



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 19-6 호
 2019년 3월 29일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2018년 중국물류산업 주요 지표
 (조 위안, %)

구분	금액	증가율
사회물류 총비용	13.3	9.8
운송비	6.9	6.5
보관비	4.6	13.8
관리비	1.8	13.5
사회물류총액	283.1	6.4
물류산업 총수입	10.1	14.5

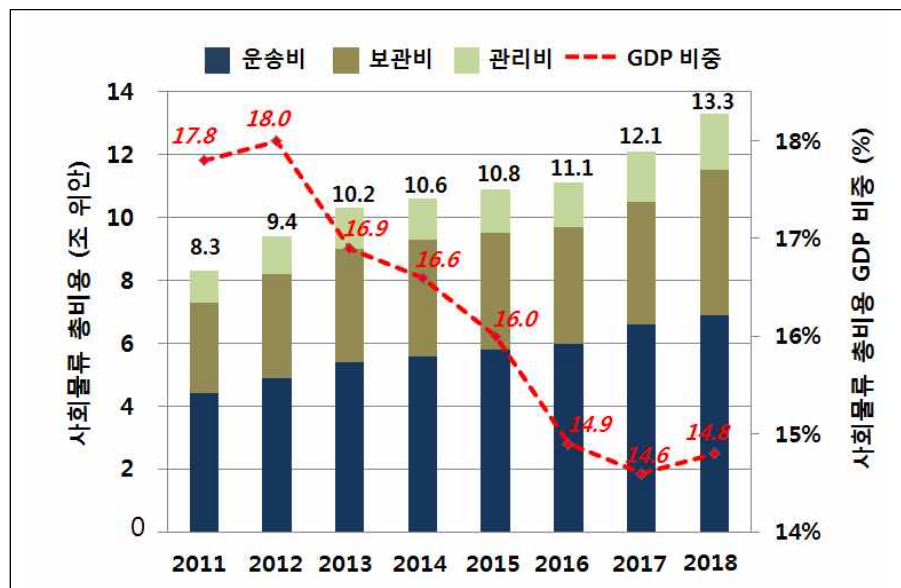
자료 : 중국물류·구매연합회.

- 사회물류 총비용과 사회물류 총액
 - 사회물류 총비용 : 중국의 '사회물류 총비용'(Total social logistics costs)은 '중국 내 상주하는 경제 주체들이 물류활동 중 발생하는 모든 비용'으로 우리나라의 '국가물류비'에 해당함.
 - 사회물류 총액 : 사회물류 총액(Total value of social logistics goods)은 중국 국내 수요영역에서 화물이 공급지에서 도착지까지의 실제 유통에서 발생하는 '가치 총액'으로, 물류비(Costs)의 개념이 아니라, 물류서비스가 필요한 '상품의 총 가치(Total value)'의 개념임(사회물류 총액 > 중국 GDP).

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용



자료 : 중국물류구매연합회, 「전국물류운행상황통보」 2011~2018년 통계를 바탕으로 KMI 작성

중국 사회물류 총비용의 GDP 비중, 2012년 이후 처음으로 증가

2018년 중국의 '국가물류비'에 해당하는 사회물류 총비용(社会物流总费用, Total social logistics costs)은 전년대비 9.8% 증가한 13조 3천억 위안을 기록했다. 사회물류 총비용 중에서 운송비용은 전년대비 6.5% 증가한 6조 9천억 위안이었고, 보관비용과 관리비용이 각각 4조 6천억 위안(전년대비 13.8% 증가), 1조 8천억 위안(13.5% 증가)으로 나타나 운송비용 대비 보관비용과 관리비용의 증가세가 두드러졌다. 사회물류 총비용에서 운송비용, 보관비용 및 관리비용이 차지하는 비중은 각각 51.9%, 34.6%, 13.5%이다.

2018년 중국 GDP에서 차지하는 사회물류 총비용의 비중은 14.8%로 전년에 비해 0.2%p 증가했다. 최근 중국 정부는 GDP에서 차지하는 사회물류 총비용의 비중이 하락하고 있는 점을 들며 물류비 절감 효과를 강조해왔다. 올해 이 비중이 증가함으로써 지난 2012년 이후 처음으로 올해 중국 정부의 물류원가 절감 및 효율화 조치가 더욱 강화될 것으로 전망된다. 지난 3월 5일부터 15일까지 개최되었던 2019년 '양회'의 「정부 업무보고」에서는 도로·교량의 통행료, 철도와 항만의 비용 인하 등 구체적인 내용이 언급되었고, '양회' 폐막 후 교통운수부는 조정된 '항만수납비용 계산 방법'을 즉각 발표했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	03-29
종합지수	841.78	798.52
일본 항로	706.33	728.53
구주 항로	1,075.74	1,006.47
미서부 항로	719.47	641.47
미동부 항로	894.38	834.27
한국 항로	595.61	583.63

주 : '01-04' 2019년 1월 4일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	03-29
종합지수	1,067.11	1,007.80
석탄	1,096.03	1,030.46
곡물	923.87	739.10
금속광석	1,040.00	969.78
정유	1,310.58	1,340.85
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈

2019년 건국 70주년을 맞은 중화인민공화국의 한해 최대 정치행사 '양회(兩會)'¹⁾가 지난 3월 15일 베이징에서 폐막되었다. 올해도 중국 경제·사회 각 방면의 이슈들을 둘러싸고 전국인민대표대회, 정치협상회의의 대표와 위원들의 활발한 논의가 이루어졌으며, 특히 해운·항만·물류분야를 중심으로 한 해양수산 관련 이슈들이 그 어느 때보다 화제가 되었다. 이에 따라, 금번 '이슈 포커스'에서는 2019년 '양회'에서 발표된 국무원의 「정부 업무보고」 및 전국인민대표대회·정치협상회의에서의 관련 주요 논의들을 중심으로 올 한해 중국 해양수산 이슈 및 정책 방향을 살펴보았다.

1 올해 경제성장률 6.0~6.5% 목표, '스마트 플러스' 최초 언급

지난 3월 5일 전국인민대표대회 개막식에서 발표된 「정부 업무보고」에서는 2019년 경제성장률 목표를 6.0~6.5%로 제시했으며 이는 2018년도에 제시한 6.5%보다는 다소 하향된 목표치이다. 또한 「정부 업무보고」에서는 올해 '취업 우선' 정책을 실시하는 한편, 기업과 개인을 대상으로 한 증치세(부가가치세), 사회보험료, 개인소득세 등 감세정책 실시를 통해 경제와 사회의 안정을 도모한다는 방침이다. 특히 2019년 재정적자 규모는 2조 7,600억 위안으로 이는 2016년 이후 최대로 적극적인 재정정책을 통한 경기부양 의지를 엿볼 수 있다²⁾. 특히 올해의 철도인프라 목표를 전년보다 약 680억 위안 증가한 8,000억 위안, 도로수운 투자를 전년과 동일한 1조 8,000억 위안을 제시했다.

[표 1] 2019년 중국 주요 경제지표 목표치(교통·운송 관련 중심)

구분	2017년		2018년		2019년 목표
	목표	실적	목표	실적	
GDP 증가율(%)	약 6.5	6.9	약 6.5	6.6	6.0~6.5
CPI 증가율(%)	약 3.0	1.6	약 3.0	2.1	약 3%
도시 신규 취업자(만 명)	1,100 이상	1,351	1,100 이상	1,361	1,100 이상
도시 실업률(%)	4.5 이하	3.9	4.5 이하	3.8	4.5 이하
무역 증가율(%)	안정적 수준 회복	14.2	안정적 성장 유지	9.7	안정 속 질적 개선
철도 투자(억 위안)	8,000	8,010	7,320	7,920	8,000
도로 투자(억 위안)	18,000	22,700	18,000	23,000	18,000

주 : 무역 증가율 실적치는 세관총서가 발표하는 수출입 총액 기준임.

자료 : 중국 국무원, 「2017년~2018년 정부 업무보고」 및 관련 통계자료

- 1) '양회(兩會)'란 중국 최고의 권력기관인 전국인민대표대회(전인대)와 중국 최고의 정책자문기관인 전국인민정치협상회의(정협)를 통칭하는 용어로써 중국 경제·사회의 발전 방향, 정부 예산, 경제성장률 및 각 분야의 정책들을 제시·결정하는 중요한 정치적 행사임. 필자 주.
- 2) 각 연도 「정부 업무보고」에서 제시한 재정적자 규모는 2016년 2조 1,800억 위안, 2017년 2조 3,800억 위안, 2018년 2조 3,800억 위안으로 2019년의 경우 2018년 대비 약 3,800억 위안 증액한 2조 7,600억을 목표로 제시함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 국무원 「정부 업무보고」에서 제시된 2019년 10대 중점 추진과제

- ① 거시경제 조정의 혁신개선, ② 시장주체 활력 제고 및 경영환경 개선, ③ 혁신을 통한 발전 및 신 성장동력 육성, ④ 강한 국내시장 육성과 내수 잠재력 제고, ⑤ 샤오캉(小康)사회 건설을 위한 빈곤탈출 및 농촌진흥, ⑥ 지역 균형발전 촉진 및 도시화의 질적 발전, ⑦ 생태환경 보호 및 녹색 발전, ⑧ 중점영역의 개혁 심화 및 시장메커니즘 개선, ⑨ 전방위적인 대외개방 및 국제 경제협력, ⑩ 사회보장체계 및 민생 개선

「정부 업무보고」에서는 경제성장률의 하향 조정, 취업 우선, 무역구조의 질적 개선 등 안정적 성장을 뚜렷하게 지향하면서도 중국 정부는 혁신 성장을 강조하고 있다. 특히 올해의 10대 중점 추진과제 중의 '혁신을 통한 발전 및 신 성장동력 육성'에서는 기존의 '인터넷 플러스(互联网+)'에서 한 단계 더 발전한 '스마트 플러스(智能+)'의 개념이 최초로 언급되었다. 이는 제조업 고도화 발전 방안으로 제시된 것이다. '인터넷 플러스' 정책은 인터넷을 매개체로 하여 각 산업들과 융합발전을 통해 새로운 발전 생태계를 조성한다는 의미이다. 반면에 이번에 제시된 '스마트 플러스'의 추진은 빅데이터, 인공지능 등 IT 신기술에 기반한 각 산업의 스마트화 촉진으로 볼 수 있다.

2 '양회'의 해운·항만·물류 관련 주요 내용

1) 물류원가 절감 촉진, 항만비용 인하

물류원가 절감은 현재 중국 정부가 지속적으로 강조하고 있는 부분이다. 특히 2018년 10월 13일, 중국 국무원은 「통상구(口岸) 비즈니스 환경 최적화 촉진과 역외무역 편리화 업무 방안」을 발표했다. 이 발표에서 2020년 말까지 컨테이너 수출입 단계에서 소요되는 규범화된 비용들을 2017년 대비 절반 수준으로 낮추고, 2021년 말까지 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축한다는 비교적 구체적인 목표까지 제시했다. 이러한 기조 속에서 올해 「정부 업무보고」에서는 물류원가 절감과 관련된 조치들이 대거 언급되었다.

먼저, 중국 정부는 올해 증치세 세율을 인하할 계획이다. 제조업의 경우 현행 세율 16%에서 13%로 대폭 낮추고, 교통운수업도 현행 10%에서 9%로 인하할 계획으로 물류기업들의 부담이 조금이나마 감면될 수 있을 것이다. 인하된 세율은 4월 1일부터 즉시 적용된다.

둘째, 「정부 업무보고」에서는 기업의 비용 절감을 위해 올해 유류도로 제도 개혁을 심화하여 도로 및 교량 통행료 인하를 추진하겠다고 밝혔으며, 일부 철도와 항만의 수납비용들을 면제하거나 인하하겠다고 명시해 앞으로 항만비용의 인하가 더욱 탄력을 받을 것으로 전망된다. 또한 규정화된 요금들은 목록화시켜 투명하게 공시한다고 제시했다. 이러한 발표 후, '양회' 종료 직후인 3월 18일, 국가발전위원회와 교통운수부는 「항만수납비용(하역료와 항만시설사용료) 계산 방법(港口收费计费办法)」 개정안을 발표하여, 항만비용을 비교적 큰 폭으로 인하했다. 이번 개정안의 주요 내용으로는 화물료, 항만시설 보안료, 도선(이박)료, 국내항로 선박 예인비 요율을 각각 15%, 20%, 10%, 5%씩 인하한다. 아울러 선박의 예인선 사용 의무 제한 완화 등이 포함되어 관련 기업들의 부담이 경감될 전망이다. 새로운 개정안은 4월 1일부터 중국 전역의 항만들을 대상으로 즉시 적용된다³⁾.

3) 交通运输部·国家发展改革委, 「关于修订印发《港口收费计费办法》的通知」, 2019. 3. 18.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

그밖에도 「정부 업무보고」에서는 “중개서비스 비용도 집중적으로 정리하겠다(专项治理中介服务收费)”고 언급했는데, 이는 향후 물류관련 중개서비스업 비용부분도 정부가 ‘손질’할 가능성이 있음을 시사하고 있다.

2) 해운·항만·물류 관련 행정심사 다수 취소

「정부 업무보고」에서는 시장주체의 활력 제고와 경영환경 개선을 위해서 물류원가 절감과 함께 ‘광관푸(放管服: 행정수속 간소화 및 권한 이양)’ 개혁을 심화하겠다고 언급했다. 「정부 업무보고」 발표 다음 날인 3월 6일, 국무원은 홈페이지를 통해 ‘국발(国发) [2019] 6호’ 문건인 「일부 행정 허가사항 취소 및 권한 이양에 관한 결정(关于取消和下放一批行政许可事项的决定)」을 통해 25개 행정허가 사항에 대한 심사를 취소하고, 등록제(备案) 혹은 사후관리를 강화하는 방안으로 대체한다고 발표했다. 또한 행정허가 심사 취소 외에도 기존 중앙 정부부처에서 담당하던 6개의 행정허가 심사 사항을 지방 정부로 이양하는 내용도 포함된다. 특히 이 발표에서 해운·항만·물류분야와 직접적으로 관련된 심사 항목만 무려 18개에 달한다(심사 취소항목 16개, 심사권한 이양 항목 2개)⁴⁾.

[표 2] ‘국발[2019] 6호’에 의견 취소 및 이양관 해양수산 관련 심사항목

No.	주요 내용	기존 심사부처
1	출해선박등록부(出海船舶户口簿) 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
2	출해선원증(出海船民证) 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
3	합자선박 선원의 승선증 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
4	타이완 노무인력의 승선작업증 심사 발급 : 심사 취소 후 공안부와 국가이민국이 제시된 조치를 통해 사후 관리 강화	공안부
5	해역사용 논증기관 자질 인정 심사 : 심사 취소 후 자연자원부가 제시된 조치를 통해 사후관리 강화	자연자원부
6	해양관측소(역) 설립 및 조정 심사 : 심사 취소 후 등록제로 전환	자연자원부, 지방 자연자원부문
7	국제 컨테이너선, 일반화물선 운송업 심사 : 심사 취소 후 교통운수부가 사후관리 강화	교통운수부
8	중국과 홍콩·마카오 간 컨테이너선 일반화물 운송업 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부
9	무선박운송인(NVOCC) 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부
10	국제선박 보안증서 심사 발급 : 심사 취소 후 제3자 선박검사기구가 ‘국제선박 보안증서’ 서명 발급	교통운수부
11	선원서비스등부(船员服务簿) 검사 발급 : 심사 취소 후 선원 적임증서(适任证书) 발급 심사에 통과한 선원은 바로 ‘선원서비스등부’ 발급	교통운수부 및 지방 관련부문
12	국제도로화물운송 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	성급 교통운수부문
13	도로화물운송터미널 경영 허가 : 심사 취소 후 교통운수부가 제시된 조치를 통해 사후관리 강화	현급 교통운수부문
14	소형 선박의 홍콩·마카오 간 화물운송 등록 : 심사 취소 후 세관총서 및 각 직속세관이 제시된 조치에 따라 사후 관리 강화	세관총서 및 직속 세관

4) 국무원 홈페이지(http://www.gov.cn/zhengce/content/2019-03/06/content_5371253.htm).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

15	창장 바지선의 환적지 세관 감독관리의 수출화물(转运海关监管的进出口货物) 심사 : 심사 취소 후 등록제 전환	직속 세관
16	세관 감독관리화물 운송기업·차량 등록 : 심사 취소 후 등록제로 전환	직속 세관
17	(권한 이양) 중국과 홍콩·마카오 간 여객선, 액체위험물선의 운송업 허가 중 심사 : 교통운수부에서 성급 교통운수부으로 이양	교통운수부
18	(권한 이양) 항만시설보안증서 심사발급 : 교통운수부에서 성급 교통운수부으로 이양	교통운수부

자료 : 국무원, 「国务院关于取消和下放一批行政许可事项的决定」, 2019. 3. 6.

특히 '국제 컨테이너선, 일반화물선 운송업 심사', '무선박운송인(NVOCC) 종사 허가', '국제도로화물운송 허가', '도로화물운송터미널 경영 허가', '세관 감독관리화물 운송기업·차량 등록' 등은 중국에서 사업을 영위하고 있는 우리나라 선사, 물류기업들이 사업 확장 등에 있어 관심을 가져야 할 부분이다.

3) 지역균형 발전 강조에 따른 시장 기회 모색 및 항만통합 추세 대응

올해 「정부 업무보고」에서도 지역 균형발전 촉진이 중점과제 중 하나로 제시되었다. 보고에서는 서부개발과 동북 진흥, 중부 굴기 등 기존부터 추진해 온 내륙지역 개발 사업에 대한 언급 외에도, '징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)협동발전(京津冀协同发展)', '창장경제벨트', '웨강아오(粤港澳, 광둥·홍콩·마카오) 대만구' 등 '13·5' 기간 이후 중점 추진하고 있는 지역균형발전 전략들도 언급되었다. 특히 2018년 개최된 '제1회 중국국제수입박람회'에서 시진핑 주석의 발언에 따라 이번 「정부 업무보고」에서는 '창장삼각주 일체화 발전' 전략을 국가급 전략으로 격상됨을 언급했다.

지역균형발전 전략들이 중점 추진됨에 따라, 현재 중국 항만들의 지역별 항만통합 및 협력도 더욱 탄력을 받을 것으로 전망된다. 특히 '징진지' 지역의 톈진과 허베이성 간 항만 협력과 통합작업이 촉진될 전망이며, 창장경제벨트 상·중·하류 간 종합교통운송체계 강화를 언급한 바, 각 구역 간 수운노선 협력, 지분투자 등을 통한 항만통합 등도 더욱 심화될 것으로 판단된다. 특히 '웨강아오 대만구' 건설에 따라 향후 광둥성과 홍콩·마카오 간 화물과 인원의 왕래가 더욱 활발해 지고 주장삼각주의 홍콩, 광저우, 선전 등 대형항만 간 경쟁 양상이 다른 국면으로 전환될 것으로 보인다.

또한 '창장삼각주 일체화 발전(长三角一体化发展)'을 국가급 전략으로 승격시키고, '발전 계획'을 수립할 것으로 제시함에 따라 향후 세계 최대의 두 항만인 상하이항과 닝보·저우산항 간 협력 전개에 귀추가 주목된다⁵⁾. 이미 지난 2월, 그동안 동일한 배후지를 가지고 경쟁해 오던 상하이항과 닝보·저우산항이 양산항 성동(盛东)터미널 지분투자 및 항만 공동개발에 관한 협력을 체결하며 새로운 분위기가 조성되었다⁶⁾.

5) 2018년 닝보·저우산항의 총 물동량은 10억 8,438만 톤으로 세계 1위, 상하이항의 컨테이너물동량은 4,201만 TEU로 세계 1위를 기록함, 중국항만협회, 「中国港口」 2019년 제2호.

6) 新华社, "两个世界大港共推小洋山港区综合开发", 2019. 2. 22.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 전인대 대표, 장예(张锐)



“녹색발전에 대한 공통된 인식은 창장경제벨트라는 국가 전략의 추진과 실시에 기본적인 사상과 방향을 정해주며, 창장경제벨트가 지역 균형발전 전략 중에서 명확한 포지션과 특색있는 강점을 발휘하는데 도움을 줄 것임”

■ 전인대 대표, 장징둥(张近东)



“도시의 재활용 체계 구축에 있어서, 기업과 지역 커뮤니티, 학교 등이 연합하여 포장재 회수 시범지역 설립을 모색하고, 업·다운스트림 공급사슬의 공장·상점들이 함께 입고상품 포장 감량화, 순환화를 추진해야 할 것임”

4) 친환경화, 해운·항만·물류의 주요 이슈

현재 중국 사회의 최대 이슈 중 하나가 환경보호임에 따라 올해 「정부 업무보고」에서 역시 생태환경 보호 및 녹색발전이 중점 추진과제로 제시되었다. 「정부 업무보고」에서는 ‘창장경제벨트’의 생태보호 강화를 주문하고 있다. 이에 따라 창장의 전통적인 운송체계를 개선하고 녹색항만 건설 강화를 위해 육상전력(AMP)·친환경 에너지 이용, 친환경·지능화 선박의 개발 가속화 및 친환경 선대 구축도 필요하다는 의견도 제시되었다. ‘양회’ 기간 중, 전국인민대표대회(이하 ‘전인대’) 대표인 중국창장항운그룹의 장예(张锐) 회장은 향후 창장항운그룹은 산업 발전 추세를 파악하여 전통적인 운송구조를 조정하고 각 항만과 터미널 통합 및 전략적인 협력을 통해 창장경제벨트의 복합연계운송 체계를 구축할 것이라고 강조했다⁷⁾.

특히 향후 중점 오염지역을 중심으로 운송분야의 환경규제가 심화될 것으로 전망된다. 이미 2018년 9월, 국무원은 「운송구조조정 3년 행동계획 추진(2018-2020년)」을 발표하였고, 장진지 및 주변지역, 창장삼각주지역, 편웨이(汾渭) 평원 등 지역을 중점 지역으로, 벌크화물 운송 ‘도로에서 철도 및 수운전환’을 주요 방향으로 설정하였다⁸⁾. 올해 ‘양회’에서도 전국정치협상회의의 리웨이(李伟) 국무원 발전연구센터 주임은 중점구역의 운송구조를 개선해야 하고, 창장삼각주, ‘장진지’ 등 중점지역의 화물운송 방식은 도로에서 철도 및 수운으로 전환하여 저탄소·고효율의 교통운송 체계를 구축해야 한다고 제시하기도 했다⁹⁾.

택배 업계의 폭발적인 성장과 함께 배출되는 택배 포장 쓰레기 역시 늘어나게 되면서 이로 인한 자원 낭비와 환경오염 문제로 인해 친환경 녹색 택배 물류는 ‘양회’ 대표 및 위원들의 많은 관심을 받는 주요 이슈로 등장했다. 전인대 대표인 쑤닝홀딩스의 장징둥(张近东) 회장은 도시 재활용 체계 구축 추진에 있어서는, 기업, 커뮤니티, 학교 등과 함께 포장 회수 시범지역 설립을 모색하고 상·하위 공급사슬 제조업체와 공동으로 입고 상품 포장 감량화, 순환 이용 가능화를 추진해야 한다고 건의하기도 했다¹⁰⁾. 특히 2019년 1월 1일부터 발효된 「전자상거래법(中华人民共和国电子商务法)」의 제52조에서도 “택배물류 서비스 제공자는 규정에 따라 친환경 포장 재료를 사용하여야 하며 포장 재료의 감량화와 재이용을 실현”해야 한다고 규정함으로써 향후 택배업계의 친환경화 요구는 더욱 강화될 것으로 전망된다.

5) 스마트화 추세, 관련 규범 제정 강조

올해 「정부 업무보고」는 ‘스마트 플러스’의 개념이 처음으로 명시되었으며,

7) 中国水运报, “全国人大代表、中国长江航运集团有限公司董事长张锐: 引领长江航运绿色发展”, 2019. 3. 6.

8) 「운송구조조정 3년 행동계획」에서는 3년간의 추진을 통해 전국 철도화물 운송량을 2017년보다 11억 톤 증가, 수운화물 운송량을 2017년보다 5억 톤 증가, 연해항만 벌크화물 도로운송량은 4억 4천만 톤 감소를 목표로 제시함.

9) 生态环境部, “李伟委员: 污染防治攻坚战要量力而行 听取群众意见”, 2019. 3. 6.

10) 中国交通新闻网, “全国两会聚焦物流快递老问题与新现象”, 2019. 3. 13.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 전인대 대표, 뤼펑(罗鹏)



“우리는 무인차량이 물류영역에서 먼저 실현될 것이라고 인정하고 있으며, 우리의 인터넷 속도가 5~10배 빠르게 된다면 과거에 얻기 어려웠던 화물차 기사들의 정밀한 운행 데이터, 행위 데이터들이 아주 자연스러운 데이터가 될 것이며, 이 모든 것들이 비즈니스에 엄청난 변화를 가져올 것임”

■ 전인대 대표, 류정(刘征)



“스마트 제조는 단일한 변화가 아니며, 조선기업의 업그레이드 리모텔링에 있어 새로운 요구를 제시함”

스마트화는 제조업뿐만 아니라, 해양수산 전 분야에도 통용되는 키워드로 부상하였다. 올해 ‘양회’ 직전인 3월 1일, 중국 국가발전위원회와 부처·기관과 공동으로 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축 추진에 관한 의견(推动物流高质量发展促进形成强大国内市场的意见)」의 25개의 조치 중에서도 물류의 스마트화가 강조되고, 디지털 물류 발전을 강화하고 디지털 물류인프라 건설을 강화하며, 화물과 운송수단(항공기, 선박, 차량), 장소(물류단지, 대형창고) 등 물류요소의 디지털화를 추진한다고 제시되었다.

또한 스마트 물류, 온라인 플랫폼의 발전에 따라 관련 산업표준 및 규범의 필요성도 높아지고 있다. ‘양회’에서도 전인대 대표인 만방(满帮)그룹 뤼펑(罗鹏) 총재는 화물운송 플랫폼에 큰 관심을 보이며, 사물인터넷, 빅데이터 등의 기술에 힘입어 일부 물류정보 플랫폼은 화주, 운전자 수급 양측의 정보 비대칭을 개선하고, 자원의 합리적 배치를 통해 화물차량의 공차현상을 줄이는 성과를 거두었다고 주장하면서, 역시 ‘무차량운송인’¹¹⁾은 장부 비용지출 증빙으로서의 영수증 제공할 수 없는 바, 무차량운송인 플랫폼의 발전을 독려하고 플랫폼을 통해 개인 운전자의 영업행위를 규제 및 관리하며, 아울러 무차량운송인 플랫폼이 화물차 운전자를 대신하여 일괄적으로 전용 세금계산서를 발행할 것을 제안했다¹²⁾. 실제로 현재 다양한 ‘운송 플랫폼’들이 활성화되어 있으나 안전감독 및 신용도, 각종 리스트 관리에 대한 법적 규범이 없는 상태에서 교통운수부는 현재 「온라인플랫폼 도로화물운송 경영관리 방법(안)」을 제정 중에 있으며 올해 내 발표될 것으로 예상된다.

조선 관련분야에서도 지속적인 지능형 선박 건조의 R&D 필요, 정부도 지역별 맞춤형 지원 정책 수립의 목소리가 높아지고 있다. 전인대 대표인 CSIC다렌선박중공업그룹 류정(刘征) 당위서기는 현재 중국 조선업은 구조조정 및 혁신 업그레이드의 중요한 시기에 처해 있으며, 향후 자율주행선박 및 지능형 선박은 세계적인 추세라고 강조하며 조선업은 지속적인 투자를 확대를 통해 지능형 선박건조의 연구 및 개발을 할 필요가 있다고 주장했다¹³⁾.

6) ‘일대일로’ 연선지역간과 협력 강화 및 투자 확대

올해 「정부 업무보고」 전문에 총 5회의 걸쳐 ‘일대일로’ 전략이 언급되었으며, 전방위적인 대외개방 및 국제 경제협력의 중심 전략으로 ‘일대일로’를 강조했다. 특히 올해 2017년에 이어 ‘제2회 일대일로 국제협력정상포럼(Belt and Road Forum for International Cooperation)’ 개최되는 점 언급했다¹⁴⁾. 2017년 개최된 제1회 포럼을 통해, ‘일대일로’ 전략을 방향과 성과를 전 세계에 알리고, 또한

11) 무차량운송인’은 직접 차량을 소유하지 않고 화물운송업에 종사하는 개인 혹은 기업을 지칭하는 ‘중개인’ 개념이며, ‘무선박운송인(NVOCC)’에서 파생된 중국식 표현임. 중국 국무원은 2016년 8월, 「개혁 및 시범실시로 무차량운송물류 혁신발전 촉진에 관한 의견」을 발표하고 10월에 48개의 무차량운송인 시범기업을 발표함.

12) 中国交通新闻网, “全国两会聚焦物流快递老问题与新现象”, 2019. 3. 13.

13) 搜狐, “大船重工刘征: 发展智能制造, 构筑持久竞争力”, 2019. 3. 7.

14) 2017년 5월에 개최된 ‘제1회 일대일로 국제협력정상포럼’에서는 중국 시진핑 주석뿐만 아니라, 세계 29개국 정상 및 1,500여 명의 관계자들이 참석하여 전 세계의 이목을 끌었다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 전인대 대표, 자오징(赵静)



“푸젠성은 ‘실크로드 해운’ 항로와 항만을 안정적으로 증가시키고, ‘실크로드 해운연맹’을 조직하며, 복합연계운송을 발전시키기 위해 항만의 철도개발, 육지 내륙항의 ‘원스톱 서비스’를 추진해야 함”

■ 정협 위원, 리젠홍(李建红)



“국가가 ‘일대일로’ 기업들의 해외 리스크 해소에 더욱 도움을 주기를 바라며, 자원요소들의 편리한 유동을 위한 조치들을 추진해야 함”

여러 국가들과 대규모 인프라 계약들이 이루어졌던 만큼, 올해 개최될 제2회 포럼에서 지난 성과에 대한 회고 및 향후 계획들이 발표될 것으로 기대된다.

지역별로 구체적인 ‘일대일로’ 관련 전략, 기업들의 해외 진출 방안에 대한 논의도 활발했다. 전인대 대표인 푸젠성세무국 자오징(赵静) 국장은 푸젠성이 ‘육상 및 해상 일대일로’의 핵심구역으로 ‘해상실크로드 해운 플랫폼’ 구축을 가속화 추진하고, ‘해상 실크로드 해운연맹’을 설립하여, ‘해상실크로드 해운’ 브랜드를 만든다는 계획이라고 밝혔다. 이를 통해 더 많은 원양 서비스를 ‘해상실크로드 해운연맹’ 내 유치하여 완전한 서비스 네트워크 체계를 구축하는 동시에 해운·항만 업체의 해외진출을 추진해야 한다고 건의했다¹⁵⁾. 정협 위원인 초상국그룹 리젠홍(李建红) 회장은 정부가 ‘일대일로’ 연선국가에 투자한 기업에게는 해외투자 리스크의 대비 및 해소를 더욱 강화해야 한다고 주장하며, 통관 편리화 수준을 제고하여 인원, 물류, 자금, 정보의 흐름을 원활히 해야 한다고 촉구했다¹⁶⁾.

7) ‘외상투자법’ 개정, 자유무역시범구를 통한 외자유치 확대

「정부 업무보고」에서는 외자의 국내유치를 확대할 것으로 요구하고 있으며, 국내외 기업의 동등한 대우 및 공평한 환경 조성, 외국기업에 대한 합법적인 권익 보호를 강조했다. 나아가 ‘양회’ 폐막일인 3월 15일, 새로운 「외상투자법(外商投资法)」을 통과시킴으로서 2020년부터 동 법안이 발효된다. 기존의 「중외합작경영기업법(中外合资经营企业法)」, 「외자기업법(外资企业法)」, 「중외합작경영기업법(中外合作经营企业法)」 등 일명 ‘외자 3법’을 대체할 예정이며 외국기업의 중국 내 경영환경이 더욱 개선될 것으로 전망된다¹⁷⁾.

또한 「정부 업무보고」에서는 외자투자 확대에 있어서 자유무역시범구(이하 ‘자무구’)의 역할을 강조하며, 자무구에 더욱 큰 정책혁신 자주권을 보장하고, 상하이 자무구의 범위를 확대할 계획이라고 언급했다. 아울러 ‘하이난 자무구’ 건설을 추진하고, 중국 특색의 자유무역항으로 건설을 모색한다고 제시하였으며, 이와 관련해 구역 내 해운기업 유치 방안도 논의되었다.

정협 위원인 하이난성정부 왕루(王路) 부성장은 재정부와 세관총서, 국가세무총국 주도로 선박수입 관세 면제, 선박 구매 부가가치세 감면 등 관련 업무를 추진해야 하며, 국가세무총국을 중심으로 해운기업의 세무제도 개혁을 연구해야 한다고 제시했다. 또한 하이난 자유항 설립을 위해 입주 해운업에 세제 혜택정책을 수립하고, 원양선원의 개인소득 감면정책 실행을 통해 해운기업의 경영원가를 낮추고, 편의치적선의 중국 등록을 촉진해야 할 것이라고 강조했다¹⁸⁾.

15) 中国日报网, “福建致力畅通‘一带一路’经济带经贸通道 做好一进一出”, 2019. 3. 11.

16) 手机中国网, “李建红: 发挥国家大型企业在香港经济社会发展中的作用”, 2019. 3. 8.

17) 새로운 「외상투자법」의 주요 내용은 외국인 투자자 내국인과 동일 대우, 네거티브 리스트 관리제도 시행, 외자 기업의 중국 내 IPO, 회사채 발행 등 금융시장에서 자금조달 허용, 외국 투자자의 중국 내 출자, 이익 창출, 자본 수익, 자산 처분 소득 등의 자본 유출입 자유화, 외자 기업과의 기술협력 조건은 투자자 간의 협상으로 규정, 행정수단을 통한 강제 기술 이전 요구 금지 등임, 폴리뉴스, “NK투자증권, 中 ‘외상투자법’ 미중 갈등 완화 기대”, 2019. 3. 18.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 전인대 대표, 쉬진차오(许振超)



“국가에서 입법측면에서 외국적 선박의 국내 카보타지 업무를 실현해 주어 중국 항만의 국제 경쟁력을 제고시키길 희망함”

8) 기타 해운경쟁력 강화를 위한 건의들

올해 ‘양회’에서 해운·항만업계의 대표들은 ‘해운강국’ 건설을 위한 다양한 실험적인 정책들을 제안했다. 전인대 대표인 COSCO쉬핑의 쉬리룽(许立荣) 회장은 중국은 세계 3위의 해운선대를 보유하고 업계 발언권도 높아지고 있는 반면, 선원 구조는 노령화 및 인력부족 문제가 심화되고 선원 관리능력이 다른 해운강국들에 비해 부족한 점을 지적하며, 선원들의 노동관계와 합법적 권익을 보장할 수 있는 법안 수립이 필요하다고 건의했다¹⁸⁾.

카보타지(Cabotage, 한 국가 내 두 지점 간 운송) 개방에 대한 건의도 제시되었다. 전인대 대표 중국전국총공회(全国总工会) 쉬진차오(许振超) 부주석은 세계 대형항만 컨테이너물동량 중 환적물동량이 차지하는 비율은 30% 이상인데 반해 중국은 현재 10% 혹은 그 이하 수준이라며, 이는 중국의 현행 해운조례에 따라 외국적 선박이 국내 운송 시 국내항로 상의 환적업무를 금하고 있기 때문이라고 설명했다. 또한 중국의 「국제해운조례(中华人民共和国国际海运条例)」의 카보타지 금지 항목은 국내 운송시장 보호를 위한 조치로 시작되었지만, 약 20년이 지나 국제해운시장, 운송설비, 항만기능이 많이 달라진 상황에서 정부는 법제 개선을 통해 카보타지 업무를 승인하여 국제환적 물동량을 제고하고 중국 항만의 국제경쟁력을 강화하기를 희망한다고 건의했다²⁰⁾.

3 해양·수산분야 주요 내용

1) 해양경제 발전을 통한 ‘해양강국’ 건설

「정부 업무보고」에서는 지역의 균형발전 촉진의 일환으로 ‘블루경제(蓝色经济)’를 대대적으로 발전시키고 해양환경을 보호하며 ‘해양강국(海洋强国)’을 건설한다고 제시하여 해양경제가 지역경제 발전의 중요한 성장동력임을 강조하였다. ‘양회’에서도 해양경제 육성에 대한 많은 논의들이 있었으며, 여전히 해양경제의 질적 발전을 실현하기 위해서는 여전히 많은 문제점들이 존재한다고 제기되었다.

인중칭(尹中卿) 전인대 재정경제위원회의 부주임은 현 단계에서 해양경제 발전은 i) 해양계획과 관리에 대한 인식 부족, 원양·심해를 향한 발전 미비, ii) 해양 전통산업 대비 해양신산업, 전략적 산업, 첨단기술산업 부족, iii) 해양산업 발전을 조방형 방식(과도한 에너지 소모를 통한 GDP 위주의 성장방식)으로 유도 및 기반·지원역량 부족, iv) 해양환경, 특히 근해 오염의 심각성 등 여러 가지 문제점을 제기했다²¹⁾.

정협 위원인 자연자원부 국가해양정보센터 허광순(何广顺) 주임에 따르면,

18) 海南日报, “全国政协委员王路, 建议探索国际船舶登记制度及相关政策改革”, 2019. 3. 8.

19) 中国船东协会, “全国人大代表许立荣: 加快船员劳动关系专属立法”, 2019. 3.11.

20) 青岛新闻网, “许振超: 开放外籍船舶国内捎带业务两会”, 2019. 3. 7.

21) 中国新闻网, “尹中卿: 目前发展海洋经济面临四个突出问题”, 2019. 3. 10.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

중국의 해양자원개발, 해양과학기술 혁신 및 해양생태보호 능력은 세계 해양 강국들에 비해 여전히 많은 격차가 있으며, 특히 해양산업의 핵심장비와 핵심 기술에 있어 보완이 필요하다고 지적했다²²⁾.

또한 앞서 지적한 현재 당면한 해양경제 문제를 해결하고 해양경제 발전 촉진과 '해양강국'을 위한 조연도 함께 제시되었다. 인중칭 부주임은 해양경제 발전 촉진을 위한 조연으로 i) 과학적인 해양 이용, 국가의 상층설계 강화 및 해양 법제도 개선 필요, ii) 해양산업의 구조조정 및 업그레이드 촉진, 육지·해양자원 간 보완 및 협동발전 촉진, iii) 과학기술 개발을 통한 해양발전 강화, 해양관련 인프라 및 설비 발전 강화, iv) 해양생태보호 강화, 지속가능한 발전 실현, v) 개방을 통한 해양사업 활성화 필요, 근해 관리 및 원양·극지 진출 확대 등을 제시했다.

허광순 주임 역시 국가차원에서 해양경제 발전계획을 통합적으로 수립함으로써 해양경제의 고품질 발전을 추진해야 한다고 강조하며, i) 전국 해양경제부서 간 연석회의 제도 운영 효율화, 부서 간 협동, 공동 추진 필요, ii) 해양경제 고품질 발전 추진에 관한 지도의견 제정, 해양경제 고품질 발전에 대한 육·해 통합 메커니즘 수립, iii) 해양경제발전의 시범사업 심화, 연해지역 각자의 특색과 기반을 고려한 해양경제 관리체제 및 현대 해양산업체제의 구축, iv) 해양경제 고품질 발전에 대한 모니터링 및 평가 강화, v) 국제협력 추진, 해외 해양경제원구 공동 건설 및 정부차원의 해양경제 협력 국제 메커니즘 수립 등을 제시했다.

2) 해양생태환경 보호 지속 강화

환경보호와 생태건설 방안이 중국의 최대 이슈 중 하나인 만큼, 「정부 업무보고」에서는 수질오염 개선복구 촉진 및 중점 수역과 근해에 대한 종합정돈을 추진한다고 제시했다²³⁾. 이밖에 올해 '양화'에서는 관련 부처인 자연자원부와 생태환경부 부장의 해양생태 보호에 대한 의견을 제시했다.

루하오(陆昊) 자연자원부 부장은 기자회견을 통해, 국가 중대전략 프로젝트를 제외하고 일반적인 신규 바라마립 프로젝트에 대한 심사를 정지하고, 바라마립이 해양시스템과 해양생물 다양성에 미치는 영향을 최대한 저감시킬 방침이라고 밝혔다²⁴⁾.

리간제(李干杰) 생태환경부 부장도 기자회견을 통해, 오염방지는 '샤오캉사회 전면 건설' 주요 임무 중 하나이며, 그중에 '보하이(渤海) 종합정비'는 생태환경부가 추진하는 대표적인 사업이고 바다 오염배출구에 대한 정돈은 가장 핵심적인 부분이라고 설명했다²⁵⁾. 특히 과거 제정된 대기, 수질, 토양에 관한

22) 人民政协网, “对话全国政协委员、国家海洋信息中心主任何广顺”, 2019. 3. 12.

23) 허광순 주임은 올해 「정부 업무보고」에서 '해양경제'란 표현을 '블루경제'로 바꾼 것은 중국 생태문명 건설 전략과 연관된다고 해석하며, '블루경제'의 본질은 해양경제를 발전시키는 동시에 해양 생태시스템을 보호하고 복원하는 것이라고 주장함.

24) 新华网, “自然资源部部长陆昊: 梳理公布流程图做好不动产登记工作”, 2019. 3. 12.

25) 生态环境部, “李干杰部长亮相两会‘部长通道’”, 谈的啥”, 2019. 3. 4.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

‘10조(十条)’²⁶⁾를 참조하여 「해양환경보호법」 개정을 계기로 「국가 푸른 바다(碧海) 보호 행동계획」의 제정과 실시가 건의되었다. 건의를 발의한 왕진난(王金南) 생태환경부 환경계획원 원장이 건의한 ‘해양 10조’에는 i) 육지와 바다를 연계하는 생태공간에 대해 엄격한 관리·통제, ii) 염수와 담수의 수질 표준을 연계시키는 평가체계 수립, iii) 육·해 오염 합동방제 강화, iv) 통합된 수역과 해역의 PN 감소 및 바다 배출 총량 통제제도 실시, v) 해양투기에 대한 엄격한 감독관리, vi) 해상 석유유출 및 위험화학품 유출에 대해 엄격한 예방, vii) 연해습지 복원 추진, viii) 블루해만 종합정돈 실시, ix) 연안 보호·복원 강화, x) 해양생태 환경보호의 법제도 시스템 보완의 내용이 포함된다²⁷⁾.

3) 해양 관련 법안 체계 보완을 통해 해양권의 강화

해양 관리능력 제고 및 해양권의 수호를 통해 ‘해양강국’ 건설을 위한 「해양기본법(안)」 제정 필요성 제기되었다. 전인대 대표인 중국치공당(中国致公党) 샤오즈칭(邵志清) 부주임위원은 국무원 조직개편 이후 해양관련 법률관계를 조정할 수 있는 「해양기본법」 제정은 매우 필요하며, 크게 해양주권의 확정, 해양계획의 제정, 해양자원의 이용, 해양권익의 수호, 해양경제의 발전, 해양과학기술의 혁신, 환경보호, 국제협력 및 관리체제 설계 등이 포함되어야 한다고 건의했다²⁸⁾.

정협 위원인 허윈아오(贺云翱) 난징대학교 교수는 「중국 해양법」 제정에 관한 제안을 제출했으며, 종합적인 해양법의 제정을 통해 중국 해양자원에 대한 질서 있는 개발·이용을 보장하고, 중국해역에 대한 전면적·과학적·효과적인 관리를 촉진하고 지방 해양경제 발전에 서비스를 제공해야 한다고 주장했다²⁹⁾.

‘양회’ 전인대 입법업무 관련 기자회견에 따르면, 현재 전인대는 남극법안에 대해 조사·연구와 논증을 전개하고 있고 법률 초안 작성을 서두르고 있다³⁰⁾. 청리푹(程立峰) 전인대 환경자원보호위원회 위원에 따르면, 최근 몇 년 간 남극으로 향하는 관광객이 많아지면서 남극 생태환경에 문제를 야기했고, 중국 정부가 남극을 이용하고 보호해야 한다는 입장이다. 이에 따라, 전인대 상무위원회는 이미 남극법안을 입법계획에 포함시켰으며, 전인대 환경자원보호위원회가 관련 초안 작성을 담당하고 있다.

4) 대만구(大湾区) 건설 촉진

올해 「정부 업무보고」에서는 ‘웨이강아오 대만구’에 대한 언급이 3차례나 등장하며, ‘웨이강아오 대만구’에 대한 중국 정부의 뜨거운 관심을 보여준다. 리시

26) 중국 국무원은 2013년 「대기오염방지 행동계획」, 2015년 「수질오염방지 행동계획」, 2016년 「토양 오염방지 행동계획」을 발표한 적이 있으며, 이를 각각 대기, 수질, 토양 ‘10조’라 칭하고 있음

27) 中国矿业报, “建议制定<国家碧海保护行动计划>‘海十条’”, 2019. 3. 14.

28) 上观新闻, “邵志清:需制定<海洋基本法>维护海洋权益”, 2019. 3. 5.

29) 中国海洋报, “全国政协委员贺云翱应尽早制定<海洋法>构建全面涉海法律体系”, 2019. 3. 11.

30) 中国海洋报, “全国人大举行‘人大立法工作’主题记者会, 南极立法已列入立法规划”, 2019. 3. 11.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

(李希) 광둥성위원회 서기는 향후 광둥성이 웨강아오 대만구 건설에 관한 중점 업무로 i) 인프라의 상호연통 강화 및 현대 산업시스템의 구축을 통해 홍콩·마카오와 함께 활력이 있는 세계급 도시군 건설, ii) 과학기술 혁신에 관한 협력 강화, iii) 높은 수준의 대외개방 확대 및 국제경쟁·협력 참여로 '일대일로' 건설의 중요한 거점 구축, iv) 중점 협력 플랫폼의 건설 및 프로젝트 진행, 규정 간 연계 등 협동발전의 새로운 모델 제시, v) 교육, 의료, 사회보험, 혁신·창업 및 생태보호 등 분야에 관한 심층적 협력 추진 및 인문적인 만구 구축 등 다양한 내용을 제시했다³¹⁾.

징진지(京津冀), 세계급 도시군 건설을 위해 '환보하이(环渤海) 대만구' 구축 필요성 제기되었는데, 정협위원인 련위밍(连玉明) 베이징국제도시발전연구원 원장은 '징진지' 발전에 주목하며, 수도를 핵심으로 하는 '징진지' 세계급 도시군을 건설하는 데 환보하이 대만구의 구축이 꼭 필요한 요소이라고 강조했다³²⁾. 련위밍 위원에 따르면, '환보하이 대만구'는 환보하이지역의 핵심구역으로 '징진지'와 랴오닝성의 중남부 지역 및 산둥반도 지역을 포함하며, 동북아와 '일대일로' 건설 중에 중요한 전략적 지위를 가지고 있다는 주장이다.

5) 스마트 어업, 녹색어업 발전추진

올해 「정부 업무보고」에서는 사물 인터넷 및 빅데이터의 응용을 통해 수산양식의 스마트화 추진, 향후 스마트 어업을 통해 해양어업 현대화를 실현할 것으로 전망된다. 2019년 2월 15일, 국무원 등 8개 부처가 공동으로 「수산양식업 녹색발전에 대한 약간의 건의(关于加快推进水产养殖业绿色发展的若干意见)」를 발표했으며, 사물인터넷, 빅데이터, 인공지능 등 현대적인 IT 기술과 수산양식업 생산제도를 융합하여 스마트 수산양식 추진이 제시되었다.

‘양회’ 기간 중에도 현대화·친환경화·스마트화된 양식모델의 모색을 통한 수산업의 고품질 발전에 대해 활발한 논의가 진행되었으며, 많은 관련 제안들이 제시되었다. 전인대 대표인 중국수산과학연구원 모자오란(莫照兰) 연구원은 해양목장의 건설에 대해 i) 해양목장 기술 시스템 자체 개발 강화, ii) 해양목장 정보화 종합보장시스템 건설을 통한 목장 수질 검측, 환경재해 예측, 목장 제품생산 품질안전 관리 등 정보 플랫폼 구축, iii) 산동성 해양 플랜트 제조업 우위를 발휘하여 모니터링, 과학연구, 관리·보호, 보급, 관광 등 기능을 통합하는 종합 서비스 플랫폼 구축의 세 가지 건의를 제출했다³³⁾.

정협 위원인 중국공정원 마이강선(麦康森) 원사는 i) 심·원양양식을 위한 정책 및 자금지원 강화, 산업사슬 시스템 구축, ii) 잡어를 미끼로 사용하는 양식모델 금지에 대한 법률을 제정하여 과학기술의 발전 및 법률을 통한 어업 자원 보호 등 심·원양 양식의 새로운 모델 모색을 건의했다³⁴⁾.

31) 中国海洋报, “广东团代表热议粤港澳大湾区建设·携手港澳打造充满活力的世界级城市群”, 2019. 3. 8.

32) 中国海洋报, “全国政协委员, 北京国际城市发展研究院院长连玉明: 聚焦京津冀, 推动构建环渤海大湾区”, 2019. 3. 5.

33) 青岛新闻网, “莫照兰: 依托科技支撑 打造现代化海洋牧场”, 2019. 3. 7.

34) 人民政协网, “麦康森委员: 禁止用冰鲜小杂鱼作饵料进行水产养殖”, 2019. 3. 10.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

선진(沈瑾) 정협 위원은 수산양식 항생제 남용에 관한 국가표준을 발표, 건의했으며 수산양식 폐수의 항생제 처리 기술 R&D 추진과 양식 폐수의 항생제 함유량에 관한 국가표준을 발표했다³⁵⁾.

6) 수산양식기업을 위한 경영환경 조성

수산양식 기업의 소득세 및 유통과정의 부가가치세 면제, 레저어항 등 새로운 비즈니스 모델 육성을 위한 법제도 구축 논의되었다. 전인대 대표인 통웨이(通威)그룹 류한위엔(刘汉元) 회장은 수산양식 기업의 기업소득세 면제를 건의하며 수산물 유통과정에서 부가가치세 및 인지세를 면제하고 각 성·시에서 농산물 수매 영수증의 통용 허락에 대한 건의를 제출했다³⁶⁾.

정협위원인 허난성 정협 쓰이원(史贻云) 부주석은 레저어업에 관한 관리법을 제정을 건의했으며 경영주체의 진입허가 표준, 경영자 책임 및 어업, 교통, 국경안보, 환경 등 정부기관의 직책 구분, 어항투자건설 관리방법 및 어항 관리방법을 수정하여 '레저 어항'에 관한 내용 추가를 제시했다³⁷⁾.

4 시사점

올해 '양회'에서는 경제·사회적인 안정을 강조했다. 이를 위해 기업과 개인 관련 세금 및 부대비용들 절감에 많은 노력이 기울이고 있는 것을 엿볼 수 있었다. 특히 교통·물류분야의 물류원가 절감 조치들이 대거 발표되어 업계의 주목을 받았다. 이러한 중국의 물류원가 절감 추세 속에서 우리나라 기업들도 향후 구체적인 실시방안에 대한 모니터링을 통해 인하된 비용을 적극 활용할 수 있어야 하겠다.

중국의 물류원가 절감이 단기적으로는 우리나라 기업에게 이득이 될지 모르나 장기적인 방향과 중국 진출 우리나라 물류기업에게 영향 여부를 파악해 미연에 대응책 수립할 필요가 있을 것이다. 특히 「정부 업무보고」에서는 향후 '중개서비스 비용'도 정리하겠다는 뜻을 시사했다. 이 '중개 서비스'의 영역이 어떤 부분이며, 향후 해운·물류 관련 중개업에도 영향이 있는 지를 파악하여 우리나라 관련 기업과 공동 대응책을 모색해야 할 것이다.

또한 '광관푸' 개혁이 심화되면서 불합리한 행정절차들이 취소 혹은 간소화 되는 것은 기업에게 분명 유리한 환경을 제공해 줄 수 있다. 특히 금번 국무원이 발표한 일련의 행정허가 심사에는 다수의 해운·항만·물류 관련 허가 심사들이 포함되어 있는 바, 이에 대한 숙지 및 정확한 규정 파악을 통해 향후 신규 사업 모색에 활용할 수 있도록 해야 할 것이다. 하지만, 행정심사 허가로 인해 시장진입 문턱이 낮아진다면 향후 관련 분야의 경쟁이 더욱 치열해질 수 있다는 점을 동시에 의미하기 때문에 신중한 판단이 선행되어야 할 것이다. 더구나

35) 人民政协网, “沈瑾: 水产养殖业抗生素滥用需治”, 2019. 3. 10.

36) 通威集团, “刘汉元: 建议免征水产养殖企业的企业所得税”, 2019. 3. 13.

37) 人民政协网, “全国政协委员史贻云: 依法推动休闲渔业发展”, 2019. 3. 13.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

심사가 폐지되는 대신 관련 부처의 사후관리가 더욱 강화될 것이므로 사후관리 조치에 대한 숙지가 필요하다.

현재 중점 추진되고 있는 지역균형발전 전략을 활용하여 해당지역 물류시장 진출 모색 및 이를 활용한 신규 물류채널 모색도 필요하다. 일례로 '강주아오 대교'의 개통으로 광둥성 주하이에서 홍콩까지 육상운송 시간이 대폭 단축됨에 따라, 광둥 생산, 육상운송, 홍콩을 통한 수출 등의 비즈니스 모델 전환 등을 고려해 볼 수 있을 것이다.

특히 지역발전 전략에 따라, 지역 내 항만통합과 협력이 우리나라 선사와 항만에 미치는 영향 분석 및 대응책 수립도 고민해야 한다. 최근 지역 항만들이 그동안 경쟁관계에서 벗어나 항만통합 및 협력추세가 이어진다면 그동안 물동량과 항로 유치를 위해 선사, 화주기업에게 주어왔던 혜택들이 축소될 수 있는 가능성이 존재한다.

이에 따라 우리나라 물류기업, 선사들도 이에 대한 영향 분석이 필요하다. 특히 중국의 항만의 통합과 협력이 동일 지역 내 뿐만 아니라 북중국 항만군과 창장삼각주 및 주장삼각주항만군의 협력 등 전국적인 협력 혹은 '대통합'의 추세로 이어질 수도 있고, 법·제도의 개선 등 다양한 방법으로 항만 간 협력을 이끌어내어 중국항만의 경쟁력을 향상시킬 수 있을 것이다. 향후 중국의 항만정책이 실효성을 거둔다면 그동안 제3국, 특히 인근 지역인 우리나라 항만으로 향했던 환적 물량에도 영향을 줄 수 있는 바, 향후 중국의 항만 동향을 지속적으로 모니터링하며 이에 대한 대응책 수립이 필요할 것이다.

신규 '외상투자법'이 통과되는 등 외자기업의 경영환경 개선도 눈여겨 볼만하다. '네거티브 리스트'를 더욱 축소하여 외자기업의 진입 범위를 확대하고 더욱 많은 영역에서 외자기업의 독자경영을 허용할 방침이기에 우리나라 기업의 중국 사업 확대에 좋은 기회가 될 것으로 전망된다. 특히 자무구는 개방적이고 선진적인 정책을 운용함으로써 기업들에게 보다 나은 비즈니스 환경을 제공하는 바, 중국 진출 및 중국 내 타 지역 사업 확장을 고려하는 기업들도 자무구 활용방안 모색이 필요하다.

또한 친환경화·스마트화는 거역할 수 없는 방향으로 확대되고 있기 때문에 우리나라 기업들의 선제적인 대응이 요구된다. 물류분야에서는 도로화물 운송의 철도, 수운으로 전환이 촉진되며, 일부 지역에는 벌크화물의 경우 도로화물이 단계적으로 전면 금지될 계획이다. 이러한 추세에 맞추어 우리나라 기업들도 도로화물 운송에서 철도운송 혹은 연해·내하 수운 전환을 모색하여 운송채널 전환도 함께 고려해야 할 것이다. 미·중국의 IT 기술과 융합한 물류신기술 개발, 해운물류 관련 플랫폼의 경영 노하우는 이미 세계적으로 높은 수준에 달했다고 판단되고 있다. 이에 따라 여러 규제들로 인해 아직 활성화되지 못한 우리나라 기업들에게는 좋은 벤치마킹의 대상이 될 수 있을 것이다.

해양분야에 있어서 중국은 '해양강국' 건설 전략 추진과 지역경제 발전의 신성장 동력을 위해 해양에너지산업, 해양바이오제품산업, 해양플랜트 및 첨단수산·양식 가공, 해수담수화 등 해양 신산업 육성에 많은 노력을 기울이고



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

있다. 이는 우리나라가 「해양수산과학기술 육성기본 계획(2018~2022)」에 따라 육성하고 있는 해양 신산업과 많이 일치함에 따라 한·중 양국이 과학기술 R&D, 공동 시범 프로젝트 추진 등 협력 추진도 모색 가능하다고 판단된다.

수산분야에 있어서 중국은 친환경화·스마트화의 방향으로 수산양식 현대화를 도모하고 있다. 이에 따라 한·중 양국의 수산양식 기술 및 양식 방법 교류와 협력 확대가 필요하다고 판단된다. 또한 「정부 업무보고」에서 ‘농·어촌진흥’을 중점 과제로 채택하여 ‘스마트 어촌’ 구축을 위해 인프라 개선과 아울러 지역주민의 생활을 개선시키기 위한 제반 사업이 활발히 추진될 것으로 보인다. 따라서 우리의 입장에서는 중국에서 역점 추진될 어촌·수산분야 정책으로 인해 어떠한 성과와 문제가 발생하게 되는지를 모니터링하고 이를 바탕으로 우리나라의 어촌 발전 및 어민생활 개선을 위한 정책 수립에 활용해야 할 것이다.

희가혜·진선선·하염희·김세원 연구원, 김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 「산둥성 해양생태환경보호 계획(2018-2020)」 발표
- 2019년 1~2월 중국 조선업 경제운영 현황
- 왕홍(王宏) 국가해양국 국장 : 해양경제 고품질 발전 촉진
- 국무원 안전관리위원회, 위험화학품 안전에 대한 전면적 조사
- 옌타이시(烟台市) 2018년 해양생산총액 2,241.1억 위안, 전년대비 11.5% 증가
- 칭다오시(青岛市) 2018년 해양생산총액 3,327억 위안으로 전년대비 15.6% 증가
- 2018년 중국, 일본을 제치고 세계 1위 천연가스 수입국으로 부상

해운 · 항만 · 물류

- 항만비용 18억 위안 추가 인하, 4월 1일부터 실시
- 전국 양회 물류 택배업계 주요 이슈 및 전망
- 상하이, 교통 개선을 통해 허브형·기능형 네트워크화 체계 구축 추진
- 중국의 4번째 전자동화 컨테이너터미널 인도검사 완료
- 텐진항, 항로 통행규칙 발표
- 닝보·저우산항, 항만비용 인하로 사회·경제 발전에 기여
- 샤먼항, 일부 항만비용 인하정책 내년까지 지속 시행

- CHINA CHANGJING BUNKER(SINOPEC) 보세연료 기지 저우산(舟山)에 정착
- DNV GL, 상하이에서 인공지능(AI)연구센터 설립
- 창장 검수 화물 빅데이터 연맹 우한에서 설립
- 우한(武汉), 연내 창장 중류지역 가장 큰 컨테이너 선대 구축 예정
- 허베이 탕산항(唐山港) 총 물동량 최초로 중국 연해항만 2위 달성
- 상하이항과 따평항(大丰港) 컨테이너 터미널 합자 설립

해양 · 수산

- 자연자원부 해도연구센터 2019년 중점 임무 제시
- 광시성 베이하이(北海市) 해양경제 녹색발전 계획 편성
- 「2018년 전국생태환경품질 개황」 발표, 1, 2등급 해수 70% 이상 차지
- 중국 최초의 민영기업이 투자 건조한 '선궈(沈括)호' 과학탐사선 상하이에서 인도
- '쑹양홍(向陽紅) 10호' 제54차 대양과학탐사 임무수행을 위해 태평양 해역으로 출항
- 「디지털 산둥(山東) 2019년 액션플랜」 발표, 스마트 해양산업 발전 촉진
- 저장성 최초의 대형 해상풍력발전 프로젝트 건설 완료





자세한 동향 내용은
한국해양수산 개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmis.kmichina.org>)
▶ **이슈 포커스: 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈**
▶ 동향 & 뉴스

1 「산둥성 해양생태환경보호 계획(2018~2020)」 발표

최근 「산둥성 해양생태환경보호 계획(2018~2020)」(이하 「계획」으로 약칭)이 발표되었으며, 산둥성 해역을 자연보호지, 해양특별보호구 및 중요 하구 생태시스템 등을 비롯한 17개 유형, 341개 구역으로 나누어 관리할 예정이다. 각 구역에는 서로 다른 환경보호 방침을 요구하고 있다.

「계획」의 범위는 북쪽의 산둥성-허베이성(河北省) 해역의 행정구역 경계선에서 남쪽의 산둥성-장쑤성(江苏省) 해역의 행정구역 경계선까지, 또한 내륙 쪽으로는 산둥성 정부가 비준한 해안선까지, 그리고 해양으로는 남황해(南黃海)의 영해 외부 경계선 및 보하이(渤海)와 북황해(北黃海)의 12해리 해역까지 규정되었다. 전체 면적은 약 47,300km²이며, 해안선 총 길이는 3,345km이다.

「계획」은 2020년까지 산둥성 해양환경 품질이 전체적으로 개선되어야 하며, 근해수질은 안정적인 상태를 유지하면서 양호한 방향으로 개선해 나가야 한다고 제시했다. 또한, 해양생태와 생물다양성을 효과적으로 보호해야 하며, 해양생태환경 리스크 예방과 대응능력을 현저히 향상시키고, 연해지역 주민의 해양 생태환경에 대한 만족도를 실질적으로 높여야 한다.

현재, 산둥성의 해양기능구 환경상황은 전체적으로 양호한 상태를 유지하고 있다. 「계획」에서 산둥성은 육·해 통합 메커니즘을 더욱 보완해야 하고, 근해해역의 생태시스템 서비스 기능이 비교적 심각하게 파괴되었고, 해양오염의 범위가 넓은 편이며, 환경 리스크를 간과하면 안 된다고 제기했다.

이런 배경 아래, 「산둥성 해양기능구획(2011~2020)」의 각종 해양기본기능구에 대한 환경보호 요구와 각종 해양생태 레드라인 구역에 대한 환경보호 요구에 의해 산둥성 해양자연환경 조건, 사회경제발전과 생태문명건설의 요구와 부합하여 기존 해양구획의 기반 하에서 더욱 세분화시키고 통합시켰다. 또한 각 구역의 환경품질 목표를 명확히 제시했다. 이에 따라, 오염물 배출 총량 통제, 생태파괴 감소 및 생태복원 실시 등의 조치를 통해 환경품질의 목표를 차츰 실현시킬 계획이다.

「계획」은 실제과정에서 수질이 좋지 않거나 목표수질과 비교적 큰 격차가 있는 환경기능구, 혹은 기존 수질이 목표수질로 개선할 수 있지만 단기간 안에 개선하기 어려운 환경기능구에 대해 포싱 메커니즘(倒逼机制: Forcing mechanism)으로 단계별로 목표달성을 강화해 나가면서 수질의 개선을 점진적으로 실현한다는 방침이다. 계획 기간에 최소 현재 수질상황을 유지하거나 현재보다 더 개선되어야 한다는 요구에 따라야 하며, 장기적으로는 여전히 안정적인 기능을 유지하고 상응된 수질기준을 달성해야 한다는 요구 조건에 따라 관리해야 한다.

「계획」에 따르면, 산둥성은 해양생태보호, 해양오염 정돈·복원사업의 대대적인 추진, 육·해 오염에 대한 합동방제 강화, 해양생태환경 리스크 예방 및 해양생태환경 모니터링 추진 등을 통해 해양생태환경 보호를 강화한다는 계획이다. 「계획」은 중점 구역과 중요 생태시스템을 기존의 분산적인 구역별 보호방식으로부터 집중적이고 전체적인 보호방식으로 전환하는 것을 추진하고 해만(海湾), 해수, 해도(海島), 해수욕장과 해안의 시스템을 조정하고 보호를 실시한다고 강조했다.

또한, 해수양식 오염에 대한 방제·정돈, 선박과 항만 오염에 대한 방제관리를 강화하며, 연안과 해상 쓰레기 오염에 대한 방제를 추진한다. 이와 더불어 수역환경과 근해 오염에 대한 종합 정돈사업을 실시하고, 해양생태환경에 대한 모니터링 네트워크를 빠르게 구축한다는 방침이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

2 2019년 1~2월 중국 조선업 경제운영 현황

2019년 1~2월, 국제해운 시장의 변동이 컸고, 벌크선 시황이 현저히 하락했기 때문에 세계적으로 신조선 발주량이 대폭 감소했다. 이에 따라 중국 선박 건조량, 신조선 수주량 및 선박 수주잔량은 모두 전년 동기대비 하락했다. 주요 조선업체들의 총 생산액 등 경제지표도 동기대비 완만한 하락세를 나타냈다.

올해 1~2월 전국의 선박 건조량은 637만 DWT로 전년 동기대비 3.9% 감소했으며, 신조선 수주량은 235만 DWT로 동기대비 대폭 80.9% 증가했다. 2월 말까지의 선박 수주잔량은 8,514만 DWT로 전년 동기대비 8.3% 하락했고, 2018년 말과 비하며 4.7% 하락했다.

1~2월, 중국의 수출 선박 건조량은 610만 DWT로 전년 동기대비 2.2% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 205만 DWT로 동기대비 81.3%로 대폭 하락했다. 2월 말에, 수출 선박 수주잔량은 7,697만 DWT로 동기대비 9.2% 하락했다. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중에 차지하는 비율은 각각 95.8%, 87.2%, 90.4%였다.

올해 1~2월, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 616만 DWT로 전년 동기대비 1.1% 감소했으며, 신조선 수주량은 215만 DWT로 전년 동기대비 82.3% 하락했다. 2월 말 기준, 선박 수주잔량은 8,364만 DWT로 동기대비 7.2% 감소했다.

53개 중점 조선소의 1~2월 수출 선박 건조량은 585만 DWT로 전년 동기대비 0.3% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 187만 DWT로 동기대비 82.7%로 대폭 감소했다. 2월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 7,569만 DWT로 전년 동기대비 7.9% 감소했다. 1~2월 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 95%, 87%, 90.5%였다.

1~2월, 80개 주요 조선업체의 총 생산액은 468억 위안으로 전년 동기대비 0.8% 감소했다. 그 중 선박 제조업의 생산액은 210억 위안으로 전년 동기대비 2.8% 감소했고, 선박 기자재업의 생산액은 36억 위안으로 전년 동기대비 4.3% 증가했으며, 선박 수리업의 생산액은 19억 위안으로 동기대비 5.5% 증가했다.

상기 80개 주요 조선업체의 수출 납품액은 168억 위안으로 전년 동기대비 1.2% 하락했다. 그중 선박 제조업 수출액은 136억 위안으로 동기대비 1.9% 감소했고, 선박 기자재업의 수출액은 7억 7천만 위안으로 동기대비 5.5% 증가했으며, 선박 수리업의 수출액은 11억 8천만 위안으로 6.3% 증가했다. 80개 주요 조선업체의 매출액은 254억 위안으로 전년 동기대비 0.8% 감소했고, 총이익은 2억 2천만 위안을 기록했다.

<자료 : 中船工业协会, 2019. 3. 20.>

3 왕홍(王宏) 국가해양국 국장 : 해양경제 고품질 발전 촉진

3월 27일, 2019년 보아오(博鳌)아시아포럼 연례회의 기간에 '해양 : 가장 익숙한 낯선 사람'을 주제로 하는 서브포럼이 열렸으며, 왕홍(王宏) 중국 국가해양국 국장은 중국의 해양발전 현황 및 향후 해양경제 고품질 발전 촉진에 관하여 소개했다. 그는 중국의 개방구조가 더욱 형성되면서 해양경제가 국민경제에 더 중요한 작용을 발휘할 것이고 여러 부문에서 고품질 발전을 실현해야 한다고 밝혔다.

왕홍 국장은 지금 중국 해양경제의 발전상황을 보면 해양경제는 중국경제 전체에



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

중요한 자리를 차지하고 있다고 한다. 그의 소개의 따르면, 2018년 중국 해양생산총액은 8조 3천억 위안을 기록하여 국내생산총액의 10%를 차지했다. 또한, 2018년 중국 해양생산총액의 증가율은 6.7%에 달해, 동기 국내경제 증가율보다 높은 것으로 나타났다. 그리고 해양경제가 국민경제 성장에 대한 기여율도 10% 가까이 달성했다. 취업 측면에서 보면, 2018년 중국 해양관련 취업자는 3,684만 명에 달하여, 전체 취업자의 10%를 차지했다. 정부가 해양경제 고품질 발전을 위해 무엇을 해 줄 수 있는지에 대해 왕홍 국장은 세 가지 면에서 조치를 제시했다.

첫째, 해양분야의 공급측 구조성개혁으로 현대 해양경제 체계를 구축하고 개선한다. 왕홍 국장은 전통산업, 해양서비스업 및 신산업의 발전을 중요시해야 한다고 생각한다. 어업, 선박제조업과 해양서비스업 등 전통해양산업의 품질과 효율성을 제고해야 하며, 연해관광, 해상관광, 크루즈·요트 등 해양서비스산업을 강하게 육성해야 한다. 그리고 해양신산업의 발전을 가속화시켜야 하며, 해수담수화, 해양 재생가능 에너지, 생물제약 및 심해 석유가스 등의 발전을 모두 촉진해야 한다.

둘째, 해양자원 절약 및 해양생태 보호·복원으로 해양경제의 공간구조를 최적화시킨다. 왕홍 국장에 따르면, 지금 국가차원의 연안 이용·보호 계획이 편성되고 있고, 해역, 해안선과 습지 등 요소를 통괄적으로 계획하고 이용할 예정이다. 이와 동시에 생태보호 조치를 강화하고 이용과 보호의 관계를 잘 조정하도록 한다.

셋째, 과학기술 혁신으로 고품질 발전을 이끌고 핵심기술의 어려움을 돌파한다. 정부는 기업이 경쟁력이 있는 제품을 개발하는 것을 지원해야 하고 선두기업을 육성해야 한다. 왕홍 국장은 중국이 다른 국가와 함께 해양의 지속가능 발전을 목표로 해양 보호를 공동이념으로 삼아 블루파트너 관계를 구축하기 바란다고 표명했다. 향후 해양환경 보호와 해양재해 구조 등에 관한 협력을 전개하기를 원한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 28.>

4 국무원 안전관리위원회, 위험화학품 안전에 대한 전면적 조사

국무원 안전관리위원회는 최근 장쑤성 텐자이(天嘉宜) 화학기업의 '3.21' 폭발사고에 대한 교훈을 잊지 않고 안전을 강화하지는 시진핑 총서기의 정신을 관철시키기 위해 안전 생산작업을 더욱 강화하여 대형사고를 방지하고, 위험화학품에 산재해 있는 안전문제에 대해 전면적으로 정비를 할 것을 긴급 통지를 통해 발표했다.

통지에서는 안전에 대해 철저한 책임소재를 강조했다. 「지방 당정 지도간부 안전생산 책임제 규정(地方党政领导干部安全生产责任制规定)」을 철저히 실행하기 위해 각급 각 부문 각 기관의 안전생산 책임을 확실히 하고, 안전생산의 기본을 철저히 지켜야 한다. 사고가 드러난 기초적, 근본적 문제에 대해 철저히 사고하고 반성하여 문제를 해결하고 안전생산 작업을 확실히 새로운 수준으로 끌어올려야 한다.

통지는 이번의 교훈을 깊이 새겨 위험화학품에 산재해 있는 문제에 대해 집중적으로 정비할 것을 요구했다. 현지 위험화학품 안전상황에 대해 전문적인 연구 및 조사를 하고, 모든 질화반응과 관련된 장치, 생산, 저장 기업에 대해 전면적인 조사를 실행하여 즉시 전문적인 안전검사를 해야 하고, 모든 화공원구에 대해 위험평가를 진행하여 즉시 위험요소를 제거해야 한다. 동시에 탄광, 비탄광산, 도로교통, 소방, 건축시공 등 기타 영역에 대해서도 안전검사를 진행하여 여러 사고에 대해 대비해야 한다.

통지는 어렵지만 지속하여 안전 수준을 강화해야 함을 강조했다. 정확한 법 집행과 '放管服(放管服: 행정 간소화와 권한 이양)'개혁을 하고, 감독관리를 철저히 시행함으로써 위험을 방지하고 더 나아가 감독관리와 법 집행의 '느슨함'을 방지해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

법률 규정을 무시하고 생명을 보호하지 않는 기업이나 그 책임자에 대해서는 법에 의거하여 엄중히 처벌한다. '전문가 지도 서비스팀'과 '안전 법집행 서비스팀'을 조직하여 전문적 감독능력 부족 문제를 해결한다. '4불2직(四不两直: 不发通知, 不打招呼, 不听汇报, 不用陪同接待, 直奔基层, 直插现场 : 통지하지 않고, 알리지 않고, 보고하지 않고, 동행 안내를 받지 않고, 하부조직으로 바로 가고, 현장으로 바로 간다)' 등의 방식을 충분히 운용하여 기습 방문하여 충분히 조사하며 정기적으로 조사를 진행해야 한다.

통지는 응급대책을 강화하여 각종 사고와 재해에 대응할 수 있도록 해야 한다고 요구했다. 재해 연구를 거듭하고, 지질재해 예측경보를 강화하여 지도간부 24시간 당 직제와 정보 보고제도를 철저히 실행해야 한다. 국가중합성소방구조대와 안전생산전문구조대는 당면 제도를 강화하고 전문기술훈련을 강화하여 결정적인 시간에 빠르게 대응하여 안전 조치를 취해야 한다.

<자료 : 中国新闻网, 2019. 3. 26.>

5 항만비용 18억 위안 추가 인하, 4월 1일부터 실시

최근 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 「'항만수납비용 계산방법'수정에 관한 통지」를 발표함으로써, 물류비용을 더욱 인하하여 통상구 비즈니스 환경을 최적화하고 항만의 경영서비스성 수취비용의 정비를 강화하여 기업의 부담을 줄이려고 한다. 구체적인 사항은 아래와 같다.

화물료, 항만시설유지비, 도선비, 국내항로선박 예선비의 수취표준을 각각 15%, 20%, 10%, 5% 인하한다. 연해항만 입출항의 80m급 및 그 이하의 국내무역선박(화학용품 선박, LNG선 제외), 창장간선항만 입출항의 150m급 및 그 이하의 국내무역선박에 대해, 선측에서 안전을 보장한다는 전제 하에 실제 상황에 근거하여 예선 사용 여부를 결정한다. 추정에 따르면, 금번 조치로 18억 위안의 항만수납비용이 추가로 인하될 것으로 추정된다.

'수취항목 간략화 및 통합'의 원칙에 따라, 적재보관비, 야적장 사용비를 야적장 사용비로 통합한다. 급수(물자) 서비스비, 급유(가스) 서비스비, 전기공급 서비스비를 선박공급 서비스비로 통합한다. 쓰레기처리 서비스비, 오수처리 서비스비를 선박오염물 처리 서비스비로 통합한다.

항만경영인, 도선기구 등 기관은 정부가 정한 가격을 엄격히 집행하고, 항만경영 서비스성 수취목록 리스트와 본 통지에 근거한 수취항목 명칭 및 표준 등 조정내용을 대외 공시한다. 관련 화물항무비, 항만시설유지비 등 정부 정가비용 대리 수취 기업의 비용 인상을 금한다. 각종 수단을 통한 수취표준 인상과 강제수취를 금한다. 유차단막(oil containment boom) 서비스기업은 비지속성 유류의 선박 하역 시 선박에 유차단막 서비스를 강제 제공해서는 안 된다. 유차단막 서비스기업, 예선 등 기관은 서비스 범위와 수취표준을 준수해야 한다.

도선서비스 이외 해상이동식 인도플랫폼의 중국 수역 항해기술 서비스 시 시장 조정가를 따르고, 인도 서비스기관과 위탁 측이 협의하여 구체적인 수취 표준을 정한다.

지방 각급 교통운수(항만행정) 관리부문과 가격주관부문은 정책 홍보를 강화하여 본 통지의 요구가 즉시 관련 기관에 전달될 수 있도록 한다. 정책집행 감독을 강화하고, 항만경영인과 관련 기관의 자체 검열을 강화하고 신고채널을 확보한다. 신고 전화를 공표하여 즉시 관련 문제를 처리하고 '12328' 서비스 전화이용을 장려하여 관련문제에 대해 문의와 신고를 할 수 있도록 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양회'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

관련 부문과 협력을 강화하고 연동시스템을 구축하고 연합집행을 실시하여 위법행위에 대한 처벌을 강화한다. 항만 검수, 예선, 유차단막 서비스 등의 시장경쟁에 대해 경쟁시스템 유입을 강화한다. 본 통지는 2019년 4월 1일부터 집행하며 유효기간은 5년이다.

<자료 : 港口圈, 2019. 3. 18.>

6 전국 양회 물류 택배업계 주요 이슈 및 전망

중국 최대 정치 행사인 양회(两会)에서, 물류 택배업은 전국인민대표대회(이하 '전인대') 대표 및 정치협상회의(이하 '정협')위원들의 뜨거운 관심을 불러 일으켰다. 업계의 장기적인 발전을 위한 문제들과 새로운 국면에서의 현상들에 대해 회의장 안팎에서 토론이 활발히 이루어졌으며, 이는 업계 및 사회 전반에 걸쳐 긍정적인 상호작용을 미치며, 향후 업계의 진보와 발전을 촉진할 것이다.

전인대 대표이자 상하이 우체국 센터 우편물 접수원 차이산산(柴闪闪)씨는 “노동권 보장을 강화하고, 택배기사들의 근로계약 체결과 중국 근로자 보험인 ‘오험일금(五险一金, 5대 보험과 공적금)’ 납부에 대한 감독을 강화하며, 특히 택배기사들의 산재가입 확대 및 의무화가 이루어져야 한다”고 주장했다.

일상생활에 많은 편의를 제공한 택배 업계의 발전의 중심에는 택배기사들의 공로가 존재한다. 하지만 새로운 산업의 노동자로서 그들의 노동권의 보장 부족, 노동 근로자 사용규범 부재, 말단 배송 지장, 종사자들의 직업훈련 부족, 노동권의 보호 채널 소통 단절, 이상적이지 못한 도시 융합 등의 문제들도 목과 할 수 없다. 이미 적지 않은 지방 정부들이 택배 배송 종사자들의 생활 보장과 도시와의 융합을 위한 조치를 취하고 있고 일부 기업도 이들의 업무와 생활여건 개선을 위한 노력을 기울이고 있으나, 여전히 집중되지 못해 분산 되어 있는 편이다.

전인대 대표인이자 시안(西安)방송국 방송부 주임 순웨이(孙维) 대표는 사회적으로 택배 종사자들에 대한 존중, 인정도 및 직업 지지도가 여전히 높지 않다는 것을 발견했다. 공청단(共青团) 산시성(陕西省) 위원회 조사연구에 따르면, 택배 종사자의 20.79%가 자신들의 도시 귀속감이 떨어진다고 느끼고 있으며, 택배회사들도 일부 고객들의 택배기사들에 대한 존중과 이해, 인정이 부족하다는 점을 인식하고 있다. 이밖에, 택배 종사자들의 노동과 사회보장제도가 제대로 갖춰지지 않아 24.74%가 택배기사들과 근로 계약을 맺지 않았으며, 49.7%는 근로자들을 위한 사회보험에 가입하지 않았다.

전인대 대표이자 공청단(共青团) 안휘(安徽)성 당서기 푹타오(孔涛)는 이러한 문제들이 택배기사들의 근무환경과 이익에 영향을 미친다고 보고 있다. 업계가 급속히 발전하는 가운데 택배기사들의 생활, 업무상의 권익을 확실히 보장하는 것이 반드시 필요하고 말했다. 대도시 근로자인 택배기사들의 주거 문제는 매우 중요하다. 푹타오 대표는 각급 정부가 생활여건 개선을 위해 직원 기숙사를 일괄적으로 배정하고, 주택 보장을 촉진하며 근로자들의 주거 여건을 개선해 줄 것을 건의했다. 또한 정부는 공공 임대주택 시장을 적극 육성하고 택배업체 직원의 공공임대주택 신청 할당량을 높이는 등 택배기사들의 주택난 해소에도 적극적으로 나서야 한다고 말했다.

택배기사들은 매일 근무시간이 10시간에 달하는 등 업무 강도가 매우 높은 편이다. 정협위원인 시창(西昌) 대학 총장 허성위(贺盛瑜)는 택배업계에 「근로계약법」이 정착되어 택배업계 노동 시간을 규범화하고 택배기사들의 장시간 피로 누적으로 인한 신체적 정신적 피해가 없도록 해야 한다고 말했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

상하이 우체국 센터 우편물 접수원 차이산산씨도 허성위 위원과 견해를 같이 했다. 그는 노동권 보장을 강화하고, 택배기사의 근로계약서 체결과 중국 근로자 보험인 '오험일금(五险一金, 5대 보험과 공적금)' 납부에 대한 감독을 강화하며 특히 택배기사의 산재보험 가입 의무화가 이루어져야 한다고 강조했다.

민영 택배업체들은 프랜차이즈 방식을 이용해 빠르게 성장하였으며, 택배배송을 농촌의 작은 마을까지 확장하는 등 전국 택배망을 효율적으로 구축한 것으로 알려졌다. 그러나 택배망 관리 과정에서 민영 택배업체들은 지역 가맹점에 대해 벌금을 통해 노무관리를 하는 제도를 실시하고, 또한 각 가맹점별로 배달기사들에 대한 복지 수준이 큰 편차를 보이는 것으로 나타났다.

전국 정협위원인 베이징시 통저우(通州)구 인민법원의 리잉신(李迎新) 법관은 택배업체 특히 일선 가맹점에 대한 시장 지도감독을 강화하고 통신장비, 교통장비, 정기 신체검사, 휴게실, 조식 제공 등과 같은 택배 부문 종사자들에 대한 복지제도의 정착을 독려하며 택배 서비스 중에서 발생하는 분쟁을 잘 처리해 결핍하면 택배 근로자들에게 페널티를 남발하지 않도록 해야 한다고 건의하였다. 여기에 교육 시스템을 단계적으로 보완하고 원활한 승진 통로를 구축하며, 택배 근로자들에 대한 합리적인 직업계획을 유도하여 직업 정체성을 강화하는 것이 필요하다고 밝혔다.

이밖에 기업공회조직(工会组织, 노동조합)은 택배업체들의 노동조합 설립 촉진 및 협회와 노조 설립을 지도하고, 효과적인 현지화 조직 수립, 요구사항 및 건의 채널을 원활하게 하며 임금, 복지 대우, 노동 강도 등을 단체협상 범위에 포함시켜 최저임금 수준과 임금 체불 신고제도 정착 및 시행을 통해 근로자들의 노동권익을 확실히 보장해야 한다고 건의하였다.

택배업계의 폭발적인 성장과 함께 배출되는 택배 포장 쓰레기 역시 늘어나게 되었다. 이로 인한 자원낭비와 환경오염 문제로 인해 친환경 녹색 택배 물류는 대표 및 위원들의 많은 관심을 받는 주요 이슈로 등장하였다.

전인대 대표인 수닝 홀딩스(苏宁控股集团)의 장진동(张近东) 회장은 “도시 재활용 체계 구축 추진에 있어서 기업, 커뮤니티, 학교 등과 함께 포장 회수 시범지역 설립을 모색하고 상·하위 공급 사슬 제조업체와 공동으로 입고상품 포장·감량화(减量化)”, 순환이용 가능화를 추진해야 한다”고 주장했다.

중앙민주건국회 중앙위원회(民建中央, 민건중앙)는 제품표준과 프로세스 표준을 세분화하고 택배 포장품과 관련된 새로운 국가표준 사용을 추진, 신 국가표준에 대한 시장 사용 상황과 의견 및 건의들에 대해 이해하고 각 품목별 포장기준 세분화 및 다양화를 추진하여 녹색 포장 제품 인증을 실시할 것을 건의했다.

또한 구속력을 갖는 관련 규정을 제정하는 동시에 물류기업의 작업 공정을 규정하고 커뮤니티, 제3자 기업, 전자상거래 물류기업 등 각 고리가 결합된 순환 포장 회수 시스템 정비를 건의하였다. 아울러 기업들에게 분해, 감량화 가능한 신소재의 연구개발을 지원하며 분해가 불가능한 초박형 플라스틱의 포장재 생산을 단계적으로 금지한다. 녹색 포장을 채택하는 기업을 적극적으로 육성하고, 택배 포장의 경량화 및 배출저감 목표를 달성한 기업들에 대한 인센티브나 보조금 정책을 실행한다. 아울러 대규모 전자 운송장의 사용과 충전물 사용 절감, 친환경 박스, 폭이 좁은 접착테이프 등의 사용을 적극 보급하는 것을 골자로 추진하고 있다.

대부분의 시민이 과도한 포장에는 반대하며 택배상자 수거를 지지하고 있으나 수거체계가 구축되기 전에는 소비자 측에서 택배상자 특히 스티로폼 박스를 처리하는데 한계가 존재한다. 한편, 물류 택배업체들은 비록 순환 택배 박스, 공유 택배상자 등 신 택배용기를 적극 보급하고 있지만 택배 쓰레기 수거 체계가 부실해 단순히 기업 역량만으로 수거 체계를 추진하기가 쉽지 않다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

정협위원인 뤼양 사범 대학(洛阳师范学院)의 량리우커(梁留科) 총장은 택배 쓰레기 수거 체계를 지향하며, 관련 법규를 정비하고 택배업계 포장재 선용, 쓰레기 처리, 자원 재활용 등의 책임 범위를 규범화해야 한다고 건의하였다. 또한 다단계 택배 쓰레기 분리수거 체계를 구축하여 택배 포장 생산자, 사용자 및 소비자를 포함한 회수 인센티브 메커니즘 구축을 가속화해야 한다고 밝혔다. 또한 스마트 택배 보관함, 택배 말단 통합 서비스장 건설과 결합해 포장재 수거 지점을 동기화하여 소비자가 택배 포장 쓰레기 분류를 수거함에 투입하도록 유도해야 한다고 언급하였다.

전인대 대표 수닝 홀딩스((苏宁控股集团)의 장진동(张近东) 회장은 녹색물류는 정부, 기업, 국민 등의 전반적인 참여가 요구되는 체계적인 작업이라고 말했다. 도시 회수체계의 구축을 추진함에 있어서 정부 주도, 정책 부양, 기업의 적극적인 참여에 의한 녹색포장 추진 조직을 구성하여 녹색 전자상거래 도시 건설이 질서 있고 단계적으로 추진되어야 한다고 밝혔다. 또한 기업, 커뮤니티, 학교 등과 연계하여 포장 회수 시범지역을 구축하고, 녹색단지, 녹색마을, 녹색캠퍼스 등의 설립을 모색하는 등 국민의 친환경 의식을 단계적으로 향상시켜야 한다고 말했다.

최근 물류업과 제조업의 연동 발전이 심화되고, 물류 인프라 투자규모가 확대되며 물류분야에서의 사물인터넷과 빅데이터 응용 잠재력이 서서히 검증되어 가고 있는 등 물류업의 발전 환경이 날로 최적화되고 있다. 그러나 실제 시행과정에서는 여전히 관련정책이 미흡한 것으로 나타났다.

전인대 대표인 환화그룹(传化集团)의 쉬관궈(徐冠巨) 회장은 물류 서비스 비용이 치솟는 데에 대한 깊은 우려를 나타냈다. 쉬관궈 회장은 서비스 제조업 과정에서 물류업의 발전이 제대로 이루어지지 않아 기업들은 정보연결이 원활하지 못한 상황에 놓여있다는 것을 발견했다고 언급했다. 이는 전국 생산자원과 생활자원들이 비효율적으로 이동하고 있다는 것을 의미하며, 물류업의 질적 성장을 제한하고 있다고 밝혔다.

또한 쉬관궈 회장은 물류수준을 높이기 위해서는 물류센터의 계획과 도시 물류업의 구조 배치가 도시계획에서 중요한 위치에 있어야 한다고 밝혔다. 도시물류센터 건설을 강화하고 물류의 '라스트 1km' 를 구축하여 도로, 철도, 수운, 항공의 복합운송, 상호 연결의 스마트 물류 시스템을 형성하여 산업과 도시를 위한 서비스를 제공해야 한다고 강조하였다.

주요 도시 인프라인 도시물류센터는 투자규모가 크고, 투자수익이 높지 않으며 그 기간도 길다. 쉬관궈 회장은 민간투자를 유도하고 정부와 기업의 공조 패러다임을 모색하기 위한 정책을 내놓을 것을 건의했다. 또한 정부는 자원의 편중, 재정적 지원, 요소의 우선 배치 등 시행이 가능하며 기업들은 정부의 지원 하에 시장질서에 기초하여 인프라를 운영하여 산업 및 도시의 원가절감을 위한 서비스를 제공해야 한다고 언급하였다.

전인대 대표인 만방(满帮)그룹의 뤼펑(罗鹏) 총재는 화물운송 플랫폼에 관심을 보였다. 사물인터넷, 빅데이터 등의 기술에 힘입어 일부 물류 정보플랫폼은 화주, 화물차 운전자 수급 양측의 정보 비대칭을 개선하고, 자원의 합리적 배치를 통해 화물차 기사들의 공차시간을 줄이는 성과를 거두었다. 최근 2년간 교통운수부가 보급한 '무차량운송인'(无车承运人: 자체 차량을 보유하지 않고 운송업무에 종사하는 개인 혹은 기업을 지칭하는 '중개인' 개념이며, 무선박운송인인 NVOCC에서 파생된 중국식 표현) 시범사업이 가장 좋은 예이다.

신생 업태로서 무차량운송인 역시 발전과정에서 난항을 겪었다. 뤼펑 회장은 현재 무차량운송인이 운송비 영수증을 발행하고 세금을 완납한 후 공제를 받지 못하는 상황은 발전의 주요 제약이 되고 있다고 말했다. 또한 무차량운송인 조직의 실제 운송인은 대부분 개인 사업자들로, 그들은 공장, 세무 등기 및 도로 운송증 등 운영 자격의



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

독립적 취득이 어려우며, 또한 무차량운송인의 장부 비용지출 증빙으로서의 영수증을 제공할 수 없다.

이에 기반하여 뤼핑 회장은 무차량운송인 플랫폼의 발전을 독려하고 플랫폼을 통해 개인 운전자의 영업행위를 규제하고 관리하며, 아울러 무차량운송인 플랫폼이 화물차 운전자를 대신하여 일괄적으로 전용 세금계산서를 발행할 것을 제안했다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2019. 3. 13.>

7 상하이, 교통 개선을 통해 허브형·기능형 네트워크화 체계 구축 추진

최근 상하이(上海)교통업무회의에서 진잉(陈寅) 상하이 부시장에 따르면, 올해 상하이교통운수체계는 창장삼각주 일체화 발전 전략 및 자유무역시범구의 새로운 구역 발전 기회를 통해 '허브형·기능형 및 네트워크화' 일체화 교통체계를 지속적으로 개선하며, 상하이 도시 핵심 경쟁력을 더욱 제고시킨다는 계획이다.

시에봉(谢峰) 상하이시교통위원회 주임은 상하이가 고품질 발전 요구에 따라 종합 교통 및 상하이국제항운중심 건설 '13·5' 계획을 기반으로 종합교통운송 네트워크 효율을 향상시켜, 혁신 발전을 강화하며 중점 교통 프로젝트 52항 70개 실시를 통해 일체화 종합교통체계를 개선할 것이라고 밝혔다.

상하이는 창장삼각주 교통 일체화 고품질 발전을 더욱 추진해야 할 것이다. 교통인프라 호연호통(互联互通: 서로 연결되고 통합)을 추진하여 철도망, 도로망 및 고등급 항로망 등 중점 교통 인프라를 개선해야 한다. 그리고 8개의 성(省) 간 프로젝트 및 상하이-난통(南通), 상하이-장쑤성(江苏省) 쑤저우(苏州)-저장성(浙江省) 후저우(湖州) 등 철도 프로젝트 건설을 추진할 것이다. 교통 서비스 네트워크의 '호통(互通, 서로 통합)' 및 '공향(共享, 함께 공유)'을 강화하고, 장쑤 및 저장 등 주변지역 여객 도로 운송업무의 발전을 촉진해야 하고 창장삼각주지역의 교통 '이카통(一卡通: 상하이에서 사용하는 교통카드로 장쑤, 저장 등 창장삼각주지역까지 사용)' 호연호통을 강화해야 할 것이다. 내하항로 네트워크화, 지역항만 일체화, 선형 표준화, 녹색발전 협동화, 정보 자원 공유화, 항운중심 건설 연동화(联动化) 등 추진을 통해 지역 해운·항만 일체화 발전을 함께 추진해야 할 것이다.

상하이국제항운중심 건설 속도를 더욱 빠르게 추진해야 한다. 상하이정부는 「상하이국제항운중심 건설 3년 행동계획(2018~2020)」을 더욱 추진하며, 첨단 항운서비스 기능 제고를 통해 2020년까지 글로벌 해운자원 배치를 가진 국제적인 항운중심으로 추진할 것이다. 그리고 해·철 복합 연계 운송을 대대적으로 추진하여 창장삼각주 지역에서 상하이항까지 컨테이너 하·해(내하·원양) 직통 운송업무를 발전시킬 것이다. 현대 항운서비스 체계를 개선하여, '상하이국제선원서비스센터'의 시범 운영을 추진하는 동시에 '상하이선원평가시범센터' 건설을 추진해야 할 것이다. 또한, '상하이항운지수' 체계를 개선하여, 항운 금융 파생 상품을 지속적으로 개발하여 황포강유람선(浦江游览: 와이탄 야경 투어) 세계급 관광 프로젝트를 만들 것이다. 이와 더불어, 크루즈 경제의 건전한 발전을 추진하며, 우송커우(吴淞口)국제크루즈터미널의 선박교통관리중심을 건설하여, 크루즈 티켓 제도 시범업무를 심화하여 크루즈 물자배송중심 건설을 추진할 것이다.

지능교통 분야에서 상하이는 지능도로 방안 연구 업무를 심도 깊게 추진해야 하고, 상하이-항저우(沪杭) 지능형 고속도로 시범 프로젝트를 시작할 예정이다. 무인운전 자동차의 테스트 범위를 확대하여 도로 테스트 데이터 평가체계를 구축하며, 「무인운전 자동차도로 테스트 환경 분급 표준」을 제정할 것이다. 해안선 및 부두의 가시화



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동태 모니터링을 강화하여, 항만지능화 관리수준을 더욱 제고할 것이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2019. 3. 19.>

8 자연자원부 해도연구센터 2019년 중점업무 제시

최근 자연자원부 해도연구센터는 2019년 업무회의를 개최하여 올해 업무의 전체방향과 중점업무를 명확히 제시했다. 해도연구센터는 중국의 '2019년 전국 자연자원업무회의'에서 제시된 도서업무를 중심으로 올해 주요 여섯 가지 부분에서 업무를 추진할 계획이다.

첫째, 당의 전면적 지도를 강화하고 엄격한 당조직 관리를 실시한다. 둘째, 직무 전환을 심층적으로 추진하고 역량을 강화한다. 셋째, 업무능력을 향상시킨다. 넷째, 도서 경제의 발전에 주력하고 지방에 대한 기술 서비스 지원을 지속적으로 추진한다. 다섯째, 지방 업무를 적극적으로 조정하고 인프라 건설을 안정적으로 추진한다. 여섯째, 건전한 제도를 수립하고 내부관리를 더욱 규범화시킨다.

해도연구센터는 업무능력을 지속적으로 제고하고 도서경제 발전에 주력할 것이다. 또한 도서 생태보호 정책에 관한 연구를 중점으로 진행하고, 도서 모니터링 기술의 난관을 돌파하며, 도서이용에 관한 역사적 문제 처리 및 도서생태에 대한 평가업무를 담당한다. 이와 더불어 도서관련 국제협력을 심화시키고, 센터의 과학기술 혁신능력을 대대적으로 제고할 것이다.

지방 도서경제의 고품질 발전을 촉진하기 위해 지방을 대상으로 기술 서비스를 지속적으로 지원해 줄 것이다. 이에 다음과 같이 과학기술 서비스 업무를 중점 전개할 계획이다. 첫째, 도서 환경자원에 대한 모니터링과 관리 서비스를 제공한다. 평탄(平潭) 국제관광섬의 해양환경 입체적 모니터링 시범 시스템의 건설을 계획하며, 평탄 해양환경공보의 편성을 추진하고, 각 지역의 도서에 있는 식물자원, 모래사장 등 자원에 대한 조사와 모니터링을 추진한다. 이와 관련하여 현지의 과학적 관리를 위한 기술 지원을 제공한다.

둘째, 도서 연안 생태복원 기술방안을 위해 서비스를 제공한다. 연해지역의 '블루해만' 정돈사업의 실시상황을 파악하고, 블루해만 정돈복원의 효과에 관한 모니터링과 평가 체계를 개선한다. 또한 도서 정돈복원 프로젝트의 신청·보완에 관한 대책을 모색하며, 도서 정돈복원의 효과를 향상시키고 도서 환경자원의 생태복원을 위해 기술적 지도를 제공해 준다.

셋째, 도서의 연안계획 편성과 용도에 대한 관제를 위해 서비스를 제공한다. 국가 발전계획의 요구와 결합하여 지방도서 공간계획의 특징을 연구한다. 또한 평탄 전체 계획의 조정과 연계시켜서 평탄의 연안계획을 편성한다. 그리고 저장(浙江)과 광둥(广东) 등 지역의 도서연안계획의 편성을 위해 서비스를 제공한다.

넷째, 도서경제발전에 관한 전략적 연구를 적극적으로 전개한다. 평탄 연해관광 방안과 연계해서 평탄 국제관광섬 발전에 관한 연구를 추진한다. 또한, 평탄 생태관광 지점의 선정을 추진하고 평탄 국제관광섬의 건설에 심층적으로 참여한다. 이와 더불어 도서자원 정책에 관한 연구 및 경제발전모델에 관한 비교연구를 전개하며, 도서지역의 연안경제발전 전략계획을 세분화시킨다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 19.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2018년 중국 사회물류 총비용
- ▶ 이슈 포커스 : 2019년 '양화'를 통해 본 중국 해양수산 주요 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

9 광시성 베이하이시(北海市) 해양경제 녹색발전 계획 편성

3월 18일, 광시좡족자치구 베이하이시 해양국은 현판식을 열었다. 당일에 해양국은 베이하이시의 해양경제 발전 촉진을 위한 「베이하이시 해양경제 녹색발전 계획」을 이미 편성했다고 밝혔으며, 베이하이시 안에서 '1도서, 2벨트, 3항만, 4통로, 5구역(一島兩帶三港四路五組團)'의 해양발전 공간구조를 구축할 계획이다.

「계획」은 연해자원을 합리적으로 배치하고 자원배치의 효율성을 제고한다고 제시했다. 도시의 종합 서비스 기능은 렌저우만(廉州灣) 남부에 집중하고, 정자정보 등 신산업은 베이하이 공업단지에 집적한다. 임항산업과 항만의 해당 서비스기능은 테산항(鐵山港)으로 집적하고, 관광 등 고급 서비스 기능은 남부 연안과 웨이저우다오(涠洲島, 위주도)로 집적한다.

「계획」 중에 '1도서(一島)'는 웨이저우(涠洲) 국제관광섬을 가리킨다. 베이하이시는 웨이저우다오, 세양다오(斜陽島) 및 근해해역의 독특한 해양관광자원의 우위조건을 발휘하여 국제화된 관광도서 개발모델을 모색함으로써 웨이저우다오를 국제영향력을 지니고 휴양체험을 특색으로 하는 가장 아름다운 도서관광목적지로 건설한다.

'2벨트'는 연안 블루벨트와 녹색 생태벨트를 가리킨다. 연안 블루벨트는 광시 연해도로 등 연해구역의 교통통로와 고속도로 시스템에 의존하여 보호를 중요시하는 연안발전벨트를 형성한다는 것이다. 녹색 생태벨트는 평자(冯家)습지공원 등을 위주로 시역을 관통시키는 녹색생태벨트를 구축한다는 것이다.

'3항만'은 테산항(鐵山港), 국제크루즈모항 및 푸청(福成)공항을 가리킨다. '4통로'는 바다통로, 연해관광도로, 광시연해도로와 허잔 고속철도(合湛高铁: 허푸(合浦)-잔장(湛江) 구간 고속철도)를 가리킨다.

'5구역'은 렌저우완(廉州灣) 신산업집적구, 노성(老城)종합서비스구역, 인탄(銀灘) 생태관광기능구역, 해양과학기술혁신구역 및 테산항(鐵山港) 산업 업그레이드 구역을 가리킨다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 3. 22.>