



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

제17-16호
 2017년 8월 21일

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

■ 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황

(단위 : %)

구분	비중
저장성	37
푸젠성	20
광둥성	16
기타지역	27
합계	100

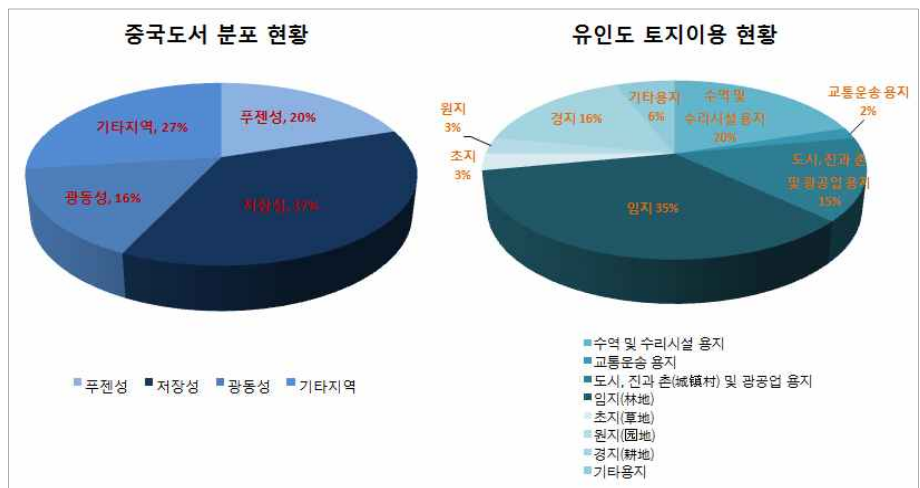
구분	비중
수역·수리시설 용지	20
교통운송 용지	2
도시·진·촌(城镇村)·광공업 용지	15
임지	35
초지	3
원지	3
경지	16
기타용지	6
합계	100

자료 : 국가해양국, 「2015년 도서통계조사 공보」, 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 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황



자료 : 국가해양국, 「2015년 도서통계조사 공보」, 2016. 12. 27. KMI 작성.

중국 도서 분포 남부에 집중, 임지가 유인도 토지이용에 가장 큰 비율 차지

전국 해역 지명조사의 결과에 따르면, 지금 중국은 총 1,100여개 도서를 가지고 있으며, 도서 면적은 중국 육지면적의 0.8%를 차지하고 있다. 저장성, 푸젠성과 광둥성의 도서 수량은 중국 전체의 73%를 차지하고 있다. 중국의 도서 분포는 불균형적인 것으로 나타났으며, 주로 남부지역과 연안지역에 집중되고 있다. 지역별로 구분하면, 동해의 도서 수량은 중국 도서 총수의 약 59%를 차지하고 있고, 남해 도서는 약 30%, 보하이(渤海)와 황해 도서는 약 11%를 차지하고 있다. 또한, 중국 유인도의 토지이용 총 면적은 5,660km²이며, 이중에 임지, 수역·수리시설, 도시·진·촌·광공업의 3개 용지는 가장 주된 사용 목적으로 나타났다.

중국은 <도서보호법>과 <전국 도서보호 계획>이 발표됨에 따라, 도서보호에 대한 인식이 강화되었다. '12·5' 계획 시기, 도서의 생물다양성과 중요한 생태시스템을 보호하기 위해, 도서자연보호구 8개 및 도서특별보호구 17개를 새로 구축했다. 또한, 169개 도서 복원과 보호 프로젝트를 실시하여 일련의 파손된 도서 생태시스템이 복원되었다. <전국 도서보호 업무 '13·5' 계획>에 의하면, '13·5'시기 중국은 도서에 대한 개발과 이용 수준을 향상시키는 동시에 도서에 대한 생태보호와 종합관리 사업도 함께 추진할 계획이다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

저자 소개
장지웨(张志卫) 부연연구원
국가해양국 제1해양연구소

전문가 칼럼 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망

도서는 육지와 해양을 겸비하는 해상영토로서 매우 풍부한 어업자원, 광산 자원, 항만자원 및 관광자원을 가지고 있다. 블루경제의 발전에 따라, 도서에 대한 이용과 경제개발은 이미 각 국가와 각 지역이 중요시하는 분야로 부상하고 있다. 도서경제 개발은 도서의 육지자원, 주변의 해양자원 및 그의 지리적 위치에 의존해서, 시장 지향에 따른 ‘도서-해양-육지’를 통합·조종하는 지역 경제발전 모델 중 하나이다.

전국 각 지역은 도서 개발·이용에 있어 많은 발전을 이루었지만, 도서는 대륙과 멀리 떨어져 있고 교통이 불편하며 경제규모가 비교적 작은 편이어서 도서의 경제개발 과정이 순탄하지 않았다. 최근 몇 년 동안에 생태시스템에 기반한 도서보호와 관리제도가 계속 보완되는 동시에 블루경제도 지속적으로 발전되고 있어서, 도서경제개발도 장족의 발전을 이루었다. 이와 동시에 도서 지역의 지속가능한 발전능력도 계속 향상되고 있다.

1 중국 도서경제개발의 과정

도서는 중요한 생태공간, 생산공간 및 생활공간이다. 중국의 도서 경제개발 과정은 인류가 도서를 인식하고 보호하고 발전시키는 과정으로 볼 수 있다. 또한, 이는 사회경제 발전을 위한 도서에 대한 이용과 생태환경에 대한 보호 간 선순환을 확보해 주고, 도서에 대한 절약적 이용을 촉진하여, 도서보호를 통해 자원, 생태 및 사회경제 간의 조화로운 발전을 이루는 과정이기도 하다. 중국의 도서경제 개발과정은 주로 다음과 같이 네 가지 단계로 나눌 수 있다.

중국의 도서 경제개발의 제1단계는 1949년 이전이다. 이 단계에서 도서의 주도산업은 해양어업이다. 도서개발 활동은 옛날부터 해양어업자원에 대한 개발과 이용을 위주로 하고 있다. 6,000년 전부터 중국 장하이현(长海县) 도에서 이미 어획활동을 시작한 흔적이 있었다. 상주(商周)와 진한(秦汉) 시대에 들어가서, 수요의 확대 및 생산도구와 항해기술의 발전에 따라, 도서는 어획, 제염 등의 기능을 초보적으로 가지기 시작했다. 그 후에 순, 당, 송, 원, 명 시대에는 해운활동이 활발해지면서 문호개방도 확대하여, 환적기능도 도서의 주요기능이 되었다.

제2단계는 1949년부터 1970년대 말까지이다. 이 단계에서는 국가안전을 보호하고 해상으로 들어온 외래침입을 방어하기 위해, 도서에 대한 개발과 건설은 주로 군사이용 목적에 두고 있었으며, 도서를 폐쇄적이나 반폐쇄(半封闭)적으로 운영하고 있다.

제3단계는 개혁개방부터 1990년대 중반까지이다. 이 시기에는 중국의 도서 개발은 개혁개방 전략의 실시에 따라 전면적으로 급속 발전해 왔다. 또한 도서 이용을 위한 전기(前期) 자원조사를 시작하여, 도서의 기본현황에 대해 초보



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INEX

구분	01-06	08-18
종합지수	806.26	853.79
일본 향로	653.60	669.90
구주 향로	1059.04	1139.36
미서부 향로	682.17	651.40
미동부 향로	860.49	864.85
한국 향로	556.25	570.80

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

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

구분	01-06	08-18
종합지수	992.60	1137.33
석탄	996.54	1212.29
곡물	770.59	1072.06
금속광석	1030.54	1028.45
정유	1239.27	1262.87
원유	1541.72	1541.72

자료 : 상하이항운교역소

적으로 파악하게 되었다. 그러나 도서 산업정책은 아직 형성되지 못한 상황이었다.

1990년대 중반부터 중국의 도서 경제개발은 제4단계로 들어서 있다. 국가는 거시적인 측면에서 도서의 경제개발을 중요시하기 시작했다. 국가는 <도서보호법>을 반포하여 실시하기 시작하는 동시에, 도서보호의 계획과 제도, 도서 유료이용 제도 및 도서 이용 논증제도 등 일련의 법률법규도 제정하였다. 또한, 이와 더불어 도서 경제개발, 도서자원과 환경보호, 도서 인프라 건설 및 사회발전 등에 관한 목표를 제시했다. 이 시기에는 도서산업의 활기찬 발전으로 인해, 제2, 3차 도서산업의 비중이 급속 상승된 것으로 나타났다.

2 도서 경제개발 정책

국가와 각급 정부는 도서의 경제발전을 이루는 동시에 생태환경을 보호하고 도서에 대한 지속적인 이용을 실현하기 위해 도서산업의 발전정책을 제정하여 실시하기 시작했다. 도서 경제개발 정책은 도서산업 발전을 위한 기반이 마련되었으며, 이는 주로 국가의 법률 및 관련 제도, 정책을 통해 살펴볼 수 있다.

1. <도서보호법>

2010년에 <도서보호법>이 반포되어, 도서 개발과 보호를 위해 법적 기반이 마련되었다. <도서보호법>은 도서 자원에 대한 이용, 관리와 보호를 위한 종합적인 법률이며, 이 법의 반포는 도서 법률 규정의 효력성을 높였을 뿐만 아니라, 중국 도서법 체계의 공백도 채워 주었다. 이는 도서 자원을 보호하고 도서 생태균형을 유지하는 데 중요한 의미를 지니는 동시에, 정부의 도서에 대한 감독·관리는 강화되고 도서의 개발·이용 질서도 규범화시켰다. 이와 더불어 국민이 도서 이용에 가지는 합법적 권익을 보호하고 도서경제의 지속가능한 발전을 촉진하는 데도 중요한 의미를 가지고 있다.

또한, <도서보호법>은 무인도 소유권 귀속 문제에 대해 처음으로 명확히 규정해 놓았다. 그 전에 중국의 도서 관리는 뒤처지고 있었고, 무인도 개발은 장기적으로 무절제와 무질서의 상태에 처해 있었다. 또한, 국가는 도서 소유권 귀속에 대해 명확한 규정이 없어서 일부 무인도는 기업과 개인들이 멋대로 차지하고 매도하고 있었다. <도서보호법>의 반포는 무인도는 국가소유로 규정했으며, 무인도에 대한 무료이용을 종결시켰다. 이를 통해 도서보호와 도서에 대한 합리적인 이용을 촉진할 수 있으며, 향후 도서 개발·이용을 위해 기반과 공간이 마련되었다.

2. <전국 도서보호 계획>

2012년에 <전국 도서보호 계획>이 발표되어, 중국 도서 생태환경 보호를 위



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

한 구체적인 정책이 마련되었다. 이는 중국 도서 개발과 보호를 위한 지도성 강령이다. 계획기간은 2011~2020년으로 규정되어, 계획기간의 목표는 도서 생태보호 강화, 도서개발 질서 규범화, 도서 거주환경 개선 및 특수용도 도서에 대한 보호 강화 등에 두었다. 이외에는 도서보호의 장기적인 목표도 제시했다. 즉 도서보호 능력을 전면적으로 강화하여 생태복원의 범위를 확대하고 도서 생태시스템의 선순환을 유지한다. 또한, 무인도 개발활동이 규범화되고 질서 있게 전개되며, 도서 산업구조가 점점 합리적으로 구축되고, 도서지역의 생태보호와 사회경제 간의 조화로운 발전을 추진한다. 그리고 특수용도 도서에 관한 보호제도를 효과적으로 이행하여 국가의 해양권익을 수호하는 능력을 향상시킨다.

<계획>은 '분류별 보호(分类保护)'와 '구역별 보호(分区保护)'의 모델을 제기했다. '분류별 보호'는 즉 특수용도 도서, 유인도와 무인도의 구분기준, 그리고 무인도 용도 유형의 구분 기준에 따라 서로 다른 보호조치를 취한 것이다. '구역별 보호'는 도서의 분포 특징 및 생태기능의 관련성과 속지(属地)관리의 편리성을 고려해서, 네 가지 1급 구역으로 나누어서 보호한다. <전국 도서보호계획>에서 제기한 '분류별'과 '구역별'의 보호방법은 중국의 <도서보호법>을 관철시키는 구체적인 조치로 볼 수 있으며, 중국 도서 생태환경을 전면적이고 효과적으로 보호하는 데 중요한 영향을 미쳤다.

3. 지역별 도서계획 편성, 3차원 계획체계 구축

<전국 도서보호계획>이 실시된 이후, 국가해양국은 국가 차원의 계획이 효과적으로 이행할 수 있기 위해, 각 성급과 현급 정부가 제정한 계획을 통과시켰다. 이는 국가 정책과 일치된 전제로, 각 지역의 구체적인 상황에 맞게 적절한 계획을 세운 것이며, 3차원 계획 체계가 초보적으로 형성되었다.

4. 도서개발 유료이용제도 보완

2010년 8월 1일, 국가해양국과 재정부는 <무인도 이용금 징수와 사용 관리 방법>을 공동으로 반포했다. 이를 통해 국가가 무인도 유료이용 제도를 수립하게 되어, 개발과 보호 간의 관계를 조정하였다. 이는 무인도의 등급별 구분, 유형의 범위 확정, 이용권 양도의 최저가 기준 및 요금면제 등에 대해 구체적인 규정을 지었다. 또한, 이용금은 주로 도서보호, 도서관리 및 도서 생태복원에 사용할 것으로 규정했다.

5. 전문자금 설립, '생태도서' 프로젝트 실시

도서 개발·이용 과정에서 나타난 환경보호 문제를 해결하기 위해, 전문 자금을 설립하였다. 이와 더불어, 관련 정책을 공포하여 생태도서 프로젝트를 실시하기 시작했다. 2016년 10월, 국가해양국은 <전국 생태도서 프로젝트 '13·5' 계획>이 발표했다. 이 <계획>은 중국 도서 발전사업 추진의 또 하나의 중요한 조치이고, 도서와 그 주변 해역 생태시스템을 보호하고 국가해양권익



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

을 수호하여 도시지역의 사회경제의 지속가능한 발전을 촉진하는 데 중요한 의미를 지닌다.

생태도서 프로젝트는 도서생태를 위한 정돈복원 사업이고 보호관리 조치이다. 이는 생태가 건강하고, 환경이 아름답고, 인간과 도서가 조화롭고, 효과적인 감독·관리 체제를 가진 도서를 건설하는 것을 목표로 한다. 이를 통해 도서의 생태안전성을 보장해 주고 거주환경을 개선할 것으로 기대된다. <계획>에 의하면, 2020년까지 전국에서 100개의 생태도서를 건설할 예정이며, 중국의 상황과 어울리는 도서개발·이용 모델을 탐색할 것이다.

6. <전국 도서보호 업무 '13·5' 계획> 발표

2017년 1월, 국가해양국은 <전국 도서보호 업무 '13·5' 계획>을 발표하였다. <계획>은 13·5 기간에 중국 도서보호와 관리 업무의 전체요구, 주요 임무, 주요 프로젝트 및 보장조치를 제시했다. <계획>에 의하면, 13·5 기간에 도서의 생태문명 건설과 도서지역의 사회경제의 지속가능한 발전을 핵심으로, 개혁을 전면적으로 심화시키고 체제를 혁신한다. 또한, '생태+' 개념을 도서보호의 과정에서 관찰시켜서, 생태시스템에 기반한 도서종합관리 시스템을 구축하여 도서의 생태보호를 계속 강화한다. 이와 동시에, 무인도 관리를 추진하고 국제 협력과 교류를 적극적으로 확대하며, 해양강국 건설의 새로운 국면을 열어 놓은 데 힘을 기울인다. 계획의 목표를 실현시키기 위해 13·5 기간의 도서보호 업무의 주요지표도 제시했다.

[표1] '13·5' 도서보호 업무 주요지표

유형	서열	지표	2015년	2020년	지표속성
생태보호	1	신규 도서와 관련된 국가급 보호구(개)	/	10	예측성
	2	국가보호 리스트 중의 도서의 수량(%)	/	10	제약성
	3	도서 자연해안선 보유율	-	각 지역별	제약성
	4	생태도서 프로젝트(개)	/	≥50	예측성
친환경 도서이용	5	유인도의 쓰레기와 오수 처리율(%)	>74	≥80	제약성
	6	신규 개발이용 무인도의 쓰레기, 오수 처리율(%)	100	100	제약성
	7	화목하고 아름다운 도서(개)	/	100	예측성
	8	친환경 도서이용 시범(개)	/	10	예측성
도서권의 보호	9	신규 감시·모니터링 영해기점 소재 도서의 수량(개)	/	10	예측성
	10	영해기점 보호범위 확정(개)	22	73	제약성
종합 관리능력	11	표준, 규범의 제정·수정	-	15	예측성
	12	도서 감시·모니터링 능력을 갖춘 스테이션(개)	/	121	예측성
	13	도서 생태 현황 조사(개)	/	200	예측성
	14	도서 순찰 지역 복개율(%)	75	≥80	제약성



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

3 도서경제 개발의 유형

전국 도서보호계획이 실시된 이후, 도서지역의 산업구조는 계속 최적화되고 있고 제3차 산업의 비중도 계속 증가되어 경제총량도 계속 늘어나고 있다. 각 도서지역은 각자의 경쟁력을 지닌 해양산업을 형성하고 있다. 구체적으로 살펴보면, 도서의 경제개발의 유형은 주로 어업, 항만과 관광 등을 위주로 구분된다.

중국의 도서 어업 발전은 순탄하지 않지만 전체적으로 비교적 빠른 발전을 보인다. 가장 처음에 어획을 위주로 하는 생산구조는 비교적 단일한 편이다. 개혁개방 이후, 중국 도서어업은 '양식을 위주로 하고 어획과 가공을 동시에 추진한다'는 방침을 이행하기 시작하여, 이에 따른 도서어업의 생산구조는 큰 변화를 보여주기 시작했다. 이는 다음과 같이 세 가지 측면에서 볼 수 있다.

첫째, 해수양식의 비중이 증가되어 도서 어업생산의 단일화 구조는 변화하기 시작했다. 둘째, 근해어획을 기반으로 원양어업을 발전시켰다. 어선의 장비 기술 수준이 향상되어, 심해와 원양 어획능력이 강화되었다. 또한 수산물의 품목을 확대하여 어획의 생산량도 안정적으로 증가하는 동시에, 연안과 근해 자원에 대한 보호도 강화되었다. 셋째, 도서의 항구자원과 갯벌 자원이 풍부한 편이라서 다양한 수산물 종류의 해수양식을 발전해 왔다. 지금 도서는 중국의 중요한 어업생산기지가 되었다.

또한, 해운항만은 도서 경제개발의 중요한 모델 중 하나이다. 중국의 대형 도서항만은 주로 저우산군도(舟山群島), 샤먼다오(廈門島)와 하이난다오(海南島) 등 지역에 분포되어 있다. 저우산항은 전국 48개 주요 항만 중 하나이며, 만 톤급 이상의 선석을 가지고 있다. 특히, 2015년에 저우산항과 닝보항이 합병된 이후 더 뛰어난 성과를 보여주었다. 1990년 저우산항의 물동량은 1억 9,220만 톤을 기록했는데, 2016년에 닝보·저우산항의 물동량은 9억 2,209만 톤을 기록했다.

도서관광은 도서경제의 발전, 사회문화의 형성 및 환경자원의 보호에 모두 큰 영향을 가져줄 수 있으며, 도서의 경제발전과 사회진보를 촉진할 수 있다. 최근 10여 년 간 각급 정부는 도서 관광산업을 중요시하기 시작했다. 관광산업을 개발하고 투자하기 시작하여, 일련의 관광지와 시설이 개선되고 확장됨으로써 도서관광의 수입과 관광객도 대폭 상승했다. 지금 전국에서 3A급 도서관광구는 23개가 건설되어, 36개 도서가 포괄된다. 4A급 도서관광구는 40개이고, 345개 도서가 포괄된다. 5A급 도서관광구는 4개이고 5개 도서가 포괄된다. '13·5' 기간에 중국은 생태 관광도서의 발전모델을 모색할 예정이다. 즉, 11개 도서관광구¹⁾를 구축하고, 8개 도서관광 노선²⁾ 개발할 예정이다.

1) 11개 도서관광구 : 장산(長山)군도, 쑤푸(芝罘)군도, 쥐에화다오(覺華島), 미야오다오(廟島)군도, 린산다오(嶺山島) 및 그 주변 도서, 하이저우완(海州灣) 군도, 평탄다오(平潭島), 형친다오(橫琴島), 하이링다오(海陵島) 및 다저우다오(大洲島)

2) 8개 도서관광 노선 : 환보하이(環渤海) 해양도서 관광노선, 해상실크로드 노선, 남중국해 노선, 산둥 시안진(仙境) 해안선 도서관광 노선, 하이저우완(海州灣) 도서관광 노선, 저장성 동부 연해 도



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

또한 저우산(舟山), 평탄(平潭), 형진(横琴) 및 산사(三沙)³⁾는 중국 도서개발의 중점지역으로 지정되었다. 각 지역의 특징과 자원분포에 의해, 이 4개 도서는 각자의 발전모델과 발전방향을 선택하여, 해양경제발전 계획을 제정했다. 이 4개 주요 도서지역의 개발·건설 상황은 다음 표를 통해 살펴볼 수 있다.

[표2] 4개 주요 도서지역 개발·건설 상황

명칭	육지면적(km ²)	인구(만 인)	발전 포지셔닝	주요 발전산업
저우산	1440	114	도서경제 시범지역	항만, 선박, 어업, 임항공업
평탄	392.9	39	해협양안(중국대륙과 대만) 교류 플랫폼	관광, 항만, 물류
형진	106.46	0.7	광둥-홍콩-마카오 협력발전 시범지역	레저휴양, 현대제조, 창의산업(创意产业)
산사	10	-	원해 자원 개발	해수양식, 수산물 가공, 해양 신에너지, 해수담수화

출처 : 사회과학문헌 출판사, 「중국해양경제발전보고 2015」, p121.

4 도서경제 개발에 대한 전망

최근 몇 년 동안 중국은 도서경제 개발에 장족의 발전을 이루었지만, 인프라가 낙후되고 교통이 불편하다는 등의 원인으로 인해 도서의 경제발전은 여전히 뒤처지고 있다. 연해 선진지역의 '집적효과' 작용으로 도서지역의 자원은 점점 대륙지역으로 집중되고 있다. 이로 인해 도서지역은 경제발전이 점점 감퇴되고 있고 노동력이 유실되고 있어서, 어떤 도서는 이미 '공심 도서(空心岛, 속이 비어 있는 섬)'로 변모하였다. 이에 중국 정부는 도서보호를 추진하고 도서경제 개발을 최적화시키고 도서지역의 지속가능한 발전을 촉진하기 위해 다음과 같은 조치를 취할 예정이다.

첫째, 생태시스템에 기반한 도서 종합관리를 강화한다. 도서 생태시스템의 특징에 대해 심층적으로 인식하여, 인류활동을 생태시스템 관리로 포함시킨다. 도서 생태시스템 범위를 도서관리의 범위로 지정하며, 생태시스템의 완전성과 서비스 기능을 보호하고, 도서에 대한 지속가능한 이용을 실현시키는 것을 목표로 한다. 도서 종합관리의 의미, 원칙, 목표, 시스템 구성, 관리도구와 방법 및 실행방법에 관한 연구를 계속 추진하는 동시에, 이론연구와 방법론 연구도 계속 보완하여, 도서를 보호하고 관리하는 데 지도해 준다.

둘째, 생태도서 건설 프로젝트를 대대적으로 추진한다. 생태도서 프로젝트

서 관광 노선, 하이시(海西) 해양 도서관광 노선 및 하이난다오(海南岛) 열대풍경 관광노선
3) 하이난성의 산사시는 2012년 6월 21일 설립된 이후, 중국 최남단에 위치한 도시로 서사(西沙)군도, 난사(南沙)군도 중사(中沙) 군도 소속 산호초 및 해역을 관할하고 있음. 산사시 관할 도서 면적은 13평방킬로미터이고, 해역 면적은 260여 평방킬로미터로 중국 육지 면적 가운데 가장 작지만 해역 면적은 가장 크며, 인구는 가장 적은 도시임(<http://blog.naver.com/wogus8844/220337504539>).



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

의 실시를 통해, 도서 생태시스템을 보호하고 생태 서비스 기능을 충분히 발휘하도록 한다. 또한, 도서 거주민의 생산과 생활수준을 질적으로 향상시켜서 거주하거나 관광하기에 좋은 국제 관광섬을 구축한다. 이 프로젝트를 통해 ‘생태가 건강하고 환경이 아름답고 인간과 도서가 조화롭고 감시·관리가 효과적인 도서’를 구축하여, 각자의 특징을 지닌 생태도서 건설모델, 기준 및 장기적인 감시·관리 메커니즘을 형성할 계획이다.

셋째, 21세기 해상실크로드 연선 도서 간의 상호연통을 추진하고, 해상실크로드 연선 도서지역 간의 교류와 협력을 확대한다. 도서에 의존하여 국제 관광섬을 건설하고, 관광산업 협력 플랫폼을 구축한다. 또한 국제 도서항만의 보급 기능과 환적 기능을 강화하며 관광, 무역 및 항만물류 등의 서비스 기능을 보완하여 협력을 추진한다.

넷째, 도서의 지역적 우위를 이용하여 현지 상황에 알맞은 신에너지를 개발한다. 도서라는 지리적인 위치로 인해 도서는 풍력과 조력 발전에 있어 다른 지역보다 더 많은 경쟁력을 가지고 있다. 현재, 석탄, 석유 등의 전통 에너지는 이용 효율성이 낮을 뿐만 아니라 고갈될 위험에 직면하고 있어서, 신에너지를 발전시키고 전통 화석연료를 대체하는 것은 생태적인 선택이라고 볼 수 있다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

칼럼 원문

中国海岛经济开发现状及展望

海岛作为海陆兼备的海上疆土，蕴藏着极其丰富的渔业资源、矿产资源、港口资源、旅游资源等，随着蓝色经济的不断发展，海岛经济的开发利用已逐步成为各地各国关注的重点。海岛经济是指以海岛陆地资源、周边海洋资源及其地理区位为依托，以市场为导向，“岛-海-陆”统筹协调发展的地域经济类型。尽管全国各地海岛的开发利用有了很大的发展，但受海岛远离大陆、交通不便、经济规模往往较小等多种因素的影响，海岛经济开发历程坎坷。近年来，随着基于生态系统的海岛保护与管理制度的不断健全，蓝色经济的持续发展，海岛经济开发利用取得了长足的进步，海岛地区可持续发展的能力不断提升。

一、海岛经济开发历程

海岛是重要的生态空间、生产空间和生活空间，我国海岛经济开发的历程就是人类逐步认知海岛、保护海岛、发展海岛的历程。也是不断保障经济社会发展的用岛需求和生态环境之间的良性循环，促进海岛的节约使用，保护海岛实现资源、生态与社会经济协调发展的历程。我国海岛经济开发历程主要可分为以下四个阶段。

我国海岛经济开发的第一个阶段是在1949年之前，这一阶段海岛的优势产业是海洋渔业。海岛开发活动，自古以来大都以海洋渔业资源的开发利用为主导。据考证，6000年前，我国长海县就有人在岛上渔猎耕耘，繁衍生息；商周、秦汉时期，随着需求拓展、生产工具提升和航海技术的发展，海岛作为封地、渔盐获利之地、探索海洋中转之地等功能初步发挥；乃至隋、唐、宋、元、明，因倡行海运、开放门户，海岛的航运中转功能得到开发，使许多距岸较远的海岛出现了人类活动。

我国海岛经济开发的第二个阶段是从1949年到20世纪70年代末。这一时期，为保护国家安全，防御海上的外来入侵，海岛开发与建设主要是以军事利用为主，其基本模式是封闭或半封闭式。

我国海岛经济开发的第三个阶段是从改革开放到20世纪90年代中期。这一时期，中国海岛开发在改革开放方针的指引下，逐步地开始脱离故遮，迅速全方位的发展，并开展了海岛利用的前期资源调查工作，初步摸清海岛家底，但海岛产业政策尚未形成。

我国海岛经济开发的第四个阶段是从20世纪90年代中期至今。国家从宏观层面重视海岛的经济开发，颁布实施了《中华人民共和国海岛保护法》，落实了海岛保护规划制度、海岛有偿使用制度、海岛使用论证制度等系列法律法规，提出了海岛经济开发、海岛资源和环境保护、海岛基础设施建设和社会发展等方面的目标。海岛产业蓬勃发展，海岛第二、三产业份额急剧上升。

二、海岛经济开发政策

海岛经济开发政策是国家及各级政府为了保护海岛生态环境、实现海岛经济发展、永续利用对海岛产业形成和发展进行干预的各种政策。海岛经济开发政策是海岛产业发展的基石和动力，主要通过国家法律及相关制度政策进行体现。



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

(1) 《海岛保护法》出台是海岛开发与保护的法律保障

2010年, 作为一部海岛资源利用、管理与保护方面的综合性法律, 《海岛保护法》的出台不但提高海岛法律规定的效力层次, 而且也填补了我国海岛法规体系的立法空白。对保护海岛资源、维护海岛生态系统平衡, 加强政府涉海行政部门对海岛的监督管理, 规范海岛的开发利用秩序, 对公民用岛合法权益的保护, 进而促进海岛经济的可持续发展都具有重大而深远的意义。

(2) 《全国海岛保护规划》是海岛开发与保护的纲领性指导

2012年的《全国海岛保护规划》的出台, 对我国海岛生态环境的保护提出了具体的政策指导。其提出“分类保护”和“分区保护”的思想, “分类保护”即根据特殊用途海岛、有居民海岛和无居民海岛的划分标准以及无居民海岛不同用岛类型的划分标准采取不同的保护措施; “分区保护”即根据海岛分布的特点以及生态功能的相关性和属地管理的便捷性, 将我国海岛划分为四个一级区进行保护。《全国海岛保护规划》的“分类”和“分区”保护思想, 是贯彻我国《海岛保护法》的具体举措, 为推动我国海岛生态环境全面有效的保护产生重要影响。

(3) 规范海岛区域编制规划、形成三级规划体系

自《全国海岛保护规划》出台后, 国家海洋局通过规范各种省、县级规划, 使得国家宏观规划效果切实落实到实处, 与国家总体政策一致的前提下允许各地因地制宜编制地方性规划, 初步形成了自上而下的三级规划体系。

(4) 健全海岛开发有偿使用制度

2010年8月1日, 财政部联合国家海洋局共同发布了《无居民海岛使用金征收使用管理办法》, 确立了国家实行无居民海岛有偿使用制度, 开发与保护相协调。这对无居民海岛等别划分、类型界定、使用权出让最低价标准、免缴情形进行了规定; 并规定使用金主要用于海岛保护、海岛管理和海岛生态修复。

(5) 建立专项资金、实施生态岛礁工程

为了解决海岛开发利用过程中的环境保护问题, 目前已经建立专项资金, 并出台相关政策开展实施生态岛礁工程。即为建设生态健康、环境优美、人岛和谐、监管有效的海岛而采取的整治修复行动和保护管理措施, 以保障海岛生态安全, 改善人居环境。根据相关规划, 十三五期间, 全国将开展100个生态岛礁工程的建设。

三、海岛经济开发的类型

自全国海岛保护规划实施以来, 海岛地区产业结构不断优化, 第三产业比例不断增加, 经济总量持续提升。各海岛地区逐渐形成各自的优势海洋产业。但具体说来, 海岛经济开发的主要类型还是以渔业、港口以及旅游为主。

我国海岛渔业的发展虽然经历过起伏, 但总体发展相对较快。最早, 我国海岛渔业主要是以海洋捕捞渔业为主, 生产结构比较单一。改革开放以后, 我国海岛渔业认真贯彻“以养为主, 捕养加工并举”的方针, 使海岛渔业的生产结构发生了巨大变化。具体表现在以下三个方面: 第一, 增加了海水养殖的比重, 扭转了海岛渔业生产单一化的局面。第二, 以近海捕捞为基础, 发展了外海和远洋渔业。渔船的技术装备有所提高, 中深海和远洋的捕捞能力得以加强, 拓宽了鱼类品种, 捕捞产量稳步提高, 近岸和近海资源得到了保护。第三, 利用



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

海岛港湾和滩涂资源丰富的特点，开展品种多样的海水养殖。目前，海岛已经成为我国重要的渔业生产基地。

港口航运是海岛经济开发的一个重要模式。我国大型的海岛港口主要分布在舟山群岛、厦门岛、海南岛等地，其中舟山港是全国48个主要港口之一，这里有万吨级以上码头泊位。近年来，大型海岛港口蓬勃发展，以舟山港为例，1990年港口货物吞吐量为192.2万吨，港口旅客吞吐量41.5万人次；2002年货物吞吐量为4 068万吨，港口旅客吞吐量738万人次；分别比上世纪90年代提高了20.16倍和16.78倍。

海岛旅游对于发展海岛经济、社会文化、资源环境等方面都会产生巨大的影响，可以促进海岛的经济发展和进步。近十几年来，海岛旅游业日益被各级政府所重视，纷纷投资开发旅游业，改建并扩建了大批旅游景点和设施，如蛇岛、猴岛、舟山群岛、海南岛都以它独特的自然和人文景观吸引了大量国内外游客参观游览。海岛旅游收入、接待游客数量都大幅度提高。目前，全国已建成3A级涉岛旅游区23个，覆盖36个海岛；4A级涉岛旅游区40个，覆盖345个海岛；5A级涉岛旅游区4个，覆盖5个海岛。

四、海岛经济开发展望

近年来，我国海岛经济开发取得了长足的进步，但由于基础设施落后、交通不便等原因，海岛社会经济发展仍相对滞后；在沿海发达地区的“集聚效应”作用下，海岛地区的资源逐渐向大陆集聚，导致海岛地区出现经济发展衰退、劳动力流失的现象，甚至有些海岛已经成为“空心岛”。为推进海岛保护，优化海岛经济开发，促进海岛地区可持续发展，需重点开展如下内容：

(1) 加强基于生态系统的海岛综合管理。在深入认知海岛生态系统特征的基础上，将人类活动纳入生态系统管理，以海岛生态系统范围和管理边界，以维护生态系统健康和服务功能、达到海岛可持续利用为目标。继续开展以生态系统为基础的海岛综合管理内涵、原则、目标、体系构成、管理工具与方法、实现途径等的研究，不断完善理论和方法体系，以指导全国海岛保护与管理工作。

(2) 大力推进生态岛礁建设工程。通过生态岛礁工程的实施，使海岛生态系统完整健康，生态服务功能彰显；海岛人民生活水平和品质大幅提升，建成一批国际知名的宜居宜游海岛；海岛基本实现“生态健康、环境优美、人岛和谐、监管有效”，形成各具特色的生态岛礁建设模式、标准和长效监管机制。

(3) 推进21世纪海上丝绸之路沿线海岛的互联互通。加大海上丝绸之路沿线海岛地区的交流与合作，依托海岛建立国际旅游岛，打造旅游发展经验交流平台和合作平台；建设国际海岛港口的补给、中转基地，开展旅游、贸易和港口物流合作与服务。

(4) 利用海岛区位优势，因地制宜发展新型能源。海岛的地理位置决定了海岛在发展风能和潮汐能上较之其他地区往往具有更多的优势。当前，传统能源如煤炭、石油等资源不仅利用效率较低，而且面临枯竭的威胁，发展新型能源代替传统的化石燃料，是一种生态化的行为。

CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- 창장경제벨트 녹색항운 발전 지도의견 발표
- 샤먼자유무역구, '일대일로'를 위한 새로운 운송서비스 출시
- 2017년 상반기, 네이멍구 '일대일로' 연선국에 수출입총액 300억 위안 돌파
- ASEAN 항운 건설, 베이부완(北部湾) 경제구 발전 촉진
- 글로벌 스마트 컨테이너 산업동맹, 선전에서 설립

- 둥관항(东莞港), 2017년 상반기 물동량 7,000만 톤 돌파
- 글로벌 스마트 컨테이너 산업동맹, 선전에서 설립
- 위에강야오(粤港澳: 광둥·홍콩·마카오) 대만구(大湾区)와 베트남 협력 강화, 광저우(广州)-핑샹(凭祥)-하노이 열차 시범운영
- 2017년 상반기 르자오항(日照港), 석탄 운송량 전년대비 41.2% 증가

해운 · 항만 · 물류

- 항만물동량 전체적인 회복세, 상반기 물동량 전년 동기대비 7.7% 증가
- 중국 친환경 크루즈항, 조기 개발 필요
- 창장경제벨트 해운동맹 구축
- 다롄항 컨테이너터미널 주주권 통합 완료
- 베이팡항(北方港) 운송국면 변화, 석탄가격 단기적으로 약세
- 중국-몽골 최대 육상 통상구, 상반기 블록트레인 운송 화물가치 11억 달러
- 교통운수업 분석보고에서 대중 상품 수요 증가에 따라 항운업 단계적인 회복세
- 상해선박 보험료 수입은 전국의 44% 차지

해양 · 수산

- 상반기 중국 해양경제, 안정적이고 양호한 발전추세 유지
- 산동성, 백억 자금 투입으로 해양경제 발전의 새로운 성장력 육성
- 중국 해양플랫폼 시추작업 일체화 지능장비 연구개발에 성공
- 중국, 세계 최초의 부식 천연가스 액화와 저장 바지선 시설 성공적으로 인도
- 난통시(南通市), 상반기 선박 해양플랜트 수출 전년대비 101.6% 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 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 창장경제벨트 녹색향운 발전 지도의견 발표

2017년 8월 4일, 교통운수부 <창장경제벨트 녹색향운 발전에 관한 지도의견>(이하 <지도의견>으로 약칭)을 발표했다. 향운업 녹색 저탄소 순환 발전을 촉진하여, 창장황금수로는 창장경제벨트 종합 입체교통 회랑의 중요한 통로 역할을 발휘하는 동시에 창장경제벨트 생태 문명 건설의 선행 시범 역할의 발휘를 통해 전국 향운업의 녹색 발전을 촉진할 것이다.

<지도의견>에서는 창장경제벨트 녹색향운 발전 계획의 지속적인 보완, 생태 문명의 녹색향운 인프라 건설 추진, 저탄소의 녹색향운 장비 보급, 고효율 에너지의 녹색향운 조직 체제 혁신, 녹색향운 관리능력 제고, 녹색향운 발전 특별 행동 전개 등의 6개 항목 주요 임무를 제시했다. <지도의견>은 녹색 향로, 녹색 향만, 녹색 선박 및 녹색 운송방식을 기반으로 전면적으로 추진하고, 위험 화학품 운송 안전관리 등 5개 특별행동 전개를 통해 집중적으로 극복해 나갈 것이다.

<지도의견>은 2020년까지 향로망을 기본적으로 구축, 향만의 합리적인 배치, 에너지 절약 및 친환경 선박 장비 구축, 향운 자원 절약 이용, 고효율적인 창장경제벨트 녹색향운 체제 구축, 향운 과학적 발전, 생태 발전, 집약 발전 등 양호한 추세를 형성할 것이다.

<자료 : 中国交通新闻网, 2017. 8. 10.>

2 샤먼자유무역구, '일대일로'를 위한 새로운 운송서비스 출시

2017년 8월 15일 17:00시에 수입목재를 적재한 컨테이너 열차가 샤먼 첸창(前场) 기차역에서 출발하여 12시간 후에 장시성(江西省) 간저우(赣州)시에 도착하였다. 이는 샤먼자유무역구에서 중국-유럽, 중국-중앙아시아 열차를 개통한지 2년이 된 시점에 새로 추가한 '일대일로' 운송서비스이다.

이번 말레이시아-샤먼-간저우의 새로운 해상·철도 복합운송 방식은 '일대일로' 연안국가의 무역을 활성화시키고 샤먼국제허브항의 해상·철도 복합운송시스템 구축에 중요한 의미를 가진다. 이번 컨테이너 열차에 적재한 화물은 전부 수입목재 및 부속품이고 45개 컨테이너에 적재되었다. 화물은 말레이시아 페낭에서 운송이 시작되었고 COSCO SHIPPING컨테이너를 통해 샤먼하이창원하이(海沧远海码头)터미널에 운송되고 다시 전용열차를 통해 간저우 난강물류항(南康物流港)으로 운송된다.

간저우 난강은 중국의 가구산업기지이고 연간 수입목재 수요량은 500만 m³이다. 난창철도국(南昌铁路局) 장저우(漳州)구간관리처(赣州车务段)와 샤먼코스코해운컨테이너운송회사가 협력하여 대량화물(大宗货物) 수입 시 세관신고절차가 복잡하고, 운송주기가 긴 난제를 해결하기 위해 간저우내륙세관에서 신고하고, 샤먼세관에서 소독검사하고, 철도로 직행운송을 하며 난강세관에서 상품검사 및 훈증(熏蒸)을 하는 쾌속세관통과의 새로운 운송모드를 개발하였다.

이번 열차의 성공적인 첫 운행은 여러 관계자들의 협력과 혁신의 결과물이고 '일대일로' 운송서비스를 적극적으로 개발한 결과이며 매주 1회 운행될 예정이다. 샤먼자유무역구가 중국-유럽, 중국-중앙아시아 열차를 개통한지 2년 이내에 부정기열



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

차에서 매주 운행하는 정기열차로 개선되었고 샤먼철도국은 이미 러시아 모스크바, 독일 함부르크, 카자흐스탄 알마티 등으로 향하는 정기열차는 156회, 총 4,200대가 운행되었고 7만 6,462톤이 운송되었다.

<자료 : 新华网, 2017. 8. 16.>

3 항만물동량 전체적인 회복세, 상반기 물동량 전년 동기대비 7.7% 증가

2017년 상반기, 상하이항 컨테이너물동량은 전년 동기에 비해 9.8% 증가하였고, 이는 2011~2015년의 5% 이하의 증가율을 크게 웃도는 수준이다. 세계 최대 컨테이너항만인 상하이항의 이러한 증가세는 중국항만의 물동량이 전체적인 회복세를 보이고 있음을 의미한다.

전국을 볼 때, 거시경제가 좋은 방향으로 나아가고 있고, 국내외 해운시장이 점차 회복되는 추세 하에 항만물동량도 빠른 성장세를 보여주고 있다. 올해 상반기 항만물동량은 작년 하반기의 안정적이고 좋은 방향으로 향하는 태세를 유지하고 있고, 규모 이상(规模以上) 항만의 물동량은 62.6억 톤으로서 전년 동기대비 7.7% 증가하였다.

양적 증가에 비해 질적 증가가 보다 좋은 면을 보여주고 있다. 다양한 운송방식을 통한 복합운송 물동량이 증가하였고 컨테이너 수운·철도 복합운송(水铁联运)이 빠르게 증가하고 있다. 2016년 교통운수시스템은 항만기업과 철도회사를 연계하여 철도운송편수 증가, 복합운송네트워크 개선 등의 조치를 취하여 컨테이너 수운·철도 복합운송을 발전시켰다. 올해 상반기 전국 컨테이너 수운·철도 복합운송 물동량은 150만 TEU 이상이고, 전년대비 30% 이상 증가하여 도로·철도복합운송에 비해 운송비용을 40억 위안 절감하였다. 이중 연안 7개 주요 컨테이너 수운·철도 복합운송 항만물동량은 총 140만 TEU로 전년 동기대비 35% 증가하였다.

양적 증가에 비해 질적 증가가 보다 좋은 면을 보여주고 있다. 다양한 운송방식을 통한 복합운송 물동량이 증가하였고 컨테이너 수운·철도 복합운송(水铁联运)이 빠르게 증가하고 있다. 2016년 교통운수시스템은 항만기업과 철도회사를 연계하여 철도운송편수 증가, 복합운송네트워크 개선 등의 조치를 취하여 컨테이너 수운·철도 복합운송을 발전시켰다. 올해 상반기 전국 컨테이너 수운·철도 복합운송 물동량은 150만 TEU 이상이고, 전년대비 30% 이상 증가하여 도로·철도복합운송에 비해 운송비용을 40억 위안 절감하였다. 이중 연안 7개 주요 컨테이너 수운·철도 복합운송 항만물동량은 총 140만 TEU로 전년 동기대비 35% 증가하였다.

<자료 : 人民日报, 2017. 8. 2.>

4 중국 친환경 크루즈항, 조기 개발 필요

세계 크루즈산업의 빠른 성장과 더불어 크루즈항이 환경에 미치는 영향도 큰 관심을 받기 시작하였다. 친환경 크루즈항을 개발하는 것은 국제크루즈산업 발전의 필연적 추세와 공통의 목표가 되었다. 중국은 현재 친환경 크루즈항의 개발을 적극 추진하고 있고 많은 크루즈항에서 친환경 항만 발전 계획을 출범시켰고, 크루즈항 AMP 구축을 진행하고 있다.

그러나 현재 항만의 일상운영 과정에서 명확한 체계가 부족하여 개발을 선도할



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

수 없고 항만 작업 인원의 환경보호 의식이 약하여 친환경 지표에 대한 효과적인 감독과 추적이 제대로 되지 않고 있으며 대중들이 친환경문제에 대한 관심이 부족하다. 교통운수부는 2011년 7월에 <공로수운교통운수 에너지절감 및 배출감축 12차 5개년 계획(公路水运交通运输节能减排十二五规划)>를 발표하였고 중국의 크루즈부두, 주요 여객부두 및 조건이 부합되는 대형컨테이너와 벌크부두에서 항만 AMP시스템 구축을 진행할 것을 요구하였다.

2014년 3월에 발표한 <교통운수부의 중국 크루즈운송업의 지속적으로 건전한 성장에 대한 지도의견(交通运输部关于促进我国油轮运输业持续健康发展的指导意见)>에서 항만 및 선사는 우선적으로 기술이 선진적이고, 에너지 소모가 적고, 안전하고 친환경적인 설비를 사용, 청정에너지 사용, 신규 크루즈부두와 선박은 AMP시스템 사용, 기존 크루즈부두와 선박은 AMP시스템 개조를 진행하도록 권장하였다. 따라서 AMP시스템의 구축은 중국의 탄소배출을 줄이려는 시도를 국제사회에 알릴 수 있는 좋은 계기이다.

중국에서 현재 크루즈 친환경 항만 개발에 참고할 수 있는 법률 및 법규는 <중화인민공화국해양환경보호법(中华人民共和国海洋环境保护法)>, <중화인민공화국자연보호구조례(中华人民共和国自然保护区条例)>, <해양자연보호구관리방법(海洋自然保护区管理办法)>이다. 이외에 친환경 크루즈항의 개발을 추진하는 과정에서 관련 업종의 친환경에 관한 규정, 제도를 수정하거나 보완하고 중국 주요 항만의 교통친환경전문계획을 추진하여야 한다.

국무원의 <환경보호중점사업 강화에 관한 의견(关于加强环境保护重点工作的意见)>, <수자원오염방지행동계획(水污染防治行动计划)> 등의 출범 및 <대기오염방지행동계획(大气污染防治行动计划)>의 친환경 및 생태보호 관련 작업에 대하여 보다 많은 요구를 제출하였다. 중국 관련 법률은 국내에서 항행하는 크루즈의 오수배출은 반드시 국가표준에 부합되어야 하고 하천과 연안 4해리 이내에 기타해역과 동일한 수질이 되도록 강제 처리한 뒤에야 배출이 가능하다.

실제로 보면 중국의 크루즈항은 이미 AMP 등 친환경 항만개발에 대한 실천과 시도를 진행하고 있다. 상하이 바오산 우송커우국제크루즈항은 중국에서 이용객이 가장 많은 크루즈부두이고 최초로 AMP시설을 도입한 항만이다.

2016년 7월 13일, 상하이 우송커우국제크루즈항 AMP시스템 1단계가 정식으로 운영에 투입되었고, 이는 현재 세계 최대 가변주파수 AMP시스템이고 아시아의 첫 번째 크루즈항 AMP시스템이며, 60HZ의 국제항행 크루즈에 전기를 공급할 수 있을 뿐만 아니라 50HZ의 국내여객선, 화물선을 위해 전기를 공급할 수도 있다. 상하이 우송커우국제크루즈 AMP프로젝트는 총 2단계로 구성되었고 프로젝트가 완료되면 4개 선석에 모두 AMP시스템이 구축된다. 현재 운영에 투입된 1단계 프로젝트는 총 용량이 1.6만 KVA이고 2개 선석에 장착되었다. Skysea 크루즈사는 이미 AMP시스템을 사용하기 시작하였고, 프린세스 크루즈사도 이미 전기공급 테스트에 들어갔다.

이외 샤먼크루즈항은 입항 유람선에 대해 이미 AMP시설을 제공하였고 현재 크루즈용 AMP시설을 검토 중이며 이미 빈하이크루즈센터(滨海邮轮中心)의 친환경기술 개조를 추진하기 시작하였다. 개조 완료 후 크루즈는 선상설비를 사용하지 않고 육상전원을 사용하게 되어 샤먼항에서의 오염배출을 줄일 수 있다. 중국 크루즈항의 친환경 개조는 잠시도 늦출 수 없는데 외부의 환경압력과 내부의 배출감축 압력이 크루즈항의 친환경 개조가 조속히 추진되도록 하고 있다.

첫째는 황화물배출통제령(限硫令)과 질소산화물배출의 도전이다. 2016년 10월말, IMO 해상환경보호위원회는 제70차 회의에서 황화물배출통제에 관한 결의안을 통



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

과시켰다. 해당 결의안은 2020년까지 선박연료의 황화물배출량이 0.5% 이하로 제한하기로 하였다. 이를 집행하기 위해 중국은 선박배출통제구역을 설정하여 2017년 4월부터 창장삼각주 핵심구역에서 사용하는 연료유의 황화물함량이 0.5% 이하로 제한하고 있다. 질소산화물 배출에 대하여 중국은 12차 5개년 계획부터 질소산화물 배출량을 통제지표로 삼고 이러한 정책의 가동은 항만환경 개선과 에너지 및 배출 감축 조치의 실행을 추진하게 된다.

둘째는 AMP시스템 구축이 직면한 도전이다. 선석에 접안한 크루즈가 AMP와 연결하면 에너지를 절약할 수 있을 뿐만 아니라 오염도 줄일 수 있고 유황이 함유된 연료를 사용하는 것보다 항만에 대한 오염물 배출을 효과적으로 줄일 수 있다. 특히 질소산화물의 배출을 줄일 수 있어 항만구역 및 주변의 환경 및 공기의 질을 개선할 수 있다. 크루즈는 국제화된 특징을 가지고 있기 때문에 AMP의 기술표준은 반드시 국제관습을 따라야 한다. 현재 선박 AMP기술은 점차 성숙단계에 진입했고 국내외에서 모두 응용하고 있다. 크루즈 AMP는 국내에서는 처음 사용되는 것이고 기술수준은 아직 독일함부르크의 알토나항처럼 성숙되지 않았고, 크루즈 AMP구축에 관한 기술표준이 아직 출범되지 않았으며 화물부두의 비슷한 지표를 참고하여 크루즈항만에서 AMP 구축 시 참고하기에 세부영역에서 한계가 존재한다. 예를 들어 중국의 대부분 AMP는 이동할 수 없고 아직 주파수 변환설비도 없어서 AMP 유형이 단순하고 일부분 크루즈의 요구에만 부합되어 크루즈항만의 산업구조 전환 및 업그레이드에 불리하다. 경제와 과학기술 수준의 발전과 더불어 크루즈도 보다 선진적인 선형으로 교체될 것이고 현재의 주파수가 미래의 선형에 적용될 수 있는지에 대한 확신이 부족하게 되어 점차 수동적인 상황에 빠질 수 있다. 또한 만약 미래에 크루즈는 오직 자신의 특성에만 따라 AMP설비와 전기공급방식을 선택하면 크루즈항만과 크루즈선사의 장기적 발전에 불리하다.

셋째는 자원과 자연조건의 제한이다. 자연조건은 항만수용능력의 전제이고 항만 환경 수용능력의 기초이다. 항만의 생산, 사용 및 유지 과정에서 각종 자원을 소비하게 된다. 이외 항만배후단지의 각종 교통시설의 구축, 운영 및 유지도 각종 자원을 소비하게 되어 일정한 정도에서 자원수준이 공·항만의 발전잠재력을 결정하였고 자원이 부족하면 발전잠재력이 부족한 것임을 의미한다.

넷째는 제도정책의 제한이다. 서방 선진국과 비교 시 중국의 친환경 크루즈항의 개발은 여전히 초기단계에 처해 있고 비록 일부 항만이 이미 시작했고 일정한 성과를 거두었으나 전체적으로 볼 때 국내 대부분 항만의 친환경 크루즈항 관련 개발은 여전히 부족하다. 또한 항만환경건설은 대부분 항만녹화와 오염통제 등의 낮은 수준에 머물러 있어 환경보호체계가 보다 보완되어야 한다.

<자료 : 中国船检, 2017. 8. 11.>

5 창장경제벨트 해운동맹 구축

2017년 7월 20일, 창장경제벨트 해운동맹이 상하이에서 정식으로 구축되었다. 창장경제벨트 해운동맹은 비영리조직으로서 SIPG(上港集团), Ningbo-저우산항그룹(宁波舟山港集团), 난징항그룹(南京港集团), 우한항그룹(武汉港集团), 충칭항무물류그룹(重庆港务物流集团), 안후이완장물류그룹(安徽皖江物流集团), 장시주장항무그룹(江西九江港务集团), 후난청링지항그룹(湖南城陵矶港集团), 스촨이빈항그룹(四川宜宾港集团)의 9개 항만당국 및 창장항운그룹(长航集团), 창장항만물류(长江港口物



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

流), 판야항운(泛亚航运), 민성륜선(民生轮船), 중청항운(众诚航运)의 5개 선사가 공동으로 설립된 조직이다.

창장경제벨트 해운동맹은 당중앙, 국무원이 창장경제벨트 발전의 중대전략 배치를 관철하고, 생태우선, 친환경 성장의 원칙에 따라 동맹의 협동 및 연동작용을 활용하고, 창장경제벨트 항만건설과 해운발전을 목표로 하고, 창장해운자원의 최적화 배치 및 협동 성장을 추진하고, 황금수로의 기능을 제고하고, 원활한 항로, 허브항간의 상호 연계, 하천·해양 연계운송, 세관 및 검역 직접 통과를 실현하고, 종합물류비용을 낮추어 창장경제벨트의 무역성장에 보다 나은 서비스를 제공하고, 경제성장을 촉진하는 목적으로 구축되었다.

구체적으로 볼 때 동맹은 해운·항만정보의 일체화, 컨테이너, 벌크화물, 액체화물 및 Ro-Ro 화물 등의 강·해 복합운송 실현, 선형표준화, 친환경 항만 및 해운체계 건설, 해운시장의 질서 있고 안정적인 성장을 위해 교류, 협력한다. 상하이국제해운 중심의 시범작용 및 각 해운중심에 대한 영향력 및 서비스 제공 기능에 의지하여 서비스 방식 및 내용을 혁신하고, 창장운송이 편리하고, 고효율적이고, 투명하고, 비용절감에 대한 시장의 요구에 따라 원활하고, 고효율적이고, 안전하고, 친환경적인 현대화 창장운송체계를 구축하여 창장경제벨트의 성장을 지지하도록 한다. ‘항운교역공보’에 따르면 창장경제벨트는 중국의 동부, 중부, 서부 3대 구역을 포함하고, 특유한 우위와 거대한 성장잠재력을 가지고 있다. 개혁개방 이후 창장경제벨트는 이미 중국에서 종합능력이 가장 강하고, 전략지원작용이 가장 큰 구역 중 하나가 되었다. 해운·항만기업의 성장 또한 창장경제벨트를 떠날 수 없다. 예를 들어 7월 19일, Cosco Shipping 그룹과 우한시는 전략협력협의를 체결하였다. 협의에 따르면 Cosco Shipping은 우한에 창장본사를 설립, 상루산(香炉山)철도·수운 복합운송 허브 스테이션을 구축, 글로벌 서비스센터를 구축, 근해에 직접 닿을 수 있는 컨테이너 항로, 하천·해양 연계항로, 자동차 Ro-Ro 운송 등 여러 면에서 우한시와 협력을 전개한다.

이번 창장경제벨트해운동맹은 창장유역 7개 성, 2개 도시 소속의 주요 항만그룹 및 창장유역의 5개 주요 해운기업들에 의해 공동으로 설립되었고, 이들은 창장유역 해운·항만업계의 주요 역량을 대표하였다. 비록 동맹은 비영리조직이지만, 일종의 소통 메커니즘으로서 각 측이 보다 효율적으로 소통하고, 자원분배를 진행하고, 협동발전을 실현하는데 긍정적인 역할을 발휘할 수 있다.

<자료 : 航运交易公报, 2017. 7. 20>

6 다롄항 컨테이너터미널 주주권 통합 완료

2017년 8월 10일, 다롄항 컨테이너터미널의 주주권 통합, 즉 다롄컨테이너터미널 유한회사 통합경영 계약식이 진행되었다. 다롄항그룹, COSCO Shipping, PSA, NYK의 4개 주주 측 대표들과 정부관계자들이 참석하였다.

20세기부터 다롄항은 PSA, Cosco, NYK 등 글로벌 터미널운영사와 선사가 협력을 하였고 각각 DCT, DPCM, DICT의 3개 컨테이너터미널운영사를 설립하였다. 중항망(中港网)의 자료에 따르면 올해 상반기 DCT, DPCM과 DICT의 물동량은 각각 153만 TEU, 149만 TEU, 165만 TEU로 서로 비슷한 수준을 처리하고 있다. 중항망의 지난 보도에 따르면 8월 3일 다롄항주식유한회사는 자회사 DCT 터미널이 DPCM과 DICT를 인수한다고 밝혔고, 인수가 완료되면 DPCM과 DICT는 사라지게 되고 다롄항의 컨테이너터미널은 모두 통합된다.



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

다롄항그룹과 각 주주 측의 협상결과에 따른 최종 주주권 통합방식은 기존 3개 터미널 운영사를 하나로 운영하고 DCT에서 운영하기로 하고 DPCM 및 DICT의 모든 자산, 업무, 대출 및 채무를 계승하고, DPCM과 DICT는 등록을 해제한다. DPCM과 DICT의 현 주주 소유자는 DCT 주주를 소유하게 된다.

통합 완료 이후 새로 탄생한 DCT터미널의 주주 구조를 보면 다롄항그룹이 48.15%, PSA 26%, Cosco 19%, NYK 6.85%이다.

이러한 3개 운영사의 통합으로 다롄항 컨테이너터미널의 ‘삼자정립’ 구도가 끝나게 된다. 다롄 따요완(大窑湾) 남측 컨테이너터미널들은 통합관리와 운영을 실현하게 되었고 운영효율성을 극대화할 수 있고 대형컨테이너선박에게 보다 나은 통합 서비스를 제공할 수 있다. 이는 항만의 기능 전환, 항만업무능력 강화 및 다롄시의 대외개방 확대에 모두 중요한 의미가 있다.

<자료 : 中港网, 2017. 8. 15.>

7 상반기 중국 해양경제, 안정적이고 양호한 발전추세 유지

국가해양국 전략계획·경제사에 의하면, 올해 상반기 중국 전국 해양경제는 계속 안정적이고 양호한 발전추세를 유지해 왔으며, 해양경제 발전의 안정성, 조화성과 지속가능성이 계속 강화되고 있다.

해양전통산업의 회복 성장이 양호한 추세를 보였다. 중점적으로 모니터링하는 171개 해양수산물 가공기업의 주요 영업수입은 전년대비 8.3% 증가했다. 해양천연가스 생산량은 전년대비 10.6% 증가하며, 해양원유 생산량은 전년대비 4.7% 하락했으나 하락 폭이 축소되고 있다.

해양신항산업은 해양경제 구조조정의 새로운 엔진으로 부상되었다. 중점적으로 모니터링하는 해양 재생가능 에너지 이용 기업과 해양약품·생물제품기업의 주요 영업수입은 작년대비 각각 8.6%와 10.8% 증가했으며, 이윤 총액은 전년대비 각 12.8%와 9.3% 증가했다.

해양서비스업의 선도역할이 더욱 강화되고 있다. 연해화물 운송량과 원양화물 운송량은 작년대비 각 10.1%, 2.9% 증가했다. 단오절 연휴기간에 38개 국가급 해양공원에는 총 282만 6천 인차(왕복포함)가 방문했으며, 전년대비 83.3% 증가했다. 상반기 개발성금융지원 관련 해양산업 발전 프로젝트의 계약금이 2,600억 위안에 달했다.

해양관련 대외무역은 점점 좋아지고 있다. 중점적으로 모니터링하는 231종 수산품의 수출입은 모두 증가한 것으로 보이며, 무역총액이 전년대비 19.7% 증가했으며, 수출 무역액은 전년대비 19.8% 증가했다.

해양관련 기업의 생산과 경영도 좋은 상태를 유지하고 있다. 중점적으로 모니터링하는 규모이상의 해양공업기업의 주요 영업수익은 전년대비 17% 증가했으며, 이윤 총액은 전년의 2.7배를 기록했다.

해양자원 공급구조 조정도 조속히 추진되고 있다. 전국 총 신규 해역 확정권(确权) 면적은 작년대비 66.3% 감소했으며, 입찰, 경매, 공고 방식(招拍挂方式: 招标, 拍卖, 挂牌)으로 새로 증가된 해역 확정권 면적은 전년대비 57.9% 증가했다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 8. 1.>



CONTENTS

- ▶ 통계로 보는 중국 해양 : 중국도서 분포 및 유인도 토지이용 현황
- ▶ 이슈 포커스 : 중국 도서경제개발 현황 및 전망
- ▶ 동향 & 뉴스

8 산동성, 백억 자금 투입으로 해양경제발전의 새로운 성장력 육성

산동성 재정청에 의하면, 작년부터 97억 위안의 산동성 대책수립 재정자금을 마련해서 해양발전전략을 전면적으로 지원해왔다. 해양 중대 프로젝트를 실시하고 해양경제 발전단지를 구축하여 산동성 경제발전의 신구(新舊) 동력 전환을 추진한다.

산동성 칭다오시(青岛市)와 웨이하이시(威海市)는 국가 해양경제 혁신발전 시범 도시에 선정되었다. 3년 시행 기간에 시마다 3억 위안의 중앙재정자금 지원을 받을 수 있으며, 지금 중앙정부는 4억 2,600만 위안 자금이 이미 지불된 상황이다. 칭다오, 옌타이 및 웨이하이는 해양생물 및 해양고급장비 제조업을 중심으로 산업체인 간의 협동혁신과 산업 집적혁신을 촉진할 것이고 중·고급 해양전략적 신흥산업 시스템의 모델을 적극적으로 구축할 예정이다.

또한, 해양 중대 혁신플랫폼의 건설을 강화할 것이다. 전기에 이미 지불한 2억 위안 보조자금을 바탕으로 2016년 재정자금 5,000만 위안을 투입해서 칭다오 해양과학기술 국가실험실의 건설을 지원해 줬다. 2017년에 1,800만 위안의 자금을 마련하여 국가해양 부식(腐蚀)예방공정 기술연구 실험기지의 건설을 지원했다. 이와 동시에 과학기술연구의 고급인재팀 구성을 강화하고 핵심과학기술의 어려움을 극복해나가서 핵심 경쟁력을 가진 일련의 신제품을 개발하며 해양기업을 강대하게 육성할 것이다.

해양 인프라 상호연통에 있어, 2016년 이후 산동성은 총 11억 5천만 위안의 자금을 투입하여 신구 동력 전환에 관한 인프라 프로젝트 및 성급 이상 과학기술 혁신 플랫폼 구축 등 중점 인프라 건설을 중점적으로 추진해 왔다. 또한, 24억 4,500만 위안의 자금으로 연해지역의 항만 방파제, 항로 등 공공 인프라의 건설을 지원하고 항만의 수용능력을 향상시켰다.

펀드 설립과 재정자금 활성화에 있어, 산동성은 1억 위안 자금을 투입하고 산동성 첫 번째 해양펀드-블루경제구 산업투자 펀드의 설립을 지원했다. 이 펀드는 국가 해양전략과 전략적 신흥산업 발전의 촉진을 위주로 하고, 해양플랜트, 해양생물의약, 신기능 재료 및 현대서비스 등의 산업에 주로 투자할 계획이다.

또한, 2016년 산동성 해양생산총액은 1조 3,000억 위안을 기록하여 산동성 GDP의 19.8%를 차지했으며, 전국 해양생산총액의 1/5를 차지했다. 또한, 연간 성장률은 18.18%를 기록하여, 산동성 GDP 성장률보다 11%포인트 더 많은 것으로 나타났다.

<자료 : 中国海洋报, 2017. 8. 1>