



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

제 18-2 호
 2018년 1월 26일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2016년 중국해양발전지수

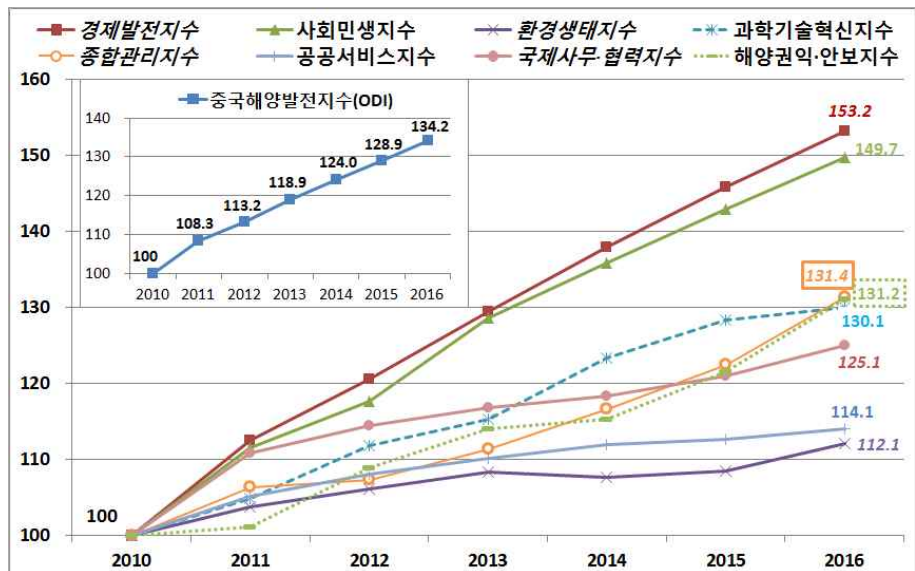
구분	지수	상승률
중국해양발전지수	134.2	4.1%
경제발전지수	153.2	5.1%
사회민생지수	149.7	4.7%
환경생태지수	112.1	3.3%
과학기술혁신지수	130.1	1.3%
종합관리지수	131.4	7.3%
공공서비스지수	114.1	1.2%
국제사무 협력지수	125.1	3.4%
해양권익·안보지수	131.2	7.9%

자료 : 「2017 중국해양발전지수 보고」

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수



자료 : 국가해양정보센터·중국경제정보사, 「2017 중국해양발전지수 보고」, 2017. 12 ; KMI 작성.

2016년 중국해양발전지수 134.2, 2010~2016년 연평균 상승률 5%

중국 국가해양정보센터(国家海洋信息中心)와 중국경제정보사(中国经济信息社)가 공동 발표하는 ‘중국해양발전지수(中国海洋发展指数)’는 중국 해양사업의 발전 수준을 가늠할 수 있는 좋은 지표이다. 2010년(기준연도) 100에서 시작한 동지수는 2016년까지 연평균 5% 상승하며, 중국 해양사업의 안정적인 발전추세를 반영하고 있다. 2016년 동 지수는 134.2를 기록하며 전년대비 5.3포인트(4.1%) 상승했다. 중국해양발전지수는 아래 8개의 하위지수를 포함한다.

2016년 ① 경제발전지수는 전년대비 5.1% 상승한 153.2로 중국 해양경제 규모는 더욱 커졌고 산업구조 및 발전의 질이 모두 개선되었다. ② 사회민생지수는 전년대비 4.7% 상승한 149.7로 해양사업을 통한 고용 창출과 생활의 질, 국민 해양의식이 제고된 것으로 보인다. ③ 환경생태지수는 3.3% 상승한 112.1로 해양 생태환경이 안정적으로 유지되고 있음을 알 수 있다. ④ 과학기술혁신지수는 130.1로 과학기술 혁신능력이 소폭 강화된 것으로 보인다. 그 밖에 ⑤ 종합관리지수는 131.4(7.3% 상승), ⑥ 공공서비스지수는 114.1(1.2% 상승), ⑦ 국제사무·협력지수는 125.1(3.4% 상승), ⑧ 해양권익·안보지수는 131.2(7.9% 상승)를 기록하여 중국의 해양 관리 및 공공서비스 제공 능력이 지속 강화되고, 국제교류·협력이 더욱 확대되었으며, 해양안보 능력이 제고된 것을 알 수 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	01-26
종합지수	773.28	819.59
일본 항로	678.52	713.89
구주 항로	1,055.59	1,097.37
미서부 항로	612.18	634.70
미동부 항로	783.03	873.08
한국 항로	614.11	566.87

주 : '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	01-26
종합지수	1,387.18	1,386.07
석탄	1,441.08	1,472.74
곡물	1,464.37	1,354.69
금속광석	1,521.19	1,443.84
정유	1,262.87	1,262.87
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 2017년 중국 해양이슈 회고 및 2018년 전망

2017년은 중국의 해양사업 추진에 있어서 의미있는 한 해였다. 중국은 해양 경제, 해양 과학기술, 환경보호, 극지·대양 탐사 및 해양 안보 등 다양한 분야에서 뛰어난 성과를 거두었다. 2017년 중국의 해양생산총액은 7조 8,000위안에 달할 것으로 추산되며 이는 2016년(7조 507억 위안) 대비 10% 이상 증가된 수치이다. 또한 중국은 국제 해양 관련 업무추진에 있어서도 그 발언권이 강화되었다. 특히 지난 2017년 10월 개최된 제19차 중국공산당 전국대표대회에서는 향후 중국의 해양 발전방향을 더욱 명확하게 제시하기도 했다. 이번 호 '이슈 포커스'에서는 2017년 중국의 해양사업 분야별 주요 이슈들을 돌아쳐보고 2018년 주요 추진사업들을 살펴보고자 한다.

1 2017년, 해양경제의 질적 발전 촉진

2017년 중국 해양경제 발전에 있어서 주요 이슈는 '전국 해양경제조사' 실시, 해양경제발전 '13·5' 계획 발표, 해양경제 금융서비스 사업 추진 및 해양경제시범구의 건설 등을 꼽을 수 있다. 작년 중국은 다양한 정책과 사업을 통해 해양경제 현황을 더욱 세밀하게 파악했으며 해양경제에 대한 지도성 계획 수립 및 정책 지원을 강화했다.

1. 중국 최초의 전국적인 해양경제조사 실시

'제1차 전국해양경제조사'는 해양경제 현황을 파악하기 위해 국무원의 승인을 거쳐 최초로 전국적인 단위로 전개된 의미있는 조사였다. 2016년 10월, 중국 국가해양국은 「제1차 전국 해양경제조사 실시방안(第一次全国海洋经济调查实施方案)」(이하 「방안」)을 발표했으며, 각급 연해지역 정부는 「방안」에 따라 2017년 조사팀을 구성하고 현지 상황에 맞는 조사계획을 수립하여 세부 행정단위(시·구·현)까지 심층적인 조사를 전개했다. 2017년 상반기 중국 11개 연해지역 성·시들이 순차적으로 조사에 착수하여 대부분 지역이 2017년 11월까지 해양실사, 산업조사 등을 마무리 지었다.

이번 전국해양경제조사를 통해 중국은 자국의 해양경제 현황, 해양산업 구조 및 해양관련 기업 수량 등을 보다 정확히 파악할 수 있게 되었고, 이는 해양경제 발전패턴의 전환, 해양자원의 합리적 개발, 해양 경제영역의 확장, 관련 장기계획 수립 및 전략 조정에 과학적인 근거를 제공하게 된다. 또한 이번 조사를 통해 중국은 해양경제 관리 플랫폼을 구축할 수 있었으며, 조사된 데이터들을 해양경제 관련 통계 생산에 활용되어 '해양강국' 건설 추진에 중요한 정보들을 제공해 줄 것이다. 그 외에도 조사를 통해 '중앙+지역'의 해양경제 협력 및 관리체계, 모니터링과 평가 시스템 등을 보완할 수 있게 되었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 해양경제발전 '13·5' 계획 발표

2017년 5월 4일, 중국 국가발전개혁위원회(이하 '국가발개위')와 국가해양국은 「전국 해양경제발전 '13·5' 계획(全国海洋经济发展“十三五”规划)」(이하 「계획」)을 공동 발표했다. 「계획」은 2020년까지 해양생산총액 연평균성장률 7%와 GDP에서 차지하는 비중을 최소 2.5% 이상 유지한다는 목표를 제시했다. 또한 2020년까지 중국 해양경제 영역을 지속 확장하고 종합 역량과 편익을 한 층 더 높이며, 국제협력, 해양경제 구조조정 및 공공서비스 능력을 향상시켜 새로운 해양 발전구도를 구축한다는 내용이 포함되었다.

「계획」은 공급측 구조개혁을 중심으로 자원배치의 시장화, 해양산업 발전 체제 보완, 투융자 체제 개혁 추진 및 해양 정보자원 공유 등을 중점 개혁하기로 했다. 국가해양국은 해양경제시범구를 설립하고, 전국적인 해양경제조사를 실시하며 다양한 금융정책을 통해 해양경제의 발전을 지원할 계획이다. 또한 세부 전문계획 수립과 해양법 체계 정립을 통해 해양경제 발전에 제도적 기반을 마련해 줄 방침이다.

「계획」에서 '선전과 상하이로 글로벌 해양 중심도시로 건설한다'고 제시한 것도 주목할 만한 점이다. '글로벌 해양중심도시'의 개념은 동 「계획」에서 최초로 제시되었는데, 지난 2018년 1월 2일 상하이는 '상하이시 해양 '13·5' 계획(上海市海洋“十三五”规划)」을 발표하여 '글로벌 해양중심도시' 건설 목표에 따라 대외개방 수준과 국제 영향력을 확대한다는 방침을 세웠다. 선전시 역시 '글로벌 해양중심도시'의 목표 달성을 위한 계획을 수립 중에 있다.

3. 해양경제 금융서비스 제공 강화

2017년 4월 6일, 국가해양국과 중국농업발전은행은 '해양경제발전 촉진전략 협력 좌담회'를 개최했다. 좌담회에서 양측은 전략적 협력협정을 체결했으며, '13·5'시기 해양경제 발전을 위한 1,000억 위안 규모의 융자지원 계획을 발표했다. 또한 12월 8일 국가해양국과 선전증권거래소도 전략적 협력협정을 체결했는데 양측은 '21세기 해상실크로드' 건설을 함께 추진하고 해양관련 기업의 해외진출을 지원한다는 데 합의했다. 이 외에도 국가해양국은 12월 12일 중국수출입은행과도 전략적 협력협정을 체결하여 원활한 해상통로 구축, 해양 선진 제조업 및 해외 해양산업단지 육성, 해양 과학기술 혁신 등 분야에서 협력하고 해양 실물경제 발전을 위한 금융서비스 제공을 강화하기로 했다.¹⁾

상술한 「전국 해양경제발전 '13·5' 계획」에서도 해양경제발전에 대한 금융지원 정책이 언급되어 있다. 「계획」에서는 다차원적이고 포괄적이며 지속가능한 해양경제 서비스 시스템 구축을 제시했는데, 이를 위해 정책 금융이 시범적이고 선도적인 역할을 발휘하고 각 금융기관들의 해양경제 관련 금융사업 개발을 장려하여 해양 실물경제에 대한 융자 제공을 강화하기로 했다.

1) 중국해양보(2017.12.27.), <http://www.oceanol.com/zhuant/201712/27/c71956.html>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

4. 해양경제시범구 설립 추진

2017년 1월, 국가발개위와 국가해양국은 「해양경제발전시범구 건설발전에 관한 지도의견(关于促进海洋经济发展示范区建设发展的指导意见)」을 발표하고 ‘13·5’ 시기 중국 전역에 10~20개의 ‘시범구’를 설립할 계획이다. 2020년까지 시범구에서는 합리적인 해양경제 개방구조, 선도적인 해양개발 종합혁신 시스템, 강한 경쟁력을 지닌 해양산업 시스템, 든든한 해양인프라 보장 시스템, 개선된 해양공공서비스 시스템, 아름다운 해양생태환경 및 편리하고 효율적인 해양종합관리체계를 조성할 계획이다. 또한 시범구의 해양경제 성장속도가 소재 지역의 경제성장 수준보다 높아야 하며, 중국의 해양경제 발전과 ‘해양강국’ 건설에 있어 중요한 플랫폼이 되도록 한다는 방침이다.²⁾

중국은 2016년 제1차 ‘해양경제 혁신발전 시범도시(海洋经济创新发展示范城市)’로 8개 시(구)를 지정하였고³⁾, 2017년 6월에 7개 시(구)를 2차로 추가 지정하여⁴⁾ 현재 국가 해양경제 혁신발전 시범도시는 총 15개가 있다. 시범도시는 해양생물, 해양 첨단장비와 해수담수화 등 산업을 중심으로 산업체인 간의 협력과 혁신을 통해 성과물의 응용 및 산업화를 가속화시킨다는 계획이다.⁵⁾ 이러한 기존 토대 위에서, ‘해양경제시범구’ 설립은 향후 해양경제가 지역 경제 성장 및 주민 생활 증진에 있어서 더욱 큰 역할을 담당할 수 있도록 할 것이다.

2 해양과학기술 분야에서 뛰어난 성과 획득

2017년 중국은 해양과학기술 발전과 관련하여 상층부에서부터 설계(Top Level Design)를 추진해 왔고, 다양한 분야에서 중요한 성과를 거두었다. 그 가운데 남중국해 해역에서의 성공적인 천연가스 채굴 및 ‘강주아오대교(港珠澳大桥)’ 해저터널 구간 완공을 대표적인 성과사례로 볼 수 있다.

1. 해양과학기술의 ‘상층설계(Top Level Design)’ 추진

2017년에는 「2017년 해양과학기술 업무요점(2017年海洋科技工作要点)」 및 「‘13·5’ 시기 해양분야 과학기술혁신 전문계획(十三五海洋领域科技创新专项规划)」 등이 발표되었으며, ‘심해, 녹색, 안전’을 중심 키워드로 하여 중국 해양과학기술 혁신에 대한 상층부에서부터의 중장기적인 설계가 추진되었다. 기술과 경제 간의 연계성을 강화하여 과학기술 혁신을 통한 해양경제의 발전을 촉진하고 해양과학기술 성과를 산업화시켜서 해양경제의 편익을 높이며 경제 발전방식을 전환시킨다는 계획이다. ‘13·5’ 시기 중국 해양경제발전의 중점은 해양과학기술 혁신에 달려있다고 해도 과언이 아니다.

2) 국가해양국(2017.1.6.), http://www.soa.gov.cn/bnzz/jgbnzz2/zlghyjs/201701/t20170106_54357.html

3) 8개 구(시) : 톈진(天津) 빈해신구(滨海新区), 난통(南通), 저우산(舟山), 푸젠(福建), 샤먼(厦门), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台) 및 잔장(湛江)시 포함.

4) 7개 구(시) : 칭황다오(秦皇岛), 상하이 푸둥신구(浦东新区), 닝보(宁波), 웨하이(威海), 선전(深圳), 베이하이(北海) 및 하이커우(海口)시 포함.

5) 중국해양보(2017.6.28.), <http://epaper.oceanol.com/shtml/zghyb/20170628/67541.shtml>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 남중국해 해역에서 ‘메탄 하이드레이트’ 시험채굴 성공

2017년 5~7월, 중국은 남중국해 선후(神狐)해역에서 ‘메탄 하이드레이트(고체 천연가스)’ 시험 채굴을 60일 연속 진행했으며 누계 천연가스 생산량은 30.9만m³에 달했다. 이번 시험 채굴은 그 기간과 생산량 측면에서 새로운 세계 기록을 세웠다. 특히 안전하게 작업을 완료한 것도 중요한 성과로 꼽힌다. 이를 통해 중국은 에너지 안보 및 에너지 구조를 개선시킬 수 있을 뿐만 아니라, 세계의 에너지 공급구조의 변화에도 의미를 지닌다고 할 수 있다.⁶⁾

3. ‘강주아오대교(港珠澳大桥)’ 해저터널 구간 완공

2017년 세계에서 가장 긴 연륙교인 ‘강주아오대교(港珠澳大桥)’ 해저터널 구간이 6년에 걸쳐 완공되었고 대교의 대부분이 연결되었다. 이번 공사는 10만 m²의 인공섬 2개와 6.7km의 해저 침매터널 1개 구간이 포함된다. 이는 세계에서 가장 깊고 기술 수준이 높은 해저 침매터널로 꼽힌다.⁷⁾ 계획에 따라 2018년 7월 1일 ‘강주아오대교’가 정식 개통되면 홍콩과 마카오 및 주장(珠江)을 사이에 둔 양쪽 지역 간의 연결이 더욱 편리해져서, 주장삼각주지역의 사회경제 발전을 촉진시킬 것으로 기대된다.

3 해양환경 보호 지속 강조, 새로운 관리제도 도입

2017년 중국 정부는 해양생태문명 건설을 더욱 강조한 바, 중앙 및 지역 정부 차원에서 관련 정책과 법규들이 잇달아 발표되었다.

1. ‘보하이 8조’ 발표

2016년부터 중국 정부는 ‘환보하이(环渤海, 환발해만)’ 지역의 해양환경 복원과 보호를 지속 강조해 왔다. 2017년 5월, 국가해양국은 일명 ‘보하이 8조(渤海八条)’로 불리는 ‘보하이 생태환경 보호 진일보 강화에 관한 의견(关于进一步加强渤海生态环境保护工作的意见)’을 발표했다. ‘보하이 8조’는 ‘책임과 협동’의 운영 메커니즘, ‘제약과 압력(倒逼)⁸⁾’의 관리·통제 시스템, ‘개혁과 제도’의 혁신 메커니즘, ‘해역과 육지’의 정돈 시스템, ‘법 집행 및 감독’의 단속 시스템, ‘능력과 과학연구’라는 지원 시스템 등을 통해 환보하이 지역의 생태환경 보호를 주창하고 있다.

2. ‘만장제(湾长制)’ 시범사업 전개

2017년 9월, 국가해양국은 「‘만장제’ 시범사업 전개에 관한 지도의견(关于开展湾长制试点工作的指导意见)」을 발표했으며, ‘만장제(湾长制)’라는 새로운 환경 관리 모델을 추진하기 시작했다. ‘만장제’는 지역의 해역(海湾) 관리 책임자를 지정하여 해역 환경보호를 강화한다는 일종의 책임관리 제도이다.

6) 정보시보(2017.12.20.), <http://news.sina.com.cn/c/2017-12-20/doc-ifyptfcn2478243.shtml>

7) 인민일보(2018.1.26.), <http://money.163.com/18/0126/07/D92G770O000254T15.html>

8) 따오빠(倒逼) : 반대 방향에서 압력과 조치를 취하여 어떤 일을 원하는 쪽으로 인도한다는 뜻.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이에 따라 저장성 전체지역 및 하이커우(海口), 칭다오(青岛), 련윈강(连云港), 칭황다오(秦皇岛)시 등에서 ‘만장제’ 시범사업을 연이어 전개했으며, 상하이, 광시 및 광둥성과 다롄시 등 지역에서도 추진할 계획이다.⁹⁾

3. 생태 레드라인 제도 수립

2017년 국무원은 「생태보호 레드라인 엄수에 관한 약간의 의견(关于划定并严守生态保护红线的若干意见)」을 발표했으며, 전국 생태 레드라인¹⁰⁾의 확정작업에 관한 중요한 지침을 내렸다. 국가해양국은 2016년부터 해양생태보호 레드라인 제도 수립을 추진해 왔는데 지금까지 보하이만 지역, 하이난성, 장쑤성, 광둥성, 저장성, 광시성 및 푸젠성에서의 레드라인 방안이 이미 실시되기 시작했으며 향후 전국으로 확대될 전망이다.

또한 레드라인 관리정보 시스템과 감독·관리 플랫폼 구축을 추진하고 있다. 현재까지 기본적인 관리정보 플랫폼이 이미 개발되었으며, 환보하이 지역 ‘3성 1시’¹¹⁾의 레드라인 구역 각종 정보들이 취합되었다. 이 정보 시스템은 전국 해양환경 감독·관리 시스템의 중요한 구성부분 중 하나로서, 향후 기존의 환경 모니터링 네트워크를 바탕으로 레드라인 동태적 모니터링 플랫폼을 구축하여 전국적인 범위 내의 레드라인 정보화 관리를 실현한다는 계획이다.

4. 연안관리 정책 마련

2017년 3월, 중국 최초의 해안선 정책법규 「해안선 보호·이용 관리방법(海岸线保护与利用管理办法)」(이하 「관리방법」)이 발표되었다. 「관리방법」은 자연해안선 보유율 목표를 중심으로 하는 해안선 보호·이용 관리방식을 제시했다. 또한 해양 프로젝트에 대한 ‘허가 제한(区域限批)’¹²⁾ 제도를 도입해서 해양관리를 더욱 강화했다. 지방정부 차원의 연안 종합 보호·이용도 추진해 왔다. 푸젠성은 「연안 보호·이용 관리조례(福建省海岸保护与利用管理条例)」를 발표했으며, 이는 연안보호에 관한 최초의 지방 법규이다. 또한 지난 12월 국가해양국은 「성급 연안 종합 보호·이용 전체계획 시범사업에 관한 지도의견(关于开展编制省级海岸带综合保护与利用总体规划试点工作的指导意见)」을 발표했으며, 광둥성이 성급 단위에서 최초의 연안보호 계획인 「광둥성 연안 종합 보호·이용 전체계획(广东省海岸综合保护与利用总体规划)」을 발표하였다.

그밖에 국가해양국을 비롯한 10개 기관이 「연안해역 오염방제 방안(近岸海域污染防治方案)」을 공동 발표하여, 각종 오염물 배출을 엄격히 통제하고 생태보호와 복원을 추진하며, 불법 혹은 불합리하게 설치된 오염물 배출구를 정리한다는 방침을 내세웠다. 또한 2020년까지 전국 연안해역 수질 우수등급 비율을 70%, 자연 해안선 보유율은 최소 35%를 유지한다는 목표도 함께 제시했다.

9) 국가해양국(2017.9.13.), http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201709/t20170913_57894.html

10) 해양생태 레드라인 제도 : 해양생태건강과 생태안전성을 보호하기 위해, 중요한 해양 생태기능구, 생태 민감구 및 생태 취약구를 중점 관리·통제 구역으로 지정하고, 엄격한 관리·통제를 실시.

11) 3성 1시 : 랴오닝성(辽宁省), 허베이성(河北省), 산둥성(山东省) 및 톈진시(天津市) 포함.

12) 취위시엔피(区域限批) : 「환경보호평가법」을 위반했을 경우 해당 지방이나 기업이 추진하는 프로젝트에 대해 허가를 내주지 않은 제도.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

바다매립 관리·통제도 강화했다. 2016년 발표된 「바다매립 관리·통제 방법(围填海管控办法)」의 후속 세부 방침으로, 2017년 10월 관련 「지도의견」 및 「실시방안」이 발표되어 구체적인 목표와 방안을 제시했다. 「실시방안」은 2020년까지 해역 보호·이용 구조의 전면적 최적화, 바다매립 총량의 효과적인 통제, 바다매립의 녹색발전 수준 전면적 제고 및 해역개발과 관리질서의 전면적 규범화 등의 목표를 제시했으며, 바다매립에 대한 감독·조사를 강화하고, 문제가 발견 시 엄격한 조치를 취한다는 입장이다.

4 극지·대양활동, 규범화된 발전 추진

1. 극지활동 관한 규정 마련

2017년 5월, 중국은 ‘제40차 남극조약 협상회의’를 개최했는데 이는 중국이 1983년 남극조약에 가입한 후 처음으로 주최한 것이다. 이와 함께 중국정부는 「중국의 남극사업(中国的南极事业)」 백서 발간을 통해 과거 30년 동안의 남극사업 성과를 회고하고 중국 정부의 남극사업에 대한 입장 및 향후 액션플랜과 전망을 제시했다.

2017년 5월, 국가해양국은 「남극 탐사활동 환경영향 평가관리 규정(南极考察活动环境影响评估管理规定)」을 통해 중국의 국민, 법인, 조직이 남극 탐사활동은 추진할 시에는 사전에 환경영향 평가를 받아야 한다고 규정하여 남극 탐사활동의 규범화 및 남극 생태환경 보호를 강조했다. 또한 다양해지는 북극 탐사활동에 대한 관리 요구가 높아지면서, 2017년 8월 국가해양국은 「북극 탐사활동 행정허가 관리규정(北极考察活动行政许可管理规定)」을 발표하여 중국 국민, 법인이 북극 탐사활동을 위해서는 국무원 해양 주관기관의 사전 승인을 받아야 한다고 규정했다.

2. 해양 탐사활동 성과

2017년 중국은 해양탐사에서도 주목할 만한 성과들을 선보였다. 2017년 1월 8일, 중국 최초의 극지 고정익 항공기 ‘쉐잉(雪鹰) 601호’는 총 1,316km의 노정을 4시간 15분 동안 비행하여 중국의 ‘쿤룬지기(昆仑站)’에 착륙했다. 이는 중국이 남극탐사에 있어서 ‘육·해·공’ 입체적 탐사단계로 들어섰음을 의미한다.

10월 10일, 중국 제8차 북극 과학 탐사팀이 ‘쉐룽호(雪龙号)’와 함께 상하이로 복귀했다. 이번 북극과학탐사는 총 83일에 걸쳐 북극 중앙항로와 서북항로를 최초로 통과하여 ‘환북극 항해’를 실현했으며, 북극 지형에 대한 다중 빔 측정을 실시하여 극지 과학탐사의 새로운 분야를 개척했다. 또한 북극항로 환경 종합조사, 북극 생태환경 및 오염 종합조사 등을 최초로 실시하기도 했다.

2017년 6월 23일, 중국 대양 제38차 과학탐사팀의 귀항에 따라 ‘자오룽호(蛟龙号)’ 유인잠수정의 5년 간 시범운영 사업이 성공적으로 완료되었다. 자오룽호는 총 152번의 잠수작업을 수행했고, 약 450명 인원이 참여했다. 이는 중국 심해 과학기술 발전의 이정표로 볼 수 있다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

[그림 1] '쉐잉 601호'와 '자오룽호' 유인잠수정



자료 : 바이두백과(<https://baike.baidu.com/>).

5 대외협력 강화, 글로벌 해양 영향력 제고

1. '일대일로' 해상협력 추진

2017년 6월, 중국 국가발개위와 국가해양국은 「'일대일로' 건설 해상협력 구상(“一帶一路”建设海上合作设想)」(이하 「구상」)을 공동 발표했다. 「구상」은 중국정부가 추진하고 있는 '일대일로' 건설의 해양협력 관련 방향과 비전을 처음으로 제시한 것이다. 「구상」은 '블루파트너 관계 구축이란 비전을 중심으로, 해양경제 발전을 위시하여 3가지 통로¹³⁾를 함께 건설하고, 5가지 길¹⁴⁾을 함께 추구하자'고 제시했다. 「구상」은 2017년 5월에 개최된 '일대일로 건설 국제협력 정상포럼'의 중요한 성과 중 하나로서, 중국 정부가 '일대일로' 연선국가와 함께 블루파트너 관계를 심화시키고 글로벌 거버넌스에 공동 참여하려는 의지를 확인할 수 있다.¹⁵⁾

2017년 7월, 시진핑 국가주석은 러시아 방문 시 “북극항로 협력을 통해 ‘빙상 실크로드(冰上丝路)’를 공동 구축하고, 상호 연결통로 프로젝트를 추진하자”고 제안했다.¹⁶⁾ 지난 12월, 야말(Yamal) 반도의 액화 천연가스 프로젝트가 정식으로 생산·운영되기 시작했는데, 이는 '빙상 실크로드'의 중요한 거점 역할을 할 것으로 분석되며, 향후 중국과 러시아 간의 북극항로 협력이 더욱 심화될 것으로 전망된다.

2. 소도서 국가들과의 협력 강화

9월 21일, '블루경제·생태도서'를 주제로 하는 '중국-소도서 국가 해양장관 원탁회의'가 푸젠성 핑탄(平潭)에서 개최되었다. 아시아, 아프리카, 아메리카

13) 3가지 통로 : 첫째, 중국 연해경제벨트를 근거로 중국-인도차이나반도 경제회랑과 연계하고 남중국해를 통해 서쪽으로 인도양에 진출, 중국-파키스탄과 벵골-중국-인도-미얀마 경제회랑과 연계하여 중국-인도양-아프리카-지중해를 연결하는 블루경제통로를 구축. 둘째, 남중국해를 통해 남태평양에 진출하고 중국-대양주-남태평양 블루경제통로를 공동 구축. 셋째, 북극해를 통해 유럽과 연결시키는 블루경제통로 구축을 적극 추진.

14) 5가지 길 : 녹색발전의 길, 번영의 길, 안전보장의 길, 지혜와 혁신의 길, 협력과 공동관리의 길.

15) 중국해양보(2017.6.21.), <http://epaper.oceanol.com/shtml/zghyb/20170621/67382.shtml>

16) 중국해양보(2017.7.11.), <http://epaper.oceanol.com/shtml/zghyb/20170711/67855.shtml>

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

및 오세아니아의 12개 소도서 국가 대표들이 회의에 참석했으며, 도서 발전의 경험을 상호 공유하고 도서발전 연맹 설립을 논의했다. 회의에서는 「핑탄선언(平潭宣言)」이 발표되었으며, 중국 정부는 소도서 국가들과 함께 블루경제협력, 기후변화 대응과 재해 예방, 도서생태환경 보호 및 해양기술 교류·협력 등의 네 가지 분야에서 협력을 추진하고 공동 발전을 것을 제시했다.¹⁷⁾

6 2018년 중국의 주요 해양사업 전망

1. 2018년 중국 해양사업 목표

2018년 1월 22일~22일, ‘2018년도 전국해양업무회의(全国海洋工作会议)’¹⁸⁾가 개최되었으며 2018년 중국 해양사업의 목표와 중점임무 등이 발표되었다. 왕홍(王宏) 국가해양국 국장에 따르면, 2018년은 ‘단일한 포지셔닝, 3개의 초점, 5개의 시스템, 8개 분야의 조정·개혁’을 중심으로 해양업무를 추진하고, 사회·경제의 지속가능한 발전 및 ‘해양강국’ 건설을 촉진시키는 한해가 될 것이다.

이번 회의에서는 제19차 중국공산당 전국대표대회에서 주창된 ‘새로운 시기’에, 해양사업은 ‘국민 경제와 사회발전, 국가 안보와 권익수호에 기여’한다는 포지셔닝을 가지고 해양경제발전 촉진, 해양생태문명 건설 및 글로벌 해양 거버넌스 참여에 초점을 맞추어야 한다고 강조했다. 또한 해양경제의 업무체계를 든든히 구축하고, 법에 의한 행정체계를 확고하여, 생태시스템에 기반한 해양종합관리 체계를 보완하며, 해양권익과 이익수호 체계를 공고히 하고 해양업무 지원 시스템을 강화한다는 방침이다. 이번 업무회의에서 제시된 향후 중국의 해양사업의 단계별 목표는 다음 [표 1]을 통해 살펴볼 수 있다.

[표 1] 중국 해양사업의 단계별 목표

~2020년	~2035년	~2050년
<ul style="list-style-type: none"> - 해양경제의 질적발전 촉진, 해양생산총액 10조 위안 달성 목표 - 연안 우량등급 수질 해역 85% 이상, 2,000헥타르의 해역·연안에 대한 정리 및 복원 - 블루파트너 관계를 국제 해양협력의 기반으로 공고히 함 - 중국 ‘13·5’ 계획과 관련한 전문계획에서 제시된 해양 프로젝트 완성, 해양 종합관리 수준, 해양업무 지원능력과 해양과학기술 역량의 효과적인 제고 	<ul style="list-style-type: none"> - 해양플랜트, 해양생물, 연해관광, 해수 이용, 해양 신에너지 및 해상운송 등 산업분야에서 세계적인 클러스터 기반 형성, 해양경제총액이 국내 GDP의 15% 수준 달성 - 자연 생태시스템 기능을 갖춘 대륙해안선 비율 50% 달성. - 해양과학기술 역량 대폭 제고. 해양과학탐사 및 입체적 모니터링 능력 세계 일류수준 도달 - 글로벌 해양 거버넌스 참여역량 제고, 세계 주요 해양국가 및 경제 공동체와 블루 파트너 관계 수립, 국제해양사무 규칙제정 및 분쟁처리 관련 영향력 발휘 - 국민 해양의식 및 해양문화교육 수준 대폭 제고 	<ul style="list-style-type: none"> - 국가 사회경제 발전 및 안보 요구에 부합하는 현대화 해양강국 건설 - 발달된 해양경제, 아름다운 해양생태환경, 선진적인 해양과학기술, 해양문화의 번영, 강대한 해상역량 및 해양권익 수호, 대양심해·극지 사업이 확대 및 블루파트너 성과를 세계와 공유

17) 중국해양보(2017.9.22.), <http://epaper.oceanol.com/shtml/zghyb/20170922/69394.shtml>

18) 전국해양업무회의(全国海洋工作会议) : 매년 초에 중국 국가해양국이 개최하는 업무회의로서, 회의에서는 지난 연도의 해양사업 성과를 총괄하고, 당해 연도의 주요 추진사업을 발표함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 2018년 해양사업 중점업무

중국 정부가 강조하는 ‘새로운 시기’에 해양은 이미 중국 경제성장의 주요 공간으로 변모하였다. 또한 해양권의 수호와 글로벌 거버넌스 참여는 국제 사회에서 중국의 역할을 강화하는 중요한 일환으로 볼 수 있다.

2018년 중국의 해양사업도 해양경제의 질적 발전을 촉진하는 동시에 해양 환경보호를 더욱 강화할 것이며, 극지·대양 사업의 확대 및 ‘일대일로’ 전략 추진을 통한 글로벌 해양 거버넌스에 더욱 적극적으로 참여할 것이다. 이번에 개최된 전국해양업무회의에서 왕홍(王宏) 국가해양국 국장이 발표한 업무보고 내용을 토대로 2018년 중점 해양사업을 정리하면 아래와 같다.

1) 해양 ‘상층설계’ 지속 강화

첫째, 개혁심화를 지속 추진한다. 바다매립 관리·통제, 해안선 보호 및 해역·도서 유료사용 등의 개혁성과를 확산시키고, 관련 실시방안과 정책제도를 보완한다. 또한 ‘만장제’를 중앙 정부의 개혁심화 과제로 포함시킨다.

둘째, 중점 해양 전략계획들을 수립 및 추진한다. ‘해양 정보화 3년 액션플랜’을 수립하고, ‘전국 연안 종합 보호·이용 전체계획’을 실시하여 랴오닝, 허베이, 텐진, 산둥과 저장성 등 5개 성급 지역의 시범사업으로 추진한다.

2) 현대화된 경제시스템 건설에 주력

해양경제에 대한 모니터링 평가 능력을 향상시키고 해양경제 관리의 정책수단을 다양화시켜 해양 혁신능력을 제고한다. 또한, 해양경제시범구 건설을 가속화한다. 제1차 해양경제혁신 시범도시에 대한 평가를 실시하고, 2차로 지정된 시범도시들에서 계획된 사업을 추진한다.

3) 해양생태문명 건설 가속화

첫째, 해양공간관리 제도를 보완한다. ‘해양생태문명건설 실시방안’을 수립한다. 둘째, 바다 매립에 대한 가장 엄격한 수준의 관리·통제를 실시하며, 바다 매립의 연도계획에 근거한 강제적 단속을 강화한다. 셋째, 해역관리와 해안선 보호를 강화한다. 해역 이용권 양도 등에 관한 관리방법을 제정하고, 「해역이용료 징수 기준 조정방안(海域使用金征收标准调整方案)」을 실시한다.

넷째, 도서에 대한 보호와 관리를 강화한다. 제1차 도서보호 리스트를 발표하고, 도서의 생태와 발전수준에 대한 평가, 영해기점 도서 복원 시범사업 및 도서 해안선 보호를 추진한다. 다섯째, 해양오염 방제를 강화한다. 보하이 등 중점해역에서 오염배출 총량 통제제도를 우선적으로 실시하고, ‘만장제’의 관련 제도 및 기준을 수립한다. 여섯째, 생태 보호·복원을 강화한다. 「해양생태 레드라인 감독 관리방법」을 발표하고, 신규 해양보호구를 선정하며, 해양생태 환경손해배상제도를 제정한다.

3) 법에 의한 해양관리 강화, 해양 감독체계 보완

해양관련 중점 법률 수립 및 개정을 추진한다. 「해양기본법(海洋基本法)」 초



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

안을 완성하고, 남극 관련 법안 입법을 서두른다. 「해양 투기 관리조례(海洋傾廢管理条例)」를 개정하고, 「심해저구역 자원 탐사·개발법(深海海底区域资源勘探开发法)」과 「해양환경보호법(海洋环境保护法)」에 관련제도를 수립하도록 한다. 또한 해양 감독과 법 집행을 강화하고, 해양 행정권의 수행을 규범화시킨다.

4) 극지·대양 사업 확대, 글로벌 거버넌스에 심층 참여

첫째, 극지에 대한 종합 관리 및 업무 시스템 구축을 강화한다. 남극 로스해(Ross Sea)에 신규 남극기지 건설을 추진하고, ‘북극권’ 중국포럼의 개최를 추진한다.

둘째, 「‘일대일로’ 건설 해상협력 계획(“一带一路”建设海洋合作规划)」을 발표하고, 해상협력포럼을 개최함으로써 연선국가들 간의 소통과 협력을 강화하도록 한다. 또한 ‘중국-아세안 블루경제권’을 제시하고 러시아 등 북극국가와 ‘빙상 실크로드’ 구축을 추진한다.

셋째, 양자 및 다자간 해양협력을 강화한다. EU 등 관련 국가와의 블루파트너 관계 수립 협정체결을 추진하고, 중국-아프리카 해양경제 장관급 회의 개최를 성사시키도록 한다. 또한 심해와 극지, 해양쓰레기, 해양 산성화 및 해양 보호구 등 이슈에 관한 국제 규정 제정에 적극적으로 참여한다.

5) 공공서비스 수준 제고, 해양문화의 번영발전 촉진

해양 공공서비스 제고에 있어, 해양관측과 모니터링 능력을 강화하고 해양 예보의 지능화 수준을 향상시키며, 재해 예방·감소 능력을 제고하도록 한다. 그리고 해양 정보화 시스템 구축 및 ‘스마트 해양’ 프로젝트를 추진한다. 국민들의 해양의식을 강화하기 위한 언론 홍보를 강화하고, 해양문화의 발전도 대대적으로 추진한다.

진선선 연구원

kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 저장성, 세계적인 항만 클러스터 구축 추진
- 상하이세관, COSCO SHIPPING 및 상하이항무그룹(SIPG), 국제무역관리 빅데이터 플랫폼 구축 협의 체결
- 2017년 중국 GDP 8조 2,712.2억 위안으로 전년 대비 6.9% 증가
- 선전시 녹색항만 건설의 새로운 동력, 신형 에너지선박 보조금 최고 1,500만 위안 지급
- 텐진하, 물류항만에서 데이터 항만으로 변신 추진

- 와이까오차오(外高桥)조선소, 중국석유그룹해양공정유한회사(CPOE)와 전략적 협력 체결
- 초상국항만(China Merchants Port), 2017년 컨테이너물동량 1억 TEU 돌파
- 중국 최초 국내제조 20,000TEU급 컨테이너선 인도
- 쉬저우항(徐州港), 장쑤성 항만 중 최초로 육상전력공급시스템(AMP) 구축

해운 · 항만 · 물류

- 우한 양뤄항(阳逻港) 연간 물동량 처리능력, 전국 내하항만 1위 예상
- 2017년 12월 중국 수출 컨테이너 운임시장 분석 보고
- 저장(浙江)자유무역구 벌크화물 대외무역 추세 양호
- COSCO SHIPPING, 벨기에 제브뤼헤(Zeebrugge) 컨테이너터미널 전면 인수관리 계약 체결
- 랴오닝성, 항만자원 통합으로 동북아 국제해운중심 건설
- MSC크루즈, 알리페이(Alipay)와 전략적 협력 체결
- 충칭-닝보 해상-철도 국제복합운송 정기열차 운영 시작

해양 · 수산

- 국가해양국, 가장 엄격한 바다매립 관리·통제 조치 실시
- 「상하이시 해양 '13·5' 계획」 발표
- 중국 제34차 남극과학탐사팀, 중산기지(中山站)에 해양기지 설립 예정
- 「광시좡족(广西壮族)자치구 해양주체기능구 계획」 발표
- 2017년 산둥성 해양생산총액, 산둥성 GDP의 20% 차지
- 중국 최초 수산 국제비즈니스학부 광둥 잔산(湛江)에 설립
- 칭하이성(青海省) 냉수어류 수출, 작년 수출량 1,600톤 도달
- 웨이하이(威海) 수산물 시장: 굴 가격 5-6배 상승, 꽃게 가격 높은 수준

자세한 동향 내용은
한국해양수산개발원
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 저장성, 세계적인 항만 클러스터 구축 추진

지난 1월 19일, 저장성 해양항만발전 사업회의가 개최되었다. 동 회의에 따르면, 2017년 저장성 연해항만 통합의 성과가 가시화되었고, 저장성 연해항만 화물 물동량은 전년대비 10.1% 증가한 12.6억 톤에 달했다. 2018년 저장성은 항만자원 통합을 지속 추진하여 세계적으로 경쟁력 있는 강한 항만을 구축한다는 목표이다.

작년 12월 27일, 화려한 장식을 한 컨테이너 박스가 Ningbo-Zhoushan 항만(寧波·舟山)항 컨테이너 터미널 6번 선석에서 ‘메리머스크’호로 선적되었다. 이는 Ningbo-Zhoushan 항이 세계 최초로 연간 화물물동량 10억 톤을 돌파한 항만이 되었음을 상징하며, Ningbo-Zhoushan 항은 9년 연속 세계 1위의 항만 자리를 공고히 했다. Ningbo-Zhoushan 항만그룹 순다칭(孫大慶) 부총경리는 “일대일로 연선국가와 관련된 화물 물동량이 Ningbo-Zhoushan 항만 물동량 총량의 약 40% 정도를 차지한다”고 밝히며, “그룹측면에서 본다면 ‘저우추취(走出去, 해외진출)’ 전략의 지속적인 추진 하에서 저장성 항만, Ningbo-Zhoushan 항만그룹의 역량을 충분히 발휘해야 할 것”이라고 강조했다.

저장성 해양항만발전 ‘13.5’계획에서는 원래 2020년까지 물동량 10억 톤 달성을 제시했으나, 이 목표는 3년이나 앞당겨져 달성되었다. 이렇게 조기에 달성할 수 있었던 요인으로는 저장성 항만자원 통합에서 오는 편의성 및 Ningbo-Zhoushan 항의 실질적인 통합 영향도 있었던 것으로 분석된다.

2017년 저장성 연해항만은 컨테이너 물동량 2,687만 TEU를 달성하여 전년대비 13.7% 증가했다. Ningbo-Zhoushan 항의 허브항 역할이 지속적으로 강화되었고, 환항저우만(杭州灣)과 윈저우, 타이저우항들간의 협력을 통해 복합연계운송을 강화했으며 ‘내부 결합과 외부 확장협력’을 추진해왔다. 저장성 내부적으로는 내륙항만 구도를 강화했다. 저장성해항그룹(浙江省海港集團)은 칭톈(青田)현의 라코우(青田腊口) 및 윈시(溫溪) 항만구역, 창싱(长兴)의 ‘철도·수운·도로’ 등 4개의 내하 프로젝트를 체결했다. 장강경제벨트 항만협력을 중점으로 하여 타이창항 1기와 2기 지분을 매입했으며, 저장성-상하이 간의 소양산(小洋山, 현재 양산항 소재 지역) 협력 협의를 체결했다. 국외로는 ‘일대일로’연선 항만과 적극적으로 협력하여 초상국그룹, 코스코 등 국유기업과 함께 국내외 항만지분계약에 참여했으며, 루마니아 콘스탄타항, DP WORLD, 브라질 Vale, 허치슨 왕포아, 러시아 철도공사 등과 전략적 협력관계를 체결했다.

이 외에도 2017년 저장성의 해양경제는 새로운 발전을 실현했다. 저장성 해양생산총액은 약 7,600억 위안으로 전년대비 12.6% 증가하여 저장성의 GDP 증가폭보다 4%p 높았으며, 전체 GDP 중 비중은 15%로 매우 빠른 성장세를 보였다.

저장성 해양항만위원회 샤빙룽(夏炳榮) 부주임에 따르면, 2017년은 저장성 해양항만위원회가 설립된 후 1월부터 12월까지 완전한 1년을 보낸 첫 해였고, Ningbo-Zhoushan 항 역시 통한 된 후 완전한 1년을 처음으로 보낸 첫 해로서 항만 운영도 새로운 단계로 진입했다. 샤빙룽(夏炳榮) 부주임은 또한 “그 다음 단계로 저장성은 ‘해양강성(強省), 세계적인 강한 항만’의 목표를 지속적으로 견지하여 세계적인 항만 클러스터를 구축하고 항만기능구조 개선 등 방면에 더욱 노력하여 ‘내적연합 외적확장’을 적극 추진하며 항만 각 부문 사업을 더 높은 수준으로 발전시켜야 한다”고 언급하며, “2018년 저장성 해양생산총액은 8,300억 위안으로 9% 이상 증가, 전 연해항만 화물물동량은 13.1억 톤 달성으로 4.2% 증가를 실현할 수 있도록 관련



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

영역에서 더욱 많은 노력을 해야 할 것이다.”라고 목표를 밝혔다.

저장성 해양항만발전 사업회의에서 전해진 소식에 따르면, 저장성은 해양경제 주요 플랫폼 구축을 서두르고 있다. 이미 중앙 정부에 정식으로 저장 원저우만(温州湾) 해양경제모범구, 산먼(三门) 동부해양경제모범구, 상산(象山)반도 해양경제모범구 총 3개의 국가급 해양경제모범구 설립을 신청한 상태이며 가까운 시일 내에 2개 이상의 승인이 있을 것으로 예상된다. 이 외에도 저장성은 상산, 위환(玉环), 동터우(洞头), 지아싱 빈하이(嘉兴滨海), 다천다오(大陈岛) 등 성 급 해양경제발전시험구 건설을 통해 약 40개의 현대해양산업 특색기능구역을 구축할 예정이다.

<자료 : 浙江网络广播电视台, 2018. 1. 22.>

2 상하이세관, COSCO SHIPPING 및 상하이항무그룹(SIPG), 국제무역관리 빅데이터 플랫폼 구축 협의 체결

2018년 1월 18일, 상하이세관, COSCO SHIPPING, SIPG가 상하이에서 국제무역관리 빅데이터플랫폼 구축 전략협력 체결식을 가졌다. 상하이세관 가오룽쿤(高融昆) 관장, COSCO SHIPPING그룹 쉬리룽(许立荣) 회장, SIPG 천쉬원(陈戌源) 회장이 동 체결식에 참석하였으며, 상하이세관 황위밍(黄迂明) 부관장, COSCO SHIPPING그룹 황샤오원(黄小文) 부회장, SIPG 옌쥔(严俊) 총재가 각각 3개 기관을 대표하여 협의서를 체결하였다.

상하이의 국제무역관리 빅데이터 플랫폼 운영은 높은 수준의 대외개방을 위한 구체적인 실천방안으로서, 상하이가 새로운 개방형 경제체제를 구축하고 법치화, 국제화, 편리화된 비즈니스 환경을 조성하여 상하이의 새로운 강점을 확보하는데 중요한 의의를 가진다. 상하이세관, COSCO SHIPPING 및 SIPG는 향후 빅데이터, IoT, 블록체인 기술을 활용하여 보다 많은 무역체인, 공급체인, 물류체인 데이터를 국제무역관리 빅데이터 플랫폼에 취합하고 공동으로 스마트한 국제무역통관 프로세스를 구축할 예정이다.

계획에 따르면 동 플랫폼이 구축되면 기업들은 대외무역 계약 체결부터 시작하여 후속 업무인 선박 예약, 선적, 운송, 항만 도착, 화물 분류 등과 관련 모든 과정의 데이터가 빅데이터 플랫폼에 입력될 것이다. 기존 COSCO SHIPPING, SIPG 내부에서 사용되던 선박, 항로, 입항 스케줄, 선박예약, 화물 흐름, 업무 대상 등의 전자-동영상 데이터들과 상하이세관의 통관상태 정보 데이터가 안전하게 연결되어 정보의 투명한 연동을 실현하게 된다. 이를 바탕으로 기업의 실제 무역 데이터와 은행 등의 외부 데이터는 향후 기업이 세관에 제출한 데이터와 실시간 대조가 가능해지며, 전체 무역체인을 포괄하고 상호 비교·검증이 가능한 정보체인이 형성된다. 결과적으로 세관 데이터의 공개 및 투명성을 제고하고, 정상적인 화물에 대한 즉시 통관이 신속히 허가되며 인위적인 간섭이 최소화된다. 또한 데이터 분석을 통해 리스크가 있는 화물에 대한 정확한 표적 모니터링과 효율적인 감독·관리를 실현할 수 있게 된다.

<자료 : 中远海运, 2018. 1. 23.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 우한 양뤄항(阳逻港) 연간 물동량 처리능력, 전국 내하항만 1위 예상

우한 양뤄(阳逻) 국제항 건설에 새로운 국유기업 항만 운영사가 참여했다. 1월 15일, 우한 양뤄 철도·수운 복합운송 사업과 우한 양뤄 부두 사업의 계약식이 진행됐다. 코스코그룹은 20억 위안을 우한에 투자하고 2년 후 부두와 물류단지를 완공한다는 계획이다. 이는 '3항(내륙 터미널, 공항, 내하항만)이 세계로 연결'되는 것으로 국제화된 '대(大) 우한'으로 나아가는 중요한 조치 중 하나이다.

코스코그룹은 초대형 국유기업으로 총 자산 6,100억 위안을 보유하고 있으며, 선대 운송능력은 세계 1위이며, 전 세계 49개 부두를 보유하고 있는 세계 최대 컨테이너부두 운영사이다. 작년 7월, 코스코그룹과 우한시는 전략적 협력협의를 체결하였다.

코스코그룹 산하의 코스코항만은 작년 말 우한 철강그룹 물류유한공사 산하의 우한 양뤄 지우통(九通) 항무유한공사의 지분 70%를 매입하여 양뤄부두와 철도·수운 복합운송 사업의 합자회사를 설립했다. 이 사업은 뤼양 장베이(江北)부두 항만구역에 위치해 있으며 면적은 약 47만 m²에 달한다. 합자사는 부두개조, 철도·수운 복합운송 건설 및 물류단지 개발 등 방식으로 이 부두 구역을 개발한다는 계획이다. 또한 컨테이너 운송, 물류, 저장, 적재, 철도·수운 복합운송센터 등 기능이 일체화되고 현대화된 물류 통합센터를 건설할 예정이다.

코스코그룹 관계자에 따르면, 합자사는 철도·수운 복합운송사업을 담당할 것이며, 인근의 상루산(香炉山) CFS(Container Freight Station)에 철도 컨테이너 전용라인을 인입시켜, 철도운송과 수운운송의 막힘없는 연결을 실현할 것이다. 동시에 현재의 우한철강 장베이 기지 4개 선석의 일반 화물부두를 3개 선석의 컨테이너부두로 개조하여 대형 컨테이너 선박이 접안할 수 있도록 할 것이다. 또한 근방에 20만 m²의 물류단지를 건설하여 관련 업무를 수행하게 될 것이다. 코스코 관계자는 "사업의 투자규모는 약 20억 위안으로 2018년에 착공되어 2019년 말 완공 예정이다. 연간 물동량은 80만 TEU 이상으로 예상된다."고 부연 설명했다.

소식에 따르면, 이 사업은 철도를 통해 쓰촨, 충칭, 산시(陕西), 허난과 신장의 내륙·해상수운 복합운송통로까지 개척하여 내륙지역이 연해지역과 동등한 운송 장점을 가지게 하여 우한의 대내·외적으로 영향력을 확대시킬 것이다.

양뤄항은 현재 이미 3개 작업구(3기 부두)를 보유하고 있고 화물 처리능력은 이미 200만 TEU에 달한다. 작년 양뤄항 3기 부두 전체 누적 컨테이너 운송량은 126만 TEU였다. 만약 코스코그룹의 양뤄 부두사업이 완성되면 전체 양뤄항 처리능력은 280만 TEU에 이르게 되어 국내 내륙수운항만 중 1위를 차지할 것으로 예상된다. 양뤄항 1~3기 부두 현황은 아래와 같다.

● 양뤄항 1기 부두

궈얼그룹(卓尔集团, ZALL Development) 산하의 우한국제컨테이너유한공사는 5,000톤급(만 톤급도 고려한) 3개 컨테이너 선석을 보유하고 있고 항만물동량 처리능력은 70만 TEU이다.

● 양뤄항 2기 부두

우한항무그룹 산하의 우한항 컨테이너유한공사가 5,000톤급 4개 컨테이너 전용선석을 보유하고 있고, 이들 선석은 만 톤급 선박 정박도 가능하다. 연간 컨테이너물동량 처리능력은 75만 TEU이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

● 양륙항 3기 부두

우한신항(新港)투자그룹이 투자 건설한 우한신항투자 국제컨테이너유한공사는 이미 4개 컨테이너 선석을 완공했고 5,000톤급 정박이 가능하며 만 톤급 정박도 가능하다. 연간 컨테이너물동량 처리능력은 74만 TEU이다.

<자료 : 长江日报, 2018. 1. 17.>

4 2017년 12월 중국 수출 컨테이너 운임시장 분석 보고

2017년 12월, 중국 수출 컨테이너 운송시장은 성수기의 끝에 접어들었다. 다수 항로의 운송수요가 감소했으며, 선사는 운임조정을 통해 대책을 마련했지만 대다수는 기대한 성과에 못 미쳤고, 시장 운임이 전반적으로 하락했다. 2017년 12월, 상하이해운교역소가 발표한 중국 수출 컨테이너(CCFI) 종합운임지수는 평균 768.40점으로 전월 대비 평균 2.1% 감소하였다. 시장 상황을 반영한 상하이 수출 컨테이너 종합운임지수는 평균 730.15점으로 전월 대비 평균 5.5% 하락하였다.

유럽항로는 시장이 성수기 끝에 접어들었고 운송수요가 기복이 있는 편이다. 월초부터 부분 항차 선복운임은 상승세이나 시장 분화전락으로 인해 분위기를 관망하는 경향이 커서 운임은 소폭 상승하는데 그쳤다. 이후 선사는 월중, 월말에 모두 운임 상승 계획이 있었으나 화물량이 적어 운임 상승 폭에는 제한이 있었다. 12월, 중국 수출 컨테이너의 유럽항로 운임지수 평균은 1,017.25점으로 전월 대비 평균 0.3% 상승했다.

지중해항로는 수요가 하락하여 선박 이용률에도 영향을 미쳤고 선사의 월초 운임회복 계획이 실현되지 못했다. 월중의 운임 상승계획은 시장 부진에 따라 취소되었고 시장 운임은 약세가 지속되었다. 월말은 연말연시 특수으로 인해 시장운임이 약간 상승했다. 12월, 중국 수출 지중해항로 운임지수는 평균 864.35점으로 전월대비 평균 6.9% 하락했다.

북미항로는 항로 운송수요가 상승했다 다시 하락하는 반락현상이 있었고 동시에 선박 대형화의 영향으로 선박 과잉상황이 심화되었다. 월초, 미서부와 미동부 항로 상하이항 선박 이용률은 90% 수준까지 하락했다. 이 영향으로 선사는 신중히 월초 운임 상승계획을 추진했고 시장 운임이 다소 상승했다. 이후 시장운임은 소폭 상승하는 듯 했지만 전체적 시세는 약간 하락했다. 12월, 중국 수출 미서부, 미동부 항로 운임지수 평균은 각각 605.59점, 770.81점으로 전월대비 각각 3.7%, 2.1% 하락했다.

오세아니아 항로의 운송수요가 초기에는 약간 하락했고 선박 부족 상황이 해결되었다. 부분 선사는 시장 점유율을 유지하기 위해 운임을 낮췄고 시장 운임이 완화되었다. 운송수요는 연말 소폭 상승하였고 선사도 운임을 소폭 상승 조정하였다. 12월, 중국 수출 오세아니아 항로 운임지수는 평균 911.67점으로 전월대비 평균 4.6% 상승하였다.

남미항로는 시장 화물량이 일정했고 동시에 선사의 선박 조정조치의 영향으로 상하이항 선박 평균 선박 이용률은 95%를 유지하는 양호한 수준이었다. 부분 항차에서 운임하향 조정으로 화물유치를 하려는 시장의 움직임은 있었으나 전체적으로 일정한 상태를 유지했다. 선사의 여러 차례 운임상승 움직임으로 시장운임은 반등과 하락을 반복하며 높은 수준을 유지했다. 12월, 중국 수출 남미항로 운임지수 평균은 739.59점으로 전월대비 평균 6.4% 하락했다.

일본항로는 운송수요가 전체적으로 안정적인 추세를 보임에 따라 시장 운임도 안정세를 유지하고 있다. 12월, 중국 수출 일본항로운임지수는 평균 670.91점으로



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

전월과 비슷한 수준이다.

<자료 : 上海航运交易所, 2018. 1. 3.>

5 저장(浙江)자유무역구 벌크화물 대외무역 추세 양호

1월 17일자 저장 온라인 뉴스에 따르면, 브라질에서 온 40만 톤급 벌크선이 현재 저우산시 다이산현(岱山县) 수랑후(鼠浪湖) 광석환적부두에 접안하여 39만 톤의 철광석을 하역하기 시작했다. 이는 해당 부두에서 28번 째 하역작업을 한 40만 톤급 선박이다. 작년에 중국(저장)자유무역시범구에서 수입한 벌크화물은 주로 원유, 철광석, 석탄, 양곡 등이고, 이중 원유와 석탄의 수입량이 2016년과 유사한 수준을 보였다. 철광석과 대두(大豆)의 수입량은 처음으로 각각 7,000만 톤과 400만 톤을 돌파하여 사상 최고치에 달하였고, 양곡 수입량은 전년대비 11.10% 증가하였다.

2017년 저장자유무역시범구 통상구의 원유수입 횟수는 총 324회, 99억 8천만 달러에 달하여 전년 대비 15.9% 증가하였다. 저우산시의 수출입 상위 20개 기업 중 10억 위안 이상 수출입한 기업은 총 12개사로서 관련 업계의 주도적 지위를 공고히 하고 있다. 이중 Sinopec그룹 저우산유한회사, 양산선강국제석유저장운송유한회사(洋山申港国际石油储运有限公司), 저장텐루에너지유한회사(浙江天禄能源有限公司), 루이다푸중아오에너지유한책임회사(路易达孚中奥能源有限责任公司)의 수출입 총액은 모두 50% 이상 증가하였다.

철광석은 주로 호주와 브라질에서 수입하였는데 전체 수입량의 90.1% 차지하였다. 2017년 수랑후 광석환적부두는 저우산 통상구 철광석 수입의 중점 부두가 되었다. 동 부두의 2017년 외국국적선박의 접안횟수는 84회이고, 철광석 하역량은 1,694만 톤으로 전년대비 130% 증가하여 가파른 증가세를 보이며 저우산 통상구의 철광석수입량 신기록 달성에 일조하였다. 이와 동시에 수랑후 광석환적부두가 점차 안정된 운영상태에 진입하면서 2017년 동 부두에서 수출한 철광석은 1,462만 톤이며, 동 부두의 연간 물동량은 전년대비 140% 증가한 3,156만 톤으로 점차 창장삼각주 지역의 수입철광석의 대형 집배송허브로 입지를 다지기 시작하였다.

저장성자유무역구의 벌크화물의 원활한 수출입과 환적을 지원하기 위하여 저장성 검역당국은 많은 조치를 취하고 있다. 해사기관, 출입국관리소 등 관련 기관과 공동으로 승선하여 검사하는 편리화 조치를 실시하고 있으며, 365일 24시간 연중무휴 운영제도를 통해 선박 도착 즉시 검사하여 화물의 우선적인 반입·반출을 도모하고 있다.

<자료 : 浙江在线, 2018. 1. 17.>

6 COSCO SHIPPING, 벨기에 제브뤼헤(Zeebrugge) 컨테이너터미널 전면 인수관리 계약 체결

중국신문사(中新社)에 따르면, 지난 1월 22일 벨기에 수도 브뤼셀에서 COSCO SHIPPING은 제브뤼헤(Zeebrugge) 항만국과 특허경영권 협의를 체결하였으며, 향후 제브뤼헤 컨테이너터미널을 전면 인수관리하게 되었다. 동시에 COSCO SHIPPING은 CMA-CGM을 협력파트너로 선정하고 MOU 체결을 통해 CMA-CGM이 먼저 제브뤼헤 컨테이너터미널의 10% 지분을 확보하는 데 합의했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

제브류헤항은 초대형 컨테이너선박 정박이 가능한 천연 심수항으로서 프랑스 및 독일과 인접하고 영국과도 가까운 우월한 지리적 조건을 자랑하며, 유럽의 기타 항만들과 연결할 수 있는 벨기에의 컨테이너 관문항이자 서북유럽의 중요 허브항이다. 계약 체결식에 참가한 쉬리룽(许立荣) COSCO SHIPPING 회장은 제브류헤항은 COSCO SHIPPING이 서북유럽지역에서 확보한 첫 번째 터미널이라고 밝히고, 향후 COSCO SHIPPING은 제브류헤 컨테이너터미널을 서북유럽지역의 허브항으로 육성할 계획이라고 제시했다.

현재 COSCO SHIPPING은 제브류헤 항만국과 터미널 배후 물류용지 사안을 협상 중이다. 시나리오가 실현되면 통합 물류공급체인 협력을 통해 터미널 고객의 만족도를 개선할 수 있을 것이다. COSCO SHIPPING 장웨이(张为) 부회장은 제브류헤 터미널을 현대화 물류 플랫폼으로 육성하여 전체 유럽대륙과 영국에 서비스를 제공할 계획이라고 밝혔다.

주벨기에 중국대사관 취싱(曲星) 대사는 축사를 통해 2014년 시진핑(习近平) 주석의 벨기에 방문을 계기로 중국과 벨기에에는 ‘일대일로’ 해운협력의 새로운 시대를 열었다고 강조하였다. 또한 제브류헤항이 원대한 비전을 가지고 술선수범하여 중국과의 협력을 통해 국제 해운시장 특히 서북유럽항로에서 그 지위를 제고하게 되었다고 밝혔다.

현장에 참석한 벨기에 부총리 겸 고용·경제·대외무역부 페터스(PEETERS) 장관에 따르면, 작년 1월부터 9월 간 벨기에의 대 중국 수출화물 총액은 60억 유로로 증가하였는데, 이는 대외무역 파트너로서의 중국의 중요성이 날로 강화되고 있음을 의미한다. 또한 COSCO SHIPPING이 제브류헤항을 운영한 뒤 벨기에-중국의 무역 협력 관계 및 제브류헤항의 국제적 지위가 더욱 상승할 것으로 기대된다.

<자료 : 中国新闻网, 2018. 1. 23.>

7 국가해양국, 가장 엄격한 바다매립 관리·통제 조치 실시

최근, 국가 해양 감독·조사팀은 랴오닝(辽宁)과 하이난(海南) 등 6개 지역의 바다매립 상황에 대해 전문적인 감독·조사를 실시했다. 지난 17일 중국 국가해양국은 바다매립 현황에 관한 기자회견을 개최하여, 향후 ‘10가지 일률(一律, 모두)’조치와 ‘3가지 강화’ 조치를 취할 예정임을 밝히며, 이는 역사상 가장 엄격한 바다매립 관리·통제조치일 수 있다.

‘10가지 일률’ 조치는 다음과 같다. 첫째, 해양생태환경을 심각하게 파괴하는 불법 바다매립일 경우, 기간을 나누어 차례대로 모두 철거한다. 둘째, 불법 설치 및 해양생태환경을 심각하게 파괴하는 오염배출구들은 기간을 두고 단계적으로 모두 폐쇄시킨다. 셋째, 바다매립으로 형성된 장기 방치 토지는 모두 법에 의거해 국가소유로 회수한다. 넷째, 심사, 감독 및 관리에 직무유기하면 모든 책임을 묻는다. 다섯째, 아직 매립되지 않고, 기존 해역이용 규정에 부합하지 않은 바다매립 프로젝트는 모두 정지시킨다. 여섯째, 바다매립을 통한 상업단지 개발은 모두 금지한다. 일곱째, 국가경제와 국민생활에 관련되지 않은 바다매립 프로젝트는 모두 비준하지 않는다. 여덟째, 보하이(渤海) 해역의 바다매립은 모두 금지한다. 아홉째, 바다매립 심사권은 하급기관에 이양하면 안 된다. 열째, 연도별 바다매립 계획의 지표를 다시 분할하여 성급 정부에 하달하지 않는다.

또한, ‘3개 강화’ 조치는 다음과 같다. 첫째, ‘파괴하면 복원한다’는 원칙에 따라 생태복원을 강화한다. 둘째, 연안계획에 따라 프로젝트 해역이용에 대한 심사를 강



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

화한다. 셋째, 심사와 감독을 강화하고 바다매립에 대한 일상 감독을 강화한다.

2013년 이후부터 국가해양국과 연해지역의 각급 정부는 해양생태문명 건설을 매우 중요하게 여기며, 해양생태보호 레드라인을 확정하여, 해역연안에 대한 정돈과 복원을 전개하기 시작했다. 특히 국가해양국은 바다매립에 대해 일련의 관리·통제 조치를 취해 왔다. 첫째, 관련 정책들을 연이어 발표하여, 관리·통제의 제도 시스템을 보완해 왔다. 둘째, 가장 먼저 해양분야에서 생태보호 레드라인 제도를 추진했다. 셋째, 취위시엔피 제도(区域限批)¹⁹⁾를 실시한다. 넷째, '생태우선, 절약우선'의 원칙을 견지하고, 바다매립에 대한 논증과 환경평가 심사를 엄격히 진행한다. 다섯째, 해양 감독·조사 제도를 수립하고 실시한다.

통계에 의하면, 전국 바다매립의 총량은 하락 추세가 뚜렷하게 나타나고 있다. 2013년에 전국의 바다매립 면적은 15,413헥타르에 달했는데, 그 이후 해마다 하락하고 있고 연평균 감소율은 22%를 기록했다. 2017년 바다매립의 면적은 5,779헥타르로 2013년보다 63% 감소했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 1. 18.>

8 「상하이시 해양 '13·5' 계획」 발표

최근, 상하이시 정부는 <상하이시 해양 '13·5'계획>(이하 <계획>으로 약칭)을 발표했으며, 2020년까지 국가 해양강국 전략 및 상하이 글로벌 도시 구축 포지션에 입각하여, 발달된 해양경제, 해양환경 보호, 선진적 해양과학기술, 든든한 해양안전 보장, 해양자원 절약이용 및 선진적 해양관리 시스템 등을 갖춘 해양사업 체계를 구축한다는 계획이다. 이에 '글로벌 해양중심 도시'의 건설을 적극적으로 추진하여, 상하이시의 해양생산총액이 지역생산총액의 30%를 차지하도록 한다.

<계획>은 '13·5'시기 상하이 해양사업발전의 구체적인 목표를 명시했다. 첫째, 해양경제 종합역량을 현저히 향상시키도록 한다. 상하이시 해양생산총액이 지역생산총액의 30% 정도(예상지표) 차지하며, 해양전략적 신흥산업과 현대 해양서비스업을 위주로 하는 현대 해양산업시스템을 구축하도록 한다. 둘째, '글로벌 해양중심 도시'의 건설요구에 따라, 대외개방의 수준과 국제 영향력을 더욱 확대하도록 한다. 셋째, 해양과학기술 혁신능력을 강화한다. 과학기술 해양진흥기지와 공정(工程)기술 연구센터의 건설을 통해 심·원해 해양플랜트 장비 핵심기술에 성과를 이루도록 한다. 그리고 해양과학기술 성과의 산업화 수준을 현저히 제고한다. 넷째, 해양생태문명 건설을 계속 강화한다. 상하이시의 대륙 자연해안선 보유율은 최소 12%(구속성 지표)를 유지하도록 한다. 연안 해역 수질은 점점 안정된 수준을 유지하도록 한다. 전체 상하이시의 1급과 2급 수질면적의 점유율은 최소 14%(구속성 지표)를 유지한다. 다섯째, 해양예보와 재해감소 시스템을 점점 보완하도록 한다. 해양 관측·예보 능력을 향상시키고, 주된 해양재해 조기예보 서비스 시스템을 운용하도록 한다. 여섯째, 자원이용의 효율성과 효익성을 제고한다. 해양자원에 대한 절약이용 의식을 강화하고 해양자원 개발능력을 점점 향상시킨다. 일곱째, 해양종합관리 능력을 강화하고, 공공서비스 수준을 향상시킨다.

<계획>은 해양산업의 구조조정, 해양과학기술의 혁신발전, 해양생태문명 건설 및 해양종합관리능력 제고 등을 중심으로 스마트 생태적 해양종합보장 시스템을 구축하기 위해 여섯 가지 주요 임무를 제시했다. 첫째, 블루경제 공간을 확대하여,

19) 이 제도는 환경보호를 위해 일개 지방 또는 기업이 <환경보호평가법>을 위반했을 경우 해당 지방이나 기업이 추진하는 프로젝트에 대해 허가를 내주지 않는 제도를 말한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2016년 중국해양발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 2017년 중국 해양 이슈 회고 및 2018년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

현대 해양경제 발전에 주력한다. 둘째, 체제개혁을 심화시키고, 해양과학기술 혁신과 문화발전을 추진한다. 셋째, 해양생태환경을 보호하고 해양생태문명 건설을 추진한다. 넷째, 재해 예방·감소를 강화하고, 해양안전 시스템을 보완한다. 다섯째, 해양자원의 절약이용을 추진하고 자원이용의 효율성을 제고한다. 여섯째, 해양관리시스템을 개선하고 공공서비스 수준을 향상시킨다. 이와 더불어 <계획>은 체제구축, 금융지원, 해양인재 육성 및 해양문화교육 강화의 네 가지 보장조치도 제시했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 1. 19.>