



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

제18-10호
 2018년 5월 31일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량

▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황

▶ 동향 & 뉴스

■ 2017년 중국 주요 지역별 철광석 수입량

(백만 톤, %)

No.	지역	수입량	증가율
1	허베이성	269.9	-9.3
2	장쑤성	171.5	9.4
3	산둥성	170.1	4.3
4	베이징	64.5	142.9
5	랴오닝성	51.7	23.8
6	톈진시	43.7	-16.2
7	상하이시	41.4	3.8
8	광둥성	39.7	26.8
9	광시성	28.8	4.1
10	후베이성	24.1	-3.3

자료 : 마이스틸(www.mysteel.com)

■ 2017년 중국 주요 철광석 수입국

(백만 톤, %)

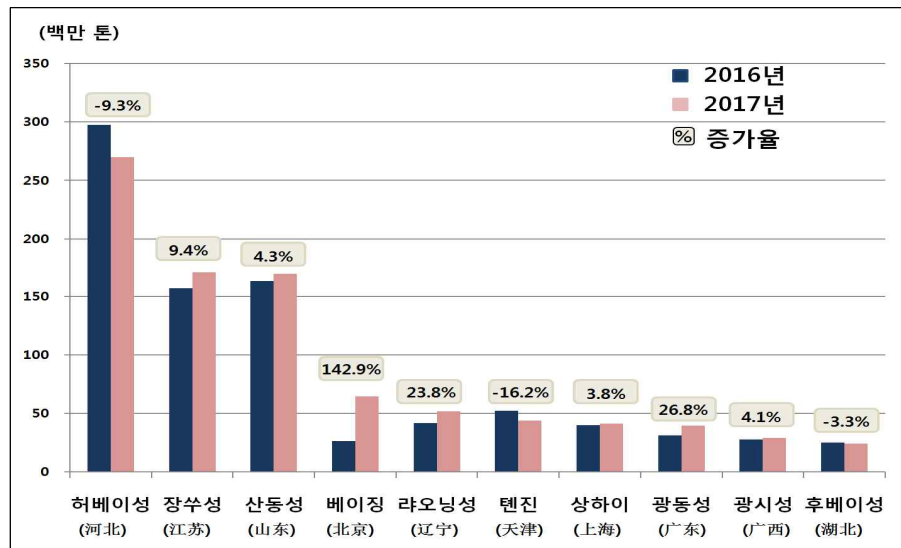
No.	지역	수입량	증가율
1	호주	668.7	4.5
2	브라질	229.4	6.8
3	남아공	45.1	0.6
4	인도	25.1	60.9
5	이란	19.6	33.7
6	페루	11.5	5.5
7	우크라이나	10.9	-26.5
8	칠레	9.4	-16.8
9	모리타니	8.2	-14.4
10	캐나다	6.7	-26.0

자료 : 상동

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량



자료 : 마이스틸(www.mysteel.com) ; KMI 작성

2017년 중국 철광석 수입량 10억 7,500만 톤, 전년대비 5.5%증가

2017년 중국의 철광석 수입량은 전년대비 5.5% 증가한 10억 7,500만 톤으로 사상 최고치를 기록했다. 2017년 지역별 철광석 수입량은 허베이성이 2억 6,985만 톤으로 가장 많았지만 전년대비 9.3% 감소했다. 장쑤성은 전년대비 9.4% 증가한 1억 7,151만 톤으로 산둥성을 제치고 2위로 부상했다. 또한 베이징의 철광석 수입이 전년대비 142.9% 증가하여 각 지역 중에서 가장 높은 증가율을 기록했다.

2017년 중국의 주요 철광석 수입국을 살펴보면, 호주에서의 수입량이 6억 6,867만 톤으로 가장 많았으며, 다음으로 브라질, 남아공, 인도, 이란 등의 순이었다. 특히 2017년 인도에서의 수입이 전년대비 60.9%나 증가했으며 이란(33.7%), 브라질(6.8%)에서의 수입도 상대적으로 높은 증가율을 기록했다. 반면 우크라이나에서의 수입은 전년대비 26.5% 감소했다.

2018년 중국 '양회'에서 발표된 「정부업무보고」에서는 '3거 1강 1보(三去一降一补)'를 골자로 한 공급측 구조개혁 심화를 강조했다. 특히 지난 5년 동안 철강 생산능력을 1억 7,000만 톤 감축했다고 밝혔으며, 이에 따라 중국 철강업체들의 철광석 수요도 지속적으로 감소해왔다. 중국야금광산기업협회(中国冶金矿山企业协会)에 따르면, 2018년 중국 철광석 수입량은 전년대비 3.0% 증가한 약 11억 2,000만 톤으로 증가율은 2.5%p 하락할 것으로 예상된다.

1) '3거 1강 1보(三去一降一补)': 과잉 생산-재고-레버리지 제거(3거), 원가 절감(1강), 결점 보완(1보)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

후제구어(胡建国)

상하이도선센터 부주임

전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황

1 중국 도선제도 현황

1. 중국 도선제도 개혁

중국의 도선업은 규모가 작고, 지역적으로 분산되어 있으며, 그 인지도가 상대적으로 낮은 특징을 보이고 있다. 현재 중국에는 45개의 도선 업체가 존재하고, 연해 및 내하연안 11개 성·직할시 항만에 분포되어 있다. 관련 통계에 따르면, 중국에서 도선업에 종사하는 인원은 총 4,000여명이고, 이중 도선사(Pilot)가 약 2,300여명으로 전체 종사자의 약 60%를 차지한다. 규모가 비교적 큰 도선 업체는 상하이항 도선센터(Shanghai Maritime Pilots' Association), 창장도선센터(CHANGJIANG PILOT CENTRE) 등이 있고 소속 도선사는 300명 이상이다. 규모가 비교적 작은 도선 업체에는 2~3명의 도선사만이 소속되어 있다.

중국은 강제 도선제도 및 '항만 당 1개 도선 업체(一港一引)' 정책을 시행하고 있다. 건국 이후, 중국의 도선 제도는 항만 개혁과 함께 몇 차례의 중요한 개혁이 이루어졌다. 최근에 추진된 개혁은 2005년 교통운수부에서 발표한 「중국 항만 도선제도 개혁 실시의견에 관한 통지(关于我国港口引航管理体制改革的实施意见的通知)」로서, 도선업을 항만 기업에서 분리하여 별도의 독립법인 자격을 갖추고 자체 수익과 지출 책임지는 '사업단위(事业单位, Public Institution)'로 설립하여 현지 항만주관부서의 관리체계에 편입시켰다. 2006년의 「항만 도선관리사업 강화에 관한 의견서(关于加强港口引航管理工作的若干意见)」에서 각 지방의 교통관리부서와 항만행정관리부서는 지방정부의 관리 하에 현지상황을 감안하여 항만 도선제도 개혁 추진을 요구하고 있다.

현재 각 지방의 도선 업체들은 기본적으로 기존 항만 기업 소속에서 '사업단위'로 전환하는 개혁을 완료하였다. 도선 업체는 현지 교통항만 주관부서에 의해 통일적으로 관리되고 도선(선석 간 이동) 비용은 정부 지도가격인 항만비용으로서 '항만요율산정방법(港口收费计费方法)'에 따라 엄격하게 집행한다.

도선사의 재직, 교육, 시험과 평가는 교통운수부에서 관리하고 해사국에서 진행하고 구체적인 업무를 책임진다. 그러나 중국 각 항만 간 발전 수준에 차이가 존재하고, 각 지방정부와 항만주관부서의 도선 업체 설립 수요도 각기 상이하기 때문에 상하이, 닝보 등 항만은 자체 수요를 충족하기 위해 교통부서와 항만그룹이 업무를 분장하여 관리하는 개혁의 '과도기'적인 형태로 운영되고 있다.

2. 정부부서의 감독관리

항만에서의 도선 효율성과 서비스 수준을 보장하기 위해 각 지방은 교통주관부서, 항만행정부서, 해사관리기구, 통상구(口岸) 관련기구, 항만기업, 중국

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-05	05-25
종합지수	773.28	789.76
일본 항로	678.52	717.68
구주 항로	1,055.59	1,023.78
미서부 항로	612.18	651.05
미동부 항로	783.03	851.87
한국 항로	614.11	612.84

주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-05	05-25
종합지수	1,387.18	1,240.74
석탄	1,441.08	1,334.85
곡물	1,464.37	1,158.37
금속광석	1,521.19	1,163.55
정유	1,262.87	1,264.90
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

도선협회 등 기관에서 대표를 파견하여 '도선감독위원회'를 구성하여 도선 사업에 대한 사회적 감독을 강화하였다.

도선감독위원회는 도선 서비스에 대하여 사회적인 감독을 실시하는 비상설 외부조율기관으로 다 부문 합동회의제도(联席会议制度)를 통해 운영되고 있다. 동 위원회의 주요 임무는 정기 혹은 부정기적으로 항만기업, 선박 대리회사 등 서비스 이용자들을 대상으로 도선 서비스에 대한 의견을 청취하고 도선 서비스에 대한 감독을 수행하며 문제를 적시에 조율·처리하여 항만의 순조로운 업무 진행과 발전에 보다 나은 도선 서비스를 제공하는 것이다.

3. 협회자율관리

2008년 1월 8일, 중국 최초의 '전국적인' 규모를 가진 중국도선협회가 베이징에 설립되었다. 이는 정부 감독관리, 협회 자율관리, 도선 업체들의 자주관리 체제 확립을 의미한다. 중국도선협회는 업계의 자율적·합법적 권익 수호를 책임지고 도선 서비스의 취지 및 도선업의 특징에 입각하여 운영체계를 혁신하고 적극적인 사업 추진을 통해 현장과 정부의 교량 역할을 충실히 수행하였고, 중국 도선관리 메커니즘의 집약형·개방형으로 전환하는데 있어 주도적인 역할을 했다.

중국도선협회의 가장 중요한 기능은 크게 3개 방면의 '서비스'로 요약할 수 있다. 첫째, 현장과 정부 간 교량 역할을 원활하게 수행하여 각 관련 기관의 업무를 조율하고, 각 도선 업체, 도선사의 수요를 협회에서 정리하여 정부 부서에 신속하게 반영한다. 둘째, 협회 자체역량 강화를 통해 각 회원 업체들에게 보다 나은 서비스를 제공하며, 원활한 소통, 긴밀한 협력, 조화된 발전 구도를 조성하여 도선협회가 보다 친화력과 응집력을 갖춘 조직으로 이미지를 개선하였다. 셋째, 자체 규제를 강화하고, 협회 영향력을 확대하며 '상층부에서 설계(顶层设计)'를 통해 업계의 표준화를 촉진시키는 것이다. 인지도, 행위규범, 제도 집행과 각 도선 업체가 소속 항만의 실제 상황에 따라 도선 기능의 다양화를 추진하도록 지원하고 있다.

2 중국 도선제도 관련 정책

1. 도선 관련 법률(전국인민대표대회 상무위원회 발표)

중국은 아직 '도선법'이 제정되지 않았고, 도선과 관련된 법률은 「중화인민공화국 해상교통안전법(中华人民共和国海上交通安全法)」, 「중화인민공화국 항만법(中华人民共和国港口法)」 및 「중화인민공화국상법(中华人民共和国海商法)」 3개만이 존재한다. 각 법률의 도선 관련 규정은 아래와 같다.

「중화인민공화국 해상교통안전법」 제13조 : 외국국적 선박이 중화인민공화국에서 출·입항 및 항만 내 운항, 이동, 정박 및 하역 등 업무를 진행하기 위해서는 반드시 주관기관을 통해 지정된 도선사가 도선해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

「중화인민공화국 항만법」 제39조 : 해상교통 안전 관련 법률 및 행정 법규에 의거해, 출·입항 시 도선이 필요한 선박을 도선 주관 기관에 신청해야 한다. 구체적인 도선 방법은 국무원의 교통 관련 부분이 제정한다.

「중화인민공화국상법」 제39조 : 선장은 선박 관리 및 선박 운항 등 모든 책임을 져야 한다. 도선사가 도선하는 선박도 예외로 하지 않는다.

2. 행정 규범(국무원 발표)

「중화인민공화국 선원조례(中华人民共和国船员条例)」 제70조 : 도선사 교육은 본 조례에 의해 진행하며, 도선사 관리의 구체적인 방법은 국무원의 교통부 관련 부분이 제정한다.

3. 부분 규정(교통운수부 발표)

「선박 도선 관리 규정(船舶引航管理规定)」 : 중국의 선박 도선 및 감독관리 제도는 주로 2002년 교통운수부가 발표한 「선박 도선 관리 규정」을 근거로 실시한다. 동 「규정」은 선박 도선 업무 규범화 및 수상 인명 재산 안전 확보 등 측면에서 적극적인 역할을 하고 있다.

구체적으로 보면 첫째, 강제도선제도 실시를 통해 국가 주권을 확보할 수 있다. 둘째, '1개 항만, 1개 도선 업체'를 원칙으로 선박 및 항만의 안전을 확보하는 동시에 항만의 건전한 발전을 촉진할 수 있다. 셋째, 도선사 시험 및 자격증 발급 등을 규범화시키고, 도선사 관리를 강화하여, 도선사의 자질을 향상시키고, 인명 안전과 재산 및 수역의 환경보호를 확보할 수 있다.

「중화인민공화국 도선사 관리 방법(中华人民共和国引航员管理办法)」 : 도선사 관리 강화, 및 기술역량을 향상시키기 위해 중화인민공화국 해사국은 「중화인민공화국 도선사 등록 및 취업자격 관리 방법」을 제정하여 2008년 5월 1일부터 실시했으며, 2013년 「중화인민공화국 도선사 관리방법」(이하 「방법」으로 약칭)으로 수정하였다. 주로 도선사 취업, 교육, 시험, 평가 등 업무에 적용된다. 「방법」에서는 교통운수부가 전국적인 도선사의 임명, 교육, 시험 및 평가 등을 관리한다고 명시했다.

상술한 「선박 도선 관리 규정」과 「중화인민공화국 도선사 관리 방법」은 현행되는 전문적인 도선 제도로서 중국 도선 법제화가 점진적으로 추진되고 있음을 보여준다.

기타 「중화인민공화국 원양선원 근무규칙(中华人民共和国海船船员值班规则)」 제44조 : 선박은 도선 시에도 선장이 모든 책임을 져야 한다. 선장은 도선사와 운항방법, 해당지역 현황 및 선박기능 등 정보에 대해 교류해야 한다. 선장, 당직 항해사와 도선사 간에 긴밀한 협조를 통해 선박 위치 및 운항 상태를 잘 파악해야 한다. 선장은 도선사의 조작실수에 대해 시정해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

4. 규범성 문건

「중화인민공화국 도선사 직업윤리 및 규율 규범」을 예로 들 수 있으며, 동 문건에서는 도선사를 ‘수상 국경에서의 첫 번째 이미지’로 정의함으로써 도선사 직업윤리 및 규율을 강조했다.

5. 도선 법률제도 전망

도선 법률제도는 해운 대국인 중국에 중요한 의미를 가진다. 그 이유는 법률 제도는 도선업의 현재 및 미래의 발전과 직결되어 있고, 항만운영과 해운사업에서 중요한 역할을 수행하고 있기 때문이다. 국제 협약과 국내 법규 사이, 공법과 사법 사이에 차이가 존재하기 때문에 도선사, 도선 업체와 선박 사이의 관계는 줄곧 업계의 논쟁 대상이었다. 도선 업체와 선박 간 계약의 성격, 도선사와 선박 사이의 법률관계 존재 여부, 도선사의 지위, 도선사와 선장의 관계 등은 모두 논쟁의 주요 이슈들이다.

현재 중국의 각종 법률에서 도선사와 선원 사이에 개념이 겹치는 현상이 존재하고 혼돈을 초래하기 쉬워 도선사의 직업 성격, 권리와 의무에 대한 구체적인 명시가 필요하다.

또한 도선 업체와 선박 간 계약의 관계는 매우 복잡한데 이는 법률 측면에서 양자의 관계를 정리하고 양측의 권리와 의무를 명확하게 규정하여야 한다. 그 외, 도선 사고, 도선사 인명사고 등의 법률책임 문제와 관련해서도 법제 등급과 전문성이 높은 도선 법규를 제정하여 해당 사항에 대한 명확한 규정이 필요하다.

3 도선사 선발과 육성제도

1. 선발과 육성체계 연혁

건국 초기에는 전문인력의 부족으로 인해 중국은 서방사회처럼 경험이 있는 선장이나 일등 항해사에서 도선사를 선발하는 방식을 취할 수 없었다. 이러한 상황에서 중국은 직접 대학생, 전역 해군, 항해학원의 항해사 전공출신 졸업생 중에서 적합한 인원을 선발하여 실제로 승선하여 2~3년간 ‘도제식’ 교육을 받는 인재 육성방식을 채택하였다. 1955년, 국가해운총국이 다롄해운학원(大连海运学院, 현 다롄해사대학교의 전신) 항해사 전공 졸업생 중에서 41명을 선발하여 연안 각 항만에 파견하여 도선 업무를 습득토록 하였다. 이는 대학에서 직접 졸업생을 선발하여 도선사로 육성하는 근간이 되었다. 이후 특정 조건 하에서 일부 노동자, 간부, 전역 군인 등도 도선사로 육성되면서 도선사의 인력풀은 다양화되었다.

80년대 이후, 지식과 학력에 대한 중요성이 강조됨에 따라 중국은 항해학원 졸업생을 위주로 하고, 원양 선원을 보조로 하여 도선사를 선발하는 중국식 도선사 선발제도를 구축하였다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

이러한 중국식 도선사 선발제도는 당시 중국의 상황에 부합되었고, 몇 십년의 실행을 거치며 정확하고 성공적인 제도임을 입증하였다. 첫째, 도선사의 처우와 직업적인 명성이 대학 졸업생에게는 매우 큰 메리트가 되었다. 이는 대학 졸업생 중에서 최우수 인재를 확보하는데 도움이 되었고, 도선업에 진출한 졸업생들은 신속하게 도선사 관리제도 및 그 교육에 적응할 수 있게 되었다. 둘째, 졸업생을 직접 선발하면서 나이가 어리고 체력과 인내력이 강한 청년을 선발할 수 있어 어려운 작업에 보다 잘 적응할 수 있었고, 장기간 왕성한 직업 활동이 가능케 하였다.

2008년 교통운수부는 「도선사등록과 임직자격관리방법(引航员注册个任职资格管理办法)」을 공포하였고, 2008년 5월 1일부터 도선 업체가 채용한 전문대 졸업생은 관련 톤급 선박의 2급 항해사 자격증을 갖춰야 하고 일정한 도선경험이 있어야 한다고 규정하였다. 그 외에도 동 「방법」은 기존의 도선사 등록, 유형 및 등급 설정, 등급 구분, 교육, 직무적성 시험과 평가, 직무 자격증 재발급(再有效) 등 사항을 수정 및 보완하였다.

동 「방법」은 도선사 육성 방식 전환을 추진하였고, 기존의 졸업생 중에서 도선사를 선발하는 구조를 유지하는 동시에 외국 경험을 참고하여 경험이 풍부한 선장, 일등 항해사들의 선발도 가능하도록 하였다. 그러나 이러한 조치를 10여 년 간 실행한 결과 업계에서는 단점이 장점보다 많다고 지적하고 있다. 비록 도선사의 경험 축적 및 종합지식 습득에는 유리하지만, 전통적인 도선사 육성방식이 가진 2개 장점도 크게 약화되어 향후 수정 및 보완이 필요한 상황이다.

2. 선발과 육성 방식

현재 도선사 선발과 채용은 주로 2가지 경로가 존재한다. 첫째, 도선 업체가 직접 항해학원 우수 졸업생을 채용하여 노동 계약을 체결한 후 선사에 위탁하여 육성하고, 2급 항해사 및 그 이상의 자격을 취득한 뒤 도선 업체로 복귀하여 현역 도선사를 따라 직접 배우며 성장하는 방식이다. 둘째, 직접 2급 항해사 자격 및 그 이상 선원을 채용하는 방식이다. 상기 두 가지 방식은 서로 결합됨으로써 단기적인 도선사 부족문제를 해결하여 현장 도선사의 업무강도를 줄였으며, 항만의 도선사 수요를 충족시킬 수 있었을 뿐만 아니라 도선사의 연령 구조가 합리적인 구간에 머물 수 있도록 하였다.

어떤 방법을 취하던지, 선발절차 과정에서 도선 업체는 채용조건을 대외에 공개하고 조건에 근거하여 선발한다. 조건에 충족하는 인원들을 모집한 뒤 다음 면접, 필기시험 및 심리테스트를 진행한다. 마지막으로 종합 성적에 따라 채용하고 3~6개월의 인턴을 거쳐 정식으로 채용한다.

직무적성 교육은 주로 해사 주관기관의 시험과 평가를 따르고 직업 자격감정과 자격증을 발급하며 이는 도선사의 필수 요건에 포함된다. 도선사는 해당 교육, 시험과 평가자격을 갖춘 뒤 소속업체에 신청하고 심사를 거쳐 해사주관부서에서 진행되는 직무적성교육과 전국시험에 참가할 수 있고, 시험 통과

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

후 해사 기관에서 증서를 발급한다. 현재 중국은 1년 2회 이러한 교육을 진행하고 다롄해사대학과 상하이해사대학에서 번갈아 진행한다.

진급교육은 도선사가 전국 직무적정성증서를 취득한 이후 각 도선업체가 도선사를 대상으로 진급을 위한 실제 승선조작 교육을 의미한다. 선형 척도의 변화에 따라 관련 전문가를 초빙하여 도선사에 대한 실무고찰을 진행하고 통과한 뒤 진급이 가능해진다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国引航制度发展现状

一、中国引航体制现状

1、中国引航体制改革

在中国，引航这一行业具有规模小、工作分散、认知度不高的特点，中国目前设有45家引航机构，分布在沿海、沿江十一省（直辖市）的港口和两江水域之中。据统计，全国引航系统总人数约4000余人，其中引航员总人数约2300余人，占总人数近60%。其中规模较大的引航机构如上海港引航站、长江引航中心等，引航员人数超过300人；规模较小的引航机构引航员只有两三个人。

中国实行强制引航和遵循“一港一引”，建国以后，引航体制伴随港口改革进行了几次较大的改革，最近的一次是2005年交通部发布了《关于我国港口引航管理体制改革的实施意见的通知》，规定引航机构从港口集团企业脱离，成立具有独立法人资格的自收自支的事业单位，隶属当地港口主管部门管理。2006年发布了《关于加强港口引航管理工作的若干意见》，要求各省市交通管理部门和港口行政管理部门在地方政府的领导下，结合本地实际，加快推进港口引航管理体制改革的。

目前各地引航机构已基本完成了由企业转变成事业单位的改革，引航站隶属于当地交通港口主管部门统一管理，引航（移泊）费属于政府指导价的港口收费，严格按照《港口收费计费办法》执行。引航员任职、培训、考试和评估由交通运输部管理，并由海事局行使管理职责和具体事务。但是由于我国各港口经济发展情况不同，各地政府和港口主管部门对引航机构设置的需求也不尽相同，因此，少数港口如上海和宁波港出于对保证港口生产的考虑，选择了实行“交通委和港口集团分工管理”的体制改革过渡模式运作。

2、政府部门监督管理

为了保证港口引航的效率和服务水平，各地建立了由交通主管部门、港口行政管理部门、海事管理机构、口岸有关单位、港航企业、中国引航协会等单位派代表组成的引航监督委员会，加强对引航的社会监督。

引航监督委员会是对引航服务进行社会监督的非常设协调机构，引航监督委员会建立联席会议制度，定期或不定期地听取港航企业、船舶及代理公司等有关单位对引航服务的意见，加强对引航服务的社会监督，及时协调处理有关问题，使引航工作更好地为港口的生产和发展服务。

3、行业协会自律管理

2008年1月8日，中国引航史上第一个全国性的行业组织中国引航协会在北京宣布成立，标志着政府部门监督管理，行业协会自律管理，引航机构自主管理的体制建立。多年来，中国引航协会以加强行业自律、维护行业合法权益为己任，围绕服务宗旨，突出行业特色，创新运行机制，积极开展工作，很好地发挥了行业协会承上启下的桥梁作用，主导了中国引航管理机制进一步向着紧密型、开放型、集约型方向转变。

中国引航协会最重要的职能就是“服务”，体现在三个方面：一是发挥好桥梁作用，上通下达，协调各方工作，将各引航机构、广大引航员的诉求通过协会及时向上级部门反映。二是立足于协会自身建设，服务好各个会员单位，形成交流更为顺畅、合作更为紧密、发展更为协调的良好格局，让引航协会更具亲和力和凝聚力。三是提升行业自我约束力，扩大行业影响力，通过协会做好顶层设计，进一步加快标准化建设，既要求在行业识别度、职业行为规范、制度执行等方面统一标准，又鼓励各引航机构根



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

据港口自身特点和发展实际，在引航操纵技能等方面的百花齐放。

二、中国引航制度现状

1、法律（全国人民代表大会常务委员会颁布）

目前中国还没有引航法，涉及到引航的法律只有《中华人民共和国海上交通安全法》、《中华人民共和国港口法》和《中华人民共和国海商法》。

《中华人民共和国海上交通安全法》第十三条：外国籍船舶进出中华人民共和国港口或者在港内航行、移泊以及靠离港外系泊点、装卸站等，必须由主管机关指派引航员引航。

《中华人民共和国港口法》第三十九条：依照有关水上交通安全的法律、行政法规的规定，进出港口须经引航的船舶，应当向引航机构申请引航。引航的具体办法由国务院交通主管部门规定。

《中华人民共和国海商法》第三十九条：船长管理船舶和驾驶船舶的责任，不因引航员引领船舶而解除。

2、行政法规（国务院颁布）

《中华人民共和国船员条例》第七十条：引航员的培训依照本条例有关船员培训的规定执行。引航员管理的具体办法由国务院交通主管部门制订。

3、部门规章（交通运输部颁布）

《船舶引航管理规定》——中国对船舶引航的实施及监管主要依据2002年生效的由交通运输部颁布的《船舶引航管理规定》，该法规在规范船舶引航活动，保障水上人命财产安全等方面起到了极大的作用。主要体现在以下几方面：一是实行强制引航制度，确保国家的主权。二是实行“一个港口一个引航机构”的原则，保证了船舶和港口的安全，促进了港口的健康发展。三是规定了引航员考试、发证制度，加强了引航员管理，使引航员素质得以保证，保障了水上人命财产安全和保护水域环境。

《中华人民共和国引航员管理办法》——为加强引航员管理、提高引航员技术素质，中华人民共和国海事局起草了《引航员注册和任职资格管理办法》，该办法自2008年5月1日起施行，2013年修订为《中华人民共和国引航员管理办法》，主要适用于引航员任职、培训、考试和评估的管理活动。办法明确交通运输部主管全国引航员任职、培训、考试和评估等管理工作；中华人民共和国海事局依照本办法负责统一实施全国引航员任职、培训、考试和评估等管理工作；负责管理中央管辖水域的海事管理机构和负责管理其他水域的地方海事管理机构依照该办法规定具体负责引航员任职、培训、考试和评估等管理工作。

《船舶引航管理规定》和《中华人民共和国引航员管理办法》属于现行的专门的引航制度，以上两部规章的先后实施标志着中国引航员法律制度正逐步走向成熟。

其他涉及引航的规章——《中华人民共和国海船船员值班规则》第四十四条：船舶由引航员引航时并不解除船长管理和驾驶船舶的责任。船长和引航员应当交换有关航行方法、当地情况和船舶性能等信息。船长、值班驾驶员应当与引航员紧密合作，保持对船位和船舶动态进行核对。船长对引航员的错误操作应当及时指出，必要时即行纠正。第四十五条：船长在非危险航段暂离驾驶台时应当告知引航员，并指定驾驶员负责。值班驾驶员对引航员的行动或意图有所怀疑时，应当要求引航员予以澄清，如仍有怀疑，应当立即报告船长，并可在船长到达之前采取必要的行动。

4、规范性文件

如《中华人民共和国引航员职业道德与纪律规范》——将引航员定位为“水上国门形象第一人”，旨在加强引航队伍的职业道德和纪律建设。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

5、引航法律制度展望

引航法律制度对于中国这样一个航运大国具有重要意义，因为它不仅关系到引航业当前与未来的发展，在港口运行和航运事业中也起着不可忽视的作用。由于国际公约与国内法规之间、公法与私法之间存在的差异，引航员、引航机构与船舶间的关系一直是业界讨论的热点，如引航机构与船舶间合同的性质、引航员与船舶间是否存在法律关系、引航员地位及引航员与船长间的关系等等。目前中国在不同法律法规之间，引航员与船员存在概念重叠现象，容易引起混淆，有必要进一步明确引航员职业性质及引航员权利和义务；引航机构与船舶间合同关系复杂，需要从法律层面确定两者之间的关系，明确双方的权利和义务；另外，引航事故、引航员人身伤害事故的法律责任问题等均需颁布一部法律层级高、专业性和针对性强的引航法进行规范。

三、引航员选拔和培养制度现状

1、选拔与培养体系的历史沿革

新中国成立初期，百废待兴，人才奇缺。当时西方国家引航员的培养模式一般是从资深船长、大副中选拔招录引航员，但在中国当时条件下，船长、大副从业人员相当稀缺，不具备选拔的条件，该模式根本行不通。因此中国选择了有别于其他国家的培养模式，即直接从工农兵大学生、退役海军和航海院校驾驶专业毕业生中选拔，通过随船实操锻炼、通过2至3年的“跟师学徒”，通过专业考核成为正式引航员。1955年，当时的国家海运总局从大连海运学院航海系挑选了41名应届毕业生，分别派往沿海各港口学习引航，此举开创了引航界从航海院校直接招收毕业生学习引航的先河。此后，在特定的历史条件下，又有一定数量的工人、干部、部队转业人员也陆续加入到引航队伍中来，使引航员的来源一度呈现多元化趋势。

进入80年代后，随着对知识和学历重视程度的提高，中国引航员的来源趋于稳定。以招收航海院校的应届毕业生为主、招收远洋船员为辅的具有中国特色的引航员选拔制度得以确立。

这种具有中国特色的引航员选拔和培养模式符合当时中国国情，经过半个多世纪的实践证明是正确的、也是成功的。因为一方面，引航员的待遇和职业声望对于大学应届毕业生来说有较大优势和吸引力，这样可以从大学应届毕业生中“优中选优”，选取政治素养高、学习成绩优良的毕业生，这样优秀的“苗子”在进入引航机构以后能够迅速适应引航机构的管理和培养制度，经过2至3年的培养以后成为合格引航员的概率大大增加。另一方面，直接从院校招收的毕业生入职年龄小，在体力和耐力方面更有优势，更能胜任工作艰苦的引航工作，且处于年富力强、经验丰富的“引航黄金期”的时间更长，从人力资源的角度出发，也更有优势。

2008年交通运输部发布了《引航员注册和任职资格管理办法》（2013年修订为《中华人民共和国引航员管理办法》），要求从2008年5月1日起，引航机构招收的船舶驾驶专业大专及以上学历应届毕业生，应取得相关吨位船舶二副适任证书，并具有一定引航资历。另外该《办法》在引航员注册、类别和等级设置、等级划分、培训、适任考试和评估、适任证书再有效等方面作出了一些新的修改和要求。

《引航员注册和任职资格管理办法》使引航员的培养模式发生了改变，现行引航员的培养模式既保留了引航机构直接招收学生培养引航员的传统培养模式（招收的学生需要获得一定的服务资历并持有二副证书），同时又借鉴了国外模式，招收航海经验丰富的大副、船长加入引航员队伍。但是，这种兼顾传统模式和国外模式的新模式在国内试行近十年来，各引航机构普遍反映弊大于利，虽然有利于引航员提升航行经验，增加引航员知识的全面性，但是传统培养模式两大优势也被大大削弱，未来引航员培养模式还需要进一步调整和优化。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

2、选拔和培养模式

现行引航员选拔招聘来源主要有两个：一是引航机构直接招收航海院校驾驶专业优秀毕业生，签订劳务合同以后，委托航运公司培养，在取得二副证书以后回归引航机构成为学习引航员开始“跟师学徒”；二是直接招收取得二副证书及以上的高级船员加入引航员队伍。两种引航员招聘来源相结合，既可以弥补短期引航员数量不足、减轻一线引航员劳动强度、满足港口发展的需要；同时又能维持引航员队伍年龄结构保持在合理区间。

无论是哪种招聘来源，在选拔的程序上，由引航机构预设招聘条件对外公布，按照招聘条件比对筛选；组织符合招聘条件的报名人员进行下一轮面试、笔试以及心理测试；根据综合成绩选录，经过三个月至半年时间不等的试用期，通过试用期考核以后正式录用。

岗位适任培训主要以完成海事主管机构组织的考试评估为主，用以职业资格鉴定和发证，是引航员获取从业资格证书的必要条件。引航员在满足引航员适任证书培训、考试和评估的资历要求以后向所在的引航机构提出申请，通过组织考核以后方可参加由海事主管机构组织的岗位适任培训和全国性统考，考试通过以后，由海事主管机构统一签发适任证书，俗称“考证培训”。目前我国岗位适任培训一年共组织两次，上半年和下半年各一次，由大连海事大学和上海海事大学轮流承办。

晋级培训是指引航员通过全国适任证书考试获得由海事主管机构统一签发适任证书以后，由各引航机构对引航员组织进行升级升档的实船指导操作培训，并根据船型尺度的变化组织相关领导和资深引航员对引航员进行实操考核，考核通过以后方可聘任晋级。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 「산둥 ‘해양강성’ 건설 행동방안」 발표
세계 일류 항만 건설 목표
- 톈진 자유무역구, 90개 개혁업무 175개 혁신조치 기본적으로 완성
- 광저우 국제해운중심 건설 3년 행동계획 발표
- 광시성, ‘해양주체기능구’ 계획 발표
- 「다롄시 해안선 보호·복원 실시방안」 발표
- 주장(珠江) 수운 ‘녹색발전행동방안(2018~2020년)’ 발표

해운 · 항만 · 물류

- 이빈(宜宾)-친저우(钦州) 컨테이너 정기 열차 개통, 또 하나의 남북 관통 열차 탄생
- 중국 세관총서 미국 고체 폐기물 검사 완화, 통관속도 제고 예상
- 우한-닝보 간 최초의 Sea&Rail 복합운송 정기열차 개통
- 랴오닝(辽宁)성, 동북아 국제항운허브 건설 예정
- 징진지(京津冀) 및 창장삼각주 항만 벌크화물 운송을 모두 철도운송으로 전환 계획
- 중국곡물그룹(COFCO), 4억 위안 투자로 러시아 남부지역 곡물터미널 인수 계획

- 안후이(安徽)성, 현대화된 내륙수운체계 구축 계획
- 톈진(天津), ‘북방국제항운연구원’ 설립
- 장저우(漳州)-롄윈강(连云港) 간선 및 장저우-산터우(汕头) 지선 컨테이너 항로 개통
- 윈난(云南)~싱가포르 해-철 복합운송 첫 운영

해양 · 수산

- 하이난성, 해양강성 건설 촉진을 위한 조치 마련
- 광둥성, 5대 해양산업 중점 지원 계획
- 자연자원부 통계공보 발표, 중국 해양 자원 변화 상황 반영
- 허베이(河北) 승안신구(雄安新区)에서 전국 최초의 지방차원의 ‘생태환경국’ 설립
- 중국 최초의 세계일주 해양종합 과학 탐사 완료
- ‘웨잉(雪鷹)601’호 항공기, 남극빙상 최고 점에 착륙

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 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 「산동‘해양강성’건설 행동방안」 발표, 세계 일류 항만 건설 목표

중국의 시진핑 주석은 항상 산동성의 해양발전에 깊은 관심을 가져왔다. 2018년 3월 8일, 시진핑 주석은 제13회 전국인민대표대회 1차 회의 산동대표단 회의에서 “산동이 자신의 장점을 충분히 발휘하여 해양경제 발전의 전면에 앞장서서 세계 일류의 해양항만 건설을 가속화하고 현대적인 해양산업 체계를 완비하며, 해양 생태환경을 유지하여 중국의 ‘해양강국’ 건설에 공헌하길 바란다”고 강조했다.

최근 산동성 성위원회 및 성 정부는 「산동해양강성 건설 행동방안」(이하 「방안」으로 약칭)을 발표했다. 세계 일류 항만건설 모색 등이 포함된 ‘10대 행동’은 산동성의 ‘신시대’ 해양강성(海洋强省) 건설을 위한 방안이 될 것이다. 「방안」에 의하면 산동성의 해양강성 건설은 세계 일류의 해양항만을 목표로 하고, 산동 ‘국제해운중심’의 전면적인 건설을 언급하고 있다. 2020년까지 연해항만 물동량은 16억 5천만 이상 달성을 제시했다. 이중 대외무역 물동량은 8억 톤 이상, 컨테이너 물동량은 2,800만 TEU 이상 달성을 목표로 하고 있다.

해양의 부흥은 산동의 부흥이며, 해양의 번영은 산동의 번영이다. 산동성은 항만을 육지와 해상을 아우르고 세계로 뻗어나가는 중요한 지점으로 인식하고 있다. 연해 항만자원을 통합하여 현대화 수준의 항만을 건설하고, 육·해 연동을 추진하여 항만과 산업, 도시 간 융합을 도모하며 일류 시설과 기술, 관리, 서비스를 목표로 효율적인 협력체계, 첨단 스마트 기술 응용, 친환경 발전, 원활한 소통 및 항만산업 연동 등 국제화된 ‘강한’ 항만을 구축하고자 한다.

「방안」은 항만자원 통합을 언급하고 있다. 산동성 ‘해양항만발전위원회’를 설립하여 적절한 시기에 산동항만투자그룹을 구축하고 산동성 항만의 종합 경쟁력을 효과적으로 높여 국제 경쟁력을 갖춘 일류의 글로벌 투자경영그룹을 설립한다는 계획이다.

대규모 항만관리시스템을 구축하고 전국적인 통관 일체화 혁신을 적극 실현하여 국제무역의 ‘싱글 윈도우’ 건설을 전면적으로 전개한다. 또한 출입국관리 서비스 정보교환, 감독관리의 상호 교류·인지, 법률집행 상호보조를 통해 통관효율 제고 및 통관 환경을 최적화한다는 방침이다. 산동성 항만과 해운기업 간 얼라이언스 결성을 추진하여 해운-항만기업 간 협력을 추진한다는 방침이다. 컨테이너, 광석, 석탄, 액화화물 등 각 화물종류에 맞춰 전문화된 합자회사를 설립하여 자원의 최적화 배치와 합리적인 이용을 실현할 수 있도록 한다.

「방안」은 또한 스마트항만 구축을 요구하고 있다. 클라우드 컴퓨팅, 빅데이터, 인터넷 네트워크, 사물인터넷, 인공지능 등 정보기술과 항만서비스와 감독관리의 유기적 융합을 추진하여 스마트화 무인항만을 건설한다는 목표이다. 2020년까지 3~5개 자동화 부두를 새로 건설하고 세계 일류의 스마트 항만 네트워크 체계를 초보적으로 완성한다는 계획이다.

칭다오항이 정보 통합과 플랫폼 건설 등 방면에서의 선도적 역할을 발휘하도록 하여, 칭다오항이 정보기술서비스기업, 시스템 유지보수기업, 물류 및 전자상거래 정보 플랫폼 운영기업으로 점진적으로 다변화 발전함으로써 세계 일류의 종합물류 항만을 건설할 수 있도록 한다. 칭다오항, 엔타이항을 중심으로 컨테이너 연해 바지선 업무 개발을 추진한다. 엔타이항, 르자오항 정보데이터 네트워크와 표준화 건설을 가속화하여 항만 내부정보의 연계, 집적화·일체화 운영관리 플랫폼 구축을 추진한다. 보하이



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

(渤海)만 항만들의 '1개 화물운송 주문서, 정보의 전 네트워크 공유'라는 항만물류운영 체계를 추진한다.

시진핑 주석은 생태환경보호를 매우 강조하고 있는 바, 「방안」에서는 녹색항만 건설을 요구하고 있다. 칭다오항, 르자오항이 국가급 '녹색항만'의 모범으로서 선도적인 역할을 발휘하여 높은 수준의 자원절약, 환경보호, 생태환경 조성을 추진하는 항만으로 발전하도록 한다.

선박의 육상전력공급(AMP)을 추진한다. 2022년까지 모든 주요 항만에서 선박이 접안 시 육상전력을 사용할 수 있도록 한다. 신기술, 신재료, 신산업을 적극 응용하여 대형 항만시설이 '기전 유류에서 전기작업 방식'으로 전환하도록 하며, 항만과 선박 오염물을 다른 곳으로 운송 및 처리할 수 있도록 관련 처리시설 건설을 촉진하여 녹색저탄소 발전을 실현한다. 이를 통해 세계 일류의 '녹색항만군'을 구축한다.

「방안」은 또한 화물의 집산&분산 운송체계의 개선을 강조했다. 현대화된 항만시설을 완비하고 원유, LNG, 컨테이너, 자동차 등 대형화·전문화된 선석을 중점 건설하여 심수항로, 방파제, 묘박지 등 항만의 공용 인프라를 완비해야 한다. 항만과 연결된 도로, 철도, 파이프라인 건설을 가속화하여 항만과 철도, 도로, 내륙수운 등 허브 간 유기적인 연결을 통해 컨테이너, 대형 벌크화물 구역과 물류네트워크의 직접적인 연결을 실현한다.

해운과 항공, 철도 등 다양한 복합운송체계를 개선하고 전 산동성을 포괄하는 복합운송발전 기업연맹 설립을 추진한다. 중국-한국 육해복합 화물차량운송 등 대표적인 프로젝트들을 추진한다. 칭다오의 '일대일로' 국제 컨테이너 해상·도로·철도 복합운송 시범 프로젝트를 지지하며, 지난(济南)의 내륙항 및 샤오청(小清)강의 통행 재개를 추진하고, 지난에서 칭다오 간 철도 컨테이너화물 운송노선 개발을 추진하여 지난시의 육·해 환적허브 기능을 강화한다. 2022년까지 주요 항만의 철도 인입률을 85% 이상 제고하여 컨테이너 복합운송량을 연평균 10% 이상 증가하도록 한다.

「방안」은 해운서비스 강화를 제시했다. 칭다오 국제해운서비스중심 건설로 해운금융발전, 선박과 해운중개, 해사중개, 선박용선, 선박교역, 전자상거래 등 높은 수준의 해운서비스업 발전을 촉진한다. 르자오, 옌타이 해운서비스구와 칭다오 제4대 해운산업 원구 건설을 강화하여 '일대일로' 칭다오 해운지수의 권위를 강화하고, '해운 빅데이터 종합정보 플랫폼'을 건설한다. 국제화된 대형 해운기업과 부두 운영업체를 육성하여 세계 일류의 해운브랜드를 구축한다.

「방안」에 따르면, 산동성은 심해원양 자원개발을 핵심 추진사항으로 여기고 있다. 제7대 심수굴착 플랫폼, 심해 스테이션, 극지 빙하지역 플랫폼, 천연가스 수화물 개발 장비, 핵심전기설비, 스마트 원양 양식장비 등 해양공정 플랫폼의 연구개발을 추진하며, 심해 스마트 원유관, 심해석유가스탐사, 수중채유 시스템, 초대형 해상유전설비 등 해양 유전설비의 발전을 촉진한다.

산동성 선박 및 해양플랜트 혁신센터를 구축하고 칭다오의 '종합 해양장비제조기지' 건설을 지지하며, 칭다오 서해안 하이시(海西)만에 국제 일류의 해양석유공정 제품 제조기지를 조성한다. 또한 옌타이를 중국 해상공업장비의 대표적 도시 육성하며, 웨이하이에 해양장비제조기지 건설과 웨이팡(潍坊) 및 지난의 해양동력장비 제조기지의 건설을 추진한다. 르자오의 선진 강재 제조산업기지, 해양어업장비 연구개발제조기지 구축을 지원하며, 동잉(东营)과 빈저우(滨州)의 석유장비산업기지 건설을 추진하여 국제 일류의 해양 첨단 장비제조 산업클러스터를 구축한다.

「방안」은 선박제조기업의 공급과잉 및 저효율 구조를 적절히 해소하며, 기업의 합병과 재편을 추진하고 연합화를 추진함으로써 기간산업의 핵심 경쟁력을 제고해야 된다고 언급했다. 산동성의 선박제조표준을 수립하고, 선박의 설계·제조 스마트화, 녹



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

색화, 집적화 수준을 제고하여 초대형 유조선과 벌크선 건조기술을 중점 발전시키고, 첨단 페리선, 원양어선, 크루즈선, 유람선, 강·해 복합운송선박 등 고기술·고부가가치 선박제조를 발전시켜 칭다오, 옌타이, 웨이하이에 국가 첨단 선박제조 기지를, 칭다오, 웨이하이, 르자오 관광산업기지를 구축한다. 선박용 저속엔진, 평형수 처리장치, 디젤기관 폐기처리장치, 20메가와트와 40메가와트 급 전력 추진장치, 수중로봇 등과 관련한 자주적인 기술 연구개발을 추진한다. 이를 통해 웨이팡, 칭다오, 지난, 쑤보(濰博) 등 선박동력장비산업기지를 건설한다. 선박용 계측기, 갑판기계, 선실설비, 네비게이션 설비 등 선박관련 설비의 연구 및 제조역량을 강화하여 선박과 관련설비의 자체 개발 수준을 제고한다.

「방안」에 따르면, 산둥성은 매년 55억 위안 규모의 재정자금을 마련하여 ‘10대 행동’을 중심으로 한 해양강성 건설을 적극 지원한다는 방침이다. 2022년까지 산둥성은 해양생산총액 연평균증가율 9% 이상 실현과 지역생산총액에서 차지하는 비중을 23% 수준까지 제고한다는 목표를 제시했으며, 2035년까지는 해양강성의 기본적인 모습을 갖추 수 있도록 노력한다는 방침이다.

<자료 : 中国水运网, 2018. 5. 15.>

2 텐진 자유무역구, 90개 개혁임무 175개 혁신조치 기본적으로

중국 북방의 첫 번째 자유무역시범구(이하 자유무역구)로써 텐진 자유무역구는 3년 남짓의 시간동안 개혁개방 임무를 충실히 이행했다. 현재까지 90개 항목 개혁임무와 175 항목 제도혁신 조치들을 기본적으로 완성했고, 누적 신규설립 기업은 4만 5천 개로 자유무역구 설립 전보다 2배 증가했으며 등록자본은 1조 6천억 위안을 넘었다. 2017년 시 전체 1% 면적 수준의 3개 구역에서 시 전체 지역생산총액의 12%, 일반예산수입의 10%, 1/4의 실제 이용외자금액 및 1/3의 해외수출입액을 발생시켰고, 전체적으로 소기의 목표를 달성했다.

‘팡관푸(放管服, 중앙정부의 행정권 이양, 정부기관의 혁신, 시장서비스 확대)’혁신 추진이 점차 심화되면서 기능이 집중된 통일 행정승인심사기구가 설립되었다. 235항목의 시급 승인과 서비스 항목을 담당하고 ‘한 번의 스탬프로 승인’을 추진하여 승인 기한을 50% 이상 단축시켰다.

‘증조분리(证照分离, 공상부문 발급의 영업 자격증과 관련 업종 주관부문 발급의 영업허가증 분리)’를 가속 추진하였고, 92항목의 행정 허가사항 개혁을 시작했다. 중국에서 선도적으로 기업 설립과 관련하여 ‘1조·1마·1장·1표·1등록(一照一码一章一票一备案, 1개의 기업 등록증, 1개의 대표코드, 1개의 기업도장, 1개의 영수증, 1번의 등록)’실현했고, 당일 행정처리를 목표로 하고 있다. 국세 지방세 납부에 있어 최초로 ‘종합 싱글윈도우(综合一窗)’ 납부 모델을 만들었는데, 한 번에 6개 대분류의 192항목 관련 세금 납부가 가능하다.

또한 더욱 개방되고 투명한 관리제도가 구축되었다. 전면적으로 외자투자 네거티브리스트 관리를 실시하여 네거티브리스트 외의 영역에서는 외자투자등록관리를 실시했고, 처리시간은 근무일 기준 8일에서 1일로 단축되었다. 누적 신규설립 외자기업은 2,119개, 등록자본은 3,985억 위안, 등록을 통한 설립은 99%를 초과했다. 역외투자 관리방식 개혁 추진에 있어서 처리시간을 기존의 3개월에서 1일로 단축했다. 대외투자 협력 ‘원스톱’ 서비스 플랫폼을 구축하였고, 누적 등록 역외기구 181개, 투자액 416억 달러, 중국 측 투자액은 210억 달러를 달성했다.

무역편리화 수준도 지속적으로 제고되고 있다. 국제무역 ‘싱글윈도우’를 설립하여



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

130여 개 항목의 서비스 기능을 구비했고, 서비스기업은 1만 개 이상, 누적 통관량은 800만 건을 기록했으며, 신고효율은 25% 상승했다. 또한 29개 통관편리화 조치를 선보이면서 평균 통관시간은 기존의 1~2일에서 2시간으로 단축되었고 통관비용이 70% 절감되었다. 화물 회전시간은 70% 단축되어 물류비용이 30% 절감됐다. 48개 검사검역 편리화 조치가 발표되어 2017년 항만검사 통관허가 비율은 57%에 달했고, 평균 통과허가까지 시간은 55.6% 단축되었다.

텐진 자유무역구는 여러 부분에서 개혁 시행의 모범이 되고 있다. 중앙정부에 127개 시행안건과 31개 혁신안건을 보고했는데, 이중 15개 시행안건과 3개 혁신안건이 전국으로 보급되었다. 시 전체와 각 구(区)간의 연동발전시스템이 구축되어 73개 제도 혁신 조치가 발표되었고, 기업 명칭 자주신고, 시장주체 등기말소 간소화 등 혁신 경험은 시 전체로 보급되어 실시되고 있다.

자유무역구를 중심으로 핵심산업이 점차 밀집하고 있다. 금융리스 부분은 선두를 유지하고 있고, 리스 정책혁신, 업무모델 혁신은 전국에서도 앞선 수준이다. 보세 리스, 수출 리스, 복합 리스 등 40여 종류의 교역 모델을 내놓았고, 경영범위는 비행기, 선박, 해양공학플랫폼, 전력설비, 철도교통 등을 포괄한다. 현재 각종 리스 회사는 3,256개에 이르고, 이중 리스 회사의 본사가 1,300개 이상이다. 누적된 리스 성과는 비행기 1,140대, 선박 145척, 해저 보링머신 13대로 각각 전국의 90%, 80%, 100%를 차지한다. 텐진 동장(东疆)구역은 전 세계에서 두 번째로 큰 비행기 리스 중심지이다. 이에 따라 항공산업 규모도 지속적으로 확장되고 있다. 에어버스 A330 완공 및 교부센터가 운영되었고, 봄바디어(Bombardier)사 상업용 항공기 정비부문이 투자 운영 중이며, 하이난항공 GE 엔진 정비, 텐진항공 정비센터, 루프트한자 기술육성센터 등 거대사업의 추진이 연이어서 결정되었다.

신사업은 끊임없이 확장되고 있다. 병행수입 자동차 산업체인이 지속적으로 개선되고 있으며, 전국에서 최초로 병행수입 자동차 규범적 문건을 발표하며 병행수입자동차 서비스플랫폼을 구축했다. 이와 관련하여 40개 기업이 시행 자격을 획득했다. 2017년, 누적 수입병행 차량은 10만 3천 대, 수입액은 53억 달러로 중국 전체의 75%를 초과하는 수준이었다. 팩토링 업무도 빠른 속도로 발전하고 있다. 팩토링 서비스 해외 전자상거래 새로운 모델을 찾고 있으며, 전국 최초 영상 팩토링 상품을 선보이기도 했다. 중국알루미늄과 보하이 팩토링 등 대표적 기업도 참여하고 있다. 현재 비즈니스 팩토링 시범기업 513개, 등록자본 744억 위안을 달성했다. 인터넷과 스마트 IT산업이 초보적 규모를 갖추고 있다. GE스마트제조센터, 시즈(西子) 스마트 스페이스, ZTE 스마트산업원, 항생은행 스마트 금융산업원 등 신형 업무클러스터가 형성됐고, 크립톤 기술, DOPA기술과 환신(环信) 등 업계 선두기업을 유치했다. 범문화 및 엔터테인먼트 산업도 빠르게 밀집하고 있다. 웨이잉시대(微影时代), 무웨이패션(慕威时尚), 웨다교육(学大教育), 하이모문화미디어(海默文化传媒) 등 세분화된 분야의 선두 기업들도 연달아 진출하면서 신흥산업 발전을 촉진시켰다.

혁신산업기지 건설의 효과가 뚜렷해지며 10억 위안의 '더블혁신' 발전자금이 모이고, 10개 정책조치가 발표되고, 누적 각 분야 혁신투자기구가 150개 이상 진출했다. 텅센(텐센트)개방플랫폼, 갑골문-텐진대학 창업스페이스, 알리 클라우드 등 12개 '대중창업' 공간이 운영되었고 창업단체 300개, 창업기업 869개가 밀집했다. 투지아닷컴(途家网), 리에핀닷컴(猎聘网), 추콩 테크놀로지(触控科技) 등 11개의 중국 200대 '유니콘' 기업에 선정된 기업을 보유하고 있다.

업계의 '최초' 기업도 연이어서 진출하고 있다. 중국 전역에서도 손꼽히고 북방지역에서는 최초인 민영은행, 중국 최초 국제구조보험사, 중국 최초 인터넷 보험혁신실행기구, 텐진 최초의 인터넷 펀드판매사 및 중국 최초의 역합병 나스닥 상장사와 중국 팩토



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

령사 최대 상품 ABS 등 상징적 의미가 있는 ‘최초’ 기업과 혁신업무가 뿌리를 내렸다. 이제 다음 단계로 텐진 자유무역구는 적극적으로 새로운 개혁개방조치를 실시하여 제도혁신, 선행을 전면 실시하여 질적 발전을 실현할 것이며, 이로써 중국 전역과 더 많은 개혁개방 경험과 성과들을 공유할 계획이다.

<자료 : 天津日报, 2018. 5. 31.>

3 「광저우 국제해운중심 건설 3년 행동계획」 발표

최근 광저우시 정부는 「광저우 국제해운중심 건설 3년 행동계획(2018-2020년)」(이하 「행동계획」)을 정식으로 발표했다. 「행동계획」에는 2020년까지 광저우항이 ‘웨이강아오(粵港澳)대만구’의 해운허브 중에서 선도적인 역할을 할 것이고, 광저우 자유무역항을 적극적으로 설립하며, 세계 일류의 수상 관광도시를 구축한다는 내용 등이 포함되어 있다.

5월 14일 광저우일보의 보도에 따르면, 향후 광저우는 수상 레저산업 발전을 적극적으로 모색한다는 방침이다. 광저우는 크루즈산업발전 중장기계획을 수립하여 국가 크루즈관광 발전실험구의 자격 획득에 노력할 것이며, 크루즈 종합관광정책 및 혁신 시행지로 육성할 방침이다. 지역 내·외의 크루즈사가 광저우에 크루즈항로를 개설하는 것을 장려하고, 크루즈관광과 유람선관광을 추진하여 ‘주장 관광’ 및 해안관광의 유기적 융합을 도모하고, ‘웨이강아오 대만구’ 크루즈 관광상품을 다양하게 개발할 것이다. 또한 중심지역·보조지역이 연계되는 크루즈구조 발전모델 연구를 심화할 것이다. 난샤는 대형 크루즈선을 위주로 하는 중심항으로, 황푸는 중소형 크루즈선을 위주로 하는 보조항으로 육성할 계획이다.

이 외에도 유람선·요트 레저산업을 발전시켜 ‘주장 관광’ 수상 관광상품을 다양하게 개발하고, 세계 일류의 수상 관광도시라는 브랜드를 구축할 것이다. 도시 주변 주상수역 자연생태경관을 이용하여 수상에서 ‘느긋하게 관광하는’ 레저 관광상품을 개발할 것이다. 유람선산업의 건강한 발전을 촉진시키기 위해 광저우 국제유람선 전시 교역센터 건설을 지원하며, 유람선 설계·생산·유지·보수·전시 및 인재배양 등 관련 부대 산업을 발전시킬 것이다. 광저우-홍콩-마카오 간 요트 ‘자유 관광’을 활성화시키고 요트의 출입 관리시스템을 개선하여 입국 15일 비자면제 정책을 추진할 것이다.

「행동계획」에서는 2020년까지 광저우의 자유무역항 건설에 획기적인 진전을 이룬다고 명시했다. 국제자유무역항 발전 로드맵 및 선진 노하우를 빌어 자유무역시범구, 국가급신구, 경제기술개발구, 보세구, 첨단기술산업개발구를 기반으로 적극적으로 자유무역항 건설 신청이 중앙 정부에 통과될 수 있도록 노력한다는 방침이다. 이와 함께 적극적인 대외개방을 추진하여 무역투자 진입조건을 완화하고 역외 경제관리 시스템을 수립하여 무역 자유화를 실현한다. 국제무역을 기반으로 국제기준과 상호 연계될 수 있는 금융시스템을 구축하고 자금의 ‘자유 이동’을 실현한다. 난샤지역은 홍콩, 마카오와 가까운 지리적 장점을 이용하여 자유무역항 발전공간을 확보하고, 자유무역항과 홍콩-마카오 간 통관감독, 무역규칙, 금융서비스 등 부문에서 유기적으로 연계하여 ‘웨이강아오 대만구’의 글로벌 해운허브 건설을 추진한다.

출입국관리 방면의 통관효율을 더욱 향상시키기 위해 자유무역시범구를 중심으로 자유무역항 건설을 추진하고, 광저우 출입국관리소 검역기관의 소프트웨어 개선을 통해 ‘e-Port’ 를 구축한다.

또한 연중무휴 24시간 통관을 실현하며, 전면적으로 중국(광저우)국제무역 단일창구 사용을 확대하여 실질적인 응용효과를 제고하여 국가 표준버전과 연계를 통해 홍



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

쿵, 마카오 지역과 ‘일대일로’ 국가 간 협력을 도모한다. ‘인터넷+통관’, 스마트 통관, 세계 제품원산지 모니터링 체계, CII 이지 체크, 스마트 해사-안전 등 분야에서 혁신을 추진하여 해상 스마트중심을 건설한다. 이를 통해 국제무역의 편리화와 자유화를 도모하고 수출입 과정에서의 제도적 비용과 부담을 감소시킨다.

2020년까지 해운-항만 관련 항목에 1,000억 위안을 투자하고, 항만 처리능력은 3,000만 톤, 컨테이너 처리능력은 500만 TEU를 추가한다. 항만물동량은 6억 5천만 톤을 달성하고, 컨테이너 점유 비율은 60%까지 향상시킨다. 컨테이너물동량은 2,500만 TEU, 컨테이너 항로는 250개, 이중 국제 정기선항로는 120개까지 확대하고, 매년 1~2개의 신규 유럽항로 증설에 노력한다. 컨테이너물동량 국제 순위를 1~2단계 상승시킨다. 완제품 자동차 운송은 150만 대, 크루즈 여객운송도 75만 명을 달성하고 최대 100만 명 까지도 달성할 수 있도록 노력한다. 광저우시의 전체 해운-항만 관련 등록기업체는 6만 개사 이상, 로컬 해운기업 선대규모는 4,000만 DWT 이상 달성한다.

향후 광저우항은 다양한 교통운송 수단과의 연계운송을 강화하여 해운-항공 연계 운송통로 및 철도-수운 복합운송허브를 구축한다는 방침이다. 난사항만구역과 광저우·선전·홍콩 공항, 바이윈(白云) 공항중합보세구를 기반으로 하여, 항만과 공항을 단계적으로 확대하고, 해상-항공해항과 공항을 단계적으로 늘려가고, 해운-항공 복합운송통로 구축을 통해 복합운송 환적업무를 점진적으로 추진한다. 댜오산, 난사 여객운송부두 등 여객운송 통상구와 홍콩 국제공항을 연계하고, 바이윈 국제공항과 난사 크루즈부두 여객통로 개통을 가속화한다. 난사 항만구역과 주변 지역의 ‘익스프레스’ 통로를 구축하고, 난사 항만구역 출입 시 고속도로 톨게이트 비용 우대 정책을 통해 기업비용을 절감시키며, 난사 항만구역의 화물 유치를 장려한다. 그밖에 주변지역 도시 및 주요 교통허브 간 도로인프라 연계를 강화한다.

<자료 : 中国证券网, 2018. 5. 15.>

4 이빈-친저우 컨테이너 정기열차 개통, 또 하나의 남북 관통 열차 탄생

5월 22일 오전, 쓰촨 이빈(宜賓)에서는 이빈에서 광시 친저우(钦州)까지 운행하는 컨테이너 철도 정기열차의 개통식이 있었다. 이로써 쓰촨은 중국 남부 항만으로 향하는 가장 빠른 철도물류통로를 보유하게 되었다. ‘쓰촨-광시-친저우항’ 남향통로는 북으로 청두에서부터 ‘청두-충칭(成渝)철도’와 ‘난닝-쿤밍(南昆)철도’를 거치는 총 길이 1,642km 구간을 운행한다. 이는 쓰촨 청두에서 광시 친저우까지의 모든 철도통로 중 가장 최단을 경유하는 열차로, 기타 여정과 비교하여 약 380~750km 이상을 단축했다. 이번 이빈-친저우 컨테이너 철도 정기열차의 첫 운행은 쓰촨, 윈난, 구이저우, 충칭, 광시 지역경제 발전에 중요한 의미를 가지고 있다.

완제메이(万吉梅) 쓰촨 이빈항(그룹)유한공사 부총경리는 “이 컨테이너 정기열차는 ‘쓰촨-광시-친저우항’ 남향 통로의 중앙라인에 속하며, 서 라인과 동 라인과 비교하여 여정거리가 가장 짧으며 시간적으로도 창장을 통해 연안항만으로 가는 루트와 비교하여 12일 이상이 절약된다. 쓰촨의 창장 상류에서 연안항만으로 향하는 가장 빠른 통로이다.”고 밝혔다. 리우정위(刘征宇) 쓰촨 이빈항(그룹)유한공사 대표이자 총경리는 이번 최초 운행에는 50TEU의 컨테이너를 적재했고, 주요 화물은 황산나트륨, 유리 섬유, 오토바이 부품, 티타늄, 석회 등으로 각각 홍콩 혹은 말레이시아를 거쳐 일본, 한국, 두바이, 인도네시아, 베트남 등지로 운송된다고 소개했다.

이 외에도 이 통로는 대량 벌크화물의 이동통로로 사용될 계획이다. 수입 화물은 주로 베트남, 미국, 남아프리카 등지의 양식, 광석 등 위주이며 이중 쌀, 대두, 크롬광



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

물, 티타늄광 등 주요 화물 품목의 연간 수량이 약 300~500만 톤에 달한다. 화물은 주로 쓰촨 청두, 쑤궁(自贡), 야안(雅安), 이빈시 등지로 향한다. 수출 화물은 주로 쓰촨 청두, 쑤궁, 내이강(内江), 이빈 등지의 화학공업제품, 식품, 공산품 등이다. 이중 티타늄, 황산나트륨, 오토바이 부품, 카본블랙, 타이어 등 주요 화물 품목 연간 수출량은 350~450만 톤에 달하고 주로 동남아시아 지역으로 운송된다.

<자료 : 港口圈, 2018. 5. 23.>

5 중국 세관총서 미국 고체 폐기물 검사 완화, 통관속도 제고 예상

지난 5월 2일, 국가 세관총서는 특급문건 「세관총서의 미국 폐기물 원료 리스크 조기경고 감독조치에 관한 통지(海关总署关于对进口美国废物原料实施风险预警监管措施的通知)」를 긴급 발표하고 미국 수입 폐기물에 대한 강력한 검사관리 조치를 표명할 바 있다. 5월 22일, 세관총서는 관련 문건을 재차 발표하고 상응하는 조치를 내놓아 미국 고체 폐기물에 대한 사전금지를 해제했다.

긴 시간을 이어온 중-미 간 무역전쟁이 지난 5월 20일 중-미 공동선언 이후로 새로운 전환점을 맞게 됐다. 5월 22일, 중국 세관총서는 특급공문을 긴급 발표하여, 2018년 6월 4일까지 미국에서 수입된 폐기물 원료의 선적 전 검사작업을 '중국검사인증그룹(CCIC)' 캐나다 공사가 임시로 맡게 됐음을 발표했다. 적지 않은 업계 관계자는 저렴한 가격의 미국 폐기물이 시장에 진입하면 중국 국내의 폐지 및 제지 가격에 큰 변화가 있을 것으로 전망하고 있다.

동 문건에서는 수입 폐기물 원료무역의 정상적인 진행을 보장하고 CCIC의 신청에 따라 연구를 거쳐 북미 공사의 선적 전 검사작업에 대한 통지를 다음과 같이 발표했다.

현재부터 2018년 6월 4일까지, 미국에서 수출되는 중국행 폐기물 원료 선적 전 검사작업은 중국검사인증그룹(CCIC) 캐나다 유한공사가 맡기로 한다. 캐나다 공사는 이 기간 중 선적 전 검사증서를 서명 발표하고 각 세관은 이를 증빙으로 통관을 진행하며, 세관의 검역정책은 변동 없이 진행한다. 수입 고체 폐기물 관리를 한층 더 체계화하고 환경오염 방지를 위해, 세관총서는 현행의 고체 폐기물 목록에 대해 조정 작업을 진행하여 폐금속류, 폐선, 폐자동차 압축파트, 제련 슬래그, 공업폐기물 등 16개 품목의 고체 폐기물에 대해 「수입제한 재활용 고체폐기물 목록」을 「수입금지 고체폐기물 목록」으로 통합시키고 스테인레스강 슬래그, 티타늄 슬래그, 폐목재 등 16개 품목의 고체폐기물에 대해 「수입제한 재활용 고체폐기물 목록」, 「비제한 재활용 고체폐기물 목록」에서 「수입금지 고체폐기물 목록」으로 편입시켰다.

5월 2일 세관총서가 발표한 「세관총서의 미국 폐기물 원료 리스크 조기경고 감독조치에 관한 통지」 중에는 다음과 같은 사항이 포함되어 있다.

첫째, 2018년 5월 4일부터, 미국으로부터의 폐기물 원료에 대해 100% 컨테이너 개봉을 실시하며, 내용물에 대해 100% 검사를 실시할 것이다.

둘째, 중국검사인증그룹 북미 유한공사 실시의 A류 리스크 조기경고 조치 기간은 1개월이다(2018년 5월 4일부터 6월 4일). 동 기간 중 이 회사는 수입 폐기물 원료 선적 전 검사작업을 더 이상 맡지 않으며, 중국수입폐기물원료 선적 전 검사정보관리시스템(PSI)의 사용을 임시 정지한다.

신 문건의 발표는 중국 세관의 미국 폐기물 수입제한에 대한 완화를 의미한다.

첫째, 선적 전 5월 4일 이전 조기 검증을 받은 미국 폐기물에 대해, 5월 22일부터 캐나다 CCIC의 인증을 받을 수 있고 신속하게 중국 항만으로 발송이 가능하다. 동시에 미국 폐기물 시장 교역은 빠르게 회복할 것이다. 업계 관계자는 이미 일부 공장은



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

미국에 거래문의를 하고 있다고 언급했다. 문건 발표 당일(5월 22일), 미국 폐기물시장 가격 오르는 많지 않았다.

한 대형 미국폐기물 공급사 관계자는 “금번 문건은 새로운 돌파구가 될 것이다. 비록 우리는 금일 아직 오퍼를 받지 못했고, 5월 4일 이후 새로운 오퍼가 없었지만 오퍼 가격은 다시 고려되어야 할 것이다. 가격의 상승 여부는 아직 모르겠지만 금일 이미 공장에 가격 문의가 있었다.”고 언급했다.

둘째, 신 문건 중, 100% 컨테이너 검역에 대한 분명한 언급은 없었다. 그러나 이전 100% 개봉, 100% 검사는 통관 시 세관 업무량의 상승을 초래했고, 항만에 미국 폐기물이 대량으로 산적되면서 항만의 기타 화물의 통관에도 일부 영향을 끼쳤다. 지난 주, 중-미 간 무역전쟁이 완화되면서 시장 분위기에 바로 영향을 미쳤으며, 미국 폐기물의 통관 속도도 빨라졌다. 또한 이번 조치 이후 한층 더 개선될 것으로 기대된다.

폐기물 업계에서는 명확한 반응은 없었지만 단시간 내에 가격의 반등이 있을 것으로 예상된다. 하지만 연중 가격은 높은 수준을 유지할 것으로 보인다. 확실한 것은 중-미 무역전쟁이 완화 양상을 보임에 따라, 미국 폐기물 수입에 대한 제한도 풀리며 미국 폐기물도 점차적으로 중국시장으로 유입될 것이라는 점이다. 중국의 제지공장 입장에서는 이것은 희소식이다.

5월 22일 새벽 6시, 세관은 밀수에 대해 집중 단속하여 타인의 허가증을 이용하여 고체 폐기물을 밀수한 행위를 적발했다. 이에 대한 중국 정부의 입장은 변동이 없다. 장기적으로 보면, 수입폐기물은 점진적으로 감소추세를 보일 것이며, 제지 생산과 관련된 중국 국산 폐기물의 비율은 지속적으로 높아질 것이다.

아래 표는 2017~2018년 수입 폐기물 수량에 대한 표이다. 2017년 5월 말부터 제11차 수입 이후 중국에서는 새로운 수입이 없었다. 2018년 12차의 수입 건이 있었으며 총 수량은 작년 수량의 38.5% 수준이다.

< 2017~2018년 중국 수입 폐기물 량 (단위 : 만 톤) >

회차	2017년	2018년
제1차	2,612.85	226.57
제2차	29.86	34.3
제3차	32.68	46.6
제4차	15.4	111.46
제5차	3.93	40.76
제6차	18.75	18.29
제7차	11.83	63.67
제8차	3.5	131.57
제9차	0	205.93
제10차	21.57	64.96
제11차	57.3	134.7
제12차	-	2.3
합계	2,807.67	1,081.11

자료 : 중국고체폐기화학품 관리망.

실제로 5월 2일, 국가 세관총서는 특급문건 「세관총서의 미국 폐기물 원료 리스크 조기경고 감독조치에 관한 통지」를 긴급 발표하고 미국발 폐기물에 대해 엄격한 관리조치를 실행했다. 이 중에는 3개의 주요 조치가 있었다. 첫째, 5월 4일부터 미국 폐기물 원료에 대해 100% 컨테이너 개봉, 100% 컨테이너 내부 검사검역을 실시한다. 둘째, 중국검사인증그룹 북미 유한공사는 A류에 대해 리스크 조기경고를 실시한다. 셋째, 검사비준을 강화한다. 미국폐기물원료의 선적 전 인증서, 운송서류에 대해 엄격히 조사하여 진정성, 완벽성, 상호일치성을 충족하여 국내 수화인에게 정확한 화물운송



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

정보 자료를 제공한다.

<자료 : 港口圈, 2018. 5. 24.>

6 우한-닝보 간 최초의 Sea&Rail 복합운송 정기열차 개통

5월 12일 10시 25분, 25열의 110톤에 달하는 관광레저 상품(비치 의자, 텐트 등)을 만재한 79378차 열차가 우한 한시(汉西) 철도데포 우자산(吴家山)역을 출발하였다. 열차는 저장성 닝보시의 베이룬(北仑)항 역까지 운행된다.

리웨이(李玮) 우자산역 부역장에 따르면, 동 정기열차는 운행속도 80km/h이며 전 구간은 1,118km로 운행시간은 약 20시간이다. 정기열차는 베이룬항 역에 도착한 후 바로 철도 전용선을 통해 저우산항까지 연결되어 선박까지 막힘없이 연결되며 해운을 통해 동남아의 태국, 미얀마 등 국가로 향한다. 이는 우한에서 닝보까지 최초 운행하는 'Sea&Rail 복합운송' 정기열차이다.

당나라 시대 때부터 닝보는 '해상실크로드'의 기점 중에 하나였다. 양저우, 광저우와 함께 중국 3대 대외무역항이었으며, 현재에는 세계 79개 국가·지역의 400여개 항만과 연계되는 항로가 개통되어 있다. 태국, 미얀마 등 국가는 동남아 유명 관광목적지로 매년 세계 각지 수천만 관광객이 몰리는 곳이다. 관광레저상품 소비량이 매우 크며, 이중 대부분은 중국에서 수입하고 있다.

한시 철도데포의 화물운송부문 부구간장인 예송(叶雄)에 따르면, 우한에서 닝보까지의 Sea&Rail 복합운송 정기열차는 '중국철도연합 국제컨테이너 유한공사'의 우한지점이 공동으로 출시한 상품으로 우한의 사통팔달한 쾌속 화물운송통로를 해운과 연결하여 후베이 기업의 해외진출을 도모할 것이다. 동 정기열차는 '고정된 적재지점과 철도라인, 고정된 열차, 정시출발 및 정가' 등 5가지 항목이 정해진 '오정 정기열차'이며, 이번 운송의 관광레저제품들은 후베이 현지에서 생산되어 철도와 해운의 끊임없는 운송서비스를 이용하여 운송의 중간 과정을 간소화하고, 리드타임을 단축시켜 운송원가를 절감하였다. 이로써 수출상품이 더욱 빠르게 해외 시장으로 전달되게 된다.

중국철도연합 국제컨테이너 유한공사의 우한지점 관련 책임자에 따르면, 동사는 컨테이너 운송전문기업이라는 강점을 상품혁신을 지속하고 있으며, 닝보항 국제물류 유한공사와 여러 차례 협의 및 중국철도우한그룹유한공사의 지지 아래, 동 정기열차를 개통하게 되었다. 동 정기열차는 매주 1회 운행예정이다.

<자료 : 新浪湖北, 2018. 5. 14.>

7 랴오닝(辽宁)성, 동북아 국제항운허브 건설 예정

랴오닝(辽宁)성은 '일대일로' 전략에 적극적으로 참여하고 있다. 한편으로는 다롄(大连) '동북아 국제항운중심' 건설 추진을 통해 동북아의 국제항운허브로 건설하고 다른 한편으로는 종합교통운송대통로 건설을 통해 남·북 지역을 관통하는 국제 운송회랑을 구축한다는 계획이다.

랴오닝성은 항만을 중심으로 운송허브 건설을 대대적으로 추진하는 동시에 인프라가 완비된 국제운송대통로를 건설할 것이다. 현재 랴오닝성은 다수의 대형화·전문화된 심수항만을 갖고 있으며 석탄, 석유, 광석, 컨테이너, 곡물 등 벌크화물의 하역능력 및 효율성을 중국 최고 수준이다. 특히 석유 물동량은 중국 연해지역 성중에서 1위를



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

차지하고 있다. 게다가 최근 다렌은 ‘동북아국제항운중심’ 인프라 건설을 완공하여, 2017년 다렌항의 ‘오어 블렌딩(Ore blending)’ 환적 업무량은 1,000만 톤을 돌파하였으며, 중국 북방지역의 대외개방 관문 역할을 충분히 발휘하고 있다.

또한 ‘랴오만어우(辽满欧, 잉커우-만저우리-유럽)’, ‘랴오멍어(辽蒙欧, 진저우-몽골-유럽)’, ‘랴오하이어우(辽海欧, 다렌-베링해협-유럽)’ 등 3대 국제 운송대통로를 건설·운영함으로써 랴오닝과 유럽 간의 운송 거리를 대대적으로 단축했다. 상기 3대 통로는 랴오닝성 대외 개방에 있어 중요한 루트가 될 것이다.

‘랴오만어우’ 대통로는 개통 후 10만 TEU의 누계 컨테이너 물동량을 처리했고, 만저우리 통상구를 통해 수출되는 화물의 50% 이상을 차지하고 있다. 또한 2017년 5월, ‘랴오멍어’ 중국-유럽 열차의 운영이 시작되었고, 랴오닝성 판진(盘锦)항에서 출발하여, 얼렌하오터(二连浩特)를 거쳐 유럽까지 이어진다. 또한 COSCO SHIPPING 그룹의 다목적선인 ‘용성륜(永盛轮)’은 다렌항에서 북극항로를 통과하여 유럽까지 도달하는 북극항로 왕복운항(double route)을 실현했다. 다음 단계로 랴오닝은 연해항만 통합을 통해 일체화된 항만경영 플랫폼을 구축하고, ‘항-산-성(港产城, 항만을 기반으로 임항산업 발전을 통해 도시를 발전시킴)’ 융합 발전 추진을 통해 무역, 물류, 금융 등 국제항운 서비스 기능을 개선한다는 방침이다.

<자료 : 中国航贸网, 2018. 5. 14.>

8 하이난성, 해양강성 건설 추진을 위한 조치 마련

5월 13일, 하이난성 중국공산당 제7기 위원회 제4차 전체회의에서는 일전 중앙정부가 하달한 ‘하이난성 개혁개방 심화에 관한 정책’을 이행하기 위해 결정을 발표했다.

「결정」에 따르면, 하이난성은 해양자원 개발능력을 향상시키고, ‘해양강성’을 건설할 계획이다. 남중국해 주권수호 및 개발 서비스 보장을 강화하고 부두, 공항, 선박의 지휘 플랫폼 등의 건설을 점진적으로 추진하며, 육·해·공의 구조설비를 전면 배치하여 심해·원양 응급구조 능력을 제고시킨다. 또한 한 차원 높은 단계에서 해양경제를 발전시키고, 사람과 바다가 조화되고 함께 번영하는 길을 모색하며 해양경제를 ‘질적 발전’ 패턴으로 전환시킨다. 이와 동시에 해양과학기술의 발전을 촉진한다. 심해 과학 연구의 인프라 시설과 플랫폼을 개선하여, 국가 심해기지 남부센터를 설립하도록 한다. 심해 유인 잠수정, 해저관측망 등의 중요 설비들이 하이난성에 도입될 예정이며, ‘스마트 해양’ 전략이 남중국해 지역에서의 시범적으로 전개될 계획이다.

「결정」은 21세기 해상실크로드 중요 지점으로 건설을 추진하고, 태평양과 인도양을 향한 중점 대외개방의 문호를 건설하자고 제시했다. 이와 동시에 ‘일대일로’ 연선 국가·지역과의 실무적 협력과 지역 간 협력을 강화함으로써 ‘범남중국해 경제협력관’을 구축할 방침이다.

이와 더불어, 하이난성은 생태문명 체제의 개혁 추진을 지속할 것이다. 하이난 열대우림 국가공원과 해양국가공원을 건설하며, 국가 습지공원의 건설도 추진할 예정이다. 이와 동시에 중점 해역으로 배출된 오염물에 대한 총량통제 제도를 수립하고, 연안 보호·이용의 종합계획을 제정·실시한다. 바다매립과 자연해안선 점용에 대해 강력한 관리제도를 실시하고, 해양생태환경에 대한 법적 보호를 강화하도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 5. 16.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

9 광둥성, 5대 해양산업 중점 지원 계획

5월 21일, 광둥성은 경제발전촉진 전문자금(해양경제발전 용도) 프로젝트 계획을 발표했다. 광둥성은 올해부터 3년 연속 5대 해양산업의 발전을 위해 매년 3억 위안의 전문자금을 지원할 계획이다.

광둥성은 공개 신청, 심사 및 전문가 평가, 현장 평가 심사 등의 절차를 거쳐서, 해양공정기술과 시설 관련 해상실험 플랫폼 및 남중국해 천연가스 수화물(고체 천연가스)의 효율적 채굴과 통제기술 연구 등 36개 프로젝트를 계획했으며, 총 2억 6,500만 위안의 전문자금을 지원할 계획이다.

왕중빙(王中丙) 광둥성 해양어업청 청장에 따르면, 광둥성 정부는 해양 관련 기술·산업의 발전을 매우 중시하고 있다. 해양 과학기술 혁신능력과 발전수준을 전면적으로 향상시키기 위해서 전문자금을 우선적으로 설립하여 해양경제 발전을 도모하고자 한다. 광둥성은 올해부터 3년 연속 매년 3억 위안 규모의 전문자금을 지원해 해양플랜트, 해양생물, 천연가스 수화물, 해상풍력 및 해양공공서비스의 5대 해양산업을 발전시킨다는 계획이다. 높은 수준과 고품질의 프로젝트를 실시하고 해양경제발전 자금을 용도에 맞게 정확하고 효과적으로 사용해야 한다고 강조하고 있다. 또한, 프로젝트 실시와 관련된 각종 행정 업무를 이행하고, 프로젝트에 대한 관리를 강화하여 프로젝트의 품질 및 규모 수준을 모두 보장한다는 전제로 프로젝트 목표 달성에 노력할 방침이다. 이에 국제 선진수준의 신기술, 신제품 및 성과들이 도출될 수 있기를 기대하고 있다.

이번에 계획한 프로젝트들은 주로 기업들을 사업 주체로 하여 대학교, 관련 공공기관 및 연구기관(事业单位)들이 함께 협력·추진할 것이다. 이를 통해 개발하려는 기술들은 대부분 혁신적이고 선진·선도적인 기술들이다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 5. 23.>

10 자연자원부 통계공보 발표, 중국 해양자원 변화 상황 반영

최근 자연자원부는 「2017년 중국 토지·광산·해양 자원 통계공보」를 발표했다. 「공보」는 해양경제, 연안해역 오염 및 해양보호구의 생태환경, 해양재해, 해역이용 및 도서생태복원, 해양경제혁신발전 시범도시 건설 등과 관련된 해양자원 통계를 잠정 집계했다. 이는 지난 1년간 중국 해양자원의 변화 상황을 반영했다.

「공보」에 의하면, 2017년 해양생산총액은 7조 7,611억 위안으로 동기대비 6.9% 증가했으며, 해양생산총액이 국내생산총액의 9.4%를 차지했다. 그 가운데 해양산업의 부가가치액은 4조 8,234억 위안을 기록했고, 해양 관련산업의 부가가치액은 2조 9,377억 위안을 기록했다. 또한, 해양 제1차 산업의 부가가치액은 3,600억 위안, 제2차 산업의 부가가치액은 3조 92억 위안, 제3차 산업의 부가가치액은 4조 3,919억 위안을 기록했으며, 해양생산총액에서 차지하는 비율은 각각 4.6%, 38.8%, 56.6%였다.

지역별로 보면, 환보하이(环渤海)지역의 해양생산총액은 2조 4,638억 위안으로 전체의 31.7%를 차지했으며 창장삼각주(长江三角洲)지역의 해양생산총액은 2조 2,952억 위안으로 전체의 29.6% 차지했다. 주강삼각주(珠江三角洲)지역의 해양생산총액은 1조 8,156억 위안으로 전체의 23.4% 차지했다. 또한, 중국의 해양관련 취업자는 3,657만 명이였다.

「공보」는 중국 연안 일부 해역의 오염이 매우 심각한 상황에 처해 있다고 지적했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해운업 : 2017년 중국 지역별 철광석 수입량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 도선 제도 발전 현황
- ▶ 동향 & 뉴스

춘계, 하계, 추계와 동계 기간에 제4등급 해수수질 기준 이하의 해역면적은 각 4만 1,100km², 3만 3,500km², 4만 6,800km², 4만 8,100km²를 나타냈다. 해양보호구의 생태환경 상황은 기본적으로 안정적이고, 해수 증식·양식구역의 환경품질은 증식 및 양식 활동의 기본적인 요구 수준에 부합하고 있다. 관광레저오락구역의 환경 상황도 전반적으로 양호하다. 또한, 주요 하천오염물이 바다로 배출된 총량은 1,600만 톤이었으며, 바다로 향하는 육지 오염물 배출구에서 기준치를 만족시킨 오염물 배출 횟수 비율은 57%를 기록했다. 모니터링한 하구, 갯벌습지, 산호초, 홍수림과 해초베드 등의 해양생태 시스템 중에서 16곳이 ‘아건강(亚健康, 건강한 상태와 질병의 중간 상태)’ 및 건강하지 않은 상태에 처해 있다. 적조와 녹조의 재해 영향 면적은 전년대비 뚜렷이 줄어들었지만, 보하이(渤海)해역의 해수침입과 토양 염류화 현상은 여전히 심각한 상황이다.

「공보」에 따르면, 2017년 각종 해양재해로 인한 직접적 경제손실은 63억 9,800만 위안, 사망자(실종자 포함) 수는 17명을 기록했다. 그 가운데 폭풍으로 인한 경제손실은 55억 7,700만 위안이며, 실망·실종자 수는 6명이었다. 파랑 재해로 인한 경제손실은 2,700만 위안이고, 사망·실종자 수는 11명이었다.

해빙 재해로 인한 경제손실은 100억 위안이고, 모자반으로 인한 경제손실은 4억 4,800만 위안이며, 해안 침식으로 인한 경제손실은 3억 4,500만 위안이었다. 2017년 해수면은 이미 지난해보다 58mm 상승했다. 2016년보다는 24mm 낮았으나 1980년 이후 네 번째로 높은 해였다.

「공보」에 따르면, 2017년에 해역이용료로 총 634억 8,500만 위안을 징수했다. 비준된 중대 해역이용 프로젝트는 총 7개, 투자 규모는 1,188억 6,800만 위안을 기록했다. 그리고 총 8개 도서이용 프로젝트를 심사했다. 또한, 「무인도 명칭 관리방법」을 제정했고 무인도 기본요소에 대해 모니터링을 진행했으며 무인도 자연생태와 개발·이용 상황을 평가했다. 그 밖에도 도서의 생태보호를 추진하여 119개 도서관련 정돈·복원·보호 프로젝트에 대한 감독·검사와 실시효과 평가를 진행했으며, 40개 도서의 생태발전 지수를 발표했다. 7개 영해기점 보호범위를 설정했고, 17개 해양업계 표준을 발표했다. 2017년에는 해양경제혁신발전 시범도시의 건설이 가속 추진되었으며, 웨이하이(威海), 칭황다오(秦皇島), 상하이 푸둥신구(浦东新区), Ningbo(宁波), 선전(深圳), 베이하이(北海)와 하이커우(海口)의 7개 도시(구)를 ‘제2차 해양경제혁신발전 시범도시’로 지정했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 5. 22.>

2) 1993-2011년의 평균 해수면 높이를 ‘이미 지난해 평균 해수면’으로 지정함