



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

제18-20호
 2018년 10월 31일

CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량

▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
 컨테이너 환적 발전 정책 분석

▶ 동향 & 뉴스

■ 중국 5대 로로 터미널 물동량

(단위 : 천 대)

상하이항 하이통국제자동차터미널

구분	2017년	2016년	증가율
수출입	589.6	475.2	24.1%
내수	854.0	819.9	4.2%
합계	1,443.6	1,295.1	11.5%

텐진항 로로 터미널

구분	2017년	2016년	증가율
수출입	411.1	217.3	89.2%
내수	562.9	507.8	10.9%
합계	974.1	725.1	34.3%

우한항 장성자동차터미널

구분	2017년	2016년	증가율
수출입	-	-	-
내수	805.0	620.4	29.8%
합계	805.0	620.4	29.8%

광저우항 난사자동차터미널

구분	2017년	2016년	증가율
수출입	4.6	4.0	12.9%
내수	795.4	542.4	46.7%
합계	800.0	546.4	46.4%

다롄항 자동차터미널

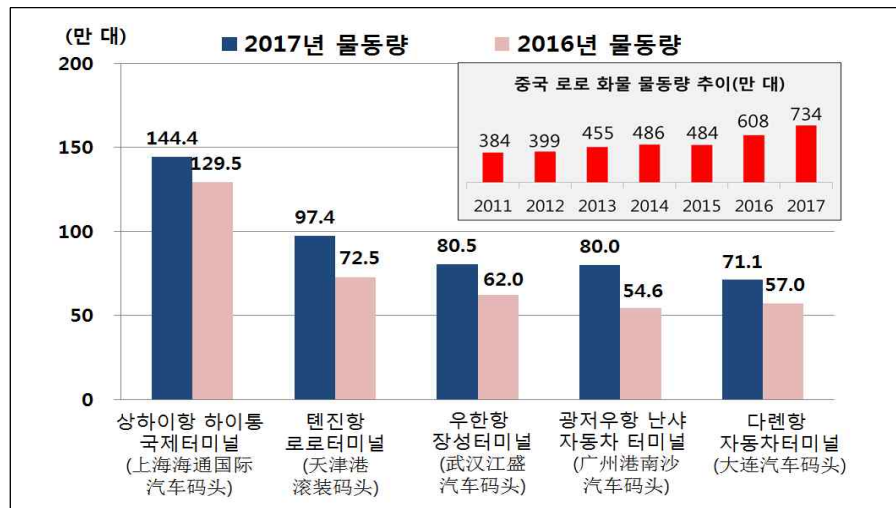
구분	2017년	2016년	증가율
수출입	11.6	12.9	-10.2%
내수	699.5	557.0	25.6%
합계	711.0	569.9	24.8%

자료 : 「2018년 중국항만연감」

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량



자료 : 「2018년 중국항만연감」 ; KMI 작성

2017년 중국 전체 로로 물동량 734만 대, 상하이항이 최대

2017년 중국 전체 로로(Ro-Ro, Roll-on/roll-off) 물동량은 734만 대로 전년 대비 무려 20.7% 증가했으며, 최근 6년간 연평균증가율(2011~2017년)도 9.7%에 육박하고 있다. 2017년 로로 물동량 중에서 내수 물동량이 575만 대로 전체의 약 78%를 차지하고 있으나, 수출입 물동량도 빠른 증가세를 보이고 있다. 2017년 로로선을 통한 자동차 수입은 115만 대로 전년대비 20% 증가했고, 수출은 44만 대로 42% 증가하며 로로 물동량의 성장점으로 작용하고 있다.

중국의 로로 전용 터미널 중에서 상하이 하이통국제자동차터미널이 144만 4천 대를 처리하여 가장 많은 실적을 보였으며, 그 뒤로 텐진항 로로 터미널(97만 4천 대), 우한항 장성터미널(80만 5천 대), 광저우 난사터미널(80만 대), 다롄항 터미널(71만 천 대)로 이들 5개 로로 터미널이 처리한 물동량이 중국 전체 로로 물동량의 약 69%를 차지하고 있다. 5개 항만 중 전년에 비해 증가율이 가장 높은 터미널은 광저우항(46.4%)이며, 다음으로는 텐진항(34.3%)으로 나타났다.

중국의 자동차 시장은 이미 포화상태에 이르러 과거와 같은 폭발적인 성장세를 기대하기 어려울 것으로 보인다. 하지만 친환경 운송인 수운 장려 및 창장 연선 항만들의 생산력 확대 등으로 로로 방식이 중국 자동차 물류에서 차지하는 비중은 더욱 높아지고 '일대일로' 전략 추진에 따른 자동차 수출의 증가로 인해 중국의 로로 물동량은 안정적인 증가세를 유지할 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

서우젠민(寿建敏) 교수
상하이해사대학교 항만해운기술경제
및 관리학과



전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석

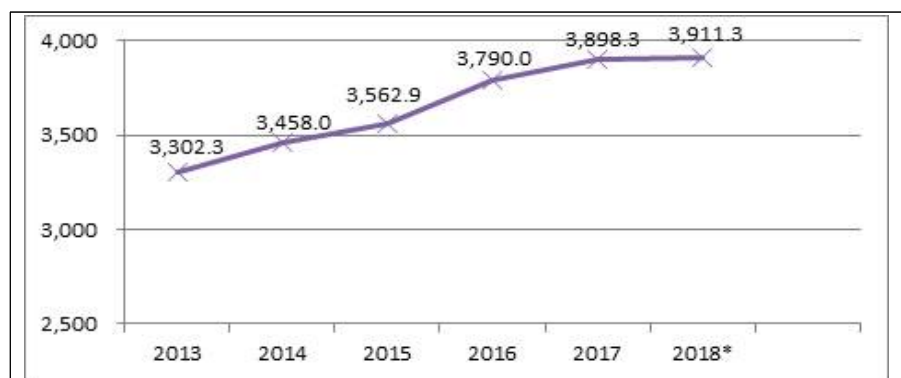
화물의 환적은 국제성 중요 항만의 핵심 업무로 특히 국제환적 업무에 있어 간접적인 화물배후지를 개척할 수 있을 뿐만 아니라 증계무역과 가공무역 발전을 촉진하고, 해운요소의 밀집 또한 촉진시켜 해운서비스 기능을 향상시킬 수 있다. 국제해운센터의 측면에서 수·수환적(水水中转)은 해운자원 배치의 중요한 기초로, 그 중 국제환적(国际中转)은 주로 자유무역구(이하 ‘자무구’로 약칭) 내의 국제·국내 화물에 대해 분류·집하·환적 등 부가된 서비스를 총칭한다. 협의의 국제환적은 컨테이너 화물이 해외 국가(혹은 지역) 항만에서 출발하여 자무구를 경유하여 체류하거나 서비스를 이용한 후 3국(혹은 지역)의 항만으로 가는 것을 말한다.

광의의 국제환적이 내포하는 것은 더욱 넓은데, 협의의 국제환적을 포함하면서 이하 두 가지 상황을 추가 고려하고 있다. 첫 번째, 컨테이너 물류 선적항이 해외에 있고, 자무구를 통해 환적하여 본국의 하역항까지 운항하는 경우, 두 번째는 컨테이너 물류 출발항만이 본국이며, 자무구에서 환적을 하여 해외 목적지 항만까지 운항하는 경우이다.

1 중국항만 컨테이너 환적상황 분석

중국 주요 항만의 수·수환적 컨테이너물동량은 [그림 1]과 같이 매년 점차 상승하는 추세를 보이고 있다. 2017년 중국 항만의 수·수환적 컨테이너물동량은 3,898만 TEU를 기록하여 전년대비 2.86% 증가했고, 전국 주요 항만 컨테이너물동량의 21.52%를 차지했다. 2017년 전국 대외무역 컨테이너물동량은 1억 2,033만 TEU로 전년대비 6.99% 증가했으며, 그 중 컨테이너 국제환적량은 전국 대외무역 컨테이너 물동량의 8.5%를 차지했다. 2017년 컨테이너 국제환적량은 1,059만 TEU를 기록, 전년대비 7.3% 하락했는데 이는 [그림 2]와 같이 2년 연속 하락한 것으로 나타났다.

[그림 1] 중국의 수·수환적(水水中转) 컨테이너물동량(만 TEU)



자료 : 중국항만협회

주 : 2018년은 예측치(이하 상동)

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	10-26
종합지수	773.28	829.24
일본 항로	678.52	712.64
구주 항로	1,055.59	1,005.59
미서부 항로	612.18	794.06
미동부 항로	783.03	950.86
한국 항로	614.11	605.10

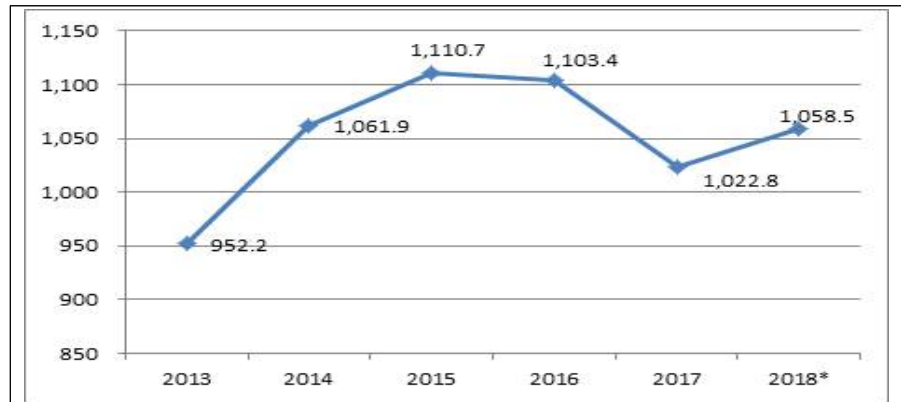
주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	10-26
종합지수	1,387.18	1,216.95
석탄	1,441.08	1,289.08
곡물	1,464.37	1,134.12
금속광석	1,521.19	1,182.60
정유	1,262.87	1,280.19
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

[그림 2] 중국의 국제환적(国际中转) 컨테이너물동량(만 TEU)

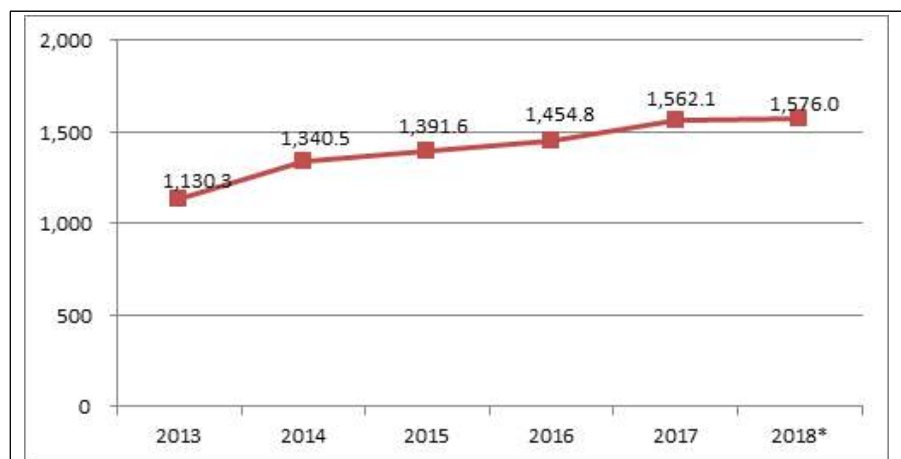


자료 : 상동

[그림 2]의 국제 컨테이너 환적량의 변화에서 알 수 있듯이, 2015년 최고점을 기록한 뒤 하락했다. 2018년은 회복할 것으로 전망되지만 그 폭은 크지 않을 것으로 보인다. 그러므로 전국의 대외무역 컨테이너물동량은 여전히 비교적 양호한 증가세를 보이고 있지만 전국의 컨테이너 국제환적은 약세 현상을 나타내고 있어 이에 대한 관련 후속정책이 있다면 더욱 주목을 받을 수 있을 것이다.

장삼각 및 상하이 방면으로, 2017년 상하이항의 수·수환적 컨테이너물동량은 1,576만 TEU를 기록, 전년대비 7.37% 증가하여 상하이항 컨테이너물동량의 39.07%를, 전국 수·수환적 물동량의 40.29%를 차지했다([그림 3] 참조). 그러므로 상하이항의 수·수환적 컨테이너물동량은 비교적 우수한 편이며 전국에서도 중요한 위치를 차지하고 있다.

[그림 3] 상하이항의 수·수환적 컨테이너물동량(만 TEU)



자료 : 상동

2017년 상하이항 대외무역 컨테이너물동량은 3,669만 TEU를 기록하여 전년대비 7.48% 증가했고 상하이항의 총 컨테이너물동량의 89.54%를 차지했다. 그 중 상하이항의 국제환적 컨테이너물동량은 298만 TEU를 차지, 상하이항

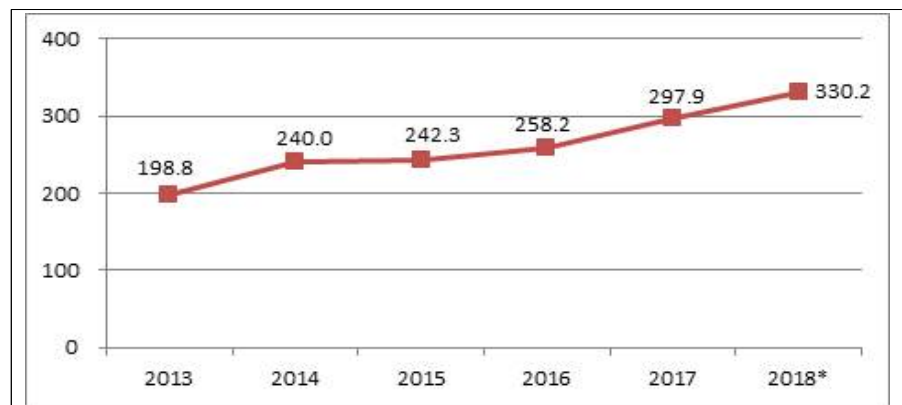


CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

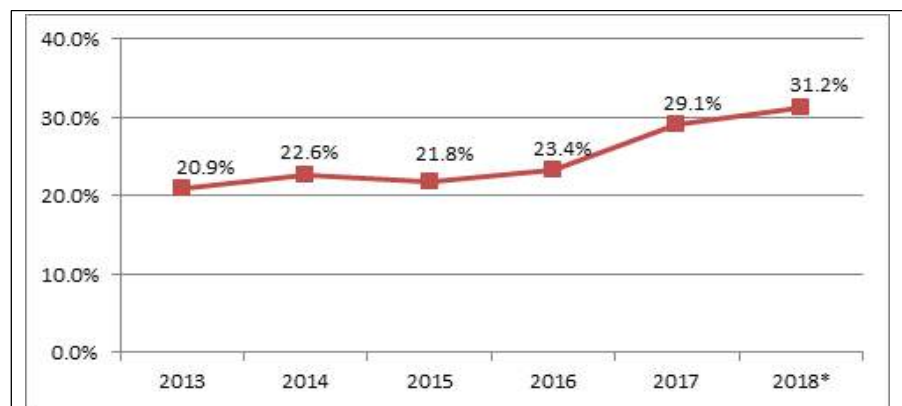
대외무역 컨테이너물동량 대비 8.32%, 전국 국제환적 컨테이너물동량의 29.12%를 차지하였다. 그런데 이는 전국 수·수환적 물동량 대비 상하이항의 수·수환적 물동량 비중(40.29%)보다 11.17% 낮은 수치이다([그림 4, 5] 참조). 그러므로 상하이항의 컨테이너 국제환적량은 비록 전국 국제환적량에서의 비중은 상승하고 있으나 전체 수·수환적 대비 상하이항의 수·수환적 비중과 비교하여 상하이항의 국제환적은 중국전체에서 차지하는 비중을 더욱 높여야 하며 이를 위한 후속의 자무구 정책이 매우 중요하다고 할 수 있다.

[그림 4] 상하이항 국제환적 컨테이너물동량(만 TEU)



자료 : 상동

[그림 5] 중국전체 대비 상하이항 국제환적 컨테이너물동량의 비중(%)



자료 : 상동

전체적으로 중국의 수·수환적 컨테이너물동량은 이미 어느 정도 수준이기 때문에 총 물동량에서의 비중이 하락해도 컨테이너 환적량은 상대적으로 높은 수준이다. 그 중 국제 환적량의 발전은 좋지 않아 총량과 점유비중이 하락 추세를 보였다. 상하이항의 수·수환적 물동량은 전국 수·수환적 물동량에서 비교적 높은 비중을 차지했는데 그 중 국제환적량은 지속적으로 안정적인 상승세로 전국에서의 비중도 점차 늘어났다. 그러나 수·수환적 순위와 비교할 때 상하이항의 국제 환적량은 아직 큰 차이가 있다. 그러므로 컨테이너 환적 확대 정책 중 컨테이너 국제환적량의 정책 작용에 중점적으로 주목할 필요가 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

2 중국 컨테이너 환적 발전의 정책분석

중국은 컨테이너 환적 발전의 목표에 있어 국내 수·수환적과 국제환적을 중요시 했으며 이에 따라 이 부분에 대한 정책지지를 전개했다. 자무구의 건설 발전과 결합하여, 연해 컨테이너 국내외 무역운송 중 동일선박 운송, 컨테이너 연해 바지선, 하역요율 할인, 환적세관 수속 간소화 등 지지정책을 시행하고, LCL 환적 편리정책 시행, 정박선박에 대해 우대와 편리 제공, 선적항 세금환급정책 등 여러 정책방안을 시행했다.

1. 국내외무역 컨테이너 동일선박 운송정책

세관총서는 2005년 4월 1일부터 국내외무역 컨테이너 동일선박 운송 및 중국국적 국제 운항선박에 대해 세관통과 운송화물 시행업무 전개를 발표했다. 이는 컨테이너 허브항의 형성과 발전을 촉진시키고, 컨테이너 운송자원의 사용효율과 운송서비스 수준을 제고시키기 위한 것이다. 아울러 물류비용을 절감하고 국민경제와 대외무역을 발전시키고, 더욱 나은 운송서비스를 제공하기 위한 것이다.

국내외무역 컨테이너의 동일선박 운송정책은 수·수환적 화물의 운송비용을 대폭 감소시켰고, 관련 허브항은 더 많은 환적 화물원을 유치했는데, 특히 창장연선 항만 대외무역과 국내화물의 동일선박 운송비용을 대폭 하락시켜 상하이항 환적화물원을 크게 확대시켰으며 상하이항 수·수환적 물동량이 증가하는데 큰 작용을 했다.

2014년 6월 17일 세관총서는 「세관총서의 국내외무역 동일선박 운송 및 중국국적 국제 운항선박의 세관통과 운송화물 시행지에 관한 공고」를 발표했다(2014년 제 44호). 여기에서 국내외무역 동일선박 운송 및 중국국적 국제 운항선박의 세관통과 운송화물에 대해 관련 등록과 절차에 대해 조정하고, 국내외 무역 동일선박 및 중국국적 국제 운항선박이 세관통과 운송화물에 있어 등록과 관련 요구를 전면 철폐할 것을 발표했다. 이로써 동일선박 운송의 운영을 대폭 편리화하고 해운기업의 동일선박 운송 컨테이너 환적 진행을 한층 증가시켰다. 이와 같은 조치는 2014년 후 전국 컨테이너 수·수환적 물동량이 대폭 향상되도록 했다. 상하이항 역시 이로써 더 많은 창장연선의 환적화물을 유입하게 됐고, 항만의 환적 컨테이너물동량은 한 단계 상승되게 됐다.

2. 컨테이너 연해 바지선 정책

컨테이너 연해 바지선 정책 역시 컨테이너의 국내, 특히 상하이에서의 수·수환적에 유용한 정책이었다. 2013년 9월 27일, 상하이 국제해운센터와 중국(상하이)자유무역시험구의 건설의 추진을 위해, 교통운수부는 중국자본 해운회사의 100% 출자 혹은 자본지배 형식으로 비중국 국적 국제 운항선박을 허용하고, 상하이항을 국제환적항으로 하는 대외무역 수출입 컨테이너의 국내 외 대외개방 항만과 상하이항만 간 ‘바지선업무 시행지’를 결정했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

연해 바지선 정책은 상하이항의 수·수환적 범위를 확대시켰고, 기존의 해외 환적의 컨테이너가 상하이항에서 환적하여 목적지까지 다다르게 됐다. 이는 상하이항 허브능력을 강화하는데 도움이 된 정책으로 이로 인한 규모 발전은 국제환적의 더 큰 발전을 바라보게 됐다.

3. 선적항 수출세금환급정책

재정부, 세관총서, 국가세무총국은 2012년 「상하이 시행 선적항 세금환급정책의 통지」(财税[2012] 14호)를 발표하고 「선적항 환급(면세)관리방법」을 제정했다. 이 방법은 상하이의 현대서비스업과 선진제조업 건설, 국제금융센터와 국제해운센터의 발전을 지지하는 조치로, 3개 부처는 연합하여 상하이 시행 선적항 환급 및 면세정책을 발표했다. 이 정책은 수출면세환급 관리모델의 새로운 혁신이었다.

이 정책의 시행은 수출기업이 세관통과에 필요한 서류를 취득하는 시간을 단축하고 즉시 수출환급을 처리하여 기업의 자금순환을 가속화하여 수출기업의 건강한 발전을 촉진시키는데 중요한 작용을 했다. 동시에 이 정책은 2014년 9월 1일에 새로운 규정이 시작되어 선적항의 범위가 8개 연강 및 연해 항만으로 확대되었고, 이들 항만에서 출항하여 상하이 양산항에서 수출하는 것으로 간주하고 환급절차를 시작할 수 있어서 더 많은 화물이 상하이 양산항에서 환적을 고려하게 됐다.

선적항 세금환급정책의 개선과 정책효과의 확대를 위해, 2018년 1월 8일 새로운 선적항 수출면세 및 환급정책이 실시됐다. 선적항은 13개로 확대됐는데, 이들 항만은 루저우(泸州)시 루저우항, 충칭시 귀원항(果园港), 이창시 윈치항(云池港), 웨양(岳阳)시 청링지항(城陵矶港), 우한시 양뤄항(阳逻港), 지우장시 청시항(城西港), 우후시 주자차오항(朱家桥港), 난징시 룡탄항, 장자강시 융자항(永嘉港), 난통시 랑산항(狼山港), 수저우시 타이창항, 렌윈강시 렌윈강항, 칭다오시 첸완항이다.

출국항은 상하이시 와이까오차오항만구역, 상하이시 양산보세항만구역이다. 이로써 상하이항은 환적화물의 경쟁력이 더욱 강화됐고, 더 많은 수출기업이 상하이항을 환적항으로 선택하여 더 빠른 출국면세 및 환급정책을 진행하게 됐고, 이로써 더 많은 수출기업의 해외 환적의 수요가 줄어들며 상하이항의 수출 컨테이너 환적 지위가 더욱 공고해졌다.

4. 해운 조례의 수정과 개선은 LCL화물의 환적 발전 촉진

환적 및 자무구 해운업의 발전을 촉진시키기 위해 교통운수부는 「중화인민공화국 국제해운조례 실시세칙」을 수정하고 2017년 3월 7일부터 시행했다. 「조례」의 수정은 해운화물의 창고보관, 재고화물관리 및 화물정리, 배분, 포장 등 서비스의 법인 범위를 확대하고, 국제해운 컨테이너 스테이션과 야적장 업무 경영자와 해운화물 컨테이너의 적재, 보관, 세척, 수리 및 컨테이너 화물의 보관, 소량적재, 배분 등 서비스의 경영자 범위를 확대했다. 또한 환적서비스



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

의 전용 송장 요구 항목을 철회했다. 해운환적화물 운송과 LCL 서비스회사의 설립조건을 축소하고, 설립회사의 가능성 분석보고와 고정된 경영장소의 의무를 철회했다. 제한적 서비스 인원배분의 항목을 취소하고 경영보증금의 의무를 완화했고, 선복예약, 운송장 서명, 운임수취 등에 대해 기존의 제한적 규정을 취소했다. 이처럼 해운정책의 수정 및 집행은 국제환적 LCL과 국제환적 컨테이너의 발전에 있어 적극적인 촉진작용을 할 것이다.

5. 기타 관련정책과 조치의 실행

상하이 국제해운센터 환적컨테이너 운송의 발전을 촉진시키고, 상하이항 세관의 환적수속을 간략화하며, 하역비 등의 절감을 위해 적극적인 조치가 발표됐다. 2018년 초, 상하이국제항무(그룹)유한공사는 국가발전 개혁위원회와 교통운수부의 지도하에 상하이항 항만생산 경영을 향상시키고, 또한 시장 경쟁력을 전면 상승시키기며, 환적화물의 유치를 위해 다음과 같은 구체적인 조치를 채택했다.

첫째, 대외무역 항만 컨테이너 수취표준을 하향 조정했다. 상하이항 대외무역 컨테이너 항만작업비(일반하역) 수취표준을 다음과 같이 하향 조정했다. 대외무역 항만 컨테이너 하역비를 20ft 컨테이너를 595.5위안에서 480위안으로, 40ft컨테이너를 현재의 893.3위안에서 720위안으로 조정했다. 이로써 국제환적 컨테이너 비용수취는 19.4% 감소했다.

둘째, 예선, 검수, 대리업무 시장을 개방한다. 선사 혹은 선박대리는 자체 수요에 의거, 예인사와 예인서비스를 자체적으로 선택할 수 있다. 자격을 갖춘 검수회사는 누구든 모두 상하이항 검수업무를 시행할 수 있다. 선사 혹은 화주는 자체 수요에 의거, 검수회사 및 검수서비스를 자체적으로 선택할 수 있다. 선사 및 선박대리는 상하이항무그룹 물류회사 복합운송지사 선박대리 시스템 이외의 경로를 통해 상하이항 부두와 지선연결의 선박 관련 정보, 각 지선 선사 자체 수요에 의거하여 선박대리사 및 선박대리 서비스를 자체적으로 선택할 수 있다. 이로써 선사 기항비용이 크게 절감되어 더 많은 선박이 상하이항에서 환적하고 화물과 선박이 우수한 환적 상호작용을 하게 됐다.

셋째, 불합리한 관련 교역조건을 폐기한다. 검수서비스는 더 이상 리프팅의 전제조건으로 두지 않으며 검수는 선사 혹은 화주의 업무수요에 근거하여 자체 신청한다. 선사의 선택권과 경영 자주권을 충분히 존중하며, 상하이항과 선사가 협의한 계약 중 선사가 상하이항 소속 기업의 공 컨테이너 관련 서비스(공 컨테이너 적재, 컨테이너 반입 반출, 세척, 수리, 운송 등)를 반드시 이용하게 하는 항목, 수로 컨테이너 지선운송, 도로 컨테이너 트럭운송 등 서비스 조항을 불포함하며, 선사 관련 컨테이너 정기항로, 내륙지선업무 등에 제한을 두는 항목을 제정하지 않는다. 이 같은 조치로 선사가 상하이항을 중심으로 환적화물 운송을 확대하는데 있어 크게 편리해졌으며, 선사는 자신의 이익에 근거하여 더 많은 국내외 환적 컨테이너와 LCL 컨테이너가 상하이항에서 환적하는 것을 고려할 수 있게 됐다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

전체적으로 장삼각 및 상하이 국제해운센터는 이미 운송모델의 개선, 세관 관리개선 및 해운정책 개선 등이 조합된 정책으로 상하이 국제해운센터 및 항만의 컨테이너 환적 경쟁력을 향상시켰고, 동시에 이에 발맞춰 발표한 가격 경쟁정책으로 상하이 국제해운센터의 환적경쟁력은 더욱 공고하게 됐다.

3 향후 정책발전 추세 전망

장삼각과 상하이 국제해운센터는 중국 일대일로 전략의 거점과 창장경제벨트의 선두로서 중국의 대외개방 중 막강한 영향력을 지닌 위치에 있다. 그러므로 창장삼각주 연동발전의 기초위에 정책 확대로서 창장삼각주와 상하이 국제해운센터 환적허브의 발전을 추진해야 한다.

첫째, 항만과 정기선사의 협력을 추진하고, 해운기업 연맹화와 선박대형화 발전의 새로운 추세 하에 더욱 합리적인 정책을 시행해야 한다. 이를 통해 해운기업의 대형선박 운영효율을 향상시키고, 기항항만을 단축시켜 항로네트워크를 여러 허브항 기항에서 메인 허브항 기항으로 변화할 수 있도록 한다. 상하이항은 창장삼각주 항만의 전통 해운네트워크를 조정하고, 창장삼각주 항만군과 정기선사의 전략적 협력을 강화하여 창장삼각주의 4대 해운연맹 아태지역 국제환적센터가 될 수 있는 정책을 추진해야 한다.

둘째, 정책지지로 국제환적 부가서비스 기능을 더욱 향상시킨다. 전통적 선적화물의 재선적에서 종합물류 자원을 절감시킨 환적 LCL로, 환적허브항의 산업 우세를 이용한 가공 부가서비스로의 방향전환으로 환적화물과 항만경제간의 연결이 더욱 긴밀하도록 한다. 국제환적 절차에 소요되는 시간과 자금비용을 더욱 절감하여 국제환적 혹은 LCL 관련 부가서비스를 전개하고, 관련 물류무역과 국제환적물류 저장창고를 구축하고, 제조가공, 구매배송 등 보조시설 건설을 추진하여 국제환적물류 부가서비스 기능 수준을 전면적으로 제고한다.

셋째, 출입국관리소 자유화 수준을 확대하여 자유무역항 방향으로 발전한다. 자유무역항의 환적모델을 실현하여 국제컨테이너 물류가 더욱 빠르게 통관할 수 있도록 한다. 전면적으로 ‘한 번의 신고, 한 번의 검사, 한 번의 통과’의 스마트 모델을 추진하고 세관, 검역, 해사부문을 간소화하여 국제해운선박 수출입화물의 장삼각항만 내의 이동에 필요한 여러 수속을 동일항만, 동일세관으로 간주하여 처리할 수 있도록 노력한다. 장삼각 항만의 동일세관 운용을 실현할 수 있도록 노력하여 환적화물원을 더욱 많이 유치할 수 있도록 한다.

넷째, 컨테이너 국제환적 우대정책의 실시를 더욱 확대한다. 일련의 정책을 추진하여 자유무역항구 건설을 계기로 중국자본 선사 혹은 중국자본 참여의 비중국 플래그 선박이 ‘우회형 환적’과 ‘제2선적제도’ 등의 방식을 통해 장삼각 항만과 국내 연해 각 항만 간 컨테이너 연해 바지선 업무를 진행하는 것을 허용함으로써 더욱 많은 국제정기선사가 장삼각 항만에 정박하도록 유도하여



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

장삼각 항만의 컨테이너 국제환적 업무량의 증가를 실현한다.

다섯째, 환적LCL 통관관리절차를 더욱 간소화한 정책을 채택하여 통관수속을 간략화하고 검사절차를 개선하여 장삼각 연중무휴의 전자업무 컨테이너선 입출항 통관수속을 실현하도록 한다. 이로써 각 현장 출입국관리소의 반출통과 수속 혹은 기업이 실제수요에 근거하여 집결장소를 선택하거나 혹은 현장 출입국사무소의 반출통과 수속이 실현되도록 한다. 해외 수입고객의 절차가 복잡한 측면을 개선하여 수입화물 세금납부의 시간을 연기하여 경영운용자금의 부담을 줄이고, LCL을 통해 화주 운송비용을 절감시킨다.

여섯째, 장삼각 국제환적 장려와 비용보조 정책을 확대 추진한다. 현재 국내 부분 항만 혹은 소재도시 정부는 비용 장려 혹은 보조의 전문항목을 제정하여 항만의 국제환적 업무를 발전을 장려하고 있다. 샤먼의 경우, 컨테이너 국제환적, 내선 지선의 환적화물이 샤먼항 부두에서 선적·하역하는 물동량에 대해 컨테이너당 표준 5위안을 보조하는데, 보조대상은 환적작업 부두로 당해 작업량 1,000TEU 이하는 해당이 안 된다. 그러므로 장삼각 항만은 자유무역항의 건설 중 이 같은 항만의 방법을 이용하여 국제 환적업무에 대해 보조를 진행할 수 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

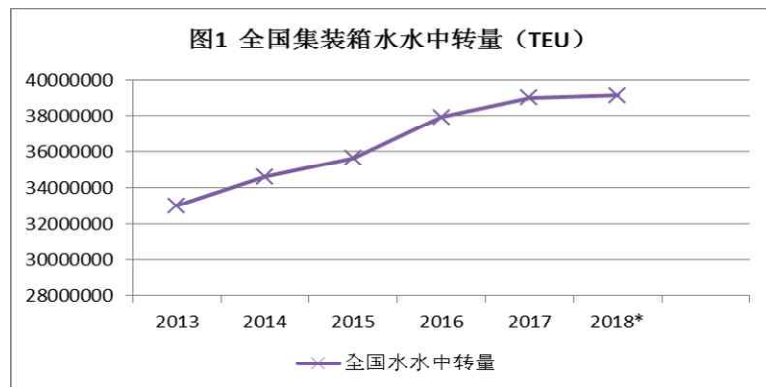
中国及长三角集装箱中转运输发展及政策分析

货物中转是国际性重要港口的核心业务,尤其是国际中转业务不仅可以开拓间接货源腹地,促进转口和加工贸易发展,还能促进港航要素集聚,提升港口服务功能。从国际航运中心来看,水水中转是航运资源配置的重要基础,其中国际中转主要是指对进入自由贸易区内的国际、国内货物进行分拆、集拼、转运等增值服务的总称。狭义的国际中转是指集装箱货物从境外一国(或地区)港口出发,经由自由贸易区停留或服务,继续通过船舶运往境外第三国(或地区)的港口。

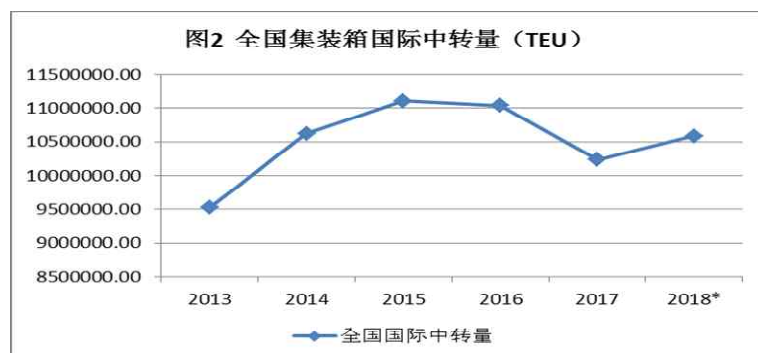
广义的国际中转的内涵更为宽泛,在包括狭义的国际中转的基础上,还考虑以下两种情况:一是集装箱物流装货港在境外,经过自由贸易区中转,再通过船舶运至本国卸货港;二是集装箱物流出发港口在本国,经过自由贸易区进行中转,继续通过船舶运至境外目的地港口。

一、中国港口集装箱中转状况分析

中国主要港口的集装箱货物水水中转量呈现逐年增长的态势,见图1。2017年中国港口集装箱水水中转量达到3898万TEU,比上一年增长了2.86%,占了全国主要港口集装箱吞吐量的21.52%。2017年全国外贸集装箱吞吐量为12032.5万TEU,比上一年增长了6.99%,其中集装箱国际中转量占了全国外贸集装箱吞吐量的8.5%,2017年集装箱国际中转量达到了1058.5万TEU,比上一年减少了7.3%,为连续第二年减少,见图2。



数据来源:中国港口协会



数据来源:中国港口协会

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

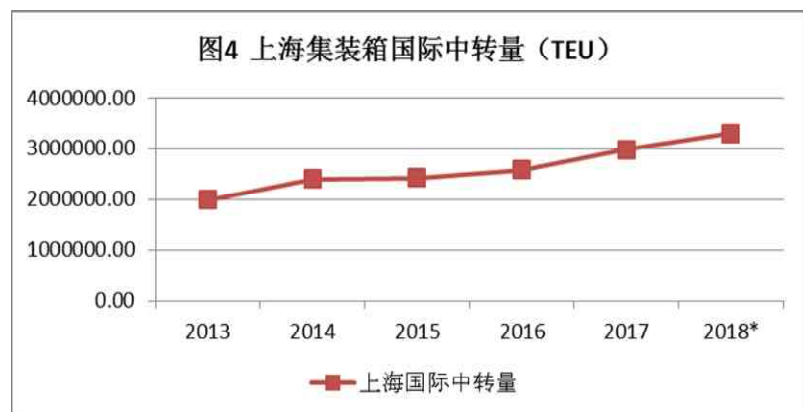
从图2中国国际集装箱中转量的变化可以看出, 2015年到达了一个高点, 随后出现了下降, 从2018年的估计数据来看, 有望回升一点, 但势头并不强烈。因此, 虽然全国的外贸集装箱吞吐量仍然有较好的增长, 但全国的集装箱国际中转出现了弱势, 后续政策的方向将更加令人关注。

从长三角及上海来看, 2017年上海港的集装箱水水中转量达1576万TEU, 比上一年增长了7.37%, 占了上海港集装箱吞吐量的39.07%, 占了全国水水中转量的40.29%, 见图3。因此, 上海港的水水集装箱中转量具有较好的表现, 并在全国具有重要的地位。



数据来源：中国港口协会

2017年上海港外贸集装箱吞吐量达到了3669万TEU, 比上一年增长了7.48%, 占了上海集装箱吞吐量的89.54%, 其中上海港集装箱国际中转量达到297.9万TEU, 占了上海港外贸集装箱吞吐量比重的8.32%, 占了全国集装箱国际中转量的29.12%, 比较上海在全国水水中转量的比重少了11.17个百分点, 见图4、图5。



数据来源：中国港口协会

因此, 上海港的集装箱国际中转量虽然占全国国际中转量的比重在上升, 但与整个水水中转货物的比重相比, 上海港的国际中转在全国的地位还需要不断加强, 后续的自由贸易区政策将至关重要。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

图5 上海集装箱国际中转量占全国国际中转比重 (TEU)



数据来源：中国港口协会

总体来看，中国全国的集装箱水水中转量已经达到了一个相对高的水平，占总吞吐量的比重出现下降，显示了集装箱中转量达到了一个相对高位，其中国际中转量的发展不尽人意，总量和占比均出现下降的趋势。上海港的水水中转量占了全国水水中转量的较大比重，其中，国际中转量在不断缓步上行，占全国的比重逐渐加大，但和水水中转的地位相比，上海港的国际中转量还有较大的差距。为此，在加大集装箱中转量的政策中，将需要重点关注集装箱国际中转量的政策作用。

二、中国集装箱中转发展的政策分析

中国在集装箱中转发展的目标上主要放在国内水水中转和国际中转上，并由此展开政策支持。结合自贸区的建设发展，在沿海集装箱内外贸运输中采取了同船运输、集装箱沿海捎带、降低装卸费率、简化中转海关手续等的扶持政策，采取了中转集拼箱便利政策，提供挂靠船舶的优惠和便利，采用了启运港退税政策等多种政策方案。

1. 内外贸集装箱同船运输政策

为促进集装箱枢纽港的形成和发展，提高集装箱运输资源的使用效率和运输服务质量，降低物流成本，更好地为国民经济和对外贸易提供运输保障，海关总署自2005年4月1日起，就开展了内外贸集装箱同船运输以及中国籍国际航行船舶承运转关运输货物试点业务。内外贸集装箱的同船运输政策大大降低了水水中转货物的运输成本，使相应的枢纽港吸引了更多的集装箱中转货源，特别是长江沿线港口外贸货物和内贸货物的同船运输成本大大降低，扩大了上海港中转货源，为上海港水水中转量的扩大起到了积极的促进作用。2014年6月17日海关总署发布《海关总署关于调整内外贸同船运输以及中国籍国际航行船舶承运转关运输货物试点工作的公告》（2014年第44号），对内外贸同船运输以及中国籍国际航行船舶承运转关运输货物相关备案要求及办理程序进行了调整，全面取消了内外贸同船运输以及中国籍国际航行船舶承运转关运输货物在我部进行备案的相关要求。大大便利了同船运输的运营，进一步提高了航运企业开展同船运输进行集装箱中转的积极性，由此使2014年后全国集装箱水水中转量出现了大幅提高。上海港也由此吸引了更多长江沿线的中转货物，使港口集装箱货物中转量上了一个台阶。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 集装箱沿海捎带政策

集装箱沿海捎带政策也是促进集装箱在国内，尤其是在上海进行水水中转的有力政策。2013年9月27日，为推动上海国际航运中心和中国（上海）自由贸易试验区建设，交通运输部决定，允许中资航运公司利用全资或控股拥有的非五星旗国际航行船舶，经营以上海港为国际中转港的外贸进出口集装箱在国内对外开放港口与上海港之间的“试点捎带业务”。沿海捎带政策扩大了上海港的水水中转范围，使原先到境外中转的集装箱可以便利地从上海港中转到达目的港。这也是增强上海港枢纽能力的有力政策，并借此规模发展，试图带动国际中转的进一步发展。

3. 起运港出口退税政策

财政部、海关总署、国家税务总局于2012年下发了《关于在上海试行启运港退税政策的通知》（财税〔2012〕14号），并制定了《启运港退（免）税管理办法》。该办法是为了支持上海发展现代服务业和先进制造业建设国际金融中心和国际航运中心，三部委联合发出在上海试行启运港退税政策，该政策是出口退税管理模式的一项创新。该政策的施行，对出口企业缩短报关取得单证时间、及时办理出口退税、加速企业资金周转，促进出口企业健康发展发挥了重要作用。同时该政策在2014年9月1日开始了新的规定，并扩大了启运港的范围到8个沿江和沿海港口，从这些港口起运到上海洋山港视同出口即可进入退税程序，由此使货物在上海洋山港的转运有了更大的吸引力。为进一步完善启运港退税政策，扩大政策成效，2018年1月8日新的启运港出口退税政策实施。启运港扩大至13个，分别为泸州市泸州港、重庆市果园港、宜昌市云池港、岳阳市城陵矶港、武汉市阳逻港、九江市城西港、芜湖市朱家桥港、南京市龙潭港、张家港市永嘉港、南通市狼山港、苏州市太仓港、连云港市连云港港、青岛市前湾港。离境港为上海市外高桥港区、上海市洋山保税港区。由此，上海港有了更强的吸引中转货物的竞争力，使更多出口企业可以以上海港为中转港享受快捷的出口退税政策，从而更多地打消了出口企业到境外中转的念头和要求，使上海港的出口集装箱中转地位更加稳固。

4. 海运条例的修改改善和促进了中转集拼箱的发展

为了促进中转及自贸区海运业的发展，交通运输部修改了《中华人民共和国国际海运条例实施细则》，并于2017年3月7日起施行。《条例》的修改扩大了提供海运货物仓库保管、存货管理以及货物整理、分装、包装、分拨等服务的法人范围，以及扩大了国际海运集装箱站与堆场业务经营者，和提供海运货物集装箱的堆存、保管、清洗、修理以及集装箱货物的存储、集拼、分拨等服务的经营者范围。并取消了中转服务的专用发票要求。减少了设立海运中转货运和集拼箱服务公司设立的要求，取消了设立公司的可行性分析报告的要求，以及对固定经营场所的要求。取消了限制性服务人员安排的要求，也放宽了缴纳经营保证金的要求，对订舱、签单和收取运费等都取消了原来的限制性规定。因此海运政策的修改及执行将对国际中转集拼箱和国际中转集装箱的发展起到积极的促进作用。

5. 其它相关政策和措施的实行



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

为了促进上海国际航运中心中转集装箱运输的发展,上海港在简化海关中转手续,降低装卸费等方面采取了积极的措施。2018年初,上海国际港务(集团)股份有限公司在国家发展和改革委员会和交通运输部的指导下,着力提升上海港港口生产经营行为,全面提升市场竞争力,采取了有利于吸引中转货物的具体措施包括:

(1) 调降外贸本港集装箱收费标准。下调上海港外贸集装箱港口作业包干费(一般装卸)收费标准,即外贸本港集装箱装卸费,每20英尺集装箱从现有的595.5元降至480元,每40英尺集装箱从现有的893.3元降至720元。使国际中转箱收费下降了19.4%。

(2) 开放拖轮、理货和船代市场。船公司或船舶代理根据自身需求,自主选择拖轮公司以及拖轮服务。凡是有资质的理货公司,均可在上海港开展理货业务,船公司或货主根据自身需求,自主选择理货公司以及理货服务。船公司及船舶代理可通过上港集团物流有限公司多式联运分公司船舶代理系统以外的渠道与本港码头对接支线船舶相关信息,各支线船舶公司根据自身需求,自主选择船舶代理公司以及船舶代理服务。由此大大降低了船公司挂靠的费用,使更多的船舶愿意在上海港进行中转停靠,使货物和船舶能够形成良好的中转互动。

(3) 废止和清理有关不合理交易条件。拆箱理货服务不再作为提箱的前置条件,拆箱理货由船公司或货主根据业务需要自主申请。充分尊重船公司的选择权和经营自主权,上海港与船公司签署的合同中不包含要求船公司必须选用上海港下属企业提供的空箱相关服务(空箱堆存、收发箱、清洗、修理、运输等)、水路集装箱支线运输、公路集卡运输等服务的条款,以及不设立限制船公司发展有关集装箱班轮航线、内支线业务等条款。大大方便了船公司以上海港为中心扩大中转货物运输,使船公司能够根据自身的利益吸引更多的国内外中转箱和集拼箱在上海港中转。

总体来看,长三角及上海国际航运中心已经形成了运输模式改进、海关管理改进及海运政策改善等的组合政策来提升上海国际航运中心及港口的集装箱中转竞争力,同时进一步配合出台了价格竞争策略,使上海国际航运中心的中转竞争力更加稳固。

三、未来政策发展趋向

长三角和上海国际航运中心作为中国“一带一路”战略支点和长江经济带龙头,在中国对外开放中具有举足轻重的地位。因此将进一步在长三角联动发展的基础上,加大政策力度,推进长三角和上海国际航运中心中转枢纽的发展。

(1) 将推进港口与班轮公司合作,在航运企业联盟化和船舶大型化的发展新形势下,采取更加合理的政策提升航运企业大型船舶运营效率,精简挂靠港,推动航线网络由多枢港挂靠向主辅枢纽港挂靠转变。以政策推动长三角港口传统航运网络的调整,加强长三角港口群与班轮公司战略合作,使长三角成为四大航运联盟在亚太地区的国际中转中心。

(2) 进一步政策鼓励提升国际中转增值服务功能。从传统换装作业,向降低综合物流成本的中转集拼,以及利用中转枢纽港的产业优势进行加工增值的方向转进,使中转货物与港口经济之间的联系更加紧密。

进一步降低国际中转流程时间和资金成本,拓展国际中转或集拼所涉及的增长



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

值服务,建立相配套的物流贸易、国际中转物流库场,推进精制造加工、采购配送等辅助设施建设,全面拓展和提升国际中转物流增值功能水平。

(3) 进一步提升口岸自由化程度,向自由贸易港方向发展。实现自由贸易港的转运模式,使国际集装箱物流实现快速便捷通关。全面推进智能“一次申报、一次查验、一次放行”模式,简化海关、检验检疫、边防、海事部门对国际航行船舶,进出口货物在长三角港口内移动所需办理的各种手续,努力将其作为同一港口,同一关区内来处理,努力实现长三角港口的同关运作,以进一步吸引中转货源。

(4) 进一步推动集装箱国际中转优惠政策的实施。争取推出一批政策,以自由贸易港区建设为契机,允许中资船舶公司拥有或者控股的非中国籍船舶通过“绕道境外”和“第二船籍”等方式在长三角港口与国内沿海各港口之间进行集装箱沿海捎带业务,从而吸引更多的国际班轮停靠长三角港口,切实增加长三角港口的集装箱国际中转业务量。

(5) 将采取政策进一步简化中转集拼通关监管流程,简化通关手续、优化查验流程,实现长三角全天候集中电子办理集装箱船出入境通关手续,使各现场口岸办理放行手续或者企业根据实际需要自行选择在集中点或者现场口岸办理放行手续成为现实。改变海外进口客户操作繁琐的局面,延缓进口货物缴税的时间,以减轻经营商资金压力,并通过集拼降低货主运输成本。

(6) 进一步推动长三角国际中转奖励和经费补贴政策。目前国内已经有部分港口或所在地市政府安排专项经费进行奖励或补贴鼓励港口发展国际中转业务,如厦门对集装箱国际中转,内支线中转在厦门港码头装卸的吞吐量给予扶持,标准为每标箱5元,扶持对象为中转作业码头,当年完成量低于1000标箱不享受扶持。因此长三角港口可以在发展建设自贸港的过程中借鉴这些港口的做法,对开展国际中转业务进行奖奖励补贴。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 장쑤성 최초 성급 내륙수운 배치규획 발표
- 「하이커우시(海口市) 습지보호 약간의 규정」 11월부터 실시
- 선전시(深圳市), 글로벌 해양중심도시 건설 가속화에 관한 결정 발표
- 「산둥성 고급장비 제조업 발전계획(2018~2025)」 발표, 해양공정장비 등 중점 발전
- 하이난(海南)자유무역구, 국제해운업무 발전 촉진 전망
- 교통운수부, 닝보 스푸(石浦)항만구역 만 톤급 수산터미널 안벽 건설 승인
- 「장쑤성 해역과 무인도 이용요금 징수 관리 방법」 발표
- 중국, IMO 선박평형수공약 가입, 2019년 1월 22일 정식 발효

해운 · 항만 · 물류

- 강주아오(港珠澳) 대교 정식 개통, 첫 수출 화물차 10초 만에 순조로운 통관
- 타이장항(太仓港), 상하이항과 전략적 협력 체결, 장삼각 항만일체화 공동 추진
- 닝보 최초의 30만 톤급 광석부두 건설 착공
- 다롄항, 40만 톤급 광석 운반선에 최초로 육상전력 공급 성공
- 광둥성 잔장항(湛江港), 하이난과 연계되는 내·외항선 항로 개통
- 허베이성(河北省) 항만의 컨테이너물동량 전년 동기대비 1개월 먼저 300만 TEU 돌파

- 텐진항 ‘하이허(海河) 스마트 물류펀드’ 설립, ‘승안신구(雄安新区)’에 고품질 항만서비스 제공 계획
- 텐진항, 트럭킹을 통한 항만 석탄운송 엄격히 금지
- 올해 1~9월, 허베이성(河北省) 항만의 컨테이너물동량 동기대비 14.8% 증가
- 당산시 차오페이탄(曹妃甸)보세항구, 일본 컨테이너 정기노선 정식 개통

해양 · 수산

- 광둥성, 해역과 무인도에 대한 관리 개발 수준 제고에 주력
- 저장 닝보공항, 최초로 연어 및 카리브해 랍스타(Caribbean spiny lobster) 수입
- 중국의 178개 국가급 해양목장 시범구 건설 계획
- 중미 무역전쟁의 영향으로 중국대륙산 장어구이 수출, 어려울 것으로 전망
- 중국 아이슬란드 북극과학탐사기지 정식으로 운영
- 21세기 해상실크로드 대학교 연맹 설립
- 중국 제50차 대양 과학탐사 활동 성공적 마쳐, 98일 거쳐 15,000해리 항행
- 중국, 남극 빙하 위에 첫 번째 남극 영구 공항 건설 예정
- 중국-프랑스 해양위성, 지우취안(酒泉)에서 공동 발사 성공

中國의 주요 省市





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 장쑤성 최초 성급 내륙수운 배치규획 발표

장쑤성은 수운이 발달했으며, 내륙수운항만이 전 성에서 사용되는 건축자재의 60%를 들여오는데 사용되고 있어 그 역할을 대체하기 어렵다. 최근 성 정부가 발표한 「장쑤성 내륙수운항만 배치규획」에서 최초로 내륙항만 발전 정의를 내리고 동시에 각 관할시 편제지역 항만 전체규획에 기본적인 가이드라인을 제공했다. 현재 장쑤성의 간선항로 기준을 통과한 항로 길이는 2,254km로, 전 성 내륙수운항만은 주로 징항운하가 메인인 '2중 3횡(两纵三横)' 간선항로에 집중된 항로를 주 골자로 하는 구조이다(창장 불포함). 성 교통운수청은 최신 통계수치에서 9월 전 성 규모 이상 항만은 컨테이너 누적 물동량 1,341만 2,700TEU를 달성하여 전년대비 4.0% 증가했다고 밝혔다. 그 중 내륙수운항만은 23만 3,400TEU로 전년대비 34.7% 증가했다. 장쑤성 내륙항만은 국가 석탄에너지물자 수운통로의 중요한 접점이자 지역물자교류의 중요한 플랫폼이다.

쉐양(薛扬) 장쑤성 교통운수청 항만발전센터 당위원회 서기는 “우리 성 내륙수운항만 운송량은 최근 몇 년 수직 상승하고 있다. 두 자릿수 성장의 배경에는 내륙항만 발전이 당면한 형세와 임무가 이미 변화한 점이 있지만, 내륙항만 구조가 상대적으로 분산되고 부두 해안선 이용효율이 높지 않아, 서비스 기능에는 아직 발전의 공간이 있고 종합효과와 비교우위 측면 역시 충분한 발휘를 하지 못했다.”고 밝히며, 내륙항만이 더 큰 영향을 발휘하는 것이 시급하다고 언급했다.

장쑤성 내륙항만 발전 전략 포지셔닝은 다음과 같다. 전국과 창장삼각주 지역 종합 교통운송체계의 중요 구성부분으로서 장쑤성은 ‘일대일로’와 창장경제벨트 등 국가 중대발전전략과 발맞춰 연강연해 지역 영향력을 받아들이고, 내륙 해상 간 복합운송의 중요한 연결고리로서의 역할을 다한다. 장쑤 수운 인접지역은 산업의 밀집발전과 대외개방의 중요 플랫폼이 되어야 한다.

후이셴바오(惠先宝) 장쑤성 교통운수청 총 엔지니어는 “발전의 요구에 발맞춘 새로운 포지셔닝의 내륙항만 배치체계는 발전의 수요에 순응하는 것이며, 경제전반에 중대한 영향을 끼칠 것이다.”고 언급하며 우리 성 내륙항만 집약화, 규모화, 녹색화 발전 목표와 대조적으로, 내륙항만과 연안도시, 산업발전 간의 매칭을 어떻게 향상시킬 것인가에 대해, 내륙과 해상 간 복합운송기능, 뚤원강 등 연해항만 기능의 내륙으로의 확장을 가속화하는 방안에 대한 사고가 필요하다고 강조했다.

장쑤성 내륙수운항만 자원특징과 위치 조건, 운송기구 배치 요구에 근거하여, 전 성 내륙항만 규획은 주요 항만, 지역성 중요 항만, 일반항만의 3개로 분류한다. 쉬저우항, 우시 내륙수운항만을 주요 항만으로, 쑤저우 내륙수운항만, 창저우(常州) 내륙수운항만, 화이안항(淮安港), 수첸항(宿迁港), 양저우(扬州) 내륙수운항만, 진장(镇江) 내륙수운항만을 지역성 중요 항만으로, 옌청 내륙수운항만, 뚤원강 내륙수운항만, 타이저우 내륙수운항만, 난통 내륙수운항만, 난징 내륙수운항만을 일반항만으로 한다.

장쑤성 13개 내륙수운항만 간선항로 연선 항만구역은 모두 63개이다. 그 중 쑤저우 내륙수운항만과 화이안항은 국가주요항만으로 발전할 수 있는 기초와 조건을 갖추고 있다.

중국 디자인그룹 부총재 자이젠펑(翟剑峰)은 쉬저우항, 우시항의 2개 국가 내륙항만 물동량은 전 성 내륙항만 물동량의 약 30%를 차지하고, 주요 항만의 허브지위와 영향력이 나날이 확대되고 있다고 언급했다. 지역성 중요 항만은 소재도시 경제발전



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

과 대외물자교류에 이바지하고 있다. 일반 항만은 지역거주민의 생산, 생활물자운송의 기초를 보장하고 있다.

리휘(李辉) 장쑤성 교통운수청 해운발전센터 부주임은 “내륙수운항만의 개발은 하천부근 산업배치와 발전을 유도할 것이다. 현재 이미 쉬저우 창로(双楼)물류원, 화이안 염화신재료 산업원구 등 항만에 의거한 일련의 산업원이 형성되어 있다. 린강작업구 발전은 점진적으로 전개되어 항만의 산업밀집효과가 점차 나타나고 있다.”고 언급하며, 쉬저우항이 순디허(顺堤河)작업구가 국가석탄환적운송, 배후지 물자운송, 도시건설과 산업개발기능 위주로 중점 발전한 예를 들었다. 우시 내륙항만은 교외지역을 포함, 후이산(惠山), 시산(锡山), 이싱(宜兴), 장인(江阴) 항만구역, 신안대교(新安大桥) 작업구가 도로·철도·수운 복합운송 작업구로 발전할 것이다.

장쑤성 간선항로 네트워크 기획 및 전 성 물류통로 구조와 결합하여, 전 성은 또한 5개 내륙수운 간선통로의 지역구분 항만구조 중점 강화를 계획했다. 징항운하 통로, 련선선(连申线) 통로, 화이하 출해 통로(淮河 出海通道), 통양선(通扬线) 통로, 우선선(芜申线) 통로와 함께 쉬수련(徐宿连) 신통로 기획에 의거한 배치 항만을 남겨두었다. 그 중, 징항운하 통로는 에너지, 자원 등 물자운송수요, 컨테이너운송, 청정에너지 등 내륙수운운송 체계에 중점적으로 활용되고, 내륙해상 복합운송을 통한 대운하 문화벨트는 생태환경보호 건설을 만족시킬 것이다.

10월 23일, 81TEU의 컨테이너를 선적한 ‘중하이 988’ 컨테이너선이 징항운하 샤오보(邵伯) 수문을 통과했다. 성 교통운수청 수베이(苏北) 항무처의 구카이(辜凯)는 “화이안-타이창 컨테이너 전용선으로 48시간 직송이며 도로운송보다 70% 비용절감이 가능하다.”고 하며, 수베이운하의 수운 컨테이너운송을 시작한 이래로 화물운송이 더 빠르고 효율이 높아졌다고 언급했다.

장쑤 내륙수운 컨테이너운송은 2008년부터 시작되어 연평균 약 25%의 증가율을 기록했고, 이미 화이안항, 쉬저우항, 수첸항, 우시항의 4개 항만은 컨테이너 업무를 시작하여 화이안에서 타이창 등 연강항만 항로와 이싱에서 상하이 항로, 우시에서 상하이 항로 등의 3개의 내륙수운 컨테이너 항로를 안정적으로 운영하고 있다.

현재 전 성 컨테이너 생성량은 약 2,200만 TEU로 대부분이 도로, 철도운송으로 장쑤성 연강연해 항만으로 혹은 상하이 등 주변 항만으로 향하며, 내륙수운운송의 컨테이너 운송량은 1% 미만이다. 저장성 등 주변 성과 비교하여 장쑤성 내륙수운 등급항로 거리는 저장성의 2배, 컨테이너 생성량은 비슷하나 내륙수운 컨테이너 운송량은 절반밖에 되지 않고 대외무역 컨테이너량이 비교적 적어, 내륙수운 컨테이너 운송시장의 확장이 시급하다.

쉐양 교통운수청 서기는 “내륙수운 컨테이너운송 발전의 병목현상이 집약되어 있다. 첫 번째는 항로, 교량 등 원인이 집약되어 있다. 두 번째는 컨테이너운송의 내륙·해상 복합운송체계가 미흡하여 내륙수운 네트워크와 련원강항, 타이창항 등 연강연해 컨테이너 허브항과 연결이 순조롭지 못하다.”고 소개하며, 장쑤성 내륙수운 컨테이너운송은 수베이에서 련원강항, 수베이에서 타이창항, 수난(苏南)에서 타이창항 등 3대 핵심통로를 중심으로 련선선 연청에서 련원강항까지, 난통에서 타이창항까지의 통로를 발전시킬 것이라고 밝혔다.

<자료 : 江苏省人民政府网站, 2018. 10. 31.>

2 「하이커우시(海口市) 습지보호 약간규정」 11월부터 실시

「하이커우시 습지보호 약간의 규정」(이하 「규정」으로 약칭)은 올해 11월 1일부터



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

실행하기로 했다. 「규정」은 총 30조로 구성, 주로 습지의 개념, 습지보호의 이념, 습지 보호의 직책 분업, 계획과 개발·이용, 방식과 조치, 습지의 복원과 건설, 습지의 생태 효익 보상제도 및 금지행위와 법적책임 등에 대해 구체적인 규정을 만들었다.

하이커우시의 습지자원 분포가 광범위하고, 유형이 다양하여 자원이 풍부하다. 총 면적은 약 29,093헥타르로 습지율은 12.7%에 달했다. 주로 근해와 연안 습지, 하류 습지, 호박(湖泊) 습지, 인공 습지 등 유형이 포함되며, 또한 중국의 면적이 가장 큰 홍수림 습지와 독특하고 특색이 있는 열대화산용암 습지도 있다.

습지보호의 책임을 이행하기 위해 「규정」은 하이커우의 시정부와 구청은 습지보호 조정 메커니즘을 수립해야 한다고 제시했다. 진(鎮)정부와 동사무소는 습지의 속지(属地)보호에 대해 관리책임이 있다고 명확히 규정했으며, 임업과 해양·어업 등 기관의 직책을 세분화시켰다. 그 가운데 해양·어업 행정관리 기관은 해양자연보호구, 수산 유전자원 보호구 및 해양특별보호구 등 연해습지의 관리를 담당하고 해양생태환경을 보호하도록 한다.

「규정」은 하이커우시 임업과 해양·어업 등 행정관리 기관은 습지 명단 리스트로 포함된 습지의 주변의 뚜렷한 자리에서 보호경계표를 설치하고, 습지의 명칭, 유형, 경계, 보호등급, 관리보호 목표, 책임기관과 신고전화 등의 내용을 표시해야 한다고 요구했다. 어떤 기관·단체나 개인에게 모두 습지보호의 의미가 있고, 습지를 파괴하거나 침점하는 행위를 제지하고 제고할 권리가 있다고 규정했다.

「규정」은 자연경관이 아름답고 생물종류가 풍부하고 인문경관이 집중되며 과학 홍보·교육의 의미가 있는 일반습지를 시급 습지공원이나 습지보호 단지(小区)로 건설할 수 있다고 규정했다. 또한 홍수림 습지와 열대화산용암 습지 등 습지자원에 대한 보호를 강화하고, 하이커우시의 생태환경 특징을 돋보일 수 있는 습지 생태 시스템을 구축한다는 계획이다.

생태 효익과 경제 효익을 유기적으로 결합시키기 위해 「규정」은 하이커우 습지보호계획의 변경에 대해 엄격한 절차 요구를 규정했다. 이는 계획을 함부로 조정함으로써 발생하는 습지면적을 감소시키게 되는 일을 피하기 위한 것이다. 습지 이용은 습지보호 계획에 따라야 한다고 요구했다.

자연적으로 퇴화되거나 인위적으로 파괴된 습지에 대해 복원하는 것은 습지보호의 중요한 일부분이다. 따라서 「규정」은 농업과 해양·어업 등 행정관리 기관들이 습지 및 그 주변의 농업과 어업 생산자들이 생태농업을 발전시키는 것을 제창하고 인도해야 하며, 습지 생태환경의 오염과 생태기능 퇴화를 방지해야 한다고 요구했다.

「규정」은 습지와 관련한 금지된 행위 및 관련 법적 책임에 대해서도 명확히 규정했다. 습지 내에서 불법 어획을 할 경우에 어획 어구와 불법소득을 몰수하고, 5만 위안 이하의 벌금을 부과한다. 상황이 심각한 경우에 어구를 몰수하고 어획허가증을 취소한다. 상황이 매우 심각한 경우에 어선을 몰수할 수 있다. 범죄가 성립된 경우에 형사책임을 추궁한다.

습지 생태 효익 보상제도는 습지보호와 습지이용 간 밸런스를 유지하고, 습지의 생태서비스 기능을 보호하여 습지보호의 지속가능한 발전을 실현하는 데 중요한 의미를 지닌다.

보상기준이 하이커우시의 사회경제발전 상황 및 습지의 등급, 유형과 생태 효익 등 여러 가지 요인과 관련이 있다는 점을 고려해서, 「규정」은 하이커우시 정부가 습지 생태 효익 보상자금에 대한 투입을 강화하고 보상사업이 제대로 진행될 수 있도록 보장해야 한다고 요구하면서 하이커우시 정부에게 습지 생태 효익 보상의 구체적 기준을 제정하는 권리를 부여했다.

이와 더불어 「규정」은 하이커우시 정부가 습지보호에 대한 평가기준과 장려·처벌



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

제도를 수립하고, 습지보호의 성과를 하이커우시의 생태문명건설 평가 시스템으로 포함시켜야 한다고 규정했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 10. 19.>

3 선전시(深圳市), 글로벌 해양중심도시 건설 가속화에 관한 결정 발표

최근, 선전시 정부는 「해양강국의 선구자로서 글로벌 해양중심도시 건설 가속화에 관한 결정」(이하 「결정」으로 약칭)을 발표했으며, 해양을 도시발전의 전략적 위치로 설정하고, 3단계 목표를 설정했다. 해양경제, 해양생태 및 해양문화 등 분야로 시작해 2035년까지 육·해가 통합되고, 생태가 아름답고, 경제가 발달하면서, 문화가 번영하고, 강력한 보장을 가지는 국제영향력, 경쟁력과 매력을 갖춘 글로벌 해양중심도시를 건설할 수 있도록 노력해야 한다고 제시했다.

「결정」은 글로벌 해양중심도시 건설을 중심으로 국제 유명 해양도시의 발전경험을 참고하여 선전시의 실제상황에 입각해서 3단계 목표를 설정했다. 첫째, 2020년까지 해양경제는 고품질 성장을 실현하고, 과학기술 혁신능력이 현저히 제고되어 생태환경이 안정적으로 개선되며, 해양종합관리 수준은 국내 선진수준으로 발전되어 해양 국제경쟁력이 강화됨으로써 글로벌 해양중심도시의 건설을 위해 든든한 기반을 마련한다. 2035년까지 선전시가 아태지역 해양 분야에 있는 영향력을 중점적으로 향상시키고, 기본적으로 글로벌 해양중심도시로 건설되어야 한다는 목표이다. 21세기 중엽에 이르러 선전시의 해양발전은 세계 일류 수준에 도달하여, 전면적으로 글로벌 해양중심도시로 건설되며, 해양 종합실력과 글로벌 영향력을 가진 선두자가 된다는 목표이다.

「결정」에 따르면, 해양을 도시발전의 전략적 위치로 설정하고, 정부 주도, 시장 참여, 금융과 혁신으로 해양경제와 과학기술의 발전을 이끌어 선전시의 발전에 새로운 동력과 기회를 창조하도록 한다. 「결정」은 전면성과 체계성을 충분히 드러냈으며, 해양산업, 과학기술, 공간, 생태, 문화와 글로벌 거버넌스 등 분야를 모두 포괄했다. 또한 규칙, 정책과 계획 등을 통해 선전시 30년의 해양발전을 위해 방향을 제시했다.

「결정」은 해양관련 기업의 발전을 대대적으로 추진할 예정이다. 우선, 선전시의 해양산업 발전 방향을 명확하게 하여 기업의 입주와 구조조정을 위해 방향을 제시해 준다. 그 다음, 해양기업 발전을 위한 여러 장려조치를 제기한다. 현지의 해양기업을 대대적으로 발전시키고, 유명한 해양기업 본부의 입주를 유치하는 동시에 중소 해양기업의 발전을 지원해 준다. 또한, 해양기업 발전을 위한 양호한 환경을 조성하며, 인재, 기술, 정책과 자금 등의 관련 정책을 세분화시키고, 전면적 보장을 제공해 준다. 마지막으로, 도시 기본환경의 소프트 파워를 제고하고, 선전시의 국제영향력을 점차적으로 향상시킴으로써 기업들이 국제경쟁과 협력에 참여하는 유리조건을 더 많이 창출한다.

「결정」은 대중 우선을 강조하고 대중들에게 개방하고 함께 공유할 수 있는 것을 중요시 한다. 시민에게 더 많은 공공 공간을 제공할 뿐만 아니라, 공공 해안선, 해양 공공 문화시설, 연해공원과 대표적 건물 등으로부터 연해 공공 공간을 구축할 계획이다. 이는 시민에게 더 많고 더 좋은 연해 공공 활동공간을 제공해 주기 위한 것이다.

이와 동시에 시민이 해양에 대한 인식을 제고시켜야 한다. 이와 관련해 해양문화에 관한 홍보교육을 강화하고, 해양지식을 보급하여 시민의 레저 활동을 풍부하게 만든다고 제시했다. 또한, 해양문화가 관광, 혁신산업과 결합되는 것을 추진하고, 해양문화의 번영을 촉진하여 국제만 권역 레저관광경제발전벨트를 구축하도록 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

이와 더불어 더 많은 취업기회를 제공하고, 선전은 글로벌 해양중심도시를 건설함으로써 해양경제가 도시발전의 새로운 성장 거점이 될 수 있도록 촉진한다. 시민에게 더 많은 취업기회를 제공하고 해양경제발전의 성과를 전체 주민이 공유할 수 있게 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 10. 24.>

4 「산둥성 고급장비 제조업 발전계획(2018~2025)」 발표, 해양공정장비 등 중점 발전

10월 30일, 산둥성 정부는 「산둥성 고급장비 제조업 발전계획(2018~2025)」을 발표했으며, 2022년까지 산둥성에서 고급장비 제조업의 수익이 2조 위안을 초과하여, 국제영향력을 지닌 천 억급 기업그룹 5개 이상을 육성하며, 종합실력이 전국 선두가 될 수 있는 백 억급 기업 30개 이상을 육성하도록 한다는 목표를 제시했다. 또한, 2022년까지 지난(济南), 칭다오(青岛)와 옌타이(烟台)의 3개 산업 핵심구를 형성하여, 산업규모가 산둥성 전체의 60% 이상을 차지하도록 한다.

「계획」은 해양공정장비와 선진기술 조선업을 중점적으로 발전시켜야 한다고 제시했다. 해양공정장비 및 선진기술 조선산업은 해양경제를 발전시키는 선두적 산업이다. 산둥성은 이 분야에서 장비제조 경쟁력을 갖추고 있으며, 해양공정장비 및 선진기술 조선업이 심원해(深远海)와 극지 분야로 발전시키고, 주력 장비구조의 업그레이드를 실현하고 핵심 신형장비의 기술 돌파를 촉진하며, 설계능력과 관련 시스템의 수준을 향상시켜 과학연구 개발, 조립 건조, 설비 공급과 기술 서비스를 모두 갖춘 완전한 산업 시스템을 형성하도록 한다. 또한, 선두기업들의 해양공정장비산업연맹 설립을 지지한다. 자원을 통합하고 시장을 공동 개발하여, 분업과 협력을 강화하면서 차별화 발전이 이루어지는 산업협력모델을 구축하도록 한다. 그리고 전국 일류 수준, 세계 선진 수준에 있는 현대 해양공정장비 및 선진기술 조선 기지를 구축한다는 계획이다.

해양공정장비에 있어서는 심수 자동 상승식 시추플랫폼/생산플랫폼, 심수 반잠수식 시추플랫폼/생활플랫폼, 극지 아이스 구역 플랫폼 및 해양 다기능 플랫폼 등의 핵심기술을 지닌 장비 개발·제도능력을 빠르게 향상시킨다. 또한, 향후 해양개발의 수요에 따라 심해 광산의 탐사·개발, 천연가스 수화물의 채굴, 수중 식유·가스 생산시스템 장비, 심해 수중 응급작업 장비, 대형 구축물 장착과 분해 플랫폼, 해양목장 플랫폼, 심수 기지, 부유식 발전소 및 부유식 LNG 재기화 설비 등의 개발을 가속화시킨다. 이와 동시에 규모화의 생산제조 시스템을 형성하여, 국제화 서비스 수준을 제고하고 건조능력이 세계 선진수준에 달할 수 있도록 한다.

LNG선, 대형 LPG선, 초대형 반잠수식 운수선박, 심수 반잠수식 기중 파이프 설치선, 시추선, 해양조사선 등 제품의 설계와 건조 수준을 빠르게 향상시킨다. 호화 크루즈 설계·건조의 기술돌파를 이루고, 극지 전용선박과 관련 핵심장비를 적극적으로 발전시킨다. 또한, 고급 원양어선, 고성능 공무 집행 선박 및 무인잠수정 등의 개발능력을 제고하도록 한다. 또한, 스마트 선박과 친환경 선박에 대한 연구개발을 추진한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 10. 31.>

5 하이난(海南)자유무역구, 국제해운업무 발전 촉진 전망

2018년 10월 16일, 「중국(하이난)자유무역시험구 총체방안(中国<海南>自由贸易试



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

验区总体方案)』(이하 「방안」으로 약칭)을 발표했다. 「방안」에 따르면, 조건을 부합하는 연료 공급 업체는 국제 선박 보세연료 공급 업무를 지지하여, 보세연료 공급 기지를 건설할 것이라고 제시했다. 이로써 하이난자유무역구 설립에 따라 보세연료 업무는 새로운 발전 기회를 가져올 수 있을 것이다.

이것은 2017년 저장(浙江)자유무역시험구(이하 ‘자무구’로 약칭) 설립 후, 중앙정부 차원에서 잇달아 정책지원을 통해 보세연료 발전을 지속적으로 촉진하고 있다. 구체적으로 보면, 국무원은 최초로 자무구 안에 국제선박 보세연료 공급 허가권을 저우산시(舟山市) 인민정부에 이관함에 따라 총 5개 민간업체가 자무구에서의 국제선박 보세연료 경영 자질을 획득했다. 이어서 중앙정부는 지역 간 직접 보세연료의 공급 업무를 허락했다. 또한, 올해 7월 4일, 상무부는 저장자무구 안에 보세연료 혼합 가공무역의 진행을 승인했다. 이를 통해 저장자무구의 보세연료 가격은 싱가포르와 격차를 점점 줄이고 있는 동시에 국제 연료시장에서도 경쟁력을 제고시킬 수 있다.

일련의 지원정책을 통해 올해 1~9월, 저우산통상구 보세연료 공급량은 249만 5,600톤으로 전년 동기대비 101.5%의 성장을 기록했다. 저우산의 성공 경험에 따라 업계에서 하이난자무구도 주목받고 있다.

특히, 하이난자무구의 국제 해운능력을 제고하기 위해 「방안」에서는 국내·외 해운 업체를 유치하여, 자무구에 본사 및 지사 설립을 통해 해운요소를 집결할 것이다. 또한, 기준 편의치적선 조세정책을 이용하여, 조건에 부합하는 선박이 자무구에 등록하는 것을 추진할 것이다. 해외기관 및 업체는 해운보험, 해운중재, 해상 손실 정산, 해운교역, 선박금융리스 등 첨단해운서비스 업무를 지지하여, 현대 국제 해운서비스 플랫폼을 구축할 것이다. 전문화 지방법인 해운보험기관 설립을 지지한다. 전문화 제3자 선박관리회사를 육성할 것이다. 무선박운송인, 외국자본 국제선박관리업무 행정허가권을 하이난성에 이전할 것이다.

한 관계자는 전방위 정층 설계¹⁾를 통해 하이난자무구의 보세연료 업무가 빠르게 발전을 할 수 있을 것으로 예상하고 있다. 아시다시피 싱가포르 연료시장은 세계 연료 시장에서 큰 영향력을 가지고 있다. 앞으로 하이난과 저우산은 함께 중국 보세연료 업무를 더욱 발전시킬 것으로 전망된다고 밝혔다.

<자료 : 中国电力新闻网, 2018. 10. 30.>

6 강주아오(港珠澳) 대교 정식 개통, 첫 수출화물차 10초 만에 순조로운 통관

강주아오(港珠澳, 홍콩~주하이~마카오)대교가 24일 오전 9시에 정식으로 개통된 후 차이원펑(蔡文锋) 주하이시 광평(广丰)물류의 화물차 기사는 빨간색의 현수막이 걸리고, ‘粤ZAR63港’의 차 번호판으로 광둥성과 홍콩 두 지역에서 통용되는 번호판을 건 화물차를 운전하며, 57만 9천 위안의 가치가 있는 수출화물 ‘포도종자 농축복합편’을 싣고, 10여초 만에 강주아오대교에서 주하이도로 출입국 사무소의 수출 통관을 순조롭게 마쳤다. 이 회사는 당일 오전 수출 화물을 적재한 두 대의 화물차는 총 가치가 120만 위안 정도이다.

“강주아오대교 개통 후 우리는 화물차의 24시간 통관이 가능하게 됐고, 강주아오대교 도로 출입국 사무소 수출화물을 통과해 홍콩까지 이르게 되어 20% 이상의 비용을 절감할 수 있게 됐다.” 장제(张杰) 주하이시 광평물류 대표가 기자에게 언급했다. 이

1) 정층 설계(顶层设计, top level design): 최고의 높은 단계에서 전체적인 국면을 아우르는 하향식의 설계를 의미함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

전 수로로 수출화물이 홍콩까지 이동하는 경우, 선편 시기를 맞춰야 하므로 이를 정도 기다려야 하는 것이 일반적이었다. 후먼(虎门)대교로 우회하여 홍콩까지 육로운송을 통한다면 4시간 정도 소요되었다. 현재 강주아오대교의 개통 후, 이 기업 화물이 홍콩으로 수출할 때 기업의 창고에서 발송하여 화물이 홍콩까지 도착하는 시간이 보통 1시간이면 완료된다.

왕징웨이(王景伟) 공베이(拱北)세관 대표사무소 부주임은 이로써 전국 통관 일체화와 무서류 통관작업, 광둥 육로 쾌속 통관 등이 순쉬워지고, 기업에는 사전심사모델을 실현할 수 있게 됐다고 소개했다.

소식에 따르면, 이 세관은 강주아오대교 도로 출입국사무소에 위치해 있는데, 홍콩과 마카오를 오가는 여객, 화물차의 '원스톱' 통관작업모델의 혁신을 실현하여 통관 효율을 더욱 제고시켰다고 한다. 강주아오대교 도로 출입국사무소의 '원스톱' 구간통로시스템, 세관도로 적하목록시스템, 진관(金关 : 국가대외 경제무역정보망 프로젝트) 2기 스마트통로시스템의 막힘없는 연결로 기사의 얼굴 인식, 지문인식, 자외선 체온검사 등 스마트화 시설설비를 통해 번호판 자동 인식, 차량자동선별, 인원등록정보 등을 '원스톱'플랫폼에 송부한다.

강주아오대교 도로 출입국사무소 검사부문의 한 번의 '통합'작업은 '한 차례 인식, 분류처리, 한 차례 이동, 고효율 검사통과'를 실현했다. 통상적으로 차량의 각 시스템 세관검사 통과시간이 평균 10초 이내로, 전체 진입에서 퇴장까지 보통 3분이 넘지 않는다.

<자료 : 中新网, 2018. 10. 25.>

7 타이창항(太仓港), 상하이항과 전략적 협력 체결, 장삼각 항만일체화 공동 추진

10월 10일, 2018년 상하이 타이창 협동발전 설명회가 상하이에서 열렸다. 장쑤 타이창과 상하이 융합발전의 6개 프로젝트가 정식으로 시작됐고, 35개 프로젝트가 체결되어 산업 프로젝트 체결투자액은 162억 5천만 위안에 달했다. 회의에서 타이창항만 관리위원회와 상하이 국제항무그룹은 전략적 협력에 서명하고, 두 항만은 내륙-해상 환적플랫폼의 강화, 자본협력의 심화, 통상구 협력강화, 상하이 자유무역시험구 연결 가속화 등의 방면에서 교류와 연동을 강화하여 장삼각 항만 일체화 추진을 통해 타이창과 상하이의 전방위 융합 발전을 가속화할 것에 대해 논의했다.

2014년부터 타이창항과 상하이항이 전략적 협력을 전개한 이래 쌍방은 상하이항 자금, 관리, 인재 등 요소의 타이창항 유입, 와이까오차오 내륙-해상 환적화물의 타이창항 이동, 상하이 타이창 통관 일체화 실현 추진, 타이창항의 상하이 국제해운센터에서의 점진적 역할 분담, 내륙-해상 환적허브항 지위 확립 추진 등을 해왔다.

이어서 두 항만은 국가에너지 절감 배출감소 관련 규정의 실천을 위해 지속적으로 협력을 강화해왔고, 공동으로 저탄소, 녹색친환경의 내륙-해상 환적플랫폼을 구축하여 통관과 물류비용을 감소시키려 했다. 동시에 두 항만은 데이터의 상호연결로 자본, 기술, 관리교류를 강화하여 타이창항이 자본관리, 기술혁신, 에너지감소 친환경, 정보화 건설, 인력자원 등 방면의 전환발전을 통해 타이창항이 발전능력과 지역경제에서의 역할 수준을 전면 상승할 수 있도록 노력해 왔다.

타이창항은 장쑤성 동남부에 위치하여 상하이 지아딩, 바오산 지역과 서로 연결된 곳으로서 상하이에서 거리적으로 가장 가까운 연강(沿江)도시이다. 오랜 시간동안 타이창과 상하이는 밀접하게 교류해왔고 협력도 빈번했다. 2003년 타이창시는 최초로 '상하이와 연결'발전전략을 제시했다. 2016년 타이창은 '상하이와 융합'발전전략을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

제시하여 더욱 심도 있는 협력을 도모했고, 상하이의 스피로버 효과를 받는 것에서 상하이와 타이창의 공동 발전 효과로 전이되길 모색했다. 2017년 타이창은 ‘상하이 인접의 과학혁신산업 기지 건설’ 발전목표를 제시했다.

<자료 : 港口圈, 2018. 10. 24.>

8 Ningbo 최초의 30만 톤급 광석부두 건설 착공

최근 Ningbo 저우산항 환산(穿山)항만구역 중자이(中宅)광석부두 2기 공정 수상시공이 정식으로 착공됐다. 이곳은 완공 후 Ningbo 최초의 30만 톤급 광석부두가 될 것이다.

소식에 따르면, 이 사업의 장소는 Ningbo 베이룬구 귀쥔진(郭巨镇) 환산반도 북측에 있고, 1개의 30만 톤급 하역선식(수공구조 40만 톤 벌크화물선 정박 설계), 1개의 5만 톤급 선적선식(수공구조 7만 톤 벌크화물선 정박 설계), 1개 3.5만 톤급 선적선식(수공구조 5만 톤 벌크화물선 정박 설계), 진입교 1대, 야적장 2곳이 신축되며 야적장 총 적재능력은 100만 톤이다. 또한 도로, 터널 등 생산생활 보조시설이 건설되고, 해안선 길이는 813m, 연간 하역능력은 2,000만 톤으로 설계될 것이다. 현재의 중자이 석탄부두 하역선식 공용구조 구간은 40만 톤 벌크화물선 정박을 공고히 할 것이다.

해사부문은 이 사업의 완공된 후 Ningbo항 철광석 운송의 정체 현상은 어느 정도 완화될 것이며 항만구조 조정과 기능전환 향상을 촉진시키고, 항만심수 해안선 이용효율을 더욱 향상시켜 항만구역 핵심 경쟁력을 제고시키고, 저장성 ‘해양강성’ 건설과 국가 ‘일대일로’ 전략에 부응할 것이다.

이어서 해사부문은 책임과 의무에 기반하여 수역안전 검사관리와 서비스 연결 작업에 힘써 지방경제 발전을 전폭 지원한다는 방침이다.

<자료 : 港口圈, 2018. 10. 30.>

9 광둥성, 해역과 무인도에 대한 관리·개발 수준 제고에 주력

최근, 광둥성 정부는 「광둥성 해역과 무인도 이용에 관한 ‘광관부(放管服)’²⁾ 업무 개혁 의견」(이하 「의견」으로 약칭)을 발표했다. 「의견」은 「1개 취소, 2개 이양, 3개 위탁, 4개 서비스, 5개 관리」의 정책조치를 제시했다. 이를 통해 광둥성 해역과 무인도에 대한 ‘간정부권(簡政放權: 행정 간소화와 권한이양), 방관결합(放管結合: 권한의 재배치 및 관리 개선) 및 서비스 최적화’ 개혁을 추진하고, 해역과 무인도에 대한 관리·개발 수준을 전면적으로 제고하려고 한다.

「의견」은 해역이용의 전기(前期) 준비업무와 준공 검수작업을 간소화시키고, 광둥성 해역과 무인도 이용에 대한 해역이용 전기 논증 신청을 취소하고, 해역이용 단체(單位)가 전기 논증의 진행을 자체로 결정하도록 한다고 규정했다. 이는 해역과 무인도에 대한 이용 기간이 단축된 것을 의미한다.

이와 동시에 성(省) 차원의 해역이용 프로젝트의 전기 업무 및 바다모래 채취에 대한 관리업무를 하부 기관에 이양한다. 성 차원의 해역이용 관리 프로젝트는 지급(地級) 이상의 시(市) 해양행정관리기관이 해역이용 논증보고의 심사를 진행하며, 관련 바다매립과 자연해안선의 총량 통제 지표와 연도 계획 지표를 성급 해양행정주관기

2) 광관부(放管服): 시장기능 강화와 서비스 개선



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

관에게 보고하고 동의를 받은 후에 해역이용 예심 의견서를 발급한다.

‘3개 위탁’은 즉 성급 해양행정관리기관에게 성급 심사권(광저우시(广州市), 선전시(深圳市) 관할해역 제외)을 위탁하고, 광저우와 선전 시정부에게 성급 심사권을 위탁하고, 연해지역의 지급(地级) 이상 시(市)에게 바다매립 프로젝트에 대한 준공 검수를 위탁한다는 내용이다.

구체적으로 보면, 광둥성 해역 범위 내(광저우시와 선전시 관할해역 제외)의 매립지 규모가 50헥타르 이하, 간척지 규모가 100헥타르 이하의 프로젝트 및 공공이익과의 관계가 중요한 해역이용 프로젝트에 대한 심사권, 그리고 무인도 개발·이용에 대한 심사권을 성급 해양행정관리기관에게 위탁한다. 심사결과는 성급 해양행정관리기관이 법에 따라 스스로 결정하고, 성정부 관공청(행정부서)에게 사본을 송달해야 한다. 또한, 광저우시와 선전시 해역 범위 내의 매립지 50헥타르 이하, 간척지 100헥타르 이하의 프로젝트 및 공공이익과의 관계 중요한 해역이용 프로젝트에 대한 심사권, 그리고 무인도 개발·이용에 대한 심사권을 광저우시와 선전시 정부에게 위탁한다.

이와 더불어 「의견」은 ‘방관결합(放管結合 : 권한의 재배치 및 관리 개선)’의 조치도 제시했다. 바다 매립과 해안선 이용에 대한 관리·통제 강화에 있어서는 해안선 이용 관련 보상 제도를 수립하고, 대륙 자연해안선 보유율은 최소 35%를 유지한다고 제시했다. 해안선을 이용해야 할 경우에 자연해안선의 1:1.5 점용 비율, 인공해안선의 1:0.8 점용 비율에 따라 해안선을 정돈·복원한다. 해안해안선의 형태와 특징을 지니고 생태적으로 복원되는 해안선을 형성하도록 한다.

또한, 「의견」은 해역과 무인도 유료이용 개혁에 관한 정책조치를 제시했다. 예를 들면, 해안선 유료이용 제도를 모색하고 해안선 가치 평가의 기술규범을 제정하여 개발과 이용이 가능한 자연과 인공 해안선에 대해 가치 평가를 실시한다. 해안선을 점용해야 할 프로젝트에 대해서는 관련 해안선의 가치평가 결과를 고려해야 하며, 차별화된 기준에 따라 해역이용료를 징수한다.

그 외에는 서비스 최적화에 관한 요구도 제시했다. 즉 해역 종합관리 서비스 능력 제고, 해역이용 서비스 절차 간소화, 관련 해역이용 서비스 리스트나 업무지침 보완 및 해역과 무인도 부동산의 통일 등기 촉진의 ‘4개 서비스’ 조치를 제시했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 10. 24.>

10 저장 닝보공항, 최초로 연어 및 카리브해 랍스타(Caribbean spiny lobster) 수입

최근 며칠에 칠레산 연어 및 미국산 카리브해 랍스타(Caribbean spiny lobster)는 대형 전용화물운송 비행기로 운송되어 닝보공항에 도착했다. 연어의 총량은 42.85톤이었고, 카리브해 랍스타의 총량이 13.39톤이었으며 화물총액은 64만 6,100달러였다. 비행기 착륙부터 2시간 이내 통관 및 감독·관리의 수속이 완료되었다.

이번의 사례는 닝보공항에서 처음으로 카리브해 랍스타 및 연어를 수입한 것이다. 연어는 영양이 풍부하고 단백질, 불포화 지방산 및 광물질이 많으며 고기가 신선하고 맛이 좋다. 카리브해 랍스타는 중미, 남미 해역에서 가장 유명한 스피니 랍스타(Spiny lobster)로서 보스턴 랍스타 등 바다가재와 다르다. 카리브해 랍스타는 닭새우 과(科)이고 바다가재의 집게발이 없으며 몸 색깔이 황갈색이나 적갈색이다. 껍질에 황색이나 우유흔색의 점이 있고, 온몸이 알록달록하며 통통하다.

관계자에 의하면 이번에 수입한 연어 및 카리브해 랍스타는 일부를 닝보의 소비자에게 공급하고 일부는 상하이에 운송될 계획이다. 이번에 연어 및 카리브해 랍스타의 수입량이 많고 시간을 절약해야 하는 특성 때문에 닝보세관에서 사전신청 방식으로



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년 주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주 컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

통과시켰다. Ningbo공항 세관 물류감독과(科)의 과장은 “우리는 각 수속 절차의 사전신청을 실시했고, 실험실 검측, 검사 제출의 녹색통로를 개통했다. 처음으로 수입하는 경우 수입업체에게 적극적으로 미리 연락하고, 긴밀한 협력을 통해 빠른 통관을 확보해야 한다.”고 소개했다.

관련 정보에 따르면, Ningbo공항 통상구에서 프레쉬 제품 수입통상구의 자격을 받은 후 수입한 프레쉬 제품의 품종이 갈수록 많아지고 수량이 계속 증가하고 있다. 올해 초부터 프레쉬 제품은 301차레를 수입했고 총량이 688.4톤이었고, 총액은 1,064만 4천 달러로서 전년 동기대비 각각 393.4%, 326.5%, 1,215.7%를 증가했다. 이로 인해 Ningbo 시민들의 장바구니가 더 풍부해졌다.

<자료 : 宁波日报, 2018. 10. 23.>

11 중국의 178개 국가급 해양목장 시범구 건설 계획

10월 25일, 중국 전국 해양목장건설회의가 산둥 옌타이에서 개최되었다. 이는 최초로 해양목장을 주제로 개최되는 전국 교류회의였다. 한창푸(韩长赋) 중국 농업농촌부 부장의 소개에 의하면, 중국은 중점적으로 ‘일대다구’(一带多区, 즉 근해 및 황·발해 구역, 동해 구역, 남해 구역) 해양목장 건설을 추진할 계획이다. 2025년까지 중국은 전국에서 178개 국가급 해양목장 시범구를 건설하고, 2035년까지 해양어업 현대화를 실현할 것으로 전망된다.

현재까지 중국 전국에서 해양목장 233개를 건설, 어초 6,094만㎡를 투입했다. 전문가 추산에 의하면 패류 및 해조류의 증·양식을 통해 매년 19만 4천 톤의 산소, 만 7천 톤의 질소, 그리고 인산 1,690톤을 흡수시켰고 생태적인 수익이 600억 위안을 초과하였다.

최근 몇 년 동안 해양목장은 건설을 가속화하여 중국 해수양식을 근해에서 원양까지 나아가게 하고, 일반 가두리에서 대형시설로 비약적으로 업그레이드시켜, 전통 인공양식에서 자동화 스마트 양식으로 전환시켰다. 이와 더불어 해양어업 플랜트의 건설은 장족의 발전을 이루어 스마트 대형 가두리, 양식어선 및 다영양층 입체화 양식 등의 측면에서 큰 성과를 거두었다.

한창푸(韩长赋) 부장에 의하면 농업농촌부는 ‘세목망’ 및 ‘3무 어선’을 크게 단속하는 동시에 국가급 해양목장시범구의 건설을 시작했다. 발전계획, 관리규범, 기술표준을 제정하였고, 현재까지 64개 국가급 시범구를 심사·발표(3회로 나눔)했다. 모니터링 결과를 통해 해양목장이 있는 해역에서 어업자원 및 생물다양성이 뚜렷하게 증가했고, 해수수질이 많이 개선된 것으로 분석되었다. 해양어업 발전 업그레이드를 추진하고, 어민의 취업 및 수입 증가를 촉진시키며 해양목장의 건설을 강화시키는 것은 중요한 발전경로라는 사실을 알 수 있다.

해양목장은 건설 원가가 높고, 주기가 길며 수익성이 떨어지기 때문에 중앙재정에서 어업 유가보조금을 조정하고, 국가급 해양목장시범구 건설에 대한 지원을 강화하였다. 한창푸(韩长赋)에 의하면, 해양목장 건설에 더 많은 사회적 자본이 참여하고, 증식어업을 발전시키기 위해 ‘누가 투자하고, 누가 관리하며, 누구에게 이익인가의 원칙’에 따라 앞으로 다양한 채널을 구축하겠다고 밝혔다.

한창푸(韩长赋) 부장에 의하면, 중국은 “현대적인 해양목장 건설계획을 제정하고 지리적인 우위, 해역 생태유형, 어업자원 특성 및 어업생산구 경제사회발전 현황을 종합적으로 고려하면서 건설 유형과 규모를 합리적으로 제정하고, 해양어업자원 개발 모델을 혁신하고 해양목장 건설 및 해양계획, 해양권익수호 등을 결합하는 새로운



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 항만 : 2017년
주요 로로(Ro-Ro) 터미널 물동량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 창장삼각주
컨테이너 환적 발전 정책 분석
- ▶ 동향 & 뉴스

발전모델을 모색하겠다.”고 말했다.

<자료 : 经济日报, 2018. 10. 26.>

12 중·미 무역전쟁의 영향으로 중국 대륙산 장어구이 수출, 어려울 것으로 전망

10월은 며칠밖에 안 남았고, 일본시장에서 장어구이 가공업은 여전히 비수기에서 빠져나오지 못하고 있다. 11월이 다가오면서, 새로운 장어 종묘의 어획이 시작되기 때문에 장어 업계는 올해의 좋은 시황을 기대하고 있다.

장어 종묘 어획시기가 본격적으로 도래하기 전에, 현재 국내외 장어업계의 가장 큰 관심은 중·미 무역전쟁이다. 아시다시피 올해 2월부터 중·미 무역 마찰이 계속 강화되면서, 무역 분쟁이 계속 격화되고 있고, 양국의 경쟁이 갈수록 심해지고 있다. 9월 18일에 미국정부는 총액이 2,000억 달러인 중국의 대 미국 수출상품 6,000개 품종에 대해 10%의 관세를 부가 징수하겠다고 발표했다. 이중 중국이 생산한 장어구이도 포함되어 있다. 무역전쟁의 영향으로 최근에 중국 대륙에서 대 미국으로 수출하는 장어구이에 부과된 관세는 대폭 상승하고 수출이 어려워지고 있다. “최근에 중국 대륙의 대 미국 장어구이에 대한 수출 상황이 상당히 심각하다. 대 일본 수출의 장어구이보다 대 미국 수출의 장어구이 원가가 대폭 증가하기 때문에 판매 전망이 좋지 않다. 뿐만 아니라 최근에 중국대륙에서 대 미국으로 수출하는 상품은 입국 검사를 위해 한 달 이상 걸리기 때문에 장어구이의 수출 리스크가 크다. 현재 관세율이 10% 증가했고, 12월에 25%까지 증가한다. 그러니까 중·미 무역전쟁의 영향으로 중국대륙의 장어구이 수출 전망은 예측하기 어렵다.”고 업계 관계자가 말했다.

이런 심각한 무역환경에서, 앞으로 중국대륙의 북아메리카 산(产) 장어의 원재료 시황은 국내외 장어 업계 관계자들의 관심사이다. 일본 업계 관계자에 의하면 중국대륙의 북아메리카 산(产) 장어의 원재료 시황이 부진해질지 당분간 판단하기 어렵다.

또한, 최근 몇 년간 미, 중, 일 삼국 소비자들의 외식 소비수준의 차이가 갈수록 커지고 있다. 일본매체의 조사결과에 의하면, 미국 대도시에서 일반 소비자들의 한 달 평균 외식 소비금액은 약 1,800~3,000위안이고 중국대륙 일반 소비자들의 한 달 평균 외식 소비금액은 약 1,200위안(베이징, 상하이, 선전, 광저우 등 대도시는 더 높음)이다. 하지만 최근 몇 년 동안 일본 소비자들이 한 달 평균 외식 소비금액이 계속 감소하고 있고, 평균 금액은 약 600위안이다. 관계자들은 “일본 국내의 경제는 전체적으로 부진하고 외식시장도 갈수록 얼어붙고 있다. 일반 소비자들이 비싼 식재료를 간담할 수 없기 때문에 소비능력의 하락세가 뚜렷하다. 따라서 향후 일본에서 생산된 고급 장어는 해외시장으로 수출할 시대가 멀지 않을 것으로 예측되고 있다.”고 말했다.

<자료 : 鳗鱼网, 2018. 10. 24.>