



CONTENTS

▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황

▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망

▶ 동향 & 뉴스

■ 지역별 해수담수화 생산규모

(단위 : 만 톤/일)

지역	해수담수화 생산규모
랴오닝	8.77
톈진	31.72
허베이	17.35
산둥	28.26
저장	22.78
장쑤	0.51
푸젠	1.12
광둥	8.13
하이난	0.27

■ 전국 해수담수화 생산규모 및 공정 개수

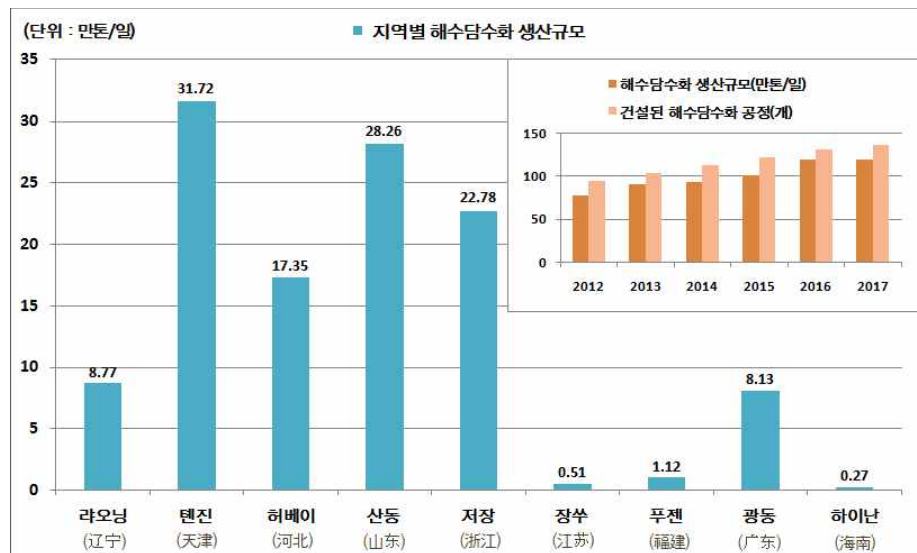
연도	해수담수화 생산규모 (만 톤/일)	건설된 해수담수화 공정(개)
2012	77.44	95
2013	90.08	103
2014	82.69	112
2015	100.88	121
2016	118.81	131
2017	118.91	136

자료 : 「2017년 전국해수이용보고」, KMI 작성

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황



자료 : 자연자원부, 「2017년 전국해수이용보고」, 2018. 12. KMI 작성

2017년까지 중국 해수담수화 생산규모 1일 118만 9,100톤에 달해

최근 몇 년간 중국의 해수담수화 공정의 전체 규모가 안정적으로 증가되고 있다. 2012년 해수담수화 생산규모는 1일 77만 4,400톤에서 2017년에는 1일 118만 9,100톤까지 증가했으며, 중국의 해수담수화 공정 총 수량은 2012년 95개에서 2017년 136개로 늘어났다. 이중에서 만 톤급 이상의 해수담수화 공정은 36개, 천 톤급~만 톤급 사이의 공정은 38개, 천 톤급 이하의 공정은 62개로 나타났다. 2017년에 신규 개시된 해수담수화 공정은 5개이고, 1일 해수담수화 생산규모는 전년대비 1,040톤이 증가했다. 또한 해수의 냉각수로 이용 규모도 1,344억 8,500만 톤에 달했으며 이는 전년대비 143억 4,900만 톤 증가했다.

지역별로 살펴보면, 2017년까지 중국의 해수담수화 공정은 연해 9개 성·시에 분포되어 있고, 주로 수자원이 심각하게 부족한 연해도시와 도서에 건설되어 있다. 이중 톈진시의 해수담수화 규모가 1일 31만 7,200톤으로 가장 컸으며 산둥성, 저장성 및 허베이성도 비교적 규모가 크다. 반면에 하이난성은 1일 5,100톤으로 순위가 가장 낮았다. 중국 북부지역의 해수담수화 공정은 주로 대규모의 공업용수를 위주로 하며, 남부지역은 민간용수로 사용되는 도서 해수담수화 공정을 위주로 하고 있다. 「전국 해수이용 ‘13·5」」 계획에 따르면, 중국은 2020년까지 해수담수화 규모를 1일 220만 톤 이상으로 제고한다는 목표이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개
리밍제(李明杰) 연구원
중국 국가해양국
해양발전전략연구소



전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망

1 중앙과 지방의 해양관리기구 개혁

1. 중앙기구의 해양관리기능 개혁

2018년 3월 17일, 제13회 전국인민대표대회 제1차 회의에서 ‘국무원 기구의 개혁방안(이하 ‘조직개편안’으로 약칭)’이 통과되었다.

1) 자연자원부(自然资源部) 설립

조직개편안에 의하면, 자연자원부는 중국의 모든 자연자원에 대한 자산소유권을 총괄 관리하고, 국토공간의 용도관리 및 생태보호와 복원의 임무를 수행한다. 또한 자연자원 소유권자들의 위법행위 및 국토공간계획 중복 등의 문제들을 해결하고 산과 수자원, 농지와 초원 전체의 보호와 시스템적인 복원, 종합관리 등을 담당하게 된다.

‘조직개편안’은 기존 국토자원부의 임무, 국가발전개혁위원회의 ‘주체기능구’ 계획 임무, 주택 및 도농 건설부의 도농 계획관리 임무, 수리부(水利部)의 수자원 조사 및 ‘확권(确权)¹⁾’ 등기관리 임무, 농업부의 초원 자원조사 및 ‘확권’ 등기관리 임무, 국가임업국의 산림, 습지 등에 대한 자원조사 및 ‘확권’ 등기관리 임무, 국가해양국의 임무, 국가지리측량제도정보국의 임무를 통합하여 자연자원부를 신설하여 국무원 산하기구로 편제한다고 밝혔다. 이에 따라 현재의 국토자원부와 국가해양국, 국가지리측량제도정보국은 통폐합되지만, 대외적으로 국가해양국의 명칭(牌子)을 존속시킨다는 방침이다.

2) 해양환경보호 임무, 생태환경부로 통합

‘조직개편안’에 따르면, 기존 국가해양국의 해양환경보호 임무는 신설된 생태환경부로 통합되었다. 이와 동시에 해양환경 정돈과 긴밀히 관련된 오염배출구의 설치·관리, 수역 수문환경의 관리, 농업 ‘비점원 오염원(non-point source pollution: 넓은 지역에서 배출원이 정확히 알지 못하는 산재된 오염원에서 배출되는 오염)’ 오염방제에 대한 지도·감독 임무는 생태환경부로 통합되었다.

3) 해양자연보호구에 대한 관리 임무, 국가임업·초원국으로 통합

‘조직개편안’에 따르면, 원래의 국가해양국의 해양자연보호구에 대한 관리 임무는 신설된 국가임업·초원국으로 통합되었으며, 자연자원부가 이를 관리한다.

1) 확권(确权): 권리 확립. 법률이나 정책규정에 근거하여 일정한 규정된 과정을 거쳐 어떤 소유권이 나 사용권의 예측 관계와 기타 관리를 확인하는 것

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-04	02-22
종합지수	841.78	878.77
일본 향로	706.33	724.13
구주 향로	1,075.74	1,126.56
미서부 향로	719.47	716.77
미동부 향로	894.38	901.06
한국 향로	595.61	615.07

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-04	02-22
종합지수	1,067.11	962.99
석탄	1,096.03	973.75
곡물	923.87	707.64
금속광석	1,040.00	926.46
정유	1,310.58	1,325.53
원유	1,557.48	1,557.48

자료 : 상하이항운교역소

4) 중국 해경부대, 무장경찰 부대로 편입

2018년 7월 1일부터 중국 해경부대 전체를 중국인민무장경찰 부대로 편입해 '중국인민무장경찰부대 해경총대'를 설립했으며, '중국해경국'으로 부른다. 중국해경국은 금어구 이외 해역의 해상 법집행 임무를 수행하며, 연해 지방의 해상법 집행팀은 관할지역 금어구 이내 해역에 대한 법집행 임무를 수행한다. 그 외에는 어선 검사 임무가 교통운수부로 편입되었다.

[표 1] 조직개편 이후 해양관련 기관의 관리직능

기관	해양관련 직능
자연자원부 (국가해양국)	<ul style="list-style-type: none"> - 전 국민 소유의 해양 등 자연자원자산에 대한 자산소유권을 총괄 관리하고, 모든 국토공간의 용도에 대한 관리 임무를 수행함. 자연자원과 국토공간에 관한 계획 및 측량·제도(测绘), 극지·심해 등에 관한 법률초안을 편성하며, 기관 규정을 제정하고 그의 실시상황을 감독하고 검사함. - 공간계획 체계를 수립하고 그의 실시를 감독함. 토지, 해양 등 자연자원의 연도이용계획을 편성함. 토지, 해역과 도서 등 국토공간의 용도 전환 업무를 담당함. - 국토공간의 생태복원을 통합적으로 관리함. 해양생태, 해역해안선과 도서의 복원 등 임무를 수행함. - 해양 전략계획의 실시를 감독하고 해양경제를 발전시킴. 해양강국 건설에 관한 중요한 전략을 연구·건의함. 해양개발, 심해와 극지 등 관련 전략을 제정하고 실시를 감독함. 또한, 관련 기관과 함께 해양경제발전, 연안 종합보호이용에 관한 계획과 정책을 제정하고 실시를 감독함. 이와 동시에 해양경제 운영에 대한 모니터링과 평가업무를 담당함. - 해양 개발이용과 보호에 대한 감독·관리 임무를 수행함. 해역이용과 도서 보호·이용·관리를 담당함. 해역·도서의 보호·이용 계획을 제정하고 실시를 감독함. 무인도, 해역, 해저지형지명에 대한 관리 업무를 담당하며, 영해기점 등 특별용도 도서의 보호관리 방법을 제정하고, 실시를 감독함. 해양관측예보, 조기경보, 모니터링 및 재해 감소 등의 임무를 수행하며, 중대 해양재해의 긴급조치에 참여함. - 자연자원 분야의 대외교류와 협력을 전개하고 관련 국제협약, 조약과 협정의 이행을 추진함. 또한 국가해양권의 수호에 관한 업무를 전개하고 관련 담판과 협상에 참여함. 그리고 극지, 공해 및 국제해저의 관련 사무를 담당함. - 해양자연보호구의 관리(국가임업·초원국)
생태환경부	<ul style="list-style-type: none"> - 해양환경보호 및 해양환경정돈과 긴밀히 관련된 오염물배출구의 설치에 대한 관리, 수역환경에 대한 보호 및 농업 '비점원 오염원'에 대한 정돈을 감독하고 지도함.
농업부	<ul style="list-style-type: none"> - 해양어업관리
교통운수부	<ul style="list-style-type: none"> - 어선검사 및 감독관리
중국해경국/ 지방 해상법 집행팀	<ul style="list-style-type: none"> - 중국해경국은 금어구 이외 해역의 해상 법집행 임무를 수행함. - 연해지역의 해상법 집행팀은 금어구 이내의 본 지역 해역의 법집행 임무를 수행함.

2. 일부 지방의 해양관련 조직개편안

2018년에 중국 각 연해지역의 성급 해양기관 개혁방안이 연이어 통과되었다. 각 지방은 중앙정부의 결정에 의해, 현지의 발전요구와 특징에 따라 해양관리기구의 기능을 조정·최적화시켰다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1) 중앙의 해양관리체제 개혁방안에 따른 개편

허베이, 저장, 광둥성 3개 지역은 각자의 성급 자연자원청(自然资源厅)을 설립했으며, 해양국의 명칭(牌子)을 추가했다. 하이난성은 성급 자연자원·계획청을 설립했고 해양국의 명칭을 추가했으며, 기존 해양·어업청을 폐지했다. 텐진시와 상하이시는 시급 계획·자연자원국을 설립했고 시정부의 구성부분으로 존재한다. 텐진시는 시 해양국의 명칭을 보류했으나, 상하이시는 수자원관리국(水务局)에 해양국의 명칭을 추가했다. 랴오닝성과 장쑤성은 성급 자연자원청을 설립했으며, 기존의 랴오닝성 해양·어업청과 장쑤성 해양·어업국은 폐지되었다.

2) 해양관련 업무에 대한 지도와 조정 강화

해양업무에 대한 지도와 통합조정을 강화하고, 해양 고품질 발전의 전략기지를 구축하기 위해 산둥성은 성위원회 산하의 해양발전위원회를 설립했으며, 해양 분야의 중대 사업에 대한 통합계획, 종합조정, 전체적 추진과 감독을 실시하고, 해양강성의 건설을 지속적으로 추진한다. 그 사무실은 산둥성 자연자원청 안에 설치되었다.

3) 해양관련 관리기구 보류

광시(广西)자치구는 자치구 차원의 해양국을 설립했으며, 자치구 자연자원청이 해양국을 관리한다. 자치구 해양국은 해양관리의 직책을 전문적으로 이행함으로써 광시성이 가지고 있는 해양 우위조건을 더 잘 발휘할 수 있게 하고, 해양산업을 더욱 육성하며 해양경제의 경쟁력을 계속 향상시키도록 한다. 푸젠성은 성급 해양·어업국을 설립했으며, 이는 ‘정청급(正厅级)’의 성 정부 소속기구이다. 그러나 기존의 푸젠성 해양·어업청은 폐지되었다.

[표 2] 연해지역의 해양관리기구 개혁방안

번호	연해 성/시/구	개혁방안	개혁 후의 성급 해양관리기관	비고
1	랴오닝성 (辽宁省)	- 성급 자연자원청을 설립하고 기존의 랴오닝 해양·어업청은 폐지함.	랴오닝성 자연자원청	큰 기관 안으로 포함시킴.
2	장쑤성 (江苏省)	- 성급 자연자원청을 설립하고, 기존의 장쑤성 해양·어업국은 폐지함.	장쑤성 자연자원청	
3	허베이성 (河北省)	- 성급 자연자원청을 설립하고, 성 해양국 명칭 추가.	허베이성 자연자원청 (해양국)	큰 기관 안으로 포함시키고 ‘해양국’ 명칭 추가
4	텐진시 (天津市)	- 시급 계획·자연자원국 설립하고 기존에 따로 설립되어 있던 해양국은 폐지하되 해양국 명칭은 보류함.	텐진시 계획·자연자원국 (해양국)	
5	상하이시 (上海市)	- 시급 계획·자연자원국을 설립하고, 상하이시 수무국에 해양국 명칭 추가	수무국(해양국)	
6	저장성	- 성급 자연자원청 설립해, 성	저장성	



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

	(浙江省)	급 해양국 명칭 추가	자연자원청 (해양국)	
7	광둥성 (广东省)	- 성급 자연자원청을 설립해 성급 해양국 명칭을 추가하며, 기존의 성급 해양어업청은 폐지함.	광둥성 자연자원청 (해양국)	
8	하이난성 (海南省)	- 성급 자연자원·계획청을 설립해 해양국 명칭 추가하며, 기존의 하이난성 해양어업청은 폐지함.	하이난성 자연자원·계획청 (해양국)	
9	산둥성 (山东省)	- 산둥성위원회 산하의 해양발전위원회를 설립하고, 성 자연자원청에 사무실 설치 - 성급 해양국을 설립해 성급 자연자원청의 산하기구로 존치함. 산둥성 해양어업청은 폐지함.	- 산둥성위원회 산하 해양발전위원회 - 산둥성 해양국, 성 자연자원청이 관리함.	조정을 강화하고, 기관 간 상대적으로 독립돼 있음.
10	푸젠성 (福建省)	- 성급 해양어업국 설립하고 성급 해양어업청은 폐지함.	푸젠성 해양어업국	독립
11	광시자치구 (广西壮族自治区)	- 자치구 차원의 해양국 설립하고 자치구의 해양어업청은 폐지함.	광시자치구 해양국, 자연자원청이 관리함	상대적으로 서로 독립돼 있음.

2 연해지역의 대외개방 및 해양경제의 건전한 발전 촉진

1. 하이난성(海南省) 개혁의 '특구'로 재차 선정

1988년 4월 13일, 하이난성과 해양경제특구가 동시에 설립되었으며, 하이난성은 중국 개혁개방의 선두자가 되었다. 2018년 4월 13일, 중앙정부는 「하이난 개혁개방 전면적 심화 지지에 관한 지도의견(关于支持海南全面深化改革开放的指导意见)」을 발표했다. 「의견」은 하이난성을 개혁개방 전면적 심화의 실험구로 건설하고, 중국이 태평양과 인도양으로 향하는 중요한 대외개방의 문호로 구축하자고 제시했다. 또한 국가생태문명실험구로 건설하고 전국 생태문명 건설 추진을 위해 새로운 경험을 모색할 것이다. 이와 동시에 국제관광소비중심을 건설하며, 업태가 다양하고 브랜드가 집중되며, 편리한 환경과 특색을 갖춘 국제관광소비지역으로 구축한다는 목표이다.

이와 더불어 하이난성을 국가 중대전략 서비스 정책보장 지역으로 구축하여, '해양강국', '일대일로' 전략 및 군민융합(军民融合) 등 발전전략에 심층적으로 참여할 계획이다. 이에 정책 지원·보장 능력을 전면적으로 강화하고 중앙정부가 부여한 중요한 임무를 착실히 이행하며 하이난성이 국가 전략구조에 있는 지위와 역할을 향상시킨다는 방침이다.

2. 해양경제의 고품질 발전 촉진

2018년에 중국정부는 「해양경제 고품질 발전 촉진에 관한 실시의견(关于促进海洋经济高质量发展的实施意见)」(이하 「고품질 발전 촉진 실시의견」으로 약



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

청) 및 「해양경제발전시범구 건설에 관한 통지(关于建设海洋经济发展示范区的通知)」(이하 「시범구 건설 통지」로 약칭)를 연이어 발표했으며, 중국 해양경제의 건전한 발전 및 블루경제 발전공간 확대를 위해 정책적 보장을 마련해 주었다.

「고품질 발전 촉진 실시의견」은 전통적인 해양산업의 구조조정, 신흥산업 대거 육성, 해양서비스업 제고 및 중점 해양관련 인프라 건설을 지지한다고 제시했다. 또한 북부해양경제권, 동부해양경제권, 남부해양경제권 및 ‘일대일로’ 해상협력에 대한 금융지원을 강화하고 해양경제발전의 금융서비스 방식을 혁신해야 한다고 제시했다. 일련의 조치를 통해 해양경제를 고속성장에서 고품질 발전으로 전환시키고 있다.

「시범구 건설 통지」는 공급측 구조성개혁을 중심으로 육·해 통합을 견지하고 혁신발전 촉진전략을 심층적으로 실시하며, 산둥성 웨이하이(威海)를 비롯한 14개의 ‘해양경제발전시범구’ 건설을 지지한다고 제시했다. 이는 해양분야에서 공급측 구조개혁 추진을 위한 혁신적인 조치이며 해양분야의 혁신체인, 산업체인, 자금체인과 정책체인 간 융합을 촉진하고 지역의 해양경제와 지속 가능한 사회발전을 이끌 수 있을 것이다.

3 해양생태문명 건설 강화

2012년에 개최된 중국 제18차 중국공산당 전국대표대회(당대회)에서 ‘경제성장 방식 전환’ 및 ‘생태문명 건설’의 이념이 제시된 이후, 해양자원 개발방식과 해양경제 발전방식이 해양자원에 대한 ‘집약·절약·고효율·합리적인’ 이용 방식 및 해양생태환경 보호를 중요시하는 방향으로 전환되고 있다.

1. 바다매립에 대한 관리·통제 강화

2018년 7월 25일, 국무원은 「연해습지보호 강화, 바다매립 엄격히 관리·통제에 관한 통지(关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知)」를 정식 발표했으며, 신규 바다매립지의 엄격히 관리·통제, 역사적 미해결 문제 처리²⁾, 해양생태보호 복원 강화 및 보호·관제의 장기적 효과 메커니즘 수립의 네 가지 면에서 조치를 제시했다. 2018년에 자연자원부는 광둥, 상하이, 저장, 산둥과 톈진 등 5개 성·시에 해양감독팀을 보냈으며, 불법 바다매립이나 중대 해양환경 사건에 대해 전문적인 감독을 실시했다. 또한 감독 과정에서 발견된 문제를 연해 지방정부에 반영했다.

2. 생태보호 레드라인 획정

생태보호 레드라인 획정에 있어서는 허베이성, 장쑤성 및 상하이시는 관할 지역의 해양생태보호 레드라인 규정을 제정했다. 해역생태보호 레드라인으로

2) 역사적 미해결 문제 처리(历史遗留问题处理): 해역이용권을 이미 취득하였지만 아직 개발·이용하지 않은 경우 및 해역이용권을 취득하지 않은 경우의 두 가지 상황에 대하여, 관련 바다매립 프로젝트에 대해 조치를 취함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

유지하는 최저 면적을 명확히 규정했고, 육지 생태보호 레드라인과 해양 생태 보호 레드라인의 획정 성과를 통합시켰다. 또한 생태보호 레드라인의 유형은 생태다양성 보호 레드라인, 수원함양(水源涵养: 깨끗한 산수원을 증대시킴) 레드라인, 특별 보호도서 레드라인, 중요 연해습지 레드라인, 중요 어업자원 레드라인 및 자연해안선으로 나뉘어 있다.

해안선과 연안 보호에 있어서는 저장성과 푸젠성은 해안선 보호·이용 관리 강화 의견을 발표했으며, 자연해안선의 보유율을 규정했다. 또한 일부 지역에서는 「선전시 연안 종합 보호·이용 계획(深圳市海岸带综合保护与利用规划)」 및 「산둥성 웨이팡시 연안계획(山东省潍坊市海岸带规划)」을 비롯한 지방차원의 연안 보호 계획도 통과되었다. 그리고 도서 관리와 보호와 관련하여, 저장성은 「도서보호계획(2017~2022)」을 발표했다.

4 중대한 해양공정과 장비 건설에 획기적 성과 거둠

1. 강주아오(港珠澳) 대교 정식 개통

2018년 10월 23일, 강주아오 대교 개통식이 광둥성 주하이시(珠海市)에서 열렸으며, 시진핑 주석이 대교의 개통을 선포했다. 강주아오 대교의 총 길이는 55km로 링뎡양(伶仃洋) 해역을 가로지르며, 동쪽에 있는 홍콩과 서쪽에 있는 주하이시, 마카오를 연결시켰다. 이는 광둥, 홍콩과 마카오 3개 지역이 처음으로 함께 협력해서 건설한 초대형 해상 교통시설이다. 이는 ‘웨이강아오대만구(粤港澳大湾区, 광둥성·홍콩·마카오 경제권)’ 건설 추진에 중요한 의미를 지닌다. 강주아오 대교는 현재 세계에서 길이와 수명이 가장 길고 철골구조가 가장 크며 건설 난이도가 가장 높고 침매터널 구간이 가장 긴 해상대교로서 투자액 역시 세계 최고이다.

2. ‘자오룽(蛟龙号)’ 중국 국가과학기술진보상 1등 수상

2018년 1월 8일, 2017년도 중국 국가과학기술수상대회에서 중국선박중공업(中船重工·CSIC) 산하의 702연구소가 주도해서 개발한 ‘자오룽호’ 유인잠수정이 국가과학기술진보상 1등상을 받았다.

‘자오룽호’는 중국이 자주적으로 설계하는 7,000m급 유인잠수정이며, 작업 능력은 세계 해양면적의 99.8%를 포괄할 수 있다. ‘자오룽호’는 중국이 심해 분야로 진입하는 ‘대문’을 열어주었다. 중국의 심해장비기술이 갈수록 완비되면서 산업기반은 이미 형성되었다. 이는 중국은 심해·대양 진입을 위한 기술적인 준비가 되었다고 볼 수 있다.

3. 해양위성 성과 형성

2018년에 중국의 해양위성사업도 많은 성과를 거두었으며 총 3개 위성을 발사했다. 9월 7일에 ‘해양 1호 C’를 성공적으로 발사했으며, 이어서 10월 25



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

일에 ‘해양 2호 B’를 발사했다.

또한 2018년 10월 29일, 중국 주취안(酒泉) 위성발사센터에서 ‘장정 2호-병(长征二号丙)’ 운반 로켓으로 중국-프랑스 해양위성을 성공적으로 발사했다. 이는 중국-프랑스 양국 간 항공우주 분야의 최신 협력성공이다. 향후 중국-프랑스 해양위성은 세계 해양환경 모니터링, 재해 예방·감소 및 기후변화 등 분야에서 중요한 역할을 발휘할 것으로 기대된다.

중국-프랑스 해양위성은 양국이 함께 연구 개발한 최초의 마이크로파 원격 탐지 해양위성이다. 이는 양국의 첨단기술 협력의 이정표로 볼 수 있고, 양국이 함께 우주공간을 평화롭게 개발·이용하는 실천방안이다. 이를 통해 향후 양국은 위성사업의 발전을 추진하고 위성 서비스 수준을 향상시킨다는 계획이다.

5 광범위한 국제협력 전개

1. 유럽과 블루파트너 관계 수립

2018년 7월 16일, 제20차 중국-유럽연합 정상회의 기간에 중국과 유럽연합은 「해양 거버넌스, 어업 지속가능한 발전 및 해양경제 번영 촉진을 위해 해양 분야 블루파트너 관계 수립에 관한 선언」을 체결했다.

2010년에 중국과 유럽연합 간에 「해양 종합관리에 관한 고위급 대화 메커니즘 수립에 관한 양해각서」가 체결된 이후, 양측의 해양협력이 계속 심화되고 있다. 특히 2017년 ‘중국-유럽 블루해(蓝色年)’의 성공적인 개최로 양측의 해양 분야에서 긴밀한 협력관계 구축에 든든한 기반을 마련해 주었다.

양측은 ‘블루파트너 관계’의 수립을 통해 2030년까지의 지속가능한 발전의 제 목표를 실현하기 위해 노력할 것이다. 중국 자연자원부는 이 파트너 관계의 중요한 일원으로서 유럽 측과 함께 ‘블루파트너 관계’의 발전을 촉진할 것이다. 이를 통해 각 측은 글로벌 해양 거버넌스의 참여자, 기여자와 수익자가 될 수 있도록 추진하고, 인류 운명공동체의 구축 및 공동번영·개방포용·청결의 아름다운 세계를 만들기 위해 함께 노력할 것이다.

2. 연해국가의 계획편성 지원

자연자원부 국가해양정보센터는 아프리카 국가 카보베르데(Cabo Verde)를 위해 「카보베르데의 세인트 빈센트 해양경제특구 계획」을 편성했다. 이는 향후 세인트 빈센트 섬의 해양경제특구 건설의 기본이념, 목표, 산업발전 방향, 공간구조 배치 및 정책 프레임에 제시했다. 이 계획은 충분한 근거와 명확한 포지션, 뚜렷한 목표와 중점업무를 담고 있으며 강한 지도성, 혁신성과 실용성을 가지고 있다.

자연자원부 제1해양연구소의 도서·연안센터는 태국의 송클라대학과 함께 태국 코란섬 및 주변해역의 해양공간계획을 함께 편성했다. 이는 연해국가와



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지역의 해양공간계획 편성, 실시와 평가를 위해 ‘중국식 방안’을 제공해 주었다는 데 의미가 있다.

3. 북극 관련연구와 협력 촉진

2018년 1월, 중국 국무원 공보실은 「중국의 북극정책」 백서를 발표했으며, 이는 중국정부가 북극정책에 관해 발표한 최초의 백서이다. 백서는 중국의 북극문제에 대한 기본입장을 밝히고, 중국이 북극사무에 참여하는 정책목표, 기본원칙 및 주요 정책주장을 밝혔다.

백서에서는 중국이 북극사무 참여에 있어서 과학연구의 수준과 능력을 제고하고 환경보호를 강조하여, 북극에 대한 합리적인 이용을 진행할 것을 강조하고 있다. 또한 법에 따라 북극 거버넌스에 참여하고 국제협력을 전개하는 것을 제창하며, 평화·안전·안정의 북극질서를 수호하는 데에 주력한다고 제시했다.

백서는 중국은 북극사무의 참여자, 건설자 및 기여자로서 ‘존중, 협력, 윈·윈(WIN·WIN) 및 지속가능’의 기본원칙을 견지하면서 관련국가와 함께 북극발전의 역사적인 계기를 잡아 북극변화가 가져온 도전을 적극적으로 대응하고, 북극에 대한 인식, 보호, 이용 및 북극 거버넌스 참여를 함께 추진하겠다고 밝혔다. 이에 ‘일대일로’ 전략 중의 북극관련 협력을 적극적으로 추진하고 인류 운명공동체를 적극적으로 구축함으로써 북극의 평화안정과 지속가능한 발전을 위해 힘을 바칠 것이다.

이와 더불어 최근 몇 년간 중국의 남극활동도 다양하게 전개되고 있다. 특히 남극관광의 인수가 폭증하고 있는 바람에 남극환경과 생태시스템을 보호하고 중국의 남극활동이 안전하게 전개될 수 있게끔 2018년 2월, 기존의 중국 국가해양국은 「남극활동 환경보호 관리규정(南极活动环境保护规定)」, 「중국 남극탐사기지 방문 관리규정(访问中国南极考察站管理规定)」 및 「남극활동 환경영향 평가문서 리스트(南极活动环境影响评估文件目录)」 등의 규정을 발표했다.

6 2019년 전망

1. 해양경제의 고품질 발전 촉진

2019년 1월 17일, 전국 자연자원 업무회의가 베이징에서 개최되었다. 회의에서는 ‘해양강국 건설 강화, 해양경제 고품질 발전 촉진’의 요구를 제시했다. 또한 2018년 12월 24일에 개최된 제13기 전국인민대표대회 상무위원회 제7차 회의에서 허리펑(何立峰) 국가발전개혁위원회 주임은 ‘해양 경제발전 및 해양강국 건설 촉진 업무현황’에 대한 보고를 진행했다. 그는 중국 해양경제발전의 역사과정과 성과를 회고하면서 현재 해양경제발전의 문제점과 도전을 분석했다. 또한 향후 중국 해양경제 발전에 관하여, 해양강국 건설의 상층설계 강화, 해양산업의 구조조정 가속화, 과학기술 해양진행 전략의 착실한 이행



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

및 해양법률 체계 보완 등에 관한 조치를 제시했다.

2. 바다매립 전면적 정돈

2018년 국무원이 발표한 「연해습지보호 강화, 바다매립의 엄격한 관리·통제에 관한 통지」에 의하면, 바다매립 총량에 대한 관리·통제를 강화하고 지방정부의 바다매립 연도계획 지표를 취소했으며, 국가의 중대전략 프로젝트를 제외하고는 신규 바다매립 프로젝트에 대한 심사를 전면적으로 중지하기로 했다. 2019년에 바다매립 프로젝트 정돈의 중점 임무는 주로 바다매립의 역사적 미해결 문제처리 방안을 제정하고, 연도별 정돈 목표를 제시하는 것이다. 또한 부동산 개발, 저수준의 관광레저 시설 중복건설 및 해양 생태환경을 파괴할 수 있는 프로젝트에 대해 바다매립을 엄격히 통제할 것이다.

3. 해양권익과 해상안전 수호

2018년에 중국의 주변해역은 전반적으로 안정적인 국면을 유지하고 있지만, 2019년에 해양권익 수호는 여전히 도서주권, 해역경계 획정, 자원쟁탈과 해상통로 안전 등의 문제점과 도전에 직면해 있다. 특히 일부 국가들은 여전히 중국을 전략적 경쟁대상으로 여기고 여러 수단을 통해 중국 주변 해역에서 갈등을 조장할 것으로 예상된다. 따라서 해양안전 위협의 전통적인 요인들이 여전히 존재하며, 그 외에는 해양석유오염, 해양생태환경과 해적 등 비전통적 요인들도 수시로 발생할 수 있다.

4. 국제협력 지속적 확대

2019년에 자연자원분야 체제 개혁 이후, 기존의 해양분야의 협력을 제외하고는 자연자원분야 개혁을 기반으로 하여 ‘일대일로’ 건설을 계속 추진할 것이며 자연자원분야의 실무적 협력을 전개할 것이다. 지질과학, 공간계획, 생태복원, 해양조사 모니터링, 극지·심해, 블루경제, 지리정보 및 능력육성 등에 관한 협력을 더 심층적으로 추진할 것이며, 새로운 협력분야를 계속 모색할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

2018中国海洋热点回顾与2019年展望

一、2018年中国海洋热点回顾

(一) 中央和地方涉海管理机构改革

1. 中央机构改革海洋管理职能发生重大变化

2018年3月17日，十三届全国人民代表大会第一次会议通过了关于国务院机构改革方案的决定。

(1) 组建自然资源部。根据改革方案，为统一行使全民所有自然资源资产所有者职责，统一行使所有国土空间用途管制和生态保护修复职责，着力解决自然资源所有者不到位、空间规划重叠等问题，实现山水林田湖草整体保护、系统修复、综合治理，将国土资源部的职责，国家发展和改革委员会的组织编制主体功能区规划职责，住房和城乡建设部的城乡规划管理职责，水利部的水资源调查和确权登记管理职责，农业部的草原资源调查和确权登记管理职责，国家林业局的森林、湿地等资源调查和确权登记管理职责，国家海洋局的职责，国家测绘地理信息局的职责整合，组建自然资源部，作为国务院组成部门。自然资源部对外保留国家海洋局牌子。

(2) 海洋环境保护职责整合到生态环境部。根据改革方案，将原国家海洋局的海洋环境保护职责整合到新组建的生态环境部。同时，与海洋环境治理密切相关的排污口设置管理、流域水环境保护、监督指导农业面源污染治理等项职责整合到生态环境部。

(3) 海洋自然保护区管理职责整合到国家林业和草原局。根据改革方案，原国家海洋局的海洋自然保护区管理职责整合入新组建的国家林业和草原局，由自然资源部管理。

(4) 中国海警队伍划归武警。自2018年7月1日起，中国海警队伍整体划归中国人民武装警察部队领导指挥，组建“中国人民武装警察部队海警总队”，称“中国海警局”。中国海警局负责禁渔区线以外海域的海上综合执法，沿海地方海上执法队伍负责禁渔区线以内的本区域海域执法。

(5) 渔船检验职责划入交通运输部。根据改革方案，原属农业部的渔船检验和监督职责划入交通运输部。

表1 改革后相关涉海部门和主要涉海管理职能

部 门	涉 海 职 能
自然资源部 (国家海洋局)	<ul style="list-style-type: none"> ●履行全民所有海洋等自然资源资产所有者职责和所有国土空间用途管制职责。拟订自然资源和国土空间规划及测绘、极地、深海等法律法规草案，制定部门规章并监督检查执行情况。 ●负责建立空间规划体系并监督实施。组织拟订并实施土地、海洋等自然资源年度利用计划。负责土地、海域、海岛等国土空间用途管制工作。 ●负责统筹国土空间生态修复。负责海洋生态、海域海岸线和海岛修复等工作。 ●负责监督实施海洋战略规划和发展海洋经济。研究提出海洋强国建设重大战略建议。组织制定海洋发展、深海、极地等战略并监督实施。会同有关部门拟订海洋经济发展、海岸带综合保护利用等规划和政策并监督实施。负责海洋经济运行监测评估工作。 ●负责海洋开发利用和保护的监督管理工作。负责海域使用和海岛保护利用管理。制定海域海岛保护利用规划并监督实施。负责无居民海岛、海域、海底地形地名管理工作，制定领海基点等特殊用途海岛保护管理办法并监督实施。负责海洋观测预报、预警监测和减灾工作，参与重大海洋灾害应急处置。 ●组织开展自然资源领域对外交流合作，组织履行有关国际公约、条约和协定。配合开展维护国家海洋权益工作，参与相关谈判与磋商。负责极地、公海和国际海底相关事务。 ●海洋自然保护区管理（国家林业和草原局）
生态环境部	<ul style="list-style-type: none"> ●海洋环境保护：与海洋环境治理密切相关的排污口设置管理、流域水环境保护、监督指导农业面源污染治理



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

农业部	海洋渔业管理
交通运输部	渔船检验和监督管理
中国海警局/ 地方海上执法队伍	中国海警局负责禁渔区线以外海域的海上综合执法, 沿海地方海上执法队伍负责禁渔区线以内的本区域海域执法

2. 部分地方涉海改革方案有所创新

2018年, 各沿海省份省级海洋机构改革方案陆续获得批准, 各地根据党中央关于深化党和国家机构改革的决策部署, 优化调整管理机构职能, 体现地方特色和发展需求。

(1) 沿用中央海洋管理体制改革方案。河北、浙江、广东三省分别组建省自然资源厅, 加挂省海洋局牌子。海南组建了省自然资源和规划厅, 加挂省海洋局牌子, 不再保留原海南省海洋与渔业厅。天津市、上海市组建市规划和自然资源局, 作为市政府组成部门, 天津保留市海洋局牌子, 上海市水务局挂海洋局牌子。辽宁、江苏组建省自然资源厅, 不再保留原辽宁省海洋与渔业厅、原江苏省海洋与渔业局。

(2) 加强涉海工作的领导和协调。为加强省委对海洋工作的领导和统筹协调, 打造海洋高质量发展战略要地, 山东组建了省委海洋发展委员会, 作为省委议事协调机构, 负责海洋领域重大工作的统筹谋划、综合协调、整体推进、督促落实, 持之以恒地推进海洋强省建设。其办公室设在省自然资源厅。

(3) 保留涉海管理机构。广西组建自治区海洋局, 由自治区自然资源厅管理, 专门履行海洋管理等职责, 以期更好地发挥广西海洋优势, 进一步培育壮大海洋产业, 不断提升向海经济竞争力。福建组建省海洋与渔业局, 为正厅级省政府直属机构, 不再保留原福建省海洋与渔业厅。

表2 沿海地方政策涉海管理协调机构设置及职能

	沿海省市	改革方案	改革后省级海洋管理机构	备注
1.	辽宁省	组建省自然资源厅, 不再保留原辽宁省海洋与渔业厅	辽宁省自然资源厅	融入大部门
1.	江苏省	组建省自然资源厅, 不再保留原江苏省海洋与渔业局	江苏省自然资源厅	
2.	河北省	组建省自然资源厅, 加挂省海洋局牌子	河北省自然资源厅(海洋局)	融入大部门, 加挂“海洋局”牌子
3.	天津市	组建市规划和自然资源局, 保留市海洋局牌子, 不再保留单设的市海洋局	天津市规划和自然资源局(海洋局)	
4.	上海市	组建市规划和自然资源局, 上海市水务局挂海洋局牌子	水务局(海洋局)	
5.	浙江省	组建省自然资源厅, 加挂省海洋局牌子	浙江省自然资源厅(海洋局)	
6.	广东省	组建省自然资源厅, 加挂省海洋局牌子, 不再保留原省海洋与渔业厅	广东省自然资源厅(海洋局)	

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

	海南省	组建省自然资源和规划厅，加挂省海洋局牌子，不再保留原海南省海洋与渔业厅	海南省自然资源和规划厅（海洋局）	
7.	山东省	组建山东省委海洋发展委员会，办公室设在省自然资源厅；组建省海洋局，作为省自然资源厅的部门管理机构，不再保留原山东省海洋与渔业厅。	山东省委海洋发展委员会 山东省海洋局，由自然资源厅管理	强化协调，部门相对独立
8.	福建省	组建省海洋与渔业局，不再保留原省海洋与渔业厅	福建省海洋与渔业局	独立
9.	广西壮族自治区	组建自治区海洋局，不再保留自治区海洋和渔业厅	广西壮族自治区海洋局，由自然资源厅管理	相对独立

(二) 促进沿海地区对外开放和海洋经济健康发展

1. 海南省再次成为改革“特区”

1988年4月13日，海南省和海南经济特区同时成立，海南成为中国改革开放的前沿。2018年4月13日，中央发布了《关于支持海南全面深化改革开放的指导意见》。

《意见》提出，要把海南建设成为全面深化改革开放试验区，打造成为我国面向太平洋和印度洋的重要对外开放门户；建设成为国家生态文明试验区，为推进全国生态文明建设探索新经验；建设成为国际旅游消费中心，打造业态丰富、品牌集聚、环境舒适、特色鲜明的国际旅游消费胜地；建设成为国家重大战略服务保障区，深度融入海洋强国、“一带一路”建设、军民融合发展等重大战略，全面加强支撑保障能力建设，切实履行好党中央赋予的重要使命，提升海南在国家战略格局中的地位和作用。

2. 促进海洋经济高质量发展

2018年，中国先后发布了《关于促进海洋经济高质量发展的实施意见》、《关于建设海洋经济发展示范区的通知》等政策性文件，为发展海洋经济健康发展、拓展蓝色发展空间提供了政策保障。

《关于促进海洋经济高质量发展的实施意见》支持传统海洋产业改造升级、培育壮大海洋新兴产业、提升海洋服务业、建设重大涉海基础设施；加强对北部海洋经济圈、东部海洋经济圈、南部海洋经济圈、“一带一路”海上合作的金融支持；创新海洋经济发展金融服务方式……一系列措施正在促进海洋经济由高速增长向高质量发展转变。

《关于建设海洋经济发展示范区的通知》以供给侧结构性改革为主线，坚持陆海统筹，深入实施创新驱动发展战略，支持山东威海等14个海洋经济发展示范区建设，是开辟海洋领域供给侧结构性改革试验田的创新之举，有利于促进海洋领域创新链、产业链、资金链和政策链的融合，带动区域海洋经济和社会可持续发展。

(三) 加强海洋生态文明建设

2012年，党的十八大提出“转变经济增长方式”和“建设生态文明”的理念以来，海洋资源开发和海洋经济发展的方式、思路也由过去粗放型、资源消耗型向注重“集约节约高效合理”利用海洋资源、重视海洋生态环境保护的方式转变。

1. 加强围填海管控

2018年7月25日，国务院正式发布《关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知》，重点从严控新增围填海造地、加快处理历史遗留问题、加强海洋生态保护修复、建立保护和管控长效机制4个方面作出部署。2018年，自然资源部先后向广东、上海、浙江、山东、天津等5省（市）派出海洋督察组，并将督察所发现的问题向沿海



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

地方进行反馈，对涉及非法围填海、重大海洋环境事件进行了专项督察。

2. 划定生态保护红线

在生态保护红线方面，河北省、江苏省和上海市制订了本地区的海洋生态保护红线，明确了海域生态保护红线最低保持面积，将陆域生态保护红线和海洋生态保护红线的划定成果统筹整合，明确了生态保护红线共包含生物多样性维护红线、水源涵养红线、特别保护海岛红线、重要滨海湿地红线、重要渔业资源红线和自然岸线等类型。在海岸线与海岸带保护方面，浙江省、福建省出台了加强海岸线保护与利用管理的意见，明确了自然岸线保有率。《深圳市海岸带综合保护与利用规划》《山东省潍坊市海岸带规划》等也获当地政府的原則通过或批准实施。在海岛管理与保护方面，浙江省还出台了《海岛保护规划（2017-2022年）》。

（四）重大海洋工程和装备建设取得突破

1. 港珠澳大桥正式开通

2018年10月23日上午，港珠澳大桥开通仪式在广东省珠海市举行。习近平总书记宣布大桥正式开通并游览大桥。港珠澳大桥跨越伶仃洋，东接香港特别行政区，西接广东省珠海市和澳门特别行政区，总长约55公里。这是粤港澳三地首次合作共建的超大型跨海交通工程，对推进粤港澳大湾区建设具有重大意义。

港珠澳大桥是目前世界上里程最长、寿命最长、钢结构最大、施工难度最大、沉管隧道最长、技术含量最高、科学专利和投资金额最多的跨海大桥。

2. 蛟龙号获得国家科技进步一等奖

2018年1月8日，在2017年度国家科学技术奖励大会上，中船702所牵头研制的蛟龙号载人潜水器荣获国家科学技术进步奖一等奖。

蛟龙号是中国首台自主设计、自主集成的7000米级载人潜水器。蛟龙号作业能力覆盖99.8%的全球海洋面积。蛟龙号开启了中国人走进深海的大门，我国深海装备技术体系日趋完备，产业基础已经建立，为国家全面进入深海大洋做好了技术准备。

3. 海洋卫星已形成卫星星座

2018年我国海洋卫星事业喜获丰收，共有3颗发射升空。9月7日，成功发射了“海洋一号C”星，10月25日，又成功发射了“海洋二号B”星。

2018年10月29日8时43分，我国在酒泉卫星发射中心用长征二号丙运载火箭成功发射中法海洋卫星。中国国家主席习近平与法国总统马克龙互致贺电，高度评价两国航天合作的最新成果，期望中法海洋卫星在全球海洋环境监测、防灾减灾、气候变化等领域发挥重要作用。这是中法两国在高科技领域合作的里程碑，是两国携手和平开发和利用外层空间的实际行动，从而推动了两国海洋卫星工程发展，提升了卫星应用服务水平。

（六）开展广泛国际合作

1. 与欧盟建立蓝色伙伴关系

2018年7月16日，第二十次中国欧盟领导人会晤期间，《中华人民共和国和欧洲联盟关于为促进海洋治理、渔业可持续发展和海洋经济繁荣在海洋领域建立蓝色伙伴关系的宣言》在北京签署。

自2010年中国与欧盟签署《中华人民共和国政府和欧盟委员会关于在海洋综合管理方面建立高层对话机制的谅解备忘录》以来，双方海洋合作不断深化，特别是2017年“中欧蓝色年”的成功举办，为双方在海洋领域建立紧密合作关系奠定了坚实基础。

通过建立“蓝色伙伴关系”，双方将携手努力实现2030年可持续发展议程目标。中国



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

自然资源部作为该伙伴关系的重要合作方，将与欧方不断推进中欧“蓝色伙伴关系”发展，推动各方共同成为全球海洋治理的参与者、贡献者和受益者，为构建人类命运共同体，建设共同繁荣、开放包容和清洁美丽的世界做出努力。

2. 为沿海国家编制规划提供支持

自然资源部国家海洋信息中心为非洲佛得角编制了《佛得角圣文森特海洋经济特区规划》，提出了未来圣文森特岛海洋经济特区建设的基本理念、目标、产业发展方向、空间布局和政策框架等，依据充分、定位清晰、目标明确、重点突出，具有很强的指导性、创新性和可操作性。

自然资源部第一海洋研究所海岛海岸带中心联合泰国宋卡王子大学共同编制了泰国兰岛及周边海域海洋空间规划成果（第一批），为沿海国家和地区的海洋空间规划编制、实施和评估提供了“中国方案”。

3. 促进北极研究和事务的合作

2018年1月，国务院新闻办公室发表了《中国的北极政策》白皮书，这是中国政府在北极政策方面发表的首部白皮书。白皮书阐明了中国在北极问题上的基本立场，阐释了中国参与北极事务的政策目标、基本原则和主要政策主张。白皮书指出，中国参与北极事务坚持科研先导，强调保护环境、主张合理利用、倡导依法治理和国际合作，致力于维护和平、安全、稳定的北极秩序。白皮书还指出，中国是北极事务的积极参与者、建设者和贡献者，作为负责任的大国，愿本着“尊重、合作、共赢、可持续”的基本原则，与有关各方一道，抓住北极发展的历史性机遇，积极应对北极变化带来的挑战，共同认识北极、保护北极、利用北极和参与治理北极，积极推动共建“一带一路”倡议涉北极的合作，积极推动构建人类命运共同体，为北极的和平稳定和可持续发展做出贡献。

近年来，南极活动呈现多样化发展，尤其是南极旅游人数激增，为保护南极环境和生态系统，保障和促进我国南极活动安全和有序发展，2018年2月，原国家海洋局发布了《南极活动环境保护管理规定》、《访问中国南极考察站管理规定》、《南极活动环境影响评估文件目录》等文件。

二、2019年展望

（一）促进海洋经济高质量发展

2019年1月17日，全国自然资源工作会议在京召开，会议提出“加强海洋强国建设，促进海洋经济高质量发展”。2018年12月24日，十三届全国人大常委会第七次会议上，受国务院委托，全国政协副主席、国家发展和改革委员会主任何立峰作《关于发展海洋经济加快建设海洋强国工作情况》的报告，全面回顾了中国海洋经济发展的历史和成绩，梳理了当前海洋经济发展面临的问题与挑战，并就未来中国海洋经济发展提出了加强海洋强国建设顶层设计、加快海洋产业转型升级、落实科技兴海战略、完善海洋法律法规体系等措施。

（二）全面清理整顿违法围填海

2018年国务院印发《关于加强滨海湿地保护严格管控围填海的通知》，完善围填海总量管控，取消围填海地方年度计划指标，除国家重大战略项目外，全面停止新增围填海项目审批。

2019年清理整顿围填海项目重点工作是要制定围填海历史遗留问题处理方案，提出年度处置目标，严格限制围填海用于房地产开发、低水平重复建设旅游休闲娱乐项目及污染海洋生态环境的项目。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

(三) 维护海洋权益和海洋安全

虽然中国周边海洋形势总体保持稳定,但2019年海洋权益维护仍面临着岛礁主权、海域划界、资源争夺、通道安全等问题和挑战。特别是域外国家,仍会将中国视为战略竞争对手,不断以各种形式、各种手段、各类借口在中国周边海上制造矛盾,因此,传统海洋安全威胁发生的机率仍将存在。此外,海洋石油污染、海洋生态环境、海盗等非传统安全因素也可能会随时发生。

(四) 继续扩大国际合作承担大国责任

2019年,自然资源体制改革后,除原有的海洋领域合作外,还将以自然资源领域改革为基础,继续推动“一带一路”建设自然资源领域务实合作,把地质科学、空间规划、生态修复、海洋调查监测、极地深海、蓝色经济、地理信息、能力建设等方面的合作做深做实,并不断探索新的合作领域。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 교통운수부 등 「선박 수질오염물질 이전·처리를 위한 연합 감독관리 제도 수립 및 개선에 관한 지도의견」 발표
- 광둥성, 통상구 비즈니스 환경 최적화를 위한 32개 요금수취 재정비와 인화조치 발표
- 상하이(上海)화학공업원구, 세계급 석유화학 기지 건설 예정
- 광둥성 중산시(中山市) 선박오염통제배출지역(ECA) 건설 예정, 기항 선박 연료 종류에 대한 규정 수립
- 새로운 「중화인민공화국 해기사 면허 관리 방법」 발표, 5월부터 본격적으로 실행 예정

- 2018년 윈난성(云南省) 수상교통 인프라 투자 10억 5천만 위안 기록
- 텐진 국제크루즈모항, 크루즈 3척 동시 접안
- 닝보·저우산항의 Ro-Ro 자동차물동량 4만 대 돌파, 전년 동기대비 635% 증가
- 르자오항(日照港), 연간 통과능력 547만 톤의 6개 신설 선석 검수 통과
- 선전 염티엔항(盐田港) 2018년 순이익 4억 7,700만 위안, 전년 동기대비 18% 증가
- 중국(쑤저우)-유럽 정기열차, 타이창항(太仓港) 간 해·철 복합연계운송 운영

해운 · 항만 · 물류

- 상하이항과 닝보·저우산항, 세계 최대의 두 항만 협력
- 2019년 장쑤성(江苏省) 해운·항만분야 건설 투자 125억 위안 예상
- 푸젠(福建), 「해상 실크로드」 핵심구 대중 화물 환적기지 건설 추진
- 닝보·저우산항 최대 컨테이너부두 선석 착공
- 뢰원강항 2척의 5,200HP 예인선 자체 제작 돌입
- 2018년 윈난성, 수운교통인프라 투자액 10억 5천만 위안

해양 · 수산

- 「웨이강아오 대만구(粤港澳大湾区) 발전 계획 개요」 발표
- 산둥성 해양업무회의 개최
- 「자오룽(蛟龙)호」의 모선-「선하이(深海) 1호」 올해 5월에 인도 예정
- 중국 보하이완 분지(渤海湾盆地)에서 1,000억 m³ 이상의 천연가스전 발견
- 중국-파키스탄, 인도양 합동 과학탐사 성공적으로 완료
- 「해양생산총액 계산제도」 개정판 발표

자세한 동향 내용은
한국해양수산
중국연구센터 홈페이지
(<http://www.kmishanghai.org>)
<동향 분석> → <주요 뉴스>에서
확인 하실 수 있습니다.

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 교통운수부 등 「선박 수질오염물질 이전·처리를 위한 연합 감독관리 제도 수립 및 개선에 관한 지도의견」 발표

최근 교통운수부, 생태환경부 및 주택도시농촌건설부(住房和城乡建设部)는 공동으로 「선박 수질오염물질 이전·처리를 위한 연합 감독관리 제도 수립 및 개선에 관한 지도의견(关于建立完善船舶水污染物转移处置联合监管制度的指导意见)」(이하 「지도의견」으로 약칭)을 발표했다. 「지도의견」에 따르면, 선박 수질오염물질 이전·처리를 위한 연합 감독관리 제도 수립 및 개선이라는 각 부처 연합 법 집행을 통해 선박 수질오염물질과 위험 폐기물을 불법으로 이전하는 행위를 단속하며, 녹색 수운 발전을 추진하고, 생태환경을 보호한다고 제시했다.

선박 수질오염은 오일 함유 오수, 잔여 오일, 생활하수, 화학 물질 오수 및 선박 쓰레기 등이 포함되어 있다. 오염 방지 공격전(攻坚战)에서 선박 수질오염물질의 불법 이전 행위에 대해 단속하는 것은 중점 업무 중의 하나였다.

「지도의견」에서는 선박 오염물질을 이전하는 특성에 따라, 각 부처는 선박 수질오염물질 이전의 주요 일환에 대해 윈스톱 관리 메커니즘을 구축해야 한다. 그리고 첨단기술 장비 응용을 통해 에너지 소모를 낮추고, 정보 플랫폼 통합을 강화하여 데이터 자원 공유를 통해 연합 감독 능력을 제고시켜야 한다고 지적했다.

「지도의견」의 요구에 따르면, 선박 수질오염물질 이전·처리 부분은 분류 관리를 실시해야 한다. 선박 수질오염물질이 생기면, 관련 법규 기준에 의해서 분류, 보관, 배출이나 이전·처리를 실행해야 한다. 선박 수질오염물질은 항만이나 작업 선박을 수집하고 나서 교통운수부, 해사국 등 부처는 업무 분장에 따라 관리해야 한다. 선박 수질오염물질의 이전·처리 업무는 생태환경부, 환경위생 부서, 도시 배수 부서가 해당 업무에 따라 관리해야 한다.

또한 선박 수질오염물질 수집, 이전·처리 과정에서 임시 보관 및 예비 처리, 이전 및 여러 번 운송 등의 업무는 모든 관련 서류를 통해 연결해야 된다. 이로써 감독 정보 시스템을 구축하는 것을 장려하여, ‘전자서류’를 개발해야 한다.

이와 더불어, 「지도의견」은 각 성(省), 자치구(自治区) 및 직할시(直辖市)의 해당 부서는 선박 수질오염물질 이전·처리를 위한 연합 감독관리 제도를 실시할 때, 감독 직책을 명확히 하고, 연합 법 집행 제도 설립을 통해 선박 수질오염물질을 불법으로 이전하는 행위를 엄하게 단속해야 한다. 총괄적인 계획을 수립해야 하며, 선박 수질오염물질 이전·처리 시설과 도시 인프라를 효율적으로 연결해야 한다고 밝혔다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 2. 21.>

2 광둥성, 통상구 비즈니스 환경 최적화를 위한 32개 요금수취 재정비와 인화조치 발표

‘팡관푸(放管服: 행정 간소화와 서비스 개선)’ 추진을 심화하고 공정·투명하며 예측 가능한 비즈니스 환경을 구축하기 위해 2월 19일 광둥성 인민정부사이트는 「광둥성 국경 통상구(口岸) 비즈니스 환경의 최적화 추진과 역외무역 편리화를 위한 조치」(이하 「조치」로 약칭)를 발표했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

「조치」는 중국공산당 중앙위원회 및 국무원이 최근에 발표한 「웨강아오(粵港澳: 광둥·홍콩·마카오) 대만구(大湾区) 발전계획 요강」, 「국무원의 국경통상구 비즈니스 환경 최적화 추진과 역외무역 편리화 작업 방안의 통지」를 관철시키기 위한 것으로, 「광관푸」 개혁을 심층 추진하고 더욱 최적화된 광둥성 국경 통상구 비즈니스 환경과 더욱 높은 수준의 역외무역 편리화를 실시하기 위한 조치이다. 「조치」는 국경통상구 요금수취의 재정비와 인하를 둘러싸고 국경통상구 통관 서비스 수준을 제고하고 국제무역 「단일창구」건설을 강화를 위해 「웨강아오」 대만구 국경 통상구 통관관리모델 개혁·혁신 등 방면에서 32개 조치를 제정했다.

비용수취의 재정비 및 인하와 관련하여, 「조치」는 국경통상구 비용수취 목록의 개선을 규정했다. 국경통상구 비용수취의 감독·관리를 진행하고, 면제 범위를 확대하며 일련의 인하 조치를 실행한다. 그중 홍콩과 마카오의 소형 선박을 대상으로 하여, 정부는 홍콩과 마카오를 왕래하는 소형선박의 정보 공공플랫폼 (이하 「소형선박 플랫폼」)의 서비스 시스템을 보완하고, 「소형선박 플랫폼」의 문건 전송, 네트워크 유지비 및 항차 정보 서비스비용 수취를 중지할 계획이다.

국경통상구 통관 및 작업방식의 제고와 관련하여, 「조치」는 광저우항, 선전항, 주하이항 등 주요 국경 통상구 경영서비스기업이 출선하여 장내 환적, 컨테이너 이동, 적출, 화물인도 등 작업 기준을 제정하고 이를 공개하도록 제시했으며, 국경 통상구에서의 통관절차 공시, 통관서비스 핫라인을 지원한다고 밝혔다. 또한 해운 스마트 통관모델을 널리 보급하여 국제 전시회와 관련된 무역통관 편리화 수준을 제고시킨다는 방침이다. 광둥과 홍콩의 역외 화물창고 모델의 개선을 추진하여 홍콩 공항과 광저우 난사 보세항구 간 원스톱 육·공 복합운송을 실현할 계획이다.

「조치」에서는 국제무역 「단일창구」 건설 강화도 제시했다. 광둥 전자 국경통상구 플랫폼 전체 기획과 건설을 통합 추진하고, 선전 「단일창구」 데이터가 광둥 전자 국경통상구 플랫폼에 통합되도록 추진한다. 전면적으로 국제무역 「단일창구」 표준 버전 응용기능을 널리 보급하고 국제무역 「단일창구」에 의거하여 전 광둥성에서 조건을 갖춘 수운 국경통상구(부두)에 통관 시간효율 평가 시스템을 널리 보급한다. 과학기술 투입을 확대하여 국경 통상구 시설 업그레이드와 물류정보 전자화를 추진할 계획이다.

웨강아오 대만구 국경통상구 통관관리 모델 개혁혁신을 추진한다. 웨강아오 대만구 발전을 지지하기 위해 「조치」는 10개 항목의 구체적 조치를 제정했다. 웨강아오 대만구 국경 통상구 기초설비의 더욱 긴밀한 상호연결을 추진한다. 「검사협력을 통한 한 차례 검사로 반출 실현」 및 「원스톱」의 새로운 통관모델을 널리 보급한다. 수운 국경통상구 화물 「수상 서틀」 통관모델을 보급한다. 또한 웨강아오 대만구 차량의 편리한 통관을 추진하고, 웨강아오 대만구 역외차량 정보관리 종합서비스 플랫폼 건설을 추진하며 여기에는 수상교통과 육상교통이 모두 포함된다.

「조치」는 두 지역을 왕래하는 특수상품의 운송에 대한 요구도 충분히 고려하여 홍콩·마카오 신선 생물을 위해 「그린 통로」구축을 제안했다. 홍콩 경마회와 광저우 종화(从化) 말목장 간 말의 통관 편리화와 효과적인 관리를 추진했다. 또한 「조치」는 국경 통상구 물류 편리통관 조치의 실시를 강조하여 웨강아오 요트 자유통행을 추진한다고 밝혔다. 이 밖에도 「조치」는 각 지역, 각 관련부문이 책임을 다하고 협력을 강화하여 완비된 시스템의 구축을 통해 각 항목의 실시를 보장하자고 강조했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 상하이항과 닝보·저우산항, 세계 최대의 두 항만 협력

지난 2월 19일 저녁, 리창(李强) 상하이시위원회 서기, 처준(车俊) 저장성위원회 서기가 참석한 가운데 상하이항그룹(SIPG)과 저장성해항그룹(浙江海港集团)이 협정을 체결했다. 저장성해항그룹은 상하이항그룹의 전액출자 자회사인 상하이성동(盛东)국제컨테이너부두유한공사(이하 ‘성동터미널’)에 대해 현금 증자를 진행한다는 내용이다. 증자 후 상하이항그룹과 저장성해항그룹은 성동터미널에 대해 각각 80%와 20%의 지분을 갖게 된다. 이는 세계 제1의 대형 컨테이너항만(상하이항)과 세계 제1의 총물동량 항만(닝보·저우산항)이 지분투자를 통해 최초로 본격적인 협력을 한 사례이다.

소식에 따르면, 추후 ‘3가지 통일’의 원칙하에 합자 후의 성동터미널은 항후 소양산(小洋山) 북측 유일의 개발, 건설, 운영 및 관리 주체가 될 것이다. 사실 2018년 10월, 상하이항그룹은 상장사로서 그 소식을 처음으로 대외 공표하고 본지 ‘항만권(港口圈)’이 즉시 전면적으로 보도에 착수했다. 금번 협력에 대해 게시판에는 여러 의견이 분분하다. ‘양산항만구역 건설에 저장성이 돈과 땅을 제공하고 또 지원까지 한다?’라는 의문에 본지는 양산항의 건설에 있어 어느 주체가 돈과 땅을 제공하고, 운영하며, 항후 어떤 방향으로 나아갈 것인지 철저히 분석하고자 한다.

‘1항만 1행정’은 세계 항만운영의 일반적인 특징이지만, 양산항은 「중화인민공화국 항만법」의 유일한 예외이다. 양산항만구역은 성쓰(嵊泗)현의 대양산도, 소양산도 등 십여 개의 군도로 구성되어 있다. 이들 섬의 모든 권한은 저장성 저우산시 성쓰현에 있다. 성쓰현은 저우산군도 최북부에 위치해 있으며, 역사적으로 볼 때 성쓰현의 행정구역은 장쑤성, 상하이, 저장성 등으로 변경되다 최종적으로 저장성으로 편입되었다.

2000년대에 들어 중국 경제발전이 급속하게 진행되며 중국은 무역대국이 되었다. 이와 같은 경제상황 속에, 국내 경제문호로서 급속히 발전하고 있는 상하이에는 대형 컨테이너 선박 심수항이 필요했다. 여러 전문가들의 토론을 거쳐 최종적으로 심수항 건설은 저장성에 낙찰됐다.

정리하자면 최종적으로 양산항의 관할은 상하이에, 행정관계는 저장성에 귀속되는 것이다. 결론 도출 과정 중에서 저장성과 상하이는 각자의 의견을 적극적으로 표출했는데, 모든 예산 및 도선비의 수입은 저장성으로 가고, 기존 소양산도에 거주하던 주민의 이주는 자유로워서 거주 주민이 상하이로 이주를 원한다면 상하이시로 이주·편입되게 됐다. 현재 섬의 관리기구는 상하이에, 저장성에도 각각 있어서 해운행정, 항만행정 등 관리는 상하이 관할로, 공공건설, 여객운송 시스템 등은 저장성에서 관할한다. 때문에 양산항의 땅은 당연히 저장성에 귀속되는 것이다.

2002년 3월, 양산항과 동해(东海)대교 사업이 시작되었고, 2005년 1기 공정이 완공되어 동하이대교(东海大桥)가 건설됐고, 소양산과 대양산 간 해상 공간을 매립하여 형성된 인공지반에 수심 15미터의 다섯 개 선석이 건설됐고, 1기 공정 투자액은 143억 위안에 달했다. 2기 공정 4개의 수심 15미터의 네 개 선석 건설도 이어져 당초 3기로 나눠 건설 예정이었으나 2020년에 모든 공정이 완료될 것이며, 총 투자금액은 500억 위안에 달할 것이다.

2017년 12월, 양산항 4기 자동화터미널이 완공되어 운영에 투입됐다. 양산항 4기는 주산(珠山)군도 및 크고 작은 우구이(乌龟: 거북이)섬 주변 해상 매립을 통해 형

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

성되었고, 총 용지면적은 223만 m²이다.

우리는 양산항이 중국 유사 이래 최대의 기초 인프라이며 최초로 외해(外海)에 건설한 대규모 심수항이라는 것을 알고 있다. 10억 m³의 모래를 매립하여 부단한 노력 끝에 양산항은 건설됐다. 외해 중 건설된 거대항구는 어떻게 육지와 연결됐는가? 바로 우뚝 솟은 등하이대교가 있다. 대교는 총길이 31km, 전체 6차선의 현수교로 최대 경간거리는 420m, 예상수명 100년, 12급 태풍과 7급 지진을 대비할 수 있는 내진설계, 건설기간 35개월, 투자액 71억 1,000만 위안이다. 상술한 비용은 상하이시가 전액 출자했다.

소양산 남측의 심수해안은 16년에 걸쳐 대부분이 완공됐다. 그렇다면 금번의 저장성과 상하이 두 항만의 협의는 양산항 북측 해안선 건설의 새로운 공간을 열었다고 할 수 있다. 금번 협력에 대해 상하이시와 저장성은 아래와 같이 표현하고 있다.

<양산심수항 성쓰현 양산(嶧泗)신청 계획도>



※ 상기 그림은 계획도이며, 현재 대양산도 구역엔 항만시설이 없음(역자 주)

리창 상하이시위원회 서기는 상하이는 서비스 기능을 더 한층 강화하기 위해 저장성과 함께 금번 소양산항만구역 종합개발협력을 계기로 공동의 국가전략 실천을 둘러싸고 더욱 광범위하고 심층적인 협력 교류를 전개해나갈 것이라고 언급했다.

처준 저장성위원회 서기는 저장성과 상하이가 금번 협력을 새로운 기점으로 고수준의 양산구역 개발 개방을 추진하고, 상하이항과 닝보·저우산항의 협동협력을 강화하여 장삼각의 심도 있는 일체화 발전 중 선도역할을 해야 할 것이라고 언급했다.

리창 서기가 언급한 ‘국가전략’은 어떤 전략을 말하는 것일까? 분명 ‘상하이국제 해운중심’ 건설이 그 하나의 국가전략이다. 또 2018년 시진핑 총서기가 제1회 중국 국제수입박람회 개막식 연설 중 언급한 ‘창장삼각지역 일체화 발전’도 국가전략으로 승격됐다.

이는 양대 국가전략이 함께 존재하는 창장삼각지역 전략을 실천하는 것은 이미 어떤 특정 도시, 어떤 특정 항만이 단독으로 이행하는 것이 아니라, 각 분야에서 협력해야 하는 것을 의미한다. 현재 창장삼각지역은 저장성과 상하이 두 지역의 ‘자유무역시험구’를 보유하고 있다. 이전에 중앙 정부는 상하이 자유무역시험구에 새로운 구역의 증설을 결정했다. 이는 창장삼각주에 더욱 거대한 전략발전 공간이 주



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

어졌음을 의미하는 것으로 향후 ‘자유무역항군(群)’이 형성될 가능성이 있음을 시사한다. 이는 또한 상하이시와 저장성이 금번 소양산 북측의 협력에 있어서 이러한 흐름을 따르고 있는 것임을 표명한다. 향후 소양산 북측의 건설은 양대 항만그룹이 합심하여 협력한 결과가 될 것이다.

본지는 항만이라는 시장은 ‘가까우면 경쟁하고, 멀면 협력하는’ 경향이 있어왔다고 생각한다. 인접한 항만 간에는 경제적 배후지가 중복되고 화물원이 비슷하여 줄곧 경쟁관계가 존재해왔다. 그러나 금번 상하이항과 닝보·저우산항의 협력은 국가 전략을 실천한다는 대전제 하에서 지역 간 경쟁을 배제하고 역할이 중복되지 않는 연동발전의 ‘경쟁과 협력’ 모델이 나타나 양측 모두 ‘윈·윈’하는 결과가 될 것이라고 전망한다.

<자료 : 港口圈, 2019. 2. 20.>

4 2019년 장쑤성(江苏省) 해운·항만분야 건설 투자 125억 위안 예상

2월 22일, 장쑤(江苏)성 해운·항만 업무회의가 개최되었다. 올해 장쑤성은 해운·항만 분야 인프라 건설에 124억 8천만 위안을 투입할 계획이다. 이에 따라 장쑤성 항만의 허브기능이 강화되어 간선 네트워크의 개선, 해운과 항만산업 간 깊은 융합뿐만 아니라 대외개방 서비스 능력의 제고를 기대할 수 있을 것으로 전망된다. 2월 22일, 장쑤(江苏)성 해운·항만 업무회의가 개최되었다. 올해 장쑤성은 해운·항만 분야 인프라 건설에 124억 8천만 위안을 투입할 계획이다. 이에 따라 장쑤성 항만의 허브기능이 강화되어 간선 네트워크의 개선, 해운과 항만산업 간 깊은 융합뿐만 아니라 대외개방 서비스 능력의 제고를 기대할 수 있을 것으로 전망된다.

2018년 장쑤성은 신규 연강(沿江)·연해(沿海) 1만 톤급 이상의 7개 선석과 내하 1천 톤급 45개 선석을 건설했으며, 항만 처리능력은 20억 톤을 돌파했다. 그리고 연간 총 항만물동량은 25억 8,500만 톤을 기록했다. 그중, 대외무역 물동량은 4억 9천만 톤, 컨테이너물동량은 1,800만 4천 TEU, 해·철 복합연계운송 비율은 전년 대비 14% 성장했다. 연간 2억 톤 이상의 화물을 처리한 대형 항만 수는 5개로 늘어났다. 또한, 2018년 수문을 통과한 선박의 총 적재중량은 25억 4천만 톤, 수문 통과 화물량은 21억 2천만 톤을 기록했다. 내하 화물량은 8억 7,300만 톤, 내하 화물회전율은 1,312억 톤·km를 기록해 전체 화물운송량의 37.9%를 차지했다. 해운·항만 공급능력이 더욱 제고되었으며 대중화물 운송능력도 지속적으로 확대되고 있다.

2019년 장쑤성은 항만 인프라 건설에 90억 위안을 투입할 예정이다. 신규 연강·연해 1만 톤급 이상의 7개 선석, 내하 1천 톤급 이상의 10개 선석을 건설할 예정이며, 항만의 처리능력은 21억 톤을 기록할 것으로 예상된다. 연해항만 화물처리 기능을 제고하여, 연강 항만의 집약화 및 전용 부두 건설을 촉진하고, 내하항만 기능의 업그레이드를 추진할 것이다. 그리고 정부는 항로 건설에 34억 8천만 위안을 투입할 것이다. 3급 항로 정비 26.2km, 안벽 정비 57.4km 및 교량 건설 15개를 완성할 계획이다. 또한, 쑤난운하(苏南运河)는 연강 중점 컨테이너항만 간 연결 공사 추진을 통해 내하 컨테이너운송의 발전을 촉진할 것이다. 항로 보수 현대화 건설을 추진하며, 간선항로 취항률 95% 이상, 수문 취항률 98% 이상, 항로 표시 적중률 99% 이상을 확보할 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

또한, 올해 장쑤성은 해운·항만 건설과 생태문명 건설 간 융합발전을 강화할 방침이다. 난징(南京), 난통(南通), 장인(江阴)에서 AMP 200개 이상 업그레이드를 추진할 계획이며, 다양한 항만자원 통합 모델을 추진하여 난징, 전장(镇江), 양저우(扬州), 쑤저우(苏州) 및 난통 등 항만 간 연동 발전을 촉진할 것이다. 또한 전면적으로 과학기술 혁신을 추진하여 해운·항만 융합발전 데이터센터를 구축하며, 스마트항만 건설, IoT, 빅데이터, AI, BIM, 인공위성, Channel scanning system 등 기술 응용을 확대하여 자동화부두 및 스마트 항로의 건설을 추진할 것이다.

장쑤성은 전면적으로 해운·항만 서비스 능력 제고를 통해 운송 구조를 개선할 것이다. '1구 3항(강·해 복합연계운송구역 1개, 난진항, 련원강항(连云港港), 쑤저우(苏州)-타이창항(太仓港)의 3개)'의 서비스 기능을 확대하여, 련원강항 지역성 국제 허브항 건설을 가속화하고, 난징항운거래중심의 종합서비스 기능을 제고하고, 쑤저우-타이창항 컨테이너 노선 개통을 추진할 것이다. 그리고 통저우완항(通州湾港) 구역의 개발을 촉진하고, 원양항로의 지속적인 확대를 통해 철·수 복합연계운송을 추진할 것이다. 또한, 중국-유럽(중양아시아)화물열차 운행 효율을 제고하여, 대외 개방 서비스 능력을 강화할 것이다. 난징 이하 12.5m 수심 항로를 이용하여 강·해 직항(江海直达)운송 발전을 촉진할 것이다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 2. 22>

5 푸젠(福建), '해상 실크로드' 핵심구 대중화물 환적기지 건설 추진

최근 푸젠성(福建省) 교통운수청은 「기초 인프라 건설 및 유효공급 확대에 대한 실시방안(2019~2020년)(加大基础设施补短板力度的实施方案<2019~2020年>)」(이하 「방안」으로 약칭)을 발표했다. 「방안」에 따르면, 푸젠성은 향후 2년 동안 1,497억 위안을 투자하는 8대 핵심 공정을 통해 중점적으로 내하해운 공정 5개, 연해 해운·항만 공정 50개, 운송허브 공정 30개를 추진하며, 푸젠성 교통운송 공급측 개혁을 더욱 심화하고 교통인프라 유효공급을 확대할 것이라고 밝혔다.

항만 인프라 건설 분야에서 「방안」은 '해상 실크로드' 핵심구 대중화물(大宗货物) 중점 원자재·곡물 등 벌크화물 환적기지를 건설할 예정이다. 동시에 푸저우항(福州港), 샤먼항(厦门港) 등 핵심 항만의 개발 및 화물 집하·분배·운송체계 구축을 빠르게 추진하며, 항만 기초 인프라 개선을 통해 규모화·집약화 및 전문화된 항만군(港口群)을 건설할 것이다. 이에 따라 '해상 실크로드' 연선국가 및 지역 석탄, 철광석 등 대중화물 환적 업무 실시를 추진할 것이다. 또한 2019년 푸젠성은 샤먼항 구리(古雷)항만구역 15호~19호 선석 건설을 중점적으로 추진하며, 푸저우항 백마(白马)항만구역 12, 13호 선석을 정식 운영할 계획이라고 밝혔다.

「방안」에 따르면, 2020년까지 푸젠성은 연해 중점 항만 전용선석 비율을 현저히 제고할 것으로 예상된다. 항만의 연간 총 물동량은 8억 톤, 컨테이너물동량은 1,800만 TEU를 달성할 것으로 예상되며, 동시에 45만 톤급 대형 유조선, 40만 톤급 건화물선 및 20만 톤급 컨테이너선 정박능력을 갖추며, 민장(闽江) 항로 확대 공정 건설을 추진할 계획이다.

<자료 : 中国水运报, 2019. 2. 26>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

6 Ningbo-Zhoushan Port Container Terminal Expansion Project

지난 2월 24일, 항타선이 Ningbo-Zhoushan Port 穿山港만구역 2번 선석 서측에서 '1호 컨테이너 부두공정'의 그 첫 번째 작업을 게시했다. 이는 이 항만구역 확장공정의 중점 수리공정 작업이 전면적으로 시작됐음을 의미한다. 완공 후 穿山港만구역은 11개 컨테이너 선석을 보유하게 되고, 연간 처리능력은 60만 TEU 이상이 증가되게 된다. 이를 통해 穿山港만구역의 구도를 개선하게 되어 Ningbo-Zhoushan Port의 컨테이너 처리능력이 확대되며 '국제 강항(强港)' 건설 및 국가 '일대일로' 전략 관철에 큰 의미를 갖게 됐다.

「Ningbo-Zhoushan Port 전체계획(2014~2030년)」에 따르면, 穿山港만구역 기능 정의에 대해 컨테이너와 벌크화물 운송을 위주로 LNG, 석유제품운송과 임항공업 관련서비스 기능을 겸하는 Ningbo-Zhoushan Port의 주요 항만구역이라 규정했다. 穿山港만구역 컨테이너부두는 현재 이미 베이룬 4기 및 5기 컨테이너 부두공정이 완료되어 총 10개의 컨테이너 선석이 있으며 안벽의 총길이는 3,410m이다. 현재 세계 최대 컨테이너선의 정박이 가능하며 연간 컨테이너물동량은 2년 연속 1,000만 TEU를 초과하여 세계 최대 단일 컨테이너 부두 중 하나로 꼽힌다. 물동량은 Ningbo-Zhoushan Port 연간 컨테이너물동량의 약 40%를 담당하고 있다.

금번 건설의 1호 컨테이너 부두공정은 穿山港만구역 컨테이너부두 2호 선석 서측에 위치해 있으며 선석길이 330m, 폭 55m로 7만 톤급 컨테이너선의 정박이 가능하고(부두는 15만 톤급 컨테이너선 정박에 맞춰 설계), 길이 145m, 폭 20.6m의 양방향 4차선 진입교가 건설된다. 완공 후 이 선석은 기존의 10개 컨테이너 선석과 설비들을 공동으로 사용하게 된다.

<자료 : 港口圈, 2019. 2. 26.>

7 'Weiqiang'ao Damanqu (粤港澳大湾区) Development Plan Key Points' Announcement

2월 18일, 중국 국무원은 'Weiqiang'ao Damanqu 발전계획 강요'(이하 '강요'로 약칭)를 발표했다. '강요'는 해양경제를 대대적으로 발전시키는 동시에 가장 엄격한 생태환경보호제도를 실시하고 해안선에 대한 보호와 관제를 강화하여 해양환경자원에 대한 보호를 강화한다고 규정했다. 이 '강요'는 Weiqiang'ao Damanqu의 현재와 향후한 시기의 발전을 지도하는 강요문서이며, 총 11장으로 나누어져 있다.

국제경쟁력을 지닌 현대산업시스템 구축에 있어서 '강요'에서는 해양경제를 대대적으로 발전시킨다고 제기했다. 육·해 통합과 과학적 개발을 견지하고 광둥-홍콩-마카오 간 협력을 강화하며 블루경제 공간을 확대하여 현대 해양산업기지를 함께 구축한다. 또한, 해양개발공간의 구조배치를 최적화시키고, 해양기능구획, 토지이용전체계획과 연계시켜서 연안(도서 포함), 근안해역과 심해역에 대한 이용을 과학적으로 통합시킨다.

또한, 현대해양산업 시스템을 구축하고 해양어업, 해상운송 및 해양선박 등의 전통 우위 산업의 구조조정을 하며 해양생물의약, 해양플랜트장비제조 및 해수종합이용 등 신산업을 강대하게 육성한다. 이와 동시에 임해석유화학과 에너지 등 산업을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

집중적으로 발전시키고 항만물류와 연해관광 등 해양서비스산업의 발전을 가속화시키며 해양과학기술 혁신 플랫폼의 건설을 강화하여 해양과학기술의 혁신과 성과 활용을 촉진한다.

또한, 정부는 홍콩이 해양경제 관련 혁신연구에 가지고 있는 장점을 발휘하는 데 지지한다. 마카오가 해역 중장기 발전계획을 과학적으로 편성하고 해양관광, 해양과학기술 및 해양생물 등 산업을 발전시키는 데 지지하며, 선전시(深圳市)의 글로벌 해양중심도시 건설을 지지한다. 또한 광둥성-홍콩-마카오 간의 금융협력 강화를 통해 해양경제를 발전시키는 것을 지지한다.

생태문명 건설 추진에 있어서 「강요」에서는 ‘녹수청산이 바로 금산은산(绿水青山就是金山银山)’이라는 이념을 관철해야 하며 가장 엄격한 생태환경보호 체도를 실시해야 한다고 요구했다. 첫째, 해안선에 대한 보호와 관제를 강화한다. 해안선 자원의 보호와 자연속성에 대한 보호를 강화하며 해안선에 대한 동태적 모니터링 메커니즘을 수립한다. 둘째, 연안해역의 생태시스템에 대한 보호와 복원을 강화하고, 수생생물의 증식방류를 전개하며 중요한 해양자연보호구와 수산 유전자원 보호구의 건설과 관리를 추진한다. 셋째, ‘블루 해만(蓝色海湾)’ 정돈활동을 추진하고 연해의 홍수림을 보호하여 연해 생태벨트를 건설한다. 넷째, 광둥-홍콩-마카오 간 생태환경 보호에 관한 협력을 강화하고 생태환경 시스템의 개선을 함께 추진한다. 다섯째, 습지에 대한 보호와 복원을 강화한다. 권역내의 중요 습지를 전면적으로 보호하며, 연해습지 보호에 관한 국제협력을 전개한다. 여섯째, 환경에 대한 보호와 정돈을 강화하고 주장(珠江)의 동서(东西) 양안의 오염물을 중점으로 정돈하며, 오염배출구의 설치를 규범화시킨다. 일곱째, 해양환경자원에 대한 보호를 강화하고 바다로 배출된 오염물 총량 통제 체도를 조속히 수립하며, 해양환경에 대한 실시간 온라인 모니터링 시스템을 빠르게 구축한다.

「강요」는 거주하기 좋고 일하기 좋고 관광하기가 좋은 생활권을 만들기 위해 레저만구를 구축하고 홍콩, 광저우와 선전의 국제크루즈항만 건설을 추진하여 국제정기선을 더 많이 추가한다는 요구를 제시했다. 광둥-홍콩-마카오 간 요트 자유관광을 추진하고 적합한 구역에서 국제요트관광자유항을 건설하는 것을 모색한다. 정부는 마카오가 인근 도시와 함께 국제요트관광 발전에 대한 모색 및 국제관광제품에 대한 협력개발을 통해 국제 크루즈 시장을 개발하는 데 지지한다.

또한, 연해관광업의 고품질 발전을 촉진하고, ‘해양-도서-해안’의 입체적인 관광모델의 개발을 촉진하며 연해관광의 인프라 시설과 공공서비스 시스템을 개선해야 한다. 관광을 비롯한 서비스산업을 주체기능으로 하는 무인도 전체개발 방식을 모색한다. 그리고 차오저우(潮州)에서 잔장을 거쳐서 홍콩, 마카오와 연계되는 연해도로를 건설하며, 홍콩-마카오와 연결되는 연해관광노선을 형성하도록 한다. 또한 일련의 연해 특색을 지닌 타운을 건설한다. 이와 더불어 마카오와 인근 도시 및 도서간 관광노선의 개통, 그리고 홍콩-선전-후이저우(惠州)-산웨이(汕尾) 간 해상관광노선의 개통을 모색한다.

긴밀한 협력 강화 및 ‘일대일로’ 건설 참여에 있어서 광둥-홍콩-마카오 간 협력을 심화시키고, 주장삼각주의 투자와 경영 환경을 최적화시켜 대만구의 시장 일체화 수준을 향상시킨다. 이와 더불어 높은 국제수준의 시장규칙 체계를 전면적으로 연계하여 새로운 개방적인 경제체제를 구축한다. 이에 전방위 개방구조를 형성하고 국제경제무역 협력의 새로운 우위조건을 만들어서 ‘일대일로’ 건설에 든든한 지원을 제공해 준다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해수담수화 발전 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 2018년 중국 해양이슈 회고 및 2019년 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

또한 광둥-홍콩-마카오 협력발전의 플랫폼 건설에 있어서는 선전 첸하이(前海), 광저우 난사(南沙)와 주하이 형칭(橫琴) 등의 중대한 플랫폼 건설을 촉진하며, 그들이 개혁심화, 개방 확대와 협력 촉진에 있는 시범적 역할을 충분히 발휘하도록 한다. 이에 홍콩과 마카오의 발전공간을 확장하고 공공서비스에 관한 협력과 공유를 추진하여 광둥-홍콩-마카오의 전면적 협력을 유도하도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2019. 2. 20.>

8 산둥성 해양업무회의 개최

2월 26일, 산둥성 2018-2019 연도 해양업무회의가 지난(濟南)에서 개최되었다. 회의에 따르면, 산둥성 연해의 7개 도시가 ‘해양강시(海洋强市)’의 발전구조를 과학적으로 계획하고 다양한 조치로 해양경제를 발전시키고 있다. 특히 옌타이시는 세계 4대 심수 반잠수식 플랫폼 건조지 중 하나가 되었으며, 해양플랜트산업 생산액은 500억 위안을 넘었다. 산둥성 해양발전의 종합능력은 새로운 단계에 들어서 있으며, 2018년 지역해양경제총액이 1조 6천억 위안으로 산둥성 지역생산총액(GRDP)의 5분의 1을 차지할 것으로 예상된다. 해양경제는 이미 산둥성 경제발전에 중요한 자리를 차지하게 되어 현대화 ‘강성(强省)’ 건설의 중요한 엔진으로 부상했다.

2018년 산둥성의 해양사업은 많은 성과를 거두었다. 칭다오(靑島)의 블루 실리콘 밸리 및 웨이팡(潍坊)의 첨단산업개발구에서 국가과학기술 해양진흥 산업 시범기지의 건설을 추진했다. 옌타이(烟台) 경제기술개발구와 웨이하이(威海) 난하이신구(南海新区)를 비롯한 6개 성급(省级) 과학기술 해양진흥 산업 시범기지 건설도 예정대로 추진되고 있다. 칭다오, 옌타이 및 웨이하이의 3개 시범도시 건설도 순조롭게 추진되고 있으며, 80개의 산업체인 혁신협력과 산업클러스터 프로젝트 착수되었다. 칭다오시는 세계의 가장 큰 규모의 해조생물제품생산기지를 건설했으며, 알긴산염(alginate)의 생산능력은 세계 1위를 차지했다. 옌타이의 동성제약(东诚药业)은 세계의 가장 큰 콘드로이틴-황산 원료생산 기업이 되었으며, 중국의 유일한 콘드로이틴-황산 주사제 공급업체가 되었다. 또한, 산둥성은 해양국가실험실의 건설을 추진해왔으며 과학기술혁신 플랫폼의 체제를 보완하고 44개 성급 해양공정기술 혁신협력센터 건설에 있어서 새로운 진전을 이루었다. 이와 더불어 해양표준화기술위원회의 체제 구축을 가속화시키고 해양표준화 업무지도팀을 구성하여 해양표준화 관리를 강화했다.

송씨바오(宋繼宝) 산둥성 해양국 국장에 따르면, 2018년 산둥성 해양사업의 발전은 뚜렷한 성과를 거둔 동시에 2019년에 기존 기반에서 더 큰 발전을 이루어 해양경제혁신발전의 시범사업을 전개할 계획이다. 칭다오, 옌타이 및 웨이하이의 3개 국가해양경제혁신발전 시범도시의 시범적인 역할을 발휘하면서 해양생물과 해양고급장비의 두 가지 산업을 중심으로 산업체인의 혁신협력과 산업 집중화를 추진함으로써 산둥성 해양생물과 해양고급장비 등 산업의 집중화 발전을 가속화시킨다. 또한 웨이하이와 르자오(日照)의 국가해양경제발전시범구 건설을 지원하며 해양경제발전의 새로운 모델을 모색하고 ‘선행선시(先行先试, 먼저 실행하고 먼저 시험하다)’를 장려한다는 방침이다.

<자료 : 齐鲁壹点, 2019. 2. 27.>