



# 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

제19-18호  
 2019년 9월 30일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼: 중국 해양분야 국제협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스
- 2005년~2016년 '해상 실크로드' 해양협력 1급 지표 지수

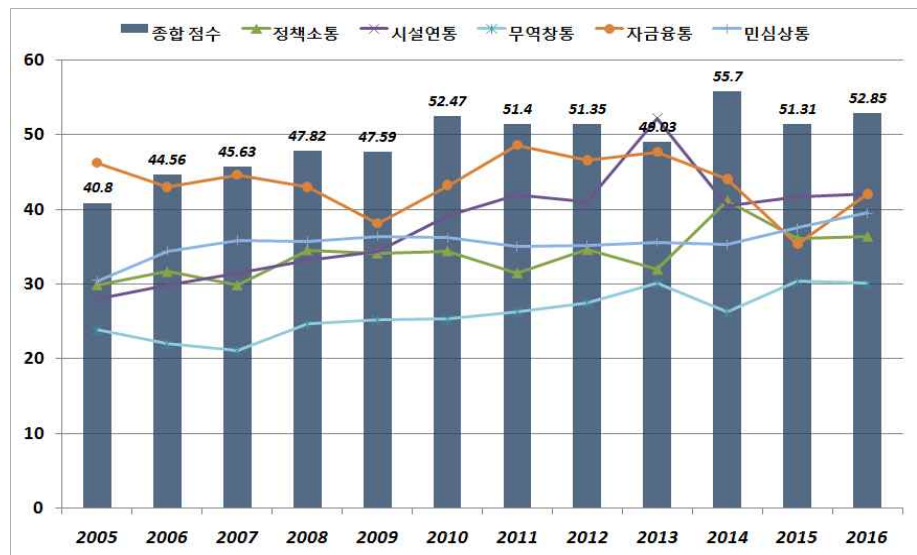
구분	정책소통	시설연통	무역창통	자금유통	민심상통
2005	29.88	28.02	23.83	46.23	30.40
2006	31.65	29.84	21.96	42.97	34.38
2007	29.84	31.53	21.07	44.60	35.85
2008	34.54	33.20	24.65	42.98	35.66
2009	34.11	34.44	25.14	38.16	36.37
2010	34.40	39.17	25.25	43.22	36.17
2011	31.48	42.00	26.30	48.59	35.00
2012	34.56	41.00	27.42	46.55	35.17
2013	31.94	52.16	30.10	47.66	35.59
2014	41.12	40.48	26.19	44.03	35.28
2015	36.12	41.70	30.35	35.35	37.51
2016	36.35	42.09	30.05	42.05	39.47

자료: 刘大海, 于莹, 「21세기 해상실크로드 주변국가 해양협력 지수 평가 보고」, 2019. 03.를 참고하여 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: 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수



자료: 刘大海, 于莹, 「21세기 해상실크로드 주변국가 해양협력 지수 평가 보고」, 2019. 03.

### 2016년 '해상 실크로드' 해양협력 종합지수 52.85 기록, 꾸준한 상승세

'해상 실크로드' 해양협력 지수(이하 해양협력지수)는 중국이 '해상 실크로드' 주변국가와 해양관련 정치, 경제, 사회, 과학기술, 인문 등 각 분야에서 전개하는 협력 수준을 평가해 주는 종합지수이다. 2016년 해양협력 종합지수는 52.85이다. 해양협력 지수는 주기적인 변동성을 보였지만 대체적으로 안정 속 상승세를 보이고 있다. 2005년~2016년 기간의 종합지수의 평균은 49.21을 기록했고, 동기간 종합 지수 증가율은 29.52% 이다. 최고점수는 2014년도 55.7점이다.

세부지표 중 자금유통 지수의 평균점수가 43.53으로 가장 높았다. 그러나 2005 ~ 2016년 기간동안 증가율은 -5.84%로 유일한 마이너스 증가율을 보였다. 다음으로 시설연통 지수의 평균점수는 37.97 인데 증가폭은 35.51%로 매우 높게 나타나고 있다. 민심상통 지수와 정책소통 지수는 각각 35.57과 33.83을 기록했고 안정적인 성장세를 보이고 있다. 무역창통 지수의 평균 점수는 26.35를 기록하여 가장 낮았다.

자금유통 지수의 마이너스 증가율은 국제사회가 중국 금융분야의 대외협력에 대해 경계심을 가지게 되어 중국과 협력하는 과정에서 더 신중한 자세를 보여주었기 때문인 것으로 분석된다. 그러나 시설연통, 정책소통, 민심상통은 꾸준한 안정적 증가는 중국 대외협력을 위해 든든한 기반을 마련해 주었다.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	09-27
종합지수	841.78	807.84
일본 항로	706.33	737.78
구주 항로	1,075.74	975.67
미서부 항로	719.47	698.78
미동부 항로	894.38	890.87
한국 항로	595.61	592.93

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

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	09-27
종합지수	1,067.11	1,099.09
석탄	1,096.03	1,124.72
곡물	923.87	993.83
금속광석	1,040.00	1,015.43
정유	1,310.58	1,536.09
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

## 이슈 포커스 : 중국 해양분야 국제협력 현황 및 시사점

중국 개혁개방 추진 정책에 따라 해양분야의 국제협력도 지속적으로 확대 발전되고 있다. 중국은 최초의 '외자도입, 해외투자'를 장려하는 단계로부터 자발적으로 협력을 이끌고 나아가는 단계를 거쳐 지금은 글로벌 해양 거버넌스에 적극적으로 참여하는 단계에 들어선 것이다. 해양은 중국의 해양강국 건설 정책 목표에 따라 중요한 국제협력 분야로 부상되고 있다. 최근 새로운 국제형세 때문에 해양 분야 국제협력은 많은 도전을 맞이하고 있지만, 중국의 '일대일로' 건설이라는 정책기조 하에 해양분야 국제협력을 확대하고 있다.

[그림 1] '21세기 해상실크로드' 노선



자료 : [https://baike.baidu.com/pic/21세기海上丝绸之路\(2019.9.2](https://baike.baidu.com/pic/21세기海上丝绸之路(2019.9.2) 검색)

### 1 중국 해양분야 국제협력 추진 배경

2013년에 시진핑 주석은 '실크로드 경제벨트' 및 '21세기 해상실크로드'의 중요한 협력 제안을 최초로 제시하였다. 2015년에는 「실크로드 경제벨트 및 21세기 해상실크로드 추진 비전과 행동」의 발표에 따라 '일대일로' 건설은 구상 단계에서 실시단계로 전환되었다. 그 가운데 연선국가와의 해양경제 및 해양산업 분야 협력은 '21세기 해상실크로드' 건설의 중요한 한 축이 되었다. 이에 따라 해양분야의 국제협력은 연선국가와 동시에 발전과 번영을 공동 도모하는 데 새로운 플랫폼을 제공하게 되었다.

2017년 5월, 베이징에서 개최된 '일대일로' 국제협력 정상포럼에서 각국 정부와 기업들은 일련의 해양협력 합의에 도달했다. 연선국가와의 해양분야 전략 연계 및 공동 행동 강화를 위해 중국 국가발전개혁위원회와 국가해양국은 「'일대일로' 건설 해상협력 구상」을 제정하여 발표했다. 이 구상은 '호리공영 (互利共赢: 상호이익과 공동번영)의 블루파트너 관계 수립을 중심으로 협력



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

모델 혁신, 협력 플랫폼 구축, 액션플랜 공동 제정 및 일련의 시범적이고 선도적인 협력 프로젝트 실시 등을 추진하는 구상을 제시했다. 중국정부는 연선국가와의 해상협력 분야를 ① 녹색발전의 길 함께 걷기, ② 해양번영의 길 함께 창조, ③ 안정보장의 길 함께 구축, ④ 스마트혁신의 길 함께 건설, ⑤ 협력관리의 길 함께 모색으로 나누고, 각 요지와 협력내용에 대한 구상을 제시하였다. (<표 1>참조).

[표 1] '일대일로' 해상협력 구상 협력내용

협력 분야	협력 요지	협력 내용
녹색발전의 길 함께 걷기	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국정부는 연선국가가 해양생태환경보호 활동을 공동 추진하여 더 품질 좋은 해양 생태 서비스를 제공해 주고 세계 해양생태 안전을 수호하자고 제창함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양생태시스템의 건강 및 생물다양성 보호</li> <li>- 지역 해양환경 보호 추진</li> <li>- 해양분야의 기후변화 대응에 관한 협력 강화</li> <li>- 블루카본 국제협력 강화</li> </ul>
해양번영의 길 함께 창조	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 각국의 비교 우위조건을 발휘하여 해양자원을 과학적으로 개발·이용함.</li> <li>- 상호연통을 실현하고 블루경제의 발전을 촉진하여 풍요로운 생활을 함께 누림.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양자원 개발·이용 협력 강화</li> <li>- 해양산업 협력 수준 제고</li> <li>- 해상 상호연통 추진</li> <li>- 해운 편리화 수준 제고</li> <li>- 정보 인프라 연통 건설 추진</li> <li>- 북극 개발·이용에 적극적 참여</li> </ul>
안정보장의 길 함께 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 협력으로 서로 이득이 되고 윈윈하는 해양공동안전이념을 제창함.</li> <li>- 해양 공공서비스, 해사관리, 해상구조, 해양재해 예방 및 해상 법 집행 등에 관한 협력을 강화하고, 리스크 예방·저항 능력을 제고하여 해상안전을 공동 수호함.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 공공서비스 협력 강화</li> <li>- 해상 항행안전 협력 전개</li> <li>- 해상 합동구조 전개</li> <li>- 해양재해 예방·감소 능력 향상</li> <li>- 해상 법 집행 협력 추진</li> </ul>
스마트혁신의 길 함께 건설	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양과학연구, 교육훈련 및 문화교류 등에 관한 협력을 심화시키고, 해양에 대한 인식을 강화하여 과학기술 성과의 이용을 촉진함.</li> <li>- 해상협력 심화를 위한 민의 기반을 든든하게 마련해 줌.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 과학기술 연구와 기술 협력 심화</li> <li>- 해양과학기술 협력 플랫폼 공동 구축</li> <li>- 스마트 해양 이용 플랫폼 공동 구축과 이용</li> <li>- 해양교육과 문화교류 전개</li> <li>- 해양문화 홍보 공동 추진</li> </ul>
협력관리의 길 함께 모색	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 긴밀한 블루파트너 관계 수립은 해상협력 추진의 효과적 방법.</li> <li>- 전략연계와 대화협상을 강화하고, 협력에 관한 합의를 심화시키고 정치적 상호 신뢰감을 증진하여 양자·다자 간의 협력 체계를 수립하며, 해양 거버넌스에 공동 참여하고 해상협력 심화를 위해 제도적 보장을 제공해 줌.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해양 고위층 대화 체계 수립</li> <li>- 블루경제 협력 체계 수립</li> <li>- 해양계획 연구와 응용 전개</li> <li>- 다자 협력 체계 강화</li> <li>- 싱크탱크의 교류와 협력 강화</li> <li>- 민간조직 간의 협력 강화</li> </ul>

자료 : 「중국 해양발전보고(2018)」, 해양출판사, 2018. 8.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼: 중국 해양분야 국제협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

중국정부는 해양 공간 공유 및 해양경제 발전 촉진을 중심으로 '21세기 해상 실크로드' 정책을 연선국가와의 발전전략과 연계시켜서 전방위·다분야의 해양협력을 전개하고자 하였다. 해양협력을 통해 연선국가 해상대통로를 공동 건설하고 해상협력 플랫폼을 공동 구축하여 블루파트너 관계를 공동 발전시키려는 구상을 발표한 것이다.

## 2 중국 해양분야 국제협력 추진 현황

### 1. 지역별 '해상실크로드' 국제협력 추진현황

2016년부터 중국 연해지역은 '일대일로' 건설 실시방안을 연이어 내놓으면서 일대일로 해양협력을 적극 실천하고 있다. 각 지역은 현지의 특징과 우위조건을 고려해서 기존의 협력 체계와 협력 프로젝트를 강화하고 새로운 협력분야와 협력 프로젝트를 계획하고 있다. 또한 각 지역의 포지셔닝에 따라 다양한 국가·지역과 협력을 전개할 계획을 수립하고 추진하고 있는 중이다.

[표 2] 중국 연해 성(구/시) '21세기 해상실크로드' 건설 추진 주요내용

성(구/시)	주요협력 지역	협력내용
푸젠(福建)	아세안 지역	-해양경제, 해양생태, 해양과학기술, 해양재해 감소·예방, 원양어업, 인문협작
광둥(广东)	남태평양/아세안/아프리카	- 해외단지 - 농업, 제조업과 서비스업
하이난(海南)	남중국해 주변/해상 실크로드 연선	- 관광, 어업, 열대농업 - 블루경제 시범구
광시(广西)	아세안	- 산업단지, 물류
저장(浙江)	해상실크로드 연선	- 산업단지, 관광, 석유·가스, 원양어업, 해운, 전자상거래
상하이(上海)	해상실크로드 연선	- 해운, 과학기술, 무역, 투자, 관광
장쑤(江苏)	해상실크로드 연선	- 원양어업, 해양플랜트, 해양과학기술, 해양종합관리
산둥(山东)	해상실크로드 연선	- 산업단지, 해운, 원양어업
톈진(天津)	동남아, 남아시아, 북아프리카	- 해양플랜트, 고급 제조업, 석유·가스, 화학공업, 원양어업, 해운
허베이(河北)	동남아, 남아시아	- 에너지, 신산업, 산업단지
랴오닝(辽宁)	동북아	- 산업단지, 생산력 협력

자료: 「중국 해양발전보고(2017)」, 해양출판사, 2017. 9.

### 2. 해양산업별 국제협력 사례 및 성과

최근 몇 년 동안에 중국 해양관련 기업은 원양어업, 해양 석유·가스업, 해양 공정 건축업, 해양플랜트 제조업 및 원양해운업 등 여러 분야에서 '21세기 해상실크로드' 연선국가와 실무적인 협력을 전개해왔으며, 뚜렷한 경제적 성과와 사회적 효과를 거둬 왔다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 가. 원양어업

중국은 아시아, 아프리카, 남아메리카 및 태평양 도서 국가를 비롯한 많은 국가와 어업협력 관계를 맺었다. 20여개 국가와 어업협력 협정을 체결했고, 8개 국제어업 조직에 가입했다. 또한 2012년부터 중국은 7개 지역 어업관리 조직의 사무에 참여했고, 모리타니, 아르헨티나, 시에라리온 등 국가와 정부 간 협력 체계를 수립했다. 이와 동시에 베트남과 함께 베이부완(北部湾)에서 치어 방류 활동을 전개했으며, 필리핀과 함께 수산양식 협력을 추진했다.

수산품의 국제무역 수준도 높은 것으로 나타났다. 수산품의 수출액과 무역 흑자는 연속 5년 동안 각각 500억 달러, 100억 달러 이상 유지되고 있는데, 이는 중국 농수산물 중에 가장 높은 금액이다.

### 나. 해양 석유·가스업

중국해양석유공사(中国海油, CNOOC)는 1992년부터 '해외 발전' 전략을 제시하고, 20여 년 동안 해외업무 범위를 계속 확장하고 있다. 해외자산과 생산 경영 규모가 계속 확대되면서 국제화 수준은 현저히 향상되고 있다. CNOOC의 업무범위는 아시아, 아프리카, 아메리카, 유럽과 대양주 등의 26개 국가·지역을 포괄하고 있다. 2013년 11월말까지 CNOOC의 해외자산은 4,000억 위안을 초과했으며, 이는 전체 자산의 40%에 해당된다. 특히 2013년 2월 26일에 캐나다 넥센(Nexen)회사를 인수한 후 그의 자산규모나 저장량과 생산량이 모두 대폭 증가하게 되었다. 이에 따른 종합경쟁력과 국제영향력이 강화되면서 국제화 경영의 새로운 단계로 들어섰다.

'일대일로' 연선지역은 CNOOC 국제화 경영의 중점지역이 되었다. 현재까지 CNOOC는 '일대일로' 연선지역에서 이미 동남아시아 작업군, 중동 작업군, 아프리카 작업군 및 대양주 작업군의 4개 지역을 조성했다.

[표 3] 중국해양석유공사의 작업군 분포

작업군	포괄 국가
동남아시아 작업군	- 인도네시아, 미얀마, 필리핀, 태국, 싱가포르, 캄보디아, 베트남과 브루나이
중동 작업군	- 사우디, 이라크, 오만, 이란, 아랍에미리트 연방과 카타르
아프리카 작업군	- 이집트, 마다가스카르, 튀니지, 리비아, 앙골라, 나이지리아, 콩고, 적도 기니, 탄자니아
대양주 작업군	- 오스트레일리아 위주

자료 : 「21세기 해상실크로드」 배경 아래의 중국 해양산업 국제협력, 국가개발은행 연구과제, 「해양 개발과 관리」, 2018년 4호.

### 다. 해양 건설업

중국교통건설공사(中国交建, CCCLTD)와 중국철도건설공사(中国铁建, CRCC)를 비롯한 해양 건설업은 해외에서 대량 프로젝트를 얻었다. 이는 주로 철도, 도로, 교량, 터널, 공항, 항만, 운하, 자원개발, 도시종합체와 산업단지(园



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼: 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

区) 건설 및 공업투자 등이 포함된다.

CCCLTD는 65개 '일대일로' 연선국가에서 일련의 강한 영향력과 큰 규모를 지닌 '일대일로' 프로젝트를 추진하고 있어서, '일대일로' 건설의 중요한 추진 주체 중 하나가 되었다. 2016년까지 CCCLTD가 해외에서 실시하고 있는 프로젝트는 1,600개를 초과했으며, 총 계약액은 1,000억 달러를 넘었다. 또한, 109개 국가-지역에서 210개 해외기구를 설립했고, 145개 국가-지역에서 실질적 업무를 전개하고 있다. 따라서 CCCLTD는 중국 해외진출 기업 중의 가장 완비된 해외경영 네트워크를 갖춘 기업이다.

CCCLTD는 인프라 시설 건설에 참여할 뿐만 아니라 산업단지 건설까지 확장하고 있다. 현재 CCCLTD가 추진하고 있는 항만건설 프로젝트는 미얀마, 방글라데시, 말레이시아, 싱가포르와 스리랑카 등 국가를 포함하며, '일대일로'와 관련된 산업단지 건설 프로젝트는 이미 17개가 계약된 상황이다. 그 외에 말레이시아 말라카 임해공업단지의 건설, 미얀마 자요파오항(皎漂港)의 '항만+원구+도시'의 종합 일체화 개발 등 프로젝트도 중요한 진전을 보이고 있다.

### 라. 해양플랜트업

중국의 해양플랜트 기술은 많은 어려움을 극복하여 일정한 성과를 거두었지만, 선진국가와 비교하면 여전히 글로벌 산업 체인의 낮은 수준에 처해 있다. 특히 심해로봇을 비롯한 심해장비의 핵심기술은 해외기술에 많이 의지하고 있다. 이런 선진기술 개발의 어려움과 그에 대한 투자가 비교적 큰 편이라서 중국 국내기업의 참여가 보기 드물었다.

심해장비산업은 중국의 국가 전략적 신산업 중 하나이다. 2014년에 중국남차공사(中国南车, CRRC)가 영국 SMD 회사를 성공적으로 인수했는데, 이는 중국이 해외 심해장비산업에 진출하는 데 첫걸음을 내디뎠다는 것을 의미한다. 중국은 향후 해양플랜트 제조기술의 고급화, 산업화와 국제화를 촉진 정책에 적극적으로 나설 것으로 예상된다.

### 마. 해운·항만 분야

2014년에 리커창(李克强) 총리의 그리스를 방문시 그리스와 중국은 각 분야에서 협력을 심화시키고 '21세기 해상실크로드' 건설에 적극적으로 참여하겠다고 밝혔다. 또한 그리스 피레우스항에 관한 건설을 제대로 추진함으로써 동서방 교류와 협력의 교량을 구축하겠다고 강조했다. 2015년에 '중국-그리스 해양협력의 해'가 시작한 후 양국이 해양 인프라 건설, 해양과학기술, 해양운수, 선박 건조·정비, 해양관광 및 해양문화 등 다양한 분야에서 많은 실무적 교류를 전개해왔으며, 30개 가까운 협력 성과를 획득했다. 특히 양국이 해운·항만에 관한 협력은 가장 성공적인 사례로 뽑을 수 있다.

2016년에 그리스는 COSCO가 제시한 피레우스항에 대한 67% 주주권 인수 계획을 비준했다. 계획에 따르면, COSCO는 우선 피레우스항의 51% 주주권을 가질 수 있는데, 향후 5년 동안의 투자를 거쳐서 나머지 16% 주주권을 얻을



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼: 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

수 있다. 이 협력 프로젝트는 양국의 공동이익에 부합할 뿐만 아니라 피레우스 항을 아시아 제품과 서비스를 유럽으로 수출할 있는 중요한 환적항만으로 건설할 수 있기도 하다. 또한 중국과 다른 유럽국가 간의 해양협력 추진을 위한 시범적이고 선도적인 사례를 보여주었다.

그 외에는 중국과 파키스탄은 중국-파키스탄 경제회랑 건설을 추진하기를 위해 과다르항, 경제단지 건설 등을 비롯한 19개 프로젝트를 실시하고 있다. 또한, 중국 초상국그룹(招商局集团)은 스리랑카의 함반토타항에 대한 경영관리권을 획득했는데, 양국은 함반토타항을 남아시아 지역의 무역·운송 중추로 구축할 계획이다.

### 3. 주변 국가와의 국제협력 사례 및 성과

#### 가. 중국-러시아, '빙상실크로드' 공동 구축

2017년에 중국과 러시아 정상은 '빙상실크로드' 공동 구축에 관한 합의를 달성했는데, 이를 '일대일로' 건설과 유라시아 경제연맹 협력 연계의 중요한 방향으로 추진할 예정이다.

중국과 러시아는 북극개발 협력에 관한 적극적인 진전을 이루었다. 양국 교통부문은 「중국-러시아 극지수역 해사협력 양해각서」 체결에 관한 협상을 진행하고 있으며, 북극개발 협력에 관한 정책과 법적 기반을 계속 보완하고 있다. 또한, 양국 기업은 북극지역의 석유·가스 탐사·개발에 관한 협력을 적극적으로 전개하고 있다.

중국 상무부(商务部)와 러시아 경제발전부는 전문적인 업무 체계의 수립을 검토하고 있는데, 북극항로 개발·이용, 북극지역 자원개발, 인프라 건설, 관광과 과학탐사 등에 관한 전방위 협력을 통합적으로 추진하고 있다. 2017년 12월에 중국-러시아 간의 중대한 에너지 협력 프로젝트-야말로 액화 천연가스 프로젝트가 정식으로 생산에 투입하기 시작했다. 이는 중국이 '일대일로'를 제시한 후 실시된 최초 해외 특대 프로젝트이고, 이는 '빙상실크로드'의 중요한 거점(支点)이 될 것이다.

#### 나. 주변국가와의 해양협력 강화

중국은 해양 국제협력에 관한 양자나 다자 협력 체계의 구축에 주력하고 있는데, 40년 동안에 풍부한 성과를 거두었다. 50여개 국가, 국제조직, 비정부조직과 정부 간이나 부문 간의 해양협력 협의를 체결했고, 일련의 효과적인 협력 프로젝트를 추진해왔다.

우선 남중국해 주변국가와의 협력관계를 개선하고 있다. 2016년에 중국 국가해양국이 「남중국해 및 주변국가 해양 국제협력 프레임 계획(2018-2020)」을 발표했으며, 주변 국가와 해양협력 파트너 관계를 구축하고 협력 프로젝트를



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

실시할 예정이다. 이를 통해 해양에 대한 과학적 인식 제고하고, 기후변화 공동 대응, 해양재해 위험성 감소, 해양자원 합리적 개발, 해양환경 보호, 해양생태시스템 건강 유지 및 해양관리 강화 등의 능력을 강화하고자 한다.

중국 국가해양환경예보센터는 2017년에 남중국해 해역 해일예보센터(SCSTAC)를 설립하여 운영하기 시작했는데, 이는 중국이 남중국해 주변국가와 해양협력을 강화하는 데 이르게 된 중요한 진전이라고 할 수 있다.

또한, 2017년에 중국과 캄보디아는 공동 해양관측기지를 설립에 관한 협의를 체결했다. 이 협회에 따르면, 양국은 해양관측 관련 협력을 강화하고, 해양종합관리 능력제고, 해양환경 보호 및 해양자원의 지속가능 이용에 대해 서로 경험을 나누기로 했다.

'베이부완(北部湾) 해양·도서 환경관리 협력 연구'는 중국-아세안 해상협력기금 프로젝트 중 하나이다. 이 연구과제가 설립된 이후 중국연구팀은 처음으로 베트남에 가서 현장조사를 진행했다. 이는 베이부완 환경 공동관리 체계의 수립 및 향후 협력연구 추진을 위한 기반을 마련해 주었다.

### 3 동아시아 해양협력 플랫폼의 구축

중국정부는 해양 국제협력을 강화하기 위해 주변국가와의 협력 플랫폼을 적극적으로 구축하고 있다. 아시아태평양 경제협력조직(APEC) 산하의 해양지속가능 발전센터는 중국이 APEC 프레임 밑에서 설립하는 최초의 해양협력 체계이고, 연구 분야는 해양경제의 지속가능 발전, 해양생물자원 이용, 해양관리 수준 제고, 기후변화 대응 및 해양재해 예방·감소에 집중하고 있다. 또한, 중국 국가해양정보센터는 중국 최초의 서태평양 데이터 공유 서비스 시스템을 대외적으로 개방함으로써 서태평양 및 주변지역의 데이터 공유에 관한 협력을 촉진했다.

이 많은 협력 플랫폼 중에 동아시아 해양협력 플랫폼의 구축은 '일대일로' 이행을 위한 중요한 조치이고, 중국이 아세안 국가, 일본, 한국과의 해양협력을 확대시키는 중요한 플랫폼이라고 말할 수 있다.

#### 1. 구축 배경

동아시아 해양협력 플랫폼은 리커창 총리가 제안해서 설립된 것이다. 2013년에 리커창 총리는 제16차 아세안 및 중-일-한(10+3) 정상회의에서 "각 분야의 협력을 심화시키기 위해 중국이 동아시아 해양협력 플랫폼의 수립을 제안한다"고 밝혔다. 2013년 11월, 중국 국무원은 산둥성(山东省)에서 동아시아 해양협력 플랫폼을 설립할 것을 결정했다. 2015년에 개최된 제18차 10+3 회의에서 리커창 총리는 "동아시아 해양협력 플랫폼을 통해 해상연통, 해양과학연구 및 인재육성에 관한 협력을 추진하겠다"고 밝혔다. 2015년 12월에 동아시아





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

해양협력 플랫폼 제1차 업무회의가 개최되었으며, 플랫폼 조성계획 (2015-2020) 및 업무방안을 통과시켰다. 2016년부터 플랫폼 조성을 정식으로 시작하여 지금까지 총 4차 연차 포럼을 성공적으로 개최해왔다.

이 플랫폼은 아세안과 한-중-일을 향하는 개방·협력을 위한 혁신적 플랫폼이라고 말할 수 있다. 이 플랫폼은 중국 산둥성 칭다오시(青岛市)를 핵심도시로 하여, 칭다오 서해안신구(西海岸新区)에서 본부를 설립했다. 이 플랫폼은 동아시아에 입각하고 아태지역에 시너지 효과를 가져다줄 수 있는 지역적 해양사무 국제협력조직을 구축하였다. 이를 통해 아세안과 중-일-한 국가가 해양분야에 있는 국제협력을 심화시키고, 지역 간의 상호연통을 긴밀히 연결시켜 동아시아의 경제 일체화를 촉진하고자 하였다.

### 2. 2019년 제4차 동아시아 해양협력 플랫폼-칭다오 포럼 개최

2019년 9월 4일부터 9월 6일까지 'Cross Oceans, Connect Nations'를 주제로 하는 제4차 동아시아 해양협력 플랫폼-칭다오 포럼이 개최되었다. 이번 포럼은 중국 자연자원부와 산둥성 정부가 주최한 것인데, 총 400명 정도의 참석자를 모집하게 되었고 그 중에 해외 참석자는 100명 정도 포함되었다. 한국, 일본과 아세안 국가의 해양관련 기관뿐만 아니라 UNESCO 정부간 해양학 위원회(IOC)와 동아시아해양환경관리협력기구(PEMSEA) 등 국제조직의 관계자도 참석했다. 이번 포럼은 메인포럼 및 5개 서브포럼으로 구성되는데, 서브포럼은 자유무역시범구, 동아시아 항만연맹, 어업발전, 해양환경 협력 및 해양문화·관광 등 다양한 주제를 다루었다. 포럼에서 4개의 권위 보고서가 발표되었고 3개의 조정기구가 설립되었다.

#### 가. 10개의 해양경제 중점 프로젝트 계약

포럼에서 칭다오 서해안신구에서 추진할 총 투자액 373억 위안의 10개의 해양경제 중점 프로젝트가 계약을 체결했다. 주로 현대해양, 고급장비, 국제무역, 신 정보기술, 해양관광, 신 해양에너지 및 해양금융에 관한 프로젝트가 포함된다. 이 프로젝트를 통해서 칭다오 서해안신구 해양경제의 고품질 발전에 힘을 보태줄 것으로 기대되고 있다.

#### 나. 중국의 심층적 변화 속에 있는 해양발전 제시

메인 포럼에서는 진창룽(金灿荣) 중국인민대학교 교수가 지난 백년간의 초유의 중국의 심층변화에 대해 소개했다. 진창룽 교수는 중국의 심층적 변화로부터 새로운 세계구도, 새로운 발전모델, 새로운 산업혁명 및 새로운 글로벌 문제차원으로 접근할 수 있다고 주장하였다. 특히 그는 중국은 현재 새로운 산업구조를 형성하고 있는데, 향후 제4차 산업혁명 분야에서 미국에 못지않은 기회를 가지고 있다고 발표하였다.

성시타이(盛希泰) 중국 홍타이기금(洪泰基金) 창립자는 해양금융 협력에 대해 발표했다. 그는 '과학기술, 소비, 자본'을 해양경제를 활성화시킬 수 있는



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

세 가지 요소로 꼽았다. 이 세 가지 요소를 통해 해양경제의 고품질 발전을 촉진해야 한다고 전했다. 그에 따르면, 선진국가가 해양경제에 대한 투자를 확대하고 있는데, 따라서 중국의 해양경제를 위한 금융서비스도 강화할 필요가 있다고 강조했다.

리의중(李毅中) 중국공업정보화부 전임 부장은 현재 중국 선박과 해양플랜트 건조의 문제점을 지적했다. 그에 따르면, 중국의 해양플랜트 건조가 선진국가와 여전히 큰 격차를 보였는데 이런 문제점을 해결하려면 혁신, 구조조정 등 방법으로 산업 진화를 실현해야 한다는 건의를 제시했다.

말레이시아 포트켈랑 항무국장은 '21세기 해상실크로드는 무역과 자본에게 국가의 경계를 뛰어넘을 수 있는 유통기회를 가져주었다고 하며, 이는 연선국가의 공동 번영과 현대화 건설에 매우 유리한 계기라고 밝혔다. PEMSEA의 집행 주임은 동아시아 해양생태 협력 문제에 대해 분석했다. 그는 광범위하고 종합적인 협력 파트너 관계의 수립은 해양 지속가능한 발전을 촉진하는 효과적인 경로라고 주장했다.

### 다. 「동아시아 해양협력 연구보고(2019)」 발표

이 포럼에서 푸몽쯔(傅梦孜) 중국현대국제관계연구원 부원장이 「동아시아 해양협력 연구보고(2019)」를 발표했다. 이 보고서에서 동아시아 해양협력의 추세를 다음과 같은 네 가지 측면에서 분석했다.

첫째, '해양운명공동체'이다. 해양운명공동체는 새로운 협력의 비전을 열어주었다고 평가했다. 중국과 아세안은 「전략적 파트너 관계 2030년 비전」을 체결했고, '남중국해 행위준칙(COC)' 협상 초안에 대한 제1차 심사를 순조롭게 끝냈는데, 이를 통해 역내 국가가 해상 상호신뢰성을 증진시키는 결과를 보여주었다고 분석했다.

둘째, '해양발전의 국가전략 융합'이다. 한국과 일본은 모두 해양경제에 관한 새로운 전략과 목표를 제시했고, 아세안 버전의 '인도-태평양 구상'은 해양협력을 가장 중요한 위치에 놓았다. 따라서 동아시아에서 해양협력의 정책기반은 계속 강화되고 있다.

셋째, '역내외 협력을 위한 새로운 플랫폼이 다수 출현'이다. 역내에서 해양 거버넌스를 추진하는 동시에 동아시아 국가들의 세계 차원에서의 협력도 돋보인다고 평가했다. 2019년에 중-일-한은 비 북극국가의 주요대표로서 북극공해어업관리조직의 설립을 같이 추진해왔다.

마지막으로 '공급 혁신의 새로운 협력 엔진'이다. 최근의 녹색항만, 스마트 항만 등은 역내 국가간 새로운 인프라 협력을 이끌고 있다. 또한 동아시아 해상 풍력발전 시장은 폭발적 발전시기를 맞이하고 있고, 이러한 것이 새로운 해양협력으로 이끌고 있다고 발표 하였다.

이 보고서에서는 향후 동아시아 국가가 해양협력 강화에 대한 인식과 기대는 더욱 강화될 것이며, 지역의 해양협력은 거대한 공간과 계기를 가지고 있다고 전망했다. 지역협력 네트워크는 '해상 실크로드'에 의존하여 개방·녹색·청



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

럼이 되는 새로운 단계로 진입할 것이라고 밝혔다. 실무적 협력은 저민감(低敏感) 분야에서 비교적 민감한 분야로 확대할 것으로 보인다. 다차원적인 협력 시스템이 더욱 보완될 것이고 동아시아 국가가 블루파트너 관계를 공동 구축하는 조건이 더욱 성숙해질 것으로 전망하였다.

이 보고서에서 가장 주목할 만한 것은 글로벌 거버넌스의 책임 공동 담당, 발전 공간 공유 및 해양의 미래 공동 도모에 초점을 맞추어 '5개 C' 제안을 제시했다는 것이다.

첫째, '동아시아 해양운명공동체 구축(Community)'이다. 동아시아 지역의 관계를 긴밀히 연결시키도록 이해를 일치시키자는 것이다. '동아시아 해양을 향하는 공동 발전 이념을 수립하고 전체 사고방식으로 해양협력을 계획해야 한다는 것이다. 특히 지속가능한 발전목표와 결합하고 전망적인 안목으로 동아시아 역내 해양협력을 계획을 제시하였다. 나아가 세계 범위의 성공적 경험을 참고하여 법제의 사고로 해양협력을 계획을 제시하였다.

둘째, '고품질의 지역 해상 상호연통의 중심을 구축(Connectivity)'한다. 과학적이고 합리적인 해운 중심 네트워크를 구축해야 하고, 다양한 환적 경로를 개척하며, 소모율이 낮고 효율성이 높은 경로를 만들 것을 제안하였다. 이를 통해 동아시아 블루경제권의 발전을 추진해야 하고, 해상연통을 위한 믿음직한 경제동력을 부여해야 한다고 주장했다. 이와 동시에 해상연통에 대한 지역 금융지원을 강화할 필요가 있는데, 국제해양개발은행, 한-중-일 공동투자 기금 등의 새로운 지원경로를 개척할 것을 제안하였다.

셋째, '역내 해양산업 업그레이드의 관한 협력을 강화(Cooperation)'이다. 해양경제의 새로운 업태를 공동 모색하고, 해양 제품, 서비스와 신에너지 공급에 협력을 제시하였다. 그리고 역내외에서 해양생산업의 효과적 연계를 촉진하기 위해 협력단지 건설을 통해 산업 기반 시설 조성을 제안했다. 나아가 해양산업 공급사슬의 자체적 조정을 가속화시키고 자유무역으로 해양부문 요소에 대한 최적화 배치와 분업 조정을 실현할 것을 제안했다.

넷째, '스마트 해양의 해양 공공서비스 능력을 향상(Capacity)'이다. 각국에 대하여 해양정보에 대한 공유, 지능적 발굴과 이용에 대해 검토하고, 강한 해양 빅데이터 서비스 시스템을 구축할 것을 제안했다. 동아시아 해역의 실제 요구를 고려해서 해양환경 서비스, 해양 응급지휘 및 재해 예방·감소 등에 관한 시범사업을 추진해야 한다고 주장했다. 그리고 해양관측 네트워크를 공동 건설하고 공유함으로써 해양환경 종합 모니터링 능력을 강화 하자고 제안했다. 다섯째, '글로벌 해양 거버넌스를 위한 동아시아의 기여(Contribution)'이다. 생물다양성 보호를 위해 어업관리에 관한 협력을 적극적으로 전개하고 공동 관리와 보호의 조치를 취해야 한다. 해양쓰레기 오염방제에 대해서는 2050년 플라스틱 쓰레기 제로 배출의 공약에 입각하여 관련 협력체계 내에서 협력을 전개해야 한다. 또한, 국제해저관리기구가 중국에서 신설한 합동 훈련·연구 센터에 의지하여 관련 교류와 협력을 촉진함으로써 동아시아 지역이 인류 공동재산에 대한 개발 과정에서 더 큰 역할을 발휘할 수 있게 한다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 4 시사점

중국 국력의 강화와 해양산업의 발전에 따라 중국 해양분야의 국제협력이 계속 발전되었고, 중국은 이제 국제협력의 추종자에서 선도자로 변했다. 나아가 중국은 해양 국제협력을 제창하고 글로벌 해양 거버넌스에 참여하는 중요한 일원으로 부상되었다. 중국은 해양 국제협력을 통하여 중국과 관련 국가 간의 양자관계를 촉진시키고, 주변지역의 안정과 해양의 지속가능한 발전을 추진하고 있다. 이와 관련하여 중국은 해양관련 국제사무에 적극적으로 참여하여 중국의 입장과의 의견 제시를 통하여 세계 규칙 제정에 힘을 발휘하고 있다.

향후 중국은 일대일로의 큰 정책기조 아래서 해상 실크로드' 연선국가와의 해양협력과 교류를 계속 확대하고 정부, 산업, 학술 등 기관들 간의 협력을 강화할 것이다. 나아가 효과적인 지역 해양협력 체계의 구축을 추진하고 '공동 상의, 공동 건설, 공동 나눔'의 슬로건하에 연선국가와 광범위한 블루파트너 관계를 구축할 것으로 전망된다. 개방·포용적이고 실무적인 블루파트너 관계를 수립함으로써 우호적인 주변환경, 평화·안정의 국제환경 및 호혜·평등의 발전환경을 조성해 나갈 것으로 예상된다. 이와 동시에 해양 지속가능 발전 촉진 및 인류운명공동체 구축을 위해 해양 글로벌 거버넌스에 적극적으로 참여할 것으로 보인다.

한국과 중국은 2015년에 「중-한 해양분야 협력계획(2016-2020)」을 체결했다. 한국은 중국의 해양 국제협력의 중요한 파트너이다. 양국은 해양과학기술, 해양경제와 해양환경보호 분야에서 중장기 협력 프로젝트를 추진하고 있고 단계적 성과도 거두었지만, 향후 양국 간의 해양협력을 다음과 같이 확대시킬 필요가 있다.

첫째, 북극에 관한 협력이다. 중국은 2017년에 러시아와 '빙상실크로드' 공동 구축에 관한 합의를 한 바 있다. 한-중 양국은 모두 북극이사회 옵서버로서 북극항로 이용, 과학탐사, 해양환경 보호 등 면에서 공동이익 관계를 가지고 있다. 양국은 북극이사회의 업무팀이나 전문가팀을 통해 향후 협력을 강화해 나갈 필요가 있다. 나아가 공동연구 프로젝트나 합동 과학탐사 활동을 통해 실무적 협력을 추진할 필요가 있다. 이를 통해 북극 사무에 참여하는 발언권과 영향을 강화시킬 필요가 있다.

둘째, 한국 '신남방 정책' 과 중국 '21세기 해상실크로드' 건설과 연계를 추진할 필요가 있다. '일대일로' 전략과 '신남방 정책'의 포괄지역, 발전방향 및 중점 분야는 많은 부분이 중첩되어 있다. 이에 따라 한-중 양국은 동남아시아에서 경쟁관계가 될 수도 있지만 해양경제 협력을 통해 공동이익을 창출할 수도 있다.

셋째, 한국도 적극적으로 아시아 역내 해양 협력 플랫폼을 구축하고 활용할





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

필요가 있다. 중국은 해양협력 플랫폼의 구축을 통해 역내외의 해양협력의 추진자로 되어 지역이나 세계 규칙의 수립에 중요한 역할을 발휘 하고 있다. 한국의 해양관련 기관이나 전문가들은 이런 플랫폼을 통해서 한국의 입장을 대변하고 나아가 세계 해양협력에 적극적으로 참여해야 한다. 이와 함께 중국이 구축하고 있는 해양협력 플랫폼도 적극 활용할 필요가 있다. 중국 해양협력 플랫폼을 이용함으로써 양국 싱크탱크 간의 연구협력을 검토할 수 있고, 양국 해양협력을 위해 더 건설적인 정책을 만들 수 있다.

---

진선선 연구원, 한광석 센터장  
[kmishanghai@naver.com](mailto:kmishanghai@naver.com)



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 「2019년 중국 크루즈 발전 보고」 9월 19일 상하이에서 발표
- 공업·정보화부 「스마트 선박 표준체계 건설 지침(의견수렴안)」 발표
- 상하이항그룹, COSCO가 보유하던 창장 터미널들의 일부 지분 인수
- 닝보해사법원, 「항만기업 법률리스크 제시 핸드북」 발표

### 해운 · 항만 · 물류

- 산둥(山東)해운, 하루에 다양한 협력 계약 체결
- 중국 연해운송(‘샤오파이’ 업무) 대외개방에 대한 업계의 의견
- 인간과 항만 자동화 기계의 승부, 누가 이길 것인가?
- 올해 1~8월 중국 조선업 경제지표 현황
- 산둥성 항만그룹 북극항로 2019년 첫 운항 실현
- 중국선박공업그룹(CSSC), 상하이에 세계적인 크루즈 기지 건설 예정
- EVERGREEN, 23,000TEU급 선박 10척 신조 발주
- 올해 상반기 칭다오 크루즈모항 여객 수 5만 3천 명으로 동기대비 53% 성장

- 산둥성항만그룹, 신장(新疆)자치구와 손잡고, 양방향 물류통로 구축
- 2025년 창장간선 주요 항만 대부분이 철도인입 실현
- 텐진 임항항무그룹, 보세화물 업무 정식 개시
- 장쑤(江苏) : 해운 일체화 개혁 가속화 추진, 장쑤원양회사 설립
- 장난(江南)조선소, LPG 추진 VLGC 3척 수주
- 산둥항만그룹의 동잉(东营)항, 10만 톤급 터미널 프로젝트 착공

### 해양 · 수산

- 옌타이시(烟台市), 해양경제 ‘대도시(大市)’ 건설 추진
- 「2019년 중국 기후변화 해양 청서」 발표
- 「남극 장성기지(长城站) 관광활동 전개 신청지침(시행)」 발표
- 중국-태국 해양공간계획 협력 프로젝트 정식 전개
- 광둥(广东) 최초의 도서 해상구조센터 설립
- ‘쉐룽(雪龍) 2호’, 남중국해 시범 운항 종료 후 상하이기지로 복귀

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 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 1 「2019년 중국 크루즈 발전 보고」 9월 19일 상하이에서 발표

9월 19일, 상하이 크루즈·요트 여행절(旅游节) 개막식에서 중국교통운수협회 크루즈·요트 분회(CCYIA), 상하이해사대학교 아시아크루즈 아카데미(SMU-ACA) 및 중국항만협회 크루즈·요트분회(CCTMA)가 공동으로 「2019년 중국 크루즈 발전 보고」를 발표했으며, 11월 15~17일에 제14차 중국 크루즈산업 발전대회에서 정식 출판할 예정이다.

2018년 중국 연해 13개 크루즈항만인 상하이(上海), 톈진(天津), 샤먼(厦门), 광저우(广州), 선전(深圳), 하커우(海口), 칭다오(青岛), 다롄(大连), 쑤아(三亚), 뤼원강(连云港), 윈저우(温州), 웨이하이(威海), 저우산(舟山)의 전체 크루즈 운항 횟수는 총 969회로 전년대비 17.95% 감소하였다. 출입국 크루즈 관광객은 총 4,906,583명으로 전년대비 0.98% 감소했다. 그 중 크루즈 모항 운항 횟수는 889회로 전년대비 19.03%를 감소했고, 모항 출입국 크루즈 관광객이 4,728,283명으로 전년대비 1.10% 감소했다. 그리고 크루즈 방문항 운항 횟수는 80회로 전년대비 3.61%를 감소하는 동시에 방문항 출입국 크루즈 관광객이 178,300명으로 전년대비 2.32% 증가했다.

2019년 상반기 중국 연해 13개 크루즈항만인 상하이, 톈진, 샤먼, 광저우, 선전, 하커우, 칭다오, 다롄, 쑤아, 뤼원강, 윈저우, 웨이하이, 저우산의 전체 크루즈 운항 횟수는 총 364회로 전년 동기대비 27.20% 감소하였고, 출입국 크루즈 관광객은 총 1,777,140 명으로 전년 동기대비 23.74% 감소했다. 그 중, 크루즈 모항 운항 횟수는 322회로 전년 동기대비 29.3% 감소했고, 모항 출입국 크루즈 관광객이 1,680,930 명으로 전년 동기대비 24.68% 감소했다. 그리고 크루즈 방문항 운항 횟수는 42회로 전년 동기대비 4.55% 감소했으며, 방문항 출입국 크루즈 관광객이 178,300명으로 전년 동기대비 2.31% 감소했다.

2017년 부터 중국 크루즈관광산업은 조정단계에 처해 있으며, 크루즈 운송능력은 지속 감소했고, 출입국 크루즈 관광객 수의 증가속도 둔화되었다. 이런 상황에서 각 크루즈선사는 발전 전략을 조정하여, 단일한 차터(Charter) 방식을 탈피하고, 중국 시장에서 잇따라 신조 크루즈, 대형 크루즈 투입을 통해 해외 크루즈 관광상품을 개발하고 있다. 또한, 내하 유람선 관광상품 가격이 유례없이 호전된 상황으로, 시장 상황도 점차 개선되고 있고 연강 일부 도시는 현대화된 크루즈항만 건설 계획을 수립하고 있다. 연해 주요 크루즈항만의 인프라 및 서비스도 업그레이드 및 규범화, 편리화, 고품질 발전을 추진할 계획이다. 크루즈관광 서비스 기관은 지속적으로 다양한 “크루즈+” 관광상품을 개발하고 있다.

작년부터 중국 크루즈경제는 전 산업 가치사슬 구축 단계에 진입했다. 크루즈 건조는 실질적인 발전 단계에 진입하였고 새로운 기술 개발을 지속적으로 모색하고 있다. 여러 국영 및 민간기업은 크루즈 경영·관리 분야에 진출했고, 크루즈항만 물자공급 업무도 새로운 방식을 모색하고 있으며, 크루즈 관련 금융도 시작되었다. 전반적으로 2019년 중국 크루즈산업 역시 시장 조정 및 산업 가치사슬 구축이란 2가지 업무를 중점으로 발전할 것으로 전망된다. 「2019년 중국 크루즈 발전 보고」를 발표한 중국교통운수협회 크루즈·요트 분회(CCYIA) 및 중국항만협회 크루즈·요



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

트분회(CCTMA)는 전국적인 업계 협회로 크루즈 관련 전 산업사를 운영 및 관리를 총괄할 수 있고 다년간 중국뿐만 아니라 아시아 크루즈산업 발전을 위해 지속 노력해왔다. 상하이해사대학교 아시아크루즈 아카데미(SMU-ACA)는 국내외에 영향력 있는 크루즈 교육기관으로 국내외 크루즈 업계의 많은 중·고급 경영관리 인재를 육성하고 있다.

<자료 : 航运交易公报, 2019. 9. 20.>

## 2 공업·정보화부, 「스마트 선박 표준 체계 건설 지침(의견수렴안)」 발표

2018년 12월에 발표된 「스마트 선박 발전 행동계획(2019-2021년)」을 관철하기 위해 9월 12일에 공업·정보화부는 「스마트 선박 표준체계 건설 지침(의견수렴안)」(이하 「수렴안」으로 약칭)을 발표했다.

「수렴안」은 스마트 선박 설계 및 건조, 테스트 및 검증, 운영 및 관리 등 발전 내용을 중심으로 표준 체계 건조의 원칙, 범위, 방향 및 중점 업무를 명확히 제시했다. 스마트 선박의 통용·공용 및 핵심 기술, 스마트 선박 설계, 테스트 및 검증, 육상 전력(AMP)서비스, 운영관리 등 분야에서의 표준체계를 구축할 계획이다. 또한, 스마트 선박의 핵심 기술 난관을 돌파하여, 스마트 시스템 설비 R&D, 전형적인 사례 응용, 테스트 및 검증 기능 제고 등을 통해 스마트 선박, 스마트 해운, 스마트 서비스 및 감독 관리 등 산업 발전을 추진할 것이라고 밝혔다.

「수렴안」 기본 원칙은 다음과 같은 4가지로 구성되었다. ① 수요에 따라 중점 업무를 명확하게 한다. 스마트 선박 및 스마트 해운의 국가발전 전략적 요구를 실행해야 한다. ② 국제 규칙과 연계하여, 국제해사협약규칙, 표준규범 요구를 부합해야 한다. ③ 체계 개선을 통해 스마트 선박, 스마트 해운 등 관련 산업 발전을 추진해야 한다. ④ 선박 건조, 해운 등 지능화 기능 전용 표준을 중점적으로 실현해야 한다. 발전 목표는 3단계로 구성된다. 1단계(2019년~2021년)는 스마트 선박 용어 정의, 등급 구분 및 분류 등 기초 통용 표준 점차 개선하여 정보 감지, 통신규약 및 인터페이스, 데이터 전송 및 교환, 네트워크 및 정보 보안, 데이터 처리 등 공통성 및 핵심 기술 응용 표준 난관을 돌파하고, 스마트 선박 설계, 테스트, 검증 및 스마트 플랫폼, 스마트 항행 시스템 등 선박에 탑재한 시스템 설비는 선박 건조 표준을 부합해야 한다. 약 40개의 표준 연구 프로젝트를 완성해야 한다(그 중 5개 이상 프로젝트는 반드시 해외 전문가와 공동 참여해야 함). 동시에 국제 표준 연구 프로젝트는 3개 이상 완성을 통해 기초를 다져야 할 뿐만 아니라, 스마트 선박 보조, 보안 등 기능을 개선해야 할 것이다.

2단계(2022년~2025년)는 스마트 선박 통용 표준체계 형성을 기반으로 스마트 선박 설계, 테스트 및 검증 전용 표준체계를 형성하여, 스마트 선박 공통성과 핵심 기술 응용 표준을 점차 개선하며, 육상전력(AMP) 서비스 표준화를 통해 표준체계를 더욱 개선해야 한다. 약 40개의 표준 연구 프로젝트를 완성해야 한다(그 중 10개 이상 프로젝트는 반드시 해외 전문가와 공동 참여해야 함). 또한, 국제 표준 연구 프로젝트는 3개 이상 완성을 통해 스마트 선박 설비 지능화 업그레이드, 테스트 및 검증 능력을 제고하는 동시에 원격 제어를 실현할 것이다.

3단계(2026년~2030년)는 스마트 선박 공통성과 핵심 기술 응용 표준, 운영관리





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

표준 등을 개선하고, 스마트 선박 표준체계를 전면적으로 구축하여 약 120개의 표준 연구 프로젝트를 완성해야 한다(그 중 30개 이상 프로젝트는 반드시 해외 전문가와 공동 참여해야 함). 아울러 국제 표준 연구 프로젝트는 10개 이상 완성을 통해 자율주행선박, 첨단지능화를 발전시켜, 스마트 선박, 스마트 해운, 스마트 서비스 및 감독 산업 발전을 추진할 것이다.

<자료 : 国际标准化前沿, 2019. 9. 17.>

### 3 산둥(山东)해운, 하루에 다양한 용선계약 체결

9월 17일 산둥해양그룹 산하의 산둥해운주식유한회사(이하 '산둥해운'으로 약칭)는 로열 더치 셸그룹(Royal Dutch Shell Group, 이하 'Royal Dutch'로 약칭)과 지난(济南)에서 5만 DWT급 IMO II형 탱커 8척 용선 계약을 체결했다. 계약에 따르면, 산둥해운은 Royal Dutch에게 전 세계에서 유류제품 운송서비스를 제공할 예정이다. 이번 계약을 통해 산둥해운은 VALE, Rio Tinto, TUV, 중량그룹(COFCO) 등과 장기적인 협력 계약을 체결한 데 이어서 다시 한 번 세계 TOP500 기업의 장기 용선 계약을 체결하게 되었다.

기존의 산둥해운의 선대규모는 64척, 총 운송능력 832만 DWT로 중국 3위 자리를 차지하고 있었다. 그 중, 건화물 운송분야는 25만 톤급 광석 선대 및 전 세계 가장 큰 40만 톤급 광석 선대를 보유하고 있다. 액체 운송분야는 MR형 탱커 3척을 보유하고 있다.

이번 계약을 통해 산둥해운 운송능력은 872만 DWT까지 확대되었고, 탱커 선대 규모는 11척으로 확대하여 중국 3위 자리를 차지하는 동시에 탱커 운송분야의 규모적 우위 및 경쟁력을 강화할 수 있게 되었다. 이와 더불어, 산둥해운은 장기간 안정적인 수익능력을 유지하고 자본시장에 적극적으로 참여함으로써 세계적인 상장해운기업으로 발전할 것으로 예상된다.

당일 산둥해운은 공상은행금융임대유한회사(工银租赁, 이하 'ICBC Leasing'로 약칭)와 협력 기본 협의를 체결했으며, 노르웨이 선급협회(DNV), 중국선급(CCS)과 기술 서비스 기본 협의를 체결했다. 이와 더불어, 산둥해운은 ICBC Leasing와 8.2만 DWT Kamsarmax형 건화물선 용선 계약을 체결했고, BUNGE그룹과도 용선 계약을 체결했다.

산둥해양그룹은 해양산업을 중심으로 하는 성(省)급 대형 국유기업으로 산둥성 해양산업핵심 투자운영 플랫폼, 해양 과학기술 성과 전환 플랫폼 및 해양 전략자원 통합 플랫폼을 구축하는 것에 힘쓰고 있다. 현재 산둥해양그룹은 이미 현대적 원양 운송 물류, 해양 친환경 에너지, 현대적 해양 어업, 내하 해운·항만 투자 운영, 해운 금융서비스 등 산업 분야에 진출했고, 향후 종합적인 해양산업그룹을 발전할 것으로 전망된다.

산둥해운이 운영하고 있는 건화물 선대와 탱커 선대를 제외하고, 산둥해양그룹 산하인 산둥해양에너지유한회사는 국내 가장 큰 규모의 LPG선대를 운영하고 있다. 이번 계약을 통해 산둥해양그룹의 총 운송능력은 943만 DWT를 기록하여, 중국 3위의 자리를 공고히 했다.

<자료 : 中国航务周刊, 2019. 9. 18.>



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 4 중국 연해운송('샤오파이' 업무) 대외개방에 대한 업계의 의견

최근 상하이 린강구역(临港新片区)이 새로이 설립되고, 연해운송의 일종인 '샤오파이(捎帶)<sup>1)</sup>' 업무의 외국적 선사에게 개방하는 것을 검토한다는 방침이 발표되며, 해운업계에서는 다시금 '샤오파이' 업무 대외개방이 이슈가 되고 있다. 이에 과거 '샤오파이'업무개방에 대한 업계의 다양한 의견들을 회고해 보았다.

2019년 3월 23일 중국발전지도자포럼(中国发展高层论坛)에서 머스크그룹 CEO 소렌 스킴은 '자유무역항의 모든 상업선박에 대해 평등한 개방을 해야하며, 중국이 개방정책을 지속할 것을 희망한다'는 주제로 연설을 했고, 이는 중국 해운업계에 큰 반향을 불러일으켰다.

중국 항만의 대외개방 영역에 있어 업계가 장기적으로 논쟁하고 있는 이슈가 있는데, 바로 외국선박의 연해 '샤오파이' 업무 개방이다. 개방할 것인가? 개방하지 않을 것인가? 개방한다면 어느 수준으로 개방해야할 것인가? 이에 대한 의견은 분분하다.

2013년 국무원 비준을 통과한 「중국(상하이)자유무역시험구 총체방안」에서 중국 자본 혹은 중국 지분 보유의 '비(非)오성홍기'플래그 선박에 대해 선행적으로 대외 무역 수출입 컨테이너의 상하이항과 기타 중국 연해항만간 연해 샤오파이 업무를 허가한다고 명시한 바가 있다. 이는 외국선박의 연해 샤오파이업무에 대해 먼저 중국자본의 '비 오성홍기' 선박을 대상으로 선행 개방함을 의미한다.

2014년 12월 기존 코스코그룹 산하의 '코스코 수라바야호'는 상하이항에서 샤오파이화물을 탭진, 칭다오 2항만까지 연결해 이 업무의 정식 시작을 알렸다. 2015년 6월 교통운수부는 「국가자유무역시험구에서의 해운정책 시행에 대한 공고」를 발표했다는데, 이 정책은 광둥, 톈진, 푸젠 자유무역구에서 시범적 시행을 했고 점진적으로 확대됐다. 이 정책 자체의 시행상황과 비중국투자선박의 연해 샤오파이업무 시행여부에 관한 논의는 계속되어왔다. 이에 업계 각 인사들의 의견을 정리하면 다음과 같다.

작금의 상황은 중국의 항만들이 중국 화물선의 자유로운 이동을 가능토록 했다. 그러나 외국화물선에 대해서는, 만약 그 화물이 다른 중국 항만에서 왔다면 자유롭게 이동할 수 없다. 이는 EU의 항만과 다른데, 중국의 선박은 EU 항만간 자유로운 이동이 가능하고 이 요인만으로도 비용이 감소된다. 현재 외국선박에 대한 일부 제한은 중국 해운업을 보호하기 위한 것임을 우리는 알고 있다. 그러나 사실상 중국이 시장을 개방한다면 얻는 이익이 더 많을 것이다. 시장 보호주의는 중국 해운업에게 유리하지 않다.

만약 중국에서 온 화물이 각 항만간 자유롭게 이동을 할 수 있다면 많은 업무가 싱가포르, 한국 혹은 일본의 항만으로 가지 않을 것이다.

만약 이러한 보호를 계속한다면 중국의 항만은 잠재이익을 잃는 것이며, 중국의 수출 경쟁력에도 영향을 끼쳐 정기선사는 자연적으로 빠르고 가장 간편한 운송루트를 선택할 것이다. 만약 외국기업에 대한 제한을 가중시킨다면 무역비용이 증가

1) 연해 '샤오파이(捎帶)' 업무는 외국적 선박이 국제운송 과정에서 특정 국가 항만에서 환적을 할 시에 해당국의 국내 항만간의 운송업무를 수행하는 것을 지칭하며, 일종의 카보타지(cabotage)에 해당됨.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

되고 소비자의 부담 또한 증가되는데, 이는 사실 불필요한 비용이다.

나는 개방을 통해 개혁과 발전을 촉진해야 된다고 생각하고 이에 대해 충분한 자신이 있다. 중국 연해운송의 보호는 낙후나 독점을 야기해서는 안된다. 중국 제조업체와 그 고객에게 선택권을 뺏어서는 더욱 안된다. 중소항만 배후지 공장과 그 고객은 왜 간선항만 배후지처럼 여러 선택과 운임혜택, 양질의 서비스를 누릴 수 없는가?

선주보호와 화주보호는 동일한 선에서 이뤄져야 한다. 현재의 경제상황에서는 중국 수출화물의 국제경쟁력을 강화하는 것이 무엇보다 중요하다. 그러므로 외국선박에 대해 연해 샤오파이업무를 개방할뿐 아니라 항만임대, 항만투자, 하역업무 투자도 개방해야 한다.

소렌 스코우의 발언은 깊이 생각할 여지를 주었다. 그는 '중국의 선박은 EU 항만 간 자유로운 이동이 가능하고 이 요인만으로도 비용이 감소된다'고 언급했는데, 이는 중국항만에 있어 개혁 해야 할 부분이 아직 많음을 깨닫게 했다. 예를 들어 선박이 중국 항만간을 이동하려면 매 항만에서 모두 똑같은 복잡한 수출입 수속을 해야 한다. 출입국 제한정책으로 인해 외국국적의 선장이나 선주는 중국 선장과 도선사를 초빙할 수 없다. 비용방면에서 매우 비싼 예선비, 검수비를 지불해야 하며, 중국 전역에서 선주의 예인, 검수 업체의 자유로운 선택을 불허하고 있다.

국제무역 화물만 본다면 샤오파이는 안될 것도 없으며, 중국 국제해운시장은 이미 매우 개방된 상태이다. 만약 내수화물, 외국 정기선이라면 샤오파이는 허용해서는 안된다. 연해와 내륙수운은 아직은 국내선박이 경영하도록 할 필요가 있다. 이는 국제관례에도 부합되는 것이며 항만의 수익과는 관련 없는 문제이다.

만약 샤오파이업무를 진행하지 못하게 한다면, 중국의 수출 경쟁력에 영향이 있을 것이라는 견해는 충분한 근거가 없다. 오히려 외국 정기선사가 중국항만에서 수취하는 20여개 항목의 해운 부가세야말로 중국 화주의 수출경쟁력에 영향을 끼치는 주요 요인이다.

공정한 대우는 항만비용 수취방면 가격 차별의 취소에서나 행해져야 할 것이다. 국내운송 부분은 대충 결정할 부분이 절대 아니며, 다수의 주권국가 역시 모두 이 부분을 개방하지 않았다. 싱가포르처럼 매우 작은 경우를 제외하고 말이다. 이런 경우에는 문제 자체가 존재하지 않을 것이다. 설령 이렇처럼 작은 국가나 지역이 국내 혹은 지역 내 운송에 있어 현지 선박에게만 진행하도록 한다면 우선권이 현지 회사에 모두 가지 않을 것이며 이는 납세자에게 미안한 상황이기도 하다. 외국 국적을 가진 선박 대다수가 현지에 세금을 내지 않으며, 중국 역시 비거주기업 소득세 제도가 있긴 해도 엄격히 시행되지 않았으며, 그래서 연해운송부분을 외국정기선사에게 개방하지 않고 있고 이는 타당하다고 생각한다.

연해지역의 일부 자유무역시범구에서 실시하고 있는 중국자본 '비오성홍기' 플레그 선박의 연해 샤오파이정책은 2개의 불공정한 결과를 가져왔다. 하나는 외국자본 외국 플레그와 중국자본 비오성홍기 플레그간의 불공정 경쟁이며, 다른 하나는 중국자본 오성홍기 플레그와 중국자본 비오성홍기 플레그간의 불공정 경쟁이다. 만약 외국자본 외국플레그(일례로 머스크 선박)에 한층 더 시장을 개방하고 중국자본 비오성홍기 선박과 같은 대우를 한다면, 첫번째 불공정 문제는 해결될 것이나, 두 번째 불공정 문제는 더욱 도드라질 것이다.

본인이 생각하는 가장 바람직한 정책 방향은 국제시장과 중국 연해시장의 거리를 유지하며 중국자본 비오성홍기 선박의 연해 샤오파이정책을 취소함으로써 앞서



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

말한 2개의 불공정 문제를 해결할 수 있다고 본다.

이 밖에 자유무역시범구가 가지는 '시범' 두 글자가 있는 이유는 정책 결과에 불확실성이 있기 때문이다. 만약 경험을 통해 정책결과가 좋지 않다면 정책을 취소하면 될 것이다.

외국국적선박이 중국 연해와 내륙수운운송에 종사할 수 없는 것은 중국 법률의 강제적 규정이며 수정할 수 없다. 본국 연해 운송권을 보호하는 것은 중국만의 정책이 아니며 국제적으로도 영국을 제외한 대부분의 국가가 법으로 제정하여 보호하고 있다. 미국을 예로 들면 그 유명한 '존스법'에 미국 국내연해운송에 종사하는 선박은 반드시 미국에서 제조되어야 하고, 선원도 미국 국적이어야 한다는 등의 규정을 명시했다.

중국은 아직 개발도상국으로 미국보다 많은 방면에 있어 보호가 필요하며, 이를 통해서만이 시장경제가 원활한 발전을 할 수 있다.

<자료 : 中国航务周刊, 2019. 3. 31.>

## 5 인간과 항만 자동화 기계의 승부, 누가 이길 것인가?

상하이에 있는 항만기계분야 최첨단기술이 응집된 무인 스트래들캐리어(straddle carrier) '강철 베헤모스(钢铁巨兽)'는 오직 두 명만이 운전할 수 있는 면허증을 가지고 있다. 2018년 상하이에서 개발된 스트래들캐리어는 컨테이너트럭과 갠트크레인의 결합체로 동시에 자율주행도 가능하다.

이 무인 스트래들캐리어는 5층 건물 높이의 16m 높이로 20톤의 컨테이너 적재가 가능하다. 중심이 높기 때문에 주의를 기울이지 않으면 전복되기 쉬워 운전기사의 실력이 매우 중요하다. 이에 따라, 현재 중국에서는 오직 두 명만 이 기계를 능숙하게 작동할 수 있는 면허증을 가지고 있는데, 왕전(王振) 기사가 그 중 한 명이다. 중국에서 스트래들캐리어를 연구개발하는 동안, 왕전 기사는 지금까지 줄곧 성능테스트와 조립작업에 참여해왔고, 데이터수집도 담당했다. 명실공히 무인 스트래들캐리어의 스승이라 불려도 손색없다.

상하이에서는 최근 스승 왕전 기사가 운전하는 스트래들캐리어와와 운전기사가 없는 무인 스트래들캐리어간의 대결이 있었다. 첫번째 대결은 16미터 고공에서 컨테이너 1개를 드는 것이다. 컨테이너 시금장치의 직경은 6cm인데, 컨테이너를 들 때 크레인의 4개의 자물쇠를 컨테이너 모서리 4개 구멍에 동시에 끼워 넣어야만 한다. 크레인 기사라면 이것은 그들의 '기초적인 업무'라고 할 수 있고, 왕전 기사는 여유롭게 완료했다. 첫 라운드는 왕전 기사의 속도가 눈에 띄게 빨랐는데, 먼저 완료했을 뿐 아니라 시간도 1분 30초 밖에 소요되지 않았다. 반면 무인 스트래들캐리어는 여전히 데이터 이미지 인식중이었다.

이어서 바로 두 번째 미션이 주어졌다. 이번 임무는 더블 컨테이너, 더블 레도주행이다. 컨테이너 앞에는 깨지기 쉬운 도자기를 올려놓았기 때문에 컨테이너가 3도 이상 기울어지게 되면 컨테이너 앞에 세워둔 도자기가 바로 깨진다. 두 컨테이너 교차지점이 공교롭게도 육안으로 확인하기 어려운 사각지역이어서 표면적으로는 두 컨테이너가 모두 같은 선에 있는 것처럼 보인다. 그러나 1센티미터라도 차이가 난다면 시금장치를 채우지 못할 것이다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

1차 시도에서 왕전 기사는 자물쇠를 채울 때 약간의 오차로 인해 8개의 열쇠구멍은 완전하게 채우지 못하는 실수를 저질렀다. 반면 무인 스트래들캐리어는 8개 열쇠구멍을 독립된 이미지 식별모듈을 통해 정확하게 인식하여 8개의 자물쇠를 먼저 채우며 이 작업을 마쳤다.

이어서 2개 컨테이너와 그 앞에 세운 도자기의 고난도 회전 작업을 했다. 회전시 자체의 원심력이 있기 때문에 회전 각도가 너무 크면 도자기가 깨지기 쉽다. 이번엔 스승인 왕전 기사가 자신의 풍부한 경험을 통한 판단으로 적절하게 회전하여, 속도에 의거하여 방향을 조정하며 임무를 완수했다. 그러나 모두의 예상을 뛰어넘어 무인 스트래들캐리어는 놀라운 계책을 내놓았는데 바로 사선으로 비스듬히 이동하며 차선을 넘어가는 것이었다. 도자기는 여전히 안정되게 컨테이너 위에 올려져있는 상태였다. 조금의 실수도 없는 기계를 보고 스승 왕전 기사는 '칭찬어람'을 외칠 수밖에 없었다.

과학기술이 날로 발전하며 항만 터미널이 점차 공상과학 영화의 무대처럼 변하고 있다. 중국은 물동량에서뿐만 아니라 '스마트 기술'에 있어서도 중국의 모든 항만 관계자들의 자량이 되고 있다.

<자료 : 港口圈, 2019. 9. 17>

## 6 올해 1~8월 중국 조선업 경제지표 현황

2019년 1~8월, 중국의 선박 건조량은 지속 증가하였으며, 신조선 수주량 및 수주잔량은 전년 동기대비 감소했다. 주요 조선업체들의 총 생산액을 중점적으로 모니터링 한 결과 조선관련 경제지표들은 지속적인 성장세를 유지하고 있다.

올해 1~8월, 중국의 선박 건조량은 2,594만 DWT로 전년 동기대비 6.7% 증가했으며, 신조선 수주량은 1,572만 DWT로 전년 동기대비 37.9% 감소했다. 8월 말까지의 선박 수주잔량은 7,909만 DWT로 전년 동기대비 10.4% 하락했고, 2018년 말과 대비하여 11.4% 하락했다.

1~8월, 중국의 수출 선박 건조량은 2,418만 DWT로 전년 동기대비 8.3% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,460만 DWT로 전년 동기대비 35.2% 감소했다. 8월 말, 수출 선박 수주잔량은 7,205만 DWT로 동기대비 8.6% 하락했다. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중에 차지하는 비율은 각각 93.2%, 92.9%, 91.1%였다.

올해 1~8월, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 2,514만 DWT로 전년 동기대비 6.7% 증가했으며, 신조선 수주량은 1,505만 DWT로 전년 동기대비 37.2% 하락했다. 8월 말 기준, 선박 수주잔량은 7,756만 DWT로 동기대비 7.7% 감소했다.

53개 중점 조선소의 1~8월 수출 선박 건조량은 2,353만 DWT로 전년 동기대비 8.5% 증가했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,399만 DWT로 동기대비 34.8%로 감소했다. 8월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 7,073만 DWT로 전년 동기대비 6.3% 감소했다. 1~8월 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 93.6%, 93%, 91.2%였다.

1~8월, 80개 주요 조선업체의 총 생산액은 2,488억 위안으로 전년 동기대비 2.5%



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

증가했다. 그중 선박 제조업의 생산액은 1,062억 위안으로 전년 동기대비 2.8% 증가했고, 선박 기자재업의 생산액은 182억 위안으로 전년 동기대비 4.6% 증가했으며, 선박 수리업의 생산액은 93억 위안으로 동기대비 19.2% 증가했다.

상기 80개 주요 조선업체의 수출 납품액은 921억 위안으로 전년 동기대비 3.6% 증가했다. 그중 선박 제조업 수출액은 660억 위안으로 동기대비 3.8% 증가했고, 선박 기자재업의 수출액은 36억 위안으로 동기대비 5.9% 증가했으며, 선박 수리업의 수출액은 56억 위안으로 27.3% 증가했다.

또한, 80개 주요 조선업체의 매출액은 1,730억 위안으로 전년 동기대비 3% 증가했고, 총이익은 21억 9천만 위안으로 전년 동기대비 36.9%를 증가했다. 1~8월, 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량이 세계 조선시장 중에 차지하는 비율은 각각 37.8%, 45.6%, 41.5%였다.

<자료 : 中国船舶工业行业协会, 2019. 9. 20.>

## 7 엔타이시(烟台市), 해양경제 '대도시(大市)' 건설 촉진

최근 엔타이시 해양발전위원회는 「해양경제 대도시(大市) 건설 촉진에 관한 의견」(이하 「의견」으로 약칭)을 발표하고, 엔타이시의 6개 발전 중점을 제시했다. 「의견」은 혁신과 과학기술을 해양발전 전략으로 삼아서 세계 일류 항만을 건설하고, 현대 해양산업 시스템을 과학적으로 구축하며, 해양생태문명 건설 추진과 함께 해양 종합관리와 서비스 수준 제고를 제시하였다.

「의견」은 엔타이의 해양경제 대도시 건설 목표와 포지셔닝을 명확히 규정했다. 2022년까지 해양경제의 신구(新旧) 발전 동력을 안정적으로 전환시키고, 엔타이시의 해양생산총액이 GRDP의 31% 이상 점유하는 것을 목표로 삼았다. 아울러 연안 해역 해양기능구 수질기준 100% 도달, 해양보호구 면적은 관할해역의 20% 이상, 자연해안선 보유율은 40%이상 유지하도록 했다. 이를 통하여 육역과 해역의 일체화된 조화로운 발전 모델을 형성하고 해양 공간자원을 합리적으로 배치하여 구조를 최적화시키도록 하였다.

「의견」은 6개 발전중점을 명시했다. 첫째, 현대화 어업의 발전이다. 바다목장을 중심으로 전국 바다목장 시범도시로 건설하며, 어업과 해양플랜트, 관광 등 산업 간의 융합발전을 촉진시킨다. 또한 2022년까지 엔타이시 각종 바다목장 규모 120만 헥타르 목표를 수립하였다.

둘째, 해양장비 제조업 발전이다. 고급 해양장비, 선진기술을 가진 선박제품 및 관련 설비에 대한 자주화 개발 및 브랜드 육성을 추진하는 동시에 디지털화, 네트워크 및 지능화된 제조를 통해 산업발전의 수준, 품질과 효익을 계속 향상시킨다.

셋째, 해양바이오 의약산업 발전이다. 해양 기능성 식품, 해양바이오 제품과 해양 의약 등 산업기반에 입각하여 국제 바이오 의약 선진기술을 개발하고, 해양바이오 과학기술의 혁신능력을 제고함으로써 국내 일류의 해양 바이오 의약제품 산업 기지를 조성한다.

넷째, 해양문화관광산업 발전이다. 창다오(长岛), 평라이(蓬莱), 즈푸다오(芝罘岛), 쿵둥다오(空洞岛)와 양마다오(养马岛) 등 섬에 대한 연해관광 개발을 추진하여 엔타이시의 '연해 문화관광 벨트'를 구축할 계획이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

다섯째, 해양교통운수업 발전이다. 일류 항만 건설을 목표로 두고 산둥성 연해 항만자원의 통합에 적극적으로 동참하여 현대 항만군 구축에 힘을 기울일 것이다.

여섯째, 해수담수화와 종합이용 산업 발전이다. 담수화된 해수는 도시 수도공급의 긴급 상황을 대비한 중요한 수자원으로서 연해지역 수자원 통일 배치 시스템에 포함될 것이다. 또한, 해수담수화 기업에게는 건설용지, 송출관 건설 및 전기가격 등에 관한 혜택을 제공해 주게 된다.

이와 더불어 '의견'은 6가지 중점사항을 담보하기 위한 다음과 같은 몇 가지 보장조치를 제시했다. 첫째, 해양과학기술 혁신능력을 향상시키고 기업이 혁신주체로서의 지위를 강화하는 동시에 정부, 학교·과학연구소 및 기업 간의 '삼위일체(三位一体)' '1+1+1'의 합동혁신 모델을 구축한다.

둘째, 해양인재의 육성과 유입을 강화한다. 고급 해양인재(단체)가 엔타이시에서 창업하고 혁신개발을 추진하는 것을 장려한다. 2022년까지 해양분야의 유입된 고급 인재가 20명 이상에 달해야 한다.

셋째, 대외교류와 협력을 확대한다. 한국, 일본과의 긴밀한 경제무역 관계 및 집적된 해양산업 등의 장점을 발휘함으로써 '일대일로', 자무구 건설, 환보하이(环渤海) 지역 협력발전 등의 국가 전략과 심층적으로 연계한다.

넷째, 해양생태문명 건설을 추진한다. '생태' 우선 및 '사람과 바다 간의 조화'의 원칙을 견지하고, 창다오(长岛) 해양생태문명종합실험구의 건설을 추진하여 이를 국가해양공원으로 건설할 수 있도록 노력한다.

다섯째, 해양종합관리를 강화하고 육·해 통합관리 메커니즘을 수립하여 여러 규칙들을 하나로 통일한 종합적인 공간관리 체계를 형성한다.

그 외에도 재정정책의 지원을 강화하고 금융지원을 확대할 예정이다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 9. 11.>

## 8 「2019년 중국 기후변화 해양 청서」 발표

최근, 자연자원부 국가해양정보센터가 편성한 「2019년 중국 기후변화 해양 청서」(이하 「청서」)가 발표되었으며, 세계와 중국 근해 핵심 해양요소에 대한 최신 모니터링 상황을 공포했다.

「청서」에 따르면, 1960년~2018년에 세계 평균 해수면 온도는 뚜렷한 상승추세를 보였으며, 최근 4년 동안에 모두 높은 수준을 기록했다. 2018년은 과거(1981년~2010년)보다 0.18℃ 높았다. 1993년 ~ 2018년에 세계 평균 해수면의 상승속도는 3.15±0.3mm/년에 달했으며, 2018년의 상승속도는 관측기록이 있는 이후 가장 높은 수치이다.

1980년 ~ 2018년 기간에 중국 연해 해수면 온도는 매 10년마다 0.23℃ 상승했는데, 그 중에 2015년 ~ 2018년 4년 동안에 가장 높은 수준에 처해 있다. 2018년에 5월, 8월, 12월의 중국 연해 해수면 온도는 왕년 동기보다 각각 1.2℃, 0.9℃, 1.7℃ 높았는데, 1980년 이후 같은 시기의 가장 높은 수준이다.

1980년 ~ 2018년에 중국 연해 해수면은 매년 평균 3.3mm 상승했는데, 2018년의 중국 연해 해수면은 1993년~2011년의 평균치보다 48mm 높았으며, 1980년 이래 여섯 번째로 높은 것이다. 중국 연해 평균 고조위(高潮位)와 평균 저조위(低潮位)는



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국과 '해상 실크로드' 국가의 해양협력 지수
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 해양분야 국제 협력 현황 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

모두 전반적인 상승추세를 보였고 조차(潮差)는 전반적으로 확대되었다. 연해 평균 고조위는 매년 4.9mm 상승했는데, 그 중에 항저우완(杭州湾) 연해의 상승속도가 가장 빨랐다. 연해 평균 저조위는 매년 1.9mm 상승했는데, 그 중에 산둥(山东) 롱커우(龙口) 연해의 상승속도가 가장 빨랐다. 연해 평균 조차는 매년 3mm 확대되었는데 그 중에서 항저우완 연해의 확대속도가 가장 빨랐다.

1980년~2018년에 중국 연해 해수량도 증가 추세를 보였으며, 평균 매년 3.16mm 증가하고 있다. 연마다의 변화가 크게 나타났고 지역적 특징이 뚜렷하다. 보라이완(渤海湾), 항저우완(杭州湾), 윈저우(温州), 주장커우(珠江口)와 잔장(湛江) 연해에서 해수량 증가 횟수가 비교적 많은 편이다. 중국 연해 최대 고수위(高水位)는 전체적으로 상승세를 나타냈고 연간 평균 4.5mm 상승했는데, 산둥 연타이(烟台) 연해의 상승속도가 가장 빠르다.

1963년 ~ 2018년에 보하이(渤海) 각 기지의 해빙 빙기와 빙량(冰量)은 파동적인 하락세를 보인다. 2018/2019년 겨울의 보하이의 얼음 상황은 과거보다 비교적 가벼운 편이다. 해빙은 주로 랴오둥만(辽东湾)에서만 나타났고, 보하이만(渤海湾)과 라이저우만(莱州湾)에는 소량의 부빙(浮冰)만 있다. 2000년~2018년 기간에 중국 연해에서 발생한 폭풍재해의 횟수는 증가세를 보였다. 2018년에 중국 연해에서 총 16번의 폭풍이 발생했는데, 그 중에 재해로 분류되는 폭풍은 9번에 달했다.

1980년 ~ 2018년에 중국 연해 기온은 매 10년마다 0.37℃ 상승했는데, 그 중에 동해 연해의 기온이 가장 빠르게 상승하고 있다. 중국 연해 해수면의 기압은 파동적인 하락세를 보였고 매 10년마다 평균 0.16hPa 하락했는데, 그 중에 동해 연해의 하락속도가 가장 빠르다.

중국 연해 평균 풍속도 파동적인 하락세를 보였고, 매 10년마다 0.29m/s 하락했는데, 그 중에 보하이 연해의 풍속 하락속도가 가장 빠르다.

중국 연해지역은 경제발달, 인구 밀집, 생태환경 취약 등의 특징을 지니고 있어서 기후변화의 영향에 민감한 지역이다. 기후 온난화로 인한 해양온도 상승, 해수면 상승 및 극단기후 사건(태풍, 파도와 폭풍 등) 발생 강도의 강화는 중국 해양환경과 연해 경제사회에 큰 영향을 끼치고 있다. 「청서」는 신시기에 기후변화, 재해 예방·감소 및 생태문명 건설에 관한 요구를 과학적으로 대응한다는 것은 해양 기후변화 규율에 대한 파악, 해양재해 위험성 감소, 해양생태환경 보호, 해양자원에 대한 합리적 개발·이용 및 경제사회 발전 촉진에 중요한 의미를 지닌다고 평가했다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 9. 25.>