



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

제19-15호
 2019년 8월 16일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용화물 선석(1만 톤급 이상) 현황

▶ 이슈 포커스 : 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점

▶ 동향 & 뉴스

■ 중국 전용화물 선석(1만 톤급 이상) 추이

(개)

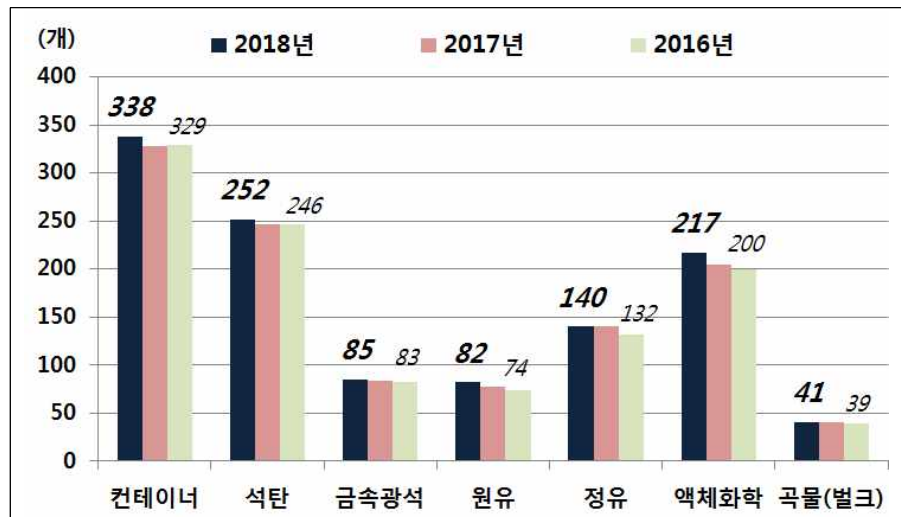
구분	2018	2017	2016
전용화물 선석	1,297	1,254	1,223
컨테이너	338	328	329
석탄	252	246	246
금속광석	85	84	83
원유	82	77	74
정유	140	140	132
액체화학	217	205	200
곡물	41	41	39

자료 : 중국 교통운수부.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 중국의 전용화물 선석(1만 톤급 이상)



주 : 1만 톤급 이상 전용 선석만 집계
 자료 : 중국교통운수부, 「2016~2018년 교통운수업 발전통계공보」를 바탕으로 KMI 작성

중국 항만 선석 감소 추세, 대형·전용화물 선석 증가

중국 교통운수부 통계에 따르면, 2018년 말 기준 중국 전체 항만의 선석 개수는 총 23,919개로 전년대비 3,659개가 감소했다. 그중 연해항만의 선석 개수는 총 5,734개로 전년에 비해 96개가 줄어든 반면에, 내해항만의 선석 개수는 총 18,185개로 전년대비 3,563개나 감소하여 내해에서의 감소폭이 컸다¹⁾.

그러나 2018년 말 기준 중국 항만의 1만 톤급 이상 선석 개수는 2,444개로 전년 대비 78개 증가했다. 그중에서 연해 항만의 1만 톤급 이상 선석은 2,007개로 절대 다수였으며, 내해항만의 1만 톤급 이상 선석은 437개였다. 또한 10만 톤급 이상 선석 개수는 397개로 전년에 비해 26개가 증가한 것으로 나타나 항만의 대형화가 여전히 진전되고 있음을 알 수 있다.

선석의 대형화와 함께 전용화물 선석의 개수도 증가하고 있는 추세이다. 2018년 중국 항만의 1만 톤급 이상 선석 중에서 전용화물 선석 개수는 총 1,297로 전년 대비 43개 증가했으며, 2016년 대비 74개가 늘어났다. 화종별로 분류하면 컨테이너선석이 338개로 가장 많았으며, 석탄 252개, 액체화학 217개, 정유 140개, 금속광석 85개, 원유 82개, 곡물 41개로 집계되었다.

1) 일례로 2015년 말부터 창장연안에서는 창장경제벨트 발전전략조직인 '창장경제벨트 발전 추진 영도소조(推动长江经济带发展领导小组)'와 지방 정부가 함께 불법부두 정비작업을 추진해 옴.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-04	08-16
종합지수	841.78	830.18
일본 항로	706.33	721.94
구주 항로	1,075.74	1,005.83
미서부 항로	719.47	719.20
미동부 항로	894.38	928.01
한국 항로	595.61	588.99

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-04	08-16
종합지수	1,067.11	1,021.14
석탄	1,096.03	1,029.58
곡물	923.87	828.81
금속광석	1,040.00	973.13
정유	1,310.58	1,465.35
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점

2018년 10월, 중국 국무원이 「통상구 비즈니스 환경 최적화를 통한 국제무역 편리화 촉진 작업 방안」을 발표한 후, 중국의 항만들은 행정서류 및 비용을 절감하고 효율을 높이는 데 주력해 왔다. 상기 「작업 방안」에 따르면, 중국 정부는 2020년 말까지 컨테이너 수출입 단계에서 소요되는 규범성 비용들을 2017년 대비 절반 수준으로 낮추고, 2021년 말까지는 전체 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축시킨다는 계획을 제시했다.

이러한 정부의 항만비용 및 항만업무 효율화 방침에 따라, 중국의 주요 항만들도 현재 이를 관철시키기 위해 많은 노력을 하고 있다. 또한 이러한 추세에 부응하여 최근 중국항만협회에서도 중국 항만(항만기업)의 비즈니스 환경을 조사한 결과를 바탕으로 「2019년 중국 항만기업 비즈니스 환경 보고(2019我国港口企业营商环境报告)」(이하 「항만 비즈니스 환경 보고」)를 발표했다.

「항만 비즈니스 환경 보고」는 ① 항만 통상구 관련 주체 및 수출입 주요 절차, ② 항만기업의 항만 비즈니스 환경 최적화 추진 상황, ③ 중국 항만 수출입 절차에서 수취비용 및 국내외 비용 비교, ④ 항만기업의 항만 비즈니스 환경 최적화 추진에 대한 총평, ⑤ 항만 비즈니스 환경 최적화 추진을 위한 건의의 총 다섯 가지 주요 부분으로 구성되어 있다.

이번 「항만 비즈니스 환경 보고」를 통해 중국 항만의 최근 운영 실태를 이해하고, 현재 중국에서 물류 비즈니스를 진행하고 있는 우리나라 선사, 물류기업 및 화주기업들에게도 많은 시사점을 줄 수 있을 것으로 판단된다²⁾.

1 중국 항만의 관련 주체 및 수출입 주요 절차

항만 혹은 항만통상구³⁾는 대외무역의 허브로써, 컨테이너 화물의 경우, 컨테이너 해상운송 수출입이 선적 부킹에서부터 최종 입고까지의 과정에 있어서 선사, 해관·해사부문, 터미널 기업, 야적장 기업, 선박대리, 화물대리(포워더), 트레일러업체, 예인·도선업체, 창고업체, 선용품 공급업체, 오염물 처리업체 등 다양한 주체들이 관여되어 있다⁴⁾. 일반적으로 중국 항만에서의 컨테이너의 수출절차에는 아래 [표 1]과 같이 약 11개 단계, 수입절차에는 약 12개 단계로 구분할 수 있다. 하지만 아래의 과정은 일반적인 상황으로 일부 단계에서는 조정 및 통합이 가능하며 각 항만에 따라 차이가 존재할 수 있다.

2) 이하 본문은 2019년 6월 중국항만협회(中国港口协会)가 발표한 「2019년 중국 항만기업 비즈니스 환경 보고(2019我国港口企业营商环境报告)」를 번역 및 재구성하였으며, 원문은 중국항만협회 홈페이지(<http://www.port.org.cn/info/2019/203446.htm>)에서 확인 가능함.

3) 통상구(口岸)는 원래 국가에서 지정한 대외통상을 담당하는 연해항만을 가리켰으나, 지금의 통상구는 경제무역뿐만 아니라 정치, 외교, 과학기술, 문화, 관광, 이민 등의 기능을 포함하는 종합적 항만을 일컫음. 또한 통상구의 범위 또한 확대되어 연해항만뿐만 아니라 육상, 항공 운송수단의 출입경 지역을 통칭함. 통상구에 대한 자세한 내용은 「중국리포트」 제17-14호를 참조바람.

4) 본문에서의 항만기업은 항만운영기업을 지칭함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선적(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 1] 컨테이너 수출입 절차

구분	컨테이너 수출		컨테이너 수입	
	단계	주요 업무	단계	주요 업무
1	선적 예약 및 탁송	선적 예약 혹은 탁송	하역	선박입항, 컨테이너 하역
2	화물 출하	선박 확인 혹은 탁송	검수	검수, 검수보고 발송
3	공컨테이너 반출	공컨테이너 반출통지서 서명 및 공컨테이너 반출	인도지시서(D/O) 수령	선박도착 확인, B/L원본(혹은 부분과 선취보증서)로 화물 인도지시서 교환
4	화물 적입	FCL/LCL	검역 신고	신고, D/P수취, 현장 검사 수속
5	선하증권 교부	선하증권(B/L) 교부	세관 신고	신고, 검역통지 수취
6	세관 검사	검역 신고 데이터 서류신고(预录报), 신고, 검사 처리	세관 검사	검역, 서류 제출, 서명 확인, 통관
7	검역검사	검사 예약, 검사 접수, 통관 신고서 수취	기기수도 증처리	B/L원본(혹은 BL 사본과 선취보증서)로 기기수도증 처리(수속)
8	화물 항만 반입	화물 항만 반입, 세관으로 도착통지서 발송	컨테이너 인도 신고	기기수도증 인쇄, 컨테이너 인도 예약
9	세관 신고	신고, 서류제출	검역검사	검역예약, 검역 접수, 통관
10	세관 검사	예약, 검역장소 이동, 디베닝(적출) 작업	컨테이너 인도	부두에서 컨테이너 인도
11	선적	로딩플랜(Load plan) 및 선적 계획 편성, 컨테이너 선적, 이안	공컨테이너 반환	화물 적출 후, 공컨테이너를 지정 장소 반환
12			화물 인도	화물인도지시서로 부두, 야적장에서 화물 인도

자료 : 중국항만협회, 「2019년 중국 항만기업 비즈니스 환경 보고」, 2019. 6.

2 항만기업의 항만 비즈니스 환경 최적화 추진 상황

1. 선적서류의 전자화 추진

먼저 중국 항만들은 종이서류의 전자화를 빠르게 추진하고 있다. 주요 항만들은 기본적인 서류업무를 전자화시켜 온라인으로 처리하고 있는데, 컨테이너 화물 배치도 및 패킹리스트(Packing list) 등은 이미 전자화가 실시되었다. 기기수도증(E/R, Equipment Receipt)의 경우, 텐진항, 상하이항, 닝보·저우산항, 샤먼항, 광저우항 등의 일부 항구에서는 이미 전자화가 실현되었다. 또한 내하항만인 난징항, 우한항도 전자 기기수도증을 받기 시작했다. 기타 전장항(镇江港), 우후항(芜湖港) 등 여러 내하항만도 기기수도증, 선하증권(B/L)과 같은 핵심 서류들의 전자화 계획을 수립하여 진행 중이다. 선하증권의 경우, 상하이항에서는 일부 선박대리점은 선하증권의 무서류화를 시행하고 있으며, 닝보·저우산항, 칭다오항 등에서도 선하증권 무서류화 시범사업이 추진되고 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

둘째, 통합 플랫폼을 구축하여 데이터 연계 표준화를 추진하고 있다. 주요 항만들은 온라인업무 플랫폼을 운영 중에 있으며 상하이항, 텐진항, 칭다오항, 샤먼항 등은 ‘하나의 창구, 하나의 플랫폼, 한 번에 처리(一个窗口, 一个平台, 一次办好)’의 원스톱 모델을 구축했다. 이러한 원스톱 플랫폼을 통해 고객들은 언제 어디서든 처리 상황 조회 및 변경이 가능하며 직접 해관, CIQ 등의 전자 정보를 받아볼 수 있게 된다.

셋째, 블록체인 기술을 활용한 물류정보의 전자화 추진 및 정보 보안 강화 추세도 눈에 띈다. 랴오닝(辽宁)항만그룹은 세계 최초로 다롄항 통상구에서 ‘블록체인 화물 발송 플랫폼’을 정식으로 론칭하기도 했다⁵⁾.

2. 항만비용 규범화 및 인하

올해 ‘양회’의 국무원 「정부 업무보고」에서 “일부 철도와 항만의 수납비용들을 면제하거나 인하하겠다고 명시”한 후, ‘양회’ 종료 직후인 3월 18일, 국가발전위원회와 교통운수부는 「항만수납비용 계산 방법(港口收费计费办法)」 개정안을 발표했다. 동 개정안에서는 항만포괄작업비용(包干费)의 범위에 국내 여객운송 및 크루즈선 항만작업비를 포함시켰고, 수납비용 항목을 병합하고 축소했다. 일례로 적재보관비, 야적장 사용비를 ‘야적장 사용비’로 통합했고, 급수(물자) 서비스비, 급유(가스) 서비스비, 전기공급 서비스비 등은 ‘선박공급 서비스비’로 통합했다. 쓰레기처리 서비스비와 오염유류·하수처리 서비스비는 ‘선박오염물처리 서비스비’로 통합시켰다. 화물검수(理货) 및 도선비를 규범화시켰고, 예인선 요금 계산방법을 예인선 마력 및 시간에 따른 산정방법에서 예인 선박 유형 및 크기에 따른 비용계산 방법으로 변경했다. 또한 정부 정가 수취 표준을 인하했는데, 화물료, 항만시설보안료, 도선(이박)료, 국내항로 선박 예인비 요율을 각각 15%, 20%, 10%, 5%씩 인하했다.

[표 2] 대외무역 수출입 컨테이너 하역료 조정 현황(20피트 적컨 기준)

항만	조정 전 (위안/TEU)	조정 후 (위안/TEU)	변동 폭(%)
다롄항	642.0	510.0	-20.5
텐진항	530.3	470.3	-11.3
칭다오항	575.0	480.0	-16.5
상하이항	595.5	480.0	-19.4
닝보·저우산항	620.5	490.0	-21.0
광저우항	668.0	490.0	-27.0
선전 엔티엔항(盐田港区)	1,400.0	980.0	-30.0
선전 셔커우(蛇口) 및 츠완(湾港)항	1,200.0	800.0	-33.3

주 : 이는 중국항만협회가 중국 국가발전개혁위원회의 발표 내용을 토대로 정리한 것이며, 실제는 이와 다를 수 있음.
자료 : 중국항만협회, 상게서

시장성 비용으로 분류되는 항만포괄작업비(하역료 포함)의 경우, 2018년부터

5) 大连日报, “全球首创区块链电子放货平台‘上线试用’”, 2019. 5. 10.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

중국의 주요 항만들이 대외무역 수출입 컨테이너 하역비용을 10~20% 가량 인하하였다⁶⁾. 일반화물 적재 20피트 적컨테이너의 경우, 대외무역 수출입 컨테이너 하역비용 조정 현황은 상기의 [표 2]와 같다.

3. 항만 수납 비용 목록화 제도 수립

「항만수납비용 계산 방법」에서는 항만기업의 비용 공시를 제시했다. 항만 운영기업은 기업과 관련된 항만비용(대리 수취 포함) 기준 공시를 기초로 정찰제를 실시하며, 공시된 비용 이외에 어떠한 다른 요금을 받지 않는다는 방침이다. 완전한 항만수납비용 목록을 수립한 후, 항만통상구의 수납비용목록제도를 추진한다. 또한 이를 토대로 고객, 관리 감독 부문 및 사회의 감독을 수용하기로 했다.

첫째, 원래의 공시가격 기준에서 서비스 내용을 세분화하고 보완하며, 서비스 내용을 더욱 명확히 하고 합리적인 수취 표준을 수립한다. 둘째, 기업 경영 장소의 눈에 띄는 위치에서 수취 항목, 서비스 내용 및 수취 표준을 공표하는 것 이외에 기업 포털 및 지방정부 부처, ‘단일창구’ 등 사이트에서 요금 목록 리스트를 공시하는 것이다. 셋째, 항만수납비용을 기초로 정부 관리 부문의 지도 및 추진에 따라 전체 항만통상구 수납비용 항목 목록화 및 공시 제도 수립에 적극 참여한다.

[표 3] 주요 항만통상구 수납비용 목록 공시 현황

수납비용 주체	수납비용 공시 항목							
	다롄	광저우	닝보	칭다오	샤먼	상하이	선전	톈진
통관대리/포워딩	√	√	√		√	√	√	√
컨테이너작업장 (CFS)	√					√		
선사대리	√	√	√		√	√	√	√
선사	√	√	√		√	√		√
선적예약대리	√							
항만기업	√	√	√	√	√	√	√	√
해사국	√	√	√	√		√	√	√
검역처리기업	√	√	√	√		√		√
검수기업	√	√				√	√	√
위험화물신고기업	√							
무선박운송 (NVOCC) 대리	√							
항만서비스기업		√		√				
Pilot station 도선점		√	√	√				
야적장			√		√	√		√
예인회사				√				

주 : 일부 항만통상구 수납비용 목록은 이미 공개되었으나 아직 반영되지 않을 수 있음.
자료 : 중국항만협회, 상계서

6) 2017년 11월 국가개발위원회 등이 실시한 반독점조사에 다수의 항만이 적발되었고, 이를 계기로 하여 여러 항만들이 자발적으로 비용을 인하하기 시작함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 텐진항그룹, 허베이(河北)항만그룹, 칭다오항그룹, 옌타이항그룹 등은 인터넷 상에서 수납 비용을 공시하고 있으며, 비용 목록은 정부 사이트와 연결되며 경찰제와 투명 공개를 원칙으로 한다. 그밖에도 주요 통상구에서는 터미널, 야적장, 대리점, 검수, 예인 등 항만 각 단계의 서비스 주체에 대한 수납 비용 공개 및 공시를 이미 실시하고 있는 중이다. 주요 항만통상구의 수납비용 목록 공시 현황은 상기의 [표 3]과 같다.

4. 항만작업 단계 효율 전면 제고

항만작업 및 통상구 통관 효율을 더욱 높이기 위하여 항만기업들은 화물의 항만 체류시간을 줄이고 화물이동 효율을 높이고 있다. 첫째, 프로세스를 최적화하여 작업 효율을 제고한다. 항만기업들은 국내무역 화물은 선박 하역 후 바로 인도, 수출 컨테이너의 항만출입(Gate-in) 예약, 상하역의 동시진행(边装边卸), 항만 내 더블 컨테이너 트레일러(더블 새시) 활용 등을 통해 안벽 혹은 야적장에서 작업 프로세스 효율을 높이고 있다.

둘째, 선진 기술을 이용해 작업 효율을 높이는 것이다. 칭다오항은 5G로 연결된 자동 안벽 크레인의 제어 조작을 통해 무선 인터넷을 통한 컨테이너 집적 및 운송을 구현하였다. 샤먼항은 다목적 인공지능 안벽 크레인 식별 시스템을 사용하여 검수 시스템 식별, 부두 원거리 제어 개선 및 미래 사용될 무인 운전 안벽 크레인 안면 인식 시스템의 호환을 실현하였다. 댜오저우항 등 항만은 컨테이너 스마트 화물 검수 시스템을 이용하여 효율을 크게 높였다.

셋째, 운송 기구 협약을 이용하여 컨테이너 통관 효율을 높이는 것이다. 예를 들어 2018년, 중국 해관총서는 다롄항을 중국 최초로 TIR(국제도로운송협정) 운송시험 통상구에 포함시켰다. TIR 실시 이후 화물 통관 시 세관은 TIR 증 정보와 적재 화물의 세관 봉인만 확인하면 되며 적재 단위에 대해 컨테이너 개봉 검사를 진행할 필요가 없어 통관시간이 30~80% 단축되며 비용도 30% 이상 줄어든다.

현재 항만의 컨테이너 하역에서 소요되는 시간은 일반적으로 TEU당 10분이며 일부 항만은 TEU당 3.5분에 달한다. 검사단계의 경우 세관 검사 형식(일반검사, 화물적출 검사, H986 기계통과 검사 등) 및 고객이 예약한 시간에 따라 달라지나, 일반적으로 TEU당 30~60분이 소요된다. 컨테이너 인도의 경우 갈수록 많은 터미널이 스마트게이트 시스템을 사용하고 있어 일반적으로 60분 혹은 30분 이내에도 가능하다.

5. 항만작업 시한 공개 서비스 공약 이행

중국의 항만들은 현재 서비스 공약을 통해 선적일, 하역, 컨테이너 리프팅, 검사 등 컨테이너 수출입 핵심 부문 작업 시간을 엄격히 통제하여 통상구 통관 효율과 고객 만족도를 높이는데 노력하고 있다. 예를 들어 상하이항은 “항만 측 사정으로 인한 선박의 이·접안 스케줄 변경률이 2%를 넘지 않겠다.”, “항만 측 사정으로 인한 컨테이너 정기선 스케줄 이탈률이 2%를 넘지 않는



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

다.” 등의 서비스 공약을 내세우고 있다. 중국 주요 항만들의 작업시간에 대한 공약들을 살펴보면, 아래 [표 4]와 같다.

[표 4] 주요 항만의 작업시간 공약 내용

항만	서비스 이행 내용
다롄항	(1) 안벽크레인 평균작업효율 ≥ 30 UNIT/시간(선복량 2,500 UNIT 이상), 안벽크레인 평균작업효율 ≥ 25 UNIT/시간(선복량 2,500 UNIT 이하) (2) 컨테이너 부두 컨테이너 리프팅 및 릴리즈 평균시간 30분 이내, 60분 이내 완료 비중 90% 이상 달성 (3) 항만 요인 외에, 원양간선 선박의 즉시접안률 90% 이상, 정시율 90% 이상
톈진항	컨테이너 부두 컨테이너 리프팅 및 릴리즈 평균 작업 시간 효율 30분 이내 완성 비율 60% 이상, 60분 이내 완성 비율 90% 이상. 항만 출입차량의 게이트 통과시간 2분 미만
칭다오항	(1) 공평하고 빠른 접안·서비스 공약, 선박 스케줄 보장률 90% (2) 안전 고효율 서비스 공약, 8,000TEU 선박 하역효율 140UNIT/시간 (3) 안정적 정보 서비스 공약 실시, 정보서비스 24시간 제공 (4) 정밀·고효율의 환적서비스 공약, 환적 컨테이너 인계율 100%
상하이항	(1) 항만그룹 365일, 24시간 전일 대기 서비스 시행 (2) 항만 측 이유로 인한 선박 접안계획 변경률 2% 미만, 항만 측 이유로 인한 정기선 선박스케줄 변경률 3% 미만 (3) 국제환적서비스 수준 제고, 국제 컨테이너 환적 소요시간 40시간 확보 (4) 컨테이너 트럭의 항만 반출 및 픽업 60분 내 완성을 90% 이상 (5) 2,000TEU 하역량의 대외무역 선박 접안 후 12시간 내 작업 완료, 4,000TEU 하역량의 선박 접안 후 24시간 내 완료, 6,000TEU 하역량의 선박 접안 후 36시간 내 완료 (6) 관리·감독부문의 통과 및 수속이 완료 된 후, 고객은 100% 접수센터에서 수입 컨테이너의 인도 수속이 가능하며, 동시에 인도업무 인터넷 예약 가능 (7) 수입 컨테이너(일반화물), 고객은 해관의 검사 지시를 받은 후, 100% 접수센터에서 검사 예약수속 처리 가능 (8) 세관 컨테이너 검수(일반화물)에 대해서 세관 검수 30분 전에 리프팅 및 지정장소로 이동 가능 (9) 컨테이너(일반화물) 검사작업, 적출·장입 작업완료 시한은 3시간/TEU (10) 예인 작업 정시율 99% 이상 (11) 상품 검수(理货) 정보발송 적시율 99% 이상 (12) 도선사 탑승 정시율 100%
닝보·저우산항	(1) 지방경제 발전에 기여하고 현지 수출입 기업 지속 지원. 주요 배후단지에 컨테이너 픽업 및 반환 지점 설정 촉진, 더블 트레일러(双重运输) 활용 촉진, 기업 육상운송비용 인하 부분을 지선 운송선박에 더욱 많이 투입하여 지선 운송 편수 증가를 통해 수운의 비용강점 발휘 (2) 세관·해사·검역 등 통상구 부문과 적극적으로 협조하여 선박의 수속 시간 및 화물 통관 소요 시간 단축, 수출입 전관(Customs transit)화물의 통상구에서의 선적·하역과 전관신고 업무를 가속화하여, 항만구 전체의 통관 효율 제고 (3) 컨테이너 수출입 부문의 무서류화 추진을 가속화, 2019년 수출 공컨테이너 픽업 무서류화의 전지역 적용, B/L 무서류화 및 검사 예약 통합 플랫폼 개발을 추진하여, 수출입기업에 대해 ‘최대 1번 왕래’의 원스톱 서비스를 실현 (4) 닝보·저우산항의 온라인 업무 기능 지속 보완, 화물송장 기업의 ‘4대



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

개혁 업무”(선명 및 항차 변경, 환적항 변경, 화물 정보 및 B/L번호 변경), 패킹리스트 인터넷 사전 입력 업무
(5) 20만 톤급 광물선 정상 작업 시간 56시간 이내로 통제, 대형 여객선 전체 작업 시간 45시간 이내 통제

자료 : 중국항만협회, 상계서

3 중국 항만 수출입 수취비용 및 국내외 비용 비교

1. 중국 항만의 부분 수납비용 현황 비교

중국 각 항만통상구 컨테이너 화물 수출입 운영 현황에 따르면, 컨테이너 화물 수출입 단계에서 포함된 비용 수납 주체는 포워딩, 선사 대리, 선사, 항만 기업, 검수기업, 예인기업 등이 있으며, 수납 항목은 각 관련 서비스 요금 및 항만기업이 대신 받는 행정 수납비용, 해관검사 과정에서 발생하는 서비스 수납비용 등이다.

중국항만협회에 따르면, 중국 모 지역에서 로테르담으로 수입(FOB 인도조건)되는 20피트 일반화물 컨테이너의 수입을 예를 들어 화주는 포워딩 업체에 총 5,369위안을 지불하며, 로테르담에서 중국 내 모 지역으로 수입(FOB 조건)되는 20피트의 일반화물 컨테이너를 예로 들면, 화주는 화물대리업체(포워더)에 총 5,369위안을 지불하고, 화물대리업체는 수취한 비용을 관련된 17개 기관·기업에 직·간접으로 지불한다. 수입 각 단계에 관련된 비용 항목은 총 50개로 비용 비중이 비교적 높은 수취 주체는 선사, 화물차대, 터미널, 화물대리업체, 야적장, 통관사이며, 그 외의 주체들이 수입 비용에서 차지하는 수취 비중은 전체의 각 2%를 넘지 않는다.

수출 컨테이너의 경우, 중국 내 모 지역에서 LA로 수출(CIF 인도조건)되는 20피트 일반화물 컨테이너를 예로 들면, 화주는 화물대리업체에 총 10,450위안을 지불하는데, 수출 각 단계에 관련된 비용 항목은 35개이며 관련 기관·기업은 18개이다. 수출에서 수취비용 비중이 가장 높은 주체는 선사(76.9%)이며, 화물차대, 터미널, 화물대리업체의 비중도 비교적 높았고 나머지 주체들이 수출 비용에서 차지하는 수취 비중은 전체의 각 1%를 넘지 않는다.

[표 5] 컨테이너 수출입 단계에서 관련 주체들의 수취 비용 및 비중

수입 업무			수출 업무		
수취 주체	비용 (위안)	비중(%)	수취 주체	비용 (위안)	비중(%)
선사	1,625	30.27	선사	8,035	76.90
화물차대	1,400	26.08	화물차대	1,048	10.00
터미널	742	13.82	터미널	521	5.00
화물대리업체	575	10.71	화물대리업체	370	3.50
야적장	370	6.89	야적장	90	0.90
통관사	300	5.59	통관사	80	0.80
검사·검역기구	75	1.40	도로 톨게이트	70	0.70
도로 톨게이트	70	1.30	해사국(항만건설)	64	0.60



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선박(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

			비)		
해사국	65	1.21	세관(선박통세)	60	0.60
세관	60	1.12	선박대리비용	22	0.20
선박대리비용	22	0.41	예인업체	21	0.20
예인업체	21	0.39	검사·검역기구	21	0.20
검수업체	18	0.34	검수업체	18	0.20
도선기구	15	0.28	도선기구	15	0.10
컨테이너 인도업체	7	0.13	컨테이너 항만입고 서류신고(预录点)	7	0.10
선박서비스업체	2	0.04	컨테이너 인도업체	5	0.05
정보플랫폼업체	2	0.04	선박서비스업체	2	0.02
-	-	-	정보플랫폼업체	2	0.02

주 : 이는 중국항만협회의 조사 내용이며, 각 항만 및 여러 상황에 따라 비용은 상이할 수 있음.
출처 : 중국항만협회, 상계서

2. 중국 주요 항만 수납 비용 비교

하역비는 항만기업의 가장 중요한 경영성 수취비용이자 수입원으로 중국 주요 항만들의 수출입 컨테이너화물에 대한 하역비는 보편적으로 비교적 낮은 수준에 속한다⁷⁾.

선전항(츠완, 셔커우, 옌티엔항⁸⁾)을 제외한 중국 주요 항만들의 컨테이너 하역비는 모두 TEU당 약 500위안 수준인데 반해, 국외 주요 항만의 컨테이너 하역비는 모두 TEU당 630위안 이상으로서 로테르담항, 함부르크항, LA항 등 구미의 주요 항만들은 TEU당 1,100위안 이상으로 나타났다. 특히 독일 함부르크항의 하역비용은 TEU당 2,024위안 수준이었다.

정기선 선사가 수취하는 THC(Terminal Handling Charges)는 항만비용을 평가하는 주요 지표이다. 머스크(MAERSK) 그룹 부회장 스미스는 2019년 세계 항만 대회에서 2018년 중국 터미널 화물 처리비는 국제 전체 수준을 밑도는 수준이며, 중국 THC 지수는 100으로, 태국(130), 네덜란드(180), 일본(230), 브라질(250), 미국(350) 등 국가들보다 낮다.

컨테이너의 야적장 보관비용은 보편적으로 중국 항만들의 장치료도 일반적으로 ‘무료장치 기간(프리타임)+기간 초과에 대한 단계적 비용’ 모델을 채용하고 있으며, 전반적으로 볼 때 국외 항만은 무료장치 기간 외에 발생하는 장치비용이 중국 항만보다는 높은 편이다.

일반적으로 중국 항만의 초과 구간 당 비용은 약 50위안 수준이었고, 일부 항만들만 100위안 이상으로 나타났는데, 이는 동남아(약 100위안), 홍콩(약 400위안), 일본(약 175~700위안), 로테르담항(약 380~700위안), 뉴욕·뉴저지항(약 1,000~2,300위안) 등에 비해 크게 낮은 수준이었다.

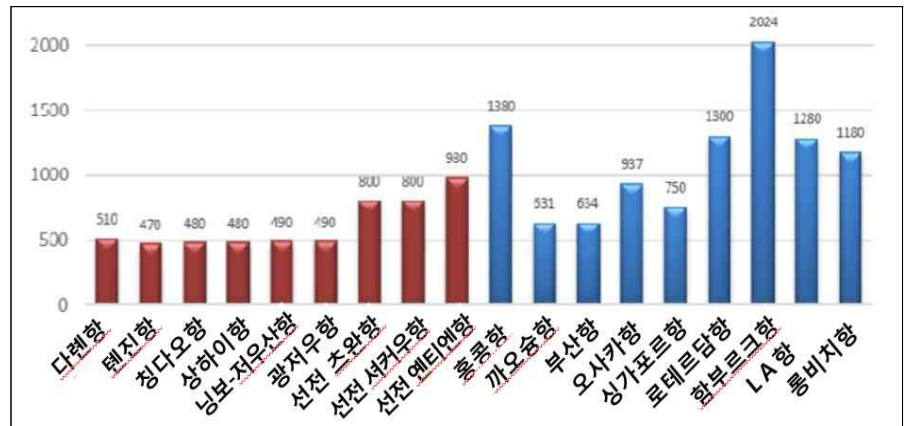
7) 이는 하역비만 해당되며, 하역비 외에도 항만기금, 항만건설비 등의 부대 비용들이 추가되면, 중국 항만들의 전체 이용비용은 타 국가 항만보다 높은 수준임, 관련 물류기업 인터뷰

8) 선전항의 하역비가 중국 다른 지역 항만보다 상대적으로 높은 것은 인접한 홍콩항 항만비에 영향을 받아 가격이 형성되기 때문임, 관련 물류기업 인터뷰

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 1] 중국 국내외의 주요 항만들의 컨테이너 하역비 비교(위안/TEU)



주 : 이는 하역비만 해당되며, 하역비 외에도 항만기금, 항만건설비 등의 부대 비용들이 추가되면, 중국 항만들의 전체 이용비용은 타 국가 항만보다 높은 수준임, 관련 물류기업 인터뷰
출처 : 중국항만협회, 상계서

4 중국 항만에 대한 종합적인 평가

1. 항만의 부분 비용 인하, 수납비용 투명 공개

첫째, 수납비용 항목을 대대적으로 간소화하여 항만경영 서비스 요금을 45개 항목에서 11개 항목으로 줄이고, 관련 항만요금의 2개 규정과 9개 규범성 서류의 200여개 조항을 병합하여 30개로 간소화 하였다.

둘째, 수취 표준을 조정하여 물류비용을 절감하였으며, 항만요금 항목과 조항 간소화 및 항만수납비용 표준을 하향 조정을 통해 연간 총 62억 6천만 위안의 기업 부담이 줄어들 것으로 추정된다.

셋째, 시장 행위를 규범화 하여 가격 질서를 유지하였다. 현재 통상구 수납비용 목록화가 이미 전면 시행 되었으며, 항만경영 서비스 요금 목록과 공시제도의 전면 정착으로 통상구 경영환경은 한층 더 최적화 되었다.

2. 항만작업 효율 및 편리화 수준 제고

중국 항만의 운영효율과 편리화 수준 개선은 통상구 통관 시간효율, 통상구 경영환경 개선을 위해 긍정적인 역할을 한다. 항만효율 측면에서, 현재 중국 항만의 운영효율은 이미 세계 최고 수준이며, 머스크 사의 통계 자료에 따르면 광저우 난사항(南沙港)은 미국 로스엔젤레스항 보다 39% 더 높은 것으로 나타났다. 이는 해운기업의 유류비, 정박비 등의 비용절감 및 화주기업의 물류비용과 시간절약에 긍정적인 역할을 하였다.

통상구 편의화 수준 측면에서는, 항만 기업과 통상구의 정보 플랫폼이 점차 융합되어 감에 따라 고객의 각종 수속이 점차 간소화되고 있으며, 부두 진입, 컨테이너 리프팅 예약 제도 등의 제도 응용으로 전통적인 통관 부문을 보완하여 통상구 편의화 수준을 한층 제고하였다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선박(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3. 과학 기술 및 정보화 기술로 항만 서비스 향상

첫째, 신규 건설 부두의 자동화 기술 응용 및 기존 부두의 자동화 전환으로 부두 작업 효율을 대폭 개선하여 일선 생산 작업자들의 위험을 낮추었다.

둘째, 블록체인, 5G, 클라우드컴퓨팅 기술 등 선진 기술 응용으로 항만 생산 작업 및 물류운송의 정보화, 스마트화 및 자동화 수준을 한 단계 끌어올렸다.

셋째, 인터넷 기술을 이용하여 서류 전자화를 가속화하고 통상구, 선사, 물류 기업 등을 통합한 ‘하나의 플랫폼’ 및 ‘원스톱 처리’ 모델을 실현하여 고객 시간 및 비용을 대폭 줄여 서비스 체험을 향상시켰다.

비즈니스 환경은 곧 생산력이며, 비즈니스 환경 최적화는 생산력 증대를 통해 경쟁력을 제고하는 것이다. 법치화, 국제화, 편의화의 경영 환경 조성은 중국의 대외개방을 위한 중요한 조치이며, 질적 발전 실현, 관리능력 및 관리시스템의 현대화를 위한 내제된 요구조건을 실현하는 것이다. 통상구 비즈니스 환경 최적화는 완성되는 것이 아니며 계속 진행 되는 것이다. 전방위 개방의 새로운 단계에서, 항만기업은 국제 일류 수준에 맞춰 지속적으로 원가절감 및 효율성 제고, 과학기술 혁신에 힘쓰며, 교통 강국, 항만 강국에 걸맞은 비즈니스 환경을 조성하여 중국의 경제발전에 기여하고 있다.

5 시사점

2017년 10월 개최된 제19차 중국 공산당 전국대표대회에서 제시된 경제 분야의 주요 내용은 ‘공급측 구조개혁(노동력, 토지, 자본, 기술 등 생산요소 측면의 효율성 제고를 강조)’을 바탕으로 한 경제의 질적 발전 및 효율화이다.

이러한 큰 틀에서 항만을 포함한 물류분야에서도 물류원가 절감과 효율화가 중점 과제로 대두되었다. 특히 2017년 4월을 기점으로 중국 국가발전개혁위원회와 교통운수부가 전면 실시한 반독점 조사에서 상하이, 텐진, 닝보·저우산, 칭다오 등 주요 항만들이 비용, 예인·도선사, 항만운송 기업의 선택 제한 등과 관련해 적발되면서 항만은 중국 정부의 좋은 ‘타겟’으로 집중 포화를 받고 있다.

이러한 자의적·타의적인 개혁의 물결 속에서 항만의 비즈니스 환경은 점점 ‘고객 친화적’으로 바뀌고 있다. 물론 중국항만협회가 이번 보고서에서 발표한 비용 등은 공식적인 조사 내용이며, 실제와는 다소 차이를 보일 수가 있다. 또한 정부의 항만비용 인하 압력이 지속되면서, 항만기업들의 수익률도 낮아지고 이에 대한 기업의 운영원가 절감 등에 대한 부담도 커지고 있다.

전술한바 있듯이 대표적인 것들은 종이서류의 전자화, 데이터 연계 표준화, 블록체인 기술을 활용한 물류정보의 전자화, 항만비용 규범화 및 인하, 항만수납비용 목록화, 항만작업 단계 효율화, 통상구 통관효율화 및 고객만족도 제고 등으로 요약할 수 있다. 이러한 정부주도의 조치들은 항만기업 입장에서 단기적으로는 힘들 수 있겠지만, 장기적으로 볼 때 비즈니스 환경의 개선은 결국



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

생산력과 효율성의 증가로 나타나며, 이는 궁극적으로 경쟁력 제고를 뜻한다.

동북아 항만경쟁의 구도 하에서 이미 남부럽지 않은 대규모 항만 인프라를 갖추고 있는 중국 항만들의 질적 발전과 서비스 경쟁력 제고는 인근한 우리나라 항만들에게도 시사하는 바가 크다.

현재 중국의 관련 부처에는 「세계 일류의 ‘강한 항만’ 건설 지도의견」을 연구·제정 중에 있다고 한다⁹⁾. 이미 규모 면에서는 세계 최고이며, 최대의 항만 물동량을 자랑하는 중국 항만들이 단순한 ‘대형 항만’에서 ‘강한 항만’으로 발전하겠다는 취지이다. 우리나라 항만들도 현재 동북아 항만경쟁 구도 속에서 살아남기 위해 많은 노력을 하고 있지만, 더욱 치열해지는 환경 속에서 우리나라도 생산성과 효율성 제고에 더욱 고민하고 힘을 기울여야 할 것이다.

현재 논쟁이 되고 있는 항만의 자동화를 비롯해 시대의 흐름인 항만의 친환경화 등 여러 부문에서 정부가 주도가 되어 항만기업, 그리고 노동자, 터미널, 선사, 운송업체 및 기타 관련 서비스기업과 관련 연구소들이 모두 합심하여 우리나라 항만의 경쟁력을 높이는 방안을 모색할 필요가 있다.

김세원 전문연구원, 김형근 센터장
kmishanghai@naver.com

9) 经济参考报, “我国正研究制定建设世界一流强港的指导意见”, 2019. 8. 15.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 자연자원부, 종합 통계조사제도 체계 수립
- 「산둥성 창다오(长岛) 해양생태 보호 조례」 발표
- 창다오 : 국제해운무역금융혁신 핵심구 건설 예정
- 장쑤성 수로교통운송 조례 발표
- 하이난 양푸항(洋浦港) 대외개방 강도 확대, 국제항로 20여 개 개척
- 중국, ‘세계일류의 강한 항만 지도의견’ 제정 연구 중

해운 · 항만 · 물류

- 산둥성 항만그룹 정식 설립, 4대 항만 그룹 공식 입장 표명
- 광저우항 : 무서류 항만 업무 서비스의 새로운 모델 구축
- 중국(상하이) 자유무역시험구, 새로운 임항신구역 확정
- 컨테이너 수출입 비용 400달러 이하로 인하 요구
- 광시좡족자치구, 서부지역 새로운 육·해 간선 추진, 물류규모 가속화 확대
- 올해 연내, 우한-오사카 컨테이너 직항 노선 개척 예정
- 중국 최초 LNG 종합교육기지 텐진에 설립
- 저우산항, 올해 상반기 고정자산투자 36억 위안 이상

- 광저우 난사(南沙)국제크루즈모항, 올 11월에 개항 예정
- 광저우항, 정보화시스템 검수 통과
- 산둥 르자오항(日照港), 벌크의 컨테이너화 확대
- 중국 최초의 크루즈 입국 면세점, 오는 11월에 개장 계획

해양 · 수산

- 텐진(天津) 임항(临港)해양경제발전시범구 건설 시작
- ‘상양홍(向阳红) 01’ 과학탐사선, 중국 제10차 북극탐사 임무 수행
- 중국 자주 개발·건조한 4,000톤급 대양 종합자원조사선-‘다양호’ 광저우(广州)에서 인도
- 국가해양정보산업발전 연맹 설립
- 제네럴 일렉트릭(GE) 중국본사, 광둥(广东) 해상풍력발전 프로젝트에 투자
- 산둥성, 중국 최초의 해상풍력발전+해양목장 시범 프로젝트 건설
- 창장삼각주 해양산업 공유 서비스 플랫폼 구축 예정
- 창다오 블루벨리 해양경제발전시범구 건설 방안 비준
- 장쑤성 최초의 해양산업 창업투자 기금 설립

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 : 중국의 전용 화물 선박(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 자연자원부, 종합 통계조사제도 체계 수립

최근, 자연자원부는 「자연자원 종합 통계조사제도」 및 8개 전문 통계조사 제도를 발표했다. 이는 자연자원부의 새로운 기능 요구에 적합한 자연자원 통계조사 제도 및 지표 체계를 수립한 것이다.

통지에 따르면, 원래 있는 국토자원, 해양, 지리정보 및 도농계획 등 관련 통계조사 제도의 기반에서 자연자원부는 '1+8'의 '종합+전문' 통계조사 제도 체계를 제정했다. 8개 전문 통계조사 제도는 「토지통계조사제도」, 「광산통계조사제도」, 「해양통계조사제도」, 「해양경제통계조사제도」, 「지질탐사 및 지질재해 통계조사제도」, 「지리정보 측량·제도(测绘) 통계조사제도」, 「국가 자연자원 감독 통계조사제도」 및 「자연자원 관리 통계조사제도」이다.

이중 「해양통계조사제도」는 「통계법」과 관련 실행조례, 「해역이용관리법」 및 「도서보호법」에 의해 제정된 것이다. 이는 중국이 해안선 자원, 해역 도서 개발, 이용 및 관리, 해양생태보호 및 해양재해 등에 관한 상황을 즉시 정확하게 파악하기 위한 것이다. 또한, 중국의 거시적 경제정책의 결정을 위한 근거를 제공하고, 자연자원부 및 관련 기관의 관련 정책 제정을 위한 데이터 지원을 제공하여, 대중에게 정보서비스를 제공하기 위한 것이다.

「해양통계조사제도」는 총 설명, 보고표 리스트, 조사표 양식, 주요지표 설명 및 부록 등의 다섯 가지 모델을 포함한다. 조사표 양식은 주로 해양자원 전체 상황, 대륙 해안선 자원 상황, 무인도 해안선과 식피 상황, 도서자원 및 이용 상황, 도서 주변해역 환경 상황, 도서 생태복원 상황, 바다매립 상황 및 해양재해 손실 상황 등 26개 항목을 포함한다. 조사대상은 각급 자연자원 주관기관 및 관련 과학연구기관이다. 통계범위는 전국 해역(홍콩특별행정구와 타이완 불 포함), 전국도서(홍콩·마카오·타이완 지역 및 하이난 본도 불 포함, 유인도와 무인도 포함)이다. 조사내용은 해안선 자원, 도서의 생태보호, 해역과 도서의 개발·이용과 행정관리, 도서의 사회경제 상황 및 해양재해 등을 포함한다.

「해양통계조사제도」는 자연자원부가 책임지고 계획하고 실시한 것이다. 연해의 각 성(省), 시(市), 현(縣)급 자연자원 주관기관은 본급의 해역, 도서와 해양재해의 통계 데이터를 작성하고 상급기관에게 보고한다. 자연자원부는 해역, 도서와 해양재해 통계 데이터에 대한 종합과 심사를 담당하며, 국무원 관련기관을 모집하여 해역, 도서와 해양재해 통계 데이터에 대한 심사를 추진한다.

(출처 : 中国海洋报, 2019. 8. 7.)

2 「산둥성 창다오(长岛) 해양생태 보호 조례」 발표

7월 26일, 산둥성 제13기 인민대표대회 상무위원회 제13차 회의에서 「산둥성 창다오(长岛) 해양생태 보호 조례」(이하 「조례」로 약칭)를 발표했다. 「조례」는 산둥성 첫 번째 도서 생태보호에 관한 입법이며, 2019년 10월 1일부터 시행한다.

「조례」는 총 7장 62조로 나누어 있고, 보호우선, 육해통합 및 녹색발전의 원칙에



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

따라 창다오 해양생태 보호의 실제 상황과 결합해서 계획과 지역의 기능에 대한 관제, 생태복원과 육성, 오염방제 및 보장조치 등에 관한 규정을 두었다.

「조례」는 창다오에 대한 생태보호와 건설발전은 창다오 해양생태문명 종합실험구의 건설 계획과 부합해야 한다고 요구했다. 창다오 실험구 계획 요구에 부합하지 않은 기존 건설 프로젝트가 법에 따라 폐쇄 또는 이전해야 한다고 규정하고 있다.

「조례」는 생태보호 우선 원칙을 견지하고 근해 양식구역을 합리적으로 배치하고, 법에 따라 양식금지구역과 양식제한구역을 획정한다. 레저휴양 및 스포츠관광 구역 내에서는 생태환경을 오염하거나 파괴할 수 있는 프로젝트를 신설하거나 개건하거나 확대 건설하면 안 된다. 국가 중대 전략 프로젝트를 제외하고는 바다매립 활동에 종사하는 것을 금지한다. 이와 동시에 산체(山体)복원, 해안선 자원보호, 해양생물자원과 해저자원보호 등에 대해서도 명확한 규정을 두었다. 또한, 생태함양, 레저휴양, 운동관광 등의 기능 요구에 의해 해양생태 보호와 녹색발전 공간의 구도배치를 통합하고, 심해·원양의 규모화 양식을 점차적으로 추진하며, 해양목장과 인공어초군을 과학적으로 건설하고 생태어업 등 제도를 발전한다. 이에 창다오의 녹색발전을 이끌고 보장해준다.

「조례」는 생태보호 보상제도를 규정했으며, '수혜자가 보상한다'는 원칙에 따라야 하고 생태보호 보상 메커니즘을 보완하여 시장화 및 다양한 방식으로 생태보호 보상자금을 모으는 것을 장려한다.

「조례」는 현지의 실정에 맞게 적절한 대책을 세우고, 도서 특유자원에 대한 보호 및 육·해의 통합된 환경정비를 실시한다고 제시했다. 창다오 특유의 생태자원과 도서 경관에 대한 보호를 강화하고, 창다오 특유의 철새 생존구역, 점박이 물범, 구석과 해안선 자원 및 도서의 특유 경관 등에 대해 보호제도와 법적 책임을 규정했다. 또한, 도서 오염방제의 특징에 따라 도서 생활쓰레기 및 오수처리 조치를 세분화시켰다. 그리고 해상 오염방제 조치를 강화하고 석유유출과 쓰레기 오염 등 문제에 관한 책임주체를 명확히 규정했다.

「조례」의 제정은 대중의 목소리를 더 잘 반영했고, 생태보호와 민생보장 간의 관계를 잘 조정하고 통합했다. 법에 따라 획정된 양식금지구역과 양식제한구역에서 양식 시설을 점차 폐지시키는 과정에서 현지의 주민 생산 생활도 같이 고려해야 한다. 양식 금지구역과 양식제한구역의 획정으로 인한 손해를 입게 된 양식업자에게 합리적인 보상을 해주어야 한다. 생태보호 때문에 생산품목을 바꾸거나 업종을 바꾸게 된 어민에 대한 지원을 해주어야 한다. 생태함양, 레저휴양과 스포츠관광 등 기능구역에서 진행된 건설 프로젝트에 대한 분류는 다르게 요구를 규정해야 한다. 또한, 자동차 총량 통제제도 규정에 따른 전제로 지능 교통관리 시스템 및 자동차 공유 플랫폼 등의 구축으로 도서에 있는 주민과 관광객의 출행 요구를 만족시킨다.

관계자의 소개에 따르면, 창다오는 자오둥반도(胶东半岛)와 랴오둥반도(辽东半岛) 사이에 위치해 있고 황보하이(黄渤海) 교차점에 위치해 있어서 독특한 지역 우위조건을 가지고 있다. 창다오는 중국 국가급 중점 생태기능구이자 보하이(渤海)의 중요한 생태학적 베리어(ecological barrier)이다. 그곳은 양호한 자원조건과 생태환경을 가지고 있지만 생태시스템은 비교적 취약한 편이다. 입법 강화를 통해 창다오의 해양생태 환경을 보호하고 해양생태 보호와 지속가능한 발전 체제 수립을 모색함으로써 도서 지역의 신규 발전 동력의 전환 촉진 및 '해양강성'과 '아름다운 산둥' 건설에 중요한 의미를 지닌다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선박(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3 칭다오 : 국제해운무역금융혁신 핵심구 건설 예정

8월 6일, 산둥성항만그룹은 칭다오시에서 정식으로 간판을 내걸고 출범했다. 산둥성 항만통합은 2년에 걸쳐서 새로운 장을 열었다. 이번에 산둥성항만그룹 설립 기회로, 칭다오시는 「칭다오시 국제해운무역금융 혁신 중심 건설 공세 작전 방안」을 착실히 관찰·실행하여, 국제해운무역금융혁신 핵심구를 구축해야 한다. 핵심구 건설은 신항 개발과 구항 재활용을 결합하여 경영환경을 개선하며, 항만개발을 기반으로 칭다오의 종합 발전을 촉진할 것이다.

핵심구는 칭다오항 빌딩, 국제해운중심 본부 경제 등 중점 사업 건설 운영을 가속화하고, ‘쌍끌이’의 강도를 높여 대중상품거래중심, 복합운송운영회사, 현대화 해운·항만 빅데이터 종합정보중심 등 집산 플랫폼을 도입하고, 핵심구 건설을 기반으로 산업 집결을 촉진한다. 국내·외 2개 시장 특징에 따라 무역 신업태 모델을 육성하고, 종합적인 무역 주체 도입을 통해 무역 클러스터를 형성할 것이다. 또한 차별화 발전을 통해 신흥업태를 도입하여, 해운무역의 금융생태권을 구축에 따라 금융서비스의 모델을 수립할 것이다.

산둥성항만그룹은 산둥고속그룹, 치루(齐鲁)교통발전그룹, 예광(兗矿)그룹 및 산둥에너지그룹의 4개 회사를 공동으로 설립, 등기자본 100억 위안으로 알려졌다. 산둥성항만그룹은 칭다오 해운 선두기업으로 칭다오항을 기반으로 해운무역, 해운금융 및 해운보험 등을 둘러싼 해운금융서비스업체를 육성하여 운영중심, 정보중심, 거래중심 등 집소운(집하, 분산, 운송)체계를 강력하게 도입하는 허브가 되어 한국, 일본 및 ‘일대일로’ 연선국가 간 출해구(出海口) 연결을 통해 칭다오 현대화 해운무역, 해운금융 및 혁신창업의 새로운 지역을 구축할 것이다.

(출처 : 人民网, 2019. 8. 7.)

4 「장쑤성 수로교통운송조례」 발표

「장쑤성 수로교통운송조례」(이하 「조례」로 약칭)는 8월 1일부터 정식 실시한다. 「조례」는 통일적인 수로 교통 운송관리체계를 구축하여 수운 편의 서비스 보장 조치를 확정하고, 수로 교통 안전 관리제도 혁신을 통해 장쑤성이 수운대성에서 수운강성으로 발전시킬 것으로 제시했다.

「조례」에 따르면, 장쑤성은 전 성(省) 항만 투자운영 플랫폼을 구축하여 항만통합을 추진하며, 항만 간 분업 및 협력을 인도하고, 항만 경쟁력을 강화하는 동시에 항만 일체화 발전을 촉진한다. 또한 항만 운영자와 수로 운송 운영자는 합병 구조조정 등 방식을 통해 규모화 및 집약화를 실현하는 것을 격려한다.

편의 서비스 분야에서 「조례」는 정부 및 해당 부문이 단번에 수로 교통운송 관련 증명서 및 면허증 등 정보를 수집하여, 데이터 공유를 실현하게 될 것이다. 수문관리기관은 감독 관리 수준 및 지능화 운영을 제고하여, 수문 통과 시간을 단축해야 한다. 수상 휴게소를 합리적으로 설치하여, 선박 주유, 가스 충전, AMP, 선박 오염물질 처리 및 선원 휴식, 쇼핑, 통신 등 서비스를 제공한다. 선박 대량 체류의 경우, 해당 부서는 구원 처리 조치를 실행하여, 선원에게 필요한 생활 보장을 제공해 준다.

「조례」는 장쑤성 실체에 부합되도록 결합시켜 수로 교통 안전관리 제도는 3가지 혁신 내용을 제시했다. 첫째, 선박 안전운행 표준 발표와 선박 근접 검사제도를 수립한다. 둘째, 선박 출입항 관련 보험 제도를 수립한다. ③ 선박 자동인식 네비게이션



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선박(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

장비 설치 및 사용제도를 수립한다.

(출처 : 中国交通新闻网, 2019. 8. 5.)

5 산둥성 항만그룹 정식 설립, 4대 항만그룹 공식 입장 표명

산둥성 항만그룹유한공사(이하 산둥성 항만그룹, 山东省港口集团有限公司)은 8월 6일 칭다오(青岛)시에서 정식 설립 절차를 마무리 지었으며, 지난 2년간의 산둥성 항만통합은 새로운 단계에 접어들었다. 산둥성 항만그룹은 8월 2일에 정식으로 등록을 완료 하였으며, 등록지는 산둥성 칭다오시 시베이(市北)구로, 이전에 언론에서 보도된 시하이안신구(西海岸新区)는 아닌 것으로 알려졌다. 자본금은 100억 위안으로 4개사 출자로 설립되었으며, 그중 산둥고속그룹(山东高速集团)과 치루교통발전그룹(齐鲁交通发展集团)이 각각 30억 위안을 출자하여 각각 30%의 지분을 가지며, 산둥성에너지그룹(山东能源集团)과 앤광그룹(兗矿集团)은 각각 20억 위안을 출자하여 각각 20%의 지분을 보유하게 된다.

보도에 따르면, 후속적으로 칭다오항그룹(青岛港集团), 옌타이항그룹(烟台港集团), 르자오항그룹(日照港集团)이 장부가액(book value)으로 성 항만그룹에 출자하며, 보하이만항만그룹(渤海湾港集团)은 장부가액과 성 국자위(国资委)가 심사한 통합항만 기업평가를 합산하여 성 항만그룹에 출자하게 된다. 항만그룹이 정식 설립되기 전 당 건립 작업 전담반, 기검 감찰 작업 그룹, 규제 이행심사 업무 전담반, 전략 연구 및 등기 등록 전담반, 자산 전환 업무 전담반, 법률 실사, 재무회계감사, 자산평가 업무 전담반 등 이미 6개의 업무 전담반 및 그룹을 구성한 것으로 알려졌다. 리우중궈(刘中国), 치우홍징(邱洪京), 차이중탕(蔡中堂), 마더량(马德亮), 순푸춘(孙付春), 순정푸(孙正甫) 6명을 각각 대표로 하며, 업무 구성원은 4대 항만그룹에서 각각 차출하여 구성한다.

이어서 산둥성 항만그룹은 각 항만의 통합계획 건설, 통합운영 관리, 각 항만 등록지 및 관련 수익 불변 유지를 책임지게 될 것이다. 경영성 자산에는 통합 범위를 포함하게 되며, 부대시설 중에서 항로, 방파제, 묘박지, 항만 인입도로, 철도는 소속된 항만 그룹에서 분리하여 소재시 정부가 인수하여 관리하게 될 것이다.

주목을 받고 있는 인사 관리권의 경우, 성 항만그룹의 지도부는 성 관리 지도자에 속하며, 산둥성위원회가 통합 관리한다. 또한 각 연해 항만그룹의 지도부 구성원은 산둥성 항만그룹 당위원회 임면과 관리를 담당하게 될 것으로 보인다. 이전의 보도대로 후속 업무는 사업부별로 나뉘게 될 것이다. 라오닝 항만그룹의 경우 컨테이너 사업부, 벌크화물 사업부, 유류품 사업부, RORO 사업부, 종합 사업부, 산업융합 사업부, 발전건설 사업부 등으로 나뉜다. 사업부별로 편성될 경우, 그 장점이 매우 명확하다. 먼저 산둥성 연해항만의 생산관리 방식의 근본적 변화가 가능하며, 컨테이너, 벌크화물, 유류품 등 업무를 대응 사업부가 일괄 운영하여 연안 7항과 같은 업무통합 작업에 속도를 낼 것으로 보인다. 다음으로, 사업부 제도는 행렬식 관리의 특징을 지니며 유연하고 효율이 높아, 즉 상대적으로 사업부의 독립성을 유지하고 있으며, 시장 접근이 편리하고, 고객과 가까이 하여 본사 산하의 기업 각 항목의 관리 및 통제 실현이 가능하다. 본사가 산하 사업부에 강한 통제력을 가져야 사업부 제도 효과를 제대로 발휘할 수 있다는 점을 간과할 수 없다.

산둥성 항만그룹 당위원서기 후오까오웬(霍高原)은 성 항만그룹이 발전 목표를 높게 잡고, 혁신성을 견지하며, 자원 통합을 강화하고 전 성 항만계획의 ‘하나의 국면(一盘棋)’, 관리서비스의 ‘하나의 네트워크(一张网)’, 자원개발의 ‘하나의 그림(一张图)’을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

실현할 것이라고 밝혔다.

또한 안선 자원의 통합 배치를 실현하며, 성내 각 항만의 특색화, 차별화, 규모화의 발전 방향을 명확히 하며, 중복 건설 및 동질화 경쟁을 피하고, 동반자 정신을 발휘하여 공생공영의 정신을 바탕으로, 각 ‘제후항만(诸侯港)’이 각자 경쟁하는 문제를 철저히 해결해야 한다고 강조하였다.

산둥성의 4대 항만 관계자들은 다음과 같은 입장을 표명했다. 칭다오항 관계자는 항만통합은 간단한 물리적 과정이 아니라 화학반응이며, 통합을 통해 새로운 업태, 새로운 공간, 새로운 에너지를 발생시켜 $1+1+1>4$ 의 효과를 실현하는 것이며, 이 가운데 칭다오항은 주도적 역할을 발휘하여 산둥성 항만 공동 발전 및 경제 무역협력 시범구의 주요 기회를 포착하고 다른 형제 항만과 함께 강점 및 약점을 보완하여 세계 일류의 해양 항만건설을 가속화 할 것이라고 밝혔다.

르자오항그룹 관계자는, 연해항만 자원통합은 르자오항의 발전에 있어서 드문 기회이며, 항만의 플랫폼 기반이 더 커지고 발전 공간이 확대되었다고 밝혔다. 르자오항은 넓은 만 수심, 얼거나 굳지 않으며, 편리한 집소운(화물의 집하, 분산 및 운송) 시스템, 넓은 배후지역 등의 독특한 이점을 바탕으로 서비스 품질을 개선하고 시장 영향력을 확대하여 항만산업 도시 해양의 융합 발전과 도시 및 배후경제 번영을 촉진할 것이라고 언급하였다.

옌타이항그룹 관계자는 성 항만그룹과 항만 소재 시 당위원회, 정부 관계는 더욱 긴밀해질 것이며, 지방정부의 발전에 대한 참여가 더욱 깊어져 배후지역 경제 발전 공헌을 위한 조력자로서의 역할이 더욱 두드러지게 될 것이라고 밝혔다.

산둥성보하이만항만그룹 관계자는, 형제 항만에 비해 보하이만항만그룹은 소규모로 출발이 늦은 편이며, 부두가 적고 항만 사업은 비교적 단순하지만 발전 전망 및 잠재력은 거대하며, 향후 성 항만그룹이 확정한 기능 포지셔닝에 따라 보하이만 항만 건설은 특색화, 차별화, 협력화 발전의 지역 항만으로 지방 및 지역 경제 사회 발전을 이끌 것이라고 밝혔다.

(출처 : 港口圈, 2019. 8. 6.)

6 광저우항 : 무서류 항만업무 서비스의 새로운 모델 구축

최근 들어 광저우항 그룹은 지속적으로 항만물류 서비스에 있어 ‘무서류(페이퍼리스)’ 적용을 모색하고 있으며 EDI 센터, 해사 데이터 교환 공유, 난사(南沙) 트레일러 플랫폼 등의 프로젝트를 추진하여 해사, 해관과의 정보 교류를 강화하고 있다. 또한 빅데이터 리소스를 충분히 활용하여 항만 서비스 기능을 확장하고, 정보기술과 데이터와 연관된 업무 프로세스를 간소화하여 업무 효율을 높이고 있다.

이 프로젝트는 Axway 아키텍처에 기반하여 전문화된 전자 데이터 교환 플랫폼을 구축하고, 6월에 EDI 메시지, 웹사이트 개발 및 웨이신(Wechat)프로그램 개발을 완료하여 ‘단일창구’ 통관 시효, 광저우 해사항(海事港) 건설비용 핵소(核销: 자세히 심사 후 장부에서 삭제), 부두 운영사의 대외 메시지 매체 이전 및 광저우 해사 데이터 공유 등의 기능을 실현하였고, 이 플랫폼은 향후 지속적으로 광저우항의 데이터 공유 서비스의 개방을 실현하여 데이터 공유에 기반한 업무 프로세스를 페이퍼 리스화 하도록 뒷받침 할 예정이다.

프로젝트는 광저우 해사국에서 우선적으로 시범 시행되며, 해사부문과 항만 데이터의 상호 연계를 통해 항만 업무와 해사관리 감독 간의 상호 신뢰를 촉진함으로써, 하루 24시간 해사 페이퍼리스 전자 핵소(核销, 심사 후 장부 삭제)를 실현하고, 공동으



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

로 고객을 위한 데이터 업로드와 고객의 편의를 극대화하는 전면적 서비스를 실현한다. 이 프로젝트는 신사(新沙), 신강(新港), GCT, 석유화학공업의 성공적인 시범 응용의 기반 위에 올해 황푸(黃埔), 난사(南沙) 양곡 부두로 적용범위를 확대하여 많은 고객들의 인정을 받았다.

트레일러 플랫폼은 전형적인 새로운 데이터 공유 플랫폼으로 트레일러 기업, 트레일러 기사, 부두 게이트와 해관의 데이터를 실시간으로 공유하며, 통합 백업과 게이트 진입 예약 등의 기능을 수행한다. 올 상반기에 트레일러 플랫폼은 난사항만 구역에서 8개 정기선사의 컨테이너 릴리즈 시스템과 항만 데이터를 연계하여 수출업무에 있어 선복부킹, 항만 서류처리, 게이트 예약, 게이트 진입 업무 등 전체 체인에서 페이퍼리스를 실현하였다. 현재 트레일러 플랫폼의 위챗 공식 계정은 5,300명이 넘는 사용자를 보유하고 있으며, 기본적으로 난사항의 트레일러 운송 종사자 대부분을 포함하고 있다. 이를 통해 데이터 공유 혁신의 서비스 효과가 점차 나타나고 있다.

(출처 : 港口圈, 2019. 8. 7.)

7 중국(상하이) 자유무역시험구, 새로운 임항신구역 확정

8월 6일, 국무원은 「중국(상하이)자유무역시험구 임항신구역(临港新片区) 총체방안에 관한 통지」(이하 「방안」으로 약칭함)를 발표했다. 「방안」은 2025년까지 임항신구역은 비교적 성숙된 투자무역자유화 편의제도 체계와 개방도가 높은 기능형 플랫폼을 구축하여 지역 혁신능력 및 경쟁력 강화를 통해 경제력 및 경제충량을 대폭 제고하게 될 것이다. 2035년까지 국제시장의 영향력 및 경쟁력이 있는 특별경제기능구를 조성하여 더욱 성숙된 제도를 형성하고, 글로벌 첨단자원 요소 배치 핵심기능을 조성하여 중국이 경제 글로벌화를 심도 있게 융합하는데 중요한 역할을 하게 될 것이다.

「방안」에 따르면, 고도로 개방된 국제운송관리를 명확히 실시한다. 글로벌 허브항 기능을 확대하고 카보타지, 국제선박등록, 국제항해권 개방 등 분야의 탐색을 강화하여 국제항로, 화물 집산 및 배치능력을 제고한다. 단계적으로 선박 법정 검사를 개방한다. 효율적 관리감독, 리스크를 통제한다는 전제 하에 ‘중국 양산항’에 등록된 국내 건조 선박은 국제운송업에 종사할 때 수출로 간주하여 수출 환급금을 제공한다. 또한, 선적항(启运港) 세급환급 정책을 보완하여 감독관리 절차를 개선하고, 중자(中资) 편의지적선은 연해 카보타지 정책을 확대하는 동시에 대등한 원칙에서 외국국제선적은 양산항을 국제 환적항으로 대외 컨테이너 무역 카보타지 업무를 검토하고 있다. 이와 더불어 양산심수항, 푸둥국제공항 및 루차오항(芦潮港) 철도 컨테이너 터미널을 기반으로 해상, 항공, 철도운송 정보 공유를 추진하여 복합 연계운송 효율을 제고하게 될 것이다.

「방안」은 고(高) 에너지급 글로벌 해운허브를 건설한다. 국제해운 보급서비스 체계를 구축하여 선박 및 항공 용품의 공급, 수리, 부품, 연료 등 종합서비스 능력을 제고한다. 정부는 국·내외 기업 및 기관이 해운운자, 해운보험, 해운결제, 해운기자재 임대, 선박거래 및 해운중재 등 업무를 지지하고, 해운지수 파생상품 업무를 탐색하여 첨단 해운서비스 기능을 제고할 수 있도록 지원한다.

(출처 : 人民网, 2019. 8. 7.)



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

8 컨테이너 수출입 비용 400달러 이하로 인하 요구

8월 12일, 국무원은 전국의 ‘광관푸(행정소속 간소화 및 권한 이양)’ 개혁을 심화하고 비즈니스 환경 최적화에 대한 일환으로 중점 개별업무에 대한 방안을 통지했다. 방안은 ‘광관푸’ 개혁 추진에 대해 비즈니스 환경을 최적화하는 구체적인 조치를 제정했는데, 그중 해운·항만업에서 주목할 만한 중점 조치는 아래와 같다.

첫째, 기업의 물류비용을 낮추고, 각 지역 통상구 수취비용 목록의 정비와 공시를 촉진하여 항만, 선사, 물류적재, 화물대리, 선박대리 등에 산재해 있는 수취비용과 불합리한 수취행위를 통합하여 2020년 말까지 전국 단일 컨테이너 수출입 과정에서 수취하는 비용을 400달러 이하로 낮춘다. 철도, 수로의 화물운송과 여객운송 비용을 정비하고 수취표준을 인하여 2019년 말까지 수취와 벌금사항 리스트를 공표한다(교통운수부, 세관총서, 발전개혁위원회, 재정부, 시장감독관리총국, 철도국 등 국무원 관련부처 및 각 지역 업무에 따라 책임 분담).

둘째, 역외무역 편리화 수준을 제고하고, 국제무역 ‘단일창구’와 은행, 보험, 민항, 철도, 항만 등 관련산업기구와의 협력을 강화하여, 2019년 말까지 주요 신고업무 응용률을 100%까지 향상시킨다. 수출입과정 검사관리 증빙수량을 간소화하고, ‘사전신고’, ‘투스텝 신고’ 통관모델과 노폐이퍼 통관작업의 추진을 가속화한다(세관총서가 중심이 되어 교통운수부, 은행보험협회, 민항국, 철도국 등 국무원 관련부처 및 각 지역 업무에 따라 책임 분담).

셋째, 신용을 기초로 하는 신형 세관 검사관리시스템을 구축하여 기업신용등급에 따라 차등적으로 통관검사관리 조치를 하고, 2019년 말까지 역외전자상거래 등 기업의 인증표준을 공표한다(세관총서 담당).

금번 방안의 발표로 ‘항만비용 인하’는 또 다시 가장 주목 받는 조치 중 하나가 됐다. 이 전에 항만기업은 이미 여러 차례 비용 인하를 해왔다. 2017년 11월 국가개발위원회는 항만의 반독점에 대해 조사를 했고 여러 항만부두가 자발적으로 비용을 인하했다.

2018년 9월 리커창 총리 주최로 열린 국무원 상무회의에서는 불합리한 비용수취의 정비를 결정하였고, 10월말까지 각 지역은 현지 통상구 수취비용목록 리스트를 대외 공표하여 리스트 외의 비용은 수취를 금하도록 결정했다. 수취비용의 인하는 연내 컨테이너 수출입 과정에 있어서 규정에 맞는 비용을 그 직전해보다 100달러 이상 낮추도록, 연해 대형항만은 그 할인 폭이 더욱 크도록 요구했다. 2019년 3월 5일, 리커창 총리는 ‘양회’의 「정부업무 보고」 중 ‘일련의 철도와 항만 수취비용에 대해 취소 혹은 인하’를 제시했다.

4월 1일부터 교통운수부는 화물항무비, 항만시설유지비, 도선(이동)비, 국내항로 운항선박의 예선료 수취표준을 각각 15%, 20%, 10%, 5%로 낮추기로 했다. 수출입 연해 항만의 80m 및 그 이하 내륙수운선박(화학품 수송선, 액화가스 수송선 제외), 수출입 장강간선항만의 150m 및 그 이하 내륙수운선박에 대해 선사측이 안전을 확보한다는 전제하에 실제 상황에 따라 예선 사용여부를 결정할 수 있다. 이 같은 조치에 따라 항만수취비용이 18억 위안 감소될 것으로 예측된다.

지난 7월 3일, 황관성(黃冠勝) 국가통상구관리실 담당자는 통상구 비용인하 작업이 매우 효과적인 성과를 거뒀다고 언급했다. 62개 선사는 자발적으로 부두작업비 등 일련의 비용을 인하였으며 이에 따라 5%에서 10% 비용이 감소했다.

비용인하 외에도 금번 방안은 편리화와 감독관리 두 가지 방면에서 해운·항만업 비즈니스 환경의 최적화와 규제완화를 실시하여 3개 항목 조치의 실시는 업계에 새로운 활력이 되고 해운·항만업의 규제를 더욱 완화되어 시장의 환영을 받을 것이다. 이외에도 이상의 방안은 「비즈니스 환경 최적화 조례」의 연구 제정을 제시하고, 2019년



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

8월말까지 관련 분야의 의견을 수렴하고 법률 심사를 마쳐 9월말까지 초안을 공표할 것을 언급했다.

(출처: 港口圈, 2019. 8. 14.)

9 텐진(天津) 임항(临港)해양경제발전시범구 건설 시작

최근, 텐진시 정부, 텐진시 발전개혁위원회 및 텐진시 계획·자원자원국이 함께 「텐진 임항 해양경제발전시범구 건설 전체방안」을 발표했으며, 임항 해양경제발전시범구의 건설을 시작했다.

텐진 임항 해양경제발전시범구는 국가발전개혁위원회와 자연자원부가 함께 비준하고 건설하는 전국차원의 해양경제시범구이다. 시범구는 ‘해수담수화와 종합이용 수준 제고, 해수담수화 산업의 규모화 응용 시범 추진’을 주요 임무로 하여, 전국 해양경제발전의 중요 성장극 및 해양강국 건설의 중요한 기능 플랫폼으로 건설할 것이다.

전체방안에 따르면, 텐진 임항 해양경제발전시범구의 실시범위는 36km²이며, 건설 실시기간은 2019~2020년 기간이고, 장기적 발전기간은 2021~2025년 기간이다. 텐진항 보세구의 임항 북부구역에 의지하여 시범구는 해수담수화 산업 발전을 착안점으로 하고, 시범구 내에서 해양고급장비 제조, 해양생물의약 및 해양서비스업 등 해양신산업의 발전을 촉진한다. 고효율적인 해양경제 관리체제, 합리적인 해양경제발전구도, 강한 경쟁력을 지닌 해양산업, 강한 인프라 보장능력 및 비교적 보완된 해양공공서비스 체계를 가진 해양경제발전시범구를 건설할 것이다.

산업과 생태 간 조정발전의 원칙에 따라, 시범구에서는 36개 해양산업 프로젝트를 중점으로 건설할 것이고, 총 244억 위안을 투자할 계획이다. 이는 주로 자연자원부 텐진 임항 해수담수화와 종합이용 시범기지를 비롯한 10개 해수담수화와 종합이용 산업 프로젝트를 포함하며, 텐진시 해양플랜트 장비제조 기지를 비롯한 17개 해양플랜트 장비 산업 프로젝트, 텐진항 보세구(임항구역) 중항츠(中港池) 북부 해안선 생태복원을 비롯한 2개 생태 종합 정돈 프로젝트 및 7개 인프라 건설 프로젝트를 포함한다.

텐진 임항 해양경제발전시범구는 국가가 지지하고 건설하는 14개 해양경제발전시범구 중 하나이다. 이는 향후 빈해신구(滨海新区)뿐만 아니라 심지어 텐진시 전체의 해양경제발전에서 중요한 추진 작용을 발휘할 것이다. 텐진시 개혁발전위원회와 자연자원국은 빈해신구 정부와 함께 시범구의 건설에 대한 지도와 추진을 강화할 것이고, 시범구 건설을 가속화시킬 것이며, 텐진시 해양경제의 고품질 발전을 위해 기여할 것이다.

(출처 : 中国海洋报, 2019. 8. 9.)

10 '상양홍(向阳红) 01' 과학탐사선, 중국 제10차 북극탐사 임무

8월 10일, ‘상양홍(向阳红) 01’ 과학탐사선은 중국 제10차 북극탐사 임무를 수행하기 위해 칭다오에서 출발하여 50일 동안의 탐사기간을 거쳐 9월 30일에 칭다오로 돌아올 예정이다.

출항하기 전에 친웨이자(秦为稼) 자연자원부 국가해양국 극지탐사관공실 주임은 이번 항차에 기(旗)를 수여했다. 탐사임무는 자연자원부 제1해양연구소가 지도하고 실행한다. 이번 탐사임무에 참여하는 각 기관대표 및 탐사팀 전원과 선원은 출항식에 참석했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 중국의 전용 화물 선석(1만 톤급 이상) 현황
- ▶ 이슈포커스: 중국 항만의 비즈니스 환경 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

이번 제10차 북극탐사는 자연자원부 제1해양연구소, 국가해양환경예보센터, 중국 극지연구센터, 자연자원부 제2해양연구소, 자연자원부 제3해양연구소, 중국과학원 해양연구소, 중국해양대학교, 저장대학교(浙江大学), 타이위안이공대학교(太原理工大学), 샤먼대학교, 산둥 과학기술대학교, 칭다오 싱청(兴程) 인력자원유한회사 및 칭다오 화양(华洋) 해사서비스 회사 등의 13개 기관과 회사에서 나온 78명 관계자가 이번 탐사활동에 참여한다. 웨쩌쑤(魏泽勋) 제1해양연구소 부소장은 이번 탐사의 인솔자 겸 수석과학자를 담당한다.

소개에 따르면, 이번 탐사는 북극해역이 세계 기후변화에 있는 작용과 역할 등에 관한 과학문제를 중심으로 전개할 것이다. 장기적 원위치 관측과 과학연구 프로젝트 탐사를 결합하는 해양종합조사를 실시하고, 9개 관례 해양환경 관측 및 33개 과학기술 계획에게 지원보장을 제공해 줄 것이다. 베링해, 베링해협, 추지 해, 배로(Barrow) 해 및 다른 북극해 여름의 넓은 해역에서 물리해양, 해양기상, 해양화학, 해양생물과 생태, 해양지질 및 지구물리 등 다양한 과학 종합탐사를 실시할 계획이다. 물리해양과 해양기상, 해양지질, 지형지모, 해양생물과 생태 및 해양화학 등 환경요소와 관련된 데이터를 획득할 것이다.

또한, 북극 관련 해역의 생태환경과 생물자원, 신형 환경오염물 조사를 심층적으로 전개하고, 세계 기후변화 배경 하의 북극 판빙 유실과 해양환경 대응 메커니즘 등의 중대한 과학연구에 관한 조사를 전개하다. 이번 북극 탐사는 중국 극지탐측체계 건설을 가속화시키고, 북극해 해빙 급속 감소 및 관련 기후와 생태의 반응을 파악하며, 북극지역의 환경과 기후에 대한 종합평가를 위한 자료를 적극적으로 모집함으로써 중국이 북극 과학에 대한 인식 및 세계 기후변화 대응을 위한 기술 지원을 강화할 것이다.

이번 북극탐사를 통해 과학자를 위한 다층적이고 다분야적인 다양한 매개변수를 가진 종합 해양탐사 플랫폼을 구축할 예정이며, 망간 단괴의 형성 메커니즘을 탐사계획에 포함시킬 것이다.

(출처 : 中国海洋报, 2019. 8. 12.)