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

제16-3호
2016년 2월 4일

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 (시가총액 기준)

▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점

▸ 동향 & 뉴스

▣ 2015년 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 (시가총액 기준)

(단위: 억 위안)

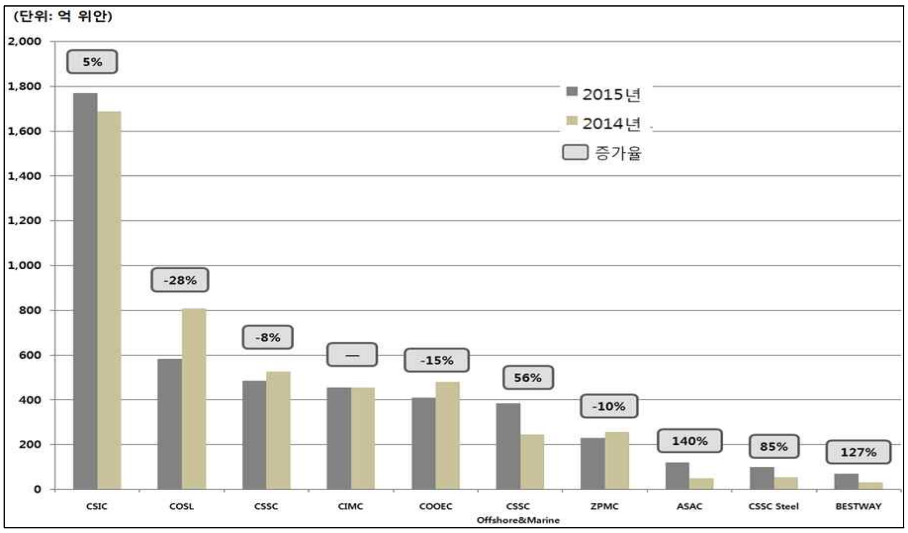
순위	업체명	시가총액	증가율
1	CSIC (中国重工)	1,770	5%
2	COSL (中海油服)	584	-28%
3	CSSC (中国船舶)	484.5	-8%
4	CIMC (中集集团)	455.9	-
5	COOEC (海油工程)	411.2	-15%
6	CSSC Offshore &Marine (中船防务)	385	56%
7	ZPMC (振华重工)	231	-10%
8	ASAC (亚星锚链)	121.7	140%
9	CSSC Steel (钢构工程)	101.3	85%
10	BESTWAY (上海佳豪)	71.8	127%

자료 : 각 업체 통계 (2015년 12월 24일 기준)
증가율 : 2014년 시가총액 기준 대비

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

Copyright ⓒKMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국 조선업 : 2015년 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 (시가 총액 기준)



자료: 각 업체 통계(2015년 12월 24일 기준), KMI작성

2015년 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 시가총액 4,616.6억 위안에 달함

2015년 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 시가총액은 4,616.6억 위안으로 전년대비 0.2% 감소했다. 업체별로 CSIC 시가총액이 전년대비 5% 증가한 1,770억 위안으로 연속 1위 자리를 지키는 동시에 조선 및 해양플랜트에서 시가총액 천억 위안 넘은 유일한 기업이다. COSL과 CSSC 시가총액은 각각 584억 위안, 484.5억 위안으로 전년대비 -28%와 -8% 감소했다. COOEC 시가총액은 411.2억 위안으로 전년대비 -15% 감소했다. 다음으로 CSSC Offshore&Marine과 CSSC Steel 시가총액은 385억 위안, 101.3억 위안으로 전년대비 56%와 85%의 성장을 기록하며 6위 및 9위를 차지했다. 2015년 대표적인 선용품 제작업체인 ASAC의 시가총액은 121.7억 위안으로 전년대비 140% 증가하여 중국 10대 조선 및 해양플랜트업체 중 가장 빠른 성장속도를 기록했다.

2015년 중국 조선 및 해양플랜트업체는 잇단 파산과 통합으로 가장 힘든 시기를 보였다. 이와 더불어, 중국 조선 및 해양플랜트업체는 저가품 생산과잉, 첨단 상품 생산 부족 등 구조적 과잉문제를 안고 있다. 중국내 전문가들도 중국 조선 및 해양플랜트 산업의 업그레이드와 구조조정의 필요성을 지적하고 있다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-08	01-29
종합지수	734.95	778.79
일본 항로	619.87	628.31
구주 항로	855.19	862.85
미서부 항로	761.60	817.29
미동부 항로	846.92	1015.07
한국 항로	584.19	568.07

주 : '01-08' 2016년 1월 8일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-08	01-29
종합지수	856.91	838.64
석탄	844.95	820.14
곡물	606.92	589.00
금속광석	833.43	819.95
정유	1,246.17	1,246.17
원유	1,541.72	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 상하이시 13차 5개년 계획과 시사점

2016년은 '13·5'계획이 처음 실시되는 해이다. '일대일로'와 더불어 향후 5년간의 중국 대내·외 정책의 밑그림이 마련된다는 점에서 세간의 관심이 모아지고 있다. 일정상으로 보면 3월로 예정된 양회에서 국가 차원의 13·5 계획의 목표가 설정되고, 양회 이후 각 분야별 담당 정부기관과 지역 성시에서 구체화된 계획을 내놓으면서 중국 전체의 13·5 계획이 완성될 전망이다.

이러한 가운데 지난 2월 1일 상하이 13·5계획이 발표되었다. 12차 5개년 발전 계획(2011~2015)의 성과와 더불어 경제·산업, 사회·복지, 환경, 교통, 개방정책 등 전 분야에 걸친 2020년의 목표를 제시하고 있다. 이번 호에서는 상하이 12·5 계획 기간 성과와 함께 13·5 계획의 목표, 배경을 우선 살펴보고, 대내외 개방정책 내용을 중심으로 개관한 후, 시사점을 제시하도록 한다.

1 상하이 12·5 계획의 성과

상하이 12·5 계획 기간 동안 연평균 경제성장률은 7.5%였다. 2015년 GDP는 2조5천억 위안(약 3,900억 달러)을 기록했다. 상하이 자유무역시범구가 확대 시행되었고, 상하이항은 컨테이너 물동량 기준으로 부동의 세계 1위를 유지하고 있다. 후강퉁(沪港通) 개통, 위안화 국제지불시스템 운영 등을 통한 국제금융센터의 역할도 강화되었다. 상하이 12·5 계획의 주요 성과를 정리하면 아래 표와 같다.

[표1] 상하이 12.5 계획 성과

구분	주요 내용
경제성장	○ 2015년 GDP규모 2조5천억 위안(약 3,900억 달러)으로 전년대비 6.9% 증가, ○ 1인당 GDP 10만 위안(약 15,400달러) 초과 ○ 12.5(2011~2015)기간 연평균 경제성장율 7.5% ○ 2015년 일자리 59만 7천개 신규 창출, 도시실업율 4.1%, 주민 소비가격 2.4% 증가
산업구조	○ 3차 산업의 GDP 차지 비중은 67.8%, 2011년 대비 10.5 포인트 향상 ○ 서비스경제 위주의 산업구조 실현 ○ 예산규모 5,520억 위안(약 850억 달러)으로 12.5기간 연평균 13.9% 증가 ○ 에너지소모량과 주요 오염물 배출량의 지속적 감소
개혁개방	○ 상하이 자유무역시험구의 확대 ○ 과학기술혁신센터 개발계획 및 지원정책의 수립과 이행 ○ 12.5기간 외국인직접투자 유치규모 820억 달러, 11.5대비 1.8배 증가 ○ 2015년말 다국적기업 535개사 유치, 그중 12.5기간 230개 유치 ○ 12.5기간 대외직접투자 규모 600억 달러, 11.5기간 대비 14배 증가
도시종합 서비스	○ 국제금융센터: 후강퉁(沪港通) 개통, 위안화 국제지불시스템 운영, 비금융기업의 직접융자 규모 전국의 18% 차지 ○ 국제교역센터: 연간 교역규모 1조 달러 초과, 전국의 25% 차지 ○ 국제항운센터: 상하이항 컨물동량 세계 1위, 공항화물 처리량 세계 3위
주민생활	○ 도시와 농촌주민의 가처분 소득은 각 52,962위안, 23,205위안 - 전년대비 각 8.4%, 9.5% 증가 ○ 농촌주민 소득 증가폭, 연속 7년간 도시주민 초과

자료: 상하이 13·5 계획(上海市国民经济和社会发展第十三个五年规划纲要), 상하이 인민정부

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

2 상하이 13·5 계획 배경 및 목표

1. 계획의 배경

'13·5' 시기는 불안정한 국내외 경제 환경 속에서 지속가능한 성장 해법을 찾아야 하는 시기와 맞물려 있다. 과학기술과 신산업 혁신은 경제·사회에 많은 변화를 가져오고 있다. 환경보호를 통한 지속가능한 성장, 즉 녹색 저탄소 성장이 산업 모든 분야에서 새로운 패러다임을 형성하고 있다. '13·5' 시기는 상하이에도 새로운 도전의 시기이다. '4개 중심(경제, 금융, 무역, 항운)'의 구축을 완성해야 하며, 사회주의 현대화 국제도시로 발돋움해야 하는 중요한 시기이다. 한편 '13·5' 계획에서 밝히고 있는 해결과제는 다음과 같다. 첫째, 인구노령화가 심화되고 있으며, 고급노동인력이 부족하다. 둘째, 생태환경의 질이 기대보다 많이 낮다. 셋째, 안정적인 경제성장 추세 유지를 위해 과학기술 혁신능력 제고와 산업기능 업그레이드가 필요하다. 넷째, 도시 기능과 공간배치 최적화 수준이 낮다. 다섯째, 도시와 농촌의 발전격차가 여전히 심하다. 여섯째, 공공서비스 시장화, 법치화 수준이 낮다.

이러한 문제점을 극복하고 13·5 계획의 성공적 목표달성을 위해 제시하고 있는 주요 기본원칙은 다음과 같다. 첫째, 법치화와 시장기제를 통해 시민의 복지수준을 높인다. 둘째, 경제발전 방식의 전환과 산업구조조정 가속화를 통해 발전의 질과 효율성을 높인다. 셋째, 개혁을 지속적으로 수행하고 개방을 확대한다. 특히 자원의 배치에 있어 시장의 역할을 높인다. 넷째, 환경보호와 생태건설을 적극 추진하도록 한다. 다섯째, 경제와 사회 분야에서 법치와 법제도 수준을 높인다.

2. 계획의 주요 목표

상하이 13·5 계획은 2020년까지 국제화, 시장화, 법치화, 제도화를 통한 사회주의 경제발전을 목표로 하고 있다. 세부적인 내용은 다음과 같다. 첫째, 경제, 금융, 무역, 해운의 4대 중심(센터)을 구축하고 사회주의 현대화 국제도시를 건설한다. 둘째, 대내외 개방을 심화시키고 더 높은 수준의 개방적 경제를 달성한다. 셋째, 장강 국가자주혁신 시범구(张江国家自主创新示范区)가 세계적인 영향력을 지닌 과학기술 혁신 중심으로 도약할 수 있도록 지원한다. 넷째, 전면적 샤오캉(小康)사회[1] 건설을 통해 시민의 복지수준을 향상시킨다. 다섯째, 저탄소 녹색 성장을 기반으로 한 발전방식과 생활방식을 도입한다. 이 밖에도 GDP 성장률은 약 6.5%를 유지하고, 서비스 산업의 상하이 GDP 비중을 70%까지 올린다. 800킬로미터의 철도와 500킬로미터의 도로를 신규 건설하고, 200개사에 달하는 다국적 기업을 상하이로 유치한다는 계획을 포함하고 있다. 수치로 본 13·5 계획의 주요 목표는 아래의 표와 같다.

1) 소강(小康)사회: 비교적 잘사는 중류층 사회.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

[표2] 상하이 13.5(2016~2020)기간 주요 목표

구분	2015년 추정치	2020년 목표(전망)
상하이 GDP 연평균 성장율(%)	12.5기간 연평균 7.5	6.5 (1인당GDP는 2020년까지 약 15만 위안 목표)
예산 증가율(%)	12.5기간 연평균 13.9	6.5
서비스산업의 상하이 GDP 비중(%)	67.8	70
노동생산율(만위안/인)	18.5	24.5
R&D의 상하이 GDP 비중(%)	3.7	3.5 이상
발명·특허 보유량(건/만명)	28.9	40
전략적 신산업의 상하이 GDP 차지비중(%)	15	20
다국적 기업 진출 신규 증가	12.5기간 230개사	5년간 200개사
비금융기업의 직접융자 비중(전국대비, %)	18	25
전국 대비 서비스교역 비중(%)	30	30이상
1인당 가처분 수입(만위안)	4.98	2010년 대비 2배
실업율(%)	-	5.5 이내
주요 노동인력의 대학교육 비중(%)	35	40
도시 중심구역 건축 재개발 면적(만㎡)	12.5기간 320	5년간 240
주민 평균 수명(세)	82.29(2014)	82이상
상주 인구(만명)	2,425(2014)	2,500 이내로 제한
건축용지(㎢)	3,124(2014)	3,185 이내로 제한
에너지소모량(억톤/석탄기준)	1.14	1.25
주요 오염물 배출감소율(COD, 암모니아성질소, 이산화황, 질산성질소)	12.5기간 목표 조기 달성	국가계획목표 기준
PM2.5 연평균 농도(㎍/㎥)	53	42
상하이 중심 철도 네트워크 건설	-	2020년 800km 철로, 500km 도로 건설
1인당 공원녹지 면적(㎡)	7.5	8.5 (산림복개율은 18%)
도시오수처리율(%)	91	95
생활쓰레기 무해처리율(%)	95이상	100

자료: 상하이 13.5계획

3 상하이 13·5 계획 주요 내용 - 대내외 개방정책을 중심으로

상하이의 13·5 계획은 대내외 개방 수준을 한층 업그레이드하고, 개방경제 경쟁력 강화를 목표로 하고 있다. 이를 위해 ① 4대 중심(센터) 건설을 통한 국제경쟁력 강화, ② '상하이 자유무역시험구'의 개방 고도화를 통한 발전 모색, ③ '외자유치(引进来)'와 '해외진출(走出去)' 확대 통한 국제경쟁력 강화, ④ '일대일로' 국가전략에 적극적으로 참여, ⑤ 국가 장강경제벨트 정책에 주도적으로 참여, ⑥ 장삼각长三角(장강삼각주) 지역의 일체화 발전 촉진 등이 세부 추진계획으로 제시되고 있다.

1. '4대 중심(센터)' 건설과 과학기술 혁신을 통한 국제경쟁력 강화

1) 국제항운중심 : 종합적 서비스 능력 향상

첫째, 국제컨테이너 허브항 기능을 강화한다. 세계 1위의 컨테이너 물동량 처리능력을 지속적으로 유지한다. 양산심수항 4기 공정을 진행하고, 외고교 항구 8기 건설을 시작한다. 2020년까지 컨테이너 물동량 처리능력은 4,200만

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

TEU을 목표로 한다. 수수(水水) 환적을 촉진하고, 강해연운(江海联运) 등 수상 운송방식을 발전시킨다. 장강지역 선박표준화、항로표준화、항만선석표준화 등을 추진한다. 고급 내하 항로 및 항만 건설을 가속화하고, 내하운송시장을 육성한다. 2020년까지 컨테이너 수수환적 비중을 50% 이상으로 높인다. 해철 복합운송(海铁联运) 발전을 통해 철도와 항만 간의 연계를 강화한다.

둘째, 현대해운서비스 체계를 개선한다. 해운금융의 발전을 추진하여, 해운보험업 규모를 확대하고, 해운보험 상품을 다양화한다. 선주 상호보험, 해운보험 역외(离岸)업무 등을 발전시킨다. 해운운임거래 파생상품을 발전시켜, 해운서비스업을 확대한다. 선박등록제도를 통해 선박거래의 규범화를 추진한다. 선박 및 비행기 금융리스 사업을 추진하며, 해운 브로커, 선박 관리업무를 발전시킨다. 해사중재제도를 국제관례와 맞추고, 여러 국제해운기구를 상하이에 유치한다. 크루즈경제 발전을 가속화하고, 우송커우(吴淞口) 국제크루즈부두 건설을 추진하여, 아태지역에서 가장 큰 크루즈모항을 건설할 계획이다. 이와 함께 중국 크루즈산업을 적극 육성한다.

셋째, 아·태지역 항공 허브항 기능을 제고한다. 푸동(浦东)공항, 홍차오(虹桥)공항의 파급능력을 높인다. 푸동공항 3기 확장 공사, 제5비행기 활주로 및 홍차오 T1터미널 재건 공사 등 중요한 사업을 완수한다. 푸동공항과 홍차오공항 간 고속로 건설을 통해 여객 및 화물 운송능력을 향상시킨다. 항공공역 구조를 개선하고 공항의 여객환적 능력을 높인다. 전문적 항공화물운송체계 구축을 통해 국제항공화물 허브 및 복합운송업을 발전시킨다. 2020년까지 여객 물동량 1.2억 명, 화물 물동량 400만 톤 이상, 환적 여객 비중 15% 이상을 목표로 한다.

2) 국제경제중심 : 글로벌 경제도시 지위 제고

경제중심도시로서의 국제지위를 지속적으로 향상시키는 것을 목표로 한다. 금융, 무역, 해운과 과학기술 혁신 등 중요한 기능을 유기적으로 융합·촉진한다. 법률, 회계, 금융 등의 서비스 수준을 높이고, 2020년까지 서비스 산업의 상하이 GDP 비중은 70%로 올린다. 자동차 산업은 지능 자동차와 친환경 에너지 자동차로, 선박 산업은 첨단 선박과 해양 플랜트 산업으로 업그레이드 시킨다. 이와 함께 철강, 석유화공 산업은 신소재 분야로 산업사슬을 넓힌다. 국가적 차원의 '중국 제조 2025'전략 추진을 위해 반도체, 공업 로봇, 해양플랜트 등 신산업 발전을 지원한다. 또한 '인터넷+' 실시를 통해 전통 제조업과 인터넷이 결합된 새로운 생산 방식의 혁신을 추진한다.

3) 국제금융중심 : 세계 금융시장 선도

실물 경제 발전을 위해 위안화 상품 시장 건설을 핵심으로 하고 자유무역시범구의 금융 개혁을 통해 국제 금융 중심 건설을 추진한다. 2020년까지 상하이 비 금융기업의 융자 규모를 전국 대비 25%, 금융업이 상하이 GDP에서 차지는 비중은 15% 이상으로 올린다. 이를 위한 세부 목표를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 위안화 상품 시장 건설을 가속화한다. 위안화 상품 시장 규모 확대와

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

영향력을 제고한다. 국제 위안화 융자 경로와 규모를 확대하여, 해외 위안화 투자 경로를 넓히고 위안화의 국제적 유통을 촉진한다.

둘째, 금융시장 개방을 확대한다. 국제금융시장 플랫폼을 구축하고 해외 투자자의 중국 역내시장 투자 경로를 다양화한다. 안정적인 채권 시장 규모를 확대하고 상하이 보험 거래소 건설을 통해 보험시장의 규모를 확대하고 국제 경쟁력을 향상시킨다. 상하이 증권거래소 개혁을 지원하고 거래소의 주요 지수가 세계적 수준을 유지할 수 있도록 한다.

셋째, 금융기구 시스템을 활성화한다. 브릭스 은행들이 상하이에서 지사를 설립하는 것을 계기로 국제 영향력이 있는 금융 기구와 국제 금융기구를 지속적으로 유치한다. 자산 관리기구를 육성하고, 상하이 자산관리센터를 설립한다. 인터넷 금융의 수준을 높이고 조건을 갖춘 기업들의 인터넷 금융시장 진출을 장려한다.

넷째, 금융센터 발전 환경을 최적화한다. 루쟈쥐 금융구(陆家嘴金融城)와 황푸장 금융구(黄浦江金融集聚区)의 연합 발전을 적극 추진하고, 세계 일류의 현대 금융 서비스 구역으로 건설한다. 중국 금융 관리 기관과 국내외 금융 기구가 상하이에서 정보 서비스 센터와 금융 종합 서비스 플랫폼을 설립할 수 있도록 지원한다. 금융 분야 법, 회계, 신용, 감독관리 등에서 제도시스템을 보완한다.

4) 국제무역중심 : 시장시스템 강화와 발전 모델 혁신

첫째, 무역 분야 업그레이드를 추진한다. 대외 투자를 통해 무역과 산업 발전을 촉진하고 관광, 국제물류 등 서비스업 장점을 적극 활용한다. 2020년까지 서비스 무역 수출총액은 중국 전체의 30% 이상을 차지하고 항만 화물 수출입 총액 역시 전체의 30%에 이르도록 할 계획이다. 대외 투자를 통해 제품, 시설, 기술, 관리 서비스 등에서 상하이 브랜드의 해외진출을 지원한다.

둘째, 현대 시장시스템 향상을 추진한다. 비철금속, 철강, 화학공업, 석유, 천연가스 등의 분야에서 시장 규모와 기능 확대를 추진한다. 해외 전자상거래 발전을 통해 실물 제품 거래와 자금, 기술, 서비스 분야와의 융합을 추진한다. 국내외 유명한 브랜드를 지속적으로 유치하고 상품 판매총액의 연평균 증가율을 7%이상 유지한다. 물류업과 전시 산업의 규모와 수준을 높인다.

넷째, 무역 제도 환경을 최적화한다. 무역 편리화 수준을 향상시키고 효율적인 항만 관리 시스템을 구축함으로써 통관 효율을 제고하고 수출 비용을 낮춘다. 해관, 검사검역 등 항만 감독 관리 모델을 혁신하여 해외 무역, 환적, 보세, 국제 전자상거래 분야에서의 발전을 모색한다. 아시아-태평양 시범 항만으로서 인터넷 네트워크 건설을 적극 추진하고 APEC 국가 내 연합 공급사슬망 구축을 강화한다.

5) 세계적 과학기술 혁신 중심 구축

첫째, 장강 종합 국가 과학센터(张江综合性国家科学中心)를 건설한다. 장강(张江)지역의 국가급 과학기술 인프라 시설을 기반으로 과학 기술 인프라 시설 클러스터를 구축한다. 이를 통해 기초 과학 분야에서 종합적이고, 선진적인 연구를 진행한다. 특히 타 지역에서는 진행하기 힘든 분야를 대상으로 한 기초

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

과학연구 및 R&D 지원을 추진한다. 또한 국가 자본과 민간 자본이 공동으로 참여하는 비영리 신규 산업기술 연구개발 기구를 설립한다.

둘째, 지역별로 특색 있는 과학기술 혁신센터를 구축한다. 장강 국가자주혁신시범구(张江国家自主创新示范区), 쯔쥬 국가하이테크산업개발구(紫竹国家高新技术产业开发区), 양푸 국가혁신시험구(杨浦国家创新型试点城区), 쟈딩 신흥산업발전시범구(嘉定新兴产业发展示范区), 차오허진 과학기술서비스시범구(漕河泾科技服务示范区), 린강 지능제조시범구(临港智能制造示范区) 등을 통해 지역별로 특색 있는 혁신 발전을 추진한다. 또한 글로벌 혁신 시스템 구축을 통해 자유무역시범구와의 공동 발전을 추진한다.

2. 상하이 자유무역시험구 개방 심화

제도개혁을 통해 국제투자를 촉진시키고, 시장경제 제도 강화를 통해 자유무역시험구의 개방도를 한층 더 높인다. 이를 통해 타 지역 자유무역시범구(톈진, 광동, 푸젠)의 개방 및 발전을 선도한다. 시장의 투명성을 강화하여 "1선의 개방, 2선의 안전적 관리"의 무역관리제도를 수립한다. 전면적인 "단일창구" 건설을 통해 화물분류 검사모델을 완비한다. 자유무역시험구의 금융개방을 전면적으로 실시한다. 상하이국제금융센터 건설을 통해 인민폐 자유 환전을 실시하고, 금융서비스업의 대내외 개방 수준을 넓혀 국제금융시장 건설을 가속화한다. 정보 공유와 서비스 플랫폼을 완비하여 효율성 높은 종합관리체계를 확립한다. 국제투자무역규범에 따라 정보공개와 공정경쟁을 확대한다. 지적재산권 보호를 가속화하고 분쟁해결 제도를 강화하여 국제무역규범이 지향하는 환경을 조성한다. 이러한 제도적 완비를 통해 선도적인 자유무역시범구로서의 경험을 공유하여 국가 전체의 개혁개방에 공헌 할 수 있도록 한다.

3. '외자유치(引进来)', '해외진출(走出去)', '국제화 서비스' 확대 심화

1) '외자유치(引进来)' 심화

첫째, 외자 이용과 관리에 있어 선진기술과 관리기술을 도입한다. 인재유입에 힘쓰고 글로벌 기업, 국제기구, 국내 각 분야 기업 본부를 유치하여 상하이시의 글로벌 가치를 높인다. 둘째, 외자이용과 수준을 높인다. 내국민대우 인정과 네거티브리스트 관리를 본격적으로 실시해 각 시장이 네거티브리스트 이외의 분야에서 중국 내국민과 차별이 없이 법적으로 평등한 대우를 받도록 한다. 금융, 해운, 문화, 의료, 체육, 실버산업, 전문서비스 등 서비스 분야에서의 개방을 확대하고 대내외 금융 유치를 촉진한다. 외자기업의 글로벌 합병을 장려한다. 셋째, 외자기업의 투자에 대해 주기적으로 서비스와 관리·감독하는 체계를 구축하여 예측이 가능한 제도 환경을 만든다. 또 상하이-홍콩-마카오-타이완 간 경제협력을 심화하여 금융, 무역, 투자 등에서의 협력을 강화한다. 넷째, 글로벌기업의 본부 유치를 적극 추진한다. 글로벌기업의 본부 유치 정책을 완비하여 글로벌 기업의 지역 본부, 연구센터 등을 적극 유치한다. 기존에

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

진출한 글로벌기업 본부도 무역, 연구개발, 물류 등의 기능을 확장하여 아시아 태평양본부, 글로벌 본부로 등급을 상향조정할 수 있도록 지원한다. 외자연구개발센터가 글로벌 연구개발센터와 개방형 혁신 플랫폼으로 거듭날 수 있도록 장려한다. 또한 국제경제, 금융, 과학기술, 문화, 체육, 지적재산권 등 관련 국제조직의 상하이 설립을 적극 유치한다. 국내 각 분야 기업의 본사 유치도 추진하여 2020년까지 상하이 내에 글로벌기업의 본부가 200개가 넘도록 한다.

2) '해외진출(走出去)' 확장의 신공간 창출

첫째, '해외진출' 수준을 향상시킨다. 이를 위해 국제적 기술과 생산능력을 가진 제조기업과 적극 협력하여 제품 및 자본의 수출에 박차를 가한다. 전 세계 가치사슬에 적극적으로 진입한다. 둘째, 대외투자 효율을 높인다. 중국 내 글로벌기업이 가치사슬 중 핵심 사업으로 글로벌 사업을 수행하도록 적극 지지한다. 자체적으로 전 세계 가치사슬 네트워크를 구축하여 상하이 기업이 점진적으로 국제지명도와 영향력을 가진 본토 글로벌기업으로 발돋움할 수 있도록 지원한다. 셋째, 우수 제조 기업이 해외 기업과 함께 기술, 자원, 에너지 분야에서 투자협력을 잘 추진할 수 있도록 장려한다. 금융자본과 산업자본의 연합을 통한 '해외진출을 적극 장려한다. 넷째, 대외투자의 편의성을 높인다. 대외투자관리 절차를 간소화한다. 등록제 위주의 대외투자항목관리 방식을 도입하고, 건전한 대내 개인투자자 제도를 구축한다. '해외진출' 서비스 수준을 높이고 정보공유, 자문서비스, 투자협력촉진을 위한 플랫폼 건설을 통해 안전하고 예측 가능한 투자환경을 조성한다.

3) '국제화 서비스' 기반 확대

도시의 국제교류능력을 향상시켜 높은 수준의 국제교류 플랫폼을 구축한다. 공공외교 및 민간외교 발전을 위해 전방위 협력을 추진한다. 국제적 선진도시의 국제화 경험을 배워 상하이 도시브랜드 마케팅을 강화한다. 외국인의 의료, 교육, 출입국 등에서의 편리화 수요를 충족하여 국제화 서비스 환경을 조성한다. 의료기구의 대외서비스를 개선하고 해외 의료서비스 기관 유치를 장려한다. 상하이에서 외국인의 국제 의료보험 제도를 완비한다. 국제화 교육 수준을 향상시키고 외국인 자녀 학교 설립을 확대한다. 외국인의 취업, 거류허가 등 행정서비스 효율을 높인다. 공공장소의 외국어정보 서비스 제공을 확대한다.

4. "일대일로" 국가전략에 적극 참여

기업이 주체가 되는 시장제도를 도입하고, 관련 국가 및 지역과의 협력을 강화한다. 국가 간 무역 네트워크 구축을 위한 투자를 강화하고, 무역교류를 확대한다. 특히 국가 및 지역 간 주요 항만간 소통을 기반으로 항만건설 및 기초 인프라, 서비스 분야에서 경쟁력을 보유한 기업이 '해외진출'을 적극 추진할 수 있도록 장려한다. 관련 국가 및 지역과 과학기술혁신 교류협력을 강화한다. 또한 금융기관의 "일대일로" 건설 참여를 독려하고, 인민폐의 국제적 사

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

용 및 해외기관과 기업의 상하이 금융시장 채권발행을 지지한다. 합자기업, 투자융자기관 등이 상하이에 설립될 수 있도록 적극 노력한다. 대외교류수준을 높여 인재육성, 과학연구개발, 의료서비스, 문화, 레저 등 분야에서의 교류를 강화하여 국가 간 윈-윈이 될 수 있는 협력을 지향한다. 해외 거주 중국인 및 화교 간의 협력 및 교류를 적극 지지한다. 해상전략거점 구축을 가속화하고 해운서비스 기능을 확대함으로써 국가의 "일대일로" 전략을 주도적으로 수행한다. 한편 변방 지역 협력교류사업을 적극 지원한다. 신장(新疆), 티벳(西藏), 칭하이(青海), 윈난(云南), 구이저우(贵州) 등 변방 지역을 적극 지원한다. 또한 지역특색산업 활성화를 통해 상하이 시장에 진출할 수 있도록 지지하고, 인재교육 지원을 확대한다. 국내 성·시간 경제협력을 강화하여 서부지역 대개발, 동부지역 부흥과 중부지역 굴기 등 국가지역발전 전략에 기여한다.

5. 연해 성·시와 장강경제벨트 공동건설

연해 성·시 간 협력 강화를 통해 장강경제벨트의 발전을 적극 추진하고, 이를 통해 중국경제의 새로운 허브로서 거듭난다. 생태보호를 적극 추진하여 장강유역 수질환경 종합관리를 강화하고 녹색생태 환경을 조성한다. 수로, 철도, 도로, 항공 등의 통합을 통해 종합적 교통체제를 구축한다. 해운 항만 기업이 자본, 기술, 정보교류를 통해 서로 협력할 수 있는 기반을 구축한다. 항만도시군의 협력을 강화하여 항만 검역관리 부문 일체화를 추진한다. 통관 협력을 강화하고 연해 성·시와 공동으로 장강물류일체화 운영플랫폼을 건설한다. 장강 중상류 지역의 산업 협력을 강화하여 탈지역산업 협력플랫폼을 구축한다. 공동 산업구를 건설하여 산업의 합리적인 배치를 촉진하고, 공동발전을 모색한다.

6. 장수, 저장, 안후이 3개 성 협력강화를 통한 장삼각 지역 균형 발전

첫째, 장삼각 지역내 협력 수준을 높인다. 교통, 에너지, 정보, 과학기술, 환경보호, 금융, 대외서비스, 도시협력, 산업, 식품안전 등 협력영역을 확대하고, 협력수준을 높인다.

둘째, 장삼각 지역을 세계적 수준의 도시군으로 건설한다. 이를 위해 기초설비 완비, 생태환경 보호, 공공서비스 강화, 시장 개방 확대, 지역 혁신네트워크와 과학기술 협력 플랫폼 구축 등을 추진한다.

셋째, 주변 지역과의 협력을 통해 상하이 도시경제권을 조성한다. 상하이의 국제금융, 무역, 해운, 과학기술혁신, 문화 등의 도시기능을 향상시켜 쑤저우(苏州), 지아씽(嘉兴), 우시(无锡), 난통(南通), 닝보(宁波), 저우산(舟山) 등의 도시화 발전을 촉진한다. 인근 지역과의 공동 기초설비건설을 강화하고, 타이호(太湖) 유역, 항저우만(杭州湾), 장강유역 등 여러 지역의 생태환경을 공동 보호한다. 또한 강남수향마을 국가공원을 공동 설립해 국가적 지원을 유도한다. 실버산업, 의료, 교육, 관광 분야에 있어 지역을 초월한 공동 협력을 모색한다.

넷째, 산업 개선, 과학기술 혁신을 위한 협력을 강화하고, 지역을 초월한 산업 공동건설을 위해 기업구조개편, 주식협력 등의 방식으로 선진화된 제조 산업군을 구축한다.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

4 시사점

상하이가 국제금융과 국제해운항만 허브로서 중국 대외개방정책의 선봉에 서있음은 자명한 사실이다. 이는 본 호가 상하이 13·5 계획에 주목하는 이유이기도 하다. 앞서 소개한 상하이 13·5 계획의 대외개방정책을 중심으로 살펴볼 수 있는 시사점은 다음과 같다.

첫째, 상하이 13·5 계획을 통해 '일대일로', '장강경제벨트', '중국제조 2025' '인터넷+' 등과 같은 국가 중앙정책과의 연계성을 높인다. 우선 가까이는 장삼각 지역을 상하이 도시경제권으로 건설하고, 멀리는 신장(新疆), 티벳(西藏), 칭하이(青海), 윈난(云南), 구이저우(贵州) 등 변방 지역을 적극 지원함으로써 중국 내 '일대일로' 정책 지원을 적극 추진할 계획이다. 대외적으로는 연선국가를 대상으로 경쟁력을 보유한 상하이 기업의 '해외진출'을 지원하고, 항만 투자 및 해운서비스 확대를 통해 해상전략지점 구축을 가속화한다. 그리고 13·5 계획 기간 동안 중국 정부가 야심차게 추진하는 지역 균형발전 정책의 핵심은 '일대일로', '징진지 프로젝트(京津冀协同发展)', '장강경제벨트(长江经济带)'이며, 이 가운데 특히 장강경제벨트(长江经济带)는 중국에서 경제 규모가 가장 큰 경제 지대이다. 상하이는 장강경제벨트 정책 추진의 선도적 주체로서 연해 성시와의 협력을 적극 추진할 예정이며, 특히 상하이항의 역할이 더욱 커질 것으로 보인다. 그동안 상하이항은 내륙수운·해운 복합운송 표준화, 장강 지역 정보화 추진, 해운기업의 장강 내륙수운·해운 직항 업무 지원 등을 추진해 왔다. 상하이항으로 이동하는 내륙수운·해운 환적 항로를 중점적으로 개발해 상하이항의 저장(浙江)성 북부 지역과 장쑤(江苏)성 남부 지역의 영향력을 크게 제고시킬 것으로 예상된다. 또한 13·5 계획 기간 동안 중국은 제조 강국 실현을 위해 '중국제조 2025'를 실시하고, '인터넷+'를 통해 산업 정보화, 고도화 및 스마트화를 추진하고 있다. 상하이는 신산업 발전을 지원하고 전통 제조업과 인터넷이 결합된 새로운 생산 방식의 혁신 추진을 통해 중국 정부가 추진하고 있는 '중국제조 2025', '인터넷+' 정책 지원을 더욱 확대할 전망이다.

둘째, 상하이 13·5 계획 기간 중 대내외 개방정책 심화를 통해 상하이의 해운·항만·물류 분야의 경쟁력을 제고한다. 상하이가 심혈을 기울여 추진하고 있는 '해운, 경제, 금융, 무역의 4대 중심'건설과 '과학기술혁신'은 13·5 계획 기간 중 대내외 개방정책의 핵심이다. '외자 및 글로벌 기업의 유치', '자본, 기술 및 브랜드의 해외진출', '금융, 교육, 법률, 의료 등의 국제화 서비스 강화'를 중심으로 대내외 개방정책을 심화시키고 있다. 특히 대내외 개방 확대가 해운·항만·물류 분야 발전에 미칠 효과는 더욱 두드러질 것으로 예상된다.

해운분야에서는 국제해운센터의 구축이 핵심이다. 상하이는 중국에서 가장 먼저 해운거래소를 설립했다. 가장 먼저 제정된 해운지수도 상하이 해운거래소의 중국발 컨테이너 운임 종합지수(SCFI)이다. 최근 상하이 해운거래소는

Contents
▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

지수 체계를 개선하고 있으며, 중국 연해석탄운임지수(CBCFI), 중국 드라이벌크 운임지수(CDFI), 상하이발 컨테이너 운임 종합지수(SCFI) 등 특별 지수를 개발하고 상하이 해운 운임 거래 유한회사(上海航运运价交易有限公司)를 통해 해운 운임 파생상품 거래를 진행하고 있다. 상하이시는 상하이 해운거래소를 통해 전세계 해운 자원 배분 능력을 갖춘 국제해운센터 구축을 더욱 가속화할 것으로 예상된다. 상하이는 또한 해운금융 발전과 해운보험 상품 다양화 등의 해운서비스 현대화를 적극 추진할 전망이다.

[표3] 각 지역 해운거래소 명칭 및 설립 시기

해운거래소 명칭	설립 시기
상하이(上海) 해운거래소	1996년 11월
다롄(大连) 해운거래시장	2004년 11월
톈진(天津) 국제 무역 및 해운 서비스 센터	2005년 11월
칭다오(青岛) 국제해운거래소	2009년 09월
충칭(重庆) 해운거래소	2010년 08월
광저우(广州) 해운거래소	2011년 09월
닝보(宁波) 해운거래소	2011년 11월
샤먼(厦门) 해운거래소	2012년 07월
선전(深圳)해운거래센터유한회사	2014년 01월

자료 : 남개대학교 현대물류연구센터 제공

항만분야에서는 13·5계획 기간 동안 대외 항만투자 확대와 함께 세계 1위의 컨테이너 항만 지위를 확고히 다질 것으로 보인다. 상하이항은 2015년에 컨테이너 물동량 3,654만 TEU를 기록했으며[2], 2020년까지 컨테이너 물동량 처리능력은 4,200만 TEU을 목표로 하고 있다. 양산심수항 4기 공정을 계속 진행하고 있으며, 외고교 항구 8기 공정을 시작할 예정이다. 한편 친환경 녹색항만으로서의 경쟁력도 높일 전망이다. 일례로 2013년 상하이시 정부는 <상하이시 청정 대기 행동 계획(上海市清洁空气行动计划) (2013-2017)>을 발표해 접안 선박의 육상전력 사용을 상하이 대기오염 방지 및 정비 사업의 중요한 과제로 삼았다. 또한 오는 2016년 4월 1일부터 선박 배출통제구역을 실시한다. 이는 2015년 12월 4일, 중국 교통운수부가 발표한 「주삼각, 장삼각, 환발해(징진지)수역 선박 배출통제구역 실시방안(珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案的通知)」에 따른 것이다. 이에 따라 상하이(上海)항을 포함해 닝보-저우산(宁波-舟山)항, 수저우(苏州)항 및 남통(南通)항 등 장삼각지역 핵심 항만에서 정박하는 선박은 정박하는 기간 중 반드시 황 함유량≤0.5% 연료를 사용해야 한다.[3]

물류분야에서는 13·5 계획 동안 국제물류 서비스 수준을 높이고, 글로벌 기업 본부의 상하이 진출 및 물류 기능 확대를 지원할 계획이다. 그리고 장강지역 연해 성시와의 통관 협력을 강화하고 연해 성 시와 공동으로 장강물류일체화 운영플랫폼을 건설을 촉진할 계획이다. 이 외에도 눈여겨 볼 부분은 상하이 자유무역시범구(이하 자무구)의 기능 확대와 전자상거래 시범구역 설립이다. 2013년 9월 단순한 외자기업 투자유치가 아닌 혁신을 바탕으로 하는 새로운

2) 중국항구망, http://www.chinaports.org/info/201601/191679.htm, 2016.2.3. 검색
3) 中国航务周刊 2016.1.27

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

경제발전 시스템의 시범운영을 목표로 상하이 자무구가 설립되었다. 2015년 4월 국무원은 자유무역시범구를 광동, 톈진, 푸젠 등 3개지역으로 확대하면서 중국 내 제2기 자무구를 출범시켰다. 그리고 곧 세 번째 자무구가 출범할 예정이며, 허난성, 허베이성, 샨시성 등이 일대일로 정책과의 연계성을 높이고 지역경제발전을 촉진하기 위해 후보지로 거론되고 있다. 각기 자무구는 지역별 특성과 강점을 지닌 분야를 중심으로 추진될 예정이다. 그러나 상하이 자무구 운영경험 및 관리기술, 통관 절차 간소화에 따른 무역편리화 등의 경험은 이들 자무구를 선도할 위치에 있다. 이러한 점에서 13·5 기간 동안 상하이 자무구의 파급효과에 대해 지속적인 관심을 기울일 필요가 있다. 한편 국무원은 지난 1월 15일 상하이를 비롯해 중국 12개 도시에 전자상거래 종합시범구를 설립하는 데 동의했다.[4] 상하이 자무구내에서의 전자상거래 사업 운영 경험과의 시너지 효과가 기대된다. 기존의 항저우 국제전자상거래 종합시범구와 함께 전자상거래 분야에서 두각을 나타낼 것으로 전망된다.

셋째, 상하이 13·5 계획 기간 중 대외개방 확대는 한국기업의 내수시장 진출을 위한 기회가 될 수 있다. 한국 기업의 중국 내수시장 진출은 이제 '당위의 문제'가 아니라 '방법(전략)의 문제'이다. 한중 FTA가 본격적으로 발효되면서 관세의 단계적 철폐와 비관세장벽 해소 가능성에 따른 기업의 대중국 진출 기대감은 매우 높다. 13·5 계획 기간 동안의 중국 내수시장 공략은 사업별, 분야별로 차이가 있겠지만, 지역적 수요와 특성을 고려한 맞춤형 거점구축이 핵심으로 보인다. 상하이의 경우, 자무구와 전자상거래 시범구를 통해 한국기업이 얻을 수 있는 혜택에 대해 정확히 인지하고 이를 토대로 상하이에 중국 시장 공략을 위한 거점을 구축할 수 있을 것이다. 특히 상하이 자무구는 기업의 제반행정업무를 단일창구에서 처리할 수 있어 행정효율이 높고, 온라인 쇼핑 플랫폼으로 활용될 수 있으며, 자유무역계좌를 통해 역외 위안화 환전과 해외자금조달이 편리하게 이루어지는 등 한국기업이 활용할 수 있는 제도적 이점이 다양하다.[5] 상하이 진출 거점의 경우, 직접적으로 상하이 및 인근 성시를 소비지로 할 수 있고, 간접적으로 상하이 거점을 통해 내륙의 성시를 소비지로 할 수도 있다. 또한 상하이가 추진하는 해외기업 유치정책을 적극 활용하는 방법, 또한 한국 정부가 상하이에 설립을 추진 중인 창조경제혁신센터와 같은 인큐베이터를 통한 중국과의 공동 창업의 방법[6] 등을 통해 중국 내수시장에 진출할 수 있는 기회는 더욱 커질 수 있을 것으로 전망된다.

김민수 전문연구원, 중국연구센터 연구원
kmishanghai@naver.com

4) http://www.gov.cn/xinwen/2016-01/15/content_5033257.htm, 2015.2.2 검색. 12개 도시는 상하이, 톈진, 충칭, 허페이, 정저우, 광저우, 청뚜, 다롄, 닝보, 칭다오, 선전, 쑤저우 등임
5) 노수연 외 3인, 중국 서비스시장 개방전략의 변화와 시사점: 상하이 자유무역시험구의 사례를 중심으로', KIEP 정책연구 브리핑, 2015. p14
6) 창조경제혁신센터 관련 내용은 서울경제, '중국 내수 어떻게 공략하나', 2015.12.9.참조

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

자세한 동향 내용은 한국해양수산개발원 중국연구센터 홈페이지(http://www.kmishanghai.org) 〈동향 분석〉 → 〈주요 뉴스〉에서 확인하실 수 있습니다.

※ *파란색 부분은 번역된 기사임.*

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- "13.5"기간 중국 해운업 발전 추세 분석
- '12·5'계획 시기 해양경제발전의 새로운 포인트, '13·5'시기 해양경제의 새로운 조치-국가해양국 국장 인터뷰
- 국가해양국 <전국해양문화발전요강> 출범-해양문화건설 전면적 추진
- 절강(浙江)성, 에너지절약·환경보호산업 5년 계획 출범-해수담수화 사업이 해양경제의 새로운 성장점으로 될 예정

해운 · 항만 · 물류

- 2016년 4월 1일부터, 장삼각(长三角)지역 선박 배출통제구역 실시 예정
- 다롄(大连)항, 크루즈 모항지로 전환 서두르다
- 세 번째 자유무역구 희망지역, "일대일로" 지역이 주목
- 심양(沈阳)시정부, 잉커우(营口)항과 함께 육해 복합운송 국제물류 모항 구축
- Cosco-Shipyard와 ICBC Leasing, 전략적 협력 각서 체결
- 2015년 30% 이상 신조 벌크선 인도 연기, 신조선 시장 비상
- CCS, "13.5"까지 중국 국제 최고 선급 구축 목표
- 2015년 산둥(山东)성 연해 항만 화물 물동량 작년대비 4.37% 상승

해양 · 수산

- 푸젠(福建)성, 해상실크로드 핵심구와 자무구 심층 건설 예정
- 13·5계획 기간 중국 수산업 발전 중점 분야
- 산둥성, 2015년 해양생산총액 200조원 기록 예상
- 2016년 상해(上海) 수산 그룹 생선 공급량 35,000톤 계획, 전년대비 40% 확대
- 2015년, 랴오닝(辽宁)성 수산물 대외 무역 소폭 반락
- 칭하이(青海)성 냉수어 산업 사슬 구축, 연어 생산량은 중국내 25% 차지
- 절강성 닝보 샹산현(象山县), 어업 총생산액은 "11·5"말보다 19.0% 증가



Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 "13.5"기간 중국 해운업 발전 추세 분석

2016년 전국교통운수부 업무회의에서 중국교통부 양촨탕(杨传堂) 장관은 「5대 발전이념 고수, 구조적 혁신 추진, 전면적인 소강(小康)사회[7] 구축 추진坚持五大发展理念推进结构性改革为全面建成小康社会当好先行」의 보고를 발표했다. 2020년까지 안전、편리, 효율적인 녹색스마트의 현대종합교통운수체계를 구축할 것이라고 밝혔다.

1. "13.5" 5대 발전이념 실현

국가발전 차원에서 2020년까지 전면적인 소강(小康)사회를 실현하고, 중국 GDP 6.5% 이상의 중고속 성장을 유지하도록 노력한다.

"13.5"기간 교통투자규모는 계속 늘어날 것이고, 화물 운송량은 여전히 중고속 성장할 것이다. "인터넷+ 교통운수"를 실시하여, 새로운 패턴、새로운 경영방식、새로운 에너지 등을 통해 교통운수 분야를 혁신하고 업그레이드할 것이다. 이와 더불어, 정부는 건설 용지、환경평가승인 등의 분야에서 권력을 하급 기관으로 이양하거나 축소를 통해 시장기반 정책을 펼 것이다.

1) "5가지 중점 사항" 추진

첫째, 교통 인프라시설의 건설을 강화한다. "마지막 1km"까지 연결시키고, 종합교통인프라 네트워크 가속화를 통해 네트워크 수준 및 운영효율을 제고한다.

둘째, 경제적이고 효율적인 복합운송방식을 더욱 중시한다. 집약화, 규모화 서비스 수준을 제고할 것이다.

셋째, 운송 시설의 업그레이드를 도모할 것이다. 화물용 트럭、선박 및 복합운송 시설의 표준화를 추진하여, 새로운 에너지 및 친환경 에너지의 운송시설을 적극적으로 발전시키고, 첨단화、지능화의 선진적인 운송시설 보급을 확대할 것이다.

넷째, 여러 운송방식의 조화로운 발전을 더욱 중시할 것이다. 철도운송 및 수상운송을 통한 대종화물 운송 장점을 발휘, 복합운송 방식을 대대적으로 발전하고, 환적효율을 제고하는 동시에 운송 원가를 절감할 것이다.

다섯째, 정부는 권한을 축소하고, 징수금 인하에 노력할 것이다. 시장을 통한 자원배치인 역할을 발휘하는 한편, 정부의 감독 역할은 강화한다. 교통운수분야는 가격경쟁을 통해 주요 운송비용을 절감할 수 있다.

2) 5대 발전이념 실현

첫째, 혁신 발전을 견지하며, 교통운수발전의 새로운 동력을 육성할 것이다. 종합교통운송체계의 심도있는 융합을 추진하고, 조화로운 발전을 모색한다. 과학 기술 혁신을 기반으로 교통운수의 혁신도 추진할 것이다.

둘째, 조화로운 발전을 견지하며, 교통운송의 균형적 발전을 위한 새로운 국면을 조성할 것이다. 종합운송체계 내부의 발전을 추진하고, 여러 운송방식의 우세 발휘를 통해 중·서부지역 철도 및 수로 인프라의 부족을 보충할 수 있다. 복합운송의 발전을 추진하고, 여러 운송 방식 간의 합리적인 분업, 효율적인 협력 및 일체화 서비스를 실현할 수 있을 것이다.

셋째, 녹색 발전을 견지하며, 교통운송의 지속적인 발전을 위한 새로운 방식을 모색할 것이다. 비합리적인 운송방식을 폐지하고, 철도와 수상운송의 장점을 발휘하도록 한다. 이와 더불어, 복합운송 및 Drop-Pull 운송시스템을 적극 추진할 것이다.

---

7) 소강(小康)사회: 비교적 잘사는 중류층 사회.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

▣ PPP (Public Private Partnership) 민관협력사업 모델로 정부와 민간(사회)이 함께 투자하고 융자를 제공하는 형태.

▣ 징진지 (京津冀, 베이징, 톈진, 허베이성의 약칭)

넷째, 개방 발전을 견지하며, 교통운송 발전의 새로운 공간을 확대할 것이다. 대통로 건설을 가속화하고, 국제복합운송회랑 개척을 통해 "일대일로" 전략에 대한 지원을 강화시킬 것이다. 동시에 교통운송 "쩌우추취(走出去,해외진출)"전략을 촉진하여, 국제경쟁력 있는 교통운송업체를 육성할 것이다.

다섯째, 발전성과 공유를 견지하며, 국민들이 교통운송 발전의 새로운 성과를 향유하도록 할 것이다.

2. "13.5" 기간의 3대 발전 방향

"13.5"기간 종합교통운송 총체적 목표는 종합교통、지능교통、녹색교통 및 안전교통을 건설하는 것이다. 종합교통 인프라 네트워크 개선을 가속화하고, 2020년까지 안전, 편리, 효율적인 녹색지능화 현대종합교통운송체계를 구축할 것이다.

1) 대대적인 복합운송 발전

물류대통로 건설을 가속화하여, 물류단지와 화물집산(集疏运: 화물 집중 및 분산운송) 체계 구축을 강화하고, 운송시설, 운송장비 및 정보규정 표준화를 추진한다. 그리고 Drop-Pull 운송시스템을 전면적으로 추진하여, 철도수운복합운송(铁水联运)、강해연운(江海联运,강과 바다를 연결하여 운송방식)을 업그레이드 하고, 도시와 농촌 물류 네트워크를 건전화하며, 제3자 물류를 발전시키다. 또한 철도、수로 및 항공 등 운송수단으로 화물운송 효율성을 제고하는 동시에 물류원가를 절감하도록 한다. 이와 더불어, 주요 항만의 전략적인 역할을 강화하여, 남중국해 섬에 등대 건설을 추진하고, 원양운송의 국제경쟁력을 제고하며, 원유、곡물 등 전략물자 운송능력 확보를 통해 해운업의 건전한 발전을 추진할 것이다.

2) 지능、녹색 및 안전 교통 건설 추진

세계 과학기술 발전추세 및 교통운송발전 수요를 파악하여, 과학기술 혁신을 기반으로 지능、녹색 및 안전 교통체계를 구축할 것이다.

3) 도로 및 수로 지속적인 건설, 항로 개선

기존의 주요 연해 항만 중심의 대외개방에서 향후 전면적인 대외개방으로 확대할 것이다. 내륙지역 항만 및 교통 인프라 건설을 강화하고, 국제복합운송회랑을 개척할 것이다. 동시에 전면적으로 네거티브 리스트 관리 제도를 실시한다. 항만 인프라 및 항만 협력 건설을 가속화하여, 국제운송 편리화를 추진할 것이다. 국제물류대통로 구축을 통해 아시아 각 지역은 유럽 및 아프리카와 교통인프라 네트워크를 형성하고, 안전적이고 효율적인 육·해·공 교통네트워크를 형성하도록 한다.

3. "13.5" 첫해 6가지 중점사항

1) 정부 권한 축소, 시장 개선

정부의 권한을 축소하고 책임 리스트를 작성한다. 「교통운송 인프라 투자·융자 개혁 심화에 관한 지도의견」을 실현하며, 교통 인프라 건설을 위한 PPP모델을 추진한다. 특정 채권、정책 대출、주식융자 등 새로운 융자방식을 모색하여, 교통운송발전 펀드 설립을 추진할 것이다.

시장진입 및 퇴출 제도를 개선하고, 경쟁적인 분야에서 가격 개혁을 추진하고, 항만 부가비용 개혁을 심화하여, 「항만 요금 계산 방법」 실현을 통해 요금기준을 규범화할 것이다.

2) 법제 건설 가속화 추진

「해상 교통 안전법」 개정을 추진하여, 「항로법」 관련 법규 및 「선박등록방법」 등 중점 규칙 제정을 추진하고, 「항만법」의 실시 효과를 평가한다.

3) 국가 "3대 전략" 지원

연해 항만을 기반으로 국제 운송 네트워크를 확대할 것이다. 징진지(京津冀) 교통 일체화의 발전을 추진하여, 장강경제벨트의 종합 입체적 교통회랑 건설을 가속화하고, 「장강 경제벨트 발전계획 강요长江经济带发展规划纲要」를 제정하고, 「장강 항운 과

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

학 발전 추진에 관한 몇 가지 의견关于推进长江航运科学发展的若干意见」을 실시한다. 난징(南京)항 12.5m 심수항 2기공정 등 주요 프로젝트 실시를 가속화할 것이다.

4) 해운강국 건설

노후선박 및 단일선체 탱커 해체 정책을 추진하고, 항만 업그레이드를 가속화한다. 현대 해운서비스업을 대대적으로 발전시키며, 전국 내하선형표준화를 추진할 것이다. 동시에 선원들의 권리보호를 위한 국제협약을 엄격히 이행하며, 선원의 합법적인 권익을 보호한다.

5) 운송서비스 품질 제고

복합운송을 중점으로 추진하여, 철수(铁水)컨테이너 복합운송 시범공정을 심화시킨다. Drop-Pull 운송시범 경험과 인터넷 플랫폼에 의거해 "차량미소유운송수단(Non-Car Operating Carrier)" 발전모델을 보급할 것이다.

6) 녹색항운 발전

LNG등 친환경 에너지 보급을 가속화하여, 선박 접안시 육상전력 이용을 장려한다. 「선박 및 항만 오염방지 특정행동 실시방안(2015-2020)」을 추진하는 동시에 「주삼각, 장심각, 환발해(징진지)수역 선박 배출통제구역 실시방안珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案的通知」을 실행할 것이다. 원유, 정유부두에서 회수시범업무를 진행하고, 선박오염물질 처리시설 건설을 추진할 것이다. 종합운송네트워크 등 자원을 이용해서 건설용지 및 항만 이용효율을 제고시킬 것이다.

< 자료 : 中国航务周刊, 2016. 1. 27>

2 '12·5'계획 시기 해양경제발전의 새로운 포인트'13·5'시기 해양경제의 새로운 조치

최근에 <경제일보>에서 국가해양국 국장 왕홍(王宏)에 대한 인터뷰를 게재했다. 중국 '12·5'시기 해양경제발전의 새로운 포인트와 '13·5'계획 시기 해양경제에 관한 새로운 조치에 대해 소개한다.

12.5 기간 중 해양경제의 5개 새로운 포인트

기자: '12·5' 시기에 중국해양경제의 발전상황은 어떻습니까?

왕홍: '12·5' 시기 이후 복잡한 국내외 경제발전 환경 속에서 중국 해양경제는 전체적으로 안정적으로 발전하고 있다. 산업구조는 조정 단계로 진입하고 동부 연해지역 발전 가속화를 위한 기반을 마련했다. 구체적으로 '5개 신(新) 포인트'로 요약할 수 있다.

첫째, 해양경제발전은 '신창타이(新常态)' 단계로 진입했다. 지금 중국 해양경제는 국민경제보다 미리 신창타이 단계에 들어가게 되었다. '12·5' 전 4년 기간에 해양생산총액의 증가속도가 해마다 하락추세를 보였으나 해양경제 '연착륙'은 기본적으로 실현되었다. 해양경제가 '신창타이'에 진입했다는 것은 해양산업구조에 대한 심도조정과 해양경제 발전방식의 전환이 가속화되고 있다는 것을 의미한다.

둘째, 해양산업 조정 중에 '새로운 포인트'가 드러났다. 해양경제발전은 규모·속도 모델에서 질·효익 모델로 전환하고 있다. 전통 해양산업은 모델전환과 업그레이드를 가속화하고 있다. 신흥해양산업은 비교적 빠른 성장을 유지하고 있다. 이 가운데 해양서비스업의 성장추세가 뚜렷하고 성장속도가 해양 전통산업을 추월했다. 크루즈와 유람선 등 여행업도 급성장하고 있으며, 해양 금융서비스업도 빠르게 성장하기 시작했다.

셋째, 해양경제 배치의 '새로운'공간을 확장한다. 해양경제는 연해지역 발전전략에 새로운 지주(支柱)가 되었다. 2011년 이후 국무원은 산둥, 저장, 광둥, 푸젠과 톈진 등 5개 성시가 제출한 해양경제시험구 발전계획을 비준했다. 그리고 연이어 저장성 저우산군도신구 등 해양경제를 주제로 하는 국가급 신구 6개를 설립했으며, 2012년에 하이난성

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

(海南省) 싼사시(三沙市)를 포함했다. 해양경제배치는 근해해역에서 해도(海岛) 및 심원해(深远海)로 확장하고 있다. 해양경제는 연해지역 경제의 새로운 성장점이 되었으며 연해 전체 지역까지 확산하여 경제발전을 이끌고 있다. '21세기 해상실크로드'전략의 실시는 중국 연해지역 경제발전을 위한 새로운 공간을 개척해 주었다.

넷째, 해양산업 과학기술 혁신은 '새로운 효과'를 거두었다. '12·5'시기에 '과학기술로 해양 진흥' 전략이 깊이 실시되어 국가관련 기관은 연이어 8개 국가해양첨단기술산업 시험기지, 6개 전국 해양경제 혁신 발전 시범구역, 7개 국가 과학기술 해양진흥 산업 시범기지 및 3개 공정기술중심(센터)를 연달아 설립했다. 해양산업 기술혁신은 비약적 발전성과를 이루었다. 예를 들면 수심 3,000m인 제6대 반잠수식 드릴링 플랫폼, 심해 오일가스 탐사개발 장비 등을 설계하고 제조했다. 해수담수화 장비의 국산화율은 40%에서 80%까지 상승했다.

다섯째, 해양경제의 해외진출도 '새로운 단계'에 나아갔다. 최근 10년 동안에 중국과 해상실크로드 연선국가 간의 무역액은 연평균 18.2% 증가했으며 중국 대외무역 총액에서 차지하는 비중은 14.6%에서 20%까지 올랐다. 중국기업의 해상실크로드 연선국가에 대한 직접 투자액은 2.4억 달러에서 92.7억 달러까지 확대되었으며 연평균 44% 상승했다.

중점 영역의 실질적 돌파는 아직 이루지 못함

기자: 지금 중국해양경제발전 중에 또 다른 새로운 포인트가 있습니까? 아직 어떤 해결하기 어려운 문제가 있습니까?

왕호: '12·5' 시기의 새로운 포인트는 아래와 같습니다. 중국 해양 석유가스에 대한 탐사개발 작업은 점점 심원해(深远海)로 확대하고 있으며 탐사수심은 300m에서 3,000m까지 깊어졌다. 해양어업의 양식과 어획의 비중은 새로운 변화가 생겼는데 2010년 44.8:55.2에서 2014년에 41.4:58.6을 기록했다. 해양선박공업의 자주개발능력도 부단히 제고하고 있으며 새로 들어온 고급선박과 특종선박의 수주가 증가되었다.

그러나 현재 해양경제의 지속적 건전한 발전을 제약하고 있는 분야에 대한 개혁이 아직 실질적으로 이뤄지고 있지 않다. 예전에 일부지역이 대규모, 고강도의 발전을 추진하면서 해양자원과 생태환경에 거대한 압력을 가져다 주었다. 환경자원의 적재능력은 이미 거의 한계에 도달했다. 빈해(滨海)지역의 산업구조와 배치구조의 불합리 문제가 뚜렷하다. 일부 산업의 생산과잉문제 및 중화학공업이 도시거주민 생활구조와 서로 겹치는 문제들이 안전 리스크와 환경오염을 유발할 수 있다. 해양과학기술 혁신을 위한 체제와 메커니즘 부재 문제가 존재하며 해양산업의 혁신능력이 약하고 핵심 경쟁력이 부족하다.

'13·5' 시기의 새로운 조치

기자: '13·5' 시기에 국가해양국이 해양경제발전을 촉진하는 데에 어떤 새로운 조치들을 마련해 놓았습니까?

왕홍: <중공중앙 국민경제와 사회발전 13·5 계획 제정에 관한 의견>에서 '블루경제 공간을 확장하여 육·해를 통합하고 해양경제를 적극 발전시킨다. 해양자원을 과학적으로 개발하고 해양생태환경을 보호한다. 중국의 해양권익을 보호하고 해양강국을 건설한다.'라는 요구를 제기했다. 새로운 시기와 상황 하에 해양경제를 강대하게 발전하기 위해 국가해양국은 아래와 같은 5가지 조치를 취할 것이다.

첫째, 해양경제의 혁신발전이다. 혁신으로 해양경제의 지속가능 발전을 추진한다. 해양국은 해양경제발전에 대한 체제와 기제 혁신을 적극적으로 추진할 것이다. 다양한 기금과 재정을 통해 해양경제에 대한 지원을 확대하고 해양자원에 대한 시장배치 기제 및 해양 과학기술의 성과전환 기제를 보완함으로서 해양경제의 빠른 성장을 촉진한다. 이와 동시에 '해양+인터넷', '해양+빅데이터' 등 발전모델 혁신을 적극적으로 추진해야 한다. 또한 해양 전통산업은 스마트 생산, 녹색생산, 스마트 판매, 서비스

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

등 새로운 모델을 적극적으로 개발해야 한다. 해양산업기술 혁신을 적극적으로 추진하고 일련 산업기술혁신 플랫폼과 국가급 해양 중점 실험실을 건설한다. 해양공업의 선진 과학기술 수준과 산업화능력을 제고하며 수요에 부합하고 수준이 높은 해양과학기술사업 시스템을 구축한다.

둘째, 조화로운 발전방식으로 해양경제를 발전시킨다. 1)육해통합 발전을 중점으로 추진한다. 2)지역 간의 조화로운 발전을 중요시하며, 지역간의 과다 경쟁과 중복건설을 피하기 위해 연해 각 지역 간 해양산업 배치구조를 조정하고 지역 간 해양산업에 대한 분업과 협력을 추진한다. 3)산업 간의 융합발전을 잘 이끌어야 한다. 해양경제원구를 건설하여 해양산업의 융합발전을 촉진하고 해양 전통산업의 모델전환과 업그레이드를 추진한다. 그리고 해양 신흥산업을 지원해 주고 해양서비스업을 대대적으로 발전하여 해양산업을 한층 더 업그레이드시킨다.

셋째, 해양경제의 녹색발전을 지지한다. 해양경제발전과 해양생태환경 보호 간 균형관계를 잡아야 한다. 생태시스템을 기반으로 하고 육해통합을 원칙으로 하여 해양생태문명 건설로 해양경제 발전방식의 전환과 산업구조 조정을 달성한다. 이로서 해양경제발전과 생태문명 건설이 서로 공생할 수 있는 기반을 조성한다. 이와 동시에 해양개발방식을 자원소모에서 순환이용으로 전환시키다. 연해지역의 경제사회발전과 유역의 경제사회발전을 통합하여 '블루해만'에 대한 종합관리를 실시한다. 이런 조치들을 통해 해양경제와 환경자원 간의 조화로운 발전을 이룰 것으로 기대된다.

넷째, 해양경제를 개방발전시킨다. 해양경제 협력으로 정치적 상호신뢰, 경제적 융합과 문화적 포용을 지닌 전략적 협력 파트너 관계를 형성한다. '21세기 해상실크로드' 건설을 주도적으로 이끌고, 해양과 관련 기업들의 해외진출과 해양산업협력에 관한 정책 마련을 연구해야 한다. 또한, 양자나 다자 해양산업원구와 시범기지를 설립하여 국제 산업체인을 형성한다. 이를 통해 국내 해양산업이 세계 가치사슬에서 차지하는 비중을 높인다. 그리고 해상 '호연호통(互联互通)'을 추진하여 중국이 연해 국가와 지리적으로 인접한다는 장점을 살려서 실무적 협력과 지속적인 발전을 달성한다.

다섯째, 해양경제의 해양생태와의 공존발전을 지지한다. 해양경제가 사회적 기대를 이끌거나 서비스를 제공하는 능력을 강화시켜야 한다. 해양국은 해양경제의 발전방식을 조정하기 위해 노력할 것이며, 특히 해양자원을 생산요소로부터 소비요소로 전환할 수 있도록 할 것이다. 해양경제운영 검측평가와 조사 시스템을 구축하고 매립규모와 개발순서를 엄격히 통제할 것이다. 해역자원에 대한 배치와 이용을 최적화할 예정이며, 해역 사용권 저당과 국가입찰경매(招拍挂)를 적극적으로 추진할 것이다. 그리고 해양자원의 비(非) 시장가치 계산제도 및 해양생태환경 보상제도의 수립도 적극적으로 추진할 계획이다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016. 1. 15>

3 2016년 4월 1일부터, 장삼각지역 선박 배출통제구역 실시 예정

2016년 4월 1일부터 장삼각(长三角)지역에서 최초로 선박 배출통제구역제도가 실시될 예정이다. 선박은 장삼각수역 배출통제구역 내의 핵심 항만에 정박하는 기간 중 반드시 황 함유량≤0.5% 연료를 사용해야 한다. 현재까지 확정된 장삼각지역 핵심 항만은 상하이(上海)항、닝보-저우산(宁波-舟山)항、수저우(苏州)항 및 남통(南通)항 등 항만구역을 포함한다. 상술한 핵심항만은 운항하는 선박이 많기 때문에 오염을 관리할 필요가 있다.

관련 기관에 따르면, 장삼각수역 선박 배출통제구역의 실행은 두 단계로 나눌 수 있다. 첫째, 4월 1일부터 선박이 핵심 항만에 정박하는 기간 중 반드시 황 함유량≤

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

0.5% 연료를 사용해야 하는 동시에 선박이 정박하는 기간 황 함유량≤0.1% 연료 사용하는 것을 장려한다. 또한 선박이 배출통제구역 내에서 황 함유량≤0.5% 연료 사용하는 것을 장려한다. 둘째, 실시 효과를 평가하고 다음 단계 통제조치를 실시할 것이다. 선박은 배출통제지역 내에서 반드시 황 함유량≤0.5% 연료 사용해야 한다. 다음으로 선박은 정박하는 기간 중 반드시 황 함유량≤ 0.1% 연료 사용해야 한다. 마지막으로 선박은 배출통제지역 내에서 반드시 황 함유량≤0.1% 연료를 사용해야 한다.

지난 2015년 12월 4일, 중국교통운수부는 정식으로 「주삼각, 장심각, 환발해(징진지)수역 선박 배출통제구역 실시방안珠三角、长三角、环渤海(京津冀)水域船舶排放控制区实施方案的通知」을 발표하고 중국판 "배출통제구역[8]"을 형성하게 되었다.

< 자료 : 中国航务周刊 , 2016. 1. 27>

4 다롄항, 크루즈 모항지로 전환 서두르다

다롄(大连)항은 20일 다음과 같은 내용을 대외 공표했다. 중화태산中华泰山호가 2015년 다롄항을 모항지로 출발한데 이어, 2016년 MSC 크루즈 "Lirica"호가 10여 차례 다롄항을 모항으로 기항 예정되어 있고, 로열캐러비안사도 4차례 기항 예정이다. 여러 크루즈선이 연이어 다롄을 모항지로 선택하면서 다롄항은 점차 크루즈선이 잠시 정박하는 항만에서 크루즈선이 출발하는 항만으로 전환 중이다. 동북 최대의 개방 항구로써 다롄항은 1899년에 건설되어 이 지역에서 태평양으로 진입하고 세계를 향한 해상문호로 나아갔다. 통계에 따르면 다롄항이 매년 맞이하고 보내는 평균 국제여객수가 2.5만여명 (왕복 별도 계산)으로 집계된다.

계획에 따르면 2016년 다롄항은 크루즈 모항지로써 계획을 이어갈 것이며 그 중 MSC 크루즈의 "Lirica"호는 2016년 9월 다롄항을 시발로 각 항차의 입출항을 계획하고 있다. 이 밖에 미국 로열캐러비안의 "로열캐러비안"호 포함 다수의 호화 크루즈선이 다롄항에 기항할 예정이다. 소식에 따르면, 2015년 8월 호화 크루즈선 중화태산이 다롄에서 개통되어 다롄-일본 항로를 기항한 이후로 다롄항은 크루즈 모항지로써 설비 건설작업을 가속화 하고 있다. 최근 중국 크루즈 시장이 폭발적으로 커지며 다롄의 풍부한 여행 및 시장 자원이 중국 크루즈 시장의 중요한 요소가 되어 다롄 크루즈 모항 건설의 기초가 되었다.

현재 크루즈 모항 건설은 <다롄시 해운,항만 "11.5"부터 2020년까지 발전의 총체계획>에 이미 기입된 사항으로 크루즈 센터 계획은 이미 기본적으로 형성되어 있다. 계획에 의거하여 크루즈 센터 건설 지점은 다롄항구 항만구역이 될 것이다. 이 항만구역은 1899년 건설되어 4개의 제방부두가 있고, 공업 문화유산에 속해 다롄시의 "원점"이라고도 할 수 있겠다.

< 자료 : 中国新闻网 , 2016 .1. 13. >

5 세 번째 자유무역구 희망지역, "일대일로" 지역이 주목

연초에 지방양회가 연달아 열렸다. 지역경제발전 촉진을 위해 자유무역구 건설, "일대일로" 참여에 대해 많은 지역이 양회 중 거론되었다.

업계 내의 인사들은 지방 양회가 열리기 전날, 국무원이 <자유무역구 (이하 자무구) 실시를 가속화하기 위한 전략에 대한 의견>을 발표하고 자무구 시범지역에 대한 계획

8) "배출통제구역",Emission Control Area, 약칭 ECAs.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

을 심화하기 위한 계획을 명확히 내놓았다고 했다. <의견>이 발표되면서 지방정부가 자무구 건설 신청에 대한 적극성이 더 한층 증가되었고, 3번째 자무구를 조속히 추진하는데 도움이 될 것으로 보인다. 이 밖에 국가 3대전략 중 하나인 "일대일로" 건설 역시 지방정부 참여가 적극적으로 이루어졌다. "일대일로" 건설의 참여방법과 정책혜택에 대해 적지 않은 지방 양회에서 관심을 가졌다.

세 번째 자무구가 곧 정해질 것이라는 소식과 함께, 특히 내륙과 "일대일로" 인접 지역의 자무구 선정 가능성이 비교적 커지게 됐다. 허난河南성정부는 23일 양회에서 자무구 신청을 언급했다. 이는 허난이 양회에서 처음으로 자무구 신청이라는 내용을 언급한 것이었다. 허난성 주석은 2016년 정저우 항공항만 구역을 중심으로 건설작업을 진행해 경쟁력을 높이고, 정저우 국제무역 전자상거래 종합시험구 건설 등 방면에 총력을 다할 것이라고 발표했다. 정저우 항공항만 구역은 중국에서 최초이자 유일한 항공항만 경제종합 실험구로 이곳은 중국 중부 종합보세구와 정저우 정기열차郑州班列[9] 등 관련 플랫폼을 모두 포괄하고 있어 허난성의 자무구 선정 여부에 중요한 역할을 할 것으로 보인다. 허난성 관계자는 내륙의 자무구 건설은 국가전략에 부합하며, 중국이 개방을 지속함에 따라 허난의 자무구 건설은 중부지역 발전에 큰 역할을 할 것으로 예상된다고 언급했다.

최근 허베이河北성에서 열린 양회에서 허베이성 성장省长은 "13.5"기간 지속적으로 개방발전을 추진할 것을 언급했다. 그 중 자무구 추진 정책은 허베이의 전체 성까지 영향을 끼칠 것으로 이를 위해 경제기술개발구, 첨단기술산업개발구를 추진하고 세관특수관리구를 혁신발전시켜 개방적 협력적인 새로운 플랫폼 건설을 목표로 하고 있다.

샨시陕西는 "일대일로" 선상의 성으로 자무구 건설에 대한 목소리는 항상 높은 편이었다. 샨시성 성장은 24일 회의에서 세관특수검사관리구를 중심으로 적극적으로 샨시 자무구 건설을 추진하고 통관과 무역 절차를 편리화하여 국내 13개 해안도시와 협력관계를 맺을 것이다. 또 자무구 외에도 "일대일로" 건설을 가속화하고 실크로드 경제벨트 5대 센터를 건설할 계획이다. 샨시는 "일대일로" 전략에 적극 융합하여 대외개방의 접점인 현재의 위치에서 발전을 견고히 하고 국외 지방정부와 우호관계를 맺어 인접국가와 협력하여 실크로드 국제영화제, 예술제, 여행박람회 등 정기적 문화활동과 협력 학교설립 등 여러 활동을 계획하고 있다.

닝샤宁夏는 3개의 경로를 개발할 것을 발표했는데 육해공 실크로드 경로 개발이 그것이다. 금년 란저우兰州, 인촨银川에서 공사를 시작하여 후어하오터呼和浩特 고속철까지, 전국 고속철망과 연결하고 80% 이상의 성 및 시와 항공 직항편을 연결할 계획이다. 신장은 북중남 3개 경로와 남북 대통로 건설을 가속화하고 대외통로 및 지역 내의 교통망을 밀접하게 연결할 것이다. 해상 실크로드의 발원지 푸젠은 지역 내의 육해공 연결 경로와 정보 경로 건설을 가속화하고 있고, 화물의 집결 및 분산 체계와 통관 기능을 개선하여 인력과 화물의 왕래를 편리화한다는 계획이다.

< 자료 : 中国证券报 , 2016 .1. 26. >

6 푸젠성, 13.5기간 동안 해상실크로드 핵심구와 자무구 심층 건설 예정

최근에 푸젠성 제12기 4차 인민대표회의가 열렸다. 푸젠성 대리 성장(省长) 위웨꿔(于伟国)은 정부업무보고 중에 2016년 푸젠성은 21세기 해상실크로드 핵심구와 자무구 건설을 가속화할 것이라고 밝혔다.

2015년 푸젠성 자무구 건설은 착실하게 추진되었다. 186개 중점 시범사업 중에 139

9) 정저우와 유럽을 연결하는 정기열차. 2013년 7월 18일 개통.

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

개가 이미 실시되었으며 126개 혁신조치 중에 49개가 전국에서 처음으로 만든 것이다. 해상실크로드 핵심구 건설을 위한 발걸음이 빨라지고 있으며 연선 국가·지역에 대한 수출은 5% 증가했다. 그리고 대외투자는 2.7배 늘었다. 중국-아세안 수산품 교역소는 푸저우(福州)에서 온라인 운영을 하고 있으며 중국-아세안 해양협력센터가 샤먼에 설립되었다. 인프라시설은 전면적으로 업그레이드되고 항만화물 연간 물동량은 5억 톤을 넘었으며 컨테이너 물동량은 1,300만 TEU를 초과했다.

보고에서 2016년 푸젠성은 해상실크로드 핵심구 건설을 더욱 가속화할 전망이다. 대만·홍콩·마카오 교포들과 제휴하여 일반화 교류 플랫폼을 구축한다. 해상실크로드 연선 국가·지역 간의 호연호통(互联互通), 경제무역과 인문교류를 촉진한다. 지역 간 해상통로, 육해 복합운송 통로와 정보통로에 관한 건설을 가속화시키며 화물집산(集疏运: 화물 집중 및 분산운송)시스템을 보완한다. 경쟁력을 지닌 기업들의 해외진출을 장려한다. 연선 국가·지역과 협력해서 산업원구와 무역기지를 구축한다. 원양어업과 관련 협력도 추진한다. 자무구 건설을 깊이 추진하고 전체방안을 전면적으로 실시한다. 핑탄(平潭), 샤먼(厦门), 푸저우(福州) 등 3개 지역들의 특색을 살리고 차별성이 있는 발전을 촉진한다. 체제혁신을 가장 중요하게 여기고 혁신성과의 보급을 가속화한다. 시험구 내부와 외부의 연계발전을 추진하고 투자무역 편리화를 촉진함으로서 선진적인 영업환경을 조성한다. 프로젝트를 도입하고 물류, 해산물 교역 등 기능을 지닌 서비스 플랫폼을 구축하며 금융 분야의 개방과 혁신을 강화한다. 해양경제발전 추진에 있어서 2016년 푸젠성은 산업모델 전환과 업그레이드를 가속화시킬 계획이다. 신산업, 신업태, 신모델을 육성하여 해양경제를 강화하며 해양산업시범원구를 건설할 예정이다. 지역 통관 일체화를 추진하고 '통관단일창구(Single Window)' 건설을 가속화하며 새로운 통관항구검사기제(口岸查验机制)를 만들어서 통관속도를 높이고 비용을 감소한다.

향후 13.5 기간 동안에 푸젠성은 사회경제의 발전을 계속 추진할 것이다. 산업의 새로운 시스템을 육성하고 2020년까지 해양경제생산총액이 1조 위안 초과를 목표로 하고 있다. 첫째, 조화로운 발전으로 전체 균형을 유지하고 교통, 환경보호, 해양, 재해예방 등에 관한 인프라 시설의 현대화 수준을 부단히 제고해야 한다. 연해지역 경제가 생태경제와 서로 보완하고 연계발전을 추진한다. 도서 등 발달하지 않은 지역 발전을 지원해야 한다. 둘째, 녹색발전을 이념으로 생태보호와 복원을 강화하고 생태 레드라인을 엄격히 지키며 환경관리를 강화한다. 이와 동시에 대기오염, 수질오염, 토양오염 방지 행동계획을 깊이 실시해야 한다. 셋째, 대외개방을 더 심화시켜야 한다. 국제무역투자규칙에 부합한 체제나 기제를 수립하고 새로운 업태와 기능을 육성하며 자무구 건설을 가속화시킨다. 호연호통(互联互通)에 중요한 중추 구축과 경제무역 협력 플랫폼의 건설에 주안점을 두어야 한다. 그리고 체제혁신의 선행구역과 인문교류의 중요한 유대관계를 구축함으로서 해상실크로드 핵심구의 건설을 대대적으로 추진하다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2016 .1. 21. >

7 13·5계획 기간 중국 수산업 발전 중점 분야

최근 중국 어업은 크게 발전해 왔다. 2010년 말에 중국 어업 경제 총생산액은 1조 위안을 넘었고(약1조2,930억 위안) 농수산업 생산액 중 9.3%를 차지했다. 수산물 총생산량은 5,373만 톤으로 21년 동안 세계 1위를 유지하고 있다. 일인당 수산물 생산량은 40kg으로 세계 평균 수준의 2배이다. 어민 일인당 순수입은 8,963위안으로 중국 농민 일인당 순수입의 1.5배이다. 수산물 원산지의 검사 합격률은 97.9%이다. 2014년 중국

Contents

▸ 통계로 보는 중국 조선업
: 2015년 중국 10대 조선 및 해양 플랜트업체 (시가총액 기준)
▸ 이슈 포커스
: 상하이 13차 5개년 계획과 시사점
▸ 동향 & 뉴스

어업 경제 총생산액은 20,859억 위안에 달했고 전년대비 9,718억 위안 증가했다. 따라서 중국은 세계 어업 대국이 되었다고 할 수 있다.

중국의 수산 양식은 민물 양식을 주로 하고 있다. 2014년 중국 민물 양식 생산량은 2,935.76만 톤으로 수산 양식 총생산량의 61.8% 차지했다. 해수 양식 생산량은 1,812.65만 톤으로 수산 양식 총생산량의 38.2% 차지했다. 하지만 최근 몇 년 동안 중국의 민물 양식은 어려움에 처했다. 2012년에 빠른 속도로 발전한 후 2013년부터 중국의 주요 수산 양식 품종의 시장 판매 가격은 지속적으로 떨어졌다. 특히 북부 지역의 잉어, 남부, 중부 지역의 초어와 틸라피아, 중부, 동부 지역의 모샘치의 가격 하락이 가장 심각하다. 지속적인 시장 부진과 양식 원가의 증가 때문에 양식업의 손실이 크다.

중국 수산 양식 생산량은 세계 총생산량의 약 70%를 차지하고 중국 수산 사료 생산량은 세계 총생산량의 약 60%를 차지한다.

이런 현황에서 중국 수산 양식 산업의 길을 탐색해야 한다. 중국 농업과학원 사료연구소 연구원, 중국 국가 생물 사료공정기술 연구중심 주임 차이휘이(蔡辉益)박사는 수산 양식 산업의 길을 다음과 같이 제시했다. 중국 "13·5" 계획 기간에 중국 수산 양식은 어업 안전, 우량종 보급, 건강 양식, 지속 가능한 어획, 가공 유통, 문화 레저, 시설 설치, 과학기술 혁신, 증식 보호, 정책 법규 등 10개 측면에서 어업강국을 구축해야 한다고 했다.

우량종 보급

어업 발전을 위해 우량종의 보급을 최우선으로 해야 한다. 수산 종묘의 안전과 품질을 보장함으로써 수입, 효율을 높이고 발전을 추진한다.

건강 양식

기준화 건강 양식을 추진하고 양식 품종 구조와 양식 지역 구성을 최적화함으로써 북삼남양(北参南养, 북부 지역의 해삼을 남부 지역에서 양식하는 방법)을 추진하고 심수 가두리 양식과 논에서 생선 양식, 공업화 양식을 발전시킨다.

문화 레저

연해 항만, 레저 낚시, 여행 관광, 관상어 산업, 전시 교육 등 여러 레저 어업 기지와 레저 어업 시범 지역의 발전을 추진하고 관상어 산업 규모를 확대시킨다. 레저 어업의 발전을 통해 어업 기능을 확대하고 "어문화"를 보호하고 전승한다.

시설 설치

수산물 원종, 우량종의 번식, 수생 동물 방역, 수산물 품질 안전 관리 시설 설치를 강화하고 양식장 규범화 건설을 추진하고 수산 양식 시설 수준을 높인다. 어항 건설을 강화하고 항로 표지, 항만 검측 시스템 등 시설을 설치한다. 중국 어정 관리 시스템의 업그레이드, 어정 법률 집행 선박 구조와 법률 집행 기지 건설을 가속화시킨다.

< 자료 : 中国水产养殖网 , 2016 .1. 21. >