



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스 : 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2010~2017년 중국해양경제발전지수 (OEDI)

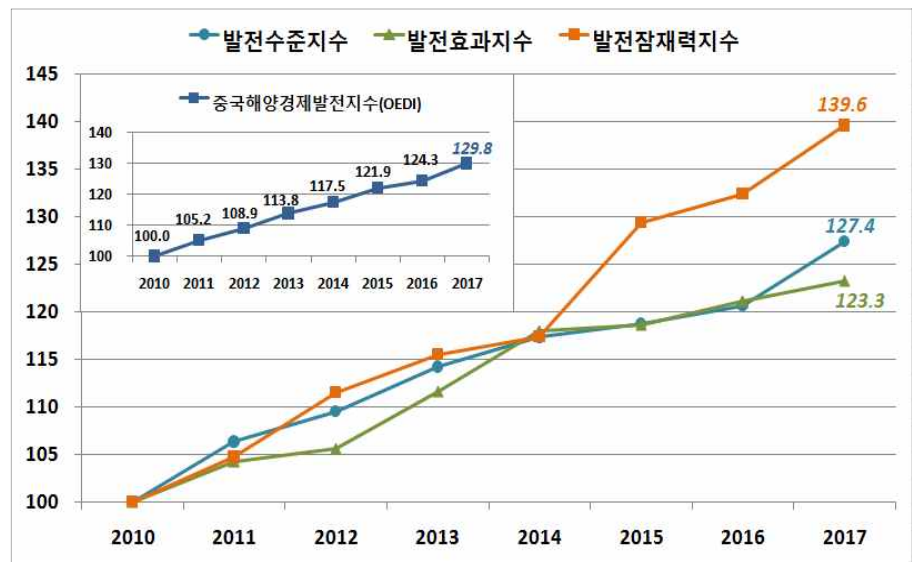
구분	OEDI	발전수준 지수	발전효과 지수	발전잠재력 지수
2010	100.0	100.0	100.0	100.0
2011	105.2	106.3	104.2	104.7
2012	108.9	109.5	105.6	111.5
2013	113.8	114.2	111.6	115.5
2014	117.5	117.3	118.0	117.4
2015	121.9	118.7	118.6	129.4
2016	124.3	120.6	121.1	132.4
2017	129.8	127.4	123.3	139.6

자료 : 중국 국가해양정보센터, 「2018 중국해양경제발전지수」

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 2017년 중국해양경제발전지수



자료 : 중국 국가해양정보센터, 「2018 중국해양경제발전지수」, 2018. 11.

2017년 중국해양경제발전지수 129.8, 2010~2017년 연평균 상승률 3.8%

‘중국해양경제발전지수(OEDI)’는 중국해양경제발전을 반영하는 종합적인 지수이며, 주로 발전수준, 발전효과 및 발전 잠재력의 세 가지 하위지수를 포함한다. 2010년(기준연도) 100에서 시작하여 2017년까지 연평균 3.8% 상승하며, 중국의 해양경제 발전은 급속발전 단계에서 고품질 발전 단계로 전환하고 있는 것으로 보인다. 2017년 동 지수는 129.8를 기록하며, 전년대비 5.5포인트(4.4%) 상승했다. 그 가운데 발전수준 제고가 OEDI에 대한 기여율은 49.2%, 발전효과 제고의 기여율은 12%, 발전 잠재력 강화의 기여율은 38.8%를 기록했으며, 전체적으로 안정적이고 좋은 발전추세를 보여주었다.

2017년의 발전수준지수는 127.4로 전년대비 5.6%로 발전수준은 현저히 제고되었다. 그 중에 경제효익성의 제고와 경제규모의 확대가 발전수준 제고에 기반 기여도가 가장 높은 것을 나타냈다. 발전효과지수는 123.3로 전년대비 1.8%로 발전효과는 소폭 증가되었다. 그 중에 민생개선이 발전효과 증가에 대한 작용이 가장 큰 것으로 보인다. 발전잠재력지수는 139.6로 전년대비 5.4% 상승했으며, 잠재력이 더욱 강화된 것으로 나타났다. 그 중에 혁신의 촉진작용이 비교적 강한 것으로 보인다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-05	12-14
종합지수	773.28	854.65
일본 항로	678.52	727.22
구주 항로	1,055.59	1,018.34
미서부 항로	612.18	812.72
미동부 항로	783.03	1,013.14
한국 항로	614.11	637.06

주: '01-05' 2018년 1월 5일 지수
자료: 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-05	12-14
종합지수	1,387.18	1,044.51
석탄	1,441.08	1,066.02
곡물	1,464.37	932.41
금속광석	1,521.19	1,023.83
정유	1,262.87	1,283.14
원유	1,541.72	1,557.48

자료: 상하이항운교역소

이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망

중국 제19차 당대회 보고서에서 “중국은 ‘공동 상의, 공동 건설, 함께 누림(共商共建共享)’의 글로벌 거버넌스 이념을 견지하고 국제관계의 민주화를 제창하며 글로벌 거버넌스 체계의 개혁과 건설에 적극적으로 참여함으로써 중국의 지혜와 힘을 발휘해야 한다”고 제시했다. 또한, 국제해양사무는 급속히 발전하는 시기에 들어서 있으며, 해양과 관련된 국제협력도 계속 활발해지고 있다. 해양은 이미 글로벌 거버넌스의 중요한 의제로 부상되고 있다. 지금 세계의 주요 해양국가들은 해양에 대한 개발과 거버넌스를 계속 강화하고 있고, 세계의 해양질서는 급속한 변화기와 심층적 조정기로 진입했다.

그러므로 중국도 해양강국 건설을 위해 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여해야 하는 시급한 상황에 놓여 있다. 따라서 이번 ‘이슈포커스’에서는 중국 정부의 글로벌 해양 거버넌스 참여 현황을 살펴보고, 향후 심층적 참여를 위한 대응조치를 검토하려고 한다.

1 글로벌 해양 거버넌스

1. 글로벌 해양 거버넌스의 개념

글로벌 해양 거버넌스는 글로벌화, 글로벌 거버넌스, 해양 거버넌스, 해양종합관리 등의 개념에서 온 것이다. 글로벌 해양 거버넌스는 ‘글로벌화’의 역사 배경과 분리할 수 없고, 글로벌 거버넌스의 주요 부분이다. 황런왕(黄任望, 2014)¹⁾ 연구에 따르면, 글로벌 해양 거버넌스는 “글로벌화 배경 아래, 각국 정부, 국제조직, 비정부조직(국제 비정부조직), 기업(다국적 기업)과 개인 등 주체들은 해양 분야의 공동위기를 함께 대응하고 공동이익을 함께 추구하기 위해 협상과 협력을 통해 해양공간과 해양자원 개발·이용 과정에서 나타난 각종 문제를 해결한다”는 뜻으로 정의했다.

주요 방식은 국제법, 규범, 원칙, 전략, 계획 및 정책 등을 실시하고, 관련 구체적 조치를 취한다. 또한, 핵심목표는 주체(국가, 조직 및 개인)들이 해양 분야(해양활동 및 관련사무)에서 호혜평등(平等互利), 우호적 협력 관계를 수립하여 유지하고, 인류와 해양 간의 조화로운 관계를 조성하여 수호하고, 해양 건강을 보호하며 해양자원에 대한 지속가능한 개발·이용을 실현하는 것이다.

2. 글로벌 해양 거버넌스의 특징

글로벌 해양 거버넌스의 본질²⁾은 어떠한 정치게임의 과정이기도 하며, 선명한 국제정치의 색깔을 띠고 있다. 따라서 국제성과 정치성은 글로벌 해양 거버넌스의 두 가지 중요한 특징으로 볼 수 있다. 국제성이라는 특징은 세계

1) 황런왕(黄任望), 「글로벌 해양 거버넌스 문제에 대한 초보적 연구」, 해양개발과 관리, 2014, 3호.

2) 왕치(王琪) 등, 「글로벌 거버넌스를 해양분야로 유입」, 태평양학보, 2015, Vol.23, No.6.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

각국과 국제조직, 심지어 일반시민도 어느 정도 글로벌 해양 거버넌스 과정에 참여할 수 있으며, 해결해야 할 문제도 인류 공동이익과 관련된 글로벌 해양문제 등을 통해서 볼 수 있다.

정치성은 글로벌 해양 거버넌스 실현의 과정에서 항상 담판, 타협, 충돌, 협력, 조약제정 등의 정치적 행위가 발생하고, 실시효과도 주권국가의 정책가치와 국가 간 정치게임의 결과로부터 영향을 받는 데 있다.

또한, 각국이 글로벌 거버넌스에 참여하는 목적과 동기는 서로 다르면서 내륙국가와 연해국가, 선진국가와 발전도상국가의 적극성도 다르기 때문에 각국의 정책과 행위를 조정하는 과정에서 보다 더 큰 어려움을 맞이해야 한다. 이것은 글로벌 해양 거버넌스가 다른 일반 거버넌스 활동에 비해서 또 다른 특징이라고 할 수 있다.

공평과 평등은 글로벌 해양 거버넌스의 기본정신이지만, 각국의 실력과 권력의 차이로 인해 국제해양사무에 있는 발언권도 격차가 크다. 전통해양강국은 의제설정, 자원배치, 제도설계 등에 있어 우위를 차지하려고 한다. 반대로 신흥 해양국가는 기존의 정치체계를 돌파하려고 하나 여전히 여러 가지 제한을 받고 있다. 그리고 발전도상국가들의 이익은 항상 소홀하게 다뤄지고 있는 입장이다. 따라서 글로벌 해양 거버넌스의 대국정치 색깔을 약화시키는 것은 글로벌 해양 거버넌스의 실행효과를 제고하는 중요한 방법 중 하나로 보인다.

3. 글로벌 해양 거버넌스의 구성요소

글로벌 해양 거버넌스는 여러 요소로 구성된 복합적인 것이며, 각 요소 간에 내재적 논리성과 관련성을 지니고 있다. 구체적으로 보면 글로벌 해양 거버넌스의 구성요소는 목표, 규제, 주체와 객체를 포함한다.

[표 1] 글로벌 해양 거버넌스의 구성요소

구성 요소	목표	규제	주체	객체
함의	- 글로벌 해양 거버넌스의 가치이며 왜 글로벌 해양 거버넌스를 실현해야 하는가?	- 어떤 수단으로 글로벌 거버넌스를 실현할 것인가?	- 누가 글로벌 해양 거버넌스를 추진하는가?	- 글로벌 해양 거버넌스가 가리키는 대상, 즉 글로벌 해양 거버넌스가 어떤 것을 다스려야 하는가?
주요 내용	- 세계 범위에서 인간과 바다의 조화로운 실현하고, 해양에 대한 지속가능한 개발·이용을 촉진함. - 지금 글로벌 해양 거버넌스의 가장 시급한 임무는 바로 해양환경품질을 개선하고 해양자원을 합리적으로 개발하고, 해양 돌발사건을 효과적으로 대응하며, 해양안전성을 수호함으로써 정상적인 국제해양질서를 유지하는 것임.	- 각국의 해양 행위를 규범화시키고 정상적인 국제 해양 질서를 유지하기 위한 일련의 조약, 공약, 협의, 선언, 원칙, 규범 등을 이용하는 것을 가리킴.	- 주체는 주로 주권국가, 국제 정부 간 조직 및 세계시민단체연합의 세 가지 유형이 있음. - 또한, 다국적 기업과 일반시민도 주체 중 하나이지만, 너무 분산되면서 힘도 제한적이기 때문에 다른 주체에 의존해야 함.	- 전체적으로 보면 글로벌 해양 거버넌스의 객체는 이미 전 인류의 공동이익에 영향을 미쳤거나 미칠 수 있는 글로벌 해양문제임. - 주요 해양안전, 해양환경, 해양자원의 개발·이용, 글로벌 기후변화, 해양돌발 사건의 대응처리의 다섯 가지 문제가 포함되어 있음.

자료 : KMI 정리

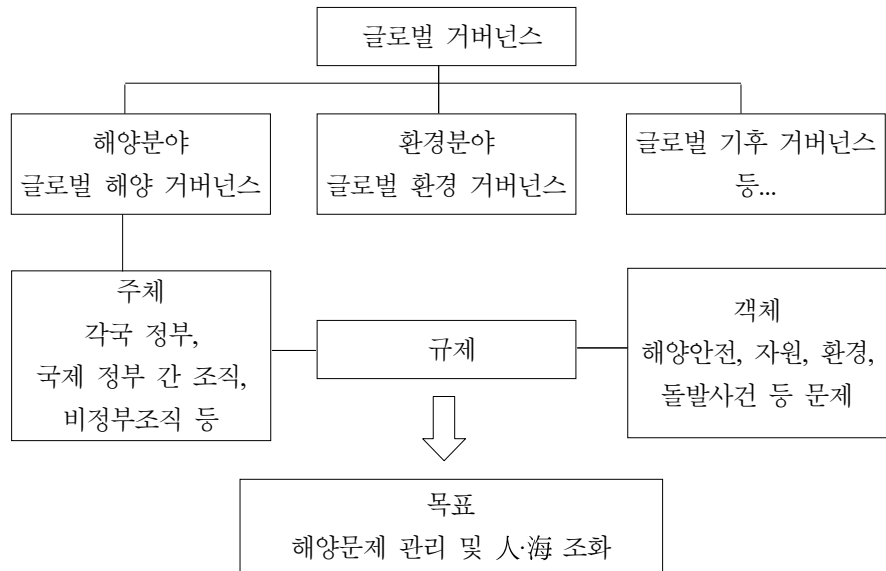


CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

글로벌 해양 거버넌스의 출현과 형성과정은 바로 이 네 가지 구성요소가 서로 연계하여 상호작용으로 이루어진 것이다. 네 가지 요소의 관계는 다음 그림을 통해 확인할 수 있다.

[그림 1] 글로벌 해양거버넌스의 기본요소 구성도



자료 : 왕치(王琪) 등, 「글로벌 거버넌스를 해양분야로 유입」, 태평양학보, 2015, Vol.23, No.6.

2 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 현황

1. 중국 글로벌 해양 거버넌스 참여의 필요성

최근 몇 년 동안 중국의 해양경제는 급속히 발전해왔고, 해양과학기술도 진보적인 발전을 이루면서 해양에 대한 개발·보호 능력도 뚜렷이 강화되었다. 이로 인해 해양강국 건설을 위한 든든한 기반이 마련되었다. 이와 동시에 중국은 세계와의 관계도 역사적인 변화를 겪고 있고 중국의 국제지위가 대대적으로 향상되었다. 따라서 새로운 시기의 해양강국 건설을 위해 국제해양사무에 참여하고 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여하는 것은 시급한 일이다.

글로벌 해양 거버넌스 참여는 중국의 해양강국 건설에 중요한 의미를 지닌다. 한편으로 글로벌 해양 거버넌스에는 한 국가의 강한 해양종합능력이 필요하다. 해양개발·이용을 인도하는 능력과 해양 공공서비스를 제공하는 기술 능력을 갖추어야 할 뿐만 아니라, 각국 관계를 조정해야 하며 공동이익을 최대화할 수 있는 능력이 필요하다. 한 국가가 글로벌 해양 거버넌스 체계에 있는 중요성은 항상 국가의 해양력과 긴밀히 연관되어 있다. 다른 한편으로, 글로벌 해양 거버넌스 참여를 통해 중국 국내의 해양관리 체계의 개혁도 촉진할 수 있고 해양관련능력을 강화시킬 수 있어서 글로벌 해양 거버넌스 참여는 해양강국 건설을 위해 든든한 바탕을 마련해 줄 수 있을 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 중국 글로벌 해양 거버넌스 참여의 이념³⁾

중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여이념은 크게 세 가지로 볼 수 있다. 첫째, 평등 이념을 기반으로 참여한다. 중국은 「유엔해양법협약」에 기반한 해양질서를 지지하고, 소도서 국가와 원탁회의 개최를 제창하고, 해양관련 NGO단체와 협력활동을 전개하는 등 행동으로 중국이 모든 해양 거버넌스 주체를 존중하고, 해양을 공정하게 다스리는 등 여러 가지 일을 선도해 왔다고 볼 수 있다.

둘째, 협력으로 WIN-WIN을 도모한다. 중국은 다른 국가의 발전공간을 압박하여 대가를 취하는 배타적 해양발전 이념을 추구하지 않는다. 중국은 협력으로 해양 리스크에 대응하고, 규제 협상에 참여하여 해양을 공동 개발·이용하는 것을 주장한다. 또한, 중국은 기술의 보급과 이익 공유를 중요시하기 때문에 많은 해양협력 파트너를 가지게 되었다. 한편으로 발전도상국가의 해양사업발전을 위해 자금, 인재 및 기술 지원을 제공하면서, 다른 한편으로 선진국가와 함께 해양과학연구 프로젝트를 추진하고 있다.

셋째, 인간과 바다의 조화로우움을 추구한다. 지속가능한 발전은 이미 중국정부의 발전정책 중 중요한 일부가 되었다. 중국이 주장하는 글로벌 해양 거버넌스는 고정적인 해양권역을 깨고, 육지와 해양 간 울타리를 타파하며, 글로벌 해양이라는 전체시각에서 해양 개발·이용과 환경자원 보호 간의 균형을 이루어 해양개발 방식을 순환이용모델로 전환시키도록 촉진한다.

3. 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 현황

21세기에 들어와 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 참여하는 범위가 확대되고 있고 수준도 향상되고 있다. 중국은 글로벌 해양 거버넌스의 가치, 규제, 결과와 평판에 일정한 작용을 발휘해왔다. 지금 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 있는 지위는 ‘제한적 힘을 지닌 핵심주체 중 하나⁴⁾’로 볼 수 있다. 최근 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 참여하는 행보는 다음과 같이 확인할 수 있다.

가. 공공서비스 제공

중국은 인프라 건설을 통해 해양 공공서비스 제공을 확대하고 있다. 올해 5월 8일, 남중국해 지역 해일조기예보센터가 설립되어 운영을 시작했다. 또한, 올해 10월 31일 남중국해 자원에 대한 생태적 보호를 강화하고 해상 공공서비스를 효과적으로 제공하기 위해 중국 자연자원부는 난사군도(南沙群岛)의 용수자오(永暑礁), 주비자오(渚碧礁) 및 메이지자오(美济礁)에 3개 해양관측기지 건설을 완성했으며, 정식으로 운영하기 시작했다. 이 3개 해양관측기지의 운영은 남중국해의 해상 공공서비스 능력을 향상시켰으며, 남중국해 지역의 자연자원 보호와 관리의 기본수단을 풍부하게 만들었다.

그 외에는 ‘하이난(海南) 1호’ 위성 프로젝트의 카메라와 선박자동식별 시스템(Automatic Identification System)을 가진 첫 번째 위성이 2019년 하반기에 발

3) 푸멍즈(傅梦孜), 첸양(陈阳), 「중국 글로벌 해양 거버넌스 참여의 이념과 경로」, 광명일보, 2018. 10. 10.

4) 왕치(王琪) 등, 「글로벌 거버넌스를 해양분야로 유입」, 태평양학보, 2015, Vol.23, No.6.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

사될 예정이다. ‘하이난 1호’ 위성 프로젝트는 하이난 위성 성과 계획 중의 일부이다. 하이난 위성 성과 계획에 따르면, 2019년에 ‘하이난 1호’ 1기의 광학위성 3개를 발사하고, 2020년에 ‘하이난 1호’ 2기의 광학위성 3개 및 ‘싼야 1호’ 2기의 초분광 위성 2개를 발사하며, 2021년에 ‘싼사 1호’의 합성영상레이더 (SAR) 위성 2개를 발사할 계획이다.

나. 심해·극지·대양 탐사활동 활발히 전개

올해 제9차 북극과학탐사팀은 69일에 거쳐 총 12,500해리를 항행했고 88개 해양종합기지에서 과학탐사를 실행했다. 또한, 올해 4월 21일에 제34차 남극탐사팀은 165일 동안 약 38,000해리의 운항을 마쳤으며, 지난 11월 2일에 제35차 남극탐사활동을 시작했다. 그리고 중국의 다섯 번째 남극탐사기지의 건설도 추진되고 있다. 대양탐사에 있어서 지금까지 총 51차 대양활동을 전개해왔으며, 지난 12월 10일에 제52차 대양탐사가 시작했다.

또한, 극지탐사의 관련 정책이나 규정 제정도 적극적으로 추진하고 있다. 올해 1월, 중국은 「중국의 북극정책 백서(白皮书)」를 발표했으며, 이는 중국정부가 발표한 북극정책에 관한 최초의 백서이고, 향후 중국이 북극사무와 활동에 참여하는 중요한 정책근거가 될 것이다.

또한, 지금까지 「남극탐사활동 행정허가 관리규정」, 「남극탐사활동 환경영향 평가 관리규정」, 「남극활동 환경보호 관리규정」, 「중국 남극탐사기지 방문 관리규정」 등의 규정이 연이어 발표되었으며, 남극활동의 관리체계를 수립했다. 이와 더불어 긴급상황 대응에 있어 「극지탐사 전체 응급대책」을 발표했다.

특히, 최근에 제13기 전국인대상무위원회(全国人大常委会)가 발표한 입법계획 중에 남극 활동과 환경보호에 관한 입법 프로젝트를 포함시켰다. 이는 중국의 남극입법 사업이 정식으로 일정에 포함된 것이다. 심해분야에서는 2016년 2월에 「심해저 자원 탐사·개발법」이 발표되었으며, 2017년에 관련된 「심해저 자원 탐사·개발 허가 관리방법」도 발표되었다.

다. 국제해양협력 심화

중국은 세계 주요 해양국가와의 협력이 더욱 심화되었고, 5년 동안 총 23개의 정부 간 협력문서를 체결했다. 또한 총 8개의 국내외 협력 플랫폼이 구축됐으며, 중국내에 13개 국제조직의 주중 센터가 설립되었다. 이를 통해서 해양종합관리, 해양경제, 해양과학연구, 해양환경보호 및 재해 감소·예방 등 분야에서 양자와 다자 간 협력을 추진하여 새로운 성과들을 획득했다.

또한, 연해지방 정부는 APEC 해양부장급 회의, 중국-소도서국가 해양부장원탁회의, 중국-남유럽국가 해양협력포럼, 중국-동남아국가 해양협력포럼, 중국-유럽 ‘해양의 해’ 및 중국-그리스 ‘해양의 해’ 등 중요한 활동을 성공적으로 개최했다.

이와 더불어, 유엔정부간해양학위원회, 국제해저관리국 및 대륙붕한계위원회 등 국제조직 업무에 적극적으로 참여했으며, 해양지속가능발전, 기후변화



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

대응, 관할해역 외의 생물다양성 보호, 대륙붕 경계확정 및 해저지명 등 분야의 의제설정, 규칙제정과 분쟁처리 등 능력이 현저히 향상되었다. 해양사무가 중국외교에 중요한 자리를 차지하게 되었고 해양관련 국제협력이 활성화되면서 중국이 세계해양무대의 중심으로 나아가고 있다.

라. ‘블루파트너 관계’ 구축 제기

2017년 6월, 중국 국가해양국은 처음으로 중국대표단을 이끌고 유엔 해양지속가능발전대회에 참석했으며, ‘블루파트너 관계 구축’, ‘블루경제 대대적 발전’ 및 ‘해양생태문명 건설 추진’의 세 가지를 제의했고, 더욱 공평하고 합리적이고 균형적인 글로벌 해양 거버넌스 체계의 구축을 추진해야 한다고 강조했다. 또한, 올해 1월에 개최된 전국해양공작회의(全国海洋工作会议)에서도 “글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여하고 블루파트너 관계를 제대로 추진한다”고 제시했다. ‘블루파트너 관계’의 제의는 광범위하게 인정을 받았으며, 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여하고 해양이익공동체 구축의 중요한 경로가 되었다.

2017년 11월에 중국과 포르투갈은 「‘블루파트너 관계’ 수립 및 해양협력 활동 액션플랜 프레임」을 체결했으며, 포르투갈은 유럽국가 중 중국과 블루파트너 관계를 맺은 첫 번째 국가가 되었다. 또한, 지난 2018년 12월 5일 시진핑 중국 국가주석이 포르투갈을 방문하여 「전면적 전략 파트너 관계 강화에 관한 성명」을 체결했으며, 양국의 ‘블루파트너 관계’ 발전 강화를 강조했다.

또한, 2017년 9월에 중국 푸젠성 평탄(平潭)에서 개최된 ‘중국-소도서해양국가 해양부장 원탁회의’에서 「평탄선언(平潭宣言)」을 발표했으며, 해양협력에 기반한 ‘블루파트너 관계’ 구축을 권장한다고 밝혔다. 「평탄선언」은 각국은 해양 거버넌스를 추진하는 과정에서 자기의 주장을 평등하게 표출할 수 있고, 국제협력이 가져주는 이익을 함께 누리며, 협력 메커니즘을 공동으로 수립하고 액션플랜을 제정하여 해상 실무협력 프로젝트를 추진한다고 제기했다. 협력분야는 블루경제 발전에만 제한되지 않고, 생태환경 보호, 기후변화 대응, 해양재해 예방·감소, IUU 어획 및 해양쓰레기 관리 등 분야도 포함된다고 밝혔다.

3 중국 글로벌 해양 거버넌스 참여의 제한적 요인

중국이 글로벌 해양 거버넌스에 참여하고 지위를 향상하는데 여러 제한적인 요인들이 존재하고 있다. 첫째, 중국은 통일 관련한 대만문제와 일본, 베트남 및 필리핀 등 국가 간 도서나 해역 주권분쟁 문제가 존재한다. 이런 상황에서 중국의 국제영향력 발휘가 제한되고 있다.

둘째, 중국을 비롯한 신흥대국의 부상은 글로벌 해양 거버넌스 기존 체계를 근본적으로 바꾸지 못했다. 불평등한 국제정치경제 질서가 여전히 존재하기



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

때문에 중국을 비롯한 발전도상국은 불공평한 대우를 받고 있는 상황이다.

셋째, 중국의 국력과 상응한 해양 발언권을 얻지 못했다. 중국은 두 번째로 큰 세계경제체이지만 해양발언권이 약하다는 것은 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 가지는 힘이 제한되어 있다고 보인다.

넷째, 중-미 관계의 복잡성은 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 있는 지위에 불확실한 요소로 작용한다. 중국과 미국은 남중국해 등의 문제로 인해 서로 갈등을 빚기도 한다. 중-미 양국의 복잡한 관계로 인해 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 참여할 때 미국의 정책과 입장으로부터 영향을 받기도 한다.

그러므로 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 있는 지위를 향상시키는 것은 더욱 시급한 상황이다. 또한, 국제 조정·제재 메커니즘의 미비, 연해국가와 내륙 국가 책임구분의 불확실 및 각 행동주체의 이익과 동기의 복잡성으로 인해 글로벌 해양 거버넌스의 실현을 제약하고 있다. 더구나 글로벌 해양 거버넌스 메커니즘 내부의 관리 부족, 합리성 부족과 민주 부족 등 요인들도 그의 실현을 제약하고 있다.

4 글로벌 해양 거버넌스 심층적 참여를 위한 중국의 대응조치

글로벌 해양 거버넌스로 해결해야 할 문제들은 복잡적이고 어려운 편이다. 환경보호, 자원탐사와 어업협력 등 분야를 포함하면서 주권분쟁, 테러리즘과 기후조정 등 분야도 포함된다. 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여한다는 것은 중국이 글로벌 해양 거버넌스에서 우위의 지위를 얻어 더 큰 작용을 발휘하기 위해 일련의 행동을 취하는 동태적 과정을 의미한다. 구체적으로 보면, 국가정부를 핵심으로 다원 주체가 글로벌 해양 거버넌스 체계 구축과 이행 과정에서 더 유리한 지위를 도모하는 동시에 지위와 해당된 책임을 이행한다. 중국은 국제사회와 광범위한 ‘블루파트너 관계’를 구축하고, 국제 해양규칙 제정과 의제설치, 해양경제발전, 해양환경보호, 해양질서 수호 및 해양 공공서비스 제공 등 분야에서 발언권과 영향력을 강화함으로써 각종 해양문제의 해결과 글로벌 해양 거버넌스 체계의 보완 및 인류 해양운명공동체의 구축을 추진해야 한다.

1. 국가해양력 강화⁵⁾

국가의 강대한 해양력과 국제영향력은 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 참여하는 근본적 조건이다. 기존의 발전수준에서 중국의 해양력과 영향력을 계속 향상시키는 것은 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여하여 효과적 역할을 발휘할 수 있는 전제이다.

국가의 해양력은 하드파워(hard power)와 소프트파워(soft power)로 구성된다. 중국은 이 두 가지 능력을 모두 제고하여 해양력과 국제영향력을 계속 강

5) 최예(崔野), 왕치(王琪), 「글로벌 해양 거버넌스 심층적 참여에 관한 몇 가지 문제」, 2018. 5. 30.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

화함으로써 글로벌 해양 거버넌스 참여 기반을 더욱 공고하게 만들어야 한다.

[표2] 국가해양력 향상을 위한 조치

해양력	하드 파워	소프트 파워
함의	<ul style="list-style-type: none"> - 국제해양사무에서 군사타격, 무력위협과 경제제재 등 강제적 방식으로 타국에게 자국의 행동목표를 받아들이게 하고 복종하게 만들어서 해양권익을 확보하는 능력과 영향력 - 주로 해양경제, 해양과학기술, 해양군사 등 능력 포함. 	<ul style="list-style-type: none"> - 비 강제적 방식으로 각종 자원을 활용하여 타국의 이해, 인정, 지지와 협력을 얻어서 국가의 해양권익을 확보하는 능력과 영향력. - 해양문화, 해양의식, 해양가치관, 해양정책 및 해양발전모델 등 포함.
글로벌 해양 거버넌스 참여를 위한 해양력 제고	<ul style="list-style-type: none"> - 해양경제, 해양과학기술 및 해양군사 등을 계속 발전시키고, 중국이 글로벌 해양 거버넌스 참여의 물질적 기반을 강화함. 	<ul style="list-style-type: none"> - ‘인류운명공동체’와 ‘블루파트너 관계’ 및 ‘21세기 해상실크로드’ 등의 이념을 적극적으로 홍보하고, 중국의 해양문화의 영향력을 확대하여 해양관리 경험을 함께 나눔.

자료 : KMI 정리

2. 해양외교의 적극적 전개

중국은 글로벌 해양 거버넌스 참여의 후발자로서 합리적이고 합법적인 해양권익을 도모하고 공평한 해양국제 질서를 구축하기 위해 해양외교를 적극적으로 전개해야 하고 양자와 다자 간 해양협력을 강화하며, 국제해양조직에서 영향력을 발휘해야 한다.

우선, 역내의 협력을 강화해야 한다. 남중국해 문제에 있어서 양자 간 해상협상 메커니즘의 수립으로 역내 국가의 분쟁을 관제하면서 역외국가의 간섭을 배제해야 한다. 이와 동시에 해양환경보호, 과학연구, 구조 및 재해예방 등 민감도가 낮은 분야에서 해상실무 협력을 추진하며, 역내 국가 간 이해와 신뢰성을 증진시킨다.

둘째, 소국가와 긴밀한 관계를 조성하도록 한다. 글로벌 해양 거버넌스에 있어서 발전도상국, 소도서국가 및 태평양 도서국가 등은 매우 활발한 역할을 발휘하고 있어서 독특한 정치적 역할을 작용하고 있다. 따라서 중국은 발전도상국과의 단결과 협력을 강화하고, 소도서국가와의 우호적 협력관계를 더욱 긴밀하게 발전시켜야 한다.

셋째, 해양 글로벌 거버넌스의 참여는 기존의 해양국토뿐만 아니라 대양, 극지와 심해 분야로 나아가야 한다. 중국은 유엔, 국제해저관리국과 북극이사회 등 국제 해양관리 플랫폼을 이용해서 관련 자원개발 규정의 제정에 참여할 수 있도록 해야 한다.

3. 해양환경에 관한 국제협력 강화

해양환경문제는 관련 범위가 넓고 확대속도가 빠르게 영향을 미칠 수 있는 심각한 문제이기 때문에 이미 인류와 해양의 지속가능한 발전을 제약하는 중요한 요인이 되었다. 또한 환경문제 해결의 비용은 높으면서 자금, 기술, 인력



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

과 설비에 대한 요구도 비교적 높기 때문에 발전도상국에게는 감당하기 어려운 문제이다. 따라서 해양환경관리에 있어 해양대국과의 협력이 매우 중요한 것으로 보인다.

중국이 정책소통, 목표설정, 과학기술 연구·개발, 에너지 절약, 온실가스 감축, 친환경 에너지 개발, 해양의 석유오염 정돈 및 생물보호 등에 있어 해양대국과의 국제협력을 강화해야 한다. 이와 더불어 대국 간 실무적 협력으로 소도서국가, 다른 발전도상국 및 내륙국가의 공동참여를 이끌어준다.

구체적으로 보면 해양쓰레기 퇴치 국제세미나를 개최하고 기후변화 대응에 적극적인 자세를 선보여야 한다. 이와 동시에 국가 관할해역 외의 생물다양성 국제협정에 관한 정부 간 담판에서 발언권을 강화하며 심해, 극지, 해양쓰레기, 해양산성화 및 해양보호구 등 이슈에 관한 국제규칙 제정에 적극적으로 참여해야 한다.

4. ‘블루파트너 관계’ 구축 확대

개방·포용하고 실무적이고 WIN-WIN을 도모하는 블루파트너 관계의 구축은 신형 국가관계가 해양분야에서의 확장이자, 중국이 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여하는 중요한 경로이기도 하다. 블루파트너 관계는 구체적인 사무를 중심으로 하는 전통적인 협력계획을 뛰어넘어서, 국가차원에서 종합적인 협력 메커니즘을 구축하는 것이다. 이는 공동이익에 최대한 집중시켜 정책분쟁과 이익충돌을 줄이고 글로벌 해양 거버넌스의 평등과 상호신뢰 관계를 증진시킨다.

따라서 중국은 「유엔해양법협약」의 기반에서 ‘인류운명공동체’의 이념을 적극적으로 제창하면서 유럽 및 다른 관련국가와 전면적이고 다차원적이며 광범위한 ‘블루파트너 관계’를 구축하기 위해 협상을 전개하고 협정체결을 추진해야 한다. 또한, 「평탄선언(平潭宣言)」 및 「국제블루산업연맹 이니셔티브」의 이행을 추진하고, 중동부유럽, 남미·카리브해지역 및 남태평양도서국가와의 협력을 확대해야 한다. 이와 동시에 ‘해양운명공동체’라는 이념을 국제사회의 공동 인식이 될 수 있게 적극적으로 제창해야 한다.

5. ‘일대일로’ 해상협력 추진

2018년 전국해양공작회의(全国海洋工作会议)에서는 글로벌 해양 거버넌스 참여와 관련하여 ‘21세기 해상실크로드 건설’을 추진하고, 「‘일대일로’ 건설 해상협력 계획」을 발표하여 해상협력포럼을 개최한다고 제시했다. 그리고 해상실크로드 해양공간계획국제포럼을 개최하고 연선 국가 지역과의 소통과 협력을 강화한다고 강조했다. 또한, ‘중국-아세안 블루경제권’의 이니셔티브를 제기하며, 러시아 등 북극국가와 ‘빙상실크로드’를 함께 건설한다고 요구했다.

현재 세계국가는 경제하방 압력을 받고 있는데다가 무역보호주의가 대두하고 있어서 세계경제발전은 둔화되고 있다. 중국이 제기한 ‘일대일로’ 전략은 국제사회에게 넓은 시장과 새로운 성장동력을 부여할 수 있다. 중국은 ‘일대



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

일로' 해상협력을 중점으로 추진해야 하며, 아시아인프라투자은행의 지원으로 상호연통을 강화하고 개방적이고 서로 이익을 나눌 수 있는 해양경제협력 모델을 구축하도록 한다. 또한, 중국-태평양도서국가 경제발전 협력 포럼 및 글로벌 블루경제 파트너 포럼 등의 플랫폼을 통해 고효율적이고 실무적인 해양경제협력을 전개함으로써 세계 해양경제의 발전을 촉진해야 한다.

6. 법적 수단 활용, 싱크탱크의 역할 발휘⁶⁾

그 외에는 법적 수단을 잘 활용해야 한다. 해양 글로벌 거버넌스의 추진 과정에서 규칙 수립은 해상질서의 중요한 일환이며, 법리 논쟁은 해양권의 경쟁의 중요한 부분이다. 따라서 중국은 법적 수단을 잘 활용해서 규칙 수립 능력과 법리 논쟁 능력을 계속 강화함으로써 국가의 해양권을 잘 수호해야 한다.

또한, 싱크탱크의 잠재력을 발휘해야 한다. 글로벌 거버넌스에 참여하는 데 국가와 비국가 행위자 간 협력 및 정부와 과학연구 기관 간 협력이 필요한 것이다. 비국가 행위자의 독특한 채널을 이용하고 싱크탱크의 전문성을 충분히 발휘해서 정책연구를 활성화시켜야 한다. 이에 중국 특색을 지닌 국제방안을 구성해서 중국이 국제 해양무대에 있는 발언권을 강화하도록 한다.

요컨대, 중국은 내륙과 해양을 모두 겸비한 대국으로서 '공동 상의, 공동 건설, 함께 누림'이라는 글로벌 거버넌스 이념을 견지하고, 국제해양사무에 적극적으로 참여하여 글로벌 해양 거버넌스에 심층적으로 참여함으로써 중국이 국가권을 확보하고 발언권을 강화하여 해양강국 건설을 촉진해야 한다.

진선선 연구원
kmishanghai@naver.com

6) 뤼강(罗刚), 「글로벌 해양 거버넌스 심층적 참여에 관한 몇 가지 건의」, 중국해양보, 2018. 11. 1.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 「텐진시 크루즈 관광 발전 3년 행동 방안」 발표
- 14개 해양경제발전시범구 주요 임무 공표
- 텐진항그룹, 중국 최초의 항만물류 및 공급체인 투자펀드 설립
- 안후이(安徽)성 항만·해운그룹유한공사 현판식 개최
- 장쑤성 항만그룹, ‘정보화 발전 전략’ 정식 발표
- 중국 1~11월 대외무역 수출입 총액 27.88조 위안으로 전년 동기대비 11.1% 증가

해운 · 항만 · 물류

- 중국 연해 금속광석운임지수 및 연해 곡물 운임지수 정식 발표
- 교통운수부 「선박 대기 오염물질 배출통제 구역 실시방안의 통지」 발표
- 우한(武汉)항운교역소, 창장항운 3대 지수 발표
- 장쑤성 최대 규모 내하항 부두, 쑤저우원구에 개항
- 중국 수입 통관 소요 시간 전년대비 절반으로 크게 감소
- 경항운하(京杭运河) 최초의 천 톤급 전동 수송선 건조 협의 체결
- 샤먼(厦门) 국제크루즈모항 연간 여객량 최초로 30만 명 돌파

- 광저우항 홀딩스, 5억 위안 출자로 중산(中山)항만그룹 지분 52.51% 확보
- 광저우항, 세계 44개 항만과 우호 협력 관계 구축
- 선박 등기권한 텐진자유무역시범구로 이양, 텐진 동장(东疆)해사국 리스 선박 등기업무 개시
- 중국 선주협회 및 법률위원회 상하이에 설립
- 후둥중화(沪东中华)조선소, 야말프로젝트 최초 LNG선박 진수
- 닝보·저우산항, 올해 1~11월 물동량 10억 톤 달성

해양 · 수산

- 올해 1~3분기, 중국 해양경제 안정적 발전 추세
- 「보하이(渤海) 종합정돈 공견전(攻坚战) 행동계획」 발표
- 중국 신형 해양 종합조사선 ‘대양호(大洋号)’ 진수
- ‘해양실크로드’ 해양환경 예보시스템 발표
- 중국 제52차 대양과학탐사 시작
- ‘심해용사(深海勇士)호’ 유인잠수정 100번째 잠수 임무 완성
- 국가발전개혁위원회, 「해양경제발전 시범구 건설에 관한 통지」 발표

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: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 「텐진시 크루즈관광 발전 3년 행동 방안」 발표

11월 28일, 「텐진시 크루즈관광 발전 3년 행동방안(2018-2020년)」(이하 「방안」으로 약칭)이 정식 되었다. 「방안」에 따르면, 향후 3년 동안 텐진시는 ‘북방크루즈관광 중심’의 지위를 제고하기 위해 징진지(京津冀, 베이징·텐진·허베이성) 및 환발해지역 뿐만 아니라, 중국 북방 전역을 커버하는 크루즈 관광 시장을 구축하고 크루즈 이용률을 향상시킨다는 목표를 수립했다.

또한 크루즈 항로를 증편하고 크루즈 관광 상품 및 크루즈모항 부대서비스 기능을 개선하며, 크루즈 관광 산업사를 확대 및 건강한 업무 메커니즘 수립을 통해 관리·서비스 수준을 지속적으로 제고시킨다는 계획이다.

「방안」에 따르면, 텐진시는 크루즈 관광의 국제적인 인지도를 제고시키고, 중국 북방 크루즈 시장에서의 종합 경쟁력 강화를 통해 2020년까지 출입항 크루즈 척수 130척, 연간 출입국 여객 수 80만 명 달성을 목표로 제시했다. 「방안」에서 텐진시는 징진지지역 크루즈 관광 시너지효과를 통해 관광객 시장을 확대하며 크루즈 이용률을 지속적인 제고하여 세계 일류 크루즈허브를 건설할 것이라고 밝혔다.

또한 크루즈모항 서비스 기능을 제고한다는 계획이다. 크루즈 여객 빌딩 및 여객 터미널을 크루즈 모항 핵심구역으로 하여, 상업 부대시설, 오락·레저 등 관련 업종 배치를 합리적으로 개선하고 항만 인프라 건설을 지속 추진한다. 2018년 말까지 크루즈모항 수화물센터 건설 완공을 통해 관광객들에게 편리한 환경을 제공하고 크루즈 AMP 등 부대 인프라 건설을 완공한다는 방침이다.

이와 함께 동장(东疆)보세항구에서 텐진 시내, 빈하이신구(滨海新区) 등 핵심 구역까지 연계되는 주요 대중교통체계를 개선할 계획이다. 구체적으로 동장보세항구에서 위지아바오(于家堡)고속철도역, 빈하이(滨海)고속철도역, 진빈경정철(津滨轻轨) 9호선 역 등으로 이어지는 새로운 노선을 개통해야 한다.

「방안」에서는 국내·외 크루즈선사들이 텐진을 크루즈모항으로 이용하도록 하며, 국제 크루즈관광 항로를 개선하고 원양항로를 확대해야 한다고 제시했다. 그리고 베이징, 텐진 및 허베이성의 인문 관광자원을 이용하여 만리장성 문화관광 상품, 운하 문화관광 상품, 하이허(海河) 문화관광 상품 및 녹색 생태관광, 레저 관광, 건강·미용 관광 등 다양한 테마와 기간의 관광 상품을 개발한다는 계획이다.

이와 함께 복합연계운송 업무를 강화하여 ‘크루즈+비행기’ 연계 관광 상품을 모색하고, 주변 지역 간의 복합운송 추진을 통해 크루즈 관광 지역 범위를 확대해야 할 것이다. 또한 크루즈 산업사를 확대하여, 국제 크루즈 구매 공급 플랫폼을 구축하고 크루즈 건조 및 기타 부대업체들을 텐진으로 적극 유치해야 할 것이다.

관리서비스 수준을 제고하여, 일부 국가 관광객을 대상으로 144시간 경유 비자 면제 정책을 실시하고 셀프 통관 시스템 구축을 추진한다. 또한 출입국 검사·검역 시스템의 스마트화를 통해 통관 효율을 지속적으로 제고시키며, 외국 크루즈 단체 관광객 대상 15일 입국 비자면제 정책을 적극 신청하도록 하며 크루즈 관광산업의 지속 가능한 발전을 추진한다고 제시했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2 14개 해양경제발전시범구 주요 임무 공표

최근 국가발전개혁위원회와 자연자원부가 「해양경제발전시범구 건설에 관한 통지」가 발표했으며, 14개 해양경제발전시범구의 건설을 지지하겠다고 밝혔다. 이어서 각 지역 정부는 각 시범구의 주요 임무를 공개했다. 지역의 우위조건에 따라 14개 해양경제발전시범구는 시(市)와 관련된 원구에 설립되었으며, 각 시범구는 특정의 임무, 치중점 및 지향점에 차별성을 두었다.

산둥성(山东省) 웨이하이(威海) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 원양어업과 해양목장을 발전시키고 전통 해양어업의 발전 패러다임 전환과 구조조정을 추진하며, 해양의약과 생물제품의 융합집적발전 모델을 혁신한다는 것이다. 르자오(日照) 해양경제발전시범구는 국제물류와 해운서비스 혁신발전을 추진하며 해양생태문명 건설의 시범사업을 전개한다.

장쑤성(江苏省) 련윈강(连云港) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 국제 육·해 물류의 일체화 발전 및 심층적 협력 혁신을 추진하며, ‘블루해만(蓝色海湾) 종합정돈’ 사업을 전개한다는 것이다. 옌청(盐城) 해양경제발전시범구는 갯벌과 해양자원에 대한 종합이용 모델을 모색하고 해양 생태보호 관리조정 메커니즘의 개혁을 추진할 계획이다.

저장성(浙江省) 닝보(宁波) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양자원요소의 시장화 배치를 모색하고, 해양과학기술의 연구개발과 산업화 발전을 추진하며, 해양산업의 녹색발전 모델을 혁신한다는 것이다. 저장성 윈저우(温州) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 민영경제가 해양 경제발전의 개혁과 혁신에 참여하는 것을 모색하고 대만과 내륙지역 간 해양경제협력을 심화시키는 것으로 설정했다.

푸젠성(福建省) 푸저우(福州) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 수산품의 국제 거래모델을 모색하고 해양관련 금융서비스 모델 혁신을 추진한다는 것이다. 샤먼(厦门) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양 신산업 체인의 확장 및 관련된 산업발전 능력의 제고를 촉진하며, 해양 생태환경 정돈과 보호관리 모델을 혁신한다는 것이다.

광둥성(广东) 선전(深圳) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양과학기술의 혁신을 강화하고, 해양 고급기술산업과 서비스업의 발전을 인도한다는 것이다. 잔장(湛江) 해양경제발전시범구는 임항 철강과 임항 석유화학공업의 순환경제 발전모델을 혁신하고, 산·학·연(产学研) 일체화 체제의 혁신을 모색한다는 방침이다.

광시성(广西) 베이하이(北海) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양특색을 지닌 지역관광발전모델을 혁신하고 해양생태문명건설의 시범사업을 전개하는 것으로 설정했다.

톈진(天津) 린강(临港) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해수담수화와 종합이용 기술을 발전시키고, 해수담수화산업의 규모화 이용과 시범사업을 추진한다는 것이다.

상하이(上海) 충밍(崇明) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양플랜트산업의 발전모델 혁신을 추진하고, 해양경제의 투·융자 체제 개혁을 모색하는 것으로 설정했다.

하이난(海南) 링수이(陵水) 해양경제발전시범구의 주요 임무는 해양관광산업을 국제화와 고급수준으로 발전시키고, ‘해양관광+’ 산업의 융합발전모델의 혁신을 모색한다는 것이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 중국 연해 금속광석운임지수 및 연해 곡물운임지수 정식 발표

2018년 11월 28일, 상하이항운교역소에서 주최한 제9차 ‘상하이 교역포럼’에서 중국 연해 금속광석운임지수(China Coastal Bulk (Metal Ore) Freight Index, 이하 ‘CBOFI’로 약칭), 중국 연해 곡물운임지수(China Coastal Bulk (Grain) Freight Index, 이하 ‘CBGFI’로 약칭)가 정식으로 발표되었다.

금속광석 운임지수 및 곡물 운임지수는 2001년 발표한 중국연해(벌크)운임지수(CBFI) 중의 하나였다. 하지만 국내 금속광석 및 곡물 시장의 지속적인 변화 및 발전에 따라 시장 경쟁이 나날이 치열해지고 운임 파동도 심해지고 있다. 이에 따라, 중국 국내 금속광석운송 및 곡물운송 시장화 발전을 추진하기 위해 상하이항운교역소는 중국 연해(벌크)운임지수(CBFI)의 금속광석지수와 곡물지수를 기반으로 하여 항로 샘플 및 지수 발표 빈도를 조정, 편집방법 개선을 통해 별도로 CBOFI과 CBGFI을 발표했다.

CBOFI과 CBGFI 발표를 통해 운송계약 협상, 시장 분석 등 여러 업무기능 발전을 추진할 수 있는 동시에, 다양한 시장 주체들의 경영관리 및 정부의 거시경제 관리를 위한 정보들을 제공할 수 있다.

기존에 있던 중국 연해 석탄운임지수, 중국 연해 정제유운임지수를 포함하여, CBFI 지수 체계에서 별도로 연해 석탄, 금속광석, 곡물, 정제유 등 4대 화물 단독 운임지수를 발표함으로써 상하이항운교역소의 중국 연해 벌크 운임지수는 더욱 완전한 체계를 구축하게 되었다.

<자료 : 上海航运交易所, 2018. 11. 28.>

4 교통운수부 「선박 대기 오염물질 배출통제구역 실시방안의 통지」 발표

지난 12월 10일, 중국 교통운수부 해사국은 「선박 대기 오염물질 배출통제구역 실시방안의 통지(关于印发船舶大气污染物排放控制区实施方案的通知)」를 발표했으며 그 내용은 아래와 같다.

중국공산당중앙위원회, 국무원의 생태문명 건설 및 오염 방지 공방전, 푸른 하늘 수호전(蓝天保卫战)을 가속 추진하여, 녹색해운 발전 및 선박 에너지를 절약하고 오염물질 배출을 저감하기 위해 「중화인민공화국 대기오염 방지법」, 관련 국제협약 및 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지) 수역 선박 통제배출구역 실시방안」을 기반으로 이 실시방안을 제정했다.

업무 목표 : 선박 대기오염물질 배출통제구역(이하 ‘배출통제구역’으로 약칭) 설립을 통해 선박 황산화물(SOx), 질소산화물(NOx), 미세먼지 및 VOCs 등 대기 오염물질 배출을 저감하여, 연해 및 내하 항만도시의 대기 품질을 지속적으로 개선할 것이다.

설립 원칙 : ① 환경품질 개선과 해운경제의 조화로운 발전을 촉진한다. ② 선박 대기오염 배출통제를 강화해야 한다. ③ 국제협약 및 중국의 법적 기준 요구를 준수해야 한다. ④ 단계적인 실시 및 ‘선행선시(先行先试, 먼저 실행하고 먼저 시험)’를 함께 추진한다.

적용 대상 : 이 방안은 배출통제지역 내에서 운항, 정박 및 작업하는 선박에 적용된다.

배출통제지역 범위 : 배출통제지역은 연해 통제지역과 내하 통제지역이 포함되어



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

있다. 연해 통제지역 범위(표 1) 60개 지점은 순차적으로 연결되는 수역이다. 그 중 하이난(海南) 수역 범위(표 2) 20개 지점은 순차적으로 연결되는 수역이다. 내하 통제구역 범위(표 3)는 창장간선(원난 수이푸(云南水富)~장쑤 리우허커우(江苏浏河口)), 시장(西江)간선(광시 난닝(广西南宁)~광둥 자오칭(广东肇庆)) 통항수역이다.

통제요구 :

가. 황산화물 및 미세먼지 배출통제 요구

- (1) 2019년 1월 1일부터 원양선박은 배출통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.5\% \text{m/m}$ 선박용 연료를 사용해야 한다. 대형 내하선박 및 강·해 직항 선박은 새로 개정된 선박용 연료 국가기준 요구에 부합하는 연료를 사용해야 한다. 기타 내하 선박은 국가 표준에 부합하는 디젤유를 사용해야 한다. 2020년 1월 1일부터 원양선박은 내하 통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\% \text{m/m}$ 선박용 연료를 사용해야 한다.
- (2) 2020년 3월 1일부터 유황함량 및 미세먼지 오염통제장치 등 대체 조치를 응용하지 않는 선박은 배출통제구역 내에서 본 방안이 규정한 선박용 연료를 사용해야 한다.
- (3) 2022년 1월부터 원양선박은 연해통제구역 하이난 수역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\% \text{m/m}$ 선박용 연료를 사용해야 한다.
- (4) 유황함량 $\leq 0.1\% \text{m/m}$ 선박용 연료사용의 타당성에 대한 적시 평가를 통해 2025년 1월 1일부터 원양선박은 연해통제구역 내에서 유황함량 $\leq 0.1\% \text{m/m}$ 선박용 연료사용 여부를 확정해야 한다.

나. 질소산화물 배출통제 요구

- (5) 2000년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 국제 원양선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제1단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.
- (6) 2011년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 국제 원양선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.
- (7) 2015년 3월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 중국국적 연해 선박은 단일 디젤 엔진 출력 130kW를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.
- (8) 2022년 1월 1일 및 그 이후 건조한 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 중대한 개조를 진행한 선박, 연해 통제구역 하이난 수역 및 내하 통제구역 내에서 운항하는 중국국적 선박은 단기통 배출량 30L를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합해야 한다.
- (9) 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구의 타당성에 대한 적시평가를 통해 2025년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 원양 선박(Bilge keel 부착 기준으로), 디젤 엔진에 대한 중대한 개조를 진행한 중국국적 연해 선박은 단기통 배출량 30L를 초과할 경우 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제3단계 질소산화물 배출 한계치 요구 적용 여부를 확정해야 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

다. 선박 접안 AMP 사용 요구

(10) 2019년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 중국국적 공무용 선박, 내하선박(액체화물선 제외) 및 강·해 직항 선박은 AMP 장치를 설치해야 한다.

2020년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 중국 연해지역 운항 중국국적 컨테이너선, 유조선, Ro-Ro선, 3천 톤급 이상 여객선 및 5만 톤급 이상 건화물선은 AMP 장치를 설치해야 한다.

(11) 2019년 7월 1일부터 선박 AMP 장치가 설치된 선박(액체화물선 제외)은 연해 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 3시간 이상 정박 혹은 내하 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 2시간 이상 정박, 또는 기타 대체 조치(친환경 에너지, 새로운 에너지, 선박용 전력저장장치 등)를 사용하지 않는 경우 AMP를 사용해야 한다.

(12) 2022년 1월 1일부터 단일 디젤 엔진 출력 130kW 초과, 「국제 방지 선박 오염 공약」의 제2단계 질소산화물 배출 한계치 요구에 부합하지 않는 중국국적 공무용선박, 내하선박(액체화물선 제외) 및 중국 연해지역 운항 중국국적 컨테이너선, 유조선, Ro-Ro선, 3천 톤급 이상 여객선 및 5만 톤급 이상 건화물선은 AMP 장치를 설치해야 하는 동시에 연해 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 3시간 이상 정박 혹은 내하 통제구역 내 AMP 공급가능 선석에 2시간 이상 정박, 또는 기타 대체 조치(친환경 에너지, 대체 에너지, 선박용 전력저장장치 등)를 사용하지 않는 경우 AMP를 사용해야 한다.

(13) 중국 해운업체 및 경영자가 (12)조 규정 대상 선박 이외의 선박에 AMP 장치를 설치하는 것을 장려하는 동시에 배출통제구역 내 AMP 공급가능 선석 이용을 추진한다.

라. 기타

(14) 선박은 친환경 에너지, 신재생 에너지, 선박용 전력저장장치 및 배출 후 처리 등 대체 조치 이용을 통해 선박배출통제 요구를 만족시킨다. 배출 후 처리방식의 선박은 배출가스 검측장치를 설치해야 하고 생성된 폐수 및 오염물 등은 해당 부서 관련 규정에 의거하여 처리해야 한다.

(15) 기타 내하수역 소속 지방 인민정부는 내하 통제구역 요구를 참조하여 해양 선박에 대해 해당 수역 내에서 황 함유량 통제 요구사항을 제시하는 것을 장려한다.

(16) 2020년 1월 1일 및 그 이후 건조하는 150톤급 이상, 중국 연해지역 운항 중국국적 유조선은 배출통제구역 진입할 때 석유 가스 회수 조건을 만족시켜야 한다. 또한 국제 원양 유조선은 「국제 방지 선박 오염 공약」의 휘발성 유기물 관련 요구에 부합해야 한다.

(17) 선박은 기타 국제 공약 및 국내 법률과 법규를 엄격하게 준수해야 하며, 대기오염 배출통제요구의 규범화를 추진해야 한다.

보장조치 :

가. 조직 지도사업 강화

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구, 창장항무관리국, 주장항무관리국은 조직 지도 및 협조 기능을 강화해야 하고, 업무 세분화 및 직책 분장을 명확히 하여 정책 보장체계를 개선한다. 시행효과에 대한 적시 평가를 통해 통제구역 실시방안 조정 여부를 확정해야 한다.

나. 연동 감독 강화

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구는 「교통운수부 등 13개 부



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

서 선박용 저유황 연료유 보장 및 연합 감독에 관한 지도의견」(교해발[2017]163호) 등 요구를 착실히 관찰·실행하여, 연동 감독 메커니즘을 구축하며, 선박용 저유황 연료유 공급을 보장하는 동시에 선박 대기오염 방지 감독관리를 강화해야 한다.

다. 정책 유도 중시

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구는 지방 인민정부가 발표한 관련 인센티브 정책 및 부대조치에 적극적으로 협조하여, 법집행 장비 추가 및 인력 양성을 추진한다. 저유황 연료유, 친환경 에너지, 배출 후 처리, 석유 가스 회수, AMP, 온라인 모니터링, 노후선박 조기 폐기 등 조치에 대한 보조금 지원 및 우선 통행 등 인센티브 정책과 조치를 실시한다.

라. 과학기술의 역할 발휘

각 성(省)급 교통운수 주관부서, 각 직속 해사관리기구, 창장항무관리국, 주장항무관리국은 관련 과학 연구 기관, 해운·항만업체 및 장비제조업체 등을 적극적으로 지지하여 선박 대기오염통제 및 감독 기술 연구를 진행하고, 기술 표준화 제정을 통해 과학연구 성과를 생산력으로 전환시킨다.

<자료 : 中国海事局网站, 2018. 12. 11.>

5 우한(武汉)항운교역소, 창장항운 3대 지수 발표

12월 7일, 우한항운교역소는 창장항운 3대 지수 발표를 통해 우한 ‘창장중류항운 중심’의 정보서비스 기능을 더욱 강화한다고 밝혔다. 이번에 발표된 3대 지수는 우한항운중심 수출컨테이너 운임지수(이하 WSCFI으로 약칭), 중국 창장 석탄운송 종합운임지수(이하 CCSFI으로 약칭) 및 중국 창장(상품) 자동차 Ro-Ro 운송경가지수(이하 CARPI으로 약칭) 등이 포함된다.

우한항운교역소 관계자는 창장 항운자원 요소를 점차적으로 확대하고 있는 배경 하에서 3대 지수 발표를 통해 우한 항운중심 건설의 소프트파워를 지속적으로 제고 하고, 항운정보 서비스 능력을 강화할 수 있을 것으로 밝혔다.

WSCFI는 중국 내하 지역에서 최초로 나온 수출컨테이너 운임지수로 우한항운중심 수출컨테이너 운송시장 가격 변동 상황을 반영할 수 있다. 그리고 WSCFI은 각 선사, 포워드 업체한테 참고 자료를 제공할 뿐만 아니라 항운 주관 부서는 실시간 항운시장 수급 추세 파악을 통해 시장 관리 및 우한 항운 시장의 규범화를 추진 할 수 있다.

CCSFI는 창장 석탄운송시장 가격 파동 상황을 반영할 수 있다. CCSFI은 시장 운임 정보 투명화를 추진하며, 창장 석탄운송의 건전한 발전을 촉진하고, 창장경제벨트 에너지산업의 중·하류 산업의 시너지 효과 촉진 및 동부, 중부, 서부지역 간 협력 강화에 도움을 줄 것이다.

CARPI는 중국 최초 종합적인 창장(상품) 자동차 Ro-Ro 운송 시장 및 발전 추세를 반영할 수 있다. CARPI는 자동차 Ro-Ro 운송 업체에 시장 정보를 제공할 수 있는 동시에 관련 정부부문에 자동차 Ro-Ro 운송 시장 파악 및 산업 정책 제정에 중요한 근거를 제공할 수 있다.

우한항운관리위원회 관계자는 3대 지수 발표가 창장항운산업의 발전에 중요한 의의가 있다고 강조했다. 항운정보 서비스 기능을 충분히 발휘하고, 전면적인 데이터를 이용하여, 산업의 규범화 및 시장의 건전한 발전을 적극적인 추진할 수 있다. 또



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

한 기준 있는 창장 항운지수 체계를 확대하여, 우한 창장중류항운중심 첨단 항운정보서비스의 발전 추진을 통해 우한항운중심의 영향력 및 발언권을 확대할 수 있을 것으로 기대된다고 밝혔다.

<자료 : 中国新闻网, 2018. 4. 12.>

6 장쑤성 최대 규모 내하항 부두, 쑤저우원구에 개항

12월 11일, 장쑤성 공업원구 우송(吴淞)강 북측 해안에 위치한 쑤저우원구(苏州园区)항이 정식으로 개항했다. 소식에 따르면 이는 현재 장쑤성 내 최대 규모의 내하 부두라고 한다. 이와 함께 쑤저우원구항에서 상하이항까지 무역항로가 정식으로 개통되었다. 쑤저우원구항은 우송강 북측 해안에 위치해 있고, 사업 총 투자규모는 5억 5천만 위안, 용지 면적은 약 19만 m², 8개의 1,000톤 급 선석이 건설되었으며, 연간 물동량 220만 톤, 컨테이너 25만 TEU로 설계되었다. 컨테이너 부두, 야적장, 바지선 운송, 선복예약, 창고 등의 업무가 일체화되어 컨테이너 국내외무역 운송의 정보, 벌크화물의 내륙수운, 컨테이너 등 종합 물류서비스를 제공하게 된다.

사실 쑤저우원구항은 2017년 5월 개항하여 시운영을 시작했으며, 현재 이미 국내 무역, 대외무역 항로 각 1개씩 이미 개통된 상태이다. 하나는 상하이항까지의 국내 무역항로(컨테이너 수·수환적을 통한 복합연계식 항로), 또 다른 하나는 Ningbo항까지의 대외무역항로(‘내하·해상 간 수·수환적 항로’)이다. 2017년 컨테이너처리량은 2만 5,300TEU이며, 2018년 들어서 현재까지 4만 8,600TEU를 달성했다. 2019년 컨테이너 물동량은 약 30% 증가한 6만 5천 TEU로 예상된다.

당일 원구항에서 상하이항까지의 대외무역 항로가 개통됨에 따라 원구항은 쑤저우공업원구에서 상하이항까지의 대외무역 양방향 항로가 되었다. 이는 두 가지의 중요한 의미를 지니게 됐다. 첫째, 원구의 기업이 더욱 빠르고 고효율·친환경의 물류 통로를 보유하게 됐다는 것이다. 상대적으로 현재의 상하이~난징 연선 육상교통과 비교해 봤을 때, 수운은 육로교통의 고질적인 교통체증을 피할 수 있고 물류비용도 육상운송보다 현저하게 낮아 효과적으로 기업의 물류비용을 낮추고 에너지 및 탄소 배출 절감을 촉진하여 녹색발전을 추진할 수 있다.

둘째, 쑤저우 공업원구와 상하이 간 연계를 촉진했다. 원구항에서 상하이항까지 국내외 무역 항로가 개통됨에 따라, 쑤저우 공업원구는 기본적으로 상하이와 연결되어 수상·육상 병행의 입체적 교통체계를 형성하여 원구와 상하이 공항만을 효과적으로 연결하여 지역 대(大)교통, 대(大)통관체계를 구축하였으며, 효과적으로 쑤저우 공업원구가 상하이의 영향권에 포함되는데 일조하여, 창장삼각주지역 일체화 발전 모범지역에 부합하다고 할 수 있다.

<자료 : 现代快报, 2018. 12. 13.>

7 중국 수입 통관 소요 시간 전년대비 절반으로 크게 감소

중국해관총서가 30일 발표한 최신 자료에 따르면, 2018년 10월까지 중국 수입 절차에 따른 전체 통관 시간은 약 50시간으로 전년 동기대비 약 절반 가까이 줄어들었다.

중국은 2021년까지 수입 전체 통관 시간을 2017년의 97시간에서 48시간까지 줄인



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

다는 계획이다. 중국해관총서 국가 세관관리사무소 장광즈(张广志) 주임은 북경에서 열린 정책 브리핑을 통해, 올해 수입 통관 시간의 감소폭이 매우 크며, 앞으로도 지속적으로 절감시켜 예정대로 2021년까지 48시간으로 줄이겠다고 언급했다. 한편, 해관총서의 자료에 따르면 현재 중국의 수출입 검사 절차에서 필요한 서류는 이미 86종류에서 46종류로, 2017년에 비해 3분의 1이 줄어들었다. 또한 인터넷 확인이 가능한 4가지를 제외하고, 나머지 42종은 '단일창구'에서 인터넷 조회·확인이 가능하여 무역업체들의 편의성이 크게 향상되었다.

무역 편리화를 위한 이러한 노력의 효과는 이미 결실을 나타내고 있다. 공식 통계에 따르면, 올해 10월 중국 수입액은 전년 동기대비 15.5% 증가하여, 같은 기간 수출 증가 속도의 두 배에 달하는 것으로 나타났다. 세계은행이 발표하는 리포트에 따르면, 중국의 비즈니스 환경에서의 '역외무역' 항목은 기존 세계 순위 97위에서 65위로 32단계나 상승했다.

하지만 수출과 비교하면 중국 수입단계에서의 통관 소요 시간은 상대적으로 여전히 긴 편이다. 제1차 중국 국제수입 박람회 기간을 통해 중국 고위층 인사는 중국의 통관 편리화 수준을 높이고 수입 단계의 제도적 비용을 줄여야 한다는 것을 분명히 밝혔다. 향후 중국 정부는 수입 통관에서의 장애 요인을 줄이는 정책 마련에 박차를 가할 것으로 전망된다.

<자료 : 中国新闻网, 2018. 12. 4.>

8 올해 1~3분기, 중국 해양경제 안정적 발전 추세

중국 자연자원부에 따르면, 올해 1~3분기 중국 해양생산총액은 약 6조 위안으로 전년 동기대비 6.8% 상승했다. 해양관련 공업기업의 수익률은 계속 높아지고 있고 공급측 구조개혁의 효과도 뚜렷하게 나타났다. 종합적으로 보면 1~3분기의 해양경제 발전은 안정적이고, 해양 전통산업과 신흥산업의 발전이 조화를 이루면서 성장하는 모습을 보여 주었다.

허광순(何广顺) 자연자원부 국가해양정보센터 주임은 아래와 같이 6가지 해양경제 발전의 특징을 소개했다.

첫째, 해양관련 공업기업의 수익률이 계속 상승하고 있다. 중점 모니터링 대상인 규모이상 해양관련 공업기업 영업 매출액(主营业务收入)은 전년 동기대비 15.4% 증가했다. 그 중에서 해양석유·가스산업의 영업 매출액은 21.4% 증가했고, 이운은 4배 증가했다. 모니터링한 규모이상 해양관련 공업기업의 수익률은 11.7%로서 전년 동기대비 4.5%p 상승했고, 기업 평균 수준보다 5.3%p가 높았다.

둘째, 공급측 구조개혁의 효과가 뚜렷하게 나타났다. 1~3분기 중점 모니터링 대상 규모이상 해양관련 공업기업의 100위안 당 영업 매출액 중에서 원가 비용은 전년 동기대비 2.8위안 감소되었으며 이는 기업 평균 수준보다 6.3위안 낮았다. 자산부채 비율은 57.6%를 기록하여 전년 동기대비 2.7%p 하락했다.

셋째, 해양 전통산업 발전은 안정적이며 양호한 추세를 보인다. 중국 국내적으로 천연가스에 대한 수요가 높아짐에 따라, 해양 천연가스의 생산량은 빠르게 증가되고 있는 반면, 해양 원유의 생산규모는 계속 감소되고 있다. 1~3분기의 해양 천연가스 생산량은 113억㎥에 달해 전년 동기대비 9% 증가했으나, 해양원유 생산량은 3,540만 톤으로 전년 동기대비 4.5% 하락했다.

또한, 해양 선박공업도 양호한 발전 추세를 보여주었으며, 해양 교통운송업도 안정적으로 발전했다. 1~3분기 신규 선박 수주량은 2,682만 DWT로 전년 동기대비



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

33.2% 증가했다. 9월 말의 잔여 수주량은 8,654만 DWT로 전년 동기대비 6.5% 증가했다. 그러나 1~3분기의 선박 건조량은 동기대비 21.7% 하락했다. 중국의 규모이상 항만의 물동량은 69억 톤으로 전년 동기대비 4.3% 증가했으며, 컨테이너물동량은 1억 6,507만 TEU로 동기대비 5% 증가했다. 1~8월에 연해 화물운송량은 16억 3,360만 톤으로 동기대비 13.5% 증가했고 원양 운송량은 5억 215만 톤으로 동기대비 1% 하락했다.

넷째, 해양 신항산업은 계속 빠른 발전추세를 보여주고 있다. 해양 바이오제약업, 해양 플랜트 제조업은 빠르게 성장하고 있으며, 해양경제 발전의 새로운 엔진으로 부상하였다.

1~3분기에 중점 모니터링한 해양 바이오제품 기업의 영업 매출액은 전년 동기대비 9.2% 증가했다. 완공된 해양 플랜트 계약액은 52억 달러로 전년 동기대비 44.4% 증가했으며, 신규 수주 금액은 27억 달러로 동기대비 35% 증가했다.

해양 재생에너지산업과 크루즈 관광산업도 안정적으로 발전하고 있다. 1~3분기 중점 모니터링한 해양 재생에너지 기업의 영업 매출액은 동기대비 6.5% 증가했다. 해상 풍력발전도 비교적 빠르게 발전하고 있다. 누적 설비용량은 305만 kw로 전년 동기대비 51% 증가했으며, 누적 발전량은 54억 kw-h로 동기대비 91% 증가했다. 전국 크루즈 출입국 여객 수는 378만 명으로 동기대비 3% 증가했다.

다섯째, 해양 대외무역은 지속적으로 증가했다. 1~3분기 해양관련 제품의 수출입 무역총액은 502억 달러로 전년 동기대비 17.4% 증가했다. 그 가운데 수출액은 406억 달러로 동기대비 13.9% 증가했으며, 수입액은 96억 달러로 동기대비 34.8% 증가했다.

여섯째, 해양관련 융자규모는 감소했다. 1~9월까지 금융업이 개발형 해양관련 프로젝트에 지원한 대출 잔액은 1,360억 위안으로 동기대비 5% 감소했다. 1~3분기 총 6개 해양관련 기업이 IPO를 완료했으며, 융자규모는 40억 위안에 달했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 12. 3.>

9 「보하이(渤海) 종합정돈 공견전(攻坚战) 행동계획」 발표

최근, 국무원의 동의로 생태 환경부, 국가발전개혁위원회와 자연자원부가 공동으로 「보하이(渤海, 발해) 종합정돈 공견전(攻坚战) 행동계획」(이하 「행동계획」으로 약칭)을 발표했으며, 보하이 종합정돈의 전체요구, 범위와 목표, 중점임무와 보장조치를 명시했고, 보하이 종합정돈의 시간표와 노선도를 제시했다. 「행동계획」에 따르면, 보하이 해역의 생태환경 품질개선을 핵심으로 중요한 생태환경 문제를 해결한다는 목표이다. 이를 위해 육·해 통합을 견지하고 ‘오염방제, 생태보호, 리스크 예방’을 함께 추진할 것이라고 제시했으며, 과학적인 계획과 다양한 조치 실시를 통해 보하이 생태환경이 더 이상 악화되지 않도록 방지하며 3년 내에 실제적인 효과를 보여준다는 계획이다.

「행동계획」은 3년의 종합정돈을 통해 바다로 배출된 육지 오염원을 대폭 감소시키고, 바다로 배출되는 ‘V등급’의 하천들을 크게 줄여야 한다고 강조했다. 또한 바다로 직접 배출된 공업 오염원은 배출기준에 따라 배출해야 하며 불법으로 설치되거나 불합리적으로 설치된 오염 배출구에 대한 정돈을 끝내야 한다. 그리고 항만, 선박, 양식 활동으로 발생한 쓰레기 오염의 방제 체계를 구축할 계획이다.

7) 공견(攻坚) : 난관을 돌파함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 2017년 중국 해양경제발전지수
- ▶ 이슈 포커스: 중국의 글로벌 해양 거버넌스 참여 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

가장 엄격한 수준의 바다매립 관리감독을 실시하고, 연안의 생태 기능을 개선하며 어업자원을 점차적으로 회복시킨다. 이와 동시에 환경 리스크에 대한 모니터링과 조기경보 능력을 강화하고 향상시킨다.

2020년까지 보하이 연안해역의 우량 수질(1, 2등급)의 수역 비중을 73%까지 제고하며, 자연해안선 보유율은 35% 수준을 유지해야 하는 것을 목표로 정했다. 또한 연해습지의 복원규모는 최소 6,900헥타르, 복원 해안선은 70km 증가시킨다는 방침이다.

「행동계획」은 육지 오염원 정돈, 해역오염 정돈, 생태보호·복원 및 환경 리스크 예방의 네 가지 사업을 전개할 예정이며, 계량화 지표와 완성 시한을 명확히 규정했다. 또한 보하이 종합정돈 임무를 이행하기 위해, 감독평가, 자금투입, 과학기술 지원, 계획제정 및 메커니즘 혁신, 모니터링 강화, 정보공개와 대중 참여 등에 있어 구체적인 조치를 제시하고 있다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 12. 12.>