



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



제 17-24 호
 2017년 12월 29일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2016년 중국 10대 유통체인기업 (억 위안, %)

순위	기업	매출액	증가율
1	苏宁云商集团	1,735.0	9.4
2	国美电器	1,646.9	7.2
3	华润万家	1,034.9	-5.4
4	大润发	932.9	4.0
5	沃尔玛	767.0	4.3
6	鲁商集团	633.9	-0.5
7	联华超市	597.8	-1.1
8	重庆商社集团	561.1	-5.6
9	百胜	544.5	5.3
10	永辉超市	544.1	10.3
합계		8,998.1	2.8

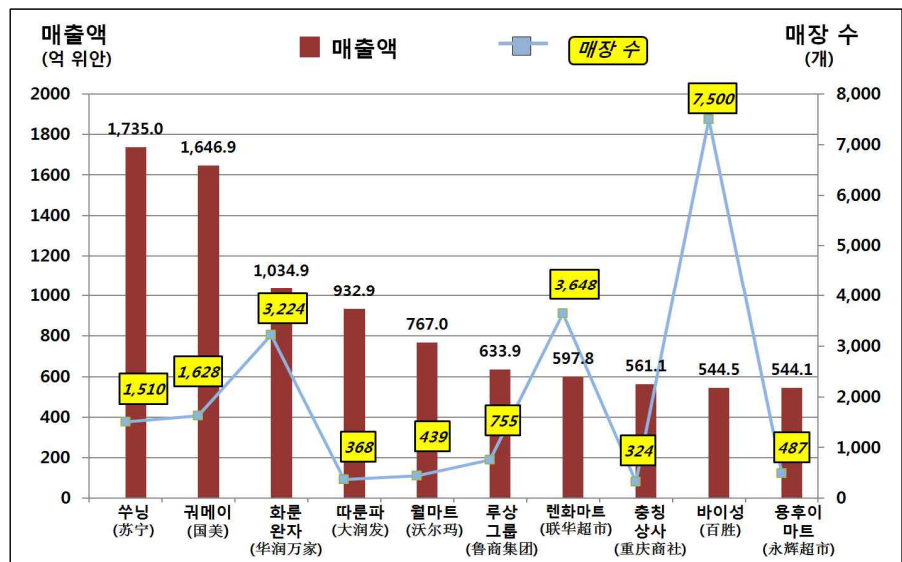
주: ① 100대 유통체인기업 총 매출액 합계는 2조 1140억 위안임.
 ② 증감률은 전년 대비 매출액 증감률임.

자료: 中国连锁经营协会

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업



자료: 中国连锁经营协会(www.ccf.org.cn); KMI 작성

2016년 중국 10대 유통체인기업 매출액 8,998억 위안 전년대비 2.8% 성장

중국유통체인경영협회(CCFA)의 발표에 따르면, 2016년 중국 10대 유통체인기업의 총매출액은 8,998억 위안으로서 전년대비 2.8% 증가한 반면에 총 매장 수는 전년대비 250개로 감소했다. 10대 기업 중 2016년 쑤닝그룹(苏宁云商集团)이 전년대비 9.4% 증가한 1,735억 위안으로 2년 연속 1위 자리를 유지했다. 화룬완자(华润万家)는 1,035억 위안으로 전년대비 5.4% 마이너스 성장을 기록했다. 그 뒤로 따론파(大润发), 월마트(沃尔玛) 등의 순이었다. 한편, 용후이마트(永辉超市)는 전년대비 10.3% 증가하여 10대 기업 중 가장 빠른 성장률을 보였다.

최근 몇 년 동안, 유통체인업계의 주요 특징에 살펴보면, 성장속도가 지속적으로 둔화되고 있다. 2016년 중국 100대 유통체인기업의 총매출액 증가율은 3.5% (2.11조 위안)로 2015년 4.3%의 증가율에 비해 둔화되었고, 100대 기업 중 34개 기업은 마이너스 성장을 기록했다. 업태별로 성장률의 차이가 뚜렷한데, 편의점은 16.7%의 고성장을 유지하고 있는 반면에 백화점은 2.5% 마이너스 성장을 보였다. 또한 2016년 100대 유통체인기업의 온라인 매출은 전년대비 6.9% 증가한 1,200억 위안으로 100대 유통체인기업 총매출액의 5.7%를 차지했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

전홍(真虹)

상하이국제항운센터(SISI) 비서장
상하이해사대학교 교수



전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향

1 해운업이 직면한 도전

글로벌 경제위기로 인한 해운시장의 침체는 장기간 지속되고 있다. 비록 시장회복의 기미가 보이기는 하였으나 아직 해운시장은 여전히 바닥에서 벗어나지 못하고 있다. 해운업계는 회생의 희망을 전통적 방식인 규모 확대를 통한 비용절감을 통해 실현하려 하고 있으나 예상된 효과를 거두지 못하고 있다. 선박 대형화, 운임인하 등을 끊임없이 시도하였으나 효과는 미미하였다.

시장경쟁으로 인해 운임은 지속적으로 하락하고, 동시에 화주의 해운서비스에 대한 요구는 보다 다양해지고 있어 해운원가가 지속적으로 상승하고 있다. 제조업이 상품단가를 절감하는 중요한 경로 중 하나는 물류비용을 줄이는 것이고 그 중에서도 해운에서의 비용절감이 가장 용이한 편이다(대규모 운송이 상대적으로 쉽기 때문이다).

전통적인 해운업의 성장 방식은 단위 당 운송비용을 줄이는 것이었으나 현재 점점 높아지고 있는 환경규제로 인해 전체적인 해운비용이 상승하고 있다. 그러나 해운업이 시장에 대한 독점지위를 이용하여 운임상승을 시도하면 화주들은 산업조정을 통한 공간입지 조정 방식으로 해운업에 대한 의존을 줄이고 있다.

이러한 지속적인 불황 속에서 해운업계는 보다 진정한 의미에서의 변혁이 일어날 것을 예감하고 있다. 20세기 60년대의 컨테이너화 혁명 이후 해운업계는 더 이상 진정한 의미에서의 혁신이 일어나지 않았다.

해운업이 직면하고 있는 글로벌 경제의 변화추세, 현재의 해운업계가 직면한 발전 병목은 새로운 해운기술 혹은 새로운 구조의 변혁을 의미하는지 여부, 이러한 변혁은 해운경제의 구조를 변화시킬 수 있는지 여부, 미래 해운업 발전을 위한 동력이 무엇인지에 대한 해답이 필요하다. 4차 산업혁명은 이러한 문제에 사회적, 경제적 및 기술적 환경을 마련해주었다.

2 4차 산업혁명의 제기

2014년 독일은 하노버산업박람회에서 인더스트리 4.0 개념을 제시하였다. 이는 산업혁명이 네 번째 발전단계에 진입하였음을 의미하고 제4차 산업혁명의 출처가 되었다. 독일의 분류에 따르면 제1차 산업혁명은 ‘증기시대’(1760~1840)이고 이는 농업문명에서 공업문명으로의 변화를 의미하고 인류역사에서의 위대한 기적이다. 제2차 산업혁명을 통해 전기시대(1840-1950)에 진입하도록 하였고 이는 전력, 강철, 철도, 화학공업, 자동차 등 중공업의 발전을 추진

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-06	12-29
종합지수	806.26	770.64
일본 향로	653.60	671.12
구주 향로	1059.04	1040.72
미서부 향로	682.17	606.28
미동부 향로	860.49	780.78
한국 향로	556.25	642.95

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	12-29
종합지수	992.60	1470.86
석탄	996.54	1572.23
곡물	770.59	1600.35
금속광석	1030.54	1514.64
정유	1239.27	1262.87
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이항운교역소

하였고, 석유가 새로운 에너지로 부상하여 교통운수업의 빠른 발전을 추진하였다. 제3차 산업혁명은 정보화시대(1950~현재)로 글로벌 정보자원의 교류가 보다 신속해져 글로벌 경제 일체화 추세를 보여주고 있다.

21세기에 진입한 뒤, 인류는 유례없는 자원위기, 에너지위기, 생태 및 환경 위기, 지구온난화 등 위기와 도전에 직면하였고 이에 따른 제4차 산업혁명, 즉 녹색산업혁명이 대두되었다. 이러한 새로운 혁명은 인터넷, 인공지능, 청정 에너지, 가상현실, 바이오기술을 주축으로 하는 새로운 기술혁명이다.

제4차 산업혁명의 5개 특징은 재생에너지의 생산 및 이용, 고객맞춤형 생산 방식, 인터넷+, 인공지능, 바이오기술 등 신기술, 자급자족의 생활방식의 다섯 가지이다. 이러한 경제특징의 변화는 미래 해운업 발전양상에 직접적인 영향을 미칠 것이다.

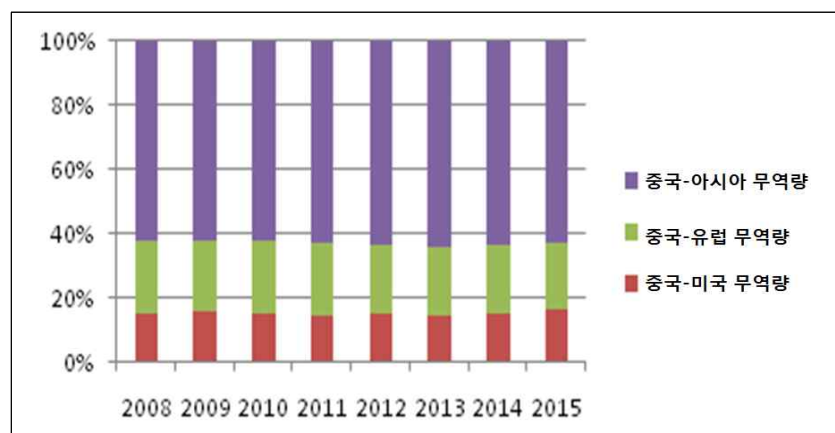
3 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향

1. 글로벌화에서 지역화로 변화함에 따른 해운업 공간구도의 변화

경제의 글로벌화에서 지역화로 전환하는 과정에서 지역 내 혹은 구역 내 경제 연결이 보다 긴밀해지고 근접지역에서 생산하는 추세가 점차 뚜렷해지고 있다. 초기 가공제품은 원료산지로 집중되고, 소비자를 직접 면하는 상품은 소비지역으로 집중된다. <그림 1>의 2008~2015년 중국 지역별 대외무역구조를 보면, 아시아 지역 내 무역량이 대 유럽과 미국 무역량에 비해 계속 상승세를 보여주고 있다(추세는 매우 완만하지만 변화는 지속적으로 이루어졌음).

따라서 글로벌 메인 노선의 장거리 운송의 증가추세도 완화될 전망이고 역내 연계가 보다 긴밀해지기 때문에 단거리 운송량의 증가세가 뚜렷할 것으로 전망된다. 이러한 경제형태의 공간적 변화는 글로벌화에 크게 의존하는 해운업에 대한 수요를 감소시켜 타격을 초래할 수 있다.

<그림 1> 2008~2015년 중국과 아시아역내 유럽과 미국의 무역량 비중 변화 추세



출처 : wind资讯

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

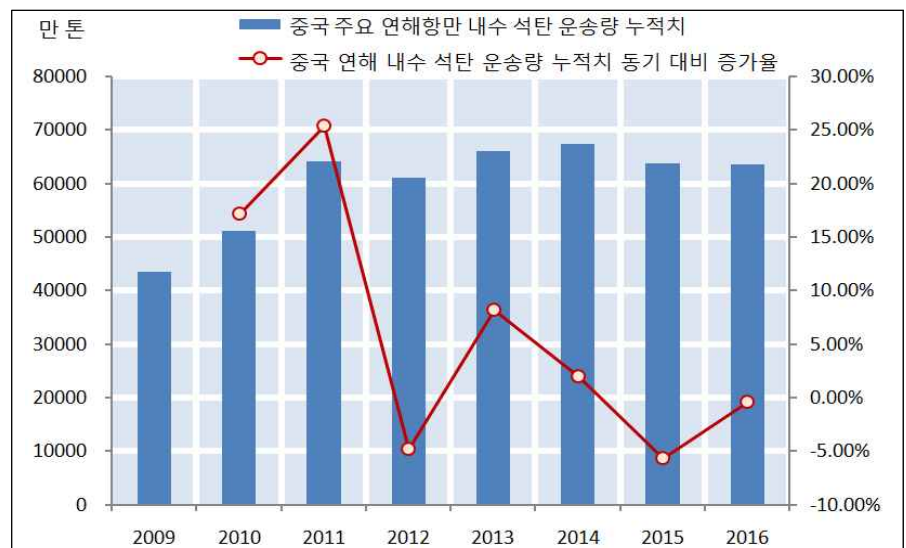
완제품 각 단계의 생산과정에서 각종 구성품은 원자재→부품→최종완제품의 생산과정에서 물리적 소모가 발생한다. 예를 들면 1톤의 철강은 1.5~1.6톤의 철광석과 0.4~0.5톤의 코크스를 소모한다. 이러한 생산과정에서 소모되는 원료는 여러 번 운송되어야 한다. 그리고 글로벌화는 생산과정에서 원자재의 장거리 운송을 거친 뒤에야 최종소비시장에 도착하는 특징을 가지고 있다.

따라서 첨가형 제조(예, 3D 프린터), 분산식 생산, 현지판매, 사회통일배포의 방식은 새로운 경제발전 모드가 될 것이고, 이러한 추세는 해운과 기타 물류에 대한 수요를 줄일 수밖에 없어 미래에는 물류가 GDP에서 차지하는 비중이 크게 감소하게 될 것이다.

2. 에너지구조 변화에 따른 운송방식의 변화

탄소배출을 절감하기 위하여 해상운송 중에서의 에너지 구조가 근본적인 변화를 가져올 것이다. 4차 산업혁명이 가져오는 에너지 생산과 분배 방식의 혁신은 에너지의 해상운송에 대한 수요를 줄일 수 있다. 이러한 추세는 석탄 해상운송량이 점차 하락하는 최근의 추세에서 감지될 수 있다(<그림 2>). 이와 동시에 해운업 자체도 점차 청정에너지를 사용하여 배출감소를 실현할 것이다. 예를 들어 풍력, 태양에너지, 조석에너지 등을 통해 점차 에너지의 미세순환을 실현한다.

<그림 2> 중국연안항만 석탄 운송량(단위 : 만 t)



출처 : my steel

3. 전통적인 대규모의 해운이 점차 유연한 고객맞춤형 운송방식으로 변화

1956년 해상컨테이너 운송방식이 탄생된 이후 대규모 운송에 대한 끊임없는 개진을 통해 운송비용을 절감하였다. 그러나 4차 산업혁명은 제조업의 유연한 맞춤형 소규모 생산방식으로서의 변화를 추진하여 시장에 상품의 낮은 원가와 맞춤형에 대한 요구를 충족시키고 있다.

제조업 SCM의 각 단계를 연결하는 물류에 있어, 반드시 이러한 제조업 방



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

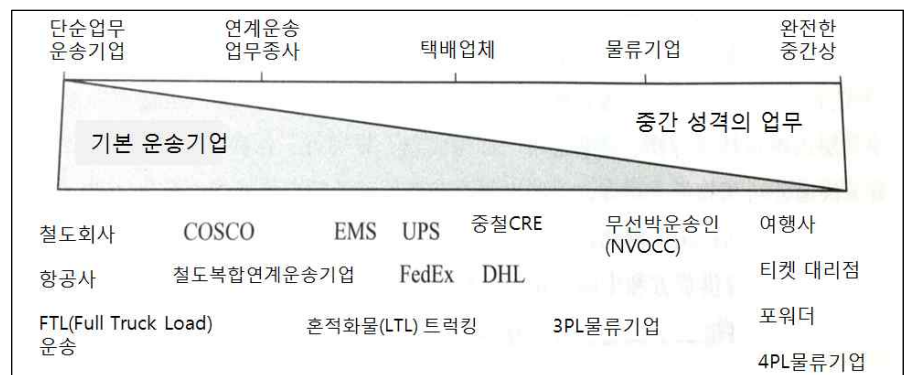
식과 연동되어야 하고 시장에 민감하게 반응하고 일정한 규모로 운송을 조직할 수 있는 것 외에도 시장의 맞춤형 운송방식에 대한 수요를 충족시켜야 한다. 이러한 SCM 서비스 성격의 전 과정 물류방식은 IOT가 각 단계 생산자들을 연결하여 정확한 맞춤형 운송서비스를 제공할 수 있다.

4. 단일 해운조직 방식에서 SCM서비스를 제공하는 전 과정 물류방식으로 변화

새로운 방식은 해운 하나에만 한정되지 않고 SCM 특징을 띤 시스템 상에서의 변혁이고, 이러한 변혁은 빠른 모방이 힘들기 때문에 이러한 운송조직 방식을 확립하면 기존 운송방식을 고수하는 동업자들을 도태시킬 수 있다.

이러한 새로운 운송모드는 현재의 전문화, 규모화 및 표준화 방식에서 점차 고객의 다양한 수요를 만족시키고, 시장변화에 빠르게 적응하고, 소규모 맞춤형 운송방식으로 발전하도록 한다. 이러한 역할을 맡을 수 있는 자는 운송조직 중 중간층 조직 즉 Shipper와 Carrier 사이에 있는 자들이다. 그러나 이러한 중간조직은 그 자체고 전 과정 물류조직능력을 가진 제4자 물류로 변화하여야 한다(<그림 3>).

<그림 3> 상이한 운송 서비스 제공업체가 담당하는 기본업무와 중간형 업무



출처 : 룡차오허(荣朝和) 등, 종합교통 운송 시스템 연구-인지와 구조

전 과정 물류조직은 IT기술을 기반으로 하는 정확한 운송 가이드 실현이 필요하다. 예를 들면 인터넷을 통해 전 과정물류를 실현하는 전자상거래를 빌어 해운업은 직접 Shipper로 변화되어 구체적인 과정을 관심 있게 살피지 않아도 되기 때문에 운송 및 교역비용의 절감을 실현하고 심지어 한계 교역비용이 영(0)에 가까운 효과를 실현할 수도 있다.

5. 물류자원에 대한 독점에서 공유로 변화

물류가 각자 맡은 영역만 해결하면 거대한 낭비를 초래한다. 물류자원의 공유는 물류자원의 유희에 따른 낭비를 줄일 수 있을 뿐만 아니라 충분한 이용에 따른 단위당 운송의 탄소배출도 절감할 수 있다. 해운업 자체를 보면 세계 주요 정기선사의 슬롯 공유 및 얼라이언스는 자원낭비를 줄이고 탄소배출을 절감하는 비교적 좋은 공유 시나리오이다. 미래에 물류자원의 공유방식은 전



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

과정 물류 영역에서 실현될 것이고 해운과 항만의 자원공유는 중요한 공유과정이며 이를 진정 실현하려면 제4차 물류(해운) 전자상거래 플랫폼 구축이 매우 필요하다.

4 미래 발전에 대한 사고

앞에서 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향을 다섯 가지로 정리하였다. 이러한 입장에서 해운업이 앞으로도 지속가능한 발전을 이어가기 위해 무엇을 대비하고, 무엇을 추구해야 하는지를 다섯 가지로 정리하면 다음과 같다.

첫째, 해운업이 직면한 4차 산업혁명이 가져온 도전 앞에서 해운기업(특히 대형기업)은 조속히 물류가치사슬을 집중하는 가치 제공자로 전환하고 규모화와 맞춤형 제조와 맞물리는 맞춤형물류 SCM서비스를 제공하며 고객에게 물류가치사슬의 전 과정을 아우르는 효율적인 시나리오를 제공하여야 한다.

둘째, 해운기업은 장거리 지역 간 주요 노선을 강화하는 동시에 보다 많은 주의를 역내 해운시장으로 돌려야 한다.

셋째, 해운의 고객맞춤형서비스를 실현하기 위하여 혁신적인 현대해운서비스산업이 나타날 것이고 이러한 산업은 미래 해운중심발전의 새로운 모드를 결정할 것이다.

넷째, 해운기업은 인력, 자금 등을 물류의 말단에 투입하여 화물원천 지역에서 지역사회를 대상으로 정확한 물류서비스를 창조하여야 한다.

다섯째, 해운전자상거래에서 제공하는 한계비용 영(0)에 가까운 해운교역방식은 미래해운 교역발전의 필연적 추세이다. 이러한 전자상거래플랫폼을 통해 블록체인 운영방식을 채용하여 분산식, 탈중심화 교역방식을 형성하여야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통채권기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

第四次工业革命对航运业发展的影响

1、航运业发展面临的挑战

全球性经济危机所引发的这次航运市场的疲软持续时间之长为历史罕见，虽有一丝复苏的迹象，但迄今仍然在底部徘徊。当航运业界寄希望于沿用传统的拯救方式——规模化经营却难以取得预期的效果，不断扩大运输单元，不断降低运输费用，但仍不能使航运业起死回生。市场竞争导致航运运价的不断下降，同时，货主对航运越来越强烈的个性化需求却导致了航运生产成本的持续上升。制造业降低产品成本的重要途径之一就是压低物流成本，而最有压低空间的是航运（比较容易实现规模化运输）。因此，依靠传统模式的航运发展只能是不断降低单位运输成本，但越来越高的对绿色环保的要求却导致航运成本的攀升。然而，当航运业通过追求对市场的垄断等手段试图提升运价时，货主则会通过调整产业的空间布局逐步减少对航运业的依赖。在这持续性地航运不景气情况下，航运业界正隐约感觉到这是否正预示着航运将面临一场真正意义上的颠覆性变革。自从60年前那场影响航运业的集装箱运输颠覆性变革以来，航运业再也没有出现过真正意义上的创新。航运业究竟面临着怎样的全球经济的演变？当今航运界面临的发展困境是否预示着一种基于新的航运技术或者新的航运组织模式的变革即将来临？这场变革是否将极大地改变航运经济的运行范式？未来航运业的发展需要我们寻找新动能，而第四次工业革命为这种新动能的形成提供了社会、经济和技术环境。

2、第四次工业革命的提出

2014年德国在汉诺威工业博览会上提出“工业4.0”的概念，预示着工业革命即将进入第四个发展阶段，第四次工业革命由此提出。根据他们的划分方式，第一次工业革命开创了“蒸汽时代”（1760—1840年），标志着农耕文明向工业文明的过渡，是人类发展史上的一个伟大奇迹；第二次工业革命进入了“电气时代”（1840—1950年），使得电力、钢铁、铁路、化工、汽车等重工业兴起，石油成为新能源，并促使交通的迅速发展；第三次工业革命开创了“信息时代”（1950—），全球信息和资源交流变得更为迅速，世界经济呈现出全球化的趋势。进入21世纪，人类面临空前的全球能源与资源危机、全球生态与环境危机、全球气候变化危机等多重挑战，由此引发了第四次工业革命，即绿色工业革命，这场新的工业革命是以互联网、人工智能、清洁能源、虚拟现实以及生物技术为主的全新技术革命。

第四次工业革命所产生的5大特征：（1）再生能源生产与使用，（2）个性化定制生产方式，（3）互联网+，（4）人工智能、生物技术等新技术，（5）自给自足的生活方式。这些经济特征的变化将直接影响到未来航运发展的轨迹。

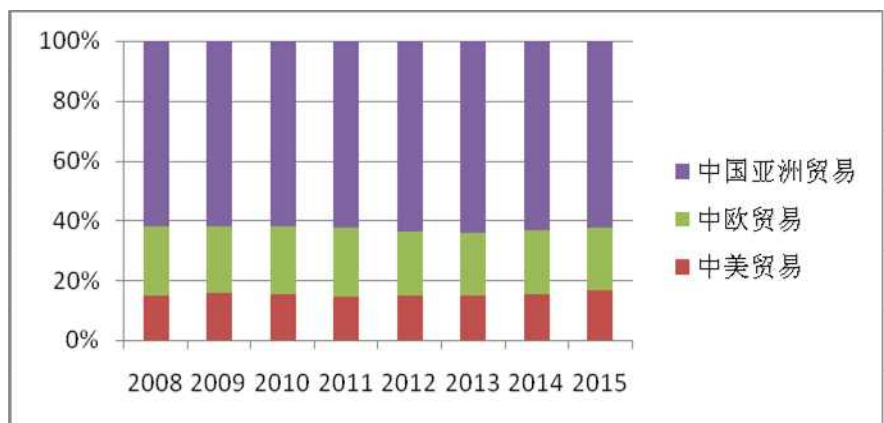
CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통채권기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

3、第四次工业革命对航运业发展的影响

(1) 由全球化向洲域化（区域化）转变中的航运空间格局的变化

经济由全球化向洲域化（区域化）转变的过程中，洲域内或者区域内的经济联系趋于更为紧密，就近生产的趋势将越来越明显，粗级产品加工向原料产地集聚，而面向消费的产成品生产则向消费地集聚。图1反映出，2008年—2015年间中国对外贸易中，对亚洲的洲域内贸易量与欧美间的贸易量相比所占比重呈一定的增长态势（尽管这一变化态势非常缓慢）。因此，全球性洲际之间的干线长距离运输的增长将逐渐放缓，而由于区域内联系更趋紧密，使得短距离的洲域内运输量的增长加快。这一经济形态的空间格局变化必将导致高度依赖于全球化的航运业将面临需求的衰减。



数据来源：wind资讯

图1 2008年—2015年中国亚洲域内的贸易量与欧美间贸易量占比变化情况

在形成最终产品的生产加工过程中，各种构成物体，从原材料→零部件→最终产品的过程中存在原物体的物理性消耗；例如生产1t粗钢需要消耗1.5—1.6t矿石+0.4—0.5t焦炭，这些在生产过程中消耗的物料又需要经过多次搬运。而且，全球化又导致了生产过程中物料需要经过长距离的搬运后才能形成最终产品进入消费地市场。因此，添加式的制造（如3D打印）、分散式生产、就地销售、社会统一配置的方式将成为经济发展的新模式，而这种新经济模式必将导致对航运以及其它物流环节需求的明显减少，由此使得物流成本占GDP的比重将大幅降低。

(2) 能源结构的变化将导致运输方式的改变

为了减少碳排放，能源在海上货物运输中的结构将发生根本性地改变，第四次工业革命所引起的能源生产与分配方式的创新将导致能源物资海上运输需求的减少，这一变化已在近年来煤炭海运量增长率逐年下降中可以明显感受到（如图2所示）。与此同时，航运业本身也将逐步增加清洁的可再生能源的使用，实现低排放；例如风能、太阳能、潮汐能等，并逐渐实现在能源上的微循环。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스



资料来源 : my steel

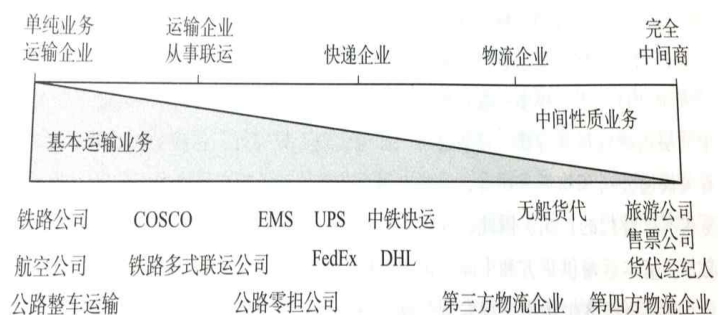
图2 中国沿海港口内贸煤炭发送量 (单位 : 万吨)

(3) 传统规模化的航运方式向柔性化定制式运输方式的转变

自1956年诞生海上集装箱运输以来, 通过不断追求规模化的运输方式以降低运输成本。但第四次工业革命正在导致制造业向具有柔性的小规模定制化的生产方式转变, 以满足市场对商品低成本个性化的需求。作为制造业供应链各环节之间无缝链接的物流, 必然需要与制造业的这种生产方式对接, 以形成对市场具有敏捷响应能力的既能按一定规模性组织运输, 但同时又能满足市场对柔性化定制式运输方式的需求。这种具有供应链服务性质的全程物流模式将实现借助于物联网与上下游生产厂商等各环节在流程层级上进行对接, 以提供精准的个性化运输服务。

(4) 单一的航运组织模式向提供供应链服务的全程物流组织模式转变

新的模式往往是不局限于航运一个环节, 而是具有供应链管理特征的系统性变革, 这种变革往往难以快速地被模仿, 一旦谁建立起这种运输组织模式将会淘汰那些仍然坚守传统运输组织模式的同行。运输组织模式将从现在的专业化、规模化和标准化的方式逐步向满足客户个性化需求的、适合市场变化的、柔性化小规模定制式运输组织的方向发展。而适合于承担这种角色应该是如荣朝和所提出的运输组织中那些“中间层组织”(即托运人与承运人中间的角色)^[14], 但这些“中间层组织”本身需要向具有全程物流组织能力的第四方物流转变(见图3)。



资料来源 : 荣朝和等. 综合交通运输体系研究—认知与建构. 北京 : 经济科学出版社, 2013.5

图3 不同运输服务提供商所承担的基本业务和中间性业务



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

全程物流的组织需要基于信息技术应用的支撑，以实现精准的运输指引。例如，借助于互联网实现全程物流的电子商务，而航运业将会成为托运人并不需要直接关注的其中一个环节，由此使得运输交易成本降低，甚至趋于零边际交易成本。

(5) 从独享物流资源向共享物流资源转变

在物流各自为阵之时，物流过程存在着巨大的浪费。物流资源的共享不仅能够减少物流资源空闲所造成的浪费，而且由于充分利用资源而减少了每运输单元的碳排放量。从航运业自身发展看，国际主要集装箱班轮公司所采取的舱位互租、航运联盟等是一个比较好的减少运输资源浪费，降低运输成本以及减少碳排放的一种共享资源的好办法。可以预见，物流资源的共享方式将会在全程物流领域内实现，航运和港口的资源共享是其中一个重要的共享环节，要真正有效地实现物流资源的共享，搭建第四方的物流（航运）的电商平台尤为重要。

4、对未来航运发展的思考

(1) 针对航运业面临的由第四次工业革命带来的挑战，航运企业（特别是大型航运企业）应尽快成为物流价值链的集成商，提供与规模化定制式制造相匹配的定制化的物流供应链服务，向客户提供能提高物流价值链整体效率的解决方案。

(2) 航运企业应该在强化洲际间干线运输的同时，把更多的注意力引向洲域内（区域内）的航运需求。

(3) 为实现航运的定制化服务必将延伸出具有创新性的现代航运服务产业，这些产业的孵化与集聚将导致未来的航运中心发展新模式。

(4) 航运企业应将人力、资金等资源投放到物流的末端，在货源地创造一种面向“社区”的精准服务。

(5) 航运电商平台提供的近乎零边际成本的航运交易模式是未来航运交易发展的一个必然趋势，借助于航运电商平台，采取区块链的运作模式，以形成分布式去中心化的交易方式。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- <2017년 중국해양경제발전지수> 발표
- 상하이 해운·금융산업 기지, 국제해운중심 육성에 노력
- 국가해양국 <해양 입법 프로세스 규정> 발표
- 국가해양국, <성급(省级) 연안지대 종합 보호·이용 전체계획 편성에 관한 지도의견> 발표
- <광둥성 해양주체기능구 계획> 발표

- 이창(宜昌), 창장항만 최초로 'QR코드 육상전력공급 시스템' 정식 운영
- COSCO쉬핑, 타이창항 컨테이너물동량 100만 TEU 돌파
- 국제크루즈협회, 2018년에 27척 신조 크루즈 운영 시작
- 2017년 중국-유럽열차 57개 노선 운영, 12개 유럽국가와 연결

해운 · 항만 · 물류

- 양산항 4기 자유무역항 포함 가능성, 상하이 세관 '스마트관리감독' 시작
- 샤먼항 컨테이너물동량, 최초로 1,000만 TEU 돌파
- 장쑤성 창장 컨테이너 사업부 설립, 내하항만 컨테이너업무 총괄 운영
- COSCO SHIPPING사 엔타이에 원양노선 개설, 유럽 미국 등 항만과의 통로 구축
- 광저우-둥관(东莞)항 조합항, 세계 허브항만 구축 목표
- 칭다오항, 억 톤급 석유부두 건설
- 쓰촨(四川)성, 중국-유럽 육·공 복합운송 기지 건설 예정

해양 · 수산

- 국가발개위와 국가해양국 <도서 해수 담수화 공정 실시방안> 공동 발표
- 저장성(浙江省), <해양강성·국제강항(强港) 건설 가속화에 관한 몇 가지 의견>
- 광둥 주하이(珠海)에서 중국 첫 번째 '공익+관광' 무인도 건설 시작
- 중국, 세계 가장 빠른 무인함정 건조 완료, 최고 항속 92.6km/h 도달

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 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 <2017년 중국해양경제발전지수> 발표

2017년 12월 14일, 중국 해양경제발전 포럼이 광둥 잔장시(湛江市)에서 개최됐다. 포럼에서 <2017년 중국해양경제발전지수>를 발표했으며, 2010~2016년 동안에 중국 해양경제발전지수의 연평균증가율은 3.7%를 기록하여 안정적인 발전추세를 보였다.

<지수>에 의하면, 2010~2016년 기간에 해양경제발전수평지수의 연평균증가율은 3.2%를 기록, 2016년에는 120.8로 전년대비 2.1점 상승했다. 2010년~2016년 기간에 중국해양생산총액의 연평균증가율은 7.9%를 기록했다. 2016년의 해양생산총액은 7조 507억 위안으로 전년대비 6.8% 기록했다. 이는 같은 시기 국민경제 증가율보다 0.1% 포인트 높았으며, 국내생산총액의 9.5%를 차지했고, 국민경제성장률에 대한 기여율은 9.9%를 기록했다. 그 가운데 해양 제3차 산업의 비중은 뚜렷이 높아지며, 2016년에 54.5% 달했다. 또한, 해양신흥산업도 급속히 발전한 것으로 나타났고, 2016년의 증가율은 10.9%를 기록하여 같은 시기 해양경제 증가율보다 4.1%포인트가 높았다. 이와 동시에 중국이 21세기 해상실크로드 연선국가 간 대외무역액은 8,900억 달러에 도달했다.

2010~2016년 기간에 해양경제발전성과 지수의 연평균증가율은 3.1%이며, 2016년은 120.3로 전년대비 1.6점 증가하여, 증가속도가 완화된 것으로 보인다. 2010~2016년, 수산물 가격의 변동 폭이 수축되고, 중국 수출 컨테이너 운임지수는 안정적인 추세를 보였다. 해양경제활동으로 인해 창출된 일자리는 계속 늘어나고 있다. 또한, 해양수산품의 공급량도 계속 증가하고 있으며, 1인당 해양수산물 소비량이 안정적으로 증가하고 있다. 이와 더불어, 1인당 해양공원 면적도 지속적으로 증가하고 있으며, 2016년에 만 명당 3.8헥타르에 달했다.

2010~2016년 기간에 해양경제발전잠재력지수의 연평균증가율은 5%를 기록하고, 2016년은 133.7로 전년대비 3.2점 증가했으며, 발전 잠재력이 강화된 것으로 보인다. 해양과학기술 인원이 계속 확대되면서 해양과학기술 성과도 부단히 창출되고 있다. 2016년에 중점적으로 모니터링하는 182개 해양과학연구기구의 특허권 수여 수량은 전년대비 5.9% 증가했다. 그리고 해양환경이 안정적인 상태로 유지되고 있고, 해양보호 면적은 계속 늘어나고 있다. 2016년까지 중국에서 이미 건설된 해양보호구 총 면적은 약 12.2만 km²에 달했다.

<2017년 중국해양경제발전지수>는 국가 해양정보센터로부터 편성된 것이고, 일정 시기 해양경제에 대한 정량적 평가이며, 중국해양경제의 발전수준, 성과와 잠재력을 반영한 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 12. 15.>

2 상하이 해운·금융산업 기지, 국제해운중심 육성에 노력

상하이는 해운·금융산업 기지 육성을 통해 대내외로 소통하는 채널을 구축하여 글로벌 고급자원들이 중국으로 모이도록 하였다. 다음 단계에서 상하이는 이러한 자원들을 중국내 기타 항만도시로 확산하여 상하이로 하여금 전 세계를 연결하고 중국내 해운산업을 아우르는 해운산업 허브를 구축할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

창장경제벨트, 일대일로, 해양강국, 상하이자유무역구 등 국가전략과 정책의 추진 하에 상하이국제해운중심 육성은 빠르게 진행되고 있다. 상하이 푸둥에 위치한 상하이 해운·금융산업 기지는 대내외로 소통하는 채널을 구축하여 보다 많은 고급자원들이 상하이로 집중되도록 한다.

제2회 상하이 해운의 주간(上海航运周)에서 상하이자유무역구 해운중점프로젝트들이 집중적으로 체결되었다. 이중 상하이 해운·금융산업 기지는 플랫폼 역할을 충실히 하여 국제해운 고급비즈니스 교육플랫폼 협력, 일대일로 해운산업 투자유자 서비스 플랫폼, 상하이 해양과 에너지산업 발전펀드 등 프로젝트들의 추진에 힘을 보탰다.

상하이 해운·금융산업 기지를 활용한 소통을 통해 글로벌 고급자원들이 끊임없이 중국내로 진입하게 되었다. 다음 단계에서 기지는 이러한 자원들을 중국내 기타 항만 도시로 확산하여 상하이로 하여금 전 세계를 연결하고 중국내 해운산업을 아우르는 해운산업 허브를 구축할 것이다.

국제해운중심을 평가함에 있어 기초인프라 등 하드웨어뿐만 아니라 전문서비스의 이용 편의성, 항만도시에서의 비즈니스 활동 편의성 등 여러 가지 요소들을 고려하여야 한다.

해운서비스는 국제해운중심의 경쟁력을 가늠하는 핵심 지표 중 하나이다. 2017년 국제해운중심 해운서비스 평가결과에 따르면 최근 상하이의 해운서비스산업이 빠르게 성장하여 3년 연속 4위를 차지하였다.

푸둥을 예로 들면, 통계결과에 따르면 해당 지역에는 이미 6,000여개 각 유형의 해운 기업과 기관들이 집중되어 있다. 그러나 여전히 전문인력 부족 등 문제들이 존재한다.

2016년, 국내에서 가장 대표적인 해운자격인증센터인 교통운수부 직업자격인증센터와 세계적으로 유일하게 인정받고 있는 해운직업 표준화 기관인 영국 공인선박중개협회(ICS)와 공동으로 인증하는 고급해운인력 육성 이중인증제도가 상하이자유무역구에 도입되었고 실제 교육기관은 상하이 해운·금융산업 기지 내부에 위치하였다. 2년에 가까운 시범운영을 통해 많은 중국내 학생들이 중국-영국 고급해운인력 발전계획 전문직업능력 증서를 취득하였다.

이러한 이중인증제도가 자리를 잡은 전제하에 국제해운고급 비즈니스 교육플랫폼도 상하이 해운·금융산업 기지에 정식으로 입주하였고 교통운수부는 이러한 것들을 기반으로 업무 범위를 확대하고 보다 많은 유명기관들의 입주를 추진하였다.

장빙화(张兵华) 상하이 해운·금융산업 기지 CEO의 소개에 따르면 영국 공인선박중개협회, 런던해사경제전문학원, 케임브리지해사학원, 노르웨이해사전문학원, 독일물류연맹 등 많은 고급기관들이 상하이에 집중되어 이중 인증 학과의 범위를 확충하고 고급인력 육성의 내용을 충실히 다졌다.

발전목표에 따르면 2020년까지 상하이는 해운자원이 대량으로 집중되고, 해운서비스 기능이 완벽하고, 해운시장 환경이 우월하고, 현대물류서비스가 훌륭한 글로벌 해운자원 배포능력을 갖춘 국제해운중심으로 성장하는데 목표를 두고 있다. 해운·금융이 공동으로 성장하는 것은 현재 상하이국제해운중심의 중점 건설과제 중 하나이다.

일대일로전략은 중국이 대외개방의 새로운 구도를 구축하는 중요한 기반이고 이러한 전략의 내적 및 외적 의미는 매우 풍부하다. 일대일로 건설과정에서 상하이자유무역구는 금융 분야에서 큰 역할을 할 것이다.

이러한 배경 하에 이미 국제자원들이 많이 집중된 상하이 해운·금융산업 기지는 지금보다 더 성장하여 자본시장이 일대일로 건설을 위해 서비스를 제공하는 방식을 탐색하게 될 것이다. 관련 자본과 협력하여 국내 및 해외 해운영역 자원을 연결하여 일대일로 건설의 자본 유동성에 도움을 줄 것이다.

소개에 따르면 상하이 해운·금융산업 기지에는 현재 이미 영국 공인선박중개협회, 런던해사서비스협회, 국제해사공정 및 기술협회, 국제선박 유도 및 통신협회, 영국조



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

선공정협회 등 국제기구들이 입주해 있다. 기업 부문에 있어서 상하이시리보험유한회사(上海时利保险有限公司), 그레이저선박관리유한회사(格雷格船舶管理(上海)有限公司), 라웨니아그리스선박그룹(拉维尼亚希腊船舶集团) 등 해운서비스 제공 기업들도 입주하였다.

해운서비스의 허브로서 상하이 해운·금융산업 기지는 업무영역을 끊임없이 확충하고 경험을 전국으로 보급하고자 하였다. 2단계에 상하이 린강을 확대하고, 3단계에는 연해 해운중심을 구축하여 광둥 난사, 장수 린원강, 저장 닝보, 광시 베이부완, 산둥 칭다오 등 전국 연해도시로 확대할 예정이다.

계획에 따르면 3년 내에 상하이 해운·금융산업 기지는 상하이를 중심으로 광둥, 장수, 저장 등 연해 지역과 해운산업 부동산과 투자 영역에서 협력을 전개할 것이다. 최종적으로 글로벌 주요 해운도시와 주요 항만도시를 포함한 해운서비스 소통 네트워크를 형성할 예정이다.

<자료 : 浦东新闻, 2017. 12. 14.>

3 양산항 4기 자유무역항 포함 가능성, 상하이 세관‘스마트관리감독’시작

상하이 세관측에 의하면 양산항 4기가 자유무역항에 포함될 가능성이 크다고 한다. 12월 10일, 상하이 양산항 4기 자동화부두가 정식으로 시운영을 시작했다. 양산항 4기는 세계 최대의 단일 전자동화 부두이자 세계 종합 자동화 수준이 가장 높은 부두이다.

상하이 양산항 4기 자동화부두는 모두 7개 컨테이너 선석을 보유하고 있으며, 7만 톤급 선석 2개, 5만 톤급 2개로 구성된다. 컨테이너부두 안벽 총 길이는 2,350m, 육상 총 면적은 약 223만㎡이며, 초기 연간 처리능력은 400만 TEU로, 장기적으로 630만 TEU로 확장되도록 설계되었다.

이로써 상하이항의 연간 컨테이너물동량은 4,000만 TEU를 초과 달성할 수 있게 되며, 물동량 처리능력이 세계 1위의 지위를 더욱 공고히 할 것으로 보인다. 2016년 상하이항 컨테이너물동량은 3,713만 TEU로 2010년부터 7년 연속 세계 1위를 유지해왔다. 양산항의 컨테이너물동량은 상하이항의 40% 이상을 차지한다.

상하이 세관측은 양산항 4기 전자동화 부두가 ‘스마트 컨트롤 모델’을 구축했다고 언급했다. 구체적인 방식은 다음과 같다. 양산 4기 전자동화부두의 서측에 ‘중국세관’이라는 글자가 표시되어 있는 흰색 트럭이 정차되어 있다. 이 세관 차량이 개폐되면, 검사 도어가 작동하게 된다. 무인조종의 자동 네비게이션 AGV가 검사도어 아래를 통과하면서 마치 전신 CT를 촬영하는 것처럼 컨테이너 내부를 모두 검사한다. 이 모든 과정이 단 15초 내에 이뤄진다.

쉬보(徐波) 상하이 양산세관 물류검측 4과 과장은 “차량이 멈출 필요 없이 이곳에서 스캔 후 바로 야적장으로 가면 된다. 세관 자동화검사모델을 갖춘 자동화부두의 시작은 화물의 항만체류시간을 한층 더 축소시켰다.”고 전했다.

과거 전통적인 부두의 작업 방식은 세관검사 지시를 받은 기업이 먼저 항무부문에서 검사차량을 배정받고 컨테이너 검사장소로 이동시켜야 했기 때문에, 중간에 많은 절차가 포함되며 소모시간 또한 길었다. 현재 시작된 전자동화부두 및 스마트관리감독모델의 실시로 전체 과정이 크게 축소된다. 하역이 완료된 화물은 자동 네비게이션 AGV에 실려 바로 검사장소로 가면 된다. 양산세관은 양산항 4기 건설을 전격 지원하고 4기 부두의 ‘자동화’, ‘전과정 폐쇄’라는 특징에 부합하기 위해 적극적으로 ‘검사검역의 자동화, 원거리화, 세관 대기제로, 물류지장 제로’의 스마트관리감독모델을 구축했다. 이로써 무인자동화부두의 고효율작업을 실현함과 동시에 통관속도를 최대치로 상승시켰다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

현장 검사 외에 스마트관리감독모델은 빅데이터 시스템을 구현하고 있다. 추후 세관은 검사모듈을 운영관리시스템에 넣어서 컨테이너가 도착하지 않았을 때도 세관은 그 물류기록을 파악하고 사전에 위험 여부를 판별하여 그에 맞게 대처함으로써 통관 효율을 제고시킨다는 계획이다.

<자료 : 第一财经日报, 2017. 12. 12.>

4 샤먼항 컨테이너물동량, 최초로 1,000만 TEU 돌파

2017년 12월 20일 오전, 샤먼항 하이창(海沧) 항만구역 송위(嵩屿) 컨테이너터미널에서 샤먼항의 1,000만 TEU제 컨테이너가 선적되면서 샤먼항은 사상 최초로 연간 물동량 1,000만 TEU를 돌파했다. 해당 컨테이너 선적 시, 송위 컨테이너터미널에 정박해 있는 두 척의 15만 톤급 컨테이너선은 ‘MSC ALTAIR’호와 ‘머스크 엔세나다’호인데, 기적소리를 길게 울리며 샤먼항의 역사적 순간을 축하했다.

샤먼항은 1983년 컨테이너업무를 시작한 당시 3,292TEU의 물동량을 처리하여 지역의 작은 지선 항만에 불과하였으나, 지난 34년 간 발전을 거쳐 현재의 1,000만 TEU 물동량을 달성한 국제적 대형항만으로 거듭났다. 샤먼항 관리국에 의하면, 샤먼항은 현재 컨테이너물동량 기준으로 중국 7위, 전 세계 15위이며, 동시에 양안(중국과 타이완) 해협 서해안 경제구에서 최초로 1,000만 TEU를 달성한 항만이다.

샤먼항 컨테이너업무는 샤먼경제특구와 함께 탄생하며 컨테이너업무는 줄곧 새로운 발전을 이끌어왔다. 샤먼경제특구는 ‘선행선시’(先行先试, 먼저 실행하고 먼저 시범한다)라는 사명을 부여받고, 샤먼 경제의 빠른 발전을 견인해 왔으며 샤먼의 무역·투자 에 있어서 중요한 기반이 되어 왔다. 최근 5년간 ‘일대일로’와 자유무역시범구 건설의 배경 아래 샤먼은 적극적으로 국제해운중심 건설과 공급측 구조개혁, 국제컨테이너 허브항 구축을 추진해왔다. 항만산업 역시 점차 ‘높은 수준의 혁신과 디자인’을 이념으로 하여 발전해왔다. 이와 같은 노력이 샤먼시의 천억 위안 규모의 해운·물류산업체 안에 있어서 중요한 부분이 되게 하였다.

샤먼항의 컨테이너물동량 1,000만 TEU 달성 축하행사가 진행된 송위 컨테이너터미널은 현재 세계적으로 컨테이너화물 처리능력이 가장 뛰어난 터미널 중 하나로 꼽힌다. 34년간 샤먼항은 투자를 멈추지 않고 심수항로 건설을 지속 추진해왔으며, 이는 많은 투자와 인재를 유치하는 선순환을 가져왔다. 샤먼항의 컨테이너업무 동두(东渡) 1기의 1만 톤급 선석부터 시작하여 현재 하이창 항만구역 20만 톤급 선석까지 발전해왔으며, 주 항로는 이미 4기 확장공사까지 완성되었고, 세계 최대 컨테이너 선박의 24시간 입출항이 가능해졌다.

연간 컨테이너물동량 1,000만 TEU의 대형항만으로 부상한 샤먼항은 세계 해운 네트워크에서 그 위치 또한 지속 제고되었다. 관련 통계에 따르면, 2017년 11월 말까지 샤먼항의 컨테이너항로는 총 135개로 세계 5대주 모든 주요 항만을 포함하고 있다. 특히 중국 ‘일대일로’ 연선 국가와 브릭스국가 간 경제 교류의 ‘선발대’이자, 전 세계 해운물류의 중요 거점으로서 샤먼항은 중국 동남부 연해지역에서 가장 경쟁력 있는 현대화된 국제적 항만이자 관광 도시가 되었다.

샤먼항은 이미 샤먼 국제 일류 비즈니스 환경을 갖춘 플랫폼이 되었다. 최근 5년간 샤먼항은 여러 정책 조치를 통해 해운 경제가 발전하도록 노력해왔다. ‘싱글윈도우(单一窗口)’ 등 혁신조치는 항만의 통관환경을 대폭 개선했으며, 친환경·스마트항만 건설은 샤먼의 자연 환경을 보호함과 동시에 항만 작업효율은 높이고 비용은 낮추는 효과를 가져왔다. 컨테이너터미널에 설치된 선진적인 설비들은 지능화·정보화·기술혁신



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

을 도모하고 있다. 이 결과, 단일 선박의 매 시간 작업효율은 120TEU 이상으로 중국뿐만 아니라, 세계적으로도 높은 수준을 보이고 있으며, 샤먼항을 국제적인 브랜드로 격상시켰다.

샤먼항은 컨테이너물동량 1,000만 TEU를 돌파하며 새로운 시대를 열었다. 제19차 공상당 대표대회 보고에서도 제시되었듯이, 중국은 '해양강국' 건설을 추진하고 있다. '일대일로' 건설을 중심으로 해외진출과 외자유치를 함께 추진하고, 공영공존의 원칙에 따라 혁신능력 제고 및 개방협력을 강화하여 육지·해양의 연계, 동서 양방향 상호협력의 개방 구조를 형성한다는 계획이다. 또한 자유무역시험구에 더 많은 개혁 자유권을 부여하여 자유무역항을 건설을 제시했다. 현재 샤먼항은 이미 적극적으로 자유무역항 관련 준비에 착수하였고, 자유무역항 정책의 시행지로 낙점 받을 수 있도록 노력하고 있다.

이와 동시에 샤먼항은 지역적 장점을 활용하여 양안해협에서 가장 경쟁력 있는 대형 항만이 된다는 목표이다. 더욱 경쟁력 있고, 대규모의 대 타이완 해운협력 지역을 구축하여 양안 경제교류의 최전방 플랫폼을 지속 구축해 나갈 계획이다.

우순빈(吴顺彬) 샤먼항 관리국 당서기겸 국장은 컨테이너물동량 1,000만 TEU 돌파 축하 행사에서 샤먼항이 2017년 연초 목표를 순조롭게 달성했으며, 아래의 3개 부문의 성과를 이루었다고 밝혔다.

첫째, 항만 하드웨어 소프트웨어 시설의 업그레이드를 실현하였다. 샤먼항 주요 항로 4기 공정에 있어서 예정보다 9개월 앞서서 완공한 것이다. 20만 톤급 컨테이너선이 모든 조류에서 입출항이 가능하여 컨테이너 운송업자의 만족지수가 중국 2위를 차지했다.

둘째, 친환경·스마트항의 새로운 성과를 달성했다. 연말까지 샤먼항은 교통운수부의 육상전력공급시스템(AMP) 개조 계획을 3년 앞서 완성했다. 송위, 하이룬(海潤), 하이텐(海天), 웬하이(远海)의 현대화 터미널에는 모두 12개의 컨테이너 선석과 2개 벌크 선석이 AMP 개조 작업을 끝마쳤다. '샤먼국제해운센터 항만스마트물류 플랫폼 모범 공정'이 전국 스마트항만의 시범지역으로 선정되며 교통운수부는 샤먼항에 AMP 개조와 스마트항만건설 방면에서 1,200여 만 위안의 인센티브를 수여했다.

셋째, 항만 비즈니스의 새로운 국면을 확보하여 샤먼항의 해운기업 비용을 절감시키고 작업효율을 제고했다. 항만료, 시설비 및 도선비 면제·감면 조치를 통해 6,000여 만 위안을 절감시켰다. 푸젠성과 샤먼시는 정책적 지원으로 컨테이너업무 발전을 장려했다. 중국이 국제무대에서 새로운 발전을 견지하기 위해 항만은 반드시 그에 따른 발전이 수반되어야 한다. 그 다음으로 샤먼항은 새로운 시대 중국 특색 사회주의 사상을 변함없이 지지하며 국가급 국제해운중심 건설과 '일대일로' 전략적 거점항만 건설을 위해 지속적으로 노력할 것이다.

샤먼항은 양적 성장단계에서 질적 발전단계로 변화하고 있다. 급속성장 중심에서 내용을 중시하는 발전 방향으로 나아가고 있다. 자유무역항 건설에 발맞추기 위해 샤먼항은 기초인프라 개선을 지속적으로 추진할 것이며 '13·5'기간 중 28개의 중점사업 건설을 추진할 계획이다. 만 톤급 이상 선석 17개를 신설하고, 중합화물 통과능력을 2,708만 톤으로 확대한다는 계획이다. 항만의 전환 발전을 추진함과 동시에 다양한 방식의 복합연계운송 등 새로운 업무 발전을 추진할 것이다. 이로써 샤먼시가 '일대일로' 육·해 허브도시와 '21세기 해상 실크로드' 전략 거점도시로 역할을 발휘할 수 있도록 도모한다는 방침이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

5 장쑤성 창장 컨테이너 사업부 설립, 내하항만 컨테이너업무 총괄 운영

과거 오랜 시간 동안 장쑤(江苏)성의 내하 및 연해 항만은 구조적 불합리, 기능과잉, 동질화 경쟁 문제에 대응하며 지역경제 발전의 중요한 역할을 해왔다. 추후 이 같은 상황은 근본적인 변화를 맞이할 것이다. 12월 16일 오전, 장쑤성 항만그룹 창장 컨테이너 사업부는 타이창(太仓)에서 설립식을 가지고, 장쑤성 전체의 측면에서 컨테이너 업무 발전을 도모할 것을 발표했다.

창장 컨테이너 사업부 총 본부는 타이창에 소재하고, 산하에 3개 지역지부와 1개의 해운기능지부로 구성된다. 창장 컨테이너 사업부는 장쑤성 항만그룹 직속 기관으로써 자원협력과 업무협조를 중점으로, 연강 항만 컨테이너 총괄경영 기반 구축, 연강연해 컨테이너 운송체계의 기본적인 연계를 추진한다. 항만 각 기능의 구조적 배치, 항로 확대, 시장개발, 자원 이용 등 부문을 총괄하고, 창장 컨테이너업무를 통합함으로써, 해운·항만·물류의 융합 발전을 추진하고, 물류 전 과정 비용 절감 및 경제의 고도화 발전에 더욱 큰 역할을 할 수 있도록 노력할 방침이다.

항만의 발전은 대략 4개 단계를 거친다. 제1단계의 항만은 해운과 내륙운수의 접점으로 하역 작업만을 담당한다. 제2단계에서 항만의 기능이 증가되고 육상운송 작업 및 상공업 서비스를 위한 장소가 된다. 제3단계는 항만과 소재도시 및 이용자 간 관계가 더욱 확대된다. 운송무역의 정보서비스와 화물배송 등 종합서비스가 증가하며 물류허브로 거듭난다. 제4단계에는 제3단계의 기초 위에서 항만과 해운, 다른 항만 간 얼라이언스 협력관계가 구축되며 시장 수요에 대해 더 빠른 대응이 가능해지게 되며, 이로써 고객의 개별적 수요를 만족시킬 수 있게 된다.

왕용안(王安) 장쑤성 항만그룹 당위원회 서기겸 대표는 “전체적으로 보면 장쑤 항만은 현재 제2단계에서 제3단계 항만으로 나아가는 과도기라고 볼 수 있다. 당의 19차 당대회 정신과 성 위원회에서 제시한 ‘적극·혁신·선도’의 요구를 관철시키기 위해 우리는 반드시 제3단계 항만에서 제4단계 항만으로 나아가야 한다. 반드시 시스템적 사고를 통해 불균형된 발전의 원인을 집중 분석하고 기술 발전을 통해 생산의 변화를 가져와야 한다”고 강조했다.

장쑤성 항만그룹은 장쑤성의 연강(沿江), 연해항만의 관련 자원 일체화 통합의 중요 플랫폼으로써 난징, 쑤저우(苏州), 난통(南通), 쑤저우(苏州), 창저우(常州), 타이저우(泰州), 양저우(扬州)의 연강·연해 8개 시 항만과 성 산하 기업 자원을 통합하고 기능 포지셔닝을 세분화하며 기능 구조를 개선하여 지역구분을 해결하기 위해 노력하고 있다. 분업과 협력 관계를 구축하고 공영 공존의 항만체계를 확립할 것이다. 지역과 업무구분을 타파하기 위해 ‘한 개의 선하증권으로 전 과정 통용(一单到底)’이라는 전 과정 물류서비스 체계를 구축하고, 컨테이너 해운·항만 투자, 건설, 운영, 관리 일체화를 추진하며 항만기업이 단순한 부두운영업체에서 현대화된 물류서비스업체로 전환 발전할 수 있도록 스마트·국제화된 현대 컨테이너 종합물류서비스 기업을 구축할 계획이다.

<자료 : 中国水运网, 2017. 11. 30.>

6 COSCO SHIPPING사 엔타이에 원양노선 개설, 유럽 미국 등 항만과의 통로 구축

2017년 12월 15일 오전 10시, COSCO SHIPPING의 원양노선 개설 의식이 엔타이에 서 진행되었다. 이를 시작으로 엔타이는 유럽, 미국, 호주, 아프리카 등 세계 주요 항만과의 대외무역 운송통로를 확보하게 되었다. 원양노선은 주당 1회로 운영되어 기업



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

의 물류비용을 줄이고 화물운송시간을 단축하여 엔타이시 기업들의 경쟁력을 제고하고 국제물류 병목을 타파하고 엔타이시의 대외무역협력을 활성화하며 개방된 상업 환경 육성에 중요한 역할을 하게 될 것이다.

저우웨이(周波) 엔타이항그룹 이사장은 엔타이항의 컨테이너화물 처리는 늦게 시작했으나 성장속도가 매우 빠르다고 밝혔다. 2004년 그룹 설립 시 연간 30만 TEU에서 2017년 270만 TEU(예측치)로 크게 증가하였다. 컨테이너 국내노선 22개를 개설하여 엔타이를 거쳐 다롄, 잉커우(营口), 상하이, 닝보, 광저우, 선전, 샤먼, 쉰저우(泉州) 등 국내 주요 연안항까지 직행이 가능하고 상하이, 광저우, 샤먼, 쉰저우 등 환적항을 거쳐 창장, 주강삼각주, 베이부완(北部湾) 등 중소형 항만에 닿을 수도 있다. 해외노선 16개를 개설하여 일본의 도쿄·요코하마·고베·오사카, 한국의 부산·인천·평택 등 주요 항만에 갈 수 있고 피터항을 통해 세계 각지로 향하는 환적화물도 취급할 수 있다.

이번에 새로 개통된 원양노선은 친황다오-엔타이-칭다오-닝보-호치민으로 구성되었고 기타 세계 주요 항만은 칭다오와 닝보를 통해 환적한다. 노선에 투입된 선박은 길이 208.8m, 2,500TEU급 규모로 첫 항차는 엔타이에서 175TEU 적재하였다. 주1회 운행되며 원양노선을 통해 유럽, 미국, 호주, 아프리카의 주요 항만으로 갈 수 있다. COSCO SHIPPING은 노선운영 실제상황에 따라 노선 증가를 검토할 예정이고 내년 3~4월 사이에 추가로 노선을 개설할 예정이다.

위타오(于涛) COSCO SHIPPING의 부총경리는 이 노선은 엔타이 현지기업을 위해 보다 나은 경영환경과 보다 많은 물류자원을 제공하여 기업이 세계에서의 경쟁력을 제고하는데 도움이 될 것이라고 밝혔다.

원양노선의 개설은 엔타이시 기업들에게 있어서 가장 직접적인 호재라고 할 수 있다. 폭스콘그룹(엔타이)관계자는 이번 노선 개설로 인해 기업 물류비용을 직접 줄일 수 있고 화물은 엔타이에서 직접 선적이 가능해져 더 이상 칭다오까지 가지 않아도 되고 엔타이 통상구의 컨테이너운임은 주변 항만(칭다오 포함)보다 높지 않을 것이라고 밝혔다. 이를 통해 기업은 육상운송비용을 절감하게 되어 총 물류비용이 30~50% 줄어든다고 밝혔다. 운송시간도 평균 2~3일 단축되어 기업의 수출규모 증대에 도움이 될 것이라고 하였다.

엔타이시는 국가 일대일로 이니셔티브의 15개 연해 거점항만도시 중 하나이다. 2004년 기존 엔타이항무국을 엔타이항그룹으로 재구성하였다. 2016년 엔타이항의 총 물동량은 2억 6,500만 톤이고 이는 전국 10위, 세계 17위이다. 컨테이너물동량은 260만 TEU, 총 자산은 375억 위안이다. 이러한 실적은 각각 엔타이항그룹 설립 초기의 7배, 8배, 9배 수준이다. 이중 화학비료수출, 보크사이트수입, 중국-아프리카 잡화정기선 등 5개 지표는 다년간 전국 항만 1위를 차지하였다.

류선(刘森) 엔타이시 상무국 국장은 항만은 엔타이시의 가장 중요한 자원이라고 밝혔다. 이번 원양노선 개설은 엔타이시에 장기간 존재하던 물류병목을 해소하고 엔타이의 대외경제무역 협력수준을 제고하고 기업의 물류비용을 절감하고, 경영환경 개선에 중요한 역할을 할 것이라고 하였다. 동시에 이는 일부 대형 대외무역대행 기업들이 엔타이시에서 경영활동을 하도록 격려하게 될 것이고 이는 외부 투자유치에 유리하고 항만과 도시 일체화 발전에도 유리하게 작용할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

7 국가발개위와 국가해양국 <도서 해수담수화 공정 실시방안> 발표

최근 국가발개위와 국가해양국은 <도서 해수담수화 공정 실시방안>을 함께 발표했다. 2020년까지 도서 주민의 용수 문제를 효과적으로 해결해 주거환경을 개선하고, 해수담수화물 물 부족 문제가 심각한 도서지역의 주요 해결방법으로 만들어 도서주민의 생활·생산 용수 수요를 만족시킨다는 방침이다.

중국의 500㎡ 이상 유인도서 489개 중에 반 이상은 파이프와 선박을 통해 필요한 물을 공급받고 있다. 200여개 도서는 자체적인 담수 저장과 공급시설이 없으며, 또한 일부 도서는 과도한 지하수 개발로 수질악화 현상이 심각하다. 따라서 이 <방안>의 발표는 도서주민의 물 부족 문제를 해결하는 데에 중요한 의미를 지닌다.

<방안>은 다음과 같이 전체목표를 제시했다. 첫째, 2020년까지 도서 주민의 용수문제를 효과적으로 해결하고 주거환경을 개선하도록 한다. 둘째, 해수담수화가 물 부족 현상이 심각한 도서지역의 주된 용수 공급 방법 중 하나로 되도록 하고, 도서 수자원 이용의 효율성을 안정적으로 향상시킨다. 해수담수화를 통해 도서주민의 생활·생산 용수 수요를 만족시키고 도서경제, 사회, 국방의 지속가능한 발전을 보장한다. 셋째, 해수담수화기술이 도서에서 광범위하게 보급될 수 있도록 해야 한다. 핵심 부품과 원재료의 국산화를 실현시켜서 도서 해수담수화 장비의 국산화율이 50%이상 도달하도록 한다. 해수담수화 공정과 재생가능 에너지 간의 결합을 강화하고, 도서의 해수담수화 건설, 운영과 시장화 관리체제를 점차적으로 보완하도록 한다. 3~5년간에 라오닝, 산둥, 칭다오, 저장, 푸젠과 하이난 등 지역에서 100개 정도의 해수담수화 공정의 건설과 개조를 중점 추진할 계획이며, 총 규모는 1일 60만 톤에 이르게 한다는 기본적인 계획을 수립했다.

방안은 9가지 중점임무를 규정했다. 첫째, 발전요구와 결합하여 수자원에 대한 논증을 전개하고, 중복건설을 방지해야 한다. 둘째, 도서의 전체 물 공급과 배수 시스템을 통합적으로 계획하고, 농업수에 대한 종합적 이용을 장려한다. 셋째, 해수담수화 기술을 합리적으로 선택하여 장비의 국산화율을 향상시킨다. 넷째, 도서 대·중형 해수담수화 공정 건설을 추진하고 도서 해수담수화의 수돗물 비율을 점차적으로 향상시킨다. 다섯째, 소형 도서 해수담수화 공정 건설을 추진하고, 2020년까지 새로 증가된 해수담수화 규모는 1일 10,000톤에 달하도록 한다. 여섯째, 도서해수담수화 장치의 업그레이드와 개조를 강화하여, 2020년까지 5~10개의 도서 해수담수화 기술개조 프로젝트를 완성한다. 일곱째, 해수담수화 보조 시스템 구축을 동시에 추진하여, 해수담수화 공정의 안정적인 운용을 확보하도록 한다. 여덟째, 해수담수화 장치 운영에 대한 모니터링과 감독·관리를 강화하여, 도서 주변해역의 생태환경을 보호하도록 한다. 아홉째, 자금투입과 시장화 운영 체제를 보완하여, 해수담수화 공급의 시장화 모델을 혁신한다.

국가해양국은 국가발개위와 함께 중앙정부의 예산과 ‘13·5’ 시기 해양경제혁신발전 구역 시범사업 자금을 통해 도서 해수담수화 프로젝트에 대한 지원을 확대할 계획이다. 투융자의 조달 경로를 지속적으로 보완하여 이미 발표된 해수담수화 세금혜택 정책을 이행하도록 한다. 또한, 해수담수화에 대한 홍보와 보급도 추진할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 12. 14.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 유통시장 : 중국 10대 유통체인기업
- ▶ 전문가 칼럼 : 4차 산업혁명이 해운업 발전에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

8

저장성(浙江省), <해양강성·국제강항(强港) 건설 가속화에 관한 몇 가지 의견> 발표

최근, 저장성 정부는 <해양강성·국제강항 건설 가속화에 관한 몇 가지 의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 발표했다. 2022년까지 저장성 해양경제생산총액의 목표는 1조 4,000억 위안, 연평균증가율은 저장성 생산총액증가율보다 1% 이상 높아야 하고, 생산총액에서 차지하는 비중은 18% 이상이며 전국 해양경제 생산총액에 차지하는 비중은 12% 정도이다.

<의견>에 따르면, 해양개발, 이용, 보호와 관리·통제 등에 있어서 저장성의 종합능력은 국내 선두자리를 목표로 노력할 것이다. 이외의 목표는 발달된 해양경제, 세계 일류의 항만, 비교적 보완된 현대 해양산업시스템, 지속가능한 해양생태환경, 선진 해양과학기술 및 비교적 강한 해양종합관리·통제 능력 등이 있다.

<의견>에서는 현대해양산업을 대대적으로 발전시킬 것을 요구하고 있다. 첫째, 경쟁력을 지닌 해양산업을 강하게 육성하고, 항만에 가까운 위치의 우위조건을 활용하여 녹색 석유·화학 및 공업 로봇을 비롯한 특종장비 등 임항(临港) 선진제조업을 중점적으로 발전시킨다. 또한, 테마관광, 새로운 관광업태 및 크루즈 등 산업을 발전시키고, 해양관광의 다원화와 다분야 발전을 추진한다. 둘째, 잠재력이 있는 산업을 대대적으로 지원하고, 해양플랜트 기자재, 해양생물소재 등 해양신소재 산업을 대대적으로 발전시키며, 해수종합이용 산업을 혁신하여 발전시킨다. 셋째, 향후 산업구조를 적극적으로 배치하도록 한다. 일련의 자원특색을 지닌 새로운 해양생물의약(품)을 개발하고, 해양생물제약(품) 산업클러스터를 형성하도록 한다. 넷째, 일련의 현대 해양산업기능구를 육성하도록 한다. 기존 25개 해양특색산업기지 및 5개 성급 해양경제시험구 등 플랫폼의 역할을 발휘하고, 쌍산반도(象山半岛), 온저우완(温州湾), 자싱빈해(嘉兴滨海), 저우산(舟山) 특색 도서 및 산면(三门) 동부 등 국가급 해양경제시험구를 구축하도록 한다. 또한, 해양플랜트와 고급선박, 항공장비 등 일련의 해양 특색산업 기능구역을 구축하고 해양산업의 집적발전을 위한 공간을 마련한다.

이밖에도 <의견>에서는 해양생태건설 전면적 강화, 해양과학 교육문화 발전수준 제고 및 해양종합관리능력 육성 등의 사업 추진을 제시했다. 이는 해양자원에 대한 절약적 이용, 해양보호구 건설, 도서에 대한 보호와 관리, 육지의 오염물 배출구 및 연안 해역오염 방제 등을 강화하도록 한다. 이와 동시에 해양과학기술 혁신을 강화하고, 해양교육을 해양인재의 육성과 유입을 확대하고 스마트 해양 건설을 추진하며 국민의 해양의식도 전면적으로 강화하도록 한다. 그리고 해양 종합 법 집행 능력도 향상시키고, 해양과 항만 안전에 대한 대응능력과 해양자원에 대한 종합 관리·통제 능력을 향상시키도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 12. 20.>