

KMI 동향분석

VOL.112
2019 MARCH

발간년월 2019년 3월(통권 제112호) 주 소 49111 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동) 발행인 양창호
감 수 최재선 인포그래픽 김태한 발행처 한국해양수산개발원 자료문의 기획조정본부 연구기획·협력실
홈페이지 www.kmi.re.kr 이 보고서의 내용은 본원의 공식적 견해가 아닙니다.

2019년 중국 ‘양회’, 해양수산 관련 이슈 봇물, 항만비용 인하와 행정 간소화 조치에 주목 필요

김형근 중국연구센터장
(hgkim@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)
김세원 중국연구센터 전문연구원
(ksw@kmi.re.kr/+86-21-6090-0395)
희가해 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)
진선선 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)
하영희 중국연구센터 연구원
(kmishanghai@naver.com/+86-21-6090-0395)

3월 15일, 전국인민대표대회를 끝으로 중국 한해의 최대 정치 행사인 ‘양회’가 막을 내렸다. 건국 70주년을 맞은 올해 ‘양회’에서도 2019년 중국 정부의 정책 방향을 가늠할 수 있는 주요한 이슈들이 논의됐다. 올해 중국은 6% 초반의 안정적인 경제성장을 목표로 ‘취업’을 최우선 과제로 삼고, 적극적인 재정투자로 경기를 부양시킨다는 방침이다. ‘양회’에서 제시된 중국의 올해 해양수산 분야 정책 방향과 사업 계획을 살펴봤다.

해운·항만·물류 분야 : 기업의 부담을 줄이기 위해 부가가치세(증치세)를 내린다. 교통운수업의 경우 현행 10%에서 9%로 인하할 방침이다. ‘양회’ 종료 직후인 3월 18일, 국가발전개혁위원회와 교통운수부는 「항만수납비용 효율계산 방법」 개정안을 발표했는데, 4월 1일부터 항만비용을 큰 폭으로 인하한다. 이와 함께 시장주체의 활력 제고와 경영환경 개선을 위해 ‘팡관푸’(행정 간소화 및 권한 이양) 개혁을 촉진할 예정이다.

또한 지역의 균형발전을 추진하기 위해 ‘징진지 협동발전’, ‘창장경제벨트 발전 전략’, ‘웨이강아오 대만구’ 건설 등에 따른 지역 항만 간 통합·협력과 지역 내 교통운송체계 개선을 추진한다고 밝혔다. 외국 선박에 대해 중국 연안을 개방하여 항만의 경쟁력을 높일 방침이다.

생태 환경보호 및 녹색 발전을 위해 화물운송 방식을 도로에서 철도 및 수운으로 전환하는 한편, 택배 분야에서 친환경 포장재 사용과 함께, 포장 재료의 감량화와 재이용을 실현시킬 계획이다.

특히 4차 산업혁명의 진전에 따라 올해는 ‘스마트 플러스’의 개념이 처음으로 명시되었다. 이에 따라 앞으로 중국 물류산업의 스마트화를 촉진하기 위해 정부의 정책적인 지원도 점차 늘어날 것으로 보인다.

해양 분야 : 국가 차원에서 해양경제 발전계획을 통합적으로 수립함으로써 해양경제의 고품질 발전을 추진해야 한다는 의견과 이를 실천하기 위한 다양한 정책이 동시에 제시되었다. 특히 ‘블루경제’를 대대적으로 발전시키는 한편, 해양기본법을 제정하여 중국이 해양강국으로 성장하기 위한 제도적 장치를 갖추기로 하였다. 전문가들은 중국이 이 같은 입법 조치를 통해 새로운 해양강국으로 도약할 것으로 내다보고 있다.

수산 분야 : 사물인터넷과 빅 데이터의 활용 등을 통해 수산양식의 스마트화를 추진하고, 향후 스마트어업을 통해 해양어업 현대화를 추진할 방침이다. 특히 ‘양회’ 기간 중에도 현대화·친환경화·스마트 양식 모델의 모색을 통한 수산업의 고도화 방안이 집중 논의되었다. 수산양식 기업의 소득세 면제, 유통과정의 부가가치세 면제 등도 제안되었으며, 레저어항 등 새로운 비즈니스 모델 육성을 위한 법제도 구축에 대한 내용도 제안되었다.

올해 ‘양회’에서는 기업비용의 절감과 행정 간소화, 중국 지역 내 항만통합·협력, 새로운 「외상투자법」의 도입, 자유무역시범구 지원의 확대, ‘일대일로’ 전략의 지속적인 추진, 환경규제 및 ‘인터넷 플러스’ 등 해운·항만·물류 분야의 경쟁력과 관련한 정책이 다른 해보다 많이 발표된 것이 특징이다.

이 같은 중국의 해운·항만·물류 분야의 개선 정책에 대해 중국에서 사업을 영위하거나 중국과 무역을 하는 우리나라 기업들은 향후 구체적인 실시방안과 비용항목의 모니터링, 파급효과 등을 면밀히 분석하여 대응책 수립은 물론 경쟁력 확보에 활용해야 한다.

중국은 ‘해양강국’ 건설과 지역경제를 발전시키는 성장 동력으로 자국의 해양 신산업 육성에 많은 노력을 기울이고 있다. 특히 해양권익 보호와 극지 관련 법률 제정 등 다양한 분야로 국가의 영향력을 확대하고 있다. 이에 따라 한·중 양국 간 해양 연구인력 교류 확대, 교환 프로그램 추진, 해양경제 정보 공유시스템 구축 및 극지의 개발과 보호 등 국제 해양협력사업 추진에 양국 간 심도 있는 교류와 협력기반을 더욱 튼튼히 할 필요가 있다.

또한 친환경화·스마트화를 모토로 하고 있는 중국이 수산양식의 현대화와 어민생활 향상에 대한 정책을 추진함에 따라 양국의 수산양식 기술 및 양식 방법 교류와 협력 확대가 필요하다. 또한 중국은 어촌 등의 생활 인프라 개선과 어민생활을 안정시키기 위한 사업을 활발하게 전개할 예정이다. 우리나라가 추진하고 있는 어촌 뉴딜 300사업 등을 포함한 해양수산 분야의 다양한 한중 협력 모델 개발이 필요하다.

2019년 건국 70주년 맞은 ‘양회’¹⁾, 안정 속 혁신 추구

■ 2019년 중국 정부는 6% 초반의 안정적인 경제성장을 목표로 ‘취업’을 최우선 과제로 설정하고, 적극적인 재정투자로 경기를 부양시킨다는 방침

- ‘양회’에서 발표된 국무원의 「정부 업무보고」는 2019년 경제성장 목표를 6.0~6.5%로 제시하였으며, 이는 전년도의 목표치인 6.5%보다 다소 하향 조정된 것임
- 또한 ‘취업 우선’ 정책을 실시하는 한편, 기업과 개인을 대상으로 한 증치세(부가가치세), 사회보험료, 개인소득세 등 감세정책 실시를 통해 경제·사회적인 안정을 도모할 계획임
- 2019년 재정적자 규모를 2018년 목표치 보다 3,800억 위안 증가한 2조 7,600억 위안을 제시하면서 재정정책을 통한 경기부양 의지도 피력함
- 특히 철도인프라 투자 목표를 전년보다 약 680억 위안 증가한 8,000억 위안, 도로·수운 분야의 투자는 전년과 동일한 18,000억 위안의 목표치를 제시함

표 1. 2019년 주요 경제지표 목표치

구분	2016년		2017년		2018년		2019년
	목표	실적	목표	실적	목표	실적	목표
GDP 증가율(%)	6.5~7.0	6.7	약 6.5	6.9	약 6.5	6.6	6.0~6.5
CPI 증가율(%)	약 3.0	2.0	약 3.0	1.6	약 3.0	2.1	약 3.0
도시 신규 취업자(만 명)	1,000 ↑	1,314	1,100 ↑	1,351	1,100 ↑	1,361	1,100 ↑
도시 실업률(%)	4.5 ↓	4.02	4.5 ↓	3.9	4.5 ↓	3.8	4.5 ↓
재정 적자규모(조 위안)	2.18	2.18	2.38	3.76	2.38	2.38	2.76
철도 투자(억 위안)	8,000	8,015	8,000	8,010	7,320	7,920	8,000
도로·수운 투자(억 위안)	16,500	17,700	18,000	22,700	18,000	23,000	18,000

자료 : 중국 국무원, 「2016~2019년 정부 업무보고」, 각 연호 및 관련 통계자료

■ 정부 업무보고에 ‘해양강국 건설’이란 표현을 지속 명기하고, 특히 ‘스마트 플러스’라는 개념을 처음으로 언급

- 올해 「정부 업무보고」에서는 해양수산과 관련된 직접적인 어휘 사용은 적은 편이나, ‘해양강국 건설’은 계속 명기되어 오고 있음

1) ‘양회(两会)’란 중국 최고의 권력기관인 전국인민대표대회(전인대)와 중국 최고의 정책자문기관인 전국인민정치협상회의(정협)를 통칭하는 용어로서, 매년 3월 초에 개최되어 약 2주간 진행되며, 중국 경제·사회의 발전 방향, 정부 예산, 경제성장률 및 각 분야의 정책들을 제시·결정하는 중요한 정치적 행사임

- ‘해양(海洋)’ 2회, ‘물류(物流)’ 2회, ‘항만(港口)’ 1회, ‘수운(水運)’ 1회 등이 언급되었고, 해양경제를 뜻하는 ‘블루경제(蓝色经济)’와 ‘자유무역항(自由贸易港)’이 1회씩 언급됨
- 특히 올해 「정부 업무보고」의 추진과제 혁신을 통한 발전 및 신성장동력 육성부분에서 기존의 ‘인터넷 플러스(互联网+)’에서 한 단계 발전한 ‘스마트 플러스(智能+)’의 개념이 언급되었으며 제조업 고도화 발전 방안으로 제시됨
- ‘인터넷 플러스’ 정책은 인터넷을 매개체로 하여 각 산업들과 융합발전을 통해 새로운 발전 생태계를 조성한다는 의미로서, 이번에 제시된 ‘스마트 플러스’의 추진은 빅데이터, 인공지능 등 IT 신기술에 기반한 각 산업의 ‘스마트화’ 촉진으로 해석됨

■ 「정부 업무보고」 10대 중점 추진과제를 통해 시장 활력 증진과 질적 발전을 강조

- 「정부 업무보고」에서는 2019년 추진할 중점 추진과제로 i) 거시경제 조정의 혁신·개선, ii) 시장주체 활력 제고 및 경영환경 개선, iii) 혁신을 통한 발전 및 신 성장동력 육성, iv) 강한 국내시장 육성과 내수 잠재력 제고, v) 샤오강(小康)사회 건설을 위한 빈곤탈출 및 농촌진흥, vi) 지역 균형발전 촉진 및 도시화의 질적 발전, vii) 생태환경 보호 및 녹색 발전, viii) 중점영역의 개혁 심화 및 시장 메커니즘 개선, ix) 전방위적인 대외개방 및 국제 경제협력, x) 사회보장체계 및 민생 개선 등을 제시함

■ 해양수산 분야의 영향 측면에서는 물류관련 비용 절감과 효율성 제고, 대규모 인프라 투자가 이루어질 예정

- 먼저 거시경제 조정의 혁신·개선에서 교통·운송업의 증치세 세율을 기존 10%에서 9%로 인하한다고 제시하여 관련기업의 세수 부담 및 물류원가 절감이 예상됨(제조업은 16%에서 13%로 인하)
- 시장주체 활력 제고 및 경영환경 개선 분야에서는 해양수산 관련 행정수속이 더욱 편리해 질 것이며, 물류원가 절감 조치로 도로 통행료뿐 아니라, “일부 철도, 항만 수납비용을 면제 혹은 인하”한다고 명시됨에 따라, 항만비용 인하가 더욱 탄력을 받을 것으로 보임
- 혁신을 통한 발전 및 신 성장동력 육성에서 ‘스마트 플러스’ 추진이 언급됨에 따라, 향후 해양수산 관련 전 분야에서 IT 신기술에 기반한 스마트화가 더욱 촉진될 것임
- 강한 국내시장 육성과 내수 잠재력 제고를 위해 올해도 교통·운송 분야에서 대규모 인프라 투자가 이루어 질 것이며 관련 정보공유 플랫폼 구축이 강화될 것으로 예상됨

- 빈곤탈출 및 농촌진흥을 통해 어촌 인프라 개선과 어업 제1, 2, 3차 산업 융합, 어민 생활 개선이 촉진될 것으로 보이며, 지역 균형발전 촉진의 일환으로 '블루경제(蓝色经济)'의 발전과 '해양강국' 건설이 제시됨
- 그 밖에도 해양 생태환경 보호와 해운·항만·물류 분야에서의 환경 규제가 강화되고, '일대일로' 전략과 연계한 해양수산 분야의 국제협력, 중국 특색의 '자유항' 건설방안 연구 등이 촉진될 것으로 전망됨

표 2. 「정부 업무보고」의 2019년 주요 임무 중 해양·수산·물류 분야의 영향 분석

주요 임무	관련 영향 분석
거시경제 조정의 혁신·개선	<ul style="list-style-type: none"> • 부가가치세 개혁 심화에 따라, 교통운송 분야의 세율이 10%에서 9%로 인하되어 물류원가 절감 및 기업부담 경감 • 기업 금융지원 강화로 해양수산 관련 기업, 특히 중소형 기업들의 자금난 완화
시장주체 활력 제고 및 경영환경 개선	<ul style="list-style-type: none"> • '판관부(放管服: 행정 간소화 및 권한 이양)' 개혁으로, 해양수산 분야의 행정수속 효율화 • 도로·교량 통행료, 일부 철도 항만 비용의 인하 면제에 따라 물류원가 절감
혁신을 통한 발전 및 신 성장동력 육성	<ul style="list-style-type: none"> • '스마트 플러스' 정책 전개, 해양수산 전 분야의 '스마트화' 촉진, 해운물류 교역플랫폼, 해양 과학기술 R&D 등이 탄력을 받을 것으로 예상
강한 국내시장 육성 및 내수 잠재력 제고	<ul style="list-style-type: none"> • 철도 인프라에 8,000억 위안, 도로·수운 인프라에 1조 8천억 위안 등이 투자 계획으로 교통·물류 인프라의 지속적인 개선 및 정보공유 플랫폼 구축 강화
사오강 사회 건설을 위한 빈곤탈출 및 농촌진흥	<ul style="list-style-type: none"> • 어촌 인프라 개선, 어업의 고도화 발전, 도·농 간 배송시스템 개선 및 농산물 콜드체인물류 촉진 예상 • 농촌지역에 안전한 음용수 공급을 위한 연해 도서지역 중심의 해수담수화기술 활용 촉진
지역 균형발전 촉진 및 도시화의 질적 발전	<ul style="list-style-type: none"> • '장진지(京津冀, 베이징-톈진-허베이)' 지역, '웨강아오(粤港澳: 홍콩-마카오-광둥)' 지역의 물류 연계 개선 및 항만통합 추세 촉진 • 창장 상·중·하류 지역 간 항만 협력 및 종합교통운송체계 건설 촉진, 창장삼각주 일체화 발전이 국가 전략으로 격상되어 지역 대형 항만 간 협력(닝보-저우산과 상하이항) 확대
생태환경 보호 및 녹색 발전	<ul style="list-style-type: none"> • 물류 분야의 환경 규제 심화, 벌크화물의 도로운송 규제로 철도 및 수운 물량 증가, 항만 AMP 시설 확대 및 친환경 선박·차량 수요 증대 • 중점 수역 및 연안해역의 생태보호 및 환경복원 사업 촉진
중점영역의 개혁 심화 및 시장 메커니즘 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 국유기업 개혁 심화로 해운·항만·물류 국유기업들의 지속적인 합병 및 구조조정 진행, 특히 철도부분의 구조조정, 지역 항만통합 및 부실 항만 처리 촉진
전방위적인 대외개방 및 국제 경제협력	<ul style="list-style-type: none"> • 외자기업 시장진입 제도 개선, 새로운 '외상투자법' 발의를 통한 외자 유입, 가공·무역 산업의 중·서부 이전 장려에 따른 중·서부 물류·통관인프라 개선, 통관 편리화 • '일대일로' 전략 추진을 통한 해양수산 관련기업의 해외투자 및 해외 인프라 건설 촉진 • 자유무역시범구 범위 확대(상하이 등) 및 개혁정책 촉진, '자유항' 건설 연구 촉진
사회보장체계 및 민생 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 농촌지역 의료보험 및 사회보장수준 제고로 어민 생활 개선 촉진 • 문화재, 문화관련 사업 강화 및 산업 육성에 따른 해양문화문물 연구 심화

자료 : 중국 국무원, 2019년 「정부 업무보고」, 2019. 3.을 통해 KMI 분석

해운·항만·물류 : 물류 원가 절감과 지역 일체화 발전

기업부담 경감을 위한 물류원가 절감 견지, 교통운송업 증치세도 재차 인하 및 항만수납비용 요율 개정 발표

■ ‘실물 경제’ 발전을 촉진하기 위해 물류원가 절감과 효율 증대를 지속 강조²⁾

- 2018년에도 ‘양화’ 「정부 업무보고」에 ‘물류원가 절감’³⁾이 언급되었고, 리커창 총리가 주재하는 국무원 상무회의에서도 ‘물류원가 절감’은 단골 소재로 등장함
- 특히 2018년 10월 13일, 국무원은 「통상구(口岸) 비즈니스 환경 최적화 촉진과 역외무역 편리화 업무 방안」을 발표하여, 2020년 말까지 컨테이너 수출입 단계에서 소요되는 규범화된 비용들을 2017년 대비 절반 수준으로 낮추고, 2021년 말까지 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축한다는 목표를 제시함

■ 부가가치세(증치세) 인하 조정, 교통운송 관련 부가가치세도 9%로 인하

- 국무원은 「정부 업무보고」를 통해 올해 증치세 인하 조정을 발표했으며, 제조업은 현행 세율 16%에서 13%로 낮추고, 교통운수업은 현행 10%에서 9%로 인하한다는 방침임⁴⁾
- 부가가치세 인하⁵⁾ 이외에도 작년 개정된 개인소득세법의 실시, 도시근로자의 양로보험 기업분담금을 16%까지 인하, 중소기업에 대한 대출 확대, 전기세·인터넷 사용료 감면 등으로 인해 기업들의 직·간접적인 부담은 더욱 줄어들 것으로 예상됨

■ 도로 및 철도, 항만비용 인하 제시, 중개서비스 비용 ‘정리’ 가능성도 시사

- 「정부 업무보고」에서는 기업의 비용 절감을 위해 올해 유료도로 제도 개혁을 심화하여 도로와 교량 통행료 인하를 추진하겠다고 밝히며, 화물차량에 대한 불합리한 심사 및 비용징수, 벌금 등도 손볼 계획을 밝혔음⁶⁾

2) 국무원은 2016년 「물류업 원가절감 및 효율증대 전문항목 액션플랜(2016~2018)」을 발표한 이후, 꾸준히 물류원가 절감에 대해 강조해 오고 있음

3) 올해 2월 28일, 중국교통운수부의 리샤오펑(李小鹏) 부장은 기자회견을 통해 2018년 교통운수부는 다양한 조치들을 통해 물류원가를 약 981억 위안(한화 약 16조 5천억 원) 절감시켰다고 발표함(央视物流网, “李小鹏: 2018年全国物流总成本约降低了981亿元”, 2019. 3. 4.)

4) 「정부 업무보고」에서 이번의 세율 인하가 주로 제조업과 중소기업의 부담 경감에 목적을 두고 있다고 밝힌 바, 제조업의 증치세 인하폭 3%에 비해 교통운수업의 인하 폭은 1%로 크지 않으나 물류원가 절감이라는 상징적인 의미를 지님

5) 중국 정부는 2018년에도 제조업의 부가가치세를 기존 17%에서 16%로, 교통운수업은 11%에서 10%로 낮춘데 이어 올해에도 재차 부가가치세를 인하함

- 도로 통행료 외에도 일부 철도와 항만의 수납비용을 면제하거나 인하하겠다고 명시⁷⁾했으며, 합법적인 수납비용들은 리스트화하여 투명하게 공시할 것이라고 밝혀 추진되고 있는 항만비용 인하가 더욱 탄력을 받을 것으로 전망됨
- 2018년 연중 수시로 다수의 항만들이 하역비, 항만시설유지비, 항만보안료 등 관련 비용을 인하한다고 공개했으며, 2019년 2월에도 광둥성과 텐진시 정부가 2020년 말까지 항만에서의 컨테이너 수출입 관련 규범화된 비용을 2017년 대비 절반까지 인하하고, 2021년에는 전체 통관시간을 2017년 대비 절반으로 단축한다고 발표함⁸⁾
- 또한 「정부 업무보고」에서는 중개서비스 비용도 정리하겠다고 언급한 바, 향후 물류 관련 중개서비스업의 비용부분도 정부가 ‘손질’할 여지가 있음

■ 교통운수부, 개정된 「항만수납비용 요율계산 방법」 4월 1일부터 시행⁹⁾

- ‘양회’ 종료 직후인 3월 18일, 국가발전개혁위원회와 교통운수부는 「항만수납비용(하역료와 항만시설사용료) 요율계산 방법(港口收费计费办法)」 개정안을 발표하여, 항만비용을 큰 폭으로 인하함¹⁰⁾
- 개정된 「항만수납비용 요율계산 방법」에 따르면, 화물료, 항만시설 보안료, 도선료(선박이동료), 국내항로 선박 예인비 요율을 각각 15%, 20%, 10%, 5%씩 인하한다고 발표함
- 또한 연해항만에 입출항하는 80미터 이하 국내무역 선박(화학품선, 액화가스선 제외)과 창장간선 항만을 입출항하는 150미터 이하 국내무역 선박은 선박측의 안전이 보장된다는 전제 하에 상황에 따라 예인선 사용여부를 의무가 아닌 자율적으로 결정하도록 함¹¹⁾

6) 또한 2년 내 전국 고속도로의 성(省) 간 수납 톨 게이트를 대부분 철폐하여, 정차 없는 요금 수납을 현실화한다는 계획임

7) 2017년 중국 당국의 ‘반독점 행위’ 조사에 다수의 항만들이 지적을 받았으며, 이후 개선조치와 함께 각 항만들은 항만비용의 투명한 공개 및 인하를 요구받고 있음

8) 광둥성과 텐진시 정부가 동일한 목표치를 발표한 데에는 2018년 10월, 국무원이 발표한 「통상구(口岸) 비즈니스 환경 최적화 촉진과 역외무역 편리화 업무 방안」에서 각 수출입 통상구(항만, 공항, 출입국 철도역 등)에서 2020년까지 컨테이너 수출입 관련 규범화된 비용을 2017년 대비 절반 수준으로 2021년 말까지 통관시간을 절반 수준으로 감축하라고 요구했기 때문임, 国务院, 「关于印发优化口岸营商环境促进跨境贸易便利化工作方案的通知」, 2018. 10. 3.

9) 개정된 「항만수납비용 요율계산 방법」은 올해 4월 1일부터 즉각 발효되어 5년간 유효하며, 이에 따라 절감되는 항만비용은 약 18억 위안(한화 약 3,037억 원)에 달할 것으로 추산됨(港口圈, “港口收费再降18亿元 4月1日起实施”, 2019. 3. 18.)

10) 交通运输部·国家发展改革委, 「关于修订印发《港口收费计费办法》的通知」, 2019. 3. 18.

11) 그밖에도 일부 항만비용 항목의 통합 및 항만기업, 도선기구들이 정부 고시가를 엄격히 따르고 항만의 서비스형 비용 목록을 공시하도록 하는 등 항만비용 인하 및 투명화에 초점을 맞춤

행정수속 간소화, 해양수산 관련 행정심사 다수 취소

■ ‘양화’ 기간 해양수산 관련 행정심사 항목 18개 취소 및 이양

- 「정부 업무보고」에서는 시장주체의 활력 제고와 경영환경 개선을 위해, 물류원가 절감과 함께 ‘放管服(放管服: 행정수속 간소화 및 권한 이양)’ 개혁을 심화하겠다고 언급함¹²⁾

표 3. ‘국발[2019] 6호’에 의견 취소 및 이양관 해양수산 관련 심사항목

No.	내용	기존 심사 부처
1	• 출해선박등록부(出海船舶户簿) 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
2	• 출해선원증(出海船民证) 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
3	• 합자선박 선원의 승선증 심사 발급 : 심사 취소 후 등록제로 전환	공안부
4	• 타이완 노무인력의 승선직업증 심사 발급 : 심사 취소 후 공안부와 국가이민국이 제시된 조치를 통해 사후 관리 강화	공안부
5	• 해역사용 논증기관 자질 인정 심사 : 심사 취소 후 자연자원이부가 제시된 조치를 통해 사후관리 강화	자연자원부
6	• 해양관측소(역) 설립 및 조정 심사 : 심사 취소 후 등록제로 전환	자연자원부, 지방 자연자원부문
7	• 국제 컨테이너선, 일반화물선 운송업 심사 : 심사 취소 후 교통운수부가 사후관리 강화	교통운수부
8	• 중국과 홍콩-마카오 간 컨테이너선 일반화물 운송업 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부
9	• 무선박운송인(NVOCC) 종사 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	교통운수부
10	• 국제선박 보안증서 심사 발급 : 심사 취소 후 제3자 선박검사기구가 ‘국제선박 보안증서’ 서명 발급	교통운수부
11	• 선원서비스등부(船员服务簿) 검사 발급 : 심사 취소 후 선원 적임증서(适任证书) 발급 심사에 통과한 선원은 바로 ‘선원서비스등부’ 발급	교통운수부 및 지방 관련부문
12	• 국제도로화물운송 허가 : 심사 취소 후 등록제로 전환	성급 교통운수부문
13	• 도로화물운송터미널 경영 허가 : 심사 취소 후 교통운수부가 제시된 조치를 통해 사후관리 강화	현급 교통운수 부문
14	• 소형 선박의 홍콩-마카오 간 화물운송 등록 : 심사 취소 후 세관총서 및 각 직속세관이 제시된 조치에 따라 사후 관리 강화	세관총서 및 직속 세관
15	• 창장 바자선의 환적지 세관 감독관리의 수출화물(转运海关监管的进出口货物) 심사 : 심사 취소 후 등록제 전환	직속 세관
16	• 세관 감독관리화물 운송기업-차량 등록 : 심사 취소 후 등록제로 전환	직속 세관
17	• (권한 이양) 중국과 홍콩-마카오 간 여객선, 액체위험물선의 운송업 허가증 심사 : 교통운수부에서 성급 교통운수부문으로 이양	교통운수부
18	• (권한 이양) 항만시설보안증서 심사발급 : 교통운수부에서 성급 교통운수부문으로 이양	교통운수부

자료 : 중국 국무원, 「일부 행정 허가사항 취소 및 권한 이양에 관한 결정」, 2019. 3. 6.을 통해 KMI 분석

12) 「정부 업무보고」 발표 다음날인 3월 6일, 국무원은 ‘국발(国发) [2019] 6호’ 문건인 「일부 행정 허가사항 취소 및 권한 이양에 관한 결정」을 통해 25개 행정허가 사항에 대한 심사를 취소하고, 등록제(备案) 혹은 사후관리를 강화하는 방안으로 대체한다고 발표함. 이외에도 기존 중앙 정부부처에서 담당하던 6개의 행정허가 심사 사항을 지방 정부로 이양하는 내용도 포함되며, 해양수산 분야와 직접적으로 관련된 심사 항목만 무려 18개 달함(심사 취소 16개 항목, 이양 2개 항목)

지역 균형발전 강조, 신규 정책제안으로 ‘해운강국’ 건설

■ ‘징진지 협동발전’, ‘창장경제벨트 발전 전략’, ‘웨강아오 대만구 건설’ 등에 따른 지역 항만 간 통합·협력, 지역 내 교통운송체계 개선 촉진

- 「정부 업무보고」에서는 지역 균형발전을 강조하며, ‘징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이) 협동발전’, ‘창장경제벨트 발전 전략’ 등 국가급 전략 추진을 언급함
- ‘징진지’ 지역은 허베이성 항만그룹을 중심으로 허베이성 항만통합 작업이 순조롭게 진행되고 있으며, 향후 톈진과 허베이성 간 항만 협력·통합도 더욱 심화될 것으로 전망됨¹³⁾
- 「정부 업무보고」에서 창장경제벨트 상류·중류·하류 간 종합교통운송체계 강화를 언급한바, 이들 지역항만 간 수운노선 협력, 지분투자 등을 통한 항만통합 등이 촉진될 전망이다¹⁴⁾
- ‘웨강아오 대만구 건설(粤港澳大湾区, 광둥·홍콩·마카오 경제권)’에 따라, 향후 광둥성과 홍콩·마카오 간 인원·화물 왕래가 더욱 원활¹⁵⁾해지고, 상호 항만 간 협력도 촉진될 것으로 예상됨¹⁶⁾

■ ‘창장삼각주 일체화 발전’ 국가급 전략 승격, 상하이항과 닝보·저우산항 협력도 주목

- 「정부 업무보고」에서는 ‘창장삼각주 일체화 발전’을 국가급 전략으로 승격시키고, ‘발전 계획’을 수립할 것으로 제시함에 따라, 향후 창장삼각주 내의 상하이항과 닝보·저우산항 간 협력 전개¹⁷⁾에 귀추가 주목됨
- ‘창장삼각주 일체화 발전’이라는 대전제 하에서, 지난 2월 19일 상하이항그룹과 저장성해항(海港)투자운영그룹(닝보·저우산항 운영 주체)은 「소양산(小洋山)항만구역 종합개발 협력 협의」를 체결하고 터미널운영사 지분투자를 통한 공동 항만개발 등을 추진하기로 하며, 장기간 지속되어 온 두 항만 간 경쟁관계가 전환점을 맞이함

■ 선원 법률 제정 및 외국선박의 카보타지 업무개방 등을 통해 ‘해운강국’ 실현

- 이번 ‘양회’에서 해운·항만업계의 대표들은 ‘해운강국’ 건설을 위한 다양한 정책을 제안함
- 전인대 대표인 COSCO쉬핑의 쉬리룽(许立荣) 회장은 중국은 세계 3위의 해운선대를 보유하

13) 河北新闻网, “「三地党报两会问题采访——京津冀代表委员共话协同发展」促进要素流动 推动交通一体化”, 2019. 3. 4.)

14) 후베이 징먼시(荆门市) 정협 양시웅(杨希雄) 부주석은 쑤샤담의 수문통과능력이 부족하기 때문에 육로를 통해 쑤샤담을 지난 후 다시 수운으로 연계되는 복합적인 운송체계 구축이 필요하다고 역설함(港口圈, “关于港口, 代表们这样说”, 2019. 3. 6.)

15) 이미 지난 2018년 11월 23일, 18개의 해운·항만기업을 대표로 하는 ‘웨강아오 대만구 해운·항만 얼라이언스’가 설립되어, 향후 3지역 해운·항만업 협력의 초석을 다짐

16) 港口圈, “关于港口, 代表们这样说”, 2019. 3. 6.

17) 中新网, “长三角一体化成江浙沪皖全国人大代表共议焦点”, 2019. 3. 8.

고 업계 발언권도 높아지고 있는 반면, 선원 구조는 노령화 및 인력부족 문제가 심화되고 선원 관리능력이 다른 해운강국들에 비해 부족한 점을 지적하며, 선원들의 노동관계와 합법적 권익을 보장할 수 있는 법안 수립이 필요하다고 건의함¹⁸⁾

- 외국 선박에 카보타지(Cabotage, 한 국가 내 두 지점 간 운송) 업무 개방을 통해 항만 경쟁력 제고를 모색함
- 정협 위원인 중국전국총공회(全国总工会) 쉬전차오 부주석(许振超)은 국제해운시장, 운송설비, 항만기능이 많이 달라진 상황에서 정부는 법제 개선을 통해 카보타지 업무를 승인하여 국제화적 물동량 증가와 중국 항만의 국제경쟁력 제고를 희망한다고 건의함¹⁹⁾

친환경화, 해운·항만·물류의 주요 이슈

■ 녹색 창장경제벨트 건설의 지속적인 추진을 통해 생태문명 건설 실현

- 「정부 업무보고」에서 ‘창장경제벨트’의 생태보호 강화를 주문하고 있는데, 이에 따라 창장 중하류 지역 내하 유람선의 해운·항만인프라 개선이 필요하다는 의견이 제기됨
- 전인대 대표인 쉬쥔휘(徐珏慧) 상하이국제여객터미널회사 총경리에 따르면, 2013년부터 창장 중하류지역은 매년 항차와 여객 수가 증가하고 있으며, 중앙 정부의 ‘전역 관광(全域旅游)’²⁰⁾ 및 창장삼각주 일체화 전략 추진 하에 새로운 발전 기회를 맞을 것임²¹⁾
- 창장의 전통적인 운송체계를 개선하고 녹색항만 건설 강화를 위해 육상전력(AMP)·친환경 에너지 이용, 친환경·지능화 선박의 개발 가속화 및 친환경 선대 구축도 필요함
- 전인대 대표인 중국창장항운그룹 장예(张锐) 회장은 향후 창장항운그룹은 산업 발전 추세를 파악하여 전통적인 운송구조를 조정하고 각 항만과 터미널 통합 및 전략적인 협력을 통해 창장경제벨트의 복합연계운송 체계를 구축할 것이라고 언급함²²⁾

18) 관련 법안을 통해 선원의 직업을 존중하며 항해 문화를 발양하고 항해의식, 해양의식을 고취시킬 수 있다고 강조함(中国船东协会, “全国人大代表许立荣：加快船员劳动关系专属立法”, 2019. 3. 11.)

19) <http://www.shipland.cn/ch-9/c-70925.html>

20) ‘전역관광’은 특정 관광자원을 활용해 관련 산업을 통합적으로 개발하는 개념으로 2017년 ‘양회’에서 처음 등장함

21) 中国港口, “专访人大代表徐珏慧：加快完善长江中下游内河游轮港航基础设施建设”, 2019. 3. 6.

22) 中国水运报, “全国人大代表、中国长江航运集团有限公司董事长张锐：引领长江航运绿色发展”, 2019. 3. 6.

■ 화물운송 방식을 도로에서 철도 및 수운으로 전환 촉진

- 「정부 업무보고」에서는 2019년 중점 과제 중 하나로 생태환경보호 및 녹색 발전을 제시했고, 특히 중점 오염지역을 중심으로 물류 환경규제가 심화될 것으로 전망됨
- 이미 2018년 9월, 국무원은 「운송구조조정 3년 행동계획」을 발표하였고, 징진지 및 주변 지역, 창장삼각주지역, 판웨이 평원 등 지역을 중점 지역으로, 벌크화물 운송 ‘도로에서 철도 및 수운전환’을 주요 방향²³⁾으로 설정하였음
- ‘양회’에서도 정협 위원인 리위(李伟) 국무원 발전연구센터 주임은 중점구역의 운송구조를 개선해야 하고, 창장삼각주, 징진지 등 중점지역의 화물운송 방식은 도로에서 철도 및 수운으로 전환하여 저탄소·고효율의 교통운송 체계를 구축해야 한다고 제시함²⁴⁾

■ 택배 분야에서도 친환경 요구 강화 추세로 진전

- 택배 업계의 폭발적인 성장과 함께 배출되는 택배 포장 쓰레기 역시 늘어나게 되면서 이로 인한 자원 낭비와 환경오염 문제로 인해 친환경 녹색 택배 물류는 ‘양회’ 대표 및 위원들의 많은 관심을 받는 주요 이슈로 등장함²⁵⁾
- 2019년부터 발효된 「전자상거래법」의 제52조에서도 “택배물류 서비스 제공자는 규정에 따라 친환경 포장 재료를 사용하여야 하며 포장 재료의 감량화와 재이용을 실현”해야 한다고 규정함으로써 향후 택배업계의 친환경화 요구는 더욱 강화될 것으로 전망됨

물류 분야의 스마트화, 거부할 수 없는 트렌드

■ 물류업계의 신속한 스마트화 추세, 관련 법규 수립도 필요

- 올해 「정부 업무보고」는 ‘스마트 플러스’의 개념이 처음으로 명시되었으며, 스마트화는 제조업뿐만 아니라, 해양수산 전 분야에도 통용되는 키워드로 부상하면서 이미 중국 물류산업의 스마트화는 빠른 속도로 진행되고 있으며 정부의 정책적인 지원도 큰 상황임²⁶⁾

23) 3년간의 추진을 통해 전국 철도화물 운송량을 2017년보다 11억 톤 증가, 수운화물 운송량을 2017년보다 5억 톤 증가, 연해 항만 벌크화물 도로운송량은 4억 4천만 톤 감소를 목표로 제시함

24) 生态环境部, “李伟委员：污染防治攻坚战要量力而行 听取群众意见”, 2019. 3. 6.

25) 中国交通新闻网, “全国两会聚焦物流快递老问题与新现象”, 2019. 3. 13.

26) 올해 ‘양회’ 직전인 3월 1일, 중국 국가발전개혁위원회와 부처·기관 간 공동으로 「물류 고품질 발전 촉진으로 강대한 국내시장 구축에 대한 의견」의 25개의 조치 중에서도 물류의 스마트화가 강조되며, 디지털 물류 발전을 강화하고 디지털 물류인프라 건설을 강화하며, 화물과 운송수단(항공기, 선박, 차량), 장소(물류단지, 대형 창고) 등 물류요소의 디지털화를 추진한다고 제시됨

- 스마트 물류, 온라인 플랫폼의 발전에 따라 관련 산업표준·규범의 필요성도 높아지고 있음
 - 뤼펑(罗鹏) 총재 역시 ‘무차량운송인(无车承运人)’²⁷⁾은 장부 비용 지출 증빙으로서의 영수증을 제공할 수 없는 바, 무차운송 플랫폼의 발전을 독려하고, 플랫폼을 통해 개인 운전자의 영업행위를 규제 및 관리하며, 아울러 무차승운 플랫폼이 화물차 운전자를 대신하여 일괄적으로 전용 세금계산서를 발행할 것을 제안함²⁸⁾
 - 일례로 현재 다양한 ‘운송 플랫폼’들이 활성화되어 있으나 안전감독 및 신용도, 각종 리스트 관리에 대한 법적 규범이 없는 상태에서 교통운수부는 현재 「온라인플랫폼 도로화물운송 경영관리 방법」을 제정 중에 있으며 올해 내 발표될 것으로 예상됨

■ 지능형 선박 건조 가속화 추진을 통해 제조 강국 실현

- 조선업은 지속적인 지능형 선박 건조의 R&D가 필요하고, 정부도 지역별 맞춤형 지원 정책을 수립해야 할 것임
 - 전인대 대표인 CSIC다렌선박중공업그룹 류정(刘征) 당위서기는 현재 중국 조선업은 구조조정 및 혁신업그레이드의 중요한 시기에 처해 있으며, 향후 자율주행선박 및 지능형 선박은 세계적인 추세라고 강조하며 조선업은 지속적인 투입 확대를 통해 지능형 선박 건조의 연구 및 개발을 할 필요가 있다고 주장함²⁹⁾

‘일대일로’ 연선지역 간 협력 강화 및 투자 확대

■ ‘일대일로’ 전략 견지, 2019년 ‘제2회 일대일로 국제고위급 포럼’ 개최 전망

- 올해 「정부 업무보고」 전문에 총 5회에 걸쳐 ‘일대일로’ 전략이 언급되었으며, 전방위적인 대외개방 및 국제 경제협력의 중심 전략으로 ‘일대일로’를 강조함
- 특히 올해 2017년에 이어 ‘제2회 일대일로 국제협력정상포럼(Belt and Road Forum for International Cooperation)’이 개최되는 점을 언급함³⁰⁾

27) ‘무차량운송인’은 직접 차량을 소유하지 않고 화물운송업에 종사하는 개인 혹은 기업을 지칭하는 ‘중개인’ 개념이며, ‘무선박 운송인(NVOCC)’에서 파생된 중국식 표현임. 중국 국무원은 2016년 8월, 「개혁 및 시범실시로 무차량운송물류 혁신발전 촉진에 관한 의견」을 발표하고 10월에 48개의 무차량운송인 시범기업을 발표함

28) 中国交通新闻网, “全国两会聚焦物流快递老问题与新现象”, 2019. 3. 13.

29) 搜狐, “大船重工刘征: 发展智能制造, 构筑持久竞争力”, 2019. 3. 7.

30) ‘양회’ 기간 중 중국 외교부의 왕이(王毅) 부장은 기자 회견을 통해 ‘일대일로 국제협력정상포럼’이 올해 4월 말 베이징에서 개최될 것이며 그 규모는 1회 이상일 것이라고 언급함

- 제1회 포럼을 통해, ‘일대일로’ 전략의 방향과 성과를 전 세계에 알리고, 또한 여러 국가들과 대규모 인프라 계약들이 이루어졌던 만큼, 올해 개최될 제2회 포럼에서 지난 성과에 대한 회고 및 향후 계획들이 발표될 것으로 기대됨
- 또한 「정부 업무보고」에서는 작년에 이어 ‘중국 국제수입박람회(中国国际进口博览会)’ 개최 계획을 제시함
 - 마·중 무역 분쟁이 한창 진행되던 2018년 11월 상하이에서 개최된 제1회 ‘중국 국제수입 박람회’는 전 세계 172개국의 3,600개 이상의 기업이 참가했으며³¹⁾, 시진핑 주석이 개막식에 참석하는 만큼 중국 정부에서도 큰 관심을 보임

■ 지역별 구체적인 ‘일대일로’ 전략, 기업의 해외진출 방안에 대한 논의도 활발

- 푸젠성 ‘육상 일대일로’ 및 ‘해상 일대일로’ 핵심구역으로 해·육 쌍방향 통로 구축을 계획함
 - 전인대 대표인 푸젠성세무국 자오징(赵静) 국장은 푸젠성이 ‘육상 및 해상 일대일로’의 핵심구역으로 ‘해상실크로드 해운 플랫폼’ 구축을 가속화 추진하여 ‘해상 실크로드 해운연맹’을 설립하고 ‘해상실크로드 해운’ 브랜드를 만든다는 계획임³²⁾
- 중국 기업 ‘일대일로’ 연선 투자 리스크 대비 및 통관 간소화를 지원함
 - 정협 위원인 초상국그룹 리젠홍(李建红) 회장은 정부가 ‘일대일로’ 연선국가에 투자한 기업에게는 해외투자 리스크의 대비와 해소를 더욱 강화해야 한다고 주장하며, 통관 편리화 수준을 제고해 인원, 물류, 자금, 정보의 흐름을 원활히 해야 한다고 촉구함³³⁾

‘외상투자법’ 개정, 자유무역시범구를 통한 외자유치 확대

■ 「외상투자법」 통과, 내년 발효를 통해 외자기업의 중국 내 경영환경 개선

- 「정부 업무보고」에서는 외자의 국내유치를 확대할 것을 요구하고 있으며, 국내외 기업의 동등한 대우 및 공평한 환경 조성, 외국기업에 대한 합법적인 권익 보호를 강조함
- 또한 ‘양회’ 폐막일인 3월 15일, 새로운 「외상투자법(外商投资法)」을 통과시킴으로서 2020년부터 동 법안이 발효되었으며, 기존의 「중외합자경영기업법», 「외자기업법», 「중외합작경영기

31)中国青年网, “首届中国国际进口博览会成果丰硕”, 2018. 11. 19.

32) 더 많은 원양서비스를 ‘해상실크로드 해운연맹’ 내에 유치하여 완전한 서비스 네트워크 체계를 구축하는 동시에 해운·항만 업체의 해외진출을 추진해야 한다고 건의함(中国日报网, “福建致力畅通‘一带一路’经济带经贸通道 做好一进一出”, 2019. 3. 11.)

33)手机中国网, “李建红：发挥国家大型企业在中国香港经济社会发展中的作用”, 2019. 3. 8.

업법」 등 일명 ‘외자 3법’을 대체할 예정이며 외국기업의 중국 내 경영환경이 더욱 개선될 것으로 전망됨

- 새로운 「외상투자법」의 주요 내용은 외국인 투자자의 내국민 동일 대우, 네거티브 리스트 관리제도 시행, 외자 기업의 중국 내 IPO, 회사채 발행 등 금융시장에서 자금조달 허용, 외국 투자자의 중국 내 출자, 이익 창출, 자본 수익, 자산 처분 소득 등의 자본 유출입 자유화, 외자 기업과의 기술협력 조건의 경우 투자자 간 협상으로 규정, 행정수단을 통한 강제 기술 이전 요구 금지 등 다양함³⁴⁾

■ ‘상하이 자유무역시범구’ 범위 확대, ‘하이난 자유무역시범구’는 중국 특색의 ‘자유무역항’으로 건설 모색

- 「정부 업무보고」에서는 외자투자 확대에 있어서 자유무역시범구(이하 ‘자무구’)의 역할을 강조하며, 자무구에 더욱 큰 정책혁신 자주권을 보장하고, 상하이 자무구의 범위를 확대할 계획이라고 언급함
- 또한 ‘하이난 자무구’ 건설을 추진하고, 중국 특색의 자유무역항으로 건설을 모색한다고 제시하였으며, 이와 관련해 구역 내 해운기업 유치 방안도 논의됨
 - 정협 위원인 하이난성 정부 왕루(王路) 부성장은 재정부와 세관총서, 국가세무총국 주도로 선박수입 관세 면제, 선박 구매 부가가치세 감면 등 관련 업무를 추진해야 하며, 국가세무총국을 중심으로 해운기업의 세무제도 개혁을 연구해야 한다고 제시함³⁵⁾
 - 또한 하이난 자유항 설립을 위해 입주 해운업에 세제 혜택 정책을 수립하고, 원양선원의 개인소득 감면 정책의 실행을 통해 해운기업의 경영원가를 낮추고, 편의치적선의 중국 등록을 촉진해야 할 것이라고 강조함

34) 폴리뉴스, “NK투자증권, 中 ‘외상투자법’ 미중 갈등 완화 기대”, 2019. 3. 18.

35) 海南日报, “全国政协委员王路, 建议探索国际船舶登记制度及相关政策改革”, 2019. 3. 8.

해양·수산 : 해양수산의 ‘고품질 발전’ 추진

해양경제 발전을 통한 ‘해양강국’ 건설

■ 중국 해양경제발전의 문제점 해결, 해양강국 건설을 위해 해양경제 고품질 발전 촉진 필요

- 「정부 업무보고」에서는 지역의 균형발전 촉진의 일환으로 ‘블루경제’를 대대적으로 발전시키고 해양환경을 보호하며 해양강국을 건설한다고 제시하여 해양경제가 지역경제 발전의 중요한 성장 동력임을 강조하였음
- ‘양화’에서도 해양경제 육성에 대한 많은 논의들이 있었으며, 여전히 해양경제의 질적 발전을 실현하기 위해서는 많은 문제점들이 존재한다고 제기함
 - 인중칭(尹中卿) 전인대 재정경제위원회의 부주임은 현 단계에서 해양경제 발전은 i) 해양 계획과 관리에 대한 인식 부족, 원양·심해를 향한 발전 미비, ii) 해양 전통산업 대비 해양 신산업, 전략적 산업, 첨단기술산업 부족, iii) 해양산업 발전을 조방형 방식(과도한 에너지 소모를 통한 GDP 위주의 성장방식)으로 유도 및 기반·지원역량 부족, iv) 해양환경, 특히 근해 오염의 심각성 등 여러 가지 문제점을 제기함³⁶⁾
 - 정협 위원인 자연자원부 국가해양정보센터 허광순(何广顺) 주임에 따르면, 중국의 해양자원개발, 해양과학기술 혁신 및 해양생태보호 능력은 세계 해양강국들에 비해 여전히 많은 격차가 있음. 특히 해양산업의 핵심장비와 핵심기술에 있어 보완이 필요하다고 지적함. 또한 육·해 통합 발전과 권역 해양경제의 협동발전 체제가 여전히 미비하다고 언급함³⁷⁾
- 앞서 지정한 현재 당면한 해양경제 문제를 해결하고 해양경제 발전 촉진과 ‘해양강국’을 위한 조연도 함께 제시함
 - 인중칭 부주임은 해양경제 발전 촉진을 위한 조연으로 i) 과학적인 해양 이용, 국가의 상층설계 강화 및 해양 법제도 개선 필요, ii) 해양산업의 구조조정 및 업그레이드 촉진, 육지·해양자원 간 보완 및 협동발전 촉진, iii) 과학기술 개발을 통한 해양발전 강화, 해양 관련 인프라 및 설비 발전 강화, iv) 해양생태보호 강화, 지속가능한 발전 실현, v) 개방을 통한 해양사업 활성화 필요, 근해 관리 및 원양극지 진출 확대 등을 제시함
 - 허광순 주임 역시 국가차원에서 해양경제 발전계획을 통합적으로 수립함으로써 해양경제의

36) 中国新闻网, “尹中卿: 目前发展海洋经济面临四个突出问题”, 2019. 3. 10.

37) 人民政协网, “对话全国政协委员、国家海洋信息中心主任何广顺”, 2019. 3. 12.

고품질 발전을 추진해야 한다고 강조하며, i) 전국 해양경제부서 간 연석회의 제도 운영 효율화, 부서 간 협동, 공동 추진 필요, ii) 해양경제 고품질 발전 추진에 관한 지도의견 제정, 해양경제 고품질 발전에 대한 육·해 통합 메커니즘 수립, iii) 해양경제발전의 시범사업 심화, 연해지역 각자의 특색과 기반을 고려한 해양경제 관리체제 및 현대 해양산업체제의 구축, iv) 해양경제 고품질 발전에 대한 모니터링 및 평가 강화, v) 국제협력 추진, 해외 해양경제원구 공동 건설 및 정부차원의 해양경제 협력 국제 메커니즘 수립 등을 제시함

해양생태환경 보호 지속 강화

■ 바다매립 엄격히 관리·통제, 오염 배출원 정비 강화

- 환경보호와 생태건설 방안이 중국의 최대 이슈 중 하나인 만큼, 「정부 업무보고」에서는 수질 오염 개선복구 촉진 및 중점 수역과 근해에 대한 종합정돈을 추진한다고 제시함
- 허광순 주임은 올해 「정부 업무보고」에서 ‘해양경제’란 표현을 ‘블루경제’로 바꾼 것은 중국 생태문명 건설 전략과 연관된다고 해석하며, ‘블루경제’의 본질은 해양경제를 발전시키는 동시에 해양 생태시스템을 보호하고 복원하는 것이라고 주장함
- 이밖에도 올해 ‘양회’에서는 관련 부처인 자연자원부와 생태환경부 부장의 해양생태 보호에 대한 의견을 제시함
- 루하오(陆昊) 자연자원부 부장은 기자회견을 통해, 국가 중대전략 프로젝트를 제외하고 일반적인 신규 바다매립 프로젝트에 대한 심사를 정지하고, 바다매립이 해양시스템과 해양생물 다양성에 미치는 영향을 최대한 저감시킬 방침이라고 밝힘³⁸⁾
- 리간제(李干杰) 생태환경부 부장도 기자회견을 통해, 오염방지는 ‘샤오강사회 전면 건설’ 주요 임무 중 하나이며, 그중에 ‘보하이(渤海) 종합정비’는 생태환경부가 추진하는 대표적인 사업이고 바다 오염배출구에 대한 정돈은 가장 핵심적인 부분이라고 설명함³⁹⁾

38) 新华网, “自然资源部部长陆昊：梳理公布流程图做好不动产登记工作”, 2019. 3. 12.

39) 生态环境部, “李干杰部长亮相两会“部长通道”, 谈的啥”, 2019. 3. 4.

■ 해양환경 보호를 위한 ‘해양 10조’의 제정 필요

- 과거 제정된 대기, 수질, 토양에 관한 ‘10조(十條)’⁴⁰⁾를 참조하여 「해양환경보호법」 개정을 계기로 「국가 푸른 바다(碧海) 보호 행동계획」의 제정과 실시를 건의함
- 왕진난(王金南) 생태환경부 환경계획원 원장이 건의한 ‘해양 10조’에는 i) 육지와 바다를 연계하는 생태공간에 대해 엄격한 관리·통제, ii) 염수와 담수의 수질표준을 연계시키는 평가체계 수립, iii) 육·해 오염 합동방제 강화, iv) 통합된 수역과 해역의 PN 감소 및 바다 배출 총량 통제제도 실시, v) 해양투기에 대한 엄격한 감독관리, vi) 해상 석유유출 및 위험화학품 유출에 대해 엄격한 예방, vii) 연해습지 복원 추진, viii) 블루해만 종합정돈 실시, ix) 연안 보호·복원 강화, x) 해양생태 환경보호의 법제도 시스템 보완의 내용이 들어 있음⁴¹⁾

■ 연안에 대한 정밀화 관리 요구

- 중국의 소수 정당 중 하나인 구삼학사(九三学社)는 ‘양회’에 ‘중국 해수욕장 자원의 관리·통제 강화’에 대한 제안(提案)⁴²⁾을 제시함
- 이 제안은 i) 해수욕장 자원과 생태상황에 대한 조사와 모니터링 전개, ii) 해수욕장의 생태보호 및 자원개발에 대한 과학적인 계획, iii) 해수욕장 자원 관리제도의 수립, iv) 과학기술의 역할 강화 등의 내용임⁴³⁾
- 장허성(蒋和生) 광시자치구 해양국 국장은 ‘연해습지 생태복원 촉진’에 관한 제안을 제출하며, 연해습지에 대한 관리와 보호를 강화하고 연해습지의 생물다양성과 시스템의 완전성을 수호하는 것은 해양생태문명 건설의 중요한 내용이자 해양경제의 지속가능한 발전의 중요한 보장이라고 강조함⁴⁴⁾
- 이 제안에는 i) 연해습지 보호에 관한 입법 전개, ii) 연해습지 관리보호에 관한 제도와 메커니즘 보완, iii) 신규 보호구와 기존 보호구에 대한 관리 강화 및 관련 생태복원 사업 전개, iv) 연해습지에 관한 생태보상 사업 전개, v) 연해습지 생태복원을 위한 전문 자금 마련 등이 포함됨

40) 중국 국무원은 2013년 「대기오염방지 행동계획」, 2015년 「수질오염방지 행동계획」, 2016년 「토양오염방지 행동계획」을 발표한 적이 있으며, 이를 각각 대기, 수질, 토양 ‘10조’라 칭하고 있음

41) 中国矿业报, “建议制定<国家碧海保护行动计划>‘海十条’”, 2019. 3. 14.

42) ‘제안(提案)’은 ‘양회’에서 정치협상회의에 참여한 민주소수당 혹은 단체 및 정협위원들이 정협 전체회의나 상무위원회에 제출하며 제안위원회 심사를 거쳐 관련 기관에 서면으로 제출됨

43) 中国海洋报, “九三学社中央提交提案:加强海滩资源的精细化管理”, 2019. 3. 12.

44) 中国海洋报, “加快推进滨海湿地生态修复-访全国政协委员、广西壮族自治区海洋局局长蒋和生”, 2019. 3. 6.

해양 관련 법안 체계 보완을 통해 해양권의 강화

■ 「해양기본법」 조속히 제정, 전면적 해양법 체계 구축 필요

- 해양 관리능력 제고 및 해양권의 수호를 통해 ‘해양강국’ 건설을 위한 「해양기본법」 제정의 필요성을 제기함
 - 전인대 대표인 중국차공당(中国致公党) 부주임위원은 국무원 조직개편 이후 해양관련 법률 관계를 조정할 수 있는 「해양기본법」 제정은 매우 필요하며, 크게 해양주권의 확정, 해양 계획의 제정, 해양자원의 이용, 해양권익의 수호, 해양경제의 발전, 해양과학기술의 혁신, 환경보호, 국제협력 및 관리체제 설계 등이 포함되어야 한다고 건의함⁴⁵⁾
 - 정협 위원인 허윈아오(贺云翱) 난징대학교 교수는 「중국 해양법」 제정에 관한 제안을 제출했으며, 종합적인 해양법의 제정을 통해 중국 해양자원에 대한 질서있는 개발·이용을 보장하고, 중국해역에 대한 전면적·과학적·효과적인 관리를 촉진하고 지방 해양경제 발전에 서비스를 제공해야 한다고 주장함⁴⁶⁾

■ 남극법안, 인민대표대회 입법계획 안에 포함

- ‘양회’ 전인대 입법업무 관련 기자회견에 따르면, 현재 전인대는 남극법안에 대해 조사·연구와 논쟁을 전개하고 있고 법률 초안 작성을 서두르고 있음⁴⁷⁾
 - 청리풍(程立峰) 전인대 환경자원보호위원회 위원에 따르면, 최근 몇 년간 남극으로 향하는 관광객이 많아지면서 남극 생태환경에 문제를 야기했고, 중국 정부가 남극을 이용하고 보호해야 한다는 입장에 따라, 전인대 상무위원회는 이미 남극법안을 입법계획에 포함시켰으며, 전인대 환경자원보호위원회가 관련 초안 작성을 담당하고 있음
 - 또한 현재 중국은 「남극조약」의 협상국으로서 남극 국제사무에서 중요한 역할을 담당하고 있으며, 「남극조약」의 원칙을 중국 국내법으로도 규정하는 책임을 가지고 있고, 기관의 역할과 관련 활동을 규범화시켜서 남극활동 능력을 향상시켜야 한다고 강조함

45) 上观新闻, “邵志清:需制定<海洋基本法>维护海洋权益”, 2019. 3. 5.

46) 中国海洋报, “全国政协委员贺云翱:应尽早制定<海洋法>构建全面涉海法律体系”, 2019. 3. 11.

47) 中国海洋报, “全国人大举行‘人大立法工作’主题记者会, 南极立法已列入立法规划”, 2019. 3. 11.

지역 협동발전을 위한 대만구(大湾区) 건설 촉진

■ ‘웨이강아오 대만구’의 새로운 대외개방 구도 구축, 환보하이(环渤海) 대만구 건설에 대한 논의 제시

- 올해 「정부 업무보고」에서는 ‘웨이강아오 대만구’에 대한 언급이 3차례나 등장하며, ‘웨이강아오 대만구’에 대한 중국 정부의 뜨거운 관심을 보여줌
 - 리시(李希) 광둥성위원회 서기는 향후 광둥성이 웨이강아오 대만구 건설에 관한 중점 업무로 i) 인프라의 상호연통 강화 및 현대 산업시스템의 구축을 통해 홍콩·마카오와 함께 활력이 있는 세계급 도시군 건설, ii) 과학기술 혁신에 관한 협력 강화, iii) 고수준의 대외개방 확대 및 국제경쟁·협력 참여로 ‘일대일로’ 건설의 중요한 거점 구축, iv) 중점 협력 플랫폼의 건설 및 프로젝트 진행, 규정 간 연계 등 협동발전의 새로운 모델 제시, v) 교육, 의료, 사회보험, 혁신·창업 및 생태보호 등 분야에 관한 심층적 협력 추진 및 인문적인 만구 구축 등 다양한 내용을 제시함⁴⁸⁾
- 징진지(京津冀), 세계급 도시군 건설을 위해 환보하이(环渤海) 대만구 구축 필요성을 제기함
 - 정협위원인 련위밍(连玉明) 베이징국제도시발전연구원 원장은 ‘징진지’ 발전에 주목하며, 수도를 핵심으로 하는 ‘징진지’ 세계급 도시군을 건설하는데 환보하이 대만구의 구축이 꼭 필요한 요소라고 강조함⁴⁹⁾
 - 련위밍 위원에 따르면, ‘환보하이 대만구’는 환보하이지역의 핵심구역으로 ‘징진지’와 랴오닝성의 중남부 지역 및 산둥반도 지역을 포함하며, 동북아와 ‘일대일로’ 건설 중에 중요한 전략적 지위를 가지고 있다고 주장함

48) 中国海洋报, “广东团代表热议粤港澳大湾区建设:携手港澳打造充满活力的世界级城市群”, 2019. 3. 8.

49) 中国海洋报, “全国政协委员, 北京国际城市发展研究院院长连玉明:聚焦京津冀, 推动构建环渤海大湾区”, 2019. 3. 5.

스마트 어업, 녹색어업 발전추진 및 수산양식기업을 위한 경영환경 조성

■ 현대화 양식방식을 통해 어업발전 업그레이드 추진

- 올해 「정부 업무보고」에서는 사물 인터넷 및 빅 데이터의 응용을 통해 수산양식의 스마트화 추진, 향후 스마트어업을 통해 해양어업 현대화 실현을 전망함
 - 2019년 2월 15일, 국무원 등 8개 부처가 공동으로 「수산양식업 녹색발전에 대한 약간의 건의」를 발표했으며, 사물인터넷, 빅 데이터, 인공지능 등 현대적인 IT 기술과 수산양식업 생산제도를 융합하여 스마트 수산양식 추진을 제시함
- ‘양회’ 기간 중에도 현대화·친환경화·스마트화된 양식모델의 모색을 통한 수산업의 고품질 발전에 대해 활발한 논의가 진행되었으며, 많은 관련 제안들이 제시됨
 - 전인대 대표인 중국수산과학연구원 모자오란(莫照兰) 연구원은 해양목장의 건설에 대해
 - i) 해양목장 기술 시스템 자체 개발 강화, ii) 해양목장 정보화 종합보장시스템 건설을 통한 목장 수질 검측, 환경재해 예측, 목장 제품생산 품질안전 관리 등 정보 플랫폼 구축, iii) 산동성 해양 플랜트 제조업 우위를 발휘하여 모니터링, 과학연구, 관리·보호, 보급, 관광 등 기능을 통합하는 종합 서비스 플랫폼 구축의 세 가지 건의를 제출했음⁵⁰⁾
 - 정협 위원인 중국공정원 마이강선(麦康森) 원사는 i) 심해·원양양식을 위한 정책 및 자금지원 강화, 산업사슬 시스템 구축, ii) 잡어를 미끼로 사용하는 양식모델 금지에 대한 법률을 제정하여 과학기술의 발전 및 법률을 통한 어업자원 보호 등 심·원양 양식의 새로운 모델 모색을 건의했음⁵¹⁾
 - 선진(沈瑾) 정협 위원은 수산양식 항생제 남용에 관한 국가표준을 발표, 건의했으며 수산양식 폐수의 항생제 처리 기술 R&D 추진과 양식 폐수의 항생제 함유량에 관한 국가표준을 발표했음⁵²⁾

■ 수산 양식기업을 위한 경영 환경 조성

- 수산양식 기업의 소득세 및 유통과정의 부가가치세 면제, 레저어항 등 새로운 비즈니스 모델 육성을 위한 법제도 구축을 논의함

50) 青岛新闻网, “莫照兰：依托科技支撑 打造现代化海洋牧场”, 2019. 3. 7.

51) 人民政协网, “麦康森委员：禁止用冰鲜小杂鱼作饵料进行水产养殖”, 2019. 3. 10.

52) 人民政协网, “沈瑾：水产养殖业抗生素滥用需治”, 2019. 3. 10.

- 전인대 대표인 통웨이(通威)그룹 류한위엔(刘汉元) 회장은 수산양식 기업의 기업소득세 면제를 건의하며 수산물 유통과정에서 부가가치세 및 인지세를 면제하고 각 성(省)에서 농산물 구매 영수증의 통용 허락에 대한 건의를 제출했음⁵³⁾
- 정협위원인 허난성 정협 쓰이윈(史贻云) 부주석은 레저어업에 관한 관리법률 제정을 건의했으며 경영주체의 진입허가 표준, 경영자 책임 및 어업, 교통, 국경안보, 환경 등 정부기관의 직책 구분, 어항투자건설 관리방법 및 어항 관리방법을 수정하여 ‘레저 어항’에 관한 내용 추가를 제시함⁵⁴⁾

시사점 : 신규 정책 활용 및 이해를 통한 협력 모색

물류원가 절감 및 행정 간소화 조치 활용 필요

■ 각종 도로 통행료 및 철도, 항만 비용 인하 모니터링 및 활용

- 올해 ‘양회’의 이슈는 기업비용 절감이었으며, 그중 교통물류 분야의 물류원가 절감 조치들이 많이 발표되었음
- 이러한 중국의 물류원가 절감 추세는 중국에서 사업을 영위하거나 중국과 무역을 하는 우리나라 기업들도 염두에 두고, 향후 구체적인 실시방안과 비용항목의 모니터링을 통하여 인화된 비용을 적극 활용할 수 있어야 함
 - 특히 중국에 진출한 우리나라 물류기업, 선사들은 기업경영에 직접적으로 영향을 미치므로 올바른 이해와 지역 간 차이 등을 확인할 필요가 있으며, 중국 기업과의 협력 진행시에도 관련 비용의 인하 여부를 숙지하여 비용 협상에 착오가 없도록 해야 할 것임
- 우리나라의 관련 기관, 연구소에서도 이러한 정부 공시들을 신속히 파악하여 관련 기업들의 대응에 도움을 주어야 할 것임
- 또한 개정된 「항만수납비용 효율계산 방법」 발표와 관련하여, 양국 전문가그룹의 워크숍 등을 통해 우리나라 현행 효율체계와 비교를 통해 서로의 장단점을 분석하고 보완할 수 있는 기회를 마련해야 할 것임

53) 通威集团, “刘汉元: 建议免征水产养殖企业的企业所得税”, 2019. 3. 13.

54) 人民政协网, “全国政协委员史贻云: 依法推动休闲渔业发展”, 2019. 3. 13.

- 하지만 중국의 이러한 물류원가 절감이 단기적으로는 우리나라 기업에게 이득이 될지 모르나 장기적인 진행 방향과 중국 진출 우리나라 물류기업들에게 영향 여부를 기업 간담회 등을 통해 파악하여 미연에 대응책을 수립할 필요가 있음
- 일례로 「정부 업무보고」에서는 향후 ‘중개서비스 비용’도 정리하겠다는 뜻을 시사한 바, 이 ‘중개 서비스’의 영역이 어떤 부분이며, 향후 해운·물류 관련 중개업에도 영향이 있는지를 파악하여 우리나라 관련 기업과 공동 대응책을 모색해야 할 것임

■ 행정 간소화는 우리나라 기업의 사업 확장에 기회로 작용할 수 있으므로 정확한 규정 파악 및 활용이 필요

- ‘팡관푸’ 개혁이 심화되면서 불합리한 행정 절차들이 취소 혹은 간소화되는 것은 기업에게 유리한 환경을 제공해 줄 수 있음
- 특히 금번 3월 6일 국무원이 발표한 일련의 행정허가 심사에는 다수의 해운·항만·물류 관련 허가 심사들이 포함되어 있는 바, 이에 대한 숙지 및 정확한 규정 파악을 통해 향후 신규 사업 모색에 활용할 수 있도록 해야 할 것임
- 일례로 무선박운송인(NVOCC) 허가, 국제도로운송허가 등은 심사가 취소되고 등록제로 전환되면서 관심 있는 기업들의 시장 진입이 더욱 용이해 질 것으로 판단됨
- 하지만, 행정심사 허가로 인해 시장진입의 문턱이 낮아진다면 향후 관련 분야의 경쟁이 더욱 치열해질 수 있다는 점을 동시에 의미하기 때문에 신중한 판단이 선행되어야 할 것임
- 또한 심사가 폐지되는 대신 관련 부처의 사후관리가 더욱 강화될 것이므로, 사후관리 조치에 대한 숙지가 필요함

지역 균형발전 전략을 적극 활용

■ ‘징진지 협동발전방안’ 및 ‘웨강아오 대만구’, ‘창장경제벨트’ 전략 등 현재 중점 추진되고 있는 전략을 활용하여 해당지역 물류시장 진출 모색

- ‘징진지’ 지역의 경우, 지역 내 교통물류인프라가 확대되고, ‘송안신구’ 건설로 인한 향후 대규모 물자 유입이 필요한 상황이므로 물류기업들은 이러한 기회를 고려할 필요가 있음
- ‘웨강아오 대만구’ 건설로 홍콩·마카오와 광둥성 간의 인력, 화물의 교류가 더욱 원활해 질 것으로 판단되며, 이를 활용한 신규 물류채널 모색도 필요함

- 일례로 ‘강주아오 대교’의 개통으로 광둥성 주하이에서 홍콩까지 육상운송 시간이 대폭 단축됨에 따라, 광둥 생산, 육상운송, 홍콩을 통한 수출 등의 비즈니스 모델 전환 등을 고려해 볼 수 있을 것임
- 창장경제벨트 발전전략과 관련하여, 우리나라 물류기업들도 창장물류를 보다 적극 활용하여 중국 중서부 내륙지역과 우리나라, 나아가 타 국가를 잇는 물류루트를 모색이 필요함
- 특히 이번 ‘양회’ 「정부 업무보고」에서는 서부 대개발, 중부굴기 등 중국의 기존의 지역개발 정책도 언급하며, 기업들의 중서부지역 이전을 장려하고 있는 바, 창장물류를 통한 우리나라 물류기업의 중서부지역 연계가 더욱 활성화 될 수 있을 것임

■ 중국 지역의 항만통합과 협력이 우리나라 선사와 항만에 미치는 영향 분석 및 대응책 수립 필요

- 그 동안 중국 각 항만들은 동일한 경제배후지의 화물유치나 항로 유치를 위해 화주기업, 선사들에게 직간접적인 혜택을 주는 경우가 있었음
- 하지만 최근 지역 항만들이 그동안 경쟁관계에서 벗어나 항만통합 및 협력추세가 이어짐에 따라, 그동안 물동량과 항로 유치를 위해 제공한 혜택들이 축소될 수 있는 가능성이 존재함에 따라 우리나라 물류기업, 선사들도 이에 대한 영향 분석이 필요함
- 특히 중국의 항만의 통합과 협력이 동일 지역(‘징진지’, 창장삼각주, 주장삼각주 등) 내 뿐만 아니라, 북중국 항만군과 창장삼각주 및 주장삼각주항만군의 협력 등 전국적인 협력 혹은 ‘대통합’의 추세로 이어진다면 그동안 제3국, 특히 인근한 우리나라 항만으로 향했던 환적 물량에도 영향을 줄 수 있는 바, 향후 중국의 항만 동향을 지속적으로 모니터링하며 이에 대한 대응책 수립이 필요할 것임
- 특히 ‘창장삼각주 일체화 발전’의 전제하에 중국 최대의 항만인 닝보·저우산항과 상하이항이 서로 터미널 건설운영 등에서 협력을 시작했으며, 미묘한 경쟁관계가 지속되어왔던 ‘웨강아오 대만구’의 대형 항만(홍콩, 선전, 광저우항)들의 통합 추세에 대한 면밀한 영향 분석이 필요할 것임

중국의 개방 확대, 외자기업 환경 개선을 기회로

■ 새로운 ‘외상투자법’ 속지, 우리나라 해양수산 관련 기업 진출 확대

- 이번 ‘양회’에서 표결된 새로운 ‘외상투자법’이 내년 1월 1일부터 즉시 발효됨에 따라, 중국에 진출한 혹은 진출 계획이 있는 우리나라 해양수산기업도 법안에 대한 숙지와 활용이 필요하며, 중국사업 확대의 근거로 삼아야 할 것임
- 또한 ‘네거티브 리스트’를 더욱 축소하여 외자기업의 진입 범위를 확대하고 더욱 많은 영역에서 외자기업의 독자영역을 허용할 방침으로 우리나라 기업의 중국 사업 확대에 좋은 기회가 될 것으로 전망됨

■ 자유무역시범구, 중국 진출의 발판으로 삼아야

- 중국 정부의 자유무역시범구에 대한 관심과 지원도 지속되고 있으며, 2017년 7개의 자유무역시범구가 신설된 데 이어, 2018년에는 하이난 자유무역시범구가 추가되어 현재 중국에는 총 12개의 자유무역시범구가 운영되고 있음
 - 자유무역시범구는 개방적이고 선진적인 정책을 운용함으로써 기업들에게 보다 나은 비즈니스 환경을 제공하는 바, 중국 진출 및 중국 내 타 지역 사업 확장을 고려하는 기업들도 자유무역시범구 활용방안 모색이 필요함
 - 특히 다수의 신설 자유무역시범구가 중국 내륙지역에 분포하는 바, 우리나라 기업들이 내륙시장 확대의 발판으로 활용 가능함
 - 자유무역시범구의 특성상 한 산업 분야에 대한 접근이 아닌 금융, 서비스업 등과 연계한 종합적인 접근과 연구가 요구되는 바, 현지의 우리나라 공관, 국책은행, KOTRA, 한국관광공사, 연구기관 등의 협력방안 모색이 필요함
- 「정부 업무보고」에서는 기존 상하이자유무역시범구의 범위 확대, 하이난자유무역시범구의 자유무역항 건설 모색 등을 제시하고 있으며, 이에 대한 지속적인 모니터링이 필요함
 - 하이난 지역뿐만 아니라, ‘자유무역항’ 건설은 다양한 지역에서 추진하고 있는데, 대상지역에 대한 분석과 자유무역항의 개방수준에 대한 연구도 병행되어야 할 것임

■ ‘일대일로’ 전략과 우리나라의 ‘신북방, 신남방정책’ 연계 협력 강화

- 올해 「정부 업무보고」에서도 수차례 ‘일대일로’의 표현이 언급되며 중국 정부의 ‘일대일로’ 전략 추진 의지를 확인할 수 있었음

- 이에 따라, 우리나라 정부가 추진하고 있는 ‘신북방, 신남방정책’과 연계 협력을 강화하여, ASEAN 지역 및 중아시아 지역의 교통·물류인프라 확대 참여 및 산업단지 투자, 우리나라 기업의 진출 등에 대한 방안모색이 요구됨
- 올해 4월 베이징에서 ‘제2회 일대일로 국제고위급 포럼’이 개최될 계획이며 포럼에서 다양한 해외 사업 체결이 이루어질 것으로 예상되어 향후 ‘일대일로’ 전략 계획을 알 수 있는 좋은 기회가 될 것으로 판단됨

환경규제에 대한 대응책 고심 필요

■ 해운물류 분야의 환경규제 내용 파악, 규정 준수와 운송채널 전환 고려

- 환경오염 문제는 중국 정부의 최대 화두인 만큼, 환경 규제 역시 갈수록 강화될 것으로 예상되며, 우리나라 기업들이 중국의 환경규제 내용을 정확히 파악하고 규정 준수에 노력해야 될 것임
- 특히 해운물류 분야에서 ECA(배출규제해역)에서의 배출규제 강화를 단계적으로 실시해감에 따라, 우리나라 선사들도 규정을 준수하여 불이익을 받는 경우를 방지해야 하며 중국 항만의 AMP(육상전력설비)가 더욱 보급되는 추세 속에서 더욱 많은 선박에 AMP 활용가능 설비를 증설하여 이러한 추세에 발맞추어야 할 것임
- 물류분야에서는 도로화물 운송의 철도, 수운으로 전환이 촉진되며, 일부 지역에는 벌크화물의 경우 도로화물이 단계적으로 전면 금지될 계획인데, 이러한 추세에 맞추어 우리나라 기업들도 도로화물 운송에서 철도운송 혹은 연해·내하 수운 전환을 모색하여 운송채널 전환도 함께 고려해야 할 것임

스마트화의 빠른 진전, 우리나라도 벤치마킹이 필요

■ 세계적인 4차 산업혁명 속에서 중국은 다양한 산업에서 IT 신기술을 적극 활용한 스마트화를 실현

- 이번 「정부 업무보고」에서는 기존 ‘인터넷 플러스’ 보다 한 단계 발전된 ‘스마트 플러스’의 개념이 처음으로 등장하였고, 스마트 기술과 전통산업의 융합을 강조함에 따라, 향후 산업 전 분야에 걸친 스마트화의 추세가 더욱 빨라지고 정부의 지원역량도 강화될 것으로 전망됨

- 특히 5G 시대가 개막됨에 따라, 사물인터넷, 빅데이터의 신기술이 급진전되고 해운물류분야의 무인운송수단, 전체 물류흐름의 가시성, 플랫폼 경제 발달이 촉진될 것임
- 중국의 IT 기술과 융합한 물류신기술 개발, 해운물류 관련 플랫폼의 경영 노하우는 이미 세계적으로 높은 수준에 달했다고 판단됨에 따라, 여러 규제들로 인해 아직 활성화되지 못한 우리나라 기업들에게는 좋은 벤치마킹의 대상이 될 수 있음
 - 또한 중국은 단지 기술의 활용과 응용뿐만 아니라 스마트화에 따라 관련 법률규제와 물류 표준화 역시 준비하고 있는 바, 이러한 부분은 우리나라 정부에게 중요한 참고자료가 될 것임
- 이에 따라, 향후 다양한 스마트 기술분야에 있어서 중국이 현재 어느 정도의 기술 수준을 가지고 있는지, 예를 들어 5G, 무인배송, 블록체인, 스마트 창고, AGV 등 해운-물류분야에서 어떻게 응용하고 있는 지에 대한 연구를 통해 우리나라 기업들의 사업모델 전환 및 대 중국 협력방안에 참고자료로 활용되어야 할 것임

고품질 해양수산 발전과 협력 모델 개발이 시급

■ 중국의 해양 신산업 육성, 해양관련 기술 R&D 분야에서 협력 필요

- 중국은 ‘해양강국’ 건설 전략 추진 및 지역경제 발전의 신성장 동력으로 해양에너지산업, 해양바이오제품산업, 해양플랜트 및 첨단수산물 가공, 해수담수화 등 해양 신산업 육성에 많은 노력을 기울이고 있음
- 이는 우리나라가 「해양수산과학기술 육성기본 계획(2018~2022)」에서 육성하고 있는 해양 신산업과 많은 부분이 일치함에 따라 해양 신산업 분야에서 한-중 양국이 과학기술 연구 개발, 공동 시범 프로젝트 추진 등 협력 추진도 모색 가능함
 - 또한 이에 따른 양국 간의 해양연구인력 교류 확대, 교환프로그램 추진, 해양경제정보 공유시스템 구축 등도 모색해야 하며, 양국의 해양경제 공동연구 추진이 요구됨

■ 해양권익 수호 강화, 극지관련 법률 제정에 따른 우리나라의 대응방안 모색

- ‘해양강국’ 전략은 해양권익 수호의 내용도 포함되고 있으며, 이에 따라 우리나라도 중국의 해양안보 전략 추진상황을 주시하며 이에 맞는 유기적인 대응전략 모색이 필요함

- 우리나라와 중국 간의 해양관련 관할 분쟁은 적은 편이나, 여전히 ‘이어도’ 및 불법어업 등 양국 간 민감한 이슈들은 존재하는 바, 이러한 사안들이 양국 간 외교문제가 되지 않도록 노력해야 할 것임
- 다양한 국가들과 이해관계가 얽혀있는 남중국해와 관련해서는 우리나라와의 직접적인 연관은 없으나 남중국해 자체가 우리나라 상선의 중요한 해상교통로인 만큼 분쟁 발생에 대해 예의 주시하고, 문제 발생 시의 대체 수송로 확보 등에 대한 대비도 필요함
- 또한 중국의 남극관련 법안 입법 계획이 발표되었듯이 중국의 북극, 남극 등 극지, 원양심해 개발이 확대됨에 따라, 극지의 개발과 보호, 국제 해양사무업무 진행에 있어서 양국 간 심도 있는 교류를 통해 협력기반을 공고히 해야 할 것임

■ 중국 수산양식 시설의 현대화 업그레이드, 어민생활 증진에 대한 상호 협력 및 아이디어 공유 필요

- 중국의 친환경화·스마트화를 모토로 하고 있는 수산양식 현대화 방향에 따라 양국의 수산양식 기술 및 양식 방법 교류와 협력확대가 필요함
- 또한 「정부 업무보고」에서도 ‘농촌진흥’을 중점 과제로 삼고 농촌(어촌 포함) 인프라 개선 및 어민생활 제고를 위한 사업이 활발히 전개될 전망이며, 우리나라도 이러한 부분에 있어서 중국과 함께 더 나은 어촌 건설, ‘스마트 어촌’ 구축 등을 함께 고민하여 우리나라 어촌 발전 및 어민생활 개선도 함께 도모해야 할 것임

KMI 동향분석

구분	제목	발간일
제1호	한진해운사태로 부산항 환적물동량 연간 50만 TEU 이상 줄어든 듯	2016.11.02
제2호	지진예측을 위해 해저활성단층 조사가 시급하다	2016.11.09
제3호	미 대선 결과에 따른 해운·항만·수산 부문 영향과 대응	2016.11.16
제4호	우리나라 선박의 28%, 고효율·친환경 선박으로 교체가 시급하다	2016.11.23
제5호	해운업 구조조정 지원, 정책금융 왜 실효성 없었나?	2016.12.01
제6호	해운의 산업적 특성을 고려한 새로운 해운금융 시스템 구축해야	2016.12.08
제7호	수산업·수산물, 식량부문의 4차 산업혁명 예고	2016.12.15
제8호	해운 얼라이언스 재편으로 부산항 환적물동량 추가 감소 우려	2016.12.26
제9호	해양수산정책, 국민경제 발전에 기여-해양수산의 성과와 과제	2017.01.04
제10호	해양수산과 국민경제 - '2017 KMI 해양수산 전망대회' 지상 중계 -	2017.01.11
제11호	중·일 해양경비력 강화에 따른 전략적인 대응 필요	2017.01.19
제12호	2016 유엔총회 결의, 한국 KMI의 역할 높이 평가	2017.01.26
제13호	연근해어업 생산량 92만 톤으로 추락, 특단의 자원회복 대책 필요	2017.02.01
제14호	빅 데이터로 본 2016 해양수산	2017.02.08
제15호	對EU 수산물 수출, 환경인증제도 개발에 대비 필요	2017.02.15
제16호	남해 EEZ 모래채취 갈등을 수습할 공동연구와 대책이 시급	2017.02.22
제17호	아베 정권, 독도 침탈 노골화 - 초·중 '학습지도요령 개정안'에 독도는 '일본 고유 영토' 명기 -	2017.02.23
제18호	'전국 해양수산 가치 공유로 지역 상생발전시대 막 열어' 2017 전국 해양수산 대토론회 성황리에 개최	2017.03.02
제19호	동북아 허브경쟁력 강화 위해 부산항 LNG 벙커링 터미널 구축 서둘러야	2017.03.15
제20호	2017년 중국 '양회', '해양강국' 건설 천명	2017.03.24
제21호	3대 얼라이언스의 체제 변화로 부산항 운영 비효율성 개선 시급	2017.03.31
제22호	우리 해운산업도 민관 협력 산업정책(Smart 산업정책) 적용해야	2017.04.07
제23호	국민 78.7%, 해양수산에 '보통 이상의 관심', 국민 인식과 정책 수립 함께 가야: KMI, '전국' 규모의 '해양수산 국민인식조사' 첫 실시	2017.04.14
제24호	러시아 명태 비즈니스 모델, 우리 수산업의 새로운 활력 기대	2017.04.19
제25호	어린 물고기를 살릴 지혜로운 소비로 국민이 수산자원관리를 주도해야	2017.04.21
제26호	블록체인 기술 적용으로 컨테이너 화주의 비용 20% 절감 가능	2017.04.28
제27호	국내 크루즈시장 체질개선 시급	2017.05.04
제28호	항만도시 미세먼지 대책 수립 시급	2017.05.18
제29호	中 일대일로, 글로벌 SCM 구축을 통한 중국식 세계화 전략 본격화	2017.05.25
제30호	새 정부의 해양수산 일자리 창출 방안	2017.06.01
제31호	4차산업혁명의 침범! ,로봇·스마트 항만이 현실로... - 한국, 완전무인자동화 항만 세계 흐름을 따라가야 -	2017.06.07
제32호	60돌 맞은 원양산업, 원양어업 재건을 위한 특단 대책 필요	2017.06.14
제33호	'여객 안전'과 '일자리 창출' 위해 연안여객 운송의 대중교통체계 편입 필요	2017.06.21
제34호	소매 수산시장 해수공급시설 교체시급, 국민들은 가격표시제 요구	2017.06.28

구분	제목	발간일
제35호	항만도시의 미세먼지 저감 위해 AMP 설치 서둘러야	2017.07.05
제36호	G20 해양쓰레기 실행계획 채택, 국내 관리 및 대응 강화 필요	2017.07.12
제37호	해운-조선, 상생(相生) 통해 불황극복과 재도약 모색해야	2017.07.19
제38호	국내 해수욕장 관리, 패러다임 변화 모색 필요	2017.07.26
제39호	최근 해양 국제기구의 거버넌스 변화와 우리나라의 역할 증대	2017.07.26
제40호	재조해양(再造海洋)으로 해양의 '판'을 키워야 : '2017 해양수산 국정과제 이행 전략 세미나' 지상중계	2017.08.02
제41호	신재생에너지, 해양에서 답을 찾자	2017.08.09
제42호	수산업에 대한 UN 대북제재 결의 2371호의 영향	2017.08.16
제43호	신정부, 선박교통관제(VTS) 관리체계 개선 필요	2017.08.23
제44호	바다의 불청객 갯벌이모자반, 다각적인 대응 방안 수립 시급	2017.08.31
제45호	한진해운 사태의 반성과 원양정기선 해운 재건 방안	2017.09.12
제46호	한·러 정상회담, 북방경제 협력 기회 - '9 브릿지'를 해양수산세부 전략으로 구체화할 필요 -	2017.09.13
제47호	갯벌복원 사업 확대에 대비한 원칙과 기준 마련 필요	2017.09.20
제48호	일본 항만 발견 붉은 불개미 확산 우려, 방역체계 마련 시급	2017.09.20
제49호	항만보안 강화를 위한 항만시설 보안료의 현실화 필요	2017.09.29
제50호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 강원세미나' 지상중계	2017.09.29
제51호	'국민 횡감' 자리매김한 수입 연어, 안정적인 먹거리 차원 관리 필요	2017.10.12
제52호	부산항 터미널 생산성 향상대책 수립 필요	2017.10.23
제53호	대형 해양사고 예방대책이 우선되어야 - 물질, 인적, 제도적 측면에서의 과학적 사고 원인분석과 사전 투자 확대 필요 -	2017.10.27
제54호	미국의 수산물 수입 모니터링 프로그램 시행에 대한 국내 대책 필요	2017.10.27
제55호	국내 해양치유관광 육성 계기 마련	2017.11.01
제56호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 충남 지역세미나' 지상중계	2017.11.10
제57호	수산업노동법 제도 개선 방향 - 마을공동기금 활성화 등으로 어업인 만족도 높이는 내실화 필요 -	2017.11.15
제58호	새 헌법에 해양수산의 가치 반영되어야	2017.11.22
제59호	1만 톤급 이상 대형 제2쇄빙연구선 건조 시급	2017.11.24
제60호	제19차 당 회의를 통해 본 시진핑 2기 중국 해양수산 정책 방향	2017.11.29
제61호	바다의 반도체 김, 수출 1조원 달성 전략	2017.12.06
제62호	지역균형발전, 해양수산에서 답을 찾다: '해양수산 전국포럼 전남 지역세미나' 지상중계	2017.12.13
제63호	골고루 잘사는 국가 실현, 지역 경제 활성화 위해 작은 SOC 사업을 강화해야	2017.12.20
제64호	부산항, 2,000만 TEU 달성 의미와 향후 과제	2017.12.27
제65호	'핵심 키워드'로 본 2017년 글로벌 해양수산	2018.01.03
제66호	빅데이터로 본 2017 해양수산	2018.01.10

구분	제목	발간일
제67호	해양수산과 국민경제 - '2018 해양수산 전망과 과제' 지상 중계 -	2018.01.17
제68호	'2017년 KMI 물류기술수요조사'를 바탕으로 물류 R&D 추진되어야 - 범부처 R&D 추진필요 -	2018.01.24
제69호	바다낚시 정책, 안전·환경·자원 관리 차원에서 접근해야	2018.01.31.
제70호	해상 안전과 국민의 삶의 질 향상을 위한 연안해상교통의 대중교통화 추진 필요	2018.02.07.
제71호	일본 '영토·주권전시관' 개관에 대한 우리의 대응방안 - 중요 사료의 영문화 작업을 통하여 세계 주요 전문가 대상 홍보 강화해야 -	2018.02.07.
제72호	자율운항선박, 침체된 해운산업 및 조선 산업의 새로운 성장 동력	2018.02.14.
제73호	중국 '북극정책백서' 공식화로 북극 투자 증가할 듯	2018.02.21.
제74호	스마트항만(Smart Port), 전체 물류망을 고려한 로드맵 수립 필요	2018.02.28.
제75호	대형 재난시 신속한 대응을 위한 선박 및 항만시설 활용방안 강구 필요	2018.03.09.
제76호	연안지역 인구감소 및 지역소멸 방지를 위한 지역 중심 대응방안 마련 시급	2018.03.14.
제77호	바다이용의 대전환, 해양공간계획 추진을 위한 대책 마련 시급	2018.03.21.
제78호	전국 해양수산 현안과 정책 공유로 지역혁신성장과 균형발전에 본격적 돌입	2018.03.30.
제79호	정부의 해운재건 5개년 계획의 의의와 과제 - 해운 정책 지속적 추진 필요 -	2018.04.13.
제80호	국민 92.2%, 미래 국가발전에 해양이 중요하다고 인식: '2018 해양수산 국민인식조사' 결과	2018.04.20.
제81호	2017년 우리나라 컨테이너 항만 선석생산성 크게 개선	2018.04.30.
제82호	한·일 대륙붕 공동개발협정 이행을 위한 대응책 마련 절실... 2028년 종 료에 대비한 종합적인 대응전략 수립 시급	2018.05.10.
제83호	연안여객 안전 지원을 위해 해상여객안전공단(가칭) 설립 필요	2018.05.16.
제84호	전북 수요 증대를 위해 산지 온라인 직거래 활성화 등 대책 마련 필요 - 수익개선 위한 폐사율 저감 혁신 세워야	2018.05.24.
제85호	해양 플라스틱 쓰레기 재활용 정책 확대해야	2018.05.31.
제86호	6.13 지방선거 이후, 지역 해양수산 정책대응 필요	2018.06.11.
제87호	섬 정책수요 증가에 대응하기 위한 섬 전담 연구기관 설립 필요	2018.06.14.
제88호	수산양식, 국제양식규범에 맞게 생산체제 개선해야	2018.06.20.
제89호	한일 대륙붕 공동개발에 정부 적극 나서야 : 동티모르 호주 조정 사건의 시사점	2018.06.27.
제90호	빅데이터 분석은 해운에서 어떻게 활용되는가	2018.07.04.
제91호	남북한 해양협력 증진을 위해 국제기구를 통한 남북협력 추진 필요	2018.07.11.
제92호	북한 경제 특구를 활용한 남북 해양수산 협력 필요	2018.07.18.
제93호	해양벤처 육성을 위해서는 해양 분야 전용펀드 조성해야	2018.07.25.
제94호	김 재고 증가, 과잉생산 대책 마련 시급	2018.08.01.
제95호	해양바이오 기술사업화 정책지원 강화해야	2018.08.14.
제96호	근로시간 단축제도 안착을 위해 정부지원제도 강화해야	2018.08.29.
제97호	IMO 전략계획을 수용한 정책 수립과 이행성과지표를 구축해야	2018.09.05.
제98호	항만근로자 안전관리 거버넌스 재구축 필요	2018.09.21.
제99호	중국 진출 화주기업 물류애로 해소를 위한 물류기업 경쟁력 제고 및 정부 지원책 모색 필요	2018.10.02.
제100호	'스마트 어촌(Smart Fishing Community)' 도입으로 어촌 인구소멸에 대응해야	2018.10.17.
제101호	군 경계철책 철거 전 사전 대비 필요	2018.10.31.
제102호	우리나라 정기선 해운업계, 4차 산업혁명 흐름에 보다 적극 대비해야	2018.11.07.

구분	제목	발간일
제103호	해양강국 위해 한국해양법연구소 설립해야	2018.12.12.
제104호	우리나라 극지진출 40년, 미래 30년을 위한 극지 비전 수립 - ‘2018 북극협력주간’ 성공적 개최와 세계최초 ‘2050년 극지비전’ 선포	2018.12.19.
제105호	블록체인인의 확산과 해운물류분야의 대응	2019.01.02.
제106호	해양수산물과 국민경제 -‘2019 해양수산물 전망과 과제’ 지상 중계-	2019.01.18.
제107호	2020년 황산화물 규제 시행 대비 해운부문 체계적 대응 필요	2019.01.30.
제108호	“국민횡감 광어”, 소비 다변화 등 생존전략 마련해야	2019.02.13.
제109호	한·일관계 개선 위해 일본의 자세 변화 필요	2019.03.08.
제110호	수산업관측사업 성과와 사회적 후생 증대 효과	2019.03.13.
제111호	특별법 이행을 위한 항만 대기오염물질 관리제도 정비 시급	2019.03.23.

URL: <https://www.kmi.re.kr/>