

주요 주간 동향 리스트

5월 2호

◆ 번역 기사

1. 해난해사국, 16개항 조치를 통해 서부 육·해 신통로 해운허브 건설 추진
海南海事出台16项举措 助力洋浦西部陆海新通道航运枢纽建设
2. 2020년 1~4월 중국 조선업 경제지표 현황
2020年1~4月我国船舶工业经济运行情况
3. 전국정협위원, 근본적인 문제 해결을 통한 크루즈 산업 고품질 발전을 추진해야
全国政协委员胡可一：审视根本性问题，推动邮轮业高质量发展
4. 전인대 대표, 창장심수항로 취항 효율 제고해야
全国人大代表张锐：提升长江口深水航道通航效率
5. 중국 항만시장 발전 추세 분석
2019年交通运输行业发展统计公报
6. 항만의 정기항로 취소는 이어지나, 운임은 안정적 수준(5월 중순 코로나19 기간 항만생산 모니터링 및 분석)
【5月11日至5月20日】中港协：港口生产运行监测与分析
7. 전인대 대표, 상하이항을 환적항으로 육성하기 위해 특정구간 연해운송 개방해야
全国人大代表徐珏慧：建议以洋山港为中转港开放外籍船沿海捎带
8. 6월 1일부터 과적 컨테이너 선적 금지, 위반 시 법적 책임
6月1日起集装箱超重不得装船 违者罚款或将负法律责任

◆ 기타 동향

9. 6월부터 중국 수출 컨테이너 수량 부족 예상
6月中国出口集装箱或将严重短缺！
<http://www.snet.com.cn/33/247508.html>
10. Ningbo·저우산항 컨테이너 해·철 복합운송업무 무서류화(无纸化) 추진
宁波舟山港集装箱海铁联运进提箱业务实现无纸化全覆盖
http://info.jctrans.com/newspd/synthetic_trans/20205272544138.shtml
11. 초상국항만그룹, 르자오(日照)~산터우(汕头) 국내무역 컨테이너항로 새로운 개척
招商港口日前又新增一条日照—汕头内贸集运航线
<http://www.chineseport.cn/bencandy.php?fid=98&id=311514>

◆ 기타 동향

12. 훈춘-자루비노-닝보 항로 화물운송량 역세 성장
“珲春-扎鲁比诺-宁波”航线货运量逆势增长
http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202005/t20200515_1337406.shtml
13. 광저우항그룹, 중국철로(中国铁路)광저우국그룹과, 해·철복합운송업무 전략 협력 추진
广州港集团与中铁广州局集团开展路港战略合作 联合推介海铁联运业务
<http://www.snet.com.cn/67/247324.html>
14. 중국선급(CCS), 차이나모바일(中国移动)과 공동으로 5G+스마트 선박검사 추진
中国船级社联手中国移动打造5G+智慧船检
<http://www.snet.com.cn/276/247178.html>
15. 교통운수부, 산둥성 ‘교통강국 건설’ 시범업무 전개 의견 발표
交通运输部印发山东开展交通强国建设试点工作意见
<http://www.port.org.cn/info/2020/205622.htm>
16. 장쑤성 염청항(盐城港) 홀딩스그룹 설립, 내하·연해항 일체화 발전 구축
江苏盐城港控股集团成立 形成一体化运营发展新格局
<http://www.port.org.cn/info/2020/205601.htm>
17. 선전 염티엔항(盐田港), 5척의 20만 톤급 선박 동시 접안 성공
五艘20万吨级船舶同时靠泊盐田港
<http://www.port.org.cn/info/2020/205610.htm>
18. 닝보·저우산항 컨테이너 Sea&Rail복합운송 서류 전자화 실현, 매건 2시간 절감 효과
每单省时2小时, 宁波舟山港集装箱海铁联运进提箱无纸化全覆盖
https://mp.weixin.qq.com/s/OJ6IJ1kVHjt_Nvv0Mo_Ag
19. 탕산 차오펬이토펬항(曹妃甸港) 석탄부두 3기 1단계 운영 개시
唐山港曹妃甸港区煤码头三期工程先期工程通过验收
https://mp.weixin.qq.com/s/0VC_BvXYiD9RYpUOPkaOCA

작성자 : 김세원 중국연구센터 전문연구원

회가혜 중국연구센터 연구원

감수자 : 한광석 중국연구센터 센터장

김세원 중국연구센터 전문연구원

(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)

하이난해사국, 16개 항 조차를 통해 서부 육해 신(新)통로 해운허브 건설 추진

- 최근 하이난(海南)해사국은 국제 해상 발전 추세에 부응하기 위해 2020년 서부 육·해(陆海) 신통로 건설 업무 방안을 발표하였음
- 하이난해사국은 시스템 혁신, 해운인프라 건설 촉진, 비즈니스 환경 개선, 녹색 발전 추진, 안전 감독 강화 등 5가지 분야의 16개 항의 세부 조치를 통해 양포(洋浦)의 서부 육·해 신(新)통로 해운 허브 건설을 적극적으로 지지하며, 해운 요소의 결집을 촉진하여, 하이난 자유무역항 건설을 추진하게 됨
 - 시스템 혁신 분야 :하이난자유무역항 국제선박 등록 특별규정의 제정을 통해 편리화, 법치화, 국제적인 국제 선박 등록제도 체계를 구축함. 하이난자유무역항 국제 선박 등록 센터 설립을 추진하고, ‘중국 양포(洋浦)항’을 선적항 명칭으로 등록 업무를 처리하는 동시에 선박 용자 업무를 실시하며, 국제적인 영향력이 있는 전문 선박 등록 서비스 기구를 설립할 것임
 - 해운 인프라 건설 분야 : 양포항 보세유 공급기지 건설을 지지하며, 양포항 인프라 건설을 추진하며, 치옹저우(琼州)해협 준설공사 건설을 확보하여 양포항 선박 취항 환경을 개선하도록 함. 또한 양포해사국 선박교통관리센터(VTS) 설립을 통해 선박 교통서비스 기능을 제고시킴
 - 비즈니스 환경 개선 분야 : 해사관련 부서의 해사 정부 서비스 수준을 제고시켜, 양포 해운·물류 전자데이터 종합 정보 항만 건설을 적극적으로 참여하며, 양포 국제 해운거래센터 설립을 지지하고, 선원 관리 및 서비스 모델을 혁신하도록 함. 선원 교육에 대한 국내의 협력을 추진하여, 양포지역에서 선원 교육 기관 설립하는 것을 지지하고, 고급 선원 교육 자원을 도입하며, 선원 파견 기관 유치를 지지함. 선원 개인 소득세 우대 정책을 추진하는 동시에 항만에서 선원 복지시설 건설하는 것을 지지함
 - 안전 감독 강화 분야 : 해사 부서는 해상 응급 보장 능력을 더욱 강화하여, 해사 관리 시스템을 개선하고, 수상 교통 리스크 통제 체계를 완비하며, 해사 인재 육성하는 것을 강화해야 함. 선박안전관리 심화를 통한 해운업체 안전 관리체계 심사모델을 개선하고, 해운업체의 안전 주체 책임 실현을 통해 해운업체의 자기 관리 능력을 제고시켜야 함

(출처 :央广网, 2020. 5. 13.)

http://info.chineseshipping.com.cn/cninfo/News/202005/t20200513_1337220.shtml

2020년 1~4월 중국 조선업 경제지표 현황

- 2020년 1~4월 기간 동안 코로나19 사태 영향으로 전 세계 신조선 시장은 여전히 저조함
 - 중국의 신조 수주량은 전년 동기 대비 소폭 성장했음. 4월 중국의 조선기업은 생산재계에 힘입어 선박 건조량 및 수주잔량 감소 폭이 줄어들고 있음
 - 그러나 중점 모니터링 대상 기업(이하 중점 조선소)들의 주요 경제지표는 전년 동기 대비 하락하였음
- 3대 조선 지표 중에서 신조선 수주량은 증가한 반면 건조량 및 수주잔량은 감소하였음
 - 올해 1~4월 중국의 선박 건조량은 1098만 DWT로 전년 동기 대비 17.1% 하락했으며, 신조선 수주량은 988만 DWT로 전년 동기 대비 4.1% 증가했음
 - 선박 수주잔량은 8,056만 DWT로 전년 동기 대비 5.8% 하락했고, 2019년 말 대비 1.3% 하락했음
 - 1~4월 중국의 수출 선박 건조량은 1,010만 DWT로 전년 동기 대비 18.5% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 890만 DWT로 전년 동기 대비 1.8% 증가했음
 - 4월 말, 수출 선박 수주잔량은 7,468만 DWT로 동기대비 3.2% 하락했음. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중에 차지하는 비율은 각각 92%, 90.1%, 92.7%였음
- 중국 중점 조선소 신조선 수주량 증가, 건조량 및 수주잔량 감소
 - 올해 1~4월, 50개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 1,084만 DWT로 전년 동기 대비 15.8% 하락했으며, 신조선 수주량은 971만 DWT로 전년 동기 대비 6.8% 증가했음. 4월 말 기준, 선박 수주잔량은 7,798만 DWT로 동기대비 7% 감소했음
 - 50개 중점 조선소의 1~4월 수출 선박 건조량은 999만 DWT로 전년 동기 대비 17.5% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 887만 DWT로 동기대비 5.1%로 증가했음. 4월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 7,252만 DWT로 전년 동기 대비 4.3% 감소했음. 1~4월 50개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 92.2%, 91.3%, 93%였음
- 조선업 총 생산액 전년 동기 대비 감소
 - 1~4월 75개 주요 조선업체의 총 생산액은 346억 위안으로 전년 동기 대비 18.8% 감소했음. 그중 선박 제조업의 생산액은 269억 위안으로 전년 동기대비 11.2% 감소했고, 선박 기자재업의 생산액은 12.2억 위안으로 전년 동기대비 23.5% 감소했으며, 선박 수리업의 생산액은 28억 위안으로 동기대비 7.7% 증가했음
 - 상기 75개 주요 조선업체의 매출액은 655억 위안으로 전년 동기대비 7.1% 감소했고, 총이익은 1억 6천만 위안으로 전년 동기대비 62.8% 하락했음. 1~4월, 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량이 세계 조선시장 중에 차지하는 비율은 각각 35.6%, 69.6%, 47.5%였음

[표] 2020년 1~4월 세계 조선업 3대 지표 시장 비중

지표/국가		세계	한국	일본	중국
건조량	만 DWT/	3,086	880	1,015	1098
	비중	100.0%	28.5%	32.9%	35.6%
	만 DWT/	929	250	266	315
	비중	100.0%	26.8%	28.6%	33.9%
신조선 수주량	만 DWT/	1,420	186	34	489
	비중	100.0%	19.4%	8.3%	69.6%
	만 DWT/	455	67	45	299
	비중	100%	14.7%	9.8%	65.7%
수주잔량	만 DWT/	16,966	4,818	3,414	8,056
	비중	100.0%	28.4%	20.1%	47.5%
	만 DWT/	7,203	2,078	1,052	2,617
	비중	100.0%	28.8%	14.6%	36.3%

(출처 : 中国船舶工业行业协会, 2020. 5. 15.)

http://www.ship.sh/news_detail.php?nid=39296

전국 정협위원, 근본적인 문제 해결을 통한 크루즈 산업 고품질 발전을 추진해야

- 최근 몇 년 동안 중국은 크루즈 산업분야에서 크루즈 설계, 건조, 모항 건설, 공급 체인 구축, 운영 서비스와 항로 계획 등의 분야에서 실질적인 발전성과를 이루어 왔지만, 이번 코로나19 사태 영향으로 인해 크루즈 산업의 어려움은 더욱 확대되었음
- 전국정협위원 겸 중국선박그룹 산하 장난조선소(江南造船) 주인인 후가이(胡可一)는 크루즈 산업에 대하여 정층계획(顶层规划) 강화를 통해 국가전략으로 승격시킬 것을 제안했음. 예를 들면 크루즈를 '중대 과학기술 장비 중점 프로젝트'에 포함시키고, 크루즈 산업 용자와 세금 지원 강화 등 방식을 통해 중국 자본(中资) 크루즈 산업 비즈니스 환경을 개선하고, 새로운 생태 체계를 구축하며, 중국 자본 크루즈 선사 설립을 통해 중국 크루즈 산업 발전을 이끌어야 한다고 제안했음
- 후가이에 따르면, 최근 몇 년 동안 중국 크루즈 산업의 폭발적인 성장세에도 불구하고 발전의 질과 지속가능성 측면에서는 다음과 같은 문제가 존재하고 있음
- 첫째, 국가적 측면에서 크루즈 전 산업 체인의 전체 레이아웃이 명확하지 않기 때문에 자원 분산, 중복 건설, 과당 경쟁 등이 존재하여 비교적 투자 리스크가 큼
- 둘째, 크루즈 R&D, 설계, 건설 및 운영 등의 기술 난이도가 높고, 관련된 핵심 기술은 구미 소수 국가가 독점하고 있어서 중국의 크루즈 공급사슬은 유럽 선사에게 종속적이고 배타적인 생태계를 형성하고 있어서 기업 간 무질서한 경쟁을 초래할 수 있음
- 셋째, 크루즈산업 비즈니스 환경을 개선해야 함. 중국 국적 크루즈 선사들은 높은 세금, 국제 관례와 맞지 않는 감독 및 관리, 항로 개발 제한 등의 문제가 존재함
- 넷째, 크루즈산업 발전 자금 및 자금 조달 방식이 단순하고, 단기 위주 대출과 함께 다각적인 재정 지원이 부족함
- 다섯째, 중국 자본 크루즈 선사는 늦게 발전하였기 때문에 선대 규모가 작고, 관리 능력이 부족하여, 운영 수준이 좋지 않는 문제가 보편적으로 존재함
- 후가이 위원은 코로나 사태 영향으로 글로벌 크루즈산업은 중단된 상황에 처해 있다고 밝히고, 관광객의 크루즈 관광에 대한 신뢰감을 회복하는 것이 가장 중요하다고 밝힘. 아울러 코로나 사태 이후 크루즈 운영 재개에 관한 몇 가지 의견을 제시했음
- 첫째, 크루즈 선박의 위생 특별 관리 기준 및 규칙을 보완하고, 크루즈 선박에서의 응급 대비 책과 기항 도시의 응급 방역 체계가 일치되어야 함
- 둘째, 코로나19가 통제될 수 있다는 전제하에서 크루즈 관광 축제 등의 홍보 방식으로 국민들이 크루즈 관광 소비에 참여하도록 격려하여 전 세계 크루즈 업계의 운영 재개 자신감을 향상 시키어야 함
- 셋째, 관광객과 선원에 대하여 '사전 점검 - 사중 모니터링 - 사후 추적'의 3단계 건강 상태 관리 시스템을 구축해야 함. 현재 중국의 코로나 사태가 점차 호전되고 있기 때문에 중국 크

루즈 시장이 먼저 회복할 것으로 전망됨. 따라서 중국 자본 크루즈 선사가 먼저 운영 재개 하도록 지원해야 함. 예를 들면, 중국자본 크루즈 선사는 상하이항을 모항으로 '무 목적지 운영' 항로 개척하는 것을 추진해야 함. 조건이 허락된다면 우선 중국자본 크루즈 선사가 중국 대륙~대만과 중국~한국 항로를 재개할 필요가 있음. '해상 실크로드'항로를 개척하여, 중국의 내정과 외교 정책을 실천하는 동시에 중국자본 크루즈선사의 발전을 촉진해야 함

- 넷째, 크루즈 산업이 발전하기 위해 다원화 투자 융자 체계를 구축해야 함

(출처 : 中国船舶报, 2020. 5. 21.)

https://www.sohu.com/a/396825467_120044723

전인대 대표, 창장삼수항로 취항 효율 제고해야

- 창장구(长江口) 심수 항로는 전 세계 선박의 밀집도가 높은 항로로 인해 조건이 가장 복잡한 수역 중 하나임. 최근 몇 년 동안, 상하이 국제 항운 중심 가속화 건설 및 난징 이하 12.5미터 심수 항로 건설에 따라 창장구 심수 항로의 선박 유동량이 증가하고, 선박 대형화 추세도 더욱 두드러짐
 - 「창장 하구 심수항로 항행 안전 관리 방법」에 따르면, 기존 수심 항로에서 두 선박 교차운항시 폭의 합은 80m를 초과할 수 없으며, 크루즈선, 컨테이너선, RO-RO선 등은 교차 운항시 항로 양끝단(边坡)를 활용하되, 그 폭의 합은 90m를 넘을 수 없음
 - 그러나 대부분 컨테이너선의 폭은 40m 이상이며, 상하이를 모항으로 운영하는 크루즈선 폭은 40m 이상 2척, 폭이 50m 이상 2척 있음. 90m의 교차 폭은 크루즈선과 컨테이너선 교차 수위를 완전히 충족시킬 수 없음
 - 상하이 크루즈 산업은 중국 크루즈 산업의 고품질 발전을 이끌고 있음. 따라서 창장구 심수 항로 운항 효율 제고는 상하이는 물론 중국 전체의 크루즈 산업 발전을 촉진하기 위한 중요한 조치임
- 전국인대대표 겸 중국창장항운그룹 회장인 장루이(张锐)는 교통운수부가 주도하고, 지방 정부와 연계해 전문업무팀(TF)을 구성하여 창장구 심수항로 취항 효율 제고하는 사업을 총괄적으로 추진해야 한다고 건의했음
 - 첫째, 취항 능력에 대한 조사와 창장구 심수 항로 미래 취항 능력 예측을 둘러싼 전반적인 개선을 위한 타당성 검토 보고서를 작성해야 함
 - 둘째, 조사연구 결과를 기반으로 국제항행규칙을 참고하여, 크루즈 안전성 및 선진적 특성을 충분히 고려하여 항로항행 규칙을 과학적으로 논증하고 개정 및 보완해야 함

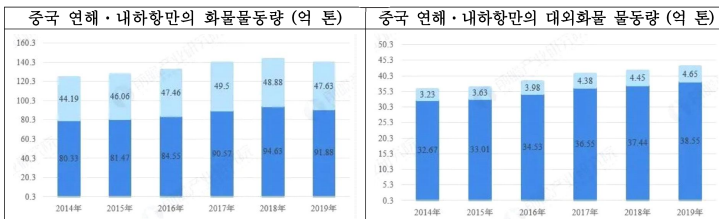
(출처 : 中国水运报 , 2020. 5. 21.)

https://mp.weixin.qq.com/s/wG4sEeQqgpwsl_W7mZbQnw

중국 항만시장 발전 추세 분석

- 최근 중국 항만의 건설은 포화 상태이며, 생산량 과잉 및 지방정부의 투자 축소 등 부정적인 요인으로 인해 시장의 전체적인 성장 공간은 제한적임
- 중국 교통운수부의 데이터를 보면, 2013년부터 중국 연해의 항만 건설은 하락 추세를 보이고 있고, 신설된 각 유형 선석들의 숫자도 감소 추세임
- 최근 들어 중국 항만 선석의 총 수량은 감소 추세이지만, 1만 톤급 이상 항만 선석의 수량은 지속적으로 증가하고 있음. 2019년 말 중국 항만의 생산성 선석은 22,893개로 작년에 비교 1,026개가 감소함. 그중 1만 톤급 이상 선석은 2,520개로 작년 대비 76개가 증가했으며, 전체 선석 수량에서 1만 톤급 이상 선석의 비중은 6.7%에서 11.0%로 상승함
- 항만에 대한 투자는 감소 추세이지만, 항만 인프라에서 스마트화, 정보화, 종합화 추세가 뚜렷함. 항만의 스마트화는 항만기업들이 불경기, 자체 공급능력의 과잉에 대응하여 핵심 경쟁력을 제고하기 위한 것임
- 중국 항만의 1만 톤급 이상 선석 중에서 연해항만의 선석은 2,076개로 69개가 증가했고, 내하항만의 1만 톤급 선석은 444개로 7개가 증가함. 2019년 말 기준 1~3만 톤급 선석 수량은 859개로 전체 1만 톤급 이상 선석의 34.09%를 차지하고 있고, 5~10만 톤급 선석은 822개로 전체의 32.62%를 차지하고 있으며, 10만 톤급 이상 선석은 418개로 16.59%를 차지하고 있음
- 또한 1만 톤급 이상 선석들은 주로 전용화물 선석들인데, 2019년 말 기준 1만 톤급 이상 선석 중에서 전용화물 선석 수량은 1,332개로 전체로 58.0%를 차지하고 있음. 유형별로는 컨테이너 선석이 352개, 석탄 선석 256개이며, 통용 벌크화물 선석은 559개, 통용 잡화선석은 403개임
- 2019년 중국 항만의 전체 화물물동량은 139.51만 톤으로 전년 대비 5.7% 증가했으며, 그중 연해항만 물동량은 91.88억 톤으로 4.3% 증가함
- 또한 중국 항만의 대외무역 화물 물동량에서 연해항만의 우위가 두드러짐. 연해항만의 대외무역 화물 물동량은 내하 항만의 8~10배에 달함. 2019년 중국 항만의 대외무역 화물물동량은 43.21억 톤으로 전년대비 4.7% 증가했으며, 그중 연해항만은 38.55억 톤으로 4.8% 증가했고, 내하항만은 4.64억 톤으로 4.3% 증가함

[중국 연해, 내하항만의 물동량 비교]



■ 연해항만, ■ 내하항만

(港口圈, 2020. 5. 26.)

https://mp.weixin.qq.com/s/_CAuGSmt5FU4kjcU3JSBg

항만의 정기항로 취소는 이어지나, 운임은 안정적 수준 (5월 중순 코로나19 기간 항만생산 모니터링 및 분석)

- 중국항만협회의 <코로나19 기간 항만생산실태 모니터링 및 분석(5월 11일~5월 20일)>에 따르면, 모니터링 기간(이하) 중국의 주요 연해항만 물동량은 전 기간 대비 증가함
 - 동 기간(5월 11일~5월 20일) 중국 연해 8대 허브항만(다롄, 톈진, 칭다오, 상하이, 닝보·저우산, 샤먼, 광저우, 선전)의 전체 화물물동량과 컨테이너물동량은 전년 동기대비 각각 5.1%와 5.6% 감소했지만, 전 모니터링 기간(5월 상순) 대비 각각 3.4%와 6.6% 증가했으며, 이는 유럽과 미주 국가들의 조업 재개가 이어짐에 따른 대외무역 증가로 분석됨. 또한 최근 중국 항만에서 공컨테이너 인계 후 적진 반입도 다소 증가함
 - 항만별로 보면 7개 항만의 물동량은 5월 초 대비 증가함. 항로 운영상황을 보면, 5월 아시아~북미 및 유럽항로에서 운항 취소된 항차는 총 106항차로 나타나 4월 대비 10% 증가함. 주목할 만한 점은 코로나19가 글로벌 컨테이너 해운 수요에 큰 영향을 끼쳤지만, 정기선사는 스스로 운송력을 감소시키으로써 시장 운임을 안정적으로 유지시키고 있음. 최근 Drewry가 발표한 글로벌 컨테이너 종합지수는 전년 동기 대비 오히려 10% 이상 상승함
- 석탄시장은 호조세 지속, 항만의 석탄 비축량 크게 감소
 - 중국 국내 석탄시장이 지속 호조세를 보이고 있음. 5월 이후 생산 활동이 계속 개선되면서 사회 전력사용량도 상승하고 있음. 통계적으로 보면, 5월 19일 연해 6대 발전소의 1일 석탄 소모량은 69.18만 톤에 달해 동기대비 12% 증가함
 - 또한 산업체인 업스트림에 위치한 광산들이 설비점검, 생산량 감축을 함으로써 항만에 유입되는 석탄량이 줄어들. 이러한 공급과 수요측면의 요인으로 인해 최근 석탄의 시장가격은 지속적으로 상승하고 있음. 5월 중순, 진황다오(秦皇島)와 황화(黃驊)항 두 개 항만의 석탄 물동량은 전 5월 초 대비 3% 증가함. 반면, 항만의 석탄 비축량은 크게 감소하고 있는 상황임
- 시장 회복에 따라 원유와 철광석 가격도 상승 추세, 항만 물동량도 증가
 - 사회 생산활동이 회복되면서 중국 내 원유소비도 증가함. 국가 통계국에 따르면, 4월 중국의 원유 가공량은 전년 동기 대비 0.8% 증가해 이미 전년의 정상적인 수준으로 회복됨
 - 최근 세계 각국의 조업 재개가 이어지고 있고, 산유국들의 생산량 감축 등의 요인으로 국제시장에서 원유가격은 상승세를 보이고 있음. 5월 중순, 중국항만협회가 모니터링하는 연해항만의 원유 물동량은 전년 동기 대비 10.8% 증가했으며, 그중 르자오(日照), 다롄항 두 항만의 증가폭은 20% 이상을 보임
 - 강제 시장도 회복함에 따라, 국내 철강 생산량도 이미 코로나19 이전 수준으로 회복됨. 국가 통계국에 따르면, 5월 각 종류의 강재 가격은 상승세를 보였으며 사회 비축량도 빠르게 감소하고 있음. 이에 따라 철광석 가격도 상승하고 있음
 - 5월 중순, 중국항만협회가 모니터링하는 항만의 금속광석 물동량은 5월 초 대비 13% 증가했으며, 항만 유입량도 이미 작년 동기 수준으로 회복함

- 시장 회복에 따라 원유와 철광석 가격도 상승 추세, 항만 물동량도 증가
 - 5월 중순, 창장 3개 허브항만 충칭, 난징, 우한항의 화물물동량은 5월 초 대비 9.6% 증가했으며, 컨테이너물동량도 1.3% 증가함. 그중 난징항과 충칭항의 화물물동량은 10% 이상 증가했으며, 우한항의 컨테이너물동량도 5월 초 대비 10% 이상 증가함

(中国港口协会, 2020. 5. 22.)

<http://www.port.org.cn/info/2020/205588.htm>

전인대 대표, 상하이항을 환적항으로 육성하기 위해 특정구간 연해운송 개방해야

- 올해 ‘양회’에서 전국인대표대회(이하 ‘전인대’) 대표이자 상하이항 국제여객센터개발유한공사의 총경리인 쉬쥔후이(徐珏慧) 대표는 외국적 국제운항선박이 양산항을 환적항으로 할 경우 컨테이너화물의 카보타지(샤오따이(捎帶) : 외항선에 내수 컨테이너화물 병행 운송)를 개방할 것을 건의함
- 쉬쥔후이 대표의 건의 내용은 아래와 같음. 코로나19로 인해 해운항만업이 심각한 타격을 받은 관계로, 정부에서는 코로나19 타격을 완화할 수 있는 정책들이 필요함. 올해 1분기 중국 연해항만의 컨테이너물동량은 450만 TEU로 전년 대비 8.3% 감소함
 - 상하이항을 예로 들면, 1~4월 컨테이너물동량은 전년 대비 8.4% 감소했고, 5월 상하이항에 기항하는 주간 선박스케줄은 126항차가 감소했음. 만약 이후에도 대외무역량이 회복하지 못한다면, 국제 정기선사의 선박스케줄 조정은 이어질 것이고, 상하이항의 국제 허브항으로써의 위치도 타격을 받을 것임
 - 연해 샤오따이 업무(카보타지의 일종)는 수요를 증대시키고, 물류비용을 절감시킬 수 있음. 연해 샤오따이 업무를 외국적 선사들에게 개방하지 않으면, 정기선사 얼라이언스들이 안정적이고 효율적인 환적 및 집하서비스를 제공하기 어렵고, 수출입 화주들의 물류원가는 높아질 수밖에 없음
 - 2만 TEU 규모의 컨테이너선을 예로 들 때, 아시아~유럽 항로에 1척이 투입될 시 직간접적으로 물류원가를 3,000개의 연해 샤오따이 컨테이너에 분배시킨다면, 각 컨테이너의 물류원가는 180달러 절감시킬 수 있으며, 연해 샤오따이 컨테이너 원가를 100달러로 잡으면, 매 컨테이너당 물류원가 80달러의 절감효과를 볼 수 있음
 - 11개의 주요 정기선사를 대상으로 한 조사를 근거로 할 때, 연해 샤오따이 업무의 잠재력은 매우 크고, 한국 부산항을 통해 환적하는 수출입 컨테이너를 기수(基数)로 해서 계산할 시, 상하이항 연해 샤오따이 업무의 수요량은 100만 TEU에 달할 것임
- 연해 샤오따이 업무 개방 효과를 높이기 위해서는 수출세 환급, 각 지역 세관들의 감독관리 방식의 통일 등 부대 조치들이 병행되어야 함
- 쉬쥔후이 대표의 주장에 따르면, 현행되는 화물 감독관리 방식 및 수출환급세 정책을 같이 바꾸지 않으면, 연해 샤오따이 개방 정책 효과는 한계가 있음. 첫째, 최근 세관의 연해 샤오따이 화물은 내수무역 지선의 전관(转关, 세관의 중계 수속)을 통해 모니터링 되고 있는 데 실질적으로 상하이항을 최종 수출항으로 해야 하는데, 화물의 선적항을 수출항으로 보고 있음. 이는 환적 시간과 수출금액 정산(核销, 核销) 수속에 영향을 미침
 - 둘째, 다른 지역 세관의 정책에 대한 해석과 이행방식에 차이가 존재하는데, 이러한 통일되지 못한 상황은 선사와 화주들이 국외에서 환적을 하게 만들. 또한 수출 환급세 수속 역시 번거롭고, 서류 과정이 복잡하며 시간이 오래 걸리는 단점이 있음. 그래서 화주(특히 수출세환급 수요가 높은 중소기업 화주)들은 그냥 직접적인 수출 혹은 국외에서 환적 방식을 택하게 됨
 - 국무원이 2019년에 발표한 <중국(상하이) 자유무역시험구 린강신구(临港新片区) 총체방안>

중에는 국외운송관리를 더욱 개방하고, “외국적 국제운항선박이 양산항을 환적항으로 하는 수출입 컨테이너의 연해 샤오파이 업무를 허가를 연구한다” 라고 명시되어 있는데, 현재 해운 시장은 이 정책을 빠르게 실시하여 코로나19의 부정적인 영향을 해소해야 함

- 이에 따라, 쉬웨이후이 대표는 아래의 3가지 항목을 건의함. 첫째, 연해 샤오파이 업무 개방을 서둘러 모든 외국적 운항선박이 양산항을 국제 환적항으로 한 수출입 컨테이너 샤오파이 업무를 허용해야 함. 둘째, 세관총서는 연해 샤오파이 관련 감독관리 모델을 개선하고 통일시켜야 함. 셋째, 중소형 수출입 기업의 항만 공급사슬 금융 서비스를 혁신해야 함

(港口圈, 2020. 5. 25.)

https://mp.weixin.qq.com/s/JWMBLRC-_N0lukfNvTckZQ

6월 1일부터 과적 컨테이너 선적 금지, 위반 시 법적 책임

■ 교통운수부가 2020년 제6호령으로 발표한 <‘중화인민공화국 선박안전감독규칙’ 개정>에 관한 규정(关于修改《中华人民共和国船舶安全监督规则》的决定)이하 <선박안전규칙>이 2020년 6월 1일부터 발효됨

- 최근 들어 <중공중앙 국무원의 안전생산영역 개혁발전에 관한 의견>, <교통강국건설 강요> 등 교통운수 방면의 안전작업에 대한 요구가 강화되고 있음. 컨테이너운송은 국제 해운의 중요한 방식이나, 컨테이너의 과적, 중량 부정확 등의 상황들이 자주 발생하고 있어 대인 및 재산 안전에 위협을 가하고 있음
- 또한 국제해사기구(IMO)는 국제공약을 통해 컨테이너 중량검사 요구를 강화했으며, 중국 교통운수부는 이러한 안전 생산업무 요구를 이행하기 위해 기존 <선박안전규칙>을 개정함

■ <선박안전규칙> 개정안은 중량 검사절차 및 법적 책임을 명시함

- <선박안전규칙> 주요 개정 내용은 아래와 같음. <국제 컨테이너 안전 공약> 및 <국제 해상인명안전공약>의 규정에 따라, 컨테이너에 화물을 실어 운반할 때, 최대 중량·부피를 초과하면 안됨. 또한 <국제 해상인명안전공약>의 규정에 의거하여, 화물이 적재된 컨테이너가 선박에 인도되기 전에 그 실제 중량에 대한 검증절차를 이행해야 함
- 이를 위해 교통운수부는 과거부터 <교통운수부의 ‘1974 국제 해상인명안전공약’ 제VI/2조 2015년 개정안 이행>에 관한 통지>를 발표하여, 대외무역 적재 컨테이너 중량 검증에 대한 요구를 제시했고, 성과를 보여왔음
- 2020년 개정된 <선박안전규칙>에서 새로 삽입된 제47조 중에는 선박에 교부하여 국제운송을 계획 중인 컨테이너가 중량 검사를 진행 시에 송하인과 계약운송업자의 의무를 명시해놓음. 이에 따르면, 송하인은 선박에 교부 전에 컨테이너 중량에 대한 검사를 진행하고, 계약운송업자는 중량 검사 정보를 받지 못했거나 중량이 최대 운영 총 중량을 초과하는 컨테이너에 대해서는 선적을 하지 못함
- 두 번째는 중량검사 방법과 허용되는 오차 범위를 명확히 함. <선박안전규칙> 개정안에서는 전체 중량계측방법, 누적계산법을 통해 중량 검사를 할 수 있으며, EU, 일본 등 해운국가(지역)의 통용방법을 참조하여, 송하인의 검사중량과 실제 오차가 5% 이상 및 1톤 이상 나지 않도록 규정했음. 만약 기준을 초과한다면 해사관련 기구에서는 1,000위안 이상 3만 위안 이하의 벌금을 부과할 수 있음
- 셋째, 컨테이너가 최대 운영 중량·부피를 초과하거나 비교적 큰 오차가 발생할 시의 법적 책임을 명확히 함. 상술한 경우, 선박과 터미널 및 관련 인원의 안전에 위협을 가할 수 있는 관계로 <선박안전규칙> 개정안은 이러한 위법행위에 대해 상응한 법적 책임을 제시하는 한편, 최대 운영 총 중량·부피에 설명을 추가함

(海运网, 2020. 5. 27. / 港口圈, 2020. 3. 29.)

<http://www.logclub.com/articleInfo/MjlyNDktMTU5MDYyNDcxODc0Ny05MTU0NQ==>
/ https://www.sohu.com/a/384109693_800178