KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트
KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803
Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제16-17호
2016년 11월 11일

Contents

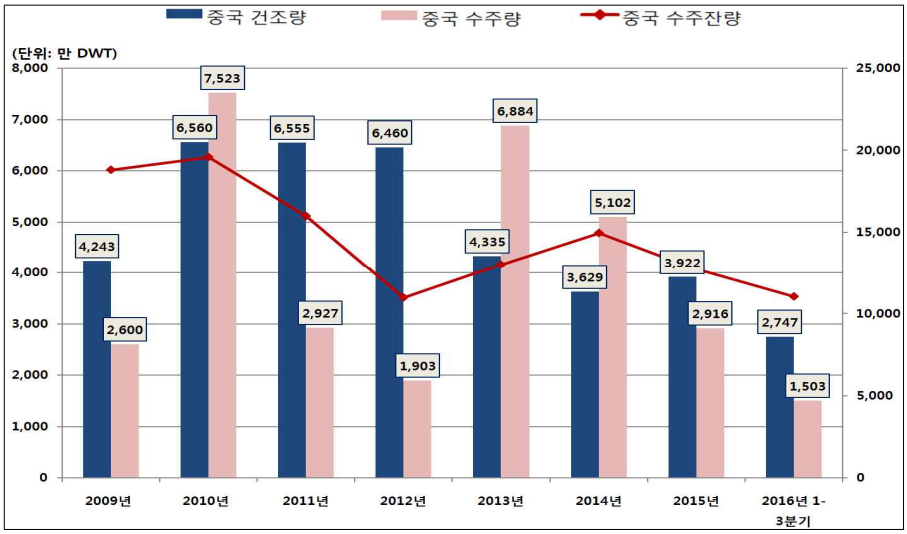
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 조선업 : 2009~2016년 1~3 분기 중국 조선업 3대 지표

2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표



자료 : 中国船舶工业行业协会 http://www.cansi.org.cn/; Clarkson; KMI 작성

2016년 1~3분기 중국 선박 수주량 전년 동기대비 10.5%

올해 들어 글로벌 선박 발주량의 대폭 감소에 따라 1~9월 중국의 선박 수주량은 1,503만 DWT로 세계 1위(2위인 한국은 387만 DWT)를 차지하고 있으나 전년 동기대비 10.5%가 줄어들었다. 같은 기간 한국과 일본의 수주량이 전년 동기대비 각각 86%와 84% 감소한데 비교하면 선전한 실적으로 평가된다.

1~9월 중국의 94개 주요 조선소의 총 생산은 3,160억 위안(한화 약 53조 7천 2백억 원)으로 전년 동기대비 2.7% 감소한 가운데, 그중 선박건조 분야는 1,450억 위안(한화 24조 6천 5백억 원), 연관기자재 분야 210억 위안(한화 약 3조 5천 7백억 원), 선박수리분야는 90억 위안(1조 5천 3백억 원)으로 전년 동기대비 각각 3%, 10%, 5% 감소했다. 매출규모는 2,280억 위안(한화 약 38조 7천 6백억 원)으로 전년 동기대비 4% 감소했으며, 이윤규모는 24억 2천만 위안(한화 약 4,114억 원)으로 전년 동기대비 26.7%나 감소했다.

우리나라의 경우에도 주력 선종의 수주 감소와 자국발주량 부족(자국 발주비중 약 21%) 등으로 수주량이 큰 폭 감소하고 있는 가운데 지난 10월 31일 산업경쟁력 강화 관계장관회의에서 조선산업 경쟁력 강화방안을 마련하고 적극적인 대응에 나서고 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
깐아이핑(甘爱平)상해해사대학교 교수

연구 분야
산업경제, 항운금융, 재무 및 세수 등
주요 활동
SISI 항운금융연구소 상무부소장
상해금융업연합회 항운금융 전문위원
상해푸동국제금융·항운중심연구센터 부비서장 등

전문가 칼럼 : 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점

1 배경 및 원인

최근 몇 년 동안 글로벌 무역이 계속해서 침체를 보이고 있다. 2016년 4월 WTO에서 발표한 글로벌 무역 보고서에서는 올해 전세계 무역성장률 예상치가 2.8%에 불과해 과거 30년 평균치인 5%를 하회할 것으로 전망하고 있다. 이에 따라 글로벌 무역성장률이 5년 연속 3% 이하로 떨어져 1980년대 이후 '가장 힘든' 시기가 될 것으로 예측했다. 또한 2008년 이후 해운업 불황에 따라 상당수의 해운사가 이 여파를 피하지 못해 빠르게 쇠퇴하고 있다. 이 침체로 해운업의 유조선, 건화물 및 컨테이너의 세 분야가 영향을 받았다.

중국 교통운수부 자료에 따르면, 2008년 말 중국에서 1만 톤급 이상 선박의 운송량은 2,137만 DWT에서 2011년에는 4,287만 DWT로 2배 정도의 증가를 실현했는데, 이는 30년이 걸릴 일을 3년 만에 이룬 것이다. 2013년에는 5년 전에 비해 3,380만 DWT가 증가한 5,517만 DWT에 달해 2.58배 성장세를 보였다. 특히 건화물의 공급은 과잉이며, 연해지역 석탄의 공급은 1/3 정도의 과잉을 보이고 있다.

중국 교통운수부 수운국에서 발표한 2015년 국내 연해 화물선의 운송량 분석 보고서에 따르면, 2015년 12월 31일 기준 1만 톤급 이상 성간(省間) 건화물선[1]의 총 운송량은 5,467만 DWT로 전년 동기대비 47만 DWT가 늘어나 0.86% 증가율을 보였다.

건화물의 총 운송량이 계속 증가하는 반면, 한 해 동안 연해 석탄 운송량은 6억 1,123만 톤으로서 동기대비 6.2% 감소, 마이너스 성장을 보였다. 통계자료에 따르면, 중국에서 1만 톤급 이상 연해 운송량은 5,467만 DWT로 철광석, 곡물 등 약 900만 DWT를 제외하고 남은 약 4,600만 DWT를 석탄 운반에 사용할 수 있다. 매월 각 선박의 운행 횟수를 1.5회로 보면 가능한 운송량은 6,900만 DWT이지만 월평균 석탄 수요량이 5,100만 톤급에 불과해 1,800만 DWT가 남는다[2]. 이는 현재 운송량의 1/3에 해당하는 수치로 비교적 보수적인 추정치이다. 이렇게 거대한 운송량 과잉이 시장에 누적되면서 가격 경쟁을 피할 수 없게 되었고, 악성 경쟁이 심해지면서 위기가 지속되는 상황이 언제 끝날지 판단하기 어렵다.

이를 종합해 보면 전세계 무역 증가세가 여전히 회복될 기미를 보이지 않는 상황에서 해운시장의 침체에 직면한 해운업계는 최대한의 노력을 통해 공급을 소화할 수밖에 없는 처지에 놓이게 되었고, 이로 인해 선박 해체 속도가 빨라졌다.

1) 컨테이너선과 중량화물선 등 일반화물선은 제외되어 있음.
2) 「运力过剩到底有多严重?」中国能源网, 2016. 5. 6. 11期

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

	01-08	11-11
종합지수	734.95	763.78
일본 항로	619.87	656.71
구주 항로	855.19	904.58
미서부 항로	761.60	724.85
미동부 항로	846.92	889.80
한국 항로	584.19	552.01

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	11-11
종합지수	856.91	1212.20
석탄	844.95	1279.20
곡물	606.92	1365.71
금속광석	833.43	1146.10
정유	1,354.12	1239.27
원유	1,541.72	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

2 제도의 변천

중국 정부는 1979년 <환경보호법>을 제정하여 해양, 토지, 물, 대기, 고체물질 오염에 관한 일련의 환경보호 법률체계를 구축하였다. '11.5 규획' 기간 동안 2005~2020년 기간에 단위 GDP당 이산화탄소 배출을 40~45% 줄인다는 온실가스 배출규제 목표를 수립했다. 이를 기점으로 저(低)소모, 저(低)오염, 저(低)배출을 기본으로 하는 탄소경제 및 생태경제를 발전시키는 것을 중국의 주요 국가정책과 전략적 중점사항으로 삼았다.

또한 국무원은 <조선산업의 신속한 구조조정을 통한 발전모델 전환 및 고도화 실시방안(2013~2015년)에 관한 통지>(국발 [2013] 29호, 이하<통지>)를 발표하였다. <통지>에서 조선산업 구조조정을 가속화하여 발전모델 전환과 고도화를 촉진하고 경제정책을 통해 노후 선박과 단일선체 유조선의 폐선을 장려한다. 이는 수요구조 개선, 선박생산 안정, 선박제품 구조의 업그레이드, 조선산업 발전에 유리하다. 선사의 선박기술 수준을 제고하는 동시에 선대 구조를 최적화한다.

노후 선박 폐선을 통해 새로운 국제 협약과 규정, 표준에 부합하는 신형 선박을 건조하도록 장려하고, 중국 선박기술 수준을 제고하며, 운송능력과 구조를 개선하고, 선사의 운송능력 보장과 국제 경쟁력을 제고한다. 또한 에너지 절약과 대기오염물질 배출 저감을 촉진하고 환경보호를 강화한다. 에너지 소모가 많고 안전과 오염에 리스크가 높은 노후 선박과 단일선체 유조선의 조기 폐선은 선박 에너지 소모와 대기오염물질 배출을 줄이는데 유리하고 안전사고와 해양오염을 줄여 환경보호에도 도움을 준다.

2014년 2월 24일 재정부는 교통운수부、국가발전개혁위원회、공업정보화부와 공동으로 <노후 선박과 단일선체 유조선 폐선, 중앙 재정 특별보조금 관리방법> (이하 <방법>)에 관한 통지를 발표하고(재건 [2014] 24호) 중앙재정에서 노후 선박과 단일선체 유조선 조기 폐선에 대한 보조금을 편성하였다[3].

<방법>은 중앙정부가 특별 자금을 배정하여 1,500위안/총톤수 기준에 따라 2013~2015년 조기 폐선, 개조된 노후 선박과 단일선체 유조선에 보조금을 지급하며, 경제정책을 통해 선박산업의 구조조정을 가속화하고, 선대 구조를 최적화하며 에너지 절약과 배출 감소를 촉진한다는 점을 명확히 제시하였다.

또한 업계 화두가 된 1,500위안/총톤수의 보조금 계수에 대해서는 정책시행 동안 운항, 건조, 해체가격 동향 등 다양한 측면의 요소를 종합적으로 고려해 확정하였으며 제한적인 보조금으로 최대한의 정책적 장려효과를 거두려는 필요성도 고려하였다. 이를 통해 1,500위안/총톤수의 보조금 계수를 통해 운송량 구조조정을 원하는 선주들의 수요를 기본적으로 만족시키고 보조금의 사용효율을 최대한도로 끌어올릴 수 있다.

이와 더불어, 정책 시행의 효과를 보장하기 위해 시장수요가 있고 안전성이

3) 특별 보조금이란 중앙 재정에서 공공재정 예산을 통해 배정하여 노후 선박과 단일선체 유조선의 조기 폐선 및 개조에 지급하는 보조금이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

좋으며 에너지 절약과 환경보호기술에 대한 기준이 높은 선박의 경우 개조 지원을 확대하고, 자금관리 방법을 통해 다양한 선령, 선박 유형, 선박 톤수에 대해 단계적인 보조금 계수를 설정한다. 노후 선박이 최종적으로 지급 받는 보조금은 1,500위안/총톤수 기본 보조금에 선박의 총톤수, 선령, 선박유형 등의 계수를 종합적으로 고려하여 확정된다. 여객선, 위험액체물질운반선 등은 더 많은 보조금을 받을 수 있고, 기타 선박 유형에 대한 보조금은 기준금액보다 낮을 것이다.

또한 <방법>에 따르면 보조금은 선박 유형, 조기 폐선 연한 등의 요소에 따라 기준 보조금(1,500위안/총톤수)을 더해 종합적으로 판단한 후 폐선과 폐선 완료 후 각각 50%씩 나누어 지급한다. 선사는 선박 해체가 끝나면 신 선박을 건조하지 않더라도 50%의 보조금을 신청해 지급 받을 수 있다. 이렇게 하면 선주의 보조금 신청시간을 효과적으로 단축하여 자금을 신속하게 회수하고 구조조정에 속도를 낼 수 있다. 일부 선사가 해체만 하고 건조하지 않을 경우 더 많은 시장 잠재력을 이끌어내 공급과잉을 완화할 수 있다.

한편, <방법>은 선박 대형화를 장려하기 위해 선박 해체 후 개조하는 경우에 대해 신 선박의 총톤수가 해체 선박의 총톤수를 넘어야 하고, 기존에 '하나를 해체하면 하나를 건조한다'는 관념에서 벗어나 자발성 원칙에 따라 전체 해체된 선박과 신 선박의 총톤수를 합하거나 각각 일일이 대응해 보조금을 계산할 수 있다. 즉, 여러 척을 해체하고도 그 보다 적은 수의 선박을 건조할 수 있으며, 여기에 해체 선박과 건조 선박의 선박 유형에 대해 대응 관계의 제한조건을 설정하지 않기 때문에 선사는 시장 수요에 맞추어 자유로운 선택이 가능하다.

미시적으로 볼 때 <방법>의 세부 운영 규정을 설정할 때 향후 시장 동향을 충분히 고려하여 보조금에 대한 확실한 예측, 보조금 지급방식 등 미래 신 선박 가격, 중고 선박 가격, 해체 선박 가격 및 선주의 신 선박 건조 의사 등의 시장 요소를 명확하게 정했기 때문에 가격이 움직이는 시장 환경에서 최고의 효과를 거둘 수 있도록 하였다. 이는 에너지 절약과 배출 감소, 환경보호 강화에 도움을 줄 것이다. 일부 선박건조 전문가는 신형 선박의 에너지 절약과 배출 감소 효과가 20%에 달할 것으로 예상했다.

또한 2015년 11월 9일 재정부、교통운수부、국가발전개혁위원회 및 공업정보화부의 네 개 부처에서 해당 정책의 실시기한을 2017년 12월 31일로 연장하는 문건을 다시 발표하였다. 문건은 <선박의 폐선, 해체와 선박 유형 표준화 보조금 관리방법>(재정부 재건 [2015] 977호)의 정책적 연장이다.

통지에 따르면, 2012년 12월 31일 이전에 소유권을 취득하고 유효기간이 2013년 1월 1일 이후인 선박등기 및 선박검사 등의 증서, 국내 연해 <선박 영업운송증> 또는 <국제 해상운송 선박등록증>을 소유한 선박을 해체한 모든 경우에 보조금을 신청할 수 있다. 해선(海船)의 조기 폐선, 개조에 2013년 1월 1일~2017년 12월 31일 보조금을 지급한다. 내하에서 운항하는 선박에 대해 해체, 개조, 신조선 하는 시범선박에 대해서는 2013년 10월 1일~2015년 12월 31일 보조금을

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

지급한다. 어선의 폐선, 해체, 개조와 어업 장비시설 구축에 대한 보조금 지급기간은 2015년 10월 1일~2019년 12월 31일이다. 이와 더불어 상술한 정책 이외, 선박 환경보호 및 노후 선박 폐선 촉진을 위해 잇달아 부대정책을 발표하였다([표 1] 참조).

[표 1] 선박 환경보호 및 노후 선박 폐선 촉진에 관한 기타 부대정책

명칭	발표기관	주요내용
<내하 운송선박의 표준화 관리규정>	교통운수부 2014. 12. 12.	- <내하 운송선박의 표준화 관리규정>은 2014년 12월 12일 제14차 교통운수부 회의에서 통과되어 2015년 4월 1일부터 시행에 들어갔다. 2001년 10월 11일 교통부령 2001년 제8호로 공포된 <내륙하천 운송선박 표준화 관리규정>은 이와 동시에 폐지되었다. - 내하 운송선박 표준화 관리를 강화하고, 내하 운송선박 기술 수준을 제고시켜, 내하 운송선박 구조 개선을 통해 선박 오염을 방지하여, 운송 효율을 제고하고 수상운송사업의 발전을 추진할 것이다.
<선박과 항만 오염방지 특별행동 실시방안(2015~2020)>	교통운수부 2015. 8. 27.	- 교통운수부는 선박과 항만 오염방지 업무와 녹색수로 교통 발전을 적극 추진하기 위해 11개 주요 목표를 분명히 제시하였다.
<스마트 선박 규범>	중국선급협회 2015. 12. 1.	- <스마트 선박 규범>은 개방형 규범으로 세계적인 스마트 선박 기술의 발전 및 응용과 궤를 함께 하며 새로운 응용성과를 지속적으로 받아들여 기존의 기술적 요구를 한층 보완할 것이다.
<주강삼각주, 장강삼각주, 환발해(베이징, 톈진, 허베이) 수역에서 선박의 배출규제지역 실시방안>	교통운수부 2015. 12. 4.	- 이 방안의 목표는 선박의 대기오염물질 배출규제지역을 설정함으로써 중국 선박의 황산화물, 질소산화물, 미세먼지의 배출을 억제하고 중국 근해와 내륙하천 특히 항만도시의 환경대기 질을 개선하는 것이다. 이는 선박으로 인한 대기오염의 전면적 통제의 기초가 되었다.
<내륙하천의 단일선체 화학물품운반선과 단일선체 유조선 운항금지에 관한 통지>	교통운수부 2015. 12. 22.	- 통지에 따르면 2016년 1월 1일부터 선체 외판을 액체화물 탱크의 경계(1현 1선저, 2현 1선저, 1현 2선저 포함)로 하는 화학물품운반선(2G 선실을 채택한 3류 화학물질운반선 제외), 유조선(600DWT 이하 유조선 제외)은 '2횡, 1종, 2망, 18선[4]' 수역에서 운항을 금지한다. 나머지 화학물품 운반선과 유조선은 상기 수역에서의 운항 금지 시일은 별도로 발표한다.
<선박검사관리규정>	교통운수부 2016. 1. 22.	- 중국 선박 건조와 해운업이 급속하게 성장함에 따라 선박 검사업무량도 급속히 증가하고 있다. 이로써 일련의 세분화 규정을 통해 선박 검사 품질과 감독관리의 권리 및 의무를 강조해야 한다.

주 : KMI 중국연구센터 정리

3 제도 발전 현황 및 추세

2015년 중국은 노후 선박의 조기 폐선 장려 정책을 지속적으로 실시하였고, 그 결과 국내외 선사 또는 선주들의 폐선량이 증가했다([표 2] 참조). 많은 노후 선박을 안전하고 친환경적으로 해체하면서 국내 노후 선박의 폐선 및 공급과잉이 빨라졌고 에너지 절약과 대기오염물질 배출 감소가 촉진되었다. 이에

4) '2횡, 1종, 2망, 18선' 수역이란 창장(长江) 간선, 시장(西江) 간선, 북경~항주 운하, 창장삼각주 고등급수로망, 주장삼각주 고등급수로망, 18개 주요 간지류 고등급수로망을 가리킨다.

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

따라 선박해체산업의 사회적 책임이 더욱 분명해졌다. 하지만 국내 경제성장 둔화, 내수 드라이브 약화, 철강 산업의 구조적 생산과잉, 고철 및 선박해체 다운스트림 시장의 수요 부진 및 지속적인 가격 하락 등의 영향으로 선박해체 산업은 물량 압박, 자금의 회전난, 운영비용의 증가 등의 경영 압박에 직면하면서 4년째 심각한 적자에 허덕이고 있다. 선박해체산업 전반적으로 사회적 효과와 기업 효과의 균형을 이루지 못하고 있다.

[표 2] 2015년 중국 선박 해체 현황

분야	내용
거래량	- 국내 선박해체업체 회원(이하 선박해체업체)이 국내외에서 따낸 각종 폐선 거래는 163만 LDT(약 684만 DWT)로 거래된 폐선 수는 동기대비 28.7% 감소, LDT는 동기대비 16% 줄었다.
선종별	- 선박해체업체가 국내외에서 거래한 3대 폐선 유형 가운데 건화물선(잡화선 포함)이 국내외 폐선 총 LDT의 63%를 차지, 동기대비 8%p 증가세를 보였다. 유조선은 국내외 폐선 총 LDT의 6%를 차지, 동기대비 7%p 감소했다. 컨테이너선은 국내외 폐선 총 LDT의 11%를 차지, 동기대비 9%p 감소했다.
선령	- 2015년 선박해체업체가 국내외에서 거래한 폐선 중 선령이 20년 이내(20년 포함)인 것의 LDT가 평균 30% 이상을 차지했다.
물자재고	- 선박해체업체에서 재고로 보유한 고철, 비철금속 및 기타 해체물자 규모가 72만 톤이었다. 물자재고 총량이 동기대비 다소 줄었지만 여전히 비중이 크다.
수익능력	- 대략적인 통계에 따르면 2015년 선박해체업체의 영업이익이 34억 위안을 넘었지만 동기대비 15% 이상 감소했다. 영업손실은 5억 위안을 넘어 동기대비 뚜렷한 증가세를 보였다.

주 : KMI 중국연구센터 정리

폐선 공급 시장을 분석해 보면, 향후 몇 년간 국내외 해운업계는 여전히 침체에 늪에 빠져 운송능력 과잉이 해소되기 어려울 것이다. 여기에 <홍콩협약>이 곧 발효될 예정이기 때문에 EU 선박해체법안이 실시될 것이다. 선박제조 연비지수(EEDI)에 관한 새로운 조건 및 신 선박 투입을 통한 노후 선박 폐선 해소 등으로 인해 전세계 노후 선박의 폐선 속도는 완화되지 않을 것이다. 중국은 원양 노후 선박의 폐선, 내하 선박의 개조, 어획작업 선박의 폐선 및 개선 등에 대한 장려정책을 계속 실시할 것이고, 2016년에도 해운, 내륙하천 운송, 어선의 폐선 신고와 해체가 이어질 것이다.

국내 선박 해체 다운스트림 시장을 분석해 보면, 현재 전세계 벌크상품 가격(철광석, 철재 등)이 낮게 설정되어 있는 상황에서 국내 철강업계의 생산 과잉, 제조업 침체, 내수 부진, 디플레이션 리스크 증대, 국내 고철가격과 국제 고철 가격의 역전 등 여러 요소가 중첩되면서 국내 고철 및 선박 해체 다운스트림 시장의 수급 관계는 비록 정부에서 공급측 개혁 실시 후 경제 상황 변화에 따라 다소 기복을 보이기는 하겠지만 단기간에 근본적 호전을 기대하기는 어려울 것이다. 2016년에도 선박해체 업계에서 폐선 해체 거래량은 계속 감소세를 보일 것으로 예측된다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

4 건의 및 시사점

지방해운협회는 해운업 침체의 극복을 돕기 위해 정부가 조속히 조치를 마련해 업계에 필요한 지원을 제공하여 선사들이 난관을 극복하도록 도와야 한다고 입을 모은다. 또한 정부가 재정적 지원능력을 확대해 일정 규모 이상의 중점 선사들이 총톤수에 따라 보조금을 받고 규모화, 세계화를 향해 나가도록 이끌어주길 바라고 있다.

동시에 현재 중국 조선산업이 직면한 가장 중요한 문제는 빠른 성장에 따른 생산과잉이다. 조선업 60% 이상의 생산량이 건화물선 등 저부가가치 선박에 집중되어 있어 구조적 생산과잉이 두드러진다. 이에 따라 중국 조선업은 '13·5 계획' 기간 중 해양강국 건설과 "일대일로" 전략이 기회를 잡아 첨단 크루즈 설계 건조기술을 선점하고 대형 액화천연가스 운반선, 초대형 컨테이너선 등 하이테크 선박의 국제 경쟁력을 제고해야 한다. 이와 더불어, 인터넷+의 보급에 따라 선사와 철강공장 등 원료업체 간의 협력을 강화하고, 다양한 모델을 통해 조선업계 원료를 조달하여 자금 점용을 줄여야 한다. 뿐만 아니라 산업구조의 고도화 및 조정에 주목하여 '제조형 기업'에서 '제조서비스형 기업'으로 탈바꿈하고, 글로벌 A/S 네트워크와 시장마케팅 네트워크 체계를 구축하여 A/S를 강화한 브랜드를 구축하고 시장점유율들을 높여야 한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 요약 원문

中国船舶提前淘汰政策演进及效果

一. 背景及原因

随着世界贸易量下降，船舶运力过剩。全球贸易近年来一直呈现持续低迷的态势。世界贸易组织2016年4月发布的全球贸易报告预测，今年全球贸易增速预计仅为2.8%，继续低于过去30年来5%的平均水平。至此，全球贸易增速将连续5年低于3%，是自20世纪80年代以来"最糟糕"的时期。随着世界贸易量下降，船舶运力过剩。

2008年之后在全球经济危机开始时迅速衰退。低迷影响了航运业三大部门：油轮、干散货和集装箱。其中，目前全球的集装箱运力至少过剩20% 。而在中国，交通运输部数据显示，2008年底，我国万吨以上船舶运力为2137万载重吨，2011年已猛增到4287万载重吨，实现了船队规模翻番，短短3年时间走完了先前需要30多年才建立起来的船队规模。2013年更是达到顶峰5517万载重吨，较五年前多增了3380万载重吨，整整扩大了1.6倍。**特别是干散货运力过剩，**中国交通运输部水运局发布2015年国国内沿海货运船舶运力分析报告显示，截至2015年12月31日，万吨以上省际沿海干散货船(不含集装箱船、重大件船等普通货船)共计运力5467万载重吨，运力规模较上年同期增加47万载重吨，增幅为0.87 %。运力仍在增长，而沿海煤炭运量却出现了负增长，全年沿海煤炭运量为61123万吨，同比减少6.2% 。 按照发布的统计数据，我国万吨以上的沿海运力有5467万载重吨，据粗略计算，除去运输铁矿石、粮食等约900万载重吨运力，剩下约4600万载重吨可用来拉煤炭。按照每月每条船运行1.5航次计算，可支配运力就达6900万载重吨，而煤炭需求量月均仅为5100万吨，多余了1800万载重吨运力，相当于目前运力规模的三分之一，这还是较保守的测算。 如此巨大的多余运力沉淀在市场，价格战就不可避免，恶性竞争愈演愈烈，危机仍在继续，何时结束尚难以推断。

综上所述，在全球贸易增长并未出现显著起色的情况下，航运市场的低迷，航运界只能尽最大努力消化运力，加快了船舶拆解的进程。

中国政府1979年制定了《环境保护法》，并制定了对海洋、土地、水、大气、固体物污染的一系列环境保护法律体系。在"十一五"规划中就提出了控制温室气体排放目标为：实现2005年至2020年单位GDP二氧化碳排放下降40%至45%的目标。以此为标志，发展以低能耗、低污染、低排放为基础的碳经济与生态经济，成为了中国的一项重要国策和战略重点。

国务院印发《关于船舶工业加快结构调整促进转型升级实施方案(2013~2015年)的通知》(国发[2013]29号) ，提出：加快船舶工业结构调整，促进转型升级。通过经济政策鼓励老旧运输船舶和单壳油轮报废更新，有助于改善需求结构，稳定船舶生产，推动船舶产品结构升级，促进船舶工业发展；提高航运企业船舶技术水平，优化船队结构。通过淘汰老旧船舶，鼓励建造符合国际新规范、新公约、新标准要求的新型船舶，提高我国运输船舶技术水平，改善运力结构，提升航运业运输保障能力和国际竞争力；促进节能减排，加强环境保护。通过提前淘汰能耗高、安全和污染风险大的老旧运输船舶和单壳油轮，有助于降低船舶能耗和排放，减少安全事故和水域污染，保护环境。

2014年2月24日，财政部会同交通运输部、国家发展改革委、 工业和信息化部联合印发《老旧运输船舶和单壳油轮报废更新 中央财政补助专项资金管

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

理办法》的通知（财建[2014]24号），中央财政设立了老旧运输船舶和单壳油轮报废更新补助专项资金。

2、2015年11月9日，四部委再次发文将该政策实施期限延长至2017年12月31日。

其文件是《船舶报废拆解和船型标准化补助资金管理办法》（**财政部财建[2015]977号**）的政策延续。通知显示，凡2012年12月31日前取得所有权，并持有有效期至2013年1月1日之后的船舶登记、船舶检验等证书、国内沿海《船舶营业运输证》或《国际海上运输船舶备案证明书》的海船拆解后，可以申请补助资金。

补助资金用于海船提前报废更新的补助期间为2013年1月1日至2017年12月31日；用于内河船拆解、更新和新建示范船的补助期间为2013年10月1日至2015年12月31日，用于渔船报废拆解、更新改造和渔业装备设施建设的补助期间为2015年10月1日至2019年12月31日。

3、相关解读

明确基准，设置补贴梯度系数。

《方案》明确，中央财政将安排专项资金，按1500元/总吨的基准，对在2013年至2015年提前报废更新的老旧运输船舶和单壳油轮进行补助，通过经济政策加快船舶工业结构调整，优化船队结构，促进节能减排。

对于行业最关心的1500元/总吨的补贴基数，其确定综合考虑了各方面因素，有对政策实施期间航运、造船和拆船价格走势的预判，也有将有限的补贴资金发挥最大的政策鼓励效果的要求。1500元/总吨的补贴基准能够基本满足有运力结构调整意愿的船东的需求，最大程度地提高补贴资金使用效率。

据悉，为了保证政策的实施效果，加大对符合市场需求、安全性能好、节能环保技术标准高的船舶更新的支持力度，接下来在资金管理办法中将继续延续根据不同船龄、船型和船舶吨位设置梯度补贴系数的做法。届时，老旧运输船舶最终获得的补贴金额将在1500元八急吨的基准补贴上，综合考虑船舶总吨、船龄、船舶类型等系数后确定。淘汰客船、液体危险品船等船舶将获得更高的补贴，其他船型的补贴金额会低于基准额。补贴资金分两步发放

补贴资金分两步发放也是《方案》的亮点之一。根据《方案》，补助金额将根据船舶类型、提前报废年限等因素，结合基准补助金额(1500元/总吨)综合确定，补助资金按各50%的比例分别在完成拆船和造船后分两次发放。企业对船舶拆解完后，即使不再建造新船，也可以申领50%的补贴资金。这样做能够有效缩短船东申请补贴的时间，保证其迅速回笼资金，加快结构调整。有一些企业只拆不建，也可以腾出更多市场空间，缓解运力过剩。

为了鼓励船舶大型化，《方案》要求拆解船舶后更新船舶的，新建造船舶的总吨应不小于拆解船舶的总吨，并调整了以往"拆一建一"的思路，企业可根据自愿原则，将全部拆解和新建造船舶的总吨合并或者分别一一对应计算补贴金额，也就是说可以多拆小船建大船，同时对拆解船舶和建造船舶的船舶类型不设置对应关系的限制条件，企业根据市场需求自由选择。

从微观上讲，《方案》操作细则的设置充分考虑了未来市场的趋势，其明确的补贴金额测算、补助发放方式等均综合考虑了未来新增船价格、二手船价格、拆船价格以及船东对新造船意愿等市场因素，能够保证在价格波动的市场环境中发挥最佳效果。此外，还将有助于促进节能减排，加强环境保护，据一些造船专家估计，新型船舶节能减排效果有望达到20%。

推动老旧船舶提前淘汰是应对当前市场环境，真正实现调结构、促发展的重点工作，在交通运输部出台的许多政策措施中都有所涉及，范围涵盖了农村老旧渡船和内河、沿海、远洋等各类老旧运输船舶。随着此次《方案》的推出，

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

一个覆盖农村客渡船和内河、沿海、远洋运输船舶的老旧船舶淘汰更新政策已经形成。到2015年，船舶运力结构将得到全面改善，航运业将进入一个全新的发展时期。

4、其他针对船舶环保及促进老旧船舶淘汰的配套政策：

①《内河运输船舶标准化管理规定》

《内河运输船舶标准化管理规定》（中华人民共和国交通运输部令2014年第23号）已于2014年12月12日经第14次部务会议通过，自2015年4月1日起施行。2001年10月11日以交通部令2001年第8号公布的《内河运输船舶标准化管理规定》同时废止。

②《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015~2020年）》

交通运输部发布《船舶与港口污染防治专项行动实施方案（2015~2020年）》，明确具体目标，并提出11项主要任务，以全面推进船舶与港口污染防治工作，积极推进绿色水路交通发展。

③《智能船舶规范》

2015年12月1日，由中国船级社(CCS)编制的《智能船舶规范》(简称《规在中国国际海事会展期间正式对外发布，该规范将于2016年3月1日生效。《规范》作为一种开放式规范，将与国际上智能船舶技术的发展和应用同步，不断纳入新的应用成果，完善和细化已有的技术要求。

④2015年12月4日，交通运输部印发了《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》，目标在于通过设立船舶大气污染物排放控制区，控制我国船舶硫氧化物、氮氧化物和颗粒物排放，改善我国沿海和沿河区域特别是港口城市的环境空气质量，为全面控制船舶大气污染奠定基础。

⑤《关于内河单壳化学品船和单壳油船禁航有关事项的通知》

通知规定：从2016年1月1日起，禁止以船体外板为液货舱周界（包括单舷单底、双舷单底、单舷双底）的化学品船（采用2G舱型的3型化学品船除外）、油船（600载重吨以下的油船除外）“两横一纵两网十八线”水域航行。其他化学品船和油船禁止航行上述水域的时间另行公布。

“两横一纵两网十八线”水域是指长江干线、西江航运干线、京杭运河、长江三角洲高等级航道网、珠江三角洲高等级航道网和18条主要干支流高等级航道。

⑥《船舶检验管理规定》《船舶检验管理规定》（中华人民共和国交通运输部令2016年第2号）由2016年1月14日交通运输部第1次部务会议通过，自2016年5月1日起施行。

三. 中国拆船业发展情况

2015年，我国继续实施鼓励老旧船舶提前报废政策的影响下,国内外航运企业或船东淘汰船舶的数量仍旧较多。从成交拆解量上看，我国拆船业依旧保持历史高位。

大量废旧船舶的安全环保拆解，加速了国内老旧运输船舶的淘汰、过剩运力的消解，促进了航运节能减排，使拆船业的社会责任得到进一步显现。但由于国内经济增速放缓，内需拉动有限，受钢铁产业结构性过剩，废钢及拆船下游市场需求不旺且价格持续下跌等因素影响，拆船企业面临拆船物资大量积压、资金周转困难、运作成本有增无减等经营压力，已连续4年处于严重亏损状态。整个拆船业未能实现社会效益与企业效益的统一。

1、基本运行情况

（1）成交拆解量情况

据统计，2015年，国内会员拆船企业（下称：拆船企业）成交国内外各类废船163万轻吨（约合684万载重吨），成交废船艘数同比减少28.7%，轻吨

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

量同比下降16%。其中，成交国内废船91万轻吨，艘数同比减少28.1%，轻吨量同比下降17%；成交进口废船72万轻吨，艘数同比减少29.4%，轻吨量同比下降15%。可见，国内废船成交轻吨量再次超过进口废钢船。

（2）成交拆解废船类型情况

2015年，拆船企业成交国内外废船的三大船型中，散货船（含杂货船）占国内外废船总轻吨量的63%，同比增加8个百分点；油船占国内外废船总轻吨量的6%，同比减少7个百分点；集装箱船占国内外废船总轻吨量的11%，同比减少9个百分点。

在成交国内废船的三大船型中，散货船（含杂货船）、油船和集装箱船分别占国内废船总轻吨量的80.5%、5.6%和11.1%。其中，散货船占比增加明显，同比增加22个百分点。在成交的进口废船的三大船型中，散货船（含杂货船）、油船和集装箱船分别占进口废船总轻吨量40.8%、6.7%和11.5%。其中，油船占比有所下降,同比减少11个百分点。

（3）成交拆解废船船龄情况

2015年，在拆船企业所成交的国内外废船中，其船龄在20年以内（含20年）的轻吨量均占三成以上。其中，国内废船船龄在20年以内（含20年）的轻吨量占国内废船轻吨总量的32.1%，同比增加4.4个百分点；进口废船船龄在20年以内（含20年）的轻吨量占进口废船轻吨总量的37.3%，同比减少6.3个百分点。

（4）拆船物资库存情况

2015年，拆船企业库存废钢、废有色金属和其他拆解物资数量在72万吨左右。物资库存总量同比略有下降，但仍居高位。拆船物资库存严重积压，约10亿元人民币以上的资金被占用。

（5）拆船企业盈利能力情况

据不完全统计，2015年，拆船企业总营业收入超过34亿元人民币，同比下降15%以上；经营亏损超过5亿元人民币，同比增幅明显加大。拆船税费高、安全环保投入多、劳动力成本增大、物资销售缓慢、库存占压资金周转率低、融资及财务成本居高等问题，导致企业生产经营压力增大，亏损已成为企业不得不接受的现实。

四、前景与建议

（一）前景

从废船供应市场分析，未来几年国内外航运业仍将低迷，运力过剩状况难以扭转，再加上《香港公约》即将生效、欧盟拆船法案实施，船舶能效设计指数（EEDI）的新要求以及新船投入倒逼老旧船舶淘汰等因素的影响，国际老旧船舶继续退出市场的步伐不会停止。在我国，鼓励远洋老旧运输船舶淘汰、内河船更新改造、渔业捕捞作业船报废更新等政策的继续实施，2016年仍会有不少海运、内河运输船舶、渔船面临报废拆解。

从国内拆船下游市场分析，目前世界大宗商品价格（如铁矿石、钢材）在低位运行，国内钢铁等行业产能过剩，制造业低迷，内需拉动乏力，通缩风险加大，国内废钢价格与国际废钢价格倒挂等因素叠加，国内废钢及拆船下游市场供求关系，虽会伴随国家推进供给侧结构性改革后的国内经济发展变化而有所起伏，但短期内，行业整体难以出现根本好转。预计2016年拆船业废船成交拆解量仍呈下滑态势。

面临发展困境，“渡难关”将成为拆船业不得不正视的现实。拆船企业务必把握市场机遇与挑战，适时调整生产经营管理策略，做好充分思想准备。

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

（二）行业建议：建立政策长效机制

为了帮助航运业走出低谷，有地方海运协会建议，政府应尽快出台措施，给予行业必要的扶持以助企业渡过难关。希望政府能加大财政扶持力度，对达到一定规模的重点航运企业按照总吨给予财政补助，并积极引导企业向规模化和国际化方向发展。

1、在财政支持方面，建议希望除了老旧运输船舶提前报废更新补贴，还有新建船舶资本金支持和贷款贴息、中央国有资本经营预算船队建设注资等政策。

2、鉴于现行的一些政策为短期临时性政策，有关方面建议，针对航运业，一方面应建立政策长效机制，研究提高注资比例，帮助企业应对资金短缺压力，提升船舶建设更新能力，调整优化船队结构。另一方面可以加强对外经济技术合作专项资金等对航运企业“走出去”的支持力度，鼓励企业加强境外港口码头投资，提升国际航运市场控制力和安全保障能力。此外，还可以建立产业投资基金，加强与社会资本的融合，通过发展混合所有制经济，拓展业务领域，优化产业结构，加快多元化发展进程。

3、航运企业建议，我国对航运企业全部收入按照25%征收企业所得税，企业税收负担较重，使得一些国内民营企业流失海外。“能否研究降低航运业税收负担，譬如在‘营改增’试点工作中深入研究航运企业的经营特点，切实降低企业的流转税率。

当然，航运企业也应“抱团取暖”实现均衡突破，通过撤单、推迟、拆解旧船等多种方式，按照有进有退的原则，清理低效无效产业，避免运力在短时间内集中释放；控制船队的发展速度，优化船队结构，变同业竞争为互惠共赢，加强产业链上下游纵向整合，同时提升成本控制水平和市场开拓水平。

（三）建造有市场的船型

当前中国造船业面临的最主要问题是增长过快导致的产能过剩，而且造船业超过60%的产能集中于散货船等低附加值船舶，结构性产能过剩突出。因此，加速行业洗牌、淘汰落后产能成为化解船舶行业难题必不可少的一环。有专家表示，中国造船企业在订单选择上，应倾向于大型 集装箱船、油轮、液化天然气船等特种船舶和高附加值船舶。

工信部副部长怀进鹏表示，“十三五”期间造船业要把握海洋强国建设和“一带一路”战略的机遇，加快突破豪华邮轮设计建造技术，全面提升大型液化天然气船、超大型集装箱船等高技术船舶的国际竞争力。政府将通过公布行业“白名单”等制度，引导社会资源向优质企业倾斜，挤压落后企业生存空间，以政府引导、市场作用的方式化解过剩产能。

（四）提高造船业产品设计、建造能力

对于未来船舶企业的出路，有专家建议，必须转变发展思路，向高端产品进军，提高造船业产品设计、建造能力。特别要注意降低企业运行成本，尤其是智能制造、智能机器人的引入，降低造船行业的人工成本等。 另外，随着互联网+的普及，船企与钢厂等原料商也需加强合作，其造船原料的采购可以按照不同的节点采取间断式采购的模式，以减少资金的占用。同时，更要注重产业结构的优化和调整，完成从“制造型企业”向“制造服务业企业”的转变，建立和完善全球售后服务网络和市场营销网络体系，加强售后服务打造品牌，提升市场占有率等。

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.
Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 中국무원 : 컨테이너부두 사업승인권 이양 예정
- 中교통운수부, 중국투자 '편의치적'선 회귀 등록 장려
- 중국, 2020년까지 100개 도서에서 생태도서 프로젝트 추진 예정
- 중국·독일 제5회 친환경물류회의 항주에서 소집, 정보 상호연계로 친환경·고효능 물류 추진
- 푸젠성(福建省), 제3차 해운업 발전 특별 보조금 9,000만 위안 방출

해운 · 항만 · 물류

- 양산항 제4기 정식으로 조정단계에 진입, 2017년 시운영 예정
- 항운 합병 최초 결실, CCSG 제3분기 7.14억의 적자 감소
- 닝보항(宁波港) 3분기 순이익 18.87억 위안 기록, 전년 동기대비 17.49% 감소
- 주하이항그룹(ZPH), 국가물류정보플랫폼과 데이터 공유 실현
- 선전(深圳) 물류, 8개 유형의 37개 1천억 위안 투자사업 추진 예정
- 국제크루즈경제, "중국시대"에 진입
- "5항합1", "육해연동", 저장성(浙江省) 대항만 연합
- COSCO 항만 순이익 52%로 폭락
- 호동중화(沪东中华)조선소, 스테인리스강 화학제품 운반선 4+2+2 수주 획득

해양 · 수산

- <광시 장족자치구 무인도 보호조례> 2017년 실시 예정, 무인도의 합리적 개발·이용 확보
- 칭다오시(青岛市) '13·5' 기간에 국제 선진 해양발전센터 건설에 주력
- 닝보시(宁波市) 해양환경 보호 '13·5' 계획 발표, 오염관리와 해양생태환경 복원 등 4가지 중점 공정 실시 예정
- '중국해양전략 투자기금' 홍콩에서 설립
- 국가해양국 해양관측소 배치계획 발표, '13·5' 시기 중국 해양관측소 수량 110개로 증가 예정

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 中국무원 : 컨테이너부두 사업승인권 이양 예정

2016년 10월 8일에 소집된 국무원 상무회의에서는 정부에서 승인하는 투자사업을 한층 더 정선하여 개혁을 심화하고, 시장 활성화를 강화하며 외자기업 등의 심사관리를 간소화하여 더욱 광범위하고 개방된 시장환경을 창조할 것으로 확정했다.

회의에서는 2013년, 2014년 2차례에 거쳐 정선한 정부승인 투자사업의 기초 위에 승인사업을 한층 더 이양한다고 했다. 또한 최근 몇 년간의 경험을 통해 국가계획 범위 내에서 명확한 표준이 있는 투자사업은 승인권 이양이 가능하다고 결정했다.

회의에서는 컨테이너 전용부두, 내하수운육상전력허브, 자동차용발전기, 도시 패스트트랙 등 투자사업의 승인권은 이양 가능하며 성급(省级)정부에서 국가의 관련계획이나 허가표준에 따라 사업승인을 한다고 결정했다. 또한 의료, 교육, 문화, 체육 등 사회 영역이 민간에 대한 투자의 범위를 확대한다.

강철, 석탄, 전해알루미늄 등 생산능력 과잉 업계에 대해서 각 지역에서는 어떠한 방식으로도 산업능력을 추가할 수 없으며 원칙상 전통연유(燃油) 자동차기업의 개설은 승인할 수 없다.

올해 5월 국무원에서는 <2016년 간정방권방관(简政放权放管 : 정부와 기업의 기구를 간소화하고 권한과 관리를 하부 기관에 이양)정책의 추진 및 서비스개혁사업 요점 업그레이드>를 공포하여 기업의 자주권을 한층 확대하였으며 중앙정부에서 승인한 기업투자사업의 감소비율은 원래 총량의 90%이상에 달한다.

정부에서 투자사업의 심사를 간소화하는 것은 시장의 활성화를 촉진시키는 것이며 다른 한편으로는 외자기업 등의 심사관리를 간소화하고 특별 승인관리조치를 개선한다.

회의에서는 자무시험구의 경험을 보급하여 간정방권, 방관결합(放管结合 : 권리 이양과 관리를 결합), 서비스 개선 등 개혁을 통해 내외자 기업을 동일시하고 공평한 경쟁을 진행할 수 있는 환경을 마련한다고 했다. 이것은 새로운 한 차례 대회개방 추진의 중요한 내용이다.

중국에서는 G20 항저우정상회담 이전에 새로 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 스촨, 산시의 7개 자무실험구를 설립하였는데 이것은 새로운 개혁개방의 새로운 실험기지가 되었으며 제도혁신을 핵심으로 국제통행규칙에 응하였다.

전국인민대표대회 상무위원회에서 외자기업법 등 법률의 수정에 관한 결정에 의거하여 앞으로 해외상인투자기업을 설립할 때 2015년판 <해외상인 투자산업 지도목록>중에서 제기한 금기류, 제한류, 격려류 중에 주주권, 고급관리요구 규정 등이 승인특별관리조치에 관련되지 않을 경우 기업설립 및 변경시 심사를 비안(备案)으로 교체한다.

중국인민대학교 법학원 교수 예린(叶林)은 "해외상인 투자의 네거티브 리스트 관리모드를 실시한 이래 자유무역시험구 투자의 편리화 규범화수준 및 투명도를 강화하여 인정을 받았다."고 언급했다. 해외상인 투자의 네거티브 리스트 관리모드는 전국적으로 범위를 넓혀갈 예정이며 "심사시대"의 종료를 예고했다.

<자료 : 中国港口, 2016. 10. 10.>

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

2 中교통운수부, 중국투자 '편의치적' 선 회귀 등록 장려

현재, 중국 교통운수부는 <중국 투자 '편의치적'선 회귀 등록 및 입국 세금 정책에 관한 실행 공고>(이하 <공고>)를 발표했다. <공고>는 2016년 9월 1일에서 2019년 9월 1일 기간, 통관수속 및 선박등록 처리의 중국 투자선박에 대해 언급했다. 게다가 이 세 항목 조건에 부합하는 것은, 세금과 수입 부가가치세를 면제할 수 있다.

이 세 가지 조건은 다음과 같은 항목을 위한 것이다. 2012년 12월 31일 국외 등록 처리 수속 "편의치적"의 선박 게시, 중국측 투자비율은 50% 이상이다. 선령은 자가 건조선박 완공 기간을 2016년 9월 1일로 제한시켰으며, 선령은 <노후 선박 관리 규정>의 관련 요구를 만족시켜야 한다.

국무원의 허가를 받아 실행한 중국투자 "편의치적"선 세금 특혜 정책을 끝까지 관철시키기 위해서 중국투자 "편의치적" 국제해운 선박 회국 등록을 장려하고, 중화인민공화국 국기를 매달고 항행하며, 중국국적 선대 규모를 더욱 확대시키고, 중국 국제해운업의 건전한 발전을 촉진시키며 교통부의 <공고>를 시행할 것이다.

<공고>는 선박 수입 기관(신청인)은 교통운수부에 신청하고, 구체적인 관련 자료를 제출할 것을 요구한다. 이 정책에 적용하는 선박을 원칙상으로는 계속 국제해운사업에 종사해야 하며, <중화인민공화국 국제해운조례>의 제20조의 규정에 따라 선박 접수 수속을 처리해야 한다. 국내 운송의 수요와 선박안전기술 상황에 따르면, 교통운수부의 승인을 통과해야 국내 해운사업에 종사할 수 있다.

<공고>는 중국선급협회가 관련 규정을 따라야 한다는 것을 강조했다. 이 정책을 적용하는 선박은 실제 상황에 초점을 맞추어 관련된 수입 현장 검증, 법정 검증, 선박등록 수속을 처리해야 하고, 국제선급협회의 협회 정식 회원 선급의 선박을 우선으로 처리한다.

<자료 : 中国航务周刊, 2016. 10. 12.>

3 중국, 2020년까지 100개 도서에서 생태도서 프로젝트 추진 예정

최근, 국가해양국은 <전국 생태도서공정(工程) '13·5' 계획>을 정식적으로 발표하여 실시하기 시작했다. 이 <계획>은 중국 도서사업 발전을 위한 또 하나의 중요한 조치이며, 도서와 그 주변해역의 생태시스템을 보호하고 국가해양권익을 수호하고 도서지역 사회경제의 지속가능한 발전을 촉진하는 데에 중요한 의미를 지닌다. <계획>은 2020년까지 100개 도서에서 생태도서 프로젝트를 실시함으로써 각자의 특색을 지니는 생태도서 건설모델, 기준과 장기적 유효한 건설·관리 기제를 형성하여 전국의 생태도서 건설을 이끈다고 제기했다.

10월 24일부터 26일까지 허베이성(河北省) 탕산시(唐山市)에서 도서발전 경험교류회의를 개최하게 되었다. 회의에서 전문가들은 도서의 개발과 생태보호, 도서자원에 대한 과학적 이용개발 및 해양경제 발전공간 확대 등의 주제를 중심으로 토론했다. 회의에서 2020년까지 중국에서 100개 도서에서 생태도서공정 실시에 관한 이야기도 나왔다.

국가해양국 FIO연구소의 연구원 리페잉(李培英)에 따라면, 중국의 도서는 1,000여 개가 있는데, 이들은 새로운 성장점과 해양경제 구조를 조정해 주는 중요한 매개체로 부상되고 있다. 도서개발 활동이 늘어남에 따라 도서경제가 국민경제에 대한 기여율이 계속 증가되고 있으며 중국 해양경제 발전의 제2 경제벨트가 되었고 해양강국 건설 중에 중요한 역할을 발휘하고 있다. 리페잉은 지금 중국 도서에서 유인도의 자원을 과도하게 소비하고 일부분 이미 개발된 도서에 대한 파괴도 심각하다고 지적했다. 따

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

라서 전체적 개발수준이 비교적 낮은 형편이고 모방경쟁도 보편적인 현상이 되었으며 도서권익 수호에 있어도 많은 문제가 있다고 지적했다.

리페잉에 의하면, 생태도서 프로젝트는 도서생태 안전을 보장하고 해양권익을 수호하고 주민환경을 개선하는 데에 중요한 의미를 지닌다. 2020년까지 100개의 생태도서 프로젝트를 유형별로 추진할 것이다. 그 중에 생태보전 프로젝트 25개, 권익보호 프로젝트 10개, 생태경관 프로젝트 20개, 거주와 관광 프로젝트 27개 및 과학기술 지원 프로젝트 28개가 포함되어 있다.

지금 도서관광은 급속 발전하고 있다. 2014년 중국이 세계 도서관광 목적지로 관광객 2,400만 명이 출국했다. 2015년에 2,800만 명에 달하고 전년대비 16.7% 증가했다. 중국 관광객은 세계 도서관광 발전에 영향을 미친 중요한 힘으로 작용되고 있다. 앞으로 중국 도서관광도 국제 관광시장 개발, 해외 관광투자자 유치 및 국제항공 능력 제고 등에 있어 국제화 전략을 펼쳐나갈 것이다.

국가해양국 정책법제와 도서사(岛屿司)의 부사장(副司长) 판샹꿔(樊祥国)에 따르면, 중국은 해양대국이며 수많은 도서를 가지고 있는데, 건전한 도서생태시스템을 구축한 것은 해양환경을 보호하고 국가 생태안전을 수보하는 중요한 조치이다. 다음 단계에서 생태보호를 도서 건설의 근본으로 삼아, '생태+'의 이념을 도서보호와 관리의 과정에 관철시키고 '생태도서' 프로젝트를 안정되게 실시해야 한다. 중국 국정과 부합한 도서 개발·이용 모델을 탐색하고 도서개발을 저탄소, 녹색과 친환경의 방향으로 이끌어야 한다.

<자료 : 中新网, 2016. 10. 27.>

4 양산항 제4기 정식으로 조정단계에 진입, 내년 시운영 예정

Snet의 보도에 따르면 양산항 4기 사업이 기초건설을 마치고 정식으로 설비 조정단계에 진입하였으며 내년에 시운영을 진행할 예정이라고 한다. 양산항 4기는 세계에서 규모가 가장 크고 설비가 가장 선진적인 자동화 부두로 부상할 것이며 상하이의 "세계 제1위 항만"의 지위를 한층 더 공고하게 할 것이다.

양산항 4기 부두건설은 이미 기본적인 규모를 갖추었다. 둥하이대교(东海大桥) 이남에 위치하고 커주산(颗珠山) 및 대, 소 우구이도(乌龟岛)를 의지하고 있으며 매립건축으로 건설된 양산항 4기는 평균육지종심이 500미터, 총 용지 면적이 223만 평방미터에 달한다. 양산항 4기 부두 해안선의 총 길이는 2,350미터로 2개의 7만 톤급 선석과 5개의 5만 톤급 선석을 소유하고 있으며 설계 처리능력이 초기에 400만 TEU, 장기적으로는 630만 TEU에 달할 것으로 예상되며 대형 컨테이너선이 동시에 정박할 수 있는 조건을 만족시킬 수 있다.

전통 부두와 비교했을 때 양산항의 우위는 최신 자동화 컨테이너 하역설비와 자동화 생산관리 제어시스템을 최초로 사용하였다는 것인데, 즉 컴퓨터로 궤도주행식 크레인을 조정하여 컨테이너 하역작업을 진행하고 무인 자동화 환적차량으로 현재의 컨테이너 트럭을 대신한다. 양산항 4기 사업의 건설지휘부 총지휘자 장빈(张斌)은 다음과 같이 말했다. "앞으로 부두에는 거의 자동화 시스템으로 작업이 진행 될 것이다. 선박이 정박하면 컴퓨터가 자동으로 작업시간을 정하여 무인 환적차량의 도착위치를 시스템을 통해 미리 전달한다. 컴퓨터가 하역일정에 따라 실시간으로 경로를 계산하면 무인 환적차량은 컴퓨터가 정해준 노선에 따라 야적장으로 이동하며 전반 계획은 초단위의 정확도를 자랑한다."

자동화 기술을 채용한 후, 양산항 4기의 하역효율은 전체 상하이항에서 최고의 수준 이 될 것이다. 양산항 1, 2, 3기 부두와 비교했을 때 4기 부두는 해안선이 가장 짧고 용지면적이

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

가장 적지만 처리능력은 기존 부두들을 초과할 것이다. 그 외, 양산항 4기 부두의 주요 하역 절차는 전부 전력시동으로 되어 있으며 에너지 자원 이용효율을 제고하였을 뿐만 아니라 탄소 배출양을 최대한 줄임으로써 폐기 가스와 소음이 환경에 대한 영향을 감소시킬 것이다. 따라서 양산항 4기는 진정한 의미에서의 "조용하고 친환경적인" 현대화 부두이다.

자동화 운영은 양산항 4기 부두의 운영효율을 한층 제고하고 부두의 정박원가를 낮추었다. 세계 해운업계가 보편적으로 불황을 겪고 있는 현재에 자동화 운영은 양산항의 경쟁력을 한층 제고시키고 더욱 많은 선사가 상하이에 기항하도록 한다. SIPG(上港集团)의 CEO 옌쥔(严俊)은 다음과 같이 말했다. "미래의 발전의 지속 가능성에서 출발하여 양산항 4기의 자동화 부두의 핵심기술은 완전히 자주적인 연구 개발에 의거하고 있다. 스마트화는 향후 항만발전의 주요한 방향이다. 이번에 사용된 기술, 특히 여러 개 대형시스템 간의 집성기술은 모두 자체로 개발 한 것이다. 이것은 자동화 부두의 운영에 중요한 작용을 일으키며 향후 시스템 업그레이드의 키포인트이기 때문에 SIPG는 자주적 연구개발을 견지하고 있다."

현재 SIPG에서는 자동화 부두와 대응된 "컨테이너 트럭 디디(集卡滴滴)"와 같은 부대 컨테이너 트럭운송예약 플랫폼을 연구 개발하였다. 옌쥔은 "향후에 이 시스템을 통해 현재 컨테이너가 무작위로 야적장에 진입하여 항만구역 부두작업이 원활하게 진행될 수 없는 현상을 개선할 것이다. 올해는 SIPG 설립 10주년이다. 10년 동안, SIPG의 컨테이너 연간 물동량은 2,171만 TEU에서 작년의 3,653만 TEU까지 증가하여 다년간 세계 1위를 차지하였다. 앞으로 상하이항은 자유무역시험구의 개혁에 의거하여 항만의 상, 하류의 산업사슬을 한층 더 개통하여 국제 중추적 지위를 더욱 공고하게 할 것이다."라고 했다.

<자료 : 中国港口, 2016. 10. 27.>

5 항운 합병 최초 결실, CCSG 제3분기 7.14억의 적자 감소

CCSG는 10월 28일 저녁에 보고한 회사의 2016년 3분기 보고에 따르면, 회사의 3분기 영업이익은 498.74억 위안을 실현시켰고, 동기 대비 0.35%가 상승했다. 순손실은 92.20억 위안을 기록하였다. 회사 측에서는 항운업이 전반적인 침체 상황 속에서 CCSG의 재조직 효과로 제3분기 동안의 순이익의 적자를 7.14억 위안 감소시켰다. 동시에 한진해운 파산 사건에 적극 대응하고, 항만운영을 충분히 발굴할 수 있었다.

항운업 전체 침체속에서 CCSG업무의 재조정 결실

2016년 1~9월, 상하이 수출컨테이너 운임종합지수(SCFI)와 중국 수출컨테이너 운임종합지수(CCFI)의 평균치는 각각 594포인트와 694포인트이고, 동기 대비 각각 23.6%와 24.4%가 하락한 것이다. SCFI와 CCFI는 각각 3월 중순과 4월 말 400포인트와 632포인트로 역사상 가장 낮은 포인트로 떨어졌었다.

2016년 3분기, CCSG 컨테이너 항로의 운송량 누계는 약 1,188만 TEU이고, 동기 대비 46.7%가 증가했다. 항로 수입의 약 390억 위안을 실현시켰고, 동기 대비 20.6%가 상승했다. 항만운영은 계속해서 평행선을 유지하고 있으며, 3분기까지의 총 컨테이너 물동량은 약 7,023만 TEU로 동기 대비 3.9% 증가하였다. 회사는 제3분기에 시장회복의 기회를 잡고, 운송비 회복에 노력을 기울였다. 아울러 최적화된 항로 네트워크를 통해 공급업자 관리와 컨테이너 관리는 물론 시너지 효과를 내고, 제3분기에는 2분기 순이익의 적자를 약 7.14억 위안 줄였다.

그러나 시장 운송비의 지속적인 침체의 영향으로 회사에서 처리하는 컨테이너물동량은

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

증가했으나 수입은 늘지 않았다. 연초 업무의 재조정 중 컨테이너 임차 및 건화물 항운 업무에서 발생한 처분 손실 등 비경상적인 요소로 인하여 2016년 1~9월, CCSG 순손실은 92.2억 원이며, 만약 일회성 비 경상적인 손익을 공제한다면, 순손실은 68.2억 위안이다.

CCSG측은 심각한 시장 상황에 직면하여, 회사는 적극 업무 조정을 추진 할 것이고, 자발적으로 책임을 지며 일정 성과를 낼 것이라고 밝혔다. 회사의 완전출자 자회사인 CCSG Container Lines는 지속적인 침체시장 환경에 초점을 맞춰 지속적인 조치를 강구했다. 통합 조정의 장점을 발휘하고, 거래처에 대한 서비스 향상 및 회사 경영효익을 최선을 다해 개선했다. 회사는 약 반년간에 걸쳐 조직 개편을 완료했다. 관리팀, 마케팅팀, 항로 네트워크 및 연맹, 마케팅 및 고객 서비스 정책, 컨테이너 관리, 공급자 관리, 정보 시스템 등의 부문을 재통합하여 "쌍 브랜드"로부터 단일 브랜드로 원활히 이행시켰다. 재통합을 통하여 국내외 협력 효과는 끊임없이 나타나고 있고, 항로 네트워크 원가, 공급자 관리원가, 컨테이너 관리원가 등 재통합의 장점도 끊임없이 나타나고 있다. 협력 효과는 결실을 맺고, 장차 계속해서 성장가능성은 커질 것이다.

한진해운 파산 사태에 빠르게 대응, 항만운영에 대한 충분한 연구

CCSG는 회사는 끊임없이 마케팅을 확대할 것이고, 자발적으로 바이어의 "어려운 점"과 "곤란한 점"을 해결하고, 전 세계에 걸쳐 대외무역 운수 서비스를 아우르는 아홉가지 서비스 표준 항목에 대해 응답할 것을 밝혔다. 거래처들의 서비스 확장요구에 대한 연구를 더욱 심도 있게 할 것이며, 전 운송과정에 있어서 문제 해결 방안을 찾는 능력을 강화할 것이다. 글로벌 마인드의 시각에서 볼 때, 운송능력 구조에 최적화된 항로를 지속하고, "해양 연맹"기획 업무를 적극 추진하고, 지속적인 거래처 서비스 위주로 유지할 것이다. 물품 납기일에는 서비스 빈도수 및 영향의 미치는 범위 등을 고려하여 거래처에게 더욱 최적화된 서비스를 제공하는데 신중을 기할 것을 예고했다.

한진해운 파산 사태에 대해 CCSG에서는 빠른 대응을 하였다. 첫 번째는 시장 사태에 대한 대체방안 및 처리방안 등의 정보와 같은 비상 계획을 선포하고, 한진해운 정기선 운송의 컨테이너를 적극 처리했다. 우선적으로 거래처의 피해를 최소화 하는데 집중하여 거래처의 신뢰를 얻게 되었다. 아울러 회사는 국내 시장의 대량 상품 등 전통적인 공급원 감소로 발생한 불리한 영향을 극복하기 위한 노력을 기울이고, 계속해서 마케팅 역량을 확대하여 최종적으로 3분기 내국무역 항로의 이익을 실현시켰다.

항만운영 부문에 대해, CCSG는 자회사인 COSCO Shipping이 국가의 "일대일로" 전략에 적극적으로 호응하고 있다는 것을 밝혔다. "해상 실크로드"의 신흥시장 전략 요충지를 중점적으로 배치했고, 해외지분의 허브항만 사업은 머지않아 큰 성과를 얻을 것이라고 하였다.

9월 28일, CCSG는 아랍에미리트 아부다비항만 사무국의 경영 특허권 협의를 체결했으며, 아부다비 칼리파 항만의 2기 컨테이너부두를 공동 합자를 추진했다. 10월 12일, 이탈리아 와다(瓦多)부두의 40%의 주식을 매입했다. 동시에, 회사는 항만운영 분야의 새로운 국제협력 방식을 적극 모색하고, 끊임없이 해외항만 산업의 클러스터 경쟁력을 향상시키고, 허브항만의 전략 효과를 충분히 발굴하고 발휘했다. 글로벌 컨테이너 허브항만 네트워크를 개선시키고, 최적화된 글로벌 허브항만 배치, 더 나아가 해외 허브항만 사업 연구 개발의 역량도 확대시켰다.

업무 재조정 개혁을 통해, COSCO Shipping은 글로벌 항만운영에서 주요 위치를 확실히 잡았다. 동시에, CCSG 컨테이너 운송업무상의 전략적인 협력을 통해 전면적으로 회사는 글로벌 컨테이너 항만운영의 경쟁 우위를 상승시켰다.

<자료 : 证券时报 2016. 10. 31.>

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

6 닝보항 3분기 순이익 18.87억 위안 기록, 전년 동기대비 17.49% 감소

10월 28일 저녁, 닝보·저우산항유한책임회사(이하 "닝보항")에서 3분기 실적보고서를 발표했다. 보고서에 따르면 2016년 1~9월 닝보항의 순이익은 18.87억 위안을 기록하여 전년 동기대비 17.49%가 감소하였다.

올해 1, 2, 3분기에 닝보항의 영업이익은 125.34억 위안으로 전년도 조정 후와 대비했을 때 3.81% 감소한 것으로 나타났다. 그중 주식회사 주주에게 속하는 비경상손익 차감전 순이익은 18.29억 위안으로 전년 동기대비 18.06% 감소했고, 경영활동 중 생성된 현금흐름 순액은 25.35억 위안으로 전년 동기대비 3.39% 증가했으며 주당수익은 0.143위안이다.

30일까지 닝보항의 총자산은 585.57억 위안이며 전년 동기대비 6.20% 증가하였다. 그중 주식회사 주주의 순자산은 전년 동기대비 2.96% 증가하여 345.17억 위안을 기록했으며 주식회사 주주의 주당 순자산은 2.62위안이다.

2016년 상반기 닝보항의 영업이익은 83.83억 위안으로 전년 동기대비 2.58% 감소했다. 그 중 주식회사 주주의 순이익은 11.82억 위안으로 전년 동기대비 21.92% 감소했다. 비경상손익 차감전 순이익은 전년 동기대비 23.17% 감소, 11.42억 위안이다. 1분기 영업이익은 47.26억 위안으로 전년 동기대비 9.39% 증가하였고, 주식회사 주주의 순이익은 6.58억 위안으로 전년 동기대비 13.96% 감소하였다. 비경상손익 차감전 순이익은 6.30억 위안이다.

<자료 : 中国港口网 2016. 10. 31.>

7 <광시 장족자치구 무인도 보호조례> 내년 실시 예정, 무인도의 합리적 개발·이용 확보

최근, 광시 장족자치구 제12회 인대상무위원회 제25차 회의에서 <광시 장족자치구 무인도 보호조례(이하 <조례>로 약칭)를 발표했다. <조례>는 전국에서 무인도를 보호하는 첫 번째 지방차원의 법률로서 무인도의 이용 신청, 무인도의 개발·이용에 관하여 규정하였다. 이 <조례>는 2017년 2월 1일부터 정식으로 실시한다.

광시 장족자치구 해양국의 관계자에 따르면, 광시성에 총 646개 도서가 있으며, 그 가운데 유인도는 14개, 무인도는 632개가 있다. 해양경제의 급속발전에 따라 도서의 개발건설 속도도 빨라지고 있어서 도서자원의 수급 갈등도 날로 드러나고 있다.

<조례>에서 연해지역의 현급 이상의 정부는 무인도에 대한 보호와 합리적 이용을 국민경제와 사회발전 계획으로 포함시켜야 한다고 강조했다. 무인도에 대한 보호와 관리를 강화하고 무인도 및 그 주변해역의 생태시스템을 보호함으로써 무인도에 대한 합리적 개발과 지속가능 이용을 확보한다.

<조례>에 따르면, 기업과 개인이 무인도를 이용할 때 비준신청이나 입찰, 경매, 공고 방식을 통해 이용권을 획득할 수 있다. 무인도 이용권의 최대 기한은 50년을 넘을 수 없는 것이다. 비준을 받아 이용권을 받은 무인도 이용자는 무인도에 대한 이용권을 취득하게 된 날부터 2년 동안 계속 개발·이용을 하지 않을 경우, 연해지역의 시와 현급 정부의 해양주관기관은 이용자에게 책임지도록 개발 이용하라고 명령한다. 3년 이상 방치하고 정당한 이유 없이 개발하지 않을 경우, 자치구 정부의 비준을 거쳐 연해지역의 시, 현급 정부는 무인도 이용권을 회수한다.

<조례>에서 무인도를 이용할 때 상응된 생태보호 조치를 취해야 한다고 규정된 바 있다. 극단적 취약한 생태시스템의 개발, 독특한 생태시스템의 개발, 야생동물 이동을 방해 가능한 개발 및 주변 해양생태안전에 영향을 미칠 수 있는 개발 등의 네 가지 도서개발을 금지한다. 무인도 이용권을 가진 자는 규정에 따라 건축물, 구축물 및 그

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2009~2016년 1~3분기 중국 조선업 3대 지표
▸ 전문가 칼럼
: 중국 조기 폐선 정책의 발전 및 시사점
▸ 동향 & 뉴스

의 부속시설들이 자연해안선과의 거리를 제한해야 하며, 무인도 이용권의 기한이 만료되는 날부터 6개월 내에 무인도 지형지모, 자연자원, 생태환경을 파괴할 수 있는 시설과 구축물을 제거해야 하다.

<조례>에 의하면, 법에 따라 설치된 군사시설, 경계비, 지명표지, 네비게이션, 측정, 통신, 기상관측, 해양 모니터링과 지진 모니터링 등의 공공시설을 파괴하거나 훼손시키면 안 되며, 공공시설의 정상적 사용을 방해하면 안 된다.

위의 관계자에 따르면, <조례>는 광시성이 <도서보호법>을 전면적으로 관철시키기 위한 중요한 조치이며, 광시성 무인도 입법의 공백을 채웠다고 평가했다. <조례>의 실시를 통해 광시성 무인도 및 그 주변해역의 생태시스템에 대한 보호를 강화할 수 있고 무인도에 대한 이용·관리를 규범화시켜서 무인도의 개발·이용 질서를 보호해 줄 수 있다. 이에 무인도 이용자의 합법적인 권익을 보장해 줄 수 있으며, 무인도 경제의 지속적인 발전을 촉진할 수 있고 광시성의 해양경제의 건전한 발전을 추진할 것으로 기대된다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 10. 25.>

8 칭다오시 '13 · 5' 기간에 국제 선진해양발전센터 건설에 주력

10월 25일에 개최된 제16회 칭다오 블루경제 국제인재 및 재산학·연 협력 상담회의에서 <칭다오시 해양 고급인재 모집 행동계획(2016-2018)>(이하<계획>)을 정식으로 대외에 발표했다. 향후 3년 동안에 칭다오시는 세계에 향해 해양분야의 고급인재를 모집할 예정이다.

<계획>에 의하면, 3가지 종류의 인재를 중점적으로 유치할 계획이다. 첫 번째는 해양분야의 핵심인재 20명 이상을 유치할 것이다. 이는 양원원사(两院院士) 및 선진국가의 해당된 해양 과학자들을 포함한다. 두 번째는 해양분야의 선도인재 200명 정도 유치할 예정이다. 이는 '천인계획(千人计划)', '만인계획(万人计划)'과 '태산학자(泰山学者)' 등과 상응된 수준에 있는 국가, 성급 해양선도인재들을 포함한다. 셋 번째는 청년우수인재 2,000명 정도 유치할 예정이다. 이는 주로 석사 이상 학력을 가지고 과학연구의 경력이 있고 두드러진 실적을 취득한 청년우수인재를 가리킨다.

인재를 유치하는 주체는 주로 3대 핵심구역이다. 블루벨리 핵심구는 국제 일류의 해양과학기술 혁신정책기지로 건설하고자 하는 계획에 따라 국제영향력을 지닌 해양과학기술 혁신인재를 중점적으로 모집할 예정이다. 서해안 신구(西海岸新区)는 국내의 해양 첨단산업 클러스터로 건설하고자 하는 계획에 따라 항만운송, 해양플랜트와 선박장비 제조, 임항 석유화공 등의 해양첨단산업에 관한 인재를 중점적으로 유치할 것이다. 홍다오(红岛)경제구는 국내 일류의 해양 전략적 신산업 기지로 건설하려는 계획에 따라 해양생물의약, 해양 정보서비스, 해양과학기술 서비스 등의 첨단산업에 관한 인재를 중점적으로 유치할 것이다.

그 외에는 칭다오시 '13·5' 전망 기자회견에서 "13·5' 기간에 칭다오시는 국제 선진해양발전센터의 건설에 힘을 기울일 것이라고 밝혀졌다. 해양강국 전략을 중심으로 프로젝트의 유치를 추진하고 더 높은 차원과 수준에서 칭다오시의 비약적 발전을 이룰 수 있도록 주력한다. 중국 블루벨리, 서해안 등 중점구역의 인프라를 개선하고 '해양+' 행동계획을 실시하여, 심해·원양 개발 종합보장기지 및 꾸전커어(古镇口) 군인·민중 융합혁신 시범구의 건설을 가속화시킨다. 심해·원양 장비의 연구개발과 제조 프로젝트 및 완따(万达)의 요트산업 등 중점 프로젝트를 조속히 추진하며, 해양과학연구, 해양플랜트 제조 및 해양서비스 등 분야에서 일련의 시범역할과 선도적 역할이 강한 프로젝트를 유입한다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 10. 27.>