

KMI 동향분석

VOL.20
2017 MARCH

발간년월 2017년 3월(통권 제20호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
발행처 한국해양수산개발원 자료문의 한국해양수산개발원 동향분석실 홈페이지 www.kmi.re.kr
이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명

- 해양경제시범구 확대, 자유무역항 건설
- LNG선 등 친환경 해운 자원
- 어업자원 보호 위해 강력한 금어제도 도입

김형근 중국연구센터장
(hgkim@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)
김세원 중국연구센터 전문연구원
(ksw@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)
희가해 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)
진선선 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)
하염희 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)

지난 3월 15일, 전국인민대표대회를 끝으로 중국 한해의 최대 정치 행사인 ‘양회’가 막을 내렸다. 금년 ‘양회’에서는 2017년 중국 정부의 정책 방향을 가늠할 수 있는 주요한 이슈들이 논의 되었다. 금년 중국의 경제·사회 발전의 기조는 ‘안정 속의 혁신’으로 평할 수 있으며, 경제성장률은 전년보다 낮은 6.5% 성장이 제시되었다.

‘양회’ 중 발표된 국무원의 「정부업무보고」를 통해 2017년 해운·항만·물류, 해양·수산 분야의 정책 방향과 사업계획이 구체적으로 제시되었다.

해운·항만·물류 분야에서는 대외개방의 확대를 위한 ‘일대일로’ 전략의 안정적인 추진과 함께 자유무역시범구의 지역적·제도적 확대와 자유무역항과의 연계 발전이 추진될 것이다. 기업 경비 절감 차원에서 물류비용 절감을 위한 물류 효율화가 적극 촉진되고, 감세를 위한 ‘선박 톤세법’이 발표될 계획이다. 국유기업 개혁도 지속적으로 논의되었는데, 최근 해운(COSCO와 차이나쉬핑 등) 및 물류(시노트란스와 초상국그룹 등) 분야 거대 국유기업들의 합병에 이어, 항공·철도 분야 국유기업들의 합병 및 민영화도 지속적으로

전개될 것으로 예상된다. 또한 노후선박 폐선과 LNG선 등 친환경 선박 도입을 확대함으로써 ‘환경친화적’이고, ‘해운-조선 상생’에 기반을 둔 정책을 적극 추진할 것으로 예상된다. 특히 ‘인터넷+’ 전략에 기반을 둔 전자상거래 제도와 콜드체인 물류 기반을 공고히 함으로써 현대화된 물류 산업 발전을 촉진할 것으로 예상된다.

해양 및 수산 분야에서는 해양경제시범구 건설이 구체화될 전망이다. 2020년까지 10~20개의 해양경제시범구를 설립하여 해양산업 클러스터, 해양생태환경 보호, 해양권익 보호 등을 적극 추진할 계획이다. 해양관광 정책과 더불어 내수경제와 지역경제 발전의 새로운 동력으로 육성할 계획이다. 또한 심해개발 및 해양과학 기술 발전을 통해 해양강국 실현을 목표로 하고 있다. 주목할 점은 2017년 「정부업무보고」에는 “국가 해양권익을 ‘단호히’ 수호한다.”라고 표명했는데, 2016년에는 사용하지 않았던 ‘단호히(坚决)’란 어휘를 2015년에 이어 다시 사용함으로써 중국의 해양권익 수호 의지를 반영했다고 볼 수 있다는 점이다. 또한 생태환경 및 어자원 보호가 주요 이슈로 논의되어 ‘보하이(발해) 보호법’ 제정이 촉구되었다. 특히 「정부업무보고」에서 창장경제벨트의 생태회복을 강조함에 따라, 창장유역에서 엄격한 금어기 제도가 시행될 것으로 예상되며, 연해 어업에서도 어자원 보호를 위한 다양한 조치들이 시행될 것으로 전망된다. 수산물 양식도 보다 고도화되고, 친환경적인 방향으로 전환될 전망이다.

금년 ‘양회’의 해운·항만·물류 분야 주요 이슈들을 볼 때, 우리나라 관련 기업들이 향후 중국의 국가 전략에 부합·활용하여, ‘일대일로’ 연선 지역 및 창장, 중서부 내륙지역으로 진출을 모색해 볼 수 있을 것이다. 또한 복합연계운송, 전자상거래의 발전은 관련 기업들의 기존 비즈니스 모델 전환, 새로운 모델의 수립을 요구할 것이다. 또한 해양경제시범구를 2020년까지 20개까지 확대함으로써 지역경제 및 내수를 활성화할 것이라는 전략은 해양경제 활성화를 통해 지역경제의 성장동력을 찾고자 하는 우리나라에게도 정책적 시사점을 제공해 준다. 또한 노후선박 폐기 및 LNG선 건조 및 운영확대를 통해 해운-조선 상생 전략 추진은 지속적으로 모니터링하여 우리나라 관련 정책 추진을 위한 사례로 검토할 필요가 있다. 그리고 중국이 해양강국 건설이라는 모토 아래 해양권익 수호를 제1의 국익으로 인식하고 있는 만큼 중국과 해양경계획정, 불법어업 등의 이슈로 이해관계가 얽혀있는 우리나라로서는 양국간 갈등을 최소화하면서 해양국익을 확보하는 방안을 지속적으로 모색할 필요가 있다.

2017년 '양회'¹⁾, 안정적 경제성장에 진력

■ 2017년 GDP 6.5% 목표 제시, 경제성장 '안정'에 방점

- 양회'에서 발표된 국무원의 「정부업무보고」에서는 2017년 경제성장 목표를 약 6.5%로 제시했으며, 이는 2016년 목표치인 6.5%~7.0%보다 하향 조정됨
- 「정부업무보고」에서는 실제적으로 더 높은 성과를 위해 노력할 것을 언급했으며, 전문가들은 2017년 실제 GDP 성장은 지난해와 비슷한 6.7% 내외가 될 것이라고 분석함
- 기타 「정부업무보고」에서 제시한 주요 경제 지표 목표들은 전년(2016년)과 동일 혹은 약간 상회하는 수준임
- 경제성장률의 하향 조정에서 불구하고, 도시 신규 고용 목표를 전년보다 100만 명 증가한 1,100만 명 이상을 제시함으로써 적극적인 고용정책 추진이 예상됨
- 2017년 재정적자 규모를 전년보다 2천 억 위안 증가한 2조 3,800억 위안으로 제시하면서 적극적인 재정정책을 통해 경기부양 의지를 피력함
- 철도 투자의 경우 전년과 동일한 목표, 도로(수운 포함) 투자의 경우 전년보다 높은 목표치를 제시함으로써 교통인프라 건설은 더욱 확대될 것으로 예상됨

표 1. 2017년 주요 경제지표 목표치

구분	2016년		2017년 목표
	목표	실적	
GDP 증가율	6.5~7.0%	6.7%	6.5% 내외
CPI 증가율	3% 내외	2.0%	3% 내외
도시 신규 취업자 수	1,000만 명 이상	1,314만 명	1,100만 명
도시 실업률	4.5% 이하	4.02%	4.5% 이하
무역 증가율	안정적 수준 회복	-6.8%	안정적 수준으로 회복
재정 적자 규모	2.18조 위안	2.18조 위안	2.38조 위안
철도 투자	8,000억 위안	8,015억 위안	8,000억 위안
도로 투자	1조 6,500억 위안	1조 7,700억 위안	1조 8,000억 위안(수운 포함)

자료 : 중국 국무원, 「2016년 정부업무보고」(2016. 3.) 및 「2017년 정부업무보고」(2017. 3.)

1) '양회(两会)'란 중국 최고의 권력기관인 전국인민대표대회(전인대)와 중국 최고의 정책자문기관인 전국인민정치협상회의(정협)를 통칭하는 용어로서, 매년 3월 초에 개최되어 약 2주간 진행되며, 중국 경제·사회의 발전 방향, 정부 예산, 경제성장률 및 각 분야의 정책들을 제시·결정하는 중요한 정치적 행사임

[중국 현지 전문가 한마디]

“(‘양회’로 본 중국 경제 방향에 관해) 안정중립적인 통화정책과 공급측 구조개혁 등 개혁에 대한 강조 등을 감안할 때 리스크를 적절히 관리하면서 안정속 발전 기조를 이어갈 것으로 예상...”

- 한국은행 상하이대표처 정호석 부국장, KMI 인터뷰 -

■ 올해, 공급측 구조개혁과 효율성 제고를 통한 경쟁력 확보에 주력

- 「정부업무보고」에서 제시한 2017년 8대 중점 업무로는 ① 공급측 구조개혁 심화, ② 주요 분야 개혁 심화, ③ 내수 잠재력 발굴, ④ 혁신을 통한 실물경제 업그레이드, ⑤ 농업의 안정적 발전 및 농민소득 증대, ⑥ 적극적이고 능동적인 대외개방 확대, ⑦ 생태환경 보호 강화, ⑧ 민생 보장 및 개선, ⑨ 정부의 자체적인 건설 강화 등이 제시됨

표 2. 「정부업무보고」의 2017년 주요 임무 중 해양·수산, 해운·항만물류 분야 영향 분석

주요 임무	관련 영향 분석
공급측 구조 개혁 심화	<ul style="list-style-type: none"> 과잉생산 능력 축소, 철강 5천 만 톤 내외, 석탄, 1.5억 톤 이상, 화력발전 5천 kw 이상의 생산능력 감축 목표했으며, 단기적으로 국내 생산 대체를 위한 수입량 증가 예상 기업비용 경감 부분에서 물류원가 절감을 제시함으로써 물류 효율화 촉진 예상
주요 분야의 개혁 심화	<ul style="list-style-type: none"> 국유기업 개혁 제시, 해운·항만·물류 관련 국유기업들의 지속적인 합병 및 구조조정 예상
내수잠재력 발굴	<ul style="list-style-type: none"> 철도 및 도로·수운 인프라 투자 규모 제시, 교통물류 인프라 건설 확대 예상 지역 발전구도 최적화의 일환으로 해양경제 시범구 건설, 해양강국 건설 강화 등이 제시됨으로써, 해양경제를 내수경제 발전의 새로운 동력으로 간주
혁신을 통한 실물 경제 업그레이드	<ul style="list-style-type: none"> "인터넷+" 전략을 강조함에 따라, 전자상거래 관련 제도 및 시장 지속 발전 예상
농업의 안정적 발전 및 농민소득 증대	<ul style="list-style-type: none"> 식량생산 기능구역, 현대화된 농업산업단지 구축을 제시하면서, 농산품 관련 콜드체인 물류 촉진 예상
적극적이고 능동적인 대외개방 확대	<ul style="list-style-type: none"> "일대일로" 전략 추진을 강조, 관련 해외투자, 교통물류 인프라 건설 촉진 예상
생태환경 보호 강화	<ul style="list-style-type: none"> 노후 차량의 퇴출, 친환경 에너지 차량 장려 등을 제시하였으며, 선박도 노후선박 폐선 및 LNG선 등 친환경 선박 교체 촉진 등이 예상 창장경제벨트 생태환경 회복 제시, 창장 유역 어획 활동 통제 및 금어기 제도 강화 예상
민생 보장 및 개선	<ul style="list-style-type: none"> 식품약품 안전 엄격한 관리 제시, 콜드체인 관련 제도 및 산업 발전 예상

자료 : 중국 국무원, 2017년 「정부업무보고」, 2017. 3.을 통해 KMI 분석

- 「정부업무보고」에서 나타난 해양·수산, 해운·항만물류 분야에서의 전망을 살펴보면, 공급측 구조 개혁 분야에서는 기업의 물류원가 절감을 통한 물류 효율화 추진이 예상됨
- 내수잠재력 발굴 분야에서는 해양경제 시범구 건설을 통해 내수와 지역경제를 활성화하는 새로운 동력으로 삼을 것으로 보임
- 대외적으로는 자유무역시범구 확대와 일대일로 전략의 연계를 통해 적극적이고 능동적인 대외개방 확대 전략을 추진할 것으로 보임
- 또한 노후선박 폐선과 LNG선 등 친환경 선박 도입을 확대함으로써 '환경친화적'이고, '해운-조선 상생'에 기반을 둔 정책을 적극 추진할 것으로 예상됨
- 특히 '인터넷+' 전략에 기반을 둔 전자상거래 제도와 콜드체인 물류 기반을 공고히 함으로써 현대화된 물류 산업 발전을 추진할 것으로 예상됨

■ '양회' 기간 중 대표 기자회견 및 주요 의제를 통해 본 해양수산 정책방향

- 「정부업무보고」에서 사용된 어휘 중 발전(发展)이 120회로 가장 많이 언급되었으며, 개혁(改革) 83회, 경제(经济) 69회, 건설(建设) 54회 등 순으로 언급됨
- 거시적인 관점의 경제사회 정책방향을 담은 「정부업무보고」에서, 해양수산과 관련된 직접적인 어휘 사용은 적은 편이었고, 해양(海洋) 4회, 물류(物流) 1회 및 수운(水运) 1회 등이 직접 언급되었음²⁾
 - '해양'은 2016년의 업무 회고 중의 "경제외교, 인문교류 성과가 풍부하고, 국가영토 주권 및 해양권의 유지 보호하였음" 및 2017년 주요 임무 중 "해양경제시범구 건설 추진, 해양강국 건설 강화, 국가 해양권의 보호 및 유지"에서 언급됨³⁾
 - '물류'는 2017년 주요 임무 중의공급측 개혁 부분에서 "기업의 제도적인 거래 비용, 에너지 및 물류비용 절감"에서 언급됨⁴⁾
 - '수운'은 2017년 주요 임무 중의 내수잠재력 발굴부분에서 "철도 건설 투자 8천 억 위안, 도로수운 투자 1조 8천억 위안 완성"에서 언급됨⁵⁾

2) 2016년 「정부업무보고」에서는 '해양' 4회, '물류' 3회 사용, 중국 국무원, 2016년 「정부업무보고」, 2016. 3.

3) "经济外交、人文交流成果丰硕。坚定维护国家领土主权和海洋权益", "推进海洋经济示范区建设, 加快建设海洋强国, 坚决维护国家海洋权益", 중국 국무원, 2017년 「정부업무보고」, 2017. 3.

4) "五是通过深化改革、完善政策, 降低企业制度性交易成本, 降低用能、物流等成", 상둥

5) "今年要完成铁路建设投资8000亿元、公路水运投资1.8万亿元", 상둥

해운·항만·물류 : 대외 경쟁력 강화, 대내 물류비 절감

자유무역시범구와 '일대일로' 연계를 통한 '중국 몽' 실현

■ 자유무역시범구 성과 확대·추가 지정 및 '자유무역항' 도입 추진

- 「정부업무보고」에서는 현재 중국 11개 자유무역시범구(예정 지역 포함, 이하 '자무구') 건설 촉진과 함께 자무구의 개혁 제도와 경험을 타 지역으로 보급할 것을 제시함
- '양회'를 통해 자무구가 설립되지 않은 지역의 대표들이 자무구 설립을 제기하며, 향후 자무구의 지역적 범위 확대도 예상됨⁶⁾
 - 전인대 대표인 산둥성 란톈(兰田)투자주식회사 왕씨린(王士岭) 서기는 현재 중국 연해지역 중에서 허베이성, 산둥, 장쑤 및 광시성에는 자무구가 설립되지 않았는데, 산둥성 칭다오, 웨이하이, 옌타이 등지를 기반으로 한 자무구 설립 건의함
- 특히 '양회' 중 시진핑 주석은 상하이 대표단과의 회의를 통해, "상하이 자무구가 개방과 혁신이 하나 된 종합개혁시범구로 건설하여 국가 '일대일로' 건설 및 해외진출의 발판의 역할을 해야 한다"고 언급함으로써⁷⁾ 기존 자무구의 대외개방 창구 역할을 강조함
- 지역 자무구와 연계하여 상하이항 등의 자유무역항으로 발전 가능성을 시사함
 - 전인대 대표인 SIPG 천쉬원(陈戌源) 회장은 향후 상하이항을 '자유무역항'으로 발전시켜 화물·자금 등의 자유 유통을 통해 상하이 자무구의 실질적 기능을 더욱 제고시킬 것이라고 제시했으며, 전(前) Ningbo항그룹 리링홍(李令红) 회장도 Ningbo·저우산항의 '자유무역항' 건설을 건의함

■ '일대일로' 포럼 개최를 통한 중국의 대외 경쟁력 강화에 전력 투구

- 「정부업무보고」에서는 총 5회에 걸쳐 '일대일로' 전략을 언급하며 중국 지역균형발전 및 대외개방의 핵심 전략으로 다시 한 번 강조함
- 외교부 왕이(王毅) 부장은 기자회견을 통해 금년 5월 베이징에서 개최되는 '일대일로' 포럼에 대해 구체적으로 설명함

6) 현재 중국에는 상하이, 광둥, 푸젠, 텐진 자유무역시범구가 설립·운영되고 있으며, 2016년 8월, 국무원은 랴오닝, 저장, 허난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 산시 등 7개 지역에 자유무역시범구 추가 설립이 결정됨

7) 新华社, "习近平参加上海代表团审议", 2017. 3. 5.

- 동 포럼에는 20여명의 국가 정상, 50여명의 국제기구 담당자, 100여명의 장관급 대표를 포함한 1,200명 정도 참석이 예상되며, '5통(정책 소통, 인프라 연통, 무역 소통, 금융 융통, 민심 상통)'을 중심으로 한 주제별 회의 구성 예정임
- 또한 '양회'를 통해 전인대·정협 위원들은 '일대일로' 전략 심화와 관련하여, 다양한 국가와의 교류를 위한 인적 자원 육성, '대외투자법' 제정 및 외환 '녹색 통로' 개통으로 기업의 해외진출 지원 등 다양한 의견들을 제시함⁸⁾
- 전인대 대표인 샤오미그룹 레쥔(雷军) 동사장은 중국 과학기술기업의 해외진출을 위해 '일대일로' 국제협력포럼을 소통의 중요한 매개체로 구축하고, 중국 정부의 해외 주재 기구에서 '일대일로 특파원' 파견 등을 건의함

국가경쟁력 확보 차원으로 국유기업들의 합병 및 민영화 추진

■ 국유기업 개혁 지속 추진, 물류 분야 국유기업들의 합병 및 혼합소유제 촉진

- 「정부업무보고」에서는 전력, 석유, 천연가스, 철도, 민간 항공, 통신 및 군수산업 등의 분야에서 국유기업 혼합소유제 개혁⁹⁾ 실시를 제시함
- 2016년 12월, 중국 중앙경제회의에서는 동방항공, 유니콤 그룹, 중국 남방전력망(CSG), 하얼빈 전기그룹, 중국 핵공업건설그룹(CNECC), 중국선박 등 6개 국유기업을 1순위 혼합소유제 시범개혁 기업으로 선정함
- 이미 국유 해운기업(COSCO와 차이나쉬핑)과 물류기업(시노트란스와 초상국그룹)들의 합병이 완성되었지만, 항공·철도 부분에서의 국유기업들의 지속적인 합병 및 민영화가 진행될 것으로 전망됨
- 2013~2015년 COSCO와 차이나쉬핑의 연간 수익의 합계는 평균 57억 위안이었지만, 합병 후 2016년 중국원양해운그룹(CCSG)의 연간 수익이 160억 위안으로 늘어남으로써 시너지 효과가 실현됨

8) 금번 '양회'에서 정협 위원인 푸쥔(傅军, 중국 민간상회 부회장) 등이 '대외투자법' 제정을 '제안(提案)'으로 제시함

9) 혼합소유제 개혁은 일종의 민영화 정책으로 국유기업들의 국가 지분을 줄이고, 민간자본 유치를 허용하는 방식임

국제 전자상거래 역점 추진, 신 성장 동력 예상

■ 2017년은 중국 전자상거래 발전을 위한 새로운 기회의 해로

- 「정부업무보고」에서는 2016년에 12개의 국제전자상거래 종합시험구를 설립하여 수출입 업무가 안정적으로 진행된 성과를 제시했으며, 2017년에도 국제전자상거래가 지속적으로 중국 경제의 신성장 동력이 될 것으로 예상됨
- iiMedia Research에 따르면, 2016년 중국 수출입 전자상거래 규모는 6조 3천억 위안에 달하여 세계에서 가장 큰 전자상거래 시장이 되었으며, 2018년의 중국 국제전자상거래 규모는 8조 위안에 달할 것으로 예상됨¹⁰⁾
- 금번 '양회'에서도 '일대일로' 전략, '공급측 개혁' 등의 정책 일환으로 전자상거래 발전에 대한 새로운 기회 제공을 천명함
- 전인대 대표인 신화진(新华锦)그룹의 장지엔화(张建华) 회장은 향후 전자상거래 발전 요구에 부합하는 정책을 수립하고, 감독 조치를 보완하며, 물류 및 결제 등 서비스 체제 개선 및 정부지원 정책을 통해 전자상거래의 발전을 더욱 촉진해야 한다고 강조함

물류경쟁력 확보를 겨냥한 복합연계운송 투자 확대

■ 중국 교통운송분야의 주요 이슈로 자리 잡은 복합연계운송

- '양회'에서 교통운수부의 리샤오펑(李小鹏) 부장은 최근 교통·운송분야에서 가장 두드러진 변화는 '융합'으로서, 복합연계운송은 여러 운송방식의 융합 발전의 핵심 방향으로 강조됨
- 최근 교통운수부 등은 「'13·5' 화물운송 허브(물류원구) 건설 방안」, 「물류대통로 건설 행동 계획(2016~2020년)」, 「공급측 구조개혁 추진을 통한 물류원가 절감 및 효율 향상의 몇 가지 의견」 등을 통해 복합연계운송의 중요성을 지속적으로 강조해 옴
- 2016년 교통운수부 등 18개 기관은 공동으로 「진일보된 복합운송 업무 추진에 관한 통지」를 발표함에 따라 복합운송 방식의 발전을 이미 국가정책으로 상승시킴
- 2017년 4월 1일부터, 교통운수부는 「화물 복합운송 용어집」, 「복합운송 운반 단위 지표」 등 복합운송 관련 표준화 규범들을 정식 실시할 계획임

10) 艾媒咨询(iiMedia Research), "2016-2017中国跨境电商市场研究报告", 2017.1.

- 향후 복합운송 관련 부대정책을 더욱 보완해야 하는 동시에 특히 복합운송방식을 조화로운 발전을 중점으로 한 정책 연구가 더욱 강화될 전망이다
- 기업차원에서는 공유경제 메커니즘을 구축하고, 기업 통합 및 상호 지분참여 등을 통해 수익을 공유하는 '운송 협력 공동체'가 발달할 것으로 예상됨

‘융합, 비용절감, 효율제고’로 ‘13·5’ 교통운송 발전 추구

■ ‘양회’, 「‘13·5’ 현대적 종합교통운수 체계 발전계획」 강조 및 투자 확대 필요

- ‘양회’에서 교통운수부 리샤오펑(李小鹏) 부장은 ‘13·5’ 시기는 교통운송 기초 인프라 건설 집중 건설 및 규모 확대, 네트워크 구축 등에 있어서 중요한 시기라고 언급함
 - 2017년 2월, 국무원은 「‘13·5’ 현대적인 종합교통운수체계 발전계획」(이하 「계획」)을 발표하였으며, 2020년까지 안전, 편리화, 고효율 그리고 친환경적인 현대 종합교통운송 체계를 구축을 제시했으며, 현대적인 관리방식, 시장 수요 및 발전 모델 등이 포함됨
 - 「계획」은 교통운수의 새로운 분야 및 공간 확대를 통해 교통과 경제·사회의 심도 있는 융합을 추진하며, 교통과 항공, 크루즈 산업 등 새로운 업종 간의 융합 발전 추진 및 고속철도, 공·항만 배후경제 발전 추진을 제시함
- ‘양회’에서는 관련 전인대 대표와 정협 위원들이 라운드 테이블 회의를 통해 「계획」에 대한 논의가 진행됨
 - 정협 위원인 중국택배협회 까오홍펑(高宏峰) 회장은 현대적인 종합교통운수체계 건설 추진은 운송효율 제고 및 운송원가 절감에 중요한 의미를 지닌다고 강조하고, 현재 중국 교통운수 조직화 정도가 낮은 수준이라고 지적함
 - 전인대 대표인 구이저우성 교통운수청의 왕빙청(王秉清) 청장은 현재 중앙정부 차원의 ‘1부 3국(교통운수부, 철도국, 민항국, 우정국)’ 교통관리 체제가 구축되었지만 빠른 시일 내에 지역 성·시로 확산해야 한다고 제시함
 - 전인대 대표인 교통운수부 창장항무관리국의 탕관권(唐冠軍) 국장은 선박 표준화, 강·해(Sea&River) 복합운송 발전을 통해 운송효율을 제고하고, ‘황금수로’의 운송능력을 제고시켜야 한다고 언급함

친환경 교통운송 체계 구축을 통한 국가 이미지 개선

■ '양회'의 핵심 이슈로 '생태환경' 부상, 친환경적인 창장항운 체계 구축 마련

- 「정부업무보고」에서는 2017년 주요 임무 중의 세부 내용으로 창장경제벨트의 생태 회복 프로젝트 실시를 제시함
- 교통운수부 창장항운관리국도 친환경 창장항운 발전 환경 조성 및 엄격한 환경 보호 제도 실시를 언급하였으며, 창장의 노후선박 폐지, 항만들의 표준화 등이 촉진될 것으로 전망됨
- 교통운수부 창장항운관리국의 탕관쥔(唐冠軍) 국장은 '사상 가장 엄격한 환경보호 제도' 적용을 통해 선박 및 항만 오염을 엄격히 통제하고, 위험화학품 세척장치 등을 보급하여 창장 생태환경 보호 방침을 제시함
- 전인대 대표인 다롄해사대학교 완주웬(王祖溫) 교수도 선박 입출항 시 오염물 배출 문제가 심각함을 지적하고, 연해지역의 선박 배출가스 통제구역((ECA, Emission Control Area)을 확대하고, 기준을 엄격히 해야 한다며 정부의 재정지원 촉구를 건의함

■ 공급과잉 문제의 해소를 통한 친환경 해운산업으로 변모 추진

- 「정부업무보고」에서는 '3거1강1보(三去一降一补)'¹¹⁾를 골자로 한 공급측 개혁을 강조했으며, 올해 철강 생산량 5천만 톤, 석탄 생산량 1.5억 톤 감축 목표를 제시함
- 이에 따라, 건화물 운송시장 및 건화물선 수요에 변화가 예상될 뿐만 아니라, 친환경 에너지 자원에 대한 수요 증가로 LNG 선박 수요도 증가할 것으로 예상됨
- 정협 위원인 리샤오더(李紹德) 전 차이나쉬핑 회장은 LNG 선박에 대한 수요 증가에 따라 해운기업과 조선소가 주동적으로 해운수요 변화에 부합하여 선형 개선 및 업그레이드가 필요하며, 업계 간 능동적인 협조체제 구축을 제시함
- 정협 위원인 강남조선소(江南造船)의 후커이(胡可一) 총 공정사는 선용 LNG 가격과 '0 디젤유'의 가격 연동체계 구축을 통해, 선용 LNG 가격의 경제성 확보를 건의하고, 친환경 선박 및 친환경 해운기업 표준 제정 및 LNG 선박 행정처리 간소화를 제안함

11) '3거1강1보(三去一降一补)'는 과잉생산능력 해소, 부동산 재고 해소, 과잉채무 해소, 기업비용 경감, 취약 분야 지원 등의 내용으로 구성, KITA 북경지부, "숫자와 키워드로 본 2017 중국의 경제운영 방향", 2017. 3.

해운·항만 분야의 국제경쟁력 강화 방안 모색

■ 선박 톤세법 제정 및 다양한 관련 세제절감 논의

- 「정부업무보고」에서는 2017년에는 기업경비 절감의 차원에서 재정정책을 더욱 적극적으로 추진하여, 감세 및 행정 수수료 인하를 추진해야 한다고 제시함
- 특히 전인대 상무위원회 업무보고에서는 2017년 지속적인 중점 분야에서 입법을 강화하고, 법정 세금 징수의 원칙으로 '선박 톤세법' 제정을 제시함¹²⁾
 - 중국은 2012년 1월부터 실시해온 「선박 톤세 잠행조례」에 따라 입항하는 선박을 대상으로 톤세를 징수해 왔으며, 금년 법률로 승격될 계획이며, 일부 특수상황에 따른 톤세의 면제, 유람선에 대한 징수 세칙 등이 포함될 전망이다
- 기타 선원들의 개인 소득세 면제, 항만건설비 징수 취소 등 다양한 논의들이 제시됨
 - 정협 위원인 하베이원양운수그룹 까오옌민(高彦明) 회장은 중국 해양 강국 전략의 일환으로 원양선원의 개인 소득세를 면제해야 한다고 주장함
 - 정협 위원인 산둥란치아오그룹(山东岚桥集团) 예성(叶成) 회장은 최근 항만투자 주체의 다원화에 따라 민간 항만들은 단계적으로 항만건설비를 취소해야 한다고 건의함¹³⁾

[중국 현지 전문가 한마디]

“(선박 톤세법 제정에 관해) 선박톤세제를 조례에서 국무원 행정법률로 승격함에 따라 법정 세금 징수 원칙을 더욱 확고히 함. 하지만 중국은 아직 전통적인 방식의 톤세를 고수해 오고 있으며, 징수 대상은 외국 항만에서 국내 항만으로 입항하는 선박들임. 세계의 많은 나라들이 선박 톤세제 개혁을 통해 해운기업들의 소득세를 대체해 선박 톤수와 연계해 세금을 절감하는 제도를 시행하여 자국 해운업의 국제경쟁력을 제고시키고 있음”

- 다롄해사대학교 리티엔성(李天生) 교수(중국수운신문, 2017.3.10)-

“향후 항만서비스 비용은(예 : 예도선비 등)은 정부 통제가격에서 시장화로 전환될 것으로 예상됨”

- SISI 국제항운연구실 장용평 주임, KMI 인터뷰 -

12) 여기에서의 '톤세'는 항만에 입항하는 선박의 톤수에 따라 징수하는 항비의 일종으로, 일부 국가에서는 '등대세'로도 지칭하며, 우리나라의 해운기업 법인세 산출 방식의 '톤세(tonnage tax)'와는 차이가 있음

13) 중국 정부는 항만 건설을 강화하기 위해, 1985년에 「항만 건설비 징수 방법」을 발표하여, 대외개방 무역항 내의 수출입 화물에 대해 '항만 건설비'를 징수해 왔으며, 납세의무자는 화물 발송·수취 주체임

해양·수산 : 해양경제 통한 지역발전, 해양영토정책 강화

해양경제시범구 확대 통한 해양강국 기반 구축

■ 2020년까지 10~20개 해양경제시범구 건설 계획

- 「정부업무보고」에서 '해양경제시범구 건설 추진'을 제시한 데 이어, 관련 전인대 대표, 정협 위원들도 해양경제시범구의 건설을 강조함
- 해양경제시범구는 해양경제 체계 혁신, 해양산업 클러스터 효과 발휘, 해양 생태문명 건설, 해양권익 보호 등을 주요 기능으로 하는 해당 지역의 해양 플랫폼 역할을 할 전망이다
- 국가해양국의 판젠맹(房建孟) 부국장은 2020년까지 10~20개의 해양경제시범구를 설립할 계획이며, 올 연말까지 첫 번째 검수를 진행할 계획이라고 밝히고¹⁴⁾, 해양신흥산업의 선도구역, 해양생태환경보호 시범구로 구축하겠다는 의지 피력함
- 정협 위원인 중국과학원(CSA) 남해해양연구소 쓰핑(施平) 주임은 해양경제시범구 건설은 과학기술혁신 및 생태환경보호와 결합하여 해양자원을 과학적으로 개발해야 하며, 산둥반도 '블루경제구' 건설의 경험을 참고해야 한다고 제시함
- 2016년 12월, 중국 국가개혁발전위원회와 국가해양국은 공동으로 「해양경제발전시범구 건설 발전에 관한 지도 의견」을 발표하여 해양경제시범구 건설 내용을 제시함
- 「지도의견」에서는 해양경제시범구의 설립조건으로 '원칙'상 도시에 설립되는 시범구 면적은 150km² 이내, 소재 도시의 전년도 해양산업 부가가치가 도시 지역총생산 비중의 12% 이상이 되어야 하며, 해양산업부가가치 증가율은 10% 이상이 되어야 한다고 제시함

내수경기 촉진과 지역발전을 위한 해양관광 정책

■ 해양관광 활성화, 지역 발전의 성장동력으로 육성

- 금년 '양회'에서는 '전역관광(全域旅游)'¹⁵⁾이라는 신조어가 등장하였으며, 관광을 소비

14)中国青年网, "海洋局: 去年海洋经济总量达7万亿 GDP占比9.5%", 2017.3.15.

15) '전역관광(全域旅游)'은 특정 관광자원을 활용해 관련 산업을 통합적으로 개발하는 개념으로, 중국 자국 내 소비를 활성화 시키고, 관광산업을 한층 업그레이드하며 투자를 촉진하기 위한 조치, KITA 북경지부, "숫자와 키워드로 본 2017 중국의 경제 운영 방향", 2017.3.

활성화의 중요 수단으로 인식함

- 하이난성, 푸젠성 등 대표·위원들의 지역 관광 활성화 관련 제안들이 활발
 - 하이난성 정치협상위원들은 공동으로 하이난성 시샤(西沙) 관광산업 발전 관련 제안(提案)을 발의,¹⁶⁾ 시샤 군도의 일부 도서 관광업에 대한 개방 승인을 촉구함
 - 하이난성 산사(三沙)시의 샤오제(肖杰) 시장은 “크루즈 노선 확대, 인프라 건설 강화를 통해 산사시의 관광업 발전을 촉진”을 건의함
 - 푸젠성 전국인민대표대회 상무위원회 덩리핑(邓力平) 부주임은 ‘핑탄(平潭) 국제관광섬’ 방문객을 유치할 위해 (섬을 떠날 시) 면세쇼핑이 가능한 정책 마련을 제시함¹⁷⁾

■ 심해개발 및 해양과학 기술 발전을 통한 해양강국 실현

- 해양 과학기술 및 금융 간의 융합, 국가 차원의 심해·원양 과학기술 발전계획 제정, 관련 인재 육성이 중점 논의 사항임
 - 정협 위원인 중국해양대 왕슈린(王修林) 교수는 해양과학기술 혁신 금융지원 필요하다고 언급했으며, 해양과학기술 혁신을 위한 금융혁신 시스템을 구축하는데 주력해야 된다고 제시함
 - 정협 위원인 하이난성 과학기술청 쓰이윈(史贻云) 청장은 해양강국 건설은 심해·원양 분야에 착안해야 한다고 주장하고, ‘스마트 해양’ 사업과 해양자원 이용 등을 건의했으며, 국가차원의 심해·원양 과학기술 발전계획을 조속히 제정을 촉구함
 - 전인대 대표인 하이난대학교 리젠보아(李建保) 교장은 국가급 중점 과학기술 인프라 및 혁신센터 건설이 중요하며, 하이난대학교에 남해 생태환경보호 관련 국가 중점 실험실을 설립했는데, 국내외 해양생태환경 보호의 인재들이 많이 모이게 되었다고 언급함

국가위상 강화 차원의 해양권익 수호

■ ‘국가 해양권익’ 단호한 수호 의지 강조

16) '양회'에서는 '의안(议案)'과 '제안(提案)', '건의(建议)' 등의 안건을 발의하는데, '의안'은 인민대표대회의 대표들이 발의하는 안건(대표단 혹은 30명 이상의 대표가 공동 발의), '제안'은 정치협상회의 대표들의 발의하는 안건(대표 단독 발의 가능)으로 구별할 수 있음. 2017년 '양회'에서는 총 514건의 '안건'과 5,210건의 '제안'이 접수됨

17) 2016년 8월, 중국 국무원이 「핑탄 국제관광섬 건설 방안에 관한 승인」을 발표함에 따라, 핑탄섬은 하이난섬(성)에 이은 중국의 두 번째 국제관광섬으로 승인 받음

- 「정부업무보고」에서 “국가해양권익을 ‘단호히’ 수호한다(坚决维护国家海洋权益)”는 문구가 언급, 2016년에 사용되지 않았던 ‘단호히(坚决)’라는 어휘는 중국의 해양권익 수호 결심 반영됨
- 중국 외교부 왕이(王毅) 부장은 기자회견을 통해 아세안 국가와 함께 ‘남중국해 행위준칙(COC)’의 협상을 추진하고 있으며, 지난 달 개최된 연합업무팀 협상회의에서 이미 ‘COC’ 첫 번째 초안을 수립했다고 언급함
- 또한 중·미 간에도 이념을 전환하고 해양을 양국협력의 공간을 만들자고 호소함

해양영토 문제와 연계된 해양생태 보호 강화 조치

■ ‘보하이(渤海) 보호법’ 제정을 통한 해양 생태환경 보호에 역점

- 금년 '양회'에서는 ‘람천보위전(蓝天保卫战)’¹⁸⁾이라는 신조어 까지 등장하며, 생태환경 보호가 중점 키워드로 부상하였으며, 해양 분야의 생태환경 보호도 주요 이슈로 논의됨
- 국가해양국 뤼채샤(吕彩霞) 국장은 ‘보하이(발해) 보호법’ 제정 추진을 의안으로 제출하여 날로 심각해지는 발해만의 취약한 생태환경을 보호해야 한다고 주장함
- 정협 위원인 화동사범대학교 까오쭈(高抒) 교수는 현재 연안보호와 개발 간의 갈등이 심화되고 있으며, 자원 낭비 및 환경 파괴 등의 문제가 나타나고 있는데, 해양벨트 생태환경 보호 조치 실시로 토지 이용의 편익을 최대화 할 필요가 있다고 강조함
- 전인대 대표인 광둥성 잔장시(湛江市) 왕중빙(王中丙) 시장은 해양생태 레드라인을 엄격히 지키고, 복원사업을 핵심으로 해역연안에 대한 복원, 도서보호 및 환경보호 인프라 건설 등을 추진해야 한다고 건의함¹⁹⁾
- 하이난성 정협위원들은 공동으로 ‘생태보호 레드라인(生态保护红线)’ 구역의 생태보상 체제 수립 건의, 생태보상자금 이용관리에 대한 실적평가 도입 및 생태보상자금 분배를 평가결과 연관시키는 장려·처벌 조치를 강화하여 지방정부의 생태보호 추진을 제시함
- 위에시팡(岳喜芳) 등 9명의 전국인대 대표들은 생태환경에 대한 보호 강화 필요 건의하여 도서 생태환경에 대한 보호를 강화하고 도서지역의 생태, 환경, 경제·사회분야의 지속적 발전을 실현하도록 제시함

18) ‘람천보위전’은 ‘푸른하늘 수호전’이란 의미로, ‘오염 배출물이 많은 기업들에 대해 24시간 실시간 감시하며, 기준에 부합되지 못한 기업에게는 표최종 개선 시한을 지정해주며, 그래도 여전히 기준 미달 시 폐쇄 조치함

19) 2017년 전국해양업무회의에 따르면, 현재 중국에서 해양생태 레드라인 제도는 이미 전면 수립된 상태이며, 현재 11개 연해 지역(성, 구, 시)에서 이미 레드라인 획정작업을 완성하여, 전국 30% 이상의 관할해역과 35% 이상의 대륙해안선은 이미 레드라인 통제관리 범위 내로 포함

[중국 현지 전문가 한마디]

“(‘양회’의 해양 관련 이슈에 관해) 이번 양회를 통해 중국 정부는 ‘일대일로’ 건설, 중국의 해양권의 수호 및 해양플랜트 건설을 매우 중요시하고 있는 것으로 보인다. 특히 최근 일본은 남중국해로 항공모함을 보내 순항할 계획이 있다고 보도한 바가 있는데, 만약에 그렇다면 중국 정부는 조치를 취하지 않을까 싶다...”

- 상하이해양대학교 위야오둥(于耀东) 교수, KMI 인터뷰 -

미래 먹거리 창출 위한 어업자원 보호 및 양식업 업그레이드

■ 어자원 보호에 따른 다양한 정책 추진

- 수역 생태환경 보호 및 어자원 보호가 수산 분야의 주요 논점으로 제시되었으며, 특히 「정부업무보고」에서 창장경제벨트의 생태 회복 프로젝트 실시를 제시함으로써, 창장유역의 어자원 보호 강화 전망됨
- 농업부 한창푸(韩长赋) 부장은 기자회견을 통해, 2017년 창장유역 수생생물 중점 보호 수역에서 전면 금어 제도 실시, 창장간류(干流) 및 주요 지류(支流)에서 전면적인 금어 제도를 실시할 방침을 발표함
- 또한 ‘13·5’ 시기에 어선 2만 척 감선 계획, 어민의 업종전환을 촉진하여 어획량을 감축할 계획이라고 제시했으며, 특히 유어까지 잡는 불법 어망의 사용 및 ‘3무 어선’(유효한 선박증명서, 선명 및 선적이 없는 어선)에 대한 단속 강화를 표명함
- 기타 양식과 관련하여 양식 구역을 명확히 구분하고, ‘건강 양식’ 방식을 보급하고, 근해 양식을 감축하고 심해 양식 개발을 확대할 것이라고 제시함

[중국 현지 전문가 한마디]

“(‘양회’의 수산 관련 이슈에 관해) 이번 양회에서 발표에서 발표된 수산 분야의 내용이 많진 않다. 하지만 관심이 가장 많은 내용이 생태 회복 문제이다. 양식의 측면에서 수역 오염 등 문제 때문에 양식 규범화와 생태적인 양식을 추진해야 한다. 또한 어획 측면에서 어획량을 통제하고 생태 회복을 보장해야 한다. 금어 기 제도를 엄격히 실행하고 어류 자원을 보호하는 것이 중요하다...”

- 상하이해양대학교 한성용 교수, KMI 인터뷰 -

시 사 점

중국 국가 전략에 부합한 물류기업의 해외진출 방안 고민해야

■ '일대일로' 전략에 부합된 우리들의 유라시아 진출 모색 필요

- 올해 '양회'는 '일대일로' 전략과 더불어, '창장경제벨트 발전 전략', '징진지(베이징, 톈진, 허베이성) 일체화 발전' 전략의 강력한 추진 의지를 재확인 할 수 있었음
- 중국은 '일대일로' 전략과 함께 주요 거점항만과 주요 거점지역에 국제화물열차를 연결하여 중앙아시아, 러시아 및 유럽지역까지 연계하는 광역 루트 개발 중임
- 2016년 중국은 '일대일로' 주변 66개 국가지역의 핵심 기초시설 건설 분야 투자총액이 4,930억 달러에 달함
- 유라시아 지역에서 중국의 국가역량 강화 차원에서 추진되는 거대 프로젝트를 중심으로 벌어지는 주도적인 투자활동에 우리나라의 국익에도 부합하여 국제경쟁력을 확보할 수 있는 조치 마련이 필요함

■ '창장경제벨트' 전략 및 자유무역시범구 확대와 함께 중서부 지역 진출 촉진

- '창장경제벨트' 전략은 '일대일로' 전략과 맞물려 대내적으로 중국의 내륙과 연안을 잇고, 대외적으로 '일대일로' 물류지도를 완성하고자 하는 계획임
- 창장유역 우한, 난징 및 난통 등의 신항만 개발, 물류단지 조성, 국제화물열차의 연결 등을 주목해야 하며, 우리나라 부산항과 일본 주요 항만과 직기항체제 구축도 고려 중임
- 우리 정부, 항만공사 및 관련 기업에서는 창장유역 주요 신항만개발에 대한 참여뿐만 아니라 국제화물열차의 구축 및 주요 거점에 조정되는 복합물류단지에도 관심을 갖고 투자하는 등 참여방안을 모색할 필요 있음
- 특히 2016년 중국 정부는 7개의 새로운 자유무역시범구를 지정했으며, 허난성, 후베이성, 충칭, 쓰촨성, 산시성 등 중서부 지역에 다수 포함됨에 따라, '창장경제벨트' 및 자유무역시범구를 활용한 중서부 지역 진출 모색이 필요함

■ 복합연계운송 및 전자상거래를 유용한 진출 수단으로 삼아야

- 복합연계운송은 현재 중국 교통·운송분야의 주요 이슈이며, 금년 주요 공·항만의 복합운송 인프라 개선도 촉진되고, 복합운송 관련된 다양한 표준화 규범들이 발표될 전망이다
- 전자상거래 역시 중국의 핫 이슈로서 '양회'에서도 '일대일로' 전략, '공급측 개혁' 등의 정책 일환으로 전자상거래 발전에 대한 새로운 기회를 제공해야 한다고 역설함
- 중국 기 진출, 향후 진출 희망기업들은 복합연계운송, 전자상거래 등에 착안한 비즈니스 모델을 수립해야 하며, 관련 제도 변화에 더욱 관심을 촉구해야 할 것임
- 우리 정부 및 공공기관, 주요 대기업 차원에서는 한·중 전자상거래 시장의 지속적인 성장에 대비하여 중국의 주요 거점에 한중 전자상거래 산업단지를 조성하는 등 투자에 참여하는 것이 필요함

중국 해양경제 발전 관련 양국 협력 방안 모색 필요

■ 중국 해양경제시범구 건설, 우리나라도 자유무역지대, 해양경제특구 지정 위한 규제 완화해야

- 중국은 '양회'를 통해 해양산업 육성 및 해양생태보호 목적이 결합된 해양경제시범구를 대대적으로 확대할 것이라고 발표함
- 중국은 지난 2016년 「해양경제발전시범구 건설 발전에 관한 지도 의견」을 발표하여 해양경제시범구 건설 조건 등 구체적인 내용을 제시함
- 부산항을 포함한 주요 무역항의 항만배후지 고용창출 및 항만도시 경제성장을 위해 기존의 경제자유구역을 확대한 개념의 자유무역지대와 해양경제특구 지정을 확대해야 할 것임

■ 양국 해양관광산업 확대 발전, 크루즈 항로의 다양화

- '양회'를 통해 중국 연해 지역들이 해양관광을 지역경제 발전의 성장 동력으로 삼고 적극 육성하려는 의지가 확인됨
- 중국의 해양관광산업 발전 시류와 부합하여, 각 지역들의 세부적인 관광 계획을 파악하여, 업계에서는 새로운 대 중국 관광상품 개발, 중국인 관광객 유치 등 모색이 필요함

- 일례로 현재 하이난성의 산사시의 경우 크루즈 노선 확대를 강구하고 있는데 현재 우리나라에 기항하는 크루즈선들이 대부분이 북중국 및 상하이를 출항지로 하고 있는 바, 지자체 및 업계가 함께 하이난성과 우리나라를 연계한 크루즈노선 개설도 고려 가능함

■ 중국 해양권익 수호 의지 분명, '해양' 관련 마찰 피해야

- '양회'를 통해 중국 정부의 해양권익 수호에 대한 강력한 의지가 드러났으며, '해양' 관련하여 타국과의 외교 마찰이 발생할 가능성 존재
- 현재 여러 방면으로 한·중 양국 간 긴장관계가 형성되어 있는 바, 우리나라도 이어도, 불입어업 등 '해양' 관련하여 중국과 마찰을 최소화하고, 유연한 대처가 필요한 시기라고 판단됨

중국 해수양식업 육성과 연계한 양국 협력 방안 모색 필요

■ 중국 해양수산양식 과학기술연구에 재정지원 제공하여 해수양식업의 빠른 성장을 촉진, 우리나라도 수산양식업의 발전을 위한 상호 협력 모색이 필요함

- 중국은 '양회'를 통해 '건강 양식' 방식을 보급하고, 근해 양식을 감축하는 대신 심해 양식 개발을 확대할 것이라고 제시함
- 우리나라는 양식기술과 시설이 많이 발전되어 있고, 생산효율 수준이 높지만 해역 면적의 제한으로 인해 양식 규모를 확대하기 어렵다고 할 수 있음
- 선진적인 양식기술을 보유한 우리나라는 중국의 해수양식업에 투자하거나 상호 협력을 통해서 해수양식업을 육성하는 등 미래 먹거리를 창출하는 수단으로 활용해야 할 것임

KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 -'2017 KMI 해양수산 전망대회'지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.18
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.25
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02.
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 병커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.16

URL : <http://www.kmi.re.kr/web/main/web/trebook/list.do?rbsIdx=273&page=1>