



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

제17-1호

2017년 1월 13일

Contents

▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량

▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈

▶ 동향 & 뉴스

■ 2016년(1~11월) 중국 10대 항만 컨테이너물동량 처리실적

(만 TEU, %)

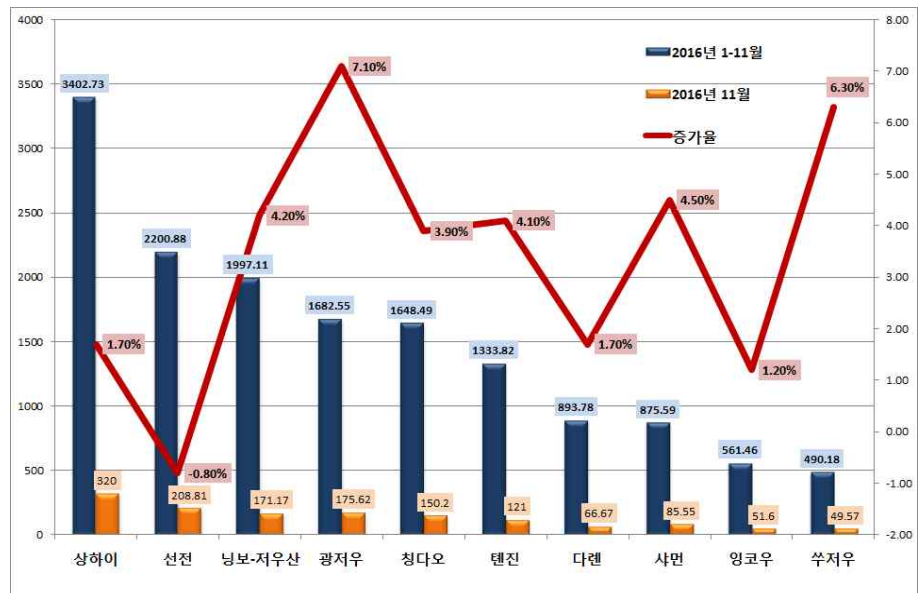
항만	물동량 (1~11월) /만 TEU	물동량 (11월) /만 TEU	누적 동기대비 /%
상하이	3,402.73	320.00	1.70
선전	2,200.88	208.81	-0.80
닝보·저우산	1,997.11	171.17	4.20
광저우	1,682.55	175.62	7.10
칭다오	1,648.49	150.20	3.90
톈진	1,333.82	121.00	4.10
다롄	893.78	66.67	1.70
샤먼	875.59	85.55	4.50
잉커우	561.46	51.60	1.20
쑤저우	490.18	49.57	6.30
합계	15,086.59	1,400.19	3.00

자료 : 中国港口集装箱网.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량



자료 : 「中国港口」, 2016년 10월호. KMI 정리.

2016년 중국 10대 항만 (1~11월) 컨테이너물동량 처리실적

중국의 경우 2016년 11월까지 대규모 항만을 중심으로 한 항만의 생산활동은 안정적인 상승세를 보이고 있다. 이중, 11월의 컨테이너물동량을 살펴보면 중국 10대 항만물동량 처리실적은 총 1,400만 TEU를 기록하였고, 전년대비 3.8% 증가하였다.

2016년 1월부터 11월까지 처리된 컨테이너물동량은 총 1억 5,087만 TEU를 기록하였으며 동기대비 3% 증가하였다. 주장삼각권(珠江三角洲)에 위치한 선전항은 10대 항만 중 유일하게 마이너스 성장을 보였다. 그 반면 광저우항은 전년대비 7.1%의 높은 증가율을 기록했다. 닝보·저우산항, 칭다오항, 톈진항 및 샤먼항의 컨테이너물동량의 증가폭은 평균 4%대를 기록하였고, 상하이항, 다롄항 및 잉커우항의 컨테이너물동량은 전년에 비해 큰 변화가 없지만 여전히 증가세를 이어가고 있다. 쑤저우항은 10대 항만 중 유일한 내하항만으로서 렌윈강)의 컨테이너물동량을 초과하여 10위권 안에 진입했다.

1) 렌윈강의 2016년 11월의 컨테이너물동량은 37.50만 TEU, 1~11월 누적 컨테이너물동량은 431.05만 TEU로 전년대비 -5.3%를 기록했음.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-06	01-13
종합지수	806.26	840.35
일본 항로	653.60	655.67
구주 항로	1059.04	1139.44
미서부 항로	682.17	688.43
미동부 항로	860.49	890.32
한국 항로	556.25	543.13

주 : '01-06' 2017년 1월 6일 지수
자료 : 상하이 항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-06	01-13
종합지수	992.60	1012.69
석탄	996.54	1026.67
곡물	770.59	746.34
금속광석	1030.54	1047.40
정유	1239.27	1239.27
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소

이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만분야 10대 이슈

2016년 세계의 항만생산은 하락세에 직면하고, 중국의 항만개혁은 실천과 모색에서 점차 새로운 단계에 진입하고 있으며, 중국의 항만산업이 거대한 압력에 직면하고 있지만 2016년 항만산업의 발전을 놓고 보면 여전히 주목할 만한 면들이 존재한다. 이에 본고에서는 중국 항만분야 10대 이슈²⁾를 정리하였고, 아울러 우리나라 항만분야의 시사점도 제시하였다.

1 항만자원 통합의 새로운 단계 진입

광시좡족자치구에서는 연해항만시장의 운영 및 행정관리 일체화를 실현하였다. 2015년 10월 22일 광시좡족자치구(广西壮族自治区) 베이부완(北部湾) 항만관리국이 정식으로 설립되었다. 2016년 1월 광시좡족자치구(广西壮族自治区) 베이부완(北部湾) 항만관리국 및 그 지사조직이 결성되었다. 이것은 광시 베이부완항의 3개 항만 통합 후 진정한 의미에서 통일계획, 통일건설, 통일관리 및 통일운영의 "4가지 통일" 관리모델이 정식으로 실현되었음을 의미한다.

저장성의 항만통합이 실질적인 성과를 거두었다. 2015년에 이어 저장성해항투자운영그룹유한공사(浙江省海港投资运营集团有限公司)와 Ningbo-저우산항그룹(宁波舟山港集团)이 잇따라 설립된 이후, 2016년에 Ningbo항주식유한공사가 저우산항주식유한공사를 인수하여 통합운영을 실현하였다. 이것을 기반으로 저장성해항투자운영그룹유한공사(浙江省海港投资运营集团有限公司)에서는 산하 5대 항만의 통일 운영을 추진하였다. 자산의 통합을 통해 Ningbo-저우산항그룹은 저장성 해항투자운영그룹유한회사 산하의 항만운영 주체로서 저장성의 연해항만을 통일적으로 운영한다.

베이징·텐진·허베이(京津冀)의 협동발전이 항만통합을 추진한다. 2015년 말에 발표한 <베이징·텐진·허베이(京津冀) 협동발전 교통일체화 계획>은 현대화의 베이징·텐진·허베이(京津冀) 항만군 건설을 중점임무로 한다. 2015년 12월 텐진항(그룹)유한공사와 허베이항만그룹유한공사(河北港口集团有限公司)가 기본협의를 체결하고 발해진지항만공사(渤海津冀港口公司)가 각각 텐진항 까오사링(高沙岭) 항만구역 신흥건축재료산업기지 통용부두사업(1단계)과 황화항(黄骅港) 종합항만구역 다목적부두 3#, 4# 선석을 인수하기로 했다.

이번 합작은 텐진과 허베이 항만자원 공동발전을 실현했다. 2016년 7월, 텐진항그룹과 탕산항그룹은 합자하여 컨테이너터미널을 운영하기 시작했으며 양측이 공동으로 투자, 탕산컨테이너터미널유한공사(唐山集装箱码头有限公司)를 설립하여 탕산항 징탕항만구역(京唐港区) 컨테이너터미널의 건설, 운영과 관리를 책임지게 되었다. 이번 합작은 베이징·텐진·허베이(京津冀)의 항만

2) 중국항만협회, "2016년 중국 항만산업 발전 10대 이슈", 2016년 제12호(총 제294호), 2016. 12, pp.1~3.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

통합 운영을 추진하였다. 이외에 후베이(湖北), 장쑤(江苏), 안후이(安徽) 등 지역에서도 지역 내의 항만통합 사업을 추진하고 있다.

2 국가전략으로 부상한 복합운송 발전

2016년 6월, 교통운수부와 국가발전개혁위원회에서는 공동으로 “제1차 복합운송 시범사업프로젝트 리스트”를 발표하였는데, Ningbo항, Tangshan항, Qingdao항 및 Dalian항 등 항만의 여러 개 선도 사업이 리스트에 포함되었다. 같은 시기에 국무원의 <양호한 시장 환경을 마련하여 교통물류의 융합과 발전을 추진하기 위한 실시방안>과 국가발전개혁위원회의 <중국~유럽 정기열차 건설발전 계획(2016~2020년)>에는 “13.5”기간 복합운송의 발전에 관한 구체적인 목표가 제시되었다. 보도에 따르면 <복합운송 발전을 추진하기 위한 약간의 의견>이 곧 발표될 예정이다.

이것은 복합운송의 발전이 국가전략으로 부상했음을 의미한다. 현재 복합운송의 발전에는 여전히 몇 가지 제한적 요소가 존재한다. 첫째, 인프라 연결을 어떻게 해결할 것인가? 둘째, 운송장비의 표준화를 어떻게 추진할 것인가? 셋째, 시장주체의 다원화를 어떻게 강화할 것인가? 넷째, 운영조직 통합을 어떻게 추진할 것인가? 다섯째, 정보자원의 교환, 공유를 어떻게 추진할 것인가? 여섯째, 어떻게 법·제도를 통합할 것인가? 일곱째, 정책적 지원을 어떻게 혁신할 것인가? 이러한 제약적 조건의 해결방안은 복합운송 발전을 추진하는 관건일 뿐만 아니라 다음 단계 사업의 포인트이기도 하다.

3 항만의 친환경 발전 심화

자원 환경의 압력이 날로 심각해지고, 항만 에너지 절약 및 오염물 배출 감소기술이 발전하고 혁신됨에 따라 항만의 친환경 저탄소 발전은 새로운 단계로 진입하였다. 2015년 교통운수부는 <선박과 항만 오염방지 특별행동 실시방안(2015~2020)³⁾>과 <주장 삼각주, 창장 삼각주, 환발해수역 선박 오염물 배출 제한구역 실시방안⁴⁾>을 잇따라 발표하였는데, 이는 “13.5” 기간 친환경 항만건설 사업의 지도에 대한 원칙적 문헌이다. 2016년 교통운수부에서는 육상전력, LNG 등 시범사업 리스트와 <2017년도 중앙재정장려금의 기항선박 육상전원 사용 지원프로젝트 신청사업의 예비통지>를 잇따라 발표하여 항만육상전원 장려정책을 명확히 제시하였다. 각 지역의 친환경 항만건설 사업이 추진됨에 따라 중국항만협회에서는 첫 스마트항만 등급평가 시범사업을 개시하였는데, 9개 터미널회사가 “중국친환경항만(4A급)” 칭호를 획득했다. 이외에도 상하이항, 선전항 등의 항만도 선박오염물 배출제한구역 신규 정책을 출선수범 진행하고, 실시하여 기항선박들이 저유황유(低硫油)를 사용할 것을 요구했다.

3) 《船舶与港口污染防治专项行动实施方案(2015-2020)》

4) 《珠三角，长三角，环渤海水域船舶排放控制区实施方案》

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

4 스마트항만 건설의 체계적 추진

중국의 스마트항만 건설이 정보화, 스마트화 및 자동화의 방향으로 발전하고 있다. 2016년 4월, 교통운수부에서 발표한 <교통운수 정보화 "13.5" 발전 계획>⁵⁾(이하 <계획>으로 약칭)은 "13.5" 시기 스마트항만 건설의 발전방향을 제시하였다.

<계획>은 다음과 같이 제시했다. 스마트항만 시범사업 분야에서 연해 혹은 내하의 중점항만을 선정하여 항만의 전면적 스마트감지시스템을 구축함으로써 항만물류 서비스의 전자화, 네트워크화, 무지화(无纸化) 및 자동화를 추진하였다. 또한 정보의 수집 및 공유의 과정을 통하여 스마트 감독관리, 스마트 서비스, 자동화 하역 등의 작업을 기반으로 한 항만과 관련 물류기업의 정보공유를 실현함으로써 항만물류 과정과 생산조직 최적화를 실현하고, 항만물류 효율과 스마트화 수준을 전면적으로 제고한다.

2016년 7월, 국가발전개혁위원회와 교통운수부에서 공동으로 발표한 <"인터넷+" 교통 편리화 추진 및 스마트교통 발전의 추진에 관한 실시방안>⁶⁾은 스마트항만을 포함한 27개 스마트교통 발전의 중점시범 프로젝트를 한층 더 명확하게 제시하였다.

5 위험화물 운송관리의 규범화

2016년부터 교통운수부에서는 여러 개 문건을 잇따라 발표하여 위험화물 운송관리를 강화하였다. 여기에는 <법률 법규를 엄격히 실시, 위험화학품 항만작업 안전감독 관리 강화에 관한 교통운수부 약간의 의견>⁷⁾(1월 발표), <위험화물 항만작업 안전관리 특별행동 방안(2016~2018년)>⁸⁾(4월 발표), <교통운수부 안전위원회 텐진항 "8.12" 특별중대사고의 교훈에 대한 통지>⁹⁾(5월 발표), <위험화물 수로운송 종업원 심사 및 취업자격 관리규정>¹⁰⁾(6월 발표) 및 <항만위험화물 안전감독검사 사업 지침서>¹¹⁾(10월 발표) 등이 포함된다. 2016년에는 신규 <항만 위험화물 안전관리 규정>¹²⁾등 일련의 문건이 발표될 예정이며 중국의 항만 위험화물안전관리 체계가 더욱 규범화 될 것으로 기대된다.

5) 《交通运输信息化"十三五"发展规划》

6) 《推进“互联网+”便捷交通促进智能交通发展的实施方案》

7) 《交通运输部关于加强危险品运输安全监督管理的若干意见》

8) 《危险货物港口作业安全治理专项行动方案(2016-2018年)》

9) 《交通运输部安委会关于深刻吸取天津港“8.12”特别重大事故教训 集中开展危险品安全专项专训的通知》

10) 《危险货物水路运输从业人员考核和从业资格管理规定》

11) 《港口危险货物安全监督检查工作指南》

12) 《港口危险货物安全管理规定》

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

6 항만시설사용료 체제의 조기 개혁

가격개혁은 항만시장화 발전을 추진하는 중요한 내용이다. 2016년 3월 1일, 새로 발표된 <항만시설사용료 계산 방법>¹³⁾(이하 <방법>으로 약칭)이 실시되었다. <방법>에 따르면, 하역작업 패키지 비용의 정부고시가를 취소하고, 원래 단계별로 나누어 수취하던 요율을 패키지 요율방식으로 수취하며 반드시 대외에 공시를 해야 한다고 규정했다. <방법>은 이전에 발표했던 선박입항료와 항만시설보안료의 조정에도 결론을 내렸다. 이번 항만시설사용료의 개혁 과정에서 항만업계는 국가의 결정에 적극 호응하여 개혁에 관련된 여러 정책을 적극 실시함으로써 수출입 과정에서의 물류원가를 절감하였다. 불완전한 통계에 따르면 <방법>의 개혁 기준에 근거하여 계산하면 항만업계가 화주 및 선박소유자에게 수십 억 위안의 이윤을 양도한 것으로 나타난다.

이외에 항만건설비 징수관리 계획을 규범화하고, 대외무역과 수운업체의 부담을 덜어주기 위하여 재정부와 교통운수부에서는 2016년 4월 1일부터 시작하여 신규 항만건설비 징수규정을 실시한다고 발표했다. 규정에 따르면 입항화물 중에 하역작업을 마쳤지만 야드로 운송되지 않고 직접 환적하게 되는 화물은 수령인(혹은 기타 대리인)의 변화 발생여부를 막론하고 전반 운송과정에서 항만건설비를 한번만 지불한다. 반면에 환적항만에서 화물이 야드로 운송되고 탁송 수속절차를 다시 밟게 되는 경우, 환적항에서 항만건설비를 지불한다. 해당 개혁은 장기적으로 존재하여 왔던 항만건설비의 중복징수 문제를 해결하여 화주의 물류원가에 대한 부담을 절감시켰다. 2016년 내에 예선비용 기준에 대한 수정의견도 발표될 예정이다.

7 중앙 차원에서 강하고, 우수하고, 큰 국유항만기업 육성 제기

2016년 7월 4일에 소집된 중국 국유기업 개혁 좌담회에서 시진핑 총서기는 다음과 같이 말했다. “국유기업은 국가의 종합능력을 강화하고, 국민의 공동이익을 보장하는 중요한 역량이다. 따라서 반드시 ‘강하고, 우수하고, 큰’ 방향으로 부단히 활력, 영향력 및 모험에 대처하는 능력을 키움으로써 국유자산의 보존가치 및 부가가치를 실현하여야 한다.” 8월 17일, 교통운수부에서는 “강하고, 우수하고, 큰” 방향의 국유항만기업 구축 사업 좌담회를 소집하였다. 교통운수부 양추안탕(杨传堂) 부장은 담화 중에 다음과 같이 말했다. “시장과 정부의 역할이 제대로 발휘되어 항만의 자원통합, 항만 간 상호협력, 항만도시의 융합을 추진함으로써 ‘강하고, 우수하고, 큰’ 방향으로 국유항만기업을 육성하고 항만업계의 개혁발전과 혁신을 제고시켜야 한다.”

13) 《港口收费计费办法》

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

8 내하수운 과학발전의 조기 추진

2016년 4월, 교통운수부에서는 <창장항운 행정관리체제 개혁에 관한 의견>을 발표하여 창장항운국이 교통운수부 파견 기구로서의 지위를 명확하게 했을 뿐만 아니라 창장간선 항운행정관리의 직책을 강화하고 창장항운이 새로운 시기에 직면한 정책적 장애물을 정리했다. 이외, 8월에 교통운수부에서는 또 <주장항운 과학발전에 관한 약간의 의견>을 발표하였는데, 창장에 이어 주장항운의 발전도 새로운 기회를 맞이할 것으로 예상된다.

내하부두 특별통합 사업을 통해 시장질서를 규범화시킨다. 6월, 교통운수부에서는 중국내하중점수역의 항만 “무허가 건설(未批先建)” 특별통합관리 사업을 개시하였는데, 2017년 12월까지 3개 단계로 나누어 전국 “2횡 1종 2망 18선(两横一纵两网十八线)”의 내하중점수역의 항만 “무허가 건설(未批先建)” 특별통합관리 사업을 완성한다. 이외, 장기간 존재했던 창장 “불법부두” 문제도 해결되었다. 2016년 창장연선 성·시(省市)에서는 잇따라 특별통합관리 사업을 진행하였는데, 7월 말까지 불법부두 600개를 봉쇄하고, 351개를 규범화하고 제고하였다. 또 현재까지 총 59개의 불법 모래채취장을 정리하여 시장질서를 한층 더 규범화시켰다.

9 항만의 “해외진출(走出去)” 조기 추진

국제항만협력 분야에서 큰 성과를 거두었다. 더욱 많은 국내기업이 “일대일로” 연선국가와 아프리카 항만에 투자 건설을 하였다. 예를 들면, 그리스의 피레아스(Piraeus)항, 스리랑카의 콜롬보(Colombo)항 프로젝트가 순조롭게 진행되고 있다. 2016년 국내항만과 해외 여러 개 항만에서는 협력과 협의를 통하여 “우호항만”을 맺었다. 예를 들면, 칭다오(青岛)항에서는 말레이시아 클랑(Klang)항과 쿠안탄(Kuantan)항과 잇따라 “우호항만”을 맺었고, 광저우(广州)항은 함부르크(Hamburg)항, 뉴저지(New Jersey)항 및 그단스크(Gdańsk)항과 협력 협의를 체결했다. 2016년 7월 중국~말레이시아 항만얼라이언스가 정식으로 결성되었으며 중국 측 외국인투자처를 중국항만협회에 설치했다.

10 위험화물 운송관리의 규범화

중국의 크루즈산업은 여전히 높은 발전 추세를 이어가고 있다. 현재 중국의 크루즈모항 건설은 북에서 남으로 대략 5개의 핵심구역으로 나뉜다. 첫째, 상하이를 선두로 하는 창장삼각권(长三角圈)이다. 2015년 상하이 우송커우(吴淞口) 국제크루즈터미널에 기항한 크루즈는 총 488척이고 승객 수는 250만 인차로써 아시아~태평양지역의 최대 크루즈 관광허브 및 세계 제8대 크루즈모항으로 부상했다. 둘째, 톈진을 핵심으로 하는 환발해권(环渤海圈)이다. 2015년 톈진항에 기항한 크루즈는 총 96척이고, 출입국 관광객은 43만 인차를 기록하여 전년보다 대폭 상승한 것으로 보인다. 셋째, 홍콩과 광저우(广州)를 핵심으로

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

로 하는 화남연해권(华南沿海圈)이다. 닝저, 샤먼(厦门)을 중심으로 하는 해협 크루즈권(海峡游轮圈)이다. 다섯째, 산야를 중심으로 하는 남해권(南海圈)이다. 2016년 중국 전체 항만의 크루즈 접수 수량과 출입국 관광객은 2015년에 비해 대폭 증가했을 것으로 예상된다. 중국의 크루즈산업은 빠른 속도로 발전하고 있지만 이와 동시에 적지 않은 문제점과 차이도 존재한다. 이중, 크루즈 선대의 설립과 크루즈 분야의 전문적 인재 결핍이 가장 큰 문제이다. 이외에 기존의 일부 정책도 크루즈산업의 발전에 일정부분 제약적인 작용을 하고 있다.

11 시사점

2016년 중국 항만분야의 10대 이슈 중에서 우리가 관심을 가져야 할 가장 중요한 이슈는 ‘국가전략으로 부상한 복합운송 발전’과 ‘항만의 해외진출 조기 추진’의 두 가지라고 판단된다. 그러므로 본고에서는 이 두 가지 이슈와 관련하여 우리나라 항만분야의 시사점을 정리하였다. 나머지 ‘항만자원의 통합’, ‘항만의 친환경 발전’, ‘스마트항만 건설’, ‘위험화물 운송관리’, ‘항만시설 사용료의 개혁’, ‘국유항만기업 육성’, ‘내하수운의 특별 통합관리’ 및 ‘크루즈 산업의 발전’의 8가지 이슈에 대한 시사점은 제외하였다.

중국은 중국의 꿈(중국몽)을 실현하기 위하여 ‘일대일로’와 ‘창장경제벨트’ 등 주요 전략을 추진하고 있다. 이 두 가지 전략에서 중요하게 다루어지고 있는 분야가 주요 거점항만과 주요 지역거점에 국제화물열차를 연결하여 중앙아시아와 러시아 및 유럽지역까지 연계하는 루트를 개발하고 있다. 또한 스링랑가 등 주요 거점 항만에 대한 항만개발 참여와 장기간의 항만운영권 확보에 심혈을 기울이고 있다. 구체적으로 보면, 창장유역의 우한, 난징, 츠저우 및 난통 등의 신항만을 개발하고, 부산항과 일본 등 주요 항만과 직기항 체제로 연결하는 한편, 국제화물열차로 중앙아시아와 러시아 및 유럽지역까지 연계하는 루트를 적극 개발, 구축하고 있다. 또한 스링랑가의 함반토타항과 파키스탄의 과다르항 및 방글라데시의 치타공항 등의 항만을 통한 운송망 구축에도 국가적 역량을 모으고 있는 중이다.

따라서 우리나라는 유라시아 지역에서 중국 주도의 거대 프로젝트를 중심으로 벌어지는 물밑 경쟁 속에서 우리나라의 국제경쟁력을 확보할 수 있는 조치들을 조기에 강구할 필요가 있다. 여기에는 창장유역의 주요 신항만개발에 대한 투자와 아울러 이들 항만과 연계되는 국제화물열차의 주요 거점에 복합물류단지를 조성하는 등 국가적 차원의 투자가 이루어져야 한다. 또한 한·중 FTA 발효에 따른 전자상거래 확산에 대비하여 산둥성의 칭다오, 허난성의 정저우 및 저장성의 Ningbo 등의 전자상거래 시범도시와 같은 주요 거점에 한·중 전자상거래 산업단지를 조성하는 투자에도 적극 참여하는 방안을 마련하는 것이 바람직하다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월 컨테이너물동량)
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 국가해양국 <무인도 개발·이용 심사·비준 방법>발표, 도서 생태보호 강화
- 양산항, 하역비 인상 예정
- 항만운영사 시장가치 순위: SIPG 1위 차지
- 2016년 황포원충(黃埔文冲)조선소, 신조선 36척 인도, 발주액 149억 위안 획득
- 국가발개위와 국가해양국 <전국 해수이용 "13.5" 계획>발표, 해수이용의 규모 확대 요구

해양 · 수산

- 중국 심·윈해 해양플랜트 기술 산업 연맹 설립, 中해양플랜트산업의 전체 실력 제고 기대
- 국가해양국 첫 번째 <도서 통계조사 공보> 발표, 도서 보호·관리 뚜렷한 효과 과시
- 중국 첫 번째 해양종합관리 시범구 선전에서 설립
- 국가해양국과 과학기술부 "과학·해양 협동" 업무기제 수립
- 2016년 세계 해산물 평균 소비량 20.5kg까지 증가

해운 · 항만 · 물류

- 국가발전개혁위원회.교통운수부.중국철도공사, 2020년까지 창장경제벨트 항만의 복합운송 시스템 구축 예정
- "13.5"후난성물류발전계획 발표
- <저장성 녹색 해운-항만 발전 "13.5" 계획> 발표
- 선전항 안전적 발전단계에 진입, 컨테이너물동량 4년 연속 세계 3위 유지
- 광저우국제항운허브 건설: 난샤항(南沙港) 물동량 처리능력 세계 선두 차지
- 2017년, 장쑤성 창저우시(常州市) 해체선박 136척, 보조금 약 1,500만 위안 획득 예상



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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 국가해양국 <무인도 개발·이용 심사·비준 방법> 발표, 도서 생태보호 강화

최근 국무원의 동의를 거쳐 국가해양국은 <무인도 개발·이용 심사·비준 방법>(이하 <방법>으로 약칭)을 발표했으며, 무인도에 대한 보호와 관리를 더욱 강화하고 무인도 개발과 이용에 대한 심사 및 비준을 규범화시켜서 도서 및 그 주변 해역의 생태시스템을 보호한다고 제시했다. <방법>은 총 4장, 25조로 나누져 있으며, 무인도 개발·이용의 기본원칙과 심사·비준 권한을 명시하고 승인신청, 심사, 비준 및 등록 등 절차에 대해 규정하였다.

<방법>은 무인도 개발·이용은 과학적 계획, 보호 우선, 합리적 개발 및 지속가능한 이용 등의 원칙에 따라, 해양생태문명 건설의 요구를 전면적으로 이행하고 친환경적이고 저탄소·에너지 절약, 집약적인 생태도서 개발·이용 모델을 장려한다고 제기했다.

<방법>은 영해기점이 소재한 도서, 국방용 도서, 국가급 해양자연보호지역으로 지정된 도서를 이용하거나, 간척지 매립으로 도서를 심각하게 파괴하거나 없앨 경우, 그리고 국무원이 지정된 기타용도 도서를 이용할 경우에는 국무원의 심사를 받아야 하고, 그 외의 경우에는 성급(省级) 정부의 승인을 받는다.

<방법>에 따르면, 기업이나 개인이 무인도 개발·이용을 신청하려면, 무인도 이용 신청서 및 구체적인 방안 및 프로젝트 논증보고서를 제출해야 한다. 국무원에 제출한 경우에는 국가해양국이 승인하고, 그 외의 경우는 성급 해양주관부서의 승인을 받는다. 승인기관은 신청 자료에 대한 심사를 진행하고, 전문가 심사, 공시, 의견모집 및 결정 등의 절차가 포함되어 있다. 공청이 필요할 때 규정에 따라 공청회를 열어야 한다. 심사가 끝나고 나면 승인기관은 심사의견을 제시하여 국무원이나 성급정부에 비준을 요청한다.

<방법>에 의하면, 국무원이 비준한 도서이용은 국가해양국이 도서이용 비준문서를 발급하고, 성급 정부 담당의 도서이용은 성급 해양행정 주관부서가 비준문서의 발급을 담당한다. 도서이용 기업과 개인은 관련 규정에 따라 무인도 이용금을 납부해야 하며, 부동산 등록 관련 규정에 따라 부동산 등록절차를 밟아서 부동산 소유권 증명서를 수령한다. <방법>은 도서이용 확보권 면적, 기한 등에 대해 규정하고, 이미 비준을 받은 도서이용 활동에 대해 감시, 모니터링 및 평가를 전개한다.

<2015년 도서 통계조사 공보>에 의하면, 중국에는 현재 총 11,000여개 도서가 있으며 그 중에 대부분은 무인도이다. 중국 해양경제의 급속발전과 산업구조에 대한 심층 조정에 따라 국가 차원의 <무인도 개발·이용 심사·비준 방법>을 시급히 마련해야 한다. 이를 통해 무인도 개발·이용 심사를 규범화하여 국가의 해양권의 수호에 든든한 기반을 제공해 줄 수 있다. 이런 배경으로 국가해양국은 <도서보호법> 실시 이후 무인도 개발·이용 심사의 경험을 바탕으로 이 <방법>을 제정하여 발표했다.

다음 단계에서 국가해양국은 <방법>에 따라 관련 정책, 제도 및 기준규범을 조기에 제정할 예정이다. 무인도 유료이용제도를 지속적으로 보완하고 역사적 가치를 지닌 도서 이용문제와 관리, 생태적 도서이용 모델 수립을 모색하면서 도서자원의 합리적 이용을 촉진시킬 것이다. 국가해양국은 <방법>이 발표된 날로부터, <무인도 신청·심사 시행방법>(2011년 발표)을 폐지했다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

2 양산항, 하역비 인상 예정

1월 9일, 상하이심수항국제물류유한공사(上海深水港国际物流有限公司)에서는 “2017년 1월 13일부터 2017년 2월 2일 기간에 하역비용을 우대가격에서 표준가격으로 조정한다.”는 공고문을 공지하였다.

이에 따라 항만포괄비용(包干费 : 야드비, 상하차비 등 포함)은 기존 20ft 컨테이너 130위안, 40ft 컨테이너 200위안에서 20ft 컨테이너 250위안, 40ft 컨테이너 440위안으로 상향 조정된다. 이외에 와이까오차오항의 상하이 ENDA(上海恩尔仓储)도 관련 비용을 인상하였다.

▼공고문 : 대(对) 이란 수출 및 수입에 대해 머스크에서 새로 발표한 강제성 요구
1월 9일, 머스크에서는 해외자산사무실(OFAC)의 규정 및 이란 정부의 법률법규에 의거하여 모든 대 이란 수출/수입 화물은 반드시 관련된 강제성 요구와 부합되어야 한다고 공지했다.

○ 강제성 요구의 내용

- 고객코드를 개설할 때 이란 고객의 코드, 국가 코드와 우편번호를 반드시 제공해야 한다.
- 일부 상품이 제한되는 이유로, 선박부킹 시 반드시 머스크 선박예약 담당자와 사전에 연락을 취해야 한다.
- 이란에서 수입하는 화물일 경우, 송하인이 반드시 이란 측 이여야 한다.
- 이란으로 수출하는 화물일 경우, 수령인은 반드시 이란 측 이여야 한다.
- 선박 부킹에 송하인, 수령인 혹은 제1 통지인(적용되는 경우)의 정보를 제공함으로써 화물 관련자가 블랙리스트에 포함되지 않도록 해야 한다.
- 선박부킹 단계에서 모든 화물 관련자는 OFAC 검증을 받아야 하며 관계자 중 블랙리스트에 포함되는 자가 있을 경우, 부킹을 거절한다.
- 이란으로 수출되는 모든 화물은 선적화물명세서에 UN유럽경제위원회 HS 코드를 제공해야 한다.
- 이란으로 수출되는 모든 화물은 선적화물명세서에 송하인의 Seal NO.를 제공해야 한다.
- 이란에 수출하는 화물의 선하증권(BL)에 수령인을 "TO ORDER"로 표기하는 것을 금지한다.
- 이란으로 수출하는 화물의 선하증권에 타 목적지로 T/S 된다는 "국경통과"로 표시하는 것을 금지한다.
- 이란에서 수출되는 화물은 후불운임(Freight Collect)으로 결제하고, 적재항 현지에서 발생하는 비용만 이란 현지에서 수취가 가능하다.
- 이란으로 수출하는 화물은 선불운임으로 결제하고, 목적항 현지에서 발생하는 비용만 이란 현지에서 수취가 가능하다.
- 이란으로 수출하는 화물은 수표 보증금, 컨테이너 안전 반환 담보서 및 (잠재적)채선료를 위한 현금 보증금을 제출하여야 한다.
- 사우디아라비아, 이스라엘로 수출/수입 되는 화물을 접수하지 않는다.
- 관련 제한 리스트는 머스크 사이트의 이란 개항 페이지를 참고하기 바란다.

▼머스크 공고 : CMA-CGM에서 서류발행비, D/O발행비 등을 건당 500위안으로 인상
최근, CMA-CGM에서는 "2017년 1월 1일부터 D/O발행비, Amendment charge, Telex release charge를 건당 500위안으로 조정하며, 10일부터 서류발행비도 건당 500

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

위안으로 조정한다. 기존 CMA-CGM의 해당 항목들의 비용은 건당 450위안 이었다.

○ MSC, 미국의 항만안전보안료 인상, 2월 1일부터 적용

1월 5일, MSC에서는 공지를 통해, 미국 모든 항만 화물의 항만안전보안료를 조정한다고 밝혔다. 해당 규정은 2017년 2월 1일부터 적용된다(입항일 기준).

조정 후의 안전보안료는 컨테이너당(모든 컨테이너 유형 적용) 15달러이며, 기존 해당 항목의 비용은 컨테이너당 13달러였다.

<자료 : 中国水运网 2016. 1. 12.>

3

국가발전개혁위원회·교통운수부 중국철도총공사, 2020년까지 창장경제벨트 항만의 복합운송 시스템 구축 예정

중국 국가발전개혁위원회에 따르면, 창장경제벨트발전 전략을 관철하기 위해 교통과 물류 융합 발전을 추진하고, 창장 연안 각 항만의 화물집산시스템을 구축하여 화물 환적능력 및 효율을 제고시키는 동시에 운송서비스 품질을 개선한다. 이로써 국가발전개혁위원회, 교통운수부 및 중국철도총공사는 <“13·5” 창장경제벨트 항만의 복합운송 건설 실시방안>(이하 <실시방안>으로 약칭)을 발표하였다.

<실시방안>에 따르면, 2020년까지 편리하고 효율적인 창장경제벨트 항만의 복합운송 시스템을 구축할 방침이다. 창장경제벨트 항운중심, 항운물류중심은 완비한 복합운송 기능을 갖추고, 주요 항만, 일반 항만의 복합운송 기능을 강화한다. 또한 도로·수로 복합운송, 철도·수로 복합운송, 수·수환적 등 여러 운송모형을 발전시키고, 컨테이너와 대중화물 철도·수로 복합운송 비중을 지속 제고할 계획이다. 항만을 중심으로 철도·도로·수로 등 복합운송 정보 공유기능을 더욱 강화하여 서비스 품질을 현저히 개선한다.

<실시방안>에 따르면, 다양한 운송방식을 효율적으로 연결해야 하는 동시에 철도, 도로와 주요 항만 간의 연계를 통해 “라스트 마일 배송” 문제를 효과적으로 해결해야 한다. 이에 따라 항만과 철도·도로운송 간의 연계를 원활하게 하고, 운송서비스 일체화 수준을 제고시킨다. 또한 <실시방안>의 주요 임무에는 허브항만 건설 우선 지원, 주요 항만 건설 적극 지원, 일반항만 건설 지원의 3가지가 포함되어 있다. 특히 상하이국제항운중심, 우한창장중류항운중심, 충칭창장상류항운중심, 난징지역항운물류중심과 저우산 강·해연계운송서비스중심 등의 건설을 기반으로 상하이항, 닝보·저우산항, 난징항, 우한항, 충칭항 등 허브항의 철도, 도로와 내하간선 건설 강화를 통해 주요 항만과 철도·도로 간의 연계를 실현할 방침이다.

<자료 : 中国证券网, 2016. 12. 26.>

4

“13·5” 후난성물류발전계획 발표

지난 1월 3일, 후난성 발전개혁위원회에서는 <후난성 “13·5” 물류발전계획>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표하였다. 후난성은 “13·5” 기간 동안 “1개 핵심, 3개 구역, 여러 개 단지, 6개 통로”의 물류발전 구조를 바탕으로 8개 중점 물류사업을 추진하고 “도로·수상·항공”의 물류대통로를 구축하며 창장경제벨트 물류중심으로 구축할 방침이다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

또한 <계획>에서는 다음과 같이 제시했다. 창사(长沙), 주저우(株洲), 시양탄(湘潭) 도시군을 중심으로 창장경제벨트 물류핵심 성장거점을 건설한다. 4대 경제벨트를 목표로 하고 “5종 5항”의 철도망, “7종 7항”의 도로망, “1종 5항”의 수운망, “1개 허브, 1개 간선, 다수 지선”의 항공망 등 종합운송 대통로를 구축한다. 또한 국가 1급 물류단지 도시인 창사, 2급 물류단지 도시인 웨양(岳阳), 형양(衡阳), 러우디(娄底) 및 3급 물류단지 도시인 주저우(株洲), 시양탄(湘潭), 천저우(郴州), 샤오양(邵阳), 화이화(怀化) 및 용저우(永州)를 거점으로 한 “도로·수상·항공” 대외개방의 6대 물류통로를 구축하여 국가와 성(省)의 경제사회발전 대전략에 부합토록 한다.

“13.5”기간 후난성에서는 물류단지, 복합운송, 농산품 콜드체인, 제조업 물류와 공급사슬 관리, 도시와 농촌의 물류배송, 전자상거래 물류, 항공과 수운, 물류표준화와 정보화 등 8대 사업을 추진한다. 이에 따라 2020년에는 산업 배치가 합리적이고 기술이 선진적이며 편리하고 고효율·친환경·안전의 현대화된 물류체계를 조성함으로써 창장경제벨트 물류중심 구축 및 경제사회 발전에 물류업의 지원능력을 강화할 계획이다.

<자료 : 中国水运网, 2017. 1. 6>

5 <저장성 녹색 해운·항만 발전 “13·5” 계획> 발표

최근 저장성은 <저장성 녹색 해운·항만 발전 “13·5” 계획>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표하였다. <계획>에 따르면, 저장성은 2020년까지 고압해안전력시스템 6개를 구축하고, 저장성 전역에 저압해안전력을 완전히 실현할 방침이다. 또한 주요 항만에서는 90%의 항만작업선 및 공무용 선박이 정박할 때 해안전력 이용을 통해 항만의 생산 단위당 종합에너지 소모량이 2015년보다 3.2% 감소할 것으로 전망된다.

주요 항만의 해안전력시스템 구축

저장성 해운항만국 관계자는 “13·5” 기간, Ningbo·저우산항은 고압해안전력시스템 6개를 건설하고, 타이저우(台州), 원저우(温州), 자싱(嘉兴) 등 연선향만에 저압(가변주파수)연안전력을 중점 보급한다. 항저우(杭州), 자싱, 후저우(湖州), 사오싱(绍兴), 진화(金华), 리수이(丽水), 취저우(衢州) 등 내하 항만에 연안전력시스템을 완전 보급, 운영하여 저장성 연해(沿海), 연강 등 주요 항만의 연안전력시스템을 완전히 구축할 방침이다.

선형 표준화 추진

동시에 선형 표준화 추진을 통해 조기에 친환경 수운을 구축한다. <계획>에 따르면, “13·5” 기간에 저장성은 조기에 노후선박을 폐선시키거나 해체하여, 2018년 1월 1일 전까지 선박 오염물질 배출 요구에 부합하지 않는 선박의 시설과 설비를 개선시키고, 기한 내에 배출 요구에 부합하지 않는 선박을 퇴출시킬 방침이다. 또한 기준에 부합하지 않는 선박은 건조를 엄격히 금지한다.

또한 <계획>에 따르면, 저장성은 내하 250~1,100톤급 선형을 우선적으로 널리 보급하고, 500~1,000톤급 표준화 선박의 개발을 촉진할 것이다. 컨테이너, 석유 제품, 강·해직항 등 전용선을 대대적으로 발전시키고, 운송능력 구조 조정을 통해 선박대형화를 추진할 계획이다.

에너지 절약 및 친환경 표준선형 보급 확대

동시에 저장성은 LNG 동력선, 전기선 그리고 에너지 절약 및 친환경 표준선형을

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

널리 보급하여, 운영 선박에 대한 비중을 3%로 제고할 계획이다. 또한 관련 통계에 따르면, 현재 저장성 내하 선박 평균톤수는 269DWT인데 2020년까지 내하 선박 평균톤수를 400DWT로 예전대비 48.7% 증가시키고, 내하 선박 표준화율을 70%까지 제고시킬 방침이다.

저장성 해운항만국 관계자에 따르면, 금번 발표된 녹색 해운 항만 “13·5” 계획은 해운·항만의 에너지 절약 및 오염물 배출을 감소시킬 뿐만 아니라, 친환경 해운항만시스템 구축 및 수상교통방식 발전에 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

<자료 : 浙江省交通运输厅, 2016. 1. 6.>

6 중국 심·원해 해양플랜트 기술 산업연맹 설립, 中해양플랜트산업 역량 강화 기대

12월 28일, 중국 삼·원해 해양플랜트 기술 산업연맹(이하 <연맹>으로 약칭)은 베이징에서 설립되었다. <연맹>에는 플랜트 제조 기업만 포함시킨 게 아니라, 중국의 3대 석유가스그룹, 핵심 시스템·설비 공급기업, 금융기관 및 산업기금기구, 그리고 과학연구소, 학교 등도 공동 참여하여 중국 해양플랜트 ‘산(産)·학(学)·연(研)·용(用)’ 산업체인의 우수 자원들을 모두 집합시켰다.

중국 해양플랜트 제조는 비교적 늦게 태동했지만, 최근 급속히 발전하고 있으며 신규 수주액이 세계시장에서 차지한 비중은 2년 연속 35%에 달했다. 그러나 해외의 해양플랜트 제조 선진국과 비하면, 중국 해양플랜트 제조업은 자주 혁신능력이 비교적 약하고, 핵심기술과 설비를 외국에 의존하고 있다는 문제점들을 안고 있다. 현재 글로벌 해양플랜트 시장은 경제침체와 국제 유가의 지속적인 하락으로 인해, 해양 석유개발 기업들이 채굴규모를 축소하여 플랜트에 대한 수요도 감소되었다. 건설 중인 프로젝트도 인도 연기, 심지어 계약취소 등의 현상이 나타나고 있어 글로벌 해양플랜트 제조기업들은 큰 경영 압력을 받고 있다.

데이터에 따르면, 전 세계에서 2016년 1~11월 총 건설된 각종 해양플랜트 장비는 71척으로 전년대비 58.5% 하락했다. 시장이 이런 심각한 불황기에 처해 있는 상황에서 중국 해양플랜트 제조기업들은 시장에서 저가경쟁을 벌이고 있으며 서로 간의 협력이 부족하고 국제화 경영능력도 부족한 실정이다.

현재와 앞으로 해상 자원개발의 중점은 심해에 있고, 핵심기술과 설비에 있어 극복해야 할 문제도 심해분야에 있다. 이에 따라 코스코는 ‘중국 심해 해양플랜트 장비기술 산업연맹’ 설립을 제창하게 되었고, 심해 해양플랜트에 초점을 맞추어 중국 해양플랜트 산업의 전반적인 역량을 강화할 계획이다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 12. 30.>

7 국가해양국 첫 번째 <도서 통계조사 공보>발표, 도서 보호·관리 뚜렷한 효과 과시

12월26일, 국가해양국은 <2015년 도서(海島) 통계조사 공보>(이하 <공보>로 약칭)를 발표했다. 이는 <도서보호법>에 의거하여 사회를 향해 발표된 첫 번째 도서 통계조사 공보이다.

최근 몇 년 동안에 중국의 각급 해양행정 주관부서는 <도서 보호법>에 따라 도서 보호·관리 제도를 점진적으로 보완하고 있으며 도서 생태시스템에 대한 보호를 강화하고 있다. 이에 도서에 대한 개발·이용 질서를 규범화시키고, 도서 법 집행에 대한 감찰을 추진해 왔으며, 중국 해역 도서의 지명조사가 순조롭게 끝났다. 또한, 국

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 중국 10대 항만(1~11월) 컨테이너물동량
- ▶ 이슈 포커스 : 2016년 중국의 항만 분야 10대 이슈
- ▶ 동향 & 뉴스

가 도서 감사·검측 시스템을 수립했고, 도서에 대한 보호와 관리 능력을 전면적으로 제고하였다.

<공보>에는 도서 기본상황, 도서자원, 도서 주변 해역의 수질 상황, 도서의 거주 환경 기본현황, 도서의 경제발전 상황, 특수(特殊用途) 도서에 대한 보호 및 도서 보호·관리와 법 집행 등의 일곱 가지 내용이 포함되어 있다.

<공보>에 따르면, 중국에는 총 11,000여개 도서가 있으며, 저장, 푸젠 및 광둥성의 도서수량이 중국의 1~3위를 차지하고 있다. 중국의 도서는 불균형하게 분포되어 있는데, 남쪽은 많은 편이지만 북쪽 지역은 비교적 적은 편이다.

도서자원에 있어, 담수자원이 결핍되어 있고 도서 담수의 저장과 공급능력이 부족한 실정이다. 도서와 그 주변 해역의 생물자원이 풍부하며, 그 중에 국가 1급 보호 야생동물 23종과 국가 2급 보호 야생동물 84종이 포함되어 있다. 도서와 그 주변 해역의 관광자원도 풍부하며, 중국에는 도서 관광구 5A급 4개, 4A급 40개, 3A급 23개가 설립되어 있다.

환경상황에 있어, 2015년 중국 65% 이상의 도서 주변해역은 1급 수질이며, 전년 대비 거의 비슷한 수준을 유지해 왔다. 도서 거주환경에 있어, 도서의 전력공급, 담수공급, 교통운수, 쓰레기와 오수처리 및 재해 예방·감소 등의 인프라 건설은 낙후되어 있는 편으로 도서의 거주환경이 개선이 시급하다.

도서경제에 있어, 2015년 장하이현(长海县) 등의 12개 주요 도서의 경제발전 상황이 전반적으로 양호한 편으로 나타났다.

특수 도서 보호에 있어, 영해기점에 대한 보호가 강화되었고, 22개 영해기점의 보호 범위가 이미 확정되었으며, 총 보호범위 면적은 34.04km²이다.

<공보>에 따르면, 중국의 도서 보호와 관리 효과는 뚜렷하게 나타난다. 개선된 도서 보호·관리제도 시스템을 구축하였고, 국가, 성, 시, 현 차원의 도서보호 계획 시스템을 초보적으로 수립하였다. 또한, 도서 생태보호도 좋은 효과를 보여 주었다. 중앙정부는 약 36억 위안, 지방정부는 약 26억 위안을 출자하고 기업은 총 3억 위안을 투자하여 총 169개 도서의 생태복원 프로젝트를 지원해 주었다. 이와 동시에, 해역 도서의 지명조사도 순조롭게 끝났으며 무인도 개발·이용도 점점 규범화되고 있다. <도서보호법>에 의해 총 16개 무인도의 개발과 이용을 승인했으며, 총 도서이용 면적은 1,666헥타르이고 징수된 도서 이용금은 약 5억 위안이었다.

국가해양국 정책법제·도서권익부서(岛屿权益司)의 관계자에 따르면, 중국 도서의 자원, 생태, 경제와 관리 등에 관한 상황을 전면적으로 파악하기 위해, 국가통계국의 비준을 받아 국가해양국은 <도서통계 보고표 제도>에 의해 도서 통계조사를 실시했다. 2015년까지의 도서통계 데이터를 획득했으며, 이 데이터들은 주로 국가, 성, 시, 현급 해양행정 주관부서를 통해 수집되었다. 일부 데이터는 국토, 교통 및 임업 등 기타 부문에 나온 것이다. <공보>는 전반적인 도서 경제, 자원, 생태 상황 등을 최대한 수록하였고, 중국 도서의 전체적 발전추세를 보여주었다.

<자료 : 中国海洋报, 2016. 12. 27.>