



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 19-9 호
 2019년 5월 20일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가 칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스
- 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 증가율

(단위: 억 위안, %)

산업	생산액	증가율
해양어업	4,801	-0.2
해양 석유가스업	1,477	3.3
해양광업	71	0.5
해양염업	39	-16.6
해양화학업	1,119	3.1
해양 생물 의약품	413	9.6
해양전력업	172	12.8
해수이용업	17	7.9
해양선박공업	997	-9.8
해양 공정건축업	1,905	-3.8
해상 교통운수업	6,522	5.5
연안관광업	16,078	8.3
합계	33,609	4.0

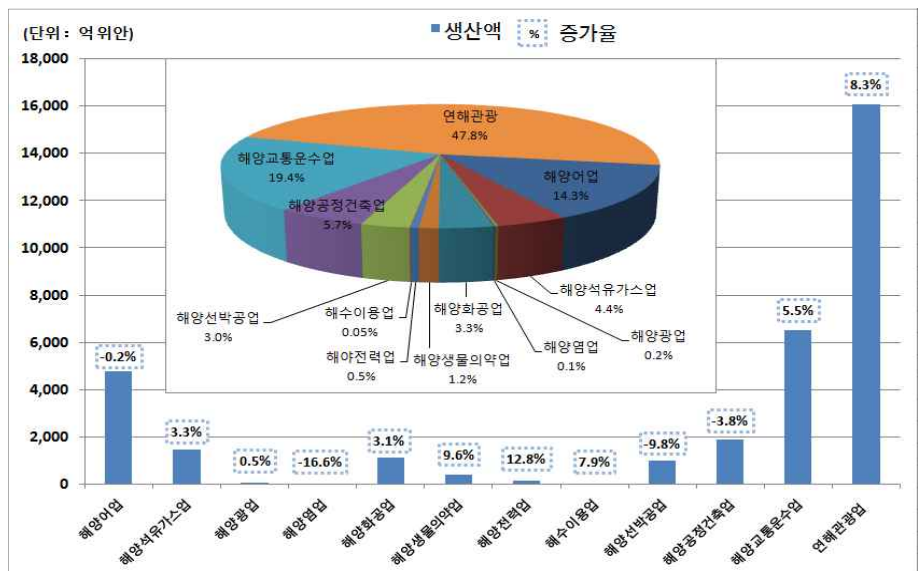
자료: 「2018년 중국해양경제통계공보」, KMI 작성

※ 해양생산총액은 해양산업과 해양관련 산업을 포함하며, 해양산업은 주요 해양산업과 해양 과학연구·교육관리 서비스업으로 구성됨.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율



자료: 자연자원부, 「2018년 중국 해양경제 통계공보」, 2019. 04. KMI 작성

2018년 중국 주요 해양산업 생산액 3조 3,609억 위안 기록, 전년대비 4% 증가

2018년 중국 해양생산총액은 8조 3,415억 위안을 기록했으며, 그 가운데 주요 해양산업 생산액은 3조 3,609억 위안으로 전년 대비 4% 증가했다. 연해관광업, 해양교통운수업과 해양어업은 해양경제 발전의 중심산업으로서 그 생산액은 각각 주요 해양산업 총 생산액의 47.8%, 19.4%와 14.3%를 차지했다. 해양생물 의약품업과 해양전력업 등 신산업이 급속한 발전 추세를 보였으며, 전년대비 각각 9.6%와 12.8% 증가했다.

중국 국내의 천연가스 수요 증가로 인해 해양천연가스의 생산량은 154억m³로 사상 최고치에 달했으며 전년 대비 10.2% 증가했다. 그러나 해양원유 생산량은 4,807만 톤으로 전년 대비 1.6% 하락했다. 해양염업은 생산량이 지속적으로 감소되고 있어서 생산액이 전년대비 16.6% 하락했다. 해수이용업은 가장 낮은 비중을 차지했지만, 산업의 표준화와 국제화 추진에 따라 비교적 빠른 발전을 보이고 있어 생산액은 전년대비 7.9% 증가했다. 해양선박공업은 국제해운시장 수요 감소 및 해운 수송력 과잉공급으로 인해 선박 건조량이 뚜렷이 감소되었으며, 생산액은 997억 위안을 기록해 전년 대비 9.8% 하락했다.

중국 해양강국 전략의 실시와 ‘공급측 구조개혁’의 심화에 따라 해양경제는 앞으로도 지속 안정적인 발전추세를 유지할 것으로 보인다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-04	05-17
종합지수	841.78	804.46
일본 향로	706.33	719.09
구주 향로	1,075.74	978.95
미서부 향로	719.47	693.10
미동부 향로	894.38	904.34
한국 향로	595.61	595.22

주 : '01-04' 2019년 1월 4일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-04	05-17
종합지수	1,067.11	1,118.31
석탄	1,096.03	1,163.53
곡물	923.87	918.86
금속광석	1,040.00	1,088.08
정유	1,310.58	1,336.79
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점

장쑤성(江苏省)은 '일대일로(一帶一路)'와 창장경제벨트의 교점지역이자 중국 동부 해양경제권의 중요한 구성 지역으로서 해양경제 발전에 주력해 왔다. 최근 장쑤성은 중국 최초로 해양경제발전 촉진을 위한 지방차원의 법규인 「장쑤성 해양경제발전 촉진 조례」(이하 「조례」로 약칭)를 발표했으며, 다가오는 2019년 6월 1일에 정식으로 실행할 예정이다. 이는 장쑤성 해양경제 발전을 위해 더 많은 기회를 가져줄 것으로 전망된다. 이번 호는 장쑤성의 해양경제 발전 현황을 살펴보고, 새로 발표된 「조례」의 내용을 바탕으로 장쑤성 향후의 해양경제 발전 방향을 검토하고자 한다.

1 장쑤성 해양경제 발전 현황

1. 장쑤성 해양경제 발전성과

2009년에 장쑤성이 연해개발 전략을 실시한 이후 빠른 발전을 이루었으며, 해양경제는 이미 장쑤성 경제발전의 중요한 성장점이 되었다. 최근, 발표된 「2018년 장쑤성 해양경제 통계공보」에 따르면, 2018년 장쑤성 해양생산총액은 7,618억 8천만 위안으로 전년대비 9.8% 증가했으며, 지역 생산총액(GRDP)의 8.2%를 차지했다. 1~3차 해양산업 구조도 2009년의 6.2:51.7:42.1에서 2018년에는 4:46.9:49.1로 조정되었다. 해양산업구조는 계속 최적화되고 있고 장쑤성 경제의 고품질 발전을 위해 든든한 기반을 만들어주고 있다.

주요 해양산업의 발전 현황을 살펴보면, 해양교통운수업, 해양선박공업, 해양관광업 및 해양어업은 장쑤성의 주요 해양산업으로서 안정적으로 성장하고 있다. 2018년에 이 네 가지 산업의 부가가치액이 주요 해양산업 부가가치액에서 차지하는 비중은 각각 37.9%, 22.5%, 17.7%, 11.6%를 기록했다. 또한, 2018년에 해양 재생에너지 이용 산업 및 해양의약·생물제품산업의 증가율은 각각 32%, 16.9%를 기록했으며, 해양신산업도 좋은 발전추세를 보여주었다.

또한, 해양관련 원구(园区) 건설에 있어도 비약적 발전을 이루었다. 2015년까지 장쑤성 해양관련 원구는 30개를 초과했고, 뚜렷한 특색을 지닌 세 가지 구역을 형성했다. 즉 북부 연해지역은 항만·물류와 해양어업 등 산업을 중점으로 발전하고, 연해 중부에서 해양생물과 해수담수화 등 산업을 강력하게 육성하고 있다. 남부 연해지역과 연강(沿江)지역에서는 조선과 해양플랜트 산업을 중점으로 발전하고 있다. 난통시(南通市) 육·해통합 종합개혁 실험구의 건설은 안정적으로 추진되고 있고, 옌청시(盐城市) 다평항(大丰港) 경제구를 비롯한 해양관련 원구도 급속히 성장하고 있다. 또한 려원강(连云港) 쉬웨이(徐圩) 신구와 간위(赣榆)해양경제개발구 등 해양경제관련 원구도 빠른 발전을 보였다. 이와 동시에 제1차 성급 해양경제혁신시범원구를 설립함으로써 해양산업



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

의 클러스터화 발전을 촉진하고 있다.

[표 1] 장쑤성 제1차 해양경제혁신시범원구 기능 포지셔닝

원구	주요산업
상하이협력조직(렌윈강) 국제물류원구	중아시아-환태평양 연안화물 환적, 부가가치 물류서비스 혁신, 종합 서비스형 현대화 물류 및 국제전자상거래
치둥(启东) 해공선박공업원구	해양공정장비, 특종선박제조와 중대 기술 장비 및 해공선박 부품제조.
루둥(如东) 양커우항(洋口港) 경제구	임해 석유화학, 신에너지, 장비제조, 신소재 및 항만물류
옌청(盐城) 신에너지 해수담수화산업 시범원구	해수담수화기술과 종합이용, 해수담수화 장비, 신에너지 장비, 지능화 통제장비
동타이(东台) 해양플랜트 특종장비 산업원구	선박용 유수분리기, 생활오수 처리장치, 선박용 소음설비 및 선박용 네비게이션 등 해양플랜트 특종장비

출처: 「장쑤성 ‘13·5’ 해양경제발전계획」, 2017. 1.

최근, 장쑤성 해양경제발전을 제약하는 요인들이 많이 해소되었다. 해양 인프라 기능은 더욱 보완되었고, 과학기술 혁신능력이 계속 제고되고 있으며, 해양생태환경의 품질도 개선되었다. 이로써 해양경제발전의 잠재력이 실제발전의 우위조건으로 전환되고 있다. 특히 ‘일대일로’, 창장경제벨트 건설, 창장삼각주 일체화 발전 및 장쑤성 연해개발 등 여러 국가전략의 실시에 따라 장쑤성 전역, 특히 연해와 연강의 두 가지 해양경제핵심구역에서 뚜렷한 정책효과가 나타날 것으로 보인다. 이에 장쑤성은 더 높은 차원과 범위에서 해양 혁신요소들을 집중시킬 수 있고 더욱 유리한 조건을 만들어 줄 수 있을 것이다.

2. ‘13·5(2016~2020년)’ 시기 장쑤성 해양경제 발전 목표

2017년 발표된 「장쑤성 ‘13·5’ 해양경제발전계획」에서 “해양경제발전의 신창타이(新常态)에 자발적으로 적응하여 인도하고 공급측 구조개혁을 가속화시킨다”고 제시했다. 즉 현대 해양산업 체계 구축, 해양과학기술 혁신, 해양산업의 녹색발전 및 해양관련 인프라 시설과 공공서비스를 중심으로 전국 해양선진제조업기지, 해양과학기술혁신과 산업화 단지, 해양산업 개방협력 시범구 및 해양경제 녹색발전 선행구를 구축하며, 블루경제공간(蓝色经济空间)을 확대하고 해양경제 강성(强省)을 초보적으로 건설한다는 목표이다.

또한, 2020년까지 해양경제 종합능력과 경쟁력이 전국 선두자리를 차지하고 해양경제가 장쑤성 경제발전에 대한 기여도를 높여야 한다. 해양산업구조는 최적화되어야 하고, 해양공간구조는 더욱 과학적이고 합리적으로 배치되어야 하며 현대 해양산업체계가 기본적으로 형성되어야 한다. 또한, 해양과학기술의 기여율을 높이고 해양과학기술 혁신 체계를 점점 보완해야 한다. 이와 동시에 해양생태보호 수준을 계속 제고하고 해양공공서비스 시스템과 해양종합관리제도를 더욱 완비해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 2] 장쑤성 '13·5' 시기 해양경제발전 주요 지표

분류	지표	2020년 목표	속성
경제발전	해양생산총액	약 1조 위안, 연평균 증가율 약 9%	예측성
	해양생산총액이 GRDP에서 차지하는 비중 (%)	약 10	예측성
과학기술 혁신	해양연구개발 경비가 해양생산총액에서 차지하는 비중(%)	≥2.8	예측성
	해양과학기술이 해양경제에 대한 기여율(%)	>65	예측성
환경보호	대륙 자연해안선 보유율(%)	≥35	제약성
	해양보호구가 장쑤성 관할해역 면적 중에 차지하는 비중(%)	11	제약성

출처: 「장쑤성 '13·5' 해양경제발전계획」, 2017. 1.

3. 장쑤성 해양경제 발전 문제점

그러나 이와 동시에 장쑤성의 해양경제 발전은 일련의 문제와 도전을 맞이하고 있다. 장쑤성의 해양경제 총량이 지역 총생산(GRDP)에서 차지하는 비중은 다른 연해지역과 비하면 여전히 많은 격차를 보인다. 중국의 11개 연해지역 중에 장쑤성의 해양생산총액이 장기간 동안에 중간 수준에 머무르고 있는 것은 중국 2위라는 장쑤성의 전체 경제규모와 매치되지 않은 것이다. 해양생산총액이 지역 총생산에서 차지하는 비중은 광둥성, 산둥성 및 푸젠성보다 모두 낮은 것으로 나타났다.

이와 동시에 해양경제발전의 품질에 있어, 고품질 발전의 내생적 동력은 여전히 부족하고, 해양자원에 대한 조방식(粗放式)¹⁾ 개발과 해양산업 구조의 수준이 여전히 효과적으로 개선되지 못했다. 토지와 해역에 대한 집약적 이용수준은 여전히 낮고, 해양과학기술 혁신에 대한 투입은 여전히 부족하며, 해양경제발전을 위한 해양과학연구기관이나 교육기관, 그리고 해양과학기술 혁신인재는 여전히 해양경제의 고품질 발전요구를 만족시키지 못하고 있다.

[표 3] 2015년 5개 연해 성(省)의 해양경제 발전 현황

지역	해양생산총액(억 위안)	해양생산총액의 GRDP 비중(%)
장쑤(江苏)	6,406	9.1
광둥(广东)	15,200	20.9
산둥(山东)	12,000	19.1
푸젠(福建)	6,878	26.5
저장(浙江)	6,180	14.4

출처: 「장쑤성 '13·5' 해양경제발전계획」, 2017. 1.

2 해양경제 촉진 조례의 주요 내용

장쑤성 해양경제의 고품질 발전을 제약하는 정책이나 제도 등 문제점들을 중심으로 해양자원에 대한 개발, 이용과 보호를 규범화시키고 해양경제의 건

1) 조방식(粗放式): 과도한 에너지 소모를 통한 GDP 위주의 성장방식을 말함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

전한 발전을 위한 법적 보장을 만들기 위해, 중국 지방차원에서의 최초 법규인 「장쑤성 해양경제 촉진 조례」를 제정했다. 「조례」의 제정은 해양경제의 고품질 발전을 위한 유력한 법적 근거를 제공해 줄 뿐만 아니라 다른 연해지역에게 관련 입법 경험을 제공했다.

「조례」는 총 7장 52조로 구성되어 있고, 공간구조와 산업발전을 중점으로 해양경제 개방협력과 과학기술혁신 능력 건설 추진을 지지대로, 생태보호 강화, 서비스 지원 체계 구축 및 생산안전 강화 등을 보장하는 해양경제의 고품질 발전을 위한 전면적인 규범을 마련했다.

1. 공간구조와 산업체계 구축

「조례」에서 해양경제발전은 육·해 일체화의 국토공간 이념을 준수하고 강·해 합동발전을 견지하며, 해양산업의 합리적 구조배치와 조화로운 발전을 촉진해야 한다고 강조했다. 또한, 차별화된 시너지 효과를 갖춘 집적발전의 구도를 형성하여 모방경쟁과 저수준 중복건설을 탈피해야 한다고 제시했다.

연해지역은 해양자원에 대한 보호와 이용을 강화해야 하고 항만·산업·도시의 연계발전을 추진해야 하며, 연해 해양산업 핵심벨트를 강하게 구축해야 한다. 연강(沿江)지역은 강을 뛰어넘는 교차 융합적 개발을 실시하고 전통 우위산업의 전환 업그레이드를 촉진하여 연강 해양산업의 지지벨트를 구축해야 한다. 기타 지역은 해양산업을 내륙지역으로 확장하여 해양관련 산업 간 생산 능력에 대한 협력을 강화하여 해양경제의 발전공간을 확대해야 한다.

공간구조 및 산업체계 구축에 있어서 임항산업구 건설, 항만자원 통합, 해양경제시범구 건설 및 해양산업발전 지도 리스트 편성 등의 조치를 취할 예정이다. 또한 해양신흥산업 발전 촉진, 해양전통산업 조정 및 해양서비스업 발전 지원에 대한 요구도 제시했다.

옌청, 뤼윈강 및 난통시는 장쑤성의 3대 연해도시로서 항만·물류, 해양교통운수, 해양생물의약, 선박, 연해관광과 해양플랜트 등 장쑤성의 해양경제 중심 산업에 관한 협력 발전을 도모해야 한다. 2018년 말에 중국 국가발전개혁위원회와 자연자원부가 함께 발표한 「해양경제발전시범구 건설에 관한 통지」에서는 14개 해양경제발전시범구를 선정했으며, 그중에서 장쑤성의 옌청시와 뤼윈강시가 성공적으로 선정되었다.

해양경제발전시범구 건설을 계기로 뤼윈강은 해양경제 혁신발전의 신형 임항산업기지를 건설하고, 옌청시는 넓은 갯벌과 습지 자원의 우위조건을 이용해서 해양 신에너지, 갯벌 관광, 항만과 공업원구기지의 건설을 통해 새로운 성장점을 육성할 수 있다. 난통시는 바다와 강뿐만 아니라 상하이와 가깝다는 지리적인 우위조건을 바탕으로 강·해·하(江海河) 복합운송 시스템을 적극적으로 구축하고 임항 산업 클러스터의 형성을 촉진하며, 상하이와 연계한 종합적인 서비스를 제공한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 4] 「조례」의 공간구조 및 산업체계에 관한 조치 내용

구분	주요 내용
임항산업 발전	<ul style="list-style-type: none"> - 연해지역은 각자의 우위조건에 따라 임해의 지리적인 조건을 이용해서 임항산업구를 건설하고 임항산업을 발전시킴. - 임항산업구는 기업 입주 시 엄격한 환경 요구를 적용해야 하고 환경보호 능력을 강화해야 함.
항만자원 통합	<ul style="list-style-type: none"> - 현급(县级) 이상 지방정부는 항만자원을 통합하고 항만관리 체제와 항만 화물의 집하·분배·운송 체계를 보완해야 함. - 강·해 항만의 협력을 강화하고 항만자원의 종합이용 효익성을 제고함. - 해운·항만 기업 간 얼라이언스의 수립을 추진함.
해양경제 시범구 건설	<ul style="list-style-type: none"> - 성급 인민정부는 해양특색 브랜드와 해양경제시범구의 건설을 추진해야 함. - 시범구에 선두 해양기업을 유입하고 육성하는 것을 장려함.
해양산업 발전 지도 리스트 편성	<ul style="list-style-type: none"> - 국가산업정책과 환경보호, 생태건설의 요구에 따라 산업구조 업그레이드의 상황을 고려해 해양산업발전 지도 리스트를 편성하고 ‘장려’, ‘제한’과 ‘도태’로 구분되는 해양산업유형을 명확히 규정함.
해양신항산업 발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> - 현급 이상 지방정부는 해양플랜트, 해양재생가능에너지, 해양의약과 생물제품, 해양신소재 및 해수담수화 종합이용 등의 해양신항산업을 우선적으로 발전시켜야 하며, 산업기술 혁신과 핵심기술 돌파를 촉진함. - 해양석유가스 자원 개발, 해상풍력발전, 해양전자정보 및 해수담수화 등 해양플랜트 장비의 자주적 개발과 제조를 강화함. - 해상풍력발전의 개발 구도를 최적화시킴. - 해양의약에 대한 혁신 개발을 강화하고 해양기능성식품과 화장품의 업그레이드를 추진함.
해양전통산업 조정	<ul style="list-style-type: none"> - 현급 이상 지방정부는 구체화의 정책조치를 제정함으로써 해양선박, 해양어업 및 염화화학공업 등 해양 전통산업을 조정하고 최적화시킴. - 산업의 디지털화, 네트워킹과 지능화 발전을 추진하고 제품기술, 공예장비 및 에너지 효율 표준을 향상시키고 산업의 품질제고와 효율증가를 실현함.
해양서비스업 발전 지원	<ul style="list-style-type: none"> - 현급 이상 지방정부는 해양교통운수, 연해관광 등 전통 해양서비스업을 업그레이드하고, 해양문화, 해양관련 정보서비스와 법률 서비스 등 현대 해양서비스업의 발전을 지원함. - 근해·원양 항로와 수송력 구조를 최적화시키고 선박교역, 선박·해운 중개업 및 해운보험 등 현대 해운서비스를 발전시킴. - 연해 특색 관광노선과 상품, 해양관광의 새로운 업태를 개발함. - 해양문화산업을 발전하고, 해양문화를 장비제조, 의료건강, 관광 등 산업과 결합함. - 스마트 해양 시스템을 구축하고 해양산업을 인터넷, 클라우드 컴퓨팅, 빅데이터 등 정보기술과 심층적으로 융합시킴.

2. 과학기술 혁신

과학기술 혁신에 관하여 「조례」는 해양경제를 발전시키는 것은 과학기술 혁신을 견지하고 해양 기초연구를 강화하여 과학기술 혁신을 위한 플랫폼을 구축하며, 기술혁신의 능력을 향상시킬 것을 요구하고 있다. 또한, 기업이 주체가 되고, 시장을 지향하여 산·학·연이 깊이 융합한 해양산업의 시너지 시스템을 구축해야 한다고 제시했다.

우선, 대학교와 과학연구기구의 역할을 발휘하여 해양종합연구기구의 건설을 추진하며, 국가급 과학연구기구가 장쑤성에서 해양과학교육기지를 설립하는 것을 지지해야 한다. 또한, 해양관련 기업이 해양과학기술 연구개발센터를 설립하는 것을 유도하고 해양과학기술 혁신능력을 제고한다. 이와 더불어 정부는 해양경제의 대중(大众) 창업공간을 만들어주고 인터넷과의 융합을 촉진



CONTENTS

하며, 신형 창업·혁신 서비스 기구를 육성하겠다고 제시했다.

또한, 친환경 선박, 고급기술 선박, 해양플랜트의 설계건조 등 분야의 핵심 기술 개발을 추진하고, 해외 고급 장비와 기술을 유입하면서 자주적 개발과 혁신능력을 강화해야 한다고 제시했다. 그리고 해양관련 기업들이 업계 표준 제정에 참여하는 것도 지지한다는 입장이다.

이와 더불어 해양과학기술 인재유동 메커니즘을 수립하고, 해양기초연구, 해양산업 핵심기술연구와 선진기술 연구를 과학기술 발전계획으로 포함시킨다. 그리고 장쑤성 교육기관은 해양관련 학교의 설립을 교육발전계획으로 포함시켜야 하며, 해양교육자원의 통합 및 해양과학 체계의 보완을 지지해야 한다고 촉구하고 있다.

3. 생태보호

생태보호 측면에서 「조례」는 생태보호 레드라인(红线) 제도 실시, 해역과 연안 개발활동 규범화, 바다매립 활동에 대해 엄격한 관제, 도서 생태시스템 보호 및 생태복원 등에 관한 구체적인 요구를 제시했다.

[표 5] 생태보호 관련 조치 내용

구분	주요 내용
생태보호 레드라인 제도 실시	<ul style="list-style-type: none"> - 생태보호 레드라인 제도를 엄격히 실시하고 생태보호 레드라인 분류와 관리감독을 시행하며 해양환경보호구 취위시엔피(区域限批) 제도를 수립하고 보완함. - 생태가 취약한 민감구역 및 환경자원 수용력 초과구역에서 생태복원과 오염정돈을 제외한 다른 신규 공정 건설 프로젝트를 금지함.
해역·연안 개발 규범화	<ul style="list-style-type: none"> - 연해 시, 현급 지방정부는 해양주체기능의 포지셔닝에 따라 육·해 주체기능을 연계시킴. - 해안선 기능에 대한 관제를 강화하고, 관련 지역 계획과 정책을 보완하여 해역과 연안 개발에 대한 순서와 수준을 규범화시킴.
바다매립 활동 엄격히 관제	<ul style="list-style-type: none"> - 현급 이상 지방정부는 바다매립 활동에 대해 엄격히 관제해야 함. 바다매립에 대한 감독과 검사를 강화하고 생태보상과 복원을 추진함.
도서 생태시스템 보호	<ul style="list-style-type: none"> - 도서 및 주변해역의 생태시스템을 보호하고 무인도 개발·이용 제한 메커니즘을 수립함. - 유인도에 대한 최적화 이용을 추진하여 도서 자원에 대한 합리적 이용을 촉진함.
생태복원	<ul style="list-style-type: none"> - 연안해역, 갯벌습지와 자연해안선에 대한 보호와 복원을 추진함. - 자연해안선 보유율에 대한 관제 제도를 수립하여 해안선 정돈사업을 체계적으로 전개함. - 생태습지를 복원하고 대중 친수(亲水) 해안선과 모래사장을 확대함.
육·해 환경보호 통합	<ul style="list-style-type: none"> - 해양 생태환경보호를 생태보호건설의 전체계획으로 포함시킴. 육·해 환경보호를 통합시키고 육지오염원과 해상오염에 대한 관제를 강화함. 근해 양식규모를 합리적 범위 안으로 통제하여 바다로 유입되는 오염배출구에 대한 감독을 강화함.

「장쑤성 ‘13·5’ 해양경제발전계획」에서는 장쑤성 해양생태문명 건설에 대해 해양자원을 합리적으로 개발·이용하고 저탄소 녹색 해양산업체계를 대대적으

2) 취위시엔피(区域限批) : 환경보호를 위해 일개 지방 또는 기업이 「환경보호평가법」을 위반했을 경우 해당 지방이나 기업이 추진하는 프로젝트에 대해 허가를 내주지 않는 제도



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

로 발전시켜서 해양환경보호와 해양경제의 조화로운 발전을 촉진해야 한다고 요구했다. 특히 해양경제의 녹색발전에 있어서 난통시와 동타이시(东台市)가 국가급 해양생태문명건설 시범구로서의 시범적 역할을 발휘하여 장쑤성 연해시, 현에서 국가급 해양생태건설 시범구 창설 활동을 전개한다는 계획이다.

또한, 친환경적이고 과학기술 수준이 높고 에너지 소모가 적고 생산된 오염물이 적은 해양산업을 대대적으로 발전시킨다. 해양의약·생물제품, 해양재생가능 에너지, 해양신소재, 해양녹색식품을 비롯한 에너지 절약·친환경 산업을 발전시키며 이와 동시에 해양생물자원에 대한 이용 효율성을 제고하고 고효율적인 생태양식 모델을 보급해야 한다. 이런 조치를 통해 해양경제발전이 해양생태환경에 대한 영향을 최대한 줄일 것을 강조하고 있다.

4. 개방협력

개방협력 측면에서 「조례」는 현급 이상 지방정부는 기업, 고등교육기관, 과학연구기관들이 해양분야에서의 국제·지역 협력에 참여하는 것을 장려하고 지원해야 하며, ‘일대일로’ 건설에 융합하여 글로벌 해양산업체인, 벨류체인, 혁신체인, 물류체인과 연계되는 수준 높은 개방형 해양경제 시스템을 구축해야 한다고 강조했다.

또한, 해수양식, 해수담수화설비, 해상풍력발전 등 산업에서의 생산능력 협력 및 기술보급을 추진하고 조건을 갖춘 기업들이 심해, 원양, 극지 등 해양자원 개발에 참여하는 것을 장려한다. 이에 해양산업에 관한 국제협력 수준을 향상시킨다는 계획이다.

이와 더불어 해운·항만 건설을 강화하고 국제 취항노선을 확장하며, 대형항만기업들이 다양한 방식으로 연해국가의 항만건설과 경영에 참여하는 것을 지지한다. 그리고 국제해운센터를 함께 건설하고 해상의 상호연통을 추진할 것이다. 그 외에는 해상무역과 투자의 자유화와 편리화를 추진하고 다원화의 투자 플랫폼을 구축함으로써 중외 해양산업원구와 국제경제무역협력구의 건설을 함께 추진할 것이라고 밝혔다.

또한 장쑤성은 국가의 지역발전 전체 구도에 적극적으로 융합하고 개방으로 개혁을 촉진하며, ‘외자유입(引进来)’과 ‘해외투자(走出去)’를 더욱 결합함으로써 해양경제발전의 새로운 우위조건을 형성하고 해양산업 개방협력의 새로운 지점을 구축한다는 방침이다.

3 시사점

1. 「조례」 제정의 의미

이 「조례」는 향후 장쑤성 해양경제 발전의 주요 추진 방향을 제시하고 있다. 특히 세부 추진사항과 정책적 지원 조치의 제시를 통해 장쑤성 정부, 해양관련 기업과 과학연구기관들이 각자의 역할을 충분히 발휘해서 법규의 이행을 추



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

진하고 장쑤성 해양경제의 고품질 발전을 실현하는 데에 주력할 것을 촉구하고 있다.

「조례」의 발표는 장쑤성 해양경제 발전을 촉진하는 데 큰 역할을 할 수 있을 뿐만 아니라, 중국 최초 발표된 조례로서 시범적인 역할을 갖고 있기도 하다. 「조례」는 계획과 건설, 발전과 혁신, 개발과 보호 간의 관계를 잘 규명하고 각 부서와 기관이 해양경제 발전에 있는 지위, 권리, 의무와 직책을 명확히 규정했다. 그리고 각 행위주체의 해양경제 활동에 관한 장려, 제한과 금지 제도를 마련했다.

2. 향후 장쑤성 해양경제 발전 전망

「조례」는 해양강국전략의 이행, 해양경제의 고품질 발전, 해양자원에 대한 과학적 이용 촉진 및 해양경제의 지속가능한 발전을 실현하기 위해 제정된 것이다. 특히 「조례」에서 제시된 해양경제의 고품질 발전 실현을 위해 육·해 통합 강화, 강·해 연동 발전 추진 및 현대 해양산업 체계 구축 등의 내용은 향후의 중점 추진사항으로 보인다.

공간구조와 산업체계 구축을 위해서는 향후 창장경제벨트 해양산업 협력공간을 확대하고 창장삼각주 해양산업의 분업 협력에 적극적으로 참여해야 한다. 특히 상하이와의 교류와 협력을 강화하여, 저장성(浙江省) 및 안후이성(安徽省)과의 경제협력을 심화시킴으로써 지역 간 협력 메커니즘을 수립하고 현대 해양산업 체계와 협동·혁신 체계를 구축해야 한다.

항만자원을 통합하고 해운·항만 기업 간 연맹 수립을 추진하여 기업 간 협력을 촉진한다는 것은 주목할 만한 내용이다. 이는 장쑤성 해운·항만 통합의 추진을 통해 항만그룹의 해운·항만 자원의 일체화를 실현하고 우위조건을 형성하는 것이다.

마오쉐창(毛雪强) 장쑤성 원양운수유한공사 총경리에 따르면, 장쑤원양그룹은 향후 근해와 원양 항로를 추가로 더 많이 개척할 계획이며, 장쑤성 중추 항만에게 더 많은 물량을 가져줄 것이다. 이에 장쑤성의 대외개방 수준 향상, 산업구조의 업그레이드와 생산능력 이전을 위한 운수 보장을 제공해 주고 항만과 해운의 연동으로 더 강한 시너지 효과를 기대할 수 있다. 또한, 해양산업 발전 측면에서 해양 선도산업의 입지를 추진할 것이고 해양전통산업 전환과 업그레이드에 관한 프로젝트를 확대할 것이다. 이와 동시에 해양 신산업 발전의 돌파구를 찾아서 해양 친환경, 해양 신소재, 해수담수화와 종합이용 등 산업에 관한 프로젝트를 중점적으로 추진할 것으로 보인다.

해양과학기술 혁신은 향후 장쑤성 해양경제 발전의 돌파구가 될 것으로 기대된다. 특히 해양장비, 해양생물의약 등에 관한 국가급 과학기술 혁신 플랫폼을 중점으로 구축하여 해양산업 핵심기술 개발을 가속화시킬 것이다. 이와 동시에 해양관련 학교와 연구기구 간 인재자원의 통합과 융합을 강화하며, 연해도시에서 국가급 해양경제 중점 실험실을 설치하고 해양공정기술센터와 산업화 시범기지 건설을 통해 해양과학기술 시범원구를 구축할 것으로 보인다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

대외개방과 국제협력을 위해서는 ‘일대일로’ 해양경제 협력에 적극적으로 참여해야 한다. 해상 실크로드 국가와 수산양식, 해양플랜트, 해수이용과 신에너지 등 산업에 관한 협력을 적극적으로 전개해야 한다. 또한, 해양무역 구조를 최적화시키고 투자 편리화 개혁을 가속화하여 외자기업 발전에 이로운 경영환경을 만들어주어야 한다. 이에 해양전략적 신흥산업, 해양서비스업과 해양관련 인프라 건설에 외자를 적극적으로 유입하도록 한다.

향후, 「조례」의 실행을 위해, 성정부도 여러 보장조치와 혜택정책을 실시할 예정이다. 특히 성정부는 국유 해양투자 기업 설립 등의 조치를 취하여 해양신흥산업과 현대 해양서비스업의 발전을 중점적으로 지원해 줄 것이다. 또한, 해양공공서비스의 다원화 공급 체계를 강화하고 해양산업 투융자 서비스 플랫폼을 수립하여, 해양기업의 직접 융자 경로를 확대할 것이다. 이런 여러 보장조치는 해양과학기술 혁신을 촉진하고 특색적인 해양브랜드를 육성하여 해양산업구조를 최적화시키는 데에 든든한 바탕을 마련해 줄 것이다.

진선선 연구원

kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 푸젠성 「크루즈 경제 발전 추진에 관한 실시방안」 발표, 크루즈 특색 산업사슬 육성 추진
- ‘일대일로’ 해운무역지수, ‘일대일로’ 업무 적극 수행
- 텐진 동장(疆保)보세항구, 국제전자상거래 보세구내 분배센터 운영 개시
- 중국 서부지역, 9성·시 ‘육·해 신통로’ 협력 MOU 체결
- 푸젠성, ‘해상 실크로드’를 기반으로 다수의 대외무역 항로 개척

- COSCO SHIPPING ‘일대일로’ 해운·항만 신구도 구축
- 샤먼항, 일부 항만비용 재차 인하
- 르자오항 컨테이너 자동화 야드 1기 운영 개시
- 진지(津冀, 텐진과 허베이성) 컨테이너 Sea&Rail 정기열차 운행 개시
- 4월 중국 조선업, 신조선 수주량 한국을 제치고 1위 등극
- 저우산항(舟山港), ‘일대일로’ 새로운 항로 개척

해운 · 항만 · 물류

- 2018년 중국 해외 항만건설 회고 및 전망
- ‘일대일로’ 상의 코스코그룹의 발자취
- 상하이 수운 통상구 무역비용 크게 감소
- 칭다오항 자동화부두 세계 최초 육측 전자동화 작업 실현
- 중국 5G 스마트 항만 시대 개막
- 푸젠 평탄항 진징항구역 정식 개방
- 올해 1~4월 중국의 국제무역 수출입 4.3% 증가
- 교통운수부의 하이난 싼야 등 크루즈항만 해상 크루즈항로 시험 추진에 관한 의견
- 상하이 수운 통상구 무역비용 크게 감소

해양 · 수산

- 하이난성(海南省) 국가생태문명시범구 건설 추진
- 광시(广西) 베이부완(北部湾)과 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区), ‘만구’ 협력 촉진
- 북극씨를 중국포럼 상하이에서 개최, ‘빙상실크로드’ 공동 구축 논의
- 지린성(吉林省) ‘쌍통로’ 건설로 해양 경제권에 적극적 융입
- 2018년 광둥성(广东省) 해양생산총액 약 1조 9,600억 위안 기록
- 중국, 카보베르데 해양경제특구 건설에 노력

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 : 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 푸젠성 「크루즈 경제 발전 추진에 관한 실시방안」 발표, 크루즈 특색 산업사슬 육성 추진

최근 푸젠성 발전개혁위원회, 푸젠성 교통운수청 등 10개 기관은 「크루즈 경제 발전 추진에 관한 실시방안」(이하 「방안」으로 약칭)을 공동으로 발표했다.

「방안」은 크루즈 경제발전 총체적 요구, 크루즈 항만 인프라 건설, 크루즈 시장 육성, 크루즈 장비 제조업 발전, 크루즈 발전 정책 지원 등 6개 분야의 21개항 내용이 포함되어 있다. 「방안」은 메커니즘 혁신, 과학기술 및 서비스 혁신을 적극적으로 추진하여, 중앙정부 및 지방정부 지원정책을 통해 「21세기 해상실크로드」 핵심구, 국가 생태문명시험구 건설 등을 중심으로 크루즈 특색 산업 사슬을 대대적으로 육성할 것을 제시했다.

「방안」은 2035년까지 크루즈 항만 및 항로 체계, 크루즈 부대 서비스 보장 체계, 특색 있는 크루즈 연구·개발·건설 체계, 크루즈 응급관리 체계를 기본적으로 구축하여 크루즈 산업사슬을 형성하고, 크루즈 건설 및 크루즈 선대 확장을 추진하며, 크루즈 경제 규모를 지속적으로 확대하는 동시에 산업 업그레이드, 경제 발전 및 국민 소비의 보장 역할을 현저히 강화할 것을 지적했다.

「방안」에 따르면, 푸젠성은 출발 항로를 중심으로 기항지와 공동 발전을 추진하고, 푸저우(福州)는 송사(松下)항만을 기반으로 크루즈 항만 건설 및 운영을 지원하며, 푸저우 ‘중국크루즈 관광발전 시험구’와 빈해신구(滨海新城) 건설과 함께 발전을 통해 항만과 도시의 일체화 융합 발전을 실현할 것이다. 또한 평탄(平潭) 국제관광섬 크루즈 항만 건설을 추진하여, 크루즈 항만 부대시설 건설 업무를 지도하고, 마조(妈祖, 중국 남방 연해 일대에서 신봉하는 여신) 특색문화를 살려 푸톈 메이저 우도(莆田湄洲岛) 혹은 동우(东吴)항만에 크루즈 부대시설 건설을 추진할 것이다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 5. 13.>

2 ‘일대일로’해운무역지수, ‘일대일로’ 업무 적극 수행

4월 26일, ‘제2회 일대일로 국제협력포럼’이 베이징에서 개막됐다. 2013년 ‘일대일로’ 슬로건이 제시된 이후 2년 전 첫 번째 ‘일대일로’ 국제협력포럼이 개최되기까지, ‘일대일로’의 이념에서 현실에 이르기까지 평화, 번영, 개방, 친환경, 혁신, 문명의 방향으로 끊임없이 전진해왔다.

‘제2회 일대일로 국제협력포럼’이 개최되기 전, 자이동성 국가발전개혁위원회 ‘일대일로’ 건설촉진센터 주임은 「중국신문주간」 기자와의 인터뷰에서 ‘일대일로’ 건설은 이미 2단계로 진입했다고 언급했다. 그는 ‘일대일로’ 건설 1단계는 주로 최상층 설계와 정책기제의 구축에 있었다고 했다. 현재 최상층 설계는 기본적으로 완성되어 시공에 중점을 두고 있다. 그러므로 2단계의 특징은 매우 분명하며 프로젝트 건설에 중점을 두고 실행해야 하고, 그것을 통해 효익이 발생되어야 한다. 프로젝트 건설을 둘러싼 일련의 관련 조치와 정책도 더욱 완비되어야 한다.

2018년 8월 27일, ‘일대일로’ 건설 추진 5주년 좌담회에서 시진핑 주석은 중요한



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

담화를 발표했는데, ‘일대일로’ 건설은 이미 전체 구상단계에서 세부단계로 진입했음을 언급했다. 이로써 알 수 있듯이 이후의 ‘일대일로’ 작업은 큰 변화가 있을 것이다.

자이동성은 이어서 2019년은 ‘일대일로’ 건설 추진 6년째가 되는 해라고 언급했다. 5년 전과 비교하여 국제와 국내 형세 모두 큰 변화가 있었다. 국제형세 측면으로는 미국을 위시한 일부 국가가 일방주의와 보호무역주의를 내세우기 시작하여 국제경제 질서의 파동을 일으켰고, 중·미 무역마찰이 가중됐다. 그러나 이와 동시에 5년의 노력을 거쳐 ‘일대일로’ 슬로건은 이미 국제적으로 보편적인 호응을 얻었다. 국내형세 측면으로는 중국 자신은 이미 고속 발전에서 고수준 발전의 단계로 진입하여 19대 당대회에서는 대외개방의 정도와 수준을 제고해야 한다고 제시했다. ‘일대일로’ 건설은 이미 2단계에 진입했다고 할 수 있는 것이다.

‘일대일로’ 건설성과를 전면적으로 즉시 반영하고, 특히 무역과 교통운송 분야의 발전성과를 반영하기 위해, 상하이항운교역소는 ‘일대일로’ 무역액지수, ‘일대일로’ 화물운송량 지수와 ‘해상실크로드’ 운임지수를 연구하여 2017년 7월 정식으로 ‘일대일로’ 해운무역지수를 대외에 발표했다.

최근 들어 상하이항운교역소가 발표한 ‘일대일로’ 해운무역지수는 이미 중국과 연선국가가 공동 구축한 ‘일대일로’ 성과의 중요한 발전 경로가 됐으며, 중국 ‘일대일로’ 공식사이트의 중요 기초 데이터가 됐다.

상하이항운교역소가 발표한 ‘일대일로’ 해운무역지수에서 볼 수 있듯이 3월 ‘일대일로’ 무역액지수는 121.77점으로 전년대비 11.6% 상승하여 중국 대외무역 전체보다 2%p 높았다. 그중 가장 주목할 만한 것은 중아시아, 북아프리카, 유럽의 무역액으로 각각 22.2%, 19.6%, 14.5% 상승하여 중국과 ‘일대일로’ 연선국가의 무역왕래가 더욱 빈번해졌음을 보여줬다.

3월 중국에서 ‘일대’ 연선국가까지 철도 화물운송 수출량지수는 154.29점으로 전년대비 34.1%로 대폭 증가했다. 중국-유럽 정기열차를 대표로 하는 철도운송이 이미 ‘일대일로’ 건설의 중요한 역량이 되었음을 의미하며, 유라시아 각국 간 경제무역 왕래와 지역경제발전 촉진 등 부문에서 중요한 영향을 발휘했다. 수치를 통해 3월말 기준, 중국-유럽 정기열차의 누적 운행수량이 14,691편이며, 국내 출발 중국-유럽 정기열차의 도시는 이미 60개에 달하고, 유럽 15개 국가 40여개 도시로 향해 중국-유럽 정기열차가 활발한 발전 추세를 유지하고 있음을 알 수 있다.

4월 ‘해상실크로드’ 종합운임지수는 84.29점으로 전년대비 5.6% 하락했다. 그중 ‘해상실크로드’ 수입 벌크화물운임지수는 106.33점으로 전년대비 17.3% 하락했다. ‘해상실크로드’ 수입 컨테이너운임지수는 95.3점으로 전년대비 5.0% 하락했다. ‘해상실크로드’ 수출 컨테이너운임지수는 77.13점으로 전년대비 6.3% 상승했다. 2019년 이래 해운운임은 전반적으로 하락하고 해운시장이 비교적 침체되어 있어 해운기업은 조기에 위험요소를 대비해야 한다. 그러나 또 다른 시각에서는 ‘일대일로’ 종합운송비용 역시 하락하여 무역기업의 비용하락 효과에 어느 정도 공헌하고 있다는 분석도 있다.

상하이항운교역소는 ‘일대일로’ 지수를 바탕으로, 적극적으로 ‘일대일로’ 해운무역지수 응용을 통해 ‘일대일로’ 국가가 공동참여하는 해운무역지수 협력플랫폼을 구축하기로 했다. 정식 발표 후 2년여 동안의 운행상황을 보면, ‘일대일로’ 해운무역지수는 전면적으로 즉각 ‘일대일로’ 건설성과를 반영해 왔으며, 특히 무역과 교통운송 분야의 발전성과를 반영했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

‘일대일로’ 해운무역지수는 연선국가의 경제와 무역에 응용되고 있으며, 각국의 무역업체, 해운업체가 무역 운송계약 협의 시 ‘일대일로’ 해운무역지수를 참고하여 사용하며 ‘일대일로’ 연선국가 간의 경제와 무역발전을 효과적으로 촉진했다.

초상국그룹은 ‘일대일로’ 해운무역지수 해운량지수에 힘입어 ‘일대일로’ 수입업무로 확장하고, ‘일대일로’는 연선의 지중해, 북아프리카의 해운량 증가 속도가 뚜렷하며, 연선국가는 ‘일대일로’ 해운무역지수를 통해 제3국 업무를 확장하고 있다. 또한 중국, 유럽의 정기선사, 화물대리점, 화주들은 ‘해상실크로드’ 운임지수를 사용하여 ‘일대일로’ 컨테이너운임지수 연동 협약을 체결해 교섭시간을 줄이고 교역비용을 감소시켰다고 했다.

이와 더불어 상하이항운교역소는 해운지수의 선물거래에 있어 지수가 관리시장 변동의 위험을 관리하는 헤지거래 도구로 활용가 되어 ‘일대일로’ 연선의 해운기업, 화주에게 더욱 효과적으로 수익과 운송비용을 관리할 수 있도록 하여 더 나은 무역 서비스를 제공하고 무역시장을 촉진시키기 위해 모색하고 있다.

<자료 : 中国水运网, 2019. 4. 28.>

3 2018년 중국 해외 항만건설 회고 및 전망

2018년 이후, 중국은 해외에서 투자 협력 중인 주요 항만들의 분포 구도가 더욱 최적화되었으며, 투자협력은 점차 남아메리카주로 확장되었다. 이중 일부 항만 프로젝트는 실질적 운영 단계에 들어갔으며, 일부 시범 효과가 나타나기 시작하였다.

‘일대일로’ 구상의 실현을 위해 중국의 항만해운(港航)등의 기업들은 선행적 탐색을 통해 해외진출 보폭을 가속화하고 해외 항만건설에 대한 투자 참여를 확대하였다. 이를 통해 항만이 위치한 지역의 경제, 산업 및 무역 발전에 기여하고, 중국의 국제 생산능력 협력에 대한 지원을 적극적으로 강화하며, 중국과 관련 국가들과의 교역을 활발하게 이끄는 등 인류 운명 공동체 구축을 위해 적극적으로 노력하였다. 해외 항만건설 협력은 이미 ‘일대일로’ 실행의 중요한 기반이며 중국의 국제 생산능력 협력을 위한 중요 플랫폼이다.

2018년 이후, 중국 해외 항만건설 협력 사업은 줄곧 심도 있게 추진되어왔다. 해외에서 투자한 항만들의 분포 구도가 지속적으로 최적화되었으며, 이와 함께 일부 프로젝트는 이미 정착하여 성과를 거두는 등 ‘일대일로’ 후속 프로젝트 건설은 이미 좋은 선행 시범 효과를 거두었다.

1) 동남아시아 및 남아시아 지역

동남아시아 및 남아시아는 중국 경제, 무역 발전의 중요한 지역이다. 이 지역에서 중국이 항만건설 운영에 투자 참여 중인 항만은 싱가포르의 COSCO-PSA Terminal (中远-新港码头, CPT) 말레이시아의 관탄항, 스리랑카의 콜롬보항과 함반토타항, 미얀마의 차우크퓨항, 파키스탄의 파다르항, 말레이시아의 말라카 게이트 웨이, 브루나이의 모라항 등이 있다.

이 지역의 항만물동량은 전체적으로 빠른 성장세를 유지하고 있다. 2018년 COSCO-PSA Terminal은 컨테이너화물은 동기 대비 56.5%가 늘어난 320만 TEU를 처리하였다(2018년 운영 중인 선석은 3개에서 5개로 증가). 콜롬보 국제 컨테이너터



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

미널의 컨테이너화물 처리량은 268만 TEU로 동기 대비 12% 증가하였다. 함반토타항이 처리한 총 물동량은 17만 8천 톤을 기록하였다.

2018년, 이 지역에서 중국의 투자, 운영한 항만은 증가하지 않았으며, 최근 다음과 같은 분야에서 성과가 나타나고 있다. 첫째, COSCO shipping과 싱가포르 항무그룹(PSA)은 COSCO-PSA 터미널에 선석 2개를 신규로 추가하기 위한 MOU를 체결하였다. 선석 2개가 신규 건설되면, COSCO-PSA 터미널이 운영하는 컨테이너선석 수는 모두 5개로 늘어나게 되며, 연간 처리능력은 현재의 300만 TEU에서 500만 TEU로 증가하게 될 것이다. COSCO-PSA 터미널은 2003년에 설립되었으며, 중국 COSCO shipping group과 싱가포르 PSA가 공동으로 설립하여 운영하고 있다. 동시에, COSCO shipping은 항만 및 해상운송의 우세를 바탕으로 점차 야적장, 창고 등의 물류업무로 확장하는 등 전체 물류 서비스 기능을 끊임없이 확대하였다.

2018년, COSCO shipping은 가오성(高升) 홀딩스에 대한 공개 매수를 실시하였다. 이 회사는 싱가포르에서 창고 및 컨테이너 야적장 등의 시설을 보유하고 있으며 자동차 물류 보세운송 및 보관 등의 업무를 담당하고 있다. 또한 말레이시아, 인도네시아, 미얀마, 태국에도 일부 물류 서비스를 제공하고 있다. COSCO shipping은 향후 COSCO-PSA 터미널을 바탕으로 물류 네트워크를 확대하고, 국제항로 및 지역 내 지선 배치를 보완하여 지역 항운 환적허브를 구축할 것이다.

둘째, 말레이시아 콰탄항 등 콰탄 산업단지(MCKIP) 관련 프로젝트도 뚜렷한 성과를 거두었다. 2018년 8월, 산업단지 내의 대형 프로젝트인 종합 철강 프로젝트가 정식으로 전면 생산단계에 진입하였다. 이는 중국이 '일대일로' 연선 지역에서 건설한 첫 번째 현대화 종합공장으로 말레이시아에서 가장 규모가 크다.

이 프로젝트는 중국과 말레이시아 양국이 '일대일로'에서 생산능력 협력을 추진한 혁신적 탐색의 결과로 평가되고 있으며, 중국-말레이시아 양국의 무역 및 현지의 경제 사회 발전을 촉진 하는 등 강력한 시범 효과를 나타내고 있다. 종합철강 프로젝트와 함께 패키지로 콰탄 심수항 터미널 1A 선석이 시범 운영에 들어갔다. 이는 중국이 동남아 지역에서 협력하여 건설한 첫 번째 산업 부대 터미널운영의 실현을 의미한다.

또한 베이부완항무그룹(北部湾港务集团)의 첫 번째 해외 터미널 정식 운영이다. 향후, 항만은 콰탄 산업단지의 개발에 협력하여 특히 종합철강 프로젝트의 운영에 있어서 임항(临港)공업 서비스 제공에 힘쓰는 동시에 기타물류 서비스 기능을 적극적으로 확대하여 말레이시아 지역 운송허브와 항만산업 연계 발전 시범 구역을 구축하게 될 것이다.

셋째, 함반토타항 2기 공정의 메인 공사가 완공되었으며, 시장 개척 및 운영 사업을 착실히 전개하는 등 이미 초기적 성과가 나타나고 있다. 2018년 함반토타항의 RO-RO자동차 운송 물동량은 23만 5천 대를 넘어섰으며, 이는 2017년의 9만 4천대 대비 큰 폭의 성장세를 기록하였다. 벌크화물 업무는 0에서 시작하여 연간 물동량은 17만 8천 톤을 기록하였다.

현재 이미 컨테이너 안벽 크레인 3대 및 관련 부대시설을 추가 증설하였으며, 동시에 대형 크레인을 설치하여 벌크화물 하역 서비스를 제공하고 있다. 또한 이 항만은 화물 환적, 선박 수리 등의 다양한 서비스 제공이 가능하다. 2018년, 이 항만의 선박입항 실적 역시 300척으로 크게 증가 하였다.

넷째, 중국-미얀마, 즉 중신(中信)그룹이 주도하는 컨소시엄이 차우크푸항 심수항 프로젝트를 낙찰받아 프로젝트에 관한 대체적인 협정에 서명한 것이다. 협정에 따



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

르면, 미얀마측은 이 프로젝트를 단계적으로 시행하는 것을 고려하고 있으며, 프로젝트 첫 단계에 13억 달러를 투자할 것으로 예상된다.

중국 측 지분이 85%에서 70%로 하향조정 되었다. 이 프로젝트는 2015년 낙찰된 후 지금까지 3년간 지속되었다. 중신(中信), 초상국(招商局), 중국항만(中国港口), 텐진 타이다(天津泰达), 윈난건공(云南建工) 및 태국正大그룹(正大集团)으로 구성된 중신 컨소시엄은 2015년 입찰에 참여하여 프로젝트를 낙찰 받았다. 그러나 중국-미얀마 양국은 이 프로젝트와 관련된 자금 조달 등에 관한 세부사항에 대해 구체적인 합의를 이루지 못해 여전히 실질적 추진에 어려움을 겪고 있다.

다섯째, 과다르항은 벌크화물, 컨테이너, RO-RO화물, 석유 액화천연가스 등의 화물을 처리할 수 있는 전천후 능력을 갖추고 정식으로 상업화 운영에 들어갔다. 이와 함께 항만배후의 과다르 자유무역지대가 개장되어 적극적으로 기업을 유치하는 등 항만 발전과 지방 경제 사회 발전에 긍정적인 역할을 할 것으로 기대된다.

2018년 3월, COSCO shipping lines는 정기 컨테이너 항로를 개설하였으며, 정식으로 과다르항에 기항하였다. 이 항로는 매주 수요일 과다르항에 기항하여 카라치항, 카시무항, 과다르항, 제벨 알리, 아부다비항 사이를 순환 항해하며 기존의 항로가 지닌 우세를 이용할 수 있다. 제벨알리, 카라치 및 아부다비를 환적항으로 하여, 정기선 운송을 통해 과다르항을 중동 및 세계 기타 주요 항만과 연결을 확대 할 것이다.

2018년1월, 과다르항의 확장 프로젝트의 일환으로 과다르 자유무역지대 starting zone(起步区)가 개장되었다. Starting zone(起步区)은 1기 프로젝트로 상품전시, 환적, 무역, 수산물 가공기능을 위주로 하며, 기존의 터미널 시설을 바탕으로 하는 상업, 무역, 물류 발전 지대를 건설하게 된다.

2016년, 과다르항 자유무역지대의 초기 지대 건설이 정식 착수에 들어가면서 항만구 건설에서 공업단지로의 확장이 시작되었다. 현재, Starting zone의 모든 부지는 이미 임대료가 완료되었으며, 금융, 호텔, 물류, 곡류 및 식용류 가공, 어업 가공, 가전 조립 등 30여개의 중국-파키스탄 기업이 입주하고 있으며, 직접 투자액 규모는 30억 위안을 넘어섰다.

2) 서아시아 및 북아프리카 지역

서아시아와 북아프리카 지역은 중국의 경제, 무역 발전에 있어서 중요한 잠재력을 지닌 지역으로 ‘일대일로’ 건설의 중점 지역이다. 이 지역은 지리적 우세를 바탕으로 전 세계 해운 구조에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 이와 동시에 이 지역 경제체(经济体)는 전반적으로 인프라가 낙후되어 있고 경제 발전 수준이 상대적으로 낮은 편으로 기초 인프라 개선, 산업화 발전, 생활수준 개선에 대한 발전 의지와 동력이 강한 곳으로 평가된다.

이 지역에서 중국이 건설 및 운영에 투자 참여하고 있는 해외 항만은 지부티의 지부티항(항만 배후지역에 지부티 자유무역단지, 아지(亚吉) 철도도 중국 회사가 협력 건설 운영 중), 아랍에미레이트의 아부다비 칼리파 터미널, 터키 최대 민간항인 콤포트(Kumport)항, 이집트의 수에즈 운하 터미널, 이스라엘의 하이파 신항, 그리고 중국 항만이 건설을 책임지고 49%의 지분을 가지고 있는 수단항 축산 전용터미널이 있다.

2018년, 이 지역의 항만물동량은 전반적으로 지속적인 성장세를 유지하였다. 수에즈 운하 터미널에서 처리한 컨테이너물동량은 동기대비 3.2% 증가한 261만 TEU



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

를, 터키 Kumport항의 컨테이너물동량은 동기 대비 18.3% 증가한 126만 TEU를 처리하였다. 지부티항의 컨테이너물동량은 동기 대비 7.4% 감소한 86만 TEU를 처리하였다. 외환 통제 등의 영향으로 에디오피아 경제 발전이 둔화됨에 따라 전체 컨테이너물동량이 감소한 것으로 평가된다.

2018년, 이 지역에서 중국의 항만건설 투자는 증가하지 않았으며, 최근 성과들은 다음과 같은 측면에서 나타나고 있다. 첫째, COSCO shipping port와 아부다비 항무국이 협력한 COSCO Shipping Port 아부다비 터미널(CSP 아부다비 터미널) 개항이다. 이 지역은 페르시아만 핵심지역에 위치하고 있으며, 직접 중동지역에 서비스가 가능하고 북아프리카, 남아시아 등의 지역까지 커버할 수 있다. 또한 항만배후에는 칼리파항 자유무역지대가 있으며, 아랍에미리트의 중요한 해운 허브의 역할을 담당하고 있다.

현재 칼리파항 1, 2기 터미널의 물동량은 500만 TEU로, 향후 5년 내에 910만 TEU까지 확충할 계획이다. 이번에 개항하는 아부다비 터미널은 반자동화 컨테이너 터미널로, 수심이 16.5m이며 2만 톤급 이상의 대형 컨테이너선이 접안 가능하며, 연간 250만 TEU를 처리할 수 있도록 설계되었다. 이 터미널은 COSCO shipping port의 첫 해외 그린필드(신규개발) 프로젝트로 이 건설을 통해 칼리파항은 컨테이너항만 순위가 세계 89위에서 25위로 대폭 상승하게 되었다.

COSCO shipping port 아부다비 터미널은 배후 카리프항 공업단지와의 연계를 강화하여 항만과 산업의 융합 발전을 추진하고, 동시에 터미널 배후의 컨테이너터미널을 이용하여 전체 혹은 일부 보세운송 서비스, 일련의 컨테이너 포장 서비스를 제공하는 등 리포지셔닝(陆向) 물류 서비스 네트워크를 더욱 보완하게 될 것이다. 다른 측면으로는, 컨테이너터미널 지선 환적운송을 발전시키고, 페르시아만 지선 내 운송 네트워크를 보완하며, 아울러 과다르항과의 제휴를 통해 컨테이너 등 화물 운송 협력을 실현하는 등 파키스탄, 인도 등 남아시아지역과 중동지역의 경제, 무역을 뒷받침하는 역할을 하게 될 것이다.

둘째, 지부티항 배후의 주요 프로젝트인 지부티 자유무역지대의 출범이다. 2018년 7월, 중국 초상국(招商局)그룹 등이 개발에 참여한 지부티 국제자유무역지대가 정식으로 문을 열었다. 이 프로젝트는 중국-아프리카 협력의 시범적 프로젝트로 2017년 1월 건설에 착수했다. 국제자유무역지대의 전체 계획면적은 48.2km²에 달하며, 그중 1기 공정은 6km²이다. 현재 개장한 지역은 1기 프로젝트의 Starting zone으로, 면적은 2.4km²이다. 이미 물류, 무역, 자동차, 기계, 해산물 가공, 식품 가공 등 20여개의 중국 기업들이 입주를 완료하였다.

현재 단지는 이미 초상국 보세물류공사(招商局保税物流公司)와 에디오피아 동아프리카 홀딩스 및 호텔 1곳에 창고 서비스를 제공하고 있다. 관련 산업의 발전을 통해 향후 지부티항 운송 수요에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다. 동시에, 지부티항의 발전 역시 자유무역지대 산업 프로젝트 입주에 더욱 큰 흡인력을 제공할 것으로 평가된다. 단지의 개발과 운영이 심화됨에 따라, 자유무역지대는 초상국의 ‘셔커우 모델(蛇口模式)’의 방식을 응용하여 항만, 산업단지, 상업 서비스 시설 등의 기반시설 환경을 기본으로 하는 하드환경(硬环境)과 통관, 결제, 빅데이터 등 법규 서비스 등의 기본환경인 소프트환경(软环境) 구축을 통해 ‘항만-단지-도시(前港-中区-后城)’로 이어지는 개발 모델을 검토하게 될 것이다.

지부티항의 주요 철도 프로젝트인 아지(亚吉)철도가 개통되어 운영에 들어갔다. 2018년 1월, 지부티와 에디오피아 수도 아디스아바바를 연결하는 아지철도의 상업



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

운영 개통은 지부티항의 영향력과 파급 범위를 한 단계 확대하였으며, 지부티와 에디오피아 경제 발전을 뒷받침하고 있다. 통계자료에 따르면, 2018년 1월부터 3월까지 1분기에 아지철도를 이용한 컨테이너화물 수송실적은 5,801TEU이며, 4월부터 6월까지 2분기 컨테이너화물 수송량은 전기 대비 36% 증가한 7,918 TEU를 기록하였다. 이밖에, 아지철도는 현지 경제사회 발전 위한 수요를 만족시키기 위해 양곡 및 철강수송을 위한 전용열차를 개통, 운영하였다.

2018년 9월, 초상서커우(招商蛇口)와 지부티항 회사는 ‘지부티 노후항만 개선 프로젝트 협력 양해 각서’를 체결하였다. 2017년 신항만이 가동을 시작 한 이후, 기존 터미널의 업무는 점차 신 터미널로 이전되었다. 기존터미널은 도시 재개발을 통해 상업 사무, 물류와 금융 서비스, 호텔 및 관광 서비스 등의 기능을 도입하여 지부티 CBD와 도시의 새로운 중심지를 구축할 것이다.

셋째, 상하이 국제항무그룹(上港集团, SPIG)의 첫 번째 해외 항만 프로젝트인 하이파 신항이 정식 건설에 착수했다. 2018년 6월, 하이파시와 상하이시 고위 관계자는 하이파 신항 공정 건설 협력을 위한 MOU를 체결하였다. 상하이 국제항무그룹은 정식으로 이스라엘 항만관리회사가 위임한 공정 프로젝트 일부 용지에 2018년 7월 하이파 신항 건설을 시작하였다. 같은 해 9월, 이스라엘은 정식으로 항만운영권을 2021년부터 25년간 중국 측에 넘기기로 했다. 하이파 신항 건설은 2018년부터 2021년까지 추진할 예정이며, 하이파 신항은 지중해 동남쪽에 위치하며, 그리스 피레우스항과 바다를 두고 마주하고 있다. 하이파 신항이 완공되면 터미널 안벽 길이가 805.5m, 선석(泊位)의 접안능력은 20만 톤급, 항만구역 면적은 57만 m², 연간 설계 하역능력은 106만 TEU이다.

2015년 5월, 상하이 국제항무그룹은 하이파 신항의 2021년부터 25년 간 터미널 운영권을 낙찰 받았으며, 이는 중국항만(中国港湾)이 2014년 6월 이스라엘 아슈도드 신항 건설 프로젝트를 낙찰 받은데 이어, 중국 기업이 이스라엘에서 협력 건설한 또 하나의 대형 인프라 프로젝트이다. 이스라엘은 하이파 신항의 기초 부분 건설을 담당하고, 상하이 국제항무그룹은 하이파 신항 터미널 건설, 설비 배치 및 일상적인 운영 관리를 담당하게 될 것이다. 더 나아가, 상하이 그룹은 유럽, 지중해 등 항만 사이에 발달된 물류 네트워크를 이용하여 하이파 신항을 지중해의 허브항과 지역 항운 중심을 만드는데 주력할 것이다.

넷째, 수단항 축산전용 터미널이 운영을 시작하였다. 이 터미널은 중국 항만(中国港湾)이 건설을 담당하였다. 2018년 5월, 수단항 축산전용 터미널 운영이 정식으로 시작되었으며, 처음으로 2만 4천 마리의 양을 사우디아라비아에 수출하였다. 축산전용 터미널의 운영으로 수단은 기존의 지하자원의 우세에서 산업 및 경제 우세로의 전환을 추진하게 되며, 수출을 통한 외화 획득능력 향상과 지역경제 발전을 이끄는 등 국가 경쟁력 강화에 이바지하게 될 것이다.

2018년 6월, 중국항만과 수단 항무국은 중국항만이 수단 항무국에 제공한 일부 프로젝트 채권을 지분으로 전환하는 방식을 통해 수단 항무국 지분 51%, 중국항만 지분 49%로 수단의 축산전용 터미널 프로젝트 회사를 공동으로 설립하기로 하였다.

다섯째, COSCO shipping port, 초상국 항만(招商局港口) 및 중투해외(中投海外)의 3자 지주 형태로 이루어진 터키 콤포트(Kumport)터미널이 ‘EFQM 국가 탁월상’을 수상하였다. 2018년 11월, 터키 품질협회와 터키 공상업협회가 공동으로 개최한 2018년 EFQM(유럽 품질경영재단)에서 콤포트터미널은 안전 및 환경 영역에서 금



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

정적인 평가를 받아 'EFQM 국가 탁월상(excellence award)' 칭호를 수여받았다.

3) 유럽지역

여기서 말하는 유럽은 유럽 남부지역 지중해 연안 및 유럽의 서북지역을 의미한다. 이 지역은 중국의 주요 경제, 무역 대상 지역으로 중국 상품 수출입의 주요 지역이다. 이 지역 대다수 경제체(经济体)들은 경제가 비교적 발달해 있으며, 기초 인프라 수준이 높고 물류 서비스가 강하며, 항만배후의 철도, 내륙 수운 등 화물집하·분산(集疏运)도 매우 발전되어 있다. 항만은 이 지역에서 이미 중요한 역할을 담당하고 있다. 유럽 재정 위기 후 몇 년간, 항만배후지의 경제 발전은 상대적으로 더딘 편이며, 대외무역 수요는 전반적으로 회복 중에 있다. 아직 항만운송 수요에 대한 성장 동력이 부족하며, 일부 항만의 채산성은 낙후된 편으로, 외부자본의 개입 및 인수 합병에 대한 수요가 존재한다.

이러한 배경에서, COSCO 그룹을 선두로 하여 관련 국가들과 주요 항만건설 및 운영을 위한 협력 역량을 강화하고, 항운 네트워크 배치를 지속적으로 보완하여 중국과 유럽 간 교역 확대에 기여할 것이다. 이 지역에서 중국이 건설 운영에 참여하고 있는 항만은 그리스의 피레우스항, 벨기에의 앤트워프항, 제브뤼헤항, 네덜란드의 로테르담항 Euromax 터미널, 이탈리아의 바도(Vado)터미널, 프랑스의 TL(Terminal link), 스페인의 Noatum 등이 있다.

2018년, 이 지역의 항만물동량은 비교적 빠른 성장세를 유지하였다. 피레우스항 컨테이너물동량은 동기 대비 19.4% 증가한 441만 TEU를 처리하였으며, 제브뤼헤항 컨테이너물동량은 동기 대비 24.1% 증가한 39만 TEU를 처리하였다. 앤트워프항의 컨테이너물동량은 동기 대비 3% 증가한 223만 TEU를, 로테르담 Euromax 터미널의 컨테이너물동량은 동기 대비 13.4% 증가한 305만 TEU를 기록하였다. 이탈리아 바도(Vado) 터미널의 컨테이너물동량은 동기 대비 68.6% 증가한 7만 TEU를 처리하였고, 스페인의 Noatum의 컨테이너물동량은 동기 대비 554% 증가한 362만 TEU를 기록하였다. 프랑스 TL의 컨테이너물동량은 동기 대비 8.5% 증가한 1,364만 TEU의 실적을 보였다.

2018년, 이 지역에서 중국이 건설 및 운영에 투자한 항만은 새로 증가하지 않았으며, 최근 성과들은 다음과 같은 부분에서 나타나고 있다. 첫째, COSCO shipping 그룹이 벨기에의 제브뤼헤항 지배 운영에 참여한 것이다. 2018년 1월, COSCO shipping port는 제브뤼헤 항무국으로부터 특수 경영권의 혜택을 받았으며, 동시에 프랑스 CMA-CGM은 제브뤼헤항 터미널에 대한 지분 10%를 매입하기로 결정했다. 이는 COSCO shipping 그룹의 첫 번째 서유럽 절대 지배 운영 터미널이다(주식 보유율 90%).

제브뤼헤항은 벨기에의 주요 컨테이너 문호항이며 서·북유럽 지역의 주요 허브항만으로 지리적 이점이 뚜렷하고 함부르크와 루아브르 지역에 인접하며, 영국과 지리적으로 가까워 많은 지역을 커버할 수 있다. 또한 배후의 발달된 도로, 내륙 수로, 철도 네트워크와 정기선 서비스를 통해 서유럽 및 북유럽, 중동부 유럽 등의 넓은 지역까지 커버 가능한 중요한 지역 물류 배송센터이다. 향후 COSCO shipping port는 적극적으로 후방 물류 서비스를 확장하여 전체 물류 공급망 협력 방안을 수립하고, 남유럽의 피레우스항 등과의 협력을 추진하여 배후단지에 더욱 높은 수준의 서비스를 제공할 것이다.

둘째, 그리스 피레우스항의 운영 및 관리 현황은 비교적 양호하며, 좋은 시범 효



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

과를 내고 있다. 최근, COSCO shipping 피레우스항은 시장 개척을 더욱 가속화하고, 내부 관리를 강화하여 컨테이너 항로에 대한 최적화와 통합 조정을 실시하여 중국-유럽 해운 쾌속라인(中欧海运快线)을 개통하였다. 또한 항만의 컨테이너, RO-RO 자동차 등의 물동량은 빠른 증가 추세를 보이고 있어 해외 항만건설 협력에 있어서 선도적 역할을 하며 좋은 본보기가 될 것이다.

2018년, COSCO shipping 피레우스항의 수입은 1억 3,290만 유로로 2017년 1억 1,150만 유로에 비해 19.2% 증가하였다. 이중 특수 경영권 수입은 1,220만 유로로 27.8% 증가하였다. 컨테이너터미널 수입은 510만 유로로 25.3% 증가하였다. RO-RO 터미널 수입은 160만 유로로 13.2%, 선박수리업은 260만유로 37.4% 증가하였다. 세전 이익은 4,230만 유로로, 2017년의 2,120만 유로에 비해 100% 증가하였다. 순이익은 2,790만 유로로 2017년의 1,130만 유로보다 147% 증가하였다. 2018년 COSCO shipping 피레우스항은 그리스에 480만 유로의 로열티(2017년 410만 유로)를 지급하였다. 2018년 매 주당배당금은 0.424 유로로 2017년의 0.1712유로에 비해 148% 증가하였다.

2009년, COSCO shipping 그룹 산하 COSCO shipping 피레우스 컨테이너터미널 유한회사는 피레우스항 2, 3호 컨테이너터미널에 대한 특수경영을 시작하였다. 2016년 COSCO shipping 그룹은 피레우스 항무국(현 COSCO 피레우스항)의 다수 지분을 획득하였다.

2018년 1월, COSCO shipping 피레우스 항무국은 항만구역 내에 4개의 호텔, 1개의 새로운 크루즈선 터미널과 전체면적이 4만 m²에 이르는 물류센터 건설을 골자로 하는 항만 업그레이드 계획을 발표하였다. 이 계획은 더욱 많은 관광객을 유치하여 크루즈산업을 발전시켜 피레우스항을 지중해 지역 내의 크루즈선 모항으로 발전, 선도적 역량을 구축하는 것을 목표로 하고 있다.

셋째, Noatum 항만 회사는 지속적으로 해상·육송(海陆)물류 네트워크를 보완하고 있다. 2018년 7월, COSCO 그룹이 지배하는 스페인 Noatum 항만 회사는 스페인 국가 철도 회사와 협력하여 복합운송 업무를 전문적으로 담당하는 철도 서비스 회사를 설립하였다. 이를 통해 해상·철도 복합운송 업무의 발전을 촉진하고, 스페인 동부의 발렌시아 컨테이너터미널, 서부 연해의 빌바오 컨테이너터미널 및 내륙의 사라고사, 마드리드 2개 철도역의 연계를 더욱 강화하여 육상운송, 항만거점 및 해상운송으로 이어지는 연결(无缝连接)을 실현하는 등 협력 발전을 더욱 강화하였다. 2018년 4월, 프랑스 CMA-CGM과 하파그로이드가 공동으로 운영하는 Med Americas 항로는 공식적으로 발렌시아 컨테이너터미널에 처음 취항하였다. 이 항로의 개통으로 발렌시아 터미널에 1년 간 7만 5천 TEU의 물동량 창출 효과를 가져 올 것으로 예상되며, 그중 70% 는 현지 화물이다.

4) 아프리카 지역

여기서 말하는 아프리카는 아프리카 동부, 서부, 남부지역을 의미한다. 이 지역에서 중국은 관련 국가의 항만 공정 건설 분야에 대한 투자가 주로 이루어지고 있으며, 건설 및 운영에 대한 투자가 이루어지는 터미널은 많지 않다.

서아프리카 지역에는 초상국그룹이 투자, 운영에 참여하는 항만은 토고 로메 컨테이너터미널, 나이지리아 틴칸(Tin-can) 국제컨테이너터미널(TICT), 엔타이항이 투자, 건설 운영에 참여하는 보카이(博凯)광업터미널, 중국항만이 건설을 책임지고 운영에 참여하는 카메룬 크리비 심수항 컨테이너선석 등 모두 4개가 있다. 동 아프리카



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

카 지역에는 초상국그룹이 건설에 참여한 탄자니아 바가모요항 프로젝트가 있다. 2018년, 이 지역의 항만물동량은 안정적 성장세를 유지하고 있다. 토고 로메 컨테이너터미널이 처리한 컨테이너물동량은 동기 대비 18.4% 증가한 105만 TEU를 기록하였으며, 나이지리아 틴칸 국제컨테이너터미널의 물동량은 48만 TEU으로, 동기 대비 2.3% 증가하였다.

2018년 이 지역에서 중국이 협력 건설 운영한 항만은 새로 증가하지 않았으나, 최근 다음과 같은 측면에서 성과가 나타나고 있다. 첫째, 2018년 3월, 중국항만이 건설을 담당한 레키 심수항 사업이 건설에 착수했다. 레키 심수항은 나이지리아 최대 도시인 라고스에서 동쪽으로 65km 떨어진 라고스 자유무역지대 내에 위치하고 있으며, 인근에는 레키 자유무역지대와 dangote(丹格特) 석유 정제(炼化) 자유무역지대가 위치한다. 항만이 운영에 들어간 후, 물동량 처리능력은 270~470만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 프로젝트 개발 모델은 항만 BOOT 프로젝트이며, 특허 경영권의 기간은 45년이다.

프로젝트 1기에 컨테이너선석 2개를 추가 건설하게 되며 안벽의 총 길이는 680m, 수심은 16.5m로 18,000TEU 컨테이너선이 정박 가능하다. 연간 처리능력은 120만 TEU으로 설계되었으며 공사 기간은 3년 정도로 예상된다. 이와 동시에, 레키항 컨테이너터미널 운영자가 대략적으로 확정되었다. 2018년 4월, CMA-CGM과 LPLE (라고스 주정부, Tolaram Group 및 나이지리아 항만 관리국이 설립한 합작기업)는 향후 건설되는 컨테이너터미널의 운영을 맡기로 하는 합의서에 서명했다. CMA-CGM 산하의 터미널 회사가 레키 심수항 컨테이너터미널의 운영관리를 담당하게 될 것이다.

둘째, 중국항만이 건설을 책임지고 운영에 참여하는 카메룬 크리비 심수항 컨테이너선석이 운영을 시작하였다. 이 컨테이너 선석은 2011년 6월 건설에 착수하여 2014년 6월 완공되었으며, 계약액은 4.98억 달러로 중국항만이 EPC 모드를 통해 건설하였다.

2014년 9월, 중국항만과 프랑스 볼로레 아프리카 물류 회사, CMA로 구성된 컨소시엄은 크리비 심수항 컨테이너선석의 25년간 특허 경영권을 성공적으로 낙찰을 받았다. 이 컨소시엄은 투자 세금 감면 등의 혜택을 받은 후 운영을 위한 협약을 체결하였다. 2018년 3월, 정식으로 운영을 시작하였다. 이 선석 길이는 350m, 수심은 16m, 8,000TEU의 컨테이너선이 정박할 수 있다. 이 터미널은 카메룬 물류센터에 위치하고 있으며, 향후 국제 수·수환적(水水中转)을 발전시켜, 해상·육로 복합운송을 통해 중국 아프리카 등 내륙 국가들에게 화물 환적, 물류 서비스를 제공하며, 나아가 지역 해운·항만 허브와 컨테이너 환적센터로 거듭나게 될 것이다.

5) 대양주 지역

호스트레일리아는 중국의 주요 경제, 무역협력 대상이다. 양국 간 자유무역지대에 관한 기존 협정이 업그레이드 되면서, 향후 실질적인 발전 잠재력이 매우 큰 지역으로 평가되고 있다. 이 지역에 중국이 협력 건설 및 운영하는 항만으로는 중국투자공사(中投公司)가 20%의 지분 참여로 협력 운영 관리하는 멜버른항, 초상국이 98년 관리 및 토지임대권을 가진 뉴캐슬항, 중국 란차오(岚桥)그룹이 2015년 5억 600만 호주달러를 투자해 99년간 임대 계약을 따낸 다윈항의 3개가 있다.

2018년, 이 지역에서 중국의 항만분야 투자 협력과 관련된 변화로는 초상국그룹의 뉴캐슬항 정식 인수를 들 수 있다. 2018년 6월, 초상국 그룹은 6억 750만 호주달



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

리를 투자하여 뉴캐슬항의 지분 50%를 인수하였다. 뉴캐슬항은 오스트레일리아에서 두 번째로 큰 항만으로 오스트레일리아 전체 석탄 수출의 40%를 책임지고 있다. 2017년 항만물동량은 1억 6,700만 톤이며, 그중 석탄이 1억 5,900만 톤을 차지한다. 중국의 초상국그룹은 2014년부터 이 항만에 대한 98년간의 관리 및 토지 임대권을 갖고 있다. 뉴캐슬항은 4개 항만구역, 9개의 석탄 전용선석을 포함한 전체 21개 터미널 선석을 갖추고 있으며, 200ha의 공지를 포함한 792ha의 토지를 보유하고 있다. 초상국그룹은 뉴캐슬항 인수를 통해 대양주에 대한 새로운 돌파구를 마련하는 계기가 되었다. 향후 후방의 풍부한 토지 자원을 충분히 이용하여 임항(临港) 산업단지 등의 개발을 적극적으로 추진하고 '서커우(蛇口)'의 경험 도입으로 항만-산업 연계 발전을 실현하여 오스트레일리아 특히 동부지역의 경제, 무역 발전을 견인할 것이다.

6) 미주지역

북아메리카는 전통적으로 중국의 경제, 무역 대상으로, 중국 기업이 투자, 운영에 참여하는 항만은 COSCO shipping 그룹의 시애틀 터미널과 초상(招商)이 프랑스 TL사를 통해 운영하는 항만이 있다. 라틴 아메리카는 중국 경제, 무역 협력 발전의 중점 잠재 지역이다. 중국은 이 지역의 에너지, 농산물 등 주요 수출 대상으로 향후 장기적인 발전 가능성이 존재한다. 현재까지 이 지역에 투자, 건설, 운영되고 있는 항만은 라차오그룹이 인수한 파나마 마르가리타 컨테이너항, 초상국그룹이 인수한 브라질 파라나과항 및 2019년 초 COSCO 그룹이 인수한 페루 찬카이 터미널의 3곳이다. 2018년, 브라질 파라나과항에서 처리한 컨테이너물동량은 69만 TEU에 이르며, 시애틀 터미널의 컨테이너물동량은 17만 TEU를 기록하였다.

2018년, 이 지역에서 협력 건설, 운영한 항만의 주요 성과는 다음과 같다. 첫째, 브라질 파라나과항 프로젝트의 인수를 마무리 지었다. 2018년 2월, 초상국항만은 브라질 제2항인 파라나과항의 인수를 완료하였으며, 72억 2,800만 홍콩달러를 투자하여 항만운영의 90% 지분을 인수하였다. 이 터미널의 특허경영권은 2048년 만료될 것이다.

파라나과항은 브라질 남동쪽 연안의 파라나주에 위치하고 있으며 브라질에서 두 번째로 큰 컨테이너터미널로, 이 지역 내에서 유일한 컨테이너 문호항이다. 브라질 최대 항만인 산토스항과는 약 280km 떨어져 있으며, 경제배후지는 브라질 동남쪽의 제일 중요한 연해 일대를 커버하며 브라질 전체 인구의 45%와 GDP의 47.6%가 이곳에 집중되어 있다. 브라질 남부에서 유일하게 항만으로 직접 연결이 가능한 철도가 부설 되어 있으며, 브라질 최대 냉장·냉동컨테이너 수출 터미널과 브라질 최대 농산물 수출항이다. 수출품 상위 3개 품목은 대두, 옥류, 두박(豆粕)이다.

터미널은 현재 컨테이너 선석 3개를 보유하고 있으며, 연간 설계 하역능력은 150만 TEU로 향후 2019년까지 240만 TEU로 늘어날 계획이다. 이 터미널의 물동량은 2015년 81만 6천 TEU, 2016년에는 75만 9천 TEU를 기록하였다.

이는 현재 브라질 및 라틴아메리카 최대 규모의 항만 인수 합병 프로젝트로, 초상국그룹이 라틴아메리카 지역에서 실시한 첫 번째 항만투자 프로젝트이다. 향후 초상국그룹은 후방의 철도, 공업단지 등의 우세를 충분히 이용하여 물류, 공업단지 개발 등의 업무를 적극적으로 개척하고 확장하여 항만, 산업, 도시의 협력 발전을 실현하게 될 것이다. 또한 적극적으로 컨테이너 항로를 개척하여 해운·항만운의 조화로운 발전을 추진하며, 해상·육상 양방향 물류 시스템 및 서비스 능력 제고에 힘



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

을 기울일 것이다.

둘째, COSCO shipping port가 처음으로 라틴아메리카에 항만 배치를 실현한 페루 찬카이 터미널 인수이다. 2019년 1월 COSCO shipping port와 페루의 화산광업그룹은 COSCO shipping port가 2억 2,500만 달러를 투자해 페루의 화산광업그룹의 지분 60%를 인수하기로 하는 합의서에 서명하였다.

페루 중부의 찬카이만에 위치하고 있는 이 터미널은, 페루 수도의 리마 북부에서 약 58km 떨어져 있으며, 지리적 입지 조건이 우수하고 교통이 편리하다. 최대 수심은 16m로, 대형 선박의 입출항 수요를 만족시킬 수 있다. 찬카이 프로젝트에는 다목적 터미널, 컨테이너터미널 및 관련 시설이 포함된다. 계획 1기에는 다목적 선석 2개와 컨테이너 전용선석 2개로 이루어진 4개 선석이 건설될 예정이며, 연간 설계 하역능력은 100만 TEU 이다.

인수가 완료되면, 찬카이 터미널은 COSCO shipping port의 남아메리카 첫 번째 지주형 터미널 프로젝트인 동시에 해외에서 두 번째로 이루어진 지주항만 프로젝트가 된다. COSCO shipping port가 페루 찬카이항을 인수하고 초상국그룹이 브라질 파라나과항을 인수함으로써 중국 항만기업이 남아메리카 지역 동서 양안의 항만 구도 배치를 실현하게 되었다. 향후 후방 내륙 지역의 물류 체계가 더욱 보완되면, 동서 양안의 경제, 무역 활성화와 양안의 물류를 상호 연결함으로써 중국 항만기업의 글로벌 해운 네트워크의 배치를 한층 더 보완할 것이다.

2018년 이후 중국이 협력한 항만의 분포 구도는 더욱 최적화되었으며, 점차 남아메리카로 확대되어 일부 항만 프로젝트는 실질적인 운영 단계에 들어가는 등 일부 시범 효과가 나타나고 있다. 중국의 항만개발 모델은 주로 항만건설을 통해 후방 산업단지 개발을 견인하며, 해상과 육로 양방향 물류 네트워크 보안을 추진하고 현지 정부정책 혁신과 제도 완비를 간접적으로 촉진하여 지역경제, 무역 발전 및 중국 국제 생산능력 협력에 기여하는 방식으로 이루어져 왔다.

중국의 기업들이 해외에서 항만에 대한 투자, 건설을 확대해 감에 따라, 협력을 저해하는 여러 가지 문제와 리스크에 직면하게 되었다. 예를 들어, 일부 프로젝트는 현지 정부 체제, 법률, 외부 여론 등의 영향을 받아 협정 체결에서부터 정식 발표, 또한 직접 실행에 이르기까지 진행이 매우 더디게 이루어지고 있다. 일부 프로젝트에 대한 국외 언론의 ‘채무(債務)합정’과 같은 비관적인 보도들은 중국의 해외 항만 건설 투자에 큰 영향을 미치고 있다.

따라서 어떻게 기존의 항만배치를 더욱 최적화 할 것인가, 어떻게 해외 프로젝트의 견고한 추진을 통해 현지 경제사회 발전과 중국의 국제 생 능력 협력에 기여할 것인가, 어떻게 대표적인 프로젝트 시범사업을 통해 ‘일대일로’ 후속 프로젝트 건설을 위한 좋은 외부환경을 조성할 것인가 등은 향후 심도 있게 검토해 볼만 한 문제이다.

<자료 : 中国港口, 2019년 제3호>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

4 ‘일대일로’상의 코스코그룹의 발자취

‘일대일로’를 공동 건설한 덕분에 세계에서 가장 큰 내륙국가 카자흐스탄은 중국 뚝원강에서 태평양 해상 출해구를 찾았고, 양국이 공동으로 건설한 중국-카자흐스탄 물류기지는 ‘일대일로’의 첫 번째 실물 플랫폼 사업이 되었다. 5년간의 사업실행을 통해 양국뿐만 아니라 ‘일대일로’ 국가들에 운송의 편의와 협력의 기회를 부여했다.

현재 중국에서 출발하는 국제정기열차는 이미 중아시아 5개국의 200여개 역을 거쳐 중동과 유럽 국가까지 이어진다. 뚝원강 항만구역은 이미 160여개 국가의 항만과 연결되어 유라시아 대륙 육·해상 복합운송의 협력 신모델을 구축했다.

몇 년 전, 중국기업은 피레우스항 건설에 참여하여 2010년 컨테이너물동량 순위는 세계 93위에서 2018년에는 32위까지 상승시켰다. 피레우스항은 전 세계에서 발전이 가장 빠른 컨테이너항만 중 하나로, 동시에 직간접으로 현지에 1만여 개의 일자리를 창출했다. 이곳에서 출발하는 중국-유럽 육·해상 쾌속라인이 매주 10여편 유럽 내륙을 왕복하며, 중국에서 유럽으로 향하는 해운화물은 이로써 운송시간을 7~11일 정도 단축됐다.

2013년 시진핑 주석은 중아시아와 동남아 국가를 순방하는 기간에 ‘실크로드 경제벨트’와 ‘21세기 해상실크로드’의 공동구축의 중요 프레임을 제시하며, 중국이 자신의 발전을 모색함과 동시에 기타 국가 발전에 공헌하는 ‘중국방안’은 전세계 체제변혁이 내재하는 요구에 부합함으로써 점차 더 많은 국가의 열렬한 반향을 일으켰다.

‘일대일로’ 건설에 선도적 역할을 하는 중요한 캐리어로서, 또 해운운송을 담당하는 해상무역통로로서, ‘일대’와 ‘일로’ 물류통로를 연결 확장하는 역사적 사명을 띠고 코스코해운은 전세계 최대의 해운기업그룹으로서 전면적으로 ‘일대일로’ 건설에 참여하여 ‘일대일로’ 연선에 아름다운 중국 명함을 남겼다.

5년 여간 코스코해운은 적극적으로 ‘일대일로’ 건설에 참여하여 중국기업의 해외 진출(走出去)을 도왔고 현지 경제의 쾌속 발전을 촉진시켰으며 연선국가와 지역에 해운인의 발자취를 끊임없이 남겼다. ‘일대’상에서 중국-유럽 간을 관통하는 기차는 고대 유라시아 대륙의 왕성한 왕래를 잇는다. ‘일로’상에서 항로와 선대는 동서를 연결하는 ‘교량’이다. 연선상의 항만 터미널은 한 알 한 알 반짝이는 진주와도 같다. 마치 ‘해상실크’와 ‘육상실크’가 촘촘히 연결된 것처럼 ‘일대’와 ‘일로’가 서로 반짝인다.

현재 코스코해운은 ‘일대일로’ 연선에 컨테이너 정기선 항로 174편을 배치, 161만 4천 TEU의 수송력을 투입하고 있다. 코스코해운은 ‘일대일로’ 연선의 주요 항로를 포괄하고 있는데, 이는 다음과 같다. 극동~유럽/지중해항로 11편, 남아시아/남아시아~유럽/지중해항로 5편, 유럽/지중해지역 지선 21편, 극동~페르시아만/홍해항로 8편, 극동/유럽~아프리카 관련 항로 13편, 극동~동남아/남아시아항로(지역 내 지선포함) 73편, 동남아 기항의 오스트레일리아, 뉴질랜드 관련 항로 4편, 기타 동남아 기항의 미주와 카리브해 관련 항로 8편, 매주 제공되는 정기선 서비스가 누적 143편, 매주 누적 선복이 14만 2천 TEU에 이른다.

코스코해운의 벌크선대 수송규모는 세계 1위이다. 2018년 코스코해운 벌크부문은 ‘일대일로’ 연선국가에서 벌크화물 물동량은 6,461만 2천 톤을 기록했다. ‘일대



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

일로' 부문 연선허로는 다음을 포함한다.

인도네시아-중국의 석탄 운송항로, 필리핀-중국의 니켈광 운송항로, 오스트레일리아-한국의 석탄 운송항로, 인도네시아-중국의 보크사이트 운송항로, 중국-인도의 화학비료 운송항로, 멕시코만-인도의 석유코크스 운송항로, 칠레-중국의 철광석 운송항로, 러시아-한국의 석탄 운송항로, 우크라이나-중국의 곡물 운송항로 등 '일대일로' 연선 네트워크는 한국, 싱가포르, 인도네시아, 남아프리카, 이 밖에 현재 추진 중인 가나 사업도 포함된다.

중국 원유 수입항로 중 코스코해운 에너지 계열사는 2018년 '일대일로' 연선국가의 화물원 수입 총 화물량의 약 77.6%를 수행했다. 현재 코스코해운 에너지 4대 해외 네트워크 포인트 중 3개가 해상실크로드 연선 상에 있다. 현재 운영 중이거나 구축 중인 LNG사업은 모두 해상실크로드 상에 있으며 모두 중국 LNG수입 사업이다. 유조선운송의 상·하류산업 사업 역시 순차적으로 추진 중이다.

과거 몇 년간 코스코해운 에너지는 해상실크로드에 양대 핵심항로를 구축했다. 하나는 중동-중국항로로 VLCC선대 항로로 사우디아라비아, UAE, 이라크를 포함하는 모든 중동국가를 포괄한다. 두 번째는 범동남아항로로 PANAMAX 선대 82%, MR선대 85% 항차가 이 지역에 집중되어 있다.

코스코해운 특수화물운송사는 전 세계에서 북극항로를 가장 많이 활용하는 선사이다. 2018년 북극 상용화, 사업화, 규모화 운항은 발전을 지속하여 8개 북극항차를 완성하였는데 역대 가장 많은 수치였다. 2018년 코스코 특수화물운송사측은 누적 100여척의 선박을 투입하였는데, 부선거(플로팅도크) '피레우스 III호', 원자력발전설비 '화룡(华龙) 1호', 중국에서 유럽 및 아르헨티나로 수출하는 풍력발전설비, 크로아티아 펠레샤츠 대교 등 운송사업을 원만하게 완성시켰고, 전 세계 6개뿐인 DP 양압력 '운송+설치'사업, 전 세계 최대 석유가스 사업인 TCO사업을 원만히 추진하여 '일대일로' 건설에 큰 조력 요소가 됐다. '일대일로' 연선을 둘러싸고 2018년에는 항로배치 최적화 조정을 하여 극동에서 유럽항로, 미주항로, 아프리카항로, 범인도양항로, 범태평양항로상에 비교우위 형세를 띠게 됐다. 동시에 적극적으로 대서양항로를 개척하여 오세아니아 등 신항로를 개척하여 전 세계 포괄을 실현하게 됐다.

2013년 8월 15일에서 9월 10일까지, 용성(永盛)호는 장쑤 타이창항에서 출발하여 순조롭게 동북항로를 거쳐 로테르담에 도착했다. 항로 거리는 7,931해리로 북극 동북항로를 거쳐 유럽에 도착한 첫 번째 중국 상선이 됐다. 이후 몇 년간 코스코해운 특수화물운송은 북극 동북항로 양방향 운항에 성공하여 사업화 상용화 규모화 여러 선형 운영을 실현하고, 현재 이미 15척 선박을 파견하여 22차 북극항 임무를 수행하고 있다.

그리스 피레우스항을 허브로 삼아 유럽지역 항로 및 철도공사와 협력을 통해 극동, 유럽을 연결하고, 중국-유럽 및 발칸반도까지 아우르는 장점을 발휘하는 고효율의 운송서비스 네트워크를 구축했다. 2018년 '중국-유럽 육·해상 쾌속라인'은 5만 TEU의 화물운송량을 기록하여 전년대비 27% 증가했다.

현재까지 코스코해운그룹은 전 세계 56개 터미널에 투자하였고, '일대일로' 연선 투자터미널은 18개이다. ① 코스코해운의 피레우스항 : 매년 현지 경제에 3억 유로를 공헌하고 있다. 현지에 직접적으로 3,100개, 간접적으로 10,000여개 일자리를 창출했다. 컨테이너터미널의 물동량은 경영을 맡은 초기의 68만 TEU에서 2018년에는 500만 TEU까지 증가하여 전 세계 컨테이너항만 중 순위가 93위에서 32위로 크게 상승했다. 피레우스항은 현재 컨테이너선, 자동차선, 유조선, 페리선, 수리선, 물류



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

창고의 6대 산업구역을 보유하고 있으며, 항만구역 내 중국-유럽 육-해상 쾌속라인과 헝가리-세르비아 철도가 연결되어, 중국-동유럽 배후지를 연결하며 '21세기 해상 실크로드' 중국과 동유럽을 왕래하는 문호가 됐다.

② 코스코해운항만의 아부다비터미널 : 코스코해운항만은 아부다비 칼리파항 2기 컨테이너터미널의 90% 권리를 보유하고 있다. 이 터미널의 연간 처리능력은 250만 TEU로 설계되었다.

③ 코스코해운항만(스페인) 터미널 : 2017년 6월, 코스코해운항만은 스페인 NOATUM 항만공사의 51%의 지분을 인수했다. 코스코해운항만(스페인) 핵심자산은 연간 처리능력 357만 TEU의 발렌시아터미널, 처리능력 100만 TEU의 아틀레틱 빌바오터미널, 레알 사라고사철도역, 마드리드 철도역과 철도서비스공사를 포함한다.

④ 코스코해운항만의 페루 찬카이터미널 : 코스코해운항만은 2억 2,500만 달러로 Volcan Compañía Minera S.A.A.로부터 페루 찬카이터미널 60%의 지분을 인수했으며, 지분인수 후 찬카이터미널은 코스코해운그룹의 남미 첫 번째 지배지분 터미널이 됐다.

⑤ 코스코해운항만의 제브류(Zeebrugge)터미널 : 현재 코스코해운항만은 제브류터미널 85%의 지분을 보유, 전면 인수 후, 이 터미널은 코스코해운항만의 북서유럽지역 첫 번째 지배지분보유 터미널이 되었다.

⑥ 벨기에 앤트워프터미널 : 이 터미널은 두바이항만그룹, 코스코해운항만, 짐 해운(ZIM Integrated Shipping), CMA-CGM과 독일 뒤스부르크항이 합자하여 건설 경영한다.

⑦ 네덜란드 로테르담 (EUROMAX) 터미널 : 로테르담항은 유럽 최대의 항만으로, 2016년 5월 코스코해운항만이 로테르담 Euromax 터미널 35%의 지분을 인수했다.

⑧ 이탈리아 바도항 : 2016년 10월 코스코해운항만은 이탈리아 바도터미널공사의 40%의 지분을 인수하였다. 바도 냉장터미널은 유럽 남부 최대의 냉장터미널이다.

⑨ 터키 이스탄불 Kumport 터미널 : Kumport는 터키 제3대 컨테이너 터미널이다. 2015년 9월 코스코해운항만과 자오상취항만, 중국투자해외직접투자유한책임공사(中投海外)는 터키 콤포트 터미널 65% 지분을 인수했다.

⑩ 중국 홍콩 COSCO-HIT(코스코-국제컨테이너터미널) & ACT(아시아 컨테이너터미널) : COSCO-HIT터미널은 코스코해운항만과 홍콩 허치슨워포아항만이 합자운영하며 쌍방이 각각 50%의 지분을 보유한다. 연간 처리능력은 180만 TEU로 설계되었다. ACT의 연간 처리능력은 160만 TEU로 설계되었으며, 허치슨워포아항만은 2014년 3월 코스코해운항만에 이 터미널의 60%의 지분을 양도했다.

⑪ 중국 타이완 까오밍터미널 : 코스코해운항만과 자오상취항만은 2012년 12월 합자연합체공사를 구성하여 까오밍터미널의 30%의 지분을 인수했다.

⑫ 싱가포르 코스코-신항터미널 : 코스코해운 첫 번째 해외투자 터미널사업으로 49%의 터미널 지분을 가지고 있다. 선석 수는 현재 5개까지 증설되었으며, 총 물동능력은 500만 TEU까지 증가했다.

⑬ 이집트 수에즈운하터미널 : 이집트 포트사이드항은 지중해 동부 주요 허브항으로 코스코해운항만은 2007년 10월 이집트 포트사이드항의 수에즈운하터미널 20%의 지분을 인수하여 2대 주주가 되었다. 이 터미널의 연간 처리능력은 510만 TEU로 설계되었다.

이 외 프랑스 포쉬르메르터미널, 중국 타이완 까오슝터미널, 한국 부산터미널 등



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼 : 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

이 있다.

2018년 코스코해운과 중국철도총공사는 연합하여 자체 운영의 중국-유럽 정기열차 서비스를 시작, 국내 출발의 대외무역철도라인은 모두 112개, 국내무역라인은 152개, 목적지까지 서비스 포인트는 2만개였다. 그중 ‘일대일로’의 정기열차는 다음의 내용을 포함한다.

- ① 중국-카자흐스탄 유라시아 양방향 국경운송통로 : 코스코해운 강점의 전 세계 해운네트워크 구조와 해상철도 복합운송 등 연결서비스 브랜드 장점은 신유라시아 대육교 위에 렌윈강과 휘얼귀스(Khorgas)를 양끝으로 이어 각각 3대양과 유라시아 대륙으로 연결되는 운송통로를 더욱 막힘없이 만들었다. ‘일대’와 ‘일로’는 이곳에서 서로 연결된다.
- ② ‘청두-유럽+’아세안 국제철도해상복합운송 정기열차 : 청두에서 범동남아를 왕래하는 남측 물류통로가 시작됐음을 의미한다.
- ③ ‘렌윈강+알마티’ 정기열차 상용화 : 2018년 4월, 코스코해운그룹이 개통
- ④ ‘난창-모스크바’ 중국-유럽 직통정기열차 : 전 여정 약 1만km, 15일 만에 모스크바 도착
- ⑤ ‘코스코호’ 중국-유럽(창샤-민스크)정기열차 : 2018년 9월 첫 출발
- ⑥ ‘티벳호’ 정기열차 : 2018년 12월 28일, ‘티벳호’ 정기열차 첫 출발
- ⑦ ‘창웨이호’ 중국-유럽 정기열차 : 2019년 3월 첫 출발, 청바이강(靑白江) 청두국제철도항에서 폴란드 우치까지
- ⑧ ‘일본-렌윈강-중아시아’ 국경전용열차 : 2018년 11월 개통, 중국-유럽 정기열차의 업그레이드 버전이라 불린다.
- ⑨ 충칭 철도해상복합운송 국제대통로 : 중국 첫번째 고속컨테이너 화물운송철도 정기열차
- ⑩ ‘산시-카자흐스탄’ 중아시아 정기열차 : 화물 운송기간을 기존보다 약15일 단축
- ⑪ ‘칭다오-청두-유럽’ 정기열차 : 칭다오 주변 및 일본, 한국, 동남아국가에서 중아시아와 유럽까지의 신통로 개통
- ⑫ ‘CNOOC and Shell 프로젝트’ 해상철도 복합운송 정기열차 : 서남통로(후이저우惠州-친저우钦州-청두)의 해상철도 복합운송업무 성공적 추진
- ⑬ 청두에서 러시아 마그니토고르스크까지 중국-유럽 정기열차 : 전 과정 운송추적 및 화물안전 화상관리 실현
- ⑭ 치루(齊魯)호’ 중국-유럽 국제컨테이너 직통 정기열차 : 르자오항 개통의 세 번째 국제컨테이너 정기열차

이 밖에 텐진-모스크바, 스자좡-모스크바, 한단(邯鄲)-모스크바, 지난-모스크바, 지난-민스크, 난창-민스크, 간저우(贛州)-민스크, 난징-모스크바, 렌윈강-알마티, 렌윈강-타슈켄트, 창샤-틸뷔르흐-모스크바-우웨이(武威), 모스크바-시안, 상양(襄陽)-만하임, 창춘-모스크바, 다렌-모스크바, 시안-유럽, 러시아-청두 등 정기열차가 운행 중이다.

<자료 : 港航视界, 2019. 4. 28.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

5 상하이 수운 통상구 무역비용 크게 감소

베이징 Re-code 무역안전·편리화연구센터(睿库贸易安全及便利化研究中心)는 최근 다음과 같은 연구결과를 발표했다. 상하이시 수운을 통한 국경 통상구의 무역비용이 금년 크게 인하됐으며, 수입 11개 규정항목 비용 중 8개 항목의 수취표준 평균요율과 수출 13개 규정항목 중 9개 항목의 수취표준 평균요율이 인하됐다고 밝혔다. 세계은행의 「경영환경보고(Doing business)」 통계 조건과 비교하여, 상하이 수입비용은 8개 항목으로 비용총액은 1,239.2위안(183.3달러), 수출비용은 9개 항목으로 비용총액은 924.2위안(136.7달러)이다. 수출입서류에 소비되는 비용은 약 450위안(66.6달러)이다.

베이징 Re-code 연구센터는 작년 10월 31일 발표한 세계은행 「경영환경보고」(2017년 5월 2일에서 2018년 5월 1일까지의 조사)와 비교하여 수입비용이 45.3% 감소, 수출비용이 55.2% 감소, 수입 서류비용이 44.5% 감소, 수출 서류비용이 4.9% 감소했다고 결론에서 밝혔다(부분통계는 조건에 맞게 조정). 아시아 지역의 도쿄, 부산, 싱가포르, 홍콩, 까오슝 등 기타 주요 항만(작년 세계은행 「경영환경보고」 수치 참조)과 비교하여 상하이의 국경통상 무역비용은 현저하게 낮은 수준이다. 수입 부문으로는 아시아의 기타 주요 항만보다 16.7%에서 46.2%까지 낮고, 수출 부문으로는 26.0%에서 59.2% 정도까지 낮다. 이 밖에 국내 단거리 운송비용 부문에서 상하이는 아시아 기타 주요 항만과 비교하여 가장 낮은 수준이다.

상하이 수운 통상구의 무역비용이 낮은 이유는 다음의 몇 가지 원인에 따른 것으로 볼 수 있다. 첫째, 교통운수부 및 국가발전개혁위원회가 정부 정가비용을 하향 조정했기 때문이다. 교통운수부, 국가발전개혁위원회의 「항만 수납비용 계산방법」의 통지」에 따라, 상하이국제항무그룹은 금년 4월 1일부터 화물료, 항만시설유지비, 도선비, 국내항로 선박 예선비의 수취기준을 각각 15%, 20%, 10%, 5%씩 하향 조정했다.

둘째, 지방정부에서도 자율적으로 부분 비용을 인하였다. 상하이국제항무그룹이 항만작업료(이동서비스)를 10% 인하했고, 상하이시 관련부문은 통지를 발표하며 금년 1월 1일부터 징수한 항만건설비 지방정부 귀속 부분비용을 소급적용했다.

셋째, 선사도 관련 비용을 인하였다. 관련 부문의 노력과 시장의 자율적인 협조 아래, 금년 3월 20일부터 각 대형 선사도 THC를 인하했으며, 일부 선사는 서류관련 추가비용을 인하여 전체적인 항만작업비를 하락시키는 효과를 가져왔다.

넷째, 대리작업 과정의 비용을 인하였다. 서류접수가 점차 전자화로 바뀌며 전자 선하증권의 실시로 상하이 통상작업의 무서류화 수준이 한층 제고되었고 세관검역 통관작업 시스템과 점진적으로 융합하여 작업 과정이 더욱 간소화됐다. 또한 선박 대리, 화물대리, 통관대리, 육상운송, 야적장 등 과정의 경영업체와 자율적으로 협력하여 관련비용 기준을 인하였다.

<자료 : 文汇报, 2019. 5. 15>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

6 칭다오항 자동화부두 세계 최초 육측 전자동화 작업 실현

5월 10일 오전, 칭다오항 자동화부두에서 ‘대형로봇’이 컨테이너를 선별할 때, 조정실의 확인을 기다릴 필요 없이 자동으로 인식을 하는 장면을 확인할 수 있었다. 이는 아시아 최초이자, 세계 최고 수준의 진정한 의미에서의 전자동화부두인 칭다오항이 또 다른 스마트설비를 장착했음을 시사하고 있다. 새로운 연구개발의 로봇 시각 컨테이너트럭 CLPS(Chassis Lift Prevention System)는 전 세계 항만 최초로 육측 전자동 리프트 작업을 실현했다.

부두에서 야드 크레인이 컨테이너트럭에서 컨테이너를 잡을 때, 어떻게 안전하고 효율적으로 자동화작업을 진행할지가 세계 항만이 줄곧 해결하고자 하는 작업 난제였다. 컨테이너와 컨테이너트럭의 연결락(장금장치)이 완전히 분리되지 않으면 야드 크레인이 컨테이너를 잡을 때, 컨테이너 트럭이 따라 들어 올리는 사고가 발생하기 쉽다는 안전문제가 있기 때문이다.

선진기술, 혁신기술을 가진 칭다오항은 이와 같은 세계적 난제에서 뒤로 물러서지 않았다. 칭다오항 자동화터미널은 로봇 시각 컨테이너트럭 CLPS의 인공지능, 이미지인식 등의 기술을 이용하여 자동인식을 실현했다.

이 같은 새로운 돌파는 자동화부두의 ‘전자동화’범위를 더 한층 확장시켰으며, 터미널 하역작업이 육측 지역으로 이어지도록 했다. 이로써 사람이 개입하지 않아도 되기 때문에 안전성이 향상되어 업계의 난제를 해결하게 됐다. 동시에 부두작업 효율도 크게 향상됐다. 기존에는 컨테이너트럭 기사가 1분간 대기하여 조종사의 확인을 기다려야 했지만 현재는 기본적으로 ‘제로대기’가 가능하다. 2018년 자동화부두 수출 물동량을 약 40만 TEU로 계산하면, 컨테이너트럭 CLPS의 응용으로 매년 컨테이너트럭 기사의 시간을 최소 총 7,000시간 감소시켰다.

금년 5월 11일, 칭다오항 자동화부두가 운영에 투입된 지 2주년이 됐다. 2년간 자동화부두는 과학기술혁신을 거듭, 스마트 수준을 향상시켜왔다. 2년간 칭다오항 자동화부두팀은 생산시스템 최적화를 거듭하여 소프트웨어 시스템 누적 업그레이드 80회, 기능 최적화 847항목을 기록했다. 또한 더블레이아웃, 수문차량 스마트관리 등 기능을 더하고, AGV 경로 스마트 알고리즘을 지속적으로 최적화하여 AGV의 장거리 U자 곡선이나 사선 기능을 추가했다. 자동화부두의 정보시스템의 최적화도 지속하여 설비기술 성능 개선, 부두생산효율 향상을 실현했다.

현재 자동화부두의 단일기계당 평균효율은 이미 운영초기의 시간당 평균 26.1TEU에서 36.1 TEU로 향상되어 자신의 세계기록 갱신을 거듭하고 있다. 2018년 12월 31일, 단일기계 평균효율은 시간당 43.23TEU의 최신 세계기록을 세웠다. 운영을 시작한 이래 이미 16개 항로 개통, 작업선박 1,430척, 작업컨테이너량 210만 TEU 돌파, 선박 표준작업율(准班率)은 100%를 유지하고 있다.

<자료 : 港口圈, 2019. 5. 13.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

7 하이난성(海南省) 국가생태문명실험구 건설 추진

최근, 국무원 주무부서(办公厅)는 「국가생태문명실험구(하이난) 실시방안」을 발표했으며, 하이난성의 생태 우위조건을 더욱 발휘하고, 생태문명체제 개혁의 종합 시범사업을 심층적으로 추진하여 국가생태문명실험구를 건설한다고 제시했다. 「방안」은 하이난성의 생태환경품질과 자원이용 효율성은 세계 선두 수준을 차지한다는 목표로 생태문명체제 시스템 구축, 국토공간구조 최적화, 육·해 보호와 발전 통합, 생태환경품질과 자원이용 효율성 제고, 생태제품가치 실현, 생태우선 투자·소비 모델 및 녹색생산·생활방식의 형성 추진 등을 모색하여 ‘생산발전, 생활부유, 생태양호’의 문명발전의 길을 견지해야 한다고 제시했다.

「방안」은 ‘생태문명 체제개혁의 본보기 구역, 육·해 통합 보호·발전 실천구역, 생태가치 실현 메커니즘 실험구 및 청정에너지 우선발전 시범구’의 네 가지 전략적 포지셔닝을 명확히 제시했다. 그 가운데 육·해 통합 보호·발전 실천구와 관련하여 육·해 공간의 통합, 육·해 주체기능구, 공간구조의 확정 및 용도 관제를 잘 조정하고, 육·해 통합되는 생태시스템 보호·복원 및 오염방제 구역 합동 메커니즘을 수립함으로써 육·해의 일체화 보호와 발전을 촉진할 방침이다.

실험구 건설의 주된 목표는 첫째, 2020년까지 실험구 건설에 있어 중요한 진전을 이루고 육·해 통합 국토공간 개발제도가 기본적으로 수립되어야 하며, 국토공간의 개발구조가 더욱 최적화되어야 한다. 둘째, 근안(近岸) 해역의 우량 수준에 도달한 수질 생태환경 품질 비율은 98% 이상이어야 한다. 셋째, 습지면적은 최소 480만 묘를 유지해야 하며, 하이난도의 자연해안선 보유율은 최소 60% 수준을 유지해야 한다.

「방안」은 실험구 건설의 중점 임무를 명확히 제시했다. 국토공간 개발·보호제도 구축에 있어, 해양생물자원 보호선과 바다매립 통제선을 확정하고, 자연생태공간 용도를 엄격히 관제하며, 2020년까지 근해지역 생태보호 레드라인 면적이 최소 하이난도 근해 총 면적의 35.1%를 차지해야 한다. 또한 국가공원을 주체로 하는 자연보호지 체계를 수립하고, 해양자연보호지를 다시 통합하고 개편한다는 계획이다. 육·해 통합 보호·발전의 새로운 구도 형성에 있어서 아래와 같은 세 가지 조치를 제시했다. 첫째, 해양환경자원 보호를 강화하고, 연안에 대한 분류별·구간별 세분화 관리를 실시한다. 가장 엄격한 바다매립 관제 및 해안선 개발·관제 제도를 실시하고, 국가 중대 전략 프로젝트를 제외한 모든 신규 바다매립 프로젝트에 대한 심사를 전면적으로 중지하고 바다매립의 역사적 미결 문제를 빨리 대처해야 한다. 또한, 해양생태시스템과 해양생물다양성 보호를 강화하고, 중요한 해양생물자원과 서식지에 대한 보호를 강화한다.

둘째, 육·해 통합 생태환경관리 메커니즘을 수립한다. 바다로 유입되는 모든 오염물 배출구를 전면적으로 정돈하고 리스트를 작성하여 관리한다. 그리고 바다로 배출된 오염물과 중점 오염배출구에 대한 모니터링을 강화한다. 또한, 바다로 배출된 육지 오염물에 대한 총량제를 개선하고, 하이커우시(海口市)에서 바다로 배출된 오염물 총량에 대한 통제 시험지점을 설립한다. 그리고 해양자원 환경 수용력에 대한 모니터링과 조기경보 메커니즘을 수립하며, 해양생태재해 및 돌발 생태환경 사건에 관한 대응 체계를 구축한다. 이와 동시에 하이난성 블루해만(蓝色海湾) 종합정돈 실시방안을 편성하고, 주요 항만에서 선박오염물에 관한 관리제도를 추진한다. 선



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

박, 항만과 해수양식 등 해양오염원에 대한 방제도 강화한다.

셋째, 해양생태시스템 카본 싱크(Carbon Sink)³⁾ 시범사업을 전개하고 기존의 블루카본 생태시스템을 보호하고 복원한다. 블루카본 표준 체계 및 거래 메커니즘에 관한 연구를 전개하며, 법에 따라 이산화탄소 배출권의 국제거래장소의 설립을 모색하도록 한다.

<자료: 中国海洋报, 2019. 5. 14.>

8 광시(广西) 베이부완(北部湾)과 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区), '만구' 협력 촉진

최근, 광시좡족자치구 제13기 인민정부의 제31차 상무회의가 개최되었으며, 아세안을 향해 금융개방 문호의 건설 및 베이부완(北部湾) 경제구의 수준 높은 개방과 고품질 발전 추진에 대해 검토했다.

회의에서 베이하이(北海), 팡청항(防城港)과 친저우(钦州)(이하 베이팡친<北防钦>으로 약칭)의 일체화 발전을 심층적으로 추진하는 것은 광시성 연해지역의 우위 조건을 충분히 발휘하여 수준 높은 개방과 고품질 발전을 추진하는 데 큰 의미를 갖는다는 것이다. 회의에서 광시성은 서부 육·해 신통로, 웨강아오 대만구 및 하이난자유무역구(항) 건설 등 중요한 전략적 기회를 잡고 모든 역량을 집중하여 연해의 개방과 개발을 계속 추진해야 한다고 강조했다. 베이팡친 일체화 발전을 촉진함으로써 개혁과 혁신을 강화하고 고수준 개방과 고품질 발전을 제약하고 있는 중요한 문제를 해결하도록 한다. 또한, 광시 연해 항만의 일체화 발전을 추진하기 위해 각 항만의 기능 포지셔닝을 보완하고 구조를 최적화시켜 운영수준을 향상시킨다. 이와 동시에 베이팡친의 산업, 교통, 원구 및 생태의 일체화를 촉진하고 개혁, 혁신, 개방의 새로운 조치로 베이부완 경제구의 업그레이드 발전을 촉진한다.

베이부완 경제구의 일체화 고품질 발전을 추진하기 위해 광시 베이부완 경제구 계획건설 관리 부서(이하 '베이부완 부서(北部湾办)'로 약칭)는 최근 「광시 베이부완 경제구, 웨강아오 대만구 건설과 연계 실시방안」을 내놓았으며, 이와 동시에 「광시 베이부완 경제구 베이팡친 일체화 계획(2019~2025)」을 편성하고 있다.

최근 몇 년간 인프라가 점점 완비되면서 베이부완 연해 항만의 물동량이 급증하여 베이부완항은 동남아와 동북아 주요 항만과의 통항을 모두 커버할 수 있게 되었다. 임항경제도 잘 발전되고 있고, 정자정보, 석유화학공업, 야금, 신재료 및 식품 등을 위주로 하는 현대임항공업 체계가 형성되었다. 100억 위안 급 이상의 중점산업원구는 11개가 있고, 그중에 생산액이 1,000억 위안을 초과하는 원구 2개를 보유하고 있다.

올해 광시성은 베이부완 도시군 건설을 웨강아오 대만구 건설과 연계시켜서 두 개 '만구'의 협력발전 메커니즘을 혁신하고 인프라 건설, 산업발전, 개방협력, 과학기술 혁신과 협력 및 생태환경 협력의 제고를 통해 협력과 'WIN-WIN'을 촉진하려고 한다.

베이부완 부서의 주요 책임자에 따르면, 베이부완과 웨강아오 대만구의 협력으

3) 대기 중 이산화탄소 배출의 심각성에 대한 사람들의 인식은 각국의 이산화탄소 배출량 감소에 대한 제한을 논의한 교토의정서의 통과 이후에 확산되었음. 그 결과, 발생되는 이산화탄소를 감축하기 위해 지속적으로 제안된 개념이 탄소 싱크(Carbonsink)이며, 탄소 싱크는 탄소를 저장할 수 있는 천연 또는 인공 저장소를 말함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2018년 중국 주요 해양산업 생산액 및 점유율
- ▶ 전문가칼럼: 장쑤성 해양경제 발전 촉진 조례 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

로 중국 ‘만구’ 협력발전의 본보기를 구축하자는 구상은 점점 뚜렷해지고 있고, 이 비전을 실현하려면 네 가지 ‘연계’를 추진해야 한다.

첫째, 전략 연계. 베이부완 도시군과 웨강아오 대만구 간 전략적 연계를 강화하며, 베이부완항과 홍콩, 광저우, 선전 등 웨강아오 대만구의 항만과 협력하여 중국-아세안 항만도시 협력 네트워크를 함께 구축한다.

둘째, 산업 연계. 기업과 혁신자원 간 연계를 강화하고, 전자정보와 해양산업 등 중점산업을 중심으로 이익 공유가 가능한 산업체인을 함께 구축한다. 두 ‘만구’의 선진 제조업의 융합발전, 전략적 신흥산업 발전의 상호보완, 전통서비스와 현대서비스 산업의 합동발전 및 해양경제의 이질화 발전을 추진한다. 웨강아오 대만구의 도시, 기업, 업계협회 및 싱크탱크와 함께 산업융합발전 메커니즘을 구축하고 새로운 정·산·학·연(政产学研)의 협력모델을 형성한다.

셋째, 플랫폼 연계. ‘도시구역+원구’의 공간 협력모델을 확대하여 고급 산업협력 시범구의 건설을 가속화시키고, 산업이전과 첨단기술 유입 등 전략을 실시하여 산업 간 상호보완을 추진한다. 두 ‘만구’와 연계되는 육·해·공 상호연통의 교통노선을 구축하고, 두 ‘만구’ 산업이전을 위해 서비스를 제공해 주는 크로스오버 물류원구를 건설한다. 또한, 중국-아세안 정보항(信息港) 건설을 가속화하는 것을 주요 수단으로 삼아 웨강아오 대만구와 공동으로 국제정보대통로의 건설을 적극 추진한다. 이와 동시에 베이부완 ‘스마트 해양’ 건설의 시범사업을 실시하고, ‘범 베이부완 구역 해양빅데이터 플랫폼’을 공동 구축하며 해양산업 디지털 융합발전 협력구를 건설한다.

넷째, 환경 연계. 혁신자원에 대한 배치를 최적화하고 혁신 메커니즘을 보완하며, 인재, 자본, 정보 및 기술 등 혁신요소의 흐름과 구역 간 융통에 유리한 혁신 환경을 조성하도록 한다. 혁신적 인재, 혁신적 플랫폼과 선진 과학기술 성과들은 두 ‘만구’ 간에 무차별화 하고 순조롭게 유통 수 있게 한다. 또한, 생태건설의 연계를 강화하고 생태협력 체제의 혁신을 추진하며 두 ‘만구’ 간 생태환경보호 합동 방제 메커니즘을 수립한다. 그리고 순환경제를 발전시키고 두 ‘만구’ 일체화의 생태보호 장벽을 구축하고 웨강아오 대만구와 함께 공생하는 조화로운 생태권을 건설하도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 5. 7.>