

# KMI 동향분석

**VOL.60**  
2017 NOVEMBER

발간년월 2017년 11월(통권 제60호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호  
감 수 하동우 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 정책동향연구본부 동향분석실  
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

## 제19차 당 대회를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향

김형근 중국연구센터 센터장  
(hgkim@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)  
김근섭 항만정책연구실 실장  
(gskim@kmi.re.kr/051-797-4662)  
윤성순 해양정책연구실 실장  
(ssyoon@kmi.re.kr/051-797-4711)  
김세원 중국연구센터 전문연구원  
(ksw@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)  
희가혜 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)

5년에 한 번씩 개최되는 중국 최대 정치 행사인 공산당 전국대표대회(이하 ‘당 대회’)가 지난 10월 18일부터 24일까지 개최되어 전 세계의 이목을 집중시켰다. 개막식에서 시진핑 주석은 지난 5년간의 성과와 시진핑 제2기 국가 정책 구상을 밝혔다. 그리고 2035년까지 모든 국민이 편안하고 풍족한 생활을 누린다는 ‘샤오캉’ 사회 실현과 2050년까지 세계 지도국가에 오른다는 ‘중국몽’의 단계적인 발전 목표를 제시했다. 또한 공산당 당장(黨章)에 ‘시진핑 사상’이 지도이념으로 수록됨에 따라 시진핑 주석은 절대 지도자로서의 입지를 공고히 하였다.

한편 당 대회 폐막 다음날인 10월 25일 개최된 제19기 중앙위원회 제1차 전체회의에서는 시진핑 제2기의 당 지도부가 선출되었다. 신규 임명된 중앙정치국 상무위원 및 정치국 위원 중 대부분이 시진핑 주석의 측근으로 분류되면서 시진핑 주석으로의 권력 중심화는 더욱 가속화 될 것으로 전망된다.

이에 따라 기존 시진핑 1기 정부에서 확정·추진한 해양수산 관련 ‘13·5(2016~2020년)’ 계획 추진이 더욱 탄력을 받을 전망이다. 특히 시진핑 주석 및 신임 상무위원 다수가 해양수산 분야에

높은 관심과 이해도를 보유하고 있어 향후 중국의 해양수산 관련 정책 추진에 귀추가 주목된다. 먼저 **해양 분야**에서는 ‘13·5’ 기간 해양경제의 종합능력을 제고하고 질적 발전을 통해 ‘해양강국’ 건설에 박차를 가할 전망이다. ‘해양강국’이란 표현은 지난 2012년 18차 당 대회 보고에서 최초로 사용되었는데, 이번 19차 당 대회 보고에서도 중국 경제 현대화에서 해양이 중요한 역할을 차지하고 있음을 천명하면서 해양강국 건설 ‘가속화’를 재차 강조하였다. 이에 따라 해양 관련 투자, 특히 ‘해양 강성(强省)’ 및 ‘해양 강시(强市)’ 전략에 따른 지역별 해양관련 사업 투자가 강화될 것으로 전망된다. 또한 19차 당 대회에서 나타난 국정 방향에 따라 해양 생태환경에 대한 관리 강화, 강력한 해군 건설 추진, 국제 해양협력 확대, 해양관련 법집행 강화 등이 예상된다.

**수산 분야**에도 기존 추진 정책들이 더욱 탄력을 받을 것으로 전망된다. 「중국 어업발전 ‘13·5’ 계획」에서는 ‘생태 환경 보호’를 최우선 원칙으로 제시하였다. 이를 위해 근해 어업 생산을 통제하여 국내 어업자원 보호에 나서고 있으며, 대신 원양어업을 강화한다는 목표를 내세웠다. 이에 우리나라는 근해에서의 중국과의 어업 마찰을 최소화하고, 해외 원양어업기지 구축에 동참하여 콜드체인 물류기업의 진출 등의 협력 방안을 모색할 필요가 있다. 또한 중국 국내 수산업 분야에서는 중국 국민들이 원하는 안전·고품질의 수산물 수요를 만족시키기 위해, 산업 표준 제정이 강화되고, 생태양식이 확대되며, 수산물 검사가 더욱 엄격해 질 것으로 보인다.

**해운·항만·물류 분야**와 관련, 향후 항만·물류 등 교통 인프라 건설 및 개선이 더욱 효율적이고 합리적으로 진행될 것이며, ‘일대일로’를 통한 해외 협력투자도 강화될 것으로 전망된다. 또한 ‘공급측 구조개혁’ 강조와 생태환경 보호 기조에 따라, 노후선박 폐선 촉진 및 AMP 확대 등을 통한 친환경 해운·항만체계 구축 촉진도 예상된다. 특히 당 대회 보고에서는 ‘자유무역항’ 건설이 언급되었는데, 향후 상하이를 필두로 한 다수의 지역에서 자유무역항 건설이 더욱 구체화될 것으로 예상된다. 이에 따라 중국 정부의 국제 환적물동량 증가 목표에 대응하기 위한 우리 항만의 환적경쟁력 강화를 보다 적극적으로 추진할 필요가 있다. 또한 우리도 광역화된 자유무역지대 및 자유항 조성에 대한 본격적 검토가 필요하다. 특히 중국의 일대일로 정책을 통해 보여주고 있는 세계 경영전략을 면밀히 살펴 우리나라 해운·항만·물류 분야 세계 시장 진출을 위한 전략 수립에 활용할 필요가 있다.

이번 제19차 당 대회는 시진핑 제2기의 출범과 더불어 ‘새로운 중국’의 청사진을 보여주었다. 하지만 시진핑 제1기와 비교해 정책의 근간이 변화할 가능성은 크지 않다. 따라서 기존 추진 정책들의 이해를 바탕으로, 향후 개최될 ‘중앙경제공작회의’, ‘전국해양공작회의’ 및 2018년 ‘양회’ 등을 통해 후속 조치들을 면밀히 관찰하여, 중국 해양수산 정책 방향에 대한 올바른 대응이 필요할 것이다.

## 19차 당 대회, 중화민족 부흥 및 ‘중국몽’ 실현 천명

### ■ 제19차 중국 공산당 전국대표대회(이하 ‘당 대회’)가 2017년 10월 18일부터 24일까지 개최<sup>1)</sup>, 중국 각 지역 대표 2,338명이 참석

- 시진핑 주석은 ‘샤오강 사회 전면 건설의 승패와 신시대 중국 특색 사회주의의 위대한 승리의 쟁취’라는 제목의 보고를 진행하였음<sup>2)</sup>
- 전체 회의는 18일부터 24일까지 1주일이며, 초청대표는 2,280명, 특별초청 74명으로 총원 2,354명이 초청받았으며, 실제 참석자는 2,338명으로 집계되었음
- 19차 당 대회 주제 : 초심을 잊지 말고 사명을 마음속 깊이 새기며, 중국 특색의 사회주의라는 위대한 기치에 따라 전면적인 ‘샤오강(小康, 모든 국민이 편안하고 풍족한 생활을 누림)’ 사회 건설, 신시대 중국 사회주의의 위대한 승리 쟁취 및 중화민족의 위대한 부흥과 ‘중국몽(中國夢)’ 실현을 위해 끝까지 싸우자는 것임
- 5년 간 업무와 역사적 변화 및 10개 분야의 역사적 성과<sup>3)</sup>
  - 경제분야에서의 중대한 성과 달성
  - 전면적인 심화 개혁 큰 성과 달성
  - 민주법치 건설의 전개
  - 사상문화 건설의 중대한 진전 실현
  - 국민들의 생활수준 개선
  - 생태 문명 건설 효과 제고
  - 강군(強軍) 건설 새로운 국면 전개
  - 홍콩, 마카오, 대만과 새로운 진전 전개
  - 전방위적 외교 실시
  - 전면적이고, 엄격한 당 관리사업 효과 제고

1) 중국 공산당 대회는 5년 마다 개최되며, 중국 각 지역의 대표들이 참석하여 공산당 중앙위원회 및 중앙기율위원회 보고 심사, 당의 주요 의제 논의, 당장 수정, 차기 지도부(중앙위원회, 중앙기율검사위원회, 중앙군사위원회) 선출 등을 진행함.

2) 대회의 5대 주요 회의 안건은 1) 제18차 중앙위원회 보고의 청취 및 심사, 2) 제18차 중앙기율검사위원회 작업보고의 심사, 3) ‘중국공산당 장정(수정안)’ 심사통과, 4) 제19차 중앙위원회 선거, 5) 제19차 중앙기율검사위원회 선거임.

3) FUVIC, 중국 제19차 당 대회 시진핑 주석 연설문 번역 자료, 2017. 10.

\* FUVIC(Fudan University Value Investment Community, 푸단대가치투자연구회)

- 개최 주요 결과 : 당장 개정, 차기 지도부 선출, 향후 5년간의 정책 방향 등을 제시했음
- 공산당 당장(黨章) 개정 : 당장에 ‘시진핑 사상(시진핑 신시대 중국 특색 사회주의 사상)’ 삽입으로 시진핑 주석의 절대 지도자로서의 입지 공고화
- 중장기 발전 목표 제시 : ① 2020년부터 2035년까지 전면적인 ‘샤오캉’ 사회 완성, ② 2050년까지 종합 국력 및 국제 영향력 측면에서 세계 지도 국가로 부상
- 차기 지도부 선출 : 상무위원 7명 중 5명 교체, 정치국 위원 25명 중 15명 교체, 시진핑 주석 측근 대거 진입

표 1. 당 대회에서 제시된 주요 정치 방향

정책 방향	주요 내용
(경제) 신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설	공급측 구조 개혁을 바탕으로 경제의 질적 발전 및 효율화, 성장 동력 전환
(정치) 국민이 주인이 되는 제도 체계 구축 및 사회주의 민주정치 발전	장기적으로 사회주의 민주정치 견지, 사회주의 민주정치 제도화, 규범화, 법치화, 절차화
(문화) 문화적 자신감 확보 및 사회주의 문화 번영 추진	민족 문화 창조 활성화, 사회주의 문화 강국 건설
(사회) 국민 생활수준 제고 및 사회 통치 혁신	국민의 기본 생활 보장 및 공공서비스 체계 개선, 공평한 사회정의 추구
(환경) 생태문명 체제 개혁, 아름다운 중국 건설	국민의 생태환경 요구 충족, 자원 절약 및 산업구조, 생활방식 변화
(안보) 중국 특색의 강군 구축 및 국방군대의 전면적인 현대화	2035년까지 국방 현대화 목표 완성 및 21세기 중반까지 세계 최강 수준으로 육성
(체제) ‘일국양제’ 견지 및 조국 통일 추진	‘일국양제(一國兩制)’를 통한 홍콩, 마카오의 번영과 안정 유지, 중국과 대만의 ‘하나의 중국’ 원칙 견지
(외교) 평화노선 견지 및 인류 운명공동체 구축	세계 각 국과의 협력 진행을 통해 새로운 국제관계 구축에 매진, 독립적·자주적·평화공존의 외교 정책 견지
(당) 엄격한 당 내부관리 유지, 당 역량과 지도 수준 제고	당의 장기 집정 능력 강화 및 공고한 이념, 혁신성, 적극성을 통해 당의 정치, 사상, 조직, 기율 수렵에 매진

자료: 제19차 공산당 전국대표대회 보고

## ‘시진핑 사상’ 당장(黨章) 수록, 시진핑 주석 입지 공고화

### ■ 새로운 지도이념과 정책방향 : ‘시진핑 신시대 중국 특색 사회주의 사상’

- 이번 19차 당 대회에서 공산당의 최고 규범인 당장(黨章)에 ‘시진핑 신시대 시진핑 신시대 중국 특색 사회주의 사상’이 6번째 지도이념으로 추가됨

- 기존 지도이념 : 마르크스레닌주의, 마오쩌둥 사상, 덩샤오핑 이론, ‘3개 대표론(장쩌민)’, ‘과학적 발전관(후진타오)’
- ‘시진핑 신시대 중국 특색 사회주의 사상’은 덩샤오핑이 제기한 ‘중국 특색 사회주의’<sup>4)</sup>에 ‘신시대’라는 수식어를 첨가하여 과거의 사상과 차별화 시켰으며, ‘시진핑’이란 주창자의 이름을 명시함으로써 절대 지도자로서의 입지 공고화<sup>5)</sup>
- ‘신시대 중국 특색 사회주의 사상’은 19차 당 대회 보고 전반을 관통하는 키워드로 언급됨
- ‘신시대 중국 특색 사회주의 사상’ 제시로 인해, 향후 정치·경제·사회·문화 등 각 부분의 개혁 심화가 예상되지만, 개방 및 개혁 심화라는 정책 근본이 변화할 가능성은 적음

표 2. 19차 당 대회 업무보고 주요 키워드

신시대	신사상	신모순	신목표
중국 특색의 사회주의 신시대	1단계 : 마오쩌둥 사상	1단계 : 1956년, 인민 물질문화 수요와 그 수요를 만족하지 못한 사회와의 모순	현재~ 2020년 : 전면적 샤오강 사회 건설
모든 인민이 함께 부유해지는 신시대	2단계 : 덩샤오핑 이론, 3개 대표이론, 과학적 발전관	2단계 : 1981년, 인민 물질문화 수요와 낙후된 사회 생산간의 모순	2020~ 2035년 : 사회주의 현대화 기본적 실현
중화민족의 위대한 부흥을 실현하는 신시대	3단계 : 신시대 중국 특색 사회주의 사상	3단계 : 2017년, 인민 아름다운(美好)의 삶에 대한 수요와 사회 불균형 발전 간의 모순	2035~ 2050년 : 부강하고 민주적이며 아름답고 조화로운 사회주의 현대화 강국 건설

자료: NH투자증권, “중국 19차 당대회-신시대의 개막”, 2017. 10. 30.

## 시진핑 2기 지도부 출범, 기존 정책변화 가능성은 미약

### ■ 중국 최고 권력 기구인 당 중앙정치국 상무위원 중 5명 교체

- 당 대회 종료 다음 날인 10월 25일 개최된 제19차 1차 전체회의(19차 1중전회)에서 시진핑 2기의 당 지도부를 선출했음

4) ‘중국 특색 사회주의(中国特色社会主义)’는 1982년 제12차 당 대회에서 덩샤오핑이 언급했으며, 중국은 사회주의의 초기 발전 단계에 처해 있고, 당의 지도에 따라 사회주의 기본 요건을 온전히 갖춘 다음 공산주의를 실현하자는 사상임.

5) 장쩌민 ‘3개 대표 이론’과 후진타오의 ‘과학적 발전관’은 당헌에 포함됐으나, 주창자의 이름까지 명시된 것은 1·2세대 최고지도자 마오쩌둥 사상과 덩샤오핑 이론뿐임.

- 중국 공산당 최고 권력인 중앙정치국 상무위원 7인 중에서 시진핑(习近平) 총서기, 리커창(李克强) 국무원 총리 2인을 제외한, 리잔수(栗战书) 중앙판공처 주임, 왕양(汪洋) 국무원 부총리, 왕후닝(王沪宁) 중앙정책실 주임, 자오러지(赵乐际) 중앙조직부장, 한정(韩正) 상하이 서기 등이 신규 진입<sup>6)</sup>

표 3. 19차 당 대회 선출 지도부 구성

중국 공산당 지도부 구성 체계	인사
총서기(1인)	시진핑
중앙 정치국 상무위원(7인)	시진핑(习近平)*, 리커창(李克强)*, 리잔수(栗战书), 왕양(汪洋), 왕후닝(王沪宁), 자오러지(赵乐际), 한정(韩正)
중앙 정치국 위원(25인)	(상무위원 7인 외) 쉬치량(许其亮)*, 쑨춘란(孙春兰)*, 후춘화(胡春华)*, 덩쉐샹(丁薛祥), 왕천(王晨), 류허(刘鹤), 리시(李希), 리창(李强), 리홍중(李鸿忠), 양제츠(杨洁篪), 양샤오두(杨晓渡), 장유샤(张又侠), 천시(陈希), 천취안궈(陈全国), 천민얼(陈敏尔), 귀선쿤(郭声琨), 황쿤밍(黄坤明), 차이치(蔡奇)
19차 중앙위원회 위원(204명)	
전국대표대회(2,287명)	
중국 공산당 당원(8,875만 명)	

주: \*는 유임

자료: 신화사(<http://news.xinhuanet.com>) 보도자료(2017. 11. 28. 검색) 등 참조하여 KMI 작성

- 신임 상무위원의 배경 및 시진핑 주석과의 관계, 권력구조 등으로 보아 새로운 지도부 출범이 향후 중국의 정책방향에 변화를 줄 가능성은 적으며, 향후 기존 시진핑 1기 정책 추진이 더욱 탄력을 받을 것으로 전망됨
- 새로운 상무위원들은 중에서는 리커창 총리와 왕양 부총리가 공청단 출신, 한정 서기가 상하이방으로 분류될 수 있으나(시진핑 주석은 테자당 계열로 분류), 사실상 모두 시진핑 주석의 측근이라고 보아도 무방함
- 정치국 위원 25인 및 31개 성 및 직할시 수장들도 시진핑 측근 세력인 일명 ‘시자궈(習家軍)’이 대거 등용되면서 향후 시진핑으로의 권력 중심화는 더욱 가속화 될 것으로 전망됨<sup>7)</sup>

6) 기존 장더장(张德江), 위정성(俞正声), 류원산(刘云山), 왕치산(王岐山), 장가오리(张高丽) 상무위원 5인은 모두 퇴임함으로써 ‘7상 8하(七上八下, 67세 이하는 유임하고, 68세 이상은 퇴임)’ 관례를 지킴.



- 또한 10월 27일, 공산당 새 지도부 출범 후 개최된 첫 정치국 회의에서 ‘당 중앙 정치국의 집중영도 강화·호위에 관한 약간의 규정’을 심의 통과함으로써, 25명 정치국 위원들이 매년 ‘예외 없이’ 서면으로 시진핑 주석에서 업무보고를 하도록 명시함
- 기존에 국무원, 전국인민대표대회, 전국인민정치협상회의, 법원, 검찰 등 5대 기관의 당 위원회가 상무위원에게 업무 보고하던 것을 정치국원 개인이 총서기(시진핑)에게 업무 보고 하도록 규정을 개정했으며<sup>8)</sup>, 이는 그동안 중앙정치국 상무위원들이 유지해오던 ‘집단지도체제’가 시진핑 주석 1인 지도 체제 중심으로 전환되고 있음을 시사함

## 시진핑 주석 및 신임 상무위원들 해양 분야에 높은 관심

### ■ 시진핑 주석, 연해지역 풍부한 근무 경험, 창장경제벨트에도 높은 관심

- 시진핑 주석은 1985년부터 푸젠성 샤먼시 부시장으로 시작, 푸젠성 성장(2000~2002년), 저장성 성장 및 서기(2002~2007), 상하이시 서기(2007) 등을 역임함
- 저장성 서기 재임 시절에는 Ningbo항과 저우산항의 통합 추진, 2005년 12월 Ningbo·저우산항 관리위원회 현판식에서 항만 건설은 저장성 경제발전의 핵심임을 강조함
- 7개월간의 상하이시 서기 재임 시절 와이까오차오항 및 보세물류원구, 상하이항운교역소, COSCO그룹 등 주요 물류시설·기업 실사, ‘상하이국제항운중심’ 건설에 중요성을 역설함
- 국가 주석직에 오른 2013년 7월, 우한을 방문하여 창장 ‘황금수로’ 구축을 강조하였으며, 이듬 해 9월 중국 국무원은 ‘황금수역에 의거한 창장경제벨트 발전 지도의견’ 발표함
- 2016년 1월, 충칭 시찰 시에는 ‘창장경제벨트 발전 간담회’를 주재하여 창장경제벨트의 발전에 대해 논의 진행

7) 정치국 위원 25인 가운데 15인은 ‘범 시자전’으로 분류되고 있으며, 31개 성시 중 16곳의 당서기(1인자)도 시자전이 차지하게 된 것으로 나타남, ① 중앙일보, “시, 후계자 지명 않고 정치국 장악 ... 장기집권 길 열었다”, 2017. 10. 26., ② 조선비즈, “시진핑 측근 中 지방정부 1인자 절반 이상 장악...1인 천하 가속”, 2017. 10. 30.

8) 한국경제, “중국, 1인체제 구축 일사천리... ‘리커창도 시진핑에 업무보고 하라’”, 2017. 10. 29.

## ■ 신임 상무위원 중 다수가 해양수산 분야에 높은 이해도 보유

- 왕양 부총리는 시진핑 1기 정부에서 국무원 부총리로 재직하며 농업 및 대외무역을 담당하였으며 ‘일대일로 영도소조’ 부조장도 담당함<sup>9)</sup>,
- 광둥성 서기 재임시절인 2011년 광둥성은 「광둥 해양경제종합시범구 발전 계획」을 발표
- 왕후닝 중앙정책실 주임의 경우, 중국 ‘일대일로’ 전략의 설계자로 알려져 있으며, ‘일대일로 건설 영도소조’ 부조장을 맡고 있음
- 한정 서기는 상하이 시장 및 서기 재임 시절 양산항 건설, ‘상하이 국제항운중심 건설’ 전략 추진 및 자유무역시범구 설립 등을 주도하는 등 해운·항만·물류 분야에 이해도와 관심이 깊을 것으로 분석되며, ‘창장경제벨트 발전 추진 영도소조’ 부조장을 담당함
- 이러한 신 지도부의 경력 및 높은 관심에 따라 향후 ‘일대일로’ 전략, ‘창장경제벨트’ 발전전략, 자유무역시범구 등 중국의 주요 국가 전략들이 더욱 촉진될 것으로 기대됨

표 4. 신임 정치국 상무위원 5인 주요 경력 및 특징

성명	생년	현직	예상직*	주요 경력 및 특징
리잔수 (栗战书)	1950	중앙판공처 주임	전국인민대표회의 상무위원장	- 시진핑 주석과 30년 인연 - 헤이룽장성 성장, 꾸이저우성 서기 역임
왕양 (汪洋)	1955	국무원 부총리	전국인민정치협상회의 주석	- 충칭시 서기, 광둥성 서기 역임 - ‘일대일로 건설 영도소조’ 부조장
왕후닝 (王沪宁)	1955	중앙정책실 주임	당 중앙서기처 서기	- 새로운 지도 이념 및 ‘일대일로’ 전략 설계자로 평가 - ‘일대일로 건설 영도소조’ 부조장
자오러지 (赵乐际)	1957	공산당 중앙 조직부장	중앙기율검사위원회 서기	- 칭하이성, 산시성 서기 역임
한정 (韩正)	1954	상하이시 서기	상무 부총리	- 상하이시 시장 및 서기 역임, 상하이에서만 공직 생활 - ‘창장경제벨트 발전 추진 영도소조’ 부조장

주: 왕후닝 당 중앙서기처 서기, 자오러지 중앙기율검사위원회 서기는 직책이 확정되었으나, 나머지 3인의 직책은 추후 확정될 예정임.

자료: 新华社, “中共十九届中央领导机构成员简历”, 2017. 10. 25.

9) ‘일대일로 건설 영도소조’ 장까오리(张高丽) 국무원 부총리(전 중앙정치국 상무위원)를 조장으로 하여, 왕후닝, 왕양, 양징(杨晶), 양제츠(杨洁篪) 4명의 부조장으로 구성되어 있으며, 19차 당 대회를 통해 왕후닝과 왕양은 중앙정치국 상무위원에, 양제츠는 정치국 위원에 선임됨.



# 시진핑 1기 정권에서 추진한 해양수산·해운항만물류 관련 ‘13.5’ 계획 추진이 본격 궤도에 오를 전망

## [해양 분야]

### 「13·5」 기간, 해양경제 발전 적극 지원

#### ■ 「13·5」 기간, 중국 해양경제의 종합능력 제고, 질적 발전 기대

- 「전국 해양경제 발전 ‘13·5’ 계획」에서는 2020년까지 종합능력, 과학기술 혁신, 산업구조, 사회민생, 자원환경 분야에서 구체적인 발전 목표치를 제시함
- 발전 원칙 : ① 개혁·혁신, 질적 발전과 효율성 제고, ② 육지와 해양의 통합적이고 조화로운 발전 추진, ③ 친환경 발전, 생태 우선 원칙 고수, ④ 개방 확대, 협력 강화 및 이익 공유
- 2020년까지 해양생산총액의 연평균증가율은 7%를 유지하며, 해양생산총액이 중국 GDP에서 차지하는 비중을 9.5% 수준으로 제고한다는 계획을 수립함

표 5. '13·5' 기간 해양경제 발전 주요 목표

	지표	2015	2020
종합 능력	해양생산총액 연평균성장률(%)	8.1	7
	해양생산총액이 GDP에서 차지하는 비중(%)	9.4	9.5
과학기술 혁신	해양연구·실험의 발전 경비 투입 수준(%)	2	>2.5
	해양과학기술 성과 실용화 전환율(%)	>50	>55
산업 구조	해양신흥산업 부가가치의 연평균증가율(%)	19.8	(>20)
	해양서비스 부가가치의 해양생산총액에서 차지하는 비중(%)	52	>55
사회 민생	새로 증가된 해양 관련 취업 인원 수(만 명)	[239]	[250]
	해양과학 보급과 교육기지(개)	[206]	[400]
자원 환경	연안해역 수질 우량(1, 2급) 비율(%)	68	70
	대륙 자연 해안선의 보유율(%)	-	>35

주: [ ] 안은 5년 간 누계 수치, ( ) 안은 5년 간 평균수치

출처: 국가해양국·국가발개위, 「해양경제 발전 '13·5' 계획」, 2017. 5.

- 또한 '13·5' 계획 기간 중 해양경제 지역 발전구도 합리화, 해양산업 구조 조정 추진, 해양경제 혁신발전 촉진, 해양생태 문명 건설, 해양경제 국제협력 강화 등을 중점 내용으로 제시함
- 중국 국가해양국은 '13·5' 계획 목표 달성을 위해, 해양경제시범구 건설<sup>10)</sup>을 추진하고 전국 해양경제조사를 전면적으로 실시하여, 금융정책을 통해 해양경제의 발전을 지원할 계획임

표 6. 「전국 해양경제 발전 '13·5' 계획」의 중점 내용

구분	주요 내용
해양경제 발전 구도 개선	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 3대 해양경제권별 차별화된 포지셔닝, 해양경제 지역 발전구도 합리화 추진</li> <li>· 북부·동부·남부의 3대 해양경제권으로 구분하여, '일대일로' 전략, '징진지 협동발전' 전략, '창장경제벨트 발전' 전략 및 지역의 특징을 고려하여 발전 포지션 제시</li> <li>- 도서 개발과 관련해서는 중점 도서 지역인 저우산군도(舟山群岛), 푸젠 핑탄(平潭), 광둥 형친(横琴) 개발을 추진하고, 기타 도서들은 지역 여건에 따라 어업, 크루즈 관광, 생태 관광 등 산업 육성 계획</li> <li>- 심해 원양 공간 지속적으로 확장, 특히 극지 해역에 대한 종합 탐사활동을 강화</li> </ul>
해양산업 업그레이드 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양플랜트제조, 해양바이오산업, 해수이용, 해양 재생에너지 등 신흥 해양산업을 육성하고, 해양관광, 해운서비스업, 해양문화산업, 해양관련 금융업 등 해양 서비스업 역량 제고</li> <li>- 해양경제발전시범구를 중심으로 한 해양산업 클러스터와 차별화된 산업체인 육성</li> </ul>
해양경제 혁신발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 관련 핵심기술 자주 개발 및 산업화, 특히 심해기술과 장비, 석유가스 자원 개발, 해수양식 및 해양바이오, 해수 담수화 및 선박 해양플랜트 제조 등 분야의 과학기술 혁신</li> <li>- 기업이 주체가 되어 해양 과학기술 성과의 실용화 참여 장려</li> <li>- 조건을 갖춘 지역에서 해양경제발전시범구 설립 및 해양인재 육성</li> </ul>
해양생태문명 건설 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 '레드라인' 제도를 통한 해양생태의 엄격한 관리·통제 실시, 해양생태환경 보상제도 및 손해배상제도 보완</li> <li>- 해양자원에 대한 집약적인 이용 추진, 간척지 매립 및 무인도에 대한 관리 강화</li> <li>- 해양 석유가스, 화학공업, 해운·항만업 등의 에너지 절감 추진, 지역 여건에 따른 태양에너지, 풍력·조력 등 발전 촉진</li> </ul>
해양경제 협력 발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> <li>- '일대일로' 건설을 중심으로 국내외 연계 해상거점 구축 및 해양산업 투자와 협력 강화</li> <li>· 선전과 상하이로 글로벌 해양 중심 도시로 건설하고 대외개방 및 국제영향력 제고</li> <li>· 국제항만 간 협력 강화, 해외항만 건설·관리, 항로 보수, 해상구조에 참여</li> </ul>
해양경제 체제 개혁 심화	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 공급측 구조개혁에 따라, 해양 자원배치의 시장화, 해양산업 투융자 체제 개혁, 해양 정보자원 공유 등을 개혁 심화 중점부분으로 지정</li> </ul>

자료: 국가해양국·국가발개위, 「해양경제 발전 '13·5' 계획」, 2017. 5.

10) 중국은 '13·5' 기간에 전국에서 10~20개의 해양경제시범구를 건설하여 해양경제 공간배치, 현대 해양산업 시스템 구축, 해양 인프라 건설 강화, 해양 공공서비스 체계 보완, 생태 장벽 구축 및 해양총합관리 체제 혁신 등을 골자로 한 새로운 방향과 모델을 모색하고자 함, 科技日报, "十三五期间将设立多个海洋经济示范区", 2017. 7. 7.

## 당 대회 보고에서 ‘해양강국 건설 가속화’ 언급

### ■ 18차 당 대회때 처음 언급된 ‘해양강국’, 19차 당 대회에서 재차 강조

- 19차 당 대회 보고의 제5장 ‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 부분에서 ‘해양강국 건설 가속화(加快建设海洋强国)’를 언급함
- ‘해양강국 건설’이란 표현은 2012년 18차 당 대회 보고에서 최초로 언급되었으며, 19차 당 대회에서는 ‘가속화(加快)’란 단어를 추가함
- 18차 당 대회 보고에서는 제8장 ‘생태문명 건설 대대적 추진’ 부분에서 ‘해양강국 건설’을 언급하였으나, 19차 당 대회에서는 제5장 ‘현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘지역균형발전 전략 실시’ 부분에서 언급하여, 향후 ‘현대화 경제 체계’에서 ‘해양’이 중요한 역할을 담당하고 있음을 의미<sup>11)</sup>

표 7. 역대 당 대회 보고 중 ‘해양’ 언급 및 의의<sup>12)</sup>

당 대회 (일시, 보고자)	당 대회 보고 중 ‘해양’ 언급	의의
16차 (2002. 11, 장쩌민)	해양개발 실시	- 최고 지도부 측면에서 ‘해양개발’ 담론화 - 2003년, 중국 최초의 해양경제 관련 강령성 문건인 「전국 해양경제 발전계획 강요」 발표
17차 (2007. 10, 후진타오)	정보, 생물, 신소재, 우주항공, 해양 등 산업 육성	- ‘해양’을 ‘경제발전 방식 전환, 산업구조 고도화 추진’의 6대 신기술 산업 중 하나로 제시
18차 (2012. 11, 후진타오)	해양자원 개발 역량 제고, 해양경제 발전, 해양생태환경 보호, 국가해양권익 수호 견지, 해양강국 건설	- 역대 당 대회 중 ‘해양’ 단어 최다 언급 - ‘해양강국(海洋强国) 건설’ 최초 언급, 국가 중점 전략으로 대두 - 생태환경 보호 측면에서 최초 접근 - 2013년 시진핑 주석 ‘해상 실크로드’ 전략 제시
19차 (2017. 10, 시진핑)	육지와 해양의 전면적인 계획수립 견지, 해양강국 건설 가속화	- ‘신 발전’ 및 ‘현대화 경제 체계’에서 ‘해양’이 중요한 역할을 담당하고 있음을 의미

자료: 제16~19차 공산당 전국대표대회 보고

11) ‘해양강국 건설’이란 언급이 18차 보고의 ‘생태문명’ 부분에서 19차 보고의 ‘현대화 경제체계 건설’ 부분으로 옮긴 것은 ‘개발’ 논리가 ‘환경 보호’보다 더 중요하다는 의미는 아니며, 19차 당 대회 보고에서도 ‘생태환경 보호’를 매우 중시하고 있음. 中国新闻网, “从十九大报告看中国‘海洋政策’的变与不变”, 2017. 10. 24.

12) 16차 이전의 당 대회 보고에서는 ‘해양’을 국토 수호 및 자원 관리의 관점에서 언급 : (14차) “국가영토, 영공, 영해 주권 및 해양권익 수호 책임 완수”, (15차) “토지, 수자원, 산림, 광산, 해양 등 자원 관리와 보호 법률을 엄격히 집행”

## 해양 관련 투자 증가 및 생태환경 보호 강화 전망<sup>13)</sup>

### ■ ‘해양강국’ 건설 가속화 방침에 따라, 해양 관련 투자 지속 증가 전망

- 중국의 해양생산총액은 2006년 2조 위안에서 2017년 7조 위안까지 증가했으며, 향후 해양경제의 총량 및 국가 경제성장에 대한 기여도는 지속 제고될 것으로 예상됨
- 19차 당 대회 이후 중국 연해 일부 지역에서는 ‘해양 강성(强省)’ 및 ‘해양 강시(强市)’ 전략 추진을 제시했으며, 향후 지역별 해양관련 사업에 투자가 강화될 것으로 전망됨
- 당 대회 기간 중, 류츠구이(刘赐贵) 하이난성 서기<sup>14)</sup>는 하이난성을 ‘해양 강성’으로 발전시킨다는 목표를 수립하고, 해양과학기술 연구개발 역량 강화, 열대해양학원(Hainan Tropical Ocean University) 발전 촉진, 해양관광, 해양정보, 해양바이오, 해양어업 및 해양에너지 등의 산업 육성을 제시함
- 장쑤성에서 가장 긴 해안선을 보유하고 있는 옌청(盐城)시의 왕룽핑(王荣平) 서기도 옌청시의 해양경제 성장 잠재력을 기반으로 해양경제를 발전시키고, 국가해양시범구 건설에 매진하겠다고 발표함

### ■ 해양 생태환경 보호에서 유례없는 관리 강화 실시 예상

- 19차 당 대회 보고는 ‘생태문명 체제 개혁, 아름다운 중국 건설’을 한 챕터로 구성하며 생태환경 보호를 매우 중시하고 있으며, 향후 해양생태 및 환경에 대한 보호·관리도 매우 강화될 것으로 전망됨
- 특히 ‘육·해 통합 계획 관리’란 방침아래 연안 종합관리가 강화되면서 육지의 오염원과 해상 오염원을 함께 관리할 계획이며, 오염원 배출이 많은 해양산업 및 기업들에게는 영향이 미칠 것으로 예상됨<sup>15)</sup>

13) 상하이 해사대학교 위야오둥(于耀东) 교수의 19차 당 대회 이후 중국 해양정책 전망 의견을 보완하여 작성함.

14) 류츠구이 서기의 경우, 이전 중국 국가해양국 국장을 역임함(2011~2014년).

15) 18차 당 대회(2012)부터 해양 생태환경 관리가 제시되면서, 지난 5년간 이미 국가급 해양보호구(해양공원) 40개가 신규 건설되었으며, 중국 18개 도시에서 해양생태복원 프로젝트가 진행되고 있음.

## ■ 강력한 해군 건설, 군과 민간과의 융합 촉진

- 19차 당 대회 보고에는 ‘군민(軍民) 융합’을 강조하고 있으며, 경제 발전과 국방 건설의 조화 및 균형 발전을 모두 촉진시킬 수 있는 새로운 계획 제정을 촉구함
- 이에 따라 군사 장비 개발 및 인재 육성 등 방면에서 해군과 과학연구원, 민간기업과의 협력이 강화될 것으로 전망됨

## ■ 국제 해양 협력 및 해양 관리 활동에 적극 참여 기대

- 19차 당 대회 보고는 ‘인류 운명공동체 이념’을 강조했으며, 경제의 글로벌화 및 글로벌 협력을 통한 기후변화 대응, 테러리즘에 대응 등을 강조하고 있음
- 이에 따라 해양 분야에서도 국제협력이 강화될 것으로 기대되며, 국제 해양관련 법률 및 조약 제정, 테러리즘 대응에도 적극 참여할 것으로 기대됨

## ■ 해양관련 입법 및 법집행 강화 전망

- 19차 당 대회 보고는 전면적인 ‘법에 의한 국가 통치(依法治國)’가 중국 특색 사회주의의 본질이라고 재차 강조함에 따라, 해양 분야 입법 작업 촉진 및 엄격한 법집행이 이뤄질 것으로 전망됨
- 특히 최근 논의가 되고 있는 ‘중국 해양기본법’, ‘중국해양벨트 관리법’ 등 제정이 가속화될 것으로 기대됨
- 2013년 국무원 조직 개편에 따라 중국 해양집법 기능 통합 작업을 추진했는데<sup>16)</sup>, 현재까지 아직 완벽히 정착되지 않은 관계로 향후 기구 및 행정체계 개혁이 심화될 것으로 전망됨

16) 2013년 국무원 조직개편에 따라 중국 국가해양국은 해양 관련 통일된 법집행 강화를 위해 중국公安部 관할 하에 있던 변방 해경업무, 농업부 어정국 담당 업무인 어업분쟁 업무, 세관총서 산하의 해상밀수단속 업무 부분을 흡수·통합함.

## [수산 분야]

중국 근해어업 통제, 원양어업 확대에 따른 갈등 최소화와  
협력 방안 모색

## ■ '13·5' 기간, 근해 어업 생산량 통제, 원양어업 강화 목표

- 중국 농업부는 「중국 어업발전 '13·5' 계획」을 통해 2020년까지 어업경제, 어민 수입, 제품 공급, 자원 보호, 과학기술 지원 측면에서 목표치를 제시함
- 발전 원칙 : ① 생태환경 우선, 녹색 발전 추진, ② 혁신을 통한 발전, 과학 발전 실현, ③ '해외진출' 전략 견지, 개방 발전 추진, ④ 사람이 중심이 되고 더불어 누리는 발전 추진, ⑤ 법에 의한 어업 관리 강화
- 2020년까지 근해어업 생산량 목표를 현 6,700만 톤 규모에서 6,600만 톤 규모로 낮췄으며, 대신 원양어업 생산량은 현 219만 톤 규모에서 230만 톤 규모로 제고 목표

표 8. '13·5' 어업 발전 주요 목표

구분	지수	2015	2020
어업 경제	어업 생산액(억 위안)	11,328.70	14,000
	어업 부가가치액(억 위안)	6,416.36	8,000
	어업 2·3차 산업 생산액 비중(%)	48.60	50 이상
	수산물 수출액 총액(억 달러)	203	200
어민 수입	어민 1인당 수입(위안/년)	15,595	21,000
제품 공급	수산물 생산량(만 톤)	6,700	6,600
	중국 국내 바다 어획 생산량(만 톤)	1,315	≤1000
	원양어업 생산량(만 톤)	219	230
	해수 양식 면적(만 헥타르)	232	220
	수산 건강양식 시범 면적 비중(%)	45	65
	원산지 수산물 검측 합격률(%)	98	≥98
	길이 12m 이상 해양어선 수(척)	65,398	57,095
자원 보호	길이 12m 이상 해양어선 출력(kw)	11,173,058	9,822,229
	증식 방류 종묘 수량(억 마리)	[1644]	[2000]
	국가급 해양목장 시범구(개)	[20]	[80]
	국가급 수산 중요품질 자원 보호구(개)	492	550
	성급 이상 수생생물 자연 보호구 수량(개)	75	80
	과학기술	과학기술 진보 기여율(%)	58
자원	새로운 품종 육성 수(개)	[68]	[50]

주: [ ] 안은 5년 간 누계 수치

출처: 중국 농업부, 「중국 어업발전 '13·5' 계획」, 2017. 2.



- 또한 「13·5」 계획 기간 중 ① 수산 양식업 업그레이드, ② 어획량 통제, ③ 1·2·3차 산업의 융합 추진, ④ 수산생물 자원보호 및 안전한 어업 생산, ⑤ 원양어업의 규범화단계화 발전 추진, ⑥ 어업 안전발전 수준 제고를 중점 과제로 제시함
- 또한 ‘13·5’ 시기 어업발전을 위한 10대 중점 사업 추진을 제시, 어업 발전과 자원·환경 보호 동시 추진

표 9. 13·5 시기 어업발전 10대 중점 사업

구분	주요 내용
어업 종묘산업 업그레이드	- 어업 생물 종묘 자원 데이터베이스의 구축 강화 - 중국의 주요 양식품종 및 외래 도입 주요 양식품종과 주요 양식 구역에서 보급시킬 수 있는 수산 우량종 번식 시스템 구축
수산양식 혁신	- 표준화 수산 양식장의 건설 및 개조 가속 - 입수 및 배수시스템, 양식용 못의 준설, 보호 경사면 도로, 폐수 처리 시스템 개조를 통해 표준화된 수산 양식 시범기지 구축
수생생물 자원 보호 역량 제고	- 국가급 바다 목장 시범구 건설 : 어업 자원 및 생태 환경 회복
수산물 품질 안전 보장	- 수산물 품질 검측 시스템 건설 및 수산물 품질 안전 보장 수준 제고 - 수생동물 역병 예방시스템 건설 강화 및 수생 동물 역병 R&D 역량 강화
어업행정 및 어항 인프라 강화	- 어항 건설 가속화 : 중심어항, 1급 어항, 2급 어항, 대피항, 내륙 어항 및 어항 동향 관리시스템 건설 추진 - 지방의 어항경제군, 어항경제구(区) 건설 추진 및 어항경제군(群)과 도시 연계 발전, 어촌의 공동 발전 촉진
어업시설 현대화 및 안전 보장	- 어획에 종사하는 어민의 업종 전환 및 노후 선박 개조, 어선 감선 추진 - 해양 어로 어선의 표준화 개조에 대한 지원
원양어업 인프라 건설	- 원양어업 종합기지 건설 강화 - 중국 원양어선이 집중되어 있는 해역의 국가, 어업자원 개발 잠재력이 큰 국가, 해상 교통로 상의 연안 국가에 원양어업 해외기지 구축 - 중국 국내 기지 건설 강화 - 원양어업이 발전된 성(省), 구(区)에서 원양 어업기지 건설 - 부두, 냉장창고, 가공공장, 창고, 물류, 어선 수리·개조, 선원 트레이닝 센터 등 서비스 시설 구축
어업 과학기술 혁신 및 기술보급	- 어업 과학기술 혁신 능력을 강화
스마트 어업	- 중국 어선 동향 감독 관리시스템 보완 및 국가 어업 데이터베이스 구축 - 기존 어업 데이터 자원을 충분히 활용, 새로운 모니터링 채널 확대 및 어업 빅데이터 플랫폼을 구축, 데이터 저장, 개발 및 분석 수준 제고 - 데이터 연계 및 정보 공유 강화
1·2·3 산업 융합	- 소비 진작을 위한 수산물 가공 분야 선두 기업들을 육성하고 수산물 가공업의 발전을 추진 - 현대화 수산물 도매시장을 구축하고 대형 수산 온라인 거래 플랫폼 구축 - 수산 물류시스템 구축 강화 및 콜드체인 시스템 건설 가속화를 통해 원산지와 판매시장의 콜드체인 물류 연결 촉진

자료: 국가해양국·국가발개위, 「해양경제 발전 '13·5' 계획」, 2017. 5.

## ■ 중국은 국내 어자원을 보호하고, 양식으로 인한 오염 문제 등을 해결하기 위해 내수·근해 어업생산량을 줄이는 데 착안하고 있음

- 대신 원양어업의 발전을 추진하고, 해외에 원양어업기지를 건설할 계획을 가지고 있음. 즉, 중국 내에서의 어업생산은 줄이고, 그 감소량을 해외 원양어업에서 보충한다는 계획임
- 우리나라 수역에서의 중국 어선의 불법 조업이 외교 마찰로 이어지는 상황에서 중국이 자국 수역에서 어업생산을 통제한다면, 우리나라 수역에서의 조업 활동은 더욱 증가할 공산이 크며, ‘한·중 어업공동위원회’ 등을 통한 양국 정부 관계자간의 지속적인 교류로 양국 간의 마찰을 최소화할 필요가 있음
- 또한 우리나라도 선대 설비 업그레이드, 새로운 어장·품종 발굴, 수산가공산업 육성 등을 통해 지속적으로 경쟁력을 강화해야 할 것이며, 중국 해외 원양어업기지 구축에 동참하여 우리나라 기업의 입주, 콜드체인 물류기업의 진출 등의 방식으로 서로 협력·상생하는 방법을 모색해야 할 것임

## 공급측 구조개혁을 통해 국민이 원하는 안전·고품질의 수산물 공급 필요<sup>17)</sup>

### ■ 공급측 구조개혁은 수산업계의 중요한 과제, 고품질의 수산 양식 산업 업그레이드 및 수산물 가공업 발전 전망

- 19차 당 대회 보고 ‘공급측 구조개혁’을 강조한 바와 같이 수산업계도 ‘공급측 구조개혁’이 중요한 과제가 될 것이며, 수산업 구조 조정, 친환경 발전, 수산업 혁신 발전이 향후의 중점 정책 방향이 될 것임
- 안전하고 고품질의 수산물 공급을 위해 먼저 과학적인 양식 수역 계획을 수립하여 양식구역과 제한·금지 구역의 합리적인 배치, 양식 품종 구조 및 규모 조정을 통한 규모 감량과 효율 증가가 촉진될 것으로 전망됨
- 특히 ‘13·5’ 기간에는 해수 양식 면적을 ‘12·5’ 기간 말 232만 헥타르에서 2020년 220만 헥타르까지 절감하는 목표와 함께 ‘건강 양식장’을 대폭 확대하여, 시범 수산 건강양식장

17) 상하이 해양대학교 한성용(韓建敏) 교수의 19차 당 대회 이후 중국 해운·항만·물류 정책 전망 의견을 바탕으로 보완함.

2,500개 이상, 시범 건강양식 현(县, 중국 행정단위) 50개 이상을 신설하고, 시범 건강양식 면적 비율 65%를 달성한다는 목표를 제시하여 양식업이 규모화에서 친환경·고효율로 전환될 전망이다

- 고품질의 수산물 원료 기지 및 생산과 가공, 과학기술연구, 콜드체인물류 등 1·2·3, 산업이 융합된 현대 수산산업단지 건설이 촉진될 것임
- 국가급 수산산업단지 인증 기준 수립과 이에 따른 국가급 수산산업단지 지정·발표가 가속화될 전망이다

## ■ 수산 과학기술 혁신 및 기술보급 확대

- 수산 과학기술 성과 전환 및 수익 실현을 촉진하고, 수산 과학기술 연구인력 육성 계획과 기업 인큐베이팅 기구 설립이 촉진될 것임
- 과학기술 성과와 수산산업 수요의 연관도, 기술 혁신도, 산업 공헌도를 기준으로 한 성과 평가제도 수립 및 수산 지적 재산권 보호와 운영이 강화될 것으로 전망됨
- 국가급·성급 수산기술 보급시범기지를 설립하고, 현재 양식 지역이 분산되어 있는 실정을 감안하여 농어촌 지역에 수산물 기술 보급기구 분소가 확대될 것으로 전망됨

## ■ ‘일대일로’ 전략을 중심으로 한 국제협력 및 원양어업 발전 전망

- ‘일대일로’ 연선국가를 중점으로 중국 수산기업 진출 및 글로벌 경영이 가속화되고 국외 수산물 생산거점 및 저장물류시설 등 설립도 촉진되며 국제 양자·다자간 어업 협력 교류 하에 국제 어자원 관리제도 제정에 적극 참여할 것으로 전망됨
- 근해 어업자원 부족을 보완하기 위해 원양어업을 적극 육성하고, ‘일대일로’ 연선국가들과 함께 새로운 자원 및 어장 탐색, 개발을 지속적으로 강화할 전망이다
- 장비 및 기업 관리수준을 제고하여 국제 경쟁력을 갖춘 원양어업 기업과 선대를 육성할 계획이며, 수산물 수출입 전자상거래 플랫폼 및 전시센터도 확대될 것으로 전망됨
- 중국이 보유한 수산양식 기술을 활용하여 원양어업 기업들이 수역양식 사용권 임대, 수산양식 시설 구축 지원, 어업 기술 협력 등 방식으로 동남아, 중남미, 아프리카 등 ‘일대일로’ 연선국가와 협력 강화가 기대됨
- 남극 해양생물 자원 조사와 어획 탐색의 범위를 확대하고 남극 크릴새우 가공 관련 시장개척을 강화가 진행될 전망이다

## ■ 어자원 보호로 지속가능한 발전 역량 강화

- 근해 수산자원 보호를 목적으로 내륙 및 어획 능력을 단계적으로 감소시킬 전망이며, 현행 금어·휴어기 제도를 더욱 보완하여, 내륙 중점수역의 전면적인 금어제도를 추진하고 해양어업의 어획 한도량 관리제도 및 어선 수량 및 출력을 지속 감소시킬 계획임
- ‘세목망(绝户网)’ 및 ‘3무어선(三无渔船, 유효한 선박 검사증, 선박 등록증 및 어획 허가증이 없는 어선)’에 대한 단속이 강화될 것임
- 어선 감선 및 휴어·금어기 강화에 따른 보조금 등 어민 지원 정책도 개선하고, 어민들이 수산물 가공 및 기타 부가가치 활동을 통한 소득 증가를 장려할 전망임
- 또한 어자원 감소에 대응하여, ‘13·5’ 기간 또한 국가급 바다목장 시범구 80개 이상, 국가급 수산 종묘자원보호구 550개 이상, 성급 이상 수생생물 자연보호구 80개 이상을 신설한다는 계획임

## ■ 수산물 품질 안전 수준 제고, 수산물 브랜드 육성 및 홍보 강화

- 고품질, 안전한 수산물 수요 증가에 따라 향후 수산물 품질 안전표준 체계, 표준화 양식 및 표준화 생산 평가방법 제정이 촉진 될 것이며, 수산물 품질검사센터를 통해 수산물 검사가 강화되고 품질 안전 추적 시스템도 더욱 완비될 것으로 전망됨
- 또한 ‘무공해 농산물, 녹색식품, 유기농 식품, 지역 표시’의 ‘3품1표(三品一标)’ 인증 제도를 더욱 활성화할 전망임
- 수산품의 지역 특산 브랜드 및 고품질 브랜드 구축이 가속화 되고, 수산물 전시회 등을 통해 상품 홍보 활동을 활발히 전개하고, 국제 경쟁력을 갖춘 자주 브랜드를 육성한다는 방침임

## [해운·항만·물류 분야]

## 고효율·친환경·현대화 기반 ‘해운·항만·물류 강국’ 건설 천명

## ■ 「13·5」 기간, 안전·편리·친환경적인 종합교통운송 체계 구축 계획

- 중국 국무원이 발표한 「13·5 현대 종합교통운송체계 발전 계획」에서는 2020년까지 안전하고, 편리하며 고효율·친환경적인 현대적인 종합 교통운송체계 구축 제시
- 발전 원칙 : ① 연계 협력, 편리·고효율 제고, ② 적절한 규모 확대, 개방 융합, ③ 혁신을 통한 발전, 안전·친환경 발전 추구
- 교통 관련 기초 인프라 건설·개선을 지속 추진할 계획이며, 운송서비스 부분에서 컨테이너 국제 환적물동량을 2015년 1,050만 TEU에서 2020년 1,500만 TEU 수준으로 확대 목표

표 10. '13·5' 중국 종합 교통운송 주요 목표

지표		2015년	2020년
기초인프라	철도 총길이(만 km)	12.1	15
	고속철도 총길이(만 km)	1.9	3.0
	철도 복선화율(%)	53	60
	철도 전기화율(%)	61	70
	도로 총길이(만 km)	458	500
	고속도로 총길이(만 km)	12.4	15
	내하 고급항로 총길이(만 km)	1.36	1.71
	연해 항만 만 톤급 이상 선석 수(개)	2,207	2,527
	민용 공항 수(개)	207	260
	도시철도 총길이(만 km)	3,300	6,000
운송서비스	석유 가스 파이프라인 총길이(만 km)	11.2	16.5
	고속열차의 철도 운송량 중 부담 비중(%)	46	60
	민용 항공 정시율(%)	67	80
	도로 화물차량 표준화율(%)	50	80
	연해 주요 항만 컨테이너 Sea & Rail 연계운송 비율	1.5	2
운송시장(수운)	연해 항만 컨테이너 국제 환적량(만 TEU)	1,050	1,500
	내하 화물선박 선형 표준화율(%)	50	70
	내하 화물선박 평균 적재중량	800	1,000
스마트 교통	교통 기본 요소정보 디지털화율(%)	90	100
	철도 운송 온라인 판매율(%)	60	70
	도로 차량 ETC 사용률(%)	30	50
친환경 및 안전	교통운송 CO2 배출 절감율(%)	7*	
	도로 운송 비교적인 등급이상 사고 사망자 수 절감율(%)	20*	

주: ① 배출강도는 단위운송 환적률로 계산하는 CO2 배출량, ② '12·5' 말과 비교한 수치

자료: ① 국무원, 「13·5 현대종합교통운송체계 발전 계획」, 2017. 2., ② 교통운수부, 「수운 13·5 발전계획」, 2016. 5.

## ■ 19차 당 대회 보고에서 ‘교통강국’, ‘현대 공급체인’, ‘자유무역항’ 등 해운·항만·물류 관련 새로운 어휘 다수 등장

- 19차 당 대회 보고에서는 ‘현대화 경제 체계 건설’이라는 새로운 시대의 요구에 따라, 산업의 공급측 구조개혁<sup>18)</sup>을 추진하여 ‘교통강국’ 건설을 제시함
- 또한 ‘일대일로’, ‘현대 공급체인’, ‘물류’, ‘수운’, ‘자유무역항’ 등 과거 당 대회 보고에서 언급되지 않았던 해운·항만·물류 등 관련 어휘들이 새로이 등장함
- 상기 어휘들은 보고의 제5장 ‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 부분에 집중되어, 향후 중국 경제에서 교통·물류가 더욱 중요한 역할을 담당할 것으로 전망

표 11. 19차 당 대회 보고 중 해운·항만·물류 관련 주요 어휘 언급

어휘	내용	언급 부분
교통강국 (交通强国)	과학기술 강국, 품질 강국, 우주항공 강국, 인터넷 강국, <b>교통강국</b> , 데이터 강국, 스마트 사회 건설에 기반을 제공	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘혁신형 국가 건설 가속화’ 부분
현대 공급체인 (现代供应链)	고급 소비, 혁신 가이드, 친환경, 공유경제, <b>현대 공급체인</b> , 인력 자본서비스 등 영역에서 새로운 성장점을 육성	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘공급측 구조개혁 심화’ 부분
수운(水运), 물류(物流)	수리, 철도, 도로, <b>수운</b> , 항공, 파이프라인, 전력망, 정보, 물류 등 기초 인프라 네트워크 건설을 강화	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘공급측 구조개혁 심화’ 부분
장강경제벨트 (长江经济带)	환경 보호 및 대규모 개발을 하지 않는 원칙 하에 <b>장강경제벨트</b> 개발을 추진	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘지역균형발전 전략 실시’ 부분
자유무역시험구 (自由贸易试验区), 자유무역항 (自由贸易港)	<b>자유무역시험구</b> 에 보다 많은 자주권을 부여하고 <b>자유무역항</b> 건설을 모색	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘전면 개방 신국면 조성 추진’ 부분
일대일로 (一带一路)	‘일대일로’ 건설을 핵심으로 외자기업 유치와 자국 기업 해외진출을 동등하게 견지하고, 공동협상·공동건설·공동이익분배 원칙을 지키고, 개방 협력을 강화하며, 육지·해상 및 국내외 연계를 실현하며 동·서 양방향에서 모두 개방된 환경을 구축	‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 중 ‘전면 개방 신국면 조성 추진’ 부분
	중국은 대외개방의 기본 국가 정책을 견지하고, ‘일대일로’ 국제협력을 적극 촉진	‘평화 노선 견지 및 인류 운명공동체 구축’ 부분

자료: 제19차 공산당 전국대표대회 보고

18) 공급측 구조개혁(供给侧改革)은 노동력, 토지, 자본, 기술 등 생산요소 측면의 효율성 제고를 강조.



## ‘일대일로’를 통한 해외진출 및 지역균형 발전 추진, ‘자유무역항’은 현재 연구 단계<sup>19)</sup>

### ■ 교통 기초 인프라 개선 추진, ‘일대일로’를 통한 해외 협력투자 강화 전망

- 고속철도를 위시하여 도로, 교량, 항만, 공항 등 기초 인프라 건설이 더욱 합리적인 구조로 진행되어 산업의 ‘신 발전’의 기반이 될 것임
- ‘13·5’ 기간 항만 건설은 연해 항만 건설 수요는 감소하는 반면, 내해 항만 건설은 촉진 될 것이며, 내해 항로 역시 지속적인 확장과 개선이 이루어질 것으로 기대됨
- 19차 당 대회 보고에서는 ‘일대일로’ 언급 부분에 ‘국제 협력 플랫폼 구축, 공동발전의 신 동력 추가’ 라는 문구를 제시하여, ‘일대일로’ 건설이 참여국들의 공동발전을 위한 새로운 동력이 될 것이라는 점을 강조함
- ‘일대일로’ 전략 추진에 따라 항만, 철도, 도로 관련 해외 협력투자는 지속 확대될 전망

### ■ 지역균형 발전 및 산업 융합 발전 촉진 전망

- 당 대회 보고에서 언급한 바와 같이 중국 경제는 이미 고속성장 단계에서 질적 발전 단계로 전환됨에 따라, 향후 5년은 발전방식 및 성장동력 전환에 있어서 관건적인 시기임
- 또한 ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이성) 협동발전’, ‘창장경제벨트’의 국가 중요 전략을 중심으로 지역 간의 협력 발전 추세가 더욱 강화될 것이며, 4차 산업혁명과 연계한 혁신발전이 새로운 동력이 될 것으로 전망됨
- ‘징진지’를 중심으로 한 연해항만 및 운송산업은 더 큰 발전 수요가 있을 것이며, 고효율, 스마트화될 것이며, 이미 허베이항만그룹, 톈진항그룹에서는 ‘징진지 협동발전’ 하의 벌크 화물의 스마트 물류 시범 프로젝트가 추진 중에 있음<sup>20)</sup>
- 또한 당 대회 보고에서는 ‘베이징의 기능 분산 및 징진지 협동 발전 추진을 위해 숭양신구(雄安新区) 건설’을 제시했는데<sup>21)</sup>, 향후 ‘숭안신구’ 건설에 따른 대규모 물자 운송

19) 상하이 해사대학교 쇼우젠밍(寿建敏) 교수의 19차 당 대회 이후 중국 해운·항만·물류 정책 전망 의견을 바탕으로 보완함.

20) 허베이항만그룹은 화물물류 공공정보서비스 클라우드 플랫폼, 벌크화물 스마트 부두 플랫폼, 항만 빅데이터 고객 서비스 플랫폼의 3개 플랫폼으로 구성된 ‘이젠통(一鍵通)’이라는 벌크화물 스마트 물류 시스템을 구축 중에 있으며, 2019년 6월, 구축이 완료될 계획임, 中国网, “交通运输部智慧港口示范工程 河北港口集团‘一鍵通’港口智慧物流系统建设正式启动”, 2017. 8. 25.

21) 헤베이성 바오딩(保定)시 3개 현(县)이 지역 범위의 숭안신구는 1단계 개발 지역 100km<sup>2</sup>에서 장기적으로 2,000km<sup>2</sup>까지 개발할

수요가 나타날 것으로 기대됨

- 창장 연선향만과 철도 허브는 전략적·지역적 통합이 진행될 것이며, ‘일대일로’ 전략과 연계되어 항만 및 해운업에서 국제화된 서비스가 확산될 것으로 전망됨

## ■ 혁신적 국가건설로 산업 공급사슬에 활력 제고

- 인터넷, 빅데이터, 인공지능 등 새로운 과학기술을 기반으로 하고, ‘현대 공급사슬’을 성장동력으로 하여 현대적인 서비스업 발전이 촉진될 것이며, ‘일대일로’ 전략을 추진 하에서 국제표준에 맞는 글로벌 공급사슬 체계 구축에 노력할 것임
- 당 대회 개최 전인 2017년 10월, 국무원에서는 「공급사슬 혁신 및 응용에 관한 지도의견」을 발표했으며, 2020년까지 중국의 중점산업의 스마트 공급사슬 체계 구축을 통해 원가절감과 효율제고를 실현하며, 100개의 글로벌 공급체인 기업들을 육성하겠다는 목표를 제시함

## ■ 노후 선박 폐선 촉진 및 AMP 확대 등 친환경 해운·항만 건설 강화

- 당 대회 보고에서는 ‘공급측 구조개혁’을 강조하였으며, 과잉공급 억제에 따라 노후 선박 퇴출 및 선형 표준화(내하 선박)가 더욱 촉진될 것이며, LNG 동력선 등 친환경 선박 수요가 증가할 것으로 전망되며, 이에 따라 선박 조기 폐선 보조금 정책도 다시 연장 실시될 가능성이 있음<sup>22)</sup>
- 또한 생태환경 보호를 중시함에 따라, 향후 항만의 육상전력공급시스템(AMP), 항만 방진시설 등의 구축이 더욱 확대될 것으로 전망됨
- 세계적인 환경 규제 강화에 따라 중국 교통운수부 2015년 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지) 수역의 배출통제구역(ECA) 실시 방안」을 발표를 통해 2016년 1월부터 지정된 ECA에서 ‘단계적’으로 선박 연료유의 황 함유량을 규제하고 있음
- 또한 2015년 「선박과 항만 오염방지 전문행동 실시방안(2015~2020년)」 발표를 통해 2020년까지 주요 항만의 90% 이상의 입항선박, 공무집행선박, 기타 항만의 50% 선박은 접안 시 AMP 시스템을 사용하도록 한다는 계획을 발표했으며, 2017년 7월에는 「항만 육상전력시설 구도 방안」을 통해 2020년까지 전국 주요 항만 및 ECA내 항만에 육상전원공급능력을 갖춘 전용선석 493개를 구축한다는 구체적인 목표를 제시함<sup>23)</sup>

계획이며, 시진핑 주석의 중점 추진 프로젝트로 꼽힘.

22) 중국은 2010년 교통운수부, 재정부, 발전개혁위원회, 공업정보화부의 4개 부처가 공동으로 ‘노후 운송선박 및 단일선체 유조선 사전 폐선 업그레이드 실시방안’ 발표를 통해 조기 폐선에 대한 보조금 정책을 시작한 뒤 2017년 12월 31일까지 연장되어 실시되고 있으며, 최근 2020년까지 재연장이 논의 되고 있음. 航运界, “中远海能收3.55亿政府补贴拆船补贴会延期至2020年?”, 2017. 9. 26.

23) 493개 중에는 연안 항만선석 366개, 내하 항만선석 127개가 포함되며, 컨테이너 선석 277개, Ro-Ro 선석 77개, 크루즈 선석

## ■ 자유무역항 건설, 미래 항만 및 무역발전의 새로운 방향 모색

- 19차 당 대회 보고에서는 ‘혁신과 개방 협력 강화, 육해 내외 연계, 동서 양방향 개방구조’를 제시하였는데, 이는 대외 무역 확대와 새로운 업종, 비즈니스 모델을 육성하고 무역강국 건설을 목표로 하고 있음
- 또한 보고에서는 ‘자유무역시범구에 보다 많은 자주권을 부여하고 자유무역항 건설을 모색’을 언급함에 따라<sup>24)</sup>, 상하이를 필두로 하여 일부 지역에 자유무역항 건설이 구체화 될 것으로 기대됨
- 현재 중국에는 총 11개의 자유무역시범구가 운영(2017년 4월 7개 추가 설립)되고 있으며<sup>25)</sup>, 모두 2017년 규제가 더욱 완화된 ‘네거티브 리스트’를 적용하고 있고<sup>26)</sup> 향후 더욱 편리하고 개방된 투자, 금융, 무역 제도가 실시될 것으로 전망됨
- 2017년 3월 국무원이 발표한 「중국(상하이)자유무역시범구 개혁개방 전면심화 방안」에는 상하이 양산보세항구역과 푸둥공항종합보세구 등 세관특별관리구역 내에 ‘자유무역항구(港区)’를 설립하고, 세계 최고 수준의 개방 정책을 취할 것이라고 제시함
- 자유무역항의 건설은 현재 중앙 정부의 차원에서 연구 단계여서 시행시기, 시행 지역 및 개방 수준도 아직 불확실하나, 자유무역항으로 지정된 지역에서 해외 화물의 자유로운 출입·보관·개조·가공 등을 허용하는 것을 최종 목표로 할 수 있으며, 중국 내에서 자유무역항과 비(非)자유무역항 간 화물 이동시에는 세금 징수 등 관리를 효과적으로 하는 방식이 도입될 가능성이 있음<sup>27)</sup>
- 상하이 외에도 닝보·저우산, 광저우, 샤먼, 톈진 등 주요 연해 항만 및 내륙지역인 산시성 시안, 쓰촨성 루저우(泸州) 등도 자유무역항 설립 계획을 가지고 있음<sup>28)</sup>

9개 등으로 구분됨, 交通运输部, “口岸电布局方案”, 2017. 7. 20.

24) 자유무역항은 자유무역지역의 하나의 형태로 자국 경내에 설치된 세관 검문소 외 지역이며, 화물, 자금의 항만구역 자유 반입 및 외국 선박, 비행기 등 교통운송수간의 자유로운 왕래가 가능함, 中国航务周刊, “多地积极筹划探索建设自由贸易港”, 2017年 第44期, 2017. 11. 1.

25) 현재 중국에는 ① 상하이(2013년 9월 설립), ② 톈진, ③ 푸젠, ④ 광둥(이상 2015년 4월 설립), ⑤ 라오닝, ⑥ 저장, ⑦ 허난, ⑧ 후베이, ⑨ 충칭, ⑩ 쓰촨, ⑪ 산시(이상 2017년 4월 설립) 등 11개 자유무역시범구가 설립·운영 중에 있음.

26) ‘네거티브 리스트(외국인 투자 금지·제한 항목)’는 2013년판 190개 항목 → 2014년판 139개 → 2015년판 122개 → 2017년판 95개로 항목이 지속 축소되고 있음.

27) 주상하이총영사관, “상하이의 일대일로 정책 추진현황 및 시사점”, 2017. 11. 6.

28) ① 中国海洋报, “支持宁波试行自由贸易港区政策”, 2017. 3. 6., ② 中国航务周刊, “多地积极筹划探索建设自由贸易港”, 2017年 第44期, 2017. 11. 1.

## 중국의 적극적인 대외 개방정책과 해외진출 정책 대응 및 벤치마킹 필요

### ■ 중국 정부의 국제 환적물동량 증가 목표에 대응하기 위한 우리 항만의 환적경쟁력 강화 보다 적극적이며 신속한 추진 필요

- 중국은 그 간 상하이항 항무그룹(SIPG) 등을 중심으로 국제 환적물동량 증가 추진에 대해 지속적이며 다각적인 언급을 해왔으며, 「13.5 현대 종합교통운송체계 발전계획」에서 구체적인 유치 물동량 목표를 제시한 것은 주요 중국 연해항만이 국제 환적물동량 유치에 실질적인 노력을 강화하겠다는 조치로 판단됨
- 상하이항을 중심으로 닝보·저우산항, 칭다오항 등 중국 주요 연해항만이 정부의 목표 달성을 위해 국제 환적물동량을 확대하는 정책을 강력하게 추진한다면 부산항 등 국내 주요 항만의 환적물동량 유치에 미치는 그 영향은 매우 클 수밖에 없음
- 중국은 정부 목표 달성을 위해 다양한 정책 수단을 펼칠 수 있는 의사결정구조를 가지고 있으며, SIPG와 같은 항만그룹도 자체적으로 강력하고 다양한 인센티브 정책을 시행할 수 있는 여건을 가지고 있음
- 또한 완전자동화터미널로 개발되고 있는 상하이항 양산항 4단계 7선석 개발, 닝보·저우산항의 5개 선석 추가 개발 등 추가적인 하역능력이 확보되면 본격적인 국제 환적 물동량 유치가 예상되고 있음
- 따라서 국내 최대 환적항만인 부산항 등을 중심으로 중장기적인 환적경쟁력 확보전략의 수립뿐만 아니라, 단기적으로도 환적물동량 유치에 걸림돌이 되는 비효율적인 요소 해소와 서비스 수준을 시급하게 개선해 나가야 할 것임
- 특히, 부산항의 경우 신항으로의 컨테이너 기능 일원화를 조기에 추진하여 신항-북항간 운송으로 발생하는 비효율과 추가적인 비용 발생 문제를 신속하게 해결해야 할 것이며, 신규부두도 적기에 공급하여 신항내에서도 급증하는 선박대기 해소, 하역생산성 향상, 터미널 통합 등 환적경쟁력을 확보할 수 있는 조치들을 강화해 나가야 할 것임
- 환적화물의 지속적인 유치는 항만산업 전반의 부가가치 창출뿐만 아니라 항만의 경쟁력 향상에 크게 기여하고 해운항만산업의 성장에도 중요한 요소임을 고려해야 할 것임

## ■ 광역화된 자유무역지대 조성에 대한 본격적 검토 시작 필요

- 중국은 현재 시행 중인 항만배후의 자유무역시범구에 대한 지속적인 제도개선, 규제개혁 등을 강화해 나가고 있으며, 최종적으로는 연구 중인 자유무역항 제도를 도입할 것으로 예상되고 있음
- 이러한 일련의 과정을 통해 국내외 주요 기업 유치뿐만 아니라 육성을 통해 국가 및 지역 경제 성장의 동력으로 삼고, 항만물동량 창출에도 기여가 가능할 것으로 판단됨
- 또한, 네거티브(Negative) 리스트 도입 및 지속적 완화 등 모든 제도가 기업의 자유로운 활동에 초점을 맞추고 있으며, 일률적인 제도의 틀을 모든 산업과 기업에 적용하기 보다는 산업별·기업별 특성 및 요구에 맞도록 유연한 제도를 적용하고 있음
- 그러나 중국의 자유무역시범구와 유사한 우리나라의 현행 자유무역지역은 기본적으로 그 범위가 협소하고 수출입 활성화에 초점이 맞추어져 있고, 상대적으로 넓은 면적으로 지정되어 있는 경제자유구역은 수출입 활성화 및 산업의 육성이 아닌 정주여건 개선 등을 위한 개발사업에 중점을 두고 있음
- 따라서 항만구역과 관세선을 넘어 도시 수준의 광역화된 자유무역지대 개념의 도입하고, 다양한 국내외 기업이 산업 및 기업별 특성에 맞는 입지 선정, 기업 활동에 실질적으로 도움이 되는 지원할 할 수 있도록 유연한 규제 개선이 필요함
- 이를 통해 자유무역지대가 수많은 기업의 유치, 물동량 창출뿐만 아니라 지역에 부가가치와 일자리를 공급하여 지역경제 활성화를 실질적으로 지원할 수 있을 것임
- 이러한 자유무역지대 도입은 논의와 실질적인 개선에는 상당한 어려움과 문제점도 예상되지만 더 이상 검토와 논의가 지연되어서는 안될 것이며, 큰 문제점은 시도조차 하지 않는 것이라 할 수 있음

## ■ 해운·항만·물류 분야의 세계 경영을 정부의 핵심 정책으로 설정하고, 세계 시장에 본격적 진출을 위한 마련이 필요

- 중국은 일대일로 정책을 최우선 정부과제로 설정하고, 해상과 육상을 통한 전 세계 핵심 지역에 항만시설, 물류센터 등 거점을 구축하고 있으며, 이를 기반으로 자국 기업의 해외시장 진출도 확대하고 있다는 점은 우리에게 큰 시사점을 제공
- 우리나라는 중국보다 앞선 2000년대 중반부터 글로벌 물류시장 진출을 위한 네트워크 구축사업을 정책으로 추진하였으나, 미약한 추진동력과 수단으로 현재까지도 본격적인 시장

진출이 이루어지지 않고 있으며, 이의 결과로 이미 전 세계에 진출해 있는 국내 제조 및 물류기업의 현지 경쟁력도 크게 향상되지 못하고 있음

- 따라서 이제부터라도 우리나라의 경제 규모, 국제적 위상, 물동량 규모, 기업경쟁력 등에 맞는 세계 시장으로의 진출 및 활동을 위해서는 세계경영을 주요 국가 정책으로 삼아 보다 강력하고 적극적인 추진이 필요함
- 세계 시장으로의 진출은 중국뿐만 아니라 전 세계 주요 물류국가의 핵심 아젠다로서 기업의 네트워크 확장이 아닌 국가의 경제영토 확장의 개념으로 추진되고 있는 것으로서 기업의 이익개념을 넘어 국가이익의 확대라는 점을 중요시 고려할 필요
- 이를 위해서는 해운·항만·물류기업의 해외진출에 핵심적으로 요구되는 자금 지원을 위해 해외진출 목적의 경쟁력 있는 물류펀드를 조성하고, 이와 더불어 국내 청년인력의 해외 진출 및 상주지원을 위한 교육 및 해외진출 프로그램을 도입하여 전 세계에 진출한 국내 제조 및 물류기업의 현지 경쟁력을 강화시키며, 일자리 창출에도 크게 기여할 수 있을 것임
- 또한, 시장형이지만 공공성을 가진 항만공사 등 물류 공기업이 마중물 형태의 해외진출 사업 추진 및 참여를 통해 중장기적인 민간의 해외진출을 주도해 나가는 것이 필요하고, 항만공사도 이에 걸맞은 조직체계 및 역량을 갖추어 나가도록 해야 할 것임



## KMI 동향분석

구분	제목	발행일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만TEU 이상 줄어듦	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	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 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 허브강력 강화 위해 부산항 LNG 부킹 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 ‘양회’, ‘해양강국’ 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7% 해양수산에 ‘보통 이상의 관심’, 국민 인식과 정책 수립 함께 가야 : KMI, ‘전국’ 규모의 ‘해양수산 국민인식조사’ 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	중·일·미·일, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01

구분	제목	발행일
제31호	4차산업혁명의 첨병!,로보틱·스마트 항만이 현실로.. - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	‘여객 안전’과 ‘일자리 창출’ 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택,국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 ‘판’을 키워야 : ‘2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나’ 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌생이모자반,다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담,북방경제 협력 기회 -‘9 브릿지’를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려,방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 강원세미나’ 지상중계	2017.09.29
제51호	‘국민 횡감’ 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물적, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요-	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: ‘해양수산 전국포럼 충남 지역세미나’ 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업직불제 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요-	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	북극 과학연구 강화를 위해 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.25

URL : <http://www.kmi.re.kr/>