



# 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

제18-16호  
 2018년 8월 31일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

#### ■ 지역별 도서보호구 수량

(단위 : 개)

지역	2015	2016	2017
푸젠	42	43	49
광둥	24	25	27
하이난	21	22	22
저장	22	24	24
산둥	33	34	34
랴오닝	21	21	21
광시	6	6	6
상하이	2	2	2
허베이	1	1	1
장쑤	8	8	8
합계	180	186	194

#### ■ 2017년 도서보호구 유형 분포

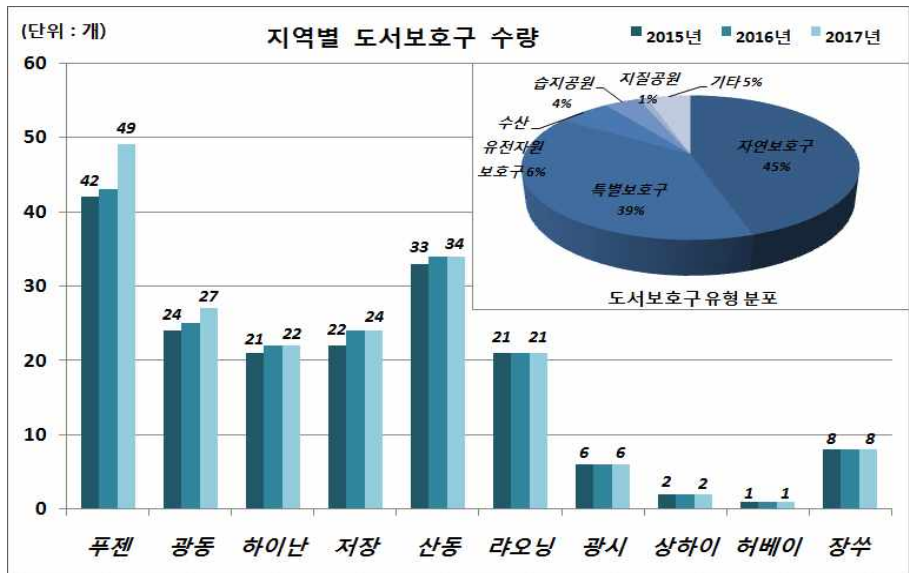
유형	개수	점유비(%)
자연보호구	88	45.4
특별보호구	75	38.7
수산 유전자원 보호구	13	6.7
습지공원	7	3.6
지질공원	2	1.0
기타	9	4.6
합계	194	100.0

자료 : 2015-2017년 「도서 통계조사 공보」, 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 : 중국 도서보호구 분포 현황



자료 : 국가해양국/자연자원부, 2015-2017년 「도서 통계조사 공보」, KMI 작성

### 2017년까지 도서보호구 194개 건설, 자연보호구 45.4% 차지

「전국 도서보호 업무 「13·5」 계획」이 추진된 이후, 중국의 도서보호구 건설은 적극적으로 추진해왔다. 2017년까지 중국에서 이미 건설된 각종 도서보호구는 194개로, 2015년보다 14개가 증가되었다. 보호구 등급으로 보면, 국가급 보호구 70개, 성급 보호구 58개, 시급 보호구 30개 및 현급 보호구 36개로 나누어져 있다. 그 가운데 국가급 보호구는 36.1%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 지역별로 살펴보면, 푸젠성이 49개로 가장 많이 건설되어 있고, 2015년보다 7개가 늘어났는데 가장 많이 증가된 지역이다. 그 외에는 광둥, 하이난, 저장 및 산둥은 모두 2015년에 비해 도서보호구가 증가된 것을 알 수 있다.

2017년의 도서보호구를 유형별로 살펴보면, 자연보호구의 경우 수량이 가장 많은 88개로 45.4%를 차지했다. 그 다음은 75개인 특별보호구(해양공원 포함)로서 38.7%를 차지했다. 2017년까지 중앙재정은 생태복원을 위한 누적 투자액은 약 52억 위안에 달했으며, 지방정부는 약 36억 위안, 기업은 약 3억 위안을 투자했다. 이 자금으로 198개의 도서생태 복원사업 프로젝트를 지원했다. 2016년에 비하면, 중앙과 지방의 투자금은 각 8억 위안과 4억 위안 증가했으며, 복원 프로젝트는 15개가 늘어났다. 이는 중국이 도서보호를 강화하고 도서에 대한 지속가능한 이용을 촉진하고 있는 것으로 보인다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ **전문가칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향**
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개  
위야오동(于耀东) 교수  
상하이해사대학교



## 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향

최근의 국제정세가 소련 해체 이후 가장 심각한 변화를 겪고 있다고 해도 과언이 아니다. 세계 각국 간 발전수준이 불균형하며, 특히 강대국 간 발전 불균형은 국제정세의 조정과 재구성을 유발할 수 있다. 국제정세 구조의 조정과 재구성 과정 중에서 여러 형태의 충돌과 불안정 요인들이 나타나고 있다. 이러한 국제 충돌과 불안정 요인들은 해양 안정과 질서에 영향을 미칠 수 있을 뿐만 아니라, 특히 국제무역의 생명선인 국제항로는 국제정세 변화를 민감하게 반영한다.

### 1 중·미 관계의 변화가 국제항로 안전에 미칠 수 있는 영향

트럼프 대통령 집권 이후, 미국은 전통적인 노선과 반대로 ‘미국 우선’의 단독주의 노선을 시작하게 되었다. 미국은 ‘미국을 다시 위대하게’ 만들고 미국의 패권적 지위를 유지하기 위해 국제정세를 불안정하게 만들고 있다. 중·미 간의 전략적 경쟁은 중국 주변 해역 국제항로의 안전 및 질서에 영향을 미칠 뿐만 아니라, 중·미 양국이 세계에서 손꼽히는 해양 대국인 것을 감안할 때, 양국의 관계 악화는 전 세계 해양, 특히 국제무역과 해운의 요충지인 말라카 해협, 호르무즈 해협, 베링 해협, 지브롤터 해협, 수에즈 운하, 파나마 운하 등 중요한 국제항로의 안전 및 질서에 영향을 크게 미친다.

그 중 가장 먼저 타격을 받는 곳은 중국 주변 해역으로 남중국해, 동중국해, 대만 해협을 지나는 국제항로이다. 트럼프와 그 장군들은 남중국해 섬들에서 진행한 건설 프로젝트와 군사력 배치에 주시해 왔다. 미국이 새로 채택한 「국방수권법안(NDAA, National Defense Authorization Act)」에서는 미국 국방부로 하여금 정기적으로 중국이 남중국해에서 진행하는 일체의 행동 정보를 제공하도록 요구하고 있는데, 이 내용은 새로운 간첩 사업, 과도한 영토권 주장 및 군사행동 등 중대한 군사력 배치나 군사 행위 및 인프라 건설 등을 포함한다. 이로써, 미국의 남중국해 개입이 더욱 더 늘어날 것으로 미루어볼 때, 중국과 미국이 남중국해에서 벌이는 전략적 경쟁은 장기적인 과제가 될 것으로 보인다. 중·미의 남중국해에서의 전략적 경쟁은 이미 군용기 충돌, 선박 마찰 등 해상 사고를 야기했고, 남중국해의 안정 및 항로 안전을 위협하고 있다.

현재 트럼프 정부가 중국과 사상 최대 규모의 ‘무역 전쟁’을 벌이고 있는 가운데, 중·미 간 전략적 경쟁 관계가 이미 정치, 군사, 안보 영역에서부터 경제, 무역 영역으로까지 확대되어 나날이 심각해지고 있으며, 중·미 간 이러한 과열된 경쟁은 국제해운에도 영향을 미칠 수밖에 없다. 만약 중·미 경제 무역 관계의 ‘밸러스트 스톤(Ballast stone, 철도나 도로의 바닥을 다지려고 까는 돌)’ 작용이 없어지거나 악화되면, 중·미 기타 분야의 관계까지도 피해가 가고, 그 논



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-05	08-31
종합지수	773.28	848.16
일본 항로	678.52	720.74
구주 항로	1,055.59	1,097.59
미서부 항로	612.18	760.46
미동부 항로	783.03	942.96
한국 항로	614.11	579.99

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

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-05	08-31
종합지수	1,387.18	1,183.11
석탄	1,441.08	1,257.96
곡물	1,464.37	1,058.45
금속광석	1,521.19	1,121.92
정유	1,262.87	1,280.19
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

리는 중·미의 해상 충돌 가능성을 높이고, 이는 전 세계 해운 안전 및 질서에도 중대한 과제가 될 것이다.

중·미 간 매우 민감한 문제는 바로 대만이다. 미국이 새롭게 제정한 「국방수권법안」에 따르면, 미국 국방부가 대만과의 방위관계를 강화하고 대만의 발전을 위한 국방 군사력을 지원해 대만의 자위 능력 증진을 위해 도울 것이다. 또한 미군이 대만 군사 훈련에 적절히 참여하도록 건의하고, 미국이 대만에 대한 군용품 판매를 강화하고 있다.

이 법안은 「대만여행법」에 따라, 미국과 대만의 고위급 국방 관료 및 일반 관료들의 교류를 촉진할 것을 촉구했다. 미국은 대만과의 군사 연계를 강화하고, 대만에 무기를 수출하며, 대만의 독자적인 방위능력을 강화할 방침이다. 대만의 민진당 또한 이에 맞춰 대만 국방 예산 증액을 약속했다. 대만에 대한 지지와 약속을 보이기 위해 미국 군함이 긴장이 고조되는 상황에서도 대만 해협을 지나는 등 미국은 중국의 양안 관계에 대해 강력하게 대립한다는 메시지를 던지고 있다. 양안 관계의 긴장 고조와 미국의 개입이 더해져 대만 해협은 불안정한 해역이 되었고, 이는 대만 해협의 운항 안전과 질서에 큰 영향을 미치고 있다.

## 2 미·러 관계 악화가 국제항로 안전에 미칠 수 있는 영향

미국과 러시아의 관계가 악화되고 있다. 미국, 또 미국을 비롯한 북대서양조약기구(NATO)는 러시아의 안전 공간을 계속 압박하고 있어서, 러시아와 미국 간 긴장 관계가 고조되고 있다. NATO는 동쪽으로 계속 확장하고 있고, 러시아의 국경과 가까이 접근한 상태이다. 러시아는 그루지야에 대한 군사타격, 우크라이나 사태 개입, 크림반도의 합병 등의 사건들과 함께 미국이 러시아의 미국 대통령 선거 개입에 대한 지적, 영국과 미국을 비롯한 서양국가들의 전 러시아 스콧이 독살사건에 대한 지적, 미국과 러시아가 서로 영사관 폐쇄, 외교관 추방, 그리고 미국을 비롯한 서양국가가 러시아에 대한 경제제재가 계속 확대하는 등 사건들로 인해 미국, NATO와 러시아의 관계가 계속 악화되고 있고, 서로 간의 신뢰성이 계속 떨어지고 있다.

미국과 러시아는 세계적인 대국이며, 미국 그리고 미국을 비롯한 NATO와 러시아의 관계 악화는 국제해양 질서 및 항로 안전에 전방위적인 악재로 작용할 것이다. 미국을 비롯한 NATO가 계속해서 확장할 뿐 아니라 병력을 러시아 국경 인근에 배치하는 것은 발트해, 흑해, 북극해, 북태평양 등 러시아와 근접한 해역의 긴장감을 조성하고, 심지어 전쟁까지 이어질 수 있는 위험성이 있어 국제항로 안전 및 질서에 큰 위협으로 작용하고 있다.

북극해의 북극항로를 예로 들어 보자. 북극항로가 마주한 주요한 위험 문제들은 러시아와 미국을 비롯한 NATO가 이 지역에서 벌이는 분쟁이다. NATO는 미국, 캐나다, 노르웨이 등 북극지역 구성 국가들의 영토와 관할 해역을



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

통해서 북극지역으로 침투했고, 러시아는 북극지역의 군사기지를 강화하면서 대항하여 서로 맞서 상호 불신, 상호 비난하며 경쟁하는 등 악순환을 겪고 있다. 예를 들면 NATO 회원국인 영국은 북극관련 사업을 지속 관철한다는 입장을 보이고, 러시아가 북극지역에 군사를 강화하고 활성화하는 것으로 보인다고 밝히며, 이에 북극지역의 항행에 제한을 받을지 우려하고 있다. 결국, 미국 및 미NATO와 러시아의 북극 지역에서 전략 경쟁과 힘겨루기가 북극항로의 안전과 질서에 영향을 미치는 가장 중요한 요소가 되었다.

### 3 미국·터키 관계 악화가 국제항로 안전에 미칠 수 있는 영향

미국과 터키 간 관계가 악화되고 있다. 터키는 NATO의 회원국이고 미국의 전통적인 우방국이지만, 양국의 내정 상황 및 국제정세의 변화에 따라 미국과 터키 간 갈등은 계속 심각해지고 있다. 에르도안 터키 대통령이 집권한 후에 민족주의와 ‘이슬람 전통’을 강조하는 정책을 추진하고 있다. 또한 터키는 미국의 중동정책과 미국의 동맹국인 이스라엘을 비판하고 하마스(HAMAS)를 비롯한 팔레스타인의 세력을 지지하면서 미국이 지지하는 쿠르드인의 무장 세력에게 타격을 주며 시리아 내전에서 러시아, 이란과의 협력을 강화했다.

그리고 터키에서 일어난 에르도안 대통령에 대한 쿠데타에 미국이 개입했다. 미국은 터키가 미국에게 제기한 쿠데타에 참여한 터키의 종교인사 쾰렌을 인도하라는 요구를 거절했다. 터키는 쿠데타에 참여한 혐의가 있는 미국 목사를 구류했기에 미국은 터키에 대해 정치 및 경제 제재를 실행했고, 터키도 반격조치를 취했다. 이런 사태로 인해 미국과 터키의 관계는 급속 악화되었다.

터키는 유라시아 대륙을 가로 걸치고, 흑해로 드나드는 요충지인 보스포루스 해협과 다르다넬스 해협을 철저히 제어하고 있기 때문에 만약 미국과 터키 관계가 더 악화 된다면, 미국 및 NATO는 터키의 전략적 거점을 이용하기 힘들게 될 것이며, 터키가 제어하는 국제항로 이용능력 또한 감소할 것이다. 반대로 러시아와 터키 관계가 진전되면, 터키가 제어하는 보스포루스 해협과 다르다넬스 해협을 이용한 러시아의 남하 기회와 편의가 대폭 증가할 것이다. 터키의 중동과 이슬람 세계에 미치는 거대한 영향력을 감안할 때, 미국과 터키의 관계 악화는 그 영향이 심지어 기타 다른 해역으로까지 치달을 수 있다. 예를 들면, 걸프국인 카타르는 터키의 견고한 동맹국인데 사우디아라비아, 이집트, 아랍에미리트 등에서 벌어진 카타르와 외교관계 단절 사건 중에서 터키는 카타르를 두둔하면서 물자를 공급하며 실질적인 도움을 주었다. 현재, 미국과 터키의 관계가 악화되고, 터키의 경제난이 심각한 상황에서 카타르는 즉시 터키에게 150억 달러의 경제지원을 하기로 했다. 터키는 팔레스타인에 공감, 지지하며 이스라엘과 미국의 이스라엘-팔레스타인 분쟁에 관한 입장과 정책에 반대하고, 팔레스타인 해방기구 파타당과 하마스 등 세력의 찬사를 받으며 시리아 문제에 대해 터키, 러시아, 이란 3개국이 소통과 협력을 강화하고 있어,





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

만약 터키가 미국에 압박을 받으면 터키는 미국과 갈라설 수밖에 없게 될 것이다. 또한 터키가 지중해, 흑해, 홍해, 페르시아만 등 터키의 영향이 미치는 해역에서 미국과 문제를 일으키지 않을 것 이라는 보장이 없고, 이는 관련 해역의 국제항로의 안전 및 질서에 직·간접적으로 영향을 미칠 것이다.

### 4 미국·이란의 관계 악화가 국제항로 안전에 미칠 수 있는 영향

미국과 이란의 관계도 매우 좋지 않은 상황이다. 1979년 이란에서 이슬람 혁명이 일어난 후부터 미국과 이란의 관계는 악화되기 시작했으며, 이란-이라크 전쟁 때 미국은 이라크를 지지해서 이란과의 관계가 빙점으로 치닫게 되었다. 특히 미국은 이란의 숙적인 이스라엘을 지지하고 있다. 또한 시리아 문제에 있어, 미국은 시리아의 반정부 무장을 지지하나, 이란은 시리아의 정부군을 지지한다. 또한 미국은 사우디를 지지하나, 이란은 사우디를 반대하는 입장이다. 미국과 사우디는 예멘의 정부군을 지지하나, 이란은 예멘의 후티 반정부군을 지지한다. 이와 같이 미국과 이란은 중동지역에서 많은 갈등을 보여주고 있다. 그러나 오바마 정부 때 미국은 이스라엘과 이란 간 밸런스를 유지할 수 있었는데, 그때 이스라엘의 일부 정책을 지적하고 이란에게는 개방, 포용과 발전의 길을 권했으며, 이와 더불어 이란 핵 협정의 협상에도 참여했고 협정을 승인하기도 했다.

그러나 트럼프 대통령이 집권한 후에 미국은 이스라엘을 감싸고 국제사회의 반대를 무릅쓰고 미국의 주 이스라엘 대사관을 텔아비브에서 예루살렘으로 이전했다. 그리고 미국은 이란을 공격하여, 일방적으로 이란 핵 협정에서 탈퇴했으며, 이란에 대한 제재를 다시 시작하면서 이란의 핵 위기를 다시 유발했다. 이란은 만약에 자국의 석유수출이 위협을 받게 되면, 호르무즈 해협을 봉쇄할 가능성이 있다고 밝혔다. 따라서 미국과 이란의 관계 악화도 지역의 안정, 특히 해양 석유통로의 안전에 중요한 현실적 위협으로 부상되었다.

이란은 호르무즈 해협을 지키고 있으며, 호르무즈 해협의 국제노선을 중단하거나 영향을 줄 수 있는 능력을 가지고 있어, 미국에 큰 위협이 되고 있다. 이란 군대가 이미 페르시아만과 호르무즈 해협에서 대규모의 군사훈련을 진행했고, 이란은 그 훈련의 목적에 대해 ‘국제항행 안전 보호’라고 표명했지만 사실 이란이 호르무즈 해협을 통해 국제항로를 차단하거나 간섭할 수 있다는 뜻을 내포하고 있다.

미국 국방부 장관 매티스는 2018년 7월 27일, 이란이 호르무즈 해협을 봉쇄할 경우 모든 수단을 동원해 이 해상 석유 수송로를 재개방할 것이라고 밝혔다. 미국과 이란의 관계 악화는 호르무즈 해협의 석유 수송로의 가장 현실적이고 시급한 위협으로 작용하고 있다. 미국-이란의 관계 악화는 또한 중국의 국익에도 영향을 미치는데, 하나의 가능한 상황으로 미국이 이란의 석유 수입을 전면 중단할 경우, 이란과 교역하는 국가에 제재를 가할텐데, 중국은 이란 석



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

유 수입의 큰 손으로서 석유 수입이 중국의 국가 안전 및 경제 발전, 민생에까지 관련되어 있기 때문에 이란과의 석유 교역을 끊을 가능성은 거의 없다. 만약 미국이 독불장군처럼 이란과 석유 교역 중단을 강행하고 이란과 교역하는 중국 기업들의 정책을 제재할 경우, 미국이 취할 수 있는 대책으로 중국과 이란의 해상 석유 운송통로와 관련 기업에 대해 교란시킬 수 있고, 이는 중·미 간 국제무역과 국제해운 분쟁을 일으킬 수 있다.

## 5 예멘 정세의 안전이 국제항로에 미칠 수 있는 영향

예멘 내전은 국내의 심각한 갈등도 원인이지만 복잡한 국제 배경도 원인 중 하나이다. 예멘의 경제위기는 정치위기를 초래했고, 정치위기와 예멘 국내의 지역 갈등, 종교 충돌 등의 원인으로 최종적으로 내전을 일으켰다. 사우디를 비롯한 아라비아 연합군, 이란을 비롯한 후티 반정부군을 지지한 국가, 그리고 테러리스트 세력 등은 각자의 동기로 예멘 내전에 참여했으며, 예멘 내전은 장기화되었다.

예멘은 아라비아 반도의 서남단에 위치하며, 사우디아라비아, 오만과 접경하고 있으며, 홍해, 아덴만, 아라비아해와 인접해 있다. 홍해를 건너 수에즈 운하로 통하는 항로는 인도양과 지중해, 흑해, 대서양을 잇는 중요한 노선으로 특히 바브엘만데브 해협이 이 해상 교통 통로의 중요한 요충지를 담당한다. 바브엘만데브 해협은 예멘과 지부티 사이에 위치하며 홍해와 아덴만을 연결하고, 매일 약 480만 배럴의 석유가 이 길을 통과한다.

예멘 내전으로 인해, 바브엘만데브 해협 독일 국제노선이 영향을 받고 있다. 이란이 지원하는 예멘 후티 반군과 사우디가 이끄는 아랍 연합군 및 연합군이 지원하는 예멘 정부군이 격전하고 있다. 양측 접전 지역 중의 하나는 홍해 연안의 호테이다항인데 이는 이 항만이 후티 반군의 주요한 보급 요충지이기 때문이다. 후티 반군은 지리적 장점을 이용해 완강하게 저항하고 있고 심지어 주동적으로 이란이 제공한 미사일을 이용해 사우디의 유조선선을 공격하기도 했다.

미국 연합 통신의 보도에 따르면, 사우디아라비아는 아덴만과 홍해 사이의 바브엘만데브 해협의 원유의 해외운송을 중단했다. 이 이유는 이란이 예멘 후티 반군이 자행한 2척의 사우디 유조선 습격의 배후에 이란이 지원했기 때문이라고 밝혔다. 이란은 중동에서 그 세력이 크고 영향력이 예멘뿐만 아니라 시리아, 레바논, 팔레스타인 등 불안정한 지역에까지 엄청나게 미쳐 더 큰 혼란을 만들 수 있는 능력도 갖고 있다.

이스라엘 또한 중동 지역의 큰 플레이어이다. 이란이 지원하는 예멘 후티 반군이 자행한 아덴만과 홍해 사이의 바브엘만데브 해협에서의 유조선 습격 사건을 겨냥하여, 이스라엘 총리 베냐민 네타냐후는 2018년 8월 2일 이스라엘 항만 도시인 하이파에서 진행된 열병식에서 “만약 이란이 바브엘만데브 해협



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

을 봉쇄한다면, 이란은 국제연합과 대치해야 할 것이고, 국제연합은 분명 이란의 행동을 저지할 것이다. 이 연합은 이스라엘의 모든 군사 분대를 포함할 것이다.”고 말했다.

## 6 난민 사태가 일으킬 수 있는 해역 위협

난민문제는 국제관계에 영향을 미치는 중요한 문제로 부상되었다. 시리아 내전은 수백만 명의 난민을 만들었다. 리비아 카다피 정권이 무너진 후 유발한 리비아 내전으로 인해 난민사태를 야기했다. 아프가니스탄도 오랜 전쟁 속에 처해 있기에 난민이 계속 발생하고 있다. 아시아와 아프리카의 난민은 육로나 해로를 통해 유럽으로 모여들고 있어서 유럽에서도 난민위기를 일으키게 되었다. 이것도 영국이 유럽 탈퇴의 중요한 원인 중 하나이며, 유럽 국가 내의 일부 우익세력이 정권을 잡게 만든 중요한 원인이다. 난민문제는 유럽의 정치 구조를 새로 구성하게 한다고 말할 수 있다. 갈 말한 길이 없는 난민들은 해적이 되어버릴 수 있으며, 소말리아 해적 같은 위기를 유발할 수 있어서 국제항로의 안전과 질서를 해칠 수 있을 것이다.

현재, 시리아, 리비아, 예멘, 아프가니스탄, 베네수엘라 등 국가들의 정세가 불안하고 정부 붕괴가 일어나거나 정부가 통제력을 상실하고 경제위기가 악화되면 대규모 실업난, 난민 사태가 발생하는 가운데 이 난민들이 대규모의 해적 위기로 변모할 수 있는 위험성을 가지고 있다. 이는 국제항로의 안전에 중대한 영향을 미쳐 나아가 국제무역 활동에 장애가 되고, 이는 이미 무역 전쟁으로부터 이미 타격을 받은 국제무역 및 국제항운에 설상가상으로 작용할 것이다. 이들은 서로 맞물려 영향을 주고 상호작용을 해 악순환의 가능성이 크므로 국제사회는 이에 대비해야 한다.

## 7 결론

중국은 지금 세계의 가장 큰 무역국가이며, 또한 해운은 국제무역의 주요 방식이어서 국제항로의 안전은 중국의 생명줄이다. 국제정세의 변화는 국제항로 안전에 많은 도전을 가져왔다. 중국은 소극적으로 대응하면 안 되고 적극적인 조치를 취하고, 이런 국제항로 안전의 도전에 대응해야 한다.

중국은 한반도 평화 실현의 여러 어려움을 극복하는 데 도와주고, 한반도 주변해역의 안정과 국제항로의 안전을 촉진한다. 한반도의 중요한 지리적 조건을 고려했을 때, 중국은 한반도 정세 안정 및 남북 관계 완화를 이용해 한반도의 철도, 도로, 항만 등 물류 기초 인프라의 상호 연결을 추진하고 동북아 전체의 물류 기초 인프라의 상호 연동을 추진하며, 가로막혀 있던 한반도의 물류 교통을 도차로 연결 할 수 있도록 한반도를 둘러싼 원활한 동북아 물류권을 형성하도록 해야 한다. 만약 한반도를 둘러싼 동북아 물류권이 형성된다



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

면, 중국의 국제 해상 및 육상 교통망이 좀 더 긴밀하고 유연하며 원활해 질 것이다.

중국은 난민문제로 인한 심각해진 해적 위협 문제에 대해, 한편으로 유엔, 지역조직, 국제조정 메커니즘 등 프레임 밑에 국제해사조직, 유엔, 지역조직 및 관련 국가와 소통과 협력을 강화하며, 해적의 발전 사태를 주시하여, 국제 사회와 같이 해적 단속활동을 강화하도록 한다. 다른 한편으로, 인도주의 구조에 적극적으로 참여하여 난민문제 해결에 힘을 바쳐야 한다.

국제항로 안전에 미치는 여러 불안정 요인들이 서로 교차되면서 영향을 주고받는다. 따라서 국제항로 안전문제를 해결할 때도 체계적이고 전면적인 사고방식을 가져야 하며, 국제항로 안전에 영향을 미치는 요인들을 고립시켜서 대응하면 안 된다. 그러므로 중국은 인류운명공동체의 이념을 광범위하게 각인시켜야 하며, ‘평화공존 5원칙’을 제창하고, 규칙을 기반으로 한 국제질서의 수립을 지지하며, 다자주의를 견지하여 유엔을 중심으로 하는 다자 메커니즘의 권위와 유효성을 수호하도록 한다.

이와 더불어 ‘일대일로’ 건설을 대대적으로 추진하고, 인프라의 상호연통을 실현하여 국제무역 투자의 발전을 촉진함으로써 공동번영을 이루도록 한다. 그리고 국제인문 교류도 함께 추진하여 세계의 평화와 진보의 실현을 도모한다. 국제사회의 모든 국가의 공동 노력을 기울여야 진정으로 영원한 평화, 안전, 발전, 번영과 조화를 이룰 수 있는 것이다. 그러면 국제해양 질서와 국제항로의 안전을 확보하는 것도 문제가 안 되며, 해양은 세계 각국을 연결시키고 번영을 가져주는 연결체가 될 것이다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

## 칼럼 원문

## 国际局势变化给国际航线安全带来的挑战与对策

现在国际局势正在经历着自苏联解体以来最深刻的变化。由于世界各国之间发展的不平衡,尤其是大国之间发展的不平衡,导致国际力量对比出现显著变化,从而引发国际格局的调整和重构。在国际格局调整和重构的过程中,出现了各种形式的国际冲突和各种不安全因素。这些国际冲突和不安全因素,反映到海洋上,会影响到海洋的稳定和秩序,尤其是会影响到作为国际贸易生命线的国际航线的安全和秩序。国际航线对国际局势的变化比较敏感,因为海洋连接着整个世界,而国际航线构成国际交流的动脉,所以国际局势一有风吹草动,国际航线就会受到影响和扰动。

## 1、中美关系的深刻变化给国际航线安全可能带来的挑战

特朗普总统上台执政之后,一反美国的传统,开始了“美国优先”的单边主义路线,为了让“让美国再次伟大”,继续维持美国的霸权地位,而四处出击,到处树敌,从而引发国际局势的剧烈动荡。

中美之间的战略竞争不仅会影响经过中国周边海域的国际航线的安全与秩序,同时考虑到中美都是数一数二的世界性海洋大国,两国之间关系的恶化会外溢扩大到全球海洋,尤其是影响到国际贸易和国际航运极其倚重的咽喉要道,例如马六甲海峡、霍尔木兹海峡、白令海峡、直布罗陀海峡、苏伊士运河、巴拿马运河等重要国际航线的安全与秩序。首当其冲的是经过中国周边海洋的国际航线,例如经过南海、东海、台湾海峡的国际航线。特朗普和其将军们现在一直紧盯中国在南海岛礁的建设和军力部署。美国新通过的《国防授权法案》要求美国国防部定期提供中国在南海的一切重大行动信息,包括新的填海动作、过度的领土主张和军事化事件,如重要的军事部署和军事行动,以及基础设施建设等。由此可见,美国介入南海事务的力度会进一步加大,中美在南海的战略竞争和角力是一个长期性课题。中美在南海的战略竞争和角力已经造成多起军机相撞、船舶摩擦等海上事故,影响到南海地区的稳定,威胁到南海航线的安全。

现在,由于特朗普政府针对中国开启了历史上规模最大的贸易战,中美之间的战略竞争关系已经从政治、军事、安全领域扩展到经济、贸易领域,且有愈演愈烈之势,中美之间的这种白热化的战略竞争难免影响国际航运领域。如果中美经贸关系的压舱石作用消失或削弱了,那么中美其他方面的关系也会受到损害,其逻辑的演进是中美发生海上冲突的几率会上升,这会对整个世界航运安全和秩序构成重大挑战。

中美之间一个很敏感的问题是台湾问题。美国新通过的《国防授权法案》要求美国国防部加强与台湾的防务关系,支持台湾发展现代化的国防军力,帮助提升台湾的自卫能力,法案还建议美军应适度参加台湾军事演习,有针对性地加强对台军售。该法案要求根据《台湾旅行法》,促进美台高层国防官员和一般官员的交流。因此,美国的对策是加强美台军事联系,向台湾出口武器,加强台湾的自我防御能力。台湾的民进党当局也遥相呼应,承诺增加台湾防务预算。为显示美国对台湾的支持和承诺,美国军舰在紧张局势加剧的情况下穿行台湾海峡,传递出美国与中国在两岸关系上的强烈对立。两岸关系的紧张,再叠加美国的介入,使得台湾海峡成为不稳定海域,台湾海峡风高浪急,严重影响台湾海峡国际航线的安全和秩序。

## 2、美俄交恶给国际航线安全可能带来的挑战

美俄关系恶化。美国 and 以美国为首的北约不断挤压俄罗斯的安全空间,造成俄罗斯与美国和北约关系的紧张。北约不断东扩、逼近俄罗斯边界,俄罗斯军事打击格鲁吉



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

亚, 俄罗斯介入乌克兰局势, 俄罗斯将克里米亚纳入俄罗斯的版图, 美国指责俄罗斯干涉美国总统大选, 以英美为首的西方国家指责俄罗斯涉嫌毒杀俄罗斯前特工, 美俄相互关闭驻对方的领事馆和相互驱逐外交官, 以美国为首的西方国家不断加大对俄罗斯的经济制裁。种种事件使得美国和以美国为首的北约与俄罗斯的关系不断恶化, 战略互信不断降级。

美国与俄罗斯都是世界性大国, 美国和以美国为首的北约与俄罗斯关系恶化会给国际海洋秩序和国际航线安全带来全方位的不利影响。以美国为首的北约不断东扩, 且不断将兵力部署到俄罗斯的家门口, 这会造成波罗的海、黑海、北冰洋、北太平洋等靠近俄罗斯的海区的紧张气氛, 甚至触发擦枪走火的危险, 严重威胁国际航线安全和秩序。以北冰洋的北极航线面临的挑战为例。北极航线面临的主要威胁来自俄罗斯与以美国为首的北约在该地区的争斗。北约通过美国、加拿大、挪威等北极地区成员国的领土和管辖海域向北极地区渗透, 而俄罗斯则通过强化北极地区的军事基地加以对抗, 双方之间你来我往, 形成互不信任、相互指责、相互竞争的恶性循环。例如, 北约成员国英国曾多次对北极事务表达关切, 称俄罗斯似乎在北极地区扩大军事存在并加大活跃度, 担心北极地区航行受到限制。总之, 美国和以美国为首的北约与俄罗斯在北极地区的战略竞争和角力成为影响北极航道安全与秩序的最重要因素。

### 3、美国与土耳其关系恶化给国际航线安全可能带来的挑战

美国与土耳其关系恶化。土耳其是北约成员国, 也是美国的传统盟国, 但是随着美国 and 土耳其各自内政的变化以及地区和国际局势的演化, 美土关系裂痕不断加深, 最后闹得美土之间恶语相加、相互制裁。土耳其埃尔多安总统上台之后, 推行民族主义和拥抱伊斯兰传统的路线, 批评美国的中东政策, 批评美国的地区盟友以色列, 亲近和支持包括哈马斯在内的巴勒斯坦各派势力, 打击美国支持的库尔德人武装, 在叙利亚内战中与俄罗斯和伊朗加强合作, 土耳其政府指责美国介入了土耳其发生的旨在推翻埃尔多安总统的未遂政变, 要求美国引渡被指控鼓动和参与了该政变的土耳其宗教人士居伦, 但遭美国拒绝, 土耳其扣押了涉嫌参与政变的美国牧师, 美国因此对土耳其实施政治和经济制裁, 土耳其则采取针锋相对的反制措施, 这些都使得美国与土耳其的关系每况愈下, 双边关系迅速恶化。

土耳其横跨欧亚大陆, 牢牢控制着进出黑海的咽喉要道博斯普鲁斯海峡、达达尼尔海峡, 如果美土关系进一步恶化, 美国和以美国为首的北约利用土耳其这个战略支点的能力会大打折扣, 利用土耳其控制的国际航线的能力也会下降, 相反随着俄罗斯与土耳其关系的升温, 俄罗斯利用土耳其控制的博斯普鲁斯海峡、达达尼尔海峡南下的机会和便利会大大增强。考虑到土耳其在中东和伊斯兰世界的巨大影响力, 美国与土耳其交恶甚至会外溢到其他海域。例如, 海湾国家卡塔尔是土耳其的坚定盟友, 在沙特阿拉伯、埃及、阿联酋等国发起的与卡塔尔断绝外交关系和对卡塔尔的“群殴”事件中, 土耳其坚定站在卡塔尔一边, 并为卡塔尔提供实质性帮助。现在, 在美国与土耳其交恶、土耳其面临经济困难的紧急时刻, 卡塔尔也及时伸出援手, 计划向土耳其提供150亿美元经济支持。土耳其同情和支持巴勒斯坦, 反对以色列和美国在巴以问题上的立场和政策, 获得巴解组织法塔赫和哈马斯等势力的赞赏, 在叙利亚问题上土耳其、俄罗斯、伊朗三国加强沟通和合作, 三国关系走得越来越近, 因此如果土耳其被美国逼急了, 很难保证土耳其不会与美国分道扬镳, 也很难保证土耳其不会利用其在地中海、黑海、红海、波斯湾等土耳其影响所及的海域给美国制造麻烦, 这会直接或间接影响到相关海域国际航线的安全与秩序。

### 4、美国与伊朗关系恶化给国际航线可能带来的挑战

美国与伊朗交恶。在一九七九年伊朗发生伊斯兰革命之后, 美伊关系迅速恶化, 德黑兰人质危机更是让美伊关系雪上加霜, 在两伊战争期间, 美国支持伊拉克打击伊



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

朗, 使得美伊关系陷入冰冻状态。美国支持以色列, 伊朗与以色列则是死敌, 美国支持叙利亚反政府武装, 伊朗则支持叙利亚政府军, 美国支持沙特阿拉伯, 伊朗则反对沙特阿拉伯, 美国和沙特阿拉伯支持也门政府军, 伊朗则支持也门胡塞反政府武装, 美伊在中东地区不断角力, 处处作对。但在奥巴马执政时期, 美国在以色列和伊朗之间尚能保持平衡, 对以色列的有些政策不乏批评, 对伊朗则鼓励其走开放、包容发展道路, 并参与了伊朗核协议的谈判, 签署批准了伊朗核协议。特朗普上台之后, “爱憎分明”, 偏袒以色列, 不顾国际社会反对, 将美国驻以色列使馆从特拉维夫迁往耶路撒冷, 打击伊朗, 单方面撕毁伊朗核协定, 启动对伊朗的单方面制裁, 引发伊朗核危机。伊朗则威胁, 如果自己的石油出口受到威胁, 则不排除封锁霍尔木兹海峡的可能。因此, 美伊交恶对地区安全和稳定尤其是海洋石油通道安全构成重大现实威胁。伊朗扼守霍尔木兹海峡, 有能力切断或影响霍尔木兹海峡的国际航线, 并且面对美国咄咄逼人的威胁, 伊朗军队已经在波斯湾和霍尔木兹海峡开展了大规模军事演习, 伊朗声称其演习的目的是“维护国际航行安全”, 但其潜台词是伊朗有能力切断或干预通过霍尔木兹海峡的国际航行。

美国国防部长马蒂斯在2018年7月27日表示, 若伊朗封锁霍尔木兹海峡, 将不惜一切手段重新开放这一海上石油运输要道。美伊交恶成为霍尔木兹海峡石油运输航线的最现实、最紧迫的威胁。美伊交恶也会影响到中国的利益, 一个可能的情景是, 美国威胁切断伊朗的石油出口, 要制裁与伊朗做生意的国家, 但中国是伊朗石油的大买家, 石油进口关系到中国的国家安全、经济发展和民生福祉, 因此中国不大可能断绝与伊朗的石油贸易, 如果美国一意孤行强行实施切断伊朗石油出口和制裁与伊朗做生意的中国公司的政策, 美国可能采取的一个措施是干扰和影响中国与伊朗海上石油运输通道和相关企业, 而这会引发中美国际贸易和国际航运争端。

## 5、也门局势的发展给国际航线可能带来的挑战

也门内战既有深刻的国内原因, 同时又有复杂的国际背景。也门的经济危机导致政治危机, 政治危机叠加国内地区矛盾、宗教冲突, 最终演化成内战, 以沙特阿拉伯为首的阿拉伯联军、以伊朗为首支持的胡塞武装、以基地组织也门分支为首的恐怖主义势力出于各种动机参与也门内战, 使得也门内战旷日持久, 甚至有演化成国际战争的危险, 而也门人民的灾难则日渐加深。由于也门独特的地理位置, 也门内战对也门周边海域的国际航行安全构成严峻挑战。

也门位于阿拉伯半岛西南端, 与沙特阿拉伯和阿曼接壤, 濒临红海、亚丁湾和阿拉伯海, 经过红海出苏伊士运河的航线是连接印度洋和地中海、黑海、大西洋的重要航线, 尤其是曼德海峡扼守这条海上交通线的咽喉。曼德海峡位于也门和吉布提之间, 连接红海和亚丁湾, 预计每日近480万桶石油经过曼德海峡。

由于也门内战, 曼德海峡国际航行受到干扰。伊朗支持的也门胡塞武装与以沙特阿拉伯为首的阿拉伯联军以及该联军支持的也门政府军展开激战, 双方争夺的焦点地区之一是红海沿岸的荷台达港, 因为该港是胡塞武装主要的补给港。胡塞武装凭借地理优势顽抗抵抗, 甚至主动出击, 利用伊朗提供的导弹袭击了沙特的油轮。据美联社报道, 沙特阿拉伯暂停了经过亚丁湾和红海之间曼德海峡的原油外运, 原因是受伊朗暗中支持的也门胡塞武装袭击了该航道的两艘油轮。伊朗在中东地区势力很大, 影响深远, 不仅在也门, 而且在叙利亚、黎巴嫩、巴勒斯坦等动荡地区, 伊朗都有能力制造更大的动荡。同时, 以色列也是中东地区的主要玩家, 针对伊朗支持的也门胡塞武装袭击经过亚丁湾和红海之间曼德海峡的油轮事件, 以色列总理内塔尼亚胡在2018年8月2日在以色列港口城市海法举行的阅兵仪式上表示: “如果伊朗试图封锁曼德海峡, 我确定它会发现自己与一个国际联盟对峙, 该国际联盟一定会对伊朗的行动进行阻止, 这个联盟还将包括以色列的所有军事分支。”



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

## 6、难民潮可能引发的海盗威胁

难民问题也成为影响国际关系的重大问题。叙利亚内战导致数百万人沦落为难民，利比亚卡扎菲政权倒台和此后引发的利比亚内战导致难民潮，阿富汗战争空日持久不断制造难民，其中许多亚非难民通过陆路或海路涌到欧洲，继而引发欧洲难民危机，成为英国脱欧的重要原因，也成为导致欧洲一些国家右翼势力上台执政的重要推手，可以说难民潮在一定程度上重塑了欧洲的政治版图。随着难民潮的涌现，加之母国破产，政府控制力荡然无存，难民们走投无路，不排除他们会铤而走险，干起海盗的勾当，引发类似索马里海盗那样的危机，严重危害国际航线的安全与秩序。

现在，叙利亚、利比亚、也门、阿富汗、委内瑞拉等国家国内局势动荡，政府破产或政府控制力削弱，经济危机加剧，人们大量失业，走投无路的国民沦为难民，大规模难民潮或许正在孕育着大规模海盗危机，而大规模海盗危机会严重影响国际航线安全，进而影响国际经贸活动的开展，使得本来因大规模贸易战而受到冲击的国际贸易和国际航运雪上加霜，有形成相互影响、相互作用、恶性循环的可能，国际社会不得不防。

## 7、结论

中国现在已经成为世界第一大贸易国，海上运输是国际贸易的主要方式，因此国际航线安全是中国的生命线。

面对深刻的国际局势的变化以及国际关系的重大调整和重构给国际航线安全带来的种种挑战，中国不能消极等待，而应有所作为，采取积极措施应对这些国际航线安全挑战。

考虑到朝鲜半岛的重要地理位置，中国还应利用朝鲜半岛局势趋于稳定、南北关系趋于缓和的大好形势，推动朝鲜半岛的铁路、公路、港口等物流基础设施的互联互通，进而推动整个东北亚物流基础设施的互联互通，争取让阻断物流交通的朝鲜半岛变成沟通四面八方物流的朝鲜半岛，搞好、搞活围绕朝鲜半岛的东北亚物流圈。如果围绕朝鲜半岛的东北亚物流圈搞好、搞活了，那么中国的国际海上和陆上交通网会更加密实、灵活和通畅。

针对难民潮有可能引发海盗威胁上升的问题，中国应在联合国、地区国际组织、国际协调机制框架下，在治标的同时也治本，一方面配合国际海事组织，加强与联合国、地区组织和有关国家的沟通合作，监视海盗发展态势，与国际社会一起加大打击海盗的力度，同时也要加强人道主义救援，化解难民危机。

鉴于影响国际航线安全的各种因素相互交集、相互影响，同时鉴于地球是一个整体、陆地与海洋无法分割，因此解决国际航线安全问题也应有系统、全面和整体的思维，不能把影响国际航线安全的各种因素孤立起来看待和处理。为此，中国应广泛宣传 and 坚守人类命运共同体理念，倡导和平共处五项基本原则，建立以规则为基础的国际秩序，维护以联合国为中心的多边体制的权威性和有效性。大力推进一带一路建设，促进基础设施互联互通，促进国际贸易和投资的发展，促进国际人文交流和民心相通，实现世界和谐、进步和人类共同繁荣。如果通过国际社会全体成员的共同努力，真正实现了国际持久和平、安全和繁荣，那么确保国际海洋秩序和国际航线安全就不成为一个问题，海洋将成为连结和造福世界各国人民的纽带。





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양: 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼: 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 닝보시(宁波市), 종합교통산업 육성에 속력
- 후베이성(湖北省), 3,256억 위안 투자로 '창장 종합·입체·녹색 교통회랑' 구축 계획
- 닝보시(宁波市), 수운과 생태환경의 조화로운 발전에 최선을
- 닝보·저우산항, 교통프로젝트 공업화 2.0 버전 구축에 노력
- 중·유럽 블록트레인(中欧班列) 운행 10,000 회 달성(누계)

### 해운 · 항만 · 물류

- '일대일로' 주요 항만, 모두 중국 소유
- 칭다오항 상반기 순이익 19억 800만 위안, 6대 부문 중 가장 수익이 큰 부문은?
- 24개 항만 '13·5' 교통 계획에 포함
- 우한(武汉), 창장 중류 항운중심 건설을 위한 기업의 핵심 사명 완성
- 「선박 지능 에너지효율 관리 검사 가이드」, 9월 1일부터 본격 실행
- 상하이 베이와이탄(北外滩) 중국 최초 해운 서비스 기지 설립, 해운서비스업체 4,452개 집적
- 톈징만(北部湾)-쯔궁(自贡) 철도·해상복합 운송 화물열차 개통, COSCO Shipping, 톈징만-남아프리카 직항 정기선 취항, 중국-싱가포르 남향통로(中新南向通道) 활성화

- 허난(河南)성, 2018년 상반기 물류총액 6조 위안 돌파
- 2018년 상반기 탕산항 영업수익 4억 4,500만 위안, 동기대비 38.6% 증가
- 톈진: 항만에서 '자유무역항만구역'으로 전환, '북방국제항운핵심구역'으로 건설
- 윈저우(温州), 국제크루즈항 8월 말 정식 운영
- 련윈강항(连云港港) 상반기 순이익 625.74만 위안, 동기대비 62% 증가

### 해양 · 수산

- 「해양경제 고품질 발전 촉진에 관한 실시의견」 발표
- 「톈진시 해양공정장비 및 선진기술 조선산업 발전 3년 액션방안(2018-2020)」 발표
- 산둥성 올해 상반기 해양생산총액 3,300억 위안 기록, 동기대비 8% 증가
- 하이난성 「요트 특색 타운 건설 추진 건의」 발표, 8개 타운 건설 계획
- 「마카오 특별행정구 해안선 지도」 발표, 해안선 총 길이 76.7km
- 중국 올해 상반기 해양생산총액 3조 8,000만 위안 달성, 동기대비 6.9% 증가

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

## 동향 &amp; 뉴스

## 1 Ningbo시(宁波市), 종합교통산업 육성에 속력

저장성 종합교통산업발전추진회의(浙江省交通产业发展推进会)에 따르면, Ningbo시는 교통운수업, 교통장비제조업, 교통건축업 및 교통연관 서비스산업을 핵심산업으로 육성하고, 2022년까지 종합교통산업 총 생산액은 8,500억 위안, 교통산업 부가가치는 2,000억 위안을 목표로 설정했다.

종합교통산업은 국민경제의 기반산업이다. 최근 몇 년 동안, Ningbo시는 항만물류산업과 교통장비제조업의 신속한 발전에 힘입어 종합교통산업이 고속 성장하였고 이미 다양하고 일정한 규모를 갖춘 종합운송산업체계를 형성하였다. 통계에 따르면, 2017년 Ningbo시 종합교통산업 부가가치액은 1,350억 위안으로 Ningbo시 GDP의 14%를 차지하였고 저장성 전체 교통산업 부가가치에서 차지하는 비중은 22%이다. 특히 '대형 항만(大港口), 대규모 물류(大物流)'를 대표하는 항만, 해운업이 빠르게 발전하였다. 현재 Ningbo·저우산항의 총 물동량은 9년 연속 세계 1위를 차지하고 있고, 세계 최초로 연간 물동량 10억 톤 이상을 처리한 항만이 되었으며, 컨테이너물동량 증가율은 세계 상위 5개 항만 중에서 가장 빠른 수준이다.

해운·항만산업을 바탕으로 Ningbo시는 메이산보세항구역물류단지(梅山保税港区物流园区) 등 종합물류단지 9개, Ningbo항운교역소(宁波航交所), Ningbo국제물류 등 종합플랫폼을 구축하였고 해운금융, 해운교역, 중개 서비스 등 연관 산업을 육성하였다. 이와 동시에 Ningbo시 교통장비제조업은 많은 신제품, 신기술 및 새로운 비즈니스 모델이 출현하였고, 중저신에너지(中车新能源), 중저전차(中车电车), 루바오그룹(路宝集团), Ningbo항운교역소 등 종합교통산업 대표기업들이 빠르게 성장하였다.

저장성정부에서 발표한 「저장성종합교통산업계획(浙江省综合交通产业规划)」, 「463」 행동계획에 따르면 저장성은 경쟁력이 있는 대표기업 육성에 더욱 속력을 내고 주요 산업단지 건설 및 중대 프로젝트를 추진하며 공공플랫폼을 육성하여 친환경 경자동차, 궤도 교통, 항만물류, 항공, 고급교통건축, 교통 허브형 서비스산업 등을 대표로 하는 신흥산업군을 육성할 계획이다.

<자료 : 浙江在线, 2018. 8. 22>

## 2 후베이성(湖北省), 3,256억 위안 투자로 '창장 종합입체·녹색 교통회랑' 구축 계획

최근, 후베이성 정부는「후베이 창장경제벨트 녹색성장 10대 전략조치 분담 방안(湖北长江经济带绿色发展十大战略性举措分工方案)」(이하 「방안」으로 약칭)을 발표하여 녹색성장 「10대 전략조치」를 제안하였다. 여기에는 58개 중대 사항, 91개 중대 프로젝트가 포함되며 총 투자액은 1조 3천억 위안이다. 「방안」에 따르면 후베이성은 종합·입체·녹색교통회랑을 구축하여 「창장국제황금관광벨트(长江国际旅游带)」 핵심구역을 육성할 계획이다.

종합·입체·녹색교통회랑 구축은 후베이성 교통운수청과 발전개혁위원회에서 책임지고 시행하고 창장횡단통로건설(过江通道), 산샤댐 종합교통운송체계(三峡翻坝



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

综合交通运输体系), ‘이두-라이핑(宜都-来凤) 고속도로 이창(宜昌)구간 등 17개 중대 프로젝트가 포함된다. 총 투자액은 3,256억 위안이다. 이중 ① 강·해 직항선박 표준화, ② 우한창장중류항운센터(武汉长江中游航运中心) 건설, ③ 복합운송시범공정 건설, ④ 여행객 경유환승(联程)사업 추진, ⑤ 모래자갈화물 집화센터(砂石集并中心) 건설을 추진하는 것은 종합·입체·녹색교통회랑 건설의 5대 중점 사항이다. 우한창장중류항운중심 건설 과정에서, 후베이성은 ‘3중심 1문호(三中心一门户)’, 즉 종합교통운송센터, 복합운송센터, 현대항운서비스센터, 대외개방수상문호(对外开放水上门户)를 2030년까지 건설한다. 후베이성은 M&A, 자본 협력 등 방식을 통해 모래자갈화물 집화센터를 통일적으로 계획하여 하천 연안도시 1개 당 최소한 집화센터 1개가 건설되어 운영되도록 한다는 방침이다.

<자료 : 人民交通网, 2018. 8. 20.>

### 3 ‘일대일로’ 주요 항만, 모두 중국 소유

만약 세계지도를 자세히 본다면 놀랄 만한 사실을 알 수 있다. ‘일대일로’ 연선에 위치한 주요 항만은 현재 대다수가 중국기업 경영 중이라는 것이다.

그리스 피레우스항은 ‘유럽의 남대문’이라 불리고 ‘21세기 해상 실크로드’에 위치한 중앙 동부 유럽으로 향하는 문호이기도 하다. 이 항만의 자연조건은 매우 좋은 편이다. 수심이 깊어 준설작업이 필요 없기 때문에 현재 세계 최대 컨테이너선의 정박이 가능하다. 그러나 그리스 경제 불황으로 피레우스항의 잠재력은 발휘되지 못하고 있었다.

2008년, 코스코 그룹이 피레우스항 2호, 3호 컨테이너 부두의 35년 특허경영권을 획득하고, 2016년 코스코쉬핑이 3억 유로를 출자하여 피레우스항무국 67%의 지분을 매입하며 정식으로 피레우스항의 경영자가 됐다. 이후 ‘저수지에 고여 있는 물’과 같았던 피레우스항 컨테이너물동량은 7~8년간 5배 가까이 증가했으며 세계 93위에서 36위로 대폭 상승하며 세계에서 발전이 가장 빠른 컨테이너항만 중 하나로 등극했다.

일대일로 주요 항만으로써 피레우스항은 이후 중국 화물이 유럽으로 진입하는 주요 문호가 됐다. 이 항만을 발판으로 코스코쉬핑은 극동에서 해운으로 피레우스항까지의 노선을 개통하고, 피레우스항에서 철도로 중앙 동부 유럽까지의 육·해복합운송의 노선 또한 개척했다. 즉 ‘중-유럽 육·해 쾌속라인’을 개통한 것이다. 이 새로운 무역통로는 현재 매주 20여개의 정기운행편이 운행되고 있으며 대량의 ‘중국제조품’을 유럽으로 나르고 있다.

스페인 동남부에 위치한 발렌시아항은 지중해 컨테이너물동량의 최대 항만이자 지중해 서부의 환적허브인 문호 항만이다. 이 항만의 배후지는 스페인 GDP의 55% 이상을 차지하여 스페인 경제의 심장이라 할 수 있다.

2017년 6월, 코스코항만과 발렌시아항을 경영하는 Noatum사는 51% 지분 매입에 서명을 하며 코스코항만이 정식으로 지배주주가 되었다. 현장에서 보니 15,000TEU를 선적할 수 있는 대형선박이 하역작업을 하고 있었다. 이 선박은 올리브유, 타일, 완구 등 상품을 가득 선적한 화물선으로 대략 30일 후 상하이, 칭다오 등지에 다다를 것이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

중국기업의 발렌시아항에 대한 투자는 현지의 환영을 받고 있다. 발렌시아항무국 총경리는 세계 해양운송업 중 유수기업이자 중국 1위 기업인 코스코쉬핑의 투자는 이 항만을 더욱 경쟁력 있도록 할 것이라고 언급했다.

스페인 빌바오항 역시 문호항이며 유럽 북대서양 항로의 입구에 위치해 있다. 이와 같은 위치는 이 항만이 아시아와 유럽을 연결하는 연결 고리가 될 수 있게끔 한다. 코스코쉬핑은 Noatum사 지분 인수를 통해 빌바오항 컨테이너부두를 소유하게 됐다.

Ricardo Barkala 빌바오항무국 국장은 중국기업의 빌바오항 투자는 이 항만이 가진 지리적 강점으로 인한 것이며, 아시아와 유럽을 연결하는 연결 고리가 될 수 있어 화물운송 왕래의 시간과 비용을 절감할 수 있기 때문이라고 보여진다고 밝혔다. 그는 코스코쉬핑의 과학적 투자계획과 항만의 전문화 관리는 빌바오항의 운송과 환적효율에 괄목할 만한 성장을 가져올 것이며, 이 같은 놀라울 변화를 볼 수 있게 된 것을 기쁘다고 표명했다.

스리랑카 함반토타항의 지분 참여 역시 중국 기업의 해외진출의 대규모 사업 중 하나였다. 함반토타항은 스리랑카 남부 해안에 위치해 있고, 아시아에서 유럽까지 주요 항로 5km 범위내의 매우 중요한 위치에 자리 잡고 있어 '일대일로'의 중요한 접점이다. 함반토타항은 스리랑카의 전방위 심수항만으로, 향후 확장의 거대한 잠재력을 갖고 있으며, 배후지는 남아시아 지역을 포괄하는 지역 내의 해운허브이다.

2017년 7월 29일, 중국기업 초상국항만 홀딩스는 총 14억 달러의 가격으로 스리랑카 항무국과 함반토타항 99년 특허경영권에 대한 협의를 마쳤다. 그 해 12월 9일, 초상국항만은 정식으로 함반토타항을 인수받아 함반토타 국제항만그룹 유한공사를 설립했다.

초상국항만이 함반토타항을 인수한 이래 이미 12개 선석을 증축했고, 해안선 총 길이는 3,540미터에 이른다. 금년 상반기에 이미 벌크 물동량 7만 6,600톤, 로로업무 10만 6,100대, 오일가스 업무 4,300톤을 완성하여 각 항목 지표가 최근 몇 년과 비교하여 최소 2배 이상 증가하였다. 이 외 항만공사는 HIPG전체 개념의 공개입찰을 모집해 6월말까지 이미 20여개 잠재 투자자와 초보적 접촉을 하고 있는 상태이다.

<자료 : 中国港口协会, 2018. 8. 23.>

### 4 청다오항 상반기 순이익 19억 800만 위안, 6대 부문 중 가장 수익이 큰 부문은?

8월 20일 청다오항(06198, HK)은 2018년 상반기 실적을 발표했다. 청다오항의 상반기 6개월 영업수익이 57억 3,900만 위안으로 전년 동기대비 19.9% 증가했으며, 지배주주 귀속 순이익이 19억 800만 위안으로 동기대비 23.1% 증가했다. 청다오항 6대 세부 사업의 성과는 아래와 같다.

① 컨테이너 처리 및 부대서비스 : 업무실적 5억 600만 위안 달성, 전년대비 1억 2천만 위안 증가, 증가폭 31.1%. 또한 2017년 5월 QQCT 지분소유 비율 31%에서 51%로 상승, 투자수익도 증가

② 금속광석, 석탄 및 기타 화물처리 및 관련서비스 : 영업수익 14억 9,800만 위안 달성, 동기대비 7,700만 위안 감소, 주로 철광석 전 과정 화물 상·하역 처리업무 수입 하락



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

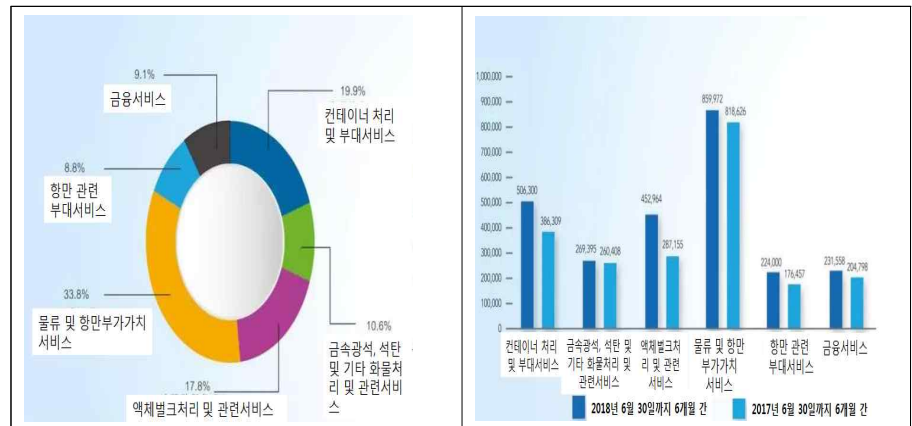
③ **액체벌크처리 및 관련서비스** : 액체벌크처리 및 관련서비스는 영업수익 4억 4,100만 위안 달성, 동기대비 2억 천만 위안 증가, 증가 폭 90.9%. 주로 동지아커우항-웨이팡-뤄중, 뤼베이 송유관 및 그 관련 수송과 저장수입이 증가

④ **물류 및 항만 부가가치서비스** : 영업수익 26억 9,900만 위안 달성, 동기대비 6억 9,600만 위안 증가, 증가 폭 34.8%, 주로 대리와 운송업무의 지속 증가에 의한 수익

⑤ **항만 관련 부대서비스** : 2018년 6월 30일까지 6개월 간, 항만 관련서비스 영업수익은 9억 8,500만 위안으로 전년대비 1억 3,300만 위안 증가, 증가 폭 15.6%, 주로 연료공급, 전기공급과 항만관리서비스 수입 증가로 인한 것임.

⑥ **금융서비스** : 2018년 6월 30일까지 6개월간, 금융서비스 업무실적 2억 3,200만 위안 달성, 전년 동기대비 2,700만 위안 증가, 증가 폭 13.1%, 주로 자금사용 효율제고, 대부업무 및 동업종 투자업무 규모 확대, 이윤증가로 연결됨. 또한 칭다오항은 항만자원과 과학적 투자구조를 충분히 이용하여 이미 부두, 물류, 자금의 3대 영역을 뛰어넘는 다원화된 그룹을 구축했으며, 주 업무인 상·하역 서비스를 기반으로 점차 다원화된 발전 형태를 구축해 나갈 것이라고 발표했다.

< 칭다오항 2018년 상반기 영업수익 구조 >



<자료 : 港口圈, 2018. 8. 21.>

## 5 24개 항만 '13·5' 교통 계획에 포함

최근 국무원은 <'13·5' 현대종합교통운수체계 발전계획> (이하 <계획>으로 약칭)을 발표했다. 이어, 리샤오펑(李小鵬) 교통운수부 부장은 국무원 기자회견담화회에서 '13·5'기간 중 교통운수의 총 투자는 15조 위안을 투입할 예정으로서 이중 철도는 3조 5천억 위안, 도로는 7조 8천억 위안, 민간항공은 6,500억 위안, 수운은 5천억 위안이라고 밝혔다.

<계획> 중 항만의 배치 건설에 대해서도 구체적인 방법을 제시하였고, 항만 부분에 대해서 정리하면 다음과 같다.

주요 목표 : 첫째, 연해항만 만 톤급 이상 선석 수를 2015년의 2,207개에서 2,527개로 점진적으로 증설한다. 둘째, 내륙하천 고등급 항로 네트워크를 기본적으로 건설한다. 셋째, 컨테이너 철도·수운 복합운송 비중을 뚜렷하게 증가시키고, 철도·수



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

운 복합운송물을 연간 10% 증가시킨다.

항만구조를 최적화하고 자원통합을 추진하여 구조조정을 촉진한다. 해운센터 기능을 강화하고, 컨테이너부두 사업을 점진적으로 추진하고, 석탄, 철광석, 원유부두 건설 속도를 합리적으로 조정하며, 액화천연가스, 자동차 등 부두 건설을 순차적으로 추진한다.

상하이, 다롄, 톈진, 닝보·저우산, 샤먼, 난징, 우한, 충칭 등 항만의 철도, 도로 연결라인의 건설을 우선적으로 추진한다. 잉커우, 칭다오, 댜오둥, 푸저우 등 기타 주요 항만의 집결&분산 철도, 도로 건설의 추진을 가속화한다. 탕산, 황화, 메이저우만 등 지역성 주요 항만 및 기타 항만의 집결&분산 철도, 도로 건설을 지지한다. 새로운 항만 집결&분산 철도 건설에 착수하고, 집결&분산 도로 1,500km 이상 건설을 추진한다.

톈진, 칭다오, 상하이, 닝보·저우산, 샤먼, 선전, 광저우 등 항만의 컨테이너부두 건설을 점진적으로 추진한다. 탕산, 황화 등 북방 항만의 석탄 선적부두 및 남방의 공용 석탄하역 환적부두 건설을 추진한다. 황화, 르자오, 닝보·저우산 등 항만의 철광석부두 사업을 실시한다. 탕산, 르자오, 닝보·저우산, 지에양(揭阳), 양푸 등 항만의 원유부두 건설을 추진한다. 자동차, 액화천연가스 등 전문화부두 건설을 순차적으로 추진한다.

톈진, 다롄, 천황다오, 칭다오, 상하이, 샤먼, 광저우, 선전, 베이하이, 산야, 충칭, 우한 등의 크루즈부두 건설을 순차적으로 추진하고, 연해, 연강(沿江), 연호(沿湖) 등 지역의 공공 여행과 개인 유람선 업무를 발전시키고, 관련 서비스를 개선한다.

창장 간선항로 체계 정비를 추진하고, 상류항로와 중하류 유람선로 수심을 개선하고, 난징 이하 12.5m 심수항로 건설을 가속화한다. 또한 우한에서 안칭(安庆)항로 정비공정과 창장유역 심수항로 준설공정을 연구 실시한다. 서강 해운간선 확장도 지속하며, 구이강(贵港) 이하 1급 항로건설을 추진한다. 경향운하 산둥구간, 장수구간, 저장구간 항로 확장개조 및 장삼각 고등항로 정비공정을 가속화한다. 허위라인(合裕线), 화이하(淮河, 회하), 잉하(沙颍河), 간장강(赣江), 신강(信江), 한강(汉江), 위안수이강(沅水), 상장강(湘江), 자령강(嘉陵江), 우장강(乌江), 민장강(岷江), 유장강(右江), 베이판강(北盘江)-홍수이하(红水河), 유장강(柳江)-첸장강(黔江), 헤이룽강(黑龙江), 송화강(松花江), 민장강(闽江) 등 고등급 항로 건설을 가속화한다.

<자료 : 港口圈, 2018. 8. 27.>

## 6 우한(武汉), 창장 중류 항운중심 건설을 위한 기업의 핵심 사명 완성

2018년 4월, 시진핑 총서기는 후베이(湖北)를 다시 방문하여 창장경제벨트 발전 전략의 추진 현황을 점검하였고 간담회를 주최하여 ‘5개 관계’ 파악, ‘3개 견지’, 개혁 혁신, 전략 통합, 합리적인 계획을 통한 창장경제벨트의 높은 수준의 발전을 주문하였다.

창장경제벨트 건설은 프로젝트 가속 추진, 흑자 전환 및 수익 증대, 개혁 혁신, 전환 및 업그레이드, 수준 제고, 기강 바로잡기의 6개 공정을 통해 고품질 성장을 실현하고, 생태 우선, 녹색성장을 통해 해운·항만기업에 도움을 주고 4개 부분의 임무를 우선적으로 수행한다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

첫째, 생태를 우선으로 하고 녹색성장을 실현한다. 국가와 성의 생태계 시스템 및 창장 유역의 생태계 시스템을 감안하여 녹색항만, 녹색선박, 녹색운송방식을 통해 생태계 회복과 환경보호 면에서 항만기업과 해운기업의 책임분담을 명확히 한다. AMP 인프라를 구축하고, LED전등 사용을 추진하고, 항만과 선박오염물 회수시설을 구축하고, 오염이 많고 연비가 나쁜 선박의 조기 폐선을 추진하고, 연비가 좋은 선박과 LNG 추진 선박을 적극 도입한다.

둘째, 산업 전환과 업그레이드 및 구조조정을 추진한다. 국가 복합운송 시범기업으로 지정된 기회를 활용하여 철도·수상 복합운송 인프라 건설을 추진하고, 관련 자원의 종합적인 이용을 강화하고, 경로 건설과 시장 육성을 강화하고, 철도·수상 복합운송의 빠른 발전을 추진한다. ‘인터넷+’를 추진하여 항만, 물류, 무역, 금융, SCM을 통합하는 스마트물류서비스 플랫폼을 구축한다.

핵심 항만구역에서 스마트항만을 구축하여 선박입출항통제, 위험화물안전상황 모니터링, 설비 원거리 고장 진단 등 과정의 정보화를 실현한다. 후베이성 동남지역 모래자갈화물 집화센터(砂石集并中心) 구축을 돌파구로 삼아 창장 생태계 회복과 환경보호사업을 추진한다. 창장연안 관광, 레저 등 프로젝트 개발을 추진하여 해운·항만의 특색이 있는 산업을 육성한다.

셋째, 개혁 혁신을 추진하여 기능 전환을 실현한다. 노후기능에서 새로운 기능으로 전환하는 것은 항만그룹의 성장에 매우 중요하다. 부실기업, 무효 자산 등을 철저히 처리하고 신기술, 새로운 산업, 새로운 사업, 신모델을 통해 해운·항만산업의 스마트화, 융합을 추진하여 공급체인, 인터넷+물류, 인터넷+무역 등을 적극적으로 탐색한다. 자본 운영을 통해 융자 방식을 혁신하고 자산 증권화를 추진하고 상장기업을 육성한다.

넷째, 융합과 집합을 추진하여 업그레이드를 추진한다. 내부적으로 같은 종류업무의 균형발전을 추진하여 컨테이너, 벌크부두 등 영역에서 소속 통일, 경영 통일, 시장 통일, 기술 통일을 추진하여 항만, 산업단지, 도시의 균형발전을 추진하여 양위항(阳逻港)을 핵심으로 하고, 노후주거단지 개조를 적극 추진하고, 항만의 기초 및 기능 프로젝트를 추진하여 항만구역의 이미지를 개선한다. 항만 상류와 하류 산업 체인을 위한 공간을 창조하고 각 해운·항만기업은 협력을 강화하여 유기적인 물류 공급체인을 형성한다. 대형 기업과 투자기관, 금융기관과의 전략적 협력을 추진하여 고품질 프로젝트를 추진하여 성장을 도모한다.

<자료 : 长江日报, 2018. 8. 28.>

## 7 「해양경제 고품질 발전 촉진에 관한 실의견」 발표

최근, 자연자원부와 중국공상은행(中国工商银行)은 「해양경제 고품질 발전 촉진에 관한 실의견」(이하 「실의견」으로 약칭)을 발표했다. 이는 제19차 중국 공산당 전국대표회의에서 제기한 ‘해양강국 건설 가속화’, ‘금융이 실물경제에 대한 서비스 능력 강화’ 및 ‘생태보호 복원 강화’, 그리고 중앙경제회의에서 제기한 ‘고품질 발전 추진’ 등 정책을 관철시키며, 「전국 해양경제발전 ‘13·5’ 계획」 및 「해양경제발전 금융 서비스 개선과 강화에 관한 지도의견」을 이행함으로써 해양경제의 고품질 발전을 촉진시키는 데 목적을 두고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

「실시의견」은 다음 단계에서 해양경제 고품질 발전 추진에 관한 업무 목표, 중점 분야, 중점구역, 서비스 방식 및 협력 메커니즘 등의 내용을 명시했다.

「실시의견」은 향후 5년 동안에 중국공상은행은 해양경제 발전을 위해 1,000억 위안의 융자 한도를 마련해 주고, 일련의 다양한 해양관련 금융서비스 제품을 내놓으며, 일련의 해양관련 중점 기업에게 서비스를 제공하고, 일련의 해양관련 중대 프로젝트의 건설을 지원함으로써 해양경제가 고속성장에서 고품질 발전으로 전환시킬 수 있게 촉진한다. 「실시의견」은 전통 해양산업의 구조조정, 해양신산업의 육성, 해양서비스산업의 제고, 해양관련 중대한 인프라의 건설, 해양경제의 녹색발전 등의 분야를 중점적으로 발전시킨다는 계획이다. 또한, 북부 해양경제권, 동부 해양경제권, 남부 해양경제권 및 ‘일대일로’ 해상협력에 관한 금융지원도 강화할 예정이다.

「실시의견」은 해양경제 발전의 금융서비스 수단에 대한 혁신을 요구했다. 해양경제의 특징에 맞추는 금융서비스 모델과 제품을 개발하고, 해양경제의 관련 저장·담보 융자 제품 체계를 구축하며, 해양경제 공급체인 금융서비스 모델을 형성하도록 한다. 또한, 해양관련 프로젝트의 융자 서비스 방식을 보완하고, 해양경제와 관련된 대출·지분투자 합동 자금조달(Investment linkage) 업무모델을 모색하며, 해양경제 신용대출 리스크 보상 및 담보 메커니즘 수립을 탐색하도록 한다. 이와 동시에 해양경제 특색 금융기구를 함께 건설하고, 해양관련 투융자 프로젝트에 대한 계획과 실시를 강화하며, 원활한 정부-은행 간 협력 메커니즘을 구축하도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 8. 30.>

## 8 「텐진시 해양공정장비 및 선진기술 조선산업 발전 3년 액션방안(2018~2020)」 발표

최근 텐진시 공업·정보화위원회는 「텐진시 해양공정장비와 선진기술 조선산업 발전 3년 액션방안(2018~2020)」(이하 「액션방안」으로 약칭)을 발표했다. 「액션방안」은 2020년까지 텐진시 해양공정장비와 선진기술 조선산업 규모는 170억 위안을 달성하며, 중국 국내의 중요한 해양공정장비와 선진기술 조선산업기지 중 하나로 육성한다는 목표를 제시했다.

해양공정장비와 선진기술 조선산업은 「중국제조 2025」계획에서 대대적으로 추진하고 발전시키려는 10대 중점 분야 중 하나이다. 해양공정장비와 선진기술 조선산업을 발전시키는 것은 텐진시의 장비제조업의 수준 제고, 텐진시의 해양경제발전 촉진 및 해양강시의 건설에 중요한 의미를 지닌다.

「액션방안」에 의하면, 첫째 텐진시는 금융지원, 인재보장, 발전환경 조성 등에 있어 노력을 기울임으로써 텐진시의 해양공정장비와 선진기술 조선산업 구조를 더욱 합리화시키고, 산업규모 및 혁신능력, 종합 경쟁력을 제고하며, 산업 클러스터의 영향력을 계속 확장하도록 한다.

둘째, 해양공정장비, 선진기술 선박 및 해수담수화와 종합이용 등의 전략적 신흥산업의 집적화 수준을 향상시키고, 임항경제구에서 해양공정장비와 선진기술 선박의 건조기지와 연구개발 혁신 플랫폼의 클러스터 및 해수담수화와 종합이용 산업기지를 빠르게 구축할 방침이다.

셋째, 기업의 자주혁신능력을 강화하고, 협력 및 통합의 혁신의 발전구조를 형성하도록 한다. 그리고 3~5개의 선박과 해양공정장비 산업혁신과 서비스 플랫폼을 구





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국 도서 보호구 분포 현황
- ▶ 전문가 칼럼 : 최근 국제정세 변화가 항로에 미치는 영향
- ▶ 동향 &

축함으로써 디지털 조선과 지능화 조선을 추진하도록 한다.

넷째, 운수, 과학탐사와 개발 관련 선진기술 선박을 건조하고, 선박공업의 구조조정을 추진하며, 자동상승식 해양시추 플랫폼, 해양자원개발 초대형 장비, 심해작업 흡입식 말뚝(suction pile) 및 심해 석유·가스 핵심 모듈 등을 비롯한 해양공정장비 제품 구조를 형성한다. 그리고 수중 글라이더와 수중 로봇 등 심해장비의 발전을 추진한다.

톈진시는 중국 선박공업의 발원지 중 하나로서, 현재 이미 임항경제구를 핵심으로 하는 선박 건조·정비와 해양공정장비 제조 클러스터를 구축했으며, 보마이커(博迈科, BOMESC), 타이위안중공업의 톈진빈해중형기계기업(太重滨海) 및 신항선박(新港船舶) 등의 해양공정 장비와 선진기술 선박의 선도기업들이 모두 집중돼 있다.

또한 국가해양기술센터를 비롯한 4개 국가급 전문 해양과학연구기구를 가지고 있다. 중국선박중공그룹 산하의 707연구소, 톈진대학교 해양대학 등의 10여개 해양 관련 연구원 및 학교가 있고, 초대형 대형 해양장비 제조, 심해 탐측기술, 해양 입체 관측·모니터링, 해수화학자원 종합이용 등 일련의 핵심기술을 보유하고 있다.

<자료 : 中国海洋报, 2018. 8. 22.>