



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

제17-17호
 2017년 9월 1일

CONTENTS

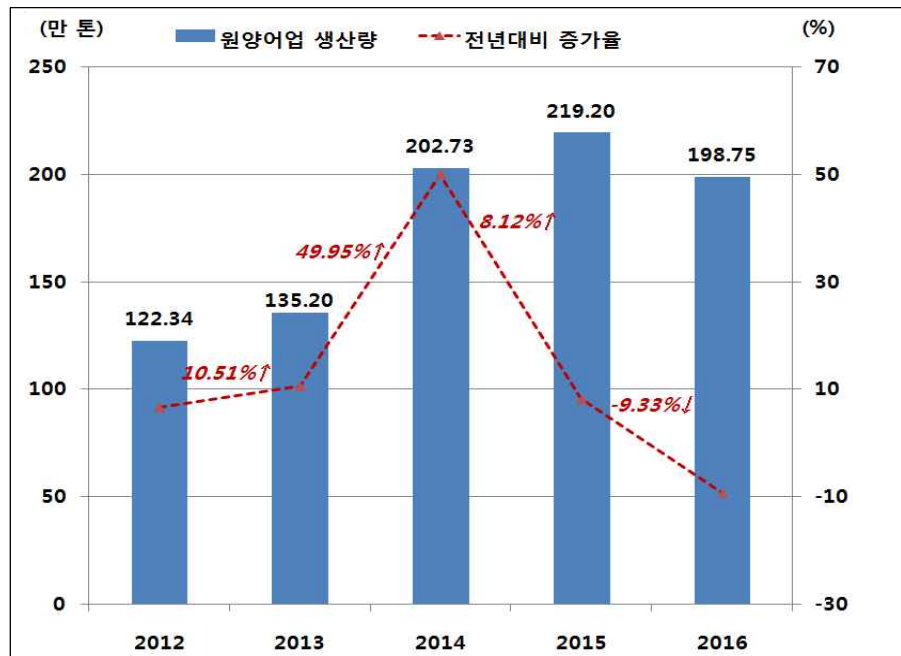
- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 2012~2016년 중국 원양어업 생산량 (만 톤, %)

구분	원양어업 생산량	전년대비 증가율
2012	122.34	6.59
2013	135.20	10.51
2014	202.73	49.95
2015	219.20	8.12
2016	198.75	-9.33

자료 : 2013~2017년 중국 어업통계연감 (중국농업부 어업어정관리국)

통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량



자료 : 2013~2017년 중국 어업통계연감(중국농업부 어업어정관리국) 종합정리 ; KMI 중국연구센터 작성

2016년 중국 원양어업 생산량 198.75만 톤, 향후 성장세 둔화 예상

2016년 중국 원양어업 생산량은 198만 7,500톤으로 전년 동기대비 9.3% 감소했으며, 이는 최근 5년(2012~2016년) 동안 처음으로 감소한 수치이다. '12·5계획(2011~2015년)'기간 동안 중국의 원양어업은 빠르게 성장해왔고, 특히 2014년 원양어업 생산량은 전년 대비 49.95%의 높은 증가율을 기록했다. 또한 2011~2015년 동안 중국은 1,300여 척의 원양어선을 새로 건조했다.

하지만 '중국 어업 13·5 발전계획(2016~2020년)'에 따르면, 중국은 2020년까지 원양어업 생산량을 230만 톤 이내로 통제하고, 원양어선 척수는 3,000척을 초과하지 않도록 한다는 방침이다(2016년 중국 원양어선 보유량은 2,571척). 따라서 중국의 원양어업 생산량은 향후 일정기간 동안 성장세가 둔화될 것으로 예상된다. 반면, 환경보호 및 지속 가능한 발전의 차원에서 '13·5계획'기간에 중국 원양어업에 대한 산업 전환을 실시하고 수산양식, 가공업 및 수산종합기지 건설 등을 중점적으로 발전시킨다는 계획이다.

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ **전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가원양어업기지 건설 현황 및 조치**
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개

러자화(乐家华) 교수

중국 상하이해양대학교

전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가원양어업기지 건설 현황 및 조치

2013년 1월, 중국 국무원은 「저장 저우산군도신구(舟山群岛新区) 발전 계획」(이하 「계획」으로 약칭)을 발표했으며, 「계획」은 저우산군도신구를 저장성 해양 경제 발전의 선행 구역, 해양 종합개발의 시험 구역, 창장 삼각주 지역 경제 발전의 중요한 성장 동력으로 포지셔닝 했다. 또한, ‘연안 보호, 근해 회복, 원양 개발’의 목표 하에서, 현대적인 어업 발전을 통해 저우산 어업을 부흥시키고, ‘중국 어업 수도’로서 그 국제 영향력을 향상시킨다고 제시했다.

2015년 4월, 저우산시는 중앙 정부로부터 덩하이구(定海区) 간란진(干览镇, 진[镇]은 현[县] 관할 소속의 행정단위)에 국가원양어업기지 건설을 승인받은 이후, ‘국제적인 안목을 갖추고 시장의 주도적인 역할을 발휘하며 전체적인 면과 구체적인 면을 고루 고려하여 집중적·균형적으로 발전 구조를 최적화한다’라는 발전 이념에 따라, 국제화·현대화·스마트한 중국 원양어업 산업 클러스터로서 중국 현대어업 산업화 시범단지이자 중국 어업 대외개방의 중요한 해상 창구의 건설을 지속 추진하고 있다.

그 결과, 2016년 저우산 원양어업 생산량은 50여 만 톤 이상, 생산액은 40억 위안으로 전년대비 각각 15.8%, 22.5% 증가했으며, 원양어업기지의 누계 고정자산 투자액은 30억 위안을 달성하는 등 뛰어난 성과를 거두었다.

1 국가원양어업기지의 주요 발전성과

1. 더욱 완벽한 전문 원양 모항시설 배치

현대화된 원양어업 모항(母港)을 조기에 건설하기 위해 인프라 건설에 10억 위안 이상을 투자했다. 첫째, 국내외 원양어선 하역부두 만 톤급 2개와 5,000톤급 1개를 신설하고 저우산 서(西)부두 중심어항을 확대시키고 저우산 후이쥔(惠群) 원양부두 3호 선석 개조를 추진했다. 둘째, 2만 7천 톤 규모의 냉동창고를 신설하여 가동을 시작했으며, 저우산 후이쥔원양어업회사(舟山惠群远洋渔业公司) 냉동창고 단지 건설을 적극 추진했다. 셋째, 2016년 1월 8일, 국무원은 저우산항 부두 3개 구역을 개방하고, 확대하는 것을 승인했으며, 이중 저우산 국가원양어업기지 전용부두도 포함된다. 원양어업기지에서는 항만건설에 대한 검사를 준비하고, 검사가 통과되면 바로 운영을 시작할 계획이다.

2. 원양제품 거래 시스템 보완

수산물 ‘저우산 원양 가격’ 지수 발표를 토대로 중국 전국 수산물 거래센터, 가격 책정센터, 정보센터 및 물류 배송센터를 구축함으로써 원양어업 제품 거



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-06	09-01
종합지수	806.26	839.84
일본 향로	653.60	673.57
구주 향로	1059.04	1130.89
미서부 향로	682.17	653.34
미동부 향로	860.49	870.85
한국 향로	556.25	561.67

주 : '01-06' 2017년 1월 6일 지수
자료 : 상하이항운교역소

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-06	09-01
종합지수	992.60	1087.35
석탄	996.54	1138.62
곡물	770.59	982.12
금속광석	1030.54	1019.99
정유	1239.27	1262.87
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이항운교역소

래시시스템을 한 층 더 보완하였다.

첫째, 저우산 국제수산물시장 원양(수입)수산물 거래시장의 건설을 중점 추진하고, 원양(수입) 수산물 화물거래센터, 원양(수입) 수산물 전자거래센터, 조업 필수물자 보급센터, 전시 박람회 등 여러 기능이 집중된 중국 최초의 원양 어업성(어업시장)을 구축했다. 둘째, 저장 원양어업그룹과 공동으로 전자거래 시장을 구축하였고, 새롭게 구축된 '저우산군도신구 원양 수산물 전자거래센터'가 본격적으로 운영을 시작했다. 셋째, 저장(저우산) 대종상품(大宗商品) 거래소와 온라인 거래 협력을 통해, '중국 오징어 거래센터' 설립 및 원양어획 제품 선물거래를 적극 모색하고 있다.

3. 한 층 더 향상된 수산물 가공능력

첫째, 원양 수산물 가공능력이 지속 향상되었다. 중국 국가 해양식품공정센터(海洋食品工程中心) 등의 과학 연구기관과 적극적으로 연계하여, 원양어업 과학기술 R&D 및 원양 과학기술 지원 시스템을 구축하고 원양 수산물 이용률과 부가가치를 높였다. 중국 내 첫 번째 오징어 가공품 자동화 생산 라인도 국가 원양어업기지에서 생산을 시작했다. 둘째, 수산 가공제품 종류를 다양화하고 전통적인 제품에서 건강식품, 식품 원재료, 의약 중간제품 등의 해양 생명건강 제품으로 확대시켰다. 2016년 기지의 정밀 심층가공 생산액은 20억 3,000만 위안으로 전년 동기대비 5.1% 증가했다. 셋째, 중농과그룹(中农发集团) 소속인 중국수산물저우산해양어업회사, 저장 싱예(兴业)그룹, 다양싱허(大洋兴和) 등 업계의 특색 있는 선도 기업들을 유치하였고, 기업들의 선도적인 역할을 발휘하게 함으로써, 기지 내 기업들의 수산물 정밀가공능력을 강화했다.

4. 원양어업 '특화타운' 건설 신청 통과

2016년 1월, 원양어업에 특화된 당하이구(定海区) 간란진(干览镇)이 저장성 '특화타운(Town)'으로 선정되었다. '특화타운'은 계획 구역 총면적 3.18km², 총 투자액 55억 5,800만 위안으로서, 새로운 프로젝트 12개를 새로 추진·확대시킬 계획이다. '원양어업'이라는 지역적인 특색과 성(省)급 특색타운 건설 이념에 따라 건강산업을 테마로 하는 '당하이(定海) 원양어업 타운'을 만들고, 원양어업과 새로운 경제모델의 연계·부합·융합을 촉진시킨다는 방침이다. 이와 더불어 기지의 산업구조를 최적화하고 인프라를 개선하며, 양질의 프로젝트 투자 유치 등 정책 조치를 통해 타운 건설을 촉진하여 2017년까지 아래 세 가지 목표를 달성할 계획이다.

첫째, 연평균 세금 수입이 1억 위안 이상을 달성한다. 둘째, 3A급¹⁾ 관광지로 건설하고, 연평균 관광객 30만 명 이상을 달성한다. 셋째, 새로운 기업 30개를 유치하고 일자리 6,000여 개를 창출한다. 이를 통해 원양어업을 기반으로 하고 가공업을 핵심으로 한 생산·도시·인력이 통합된 저장성 유일의 원양어업 건강

1) 중국에서 관광지를 5개 등급으로 분류하며, 5A급은 가장 높은 등급임.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

산업 타운'으로 구축한다는 계획이다.

5. 지원정책의 강화

첫째, 저우산시 정부는 국가원양어업기지 건설 지휘본부를 창설하고, '정부가 주도하고 기업을 주체로 하며 시장화된 운영 모델'에 따라 저우산원양어업 발전회사(舟山远洋渔业发展集团有限公司)를 설립했으며, 기지의 발전을 촉진시키고 있다. 둘째, 원양어업 산업 투자기금을 설립하고 원양어획, 정밀가공, 원양선박 수리·건조 등 지원을 제공한다. 셋째, 조사·연구 강화 및 정책 건의를 통해 중앙 및 지방 정부의 원양어업 관련 지원정책을 적극 수립할 계획이다.

6. 더욱 조화로운 산업사슬 형성

어획, 가공 및 무역의 균형적인 발전을 실시하고 전 단계가 조화된 원양어업 산업사슬을 구축했다. 첫째, 어획능력을 강화했다. 기지에서 원양어획 선대 사업 관리팀을 설립하고 현대화된 원양어획 선대를 통일 운영했다. 원양어업 기업과의 연계를 강화하고 지분출자 방식 등으로 관련 회사 설립을 추진하고 있으며, 현재에도 푸투어원양어업총회사(普陀远洋渔业总公司)에 대한 인수 및 투자 방안을 논의하고 있는 중이다.

둘째, 원양어업 어획 구조를 최적화시켰다. 포르투갈어권 나라들과 '과양성 어업(过洋性渔业)²⁾ 협력 프로젝트를 적극적 추진하고 있다. 지부티, 통가, 앙골라 등의 국가들과 '과양성 어업' 실시를 적극 전개하고, 저장 중탕해양개발회사(浙江中汤海洋开发有限公司)의 투자 설립에 속도를 내고 있다. 한편 포르투갈어권 국가들에 대해 해양 원양어업기지의 건설을 적극 모색하고 있다.

셋째, 전자상거래 산업단지 건설을 모색 중이다. '인터넷+전자상거래' 단지의 구축을 통해 전자상거래 플랫폼을 구축하고 온·오프라인 및 유·무형의 시장 공동 발전을 모색하고 있다.

넷째, 무역 마케팅 네트워크를 적극 확대시키고 있다. 전문적인 마케팅 네트워크를 구축함으로써 관련 마케팅 정책을 발표하고 국내외 빅마켓과 연계하여 대기업과 함께 원양 수산물 거래를 실시한다는 방침이다.

2 관련 정책 조치

저우산 원양어업 기지의 건설 목표는 국제화·현대화·스마트한 중국 원양어업 산업 클러스터를 지향하고, 중국 현대 어업 산업화 시범단지 및 중국 어업 대외개방의 중요한 해상 창구로 성장하는 것이다. 이를 위해, 저우산시 정부는 지난 2년 동안 일련의 지원정책과 조치들을 발표했으며, 중점 내용은 크게 아

2) 과양성 어업은 다른 나라의 연근해에서 조업하는 어업을 말함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

래 10개 측면으로 정리할 수 있다.

1. 모항 인프라 시설 보완 촉진

저우산시는 원양어업기지건설발전유한회사(远洋渔业基地建设发展集团有限公司)를 설립하였고, 모항 구축을 위한 하역 및 보급부두, 물자공급, 콜드체인 서비스, 항만의 통관·검역 시설에 대한 인프라 투자를 강화하고 있다. 또한 다수의 현대적인 대형 공용 냉장·냉동창고(초저온 냉동창고 포함)를 투자·건설하고 모항 항로를 적극적으로 관리하며, 항만의 통항 여건을 개선한다.

2. 항만 서비스 능력 제고

모항에 ‘1관 3검(一关三检, 세관 및 상품·동식물·위생 검사)’ 담당 기관 설립과 공상·세무 등의 종합관리 창구를 개설하여 원스톱 서비스를 실시한다. 모항 항만 서비스 센터를 설립하고, 저우산항 종합 보세구 플랫폼을 충분히 활용하여 원양어선, 수산물, 인원의 출입경 통관 대리 등의 서비스를 제공한다. 또한, 보세 어업용 물자 등을 공급하며, 안전하고 효율이 높은 통관 여건을 조성한다.

3. 입항비용 절감

민간의 원양어선이 모항 입항 시 징수하는 비용 항목을 줄이고, 네거티브리스트(Negative list)를 도입하여, 비용 징수 기준을 낮추도록 한다. 또한 입항료 등의 항만비용 및 훈증비용(Fumigation Charge)를 면제하며, 예선료를 반으로 절감하고, 중앙 정부에 원양어업 운반선에 대한 톤세 혜택정책을 신청한다.

4. 거래시장(플랫폼) 건설 촉진

저우산 및 다른 지역의 원양어업 기업들이 어획한 오징어, 참치 및 꽂치 등의 원양 수산물을 기지로 운송하는 것을 장려하고, 기지에서 통관하고 거래하도록 한다. 또한 거래, 결산, 금융, 정보, 비즈니스 및 전시 판매 등의 기능이 종합된 원양수산물 전문 거래시장(플랫폼)을 구축한다. 온·오프라인의 상호연동을 실현하고 자원을 효과적으로 결집시키고, 서비스 기능을 다양화하며 거래를 규범화하고 원양 수산물 가격지수를 구축하고 발표한다.

5. 시장운영 시스템 구축

거래시장을 원양 수산물 수출 합법 어획 증명서를 만들 수 있는 유일한 기구로 만들고, 원양수산물 거래 시스템을 통해 부가가치세 영수증을 일괄적으로 발급하도록 한다. 원산지 추적 가능 시스템을 구축하고 주문 생산(MTO, Make-to-order)을 발전시킨다. 원양 어획물에 대해 해상에서 등급 분류와 가공을 장려하고, 수산물 품질 표준화를 추진한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

6. 원양 수산물 가공업 품질 강화 및 산업 확대

면적이 160헥타르인 원양 수산물 가공 클러스터를 계획·건설하고, 저우산시 수산 가공기업들을 구역으로 집중 유치한다. 국내외 고급·대형 식품 가공기업, 선진적인 수산 가공기업 등을 유치하고 클러스터 토지의 경매 가격을 규정된 최저 기준에 따르도록 한다.

투입 및 산출이 많고 과학기술 함유량이 높은 프로젝트에 대한 정책을 허락하는 범위 내에서 장려금을 제공하고, 매년 저우산 수산물 공공 브랜드에 대한 전문 지원자금을 제공한다.

7. 수산물 전자상거래 발전 추진

수산물 전자상거래 단지를 조기에 건설하고 수산물 전자상거래 단지 제3자 거래 플랫폼의 구축을 지원한다. 이를 통해 수산 기업들을 위해 정보 발표, 비즈니스 관련 대리업무, 온라인 거래 및 지불, 융자 담보 및 기술 지원을 포함한 전 과정의 전자상거래 서비스를 제공한다.

8. 원양 콜드체인 물류 발전 가속화

중국 국내에서 경영하는 냉장운송 편의치적선에 대해 등록한 후 인항 필요 여부를 선택하게 하여, 인항을 신청하는 선박에 대해 인항비의 반을 절감하는 혜택을 제공한다. 중국 내의 냉장운송 편의치적선을 국내 원양 보조선과 동일한 대우를 한다.

9. 원양어선 주유를 핵심으로 하는 종합보급능력 강화

원양어업 노동시장을 확보하고 원양어선 수리·건조센터를 구축한다. 원양어선에 보세 유류 사용을 보장해주고, 국외 해상 주유 능력을 강화한다. 안전하고 편리한 원양어선 생산물자 및 생필품 공급 시스템을 구축하고 원양 어민에게 저렴하고 양질의 제품을 제공한다.

10. 공공 서비스 플랫폼 건설 지원

기지 건설을 할 때 과학기술의 선도적인 역할을 강화하고, 중국 국가 원양어업공정기술센터(国家远洋渔业工程技术中心)와 국가 해양식품 공정기술센터(国家海洋食品工程技术中心)의 분원 설치에 노력한다. 제3자 검측 기구 및 제품 R&D, 브랜드 홍보, 전자상거래 및 전시 서비스 관련 기업을 적극 유치하고, 이를 위해 기지에 입주하는 기업들에게 임대료 혜택을 제공한다. 또한, 국내외 수산 기업들이 기지에서 무역 창고나 제품 전시센터 설립을 장려한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저수산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国舟山国家远洋渔业基地建设进展及措施

2013年1月, 中国国务院批复的《浙江舟山群岛新区发展规划》对舟山群岛新区的战略定位为浙江海洋经济发展的先导区、海洋综合开发试验区、长江三角洲地区经济发展的重要增长极, 明确提出坚持“沿岸保护、近海恢复、远洋开发”, 大力发展现代渔业, 重振舟山渔业辉煌, 提升“中国渔都”国际影响力。

2015年4月, 舟山自国家批复同意并支持建设国家远洋渔业基地(位于舟山市定海区干览镇)以来, 坚持“国际视野、市场导向、点面结合、集聚发展、统筹协调、优化结构”发展理念, 立足“一港一城一区一中心”功能定位, 加快国际化、现代化、智能化的中国远洋渔业产业集聚区、中国现代渔业产业化示范园区、中国渔业对外开放重要的海上门户建设。

2016年, 舟山实现远洋渔业产量50余万吨, 同比增长15.8%, 产值超40余亿元, 同比增长22.5%。基地已累计完成固定资产投资近30亿元, 取得了显著成效。

一、主要成就

(一) 远洋专业母港配套更加完善

加快远洋渔业现代化专业母港建设, 累计投入基础设施建设资金10余亿元。一是建成2座万吨级和1座5000吨级国内外远洋渔船卸货码头, 积极推进舟山西码头中心渔港扩建和舟山惠群远洋码头3号泊位改建工程。二是新建一座2.7万吨冷库并投产运行, 积极推进舟山惠群远洋渔业公司冷库群建设。三是2016年1月8日国务院批复扩大开放舟山港口岸3个港区, 其中包括舟山国家远洋渔业基地专用码头项目。基地已着手准备口岸验收工作, 争取尽快通过开放验收。

(二) 远洋产品交易体系更加健全

立足打造水产品“舟山远洋价格”指数, 努力形成全国水产品交易中心、定价中心、信息中心及物流配送中心, 进一步健全远洋渔业产品交易体系。一是重点推进舟山国际水产城远洋(进口)水产品交易市场建设, 积极打造集远洋(进口)水产品现货交易中心、远洋(进口)水产品电子交易中心、渔需物资补给中心、会展博览中心等多功能于一体的中国首个远洋渔业城。二是引进浙江远洋渔业集团共建电子交易市场。目前新建的舟山群岛新区远洋水产品电子交易中心已正式投入运营。三是与浙江(舟山)大宗商品交易所开展线上交易合作, 力争成立“中国鱿鱼交易中心”, 同时积极探索远洋捕捞产品期货交易。

(三) 水产品加工能力进一步显现

一是远洋水产品加工水平不断提升。积极对接国家海洋食品工程中心等科研机构, 以建立远洋渔业科研队伍和远洋科技支撑体系, 提高远洋水产品利用率和附加值。国内首条鱿鱼加工产品自动化生产线已在基地落地投产。二是水产加工品种类更加丰富, 从传统制品拓展到保健品、食品原料、医药中间体等海洋生命健康新理念产品。2016年基地实现精深加工产值20.3亿元, 同比增长5.1%, 三是引进中农发集团所属的中国水产舟山海洋渔业公司、浙江兴业集团、大洋兴和等一批行业特色优势企业, 通过发挥行业企业的示范引领作用, 进一步提升了基地内企业的水产品精深加工能力。

(四) 远洋渔业特色小镇入围建设

2016年1月, 以远洋渔业为特色的定海区干览镇入选浙江省特色小镇。特色小镇规划区域总面积3.18平方千米, 计划总投资55.58亿元, 新(扩)建12个项目。基地立足“远洋渔业”这一地域特色, 按照特色小镇建设理念, 通过打造以健康产业为主题的“定海远洋渔业小镇”, 促进远洋渔业与新经济模式的充分“嫁接、契合、互融”。同时, 基地将通过优化产业布局、完善小镇基础设施、招引优质项目等措施加快小镇建设, 力争到2017年, 一是实现年税收收入达1亿元以上; 二是建成3A级景区, 年接待游客量达30万人次以上; 三是新集聚企业30家以上, 新增就业岗位6000余个, 打造成以远洋渔业为基础、加工业为核心, “产城人”三位一体的全省唯一的远洋



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

渔业健康产业小镇。

(五) 政策支持力度进一步加大

一是舟山市政府成立国家远洋渔业基地建设指挥部，按照“政府主导、企业主体、市场化运作”的模式组建舟山远洋渔业发展集团有限公司，加快推动基地发展。二是设立远洋渔业产业投资基金，为远洋捕捞、精深加工、远洋船舶修造等项目提供支持。三是加强调查研究，建言献策，积极促成中央和地方政府出台远洋渔业产业相关扶持政策。

(六) 全链式产业发展更加协调

基地按照全链式的建设思路，积极开展捕捞、加工、贸易的协调发展，形成完善的远洋渔业全产业链。一是不断提升捕捞能力。基地成立远洋捕捞船队整合工作领导小组，启动现代化远洋捕捞船队整合工作，加强与远洋渔业企业对接，以参股等形式合作组建相关公司，目前已开展普陀远洋渔业总公司的收购、控股方案的评估工作。二是优化远洋渔业捕捞产业结构。积极推进与葡语系国家开展过洋性渔业项目合作，力争与吉布提、汤加、安哥拉等国家开展过洋性试捕，加快参股组建浙江中汤海洋开发有限公司，同时积极探索在葡语系等国建立海外远洋渔业基地。三是谋划建立电商产业园。通过互联网+电商产业园的打造，建设电子商务平台，实现线上线下、有形市场与无形市场的共同发展。四是积极拓展贸易营销网络。通过组建专业营销网络，出台相应的营销政策，联系国内大市场、大集团开展远洋水产品交易。

二、相关措施

舟山远洋渔业基地建设目标是成为国际化、现代化、智能化的中国远洋渔业产业集聚区，中国现代渔业产业化示范园区和中国渔业对外开放重要的海上门户。为此，2年多来，舟山市政府推出了一系列扶持基地发展的相关政策措施，主要包括以下十个方面。

1. 加快完善母港基础设施

舟山组建远洋渔业基地建设发展集团有限公司，加大母港装卸码头、补给码头、后勤配套、冷链服务、口岸监管等设施建设的投入；投资建设若干大型现代化公共服务冷库（包括超低温冷库），积极开展母港航道整治、疏浚，改善母港通航条件。

2. 切实提高口岸服务能力

在母港设立“一关三检”涉外机构以及工商、税务等综合管理窗口，实行一站式服务；成立母港口岸服务中心，充分利用舟山港综合保税区平台，全程提供远洋渔船、鱼货、人员出入境报关代理等服务，开展保税渔用物资等供应，营造安全、高效、顺畅的口岸环境。

3. 全面降低进港费用

减少远洋自捕鱼在母港进关的收费项目，建立负面清单，降低收费标准。免收货物港务费、熏蒸费，减半收取拖轮费，并积极向国家争取远洋渔业运输船舶吨税优惠政策。

4. 加快交易市场（平台）建设

鼓励市内外远洋渔业企业向基地回运自捕鱿鱼、金枪鱼、秋刀鱼等远洋水产品，在基地进关并进场交易。建设集交易、结算、金融、信息、商务、展示展销等功能于一体的远洋水产品专业交易市场（平台），实现市场线上线下互通，资源有效集聚，服务功能齐全，交易规范有序，形成和发布远洋水产品价格指数。

5. 着力构建市场运行体系

支持交易市场是办理远洋水产品出口合法捕捞证明的唯一单位，远洋水产品的交易由市场统一开具增值税发票。建立源头可追溯体系，发展订单生产，鼓励开展远洋鱼货海上分级、分类、加工，加快鱼货质量标准化建设。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년
중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가
원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

6. 做精做深远洋水产品加工业

规划建设160公顷远洋水产品加工集聚区,引导全市水产加工企业向区内集聚。大力引进国内外高端大型食品加工企业、先进的水产加工企业,集聚区土地按规定最低标准作为招拍挂起始价。对投入产出大、科技含量高的项目,在政策允许范围内给予奖励;每年安排专项资金扶持创建舟山水产品公共品牌。

7. 大力发展水产品电子商务

加快水产品电子商务园区建设,扶持水产品电子交易园区第三方交易平台建设,为水产企业提供集信息发布、商务代理、在线交易、网络支付、融资担保、技术支持于一体的全程电子商务服务。

8. 加快发展远洋冷链物流业

对国内经营的挂方便旗冷藏运输船舶,经备案后可自主选择是否引航,对申请引航的引航费减半收取。对国内经营的挂方便旗冷藏运输船舶视同国内远洋辅助船。

9. 提高以远洋渔船加油为核心的综合补给能力

建设远洋渔业劳动力市场,建成远洋渔船修造中心。全面保障远洋渔船的保税燃料油加注,拓展海外海上加油能力;构建安全、便捷的远洋渔船生产、生活资料供应体系,为远洋渔民提供价廉质优的产品。

10. 大力支持公共服务平台建设

加强科技对基地建设的引领作用,积极引进国家远洋渔业工程技术中心和国家海洋食品工程技术中心,并争取设立分支机构。大力引进第三方检测机构、产品研发、品牌推广、电子商务、会展服务等企业入驻,对上述企业入驻基地的提供房租优惠。鼓励国内外水产企业来基地设立贸易窗口或产品展示中心。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 푸저우항무그룹, 화능(华能)부두 인수로 푸저우항만자원 통합 한걸음 나아가
- 중국-인도네시아 부총리급 대화 제6차 회의 개최
- 광시성, 선박 건조·수리 및 해양 플랜트 산업 발전 촉진
- 칭다오 상반기 해양생산총액 전년대비 15.2% 증가
- 허베이 항만 대기오염 예방역량 강화
- 화중(华中)지역 최초의 내하항만 녹색 에너지 시범 프로젝트 창사에서 추진
- 중국(우한)-유럽 블록트레인 최초로 콜드체인 운송 시작, 대외협력 확대를 통해 '일대일로' 전략 지원

해운 · 항만 · 물류

- 선양 종합보세구, 랴오닝 유일의 '내륙 통상구' 구축
- 칭다오시 물류 대동로(大通道) 건설행동 계획 추진
- 2017년 상반기 SITC 수익 5억 6,800만 위안 기록
- 산터우(汕头)항 업그레이드, 광둥성 동부 지역 중심 도시로 구축

- CCSC, 캄사르막스(Kamsarmax)형 벌크선 4척 수주 획득
- 닝보·저우산 다포커우(大浦口)부두, 아프리카 정기항로 2개 신설
- 올해 1~7월 칭다오항 물동량 약 3억 톤 달성
- 난닝(南宁)항 물동량 대폭 증가

해양 · 수산

- 중국, 국제해저관리기구 옵저버(observer) 자격 처음으로 획득
- <남중국해 항해상황 연구보고서> 발표
- 칭다오시 '만장제(灣长制)' 실행, 해만에 대한 보호 강화
- 샤먼시 최초로 건조한 해상 350여척의 자동상승식 플랫폼 성공적으로 도크에서 나옴
- '상양홍(向阳红) 01호' 선박, 중국 전 세계 해양 종합 과학탐사 시작
- 차이나 민메탈(China Minmetals) 그룹, 국제해저광구 조사 최초 실시

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 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 푸저우항무그룹, 화능부두 인수로 푸저우항만자원 통합 한걸음 나아가

지난 8월 8일, 푸젠성 교통운수그룹유한책임공사 산하의 푸저우항무그룹유한공사와 화능(华能) 국제전력주식유한공사는 푸저우에서 회사분립, 소유권 거래를 통해 화능전력 소유의 화능부두공사 51%의 지분을 인수하는 협정을 체결했다. 금번 51% 인수 후 푸저우항무그룹은 화능부두공사의 100% 지분을 보유하게 된다. 이로써 푸젠성 항만통합이 한걸음 나아가게 됐다. 금번 소유권 재편은 뤼웬만비리(罗源湾碧里) 구역에서 이미 작업을 시작한 4-6번 3개의 5만 톤급 다목적 부두(총 자산 21억 위안 규모) 및 17개의 계획 중인 부두까지 영향을 미친다. 이번 재편을 통해 푸저우항무그룹은 뤼웬만비리 작업구 등 12개의 기 운영 중인 선석의 일체화 경영을 실현하게 됐다.

최근 몇 년간 푸젠성 교통운수그룹은 적극적으로 항만자원 통합을 추진하여 푸저우항 컨테이너 일체화 경영과 민강(闽江)유역 부두 자원통합을 차례로 완성하였으며, 메이저우만(湄洲湾)북부해안 공용부두 통합을 적극 추진하여 금년 6월 푸젠성 항만해운건설발전유한공사(福建省港航建设发展有限公司)의 통합을 완료했다. 향후 항무그룹은 지속적으로 산하의 항만자원을 통합하여 성 전체적인 항만통합 배치를 추진할 계획이다.

최근 몇 년, 푸젠은 항만관리체제 개혁을 추진하여 전체 성에 대한 항만통합을 추진했다. 여기엔 푸저우, 샤먼, 메이저우만 및 쉰저우(泉州)의 4개 항만통합이 주요 골자로, 샤먼만, 메이저우만 등 항만 내의 공공항로가 일괄 수리 및 관리를 받게 됐고 도선, 예인선 자원도 항만 내 남북해안이 공유하거나 상호 협조를 하게 되어 자원의 효율적인 활용·발전의 계기가 되었다.

동시에 자산 재편과 연합 경영 등의 방식을 채택하여 효과적으로 샤먼항 컨테이너부두, 푸저우항 컨테이너부두, 메이저우만 북부해안 벌크선석, 뤼웬만 북부해안 벌크부두 등의 자원을 통합하여 지역 부두업무, 브랜드 및 관리통합을 이뤄내 항만 기업 경쟁력이 눈에 띄게 상승했다. 자원통합을 통해 푸젠성 교통운수그룹과 샤먼항무그룹이라는 양대 거대 항만기업이 형성되었고, 이들의 총 자산이 600억 위안에 이르며 생산용 선석은 모두 120개를 보유하게 되었다.

금년 6월 14일, 푸젠성 국유자산감독관리위원회는 다음의 소식을 고지했다. 푸젠성 정부 비준을 거쳐, 국유자산감독관리위원회가 소유하고 있는 푸젠성항만해안발전유한공사 지분을 무상으로 푸젠성 교통운수그룹유한책임공사에 양도하여 또 다시 푸젠성 항만자원 통합에 한걸음 다가섰다.

푸젠성 국유자산감독관리위원회 책임자는 통합 후의 푸젠성 교통운수그룹은 푸젠성 최대의 공공부두 경영인이라 강점을 활용하여, 항만공사 통합을 시작으로 푸젠성 항만통합 작업추진에 박차를 가하고, “항만이 선도하고, 푸젠이 지지하는, ‘양안(중국과 타이완)’ 구도 구축, ‘일대일로’ 연결확장”을 목표로 현대적인 대형 항만 서비스그룹을 구축할 것이라고 제시했다.

푸젠성 교통운수그룹은 주로 푸젠성 내의 푸저우항, 메이저우만, 샤먼 및 장저우 구레이(漳州古雷) 등의 연해 각 주요 항만구역에서 공공부두 건설 및 경영을 추진하여 이미 푸저우항 장인(江阴) 컨테이너 항만구역, 푸저우 뤼웬만 및 메이저우만 대형 벌크화물 항만구역, 장저우 구레이 대형 액체산화 석유화학 항만구역의 협동발전 구조를 기본적으로 완성했다고 한다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

현재 푸젠 전 성 연해의 생산성 선석은 492개에 달하고, 이중 만 톤급 이상이 168개, 10만 톤급 이상 선석이 30개, 항만의 실제통과능력은 7억 톤, 컨테이너능력은 1,800만 TEU 이상이다. 중점 항만구역은 10~30만 톤급 심수항로를 보유하고, 40만 톤급 벌크선, 30만 톤급 유조선, 20만 톤급 컨테이너선, 15만 톤급 크루즈 및 2만 톤급 로로선이 정박할 수 있는 능력을 갖추고 있다. 연해항만 화물물동량은 2012년의 4억 1,300만 톤에서 2016년의 5억 800만 톤으로 증가하여 증가 폭이 23%에 달했다. 컨테이너물동량은 1,073만 TEU에서 1,440만 TEU로, 34% 증가했다. '13·5'기간 후반 4년 푸젠성 항만은 427억 위안 투자를 계획 중이며, 푸저우항 뱃문만 항만구역에 장관마오(将军帽) 작업구역의 15만 톤급 선석 공정, 샤먼항 하이창(海沧)항만구역 20~21번 선석 공정 등의 55개 연해 부두사업과 푸저우항 뱃문만 입항로 2기 공정 등 17개 연해항로 사업 건설이 예정되어 있다. 이로써 2020년 말까지 연해 항만 통과능력은 8억 톤을 돌파하고, 항만물동량은 7억 톤, 컨테이너물동량은 1,600만 TEU를 돌파할 것으로 예상되고 있다.

<자료 : 中国水运报, 2017. 8. 9.>

2 중국-인도네시아 부총리급 대화 제6차 회의 개최

8월 21일, 양제츠(杨洁篪) 국무위원과 위란토 인도네시아 정치법률안보조정 장관은 베이징에서 개최된 중국-인도네시아 부총리급 대화 제6차 회의를 공동으로 진행했다.

양국은 시진핑 주석과 조코 인도네시아 대통령이 달성한 합의에 따라, 양국의 전면적 전략 파트너 관계를 더 심층적으로 광범위한 분야로 추진하겠다고 밝혔다. 양제츠에 따르면, 최근 몇 년 동안에 중국과 인도네시아의 관계는 급속 발전되어, 양국 간에 긴밀한 관계를 유지해 왔다. 이 과정에서 '21세기 해상 실크로드' 전략과 '글로벌 해양 지점' 구상 전략을 연계시켜서 각 분야의 협력성과를 풍부하게 창출했다. 중국과 인도네시아는 아시아의 큰 발전도상국으로서 국가안전 수호, 경제발전 촉진 등의 중요한 임무에 직면하고 있다. 또한, 양국은 역내와 세계 차원에서 광범위한 공동 이익을 가지고 있다. 중국은 인도네시아와 함께 상호 발전전략을 연계시키고 실무적인 협력을 심화시켜서 양국 관계를 더 전면적으로 발전할 수 있도록 촉진하기를 바란다고 전했다.

위란토 장관은 인도네시아 정부는 중국을 아태지역의 전략적 협력 파트너로 여기고, 중국과 함께 각 분야의 협력을 심화시키고, 양국 관계가 심층적으로 발전할 수 있기를 희망한다고 전했다.

양측은 '21세기 해상실크로드' 전략과 '글로벌 해양 지점' 구상 전략 간의 연계성을 강화하고, '일대일로' 협력을 추진하여 국방사무, 법 집행, 테러, 마약단속, 인터넷, 해상 및 항공 등 분야의 협력사항에 관하여 의견을 교환했다. 양국은 남중국해 지역의 평화와 안정을 함께 수호하고 중국과 아세안 간의 관계를 촉진하기로 했다. 동아시아 국가 간의 협력을 지속적이고 심층적으로 추진하고, 국제나 역내의 다자 메커니즘을 통해 소통을 강화할 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 8. 24.>

3 광시성, 선박 건조·수리 및 해양플랜트산업 발전 촉진

2017년 8월 20일, 광시좡족자치구(이하 '광시성'으로 약칭) 공업정보화위원회 소식에 따르면, 광시성은 <광시 선박 건조·수리 및 해양플랜트산업 '13·5' 계획>(이하



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

<계획>으로 약칭)을 발표했다. ‘13·5’ 기간 광시성은 조선업 혁신 및 발전을 통해 해양플랜트 장비제조 분야에서 친환경 건조 능력, 현대화 건조 모델 등을 발전시킬 계획이다.

‘13·5’ 기간, 광시성은 선박 건조·수리, 해양플랜트 장비, 선박 부대산업, 선박 및 해양플랜트 장비 기술 서비스 플랫폼 등의 분야에서 발전을 촉진한다. 특히 선박 관련 부대산업 분야에서 선박용 강재, 선박용 엔진과 보조기계, 갑판 기계, 의장부품, 통신 설비, 선박용 측정기계, 선박용 도료 및 도장 설비, 선박용 알루미늄, 소방 설비, 오염 방지 설비 등을 중점 발전시킬 것이다.

동시에 여러 현지 업체도 선박산업의 혁신 및 업그레이드에 노력할 것이다. 광시 난난(南南)알루미늄가공유한회사는 광시 알루미늄산업의 강점을 발휘하여 선박용 알루미늄을 중점적으로 개발한다. 또한, 광시화학공업연구원은 도료 및 도장 설비 등의 연구를 통해 고품질 선박용 도료 및 고압도장설비, 강재 처리 어셈블리 라인 등의 상품을 중점적으로 개발할 것이다.

<계획>에서는 ‘13·5’ 광시성의 선박 건조·수리 및 해양 플랜트 공업의 발전 목표를 제시했다. 광시성은 제조능력을 지속적으로 강화하고, 경제총량은 현저히 제고하여 2020년까지 내하선박 250만 DWT, 연해선박 100만 DWT, 연간 선박 건조 약 1,000척을 달성한다는 목표이다. 동시에 광시성은 10만 톤급 이상 도크 및 20만 톤급 이상 조선대를 건설할 것이다. 선박 부대산업의 조기 발전 추진에 따라 해양플랜트 장비제조 기지를 건설할 것이다. 이와 더불어, 선박 수리공업 및 해양플랜트산업 등의 수익은 300억 위안에 달할 전망이다.

그리고 산업 구조의 조정 및 개선을 추진한다. 광시는 친저우(钦州), 베이하이(北海) 및 광청강(防城港)에 이어 지속적으로 베이부완 연해지역 선박 수리, 해양플랜트, 생산성 서비스 산업 클러스터를 건설할 것이다. 또한 난닝(南宁), 류저우(柳州), 우저우(梧州) 및 구이강(贵港) 등의 지역에서 ‘연강 내하선박 공업기지’를 건설하고, 바이쑤(百色), 라이빈(来宾), 충궈(崇左) 및 위린(玉林) 등의 지역에서 산업원구를 건설할 계획이다. 또한 광시성은 100억 위안 규모 이상의 선박 수리 및 해양플랜트 건조업체 1개, 50억 위안 규모 이상의 선박 건조업체 2~3개, 전문화된 선박 건조업체 10개, 일류의 조선 브랜드 20개 등을 육성한다는 방침이다.

이와 더불어 광시성은 자치구급 기업 기술센터 및 공정기술연구센터 3~5개, 자치구급 연구·개발센터 1~2개를 신설하고, 광시 선박 및 해양플랜트 공공기술 서비스 플랫폼을 구축할 것이다. 동시에 조선업 체계를 더욱 개선하여 관련 산업의 품질 제고를 통해 광시성의 선박 건조·수리 및 해양플랜트 발전에 튼튼한 기반을 마련한다는 계획이다.

<자료 : 南宁日报, 2017. 8. 22>

4 선양 종합보세구, 랴오닝 유일의‘내륙통상구’구축

선양시 랴오중(辽中)구에 따르면, 최근 미국으로부터 총 312개의 우드케이스로 포장 운송된 총 시가 3,700만 달러 이상의 전자기기가 다롄 다야오만(大窑湾) 통상구를 통해 ‘직통(直通放行)’ 방식으로 선양 종합보세구 랴오중 구역에 들어왔으며, 선양 종합보세구 검역국을 거쳐 순조롭게 통관하여 목적지에 도착했다³⁾. 이는 선양 종합보세구에서 최초로 해외 화물에 대해 위생검역처리 업무를 수행한 것으로, 선

3) ‘직통(直通放行)’업무는 검역 기관에서 조건에 부합하는 수출입 화물에 대해 간편하고 고효율의 검역·검사방식으로 통상구에서 별도의 검역검사를 거치지 않고 목적지로 운송된 후 검역검사를 진행함.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

양 종합보세구의 통상구 위생검역 기능의 시작을 알렸다.

금번 해외화물의 검역처리 업무의 개시는 선양 종합보세구가 통상구 ‘직통’ 업무 부문에서의 중요한 진전을 의미하며, 다야오만 통상구와 선양 종합보세구 간의 검역 관리의 막힘없는 연결을 실현한 것이다. ‘구내경외(区内境外)’의 통상구 기능 제고를 통해, 통상구 위생검역 집중 문제를 해소했으며 선양 종합보세구 기능을 확대하여 선양 종합보세구의 발전을 가져올 것이다.

선양 종합보세구는 국내에서 개방 정도가 가장 높은 곳으로, 우대정책이 가장 많고 기능도 완비되어 있으며, 수속 절차도 간소화된 세관특수감독관리구역이다. 최근 몇 년간 선양 종합보세구 검역국은 다렌 다야오만 검역국, 잉코우 바위취엔(鲑鱼圈)검역국과 차례로 직통협력 체제를 구축했다. 또한, 선양 종합보세구 검역전자관리시스템을 마련하여 무역 편리화 조치를 선보였으며, 구내 입주 기업들에게 큰 도움을 주었다. 아울러 랴오닝성 유일의 ‘내륙 통상구’를 구축함으로써 구내 수출입 업무가 대폭 증가될 것으로 보인다.

선양 종합보세구 검역국은 선양의 자유무역시험구 구축과 밀접하게 연결되어 있어 적극적으로 선도적인 역할을 할 계획이다. 통관모델 개혁을 심화하고 그 기능을 충분히 발휘하여 선양 종합보세구의 대외개방 수준을 높여 허브 역할을 수행하며, 시장화·국제화·규범화된 비즈니스 환경을 구축하는데 힘을 방침이다.

선양 종합보세구는 ‘수입직통’ 모델을 채용했다. 전과정 모니터링·제어시스템을 통해 화물이 하역항인 다렌 다야오만항에서 전 과정 직통으로 선양 종합보세구에 도착하게 하여 화물의 항만 대기시간을 최소화했다. ‘여러 그룹으로 나눠 진입, 1회 검역, 일괄 통관’의 모델을 채택하여, 그룹별로 구내로 진입한 화물이 검역처리장에 잠시 머문 후 집중적인 위생검역을 받게 하여 기업의 비용을 대폭 줄이고 통관시간을 단축시켰다. 또한 상호 소통을 강화하여 작업 효율을 높였다. 랴오닝 검역그룹, 선양 종합보세구 A구 관리위원회와 협력을 강화하고 실시간으로 화물 목적지 검역 기구와 소통하여 상용화된 시스템을 구축하였고, 공동으로 화물의 검사, 검역, 운반 및 감독 중 발생할 수 있는 문제에 대해 각 업무부문 간 긴밀히 협력하고 있다.

<자료 : 中国新闻网, 2017. 8. 18>

5 칭다오시 물류 대통로(大通道) 건설행동계획 추진

칭다오시의 교통운수위원회와 도시발전개혁위원회는 공동으로 <칭다오시 물류 대통로(大通道) 건설행동계획>을 발표했으며, 2020년까지 원활하고, 고효율·집약·스마트·친환경적인 물류 대통로 체계를 구축한다는 목표를 제시했다. 주요 내용은 아래와 같다.

첫째, 화물운송 서비스 수준을 개선한다. 트레일러(甩挂运输) 운송 발전을 촉진하고, ‘중국-한국’ 육상·해상 피견인 트레일러 운송 물량을 확대하며, 중국-한국 육상·해상 복합연계운송 2단계 피견인 트레일러 운송사업을 추진하여 차량 상호통행 등을 모색한다. 복합연계운송을 발전시켜 칭다오시 ‘일대일로’ 해상·철도·도로 국경간 컨테이너 복합운송 시범공정을 추진하고 복합연계운송 관리감독센터 구축을 강화한다. 또한, 센터의 기능 및 국제 화물운송정기열차 규모를 확대하고, 심리스(Seamless) 물류체계를 구축하여 해상·철도·도로 복합운송 물동량의 지속적인 증가를 견인한다.

둘째, 도로운송 관리를 강화한다. 화물차량의 과적 단속을 강화하고 도로 운송 관련 ‘3개 혼란(三乱)’ 위법행위를 엄격하게 다스리며 규정에 부합되지 않는 도로



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

통과비용 징수 철폐 및 일반도로 비용 징수를 단계적으로 없앤다.

셋째, 네트워크 연계성을 강화한다. 동북아 국제해운허브 육성을 촉진하고, 해상 실크로드 연안 국가 컨테이너항만 간 직행노선을 확대하여 실크로드 연안 국가와의 연계성을 강화한다. 항공운송 노선 및 국내 화물운송 네트워크를 더욱 확대한다. 칭다오-유럽, 칭다오-미주의 화물전용기 노선을 조속히 개발하여 내륙을 연결하고 전 세계로 향할 수 있는 화물전용기 운송 네트워크를 구축한다. 정기운송열차의 서비스 범위를 확대하고 국내·성내 양방향 정기열차를 확대한다. 아라산커우(阿拉山口), 휘얼귀스(霍尔果斯) 및 광시 평샹(凭祥) 통상구와 연결되는 국제통행 정기열차를 개통하여 칭다오를 시작점으로 하는 아시아-유럽, 아시아-아세안 새로운 경제 통로를 구축하고, 칭다오-중앙아시아 정기열차, '아세안 전용노선' 및 중국-유럽(칭다오) 정기열차의 지속 가능한 운영을 실현한다.

넷째, 인프라 건설을 보완한다. 항만시설 기능을 보완하고 중국 북방의 대규모 벌크화물 운송거점, 에너지 저장·운송센터, 동북아 컨테이너허브항을 육성한다. 첸완항만구역(前湾港区) 컨테이너 자동화터미널 개발을 완성하고, 등자커우(董家口) 1등급 통상구를 구축한다. 자오둥국제공항(胶东国际机场) 건설을 완성하고, 일본, 한국을 주 대상으로 한 국제노선이 구비된 허브공항을 육성하여 지역 항공허브로 구축한다.

화물집산시스템 및 유통시스템을 보완하고 등자커우 항만연계철도 건설, 자오저우철도물류단지(胶州铁路物流园), 지뤄지태물류단지(即墨济铁物流园), 등자커우철도물류단지 건설을 추진하고 분산형 철도화물 운송시스템을 구축한다. 칭다오 서해안 국제해운 택배센터 등의 클러스터 건설을 추진하고, 중국-일본-한국 해운 쾌속노선을 바탕으로 해상·육상·항공이 결합되고 국제·국내 양방향 운송이 가능한 국제 전자상거래 물류허브를 구축한다. 중점구역에서 최고 수준의 도로건설을 추진하고 완벽한 고속도로망을 구축하여 도로물류 시스템을 최적화하여 도로와 철도물류 CFS, 항만, 물류단지 간 단절 없는 연계를 추진한다. 등자커우 항만 고속도로, 청인(青银)고속도로 도로 폭 확대 공정을 중점 추진한다.

<자료 : 山东省交通运输厅, 2017. 8. 23.>

6 중국, 국제해저관리기구 옵저버 자리 처음으로 획득

최근, 국제해저관리국 제23차 회의가 개최되었으며, 회의에서 옵저버 자리에 관해서 검토했다. 상하이교통대학교 극지·심해발전전략연구센터가 제출한 옵저버 자리 신청을 통과시켰으며, 이에 따라 중국은 처음으로 국제해저관리기구의 옵저버 자리를 획득하게 되었다.

중국대양광산자원 연구개발협회의 관계자에 따르면, 옵저버는 글로벌 심해관리에서 독특한 역할을 발휘하고 있다. 새로운 심해구역에 관한 법률과 규칙은 모두 해저관리기구의 회원국들이 검토하고 제정한 것이다. 관리기구는 전문가 세미나를 개최하여 문건을 작성하게 되고, 옵저버는 회의에서 적극적으로 목소리를 낼 수 있어서 심해 관련 의제와 규칙, 기존의 제정에 영향을 미칠 수 있다. 따라서 국제해저관리기구는 정책을 제정하기 시작할 때부터 옵저버의 영향과 제약을 받을 수 있다.

상하이교통대학교 극지·심해발전전략연구센터는 2013년에 설립되어, 중국 '심해저 자원 탐사·개발 13·5 계획'과 <심해저 자원 탐사·개발 법> 제정의 주도기관이다. 이 센터는 중국 심해저 자원 탐사·개발 법체계 구축에 관한 연구를 담당하고 있고, 매년 '심해포럼'을 주최하며, 이를 통해 중국 심해과학기술과 정책법률의 발전을



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저수산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

촉진시킨다. 또한, 이 연구센터와 국제해저관리기구는 장기간의 협력을 유지해 왔으며, 매년 심해법·정책 고급연수를 공동으로 개최하여 발전도상국의 심해분야의 인재를 육성하고 있다. 그리고 심해정책에 관한 자문도 담당하고 국가심해 탐사개발을 위해 지적 지원을 제공해 준다.

최근 몇 년 동안 중국은 심해개발에 있어 이미 중요한 자리를 차지하게 되었다. 국제해저구역의 세 가지 자원의 탐사·채굴 광구 4개를 획득했다. 이번에 해저관리 기구의 읍저버 자리를 획득한 것은 앞으로 글로벌 심해관리에 참여하고, 중국의 심해분야의 국가이익을 장기적으로 확보한다는 의미를 지닌다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 8. 17>

7 <남중국해 항행상황 연구보고서> 발표

최근, 중국항해학회와 상하이해사대학교는 베이징에서 <남중국해 항행상황 연구보고서>를 발표했다. 발표회에서 황유팡(黄有方) 상하이해사대학교 교장은 <남중국해 항행상황 연구보고서>는 처음으로 항해분야 학술단체가 객관적 목소리를 통해 세계에 남중국해의 항행이 자유롭고 안전한 것을 밝힌 것이며, 이는 남중국해 항행상황을 위한 과학적인 판단 근거와 결론을 제공했다고 강조했다.

연구보고서에 의하면, 연구팀은 남중국해 항로의 역사적 형성 원인, 습관적 항법과 해상사고 등의 자료에 대한 수집과 정리 및 남중국해의 선박 AIS를 이용해서 빅데이터에 대한 수집과 통계분석을 통해 결론을 도출했다. 결론은 “남중국해 수역에서 항행하는 상선의 국적과 지역을 불문하고 항속이 안정하고 항행이 원활하며 항행과정에서 어떤 영향도 받지 않기 때문에 남중국해에서 상선의 항로선택은 자유롭고 안전하다”는 것을 입증하였다. 또한 이 연구는 국제사회에서 남중국해 수역에 있는 선박의 교통안전에 대한 통계분석의 공백을 채워 주었다.

샤오잉제(肖英杰) 상하이해사대학교 교수에 따르면, 보고서는 주로 세 가지 측면에서 연구를 진행했다. 첫째, 영국의 권위 있는 항해 자료 <세계 대양 항로> 및 항해 실천 과정에서 얻어낸 남중국해 수역의 추천 항로와 그 분포상황에 따라 연구를 진행했다. 연구결과에 따르면, 어업활동을 제외하면, 남중국해 수역 내의 추천항로는 주로 중국 연해, 일본, 한국, 동남아 각국의 항만 및 구미 항만으로 향하는 상선들이 이용하고 있다. 항로는 서남/동북을 위주로 하고 있으며, 계절에 따라 전체적으로 동(东)선, 중(中)선과 서(西)선으로 구분된다. 이중 중선을 주요 항로로 볼 수 있다. 또한, 위의 세 가지 상선 추천항로 중에 계절에 따라 항로의 선택과 분포는 모두 섬·암초구역(岛礁区)과 멀리 떨어져 있거나 섬·암초구역과 충분한 안전거리를 유지하고 있다.

둘째, 남중국해 수역의 선박 AIS 데이터에 대한 정량·정성 분석을 전개했다. 선박 위치 데이터에 대한 통계분석에 의하면, 2016년 3월, 6월 및 10월에 남중국해 수역의 선박총량은 각각 8,110회(艘次 : 선박이 나타난 횟수와 대수의 총계), 8,166회, 7,891회였다. 주로 3만 톤급 이상의 선박들이고, 최대 선형은 30만 톤급에 달했으며, 매월의 선박수량은 기본적으로 균형을 유지하고 있다. 날씨와 속도통제 등 상황을 제외하면, 선박들의 이 수역에서 항행은 자유롭고 원활한 것으로 보인다. 통과하는 선박의 국적 및 운송능력의 통계분석에 의하면, 남중국해 수역에서 항행하는 선박의 국적은 거의 전 세계 지역이 포함된다. 선박 운송능력이 가장 앞서 있는 35개 국가(지역), 그리고 가장 뒤쳐진 35개 국가(지역)는 모두 포함돼 있다. 이 수역을 통과하는 선박의 목적항은 60여개 국가(지역)에 분포되어 있으며, 전체 운송능력은 세계 각 국가의 상위 50개 선대의 91%를 차지했다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년 중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저수산 국가 원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

셋째, 앞의 기본 데이터를 바탕으로 남중국해 수역의 항행안전과 항해보장을 연구했다. 연구결과에 따르면, 최근 10년 이래 남중국해 수역의 항행 안전사고의 발생률이 매우 낮은 것으로 나타났으며, 주요 사고발생 지역은 남중국해의 핵심수역이 아니었다. 남중국해 북부수역의 선박통과 보장시설의 분포는 거의 보완돼 있으며, 중국의 남중국해 수역에 대한 정기적 순항과 장기적 관리를 통해 이 수역의 안전을 보장해 주고 있다. 현재 중국은 아세안 국가와 함께 해상수색 분야의 실무적인 협력을 적극적으로 추진하고 있다.

왕지명(王志明) 상하이해사대학교 교수의 소개에 따르면, 전문가들은 데이터 분석을 통해 남중국해 수역의 추천항로는 왕래 선박에게 반복적으로 이용되고 있다는 것을 입증했다. 중국이 남중국해 수역에서 등대와 AIS 스테이션 등의 중요한 공공서비스 시설을 건설한 것도 남중국해 수역의 항행안전을 위해 기술적인 보장을 제공했다. 이는 중국이 국제 책임과 의무를 이행하는 행동으로 볼 수 있다. 중국은 여태껏 국제통항 수역의 연안국가이자, 국제공약의 체결국으로서의 의무와 책임을 이행해 왔으며, 각국 상선들이 남중국해 통항수역을 안전하게 이용하는 것을 제창하고 있다. 이를 통해 남중국해가 세계 통항수역 중의 안전 통항의 모범이 되기를 바란다고 제시했다.

<자료 : 中华航运网, 2017. 8. 24.>

8 칭다오시 '만장제(湾长制)' 실행, 해만에 대한 보호 강화

최근, 산둥성 칭다오시 정부는 <만장제(湾长制 : 해만관리의 책임자(长) 제도)추진, 해만(海湾) 관리·보호 강화에 관한 방안>을 발표했으며, 2020년까지 만장제의 업무 체계가 보완되고 관리·보장 능력도 현저히 제고되어야 한다고 제기했다. 또한, 해만의 생태환경이 호전되고 우량 수질의 비율이 안정적으로 확대되며 해만의 사회경제 기능과 자연생태 시스템 간에 더 조화로운 관계를 형성한다는 요구를 제시했다.

해만은 칭다오시가 국제만지역(湾区) 도시로 조속히 성장하는 데 중요한 기반이자 사회경제발전을 추진하는 중요한 공간이며 육·해 통합을 실현하는 핵심 엔진이다. 해만에 대한 관리와 보호는 복잡하고 복합적인 사업이다. 따라서 육·해 공동관리를 추진하고 속지(属地) 책임제를 이행하며 업무 체계를 혁신해야 한다.

<방안>은 만장제를 실행하고 새로운 발전이념을 수립하여 해만 생태환경의 질과 기능을 제고하는 것을 중점적으로 추진한다. 해만자원 보호, 해만오염 방제, 해만환경 개선, 해만생태 복원 및 해만의 종합가치 제고 등을 주요 임무로 삼는다. 특히 오염원에 대한 정돈을 강화하고 환경에 대한 종합 복원을 중시하며, 합법적이고 장기적인 환경복원을 추진한다. 또한 책임이 명확하고 감독·관리가 엄격하며 강력한 보호를 제공해 줄 수 있는 해만 관리·보호 기제를 수립해서, 해만환경 보호와 해만 기능에 대한 지속가능한 이용을 위해 제도적인 기반을 마련한다는 방침이다.

<방안>은 만장제의 네 가지 주요 임무를 제시했다. 첫째, 해만자원에 대한 과학적인 배치와 엄격한 관리를 촉진한다. 해만 공간계획을 엄격히 실시하여 육·해 발전공간을 통합한다. 해안선 보호와 이용에 대한 관리를 엄격히 하며, 간척지 매립 관리·통제 제도를 실시하고 도서생태 보호를 강화하여 해양 레드라인을 엄격히 지킨다.

둘째, 해안오염 방제를 강화한다. 오염물이 해만으로 배출된 총량을 통제하고 해만연선의 오수처리 시설에 대한 계획과 건설을 추진한다. 해만 연선의 공업오염, 도시생활 오염, 농촌 생산·생활 오염과 선박항만 오염에 대한 방제를 강화하며, 해만 연안에 대한 환경종합 정돈을 추진하고, 해만 생태환경 모니터링 관리제를 보완



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 수산 : 2012~2016년
중국 원양어업 생산량
- ▶ 전문가 칼럼 : 중국 저우산 국가
원양어업기지 건설 현황 및 조치
- ▶ 동향 & 뉴스

한다.

셋째, 해만 생태에 대한 정돈과 복원을 강화한다. 해안선 정돈·복원을 실시하여 ‘은색 해변(银色海滩)’ 사업을 추진하며, 현지 실정에 맞게 해안 연해습지 복원사업을 전개한다. 또한, 해만 해양특별보호구에 대한 획정과 건설·관리를 추진하고, 수생생물 자원에 대한 보호도 강화한다. 넷째, 해만에 대한 감독·관리를 강화한다. 해만 감독·관리 체제를 보완하고 법 집행을 강화하며, 문제발견 메커니즘을 구축한다.

<방안>은 각급 당위원회, 정부의 주요 책임자는 행정구역의 총만장(总湾长)직을 담당하며, 각급 관련 책임자는 행정구역 내의 만장직을 담당한다. 시(市), 구(区), 진(镇)의 3차원 만장 체계를 수립하고, 만장제 행정부서를 설치하여 구체적인 업무 실행을 담당한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 8. 31.>