



# 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

제17-12호  
 2017년 6월 23일

### CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

#### 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율

(단위 : 억 위안, %)

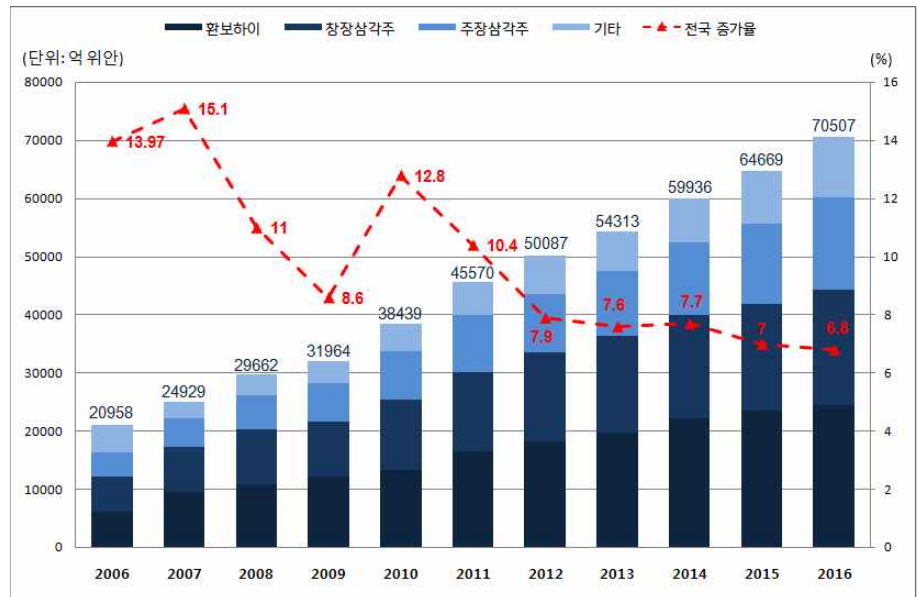
| 구분   | 환보하이   | 창장삼각주  | 주장삼각주  | 전국     |
|------|--------|--------|--------|--------|
| 2006 | 6,018  | 6,147  | 4,145  | 20,958 |
| 2007 | 9,542  | 7,748  | 4,755  | 24,929 |
| 2008 | 10,706 | 9,584  | 5,825  | 29,662 |
| 2009 | 12,015 | 9,466  | 6,614  | 31,964 |
| 2010 | 13,271 | 12,059 | 8,291  | 38,439 |
| 2011 | 16,442 | 13,721 | 9,807  | 45,570 |
| 2012 | 18,078 | 15,440 | 10,028 | 50,087 |
| 2013 | 19,734 | 16,485 | 11,284 | 54,313 |
| 2014 | 22,152 | 17,739 | 12,484 | 59,936 |
| 2015 | 23,437 | 18,439 | 13,796 | 64,669 |
| 2016 | 24,323 | 19,912 | 15,895 | 70,507 |

자료 : 국가해양국, 2006~2016년 「중국 해양경제공보」, KMI 작성

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

Copyright©KMI All Rights Reserved.

### 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율



자료 : 국가해양국, 2006~2016년 「중국해양경제공보」, <http://www.soa.gov.cn/>, KMI 작성

#### 2016년 해양경제생산총액 7조 507억 위안, 환보하이 가장 높은 비중 차지

‘11·5’기간 중국 해양경제는 불안정한 발전추세를 보였었다. 2006년에 급속 발전하다가 2008년 금융위기로 인해 성장률이 떨어졌지만, 그 후에 점차 회복되기도 했다. ‘12·5’시기에 들어와 성장률은 다시 떨어져 7%대를 유지하고 있으며, 그 상태로 발전추세를 유지해 왔다. 2016년에 이르러 중국경제는 ‘신창타이(新常态)’ 단계로 들어서면서 해양경제의 성장률이 조금 떨어졌다. 그럼에도 불구하고 해양경제생산총액은 7조 507억 위안을 기록하여, 처음으로 7조 위안을 넘었다. 지역별로 살펴보면, 2016년 환보하이 지역은 34.5%, 창장삼각주는 28.2%, 주장삼각주는 22.5%를 차지하고 있다. 환보하이 지역의 경우 비교적 좋은 산업기반과 해양경제기반을 가지고 있기 때문에 가장 많은 비중을 차지하고 있다. 창장삼각주 지역의 비중은 2015년의 28.5%보다 조금 낮아졌으며, 주장삼각주는 점점 상승세로 가장 빠른 발전 속도를 보인다.

지난 5월에 발표된 「해양경제 발전 '13·5' 계획」 중 해양생산총액이 국내생산총액에서 차지하는 비중은 9.5%, 연평균성장률은 7%를 예상하고 있다. 향후 5년 간 '21세기 해상실크로드' 전략의 추진과 해양경제 발전공간의 확대를 통해, 중국은 '해양강국'으로 부상할 것으로 기대된다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 지수 동향

#### CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INEX

| 구분        | 01-06   | 06-23   |
|-----------|---------|---------|
| 종합지수      | 806.26  | 851.26  |
| 일본<br>항로  | 653.60  | 690.42  |
| 구주<br>항로  | 1059.04 | 1109.59 |
| 미서부<br>항로 | 682.17  | 618.07  |
| 미동부<br>항로 | 860.49  | 850.11  |
| 한국<br>항로  | 556.25  | 567.59  |

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

#### CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

| 구분   | 01-06   | 06-23   |
|------|---------|---------|
| 종합지수 | 992.60  | 1125.08 |
| 석탄   | 996.54  | 1219.40 |
| 곡물   | 770.59  | 1027.28 |
| 금속광석 | 1030.54 | 944.15  |
| 정유   | 1239.27 | 1287.61 |
| 원유   | 1541.72 | 1541.72 |

자료 : 상하이항운교역소

## 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점

해양은 중국 사회경제 발전의 중요한 전략공간이자, 신산업을 육성하고 새로운 성장력을 창출하는 중요한 분야이다. 2003년에 중국의 첫 번째 해양경제 발전계획인 「전국 해양경제 발전계획 강요」를 내놓았으며, 중국 해양경제의 발전구조에 대한 초보적인 구상을 그렸다. 10여년의 발전을 거쳐서, 해양산업은 초보적으로 형성되어, 발전구조도 기본적으로 구성된 상태이다.

2016년 3월에 발표된 중국 「국민경제와 사회발전 '13·5' 계획」에서 '블루경제 공간 확장' 전략이 제기되어, 이에 관한 새로운 요구를 착실히 실현하기 위해, 최근 국가해양국과 국가발개위는 「전국 해양경제 발전 '13·5' 계획」(이하 「계획」으로 약칭)을 공동으로 발표하였다. 「계획」은 '13·5' 시기 해양경제 발전의 방향, 목표와 주요 임무를 제시했다. 이번 호는 「해양경제 발전 '13·5' 계획」의 주요 내용을 정리하고 시사점을 제시하고자 한다.

### 1 '13·5' 해양경제 발전계획의 추진 배경

'12·5' 시기 중국 해양경제는 전체적으로 양호한 발전추세를 유지해 왔다. '12·5' 시기 해양생산총액은 6조 5천억 위안 가까이 달성했으며, '11·5' 시기보다 65.5% 증가했고, 연평균증가율도 8.1%를 기록했다. 또한, 해양생산총액이 국내생산총액의 9.4%를 차지하여, 해양경제의 전체 능력이 진일보 제고된 것으로 나타났다. 더구나 구조조정의 박차를 가하면서 해양경제의 발전공간도 확장되고, 생태문명 건설에 있어서도 괄목할 만한 성과를 거둬으로써 해양경제의 지속가능한 발전은 계속 추진되고 있다.

중국 해양경제의 발전은 여러모로 풍성한 성과를 거두고 있는 동시에, 여러 가지 문제점과 도전을 맞이하고 있다. 중국 경제발전은 '신창타이(新常态)' 단계로 들어서 있으므로, 해양경제 발전은 불균형적이고, 조화롭지 못하고, 지속가능하지 못하다는 문제점들이 여전히 존재하고 있다.

더구나 해양경제의 발전구조의 불합리성, 해양산업 구조조정의 어려움, 일부 해양산업의 생산과잉 문제, 자주 혁신과 기술성과의 실용화 전환능력 부족 등의 문제, 그리고 해양 생태환경의 수용력과 퇴화 등의 문제도 점점 드러나서 심각해지고 있다.

또한, 해양경제발전의 체제와 메커니즘은 아직 미비한 탓으로 해양경제의 지속가능한 발전이 제약되고 있다. 따라서 '13·5' 시기는 중국 해양경제의 심층적 구조조정과 발전방식의 빠른 전환이 시급히 필요한 시기이다. 육·해 통합을 견지하면서 '일대일로' 건설을 중요한 계기로 삼아, 해양경제의 지속적이고 건전한 발전을 추진해야 할 시점이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 2 '13·5' 시기 해양경제 발전의 기본원칙 및 목표

### 1. 기본원칙

「계획」에 의하면, '13·5' 시기 해양경제 발전의 네 가지 원칙이 제기되었다. 첫째, 개혁·혁신을 추진하고, 해양경제 발전의 질을 향상시키며 효율성을 증가시킨다. 둘째, 육·해 통합과 조화로운 발전을 이룬다. 즉 육·해 자원의 배치, 산업구조 배치 및 생태보호 간의 조화, 연해 각 지역 간의 해양산업 분업 및 구조배치 간의 조화, 그리고 해양경제 건설과 국방건설 간의 융합발전을 이룬다. 셋째, 녹색 발전을 견지하고, 생태우선 원칙을 준수한다. 즉 개발과 보호를 모두 중요하게 여기고, 해양자원에 대한 집약적 이용을 강화하며 해양 생태환경을 착실하게 보호한다. 넷째, 개방을 확대하고 협력을 강화하여 이익을 함께 누린다. 국제해양경제 협력에 적극적으로 참여하여 이익공동체를 구성하며, 중국 해양산업이 글로벌 가치체인에 있는 지위와 작용을 향상시킨다.

### 2. 발전목표

2020년까지 중국 해양경제 발전공간이 계속 확대되어 종합능력과 질적 효익성도 한 층 더 더욱 제고될 것으로 기대된다. 해양산업구조는 더욱 합리적이고, 해양과학기술 실력이 더욱 강화되고, 해양생태문명 건설은 더 많은 뚜렷한 성과를 거두도록 한다. 또한, 해양경제 국제협력도 강화되고, 해양경제 조정 및 공공서비스 능력도 더욱 향상시켜야 한다. 육·해 통합을 추진하고 사람과 바다 간 조화로운 관계를 이루는 해양발전의 새로운 구조를 구축하도록 한다.

[표 1] '13·5' 해양경제발전 주요 목표

| 지표      |                                | 2015  | 2020  | 지표속성 |
|---------|--------------------------------|-------|-------|------|
| 종합능력    | 해양생산총액 연평균성장률(%)               | 8.1   | 7     | 예측성  |
|         | 해양생산총액이 국내생산총액에서 차지하는 비중(%)    | 9.4   | 9.5   | 예측성  |
| 과학기술 혁신 | 해양연구·실험의 발전 경비 투입 수준(%)        | 2     | >2.5  | 지도성  |
|         | 해양과학기술 성과 실용화 전환율(%)           | >50   | >55   | 예측성  |
| 산업구조    | 해양신항산업 증가액 연평균증가율(%)           | 19.8  | (>20) | 예측성  |
|         | 해양서비스 증가액이 해양생산총액에서 차지하는 비중(%) | 52    | >55   | 예측성  |
| 사회민생    | 새로 증가된 해양 관련 취업 인원 수(만 명)      | [239] | [250] | 예측성  |
|         | 해양과학 보급과 교육기지(개)               | [206] | [400] | 지도성  |
| 자원환경    | 연안해역 수질 우량(1, 2급) 비율(%)        | 68    | 70    | 제약성  |
|         | 대륙 자연 해안선의 보유율(%)              |       | >35   | 제약성  |

주 : [ ] 안은 5년 간 누계 수치, ( ) 안은 5년 간 평균수치

출처 : 국가해양국·국가발개위, 「해양경제 발전 '13·5' 계획」, 2017. 5.

## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3 '13·5' 시기 해양경제 발전 추진계획 주요 내용

#### 1. 해양경제 발전구조 개선

중국 정부는 해양경제 발전구조를 합리적으로 개선하기 위해, 지역별 해양경제 발전의 포지셔닝을 제시하였다. 또한, 도서 및 근처 해역에 대한 보호를 강화하고, 심해구역의 개발도 추진할 계획이다. 이에 블루경제공간의 확장을 촉진함으로써 해양경제의 새로운 발전구조를 형성한다.

##### 1) 지역별 해양경제 발전의 포지셔닝

'12·5' 시기, 환보하이(环渤海), 창장삼각주(长江三角洲)와 주장삼각주(珠江三角洲)의 선도적 발전으로 북부, 동부 및 남부의 3대 해양경제권이 기본적으로 형성되었다. 원래의 징진지(京津冀), 창장삼각주 및 주장삼각주 지역의 발전은 대부분 육지에 편중되어 있어, 경제성장의 동력은 개발구와 도시화에 달려 있다. 3대 해양경제권의 제기를 통해 새로운 성장점이 부상된 것으로 볼 수 있다.

[그림 1] 중국 3대 해양경제권의 구성



##### ① 북부해양경제권

북부해양경제권은 든든한 해양경제 발전기반을 가지고 있다. 이 지역의 해양 과학연구 능력과 교육수준은 출중하고, 중국 북방지역의 대외개방의 중요한 플랫폼이자, 전국 과학기술 혁신과 기술 연구·개발 기지이다.

##### ② 동부해양경제권

동부해양경제권의 해운·항만 시스템은 완비되어 있고, 해양경제의 개방수준이 높은 편이며, '일대일로' 건설과 창장경제벨트 발전전략의 교차지역이고, 아태지역의 중요한 국제 관문이다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### ③ 남부해양경제권

남부해양경제권은 해역이 넓고, 자원이 풍부하며 전략적 지위가 뛰어난 지역이다. 또한, 이는 중국의 남중국해 자원을 보호·개발하고, 국가의 해양권익을 수호하는 중요한 기지이다.

북부, 동부 및 남부의 3대 해양경제권은 모두 글로벌 경제에 참여하는 중요한 지역들이고 세계적인 영향력을 지닌 선진제조업 기지 및 현대 서비스 기지이다. 그러나 3대 해양경제권의 자원 조건과 산업발전 기반이 서로 다르게 구성되어 있기 때문에, '13·5' 시기에 이 3대 해양경제권의 발전 포지셔닝도 각자의 특징에 따라 정해야 한다. 전국해양주체기능구획에 따라, 지역과 해역 자원의 우위조건, 생태환경의 수용력, 산업기반 및 발전 잠재력에 의해, 그리고 지역의 전체 발전전략을 '일대일로' 건설 전략, 징진지 협동발전 전략 및 창장경제벨트 발전 전략과 결합시켜서, 3대 해양경제권의 포지셔닝을 지정했다.

[표 2] 지역별 해양경제 발전 포지셔닝

| 지역 (연안 및 해역) |                  | 발전 포지셔닝   |
|--------------|------------------|---|
| 북부<br>해양경제권  | 랴오둥 반도<br>(辽东半岛) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 동북지역 대외개방의 중요 플랫폼</li> <li>- 동북아 중요 국제해운센터</li> <li>- 전국 선진 장비 제조업과 신형 원재료 기지</li> <li>- 중요한 과학기술 혁신 및 기술 연구·개발 기지</li> <li>- 중요한 해양생태 레저 관광 목적지</li> <li>- 생태환경이 아름답고 국민의 삶이 풍요롭고 생활하기 편한 지역</li> </ul> |
|              | 보하이만<br>(渤海湾)    | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 징진지 협동발전과 환보하이 협력 발전의 중점지역</li> <li>- 지역 전체 협동발전 개혁의 선도구역</li> <li>- 전국 경제 혁신발전의 새로운 엔진</li> <li>- 생태복원·환경개선 시범구</li> </ul>  |
|              | 산둥반도<br>(山东半岛)   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 비교적 강한 국제경쟁력을 지닌 현대 해양산업 클러스터</li> <li>- 세계 선진수준을 지닌 해양 과학기술 교육 핵심구</li> <li>- 해양경제 개혁개방 선행구</li> <li>- 전국 중요한 해양생태문명 시범구</li> </ul>   |
| 동부<br>해양경제권  | 장쑤<br>(江苏)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- '실크로드 경제벨트' 및 '21세기 해상실크로드'의 중요한 교차점</li> <li>- 신유라시아 대륙교 경제회랑의 중요한 전략적 접점</li> <li>- 육·해 통합과 강·해 협동발전의 선행구</li> <li>- 동부·중부·서부 지역 협력 시범구</li> <li>- 생태환경이 아름답고 국민의 삶이 풍요롭고 생활하기 편한 지역</li> </ul>        |
|              | 상하이(上海)          | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국제경제, 금융, 무역, 해운 및 과학기술 혁신 센터</li> </ul>   |
|              | 저장<br>(浙江)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국의 주요한 벌크화물 국제물류센터</li> <li>- 해양도서 개발·개방·개혁 시범구</li> <li>- 현대 해양산업 발전 시범구</li> <li>- 해양어업 지속가능 발전 시범구</li> <li>- 해양생태문명과 친환경 에너지 시범구</li> </ul>   |
| 남부<br>해양경제권  | 푸젠<br>(福建)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 대륙과 타이완 간 교류·협력의 선행 시범구</li> <li>- '21세기 해상실크로드' 건설 핵심구</li> <li>- 동부 연해지역 선진 제조업의 중요 기지</li> <li>- 중국 중요한 자연과 문화 관광 중심지</li> <li>- 생태문명 시범구</li> </ul>   |
|              | 주장커우 및<br>그의 양역  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 전국의 새로운 차례 개혁개방 선행지역</li> <li>- 중국 해양경제 국제경쟁력의 핵심구</li> </ul>  |



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

|                 |   |
|-----------------|---|
| (珠江口及其两翼)       | <ul style="list-style-type: none"> <li>- '21세기 해상실크로드' 주요 중추</li> <li>- 해양과학기술 혁신 및 성과 고효율 전환 집적구</li> <li>- 해양생태문명 건설 시범구</li> <li>- 남중국해 자원 보호·개발의 중요한 기지</li> <li>- 해양종합관리 실행구역</li> </ul>                         |
| 광시 베이부완 (广西北部湾) | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 아세안을 향한 서남지역의 주요 국제 출해 통로</li> <li>- 서남과 중남지역 개방발전의 새로운 전략적 지점</li> <li>- '실크로드 경제벨트'와 '21세기 해상실크로드'를 유기적으로 연계시키는 주요한 관문</li> </ul>  |
| 하이난도 (海南岛)      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 관광업 개혁·혁신의 시범구</li> <li>- 세계 일류의 레저·휴양 관광섬</li> <li>- 전국 생태문명 건설 시범구</li> <li>- 국제 경제협력과 문화교류의 중요한 플랫폼</li> <li>- 남중국해 자원 개발과 서비스 기지</li> <li>- 국가 열대 현대 농업 기지</li> </ul> |

출처 : 「해양경제 발전 '13·5' 계획」에 의해 KMI 재정리

### 2) 도서 개발과 보호

중국 정부는 도서 개발과 보호에 관하여, 네 가지 조치를 제시했다. 첫째, 중점 도서의 개발과 건설을 추진한다. 저장성 저우산군도(舟山群岛) 신구, 푸젠 평탄(平潭) 종합실험구 및 광둥 형친다오(横琴岛)의 개발 건설을 계속 추진한다. 둘째, 연안 도서를 합리적으로 개발한다. 셋째, 변두리 도서의 발전을 지원해 준다. 변두리 도서의 지역조건과 발전조건에 따라 해양어업, 크루즈 관광과 생태관광 등의 산업을 발전한다. 넷째, 도서 자원에 대한 보호, 개발과 관리를 엄격히 한다.

### 3) 심·원해 공간 확장

국제 해저 광산자원에 대한 조사·평가를 계속 전개하여 새로운 광구에 대한 신청을 적극적으로 추진한다. 국제해역 탐사구, 통항구 및 대표적 구역에 대한 환경조사와 평가를 강화한다. 또한, 심해기술과 장비의 수준을 제고하고, '자오(蛟龙) 해양탐측' 프로젝트를 추진하여, 심해 생물자원에 대한 조사와 평가를 심층적으로 실시한다. 이와 더불어 심해광산업, 심해장비 제조 및 심해 생물자원 이용의 산업화를 추진한다. 그리고 극지환경에 대한 종합 탐사활동을 전개하고, 자원의 잠재력을 평가하며, '쉐룽호(雪龙号) 극지탐사' 프로젝트를 전개한다.

### 2. 해양산업 구조조정 추진

'12·5' 시기 해양경제 1·2·3차 산업구조는 2010년의 5.1:47.7:47.2에서 2015년에는 5.2:42.5:52.4로 조정되었다. 전통해양산업의 패턴전환이 가속화되고 해양석유가스 탐사·개발이 심·원해로 확장되어 고급선박과 특종선박의 완공량이 증가되었다. 신흥해양산업은 비교적 빠른 발전을 선보였으며, 연평균증가율은 19%에 달했다. 또한, 해양서비스업의 성장세도 확연히 볼 수 있다. 연해 관광업의 연평균증가율은 15.4%를 기록했고, 크루즈와 요트 등 관광산업은 급



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

속 발전되어, 해양금융 서비스 산업의 발전도 빠르게 시작되고 있다. '13·5' 시기에 해양산업의 구조조정에 있어, 해양 전통산업의 패턴전환을 계속 추진하고 해양 신흥산업의 급속 발전을 촉진하여, 해양서비스 규모와 수준을 향상시킬 것이다.

이와 더불어, 해양산업의 체제와 메커니즘의 혁신을 추진하고, 해양산업의 집적발전을 촉진시켜 해양산업의 국제경쟁력을 강화할 것이다. 그 가운데 해양경제발전 시범구를 중심으로 해양특색이 선명하고, 지역 브랜드와 이미지를 돋보여 줄 수 있고, 산업체인 간의 협동이 고효율적이고, 핵심경쟁력이 강한 해양산업 클러스터와 특색적인 산업체인을 육성할 것이다. 중점적으로 육성하고자 하는 해양산업 클러스터는 다음 [표 3]을 통해 볼 수 있다.

[표 3] 중점 해양산업 클러스터의 육성

| 해양산업         | 주요 내용   |
|--------------|---|
| 해양어업         | -다롄(大连), 웨이하이(威海), 옌타이(烟台)와 칭다오(青岛) 등 적절한 연해지역에서 해양목장을 건설함.<br>-다롄, 웨이하이, 저우산(舟山), 푸젠과 광시 등 지역에 의존하여, 수산물 가공업 등의 산업 클러스터를 발전시킴.<br>-다롄, 저우산, 푸저우, 베이하이(北海) 등 지역에 의존하여, 원양어업 클러스터를 발전시킴. |
| 해양플랜트 제조업    | -해양플랜트 산업을 급속히 발전시키고 다롄, 톈진, 옌타이와 칭다오 등을 위주로 하는 환보하이지역, 상하이, 장쑤성 중부와 저장성 동부를 위주로 하는 창장삼각주 지역 및 광저우(广州), 선전(深圳)과 주하이(珠海)를 위주로 하는 주장삼각주 지역을 3대 해양플랜트 제조업 클러스터로 구축함.                       |
| 해양선박공업       | -해양산업의 제품구조를 최적화시키고, 해양고급선박의 발전을 지지함.<br>-다롄, 칭다오를 위주로 하는 환보하이지역, 상하이, 장쑤성 중부와 저장성 동부를 위주로 하는 창장삼각주 지역 및 광저우를 위주로 하는 주장삼각주 지역을 3대 조선기지로 구축함.  |
| 해양 석유·가스업    | -톈진, 상하이, 선전, 광시와 하이난에 의존하여, 해양 석유·가스 개발기지의 건설을 추진하고, 해양 석유·가스 개발벨트 및 석유·가스산업 클러스터를 구축함.  |
| 해양의약과 생물제품업  | -해양생물의약, 해양생물제품 및 해양생물재료를 대대적으로 발전시킴.<br>-상하이, 칭다오, 샤먼(厦门) 및 광저우를 중심으로 해양생물기술과 해양의약연구센터를 설립함.   |
| 해양 재생가능 에너지업 | -자원과 기술능력에 의지하여, 웨이하이와 칭다오에서 해양 에너지 장비 기지를 건설하고, 저우산과 완산(万山)에서 해양 에너지 실험장과 시범구를 구축함.  |
| 해수이용업        | -톈진, 칭다오, 다롄, 당산(唐山)과 저우산에서 해수담수화와 해수이용 시범기지를 구축한다.   |
| 해양관광업        | -상하이, 톈진, 선전과 칭다오에서 '중국 크루즈관광 발전 실험구'를 건설하고, 크루즈 산업을 대대적으로 발전시킴.<br>-중국-아세안 해양관광 협력권을 구축함.  |
| 해운서비스업       | -상하이, 톈진, 다롄과 샤먼 등의 국제해운센터의 건설을 추진하고, 광시성 베이부완항(北部湾港)을 아세안을 향한 지역 국제해운중추로 구축함.  |

출처 : 「해양경제 발전 '13·5' 계획」



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 3. 해양경제 혁신발전 촉진

중국 정부는 '13·5' 시기에 해양경제 혁신발전을 촉진하기 위해 네 가지 조치를 마련했다. 첫째, 중대 해양과학기술의 혁신을 지지하고 '심수(深水), 녹색, 안전'을 중심으로 해양자원의 개발을 추진한다. 해양경제의 패턴전환과 업그레이드에 필요한 핵심기술을 자주적으로 개발하고 산업화시킨다. 특히, 심해 핵심기술과 장비, 심수 석유·가스 자원개발, 해수양식과 해양생물기술, 해수담수화 및 선박과 해양플랜트 제조 등 분야에서 과학기술 혁신을 중점으로 추진할 계획이다.

둘째, 해양과학기술 성과의 실용화 전환을 추진한다. 기업이 혁신주체로서 해양과학기술 연구개발과 성과의 실용화 전환에 참여하는 것을 장려한다. 또한, 중대 해양과학기술 핵심플랫폼 및 해양 대중혁신(众创) 플랫폼을 구축하고 해양경제혁신발전 시범사업을 추진한다.

셋째, 해양경제발전 시험지의 건설을 심화시키고, 조건을 갖춘 지역에서 일련의 해양경제발전 시범구를 구축한다. 넷째, 해양인재 육성체제를 혁신하고, 이를 산업체인, 혁신체인과 유기적으로 연계시킨다.

### 4. 해양생태문명 건설

해양생태문명 건설에 있어, 절약, 보호 우선 및 자연회복 위주의 방침을 취한다. 첫째, 해양환경보호와 생태복원을 강화한다. 해양생태 레드라인제도를 수립하고 강제보호와 엄격한 관리·통제를 실시한다. 각종의 해양보호구를 설립하고, 환보하이와 창장삼각주 지역의 해양생태환경보호 메커니즘을 구축한다. 또한, '블루해만(蓝色海湾)' 프로젝트와 '생태도서' 복원 프로젝트를 실시하며, 해양생태환경 보상제도 및 해양생태환경 보호책임 추궁과 손해배상제도를 보완한다.

둘째, 해양자원에 대한 집약적 이용을 추진한다. 한편으로, 「간척지 매립 통제·관리 방법」과 「간척지 매립 계획 관리방법」을 엄격히 이행하고, 간척지 매립 면적에 관한 제약성 지표표를 제시한다. 다른 한편으로, 「해양주체기능구획」과 「해안선 보호와 이용 관리방법」을 엄격히 실행하고, 무인도에 대한 관리를 강화한다. 셋째, 해양산업의 친환경 발전을 촉진시킨다. 해양산업 에너지 구조의 조정을 가속화시켜서 친환경 에너지의 발전을 장려한다. 또한, 해양산업원구에 의지하여, 원료, 에너지에 대한 종합이용을 촉진시키는 기업 간 산업연합체를 구축한다.

### 5. 해양경제 협력의 급속한 발전

'21세기 해상실크로드' 건설을 중심으로, 국제와 국내의 해상지점을 구축하고 해양산업에 관한 투자와 협력을 강화하여, 해양경제 대외투자 서비스 보장체계를 수립한다. 이에 해양경제 협력 발전의 새로운 공간을 확장한다.

해상을 통한 상호연계를 실현하기 위해, 한편으로 국내 해운·항만의 건설을 추진하도록 한다. 첫째, 국내 연해지역 항만자원을 통합하고, '21세기 해상실크로드' 건설을 추진하도록 한다.



## CONTENTS

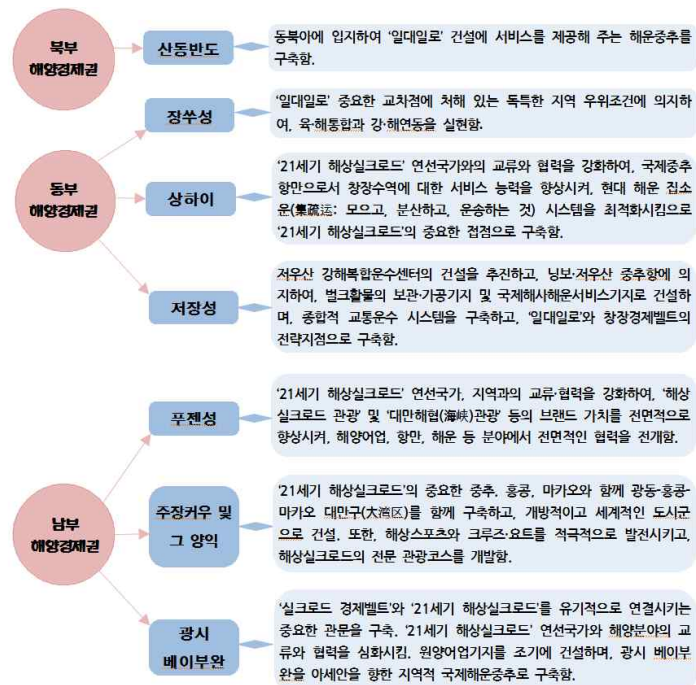
- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

크로드' 경제벨트 중추와 대외개방의 관문을 구축한다. 둘째, 선전(深圳)과 상하이로 글로벌 해양 중심 도시로 건설하고, 투융자, 서비스 무역 및 비즈니스 관광 등에 관한 대외개방의 수준과 국제영향력을 향상시킨다. 셋째, 환보하이, 창장삼각주, 주장삼각주, 동남 연해 및 서남 연해 등 지역의 항만군 건설을 계속 추진하고 국제항로와 출해통로를 개발하면서 세계의 해상 상호연계 구조를 구축하도록 한다.

다른 한편으로, 해외의 해운·항만 건설을 추진할 계획이다. 국제항만 간의 협력을 강화하고 대규모 해운·항만 기업이 국제화 발전전략을 실시하는 데에 지지한다. 또한, 해외항만의 관리, 항로 보수와 해상구조에 참여하며, 원양어업, 원양운수 및 해외자원 개발을 위해 비즈니스 서비스를 제고해 준다.

최근 「일대일로' 건설 해상협력 구상」이 발표되어, 블루 파트너 관계 수립, 블루 엔진 구축, 세 가지 블루경제통로<sup>1)</sup> 구축 및 연선국가와의 중점 협력내용을 제기했으며, 해상실크로드 건설의 방향을 명시했다. 이번의 '13·5' 해양경제발전계획은 '12·5' 시기 계획과 비교하면, '일대일로' 건설에 관한 내용이 여러 번 언급되어, 3대 해양경제권이 '일대일로' 전략과의 협력을 강화한다는 요구를 제시했다. 다음 [그림 2]를 통해 3대 해양경제권의 발전전략이 '일대일로' 건설전략과의 어떻게 연계시키는 것을 볼 수 있다.

[그림 2] 3대 해양경제권과 '일대일로'의 연계



출처 : KMI 재정리

1) 이는 첫째, 중국 연해경제벨트를 근거로 중국-인도차이나만도 경제회랑과 연계하고, 남중국해를 통해 서쪽으로 인도양에 진출함. 중국-파키스탄과 벵골-중국-인도-미얀마 경제회랑과 연계시키며, 중국-인도양-아프리카-지중해를 연결하는 블루경제통로를 함께 구축함. 둘째, 남중국해를 통해 남쪽으로 태평양에 진출하고, 중국-대양주-남태평양 블루경제통로를 함께 구축함. 셋째, 북극해를 통해 유럽과 연결시키는 블루경제통로의 구축을 적극적으로 추진함.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

### 4 시사점<sup>2)</sup>

「해양경제 발전 '13·5' 계획」의 주요 내용을 살펴보면, '선전과 상하이'를 글로벌 해양중심도시로 건설한다고 제기한 것은 가장 주목할 만한 점이다. 이번에 '글로벌 해양중심도시'라는 개념이 처음으로 제기된 것이다. 이에 상하이와 선전은 '일대일로' 건설의 접점도시로서 해양경제의 발전은 더 높은 포지셔닝을 가지게 되었다.

쉬창러(徐长乐) 창장수역발전연구원 부원장에 따르면, '글로벌 해양중심도시'는 즉 글로벌 항만중추도시로써 세계 해양경제발전과 세계 해운서비스의 선도지역으로 구축하는 것이다. 또한, 고급 생산요소와 산업이 집중되고 핵심 기술과 첨단기술을 확보하여 해양정보, 금융, 공급체인 관리에 있어 자신만의 경쟁력과 발언권을 가져야 한다. '글로벌 해양중심도시'의 설립은 해양강국 전략을 위한 중요한 조치이며, 이를 통해 해양경제에 서비스를 제고해 주고 시범을 보여주고 파급효과를 가져다주면서 해양경제의 전체적인 발전을 이끌어 준다.<sup>3)</sup>

둘째, '13·5' 시기에 '신(新)'을 통해 더 큰 발전공간을 도모하고자 한다. 우선, 신기술과 신메커니즘을 통해 전통산업에 새로운 활력을 가져주고, 그 다음 해양 과학기술 발전의 중점 방향과 신분야에 초점을 맞추어, 해양과학기술의 혁신을 강화하려고 한다. 그리고 해양생물제약, 해수담수화 및 해양금융과 물류를 비롯한 현대 해양서비스업 등의 해양신흥산업을 발전시키고, 해양경제의 새로운 성장력을 육성하려고 한다. 이런 '새로움'이 일으키는 변화가 해양경제의 발전공간을 새로 창출할 것으로 기대된다.

셋째, 개방의 '길'을 확대하려고 한다. '21세기 해상실크로드' 건설은 '13·5'시기 중국 해양경제 발전의 중요한 계기이자 임무이다. 해외진출을 통해 중국 해양산업 발전의 길과 공간을 확대할 수 있으며, 이와 동시에 '유입'을 통해 해양전통산업과 해양신흥산업의 발전을 위해 유력한 기술, 인재와 서비스 지원을 제공해 줄 수 있다.

마지막으로, 해양경제 발전과 생태문명 건설을 결합시킨다는 것도 눈에 띈 부분이다. 생태문명 건설을 통해 연해관광업과 해양어업 등 산업발전을 촉진하는 데 기본조건을 마련해주고, 해양산업의 확장과 지속가능한 발전을 보장해 줄 수 있다.

「계획」은 공급측 구조개혁을 중심으로 해양경제 발전의 중점분야와 핵심에 초점을 맞추어, 자원배치 시장화 추진, 해양산업 발전체제 보완, 투융자 체제 개혁 촉진 및 해양 정보자원 공유 등을 개혁 심화의 중점분야로 지정했다. 향후, 국가해양국은 해양경제시범구 건설<sup>4)</sup>을 추진하고 전국 해양경제조사

2) 「전국해양경제 발전 '13·5' 계획에 대한 해독」 (팡젠맹(房建孟) 국가해양국 부국장)을 참고하여 작성하였음. [http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw\\_90/201706/t20170614\\_56509.html](http://www.soa.gov.cn/xw/hyyw_90/201706/t20170614_56509.html)

3) 时代周报, 「上海深圳又添新目标: 建全球海洋中心城市」, 2017. 06. 06. <http://www.hellosea.net/news/focus/2017-06-06/41496.html>



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016  
년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전  
'13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

를 전면적으로 실시하여, 금융정책을 통해 해양경제의 발전을 지원할 계획이다. 또한, 전문계획의 편성과 해양법 체제의 수립을 통해 해양경제 발전을 위해 제도보장을 마련해 줄 것이다. '13·5' 시기에 해양경제는 중국 사회경제 발전에 기여하는 중요한 일부분으로 연해지역의 경제구조를 개선하고, 혁신발전을 추진하며 새로운 경제 성장점을 육성하는 데 매우 중요한 역할을 발휘할 것으로 기대된다.

진선선 연구원

[kmishanghai@naver.com](mailto:kmishanghai@naver.com)

- 4) 국가 '13·5' 계획에 따르면, '13·5' 기간에 전국에서 10~20개의 해양경제시범구를 건설할 계획임. 주요 해양경제 공간배치, 현대 해양산업 시스템 구축, 해양 인프라 건설 강화, 해양 공공서비스 체계 보완, 블루생태 장벽 구축 및 해양종합관리체제 혁신 등을 중심으로 새로운 방향과 모델을 모색하고자 함.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 & 뉴스

### 경제 · 정책

- 헤이룽장 육·해·공 실크로드 대통로 구축
- 국가발개위와 국가해양국, <'일대일로' 건설 해상협력 구상> 발표
- 2017년 1~5월 상하이 수출입총액 2만 3000억 위안, 전년 동기대비 16.7% 성장
- 초상국그룹과 삼사(三峡)그룹 전략적 협력협의 체결
- 중국 최대 육상통상국 만저우리, 2017년 1~4월 수입석탄 57.7만 톤으로 전년 동기 대비 6.6배 증가

- 중국과 파나마 수교, 파나마운하의 '새로운 시대' 시작
- 전국 최초 해사중재연구센터 상하이에 설립
- 샤먼항, 국제해운중심·크루즈모항·자동화터미널로 집약 발전
- 중국 광청항(防城港), 베트남 투란(Tourane)까지 크루즈관광 항로 개척 계획

### 해운 · 항만 · 물류

- 상하이항과 그리스 최대 항만 협력, '일대일로' 건설 공동 추진
- 랴오닝항만 통합, 초상국 주도 실시
- 중국원양해운그룹(CCGS), 해외 항만 영향력 확대
- COSCO SHIPPING, SIPG에 189억 위안 투자, '해운·항만 연도' 구조 가시화
- 광시 베이하이항 통상구(口岸) 확대, 국가 검사 통과
- 닝보 및 중동유럽 항만 협력, 새로운 성장 동력으로
- 상하이시, CCGS와 전략적인 협의 체결
- 취안저우항(泉州港), 베트남항로와 태국항로 개척

### 해양 · 수산

- 최근 5년 동안 중국 해양생태문명 건설의 성과
- <국가해양국 2016년 법치(法治) 해양 건설 상황 보고서> 발표
- '대양1호(大洋一号)' 해양과학조사선 정비 및 개방 작업 완료, 7월말 해상 시험 투입
- 중국 최초 자주 개발 중형 SCPT(Sea Cone Penetration Test) 장비 투입
- <광둥성 해양경제 발전 '13·5' 계획> 발표, 해양생산총액 2.2조 위안 달성 목표

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.







## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 동향 &amp; 뉴스

## 1 헤이룽장 육·해·공 실크로드 대통로 구축

헤이룽장성 정부는 최근 <헤이룽장성 현대종합교통운수체계발전 '13·5' 계획(黑龙江省现代综合交通运输体系发展“十三五”规划)> 이하 <규획>으로 약칭)을 발표했다. 여기에는 다음과 같은 내용이 포함되어 있다. 2020년까지 헤이룽장 쾌속철도 노정거리를 1,100km까지, 고속도로 노정거리를 5,000km까지 늘리고 민용운송공항 수를 14개 이상, 철도 '1축 2환 1변(一轴两环一边)'<sup>5)</sup>, 도로 '1권 1변 다선(一圈一边多线)'<sup>6)</sup>의 형태를 주골자로 하고 현대화 공항 배치 체계의 기본 형태를 구축한다. 하얼빈에서 주변도시까지 1시간 교통권을, 하얼빈에서 성 내의 중심도시까지 2시간 교통권을 형성하여 현대종합교통운수체계의 기초를 구축한다는 내용이다.

'13·5' 기간, 헤이룽장은 허다(鹤大)고속도로의 자무스(佳木斯) 초국경 구간을 건설할 예정이며, 수이만(绥满)고속도로의 안다제(安大界)에서 다칭(大庆)구간, 허하(鹤哈)고속도로의 허강(鹤岗)에서 이춘(伊春) 구간, 지헤이(吉黑)고속도로의 우창(海拉河)(五常(黑吉界))에서 하얼빈 구간 등 국가고속도로 및 베이안(北安)에서 푸위(富裕), 하얼빈에서 자오위안(肇源), 하얼빈 도시권 환선 등의 지방고속도로 건설을 계획하고 있다.

보통국도 성도(省道) 부문으로는 국도 단둥에서 아러타이(阿勒泰)도로를 감싸는 성내 변경지역 확장 건설을 중점적으로 실행할 것이며, 국도 수이만 도로의 하얼빈에서 평산(平山)구간, 헤이다(黑大)도로의 란시(兰西)에서 베이안 구간 등의 사업을 전개할 것이다. 새로 건설되는 1급도로는 1,000km, 2급도로는 3,200km이다. 이어서 건설되는 1급도로는 400km, 2급도로는 400km이다. 행정단위 촌의 포장도로 건설은 1.2만 km에 이를 것이며, 3.5m 및 그 이하 좁은 도로의 확장은 8,000km 길이의 규모가 될 것이다.

철도 부문에서 헤이룽장은 하얼빈에서 자무스 쾌속철도를, 하얼빈에서 무단장(牡丹江)여객전용라인 등의 쾌속철도를 건설 계획하고 있어서 하얼빈 중심의 효율적인 쾌속철도 네트워크의 기본을 형성할 계획이다. 보통쾌속철도(普速)는 중점적으로 지방자원개발성 철도를 추진할 것이며 지선철도 및 산업원구, 물류기지와 결합된 철도 전용선 건설을 통해 철도의 화물운송능력을 제고시키고, 철도 개선작업을 실시함으로써 교통네트워크 전체를 향상시킬 계획이다.

허브공항과 간선공항 구조 역시 개선될 것이다. 헤이룽장은 하얼빈 허브공항 확장공정을 완성시킬 것이며, 기존의 간선공항의 개조작업을 할 것이다. 중점여행경

5) 1축 2환 1변(一轴两环一边) : 1축 (一轴)은 “쑤이펀허(绥芬河)-만저우리(满洲里) 철도통로”, 2환(两环)은 “하얼빈(哈尔滨)-무단장(牡丹江)-지시(鸡西)-치타이허(七台河)-쌍야산(双鸭山)-자무스(佳木斯)-하얼빈(哈尔滨)”의 동환선과 “하얼빈(哈尔滨)-다칭(大庆)-치치하얼(齐齐哈尔)-베이안(北安)-쑤이화(绥化)-하얼빈(哈尔滨)”의 서환선을 건설할 예정이다. 1변(一边)은 한시아원(韩家园)-후마(呼玛)-헤이허(黑河)-윈커(逊克)-우이링(乌伊岭) 연변 철도, 탕왕허(汤旺河)-뤄베이(萝北)-푸진(富锦) 연변 철도, 환신텐(焕新天)-랴오허(饶河)-동방홍(东方红) 연변 철도 및 동녕(东宁)-훈춘(珲春) 연변 철도를 건설할 예정이다.

6) 1권 1변 다선(一圈一边多线) : 1권(一圈)은 하얼빈 도시권, 1변(一边)은 허강(鹤岗)-다롄(大连) 고속도로 자무스(佳木斯)지역, 쑤이펀허(绥芬河)-만저우리(满洲里) 고속도로 다칭(大庆) 지역, 허강(鹤岗)-하얼빈(哈尔滨) 고속도로 허강-이춘(伊春)지역, 지린(吉林)-헤이허(黑河)지역 등 고속도로를 건설할 예정이다. 다선(多线)은 베이안(北安)-부위(富裕), 하얼빈(哈尔滨)-자오위안(肇源) 등 지역 환선 고속도로를 건설할 예정이다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

구(重点旅游景区), 주요 도시와 국경접점 등지에 지선 및 일반통용공항을 신축하거나 확장 개조하여 효과적인 배치, 긴밀한 연결, 기능개선의 공항네트워크를 구축할 계획이다. <구획>은 러시아와의 상호연결을 강화하기 위해 기초시설의 여러 부분 연결을 공동 추진한다.

국제 대통로를 조기에 건설하여, '3교 1도 1도 1항(三桥一岛一道一港)' 건설을 전력 추진한다고 했다. 3교는 통장(同江)철도대교, 헤이허(黑河)도로대교의 건설을 완성하고, 동녕(东宁)도로대교 건설을 추진한다. 헤이사즈(黑瞎子)섬 육로 여객화물운송 출입국사무소를 건설하여 중·러 국제운송의 간편화를 추진하고, 편리한 통관제도를 구축하여 교통운송과 세관, 검역 등 부문의 원스톱 서비스를 강화한다. 이로써 초국경 운송정보자원의 상호교환 추진을 강화할 것이다. 헤이룽장은 '하얼빈-러시아-유럽' 통로와 '하얼빈-러시아-한국-일본' 육·해 복합운송통로기능을 향상시킬 계획이다. 하얼빈-유럽편과 하얼빈-유럽 화물운송정기열차를 증편할 것이다. 이와 함께 적극적으로 국제통로 운송선로를 개통하여 쌍야산(双鸭山), 수이펀허(绥芬河) 등의 국제물류원구를 조속히 건설하여 하얼빈 특급화물 관리센터의 건설을 지원할 것이다. 러시아 극동지역과 다렌항의 출해구(出海口)를 구축하여 철도, 도로 혹은 복합운송을 주 운송방식으로 하는 국제육·해 복합운송대통로를 구축한다. 하얼빈 국제공항허브를 조기에 건설하고 러시아, 일본 및 한국 등 국가에 대한 새로운 항로를 개통하고 편수를 늘린다. 또 유럽 미주 항로를 적극 개통하여 현대화된 국제허브를 구축한다. 또한 치치하얼, 무단장 및 자무스 공항 국제여객화물운송 능력을 향상시켜 다칭과 푸위안(抚远)공항의 국제공항 건설을 지원할 것이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2017. 6. 7.>

## 2 국가발개위와 국가해양국, <'일대일로' 건설 해양협력 구상> 발표

6월 20일, 국가발개위와 국가해양국은 <'일대일로' 건설 해상협력 구상>(이하 <구상>으로 약칭)을 발표했으며, 이는 2015년 3월 28일 발표된 <실크로드 경제벨트 및 21세기 해상실크로드 추진 전망 및 액션플랜> 이후, 중국정부가 처음으로 '일대일로' 건설 해상협력 추진에 관해서 방안을 제기한 것이고, '일대일로' 국제협력 정상포럼의 성과 중 하나이기도 하다.

<구상>에 따르면, 중국정부는 평화협력, 개방포용, 상호학습, 공동이익을 도모하는 실크로드 정신을 계승하고, '구동존의(求同存异, 공통점을 찾아내고 각자의 다른 의견을 보류함), 공통된 인식 조성, 개방협력, 포용발전, 시장화 운영, 많은 참여주체, 공동상의·공동건설·공동번영' 등의 원칙에 따라, 유엔이 발표한 <2030년 지속가능 발전 아젠다>를 해양분야에서 추진하고, 21세기 해상실크로드 연선국가와 함께 다양한 분야에서 해상협력을 전면적으로 전개하며 개방적인 협력플랫폼을 함께 구축한다. 이에 상호이익과 공동번영을 도모하는 블루 파트너 관계를 수립하고 지속 가능한 발전을 이룰 수 있는 '블루 엔진'을 구축한다.

<구상>에서 세 가지 블루경제통로를 중점적으로 건설하자고 제기했다. 첫째, 중국 연해경제벨트를 근거로 중국-인도차이나반도 경제회랑과 연계하고 남중국해를 통해 서쪽으로 인도양에 진출한다. 중국-파키스탄과 벵골-중국-인도-미얀마 경제회랑과 연계시키며, 중국-인도양-아프리카-지중해를 연결하는 블루경제통로를 함께 구축한다. 둘째, 남중국해를 통해 남쪽으로 태평양에 진출하고 중국-대양주-남태평양 블루경제통로를 함께 구축한다. 셋째, 북극해를 통해 유럽과 연결시키는 블루경제통로의 구축을 적극적으로 추진한다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

중국정부는 21세기 해상실크로 연선국가들에게 다음과 같이 제시했다. 블루공간을 공동으로 이용하고, 블루경제의 발전을 중심으로 해양생태환경을 보호하고, 해상을 통한 상호연계를 실현한다. 해상안전을 수호하고 해양과학연구를 심화시키며 문화교류를 전개하여 해양관리에 적극적으로 참여한다. 또한, 녹색발전의 길을 함께 추구하고 번영의 길을 함께 창조하며, 안전보장의 길을 함께 구축한다. 지혜와 혁신의 길을 함께 건설하고, 협력과 공동관리의 길을 함께 도모한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 6. 21.>

## 3 상하이항과 그리스 최대 항만 협력, '일대일로' 건설 공동 추진

지난 12일, 쉬리룽(许立荣) 코스코그룹 대표와 아사네시오스 리아고스 그리스 국가발전기금 대표 겸 코스코 피레우스항만 유한공사 고문은 각각 천쉬위안(陈戌源) 상하이 국제항무그룹의 대표와 관련 협의에 서명했으며, 이에 따르면 각 측은 항만, 해운, 해운서비스, 해운금융 영역의 협력을 강화하고, 공동으로 '일대일로' 연선 주요 항만의 협력과 발전을 추진하며 상하이 국제해운중심 건설을 위해 중국·그리스의 우호협력 심화에 힘을 쏟을 것을 언급했다.

서명식에 참석한 비치오라스 그리스 경제발전부 부부장은 참석한 기자에게 “협약에 서명했다는 것은 거대한 양의 화물이 중국에서 피레우스항과 전체 그리스로 유입됨을 의미하고 그리스의 경제성장에 큰 영향을 끼칠 것”이라고 밝히며, 또한 “그리스가 ‘일대일로’ 건설에 있어 중요한 역할을 하고 피레우스항이 쌍방 협력에 첫걸음을 내딛는 역할을 할 것”이라고 강조했다.

코스코측은 2008년 그리스 관련부문과 35년 터미널 이용권 계약에 서명했고, 이를 근거로 2010년 정식으로 피레우스항의 2, 3호 컨테이너터미널 경영을 시작했으며, 2016년 추가로 피레우스항 항무국 67%의 지분을 매입했다. 피레우스항 컨테이너물동량은 2010년 88만 TEU에서 2016년 374만 TEU로 증가하였으며, 피레우스항의 물동량 순위는 세계 93위에서 38위로 크게 상승했다.

<자료 : 新华网, 2017. 6. 14.>

## 4 랴오닝항만 통합, 초상국 주도 실시

6월 13일, 랴오닝성 진저우(锦州)항, 잉코우항, 다롄항이 모두 B주(중국 주식은 A주와 B주로 구분됨) 주요 사항 미공시로 일시정지 조치를 당했다. 이를 계기로 업계 밖에서는 랴오닝성 내의 항만통합에 대한 예상이 나왔었다.

랴오닝성 항만통합의 소식은 6월 13일 저녁, 사실로 드러나기 시작했다. 다롄항, 잉코우항 및 진저우항은 6월 13일 저녁 공고를 통해, 랴오닝성 정부와 초상국(招商局) 그룹이 2017년 6월 10일 <항만협력투자협약>에 서명했다고 발표했다. 이에 따르면, 랴오닝성정부와 초상국그룹 양측은 랴오닝항만의 통일된 경영 플랫폼을 구축할 것이며, 다롄항그룹, 잉코우항그룹이 기초가 되어 시장화의 방식으로 랴오닝항만그룹을 설립하고 이를 통해 랴오닝연해항만 경영주체 일체화를 실현할 것이라고 발표했다.

초상국그룹은 중국 중앙정부의 주요 국유기업 중 하나로서 2016년 말까 총자산은 6조 8,100억 위안에 달한다. 현재 초상국그룹 업무는 주로 교통, 금융, 부동산



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3대 핵심사업에 집중되어 있다. 2016년, 초상국 산하 항만 터미널의 컨테이너물동량은 9,588만 TEU로 동기대비 14.5% 증가하였다. 그 중 중국에서 17.0% 증가한 7,193만 TEU를 달성했다. 명실 공히 중국 최대, 세계 선두그룹의 항만개발, 투자, 운영사라고 할 수 있다.

소식에 따르면, 라오닝성 정부는 초상국그룹이 라오닝항만그룹의 지배주주로 하여 성 내 기타항만 경영주체 통합을 심화를 지지한다고 밝혔다. 또한 2017년 말까지 라오닝성그룹의 설립과 혼합소유제 개혁을 끝낼 것이며, 2018년 말까지 라오닝성 내 기타 항만경영주체와의 통합을 완성할 계획이라고 했다. <협의>에 따르면, 초상국그룹이 라오닝항만그룹의 주식지배의 전제 하에 라오닝항만그룹의 경영관리를 주도한다는 계획이다. 초상국그룹은 자신들의 비즈니스모델을 심분 활용하여 업무재편, 자본운용 등 방면에서 강점을 충분 발휘하면서 라오닝항만그룹 관할 항만의 업무재편, 구조조정을 추진할 수 있을 것이다. 이를 통해 항만 협력발전을 강화하고, 국제경쟁력을 제고하여 라오닝항만그룹이 핵심이 되어 해운중심 건설 및 관련 산업 발전을 추진한다는 계획이다. 금번 통합 구상에 따라, 다롄항, 잉코우항, 진저우항 3개회사의 제1대주주를 라오닝항만그룹으로 변경할 구상인데, 라오닝항만그룹이 상기 <협의>대로 재편이 되면 3개 상장사의 지배주주 및 실제 경영진에도 변화가 일어날 수 있을 것이다.

다롄항, 잉코우항 및 진저우항의 3개사 주식은 6월 14일 거래가 재개된다. 다수의 증권시장 관계자는 주식 거래재개 후 낙관적인 의견을 제시했다. 라오닝성 사회과학원 산업경제연구소 소장 장텐웨이(张天维)는 “라오닝성 항만통합 논의는 예전부터 있었다. 일찍이 10여 년 전부터 반복적으로 논의되어 왔다.” 라고 밝혔다. 라오닝성은 다롄항, 잉코우항으로 대표되는 허브 항만과 진저우항, 단둥항으로 대표되는 지역성 주요항, 후루다오(葫芦岛)항, 판진(盘锦)항으로 대표되는 일반항 등 다양한 구조가 이미 형성되어 있다. 거시 경제의 영향으로 전국 주요 항만물동량 증가속도는 둔화되었고, 심지어 일부 항만물동량은 감소하였다. 국가가 공급책 개혁, 석탄, 철강산업 생산능력 정책을 실시함으로써 벌크화물 공급이 크게 하락했고 이 역시 라오닝성 각 항만간의 경쟁을 날로 심화시키는 계기가 됐다.

과거 10여 년간, 라오닝성은 성 내의 항만자원통합 진행에 대해 연구 및 논의하였다. 이 일환으로 라오닝성은 프로젝트팀을 별도 구성한 바 있었으며 ‘라오닝반도 경제구’란 아이디어를 제시하여 다롄, 잉코우, 단둥의 일체화 발전을 통해 상기 3개 지역 항만의 악성경쟁문제를 해결하려 했다. 그러나 여러 원인으로 인해 이 방안은 최종적으로 실행되지 못했다. 2012년 라오닝성 ‘양화’에서 한 정치협상회의의 위원은 <항만자원통합을 통한 라오닝 연해경제벨트 건설에 대한 건의(关于以港口资源整合推进辽宁沿海经济带建设的建议)>를 제시하기도 했다. 라오닝성 정치협상회의에서는 이에 대한 전문 회의를 개최하기도 했다. 그러나 이후에도 라오닝항만자원통합에 실질적인 진전은 없었다. 작년 12월, 라오닝성 교통운수청이 라오닝 연해항만 통합방안을 편제하고 있으며, 2016년 말까지 라오닝성정부 심의를 위해 제출할 것이라고 했다. 지금까지 많은 설이 오간 가운데 라오닝 항만통합의 시기가 드러나기 시작했다. 한 관계자에 따르면, “만약 금번 라오닝성 내 항만통합작업이 순조롭게 진행되면 라오닝성 내 몇 개의 대형 철강기업의 통합작업 역시 빠르게 추진될 수 있다”고 밝혔다. 일전 라오닝성의 주요 철강기업인 안강(鞍钢)그룹과 번강(本钢)그룹의 통합추진에 대한 소문 및 안강그룹이 동베이 특강(东北特钢)재편에 참여한다는 소식이 들린바 있는데, 아직 사실로 드러난 것은 아무것도 없다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13-5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 5 중국원양해운그룹(CCSG), 해외 항만 영향력 확대

전세계 터미널 배치에 있어 중국원양해운그룹이 또 한 차례 획을 그었다. 6월 13일 오전, <매일경제신문> 기자는 중국원양해운그룹 사정을 잘 알고 있는 지인으로 부터 다음과 같은 소식을 들었다. 6월 12일 그룹 산하의 코스코라인 항만유한공사의 출자회사 코스코항만(스페인)유한공사와 TPIH Iberia, S.L.U (스페인 등록회사, 이하 TPIH)가 매매계약을 체결했다. 코스코항만(스페인)은 2억 300만 유로의 가격으로 TPIH를 소유하고 있는 Noatum항만홀딩스(NPH)로부터 51%의 지분을 매입했다. 기자는 6월 12일 밤, 코스코가 이같은 사실을 공시했음을 발견했다. 즉 거래가 완료되었고 NPH가 코스코항만의 자회사가 된다는 것이다.

중국원양해운그룹측에 따르면, NPH는 스페인에서 컨테이너 터미널 개발, 운영 및 관리업무를 하고 있으며 주 자산은 Noatum 발렌시아항 컨테이너터미널공사(NCTV), Noatum 빌바오항 컨테이너터미널공사(NCTB) 및 Conterail Madrid 와 NRTZ Zaragoza 라는 보조성의 철도역공사 2개이다. 그 중 NCTV는 스페인 발렌시아항 최대의 컨테이너터미널로 화물량과 업무 모두 안정되어 있다. NCTB 는 스페인 빌바오항의 유일한 컨테이너터미널로 남유럽 대서양지역 최대규모이자 가장 현대화된 컨테이너터미널 중 하나이다.

공시에서 중국원양해운그룹측은 금번 계약이 지중해지역과 유럽지역 비즈니스 네트워크 배치를 향상시킬 수 있을 것이라고 발표했다. NCTV와 NCTB 두 컨테이너 터미널은 코스코그룹의 컨테이너 선대와 해운연맹 업무의 지원을 받을 수 있을 것이다.

“금번 계약은 중국원양해운그룹이 중국 주창의 ‘일대일로’를 수행하는 한 측면이기도 하고 세계화를 위한 하나의 조치이기도 하다. 그룹의 해외항만배치를 강화하며 항만 및 터미널 장악력과 관리능력을 향상시키고 그룹 산하의 항만과 선대 및 해운연맹협회의 효과를 누린다는 것이다.” 중국원양해운그룹 관계자는 기자에게 이와 같은 자료를 제공하였다. 주목할 만한 것은 작년 4월, 중국원양해운그룹과 CMA, 에버그린, OOCL이 해운동맹 OCEAN얼라이언스를 결성하였다. 중국원양해운그룹측이 13일 발표한 소식에 따르면, 2017년 4월부터 해운동맹은 이미 다른 터미널로부터 기항지를 NCTV 및 NCTB 출항의 지선서비스로 전환하고 있다고 한다. 사실상 코스코라인과 차이나쉬핑이 해운시장의 ‘빅맥’ 중국원양해운그룹의 성립 이후로 전세계 터미널 배치에 영향을 끼쳐왔다. 작년 그리스 피레우스항 지분을 매입했는데 이것이 중국원양해운그룹 성립 이후로 첫 해외인수사업이었다.

<자료 : 每日经济新闻, 2017. 6. 13.>

## 6 COSCO SHIPPING, SIPG에 189억 위안 투자, '해운·항만 연동'구조 가시화

기업의 성질이 동일하기 때문에 이번 COSCO SHIPPING의 ‘출자’는 SIPG의 혼합 소유제 개혁의 범주에는 속하지 않는다. 하지만 장기간 유지되었던 기업의 주주권 구조를 놓고 봤을 때 15%의 지분을 양도하였다는 점은 분명히 쉽지 않은 결정이었다. 이번 ‘출자’는 업계 내의 국유기업과 지방정부 소속의 대형 국유기업의 협력관계를 추진하여 해운·항만업계의 상호 연동을 강화함으로써 해운업계 생태권 형성에 목적을 두고 있는 듯하다.

2017년 6월 12일, SIPG는 상하이통성(同盛)투자(그룹)유한공사에서 보유하고 있



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13-5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

는 주식 중 일부인 34억 7,600만주의 SIPG 주식을 주당 5.45위안으로 COSCO SHIPPING에 협의·양도하며, 그 금액은 약 189억 4천만 위안에 달한다고 발표했다. 주식 양도 후, COSCO SHIPPING은 SIPG의 지분 15%를 보유함으로써 세 번째 대주주로 거듭났다. SIPG는 “이번 지분 양도는 해운·항만업계의 상호 연동을 강화하여 상하이의 ‘국제항운중심’ 건설에 조력한다.”라고 밝혔다. 구체적인 협력방법은 아직 미정인 상태지만 지방 대형항만기업들이 주식공유제를 실시하는 상황을 비춰볼 때 업계 전문가들은 ‘작은 진보’임은 확실하다고 판단했다.

업무협약 측면에서, 최근 COSCO SHIPPING의 해외투자 속도가 더욱 빨라지고 있다. SIPG 또한 세계 동서 간선항로에서 가장 바쁜 기항항만이기 때문에 두 기업은 해운·항만업계의 상호 연동 측면에서 발전 가능성을 모색할 수 있다.

SIPG 산하의 3개 항만구역에는 컨테이너 46개 선석, 컨테이너 크레인 155대가 있으며 2016년에 처리한 컨테이너물동량은 총 3,713만 3천 TEU에 달하며 순이익은 69억 3,900만 위안에 달했다. SIPG의 지배주주와 실제 관리기관은 모두 상하이시 국유자산감독관리위원회이다. 이번에 주식을 양도하기 전, ‘통성투자’는 SIPG의 19.86% 지분을 보유하고 있었으며 세 번째 주주였다. 이번 지분 거래 후에도 ‘통성투자’는 여전히 SIPG의 4.68% 지분을 보유하게 된다.

중국의 항만은 중앙에서부터 지방까지의 개혁을 거친 후, 그 관리체제도 지속적으로 개혁을 진행해 왔다. 하지만 종합적으로 봤을 때, 항만의 주권은 여전히 해당 지역 국유자산관리기관이 주도적인 지위를 차지하고 있으며, 특히 SIPG의 지분 집중도는 다른 상장된 항만 중에서도 높은 수준이라고 할 수 있다.

2014년부터 SIPG의 혼합소유제 개혁 진행여부에 관한 소식이 전해졌다. 당시 SIPG의 당위서기 겸 이사장을 맡고 있던 천취위안(陈戌源)은 “앞으로 국유 주권 비중을 50% 정도로 합리적으로 조정(비중 절감) 할 것이다.”고 언급했다. 일부 전문가들은 SIPG의 자금 상황 및 상장기업의 업무구조의 측면에서 봤을 때 주권 양도를 굳이 진행 할 필요가 없으며, SIPG가 혼합소유제 개혁을 진행할 경우 오히려 전략적 투자자의 역량이 시험에 들 수 있다고 우려했다.

2014년 SIPG는 일부 직원들의 주식 보유를 시범적으로 실시한 적이 있다. 하지만 많은 외부인원들은 직원들이 주식을 보유하도록 하는 것은 실질적인 효과보다 상징적인 의미가 크다고 보았다. 2016년 재무보고서에 따르면 SIPG의 직원들이 보유하고 있는 주식은 SIPG 주식의 1.81%에 불과하다.

기업의 성질이 동일하기 때문에 이번 COSCO SHIPPING의 ‘출자’는 SIPG의 혼합소유제 개혁에 속하지 않는다. 하지만 장기간 유지되었던 기업의 주주권 구조를 놓고 봤을 때 15%의 지분을 양도하였다는 점도 쉽지 않은 결정이었다. 하지만 이번 지분 양도를 주도한 측은 실제로 상하이 시정부이며 그 전략적 의미도 뚜렷하다. 지난 6월 9일, 상하이시 정부와 COSCO SHIPPING은 전략적 협력협의를 체결하여 ‘상하이국제항운중심’을 건설하고 ‘일대일로’ 전략을 실현하며 국가자산 국유기업의 개혁 측면에서 협력을 진행할 계획이다.

업무협력 측면에서 COSCO SHIPPING은 “이번 교역이 완성되면 쌍방의 자본 유대가 형성되는데, 각자의 자원과 경험을 공유하여 그룹 터미널의 자산운영능력을 제고하고 또한 SIPG와 전면적인 업무협력을 통해 더욱 안전·편리·고효율의 물류통로를 형성할 것이다.”라고 밝혔다.

해운업계 분석가인 왕하이(王海)는 지난 13일에 <21세기 경제보도> 기자와의 인터뷰에서 “과거 컨테이너 운송업체들은 선박 운영과 항로 개설 등을 중시했지만, 현재에는 항만·터미널과 선박의 협력 효과를 발휘할 수 있도록 주요 항만·터미널로 관심을 돌리고 있다.”라고 밝혔다. 그는 또 “COSCO SHIPPING의 입장에서는 고객



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

들에게 ‘원스톱’ 종합물류서비스를 제공할 수 있고, 운영원가를 낮추고, 운영효율을 제고할 수 있는 방법이다. 이것은 COSCO SHIPPING이 글로벌 최강 컨테이너 운송 기업으로 부상하는 있는 중요한 조치이다.”라고 보충 설명했다.

상하이에서 진행하는 ‘국제항운중심’ 건설의 중요한 매개체로서 SIPG는 새로운 주주를 맞이한 이후 국제시장 개척 사업을 추진할 것으로 예상된다. 예를 들면, 관련 국가 및 지역의 항만, 물류 등 인프라 건설을 확대하고 상하이와 ‘호연호통(互联互通, 상호소통)’ 및 경제무역 협력을 추진하게 될 것이다.

SIPG는 최근 국제화 전략의 수립과 실시에 끊임없이 힘써 왔지만 그 효과가 크지 않았다. SIPG의 전략 방향은 여전히 ‘사업 다각화’이며 관련 업무는 무역, 금융, 부동산 등 다양한 분야에 분포되어 있다. 중국 최대의 항만기업인 SIPG의 컨테이너터미널은 주로 양산(洋山), 와이까오차오(外高桥) 및 우송(吴淞) 등 3대 항만구역에 분포되어 있고, 벌크화물 터미널은 주로 뤼징(罗泾), 우송(吴淞), 룡우(龙吴) 등의 지역에 분포되어 있는데 모두 상하이 혹은 상하이 주변에 위치하고 있다. 쉬젠화(徐剑华) 상하이해사대학 교수는 “상하이항 자체의 발전공간은 이제 크지 않다. 항만업무면에서 장기적으로 성장하려면 경영 모델을 변화시키는 동시에 더욱 넓은 시장으로 목표를 돌려야 할 것이다.”라고 분석했다. 데이터에 따르면, SIPG의 컨테이너물동량은 매년 증가 추세를 보이고 있지만 2014년부터는 증가율이 지속 하락세를 보였고, 2016년에는 2% 미만을 기록했다. 올해 4월 중순에 상하이항에는 한 달 남짓 항만이 붐비는 현상이 발생하였는데 여러 가지 원인들 중에는 ‘물동량 포화’도 포함된다.

그에 비해 COSCO SHIPPING의 항만 개척능력은 강한 편이다. 지난 6월 12일 저녁, COSCO SHIPPING 산하의 COSCO SHIPPING Ports에서도 중요한 지분 인수에 관한 발표를 진행하였다. COSCO SHIPPING Ports(스페인)는 2억 3백만 유로의 가격에 스페인 Noatum항만지주회사(NPH)의 51% 지분을 인수하였다. <21세기 경제보도>에 의하면, 그룹 통합이후 COSCO SHIPPING에서는 여러 차례의 해외항만에 대한 ‘출자’를 진행하였다. 2016년 12월 31일까지 COSCO SHIPPING Ports는 세계 30개 항만에서 180개의 선석을 공동운영 및 관리하고 있으며 10개 정도 항만의 지분을 보유하고 있는 것으로 나타났다.

쉬젠화(徐剑华) 교수의 견해에 따르면, 현재 명확한 추세는 나타나지 않았지만, ‘해운·항만연동’의 배경 하에 SIPG는 더욱 많은 지분을 양도할 가능성이 있으며 중국 항만체제가 ‘지주항 모델(地主港模式)’로 전환하는 데 있어서 첫 항만기업으로 거듭날 것으로 예상된다.

‘지주항 모델(地主港模式)’은 정부에서 특허 받은 경영기구를 위촉하여 항만구역의 인프라 재산을 소유하는 동시에 항만 터미널을 국내외 항만경영 기업 혹은 선사가 임대하여 경영하도록 허락하는 경영방식이다. 이 경영방식의 본질은 항만재산권과 경영권을 분리시킨 것인데 해외에서 많이 채용하고 있는 경영모델이다. 현재 중국의 일부 항만은 이미 실시되었지만, 아직은 테스트 단계에 머물러 있다. 최근, 중터우자문산업연구센터(中投顾问)에서 발표한 리포트에서는 2030년까지 중국은 주로 두 가지의 ‘지주항’ 경영관리 모델을 형성할 것으로 전망했다. 지방정부 관리위원회가 ‘지주’가 되거나, 기존 국유 항만기업이 ‘지주’로 전환되며, 민영 및 외자기업은 항만 터미널의 운영주체가 된다.

하지만 SIPG가 선도적으로 이 모델을 실천할지에 관해서는 아직 확정된 바가 없다. 일부 업계 전문가들은 이번 ‘출자’는 단지 전략적 투자 차원에서 이루어진 것이며 구체적인 경영에 관해서는 다시 협상을 진행할 것이라고 판단하고 있다.



## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전 '13·5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

## 7 최근 5년 동안 중국 해양생태문명 건설의 성과

18대 당대회(党代会) 이후, 중국은 해양생태문명 건설을 지속적으로 추진함으로써 각 분야에서 풍성한 성과를 거두었다. 현재까지 중국에 설립된 해양환경 모니터링 기구는 총 232개가 있고, 최근 5년 동안에 신규 국가급 해양보호구는 40개에 달한다. 또한, 복원된 해안선은 190km 이상, 복원된 연안벨트 면적은 6,500헥타르 이상에 달했으며, 회복된 연해습지의 면적은 2,000헥타르 이상이다. 또한, 2017년에 국가해양국은 국가해양감독제를 실시할 예정이다.

최근 5년 동안에 중국의 해양환경 모니터링 평가업무 시스템이 계속 보완되고 있고 국가, 성, 시, 현을 포괄시키는 해양환경 모니터링 기구 시스템이 점차 형성되고 있다. 해양환경 모니터링 기구 30개를 신규 설립함으로써 전국 해양환경 모니터링 기구는 총 235개에 달했다.

해양생태에 대한 보호도 계속 강화되고 있다. 최근 5년 동안에 신규 국가급 해양보호구는 40개가 있으며, 24개 국가급 해양생태문명 건설 시범구를 잇달아 설립했다. 또한, 해양생태 레드라인 제도를 수립하여, 전국 30% 이상의 관리해역 및 35% 이상의 대륙 해안선이 레드라인 관리·통제 범위 안으로 포함시켰다.

해양에너지에 있어서, 국가해양국은 중국의 첫 번째 해양에너지 5년 계획인 <해양 재생가능 에너지 발전 '13·5' 계획>을 내놓았다. 또한, 해양에너지 전문자금을 설립하여 10억 위안을 넘게 투자하는 동시에 사회투자 8억 위안을 유치했다. 이를 통해 100여개 해양에너지 프로젝트를 지원하고 50여개 해양에너지 신기술과 신장비를 개발했다.

2007년부터 공익성 해양업계 과학연구 프로젝트가 실시된 이후, 해양생태 분야에서 연안해역과 오염배출구에 대한 환경오염 모니터링, 해양생태효과 모니터링과 평가 및 해양생물 다양성 보호 등의 7개 영역의 기술을 개발하고 있고, 56여개 프로젝트를 추진하고 있다. 이로써 해만의 대표적인 생태환경 복원, 생태재해 예방과 통제 및 생태 레드라인 구역의 획정 등의 기술에 있어 중요한 성과를 많이 거두었다.

<자료 : 人民日报, 2017. 6. 9>

## 8 &lt;국가해양국 2016년 법치(法治) 해양건설 상황 보고서&gt; 발표

해양사업의 법치화 수준을 향상시키는 것은 해양강국 건설에 대해 중요한 의미를 지니고 있다. 최근, 국가해양국은 2016년 해양법치 건설 상황에 관한 보고서를 발표했으며, 2016년 해양분야의 입법 성과를 총괄했고 다음 단계의 입법계획을 제시했다.

<심해저 자원 탐사·개발 법>과 <해양환경보호법> 개정안은 전국 인민대표상무위원회의 심의를 통과했다. 심해법은 심해저 자원 탐사·개발 및 환경보호, 과학기술 연구 활동에 대해 규정했으며, 해양주관부서가 심해저 자원 탐사, 개발과 조사활동에 대한 감독 책임을 명시했다. <해양환경보호법> 개정안은 최근 몇 년 동안에 해양생태문명 건설의 효율적인 조치와 성공적인 실천성과를 법률로 제정한 것이다.

중국 최고인민법원은 <중국 관할해역에서 발생하는 사건의 심리문제에 관한 규정>을 발표했으며, 이는 해역에 대한 종합관리, 해상질서 유지 및 해양안전과 해양권익 확보를 위해 중요한 근거를 제공해 주었다.





## CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 2006~2016  
년 해양경제생산총액 및 증가율
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 해양경제 발전  
'13-5' 계획 및 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

해양기본법은 전국 인민대표대회 입법계획 및 국가안전 입법계획 안으로 포함시켰으며, 해양기본법(초안)의 중요한 문제에 관한 논증보고서를 이미 중앙의 관련 부서에 제출했다.

<해양석유 탐사·개발 환경보호 관리조례(개정)>는 국무원의 심의를 통과했으며, 해양재해 예방, 해양조사, 해수이용, 남극 등에 관한 입법을 점차적으로 추진하고 있다.

또한, 주요 제도 제정에 있어서도 중요한 진전을 이루었다. ‘중앙전면심화개혁영도소조(中央全面深化改革领导小组)’는 <해안선 보호와 이용 관리방법> 및 <간척지 매립 관리·통제 방법>을 통과시켰다. <해안선 보호와 이용 관리방법>은 해안선 종류를 ‘엄격한 보호, 개발제한 및 최적화 이용’으로 구분했으며, 보호, 절약적(節約的) 이용 및 정비·복원의 세 가지 측면에서 구체적인 요구를 제시했다. <간척지 매립 관리·통제 방법>은 해역이용 관리 모델을 전환시키고, 간척지 매립 총량에 대한 통제를 강화했다. 그리고 간척지 매립활동이 해양생태환경에 대한 부정적인 영향을 엄격히 통제하고 감독을 강화했다.

<무인도 개발·이용 심사방법>을 발표했으며, 무인도 개발·이용의 기본원칙, 심사 권한 및 절차를 규정했다. 그리고 친환경적, 저탄소적, 에너지절약적·집약적인 생태 도서 개발·이용 모델 개발을 추진한다. 또한, <해양생태 레드라인 제도의 전면적 수립에 관한 의견> 및 <연해 습지관리와 보호 강화에 관한 지도의견>을 발표했다.

다음 단계에서 해양법률 체계와 관련 제도를 보완하고 해양기본법 제정을 빠르게 추진한다. <해양석유 탐사·개발 환경보호 관리조례>에 대한 개정을 제대로 추진하고, 2017년에 발표될 수 있도록 노력한다. <해역사용관리법>, <해양조사관리조례>, <해양재해 예방 조례> 및 <해양관측 자료관리 방법>, 그리고 남극 입법과 해수 이용 입법 등에 관한 중요한 법 제정, 개정 사업을 추진한다. 또한, <해안선 보호·이용 관리방법>과 <간척지 매립 통제·관리 방법>에 관련된 해당 제도 및 기술규범을 보완한다. 해역과 무인도 유료사용제도의 수립을 적극적으로 추진하고, 해역과 도서이용금 징수기준 조정방안을 연구·제정한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 6. 19.>