机及其所附带的系统往往比压载水处理装置需要占用船上更多的空间。与仅安装压载水处理装置的方案相比技术难度更大，成本也更高。从这个角度来看，对于现有船上电站无法满足压载水处理装置运行的要求的船舶而言，未来加装压载水处理装置的可能性并不高。

对于载重型船舶而言，船体结构强度也是船舶加装压载水处理装置过程中必须考虑的因素。载重型船舶在货物装卸过程中，特别是装卸速率较快时都需要通过压载水的调拨对船舶的浮态与受力情况进行调整，以确保船舶在货物装卸过程中始终处于安全状态。通常而言船舶载重量越大，货物装卸过程中对压载水调拨速率的要求就越高。而压载水处理装置的处理速率往往有限，很容易成为压载水排放速率的瓶颈。因此，散货船、油船等载重型船舶的船东在选择压载水处理装置时不仅需要考虑船上空间、电站容量等常规因素，还必须考虑压载水的处理速率是否能够满足货物装卸过程中的调载要求。如果船体结构无法满足，船舶就必须通过降低货物装卸速率的方法确保船舶安全，这将显著地降低船舶在航运市场上的竞争力。

受众多因素的制约，不少现有船舶在加装压载水处理装置时都会面临技术和经济方面的问题。从这个角度来看，压载水公约的生效相当于国际航运业内部的一次洗牌。公约生效后15年船龄以上的老龄船与21世纪初造船高峰时期建造的低标准船都将面临被挤出国际航运市场的风险。而在市场持续低迷的大背景下，缺乏资金改造船舶的公司在船舶需要强制安装压载水处理装置时很可能提前将船舶拆解、转入国内或地区性航线或暂时停航，待有能力时再加装设备。这相当于帮助供求关系长期失衡的国际航运市场削减了部分市场供应，促进市场供求关系重归平衡。

然而压载水公约对于国际航运市场利好的延续时间不会太长。受近年来国际航运环保法规日趋严格的影响，21世纪初造船高峰期间设计的船型在船舶发动机排放与能耗方面的指标同样无法满足未来环保法规的要求，而对于船舶发动机改造的成本要远高于加装压载水处理装置。对于现金流充裕的船东而言，与其加装压载水处理装置，不如直接订购环保性能更为优越的新船以满足未来更长时间国际环保法规的要求。而目前国际新造船市场的设计理念与20年前相比已经有了实质性的转变。主尺度相同的船舶在单船载运能力方面有了实质性的提升。相似主尺度的油轮载运能力提升了约5%，散货船提升了约8%，而集装箱船的提升最为显著，平均达21%左右。目前新建船舶的周期大约在2年左右，压载水公约生效对于国际航运市场的短期利好很可能在未来的4-5年内被目前造船市场上新增的运力抵消。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

与国际航运市场相比,压载水公约的生效对于未来的国内和地区性航线而言不是什么好消息。那些在船上空间、电站容量与船体结构方面存在先天性缺陷而无法安装压载水处理装置的船舶如果船龄不大,主尺度能够适应国内和地区的狭窄航线,未来就很可能转入国内或地区性航运市场。从技术角度来看,载重量在70000吨以下的散货船,3500箱以下的集装箱船以及绝大部分的干货货船、成品油轮、化学船、小型LNG运输船等在转入国内或地区性航运市场方面都不存在实质性的技术障碍。未来这部分运力如果由于无法满足公约要求而转入地区性航运市场,将导致本已饱和的地区性航运市场运力供应增加,运力过剩的问题进一步加剧。

由于强制安装压载水处理装置牵扯的利益层面众多,在2017年7月3日召开的国际海事组织海上环境保护委员会第71次会议上,由挪威协调巴西、印度、利比里亚、英国向大会提交的关于推迟船舶强制安装压载水处理装置的提案获得了委员会大多数委员的认可。根据该提案2017年9月8日及以后建造的新造船应自交船之日起应符合D-2压载水排放标准;而那些在2017年9月8日前完工的现有船则需要在2019年9月8日或以后的首次国际防止油污证书换证时满足D-2排放标准。这意味着现有船舶强制安装压载水处理装置的时间被再次延后了至少2年。

对于那些在2017年9月8日以后即将进入换证检验窗口的船舶而言,压载水公约实施日期的推迟无疑是重大利好消息。根据之前IMO关于船舶强制安装压载水处理装置的时间表,适用公约的船舶必须在2017年9月8日后第一次IOPP证书换证检验时安装经认可的压载水处理装置。以一艘2012年12月8日完工的船舶为例,其IOPP换证检验窗口为2017年9月9日-2017年12月8日。如果该轮正常进行换证检验就必须在今年2017年12月8日前完成压载水处理装置的安装。时间非常紧张。而根据新的时间表,该轮在2019年9月8日后的首次IOPP换证检验最后期限是2022年12月8日,相当于可以再推迟5年安装压载水处理装置。

然而海上环境保护委员会第71次会议关于压载水公约的修正案并没有改变压载水公约已经生效这一事实。那些因为技术或经济原因而难以安装压载水处理装置的船舶依然将逐渐从国际航运市场转向国内或地区性市场。压载水公约对于航运市场供求关系平衡的利好依然在继续,只不过与原来公约的时间表相比这个过程将显得更为平缓 and 柔和。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 중국 교통운수부 간부회의 개최, 19차 당 대회 정신 강조
- China Cosco Shipping, 129억 위안 조달로 컨테이너선 20척 건조
- 텐진항, 북방국제 항운 핵심구 건설 촉진
- 주하이(珠海)항, '13·5' 기간 2억 위안 교통 전용 자금 획득에 노력
- 저장성 뤼안시(瑞安), 중국 최초의 <해양 생태복원령> 발표

해운 · 항만 · 물류

- 코스코, 아부다비 컨테이너터미널 착공
- '중국 속도'로 무장한 ZPMC, 지능화 터미널 발전에서 두각
- 중국 충칭 국제무역 '단일창구(单一窗口)' 정식 운영 개시
- 우한(武汉)신항, 창장전용 신형선박 6척 건조 계약
- 상하이, '녹색항만 3년 액션플랜' 목표 기본적으로 실현
- 텐진항, 북방국제 항운 핵심구 건설 촉진
- 산둥 웨이팡(潍坊)항, 3년 내 5개 부두 12개 선석 건설 계획

- 푸저우(福州)항, 콜드체인물류 운송 새로운 모델 운용
- 다롄항 '혼합 광석 보세' 모델, 보세 항만의 업그레이드 견인
- 잉커우(营口)항, 3분기 Sea&Rail 복합 연계 운송량 동기대비 52% 증가

해양 · 수산

- 광둥성, 268개 해양데드라인구역에서 매립사업 금지
- 올해 1~3분기 중국 해양생산총액 5.5조 위안 달성, 동기대비 6.9% 증가
- 새로운 극지탐사 쇄빙선 '쉐룽2호' 2019년에 건조 완료 전망
- 해양6호, 2017년 심해지질조사 시작
- 1~3분기 닝보 통상구 수산물 수입량 전년 동기대비 50.3% 증가
- 1~7월 베트남에서 대(對) 중국 오징어, 낚지 수출총액 140% 급증

자세한 동향 내용은
한국해양수산개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 중국 교통운수부 간부회의 개최, 19차 당 대회 정신 강조

2017년 10월 26일, 교통운수부는 간부회의를 열어 19차 당 대회 및 19기 중앙위원회 1차 전체회의 정신을 다시 한 번 강조했다. 교통운수부 당 지도부의 양환탕(杨传堂) 서기는 시진핑 주석을 핵심으로 당 중앙이 더욱 밀집하게 단결하고, '시진핑 신시대 중국 특색의 사회주의사상'의 본질과 함의를 깊이 터득하며, 사상과 행동을 통일하여 당의 19대 정신에 투여해야 한다고 역설했다. 또한 지혜와 역량을 모아 당의 19대 각 항 임무에 적용하고, '교통강국' 건설을 가속화하여, 중화민족의 위대한 부흥을 실현하는 '차이나드림'에 더욱 큰 공헌을 해야 한다고 강조했다.

양환탕 서기는 19차 당 대회가 중국의 '샤오캉(小康)' 사회의 전면 건설 및 중국 특색 사회주의가 신시대로 진입하는 관건적인 시기에 개최된 매우 중요한 대회였다고 언급했다. 또한 19차 당 대회의 정신을 관철하기 위해 다음과 같은 사항을 강조했다.

(1) 시진핑 신시대 중국 특색 사회주의 사상과 기본방침의 정신본질과 함의를 깊이 이해하고, 시진핑 주석이 교통운수부 관련 언급했던 사항들을 깊이 새기고 실천해야 한다. (2) 신시대와 사회의 모순점의 새로운 변화를 인지하고 힘을 모아 국민이 만족할 수 있는 교통시스템을 구축해야 한다. (3) 신시대 당의 역사사명과 사회주의 현대화 전면 건설의 국가적 사명을 깊이 파악해야 한다. (4) '현대화 경제체제 건설'이라는 새로운 요구를 깊이 이해하며 산업의 공급측 구조적 개혁에 매진하여 '교통강국'을 건설한다. (5) '사회주의 민주정치 발전'의 새로운 요구를 파악하며, 법치국가 실현을 위해 법제부문을 구축한다. (6) '사회주의 문화변영'의 새로운 요구를 인식하고 관련 산업의 소프트파워 향상을 위해 힘써야 한다. (7) '민생수준 개선과 향상'의 새로운 요구를 이해하고 빈곤탈피를 위해 노력하여 산업의 안전한 발전을 추진한다. (8) '아름다운 중국 건설'의 새로운 요구를 인지하고 녹색 교통발전 추진을 위해 노력한다. (9) '국방과 군대 현대화 전면 추진, 조국통일 추진, 인류운명공동체 구축 추진'의 새로운 요구를 이해하고 관련 각 항목의 임무를 다한다. (10) '엄준히 당의 지도에 따름'이라는 새로운 요구를 이해하고, 교통운수사업을 정치적으로 보장한다.

양환탕 서기는 19차 당 대회 정신을 관철하고 실천에 힘쓰기 위해, 19차 당 대회 보고 관련 교통운수작업의 내용을 분석하고 실제 상황과 결합하여 능동적으로 규칙 및 제도를 검토함으로써 '교통강국'건설이라는 청사진에 집중할 것을 요구했다.

<자료 : 中国港口, 2017. 10. 30.>

2 China Cosco Shipping, 129억 위안 조달로 컨테이너선 20척 건조

해운 시황 회복 및 경영 흑자 전환 등 긍정적인 전망에 힘입어 Cosco는 주식발행을 통해 자금을 조달하여 현재 발주된 컨테이너선박 20척 건조에 사용한다는 계획이다.

2017년 10월 30일, Cosco는 공고를 통해 모기업인 China COSCO Shipping Group(Cosco그룹) 등 10개 이하의 특정대상에게 비공개로 중국 A주식(A股) 약 20.43억 주를 발행하여 129위안을 조달한다는 계획을 발표했다. 주식 발행비용을 제외한 나머지 금액은 현재 건조 중인 컨테이너선 20척의 건조에 사용되는데, 해



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

당 선박들은 2018~2019년 사이에 인도될 예정이다. Cosco그룹은 이번 비공개발행 주식의 50%를 구매하기로 확정했고, 주식은 10월 31일부터 거래를 재개했다. 공고에 따르면 Cosco는 선대구조 최적화, 운영관리 효율성 및 선대의 종합 경쟁력 향상을 위해 현재 건조 중인 20척 선박의 비용을 지급하기로 하였으며, 여기에는 13,800TEU급 선박 5척, 14,568TEU급 4척, 20,119TEU급 5척, 21,237TEU급 6척이 포함된다.

<자료 : 国际船舶网, 2017. 10. 31.>

3 코스코, 아부다비 컨테이너터미널 착공

지난 11월 5일, 코스코해운항만유한공사(COSCO Shipping Port)는 아랍에미리트연방 아부다비 칼리파항에서 코스코해운항만 아부다비 터미널의 정식 착공 및 임대계약 체결식을 진행했다. 이는 중국과 아랍에미리트연방이 ‘일대일로’ 전략 추진에 있어서 새로운 진전을 이뤄냈음을 의미한다.

닝지저(宁吉喆) 중국국가발전개혁위원회 부주임 겸 국가통계국 국장은 착공식 연설을 통해 금번 착공식은 기념비적인 의미를 가지고 있으며, 이는 코스코해운항만과 아부다비항무국의 협력이 실질적인 단계에 진입한 것을 의미한다고 밝혔다. 또한 칼리파항 건설이 중국과 아랍에미리트 간 ‘일대일로’ 공동 협력의 좋은 사례로 남길 희망한다고 전했다.

술탄 자비르 아랍에미리트연방 국무부장 겸 아부다비항무국 주석은 아부다비항무국과 코스코해운항만이 추진하는 지역 최대 컨테이너터미널 건설 협력은 아랍에미리트연방과 중국 간 무역관계에 새로운 의미를 더한 것이며 아부다비의 성장 추진, 투자 유치, 경제 다각화, 일자리 창출 등에도 부합하는 것이라고 언급했다.

쉬리롱(许立荣) 코스코그룹 회장은 칼리파항은 아부다비의 중요한 관문항이며 중동 지역의 주요 허브항이자 ‘일대일로’연선의 중요 지점으로서 해운에 있어서도 매우 중요한 역할을 하고 있다고 밝혔다. 또한 금번 계약이 터미널 서비스를 한층 더 강화시켜 양국 해운무역 교류에도 도움이 될 것이라고 언급했다.

이밖에 이번 착공식에는 디아브 무하마드 아부다비 교통국 주석 겸 아부다비 집행위원회위원, 니젠(倪坚) 중국 주 아랍에미리트연방 대사, 알리 자크리 아랍에미리트연방 주 중국대사 등이 참석했다.

2016년 9월 코스코해운항만의 100% 투자 자회사인 코스코해운아부다비공사는 아랍에미리트연방 아부다비항무국과 특수 경영권 계약을 체결했다. 쌍방이 공동으로 아부다비 칼리파항 2기 컨테이너터미널을 합자 경영하는 것이 주요 내용이며, 코스코해운아부다비공사는 합자기업의 지배지분을 보유하고 있다. 중국 측은 총 길이 1,200m 중 800미터의 이미 완공된 해안선을 획득하게 되었으며, 연간 처리능력 240만 TEU에 달한다. 동 터미널은 금년 11월에 전면 착공되어 2018년 말 시운영을 목표로 하고 있으며, 2019년 1분기 정식 운영될 예정이다.

<자료 : 新华网, 2017. 11. 6.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

4 ‘중국 속도’로 무장한 ZPMC, 지능화 터미널 발전에서 두각

1950년대 컨테이너 해상운송이 등장한 이후부터 하역효율의 제고는 줄곧 세계 각 컨테이너터미널들의 이슈였다. 1990년대부터 컨테이너 자동화 하역기술 개발이 터미널 관련업자의 관심을 받기 시작했으며, 21세기에 접어들어 항만의 컨테이너 하역은 효율추구에서 안전보장, 환경보호, 자동화, 인공지능 및 빅데이터 운용 등 당대 세계 발전 추세와 맞물린 부분까지 확대되었다. 전통적인 항만을 어떻게 지금의 과학기술 발전 조류와 함께 발맞출 것인지, 무인 자동화와 지능화, 오염감소 실현이 업계 관계자들이 주목하고 있는 점이다.

11월 7일, 상하이 ZPMC가 주관한 글로벌 터미널 지능화 해결방안 포럼이 상하이에서 개최됐다. 이 포럼은 지능화 터미널의 해결방안과 발전방향 논의를 목적으로 하고 있다. 세계 최대 해운사인 머스크그룹, 코스코그룹, MSC, OOCL, 에버그린, 완하이해운 산하의 항만운행사 외에도 싱가포르 항무국, 허치슨, 초상국항만 및 세계 상위권의 항만 터미널운행사, 설비 공급상 등 총 100여개의 관련 분야 선두기업 관계자들이 포럼에 참석했다. 터미널 지능화의 각 핵심 분야에 주목하고, 구조설계에서 설비형태까지 망라하며, 지능화 시스템 운용 및 유지보수, 터미널 지능화 발전의 핵심 문제까지 포괄하여 발전방향에 대해 토론하고, 교류를 가졌다.

금번 포럼을 주관한 ZPMC는 1992년에 설립되었으며, 그 전신은 132년 전 설립된 통위(通裕) 제철소까지 거슬러 올라갈 수 있다. 관련 데이터에 따르면, ZPMC의 주요 항만기계 하역설비는 과거 15년 동안 평균 70% 이상의 글로벌시장 점유율을 기록했으며, 세계 20대 항만 모두 ZPMC의 제품을 사용 중에 있고, 100대 컨테이너 항만 중 95개 항만이 ZPMC의 제품을 사용하고 있다. 현재 ZPMC의 다양한 제품들은 이미 전 세계 99개 국가에 진출했고, 2016년 중국의 국가 최고 품질 기업에 수여되는 영예의 ‘중국 품질상’을 획득했다.

최근 ZPMC는 전자동화 터미널 구축에 있어서 막강한 실력을 바탕으로 사업의 서명에서 착수까지 누차 ‘중국 속도’를 뽐내며, 건설 기간을 갱신하고 있다. 터미널 자동화 과정 중의 난제가 점차 해결되고 인공지능과 빅데이터 등을 탑재하여 정보화 기술에 운용하고 있다. 지난 10년간 외길을 걸으며 이미 선진국 경쟁상대가 2~30년간 이룬 연구성과를 추월하고 있다.

ZPMC는 설계, 연구개발, 관리, 서비스 4개 차원에서 5개 방면의 전환 발전을 진행하고 있다. 즉 ‘중국 제조’가 ‘중국 창조’로 전환되는 것이다. 제품 판매에서 우수 제품 판매로, 설비 판매에서 시스템 판매로, 하드웨어(단일기계) 판매에서 소프트웨어(서비스) 판매로, 2.0시대의 생산모델, 관리모델, 산업모델이 ‘공업 4.0 시대’의 신 모델로 전환하고 있으며, 하이테크 제조를 중심으로 자본과 인터넷이 결합한 발전으로 나아가고 있다. ‘중국제조 2025’에서 제시한 요구와 부합하여 더욱 지능화·정교화된 방향으로 나아가 ‘중국제조’가 ‘중국첨단제조’로 바뀌도록 견인하고 있다.

<자료 : 人民网, 2017. 11. 8.>

5 중국 충칭 국제무역‘단일창구(单一窗口)’정식 운영 개시

2017년 10월 31일, 중국(충칭) 국제무역 단일창구가 개통식을 가지고 정식 운영을 시작하였다. 단일창구는 충칭 통상구(重庆口岸)에 108개 편의조치를 제공하여 국제무역의 편리화를 추진한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 향판 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 향판 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

단일창구의 개념은 유엔 전자거래 및 무역촉진센터(UN/CEFACT)에서 제기하였으며, 국제무역에 종사하는 기업들이 단일한 경로를 통해 한 번에 관련 자료, 데이터 및 문서 등을 담당 부문에 제출하는 무역편리화 조치이다. 이는 중복 신고 및 여러 부서가 신고하는 비효율 문제를 해결할 수 있고, 데이터와 문서의 간소화·표준화 및 정부의 투명성을 제고하여 국제무역 편리화를 실현할 수 있다.

샤오원권(肖文军) 충칭시정부 통상구사무실 부주임은 중국(충칭)국제무역 단일창구는 행정서비스, 물류협동, 데이터서비스, 특별응용 4개 항목을 개설했으며, 39개 기능을 구축할 계획이다. 여기에는 통관 효율성 평가, 통상구 데이터, 온라인 국제결제 등이 포함되며, 직통 신고, 시스템 연동, 정보 연결, 원활한 업무 실현을 목표로 하고 있다.

시스템 연동을 예로 들면, 충칭 단일창구는 세관, 검역 등 22개 기관과 54개 시스템을 단계적으로 연동시켜 기존의 개별 독립 시스템 구조를 타파하고 기업의 부담을 줄이며 통관효율성을 제고한다는 방침이다. 추정에 따르면 시스템 연동을 통해 기업은 인력과 신고비용을 10% 이상 절감할 수 있다.

현재 중국(충칭)국제무역 단일창구는 국제무역기업, 세관, 검역 등 17개 부서·기관과 연계된 108개 편리조치를 제공한다. 샤오원권 부주임은 이 108개 조치는 중국의 ‘국가 편리화 신고기능’ 기준에 따른 것이고 밝혔다. 또한 단일 창구 개통을 통해 충칭 통상구 물류정보 협력기능을 제고시켰고, 국제무역과 관련된 빅데이터 확보 및 통상구 서비스품질을 개선했다고 강조했다.

충칭시 류구이펑 부시장은 개통식에서 중국(충칭)국제무역 단일창구 운영을 통해 통관 효율성을 개선하고 화물통관 편리화 수준을 제고하여 충칭이 ‘일대일로’ 건설과 창장경제벨트발전 전략에 더욱 융합되게 할 것이라고 밝혔다. 또한 충칭자유무역시범구 및 충칭-싱가포르 전략적 연계 시범프로젝트(中新[重庆]战略性互联互通示范项目)에 서비스하고 이러한 프로젝트들의 성공에 기여할 것이라고 강조했다.

추정에 따르면 충칭 단일창구가 운행 시작되고, 39개 기능이 충분히 그 역할을 발휘한다면 충칭은 현재 세관 통관 절차의 30% 이상을 개선할 수 있고 통관 시간 및 기업 원가를 각각 10% 이상 절감할 수 있을 것으로 기대된다. 단일창구 개통식이 끝난 뒤 충칭시 통상구사무실은 50여개 기업과 30여개 정부 부문을 대상으로 단일창구 교육 및 전국 통관 일체화 교육을 진행했다.

<자료 : 中国新闻网, 2017. 11. 1.>

6 광둥성, 268개 해양레드라인 구역에서 매립사업 금지

최근 광둥성 정부는 <광둥성 해양생태 레드라인>(이하 <레드라인>으로 약칭)을 정식으로 발표했다. <레드라인>에서 총 13개 유형의 268개 해양생태 레드라인 구역을 확정했으며, 레드라인 구역 내에서 바다 간척사업을 금지한 것으로 규정했다.

<레드라인> 규정의 예상 관리지표에 의하면, 해양생태레드라인 구역 면적은 광둥성 관할해역 면적의 28.07%를 차지하고, 육지 자연해안선의 보유율은 35.15%, 도서 자연해안선의 보유율은 85.25%를 확보하며 광둥성 도서의 기존 사질 해안선 길이를 현재와 같이 유지한다는 방침이다. 또한 2020년까지 연안해역 수질의 우량등급(1,2등급) 비율이 85%에 달해야 한다고 규정했다.

<레드라인>은 268개 해양생태레드라인 구역을 확정했으며, 이중에 해양보호구 레드라인 구역, 중요 연해습지 레드라인 구역, 특별보호도서 레드라인 구역, 희귀멸종위기물종 집중분포구역, 홍수림 레드라인 구역, 산호초 생태 레드라인 구역 등의 13개 유형으로 분류된다. 총 면적은 18,163.98km²이며, 광둥성 관할해역의 총 면적의 28.07%



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

를 차지한다. 그 가운데 ‘금지’ 유형의 레드라인 구역은 47개로 총 면적은 2,425.05km²이며, ‘제한’ 유형의 레드라인 구역은 221개로 총 면적은 15,738.93km²이다.

<레드라인>에 따르면, 레드라인 구역에서 바다 매립사업을 금지한다는 것이 통일된 관리요구사항이다. 그 중 ‘금지’ 유형의 레드라인 구역에서는 엄격한 금지와 보호 조치를 취하고 바다매립을 금지하며 해양생태를 훼손시킬 수 있는 모든 개발활동을 금지한다. ‘제한’ 유형의 레드라인 구역에서는 바다매립은 금지하지만, 해양생태를 보호한다는 전제로 생태환경의 파괴가 없는 공공 프로젝트는 승인할 수 있다.

광둥성 정부의 요구에 따라 지급시(地级市, 중국의 행정구역 단위) 이상의 연해 시정부는 레드라인 구역의 개발·이용 활동을 엄격히 통제해야 하며, 레드라인 구역의 범위나 면적을 함부로 조정하면 안 되고 레드구역 안에서 바다매립을 금지해야 한다. 이와 동시에 레드라인 구역에서 생태보호와 복원을 심층적으로 추진하고 레드라인 구역 및 그 주변에 대한 오염방제를 강화해야 한다.

광둥성 해양어업청 관계자에 따르면, 해양생태 레드라인은 해양생태안전의 마지노선이다. 광둥성 해양레드라인을 과학적으로 획정하고 관련된 관리 조치를 제정·실시하는 것은 광둥성의 해양생태환경을 효과적으로 보호하고 해양생태안전 구도를 최적화시켜 해양경제의 지속가능한 발전 및 해양생태문명 건설을 추진하기 위한 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 10. 31.>

7 올해 1~3분기 중국 해양생산총액 5.5조 위안 달성, 동기대비 6.9% 증가

최근, 국가해양국은 올해 1~3분기 전국의 해양경제 발전현황을 발표했다. 1~3분기 중국 해양생산총액은 전년 동기대비 6.9% 증가한 5조 5천억 위안으로 추정되며 해양경제발전은 안정적인 성장세를 보이고 질적 발전을 이루고 있다.

해양산업은 안정적으로 성장하고 있으며 생산구조는 지속 개선되고 있다. 해양어업생산 안정적이며 해수양식 생산량은 전년 동기대비 4.6% 증가했고 원양어획 생산량은 14.2% 증가했다. 해양 석유·가스 생산에서 천연가스 생산량은 전년 동기대비 10.6% 증가했고 해양원유 생산량은 5.3% 감소했다. 조선 산업은 회복세를 보이고 있는데 중점 기업들의 건조량 및 신규 선박 수주량은 각 42.6%, 16.6% 증가했다.

시장이 더욱 활성화되고 신·구산업 간 성장동력 전환이 가속화되고 있다. 중점 모니터링 해양산업 중에 새로 등록된 해양기업은 총 11,230개로 전년 동기대비 20.2% 증가했다. 해양어업과 조선 등 전통산업 중에 등기가 말소된 기업은 동기대비 각각 30.6%와 61.4% 증가했다. 산업구조 조정이 촉진되고 해양신흥산업과 서비스업의 발전추세가 양호한 것으로 나타났다. 중점 모니터링 해양재생에너지기업 및 해양바이오제품기업의 주요 영업수익은 각각 5.0%와 10.1% 증가했다. 또한, 해양관광업도 양호한 추세를 보이고 있는데, 국경절 기간에 중국 38개 국가급 해양공원의 방문 관광객 수는 전년 동기대비 17.2% 증가했다.

해양기업의 생산경영도 좋은 상황을 유지하고 있다. 재고축소와 비용절감에 있어 실질적인 성과를 얻었다. 중점 모니터링 대상의 규모이상 해양공업기업의 주요 영업수입은 전년 동기대비 12.1% 증가했으며, 이윤 총액은 작년 동기간의 2.1배이다. 완제품 제고는 전년 동기대비 2.7% 감소했다. 또한, 해양 관련 대외무역도 지속적으로 증가하고 있고, 대외개방 수준도 더욱 높아졌다. 해양제품의 수출입 무역총액은 전년 동기대비 18.8% 증가했다. 그 중 수출액은 17.8% 증가했으며, 수입액은 24.0% 증가했다.

이와 동시에 해양종합관리능력도 지속 강화되고 있다. 해양자원에 대한 집약적 이



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 상반기 중국 연해 주요 상장 항만 그룹 영업실적
- ▶ 전문가 칼럼 : 선박평형수 관리 협약 실시의 제약요인 및 해운 시장에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

용 수준이 강화되고, 신규로 확권(确权: 법률이나 정책규정에 근거하여 부동산의 소유권이나 사용권의 예측관계 및 기타 권리를 확인하는 것)된 해역면적은 전년 동기대비 37.2% 감소했으며, 기존 자원의 배치가 더욱 최적화되었다. 그리고 각종 해양재난 조기경보 발령은 총 148번으로 해양공공서비스능력이 지속적으로 제고되고 있다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 10. 31.>