



# 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



제18-24호  
 2018년 12월 28일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

#### ■ 2017년 중국 10대 물류기업 순위 (억 위안)

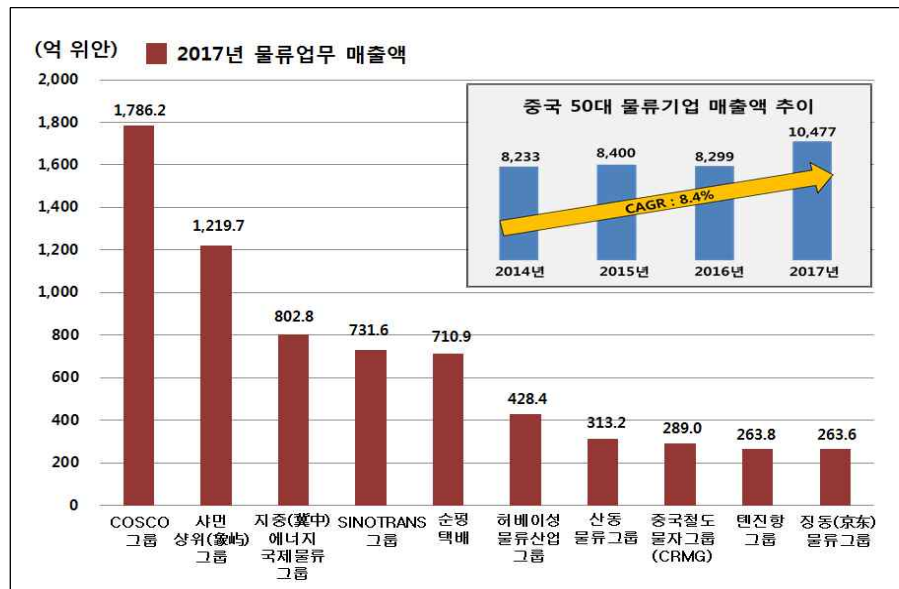
	기업명(중문)	매출액
1	中国远洋海运集团有限公司	1,786.2
2	厦门象屿股份有限公司	1,219.7
3	冀中能源国际物流集团有限公司	802.8
4	中国外运股份有限公司	731.6
5	顺丰控股股份有限公司	710.9
6	河北省物流产业集团有限公司	428.4
7	山东物流集团有限公司	313.2
8	中铁物资集团有限公司	289.0
9	天津港(集团)有限公司	263.8
10	京东物流集团	263.6
	합 계	6,809.4

자료 : 중국물류구매연합회

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위



자료 : 중국물류구매연합회(www.chinawuliu.com.cn), KMI 작성

### 2017년 중국 50대 물류기업 매출 총액 1조 477억 위안

2017년 중국 50대 물류기업의 매출 총액(물류업무)은 전년대비 26.1% 증가한 1조 477억 위안이었으며, 상위 10대 물류기업의 매출이 6,809.4억 위안으로 전체의 65%를 차지했다. 그 중 COSCO그룹의 매출액이 1,786.2억 위안으로 가장 높았고, 샤먼상위(厦门象屿)그룹 1,219.7억 위안, 지중(冀中)에너지국제물류그룹 802.8억 위안, 시노트란스그룹 731.6억 위안, 순펑택배 710.9억 위안 등의 순으로 나타났다. 중국 50대 물류기업 매출액은 10년 전인 2007년 4,180억 위안과 비교했을 때 약 2.5배 증가했다.

2017년 중국 10대 물류기업 순위에서는 전년도 2위였던 시노트란스그룹이 4위로 하락했고, 전년도 4위였던 샤먼상위그룹이 2위로 도약했다. 전년도 10위였던 안지(安吉)자동차물류는 13위로 떨어졌으며 대신 징둥(京东)물류그룹이 10위로 도약했다. 10대 물류기업 중에서 순펑택배와 징둥물류그룹을 제외하고는 모두 국유기업들이 차지했다. 50위 기업(원난물류산업그룹)의 매출액은 29.6억 위안으로 50위 기업 진입문턱은 전년대비 1.1억 위안 높아졌다. 중국물류구매연합회의 분석에 따르면, 2017년 중점 벌크상품(大宗商品) 및 소비재 관련 물류수요의 증가가 관련 물류기업들의 매출액 상승에 기여했다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 저자 소개

등연지에(邓延洁)  
교통운수부 수운과학연구원(WTI)  
물류공정기술연구센터 주임



## 연구 분야

복합연계운송, 물류 표준화 및 스마트화 등

## 주요 활동

중국컨테이너 표준화기술위원회 비서장,  
컨테이너운송 스마트화 기술산업 중점실험실 부주임,  
중국스마트교통협회 전문위원 등

## 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea &amp; Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망

최근 중국 정부는 친환경·고효율 운송, 물류원가 절감들을 강조하며 그 방안 중 하나로 복합연계운송을 적극 장려하고 있다. 2016년 12월, 교통운수부, 국가발전개혁위원회 등 8개 부문이 공동으로 「복합연계운송업무 진일보 장려 추진에 관한 통지(关于进一步鼓励开展多式联运工作的通知)」를 발표했으며, 2016년과 2017년 두 차례에 걸쳐 46개의 관련 시범사업을 선전하여 공시했다.

중국 정부의 발표에 따르면, 상기 시범사업 운영을 통해 올해 9월까지 총 250개 이상의 복합연계운송 노선이 개통되었고, 육상을 통한 단일 운송모드와 비교했을 때 물류비용 약 80억 위안과 표준석탄 사용량 108만 톤을 절감하는 성과를 거두었다. 이러한 성과를 바탕으로 교통운수부는 2018년 11월 다시 24개의 제3차 복합연계운송 시범사업을 고시하기도 하였다<sup>1)</sup>. 이에 따라, 이번 ‘전문가 칼럼’에서는 중국 항만을 중심으로 한 Sea & Rail 복합연계운송의 발전현황 및 향후 전망을 알아보려고 한다.

## 1 중국 항만 Sea &amp; Rail 복합연계운송 발전 현황

## (1) 복합연계 운송량 및 비중 빠른 증가

먼저 중국 항만 컨테이너 Sea & Rail 복합운송의 총량의 빠른 속도로 증가하고 있다. 2017년 중국 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송량은 348.1만 TEU를 나타냈고, 증가율은 30%를 기록하였다. 2018년은 460만 TEU에 이르며 증가율은 32%에 달할 것으로 예상된다. 두 번째는 Sea & Rail 복합운송의 컨테이너물동량에서 차지하는 비중이 지속적으로 증가하고 있다. 2017년 중국 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송의 비중은 1.46%를 기록, 2016년 1.25%에 비해 약 0.21%p 증가하였고, 특히 잉커우(营口)항의 컨테이너 철도-수운 복합운송의 비중은 11.5%에 달해 중국 내에서 유일하게 10%를 넘는 항만으로 나타났다.

[표 1] 중국 항만의 컨테이너 Sea &amp; Rail 복합연계 운송량 및 점유율 현황

구분	컨테이너 Sea & Rail 복합운송량(만 TEU)	중국 컨테이너물동량에서 차지하는 비중(%)
2011	166.0	1.01
2012	196.2	1.11
2013	166.8	0.88
2014	210.4	1.04
2015	236.2	1.12
2016	274.6	1.25
2017	348.1	1.46

1) 中国日报网, 「多式联运降低物流成本超80亿」(<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1584861327217375219&wfr=spider&for=pc>)

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	12-28
종합지수	773.28	834.86
일본 항로	678.52	712.93
구주 항로	1,055.59	1,053.02
미서부 항로	612.18	748.64
미동부 항로	783.03	904.41
한국 항로	614.11	616.38

주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수

자료 : 상하이항운교역소

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	12-28
종합지수	1,387.18	1,052.66
석탄	1,441.08	1,080.16
곡물	1,464.37	907.14
금속광석	1,521.19	1,024.02
정유	1,521.19	1,295.15
원유	1,541.72	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

### (2) 복합운송 인프라 설비의 지속적 보완

첫 번째는 중국 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 인프라 설비가 지속적으로 개선되고 있다. 중국 연해 항만과 내하 주요 항만의 철도 인입선 비율은 각각 75%와 54%이다. 다롄항(大连港), 잉커우항(营口港), 련윈강(连云港), 닝보항(宁波港) 및 충칭항(重庆港) 등 연해 항만과 내하 항만의 철도 인입선은 각 항만의 각기 다른 조건들이나 인접 항만 등의 여건에 따라 항만과 철도 간 효율적인 연결을 기본적으로 실현했다.

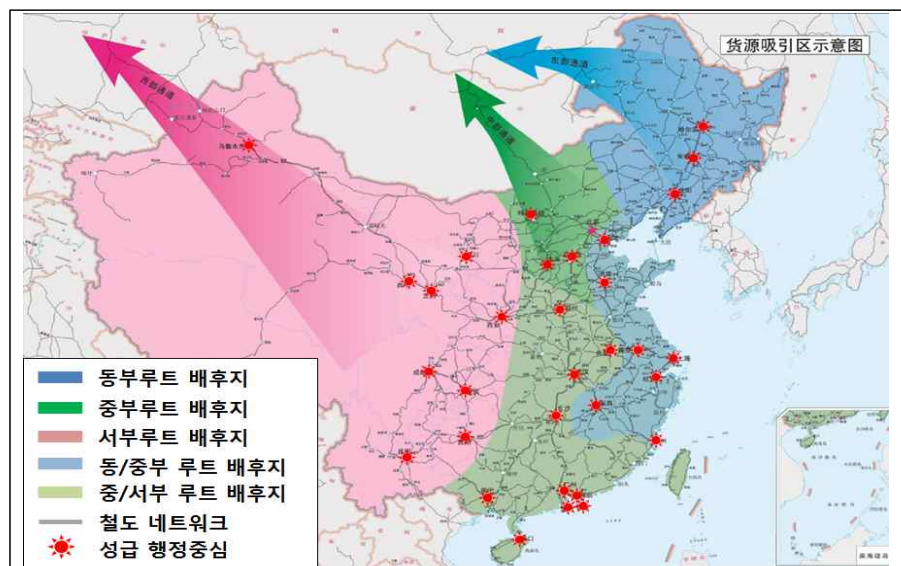
두 번째는 신형 복합운송 설비들을 지속적으로 투입해 사용하고 있다. 컨테이너 Sea & Rail 복합운송을 위한 혁신적인 신형 완성차 운송 프레임과 냉장 컨테이너 전용화차, 그레인 호퍼(Grain hopper) 등 신형 복합운송 설비들은 컨테이너 Sea & Rail 복합운송의 다양화된 시장의 수요를 충족시키고 있다.

### (3) 서비스 네트워크 확대

첫 번째는 Sea & Rail 복합운송 네트워크가 이미 중국 전역에 적용되었다. 2018년 6월까지 중국 연해 항만 및 내하 항만은 모두 322편의 정기화물열차를 운행 중이다. 연해 항만은 다롄항, 잉커우항, 텐진항, 칭다오항, 련윈강항, 닝보·저우산항, 선전항, 베이부완항(北部湾港)이고, 내하의 우한항과 충칭항은 이미 내하 허브항으로서의 역할을 담당하고 있다. 중국은 서부의 티벳을 제외하고 대부분의 성·시(省市)에 정기화물열차 노선이 운행 중에 있다. 두 번째로 국제 복합운송 채널이 지속적으로 개통되고 있다.

국제 정기화물열차가 다롄과 잉커우, 텐진, 칭다오, 련윈강 등의 항만에서 출발하며 크게 서부, 중부, 동부의 세 개 통로로 이루어져 발전하는 구조로 육상실크로드 경제벨트 상의 연선국가와 지역을 효율적으로 연결하고 있다.

[그림 1] 중·유럽 정기화물열차 3개 루트의 화물 배후지



자료 : 국가발전개혁위원회, 「중·유럽 정기화물열차 건설 발전계획(2016~2020년)」, 2016. 10.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

세 번째는 항만의 내륙 서비스 시스템의 지속적 보완이다. 통계에 따르면, 님진, 잉커우, 텐진, 칭다오, 뎬윈강, 닝보, 선전의 7개 주요 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 항만은 2017년 201개의 내륙 컨테이너 야드를 직접 투자하고, 합작 관리하고 있으며, 내륙 컨테이너 야드와 국제 정기화물열차를 바탕으로 항만의 내륙지역 서비스 능력을 지속적으로 높여가고 있다.

### (4) 동아시아 국가 서비스 능력의 전면적 업그레이드

첫 번째는 국제 정기화물열차의 개통이 지속적으로 증가하고 있다. 2018년 6월까지 중국 연해 항만 및 내해 항만은 모두 15개의 항만에서 국제 정기화물열차가 운행 중이며, 이중 국제 정기화물열차의 운행 경향이 비교적 풍부한 뎬윈강항, 칭다오항, 텐진항 등의 항만과 우한, 탕산(唐山), 친황다오(秦皇島), 황화(黃驊), 난징(南京) 등은 최근 새로 국제 정기화물열차 운행을 시작하였다.

두 번째는 국제 정기화물열차의 노선이 지속적으로 증가하고 있다. 통계에 따르면 중국은 모두 44개의 국제 정기화물열차의 노선을 보유하고 있으며, 중·유럽 정기화물열차(中欧班列)는 중앙아시아 5개국과 독일, 모스크바 등 유럽의 실크로드 경제벨트 연선국가를 통과하며, 항만과 유기적으로 연결되는 ‘일대일로’ 국제물류의 대통로를 형성하고 있다.

### (5) 정부-기업 협력 관계 형성

첫 번째는 중국의 각급 지방 정부가 주도적 역할을 담당하고 있다. 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 2016년, 2017년, 2018년 세 번의 복합운송 규범화 프로젝트를 비준하였으며, 각 성의 항만은 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 발전 정책을 내놓아 사회 각계의 복합운송의 적극적 참여를 이끌었다.

두 번째는 시장 참여의 주체가 지속적으로 증가하였다. 복합운송이 사회적으로 인정받으면서 따라 중국 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 시장 참여 주체가 과거의 항만, 철도, 해운 등의 국유기업에 국한되던 것에서 벗어나 포워딩, 물류기업 등 민간기업으로 확대되어 경영주체가 지속적으로 다양해지고 있다.

### (6) 시범사업 효과의 점진적 실현

첫 번째로 연해 항만의 시범사업이 끊임없이 심화되고 있다. 연해 항만의 시범 프로젝트는 최초 선형에서 시작하여 점차 네트워크 구조를 갖추고 시장 등의 방면으로 확대되어 점차 모델 혁신과 네트워크화 구조, 자원 집약 등의 방면으로 끊임없이 발전하고 있다. 칭다오항의 ‘자오훙샤오원완반례(胶黄小运转班列: 자오저우(胶州) 센터 역 → 화물열차 환적 → 황다오(黃島) 항만역 → 부두로 연결되는 방식)’과 같이 성(省) 내의 정기화물열차는 지방 도시들을 모두 커버하게 되어 ‘항만-기차역 일체화’와 ‘두 개의 축 구동’ 방식의 혁신적 발전을 가져왔으며 국제물류 대통로 네트워크를 지속적으로 완성하고 물류자원과 항만자원, 철도자원을 통합하여 교통운송 서비스가 사회발전의 기초적인 역할



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

과 선도적 작용을 충분히 발휘하도록 하였다.

두 번째는 내하 항만의 시범 효과가 점차 나타나고 있다는 것이다. 내하 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송은 연해 항만에 비해 시작이 늦고 물동량 규모 역시 상대적으로 작았으나 내하 항만 시범 프로젝트를 통해 내륙지역에 새로운 운송통로를 개척하고, 다양한 운송방식의 선택을 제공하는 등 내륙지역의 경제 사회적 발전을 효과적으로 이끌었다. 우한의 양뤄(阳逻)항은 이미 창장경제벨트 연선 지역과 서북지역의 정기화물열차 네트워크의 초기 구성을 완성하였으며 기존의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 1기 공정의 기초 위에 2기 공정을 지속적으로 추진하였다. 또한 화중(华中)지역에 복합운송 세관 관리감독 센터를 착공하여 우한의 창장경제벨트 Sea & Rail 복합운송 허브 서비스 기능을 전면적으로 업그레이드 하였다. 루저우항(泸州港)은 2018년 6월 ‘룽어우(蓉欧, 청두-유럽)+루저우항’호 정기 화물열차를 개통하여 창장 수운과 룽어우 철도를 직접 연결하였으며, 이는 중·유럽 국제 정기화물열차의 쓰촨(四川) 자유무역지역 지구 간 연동 발전에 힘을 보탰다. 황스항(黄石港)이 개통한 청두(成都), 충칭(重庆)에서 황스(黄石) 하류까지 이르는 Sea & Rail 복합운송 통로는 청위(成渝, 청두와 충칭) 지역에 새로운 물류통로를 제공하였으며 썬샤(三峡)댐 갑문의 정체 병목 현상을 효과적으로 완화시켰다.

세 번째는 종합 서비스 기능의 지속적 혁신이다. 각 지역의 기업은 혁신 발전을 통하여 서비스 기능을 지속 보완하고 종합 서비스 수준을 높였으며 완성차, 콜드체인, 곡물운송 등의 방면에서 모두 비약적인 발전을 가져왔다.

### (7) IT 기술의 광범위한 응용

첫 번째는 사물 인터넷 기술의 대규모 응용이 현실화되었다. 최근 2년간 국가 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 사물 인터넷 응용 시범 프로젝트가 지속적으로 완성됨에 따라 대규모의 사물 인터넷 기술이 중국 항만의 컨테이너 Sea & Rail 복합운송에 응용되었으며, 주로 컨테이너 Sea & Rail 복합운송 항만에서 연합 정보 수집, 화물 상태 감시, 작업 자동화 등 영역에서 기술 혁신이 광범위하게 이루어지고 있다.

두 번째는 정보화 수준의 지속적인 제고이다. 일부 항만에서는 이미 SCM 서비스 플랫폼이 구축되었으며 대내적으로 업무, 비즈니스, 행정관리 등에서 사무 자동화가 실현되고, 대외적으로는 컨테이너부두와 철도 부문의 IT 시스템 연결을 통해 업무 데이터의 상호 교환이 가능하여 고객에게 스케줄 접수와 온라인 결제 및 업무 트래킹 서비스 등의 효율성 높은 서비스 제공이 가능해졌다.

## 2 향후 발전 전망 및 한·중 협력 방향

현재 중국은 ‘푸른하늘 수호전(蓝天保卫战)’으로 대표되는 환경보호 정책과



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

도로 운송량 감소 및 철도 운송량 증가를 통해 운송구조 조정을 추진 중이며, 이로 인해 새로운 복합운송 발전방식이 요구되고 있다.

컨테이너 Sea & Rail 복합운송의 발전을 가속화하며, 철도-항만-해운 등의 기업의 더욱 강력한 협력을 통해 해운 컨테이너의 철도를 통한 항만으로 운송을 촉진하고 있다. 새로운 시대적 변화와 요구에 직면하여, 중국 컨테이너 Sea & Rail 복합연계운송은 다음과 같은 발전 추세를 보일 것으로 예상된다.

첫 번째는 기초 인프라 건설의 가속화이다. 허브 건설을 더욱 강화하기 위하여, 지속적으로 연해와 내해 주요 항만 인입철도와 항만 전용도로를 건설하여 항만도시 발전을 저해하는 교통혼잡 문제를 해결하고, 이를 통해 대규모 경영, 고효율 환적, 광대한 서비스 적용 범위를 갖춘 전국적, 지역적 항만 복합연계 운송 서비스 기지를 구축할 것이다.

두 번째는 항만 허브기능의 발전이다. 항만물류산업 체인을 확장하고 항만 허브와 관련 산업의 연동 발전을 강화하여 창고보관, 배송, 유통가공, 시장 교역, 금융 보험 등의 연관 서비스 기능을 적극적으로 확대하여 산업 집약적인 공공 서비스 플랫폼을 구축 할 것이다.

세 번째는 복합연계운송 장비의 혁신적인 발전과 응용 추진이다. 신형 복합연계운송 장비의 표준화 가속화, 표준화 장비의 규모화 응용 추진, 기술장비 혁신 가속화, 환적 장비, 운송 장비, 표준화된 적재 장비의 지능화 수준 제고에 힘써야 한다.

네 번째는 정보 자원의 상호 공유화 추진이다. 전국적인 복합연계운송 공공 정보 플랫폼을 구축하여 플랫폼 형 기업의 사회화 정보 서비스를 장려하고 철도, 항만, 민항, 해운 등 핵심 기업이 얼라이언스 협력 등의 형식으로 먼저 상호 교류를 실현할 것이다.

다섯 번째는 복합연계운송 시장의 경영 주체 육성이다. 철도, 항공 등 화물 운송 기업들이 운송방식을 탈피한 혼합 소유제 개혁 진행을 가속화하고, 복합연계운송 운영 기업이 현지 시장을 벗어나 자발적으로 지역 외 파트너와 연계하여 협력 네트워크를 구축하도록 장려할 것이다.

마지막으로 복합연계운송의 빠른 발전을 맞아 중국과 한국 양국 간의 복합연계운송 역시 발전이 기대된다. 광둥 스룽(石龍)-칭다오-한국 인천을 연결하는 ‘한·중 쾌속노선(中韓快线)’, 다롄과 러시아 칼루가주를 연결하는 ‘삼성열차(三星班列)’ 등은 모두 한·중 교역 및 운송공급사슬에서 복합연계운송의 역할과 가치를 잘 나타내 주며 향후 높은 발전 가능성을 시사하고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 칼럼 원문

## 中国港口集装箱铁水联运发展现状与前景展望

## 一、中国港口集装箱水铁联运发展情况

(一) 联运总量和比例快速提升。一是中国港口集装箱铁水联运总量快速提升。2017年中国港口集装箱铁水联运量完成348.1万标箱，增幅为30%，2018年有望达到460万标箱，增幅约32%。二是铁水联运占港口集装箱吞吐量比例不断提升。2017年中国港口集装箱铁水联运比例达到1.46%，较2016年的1.25%提升0.21个百分点，营口港集装箱铁水联运比例达到11.5%，成为中国第一个超过10%的港口。

中国港口集装箱铁水联运量及占比情况

年份	集装箱铁水联运量 (万标箱)	占中国港口集装箱吞吐量比例
2011	166	1.01%
2012	196.2	1.11%
2013	166.8	0.88%
2014	210.4	1.04%
2015	236.2	1.12%
2016	274.6	1.25%
2017	348.1	1.46%

(二) 联运设施设备更加完善。一是中国港口集装箱铁水联运基础设施不断完善。中国沿海和内河主要港口铁路进港率分别达到75%和54%，大连港、营口港、连云港、宁波港、重庆港等沿海和内河港口的进港铁路根据各港条件不同或进入港区或紧邻港区，已经基本能够实现港铁之间的无缝高效衔接。二是新型多式联运设备不断投入使用。围绕集装箱铁水联运创新研发的新型商品车转运架、冷藏集装箱专用平车、粮食小高箱等新型多式联运设备有效满足了集装箱铁水联运的市场多样化需求。

(三) 服务网络范围更加广泛。一是铁水联运线路已经基本实现中国覆盖。到2018年6月，中国沿海及内河港口共开行集装箱班列线路达到322条，已经基本形成沿海以大连港、营口港、天津、青岛港、连云港、宁波-舟山港、深圳港、北部湾港和内河以武汉港、重庆港为枢纽对除西藏外中国所有省市的班列线路覆盖。

二是国际联运通道不断拓展。以大连、营口、天津、青岛、连云港等港口为主开行的国际班列已经形成西通道、中通道、东通道三通道并举发展的格局，可以便捷通达陆上丝绸之路经济带沿线国家和地区。三是港口对内陆服务体系不断完善。据统计，仅大连、营口、天津、青岛、连云港、宁波、深圳等7个主要开展集装箱铁水联运港口2017年即直接投资与合作管理201个内陆场站，依托内陆场站与开行班列，有效提升了港口对内陆地区的服务能力。

(四) 服务东亚国家能力全面提升。一是开行国际班列港口不断增多。到2018年6月，中国沿海及内河港口共有15个港口开行国际班列，既有开行国际班列经验丰富的连云港、青岛港、天津港等港口，也有武汉、唐山、秦皇岛、黄骅、南京等近年新开行国际班列港口。





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

二是开行国际班列线路不断增加。据统计中国总共开行国际班列线路44条，中欧（亚）班列通达中亚五国和德国、莫斯科等欧洲等丝绸之路经济带沿线主要国家，形成了“一带一路”国际物流大通道在港口的有机衔接。

（五）政企合力格局基本形成。一是中国各级政府引导作用不断显现。交通运输部和国家发展改革委2016年、2017年、2018年三批多式联运示范工程，以及各省（自治区、直辖市）出台相关支持港口集装箱铁水联运发展的政策，有效引导了社会各界参与多式联运发展积极性。二是市场参与主体不断增加。随着多式联运得到社会认可，中国港口集装箱铁水联运市场参与主体由过去的港口、铁路、航运等国有企业逐步拓展到代理、物流等民营企业，经营主体不断丰富。

（六）示范效果逐渐显现。一是沿海港口示范不断深化。沿海港口示范项目从最初的线路开行、网点布局、拓展市场等方面，逐步向模式创新、网络化布局、资源集聚等方面不断深化。如青岛港创新发展的“胶黄小运转班列”，在省内班列实现地级城市全覆盖的基础上，创新发展“港站一体化”的“双轮驱动”模式，不断完善国际物流大通道网络布局，聚集物流资源、港口资源、铁路资源，充分发挥了交通运输引领经济社会发展的基础性和先导性作用。

二是内河港口示范效果逐步显现。内河港口集装箱铁水联运起步虽然较沿海港口较晚，运量规模相对较小，但内河港口项目示范，为内陆地区开辟了新的运输通道并提供了多样化的运输选择，有效地支撑内陆地区经济社会的发展。如武汉阳逻港区已经初步形成覆盖长江经济带沿线及西北地区的班列网络，并在原有集装箱铁水联运一期工程基础上继续开展二期工程以提升能力，还开工建设华中地区首家多式联运海关监管中心，以全面提升武汉服务长江经济带铁水联运枢纽功能。泸州港18年6月开行的“蓉欧+泸州港”号班列实现了长江水运和蓉欧快铁的无缝连接，助力中欧班列在四川自贸片区之间联动发展。黄石港开行的成都、重庆至黄石下水的铁水联运新通道，即为成渝地区提供了新的物流通道，又有效缓解了三峡船闸拥堵瓶颈。

三是综合服务功能不断创新。各地企业通过创新发展，不断完善服务功能，提升综合服务水平，在商品汽车、冷链物流、粮食专用箱、铁路箱下水等方面均有较大发展。

（七）信息化技术得到广泛应用。一是物联网技术实现大规模应用。随着近两年国家集装箱海铁联运物联网应用示范工程的陆续完成，中国港口集装箱铁水联运实现了物联网技术大规模应用，主要从事集装箱铁水联运港口基本实现了联运信息采集、货物状态监控、作业自动化等领域的技术创新与广泛应用。二是信息化水平不断提高。部分港口已经基本建立供应链服务平台，对内可实现业务、商务、行政管理等无纸化办公，对外可对接集装箱码头和铁路部门的信息系统，实现业务数据的内外交换互联，为客户提供远程受理计划和在线支付以及业务动态跟踪查询等高效服务。

## 二、发展展望

当前中国正在开展“打赢蓝天保卫战，调整运输结构，减少公路运输量，增加铁路运输量”的推进运输结构调整工作，这对多式联运发展提出了新的发展要求，加快发展集装箱铁水联运，鼓励铁路、港口、航运等企业加强合作，促进海运集装箱通过铁路集疏港。





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

面对新形势、新要求，未来中国集装箱铁水联运将呈现以下几个方面的发展态势：

一是加快基础设施建设。将进一步强化枢纽建设，继续加快推进沿海和内河主要港口疏港铁路、疏港专用公路建设，缓解交通拥堵和港城发展矛盾，形成若干个经营规模大、中转效率高、辐射范围广的全国性、区域性港口多式联运服务基地。

二是提升港口枢纽功能。延伸港口物流产业链，强化港口枢纽与关联产业的联动发展，积极拓展仓储配送、流通加工、市场交易、金融保险等配套服务功能，构建产业集聚发展公共服务平台。

三是推进多式联运装备创新发展和应用。加快新型多式联运装备标准化进程，推进标准化装备规模化应用，加快技术装备创新，提高转运装备、运载装备、标准化装载单元的智能化水平。

四是推进信息资源互联共享。建成全国性的多式联运公共信息平台，鼓励平台型企业提供社会化信息服务，初步实现铁路、港口、民航、航运等骨干企业以联盟合作等形式率先实现互联互通。

五是加快多式联运市场经营主体培育。加快铁路、航空等货运企业推进跨运输方式的混合所有制改革进程，鼓励多式联运运营企业走出本地市场，主动对接区域外合作伙伴，搭建合作网络。

面对多式联运的快速发展，中韩两国间的多式联运也在同步发展，由广东石龙-青岛-仁川的“中韩快线”以及大连-卡卢加的“三星班列”，都显现出多式联运在中韩贸易及运输供应链中的作用和价值，也预示着多式联运将在今后中韩贸易和运输中发挥越来越重要的作用



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 교통운수부 「선박 대기 오염물질 배출 통제구역 실시방안의 통지」 발표
- 전국 최초 내하수운 전환 발전 시범구 표준화 발전 계획 발표
- 산둥성 쑤보(淄博)항 총체계획 초안 수립
- 충칭 푸링(涪陵)종합보세구, 2019년 9월 완공 운영 계획
- 중·일 제10차 해양사무 고위급 협상회의 개최

### 해운 · 항만 · 물류

- 우한(武汉)항운교역소, 창장항운 3대 지수 발표
- 장쑤성 최대 규모 내하항 부두, 쑤저우 원구에 개항
- 30개 화물운송 부두 중 29개 폐쇄! 우한, 5개월 내 '양강(两江)' 핵심구 항만 부두 최적화 작업 완료 계획
- 중국 선주협회 및 법률위원회 상하이에 설립
- 후둥중화(沪东中华)조선소, 야말프로젝트 최초 LNG선박 진수
- 닝보·저우산항, 국내 최초 복층 컨테이너 해·철 복합운송열차 운영 시작

- 텐진항그룹, 중국 최초의 항만물류 및 공급체인 투자펀드 설립
- 광저우항 홀딩스, 5억 위안 출자로 중산(中山)항만그룹 지분 52.51% 확보
- 중국 최초로 LNG 선박용 국제 표준 발표
- 4년 후, 만 톤급 선박 우한까지 연중 상시 운항 가능
- 닝보·저우산항, 선전 엔티엔(盐田)항 전략적 협력협의 체결
- 광시베이부완 항무그룹, 광둥성 항운 그룹과 전략적인 협의 체결

### 해양 · 수산

- 생태환경부 : 모든 기업의 폐기물 해양 투기 행위에 허가증 필요
- 중국 해양산업의 발전추세 분석
- 광둥성 양장시(阳江市), 세계적인 해양 풍력발전산업기지 구축 계획
- 하이난 자무구 건설 조보적 성과 획득, 심해과학기술성 건설 등 12개 중점 프로젝트 추진
- 산둥성 칭다오시 해양·어업국 : 올해 수산물 생산량 75만 톤 초과
- '위안왕 3호(远望3号)' 관측선 제80 번째 해상관측 임무 완료





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 1 교통운수부 「선박 대기 오염물질 배출통제구역 실시방안의 통지」 발표

지난 12월 10일, 중국 교통운수부 해사국은 「선박 대기 오염물질 배출통제구역 실시방안의 통지(关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知)」를 발표했으며 그 내용은 아래와 같다.

중국공산당중앙위원회, 국무원의 생태문명 건설 및 오염 방지 공방전, 푸른 하늘 수호전(蓝天保卫战)을 가속 추진하여, 녹색해운 발전 및 선박 에너지를 절약하고 오염물질 배출을 저감하기 위해 「중화인민공화국 대기오염 방지법」, 관련 국제협약 및 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지) 수역 선박 통제배출구역 실시방안」을 기반으로 이 실시방안을 제정했다.

#### ■ 업무 목표

선박 대기오염물질 배출통제구역(이하 ‘배출통제구역’으로 약칭) 설립을 통해 선박 황산화물(SOx), 질소산화물(NOx), 미세먼지 및 VOCs 등 대기 오염물질 배출을 저감하여, 연해 및 내하 항만도시의 대기 품질을 지속적으로 개선할 것이다.

#### ■ 설립 원칙

- ① 환경품질 개선과 해운경제의 조화로운 발전을 촉진한다.
- ② 선박 대기오염 배출통제를 강화해야 한다.
- ③ 국제협약 및 중국의 법적 기준 요구를 준수해야 한다.
- ④ 단계적인 실시 및 ‘선행선시(先行先试, 먼저 실행하고 먼저 시험)’를 함께 추진한다.

#### ■ 적용 대상

이 방안은 배출통제지역 내에서 운항, 정박 및 작업하는 선박에 적용된다.

#### ■ 배출통제지역 범위

배출통제지역은 연해 통제지역과 내하 통제지역이 포함되어 있다. 연해 통제지역 범위(표 1) 60개 지점은 순차적으로 연결되는 수역이다. 그 중 하이난(海南) 수역 범위(표 2) 20개 지점은 순차적으로 연결되는 수역이다. 내하 통제구역 범위(표 3)는 창장간선(원난 수이푸(云南水富)~장쑤 리우허커우(江苏浏河口)), 서장(西江)간선(광시 난닝(广西南宁)~광둥 자오칭(广东肇庆)) 통항수역이다.

[표 1] 연해 통제구역 연해 수역 경계 통제점 좌표

번호	경도	위도	번호	경도	위도
1	124°10' 06.00"	39°49' 41.00"	31	112°50' 52.80"	21°22' 25.68"
2	122°57' 14.40"	37°22' 11.64"	32	112°29' 20.40"	21°17' 12.48"
3	122°57' 00.00"	37°21' 29.16"	33	111°27' 00.00"	19°51' 57.96"
4	122°48' 18.00"	36°53' 51.36"	34	111°23' 42.00"	19°46' 54.84"
5	122°45' 14.40"	36°48' 25.20"	35	110°38' 56.40"	18°31' 10.56"
6	122°40' 58.80"	36°44' 41.28"	36	110°37' 40.80"	18°30' 24.12"
7	122°24' 36.00"	36°35' 08.88"	37	110°15' 07.20"	18°16' 00.84"
8	121°03' 03.60"	35°44' 44.16"	38	110°09' 25.20"	18°12' 45.36"
9	120°12' 57.60"	34°59' 27.60"	39	109°45' 32.40"	17°59' 03.12"
10	121°32' 24.00"	33°28' 46.20"	40	109°43' 04.80"	17°59' 03.48"
11	121°51' 14.40"	33°06' 19.08"	41	109°34' 26.40"	17°57' 18.36"
12	122°26' 42.00"	31°32' 08.52"	42	109°03' 39.60"	18°03' 10.80"
13	123°23' 31.20"	30°49' 15.96"	43	108°50' 42.00"	18°08' 58.56"

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

14	123°24 ' 36.00 "	30°45 ' 51.84 "	44	108°33 ' 07.20 "	18°21 ' 07.92 "
15	123°09 ' 28.80 "	30°05 ' 43.44 "	45	108°31 ' 40.80 "	18°22 ' 30.00 "
16	122°28 ' 26.40 "	28°47 ' 31.56 "	46	108°31 ' 08.40 "	18°23 ' 10.32 "
17	122°07 ' 30.00 "	28°18 ' 58.32 "	47	108°28 ' 44.40 "	18°25 ' 34.68 "
18	122°06 ' 03.60 "	28°17 ' 01.68 "	48	108°24 ' 46.80 "	18°49 ' 13.44 "
19	121°19 ' 12.00 "	27°21 ' 30.96 "	49	108°23 ' 20.40 "	19°12 ' 47.16 "
20	120°42 ' 28.80 "	26°17 ' 32.64 "	50	108°22 ' 45 "	20°24 ' 05 "
21	120°36 ' 10.80 "	26°04 ' 01.92 "	51	108°12 ' 31 "	21°12 ' 35 "
22	120°06 ' 57.60 "	25°18 ' 37.08 "	52	108°08 ' 05 "	21°16 ' 32 "
23	119°37 ' 26.40 "	24°49 ' 31.80 "	53	108°05 ' 43.7 "	21°27 ' 08.2 "
24	118°23 ' 16.80 "	24°00 ' 54.00 "	54	108°05 ' 38.8 "	21°27 ' 23.1 "
25	117°50 ' 31.20 "	23°23 ' 16.44 "	55	108°05 ' 39.9 "	21°27 ' 28.2 "
26	117°22 ' 26.40 "	23°03 ' 05.40 "	56	108°05 ' 51.5 "	21°27 ' 39.5 "
27	117°19 ' 51.60 "	23°01 ' 32.88 "	57	108°05 ' 57.7 "	21°27 ' 50.1 "
28	116°34 ' 55.20 "	22°45 ' 05.04 "	58	108°06 ' 01.6 "	21°28 ' 01.7 "
29	115°13 ' 01.20 "	22°08 ' 03.12 "	59	108°06 ' 04.3 "	21°28 ' 12.5 "
30	114°02 ' 09.60 "	21°37 ' 02.64 "	60	베이징강 주향로 중심선 바다 측 종점	

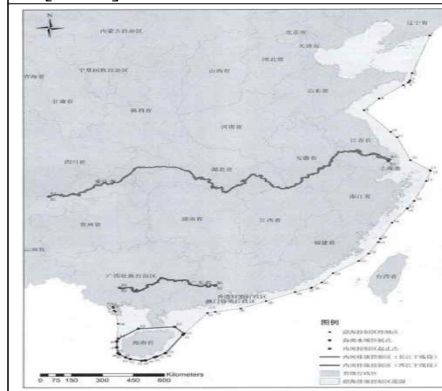
[표 2] 하이난수역의 연해 수역 경계 통제점 좌표

번호	경도	위도	번호	경도	위도
A1	108°26 ' 24.88 "	19°24 ' 06.50 "	33	111°27 ' 00.00 "	19°51 ' 57.96 "
A2	109°20 ' 00 "	20°07 ' 00 "	34	111°23 ' 42.00 "	19°46 ' 54.84 "
A3	111°00 ' 00 "	20°18 ' 32 "	35	110°38 ' 56.40 "	18°31 ' 10.56 "
			36	110°37 ' 40.80 "	18°36 ' 24.12 "
			37	110°15 ' 07.20 "	18°16 ' 00.84 "

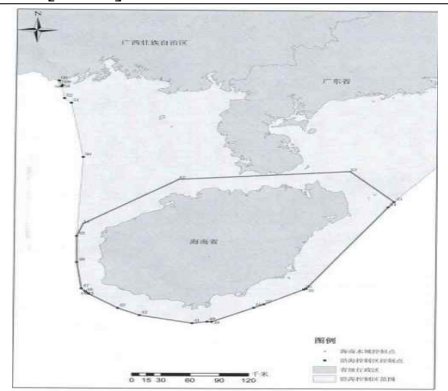
[표 3] 내하 통제구역 수역 경계 좌표

내하 통제구	경계이름	지역명	번호	경도	위도
창장간선	출발점	원난수이푸(云南水富)	B1	104°24 ' 30.60 "	28°38 ' 22.38 "
	종점	장쑤리우허커우(江苏浏河口)	B2	108°24 ' 35.94 "	28°38 ' 27.84 "
			B3	121°18 ' 54.00 "	31°30 ' 52.00 "
			B4	121°22 ' 30.00 "	31°37 ' 34.00 "
시장(西江)간선	출발점	광시난닝(广西南宁)	B5	108°18 ' 19.77 "	22°48 ' 48.60 "
	종점	광둥자오청(广东肇庆)	B6	108°18 ' 26.72 "	22°48 ' 39.76 "
			B7	112°48 ' 30.00 "	23°08 ' 45.00 "
			B8	112°47 ' 19.00 "	23°08 ' 01.00 "

[그림1] 배출통제구역 범위 안내도



[그림2] 하이난수역 범위 안내도



### 통제요구

가. 황산화물 및 미세먼지 배출통제 요구





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

(1) 2019년 1월 1일부터 원양선박은 배출통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.5\%$ m/m 선박용 연료를 사용해야 한다. 대형 내하선박 및 강·해 직항 선박은 새로 개정된 선박용 연료 국가기준 요구에 부합하는 연료를 사용해야 한다. 기타 내하 선박은 국가 표준에 부합하는 디젤유를 사용해야 한다. 2020년 1월 1일부터 원양선박은 내하 통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\%$ m/m 선박용 연료를 사용해야 한다.

(2) 2020년 3월 1일부터 유황함량 및 미세먼지 오염통제장치 등 대체 조치를 응용하지 않는 선박은 배출통제구역 내에서 본 방안이 규정한 선박용 연료를 사용해야 한다.

(3) 2022년 1월부터 원양선박은 연해통제구역 하이난 수역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\%$ m/m 선박용 연료를 사용해야 한다.

(4) 유황함량 $\leq 0.1\%$ m/m 선박용 연료사용의 타당성에 대한 적시 평가를 통해 2025년 1월 1일부터 원양선박은 연해통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\%$ m/m 선박용 연료사용 여부를 확정해야 한다.

나. 질소산화물 배출통제 요구

(5) 2000년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 국제 원양선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제1단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.

(6) 2011년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 국제 원양선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.

(7) 2015년 3월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 중국국적 연해 선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.

(8) 2022년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 선박, 연해 통제구역 하이난 수역 및 내하 통제구역 내에서 운항하는 중국국적 선박은 단기통 배출량 30L를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.

(9) 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구의 타당성에 대한 적시평가를 통해 2025년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 대한 중대한 개조를 진행한 중국국적 연해 선박은 단기통 배출량 30L를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구 적용 여부를 확정해야 한다.

다. 선박 접안 AMP 사용 요구

(10) 2019년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 중국국적 공무용 선박, 내하선박(액체화물선 제외) 및 강·해 직항 선박은 AMP 장치를 설치해야 한다. 2020년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 중국 연해지역 운항 중국국적 컨테이너선, 유조선, Ro-Ro선, 3천 톤급 이상 여객선 및 5만 톤급 이상 건화물선은 AMP 장치를 설치해야 한다.

(11) 2019년 7월 1일부터 선박 AMP 장치가 설치된 선박(액체화물선 제외)은 연해 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 3시간 이상 정박 혹은 내하 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 2시간 이상 정박, 또는 기타 대체 조치(친환경 에너지, 새로운 에너지, 선박용 전력저장장치 등)를 사용하지 않는 경우 AMP를 사용해야 한다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

(12) 2022년 1월 1일부터 단일 디젤 엔진 출력 130kW 초과, 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합하지 않는 중국국적 공무용선박, 내하선박(액체화물선 제외) 및 중국 연해지역 운항 중국국적 컨테이너선, 유조선, Ro-Ro선, 3천 톤급 이상 여객선 및 5만 톤급 이상 건화물선은 AMP 장치를 설치해야 하는 동시에 연해 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 3시간 이상 정박 혹은 내하 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 2시간 이상 정박, 또는 기타 대체 조치(친환경 에너지, 대체 에너지, 선박용 전력저장장치 등)를 사용하지 않는 경우 AMP를 사용해야 한다.

(13) 중국 해운업체 및 경영자가 (12)조 규정 대상 선박 이외의 선박에 AMP 장치를 설치하는 것을 장려하는 동시에 배출통제구역 내 AMP 공급가능 선석 이용을 추진한다.

라. 기타

(14) 선박은 친환경 에너지, 신재생 에너지, 선박용 전력저장장치 및 배출 후 처리 등 대체 조치 이용을 통해 선박배출통제 요구를 만족시킨다. 배출 후 처리방식의 선박은 배출가스 검측장치를 설치해야 하고 생성된 폐수 및 오염물 등은 해당 부서 관련 규정에 의거하여 처리해야 한다.

(15) 기타 내하수역 소속 지방 인민정부는 내하 통제구역 요구를 참조하여 해양 선박에 대해 해당 수역 내에서 항 함유량 통제 요구사항을 제시하는 것을 장려한다.

(16) 2020년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 150톤급 이상, 중국 연해지역 운항 중국국적 유조선은 배출통제구역 진입할 때 석유 가스 회수 조건을 만족시켜야 한다. 또한 국제 원양 유조선은 「국제 방지 선박 오염 공약」의 휘발성 유기물 관련 요구에 부합해야 한다.

(17) 선박은 기타 국제 공약 및 국내 법률과 법규를 엄격하게 준수해야 하며, 대기오염 배출통제요구의 규범화를 추진해야 한다.

### ■ 보장조치

가. 조직 지도사업 강화

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구, 창장항무관리국, 주장항무관리국은 조직 지도 및 협조 기능을 강화해야 하고, 업무 세분화 및 직책 분장을 명확히 하여 정책 보장체계를 개선한다. 시행효과에 대한 적시 평가를 통해 통제구역 실시 방안 조정 여부를 확정해야 한다.

나. 연동 감독 강화

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구는 「교통운수부 등 13개 부서 선박용 저유항 연료유 보장 및 연함 감독에 관한 지도의견」(교해발[2017]163호) 등 요구를 착실히 관철·실행하여, 연동 감독 메커니즘을 구축하며, 선박용 저유항 연료유 공급을 보장하는 동시에 선박 대기오염 방지 감독관리를 강화해야 한다.

다. 정책 유도 중시

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구는 지방 인민정부가 발표한 관련 인센티브 정책 및 부대조치에 적극적으로 협조하여, 법집행 장비 추가 및 인력 양성을 추진한다. 저유항 연료유, 친환경 에너지, 배출 후 처리, 석유 가스 회수, AMP, 온라인 모니터링, 노후선박 조기 폐기 등 조치에 대한 보조금 지원 및 우선 통행 등 인센티브 정책과 조치를 실시한다.

라. 과학기술의 역할 발휘

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구, 창장항무관리국, 주장항무관리국은 관련 과학 연구 기관, 해운·항만업체 및 장비제조업체 등을 적극적으로 지지



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

하여 선박 대기오염통제 및 감독 기술 연구를 진행하고, 기술 표준화 제정을 통해 과학연구 성과를 생산력으로 전환시킨다.

<자료 : 中国海事局网站, 2018. 12. 11.>

## 2 전국 최초 내하수운 전환 발전 시범구 표준화 발전 계획 발표

12월 4일, 후저우(湖州)시는 「후저우시 내하수운 전환 발전 시범구 표준화 발전계획(2018~2022)」(이하 「계획」으로 약칭)을 발표했다. 「계획」에 따라서 후저우시는 전국 내하지역에서 제일 먼저 표준화 응용을 시행할 예정이며, 전국 최초로 내하수운 전환 발전 시범구 건설을 추진하게 된다.

절강(浙江)성 후저우시는 전국 28개 주요 내하항만 중의 하나이자, 교통운수부가 유일하게 인증한 전국 내하수운 전환 발전 시범구(이하 「시범구」로 약칭)이다. 「시범구」설립에 따라 후저우 내하수운의 전환 발전 및 품질과 효율 제고를 적극 추진할 수 있게 되었다. 이로써 후저우시 해운항만부서는 잇달아 「내하수운 전환 발전 시범구 건설 지침», 「내하 일반화물선 다수 증명서 연계 처리(多证联办) 서비스 규정」 등 일련의 표준 제정을 통해 후저우시 내하수운 전환발전 시범구에 지도적인 의견을 제시할 뿐만 아니라, 다른 지역의 내하수운 전환 발전에도 노하우를 제공해 줄 수 있게 된다.

표준화 내하수운 전환 발전을 촉진하기 위해 후저우시 해운항만부서는 교통운수부 수운과학연구원(WTI)과의 협력을 강화하였고, 「후저우시 내하수운 전환 발전 시범구 실시방안」을 기반으로 하여 올해 5월에는 「후저우시 내하수운 전환 발전 시범구 표준화 발전계획(2018~2022)」(이하 「발전계획(2018~2022)」으로 약칭) 제정했다. 「발전계획(2018~2022)」은 내하수운 전환 발전 표준체계의 구축, 내하수운 전환 발전 관련 표준, 내하수운 전환 발전 표준 시범 및 내하수운 전환 발전 표준 실시평가 등 4대 주요업무, 내하수운 메커니즘 건설, 인프라 계획 건설, 내하 컨테이너 운송서비스, 내하 녹색 수운 건설 등 4대 표준화 시범공정을 포함하고 있다.

현재 후저우시 시범구 표준화 건설은 단계적인 성과를 거두었다. 올해 「발전계획(2018~2022)」을 제외하고, 총 9개 표준을 제정했으며 이미 4개를 발표했고, 향후 5개를 추가 발표할 예정이다. 앞으로 후저우시 해운항만부서는 2020년까지 17개의 관련 표준을 제정·발표하여 내하수운의 전환 발전 표준화 체계를 구축한다는 계획이다.

<자료 : 浙江省交通运输厅, 2018. 12. 14.>

## 3 우한(武汉)항운교역소, 창장항운 3대 지수 발표

12월 7일, 우한항운교역소는 창장항운 3대 지수 발표를 통해 우한 ‘창장중류항운중심’의 정보서비스 기능을 더욱 강화한다고 밝혔다. 이번에 발표된 3대 지수는 우한항운중심 수출컨테이너 운임지수(이하 WSCFI으로 약칭), 중국 창장 석탄운송 종합운임지수(이하 CCSFI으로 약칭) 및 중국 창장(상품) 자동차 Ro-Ro 운송경기지수(이하 CARPI으로 약칭) 등이 포함된다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

우한항운교역소 관계자는 창장 항운자원 요소를 점차적으로 확대하고 있는 배경 하에서 3대 지수 발표를 통해 우한 항운중심 건설의 소프트파워를 지속적으로 제고하고, 항운정보 서비스 능력을 강화할 수 있을 것으로 밝혔다.

WSCFI는 중국 내하 지역에서 최초로 나온 수출컨테이너 운임지수로 우한항운중심 수출컨테이너 운송시장 가격 변동 시황을 반영할 수 있다. 그리고 WSCFI은 각 선사, 포워드 업체한테 참고 자료를 제공할 뿐만 아니라 항운 주관 부서는 실시간 항운시장 수급 추세 파악을 통해 시장 관리 및 우한 항운 시장의 규범화를 추진 할 수 있다.

CCSFI는 창장 석탄운송시장 가격 파동 시황을 반영할 수 있다. CCSFI은 시장 운임 정보 투명화를 추진하며, 창장 석탄운송의 건전한 발전을 촉진하고, 창장경제벨트 에너지산업의 중·하류 산업의 시너지 효과 촉진 및 동부, 중부, 서부지역 간 협력 강화에 도움을 줄 것이다.

CARPI는 중국 최초 종합적인 창장(상품) 자동차 Ro-Ro 운송 시황 및 발전 추세를 반영할 수 있다. CARPI는 자동차 Ro-Ro 운송 업체에 시장 정보를 제공할 수 있는 동시에 관련 정부부문에 자동차 Ro-Ro 운송 시황 파악 및 산업 정책 제정에 중요한 근거를 제공할 수 있다.

우한신항관리위원회 관계자는 3대 지수 발표가 창장항운산업의 발전에 중요한 의의가 있다고 강조했다. 항운정보 서비스 기능을 충분히 발휘하고, 전면적인 데이터를 이용하여, 산업의 규범화 및 시장의 건전한 발전을 적극적인 추진할 수 있다. 또한 기존 있는 창장 항운지수 체계를 확대하여, 우한 창장중류항운중심 첨단 항운정보서비스의 발전 추진을 통해 우한항운중심의 영향력 및 발언권을 확대할 수 있을 것으로 기대된다고 밝혔다.

<자료 : 人民湖北, 2018. 12. 07.>

## 4 장쑤성 최대 규모 내하항 부두, 쑤저우원구에 개항

12월 11일, 장쑤성 공업원구 우송(吴淞)강 북측 해안에 위치한 쑤저우원구(苏州园区)항이 정식으로 개항했다. 소식에 따르면 이는 현재 장쑤성 내 최대 규모의 내하 부두라고 한다. 이와 함께 쑤저우원구항에서 상하이항까지 무역항로가 정식으로 개통되었다. 쑤저우원구항은 우송강 북측 해안에 위치해 있고, 사업 총 투자규모는 5억 5천만 위안, 용지 면적은 약 19만 m<sup>2</sup>, 8개의 1,000톤 급 선석이 건설되었으며, 연간 물동량 220만 톤, 컨테이너 25만 TEU로 설계되었다. 컨테이너 부두, 야적장, 바지선운송, 선복예약, 창고 등의 업무가 일체화되어 컨테이너 국내외무역 운송의 정보, 벌크 화물의 내륙수운, 컨테이너 등 종합 물류서비스를 제공하게 된다.

사실 쑤저우원구항은 2017년 5월 개항하여 시운영을 시작했으며, 현재 이미 국내무역, 대외무역 항로 각 1개씩 이미 개통된 상태이다. 하나는 상하이항까지의 국내무역 항로(컨테이너 수·수환적을 통한 복합연계식 항로), 또 다른 하나는 Ningbo항까지의 대외무역항로(‘내하·해상 간 수·수환적 항로’)이다. 2017년 컨테이너처리량은 2만 5,300TEU이며, 2018년 들어서 현재까지 4만 8,600 TEU를 달성했다. 2019년 컨테이너 물동량은 약 30% 증가한 6만 5천 TEU로 예상된다.

당일 원구항에서 상하이항까지의 대외무역 항로가 개통됨에 따라 원구항은 쑤저우 공업원구에서 상하이항까지의 대외무역 양방향 항로가 되었다. 이는 두 가지의 중요





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

한 의의를 지니게 됐다. 첫째, 원구의 기업이 더욱 빠르고 고효율·친환경의 물류통로를 보유하게 됐다는 것이다. 상대적으로 현재의 상하이~난징 연선 육상교통과 비교해 봤을 때, 수운은 육로교통의 고질적인 교통체증을 피할 수 있고 물류비용도 육상운송보다 현저하게 낮아 효과적으로 기업의 물류비용을 낮추고 에너지 및 탄소배출 절감을 촉진하여 녹색발전을 추진할 수 있다.

둘째, 쑤저우 공업원구와 상하이 간 연계를 촉진했다. 원구항에서 상하이항까지 국내의 무역 항로가 개통됨에 따라, 쑤저우 공업원구는 기본적으로 상하이와 연결되어 수상·육상 병행의 입체적 교통체계를 형성하여 원구와 상하이 공항만을 효과적으로 연결하여 지역 대(大)교통, 대(大)통관체계를 구축하였으며, 효과적으로 쑤저우 공업원구가 상하이의 영향권에 포함되는데 일조하여, 창장삼각주지역 일체화 발전 모범지역에 부합하다고 할 수 있다.

<자료 : 现代快报, 2018. 12. 13.>

### 5

30개 화물운송 부두 중 29개 폐쇄! 우한, 5개월 내 '양강(两江)' 핵심구 항만 부두 최적화작업 완료 계획

12월 15일 개최된 우한 창장과 한장(汉江) 핵심지역 항만부두 해안자원 최적화 조정작업 부서회의에 따르면, 당일부터 우한은 우한 창장(鹦鵡洲[鹦鹉洲]) 창장대교에서 27 창장대교 구간까지)과 한장(古田桥[古田桥])에서 한장 하구 구간까지) 핵심지역의 부두 최적화 조정을 진행한다. 도시 경관에 영향을 미치는 화물운송, 조선소 부두는 법에 따라 철거되고 공공, 여객 부두와 통합된다.

방안에 따르면, 우한 창장핵심지역 내 27개 화물운송부두 중 26개를 철거하고 1개 도시물류 화물운송 관련부두는 잠정 보류한다. 7개 조선소 부두 중 6개는 철거 혹은 이전하고 중공업부두는 잠정 보류한다. 15개 공공 부두 중 5개가 철거되고 나머지는 창장 좌측해안 창장 열교(二桥)구간, 우측해안 창장 대교구간으로 통합된다. 22개 여객부두는 11개로 통합되며 우한 창장 핵심지역 '도시 발코니(城市阳台)'와 5A경관구와 결합하여 최적화 작업이 진행될 것이다. 2개의 취수 부두 중 평후먼(平湖门) 급수장 취수 부두를 폐쇄한다.

한장 핵심지역 내의 3개의 화물운송부두, 2개의 조선소부두, 2개의 '수상인가(水上人家)' 부두를 전부 폐쇄한다. 4개의 여객운송 부두는 1개로 통합한다. 12개의 공공부두는 2개를 보류하고 2개를 이전시키며 나머지는 한장 웨후교(月湖桥)까지 통합한다.

방안에서는 내년 4월 20일까지 모든 폐쇄·통합작업이 전부 완료되어야 함을 명시했다. 그 이후 우한 창장과 한장 핵심지역의 부두는 현재의 103개에서 40개로, 잔교배는 189척에서 69척으로, 선석은 150개에서 64개로 감소할 것이며, 기본적으로 화물운송 없이 여객부두로 전환이 실현될 전망이다.

우한시 관계자는 최적화 정비작업이 완료된 후, 내년 5월에서 8월말까지 핵심지역 범위내의 강 어구 모래사장, 항만부두를 대상으로 환경미화 작업을 진행하여 도시 건축, 강 하구, 해안선이 서로 조화되는 '강변 도시 문화공간'의 경관구역을 구축한다는 방침이다.

소식에 따르면, 우한 항만부두의 대부분은 중화인민공화국 건국 초기에 건설되어 여러 복잡한 요인으로 인해 설비 설치가 계획적이지 못하고 기능이 단일하며 오염이 심해 해안자원의 집약적 이용에 문제가 있었다. 최근 우한은 지속적으로 정비 작업을



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

진행한 결과, 현재 60% 이상의 부두가 폐쇄되었다.

<자료: 证券时报, 2018.12.18.>

### 6 생태환경부 : 모든 기업의 폐기물 해양 투기 행위에 허가증 필요

생태환경부는 『해양 폐기물 투기 허가증 심사 발급 서비스 지침(시범 시행)』과 『해양석유탐사개발 드릴링 머드 및 커팅즈 해양배출 허가 서비스 지침(시범 시행)』을 발표하였고, 앞으로 기업은 반드시 허가증을 신청해야만 해양 폐기물과 석유탐사 개발 중 발생하는 머드 등 폐기물을 해양으로 배출할 수 있게 된다.

『해양 폐기물 투기 허가증 심사 발급 서비스 지침 (시범 시행)』은 전국 해역의 준설 자재와 어업 가공 폐기물 등 폐기물의 해양 투기 허가증 사항의 신청과 처리에 적용된다. 신청 주체는 폐기물 소유자 및 준설 공정 단위 혹은 계약된 투기 작업 시설 단위이다. 비준 조건은 3가지가 있다. 첫 번째는 폐기물 투기의 투기 지역이 적합한 장소여야 한다. 두 번째는 폐기물의 특성과 성분 검사를 마쳐야 하며, 해양 투기 폐기물이 법률 법규의 기준에 부합해야 한다. 세 번째는 신축 건설 프로젝트가 이미 입안되었고, 환경 영향 평가의 승인을 획득한 경우이다.

『해양석유탐사개발 드릴링 머드 및 커팅즈 해양배출 허가 서비스 지침(시범 시행)』은 해양 석유 탐사 개발 머드 및 커팅즈의 해양배출 허가 사항과 신청 및 처리에 적용된다. 신청 주체는 해양 석유탐사 개발 단위이다. 비준 조건은 6가지가 있다. 첫째는 프로젝트 환경 영향평가 문건과 기름 유출 비상계획이 이미 주관 부서의 비준을 받았거나 준비된 경우이다. 둘째는 배출량과 배출 방식이 프로젝트 환경 영향 평가 서류 요구조건에 적합해야 하고, 셋째는 환경 보호 조치가 머드 시추에 의한 배출을 충분히 보장해야 한다. 넷째는 머드 바이오매스 독성이 계량 인증 자격을 가진 기술 기관의 검증을 통과해야 하며, 국가 표준에 부합해야 한다. 여섯째로 바다에 진흙을 방출하는 것과 시추에 포함된 기름의 함량이 요구 조건에 부합해야 한다.

<자료 : 中国海洋报 2018. 12. 18>

### 7 중국 해양산업의 발전 추세 분석

중국 공산당의 19차 전국대표대회 보고에서 ‘해양강국’ 건설을 가속화 하는 전략적 목표를 제시함에 따라, 중국의 해양경제 발전은 새로운 기회에 직면하게 되었다. 해양경제는 해양강국 건설의 핵심 내용이다. 2017년 중국의 해양경제는 전체적으로 양호한 발전 추세를 유지해왔다. 2017년 해양생산총액은 7조 611억 위안으로 중국 GDP의 9.4%에 달하며, 2007년도 대비 2.1배 증가하여 이미 국민 경제의 중요한 성장동력이 되었다. 이 중, 주요 해양산업은 해양경제를 이루는 중요한 구성 부분으로, 2017년 주요 해양산업 증가액은 3조 1,735억 위안으로 해양생산총액의 40.9%를 차지한다.

2007년-2017년 주요 해양산업의 성장 속도와 변동 상황에 따라 중국 주요 해양산업은 다음과 같은 4가지 유형으로 나눌 수 있다.

첫 번째 유형은 ‘빠른 성장형(연간 15% 이상 성장)’이다. 해양 전력업, 해양 생물의



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

약업, 해양화학공업 및 연안 관광업이 이에 포함되며 2007~2017년 연평균성장률은 각각 39.34%, 25.41%, 17.45% 및 16.27%를 기록하였다.

해양 전력업은 해안을 이용하여 전력 생산활동을 할 수 있는 해양 신항산업에 속하며, 해양경제의 발전에 동력을 불어넣었다. 해양 재생에너지 매장량이 풍부하고, 친환경적이며 정부가 잇따라 장려정책을 내놓으면서 해양 전력업은 빠른 속도로 발전하였으며 전망도 밝다. 그러나 중국 해양 전력 산업의 발전 역사는 비교적 짧으며, 관련 된 관리부문이 많고, 높은 프로젝트 투자 및 운영비용, 연구개발 역량 분산, 정책 조치 미흡 등의 문제점이 여전히 존재한다. 산업구조를 최적화 하고 해양 파동에너지, 온도 차 에너지, 염도차 에너지 등 해양 재생 가능 에너지의 개발 역량을 강화하여 기술 개발 시스템을 구축하고, 정책 지원 등을 강화하는 등의 방법을 통해 돌파구를 모색하는 것이 시급하다.

해양 생물의약품은 중국의 전략적 해양 신항산업의 대표주자로서 정부의 대대적인 육성과 관련 과학 연구개발의 발전, 기업의 빠른 생산능력 전환 덕분에 빠른 성장을 보였다. 그러나 현재 해양 약용 생물자원 환경이 악화되고, 약용자원이 부족하며 관련 산업 집중도가 낮아, 산업사슬의 통합성이 떨어지는 등 낮은 기수(基数)로 인해 해양 생산총액에서 차지하는 비중이 크지 않아, 당분간 해양경제의 주력 산업으로 성장하기 어렵다는 문제점이 존재한다. 따라서 약용 동물, 식물, 미생물 자원을 합리적으로 개발하고 기반 산업사슬을 완비하여 산업 집적을 통한 규모화 실현은 중국 해양 생물 의약품이 미래에 중점을 두어야 할 분야이다.

해양화학공업 제품은 건축자재, 군수, 석유화학 등의 분야에 광범위하게 응용되고 있으며, 해양에너지 다소비 산업이다. 2007~2017년 해양화학공업은 빠른 속도로 성장하였으나, 국가 에너지 절약과 감축 정책의 영향으로 최근 성장속도가 다소 둔화되었다. 순환 경제를 강조하는 환경 하에서, 해양화학공업은 생산공정을 개선하고, 폐수와 폐기물의 종합 이용을 실현하며 환경 부담을 줄이는 동시에 생산, 심층가공 등 산업사슬을 통합하여 자원이용 효율 제고에 힘써야 한다.

연안 관광업은 제3차 산업 범주에 속하며 산업 파급력이 크고 해양생산총액에서 차지하는 비중이 높다. 중국 국민의 생활수준이 끊임없이 향상되고, 여행 지출이 가계 총지출에서 차지하는 비중이 증가함에 따라, 해양 관광업의 발전 전망은 매우 크다고 할 수 있다. 그러나 현재 중국 해양관광업의 발전은 여전히 낮은 수준의 공급 과잉과 고품질·고효율 공급 부족 등의 문제가 존재한다. 이에 따라 공급구조를 최적화하고, 육상 및 해양의 관광업 자원을 통합하며, 요트, 해상스포츠 등 특색 있는 해상 관광상품을 대대적으로 개발하여 다양한 계층의 여행 수요를 만족시켜야 한다.

두 번째 유형은 ‘안정적 성장형(연간 15% 이하 성장)’이다. 해양어업, 해양교통운수업을 포함하며, 2007~2017년 연평균 성장속도는 각각 9.4%와 6.34%를 기록하였다.

해양어업은 전통적인 해양산업으로 최근 어업산업 구조가 끊임없이 조정되고 있으며, 특히 원양어업과 해수 양식업의 발전은 해양어업이 비교적 안정적인 증가폭을 유지하는데 큰 역할을 하고 있다. 그러나 전 세계적으로 어업자원이 지속적으로 쇠퇴함에 따라 해양어업의 미래 증산 잠재력은 매우 제한적이다. 생산 구조조정에 박차를 가하고 ‘조방형 어업’에서 신형 고효율 어업으로 바꾸는 것이 미래 해양어업 발전의 주요 방향이다. 이를 위해서는 해수 건강양식, 원양어업, 해양목장, 레저어업 등의 발전 모델에 주목해야 한다.

해양교통운수업은 중국 해양경제의 주력 산업 중 하나로 최근 국제 정치, 경제 및 무역 환경 등의 영향으로 성장 속도가 다소 둔화되어 해양생산총액에서 차지하는 비



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

중이 다소 하락했다. ‘일대일로’ 전략에 따라, 해양교통운수업은 새로운 발전 계기를 맞이하였다. 항만의 집하·운송 시스템을 완벽하게 보완하고 항만도시 일체화 건설을 추진하며 새로운 원양 국제항로 개척과 해상통로 건설을 강화하는 것이 해양교통운수업 발전을 촉진하는 중요한 방안이다.

세 번째 유형은 ‘변동 성장형’이다. 해양 광업, 해양공정 건설업, 해수 이용업, 해양 선박공업 및 해양 석유가스업 등이 포함된다.

2007~2017년 해양광업은 연평균 29.44% 성장했는데, 이중 2013년과 2017년은 비교적 큰 하락폭을 보였다. 해양광업은 바닷가의 모래광산 자원 개발과 심해광산 개발의 두 부분을 포함한다. 해변의 사광석 개발이 연해 생태환경을 크게 파괴하기 때문에, 국가는 이에 대해 엄격한 통제조치를 취하고 있는데다 채굴 비용에서 육지의 광산과 경쟁하기 어려워 발전 전망이 밝지 않다. 또한 심해 광산개발은 채굴 주기가 길고, 기술 요구가 높아 대규모의 개발이 어렵다는 문제가 있다. 이에 따라 조방형 해양 광산 개발 방식의 전환, 질서 정연하고 합리적인 해양 광산자원 채굴, 심해 광산탐사와 기술 개발연구 중시 등은 해양 광업의 지속 가능한 발전을 위한 필수 코스이다.

세계적으로 해양플랜트 수요가 빠르게 증가함에 따라, 해양공정 건설업은 빠른 발전을 이루었으며, 2007~2017년 연평균 성장은 18.33%를 기록하였다. 그러나 최근 몇 년 동안 전 세계 생산 능력의 과잉, 중국 경제의 신장타이(新常态, 뉴노멀) 체제로 진입 등 경기 하방에 대한 압력이 증가하면서, 해양공정 건설업은 변동적인 하락을 겪었다. 기술 우위 강화, 해상교량 건설, 매립 공사 등 대형 공정건설의 핵심 기술을 강화하여 글로벌 최고 수준의 해양공정 건설기술 체계와 시공팀을 구축하는 것이 중국 해양공정 건설업의 업그레이드 발전을 위한 중요한 돌파구이다.

해수 이용업은 중국의 중요한 해양 신흥산업으로, 2007~2017년 연평균 13.35% 성장을 이루었다. 해수 이용은 크게 해수의 직접 이용과 해수 담수화의 형식으로 이루어지며, 중국 수자원 부족의 모순을 해결하는데 큰 의의가 있으며 발전 가능성이 매우 크다. 그러나 현재 생산 원가가 너무 높고 기업의 연구개발 투자가 부족하며 정부 부양책이 미흡하다는 문제가 있다. 향후 해수 이용업의 연구개발 투자를 늘리고 산업발전을 제약하는 핵심 기술난관을 타파하여 정책의 지원 강도를 높여 해수 이용업의 대규모 산업화 이용이 가능하도록 해야 한다.

해양 선박공업은 2007~2017년 연평균 12.5% 성장했다. 2008년 이후 글로벌 금융위기의 영향으로 중국 선박 수주량의 증가속도가 둔화하여 생산 능력의 활용 문제가 두드러지고 있다. 2013년 이후, 유럽과 미국의 경제 회복에 따라 선박 시장도 회복하기 시작하면서, 중국 해양 선박공업의 증가 속도는 다시 상승하였다. 전 세계 선박 시장의 구조조정이 빠르게 진행되고 있는 가운데, 고효율의 에너지 절약 선박운송 체계를 발전시키고 과학기술 혁신에 의한 스마트 제조, 노동 집약적 발전에서 기술 집약적 발전으로 전환을 촉진하는 것이 중국 해양 선박공업 발전의 주요 방향이다.

심해 석유가스자원 개발은 중국 에너지 공급에 중요한 전략적 의의를 지니며, 중국 해양 석유가스업은 2007~2017년 연평균 1.89% 성장을 기록하였다. 현재 중국 해양 석유가스업 발전은 국가 정책 계획의 부재, 심해 자주 탐사 개발 기술장비 수준 낙후, 중점 기업과의 개발 역량 부족 등의 문제점이 존재하며, 이를 위해 심해 석유 가스 탐사 및 개발 전문 지원 정책의 보완, 기업 협동 공판 및 기술 통합 능력 강화, 중국 심해 자주 탐사 개발 기술장비 수준 제고, 국제협력 수준과 범위를 확대하는 것이 필요하다.

네 번째 유형은 ‘변동 하강형’으로, 해양염업이 포함된다. 해양염업은 중국의 전통적





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 물류 : 중국 10대 물류기업 순위
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 항만 Sea & Rail 복합연계운송 발전 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

인 해양산업으로, 2007~2017년 연평균 성장 속도는 마이너스 2.21%를 기록하였다. 해양염업 상품으로는 식용 소금과 공업용 소금이 있으며, 그중 공업용 소금이 전국 수요량의 80% 이상을 차지한다. 생활필수품으로서 식용 소금의 수요는 비교적 안정된 반면, 공업용 소금은 하위 제품의 과잉 생산과 국가 에너지 절약 및 감축 정책의 영향으로 수요가 감소하여, 해양염업은 마이너스 성장을 보였다. 해양염업 산업구조 최적화, 핵심 기술 및 상품 개발 확대, 상하류 통합 산업 사슬 구축, 화학공업, 해수이용 등 다른 산업과의 융합 발전은 해양염업이 중점을 두어야 할 분야이다.

<자료 : 中国海洋报 2018. 12. 13.>