



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

제18-13호
 2018년 7월 20일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重庆)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

2017년 창장 주요 항만의 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

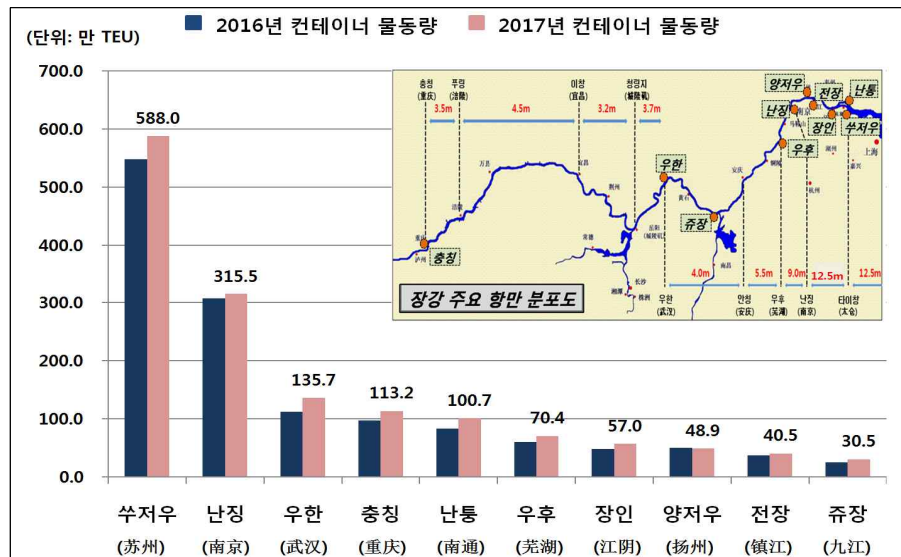
No.	항만	2016	2017	증가율
1	쑤저우	548.0	588.0	7.3
2	난징	307.3	315.5	2.7
3	우한	112.0	135.7	21.2
4	충칭	96.9	113.2	16.8
5	난통	82.7	100.7	21.8
6	우후	60.2	70.4	16.9
7	장인	47.7	57.0	19.5
8	양저우	49.8	48.9	-1.8
9	전장	37.3	40.5	8.6
10	쑤장	24.6	30.5	24.0
합계		1,365	1,500.4	9.8

자료 : 중국항구 홈페이지

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량



자료 : 中国港口(<http://www.chinaports.com/>) 홈페이지 ; KMI 작성

2017년 창장간선 항만의 컨테이너물동량 1,500만 4,000TEU, 전년대비 9.8% 증가

2017년 창장간선(长江干线) 항만의 컨테이너물동량은 전년대비 9.8% 증가한 1,500만 4,000TEU를 기록했다. 항만별로 살펴보면, 쑤저우항이 588만 TEU로 가장 많았고, 난징항 315만 5,000TEU, 우한항 135만 7,000TEU, 충칭항 113만 2,000TEU 등의 순이었다. 특히 쑤장(九江)항, 난통(南通)항 및 우한(武汉)항은 각각 24%, 21.8%, 21.2%의 높은 증가율을 기록했고, 장인(江阴)항이 57만 TEU의 물동량으로 양저우항(扬州)을 제치고 창장지역 7위 항만으로 부상했다.

최근 중국의 '일대일로' 정책과 창장경제벨트 전략에 따라 창장 연안 항만들을 대상으로 한 통합 사업이 적극 추진되고 있다. 항만 통합을 통해 중복 건설 및 과당 경쟁의 문제를 해결하고, 전체적인 항만 경쟁력을 제고할 수 있을 것으로 전망된다.

또한 올해 5월에 창장 하류 난징까지 12.5m 수심항로가 개통됨에 따라 5만 톤급 원양 선박도 난징까지 직항이 가능하게 되었다. 이로써 창장을 통한 수상 운송비를 크게 절감할 수 있는 동시에 보다 효율적인 복합연계운송 및 강-해 직항운송(江海直达)이 실현될 수 있을 것으로 기대된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시-충칭(重庆)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

황창돈(黄昌顿)

충칭(重庆)시 교통설계원 고급공정사

전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시-충칭(重庆)
창장상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고

1 건설 추진 현황

충칭은 창장상류에 위치하며 지리적으로 매우 우수한 입지조건을 가지고 있다. 또한 중국의 지역발전 및 대외개방 구도에서도 중요한 전략적 역할을 담당하고 있으며, 중국이 지정한 ‘창장 3대 항운중심(航运中心)’ 중 하나이다¹⁾.

2016년 1월, 시진핑 주석은 충칭 귀원항(重庆果园港)을 방문하여 창장상류 항운중심 건설 추진 현황을 보고 받은 후, 항만건설을 차질 없이 진행하고 일류 시설과 기술, 관리, 서비스를 제공하여 창장경제벨트 및 ‘일대일로’ 전략과 ‘서부대개발’ 정책을 지원하라고 주문하였다. 그 후 2년 동안, 충칭시는 시진핑 주석의 요구에 따라 ‘창장상류항운중심’ 건설을 전면적으로 추진했고 항운의 공급측 구조개혁에 속도를 냈다. 이를 계기로 충칭시의 항운인프라는 현저하게 개선되었고, 항운 종합서비스능력도 크게 제고되었으며, 수운의 질적 발전 및 각종 항운요소들이 조화롭게 발전함으로써 ‘과급력(辐射)+서비스’ 모델의 창장상류항운중심 건설에 큰 진전을 이루었다.

1. 1개 간선 노선과 2개의 피더 노선이 상호 연계되는 항로 체계 구축

먼저 창장쑤룽궈(长江九龙坡)-차오톈먼(朝天门) 항로의 유지 보수공사를 추진하였다. 자링장차오제 항운전력지원허브(航电枢纽) 및 리저항운허브(利泽航运枢纽) 건설 프로젝트의 초기 작업을 진행했으며, 우장펑수이(乌江彭水), 인판허브(银盘枢纽)의 준공 및 통항, 바이마허브(白马枢纽)도 곧 착공할 예정이다.

산사지역(三峡库区) 다닝허(大宁河), 메시허(梅溪河) 등 지류에 대한 준설도 속도를 내었다. 이를 통해 창장간선 및 자링장, 우장(乌江) 등 중요한 지류항로의 통항능력이 크게 개선되었다. 충칭 도시 전체의 항로길이는 4,472km, 이중 4급 이상 항로의 길이는 1,400km에 달하며 5,000톤급 단일선박 및 만 톤급 선대가 창장 하루에서부터 충칭 도심지역까지 직항이 가능해 졌다.

2. 허브 항만들의 클러스터 효과 가시화

‘전방은 항만, 후방은 산업단지’의 개발 모델에 따라 중국 내하 최대의 철도-도로-수운 복합운송허브항인 귀원항(果园港) 구역을 건설하였으며, 이는 창장상류항운중심의 상징이 되었고 시진핑 주석 및 리커창 총리 등도 직접 방문했다. 푸링룽터우(涪陵龙头), 장진뤄황(江津珞璜), 완저우신토펬(万州新田) 등 허브항 1단계 공정이 준공되어 운영에 투입되었다. ‘허브 4개, 중점항 9개’를 대표로

1) 2011년 국무원이 발표한 「창장 등 내하수운 발전 지도의견(长江等内河水运发展的指导意见)」에서는 창장유역에서 ① 상하이 국제항운중심과 함께 ② 충칭 창장상류항운중심, ③ 우한 창장 중류항운중심 발전 구도를 제시함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	07-20
종합지수	773.28	831.42
일본 항로	678.52	717.52
구주 항로	1,055.59	1,094.48
미서부 항로	612.18	652.24
미동부 항로	783.03	852.21
한국 항로	614.11	600.28

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	07-20
종합지수	1,387.18	1,091.20
석탄	1,441.08	1,140.07
곡물	1,464.37	913.51
금속광석	1,521.19	1,046.22
정유	1,262.87	1,280.19
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

하는 항만 클러스터가 빠르게 형성되어 충칭시의 전체 항만 하역능력은 2억 톤, 컨테이너 하역능력은 450만 TEU에 달했다.

3. 선대 구조의 최적화 조정 효과

‘선대 구조 조정 및 감축’의 대상 범위를 확대하여 각종 선형의 표준화와 노후선박의 해체를 촉진해 총 3,000여 척의 선박을 시장에서 퇴출시켰으며, 운송능력 110만 톤, 여객 운송능력 10만 명(좌석 기준)을 감축시켰다. 컨테이너, 화학품 등 전용선박 및 LNG 동력선의 투입을 계획적으로 추진했으며, 뚱사선형(三峡船型) 등 표준화 친환경선박을 발전시켰다. 충칭시 선박 운송능력은 700만 DWT를 초과하였고 창장 간선 화물선의 평균 톤수는 3,300 DWT에 달했으며 선박의 표준화 비율은 81%에 달했다.

4. 현대 항운서비스체계 기반 형성

충칭항운교역소를 기반으로 항운교역, 보험, 융자와 정보 플랫폼 등 서비스 체계를 구축했고, 항운융자담보회사가 설립·운영되기 시작했으며, 선주책임 상호보험조합(P&I Club)도 양호하게 운영되고 있어 현대 항운체계의 기반이 형성되었다. 최근 5년간 항운교역액은 200억 위안에 달했고, 항운교역플랫폼을 통해 완성된 교역은 충칭 항운의 성 간(省际) 운송량의 60%를 차지했으며, 창장상류지역 각 성 간 운송량의 40%를 차지한다. 항운융자담보액은 총 1억 5천만 위안에 달했고, P&I Club에서 접수한 보험 건수는 220여개, 보험총액이 1,000만 위안을 기록했다.

5. 항운업의 녹색, 안전 수준이 지속 개선

선박생활오수처리장치 3,400여개를 설치하였고 도심지역 수돗물 공급지역의 선박 29척을 이전했다. 항만에 대한 종합관리를 강화했고 ‘충칭 선박오염물질 접수, 환적과 처리에 관한 방안(重庆船舶污染物接收、转运和处置方案)’을 출범하여 오염물질 접수처의 건설을 추진했다. 대형항만에서 AMP 기술의 도입을 적극적으로 추진하여 차오편먼, 도심지역의 춘탄(主城寸滩), 귀웬 등 터미널의 AMP 개조를 추진하여 운영에 투입했다. 충칭시의 화물선 평균 연료소모율은 표준화 이전의 7.6kg/천 톤·km에서 현재의 1.9kg/천 톤·km로 감소하였다. 기술개발을 통해 안전관리를 강화하여 기업의 안전생산 표준화 건설을 깊이 있게 추진하고 안전문제 집중해결 프로젝트를 추진하여 도시전체의 수상교통은 연속 14년 간 중대안전사고가 발생하지 않았다.

6. 복합운송의 융합발전 수준 제고

‘허브 4개, 중점항 9개’의 연계운송 철도와 도로건설을 몰아붙여 마지막 1km 운송체계를 원활하게 구축했다. 위룽(渝蓉), 위구이(渝贵), 위판(渝攀) 등 컨테이너 철도-수운 복합운송 정기열차를 개통하여 란위철도(兰渝铁路) 등을 이용하여 신장의 석탄(疆煤), 산시의 석탄(陕煤) 등 벌크화물이 충칭에서 환적 되



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

도록 추진했다. 귀원항(果园港)은 중국-유럽 정기열차(충칭)철도-수상복합운송과의 완벽한 연계를 실현하여 일대일로와 창장경제벨트의 중요한 거점으로 성장하였다. 수·수(Water-Water)환적을 추진하여 ‘충칭-이빈(宜宾)’ 공공컨테이너 수·수환적 정기화물선의 상시적 운영을 실현하였다. 창장황금수로의 기반 하에 허브항을 거점으로 동서와 남북을 연결함으로써 해외로 원활하게 접근 가능한 물류통로를 구축하여 항만의 복사지역(辐射地区) 범위가 끊임없이 확대되었다. 현재, 충칭시의 철도-수상 복합운송 물동량은 1,926만 톤에 달하여 전년 동기대비 13.6% 증가, 철도-수상 컨테이너물동량은 8만 9천 TEU에 달해 전년 동기대비 43.4% 증가, 수·수환적 물동량은 17만 TEU에 달해 전년 동기대비 99.1% 증가했다.

2 수운(水运)의 지위와 작용

1. 수운, 대외무역 운송의 주요 통로로 입지 공공화

철도-수상 연계운송 규모가 증가하고, 수륙복사범위(水路辐射范围)가 점차 확장됨에 따라 수운이 종합교통체계에서의 지위가 지속적으로 상승하고, 충칭시 경제발전에 주는 역할이 날로 중요해졌다.

2017년 수상운송 물동량은 1억 8,500만 톤, 항만물동량 1억 9,700만 톤, 컨테이너물동량 129만 TEU를 달성하여 수상운송화물 회전량(周转量)이 종합교통운송량에서 차지하는 비중이 63%에 달했고, 주변지역이 충칭에서 환적하는 물동량은 충칭항 전체 물동량의 45%를 차지했다. 또한, 충칭시 90% 이상의 대외무역은 수상운송을 통해 진행되어 수상운송은 이미 충칭 대외무역의 주요 통로가 되었다.

2. 수상운송을 통한 물류 비용절감과 효율성 제고 실현

수상운송의 물동량이 크고, 운송거리가 길고, 에너지 소비가 적고, 비용이 낮고, 토지 점유율이 적고, 오염이 적은 비교우위를 보다 잘 살려 사회 전체의 운송비용을 절감하여 창장상류지역의 경제사회 발전에 중요한 역할을 수행하였다.

조사에 따르면 현재 충칭 수상운송의 평균운임은 톤·km당 0.03위안으로 철도운송의 톤·km당 0.16위안, 도로운송의 톤·km당 0.5위안보다 현저하게 낮은 편이다.

국제운송에서의 수상운송의 비용경쟁력은 보다 뚜렷해진다. 충칭에서 북미로 가는 컨테이너를 예로 들면 하천-해양 연계운송(충칭-상하이-미주)과 철도-해운 연계운송(충칭-선전-미주)의 운송비용은 각각 TEU당 4,800위안과 14,500위안으로 수상운송이 철도-해운 연계운송의 1/3에 불과하다. 충칭-유럽 컨테이너의 수상운송, 위신어우(渝新欧)철도운송의 비용은 각각 TEU당 만 위안과 4만 위안으로 수상운송비용이 철도운송비용의 1/4에 불과하다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

3. 수운이 산업의 최적화 배치 견인

충칭 수상운송의 평균거리는 1,200km이다. 하천연안 광석, 석탄 등 주요 벌크화물의 장거리 운송이 주도적 역할을 하고 있다. 수상운송의 장점을 기반으로 산업은 하천연안 지역으로 집중되는 추이가 매우 뚜렷해졌다. 충칭시의 80% 이상의 산업단지는 하천연안에 집중되었고, 도시 전체 95% 이상의 화학공업, 강철, 전력, 제지업 등 기업이 집중되었고, 점차 국내외의 산업이전을 접수하는 유망지역으로 떠오르고 있다.

현재 수상운송은 쓰촨과 충칭지역의 70%의 철광석 수입을 책임지고, 대외 무역컨테이너운송량의 90%를 차지하고 있다. 충칭 창안포드자동차(长安福特汽车), 쓰촨 도요타자동차부품(丰田汽车零配件) 등은 주로 창장을 통해 운송된다. 수상운송은 배후권역의 에너지, 원자재 운송체계에서도 중요한 작용을 하고 있고 창장상류지역의 경제와 대외무역의 빠른 성장을 위해 중요한 지지와 보장을 제공하고 있다.

3 발전 전망

당의 제19차 대표대회는 교통강국의 전략 요구를 제출하였고 교통운수부는 충칭을 교통강국 시범구역으로 육성한다고 명확히 발표했다. 수상운송체계 육성은 충칭시의 교통강국시범구 육성에 있어서 중요한 영역과 방향이기 때문에 교통운수부의 계획과 배치에 따라 항운중심건설을 전면 추진하여 항운중심의 발전 수준을 제고한다.

2020년이 되면, 기본적으로 ‘서비스+복사(辐射)형’ 창장상류항운중심을 육성하여 ‘간선 1개, 피더 2개’의 항로 체계와 ‘허브 4개, 중점항 9개’ 항만 군집을 육성하고, 현대화 선대를 매개물로 하고, 항운서비스의 집중을 기반으로 하는 항운체계를 수립한다. 5천 톤급 단일선박 및 만 톤급 선대는 만재 상태로 충칭도심을 상시 통과할 수 있게 될 것이다.

충칭시 항만하역능력은 2억 2천만 톤으로 증가되고, 컨테이너하역능력은 500만 TEU로 증가될 것이다. 항운교역액은 100억 위안을 능가하고 주변지역이 충칭항을 통해 화물을 환적하는 비중이 50%를 초과하게 될 것이다.

2035년이 되면, 항운요소들이 밀집되고, 항운산업체인이 최적화될 것이다. 또한 항운서비스기능이 건전하고, 항운물류가 높은 효율성과 편리성을 실현하게 될 것이다. 아울러 충칭의 수상운송은 스마트하고 친환경적이며 안전하게 중서부지역을 위해 서비스를 제공하여 최종적으로 전국을 복사(辐射)하는 창장상류항운중심이 육성됨으로써 창장상류항운중심의 현대화를 기본적으로 실현할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

4 한·중 협력 건의

한·중 항운영역의 협력 방향을 건의하자면 아래와 같다. 첫째, 한국의 글로벌 해운업 운영 노하우를 도입하고 공동으로 협력하는 방안을 마련한다. 이를 통해 충칭의 각 항만운영사와 연합하여 충칭의 항만운영에 참여하도록 함으로써 항만물류 서비스 수준을 개선하여 일대일로 사업을 위해 보다 나은 서비스를 제공한다.

둘째, 충칭이 철도-수상운송 복합운송에서의 입지적 우위를 살려 한국 물류기업들이 복합운송허브, 물류창고, 배송센터 등 물류인프라에 대한 투자와 운영을 유치하여 한국이 중국 서부지역에서의 비즈니스 활동, 제조업 등의 활동을 위해 서비스를 제공하도록 한다.

셋째, 충칭 창장싼샤(长江三峡) 지역의 관광자원을 개발하여 한국계 자본이 창장상류의 크루즈모항 건설 및 운영에 참여하도록 지원하여 공동으로 크루즈 관광시장을 개척하도록 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

实施交通强国战略
全面提升重庆长江上游航运中心发展水平

结合重庆长江上游航运中心建设的实际情况，就实施交通强国战略，全面提升重庆长江上游航运中心发展水平交流探讨。

一、建设推进情况

重庆处于长江上游，区位优势突出，战略地位重要，在国家区域发展和对外开放格局中具有独特而重要的作用，是国家确定的长江三大航运中心之一。2016年1月，习近平总书记视察了重庆果园港，听取了长江上游航运中心建设情况介绍，要求把港口建设好、管理好、运营好，以一流的设施、一流的技术、一流的管理、一流的服务，为长江经济带发展服务好，为“一带一路”建设服务好，为深入推进西部大开发服务好。两年多来，我们按照总书记要求，全面推进长江上游航运中心建设，加快航运供给侧结构性改革，全市水运基础设施面貌显著改善，航运综合服务能力显著提升，水运发展品质明显提高，航运各要素发展更加协调，“辐射+服务”型的长江上游航运中心建设取得了新的重大进展。

(一) “一干两支”干支联动的航道体系基本形成。长江九龙坡至朝天门航道整治加快推进。嘉陵江草街航电枢纽建成投用，利泽航运枢纽前期工作加快推进。乌江彭水、银盘枢纽建成通航，白马枢纽即将开工。三峡库区大宁河、梅溪河等重要支流航道整治全面加快。长江干线及嘉陵江、乌江等重要支流航道的通行能力全面提升。全市航道里程4472公里，其中四级以上航道里程达到1400公里，5000吨级单船和万吨级船队可从下游直达重庆主城。

(二) 枢纽型港口集群效应初步显现。按“前港后园”的模式建成投用全国内河最大的铁公水联运枢纽港果园港区，成为长江上游航运中心的标志性工程，习近平总书记、李克强总理亲临果园港区视察。涪陵龙头、江津珞璜、万州新田等枢纽港一期工程开港运营。以“四枢纽九重点”为主的港口集群加速形成，全市港口吞吐能力达到2亿吨、集装箱通过能力450万标箱。

(三) 船舶结构优化调整成效显著。加大“调结构、去库存”力度，加快推进船型标准化和老旧运输船舶拆解淘汰，淘汰各类船舶3000余艘，削减低质运力110万吨，客座10万个。大力推进集装箱、化危品等专业化船型发展，有序推进LNG新能源船型、三峡船型等标准化节能环保船舶发展。全市船舶运力超过700万载重吨，长江干线货船平均吨位达到3300载重吨，船舶运力标准化率达到81%。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

(四) 现代航运服务体系初步形成。依托重庆航运交易所，加快航运交易、保险、融资和信息平台等服务体系建设，航运融资担保公司成立运行，船东互保协会运行良好，以航运交易所为载体的现代航运体系初步形成。五年累计完成航运交易额超过**200亿元**，通过航运交易平台完成的航运交易，约占重庆航运省际运输量的**60%**，长江上游地区航运省际运输量的**40%**。航运融资担保累计超过**1.5亿元**，船舶互保累计承保**220余单**，保费近**1000万元**。

(五) 航运绿色安全发展水平不断提升。累计安装船舶生活污水处理装置**3400余套**，搬迁主城饮用水源保护区船舶**29艘**。加强港口综合治理，编制发布《重庆港船舶污染物接收、转运和处置建设方案》，推进污染物接收点建设。积极推进大型港口岸电技术推广，完成朝天门、主城寸滩、果园等码头岸电改造并投入使用。全市货运船舶平均单位油耗由标准化前的**7.6千克/千吨·公里**降到现在的**1.9千克/千吨·公里**。大力实施科技兴安，深入推进企业安全生产标准化建设，深入开展安全专项整治，全市水上交通已连续**14年**未发生重特大安全事故。

(六) 多式联运融合发展水平明显提升。加快推进“四枢纽九重点”集疏运铁路和公路建设，打通最后“一公里”。开通“渝蓉、渝贵、渝攀”等多条集装箱铁水联运班列，依托兰渝铁路等，吸引疆煤、陕煤等大宗散货通过重庆中转。果园港实现与中欧班列（重庆）铁水无缝连接，成为衔接“一带一路”和长江经济带的重要节点。大力发展水水中转，“重庆-宜宾”公共集装箱水水中转班轮常态化运行。初步形成以长江黄金水道为纽带，枢纽型港口为节点，承东后西、联接南北、畅通国际的对外物流通道，港口集聚辐射能力不断提升。目前，全市铁水联运货运量达到**1926万吨**，同比增长**13.6%**，铁水联运集装箱运输量**8.9万TEU**，同比增长**43.4%**，水水中转箱量**17万TEU**，同比增长**99.1%**。

二、水运的地位和作用

(一) 水运已成为外贸运输的主通道。随着铁水联运规模不断扩大，水路辐射范围进一步延伸，水运在综合交通体系中的地位不断提升，对全市经济发展的支撑作用更加突出。2017年，水路货运量达到**1.85亿吨**，港口货物吞吐量**1.97亿吨**，集装箱吞吐量**129万TEU**，水运货运周转量占综合交通比重达到**63%**，周边省市到重庆中转的货物占重庆港口吞吐量的**45%**，全市**90%**以上的外贸货运量由水运完成，重庆水运已成为外贸运输的主通道。

(二) 水运促进了物流降本增效。水运运能大、运距长、能耗小、成本低、占地少、污染轻的比较优势得到进一步发挥，促进了全社会综合运输成本降低，为长江上游地区经济社会的发展提供了重要支撑。据调查，目前重庆水运平均运价约**0.03元/吨公里**，远远低于铁路的**0.16元/吨公里**，公路的**0.5元/吨公里**。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

国际运输方面，水运成本优势更加明显。如重庆到北美的集装箱，江海联运（重庆-上海-美洲）、铁海联运（重庆-深圳-美洲）运输成本分别约为4800元/TEU、14500元/TEU，水运为铁海联运的1/3。重庆到欧洲的集装箱，水运、渝新欧铁路运输成本分别约为10000元/TEU和40000元/TEU，水运为铁路的1/4。

（三）水运引领产业优化布局。重庆水运平均运距1200公里，在沿江矿石、煤炭等大宗散货物资长距离运输中发挥了主导作用。依托水运运输优势，产业向沿江地区集聚的趋势十分明显，重庆市约80%以上的工业园区布局在沿江，并集中了全市95%以上的化工、钢铁、电力、造纸等企业，正逐步成为承接国内外有关产业转移的热点地区之一。目前，水运承担了川渝地区70%外贸铁矿石调入量，90%的外贸集装箱运输量。重庆长安福特汽车、四川丰田汽车零配件等主要通过长江水路运输。水运在腹地能源、原材料运输体系中发挥着重要的作用，为长江上游地区经济和对外贸易的快速发展提供了重要支撑和保障。

三、发展展望

党的十九大作出了建设交通强国的战略要求，交通运输部明确将重庆作为建设交通强国的示范区。重庆水运是我市建设交通强国示范区的重要领域和方向，为此，我们将按照交通运输部的规划和部署，全力推进航运中心建设，全面提升航运中心发展水平。

到2020年，将基本形成“服务+辐射”型长江上游航运中心，建成以“一干两支”航道体系和“四枢纽九重点”港口集群为构架，现代化船队为载体，航运服务集聚区为支撑的航运体系。届时，5000吨级单船及万吨级船队可常年满载通行重庆主城；全市港口货物吞吐能力达到2.2亿吨，集装箱吞吐能力达到500万标箱；航运交易结算额超过100亿元，周边地区经重庆港中转货物比重达到50%以上。

到2035年，建成航运要素高度集聚，航运产业链条完善，航运服务功能健全，航运物流高效便捷，智能绿色平安的服务中西部、辐射全国的长江上游航运中心，基本实现长江上游航运中心现代化。

四、中韩合作建议

中韩航运领域建议合作内容：一是发挥韩国国际航运运营优势，共同合作，联合重庆港口运营单位，运营管理重庆港口，提升港口物流服务管理水平，提升服务辐射一带一路的综合管理能力。二是发挥重庆航运铁水联运区位优势，鼓励韩国物流企业投资多式联运中心、仓储中心、分拨中心等物流基础建设和运营，共同服务于韩国在中国西部的商贸、制造等工商企业。三是发挥重庆长江三峡旅游资源优势，鼓励韩国资本进入长江上游游轮母港建设及运营，共同拓展游轮旅游市场。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 「선박통세법」 7월 1일 실시 관련사항 공고
- 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区) 발전보고 발표
- 국가해양국, 「해역과 무인도 유효이용에 관한 의견」 발표
- 「허베이성 생태보호 레드라인」 발표, 해양 생태보호 레드라인 면적 1,880km²
- 후이저우(惠州) 후이둥(惠东)항만구역 ‘블루해양경제시범구’ 구축 계획

해운 · 항만 · 물류

- 전국 연안 선박배출통제구역(ECA)범위 확대
- 샤먼자유무역구 ‘화물수상픽업(水路提货)’ 방식, 전국 혁신조치에 선정
- 전국 최초! 텐진 항만가격규칙 발표, 항만 경영인에 경고
- 교통운수부 상반기 수운 성적표 발표 : 컨테이너물동량 1.2억 TEU
- 항만 광석, 코크스 등 벌크화물, 철도 혹은 수로 운송으로 변경
- 랴오닝(辽宁)성 자유무역시범구 다롄구역, 세계 자유무역회의(WFZO)에 정식 가입

- 신장자치구 우루무치(乌鲁木齐)종합보세구 정식 운영 개시
- 허베이성 탕산(唐山), 올해 철강생산능력 781만 톤 감축 계획
- 상하이 우송커우(吴淞口) 크루즈터미널, 크루즈 4척 동시 접안 곧 실현
- ‘랴오하이어우(辽海欧)’ 두 번째 북극항로 개통

해양 · 수산

- 장쑤성(江苏省)과 상하이, 생태보호 레드라인 확정
- 「하이난성 무인도 개발·이용 심사방법」 발표, 무인도 개발 개인 신청 가능
- 충저우(琼州) 해협 해저터널 건설 프로젝트 국가발개위에 신청 제출
- 가연성얼음(可燃冰) 탐사·채굴 과학연구기지 광저우 루쉐다오(龙穴岛)에서 부지 선정

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
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 「선박톤세법」 7월 1일 실시 관련사항 공고

세관본부 홈페이지에 따르면, 새로운 「중화인민공화국선박톤세법(中华人民共和国船舶吨税法)」(이하 「톤세법」으로 약칭) 이 2018년 7월 1일부터 시행할 예정으로서 관련사항에 대해 다음과 같이 공고했다.

1. 2018년 7월 1일부터 중국 경외에서 경내 항만으로 진입하는 선박(이하 납부대상 선박(应纳税船舶)으로 약칭)은 「톤세법」에 따라 톤세를 납부하여야 한다.

2. 선박톤세는 1년, 90일, 30일치 납부 방법이 있으며, 구체적인 방법은 납부대상 선박 책임자가 선택할 수 있다.

3. 납부대상 선박은 출입국 수속 진행 시, 세관에 선박톤세허가증 전자정보 대조 신청 여부를 선택할 수 있다. 2018년 7월 1일부터 발급한 선박톤세허가증 전자정보는 세관에서 자체적으로 대조 검사를 진행한다.

4. 납부대상 선박 책임자는 납부대상 선박이 항만에 도착하여 납세 신고를 진행하는 과정에 ‘선박톤세허가증신청서(船舶吨税执照申请书) (첨부파일 참조)’를 작성하여야 하는 동시에 다음의 증명 문서를 제출해야 한다.

① 선박국적증서 혹은 해사(海事) 부문이 발급한 선박국적증명서

② 선박 톤수 증명

납부대상 선박이 예인선 혹은 톤급증명문서를 제출할 수 없는 요트인 경우 납부대상 선박 책임자는 엔진 출력(Kw) 등 관련 자료를 제출하여야 한다.

5. 납부대상 선박 책임자는 ‘인터넷+세관’, 국제무역 ‘단일창구’ 등 관련 온라인 플랫폼을 통해 세관의 선박톤세허가증 신청시스템에 접속하고 선박톤세허가증 신청 정보를 입력하고 세관에 발송한다.

6. 납부대상 선박 책임자가 현장 납부를 선택할 경우 은행이 세금을 징수하였다는 도장이 찍힌 증빙서의 ‘첫 번째 사본(第一联)’을 세관에 제출하여야 한다.

납부대상 선박 책임자가 전자결제 방식으로 선박톤세를 납부할 경우, 세관본부 2014년 제6호 공고에 따라 선박톤세 전자지급 등록을 작성하여야 한다.

7. 톤세법 제9조 제1관 제2~4항의 톤세징수면제 규정에 부합되는 납부대상 선박에 대하여, 납부대상 선박 책임자는 세관에 서면으로 면세신청을 제출하고 면세의 근거와 이유를 밝혀야 한다.

톤세법 제9조 제1장 제5~9항의 톤세 징수 면제에 관한 규정 및 제10조의 톤세허가증 연기 규정에 부합되는 납부대상 선박에 대하여, 납부대상 선박 책임자는 세관에게 해사 및 어업선박관리 부문·기관이 발급한 법적 효력이 있는 증명 문서 혹은 관계증명서를 제출하여 면세 혹은 톤세 허가증 유효 기한의 연기를 신청하는 근거로 삼아야 한다.

8. 납부대상 선박 책임자는 연기 사항 발생지의 세관에서 선박톤세허가증 연기의 세관 수속을 진행하고 동시에 연기신청을 제출하여야 한다.

9. 납부대상 선박 책임자가 선박톤세 납부 이전에 선박톤세허가증의 사전 발급을 신청하게 될 경우, 세관에 법에 의해 세금 납부 의무를 이행하는 관련 보증을 제출하여야 한다.

10. 납부대상 선박이 중국 경내 항구에 도착하기 전에 납부대상 선박 책임자는 세관의 심사를 통과한 뒤 미리 세금납부 금액에 적합한 보증서를 가지고 사전 신청 수속을 진행할 수 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

11. 선박통세 보증기한은 일반적으로 6개월을 넘기지 말아야 하고 특수상황으로 인해 연기가 필요할 경우 주관세관의 허가를 받아야 한다. 납부대상 선박 책임자는 세관이 심사한 선박통세 보증 기한 내에 납세의무를 이행하여야 한다.

본 공고는 2018년 7월 1일부터 시행되며, 이와 동시에 세관본부 공고 2011년 제81호는 폐지된다.

<자료 : 海关总署官网, 2018. 6. 29.>

2 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区) 발전보고 발표

중산대학교 웨강아오(粤港澳: 광둥-홍콩-마카오) 발전연구원은 「웨강아오 대만구 발전보고(2018)」(이하 「보고」로 약칭) 및 「웨강아오 대만구 지속가능 발전지수 보고」를 발표했다.

천광한(陈广汉) 중산대학교 웨강아오 발전연구원 부원장의 소개에 따르면, 「보고」는 인프라 시설, 시장 일체화, 과학기술 혁신, 금융과 관광 등 현대산업 시스템, 품질 좋은 생활권, ‘일대일로’ 협력 심화 및 중대 플랫폼 건설 등 부문에서 광둥, 홍콩과 마카오 간 심층적 협력의 발전방향을 검토했으며, 이를 통해 만구 안에서 인류(人流), 물류, 자금류와 정보류의 자유 유통을 촉진하려고 한다.

「보고」는 ‘일국양제(一国两制: 하나의 나라, 두 개의 정치 제도)’와 4개 핵심도시는 웨강아오 대만구 체제와 경제의 가장 큰 특징과 우위조건이라고 밝혔다. 향후 웨강아오 대만구는 체제와 인프라 간 연계, 도시기능과 산업분업 간 조정을 추진하고, 역내의 상품과 요소의 자유 유통을 실현하며, 혁신, 조정, 녹색, 개방과 공유의 발전이념을 관철시키고 국제경험을 바탕으로 중국특색의 만구를 구축하면서 징진지(京津冀) 합동발전, 창장경제벨트 발전 등 국가지역발전 전략과 결합하여 ‘일대일로’에 함께 참여하도록 한다.

「보고」에 따르면, 웨강아오 대만구의 경제 발전력이 강하고, 2016년 웨강아오 지역의 GDP 총량은 약 1조 3,500억 달러였다. 이중에 홍콩, 광저우와 선전의 GDP 총량은 각각 2조 3,500억 홍콩달러, 1조 9,600억 위안과 1조 9,400억 위안을 기록했으며, 만구경제의 발전을 위해 크게 기여했다. 2017년에 발표된 「글로벌 도시경쟁력 보고」에 의하면, 광저우, 선전과 홍콩은 모두 20강 안에 들어갔다.

인프라 건설을 보면, 웨강아오 대만구 내부의 인프라 시설은 이미 비교적 완비된 것으로 보인다. 웨강아오 대만구 세계 최대의 항만군(海港群)과 공항군(空港群)을 가지고 있다. 또한, 홍콩, 광저우, 선전, 마카오와 주하이(珠海)의 5개 간선공항을 가지고 있으며, 직선거리가 150km가 안 된다. 그리고 2016년에 개통된 고속도로는 7,673km로서, 도시 간 레도교통은 350km이다. 또한 총 15개의 도시 간 레도를 건설할 계획이며, 주장삼각주 안에 1시간 거리의 도시 교통권을 형성하려고 한다.

「보고」는 중국 내륙지역과의 교통 연결을 강화하고, 편리하고 고효율적인 지역 교통권을 구축한다고 건의했다. 만구의 항만군과 공항군 간 협력과 조정을 강화하며 홍콩, 광저우와 선전을 중심으로 다른 지역의 항만, 공항과 함께 국제항만군과 공항군을 함께 구축하도록 하고, ‘해상실크로드’의 국가 문호를 건설한다고 제기했다.

<자료 : 广州日报, 2018. 7. 5.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

3 전국 연안 선박배출통제구역(ECA) 범위 확대

주장삼각주, 창장삼각주 및 보하이연안(정진지<京津冀>)의 3개 지역에 지정된 선박 배출통제구역(이하 ECA로 약칭)을 전국 연안 기타 해역과 항만으로 범위를 확대한다.

7월 9일 교통운수부는 「선박배출통제구역 조정방안(의견수렴서)(船舶排放控制区调整方案(征求意见稿))」(이하 「의견서」로 약칭)을 발표하였다. 「의견서」에 따르면 선박배출통제구역 범위를 확대하고 규제를 업그레이드할 것이다.

구체적인 규제사항을 보면, 2019년 1월 1일부터 선박이 ECA에서 항행 및 정박 시 모두 유황 함량 0.5% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료를 사용해야 하고, 2020년 1월 1일부터는 항행 시 0.5% $\mu\text{m}/\text{m}$, 정박 시 0.1% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료를 사용해야 한다.

기존 방안에 따르면 2018년 1월 1일부터 선박이 기존 3개 ECA 내 모든 항만에서 정박하는 동안 0.5% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료를 사용해야 하고, 2019년 1월 1일부터 ECA에 진입한 즉시 0.5% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료를 사용해야 한다.

실행 시점으로 보면, 2019년 선박이 ECA내에서의 항행과 정박 시 배출 규제가 동일하게 되고, 「의견서」는 다만 기존 3개 해역에서 전국으로 확대할 것을 요구하였다. 다른 한편으로, 「의견서」는 2020년에 보다 엄격한 규제, 즉 접안한 선박은 0.1% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료를 사용해야 한다고 언급했는데 이러한 엄격한 규제는 처음으로 국가차원의 정식 발표문에 포함되었다.

일부 지역은 이미 본 「의견서」보다 엄격한 표준을 제정하였으나 강제성을 띄진 않았다. 예를 들어 선전시(深圳市)교통운수위원회는 2018년 8월 1일부터 선전은 주장삼각주 ECA에 진입하는 선박이 0.1% $\mu\text{m}/\text{m}$ 이하 연료 사용 시 인센티브를 제공한다고 밝혔다.

그 외, 「의견서」는 질소산화물의 배출도 제한하였다. 중국 일부 지역의 오존층 파괴 문제가 심각해짐에 따라 국제 공약을 감안하여 국내에서는 보다 엄격한 질소산화물배출 규제를 제기하였다.

2016년 중국은 국제 「선박엔진 배출오염물 한계치 및 측정방법(중국 제1, 제2단계)(船舶发动机排气污染物排放限值及测量方法(中国第一、第二阶段))」(이하 「선박엔진표준」으로 약칭)을 발표하여 공률이 37kw 이상인 선박엔진은 2018년 7월 1일부터 점검 시 제1단계의 IMO Tier II 수준에 맞춰야 한다고 규정하였다. 2021년 7월 1일부터 제2단계에 진입하되 배출규제는 IMO의 Tier II 규정보다 엄격하다.

또한 의견서는 신조선에 대하여 다음과 같은 요구를 제기하였다. 신조선박에 대하여 중국국적 국내항행선박은 선박엔진표준 제2단계 배출규제를 충족시키는 선박엔진을 사용하여야 하되 실행 일정은 ‘선박엔진표준’보다 1년 먼저(2020년 7월 1일부터) 시행된다. 37kw 이하 선박이 오염에 주는 영향이 상대적으로 적고, 선주의 경제적 부담을 감안하여 일단 37kw 이하 선박엔진에는 해당 규제를 적용하지 않기로 했다.

운항 중 선박인 경우, 점차 배출규제를 충족시키도록 한다. 내륙하천 선박 및 하천-해양 직항선박은 이미 모두 저유황유를 사용하고 해당 규제에 부합되기 때문에 초기에는 500kw 이상 내륙하천 대형선박을 주요 규제대상으로 정하여 2021년 7월 1일부터 선박엔진표준 2단계 요구에 맞는 엔진을 사용하도록 추진한다.

선박엔진표준 2단계에 도달하지 못한 500kw보다 작은 중국국적 내륙하천 선박, 하천-해양 직항선박 및 중국국적 연안항행선박은 2022년 1월 1일부터 AMP로 대체하는 조치를 취하도록 하고 관련 규정에 따라 AMP를 사용한다.

국내무역선박의 질소산화물 배출규제에 관해 다른 규정이 존재한다. 규정에 따르면 2018년 9월 1일부터 국내운송을 담당하는 수입선박의 디젤엔진의 질소산화물 배출량은 2011년 이후 건조된 선박의 최저 표준을 지켜야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 해당 의견서는 각 관계자들의 피드백을 받고 있는 중이다. 해운업계 인사는 21세기 경제보 기자한테 이러한 조정방안은 국내운영선박에 주는 영향이 보다 크다고 밝혔다. 또한 이러한 방안은 구체적인 실행이 중요한데 일부 선주는 국적변경, 항행노선 조정 등 수단을 통해 중국 ECA 규제를 회피할 것이라는 전망도 존재한다.

<자료 : 21세기经济报道, 2018. 7. 11.>

4 샤먼자유무역구 '화물수상픽업(水路提货)'방식, 전국 혁신조치에 선정

7월 6일, 샤먼(厦門)세관의 소식에 따르면 푸젠성 자유무역사무실(福建省自贸办)은 푸젠자유무역시범구 제12회 혁신조치들에 대한 실행 효과와 보급 가능성 평가보고서를 발표하였다. 이중 샤먼자유무역구 수입화물 '수상픽업' 방식이 전국에서 처음 실행된 조치에 선정되었고 함께 선정된 조치들에는 세관혁신프로젝트, 실행관리플랫폼 및 지적재산권보호편의서비스 플랫폼 등이 포함되었다.

수입화물 '수상픽업'은 세관이 통과 허가한 수입화물에 대하여 스마트시스템을 통해 가상적인 해상 통관게이트를 통해 통관허가를 받은 뒤 바지선을 통해 수입 컨테이너를 해상에서 픽업하여 부두를 떠나는 방식이다. 이러한 방식은 기존 부두에 하역한 뒤 트럭에 적재하여 세관전용장소로 이동해야 하는 물류프로세스를 타파하고 일부 특수화물과 대량수입화물의 육상운송이 어려운 난제를 해결하였다. 소개에 따르면 샤먼자유무역구가 설립된 후 343개 혁신조치들을 출범하였고 이중 전국에서 처음으로 출범한 조치는 총 52개이며 이는 푸젠성 자유무역시범구의 전국 처음 출범 조치 총합의 절반 정도를 차지한다.

<자료 : 中国水运报, 2018. 7. 11.>

5 전국 최초! 텐진 항만가격규칙 발표, 항만경영인에 경고

베이팡왕(www.enorth.com.cn)의 소식에 따르면, 항만경영인의 가격행위를 규제하고 소비자와 경영자의 합법적 권익을 보호하고, 시장의 공정경쟁을 보호하기 위해, 최근 텐진시 발전개혁위원회는 <텐진시 항만가격행위규칙(시행)> (이하 <규칙>으로 약칭)과 <전 시 항만경영인 가격집행 법률법규정책의 경고서신>을 발표했다. <규칙> 발표일부터 실행되며 유효기간은 2년이다. 소식에 따르면, 텐진시 발표의 항만가격규칙은 전국 최초이며 주변 성과 시에서도 전례가 없었다.

<규칙>은 항만경영인의 정가규칙과 관련 의무를 규정하고 있다. 이에 따르면, 항만수납의 서비스가격은 정부 정가, 정부 지도가, 시장 조정가로 실행해야 한다. 항만경영인이 자체적으로 수납표준을 조정할 때에는 사용자의 수용능력에 대한 충분한 고려가 있어야 하며 최소 집행 1개월 전에 대외공표하고 서면, 전화, 문자, 전자우편 등 다양한 방식으로 사용자에게 통지하고 사용자가 완전히 숙지하도록 해야 한다. 항만경영인은 응당 수납목록리스트 제도를 구축하고 공표란, 게시판, 가격표(책) 혹은 전광판, 터치스크린 등 방식을 이용하여 표준가격을 분명히 명시해야 한다. 항만경영인은 표준가격에 서비스항목, 서비스내용, 수납표준과 계산단위 등이 포함해야 한다. <규칙>은 모두 5조 34항에 걸쳐 수납집행에 대한 금지사항을 명시했다.

항만경영인은 본 규칙을 위반할 시 가격주관부문의 <중화인민공화국 가격법> <중



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

화인민공화국 반독점법> <가격위반행위행정처리규정> <상품과 서비스실행 표준가격의 규정> 등 법률, 법규에 따라 처벌을 받는다.

예를 들어, 항만경영인이 정부정가제정가격보다 더 높이 징수할 경우, 가격주관부 문 시정명령에 따라 위법소득을 몰수하고, 위법소득의 5배 이하의 벌금을 징수한다. 위법소득이 없을 경우, 5만 위안 이상 50만 위안 이하의 벌금을 징수한다. 사건 경중에 따라 50만 위안 이상 200만 위안 이하의 벌금을 징수한다. 혐의가 엄중할 경우 사업 일시중지를 명할 수 있다.

<규칙>의 발표는 항만경영기관의 공정한 집행을 엄중히 요구하고, 가격집행을 개선하고, 표준가격 공시정책을 집행하고, 시장 지배적 지위의 남용을 철저히 근절하고, 가격 담합 등 독과점 행위를 근절하며, 시장의 공정경쟁질서를 보호하기 위함이다. 항만산업 관련협회는 업계 가격동태에 주목하고, 기업의 합법경영을 지도하고, 공정 경쟁, 업계 정가제를 보호하기 위해 밀접하게 협조할 것이다. 업계 주관부문은 관리의 위치를 충분히 이용하여 산업주관 책임을 강화하고 감독을 강화해야 할 것이다. 각 방면에서는 공동으로 <텐진시 항만가격행위 규칙(시행)>을 실시를 추진하여 텐진항의 우수한 비즈니스 환경 구축에 공헌해야 할 것이다.

<자료 : 微港口, 2018. 7. 4.>

6 교통운수부 상반기 수운 성적표 발표 : 컨테이너물동량 1.2억 TEU

금년 상반기 중국 주요 항만 운송생산 상황은 안정적이었고, 항만물동량과 대외무역 물동량은 증가세를 유지했으며, 컨테이너물동량은 비교적 빠른 증가세를 보였다.

이지용(易继勇) 교통운수부 수운국 부국장은 다음과 같이 소개했다. 상반기 중국 국민경제는 안정된 가운데 상승세를 유지했고 안정 속에 발전추세를 보였다. 주요 항만 물동량은 65억 4천만 톤으로 추정되어 전년대비 2.4% 성장할 것으로 보인다. 대외무역 물동량은 20억 8천만 톤으로 전년대비 2.9% 성장할 것으로 예상된다. 현재 각 항만의 미주 업무는 지속적으로 안정세를 보이고 있다.

상반기, 중국 대외무역은 안정된 발전추세를 유지하고 있고 질적 효율은 한층 제고됐다. 미주와 유럽 등 주요 경제체는 안정적 증가세로 무역이 활발하게 이뤄져 컨테이너 운송수요도 안정적이며 주요 항만의 컨테이너물동량은 비교적 빠른 성장세를 이어가고 있다. 컨테이너물동량은 1.2억 TEU로 전년대비 5.4% 증가했다.

국내무역 석탄 발송량은 증가세를 유지하고 있으며, 대외무역 석탄 하역량은 비슷한 수준을 유지하고 있다. 상반기 항만의 국내무역 석탄 발송량 및 대외무역 석탄 하역량은 4억 3천만 톤으로 전년대비 1.47% 증가했다. 이중 국내무역 석탄 발송량은 3억 7천만 톤으로 전년대비 1.3% 성장했고, 대외무역 석탄 하역량은 6천만 톤으로 2.5% 성장했다.

수입 철광석 하역량은 소폭 감소했다. 상반기 항만의 수입 철광석 하역량은 4억 7천만 톤으로 전년대비 0.1% 하락했다. 국내 철강산업은 호전 추세가 지속되고 있지만 국내 제철소 철광석 공급은 비교적 충분하고 강철산업 생산능력 과잉의 해소는 여전히 추진 중이기 때문에 철광석 수입 수요가 활발하지 않을 경우 하역량의 소폭 감소를 초래하기도 한다.

물류비용을 절감하는 측면에서 교통운수부는 항만가격 시스템 정비를 추진했으며 그 일환으로 2017년 7월 수정본 <항만비용수납계산방법>을 발표했다. 항만수납항목을 정비하고 경쟁적 서비스성 수납 항목을 개방하여 8개 항만그룹이 항만하역비 수납 표준을 자체적으로 설정하여 해운기업의 부담이 매년 56억 6천만 위안 절감되었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

동시에 항만을 허브로 철도·수운 복합운송 발전을 적극 추진하고 중국철도 총공사와 더 한층 협력을 강화하며 2017년 전국 항만의 컨테이너 철도·수운 복합운송량의 고속 성장이 지속되었다. 2018년 1~5월 전국 항만의 컨테이너 철도·수운 복합운송량은 174만 6천 TEU로 전년대비 34.8% 성장했고, 2018년 기업의 부담은 130억 위안 절감될 것으로 예상된다. 이 밖에 적극적으로 창장 및 장삼각 지역 내륙·해상 직접 연결 운송 발전을 적극 추진하고 있다.

최근 국무원은 <푸른 하늘 보전 3년 행동계획>을 발표한 바 있고, 교통운수부는 금일 선박의 해안전기 사용으로 항만 선박오염정비 등 조치로 수운 운송구조를 조정하며 녹색 수운발전을 추진하였다.

이지용 교통운수부 수운국 부국장은 교통운수부의 <항만해안전기 구조방안>을 발표하여 2020년 연말까지 전국 주요 항만과 선박의 배출통제구 내의 항만구역에 대상으로 전체 493개의 선박에 전력공급을 가능하게 하는 전문 선석을 구비할 것이라고 밝혔다. 교통운수부는 국가 에너지국과 국가 전력공사와 해안전기 전력프레임 협의에 공동 서명하며 적극적으로 해안전력설비 건설 개조에 중앙재정자금 보조를 받을 수 있도록 노력하겠다고 했다.

2016~2018년의 3년간 항만선박해안전기설비 건설과 개조의 245개 사업에 대한 장려금은 약 7억 4천만 위안이며 동시에 국가발전개혁위원회의 지지를 받아 해안전기 요금 보조정책, 해안전기 건설과 운용자본 절감에 대한 방안을 내놓았다.

이지용 부국장은 교통운수부는 발전개혁회 등 13개 부문과 연합하여 <천연가스 사용 추진 가속화에 대한 의견>을 발표하고 수운에 있어 클린에너지 사용을 적극 추진하고 있다고 밝혔다. 이와 관련하여 창장 간선, 경항(京杭)운하, 시장(西江)해운간선 액화천연가스 충전부두 구조방안(2017~2025년)을 발표했다. 자료에 따르면, 2017년 말 기준, 전국 LNG(액화천연가스) 동력선박 270여척, 충전소 20여개가 있다고 한다.

교통운수부는 또한 항만선박오염정비를 추진하여 항만선박오염 수용시설 건설이 부 성(部省) 협력협약에서 관철될 것이며 <수역오염방지 행동계획> 심사내용으로써 지방인민정부 총괄 항만선박오염물 수용처리시설이 추진될 것이다.

금일 교통운수부는 다음과 같은 수치를 발표했다. 2017년 중국 항만의 국제크루즈는 1,049개 항차, 243만 명으로 각각 2016년보다 9.2%와 11.6% 증가했다. 동시에 크루즈 티켓제도를 시범적으로 운용하여 금년 3월말까지 상하이항 출발의 모든 크루즈항차에 크루즈 티켓을 전면 사용했다.

7월 13일, 상하이 우송커우 국제크루즈항 2기 공정이 곧 개항되는데 이에 따라 우송커우 크루즈항은 2개의 15만 톤급 선석과 2개 22.5만 톤급 선석을 갖추게 되며 대형 크루즈의 '4척 동시 정박' 수요를 만족할 수 있게 된다. 그때가 되면, 상하이항 크루즈 부두 연간 종합통과능력은 518만 6천 명(중복 포함)에 이를 것이다.

<자료 : 港口圈, 2018. 7. 11.>

7 항만 광석, 코크스 등 벌크화물, 철도 혹은 수로 운송으로 변경

7월 3일, 국무원은 <청정 하늘 보호 3년 행동계획> (이하 <계획>으로 약칭)을 발표하였다. 평파이(澎湃)신문(www.thepaper.cn)은 화물운송구조 문제를 개선하고 <계획> 요구에 따라 2020년 동절기전 연해 주요 항만과 탄산항, 황화항의 광석, 코크스 등 벌크화물이 원칙상 철도 혹은 수로 운송으로 변경되는 것에 주목했다.

<계획>은 철도 화물운송 비율의 대폭 상승을 요구했다. 2020년까지 전국 철도화물운송 비율을 2017년보다 30% 증가를, 징진지 및 주변 지역은 40% 증가를, 장삼각 지역은



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략 실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

10% 증가를, 편웨이(汾渭: 陕西省 渭河평원~山西省 汾河평원)평원 25% 증가를 요구했다. 철도해상 복합운송을 적극 추진하여 전국 중점 항만의 컨테이너 철도·수운 복합운송량이 연평균 10% 이상 증가하고 있다. 이에 운송구조 조정 행동계획을 제정했다.

이 외에 철도화물운송 중점사업건설도 추진하고 있다. 화물운송 철도건설 투입을 확대하고 멍화(蒙华: 蒙西~华中, 내몽고에서 江西성까지), 탕차오(唐曹: 唐山 평남~차오페이디엔), 웨이차오(水曹: 베이징 베이수철도~차오페이디엔) 등 화물운송 철도 건설을 빠른 시일 내에 완성할 것이다. 장탕(张唐: 장지아커우~탕산 평남), 와르(瓦日: 산둥 와탕瓦塘~르자오) 등 철도라인 석탄운송량을 대폭 증가시킬 것이다. 환보하이지역, 산둥성, 장삼각지역은 2018년 연말까지 연해 주요 항만과 탕산항, 황화항의 석탄 집항을 철도 혹은 수운 운송으로 변경해야 한다.

2020년 동절기전까지 연해 주요 항만과 탕산항, 황화항의 석탄, 코크스 등 벌크화물은 원칙상 철도 혹은 수로 운송으로 변경해야 한다. 강철, 전해 알루미늄, 전력, 코크스 등 중점기업은 철도전용라인 건설을 조속히 실시하여 철도전용라인을 충분히 활용하고 고속철도 운송 비율도 대폭 상승시켜 2020년까지 중점지역 50% 이상이 되도록 한다.

<계획>은 복합운송의 발전을 적극 장려했다. 철도물류 기지에 의거하여, 도로, 항만, 연해와 내륙항만 등 여러 복합운송방식과 방사형 연결 화물운송허브(물류원구) 건설 추진을 요구했다. 도시 녹색물류체계 건설, 현존 철도하차장 물류하차장을 이용하여 도시 물류배송센터로 전환하는 것을 장려하고 있다. 또한 내륙수운-해상수운 복합운송, 내륙수운-해상 직접연결, 로로운송, 컨테이너트럭운송 등의 운송방식을 장려한다. 화물운송 공차율을 줄여 손실을 막으려 한다.

또한 오일 품질의 개선을 추진하고자 한다. <계획>은 2019년 1월 1일부터 전국적으로 국가6표준에 전면 부합하는 차량용 디젤유를 공급하고 국가6표준에 부합하지 못하는 디젤유의 판매를 중단시키고, 차량용, 보통, 일부 선박용 '3가지 오일의 통합'을 실현하고 보통 디젤유 표준을 취소한다. 중점지역, 주삼각지역, 청두-충칭지역 등에서 사전 실시한다. 판매 전 차량용 디젤유 중 함유성분이 환경보호에 부합하는지 연구한다.

디젤유 화물차량 오염문제를 적극 개선한다. <계획>은 디젤유 화물차 오염방지 행동방안을 제정하여 오일, 도로, 차량관리를 통합하여 청정디젤유차량, 청정 운송과 청정 오일을 실현하여 디젤유 화물차량 배출총량 감소가 크게 감소하도록 해야 한다고 언급했다. 디젤화물차 생산판매, 등록사용, 검사수리 등 과정에서 감독관리를 강화하고, 모든 과정 일체화된 전방위 모니터링 체계를 확립하여 차량배출측정과 강제적 보호제도를 실시한다. 각 지에서는 여러 부문이 연합하여 이를 집행해야 한다.

<자료 : 澎湃新闻, 2018. 7. 5>

8 장쑤성(江苏省)과 상하이, 생태보호 레드라인 확정

최근, 장쑤성과 상하이시는 생태환경을 철저히 보호하고 생태안전을 수호하기 위해 생태보호 레드라인 계획을 연이어 발표했다.

장쑤성은 「장쑤성 국가급 생태보호 레드라인 계획」을 내놓았다. 이 계획은 장쑤성의 육지와 해역 공간을 모두 포함시켰다. 생태보호 레드라인 구역 총 면적은 18,150.34 km²이며, 장쑤성 육·해 통합된 국토 총 면적의 13.14% 차지했다. 그 가운데 해양생태보호 레드라인 구역 면적은 9,676.07km²이며, 장쑤성 관할해역 면적의 27.83%를 차지했다. 해양생태보호 레드라인 구역 중에 대륙자연해안선은 총 335.63km를 확정했으며, 도서 자연해안선은 49.69km를 확정했다.

계획에 따르면, 장쑤성 전 지역의 해역을 총 여덟 가지 유형의 73개 생태보호 레드



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

라인 구역으로 확정했다. 이는 자연보호구, 해양특별보호구, 중요 하구 생태시스템, 중요 연해습지, 중요 어업해역, 특별보호도서, 중요 연해 관광구 및 중요 사질 해안선과 인근해역의 여덟 가지 유형이 포함된다. 이와 동시에 해양생태보호 레드라인은 금지와 제한의 두 가지 유형의 구역으로 나누었다. 금지유형의 레드라인 구역 면적은 680.72km²이며, 해양생태보호 레드라인 총 면적의 7%이다. 제한유형의 레드라인 구역 면적은 8,995.35km²이며, 해양생태보호 레드라인은 총 면적의 93%이다.

상하이시는 「상하이시 생태보호 레드라인」을 발표했으며, 육역의 생태보호 레드라인과 해양 생태보호 레드라인의 확정 성과를 통합하여, 상하이시 생태보호 레드라인의 '한 그림'이 형성되었다.

「상하이시 생태보호 레드라인」에 따르면, 생태보호 레드라인은 생물다양성 유지 레드라인, 수원함양 레드라인, 특별보호 도서 레드라인, 중요 연해습지 레드라인, 중요 어업자원 레드라인 및 자연해안선의 여섯 가지 유형을 포함한다. 총 면적은 2,082.69km²이다. 그 중에 유역면적은 89.11km²이며, 창장(长江)하구 및 해역면적은 1,993.58km²이다. 자연해안선은 대륙 자연해안선과 도서 자연해안선 두 가지로 나누며, 총 길이는 142km이고, 해안선 총 길이의 22.6%이다.

그 외에는 장쑤성은 국토면적의 13.14%를 생태보호 레드라인 안으로 포함시켰으며, 장쑤성 삼림(임지) 시스템의 60% 이상 및 습지 생태시스템의 50% 이상이 보호를 받았다. 상하이시 생태보호 레드라인 구역은 80%의 중요 생물서식지와 기존 보호물 중 서식지, 그리고 모든 도서 수원지를 포함하며, 상하이시의 생태 시스템 서비스 기능을 충분히 발휘할 수 있다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 6. 26.>

9

「하이난성 무인도 개발·이용 심사방법」 발표, 무인도 개발 개인 신청 가능

7월 4일, 하이난성 해양어업청은 「하이난성 무인도 개발·이용 심사방법」(이하 「방법」으로 약칭)을 발표했으며, 업체(单位)이나 개인이 무인도 개발·이용을 신청하려면 성급 해양행정주관기관에게 신청을 제출해야 하며, 무인도 개발·이용 신청서, 구체적인 방안과 프로젝트 논증보고서를 함께 제출해야 한다고 규정했다.

하이난성은 무인도 개발·이용 구체방안은 관련 법률법규, 계획, 기술표준과 규범에 의해 도서이용의 면적, 방식과 배치, 개발강도 등을 합리적으로 지정하고, 도서자원을 절약 이용해야 한다고 요구했다. 또한, 건축물과 시설 건설의 총량, 높이와 해안선 거리를 합리적으로 지정하고, 도서 생태환경 모니터링 기지를 설립하고, 폐수, 폐기가스, 폐기물, 분진과 방사성 물질 등이 도서 및 그 주변 해역 생태시스템에 대한 파괴를 방지해야 한다.

이 「방법」에 따르면, 무인도 개발·이용 프로젝트 논증 보고서는 자연자원과 생태시스템에 대한 환경조사를 실시한 기반에서 작성해야 한다. 개발·이용의 필요성, 구체방안의 합리성 및 도서와 그 주변 해역 생태시스템에 대한 영향을 중점적으로 논증한다. 또한, 도서 식생, 자연 해안선, 희귀한 멸종위기 물종과 특유 물종, 자연경관 및 역사인문 유적 등에 대한 보호조치의 가능성과 타당성에 대해 분석해야 한다.

무인도 개발·이용에 대한 심사는 서류심사, 초보적 실태조사, 전문가 심사, 공시, 의견 모집 및 집단결정(集体决策) 등의 절차를 포함한다. 하이난성 인민정부는 사회경제발전계획과 전체계획에 따라 심사를 진행한다. 「방법」은 무인도 개발·이용의 최장기한을 규정했다. 양식(养殖)으로 이용된 도서는 15년 기한, 관광과 오락으로 이용된 도서는 25년 기한, 염업과 광업으로 이용된 도서는 30년 기한, 공익사업으로 이용된



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
창장 주요 항만의 컨테이너물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 교통강국전략
실시—충칭(重慶)창장 상류 항운중
심의 발전 수준을 전면적으로 제고
- ▶ 동향 & 뉴스

도서는 40년 기한, 항만과 조선소 등 건설용 도서는 50년 기한으로 규정했다. 무인도 개발·이용의 기한이 만료되고 도서이용의 업체나 개인이 계속 개발·이용이 필요할 경우 기한만료 두 달 전에 하이난성 인민정부에게 신청을 제출해야 한다. 기한연장이 허락된 업체나 개인은 법에 따라 무인도 기한연장의 이용료를 납부한다. 기한연장을 신청하지 않거나 신청이 통과되지 않은 경우에 무인도에 대한 개발과 이용은 종료해야 한다.

「도서보호법」이 발효되기 전에 이미 실시된 무인도 개발·이용 활동은 이 「방법」이 실시하기 시작한 12개 월 이내에 무인도 개발·이용 신청서류를 보완 제출해야 하며, 제출하지 않을 경우 도서에 대한 불법이용으로 간주하여 법에 따라 처벌한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 6. 29.>