



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량 (1~11월)

(만 TEU, %)

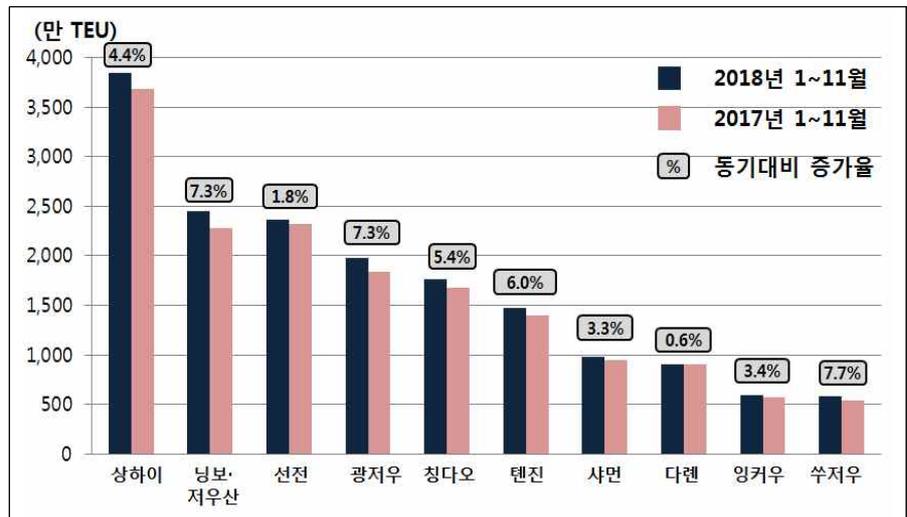
항만	물동량	동기대비 증가율
1 상하이	3,843.0	4.4
2 닝보·저우산	2,447.1	7.3
3 선전	2,362.7	1.8
4 광저우	1,975.2	7.3
5 칭다오	1,765.2	5.4
6 톈진	1,478.1	6.0
7 샤먼	979.8	3.3
8 다롄	907.1	0.6
9 잉커우	590.9	3.4
10 쑤저우	585.8	7.7
합계	16,934.8	4.8

자료 : 중국 교통운수부

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)



자료 : 중국 교통운수부 ; KMI 작성

2018년 중국 컨테이너물동량 안정적 증가, 닝보·저우산항 2위로 부상

2018년 1월 1일부터 11월까지 중국 규모이상 항만의 컨테이너물동량은 총 2억 2,911만 TEU로 전년 동기대비 5.3% 증가하여 안정적인 증가세를 유지하고 있으며, 연해항만들의 컨테이너물동량이 2억 309만 TEU로 전체의 약 89%를 차지하고 있다.

중국 10대 항만의 동기간 처리실적은 총 1억 6,935만 TEU로 전년대비 4.8% 증가했다. 상하이항이 변함없는 1위를 고수하고 있는 가운데 주목할 만한 점은 닝보·저우산항의 2018년 1~11월 컨테이너물동량이 2,447만 TEU로 선전(2,363만 TEU)을 제쳤으며, 2018년 12월까지의 물동량도 2,635만 TEU로 중국 2위의 컨테이너항만으로 자리매김했다¹⁾. 광저우항의 약진도 눈에 띈다. 1~11월 광저우항은 전년 동기대비 7.3% 증가한 1,975만 TEU를 처리하여 인근 선전항을 빠르게 추격하고 있으며, 2018년 컨테이너물동량에서 홍콩항을 제칠 것이 확실해 보여 향후 주장삼각주 항만들의 경쟁구도가 더욱 주목된다. 한편 중국 국내외 경제상황의 불확실성으로 인해, 2019년 중국 항만들의 물동량 증가는 2018년에 비해 더욱 둔화될 것으로 예상된다.

1) 2018년 컨테이너물동량은 상하이항 4,201만 TEU, 닝보·저우산항 2,635.1만 TEU, 선전항 2,573만 TEU이며, 2019년 1월 31일 현재 일부 항만들의 공식 물동량은 아직 발표되지 않음, 「中国港口」 2019年 第1期 p.31.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ **전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망**
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

셰 윈칭(谢文卿) 연구원

상하이국제항운연구센터(SISI)



전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만산업 발전 회고 및 2019년 전망

1 2018년 중국 거시경제 및 항만산업 발전 회고

1. 2018년 중국 거시경제 회고

글로벌 경제·무역 환경이 날로 복잡해지고 중국 국내 경제의 하방 압력이 커지는 상황에서 중국 항만 업계는 현재 깊은 조정기에 놓여 있다. 2018년 중국의 국내총생산(GDP) 증가율은 6.5%¹⁾ 내외로 추정되어 2016년, 2017년의 6.7%, 6.9%와 비교하여 안정세를 유지하는 동시에 매 분기별로 보았을 때, ‘전고후저(前高后低)’의 추세를 나타내고 있다. 그러나 농림축산업 중심의 1차 산업(증가율 4.3%)²⁾, 공업 중심의 2차 산업(증가율 6.7%) 및 서비스업 중심의 3차 산업(증가율 7.7%)으로 구분해 보았을 때, GDP 증가율은 1차 산업에서 3차 산업으로 갈수록 ‘약’에서 ‘강’으로의 가는 추세를 보이고 있다.

2018년 1~11월, 국내 고정자산투자 증가율은 전년 동기기간의 7.2%에서 5.9%로 둔화됐고, 규모 이상의 공업 부가가치 및 사회 소비재 소매판매 총액 역시 전년 동기대비 증가율보다 약간 감소하였으나, 여전히 각각 6.3%와 9.1%의 보합 구간을 유지하고 있다. 국제무역 상황이 갈수록 어려워지는 가운데, 2018년 1~11월의 수출입 무역 총액은 전년 동기대비 14.8% 증가한 4조 1,000억 달러를 기록했지만, 무역 흑자는 2016년의 약 6,000억 달러에서 3,000억 달러로 약 절반정도 축소되었다. 동서 간의 무역 불균형 현상이 완화되고 있으며, 이는 해운업계의 실질적인 물동량 증가를 제한하고 있다³⁾.

2. 2018년 중국 항만산업 발전 회고

중국의 인프라 건설 수요 둔화 및 ‘중·미 무역분쟁’ 등 국제무역 관계 긴장의 영향으로 2018년 11월 중국 규모 이상 항만의 물동량은 122억 2,400만 톤으로서 전년 동기대비 증가율은 2017년의 7.0%에서 2.7%로 하락했다. 물동량 증가율의 하락은 주로 대외무역 둔화에서 비롯되었으며, 컨테이너물동량 증가율 역시 전년 동기의 8.7%에서 5.3%로 하락했다.

중국 대부분의 항만기업들은 국제 경제·무역 상황의 불확실성이 경영에 큰 어려움을 주고 있다고 주장하면서도, 국내 산업구조의 고도화 전환과 국제화 전략이 심도 있게 추진되어감에 따라 국내 항만산업은 여전히 성장할 것이라고 믿고 있다. 생산·운영 측면 이외에도 2018년은 중국 항만업계의 내·외부 환경, 정책여건, 경영관리 등 부문에서 새로운 변화와 도전에 직면한 한 해였다.

- 1) 2018년 중국의 GDP 증가율 추정치로 국무원 신문관공실(新闻办)이 2018년 11월에 발표한 국민경제 운용 현황 브리핑에서 인용함.
- 2) 2018년 1~3분기 중국의 GDP의 1, 2, 3차 산업별 증가율로 국무원 신문관공실(国新办)이 발표한 2018년 1~3분기 국민경제 운용 현황 브리핑에서 인용함.
- 3) 중국 수출입 무역 불균형으로 인해 화물이 해외로 수출된 후 수입은 공 컨테이너로 다시 운송되는 경우가 많았으나, 최근 들어 수입 화물이 늘면서 해운 및 항만 하역에서의 공 컨테이너 물량이 적 컨테이너(重箱)로 바뀌게 됨.



2 2018년 중국 항만산업의 주요 이슈

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	01-25
종합지수	841.78	880.25
일본항로	706.33	731.67
구주항로	1,075.74	1,140.63
미서부항로	719.47	715.88
미동부항로	894.38	898.54
한국항로	595.61	616.19

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	01-25
종합지수	1,067.11	955.26
석탄	1,096.03	949.66
곡물	923.87	741.76
금속광석	1,040.00	949.56
정유	1,310.58	1,334.17
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

1. '중·미 무역분쟁' 영향 심화

2018년 중국 항만업계에 가장 큰 영향을 미친 이슈는 바로 '중·미 무역분쟁'이었다. 도널드 트럼프의 미국 행정부가 중국의 340억 달러 규모 수출품에 대해 25%의 관세를 부과하겠다고 발표한데 이어, 중국의 수입관세 인상 대응에 앞서 다론허(大连港)를 향하던 미국산 대두를 실은 화물선이 '생사시속(生死时速)'의 항해⁴⁾를 하는 등, '중·미 무역분쟁'은 해운·항만산업 발전에 중요한 영향을 미칠 것이라는 예고를 했다.

'무역분쟁'으로 인한 관세 인상이 전망됨에 따라, 관세 인상 전에 서둘러 물량을 보내기 위해 중국과 미국의 많은 무역상들이 앞 다투어 물품을 구매하고 조기 운송에 나서면서 중·미 교역 물량은 줄어들지 않고 오히려 증가하게 되고, 중·미 무역 시장의 수요를 앞당겨서 창출하게 되었다. 항만기업들은 2018년 중·미 무역화물들이 조기 발주된 것을 보편적으로 인식하고 있으며, 이로 인해 올해의 수요에 대해 우려를 하고 있는 상황이다. 상하이국제항운연구센터(SIS)가 항만기업을 대상으로 최근 실시한 조사에 따르면, 2018년 중국 항만기업들의 체감 경기는 전년 동기대비 둔화 되었으며 하반기 들어서 항만기업들의 신뢰지수의 하락이 더욱 뚜렷하여, 특히 중국 남부지역 항만기업들은 '중·미 무역분쟁'으로 인한 물동량 위축 우려가 더욱 큰 것으로 나타났다.

2. 지역 항만자원 통합 전면 실시

2018년 초 중국 교통운수부는 랴오닝(辽宁), 산둥(山东), 허베이(河北), 광둥(广东), 푸젠(福建) 등 각 성별 항만자원 통합 작업을 2018년 중점 사업으로 선정했다. 이중, 초상국항만(招商局港口)을 중심으로 실시되고 있는 랴오닝성 항만자원 통합 프로젝트가 가장 주목을 받고 있으며, 현재 이미 다론허, 잉커우(营口) 등 항만자원을 통합한 랴오닝항만그룹(辽宁港口集团)이 탄생했고, 초상국항만이 위탁 운영하게 된다. 초상국항만은 자금력과 산업적 이점을 바탕으로 랴오닝성 항만 기업들의 변혁을 촉진하고 있으며, 특히 개혁·개방 40주년 회의에서 각광을 받은 항만→배후단지→도시 순으로 발전(前港-中区-后城)하는 '초상국 셔커우(蛇口) 모델'이 랴오닝 지역에서 응용될 것으로 기대된다⁵⁾.

그러나 권역별 항만자원 통합은 기존의 항만산업에 큰 어려움과 도전으로

4) 2018년 7월 미국산 대두를 실은 '피크 페가수스(PeakPegasus)호'가 중국의 미국 대두에 대한 관세 인상 전에 다론허에 도착하기 위해 속력을 높여 운항한 사건으로 중국 언론에서는 이를 생과 죽음의 갈림 속도라는 '생사시속(生死时速)'으로 표현하며 높은 관심을 나타냄. 하지만 '피크 페가수스호'는 결국 제 시간에 도착하지 못했고, 한 달 이상을 공해상에서 대기한 후 화물을 하역함(참고 : <https://baike.baidu.com/item/%E9%A3%9E%E9%A9%AC%E5%B3%B0%E5%8F%B7/22811053?fr=aladdin>).

5) 1979년 당시 홍콩의 초상국그룹은 경제특구로 지정된 선전의 셔커우 지역 개발을 담당했고, 항만에서 중간 배후단지, 도심으로 이어지는 개발 모델을 통해 항만과 도시의 조화로운 발전의 성공적인 사례로 평가받고 있음(참고 : http://szsb.sznews.com/PC/content/201810/25/content_489381.html).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

작용할 것이며, 기존의 업계는 각 항만그룹의 자산 규모를 정리하고 기존 기업과 권역별 항만그룹 간의 이해관계를 정리하는 것은 물론 권역별 물류 자원 및 행정관리 기능의 조정이 필요하다는 것이 업계 내의 일반적인 평가이다.

향후 중국의 지역 항만자원 통합은 단기간 내에 완료되긴 어렵겠지만, 만약 전 방위적인 통합이 이루어진다면 물류비용 절감과, 항만기업의 경쟁력 제고에 긍정적인 효과가 있을 것으로 전망된다.

3. 연해 항만의 통관비용 절감, 효율 증대 적극 모색

2018년 10월 말 세계은행이 발표한 세계 각국의 비즈니스 환경 평가 보고서인 「Doing Business 2019」에 따르면, 많은 기업들이 중국의 수출입 무역에 소요되는 시간 및 비용에 대해 이해도가 부족하며, 중국 세관의 통관 서비스 및 효율이 세계 비즈니스 환경 순위에서 오랜 기간 동안 열세를 보이고 있다고 지적하며, 이는 중국 항만·물류산업의 글로벌 이미지에 심각한 영향을 미치고 있다. 이러한 지적들이 이어지면서, 2018년 초부터 국무원의 조직개편을 통해 출입국 검사검역 기관을 세관과 통합하고, 세관·해사·항만 등 관련 부문과 기업들을 연계하여 수출입 절차 최적화, 불필요한 심사 절차 축소, 조기 신고 등 항만효율 제고를 위한 실효성 있는 조치들을 실시하였다.

상하이항의 경우, 2018년 적하목록 데이터의 조기 신고, 무서류 신고(전자신고) 등의 개혁을 통해 항만전체의 통관 시간을 3분의 1 이상 단축했다. 또한 「수입 컨테이너 병렬연계 작업(48시간) 참고 프로세스(进口集装箱“并联作业”(48小时参考流程)」을 발표하는 동시에 정부 주관기관의 지원 아래 요금체계를 최적화하였다. 그리고 2017년 국가발전개혁위원회 등이 실시한 반독점 조사 후, 많은 항만기업들이 지적을 받았고, 정부는 항만기업들에게 수출입 물류 원가를 낮추라고 요구한데 이어 통관절차 전반에서 비용절감을 추진하고 있다.

2018년 샤먼 등의 항만은 항만비용을 더욱 낮추고, 컨테이너화물의 항만 서비스 비용과 항만시설보안료를 50% 추가 인하했다. 비록 국무원이 발표한 컨테이너 수출입 과정에서 비용 100달러 절감 목표와는 차이가 있지만⁶⁾, 세부 항목부터 점차 간소화하여 징수체계를 최적화함으로써 궁극적으로 종합물류 비용절감에 긍정적인 역할을 할 것으로 기대된다.

그러나 객관적인 측면에서 중국 국내의 항만시장은 경쟁이 치열하고, 항만기업의 이윤 공간과 요금 인하 폭도 제한적이라 할 수 있다. 특히 부두 하역 작업비용을 더욱 낮추는 것은 항만물류기업의 부담을 가중시킬 수 있다. 자산 규모가 크고 사업을 다각화 하고 있는 중대형 항만그룹은 괜찮을 수 있다 하여도 비용인하는 단일 하역업무 위주의 터미널 운영기업에게는 큰 영향을 미치는 데다 특히 규모가 크지 않은 중소형 항만기업의 경우 더욱 큰 영향을 받게 된다.

이 때문에 중국 정부는 행정적 요금 체계의 최적화에 중점을 두고, 충분히

6) 2018년 9월 26일 개최된 국무원 상무회의에서는 연내에 컨테이너 수출입 과정에서 비용 100달러를 절감시킨다는 목표를 제시함(참고 : http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=31164).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

시장화 된 기업의 경영적 요인에 대해서는 시장 메커니즘에 따른 조정을 원칙으로 함으로써, 항만기업의 우려를 줄여 줄 것으로 판단된다.

4. 항만생산에 있어서 환경보호 문제

2018년 중국 국무원은 「푸른하늘 수호전 3년 행동계획(打赢蓝天保卫战三年行动计划)」을 발표하고, 항만생산의 친환경적 요구사항을 제시했다. 이중 중점 구역 항만의 추가 또는 교체 차량에 대해서 신에너지 혹은 청정에너지 차량을 사용할 것과 배출량이 기준에 미달한 항만 작업설비는 반드시 친환경적으로 개조하거나 혹은 폐기하여야 하며, 항만의 육상전원공급시설(AMP) 배치(2020년 말까지 50% 이상의 전문화된 부두에는 AMP 시설 구축)와 동시에 주요 벌크 항만들은 반드시 우선적으로 철도·수로를 통한 화물의 집산이 이루어지도록 요구하고 있다.

이에 따라, 2018년 톈진, 친황다오(秦皇島) 등 중국 북부지역 항만은 도로운송을 통한 항만으로의 석탄운송을 금지하였고, 이는 항만의 석탄 작업 감소 등으로 이어졌다. 이러한 환경보호 정책은 이미 공급과 수요 양측에서 항만의 무역구조를 개선시켰으며, 향후 항만하역 업무에 있어서 진입장벽으로 작용할 것이다.

또한 2018년 「주강삼각주, 창장삼각주, 환보하이(정진지[京津冀, 베이징·톈진·허베이]) 수역 선박 배출통제구역 시행방안(珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案)」이 본격 시행단계에 접어들었다. 이에, 선박은 배출통제 구역 내 모든 항만에서 집안 정박 하는 동안 황 함유량 0.5% 미만의 연료를 사용해야만 한다. 유류비 상승 압력 하에서 항만의 육상전력사용 및 LNG 등 청정에너지에 대한 서비스 수요가 커지고 있다. 그래서 향후 환경 친화적 요구가 더욱 거세질 것에 대비하고, 항만 기업들은 많은 자금을 투입하여 항만시설과 관련 부대 서비스를 개선하였으며, 이미 배출통제구역에서의 기본 요구조건을 만족시키고 있다. 현재 내하의 항만기업들은 기계설비 및 관리제도의 미비로 인해 친환경 정책에 대한 우려가 더욱 큰 것으로 나타났다.

5. 더욱 강화되는 해외 항만투자 협력

최근 ‘일대일로’ 전략의 영향으로 중국의 더욱 많은 항만기업들이 해외에서 항만투자 건설을 계획하고 있으며, 2018년 초상국항만은 잇따라 브라질 제2의 컨테이너항만인 파라나과항(TCP)과 호주 동해안 최대 항만인 뉴캐슬항의 인수합병 절차를 완료하였다. 또한 2018년 2월 중국의 COSCO 항만이 투자한 그리스 피레우스항(PCT)의 3번째 2만 TEU급 선석이 정식 운영을 시작했으며, 컨테이너 처리능력은 720만 TEU에 이른다. 이에 그치지 않고 COSCO 항만은 5년간 3억 5,000만 유로를 추가로 투자하여 지중해 최대 컨테이너 환적항과 육·해 연계운송의 교두보를 구축한다는 계획이다. 국제무역 환경이 날로 악화됨에도 불구하고, 경제의 세계화는 지속 진행되고 있다. 이밖에도 중국 Ningbo-저우산항과 스페인 알헤시라스항무국이 MOU를 체결하는 등 중국 항만과 해외 항만 간 협력이 더욱 긴밀해졌다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 2019년 중국 항만의 발전 전망

2019년 국제 경제·무역 상황이 국가 간 무역 충돌과 지역 정치적인 파동에도 불구하고 소폭 상승할 것으로 예상된다. 각종 무역협정이 국가 간 힘겨루기 속에서 합의를 도출하고 있으며, 특히 아시아지역의 ‘한·중·일 자유무역협정’ 등 다자간 무역협정이 정착될 것으로 기대된다.

중국은 미국의 무역 압력에 적극적으로 대응하며, 미국이 요구하는 ‘무관세, 무장벽, 무보조금’에 대하여 점진적으로 수정 협상을 진행 중에 있다. 중국에 있어서 이러한 무역 협상과 개혁은 중국의 WTO 가입에 버금가는 것으로 중국 정부가 기업 개혁에 성공하여 완전한 자유무역시장 환경으로 순조롭게 연착륙한다면 중국의 수출입 무역은 보다 새로운 단계에 도달할 수 있을 것으로 기대된다. 만약 중국 기업들이 시장의 압력에 못 이겨 산업 수출의 우위를 상실하고, 자체적인 수입소비 역량을 떨어뜨리게 된다면 중국의 국제무역은 장기적인 불황에 빠질 가능성도 있다.

현재 중국의 발전 기반과 세계 경제·무역 환경으로 판단해보면, 중국 자유무역 개혁은 여전히 긍정적이고 유리한 방향으로 전개될 것으로 예상되나, 이 가운데는 정부 보조금 및 수출 관세 환급 등의 정책 수혜로 발전한 많은 사업들이 타격을 입을 것으로 판단된다. 향후 3~5년의 시장 과도기 속에서 국제 경쟁력이 없는 중국 기업들이 도태되면서 중국의 수출 무역도 전반적으로 단기적인 하락세가 예상된다. 그러나 중국 시장이 전면 개방되면 더욱 많은 외국 기업들의 중국 시장 진출이 용이해진다. 예를 들어 미국의 대두 등 비교우위 품목이 유입되고 여기에 ‘무관세, 제로장벽’으로 미국 기업의 중국 투자와 대 중국 수출이 날로 쉬워져, 당분간 중국 시장의 수입 수요가 크게 늘어날 것으로 보인다.

국제무역에서의 ‘희비’들을 종합해보면, 2019년 중국 수출입 무역총액의 증가폭이 한 자릿수를 나타낼 것으로 보이며, 국내 고정자산투자와 공업 부가가치 증가율도 더욱 둔화될 것으로 전망된다. 사회 소비재 소매총액은 증가하나 항만의 수출입 물동량에 대한 기여는 크지 않을 것으로 보인다. 이에 따라, 2019년 중국 항만의 물동량은 여전히 3% 내외의 소폭의 증가세를 보일 것으로 예상되며, 이중 대외무역 물동량은 증가율이 더욱 낮고 컨테이너물동량의 경우 증가율은 5% 이내의 저성장 구간에 머물 것으로 전망된다. 품목별로 보면, 2019년 중국 항만의 석탄과 광석에 대한 수입 수요가 지속적으로 하락함에 따라 항만 전체의 물동량 증가폭이 낮아질 전망이고, 유류품 무역은 8% 정도의 비교적 높은 성장을 지속할 것이며 식량, 기계 등의 수입 규모는 늘어날 것으로 예상된다. 종합적으로 내수에 기반한 국내무역 물동량이 대외무역보다 더 큰 폭으로 증가할 것으로 예상된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

4 한·중 항만 협력 발전을 위한 제언

중·미 무역분쟁 환경 하에서 한국과 중국 항만은 상호이익 구도를 형성할 수 있을 것이다. 예를 들어 중·미 교역이 호조세를 보이면 한국을 통해 환적되는 컨테이너화물도 늘어나고, 중·미 교역이 정체되면 한국 항만의 환적 화물은 당분간 이탈하게 될 것으로 보인다. 이에 따라 한국은 중국, 미국 간 교역을 강화해 한국 항만을 통한 환적과 수출입을 촉진하는데 역할을 할 수 있을 것이다.

1. ‘한·중·일 자유무역협정’ 활용을 통한 원활한 물류체계 구축

‘한·중·일 자유무역협정’ 체결과 시행을 촉진하고, 한·중·일 3국간 간편하고 효율적인 수송 네트워크 구축과 수출입 프로세스를 통해 중국 기업들이 한국 항만을 대 미국 등 무역 분쟁국에 대한 무역 거래의 기지로 삼을 수 있도록 해야 한다. 한·중·일 3국간 자유무역협정을 통한 상품의 자유 유통 환경 조성, 중국 화물의 한국 세관 통과 후 미국 재수출 등의 융통성 있는 조치를 통해 중국 무역업계와 한국 항만산업의 윈·윈을 이뤄야 한다.

또한 중·미 간 무역협정이 체결되면 중국의 미국 수입품 무역량이 대폭 늘어날 수 있을 것으로 전망되며, 한국의 항만들은 중·미 간 무역협정에 따라 미국 수출 화물의 한국 집결, 중국 소비지 시장의 분배·운송, 중국 무역 및 한국 항만·해운 산업과의 시너지 발전을 실현할 수 있을 것이다. 또한 한·중 자유무역협정 체결로 한·중 양국 간 교역 또한 증가할 수 있을 것이다.

2. 한·중 양국의 해운·항만투자 및 건설 추진

중국인 이미 외자기업의 중국 해운·항만 등 기간산업에 투자를 허용하고 있고, 외국인 독자투자를 허용해 중국의 자유무역시범구 내에서 부두투자 및 경영활동, 역외 선박대리 및 창고물류 등 산업에 대해 개방을 실시했다.

한국 정부와 기업들은 이러한 정책들을 활용하여 중국에 진출해 한·중 무역 투자를 위한 경제시범구역을 건설하고, 주로 한국 해운·항만 기업이 중국에 진출하여 프로젝트 사업 투자를 진행하여, 해운서비스 관련 기업들의 유치를 통해 임항산업단지 조성을 촉진하거나 임항산업단지를 조성하여 한국과 중국의 무역기업 유치를 추진해야 한다. 예를 들어 쑤저우(苏州)에서 싱가포르 PSA가 투자한 쑤저우공업원구(苏州工业园区)는 현지의 경제, 항만·물류산업은 물론이고 중국과 싱가포르 간 국제무역도 촉진하고 있다.

3. 중·유럽 정기화물열차(中欧班列) 운영 신모델 적극 참여

‘일대일로’ 전략 추진 이후, 육로를 통해 유럽으로 운송되는 화물이 증가하며, 전통적인 해운 교역로는 더 이상 유일한 통로가 되지 않는다. 한국은 중국 대륙을 통한 유럽 운송방식의 전환을 적극 추진하여 항차가 많고 운송시간이 짧은 한·중 해상 단거리 운송노선을 적극 개발하여 ‘한국에서 해운을 통한 중국, 중국에서 육로를 통한 유럽 운송’이라는 운송 패러다임을 발전시켜야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 중·유럽 정기화물열차(中欧班列)가 빠르게 발전하고 있는 기회를 살려 한·중 수출입 무역과 중계무역 규모를 확대하고 적극적으로 중·유럽 정기화물 열차의 개발과 운영에 참여하여 한국의 수출화물과 환적화물에 새롭고 다양한 운송옵션을 제공해야 할 것이다.

4. 한·중 항만정보 분야 협력 강화

정보화, 스마트 항만건설은 오늘날 중국 항만 발전의 핵심이 되었다. 각종 무역, 해사, 물류 플랫폼들이 구축됨에 따라 대량의 항만, 무역, 운송, 유통정보들이 집중되고 있으며 한국과 중국의 항만들은 정보 분야에서의 연결을 실현하기 위한 협력을 강화해야 한다. 예를 들어, 중국은 ‘싱글윈도우’ 등을 통해 대량의 무역정보를 축적하고 있다.

그러므로 한·중 양자 무역상이나 항만기업이 정보 교류와 소통을 강화 할 수 있다면, 한국 세관 부문은 중국의 ‘싱글윈도우’ 등 정부기업의 정보 플랫폼에 주동적으로 연결하고 화물 반출, 선박 입항 및 출항 등의 업무에 대한 사전 예고가 이루어지도록 하며, 입항하는 선박에 관련 서비스 제공도 가능할 것으로 보인다. 반면 중국 세관 부문은 이러한 교류 협력을 계기로 중국의 세관 시스템의 업그레이드를 추진할 것으로 기대된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

2018년 중국港口行业发展回顾与展望

在国际经贸形势日趋复杂及国内经济下行压力加大的环境下，中国港口行业处于深度调整期。2018年中国国内生产总值增速维持6.5%⁷⁾左右，较往年6.7%和6.9%呈稳中趋缓，同时从季度走势上也呈现出前高后低的趋势；而以农林牧渔为主的第一产业（增速4.3%⁸⁾）、以工业制造为主的第二产业（增速6.7%）和以服务为主的第三产业（增速7.7%），在国内生产总值上的增速也体现出由弱及强的态势。2018年前11个月，国内固定资产投资增速由上年同期7.2%放缓至5.9%，规模以上工业增加值和社会消费品零售总额同比增速略有收窄，但依然保持6.3%和9.1%的平稳区间。国际贸易形势日益严峻，尽管前11个月进出口贸易总额大幅增长14.8%至4.1万亿美元，但贸易顺差大幅收窄，由2016年的6000亿美元缩减至3000亿美元，东西向贸易不平衡减弱⁹⁾，航运业实际运量增幅有限。

一、2018年中国港口发展回顾

在国内基础设施建设需求放缓及“中美贸易战”等国际贸易关系紧张影响下，2018年前11个月中国规模以上港口完成货物吞吐量122.24亿吨，同比增速由2017年的7.0%下降至2.7%，降幅主要来自外外贸货量下滑；集装箱吞吐量增速也由上年的8.7%回落至5.3%。国内多数港口企业均认为当前国际经贸形势的不确定性对企业经营造成较大困扰，但同时也坚信随着国内产业结构转型升级和国际化战略的深入推进，国内港口仍将保持增长。除生产运营外，回顾2018年中国港口在内外环境、政策条件、经营管理等方面也面临了众多新变化与新挑战。

二、2018年中国港口发展热点

(1) “中美贸易战”影响逐渐深入

2018年对中国港口业而言，影响最大的莫过于“中美贸易战”。从美国特朗普政府宣布对中国340亿美元出口商品加征25%关税，到为赶在中国提高进口关税之前到达大连口岸卸货的大豆船上演“生死时速”的海上狂奔，预示着“中美贸易战”对港口航运产业发展的重要影响。由于“贸易战”增加关税预期，很多贸易商选择抢在关税提升前完成贸易运输，导致中美贸易商纷纷提前采购、提前运输，使得中美贸易货量不降反增，提前透支中美贸易市场需求。港口企业普遍认为今年低速增长的港口贸易量有中美贸易提前发货的加成，因此对明年运输需求持担忧态度。从上海国际航运研究中心对港口企业的最新调查显示，2018年中国港口企业景气度较上年同期有所回落，但下半年港口企业信心指数下跌更为明显，尤其南方港口企业对于“中美贸易战”造成贸易量萎缩的担忧更甚。

(2) 区域港口资源整合全面实施

2018年初，中国交通运输部将包括辽宁、山东、河北、广东、福建等省份港口资源整合工作作为工作重点。其中，以招商局港口为主实施的辽宁省港口资源整合最受关注，目前已明确整合大连、营口等港口资源的辽宁港口集团将由招商局港口进行托管。招商局港口以其资金和产业优势推动辽宁省港口企业转型升级，尤其在改革开放40周年会议上备受推崇的招商蛇口模式（前港-中区-后城），能否在辽宁的土地上绽放新的花朵值得期待。然而，业内普遍认为区域港口资源整合对原先属地化管理的港口产业而言，存在极大的困难和挑战，不仅要理清各港口集团的资产规模、理顺原有企业和区域港口集团之间的利益关系、更需要协调区域物流资源和行政管理职能。未来，中国区域港口资源整合虽仍有漫长的道路要走，但无疑一旦实现全方位的整合后对降低国内物流成本、增强沿海港口企业竞争力有着积极的作用。

7) 2018年全年中国GDP预估增速，来源新闻办2018年11月份国民经济运行情况举行发布会。

8) 为2018年前三季度中国GDP分产业增速，来源国新办2018年前三季度国民经济运行情况新闻发布会。

9) 原本中国进出口贸易不平衡下，货物出口海外，进口多为空箱运输，随着进口货物增加，港口装卸和船舶运输的集装箱由空箱变为重箱。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

(3)积极探索沿海口岸降费增效

2018年10月底,世界银行再次发布《2019全球营商环境报告》,由于此前国际对中国进出口贸易时间和成本的了解不足,使得中国口岸服务和效率在全球营商环境排名中长期处于劣势,严重影响中国港口物流行业在国际中的形象。鉴于此,年初国家便主导出入境检验检疫机构与海关合并,并联合海关、海事、港口等相关企业和机构优化进出口流程,减少不必要的审批手续,采取提前申报、并联作业等措施提升口岸效率。以上海港为例,2018年通过舱单数据提前申报、无纸化作业等改革,使得口岸整体通关时间压缩三分之一以上,并推出《进口集装箱“并联作业”(48小时)参考流程》,同时在政府主管机构支持下优化相关费收体系。这是继2017年国家发改委反倾销调查后要求港口企业降低进出口物流成本后再次从整个通关环节推进降费。

2018年,厦门等港口进一步降低港口收费标准,对集装箱货物港务费和港口设施保安费再降低50%征收,虽然距国务院要求降低集装箱进出口环节费用100美元仍有所差距,但从各细小项目逐渐精简优化费收体系,最终对综合物流成本降低将起到积极作用。但客观而言,目前国内港口市场竞争程度已较为激烈,港口企业利润空间和降费程度已较为有限。进一步降低码头装卸作业费对港口物流企业负担较重,其中对资产庞大、产业多元化的大中型港口集团企业还好,但降费对单一业务的纯码头物流企业影响较为严重,尤其业务规模不大的中小型港口企业。因此,呼吁政府重点优化行政性费收体系,而对于充分市场化的企业经营性收费采取市场调整的原则进行,以减少港口经营企业的担忧。

(4)环保要求成为港口生产红线

2018年中,国务院正式发布《打赢蓝天保卫战三年行动计划》并将港口生产的环保要求提上日程,其中明确要求重点区域港口新增或更换作业车辆要使用新能源或清洁能源汽车,排放不达标的港作机械必须实施清洁化改造或淘汰,加快港口码头岸电设施建设(2020年底前50%以上专业化泊位具备提供岸电),同时主要散货港口必须优先通过铁路或水路集散货物。2018年天津、秦皇岛等北方港口继“汽运煤”禁令之后,进一步限制煤炭出运量,使得港口限产、船舶限装,环保政策已从供需端改善港口贸易结构,成为今后港口装卸的门槛。同时,2018年《珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案》已到了全面实施阶段,船舶在排放控制区内所有港口靠岸停泊期间应使用硫含量 $\leq 0.5\%$ m/m的燃油。在燃油成本上升压力下,船企对港口岸电和LNG等清洁能源加注服务的需求愈发明显,为应对环保要求的日益严格,港口企业正投入更多的资金用于改善港口设施、配套相关服务,已满足排放控制区的基本要求。目前,内河港口企业因机械设备和管理制度不尽完善,对环保政策的影响更为担忧。

(5)海外港口投资合作日益紧密

近年,在国家“一带一路”倡议引领下,中国越来越多的港口企业意欲在海外进行港口投资建设,2018年招商局港口集团陆续完成了对巴西第二大集装箱港口巴拉那港(TCP)和澳大利亚东岸最大港口纽卡斯尔港的收购;同时,2018年2月,中远海运港口集团投资的希腊比雷埃夫斯港(PCT)第三个2万标箱级集装箱泊位正式投入运营,集装箱吞吐能力达到720万TEU,但中远海运港口仍计划5年内再对比港投资3.5亿欧元,将其打造成为地中海最大的集装箱转运港和海陆联运的桥头堡。尽管国际贸易环境日趋严峻,但经济全球化的步伐依然稳健。此外,我国宁波舟山港与西班牙阿尔赫西拉斯湾港务局也签署谅解备忘录,国内港口与境外港口之间合作将愈加紧密。

三、2019年中国港口发展展望

2019年预计国际经贸形势将国家贸易冲突和地区政治波动中保持小幅向上的态势,各项贸易协定在国家角力中陆续达成共识,尤其是亚洲地区的《中日韩自由贸易协定》等多边贸易规则有望落地,而中国对美国贸易胁迫也给出了积极正面的回应,逐渐向美国所要求的“零关税、零壁垒、零补贴”进行改革。对中国而言,此次经贸改革将不亚于当年中国加入世贸组织(WTO),如果中国政府至企业改革成功,顺利过渡至完全自由贸易市场环境,则今后中国的进出口贸易将有望再上新台阶;若是中国企业顶不住市场压力,导致产业出口优势丧失,进而降低自身进口消费能力,则将使中国国际贸易陷入长期低迷。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

以目前中国发展基础与世界经贸环境判断,中国自由贸易改革仍将朝着积极有利的一面发展,但这之中不可避免地很多原本依靠政府补贴及出口退税等政策发展起来的产业将受到重创,未来将有3-5年的市场过渡期,淘汰一批自身不具有国际竞争力的中国企业,使得中国出口贸易总体形势也将面临短期下滑。而随着中国市场的全面放开,更多外资企业进入中国市场更为容易,例如美国大豆等具有贸易优势的产品将涌入中国,加之“零关税、零壁垒”也将使美国企业在华投资和对华出口越来越容易,短期内中国市场的进口需求将得到较大幅度提升。国际贸易“一增一减”的综合下,2019年中国进出口贸易总额增速或将跌入个位数,同时国内固定资产投资和工业增加值增速进一步收窄,社会消费品零售总额有望提升,但对港口贸易贡献不大。

预计2019年中国港口货物吞吐量依然将保持3%左右的小幅增长,其中外贸货物吞吐量增速更低,集装箱贸易增速进入5%以内的低增长区间。分货种看,2019年中国港口煤炭与矿石的进口贸易需求将持续下滑,拉低整个港口货物吞吐量增幅,而油品贸易依然保持8%左右的较高速增长,粮食、机械等进口规模显著提升,而港口内贸吞吐量增长将持续好于外贸。

四、中韩港口合作发展建议

在中美贸易纷争中,中韩港口发展利益休戚相关。若中美贸易保持良好增长,则通过韩国转运的集装箱货物也将随之增加,若中美贸易搁置则韩国港口的中转货源短期内将有所流失。因此,韩国在加强中韩贸易和中美贸易并以此促进本国港口中转贸易和进出口贸易上将起到积极作用。

(1) 充分利用《中日韩自贸区》契机畅通物流

加快推进《中日韩自贸协定》的签署与实施,在中日韩三国之间构建便捷高效的运输网络和进出口流程,便于中国企业将韩国港口作为对美国等贸易冲突国家商贸往来的基石。中日韩之间通过自贸协定打造商品自由流通环境,使中国货物通过韩国海关向美国再出口等变通措施,实现中国贸易企业与韩国港口产业的双赢。而中美之间贸易协定签署成功,则有望大幅提升中国从美国进口商品的贸易量,韩国港口再依托自贸协定吸引美国出口货物在韩国集聚,对中国消费市场进行分拨运输,实现中国贸易与韩国港航产业的协同化发展。同时,依托《中日韩自贸区》协定也可促进中韩双边贸易的大幅增长。

(2) 推进中韩两国港口航运的投资与建设

中国已允许外资企业在中国进行港航等基础产业的投资建设,并允许外商独资在中国自贸试验区内开展码头投资与经营活动,对境外船货代理、仓储物流等行业均做了开放。韩国政府及企业可以此为契机,进入中国市场打造中韩贸易投资的经济示范区,主要由韩国港航企业来中国开展项目的投资建设,并引入航运服务相关企业加快临港产业开发,或是搭建临港产业园吸引中韩贸易企业前来投资合作,例如在苏州由新加坡PSA投资建设的苏州工业园区,不仅为当地经济、港口运输产业,更是为促进中国-新加坡的国际贸易提供支持。

(3) 积极参与中欧班列运营新模式

在“一带一路”发展倡议下,今后亚洲通过路桥运输至欧洲的货物将越来越多,传统欧亚海运贸易航线不再是唯一通道,韩国应紧抓中欧贸易运输方式的转变,积极研发和推出班期多、时间短的中韩海上短途运输通道,发展“韩国(海运)至中国,中国(路桥)至欧洲”的运输新模式。充分利用中欧班列发展的契机,扩大中韩进出口贸易和中转贸易规模,积极参与中欧班列的开发和运营,为韩国出口货物和转口货物提供新的通道选择。

(4) 加强中韩港口信息领域合作

信息化、智能化港口建设已成为当今中国港口发展的焦点。伴随各项贸易平台、海事平台、物流平台的建设,大量港航商贸信息都在其中,而中韩港口要加强合作,无疑要在信息领域尽可能地实现对接。例如,中国通过“单一窗口”等平台集成大量口岸贸易信息,而中韩双边贸易商或港口企业若能加强信息交流与沟通,韩国口岸部门主动对接中国“单一窗口”等政企信息平台,则有望实现货物出运、船舶抵离港等业务的提前预知,并为抵港的船舶提供相应的服务。而中国口岸部门借助交流合作契机,有望进一步提升中国口岸系统的升级。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 2019년 '후베이성 정부업무보고'에서의 수운분야 관련 내용
- 중국 교통운수부, 해운기업의 자체적인 안전관리체제 구축 장려
- 2018년 저장성(浙江省) 수운투자액 198위안 기록, 중국 1위 차지
- 2018년 중국 대외투자 1,298.3억 달러, 전년 대비 4.2% 성장
- 중국, 국가급 해양특별보호구 총 71개에 달해

해운 · 항만 · 물류

- 샤먼항 일부 항만비용 재차 인하
- 중국 4번째 자동화부두 안벽크레인 설치 시작
- 랴오닝성, 항후 성 내 기타 항만들과도 통합 추진
- COSCO항만, PSA와 협력하여 하이난성에 2개 선석 신설 계획
- 다렌시 교통국과 항만 통상구국(港口口岸局) 기능 합병
- 뢰닝강항, 2018년 순이익 전년대비 약 72% 증가 예상
- 창사신항에 후난성 최초의 로로(Ro-Ro) 부두 완공
- COSCO Shipping Technology, 해운 SCM 블록체인 플랫폼 시범운영 시작
- 2018년 중국 석탄 일회성 에너지 소비 비율 최초로 60% 이하 기록

- 타이완 가오슝(高雄)-푸젠 평탄(平潭) 화물 직항노선 개통
- Ningbo항 2018년 매출액 219억 위안, 전년대비 20.57% 증가

해양 · 수산

- 「시장화, 다원화 생태보호보상 메커니즘 수립 행동계획」 발표
- 웨이하이(威海), 해양경제 '강구(强区)'건설 촉진
- 장쑤성(江苏省), 해상풍력발전에 강한 추세 보여
- 「글로벌 해양과학기술혁신 지수 보고 (2018)」 발표
- 중국산 커트 펌프 준설선 '텐쿤호(天鲲号)' 모든 테스트 완료, 생산 투입 예정
- 「중국 국제 중요 습지 생태상황 백서」 발표
- 쓰촨(四川), 세계급 연해관광도시 건설 촉진
- 중국 춘절 전 새우 재고량 하락으로 인해 가격 15% 상승
- 산둥 웨이하이 수산시장 : 활 가재 가격 대폭 상승, 신선어류 상승세
- 중국과 러시아 명태제품, 브라질 시장에서 경쟁
- 일본시장에서 중국산 활 장어 가격 상승
- 최근 위안화 절상으로 중국 어분 구매자들 페루시장의 '큰 손'으로 부상

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지 (<http://www.kmishanghai.org>) <동향 분석> → <주요 뉴스>에서 확인하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 2019년 '후베이성 정부업무보고'에서의 수운분야 관련

2019년 1월 14일, 후베이성 제13차 인민대표대회 두 번째 회의를 개최했고, 왕효동(王晓东) 성(省)장은 대표로 정부업무보고를 발표했다. 업무보고는 총 3개 분야로 구성되어 있는데, 2018년 업무회고와 2019년 업무계획 및 중점업무가 포함된다.

업무보고에서는 인프라 투자를 확대하여 '종합교통 3년 핵심문제 극복' 행동계획을 철저히 실시한다고 제시했다. 2018년 5월, 후베이(湖北)성 「후베이성 종합교통 도로·수운 분야 4개 3년 핵심문제 극복(攻坚) 업무방안(2018-2020년)」을 발표했으며, 2020년까지 후베이성 고속도로, 간선도로 및 수상운송의 발전 목표, 업무 및 보장 조치 등을 제시했다.

또한 업무보고에서는 후베이국제물류허브 건설을 가속화한다고 제시했다. 후베이국제물류허브 프로젝트는 공항 및 부대시설, 순펑(顺丰) 택배환적사업, 순펑 항공기지사업, 시정(市政) 종합 인프라 사업, 주변 수계(水系) 개조사업, 종합교통부대사업 등을 포함하고 있으며, 총 투자액 1,000억 위안 이상을 기록할 것으로 예상된다.

허브 프로젝트는 후베이성 어저우(鄂州)시에 건설함으로써 후베이성 동부지역의 경제 발전 및 산업구조 조정을 추진할 수 있다. 또한 어저우는 항공 화물 허브기지로 지리적인 우위를 가지고 있으며 1,000km 이내, 1.5시간 비행권 이내의 전국 경제총량 90%, 인구 80% 및 5대 국가급 도시권을 커버할 수 있다. 아울러, 앞으로 후베이성은 복합연계운송체계 구축을 통해 도로, 철도, 수운 및 항공 등 운송 방식 간 끊김 없는 연결을 실현하여 화물 배송효율을 제고하고, 네트워크 서비스 원가를 절감할 수 있을 것으로 예상된다.

2021년 공항 물동량은 100만 톤으로 전국 Top 5에 들어갈 예정이며, 2025년의 연간 물동량은 245만 2천 톤으로 글로벌 Top 10에 진입할 목표를 수립했다. 나아가 2045년의 연간 물동량은 765만 2천 톤으로 세계 상위권에 들어갈 것으로 보인다. 이와 더불어, '업무보고'에서는 우한(武汉)-안칭(安庆) 항로 정비, 창장중류항운중심 건설, 삼사(三峡) 종합교통체계 구축, 연강(沿江)항만 복합연계운송프로젝트 등을 가속 추진할 것이다.

1. 우한-안칭 항로 정비 공사

우한-안칭 정비공사의 총 투자액은 37억 위안으로서 준공된 후 우한-안칭 수역 수심은 4.5m에서 6m으로 업그레이드될 예정이다. 이를 통해 우한-안칭 수역은 13,000톤급 내하선박, 10,000톤급 원양선박이 우한까지 직통할 수 있으며, 우한창장중류항운중심 및 연해항만 파급능력, 강·해 복합연계운송 기능을 제고할 것이다.

2. 창장중류항운중심 건설

창장중류항운중심은 창장황금수로의 주요 항만을 종합교통운송 기반으로 하여 해·철 연계복합운송, 강·해직항 등 복합연계운송의 발전을 추진하며 해운거래, 과학기술, 투자·용자, 보험, 인재 교육, 정보교류 등 현대항운서비스의 발전시켜 종합보세구, 임항산업물류원구, 국제항로를 중심으로 대외개방의 수상문호를 실현할 것이다.

3. 연강 항만 복합연계운송 발전

현재 우한 양뤄(阳逻)항 철도·수운(铁水) 복합연계운송 1기를 운영하고 있으며,



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년까지 화물 처리량 이미 3만 TEU를 돌파했다. 양뤄항 철도·수운 복합연계운송 2기사업도 착공했다. 황스(黄石) 철도·수운·도로 복합운송도 운영하고 있는 동시에 청두(成都), 충칭(重庆), 허난(河南)과 연결되는 철도·수운 복합연계운송 시범루트도 개척했다. 이를 통해 운송방식을 더욱 개선하여 물류효율을 더욱 제고하며 물류원가도 절감할 수 있을 것으로 예상된다.

<자료 : 湖北水运, 2019. 1. 15>

2 중국 교통운수부, 해운기업의 자체적인 안전관리체제 구축

최근, 중국교통부는 「해운기업 안전관리 업무 진일보 강화에 관한 의견」(이하 「의견」으로 약칭)을 발표했으며, 수상운송 및 선박관리업체가 안전관리 능력과 수준을 더욱 제고하여 교통강국 건설을 실현한다는 계획이다.

「의견」에서는 해운기업은 수상교통의 전문성, 특수성 및 리스크를 충분히 인식해야 한다. 생산과정에서 관리제도, 선박 품질, 인원 고용, 운영 등 절차를 개선하여, 해운기업의 자체적인 안전관리체제 구축을 장려할 것이라고 제시했다.

「의견」에서 수상운송주관부서는 ‘속지관리(属地管理)’ 원칙을 준수하여, 산업안전관리책임을 수행하고 해운기업의 안전한 운영을 추진해야 한다. 자격 요건에 해당이 안 되는 해운기업에게는 행정 허가를 인정해주지 않는다. ‘2랜덤, 1공개(双随机, 一公开)’ 방식으로 신형 수로 운송 시장 감독 메커니즘을 구축할 것이다. 해사관리기구는 수상교통안전감독 역할을 발휘하여 운항관리, 선박관리, 선원관리, 위험관리 및 선박검사관리 등을 강화해야 한다. 해운기업 안전관리체제심사 및 안전 감사 실시를 통해 해운기업의 안정적인 발전을 촉진해야 할 것이다.

또한 「의견」의 요구에 따라, 각급 수상운송 관리부서는 해당 해사관리기관 간 밀접하게 협력하며, 공동으로 선박의 ‘가짜 등록’, ‘가짜 용선’ 및 국내 수상운송 ‘지입 경영’ 등 수상운송의 불법 행위를 엄하게 단속해야 한다. 또한 해운기업은 ‘신용 중국(信用中国)’, ‘신용 교통(信用交通)’ 건설에 적극적으로 참여해야 하는 동시에 관련 정보를 신용관리 플랫폼에 올리고, 은행·보험 감독관리 기관과의 협력 메커니즘 구축을 통해 공동으로 해운기업의 안전관리 수준을 제고시킬 것을 제시했다.

<자료 : 中国水运网, 2019. 1. 16>

3 2018년 저장성(浙江省) 수운투자액 198위안 기록, 중국 1위

최근에 개최된 2019년 저장(浙江)성 해운·항만관리업무회의에 따르면, 2018년 저장성의 연간 수운투자액은 198억 위안으로 전년대비 7% 증가하여 중국 지역별 1위를 차지했다.

2018년 저장성 연간 수운투자액을 살펴보면, 정부가 주도한 내해 프로젝트 투자액은 90억 위안으로 전년 대비 48% 증가했으며, 반면에 시장이 주도한 연해 프로젝트 투자액은 108억 위안으로 전년 대비 13% 하락했다.

또한 저장성 수운투자액이 빠르게 증가한 요인 중의 하나는 저장성 전체 교통투자 환경과 관련이 있다. 2018년 저장성 연간 종합교통 투자액은 2,712위안으로 전년 대비 14% 증가하여 사상 최고치를 기록했다.

2018년 Ningbo-저우산항 총 물동량은 10년 연속 세계 1위 자리를 고수했고 컨테이너



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

물동량은 최초로 세계 3위로 부상했다. 아울러 징항운하(京杭运河) 2기 공사가 착공되었고, 첸탕강(钱塘江) 중상류 항로를 개통했다. 또한 저장성 수상 운송능력은 3,000만 DWT를 돌파하여 연해 운송능력이 중국 지역에서 1위를 차지했으며, 중국에서 최초로 ‘다증합일(多证合一)¹⁰⁾’ 내하선박증서 등기증을 발급받았다.

2019년 저장성 해운·항만 분야의 주요 목표를 살펴보면, 수운투자액은 153억 위안 이상, 대중화물(주요 벌크화물)의 ‘도로운송에서 수운으로 전환(公转水)’ 운송량은 335만 톤을 달성할 계획이다. 또한 수상운송 화물량은 2018년 대비 6,000만 톤 증가시키고, 강·해·하(江海河) 연계 복합운송량은 10% 이상 성장시킬 계획이다.

그리고 2019년 저장성 창장삼각주 해운·항만 일체화 행동계획 구체화를 실시하며, 수상운송 구조조정을 대대적으로 추진해야 하는 동시에 항만 및 선박 오염방지 ‘공격전(攻坚战)’을 견지하며 성과를 낸다는 목표이다. 이와 더불어, 해운·항만 분야의 ‘행정 절차 간소화’ 개혁을 심화시킨다는 방침이다.

<자료 : 中国新闻网, 2019. 1. 21.>

4 사면항 일부 항만비용 재차 인하

푸젠성 교통운수청의 소식에 따르면, 사면항의 경쟁력을 더욱 향상시키고 국제 일류 비즈니스 환경을 구축하기 위해 최근 사면시 인민정부는 『사면항 부분 항만수취비용 인하에 관한 통지』를 발표하여 화물항무비, 항만시설유지비 및 도선비의 3개 부문 항목 수취기준을 지속적으로 인하할 것을 결정하고, 기타 관련 감면이나 면제 비용은 현행 규정에 따라 집행한다고 발표했다.

새로운 수취기준에 따르면, 먼저 화물항무비에서 컨테이너화물에 대해서는 『항만비용계산방법』 규정 기준의 22.5%로 수취한다. 대외무역 벌크화물에 대해서는 『항만비용계산방법』 규정 기준의 45%로 수취하고 국내무역 벌크화물은 화물항무비를 면제한다. 항만시설유지비의 경우 컨테이너화물은 『항만비용계산방법』 규정 기준의 40%로 수취하고 벌크화물은 『항만비용계산방법』 규정 기준의 80%로 수취한다. 도선비용의 경우, 『항만비용계산방법』 기준의 수취 기준 상한을 조정하는데, 국제항로 선박 수취기준 상한을 15% 낮추고, 국내항로 선박 수취기준의 상한을 50% 낮춘다. 또한 순톤수 6만 톤 이상의 컨테이너선박은 순톤수 6만 톤 기준으로 도선비용을 수취한다.

본 정책은 사면항(장저우[漳州] 관할지역 항만 포함)을 거쳐 가는 국내외무역 화물과 사면항을 오가는 국제·국내 항로 상의 선박에 적용되며, 2019년 1월 1일부터 실행하고 2020년 12월 31일까지 유효하다.

<자료 : 港口圈, 2019. 1. 15.>

5 중국 4번째 자동화부두 안벽크레인 설치 시작

1월 11일, 탕산항 징탕(京唐)항만구역 자동화 컨테이너 부두에 상하역에 사용되는 5대의 안벽크레인이 항만에 도착하여 설치가 시작됐다. 소식에 따르면, 자동화 부두의 안벽 길이는 945m, 야적장 면적은 50만 m²로 2개의 7만 톤급과 1개의 3만 톤급

10) 다증합일(多证合一) : 사업자등록증, 조직코드등록증, 세무등기증, 사회보장보험등기증, 통계등기증을 하나의 사업자등록번호로 통합하는 것임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

다용도 선석이 건설될 것이며, 연간 통과능력은 120만 TEU로 설계되었다. 건설이 끝나고 운영에 투입되면 샤먼항, 칭다오항, 상하이 양산항에 이어 중국 4번째 전자동화 컨테이너 부두가 된다.

소식에 따르면, 이 자동화부두 사업은 3개의 국가 특허를 취득하며 자동화 컨테이너 부두 건설기술의 혁신과 돌파를 실현했다. 야적장 설계 방면에 있어서 평행기술구조를 채용하여 두개의 컨테이너 트럭 통로를 설치했으며 국내의 자동화부두 중 건설 주기가 가장 짧고 건설비용이 가장 낮으며 하역효율은 가장 높다.

야적장 설비 부문에 있어서 국내 최초로 전체 면적의 3분의 1을 전자동화 더블 트랙궤도를 채용하여 효율 면에 있어 단일 트랙궤도보다 50% 이상 향상시켰으며 수평 운송방면에 있어 ZPMC(振华)와 산시자동차와 협력하여 무인운송 전기컨테이너트럭의 1회 운반을 실현하며 혁신성, 에너지절감, 운영효율 면에서 중국 항만 중에서 최고로 꼽힌다.

2018년 9월, 광저우, 포산, 중산 3개 지역이 공동 건설하는 난샤항 4기가 착공되어 광저우 특색의 자동화부두가 건설될 예정이다. 광저우항 난샤항만구역 4기 공정은 투자액이 69억 7,400만 위안이며, 2개의 10만 톤급과 2개의 5만 톤급 컨테이너 선석 및 관련 컨테이너 바지선 선석이 건설될 것이며, 연간 물동량 480만 TEU로 설계되었고, 건설 기간은 2018년부터 2021년까지이다. 이는 중국에서 5번째로 건설이 시작되는 자동화 컨테이너 부두이다.

관련 소식에 따르면, 현재 텐진항, 닝보·저우산항 모두 자동화부두 건설 의향이 있다고 한다. 일전의 보도에 따르면, 텐진항은 텐진 우저우(五洲)국제컨테이너부두를 자동화부두로의 전환을 추진하고 있다고 한다. 텐진항 그룹은 또한 상하이 ZPMC, 마이크로소프트, Navis, M&N 5개사와 ‘텐진항 스마트 자동화 컨테이너부두’ 건설 협력을 진행하고 있다.

현재 대형 항만그룹의 자동화부두 건설 외에도 더 많은 항만부두가 전통 컨테이너 부두의 전환 개조를 추진하고 있다. 이는 자동화 레일 개조, 스마트 야적장 건설, 무인 컨테이너 트럭 등 방면을 포함한다. 자동화부두 건설은 비용이 상당하므로, 자동화부두의 신축은 여전히 주로 대형항만들의 선택이라고 볼 수 있지만, 끊임없이 발전해나가는 항만의 변화추세 속에서 전통부두의 자동화 개조는 큰 추세라 할 수 있다.

<자료 : 港口圈, 2019. 1. 15.>

6 랴오닝성, 향후 성 내 기타 항만들과도 통합 추진

랴오닝성 교통운수청 소식에 따르면, 1월 15일 오전 랴오닝성 교통운수청은 랴오닝성 교통운송업무회의를 개최했다. 교통운수청 당조직 부서기이자 부청장 평완빈(冯万斌)은 회의 상에서 전 성 교통운수업무보고를 진행했으며, 2019년 랴오닝성 교통운수청이 8개 항목 업무를 철저히 수행할 것을 강조했다. 그 중 ‘일대일로’ 건설과 보다 깊이 융합하여 개방발전의 새로운 거점을 구축해야한다고 강조했다.

또한 국제운송통로 건설도 가속화해야 한다는 의견이 제시되었다. ‘랴오닝-만저우리-유럽’, ‘랴오닝-몽골-유럽’대통로의 운영능력과 집산기능을 향상시켜 중국-유럽 정기열차의 영향력을 공고히 하고, ‘랴오닝-북극항로-유럽’ 대통로의 통행을 재차 추진하여 중·러 국제교통통로 등 주요 국경 간 기초인프라 사업과의 연결을 강화한다는 계획이다. 나아가 항만자원통합을 추진하여 다롄항, 잉kou항 통합의 마무리 작업을 완성하고, 성 내 기타 항만과의 통합을 시기적절하게 추진한다. 항만, 산업, 도시 간 융합 발전을 추진하여 단계적이며 통일된 협조를 구축하고 보다 체계적인 융합 발전



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

체계를 구축한다는 방침이다.

1월 4일, 라오닝 항만그룹이 정식으로 성립되며 다롄항과 잉코우항의 통합이 그 첫 걸음을 내딛었다. 그러나 새로운 항만그룹 성립 후 혹은 관련조직구성 변경조정 후에는 각 분야의 대대적인 인사이동이 있기 마련이다. 따라서 마무리 작업은 아직 시일이 필요하다. 또한 라오닝 항만통합의 두 번째 걸음과 세 번째 걸음은 후루다오(葫芦岛)항, 단둥항 등 항만이 포함되는 것이다.

공표된 소식에 따르면, 향후 라오닝성은 초상국그룹과 협력을 강화하여 항만의 전면적 통합을 가속화하고, 해항, 육항, 공항 융합 발전을 추진하여 ‘항만 산업 도시 혁신’이 융합된 일체화된 동북아의 새로운 서코우(蛇口)항과 같은 항만을 건설한다는 방침이다.

<자료 : 港口圈, 2019. 1. 22.>

7 「시장화·다원화 생태보호보상 메커니즘 수립 행동계획」

최근 자연자원부, 국가발전개혁위원회, 재정부 및 농업농촌부 등 9개 부처는 「시장화·다원화 생태보호 보상 메커니즘 수립 행동계획」(이하 「행동계획」으로 약칭)을 발표했으며, 「행동계획」은 ‘청산녹수가 바로 금산, 은산이다(绿水青山就是金山银山)’라는 시진핑 주석의 이념을 관철하고 시장화 및 다원화된 생태보호 보상 메커니즘 수립을 적극적으로 추진하는 데 목적을 두고 있다.

「행동계획」에 따르면, 시장화·다원화된 생태보호 보상 메커니즘의 수립은 고품질 발전의 요구에 따라 ‘수익을 얻는 자가 보상한다’는 원칙을 견지한다. 또한, ‘상충설계’를 강화하여 체제혁신을 추진함으로써 생태보호자와 수익자 간 선순환적인 구조를 만들고 생태보호자가 실질적인 이익을 얻을 수 있도록 한다고 제시했다.

「행동계획」은 2020년까지 시장화·다원화된 생태보호 보상 메커니즘을 초보적으로 수립하고 사회 전체의 생태보호 참여 적극성을 효과적으로 강화해야 한다고 제시했다. 또한 2022년까지 시장화·다원화 생태보호 보상의 수준을 현저히 향상시켜 생태보호 보상의 시장 체계가 더욱 보완되며 생태보호자와 수익자 간 관계가 더욱 조화롭게 한다는 방침이다.

「행동계획」은 생태보호보상 메커니즘의 중점임무를 제시했다. 즉, 자원개발보상제도의 보완, 오염배출권 최적화 배치, 용수권(水权) 배치, 탄소배출권 상쇄 메커니즘 보완, 생태산업 발전, 녹색표시 보완, 녹색구매 보급, 녹색금융 발전 및 녹색이익 공유 메커니즘 수립 등의 아홉 가지 임무가 포함된다. 이를 통해 생태수익자가 생태보호자에 대한 보상을 인도하고, 생태산업을 적극적으로 발전하며 건전한 녹색인증, 녹색구매, 녹색금융 및 녹색이익 공유 메커니즘을 수립함으로써 사회투자자가 생태보호자에 대한 보상을 실현하도록 한다.

생태보호 보상 제도를 안정적으로 이행하기 위해 「행동계획」은 일련의 조치를 제시했다. 각 지방의 각 기관들은 장려 메커니즘을 보완하고, 조사 모니터링 체계를 개선하여 기술지원을 강화함으로써 시장화·다원화 생태보호 보상 메커니즘을 위해 양호한 기본조건을 마련해 주어야 한다. 또한 통합조정을 강화하고 책임을 명확히 하여 홍보를 강화하면서 각 업무가 질서 있게 추진하도록 해야 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 1. 16.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

8 웨이하이(威海), 해양경제 ‘강구(强区)’건설 촉진

최근 「웨이하이 경제기술개발구, 해양경제강구 건설 촉진 실시의견」이 발표되었으며, 2020년까지 경제기술개발구를 해양경제 ‘강구(强区)’로 건설할 계획이다.

「의견」에 따르면, 웨이하이 경제기술개발구에서 현대적인 해양산업 체계를 구축한다고 제시했다. 웨이하이시의 교통중추 및 종합보세 정책의 장점을 발휘하고, 중·한 자무구 및 ‘일대일로’ 전략과 연계하여 물류원구의 계획과 구조배치를 중점으로 추진한다. 또한 웨이하이항 건설을 전면적으로 지지하며, 전국을 포괄시키고 한국-일본과 연계되고 유럽에 직통할 수 있는 ‘일대일로’의 중요한 거점 및 중·한 국제물류환적센터 건설한다는 목표이다.

개발구는 과학연구 성과의 전환과 타 지역으로 보급을 강화할 것이고, 해양관련 기업이 학교, 해양과학연구기구와 함께 해양기술산업혁신연맹을 구성하는 것을 장려한다. 이를 통해 해양과학기술의 어려움을 돌파하고 자주적 지적 소유권을 가진 해양과학기술 혁신 성과를 만들어내도록 한다. 또한 해양생물의약과 해양플랜트 등 분야에 관한 연구개발을 강화하고 기업의 기술개선을 지지한다. 그리고 과학기술 혁신과 인재 지원정책을 실시하고 일련의 해양관련 고급 인재를 육성하도록 한다. 이 기반에서 해양과학기술 성과 고효율 전환 시범기지를 건설하고, 핵심 경쟁력을 지닌 해양과학기술 산업을 육성하며 해양과학기술 산업 클러스터를 구축하도록 한다.

해양생태건설 강화에 있어서 개발구는 온실가스 감축을 심층적으로 추진할 것이고, 더욱 엄격한 에너지 절약과 기업에 대한 환경기준을 실시할 것이다. 그리고 오염물 총량 지표에 대한 통제와 임해산업의 구조조정을 강화하고 낙후된 공예, 설비와 생산력을 도태시킨다. 또한 해양과 연안 생태시스템의 보호수준을 향상시키기 위해, 2020년까지 해안선의 생태복원을 모두 완성하고, 해양경제발전의 규모와 속도가 환경자원의 수용력에 적합하게 만들어 지속가능한 발전을 촉진한다. 해역에 대해 동태적 모니터링을 실시하여 해양에 대한 종합관리를 강화한다.

「의견」은 2020년까지 해양경제 ‘강구’ 건설과 함께 다음과 같은 목표도 함께 제시했다. 개발구의 해양경제생산총액은 50억 위안 이상을 달성하며 해양경제가 경제총량에서 차지하는 비중 및 경제성장에 대한 기여율을 높은 수준에 도달시켜야 한다. 그 가운데 해양의약, 식품과 건강보조식품 등 산업의 핵심경쟁력을 뚜렷이 강화해야 하고, 해양플랜트 제조산업의 집적을 촉진하며 과학기술 혁신능력을 빠르게 향상시켜야 한다. 또한 해양생태환경은 개선되어야 하고, 해양개발과 보호능력이 실질적으로 제고되어야 한다. 이와 더불어 해양의식은 진일보 강화되며 이 개발구를 웨이하이 해양경제발전의 중점구역으로 발전시킨다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 1. 17.>

9 장쑤성(江苏省), 해상풍력발전에 강한 추세 보여

1월 16일, 장쑤성 발전개발위원회는 24개 해상풍력발전 프로젝트를 대외에 공포했다. 총 투자 규모는 1,222억 8,500만 위안이고, 설비용량 건설은 670만 kw에 달하며, 모든 프로젝트는 2020년 전에 건설될 계획이다.

중국의 「신에너지산업 진흥계획」에 따르면, 2020년 중국은 간쑤(甘肃), 신장(新疆), 허베이(河北), 지린(吉林), 내몽골(内蒙古) 및 장쑤(江苏)의 6개 지역에서 1,000만 kw급의 7개 풍력발전 기지를 건설할 계획이다. 해면풍속은 평원(平原) 연안풍속보다 20%



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2018년 중국 10대 항만 컨테이너물동량(1~11월)
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 항만 산업 발전 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

높으며, 해상풍력발전은 육상풍력발전의 발전량보다 70% 증가할 것으로 추정된다.

장쑤성은 풍부한 갯벌 자원과 해상풍력자원을 가지고 있어서 해상풍력발전에 먼저 발걸음을 떼었으며, 전국의 유일한 해상풍력을 위주로 하는 풍력발전기지가 되었다. 2004년에 중국의 첫 번째 풍력발전 특허권 프로젝트는 난통시 루둥현에서 시작했다. 2006년 장쑤성의 첫 번째 풍력발전소의 풍력발전기가 정식으로 작동하기 시작했다. 그때부터 장쑤성의 연해지역 풍력발전 설비용량이 지속적으로 고속 성장을 유지해 왔다. 그 가운데 옌청시(盐城市) 다펑구(大丰区)의 H3 풍력발전소의 중심이 해안에서 43km 떨어져 있으며, 이는 지금 중국에서 해안과 가장 멀리 떨어져 있는 해상풍력발전소이고, 72개의 4.2MW급 풍력발전기가 설치되었다. 또한, 빈하이현(滨海县) 해역에서 총 50만 kw 설비용량의 해상풍력발전소가 이미 건설되어 사용에 투입했으며, 이는 아시아에서 가장 큰 해상풍력발전소이다. 2018년까지 사용에 투입된 장쑤성의 풍력발전소는 총 56개이고, 설비용량은 864만 kw에 달했으며, 그중 해상풍력발전 설비용량은 302만 kw에 달했다.

지금 신에너지 건설은 바야흐로 활발히 발전하고 있다. 리리청(李立涅) 중국공정원 원사(院士)는 장쑤성 옌청시의 신에너지 발전전망을 아주 좋게 보고 있다. 그는 “옌청의 신에너지 발전, 특히 해상풍력발전이 우월한 조건을 갖추고 있는데 지금 전국 선두 자리에 있으며 앞으로 더 좋은 발전을 이룰 것으로 보인다”고 하면서 “재생가능 에너지를 충분히 이용하게 되면 바로 ‘금산은산(金山银山)’을 창조하고도 ‘녹수청산(绿水青山)’을 지켜줄 수 있다”고 밝혔다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 1. 22.>