



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

제 18-8 호
 2018년 4월 30일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2008~2017년 중국 해양재해로 인한 사망·실종자 및 직접 경제손실

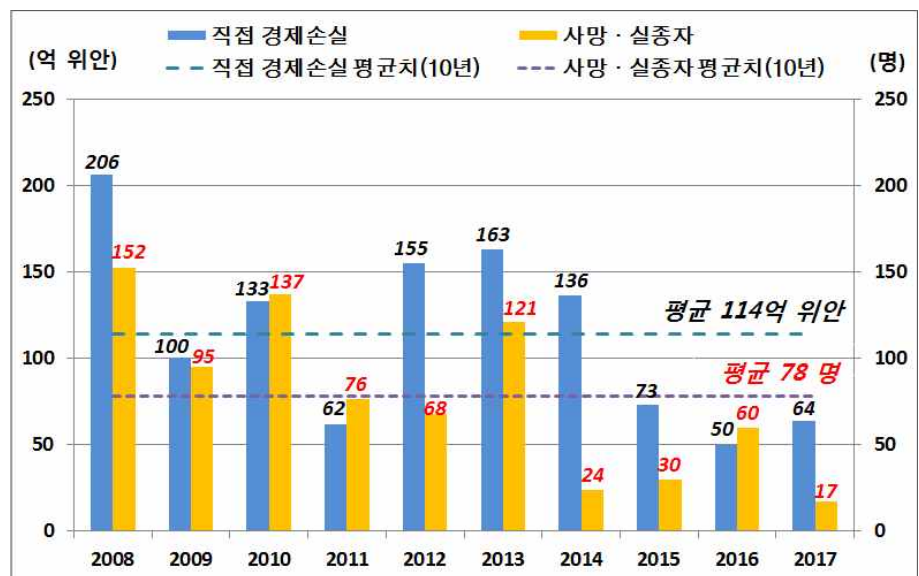
년도	사망·실종자 (명)	직접 경제손실 (억 위안)
2008	152	206
2009	95	100
2010	137	133
2011	76	62
2012	68	155
2013	121	163
2014	24	136
2015	30	73
2016	60	50
2017	17	64

자료 : 「2017 중국해양재해공보」

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해



자료 : 국가해양국, 「2017 중국해양재해공보」, 2018. 04.

2017년 해양 재해로 인한 사망·실종자 17명, 직접 경제손실 64억 위안

해양 재해(災害)는 중국 연해지역의 사회·경제 발전 및 해양 생태환경에 큰 피해를 주고 있다. 2017년 중국에서 각종 해양 재해로 인한 사망자 수(실종자 포함)는 17명, 직접적 경제손실은 64억 위안을 기록했다. 그중에서 폭풍으로 인한 직접적 경제손실은 55.77억 위안으로 전체 경제손실에서 가장 높은 87%를 차지했다. 파랑 재해로 인한 직접적 경제손실은 0.27억 위안으로 비교적 낮았지만, 사망·실종자 수는 11명으로 인명 피해의 가장 큰 원인이었다. 최근 10년간의 평균치와 비교하였을 때, 2017년의 해양 재해로 인한 사망·실종자 및 직접적 경제손실은 모두 평균치 이하로 나타났다. 또한 2016년의 인명피해 60명, 직접적 경제손실 50억 위안과 비교했을 때, 직접 경제손실은 조금 늘어났지만 사망·실종자 수는 크게 감소한 것을 알 수 있다.

지역별로는 2017년 광둥성(广东省)의 해양 재해로 인한 직접적 경제손실이 54.1억 위안으로 연해지역 성·직할시 중에서 가장 큰 것으로 나타났으며, 장쑤성(江苏省)의 사망·실종자가 7명으로 인명피해가 가장 많았다. 향후 중국정부는 해양재해 예방·감소 체제에 관한 개혁을 전면적으로 추진함으로써 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 손실은 점점 더 줄어들 것으로 전망된다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

구분	01-05	04-27
종합지수	773.28	744.06
일본 항로	678.52	726.78
구주 항로	1,055.59	951.33
미서부 항로	612.18	605.12
미동부 항로	783.03	849.89
한국 항로	614.11	579.04

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

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-05	04-27
종합지수	1,387.18	1,136.88
석탄	1,441.08	1,206.16
곡물	1,464.37	888.90
금속광석	1,521.19	1,090.28
정유	1,262.87	1,264.90
원유	1,541.72	1,541.72

자료: 상하이항운교역소

이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망

2018년 중국 개혁개방 40주년을 맞는 해이다. 1978년 3,679억 위안이었던 중국의 GDP는 2017년 82조 7,122억 위안으로 무려 225배 증가하였고¹⁾, 사회·경제적으로 놀라운 성장을 이루어내었다. 하지만 급속한 경제성장 뒤에는 심각한 환경오염의 부작용이 뒤따랐으며, ‘환경보호’는 이제 중국 정부와 국민들의 최대 관심사로 부상하였다. 제18차 중국공산당 전국대표대회(2012년 개최, 이하 당 대회) 이후 중국은 ‘해양강국 건설’의 중요한 시기로 들어섰고²⁾, 해양환경 보호와 해양생태문명 건설도 정부의 큰 관심을 받고 있다. 특히 제18차 당 대회를 계기로 생태환경 보호에 관한 계획과 지도의견들이 끊임없이 발표되었고, 생태문명 건설은 사회경제 발전의 중요한 구성부분으로 자리잡았다. 현재 중국은 해양생태환경 관리 시스템 구축과 해양생태문명 건설에 매진하고 있으며, 이번 호의 ‘이슈 포커스’에서는 중국 정부가 추진해 왔던 일련의 해양환경 보호제도와 정책들을 살펴보고자 한다.

1 중국의 해양생태환경 보호 현황과 문제점

1. 중국 해양생태환경 보호강화의 배경

해양의 전략적 가치가 지속적으로 주목받고 있으며, 해양은 중국 경제 발전의 중요한 기반이 되었다. 그러나 연해지역 해양경제가 급속 발전되는 가운데 해양생태환경 악화 및 해양자원 부족 문제 역시 대두되고 있다. 해양오염이 심각해지면서 경제발전 논리와 환경보호 논리 간의 갈등이 점점 심화되고 있는 것은 향후 사회경제의 지속가능한 발전에 있어서 걸림돌이 되고 있다.

2012년 개최된 중국의 제18차 당 대회 보고에서 ‘해양강국’ 전략이 최초로 언급되면서 해양생태환경 보호에도 새로운 요구들이 제시되었다. 또한 ‘신창타이(新常态, New Normal)’ 시대에 해양경제의 발전패턴 전환과 구조조정도 속에서 해양생태환경 보호 및 생태문명 건설은 기회이자 과제로 다가왔다.

2. 중국 해양생태환경 보호의 성과

최근 몇 년 간의 노력으로 중국 정부는 해양오염 방제 및 생태보호에 있어서 일정한 성과를 거둘 수 있었다. 2012~2017년, 중국의 ‘우량수질(1~2등급)’ 해수면적은 287.73만 km²에서 292.07만 km²로 증가했으며, 제4등급에 해당하는 ‘열등수질’의 해수면적은 9.25만 km²에서 5.11만 km²로 크게 줄었다.

1) 중국 국가통계국(www.stats.gov.cn).

2) ‘해양강국 건설’이란 표현은 2012년 18차 당 대회 보고에서 최초로 언급되었으며, 19차 당 대회 보고에서는 ‘가속화(加快)’란 단어가 추가되어 제5장 ‘신 발전 이념 관철 및 현대화 경제 체계 건설’ 부분에서 ‘해양강국 건설 가속화(加快建设海洋强国)’가 제시됨, 필자 주.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

최근 발표된 「2017년 중국 해양생태환경 상황 공보」에 의하면, ‘해양기능구(海洋功能区)’³⁾의 수질은 요구 수준을 만족시키며 안정적인 상태로 관리되고 있다. 또한 적조와 녹조의 재해면적도 크게 감소되었다. 2017년 중국 관할해역에서 총 68번의 적조현상이 나타났으며, 누적면적은 3,679km²로 전년대비 51% 감소했다. 또한 2017년 오염물 기준에 부합하는 양호한 수준의 육지 오염물 배출구는 총 119개로 나타나 전년대비 6.9% 증가했다.

3. 중국 해양생태환경의 주요 문제점

상술한 해양생태환경 보호의 성과들도 있지만, 해양생태환경 문제는 여전히 한 과제이다. 연안 일부해역의 오염 및 육지 오염물의 배출도 여전히 심각한 상황이다. 이에 따라 중국 정부는 ‘육·해 통합 관리’라는 방침아래, 육지 오염원과 해상 오염원을 함께 관리하는 ‘유역(流域)-하구-해만 종합 정비·복원 모델’을 추진하고 있으며, 이는 연안에 집중적으로 위치해 있고 오염물 배출이 많은 기업들에게는 큰 영향이 미칠 것으로 예상된다.

이외에도 해양환경과 생태, 재해와 자원이라는 4가지 문제가 서로 복합적으로 얽혀있는데, 중국의 해양생태환경의 문제점은 크게 다음과 같이 3가지로 꼽을 수 있다.

첫째, 연안 및 근해 해양생태환경은 2000년대부터 계속 심각해지고 있다. 중국 80%의 연안지역이 ‘아건강(亚健康, 건강한 상태와 질병 상태의 중간)’ 혹은 건강하지 않은 상태에 처해 있다⁴⁾. 자연 해안선 보유율은 40%에 미치지 못하고 있으며, 양질의 어자원은 점점 고갈되면서 복원능력도 떨어지고 있다. 육지 오염물은 여전히 해양오염의 주 오염원이며, 연안 해역오염의 80%를 조성했다. 오염이 심각한 해역은 주로 강 하구나 해만(Bay)에 집중되어 있는데 랴오둥완(辽东湾), 보하이완(渤海湾), 라이저우완(莱州湾), 자오저우완(胶州湾), 상산항(象山湾), 창장커우(长江口), 항저우완(杭州湾)과 주하이커우(珠海口) 등 해역이 포함된다.

둘째, 대규모 바다매립 활동, 대규모 해양 프로젝트 및 기후변화 등은 중국 해양생태환경에 영향을 미치는 주요인들이다. 최근 10여 년 동안에 도시와 항만 및 임해 산업단지 건설 수요를 만족시키기 위해 대규모 바다매립 활동을 전개해옴으로써 연안 해양생태환경은 크게 악화되었다.

셋째, 중국은 해양 오염으로 인해 국민 건강에도 부정적인 영향을 끼치며 막대한 정비·복원 비용이 발생하고 있다. 현재 중국은 ‘해양환경보호 우선’을 원칙으로 하여 관련 제도와 조치를 발표하고 있지만, 장기적인 제도 수립은 여전히 체계적이지 못한 상황이다. 체계적·효과적·과학적이고 규범화된 해양생태환경 보호 제도와 관리 시스템 구축이 시급한 상황이다.

3) 해양기능구(海洋功能区): 해역의 지리위치, 자연자원 상황, 자연환경 조건과 사회적 요구에 따라 해양기능을 가진 다양한 유형의 구역으로 획정하고, 해양 개발·이용 활동을 제약하고, 해상개발의 경제적, 환경적과 사회적 효익을 보장해 준 제도이다.

4) 인민망(人民网), <http://politics.people.com.cn/n/2015/0701/c70731-27235468.html>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2 중국 해양생태환경 제도의 기본 체계

2015년 중국정부는 생태문명건설에 관한 일련의 중요한 문건들을 발표했다⁵⁾. 이 문건들은 중국의 해양자원 개발·이용, 해양환경 보호와 해양생태문명 건설을 위한 ‘상층설계(Top-Level Design)’이자 중국 향후 해양생태환경 보호의 제도적 근거가 되었다.

2015년 5월, 중국 국무원은 「생태문명 건설 추진 가속화에 관한 의견(关于加快推进生态文明建设的意见)」(이하 「생태문명 건설 의견」으로 약칭)을 발표했으며, 중국 생태문명 건설에 대한 청사진을 제시했다. 그중에는 ‘해양자원의 과학적 개발과 생태환경 보호강화’에 관한 요구사항들이 포함되어 있으며, 해양기능구 계획 편성, 오염 방제, 환경 정돈, 생태 복원, 어자원 보호, 바다매립 통제 및 해안선 보호 등 해양 자원개발 및 환경보호에 관한 거의 모든 내용이 망라되었다. 또한 같은 해 9월, 국무원이 발표한 「생태문명체계 개혁 총체방안(生态文明体制改革总体方案)」은 중국 생태문명체계의 골격을 제시했으며, 현재까지 해양생태문명 건설 과정에서 도드라진 문제점들을 중심으로 해양자원에 대한 지속가능한 개발·이용 및 해양환경 보호를 위해 아래 [표 1]과 같은 9가지 주요 제도를 수립하자고 제시했다.

[표 1] 중국 해양환경 및 자원 보호를 위한 9가지 주요 제도

No.	제도	주요 내용 및 의의
1	해양주체기능구 제도	근해해역 도서의 주체기능을 확정하고, 각종 해역과 도서 이용의 행위를 인도·통제하여 규범화시킴
2	바다매립 총량 통제제도	바다매립 면적에 관한 제한지표를 설정함
3	자연해안선 보유율 통제제도	2020년까지 전국 자연해안선 보유율 최저 35% 도달 목표를 실현시키기 위한 제도
4	해양어업자원 총량통제 제도	근해 어획에 대한 수량제한 관리를 실시하고, 근해와 갯벌 양식의 규모 통제(쿼터를 통한 어자원 보호)
5	휴어기 및 금어기 강화	휴어와 금어제도를 엄격히 실행하고, 어자원 생태계를 최적화시킴
6	해역 도서 유효이용 제도	해양환경보호와 생태건설의 자금출처를 확보함
7	입찰경매(招拍挂)를 통한 해역과 무인도 사용권 양도 제도	해역 도서자원을 최적화시키는 중요한 수단
8	바다로 오염물 배출 총량통제 제도	육해통합 원칙을 실천하고 오염방제 추진의 주요수단
9	해양감독제도 보완	해양감독은 상기 각 제도의 효과적 실시를 보장해주는 중요한 근거

자료 : 해양출판사, 「중국해양발전보고 2016」에 따라 재정리, 2016. 5.

2015년 7월, 국가해양국은 상술한 「생태문명 건설 의견」을 이행하기 위해 「2015~2020년 국가해양국 해양생태문명 건설 실시방안(海洋生态文明建设实施方案)」(이하 「실시방안」으로 약칭)을 발표했다. 「실시방안」은 생태시스템에 기반한 해양 종합관리체계의 구축을 중심으로 ‘13·5계획’ 기간 해양생태환경 보호 임무들을 명시했으며, 중국 해양생태문명 건설의 로드맵을 제시했다.

5) 생태문명은 생태환경을 포괄하는 개념으로 중국 정부는 ‘생태문명 제도를 구축하고, 그 제도를 통해 생태환경을 보호한다’고 강조하고 있음, 필자 주.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

「실시방안」은 10가지 측면에서 31개 주요임무를 명시했고, 20개의 중대 프로젝트를 통해 주요임무의 실시를 추진한다는 방침이다. 해양생태문명의 기본 특징은 해양개발에 있어 자원절약, 환경보호와 생태회복을 우선시 하는 것이며, 해양경제의 녹색·순환발전과 저탄소 발전을 추진한다는 것이다. 중점임무는 해양 공간구조의 최적화, 해양자원에 대한 절약이용, 대표적 해양생태시스템에 대한 보호와 복원 및 해양환경오염에 대한 방제를 강화하는 것이다. 중국은 해양생태환경 레드라인 관리·통제, 자연자원에 대한 자산 소유권과 용도 관리, 생태환경 손해배상과 책임추궁 및 생태보상 등의 중점 제도를 중심으로 체계적이고 완비된 제도를 구축할 계획이다. 아래 [표 2]를 통해 중국 해양생태문명 제도체계를 확인해 볼 수 있다.

[표 2] 중국 해양생태문명 건설을 위한 제도체계

관리체계	관리제도	주요 내용
원천적 예방제도 : 자연자원 자산 관리체계	해양자원자산 소유권 제도	「해역법」에 의해, 해안 간척지와 관할해역 등 해양자원에 대해 통일된 확권(确权) 등기를 진행하며, 자연자원에 대한 조사, 평가와 계산 등 제도를 수립하고, 소유권이 분명하고 권한과 책임이 명확하며 감독관리가 효과적인 자연자원자산 소유권 제도를 구축함
	해양자원 유효이용 제도	해양자연자원과 관련 상품 가격 개혁을 가속화시켜, 시장규율에 부합되는 자연자원 평가 제도를 수립함. 자원이용료 납부, 자원 환경세 징수제도를 수립함
	해양용도 관제 제도	해역이용공간계획 체계를 확립하고, 각종 개발에 대한 관제 제한을 확정하며, 용도관리·통제를 실시함
	소유권 거래제도	시장규칙을 수립하고, 해역이용과 오염물 배출 허가 제도를 보완하여, 해역이용 중고시장 거래제도와 오염물 배출권 거래 제도를 추진함.
관리제도 : 해양자원 행정감독 체계	해양공간계획 제도	해양기능구계획 실시
	해양생태보호 레드라인 제도	해양보호구 네트워크를 수립하고, 국가해양공원 체제를 수립함. 해양자연환경 수용력 조기경보 체제를 구축하고, 생태안전의 레드라인을 확정하며, 환경 수용력을 초과하는 구역과 생태안전 레드라인 구역을 대상으로 제한조치를 실시함
	해양생태보상제도	수익자가 보상하는 원칙에 따라, 중점 생태기능구의 생태보상 제도를 보완하고, 관련 지역 간에 해양생태보상제도의 수립을 추진함
	해양자원자산 이임감사(离任审计) 제도	해양자원자산 부채표(负债表)의 작성을 모색하고, 주요 책임자에 이임 시 해양자원자산 감사를 실시함
처벌 및 보상제도 : 해양생태 환경 보호 관리체계	해양오염정비와 생태복원 제도	육·해 통합이 이루어진 생태시스템 보호, 복원과 오염방제 합동 메커니즘을 구축함.
	해양환경 제보제도	해양환경 정보를 즉시 공포하고, 제보제도를 수립하여 사회적 감독을 강화함.
	해양환경손해배상 제도	해양생태환경을 파괴하는 책임자에게 엄격히 배상제도를 실시하고, 형사책임을 추궁함.
	정부가 제3자 서비스와 특허보호 구매	사회 자원을 유인할 수 있는 해양생태환경 보호 시장화 메커니즘을 수립하고, 환경오염과 생태복원에 대한 제3자 관리를 추진하여, 정부와 기업 간의 파트너 관계를 구축함
	기타	독립 감독과 법 집행 제도, 기업 오염배출 총량통제 제도, 환경손해 책임 종신 추궁제도 등

자료 : 해양출판사, 「중국해양발전보고 2015」, 2015. 5.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

건전한 해양생태환경 관리 시스템을 구축하고, 해양경제의 녹색발전을 실현하여 해양환경자원 문제를 해결하고, 정부, 기업과 사회의 합동 관리를 실현하는 것은 중국 해양생태문명 건설의 핵심이 되었다. 특히 해양생태환경에 관한 법규, 체제와 메커니즘 및 구체적인 관리제도를 보완하고, 서로 긴밀하게 연계되고 조화롭고 실행이 원활한 제도 시스템의 구축이 필요한 실정이다.

3 '13·5' 시기 중국 해양생태환경 보호 주요 정책

해양생태환경 보호제도는 국가가 해양생태환경 보호의 목적으로 일련의 법률, 법규, 규범을 제정하는 것이다. 현재 중국의 해양생태환경 보호는 이미 새로운 단계로 진입했으며, '13·5계획' 시기(2016~2020년) 중국 해양생태환경 보호에 관한 주요 정책들은 다음 [표 3]을 통해 알아볼 수 있다.

[표 3] '13·5' 계획 시기 중국 해양생태환경 보호 주요정책

구분	정책 문건 명칭	발표시기
해양생태문명 제도	「국가해양국 해양생태문명 건설 실시방안(2015~2020년)」	2015. 07.
해양환경보호 법규	「해양환경보호법」 개정	2016. 11.
해양생태 레드라인 제도	「해양생태 레드라인 제도 전면적 수립·실시에 관한 의견」	2016. 06.
	「해양생태 레드라인 획정 기술지침」	2016. 06.
해양 생태보호 보상제도	「생태보호 보상제도 보완에 관한 의견」	2016. 05.
	「해양생태손해평가 기술지침」	2017. 10.
	「해양생태손해 국가손실 배상방법」	2014. 10.
해양공간계획	「전국 해양기능구획(2011년~2020년)」	2012. 03.
	「전국 해양주체기능구 계획」	2015. 08.
연안보호	「해안선 보호·이용 관리방법」	2017. 03.
	「해안선 보호·이용 관리방법 이행에 관한 지도의견」	2017. 10.
	「해안선 보호·이용 관리방법 이행에 관한 실시방안」	2017. 10.
	「연안해역 오염방제 방안」	2017. 03.
바다매립 관제	「바다매립 관리·통제 방법」	2016. 11.
	「바다매립 관리·통제 방법 이행에 관한 지도의견」	2017. 10.
	「바다매립 관리·통제 방법 이행에 관한 실시방안」	2017. 10.
도서보호	「전국 도서보호업무 '13·5' 계획」	2017. 01.
	「전국 생태도서 공정 '13·5' 계획」	2017. 10.
	「전국 도서보호 계획」	2012. 04.
해양생태환경 보호계획	「전국 해양생태환경 보호 계획(2017년~2020년)」	2018. 02.

자료 : KMI 정리.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1. 「해양환경보호법」 개정

2016년 11월, 제12회 전국인민대표대회 상임위원회(全国人大常委会) 제24차 회의에서 「해양환경보호법(海洋环境保护法)」 개정안이 통과되었다. 개정된 「해양환경보호법」은 중국 제18차 당 대회 이후 중국 정부의 해양생태환경 보호에 대한 요구를 반영한 것으로서 생태보호 레드라인 확정, 해양생태보호 보상제도의 도입, 연해지역의 해양주체기능구획 제정 및 바다로 배출된 오염물에 대한 통제지표 제시 등의 내용을 포함시켰다. 또한 처벌조치를 강화하였고 행정심사에 대한 ‘광관푸(放管服, 정부권리를 이양하고 공정하게 관리하고 서비스 효율을 높임)’ 개혁의지를 보였다.

개정된 「해양환경보호법」은 중국 해양생태환경 보호 관련 제도의 추진을 위한 법적 근거를 마련해 주었다. 생태보호 레드라인과 해양생태보상 제도를 해양환경보호의 기본제도로 규정했다는 것은 해양생태환경 보호의 원칙이 ‘단순한 오염방제’에서 ‘생태보호’의 차원으로 전환되었다는 것을 의미한다. 또한 해양주체기능구의 지위와 역할을 법적으로 규정하였으며, 해양오염 불법행위에 대한 처벌을 강화하여 기업들이 해양환경오염에 대한 책임의식을 강조했다.

2. 해양생태 레드라인 제도 수립 및 전면적인 시행

해양생태 레드라인 제도는 해양 생태건강과 생태안전성을 유지하고, 중점 생태기능구역, 생태 민감구역 및 취약구역을 중점 대상으로 하여 엄격한 관리와 통제, 강제적 보호를 실시하는 구역을 확정된 제도로서, 한계선을 지키는 범위에서 개발을 고려하며, 구역별로 엄격한 관리·통제를 실시한다는 것이 기본원칙이다.

2012년에 국가해양국은 「보하이(渤海) 해양생태 레드라인 제도 수립에 관한 의견(关于建立渤海海洋生态红线制度若干意见)」을 발표하여 보하이의 해양보호구, 중요 연해습지, 중요 하구, 특수보호 도서, 중요한 사질 해안선, 자연경관과 문화역사유적지, 중요 관광구역 및 중요 어업해역 등의 구역을 해양생태 레드라인 구역으로 확정했다.

2015년 국무원이 발표한 「생태문명 건설 촉진에 관한 의견(关于加快推进生态文明建设的意见)」에서 “환경자원의 생태 레드라인을 엄수하고 삼림, 초원, 습지, 해양 등 분야의 생태 레드라인을 과학적으로 확정하도록 한다”고 제시한 바 있다. 2016년 중국 정부가 제시한 해양생태 레드라인 확정의 요구 및 기존 실시되던 보하이 생태 레드라인 제도 시범사업의 경험을 바탕으로 2016년 6월 국가해양국은 「해양생태 레드라인 제도 전면적 수립·실시에 관한 의견(关于全面建立实施海洋生态红线制度的意见)」(이하 「레드라인 제도 의견」으로 약칭) 및 「해양생태 레드라인 확정 기술지침(海洋生态红线划定技术指南)」을 함께 발표했다. 이는 전국 해양생태 레드라인 확정작업에 대한 지도성 문건들로서 중국 해양생태 레드라인 확정작업의 전국적·전면적인 추진을 상징한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

「레드라인 제도 의견」에 따르면, 개발활동에 대해 구역별로 분류·관리하는 것이 생태 레드라인 제도의 핵심이다. 해양생태 레드라인 구역은 개발금지구역⁶⁾과 개발제한구역⁷⁾으로 구분된다. 관리·통제 목표에 따라, 「레드라인 제도 의견」은 해양생태 레드라인 구역 면적이 연해 각 성(구, 시)의 관리해역 총 면적의 최소 30%를 차지해야 하고, 전국 대륙 자연해안선 보유율은 최소 35%를 유지해야 할 것을 요구하고 있으며, 도서들은 현재의 사질 해안선 길이를 유지해야 하고, 2020년까지 연안해역의 수질 우량등급(1, 2등급) 비율 70% 수준을 달성해야 한다는 목표를 제시했다. 이와 동시에 연해 각 지역의 해양생태 레드라인 구역의 면적, 대륙 자연해안선, 도서 자연해안선에 관한 구체적인 통제지표를 제시했다.

3. 해양생태보호 보상제도 추진

중국의 「해양환경보호법」은 해양생태보호 보상제도를 수립하고 보완한다고 명확히 규정했다. 이는 해양생태환경 악화에 대응하고 해양생태환경을 보호하고 해양생태문명 건설을 위한 중요한 조치이다. 2016년에 발표된 「생태보호 보상제도 보완에 관한 의견(关于健全生态保护补偿机制的意见)」은 2020년까지 삼림, 초원, 습지, 황무지와 사막, 해양, 강·하천 및 경작지 등의 개발금지구역, 중점 생태기능구 등 중점구역에서 생태보호 보상제도를 전면적으로 수립할 것을 제시했다. 지역 및 수역 간의 보상기제 시범사업은 뚜렷한 성과를 이루고 다양한 보상체계를 초보적으로 구축하도록 한다고 명시했다. 특히 해양분야에서 국가급 해양자연보호구, 해양특별보호구에 관한 생태보호 보상제도를 연구하고 수립해야 한다고 제시했다.

중국 국가해양국은 해양생태보호 보상제도를 추진하기 위해 일련의 업무를 전개해 왔다. 첫째, 해양생태 보상관련기준의 제정을 추진하고, 중점 생태기능구에 대한 이전지출을 강화하여, 수역·해역의 생태 보상제도 및 해양공정건설 프로젝트에 관련 생태보상 제도를 모색하고 있다. 둘째, 해양생태 보상기준과 관리방법에 관한 연구를 추진해 왔으며, 「해양생태손해평가 기술지침(海洋生态损害评估技术导则)」 및 「해양생태손해 국가손실 배상방법(海洋生态损害国家损失索赔方法)」을 발표했다. 또한 「해양 개발·이용 활동 생태보호 보상 관리방법(海洋开发利用活动生态保护补偿管理办法)」 및 「해양보호구 생태보호 보상 관리방법(海洋类保护区生态保护补偿管理办法)」의 제정을 추진하고 있다. 셋째, 연해 지역들이 해양생태 보상제도를 적극적으로 모색할 것을 장려하고 있다. 산둥성과 하이난성은 이미 보상과 관련된 관리규정과 기준을 제정했고, 일부 생태보상을 추진 중에 있다.

6) 개발금지구역: 생태레드라인 구역 내에서 모든 개발활동을 금지하는 구역이며, 해양자연보호구의 핵심구와 완충구(缓冲區), 해양특별보호구의 중점보호구와 예비구역(预留区)을 포함함.
7) 개발제한구역: 생태레드라인 구역 내에서 금지개발구 이외의 다른 해역을 가리키며, 주로 해양자연보호구의 실험구, 해양특별보호구의 적절이용구역과 생태자원회복구역 및 그 외의 중요한 해양생태기능구, 생태민감구와 생태취약구 등이 포함됨. 제한개발구역에서 생태시스템의 유형에 따라 차별화 관리·통제 조치를 실시함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

넷째, 2011~2012년, 웨하이시(威海市), 련윈강시(连云港市)와 선전시(深圳市)는 전국 해양생태보상 시범도시로서 해양 개발활동, 해양보호구 및 해양생태 복원사업 등 3가지 유형에 대한 해양생태보상 시범사업을 추진했다.

향후 국가해양국은 중점 생태기능구나 생태환경 민감·취약구역에서 해양보호구를 설립하고, 생태보호 레드라인을 획정하며 다양한 생태보호 보상제도의 수립을 모색하여 보상의 범위를 확대하고 보상의 기준을 제고시킨다는 방침이다. 또한 해양개발·이용 활동에 관한 생태보호 보상 관리방법 및 관련 기술기준을 연구하고 제정함으로써 관련 활동을 더욱 규범화시킬 예정이다. 이와 더불어 재정담당 기관의 지원을 통해 ‘해양자연보호구(海洋自然保护区)⁸⁾’, ‘해양특별보호구(海洋特别保护区)⁹⁾’ 등 중점 생태기능구에 관한 생태보호 보상 및 관련기준을 수립하고, 전국범위 내에서 해양생태보상사업을 조속히 추진하도록 한다. 이와 동시에 다양한 방법을 통해 해양생태보호 보상 자금을 마련하고 해양자연보호구와 해양특별보호구 등 중점 생태기능구에 대한 생태보호 보상에 사용하도록 한다는 방침이다¹⁰⁾.

4. 연안 보호정책

1) 해안선 보호 강화

2017년 3월, 중국 최초의 해안선 정책법규인 「해안선 보호·이용 관리방법(海岸线保护与利用管理办法)」(이하 「해안선 관리방법」으로 약칭)이 발표되었으며, 2017년 10월, 후속 세부 방침으로 관련 「지도의견」 및 「실시방안」도 발표되었다. 「관리방법」은 현재 해안선 보호와 이용 관리의 주요 임무를 명확히 규정했으며, 관리체제에 있어 해안선 보호와 이용 간의 통합·조정을 강화하고, 관리방식에 있어 자연해안선 보유율 목표 등에 대한 ‘강제성’을 강화했다. 해양감독과 ‘허가 제한(区域限批)¹¹⁾’ 제도를 도입해서 해양관리를 더욱 강화했다.

「해안선 관리방법」은 해안선 보호에 있어서 해안선의 자연조건과 개발수준에 따라 ① 엄격한 보호, ② 개발 제한 및 ③ 최적화 이용의 세 가지 유형으로 나누었으며, 유형에 따라 차별화된 관리를 제시하고, 구체적인 방안을 제정하여 레드라인 관리를 엄격히 진행한다는 방침이다. 또한 해안선 절약이용에 있어 건설 프로젝트의 자연해안선 점용을 엄격히 제한하고 있다. 인공 해안선을 점용한 프로젝트는 건설용 프로젝트 해역이용 통제기준에 엄격히 따라야 하며, 해안선의 이용 효율성을 제고한다. 또한 해안선 복원에 있어, 정부가 복원계획을 제정하고, 복원 프로젝트의 실시요구를 명확히 파악하며, 정돈·복원의 자금투입 메커니즘을 수립해야 한다는 3가지 요구사항을 제시했다.

8) 해양자연보호구: 해양자연보호구는 어떤 특성의 해양보호대상을 위해 획정한 해역, 연안과 도서 구역들로서 해양생물 다양성 보호와 해양생태환경 악화를 방지하기 위한 효과적인 수단임.

9) 해양특별보호구: 특수한 지리조건, 생태시스템, 생물과 비생물 자원 및 해양 개발이용의 특수요구가 있는 구역을 대상으로 효과적인 보호조치와 과학적 개발방식을 취해 특별 관리를 실시한 구역들임.

10) 국가해양국, 「해양생태보상 추진에 관한 주요업무 및 다음단계 조치」, 2017. 11.

11) 허가 제한(区域限批): 환경보호를 위해 일개 지방 또는 기업이 「환경보호평가법」을 위반했을 경우 해당 지방이나 기업이 추진하는 프로젝트에 대해 허가를 내주지 않는 제도.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지방정부 차원의 연안 종합 보호도 추진되어 왔다. 푸젠성은 「연안 보호·이용 관리조례(福建省海岸保护与利用管理条例)」를 발표했으며, 이는 연안보호에 관한 최초의 지방 법규이다. 또한 2017년 12월, 국가해양국은 「성급 연안 종합 보호·이용 전체계획 시범사업에 관한 지도의견(关于开展编制省级海岸带综合保护与利用总体规划试点工作的指导意见)」을 발표했으며, 광둥성은 성급 행정단위에서는 최초로 연안보호 계획인 「광둥성 연안 종합 보호·이용 전체계획(广东省海岸综合保护与利用总体规划)」을 발표했다.

2) 바다매립에 대한 엄격한 관리·통제

바다매립 관리·통제 강화에 관하여, 2016년에 「바다매립 관리·통제 방법(围填海管控办法)」이 발표되었고, 2017년 10월에는 관련 「지도의견」 및 「실시방안」도 함께 발표되었다. 「실시방안」은 2020년까지 해역 보호·이용 구조의 전면적 최적화, 바다매립 총량의 효과적인 통제, 바다매립의 녹색발전 수준 전면적 제고 및 해역개발과 관리질서의 전면적 규범화 등의 목표를 제시했으며, 바다매립에 대한 감독·조사를 강화하고, 문제가 발견 시 엄격한 조치를 취한다는 입장이다. 2018년 1월에 국가 해양 감독·조사팀은 랴오닝(辽宁)과 하이난(海南)을 비롯한 6개 지역의 바다매립 상황에 대해 전문적인 감독·조사를 실시한 후에, 국가해양국은 「10가지 일률적인 조치」¹²⁾와 「3가지 강화 조치」¹³⁾를 제시했다. 이는 중화인민공화국 역사상 가장 엄격한 바다매립 관제 조치로 평가된다.

5. 도서보호 정책

1) 도서보호의 주요 조치

2009년 제정된 중국의 「도서보호법(海岛保护法)」에는 “국가가 도서보호계획 제도를 실시”한다고 규정하고 있다. 2012년에 발표된 「전국도서보호계획(全国海岛保护规划)」은 중국의 도서에 대한 보호와 이용 활동에 대한 법적 근거가 되었으며, 그 이후 랴오닝, 허베이, 산둥, 장쑤, 푸젠, 하이난, 광시, 저장과 광둥 등 연해지역도 성급 행정단위 차원의 해양보호계획을 수립·발표했다.

중국의 중앙 및 지방의 도서보호 계획들을 살펴보면, 주로 5가지의 도서보호 조치가 포함된다. 첫째, 자연보호구이나 해양특별보호구를 설립하고, 도서 생태환경에 대한 파괴를 방지한다. 참조로 「전국도서보호계획」은 10%의 도서에 대해 엄격한 보호를 실시해야 한다고 규정했다.

12) 10가지 일률적인 조치 : ① 해양생태환경을 심각하게 파괴하는 불법 바다매립일 경우, 기간을 나누어 차례대로 모두 철거함. ② 불법 설치 및 해양생태환경을 심각하게 훼손하는 오염배출구들은 기간을 두고 단계적으로 모두 폐쇄함. ③ 바다매립으로 조성된 장기 방치 토지는 모두 법에 의거해 국가 소유로 회수함. ④ 심사, 감독 및 관리의 직무 유기 시에는 모든 책임을 추궁함. ⑤ 아직 매립이 시작되지 않았고 기존 해역이용 규정에 부합하지 않은 바다매립 프로젝트는 모두 정지시킴. ⑥ 바다매립을 통한 상업단지 개발은 모두 금지함. ⑦ 국가경제와 국민생활에 관련되지 않은 바다매립 프로젝트는 모두 비준하지 않음. ⑧ 보하이(渤海) 해역의 바다매립은 모두 금지함. ⑨ 바다매립 심사권은 하급기관에 이양하면 안 됨. ⑩ 연도별 바다매립 계획의 지표를 다시 분할하여 성급 정부에 하달하지 않음.

13) 3가지 강화 조치 : ① ‘훼손되었으면 복원한다’는 원칙에 따라 생태복원을 강화함. ② 연안계획에 따라 프로젝트 해역이용에 대한 심사를 강화함. ③ 심사와 감독을 강화하고 바다매립에 대한 일상 감독을 강화함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

둘째, 일부 도서를 선정하여 생태복원을 추진한다. 인위적인 방법을 통해 도서 생태시스템이 건강한 방향으로 발전하도록 한다. 셋째, 도서개발 질서를 규범화시키고, 새로운 도서과파를 방지한다. 넷째, 쓰레기와 폐수 처리시설을 설치하고, 도서 폐기물 처리능력을 향상시킨다. 다섯째, 도서의 인프라 시설과 생활조건을 개선하여, 도서 주민이 도서자원에 대한 지속가능한 개발·이용 의식을 육성하도록 한다.

2) '13·5계획' 시기 도서보호 관련 주요 추진사업

2017년 1월, 국가해양국은 「전국 도서보호업무 '13·5' 계획(全国海岛保护工作十三五规划)」을 발표했으며, 2020년까지 도서 생태보호의 새로운 국면, 도서 개발·이용의 새로운 단계, 도서 권익보호의 새로운 성과, 도서 종합관리 능력의 새로운 진전이라는 4가지의 '새로운 목표'를 제시했으며, 도서 생태시스템 보호, 도서 자연자원에 대한 합리적 이용, 도서권익 보호 강화 및 국제협력 교류 확대라는 5가지 주요임무를 밝혔다.

그 밖에는 '13·5계획' 시기에 중국의 도서보호를 위한 또 다른 중요한 프로젝트인 '생태도서(生态岛礁) 건설'을 추진한다는 계획이다. 2016년 10월, 「전국 생태도서 공정 '13·5계획'(全国生态岛礁工程十三五规划)」(이하 「생태도서 계획」으로 약칭)이 발표되었다. 「생태도서 계획」은 2020년까지 100개 도서에서 생태도서 건설을 실시하고, 각자의 특색을 지닌 생태도서 건설 모델, 기준과 관리 메커니즘을 구축한다는 목표를 제시했다. 또한 「생태도서 계획」은 전국 도서를 8개 구역¹⁴⁾으로 나누었으며, 유형별로 구체적인 요구를 제시했다. 100개 생태도서 프로젝트 중에 생태보전 유형 25개, 권익수호 유형 10개, 생태경관 유형 20개, 거주·관광 유형 27개 및 과학기술 지원 유형 18개가 포함돼 있다. 중국은 생태보호를 도서 건설의 근본으로 삼아, '생태+'의 이념을 도서보호와 관리 과정에 관철시킨 것으로 보인다.

4 향후 중국 해양생태환경 보호 추진 전망

2018년 1월, 2017년 해양사업 성과를 회고하고, 2018년 계획을 논의하는 전국 해양업무회의(全国海洋工作会议)에서 왕홍(王宏) 국가해양국 국장은 향후의 중국 해양생태환경 보호 목표를 제시했다. 즉 2020년까지 해양생태환경의 질적 수준을 지속적으로 개선시키고, 연안의 우량등급 수질 해역 비율을 85% 이상에 달해야 하며 2,000헥타르의 해역·연안에 대한 정비와 복원을 완성한다는 목표이다. 2018년 국가해양국은 '상층설계'를 지속 강화할 예정이다. 해양생태문명 건설을 계속 심층적으로 추진하고, 전국적인 '만장제(湾长制)'¹⁵⁾의 실시를 전면적으로 전개하며, 해양공간계획의 편성과 보안을 지속 추진할 계획이다.

14) 8개 구역: 보하이구(渤海区), 북황하이구(北黄海区), 남황하이구(南黄海区), 동해 대륙붕 구역, 대만해협(台湾海峡) 서안구역, 남해 북부 대륙붕 구역, 하이남섬(海南岛) 구역 및 산사(三沙)구역.

15) 만장제(湾长制): 지역의 해역(海湾) 관리 책임자를 지정하여 해역 환경보호를 강화한다는 일종의 책임관리 제도.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

또한, 해양 개발·이용과 생태환경 보호에 관한 가장 엄격한 수준의 감독·관리를 실시할 예정이다. 해양 개발활동 및 바다로 배출된 육지 오염원에 대한 감독·관리를 강화하며, 해양 쓰레기에 관한 방제 업무를 추진할 계획이다. 이와 더불어 해양생태환경에 대한 보호와 복원을 강화할 예정이며, 해양보호구에 대한 관리를 강화하고, 신규 해양보호구를 획정할 계획이다. 또한 연해습지에 대한 보호를 강화하고, 「연해습지보호 관리방법(滨海湿地保护管理办法)」을 발표할 예정이다.

2018년 2월에 발표된 「2017~2020 전국 해양생태환경 보호 계획(全国海洋生态环境保护规划)」은 중국 해양생태환경 보호의 로드맵을 제시했다. 계획은 ‘치(治, 복원·정비), 용(用, 개발·이용), 보(保, 생태보호), 측(测, 모니터링과 평가), 통제(控, 오염통제), 예방(防, 리스크 예방)’의 6대 임무를 제시했다([표 4] 참조).

[표 4] 2017~2020년 중국 해양생태환경 보호 주요임무

No.	임무	주요내용
1	치(治, 복원·정비)	해양환경에 대한 복원을 추진하고 중점구역에서 체계적인 복원과 종합관리를 실행하여, 해양생태환경의 질이 호전되는 방향으로 나가도록 함.
2	용(用, 개발·이용)	해양 녹색발전의 구조를 구축하고, 친환경적인 저탄소 순환 발전을 이룬 현대화 경제시스템을 구축함.
3	보(保, 생태보호)	해양생태보호를 강화하고, 해양생태 시스템의 안정성과 해양생태 서비스 기능을 전면적으로 보호하여 해양생태안전의 보호벽을 구축함.
4	측(测, 모니터링과 평가)	해양생태환경에 대한 모니터링 능력을 제고하여 효율성을 향상시킴.
5	통제(控, 오염통제)	육·해 오염에 대한 통합 방제를 강화하고, 수역 환경과 연안 해역의 오염에 대한 종합방제를 실시함.
6	예방(防, 리스크 예방)	해양생태환경 리스크를 예방·통제하고, 사전 예방, 사중(事中) 관리·통제 및 사후 처리의 전 과정을 커버하고 다차원적인 리스크 예방 시스템을 구축함.

자료 : 중국해양보, http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201802/t20180213_60385.html

해양생태환경 보호 제도의 구축은 장기적인 과정이 필요하고, 일련의 어려움과 도전을 직면하기 마련이다. 중국의 해양생태환경 관리 시스템이 아직 미비한 부분이 많지만, '13·5' 시기에 중국 정부의 일련 정책을 통해 점점 보완되면서 체계이고 조화로운 시스템이 구축될 것으로 전망된다.

진선선 연구원·김세원 전문연구원
kmishanghai@naver.com

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 2018년 1분기 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 수출입 총액 1.86조 위안
- 광저우항, 화물 항무비(화물료)와 항만시설 보안료 일부 면제 실시
- 하이난(海南)성, 하이난 섬 전체 자유무역 시범구 지정 및 자유무역항 구축 추진
- 난징 '해항(海港)허브경제구' 건설에 855억 위안 투자 계획
- 텐진항, 선박 오염방지 관리 규정 발표
- 중국, 3월 중·미 무역 갈등으로 인해 대두 수입 27% 감소

해운 · 항만 · 물류

- 닝보·저우산항 중국 최초로 '컨테이너 리프팅' 서류 전자화 전면 실시
- 중국 '무인화' 항만운송차량 세계 최초 시작
- 텐진항, 세계 최초 무인구동 전동트럭 시범 운영
- 2018년 1분기 중국 조선업 경제운행 상황 분석
- 2018년 3월 중국 수출 컨테이너 운송시장 분석 보고
- 후베이(湖北)성, 2021년까지 국제물류핵심허브 건설 계획
- 텐진(天津), '징진지(京津冀)' 및 '일대일로' 전략과 연계한 북방 콜드체인물류기지 건설 계획

- 저장성과 COSCO그룹 MOU 체결, 세계급 항만군 구축 계획
- 쉰저우(泉州) 3개 항만기업 AMP시스템 검수 통과, 661만 위안 보조금 획득
- COSCO, 5년 내 피레우스항에 3.5억 유로 추가 투자로 지중해 최대 허브항으로 구축 계획
- 창장 해운·항만·물류연맹 녹색해운전문위원회 설립
- 양즈장(扬子江)조선, 최초 건조한 39,000DWT 컨테이너선 진수
- 칭다오항 컨테이너 크레인 평균작업 속도 시간 당 42.9TEU

해양 · 수산

- 올해 1분기, 중국 해양경제 발전 양호한 시작
- 중국 제34차 남극탐사활동 성공적 완료, 새로운 성과 획득
- 「샤먼시 해양생태 보상 관리방법」 발표
- 루동현(如东县), 장쑤성 최초의 현급(县级) 해양환경자원 보호기지 설립
- 산둥성 「바다매립 활동의 전면적인 관리·통제 강화에 관한 통지」 발표
- 광둥성, 향후 3년 간 1,200만kw 규모 해상풍력단지 건설 계획
- 저장성, 「해안선 조사 통계 기술규범」 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: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 2018년 1분기 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 수출입 총액 1.86조 위안

최근 중국 해관총서 소식에 따르면, 올해 1분기 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 수출입총액은 1.86조 위안으로 전년 동기대비 12.9% 증가해 1분기 중국 전체 수출입총액 동기대비 증가율보다 3.5%p를 높였고, 1분기 중국 전체 수출입총액의 27.5%를 차지했다. 그 중 수출액은 1.03조 위안으로 전년 동기대비 10.8% 증가했고, 수입액은 8,292.3억 위안으로 전년 동기대비 15.7% 증가했다.

지난 4월 13일 개최된 국무원 신문관공실(国新办) 기자회견에서 해관총서 황송평(黄颂平) 대변인은 2018년 1분기 중국수출입 현황에 대한 소개했으며, 2013년부터 2017년까지 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 수출입총액은 33.2조 위안으로 연평균 성장률 4%를 기록했다고 밝혔다. 또한 최근 5년 동안 중국 해관총서는 '일대일로' 전략을 지속적인 추진하고 있으며, 구체적으로 5가지 측면이 포함되어 있다고 소개했다.

첫째, '일대일로' 전략과 관련된 중점 조치들의 연구 및 제정에 적극적으로 참여하고 있다. 둘째, 해관총서는 '일대일로' 연선국가 관세청 간과 정보 공유 및 업무협력을 강화하고 있다. 셋째, 통관 일체화 제도의 전면 추진을 통해 중국-유럽화물 열차 수출입 통관 메커니즘을 개선하고 있다. 넷째, 중국과 카자흐스탄, 키르기스스탄 및 타지키스탄 간의 농산물 '녹색통로' 프로젝트 추진을 통해 통관시간을 90% 단축했다. 다섯째, 중국 해관총서는 각 지역 관세청 간과 협력을 강화하여, 원활한 물류통로 구축을 추진하고 있다.

앞으로도 중국 해관총서는 '일대일로' 연선국가 세관들과 메커니즘 개선, 감독관리 혁신, 정보 공유 심화, 무역 안전 강화 등 분야에서의 협력을 강화할 방침이다.

<자료 : 中国新闻网, 2018. 4. 13.>

2 광저우항, 화물 항무비(화물료)와 항만시설보안료 일부 면제 실시

4월 13일 광저우항무국은 물류비용 절감 및 광저우시의 항만 경쟁력 제고, 광저우 국제해운중심 및 국제해운허브 건설 추진을 위해, 광저우 항무국은 「광저우항 화물 항무비 지방정부 보전 부분과 항만시설보안료 공용부분 면제에 관한 통지」(이하 「통지」)를 발표했다.

2017년 7월 12일, 중국 공산당과 국무원의 개혁 의지를 전면 관철하고 기업 부담을 줄이기 위해, 「항만법(港口法)」, 「가격법(价格法)」, 「중앙정가목록(中央定价目录)」에 의거하여 교통운수부와 국가발전개혁위원회는 「항구비용계산방법」을 수정하였으며, 2017년 9월 15일부터 실행했다. 「항구비용계산방법」은 항만 관련 비용정책을 더 한층 개선하여 기업의 부담을 절감시켰다. 2017년 12월 11일, 광저우시 인민정부의 동의를 거쳐 광저우시발전개혁위원회는 「광저우시 물류업 비용절감 효과 증대 행동방안(2017-2018년)에 관한 통지」를 발표했으며, 동 내용에는 구체적 비용 인하 조치로 화물 항무비(货物港务费, 우리나라의 항만시설사용료 중에서 '화물료'에 상응) 우대 정책, 지방정부 보전부분 면제, 항만시설보안료 우대정책, 공용부분 면제 등을 연구 및 제정한다는 내용이 포함되어 있었다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이러한 과거의 정책에 따라 발표된 금번 「통지」에서의 비용 인하 범위는 다음과 같다. 화물 항무비 면제 대상은 광저우항을 통해 하역되는 화물과 컨테이너이며, 항만시설보안료의 경우 광저우항을 통해 하역되는 해외 수출입화물과 컨테이너가 면제의 대상이 된다. 면제항목과 기준은 다음과 같다. 화물 항무비의 경우에는 지방 정부 보존부분만 남기고 ‘교통운수부 수운국 발표 [2017] 104호’, ‘광둥성발전개혁위원회 규정 [2017] 7호’ 문건에서 규정한 기준의 50%를 면제한다. 항만시설보안료의 경우에는 공용통합부분이 면제되며, ‘교통운수부 수운국 발표 [2017] 104호’ 규정 기준의 20%가 면제된다. 「통지」의 유효기간은 2018년 12월 31일까지이다. 또한 「통지」는 항만 경영인은 ‘교통운수부 수운국 발표 [2017] 104호’, ‘광둥성발전개혁위원회 규정 [2017] 7호’ 문건의 관련 규정에 의거하여, 상술한 면제항목과 기준을 공시하여 사회권익을 보호해야 한다고 명시했다. 그리고 가격관리 주관부문 및 항만행정 관리부문은 면제조치 실행 상황과 위법행위에 대해 감독관리를 진행해야 한다.

<자료 : 中国水运网, 2018. 4. 18.>

3 Ningbo·저우산항 중국 최초로 ‘컨테이너 리프팅’서류 전자화 전면 실시

4월 15일, Ningbo·저우산항 소속 컨테이너 터미널은 수입 컨테이너 설비교부에 대한 전자화 업무를 정식으로 시작했다. 핸드폰의 QR코드를 한 번 스캔하는 것만으로 컨테이너 리프팅(lifting) 수속이 되어 수입 컨테이너에 대한 리프팅 전 과정 ‘무서류화’를 실현했으며, 비용 결제도 온라인으로 실시간으로 전자 지불 할 수 있다. 이로써 Ningbo·저우산항은 중국 최초로 ‘무서류 리프팅’을 전면 실시한 항만이 되었다.

기존의 수입 컨테이너 리프팅 관련 모든 업무 증빙은 종이서류가 기반이 되었기 때문에 화물이 항만에 도착하여 리프팅할 때에는 선박회사가 관련서류를 화물대리점으로 보내고, 또 대기차량 혹은 서류 송부지점까지 보내며, 컨테이너 트럭기사 및 항만 여러 관련 부문에도 보내어야 했다. 이러한 전통적인 방식은 과정이 복잡하고 대규모의 인력이 필요할 뿐만 아니라 교통혼잡 및 안전문제까지 유발하기도 하였다.

2017년 12월, Ningbo·저우산항과 Ningbo시 교통위원회는 협력을 통해 고객으로 하여금 ‘딱 한번만 왕래’할 수 있도록 수출입 증빙서류 전자화 프로젝트를 정식 착수했고, 핸드폰과 이동 네트워크를 이용하여 전통적인 종이서류에 의거해 진행하던 증빙을 전자 증빙으로 대체했다. 이로써 중간과정에서의 인력 및 복잡한 수속들이 대폭 감소했으며 문서처리, 배송, 교부 등에 소요되던 시간 및 공간적인 제약도 줄어들었다.

2018년 1월, 화물대리점이 선박회사로부터 증빙서류를 수취한 후 Ningbo·저우산항 전자 플랫폼을 통해 생성된 리프팅 QR코드를 컨테이너 트럭 기사에게 발송함으로써 리프팅 업무가 처리되게끔 실현했다. 2018년 3월, 동 서비스는 더욱 발전하여 화물대리점이 선박회사가 발행한 컨테이너 릴리즈 QR 코드를 바탕으로 전자 플랫폼에서 리프팅 QR코드를 생성하여 리프팅 업무를 할 수 있게 되었다. 전자 플랫폼은 이러한 전 과정에서 터미널, 야적장, 선박회사, 화물대리점 간의 정보처리와 전송을 담당하며, 화물의 실시간 전과정 모니터링 및 온라인 검색이 가능해졌다. Ningbo·저우산항이 수입화물 리프팅에 대한 전과정 무서류화를 전면적으로 추진함에 따라, 매년 연료 240만 리터, 이산화탄소 배출 5,400톤, 서류용지 720만장이 절감될 것으로 추산되며 이를 화폐 가치로 환산하면 약 3,000만 위안이 절감될 것으로 예상된다.

<자료 : 航运运价交易, 2018. 4. 16.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

4 중국 '무인화' 항만운송차량 세계 최초 시작

중국 '이치지에팡 자동차(一汽解放, FAW)'는 항만작업 전용의 ICV(Intelligent Container Vehicle), 즉 항만 컨테이너 운송전용 스마트카를 세계 최초로 개발했다. 이는 중국 국내 최초로 L4급 항만에 시운영 될 자동운전 차량인 동시에 세계 최초이기도 하다. 이는 항만의 스마트화가 새로운 단계에 들어섰으며, 스마트화 운송분야에서 새로운 기술을 확립했음을 의미한다.

소식에 따르면, 실제 시운영에서 'L4급 자동운전시스템'을 장착한 '지에팡J7(解放J7)'은 자동 적재, 주행, 방향전환, 정차, 하역 등 일련의 작업들을 능숙히 구현했다. 또한 자동화·정밀화 수준이 매우 높아서 지정루트 자동주행, 장애물 회피주행, 적재상황 및 라이트 시스템의 자동감측, 연료 자동감측, 주유지역에서 주유 등이 가능하여, 항만작업에 필요한 각기 다른 요구사항들을 전반적으로 만족시켰다.

특히 ICV는 앞·뒷바퀴 모두 방향전환 기능을 가지고 있으며, 운전석에서의 통제가 필요 없다. 전통적인 트랙터와 비교하여 그 기동성, 제동성이 크게 향상되었다. 이 외에도 가장 선진적인 인공지능기술을 통해 정밀한 환경감지 네트워크를 탑재했으며, 이로써 항만의 복잡한 작업환경 하에서도 정밀한 감지와 인식이 가능하여 무인작업에서도 안전을 보장하고 있다. 전통적인 트랙터와 비교하여 항만 내 컨테이너가 밀집한 야적장에서의 작업에도 더욱 적합하게 설계되었다.

현재 ICV는 이미 여러 항만에서 장기적인 테스트를 진행 중이고 정확한 위치 파악, 장애물 회피, 차량 따라가기, 차량 교차통과하기 등 38개 항목의 항만의 일반 작업들을 성공적으로 완수하고 있다. 이는 중국 FAW의 혁신이념과 스마트화 과학기술의 정수가 융합된 것으로, 중국 자동차 스마트화가 이미 단순한 개념이 아니라 실제 응용되는 수준에 이르렀음을 방증한다. FAW의 ICV는 2019년 초에 정식으로 운영에 투입될 계획이다.

<자료 : 交通运输部 2018. 4. 24.>

5 텐진항, 세계 최초 무인구동 전동트럭 시범운영

4월 12일, 텐진항그룹과 SINOTRUCK(中国重汽集团公司), 텐진주센과학기술회사(天津主线科技公司)는 세계 최초의 무인구동 전동트럭을 텐진항에서 시범운영한다고 발표했다. 이 트럭의 모델명은 'HOWO-TG5'로 중국공정원(中国工程院)의 리더 이(李德毅) 원사가 주도하여 개발하였으며, 세계 선진기술의 구동시스템과 순수 전기를 사용한 중앙 구동컨트롤 시스템을 장착했다. 화물 만재 시 120킬로미터까지 운행이 가능하며, 충전시간은 1시간 미만에 불과하다.

이 무인구동 전동트럭의 외관은 보통 컨테이너 트럭과 크게 다르지 않다. 다만 눈길을 끄는 전력모듈을 갖췄을 뿐이다. 또한 차량에는 '북두 네비게이션 시스템(중국이 자체 개발한 GPS)'과 레이저 레이더(LIDAR), 밀리파 레이더(Millimeter Wave Radar), 카메라 및 주센과학기술회사가 자체 개발한 여러 인공지능기술도 탑재되어 있다. 장애요소가 없다는 가정 하에서 도로운전, 정확한 주차, 컨테이너 하역, 장애물 반응 등 지정된 작업이 가능하여 컨테이너가 도착하여 해안에서 야적장까지의 전 과정 자동구동운송이 실현되게 된다.

텐진과학기술공사 설립자 겸 CEO 장텐레이(张天雷) 박사에 따르면, 이 차량은 야간, 안개, 우설 등 기후와 현장 인원, 차량, 작업설비의 교차 작업 등 복잡한 상황



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

에도 양호한 작업 상태를 유지했으며 항만에서 24시간 전천후 운영을 실현했다. 텐진항그룹과학정보부 주롄이(朱连义) 부부장(副部长)은 “금번 시운영의 성공은 중국 무인구동 전동트럭의 항만 작업 응용에 있어서 새로운 전기를 마련했음을 의미하며, 동시에 컨테이너 부두 운송의 자동화라는 난제에 실질적인 방안을 제공했다. 또 중국 친환경·스마트 물류 혁신발전 촉진에 있어서도 유익한 방향을 제시했다.”고 밝히며, 향후 무인구동 전동트럭이 항만에 응용되어 자동화 야적장, 전자동화 컨테이너 터미널 조작시스템과 막힘없는 연결을 실현하여 컨테이너 물동량 증가가 가져오는 도로교통, 안전관리 등 각종 문제를 해결할 수 있을 것이라고 언급했다.

<자료 : 中国新闻网, 2018. 4. 12.>

6 2018년 1분기 중국 조선업 경제운행 상황 분석

2018년 1분기, 중국 신조선 수주량은 현저히 증가한 반면에 선박 건조량은 전년 동기대비 감소했고 주요 조선기업들의 총생산액 등 경제지표도 동기대비 하락한 것으로 나타났다.

올해 1분기 중국의 선박 건조량은 853만 DWT로 전년 동기대비 45.9% 감소했으며, 신조선 수주량은 1,553만 DWT로 동기대비 무려 180% 증가했다. 3월까지의 선박 수주잔량은 9,369만 DWT로, 이는 전년 동기대비 5.7% 증가한 수치이고 2017년 말에 비해서는 7.4% 증가한 것이다.

동 기간 중국의 수출 선박 건조량은 782만 DWT로 전년 동기대비 47.5% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,095만 DWT로 동기대비 214% 증가했다. 수출 선박 수주잔량은 8,488만 DWT로 동기대비 3.8% 증가했다. 수출 선박이 중국 조선업 전체 수주량, 건조량, 수주잔량 중 차지하는 비율은 각각 91.7%, 92.7%, 90.6%였다.

올해 1분기, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 826만 DWT로 전년 동기대비 38.2% 감소했으며, 신조선 수주량은 1,518만 DWT로 전년 동기대비 243% 증가했다. 3월 말 기준, 선박 수주잔량은 9,056만 DWT로 동기대비 9.6% 증가하였다. 53개 중점 조선소의 1분기 수출 선박 건조량은 760만 DWT로 전년 동기대비 40.8% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,412만 DWT로 동기대비 285% 증가했다. 3월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 8,241만 DWT로 전년 동기대비 8.4% 증가한 수치이다. 1분기 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 92%, 93%, 91%였다.

올해 1분기, 53개 중국 중점 조선소(중점 모니터링 조선소)의 선박 건조량은 826만 DWT로 전년 동기대비 38.2% 감소했으며, 신조선 수주량은 1,518만 DWT로 전년 동기대비 243% 증가했다. 3월 말 기준, 선박 수주잔량은 9,056만 DWT로 동기대비 9.6% 증가하였다. 53개 중점 조선소의 1분기 수출 선박 건조량은 760만 DWT로 전년 동기대비 40.8% 감소했으며, 수출 선박 신조선 수주량은 1,412만 DWT로 동기대비 285% 증가했다. 3월 말 기준, 수출 선박 수주잔량은 8,241만 DWT로 전년 동기대비 8.4% 증가한 수치이다. 1분기 53개 중점 조선소 선박 건조량, 신규 수주량, 수주잔량 중에서 수출 선박이 차지하는 비중은 각각 92%, 93%, 91%였다.

<자료 : 中船协会, 2018. 4. 13.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

7 2018년 3월 중국 수출 컨테이너 운송시장 분석 보고

2018년 3월, 중국 수출 컨테이너 운임은 전반적인 하락세를 보였다. 중국 춘절 연휴가 끝남으로 인해 각 항로의 운임이 모두 일정 수준 하락했으며, 각 선사들이 운송능력 과잉으로 인해 여러 항로에서 운임을 인하함으로써 종합 운임지수가 전반적으로 하락했다. 2018년 3월, 상하이해운교역소가 발표한 중국 수출 컨테이너 종합운임지수(CCFI)는 평균 816.77점으로 전월대비 평균 2.3% 하락했다. 상하이 수출 컨테이너 종합운임지수(SCFI)는 716.08점으로 전월대비 평균 17.7%의 큰 하락폭을 기록했다.

유럽항로는 춘절 연휴 이후 운송수요 회복에 어려움을 겪었다. 3월 초, 일부 선사들은 항로 운항중지를 통해 수급 균형을 유지했다. 시장 소식에 따르면, 일부 선사들이 4월부터 추가 항차를 투입함에 따라 시장 수급 불균형이 더욱 심화되고 있다. 또한 시장 점유율을 유지하기 위해 일부 선사들은 4월 말부터 운임 인하 전략을 실시할 계획으로, 각 항로의 운임은 지속 하락할 것으로 전망된다. 상하이항에서의 유럽항로, 지중해항로 평균 소식률은 각각 85%, 80%의 수준을 유지했다. 올해 4월 초에는 예년과 달리 운임 인상을 추진하지 않았고, 다수 선사들은 향후 시장 전망에 대해 낙관적이지 않은 상황이다. 3월, 중국 수출 컨테이너의 유럽항로 및 지중해항로 운임지수 평균은 각각 1,078.25점, 1,019.61점으로 전월 대비 각각 2.4%, 2.8% 하락했다.

북미항로는 춘절 이후 운송수요가 점차 증가했지만 여전히 선복 공급과잉 문제가 존재하고 있으며, 일부 선사들은 선복 공급을 감축했다. 미서부와 미동부항로에서 평균 소식률은 80% 이하로 떨어진 상황이다. 하지만 4월 1일부터 기본운임인상(GRI, General Rate Increase)에 따라 시장운임은 반등할 것으로 예상된다. 3월 중국 수출 컨테이너의 미서부, 미동부항로 운임지수 평균은 각각 633.82점, 879.03점으로 전월대비 각각 1.4%, 3.0% 하락했다.

오세아니아항로의 경우 춘절 이후 운송수요 회복이 부진했고, 일부 선사들은 항로 휴항을 실시했지만, 수급 불균형 문제가 여전히 존재했다. 오세아니아항로에서 평균 소식률은 80%의 수준을 유지하고 있으나, 시장 운임은 지속 하락할 것으로 예상된다. 3월, 중국 수출 컨테이너의 오세아니아 항로 운임지수는 평균 901.09점으로 전월대비 7.6% 하락했다.

남미항로는 선복공급 과잉으로 인해 수급 불균형이 지속되고 있으며 상하이항의 평균 소식률은 70-80% 수준이다. 또한 춘절 기간 동안 운임은 높은 수준을 유지했지만, 최근에 선사들이 잇달라 선복 예약 가격을 인하함으로써 향후 시장 운임은 지속 하락할 것으로 예상된다. 3월, 중국 수출 컨테이너의 남미항로 운임지수 평균은 738.75점으로 전월대비 3.3% 하락했다.

일본항로의 운송수요는 전반적으로 안정적인 추세를 보였다. 3월, 중국 수출 컨테이너의 일본항로 운임지수는 평균 720.00점으로 전월대비 0.2% 소폭 하락했다.

<자료 : 上海航运交易所, 2018. 4. 3.>

8 올해 1분기, 중국 해양경제 발전 양호한 시작

올해 1분기 중국 해양경제 발전상황은 양호한 시작을 알렸다. 해양관련 공업기업들의 성과가 현저히 제고되었고, 중국 정부가 강조하는 공급측 개혁 중에서 '3기



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

1강 1보(三去一降一补)¹⁶⁾의 효과가 뚜렷했으며, 시장 주체들의 활발한 사업 활동을 전개하였다. 또한, 해상실크로드 연선국가들과의 무역액이 지속 증가되었고, 해양 전통산업 및 신흥산업도 안정적으로 발전해 나가고 있으며, 해양자원의 공급구조가 더욱 최적화되었다.

지난 1~2월 중점 모니터링 대상인 규모이상의 해양관련 공업기업의 자산부채비율은 동기대비 3.6% 하락했다. 기업 이윤 총액은 동기대비 35.1% 증가했으며, 이는 전국의 기업 평균 수준보다 19%p 높은 것이다. 영업수익은 동기대비 5.5% 증가했으며, 영업수익 이윤율은 12%로 전년대비 2.6%p 증가했다. 중점 모니터링한 해양관련 중소기업의 영업수익과 자산총액 역시 각각 3.7%, 9.0% 상승했다.

시장 주체들도 더욱 활발히 사업 활동을 전개했다. 1~2월, 중점 모니터링 대상 업계 중에서 새로 등기된 해양관련 기업은 2,126개로 동기대비 23.2% 증가했다. 그 가운데 연해관광업, 해양어업과 해양교통운수업의 3개 산업의 신규 해양관련 기업 수는 전체의 92.4%를 차지하여 상대적으로 더 강한 활력을 보여주었다.

중국과 해상실크로드 연선국가들과의 무역액도 지속적으로 증가되고 있어 대외 개방이 지속적으로 심화되고 있음을 알 수 있다. 1~2월, 중국과 해상실크로드 연선 국가들과의 해상운송 무역 총액은 동기대비 25.3% 증가했다. 그중에서 수출액은 동기대비 29.6%, 수입액은 동기대비 18.8% 증가했다. 해양관련 제품의 수출입 총액은 동기대비 8.4% 증가했다. 그 가운데 수출액은 동기대비 4.2%, 수입액은 동기대비 36.2% 증가했다.

해양 전통산업의 발전은 안정적으로 좋은 방향을 향해 발전해 나가고 있으며, 해양 신흥산업도 안정적인 발전추이를 보이고 있다. 해양어업의 생산량은 안정적인 상황이며, 1분기 해수양식과 원양어획 생산량은 각각 3.7%, 17% 상승했다. 해양 석유·가스산업의 생산구조는 지속적으로 조정되고 있다. 1분기 중국의 해양 천연가스 생산량은 동기대비 8.3% 증가했고, 해양원유 생산량은 동기대비 5.9% 하락했다. 해양 교통운수산업의 발전도 양호한 국면을 보였다. 1~2월, 규모이상 연해 항만의 화물물동량과 컨테이너 물동량은 동기대비 각각 4.7%, 9.2% 증가했으며, 1분기 연해 화물운송량은 동기대비 10.8% 증가했다. 해양 선박공업도 양호한 발전추세를 보이고 있다. 3월 말에 조선 수주잔량은 동기대비 5.7% 증가했으며, 1분기 신규 수주량은 동기대비 180% 증가했다.

해양의약·생물제품 산업의 발전 속도는 안정적이었다. 1~2월, 중점 모니터링한 해양의약·생물제품 기업의 주요 영업수익은 동기대비 5.6% 증가했다. 해상풍력발전은 빠른 발전 양상을 보이고 있으며, 1분기 해상풍력발전 설비용량은 동기대비 34.7%, 발전량은 동기대비 75.7% 증가했다. 또한 크루즈산업의 발전도 눈여겨 볼만하다. 1~2월 중국의 크루즈 터미널 누계 출입국 관광객은 740,000만 명으로 동기대비 21% 증가했다.

해양자원 공급구조는 더욱 최적화되었다. 1분기 중국의 신규 확권(确权: 법률이나 정책 규정에 근거하여 규정된 과정을 거쳐 소유권이나 사용권의 예속 관계 및 기타 권리를 확인하는 것)된 해역 면적은 33,000헥타르로 동기대비 35.3% 증가했다. 하지만 신규 바다매립 면적은 800헥타르로 동기대비 32.8% 감소했다. 특히 신규 해역이용 프로젝트 중에 국가 입찰경매를 통해서 신규 증가된 확권 해역면적은 전년 동기대비 119.3% 증가한 17,000 헥타르로 시장화 수준이 제고되고 있음을 할 수 있다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 4. 25.>

16) 3거 1강 1보(三去一降一补) : 과잉생산설비 해소, 부동산재고 해소, 과대레버리지 최소화, 기업 원가 절감, 유효 공급 확대 등을 의미함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 해양 재해로 인한 인명 및 경제적 피해
- ▶ 이슈 포커스: 중국 해양생태환경 보호제도 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

9 중국 제34차 남극탐사활동 성공적 완료, 새로운 성과 획득

4월 21일, 제34차 남극탐사팀을 실은 극지탐사선 '쉐룽호(雪龙号)'가 165일, 약 38,000 해리의 운항을 마치고 상하이 극지탐사기지로 복귀했다. 양웨이근(杨惠根) 탐사팀 팀장이 이번 남극탐사의 성과에 대해 소개했다.

첫째, 중국의 다섯 번째 남극탐사기지 건설에 관한 사전 준비업무를 성공적으로 마쳤다. 다섯 번째 남극탐사기지는 로즈 해 지역에 위치한 인익스프레스블 아일랜드(Inexpressible Island)로 선정되었으며, 정초식을 가졌다. 로즈 해 지역에서 탐사기지 설립은 서남극지역에 대한 탐사와 로즈 해 환경에 대한 조사·보호에 중요한 의미를 지닌다.

둘째, 중국은 이번 탐사활동을 통해 남극 해양·육지 환경에 대한 업무조사를 최초로 진행했다. 로즈 해와 아문센(Amundsen) 해역이 새로운 조사 대상지역이 되었다. 이번 조사에서 남극 해양·육지 환경에 관한 23개 업무조사가 실시되었으며, 국제사회의 관심 사항인 해양 미세 플라스틱, 탄소순환, 해양 산성화 및 해양 생태시스템 등 문제를 중심으로 한 조사가 전개되었다.

셋째, '쉐잉601(雪鹰)' 고정익 항공기가 최초로 실제조사에 사용되었으며, 남극 제3대 빙봉인 아메리 빙봉(Amery Ice Shelf)에 대해 항공 원격탐지 조사를 진행했다. 이번 조사에서 '쉐잉 601'은 항공조사, 국제협력 및 업무지원 등 임무를 완수했다. 프린세스 엘리자베스 랜드(Princess Elizabeth Land)까지 21번 출항해서 빙상이나 빙봉에 관한 조사를 진행했다.

넷째, 남극 어데어콧(Cape Adare)에서 뉴질랜드와 협력해서 남극의 100년의 역사를 지닌 유적지에 대해 복원작업을 진행했다. 인류가 남극대륙에서 건축한 최초의 건축물을 복원했고, 뉴질랜드와 어에어콧에 임시 기지를 설립했다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 4. 24.>