



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

제19-16호
 2019년 8월 31일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스
- 중국 1·2·3차 해양산업의 부가가치액 및 비중

(단위 : 억 위안)

구분	제1차 산업	제2차 산업	제3차 산업	GOP/GDP
2011	2,327 (5.1%)	21,835 (47.9%)	21,408 (47.0%)	9.7
2012	2,683 (5.3%)	22,982 (45.9%)	24,422 (48.8%)	9.6
2013	2,918 (5.4%)	24,908 (45.8%)	26,487 (48.8%)	9.5
2014	3,226 (5.4%)	27,049 (45.1%)	29,661 (49.5%)	9.4
2015	3,292 (5.1%)	27,492 (42.5%)	33,885 (52.4%)	9.6
2016	3,566 (5.1%)	28,488 (40.4%)	38,453 (54.5%)	9.5
2017	3,600 (4.6%)	30,092 (38.8%)	43,919 (56.6%)	9.4
2018	3,640 (4.4%)	30,858 (37.0%)	48,916 (58.6%)	9.3

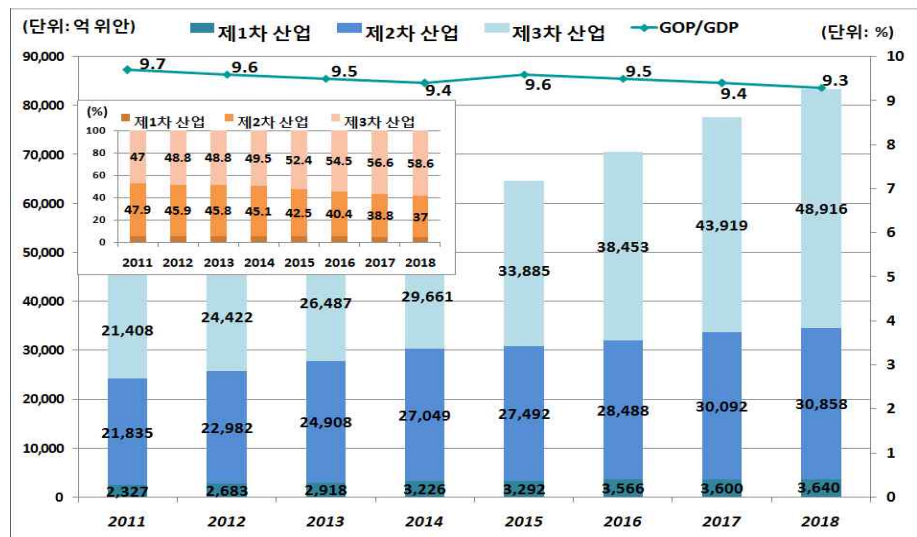
주: 0은 해양생산총액(GOP)에서 제1·3차 산업의 비중

자료: 2011년~2018년 중국 해양경제 통계보고, KMI 작성.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 중국 제1·2·3차 해양산업 비중



자료: 2011년~2018년 중국 해양경제통계보고, 중국 해양전략계획경제사, 2019. 6. KMI 작성.

2018년 중국 해양 제3차산업, 해양총생산액의 58.6% 차지

최근 중국의 해양경제는 양호한 발전추세를 보여 왔으며, 해양생산총액(GOP, Gross Ocean Product)이 중국 전체 GDP를 차지하는 비중도 안정적인 수준을 유지하고 있다. 해양생산 규모가 확대되면서 해양산업의 구조조정 및 산업 고도화도 가속화된 것으로 보인다. 2011년 전체 해양산업 중에서 제1~3차 산업의 부가가치액 비중은 5.1%, 47.9%와 47%로 2, 3차 산업 간에 격차가 크지 않았다. 그러나 2012년부터 제3차 산업의 비중이 2차 산업을 초과하기 시작했고, 2015년에 이르러 2, 3차 산업의 비중은 10% 정도의 격차를 보였다.

중국의 '13·5계획' 시기에 해양경제 발전은 규모·속도를 강조하는 패턴에서 질과 효익을 중시하는 패턴으로 변화한 것이기 시작했다. 이에 따라 제2차 산업의 비중은 하락세를 보이고 있으며, 제3차 산업의 비중은 지속 상승하는 추세이다. 2018년 해양생산총액에서 제1, 2, 3차 산업의 비중은 각각 4.4%, 37%, 58.6%를 차지했다. 제1차 해양산업의 비중이 전년 동기대비 0.2%p 감소했고, 제2차 해양산업은 전년 동기대비 1.6%p 감소했다. 반면에 제3차 해양산업은 연해관광 시장의 활성화, 서비스 신산업의 시장수요 증가 등의 요인으로 인해 전년대비 2%p 증가했다. 중국 해양산업은 현재 '3차 > 2차 > 1차'의 산업 구조가 이미 형성된 상황이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 제1·2차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

박문진 센터장
산동사회과학원 환황해 발전연구센터



전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점

1 신시대의 의미

2017년 10월에 개최된 공산당 19차 당대회에서 중국정부는 신시대 진입을 선언함과 더불어 해양강국 건설 가속화를 강조했다. 여기서 신시대는 구체적으로 중화민족의 부흥을 위한 시대, 중국특색 사회주의 발전의 시대, 인류 현안문제 해결을 위한 중국의 지혜와 대책을 기여하는 시대를 의미한다.¹⁾

1) 글로벌 강국시대 진입

2018년 중국의 GDP 규모는 90조 309억 위안을 기록하면서 미국에 이어 세계 2위를 차지했으며, 세계 경제에서 차지하는 비중도 16%에 달했다. 외환보유고도 2018년말 현재 3조 달러를 넘어 연속 15년간 세계 1위를 고수하고 있다.²⁾

2) 세계 경제 중심으로 부상

2018년 교역규모는 4조 6천억 달러로 1978년 대비 233배나 증가했으며 2년 연속 세계 1위를 차지하고 있다. 이 중 서비스교역 규모도 7,919억 달러로 5년 연속 세계 2위를 차지하고 있다. 또한 세계 2위의 투자유치국으로 2018년 외국 자본 이용 규모는 전년대비 3% 증가한 1,350억 달러에 달했다.

해외투자의 경우에도 세계 2위로 2018년 해외투자규모는 1,205억 달러로 전년대비 0.3% 증가했으며, 2013~2018년 해외투자규모 총액은 7,321억 달러에 달했다. 또한, 세계 최대 대외공정건설사업 수주국으로 2013~2018년 수주규모는 총 9,300억 달러에 달했다.

3) 인류운명공동체 구축 본격화

일대일로 전략을 통한 인류운명공동체 구축은 중국 신시대의 전략적 선택이자 목표이기도 하다. 올해 들어 지난 4월 칭다오에서 개최된 해군창설 70주년 행사에서 시진핑 국가주석은 "해양운명공동체"의 공동 구축을 제안하였는데 이는 인류운명공동체의 해양 분야에서의 구체적인 이행으로 해양의 평화와 안정을 수호하는데 중요한 의미가 있다고 평가된다.³⁾

1) 论新时代, http://www.qstheory.cn/dukan/qs/2019-01/01/c_1123923778.htm, 2019.6.25. 검색

2) 신중국 설립70주년 경제사회발전성과,

http://www.stats.gov.cn/zjt/zthd/bwcljism/70znxc/201907/t20190701_1673373.html, 2019.7.3. 검색

3) 共同构建海洋命运共同体, <http://theory.people.com.cn/n1/2019/0424/c40531-31047292.html>, 2019.6.25. 검색



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 제123차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양 강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-04	08-30
종합지수	841.78	833.29
일본 향로	706.33	733.80
구주 향로	1,075.74	1021.29
미서부 향로	719.47	691.57
미동부 향로	894.38	897.54
한국 향로	595.61	595.79

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

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-04	08-30
종합지수	1,067.11	1,071.59
석탄	1,096.03	1,100.08
곡물	923.87	898.77
금속광석	1,040.00	996.88
정유	1,310.58	1,471.09
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

2 해양강국 전략의 목표와 발전방향

1) 해양강국 전략의 추진 경과

지난 2012년 18차 당 대회에서 해양강국 비전⁴⁾이 당의 주요 방침으로 확정된데 이어, 2017년 19차 당 대회에서 "육해 통합 개발 견지, 해양강국 건설 가속화"가 강조되면서 그동안 추진되어온 해양강국 전략이 보다 탄력을 받고 있다.

2) 해양강국 전략의 목표와 발전방향

해양강국 전략의 목표와 발전방향에 관련해서는 2013년 7월 중국 최고 지도부가 해양강국 건설에 관한 집단학습을 하는 과정에서 그 윤곽이 나타났다. 이번 중앙정치국 위원들의 집단학습 과정에서 시진핑 국가주석은 "해양관심, 해양인식, 해양경영(关心海洋, 认识海洋, 经营海洋)"의 이념을 수립하고 향후 발전방향으로는 첫째, 해양자원 개발능력을 향상하고 해양경제 발전방식의 질적 효익형 전환 둘째, 해양생태 환경을 보호하고 해양개발방식의 순환이용형 전환 셋째, 해양과학기술 발전을 촉진하고 해양과학기술의 혁신주도형 전환 넷째, 국가 해양권익을 수호하고 해양권익 수호의 통합계획(统筹兼顾)형 전환 추진 등을 제시했다.⁵⁾

3) 세부 추진 전략과 과제

당의 해양강국 건설방침 확정 이후 국가해양국(현 자연자원부)은 해양자원 개발과 해양환경 보호 및 해양관리 분야에서 월등한 종합능력을 갖춘 국가로 도약한다는 비전을 제시하고, 이를 실현하기 위한 5대 추진전략과 14개 중점 추진과제를 제시했다. 5대 추진전략으로 첫째, 해양 인지능력 향상, 둘째, 해양의 과학적 이용, 셋째, 생태해양 구축, 넷째, 해양관리 및 모니터링 체계 개선, 다섯째, 조화로운 해양 실현을 제시한데 이어, 세부 중점 추진과제로는 해양 조사와 과학연구 및 해양 전문 인력 육성 강화, 해양 종합관리 능력 향상과 국제협력 강화 등 14개 중점 과제를 제시했다.

4) 업무보고서의 원문은 '提高海洋资源开发能力, 发展海洋经济, 保护海洋生态环境, 坚决维护国家海洋权益, 建设海洋强国'인.

5) 新华网, 中共中央政治局第八次集体学习, http://www.xinhuanet.com/politics/2013-07/31/c_116762285.htm, 2019.7.1.검색.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3 해양강국 전략 추진동향

가. 해양경제 분야)

가) 해양경제 고성장 및 산업구조 개선

2012년 이후 중국 해양경제 규모는 연평균 7.2%에 달하는 고성장을 보인 가운데 2018년 해양 총생산은 전년대비 6.7% 증가한 8조 3,415억 위안(한화 약 1,415조)으로, 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중이 9.3%에 달했다.

해양산업구조도 지속적으로 개선되고 있는 가운데 수산, 해양교통운송, 해양공정건축, 해양조선, 해양화학 등 전통산업의 업그레이드가 가속화되었다. 한편, 해양관광을 중심으로 해양서비스 산업의 견인역할이 확대되고 해양바이오의약, 해수이용, 해양재생에너지 등 신산업의 성장이 빨랐다.

그리고 항만컨테이너 처리량이 세계의 1/4, 해상운송량이 세계 1/3를 차지했고 글로벌 10대 컨테이너 항만중 중국이 7개(홍콩 포함), 선대규모는 세계 3위로 세계 해운력의 13%를 차지했으며 해양조선과 해양플랜트 건조도 세계 선두그룹에 진입했다.

나) 해양경제 분포 개선 및 3대 해양경제권 형성

경제기반, 지역여건, 자원현황 등에 따라 지역특색을 지닌 3대 해양경제권을 형성했다. 그중 북부 해양경제권은 항만물류, 해양조선, 해수담수, 해수양식, 해양바이오의약 등 산업이 위주; 동부해양경제권은 해양플랜트, 해상풍력, 항만물류, 해양서비스 등 산업이 발달; 남부해양경제권은 해양관광, 원양수산, 해양문화, 수산물가공 및 양식 등 산업이 발달되었다.

다) 해양과학기술 자주혁신능력 확대 및 산업화 수준 향상

해양 핵심기술 개발 및 중대 프로젝트의 성공에 따라 해양개발 능력 향상 및 개발 공간이 확대되면서 해양강국 건설에 대한 기여가 확대되고 있다.

현재 90여개 국가급 연구실을 운영하고 있고 각종 해양과학 연구기관이 200여개, 고급 연구인력이 3.6만 명에 달하고 있다. 연간 수행 해양프로젝트도 2만 건에 달하고 발표논문은 1.7만 편, 발명특허 출원건수도 2만여 건에 달하고 있다.

라) 해양발전 정책의 개선 및 해양생태 보호 강화

'중앙과 지방', '종합과 전문 계획'의 정책체계가 형성되고 중앙정부는 해양경제 5개년 계획 등 종합 계획과 더불어 수산, 조선, 항만, 해양과학기술 등

6) 2018년 12월 국가발전개혁위원회와 자연자원부가 13기 전인대 상무위에서 '해양경제 발전을 통한 해양강국 건설 가속화 업무현황(关于发展海洋经济加快建设海洋强国工作情况)'을 보고한 내용을 정리함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

전문 계획을 수립하고 있다. 또한 금융, 산업 지원정책을 수립하고 매년 해양경제 발전백서와 통계공보를 발표하고 있다.

그리고 산둥, 저장, 광둥, 푸젠, 텐진 등 해양경제 시범구의 성공경험을 바탕으로 한 해양경제 혁신발전 시범지역 등의 지정이 확대하고 있다.

해양생태보호의 경우 해양공간관리 및 해역용도에 대한 관리를 강화하고 바다매립을 전면 금지했다. 또한 국가 및 지역별 해양기능구획 수립을 통해 30%에 달하는 연안 해역과 37%에 달하는 자연 해안선을 생태보호 레드라인 관리 범위에 포함시켰다.⁷⁾

나. 글로벌 해양중심도시 육성 추진

2017년 6월 발표된 "전국 해양경제발전 13.5계획"에서 "선전, 상하이 등을 글로벌 해양중심도시로 육성"한다고 밝힌데 이어, 지난 2019년 8월 국무원은 "선전시의 중국특색사회주의 선전시범구 개발에 관한 지지 의견(关于支持深圳建设中国特色社会主义先行示范区的意见)"을 하달하면서 선전시의 글로벌 해양중심도시 개발 가속화를 지지하고 해양대학 및 국가심해과학센터 설립 추진과 더불어 국제해양개발은행의 설립을 모색하라고 지시했다.⁸⁾

이와 같은 중앙정부의 적극적인 지원 아래 선전시는 글로벌 해양중심도시 개발에 박차를 가하고 있다. 특히 지난 2008년 10월 "글로벌 해양중심도시 개발 가속화 지침(关于勇当海洋强国尖兵加快建设全球海洋中心城市的决定)"을 마련하고 향후 3단계 개발목표를 제시했다. 즉 2020년까지 발달된 해양경제를 바탕으로 글로벌 해양중심도시 도약을 위한 기반 마련; 2035년까지 아태지역 해양중심도시로 부상; 2050년까지 글로벌 해양중심도시로 부상한다는 구상이다.

그리고 이러한 목표를 달성하기 위한 10대 중점 사업을 제시했는데 구체적으로는 국제적인 종합 해양대 및 해양과학연구원 설립, 글로벌 해양싱크탱크 설립, 심해원해보장기지 구축, 국제참치교역센터 구축, 해양플랜트를 바탕으로 현대해양산업체계 구축, 국제해양개발은행 및 해양산업발전펀드 조성, 국제해사법원 설립, 국제해양경제박람회 유치 등이다.

다. 북극항로 개발 강화

2018년 1월 중국은 북극정책을 발표하면서 정책목표와 기본원칙 그리고 항

7) 中国人大网, 关于发展海洋经济 加快建设海洋强国工作情况的报告, http://www.npc.gov.cn/npc/xinwen/2018-12/24/content_2067818.htm#10006-weixin-1-52626-6b3bffd01fdde4900130bc5a2751b6d1, 2019.7.2 검색

8) 아직 글로벌 해양중심도시에 대한 명확한 정의는 없으나 이 정책의 제안자인 베이징대 경영대학원 해양실크로드연구센터 장춘위 교수는 '글로벌도시+중심도시+해양도시'로 정의하고 구체적인 세부 요건으로 글로벌 항운센터(발달된 항만물류), 글로벌 해양과학기술센터, 해양금융 및 해사법률 등 해양서비스 발달, 국제인력 유치에 유리한 주거환경, 탁월한 지리적 위치, 글로벌 해양거버넌스 참여능력 등을 강조함.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

후 정책방향을 제시했다. 핵심은 일대일로로 북극 확장판인 빙상실크로드를 공식화하고 중-북극-유럽대륙을 연결하는 해상실크로드구성의 완성이었다. 백서에서 중국은 북극항로의 공동 개발 및 이용 의사를 강조하고 인프라 개발과 상업적 시범 운항을 적극 지원한다고 밝혔다.

한편, 올해 들어 지난 6월 코스크는 러시아 선사 소브코프플로트(SCF)등과 공동으로 북극해운회사를 설립하고 쇄빙 LNG선의 운항 관리와 더불어 향후 북극화물 운송을 위한 기반을 마련하게 되었다. 특히 코스크의 경우 2013년 이후 2019년 8월 현재까지 23차례에 달하는 북극 상업운항을 추진하는 등 시장 선점에 꾸준히 노력하고 있다.

라. 해상실크로드 개발 적극 추진

해양강국 비전의 세부이행 전략의 핵심인 해상실크로드 구상은 해상을 통한 무역 촉진과 더불어 해양경쟁력 주요 요인인 상 선대와 조선업의 육성, 해외항만 투자, 해군력 증대와 연계시켜 전반적인 해양력을 증대시킨다는 전략을 포함하고 있다.

2015년 3월 ‘실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진의 비전과 행동’이 발표된데 이어, 2017년 6월 "일대일로' 해상협력 구상"이 발표되면서 '21세기 해상실크로드'구상이 기본적으로 완성되었다. 즉 중-인도양-아프리카-지중해 노선(서진), 중-태평양-남태평양 노선(남진), 중-북극해-유럽 노선(북진) 등 3개 해상통로를 구축한다는 내용이다.

[그림 1] 중국의 신 일대일로 노선도



자료: 바이두그림 저자 재정리

특히 해상실크로드 구상은 글로벌 해양거점 선점을 통한 해상통로 확보 → 경제공동체 형성 → 인류운명공동체 구축 확대라는 추진전략을 구사하고 있어 해외 물류거점에 대한 투자가 매우 중요한 의미를 갖고 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제23차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2018년말 현재 중국은 ‘일대일로’ 연선 47개국과 38개의 양자 혹은 지역 해운협정을 체결했으며, 그중 34개국의 42개 항만에 투자하고 있다. 한편, 그동안 800억 달러를 투입하여 연선국가에 82개 경제무역협력단지를 개발했으며, 현지 일자리 30만개를 창출한 것으로 나타났다.⁹⁾

마. 해군력 증강 등을 통한 해양권익 수호 강화

그동안 해양조직의 개편과 해군력의 증강 등을 통한 해양권익 수호 강화에 적극 나서고 있다. 구체적 조치로는 아덴만 해역에 대한 호위편대의 지속적 파견(2008~), 조어도 영해기선 발표 및 순찰 강화(2012), 동중국해 방공식별구역의 설정(2013), 남중국해 인공섬의 개발 및 군사요새화(2012~), 지부티 해외 해군기지 가동(2017), 군민 융합 발전(2017), 해양조직 개편(2018) 등이 있다.

4 시사점

중국은 대륙국이자 해양대국으로 막대한 해양 전략적 이익이 직결되어 있다. 따라서 해양강국 전략의 추진은 중국 국민경제사회의 지속 가능한 발전은 물론 국가주권과 안보 및 발전 이익의 수호 그리고 금세기 중엽 중화민족의 위대한 부흥 즉 중국의 꿈을 실현하는데 있어 매우 중요한 의미가 있다.

이와 같이 중국은 신시대 평화적 굴기와 공정한 해양질서 구축 그리고 해양경제 및 생태보호를 기반으로 해상실크로드 개발을 통한 해양강국 전략을 적극 추진하고 있는데, 이러한 정책의 향방은 한국에 있어 시사 하는바가 크다.

특히 해양산업의 고도화 및 신산업을 위주로 하는 해양경제의 적극 육성과 해양생태 보호 정책의 추진은 한국에게 새로운 해양 진출 및 협력을 기회를 제공할 수 있다. 그러나 중국 해군력 증강 등을 통한 해양권익 수호 강화는 한국으로 하여금 새로운 안보 도전에 직면하게 할수 도 있다.

한국과 중국의 구체적인 협력방안으로는 먼저 신남방정책과 해상실크로드와의 연계 강화 및 제3국 공동 진출을 위한 세부방안 마련에 주력할 필요가 있다. 한중 경제장관회의 등의 조기 개최를 통해 기존 협력 MOU를 수정하고 고위급 협력 체제를 마련하며 실질적인 협력 사업을 발굴 추진할 필요가 있다.

둘째, 해양산업의 고도화 및 신산업 육성과 관련해서는 양국의 국책연구소 등의 공동연구를 통해 경험 규모에 걸 맞는 동반성장 모델을 적극 모색할 필요가 있다. 예컨대 수산의 스마트양식, 해상풍력과 해양목장의 융합, 해양바이오산업 육성 등 분야가 가능할 것으로 판단된다.

셋째, 북극노선의 경우 한국정부도 2018년 7월 제2차 북극활동진흥기본계획

9) 推进“一带一路”建设工作领导小组办公室, 「共建“一带一路”倡议进展, 贡献与展望」, 2019. 4.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

획을 발표하고 북극항로 개척 등 해운물류 협력을 적극 강화하고 있다. 세부 협력방안으로는 시범 운항의 공동 추진, 북극연안 수송인프라 수요 공동 분석, 북극항로 운항정보 공유, 북극연안 항만 및 항만배후단지의 공동 개발 등을 검토해볼 필요가 있다.

넷째, 해외 물류거점 확보에 대한 한국기업의 적극 참여가 필요하다. 중국은 막대한 자본을 앞세워 수익보다는 장기적인 국가 전략적 차원에서 투자하고 있는바, 한국기업의 공동 투자 참여에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 따라서 한국은 항만공사 혹은 코레일과 같은 물류관련 공기업, 공기업과 민간기업 간 컨소시엄 형태로 ‘글로벌 물류거점’ 확보의 관점에서 전략을 수립하고 이를 위한 지원정책을 수립할 필요가 있다¹⁰⁾. 그리고 일대일로 연선국에 설립되는 항만배후단지 및 해외산업단지 진출하는 방안도 검토해 볼 필요가 있다. 실제로 중국이 개발한 일부 해외산업단지에 다수의 선진국 기업들이 진출하고 있는 것으로 파악되며, 이러한 사례를 발굴 분석해볼 필요가 있다.

마지막으로 장기적인 전략적 차원에서 한국과 중국이 협력하는 자세가 필요하다. 중국의 일대일로 정책이 금세기 중엽까지 이어지는 장기 국가 전략임을 고려하여 단기적인 성과보다는 장기적인 안목을 가지고 중국의 의도와 방향을 이해하면서 접근하는 태도가 필요하며, 세부지역 혹은 신규 사업계획으로 나타나는 새로운 변화를 파악하여 협력 기회를 모색해볼 수 있다.

10) KMI 상해연구센터, 중국 물류리포트 2019년 제10호(2019.5.31.), pp.16



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 6개 자유무역시범구 추가 결정, 해운·항만업계에 미치는 영향은?
- 쓰촨(四川)성, 창장경제벨트 발전 네거티브 리스트 발표
- 광둥성(广东省), 6대 해양산업 혁신발전에 자금 지원
- 산둥 항만 대통합, 4개 항만이 산둥성항만그룹에 귀속
- 다롄해관과 랴오닝항만그룹, 전략적 협력 비망록 체결

- 다롄시 동북아 국제해운중심 건설 촉진 조례(조안) 발표
- 창장지역 디지털항로 시범운영 단계적 성과 획득
- 닝보·저우산항의 석탄 ‘도로→철도운송’ 전환 사업, 데일리 정기열차로 업그레이드
- 5G 스마트 화물터미널 상하이 양산항에 등장, 무인차량 차대 동해대교 운행 시범

해양 · 수산

- 상반기 중국 해양경제, 안정 속 성장세 유지
- ‘산둥성 웨이하이(威海) 해양경제발전시범구 건설 종합방안’ 발표
- 상하이-하이난, 심해 과학연구 공공 플랫폼 함께 구축
- 쑤아(三亚) 중심 도시구역에서 항공·크루즈·요트 중추 구축할 계획
- 지린성(吉林省) 훈춘, 두만강 구역의 해양경제 국제협력 시범구 구축
- 중국 최초의 자원세금법 발표
- 중국 과학탐사선 ‘대양1호’ 제56차 대양 탐사임무 수행

해운 · 항만 · 물류

- 친황다오항 5G 기지국 건설, 허베이항만그룹 스마트 항만 구축에 탄력
- 중국(상하이) 자유무역구 린강구역(临港新片) 국제운송편리화 세칙 공표
- 웨이하이(威海)항 한·일 근해 간선항 구축
- 중국 최초의 호화크루즈 상하이에서 건조 예정
- 올해 1~7월 중국 조선업 경제지표 현황
- ‘드론’을 통한 항만관리 모델 출현
- 장시성 항만얼라이언스 설립 10주년, 얼라이언스 회원 41개사
- 광시 베이부완항, 필리핀항 컨테이너 정기항로 최초 개통
- 텐진항그룹, ‘송안(雄安) 서비스센터’ 설립

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 : 중국 제1·2차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 6개 자유무역시범구 추가 결정, 해운·항만업계에 미치는 영향은?

8월 26일, 중국 국무원은 「6개 신설 자유무역실험구 총체방안에 대한 통지(关于6个新设自由贸易试验区总体方案的通知)」(이하 「총체방안」)을 발표하며, 무려 6개의 신설 자유무역시범구(이하 ‘자무구’)가 새로 탄생되었다. 6대 신설 자무구 중에서 내륙지역인 윈난과 헤이룽장을 제외한 산둥, 장쑤, 광시, 허베이 모두 연해지역으로 양호한 해양경제 기반을 갖추고 있다. 발표된 「총체방안」 중에는 이들 지역의 항만·해운발전에 관련된 내용들도 포함되어 있다.

[표 1] 산둥, 장쑤, 광시, 허베이, 윈난, 헤이룽장 자유무역시범구 범위

각 자유무역시범구	구분	면적
중국 산둥(山东) 자유무역시범구	지난(济南)구역	37.99km ²
	칭다오(青岛)구역	52km ²
	옌타이(烟台)구역	29.99km ²
중국 장쑤(江苏) 자유무역시범구	난징(南京)구역	39.55km ²
	쑤저우(苏州)구역	60.15km ²
	롄윈간(连云港)구역	20.27km ²
중국 광시(广西) 자유무역시범구	난닝(南宁)구역	46.8km ²
	친저우항(钦州港)구역	58.19km ²
	충궈(崇左)구역	15km ²
중국 허베이(河北) 자유무역시범구	충안(雄安)구역	33.23km ²
	정딩(正定)구역	33.29km ²
	차오페이툰(曹妃甸)구역	33.48km ²
	다싱(大兴)공항 구역	19.97km ²
중국 윈난(云南) 자유무역시범구	쿤밍(昆明)구역	76km ²
	홍허(红河)구역	14.12km ²
	더홍(德宏)구역	29.74km ²
중국 헤이룽장(黑龙江) 자유무역시범구	하얼빈(哈尔滨)구역	79.86km ²
	헤이허(黑河)구역	20km ²
	쑤이펀허(绥芬河)구역	19.99km ²

1) 산둥 자무구 : 해운 빅데이터 종합정보플랫폼을 구축, 선박거래 시범 운영, 환적 화물 다목적 창고 건설, 국적 원양선박 외국선급 가입 절차 개방 등

산둥성 자무구는 특색있는 해양산업의 발전을 가속화한다는 계획이다. 그밖에 동북아 수산물 가공·무역센터를 설립하며, 해양플랜트장비 연구원 설립 및 중점 연구개발을 추진하고, 실험인증 플랫폼과 스마트 터미널 건설, 바다와 관련된 장비 연구개발 및 제조, 수리·보수, 부대 서비스 등 산업의 발전을 추진한다.

또한 해운서비스 능력을 향상시킨다. 해운 빅데이터 종합정보플랫폼을 건설하고, 기존의 교역 플랫폼을 이용하여 법률·법규에 부합하는 범위에서 선박 등 해운요소 교역을 모색한다. 칭다오 국제 해양재산권 교역센터가 국제적인 범위에서 선박 교역을 전개하는 것을 지원한다. 국제환적 LCL(Less than Container Load) 화물 다기능 창고를 설립하며, 중국 국적의 국제 항선박의 선박검사(선급)를 점진적으로 개방하



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

는 한편, 외국적 크루즈선박의 유지·보수업무를 지원토록 한다.

또한 산동성 항만기능의 장점을 활용하여 ‘단일 시스템(一单制)’을 핵심으로 하는 복합연계운송 서비스시스템을 구축하고, 산동성 중국-유럽 정기열차 운영을 최적화하여 동쪽으로는 한국·일본, 서쪽으로는 유라시아 대륙을 연결하는 동서 상호 연결 대통로를 구축한다. 자무구와 항만, 공항이 연동되는 육·해·공 협동발전을 추진한다.

중·일, 한·중 세관 간의 ‘AEO’ 인증 협력을 강화하고, 상호 정보 교환, 검사관리 상호인증, 법집행에 있어서 상호협력 및 검역, 표준계량 등 분야에서 효율적인 협력 시스템을 구축한다. 한국, 일본과 신선 농산물 및 그 부산물에 대한 리스트를 제작·확정하여, 신속한 통관이 가능한 ‘녹색통로’를 개통하도록 한다. FTA 체결국 간의 정기선 위생검역과 관련하여 ‘전자보고, 무(无) 검역 통행’의 모델을 혁신한다.

지역별 기능에 있어서, 칭다오 지역은 현대 해양, 국제 무역, 해운·물류, 현대 금융, 선진 제조 등 산업을 중점 발전시키고 동북아 국제해운허브와 동부 연해지역의 핵심중심지로 구축하여 해양경제발전 모범지역으로서 칭다오가 중국 연해지역의 중심도시로 조성토록 한다.

2) 장쑤 자무구 : ‘일대일로’ 전략의 교차점 및 신속한 복합연계운송시스템 구축 등

장쑤성은 ‘일대일로’ 전략의 교차점으로 구축한다. 자무구 내 복합연계운송센터의 구축과 ‘단일 시스템’을 핵심으로 하는 빠른 복합연계운송시스템 구축을 모색한다. 자무구에 철도 대외개방 통상구 자격을 부여하며, 철도 ICD(Inland Container Depot) 건설을 지원토록 한다. 벌크화물 집결센터를 건설하고 국제운송 편리화를 촉진하며, 해외 물류기지의 건설을 가속화한다. 신유라시아 대륙교 육·해 복합연계운송 전자데이터 교환통로로 구축한다.

‘일대일로’ 연선국가(지역)통상구 집범기구의 시스템화 협력을 강화한다. 장쑤성 렌윈강(连云港)을 기점으로 하는 중국-유럽 정기열차(렌윈강)가 중국-유럽 안전·스마트 무역노선 시범계획 안에 포함될 수 있도록 추진하며, 외자 경영 국제선박관리업의 등록업무가 기존 중앙 정부에서 장쑤성으로 이양될 수 있도록 한다. ‘일대일로’ 국제 산업에너지 협력을 강화하고, 자무구 내 기업과 ‘일대일로’ 관련 국가의 기구 간의 협력 및 역외 경제무역협력구 건설, 산업에너지 협력구 등 건설 참여를 지원한다.

창장경제벨트와 창장삼각주 지역 일체화 발전을 추진한다. 창장경제벨트와 창장삼각주 관련 성·시와의 협력을 강화한다. 창장 생태문명혁신센터 건설을 가속화하며, 생태 다원화 감지시스템의 조성을 지원한다. 자무구에서 높은 수준의 국제화 협동혁신 공동체를 구축하고, 선진 제조업클러스터와 과학혁신기지를 공동 육성한다. 현대적인 산업 클러스터 건설을 촉진하며 적극적으로 창장삼각주지역 중점 산업의 최적화된 배치 및 통합 발전에 도움이 되도록 한다.

3) 광시 자무구 : 베이부만항(北部湾港) 국제항로 개척 및 확장 등 추진

아세안을 향하는 막힘없는 국제 대통로를 구축한다. 광시성과 중서부지역 성·자치구·직할시 국제 육·해 무역루트의 연선국가·지역과의 협력시스템 구축 및 효율적인 물류자원 통합을 실현한다. 베이부만 국제해운항로의 개통과 확장을 지원하며, 베이부만(北部湾)항에서 중서부 내륙지역의 육·해 복합연계복합운송 정기 노선을 개통하여 현재 운영 중인 중국-유럽 정기열차(中欧班列)와의 끊김없는 연결을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

실현하며, 서부지역을 지나는 ‘일대일로’ 대규모 철도화물 운송통로 구축을 가속화한다. 중국-인도차이나반도 간의 국경화물 정기철도노선과 도로운송노선을 확대한다. 난닝(南宁) 공항, 난닝 국제철도역의 서비스 역량을 강화한다. 난닝 공항경제(临空)시범구 건설을 지원하여 더욱 많은 항공사의 운행 기지 및 지사를 유치한다. 난닝에서 동남아, 남아시아로 향하는 여객과 화물운송 항공노선을 확대한다.

복합연계운송 서비스를 혁신한다. 해상·철도 복합연계운송을 메인으로 하는 복합운송 시스템을 건설하고 복합연계운송 ‘단일시스템’개혁을 지지한다. 국제 육·해 무역 신통로를 운행하는 정기열차노선의 전 노선 정가 시스템 구축을 모색한다. 아세안 국가의 주요 항만에 철도 컨테이너 반환지점(컨테이너 리포지셔닝 지점) 설치를 모색한다. 국경 간 운송 편리화를 가속화하여 중국-유럽 안전스마트 무역항로 시범계획의 실시를 추진한다. ‘역외전자비즈니스+국제복합운송’의 신모델을 강구한다.

중국 서부지역의 육·해 문호항으로 구축하고, 국제 육·해복합운송기지의 건설을 가속화한다. 베이부완 지역 협력을 강화하고 중국-아세안 항만도시 간 네트워크를 강화한다. 친저우(钦州)항 컨테이너 간선운송 능력을 제고하고, 베이부완항의 중점 항만·해운사업에 있어서 해역 사용 및 토지 사용을 지원토록 한다. 해운, 물류기업의 지사 혹은 운영센터를 설립하여 국제환적, 환적LCL업무, 해운교역 등 서비스업무 전개를 지지한다. 기존의 교역장소를 이용하여 법률법규에 맞는 방식의 선박 등 해운요소교역을 모색한다. 베이부완항에서 ‘위에강아오 대만구(粤港澳大湾区, 광둥·홍콩·마카오 경제권)까지 원양과 내수무역 컨테이너의 혼재운송을 허용토록 하며, 더욱 개방된 국제선박등록제도 구축을 모색한다.

4) 허베이 자무구 : 벌크화물 무역 발전, 국제 상업 물류허브를 건설, 복합연계운송 센터 건설, 해운 보험기관 설립 등

국제 벌크상품 무역을 지원한다. 기존의 교역장소를 이용하여 법률·법규에 맞게 광석, 강철, 석탄, 목재, 천연가스, 곡물, 설탕 등 벌크상품의 현물교역을 실시한다. 벌크상품 선물 보세인도창고 및 역외 교역플랫폼의 구축을 지지한다. 광석의 혼합·분배업무(混配) 전개를 지지하고 저장, 소매, 가공 및 배송 시스템을 완비토록 한다. 국제 에너지 저장 및 분배, 교역을 발전시키고 국유기업의 상업 오일탱크를 활용한 저장과 리스를 허용한다. 정유와 보세연료유의 인도, 저장 업무 진행을 지지하며, 자무구 내 기업이 동일하지 않은 관세 항목 내에서의 보세유류의 혼·배합을 허용한다. LNG 저장·운송시설 건설과 배송시스템을 완비토록 지원하며, 국제무역·물류 주요 허브로 건설한다. 복합연계운송센터 설립을 지원하고, 해운기업을 육성하며, 해운보험기구 설립을 지지한다. 차오펬이디엔(曹妃甸)지역에 국제선박예비부품공급선 공공플랫폼 설립과 설비 A/S 센터, 선박부품시장의 구축을 지원한다.

그밖에, 윈난 자무구는 국경 경제협력모델을 혁신하고, 과학기술분야의 국제 협력 강화 등을 제시했으며, 헤이룽장 자무구는 실물 경제의 혁신 및 업그레이드 촉진, 대(對) 러시아 및 동북아 교통물류허브 건설 등을 제시했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2 쓰촨(四川)성, 창장경제벨트 발전 네거티브 리스트 발표

8월 20일, 쓰촨(四川)성 정부 간부회의에서 창장경제벨트 발전 네거티브 리스트가 발표되었다. 네거티브 리스트는 건설투자 금지 프로젝트, 오염물 배출량이 큰 프로젝트, 생산과잉 및 환경문제가 심각한 산업을 지정하고, 이 산업에 대해 중점적으로 관리·통제할 것이라고 밝혔다.

쓰촨성은 내하 연안개발 및 하천구간 활용, 지역 활동, 산업 발전 등 분야에 대한 일련의 통제 요구 및 관리 조치를 제시하였다. 네거티브 리스트 관리 통제 요구에 따르면, 쓰촨성은 「전국 내하항로 및 항만배치 계획」 등 전국 항만 계획에 포함되지 않는 새로운 건설, 개축과 증축 프로젝트를 금지한다. 또한 「쓰촨성 내하수운 발전 계획」, 「루저우(泸州)-이빈(宜宾)-낙산(乐山) 항만군 배치계획」 등 성(省)급 항만 배치 계획 및 항만 마스터플랜 등 항만 프로젝트에 포함되지 않는 새로운 건설, 개축과 증축 프로젝트 역시 금지하고 있다. 「창장간선 도강(过江) 통로 마스터플랜」의 창장 도강 통로 프로젝트(교량, 터널 포함)에 포함되지 않는 새로운 건설, 개축·증축 프로젝트 역시 금지한다.

아울러, 쓰촨성은 자연보호구핵심구, 완충지대의 내하 연안 및 하천구간의 관광 및 생산 경영, 건설 프로젝트를 금지하며, 자연보호구 내에서의 벌목, 방목, 수렵, 어획, 약초 채집, 개간, 화전, 채광 및 모래 채취 등의 활동을 금지한다.

쓰촨성은 각 시(자치주 포함) 정부가 네거티브 리스트의 책임 주체로 하여 관련 규정을 위반하는 경우, 법·규정에 따라 해당 기관과 인원의 책임을 묻는다는 방침이다.

<자료 : 新华网, 2019. 8. 21.>

3 친황다오항 5G 기지국 건설, 허베이항만그룹 스마트 항만 구축에 탄력

5G 기술은 최근 가장 화제가 되고 있는 기술 중 하나로, ‘4G는 생활을 변화시켰지, 5G는 사회를 변화시킬 것’이라고들 표현한다. 스마트 항만의 건설에 있어서도 당연히 5G는 없어서는 안 될 중요 기술이다.

최근 허베이항만그룹(河北港口集团)은 최초의 5G 기지국을 친황다오(秦皇岛)항에 정식 개통했다. 이 기지국은 친황다오항 난잔광(南栈房)구역에 5G 네트워크와 이를 응용서비스를 제공하여, 항만생산·조율지휘센터에서 100여개 항만 현장의 고화질 동영상 신호를 5G 네트워크를 통해 난잔광 종합전람실로 전송하도록 했다. 5G의 사용은 전통적인 전송방식이 지니고 있는 느린 속도와 시간 문제를 해결했다. 또한 이를 통해 허베이항만그룹은 5G를 응용한 허베이성 최초의 국유기업이 되었다.

이는 허베이항만그룹이 ‘디지털화’를 통해 새로운 잠재력을 개발하고, 교통운수부가 실시하는 스마트 항만 건설 시범사업에 적극적으로 참여·추진한 결과이다. 허베이항만그룹은 스마트항만 건설에 있어서, 중국 정부의 국가 전략 추진을 호기로서 삼아, 적극적인 ‘디지털화’ 변혁을 이루었고, 나아가 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅, 베이더우 GPS시스템(北斗, 중국이 개발한 자체 GPS망), 드론 기술 등을 성공적으로 항만에 응용시켰으며, 이번에는 5G 기술을 스마트항만 건설에 성공적으로 적용시



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼 : 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

켰다. 5G의 빠른 속도, 낮은 딜레이, 저비용, 대용량, 대규모 설비와의 연결이라는 장점을 충분히 활용하여 항만생산 현장의 고화질 동영상 전송을 앞장서서 실현했다.

<자료 : 中国港口网, 2019. 8. 23.>

4 중국(상하이) 자유무역구 린강구역(临港新片区) 국제운송편리화 세척 공표

지난 8월 20일, 중국(상하이)자유무역시범구(이하 자유무역구로 약칭) ‘린강신구 구역(临港新片区)’이 정식으로 설립되었다. 이와 동시에 2019년 7월 30일 상하이시 정부 제60차 상무위원회 회의에서 「중국(상하이)자유무역시범구 린강신구 관리방법」(이하 「방법」)이 통과되어 정식으로 대외공표되었고 2019년 8월 20일부터 실시된다.

「방법」은 중국(상하이)자유무역시범구 린강신구 건설을 추진하고, 보다 심층적으로 더욱 많은 분야에서 적극적으로 전방위·고수준의 개방을 추진하여 국제시장에서 영향력과 경쟁력을 지닌 특수경제기능구역을 구축할 것이라고 언급했다. 또한 8월 6일 국무원이 발표한 「중국(상하이)자유무역시범구 린강신구 총체방안」에 근거하여 관련 법률과 법규를 제정했다.

상하이 자유무역구 린강신구 구역의 설치범위는 상하이시 다즈허(大治河) 이남, 진후이항(金汇港) 동쪽으로 소양산도, 푸둥국제공항 남측지역까지 포함된다. ‘전체 계획, 단계 실시’를 원칙으로, 난후이신청(南汇新城), 린강장비산업구, 소양산도(小洋山岛), 푸둥국제공항 남측 등 지역을 우선적으로 실시한다. 총 면적은 119.5m²이다.

상하이 자유무역구 린강신구는 국제사회가 인정하는 가장 강한 경쟁력을 갖춘 자유무역원구를 지향하고 있다. 자유무역구 각 항목의 개방·혁신조치의 기초위에 비교적 강한 국제시장 경쟁력을 갖춘 개방정책과 제도를 실시하고, 개방형 경제의 리스크 테스트를 확대하여 신구지역과 역외투자경제의 편리화를 실현하고 화물의 자유로운 진출과 자금의 유동성, 개방적 운송, 자유로운 개업, 정보의 상호연결을 실시한다.

「방법」은 모두 11장 49조로 총칙, 관리체제, 투자경영편리, 무역자유, 금융개방, 국제운송편리, 인재서비스, 정보의 빠른 연결, 재무와 세법 지지, 리스크관리와 부칙을 포함한다. 「방법」 제6장 국제운송편리 실시의 세부사항은 구체적으로 다음과 같다.

국제선박 등기 방면에 있어서, 상하이 자유무역구 린강신구는 더욱 편리한 ‘중국 양산항’ 플래그(선박국적) 선박등기관리제도를 실행하고 점진적으로 선박 법정검사를 완화시킨다. 효과적인 감독관리와 리스크 관리의 전제 하에 역내 제조의 ‘중국 양산항’ 등기 선박이 국제운송에 종사하는 것에 대해 수출로 간주하고 국가 규정에 의거한 수출 세금환급금을 지급한다.

국제해운서비스 방면으로는, 상하이 자유무역구 린강신구는 국내외 기업과 관련 기구가 해운용자, 해운보험, 해운결산, 항해자재리스, 선박교역, 해운중재 등의 서비스를 전개하는 것을 지지한다. 국제해운보급 서비스체계를 구축하고 해운지수 관련 파생산업 육성을 추진한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

선적항(启运港) 세금환급 방면에 있어서, 상하이 자유무역구 린강신구는 선적항 세금환급 관련 정책을 한층 더 보완하여 조건에 부합하는 수출기업의 양산항 출항 컨테이너 화물에 대해 더욱 효과적인 감독관리와 서비스를 제공한다.

복합운송 방면으로는 상하이 자유무역구 린강신구는 양산심수항, 푸둥국제공항, 루차오(芦潮)항 철도 컨테이너센터를 매개체로 해운, 항공운송, 철도운송 정보를 공유하여 복합운송의 운행 효율을 제고한다.

국제항공업무에 있어서, 푸둥국제공항 항공운송 환적 LCL업무를 지지하고 더욱 편리한 세관 감독관리를 실시한다. 푸둥국제공항이 물류, 분류, 감독관리가 결합된 항공 화물스테이션 구축을 지원하고, 더욱 편리한 항공운송 화물운송 감독관리 모델과 화물수송기 인력의 출입국심사 관리모델을 실행한다. 국제환승여객과 그 화물에 대해 통행여정 연계운송을 실행하여 환승 연결시간을 더욱 단축할 수 있도록 한다.

「방법」은 상하이 자유무역구 린강신구 내 물류 네트워크구역 설립을 명확히 했다. 법률에 의거, 양산특수종합보세구를 구축하여 종합보세구 정책을 전면실시하는 기초 위에서 무역감독관리 최적화, 허가과 절차요구, 더욱 높은 수준의 무역자유화 편리화 정책과 제도를 실행한다. 역외 도착 및 출발 물류 네트워크 구역의 화물에 대해, 안전감독관리 위주로 더욱 높은 수준의 무역 자유화 편리화된 감독관리 모델을 실시한다.

<자료 : 航运交易公报, 2019. 8. 22.>

5 웨이하이(威海)항 한·일 근해 간선항 구축

산동성은 세계 일류의 해양항구 건설을 서두르고 있다. 백년 역사의 웨이하이항은 산동성이 추진하는 항만 일체화개혁을 기회로 삼아 적극적으로 한·일 근해간선항을 구축하고 있다.

소식에 따르면, 칭다오항과 웨이하이항은 금년 7월 합병되어 현재 칭다오항과 웨이하이항이 손을 맞잡고 동잉(东营), 웨이팡(潍坊), 룡커우(龙口), 다롄 등 보하이만(渤海湾) 항로 환적업무를 추진하고 웨이하이항 보하이만 환적의 신모델을 구축했다.

웨이하이항그룹에 따르면, 합병 이후 웨이하이항은 벌크, 컨테이너, 로로(Ro-ro)의 3대 중점 업무분야에서 모두 전반적인 상승세를 보이고 있다. 7월 웨이하이항 총 물동량은 전년대비 32.87% 증가했고, 벌크화물은 57.89% 증가, 컨테이너 물량은 20.86% 증가, 로로 차량수출량은 16.54%, 여객 출국은 13.86% 증가했다.

최근 웨이하이항에서 칭다오항 지선이 정식으로 개통되어 웨이하이항과 칭다오항간의 ‘항만간 연결’을 실현했다. 이 항로에는 다양한 선박들이 배치되어 여러 종류 선형을 선택할 수 있다. 항로 운영 초기에는 주 3항차로 운영된다.

웨이하이항그룹 대표 런웨이량(连伟亮)은 이 항로의 운영은 웨이하이에서 칭다오까지 컨테이너 해상 운송항로를 개선시켰으며, 웨이하이항이 더욱 강력한 보하이만과 한·일의 컨테이너 환적 업무를 수행하는데 도움이 되었다고 주장한다. 또한 화주 고객들이 더욱 다양한 물류서비스를 선택할 수 있게 되었다고 언급했다. 웨이하이항은 산동반도 최동단에 위치, 중국에서 한국과 일본 열도를 가장 빠르게 연결



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

하는 해상 출구가 될 전망이다.

<자료: 中国新闻网, 2019. 8. 22.>

6 중국 최초의 호화크루즈 상하이에서 건조 예정

2019년 10월 18일, 중국 최초로 대형 호화 크루즈선이 상하이의 와이까오차오(外高桥)조선소에서 건조될 예정이다. 대형 크루즈선은 조선업에서 난이도가 가장 높은 선형 중 하나이며, ‘조선업의 왕관에 박힌 보석’이라고 불린다. 또한 현재 중국 조선업이 유일하게 기술적 난제를 돌파하지 못한 첨단기술 선박이기도 하다. 이에 따라, 대형 크루즈선의 건조는 오랜 기간 동안 중국 조선업 종사자들의 꿈이었다.

중국 최초 국산화 대형 크루즈선은 카니발그룹의 최신형 크루즈선인 VISTA 선형을 바탕으로 중국 시장의 수요와 중국인의 소비 습관에 맞도록 적정하게 개조된다. VISTA급 크루즈선의 제원은 총 톤수 약 13.35만 톤, 선장 약 323미터, 갑판 15층, 객실 2,000여 개, 최대 여객 수 약 5,000명 등이다.

대형 크루즈선의 건조는 대규모 시스템 공정이어서 관련된 부대산업이 체계적으로 가 뒷받침되어야만 비로서 가능하다. 크루즈선 건조 부대체계는 의장(舾装, 선박의 설비와 장치의 통칭), 엔진시스템, 종합전력망 시스템, 자동화 시스템, 실내 시스템, 재료공정, 공조시스템(HVAC, Heating, Ventilation, Air Conditioning), 네트워크 통신, 네비게이션 시스템, 안전유지 장치, 오락 시스템, 선박용 동력 전기 설비, 호텔 설비, 선용품 공급물류, 소프트웨어의 서비스 안정성 및 사물인터넷(IoT) 해결방안 등 여러 가지 분야가 포함된다.

중국 본국 크루즈 산업 발전을 위해 2018년 9월, 교통운수부 등 10개 부처는 공동으로 「중국 크루즈 경제 발전 촉진에 관한 몇 가지 의견」(이하 「의견」으로 약칭)을 발표했다. 「의견」에 따르면 크루즈선 건조 및 부대 장비 산업 발전을 촉진하며, 중점적으로 대형 크루즈선 설계·건조 기술 난관을 돌파하고, 합자 및 협력 방식을 장려하여 다원적인 구조를 구축하자고 밝혔다. 그리고 중국 최초의 대형 크루즈 건조를 신속히 촉진하며, ‘국외 첨단 기술 도입 및 재 혁신’과 ‘자주 혁신’ 모델 결합을 통해 크루즈선 설계·건조부분에서 세계 선진 수준에 도달하고, 크루즈선 건조 관련 부대적인 공급사슬체계를 개선할 것으로 제시했다.

또한 「의견」에 따르면, 2035년까지 중국 연간 크루즈 여객 수는 1,400만 명을 기록하여, 세계에서 가장 큰 크루즈 관광시장 중의 하나가 될 것으로 전망했다. 국산 대형 크루즈선 건조는 관련 부대산업에 있어서 큰 상업적 기회를 제공할 수 있기 때문에 크루즈선 건조 및 부대산업은 향후 시장의 규모가 커질 것으로 전망된다. 이와 더불어, 대형 호화 크루즈 건조는 중국 조선업의 새로운 유망 산업으로 육상의 산업설비가 해양으로 확장하는 새로운 기회가 될 것으로 보인다.

<자료: 文汇报, 2019. 8. 22.>

7 올해 1~7월 중국 조선업 경제지표 현황

2019년 1~7월, 중국의 선박 건조량은 지속 증가하였으며, 신조선 수주량의 하락



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제23차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

세도 완화되었다. 주요 조선업체들의 총 생산액을 중점적으로 모니터링 하는 등 경제지표가 지속 성장세를 유지하고 있다.

올해 1~7월, 중국의 선박 건조량은 2,211만 DWT로 전년 동기대비 1.4% 증가했으며, 신조선 수주량은 1,470만 DWT로 전년 동기대비 38.9% 감소했다. 7월 말까지의 선박 수주잔량은 8,190만 DWT로 전년 동기대비 8.4% 하락했고, 2018년 말에 비하면 8.3% 하락했다.

1~7월, 중국의 수출 선박 건조량은 2,069만 DWT로 전년 동기대비 3.3% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,367만 DWT로 전년 동기대비 36.4% 하락했다. 7월 말, 수출 선박 수주잔량은 7,453만 DWT로 동기대비 7.7% 하락했다. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중에 차지하는 비율은 각각 93.6%, 93%, 91%였다.

올해 1~7월, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 2,135만 DWT로 전년 동기대비 0.9% 증가했으며, 신조선 수주량은 1,411만 DWT로 전년 동기대비 38.3% 하락했다. 7월 말 기준, 선박 수주잔량은 8,041만 DWT로 동기대비 5.8% 감소했다.

53개 중점 조선소의 1~7월 수출 선박 건조량은 2,007만 DWT로 전년 동기대비 3.1% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,315만 DWT로 동기대비 36.1%로 감소했다. 7월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 7,341만 DWT로 전년 동기대비 4.4% 감소했다. 1~7월 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 94%, 93.2%, 91.3%였다.

1~7월, 80개 주요 조선업체의 총 생산액은 2,133억 위안으로 전년 동기대비 4.8% 증가했다. 그중 선박 제조업의 생산액은 921억 위안으로 전년 동기대비 4.9% 증가했고, 선박 기자재업의 생산액은 160억 위안으로 전년 동기대비 3.2% 증가했으며, 선박 수리업의 생산액은 81억 위안으로 동기대비 17.4% 증가했다.

상기 80개 주요 조선업체의 수출 납품액은 811억 위안으로 전년 동기대비 5.9% 증가했다. 그중 선박 제조업 수출액은 583억 위안으로 동기대비 6.4% 증가했고, 선박 기자재업의 수출액은 33억 위안으로 동기대비 6.5% 하락했으며, 선박 수리업의 수출액은 49억 위안으로 19.5% 증가했다.

또한, 80개 주요 조선업체의 매출액은 1,450억 위안으로 전년 동기대비 4.8% 증가했고, 총이익은 18억 3천만 위안으로 전년 동기대비 50%를 증가했다. 1~7월, 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량이 세계 조선시장 중에 차지하는 비율은 각각 36.3%, 48.4%, 43.9%였다.

<자료 : 中国船舶工业行业协会, 2019. 8. 21.>

8 상반기 중국 해양경제, 안정 속 성장세 유지

자연자원부 해양전략계획·경제사(海洋战略规划与经济司)는 지난 8월 14일 국내외 중국 해양경제는 전반적으로 안정된 성장추세를 유지하고 있다고 밝혔다. 동 발표에 따르면 상반기 중국 해양경제생산총액이 약 4조 위안을 기록하여, 동기대비 6.4% 증가한 것으로 추산된다.

중국의 기전 해양산업은 안정적인 성장세를 보이고 있다. 해양원유와 해양 천연



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

가스 생산량은 전년 동기대비 각각 1.3%, 3.5% 증가했다. 전국 선박 건조량은 동기 대비 4.2% 증가했으며, 신규 수주량은 동기대비 46.9% 하락했지만 하락폭이 1월~5월보다 6.9%p 감소했다. 전국 수주잔량은 동기대비 10.3% 하락했다. 연해 화물량, 원양 화물량 및 연해 항만 물동량은 각각 9.7%, 9.1%, 3.1% 증가했다.

반면에 해양신산업의 구조조정은 가속화되고 있다. 중점 모니터링한 해양의약·바이오산업과 해양재생가능에너지이용 기업의 이윤 총액은 전년 동기대비 각각 20%, 16.5% 하락했지만, 하락 폭이 1월~5월보다 1.5%p, 7.4%p 감소했다. 영업수익은 동기대비 15.6%, 13.6% 하락했으며, 하락 폭은 1월~5월과 동일한 수준이다. 해양플랜트 신규 수주량은 동기대비 18.8% 증가했으며, 기존 인도 수주 금액은 동기대비 23% 하락했다. 6월말까지 수주잔량 금액은 동기대비 7% 하락했다. 전국 크루즈 부두 입출항 여객 수는 전년 동기대비 23% 하락했으나, 하락 폭은 1월~5월보다 4%p 감소했다.

해양관련 공업기업의 수익도 전체적으로 양호한 편이다. 중점 모니터링 해양관련 공업기업의 영업수익은 전년 동기대비 3.1% 증가했고, 영업수익 이윤율은 11%, 자산 부채비율은 58.6%를 기록했다.

해양관련 기업의 창업도 활성화되고 있다. 중점 모니터링한 업종 중 새로 등록된 해양관련 기업은 총 108,79개로 전년 동기대비 14.8% 증가했다. 등록이 취소된 기업은 5,386개로 전년 동기대비 79.3% 증가했다. 업종별로 보면, 해양관광업, 어업과 해운업 등의 창업과 폐업이 많은 편이다.

해양관련 제품 수출입도 비교적 큰 변화를 보였고, 해운무역액은 소폭 감소했다. 중점 모니터링 해양관련 제품 수출입 무역총액은 동기대비 11.1% 하락했다. 수출액은 전년 동기대비 18.7% 하락했으나 수입액은 동기대비 21.8% 증가했다. 해운 무역총액은 전년 동기대비 1.2% 하락했다. 그 가운데 수입액은 전년 동기대비 0.3% 감소했고 수출액은 동기대비 2.5% 감소했다. 중국과 해상실크로드 국가 간 해운무역총액은 동기대비 2.5% 증가했으며, 그 가운데 수출액은 전년 동기대비 2.1% 증가했고 수입액은 동기대비 3.0% 증가했다.

해양재해에 대한 조기경보 정보를 즉시 발표해왔다. 해양재해 조기경보를 총 14번 발표했으며, 그 중의 폭풍해일에 대한 조기경보를 총 8번이었고, 파도에 대한 조기경보는 총 6번이었다. 올해 상반기에 아직 해양재해가 일어나지 않았고 이로 인한 직접적 경제손실은 없었다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 8. 16.>

9 「산둥성 웨하이(威海) 해양경제발전시범구 건설 종합방안」 발표

중국은 '13·5' 계획을 통해 '해양경제발전시범구 건설'을 제시했다. 2018년 11월, 국가발전개혁위원회와 자연자원부는 「해양경제발전시범구 건설에 관한 통지」를 발표했으며, 산둥 웨하이를 비롯한 14개 해양경제발전시범구의 건설을 지지한다고 밝혔다. 이 통지는 시범구 건설은 체제의 혁신을 부각시켜야 하고 제도의 복제와 타 지역으로 보급이 가능한 노하우를 축적해야 한다고 제시했다. 그리고 생태 최우선과 녹색발전을 견지하고 해양자원을 합리적으로 이용하여 바다매립 활동을 엄격히 통제해야 한다고 강조했다. 이와 동시에 연해습지와 도서에 대한 보호를 강화하



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 제1·2·3차 해양산업 비중
- ▶ 전문가 칼럼: 신시대 중국의 해양강국 추진 동향과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

고 해양생태환경을 최대한 보호하고 복원해야 하여 블루 생태적 방어벽을 구축해야 함을 밝혔다.

최근, 산둥성 발전개혁위원회, 자연자원청 및 해양국이 「산둥성 웨하이 해양경제발전시범구 건설 종합방안」(이하 「방안」으로 약칭)을 정식으로 발표했다. 「방안」에 따르면, 종합적인 원양어업 발전 추진, 전통어업 구조개선 가속화, 해양바이오의약품산업 및 해양장비의 현대화를 통해 웨하이를 국가급 해양경제발전시범구로 건설할 계획이다.

「방안」은 해양경제발전수준, 생태환경보호, 해양과학기술 혁신, 해양 공공서비스 체계 및 해양 인프라 건설 등의 다섯 가지 면에서 해양산업의 부가가치액의 증가, 과학기술 혁신 플랫폼, 항만규모 등급 등에 관한 20개 항목의 지표를 제정할 계획이다. 이러한 계획을 통하여 2020년까지 시범구의 해양경제 종합 편익성은 현저히 제고되고, 해양종합관리수준은 향상되며, 과학기술이 해양경제에 대한 기여가 60% 이상에 달하고, 해양기능구역 수질의 기준 도달율이 100%를 유지할 것으로 예상된다.

시범구의 전체면적은 148km²로, 룡청시(荣成市) 남부, 동부와 북부 지역을 중심으로 '1핵, 2벨트'의 시범구를 조성한다. '1핵'은 시범구 핵심구역을 가리키며, 웨하이(통칭)해양첨단기술산업원구, 국가원양어업기지 시범 기능구, 현대 어업시범기능구, 해양운송물류 및 장비제조 시범기능구, 수산물 정밀가공 및 콜드체인 물류 시범 기능구 등의 '1원구, 4기능구(一园四区)'를 포함한다. '2 벨트'는 연해 레저관광벨트와 해양목장벨트를 포함한다. 연해 레저관광벨트는 시범구 북쪽에 위치해 있고 문화전시구, 고급 요양·휴양구, 생태관광구, 해양운동·레저구, 자연경관구 및 계명도(鸡鸣岛)의 '5구1섬(五区一岛)'를 배치한다. 시범구 동쪽에 위치한 해양목장벨트는 생태적이고 고효율적인 새로운 해양목장 양식과 가공 모델을 개발할 계획이다.

「방안」은 주요임무의 추진에 대해 다음과 같이 5 단계를 제시했다. 첫째, 종합적인 원양어업을 발전시키고 '선대+기지'의 발전모델을 추진하고, 현대 원양어선에 대한 R&D와 건조를 가속화시킨다. 둘째, 융합적인 해양목장을 건설하고, 5개의 국가급 해양목장, 14개 성급 해양목장 건설을 추진하여 입체화된 양식모델을 모색하고 국가 해양목장 시범구를 건설한다. 셋째, 전통 어업의 구조개선을 추진하고, 국제해양상품거래센터 내에서 수산물 처리를 증가시킨다. 알리바바와 정동(京东) 등 전자상거래 플랫폼과의 협력을 강화하고 종합적인 레저 어업을 발전시킨다. 넷째, 해양바이오의약품산업을 크게 육성하고 해양 기능성 식품과 해양 건강식품 등을 대대적으로 발전시킨다. 다섯째, 해양장비의 현대화 수준을 제고하며, 특수선박 건조, 해양레저장비제조업 등으로 잉여조선생산 능력을 재편하도록 유도한다.

「방안」은 산업에 대한 지원 강화를 제시했다. 해양과학기술 혁신 플랫폼 구축 및 해양과학기술 인재 지원기반 강화를 통해 중점산업에 대한 지원을 강화한다. 또한, 육해통합을 촉진시키고 해양생태문명 건설을 강화하여 바다매립 활동을 전면적으로 엄격히 통제한다. 그리고 해양생태 보호와 복원 및 육·해 환경의 합동 방제·정돈 등을 지속적으로 추진한다. 또한, 바다로 배출된 오염물 및 중대형 건설 프로젝트가 생태시스템에 미치는 영향 등에 관한 모니터링, 평가를 강화하였다.

이와 동시에 기관 간의 합동 메커니즘을 수립하고 관련 지원정책을 내놓아서 각종 자금이 시범구에 우선 도입하며, 해양산업의 선두주자와 혁신을 도입하여 시범구의 건설에 대한 지원을 더욱 강화한다.