

||| Contents |||

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
 - : 2004~2014년 중국 해양생산총액 및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
 - : 중국 해양공간계획 시행 현황과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

■ '04~'14년 중국 해양생산총액 및 성장률

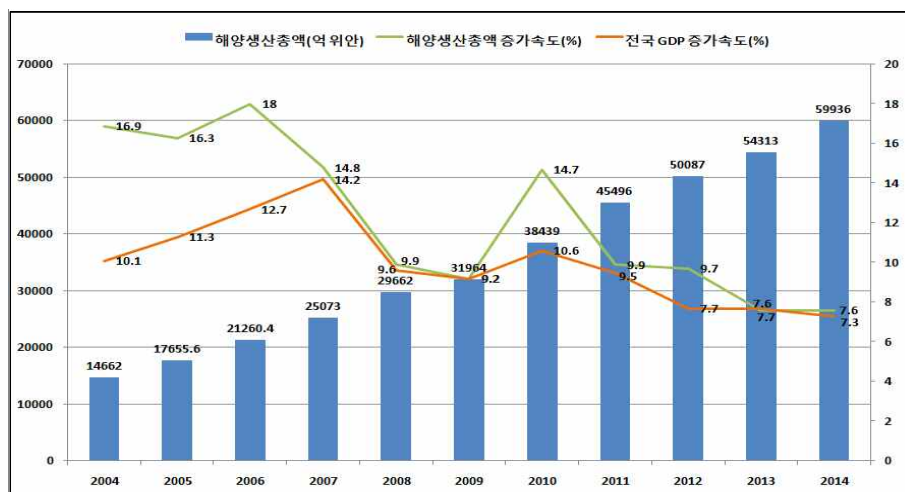
(단위: 억 위안,%)

년도	해양생산 총액	해양생산총액 성장률
'04	14662	16.9
'05	17655.6	16.3
'06	21260.4	18
'07	25073	14.8
'08	29662	9.9
'09	31964	9.2
'10	38439	14.7
'11	45496	9.9
'12	50087	9.7
'13	54313	7.6
'14	59936	7.6

자료: 「중국해양발전보고 2015」

중국리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료원을 「KMI 중국리포트」로 표기해 주시기 바랍니다.
 Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 2014년 해양생산총액 및 성장률



자료 : 「중국해양발전보고 2015」 p110; 중국국가통계국(中国国家统计局) <http://www.stats.gov.cn/>

2014년 해양생산총액 5조 9,936억 위안, 전년대비 7.6% 증가

최근 10년 동안 중국의 해양생산총액(GOP)은 지속적인 성장세를 보였으며, 성장률은 평균 12%에 달하였다. 특히 2006년에는 2조 1,261억 위안으로 처음으로 2조 위안을 돌파했으며, 성장률은 전년 대비 18%를 기록했다. 이후 성장세는 꺾였지만, GOP는 꾸준히 증가하여 2009년에는 3조 위안을 돌파했다. 2014년에는 5조 9,936억 위안, 성장률로는 7.6%를 기록했다. 최근 2년 동안 성장률은 7%대에 머물고 있지만 「2013년 중국해양경제발전보고(中国海洋经济发展报告 (2013))」에 따르면 2020년에는 해양생산총액이 GDP의 12%까지 증가할 것으로 예상되고 있다. 특히 2030년에 이르면 해양생산총액이 20조 위안으로, GDP의 15%에 이를 것으로 전망되고 있다.

중국은 ‘일대일로(一帶一路)’ 정책 추진에 따라 해상실크로드 로드맵이 구체화될수록 해양을 기반으로 한 산업도 동반해서 성장할 것으로 전망된다. 제13차 5개년 계획에도 해양경제발전이 주요 추진과제로 담길 것으로 예상되고 있다. 특히 최근 국무원이 발표한 「전국 해양 주체 기능구 계획」은 높은 기술력과 고부가가치를 기반으로 하는 해양경제구조 조정을 추진하도록 규정하고 있어 향후 중국 해양경제는 단순한 양적 발전을 넘어 질적 발전을 이룰 수 있을 것으로 기대된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-09	10-30
종합지수	1,060.66	744.44
일본 향로	648.92	668.03
구주 향로	1,319.07	759.00
미서부 향로	1008.26	837.97
미동부 향로	1,399.88	1047.13
한국 향로	701.22	597.69

주 : '01-09' 2015년 1월 9일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-09	10-30
종합지수	892.58	799.45
석탄	918.44	797.68
곡물	717.13	617.95
금속광석	760.29	684.31
정유	1,215.40	1229.50
원유	1,597.14	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 중국 해양공간계획 시행 현황과 시사점

바다는 수많은 해양활동이 이뤄지는 하나의 입체적인 공간이다. 점차 해양의 중요성이 높아지면서 연안국들은 자국의 해양공간을 보다 체계적이고 효율적으로 관리하고자 한다. 이는 외부적으로는 지구 온난화에 따른 기후변화에 대응하고, 내부적으로는 해양환경보호와 해양이용개발 간 조화로운 공존을 모색하기 위해서다. 해양공간계획은 이러한 수요에 의해 자연스럽게 탄생되었다. 유럽, 미국 등 선진국에서부터 최근에는 인도네시아, 카메룬 등 연안 개도국들에 이르기까지 이제 해양공간 계획은 반드시 도입해야 할 '필연'이 되고 있으며, 다만 각 국가 현실에 맞는 해양공간 계획을 어떻게 수립할 것인가가 과제로 대두되고 있다.

중국도 예외는 아니다. 2002년부터 시행되고 있는 '해역이용관리에 관한 법률'로부터 2012년 국무원의 '전국 해양 기능구 계획'에 이어 올 해 8월에는 '전국 해양 주체 기능구 계획'이 발표되었다. 이러한 계획들은 최근 폐막한 중국의 5중전회에서 발표된 제13차 5개년 계획에서 강조하고 있는 '해양경제' 발전 및 '해양권익' 확보를 통한 해양강국 건설을 위한 대내적 제도 정비라는 차원에서 관심있게 살펴볼 필요가 있다.¹⁾ 이러한 점을 인식하여 이번호에서는 중국이 추진하고 있는 해양공간계획을 최근 국무원이 내놓은 '전국 해양 주체 기능구 계획'을 중심으로 살펴보고 시사점을 제시하고자 한다.

1 개요

1. 해양공간계획의 개념

정부간해양위원회(IOC)는 해양공간계획(Marine Spatial Planning:MSP)에 대해 "통상 정치적 과정을 통해 구체화되는 생태적, 경제적, 사회적 목적을 달성하기 위해 해양영역에서 이뤄지는 인간 활동을 시·공간적으로 배치하고 분석하는 공공정책과정(public process)"으로 정의하고 있고, 이 개념이 가장 보편적으로 받아들여지고 있다.²⁾ 즉 해양공간계획은 해양개발과 해양환경보호 간 조화를 전제로 해양이라는 한정된 공간을 효율적으로 활용하기 위한 계획으로 요약할 수 있다. 이를 통해 해운, 항만, 해양관광, 어업, 해양자원개발, 군사

1) 중앙공산당 제18기 중앙위원회 제5차 전체회의(5중 전회)에서 발표한 「'13·5' 계획 제정에 관한 의견」에서는 새로운 발전 공간 확대를 위한 의견 부분에서 해양경제와 해양권익을 다음과 같이 강조하고 있음. "해양경제공간을 확장한다. 육해통합을 지속적으로 추진한다. 해양경제를 육성하면서 해양자원을 과학적으로 개발하고 해양생태환경을 보호한다. 중국의 해양권익을 확보하고 해양강국으로 건설한다(拓展蓝色经济空间。坚持陆海统筹, 壮大海洋经济, 科学开发海洋资源, 保护海洋生态环境, 维护我国海洋权益, 建设海洋强国)"

2) Fanny Douvère and Charles Ehler, 'Marine Spatial Planning: A Step-By-Step Approach toward Ecosystem based Management', UNESCO-IOC, 2009. p18

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

활동 등 해양에서 활동하는 다양한 이해관계자들의 수요를 만족시키고, 해양 경제 발전을 달성할 수 있다.

2. 주요국의 해양공간계획 현황

해양공간계획은 바다를 터전으로 삼고 있는 국가에게는 하나의 필연적인 숙제이다. 다만 국가의 특수성 및 바다를 보는 가치관에 따라 그 모습을 조금씩 달리하고 있다. 1987년 호주에서 수립된 ‘Great Barrier Zoning Original Zoning’ 이후, 많은 국가들이 해양공간계획을 수립하여 시행하고 있다. 정부간 해양위원회의 조사에 따르면 2015년 11월 기준으로 세계 45개국, 최소 72개 지역 이상에서 해양공간계획이 수립·시행되고 있다.³⁾

[표1] 주요국의 해양공간계획 주요 내용

주요국	도입	도입 배경	범위	관련 근거(법,정책)	주요 내용 및 수단
EU	2008	EU 통합해양정책 시행을 통해 도입	EU 소속 개별국가 해역	· Roadmap for MSP · Marine Strategy Framework Directive (2014)	생태계 기반 접근 (ecosystem-based approach)
영국	2009	해양의 비효율적 이용에 따른 환경 훼손 방지 및 새로운 해양이용 수요	영해, EEZ	· Marine and Coastal Access Act · Marine Policy Statement	해양관리기구(MMO) 설립을 통한 해양계획, 해양면허 제도 도입
미국	2010	통합적 해양관리 구축 및 상충 조정을 위한 '해양정책 실무그룹'의 권고	영해, EEZ, 대륙붕	· Executive Order 13574	국가해양위원회(National Ocean Council)를 통해 추진
캐나다	2007	해양 통합관리 및 해양정책 조정	영해, EEZ	· Ocean Act (1996) · 4개 지역 Coast Marine Plan(2015)	해양보호구역 네트워크 구축, 2015년 Haida, 북부, 중앙, 북부뱅크바섬 등 4개지역 연안해양계획 (Coast Marine Plan) 시행
호주	1987	해양환경 보호 및 해양생물 다양성 보존	영해, EEZ	· Australia Ocean Policy (1998) · 환경보호 및 생물 다양성 보존법률 (1999)	생태지역제 프로세스 도입(남동, 남서, 북서, 북부 지역 등 4개 지역)

참고 : UNESCO-IOC 홈페이지.

최희정 외 3인, ‘해양자원의 최적이용을 위한 해양공간계획 수립연구’.

KMI, 2011, 박병주, ‘해양공간계획의 필요성과 향후과제’, 2011 참조해 작성.

3) http://www.unesco-ioc-marinesp.be/msp_around_the_world, 2015년 11월 5일 검색. 이는 공식적으로 확인된 수치이며, 실제로는 더 많은 지역에서 해양공간계획이 실시되고 있는 것으로 파악되고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2 중국의 해양공간 계획 현황

1. 추진 배경

중국은 해양발전을 지속적인 경제발전의 주요 동력으로 삼아 왔지만 해양공간의 비효율적 활용의 문제가 수면위로 부상하기 시작하였다. 첫째, 개발 불균형의 문제이다. 해양개발이 근해에 집중되면서 근해의 해양자원 고갈 및 해양생물 다양성이 훼손되고 있는 반면, 원양으로의 해양공간 활용이 부족하다는 지적이 나오기 시작했다. 둘째, 해양환경오염의 문제이다. 바다로 흐르는 육상기인 오염물 배출량이 많아져 근해 해역의 오염이 심각해지기 시작했다. 그러나 이러한 해양환경오염을 관리하는 방안은 체계적으로 마련되고 있지 못하였다. 셋째, 중국의 해양산업 구조의 문제이다. 중국 해양산업은 주로 자원개발과 1차제품의 생산에 국한되어 고부가가치를 창출할 수 있는 해양산업구조 개편 필요성이 제기되었다. 넷째, 다양한 해양이용 수요 발생의 문제이다. 연해지역 경제가 급속히 발전하면서 연안개발, 해양관광 등 해양이용에 대한 다양한 수요가 발생함에도 불구하고 이러한 수요를 충족시킬 방안이 부족하였다. 다섯째, 해양영토의 체계적 관리의 문제이다. 특히 중국은 주변국과의 해양관할권을 둘러싼 갈등문제에 적극 대응할 필요가 있었다.

이러한 문제들을 해결하기 위한 종합적 해양공간관리를 위해 중국정부는 2012년에 「전국 해양 기능구 계획」을 내놓았다. 올 해 8월 20일 국무원은 해양 지역발전 구조 합리화라는 명목으로 「전국 해양 주체 기능구 계획」을 제정했다. 이는 국무원이 중국 국토 공간 개발을 위해 2010년에 수립한 「전국 주체 기능구 계획」과 별도로 해양공간의 특수성을 고려해 독자적으로 수립된 계획이다.

2. 「전국 해양 기능구 계획」과 「전국 해양 주체 기능구 계획」

「전국 해양 기능구 계획」은 해양의 지역조건, 자연환경, 자연자원에 따라 해양개발이용 현황과 사회경제발전 등을 고려해, 해양기능별로 구분하였다. 1989년부터 전국해양을 기능구로 구획하기 위해 작업을 시작하여 2002년 8월 국무원은 「전국 해양 기능구 계획」을 비준하였다. 그리고 2012년 3월 새로운 「전국 해양 기능구 계획(2011~2020)」을 내놓았다. 이에 반해 올 해 도입된 「해양 주체 기능구 계획」은 '개발 對 보호'라는 양대 가치의 균형적 조화를 전제로 해양을 개발조정구역(优化开发区域), 중점개발구역(重点开发区域), 개발제한구역(限制开发区域), 개발금지구역(禁止开发区域) 등 4개 구역으로 나눠 관리하기 위한 계획이다.

따라서 「전국 해양 주체 기능구 계획」은 중국 전 국토 발전이라는 국가 전략의 일환으로 추진되는 보다 거시적인 계획으로 볼 수 있으며, 「해양 기능구

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

계획」은 일정 해역의 특수성에 맞는 해양개발을 위한 지역적이며, 미시적인 계획으로 볼 수 있다. 이러한 측면에서 「전국 해양 주체 기능구 계획」이 국가 차원의 해양공간계획에 더욱 가깝다고 볼 수 있다. 아래에서는 「전국 해양 주체 기능구 계획」에 대해 좀 더 자세히 살펴보도록 한다.

[표2] 계획 비교

	해양 주체 기능구 계획	해양 기능구 계획
시행 시기	2015년 8월 25일	2012년 4월 25일
제정/실시	국무원/국가해양국	국무원/국가해양국
적용범위	내수와 영해, 배타적 경제수역, 대륙붕 및 기타 관할 해역(홍콩, 마카오와 대만 제외)	내수와 영해, 접속수역, 배타적 경제수역, 대륙붕 및 기타 관할 해역(홍콩, 마카오와 대만의 접속수역 제외)
추진과정	· 2010년 국무원 통과한 <전국 주체 기능구 계획>중 <전국 해양 주체 기능구 계획> 제정 요구 제기	· 1989년 제1차 전국 기능구획 작업 시작해 <전국해양기능계획 개요> 제정 · 2002년 8월 국무원 <전국 해양 기능계획> 비준 · 2012년 3월 3일 국무원은 새로운 <전국 해양 기능구획(2011년~2020년)> 비준
주요내용	주체기능에 따라 해양공간을 개발조정구역, 중점개발구역, 개발제한구역, 개발금지구역 등 4개 구역으로 구분.	농업·어업, 항만·해운, 공업·도시 해양이용, 광산 및 에너지, 여행 레저 오락, 해양보호, 특수이용, 보류 등 8개 해양기능구
비교	중국 전 국토 발전이라는 국가 전략의 일환으로 추진되는 거시적인 계획	일정 해역의 특수성에 맞는 해양개발을 위한 지역적이며, 미시적인 계획

참고: 王伟, 郭佩芳, 「海洋主体功能区划与海洋功能区划关系研究」, 海洋湖沼通报, 2009년 4호

3 「전국 해양 주체 기능구 계획」 주요 내용

1. 개요⁴⁾

「전국 해양 주체 기능구 계획(이하 계획)」은 지속가능한 개발이용을 실현하고 육해(陸海)의 통합적 가치 아래 사람과 바다가 조화를 이루는 해양 공간 관리체계 구축을 지향한다. 그리고 2020년까지 ‘합리적인 해양공간 이용’⁵⁾, ‘해양공간 이용효율성 제고’, ‘해양의 지속가능한 발전능력 제고’를 목표로 하고 있다.

4) 중국 국무원 문건 42호(2015.8.1) 참조

5) '일대구구다점(一帶九區多點)'의 해양개발, '일대일련다점(一帶一鏈多點)'의 해양생태보호, 전통어장과 해수양식을 대상으로 하는 수산물확보, '저근용원(儲近用遠:인근 자원을 저장하고 먼 자원을 쓰다)'의 해양 석유가스자원 개발이 주요 내용이다.

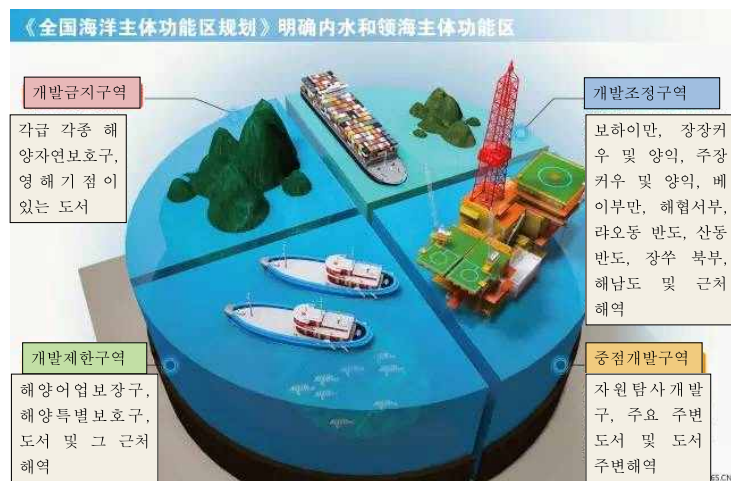
Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

이를 위해 38만km²에 달하는 내수와 영해, 그리고 배타적경제수역(EEZ) 및 대륙붕의 해양공간을 개발조정구역, 중점개발구역, 개발제한구역과 개발금지구역 등 4개 구역으로 나눠 해양공간 개발과 보호를 추진한다.

우선 내수와 영해를 대상으로 4개 구역을 명확히 규정했다. 구체적으로 살펴보면, 개발조정구역⁶⁾은 보하이만(渤海湾), 창장커우(长江口) 및 양익(两翼), 주장커우(珠江口) 및 양익(两翼), 베이부만(北部湾), 해협서부(海峡西部), 랴오둥반도(辽东半岛), 산둥반도(山东半岛), 장쑤북부, 해남도 근처 해역을 포함한다. 중점개발구역⁷⁾은 도시건설용 해역, 항만과 임항(临港)산업 해양이용구, 해양플랜트 및 자원개발구를 포함한다. 개발제한구역⁸⁾은 해양어업구, 해양특별보호구, 도서 및 그 근처해역을 포함한다. 개발금지구역⁹⁾은 국가 및 성급 해양자연보호구와 영해기점이 있는 도서 등을 포함하고 있다. 반면 EEZ와 대륙붕 및 기타 관할해역은 중점개발구역과 개발제한구역 등 2개 구역으로 나누었다. 중점개발구역은 자원탐사개발구, 주요 주변 도서 및 도서 주변해역 등이다. 개발제한구역은 개발중점구역을 제외한 해역이다.

[그림 1] 내수 및 영해 주체 기능구



출처:央视新闻, 2015.08.23. <http://news.cntv.cn/2015/08/23/ART11440331712950637.shtml>

실행을 위해 「계획」은 정부기관으로 하여금 기능구별로 차별화된 정책을 실시하도록 규정하고 있다. 이러한 정책은 재정, 세무, 투자, 산업 해역과 환경 등의 분야를 포함한다. 개발위원회는 국가해양국과 함께 계획실행 감독과 지도 역할을 수행하며, 관리가 제대로 이뤄지고 있는지를 감시하는 평가시스템을 구축해야 한다.

- 6) 개발조정구역(优化开发区): 기존 개발 이용도가 비교적 높고 자원환경에 비교적 많은 구속을 받고 산업구조의 조정과 최적화가 필요한 해역을 대상으로 한다.
- 7) 중점개발구역(重点开发区): 연해경제사회발전에서 비교적 중요하고 발전 잠재력이 비교적 크고 자원 환경 수용력이 비교적 강하여 집중 개발할 수 있는 해역을 대상으로 한다.
- 8) 개발제한구역(限制开发区): 해양수산물 제공을 주요 기능으로 하는 해역을 대상으로 한다. 주로 해양어업자원과 해양생태기능을 보호하는 해역을 포함한다.
- 9) 개발금 지구역(禁止开发区): 해양생물 다양성 유지와 전형적 해양생태시스템 보호에 중요한 작용을 하는 해역을 가리키고 해양자연보호구와 영해기점이 있는 모든 도서가 포함된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2. 세부 분석

「계획」 중 보다 관심을 끄는 내용은 ‘해양행정구획의 폐단 극복’, ‘항만 자원 최적화 배치’, ‘쑤베이(苏北) 지역 해상풍력 발전 추진’, ‘보하이만(渤海湾) 지역 해양산업 구조조정’ 등 4가지로 요약할 수 있다.

1) 해양행정구획(行政区划)의 폐단 극복

기존의 해양개발은 지역별로 이뤄졌다. 그러나 각 지역은 중앙 정부의 인정을 받기 위해 경쟁적으로 해양개발을 추진해 왔다. 이로 인해 심각한 부당경쟁, 난개발 등 문제가 발생해서 지역간 조화로운 발전을 저해하고 심각한 해양환경오염 문제를 발생시켰다. 해양특성상 해양환경오염 또는 해양자원 난개발은 지역에 국한되는 문제가 아니라 초지역간 그 효과가 파생되기 마련이다. 이에 따라 계획은 지역을 초월해 보다 거시적인 관점에서 해역을 구분하고 관리하는 체계를 마련하였다. 예를 들어 개발조정구역 중에 보하이만 해역(渤海湾海域)은 허베이성과 텐진시 인접 해역을 포함하고, 장강 해역(长江口及其两翼)은 장쑤성, 절강성, 상하이 인접 해역을 포함한다. 해협서부 해역(海峡西部海域)은 절강성과 푸젠성, 베이부만 해역(北部湾海域)은 광둥성과 광시성 해역을 포함하고 있다. 이는 기존의 지역 행정구역 단위가 주체가 되어 추진해 온 해양관리와 해양발전정책을 향후 지역 정부 간 협력을 통해 추진할 수 있도록 하는 기반을 마련한 것으로 평가된다.

2) 항만 자원 최적화 배치

「계획」에서는 해양공간에 대한 이용 효율성을 제고하기 위해 항만이용 효율을 향상시켜야 한다고 밝혔다. 우선 랴오둥 반도 해역을 대상으로는 다롄 동북아국제해운센터 건설을 통해 항만 통합과 최적화된 현대화 항만 클러스터를 구축하도록 했다. 보하이만 해역에서는 텐진시를 북방국제해운중심으로 건설한다고 제언했다. 장강 해역에 대해서는 장강삼각주 항만 자원을 통합하여 항만 기능의 조정과 업그레이드를 추진하도록 규정하고 있다. 이러한 항만 기능 조정의 움직임은 이미 나타나고 있다. 닝보-저우산항은 통합운영되었지만 닝보항과 저우산항 운영주식회사로 분리되어 있었으나, 올해 8월 닝보항과 주식 통합을 시작하여, 9월28일에 모든 합병절차가 완료되고 닝보저우산항그룹(宁波舟山港集团)이 새로 결성되었다고 알려졌다. 이와 같이, 중국의 항만은 인근 항만 간 협력, 통합운영을 통하여 항만자원 최적화가 지속적으로 추진되고 있다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

3) 쑤베이(苏北) 지역 해상풍력 발전 추진

「계획」에서는 해양자원의 개발능력 제고를 위해 장쑤성 렴윈강시(连云港市), 염청시(盐城市)를 포함한 쑤베이(苏北: 장쑤성 이북) 해역에 해상 풍력 건설을 전면적으로 추진하도록 규정하고 있다. 이는 국가 에너지국이 공포한 「풍력발전 '12·5'계획」 중에 장쑤성을 '12·5'의 9개 풍력기지 중 하나로 지정하여 염청과 난통 해역의 해상풍력을 개발하도록 제언한 내용을 반영한 것이다. 2014년에 국가에너지국이 내놓은 「전국 해상풍력 개발 건설 방안(2014-2016)」에 따르면 2016년까지 총 44개 프로젝트, 총 설비용량 1,053만kw 규모의 해상풍력 인프라 건설이 계획되어 있다. 이 가운데 장쑤성은 프로젝트 18개, 총 설비용량은 348.97만kw로 전국 규모의 1/3을 차지한다. 2015년 6월까지 장쑤성의 풍력발전 설비용량은 363만kw, 해상풍력발전 설비용량은 37만kw로 전국에서 1위를 차지하고 있다.¹⁰⁾

4) 보하이만(渤海湾) 지역 해양산업 구조조정

「계획」은 중국의 해양산업이 가지고 있는 문제점을 개선하기 위해 향후 해양산업은 높은 기술력과 고부가가치를 창출할 수 있는 구조로 조정하도록 규정하고 있다. 최근 산둥, 텐진, 허베이를 비롯한 연해 성은 해양경제 발전을 가속화시키고 있으며, 특히 해수담수화, 해양생물 분야의 산업이 급속히 발전하고 있다. 국가통계국에 따르면 2014년까지 전국에서 이미 건설된 해수담수화 시설은 112개이고 생산규모는 하루 93만 톤에 달하고 있다.¹¹⁾ 「계획」은 보하이만 해역이 가진 미래 해수종합이용산업, 해양생물산업 발전에서의 잠재력을 이용해 이 지역을 중점적으로 발전시킬 수 있도록 제안하고 있다.

4 시사점

이전 해양관련 계획들이 주로 ‘개발’에 주안점을 두고 있었다면 올 8월에 발표된 「전국 해양 주체 기능구 계획」은 ‘보호’ 이념을 뚜렷하게 드러냄으로써 진정한 의미의 국가차원의 해양공간계획이 마련된 것으로 평가된다. 특히 효율적인 해양공간관리, 중국 해양경제 발전방식 전환, 산업구조 조정 및 해양자원 개발능력 제고 등을 통해 해양을 통한 경제발전이 한층 가속될 수 있을 것으로 보인다.

그러나 향후 두 가지 관점에서 「전국 해양 주체 기능구 계획」의 실행 과정을 지속적으로 지켜볼 필요가 있다. 우선 대내적으로 효율적 해양공간관리를

10) 世界风力发电网, 2015.9.14. 기사 참조

11) 中国化工报, 2015.8.24. 기사 참조

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

위해 나눈 4개 구역에 대해 해양 구조적 특성을 정확히 파악할 수 있는 체계적인 조사와 정보가 확보될 수 있는지 여부이다. 이를 위해서는 해양경제와 해양보호를 책임지고 있는 정부기관 간 정보 공유가 전제가 되어야 한다. 또한 기존의 행정관할 중심의 해역관리에서 기능적, 통합적 해역관리로 전환하면서 각 지역정부 간 협력이 더욱 중요해졌다. 이는 반대로 지역 간 이해관계가 대립될 경우 계획에 근거한 해양공간관리 목표가 달성되기 힘들 수 있음을 의미한다. 따라서 중앙정부로서는 계획이 예정하고 있는 감시와 평가시스템을 잘 갖춰 지역정부간 이해관계를 잘 조정해야하는 숙제를 안게 되었다.

대외적으로는 해양공간계획이 주변국가와의 해양관할권 갈등을 부추기는 요인이 되지 않도록 이행과정에 관심을 가질 필요가 있다. 실제로 「계획」에서는 영해기점 소재 도서를 개발금지구역으로 규정했다. 분쟁중인 조어도(센카쿠열도/다오위다오)를 보호해야 한다는 의사표시와 함께 명확한 주권 주장을 한 것으로 볼 수 있다. 그리고 중국은 한국, 중국과 현재 해양경계협정을 진행 중에 있다. 이는 두 국가와의 배타적경제수역(EEZ) 경계가 아직 확정되지 않았음을 의미한다. 「계획」이 EEZ 해역에 대해 중점개발구역과 개발제한구역 등 2개 구역으로 나누고 있는 바, 중점개발구역에 대한 개발이 진행될 경우 한, 일 양국의 배타적경제수역 내 해양관할권 침해로 이어질 가능성이 있다. 또한 남중국해에서의 해양관리를 강화할 경우 첨예하게 대립하고 있는 주변국과의 갈등이 심화될 가능성도 존재한다.

중국의 해양공간관리계획의 적극적 추진은 해양개발뿐만 아니라 해양환경 및 생태계보호와 이어지는 것으로 중국과 해역을 공유하고 있는 우리에게도 환영할 만한 일이다. 앞으로 해역에 대한 국가 간 정보의 공유, 해양자원공동탐사 및 개발, 해양경계협정 체결 등 양국 간 협력을 전제로 한 투명하고 신뢰성 높은 계획 추진을 기대해 본다.

진선선 연구원, 김민수 전문연구원
kmishanghai@naver.com

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액 및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과 시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- [주강 삼각주 검사검역 통관일체화 10월부터 운영](#)
- [산둥성 교통운수청 항만항운국 중·한 페리 운송 전문 항목 강화](#)
- [광저우, 해상실크로드 건설 3년 행동 계획 출범](#)
- [칭다오 '해양+' 발전계획 반포](#)
- 중국-러시아 세관 통상구 철로 등 협력 플랫폼 건설
- 닝보-홍콩 두 항만 9개 항운 협력 프로젝트 닝보에서 실시예정
- 국가개발위, 「환보하이(环渤海)지역 협력 발전 강요」 반포
- 해남성, 크루즈 산업 발전 12개 조치 출범

해운 · 항만 · 물류

- [중시노트란스그룹과 CRCT, 전략적인 협력의 체결](#)
- [후베이성 우한\(武汉\), 한·일 컨테이너 정기선 개통](#)
- LNG 동력선 공급과잉, 운임 지속적인 하락세 예상
- 중국국적 LNG 동력선 운영 시작
- 세계 최대한 항만, 닝보저우산(宁波舟山) 항 그룹 설립
- 中COSCO 용성(永盛)호 북극항로 성공적인 운항, 최초 중국-유럽 왕복항로 개척

- 중국 해상실크로드 지수 처음으로 해외시장에서 반포
- 상하이, 해운업 건전한 발전을 위한 20개 조치 출범
- 칭다오에서 중일 해운지수 발표, 해운산업 구조조정에 의거 제공
- COSCO, 정기적 북극항로 개척 예정
- 텐진항, 올해 해상실크로드 정기 항로 10개 개통
- 항저우, 위험물품 보관 및 운송 기업 구체적 응급 예비안 마련 의무화

해양 · 수산

- [중국 네 가지 면에서 해수담수화 산업 추진](#)
- [연태시, 2015년 1-3분기 해양산업 생산액 2000억 위안에 도달](#)
- [칭다오 '해양+' 발전계획 반포](#)
- 제1차 전국해양경제조사 시험작업 거동
- 상해 해양정보화 건설 '클라우드' 시대로 진입
- 중국 첫 번째 해양플랜트 종합 기준화 시범 프로젝트 검수 통과
- 2015년 중국해양발전지수 칭다오에서 반포
- 중국 13개 해저 지명 제안 모두 통과
- 中 해저 파이프라인 검측기계 자주개발 성공



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 주강 삼각주 검사검역 통관일체화 10월부터 운영

4개의 성과 7개의 직속 검사검역기관이 있는 범주강 삼각주 검사검역 통관일체화가 10월 본격적으로 전면 개시된다. 범주강 삼각주 검사검역 일체화의 주요 내용은 통관신고, 통관 및 검사검역, 그리고 통관을 기본 내용으로 한다. 또한 수출과 수입의 직접 통과(直放, 直通)¹²⁾의 내용도 함께 한다. 내부의 유통과정 향상과 상호 정보 교류를 통해 검사검역기관 간의 협력 통관 시스템을 한층 더 강화하고 무역편리화의 수준을 제고할 것이다.

통관일체화 모델을 운영하는 기간 동안 기업의 수출의 경우 매번 화물 통관 시간은 0.5~2일의 시간이 단축될 것으로 보인다. 또한 수입화물 통관시간은 1~10일 정도 단축될 것으로 보여 기업들이 대폭 시간과 비용을 절약할 수 있게 되었다.

또한 4개의 성과 7개의 검사검역국 간의 상호 통관을 인정하게 된다. 약 6개월의 준비를 통해 범주강삼각주의 검사검역 통관일체화는 광둥, 푸젠, 광시, 하이난다오 등 4개의 성과 광둥, 선전, 주하이, 광시, 하이난, 푸젠, 샤먼 검사검역국 등 7개의 직속 검사검역국을 범위로 실시된다. 이번 조치는 국가질량감독검사검역국이 실시한 프로젝트 중 하나인 것으로 알려졌다.

광둥 출입경 검사검역국 통관처 관계자 말에 따르면, 광둥, 푸젠, 광시, 하이난의 통관일체화를 실시한 이후, 기업은 관련 성 및 지역 범위 내에 자기 스스로 검사검역기관을 선택해 통관 신고, 비용 계산, 단증(單證)¹³⁾ 수령 등의 어떤 과정의 업무든 다 진행할 수 있다.

이밖에도 조건에 부합된 수입화물에 대해, 기업은 검사검역 신고 시 입경통상구 혹은 목적지 검사검역기관을 선택할 수 있다. 또한 조건이 부합되는 수출입화물에 대해, 기업은 생산지 통관 수속 처리를 선택할 수 있으며, 생산지 검사검역 합격한 후에 규정에 적합한 수출화물의 경우 항만에서의 재검사 없이 선적이 가능해졌다.

칭위엔(淸遠) 쟈쑹(震興) 농산품유한공사의 베트남 수출 대나무 죽순의 예를 들어 보면, 화물은 칭위엔 검사검역국 검사 합격 후에, “출경 화물 통관서”를 제출한 이후, 바로 광시 여우이관(友誼關)에 통관을 신청한다. 기업은 전자 통관서에 의거해 직접 통상구 통관 수속을 진행한다. 이로써 한 차례 신고를 통해 감독관리 일체화를 진행할 수 있게 되고, 순조롭게 베트남에 수출할 수 있게 된다. 이로써, 기업은 항만, 야드, 창고, 인건비 등의 비용 지출을 줄일 수 있고, 화물 평균 통관 비용 중 200위안을 절약할 수 있게 된다. 화물은 통상구 정제 시간을 대폭 줄일 수 있게 되었고, 통관 시간도 하루 내지 만나질 정도 줄어들 수 있게 되었다.

광둥 검사검역국의 통계에 따르면, 7월말부터 시작해 9월말까지, 수출입 직접 통과 사례는 4.9만 차례로 화물 가치는 20.4억 USD에 달했다. 이 중에 수입직접통과 모델은 약 1만 차례로 7.4억 USD; 수출직접통과사례는 4만 차례, 화물가치는 12.9억 USD에 달했다. 통관 절차 간소화를 이용한 수출입 사례를 살펴보면, 총 2.2만 차례가 진행되었고, 화물가치는 22.5억 USD에 달했다. 이 중에 수출은 1.9만 차례로 화물가치 21.3억 USD를 달성했고, 수출의 경우 0.3만 차례로, 화물가치는 1.1억 USD에 달했다.

<자료: 南方日报, 2015.10.15>

12) 직접 통과(直放, 直通): 타 지역 해관, 검사검역국에서 검사 및 통관이 이루어지는 경우에 항만에서의 재검사 등이 없이 직접 선적 및 내륙유입이 가능하게 하는 제도.

13) 단증은 국제결산 중에 사용하는 증빙서류, 문서, 증서 등을 가리킨다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

2 산동성 교통운수청 항만항운국 중·한 페리 운송 전문 항목 강화

산동성은 총 일곱 곳의 한중 여객-화물 정기선(페리) 기업이 있다. 2014년 8월부터, 중한 페리 운송 안전관리 수준을 향상하기 위해 산동성 전역은 1년간 관련 전문 항목 정리를 위한 작업을 실시했다. 초기 단계로 중한 페리 운송 안전관리 시스템을 구축했다. 또한 전문 항목 정리 성과를 더 강화하기 위해, 최근 교통청 항만항운국이 다섯 가지 항목을 채택해 중한 여객 페리 운송 전문 항목 정리 성과를 더 보강했다. 첫째, 기업 안전 생산 주체 책임과 기관 산업 감독관리 책임을 실시한다. 수시로 지방정부에 안전생산 존재의 중요한 문제를 보고하고, 지방정부의 속지 관리 책임 실시를 보장한다. 둘째, 엔타이, 웨이하이, 르자오 등 시 및 현의 항만항운관리기관은 기업의 DOC증서(선박/항만안전관리부합증서) 및 선박운영 관련 증서의 유효 상황, 고급관리 인원의 임기내 상황 등을 수시로 추적하여 관리한다. 중한 페리 항선 경영 자질감독관리를 항만항운관리기관의 감독관리 범위 내에 둔다. 셋째, 관련 기업이 안전관리기구 설치와 안전관리제도를 구축하고 전면 실시하도록 하며, 응급 대처 방안을 계속 개선한다. 또한 응급 대처 훈련을 정기적으로 실시한다. 넷째, 기업이 안전에 대한 자원 투입을 확대하도록 하며, 선박 운영 능력의 갱신을 확대하도록 하여 중한 페리 노선 안전 운영을 하도록 지시한다. 다섯째, 중한항로기업과 운행능력을 엄격히 관리하고, 신규 페리기업과 운영 능력, 항선 등의 안전 요구를 확대한다. 또한 중고 선박이 새로운 운송력으로 시장 투입을 금지하며, 특히 중고 선박 중 10년 이상 된 선박이 새로운 운송력으로 시장 투입을 엄격히 금지한다.

<자료: 山东省交通运输厅, 2015.10.15>

3 광저우, 해상실크로드 건설 3년 행동 계획 출범

10월26일, 「광저우시 21세기 해상실크로드 건설 3년 행동계획(2015년-2017년)」(이하 「계획」으로 약칭)이 출범했다. 「계획」에 따르면 광저우시는 지금 93개 중요한 큰 프로젝트를 추진하고 있다. 이 프로젝트들에 대한 총 투자는 천억 위안을 넘었으며 인프라 시설, 양자무역, 산업협력, 플랫폼 건설 등 분야들이 포함되어 있다. 2017년까지 광저우는 21세기 해상실크로드 핵심중추, 대외교류중심 및 국제지역 협력 신 모델 시범구를 건설할 예정이다.

「계획」에 의하면, 2017년에 광저우는 21세기 해상실크로드와 국제해운중심 건설은 단계적 성과를 이룰 예정이며, 해상실크로드 연선국가와의 교류협력 기반도 더욱 견고해질 것이다. 또한 해상실크로드 연선 전방위 개방 국면이 기본적으로 형성될 것이다.

관련 목표를 이루기 위해, 2017년까지 양자무역 거래액이 1600억 달러에 달할 수 있도록 노력한다. 수출액 1000억 달러, 수입액 600억 달러에 달해야 하며, 실제 외자이용액 68억 달러, 중국 해외 협의투자액 45억 달러에 달해야 한다.

인프라 시설 건설에 있어서 광저우는 '双港双快'(공항, 해항, 고속철도, 고속도로)를 위주로 발전하며 통로건설과 중추건설을 모두 중점으로 진행한다. 종합적인 교통중추 시스템을 구축함으로써, 광저우가 전국 3대 종합교통중추 중 하나로서의 기능과 자리를 확고히 하여 세계적인 교통중추가 될 수 있도록 노력한다. 광저우는 21세기 해상실크로드를 연결시키는 중요한 도시를 목표로 삼고 있다.

<자료: 中国海洋报, 2015.10.28>

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

4 칭다오, '해양+' 발전계획 반포

칭다오에서 개최된 2015년 해양국제심포지엄을 계기로 「칭다오시 해양+ 발전계획(2015-2020년)」이 반포되었다. 「계획」에서 6개 새로운 임무를 제기하여 칭다오시가 전국 해양경제 발전에서 선도적인 지위를 확고히 하며, 경제발전의 '신상태'에 적극적으로 적응하고 인도해야 한다고 요구하고 있다. 새로운 경쟁 우위를 육성하여 발전방식의 근본적인 전환을 실현한다는 것이다.

「계획」은 '통합발전, 혁신추진, 중점돌파, 집합발전, 시장주도'라는 5개 원칙 및 6개 '해양+' 중점임무를 제기했다.

해양+신 모델; 모델혁신으로 자원, 기술, 정보공유를 실현하며 해양산업의 통합발전을 촉진한다. 해양+인터넷, 해양+빅 데이터, 해양+전자상거래, 해양+군민융합(军民融合), 이 네 가지 발전모델을 중점으로 구축한다.

해양+신 업종; 새로운 업종 창출로 해양경제발전의 영역을 확장하고 산업발전의 체인을 연장시키며 현대 해양경제산업발전의 새로운 시스템을 구축한다. 효율성이 높은 해양 물류, 해양문화체험, 해양체육, 해양특색금융, 해양모항경제 등 다섯 개 신흥 업종을 발전시킨다.

해양+신 산업; 산업혁신으로 전략적 신흥 산업 클러스터를 육성하여 국가 해양 첨단기술 산업기지 및 국가 과학기술 해양산업 시범기지로 건설한다. 현대해양어업, 해양생물의약, 해양 플랜트 제조, 해양 신 자재, 해수종합이용, 해양 신 에너지 및 해양 에너지 절약 등 7개 산업을 중점으로 발전시킨다.

해양+신 기술; 기술혁신으로 미래 첨단 기술을 장악하고 기술의 보급과 응용을 가속화시키며 해양산업발전의 수준을 제고한다. 해양에 관한 기초연구, 핵심기술 개발, 과학기술 성과 전환 등 세 가지 점을 중요시해야 한다.

해양+신 공간; 공간혁신으로 '一谷两区'¹⁴⁾간의 서로 우세 보완, 차별화 발전을 촉진한다. 특색 원구 건설을 서둘러 '대중 혁신의 공간'을 만들어 새로운 해양경제 공간발전 구조를 형성한다.

해양+신 플랫폼; 플랫폼 혁신으로 해양경제의 대외개방을 촉진한다. '일대일로' 연선국가를 대외개방 확대의 새로운 플랫폼과 분야로 만들어 광범위한 해양국제 협력을 전개한다. 교통중추, 동남아 해양협력 플랫폼, 과학기술 인문교류 플랫폼 및 기업 서비스 플랫폼에 관한 건설을 중점으로 추진하면서 한국에 대한 개방과 협력을 깊이 추진한다.

<자료: 青岛日报, 2015.10.31>

5 중시노트란스그룹과 CRCT, 전략적인 협력협의 체결

2015년 9월 17일, 중국 시노트란스그룹은 CRCT(중국 철도 컨테이너운송유한회사)와 베이징(北京)에서 전략적인 협력협의를 체결하였다. 체결 식에는 시노트란스그룹의 조후이향(赵沪湘) 회장, 동제이준(董建军) 부회장, CRCT의 오운텐(吴云天) 회장, 종첸(钟成) 부총경리 등이 참석하였다.

협의 체결을 통해 중국 "일대일로" 전략 관철을 추진하여, 전략적인 협력관련을 강화하고, 국유경제 및 업계 우위를 충분히 발휘함과 동시에 전면적으로 서비스 품질과 효율을 제고시켜, 양자는 시장에서 경쟁력 및 종합 서비스 능력을 촉진할 수 있을 것

14) 一谷两区: 일곡양구는 칭다오시의 블루실리콘밸리, 홍다오(红岛) 경제구, 서해안(西海岸) 경제신구를 가리킨다.

Contents

- ▶ **통계로 보는 중국 해양**
: 2004-2014년 중국 해양생산총액 및 성장률
- ▶ **이슈 포커스**
: 중국 해양공간계획 시행 현황과 시사점
- ▶ **동향 & 뉴스**

으로 전망된다.

이와 더불어, 협의 체결 전에, 시노트란스그룹과 CRCT는 중국~유럽, 중국~중아시아 컨테이너 열차, 해외 협력 경영, 해철복합운송(海铁联运) 등 업무에 대한 의견을 교환하였다. 앞으로 양자는 국내외 전면적인 업무 협력을 추진하여, 우세를 상호 보완 및 업무 혁신을 통해 고객 요구를 만족시킬 것으로 예상된다.

<자료: 中国外运长航集团, 2015.09.21.>

6 후베이성 우한(武汉), 한·일 컨테이너 정기선 개통15)

2015년 9월 21일, 우한(武汉)시 만용(万勇)시장은 시정부 상무회의(常务会)에서 “우한~일본 및 한국 컨테이너 정기선 개통 방안”이 통과되었고, 9월 말부터 정식으로 운영하겠다고 밝혔다. 이로써 우한~일본 평균 운송 시간은 11~16일에서 8일로 단축하고, 우한~한국 평균 운송 시간은 12~16일에서 7일로 단축될 전망이다.

방안에 따르면, 대외 수출 측면에서 우한~일본 도쿄항(오사카항) 항로는 매주 토요일에 우한 양로(阳逻)항에서 출발하고, 다음 주 화요일에 상해(上海) 외고교(外高桥) 항에 도착하고 나서 목요일에 도쿄항이나 오사카항으로 향하고 다음 주 월요일에 목적지까지 도착할 예정이다. 총 운송 시간은 약 192시간이다. 우한~한국 부산항 항로는 매주 수요일에 우한 양로항에서 출발하고, 토요일에 상해 외고교에 도착하고 나서 다음 주 월요일에 부산항으로 향하고 수요일에 목적지에 도착할 예정이다. 총 운송 시간은 약 168시간이다. 수입 측면에서 일본~우한 항로는 매주 수요일에 도쿄항이나 오사카항에서 출발하고, 12일(288시간) 걸려 양로항에 도착할 예정이다. 그리고 한국 같은 경우는 매주 토요일에 부산항에서 출발하고, 11일(264시간) 걸려 양로항에 도착할 예정이다.

[그림 2] 우한-한·일 컨테이너 정기 항로



[표 3] 우한-한·일 컨테이너 운행시간

항로	수출 운행시간		수입 운행시간
	현재	과거	현재
우한→일본 도쿄항(오사카항)	8일	11-16일	12일
우한→한국 부산항	7일	12-16일	11일

자료: 长江网, 2015.09.29. http://hb.ifeng.com/news/cjgc/detail_2015_09/29/4403552_0.shtml

15) 9월28일, 우한 양로항에서 첫 배가 출항했으며 8일 후에 일본 도쿄항 및 오사카항에 도착할 예정이라는 보도가 있었으나, 도쿄항 및 부산항에 도착 여부는 확인 되지 않은 상태임. (참고: 长江网, 2015.09.29.)

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

동시에 우한세관은 한·일 항로 화물을 우선 접수, 우선 검사, 우선 통관, 우선 봉인 등 우대를 제공할 계획이다. 그리고 후베이(湖北)성 출입국 검사 검역국은 녹색 통로 개척을 통해 화물 우선 검역신고, 우선 검사, 우선 통관 등 편의를 제공할 것이다. 우한 양로항은 입항 화물을 우선 하역, 우선 기항할 뿐만 아니라 전용부두, 전용통로, 전용CY (컨테이너 야드)를 제공할 것이다.

2000년 이후, 우한시와 한·일 무역액은 매년 20%이상의 증가폭을 유지하고 있으며, 2014년 수출입 컨테이너 물동량 성장률은 30%이상 기록하였다. 동시에 우한신항을 기반으로 파급하는 중서부 지역도 한·일 무역량과 지속적인 빠른 성장 추세를 유지하고 있다. 새로운 항로 개통 후, 우한에서 한국, 일본으로 수출 컨테이너 물동량은 연평균 5,000TEU이상을 처리할 것이다. 2020년까지 우한을 거쳐 중서부 지역에서 일본과 한국의 수출 화물은 각각 15,000TEU, 12,000TEU를 기록할 것으로 전망된다.

이와 더불어, 만용(万勇)시장은 우한시와 한·일 무역은 좋은 시장 환경과 발전 기회를 갖추에 따라 새로운 항로 개통 후, 우한시 경제 발전에 대한 중대한 의의가 있다고 밝혔다. 그리고 우한시는 장강경제벨트와 장강중류 도시권의 중점 지역으로 파급능력을 강화하고, 허브항 역할을 제고시켜, 장강 항운중심 건설을 추진할 것이다. 앞으로 우한시는 “강·바다 직통연결(江海直达)¹⁶⁾”, “우한~타이완”, “우한~아세안”, “우한~한·일” 등 항로를 기반으로 해운업 발전을 지원하고, 제조업 경쟁력을 제고시켜, 더 많은 수출주도형 기업을 유치할 것으로 전망된다.

<자료: 长江日报, 2015.09.22.>

7 중국 네 가지 면에서 해수담수화 산업 추진

최근 베이징에서 개최한 2015년 아시아 탈염기술 포럼에서 '13·5 계획' 기간에 중국 해수 담수화 산업은 규모화, 집산화 방향으로 발전할 것으로 밝혀졌다. 중국은 4 가지 면에서 해수 담수화 산업의 발전을 추진할 예정이다.

해수 담수화는 연해 국가들이 수자원 결핍 문제를 해결하고 생태환경을 보호하며 경제사회의 지속가능발전을 추진하기 위한 중요한 조치이다. 중국 정부는 해수 담수화 사업을 매우 중요시하며, 2014년까지 해수 담수화 공정은 112개로 1일 담수 생산량은 92.69만 톤에 달했다. 특히 최근 중국은 해수 담수화 핵심기술도 확보하였다. 1일 담수 생산량 1.25만 톤에 달하는 역삼투 해수담수화 공정, 1일 담수 생산량 2.5만 톤에 달하는 저온멀티효과(low-temperature multi-effect)가 지닌 해수담수화 공정을 자주적으로 완성했다. 중국은 세계에서 해수담수화 공정을 자주적으로 만들 수 있는 소수 국가 중 하나가 되었다.

중국 막(膜)공업 협회의 비서장 왕지웬(王继文)은 세계인구의 증가 및 경제사회의 급속 발전에 따라, 세계 수자원 위기는 지속적으로 악화되고 있기 때문에 해수담수화는 세계 수자원 결핍 문제를 해결하는 데에 중요한 작용을 할 거라고 여긴다. 미래 해수담수화 산업도 곧 급속 발전되는 신창타이(新常态) 단계로 진입할 거라고 예상한다.

이에 대해 국가발개위 자원절약 및 환경보호사의 관계자에 따르면 '13·5 계획' 동안에 중국은 다음과 같은 4가지 면에서 해수담수화 산업을 발전시킬 것이다. 첫 번째, 도서에서 해수 담수화 공정에 대한 이용을 통해, 기본 일상생활과 업무 중 담수에 대한 요구를 만족시켜야 한다. 두 번째, 해수담수화 산업발전 기금을 서둘러 설립하여

16) 장강(长江) 우한에서 출발하여 홍콩, 타이완, 한국, 일본 등 항구까지 연결되는 항로.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 해양
: 2004-2014년 중국 해양생산총액
및 성장률
- ▶ 이슈 포커스
: 중국 해양공간계획 시행 현황과
시사점
- ▶ 동향 & 뉴스

담수화 장비의 해외수출을 위한 기반을 마련해야 한다. 세 번째, 해수담수화 장치 운영에 대한 지원강도를 강화하며 운영비용을 감소해야 한다. 네 번째, 해수 담수화 기준 시스템을 구축하고 선두기업을 육성하여 산업규모를 형성해야 한다.

<자료: 中国海洋报, 2015.10.20.>

8 연태시, 2015년 1-3분기 해양산업생산액 2000억 위안에 도달

산동성 연태시 해양어업국에 따르면 연태시는 2015년 9월말까지 이룬 해양산업 생산치는 1,930.7억 위안으로 작년대비 11.2% 증가했다. 연태시의 11개 주요 해양산업 중 8개 산업의 생산치의 증가속도가 빠른 편이며, 그 중에 해양선박·기계제조업, 해양 플랜트 건축업 및 해양전력업의 증가속도는 모두 15%를 초과했다.

1~3분기에 연태 현대 어업은 건전한 발전을 이루었다. 연태시 수산품의 생산량은 121.4만 톤으로 작년대비 2% 증가했다. 특히 원양어업은 급속 발전해왔으며, 원양작업 어선은 63척이고, 생산량은 9.5만 톤으로 작년대비 26.7% 증가했다. 수산물 수출입 총량은 42.4만톤을 기록했으며 수출입 총액은 14.8억 달러에 달한다.

빈해여행업(滨海旅游业)도 지속적으로 발전하고 있다. 총 여행객은 4,850만 명으로 작년대비 9% 증가했다. 레저여행 제품은 날로 풍부해지고 있으며, 해상여행, 레저어업, 해상운동 등 주요 레저여행 제품들이 많은 각광을 받고 있다. 또는 크루즈, 요트 여행은 빈해여행산업 발전의 새로운 성장점으로 부상하고 있다.

1~3분기에 연태 해양선박 및 기계제조업의 생산치는 280.2억 위안으로 34.7% 증가했다. 해양 플랜트 제조업은 산업첨단화(产业高端化), 기업집단화(企业集团化), 제품 클러스터 형성(产品集群化)의 방향으로 나가고 있다. 그 중에 CIMC Raffles의 자주개발능력이 두드러지게 제고되었으며, 이 회사는 글로벌 심해 리그 플랫폼 시장의 26%를 점유하고 있다. 대우조선해양(산동)유한공사는 연태의 선박 및 해양기계제조업의 발전을 이끌고 있으며, 1~3분기에 달성된 생산치는 74억 위안으로 작년대비 16.2% 증가했다.

아울러, 9월말까지 연태 14개 현급 시·구 중 12개의 해양산업 발전 속도가 작년보다 높은 것으로 기록되었다. 그 중 즈푸구(芝罘区)의 주요 해양산업 생산치는 348.1억 위안으로 가장 앞서고 있다. 개발구, 풍래구(蓬莱区), 용커우시(龙口市)와 해양시(海阳市)의 해양산업 생산치는 모두 200억 위안을 초과했다.

<자료: 中国海洋报, 2015.10.22.>