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

제18-14호
2018년 7월 31일

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

▣ 하이난성 해양경제생산총액

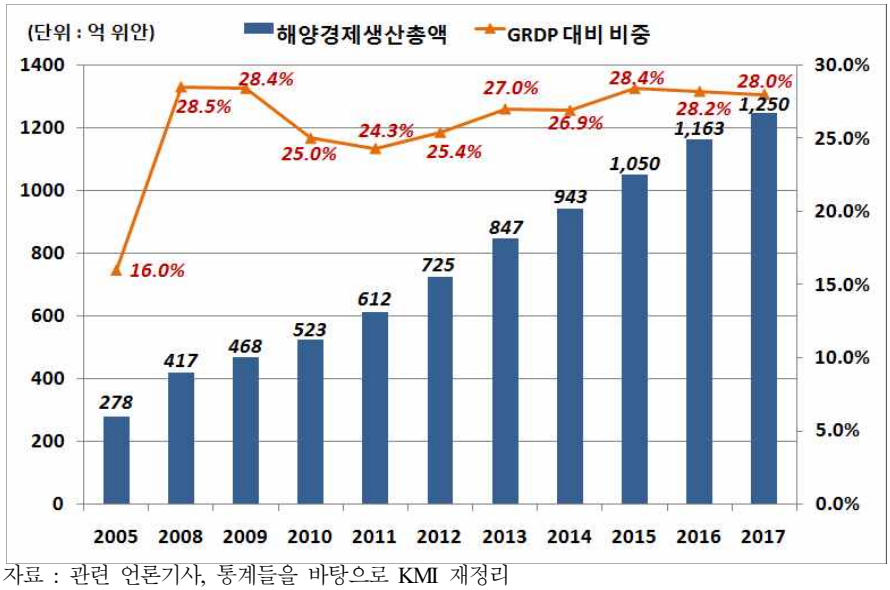
구분	해양경제 생산총액 (억 위안)	GRDP 대비 비중(%)
2005	278	16.0
2008	417	28.5
2009	468	28.4
2010	523	25.0
2011	612	24.3
2012	725	25.4
2013	847	27.0
2014	943	26.9
2015	1,050	28.4
2016	1,163	28.2
2017	1,250	28.0

자료 : 관련 언론기사, 통계 등을 바탕으로 KMI 재정리

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액



자료 : 관련 언론기사, 통계들을 바탕으로 KMI 재정리

2017년 하이난성 해양경제생산총액 1,250억 위안, GRDP의 28%

하이난성(海南省)의 해양경제는 전반적으로 안정적인 발전 추세를 보이고 있다. 2015년 하이난성은 최초로 '해양경제생산총액(海洋经济生产总额)' 1,000억 위안을 돌파했으며, 2017년 하이난성 해양경제생산총액은 전년 대비 9% 증가한 1,250억 위안으로 GRDP(Gross Regional Domestic Product)에서 차지하는 비중은 28%였다. 하이난성은 2022년까지 해양경제 생산총액은 2,000억 위안 이상, GRDP 차지하는 비중은 35%를 달성한다는 목표이다.

하이난성은 광활한 해역과 풍부한 해양자원을 가지고 있는 '해양대성(大省)'이지만, 2017년 중국의 해양경제생산총액 7조 7,611억 위안 중에서 하이난성이 차지하는 비중은 16%에 불과하다[1]. 또한 해양경제 산업구조에 있어서 제1차 산업은 여전히 비교적 큰 비중을 차지하고 있고, 제2차 산업의 비중이 가장 작은 것으로 나타났다[2]. 하지만 중앙 정부의 지원 하에 '13·5' 계획 기간 하이난성은 '일대일로' 전략과 연계하여 다양한 해양경제 발전정책을 마련함으로써 '해양강성(强省)'으로 변신을 준비하고 있다.

1) 중국의 11개 연해지역 성·직할시는 북쪽부터 랴오닝성, 허베이성, 톈진시, 산동성, 장쑤성, 상하이시, 저장성, 푸젠성, 광동성, 광시자치구, 그리고 하이난성임.
2) 2016년 기준, 하이난성 해양경제생산총액에서 제1, 2, 3차 산업 비중은 각각 23.3%, 19.5%, 57.2%임.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

저자 소개
리밍제(李明杰) 연구원
중국 국가해양국
해양발전전략연구소

전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및'해양강성'건설 전략

하이난성(海南省)은 바다 위에서 탄생하여 바다를 통해 발전해 왔으며, 미래의 경제사회 발전 또한 바다를 활용해야 한다. 1988년, 제7회 전국인민대표회의에서의 하이난성 설립 결정을 통해 하이난성이 서사군도(西沙群岛), 남사군도(南沙群岛), 중사군도(中沙群岛)의 섬들과 그 해역을 관할하는 법적 권한을 부여받았고, 중국 전체의 '2/3'에 해당하는 해역을 관할하는 중책을 맡는 명실상부한 '해양대성(大省)'으로 자리 잡았다. 그러나 현재 하이난성은 서·남·중사군도가 전통적인 군사 관리구역 및 해역 경계의 최전방에 놓여 있는 관계로 비록 하이난성의 행정관리 영역이 서사군도의 해역까지 연장되었지만, 남중국해의 중남부 해역은 여전히 군사 관리구역으로 남아있는 상태이다.

해양산업의 발전에 있어서 해양 관광업을 제외하고, 하이난성의 모든 해양산업들은 전국 연해 성·시(省市)에 비해 여러모로 낙후되어 있고, 3사군도 관련 해역의 해양 개발 관련활동까지 지지부진한 상황에 있다. 또한 해양 교육이 발달하지 않은데서 비롯한 해양인재의 부족, 해양경제와 산업 발전을 위한 기술과 연구 개발능력이 미흡하여 '해양대성'이라는 간판에도 불구하고 현실은 이에 걸맞지 않은 실정이다.

제18차 중국 공산당 전국대표대회(2012년)에서 '해양강국 건설'의 전략을 내세움에 따라, 2013년 하이난성 공산당 중앙위원회에서는 '해양강성(强省)' 건설을 발전 목표로 세웠으며, '해양대성(大省)'의 지위 및 남중국해 해양분쟁 문제의 최전선으로서 하이난성은 대담한 혁신을 통해 미래 해양강국 건설에 앞장서고 모범이 되어야 한다고 주창했다.

1 하이난'해양강성'건설의 역사적 기회

1. 중국 '해양강국' 건설의 기회

2012년 11월, 제18차 중국 공산당 전국대표대회에서 '해양강국' 건설을 위한 전략이 제시되었고, 2013년 8월 6일, 하이난성 공산당 중앙위원회은 「해양강성 건설 가속화에 관한 결정」을 수립하였다. 또한 2017년 하이난성 당 대회 보고에서 "해양경제를 대대적으로 발전시키고 해양강성을 건설한다"고 명시했다. 하이난은 '해양대성'으로서, '해양강성(强省)을 발전 목표와 방향으로 삼아야 할 뿐만 아니라, 해양강국 건설과, 해양 경제 발전, 해양 권익 보호 및 해양 안전 수호에 솔선수범해야 한다.

2. '21세기 해상 실크로드' 건설의 기회

시진핑 주석의 '21세기 해양실크로드'의 건설 제안은 하이난성에 새로운 역사적 사명뿐만 아니라, 하이난 발전의 새로운 국면을 부여했다. '일대일로' 국

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	07-27
종합지수	773.28	820.79
일본 항로	678.52	709.32
구주 항로	1,055.59	1,080.52
미서부 항로	612.18	657.26
미동부 항로	783.03	852.34
한국 항로	614.11	593.70

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	07-27
종합지수	1,387.18	1,054.49
석탄	1,441.08	1,076.69
곡물	1,464.37	901.78
금속광석	1,521.19	1,055.32
정유	1,262.87	1,280.19
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

가 전략은 "하이난의 남중국해 자원 개발 서비스 보장 기지와 해상 구조 기지를 지원한다", "하이난 국제 여행 섬 개발 개방을 포함해 연해지역을 선도하도록 한다." 등의 표현으로 하이난이 가지는 역할의 중요성을 강조했다.

하이난은 남중국해 중북부에 위치하고 남중국해 주변 국가와 21세기 해상 실크로드 연선국가를 직접 연결하고 있다. '21세기 해상 실크로드' 전략의 실시는 하이난과 하이난 주변 국가가 하이난을 아우르는 여행 경제 협력권 형성과 하이난이 '일대일로' 연선 국가들과 긴밀한 협력을 할 수 있도록 기여할 것이다.

3. 하이난 국제 관광섬 건설의 기회

2013년 4월 10일, 시진핑 총서기가 하이난을 시찰하면서 하이난의 대외개방 기반이 비교적 양호하다고 평가했다. 아세안 지역과 인접하고 비교적 독립된 '섬'이라는 특징을 활용하여 개방적인 경제 활성화를 위한 투자, 무역, 관광 등 관련 정책을 실시해 중국의 개방형 경제에 새로운 노하우를 제공하기를 바란다고 밝혔다. 미래의 하이난 국제 관광섬 건설을 위해 대외 개방 정책과 체제의 혁신, 관광산업 국제화 등 분야에서 새로운 길을 개척해야 한다.

4. 하이난 자원 개발의 기회

중국의 '해양강국' 전략 실시와 하이난 자원개발 가속화, 하이난의 실제 관리 통제의 큰 배경 하에, 하이난은 미래의 남중국해 자원 개발의 가장 중요한 전초기지가 될 것이며, 남중국해 권익 보호와 자원개발의 우선조건을 구비하고, 미래의 해양정보 산업 및 해양설비 제조 기술의 연구·개발에도 적극적으로 기여할 것이다.

5. 군(军)과 민(民)의 융합 발전의 기회

하이난은 장기간 중국의 해안영토 수호 및 해양권익 분쟁 최전선에 놓여 있고 중앙 정부로부터 남중국해 섬들과 광활한 해역을 관장하는 역할을 부여받았다. '싼사(三沙)시'의 설립은 남중국해 '민사화(民事化)' 관리의 첫 걸음이라 할 수 있지만, 하이난의 해양권익 투쟁과 해양관리 업무는 군인, 특히 해군의 지원을 받지 않을 수가 없고 군대의 발전과 미래 군사 투쟁의 준비 또한 정부의 관련 부서와 하이난성의 협력이 필요하다.

따라서 하이난은 해양 분야와 남중국해 분야의 군민 융합 발전 시범 구역으로 대단히 적합하며, 군·민 융합발전은 하이난 경제·사회발전을 촉진시키는 중요 요소가 될 것으로 본다.

2 글로벌 해양경제 발전 추세가 주는 귀감

1. 글로벌 해양산업 구조조정 및 신흥 국가들로 해양산업 이전 가속화

전세계적으로 과학기술 혁명과 산업 혁신이 일어나면서, 글로벌 해양산업

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

발전에도 큰 변화를 일으킬 것으로 보인다. 세계 각국은 자국의 자원을 이용해 해양산업의 구조를 빠르게 조정하고 있다.

선진국들은 자국 자본과 기술력을 앞세워 해양산업의 기술 수준을 지속적으로 제고시켜 자본 집약형 산업으로 전환하고, 일부 신흥국들은 해양산업으로 육성을 자국의 발전 기회로 삼고, 자국의 값싼 노동력과 풍부한 시장 수요를 앞세워 해양 관련 산업들을 빠르게 발전시키고 있다.

그 예로 첫째는 해양 공업장비 제조업의 아시아 이전인데, 한국과 중국 등 아시아 국가의 노동력이 비교적 저렴하기 때문에, 해양 공업장비 제조업의 발전이 빠르며 중국, 한국, 일본의 선박 생산량은 이미 세계 시장의 75%를 차지하고, 한국의 시추선은 국제 시장의 약 80%를 점유하고 있다.

둘째, 중국을 대표로 아시아 각국이 세계 해양어업을 선도하는 가운데, 2014년 아시아 수산 양식의 생산량이 국제 총생산량에서 80% 이상을 차지해 중국, 인도, 베트남, 인도네시아, 방글라데시, 태국 등이 수산물의 주요 공급국가로 부상했다.

셋째, 세계 해운무역이 개발도상국으로 옮겨가고, 아시아는 세계에서 가장 중요한 화물 선적 및 하역 지역이 되었다. 특히 2017년 전 세계 10대 컨테이너 항만 순위 중 중국 항만이 7개나 포함되어 있다.

이 밖에도 세계 해양경제에 새로운 산업들이 나타나고 있고, 선진국들이 아직 안정적으로 선점하지 못한 상태에서 신흥 국가들이 이 기회를 놓치지 않고 새로운 활로를 모색하고 있다. 재생가능 해양 에너지 산업을 예로 들면, 영국을 대표로하는 유럽 선진국들은 재생 가능 해양 에너지 개발 분야에 이미 세계적으로 앞서 가고 있지만, 이들 국가들이 재생 가능 해양에너지 개발에 있어서 아직 실험 및 시범 등 초기단계에 머무르고 있는 상황을 틈타 중국, 한국 및 일본 등 후발 국가들이 재생 가능 해양 에너지 분야에서 이미 기술적으로 비교적 앞서 나가는 등 큰 잠재력을 보여주고 있어 향후 국제무대에서 재생가능 해양 에너지 분야에서 강력한 경쟁자가 될 것으로 보인다.

또, 일부 해양산업 발전은 시장 지향적인 특징을 보인다. 신흥국들의 강력한 시장 수요에 해양산업도 신흥 국가로 편향되기 시작했다. 예를 들면, 중동 지역과 도서 지역에서 해수 담수화가 그 지역의 경제와 사회 발전에 중요한 역할을 하여 강력한 시장수요를 가지고 있어, 아랍에미리트, 사우디아라비아, 이스라엘, 싱가포르와 일본에서 해수 담수화 산업이 비교적 크게 발전하고 있다.

2. 해양기술 혁신의 촉진, 혁신이 해양산업 발전의 주요 원동력

과학기술은 제1의 생산력이자 혁신은 발전을 이끄는 제1의 원동력이다. 기술 혁신은 자본 집약적, 기술 집약적이라는 이중적인 특성을 지닌 해양 경제의 발전에 특히 중요하다. 해양 자연환경이 점점 악화되면서 기술에 대한 필요성이 육상 경제보다 해상 경제에서 더 크게 요구되는 가운데 해양 경제의 기술 집약형 특징이 더욱 두드러져 첨단 해양기술이 현대 해양경제에서 중요한 역

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

할을 담당하고 있다. 따라서 세계 각국은 해양경제의 발전 과정에서 기술 혁신을 중시하고, 21세기 해양산업 발전에서 해양 기술혁신이 가속화되며, 중요한 주요 동력으로 떠오르고 있다. 이는 주로 이하 세 분야에서 체현되고 있다.

먼저 주요 연해 국가의 해양 전통산업 발전에 있어, 질적 향상을 위한 기술혁신의 연구개발을 앞 다투어 추진하고, 심층 기술을 향상시켜 산업사슬을 확대하는 등 자국의 해양산업의 브랜드를 키우고, 하류시장을 점차 점하면서 하류시장 소프트 파워를 상류시장의 큰 수요에 맞춰나가 본국 해양 전통산업의 핵심 경쟁력을 형성한다.

다음으로, 해양 신흥산업이 첨단 기술에 의존하고 특히 혁신력이 국제 경쟁력을 획기적으로 끌어올리는데 도움이 될 것이다. 각국은 해양 생물 기술, 신소재 기술, 대체 에너지 기술과 해양 공업장비 기술을 앞세운 차세대 해양 첨단기술에서 많은 돌파구를 찾으며 본국의 해양 신흥산업 발전을 효과적으로 견인하고 있다.

마지막으로, 해양 서비스업은 관련 서비스의 질적 향상과, 관련 소비군의 높은 서비스 수요에 맞춰나가야 하며, 기술 수준을 필히 제고하여 혁신적인 해양 서비스업의 승격 전환을 이뤄야 한다. 해양 교통 운수업은 기술 혁신으로 운수 원가를 절감하면서 효율을 높이고, 해양 금융 서비스업은 금융 서비스 방식의 부단한 혁신을 통해 나날이 증가하는 해양 경제활동의 수요에 발맞출 필요가 있다.

3. 해양산업의 신 성장점 지속 출현, 해양산업 구조 업그레이드 선명

세계 해양 경제는 반세기가 넘는 발전을 거치면서, 해양 전통산업의 수요의 한계, 발전 잠재력의 포화 상태 인데 반해, 일부 산업은 기술 발전과 강한 수요의 뒷받침으로, 기술력 향상을 지속적으로 필요로 하며, 투자를 확대하고, 공급을 늘려 해양산업 신 성장점으로 해양산업의 구조의 고도화를 꾀하고 있다. 구체적으로는 이들 해양산업의 신 성장점은 주로 해양 신흥산업에 집중되어 있고, 이들은 이하 산업을 포함한다.

(1) 해양 공업장비 제조업

인류 경제활동이 해양산업에 침투하고, 해양 자원에 대한 개발과 쟁탈에 따라 세계 각국의 해양 공업장비에 대한 수요가 나날이 늘고 있고, 기술의 진보는 해양 공업장비 제조업의 고성능 생산을 가능케 했으며, 이로서 해상의 각종 위험에 대비한 선박과 기타 해양장비에 응용되는 등 해양 공업장비 제조업의 호황이 예상된다. 그러나 현재 유가 약세의 영향으로 해양 공업 시장이 전반적으로 저조하며, 대부분 해양 공업 기업들이 과잉 구조를 나타내고 있어, 이 부분을 해결하는데 비교적 긴 시간이 필요할 것으로 보인다.

(2) 해양 생물 의약품 산업

두 가지 원인이 해양 생물 의약품 산업의 발전을 이끌었는데, 그 중 하나는

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

해양자원을 활용한 희귀 난치병 약재 개발이며, 육상에서 부족한 각종 의용 가치가 있는 것들과 특수 활성을 가진 해양생물을 찾아야 하는 것이다. 두 번째는 각국의 소득 수준이 높아지면서, 사람들이 더욱더 건강을 중시해 해양 의료 보건 제품들의 수요가 늘어나고 있는 것이다.

(3) 재생 가능한 해양 에너지

지속 가능하지 않은 화석 연료는 인류의 에너지 위기를 초래했고, 화석 연료의 연소는 공기 오염과 지구 온난화를 야기해 세계 각국들이 새로운 친환경 대체 에너지를 찾아야만 하는 실정이다. 전 세계 해양 에너지의 매장량과, 풍부한 해상 풍력 자원은 대규모 개발에 매우 적합하여 세계 각국들의 큰 관심을 받고 있다.

(4) 해수이용업

해수이용업 발전의 주요 동력은 육상 수자원의 오염과 한계에 있다. 세계 각국들은 도시 용수의 수요를 맞추기 위해 해수의 필요성을 느끼고 있다.

(5)해양 관광업

해양 관광업이 각국의 해양산업의 새로운 성장동력으로 떠오르는 것은 수요의 확대와 특히 고급 여행 시장의 확대를 이유로 들 수 있으며, 이는 각 나라 주민 소득의 급속한 성장과 관련이 있다.

4. 주요 해양대국들의 해양산업에서의 경쟁 심화

육상 자원의 한계와 인류 경제활동이 해양으로 연장됨에 따라 세계 각국은 해양경제가 자국의 경제발전에 미치는 영향력을 인식하고, 잇달아 해양 자원 개발에 뛰어들고 있다. 이러한 국제적인 맥락에서, 주요 선진국들은 해양산업 발전에 관한 중대한 전략과 계획을 세우고 새로운 국제 경쟁력을 선점하려는 노력을 다하고 있다.

이는 '하나의 기초, 두 가지 산업'에서 잘 나타나는데, '하나의 기초'는 해양 기술 기반을 말하는 것으로, 주요 선진국들은 앞 다투어 자국의 해양기술 기반을 다지기 위한 중대한 전략과 계획을 수립하고, 많은 기술 인재들과 자금을 투입하여 자국의 해양 과학기술 수준을 높이는 등 해양산업 발전을 도모하고 있다. '두 가지 산업' 이란 해양 석유가스 산업과 해양 신재생 에너지 산업을 말한다. 에너지는 공업 발전의 동력으로서 세계 각국의 경제 발전은 예외 없이 에너지의 지속적인 소비에 기반을 두고 있다.

이렇기 때문에, 에너지는 각국 경제 발전을 제약하는 중요한 요소가 되고, 세계 각국 경제는 이에 운명을 걸고 필히 기존 에너지 공급원의 유한성과 희소성을 해결하거나 새로운 지역에서 전통 에너지원을 지속적으로 발굴하거나 재생 가능한 대체 에너지를 모색해야만 한다.

육상 자원의 유한성과 채굴이 거의 한계에 다다름에 따라 세계 각국은 해양

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

자원에 관심을 두고, 해양 석유가스 개발을 늘리는 동시에 해양의 재생 가능한 에너지 산업의 중대 전략을 실시하고 있다.

5. 녹색, 저탄소, 친환경 : 해양산업 발전의 새로운 테마

해양산업은 육상 산업의 연장선으로 인류의 육지 개발에 한계에 따른 대책으로 해양 개발전략을 마련한 것이다. 때문에 세계 각국은 해양경제 개발에 있어 새로운 자원의 개발에 치중하고 있으며, 화석연료의 개발 및 사용이 환경오염과 생태계 파괴를 초래했던 경험을 교훈 삼아 이의 재발을 막기 위해 육상 경제 개발에서 얻은 경험들을 중시하고 있다. 새로운 세기에 접어들면서 녹색, 저탄소, 환경보호가 해양산업 발전의 새로운 주제로 떠올랐고, 이하 몇 가지 측면에서 구현되고 있다.

먼저, 세계 각국은 해양 관광과 해양 금융 등 환경 친화형 해양산업을 대대적으로 육성하고 있고, 이와 같은 해양 서비스업은 해양 환경이 오염되지 않고, 심지어 개발 과정 중에 있어 해양환경 관리까지 가능하다. 또, 일부 해양산업의 개발에 있어, 더 많은 국가들이 지속 가능한 발전과 재생 가능한 소비를 중요시 하고 있다. 영국을 비롯한 주요 연해 국가들은 자국의 해역 해양에 매장된 에너지와 해상의 풍부한 풍력 자원을 이용해, 대대적으로 재생 가능한 해양 에너지 산업을 개발하고 있으며, 해양에서 배출되는 탄소량을 대폭 줄이고 에너지 재사용을 진행하고 있다.

해양 전통업의 개발에 있어서도 세계 각국은 질서 있는 지속가능한 생산을 도모하고 있다. 이는 해양 양식업의 비중을 늘렸을 뿐만 아니라, 어획에서도 국제규약과 자국의 해양법규를 엄격하게 따르며, 어획량을 조절하여 어획업의 지속적인 발전을 실현하고 있다.

이 밖에도, 세계 각국은 과거의 해양산업 발전 과정에서 에너지 의존도가 높은 조방형 발전 방식을 바꾸고, 지속적으로 기술 혁신과 화석연료 소비 감소에 전력을 다하고 있다. 마지막으로, 세계 각국은 해양산업 발전을 강화하는 동시에, 해양 환경보호 대책을 마련하고, 심지어 과거 무질서 개발이 초래한 환경 오염문제를 회복하려는 조치도 취하고 있다.

3 해양강성 건설의 전체적 방향

하이난성 건립 30주년의 계기와, 하이난 30년 발전 경험을 바탕으로 국가가 실시하는 '일대일로' 전략과 해양강국 전략, 군민융합 전략의 역사적 기회를 통해 전면적인 하이난 국제 관광섬 건설과 해양강성 건설을 추진, 생태적 하이난, 해양 하이난, 해안 안보적 하이난, 개방적 하이난을 적극 건설한다.

1. 생태 하이난

생태계에 입각한 환경 친화적인 성(省)을 고수하고, 저탄소 산업을 중점적으

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

로 발전시켜 '저탄소 하이난'을 건설한다. 정보화와 전자 결제 시스템을 통해 '스마트 하이난'을 건설하고, 바다를 통해 육지를 부흥케 하며, 육지를 통해 해양 경제를 촉진하는, 인간과 자연 그리고 인간과 해양이 화합하고 공존하는 문명 발전의 길을 개척한다. 이를 통해 경제번영을 실현하고, 생태계를 보존하며, 국민의 행복을 이루고, 모든 국민을 위한, 사계절 꽃피우는 국제적인 관광섬으로 거듭나게 한다.

2. 해양 하이난

'바다로 성(省)을 살찌우고, 바다로 성(省)을 강하게 만들며, 인간과 바다가 조화롭고, 육지와 바다가 하나 되는' 을 발전 원칙으로 하여, 하이난의 장점들을 결합하고 해양관광과 석유가스 자원개발, 해양어업을 중점으로 개발하며, 해양생물 제약과 해양 정보, 해양 선진 장비기술과 연구개발을 중점으로 육성한다.

하이난 서북부의 항만산업과 해양경제 발전 지대를 건설하고 해양 과학기술과 해양 인재개발을 보장하고, 풍부한 해양 생태환경을 보존하여, '해양강성(强省)' 명색에 걸맞은 하이난 건설을 이룬다.

3. 해양 안보 하이난

시진핑 총서기가 군·민 융합 발전을 강조하고 있는 가운데, 하이난 도서의 주권과 해양 권익 및 하이난성, 싼샤시의 경제사회 발전을 유기적으로 융합하고, 기존의 체제 구조와 정책적 한계, 산업 육성 등의 분야에서 문제들을 해결하며, 군(军)을 통해 민(民)을 발전시키고, 민을 통해 군을 번영케 하는 협력 발전을 통해 하이난 건설이 중국의 군민융합 발전의 최대 시범 구역이 되도록 건설한다.

4. 개방 하이난

시진핑 총서기의 '하이난은 중국 최대의 특구'라는 지시를 관철하고, 국제 관광섬과 '일대일로' 건설을 역사적인 기회로 삼는다. 특구 정책을 최대한 활용하고, 새로운 개방 정책을 도모하며, 선제적이고 과감한 도전과, 탐구, 실패를 두려워하지 않는 자세와 '한 단계 더 높이 넘어서는 방식'으로 남중국해 주변과, 동남아 및 '21세기 해상실크로드'의 연선을 향해 문호를 개방한다.

4 하이난의 해양경제발전 촉진의 실행 수단

1. 하이난 경제발전의 전략공간 확장

하이난성 본섬과 싼샤시(三沙市)는 전형적인 도서형 생태계 시스템을 가지고 있고, 환경 용량이 작으며, 전략적인 배후지가 부족하여 현대 공업의 대규모 개발에 적합하지 않다. 하이난성 건립 30주년을 계기로, 하이난 발전의 외

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

부 개발 공간을 확장하고 본섬에 생태 시스템 관리를 바탕으로 기존의 행정 구획을 조정하여, 산 정상부터 바다까지 이르는 생태 관리 시스템을 형성한다. 이로써 상·하류 지역의 이익들을 조율하고, 하류 연해지역의 개발 공간을 확장하여, 진정한 육·해 통합의 발전 이념을 실현한다. 남중국해 주변국가의 구역 경제 협력을 강화하여 하이난이 남중국해 북부의 새로운 경제 중심으로 거듭나도록 건설한다.

2. 대규모 임항산업 발전 및 해양산업 주도

현재, 하이난성 경제발전은 주로 부동산과 관광산업에 의존하고 있고, 해양경제 및 해양산업 규모는 비교적 작은 편이며, 각 시(市)·현(县)이 불균형 개발 상태에 놓여 있다. 하이난의 기존에 있던 기반에서 전망이 좋은 석유가스 산업 및 스마트 해양 양식 장비 제조업, 청정에너지 자동차 산업 등을 고르고, 하이난 서북부 지역을 중점으로 하는 하이난의 임항/임항공업 발전 지대를 형성한다. '군을 통해 민 촉진하고, 민을 통해 군을 번영케 하는 협동발전'의 사상을 관철하여, 해양장비와 해양기술 등 해양강국과 해상실크로드 건설 수요에 맞춘 방향을 설정하고, 국방 건설 및 경제발전이 유기적으로 결합하도록 노력해 하이난 특색을 가진 군민융합 발전의 새로운 길을 모색한다.

'해양강성' 건설 목표를 둘러싸고, 하이난성은 해양의 전략적 신흥산업의 발전과, 고급 해양 서비스업 및 해양 영역의 새로운 산업 육성, 새로운 패러다임 구축 등 분야에서 끊임없이 혁신하고, 재무 및 세금 지원 방식도 늘려 나간다. 동시에, 해양경제 발전 중에 모범적인 작용을 했던 정책성 금융을 정리하고, 국가해양국과 중국 농업발전은행이 체결한 「중국 국가해양국, 중국 농업발전은행의 해양경제 발전을 촉진하는 전략 합작 협의」 및 국가해양국과 국가개발은행이 체결한 「해양경제 발전을 촉진하는 개발성 금융 시범사업 실시에 관한 의견」 등, 많은 프로젝트를 조직하고, 시범구역 신청을 진행한다.

또한, 국가의 해양 중소기업 투자 융자 프로젝트 등의 소개 및 활동들을 보아오나 산야에서 진행하여, 하이난성의 해양산업과 다차원적인 자본시장을 연결하는 활동들을 전개한다.

3. 하이난의 해양과 생태계의 장점을 경제발전의 동력으로

생태계와 해양의 기초위에 세워진 하이난은 양호한 해양자원 및 생태환경을 갖고 있으며, 이는 하이난성에 저탄소 및 지속가능한 새로운 경제 성장점을 제공한다. 하이난이 '생태계 성 건립'을 실현할 수 있도록, 해양 환경을 보호하고 정부의 탄소배출 감소 요구를 이행하는 동시에 경제발전을 촉진해 새로운 루트를 제공한다.

하이난성은 미래의 블루카본 거래 시범지역과 해양 생태 관광, 고급 크루즈선, 요트관광 및 관련 산업 분야에서 전도가 유망하다. 이는 시진핑 총서기의 "푸른 산과 맑은 물은 금과 은과 같다"고 강조한 것을 실행하는 것이라 할 수 있다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

4. '21세기 해상실크로드'와 협력 강화, 블루경제 발전 촉진

해운업 분야에서는, 지역과 업계 각 부분들을 아우르는 공공 정보 플랫폼을 구축하여 항만, 물류 등 공공 정보의 수집과 공개를 실현하고, 북부만의 기타 항구들의 공공 정보가 상호교류, 공유 될 수 있도록 하고, 동남아 등 '일대일로' 노선에 있는 지역들과 공공 정보 교류, 공유 체계를 구축한다. '인터넷 + 해운물류' 서비스를 혁신하고, 해운업과 인터넷 기술 융합을 촉진하여 전자상거래 등 인터넷 신흥산업 체계를 도모해 '일대일로' 노선에 있는 국가들의 해운 정보들을 공유한다.

관광업 분야에서는, 하이난성 국제 관광섬과 일대일로 건설을 역사적인 기회로 삼고, '중국의 최대 특구'를 핵심으로 하여, 관련 정책들을 먼저 시범 실행하고, 탐색하며, 다른 나라의 국제적 섬 관광 개발 경험들을 참고삼아 하이난 주변국가와 21세기 해상실크로드 노선의 국가들과 관광 협력을 확대한다. 또한 남중국해 크루즈 여행을 추진하고, 요트의 출입국 허가를 개방하며, 서사군도의 여행 프로그램을 개방한다.

원양어업 분야에서는 하이난 남중국해현대어업그룹유한공사(南海现代渔业集团有限公司)를 중심으로 외해 어획 생산의 함대를 구성하고, 남중국해 외해의 어획업을 상시화, 대규모화 한다. 정부의 대형 원양어업 회사와 협력하여, 원양어업 회사를 합작 설립하고, 원양어업을 발전시킨다. 하이난의 양식과 어업 기술의 장점을 발휘하여 열대 해양 동식물 산업을 육성하고, 하이난 본섬 외해와 싼샤시의 암초구역의 양식을 확대해 나가며, 하이난 주변국가와 21세기 해상실크로드 노선의 국가들과 양식분야에서 협력을 적극적으로 진행해 해외 양식기지를 건설한다.

5. 인재와 기술을 토대로 해양경제와 산업발전 도모

하이난은 '해양대성'으로서 정부의 남중국해 자원개발 전략과 하이난성의 '해양강성' 건설 전략의 실시에 따라, 특히 해양공업과 기술 등 분야의 인재의 필요성이 더욱 절실해지고 있다. 하이난성은 심해자원 개발 분야에서 좋은 조건을 가지고 있으며, 이 후 중국 과학원의 심해연구소를 위주로 위탁하여 심해 영역의 국가 중대 과학 기술 프로젝트들을 하이난으로 가져올 수 있도록 한다.

싼야를 심해 과학연구 단지로 개발하고, 기술 개발, 인재육성 및 산업 확장을 일체화하여 해양 과학기술 혁신기지와 국제 심해영역에서 영향력 있는 연구 센터로 자리 잡아 중국의 심해과학 및 공업 연구개발을 선도한다. '국내 일류의 해양공업기술 대학'과 '하이난 해양 과학기술 교육 특색의 명성' 구축을 목표로, 인재유치 관련 정책과 조치의 개정을 가속화해 국내 및 해외의 고급 인력들과 연구 인력들을 유치한다.

하이난 개발의 역사적인 기회를 살려서 중국해양석유총공사(中海油)와 중국선박중공그룹(中船重工) 등 해양 관련 기업과 협력하여 해양공업 기술, 제품생산 및 경영관리 인재를 공동 육성해 전면적으로 해양공업 영역의 학술연구

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

능력과 인재육성 수준을 향상시킨다.

하이난성은 목란만 신구(木兰湾新区)를 주요 매개체로 삼고, '범주삼각(泛珠三角)'(9+2) 경제구역의 기술 협력 플랫폼을 건설하여(정식 등록 개설), 특히 열대 생물자원 및 해양 생물자원의 보호, 개발, 응용 분야에서 「중공 하이난성 위원회, 하이난성 인민정부의 기술혁신의 실시에 대한 의견」의 지지 수단을 참고하여, 국내외 저명한 과학연구소와 대학을 유치해 목란만(木兰湾)에 과학연구 기구를 설립한다.

또한 인큐베이터 및 실험실을 건설해 공동으로 연구를 진행하며 전국 범위 내 뿐만 아니라 '21세기 해상 실크로드' 노선의 국가들과 서로 공동이익을 추구하고, 자원을 공유하며, 함께 발전하는 협력 체계를 구축해 기업의 범 지역 발전을 독려하고 자원 배분을 최적화 한다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

海南省发展海洋经济、促进海洋强省建设的战略思考

海南是因海而生、依海而立，未来的经济社会发展依然要立足于海洋。1988年，七届全国人大一次会议通过关于设立海南省的决定，从法律上授权海南省管辖西沙群岛、南沙群岛、中沙群岛的岛礁及其海域，海南省承担着管辖中国2/3的主张管辖海域的重任，应该成为名符其实的海洋大省。但从目前海南省实际来看，由于西、南、中沙为传统的军事管理区域和海防前线，三沙的成立使海南省的行政管理能力延伸到了西沙海域，但南海的中南部海域仍为军事管控区。在海洋产业发展上，除滨海旅游业外，海南省各项海洋产业发展均落后于全国沿海省市，支撑三沙市经济发展的产业基本空白，相关海域的海洋开发活动仍然无法全面开展，海洋教育不发达，海洋人才短缺，为海洋经济和产业发展提供支撑的海洋科技和研发能力弱，致使海南虽有海洋大省之名，却无海洋强省之实。

党的十八大确立了"建设海洋强国"的战略部署，2013年海南省委确立了"建设海洋强省"的发展目标，作为海洋大省和南海维权斗争的前沿，海南省理所当然要勇于担当、敢于创新，为未来海洋强国建设提供支撑和借鉴。

一、海南建设海洋强省的历史机遇

1．要抓住国家海洋强国建设的历史机遇

2012年11月，党的"十八大"报告提出"建设海洋强国"战略，2013年8月6日，海南省委作出了《关于加快建设海洋强省的决定》，2017年海南省党代会报告中提出，"要大力发展海洋经济，建设海洋强省。"海南作为海洋大省，不仅应将建设海洋强省作为发展目标和发展方向，还应成为我国建设海洋强国、壮大海洋经济、维护海洋权益和保卫海洋安全的排头兵。

2．要抓住21世纪海上丝绸之路建设的历史机遇

习近平主席提出建设"21世纪海上丝绸之路"的倡议，不仅为海南赋予了新的历史使命，也使海南迎来了新一轮的发展机遇。国家《"一带一路"战略规划》中对海南有明确定位："支持海南建设南海资源开发服务保障基地和海上救援基地；……发挥沿海地区龙头引领，包括加大海南国际旅游岛开发开放。"海南位于南海中北部，直接面向南海周边国家和21世纪海上丝绸之路沿线国家。21世纪海上丝绸之路战略的实施，有助于海南与南海周边国家共同打造跨南海旅游经济合作圈、有助于海南加强与21世纪海上丝绸之路沿线国家的深度合作。

3．要抓住海南国际旅游岛建设的历史机遇

2013年4月10日习近平总书记在视察海南时指出，海南对外开放基础较好，具有面向东盟最前沿的区位优势，又是一个独立的地理单元，应该在开放方面先走一步，希望海南积极探索，实施更加开放的投资、贸易、旅游等政策，为全国发展开放型经济提供新鲜经验。未来的海南国际旅游岛建设，应在对外开放政策、体制机制创新、旅游产业国际化等方面闯出一条新路。

4．要抓住南海资源开发的历史机遇

在国家实施海洋强国战略、加快南海资源开发、加强南海的实际管控的大背景下，海南将成为未来南海资源开发最为重要的支撑和保障基础，具备服务于维护南海权益

CONTENTS
▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

和南海资源开发的先天优势条件，未来在海洋信息产业、海洋装备制造技术和研发方面大有可为。

5. 要抓住军民融合发展的历史机遇

海南长期处于我国的海防前线和海洋维权斗争的第一线，国家赋予海南省管辖南海岛屿和广阔海域。三沙市的设立，迈出了南海民事化管理第一步，但南海的海洋维权斗争和海洋管理工作均离不开军队特别是海军的支持，军队的发展和未来军事斗争的准备也需要国家相关部门和海南省的协助。因此，海南特别适合作为海洋方向和南海方向的军民融合发展试点区域，可考虑将军民融合发展作为促进海南经济和社会发展的重要组成部分。

二、国际海洋经济发展趋势对海南的借鉴

1. 全球海洋产业发展格局加快调整，海洋产业发展重点向新兴国家转移

全球新一轮科技革命和产业变革孕育兴起，将推动全球海洋产业发展深刻变革。世界各国根据自身资源禀赋优势加快调整本国海洋产业布局。发达国家凭借本国资本和技术的优势，不断提高海洋产业的技术含量，向资本密集型产业转型，一些新兴国家抓住海洋产业转移给本国带来的发展机遇，利用本国的廉价劳动力和强大的市场需求优势，加快发展海洋相关产业。一是海工装备制造业向亚洲转移，韩国和中国等亚洲国家利用劳动力成本的比较优势海工装备制造业发展迅速，中国、韩国、日本的造船产量已经占到世界市场份额的75%，韩国的钻井船占国际市场的80%左右。二是以中国为代表的亚洲各国成为世界海洋渔业发展的佼佼者，2014年，亚洲水产养殖的产量占世界总产量的比重超过80%，中国、印度、越南、印度尼西亚、孟加拉国和泰国等国家成为海产品的主要供给国。三是世界海运贸易向发展中国家转移，亚洲成为世界最重要的装货区和卸货区。2012年全球10大集装箱港中，中国占了7席，全球港口货物吞吐量排名前10大港口中，中国占了8席。

除此之外，世界海洋经济出现了一些新的产业，发达国家还没有形成稳定的领先优势，新兴国家抓住这一历史机遇进行弯道赶超，加快这些新兴产业的发展。以海洋可再生能源产业为例，尽管以英国为代表的欧洲发达国家在海洋可再生能源发展方面已经走在世界前列，但这些国家在海洋可再生能源产业的发展上还处于试验和示范的初始阶段，而中国、韩国和日本等后发国家抓住海洋可再生能源的发展机遇，已经成为技术比较领先的国家，并表现出广阔的发展潜力，在未来将成为国际海洋可再生能源的有力竞争者。

另外，部分海洋产业发展呈现市场指向性特征。在新兴国家强大的市场需求的支撑下，这些产业也开始向新兴国家倾斜。例如，在中东地区和一些岛屿地区，海水淡化水在当地经济和社会发展中发挥了重要作用，在这些地区具有强大的市场需求。因此，阿联酋、沙特、以色列、新加坡和日本海水淡化产业都有较大发展。

2. 海洋技术创新步伐加快，创新驱动日益成为海洋产业发展的主要力量。

科技是第一生产力，创新是引领发展的第一动力，技术创新对于具有资本密集型和技术密集型双重特征的海洋经济的发展尤为重要。海洋的自然条件更加恶劣多变，这就决定了海洋经济对技术的要求比陆域经济对技术的要求更高，海洋经济的技术密集性特征更强，海洋高新技术在现代海洋经济中扮演了关键角色。因此，世界各国在发展海洋经济过程中尤其重视技术创新，在21世纪的海洋产业发展中，海洋技术创新步伐加快，创新驱动日益成为海洋产业发展的主要力量。这主要体现在以下三个方面：首先，主要沿海国家在发展海洋传统产业，促进传统产业提质增效的过程中，争先加大技术创新研发力度，提升深加工技术，拓展产业链，打造本国海洋品牌，逐步占领

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

了下游市场，以下游市场的软实力带动上游市场的强大需求，进而形成本国海洋传统产业的核心竞争力。其次，海洋新兴产业高度依赖高新技术，尤其需要创新驱动以取得国际竞争中的有利局面。各国在以海洋生物技术、新材料技术、新能源技术和海洋工程装备技术为代表的新一代海洋高新技术上取得了诸多重大突破，有效促进了本国海洋新兴产业的发展。最后，海洋服务业要提高对海洋生产的服务支撑和满足海洋消费人群的高品质服务要求，也必须提高技术含量，以创新驱动海洋服务业转型升级。海洋交通运输业需要技术创新减少运输成本提高运输效率，涉海金融服务业需要不断创新金融服务方式满足日益增长的海洋经济活动的需求。

3．海洋产业新增长点不断涌现，海洋产业结构升级态势明显

世界海洋经济经过半个多世纪的发展，海洋传统产业由于需求的限制，发展潜力接近饱和，而部分产业在技术进步和需求的强势支撑下，不断要求提高技术含量，加大投资，增加供给，成为海洋产业新增长点，海洋产业结构升级态势明显。具体来看，这些海洋产业新增长点主要集中在海洋新兴产业，主要包括以下产业：（1）海工装备制造业。随着人类经济活动在海洋上的渗透和对海洋资源的深入开发和争夺，世界各国对海工装备的需求开始逐渐增多。而技术进步使得海工装备制造业能够生产出高性能，能应对海上各种风险的船舶和其他海洋装备设施，海工装备制造业发展前景良好。但是，当前受油价低迷的影响，海工市场整体疲软，大部分海工企业出现产能结构性过剩，而消化这部分过剩产能需要较长一段时间。（2）海洋生物医药产业。两个方面的原因导致了海洋生物医药产业的发展。其一是"疑难杂症向海洋要药"，需要在海洋寻找在陆地上缺乏的拥有许多药用价值和具有特殊活性的海洋生物。其二是随着各国居民收入水平的提高，人们越来越重视自身健康，这导致了海洋医疗保健产品需求的旺盛。（3）海洋可再生能源。化石能源的不可持续导致人类将面临能源危机，而化石能源燃烧所带来的空气污染和全球气温升高也迫使世界各国急切需要寻找替代的绿色能源。而全球海洋能储量巨大，海上的风能资源丰富，非常适合大规模开发，引起了世界各国的广泛关注。（4）海水利用业。海水利用业的发展主要是因为全球陆地水资源的污染和短缺，迫使世界各国需要向海要水，来满足内陆城市的用水需求。（5）海洋旅游业。海洋旅游业成为各国的海洋产业新增长点主要源于需求的扩大，特别是对高端旅游市场的扩大，这与各国居民收入的快速增长息息相关。

4．主要海洋大国之间围绕海洋产业制高点的竞争加剧

陆地资源的有限性和人类经济活动向海洋的延伸使世界各国认识到海洋经济对本国经济发展的重要性，也纷纷加入开采和竞争海洋资源的行列。在这一国际背景下，主要发达国家纷纷制定出台促进海洋产业发展的重大战略和计划，努力抢占新的国际竞争制高点。这主要表现在"一个基础，两个产业"。"一个基础"是指海洋科技基础，主要发达国家纷纷制定出打造本国海洋科技基础的最大战略和计划，投入大量的科技人才和资金为，以此提高本国的海洋科技水平，为海洋产业发展服务。"两个产业"是指海洋油气业和海洋可再生能源产业。能源是工业发展的动力，世界所有国家的经济发展无一例外都建立在能源的持续消耗基础上。正因为如此，能源成为制约各国经济发展的重要因素，世界各国要扼住经济命运的咽喉，就必须解决现有能源供给的有限性和稀缺性，或不断开采新区域的传统能源资源，或寻求可再生的替代能源。鉴于陆地资源的有限性和开采接近饱和，世界各国将主要目光集中在海洋，纷纷加大海洋油气业的开采，同时实施发展海洋可再生能源产业的重大战略。

5．绿色、低碳、环保成为海洋产业发展新的主题

海洋产业是陆地产业的延续，是人类在陆地发展受限的情况下向海洋的开拓战略。因此，世界各国在发展海洋经济时既重视对新资源的开发利用，也重视在陆地经济发

CONTENTS
▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

展过程中所吸取的经验教训，为避免化石能源开发使用对人类带来的污染和生态环境破坏。进入新世纪后，绿色、低碳、环保成为海洋产业发展新的主题，主要体现在以下几个方面。首先，世界各国纷纷大力发展环境友好型的海洋产业，如海洋旅游和涉海金融等海洋服务业的发展，这些产业不仅不会污染海洋环境，甚至还能在发展过程中兼顾到治理海洋环境的目的。其次，在有些海洋产业的发展上，更多国家注重可持续发展和可再生利用。最能体现这一点的是，以英国为代表的主要沿海国家利用本国海域海洋能储量和海上丰富的风能资源，大力发展海洋可再生能源产业，有效降低了海洋生产的碳排放，也达到了能源的可再生利用。在发展海洋传统业时，世界各国也开始重视有序可持续生产，不仅增加了海洋养殖业的比例，在捕捞业上也严格遵循国际公约和本国海洋法规有计划地控制捕捞强度，实现捕捞业的可持续发展。再次，世界各国纷纷改变过去在海洋产业发展过程中过度依赖能源的粗放型发展方式，不断进行技术创新以减少对化石能源的消耗。最后，世界各国在加强海洋产业发展的同时，也开展了一系列海洋环境保护措施，甚至采取一系列措施恢复过去无序开发和过度开发所带来的环境污染问题。

三、建设海洋强省的总体思路

以海南建省30周年为契机，总结海南30年发展的经验，抓住国家实施"一带一路"战略、海洋强国战略、军民融合战略的历史性机遇，全面推进海南国际旅游岛建设和海洋强省建设，努力建设生态海南、海洋海南、海防海南、开放海南。

1. 生态海南

坚持生态立省、环境优先，重点发展低碳产业，打造"低碳海南"；以信息化和电子支付为手段，建设"智能海南"，以海兴陆、以陆促海，探索人与自然、人与海洋和谐相处的文明发展之路，实现经济繁荣、生态良好、人民幸福，使海南成为全国人民的四季花园国际著名的旅游岛。

2. 海洋海南

以"依海富省、以海强省、人海和谐、陆海统筹"为发展原则，结合海南的实际和特点，以海洋旅游、油气资源开发、海洋渔业为发展重点，以海洋生物制药、海洋信息、海洋先进装备技术和研发为重点培育，打造海南西北部临港产业和海洋经济发展带，以海洋科技和海洋人才建设为保障，以优良的海洋生态环境为支撑，将海南建设成为名符其实的海洋强省。

3. 海防海南

在深入贯彻习近平总书记关于军民融合发展指示的指导下，将维护南海岛屿主权和海洋权益与海南省、三沙市的经济社会发展有机融合，解决目前在体制机制、政策限制、产业培育等方面的问题，以军促民、以民融军、协同发展，将海南建设成为我国军民融合发展的最大示范区。

4. 开放海南

贯彻习近平总书记关于"海南是中国最大的特区"的指示，以国际旅游岛和"一带一路"建设为历史机遇，用足特区政策，谋划新形势下新的开放政策，以先行先试、勇于探索、不惧失败的勇气，"闯出一条跨越式发展路子来"，将海南建设成为面向南海周边、东南亚地区和21世纪海上丝绸之路沿线的开放门户。

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

四、海南促进海洋经济发展的实施路径

1. 拓展海南经济发展的战略空间

海南省本岛和三沙市是典型的岛屿型生态系统，环境容量小，缺乏战略腹地，不适合发展大规模的现代工业。以海南省建省30周年为契机，拓展海南发展的外部发展空间，在本岛实施以生态系统管理为理念调整现有行政区划，形成从山顶到海洋的生态系统管理，统筹协调上下游区域的利益，扩展下游沿海地区的发展空间，真正实现陆海统筹的发展理念；加强与南海周边国家的区域经济合作，将海南建设成为南海北部新的经济中心。

2. 发展壮大临港产业和主导海洋产业

当前，海南省经济发展主要依靠房地产和旅游产业，海洋经济和海洋产业规模较小，各市县发展不均衡。要选取海南已有基础或发展前景良好的油气产业、智能海洋养殖装备制造业、清洁能源汽车产业等，重点在海南西北部布局，形成海南的临海/临港工业发展带。要贯彻"以军促民、以民融军、协同发展"的思想，以海洋装备、海洋科技支撑等海洋强国和海上丝绸之路建设需求强烈的方向为目标，探索将国防建设与经济发展有机结合，走出一条海南特色的军民融合发展的新路。

围绕打造"海洋强省"的目标，海南省在发展海洋战略性新兴产业、高端海洋服务业以及培育海洋领域新业态、新模式等方面要不断创新和丰富财税支持模式，同时理清政策性金融在支持海洋经济发展中的示范引领作用不断强化的新形势，对接国家海洋局与中国农业发展银行签署的《国家海洋局、中国农业发展银行促进海洋经济发展战略合作协议》、国家海洋局与国家开发银行签署的《关于开展开发性金融促进海洋经济发展试点工作的实施意见》等，认真组织项目和示范区申报。同时，争取将国家海洋中小企业投融资路演暨项目推介活动主办地放到博鳌或是三亚，推动海南省海洋产业与多层次资本市场对接活动常态化开展。

3. 海南的海洋和生态优势转化为经济发展的动力

生态和海洋是海南立省之本，良好的海洋和生态环境，也为海南省提供了低碳、可持续的新的经济增长点，为海南在实现"生态立省"、保护海洋环境和履行国家减排要求的同时促进经济发展提供了新的途径，海南省未来可以在全国试点蓝碳交易、发展海洋生态旅游、高端邮轮和游艇旅游及相关的产业方面大有可为，也是落实习总书记关于"绿水青山就是金山银山"指示的重要举措。

4. 加强与21世纪海上丝绸之路合作推动蓝色经济发展

在航运业方面，构建跨区域、跨行业、跨部门的公共信息平台，实现港航、物流等公共信息的汇聚和开放，实现与北部湾其他港口的公共信息互通和资源共享，建立与东南亚等"一带一路"沿线地区公共信息交流共享机制。创新"互联网+航运物流"服务，促进航运业和互联网技术融合，鼓励发展电子商务等互联网新兴业态，促进与"一带一路"沿线国家的航运信息共享。在旅游业方面，以海南省国际旅游岛和一带一路建设为历史机遇，以"中国最大的特区"为核心，在相关政策上先行先试、勇于探索，借鉴国际海岛国家发展旅游的经验，加大与南海周边国家和21世纪海上丝绸之路沿线国家的旅游合作，开展环南海邮轮旅游、开放游艇出入境许可、开放西沙群岛的旅游活动等。在远洋渔业方面，以海南南海现代渔业集团有限公司为主，组建外海捕捞生产骨干船队，实现南海外海常态化、规模化捕捞；与国家大型远洋渔业公司合作，组建合资远洋渔业公司，发展过洋性远洋渔业；发挥海南养殖和渔业技术优势，培育热带海水种苗产业，拓展海南本岛外海和三沙市岛礁区的养殖，积极与南海周边国家和21世纪海上丝绸之路沿线国家进行养殖合作，建立海外养殖基地。

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

5. 以人才和技术支撑海洋经济和产业发展

海南作为海洋大省，随着国家南海资源开发战略和海南省建设海洋强省战略的实施，未来对海洋人才，特别是海洋工程和技术人才的需求更加迫切。海南省在深海资源开发方面具有先天优势，今后要以中科院深海所为主要依托，争取深海领域的国家重大科技专项落户海南，将三亚打造成集深海科学研究、技术开发、人才培养和产业辐射为一体的海洋科技创新基地和在国际深海领域有影响力的研发中心，引领我国深海科学与工程研究与开发。要以打造"国内一流海洋工程技术大学"和"形成海南海洋科技教育特色名片"为目标，加快制订人才引进的政策和措施，吸引国内外高层次人才和研究团队。抢抓南海开发的历史机遇，采用订单式培养形式与中海油、中船重工等涉海企业联合培养海洋工程技术、产品生产与经营管理人才，全面提升海洋工程领域的学术研究能力与人才培养水平。

海南省要以木兰湾新区为主要载体，建设"泛珠三角"（9+2）区域科技合作平台（挂牌实体），特别是在热带生物资源及海洋生物资源的保护、开发、利用上，参照《中共海南省委、海南省人民政府关于加快科技创新的实施意见》的支持办法，引进国内外著名科研院所、大学在木兰湾设立科研机构，建设孵化器及实验室，共同开展研究，建立全国范围内以及"21世纪海上丝绸之路"沿线国家互惠互利、资源共享、协调发展的合作机制，鼓励企业跨区域发展，优化资源配置。

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

첨 부

최근 교통운수부는 「교통운수부의 '중공중앙 국무원의 하이난 개혁개방 전면심화 지지에 대한 지도 의견' 관철·이행을 위한 실시방안」(이하 「실시방안」으로 약칭)을 발표하며, 하이난의 현대종합교통운수체계 건설 가속화와 자유무역시험구와 중국 특색의 자유무역항 건설 모색, 심화된 교통운수개혁개방시험구와 교통강국건설의 선행지역 구축에 대해 지지할 것을 표명했다.

「실시방안」은 여러 규제를 완화하고, 교통운수부는 해운·항만 영역 중 국제해운영역에 있어 하이난의 전면 대외개방을 지지한다고 밝혔다. 하이난성 항만자원통합을 통합 추진하고, 과학 기획, 항만과 해안자원의 합리적 이용, 하이커우항과 양푸항을 더욱 강하고 우수한 항만으로 추진할 것과 충저우 해협의 여객페리운송 일체화 발전 추진 등의 내용이 담겨 있다. 이하 내용은 교통운수부의 「실시방안」 전문이다[3].

교통운수부의 '중공중앙 국무원의 하이난 개혁개방 전면심화 지지에 대한 지도 의견' 관철·이행을 위한 실시방안

1. 하이난의 현대화 종합교통기초시설 네트워크 구축 지지, 하이난 현대화 경제체계 건설에 기여

하이난의 고(高) 표준, 高포지셔닝, 高수준 편성의 종합교통운수체계 중장기 발전계획을 지도하고, '위에강아오(광동, 홍콩, 마카오) 다완구(大湾区)'교통규획을 적극 지지하며, 상호협력의 안전, 고효율의 스마트 친환경의 종합교통네트워크 건설을 가속화할 것이다. 계획에 포함된 건설 사업을 우선적으로 추진하고 중점적으로 지지할 것이다.

(1) 종합교통허브와 통로, 네트워크 건설을 강화한다. 공항, 항만을 중점으로 하이커우 , 싼야 등 종합교통허브 구축에 힘써서 전 세계 주요 관광객이 있는 곳과 직접 연결하는 국제 항로를 확대하고, 영향력과 서비스 범위를 제고한다. 충저우 해협통로를 연구하고, 고속철도, 고속도로, 수로 여객페리 운송 등 여러 운송 방식이 결합된 종합교통통로를 구축, 국가종합운송대통로와 융합되도록 한다. '하이청원(海澄文, 海口·澄迈·文昌 : 하이커우, 청마이, 원창)'일체화 경제권, 대 싼야 관광권을 중심으로 여러 접점, 네트워크의 전국을 포괄하는 철도, 성간 철도, 골격도로 네트워크를 구축한다. 하이난의 스마트 교통발전 수준의 제고를 지지한다.

(2) 중점교통 기초시설공정 건설을 가속 추진한다. 충중(琼中)에서 러동(乐东), 원창에서 충하이(琼海), 완닝(万宁)에서 양푸(洋浦)고속도로, G360 원창에서 린까오(临高)도로와 푸첸(铺前)대교, 하이커우항 마춘(马村)항만구역 항로 및 방파제 공정, 양푸항 만구역 심수항로 2기 공정, 하이커우 공항 확장 공정건설, G15/75하이커우 구간 고속도로 개발, 싼야 신공항, 단저우(儋州)공항, 동팡/우즈산 공항 전기(前期)작업을 중점 추진한다.

(3) 하이난의 빈곤 탈피 전면전을 지지한다. 하이난성 내 8개 빈곤 현, 민족자치현의 빈곤 탈피를 위해 교통의 지지를 가속화하고 '네 가지의 좋은(好) 농촌도로(建好, 管好, 护好, 运营好 : 건설을 잘하고, 관리를 잘하고, 보호를 잘하고, 운영을 잘할 것)'건설을 지지한다. 국유삼림지구 도로포장 정비건설 강화 지지, 농촌도로 좁은 도로 확장

3) 港口圈, "交通部支持海南港口航运企业引入战略投资者，推进港口一体化运营", 2018. 07. 25.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

건설 추진, 안전방호 공정건설과 위험교량개조, 2020년 말까지 모든 조건을 갖춘 자연촌락마을 전면포장 정비, 마을 대형버스 편제, 향도 이상 등급 도로안전방호 공정건설을 전면적으로 완성하도록 한다.

'교통+여행으로 빈곤 탈피', '교통+특색산업으로 빈곤 탈피'추진으로 일련의 향촌여행로, 자원로, 산업로 건설을 지지하고 여행 교통 융합 발전을 추진하고, 자연인문, 소수민족 특색촌락과 풍경마을 등의 여행경구 교통운수 조건을 우선적으로 개선시킨다. 또한 지역 실정에 맞게 교통, 전자상거래, 우편, 택배 등 자원을 통합하고 적극적으로 농촌 물류를 발전시킨다.

2. 하이난의 국제해운영역 전면대외개방 지지

해운관리정책과 제도혁신 강화, 하이난의 국제해운 및 관련 보조업무 시장의 적극 추진, 전면대외개방, 운송 및 관련서비스 편리화 수준 대폭 제고, 우수한 비즈니스 환경 구축, 하이난 현대해운서비스업 발전을 촉진한다.

(4) 자유무역시험구 해운정책을 전면 벤치마킹한다. 관련 부문과 함께 기존의 자유무역시험구 해운확대개방 시범정책을 벤치마킹하여 하이난 자유무역시험구에 적용한다. 하이난 자유무역시험구에 대해 외자기업 진입 전 국민대우, 투자 네거티브리스트 관리제도를 실시한다. 하이난의 국제선박대리기업 등록에 대해 외자지분 51% 미만이라는 제한을 폐지하고 하이난이 솔선하여 국제해운영역 전면 대외개방을 실현한다. 외자기업은 하이난에서 독자기업 혹은 지분비율의 제한 없는 합자기업을 설립할 수 있고, 국제선박운수, 국제선박관리, 국제선박대리, 국제해운화물하역, 국제해상컨테이너스테이션과 야적장 등 각 항목 국제해운 및 보조업무 경영이 가능하다. 묘박지 보세연료수급 선박편리화 해사관리, 보세연료 공급서비스 선박진입관리 등 새로운 모델을 널리 보급한다. 중국 자본의 비중국선박의 하이난 자유무역시험구 항만에서의 국제환적항 연해피더업무를 승인한다.

(5) 더욱 개방된 등기검사제도를 실시한다. 자유무역시험구에서 국제선박등기제도의 기초위에, 역외유명자유무역항 개방등기의 성공사례를 참고하여 하이난에서의 더욱 개방된 하이난 자유무역항 국제선박등기제도 확립을 연구 및 모색한다. 선박검수, 해사, 해운항만 등 부문의 선박, 선원, 기업 관련 증명서 정보 공유를 추진한다. 대등원칙을 기초로 하이난 자유무역시험구 등기의 중국 국적 국제해운선박의 검수업무를 점차 개방한다.

(6) 하이난에 국제해운거래소 설립을 지지한다. 선박의 거래와 리스 교역, 크루즈 유람선 거래, 해운금융과 해운보험 등 업무를 중점 발전시킨다. 관련 부문과의 협조를 적극적으로 지지하여 해운선물, 운임지수파생상품 거래 등 서비스의 발전을 모색하고 국제적으로 영향력 있는 '일대일로' 운임지수 시스템을 확립한다.

(7) 해운업 세금우대정책을 선보인다. 관련 부문과 적극적 주동적으로 협력하여 하이난 자유무역항 해운업 세금우대정책 확립을 연구하여 자유무역항 내 등록한 해운기업 자체 선원에 대해 더욱 특혜가 있는 개인소득세 감면정책을 추진하고, 선박 및 설비 등의 수입에 대해 징수관세와 수입부가세 감면, 해운 및 보조업무 기업에 대해 소득세 등 세수에 대해 우대정책을 제시한다.

3. 크루즈, 유람선관리정책 혁신으로 국제여객소비센터 건설 촉진

(8) 싼야 국제크루즈모항 건설을 추진한다. 하이난 싼야 크루즈모항편제 전체규획을 지도하고, 싼야 크루즈모항의 연료, 생활물자, 수리정비 등 면세를 통해 크루즈물

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

자공급기지와 정비기지의 건설을 지지한다. 하이난 크루즈유람선 설계전시, 인재육성 등 관련서비스 시스템을 지지한다. 우대정책 제시를 통해 하이난에 크루즈요소가 밀집할 수 있도록 추진하고, 이를 통해 크루즈산업 관련 기업의 싼야 등록을 유치할 수 있도록 지도한다.

(9) 크루즈 항로개발과 중국자본 크루즈회사의 발전을 지지한다. 하이난의 위치, 자원우세, 크루즈기업지지 등 장점요소를 충분히 발휘하여 동남아, 홍콩, 마카오, 타이완 등 항로를 중점으로 싼야, 하이커우 크루즈항과 관련된 크루즈항로 상품을 개발한다. 관련부문과 함께 중국 자본 크루즈선의 공해유람 시범정책을 연구제정하여 싼야 등 크루즈항 개발 시범사업을 지지한다. 중국자본 크루즈사의 발전을 적극 추진하고, 중국자본 크루즈사의 국내 크루즈 신건조 및 국내 혹은 홍콩국적 등록을 지지하고, 중국자본 홍콩국적 신건조 크루즈선의 싼야 등 크루즈항만 출발의 연해크루즈 운송을 허가할 방법을 모색한다.

(10) 하이난-홍콩-마카오의 요트 자유여행을 추진한다. 웨강아오 자유여행 정책을 하이난까지 확장하여 요트 점검 제도를 확립하고, 해외 요트검사를 간략화하고, 점검을 통과한 신건조 요트 혹은 기술검증 후 허가를 받은 기구의 증명서를 보유한 해외 요트는 요트 항해증명서를 직접 신청해서 받을 수 있다. 유관부분과 협조하여 요트 입국수속을 간략화하고, 하이난-홍콩-마카오 요트의 '지정위치 정박, 연합검사'의 출입국 관리 모델의 확립을 추진하고, 요트의 하이난 수역 입출항시 일련의 절차를 한 번에 입출항 수속을 받게 한다. 하이난성의 권한에 의거, 하이난-홍콩-마카오 요트 활동수역 구분과 조정을 지지한다. 요트 등록관리제도를 확립하고, 요트 운항개시 전 해사관리기구에 보고하던 기존 방식에서 요트 클럽에 통보하는 것으로 변경한다. 역외요트운행수역 네거티브리스트제도를 모색한다. 관련법규와 안전관리수요를 만족시킨다는 전제하에 하이난의 요트 리스업무 진행을 지지한다. 요트 증명서를 통합하고 요트 소유등기증명서와 국적증명을 통합하여 요트 등기증명서로 하며, 요트 소유자 혹은 요트 클럽 소재지 해사관리기구에 등기 수속 가능하다. 하이난성은 홍콩·마카오 거주민 및 법인의 선박등기 처리된 요트 소유와 요트 검사증명서와 조종인원증명서와 홍콩·마카오 상호인증 추진을 지지한다.

4. 남중국해 구조보장체계를 개선하여 국가 중대전략실시에 기여

운수보장과 안전관리를 출발점으로 재난구호와 방비가 결합된 작업이념을 견지하고, 해상구조능력의 강화를 지속하고, 태풍 등 자연재해에 방비 대응능력을 제고하여, 하이난의 운송안전을 확보하고 안정을 유지한다.

(11) 남중국해 해상 구조기지 건설 추진을 가속화한다. 단기와 장기로, 전체와 국부의 관계를 잘 이해하여 처리한다. 싼야해상구조종합기지 건설을 가속화하고, 개선된 보장시스템 구축을 지지하고, 직속교통체계가 해사, 구조, 공군부대, 항해보장 등 기관을 포괄하여 해상능력을 보장할 수 있도록 지지한다. 하이커우 기지의 기초설비를 강화하고, 장비건설이 총저우 해협 여객운송과 국제크루즈항로, 원유유출대비 중점지역 등의 요구를 만족시킬 수 있도록 한다.

(12) 남중국해 구조능력 건설을 강화한다. 국제해상구조역량이라는 선진 수준과 대등하도록 남중국해 구조능력을 발전시킨다. 정찰과 구조 등 다기능이 일체화되고, 남중국해 해협을 점진적으로 포괄하고, 9급해상상황(海況) 중 출동이 가능하고 6급 해상상황 중 정상 임무를 수행할 수 있는 선박건조를 가속화한다. 하이커우, 싼야에 규모가 적당한 원유유출 등 응급에 대비한 전문장비와 설비를 건설한다. 해상구조센터

CONTENTS
▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

응급구조지휘플랫폼 표준을 개선하여 응급기초데이터베이스 구축을 촉진한다.

(13) 남중국해 구조보장체제 시스템을 개선한다. 응급구조조직 체계 건설을 가속화하여, 응급조직지휘 순서를 체계화하고, 통일된 지휘와 기능, 빠른 대응, 고효율의 해상응급구조조직지휘체계를 형성한다. 더욱 심층적이고 실질적인 정찰 구조 일체화를 추진하고, 해사, 구조 등 역량을 통합하고, 소수정예, 고효율, 다양화된 임무를 수행할 해상 법집행과 응급구조팀을 구축하여 통일된 관리, 배치, 보장을 실현한다.

(14) 남중국해 구조보장의 대외협력과 지역교류를 강화한다. 개방형식의 남중국해 해상구조협력기제를 구축하고, 아세안 국가와 해상구조실전훈련, 인재교류육성, 해상구조핫라인구축 등 업무 협력을 구축한다. 남중국해 해상 구조작업 연석회의 시스템을 구축하고, 홍콩 마카오와 협력을 강화하여 정보교류, 자원공유를 추진한다.

5. 남중국해 해운항만관리기제 혁신을 지도하고, 총저우 해협 해운항만 일체화 발전을 추진

(15) 해운항만 자원통합을 추진한다. 하이난 항만구조조정 추진과 기능개선을 지도하여 하이난성 항만자원통합, 과학적 규획, 항만과 해안자원의 합리적 이용 등을 통합 추진한다. 하이커우, 양푸항의 개선과 강화, 싼야, 바숴, 칭란 등 항만의 특색강화를 중점 지지한다. 대형항만, 해운기업 등 전략 투자자 유치를 지지하고, 항구일체화 운영관리 실시를 추진한다. 국내외 유명 해운기업과 관련서비스 기구가 하이난에 지부 및 운영센터 설립을 유치하여 이를 통한 해운요소의 밀집을 지지한다.

(16) 총저우 해협 양안 해운항만 기초설비 발전을 가속화한다. 총저우 해협 양안 여객페리운송 기초설비 규획과 건설을 일체화 추진하고, 하이커우 신하이 항만구역 추진, 잔장강(湛江) 쉬원항만구역 난샤작업구 등 중점사업 건설을 가속화하고, 총저우 해협 양안 항만역량 부합을 촉진한다. 총저우 해협 여객페리운송 항로 안전평가를 진행하고, 항로 확장공정과 신하이 항만구역 진출입 항로건설을 추진하고, 섬 진출입 기초설비 보장 수준을 제고한다. 해협 양안 남북 양 항만의 철도, 페리, 터미널 등 시설설비의 기초를 잘 이용하는 가운데 운송모델의 혁신, 운송조직정비, 부분 여객운송 시설 개선, 철도 향상, 복합운송방식의 통합 등을 통해 웨하이(粤海) 철도 설비의 개선 및 일체화 운영관리를 실현한다.

(17) 총저우 해협 여객페리운송 일체화 발전을 추진한다. 총저우 해협 여객페리운송 일체화 관리모델을 적극 추진하여 양안 해운항만자원통합을 가속화하고, 총저우 해협 여객페리운송선박의 정규항로운행제 관리를 개선한다. 총저우 해협 여객운송 조직방식을 최적화하고, 여객페리운송 정기선화 운영을 적극 추진하여 '정해진 선박, 정해진 부두, 정해진 운행'과 상하선 '자동차 여객 분류'를 실현한다. 총저우 해협 일반자동차, 화물자동차 페리운송 분리 추진에 대해 연구하고, 전문화된 화물차 페리운송통로 구축을 모색한다. 총저우 해협 여객페리운송 온라인 티켓 판매 정보서비스 플랫폼 건설 추진을 가속화하고, 운수서비스와 여행의 융합 발전을 추진하고, 여객운송 서비스 수준을 제고한다.

6. 하이난의 교통운수 생태문명건설 가속화를 지지

(18) '건설, 보수, 관리, 운영' 중 친환경발전 이념을 견지한다. 친환경 이념을 확고히 수립하여 하이난의 친환경 발전을 교통규획, 설계, 건설, 운영, 보수, 관리 전과정에 관철시킬 수 있도록 지도한다. 과학적으로 교통기초시설 네트워크 구조를 규획하여 라인 선택, 지역 선택을 통해 능동적으로 특수생태지역과 중요생태기능구역을 피한

CONTENTS
▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

다. 항만건설 간척사업의 관리 통제를 가속화하여 해안자원의 보호와 집약적 이용을 강화한다.

(19) 교통운송과 여행의 융합발전을 추진한다. 하이난 생태여행로 건설을 지지하는 관련 정책을 연구하여 교통기초시설 생태보호 유지보수 공정을 적극적으로 전개하고 생태 경관을 개선하고 친환경 교통기초설비체계를 확립하여 생태네트워크, 풍경구 네트워크를 구축한다. 친환경 철도, 친환경 도로, 친환경 공항, 친환경 항만, 친환경 항로 건설을 적극 추진한다.

(20) 수운영역의 에너지절감 환경보호 건설을 가속화한다. 주삼각, 장삼각과 환발해 배출제한구역과 비교 대조하여 고표준의 하이난 선박오염방지 배출제한구역의 설립을 연구한다. 하이난의 푸른 해양 정비작업 실시와 선박과 항만 오염물 처리시설 건설을 추진을 지지하고, 도시와 공공 전환 및 처리시설의 효과적인 연결을 지지한다. 여러 부문과 선박오염물처리 건립을 추진하며 전환 및 외부처리 감독관리 연합관리제도 운영을 추진한다. 항만 원유, 가공유장착선박 작업부두 석유가스 회수를 추진한다. 부두 해안전기시설 신축 건설과 현존 부두의 전기 전환개조 작업을 장려하고, 하이난의 항만해안전기시설의 개조임무의 빠른 완성을 지지한다. 전기에너지, LNG 등 클린 에너지를 연료로 하는 선박과 항만작업기계, 차량의 응용을 널리 장려한다.

(21) 여행 등 영역에서 경제 공유를 시범적으로 전개한다. 소형 미니버스 리스영업 네트워크와 다른 교통운수방식과의 연결을 강화하여 공항, 기차역, 버스터미널, 항만 등 교통허브에서 소형 미니버스 리스 서비스 및 버스차터 주차시설 건설을 확대하여 대형체인경영 리스기업의 지역리스차량조직 배차강화를 지지하여 성수기 차량 수요를 만족시킬 수 있도록 한다. 관광지에서 차량 시간제 렌트와 자전거 온라인 렌트로 관광객의 단거리 이동 수요를 만족시킬 수 있도록 한다.

(22) 신에너지 자동차와 절전형 친환경 자동차의 이용을 가속화한다. 신에너지 자동차가 교통운수 업종에서 더욱 널리 이용되도록 추진하고, 적극적으로 신에너지 자동차가 택시와 소형 미니버스 등 서비스에 이용될 수 있도록 지도하여 2019년 말까지 신규 증가 및 변환된 버스 중 신 에너지 차량 비중을 80%까지 확보한다. 자동차 배출 검사진행과 보수제도 강화(I/M제도) 솔선 시행으로 2020년까지 국 III중형디젤유 화물차정책 사전도태 갱신을 연구한다.

(23) 택배업 친환경 포장이용을 추진한다. 택배포장의 감량화, 친환경화, 순환화를 추진하여 택배상자를 공유하고 회수하여 사용하도록 하여 택배포장과 테이프의 사용을 감소시킨다. 포장 간략화를 추진하여 2차 포장을 줄이고 택배포장물의 회수 사용도를 확대한다. 하이난 특색 택배업 포장체계를 구축하여 하이난 택배업의 친환경 발전을 촉진한다.

7. '팡관푸' 개혁을 적극 추진하여 인재발전 등 시스템 개혁 심화를 지지

(24) 하이난에 이양된 일련의 행정허가항목을 연구한다. 하이난성에 등록된 국제해상운송업무 및 해운보조업무 경영비준 종사자, 하이난성과 홍콩·마카오 간 해상운송업무 허가 종사자, 하이난성의 항만설비 보안증명서 심사 발급 종사자, 하이난성에서 건설한 국가중점 수운건설사업 설계문건 허가비준, 하이난성 항만에만 관련된 외국국적의 크루즈 여러 지점 정박항로 비준, 역외요트의 하이난 임시진입 비대외 개방수역 허가 등 6개 항목 및 하이난 등록 국제선박대리업무허가 (외자), 하이난 등록 국제선박관리업무허가(외자)종사 등 2개 행정확인사항 등이 이에 포함한다.

(25) 하이난 교통운수의 '팡관푸'[4] 개혁을 추진한다. 하이난의 행정허가관리 개선

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

을 지지하고 사업비준시간을 절반으로 절감하고, 정부서비스의 네트워크 처리, 기업과 민간의 업무처리가 한 번의 왕래로 처리될 수 있도록 한다. 권력과 책임리스트제도를 재정비하고 최적의 국제경쟁력의 비즈니스 환경을 구축한다. 하이난의 실시 중 및 사후감독관리 완비를 지도하고, 신용이 핵심이 된 신형시장 감독관리시스템을 확립할 수 있도록 하며, '사전 표준지향, 실시 중 검사, 사후 처벌관리강화, 신용은 항시'라는 개념으로 관리를 강화한다. 또한 교통운수 종합 법집행 개혁 추진을 심화하여 탈부분, 탈 지역의 종합 법집행 모델을 모색한다.

(26) 종합운수개혁을 진행하도록 지도하고, 싱크탱크 건설과 인재육성 및 유입을 지지한다. 하이난이 종합교통운수개혁을 심층 진행할 수 있도록 지도하며, 완전하고 현대화된 종합교통운수체계 건설 확립과 상응하는 관리체계, 운행체계 확립을 지도한다. 민용공항 관리체계를 더욱 순조롭게 진행될 수 있도록 한다. 하이난 선행 통용공항 분류관리체계를 지지한다. 하이난의 교통운수 신형싱크탱크 설립 지지, 하이난의 종합교통운수체계의 최고급 설계를 돕는다. 하이난의 고수준 혁신, 국제화 인재육성, 시스템 도입을 지지한다. 다롄해사대학 등 국내 저명한 고등교육기관, 부속연구기구와 하이난성 교통운수주관부문의 교류협력을 강화하여 교통운수인재 수준과 과학기술혁신 제고를 통해 하이난이 개방을 확대하는데 있어 소프트웨어 공급이 될 수 있도록 한다.

8. 임무 분업을 분명히 하여 업무를 충실히 수행

하이난 교통운수의 전면 개혁심화를 개방사업팀까지 확대하여 관련 업무까지 책임을 통합한다. 주관부문은 사상에서 해방되어 대담한 혁신과 강력한 리더십으로 적극적으로 소통하고 협조하여 업무 책임제를 엄격 실현하고 개혁조치를 세분화하여 완전한 제도체계를 확립한다. 협조부문은 전체를 우선으로 협력을 밀접하게 공동으로 추진해 나갈 수 있도록 한다. 하이난 교통운수의 전면적인 개혁심화 개방 확대를 중점사업임무감독 플랫폼에 대입하여 각 항목 업무 임무가 실제로 필요한 곳에서 행해질 수 있도록 한다. 사업팀은 종합협조, 감독을 강화하여 실제 상황을 평가하고 발견된 문제에 대해 즉시 해결하고 정기적으로 진행상황을 보고한다.

4) '팡'은 중앙정부의 행정권 이양을, '관'은 정부기관의 신기술 및 새로운 시스템 활용과 혁신을 통한 행정능력 향상을, '푸'는 정부기능을 개편해 시장에 대한 과도한 개입을 감소시키고 시장의 일은 시장이 결정하도록 유도해 시장의 활력과 창의력을 촉진시키는 것을 의미함.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

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

※ *파란색 부분은 번역된 기사임.*

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- **허베이 항만그룹, 러시아 항만 인프라 건설에 관심 표명**
- **창장항무관리국(长江航务管理局), 창장 연안 7개 성·시 및 교통운수관리부서와 공동으로 친환경운송체계 추진**
- 닝보시(宁波市), 수운과 생태환경의 조화로운 발전에 최선
- 국제탱크시장 지속적인 불황, 2018년 상반기 COSCO SHIPPING Energy 2억 위안 적자 기록
- 2018년 상반기, 전국 택배업무량 누적 220억 건 달성
- 올해 상반기 중국의 항만물동량, 전년 동기대비 3.7% 증가
- 홍콩항, 올해 상반기 컨테이너물동량 989만 TEU, 전년 동기대비 3.6% 하락
- 허베이성 정부, 황화(黄骅)항 20만 톤급 광석부두 대외개방 정식 승인
- 중국세관 : 2018년 상반기 누적 수출선박 3,467척으로 전년대비 18.7% 하락
- 우한(武汉)-샤먼(厦门) 간 최초의 수상·철도 복합운송 열차 개통
- COSCO SHIPPING(다롄), 20,000TEU 대형 컨테이너선 시범 운행

해운 · 항만 · 물류

- **양산4기 자동화터미널, 주·야간 컨테이너 작업량 1만 TEU 첫 돌파**
- **광동성 항만통합, 광저우항과 선전항 그룹으로 구분하여 추진**
- **닝보-톈진(宁波-天津) 국내무역 Ro-Ro노선 시범운행 성공**
- **저장(浙江)자유무역시범구 보세연료유 가격, 싱가포르와 비슷해질 것으로 전망**
- 올해 상반기 환발해만 항만의 석탄 출항 물동량 3.52억 톤, 동기대비 1,250만 톤 증가
- 후베이(湖北)성, 올해 내에 한강(汉江) 내하 항만 안벽 철거·정리사업 완료 계획

해양 · 수산

- **중국 제9차 북극 과학탐사 시작**
- **「해양조사 기준 체계」 정식 발표**
- 「광동성 근안해역 오염방제 실시방안(2018~2020)」 발표
- '샹양호(向阳号) 03호' 태평양에서 제50차 대양과학탐사 실시
- 자연자원부, 국가해양국 제4해양연구소 건설 적극 추진
- 중국-EU, 블루파트너 관계 수립 선언 발표
- 「장쑤성 해양주체기능구 계획」 발표
- 장쑤성, 올해 상반기 해양경제 총액 3,900억 위안으로 동기대비 9.1% 증가

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 허베이 항만그룹, 러시아 항만 인프라 건설에 관심 표명

러시아 프리모르스키(연해주) 정부가 발표한 소식에 따르면, 허베이 항만그룹유한공사는 프리모르스키 항만 기초설비 건설투자에 관심을 표명했다고 한다.

멍린(孟林) 헤이롱장성 상무청 부청장은 프리모르스키 정부대표 회견 시 중국대표단이 프리모르스키에 도착했으며 허베이항만그룹의 인접지역 협력에 참여와 물류업 발전 가능성에 대해 논의하고 있다고 했다. 중국회사는 프리모르스키에서 건설 중인 액화석유가스 접수소에 관심을 가지고 있다. 프리모르스키 정부 측은 허베이 항만그룹 부총경리의 언급에 따르면, 현재 이 회사와 동남아와 남미국가는 항만 기초설비 건설 진행에 대해 적극적으로 논의하고 있으며, 가능하면 허베이 항만그룹은 프리모르스키의 이 영역 투자 역시 관심이 있다는 것이다. 이 회사는 보스토치니항과 블라디보스토크 무역항을 참관할 계획이다.

프리모르스키 정부는 중국회사가 주창하고 투자·연구하는 '프리모르스 1 회랑'건설 국제교통회랑과 관련된 프리모르스키 기타 사업의 가능성을 지지한다고 밝혔다. 허베이 항만그룹은 항만건설, 국유재산개발과 관리에 종사하는 종합적 국유기업이다. '프리모르스 1 회랑'과 '프리모르스 2 회랑'이 블라디보스토크 자유항 지역을 경유해 중국의 헤이롱장과 지린의 두 성과 프리모르스키의 항만을 연결할 것이다. 교통회랑 개발사업은 국경 변경기초시설의 향상, 즉 항만, 통상구, 도로, 철도를 포함한 기초설비의 확충을 가져올 것이다.

<자료 : 港口圈, 2018. 7. 25.>

2 창장항무관리국(长江航务管理局), 창장 연안 7개 성·시 및 교통운수관리부서와 공동으로 친환경운송체계 추진

7월 13일 소식에 따르면, 교통운수부 창장항무관리국(交通运输部长江航务管理局, 이하'창항국'으로 약칭)은 13일 우한에서 쓰촨(四川), 충칭(重庆), 후베이(湖北), 후난(湖南), 장시(江西), 안후이(安徽), 장쑤(江苏)의 7개 지역 교통운수관리부서와 공동으로 20여 가지 '녹색운송체계 공동추진'에 관한 과제 리스트 실행계획(2018~2020)을 체결하였다.

기자는 창항국과 창장연안 교통운수관리부서가 공동으로 주최한 '창장생태계 보호 및 녹색운송체계 구축' 간담회에서 관련 내용을 전달 받았다.

실행계획에 따르면, 창항국과 창장 연안 7개 지역의 교통관리부서는 공동으로 2020년 전까지 완성해야 할 20여 가지 중점과제를 작성하였다. 주요 내용은 생태환경보호 이념 관철, 생태항로 기술 연구와 보급 강화, 수돗물 공급수역 등 민감한 수역에서의 선박오염물질 배출 금지, 항만 에너지 절감 및 친환경 수준 제고, 선박 에너지 절감 및 친환경 수준 제고, 청정에너지 사용 보급, 선박 오염물질 배출 감독관리 강화, 복합연계운송체계 육성, 불법운영 부두 규제 강화, 창장수역 생태환경을 파괴하는 위법범죄행위 타격 등이 포함된다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

탕관쥔(唐冠军) 창항국 국장의 소개에 따르면, 현재 창장생태계 보호는 매우 심각한 상황에 처해있고, 친환경운송체계 구축이 시급하다. 각 참여지역 관리부서는 효과적인 연동시스템, 공동 법 집행, 정보공유 메커니즘을 구축, 협업을 강화하여 공동건설, 공동규제, 공동관리를 통해 창장 생태계 보호를 실현하고 창장운송체계의 녹색성장을 추진하여야 한다.

이번 공동 실행계획은 '창장보호, 친환경운송을 위해 우리는 함께 행동하고 있다'는 주제로 진행되었다. 공동 실행계획을 체결하는 것은 녹색항로건설의 추진효과를 강화하고, 친환경항만이 합리적인 계획 하에 개발되고, 친환경선박의 투입을 강화하며, 친환경운송체계를 효과적으로 보급하는 것을 목표로 한다.

<자료 : 新华社, 2018. 7. 16.>

3 양산4기 자동화터미널, 주·야간 컨테이너 작업량 1만 TEU 첫 돌파

7월 19일, 상하이국제항무그룹(SIPG)은 아래의 2개의 기록이 갱신되었다고 발표했다. 첫째, SIPG의 주·야간 컨테이너물동량 처리 기록이 재차 갱신되어 13만 1,895TEU를 기록했다. 둘째, 양산 4기 자동화터미널의 주·야간 컨테이너물동량 처리 기록도 처음으로 1만 TEU를 돌파한 12,258 TEU를 기록했다. 작년 12월 10일, 양산4기 자동화터미널이 운영되기 시작되면서 전 세계 최대의 단일 전자동화 부두가 나타났다.

안벽 총길이 약 2,350m로 도합 7개 컨테이너 선석으로 이루어졌으며, 연간 하역능력은 초기설계 400만 TEU, 장기적으로 630만 TEU까지 확장될 예정이다. 양산 4기 터미널은 최종적으로 26대의 안벽 크레인, 120대 야드 크레인, 130대 AGV를 운영할 계획으로 전체 작업능력 역시 세계 1위로 설계되었다. 옌쥔(严俊) 상하이항무그룹 대표는 인터뷰 시, 양산 4기가 모두 가동된다면, 상하이항 컨테이너물동량은 약 4,500만 TEU까지 바라볼 수 있게 될 것이라고 밝혔다.

<자료 : 港口圈, 2018. 7. 19.>

4 광동성 항만통합, 광저우항과 선전항 그룹으로 구분하여 추진

광동성 교통운수청은 최근 「정치협상 광동성 위원회 12기 1차 회의 제20180201호 제안 답변에 관한 서한」(이하 「서한」으로 약칭) 중에서 「광동성 항만자원통합방안(초고)」(이하 「통합방안」으로 약칭)이 제시되었음을 발표했다. 「통합방안」은 정부지도, 기업지도, 시장운행 위주의 원칙을 견지하고, 광저우항 그룹과 선전항 그룹(선전시 내부 통합조직)을 양대 주체로 하여 분산되어 있는 연해 14개 시 및 포산시 범위 내의 성 및 시 소속 국유항만자산을 통합하는 내용을 담고 있다.

「서한」에서는 다년간 발전 건설을 통해 광동성은 기본적으로 광저우항, 선전항, 주하이항, 샨토우항, 잔장항의 5대 연해 주요 항만과 포산항, 자오칭항 양대 내륙항만의 주요 항만을 선두로 화남, 서남 나아가 전 세계 항만으로 뻗어나가는 발전구조를 구축했다고 명시했다. 2017년 말까지 광동성 항만의 공공 생산성 선석은 2,715개, 이중 만 톤급 이상 선석은 309개로 전 중국의 약 1/8에 달하는 숫자로 중국 2위

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

를 차지했다.

2017년 광동성의 항만물동량은 19억 8천만 톤으로 중국 2위, 컨테이너물동량은 6,627만 TEU로 1위를 차지하며 중국의 외향형 경제발전 및 대외무역에서 중요한 역할을 하였다. 하지만 이와 함께 '1도시 1항만'이라는 건설 모델 아래, 지역 항만 역시 동질화 경쟁이 심화되고, 불합리한 공공자원배치 등의 문제가 나타났고, 항만의 규모는 크나 내실이 부족하고 현대항만물류, 현대해운서비스업 발전이 비교적 느리다는 문제가 지적되어 왔다.

광동성 운수청은 정치협상회의에서 전략적으로 광동성 항만경제발전을 주도하여 개방형 경제 신체제 건설을 촉진하고, 광동성의 '위에강아오(광동, 홍콩, 마카오) 다완구역(大湾区)' 건설을 적극 추진하며 '일대일로' 전략에 참여하는 한편 광동성 자유무역구 발전을 추진하고, 광동성 항만 국제경쟁력과 영향력을 한층 제고하여 국제 영향력을 갖춘 항만군을 건설하여 세계급 해운·항만그룹으로써 중요한 지도적 의의를 지닌 항만을 구축해야 한다고 제시했다.

광동성 위원회, 성정부 주요 지도자들에 따르면, 난샤지역 조사 연구 시 '연해연강 항만자원통합'의 정신 및 린샤오춘(林少春) 상무 부성장 주최로 열린 전문연구회의에서 제기된 「광저우시 항만자원통합 가속화 등 업무에 관한 의견」에 따라 광동성 교통운수청이 적극적으로 광동성의 항만자원 통합연구 작업을 이끌고 있다.

최근 여러 부문과 지역의 의견을 수렴하고 성 지도자 보고를 통해 「광동성 항만자원통합방안(초고)」를 수립했다. 통합방안은 정부 지도, 기업 지도, 시장운행 중심의 원칙을 견지하고 광저우항 그룹과 선전항만그룹 (선전시 내부 통합조직)을 양대 주체로 하여 분산되어 있는 연해 14개 시 및 포산시 범위 내의 성과 시 소속의 국유 항만자산을 통합한다는 내용이다. 현재 광동성 교통운수청은 광저우시와 주하이, 포산, 동관, 중산 등 도시들과 함께 항만통합의 초기 협상작업을 진행하고 있으며, 통합방안은 개선작업을 거쳐 빠른 시일 내에 광동성 정부에 보고될 계획이다.

만약 주장(珠江)의 서부지역인 광저우항 그룹을 주축으로 하는 통합이 이미 적극적으로 전개 중이라고 한다면, 동부지역의 항만그룹의 구성은 여전히 복잡하다고 볼 수 있다. 그렇다면 선전항그룹은 어떻게 조직해야 하는가? 초상국그룹을 주축으로 옌티엔항그룹을 통합할지 혹은 옌티엔항그룹을 주축으로 초상국그룹의 선전 항만자원을 통합할지, 혹은 현재의 상태를 유지해야 하는지에 대해서는 확정된 것이 없다.

현재 선전항은 중앙 국유기업인 초상국그룹이 투자 운영하고 있는 선전 서부 셔코우(蛇口), 츠완(赤湾), 마완항(妈湾港)과 선전시 소속 국유기업 옌티엔항그룹이 출자한 옌티엔 국제컨테이너 부두(홍콩 허치슨웜포아 소유) 및 다찬완(大铲湾)부두(홍콩 모던터미널 소유)로 구분할 수 있다. 중앙 국유기업, 지방 국유기업, 항만자원 등 각 분야 자본이 복잡하게 연결되어 있고 게다가 모두 각 주체들의 점유율이 높은 편이다.

향후 주장(珠江)을 지역 경계로 하여 둘로 나눠 양대 항만그룹으로 하는 방안이 최종 결정된다면, 광동성 항만그룹의 통합추진을 제외하고 동부 선전항만그룹 통합은 여러 이해관계가 상충되어 있어 광동성 항만통합의 난제로 꼽히고 있는 상황이다.

<자료 : 港口圈, 2018. 7. 19.>

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

5 닝보-톈진(宁波-天津) 국내무역 Ro-Ro노선 시범운행 성공

7월 8일, 중푸해운(中甫航运)에서 운영하는'스원(世源)'호 선박이 자동차 441대를 하역한 뒤 닝보항메시(宁波港梅西)Ro-Ro터미널을 떠났다. 이는 닝보-톈진 국내무역 Ro-Ro노선 시범운행이 성공하였음을 의미하고, 닝보항이 화동지역의 자동차물류허브항으로서의 지위를 한층 강화하였다.

2018년 3월부터 시작하여 닝보메시Ro-Ro터미널유한회사는 운영부서의 대대적인 지원 하에 BMW(华晨宝马), 폭스바겐(一汽大众) 등 자동차제조사들이 메이산(梅山)에 입주한 계기를 통해 배후지역경제의 물동량 유치체계를 구축하여 국내무역 자동차 Ro-Ro시장에서의 물동량 창출을 강화하였다.

회사는 톈진항 환츄(天津港环球)Ro-Ro터미널운영사와 협력하여 Geely(吉利汽车), 창안포드(长安福特) 및 일부 자동차병행수입업체(平行进口车商)들을 여러 차례 방문했다. 이를 통해 고객 수요를 충분히 파악, 시장잠재력을 발굴하고, 중푸해운 등 Ro-Ro선사들과 적극적으로 협력하여 노선 개통을 추진함으로써 최종적으로 닝보-톈진 국내무역 Ro-Ro노선의 개통에 성공하였다.

이번 메시Ro-Ro터미널에 하역된 441대의 자동차 중 57대의 병행수입자동차가 '스원호' 선박에 적재되어 톈진으로 운송되고 톈진항에서 다시 80여대의 소형트럭을 선적하여 닝보항으로 돌아왔다.

소개에 따르면 해당 노선이 안정적인 운영에 진입한 뒤 메시Ro-Ro터미널은 연간 1만 대 자동차 물동량에 대한 신규 창출이 가능해지고 동시에 터미널의 국내무역 Ro-Ro노선은 3개로, 운항빈도는 주당 6~7회로 증가될 것으로 예상된다.

다음 단계에서 메시Ro-Ro터미널은 지속적으로 양방향 물동량에 대한 유치를 강화하고, 노선 운항빈도를 유지하고 증가시킴으로써 이러한 자동차 Ro-Ro사업을 닝보·저우산항의 새로운 성장점로 추진할 계획이다.

<자료 : 宁波舟山港, 2018. 7. 18.>

6 저장(浙江)자유무역시범구 보세연료유 가격, 싱가포르와 비슷해질 것으로 전망

최근 국가상무부는 공식적으로 저장자유무역시범구에서 선제적으로 보세연료유(保税燃料油) 혼합조제와 가공무역 업무 전개를 승인하였다. 정책의 주요 내용은 저장자유무역시범구에서 등록한 기업들이 물리적인 혼합조제방식을 통해 보세연료유의 가공무역을 지원한다는 것이다.

이에 따라, 관련 기업들은 저우산(舟山)에 위치한 저장자유무역시범구 관리위원회에서 지정한 감독관리 조건에 부합되는 장소 내에서 가공무역 방식으로 일부 원료를 수입하여 물리 혼합조제를 거친 뒤 연료유를 수출할 수 있게 되었다. 업계 관계자에 따르면, 이러한 조치를 통해 저장자유무역시범구 내의 보세연료유 벙커링 가격이 싱가포르와 비슷해질 것으로 전망된다.

이번 정책은 국가가 기존에 규정한 가공무역 관련 금지목록 제한을 타파하였고, 혼합조제의 중요 원료를 수입금지 목록에서 삭제하여 혼합조제작업이 반드시 자유무역시범구 내에서만 진행이 가능했던 제한을 깨고 자유무역관리위원회에서 지정한 감독관리조건이 구비된 구역, 예를 들어 중국 최대의 석유기지인 중화싱중아오

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

산창고구역(中华兴中岙山库区)에서 직접 혼합조제가 가능할 수 있도록 했다. 이는 혼합조제 이후의 연료유가 선박 벙커링에만 사용이 가능했던 기존 상황을 타개하고 일정한 조건에 충족하면 도매 수출도 가능하도록 한 것이다.

현재, 싱가포르항은 전 세계 선박 연료유 벙커링 1위를 차지하고 있는데 주로 연료유에 대한 혼합조제 등 장점을 통해 주요 보세유 벙커링센터로 입지를 다졌다. 현재 싱가포르의 연간 벙커링 양은 5,000만 톤에 달하며, 중국의 현재 벙커링 양은 싱가포르의 1/5 수준밖에 안 된다.

전문가들에 따르면, 혼합조제를 거친 보세유는 톤당 원가 5달러 정도 절감이 가능해지고, 항만비용 등 다른 요소를 제외하면 저장자유무역구 보세유의 실제 가격은 싱가포르와 비슷해질 것으로 전망된다.

보세유의 혼합조제 자격을 확보함으로써 저우산항은 보세유 벙커링시장에서 보다 강한 글로벌 경쟁력을 갖출 수 있게 되었으며, 동북아지역의 보세연료유 혼합조제중심, 벙커링중심 및 조달중심으로 성장하는데 도움이 될 것으로 기대된다.

중국의 관련 부처의 혼합조제 기업, 창고구역과 원료의 종류에 관한 지정 원칙에 의거해 저장자유무역구는'보세유 혼합제조업무 감독관리방안(保税油混兑业务监管方案)'을 곧 발표할 계획이며, 저장자유무역시범구에서 대규모로 해당 업무를 전개할 방침이다.

<자료 : 中国水运网, 2018. 7. 26.>

7 중국 제9차 북극 과학탐사 시작

7월 20일, 중국 제9차 북극과학탐사팀은 `쉐룽(雪龙)호' 과학탐사선에 탑승하여 상하이극지탐사기지를 출발했다. 동 탐사팀은 9월 26일에 상하이항으로 복귀할 예정이며, 총 12,300해리를 항해할 계획이다. 이번 북극과학탐사는 자연자원부가 새로 설립된 이후 처음으로 진행되는 극지탐사 활동이다.

샤리밍(夏立民) 극지탐사판공실 부주임에 따르면, 이번 과학탐사는 시진핑 주석이 제시한 `빙상실크로드 구축'의 지시에 따라 북극의 평화, 안정과 지속가능한 발전을 촉진하는 데 기여하려고 한다. 또한 웨쩌쉰(魏泽勋) 제9차 과학탐사팀 수석과학자에 의하면, 이번 탐사내용은 국가적인 요구와 연계시켜 향후 자연자원부가 어떻게 그 요구와 책임에 부응할 수 있을지에 대한 중요한 실천적인 의미를 지니고 있다.

과거의 7차례 북극 과학탐사 활동은 모두 과학연구 조사를 위주로 진행해 왔으나 금번 제8차 탐사 활동은 업무 조사를 중심으로 진행한다. 또한 향후 추진될 제9차 탐사활동은 처음으로 과학연구와 업무 조사를 결합시켜 진행될 계획이다.

이번 주젠강(朱建钢) 과학탐사팀장의 소개에 따르면, 두 달간 과학탐사 기간에 탐사팀은 북극 중심지역으로 깊이 진입하여 베링해, 축치해와 북극해의 고위도 지역 등 중국 북극 탐사의 중점지역에 대해 업무 조사를 진행할 예정이다. 또한 중국의 극지 업무 시스템의 건설을 추진하고, 해양 수문조사 및 기상조사, 해빙, 해양지질, 지구물리, 해양생물과 생태, 및 해양화학 등 환경요소의 분포 특징을 파악하고, 북극지역의 환경기후에 대한 종합 평가를 위해 기본 자료를 제공한다는 계획이다.

이외에 이번 과학탐사 활동은 현재의 이슈 문제에도 많은 관심을 가지고 있다.

CONTENTS

▸ 통계로 보는 중국 해양 : 하이난성 해양경제생산총액
▸ 전문가 칼럼 : 하이난성의 해양경제 발전 및 '해양강성' 건설 전략
▸ 동향 & 뉴스

이번 탐사 기간에 생태환경 어업자원 및 새로운 환경 오염물 등 북극 국제 거버넌스 의제와 관련된 업무 조사도 전개할 예정이며 지역 및 글로벌 환경문제의 해결을 지원한다는 방침이다. 이와 동시에 북극환경의 급속한 변화에 따른 중점적인 과학연구를 선도하고, 결빙 상황에 따른 북극 중앙항로 조사 등 업무 조사를 전개할 계획이다.

주목할 만한 것은 다양한 신형 자국산 장비가 이번 북극 과학탐사에서 투입된다는 점이다. 이런 새로운 장비를 통해 중국의 해양관측과 설비 연구·개발 능력과 수준을 반영할 수 있으며, 북극 해역의 모니터링 네트워크의 구축에도 기여할 것으로 기대된다. 또한 이번 과학탐사는 프랑스와 미국 등 국가의 과학자들을 초청하여 해양과 환경 분야에서 실무적 협력을 전개할 계획이다.

<자료 : 澎拜新闻, 2018. 7. 25.>

8 「해양조사 기준 체계」 정식 발표

최근, 자연자원부는 「해양조사 기준 체계」(HY/T244-2018)를 발표했다. 해양조사는 해양경제, 사회발전, 환경보호 및 과학기술연구를 위한 기초 작업이다. 중국 해양강국 전략 실시에 따라 해양에 대한 인식과 개발활동이 활발해지면서 해양조사의 필요성도 높아졌고 해양조사를 통해 환경 기본 데이터 자료에 대한 요구도 높아졌다.

최근 몇 년 동안에 중국의 해양조사기술과 연구방법이 급속 발전되고 있고, 해양조사의 요소와 수요에도 새로운 변화가 보였으며, 해양조사는 점점 전문화, 다양화와 종합화로 발전하고 있다. 따라서 새로운 기준의 제정으로 새로운 조사기술과 방법, 조사요소, 조사수요를 만족시켜야 한다. 이와 동시에 기준들 간의 관계를 명확히 정리해야 하며, 조사기준들 간 통일성과 조화성이 있어야 한다. 따라서 해양조사 기준 체계를 수립할 필요가 있다.

이 기준은 해양조사 표준화의 대상과 적용범위를 합리적으로 규명했으며, 중국의 해양경제의 지속적이고 건전한 고속성장을 위한 보장을 제공했다. 이 기준 체계는 세 가지 차원에서 35개 유형의 기준으로 나누었으며, 지금 기존의 기준, 편성하고 있는 기준 및 편성할 계획인 기준은 총 298항이 포함된다.

해양조사 기준 체계는 해양조사 시리즈를 위한 기준이다. 이 기준 체계를 연구하고 수립하는 것을 통해 중국 해양조사 기준의 발전 프레임을 구축하려고 한다. 해양환경조사의 기준, 해양자원과 에너지 조사의 기준, 해양경제와 문화 조사기준, 해양조사 장비이용 기준, 해양조사 자료와 샘플 관리기준 등의 내용을 포괄할 것이다. 기준 체계는 해양조사 업무를 위한 기본 기술지원을 제공하고, 향후의 해양조사기준의 제정을 위한 기반을 마련하며 해양조사 작업의 과학성과 규범화를 촉진할 수 있을 것이다. 이 기준체계는 10월 1일부터 정식으로 실시할 예정이다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 7. 19.>