



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

제19-22호
 2019년 12월 6일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2014~2018년 중국 바다 어로어선
 척수 및 출력 동향
 (단위 : 만 척, 백만 kw)

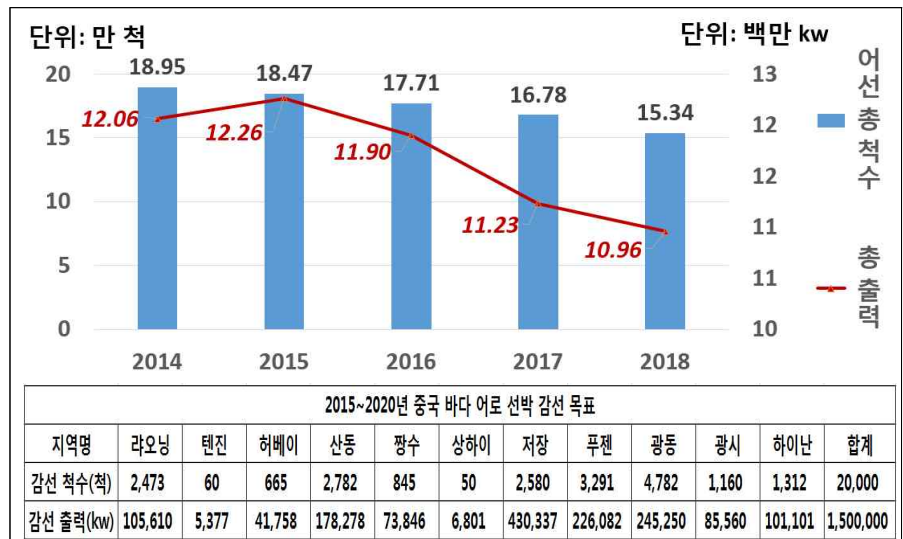
구분	총 척수	총 출력
2014	18.95	12.06
2015	18.47	12.26
2016	17.71	11.90
2017	16.78	11.23
2018	15.34	10.96

주 : 바다 어로어선에 원양어선 미포함
 자료 : 중국 어업통계연감

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 수산 : 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향



자료 : 「중국 어업통계연감」 2014~2018년, 「2018 중국 어업연감」 통계를 바탕으로 KMI 중국연구센터 작성

중국 바다 어로어선 감소, 양식업 지속 발전 추세

중국 어업통계연감에 따르면 2018년 중국의 바다 어로어선 척수는 약 15만 3,400척(원양어선 미포함), 총 출력은 약 1,206만 kw로 최근 5년 동안 지속적으로 감소하고 있다. 2014년의 18만 9,500척에서 지난 5년 동안 약 3만 6,100척 정도 감소했다.

어선 감소의 주된 이유는 중국의 감선정책 및 '3무 어선(선적, 선박명, 선박증명서가 없는 어선)'에 대한 감독 결과로 볼 수 있다. 중국의 「어업 13·5계획」에 따르면, 2015~2020년 동안 중국의 바다 어로어선 감선 목표는 총 2만 척(총 출력 150만 kw)이다. 중국의 각 연해 성·시에서 자체적인 감선 목표를 설정하고 있으며, 11개 성·시 중에 광둥성의 감선 목표(4,782척)가 가장 많다. 또한 중국 어업관리 부문은 '3무 어선'에 대한 단속을 엄격히 실시하고 있는데, '3무 어선'은 압수 후 해체, 폐기, 어초로 재활용 등의 방식으로 처리되고 있다.

중국은 어업자원 보호를 위해 어획 생산량을 감소시키고 있지만, 양식업의 발전이 뒷받침되어야만 중국 국내시장에서 지속 증가하는 수산물 수요를 만족시킬 수 있다. 중국 양식업은 집약형 공장화 양식이 추진되면서, 양적인 성장 외에도 스마트 양식 등 새로운 형태의 양식모델도 계속 개발되고 있다. 특히, 최근에 중국에서 IMTA(Integrated Multi-trophic Aquaculture) 양식은 지속가능한 어업양식의 모델로서 산업화가 추진되고 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-04	12-06
종합지수	841.78	822.72
일본 향로	706.33	728.19
구주 향로	1,075.74	974.34
미서부 향로	719.47	671.60
미동부 향로	894.38	866.15
한국 향로	595.61	579.45

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

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-04	12-06
종합지수	1,067.11	1,156.47
석탄	1,096.03	1,180.28
곡물	923.87	1,044.18
금속광석	1,040.00	1,115.93
정유	1,310.58	1,571.23
원유	1,557.48	1,557.48

자료: 상하이항운교역소

이슈 포커스 : 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향

중국은 수산양식의 대국으로서 세계에서 수산물 양식 총량이 어획총량을 초과하는 몇 안 되는 어업 국가이다. 2018년 중국의 수산양식 총생산량은 4,991만 600톤으로 중국 수산물 총생산량의 77.3%를 차지했고, 이는 세계 총생산량의 약 2/3 수준이다. 하지만 수산 양식업은 자연환경에 대한 의존도가 높은 관계로 자연재해의 영향을 많이 받는다. 특히 광둥, 저장, 산둥성 등 연해지역에 해수양식이 집중되기 때문에 태풍 등 자연 재해가 발생할 확률이 높고 실제로 매년 태풍으로 인한 피해가 크다. 특히 심한 악천후일 경우, 생산물의 손실뿐만 아니라 어민의 안전까지 위협받은 경우가 많다. 『중국 어업통계연감』에 따르면, 2018년 중국에서 태풍, 홍수, 질병, 가뭄, 오염 등 요인으로 인한 피해 양식 면적은 60만 6,791헥타르였고, 손실된 수산물 총량은 83만 4,383톤으로 그 직접적인 경제 피해액은 136억 3,366만 위안이었다. 이에 따라, 수산양식업자들의 어업양식 보험에 대한 수요와 인식이 강화되고 있으며, 어업양식 보험의 문제점들도 나타나고 있다.

시간적인 순서로 보면 중국에서 전후로 나타난 어업 양식 관련 보험은 크게 3가지로 구분할 수 있다. 즉, 어업 상업보험, 어업 상호보험(渔业相互保险), 정책성 어업보험이다.

1 중국 어업 상업보험

1. 중국 어업 상업보험의 발전 과정

1980년대부터 중국 어업보험의 발전이 시작했다. 1982년에 국영 보험회사인 중국인민보험회사(PICC, The People's Insurance Company of China Limited) 및 중국농업부(현재 농업농촌부) 정책 지원을 통해 농업보험사업 중에서 어업보험을 최초로 운영했다. 이때부터 여러 민영보험사들이 농업보험에서 어업보험 내용에 포함시키면서 어선보험 및 어업 어획보험이 중국에서 점차 보급되었다. 1990년대 초까지 어업보험의 주요 운영주체는 PICC이었지만, 중국의 시장화 개혁이 추진되면서 PICC도 시장화 개혁(국영기업에서 민영기업으로 개편) 때문에 오랫동안 적자를 보아온 어업양식보험 사업이 빠르게 위축되기 시작했다. 일례로 FAO 통계에 따르면, 1982~1995년에 중국 PICC의 어업양식보험 보험료는 112만 달러였고, 동기기의 배상금액이 220만 달러로 배상율이 197%까지 달했다. 뿐만 아니라 1990년대 대하 양식의 대규모 질병발생으로 인해 어업양식 보험 배상율은 줄곧 높은 수준을 유지했다.¹⁾ 이런 상황에서 결국 어업 상업보험은 소멸하는 지경에 이르렀다. 이후 상업화 어업보험의 상품은 어선 선주 책임보험 및 대형 어선의 어선보험 2가지만 남아 있다.²⁾ 즉, 어업양식의 단순

1) 양빈(杨斌), 장웨이광(张伟光), 리펑페이(李鹏飞), 수산양식보험을 통해 중국 수산업 공급측구조개혁 추진, 『중국수산』, 2018년 12월, P55.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

한 상업보험은 시장에서 소멸한 지경에 이르렀다.

2. 중국 어업 상업보험 소멸 이유

중국 어업 상업보험의 발전이 이루어질 수 없는 이유는 아래 3가지로 정리할 수 있다.

첫째, 어업보험의 특징 때문이다. 어업생산은 리스크가 다양하고 복잡하며 자연재해의 영향을 쉽게 받는다. 「중국 어업통계연감」에 따르면, 2018년에 태풍, 홍수로 인한 수산물 피해액은 47억 5,108만 위안이었고, 어업시설 피해액은 21억 2,697만 위안이었다. 어업양식의 배상금 문제는 보험사에게 큰 부담이다. 또한, 재해 발생 후 배상율의 확정도 피해 조사 및 확인 등의 기술적인 제한을 받기 때문에 피해 확정 및 평가를 합리적으로 진행하기가 어렵다. 다시 말하면 어업보험은 운영 리스크가 높고 배상을 확정의 기술제한이 있기 때문이다.

둘째, 어업 상업보험의 수요가 낮다. 중국에서 어업 상업보험에 대한 수요가 낮은 이유는 2가지가 있다. 우선, 생산원가가 계속 증가하고 있는데 반면, 이윤이 줄어드는 상황에서 대부분 어민들이 어업 상업보험에 대해 부담을 느낀다. 또한, 배상 절차가 복잡하고 효율이 낮아서 어민들이 쉽게 보상을 받지 못해 상업보험에 가입하려는 의향이 없어졌다. 특히, 일부분 보험사에서 배상거부의 사례가 있는 바람에 어민들의 보험에 대한 신뢰도가 떨어졌다.

셋째, 어업 상업보험의 법률적인 문제이다. 중국 어업 상업보험은 대부분 「보험법」, 「농업보험조례」 등 관련 법률에 따라 운영되었고, 어업분야의 전문적인 보험 법률이 없다. 어업보험은 리스크 및 배상율이 높기 때문에 어업보험에 특화된 전문적인 법률이 필요하다. 전문적인 법률의 감독·관리가 없는 상황에서 중국 어업 상업보험은 지속적으로 발전하기 어려운 실정이다.³⁾

2 어업양식 상호보조 보험

1. 어업양식 상호보조 보험의 나타남 및 발전현황

1990년대에 중국의 어업보험은 새로운 발전단계에 접어들었다. 상업보험이 없어졌기 때문에 어민들의 보험문제를 해결하자는 목적으로 1994년 7월에 중국 농업부에서 ‘중국 어선선주 상호보험협회’(2007년에 ‘중국 어업상호보험협회’의 이름으로 바뀜)를 설립했다. 어민이나 양식 기업들이 자원으로 상호보험을 구매하여 상호보험협회의 구성원이 된다. 회원이 되면서 보험자 및 피보험자의 2중 신분을 가지게 된다. 그 이후 중국 어업상호보험협회는 황발해(黄渤海) 구, 동해구, 남해구, 텐진시(天津市), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龙江省), 상해

2) 쉬수(余姝)·후안창쿤(郇长坤), 중국 해양어업 보험 운영모델의 분석 및 설계, 「중국 어업경제」, 2019년 제2기, P63.

3) 한지광(韩吉光)·저우동메이(周冬梅), 중국 어업 상업보험 메커니즘 연구, 「농촌경제 및 과학기술」, 2017년 제10기, P61.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

시, 안후이성(安徽省), 허난성(河南省), 후베이성(湖北省), 후난성(湖南省), 광시성(廣西省), 충칭시(重慶市), 쓰촨안성(四川省), 레이저우성(貴州省), 윈난성(雲南省), 하이난성(海南省) 등 사무소를 설립했고 전국적으로 수산업계 내의 상호보험 사업을 모색하기 시작했다. 또한, 허베이(河北), 산둥, 장쑤(江蘇), 저장, 푸젠(福建省), 광둥(廣東) 및 닝보 등 주요 연해 성(市)에서도 지방 어업 상호보험협회가 설립됐고, 각 지역의 어업 상호보험 사업을 담당하고 있다. 현재 중국 어업 상호보험협회가 주도하고 지방협회를 연합하는 형태의 어업 상호보험사(社)를 구성하면서 통합된 어업 상호보험 산업시스템을 구축하고 있다. 「중국 어업연감」에 따르면, 2017년에 중국 어업 상호보험협회는 어민 75만 7,400명, 어선 6만 2,799척, 양식수역 4만 2,500헥타르, 양식가두리 684개의 보험을 담당했으며, 경제 보상금 지급액은 총 8억 1,300만 위안이었다.

어업양식에 관한 보험업종은 주로 전통적인 양식 손실배상보험이고 지수(指數)형 수산양식보험⁴⁾도 개발되고 있다. 양식방식은 가두리, 대형 후릿그물, 통발 등 해수양식을 포함하고 지당(池塘), 댐 등 담수양식도 포함한다. 보험대상은 주요 양식생물이고 양식시설도 포함된다(표 1] 참고).

[표 1] 어업 상호보험 시스템에서 개발된 수산양식 상호보험 업종 유형

분류	보험업종 명칭	적용범위
해면 양식	해수어류 양식보험	각종 가두리, 후릿그물, 연못 및 기타 시설 등의 해수어류 양식
	해수 새우류 양식보험	higher-place ponds, 비닐하우스 고밀도 등 해수 흰다리새우 양식
	해삼양식보험	해수 못 해삼 양식
	게, 새우, 패류 혼합양식 보험	해수 못 각종 게류(톱꽃게, 꽃게), 새우류(ridgetail white prawn, 흰다리새우) 및 패류(꼬막, 맛조개, 조개) 단일 양식이나 혼합양식
	천해 패류양식 보험	통발 가리비(기상지수 보험 포함), 연승식 홍합 등
	천해 해조류 양식 보험	대나무 지주대, 유리섬유강화플라스틱 지주대, floating 양식 등 김 양식; 연승식 톳 양식
내수면 양식	담수어류 양식보험	연못, 산속 못, 가두리, 논밭 및 기타 시설 등 각종 담수어류 양식모델(생물 양식 포함)
	담수 새우류 양식 보험	민물가제, 흰다리새우, 큰장거미새우 등 민물새우류 양식; 논-민물가제 공동양식의 민물가제(종묘) 양식; 논-민물가제 공동양식의 민물가제 양식
	담수 게류 양식 보험	민물 게 수문지수 보험
	담수 거북, 자라 류 양식 보험	보통 연못, 집종양식 연못, 논밭 및 기타 생태모방 등 거북, 자라 류 양식
종합 양식	유명한, 특색, 우질 제품 양식 보험	이상 조항 이외의 기타 품종 및 양식모델. 드렁허리, 낙지, 말뚝망둥어, 개구리 류, 도롱뇽 및 각종 번식 친어, 새우 등 우질 수산물 양식; 공장화 양식 등
양식 시설	양식시설 보험	해수 심수풍랑저항 가두리, 목재 양식가두리, 뗏목 가두리, 대형 후릿그물 등

자료 : 양빈(楊斌)·장웨이광(張偉光)·리펑페이(李鵬飛), 수산양식보험을 통해 중국 수산업 공급측구조 개혁 추진, 「중국수산」, 2018년 12월, P56.

4) 지수형 수산양식보험은 바람속도, 강우량, 수온, 해수염도 등 참고지수와 양식업자의 손실기록을 대비하면서 결과에 따라 배상하는 방식임



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

보험 책임의 경우, 양식업자들이 관심이 많은 태풍, 폭우, 홍수 등 자연재해를 포함하고 일부분 보험의 경우 질병도 담보하고 있다. 또한, 보험금액은 ‘원가 보상’의 원칙에 따라 양식 물적 원가(인건비 이외의 원가)를 주로 배상한다. 각종 양식보험의 요금율은 4~13% 정도이다.⁵⁾

2. 중국 정부에서 어업 상호보험에 대한 지원

「중국 농업보험조례」⁶⁾에서 “농업보험이란 보험기구가 농업보험 계약서에 따라, 피보험자가 재식농업, 임업, 축산업 및 어업생산 과정에서 보험목적물에 대한 자연재해, 의외사고, 역병, 질병 등 보험사고로 인한 재산 손실에 대해 보험금을 배상하는 책임을 부담하는 보험활동이다.”고 규정했지만 어업 상호보험은 아직 정부 정책성 농업보험에 포함되지 않는다. 농업보험 중 재식농업, 축산업 및 임업은 중앙 재정의 보험료 보조금 혜택을 받고 있지만, 어업은 관련 혜택이 충분하지 못하다. 물론, 농업부 어업관리부문 및 각급 어업 행정주관부문이 특별자금 출연 형식을 통해 보험료를 보조하고 있지만, 농업부, 재정부, 보험감독관리위원회, 지방정부가 공동으로 추진하는 재식농업, 축산업 보험과 비교하면 보험 종류, 비중, 자금의 측면에서 큰 차이가 있다.

2008~2016년에 중국 중앙재정에서 어업 상호보험 보험료 보조 시행사업을 진행했고 주로 연해 9개 성의 중점 어구에서 어선 전손(全损) 상호보조보험 및 개인상해보험의 보험료 보조 사업을 시행했다. 총 투자금액은 1,000만 위안이었고 중국 어업 상호보험협회 및 산둥, 쑹수, 저장, 광둥, 랴오닝, 푸젠, 허베이 어업상호보험협회가 해당 실무를 담당하였다.

그렇지만, 정부에서 모든 어업 보험업종에 대해 지원하는 것이 아니라 주로 어선 전손(全损) 상호보조보험 및 개인상해보험만이 해당되며 수요가 큰 양식보험은 아직 실시되지 못하는 현황이다. 특히 중앙 및 지방 정부의 책임에 대해 명확히 구분하지 않고 중앙재정 및 지방정부 재정의 보조 비율에 관한 규정이 없다. 각 지역의 정부는 경제발전 수준이 다르고, 특히 어업이 덜 발전된 지역에서 어업양식 보험에 대한 보조를 지원하기 더욱 어렵다.⁷⁾

3. 어업 상호보험의 사례 : 쑹수성(江苏省)을 중심으로

쑹수성 어업 상호보험협회는 2008년 12월에 설립했고 쑹수성 어업 상호보험 사업을 담당하고 있다. 협회 업무는 쑹수성 해양어업국, 쑹수성 농업보험사업 지도팀의 지도를 받고 각급 어업선박검사·항만감독기구와 협력하여 사업을 추진한다. 협회는 회원대표대회 제도를 실시하고 있으며, 이사회 및 감사위원회를 설치하고 평상시 협회운영은 사무국(비서처)이 담당하고 있다. 구체

5) 양빈(杨斌)·장웨이광(张伟光)·리펑페이(李鹏飞), 수산양식보험을 통해 중국 수산업 공급측구조개혁 추진, 「중국수산」, 2018년 12월, P56.

6) 여기서 농업이라는 개념은 농업, 임업, 축산업, 어업을 포함함.

7) 류춘샤오(刘春晓), 텐리취엔(田丽娟), 중국 어업상호보험 정책연구 문헌 종합논평, 「중국수산」, 2018년 2월, P43.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

적인 보험담보, 배상 등 사업은 설립된 57개 시(현)급 사무소에서 처리한다. 경영 메커니즘은 ‘통일 관리, 보험담보와 배상 분리, 소속지역 보험담보, 집중 배상’이다.

쑹수성 해양·어업국은 수산양식 상호보험 사업을 추진하기 위해 2016년에 유류비용 보조 정책을 조정하면서 300만 위안을 민물가재, 큰징거미새우 및 방사무늬 김 양식 상호보험 시행 보조금으로 지원했다. 이어서 2017년에 연못 민물가재, 논 민물가재 및 큰징거미새우 양식 상호보험 시행에 230만 위안의 보조금을 제공했다.

현재까지 쑹수성 농업보험사업지도팀에서 발표한 어업 보험업종은 총 9개가 있고 어업양식 보험이 6개가 있다. 즉, 민물 게, 민물가재, 흰다리새우, 큰징거미새우, 민물어류, 김 양식보험을 포함한다.(아래 [표 2] 참조)⁸⁾

[표 2] 쑹수성 어업양식 상호보험 조항

품종	등급별 보험금액(위안/667m ²)	요금률	성 재정 장려 보조금
민물 게	2,000위안	5.50	있음(60% 초과하지 않음)
민물어류	2,000위안; 3,000위안; 4,000위안; 5,000위안	6	/
민물가재	2,000위안	5	/
큰징거미새우	3,000위안	10	/
흰다리새우	3,000위안	8	/
방사무늬 김	김(3개 등급): 500위안; 600위안; 800위안	김 8	/
	시설(3개 등급): 1,000위안; 1,500위안; 2,000위안	시설 6	

주 : 인쓰혜(尹思慧)·한페이(韩飞)·황홍빙(黄鸿兵), 쑹수성 어업양식보험 현황 및 사고, 「수산양식」, 2019년 2월, p. 31.

3 어업양식 정책성 보험

1. 어업양식 정책성 보험의 개념 및 시행 현황

어업양식 정책성 보험은 정부 재정에서 보험료 보조금을 지원하는 어업양식보험이다. 각 지역에서 어업양식 정책성 보험의 형식이 다르나, 대략 2가지 운영모델이 있다. 즉 정부와 보험사가 협력하여 일정한 비율에 따라 보험을 공동으로 담당하거나 정부 재정에서 보험료 보조금을 지원하는 형식으로 진행하고 있다. 이를 통해 국가 재정이 해양어업보험에 관여하여 어업생산, 어민 생활 및 어업경제 발전을 보장하는 것이다.

2004년부터 중국 각 지역에서 정책성 어업보험을 시행하기 시작했고 2008년에 농업부는 중국의 7개 중점 어업생산구를 선정하여 중앙 재정 보험료 보조금 지원을 시행하였다. 비슷한 시기에 상하이, 닝보, 및 청두(成都)는 지방정부 재정의 지원을 통해 어업양식보험을 개발했고 어업양식보험의 범위를 점차 확대시키고 있다. 그 이후 2013년 농업부에서 260만 위안을 지원하여 저장

8) 인쓰혜(尹思慧), 한페이(韩飞), 황홍빙(黄鸿兵), 쑹수성 어업양식보험 현황 및 사고, 「수산양식」, 2019년 2월, P31.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

성은 수산양식보험 보조금 사업을 시행했고 보조금이 보험료에 차지하는 비중은 20%였다. 2014년에 농업부에서 500만 위안을 투입하여 안후이성에서 어업양식보험 보조를 시행했다. 2014년에 보험감독관리위원회 재산보험감독·관리부 및 농업부 어업국은 광둥성에서 어업양식보험 사업 간담회를 개최하면서 어업양식보험을 중앙재정 보조 범위에 계속 포함시키고 각 지역에서 시행하겠다고 밝혔다.

현재까지 안후이성 및 쑹수성은 일부 어업양식 품종을 지방 농업보험 보조 리스트에 포함시켰고 광시성도 어업양식 보험 발전방안을 제정하면서 ‘보조금 대신 장려금 지원’의 형식으로 60%의 보조를 제공하고 있다. 광둥성은 어업양식 보험을 농업보험 보조금 리스트 포함시키는 것을 추진 중이다.

2. 어업양식 정책성 보험 시행의 사례 : 광둥성(广东省)을 중심으로

2019년 1월에 광둥성 농업농촌청(厅)에서 「광둥성 정책성 수산양식 보험 실시방안(시행)」을 발표했고, 2020년 12월 31일까지 광둥성 일부 지역에서 정책성 수산양식 보험을 시행하여 향후 안정적으로 추진할 계획이다.

광둥성의 정책성 수산양식 보험은 정부 재정에서 보험료 보조금을 지원하는 모델이다. 다른 지역, 예를 들어 쑹수성의 수산양식 정책성 보험의 운영모델은 정부와 보험사가 협력하여 보험을 공동으로 운영한다. 보험사 및 지방재정은 각자 전문적인 보험계좌를 설치하고 보험사 및 지방재정의 보험료 수입의 관리, 보험 배상금 지급은 모두 4:6의 비율에 따라 각자 부담한다.

[표 3] 광둥성 정책성 수산양식 보험 실시방안(시행) 요약

주요 내용	세부 규정
시행 범위	시행 양식모델이 심수가두리, 연못(민물어류) 및 종묘장이다. 시행에 참여할 의향이 있는 시(성 재정에서 직접 관할하는 현)가 성 어업, 재정, 보험감독·관리 부문에 구체적인 실시방안을 제출한다. 성 어업, 재정, 은행 보험감독·관리 부문이 여기서 시행지역을 선택한다.
보험 가입 조건	시행에 참여하는 기업이나 개인이 아래 조건에 부합해야 한다. 1. 유효의 증명서이나 비준문서, 임대계약서, 도급 계약서 등이 있다. 2. 양식 환경이 안전하고 재해, 사고를 유발하는 뚜렷한 위험성이 없다. 3. 양식 생산 및 기술 관리는 요구에 부합한다. 4. 품행이 바르고 사기 및 신용불량 기록이 없다. 생산규모가 크고, 기술시설이 완벽하며 산업 정책 방향에 부합하는 수산양식 생산 단체 및 개인은 우선으로 보험에 가입할 수 있다.
보험 책임	1. 심수 가두리 양식: 심수 가두리 양식 시설 및 양식품종이 풍해, 적조, 저온, 폭우, 홍수, 벼락, 공중 운행물 추락, 질병으로 인한 손실을 부담한다. 2. 연못(민물어류) 및 종묘장 양식: 연못(민물어류) 및 종묘장 양식품종이 풍해, 저온, 폭우, 홍수, 토석류, 우박, 벼락, 화재, 폭발, 공중 운행물 추락, 질병으로 인한 손실을 부담한다.
보험 금액	1. 심수 가두리 양식시설에 대해 구입가격 및 사용시간에 따라 실제 가치를 추산하고 시행기간에 실제 가치의 50~80%로 보험금액을 확정한다. 요금율이 4~6%이다. 2. 양식품종을 생물종류에 따라 종묘, 사료, 전력 및 수도료, 인건비 및 기타 필수비용을 추산하고 보험금액을 확정한다. 요금율은 6~10%이다.
보험료 보조	1. 성 재정 보조금의 비중이 50%이다. 시, 현 급 재정이 정책성 수산양식 보험에 대한 보조금액의 확대를 장려한다. 각 시, 현급 재정은 각자 재력에 따라 본 보조 비중에 기반에서 보조금의 비중을 적당히 높일 수 있다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

	<p>2. 각급 재정에서 지원하는 보조금 이외의 보험료는 보험에 가입하는 기업이나 개인이 부담한다. 기업이나 개인이 보험에 가입하지 않는 경우, 정부에서 보조금을 지원하지 않는다.</p> <p>3. 시행 기간에 성 재정부문은 매년 정책성 수산양식 보험료 보조금의 예산자금이 200만 위안이다. 시행 지역이 확정된 후 성 재정청이 장려 보조의 방식으로 각 시행지역에 각자 보낸다.</p>
배상 서비스	<p>보험사는 「광둥성 정책성 수산양식보험 배상 절차」를 제정하고, 어업 주관 부문, 은행보험감독·관리 부문에서 등록한다.</p> <p>보험 범위 내의 재해가 발생 시, 보험사 또는 대리 기관 배상 조사 서비스 팀을 구성하고, 현장 조사, 손실을 확정한다. 손실 수량을 확인하고 기록한다. 피보험인과 일치한 의견을 달성하고 필요 시 전문 기술자를 초빙하여 검사할 수 있다. 보험사는 보험 계약에 근거하여 배상금을 지불한다.</p> <p>보험사는 재정부문의 보조금을 받기 전에 보험계약 범위 내에서 재해 사고가 발생하면, 배상은 상기한 규정에 따라 집행한다.</p>
보험 담당 기구	<p>상급 어업주관부문은 통일 주도하고 공식 입찰의 방식으로 정책성 수산양식 보험의 보험사를 확정한다. 입찰은 성에서 통일 진행한다. 매년 1분기에 성 어업주관부문과 재정부문, 은행보험감독·관리 부문이 보험사의 지난 해 업무에 대해 심사하고 상법제도를 실시한다. 특히, 합법 경영, 배상서비스, 소비자 만족 상황 등을 중점적으로 심사한다. 심사를 통과하지 않는 보험사에 대해 성 어업주관부문, 재정부문 및 은행보험감독·관리 부문은 정책성 수산양식 보험을 맡는 자격을 취소하고 다시 입찰할 수 있다.</p>
리스트 통제	<p>1. 대형 재해 위험준비금을 설치한다. 「농업보험 대형재해 위험준비금 관리방법」을 참조하여 광둥성 정책성 수산양식 보험 대형재해 위험준비금의 제세 비율은 보험사 보유보험료의 3%이다. 대형재해 위험준비금의 사용과 관리는 「농업보험 대형재해 위험준비금 관리방법」에 따라 집행한다.</p> <p>2. 재보험을 추진한다. 보험사는 정책성 수산양식 보험의 재보험을 적극적으로 추진하여 위험의 분산 및 관리한다.</p> <p>3. 시행 기간에 배상 한도액을 설정한다. 단일 보험업종이 해당년에 배상금액이 해당년 보험료 수입의 5배를 초과하면 5배를 초과하는 부분은 보험사가 피보험자에게 배상 책임을 지지 않는다. 5배(5배 포함) 이내의 배상금은 보험사가 보험 계약에 따라 배상 책임을 진다.</p>

주: 「광둥성 정책성 수산양식 보험 실시방안(시행)」을 바탕으로 KMI 정리.

4 향후 발전 방향

현재 중국 어업양식보험 분야에서 주요 보험 경영모델은 어업 상호보험이고 어느 정도 어업의 안전생산을 위해 보장을 제공하고 있다. 그렇지만 최근에 중국 어업상호보험협회도 곤경에 빠져있다. 법률적인 보장이 없고 보험 종류가 단순하며 리스크 대응능력 부족 등의 문제가 있다. 또한, 중국 어업 상호보험협회는 전국적으로 통일된 상호보험 시스템을 구축하지 못하기 때문에 대형재해 발생 시 대응하기 어려운 우려가 존재한다. 따라서 중국 학계에서 정책성 수산양식 보험을 운영하고 정부, 보험사 및 어업 상호보험협회의 협력을 추진하는 의견이 있다. 즉, 단순한 상업보험, 어업상호보험이나 정부가 재정 지원하는 정책성 보험이 아니라 3가지 주체를 통합하여 새로운 ‘복합형 어업양식 보험 모델’이다.⁹⁾

이 모델은 정부가 용자 경로를 확대하고 재정보조, 사회용자(채권발행 등) 흡

9) 한지광(韓吉光)·저우동메이(周冬梅), 중국 어업 상업보험 메커니즘 연구, 「농촌경제 및 과학기술」, 2017년 제10기, P62.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

수 등을 통해 융자모델을 다양화시켜야 한다. 또한, 정책성 수산양식 보험에 관한 전문적인 법률 및 혜택 정책을 제정해야 한다. 한국, 일본 등 어업이 발전한 국가의 어업양식보험 법률사례를 참고하여 중국 어업발전 현황에 부합하는 전문 법률을 제정해야 할 것이다.

어업 상호보험협회는 재해 발생 전의 예방 정보 및 재해 발생 후의 배상지원을 제공한다. 특히 보험사와 협력하여 정책성 어업양식 보험의 운영 및 홍보를 추진한다.

보험사는 어민들이 보험에 가입할 때부터 배상지급 단계까지 모든 절차를 규정에 따라서 집행하고 보험목적물 및 리스크 책임을 심사해야 한다. 또한, 어업양식 보험의 업종을 다양화시키고 더 많은 어민이 보험에 가입할 기회를 제공해야 한다.

중국 어업양식 보험에는 상업보험, 상호보험 및 정책성 보험 3가지 모델이 있지만, 현재 상호보험 및 정책성 보험만 어업양식 보험 보장이 가능하다. 그렇지만 현존하는 상호보험 및 정책성 보험은 아직 기초적인 리스크 구조에만 제한되고 대응능력이 낮으며 정부의 재정 부담이 크다. 따라서 중국 학계에서 제안한 ‘정부재정보조+상호보험협회+보험사’ 중심으로 새로운 복합형 어업양식 보험 형태가 도입될 것으로 예상된다.

하염희 연구원, 김세원 전문연구원, 한광석 센터장
kmishanghai@naver.com



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 상무부 등 18개 부서 하이난자유무역구 정책 발표, 7개 해운 발전 정책 포함
- 자오상취항만 CMA CGM의 10개 터미널 매입
- 국무원, 원양선원 감세 정책 발표
- 우한(武漢)-일본 최초 국제 정기선 개척
- 칭다오항 자동화터미널 2기 운영 개시

- 칭다오항, COSCO의 아부다비 터미널 지분 33.34% 인수
- 산둥항만그룹과 중국철도국(지난) 2020년도 철도·항만 전략적 협력협의 체결

해양 · 수산

- 선전시(深圳市)의 글로벌 해양중심도시 건설에 관한 건의
- 「중국 기후변화 대응정책과 행동 (2019연도 보고)」 발표
- 칭다오의 해수담수화 규모, 중국 전체의 1/5 차지
- 쑤아시(三亚市) 해양발전위원회 정식 운영
- 옌타이(烟台)경제기술개발구에 해양 경제발전국 설립
- 「자연자원부 정보화 건설 종합방안」 발표, 해양자원 종합 데이터 보완할 예정

해운 · 항만 · 물류

- 17개 항만 벌크화물, 도로운송 항만진입 비율 51.4%까지 하락
- CSSC-CSIC 합병, 중국선박그룹 정식 설립
- 창장연선 녹색 해운 종합서비스구역 건설 촉진
- 교통운수부, 2025년까지 현대화 및 전문화 구조체계 구축 계획

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 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 상무부 등 18개 부서 하이난자유무역구 정책 발표, 7개 해운 발전 정책 포함

최근 상무부 등 18개 부서는 공동으로 「중국(하이난)자유무역시험구에서 기타 자유무역시험구 시행 정책에 대한 시험 실시 통지」(이하 「통지」로 약칭으로)를 발표했다. 「통지」는 하이난 자유무역시험구에 적용할 수 있는 기타 자유무역시험구 시행 정책을 제시하며, 총 4가지 방면의 30개 정책이 포함되어 있다. 그 중, 해운분야 가속화 발전에 관한 내용이 7개이다.

- ① 특정 조건 하에서 임대한 외국적 선박의 임시 운송을 허용한다. (담당부서: 교통운수부)
- ② 국제선박관리업체는 선원 파견업무를 더욱 편리화한다. 선원 교육 분야에서 규정에 따라 정책 지원을 해준다. (담당부서: 교통운수부)
- ③ 하이난 자유무역시험구 발전 수요에 따라 액화위험품 운송업체의 통합을 지지하여 규모화·집약화 발전을 실현한다. (담당부서: 교통운수부)
- ④ 국가 규정에 부합하는 전제 하에서 해운운임지수 파생상품 업무에 대한 타당성 연구를 추진한다. (담당 부서: 교통운수부, 중국 증권 감독 위원회)
- ⑤ 최대한으로 선박 출입항, 항만 작업 등 통상구에서 여러 절차의 무서류화 작업을 추진하며, 무역 분야 증명서의 전자화 관리를 추진한다. (담당부서: 관세청, 교통운수부, 상무부)
- ⑥ ‘일단제(一单制)’를 기반으로 복합운송 발전을 추진해야 한다. 해도 및 내륙간의 복합운송 표준 규범 및 서비스 규정을 구축하며, 국제 복합운송 규정과 연계를 강화해야 한다. 복합운송 공공정보 플랫폼 구축을 통해 여러 운송방식을 추진해야 한다. 여러 업체 간의 복합운송 정보 공유 및 상호 원활한 연계를 추진해야 한다. (담당부서: 교통운수부, 국가발전개혁위원회, 상무부, 관세청, 민항국)
- ⑦ ‘일대일로’ 연선국가의 관련 기관 간 안전 운송, 환경 보호, 통관 검사 등 분야에서 협력 메커니즘 구축을 적극적으로 탐색해야 한다.

실제로 지난해 하이난 자유무역시험구 건설을 제시한 후, 중국 특색의 자유무역항 건설도 점차적으로 모색하고 있다. 국가발전개혁위, 상무부, 재무부 등 30개 국가 기관은 전면적으로 하이난의 심화 개혁·개방의 실시방안을 제정하는 동시에 14개 관련 중앙부처와 위원회 및 소수 정당(공산당 외의 기타 정당)들은 하이난성과 협력 협의를 체결했다.

<자료 : 中国航务周刊, 2019. 11. 25.>

2 자오상궈항만 CMA CGM의 10개 터미널 매입

11월 25일, 중국 자오상궈항만(招商局港口, CMPT)은 CMA CGM그룹이 자사 산하의 10개 터미널 경영권을 Terminal Link에 매각할 것에 대해 서명했고, 이에 따른 금액은 955,102,041달러라는 내용의 공고를 발표했다. 49%의 지분은 468,000,000 달러에 해당한다.

Terminal Link 는 글로벌 터미널운영사로 자오상궈가 49%의 지분을, CMA CGM의 산하(100% 출자) CMA Terminals Holdings SAS가 51% 지분을 소유하고 있다. Terminal Link는 4대주, 8개 국가(프랑스, 모로코, 몰타, 미국, 코트디부아르, 벨기에,



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

그리스, 한국)의 13개 터미널에 각기 다른 지분을 보유하고 있다. 금번 지분 거래를 위해 자오상취항만은 Terminal Link에 총 9.68억 달러의 자금을 제공했고 그 중 5억 달러는 8년의 기한으로 담보설정된 장기대출이며, 기타 4.68억 달러로 Terminal Link 발행의 강제전환채권을 인수한다. 장기대출이 만기가 되면 CMA CGM은 주로 Terminal Link에 자산을 투자하는 방식을 통해 대출 상환에 필요한 현금을 제공하고 자오상취항만이 보유한 전환 가능 채권은 모두 Terminal Link의 지분으로 강제 전환될 것이다. 금번 매각이 완료된 후에도 자오상취항만과 CMA CGM그룹은 여전히 Terminal Link의 지분을 각각 49%, 51% 소유하게 된다.

매각 측 입장에서 보면 CMA CGM그룹은 CEVA Logistics 인수 후 재무상황이 여의치 않아서 급히 터미널 자산을 매각함으로써 자금유동성을 원활하게 하고자 한 것으로 추측된다. CMA CGM그룹의 2019년 3분기 순이익은 4,500만 달러, 금년 9월까지 1.07억 달러 손실을 기록했다. 3분기 운송량은 5.1% 늘어난 550만 TEU였으나, 운임하락의 영향으로 CEVA Logistics의 인수를 포함하지 않더라도 CMA CGM그룹의 3분기 영업수익은 3% 하락한 58.8억 달러를 기록했다. 화물운송대리 부문은 지속적으로 손실을 기록하고 있어서 CMA CGM그룹은 기존에 발표했던 화물운송대리 부문 실적 목표를 2-3년 늦춰 2023년 혹은 2024년 달성으로 조정할 수밖에 없었다.

무디스와 OCBC은행은 CMA CGM의 신용등급을 이미 하향 조정했고, 두 회사 모두 CEVA Logistics 인수 후 부채비율이 다른 해운회사에 비해 높다고 평가했다. 만약 CEVA Logistics의 부채와 인수 부채가 더하면 합병 후의 CMA CGM의 채무총액은 23억 달러에 달한다. 무디스의 담당자인 Daniel Harild는 CMA CGM의 채무와 경영실적 간의 유동성 비율은 5.5:1이 될 것으로 합리적 범위라면 5:1에 가깝거나 낮아야 한다고 언급했다.

금번 계약을 이외에도 CMA CGM은 다른 일련의 자금조달계획을 발표했다. 선박 매매와 리스상환거래를 통해 8.6억 달러를, 인도물류센터 50%의 지분을 매각하여 9,300만 달러, CEVA Logistics의 매출채권 증권화로 1억 달러를 조달할 계획이다. 매입 측 입장에서 보면, 자오상취그룹과 CMA CGM그룹의 협력은 이미 오래되었고, 양측이 공동 소유한 Terminal Link가 금번 거래가 연계점이 됐다. 2013년 1월 25일, 자오상취글로벌(2016년 6월 이전, 자오상취항만의 사명)은 CMA CGM그룹과 「지분인수협약」에 서명하여 4억 유로로 Terminal Link 산하의 15개 터미널(유럽, 북미, 아프리카, 아시아에 위치, 남은 경영권 기한 평균 28년)의 자산의 49% 지분을 인수했다. Terminal Link 지분 인수협약 서명 전에 CMA CGM은 이미 자산 재편방식을 통해 터미널자산관리업무를 CMA Terminals Holding(CMA CGM그룹 100% 출자)로 이전했다. 2013년 6월 11일, 자오상취글로벌은 CMA CGM 산하의 100% 출자사 Terminal Link의 49% 지분을 인수하여 Terminal Link는 CMA CGM과 자오상취글로벌이 각각 51%와 49%의 지분을 보유한 합자회사로 전환됐다. 양측의 주주측은 경영관리에 같이 참여했고 자오상취항만 CEO 바이징소우(白景涛)가 Terminal Link의 대표를 겸임했다.

자오상취항만은 공고에서 금번 대외투자의 목적을 다음 4가지로 요약했다. 첫째, 자오상취항만의 전세계 경영 구도를 재편하고 더욱 균형 잡힌 발전을 실현하기 위함이다. 둘째, 자오상취항만의 업계 순위를 상승시키고 업계 영향력을 높이기 위함이다. 셋째, 항만-해운동맹을 실현하고 항만+해운의 전세계 협력시스템을 구축하기 위함이다. 넷째, 자오상취그룹 관련업무의 가치협동을 실현하고, 자오상취항만과 자오상취그룹 기타업무 영역의 협동발전 기회를 확대하기 위함이다.

현재 CMA CGM그룹은 금번 매각의 10개 터미널의 정확한 위치를 대외공표하지



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

않았다. 이전에 매각예정으로 알려진 터미널은 CMAT 전략적 자산인 싱가포르 PSA Lion 터미널, 로테르담 World Gateway 터미널의 30% 지분 및 Kingston Freeport 터미널의 100% 지분 등이다. 자오샹궈항만은 공고 중 금번 인수터미널은 유럽, 동남아, 미주 등 전세계 각지에 분포하고 있으며, 전세계 주요 허브항에 위치해있어 시장잠재력이 크고 경제성장이 빠르며 발전 전망이 좋은 지역이라 밝힌바 있다. 자오샹궈항만이 CMA CGM 그룹의 터미널자산 인수 후 전세계 터미널 네트워크를 더욱 확대할 것으로 판단된다.

<자료 : 港口圈, 2019.11.26>

3 17개 항만 벌크화물, 도로운송 항만진입비율 51.4%까지 하락

교통운수부는 최근 운송구조조정 진행상황을 발표했다. 발표내용에 따르면, 환발해지역, 산둥성, 창장삼각주지역의 연해 주요 항만과 탕산(唐山)항, 황화(黄骅)항 등 모두 17개 항만의 광석, 석탄 등 벌크화물의 도로를 통한 항만진입 비율이 2017년의 67.9%에서 2019년 3분기 기준 51.4%로 14.5%p 하락했다. 또한 철도와 수운을 통한 항만진입 비율은 기존 31%에서 42%로 11%p 증가했다. 일부 항만은 철도·수운 복합운송 정보공유를 실현했다.

환경보호와 오염방지를 위해 국무원은 「운송 구조조정 3개년 행동계획(2018-2020년)」(이하 「행동계획」)을 발표하고 벌크화물 운송의 ‘도로를 철도로, 도로를 수운으로’를 주요 공략 방향으로 3년 기간을 통해 집중적으로 실현한다는 계획을 발표했다. 그 결과 중국의 철도화물 운송량은 2017년보다 11억 톤, 수로화물 운송량은 2017년보다 5억 톤 증가하고, 연해항만 벌크화물 도로운송량은 4.4억 톤 감소라는 목표를 달성했다. 목표달성을 위해 「행동계획」에서는 철도운송의 증가, 수운시스템 업그레이드, 도로화물운송정비, 복합운송 속도향상, 도시친환경배송 및 정보자원통합 6대 행동을 제시했다.

「행동계획」의 관련 요구를 철저히 실천하기 위해 각 급 교통운송주관부문은 효과적인 조치를 취해 철도부문과의 연결을 강화하고, 벌크화물의 도로를 통한 항만진입을 철도 및 수로로 전환하고 철도 수운 복합운송 정보공유 작업의 강화를 추진해왔고 많은 성과가 있었다. 그러나 이와 함께 문제점도 여전히 존재한다. 발표에 따르면, 현재 부문 항만의 벌크화물 도로를 통한 항만진입 비율은 여전히 높다. 2019년 3분기 친황다오항, 탕산항, 톈진항, 황화항의 광석 석탄의 도로를 통한 항만진입 비율은 각각 100%, 81.9%, 68.4%, 60.3% 였다. 이 외에도 적지 않은 항만이 아직 철도 수운 복합운송정보공유가 되어 있지 않으며, 현재 추진 중에 있다.

<자료 : 中国环境报, 2019.11.26>

4 CSSC-CSIC 합병, 중국선박그룹 정식 설립

11월 26일, 중국선박그룹(中国船舶集团有限公司)이 베이징에서 정식으로 설립되었다. 중국선박그룹은 당 중앙위원회 결정 및 국무원 승인을 거쳐, 2019년 10월 14일에 기존의 중국선박공업그룹(CSSC)과 중국선박중공업그룹(CSIC)의 합병을 통해 설립된 초대형 국영 조선소이다. 새로 출범한 중국선박그룹은 연구기관, 관련 업체 및 상장회사 총 147개, 총 자산규모 7,900억 위안으로 직원 수는 31만 명에 달한다. 동시에 중국선박그룹은 중국 최대의 선박 건조·수리 기지이자 완비된 선박·부대설



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

비 연구개발 능력을 보유하며, 국제 기술표준 및 안전공약에 부합하는 해양 조선플랜트를 건조할 수 있다. 이와 더불어, 중국선박공업그룹은 3가지의 포지셔닝을 수립하였다.

첫째, 해군 무기 장비의 과학 연구, 설계, 생산, 시험, 보장 추진이다. 군수 과학연구 생산 업무는 그룹의 정치적 책임이자 최우선 업무로 추진하여, 항공모함, 원자력 잠수함 등 대표적인 해군 주요 장비의 과학연구 및 생산 업무를 책임지고 해군의 혁신발전을 위해 튼튼한 기반을 제공하게 된다.

둘째, 중국 선박공업 발전의 주역으로 자력갱생, 자주혁신을 발전 방향이다. 초대형 스마트 탱커선, LNG선, 초대형 컨테이너선 등의 연구개발, 건조 및 부대기능이 일체화된 세계적인 수준의 해양 조선 플랜트 산업 클러스터 육성을 통해 지속적으로 글로벌 산업사슬 및 가치사슬로 확대 한다. 이에 따라 중국은 세계 제1의 '조선 대국'에서 '조선 강국'으로 발전하는 동시에 중국 경제 사회 발전 및 글로벌 해운산업의 발전에 공헌하게 된다.

셋째, 국영기업 개혁 혁신의 리더 및 참여자로 공급측 구조조정 개혁을 추진이다. 대형 크루즈, 선박용 저속엔진, 스마트 선박, 스마트 해양 등 주요 혁신 프로젝트를 기반으로 완비된 해군 무기 장비, 과학기술 혁신 및 산업 발전 체계를 구축하며, 강력한 국제 경쟁력을 육성할 계획이다.

향후 중국선박그룹은 해양 강국, 제조 강국, 과학기술 강국 및 세계 일류 군대, 세계 일류 기업의 전략을 중심으로 국가 전략과 국방 건설, 업계 발전을 과업으로 삼아 고품질 발전을 추진하고, 국제 경쟁력을 갖춘 세계 일류의 선박그룹으로 육성을 목표로 하고 있다.

<자료 :航运交易公报, 2019. 11. 26.>

5 선전시(深圳市)의 글로벌 해양중심도시 건설에 관한 건의

최근 선전시 정치협상위원회는 '글로벌 해양중심도시 건설 촉진'에 관한 협상을 진행했으며 「글로벌 해양중심도시 건설 촉진 연구보고」(이하 「보고」)를 발표했다. 이 보고는 선전시가 글로벌 해양중심도시 건설 촉진에 관한 여러 의견을 제시했다. 해운교통에 있어서 동 「보고」는 국제환적 기능을 대대적으로 강화하고 통상구에 대한 감독 절차를 간소화시켜 물류환적 효율성을 제고해야 한다고 제시했다. 자동화 선적과 무인터미널을 건설하고 새로운 하역장비 등이 신규 터미널에 투입하여 해운·항만 데이터에 관한 연구와 서비스를 진행한다. 이와 동시에 항만지능화의 발전에 대한 정책지원을 강화해야 한다. 선전을 글로벌 컨테이너에 대한 지능화된 배치 능력을 갖춘 항만으로 구축하고, 스마트 컨테이너 운송의 '선전 표준'을 연구하고 제정한다.

해양산업에 있어는 정책성 국제해양개발은행을 설립하고 국제해양개발은행을 중국의 글로벌 거버넌스 추진을 위한 새로운 국제금융 플랫폼으로 육성한다. 이와 동시에 해양산업을 선전 미래의 중견산업으로 육성하고 해상자원 개발, 해양생물 제품, 해양 전자정보, 해양 고급장비, 해양생태건설 등 산업을 중점으로 발전시킨다. 선전시 해양인재 부족 문제에 대해서는 동 「보고」는 인재육성과 인재유입을 결합하는 방식을 취한다고 제시했다. 한편으로, 선전해양대학교를 세계일류의 국제화·종합형·연구형 해양대학교로 육성하여 해운인재육성기지로 구축하며, 21세기 해상실크로드 선전국제선원센터의 건설을 추진한다. 또한 해양산업을 선전 고급 전문인재 인정 범위 안에 포함시키고 조건을 만족시키는 인재에게 주택제공, 배우자 취업문



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보형 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

제 해결, 자녀입학 및 학술연구 보조금 등의 혜택을 제공해 준다.

해양 환경보호에 있어는 육·해 통합 방침을 견지하고 육·해 환경보호 합동 메커니즘을 수립하여 수자원 오염방지 체계를 보완하도록 한다. '스마트 해양' 건설을 추진하고 육·해 입체·합동 모니터링 시스템을 수립한다. 바다로 배출된 오염원에 대한 지능화 모니터링을 중점으로 추진하고 다기관 간의 합동 법집행 메커니즘을 수립한다.

해양문화에 있는 선전시의 해안선을 '세계에서 가장 아름다운 도시 해안선'으로 만들고 해양중심도시의 새로운 연해 공간구도를 조성한다. 이와 동시에 글로벌 해양도시 문화포럼을 개최하고, 해양석유지질 등 관련 박물관을 건설하고 해상운동을 특색으로 하는 관광제품을 개발한다. 이를 통해 선전 해양도시의 국제 이미지를 향상시키고 국제화된 해양도시 문화 분위기를 조성한다.

<자료: 中国海洋报, 2019. 11. 27>

6 「중국 기후변화 대응정책과 행동(2019연도 보고)」 발표

11월 27일, 중국 국무원은 「중국 기후변화 대응정책과 행동(2019연도 보고)」(이하 「보고」)를 발표했다. 동 「보고」에 따르면, 2018년 중국은 기후변화에 관한 사업을 통해 수자원, 연안과 연해 생태시스템, 재해 종합 예방·감소 및 국제교류 협력 등 분야에서 적극적인 진전을 이루었다.

이 「보고」는 2009년 부터 발표하기 시작하여 지금까지 10년 동안 연속해서 발표해왔다. 2019년 「보고」는 기후변화의 적응과 완화, 계획편성과 제도수립, 인프라 건설 강화, 사회의 광범위 참여, 글로벌 기후 거버넌스에 대한 적극적 참여, 국제교류와 협력 강화 및 「유엔 기후변화 프레임 협약」 제25차 체결국 대회의 기본입장과 주장 등의 8개 주요내용을 포함한다. 이 「보고」는 2018년 이후 중국의 기후변화 대응에 관한 추진상황과 성과를 반영하고 있다.

동 「보고」에 따르면, 2018년 중국은 기후변화에 관한 업무를 심층적으로 추진해왔고, 일련의 정책조치를 취했다. 국가급 자연보호구의 인프라 건설을 강화했고 국가급 자연보호구에 대한 감독과 검사를 실시했다. 또한, 14개의 산(山)·수(水)·림(林)·전(田)·호(湖)·초(草) 생태보호 복원 시범사업을 지정했고 생태시스템 보호와 복원을 강화했다. 생태보상체제를 수립하고 생태회랑과 생물다양성 보호 네트워크를 구축했다. 그리고 휴어제도를 지속 보완했고 수생 야생동물과 그 서식지에 대한 보호를 강화했으며, 바다거북을 비롯한 6개 중요 생물종에 대한 구조 행동계획을 발표하고 실시했다.

연안과 연해 생태시스템에 있어서는 우선, 「해양환경보호법」, 국가해양사업, 해양관측 예보와 재해 감소·예방에 관한 계획과 행정관리조례의 실시를 적극적으로 추진해왔다. 해양환경오염에 대한 처벌을 강화했고 기후변화에 적응하기 위한 제도를 수립했다. 또한, 연해생태와 식생에 대한 보호를 강화했고, 연안과 연해 생태시스템의 기후재해 대응능력을 제고했다. 그리고 폭풍, 파도, 해빙, 연안침식 등 해양재해에 대한 입체적인 모니터링과 조기경보를 강화했다. 이와 동시에 해양생태시스템 복원과 기후변화 대응에 관한 연구를 수행해왔고, 홍수림 복원과 연해습지복원 등 프로젝트를 실시해왔다. '블루해만(蓝色海湾)' 환경정리·복원을 전개하여 해안선과 도서해역에 대한 생태기능 회복을 촉진했다.

국제교류와 협력에 있어서 중국은 기후변화에 관한 국제협력에 적극적으로 참여했고 「기후변화와 육지」, 「기후변화 중의 해양과 빙권」 등의 보고서 작성과 심사에 참여했다. 또한, 각 분야의 기후변화 대응에 관한 계획편성을 강화하기 위해, 2018



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산: 중국 바다 어로어선 척수 및 출력 동향
- ▶ 이슈 포커스: 중국 어업양식 보험 현황 및 발전 방향
- ▶ 동향 & 뉴스

년에 자연자원부가 발표된 「자연자원 과학기술 혁신발전 계획 강요」에서 기후변화를 자연자원 과학기술 계획으로 포함시켰다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 11. 28.>