KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트
KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中国 上海市 长宁区 遵义路 100号 南丰城 A-1803
Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제17-6호
2017년 3월 29일

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

▣ 2016년 중국 주요 지역별 철광석 수입량

(백만 톤, %)

No.	지역	수입량	증가율
1	허베이성	297.6	11.0
2	산동성	163.2	7.5
3	장쑤성	156.8	20.2
4	톈진시	52.2	-18.8
5	랴오닝성	41.8	10.7
6	상하이시	39.9	-12.6
7	광동성	31.3	56.9
8	광시성	27.7	5.2
9	베이징시	26.6	23.3
10	후베이성	24.9	0.1

자료 : 마이스틸(www.mysteel.com).

▣ 2016년 중국 주요 철광석 수입국

(백만 톤, %)

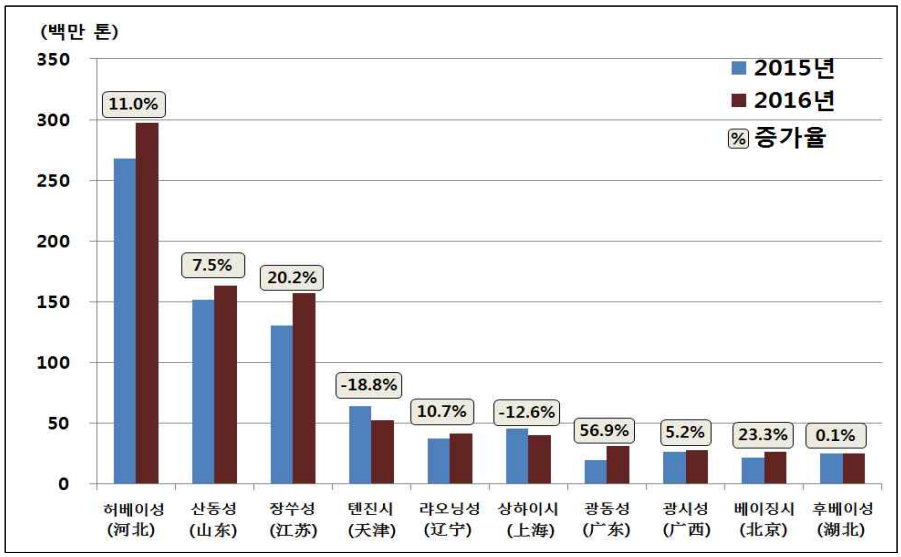
No.	지역	수입량	증가율
1	호주	640.1	5.0
2	브라질	214.9	12.0
3	남아공	44.9	-1.0
4	인도	15.6	650.0
5	우크라이나	14.8	-27.0
6	이란	14.6	11.9
7	칠레	11.3	16.2
8	페루	10.8	1.7
9	모리타니	9.56	27.8
10	캐나다	9.05	-3.8

자료 : 상동

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량



자료 : 마이스틸(www.mysteel.com); KMI 작성.

2016년 중국 철광석 수입량 10억 1,779만 톤, 전년대비 4.68% 증가

2016년 중국의 철광석 수입량은 10억 1,779만 톤으로 전년대비 4.68% 증가하였고, 사상 최초로 10억 톤을 돌파하였다. 2016년 중국 지역별 철광석 수입량은 허베이성이 2억 9,761만 톤으로 가장 많았으며, 다음으로 산동성, 장쑤성, 톈진시, 랴오닝성 등의 순이었다. 또한 광동성의 철광석 수입이 전년대비 56.9% 증가하여 각 지역 중에서 가장 높은 증가율을 기록하였다.

2016년 중국의 주요 철광석 수입국을 보면 호주에서의 수입량이 6억 4,014만 톤으로 가장 많았으며, 다음으로 브라질, 남아공, 인도, 우크라이나의 순이었다. 증가율로 보면 인도에서의 수입이 전년대비 무려 650% 증가하였으며, 모리타니(28%), 칠레(16%), 이란(12%)에서의 수입도 상대적으로 높은 증가율을 기록했다. 반면 우크라이나에서의 수입은 전년대비 27% 감소하였다.

2017년 중국 '양회'에서 발표된 「정부업무보고」에서는 공급측 구조개혁 심화를 강조했으며, 그 일환으로 올해 철강 생산능력 5천 만 톤 감축 목표를 제시하였다. 하지만 중국의 철광석 수요는 여전히 많은 반면, 현재 중국산 철광석 가격이 수입 철광석에 비해 높기 때문에 대량의 철광석을 수입에 의존하고 있는 관계로, 철광석 수입 증가 추세는 당분간 지속될 것으로 전망된다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

▣ 2017년 주요 경제지표 목표치

구분	2017년 목표
GDP 증가율	6.5% 내외
GDP당 에너지소비량	-3.4% 이상
CPI 증가율	3% 내외
도시 신규 취업자 수	1,100만 명
도시 실업률	4.5% 이하
무역 증가율	안정적 수준으로 회복
재정 적자 규모	2.38조 위안
철도 투자	8,000억 위안
도로 투자	1조 8,000억 위안(수운 포함)

자료: 2017년「정부업무보고」, 2017. 3.

이슈 포커스 : 2017년 양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈

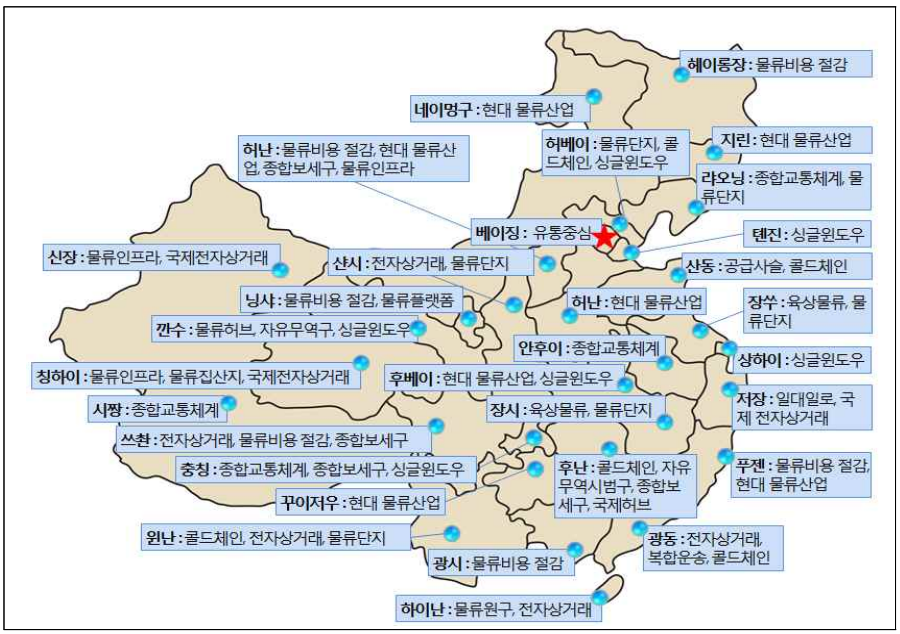
지난 3월 3~15일, 중국 한 해의 최대 정치행사인 '양회'[1]가 베이징에서 개최되었다. 2017년 '양회'를 통해 발표된 금년 GDP 성장 목표치는 6.5% 내외로 2016년 성장률보다 0.2%p 낮은 수준이었으며, 기타 주요 경제 지표 목표치들은 2016년과 동일 혹은 약간 상회하는 수준으로 제시되었다(좌측 [표] 참조).

금번 '이슈 포커스'에서는 2017년 '양회'에서 발표된 국무원의 「정부업무보고」 및 인민대표대회·정치협상회의 대표들의 해운·항만·물류 관련 의안(议案)·제안(提案)[2], 기타 관련 기자회견들을 토대로 2017년, 나아가 '13·5(2016~2020년)' 기간의 중국 해운·항만·물류 분야 주요 이슈 및 정책 방향을 살펴보았다. 또한 전국 '양회' 외에도 각 성·시별 지방 '양회'에서 나온 관련 내용을 통해 각 지역별 특징들도 함께 살펴보았다.

1 중국 각 성·시별 지방 '양회' 에서의 주요 내용

3월 전국 양회 개최를 앞두고 2017년 1~2월 동안 허베이를 시작으로 중국 각 성·시에서는 지방 '양회'가 개최되었다. 각 지역들은 지리적 위치 및 산업 특성에 따라 물류 산업 발전 방향을 수립하였다. 각 지방 '양회'에서 제시된 주요 내용을 요약하면 아래 [그림 1]과 같다.

[그림 1] 중국 지방 '양회'에서 언급된 물류 관련 주요 내용



1) '양회(两会)'란 중국 최고의 권력기관인 전국인민대표대회(전인대)와 중국 최고의 정책자문기관인 전국인민정치협상회의(정협)를 통칭하는 용어로서, 중국 경제·사회의 발전 방향, 정부 예산, 경제성장률 및 각 분야의 정책들을 제시·결정하는 중요한 정치적 행사임.

2) '양회'에서는 '의안(议案)'과 '제안(提案)', '건의(建议)' 등의 안건을 발의하는데, '의안'은 인민대표대회의 대표들이 발의하는 안건(대표단 혹은 30명 이상의 대표가 공동 발의), '제안은' 정치협상회의 대표들이 발의하는 안건(대표 단독 발의 가능)으로 구분할 수 있음.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

	01-06	03-24
종합지수	806.26	778.15
일본 항로	653.60	656.40
구주 항로	1059.04	1045.68
미서부 항로	682.17	626.52
미동부 항로	860.49	875.36
한국 항로	556.25	538.67

주 : '01-06'은 2017년 1월 6일 지수.
자료 : 상하이항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-06	03-24
종합지수	992.60	1245.52
석탄	996.54	1356.44
곡물	770.59	1269.32
금속광석	1030.54	1087.69
정유	1239.27	1279.97
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이항운교역소.

많은 성·시들이 물류산업의 현대화(현대 물류산업), 복합연계운송, 물류단지 및 인프라 건설, 전자상거래 물류, 콜드체인 발전 등의 주요 내용을 담고 있었다. 또한 통관과 관련하여 '싱글윈도우' 확대가 눈에 띄며, 자유무역시범구 추가 설립이 확정된 지역[3]들은 자유무역시범구 설립 추진 등을 제시했다(보다 자세한 내용은 [첨부] 참조).

2 2017년 「정부업무보고」를 통해 본 해운항만물류 정책 방향

2017년 거시적인 경제·사회 목표 및 정책방향이 수록된 「정부업무보고」에는 물류(物流) 1회, 수운(水运) 1회 등이 언급되어 해운·항만·물류 관련 단어의 직접적인 사용은 적은 편이었다. 하지만 2017년 중점 업무의 내용 중에서[4], 해운·항만·물류 관련 직·간접적인 부분들을 정리해보면 보다 아래 [표 1]과 같이 보다 다양한 내용 및 관련 영향을 유추해 볼 수 있다.

[표 1] 「정부업무보고」의 2017년 주요 업무 중 해운·항만·물류 분야 내용 및 영향 분석

주요 임무	관련 영향 분석
공급측 구조 개혁 심화	● 과잉생산 능력 축소, 철강 5천 만 톤 내외, 석탄 1.5억 톤 이상, 화력발전 5천 kw 이상의 생산능력 감축 목표했으며, 단기적으로 국내 생산 대체를 위한 수입량 증가 예상 ● 기업비용 경감 부분에서 물류원가 절감을 제시함으로써 물류 효율화 촉진 예상
주요 분야의 개혁 심화	● 국유기업 개혁 제시, 해운·항만·물류 관련 국유기업들의 지속적인 합병 및 구조조정 예상 ● 네거티브 리스트 시행 범위를 확대하여 자유무역시범구 건설 추진을 통해 대외개방 가속화 추진 예상
내수잠재력 발굴	● 철도 및 도로·수운 인프라 투자 규모 제시, 교통물류 인프라 건설 확대 예상
혁신을 통한 실물경제 업그레이드	● '인터넷+' 전략을 강조함에 따라, 전자상거래 관련 제도 및 시장 지속 발전 예상 ● '중국 제조2025' 심화 실시를 통해 중국 조선업 및 관련 산업에 기회 제공 전망
농업의 안정적 발전 및 농민소득 증대	● 식량생산 기능구역, 현대화된 농업산업단지 구축을 제시하면서, 농산품 관련 콜드체인 물류 촉진 예상
적극적이고 능동적인 대외개방 확대	● '일대일로' 전략 추진을 강조, 관련 해외투자, 교통물류 인프라 건설 촉진 예상 ● 국제무역 '싱글윈도우' 추진에 따라 통관 일체화를 실현 예상 ● 자유무역구 경험을 보급을 통해 국제무역 및 투자 자유화·편리화 실현 예상
생태환경 보호 강화	● 노후 차량의 퇴출, 친환경 에너지 차량 장려 등을 제시하였으며, 선박도 노후선박 폐선 및 LNG선 등 친환경 선박 교체 촉진 등이 예상
민생 보장 및 개선	● 식품약품 안전 엄격한 관리 제시, 콜드체인 관련 제도 및 산업 발전 예상

자료 : 중국 국무원, 2017년 「정부업무보고」, 2017. 3.을 통해 KMI 분석.

3) 현재 중국에는 상하이, 광동, 푸젠, 톈진 자유무역시범구가 설립되어 있으며, 2016년 8월, 국무원은 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 샨시 등 7개 지역에 자유무역시범구 추가 설립을 결정함.
4) 「정부업무보고」에서 제시한 2017년 9대 중점 업무로는 ① 공급측 구조개혁 심화, ② 주요 분야 개혁 심화, ③ 내수 잠재력 발굴, ④ 혁신을 통한 실물경제 업그레이드, ⑤ 농업의 안정적 발전 및 농민소득 증대, ⑥ 적극적이고 능동적인 대외개방 확대, ⑦ 생태환경 보호 강화, ⑧ 민생 보장 및 개선, ⑨ 정부의 자체적인 건설 강화 등이 제시됨.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

「정부업무보고」의 2017년 중점 업무 중에서 제시된 해운·항만·물류 분야 관련 내용 및 '양회' 중의 다양한 논의들을 종합해 보면, 2017년 중국의 해운·항만·물류의 정책 발전 방향은 크게 '개방', '융합', '혁신'이란 3개 핵심 키워드로 요약 할 수 있을 것이다.

3 개방 : 대외개방 지속 확대

1) '일대일로' 건설 촉진

2013년 9월과 10월, 시진핑 주석이 카자흐스탄 및 동남아 순방 과정에서 처음으로 '일대일로' 전략을 제안한 이후, 매년 '양회'에서는 '일대일로'가 뜨거운 이슈 중 하나로 주목받고 있다. 금년 「정부업무보고」에서도 총 5회에 걸쳐 '일대일로'란 단어를 사용하였으며, 육상 경제회랑 및 해상 핵심구역 건설 촉진을 통해 연선국가와의 '대통관'[5] 협력 메커니즘을 구축할 것이라고 제시했다. 또한 연선국가들과 전략적 협력을 강화하고, 대외무역 발전 조치를 개선하며, 국제 협력 심화에 따라 중국 장비·기술 표준의 해외 보급(走出去,해외진출)을 추진한다는 방침이다. 그밖에 금년 5월에 '일대일로' 국제포럼[6]을 성공적으로 개최할 것이라는 점도 언급되었다.

한편, '양회'를 통해 전인대·정협 위원들은 '일대일로' 전략과 관련하여, 다양한 국가와의 교류를 위한 인적 자원 육성, '대외투자법' 제정 및 외환 '녹색 통로' 개통으로 기업의 해외진출 지원 등 의견들을 제시하였다. 국가발개위 허리펑(何立峰) 주임은 '일대일로' 전략 성과를 소개하였는데, 최근 3년 동안에 중국의 '일대일로' 연선국가에 대한 투자는 이미 500억 달러를 돌파했으며, 연선국가들과 약 50건의 정부차원 협력 협의, 그리고 국제조직을 비롯한 기관들과 70여건의 협력 협의를 체결한 것으로 나타났다.

2) 자무구 건설 확대 및 개방 수준 제고

최근 몇 년 동안, 정부는 대외개방 정책 추진을 위한 자유무역시범구의 건설을 지속적으로 확대하고 있다. 올해 「정부업무보고」에서는 현재 중국 11개 자유무역시범구(예정 지역 포함, 이하 '자무구')[7] 건설 촉진과 함께 자무구의 개혁 제도와 경험을 타 지역으로 보급할 것을 제시하였다. 또한 '양회' 중 시진핑 주석은 상하이 대표단과의 회의를 통해, "상하이 자무구가 개방과 혁신이 하나 된 종합개혁시범구로 건설하여 국가 '일대일로' 건설 및 해외진출의 발판역할을 해야 한다"고 언급함으로써[8], 기존 자무구의 대외개방 창구 역할을 강조하였다.

---

5) 대통관(大通关), 간이통관이 적용되어 항만 업무 효율 제고시킴.
6) 2017년 5월, 중국은 베이징에서 '일대일로' 국제 포럼을 개최하며, 20여 개 국의 정상을 포함하여, 약 1,200명 정도가 참석할 계획임.
7) 현재 중국에는 상하이, 광동, 푸젠, 톈진 자무구가 설립·운영되고 있으며, 2016년 8월, 국무원은 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 샨시 등 7개 지역에 자무구 추가 설립을 결정함
8) 新华社, "习近平参加上海代表团审议", 2017. 3. 5.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

한편 SIPG 천쉬원(陈戎源) 회장은 상하이 자무구 설립에 따라 상하이항이 새로운 발전 기회를 얻는 동시에 향후 자무구와 연계하여 전통적인 항만에서 '자유무역항'으로 전환하여 화물, 자금 등의 자유 유통 실현을 통해 자유무역구의 실질적인 기능을 더욱 제고시킬 것이라고 밝혔다. 마찬가지로 닝보·저우산항그룹 리링홍(李令红) 전임 회장도 닝보·저우산항 중심으로 '자유무역항'을 건설할 것으로 건의하였다.

대외개방 정책 및 네거티브 리스트(Negative list) 제도는 자무구 혁신 건설과 긴밀한 유대 관계를 가지고 있다. 「정부업무보고」에서는 외국인 투자를 지속적으로 유치하면서 네거티브 리스트 제도 시행 범위 확대를 통해 정부 재량권을 축소하고, 시장의 자주권을 더욱 확대할 것을 제시했다.

3) 국제전자상거래 발전 잠재력 무궁무진

「정부업무보고」 중의 2016년 업무 회고에서는 "12개 국제 전자상거래 종합 시범구를 설립해 수출입 업무가 안정적으로 진행" 되었다고 국제 전자상거래 성과를 언급했으며, 2017년에도 국제 전자상거래가 지속적으로 중국 경제의 성장동력이 될 것이라고 강조했다[9].

국제전자상거래는 중소기업에 거대한 발전 공간을 제공하는 동시에 미래 국제무역의 새로운 패러다임이다[10]. 양회에서 '일대일로', '공급측 개혁' 등의 정책 추진을 지속 강조하였는데, 이는 국제 전자상거래에도 새로운 기회를 제공할 것으로 보인다. 전인대 장지엔화(张建华) 대표는 향후 전장상거래 발전 요구에 부합하는 정책을 수립하여 지불, 물류 및 결제 등 서비스 체제를 개선하고, 정부의 지원 정책을 통해 전자상거래의 발전을 더욱 촉진해야 한다고 제시하였다.

4 융합 : 다양한 운송 방식 융합 발전 촉진

'양회' 중, 교통운수부 리샤오펑(李小鹏) 부장은 최근 5년 동안 교통운수분야에서 가장 두드러진 변화는 '융합(融合)'이라고 하며, 복합연계운송은 여러 운송 방식 융합 발전의 주요 방향이며, 물류허브 간의 연계는 다양한 운송 방식의 융합 발전이 관건이라고 제시하였다. 또한 교통운수부 쉬주원(徐祖远) 전임 부장은 현재 중국 교통 인프라가 지속 개선되고 있는데, 다음 단계로 정책 및 법규를 개선하고, 교통 표준화를 추진하는 동시에 이익 공유의 '운송 협력 공동체'를 형성해야 한다고 밝혔다.

9) iiMedia Research에 따르면, 2016년 중국의 국제 전자상거래 규모는 6.3조 위안으로 세계에서 가장 큰 전자상거래 시장이 되었으며, 2018년 거래 규모는 8조 위안에 달할 것으로 예상됨, iiMedia Research, "2016-2017中国跨境电商市场研究报告", 2017. 1.

10) Accenture 통계에 따르면, 2014-2020년 세계 국제전자상거래 B2C는 연간 27%의 성장률을 유지할 것으로 예상됨, AliResearch · Accenture, "2020全球跨境电商趋势报告", 2015. 6.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

최근 교통운수부를 비롯한 관련 기관에서는 복합운송사업 발전을 지속적으로 추진하고 있으며, 「'13·5' 화물운송 허브(물류원구) 건설 방안」, 「물류 대통로 건설 액션플랜(2016~2020년)」, 「공급측 구조개혁 추진을 통해 물류업 '원가 절감 및 효율 향상'을 추진하는 몇 가지 의견」 등을 잇달아 발표하였다. 또한 금년 '양회' 개막을 앞두고, 국무원은 「'13·5' 현대 종합교통운수체계 발전계획」(이하 「계획」)을 발표하였으며, 2020년까지 안전·편리·고효율·친환경적인 현대화된 종합교통운송 체계를 구축할 것이라고 제시하였다.

이에 따라 올해 '양회'에서는 「계획」이 교통·물류 분야의 뜨거운 이슈 중 하나로 주목받았으며, 관련된 전인대 대표와 정협 대표들이 라운드 테이블 회의를 통해 「계획」에 대한 논의를 진행했다. 동 회의에서 교통운수부 리샤오펑(李小鹏) 부장은 '13·5' 시기는 교통운송 기초 인프라 집중 건설 및 규모 확대, 네트워크 구축 등에 있어서 중요한 시기라고 언급하였다. 중국택배협회 까오홍펑(高宏峰) 회장은 현대적인 종합교통운수체계 건설 촉진은 운송 효율 제고, 운송원가 절감에 중요한 의미가 있으며, 현재 중국 교통운수 조직화 수준이 낮은데, 종합교통운수체계 건설을 지속적으로 추진해야 한다고 제시하였다.

구이저우성 교통운수청 왕빙청(王秉清) 청장은 현재 중국교통운수업의 인프라 네트워크, 서비스 시스템, 종합교통허브 등 프로젝트를 지속적으로 개선하고, 현대적인 종합교통운수 체계 구축을 조속히 추진해야 하며, 현재 중앙 정부 차원에서는 '1부3국(교통운수부, 철도국, 민항국, 우정국)' 교통 관리체제를 구축했지만, 빠른 시일 내에 각 성·시로 확산해야 한다고 강조한다. 교통운수부 창장항무관리국 탕관준(唐冠军) 국장은 선박 표준화 추진을 통해 현대화된 종합교통운수 체계를 구축하고, River&Sea 복합운송 등 방식을 통해 운송효율을 제고하고, '황금수로'의 운송능력을 제고시켜야 한다고 언급하였다.

5 혁신 : 국유기업 개혁 및 물류비용 절감 노력

1) 국유기업 합병 지속 추진

올해 「정부업무보고」에서 중국 정부는 전력, 석유, 천연가스, 철도, 민간 항공, 전신, 군수산업 등 분야에서 국유기업 혼합소유제 개혁[11]을 실시한다고 제시하였다[12]. 이에 따라, 거대 국유 해운기업(COSCO와 차이나쉬핑)과 물류기업(시노트란스와 초상국그룹)들의 합병에 이어서, 항공 및 철도 부분 국유기업들의 지속적인 합병 및 민영화가 진행될 것으로 전망된다. 거대 국유기업들의 합병 등 지속적인 국유기업 조정은 현재 가시화된 성과를 보이고 있다.

11) 혼합소유제 개혁(混合所有制改革)은 국유기업들의 통합, 주식보상 제도 및 전략적 투자자 도입 등을 통한 국유기업 민영화 개혁을 골자로 함.
12) 지난 2016년 12월, 중국 중앙경제회의에서는 동방항공, 유니콤 그룹, 중국 남방전력망(CSG), 하얼빈 전기그룹, 중국 핵공업건설그룹(CNECC), 중국선박 등 6개 국유기업을 1순위 혼합소유제 시범개혁 기업으로 선정함.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

일례로, 2013-2015년 3년간 도안 COSCO와 차이나쉬핑의 연간 영업이익의 합계는 연평균 57억 위안이었는데[13], 2016년 중국원양해운그룹(CCSG)으로 합병된 후, 불황 속에서도 연간 이익 160억 위안을 달성하여 '1+1>2'의 시너지효과를 실현하였다. 또한 최근 CCSG그룹 쉬리용(许立荣) 회장은 「중국경제신문」과의 인터뷰에서 현재 CCSG그룹은 합병을 통해 '규모의 경제' 효과가 가시화되었고, 3자물류 업무도 점점 확대되었다고 하며, 이를 통해 CCSG그룹은 세계 해운업에서 영향력을 강화하고 있으며, 해운시장에서의 발언권도 확대될 것으로 기대했다.

2) 철강 및 석탄 공급과잉 해소 추진, 건화물 운송에도 영향

「정부업무보고」에서는 '3제거, 1절감, 1보완(3去一降一补)[14]'을 골자로 한 공급측 개혁을 강조했으며, 2017년 철강 생산량 5천만 톤, 석탄 생산량 1.5억 톤 감축 목표를 제시했다. 이에 따라 건화물 운송시장 및 건화물선 수요에 변화가 예상될 뿐만 아니라 친환경 에너지 자원에 대한 수요 증가로 LNG 운반선 수요도 증가할 것으로 예상된다.

'양회' 중, 차이나 쉬핑 리샤오더(李绍德) 전임 회장은 현재 중국 석탄, 철강 등의 산업은 공급과잉 해소를 위해 생산량을 축소하고 있으며, 건화물 운송시장과 건화물선 수요에 변화가 발생할 것으로 전망된다고 의견을 밝혔다. 또한 친환경 에너지에 대한 수요 증가로 인해 LNG 운반선의 수요도 증가할 것으로 보이며, 해운기업과 조선소는 주동적으로 수요의 변화에 부합하여 선형 개선 및 업그레이드 등이 필요하며, 업계 간 능동적인 협조체제를 구축해야 한다고 제시했다. 이와 더불어, 중국선박공업협회 궈다청(郭大成) 회장에 따르면, 최근 5년 동안, 중국 조선업계는 과잉 생산능력 약 1,500만 DWT를 감축하였지만 전체적으로 생산량 과잉 문제를 여전히 존재한다. 또한 향후, 조선업은 과잉 생산력 감축과 구조조정을 추진하여, 조선업의 시장 발전 추세에 따라 벌크선 건조 비중을 낮추는 반면 대형 LNG운반선, 컨테이너선, 대형 크루즈 및 극지운항 선박의 건조 비중 증가시켜야 한다고 제시했다.

3) 선박 톤세법 제정 및 다양한 관련 세계절감 논의

「정부업무보고」에서는 2017년에는 기업경비 절감의 차원에서 재정정책을 더욱 적극적으로 추진하여, 감세 및 행정 수수료 인하를 추진해야 한다고 제시하였다. 특히 '양회'에서 전인대 상무위원회는 올해 법정 세금 징수의 원칙으로 '선박 톤세법'을 제정할 것이라고 밝혔다[15]. 이에 따라 2012년부터 실시해 온 「선박 톤세 잠행조례」가 법률로 승격될 예정이며, 일부 특수상황에 따른 톤세의 면제, 유람선에 대한 징수 세칙 등이 포함될 것으로 전망된다.

---

13) 中国网, "国资委 : 央企已划拨2563亿给社保基金", 2017. 3. 9.
14) 3거1보1거(3去一降一补), 과잉생산/재고/레버리지 제거, 원가 절감, 결점보완.
15) 여기에서의 '톤세'는 항만에 입항하는 선박의 톤수에 따라 징수하는 항비의 일종으로, 일부 국가에서는 '등대세'로도 지칭하며, 우리나라의 해운기업 법인세 산출 방식의 '톤세(tonnage tax)'와는 차이가 있음.

CONTENTS
▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

또한, 산동란치아오그룹(山东岚桥集团) 예성(叶成) 회장은 최근 항만투자 주체의 다원화에 따라 민간 항만들은 단계적으로 항만 건설비를 취소해야 한다고 건의하였다[16]. 하베이원양운수그룹 까오옌민(高彦明) 회장은 중국 해양 강국 전략의 일환으로 원양선원의 개인 소득세를 면제해야 한다고 주장하였다.

4) 창장 녹색생태 항로 건설 추진

최근 몇 년 동안, '녹색해운', '녹색항만'이 해운·항만 분야 주요 키워드로 부상하고 있다. 「정부업무보고」에서는 2017년 주요 임무 중의 세부 내용으로 '람천보위전(蓝天保卫战)'[17] 및 창장경제벨트의 생태 회복 프로젝트 실시하면서 이산화탄소와 질소산화물 배출량은 각각 3% 감소 목표 제시하였다. 환경오염 문제를 개선하기 위해 2015년 말, 중국은 연해지역의 선박 배출가스 통제구역(ECA, Emission Control Area)을 지정하였다. 이와 더불어, 지난 해 10월 IMO는 2020년부터 국제해양지역에서 선박 연료는 황 함유량 기준 0.5% 이하의 연료만 사용하도록 지정되었다. 이에 따라 중국은 연해지역 선박 배출가스 통제구역을 더욱 확대해야 할 것이다. 전인대 대표인 다롄해사대학교 완주웬(王祖温) 교수는 선박 입출항 시 오염물 배출 문제가 심각함으로 인해 정부는 기존 연료보조금 지원 조치를 대신하여 선박 배출가스 탈황 시스템을 구축해야 한다고 주장했다. 그리고 현재 중국은 선박 오염물질 방지에 관한 구체적인 정책 및 조치를 아직 연구 단계를 처해 있으니 전국적인 정책이 없다. 이로써 정부는 빠른 시일 내에 관련 재정지원 정책 수립해야 할 것으로 건의하였다. 강남조선소(江南造船)의 후커이(胡可一) 총 공정사는 내하용 LNG 동력선 촉진을 위해 선용 LNG 가격과 '0 디젤유'의 가격 연동체계 구축을 통해, 선용 LNG 가격의 경제성 확보를 건의하고, 친환경 선박 및 친환경 해운기업 표준 제정 및 LNG 선박 행정처리 간소화를 제안하였다.

또한 창장경제벨트의 생태 회복분야에서 교통운수부 창장항무관리국 탕관준(唐冠军) 국장은 창장항운관리국이 녹색 창장항운 발전 가속화 추진을 통해 창장경제벨트 건설에 대한 유리한 조건을 제공할 것이라고 밝혔다. 새로 기술의 연구 및 응용을 강화하고, '사상 가장 엄격한 환경보호 제도'를 실시하여, 발전 방식 가속화 전환을 통해 건전한 정책, 법규, 표준, 감독, 평가제 제체를 구축할 것이다. "녹색 창장" 프로젝트 실시를 추진하고, 선박 및 항만 오염을 엄격히 통제하여, 선박 육상전력을 보급하는 동시에 선박 배출통제구를 설립하고, 위험화학품 세척 장치를 마련하여, 생태환경을 보호해야 한다고 제시하였다.

16) 중국 정부는 항만 건설을 강화하기 위해, 1985년에 「항만 건설비 징수 방법」을 발표하여, 대외개방 무역항 내의 수출입 화물에 대해 '항만 건설비'를 징수해 왔으며, 납세의무자는 화물 발송·수취 주체임.
17) 람천보위전(蓝天保卫战), 푸른 하늘을 지키기 위한 전쟁이란 의미임

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

6 시사점

2017년 양회에서는 지난 해 정책성과를 평가함과 동시에 향후 정책 방향을 제시하고 있다. 올해 '양회'는 '일대일로' 전략과 더불어, '창장경제벨트 발전 전략', '징진지(베이징, 톈진, 허베이성) 일체화 발전' 전략의 강력한 추진 의지를 재확인 할 수 있었다. 2016년 중국은 '일대일로' 주변 66개 국가지역의 핵심 기초시설 건설 분야 투자총액이 4,930억 달러에 달했다. 한·중은 지리적 근접성, 문화의 동질성, 전략적 파트너관계 등을 기반으로 공동으로 중앙아시아, 동남아, 남아시아 등 시장을 개척할 수 있다. 특히 AIIB 협력을 바탕으로 인프라, 금융 등 분야의 공동 투자를 추진하고, 지역 경제 일체화, 금융시장지역화 등을 촉진해야 한다. 특히 유라시아 국제물류대통로 개발에 참여하여 연선국가와의 교역확대를 위한 기반을 마련해야 한다.

그리고 복합연계운송은 현재 중국 교통·운송 분야의 주요 이슈이다. 한국은 중국의 육상실크로드를 활용하여 중앙아시아와 동유럽의 무역시장에 진출을 위해 철도-해운 복합운송, 열차페리 및 렌운강 한-중 카페리 등 여러 운송루트를 추진해야 한다. 한편, 13·5계획은 창장경제벨트 발전 추진에서 창장내륙수로를 기반으로 한 복합운송을 발전시키고, 창장 중심 도시간 연결 네트워크를 구축할 것이라고 밝혔다. 창장유역 우한, 난징 및 난통 등의 신항만 개발, 물류단지 조성, 강·해복합운송, 수·철복합운송 발전을 주목해야 하며, 한국 정부, 항만공사 및 관련 기업에서는 창장유역 주요 신항만개발에 대한 참여뿐만 아니라 복합운송의 구축 및 주요 거점에 조정되는 복합물류단지에도 관심을 갖고 투자하는 등 참여방안을 모색 필요해야 한다.

또한, 환경오염 및 지구 온난화 등으로 인해 온실가스 감축을 포함한 친환경 정책 및 규정 등은 이미 국제적인 트렌드가 되고 있으며 이에 대한 적절한 대응이 요구되고 있다. 올해 「정부업무보고」에서 '람천보위전' 및 창장경제벨트의 생태 회복 프로젝트 실시를 강조에 따라 앞으로 한·중 양국정부는 LNG 동력선 등 친환경선박 분야에서 협력을 추진하여, 정보교류 확대하는 동시에 양국 에너지 기업의 가스공급시설 공동 건설을 유도하고 관련 선박 표준 규범 제정을 독촉하여 동북아지역 녹색해운발전을 한층 더 촉진시켜야 할 것이다.

아울러 「정부업무보고」의 2017년 주요 임무 중, 적극적이고 능동적인 대외개방 확대한다고 강조하였으며, 2016년 중국 정부는 7개의 새로운 자무구를 지정하였다. 7개 자무구는 지리적 위치에 따라 기능도 다르다. 이에 한국 기업은 각 자무구의 역할을 정확하게 파악하고 맞춤형 진출 전략을 수립할 필요가 있다.

마지막으로 최근 중국 정부는 지속적으로 국유기업 개혁을 추진하고 있다. 특히 이렇게 경기침체와 각국의 해운 부흥 노력이 계속되는 시기에 한국 정부 및 해운업계는 중국의 대형선사 합병 방향과 결과를 주시하면서 중국 정부의 자국선사 지원정책, 해운·조선 동반성장 정책, 운영효율화를 위한 민영화 정책 등을 연구하여, 국적선사의 경쟁력 회복과 발전 방향을 모색하여야 할 것이다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

첨 부

각 성·시별 지방 '양회' 중 물류 분야 언급 내용

각 성별	키워드	주요 내용
베이징시	유통중심	• 신선 농산품 유통 중심 프로젝트 건설 추진
광동성	전자상거래	• '인터넷+유통' 액션플랜을 실시하고, 전자상거래 물류 택배 발전 시행사업을 확대하여, 3~4선 도시와 농촌 소비 소프트 및 하드웨어 인프라 개선
	복합운송	• 인프라 상호연계를 추진하고 공항 허브 기능을 제고하여, Sea(River)&Rail 등 복합운송 방식 발전 • 새로운 국제항로를 개척하고, 연선 도시와 항만동맹 구축
	콜드체인	• 농산물 콜드체인 물류체계 건설을 추진함
광시성	물류비용 절감	• 일부 대형 종합물류기업 유치 및 육성 촉진, 콜드체인 물류, 스마트 농산물 시장, 공동배송 시행지역 및 택배 배송센터 등 유통 인프라 건설 추진, 농산품 콜드체인 물류 인프라 건설을 확대 등을 통해 물류비용 절감
상하이시	싱글윈도우	• 국제무역 '싱글윈도우' 2.0버전을 실시하며, 화물 종류별 감독관리 시범사업을 물류·무역기업으로 확대하고, '삼호(三互)'[18] 대통관 개혁을 심화하여, 무역편리화 규정에 부합하는 감독제도 수립 • 또한 국제무역의 '싱글윈도우' 기능을 확대하여 '자무구-항만 일체화(区港一体化)' 추진
톈진시	자유무역시범구	• 자유무역시범구 개혁 발전 3년 액션플랜을 심화 추진하고, 금융리스, 수출입, 금융 혁신, 현대 물류 및 국제 항운 기능을 제고하여 저비용, 편리화, 고효율 서비스 강화
헤이룽장성	물류비용 절감	• 3자물류 및 규모 경제 효과를 통해 물류비용 절감
지린성	현대 물류산업	• 콜드체인 물류 등 현대 물류산업을 촉진하고, 창춘-지린-두만강종합물류원구 등 건설 추진 및 물류 전문화 수준 제고
랴오닝성	종합교통체계	• 종합교통운송체계를 구축하고, 공항만배후산업(临港临空) 계획 및 3자물류, 국제전자상거래, 콜드체인 물류, 공동배송 등 새로운 물류 모델 수립
	물류단지	• 택배 물류산업 원구 건설 추진
허베이성	물류단지	• 서비스업 중점 업종 3년 액션플랜을 추진하고, 정보서비스, 현대물류, 공업설계 등 새로운 업태, 새로운 모델을 육성하며, 사물인터넷 응용 시범사업을 실시하고, 새로운 항공 물류단지 등 물류 프로젝트 건설 추진
	콜드체인	• 콜드체인 물류 인프라 부족 문제 해결
	싱글윈도우	• 스자좡(石家庄), 차오페이다안(曹妃甸) 종합보세구 및 우안보 세원구 등 세관 특수감독관리구 건설 추진 • 황화항(黄骅港) 종합보세구 건설 승인을 획득하여, 국제 무역 '싱글윈도우' 건설을 통한 무역 편리화 수준 제고
산동성	공급사슬	• 스마트 공급사슬 혁신 발전 추진
	콜드체인	• 민생물자 배송과 콜드체인 물류 역량제고
허난성	현대 물류산업	• 현대 서비스업 발전 촉진
	콜드체인	• 현대 물류 및 콜드체인 물류산업 통합 발전 촉진
안후이성	종합교통체계	• 철도·도로·항로·수리 공사, 석유가스 파이프라인, 정보네트워크 및 전자상거래 플랫폼 건설을 추진하고, 현대 종합교통운송 체계, 에너지체계, 네트워크 정보 체계 및 물류 체계를 구축하며, 인프라 건설 촉진
	종합보세구	• 노동 시장 및 물류체계 보완, 인건비 및 물류비용 절감 • 지역간 농산물 콜드체인 물류체계 건설 촉진 • 전자세관 공공 플랫폼 건설을 촉진하고, 종합보세구 및 물류 보세센터 등 세관 특수감독구역 기능 강화
후베이성	현대 물류산업	• 창장 현대 물류산업클러스터 시범구역 건설 촉진, 제도성(制度性) 거래원가 및 물류비용 절감
	싱글윈도우	• 우한 신항공항종합보세구, 우한 복합운송 세관 감독센터 건설 촉진, 첸장(潜江)보세물류중심 건설 신청, 국제무역 '싱글윈도우' 모델 보급
후난성	콜드체인	• 물류건설 3년 액션플랜 실시를 통해 콜드체인 보급 추진, 현·향·촌(县乡村) 물류 배송 체계 개선
	자유무역시범구	• 후난자유무역험구 신청 적극 추진

CONTENTS

	종합보세구	• 종합보세구, 종합물류중심 역할을 발휘하여, 과일, 육류 및 약품 등 특수상품 지정 세관 건설 추진하고, 창사(长沙), 장자제(张家界) 공항세관 및 웨양(岳阳) 청링지(城陵矶) 세관 등 1급 통상구 기능을 확대
	국제허브	• 국제선, 샹어우쾌속선(湘欧快线, 창사~독일 뒤스부르크) 및 항오즈통차(港澳直通车, 홍콩과 마카오 직통차) 등 확대를 통해 창사를 중심으로 한 지역성 국제허브 건설, 웨양은 대종상품 국제운송허브 건설 추진
장쑤성	연해운송	• 연해 및 주변지역 일체화 발전 추진, 해양플랜트, 신에너지, 교통운수 및 항만·물류 등 프로젝트 가속 추진
	국제물류단지	• 롄윈강은 상하이협력기구(SCO) 간 국제물류원구 건설, 중국-카자흐스탄물류단지 건설 및 창저우(常州)-마카오 협력원구 건설 추진
장시성	육상물류	• 17개 철도물류단지, 50개 물류산업 클러스터 및 스마트도로·항만 건설 추진을 통해 더욱 저렴한 비용과 빠른 속도 및 더욱 많은 화물을 운송하는 물류단지 구축
	물류단지	• 간저우시(赣州市) 국가 현대물류 혁신발전시범도시 건설 추진, 푸저우해서(抚州海西) 종합물류단지 등 플랫폼 구축
저장성	일대일로	• '일대일로' 전략을 둘러싼 이융저우(义甬舟, 닝보-저우산항, 이우항, 닝보-진화고속도로, 진화-닝보-저우산철도) 대통로 건설 촉진
	국제전자사거래	• 중국(항저우, 닝보) 국제전자상거래종합시범구 건설 추진을 통해 '인터넷 실크로드' 구축 • 세관 특수감독관리구 혁신, 보세가공원구 및 국제전자상거래 보세원구의 발전을 통한 신형 가공구매 무역 및 국제전자상거래 발전 촉진
푸젠성	물류비용 절감	• 도로 요금 조정 및 항만 비용 규범화를 통해 물류비용 절감
	현대 물류산업	• 현대 물류산업 촉진, 도농 물류 배송 네트워크 개선, 콜드체인 물류체계 발전
구이저우성	현대 물류산업	• 현대 물류산업 대력 발전, 도농 일원화 배송 체계 개선, 서남지역 물류중심으로 건설 촉진
윈난성	콜드체인	• 콜드체인 발전, 농촌 신형 상무센터 등 인프라 건설 추진
	전자상거래	• 전자상거래 발전 촉진
	물류단지	• 쿤민(昆明)종합보세구, 텅준(腾俊)국제내륙항 및 쿤민가오신보세물류단지(昆明高新保税物流中心) 건설 추진, 윈난 국제전자상거래 공공서비스 플랫폼 구축
	싱글윈도우	• 전자세관, 국제무역 '싱글윈도우' 건설을 통해 세관의 소프트 인프라 및 하드웨어 환경 개선 및 통관 편리화 수준 제고 • 기업 해외진출을 장려하고, 해외물류 및 기술서비스센터 건설을 통한 국제협력 추진
쓰촨성	전자상거래	• 현·향·촌(县乡村) 삼급 물류배송체계를 개선하고, 중서부 전자상거래혁신센터 건설
	물류비용 절감	• 철도·도로 복합운송 추진을 통해 물류비용 절감
	종합보세구	• 다국적 물류원구 건설 촉진, 쓰촨성 개발구의 혁신 및 업그레이드를 추진하여 국제무역 및 특수화물 특정 항구 확대 • 종합보세구 및 보세물류센터 건설, 중국(청두)-유럽 화물열차(中欧班列) 운행 1,000회 달성
충칭시	종합교통체계	• 물류·집산 운송네트워크체계를 한층 보완하고, 물류단지, 배송센터 등 건설 추진을 통해 물류 배송 효율 제고
	종합보세구	• 완저우(万州)보세물류센터 건설을 추진하고, 장진(江津), 푸링종합보세구 및 일부 물류보세센터 건설 계획
	싱글윈도우	• 냉동생선, 과일, 육류 등 수입상품 통관 기능을 확대하고, 목재, 약품 등 통관 창구 확대 • 궈위안항(果园港), 완저우(万州), 펑두(丰都) 등 세관 개방 확대 및 국제무역 싱글윈도우 구축을 통한 통관 환경 개선
산시성	물류비용 절감	• 물류 배송네트워크를 개선하고, 물류 효율을 제고하여 물류비용 절감
	현대 물류산업	• 광석, 농산물, 공업품, 생활 일용품 등을 둘러싼 스마트물류, 복합물류, 도농택배, 콜드체인 등 발전을 촉진하고, 현대 물류기업 육성 • 물류 인프라 건설을 통해 스마트 물류 플랫폼 건설을 계획하고, 타이티에중딩물류원구(太铁中鼎物流园) 건설 추진을 통해 현대 물류산업 구도 구축

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

	종합보세구	• 타이위안(太原), 다퉁(大同), 린펀(临汾) 무수항(Dry Port) 건설촉진 및 관련 종합보세구, 터미널의 물류 기능 제고
	물류인프라	• 네트워크 인프라 건설 추진, 스마트 인터넷 시범 기지 건설 촉진을 통해 국가급 인터넷 네트워크 구축
산시성	전자상거래	• 현대 전자상거래 육성 강화 및 농촌 전자상거래, 물류·택배발전 지원
	물류단지	• '인터넷+'을 바탕으로 정보화 경제 및 공유 경제를 발전시키고, 전자상거래 플랫폼, 농촌 물류 운송 시스템의 건설 촉진 • 시안 신주(西安新筑)철도 물류기지, 창안 항공운영기지, 시센신구(西咸新区) 현대화 서비스 무역 기업 클러스터 등 건설 추진
깐수성	물류허브	• 허브간 상호연계 강화, 란저우(兰州), 우웨이(武威), 텐쉐이(天水) 3대 국제 내륙항과 란저우(兰州), 둔황(敦煌), 자위관(嘉峪关) 3대 국제공항 건설을 추진함으로써 실크로드 경제벨트 교통 대통로 및 물류 허브 구축 • 란저우 국제 화물열차의 주요 화물 공급 지역 및 철도 허브 지역을 건설하고 "란저우호"(兰州号), "텐마호"(天马号), "자위관호"(嘉峪关号) 국제 화물열차의 운영 능력 제고
	자유무역구	• 자유무역구 혁신 시범 경험을 보급시키고 중국(란저우) 자유무역구 설립 추진
	싱글윈도우	• 통관 일체화 및 혁신을 촉진하고, 전자 세관 플랫폼을 바탕으로 국제 무역의 '원스톱 서비스' 시스템을 구축하여 무역 편리화 수준 제고 • 지정된 항만 감독관리 지역의 건설을 촉진하고 마종산(马鬃山)항 재개통 추진
닝샤후이족자치구	물류비용 절감	• 도로 운송비용 및 운송 시간 절감 모색, 물류비용 절감
	물류 플랫폼	• 공익성 농산물 도매시장, 농촌 전자상거래, 콜드체인 운송 시스템 건설 추진, 자치구 물류 정보 서비스 플랫폼 건설 • 각 영업 네트워크 구조 보완 및 도농 소비 시장 활성화
칭하이성	물류 인프라	• 비즈니스 물류 표준화를 실시하고 콜드체인 물류 정보화, 표준화 및 인프라 시설 건설 추진, 유통 효율 제고
	물류 집산지	• 주변 성, 구(区)와 공동으로 국가 중대 프로젝트 실시, 서부 지역을 향해 개방적인 대형 물류 집산지를 구축하며 중-유럽 화물열차 창타이화(常态化) 추진
	국제 전자상거래	• 종합 보세구 건설을 가속화시키고 연해, 국경 지역과의 통관 일체화 협력 강화 • 칭장(青藏) 국제 내륙항 프로젝트를 실시하고 시닝(西宁) 공항의 보조 시스템을 보완하며 국제 전자상거래 건설 추진
시짱자치구	종합교통체계	• 현·향·촌(县乡村) 삼급 물류배송체계 개선 • 광저우(广州)-라싸(拉萨)-네팔 화물열차 운영 추진, 르카쩌(日喀则) 물류센터 건설 촉진
신장웨이우얼자치구	물류 인프라	• 물류인프라 및 물류센터 네트워크 건설 촉진
	국제 전자상거래	• 우루무치국제내륙항(乌鲁木齐国际陆港区), 중국-유럽 화물열차 운영센터 건설을 추진 • 카스(喀什) 및 훠얼궈스(霍尔果斯) 경제개발구 등 플랫폼 구축 추진, 중국(신장)자유무역시범구 신청 적극 추진 • 통관 편리화 조치를 실시하여, 전자상거래를 발전시키고, 세관 및 보세구 강점 발휘를 통해 국경무역 발전 추진
네이멍구자치구	현대 물류산업	• 현대 물류산업을 발전하고, 일부 대형 물류원구 건설, 물류배송센터 및 전자상거래 시범도시 건설 • 제3자 물류기업 적극 육성
하이난성	물류원구	• 물류원구 및 물류 정보화 건설 촉진, 해·육 복합운송 추진
	전자상거래	• 농산물 유통루트를 확대하고, 농촌 전자상거래를 발전시키며, 농산물 가공물류원구 건설

자료: 각 성(省)별 2017「정부업무보고」를 참고하여, KMI 작성.

희가혜 연구원 · 김세원 전문연구원
kmishanghai@naver.com

18) 삼호(三互)는 통관 관련 감독 부서 간의 정보 교환, 감독관리,상호인증, 법 진행 상호보조를 뜻함.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

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

※ 파란색 부분은 번역된 기사임.

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 푸저우시(福州市) '13·5' 해양경제발전 전문계획 발표
- <국제해운조례 실시세칙(수정안)> 발표, 해운분야 '사후심사' 제도 보급
- 광시베이부완그룹(BPG), 태국 반뿌그룹(Banpu Public Company)과 전략적 협력 체결
- 저장성(浙江省), 2016년 조선업 순이익 약 4억 위안 적자 기록
- 푸저우, 보조금 및 혜택으로 항만발전 지원

해운 · 항만 · 물류

- 닝보·저우산항 최초의 대형 로로선 부두 검수 통과
- CCSG그룹 쉬리용(许立荣) 회장 인터뷰, 해운업과 제조업 간의 심화 융합 추진
- 이창(宜昌), 창장 샨샤 항운·물류중심 구축 계획
- 교통운수부, 국가개발은행(CDB)과 전략적 협력 협의 체결
- 저장성 항만 전력시스템 지속 발전, 친환경 저탄소 항만 구축 도모
- 2016년, 중국 철광석 수입량 최초 10억 톤 돌파
- 화웨이, 초상국그룹과 협력하여 교통·항만 프로젝트 추진 계획
- 원저우항(温州港), 최초로 동남아 컨테이너항로 운영 시작
- 랴오닝성 판진항(盘锦港)-장쑤성 타이창항(太仓港) 컨테이너 직통항로 개척
- 타이저우시(泰州市) 청베이(城北)물류원구, 장쑤성 최대 식량 창고 물류 기지로 건설 예정

해양 · 수산

- <2016년 중국해양경제 통계 공보> 발표
- <톈진시 해양주체기능구 계획> 발표, 해양공간의 과학적 개발 및 효율적 보호 공동 추진
- 수입 새우 종묘, 중국 새우 양식업 살릴 수 있을까
- 중국 소비자의 미국 랍스타 선호, 1년 소비액 7억 5천만 위안
- 4월에 중국·아세안 해양 및 수산 과학기술 세미나 산동성 칭다오에서 개최
- 푸젠성 민장(闽江) 수역에서 4개월 동안 금어기 제도 실시
- 중국 가장 큰 내하인 판양후(鄱阳湖) 금어기 시작, 어선 만 척 입항



CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 푸저우시(福州市) '13·5'해양경제발전 전문계획 발표

최근 <푸저우시 '13·5' 해양경제발전 전문계획>이 발표되었으며, 육지와 해양의 통합발전, '스마트 해양' 건설 촉진 및 국가급 해양문화생태보호구 건설 등의 내용이 제시되었다. 푸젠성은 육·해 통합발전 전략을 견지하면서 연강(滨江)도서에서 연해(滨海)도시로 전환 발전할 계획이다.

푸저우시의 관할해역 면적은 10,573㎢이다. <계획>에서는 '항만발전으로 도시 진흥'의 일환으로 육·해 통합발전 전략을 실시하고, 해양과 육지를 종합한 계획을 수립하고, 해역, 연안과 내륙 배후지를 통합적으로 개발한다. 연해지역의 대규모 중심도시로 적극 발전시키고, 지역 항만도시를 육성하여 푸저우 도시권의 파급효과를 강화한다. 또한, 항만과 배후지 일체화 건설을 촉진하고, 임항산업을 연결고리로 하여 내륙지역을 해양경제 발전의 튼튼한 배후지로 만든다. 또한, 항만물류, 항만공업, 선박 제조(정비), 연해 원자력 발전과 석유화학 등 임항산업들이 항만 배후지역에 광범위하게 배치하도록 하여 배후지 도시 발전을 위한 산업 지원을 강화한다.

<계획>에서 빅데이터 배경 하에 '인터넷+해양경제' 모델로 해양경제를 발전시키고 푸저우의 '스마트 해양' 건설을 촉진해야 한다고 제시했다. '13·5' 기간 동안 푸저우는 완전한 스마트 해양 프레임 체계를 점차적으로 구축할 계획이다. 이를 통해 해양에 대한 전면적이고 입체적인 파악, 광범위한 상호 연계, 과학적이고 정확한 정책결정 및 지능적이고 편리한 서비스 제공 등을 실현하게 될 것이다. 이와 동시에 해양에 대한 관리·통제, 해양권익의 보호, 해양에 대한 개발과 이용 및 해양환경의 보호능력을 전면 제고하게 될 것이다.

또한, 대만해협(台湾海峡)과 해상실크로드의 연선해역을 포함하는 해양'감지'네트워크를 기본적으로 구축할 계획이다. 더불어, 해양 빅데이터 센터와 클라우드 플랫폼을 구축하고, 스마트 해양 통제관리 센터를 건설하며, 해상실크로드 스마트 항로체계를 구축할 예정이다.

<계획>은 푸저우시를 국가급 해양문화 생태보호구로 건설하자고 제시했다. 그 중에 해양과 관련된 비물질적 문화유산에 대한 발굴과 보호를 강화하고, 해상실크로드의 세계문화유산에 대한 신청을 적극적으로 추진한다는 내용이 포함되어 있다.

또한, 국가급 해양(종합)문화생태보호구 신청과 건설사업도 추진할 계획이다. 아울러 어업(바다낚시, 양식, 어획, 운송과 가공) 생산체험, 현대 선박 제조공예 전시관광 및 요트제조와 레저산업 등의 문화관광 프로젝트에 대한 지원을 통해 해양문화산업의 대대적인 발전을 추진할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 3. 21.>

2 <국제해운조례 실시세칙(수정안)>발표, 해운분야'사후심사'제도 보급

최근 교통운수부는 <국제해운조례 실시세칙(수정안)>(이하 <수정안>으로 약칭)을 발표하였다. 국무원의'선조후증(先照后证, 사후심사)[19]'의 요구에 따르면, 관련 기업은 국제선박운송업무 또는 국제선박관리업무를 신청할 때 반드시 먼저 기업의 법인 자격을 신청해야 하며, 법인의 형태로 후속 업무들을 진행해야 한다.

19) 선조후증(先照后证) : 영업 허가증을 우선적으로 신청하고, 이후관련 허가증을 발급함.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

2016년 2월, 국무원은 <일부 행정법규 수정에 관한 결정>을 발표하였다. 이중, <국제해운조례 실시세칙>을 포함하여 일부 행정법규에 대한 '선조후증'개혁을 추진할 것이다. 교통운수부 수운국 국제항운관리처 고하이윈(高海云) 처장은 "선조후증은 기업이 영업 허가증을 우선적으로 신청하여 법인자격을 취득하고, 이후 관련 허가증을 취급하는 것"이라고 설명했다. 이번 행정법규 개혁은 항운분야에서 국제선박운송 및 국제선박관리 등 2개 업무가 포함되어 있다.

또한 이번 <수정안>의 가장 큰 특징은 향후 국제선박운송업무 및 국제선박관리 등 2개 업무를 종사하는 기업이 영업허가증을 신청할 때 절차가 간소화되는 것이다. 예전에 기업들이 영업허가증을 신청하려면, 먼저 교통운수부로부터 등록공문을 신청·취득하고 나서 공상부서에 등록한 후 해당 주관 부서에서 허가증을 취급해야 한다. 하지만 <수정안> 실시 후, 첫 번째 절차를 취소하고, 기업은 바로 공상부서에 등록한 후 해당 주관 부서에서 허가증을 취득할 수 있게 되었다.

상술한 개혁의 내용뿐만 아니라 <수정안>은 감독 범위를 더욱 명확히 하고, 해당 기업에게 자율성을 제공하기로 했다.

기존의 <국제해운조례 실시세칙>은 허가증 유효 기간을 명확히 제시하지 않았기 때문에 허가증 연기나 변경에 대한 많은 문제가 발생할 소지가 있었다. 금번 <수정안>에서는 국제해운 및 부대업무를 종사자의 영업기간에 대해 명확히 제시하였다. 또한 <수정안>은 해당 기업 스스로 검사를 통해 허가증의 유효성을 확보하고, 영업허가증을 한번만 신청하면 평생 유효하게 하는 편의를 제공했다.

무선박운송인(NVOCC)은 화물운송업과정에서 운송수단을 보유하고 있지 않지만 화주에 대해서 화물을 인수하고 해운업체에 대해서는 화주의 입장에서 운송을 의뢰하는 "브로커"이다. 그래서 화주의 이익을 보호하기 위해서 〈국제해운조례 실시세칙〉에서 무선박운송인이 반드시 보증금을 납부하도록 규정하고 있다.

무선박운송인 보증금 제도는 화주 이익을 보장할 수 있는 반면, 무선박운송업체에게 일부 자금 부담을 줄 수 있는데, 특히 2008년부터 시작된 해운업 불황에 따라 무선박운송업체의 유동자금 부족 상황이 점점 심각해지고 있다. 그러므로 무선박운송업체의 부담을 경감하기 위해 2010년 및 2013년 중국교통운수부는 보증금 책임보험 및 보증금 보증서 제도를 시행하였으며, 무선박운송업체에게 다양한 재무보증 방식의 제공을 통해 화주 이익을 확보하는 동시에 운송업체의 자금 압박도 완화할 수 있게 되었다.

전반적으로 보증금 책임보험 및 보증서 제도의 실시효과에 대한 호평이 나옴에 따라<수정안>에서는 '무선박운송인 보증서 책임 보험 제도'를 교통운수부 부령에 포함시키는 것으로 결정하였다.

<자료 : 中国航贸网, 2017. 3. 13.>

3 닝보·저우산항 최초의 대형 로로선 부두 검수 통과

3월 13일, 저장성 최초의 대형 로로선(roll on/off) 전용부두 공사인 닝보·저우산항 메이산 항만구역 roll on/off 및 일반화물부두 공정이 준공 검수를 통과하였다. 이 공정이 완료된 후 운영에 투입되면 닝보항 지역의 그간의 비전문적이었던 (완제품)자동차부두의 역사를 바꿀 것이다.

이 공정은 메이산도 동남측, 메이산 1기 컨테이너부두 공정 서측에 위치하며, 1개의 7만 톤급 로로선, 일반화물선 및 이를 수행할 부대시설 공정이 동시 건설 중이며 모두 450미터의 항만 해안선에 이르는 공정이다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

닝보항 항만관리국 규획건설처의 천이(陈祎) 부처장은 이 공정이 완료되어 운영에 투입되면 1척의 5만 GT(주 : 화물부두는 톤 단위로 계량, 로로부두는 Gross Tonnage로 계산) 로로선과 1척의 1만 GT 로로선이 동시에 정박하거나 4척의 4만 톤급 일반화물선이 동시에 정박할 수 있다. 또한 연간 자동차 완제품 20만대 roll on/off와 108만 톤의 화물 처리가 가능하도록 설계되었다고 소개했다.

그는 이 부두가 운영을 시작하면 메이산 완제품 자동차 수입과 닝보 및 주변지역의 자동차 수출 수요를 만족시켜 닝보항만구역의 그간의 비전문적이었던 완제품 자동차 선석의 공백을 채워줄 수 있을 것이라고 언급했다. 이로써 닝보·저우산 닝보항만구역 roll on/off 및 일반화물 선석의 통과능력 부족 현상을 완화시키고, 메이산 항만구역의 수입 자동차 업무를 강화시킬 것이라고 발표했다.

로로선은 선형이 특수하고, 선체가 크며 갑판이 여러 층으로 이루어져 있다. 선미에 큰 트랩이 세워져 있는데 선박이 부두에 정박한 후 이 트랩을 깔아 컨테이너화물 운송차량이 하역작업을 할 수 있도록 하여 하역속도가 빠르다. 또한 하역노동력을 대량 절감시켜 정박시간을 감소시킴으로써 선박이용률을 제고시킨다. 컨테이너선과 비교하여 로로선의 하역화물은 기중설비가 필요하지 않아 활용성이 더 크다. 로로선은 컨테이너 적재 외에 특수화물 및 각종 대형화물 적재도 가능하다.

<자료 : 中国航贸网, 2017. 3. 14.>

4 CCSG그룹 쉬리용(许立荣)회장 인터뷰, 해운업과 제조업 간의 심화 융합 추진

2017년 3월 18일, 국무원 발전연구센터가 주최한 2017년 중국발전 고위층 포럼에서 CCSG그룹 쉬리용(许立荣) 회장은 <중국경제신문>과 인터뷰를 진행하였다.

쉬리용 회장은 2017년 대외무역은 소폭 성장할 것으로 예측하였다. 최근 몇 개월 동안, 대외무역을 회복 추세에 있으며, 해상 화물운송량도 증가하면서 컨테이너화물과 벌크화물 등도 비교적 호전되고 있다.

주지하다시피 해운업은 세계 무역시장의 최전선이기 때문에 글로벌 경제의 '바로미터'역할을 한다. 상술한 내용은 외부에서 중국 무역에 가지는 우려를 대변할 수 있을 것이다. 한편, 중국 양회 개막을 앞두고, 중국 상무부 가오후청(高虎城) 부장은 2017년 대외무역 형세에는 외부적인 불확실과 불안정 요소가 많지만, 중국은 굳건한 신념, 자신감 및 용기를 가지고, 역량을 집중하여 맡은 일에 최선을 다해야 한다고 강조하였다.

쉬리용 회장에 따르면, 세계 컨테이너 운송량은 2001~2014년 극동~미주항로, 유럽항로 컨테이너 운송량은 4.3%를 하락한 반면, 아시아항로 컨테이너 운송량은 7.5%의 성장했다고 밝혔다.

아시아항로 컨테이너 운송량 증가 요인을 살펴보면, 산업 구조조정을 통한 효과가 나타나는 동시에 경제 수요량이 증가하고, 대종상품 가격도 반등하여 전체적인 경제 상황이 건실한 성장 추세를 유지하고 있다고 판단된다.

이와 더불어, 향후 스마트 제조 및 친환경 제조는 새로운 산업 구도를 선도할 것이다. 또한 제조업과 해운·물류업 간의 산업융합이 꾸준히 강화될 것으로 전망된다. 소비시장 환류, 스마트 제조의 지속적인 발전 및 글로벌 수요 증가에 따라 세계적인 범위에서 제조업의 물류 및 부대산업에 대한 요구가 점점 높아지고 있다. 이로써 항운과 제조업 간의 산업융합이 지속적으로 추진될 것이다. 항운과 제조업 간의 윈·윈 모델은 끊임없이 혁신을 통해 물류, 제조, 무역 및 금융 등 산업을 포함하는 일체화된 '제조+해운·물류공급사슬' 생태계를 구축한다는 방침이다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

다음 단계의 '저우추취(走出去, 기업 해외진출)'전략은 해외산업을 적극적으로 확대하고, 해외 항만 및 터미널을 인수해야 한다. 또한 4대 우선 발전 분야로 ① 컨테이너, ② 항운금융, ③ 글로벌 종합물류, ④ 글로벌 항만산업 등이다.

현재 CCSG그룹은 통합을 통해 규모의 강점이 점차 부각되고 있으며, 3자물류 업무도 점점 확대하고 있다. 이를 통해 CCSG그룹은 세계 해운업에서 영향력을 점점 강화하고 있으며, 해운시장의 발언권도 확대될 것이다.

<자료 : 中国经营报, 2017. 3. 20.>

5 이창(宜昌), 창장 샨샤 항운·물류중심 구축 계획

3월 21일, 샨샤(三峡) 허브항의 13개 중점 프로젝트가 착공 되었으며 총 투자액은 60억 위안에 달한다. 동시에, 바이양항(白洋港) 1단계 프로젝트의 개항·운영도 순조롭게 진행되었는데 동 항만은 샨샤허브항구역에서 처음으로 운영되는 핵심항이다. 동 항만의 연간 물동량 처리능력은 600만 톤이고, 컨테이너는 40만 TEU에 달한다.

"샨샤허브항을 건설하는 것은 중국의 '일대일로' 및 창장경제벨트 등 중점 발전전략을 이행하고, 지역성 교통허브 도시 건설을 추진하며 샨샤종합교통운수체계를 만들어가는 중요한 조치이다. 창장샨샤 종합교통운수체계의 구축은 이창에서 '억 톤급 대형항만, 백만 TEU 컨테이너항, 복합운송 허브, 항만 부흥을 통한 도시 발전' 계획을 추진하는데 중요한 의의를 가진다." 이창시 인민정부 탕차오(唐超) 부시장은 이번 프로젝트 착공식에서 위와 같이 소개하였으며, "바이양항 1단계 사업의 성공적인 개항은 이창의 항만 집약화, 현대화 수준을 현저히 제고했다"고 밝혔다.

이창은 중국 중부지역의 중심지로서 창장황금수로, 샨샤수운에 의거하여 중국 전 지역으로 화물 운송 및 하천·바다 복합운송, '동부지역 산업의 서부지역 이전'정책을 이행하는 중요한 거점 역할을 한다. 또한 이창시로 하여금 항운물류중심 건설에 유리한 환경을 구비하도록 했다.

이창시 정부 부주석 겸 시 교통운수국의 마훙옌(马宏彦) 국장은 다음과 같이 소개했다. "서부지역의 화물이 동부에서 출해(出海) 하려면 이창에서 수로를 이용하여 출해(出海) 한다. 이창은 전체 수로 운송거리가 길고, 육로 운송거리가 짧은 노선을 형성하는 가장 이상적인 거점이다."

샨샤허브항을 건설하고 창장샨샤항운·물류중심을 구축하는 것은 이창항, 산업 및 도시의 융합적인 발전과 내륙 개방에 성장 동력을 부여한다. 후베이성(湖北省) 내에서 샨샤허브항은 징저우항(荆州港)과 바둥항(巴东港)과 함께 '이징바(이창-징저우-바둥)'항만군을 구축하여 공동 발전을 도모하고 있다. 전체적인 창장경제벨트에서 이창항은 북쪽으로 충칭항(重庆港)과 협력하고, '위신어우(渝新欧, 충칭~신장~유럽)' 철도를 통해 종합적인 운송서비스를 제공하고 있다. 또한 남쪽으로 난퉁항(南通港)과 협력하여 '자본'을 연결고리로 한 '가상의 항만군'을 구축하고, 상하이항과의 전략적 협력도 강화한다.

교통물류 측면에서 '수로·철도, 수로·도로, 수로·수로'복합운송체계를 통하여 서북지역, 산시성(陕)·간쑤성(甘)·닝샤회족자치구(宁) 내지 신장(新疆)의 화물들이 철도와 도로로 이창 경내에 있는 샨샤댐에 도착하게 되며, '육지~하천~바다'의 쾌속운송통로를 통해 바다로 나갈 수 있게 되며, 양방향의 개방이 실현된다. 이창은 창장 중상류 중심지역의 발전을 선도하고, 중서부지역이 연해지역의 산업이전을 지속 추진할 수 있도록 하는데 있어서 그 영향력이 크게 확대되었다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

샨샤허브항은 3년간의 건설을 통해, 항만물동량 처리능력을 2,600만 톤 증가시켰고, 2016년 전체 항만물동량은 8,163만 톤, 또 컨테이너물동량은 15만 TEU를 기록함으로써 그 증가속도는 후베이성에서 1위를 차지하였다. 올해, 샨샤허브항은 34개 중점 프로젝트 추진을 계획하고 있으며, 200억 위안 가까이 투자할 계획이다.

<자료 : 湖北日报网, 2017. 3. 22.>

6 중국 교통운수부, 국가개발은행(CDB)과 전략적 협력 협의 체결

2017년 3월 21일, 교통운수부는 국가개발은행(이하 CDB로 약칭)과 〈'13·5' 개발성 금융 협력 협의〉를 체결하였으며, '13·5' 기간, CDB는 종합교통운송체계 건설을 위해 2조 위안 이상의 금융 지원을 제공할 것이다. 교통운수부 리샤오펑(李小鹏) 부장, 허젠중(何建中) 부부장 및 CDB 후화이방(胡怀邦) 이사장, 정즈제(郑之杰) 행장 등이 계약 체결식에 참석하였다.

동 협력 협의에 따르면, 양측은 '13·5' 기간의 교통운송발전계획에 의거하여 개발성 금융 정책을 중심으로 현대 종합교통운송체계 구축을 둘러싼 협력 분야를 더욱 확대하고, 투자·융자 메커니즘을 혁신하기로 했다. 또한 교통 인프라 네트워크 구도를 개선하여, 운송서비스 일체화를 추진하고, 교통운송의 새로운 분야 및 업종을 개발할 것이다. 도로와 항만 자원 통합 및 기능 혁신 업그레이드를 지원하고, 현대 항운서비스업, 스마트 교통 및 녹색교통의 발전을 촉진하기로 하였다. 양측은 서로 간부 파견을 통해 교류를 심화하고, 전면적으로 협력을 추진할 것이다. 또한 양측 간의 협력 범위를 더욱 확대하여, 협력 메커니즘 혁신을 통해 윈·윈을 실현하고, 상호 공동이익 추구하며, 전면적인 샤오캉사회(小康社会) 건설 목표를 실현한다는 계획이다.

교통운수부는 교통운송업의 주관 부처 역할을 발휘하여, 교통운송업 발전 계획 및 관련 정책 수립을 통해 건전한 발전 환경을 조성할 것이다. 또한 교통운송업의 투자 및 융자 개혁을 추진하여, 정부 투자방식 개선을 통해 사회자본을 유치하고, 함께 교통운송업의 건설을 참여하도록 유도한다. 이와 더불어, CDB는 교통운수부와 함께 '4개 교통'[20] 건설을 추진하며, 전문가 자문, 융자 상담, 프로젝트 타당성 분석 등 전면적인 종합 금융 서비스 제공을 통해 교통 인프라 건설에 다양한 금융지원을 제공할 것이다. 동시에 CDB는 융자 조정주체로서의 역할을 발휘하여, 개발성 금융 자금을 주도하면서 사회자본 유치를 통해 '13·5' 기간 교통운송업의 각 프로젝트 건설을 함께 추진할 것이다.

<자료 : 湖北日报网, 2017. 3. 22.>

7 <2016년 중국해양경제 통계 공보> 발표

3월 16일, 국가해양국은 기자회견에서 <2016년 중국해양경제 통계 공보>를 발표했다. 국가해양국 관련 관계자에 따르면, 2016년 해양경제발전은"총량 증가가 안정적이고, 증가속도는 둔화되었지만 안정적인 추세 보이며, 산업구조가 지속적으로 최적화되고 있다"고 요약할 수 있다.

20) 4개 교통(四个交通) : 종합 교통, 스마트 교통, 녹색 교통 및 편안한 교통

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

<공보>에 의하면, 2016년 중국 해양생산총액은 7조 507억 위안으로 전년대비 6.8% 증가했으며, 해양생산총액이 국내생산총액에 차지하는 비중은 9.5%에 달했다. 그 가운데 해양산업 부가가치는 4조 3,283억 위안, 해양관련사업 부가가치는 2조 7,224억 위안을 기록했다. 또한, 해양 1차 산업 부가가치는 3,566억 위안, 2차 산업 부가가치는 2조 8,488억 위안, 3차 산업 부가가치는 3조 8,453억 위안으로 해양생산총액에 차지하는 비중은 각각 5.1%, 40.4%, 54.5%를 기록했다. 또한, 2016년 중국의 해양 관련 고용인원은 3,624만 명이었다.

2016년 중국 해양산업은 안정적인 성장추세를 유지해 왔다. 그 중에서 해양생물의약업, 연해 관광업, 해수이용업, 해양공정 건설업, 해양전력업, 해양어업, 해양염업, 해양광업 및 해양화학공업 등 산업은 빠른 성장 혹은 안정된 성장 추세를 보여주고 있다.

해양경제발전에 있어, 2016년 환보하이(环渤海) 지역의 해양생산총액은 2조 4,323억 위안으로 전국 해양생산총액에서 차지하는 비중은 34.5%이며, 전년대비 0.8% 포인트가 하락했다. 창장삼각주 지역의 해양생산총액은 1조 9,912억 위안으로 전국 해양생산총액에서 차지하는 비중은 28.2%이고 전년대비 0.2% 포인트가 떨어졌다. 주장삼각주 지역의 해양생산총액은 1조 5,895억 위안으로 전국해양생산총액에서 차지하는 비중은 22.5%로서 전년대비 0.3% 포인트 상승했다.

국가해양국 관계자에 따르면, 2016년 각급 해양행정 주관부문은 해양강국 전략을 중심으로 해양분야의 공급측 구조개혁을 적극적으로 추진하고 해양경제 발전방식의 전환을 촉진해왔다. 향후, 해양경제에 대한 모니터링 및 평가 시스템을 조속히 구축하고 데이터의 질을 향상시켜 서비스 의식을 강화해야 한다고 제기했다. 그리고 해양산업의 구조조정을 가속화하여 지역의 경제성장을 촉진시킨다는 방침이다.

또한, 해역 도서자원에 대한 시장배치를 지속적으로 최적화시키고, 해양환경에 대한 보호를 강화해야 한다. 이를 통해 새로운 시기의 해양경제 발전의 질과 효익성을 제고하여 해양경제의 안정적 발전을 위해 든든한 기반을 구축한다는 방침이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 3. 17.>

8 <톈진시 해양주체기능구 계획> 발표

최근, 톈진시 정부는 <톈진시 해양주체기능구 계획>을 발표했으며, 현재 톈진시가 관리하고 있는 2,146㎢의 해역 및 도서에 관한 계획을 수립했다. 이는 전국 연안지역 첫 번째 지방차원의 해양주체기능구 계획이자, 톈진시 해양공간에 대한 과학적 개발 및 효율적 보호에 관한 행동강령 및 청사진이다. <계획>은 주체기능구의 추진완료 기한은 2020년까지로 지정했다.

<톈진시 해양주체기능구 계획>은 톈진시 해양공간개발의 기반, 전체요구, 개발우화구역, 개발금지구역, 지역정책, 계획실시 및 실적평가의 총 6장으로 구성된다. 주로 자연현황, 발전우위, 주요목표 및 주체기능구 등에 관한 내용이 포함되어 있고, 개발구역의 지역범위, 기능과 중점임무 및 개발금지구역의 지역범위, 기능과 공간관리 원칙을 확정했다.

계획은 "해역에 따라 주체기능구를 합리적으로 확정하고, 톈진시 미래의 해양개발 기본구도를 구축하며, 개발내용을 조정하여 개발 질서를 규범화시킨다. 또한 개발능력과 효율성을 제고하는 동시에 해양 개발방식을 순환이용 모델로 전환할 수 있도록 추진하고, 육·해 통합과 인간과 바다가 조화를 이룬 해양공간 개발구도를 구축한다"는 지도사상을 제시했다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 물류 : 2016년 중국 지역별 철광석 수입량
▸ 이슈 포커스 : 2017년 '양회'를 통해 본 중국 해운·항만·물류 이슈
▸ 동향 & 뉴스

향후 톈진시는 '육해통합, 자연존중, 구조 조정 및 집약적 개발' 등의 네 가지 기본원칙에 따라, 톈진의 '한 기지, 세 구역(一基地三区)'[21]이라는 전략적 포지셔닝을 실현하고, 기본적으로'강한 해양도시'를 건설한다는 전략적 목표를 달성하도록 노력할 것이다. 이에 해양공간 구도가 더욱 명확해지고 합리적이며, 해양공간의 효용성 및 지속가능한 해양경제 발전능력이 지속 제고될 것으로 전망된다.

본 계획은 '혁신·조화·녹색·개방·공유'라는 발전이념을 확고히 수립하고, 해양자원을 합리적으로 개발·이용하며, '한 기지, 세 구역'의 구도를 구축하는 데에 중요한 의미가 있다. 이와 동시에 해양경제 발전방식의 전환 및 산업 구조조정을 촉진하는 데에 도움이 될 것이다. 또한, 해양생태문명 건설을 전면적으로 추진하고, 지속가능한 해양경제 발전능력을 강화할 수 있을 것이다. 생태 시스템을 바탕으로 한 해양관리 이념의 수립 및 해양종합관리 개혁과 혁신에도 도움을 줄 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 3. 22.>

21) 한 기지, 세 구역(一基地三区) : 전국의 선진제조 연구개발 기지, 북방 국제해운 핵심구역, 금융혁신 운영 핵심구역 및 개혁개방 선행구역을 가리킴.