KMI CHINA Research Center

KMI 중국리포트

KMI CHINA REPORT

한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)
中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803
Tel.+86-21-6090-0395~6, Fax.+86-21-6090-0397

제15-17호
2015년 12월 31일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액

▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망

▸ 동향 & 뉴스

▣ '07~'15년 상반기 중국 해양생산총액
(단위: 억 위안,%)

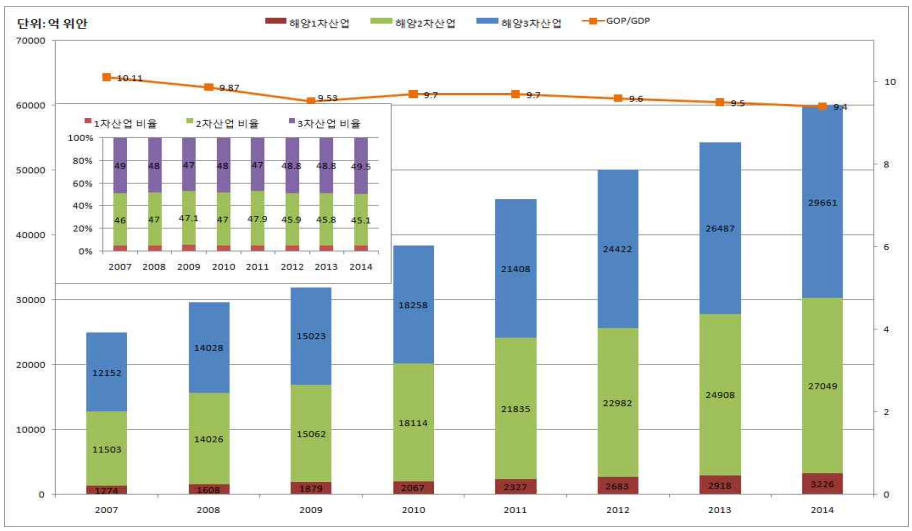
년도	해양생산 총액(GOP)	GOP/GDP
'07	24929	10.11
'08	29662	9.87
'09	31964	9.53
'10	38439	9.7
'11	45570	9.7
'12	50087	9.6
'13	54313	9.5
'14	59936	9.4
'15 상반기	27030	9.2

자료:中国国家海洋局,
http://www.soa.gov.cn/

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 해양 : 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액



자료: 中国国家海洋局, http://www.soa.gov.cn/, KMI 작성

12·5 계획기간 해양산업의 중국GDP 기여율 평균 9.5% 예상

'12·5'계획 기간(2011~2015) 해양생산총액(GOP)의 중국GDP 기여율은 2015년 평균 9.5%로 예상된다. 그러나 국가해양국 통계에 따르면 기여율은 2011년 9.7%에서 지속적으로 낮아져 2015년 상반기 9.2%까지 감소하였다. 해양생산총액 성장률 역시 2011년 9.9%에서 계속 하락해 2015년 상반기에는 6.9%까지 낮아진 것으로 조사되었다. 해양산업별로는 지난 5년 동안 서비스 중심의 3차 산업 비중이 2011년 47%에서 2015년 상반기 53%로 지속적으로 증가하는 것으로 나타났다. 반면 제조업 중심의 2차 산업은 2011년 47.9%에서 2015년 상반기 42.8%로 지속적으로 감소하고 있는 것으로 나타났다.

우리나라 해양산업의 GDP 기여율이 현재 6%대이고, 2030년까지 10%로 끌어올릴 목표를 내걸고 있다는 점을 고려하면 중국이 지난 12·5 계획 동안 보여준 평균 9.5%대의 기여율은 상대적으로 높은 수치라고 볼 수 있다. 그러나 GDP대비 GOP 기여율과 GOP 성장률의 동반 하락은 중국 해양산업이 해결해야 할 숙제로 볼 수 있다. 그럼에도 불구하고 13·5계획과 21세기 해상실크로드 추진이 본격화되는 2016년 이후 5년간 중국 해양산업이 반등의 계기를 맞이할 수 있을지에 관심이 모아진다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
: 2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-09	12-31
종합지수	1,060.66	723.26
일본 항로	648.92	618.93
구주 항로	1,319.07	823.37
미서부 항로	1008.26	745.84
미동부 항로	1,399.88	854.46
한국 항로	701.22	575.49

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-09	12-31
종합지수	892.58	898.23
석탄	918.44	903.66
곡물	717.13	623.75
금속광석	760.29	867.95
정유	1,215.40	1229.50
원유	1,597.14	1541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스 : 2015년 중국 해양이슈 회고와 2016년 전망

2015년 중국은 대내적으로 전국해양경제조사를 통해 해양경제 발전 가속화를 위한 기반을 마련하였다. 대외적으로는 21세기 해상실크로드 건설을 위한 비전을 제시했으며, 남북극 극지 탐사 개발 역량 강화가 눈에 띈다. 그러나 여전히 남중국해를 둘러싼 주변국가와의 갈등의 골은 깊어졌다. 특히 중국의 강력한 반대에도 불구하고 필리핀의 제소를 중재재판소가 받아들여 심리를 개시함으로써 정치적 문제가 법적 문제로 확산되는 양상을 보여주고 있다. 2015년 한 해 중국을 중심으로 세인의 관심을 끌었던 해양이슈들을 해양영토 관할권, 해양경제, 해양관리, 해양협력, 해양극지, 그리고 21세기 해상실크로드 등의 카테고리로 나눠 정리하도록 한다.

1 해양영토 갈등, 남중국해 '확산기미', 동중국해 '소강상태'

1. 남중국해, 법적 분쟁으로 확산

2015년 중국과 주변국들간 남중국해를 둘러싼 협력은 계속되었다. 2012년 국가해양국이 마련한 <남중국해 및 그 주변 해양 국제협력 프레임 계획> 실시 이후 총 15개 국가와 해양 분야에 있어 협력을 위한 양해각서 총 19건을 체결했고, 70개 협력 프로젝트를 진행했다. 그러나 이러한 협력에도 불구하고 2015년에 남중국해 해역을 둘러싼 주변국들 간 기싸움이 좀 더 다이내믹해졌다. 정치·군사적 대립이 심화되고, 또한 '법적'갈등으로 확산되면서 보다 복잡한 상황이 전개되었다. 특히 평화적 해결을 목적으로 하는 사법적 해결이 과연 실효성이 있을지에 관심이 모아졌다.

정치·군사적 측면에서 미국과 일본이 보다 직접적으로 남중국해 문제에 개입하였다. 주변국을 지원하는 '간접참여'에서 '직접간섭'의 행보를 보였다. 우선 미국의 경우, 중국과의 직간접적인 충돌이 지속되면서 남중국해를 둘러싼 중·미간 대립이 격화되었다. 특히 지난 10월 27일, 미국 해군 구축함 '라센함'이 중국 정부의 허락 없이 남중국해 인공섬 주변 12해리 안으로 진입하여 메이지자오(美济礁) 수역에서 순찰활동을 전개했다. 중국 외교부는 이에 대해 중국정부의 강렬한 불만과 반대의사를 표명했다. 12월10일에는 미군 'B-52 폭격기'가 난사군도에 있는 중국 화양초(华阳礁) 2해리 범위 상공(上空)내로 진입했다. 날씨로 인한 항공변경이라는 미국의 해명에도 중국은 심각한 군사적 돌발행동으로 간주하고 이에 대한 노골적인 불만을 토로했다. 일본의 경우, 아베정부는 남중국해 문제를 중국을 억제할 수 있는 카드로 삼고 있다. 7월21일 2015년 <방위백서>를 내놓으면서 중국을 가장 위협적인 국가로 보았다. 특히 중국의 조어도에 대한 활동 및 남중국해의 해양활동에 대해서도 간섭했다. 아베정부는 미국군함의 남중국해 항행에 대해 적극적으로 지지할 뿐만 아니

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

라, 남중국해에서 적극적 활동을 통해 중국을 견제하겠다고 밝혔다. 특히 11월 19일, 필리핀에서의 미-일 정상회담에서는 자위대를 남중국해로 파견할 것을 시사했다. '신안보법'이 본격 실행될 2016년에는 어떤 이유든 미국처럼 남중국해로 군함을 보내서 중국과의 마찰이 발생할 가능성은 높아 보인다.

2015년 남중국해 갈등을 바라보는 국제사회의 관심은 필리핀이 중국의 남중국해 관할권 및 도서 영유권을 대상으로 제기한 중재재판에 모아졌다. 중국은 필리핀이 중재재판소(PCA)에 제기한 소송과 관련해 첫째, 남중국해 영토주권은 당사자 간 해결될 문제라는 점, 둘째, 일방적으로 필리핀이 제기한 중재재판은 남중국해 공동행동선언을 어기고, 중국의 해양영토주권과 해양권익을 부정한다는 점, 셋째, 중재재판소가 재판을 맡은 관할권을 가지고 있지 않다는 점 등을 들어 소송 참여에 반대하고, 심지어 어떠한 판결이 나오게 되더라도 중국에 구속력이 없으며, 판결을 따르지 않을 것을 일관되게 주장하고 있다. 그러나, 중재재판소는 10월29일 필리핀 제소에 대해 재판관할권이 있음을 확인하고, 11월 24일부터 30일까지 중국이 불참한 가운데 필리핀 정부 대표단의 구두변론을 진행했다. 내년 상반기 내에 중재재판 결과가 나올 것으로 예상되는 가운데 어떠한 판결이 나오더라도 남중국해를 둘러싼 중국과 주변국가와의 갈등의 골은 더욱 깊어질 것으로 예상된다. 2016년에는 분쟁과 갈등의 평화적 해결을 지향하는 법적 해결이 오히려 갈등을 부추길 수도 있는 계기가 되는 모순적인 상황에 놓일 것으로 보인다.

2. 동중국해, 중-일 간 별다른 충돌 없어

2015년에 중-일 간 갈등이 지속되었지만 큰 충돌이나 문제는 발생하지 않았다. 10월21일 일본 매체의 보도에 의하면 중국정부가 동중국해 석유가스 해역에서 건설한 해상 플랫폼이 총16개로 확인되었다고 한다. 그 중에 8개가 이미 석유가스 자원 채굴작업을 진행하고 있다고 보도했다. 특히 '일본정부'는 '중-일 경계선'에 제일 가까운 중국의 세 번째 해상 플랫폼에 대해 가장 많은 불만을 가지고 있다고 전했다(环球时报, 2015.10.21). 또한 2015년에 중국해경선은 조어도 근처해역에서 총 35번의 순항활동을 전개했다. 특히 12월22일과 26일에 순항했던 중국 해경선에는 처음으로 무기를 장착했다고 언론은 전했다. 이에 중국 외교부 대변인 홍레이(洪磊)는 중국해경선의 장비는 표준장치이며 다른 국가와 다를 바가 없다고 해명했다(环球时报, 2015.12.28.).

한편 동중국해 문제를 해결하기 위해 중-일 양국 외교관계자들은 3월에 도쿄에서 2011년 이후 중단했던 '안전대화'를 재개했다. 동중국해 조어도와 그 부속도서들의 긴장사태를 완화하고 돌발적 충돌을 피하기 위해 양국이 '해상연락기제'에 관련 사업을 서둘러 시작하기로 합의했다. 이에 2012년에 설립한 '해양업무 고위급 협상회의'를 12월 7일 샤먼에서 개최하여 협력을 위한 7가지 합의사항을 도출했다(中国青年网, 2015.12.29).

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

2 해양경제, 제1차 전국해양경제조사 통해 13·5 계획 추진 기반 마련

2015년에 중국은 첫 번째 전국해양경제조사를 본격적으로 실시했다. 제1차 전국해양경제조사의 목적은 크게 4가지이다. 첫째, 해양경제의 장기적, 과학적 발전을 위한 국가경제사회 발전전략을 제정한다. 둘째, 해양경제의 성장패턴을 현대화하고 이를 통해 해양경제의 지속가능한 발전을 도모한다. 셋째, 해양자원을 합리적으로 개발하고 국가권익과 경제안전을 보호한다. 넷째, 중국해양기본정보시스템을 보완하여 사회 전체의 해양의식과 해양환경보호 의식을 제고한다. 즉 체계적으로 중국 각 성별 해양경제 기본상황을 파악하여, 합리적인 해양경제 발전 계획 수립을 통해 해양강국을 건설하는 것을 목적으로 한다. 이러한 목적 하에 국가해양국은 <제1차 전국해양경제조사 총체방안>과 <제1차 전국해양경제조사 관리방법>을 마련했다. 이를 토대로 지역 경제수준, 해양산업의 발전규모, 해양통계 등의 전반적 상황을 고려해서 광시성 베이하이(北海) 티에산항구(铁山港区), 장쑤성 난통 루가오시(如皋市), 허베이성 스자좡(石家庄) 루안첸구(栾城区)를 우선 대상지로 선정해 조사 작업을 시작하였다(中国海洋报, 2015.12.31). 중국 국가해양국이 편찬한 『2013년 중국해양경제발전보고(中国海洋经济发展报告 (2013)』에 따르면 2020년에는 해양생산총액(GOP)이 GDP의 12%까지 증가할 것으로 예상된다. 특히 2030년에 이르면 해양생산총액이 20조 위안으로, GDP의 15%에 이를 것으로 전망되고 있다. 중국이 해양경제발전에 역점을 두고 있고, 12·5계획에 이어 2016년부터 시행되는 13·5계획에도 해양경제 성장을 기반으로 한 경제발전이 주된 핵심목표 중 하나임을 예상할 수 있다. 이러한 점들을 고려해 볼 때 13·5 계획기간동안 추진될 전국해양경제조사를 통해 해양경제 발전과 이를 통한 지속가능한 경제성장의 기반이 마련될 수 있을 것으로 보인다.

한편 2015년 각 성들은 지역적 특수성에 맞는 해양경제발전을 적극 추진하였다. 2015년 12월 29일, 국가발전개발위원회와 국가해양국은 <중국해양경제발전보고 2015>을 발행했다. 이에 따르면 12·5계획 기간 동안 설립된 산동성, 저장성, 광동성 해양경제특구(2011), 푸젠성 해양경제특구(2012), 텐진시 해양경제과학발전시범구(2013) 등이 중심이 되어 중국 지역별 해양경제 수준이 한 단계 높아졌다. 산동성의 경우, 중국 최초로 마련된 해역사용관리조례를 바탕으로 한 어업 등 전통적 해양산업과 해양플랜트 등 신흥 해양산업의 조화가 두드러졌다. 저장성 해양경제특구는 저우산의 어업 및 세계 1위의 화물물동량을 자랑하는 닝보-저우산 연계발전이 해양경제를 주도하고 있다. 광동성 해양경제특구는 해양경제 발전을 위한 공간 최적 활용이 주요 성과로 꼽히고 있으며, 푸젠성 해양특구의 경우 해양 분야 금융지원 활성화와 대만간의 해양경제 협력이 주요한 성과로 인정되고 있다. 텐진시 해양경제과학발전시범구는 중국 해양경제 기여도가 60%에 달하는 해양과학기술을 중심으로 지속적으로 발전하고 있다(中国海洋报, 2015.12.31).

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

3 『전국 해양주체 기능구 계획』 시행, 종합적 해양공간관리 추진[1)]

8월20일, 국무원은 종합적 해양공간 개발 및 관리를 추진하기 위해 <전국 해양주체 기능구 계획>을 내놓았다. <계획>은 중국 전 국토 발전이라는 국가 전략의 일환으로 추진되었다. 육해(陆海)의 통합적 공간관리라는 목표아래 38만 ㎢에 달하는 내수와 영해, 배타적경제수역(EEZ) 및 대륙붕의 해양공간을 개발최적화구역, 중점개발구역, 개발제한구역과 개발금지구역 등 4개 구역으로 나눠 해양 공간 개발과 보호를 추진한다(中国国土资源报, 2015.08.21). 「계획」에서 보다 관심을 끈 세부 내용은 첫째, 성 차원의 지역적 해양개발과 관리에 따른 난개발 및 해양환경 파괴 등의 폐단 극복을 위해 초지역적인 지역정부간 협력 체계 마련, 둘째, 다롄, 톈진, 닝보-저우산 지역을 중심으로 항만 통합과 최적화된 현대 항만 클러스터 구축 추진, 셋째, '쑤베이(苏北) 지역에서 해상풍력 개발 적극 추진, 넷째, '보하이만(渤海湾) 지역에서 높은 기술력을 바탕으로 고부가가치를 창출할 수 있는 해양산업 구조조정 추진 등 4가지로 요약할 수 있다.

[그림] 내수 및 영해 주체 기능구

출처: 央视新闻, 2015.08.23. http://news.cntv.cn/2015/08/23/ARTI1440331712950637.shtml

특히 이전 해양관련 계획들이 주로 '개발'에 주안점을 두고 있었다면「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 전망된다.

1) 보다 자세한 내용은 2015-13호 중국리포트 '중국해양공간계획 시행 현황과 시사점' 참조

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

4 아세안과 해양협력 강화, 한중 해양경계획정회담 본격 개시

중국 정부는 2015년 한 해에도 꾸준히 주변국가와의 해양협력을 강화해 왔다. 특히 일대일로(一带一路)의 한 축인 '21세기 해상실크로드'와 연계하여 아세안국가를 대상으로 한 협력이 세간의 관심을 받았다. 2014년, 중국 리커창 총리는 제17차 중국-아세안 회의에서 2015년을 중국-아세안 해양협력의 해로 결정했다. 그리고 2015년 3월 28일에 개최된 아시아 보아오 포럼에서 중국-아세안 해양협력의 해가 정식으로 시작됐다. 이는 중국과 아세안이 함께 해양 분야에서 새로운 실무적인 협력 단계로 진입했다는 것을 의미한다. 한 해 동안에 중국과 아세안 국가들 간에 해양경제, 해상연락기제, 해양과학연구, 해양환경보호, 해상안전, 해양인문 등의 영역에서 협력을 전개해왔다. 특히 중국-아세안 해양협력센터의 설립, 중국-아세안 해상긴급구조체제 구축, 중국-아세안 해양학원 설립 등이 주요한 협력내용들이다(中国海洋报, 2015.3.30.). 또한 12월21일 베이징에서 개최된 중국-아세안 21세기 해상실크로드 국제심포지엄에서 중국과 아세안국가는 해상실크로드 공동추진에 관한 6가지 협의사항을 마련했다(中国海洋报, 2015.12.25.). 아세안국가와의 해양협력은 '21세기 해상실크로드' 건설과 남중국해 문제 해결을 위한 공감대를 형성하는 중요한 기회로 중국과 아세안 관계발전에 긍정적인 전기를 마련할 수 있을 것으로 보인다.

한편 2015년 중국과 한국간 전례 없는 협력의 해였다고 해도 과언이 아니다. 해양 분야에서도 마찬가지다. 지난 11월12일, 부산에서 한-중 해양과학기술 협력위원회 제13차 회의가 개최되었다. 이 자리에서 양국은 <중화인민공화국 국가해양국과 대한민국 해양수산부 해양분야 협력계획(2016년-2020년)>을 체결했다. 양국은 이를 토대로 해양과학기술 분야를 중심으로 협력 프로젝트를 진행할 것이라고 밝혔다(中国海洋报, 2015.11.18.). 또한 12월22일, 서울에서 제1차 한중해양경계획정회담을 성공적으로 개최했다. 양국은 각자 주장하고 중첩된 배타적경제구역과 대륙붕 해양경계획정문제를 중심으로 협상을 진행할 예정이다. 양국은 한중 해양경계획정 문제를 1982년 <UN 해양법협약>을 비롯한 국제법 원칙에 기반해 상호신뢰와 호혜를 바탕으로 해결하는 데 의견을 같이 했다(中国海洋报, 2015.12.24.). 2014년 7월, 시진핑(习近平) 중국 국가주석이 한국 방문 기간에 발표한 공동성명에서 양국 정상은 '기후변화 대응, 해양 분야의 협력을 지속적으로 확대해 나갈 것'이라고 명확히 밝히고 2015년에 한중 해양경계획정 협상을 재개할 것이라고 선언한 바 있다. 한중이 공유하고 있는 해역에 대한 경계획정은 형평의 원칙하에 이뤄질 것이고, 성공적인 경계획정은 양국의 미래지향적 해양협력의 근간이 될 것이다. 양국 정상의 정치적 의지가 선행된 이상 실무적인 차원에서 좋은 협상결과가 기대되어 진다. 제2차 한중 해양경계획정회담은 2016년에 중국에서 진행될 예정이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

5 남극 극지탐사 활발, 중국 상선 북동항로 왕복 통항 최초 성공

1. 남극, 제31차 남극탐사 성공, 제32차 남극고찰 본격 시작

2014년 10월 30일, 상해를 떠났던 중국 제31차 남극탐사팀이 163일간 임무를 성공적으로 마치고 2015년 4월10일 상해로 돌아왔다. 이번 탐사는 중국 남극 탐사사(史)에서 가장 규모가 크고, 가장 남쪽까지 진행된 탐사로 기록되었다. 또한 68개 지역에서 관측과 표본 수집이 이뤄졌다(新华网, 2015.4.10).

한편 11월7일, '쉐룽'호 쇄빙선은 중국 남극과학탐사팀을 싣고 상해를 출발해 제32차 남극탐사에 나섰다(中国海洋报, 2015.11.9). 12월4일, '하이툰(海豚)'호 헬기가 7명의 탐사팀원을 태워 '쉐룽'호에서 이륙해 남극 '쭝산기지(中山站)'으로 비행해 탐사작업을 실시했다(中国海洋报, 2015.12.7.). 12월15일, 남극 내륙탐사팀은 '쿤룬기지(昆仑站)'과 '그로브 마운틴(Grove Mountains)'으로 출발했다. 이번 내륙팀은 '쿤룬팀' 28명과 '그로브 마운틴 팀' 10명으로 구성되었다. 각 팀은 2016년 2월초에 탐사를 마치고 '쭝산기지'으로 돌아갈 예정이다. 쿤룬팀은 주로 심층 얼음 시추작업, 천문 망원경에 대한 보수 및 데이터 수집 작업, 쿤룬기지 비행장에 대한 보수작업 등을 진행할 예정이다. 그로브 마운틴 팀은 주로 레이더 탐측, 천연지진관측, 야외지질고찰, 지구화학조사, 고대환경(古环境) 조사, 운석수집 등의 작업을 진행할 예정이다(国家海洋局, 2015.12.17.).

2. 북극, 중국 상선 처음으로 북동항로 왕복 통항 실현

2013년 8월, 코스코 '융성(永盛)호'가 북극 북동항로를 통한 첫 출항을 성공한 후에 랴오닝성 교통청 항만해운관리국은 북극 북동항로 항행 재개 작업을 적극적으로 추진했다. 올 해 7월8일, 융성호가 9,327톤의 철강을 싣고 다롄항을 출발해, 베링해협, 산니코프 해협(Sannikov Strait), 빌키츠키 해협(Vilkitsky Strait)을 거쳐서 8월18일에 스웨덴 바르베리항에 도착했다. 화물을 하역한 후에 벨기에 앤트워프항과 독일 함부르크항에서 화물을 실어 9월5일에 출발하여 9월30일에 부산을 경유해 10월3일 톈진항에 도착했다. 이는 중국 상선이 북극항로를 통해 유럽으로 가는 왕복항로를 처음으로 개척하였다는 데 의의가 있다. 북극항로 통과에 총 55일 걸렸는데, 이는 전통 말라카 해협과 수에즈운하 항로보다 7,000해리를 줄인 것으로 시간은 20일 이상을 단축하였다(辽宁省交通厅, 2015.11.18.). 그리고 12월2일, 첫 번째 중국어판 <북극항행지침(서북항로)> 프로젝트가 해사, 해양 분야의 전문가들의 심사를 통과하여, 2016년 상반기에 정식으로 대외 발행될 예정이다. <북극항행지침(서북항로)>은 2014년에 발행되었던 <북극항행지침(동북항로)>와 함께 북극을 항행할 중국선박에 항해도, 항로, 해빙, 기후 등의 전반적인 항해정보를 제공해 줄 수 있을 것으로 기대된다. 이와 동시에 극지환경상황을 파악과 기후변화 대응능력을 제고하는 데에 크게 기여할 것으로 보고 있다(中国新闻网, 2015.12.02.). 중국의

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

북극진출 가속화는 중국의 일대일로 전략과 맞물려 중국이 유럽시장에 진출하는데 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 예상된다.

6 연해 11개 성, 21세기 해상실크로드 실현 방안 담은 13·5 계획 공표

3월28일, 국무원은 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부와 함께 <실크로드 경제벨트 추진 및 21세기 해상실크로드 비전과 행동(이하 행동)> 계획을 발표했다. <행동> 계획은 '일대일로' 전략 실시를 위한 배경, 원칙, 방향, 협력 메커니즘 및 중국 각 지역들의 '일대일로' 에서의 역할에 대한 구상들을 밝혔다. 이 가운데 푸젠성이 21세기 해상실크로드 핵심구로 지정되었고, 저장성 해양경제특구, 푸젠성 해양경제특구와 저우산군도신구 건설 적극 추진이 담겼다. 하이난다오(海南岛)를 국제 여행도서로 건설하고, 상하이, 텐진, 닝보-저우산, 광저우 등 연해도시의 항만 건설을 강화하는 내용도 담겼다.

2015년 10월, 중공 18기5중 전회에서 <중공중앙 국민경제와 사회발전 '13·5' 계획 제정에 관한 의견>이 나오고 난 후, 2015년 연말까지 중국 연해 총 11개 성은 각 지역의 특수성을 담은 '13·5' 계획제정에 관한 의견을 내놓았다. 각 성의 제정 의견들은 특히 21세기 해상실크로드 추진을 위해 대외개방 정책과 해양프로젝트를 적극 추진하겠다는 의지를 담고 있다. 장쑤성(江苏省)의 경우 육·해 실크로드가 만나는 핵심 지역, 신유라시아 대륙교 경제회랑의 시작점서 향후 5년간 '일대일로' 건설 파급효과를 확산시키는 중요한 역할을 담당하게 될 것이라고 밝혔다. 상하이(上海)는 연선국가 및 지역과의 협력을 적극 추진하고 현지 경쟁력 우위기업들의 해외진출 적극 지지를 밝혔다. 광동성(广东省)은 중국 해양경제의 중추도시로 '일대일로'전략의 중추를 담당하고 경제무역 협력을 중심으로 연선국가와의 협력을 강화할 것이라고 밝혔다. 육해내외연동(陆海内外联动)과 동서쌍향개방(东西双向开放)이라는 개방구조를 제시했다. 허베이성(河北省)은 '13·5'계획 시기에 항만서비스기능을 강화하고, 텐진시와 함께 북방해운중심 건설을 통해 '일대일로' 동북 출발점으로서의 역할을 강화할 것이라고 밝혔다. 산동성(山东省)은 국가의 대외개방 육해 대통로 건설에 적극 참여하고 동아시아 해양협력 플랫폼 및 동북아, 환태평양 해양협력 플랫폼 구축에 적극 나설 전망이다. 하이난성(海南省)은 하이난자유무역시범구 설립을 추진하고, 하이커우(海口), 싼야(三亚), 양푸(洋浦)를 플랫폼으로 해상실크로드 공항 및 항만무역물류 허브를 건설할 예정이다. 광시성(广西省)은 중국 서부지역 유일의 출해구로서 향후 5년 동안에 아세안 지역에 대한 국제 대통로, 서남지역 개방발전을 위한 전략지로서 21세기 해상실크로드와 실크로드 경제벨트를 유기적으로 연결시킬 예정이다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 해양
: 12·5 계획 기간 중 중국 해양생산총액
▸ 이슈 포커스
:2015년 중국해양이슈회고와 2016년 전망
▸ 동향 & 뉴스

7 2016년 중국 해양 분야 전망

2016년은 중국 내 전 분야를 거쳐 전환점이 될 수 있는 중요한 해이다. 우선 2016년은 5년간의 경제사회개발 실적이 12·5계획의 성과로 나올 것이며, 13·5 계획이 새롭게 시작되는 해이다. 또한 '일대일로' 전략이 본격적으로 추진되는 해이기도 하다. 해양 분야 역시 2016년은 연해 성시를 중심으로 13·5 계획과 21세기 해상실크로드 전략이 본격적으로 시행되는 첫 해가 될 것이다. 2016년 중국 해양 분야는 여전히 대내적으로 '개발'과 '보호', 대외적으로 '협력'과 '갈등'이라는 상반되는 가치 하에 2015년과 비교해 더욱 역동적인 모습을 보일 것으로 전망된다.

우선 '개발'이라는 측면에서 연해 각 성들은 지역 특수성에 맞는 13·5계획을 수립하고, 21세기 해상실크로드 추진이라는 국가전략에 맞는 해양경제 발전과 개발 계획을 내놓을 것으로 보인다. 전국해양경제조사 확대와 이를 통해 축적된 해양경제 통계를 바탕으로 보다 합리적인 해양경제 발전이 추진될 것으로 예상된다. 또한 32차 남극극지탐사가 상반기에 마무리되고 예정된 일정대로라면 33차 남극탐사가 진행될 것이다. 북극의 북동, 북서항로의 지침이 완성되면서 북극항로가 보다 본격화될 수 있을 것이다. 둘째, 중국이 최근 역점으로 두는 '환경 및 생태계 보호'가 해양 분야에서도 확대 강화될 것으로 예상된다. 2015년 내놓은 중국 해양주체기능구 계획 역시 해양환경보호와 해양생태계 보호를 해양개발과 동등한 가치로 두고 있다. 근해 난개발, 육상기인 해양오염 등 해양공간의 비효율적 활용의 원인이 되는 문제들을 해결하기 위한 노력이 2016년에도 지속적으로 이뤄질 것이다.

중국이 추진하는 21세기 해상실크로드의 성공의 키는 연선국가와의 협력에 달려 있다. 따라서 대외적으로 중국은 아세안국가를 중심으로 연선 해양국가와의 협력을 더욱 강화할 것으로 예상된다. 그러나 남중국해가 변수이다. 21세기 해상실크로드를 유럽까지 이어가려는 중국에겐 아킬레스건과 같은 곳이다. 올 해 상반기에 필리핀이 제소한 국제중재재판 결과가 나올 것이고, 미국과 일본의 남중국해에서의 '직접개입'이 강화될 것으로 보인다. 남중국해 문제를 어떻게 푸는지가 2016년 중국의 대외 해양 분야의 과제이다. 한국으로선 양자관계에선 중국과 한중해양경계협정을 타결하고, 다자적으로는 중국의 21세기 해상실크로드 전략이 동아시아 해양안정과 발전으로 이어질 수 있도록 노력하는 것이 큰 틀에서의 對 중국 해양전략이 될 것으로 보인다.

김민수 전문연구원, 진선선 연구원
kmishanghai@naver.com