
국외출장 결과보고서

- 중국 북경 -

(아·태 해양정책연구 중국공동연구 협력사업)

2018. 11.29 ~ 12.1

해양연구본부

목진용 선임연구위원

김경신 부연구위원

정책동향연구본부

김민수 부연구위원

1. 출장 개요

가. 출장목적

- 2018 아태 해양정책 연구의 중국 공동연구 협력사업의 하나로 KMI와 중국 국가해양국 해양전략연구소(CIMA)와 공동으로 개최하는 2018년 한중 해양정책 협력세미나에 참석
- 지난 2014년 이후 KMI와 해양전략연구소(CIMA)는 한중 해양정책 협력세미나를 매년 개최
- 한중 해양정책 협력세미나를 통해 정보 공유 및 연구협력 강화

나. 출장자 및 출장기간

출 장 자	출장일정	비 고
목진용 선임연구위원	11.29~12.1(2박3일)	행사총괄 및 좌장
김경신 부연구위원	11.29~12.1(2박3일)	발표자
김민수 부연구위원	11.29~30(1박2일)	발표자

다. 출장지

- 중국 북경

라. 출장내용

- 제5차 한중 해양정책 세미나 참석

마. 출장세부일정 및 워크숍 프로그램

일자	시간	주요 내용
11.29(목)	13:00~14:10 23:05~00:25	인천 → 북경(OZ333) 목진용, 김경신 인천 → 북경(KE 1122) 김민수
11.30(금)	08:00~08:40	등록 및 식전행사
	08:40~09:10	주제1 중국의 해양수산 대외투자현황과 한중 협력방향 - 발표 : CIMA 이밍제이 연구원
	09:10~09:40	주제2 한국의 해양수산 대외투자현황과 한중 협력방향 - 발표 : 김경신 부연구위원
	09:40~10:10	주제3 중국의 조선·해양플랜트 발전방향과 한중 협력 - 발표 : 중국 선박중공 박사한
	10:10~10:30	Coffee Break
	10:30~11:00	주제4 한국의 북극정책(북극기본계획)과 한중 협력방안 - 발표 : KMI 김민수 실장
	11:00~11:30	주제5 코란섬 해양공간계획기 연구동향 - 발표 : FIO 장즈웨이 박사
	11:30~12:30	종합토론 및 질의응답 좌장: KMI 목진용 해양연구본부장 토론자 - KMI 중국센터 김형근 센터장 - 중국수운과학연구원 한징위이 연구원 - 산둥성 해양경제문화연구원 순지팅 부원장 - 산둥사회과학원 환황해연구센터 박문진박사
	12:50~14:10	오찬
	18:50~21:45	북경 → 김포(CA 0137) 김민수
12.1(토)	11:45~14:55	북경 → 서울(KE 0852) 목진용, 김경신

2. 주요 논의 내용

□ 워크숍

- 주제 : 신시대 한중 해양정책 협력방안
- 장소 : 북경 신세기 호텔
- 공동주관 : 한국해양수산개발원, 중국 해양발전전략연구소

1. 워크숍 개최

가. 발표

1) 중국의 해양수산 대외 투자 현황과 한중 협력방향

- 발표 : 중국 해양발전전략연구소 이밍제이 교수

- 중국 대외투자는 2008년에는 주춤하였으나 일대일로 구상이후에 본격적으로 강화됨. 그러나 중국의 해운부문 대외투자는 많지 않았음.
- 2014년 해운업 발전을 위한 4과제 7개 목표 발표

< 해운 >

- 코스코 차이나 쉬핑 등 국영기업을 중심으로 투자가 이루어지고 있으며, 해외 글로벌 네트워크 구축이 핵심전략임. 예컨대 그리스 피레우스항 지분인수 등도 그러한 전략의 일환임
 - 중국은 2018년 현재까지 51개터미널, 338개 선석에 투자하고 있으며, 그 중 일대일로 연선국가에 속한 터미널은 15개임
 - 차이나 초상국집단은 스리랑카 콜롬보항, 동아프리카 지부티항 등에 투자하고, 상해 투자그룹도 대외 투자를 시작함
- 투자방식은 합작협력모델, 인수합병, BOT, 특허인수 등으로 구분됨.
- 투자금액은 해운항만만 구분하고 있지 않고, 교통운수창고업으로 분류하고 있어 해운항만분야 금액은 정확히 알 수가 없음
 - 교통운수창고업은 2004년 8억, 2017 55억, 누계 2017년말 548억달러로 증가하고 있으나 다른 분야의 투자가 크게 늘어나 대외투자중 교통분야가 15%였으나 지금은 3% 수준임.
- 향후투자방향
 - 중국의 대외투자 리스크가 커지고 있다. 중국은 그동안 정치적 전략적 측면에서 대외투자를 결정해 왔으나 투자한 국가 중에 국정이 불안정한 국가가 많아서 과학적인 근거에 기반한 재배치가 필요하다. 양적 평창보다 질적인 측면을 고려해야 함.

< 수산 >

- 중국은 중요 원양수산국가이고, 최대 수산물 수출국이다.
 - 제13호 원양수산발전계획을 수립했는데, 해외에 원양수산기지를 만들겠다는 내용이 핵심임
- 해외 원양기지 개발은 일대일로 연선국가, 핵심 수산국가에 어획, 가공 양식 선박수리, 어민 훈련을 포함하는 기지를 만드는 것임

- 기지의 분류는 다음과 같음.
 - 해외 작업기지, 어선보급 및 선박수리 기지
 - 해외 가공기지
 - 연구개발 기지- 가공, 어획기술이나 장비개발
 - 그 외 해외생산, 해외 종합서비스 기지
- 2018년까지 중국의 수산분야 해외투자는 113개 기업이 40여개 국가에 투자
 - 인도네시아 말레이시아가 중심이며, 아프리카에 54곳, 아시아 31곳에 투자
- 투자 금액은 2004년 3억 달러에서 2016년 33억 달러으로 증가하다가 2017년 소폭 하락, 총 누적투자 금액은 25억 달러며, 중국의 대외투자액의 1%정도가 수산분야임

<미래방향>

- 자원확보경쟁으로 쿼터확보가 까다로워 인수합병을 통해 쿼터를 늘리고 있음.
- 그동안은 민간기업에 의한 불법어업이 많지만 앞으로 지양할 예정
- 해외 원양기지는 대형 국영기업(중국수산 및 상해수산)이 주로 건설하고, 민간 기업은 참여는 약하다. 원양기지간 협력체제도 만들 필요가 있다.

<한중협력방안>

- 항만물류분야에서 중국은 계획대라 거점항만에 단독으로 투자할 계획임. 그러나 배후단지도 개발 중이어서 배후단지 개발에 한국의 협력 필요
- 중국이 원양기지 설립 후 보급이나 수리 등은 한중 공동으로 사용가능하고, 공동으로 판매시장 개척도 가능,
- 심해저자원: 탐사위주이므로 공동 탐사가 가능: 일대일로 연선국가의 심해저 자원탐사를 중국이 하고 있음. 그 외 국제조사 규칙을 만들 때 공동대응 가능

2) 한국의 해양수산 대외 투자 현황과 한중 협력방향

- 발표 : 김경신 부연구위원

- 2017년부터 해양수산 해외투자는 해양수산부가 주관 100억원 규모 투자액 운용
 - 코이카 지원 프로젝트 소개, 스리랑카의 경우 중국은 항만 중심으로 투자를 하지만 어항, 해양환경, 대학설립 등에 투자
- 해양수산부 2017년부터 직접 투자한 프로젝트 소개
 - 해양수산부 ODA 목표 : 유엔 14번 지속가능한 발전, 대상국가는 남태평양도 서국가(해양에너지), 아시아 지역임
 - 정부주도이고, 민간투자가 적은 것이 문제
 - 인력지원에서 물자지원으로 발전, 최근까지는 기반 구축, 이후에는 지속가능

한 목표를 모토로 사업 진행

- 수원국 입장에 대한 한중과 이해관계가 다르다. 한중의 관심분야를 확인하고 상호협력방안을 논의하는 것이 바람직

○ KMI ODA, 연안관리계획 및 연안관리 프로그램 지원

- 스리랑카: 해양쓰레기관련 조사, 장비지원, 교육
- 수산분야

세네갈: 계획수립 교육훈련

앙골라: 냉동 물류 창고

알제리(양식 등)

- 항만 개발사업(타당성 검토)

3) 중국조선업의 발전과 한중협력방안

- 발표 : 중국선박 중공 경제연구센터 순충파박사

○ 세계 조선업 현황

- 조선 중심이 유럽에서 아시아로 이전, 아시아에서 일본, 한국 중국으로 이전
- 2003년 한국이 일본 추월, 2008년 중국 일본 추월 2위 2010년도 중국이 한국을 추월하여 제1조선 대국이 됨
- 1970년 이후 파동단계로 보면 10년사이클로 어려움을 겪음. 2012년 피크가 지나고 현재는 구조조정 단계임
- 현재 중국은 6-7천만 톤 건조 중이나 아직 회복이 늦다.

○ 중국의 조선업 현황

- 2002년 이후 안정적으로 성장하다가 2007년부터 급속 성장, 2011년 이후 구조조정과정에 있음
- 매출액과 이윤을 볼 때 매출은 선박이 크지만 이윤은 부대산업이 높다
- 10대 기업에 대한 집중도가 높아서 전체의 60%차지하며, 신규수주량도 70%를 10대 기업이 차지, 글로벌 10대 조선기업에 중국기업이 6개(신시대기업 등 민간기업이 2개) 차지\
- 1995년 삼성중공업(닝보), 2005년 대우조선(산둥성)이 중국 조선업에 투자

○ 중국조선업 발전 추이

- 2만톤급 컨테이너 선박 건조, 심해양식시설 건조, 엔진축과 프로펠러(가장 길고, 큰), 선박 건조
- 스마트 지능형 제조공장 건설, 산업용 로봇 활용, LNG선박 건조, 크루즈 선박 제조, 극지 탐사선박

<협력방안>

- 2018년 6월에 조선업 해외투자를 개방, 2018년 9월 양자간 조선업과 미쓰이 합작하여 조선회사 설립
- 국제해사기구의 규칙 개정으로 조선분야 업그레이드 영향을 미침., 선박건조기술이 안정성, 에너지 기술, 친환경, 지능형으로 변화
- 중국 양적으로 크지만 기술부분은 한일에 비해 약하다, 지능형 조선소를 개발하고 있으나 한중과 차이가 크다.
- 제안으로 기업간 원활한 소통체제, IMO 등에서 국제규칙 제정에 협력, 지능형 조선소 지능선박 건조, 선박 부대산업에 협력여지가 큼

4) 한국의 북극 정책과 한중협력

- 발표 : 김민수 센터장
- 1998년 남극에 세종과학기지 건설로부터 40년, 북극정책은 2002년 다산기지 건설로 시작
- 한국의 북극 정책
 - 2002년 다산기지
 - 2013년 중일한 북극이사회 회원, 제1차 북극정책기본계획 수립
 - 2018년 제2차 북극 정책기본계획 수립: 비전은 북극에서 지속가능한 강화를 위한 선도국가
- 4대 전략과 중점과제
 - 국제협력: 북극경제이사회와 북극 이사회를 중심으로 협력강화
 - 연구개발: 제2쇄빙선 건조, 제3남극과학기지 건설
 - 북극 비즈니스 : 해양플랜트 기술을 활용한 비즈니스 개발
 - 국내역량가화: 극지 협력 진흥법 제정
- 중국과 비교
 - 중국은 2008년 1월 북극협력백서 발간: 존중과 협력 상호 위원을 원칙으로 천명
 - 중국은 근북극국가로 위상 정립
- 비교
 - 국가최고위 정책인 계획 수립
 - 타 국가 기본정책과 연계된 글로벌 정책
 - 과학을 기반으로 한 정책
 - 경제적인 이해관계가 강화되고 있음: 경제적인 이익을 북극에서 참조자 하는 내용이 담겨져 있음.
 - 중국 2018년 9월 제2 설룡호 건조, 한국은 제2 쇄빙선 예산을 받지 못함
 - 중국은 근북극국가로 자칭, 다른 읍서버 국가인 한일과는 다른 입장의 논리
- 협력방안

- 현재 화두는 북극의 지속가능한 목표 달성, 한중은 북극 국가는 아니지만 지속가능한 목표에 기여 할 수 있다. 북극국가와 비북극 국가와 협력체 구성
- 북극 지속가능한 목표에 기여할 수 있는 방안 찾는 것: 현재 진행중인 협력을 다차원으로 발전하기 위한 플랫폼 발전: 한중일 정상간 북극 협력을 합의 한 적이 있음- 2016년부터 한중일간에 북극 고위급 대화가 개최
- 싱가포르와 아시아를 포함한 협의체 구성
- 공통 프로젝트 수행: 북극 시범항해, 북극항만 및 배후단지 개발, 러시아 북극 에너지2 사업 참여, 쇄빙 연구선 활용 연구 조사 강화, 수산분야 협력

5) 태국 코란섬 해양공간계획 수립방향

- 발표 : 중국 제1해양연구소 장즈웨이 박사

나. 토론(질의, 코멘트 답변)

1) 김형근 중국센터장

<발표1: 이밍제이>

- 중국의 대외 직접 투자 규모 2017년 기준 세계 3위
 - 해외 투자규모를 2003년부터 발표하기 시작한 이후 2016년까지는 증가하고, 2017년은 대폭 감소 19%, 홍콩차이나지 보고서에 의하면 국가안보를 이유로 중국 투자를 거부,
- 질의1: 수원국 입장에서 중국 투자에 대한 위험이 이슈가 되고 있다. 외채비율 상승, 투자 항만이 수익이 발생하지 않아서 운영권을 중국에 넘기고 있다. 이에 대한 중국의 대책은?
- 질의2: 일대일로 연선국가에 대한 투자가 확대되고 있다. 중국 중심 국제금융 기구가 만들어졌다. 일대일로 연선국가 투자에 대한 한국의 참여기회는? 구체적으로 참여방안을 제시한다면 어떤 것이 있는지?

답) 전적 동감, 말레이시아 총리가 바뀌면서 중국투자를 재고한 적이 있음

<발표2: 김정신>

- 문재인 정부 신북방및 신남방정책 추진 중 해양수산부 ODA 100억 투자 계획, 신남방정책은 정치적, 경제적인 목적을 배제해양하고, 해양수산부 ODA는 강화돼야 함. 이를 위한 예산 확대방안?

<발표3: 순충퍼박사>

- 클락선 리서치에 따르면 조선 수주량은 2,357 CGT(표준화물선 환산톤수)이며,

이중에서 한국44.5%, 중국 30.8%를 차지.

- 질의1: 중국조선소의 선진국 수준의 생산성 향상, 기술발전을 위한 대책은?

답) 중국 수주 선박은 벌크선 위주 LNG36척 전부, VLCC 광석운반석 38-33대 1만톤 63척 -43척은 한국이 수주. 현재 중국 조선소는 생산과잉으로 구조조정 중임. 구조조정을 통한 인수합병이 이루어지고 있음. 이에 부가하여 조선업 육성 정책이 나오고 있는데, 핵심적인 내용은 경쟁력 갖춘 기업을 중심으로 집중 지원하는 것임

답) 선박수요가 벌크선보다 엘엔지, 광석선, 중국 조선소 과잉해소(인수합병), 기술 경쟁력 확보(정책적 지원 기술투자 지원 등) 정부가 유도하고, 조성해야

<발표4: 김민수>

- 북극항로 물량 예상, 제2 쇄빙선 건조 무산이유와 제2차 기본계획에서 중국과 협력방안?

답) 제2쇄빙선 1만톤 너무크다. 수요조사 불충분

답) 한중협력방안

- 쇄빙선 운항 결과에 대한 상호 협력
- 북극권국가와 한중부극 북극동아시아 기후변화 센터 운영
- 북극 환경에 공동 대응- 북극권 해양쓰레기 표본 채취 및 분석결과 발표 사례 있음. 아라온 호가 샘플링 중임. 결과를 공표 예정
- 민간차원 인적 및 교육 교류활성화 북극주민 초청 강연 등
- 북극 협력 주간에 중국세션 개설

<발표5: 장즈웨이>

- 해양공간계획: 한국은 법을 만들었다. 갈등조정 및 9개 기능구를 포함해서
- 중국은 11개 연안지역 중 상하이 푸젠, 하이난 제외하고 해양주체기능구를 시행, 3-4가지 기능구 개발 최적화, 개발제한, 개발금지구역을 두고 있고, 개발 중점구역을 추가해서 4가지로 구분한 정도 있다.
- 그러나 용도구역을 나누어 운영하고 있는 내용은 확인할 수 없었다. 용도구역을 나누어 운용하고 있는지 답변 부탁

답) 기능구계획에 용도구역이 포함되어 있음

답) 코란섬 공간계획 프로젝트를 수행한 계기는 양국 전문가 교류과정에서 요청을 받아서 ODA사업으로 발전



< 2018년 한중 해양정책 협력세미나 Group Photo >

北京新世纪日航饭店
hotel nikko new century beijing

地址: 北京市海淀区首都体育馆南路6号 邮政编码: 100044
电话: 86-10-6849 2001 传真: 86-10-6849 1103

「2018 한중 해양정책 세미나」
- 2018. 11. 30 / 북경 신세기호텔

성명	소속	서명
류진용	한국해양수산개발원	류진용
林文进	山东省海洋经济文化研究院	林文进
孙学佳	船舶信息中心	孙学佳
강기우	한국해양수산개발원	강기우
이준호	山东省海洋经济文化研究院	이준호
李明杰	海洋发展战略研究所	李明杰
尹明青	船舶信息中心	尹明青
韩伟	交通运输部水运科学研究院	韩伟
姬传慧	韩国海洋水运开发院	姬传慧
张士二	国家海洋局第一海洋研究所	张士二
김경선	한국 해양수산개발원	김경선
김형근		김형근

< 2018년 한중 해양정책 협력세미나 참석자 명단 >