

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
 - : 2015년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
 - : 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2015년 (1-11월) 중국 10대 항만 컨테이너 물동량

(만 TEU, %)

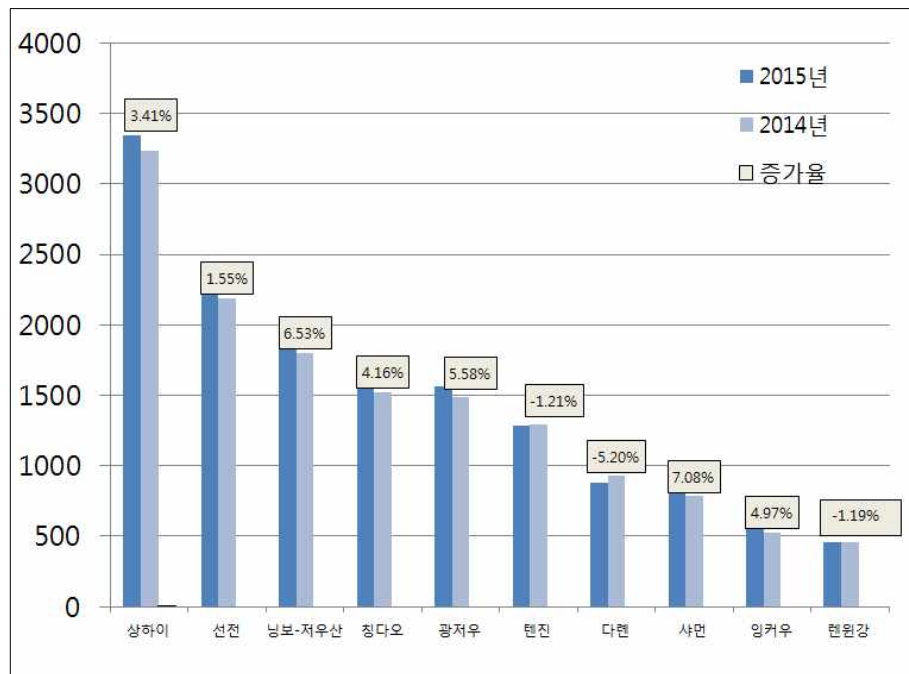
	항만	물동량	증가율
1	상하이	3347.13	3.41
2	선전	2221.73	1.55
3	닝보-저우산	1915.12	6.53
4	칭다오	1587.36	4.16
5	광저우	1567.38	5.58
6	톈진	1281.55	-1.21
7	다롄	878.86	-5.20
8	샤먼	837.92	7.08
9	잉커우	555.02	4.97
10	렌윈강	454.54	-1.19
	합 계	17200.17	3.8

자료 : 중화인민공화국 교통운수부

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국: 2015년 중국 10대 항만컨테이너 물동량(1-11월)



자료 : 중화인민공화국 교통운수부 ; KMI 작성

2015년 중국 10대 항만 컨테이너 물동량 (1-11월)

2015년 1월부터 11월까지 중국 10대 항만 컨테이너 물동량은 1억 7,200만 TEU로 전년대비 3.8% 증가하였다. 전체적으로는 여전히 증가세를 기록하고 있지만 증가 속도는 줄어들었다. 특히 북방 항만의 컨테이너 물동량이 마이너스 성장을 기록했다. 그 중 다롄은 감소폭이 비교적 커서 5.2% 마이너스 성장을 보였고, 렌윈강 역시 성장률이 감소했다. 반면, 샤먼, 닙보-저우산, 광저우는 각각 전년대비 7.08%, 6.53%, 5.58% 물동량이 증가했다. 이 가운데 닙보-저우산항은 다양한 연계운송을 추진하고 지선항의 발전을 도모하며 지역 일체화 작업을 더욱 촉진시켜 추후에도 발전 가능성이 높을 것으로 예측된다.

한편, 2015년 중국 경제성장률은 1990년의 3.8% 이후 25년 만에 최저치인 6.9%를 기록했다. 2016년에도 주요 기관별로 6.3%~6.8%의 경제성장률을 예상하고 있어 경제성장 둔화가 항만 컨테이너 물동량에 어떠한 영향을 미칠지에 관심이 모아지고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 (1-11월)
컨테이너 물동량
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-08	01-15
종합지수	734.95	770.86
일본 항로	619.87	622.76
구주 항로	855.19	931.26
미서부 항로	761.60	763.51
미동부 항로	846.92	901.45
한국 항로	584.19	573.55

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-08	01-15
종합지수	856.91	849.94
석탄	844.95	833.32
곡물	606.92	593.25
금속광석	833.43	836.78
정유	1246.17	1246.17
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

중국 항만포커스 : 2015년 중국 항만분야 5대 이슈

최근 중국의 경제성장은 고속 성장에서 중고속 성장으로 접어들고 있다. 질적 성장이 강조되면서 투자와 수출이 경제성장에 미치는 영향은 상대적으로 감소하였다. 항만물동량은 지속적으로 하락하고 있고, 반면 안전, 환경보존, 에너지절약 등 분야에서 항만에 기대하는 요구사항은 높아졌다. 또 항만간 경쟁도 더 치열해졌다. 지역통합, 자동화 항만으로의 전환을 통해 경쟁력을 높이려는 움직임이 활발히 이뤄져서 항만분야에서의 2015년은 질적 성장을 거듭한 한 해라고 한마디로 정의할 수 있다. 지역 일체화의 추세, 자동화 항만 건설, 활발한 해외 항만 투자, 주요 항만지역을 중심으로 한 자유무역구 2.0 출범, 크루즈 항만 건설계획 등을 중심으로 2015년 항만 분야에서의 5대 이슈를 정리하도록 한다.

1 지역 일체화의 추세 두드러져

2005년 12월 20일, 시진핑 주석이 닝보항과 저우산항의 통합을 발표한 이래 10년간 닝보-저우산항으로 통합 운영되고 있다. 2015년 9월 29일, 닝보항과 저우산항이 통합된 닝보-저우산항 그룹이 성공적으로 상장을 하였다. 이후 저장 항만그룹이 저장성급의 항만플랫폼 형태로써 성 내의 자원을 통합관리하게 되었다.

이 같은 항만 통합 움직임은 하나의 추세가 되고 있으며, 항만지역 일체화 건설은 전국적으로 가속화되고 있다. 2015년 8월, 련윈강 항만그룹 주식회사가 설립되면서 원래의 항만구역과 간위(贛榆)현, 쉬웨이(徐圩) 구역내 항만 자원을 통합 관리하여 련윈강 종합 항만건설을 추진하고 있다. 또한 다롄항 그룹 역시 증자 계획이 있는 것으로 알려지고 있다. 이 그룹은 민영기업과 국영기업을 포함, 여러 주체로부터 지분 참여를 받아 랴오닝성 항만자원 관리 플랫폼으로 도약하여 랴오닝성 내의 항만통합을 추진할 것으로 알려지고 있다. 광시자치구의 항만지역 일체화 역시 새로운 진전이 있었다. 10월 22일, 광시 북부만 항만관리국이 정식으로 성립되어 광시 항만기획관리 업무가 성급으로 통합되었다. 중국항해학회 이사장 쉬주위안(徐祖远)은 "지난해 말 국무원이 비준한 해양기획사업은 해양기능조정을 전면적으로 추진하여 항만자원통합 측면에서 서로 이익이 되고 조화롭게 발전하는 항만건설을 이념으로 하고 있다" 라고 언급했다. 허베이(河北) 항만그룹과 텐진항 역시 협력을 도모하고 있다. 이 같은 지역경제 일체화는 향후 중국 경제발전의 중요한 특징이 될 것이며 항만의 전환과 통합의 새로운 동력이 될 것이다. 최근 전국적으로 각 지역 항만자원통합 작업이 활발히 이뤄지고 있는데 주로 성 정부에서 추진하고 있으며 13.5 기간 중 더 많은 성급의 항만관리와 경영관리 체제가 등장할 것이다. 현

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

재 시점에서 보면 추후의 항만구역 통합은 장강유역에서 더 활발히 이뤄질 것으로 예상된다. 교통운수부 장강항물관리국 안전총감 황커젠(黄克艰)은 일대일로와 장강경제벨트 등 국가전략을 적극 실천하기 위해서 장강항만그룹의 성립을 적극 추진하고 있다고 밝혔다.

2 자동화 항만 건설 활발

기술 발전과 함께 중국 내 각 산업분야에서 자동화가 하나의 추세를 이루고 있다. 특히 2015년 양회를 통해 '중국제조업 2025' 전략이 제시되면서 각 분야가 자동화와 스마트화로 나아가고 있다. 이에 따라 산업제품 수출입 창구인 컨테이너 터미널 자동화 역시 활발히 이루어지고 있다.

전통적 터미널과 비교하여 자동화 터미널의 가장 큰 특색은 무인화 작업이다. IT 시스템을 통해 터미널에서 이루어지는 모든 선적과 하역작업을 통제하고 고효율로 운행하여 비용을 줄이고 에너지를 절약할 수 있다. 자동화 터미널은 현재 여러 곳에서 건설이 진행 중이다. 특히 샤먼의 윈하이(远海) 터미널은 중국의 제1자동화 터미널로 지난해부터 정식으로 운영을 하고 있고, 칭다오항도 자동화 터미널을 건설 중에 있다. 상하이항 역시 빼놓을 수 없다. 상하이항만그룹(SIPG)은 중국 국내 최대 규모 자동화 항구인 양산항 4기 건설개발이 2016년 말 그 기초가 완성되고, 2017년 시운전에 들어갈 수 있을 것이라고 발표한 바 있다. 자동화 항구로써의 발전은 상하이항에 매우 중요한 의미를 가진다. 현재 상하이항이 매일 처리하는 컨테이너는 10만 TEU를 초과하여 세계에서 가장 바쁜 항구 중 하나로 꼽히고 있다. 자동화 항만 운영이 시작되면 하역 효율이 최소 30% 상승하고, 탄소 배출도 50% 정도 감소될 것으로 항만관계자는 기대하고 있다. 또한 작업 속도와 효율이 상승하고 탄소 배출 및 부담이 감소하여 항만 발전에 큰 기여를 할 수 있을 것으로 예상된다. 또한 생산경영 영역에서 상하이항의 정보 처리화 수준 역시 한 단계 업그레이드 될 것으로 기대가 모아지고 있다.

이 밖에도 SIPG는 컨테이너 트럭 예약작업 시스템을 개발 중에 있는데 완성되면 화주와 기사 모두 작업 공백시간을 감소시킬 수 있다. 이와 같이 시스템을 통해 수집한 대량의 데이터를 통해 기업으로 하여금 고객이 어디에 있는지, 어느 시기가 운수작업의 성수기인지를 더 잘 알 수 있어서 이를 통해 합리적으로 항만 자원 배치를 할 수 있을 것이다.

3 해외 항만투자 규모 늘고 투자 가속화¹⁾

최근 중국 기업의 해외투자 규모가 크게 증가했다. 2014년 중국 기업의 해외투자규모는 1,160억 달러로 재투자분까지 포함하면 실제로 1,400억이 넘는 것

1) 중국리포트 2015-7호 (2015.5.29) 참조

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

으로 집계되고 있다. 중국기업의 해외투자액이 해외기업의 대중국 투자액을 초과한 것으로 발표됐다. 해운항만분야 역시 국가의 "일대일로" 전략에 부응해 많은 해운기업이 활발히 해외진출을 모색하고 있다. 지분참여, 위탁경영권 획득, 건설참여 등 다양한 형태로 해외 항만에 진출하고 있으며 중국 해운항만 기업은 자금, 인재, 관리, 기술 등을 제공하며 해상 실크로드 구축의 기초로 삼고 있다. 현재 진행중인 해외 항만투자는 [표1]과 같다.

[표1] 중국의 주요 해외항만투자 사업현황

구분	투자항목	진행상황	투자대상의 주요특징
에너지 자원 수송로 확보	스리랑카 함반토타항	2012.06 중국의 차관과 기술원조 통해 완공 후 가동시작	인도양의 핵심거점, 함반 토타 항만발전 프로젝트 2단계 진입
	방글라데시 치타공항	2013.02 운영권 획득	중국은 항구건설에 87억 달러 투자함의
	파키스탄 과다르항	2013.02 운영권 획득 2015.04 운영 시작	해상실크로드의 중동 출입구
	크라 운하개발권	2015.05 중국-태국 크라운하 합작 양해각서 체결	말라카 해협에 대한 의존도 감소
	오스트레일리아 다윈항	2015.10 98년간 운영권 획득	북호주 개발의 관문
해군 원양호위 활동을 위한 보급항	지부티 지부티항	2013.01 중국의 초상국 국제유 한회사가 1억 8,500만 달러 상 당의 지부티항 지분 23.5% 매입	중국 해군 원양 호위활동을 위한 군함의 보급항으로 이용
	예멘 아덴항, 모카항	2013.11 두 항구 컨테이너 부두화 장 공사에 5억 달러규모 용자제공	유럽, 아프리카, 중동 연 결의 해상 교통 요충지
	케냐 라무항	2014.08 중국교통건설 유한회사 5억달러 규모의 선석 개발 협약 체결, 라무항 종합개발사업 참여, 3선석 개발에 10억 달러 투자	친중국 성향의 아프리카 국가, 우호적 관계유지
	탄자니아 바가모요항	2013.03 100억 달러 규모의 바 가모요항 종합개발협력 양해각 서 체결	군·민용 항구로 개발 자원수송로로 활용
중국기업 해외진출 전략 뒷받침	그리스 피레우스항	2008. 2,3호 부두의 특허경영권 35년간 취득 2015.12 민영화 재개, COSCO 매각경쟁 참여 2016.01 COSCO 피레우스항 매각 입찰 : 지분 67% 인수하기로 함	유럽진출 거점
	이스라엘 하이파항	2015.03 상해국제항무 주식유 한공사(上港集团), 25년간 부두 운영권 획득	이스라엘 3대 국제 무역항
	터키 쿤포트항	2015.11 COSCO, 초상국, 중투 (中投)공사 지분 65% 매입	흑해관문, 유라시아 연결허브
새로운 수익원 발굴	스리랑카 콜롬보항 항구도시 건설프로젝트	2013.08 중국이 5억 달러 투자하여 완공한 국제컨테이너 터미널 운영	총 규모 267헥타르, 항구 도시 개발권의 1/3을 중 국이 획득
	니카라과 운하개발권	2014년 말 착공	파나마 운하의 대항마로 개발예정
	남아프리카공화 국 리처드베이항	2013.03 투자유치계획 발표	—

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

중국 기업의 해외 항만진출은 점점 증가하고 그 규모도 커지고 있으며 실제 터미널 운영권을 획득하는 사례도 많아지고 있다. 지중해 지역으로는 이스라엘의 하이파와 그리스의 피레우스가 대표적이며, 오스트레일리아 다윈항은 무려 100년간의 운영권을 획득하게 됐다. 아시아 지역은 파키스탄 과다르와 스리랑카 콜롬보, 미얀마 차우크푸 등이 중국 기업에 의해 건설 중이며, 동부 아프리카 지역은 탄자니아 바가모요, 지부티 등에 진출해 있다. 중국 기업의 이 같은 해외 항만진출은 국가의 '일대일로' 전략에 따른 것으로 이제 시작이라고 볼 수 있다. 추후 해상 실크로드 인접 12개 국가와 15개 항만시설에 더욱 지속적인 투자가 이뤄질 것으로 예측된다.

4 주요 4개 항만지역 중심 자유무역시범구 2.0 출범

2015년 4월, 국무원은 광둥, 텐진, 푸젠의 <자유무역구 총체방안>을 차례로 비준 발표하였다. 상하이 자유무역시범구 역시 확대 방안이 통과되면서 '자유무역시범구 2.0' 시대가 본격적으로 막을 올리게 되었다. 이들 지역의 외국인 투자 규제도 대폭 완화됐다. 4곳의 자유무역시범구(이하 자무구)에 동일하게 적용될 네거티브 리스트(외국인 투자의 전면 개방에서 제외되는 분야 명단) 항목은 기존 139개에서 122개로 줄었다.

광둥, 텐진, 푸젠의 자무구 지정은 국가전략인 '일대일로', '장강경제벨트', '징진지(京津冀 베이징 텐진 허베이)협동발전'과도 밀접한 관계가 있다. 5월 해관총서가 대외에 공표한 <광둥, 텐진, 푸젠 자유무역시범구 건설과 발전을 촉진하기 위한 조치>는 각 지역의 역할에 대해 설명하고 있다. 광둥 자무구는 크게 광저우 난샤(南沙), 선전 첸하이(前海), 주하이 형친(橫琴)의 3개 구역으로 나뉜다. 홍콩 및 마카오와 인접한 지리적 조건을 이용하여 우수한 전문 인재를 활용하고, 금융 및 과학기술 개발 등 첨단산업 육성을 목표로 하고 있다. 이를 위해 광둥 자무구는 더 한층 국제화 및 법제화된 상업환경을 조성하기 위한 제도 개혁을 진행 중이다. 텐진은 장강 이북의 첫 번째 자무구로, 텐진 항, 텐진공항보세구, 빈하이(濱海)신구중심상업지구로 구성되어 있다. 이곳은 징진지(京津冀) 협동발전의 허브로서 이 지역의 서비스업을 한층 발전시키고 선진제조업과 전략성 신흥산업 구성을 강화하여 경제성장 구조전환의 시범역할을 한다. 이와 동시에 국가전략인 '일대일로' 추진을 위해 유라시아 대륙을 연결하는 기능을 한다. 푸젠은 크게 푸저우(福州), 샤먼(廈門), 평탄(平潭)으로 구성되어 있다. 타이완과 마주보는 지리적 특성을 활용해 타이완과의 경제협력 강화와 21세기 해상 실크로드 거점 건설의 중추적 역할을 수행할 것이다. 추후에도 무역투자와 자금 및 인력교류가 더욱 활발히 진행될 수 있도록 여러 규제가 완화될 예정이다. 또 국제관광섬, 첨단기술산업단지 등이 건설될 계획이다.

상하이 자유무역구 역시 규모가 확장되었다. 루자주이(陆家嘴)금융구, 장지

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

양(张江)과학기술구, 진차오(金桥)개발구가 새로 포함되며 기존지역인 와이카오차오보세구(外高桥保税区)、물류원구(上海外高桥保税物流园区)、양산보세항구(洋山保税港区)、푸동공항보세구(上海浦东机场综合保税区)까지 총 7개 구역으로 확대 되었다. 루자주이는 금융, 장지양은 과학기술 혁신산업, 진차오는 수출 가공, 제조업에 특화되어 있다.

5 상하이 크루즈 항만확대 건설 추진

1) 현황

상해 국제항운센터 건설 발전에 따라 상해 크루즈 항구는 홍커우구(虹口区) 지역 북 외탄(外滩) 상해항 국제여객센터와 바오산구(宝山区) 오송커우(吴淞口) 국제크루즈항을 주체로 ‘일항양구(一港两区)’의 형세를 이루고 있다. 현재 시설이 완비된 두 개의 상해항 국제 여객선센터와 오송커우(吴淞口) 국제 크루즈항 터미널이 건설되어 있다.

우선 2009년 8월 상해항 국제 여객센터 터미널과 여객 종합센터가 정식 오픈하였다. 면적 약 2만㎡, 접안안벽 길이 880m로 7-8만톤급 국제 대형크루즈 3척이 정박할 수 있다. 총 건축면적은 30만㎡에 달하고, 연 평균 여객 수용능력은 100만 명을 초과한다. 최근 들어 상해항 국제여객센터는 도시 구조전환과 항운 서비스의 발전 기회를 잡는데 주력하였다. 최근 빈강(滨江) 녹지공원, 레저시설, 지하상가, 고급회관, 요트터미널, 전문 전시관 등 일련의 프로그램과 고급 브랜드의 상업활동을 건설하는 개발 방안을 통과시켜 항만지역의 고급 서비스업 발전을 도모하고 있다.

상해 오송구 국제크루즈 터미널은 중국에서 제일 크고, 모든 시설이 완비된 국제 크루즈 모항이며, 중국 크루즈 산업의 중심이다. 이곳은 2008년 12월 건설에 착수하여 2011년 10월 15일 정식 사용되기 시작했다. 현재 1차가 완공되었으며, 항만에 2개의 대형 크루즈 선석을 갖추고 있다. 접안안벽은 774m로 10만 톤급 크루즈 1척과 20만 톤급 크루즈 1척이 정박할 수 있으며, 연평균 여행객 수용능력은 60만 명이다. 오송구 국제크루즈 터미널은 상해 도시 기능의 주요한 역할을 담당하고 있다. 상해항에 부족했던 대형 크루즈 전용터미널을 보완하였으며, 북와이탄 국제여객센터와 함께 상호 보완 및 새로운 분야의 발전을 도모하고 있다.

[표2] 상해 크루즈 터미널 상황

구분	오송구 국제 크루즈 터미널	상해항 국제 여객센터
개항시기	2011년10월	2008년 8월
해안선	774m	880m
연평균수용능력	60.8만명	80만명
선석	10만톤급 1척 20만톤급1척	8만톤급 3척

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

2) 크루즈 터미널 개발계획

2015년 7월 10일 상해시 인민정부는 교통위원회에서 제정한 <상해 녹색항만 3년 실행계획(2015-2017년)>을 발표했다. 계획은 상해항만과 친환경도시 및 지속 가능한 발전 건설을 주요 내용으로 하고 있다. 상해항 국제 여객센터와 오송커우 국제 크루즈항은 앞으로 에너지 절약과 대기오염 방지 목표 하에 친환경, 에너지절약, 클린 항구 건설을 주 목표로 삼는다.

오송구 국제 크루즈항은 “친환경 항구”와 “스마트 항구”의 건설을 목표로 삼고 있다. 나아가 국내를 넘어 아태지역 제일의 크루즈항을 건설하는 것을 목표로 한다. 현재 상해 오송구 국제 크루즈 터미널이 2차로 정식 착공하였으며, 2016년에는 4척의 크루즈선이 동시정박이 가능할 것이다. 2차 공정에는 8억 위안이 투자되었다. 건설 후 터미널의 총 길이는 1,600m, 너비는 82m로 10만톤급 2척과 20만톤급 2척의 크루즈선이 동시에 접안할 수 있다. 새로 증설한 선석은 2016년에 사용 가능할 예정으로 “동시 4척 정박”도 가능하다. 상해 오송구 국제 크루즈 터미널은 한일, 동남아를 위주로 한 근해 크루즈 항로를 개척 할 것이며, 환태평양 지역 및 유럽, 미국, 대서양주를 아우르는 원양 크루즈 항로를 점진적으로 개척할 것이다. “동시 4척 접안” 실현 후, 상해시 바오산구(宝山区)는 크루즈 터미널을 크루즈항으로 발전시켜 크루즈 신도시를 건설하고, “바다와 연안의 연결, 항구와 도시의 융합”을 추진한다. 이후 오송커우를 모항으로 한 상해 크루즈와 유람선 관광여행권을 만들고, 장강(长江) 연안도시와 협력하여, 선상여행의 황금노선을 공동으로 만들어나갈 예정이다. 연해 유명항구 도시와 협력하여, 선상여행에 필요한 황금연안을 조성함과 동시에 오송구는 세계 크루즈 여행항로의 중추가 될 수 있도록 노력할 것이다.

이와 동시에, 북와이탄 상해항 국제여객센터는 기존의 단일화된 크루즈 터미널의 운영방식을 종합 크루즈 산업서비스로 변화시킨다. 최근 빈강(滨江) 녹지공원, 레저시설, 지하상가, 고급회관, 요트터미널, 전문 전시관 등 일련의 프로그램과 고급 브랜드의 상업활동을 건설하는 개발 방안을 통과시켜 항구 지역 내 고급서비스업을 집중 발전시킬 예정이다. 2009년부터 국내여객센터는 크루즈산업 각 부문의 상호 활발한 업무 교류 가속화를 위해 노력해왔다. 북와이탄의 황금노선 자원을 충분히 이용해 대형 유명브랜드의 상업활동을 진행함으로써 북와이탄의 새로운 경제 성장을 촉진시켰다. 또한 크루즈 터미널이 시장에 미치는 영향력을 확대시켰으며 선박공급에 있어서도 상해항과 물류 협력을 적극적으로 시도해왔다. 정박한 크루즈선에 물자를 공급하고, 항구면세점업무를 적극적으로 개척하여 출입국 승객과 선원들에게 면세품 서비스를 제공한다. 북와이탄은 포강(浦江) 연안의 두 개 중점 개발 구역 중의 하나로 와이탄, 루자주이(陆家嘴)와 함께 경쟁 및 상호 보완을 통해 “황금삼각” 구도를 형성할 것이다.

현재 상해에 속해 있는 두 개의 크루즈 터미널은 이미 포지션 경쟁과 기능 보완이 이루어지고 있으며 두 항구의 기능도 점차 세분화되고 있다. 크루즈

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

산업발전에 있어 이미 안정권에 진입한 북와이탄은 크루즈 구성에 필요한 시설로 개선되고 뒤이어 오송커우는 장삼각지역의 집결센터로 조성될 것이다.

6 시사점

중국의 경제성장은 고속 성장에서 내용(質)의 성장으로 변환되며 소비가 경제성장의 주요 동력이 되고 있다. 수출은 점점 감소하고 경제성장의 주체가 2차산업에서 3차산업으로 변화되며 화물운수량도 감소하게 되었다. 2015년 상반기 중국의 철강생산량은 4.1억톤으로 전년대비 1.3%, 수치는 약 540만 톤 줄어들었고 운수량도 1,600만 톤 감소하였다. 2015년 3분기까지 중국의 원탄소비량은 29억 톤으로 4.6% 줄어들었고 운수량도 1.3억톤 감소하였다. 2015년 10월까지 중국의 수입철광석은 7.55억톤으로 이는 전년 동기대비 4.9% 감소한 수치로 연말까지 총 9% 하락이 예상된다. 이 같은 환경 변화는 해운업 분야에서는 운수량 감소로 이어져 업계에 직접적인 영향을 끼칠 것으로 보인다. 항만건설 역시 "低수요" 시대로 접어들어 중국 항만 공급과 수요가 거의 균형을 이루고 있다는 것이 중국 내 전문가 대다수의 의견이다. 따라서 2016년은 대내적으로 주요 연해 항만을 중심으로 항만 재배치와 설비 개선, 지역 산업군 간 연결을 통한 서비스 품질 향상 노력이 항만 분야에서 지속적으로 이뤄질 것으로 예상된다. 지역 일체화를 통해 규모를 확장시키고, 자동화 항만 건설을 통해 서비스 품질을 높이는 것도 중요한 업무가 될 것이다. 또한 대외적으로는 해외 항만 투자와 업무협력 확대를 통해 '21세기 해상실크로드' 추진을 더욱 가속화할 전망이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- [中교통운수부, 항만 사용료 개정 3월 1일부터 실시](#)
- [中상무부, 물류 비용 인하 위해 4개조치 채택](#)
- [中교통운수부, 항만 건설비 수취 인하](#)
- 중국통계국, 2015년 국내총생산(GDP) 수치 발표, 전년대비 6.9% 성장
- 중국통계국, 2015년 사회소비용 소매총액은 약 30조위안(약 5,520조원)으로 세계 2위, 전년대비 10.7% 증가
- 2015년 12월 발표된 <주삼각,장삼각,환발해 수역 선박 배출통제구역 실시방안>에 의거, 1월 1일부터 단계적 실행

해운 · 항만 · 물류

- [상하이\(上海\), 선박 입출항 수속 간략화](#)
- 허베이 항만그룹 텐진그룹과 터미널 선석 공동 건설개발
- 선전(深圳)항 3대 컨테이너 부두 (서코우, 옌티엔, 다촨완) 1월1일부터 입항세 부과
- 두바이 항만그룹 중국에 19억 달러 투자
- 그리스 최대항구 피레우스 민영화 일정재개, 코스코 입찰참여 지분 67% 인수
- 닝보(宁波)-저우산(舟山)항, 홍콩제치고 컨테이너 물동량 세계4위
- 하이난(海南), 항만 자원통합 가속화

- 하이난(海南), 환다오(环岛) 고속철도 개통운영
- 중교통운수부, 동북 항만 전환작업 가속화
- 쑤푸바오(支付宝), 2015 "인터넷+" 도시 서비스 발표
- 중택배업, 2015년 매출액 약 2,760억 위안(약50조원)으로 전년대비 35% 증가
- 다롄(大连)항, 2015년 해상-육상(철로) 연합운송 수량 34.9만TEU로 전국 1위

해양 · 수산

- 중농업부, 장강유역 금어제도 조정
- 푸젠(福建), 대만기업의 수산 양식 및 레저 어업투자 장려
- 텐진(天津), 8개 기관 함께 해양경제 발전 지원에 관한 '40조' 정책 출범
- 중국해양산업발전연맹 창립
- 중농업부, 2015년 사료 생산량 2억톤 돌파
- 선양(沈阳), 동북지역 최대 활어 도매시장 준공
- 닝보(宁波)공항, 냉동수산물 수입시작
- 선전(深圳)시, 수산물 품질검사 강화, 2015년 수산물 품질검사 합격률은 98.5%

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
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 中 교통운수부, 항만사용료 개정 3월 1일부터 실시

국가의 항만사용료 전면 개혁 의지에 따라 최근 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 <항만사용료 계산방법> (이하 <방법>)을 발표하였다. 항만사용료 항목과 조항을 간소화하고 표준 요율을 낮춰, 매년 해운기업과 수출입기업의 부담이 10억위안 정도 감소될 것으로 예상된다. <방법>은 3월 1일부터 실시된다.

<방법>은 주로 수납항목, 계산방식, 수납요율을 명시했고 검사 관리에 대해서는 언급하지 않았다. '항목을 줄이고, 합치고, 요율을 낮춘다'는 원칙하에 항만사용료 항목도 대폭 감소하였고 항만경영 서비스성 수납항목도 원래의 45개에서 18개 항목으로 줄어들었다. 또 항만사용료 2건의 규정과 9개 준칙 문건에 있는 200여개 규정을 58개로 통합했다.

<방법>은 항만가격의 시장화개혁을 적극 추진하여 정부가 정한 3개 항목의 '정가'는 유지하되 6개 항목의 정부 정가를 정부의 '제시가격'으로 조정하여 시장 경쟁에 따라 서비스 비용을 수취하도록 했다. 여기에는 항만작업료, 적재보관료, 야적장사용료 등이 포함되어 추후 시장 조정가로 시행되게 되었다. 수취 관리 개선의 측면에서 <방법>은 항만작업비에 대해 각 부분을 따로 수취하던 것에서 전 과정 수취로 조정함을 명시해 35개 작업 혹은 서비스가 하나로 통일되어 일시불로 계산하게 되었다. 동시에 지불 방식을 조정하여 국제여객, 크루즈선박의 부두비용은 운영기업이 지불하도록 하여 더 이상 관광객에게 수취하지 않도록 조정했다.

항만사용료 항목과 조항의 간소화는 항만사용료를 더 투명하게 하여 기업도 편리해지고 정부관리와 사회감독 측면에도 이익이 있을 것으로 보인다. 나아가 해운항만사업의 발전을 촉진하고 항만서비스의 질을 높이고 수출무역 발전에도 도움이 될 전망이다.

소식에 따르면, 교통운수부와 국가발전개혁위원회가 회동하여 공동으로 항만사용료 개혁을 추진했다고 한다. 2014년 11월 공동 발표한 <항만 경쟁성서비스 수취 관련 문제에 대한 통지>, 2015년 7월 공동 발표한 <항만선박설비와 항만설비유지비 조정 문제에 대한 통지>, 금번 공동 발표한 <방법>, 이러한 일련의 조치는 정부의 항만사용료 개혁정책에 대한 조치로 시장화 환경을 조성하고 수취방식을 시스템화하여 중국의 항만사용료를 시장화하고 관리체계를 형성하려함을 명시하고 있다.

< 자료 : 中国交通新闻网 , 2016. 1. 7>

2 中 상무부, 물류 비용 인하 위해 4개조치 혜택

선단양(沈丹陽) 중국 상무부 대변인은 6일 열린 정례브리핑에서 유통 효율 제고와 물류 비용 인하는 올해의 중요 임무라며 이를 위해 상무부는 4가지 분야의 업무를 전개할 방침이라고 소개했다.

첫째, 상업무역물류 정층설계(頂層設計 • Top-level design)를 강화한다. 상무부는 관

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

런 부처와 상업무역 물류, 전자상거래 물류 및 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 상업무역 물류 발전의 세 가지 계획을 조속히 연구 제정한다.

둘째, 상업무역 표준화 특별행동을 심도 있게 전개한다. 2014년 이후, 상무부는 관련 부처와 상업무역 표준화 특별행동을 전개했다. 시범에 참가한 기업 대부분이 특별 행동 후 재고 회전 비용이 29% 이상 낮아졌다고 피드백했다. 따라서 올해에도 표준화된 물류시설설비 응용을 지속적으로 보급할 계획이다.

셋째, 도농 물류배송 모델 혁신을 지원한다. 작년 이후, 상무부는 일부 도시에서 신형 배송서비스시스템을 모색해 온라인 주문 후 오프라인 점포에서 수취, 스마트 자동 컨테이너 수취 등 혁신 모델을 출시했다. 상무부는 이를 바탕으로 올해에는 제3자 물류, 전자상거래 물류, 콜드체인 물류를 대대적으로 지원할 방침이다.

넷째, 상업무역의 정보화 수준을 높인다. 이를 위해 기존 유통기업의 정보화 개조작업을 가속화하고 전자상거래 기업과 상품 유통, 자금 유통, 정보 유통의 융합을 전개하도록 한다.

< 자료 : 人民网, 2016. 1. 7 >

3 상하이(上海), 선박 입출항 수속 간략화

1월 1일부터 상하이 출입국 검역관리부문은 선박의 입출항 수속을 전면 간략화하기로 했다. 중국 내 항만사이를 이동하는 해외 선박이 수속을 할 때, 출입국관리소에 서류를 제출하여 신고를 할 필요가 없어졌다. 상하이 출입국 검역관리부문은 기자에게 이는 선박통관시간이 “제로”로 단축됐음을 의미한다고 발표했다.

충밍의 창상다오(长兴岛)터미널에서 1월 1일 오전 9시, 상하이 “허웨이와예”국제선박 대리점 직원과 3명의 선박 검측 전문가가 파나마 국적의 링양(领洋) 호에 올라 1일간의 업무를 시작했다. 기존의 국제항로 선박의 출입국 수속은 반드시 선측 혹은 대리인이 수속 창구까지 와서 <출신고서总申报单>를 제출하고 직전 항구의 <출입국관리소 봉인边封>등 종이 서류로 신청을 하면 출입국 검사소측에서 선박 대리인의 수속을 하는 방식으로 전체 과정이 약 20분 소요됐었다. 이 수속을 더 간략화하고 서비스를 향상시키기 위해 중국 공안부는 최근 “선박 출입국수속의 간략화” 조치를 실시하고 있다. 이 조치에 따르면, 선측은 종이로 된 신고서를 제출할 필요가 없고 출입국 심사기관은 먼저 내부 시스템을 통해 해당 선박 해당 항차의 국내 항구의 관련 자료를 검토하고 선박의 도착 후 혹은 출발 전 검토한 자료에 문제가 없으면 출입국 수속을 실시한다. 선측 혹은 대리인은 수속창구까지 가지 않고도 수속의 전 과정을 끝낼 수 있고 통관 시간도 기존의 20분에서 “제로”로 줄어든다. 출입국 검사소측은 새로운 조치로 인해 매 선박이 출입국 수속에 소요되는 시간이 이동 왕복시간까지 합하면 1시간 가량 줄어든 것이라고 언급했다.

양산 검사소측은 당일 통계자료를 제공하며, 2015년 양산항 출입 선박이 만 척(횡수)에 이르는데 그 중 해외에서의 출입항 선박은 6,000척(수)에 이르러 모든 선박의 60%를 차지한다. 조치가 실시되면 절반 이상의 국제항로 선박이 “출입국 간략화 조치”의 수혜를 받는 것이다. 출입국 검사소측은 이번 조치로 출입국 수속 담당 업무가 편리해졌을 뿐 아니라 국제선박의 선주 및 선원 등 선박정비의 시간과 비용이 낮아질 것이며 이는 중국 선박 수리 및 제조 기업의 발전에도 기여를 하여 시장 경쟁력에도 긍정적인 작용을 할 것이라고 언급했다. 이번 조치가 순조롭게 시행되면 상하이 검역부문

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2015년 중국 10대 항만 컨테이너
물동량 (1-11월)
- ▶ 이슈 포커스
: 2015년 중국 항만분야 5대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

은 사전에 전화, 이메일, 웨이보 등 온라인으로 이 조치내용을 즉시 선측 및 대리점에 고지할 예정이다. 검역기관은 비록 종이 서류는 수취하지 않지만 <총신고서总申报单>, <선원명단>등 서류는 반드시 ‘단일창구’에서 온라인 접수해야하고 관련 서류의 정확도가 보장되어야 한다고 부연했다.

같은 날, 1일부터 상해항 국제여객센터와 우송구吴淞口 국제크루즈항에서 정식으로 26개 자동(셀프)수속 통로를 사용하기 시작하여 크루즈 관광객의 통관수속이 대폭 편리해졌다. “줄서지않고, 도장을 찍지 않고, 여권을 찍고, 지문을 대는 것으로 통관수속이 끝난다. 매우 빠르다!” 라고 중국 거주외국인 천씨가 말했다. 그는 검역소 직원의 지도 하에, 첫 번째로는 여권 인식을 하고, 두 번째 창구에서는 지문을 채취하고, 사진 대조를 하는 것으로 통관이 끝나 15초도 소요되지 않았다고 했다.

이에 앞서 상하이 푸둥공항에 위치한 출입국 검사소 총 본부는 현장에서 15개 자동(셀프)수속 통로를 설치하여 관광객의 출입국 통관 시간을 줄였다.

< 자료 : 中国港口 2016. 1. 4>

4 中 교통운수부, 항만 건설비²⁾ 수취 인하

금년 4월 1일부터 해운으로 입항하는 화물 중 배에서 배로 또는 하역 후 바로 환적하는 경우, 수화인(혹은 그 대리인) 변경여부에 상관없이 해운 전과정 중 단 한번만 항만 건설비를 징수한다. 재정부와 교통운수부는 <항만건설비 징수정책 관련문제에 대한 통지> (이하 <통지>) 를 발표하며 이를 통해 수출 및 해운기업의 부담을 감소시키고, 해운기초시설건설 촉진을 장려하기 위한 조치임을 언급했다. <통지>는 해외 수입화물, 수화인(혹은 그 대리인)은 제1환적항의 해사관리기구에 화물환적정보를 보고하고 항만건설비를 납부해야하며 이 화물에 대해서 다른 환적항에서는 모두 항만건설비를 다시 징수하지 않는다고 했다. 국내 수출화물, 위탁인(혹은 그 대리인)은 선적항에서 환적 출항수속을 할 때, 선적항의 해사관리기구에 화물환적정보를 보고하고 항만건설비를 납부해야하며 이 화물에 대해서 다른 환적항에서는 모두 항만건설비를 다시 징수하지 않는다고 언급했다. 그 중 선적항이 대외개방하지 않은 항구이고, 최초로 대외개방항구에서 환적시, 수화인(혹은 그 대리인)은 그 항만의 해사관리기구에 환적정보를 보고하고 항만건설비를 납부해야한다. 한편 국내 수출화물에 대해 선적항이 난징 장강대교 이상 장강간선과 기타 내륙해운의 대외개방하지 않은 항구이며, 하역항 혹은 환적항이 연해와 난징 장강대교 이하 장강간선의 대외개방항구일 경우, 하역항 혹은 환적항의 현행 항만건설비 징수표준의 절반만을 징수한다.

< 자료 : 中国航运网, 2016. 1. 12>

2) 항만건설비 (Port Construction Charge, 港口建设费) : 대외개방 항만의 모든 터미널, 부표, 정박지, 바지선 등에서 선적 및 하역하는 화물에 대해 징수하여 항만건설의 국가 정부성 기금으로 활용되고 있음 (2016.1월 기준)