

중국 물류 리포트

CHINA LOGISTICS 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

제14-17호

2014년 12월 30일

Contents

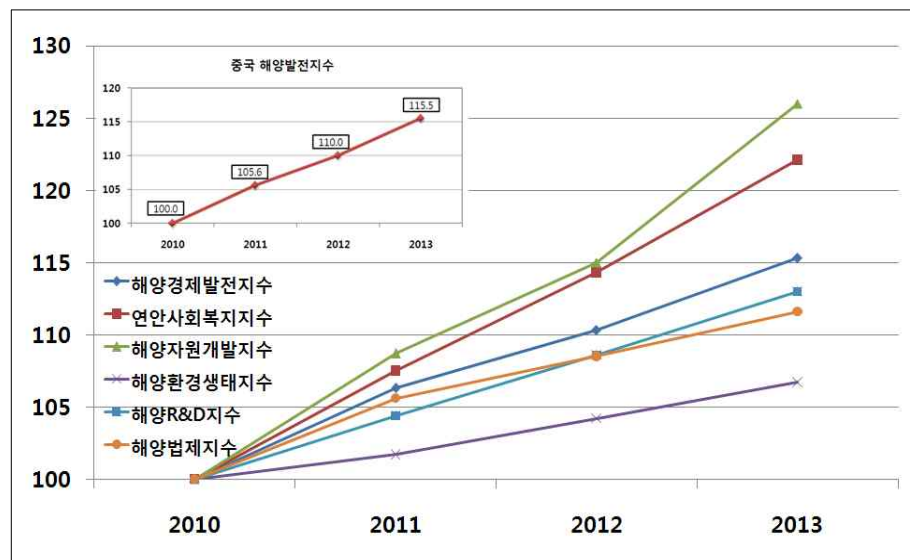
- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

■ 중국 해양 발전 지수

	해양 지수	2012	2013
1	해양 발전지수	110.0	115.5
2	해양경제 발전지수	110.3	115.3
3	연안사회 복지지수	114.3	122.1
4	해양자원 개발지수	115.0	126.0
5	해양환경 생태지수	104.2	106.7
6	해양 R&D 지수	108.6	113.0
7	해양법제 지수	108.5	111.6

자료 : 상동.

통계로 보는 중국 물류 : 2013년 중국 해양 발전 지수



주 : 중국 해양발전지수(ODI)는 중국 해양경제와 해양사업의 전체 발전 조건을 위해 설정한 것으로 해양경제발전, 연안사회복지, 해양자원개발, 해양환경생태, 해양 R&D, 해양법제 등 6가지 영역을 포괄하고 있음. 중국 해양발전지수는 2010년을 시작점으로 하고 2010년을 "100"으로 설정함.
자료 : '中国海洋发展指数报告(2014)', 중국국가해양국, 중국국가통계국 발표.

2013년 중국해양발전지수 115.5, 해양자원개발지수 빠른 성장세

2013년 중국해양발전지수는 115.5로 2012년 대비 5.5 상승했다. 2010~2013년 사이 연평균 성장속도는 4.9%로 중국해양경제와 해양사업의 발전은 양호한 편이다. 2013년 중국해양생산총액은 54,313억 위안으로 동기대비 7.6% 증가했고, 중국 GDP의 9.5%를 차지했다. "12·5 계획" 기간에 해양경제 발전방식과 질적 변화가 본격적으로 이루어지고 있다. 특히, 해양 관련 제3차 산업의 전체 해양총생산 내 비중은 2011년 47.1%, 2012년 47.8%, 2013년 48.8%로 상승하는 추세이다.

해양자원개발지수는 2010년부터 연평균 8%의 가장 빠른 성장을 보이고 있다. 2013년 해양약품과 바이오제품은 224억 위안의 부가가치를 실현하여 전년대비 20.7% 증가했다. 해양광물자원 내 원유생산량이 4,540톤으로 전년대비 2.0 % 증가했고, 천연가스 생산량은 120억㎥로 전년대비 4.0 % 증가했다. 재생가능자원에서 해수이용 산업은 12억 위안의 부가가치를 실현해 전년대비 9.9% 증가했고, 2013년 재생가능 에너지 장비용량은 2010년 대비 2.8배에 달했다. 중국은 21세기 해양실크로드 정책과 해양강국 정책을 통해 향후 해양경제 규모의 발전을 실현할 것으로 전망된다.

중국물류리포트 내용의 일부 혹은 전체를 인용하실 경우, 자료를 'KMI 중국물류리포트'로 표기해 주시기 바랍니다.

Copyright © KMI All Rights Reserved.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와 2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

저자 소개

위아오둥(于耀东) 교수



연구 분야

국제법, 해양법, 해상법 등

주요 활동

상해해사대 부교수
북경따청(大成) 변호사사무소
상해지부 변호사

■ 중국 항로법 제정

- 2014년 12월 28일 제12차 중국 전국인민대표대회에서 통과된 법이다. 중국 내 항로 건설 보수에 관한 규범 강화, 항로의 안전 보장 및 원활한 운송, 수로운송 발전 등을 목표로 제정한 법률이다. 중국 항로법의 범위는 중국 영역 내 강, 호수를 포함해 내해 및 영해까지 포함한 항로를 그 범위로 한다. 세부 내용으로 항로의 건설, 보수, 보호까지 포함하여 생태 환경 내용까지 포함하고 있다.

자료 『중화인민공화국 항로법』 전문

전문가 칼럼 : 2014년 중국해양정책 회고와 2015년 전망

2014년은 중국해양정책의 관점에서 다사다난했던 해이다. 여러 중대사건이 발생했으며 여러 해양문제가 이슈화되었다. 이 글은 송구영신(送旧迎新)에 즈음하여 2014년에 발생한 주요 해양이슈들을 회고하고 2015년을 전망해봄으로써 과거를 청산하고 미래를 지향하는 지침이 되고자 한다.

1. 2014년 중국 해양정책 회고

2014년은 모든 방면에서 중국의 해양강국 전략 실현을 위한 중요한 한 해였다. 중국 공산당 제18대 전국대표회의에서 해양강국 건설을 위한 목표를 수립하였다. 시진핑 국가주석과 리커창 총리를 중심으로 한 중국의 새로운 지도체제가 출범되면서 중국은 이전과는 다른 접근방식으로 해양문제를 바라보면서 해양 각 분야에서 새로운 사업들을 추진하기 시작했다.

1.1 해양입법과 해양관리체제 개혁 가속화

2014년에는 중국의 해양 관련 법률 입안이 가속화된 해였다. 우선 해양기본법 제정을 위해 중국의 해양법 관련 정부부처와 연구기관들은 해양기본법 제정을 위한 기본연구에 매진했다. 이들은 해양기본법을 중국 해양법률체제를 총괄하는 기본문건으로 인식하고 연구를 진행했다. 또한 중국 전국인민대표회의 상무위원회는 항로법(각주) 초안에 대해 제2차 심의를 진행했고, 2014년 12월 28일에 거행된 중국 제12기 전국인민대표회의 상무위원회 제12차 회의에서 법안을 가결했다. 20여 년 간 해양교통안전법이 실행되어 왔으나, 국제항운 추세와 해상교통안전관리를 위한 시대적 요구에 완전히 부합되지 못했다. 이에 중국 교통운수부는 해양교통안전법의 수정작업을 가속화하고 있다. 이 외에도 기타 해양관련 법규들이 제정 또는 수정 과정 중에 있다.

2014년은 또한 중국이 해양관리체제 개혁을 가속화한 해였다. 2012년 하반기에 중국공산당 중앙위원회는 해양업무 지도를 강화하기 위해 ‘해양권익사업지도팀(海洋权益工作领导小组)’을 설립했다. 이를 통해 해양업무 지도를 책임지고 해양 사업들을 전반적으로 계획·조정하도록 하였다. 중국 제12차 전국인민대표회의 제1차 회의에서 비준한 『국무원 기관 개혁과 직능의 구조변화방안(国务院机构改革和职能转变方案)』을 근거로 2013년에 국무원은 국가해양위원회를 설립했다. 『부와 위원회 관리의 국가관청 설치에 관한 국무원 통지(国务院关于部委管理的国家局设置的通知)』에 근거하여 국가해양국 내에 중국해양감찰총대(中国海监),公安부의 국경수비해경(公安部边防海警),농업부의 중국어정(农业部中国渔政),해관총서의 해상경비대(海关总署海上缉私警察)를 2013년에 합병하고 재편성하여 새로운 국가해양국을 설립했다. 새로운



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED
FREIGHT INDEX

	01-03	12-26
종합지수	1,098.37	1,044.99
일본 향로	794.36	642.94
구주 향로	1,507.15	1,273.61
미서부 향로	976.03	1,000.28
미동부 향로	1,181.88	1,381.80
한국 향로	628.69	674.85

주 : '01-03'은 2014년 1월 3일 지수.
자료 : 상하이 항운교역소.

CHINA COASTAL BULK
FREIGHT INDEX

	01-03	12-19
종합지수	1,238.94	904.62
석탄	1,302.33	933.09
곡물	1,215.94	742.31
금속광석	1,240.79	771.15
정유	1,229.50	1,215.40
원유	1,597.14	1,597.14

자료 : 상하이 항운교역소.

국가해양국은 중국 해양경찰국이라는 이름으로 해상법 집행 업무를 시작했다. 중국해양경찰국 내부에 해경사령부(海警司令部)와 해경정치부(海警政治部), 해경물자조달장비부(海警后勤装备部)를 설립하여 중국해경조직을 일관된 계획과 관리 하에 운영했다. 2014년은 해양관리의 개혁조치를 구체화하고 해양 관리체제를 합리적으로 정돈하는 중요한 한 해였으며, 중앙해양권익사업지도 팀, 국가해양위원회, 국토자원부, 교통운수부, 국가해양국(국가해경국) 등 해양과 관련된 관리부서 간 상호조정과 통합을 이루는 중요한 해였다.

1.2 해군력 강화 및 해양장비 확보 가속화

한 해 동안, 중국해군은 현대무기장비 연구개발 및 제조에 심혈을 기울였다. 대량의 신형 첨단기술장비를 해군에 제공하였고 전투력을 강화하였다. 관련 보도에 따르면, 2014년 한 해는 다양한 종류의 군사용 함정과 새로 건조된 군 사용 함정으로 이뤄진 중국해군력은 전 세계 최상위에 위치했다. 뿐만 아니라, 중국국가해양국(국가해경국)은 법집행을 위한 공공선박과 장비확보를 위한 투자를 확대해 여러 척의 중대형 함정을 건조했다. 그 중에서 만 톤급 세계최 대해경선(海警2901)이 2014년 12월에 건조되어, 빠르면 2015년 봄에 중국해경 편대에 합류되어 운영될 예정이다. 중국의 조선, 해양설비, 심해탐사 등의 분야에서 과학기술과 장비제조 능력은 2014년에 한 해 눈부신 발전을 이뤘다.

1.3 적극적인 해상 실크로드 건설 추진

21세기 해상실크로드 건설은 중국 시진핑 국가주석이 2013년 10월 아세안 국가 방문 당시 제안한 것이다. 21세기 해상 실크로드의 건설은 새로운 시대와 세계 환경변화에 따라 세계 평화와 발전을 촉진하고 인류의 운명공동체를 건설 하며 조화로운 세계를 실현시키기 위한 전략적 구상이다. 중국 국무원 리커창 총리는 2014년 3월 5일 정부업무보고에서 21세기 해상실크로드 계획과 실현 방안 마련을 서둘러 진행할 것을 제안했다. 2014년 한 해, 21세기 해상실크로드 계획과 건설은 가속화되고, 심화발전되어 더 이상 중국과 아세안국가 간 해양 교류에만 머물지 않았다. 해상실크로드 건설을 통해 중국은 동남아 국가, 방글 라데시, 스리랑카, 몰디브, 파키스탄 등의 국가와 해양 인프라개발·건설 영역에서의 협력을 가속화 할 계획이다

우선 중국은 아시아인프라투자은행(AIIB)의 설립을 제안했고 수많은 아시아 국가들이 이를 지지했다. 2014년 1월24일 중국과 10여 개 아시아 국가들은 아시아 인프라투자 은행 공동건설에 합의하고, 아시아 인프라 투자은행 건설방 향과 틀에 대해 의견을 교환했다. 이를 바탕으로 프로젝트 기획팀을 설립했고, 아시아인프라투자은행 초기 자본금으로 500억 달러를 확보했다. 아시아에 최 적화된 인프라 건설을 위해 설립된 아시아인프라투자은행은 향후 아시아지역 의 인프라 건설을 위한 동력으로 작용할 뿐만 아니라, 해상실크로드의 건설에 큰 도움이 될 것으로 기대된다 한편 2014년 11월 8일, 중국 국가주석 시진핑은 400억 달러를 출자하여 실크로드 기금을 조성하겠다고 밝혔다. 실크로드 기금



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

은 아시아 역내 외에 개방되어 관심 있는 국가의 참여와 투자를 장려하고 있다. 2014년 11월 9일 2014년 APEC 정상회의에서 시진핑 주석은 “실크로드 기금은 장차 ‘일대일로(一帶一路)’에 위치에 있는 국가들의 인프라 건설 개발을 지원하고, 산업협력을 위한 각종 관련 사업에 투자 및 용자로서 제공될 것”이라고 밝혔다.

그리고 2014년 리우공(柳工)그룹, 쉬공(徐工)그룹, 쑤이(三一) 중공업 등 중국 기업이 주도하는 크라 운하건설이 이미 시작되었다. 크라 운하는 태국 중남반도의 크라지협에 위치해있는 100km의 인공운하로 인도양과 태국만을 관통하는 아시아 최대의 인공운하로 건설될 예정이다. 크라 운하는 중국과 아세안 각국 간 해상무역에 있어 황금통로가 될 것이며, 말라카 해협 항로와 비교했을 때 이동거리를 크게 줄여 운임과 시간을 절약할 수 있다. 또한 2014년 12월 22일 홍콩에 본부를 두고 있는 중국계 자본회사인 홍콩니카라과대운하개발회사(香港尼加拉瓜大运河开发公司)은 태평양과 대서양으로 연결되는 니카라과 대운하 공사를 시작했다. 본 건설사업은 앞으로 500억 달러의 자금이 투입될 예정이고, 건설이 완료되면 40만 톤 급의 대형선박이 통과할 수 있으며 막대한 경제이익을 얻을 수 있을 것으로 예상된다. 앞서 언급한 건설 프로젝트들은 세계 해운 교류와 발전을 목표로 하는 해상실크로드 건설의 핵심 사업이다.

[그림 1] 남중국해 내 주변국 도서 점유 표시도



자료 : 중국 搜狐新闻, KMI 중국연구센터 정리

1.4 적극적인 남중국해 권의 보호

2014년 5월 2일 ‘해양석유 981(海洋石油981)’ 시추 플랫폼에 소속된 중국기업은 중국 시사(西沙)군도의 중젠다오(中建岛) 부근해역에서 플랜트 건설작업을 시작했다. 그러나 곧바로 베트남 영역에서 무장선박과 민간선박을 포함한 대량의 선박들로부터 불법적인 무력의 방해활동에 직면했다. 이들은 현장에서 호



Contents

▶ 통계로 보는 중국 물류

: 2013년 중국 해양 발전 지수

▶ 전문가 칼럼

: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망

▶ 중국 물류 동향

■ 남중국해 당사국 행동선언

- 남중국해 당사국 행동선언은 중국과 ASEAN 당사국이 2002년 11월 4일 캄보디아에서 발표한 정치적 선언이다. 당사국들은 남중국해 상의 항해와 항공 통과와 자유 존중, 영토문제의 평화적 해결, 긴장시키는 행동의 자제 등의 내용이 포함되어 있으며, 분쟁 방지를 위해 법적구속력이 있는 행동 규범의 채택이 지역의 평화와 안정을 촉진한다고 발표했다.

자료: 교통통신사 자료

위활동을 하는 중국 공무용 선박을 위협하거나, 잠수부를 파견하여 방해공작을 퍼거나 대량의 어망과 부유물을 방사했다. 2014년 6월 7일까지 베트남 측이 중국 측의 경제구역에 침입하여 중국의 공무용 선박을 들이받은 선박은 1,416척에 달하였다. 이는 해상에서 중국기업들의 정상적 활동에 대해 불법적인 무력을 사용한 방해공작이다.

또한 베트남 정부는 다른 국가들이 반중국 시위를 하도록 종용하기도 했다. 2014년 5월 중순 수천의 베트남 시민들은 베트남에서 활동하고 있는 중국을 포함한 여러 국가 기업들을 대상으로 약탈행위를 벌였다. 이 과정에서 베트남에 거주중인 중국인 4명이 살해당했고 300여명이 부상을 당했으며 중대한 재산상의 손실을 입었다. 이에 중국외교부는 『‘981’ 석유시추 플랫폼 사업: 베트남의 도발과 중국의 입장(‘981’钻井平台作业: 越南的挑衅和中国的立场)』이라는 제목의 문건을 발표했다. 문건을 통해 중국의 정상적 해양플랜트 건설에 대한 베트남의 불법적 방해활동에 대해 상세하게 설명하고, 중국측의 입장과 주장을 분명하게 밝혔다. 동시에 중국자본 기업과 중국 시민들을 대상으로 행해진 폭력행위에 대해 베트남 정부에 엄중하게 항의했다. 중국외교부에 따르면, 2014년 7월 15일 중국 해양석유 981 시추 플랫폼은 시사군도 중젠다오 부근 해역에서 순조롭게 건설작업을 끝마쳤다. 아울러 계획대로 장소를 하이난 다오(海南岛)의 링수이(陵水)로 옮겨 해양플랜트 사업을 위한 프로젝트를 진행했는데, 이는 프로젝트를 통해 얻은 지질자료를 기초로 다음 단계의 구체적 사업방안을 마련하기 위해서였다. 이 사건은 국제사회의 지대한 관심을 받았다.

한편 2014년은 남중국해 문제의 사법적 해결과 관련해 또한 중요한 한 해였다. 2013년 1월 22일 필리핀 외무장관 로사리오의 언론과의 인터뷰를 통해 필리핀이 국제해양법재판소에 중재를 요청했다고 공식적으로 밝혔다. 중국정부는 중재안 수용 거절의사를 분명히 했다. 2014년 12월7일 중국정부는 필리핀이 남중국해 관할권에 대한 중재안을 통해 제기한 모든 문제들에 대해 정부의 공식입장을 담은 성명서를 발표했다. 중국은 성명서에서 본 중재에 참여하지 않지 중재안을 받아들이지 않겠다는 입장을 재차 표명했다. 아울러 법률적 관점에서 중국은 중재재판소가 관할권이 없다는 입장을 분명히 하고, 그 근거를 명확하게 제시했다. 지금까지 중국정부는 아세안국가를 대상으로 몇 차례의 협의와 협상을 통해 남중국해 분쟁을 평화적으로 풀어나갈 것을 주장했다. 이는 중국과 필리핀을 포함한 아세안국가들이 합의한 『남중국해 당사국 행동선언(南海各方行为宣言)』에서 명확히 나타나고 있다. 따라서 필리핀이 일방적으로 남중국해 문제에 대해 중재를 신청한 것은 UN해양법협약 규정을 위반한 것과 더불어 ‘남중국해 행동선언’의 정신에도 위배된다.

2014년 남중국해와 관련하여 세간의 이목을 집중시킨 또 다른 한 가지 사건은 남중국해에서 중국의 통제와 관리 하에 있는 암초에 구조물을 건설한 것이다. 외신보도에 따르면 중국은 2014년 연초에 중국의 관할권 하에 있는 남사군도 츠과자오(赤瓜礁, Johnson Reef)와 동먼자오(东门礁) 등의 암초에 바다를 매립하여 구조물 건설에 착공했다. 2014년 8월 29일자 필리핀 스타(The Philippine



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 킬링
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

Star)의 보도에 따르면 최근에 실시된 공중 관측을 통해서 중국이 츠과자오와 난싌자오(南薰礁), 시먼자오(西门礁) 및 화양자오(华阳礁)에서 바다를 매립하고 있다는 사실을 필리핀 정부관계자가 확인했다고 밝혔다. 보도에 따르면 중국은 난싌자오를 암초에서 작은 섬으로 만들었고, 시먼자오 또한 골프채 모양의 작은 섬으로 바꾸었다. 화양자오에서 매립을 통해 확보한 육지에 반폐쇄형의 부두를 건설하고, 츠과자오에서 간척사업 완공 후 플랜트 건설에 착수하였다고 전했다. 중국 외교부는 관련 건설 활동에 대해 부인하지 않고 있다. 단지 중국의 남사군도 및 그 부근 해역에 대해 의문의 여지가 없는 주권을 가지고 있다고 강조하고 있으며 중국이 남사군도 암초에서의 활동은 모두 중국의 주권범위 내에서의 일이라고 주장했다. 중국의 활동에 관해 미국연방상원은 2014년 7월 10일 ‘아시아 태평양 영토 주권쟁의에 관한 412호 결의안’에서 중국이 남중국해를 원래의 상태로 되돌려놓을 것을 요구했다. 미국 국무부 차관보 포커스는 2014년 7월 11일 ‘남중국해의 형세 및 미국정책’ 세미나에서 당사국들이 암초를 더 이상 쟁탈하지 않고 충돌하지 않을 것, 지형과 지세를 변경하지 않을 것, 타국을 대상으로 한 일방적 행동을 자제할 것 등 남중국해에서 3가지 항목의 특정행동을 동결할 것을 건의했다. 이는 미국이 아시아태평양에서의 영향력을 확대하고, 남중국해 주변국의 분쟁과 갈등을 이용하여 남중국해 정세를 주도하겠다는 의도로 풀이된다. 남중국해에서의 중국의 권익보호는 외세의 압력과 도전에 직면하게 되었다.

1.5 동중국해에서의 적극적 활동 추진

동중국해에서의 중국의 활동 및 주요 갈등은 일본과 관련되어 있다. 2014년 중일 양국은 다오위다오(钓鱼岛)의 주권을 둘러싸고 분쟁을 벌였으며 아직 완전히 해결되지 않았다. 중국은 순찰선박과 항공기를 다오위다오 부근 해역에 보내 빈번하게 순찰을 했고, 일본 역시 이에 대한 대응으로 선박과 항공기를 보냈다. 일본의 평화헌법의 수정과 침략 역사를 부인하는 행동들을 염두에 두고 중국은 1차 중일전쟁(1894년) 120년 회고전과 남경대학살 추모식을 거행하여 국민과 국제사회에 일본의 군국주의 부활에 대해 경각심을 일깨웠다. 뿐만 아니라, 중국은 계획적으로 군사분쟁에 대비해왔다. 중국해군은 여러 차례 미 야코해협(宫古海峡)을 통과해 군사훈련을 진행하고 중국의 근해 도서에 군사기지를 건설했다. 일본정부는 2014년 12월 26일 종합해양정책본부 주최로 회의를 열어 2009년에 제출된 현행의 ‘이도(离岛, 일본의 본토에서 떨어져 있는 도서를 의미)의 안전과 관리에 관한 기본방침’을 수정하기로 결정하고 변경 부근의 본토에서 떨어져 있는 도서에 대한 감독과 관리를 강화할 것을 결정했다. 아울러 국민들에게 선전과 홍보활동에 더욱 주력하기로 했다. 일본정부는 2015년 3월 말까지 새로운 지침을 마련하기로 계획하고 있다. 보도에 따르면 아베수상은 회의에서 “일본은 해양국가이다. 이도에 대한 안전과 관리를 강화하고 일본의 영해 및 배타적 경제수역에서의 관할권을 강화함으로써 국민생활과 경제활동의 정상적 유지와 발전에 큰 도움을 줄 수 있다.”고 강조했다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

2014년 일본은 미국과의 동맹관계를 강화하였으며 미국의 영향력을 빌려 중국 영향력의 상승과 균형을 맞추기를 기대하고 있으며 중일 다편다오와 해역경제 분쟁에서 우위를 차지할 수 있길 기대하고 있다.

또 한 가지 주목해야 할 부분은 중국과 일본 양국 수상이 2014년 11월 10일 APEC 회의 기간 동안에 회동한 점이다. APEC 기간 전 11월 7일에 중국 국무위원 양지에츠(杨洁篪)와 일본국가 안전보장장관 야치 쇼타로는 회담을 열어 중일 양국 관계 개선과 문제해결에 관한 4가지 원칙을 정했다. 4가지 원칙은 첫째, 쌍방은 중일의 4가지 정치문건의 각 항의 원칙과 정신을 준수하고 중일의 전략적 호혜관계를 지속발전 시켜나갈 것, 둘째 쌍방은 ‘역사를 정확하게 인식하고 미래를 향해 나아간다’는 정신에 입각하여 양국관계에 영향을 미칠 수 있는 정치적 장애를 극복하고 공동된 인식을 공유할 것, 셋째, 쌍방은 다편다오 등 동중국해 해역에서 근래 조성되고 있는 긴장 국면을 둘러싸고 서로 다른 주장이 존재한다는 것을 인식하고 동시에 대화와 협의를 통해 긴장 국면의 악화를 방지하며 위기관리기제를 구축하고 예측불가의 사태를 방지할 것, 넷째 쌍방은 각종 다변화 및 쌍방의 채널을 이용하여 정치, 외교 및 안전 분야 대화를 재개하고 정치적 상호신뢰를 구축할 것 등이다. 이는 중일이 모두 쌍방 관계가 악화되는 것을 원치 않으며 동중국해에서의 상황이 호전되길 바란다는 것을 의미한다.

2. 2015년 전망

2015년을 전망해보면, 중국은 아래의 기술과 같이 ‘도전과 기회’의 한 해가 될 것이다.

2.1 해양입법에서의 ‘진전’, 해양행정역량 통합에서의 ‘도전’

중국해양기본법 제정 작업은 현재 연구와 토론이 활발히 이루어지고 있어, 2015년에는 소기의 성과가 있을 것으로 예상된다. 중국 항로법은 이미 2014년 12월 28일 심의를 거쳐 통과되었고, 2015년 3월 1일부터 시행될 예정이다. 중국해상교통안전법의 수정 작업은 활발히 진행되고 있고, 초안이 국무원의 심의를 거쳐 최고 권력기관에 제출되어 심의를 거치는데 문제가 없을 것으로 예상된다. 이로써 2015년에는 중국해양법률체제가 더욱 확고히 마련될 수 있을 것으로 보인다. 중국 해양관리시스템의 개혁이 예상된 목표에 도달할 수 있을지는 해양행정자원과 역량을 조합하고 조정하는 능력과 새로운 체제하에서 각 하부기관의 협의와 조정 여하에 달려 있다. 중앙정부 단위에서의 해양행정 역량의 통합은 기본적으로 완성되었으나 효과적인 운영에 있어서는 아직 시간이 필요하다. 현재의 관건은 각 성, 시, 현(省, 市, 县) 및 지방의 해양행정 역량이 통합되고 조정되는 데 어려움이 크다는 점이며, 이를 고려해 볼 때, 2015년은 중국 해양관리체제 개혁이 적지 않은 도전에 직면할 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

2.2 중국 해양과학기술에 대한 투자와 해양장비건설 가속화 지속

해양강국 건설은 이미 중국국가전략으로 격상되었다. 해양강국의 건설은 해양과학기술의 발전과 해양장비수준 제고와 밀접하게 연관되어 있다. 2015년 중국은 해양과학방면에 투자를 확대하고 해양장비수준에서 진전을 이뤄낼 것으로 예상된다. 현재 중국해양경제, 해양과학기술, 해양장비 등 각 해양분야 사업성과를 통해 발전을 이뤄냈고, 2015년에는 이러한 성과와 발전이 새로운 단계로 올라가는 중요한 한 해가 될 것이다.

2.3 해상 실크로드 건설, 적지 않은 도전 예상

해상 실크로드 건설을 위한 출발은 좋았다. 각 항목의 사업들은 계획대로 추진되고 있다. 그러나 2015년에 해상실크로드 건설은 적지 않은 도전에 직면할 것으로 보인다. 예를 들어, 중국과 남중국해 인근 국가들 간에 존재하는 해양 분쟁에 대한 효율적인 관리와 통제가 이뤄질 수 있을지, 남중국해 형세에 또 다시 변화가 발생할 지가 하나의 문제이다. 이 문제는 중국과 남중국해 부근의 국가들과의 관계에 직접적으로 영향을 미칠 수 있으며 나아가 해상 실크로드의 건설과 추진에 영향을 미칠 수 있다. 현재 해상실크로드의 건설은 이미 인도양으로까지 확장되었으며 중국은 계속해서 방글라데시, 스리랑카, 몰디브, 파키스탄 등의 남아시아 국가와의 관계를 강화하고 있다. 그러나 이 국가들은 이전에는 인도의 영향력 아래에 있거나 적대관계였던 적이 있기 때문에 중국은 해상실크로드를 건설하는 과정에서 인도와 공통된 인식에 도달하여 상호이익을 강화할 수 있는지가 또 하나의 문제이다. 만약 인도와 화해와 협력을 위한 공통된 인식에 도달하지 못하면 인도양에서의 해상 실크로드 추진은 어려움에 직면할 수 있다. 그리고 미국이 아시아태평양 균형전략을 실시하고 있는 가운데 일본, 호주 등 국가와의 동맹관계 강화를 통해 해양에서 중국을 억제하고 있다. 이러한 점들이 해상실크로드 건설 과정에서 고려해야 할 요소이다.

2.4 남중국해 문제의 전망

남중국해는 현재 기본적으로 안정적인 국면에 들어섰으나 적지 않은 변수가 존재한다. 그 중 한가지는 중국을 염두에 두고 제기한 남중국해 중재안이 이후 어떻게 전개되어 나갈 지가 미지수이며, 만약 결과가 중국에 불리하게 작용했을 때 중국이 어떻게 반응할 수 있을지는 더욱 미지수이다. 또한 남중국해 인접국들이 관할권 하에 놓인 암초를 대상으로 어떠한 활동을 전개해나갈지와 분쟁 중에 있는 이웃국들이 어떻게 반응할 지가 또한 문제이다. 현재까지의 상황으로 보았을 때, 중국은 남사군도 암초에서의 플랜트 건설활동을 중지하고 동결해달라는 다른 국가들의 요구를 무시할 것이 확실하나, 베트남과 필리핀, 미국 등이 어떻게 대응할 지는 미지수다. 또 남중국해 분쟁해역의 자원 탐사와 개발활동, 어민의 조업활동 역시 돌발사태를 야기할 수 있다. 가능한 '남중국해 당사국 행위선언'에 기초하여 남중국해 연안국들이 모두 받아들일 수 있는 『남중국해 당사국 행위준칙(南海各方行为准则)』을 제정할 수 있다면 협력을 강화하고, 남중국해의 평화와 안정을 이뤄낼 수 있을 것이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 토크
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

2.5 동중국해 문제의 전망

중·일 동중국해 문제의 핵심은 다오위다오 문제이며, 그 다음으로 해양경계 획정문제이다. 동중국해 문제의 근원에는 중일 전략관계의 포지셔닝 문제가 있다. 핵심은 중국과 일본이 전략적 적대관계인 동시에 상호협력 가능한 전략적 협력관계라는 점이다. 만약 쌍방이 전략적 적대관계를 우선에 둔다면 동중국해 문제의 해결과 갈등완화는 어렵게 될 것이다. 만약 전략적 협력관계를 전자에 둔다면 양국은 문제해결의 방법을 찾을 수 있을 것이며, 적어도 관리와 통제에 기초한 새로운 갈등해결을 위한 새로운 전환점을 맞이할 수 있을 것이다. 현재까지 두 가능성은 모두 존재한다. 만약 쌍방이 2014년 정상회담에서 도달한 공통인식을 기초로 ‘동중국해 긴급연락채널’ 구축, 외무차관급의 협상 채널 회복, 한중일 삼국 외무장관 회의 개최, 삼국 정상회담 재개 등에서 실질적인 진전을 이루어낼 수 있을 것이다. 이를 통해 양국간 안정적인 관계지속을 바탕으로 한 동중국해 평화를 기대할 수 있을 것이다. 만약 쌍방이 상호불신을 지속하고 상대방을 계속해서 자극하는 행동을 지속한다면 동중국해의 지정학적 안정은 헛된 꿈이 될 것이다. 그리고 동중국해의 정세가 어떤 방향으로 변화발전할 지에 대해서 미국이 상당한 영향력을 지니고 있다는 점 또한 간과할 수 없는 부분이다.



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

칼럼 원문

2014年中国海洋发展与2015年前景展望

2014年是不平凡的一年。在这一年，在中国发生了一些与海洋有关的重
大事件，出现了一些热点海洋问题。在新旧交替之际，回顾2014年发生的
这些海洋事件，梳理这些热点问题，并展望2015年的发展前景，对于总结
过去、开创未来具有重要的意义。

一、2014年回顾

2014年是中国全方位强力实施海洋强国战略的关键一年。中国共产党第
十八次全国代表大会提出了建设海洋强国的宏伟目标，以习近平为国家主
席、以李克强为国务院总理的中国新一届领导集体以前所未有的态度重视
海洋问题，推进各项海洋事业的发展。

1、中国加快海洋立法和海洋管理体制改革步伐

在2014年，中国加快了海洋立法步伐。中国的海洋法研究部门和机构加紧
研究制定海洋基本法，作为统领整个海洋法律体系的核心法律文件；中国第
十二届全国人大常委会对航道法草案进行了二次审查，在2014年12月28日举
行的中国第十二届全国人大常委会第十二次会议上，该法获得表决通
过；对于实行了二十多年的海上交通安全法，由于该法已经不能完全适应国
际航运形势和海上交通安全管理需要，中国交通运输部正在加快该法的修改
工作进度。另外还有其他一些海洋法律法规在制定或修改完善中。

在2014年，中国加快了海洋管理体制改革的步伐。早在2012年下半年，为
加强对海洋事务的统一领导，在中共中央成立了海洋权益工作领导小组办
公室，负责领导、协调和统筹具有全局性意义的海洋事务。根据中国第十
二届全国人民代表大会第一次会议批准的《国务院机构改革和职能转变方
案》，2013年在国务院设立了国家海洋委员会。根据《国务院关于部委管
理的国家局设置的通知》，国家海洋局及其中国海监、公安部边防海警、
农业部中国渔政、海关总署海上缉私警察在2013年合并重组为新的国家海
洋局，新的国家海洋局以中国海警局名义开展海上执法工作。中国海警局
内部设立海警司令部、海警政治部、海警后勤装备部，统一规划、统一建
设、统一管理、统一指挥中国海警队伍。如此大规模的海洋管理体制变
革，涉及复杂的职能、人事、装备和资源的整合。2014年是落实海洋管理
改革措施、理顺海洋管理体制的关键一年，是中央海洋权益工作领导小组
办公室、国家海洋委员会、国土资源部、交通运输部、国家海洋局（国家
海警局）等涉海管理部门相互磨合和内部整合的关键一年。

2、中国加快了海洋装备建设的步伐

在这一年，中国海军加速武器装备的研发与建设，一大批新型高科技武器
装备交付海军，并形成战斗力。据有关报道，这一年中国海军有导弹驱逐
舰、导弹护卫舰、大型补给舰、常规潜艇、核潜艇、海洋测量船、海洋科研
装备试验船、扫雷舰等多种类型的舰艇下水服役，新下水服役舰艇总数量名
列世界前茅。另据报道，中国国家海洋局（中国海警局）加大了执法船舶装



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

备投入, 下水了多艘中型和大型海洋执法船, 其中排水量突破万吨的世界最大海警船(“海警2901”船)据称已经在2014年12月下水, 完成了涂装工作, 最快将于2015年春天加入中国海警编队。中国的造船、海洋工程设备、深海勘探等领域的科技水平和装备建造能力也在2014年有了长足发展。

3、中国积极推进海上丝绸之路建设

建设21世纪海上丝绸之路的倡议是中国国家主席习近平在2013年10月访问东盟国家时提出来的。建设21世纪海上丝绸之路是中国在新的历史条件 and 世界格局下, 提出的促进世界和平与发展、构建人类命运共同体、实现和谐世界的伟大战略构想。中国国务院总理李克强在2014年3月5日政府工作报告提出, 要抓紧规划和建设21世纪海上丝绸之路。在2014年, 21世纪海上丝绸之路规划和建设速度加快, 建设理念也得到深化和发展, 已经不局限于中国与东盟国家之间的海洋互联互通。中国提出了设立亚洲基础设施投资银行的倡议, 得到许多亚洲国家积极响应。2014年1月24日, 中国与十多个亚洲国家举行了筹建亚洲基础设施投资银行第一次多边工作磋商会议, 就筹建亚洲基础设施投资银行的框架方案交换了意见, 成立了筹建工作组, 亚洲基础设施投资银行初定规模为500亿美元, 这一为亚洲量身打造的基础设施投资开发机构将为加快亚洲区域基础设施建设注入动力, 也有助于海上丝绸之路的建设。2014年11月8日, 中国国家主席习近平宣布, 中国将出资400亿美元成立丝路基金。丝路基金是开放的, 欢迎亚洲域内外的投资者积极参与。2014年11月9日, 在2014年APEC工商领导人峰会上, 习近平表示, 丝路基金将为“一带一路”沿线国和沿海国的基础设施建设、资源开发、产业合作等有关项目提供投融资支持。中国加快了与东南亚国家、孟加拉国、斯里兰卡、马尔代夫、巴基斯坦等国在海洋基础设施开发建设领域的合作。2014年, 由柳工集团、徐工集团、三一重工等中国企业牵头的克拉运河筹建小组已经开始运作, 计划中的克拉运河位于泰国中南半岛的克拉地峡, 这条100公里长的人工运河将贯通印度洋和泰国湾, 成为亚洲最大的一条人工运河。克拉运河开通后, 中国、东盟和世界各国之间的贸易就又增添了一条黄金通道, 相对于马六甲航线, 克拉运河会极大缩短海上航程, 节约了大量的航运成本和时间成本。2014年12月22日, 由总部位于香港的中资财团“香港尼加拉瓜大运河开发公司”承建的穿越尼加拉瓜连接太平洋和大西洋的尼加拉瓜大运河破土动工, 该工程将耗资500亿美元, 建成后可以过40万吨的巨轮, 获得巨大的经济效益。这些都是世界海洋互联互通的浩大工程, 也是海上丝绸之路建设的重大举措。

4、中国积极维护南海权益

2014年, 中国在南海方向投入了很大精力。

2014年5月2日, 中国企业所属“海洋石油981”钻井平台在中国西沙群岛中建岛附近海域开展钻探作业活动, 遭到越南方面包括武装船只、民船在内的大批船只的非法强力干扰, 干扰方式包括冲撞在现场护航的中国公务船、派出“蛙人”干扰、大量布放渔网和漂浮物。据称截至2014年6月7日, 越方冲闯中方警戒区及冲撞中方公务船累计达1416艘次。在海上对中方企业正常作业进行非法强力干扰的同时, 越方还纵容其国内反华游行示威,



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

2014년5月中旬, 数千越南不法分子对包括中国在内的多国在越企业进行打砸抢烧, 残酷杀害4名并打伤300多名中国在越公民, 并造成重大财产损失。中国外交部发表题为《“981”钻井平台作业: 越南的挑衅和中国的立场》的文章, 详细说明越南对中国正常海洋作业的非法干扰, 阐明中方的立场和主张, 同时就越南发生针对中国投资企业和中国公民的暴力活动向越南政府提出严正交涉。该事件受到国际社会的极大关注。按照中国外交部的说法, 2014年7月15日中国“海洋石油981”钻井平台顺利完成了在西沙群岛中建岛附近海域的钻探作业, 并按计划转场至海南岛陵水项目继续作业, 中国有关企业将在认真分析和评估本次作业所获得的地质资料的基础上, 研究制定下阶段具体工作方案。

2014年菲律宾针对中国的南海仲裁案的进展情况。在2013年1月22日, 菲律宾外长罗萨里奥在媒体见面会上正式公布, 在当天菲律宾正式向国际海洋法法庭提出仲裁请求, 要求法庭对中国在南海的主张提出仲裁。中国政府随后明确表示拒绝接受仲裁管辖。2014年12月7日, 中国政府发表关于菲律宾所提南海仲裁案管辖权问题的官方立场文件, 重申中国不接受、不参与该仲裁的严正立场, 并从法律角度全面阐述中国关于仲裁庭没有管辖权的立场和理据。中国政府主张通过磋商和谈判解决南海争端, 这是中国和包括菲律宾在内的东盟国家在《南海各方行为宣言》中明确主张和承诺的, 菲律宾单方面将争端提交仲裁, 既违反《联合国海洋法公约》的规定, 也与《南海各方行为宣言》的精神背道而驰, 不利于南海问题的解决。

2014年在南海引人注目的另外一个事件是中国在南海控制岛礁的基础设施建设活动。据外电报道, 中国在2014年年初就开始在中国控制下的南沙群岛赤瓜礁、东门礁等岛礁开展填海造地和基础设施建设工程。2014年8月29日的《菲律宾星报》宣称, 通过最近进行的空中监测, 菲律宾官员发现中国的填海造地活动正在赤瓜礁、南薰礁、西门礁和华阳礁展开。该报道称, 中国把南薰礁变成了一个风筝形状的小岛, 把西门礁变成了一个高尔夫球杆形状的小岛, 把华阳礁陆地面积扩大, 在新增陆地上建造了一个半封闭式码头, 在赤瓜礁的填海造地工程已经完成, 并开始建造设施。中国外交部对于有关建设活动并没有否认, 只是强调中国对南沙群岛及其附近海域拥有无可争辩的主权, 中国在南沙群岛岛礁上的活动, 都是中国主权范围内的事情。针对中国的活动, 美国联邦参议院在2014年7月10日通过关于亚太领土主权争议的412号决议案, 要求中国恢复南海原状。美国国务院副助理国务卿福克斯在2014年7月11日“南海局势暨美国政策”研讨会上, 提出南海冻结特定行动3项建议, 包括各方不再夺取岛礁与设立前哨站, 不改变地形地貌现状, 限制针对他国的单边行动。这说明美国重返亚太、利用南海国家矛盾、主导南海局势的态势在不断发展。中国在南海的权益维护面临压力和挑战。

5、中国在东海的活动

2014年, 中国在东海方向的主要矛盾是与日本的矛盾。在2014年, 中日双方围绕钓鱼岛的主权争端并没有完全缓和。中方还是经常派出执法船和飞行器到钓鱼岛附近海域巡逻, 日本也是照样派出执法船和飞行器进行应



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

对。针对日本修改和平宪法、否认侵略历史的举动，中国一方面举办了甲午海战120年回顾展、南京大屠杀死难者国家公祭等活动，唤醒国人和国际社会警惕日本军国主义复活，另一方面中国也有计划地开展了军事斗争准备，中国海军多次穿越宫古海峡开展军事训练活动，并在中国近海岛屿建设军事基地。日本政府在2014年12月26日召开了综合海洋政策总部会议，决定修改2009年提出的现行离岛安全和管理相关的基本方针，写入加强对边境附近的离岛的监视，及推进对国民的相关宣传活动等内容。日本政府计划在2014年年内开始修改工作，在2015年3月底前完成修改。据报道，日本首相安倍晋三在会议上强调：“日本是个海洋国家。通过加强对离岛的安全和管理，并确保日本对领海及专属经济水域的管辖权，将大大有利于国民生活及经济活动的正常维持及发展。”2014年，日本还强化了与美国的同盟关系，希望借助美国的力量平衡中国力量的提升，取得在中日钓鱼岛和海域划界争端中的优势地位。

同时，也应注意到，中国与日本在2014年11月10日APEC会议期间举行了首脑会晤。在此之前的2014年11月7日，中国国务委员杨洁篪同来访的日本国家安全保障局长谷内正太郎举行会谈，中日双方就处理和改善关系达成四点原则共识：双方确认将遵守中日四个政治文件的各项原则和精神，继续发展中日战略互惠关系；双方本着“正视历史、面向未来”的精神，就克服影响两国关系政治障碍达成一些共识；双方认识到围绕钓鱼岛等东海海域近年来出现的紧张局势存在不同主张，同意通过对话磋商防止局势恶化，建立危机管控机制，避免发生不测事态；双方同意利用各种多边和双边渠道逐步重启政治、外交和安全对话，努力构建政治互信。这说明双方都不希望关系继续恶化下去，或许东海局势会因此迎来转机。

二、2015年展望

展望2015年，中国会在下列海洋问题上或取得进展，或面临新的挑战。

1、海洋立法会取得进展，海洋行政力量整合会面临挑战

中国海洋基本法的制定工作正在加紧研讨，估计会取得进展。中国航道法已经于2014年12月28日审查通过，并将于2015年3月1日起开始施行，这将丰富和充实中国海洋法律体系。中国海上交通安全法的修改工作也在加紧进行，估计草案通过国务院的审查，提交到最高权力机关审议不成问题。

中国海洋管理体制的改革能否达到预期的目标，取决于海洋行政资源和力量的整合力度和新体制下各部分之间的磨合程度。中央层面的海洋行政力量整合基本完成，但是有效的运作还需要时间磨合，现在关键是各海区和省市县地方海洋行政力量的整合难度大，在这方面中国海洋管理体制变革还面临不少挑战。

2、中国海洋科技投入和海洋装备建设会继续加快

建设海洋强国已经提升为中国的国家战略。要建设海洋强国，就离不开海洋科技的发展和海洋装备水平的提高。2015年中国会加大海洋科技方面的投入，在海洋装备水平上也会取得进展。

现在中国海洋经济、海洋科技、海洋装备等各项海洋事业都取得了长足进步，这为中国海洋科技和海洋装备在2015年上一个新台阶奠定了很好的



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

基础。因此，在2015年，中国出现新的海洋技术、涌现新的海洋装备，大家应该不会过于惊讶。

3、海上丝绸之路建设有了良好开局，但也面临不少挑战

现在海上丝绸之路建设已经有了良好开局，各项工程正在有条不紊地推进。但是，在2015年，海上丝绸之路建设也面临不少挑战。例如：中国与南海国家之间存在的海洋争端是否会得到有效管控，南海局势是否会再生波澜，这是一个问题。这个问题会直接影响中国与南海国家之间的关系，进而影响海上丝绸之路的建设和推进。现在海上丝绸之路建设已经延伸到了印度洋，中国不断加强与孟加拉国、斯里兰卡、马尔代夫、巴基斯坦等南亚国家的联系，而这些国家要么以前是印度的后院，要么是印度的对手，在建设海上丝绸之路的过程中，中国能否如与印度取得共识、加强互利共赢是一个问题，如果不能取得印度的谅解与配合，海上丝绸之路在印度洋的推进会面临阻碍。还有美国正在实施亚太再平衡战略，加强与日本、澳大利亚等国家的同盟关系，在海洋上遏制中国，这也是海上丝绸之路建设和推进不得不考虑的因素。

4、南海问题的前途

南海局势现在基本稳定，但是也存在着不少变数。其一是菲律宾提起的针对中国的南海仲裁案会如何发展是一个未知数，更未知的是如果结果对中国不利，中国会如何反应。其二是南海各国在自己控制的岛礁上的活动会如何发展，有争议的其他国家会作何反应。目前看来，中国不会理会其他国家的要求冻结或中止中国在南沙岛礁的基础设施建设活动，接下来越南、菲律宾和美国等国家会如何出牌，这是一个未知数。另外，在南海争议海域的资源勘探开采活动、渔民的捕鱼活动也可能引起突发事件。如果南海各方能够坐下来，在《南海各方行为宣言》的基础上，谈判制定出各方均能接受的《南海各方行为准则》，加强合作、寻求共同点、管控分歧，或许能继续稳定南海和平发展的局面。

5、中日东海问题的前途

中日东海问题的核心是钓鱼岛问题，其次是海域划界问题。东海问题究其根源是中日战略关系定位问题。中日之间是战略对手，还是可以互利合作的战略伙伴，这是一个核心问题。如果定位于前者，则东海问题的缓和或者解决就失去基础，如果定位于后者，则双方总会找到解决问题的办法，或者起码能够管理和控制好分歧。现在看来，这两种发展可能性都存在。如果双方能够在2014年首脑会晤达成四点共识基础上，相向而行，在制订“东海紧急联络机制”、恢复副外长级协商机制、召开中日韩三国外长会议、尽快商定恢复三国首脑会谈等方面取得实实在在的进展，则稳定双边关系继而稳定东海局势可期，否则如果双方互不信任，甚至继续采取能够刺激对方的行动，则东海局势的稳定就是一种空想。不得不提及的是，东海局势如何演变，美国作为一个平衡的砝码，起着举足轻重的作用。



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향

해양 정책

- 사면, 2020년 해양경제 중장기발전 목표 제시
- 광둥성, 해상 실크로드 기반 해양도서 관광 개발 추진
- 국가해양국, 개발금융제도 도입 통한 해양산업 고도화 추진
- 중국해양석유회사(CNOOC), 남중국해 천연 가스전 3곳 생산 계획 밝혀
- 산둥성, 해양재산권거래센터 설립 비준
- 푸젠성, '해양생태보호'를 골자로 한 해역 사용관리개혁 의견 발표
- 국가해양국, '해도통계발표제도(海島統計報表制度)' 시행 예정
- 상하이, 동해대교 풍력발전단지 2기 공정 완료
- 중국, '해상 실크로드 은행' 설립 통해 17억 달러 기금 조성 계획
- 광둥성 심천, 해양산업 발전 위해 매년 2.5억 위안 투자 계획 밝혀

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

※ **파란색** 부분은 번역된 기사임.





Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 킬링
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

중국 물류 동향 : 주요 동향

1 광둥성, 해상실크로드 기반 해양도서 관광개발 추진

지난 12월 16일, 광둥성 해양어업국, 도시관광국 주최로 해양도서관리 토론회가 개최되었다. 토론회에서 광둥성 정부는 “21세기 해상실크로드” 건설을 계기로 해양도서 레저산업 발전을 적극 추진할 계획이라고 밝혔다. 광둥성 관광국은 이를 위해 광둥성·시의 해양관광 홍보에 적극 나서고, 해양어업국, 개발위원회 등 관련 부서와 긴밀히 협조해 나갈 것이라고 밝혔다. 광둥성은 “환경보호를 우선으로 한 이용(保护为主, 适度利用)” 원칙으로 환경보호와 이용 간 조화를 통해 섬 레저산업을 발전시켜 광둥성을 전국, 나아가 전 세계 해변레저도시로 발전시킨다는 계획이다. 최근 몇 년간, 광둥성 해양어업국은 해도관리를 통해 꾸준한 성과를 거두고 있지만, 아직도 초보적인 관리단계에 머물고 있다. 따라서 관리제도 강화와 도서개발 이용개발을 확대하기 위해서는 도서보호 의식 강화와 함께 집행관리의 문제점 해결이 선행되어야 한다. 이에 광둥성 해양어업국은 “법제도 기반 도서관리, 과학기반의 도서 보호, 합리적인 도서 개발”을 목표로 설정하고, 이를 실현하기 위하여 6개 실현 방안을 제시했다. 6개 실현방안은 다음과 같다. 첫째, 도서관리 법제도를 정비해 《광둥성해도보호조례(广东省海岛保护条例)》, 《무인도서이용 및 관리 법률(招拍挂出让无居民海岛使用权管理方法)》 등 입법 작업을 가속화 추진한다. 둘째, 도서를 기능별 유형별로 구분한다. 셋째, 섬 관리 능력을 제고한다. 넷째, 기관 간 협력을 통해 섬 레저 개발을 추진한다. 이를 위해 <섬 보호 이용 및 레저산업 발전 건의>를 통해 섬 레저산업 투자를 적극 유치한다. 다섯째, 섬 생태계 보호를 위한 조치를 실행한다. 여섯째, 위 5가지 방안추진을 기반으로 섬의 생태기능을 복원시킨다.

< 자료 : 中国海洋报, 2014. 12. 18. >

2 샤먼, 2020년 해양경제 중장기발전 목표 제시

최근 샤먼(厦门)시 중대 프로젝트 위원회에서는 『샤먼시 해양경제발전 사업방안(厦门市海洋经济发展工作方案)』에 대해 논의하고 향후 6년의 샤먼 경제발전 목표를 수립하여 제출했다.

샤먼의 해양경제발전은 분명한 유리한 조건들을 가지고 있다. 해양과학기술의 역량은 전국에서 비교적 높은 순위를 차지하고 있다. 특히, 샤먼대학, 국가해양국 제3 해양연구소, 지메이(集美)대학 등 다수의 바다와 관련된 과학연구소들이 샤먼에 위치해 있는 점도 샤먼 해양 발전에 큰 장점이다. 해양과학기술인재는 2,000여명에 달하며 국가급 성·시(省市)중점 실험실, 공정기술센터와 관측센터는 58개가 있다. 샤먼은 해양생태환경이 우수하며, 국가화원도시로 선정된 적이 있다. 또한, UN 해비타트 상(UN Habitat Scroll of Honor)을 수상하는 등 여러 영예를 얻었다. 해변관광업은 신속한 발전을 보이며 해양경제를 뒷받침하는 산업으로 성장했다. 샤먼은 국제적으로도 해양문화의 교류가 빈번한 가운데, 샤먼국제해양주(厦门国际海洋周), APEC 지속가능한 해양발전 센터(APEC海洋可持续发展中心), 해협포럼 등의 교류플랫폼이 마련되어 있다.

본 방안에 따르면 샤먼은 장차 상술한 우위요소들을 충분히 발휘하여 해양전략성



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 칼럼
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

신항산업을 육성할 예정이다. 특히, 해양 바이오 제약제품업을 중점적으로 발전시키고 4종의 해양 신 약품과 12종의 해양보건품을 개발하며 3종의 의약생물 산업분야와 해양바이오재료산업을 육성할 예정이다. 해수의 담수화와 종합이용방면에서 샤먼은 텐진(天津) 해수담수화 연구소의 남부센터를 설립할 계획이다. 중점적으로 해양 첨단 장비 제조업을 발전시키고 로로선박의 연구개발과 제조, 크루즈 같은 특정 선박의 제조를 발전시킬 것이다.

해양 현대 서비스업을 대대적으로 발전시킬 계획이며, 해변관광업 방면에서 해양의 섬과 습지생태계를 연계시킨 관광 상품, 크루즈 모항 및 배후산업, 유람선과 요트 산업을 발전시킬 계획이다. 항만물류업 방면에서 현대항만물류, 현대항만물류 서비스, 해운보조업 등을 발전시키고 해양산업공공서비스 플랫폼의 구축과 디지털해양, 원양탐사, 해양 원격탐지 등을 통해 해양과학기술연구교육관리 서비스업을 발전시킬 계획을 수립한 상태다.

현대어업은 해양경제의 주요 구성부분으로 어항경제, 도시레저어업, 원양어업의 발전을 통해 현대 어업을 발전시키고자 한다.

해양생태의 복원은 샤먼 해양경제 발전의 전제로써 본 방안에서는 해변습지공원, 해도생태공원, 국가해양공원을 조성하고 만(灣)의 복원과 해역준설 및 모래사장의 복원을 시행할 것을 제안하고 있다.

주요 사업의 실시를 통해 샤먼은 동남국제항운센터, 국가해변레저관광센터, 국가남방해양연구센터, 국가해양생태문화 시범구를 건설할 계획이다. 그리고 해양경제의 부가가치는 2015년까지 470억 위안, 2018년까지 720억 위안, 2020년까지 940억 위안으로 증가시킬 예정이다.

< 자료 : 中国海洋报, 2014. 12. 01. >

3 국가해양국, 개발금융제도 도입 통한 해양산업 고도화 추진

최근 국가해양국과 국가개발은행은 공동으로 『개발성 금융의 확대를 통해 해양경제발전을 촉진하는 시행사업에 관한 실시의견(关于开展开发性金融促进海洋经济发展试点工作的实施意见)』을 발표했으며, 시행사업의 확대를 통해 해양산업구조 조정과 업그레이드를 기대하고 있다.

시행사업의 적극적인 추진을 위해 양 기관은 개발성 금융의 해양경제발전 촉진사업의 시스템을 완비했고 국가해양국 국장 리우츠꾸이(刘赐贵)와 국가개발은행 행장 쟡즈지에(郑之杰)가 각각 팀장을 맡고, 국가개발은행 부행장 왕용성(王用生)과 국가해양국 부국장 왕홍(王宏)이 부팀장을 맡는 프로젝트팀을 조직하였다.

개발성 금융의 확대를 통해 해양경제발전을 촉진시킬 수 있는 발전모델과 참고 가능한 경험을 탐색하기 위해, 시행사업은 장차 융자 우대정책을 바탕으로 바다와 관련된 사업을 하는 기업이나 프로젝트에 일정액의 융자 보조를 제공할 예정이다. 실시의견에서 설정한 목표에 근거하여, 제12차 5개년 계획의 완료일 전까지 해양경제발전을 위해 100~200억 위안의 중장기대출을 제공함으로써 바다와 관련된 사업을 하는 중소기업의 융자난을 효과적으로 해소하고 해양경제발전의 방식을 변화시킨다. 이를 통해 자금지원의 방향을 명확히 하고 융자서비스의 수준을 제고시키며 융자서비스체계의 기반을 완벽히 구비한다는 목표를 달성하며, 해양경제의 양호한 발전 추세에 개방



Contents

- ▶ 통계로 보는 중국 물류
: 2013년 중국 해양 발전 지수
- ▶ 전문가 킬링
: 2014년 중국해양정책 회고와
2015년 전망
- ▶ 중국 물류 동향

성 금융이 기여하도록 할 것이다.

시행사업은 향후 ‘해양전통산업의 개조와 업그레이드, 해양 전략성 신흥산업의 육성, 해양서비스업의 대대적인 발전, 해양경제의 녹색발전 및 바다와 연관된 주요 인프라 건설’의 5가지 영역을 중점적으로 지원할 것이다. 실시의견은 해양경제발전을 지원하기 위한 개방성 금융의 융자서비스 방식과 시행사업의 보장시스템, 조정시스템, 산업 투·융자 지침과 관리, 사업의 서면보고와 관리, 중점사업의 추천과 지원, 훈련과 교류, 감독과 관리 등의 개혁에 대한 규정을 마련하여 제공한다.

국가해양국 전략계획과경제사(战略规划与经济司)의 한 관련인사는 이번 시행사업이 해양강국 전략과 21세기 해상실크로드 건설의 실시 방법이자, 『전국해양경제발전 제12차 5개년 계획(全国海洋经济发展“十二五”规划)』 중에서 ‘재세금융정책을 통한 해양경제발전’을 실현하는 주요 조치라고 설명했다. 뿐만 아니라, 시행사업을 통해 금융서비스가 실물경제를 뒷받침하고 해양경제의 질과 효율성을 증대시키는 개혁에 있어 주요조치로 작용한다고 전했다. 국가해양국이 지닌 조직의 조화로운 조정이라는 우위요소와 해양경제의 거시적 구성 및 조절기능을 충분히 발휘하고, 정부·은행·기업이 협력하는 과정에서 준정부의 위치와 기능을 모색하고 시장화 기제와 통로를 중시하며, 정부기능의 개혁을 심화한다고 전했다. 아울러 국가개발은행이 지닌 개방성금융의 중장기 투융자 우위요소, 종합금융서비스의 우위요소와 자금의 유치기능을 발휘함으로써 이번 시행사업은 해양경제 금융서비스 수준을 제고시키는 주요 시도로 작용한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2014. 12. 22. >