



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

2016년 헤이룽장성 주요 수출품 (억 달러, %)

No.	품목	수출액	증감률
1	기계전자제품	16.8	-40.2
2	농산품	7.9	-8.9
3	의류/약세서리	6.1	-25.8
4	정유	3.2	-9.7
5	신발	3.1	-19.0
6	방직사/직물품	2.7	-28.6
7	첨단기술제품	1.9	-12.9
8	가구 및 부품	1.2	-46.7
9	강재	1.0	-61.0
10	전선/케이블	0.8	40.9
합계		44.7	-

주: 증가율은 전년대비 증가율

자료: 헤이룽장성 통계국

2016년 헤이룽장성 주요 수입품 (억 달러, %)

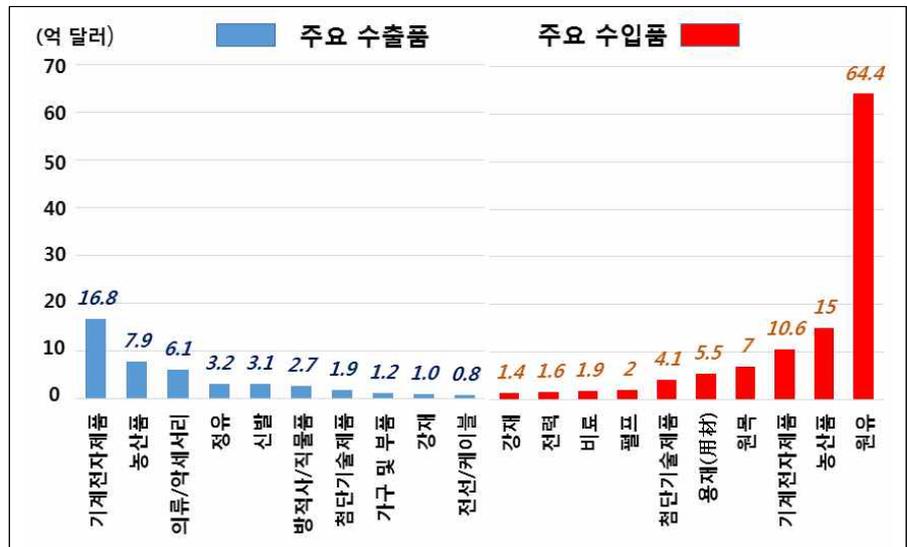
No.	품목	수출액	증감률
1	원유	64.4	-17.5
2	농산품	15	-15.9
3	기계전자제품	10.6	4.7
4	원목	7	6.8
5	용재(用材)*	5.5	39.4
6	첨단기술제품	4.1	15.9
7	펄프	2	16.5
8	비료	1.9	-14.6
9	전력	1.6	-11.2
10	강재	1.4	228.7
합계		113.5	-

자료: 상동

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 : 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품



자료: 헤이룽장성 통계국(www.hlj.stats.gov.cn); KMI 작성

2016년 헤이룽장성 수출입 총액 전년대비 21.3% 하락, 2017년 회복 추세

2016년 중국 헤이룽장성의 수출입 총액은 165억 4천만 달러로 전년대비 21.3% 하락했다. 이중 수출은 50억 4천만 달러, 수입은 114억 9천만 달러로 각각 전년대비 37.2%, 11.4% 하락하여 수출의 하락세가 더욱 도드라졌다.

2016년 헤이룽장성의 주요 교역국은 러시아(91.9억 달러), EU(12.5억 달러), 미국(10.2억 달러), 브라질(7.8억 달러) 및 사우디아라비아(4.4억 달러) 등의 순이었으며, 대 러시아 수출입이 전체의 55.6%를 차지했다. 2016년 대 러시아 수출입이 전년대비 15.3% 감소하여 헤이룽장성 수출입 감소에 큰 영향을 끼쳤다.

2016년 헤이룽장성의 주요 수출품을 살펴보면, 기계전자제품이 16억 8천만 달러로 가장 많았고, 농산품, 의류·약세서리, 정유 등의 순이었다. 10대 수출품목 중에서 전선·케이블을 제외하고 모두 전년대비 하락했다. 주요 수입품은 원유가 64억 4천만 달러로 가장 많았으며, 농산품, 기계전자제품, 원목 등의 순이었다. 10대 수입품목 중에서 용재(用材), 첨단기술제품, 펄프, 강재 등이 증가세를 보였는데, 특히 강재의 수입은 전년대비 228.7%나 증가했다.

2017년 상반기, 헤이룽장성의 수출입 총액은 85억 3천만 달러로 전년 동기 대비 21.7% 증가하며 빠른 회복 추세를 보이고 있다. 특히 수입이 동기 대비 31.1% 증가하며 회복세를 견인하고 있다.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

구분	01-06	09-22
종합지수	806.26	812.38
일본 항로	653.60	672.07
구주 항로	1,059.04	1,089.03
미서부 항로	682.17	631.60
미동부 항로	860.49	836.46
한국 항로	556.25	576.89

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

구분	01-06	09-22
종합지수	992.60	1,271.19
석탄	996.54	1,377.05
곡물	770.59	1,256.69
금속광석	1,030.54	1,167.04
정유	1,239.27	1,262.87
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이항운교역소

이슈 포커스 : '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망

2013년 중국 정부가 '일대일로' 전략을 제시한 이후, 각 지방정부에서도 이에 부응하여 해당 지역의 특성과 강점에 기반한 '일대일로' 전략들을 연이어 발표했다. '일대일로' 전략이 바로 연계성 확대에서 출발하는 만큼 각 지역들도 타 지역과의 연계성 강화와 원활한 물류에 주목하고 있다.

헤이룽장성도 2015년 「중·몽·러 경제회랑과 헤이룽장 육·해 실크로드경제벨트 건설 계획」을 발표했으며, 한국, 러시아, 일본, 북한 및 몽골 등과 인접한 지정학적 우위를 바탕으로 하얼빈을 중심으로 한 주변 국가와의 원활한 복합 운송루트 구축을 강조하고 있다. 헤이룽장성은 육로로 러시아 및 몽골, 나아가 유럽까지 연계 가능하며, 블라디보스토크와 보스토치니 등의 극동 러시아 항만들을 이용해 한국, 일본 및 태평양으로도 진출할 수 있다.

헤이룽장성이 가지고 있는 풍부한 천연자원, '동북진흥' 및 '일대일로' 전략 등의 중점 국가 전략에 따른 정책 혜택 등을 바탕으로 주변국과의 연계를 강화한다면 향후 중국 동북지역 나아가 동북아의 물류허브로 부상할 수 있는 잠재력은 충분하다. 이에 따라 우리나라 정부 및 기업에서도 헤이룽장성을 통한 중국 동북지역 및 주변국 연계 물류루트와 현지 물류 인프라 개발에 주목할 필요가 있을 것이다).

1 헤이룽장성과 한국의 교역 현황

2017년은 한·중 수교 25주년이 되는 해이다. 지난 25년 간 한·중 간 교역 규모는 1992년 64억 달러에서 2016년 2,114억 달러로 연평균 16.7% 증가했다. 한국의 대 중국 투자 역시 1992년 약 2억 달러에 불과했지만, 2016년 565억 달러로 연평균 30.6%에 달하는 증가율을 보였다. 이중 동북3성(랴오닝·지린·헤이룽장성)과 한국과의 교역 규모는 2000년 33억 달러에서 2016년 106억 달러로 연평균 7.5%의 양호한 증가세를 보였지만, 최근 둔화세가 역력하다.

한국과 동북3성간의 교역이 한국의 대 중국 교역에서 차지하는 비중은 2000년 9.6%에서 2016년 4.2%로 크게 하락했다. 특히 헤이룽장성만 본다면 더욱 심각하다. 한국과 헤이룽장성의 교역 규모는 2000년 3억 2천만 달러에서 2011년 7억 9천만 달러로 정점을 찍은 후 지속적인 하락세를 보여 2016년에는 2억 7천만 달러를 기록했다. 특히 헤이룽장의 수입에서 한국이 차지하던 비중은 2000년 9.7%에 달했으나, 2016년 0.6%까지 하락했다²⁾. 이러한 배경에는 최근 헤이룽장성의 경제성장률 둔화, 대외무역 침체, '중간재(부품, 소재류)' 수입 수요가 감소³⁾ 등의 복합적인 요인이 작용한다.

1) KMI 중국연구센터는 지난 9월 14일, "일대일로 정책과 연계한 헤이룽장성 물류산업 발전 전망"이란 주제로 「2017년 KMI 중국지역물류세미나」를 개최했으며, 이번 '이슈 포커스'는 동 세미나의 주요 내용을 기반으로 작성하였음.

2) 양평섭, "한중 경제협력 25년 평가와 新협력 방향", 「2017년 KMI 중국지역물류세미나」, 2017.9.14.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 2016년 해외투자성장률 주요 수출입 품목
- ▶ 이슈 포커스 '일대일로' 전략에 따라 해외투자 성장률의 변화 방향 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 우리나라의 대 헤이룽장성 10대 수출 품목(2007~2016년)

No.	HS	수출 품목	비중(%)
1	84	기계류	36.0
2	72	철강	11.3
3	85	전기·전자기기	9.1
4	27	광물성연료·물질	6.7
5	74	동	5.1
6	87	일반차량	3.6
7	48	제지	3.5
8	73	철강제품	3.4
9	40	고무	3.2
10	39	플라스틱제품	2.8

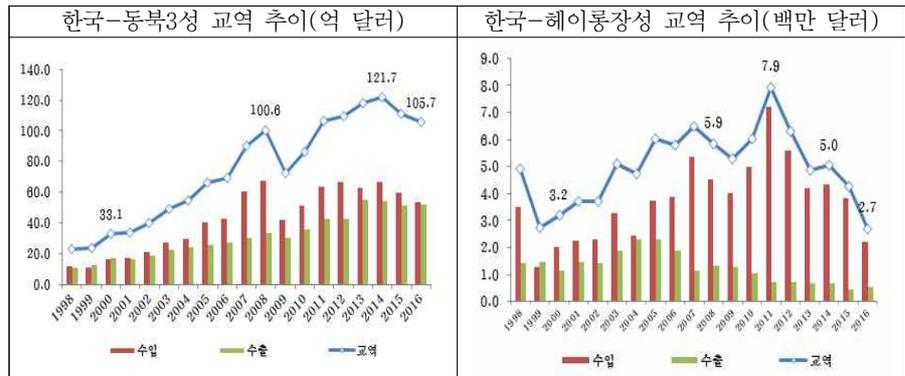
자료: 양평섭 상동

■ 우리나라의 대 헤이룽장성 10대 수입 품목(2007~2016년)

No.	HS	수입 품목	비중(%)
1	10	곡물	27.2
2	12	종자·과실·인삼	10.0
3	72	철강	8.0
4	84	보일러·기계류	6.6
5	61	편물제 의류	5.9
6	28	무기화학품	5.2
7	39	플라스틱	4.4
8	44	목재·목탄	4.3
9	7	채소	3.6
10	23	조제사료	3.5

자료: 상동

[그림 1] 한국의 대 헤이룽장 10대 수출입품목(2007~2016년)



경제성장률 침체와 대외무역 비단 헤이룽장성뿐만 아니라, 동북3성 모두 직면한 문제이다. '12·5 계획' 기간 동북 각 성들의 경제성장률은 모두 목표치에 못 미쳤다([표 1] 참조).

[표 1] 12·5계획 기간 동북3성 경제성장률(GRDP) 추이

지역	12·5 계획 기간		성장률(%)					
	목표치	달성치	2011	2012	2013	2014	2015	2016
랴오닝성	11.0	7.8	12.2	9.5	8.7	5.8	3.0	-2.5
지린성	12.0	9.4	13.8	12.0	8.3	6.5	6.3	6.9
헤이룽장성	12.0	8.3	12.3	10.0	8.0	5.6	5.7	6.1

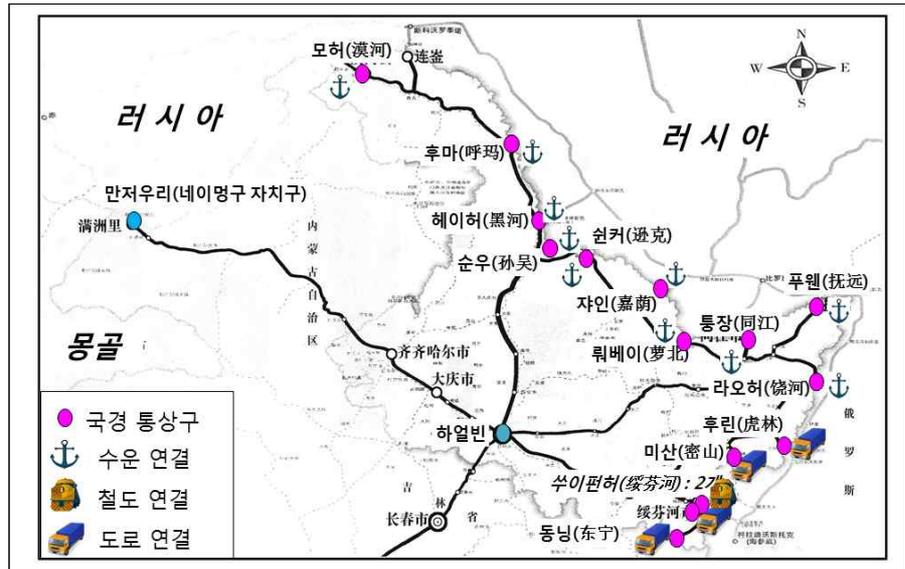
자료: KIEP 북경사무소, "13·5계획기간 중국 동북지역 발전 방향 및 평가", 2017. 4. 11.

2 헤이룽장성 통상구 및 복합연계운송 노선 현황

헤이룽장성은 3,000여 km에 달하는 국경선을 러시아와 접하고 있어서 중국-러시아 간 국경 통상구(4)가 대부분 헤이룽장성에 집중되어 있다. 2012년 헤이룽장성의 대러시아 교역액은 213억 천만 달러로 중국 대 러시아 전체 수출입액의 24.2%이자, 헤이룽장성 전체 수출입액의 56.3%에 달한다. 헤이룽장성에는 현재 국가 1급 통상구가 25개 있는데, 이중 국경 통상구는 15개이다. 그중 동녕(东宁), 미산(密山), 후린(虎林) 통상구는 도로를 통해 러시아와 연결되며, 쑤이펀허(绥芬河) 통상구는 도로와 철도가 같이 연결된다. 나머지 통상구들은 모두 내하 수운을 통한 통상구이다([그림 2] 참조). 2016년 국경 통상구를 통한 무역액은 67억 6천만 달러로 헤이룽장성 대외교역에서 큰 비중을 차지하고 있다. 통상구 중에서는 쑤이펀허를 통한 무역액이 32억 5천만 달러로 가장 많았고, 다음으로 통장(同江) 7억 9천만 달러, 헤이허(黑河) 6억 천만 달러, 동녕 5억 7천만 달러 등의 순이고 나머지 통상구는 비교적 규모가 적다).

3) 우리나라의 대 헤이룽장성 수출은 기계, 철강, 전기전자, 자동차 및 플라스틱 제품 등 중간재가 전체의 57.3%를 차지하고 있음.
4) 통상구(口岸)는 국가에서 지정한 인원, 화물, 교통수단이 출입국 하도록 개발된 항만, 공항, 버스터미널 등을 의미하며, 2016년 말 기준 중국 국무원 허가를 받아 개발한 통상구는 295개임, KMI 중국연구센터, "글로벌 비전 하에 중국 통상구 개발 현황 및 미래 발전 전망", 「KMI 중국리포트」 17-14호, 2017.7.21.

[그림 2] 헤이룽장성 15개 국경 통상구 분포도



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

현재는 헤이룽장성에서 철도로 러시아와 연계되는 통상구는 쑤이펀허가 유일하다⁵⁾. 극동러시아에서 출발한 화물열차는 쑤이펀허를 통해 하얼빈까지 이어지며, 네이멍구자치구 만저우리 국경을 거쳐 몽골, 러시아, 유럽까지 철도로 연계 가능하다. 현재 하얼빈~쑤이펀허~극동 러시아 항만~한국, 일본, 남중국을 연계하는 복합연계운송 노선은 이미 운영 중에 있다. 사실 상 이미 오래전부터 존재해 왔던 노선이었지만⁶⁾, 그간 여러 가지 제약들로 인해 활성화되지 않다가⁸⁾ 최근 '일대일로' 전략과 맞물려 헤이룽장성의 적극적인 지원 하에 점차 활기를 띄고 있다. 2016년 6월부터 2017년 5월까지 하얼빈~쑤이펀허~러시아~한·일 및 남중국을 잇는 육·해 복합연계운송 컨테이너 열차가 총 66개편 운행되었고, 화물량은 7,166TEU(총량 10.8만 톤, 화물가치 6.45억 위안)이며, 열차 만재율은 100%에 달하고 있다⁹⁾.

아직까지 동 루트는 상하이와 닝보 등의 남중국으로 가는 내수화물¹⁰⁾ 중심으로 중국 기업들이 독점적 지위를 가지고 있다. 헤이룽장성 정부에서는 이 루트를 통한 수출 컨테이너 화물에게 보조금을 지급하고 있다. 이 루트에서는 SWIFT(海铁联运运输集团)라는 중국 물류기업이 주도권을 보유하고 있으며, 러시아 철송 운송사 및 중국 혹은 제3국 선박을 통한 육해복합운송을 실현하고 있다.

5) 장창, "헤이룽장성 통상구 및 복합운송 노선계획 현황", 「2017년 KMI 중국지역물류세미나, 2017.9.14.
 6) 현재 헤이룽장 통장(同江)에 건설 되고 있는 '통장대교(총 길이 6,735.9m)'가 완공되면, 향후 하얼빈-통장-러시아 하바롭스크-TSR-유럽을 연계하는 새로운 철도노선이 개통될 계획임.
 7) 중국 해관총서는 이미 2007년부터 헤이룽장성 내수 화물들의 극동 러시아 항만을 통한 남중국 운송을 허가해줌, 해관총서, 「중화인민공화국해관총서공고 2007년 제5호」, 2007.3.28.
 8) 상대적으로 낙후된 지역 산업 구조, 러시아 구간의 높은 육상 운임에 기인한 가격 경쟁력 열세, 중국-러시아 간의 복잡한 통관 절차, 경쟁노선인 훈춘~자루비노 노선의 존재 등이 제약 요인으로 지목되어 왔음, KMI 중국연구센터, "동북진흥전략 10년, 대외물류 현황과 전망 [1]", 「KMI 중국리포트」, 17-14호, 2013.9.2.
 9) 까오텐밍, "일대일로'와 헤이룽장성 물류산업 현황", 「2017년 KMI 중국지역물류세미나, 2017.9.14.
 10) 중국 국내 화물들을 외국을 통해 다시 중국 다른 지역으로 운송하는 방식으로 '내무외운(内贸外运)' 혹은 '중외중(中外中)' 운송으로 불림.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이러한 노력으로 인해 2016년 7,166TEU를 처리하였으나, 대부분 중국 남방으로 가는 화물이며, 일부만이 한국 및 일본으로 수출되는 화물들이다. 그 밖에 수분하에 소재한 Shanglian(绥芬河市商联集团)이란 기업도 이 물류루트를 통한 운송을 진행하고 있다¹¹⁾.

3 헤이룽장성 물류발전 정책 및 계획

동북지역의 경제성장에 새로운 동력을 주입하고자, 2016년 중국 국가발전 개혁위원회는 「동북진흥 제13차 5개년 계획」(이하 「동북진흥 13·5 계획」)을 발표하였으며, 기존의 계획에서 강조한 산업 외에, 전자상거래와 물류체인 등을 새로운 업종에 대한 발전을 강조했다.

또한 러시아, 몽골과 인접한 지리적 강점을 활용하여 도로, 철도, 항공 및 항만 등 기초인프라 시설의 공동건설 계획을 통한 국제운송 및 변경지역의 인프라 건설을 강조하고 있다. 실제 지난 '12·5' 기간부터 동북3성은 새로운 성장 동력으로 물류산업에 주목하고 있다. 2011년 중국 국가발개위에서는 「동북지역 물류업 발전계획」을 발표하는 등 물류산업의 하드·소프트웨어 강화를 통해 동북지역의 전략산업으로 발전시키고 있다.

헤이룽장성도 2012년 「헤이룽장성 물류업 발전 '12·5' 계획」을 통해 2015년까지 물류산업을 지역경제를 선도할 중점산업으로 육성할 계획을 수립하였으며, 헤이룽장성의 주요 산업에 기반을 둔 장비제조 물류, 석유·석유화학 물류, 석탄물류, 식품·의약품물류, 목재·목제품물류, 농업관련 물류 등을 중점 육성하며, 헤이룽장성을 4대 물류발전구역으로 구분하고 있다.

[표 2] 헤이룽장성 물류발전구역 및 주요 산업 관련 물류영역

물류발전구역	주요 도시(거점)	주요 산업 관련 물류
하파치 물류발전구	하얼빈, 따칭, 치치하얼, 쑤이화(绥化) 등	하이테크, 장비제조, 석유화학(따칭), 의약품, 농업 관련 물류
하무쑤이 물류발전구	하얼빈, 무단장, 쑤이펀허, 동닝 등	석탄, 농업, 장비제조, 방직 임농업, 건축자재 관련 물류 및 보세물류, 대러시아 국제 물류
동부도시군 물류발전구	자무쓰, 허강, 지시(鸡西), 상야산(双鸭山) 등	석탄, 농업, 장비제조, 임농업 관련 물류
변경물류발전벨트	쑤이펀허, 동닝, 통장, 헤이허, 모허 등	목재, 광물, 제련, 식품, 건축자재, 기계전자, 방직 관련 물류 및 보세물류

자료 : 헤이룽장성 인민정부, 「헤이룽장성 물류업 발전 '12·5' 계획」

최근 '17년 4월에는 「헤이룽장성 상무(商贸)물류업 발전계획(2016~2020년)」(이하 「계획」)을 발표하며, 지속적으로 물류산업 육성 의지를 보이고 있다. 헤이룽장성은 그 산업구조에 기반하여 조달 물류와 농산물 관련 물류가 상대적으로 발달해 있다. 2015년 기준, 헤이룽장성의 공산품 물류와 농산물 물류 총액이 성 전체 사회물류총액에서 차지하는 비중은 각각 44%, 17.1%에 달한다.

11) 박성준, "중국 동북지역 및 극동러 연계 북방물류 BIZ 모델 전략", 「2017년 KMI 중국지역물류세미나」, 2017. 9. 14.

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 우리나라의 대 헤이룽장성 10대 수출 품목(2007~2016년)

No.	HS	수출 품목	비중(%)
1	84	기계류	36.0
2	72	철강	11.3
3	85	전기·전자기기	9.1
4	27	광물성연료·물질	6.7
5	74	동	5.1
6	87	일반차량	3.6
7	48	제지	3.5
8	73	철강제품	3.4
9	40	고무	3.2
10	39	플라스틱제품	2.8

자료: 양평섭 상동

■ 우리나라의 대 헤이룽장성 10대 수입 품목(2007~2016년)

No.	HS	수입 품목	비중(%)
1	10	곡물	27.2
2	12	종자·과실·인삼	10.0
3	72	철강	8.0
4	84	보일러·기계류	6.6
5	61	편물제 의류	5.9
6	28	무기화합품	5.2
7	39	플라스틱	4.4
8	44	목재·목탄	4.3
9	7	채소	3.6
10	23	조제사료	3.5

자료: 상동

헤이룽장성의 물류산업 기반은 상대적으로 영세한 물류기업 중심이다¹²⁾. 계획에서는 2020년 까지 생활용품 물류, 산업원자재 물류, 국제물류 및 특수물자 물류의 4개 현대화된 물류 서비스 체계를 전면 구축한다는 방침을 내세웠다. 또한 철도, 도로, 항만, 공항 및 국경 통상구 등을 기반으로 하얼빈을 중심으로 하여 중국 전역 및 인접 국가들과 연결하는 8대 물류통로 체계를 구축한다는 계획이다(그림 3) 참조.

[그림 3] 헤이룽장성 8대 물류통로



「계획」에서는 2020년까지 헤이룽장성 물류업 발전의 중점 과제로 ① 도시의 대형 물류프로젝트 건설 촉진, ② 대형시장의 물류 부대시설 건설 강화, ③ 전자상거래의 발전, 온·오프라인간의 연계 강화, ④ 도시 일용 소비자 물류 배송 발전, ⑤ 콜드체인 물류 발전, 2020년까지 성 콜드체인 배송률 50% 이상 달성, ⑥ 복합연계운송 인프라 건설 촉진, ⑦ 제3자 물류발전, ⑧ 물류 표준화·정비화 촉진 등을 제시했다.

4 한·중 FTA 시각에서의 한국기업이 중국 동북지역에서의 물류협력¹³⁾

현재 한·중 관계에는 몇 가지 어려운 점들이 존재하고 있다. 첫째, 한국의 사드배치 문제로 인한 정치, 경제 무역 및 인문 관계의 악화되고 있는 점, 둘째, 한·중 자유무역이 영향을 받게 되고, 한국기업의 중국내 경영환경이 악화되고 있는 점, 셋째, 관광, 인문, 교육 및 문화교류에 충격을 주고 있다는 점, 넷째, 물류협력도 영향을 받고 있다는 점 등을 들 수 있다.

12) 2015년 기준, 헤이룽장성 물류기업(자영업자 포함)은 총 28,000개로서 이중 자산 5,000만 위안 이상의 물류기업은 213개 사로 전체의 9.5%에 불과한 실정임(헤이룽장성 상무청, 「헤이룽장성 상무(商貿)물류업 발전계획(2016~2020년)」, 2017. 4.)

13) 다즈강, “한·중 FTA 시각에서의 한국기업이 중국 동북지역에서의 물류협력과 발전”, 「2017년 KMI 중국지역물류세미나」, 2017. 9. 14.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이러한 문제점 속에서도 한국기업의 입장에서는 전략적 기회들을 갖고 있다고 볼 수 있는데, 이는 중국에서 적극 추진 중인 '일대일로' 전략에서 찾을 수 있다. 중국의 일대일로는 국가 상호 간 연결과 자원 집중을 촉진하고 통로 건설을 가장 우선하고 있다. 중국 정부는 동북지역의 통로 건설과 러시아, 몽골 및 유럽과의 연결에 박차를 가하고 있다. 이런 입장에서 볼 때 일대일로는 한국기업에 투자협력과 물류협력 기회를 동시에 제공하고 있다. 한국기업이 동북지역 특히, 헤이룽장성에서의 지정학적 관계와 인간적인 친분관계에서 우위를 점하고 있는 점은 기회이기도 하지만 매우 큰 장점이다.

따라서 한국기업은 동북지역에서 다방면의 물류협력과 투자협력에 참여하는 것이 바람직하다. 여기에는 첫째, 역내 교통망 건설에 참여, 둘째, 중국·몽골·러시아의 통로구축 다자협력에 참여, 셋째, 동북지역에 대한 한·중 간 물류거점 구축에 참여, 넷째, 물류표준화와 정보화 등의 구축사업에 참여 등을 대상으로 사업을 구상할 수 있다. 이는 정부는 물론 민간차원에서도 사업추진이 가능하다.

5 시사점

지난 5월 출범한 대한민국 신정부는 100대 국정과제 중 하나로 '동북아 플러스 책임공동체 형성'을 제시했으며, 유라시아 협력 강화 등 대륙전략으로서 '신북방 정책'을 추진할 방침이라고 밝혔다¹⁴⁾. 이에 따라 지난 8월 말, 대통령 직속 '북방경제협력위원회'가 발족되었으며, 지난 9월 6-7일, 러시아 블라디보스토크에서 개최된 동방경제포럼(EEF)에서는 러시아와 우리나라 양국 정상은 우리나라의 '신북방 정책'과 러시아의 '신동방 정책'을 긴밀히 연계하자는 데 그 뜻을 같이 했다.

동방경제포럼에 앞선 9월 1일, '북방경제협력위원회'의 송영길 위원장이 헤이룽장성을 방문하여 장칭웨이(张庆伟) 헤이룽장 서기와 논의를 가졌다. 위원장이 가장 먼저 방문한 해외 지역이라는 점에서, 헤이룽장이 북방경제 협력에서 가지는 의의를 잘 대변해 준다. 헤이룽장성은 우리나라 '신북방 정책' 추진의 거점인 동시에 최적의 협력 파트너가 될 수 있다. 헤이룽장성 역시 '일대일로' 전략을 추진함에 있어 주변 국가들과의 협력이 필수적이며, 특히 해양으로 나아가기 위해서는 인근 극동러시아 뿐만 아니라, 3면이 바다이고 우수한 항만과 물류기업을 보유한 한국과의 협력은 최선의 선택일 것이다.

중국과 한국의 '일대일로'와 '신북방 정책'이라는 거시적인 환경이 이미 조성되어 있으며, 현재 헤이룽장성은 물류산업 육성에 많은 관심을 기울이고 있다. 풍부한 자원, '동북진흥 전략' 및 '일대일로' 전략에 따른 정책 혜택 및 동북아 주요국과 연계되는 효율적인 운송 네트워크는 생산지 및 시장으로서 헤이룽장성이 가지는 강점이 아닐 수 없다.

14) 대한민국 정부, "100대 국정과제", 2017.8.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

이에 따라 우리나라 정부 및 기업들도 헤이룽장성을 중심으로 한 역내 교통망 건설 참여, 주변국과의 복합연계운송루트 개발, 헤이룽장성이 최근 적극 지원·육성하고 있는 콜드체인물류와 전자상거래 물류센터 구축 등에도 관심이 촉구된다.

비록 현재 한·중간의 외교·안보·정치 상황이 수교 이후 전례 없이 경색되어 있지만, '비운 뒤에 땅이 굳는다'는 속담과 같이 이 시기를 슬기롭게 대처한다면 한·중 관계는 더욱 공고한 협력 동반자 관계로 발전할 수 있을 것이다. 그때를 위해 '신북방 경제'의 거점인 헤이룽장성에 대한 관심과 준비가 필요한 시점이다.

김세원 전문연구원·김형근 센터장
kmishanghai@naver.com



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 하이퉁장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이퉁장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- [저장성 닝보 '일대일로' 종합시범구 건설](#)
- [진지\(津冀\) 항만협력의 또 다른 성과](#)
- 초상국그룹, 발해만 항만자원 통합에 참여
- 칭다오항, Svtizer(머스크그룹 자회사: 예인선 업무)와 전략적 협력협의 체결
- 중국 국가교통운수물류 공공정보플랫폼 강-해 연계운송 정보센터 승인 획득

해운 · 항만 · 물류

- [2017년 중국자유무역구 발전지수 발표: 상하이시 1위](#)
- [2020년까지 지우장항\(九江港\) 및 난창항\(南昌港\) 역 등급 대형항만 구축 계획](#)
- [이우항\(义乌港\) 머스크해운 Sea&Rail 위클리 정기열차 첫 출발](#)
- 중국-ASEAN 항만도시 협력 네트워크 구축
- 충칭항, 자본교환을 통해 주업인 항만경영에 전념

- '르자오-중앙아시아' 컨테이너 국제 열차 개통
- 중국-카자흐스탄 함께 국제 육·해·복합운송 발전 추진

해양 · 수산

- [3대 해양생태복원 사업 추진](#)
- [<광둥성 연해 경제벨트 발전계획> 심의 통과](#)
- 국가해양국 <만장제(湾长制) 시행 사업 추진에 관한 지도의견> 발표
- 장쑤성(江苏省) 스마트 해양산업 얼라이언스 난징(南京)에서 발족

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: 2016년 하이퉁성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이퉁성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 저장성 닝보 '일대일로' 종합시험구 건설

최근 저장성(浙江省) 정부는 닝보(宁波) '일대일로' 종합시험구(一帶一路綜合實驗區, 이하 시험구라 칭함) 설립을 허가하였다. 시험구가 개방·혁신을 주요 노선으로, 호혜(互利共贏)를 목표로, 메이산신취(梅山新區)를 핵심구역으로, 투자무역 편리화·산업과학 기술협력·금융보험 서비스·인문교류 활성화를 중점 전략으로 삼는다. 또한 '일대일로' 해운·항만·물류센터, 투자무역 편리화 선도구역, 산업과학 기술협력 선도구역, 금융보험 서비스 시험구 및 인문교류 구역을 구축하여 닝보를 '일대일로' 전략의 중추도시로 육성하는 것을 목표로 하고 있다.

닝보는 고대 해상실크로드와 오늘날 '일대일로'의 중요한 거점도시로서 지리적 위치가 우월하고, 개방이 빠르며, 체제가 유연하다. 또한 '일대일로'와 연결하는 기초 인프라가 훌륭하고, 장점이 많고, 기타 플랫폼과의 결합도가 높다. 닝보발전개혁위원회 책임자는 지리적 위치, 항만자원, 개방 발전과 역사적인 전통 등에서 강점을 가지고 있는 닝보가 '일대일로' 시험구역 설립에 적합한 구역이라고 강조했다.

미래 시험구의 임무는 5개 분야에 집중하는 것이다. 첫째, 닝보·저우산항을 대표로 해상실크로드 구축을 강화하여 물류시설 네트워크를 확충한다. 둘째, 중동 및 유럽과의 교류 협력을 중점으로 삼고 무역편리화 수준을 제고하여 원활한 무역 메커니즘을 모색한다. 셋째, 산업발전을 주체로 하고, 호혜 서비스 체계를 보완하며, 산업과학 기술협력의 새로운 모델을 모색한다. 넷째, 보험 혁신에 초점을 맞춰 국제금융보험서비스를 보완하고, 자금유통과 리스크 보장 체계를 모색한다. 다섯째, 닝보의 전통을 바탕으로 인문교류 협력을 추진하고 민심이 상통하는 플랫폼을 구축한다.

'일대일로' 시험구 건설은 보다 높은 차원과 넓은 영역의 개방을 실현하고, 저장성, 닝보시가 발전하는 중대한 기회이다. 닝보발전개혁위원회 책임자에 따르면, 시험구 건설은 닝보로 하여금 항만자원과 개방 강점을 보다 잘 활용하고 닝보항의 경제영향 범위를 확대하며, 산업경쟁력과 도시의 글로벌화 수준을 제고하여 닝보의 '국제항만 도시(國際港口名城)' 건설에 도움을 줄 것이다. 동시에 시험구 건설을 통해 연안 국가들과 광범위한 협력을 실현하고, 과학기술·문화·교육·관광 등 교류를 확대하여 닝보항을 '동방문명수도(東方文明之都)'로 구축하는데 일조할 것이다.

현재 저장성은 '일대일로' 전략을 통해 새로운 대외개방 구도를 형성하고 있다. 시험구의 설립은 저장성이 '일대일로' 전략허브를 구축하고 '일대일로' 전략의 선두 주자가 되기 위한 중요한 조치이다. 현재 기타 지역에는 유사한 종합시험구가 설립되지 않은 상태이기에 때문에, '일대일로' 건설에서 저장성이 앞장서고 있다.

<자료 : 浙江在线, 2017. 9. 19.>

2 진지(津冀) 항만협력의 또 다른 성과

2017년 9월 15일, 진지(津冀) 국제컨테이너터미널 유한공사가 창저우시(沧州市) 보하이신구에서 정식으로 운영을 시작하였다. 이는 텐진과 허베이 지역의 항만자원 통합이 중요한 한걸음을 내딛었고, 두 지역 항만이 시장주도의 방향으로 가고 있으며, 컨테이너 부두·항로 및 업무발전 방향에서 분업협력, 포지셔닝 전략 발전, 상호공영 발전을 견



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 하이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지하는 것을 의미한다.

진지국제컨테이너유한공사는 텐진항그룹과 허베이항그룹이 공동 투자한 보하이진 지향만투자발전유한공사와 친황다오항유한책임공사가 출자하여 설립되었다. 황화항에 위치하여 베이징과 텐진에 인접하고 있으며, 후방에는 광활한 북서지역을 경제 배후지로 두고 화중·서남지역으로 뻗어 나아가는 구조이다.

또한 환발해 지역에서 경제적으로 가장 중요한 바다 진출지역 중 하나이다. 현재 2개의 10만 톤급 컨테이너 전용선석을 보유하고 있고, 연간 통과능력은 90만 TEU에 달한다. 현재 이 회사와 코스크쉬핑, 안통(安通)물류 등 해운회사가 협력하여 운영하고 있는 항로가 전국 연해의 각 주요 항만을 포괄하고 있고, 동시에 텐진항과 다롄항을 통해 환적하여 전 세계 기타 항만으로 연계된다.

다음으로 텐진, 허베이 두 항만그룹은 두 지역 항만분포와 기능 분업을 최적화 시키고, 항만자원통합과 항만의 집산운송체계를 완비할 계획이다. 또한 현대적인 해운서비스업 발전 촉진, 친환경발전, 텐진-허베이 항만 정비능력 제고 등 6대 부문의 총 18개 중점 임무에 있어 쌍방이 기초설비건설, 공공서비스, 과학기술발전, 현대물류, 친환경 항만 등의 영역에서 협력을 추진할 방침이다. 이를 통해 텐진-허베이 항만조직이 통일적으로 움직이는 현대화된 항만군 구축을 촉진시킬 것이다.

<자료: 天津日报, 2017. 9. 18.>

3 2017년 중국자유무역구발전지수 발표: 상하이시 1위

2017년 9월 16일에 진행된 '제5회 중국자유무역시험구포럼(中国自由贸易试验区论坛)'에서 상하이재경대학교(上海财经大学)는 '2017 상하이재경대학교 중국자유무역시험구발전지수(上财中国自由贸易试验区发展指数)'를 발표하였다. 결과에 따르면, 상하이자유무역구 지수는 81.35로 광둥(80.58), 텐진(79.71), 푸젠(79.90) 자유무역구를 앞서고 있으나, 상하이와의 격차는 줄어들고 있다. '상하이재경대학교 중국자유무역시험구발전지수'는 중국자유무역시험구 전반적인 발전상황 및 초기에 설립된 상하이, 텐진, 광둥, 푸젠 4개 시험구를 평가하였다. 평가결과, 종합 총 지수는 80.39로 비교적 높은 수준에 처해 있다.

상하이재경대학교 상하이발전연구원/자유무역구연구원 원장인 자오샤오레이(赵晓磊)교수의 소개에 따르면 해당 지수는 상하이재경대학교 프로젝트그룹이 2,000여개 기업, 사회단체, 전문가 및 공개된 경제자료를 분석하여 얻은 결과이다. 자유무역구내 투자, 대외무역, 재정, 금융, 취업 등 각 영역의 변동과 상호 영향을 고려하고 자유무역구 자체의 특징과 결합하여 자유무역구의 발전 상태를 가늠하는 동시에 주기적인 발전규칙을 도출하였다.

이중 '발전지수'는 주관적·객관적인 두 개의 측면에서 자유무역구의 발전을 고찰하였고, 각각 신뢰도, 혁신 및 영향의 세 개 측면에서 평가지표 체계를 구축하여 상하이, 텐진, 광둥 및 푸젠 자유무역구 발전을 평가하였다. '발전지수'는 발전신뢰도지수, 혁신능력지수와 영향력지수를 포함한다. 신뢰도지수는 기업 및 대중들이 자유무역구 발전에 대한 주관적인 판단에 따라 제작되었고, 대중과 기업이 자유무역구 미래 발전에 대한 신뢰도 정도를 반영하였다. 평가결과, 종합발전신뢰도지수는 80.96으로 자유무역구가 개혁개방, 지역경제, 기업발전, 대중생활에 뚜렷하고 적극적인 영향을 가져다주고 기업의 믿음도 강화되고 있음을 반영하였다.

혁신능력지수는 자유무역구 비즈니스 환경의 최적화 효과를 가늠한다. 주로 정부기능의 변화, 투자영역 개방 확대, 금융혁신, 무역 편리화 및 관리제도 혁신의 5개 영



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 : 2016년 헤이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스 : '일대일로' 전략과 헤이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

역에서 효과를 반영한다. 평가결과, 자유무역구발전의 혁신능력지수는 81.04로 신뢰도지수보다 높게 나왔으며, 이는 자유무역구가 제도혁신 면에서 빠르게 발전하고 있어 기업, 대중 및 전문가들의 인정을 받고 있음을 의미한다. 4개 자유무역구를 볼 때, 상하이 81.98, 광둥 81.39, 텐진 80.49 및 푸젠 80.41로 상하이와 광둥이 앞장서고 있고 '경영허가증과 사업자등록증 분리(证照分离)' 제도 및 '사중사후 감독관리제도(事中事后监管制度)' 등 제도 혁신에서 기타 자유무역구보다 앞장서고 있다.

영향력지수는 자유무역시험구가 지역경제발전과 대중생활에 주는 영향 및 파급효과를 반영한다. 결과에 따르면 자유무역구 영향력지수는 80.73이고, 자유무역구별로는 상하이 81.62, 광둥 79.82, 텐진 77.88 및 푸젠 77.53이었다. 자오샤오레이에 따르면, 상하이자유무역시험구는 첫 시험구로서 경제발전 성과가 뚜렷하다. 자유무역구는 해당 지역의 경제발전에 대한 기여도가 뚜렷하고 대중 생활에도 영향을 주고 있지만 주변 지역에 대한 영향력에 대한 제고가 필요하다.

또한 프로젝트그룹은 조사과정에서 자유무역구 내에 위치한 기업의 신뢰도와 만족도는 구역 외에 위치한 기업보다 뚜렷하게 높고, 기업규모와 설립연한은 신뢰와 평가에 부정적 영향을 끼친다는 것을 발견하였다.

이외 대중이 '경영허가증, 사업자등록증 분리', '네거티브 리스트(Negative List)' 및 '시장진입(市场准入)' 등의 개념에 대한 이해가 부족하다. 이는 자유무역구의 정책 해석, 발전계획, 홍보의 투명도 등에서 개선이 필요함을 의미한다. 문화교육과 관광레저 등의 서비스 업종에서 자유무역구 발전에 대한 평가가 상대적으로 낮고 이는 자유무역구가 관련 업종의 개방 확대가 필요함을 시사한다.

개혁개방을 확대하고 자유무역구 관련 제도와 법률체계를 보완하여 자유무역구의 경제적 영향력을 제고하는 것은 향후의 중요한 발전방향이다.

<자료 : 上海市金融服务办公室, 2017. 9. 19.>

4 2020년까지 지우강항(九江港) 및 난창항(南昌港) 역 톤급 대형항만 구축 계획

장시(江西)성 교통운수청에 따르면, 장시성은 수운건설 실시를 촉진하는 의견을 내놓았고, 적극적으로 수운건설을 지지하여 2020년까지 성 전체 고등급 항로가 995km에 달할 것으로 예상된다. 계획 중인 고등급 항로는 간장(赣江간장), 신강(信江신강) 항로이며, 전체 라인 3급 항로가 완성되어, 2020년에는 지우강항(九江港), 난창항(南昌港)이 각각 물동량 역 톤급 대형항만으로 거듭날 전망이다.

관계자에 따르면, 최근 몇 년간 장시성은 수운 관련 중대사업 추진을 서두르고 있으며 총 투자액은 232억 9,200만 위안에 달한다. 작년 말까지 전 성 고등급항로 614킬로미터가 완성되었는데 특히 총 175킬로미터에 이르는 난창에서 후코우(湖口)의 간장(赣江)항로는 3급 표준에서 2급 표준으로 상승되었다. 난창에서 창장까지는 연중 통행 가능한 선박 톤수가 1,000톤급에서 2,000톤급으로 크게 증가했다. 최근 장시성은 난창 룡두우강(龙头岗)종합부두 1기 공정, 지우강항 루이창(瑞昌)항만구역 리윈(理文)물류, 완넨(万年)항 종합부두 등 1,606개 공용부두사업을 완료했다. 2016년에는 전 성의 운송선박 2,087척, 적재 총톤 223만 톤, 선박 평균 적재톤수 1,068톤을 기록했다.

9월 6일, 장시성 정부는 <장시성 인민정부 판공청의 수운건설실시 가속화에 관한 의견(江西省人民政府办公厅关于加快水运建设的实施意见)>을 내놓았다. 이중 장시성은 3급 항로 건설을 전면 실행할 것으로, 2020년까지 전 성 고등급 항로가 995킬로미터에 달할 것이라고 언급했다. 기존 계획대로라면 2020년 말까지 간장(赣江) 3급 항로가 완성될 예정이었으나 조기 목표 달성하여 2019년 말까지는 완성될 것으로 예상된다. 기



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 하이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

존 2022년 말 완성 예정의 신장(信江) 3급 항로 역시 조기 목표 달성하여 2020년 말까지는 완성될 것으로 예상된다. 이와 같은 추세라면 2020년까지 지우강항, 난창항은 각각 억 톤급 이상, 억 톤급 규모의 대형항만으로 거듭날 것이며, 간장 중상류 및 신장 주변은 초기 단계의 항만체계가 형성될 것이다.

성 교통운수청에 따르면, 2년 내 간장의 불법부두 정비업무가 완료될 계획이다. 2017년 불법부두 기초조사가 끝나고, 정비방안이 제정되어 2018년 전면적으로 정비 작업이 시작될 것이다.

이 밖에 신장 바즈주이(八字嘴)항만전기허브와 슈양항(双港)해운허브가 금년 8월 말까지 기초 설계를 완성하고 연내에 착공될 예정이다. 완안(万安)허브 2선 수문은 연내에 공사 승인을 받고 2020년 완공 예정이다. 지우장 홍광(九江红光), 난창 룡토우강(南昌龙头岗) 2개 항만물류원은 연 내 공사 승인을 받아 내년 착공되어 2020년 운영에 투입될 계획이다. 신간(新干)항만전기허브사업은 연내 수문공정이 완성되고 통항조건을 갖춰 2019년 완공 후 전면 운행될 예정이다.

<자료 : 江南都市报, 2017. 9. 7.>

5 이우항(义乌港) 머스크해운 Sea&Rail 위클리 정기열차 첫 출발

9월 19일 오전 10시 55분, 이우항(내륙항) 머스크해운 철도·해상 복합운송 위클리 정기열차 편이 이우 서역에서 그 첫 출발을 하여 닝보·저우산항으로 향했다. 이는 닝보·저우산항, 머스크해운 및 이우시가 상하이 철도국, 통상기관 등 공공기관의 적극 지지 하에 이뤄낸 또 하나의 새로운 성과이며, '이우-닝보·저우산 개방 대통로' 건설 추진과 '일대일로' 전략 이행, 지역경제발전과 대외경제 촉진에 있어 매우 중요한 의미를 지닌다.

닝보·저우산항은 연간 물동량 세계 1위인 대형 항만으로, 연간 컨테이너물동량은 세계 4위이다. 머스크해운은 세계 최대의 컨테이너 정기선사이며, 이우는 세계 최대의 소상공품 구매시장이다. 최근 몇 년간 닝보·저우산항은 서쪽으로는 최대 '시장'과 연계하고, 동쪽으로는 최대 '선사'와 손잡아 3자 간의 긴밀한 협력을 통해 시너지 효과를 강화하고 상호 발전을 이루고 있다. 현재 이우시의 연간 컨테이너 수출량이 약 120만 TEU 정도이며, 그 중 82%가 닝보·저우산항을 통해 나간다. 머스크해운은 이미 저장성 항만그룹, 닝보·저우산항그룹과 중요한 전략적 파트너 관계를 맺고 있다. 금년 1월에서 8월까지 머스크해운 선박들은 닝보·저우산항에서 179만 7천 TEU의 컨테이너물동량을 처리하였는데, 이는 전년 동기대비 14% 증가한 수치이며 전체 입항하는 선사 중 2위를 차지한다.

이우-닝보 컨테이너 철도·해상 복합운송 정기열차는 2013년 10월에 정식 개통됐고, 현재는 매일 운행하고 있으며, 상하이 철도국으로부터 최초 승인받은 '포인트 투 포인트' 순환운송 정기열차이다. 2016년 11월 이우 내륙항이 저장성 항만그룹으로 합병된 이후, 내륙항과 연해항이 전면적으로 연결되어 Sea&Rail 복합운송 업무 발전에 크게 진전이 있었다. 금년 1월에서 8월까지 이우-닝보 정기편을 통한 Sea&Rail 복합운송량은 모두 2만 9,600TEU에 달하며, 전년 동기대비 127.4% 성장이라는 성과를 냈다.

금번 개통된 이우항 머스크해운 Sea&Rail 위클리 정기편은 닝보·저우산항과 대형선사와의 협력관계를 한층 더 밀접하게 했고, 이우항의 기능을 확장시켜 해운 선하증권(B/L)을 이우항까지 발행할 수 있게 되어 막힘없는 물류서비스를 실현했다. 이로써 국제무역에서 상품 인도시간을 더욱 축소시켰으며 물류비용 및 컨테이너 트럭 연료소모, 자동차 배기가스 배출감소 등의 측면에도 큰 사회적 공헌을 했다.

관계자에 따르면, 저장성 항만그룹과 닝보·저우산항그룹은 이우항 머스크해운



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 하이퉁장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이퉁장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

Sea&Rail 위클리 정기편 개통을 계기로 저장성 항만일체화 발전의 강점을 충분히 발휘하여 정부부문과 통상기관, 철도부문, 해운회사 및 물류기업과의 협력을 강화한다는 계획이다. 이를 통해 항만과 Sea&Rail 복합운송의 서비스 기능을 지속적으로 개선하여 물류효율과 서비스 수준을 제고하고, 컨테이너 Sea&Rail 복합운송의 '프리미엄 정기편'을 구축할 수 있도록, 또 이를 통해 이우항이 아태지역 최강의 국제내륙통상 물류허브항이 될 수 있도록 노력한다는 방침이다.

<자료 : 人民网浙江频道, 2017. 9. 19.>

6 3대 해양생태복원 사업 추진

9월 16일, 국가해양국과 EU 주중(驻华) 대표단이 공동 주최한 '파란 지구, 해변 청소 활동'이 톈진 동장완(东疆湾) 모래사장에서 개최했다. 이 활동에 참석한 뤼채샤(吕彩霞) 국가해양국 수석 엔지니어는 중국 해양환경 관리에 관해 인터뷰를 진행했다.

◇ 기자 : 국가해양국이 작년에 <해양생태 레드라인 제도 전면적 수립에 관한 의견>을 발표했으며, 1년 동안의 추진상황 소개를 부탁드립니다.

◇ 뤼채샤 : 해양생태 레드라인의 시행사업은 2012년부터 시작되었으며, 시행해역은 보하이(渤海) 해역이다. 2014년 7월, 보하이 해역의 3성(省) 1시(市)에서 해양생태 레드라인 제도를 수립했으며, 보하이의 37% 해역과 31%의 대륙자연해안선을 레드라인 구역으로 획정했다. 진행 상황을 봤을 때, 좋은 생태적·사회적 편익을 거둔 것으로 보인다. 2016년 4월, 국가해양국이 <해양생태 레드라인 제도 전면적 수립에 관한 의견>과 <해양생태 레드라인 획정기술 지침>을 발표했다. 여기서 해양생태 레드라인 구역 면적, 대륙 자연해안선 보유율, 도서 자연해안선 보유율 및 해수품질의 네 가지 관리지표를 제시했다. 해양생태 레드라인 구역 면적이 연해 각성(구, 시)의 관리해역 총 면적의 최소 30%를 유지하도록 했다. 전국 대륙자연해안선 보유율은 최소 35%를 유지하고, 전국 도서는 기존 사질(砂质) 해안선의 길이를 유지하며, 2020년까지 연안 해역 수질의 우량 비율이 약 70%에 도달시킨다는 목표이다.

◇ 기자 : 2016년에 국가해양국은 해양생태 복원의 관한 '블루 해만(蓝色海湾)', '남홍북류(南红北柳, 남방지역에서 홍수림, 북방지역에서 위성류[Tamarix chinensis]를 종식함)' 및 '생태도서' 복원사업을 추진하기 시작했는데, 지금 이 3개 사업이 어떻게 되어가고 있는가?

◇ 뤼채샤 : 2016년 이후 재정부와 국가해양국은 '중앙 도서·해역 보호 자금'을 이용해서 전국의 18개 도시의 '블루해만', '남홍북류'와 '생태도서' 사업 실시를 지원했다. 총 약 270킬로미터 해안선을 회복시킬 계획이며, 모래사장은 약 130헥타르, 연해습지 약 5,000헥타르를 복원할 것이다. 그리고 홍수림 약 160헥타르, 좁은 해홍나물 약 1,100헥타르, 위성류 462만 주, 도서에서 식피 32헥타르를 종식할 계획이다. 또한, 해양생태회랑 약 60킬로미터를 건설할 예정이며, 2020년까지 100개의 생태도서를 건설할 계획이다. 통계에 따르면, 지금까지 회복시킨 해안선 약 40킬로미터, 복원된 연해습지는 160 헥타르, 복원된 모래사장은 2헥타르이다.

다음 단계에서 이 3대 생태복원사업을 착실히 추진하고 '중앙 도서·해역 보호 자금'을 제대로 이용하기 위해, 최근 국가해양국은 <블루해만 정돈사업 계획(2017-2020)>, <남홍북류 습지복원사업 계획(2017-2020)>, <생태도서 사업 건설 지침> 및 <도서 생태조사 기술요구>를 발표할 예정이다.

◇ 기자 : 21세기 해상실크로드 전략은 중국 해양경제에 어떤 발전을 가져줄 것인가?

◇ 뤼채샤 : 주로 세 가지로 총괄할 수 있다. 첫째, 21세기 해상실크로드 건설을 통



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국: 2016년 하이룽장성 주요 수출수입품
- ▶ 이슈 포커스: '일대일로' 전략과 하이룽장성 물류산업 발전 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

해, 해상에서의 상호연계를 효과적으로 실현하고, 해양 교통운수업 발전을 대대적으로 촉진시킨다. 둘째, 해양산업과의 효과적인 연계를 촉진하여, 해양관련 기업의 해외 진출을 확대 시킬 수 있다. 셋째, 대외협력 지원 시스템을 보완하고 국제해양금융업의 발전을 촉진할 수 있을 것이다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 9. 19.>

7 <광둥성 연해 경제벨트 발전계획> 심의 통과

9월 15일, 광둥성 상무위원(省委常委)회의에서 <광둥성 연해 경제벨트 발전계획(2017~2020)>을 통과시켰다. 또한 새로운 발전이념을 착실히 이행하여 연해 경제를 경제발전의 주요 엔진으로 삼아서 해양경제의 발전을 촉진시켜야 한다고 강조했다.

회의에서는 연해 경제벨트를 구축하는 것은 광둥성 지역의 경제발전의 중요한 전략으로 삼아, 풍부한 해양자원의 강점을 충분히 발휘해서, 육·해 통합을 강화한다고 강조했다. 새로운 도시화, 교통 인프라 건설 및 현대산업의 발전을 전면적으로 계획하고 추진함으로써 연해경제의 발전수준을 전면적으로 제고한다. 이와 더불어 생태우선 및 녹색발전 원칙을 견지하고, 주체 기능구 전략을 실시하며, 해만, 해안선, 도서, 갯벌 및 습지 등의 자연자원을 엄격히 보호하고, 생태안전을 파괴하는 개발행위를 금지한다는 방침이다.

또한, 계획 간의 연계성을 강화하여 연해 경제벨트 발전계획을 연안계획, 연해관광도로계획 및 연해관광계획 등과 연계시켜서 통일되고 종합적인 지역계획을 수립한다. 또한, 각 지역의 각 기관은 계획을 착실히 실시하고 각자의 책임을 이행하여 상호 간의 조화를 강화해야 한다. 계획대로 연해 경제벨트의 건설을 추진하고 실질적인 성과를 이루도록 한다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 9. 18.>