



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

經營學碩士 學位論文

중국 일대일로(一帶一路)정책에 따른 연운
항항(連雲港港)의 발전 전략에 관한 연구

A Study on Development Strategies
for China LianYunGang Port under “One Belt One
Road” Policy



韓國海洋大學校 大學院

海 運 經 營 學 科

張 樂

本論文을 ZHANG의 經營學碩士學位論文으로 認准함.

委員長 趙 誠 哲 ㉠

委員 安 奇 明 ㉠

委員 辛 瀚 源 ㉠



韓國海洋大學校 大學院

< 목 차 >

Abstract	i
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경과 목적	1
제2절 연구의 방법과 구성	3
제2장 중국의 일대일로(一帶一路) 정책 추진현황과 영향 ...	5
제1절 일대일로(一帶一路)정책의 개념 및 특징	5
1. 일대일로(一帶一路)정책의 개념	5
2. 일대일로(一帶一路)정책의 목표	6
3. 일대일로(一帶一路)정책의 특징	7
제2절 일대일로(一帶一路)정책의 추진 현황	9
1. 금융 협력	9
2. 철도 개통	11
3. 신규노선 건설	13
4. 해양 실크로드	15
5. 관련 추진 사업	18
제3절 일대일로(一帶一路)정책이 중국과 세계 경제에 미치는 영향	19
1. 세계 경제에 미치는 영향	19
2. 중국 경제에 미치는 영향	19

제3장 중국 항만의 발전 현황 분석	21
제1절 항만물류 환경변화	21
1. 세계 컨테이너 물동량 변화	21
2. 컨테이너 선박의 대형화	22
3. 항만 및 선사 간 전략적 제휴의 심화	23
제2절 중국 항만의 발전현황	25
1. 중국의 항만개발전략	25
2. 중국의 항만정책변화	28
제3절 연운항항, 청도항, 일조항의 발전현황	29
1. 청도항 발전 현황	29
2. 일조항 발전현황	41
3. 연운항항 발전현황	44
제4장 일대일로(一帶一路) 정책하의 청도항, 일조항, 연운항 의 SWOT분석	53
제1절 청도항의 SWOT분석	53
제2절 일조항의 SWOT분석	58
제3절 연운항항의 SWOT분석	59
제5장 결론	71
제1절 연구결과의 요약	71
제2절 연구의 한계점과 향후 연구과제	72
참고 문헌	73

〈표 목차〉

〈표 2-1〉 일대일로 전략 관련 5통의 주요 내용	9
〈표 2-2〉 시진핑 정부의 주요 철도협력 추진 현황	15
〈표 2-3〉 시진핑 정부의 주요 해상협력 추진 현황	17
〈표 2-4〉 일대일로 관련 추진 사업	18
〈표 3-5〉 2014년 중국 10대 화물항만 물동량 현황	25
〈표 3-6〉 “十一五”기간 (2006-2010년)중국항만개발동향	27
〈표 3-7〉 “十二五”기간 (2011-2015년)중국항만개발동향	28
〈표 3-8〉 청도항 물동량 동향	41
〈표 3-9〉 일조항 물동량 동향	43
〈표 3-10〉 연운항항 물동량 동향	47
〈표 4-11〉 청도항 SWOT 분석 개요	58
〈표 4-12〉 일조항 SWOT 분석 개요	59
〈표 4-13〉 연운항항 개발계획	61
〈표 4-14〉 2015년 강조성 13개 도시 GDP 현황	65
〈표 4-15〉 연운항항 SWOT 분석 개요	70

<그림 목차>

<그림 2-1> 중국의 글로벌 금융프로젝트	10
<그림 2-2> 시진핑 정부의 주요 개통 철도 거점	12
<그림 3-3> 중국 회해경제지구	48
<그림 3-4> 중국 경내 TCR 노선	50



Abstract

A Study on Development Strategies for China LianYunGang Port under “One Belt One Road” Policy

Zhang Le

Department of Shipping Management
The Graduate School of Korea Maritime and
Ocean University

With the rapid development of global economic and trade, the ports in the North-east Asia region have developed rapidly. In such a fierce competition, how to ascertain right evaluation methods to assess the competitiveness of the ports, and make scientific and rational development strategy for upgrading the overall level of competitiveness of ports in Northeast Asia, has become the first task for all the ports for coping with the challenges and achieving promoting.

Since the reform and opening up, China has become a maritime power in the world. Ocean shipping plays an irreplaceable role in China's foreign trade. Improvement of China's economy and continuous increase of trade in Northeast Asia have made China as the number one in the world in container transport. As one of the main characteristics of the port's development, the port's economy can help to improve the economy of its city and hinterland effectively.

As China's sustained economic growth of more than 30 years, the

economic power and comprehensive national strength has been changed, China's international status has been greatly improve. And do not break time to accelerate the construction of peripheral diplomacy, China has achieved remarkable new results, and further consolidate the relationship of countries along the Silk Road Economic Belt and ascension. The speeding up of the internationalization of the RMB. The implementation of the strategy of "area" opening to the outside world, accelerate economic belt along the silk road in China to the west open pace.

Firstly the research makes some objective estimates of Lianyungang, Rizhao, Qingdao Ports in China. Then, makes some analysis on the competition situation of Lianyungang, Rizhao, Qingdao, Ports in China, clearly confirm the position of Lianyungang Port in this region and its major competitors.

Secondary, on the basis of the SWOT analysis of the Lianyungang Port, combined with the comprehensive and practical port competitiveness evaluation indicators system and competitiveness evaluation method, calculate the competitiveness level of Lianyungang port in East China, and find out the problems must be solved.

Finally, according to the analysis we suggested a result of the rationalization: accelerate the southern & the northen logistic centers projects; strengthen port logistics infrastructure construction; balance the Container logistics development of northern center, increase our competitive power and also enlarge green logistics, and improve port management services.

Key words: economic strategy, one belt one road, silk road, China economic development Lianyungang Port

제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적

중국은 90년대 초 덩샤오핑(鄧小平)이 개혁개방(改革開放)을 실행하며 급속한 경제발전을 달성하고 세계 제2의 경제규모, 최대 규모의 상품무역 국가가 되었다. 그러나 글로벌 경기 불황과 중국 내 불안요인들로 지속 성장 가능성에 대하여 비판적 견해가 곳곳에서 나오고 있다. 이러한 비판적 예측에도 불구하고 중국의 경제발전 구상은 장기적이고 포괄적이며 더욱 구체화되고 있다. 안으로는 경제 주체의 자생력을 키우고 잠재 시장 개발에 전력을 다하고 있으며, 밖으로는 중국과의 주변국 경제협력 관계를 지속, 유지 발전시킬 수 있는 방안을 모색하고 지역 경제협력으로 확대할 수 있는 실현방안을 구상하고 있다. 중국의 '일대일로(一帶一路)' 즉, '실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)'와 '21세기 해상실크로드(21世紀海上絲綢之路)'의 구상으로 그려진 지역 경제협력 구상은 글로벌 경제에서 중국의 지정학적 우위를 활용하여 내륙과 해양을 연결하고 확대하여 글로벌 경제의 중심적 역할을 구축하고자 하는 전략으로 중국의 새로운 개혁개방 모델을 그리고 있는 것으로 보여 진다.

21세기부터 경제가 세계화되고 무역도 따라서 점점 더 자유로워지면서 국제무역도 신속히 발전하게 되었다. 항만은 전 세계 종합운송망의 중요한 부분으로서 경제발전에 따라 지위와 역할이 이전과 다르다.

현재 항만은 사회물류의 주요 집산지(集散地)이며 특별히 수출입 물류의 주요통로의 역할을 하고 있다. 90% 이상의 국제무역은 전부 항만을 통하여 이루어지고 있다.¹⁾ 항만은 자체의 독특한 지리적 위치와 전체 물류시스템에서의 중요한 지위를 가짐으로써 현대물류발전에 점점 더 중요한 역할을 발휘하고 있다. 항만물류는 항만에서 물류 서비스를 발전시키는 것이다. 세계 주요

1) 王曉明, "中國港口物流的研究分析", 「物流技術」, 物流技術雜誌社, 2007, pp.126-127.

대형 항만들은 항만물류에 큰 관심을 가지고 발전을 추진하였으며, 항만 물류의 발전이나 미래 항만 발전의 핵심이라는 것을 인식하였다. 따라서 각 항만들은 항만 경쟁력을 강화시키는 효과적인 수단으로, 현대적 물류시스템을 활용하여 항만의 장기적인 발전을 추구하고 경쟁력을 높이는 중요한 전략적 선택을 하였다.²⁾

중국의 개혁개방은 항만건설과 항만경제, 항만물류를 발전시키는 계기가 되었다. 현재 중국항만은 중국 전 지역의 경제발전에 중요한 구성부분으로 차지하고 있으며 다른 것으로 대체하지 못할 핵심적 역할을 수행하고 있다. 하지만 현재 중국 항만물류는 여전히 여러 문제들이 존재하고 있다. 그 중에서 가장 큰 문제가 바로 항만의 국제화, 시장화, 현대화 수준이 낮아 경제건설과 사회발전에 충분히 적응할 수 없다는 점이다. 중국의 항만은 여전히 대형화된 화물 물류를 위한 시스템을 갖추어야 할 것이다.

연운항항은 중국 해안중부 산둥반도 남쪽에 위치해 있으며, 일본과 한국의 바다를 사이에 두었다. 항만의 해안은 넓고 수심이 깊으며, 육지 지역은 넓어 항만 안에 얼음이 얼지 않고 진흙도 고이지 않아 중국에서 보기 힘든 천연 심수 항만이다. 중국은 중간 기획건설로 연해 주요 항만에 새로운 중추 구아 대륙교 (TCR)³⁾ 동방교두보를 건설하기 시작하였다. 2007년 항만의 물동량이 1억 톤에 도달함으로써 중국 연해에서 가장 빨리 1억 톤 급의 대항만이 되었다. 하지만 항만은 발해를 둘러싼 항만군들 중에 있어 청도항, 대련항, 천진항 등 중국 주요 항만중추들의 압력이 있을 뿐만 아니라 위해(威海)항, 연태(烟台)항, 일조(日照)항 등 새로운 발전을 시작한 항만들도 급격하게 발전하여 연운항의 발전에 큰 충격을 주고 있다. 더욱이 연운항의 기존 기반시설은 상대적으로 낙후한 상태이고 정보수준도 낮아 배후 도시도 산업화가 고도화되

2) 何叶江, “美國港口考察見聞及給我們的啓示”, 「中國港口」, 中國港口雜誌社, 2003, pp.4-9.

3) TCR : Trans China Railroad, 중국횡단철도. 중국대륙관통철도로서 중국의 연운항 서안 난주 우름치 알라산쿠(Alaraw Shankou)를 있는 총연장 4,018km의 철도. 시베리아 횡단철도(Trans Siberian Railroad , TSR)와 연결되어 극동~유럽을 있는 철도망을 형성하고 있다. 남북한 철도연결 사업이 성공적으로 완료되면 일본-한국-중국-유럽을 있는 철의 실크로드가 열리게 된다.

어 있지 않으며 물류서비스 시스템도 정체되어 대대적인 컨테이너 운송업무가 형성되지 못하고 있다. 이 모든 상황들로 인하여 연운항은 복잡한 생존환경과 치열한 경쟁에서 신속히 일어나 발전해야 한다. 더욱 강한 경쟁력의 요인을 발견하고 이를 활용할 수 있어야 쉽게 발전할 수 있다.

특히 항만이 대외개방 창구의 역할을 더 잘 발휘하며 지역의 발전에서 선두자적 역할을 해야 한다. 항만의 관리체제개혁에도 있어서도, 항만도시의 기업발전방향이 항만물류산업 발전에 더 잘 적응하도록 하여야 한다. 이로서 항만은 현대항만물류의 변화를 더 잘 인식하게 되고 전략적인 연구를 시작하여 기존의 자원들에 대해 적당한 조정과 배치를 할 수 있다. 기업의 핵심 경쟁력을 증가하여 물류산업의 발전추세에 더 잘 적응하도록 한다. 그러므로 이 연구의 목적은 다음과 같이 나눌 수 있다.

첫째, 중국이 택하는 일대일로 정책의 내용 및 의미를 분석하는 것이다. 둘째, 해상실크로드의 시발점인 연운항항을 중심으로 지리적으로 가깝고 규모가 비슷한 청도항, 일조항과 비교분석을 한다. 셋째, 그 분석결과를 토대로 일대일로 정책에 부합되는 연운항항의 향후 발전전략을 수립하고 이를 제시하는 것이다.

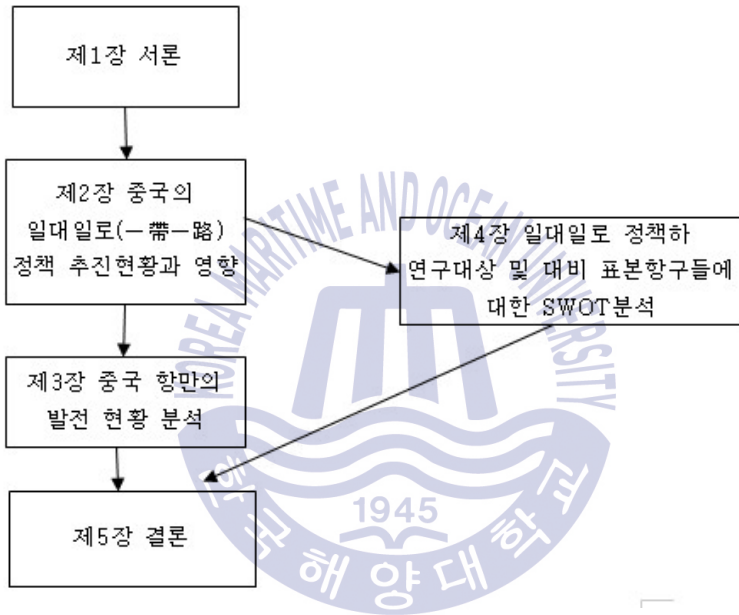
제 2 절 연구의 방법 및 구성

본 연구는 현대 글로벌 사회에서 중국의 경제 외교 무역 유통의 발전현황 그리고 향후 진일보의 발전을 위한 전략에 관한 내용이며, 일대일로(一帶一路)정책의 배경하 연운항항(連雲港)의 발전 현황 및 향후의 발전 계획 등을 연구한다. 이 목적을 달성하기 위해 중국, 한국 양쪽의 공식적 문헌, 신문 논문 자료를 대량 수집하여 활용한다.

본 논문은 총 5장으로 구성되어 있으며, 제 1 장에서는 연구의 목적과 방법을 제시하고 제 2 장에서는 일대일로(一帶一路) 정책에 관한 이론적 고찰, 전략의 개념 및 특징, 본 전략이 중국경제에 미치는 영향을 제시하며, 제 3 장에서는 중국 국내 항만 발전현황, 연운항 및 근처에 있는 규모가 비슷한 항

구 2개(청도항, 일조항)를 표본으로 선택하고 이 표본들의 발전현황에 대해 비교분석하였다. 제 4 장에서는 연운항항 및 선정된 표본 항구에 대한 SWOT분석을 하였다. 마지막으로 제 5 장 결론부분에서는 연구결과 및 시사점을 제시하고 연구의 한계점과 향후 연구방향을 제시하였다.

그리고 연구의 구성은 아래와 같다.



제2장 중국의 일대일로(一帶一路)정책 추진 현황과 영향

제1절 일대일로의 개념 및 특성

1. 일대일로(一帶一路)정책의 개념

“일대일로(一帶一路)”는 2013년 시진핑(習近平) 주석이 처음 제기한 중국의 대외개방 국가정책이다. 향후 35년간(2014-2049년)의 기본 대외노선이다. 일대일로는 실크로드 경제벨트(一帶, One belt)와 21세기 해상실크로드(一路, One road)를 합친 개념으로, 시진핑 정부가 추진하는 정책의 교류 및 도로연결, 무역소통, 화폐소통, 화폐유통, 민심상통을 강화할 수 있는 전략구상인 실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)와 중국과 아세안국가들의 상호협력을 강화시키고 해양협력 관계를 발전시키는 21세기 해상실크로드(21世紀海上絲綢之路) 2개의 실크로드 프로젝트의 끝 자를 따서 만든 신조어다.⁴⁾ 시진핑 정부가 중국 당나라(육상)와 명나라(해상)의 실크로드 옛 영광을 재현하고 중화민족의 위대한 부흥인 중국몽(中國夢)을 실현하기 위한 중국 정부가 공식적으로 지정한 대외정책인 것이다.

2013년 시진핑 주석은 9월과 10월 각각 카자흐스탄과 인도네시아를 방문하면서 “실크로드 경제벨트”와 “21세기 해상실크로드”를 발표하였다. 중국에서 유럽으로 대륙의 길목인 카자흐스탄에서 내륙의 통로 실크로드 경제벨트를 제시했고, 중국 연안에서 남중국해를 거쳐 인도양과 남태평양으로 진입할 수 있는 해로의 길목인 인도네시아에서 해양의 통로 21세기 해양실크로드를 제시한 것이다.⁵⁾ 일대일로전략이 지역적으로는 중국의 시안(西安), 우루무치(烏魯木齊) 등을 관통하고 중앙아시아, 이스탄불을 거쳐 독일의 뒤스부르크까지 이어지는 육상통로와 중국 동부 해안에서 출발해 동남아시아와 몰디브 등 인

4) 이봉걸, “중국의 꿈 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 한국무역협회 국제무역연구원, 『Trade Focus』 Vol.14 No.16, 2015. p.1

5) 이창주, “중국의 일대일로와 한국의 대응책”, 『남북물류포럼』 제 108회 조찬회 발제문, 2015. p.9

도양을 거쳐 유럽에까지 이르는 해상통로로 고대 실크로드가 중국에서 시작되어 아시아를 거쳐 유럽대륙을 횡단하였던 대륙 간 무역의 교통로였다는 점에서 현대판 일대일로 전략을 “新 실크로드”라고도 부른다. 일대일로는 중국에서 출발해 동남아, 중앙아시아, 중동 등 지역을 거쳐 유럽에 닿는 26개국 인구 44억 명을 포괄하는 거대 프로젝트이며, 일대일로에 포함된 국가의 중요 지표가 세계에서 차지하는 비중은 인구 63%, 약 21조 달러의 전 세계의 약 29%를 차지하는 경제규모, 전 세계 상품 및 서비스 수출 등 교역량 23.9%에 달하는 규모이다.

육상 실크로드 경제벨트는 시안에서 출발하여 우루무치, 중앙아시아, 이스탄불을 거쳐 뒤스브르크에 닿고 21세기 해상 실크로드는 취안저우(泉州)에서 출발해 광저우(廣州), 싱가포르, 방글라데시, 탄자니아, 홍해를 거쳐 지중해에 도달한다. 일대일로의 진정한 의미는 단순히 육로와 해로로 동아시아와 유럽을 연결한다는 데에 그치는 것이 아니라, 공간을 플랫폼으로 삼아 중국의 국제 자유무역지대 확장이며 덩샤오핑의 제1개혁개방 이후 제2의 개혁개방이라고 할 수가 있다. ⁶⁾

2. 일대일로(一帶一路)정책의 목표

1) 경제성장을 추구

일대일로(一帶一路)정책은 후 금융위기 시대에 세계경제 성장 동력인 중국이 자신의 생산 능력 우세, 기술과 자본 우세, 경험 우세를 시장과 합작의 우세로 변화시키고 전 층면의 개방을 달성하는 것이다. 일대일로(一帶一路)정책의 실행을 통해 중국 개혁 개방의 이득, 경험과 교훈을 함께 나눈다. 중국은 더욱더 연선 국가 간의 합작과 교류를 추진하고 더욱더 평등, 균형적인 새로운 글로벌 발전 파트너 관계를 건립함으로써 세계 경제에 장기적으로 안정적인 발전 토대를 단단히 다지고 있다.

6) 김나영, “중국 일대일로 정책 분석을 통한 한국 기업의 중국시장 진출 전략에 관한 연구”, 경희대학교 석사학위논문 2016. pp.10-11.

2) 새로운 균형 글로벌화의 실현

고전적인 글로벌화는 바다에서 나온 것이다. 연해 지방 해양국가가 먼저 발전하고, 육상국가 내륙 지방이 낙후 된다, 이로부터 거대한 빈부 격차가 생겼다. 고전적인 글로벌화는 유럽에서 나타나 미국에서 더욱 발전되고 최종적으로 세계질서의 “서구중심론”이 형성되었다. 동구가 서구에 종속되고 농촌이 도시에 종속되며 육상이 바다에 종속되는 등의 불균형하고 불합리한 구성을 초래하였다. 지금부터 일대일로(一帶一路)정책은 세계의 재구형을 추진하고 있다. 일대일로(一帶一路)정책은 서부의 개방을 격리한 것으로 서부와 아시아, 몽골 등 내륙국가와 지역의 발전을 추진한다. 이로부터 국제사회에서 새로운 포용적인 발전이념을 펴고, 동시에 일대일로(一帶一路)정책은 중국이 자발적으로 서구에 중국의 생산 능력과 경쟁력 있는 산업을 보급함으로써 연선 국가가 먼저 이득을 받을 수 있게 한다. 역사상 중부아시아 등 실크로드 연선 지역이 동, 서구 무역 문화교류의 통로이지만 발전이 더딘 곳이다. 이 지역들을 발전시키면 유럽이 건립한 글로벌화중에 있는 빈부 격차, 지역 불균형 발전을 없앨 수가 있고, 평화롭고 안전하여 번영을 누리는 세계를 만들 수도 있다.

3) 각 구역 간 새로운 형식의 협력 방식을 개창.

중국의 개혁 개방은 지금 세계사에서 볼 때 가장 큰 혁신이다. 동시에 일대일로(一帶一路)정책은 경제희망이론, 경제대 이론, 21세기국제협력이론, 구역협력이론, 글로벌화이론 등 혁신경제이론을 제시한다. 7)

3. 일대일로(一帶一路)정책의 특징

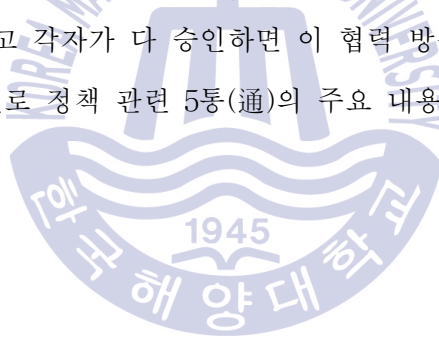
일대일로(一帶一路)정책의 가장 큰 특징이 포용성이다. 구체적으로 살펴보면, 첫째, 본 정책이 각 협력 나라 혹은 지역 간의 소통을 중시한다, 즉 각 나라 혹은 지역은 중국의 규칙을 따라 하는 것이 아니라, 서로 소통하고 상대방도 원하는 원칙으로 협력한다. 둘째, 일대일로(一帶一路)정책의 추진이 共商

7) 百度百科

(경제 소통), 共建(공동 발전)과 共享(이익 공유) 원칙을 따라 하는 것이다.

그리고 실시 방안도 포용성을 중시한다. 첫째, 합작 메커니즘: 합작 쌍방의 기존 메커니즘을 존중하며 기존 합작 스타일을 강제적으로 변경시키지 않는다. 둘째, 합작분야: “5통”개념을 발표하였다. 1) 정책소통(政策溝通) - 정책조율 강화 : 관련국과 정책교류 확대를 통해 신뢰 구축, 협력기반 강화, 2) 시설연통(設施聯通) - 인프라 정비 : 육로, 수로, 항만, 에너지 파이프라인 등 건설협력 확대, 3) 무역창통(貿易暢通) - 교역활성화 촉진 : 무역지 장벽 완화, 투자 촉진, 첨단산업협력 등 추진, 4) 자금융통(資金融通) - 금융 협력 확대 : 국제금융협력 확대, 실크로드기금 운영 촉진 등 추진, 5) 민심상통(民心相通) - 민간교류 활성화 : 문화, 관광, 교육 등 민간교류 확대. 셋째, 협력방식 사원에 다양성을 중시하고, 통일적인 참여규칙을 규정하지도 않으며, 동일성도 추구하지 않는다. 그리고 원활하고 유연한 협력 방식을 주장한다. 단, 협력자 전체의 이익을 다 배려하고 각자가 다 승인하면 이 협력 방식으로 바로 실행된다.

<표 2-1>은 일대일로 정책 관련 5통(通)의 주요 내용을 나타내고 있다.



<표 2-1> 일대일로 정책 관련 5통의 주요 내용

분야	주요 추진 내용
정책조율 강화	-일대일로 정책 관련 국가와 정책교류 확대를 통해 지역협력 기반 구축
인프라 정비	-국가 간 기초설비건설계획과 기술표준시스템 연계 강화 -항만기초 설비건설 속도 및 수로 연결망과 항공망 등 협력 강화 -에너지기초설비 연계망, 광케이블 등 상호 연결 및 건설 협력 강화 등
교역 활성화 촉진	-공동 자유무역지대 건설 확대 추진 -검역 인증 등 각국의 비관세 -상호간 무역 투자 등의 협력 확대를 위한 다양한 형태의 규범 마련 -IT, BT 신에너지 신소재 등 첨단산업 영역 협력 확대 등
금융협력 확대	-아시아의 통화안정을 위한 금융협력시스템 강화 -각국의 통화 사용 확대 -국제금융기구(AIIB, BRICs 등)확대와 실크로드기금 운영 촉진 -주변국 정부 및 높은 신용 등급 기업의 중국내 채권 발행지지 등
민간교류 활성화	-문화, 관광, 교육 등 여러 측면의 교류 확대

자료: 이봉걸, “중국의 꿈 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 2015.

제2절 정책의 추진 현황

1. 금융 협력

중국은 국제금융협력을 통해 일대일로 추진을 위한 재원확보 계획을 추진하고 있다. 구체적으로 중국이 구상하는 일대일로 사업 추진 관련 재원 확보가 가능한 국제금융협력은 크게 NDB, SCO개발은행, AIIB, 실크로드기금 등 (NDB: New Development Bank, SCO: The Shanghai Cooperation Organisation, AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank.)으로 이루어진다.

1) 신개발은행(NDB) : 2013년 3월 브릭스 5개 회원국이 참여해 설립한 은행으로 자본금 규모는 1,000억 달러이다.

2) 상하이협력기구(SCO)개발은행 : 중국, 러시아, 과거 소련 연방에서 독립한 국가들이 참여하는 상하이 협력기구는 2015년 SCO개발은행 설립을 추진하였다.

3) 아시아 인프라 투자은행(AIIB) : 자본금 1,000억 달러를 목표로 추진된 AIIB는 2015년 6월 기준 50개국이 가입에 서명하였다.

4) 실크로드기금 : 중국이 2014년 11월 일대일로 사업 추진을 위해 자체적으로 400억 달러의 기금을 조성하였다.

그리고 <그림 2-1>은 중국의 글로벌 금융프로젝트를 나타내고 있다.

<그림 2-1> 중국의 글로벌 금융프로젝트



중국은 일대일로 사업의 재원을 마련하기 위해 AIIB를 추진하는 과정에서 미국의 반대에도 불구하고 성공적으로 추진하였다.

이처럼 중국이 AIIB를 성공적으로 추진 할 수 있었던 배경 가운데 하나는 향후 아시아지역에서 전개될 것으로 예견된 인프라 사업의 시장규모에 기인

하고 있다.

1) 아시아개발은행(ADB)은 2010~2020년 기간 동안 아시아 국가는 지속적인 성장을 위한 인프라 개선을 위해 8조 달러에 달하는 투자 자금이 필요하지만, 아세안을 포함해 적지 않은 아시아 국가는 투자재원 확보 능력이 미흡하다고 주장을 하고 있다. 그리고 아시아인프라투자은행(AIIB)은 일대일로 사업을 포함해 아시아 인프라 투자 시장을 주도할 것으로 전망되면서 영국을 포함한 다수의 미국 우방이 AIIB에 참여하였다.

2) ADB와 AIIB는 활동 영역이 중복되지만, ADB는 개도국 빈곤 감축을 목표로 투자를 진행한 반면, AIIB는 개도국 인프라 투자를 목표로 제시한다(ADB: Asian Development Bank, IMF: International Monetary Fund, IBRD: International Bank for Reconstruction and Development)하고 있다.

한편 중국이 기존 국제금융기구의 지배구조에 대한 문제점을 잘 알고 있다는 점에서 AIIB를 중국만을 위해 운영하기는 쉽지 않을 것으로 전망된다.⁸⁾

2. 철도 개통

2013년 7월 총 길이 1만 214km의 허난성 정저우-독일 함부르크 간 국제화물 열차의 시범운행을 시작하였다.⁹⁾

그리고 중국 국경지역인 신장자치구의 아라산커우부터 총 5개국(카자흐스탄, 러시아, 벨로루시, 폴란드)을 거쳐 최종 목적지인 독일 함부르크에 도착하는 이 열차는 16~18일가량 소요되며 연 50회 가량 운행할 예정이다.

한편 이 노선은 해상운송보다 운송시간을 20일 단축하고, 항공운송 비용의 약 80%를 절감하게 되며, 컨테이너 당 운송비용은 2,000~3,000위안(약 40~60만 원)을 절감하게 된다.¹⁰⁾

8) 이수행, 조웅래 “중국의 일대일로(一帶一路)와 시사점”, 「이슈 & 진단」, 경기연구원, pp.5-7.

9) <http://news.xinhuanet.com>

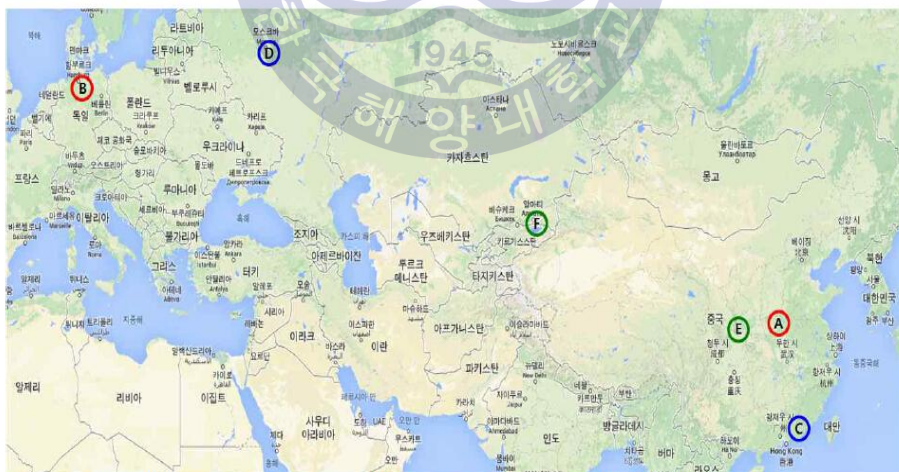
10) 리위, “중국, 정저우-유럽 간 국제화물철도 개통”, 「코트라 정저우」 무역관, 2013

그리고 2013년 11월, 총 길이 2만km의 광둥성 둥관-러시아 모스크바 간 국제화물철도를 개통하였으며. 이 철도의 소요시간은 15일이며 향후 베트남, 인도네시아, 미얀마 등에서 생산된 제품들도 둥관 운송센터를 통해 러시아로 수출될 수 있고 또한 이 철도를 내이명구 자치구에 건설 예정인 철도와 연계하여 극동지역 진출도 계획하고 있다.11)

그리고 2013년 11월 중국-중앙아시아, 유럽, 러시아로 연결되는 장안호(長安號)가 개통되었다. 즉, 장안호는 시안에서 네덜란드 로테르담, 러시아 모스크바와 연결하는 2개 노선으로, 그 일부인 시안-카자흐스탄 간 노선이 개통되었으며, 이를 통해 해외기업의 세관신고를 면제해주는 특혜를 제공하고 있다. 그리고 시안-러시아 모스크바 노선(7,251km)의 일부인 시안-카자흐스탄 알마티 간 노선(3866km)이 개통되어 시안에서 카자흐스탄 알마티까지 6일이 소요되며 이 노선은 2014년 6월부터 주 1회 운행하기로 합의하였으며 이를 이용한 여행상품도 출시하였다. 12)

<그림 2-2>는 시진핑정부의 주요 개통 철도의 거점을 나타낸다.

<그림 2-2> 시진핑 정부의 주요 개통 철도 거점



주: A ↔ B는 해남성 정저우-독일 함부르크, C ↔ D는 광둥성 둥관-러시아 모스크바, E ↔ F는 쓰촨성 시안-카자흐스탄 알마티.

11) <http://news.gaotie.cn>

12) <http://news.xinhuanet.com>

한편 중국 내에서는 총 길이 1,775km의 우루무치-란저우 간 고속철도가 2014년 6월 완공되었으며, 2014년말에 정식 개통할 계획이다.

위 고속철은 2009년 착공하여 1,400억 위안(약 23조 원)이 투자되었으며, 시속 200~250km로 서부지역의 간쑤성, 칭하이성, 신장자치구 3개성의 운송시간을 8시간으로(일반열차 20시간) 단축한다.

향후 중국은 총 1,400km 란저우-장쑤성 쉬저우(徐州) 간 고속철을 2016년 완공할 예정이며, 이로써 중국 동서 간 총 3,176km의 고속철을 개통하게 되어 중국 내륙과 중앙아시아 국가들을 빠르게 연결할 수 있게 된다.¹³⁾

3. 신규노선 건설

시진핑 정부는 20~30개국과 고속철 협력을 논의하면서 고속철도 실크로드 구상에 외교력을 집중하고 있다.¹⁴⁾

중국정부는 2009년부터 유라시아 고속철도, 중앙아시아 고속철도, 범아시아 고속철도 3개 노선 건설을 전략적으로 추진해왔다.¹⁵⁾

유라시아 고속철도는 영국 런던부터 프랑스 파리, 독일 베를린, 폴란드 바르샤바, 우크라이나 키예프, 러시아 모스크바, 카자흐스탄 알마티를 지나 중국 국경인 신장까지 이어지며, 카자흐스탄에서 몽골 울란바토르를 지나 중국 내 이명구를 통해 중국과 연계할 수 있다.

중앙아시아 고속철은 터키, 이란, 우즈베키스탄, 키르기스스탄, 투르크메니스탄, 카자흐스탄, 신장을 연결하는 노선으로, 향후 터키에서 독일까지 연장할 수 있다.

범아시아 고속철은 원난성 쿤밍, 베트남, 캄보디아, 태국, 말레이시아, 싱가포르를 잇는 노선이다.

2013년 9월 중국은 ‘중국-우즈베키스탄 우호협력조약’을 체결하여 양국을

13) <http://gansu.gscn.com>.

14) <http://www.bjnews.com>.

15) <http://news.gaotie.cn>

있는 철도를 조기에 착공하기로 하였다.¹⁶⁾ 양국은 철도 건설뿐만 아니라 석유, 가스 등에 대한 천연자원 공동 탐사 및 개발협력 강화에 합의하고, 2017년까지 교역규모를 50억 달러로 확대하기로 한다.

2014년 2월 시진핑 주석은 소치올림픽 기간 중 러시아를 방문하여 러시아 시베리아 횡단철도(TSR)를 중국의 실크로드와 연계하는 방안을 논의하였다.¹⁷⁾

러시아의 시베리아 횡단철도(총 길이 약 9,300km)는 블라디보스토크에서 모스크바까지 연결되는 철도로, 1891년에 착공하여 1916년에 완공되었다.

총 길이 4,018km의 렌윈강-시안-란저우-우루무치-아라산커우를 연결하는 중국횡단철도(TCR)가 러시아 시베리아 횡단철도와 간선을 통해 연결될 것으로 예상된다.

2014년 5월 중국 연운항 항구에 중국-카자흐스탄 철도 물류센터 건설을 착공하였다. 중국과 카자흐스탄은 2012년 두 번째 국경 간 철도노선인 중국 휘얼귀스-카자흐스탄 제티겐 확장공사를 완료함에 따라 카자흐스탄이 물류 중심지로 부상하고 있다.¹⁸⁾ <표 2-2>는 시진핑 정부의 주요 철도협력 추진 현황을 나타낸다.

16) <http://news.xinhuanet.com>

17) <http://www.fmprc.gov.cn>

18) <http://news.xinhuanet.com>

<표 2-2> 시진핑 정부의 주요 철도협력 추진 현황

시기	주요 노선	현황
2013.7	중국 하남성 정주-독일 함부르크	국제화물열차 시범운행
2013.9	중국-우즈베키스탄	양국 협력강화 및 철도 조기착공 합의
2013.11	중국 광둥성 동관-러시아 모스크바	국제화물철도 개통
2013.11	중국 시안-카자흐스탄 알마티	중국 시안-러시아 모스크바 노선의 일부 개통
2014.2	중국-러시아 시베리아 횡단철도	중국의 신 실크로드 전략과 연계 방안 논의

자료: 언론 매체 참고하여 작성

4. 해양 실크로드

중국은 동남아시아, 중동, 아프리카 국가들을 대상으로 항구 건설 협력을 적극 추진하고 있다. 이는 남중국해-인도양-아라비아해에 걸친 중국 선박의 기점 확대를 의미한다. 서방에서는 이를 ‘진주목걸이’ 전략이라고 명명하면서, 중국의 영향력 확대를 경계하고 있다.

중국은 2013년 2월 파키스탄 과다르항의 운영권을 인수하여 중국해외항구유한공사(Chinese Overseas Port Holdings)가 항구의 운영 및 관리를 담당하고 추가 개발권도 보유하게 되었다.¹⁹⁾

2014년 2월 개최된 중국-파키스탄 정상회담에서 시진핑 주석과 후세인 파키스탄 대통령은 양국간 ‘경제회랑’ 추진을 통해 중국 신장과 파키스탄 과다르항을 잇는 경제협력지구 건설의 가속화에 합의하였다.²⁰⁾

2013년 2월 중국은 방글라데시 치타공 항구 건설에 합의하고 87억 달러를 투자하기로 한다.²¹⁾

19) <http://finance.people.com.cn>

20) <http://www.mfa.gov.cn>

2014년 6월 중국-방글라데시 정상회담에서 방글라데시 셰이크 하시나 총리는 방글라데시의 벵골만 소나디아 심수항에 대한 중국의 건설투자 유치의사를 표명하였다.²²⁾

시진핑 주석은 2013년 3월 아프리카 순방 시 탄자니아를 방문하고, 바가모요 항구 개발을 위한 투자개발 협정을 체결하였다.²³⁾

위 항구는 초상국 국제유한공사(China Merchants Holdings International Company Ltd.)가 2015년부터 건설할 예정이며, 그 규모는 100억 달러에 달한다.

2013년 8월 중국이 5억 달러를 투자한 스리랑카의 콜롬보 국제컨테이너터미널이 운영을 시작하였다.²⁴⁾

중국개발은행(China Development Bank)은 2012년 초상국 국제유한공사에 위 터미널 투자를 위한 3억 달러를 지원하였으며, 향후 초상국 국제유한공사가 운영을 담당하며 85%의 지분을 보유하고 있다.

중국이 차관과 기술을 제공한 스리랑카 함반토다 항구가 2012년 6월부터 운영되고 있다.

2013년 11월 중국은 예멘에 아덴항, 모카항의 컨테이너 부두 확장을 위해 5억 달러 규모의 차관을 제공하기로 하였다.²⁵⁾

베이징에서 개최한 중국-예멘 정상회담에서 양국 정상은 예멘 항구 확장 건설 및 에너지 관련 양해각서를 체결하였으며, 향후 전략적 경제협력 관계를 구축해갈 것을 합의하였다.

리커창 총리는 2014년 6월 그리스를 방문하여 50억 달러 규모의 무역투자협정을 체결하였다.²⁶⁾ 아래 <표 2-3>은 시진핑 정부의 주요 해상협력 추진 현

21) <http://cn.reuters.com>

22) <http://www.porttechnology.org>

23) <http://www.reuters.com>

24) <http://www.bloomberg.com>

25) <http://www.reuters.com>

황을 나타낸다.

<표 2-3> 시진핑 정부의 주요 해상협력 추진 현황

시기	주요 시안	현황
2013.2	파키스탄 과다르항 운영권 인수	2014년2월 경제협력지구 건설 가속화 합의
2013.2	방글라데시 치타공 항구 건설 합의	2014년6월 방글라데시 추가 투자 유치 의사 표명
2013.3	탄자니아 바가모요 항구 개발 협정 체결	2015년부터 건설 예정
2013.8	스리랑카 콜롬보 국제컨테이너터미널 운영	중국 초상국 국제유한공사가 지분 85%보유 및 운영계획 중국이 차관 제공한 스리랑카 함반토다 항구 운영 중
2013.11	예멘 아덴항 및 모카항 컨테이너 부두 확장 차관 제공 합의	중국-예멘 정상회담에서 항구 확장건설 및 에너지 관련 양해각서 체결
2014.6	중국-그리스 무역투자 협정 체결	해운 및 조선 협력을 강화할 전망

자료: 언론 매체 참고하여 작성

리커창 총리는 COSCO(China Ocean Shipping Company)가 개발에 참여 중인 그리스의 피레우스항을 방문하여 해운강국인 그리스와의 해운 및 조선 협력을 강화하기로 하고, 피레우스항을 기점으로 유럽으로 통하는 내륙지역의 철도노선 인프라 사업에 투자의사를 표명하였다.

26) <http://www.bbc.com>

5. 관련 추진 사업

아래 <표 2-4>는 일대일로 관련 추진 사업을 나타내고 있다. 실크로드 경제지대와 21세기 해상실크로드 양 측면과 시기에 따른 사업들이다.

<표 2-4> 일대일로 관련 추진 사업

구분	시기	주요 내용
실크로드 경제지대	2013.7	하남(河南)성 정주(鄭州)에서 출발해 독일 함부르크에 이르는 총연장 1만214km의 국제화물열차를 운행
	2013.11	광둥(廣東)성 동관(東莞)에서 러시아 모스크바에 이르는 총연장 2만km의 국제화물 열차가 운행
	2013.11	중국-중앙아시아-유럽-러시아를 연결하는 창안호(長安號)가 개통
	2014.12	우루무치에서 란주(蘭州)를 잇는 1,776km구간의 고속철도 개통. 이 철도는 오는 2016년까지 중국 동부 강소(江蘇)성 쉬저우(徐州)로 연장해 3,176km의 최장 고속철도가 될 예정
	2015.4	신장자치구 카스와 파키스탄 과다르항을 잇는 3,000 km 구간에 철도, 도로, 에너지 수송과 등을 건설할 계획
21세기 해상실크로드	2012.6	중국의 차관과 기술원조로 완공된 파키스탄 함반토다항 정식 가동
	2013.2	파키스탄 과다르항 운영권을 인수해 항구 원영과 관리를 담당하고 추가 개발권도 보유
	2013.2	방글라데시에 87억 달러를 투자해 지타공 항구를 건설하기로 합의
	2013.3	탄자니아와 바가모요 항구 개발을 위한 투자 개발 협정을 체결
	2013.11	예멘과 아덴항 모카항의 컨테이너 부두 확장을 위해 5억 달러의 차관 제공에 합의
	2014.7	그리스를 방문해 46억 달러규모의 무역 및 투자협정을 체결하고 그리스의 피레우스항 운영권을 확보
	2014.9	스리랑카 콜론보 항구도시 공동건설 프로젝트를 포함한 20개의 계약 체결

자료: 언론자료를 토대로 작성

제3절 일대일로(一帶一路)정책이 중국과 세계 경제에 미치는 영향

일대일로(一帶一路)정책이 세계 경제와 중국 경제에 미치는 영향은 다음과 같다.

1. 세계 경제에 미치는 영향

1. 글로벌 네트워크 구축

1) '일대일로' 연선국(沿線國)의 총인구는 약 44억 명이고, 경제총량은 21억 달러로, 각각 전 세계의 63%, 29%를 차지하였다.

2) '일대일로' 사업은 중국-중·동유럽 협력체(16+1)를 강화하고 중국과 유럽 간의 협력을 이끌어낼 것으로 보인다.

3) 중·동유럽은 중국과 유럽의 '오통(五通)-도로통, 무역통, 정책통, 화폐통, 인심(人心)통-이라 불린다.

4) 일대일로 전략의 특징은 확장 가능성임. '일대일로'의 대역폭과 경로는 계속해 연장되어 글로벌 상호소통 네트워크를 형성하게 될 것으로 전망된다.

5) 해상 실크로드를 통해 아세안 10개국과의 교역을 확대할 것이다.

2. 아시아 자산관리 분야에 새로운 성장 포인트를 제공 새로운 성장 동력 확보

1) 뉴노멀(新常态) 상태에서의 새로운 성장 동력이다.

2) 일대일로 프로젝트를 통해 철도, 발전소, 통신 등을 신흥국에 수출하고 인프라 투자를 확대해 국내의 잉여 생산력을 소비하고, 내수 부진으로부터 오는 문제점들을 해소할 수 있다.

3. 아시아 자산관리 분야에 새로운 성장 포인트를 제공하였다

2. 중국 경제에 미치는 영향

1. 중국의 에너지 안보 강화

1) 육상 실크로드가 지나가는 중앙아시아와 구소련 지역에는 석유와 천연 가스가 풍부하였다.

2) 해상 실크로드는 동남아 무역과 석유 운송로에 대한 중국의 영향력 강화에 일조할 것. 중국이 수입하는 원유의 80%가 해상 실크로드의 일부인 말라카 해협 항로로 운송되기 때문이다.

2. 중국 주도의 메가 경제권 형성

주요 신흥국에 대해 인프라 투자 등의 경제적 지원을 통해 중국 주도의 경제협력체 확립되었다.

3. 새로운 성장 동력 확보

1) 뉴노멀(新常态) 상태에서의 새로운 성장 동력이다.

2) 일대일로 프로젝트를 통해 철도, 발전소, 통신 등을 신흥국에 수출하고 인프라 투자를 확대해 국내의 잉여 생산력을 소비하고, 내수 부진으로부터 오는 문제점들을 해소할 수 있다.

4. 중국 경제의 여러 격차를 해소

1) 2014년 기준 중국의 지니계수는 0.469에 달함. 중국 경제에서 도농 간 격차, 지역별 격차가 심각함. 특히 '선부론'에 따른 개발로 인해 동부 연안지역과 서부지역 간의 격차가 두드러진다.

2) '일대일로'는 중국 중서부에 대한 개방과 개발을 골자로 함. 따라서 이 전략을 통해 중국 내의 지역 불균형 발전을 해소하고, 도농격차를 줄이며, 소수민족의 독립 움직임도 어느 정도 약화시킬 수 있을 것으로 예상된다.

제3장 중국 항만의 발전 현황 분석

제1절 항만물류 환경변화

1. 세계 컨테이너 물동량 변화

2012년 중국의 주요 컨테이너항만의 물동량은 전년대비 별로 증가하지 않고 다 같이 부진한 현황을 이루고 있다. 2010년부터 시작하여 중국컨테이너 물동량은 5%의 속도로 감소되고 있으며 작년과 대비하면 증가폭이 오직 3.96%로 최근 10년의 평균치보다 상당히 낮은 수치이다 이것은 금융위기 때를 빼고 제일 낮은 것으로 추측된다. 전체 한해에서 즉 2012년 말까지의 경기부양 정책은 화물량의 가속화 회복을 도모하지 못했다 컨테이너 물동량은 앞부분은 높고 뒷부분은 낮은 추세를 나타내고 계절에 따라 점차 약해지는 국면을 나타냈다. 종합적으로 볼 때 세계의 주요한 컨테이너물동량은 평균적으로 회복하는 단계에 있으나 해운경영은 아주 어려운 시기에 처해 있다.

2012년 세계 순위 20대 컨테이너 물동량의 절반이상은 항만증가속도의 3%밖에 도달하지 못했다. 또한 증가속도를 2자리수로 돌파할 수 있는 항만은 거의 없고 마이너스 증가추세는 선명해졌다. 물동량의 감소에 따라 항만 간의 경쟁은 더욱 치열해 졌다. 특히 중국 컨테이너 터미널인 아시아로서 싱가포르 항만은 충분히 중간정도의 중추지위를 발휘하고 있다. 컨테이너 물동량은 5%이상의 증폭을 유지하고 있으며 현재 상하이항은 중심지의 우위로 인해 여전히 최상위의 지위를 차지하지만 무역의 영향을 받아 증가속도가 제한을 받고 있다. 물동량의 절대치는 싱가포르와의 차이가 거의 없을 정도로 근접해졌다.²⁷⁾

2013년부터 세계 각국은 계속하여 경제개혁의 속도를 가속화하여 새로운 화폐의 관세정책 및 산업지속계획도 제출되었다. 각국 교통시설, 부동산 등

27) <http://www.port.org.cn>

기초건설부문이 더욱 강화되었다. 또한 동맹과 파트너 관계협의 등 구역과의
협업심화 등 일련의 행동은 항만산업을 효과적으로 발전시킨다. 금년에 예상
되는 전세계 항만물동량과 컨테이너 물동량은 균형적인 성장추세를 유지하며
증가 평균속도는 6%이상이다. 그 가운데서 유럽항만이 경제회복의 영향으로
하락 추세로부터 균형적인 추세를 회복하고 있다. 하지만 증가폭은 제한되며
여전히 3%보다 낮다. 한편 미주 및 아프리카지역은 국제무역량의 느린 회복
과 항만생산량에 따라 증가하게 되며 그 결과 물동량의 속도는 더 빨라진다.
하지만 아시아항만은 새로운 내부적 수요와 자극정책의 작용에 따라 증가속
도는 다시 7%이상으로 회복되고 이외에도 국제적 컨테이너물동량은 여전히
낮은 속도로 발전하는 추세를 유지하며, 증가속도는 상대적으로 빠르게 나타
난다.

2. 컨테이너 선박의 대형화

2008년 경제위기 발생 후 해운업은 그전에 없었던 경쟁이 심화되고 화물량
공급부족과 운송능력 과다 및 운임가격의 하락 등 여러 개의 항만기업이 돌
파구를 찾았지만 효과가 나타나지 않고 있다. 어떠한지 세계 해운운송능력
공급이 수요를 초과한 현상은 몇 년 동안 지속되었고 지금도 큰 변화는 가져
오지 못하였다. 대형선박 제조 규모와 수량은 점차 상승추세를 이루어 2009년
10,000TEU의 대형선박이 완성되었는데 실제적으로 사용된 것은 18척이다.
2010년에는 10척, 2011년에는 5척, 2012년에는 12척에 달한다. 마스크선사가
예약 제작한 3E형 20척의 대형 선박은 미래2~3년 안에 계속하여 사용될 것
이다. 세계의 대형 컨테이너선박추세는 이미 막을 수 없게 되었다. 해상 컨테
이너운송은 이미 적응, 성장과 성숙의 발전과정을 거쳤다. 지난 1950년대 후
기의 컨테이너의 운송능력은 고작 수백 개 밖에 안 되었다. 그 이후에 점차적
으로 증가하게 되었다. 지난 1990년대 컨테이너 선박의 물동량은 4000TEU에
서 8000TEU를 완성하여 새로운 과도기를 완성하였다. 21세기에 들어서는
10,000TEU급의 대형 컨테이너 선박이 출현하였다. 그리고 2005~2006년은 몇
척밖에 안 되었던 규모로부터 10,000TEU급 컨테이너 선박이 2008년부터 폭

증하기 시작하였다. 세계경제위기와 저성장은 장애가 되어, 컨테이너 대형화의 추세로 이끌어간 요소이기도 하다.²⁸⁾

세계컨테이너선박 대형화 추세는 중국의 무역방식과 생산방식에 일정한 영향을 미치게 된다. 원양운송의 관점에서 볼 때, 대형선박의 단위운송원가는 더할 나위 없이 낮다. 하지만 그 전제는 항만수심이 깊어야 하고 물품 공급원이 충족되어야 하며 항만기초설비가 완벽하고 물품처리욕구를 만족시켜야 한다. 선박이 접안할 항만이 작거나 선석 부족, 물품처리 시간이 길 때에는 항운회사에 가져주는 위험이 크다. 지금까지 항만기업이 사용하는 방법으로 볼 때 일반적으로 자신이 소유하고 있는 대형선박, 또 다른 기업은 선박을 임차하여 출항하는 방식, 예를 들면, 타이완의 에버그린사(Evergreen)는 선박을 임차하는 경영방식을 택하고 있고 14,000TEU급의 컨테이너선 10척을 임차해서 사용한다. 그리고 선박의 대형화 추세에 따라 선박회사 간의 경쟁은 더욱 격렬해 졌으며 항만 간의 경쟁도 촉진하였다. 총체적으로 말하면 선박의 대형화발전추세는 원가, 에너지 원천, 환경 등 방면의 영향을 받았을 뿐만 아니라 항만물류 속성의 영향도 받았다.

3. 항만 및 선사 간 전략적 제휴의 심화

기업 간 전략적 제휴가 일반적으로 기술 개발에 따른 위험분산과 규모의 경제에 의한 신규시장 참여 및 경쟁 우위 확보를 목적으로 하고 있듯이, 컨테이너 선사가 주요 항로에서 합작을 추구해온 배경과 동기 역시 같은 배경에 있다. 1960년대 이후 재래선 화물에서 컨테이너 화물로 전환되면서 선사들은 컨테이너선박뿐 아니라 막대한 자본이 소요되는 하역장비도 확보해야 하는 부담을 갖게 되었으며 대규모 선사들은 고정자산에 대한 막대한 투자에도 불구하고 경쟁 선사 간 급속한 서비스 동질화와 만성적인 선복과잉에 따른 낮은 운임수준의 장기적 지속은 선사의 경영을 어렵게 하였다. 이에 상기와 같은 부담을 덜기 위하여 약정한 파트너와 공동으로 분담하고 지속적인 운항빈

28) <http://www.56888.net>

도를 유지하기 위한 다양한 합작방식이 시도되었다. 항만의 특유한 산업특징은 국외항만발전의 관건적 요소이다. 업종사이의 균형과 합작에 중점을 두고, 정부는 항만의 발전을 항만과 주변의 제2산업과 결합하는 동시에, 항만의 대외운송을 통하여 수출입산업의 발전을 도모하였고, 항만단체의 분업과 합작은 제2산업을 형성하였다. 이외에도 산업의 심화발전과 분업세분화는 정부가 항만단체의 전체적인 이익에 간섭하는 동시에 항만운영의 독립성과 자주성을 보장하고 경쟁 환경을 더 공평하고 합리화 하게 하는 것이다. 정부는 마땅히 대책을 마련하여 중복적인 건설로 인한 낭비현상을 방지하여야 한다. 반드시 항만의 각자 특징을 살려 선순환적 경쟁추세, 차별과 경쟁, 코피티션(Coopetition) 경영추세를 이루어 주어야 한다. 각 항만의 이익과 수요를 만족시켜 주는 동시에 각 항만의 독특한 기능, 분업합작, 우위를 상호 보완, 국제항운시장에 적응하게 하는 것을 더 명확히 해주어야 한다.

일부의 국가는 이미 이러한 개념을 형성하였다. 항만사이의 합작은 항만의 지속적인 발전을 유지할 수 있는 지를 결정한다. 예를 들면 뉴욕뉴저지 항만사무국, 유럽항만조직과 일본운수성은 모두 항만조직의 역량을 확대하였다. 항만의 균형성을 유지하는데 주도적 작용을 하였다. 항만 내부의 합작이 원활하게 진행되고 전체적인 발전이 양성태세를 이루었다. 이와 동시에, 외국 정부도 관련된 법규를 응용하여 조정하였다. 예를 들면, 뉴욕뉴저지 항만사무국은 뉴욕항과 뉴저지항의 직접관리 권한을 가지고 있고, 유럽항만조직은 각 항만의 안전과 서비스 업무에 경영과 법률적 보장을 제공한 동시에 회전제도를 실시하여 항만의 발전추세를 직접 계획하였다. 일본의 운수성은 항만의 계획과 건설에 대하여 최종 결정권을 가지고 있다. 그리하여 항만단체 내부의 분업이 명확하고, 항만내부의 농업, 교통, 수력 등 기초시설은 모두 종합적으로 이용될 수 있고, 지역 산업 특징에 맞추어 환경보호에 법규를 제정하여 항만과 환경의 평형성 발전을 이룰 수 있었다. 이와 동시에 항만단체는 정보시스템의 구성을 강화하고, 경험교류 플랫폼을 건설하여 홍보와 인지도를 높이는 효과를 달성하여 핵심적 경쟁력을 높일 수 있다.

제2절 중국항만의 발전현황

중국의 항만은 1980년대 초 “연해대개발전략(沿海大開發戰略)”에 따라 국가 지정 8개 항만을 중심으로 개발되어 왔으며 현재는 허브항만, 지역중요 항만, 기타 중소형 항만으로 분류하여 개발하고 있다. 2006년 8월 중국 교통부는 “중국항만법(中國港口法)”에 근거하여 “전국연해항만배치계획”을 실시하였고 이 계획에 따라 연해항만들은 다롄(大連), 청도항(靑島)을 중심으로 한 환보하이만 항만군(環渤海灣港口群), 상하이(上海), 닝보-저우산항(寧波舟山港)을 중심으로 한 장강삼각주 항만군(長江三角洲港灣群), 선전(深圳), 광저우항(廣州港)을 중심으로 한 주장삼각주 항만군(珠江三角洲港灣群), 동남 연해항만군(東南沿海港灣群), 서남연해항만군(西南沿海港灣群), 5개의 규모화, 집약화, 현대화된 항만군을 형성하고 있다.²⁹⁾ 아래 <표 3-5>는 2014년도 중국의 10대 항만의 물동량을 나타내고 있다.

<표 3-5> 2014년 중국 10대 화물항만 물동량 현황

순위	항구이름	2014년(억톤)	증가율(%)	2013년(억톤)	증가율(%)
1	닝보-주산항	6.91	-14.7	8.1	8.8
2	상해항	6.2	-20.11	7.76	5.5
3	천진항	4.51	-10	5.01	5.0
4	광주항	4.29	-5.72	4.55	4.87
5	쑤저우항	3.8	-16.3	4.54	9.3
6	청도항	3.75	-16.67	4.5	10.6
7	대련항	3.38	1.5	3.33	3.33
8	당산항	3.08	-30.94	4.46	22.4
9	친황다오항	2.87	5.13	2.73	5.0
10	잉커우항	2.61	-20.9	3.3	10

자료: 중국 정부 공식 자료 참고하여 작성

1. 중국의 항만개발전략

“十五”계획(2001-2005) 기간 동안 중국은 외국인 항만투자에 대한 개방을

29) 김아름, “한국과 중국의 컨테이너 터미널 운영사의 경영성과에 관한 연구”, 한국해양대학교 대 학원, 2013. p.29.

확대하고 다른 한편으로는 다양한 투자방식으로 투자자금을 확보하여 대규모의 항만개발에 착수함으로써 이전처럼 항만개발의 부진에 따른 체화체선 현상은 어느 정도 해소되었다. 그리고 중국정부는 “十五”계획(2001-2005) 기간 동안 항만의 규모, 시설, 서비스 등의 개선으로 선진화된 수송망 체계를 구축하였지만,³⁰⁾ 시장수요 변화에 따른 조정의 필요성과 발전단계에서 항만의 규모화, 집약화, 현대화 발전추세에 부응할 필요성이 더욱 커지고 있다.

“十一五”계획 기간에 중국의 경제, 특히 대외무역의 발전은 운송에 대한 수요가 계속 증가되었으며 이것은 직접적으로 중국의 항만건설에 대한 투자성장을 촉진하였고 항만의 확장에 동력이 되어 주었다. 대형화, 심수화, 전문적인 항만의 인프라를 건설하는데 현저한 성과를 거두었고 지속발전능력이 현저히 강화되었다. 연해 항만은 석탄, 광산, 석유, 박스, 곡식 등 5대 운송시스템은 거의 완성되었고, 내해항로는 기본적으로 국가고급항로망인 “兩橫一縱兩網”을 형성하여 수상운수공급능력이 현저히 향상되었다.³¹⁾ 중국경제발전, 특히 무역성장의 수요에 적응하였고, 교통운수부의 “十一五”계획은 연해항만의 건설한 발전을 적극적으로 추진해주어 연해항만의 물동량을 80%증가시켰고, 적응력은 1:1을 달성하였다.

30) 정국희, “발해만 3대 항만 코퍼티션 전략에 관한 연구”, 경상대학교, 석사학위논문, 2009, p.26.

31) <http://www.simic.net.cn>

<표 3-6> “十一五”기간 (2006-2010년)중국항만개발동향

중국연해항만 건설동향	<ul style="list-style-type: none"> ■ 항만의 3등급 분류: 23개의 중심항만(主枢纽港)과 기타항만은 지역주요항만(地区主要港口) 일반항만 및 중국연해항만으로 분류 ■ 5대 연해 항만 항만군(五大沿海港口): 환발해만, 장강삼각주, 동남연해, 주강삼각주, 서남연해 동항만군으로 배치
중국연해항만 건설동향	<ul style="list-style-type: none"> ■ 선석350여개(처리능력 19억 톤)신설 ■ 연해항만의 총 처리능력이 2005년 25억 톤에서 2010년 44억 톤으로 증가 ■ 컨테이너, 원유, 철광석, 석탄, 곡물 등 주중화물의 전용부두 건설
중국내하수계 건설동향	<ul style="list-style-type: none"> ■ 내하수계3급 이상 항로 10,000km이상 확보, 5급 이상 30,000이상 확보 ■ 내하수계의 컨테이너 수송능력 제고(준설사업)

자료: 중국물류 사이트

중국 항만 “十一五”계획기간의 발전추이는 항만물동량은 줄곧 증가를 유지하지 못하고 항만 이익모드를 경제효능제고를 추구하는 것으로 전환한다. 외부수요는 항만화물처리 구조의 변화를 불러일으킨다. 항만능력은 구조적인 과잉에서 나타나고 업체내부경쟁이 점차 치열해지고 항만은 대형화, 정보화, 현대화 방향으로 발전하고 있다³²⁾

2013년 중국 해상교통운수업“十二五”계획의 목표를 확정하였다. 해상운송 부문은 해운선박의 운송능력 구조를 최적화하고 선박의 대형화 및 전문화를 촉진하며 대형의 경쟁력을 갖춘 대형 해운기업을 육성하여 원양운송 능력을 증강시킨다. 항만건설 방면, 연해항만의 건설을 질서 있게 추진하고 항만분포를 완비하며, 기능을 확장하여 항만의 서비스수준 제고에 주력한다. 석탄, 원유, LNG, 컨테이너 등 주요 화물 전용부두 건설을 중점적으로 추진한다. 항만물류 방면, 항만물류의 발전을 가속화하며 항만과 임항 산업단지의 효과적인 연계발전을 추진한다.³³⁾ 그리고 아래 <표 3-7>은 “十二五”기간 동안 중국

32) 羅平, “十二五期我國港口行業發展趨勢“, 國家發改委綜合運輸所, 2012, p.2.

33) 부산발전연구원, 「동아시아 물류동향」, 2013, pp.16-17.

항만의 개발동향을 나타내고 있다.

<표 3-7> “十二五”기간(2011-2015) 중국항만개발동향

항목	내용
1	항만업체 합병을 가속화하고 대형구역항만그룹을 조직하다
2	규모, 수량, 외부확장을 집약형으로 전환하고, 복합형, 종합형, 기능성의 정체 개조를 진행시킨다
3	임항산업 집단화를 도모하고 대대적으로 현대물류서비스업체를 발전시킨다
4	항만의 경제복지를 확장하고 적극적으로 국제직속운송과 해상철도 복합운송을 발전시킨다

자료:中國行業研究網

2. 중국의 항만정책변화

1984년 항만관리체계 개혁의 기초위에 2001년 중국 정부는 새로운 항만관리체계 개혁을 실시하였다. 중앙에서 관리하던 항만과 이중으로 지도하던 항만을 모두 지방에 이관하여 관리하도록 하였다. 항만행정관리와 생산경영은 정기분리를 실시하였다. 그밖에 내하 해운관리체계 개혁을 심화시켰으며, 양쯔강 항만해운 치안에 대해 통일 관리를 실시하였다. 뿐만 아니라 선박검사관리체제도 개혁을 실시하였다. 국가선박검사국과 중국선급사를 분리시키고 중앙과 지방 선박검사국 간 관계를 정리하였다. 수상안전 감독 관리체제를 개혁하여 교통운수부 직속의 해사국을 설립하고 지방과 중앙의 수역 관리 업무분담을 명확히 하였다.

그리고 2002년부터 중국은 항만개발 관리권이 지방정부로 이관되고 외국인 투자를 허용함에 따라 지방정부가 대대적으로 항만을 개발하여 중복건설과 과잉투자문제를 야기했다. 그 결과는 해안선을 보유한 거의 모든 도시에서 항만이 개발되었으며 이러한 무질서한 경쟁은 전체적으로 중국 항만의 경쟁력을 약화시켰다. “十一五”³⁴⁾계획기간부터 중국정부는 공로 및 해상 운송 긴

급대응체제를 지속적으로 구축해 왔다.각급 정부부처와 대중형 운송 기업 간의사소통 협력 체제를 구축하여 특수시기에 석탄, 원유, 곡물 등 중점 물자의 운송을 보장하였다.

제3절 연운항과 청도항, 일조항의 발전현황

청도항, 일조항, 연운항항이 같은 중국 대표적인 항만이며 지리 위치(실크로드 동부, 유라시안 대륙교)하고 도시 발전 현황, 항구 규모, 일대일로 정책 중의 포지셔닝(금융 무역중심지, 일대 즉 육상운송의 시발점, 일로 즉 해상운송의 시발점임), 정책 지원 등도 비슷하며 3개의 항구 발전현황을 비교적으로 분석한 것을 통해 연운항항의 상황을 더욱 명확하게 파악할 수가 있다.



1. 청도항 발전현황

산둥성(山東省) 동부, 남쪽은 황해(黃海)에 접하고 산둥반도 남안 자오저우만(膠州灣)의 만구(灣口)에 위치한다. 자오둥(膠東) 지구의 최대 상공업 도시

34) “十一五”는 “제11차 5개년 계획”이며 중국 공산당은 2005년 10월 8-11일 북경에서 16기 5중전회에 2006-2010 향후 5년간 중국의 경제운용방향을 알 수 있는 경제발전의 지도이념과 경제사회 전목표를 포함한 “十一五”를 제시하였다.

로 중국 중점 개발 항구이다. 수심이 깊고 겨울에도 얼지 않는다.



원래는 작은 어촌에 지나지 않았으나 1897년 독일군이 자오저우만을 침입한 후 1898년 독일이 자오저우만의 조차권을 얻어 청도 조계지(租界地)가 설치되어 상항(商港) 및 군항(軍港)으로 삼고 시가지와 청도~지남(濟南)간 자오지(膠濟) 철도를 건설한 이래 중국의 주요무역항으로 부상하였다.

제1차 세계대전 당시 1914년에는 일본군이 들어와 일본도 이곳에 진출하였으며, 1922년에 중국정부에서 회수하였다. 1929년 특별시가 되었다가 1930년 시로 개칭되었다. 주요공업은 섬유 분야이며, 상하이(上海)·텐진(天津)과 더불어 섬유공업의 3대 중심지를 이룬다.

그밖에 제강·알루미늄·터빈·기관차·방직기계 등의 금속기계 공업이 발전하였고, 화학비료·약품·식품·담배·고무·강철·전자·계기 등의 공장이 있다. 특산물로는 칭도맥주가 있다. 철도는 자오지 철도의 종점에 해당하며, 뤼다(旅大)·텐진·상하이·롄윈강(連雲港)·엔타이(煙臺) 등과의 정기항로도 열려 있어 대외무역도 활발하다.

교육기관으로는 해양대학이 있고, 관광지에 루쉰(魯迅)공원, 중산공원, 라오산, 중국 과학원, 해양연구소 등이 있다. 경치가 아름다운 휴양지로 유명하다.



청도항(靑島港)은 1892년에 개항된 123년 역사를 가진 특대형 항구이며 청도노항구(靑島老港區) 황다오유항구(黃島油港區) 첸완신항구(前灣新港區)와 둥자커우항구(董家口港區) 4군데로 구성되었다. 주요 운송수단은 도로, 철도, 파이프라인, 항공이다. 2009년 청도항의 물동량이 3.15억 톤이며 2014년 물동량이 4.77억 톤에 도달하였다. 석탄, 원유, 관산물, 컨테이너 4대 주요 화물종류를 운송한 패턴이 형성되었고 물동량이 해마다 증가하고 있다. 지금 청도항의 대외 무역 물동량이 연속 전국 연해 항구 2위를 유지하고 있으며 원유 물동량이 연속 전국 연해 항구의 1위를 유지하였다.

산둥성의 중요한 유통도시인 청도시는 중국국내에서는 하남성(河南省), 허북성(河北省), 산서성(山西省), 섬서성(陝西省) 등 중서부 지역의 대외무역, 에너지, 원재료의 가장 중요한 항구가 되었다. 대외적으로는 세계 130개 국과 지역의 450개 항구에 거래하고 있다. 한국, 일본과의 무역 협조가 날로 활발하고 있다. 청도시의 교통 운송 시스템은 아주 발달하여, 지칭고속공로(靑濟高速公路) 칭인고속공로(靑銀高速公路)를 이용하여 전국의 공로망과 연결한 것을 실현된다. 철도 측면에는 자오지선(膠濟線) 자오황선(膠黃線)을 이용하여 징광(京廣) 징호(京滬) 룡하이(隴海)등 핵심 천도와 연결된다. 항공측면에 청도시에는 국가 우선급 개방 공항이 보유한다. 청도시내 보유한 천연 가스 파이프라인이 쓰보-청도 룡커우-엔타이등 중요 천연 가스 파이프라인과 연결되어 천연 가스 파이프라인 네트워크가 형성된다.³⁵⁾

일대일로(一帶一路)정책이 재정, 문화, 에너지 교통운송업, 통신업 등 분야를 포함하여 아시아, 아프리카, 유럽 지역과의 모든 분야의 사회협작과 교류이다. 일대일로(一帶一路)정책 상관계국과의 “호연호통(互聯互通)”을 하려면, 우선 교통의 원활하고 교통 서비스를 확보해야 한다. 이 때문에 중국 정부가 일대일로(一帶一路)교통 건설의 중요 항목과 실크 로드 경제대 구역 통관 일체화 개혁을 공포하여 중국-태국 중국-몽골 중국-러시아 중국-브라질 중국-키르기스스탄 중국-인도 중국-베트남 등 변경 운송 통로의 건설을 강화하여 중국내의 운송 시스템과 대외 국가와의 연결의 경제회망을 구축하였다.³⁵⁾

이를 따라서 중국철도운송총회사(中國鐵路運輸總公司)가 계속해서 중국-유럽 중국-아시아 나라간의 철도 운송 시설 품질의 업그레이드도 하고, 새로운 철도 운행 노선도 개발하였다. 그중에 중국-유럽 노선 21개, 중국-아시아 나라 17개이고 중국과 주변 나라간의 무역의 중요한 운송 통로가 되었다. 청도가 일대일로(一帶一路)정책 중 중요한 부분이며 유라시아 경제 회망중의 하나이며. 일대일로(一帶一路)정책 시행 후 많은 발전 기회를 획득하였다.

1. 내륙“无水港(무수항)” 건설 강화, 변경 철도 최적화, 해양-철도 복합 운송 통로 개발

물류는 항구의 발전의 기초이다. 전통 해양항구에 “无水港(무수항)”을 개발 건설하는 목적은 물류 통도의 연장이며, 전 분야 물류 공급 체인을 구성하고 청도항은 린이(臨沂), 동잉(東營) 두 군데에서 무수항을 설립하고, 정저우(鄭州) 시안(西安) 란저우(蘭州) 인촨(銀川)등 무수항을 이용하여 신장국제무수항(新疆國際无水港)과 연결된다. 이리하여 중국 서부지방과 동부지방을 통달한 “무수항연동네트워크(无水港聯動網絡)”가 형성되어 동시에 신장국제무수항(新疆國際无水港)을 중추로 하고 중국-아시아 중국-유럽 철도 운송 사업을 운영하였다.

35) 梁麗, 王有江 “The influence of One Belt One Road construction on Qingdao port transportation system”, 青島港灣職業技術學院論文, 2015.

36) 孫春芳. “交通部通過”一帶一路“實施方案”, 「21世紀經濟報道」 2015.

내륙무수항의 기능을 잘 발휘하려면, 전 코스의 서비스를 잘 해야 한다. 우선 화물이 항구에 정확한 도착 시간을 잘 파악하고 각 작업 절차의 연결을 잘 하는 것이다. 이를 위해서 청도항이 대규모의 투자를 하여, 세계 최고급의 선사 부두회사와 협력해서 첸완(前灣)항구 컨테이너 자동화 부두를 건설한다. 현대IT기술 자동식 제어기술 인터넷 기술과 인공 지능기술을 이용하고 작업 관리 시스템의 지능화를 실현하게 한다. 국제 컨테이너 정기선이 청도에서 하역이나 정박할 때 정확하게 안전하게 정보 잘 통한 작업이 될 수 있도록 한다. 그 다음에 물류 시스템의 각 부분을 통합 조정하여 저원가 물류 통로를 만든다. 첫째, 대외 컨테이너 업무 확대, 종합 서비스 기능 개발, 고객에게 보관 분류 배송 등 확장 서비스를 제공. 선물 인계, 용자저당 등 신형 물류업무를 개발한다. 둘째, 항구 정보 우세의 활용. 기존의 운송 망을 통해 대외 장거리 운송 노선, 중국국내 운송 노선 최적화. 물류 터미널 개발, 차량 적재량 증가 물류원가를 줄인다. 셋째, 발해(渤海)해협 해상-통로(공로 철도)와 중국-한국 철도 페리 공정의 고찰 작업의 추진. 점진적으로 연해 항구의 철도, 공로, 해상 운송 교통 시스템을 보완으로 자원 정보의 공유화가 실현되게 하였다. 다양한 방법을 통해 일대일로(一帶一路)정책의 실행을 추진한다. 요컨대 화물 유통 상업유통 자금유통 정보유통의 일체화된 종합형 데이터 플랫폼을 세우고 대통관 능력 완비된 해양-철도 운송, 공로-철도 운송 등 복합 운송 보세 물류 통로와 내륙 무수항 플랫폼을 구축하며 최종 무수항과 항구의 연통을 실현한다.³⁷⁾

2. 물류 데이터 플랫폼을 통합 조정한 스마트 항구 건설

항구가 시대변경에 따라 변해야 한다. 전통 항구 경영 방식을 바꾸고 현대적인 네트워크 방식을 이용하여 기업이 계속해서 성장할 수 있는 “네트워크+” 패러다임을 구축한 것으로 시대의 변화에 따라 나온 변혁과 혁신을 대응함. 현대식 물류 정보시스템의 구축을 추진하기 위해 많은 선진적인 기술을

37) 楊瑾. “山東發力无水港 對接一帶一路”, 「中國水運報數字報」2014.

항구 물류관리 및 생산관리에 투입 GPS 위치 측정, 무선통신, 물류망 및 이동 인터넷 등 정보 기술을 통합적으로 이용된 관리시스템을 연구 개발한다. 정부, 검사기관, 부두, 선사, 기업 등 다자 전자 데이터 교환 공유 플랫폼을 구축, 물류, 자금, 정보를 통합 정리, 다자간의 정보 실시간 소통이 가능이고 현대적인 클라우드 서비스 시스템을 구축하고 하역, 유통, 관리 세 부문에 전면적으로 인터넷 전략을 실행하며, 스마트 무인 부두를 건설하여 물류업무의 향상과 원가의 감소가 실현된다. 항구의 전자 상거래 기능을 넓히고 고객에게 인터넷 주문, 신고, 컨테이너 관리, 화물 위치 조회, 보험, 지불 등 복합 서비스 제공. 진일보로 항구 서비스의 효율, 안전, 품질을 향상시킨다.

3. 청도 한국과의 협력 확대 상황

1) 한국-청도 교역 현황

2014년 청도와 한국의 무역 교역액은 전년도 대비 6% 증가한 90억 1천만 달러를 기록했으며, 작년 말까지 한국의 對청도 누적 투자액은 152억 5천만 달러, 청도의 對한국 누적 투자액은 총 2억 4천만 달러이었다. 청도는 중국에서 한국기업이 가장 밀집된 도시이며, 한국은 청도의 최대 투자국이자 2대 무역 파트너이다.

2) 2020년 對한국 교역액 2015년의 2배 증대 목표

청도는 한중 자유무역(FTA) 정식 체결에 맞춰 「한중FTA기회를 통한 청도의 대한민국 개방협력 강화에 관한 액션플랜(關於青島市搶抓中韓自貿區新機遇提升對韓開放合作水平行動計劃)」(이하, 액션플랜)를 발표한다. 액션플랜은 1. 첨단산업에서의 협력을 통한 청도시의 산업구조 고도화 추진 2. 대한 무역 확대사업 시행 등을 통해 청도-한국 협력을 국가적 차원으로 격상 3. 전방 위적으로 심도 깊은 교류와 협력 추진을 궁극적인 목표로 하였다. 2020년 목표는 청도-한국 상호무역의 지속가능발전을 모색하여 무역 교역액을 2015년의 2배로 늘리고 한국의 청도 투자를 누적 200억 달러로 끌어올린 것이다.

3) 한국과의 협력 강화를 위한 17가지 조치

한국과의 협력강화를 위한 17가지 조치는 다음과 같다.

(1) 첨단산업 협력 강화 (2) 한중협력산업단지 건설 (3) 서비스업의 대한국 개방 확대 (4) 청도기업의 한국 투자진출 확대 (5) 해양과학기술 분야에서의 협력 및 강화 (6) 금융 분야에서의 협력과 혁신 도모 (7) ‘한중 해상고속도로’ 건설 및 중계무역 확대 (8) 무역 간소화 (9) 보세상품 집산 분류세터 설립 (10) 대한국 전자상거래 육성 (11) 대한국 상품무역 규모 증대 (12) 대한국 문화무역 발전 (13) 한중혁신 산업단지(中韓創新產業園)를 한중경제공동위원회의 주요 의제로 다루어 한중 양국이 공동 건설하는 주요 산업 협력단지로 육성 (14) 상호 방문교류 및 도시 간 협력 강화 (15) 한국제품 무역박람회 개최 (16) 부산-청도 상공센터 설립 (17) 출입국 절차를 간소화하는 것이다.

아래는 17가지 액션플랜중 주요사항에 대한 분석으로서 그 내용은

① 자동차 등 첨단산업에 역점

액션 플랜에 따르면, 청도시 고업 천억급 산업체인 10곳 발전전략에 기반하여 한국의 100대 기업과 산업 선도기업을 주요 협력대상으로, 자동차, 정보전자, 정밀화학공업 등 산업에서 협력을 집중적으로 추진할 계획이다. 현재 기아자동차, 세아R&D센터, 농심 항공식품 등 중대사업을 추진 중이다.

② 다양한 한중협력단지 조성

한중 복합신타운(複合新城)을 조성하고, 한중혁신산업단지를 친환경과 지속가능발전을 모토로 한 신형 산업단지로 만들고자 하였다. 한중 전자상거래단지, 보세항구와 부산 진해자유경제구역 간의 협력을 추진하고, 다양한 한중협력단지를 발전시킬 계획이다. 기존 성급 개발구에 대해서도 한국과의 산업 협력 방향을 명확히 설정하여 첨단산업을 중심으로 한 한중산업단지를 조성하도록 하였다.

③ 금융 분야의 협력 강화

청도 서해안신구(西海岸新區)에 산동-한국 글로벌 투자혁신정책시범구(魯韓 跨境投資創新政策試驗區)를 적극 유치하여, 중국 기업의 해외 대출, 채권 발행 등 한국 관련 업무를 시범 시행할 수 있도록 힘쓰고 있다. 특히 한국 원화 직접 결제를 추진해 화폐의 사용효율을 높이고 원가를 절감하고자 한다. 청도에 웰스매니지먼트 금융 종합개혁 실험구를 설립하여 한국 금융기관과의 협력을 확대하며, 글로벌 웰스매니지먼트 기관과의 교류를 강화할 계획이다. 한국 은행, 보험, 웰스매니지먼트, 재테크, 금융컨설팅, 사모펀드 등 기관의 청도 진출을 장려하여 청도 금융업의 국제화 수준을 높이고, 한국으로 상품을 수출하는 청도기업의 한국내 상장을 장려할 방침이다.

④ 서비스업의 10대 협력 분야

헬스케어, 의료, 관광, 창작영화, 소프트웨어, 아웃소싱, 직업교육, 도시계획, 상품무역서비스, 제3자 테스트기관, 자동차 A/S서비스, 중개서비스(회계, 법률) 등 10대 분야에서 한국과의 협력을 강화한다. 서해안신구의 완다영화기지(萬達影視基地)를 기반으로 한국 영화산업과 협력을 강화하고, 연세대학 치과병원 등 한국의 첨단 헬스의료기술을 유치해 서해안 한중 협력 헬스의료기지(西海岸中韓合作健康醫療基地)를 조성할 계획이다.

⑤ 화장품 등 소비재 수입 강화

한국의 유제품, 화장품, 의류, 액세서리 등 상품의 무역 간소화를 시행하고, 한중AEO 상호인증, 신속통관, 화물 검사 간소화 등 혜택을 제공할 예정이다. 한국의 첨단기술설비와 핵심 부품 수입을 장려하고, 한국 화장품, 건강보조식품, 의류 등 중고급 소비재의 수입을 확대할 계획이다. 한중 여객 화물 정기선박을 이용해 완성차 수입을 추진하고, 자동차 초트 설치, 글로벌 자동차 전시회교역센터 조성 등 자동차 관련 산업을 발전시킨다.

⑥ 72시간 중간체류 무비자

액션플랜에 따르면, 국가 차원의 출입국 우대정책 시행지역으로 선정되도록 노력하여, 비즈니스, 전시컨벤션, 관광 등을 목적으로 청도에 방문하는 한국인에게 출입국 편의를 제공하고 있다. 출국 세금환급 혜택, 국제항공편 경유시 72시간 중간체류 무비자, 차량 자가운전 관광 등 각종 혜택 조치를 시행할 계획이다. 청도에서 제주도, 부산 등으로 크루즈 노선을 개통할 계획이다.³⁸⁾

청도와 부산의 협력활동이 활성화되고 구체 협력사업은 아래와 같다.

가. 청도-부산 협력포럼

2015년 6월 1일 서울에서 중국 상무부 가오후청(高虎城) 부장과 한국의 통상자원부 윤상직 장관이 각기 양국정부를 대표하여 ‘중화인민공화국정부와 대한민국정부 자유무역 협정’에 정식으로 서명했다. 같은 날 서울과 605km를 상거한 청도에서는 청도시 정부가 ‘청도 중한FTA 신기회를 틀어쥐고 한국에 대한 개방협약수준을 업그레이드 할 데 대한 2015-2016년 행동계획’을 발표했다. ‘계획’은 고신기출첨단산업협약 강화로 전환과 업그레이드를 추진하고 한국에 대한 무역확장프로젝트를 실시하며 청도시와 한국과의 협약을 국가전략으로 업그레이드하며 전 방위 교류협약을 강화하고 심층융합을 추진할 데 대한 내용 등이 포괄된다. 역시 6월1일에 부산광역시 김규욱 부시장을 단장으로 한 대표단이 청도를 방문하고 ‘청도-부산 자본 시장 협력 포럼’을 진행했다. 청도와 한국 금융계 전문가 학자 및 기업가100여 명이 회의에 참가했다.

6월 2일에는 한국 군산시 문동신 시장 일행이 청도를 방문했다. 군산시는 한국 서해안의 중요한 항구도시이며 청도시는 군산시와 2003년에 벌써 자매도시관계를 맺었으며 쌍방은 행정, 경제무역, 문화 등 분야에서 교류가 활발하게 진행되고 있다. 빈번한 교류의 배후는 두 지역 간의 긴밀한 산업기초이다.

한국과 바다를 사이에 두고 서로 가까이 한 우세로 청도와 한국 경제무역 교류와 협작은 괄목할만한 성과를 거두었다. 1989년 청도에 산동성의 첫 한국 독자기업이 입주해서부터 오늘까지 한국은 청도의 최대 투자 내원국, 제2대

38) “청도 한중FTA에 따른 17개 액션플랜 발표”, 新華網 2015.

무역 파트너로 되었으며 청도는 한국기업이 가장 밀집한 도시로 되었다.

2014년까지 청도시는 누계로 실제 사용한 한국 자본이 152억5000만 달러로 전시 누계로 실제 사용한 외자의 3분의 1을 차지하고 전성 누계 실제 사용한 한국자본의 거의 절반을 차지, 전국적으로 누계로 상용한 한국 자본의 25.5%를 차지했다. 한국이 청도에 대한 투자프로젝트는 누계로 1만1000여개에 달하고 한국 삼성, LG, 포항, 현대, 롯데 등 세계 500대 기업이 선후하여 청도에 투자했다. 청도가 한국에 대한 투자도 빠른 발전을 가져오고 있다. 2014말까지 청도시가 비준한 한국에 대한 투자프로젝트는 128개, 중국 측 투자가 2억 4000만 달러에 달한다. 2014년 청도와 한국의 수출입무역 총액은 90억1000만 달러에 달했다.

2015년 3월 중한 고속페리가 탑재한 다 국가 전자상거래 상품이 청도 따강세관에서 순조롭게 통관되며 중한 해운 다 국가 전자상거래 수입 패턴이 정식으로 가동되며 청도는 국내 첫 해상운송 다 국가 전자상거래 수입도시로 되었다. 5월 4일까지 중한 해운 다 국가 전자상거래 일반 수출업무는 도합2만건의 다 국가 전자상거래 명세서를 통관시켰는데 화물 가치가 130만 달러에 달한다.

나. 돌파구로서의 지방경제협력

청도-부산 자본시장 합작포럼에서 청도시 정부와 한국 부산시정부, 한국 예탁결제원 등 3자는 공동으로 ‘청도시와 부산시 경제 통상과 금융 분야 교류협력 MOU’를 체결했다. 이MOU는 쌍방해당 기업과 금융기구’ 간의 효과적인 자본합작에 플랫폼을 구축해 주고 기업 상장추천, 채권발행, 기금성립 등 합작방식으로 쌍방 간 우세 상호보완, 호혜 상생을 실현하도록 하며 청도시 재테크 금융종합개혁 시험지 건설 사업을 진일보로 촉진하도록 했다.

부산과 청도는 서로 아주 비슷한 두 도시다. 두 도시가 해변도시이고 서로의 주요산업이 자동차와 선박제조업, 관광, 금융, 정보, 영화 등이다, 부산은 한국 최대의 항구 도시이며 세계적으로 가장 분명한 항구중의 하나이다. 부산-진해 자유경제구의 건립은 부산의 국제 무역중심과 금융 중심의 지위를 더

육 공고히 했다.

동북아 국제 해운중심으로서 중한 자유무역협정은 항구경제 발전 및 항구 커버능력의 업그레이드에 심원한 영향력이 있다. 청도항과 부산항은 서로 우호 항구 관계를 맺었으며 청도시가 부산에 청도상공센터를 설립하는 사업도 점진적으로 추진되고 있다. 한국기업의 상품이 청도의 다양한 복합운송 방식을 통하여 세관 감독관리 세터를 통관하며 보다 빠르고 편리하게 유럽과 동남아 지역으로 진출하게 된다. 동시에 이러한 개방의 새로운 추세와 함께 청도는 중계무역을 대폭 발전시키고 항구운송, 현대물류센터건설 등 측면의 한국과의 협력에서 새로운 궤도에 올랐다.

한국과 일본을 중점으로 한 중계무역을 대대적으로 발전시키고 한국, 일본-유럽 해상철도 복합운송 고속통로와 한국, 일본-청도-아시아 다중 복합운송 고속통로건설을 빨리고 청도항이 일대일로(一帶一路)정책 연선 15개 항구와 직행통상관계를 건립하고 청도와 연선 나라의 무역 교류협력확대를 촉진하게 될 것이다.

다. 캐리어로서의 한·중 혁신산업단지

국가자원 플랫폼에서 지방이 한국과의 경제무역 협력을 진일보로 추진하도록 하기 위해 상무부는 최근에 청도시가 한중 혁신산업단지를 중국 정부가 한국에 추천하는 공동건설 중점 산업단지로 할 데 대해 지지하는 서한을 보내고 한중 경제무역 연합 위원회 중점의제로 열거했다. 지금 한중 합작혁신산업단지는 이미 사회 각계, 특히 한국 측의 보편적인 주목을 받고 있다. 한국 토지주택공사, 한국 보건산업진흥원, 한국 의료관광협회, 대구시 정부, 경산시 정부, 인천 과학기술원 등 한국 정부부문과 기구, 한국 경제인 연합회, 삼성물산주식회사, CSF그룹 등 상인협회와 기업들은 분분히 합작 의향을 보이며 소통과 교류를 진일보 강화하기를 의망하고 있다.³⁹⁾

한중 자유무역 협정이 체결한 후 청도항이 자신의 지역 추세를 이용하고 한국 지방과의 물동량을 진일보로 확장한다. 일본-한국, 동남아시아와 중부아

39) 楊瑤, “中韓自由貿易協定正式簽署 青島發布對韓合作行動計劃”, 「人民日報海外版」 2015.

시아 5나라 동서부 관통한 “국경 통과 해양-철도 복합 운송 대통로(過境海鐵聯運大通道)”가 개통되었다. 특히 실크로드 경제대 세관 구역 통관 일체화 개혁의 전면적인 시행 후 통관 고속 통로를 만들고 행정 심사와 통관의 편리가 실현뿐만 아니라 더 중요한 것은 실크로드 경제대의 물류, 정보, 자금을 이곳에 모여서 기업의 운송원가를 줄이고 기업의 수익을 증가시킨다.

이러한 정책의 실행을 통해 효율적으로 연선 나라의 기업을 일대일로(一帶一路)정책에 참여하게 함. IZP의 데이터에 따라 동남아시아 국가는 중국과 인프라 건설 측면에 합조를 기대하고, 중부아시아 및 남아시아 국가는 중국과 거래한 것을 간절히 바란다. 그리고 유럽은 중국의 해외투자에 관심을 많이 가지고 있다.

청도항이 우수한 항구 운영자로서 동남아시아 항구와의 합조를 추진해야 한다. 항구 개발 건설, 경영관리, 친환경 저탄소 항구, 직원육성, 공정 최적화, 효율 향상 등 차원에 많은 교류와 합조를 한다. 자본 투입, 관리수출, 업무합조 등 방식으로 일대일로(一帶一路)정책의 상관 나라의 항구 개발, 경영관리에 참여하며, 품질 좋은 물류 운영, 편리한 물류 환경으로 항구가 내륙지방에는 확장하게 하고 항구 미래의 경쟁력을 획득한다.⁴⁰⁾

지난해 청도 공항을 찾은 방문객 수는 연인원 1820만 명으로 전년 대비 9.2% 늘어났다. 물동량과 항공기 운행 수도 20만8100t, 15만4600회로 전년 대비 각각 10.9%, 1.8%씩 증가하며 청도의 교통 허브 도약에 힘을 실었다. 2015년 청도공항 이용객과 화물량, 항공기 운행 횟수가 늘어난 것은 중국 당국이 야심차게 추진을 선언한 '일대일로(一帶一路)' 정책의 영향이 있는 것으로 분석되었다.

아래 <표 3-8>은 청도항의 물동량 변화를 나타내고 있다

40) 黃曉敏. “國外港口集疏運發展經驗借鑒”, 「水運管理」 2008.

<표 3-8> 청도항 물동량 변화

년도	화물 물동량(억 톤)	증가율(%)
2012	4.02	9.5
2013	4.5	10.6
2014	4.77	4.19
2015	4.3	5.6

자료: 중국 항만의 공식자료

2. 일조항 발전현황

산둥반도 남단에 황해를 바라보며 위치한 해안 도시로 북동쪽으로는 청도 [靑島], 북쪽으로는 웨이팡[濰坊], 서쪽으로는 린이[臨沂], 남쪽으로는 리엔윈강 [連雲港]에 면하고 있다. 도시명 르자오[日照]는 ‘햇빛’이라는 의미로, 제일먼저 해가 뜨는 곳이라는 속담에서 유래했다.

농업, 임업, 축산업, 어업이 고루 발달한 지역으로 농작물 중에는 밀, 옥수수, 땅콩, 면화 등이 풍부하게 생산되며 비단을 생산하는 양잠은 산둥성에서 최고 수준이다. 차(茶) 생산은 산둥성은 물론 화이하강[淮河] 이북에서 최대를 자랑한다. 인근의 하이저우만[海洲灣]은 중국 4대 어장 중에 하나로 꼽히며, 참새우, 전복, 가리비, 해삼 등이 많이 잡힌다. 화강암, 대리석, 석면, 금, 금홍석 등의 광물자원도 풍부하다. 특히 화강암과 대리석 매장량은 110억m³에 달한다. 연평균 강수량은 870mm이다.



1) 일조항의 개황

일조항은 산둥반도의 남쪽에 있는 일조시에 소속하며 1995년 말까지 일조항 바다 면적은 75.46㎡이고, 유지면적은 3.23㎡이다. 선석 18개를 보유하고, 정박할 수 있는 위치 총길이는 3093m이며, 최대 10만 톤급의 정박을 할 수가 있다. 창고 면적은 43.5㎡이고, 하역기계는, 331대를 보유하고 있다. 석탄처리 위주의 항구이다.



2) 개발방안

“팔오(八五)”기간에 항구의 주요프로젝트는 다음과 같다. 가) 항구를 확대 건설한다. 500-5000톤급접안 시설 7개소를1995년에 만들었다. 나) 동항이기 프로젝트를 1.5만톤-2.5만 톤급이 정박할 수 있는 시설 5개소를 만들 계획이다. 1995년 12월 국가의 검역을 통과했고 시공했다.

3) 청도항과 일조항 합자경영

일조항 컨테이너 부두 프로젝트를 하였다. 2007년5월10일은 산둥성의

역사상 중요한 날이 되었다. 이 날에는 청도항과 일조항 협조 컨테이너회사 산동성청도항이 계약된다. 산동성 동북아 국제 허브를 위한 다음 발전 단계에 들어간 순간이다. 청도를 중심으로 동북아 국제 해운허브로 성장하는 중요한 전략적인 결정이었다. 청도항은 2005년 산동성 연해항구의 회의 정신을 준수한다. 이전보다 70%증가한다. 새로운 컨테이너 부두는 해안선은 844m이고 수심은16m-17m이다. 총면적은 약47만㎡이다. 투자액은 11.5억위안이다. 양항 각 주식 50% 소유한다. 산동성 두 큰 항구의 협조는 서로 도움을 주고 산동반도 항구의 새로운 발전을 증진시키고, 기술 측면에서도 선진적인 새로운 경쟁력을 촉진한다. 산동성의 수출입을 위해 새로운 공헌을 한다. 사회를 위해서도 서비스를 제공하고 경제성장을 촉진시키고 산동반도 컨테이너 사업의 신속한 발전을 추진한 것이 됐다. 청도항과 위해항과의 성공적인 협조한 후 청도항과 일조항이 합작한 것은 산동항구들의 컨테이너항구화를 추진한다는 의미이며 이것은 동북아 항운센터를 빨리 건설하고자 하는 전략적인 의미가 있다.

<표 3-9>는 일조항 물동량의 변화이다.

<표 3-9> 일조항 물동량 변화

년도	화물 물동량(억 톤)	증가율(%)
2012	2.84	11.8
2013	3.18	12.05
2014	3.53	14.10
2015	3.61	2.2

자료: 중국 항만의 공식자료

3. 연운항항 발전현황

중국 간쑤성[甘肅省]의 란저우[蘭州]와 연결되는 룡하이[隴海]철도의 기점이자 장쑤성 북동부 동쪽에 접해 있는 황해에 면한 외항을 가진 수륙교통의 요지이다. 주요 하천으로는 염허강[鹽河]·징항대운하[京杭大運河]·양쯔강[揚子江] 등이며, 신야어우대륙교[新亞歐大陸橋]의 기점이다. 난징[南京]과의 거리는 327km이다. 연평균기온 14℃, 연평균강수량 905mm이다.

1949년 시제(市制) 실시와 더불어 신하이렌시[新海連市]로 부르다가 1961년 현재 이름으로 고쳤다. 동쪽에 동시렌섬[東西連島]과 남쪽에 윈타이산[雲臺山]이 있어 렌윈강이라고 명명하였다. 현재는 쑤베이[蘇北] 연해지구의 우수한 천연항구로 중국 8대 항구에 속하며, 중국 해양어업 및 양식기지로 알려져 있다.

북동부의 윈타이산 부근에서 몰리브덴, 남부의 취산[胸山]에서 인회석이 산출되어 화학공업 및 소규모의 철강 콤비나트가 입지한다. 부근의 해안지대는 화이베이염장[淮北鹽場]으로 알려진 천일염 산지이다. 공업으로는 제염·인(磷) 채광·해양화학·전자·방직·식품 등이 활발하다.

교통으로는 상하이[上海]·청도[靑島]·다렌[大連]·텐진[天津] 등지와 사이에 정기항로가 개설되어 있으며, 바이타푸[白塔埠]공항은 베이징[北京]·상하이·광저우[廣州] 등의 도시와 통한다. 문화유적으로는 윈타이산·콩왕산[孔望山]·둥라이온천[東來溫泉] 등이 있다.



1) 항만 소개

연운항항(連雲港港)은 중국 연해 중부의 하이저우만(海州灣) 서남 해안, 강소성(江蘇省)의 동북부에 위치하고 있고, 주요 항만 지역은 북위 $34^{\circ}44'$, 동경 $119^{\circ}27'$ 사이에 자리 잡고 있다. 항만은 북쪽으로 6km의 동서연도(東西連島)를 천연 장벽으로 하고 있고, 남쪽으로는 우뚝 솟은 원타이산(雲台山)을 기대고 있으며, 중국의 동서를 가로지른 철도 대동맥인 룡하이(隴海)(중국의 대륙 중앙부를 동서로 횡단하는 철도인데 길이 1,747km이며 강소성(江蘇省)의 련윈[連雲]에서 간쑤성[甘肅省]의 란저우[蘭州]에 이르는 철도로서 란저우에서 신장웨이우얼자치구[新疆維吾爾自治區]의 우루무치[烏魯木齊]에 이르는 란신[蘭新]철도에 접속된다.)--란신(蘭新)(중국 간쑤성[甘肅省]의 성도 란저우[蘭州]에서 신장웨이우얼[新疆維吾爾]자치구 우루무치[烏魯木齊]에 이르는 철도로 란신철도의 개통은 위먼[玉門] 유전과 우루무치 탄전의 개발, 연선 도시의 공업화, 신장웨이우얼자치구의 중국 중앙과의 연결이라는 점에서 그 의의가 크다.) 철도의 동부종착지이자, 유라시아의 교두보(橋頭堡)와 실크로드의 동부 기점이기도 하다. 연운항항은 중국 중서부 지역에서 가장 편리하고 경제적인 항만이다.



2) 항만시설

연운항은 유구한 항운 발전사를 가지고 있다. 전신(前身)인 다푸항(大浦港)은 1905년에 정식으로 대외개방을 하였다. 현재항만은 1933년에 건축하기 시작하여, 1936년에 1기공사를 마치고, 1949년 신중국이 건립된 후, 여러 차례 확장공사가 있었다. 특히 1973년 이후, 대규모로 증축되었다. 주요 작업 항만은 마야우항만(馬腰港區, 원래의 노항만(老港區)), 마오링항만(廟嶺港區), 쉬거우항만(墟溝港區), 치타이항만(旗台港區) 등으로 구성되고, 이미 운송 조직관리, 중계 운송, 포장, 선하역, 복합 연계 운송, 통신 정보 및 생산, 생활서비스 등 기능이 완비된 종합성 대 항만으로 되었다.

연운항은 해안 총 길이가 7,618m로, 2011년 연말에 모두 41개의 선석(船席)이 있었다. 그중 생산성 선석이 37개(2개 예비 선석 포함), 비(非)생산성 선석이 6개이다. 생산성 선석(예비 선석 제외)에서 30만 톤급 선석이 1개, 10만 톤급 선석이 2개, 7만 톤급 선석이 3개, 5만 톤급 선석이 1개, 3.5만 톤급 선석이 2개, 3만 톤급 선석이 1개, 2.5만 톤급 선석이 5개, 2만 톤급 선석이 1개, 1.6만 톤급 선석이 1개, 1.5만 톤급 선석이 6개, 1만 톤급 선석이 8개, 0.5만 톤급 및 이하 선석이 4개이다. 석탄, 곡식, 목재, 컨테이너와 액체 화학 공업 제품 등을 취급하는 12개의 전용 선석 외에, 나머지 20개 선석은 거의 모두 2만 톤급 이하의 일반 산적, 잡화 선석이다. 생산성 선석은 주로 연운항 쉬거우(墟溝) 3기 59# 일반 선석서쪽의 마야우항만(원 노항만), 마오링항만, 쉬거우항만 및 관허커우항만(灌河口港區)에 분포되어 있고, 선석의 총 길이는 7,255m로, 연간 총 항만 물동량은 4077만 톤에 달한다. 선석의 구성은 대·중·소 톤급이 다양하고 전용 선석과 일반 선석이 완비되어 있는 특징이 있다. 쉬거우 3기 59#의 일반 선석은 2011년 8월이 이미 완공되었다.

3) 종합서비스

연운항은 세계 89개 국가와 항만서비스 거래를 하고 있으며, 정기선사는 총 48개로서 동남아, 중동, 유럽, 북미 간을 운항하고 있다. 항공, 해운 육로 등

다양한 운송방식으로 형성된 연운항의 해운-철도 복합운송서비스는 연속 취급 총물동량이 중국 제9위를 차지하고 있다. 연운항의 철도길이는 총 150km에 달하며, TCR(Trans China Railway) 간선철도를 통해 중국 전역과 연계되고 있다.

4) 물동량

<표 3-10>은 연운항항의 2012년부터 2015년까지 물동량의 변화를 나타내고 있다.

<표 3-10> 연운항항 물동량 동향

년도	화물 물동량(억 톤)	증가율(%)
2012	1.85	11
2013	2.0	8.84
2014	2.1	3.96
2015	2.1	0.32

자료: 중국 항만의 공식자료

5) 배후지역

현재 연운항항은 징강완 배후단지를 건설 중이다. 총면적 2,20만㎡를 계획하고 있으며 전체 건설 공정은 4기로 나누었다. 1기 공정은 총 투자 45억 위안 전용면적 50만㎡이고 주요건설은 화물처리량 기준 1,000톤 급인 내륙운하부두 51개, 입구·출구 보세창고, 컨테이너창고, 항만사무실 등이 있다. 2기 공정은 2009-2015년 예정이며 3기공정은 2016-2020년 예정이다. 징강만 배후단지는 교통체계가 발달한 지역에 위치하여 공로, 철로, 내해, 해상 등 다양한 운송방식을 실현할 수 있다. 통유운하, 용해-란신 등 철로, 징후 등 국가 간선 고속공로를 이용하여 강소성 모두 지역뿐만 아니라 중서부지역에도 서비스를 제공할 수 있다.

징강완 배후단지는 항만물류 작업기능, 보세물류기능, 임항물류산업기능, 도시물류 배송기능, 지역물류 연계운송·분배기능, 종합무역기능, 국제상무기능, 종합관리 서비스기능 등 물류서비스를 제공한다.

6) 회해경제지구

중국 회해경제구는 1986년 3월 15일 강소성 서주시를 중심으로 지정되었다. 4개성과 20개의 도시가 속해 있으며 중국 연운항도 이 경제구에 포함된다. 총면적은 17.6만 km², 인구는 1.2억 명이다. 중국 회해경제구는 지리적으로 중국 내에서도 경제가 발달했다고 보여 지는 북쪽의 북경, 천진, 탕산, 남쪽의 상해, 남경, 항주 등의 도시들과 연결되어 중국 동부의 황해, 그리고 중국 서부의 중원지역, 연해구역 TCR 등을 아우르는 앞으로의 개발가능성이 무한한 지역이라고 볼 수 있다.

<그림 3-3> 중국 회해경제지구



7) TCR

TCR(Trans China Railroad)현황, 노선과 장단점 및 가능성은 다음과 같다.

(1) TCR의 현황

중국횡단철도는 1992년 말 중국의 연운항에서 우루무치까지의 구간에 완공되었으며, 현재 동부 연해항만도시에서 출발하여 카자흐스탄과 접경지역인 알라산코우와 카자흐스탄의 드루즈바, 러시아의 모스크바, 독일의 베를린을 거쳐 네덜란드의 로테르담으로 이어진 총 연장거리 10,870km의 철도를 뜻한다. TCR이 통과하는 국가 및 지역은 중국, 중앙아시아, 서아시아, 중동, 러시아, 동유럽, 서유럽 등의 세계전체 국가들 가운데 22%를 차지하며, 전체 육지면적의 26%, 전체 인구의 36%를 차지하고 있다. TCR은 유라시아 대륙의 정치, 경제, 문화 등의 협력과 발전에 중요한 루트이다. 중국 내 TCR의 총 연장은 전체의 1/3에 해당하는 4,128km로서 10개성의 주요 중심도시를 관통하고 있다. 또한 TCR이 지나가는 지역의 인구는 중국 전체인구의 35%에 해당하는 약 4.5억 명이며, 면적은 360만㎡로 중국 전체의 41%를 차지하고 있다.

TSR에 비하여 TCR의 장점으로는 거리, 시간, 수송조건 등을 들 수 있고, 단점으로는 운임, 궤간규격, 화물적체현상, 화주들의 불신 등을 들 수 있다. 최근 카자흐스탄 정부와의 협력 및 블록 트레인 서비스(Block train service) 등 많은 개선의 노력이 이루어지고 있다⁴¹⁾. 아래 <그림3-4>은 TCR의 노선도이며 TCR이 통과하는 주요도시인 정우주, 시안, 랴주, 우루무치에 대해 나타낸 것이다.

41) 마상명, “中國連雲港發展方案研究”, 韓國海洋大學 碩士學位論文, 2010, p.7.

<그림 3-4> 중국 경내 TCR 노선



(2) TCR 장단점 및 가능성

TCR의 최대 장점은 첫째, TSR에 비해 운행거리가 크게 단축된다는 점이다. 중국을 거쳐 로테르담으로 갈 경우에 있어서 TCR을 이용하면 TSR을 이용할 때보다 약 2,000km의 노선단축이 있으며 이로 인한 운행시간 단축 및 운송비용의 절감을 기대할 수 있다. TCR은 특히 한국과 중앙아시아와의 화물운송에서 TSR에 비해 거리 단축이 가능하다. 아직까지 TCR의 운행시간과 운임에 대해 정확하게 알려져 있지는 않지만 TSR이나 해상운송에 비해 운행거리가 큰 폭으로 단축되기 때문에 시간단축과 운임절감이 클 것으로 예상되고 있다.

둘째, TSR은 냉대지역인 시베리아 지역을 통과함에 따라 동절기에는 결빙성 있는 화물의 파손이 심각한 수준이지만 TCR은 시베리아 혹한지대보다 낮은 위도로 연결된 운송경로이므로 빙결에 의한 파손을 크게 줄일 수 있는 장점이 있다.

셋째, 해륙 복합 운송의 이점이 크다는 것이다. TCR의 경우 그 출발지점이라고 할 수 있는 청도가 중국의 주요 항만 도시 중 하나이고 이 부근에 연

운항 등 비교적 큰 항만이 자리 잡고 있다. 덧붙여, 중국 항만의 성장세를 들 수 있는데 중국 항만업계에 따르면 2012년 중국 항만 컨테이너 처리 물동량은 전년에 비해 25% 가량 성장한 15,729.03만 TEU에 달해 동북아시아 항만 물동량의 73.5%, 세계 총 물동량의 47.7%를 차지했다.

중국 항만은 최근 연간 20%대의 성장을 지속하면서 상해 등 10대 항만이 20위권에 진입한 상태다. 특히 상하이 및 선전항의 컨테이너 처리 물량은 지난 2003년부터 부산항을 추월, 홍콩과 싱가포르에 이어 세계 1, 2위의 항만 자리를 굳히고 있다. 중국의 중앙 및 지방 정부는 환발해권, 주장삼각주, 장강삼각주 등3대 권역별로 대대적인 항만개발에 나서 오는 2015년까지 항만처리 능력을 20,000만 TEU로 대폭 확대한다는 계획을 세워놓고 있다. 이처럼 중국 항만의 급속한 성장세는 TCR의 발전과 더불어 복합운송에 있어서 시너지 효과를 낼 수 있을 것으로 보인다.

8) 연운항항의 항만물류 발전정책

연운항항은 국가가 기획한 에너지와 원자재 운송의 중요한 항만과 중요한 석탄선적항으로, 중국 연해 컨테이너 운송의 지선(支線) 항만이기에, 속히 컨테이너 운송의 본선 항만으로 발전시켜야 한다. 연운항은 련윈(連雲), 간위(贛榆), 쉬웨이(徐圩), 첸산다오(前三島), 관허(灌河) 5개의 항만으로 나누어진다. CEO 위상양(俞向陽)은 소위 말하는 일체양익(一體兩翼)의 조합항만에서 련윈이 주 항만이고, 간위와 첸산다오가 북 항만이며, 관허가 남 항만이라고 하였다. 그 중, 연운항항은 컨테이너와 대량 산적 운송을 위주로 하고, 여객 운송과 산적, 잡화 운송을 겸하고 있는 종합 항만이다. 간위와 쉬웨이 항만은 임해공업(臨海工業)을 기반으로 발전하기 시작하여 점차 국가의 경제발전과 발맞추어 가는 종합 항만으로 발전하였다. 향후 컨테이너 운송기능 발휘할 수 있는 여지도 남겨두었다. 첸산다오항만은 석유 운송을 위주로 하고 있고, 관허항만은 산적, 화학 공업제품의 운송을 위주로, 선박 제조와 수리기능도 갖추고 있다.

위상양은 “이 기획은 항만, 산업, 도시를 하나로 묶어 합리적인 배치를 하

였다” 고 말하였다. 양익(兩翼)의 기초 건설은 2006년에 이미 시작되었다. 앞으로의 시노펙 그룹(Sinopec Group), 중국석유 천연가스그룹(CNPC) 프로젝트의 실행은 임해공업을 직접적으로 가속할 것이고, 연운항항의 발전에도 아주 큰 힘이 될 것이며, 과거의 항만 물동량 부족 문제를 해결할 수 있을 것이다.⁴²⁾

위상양은 “십이오기간(十二五期間) 에, 200억을 투자하여 일부 대형 선석과 공용 인프라를 건설하여, 2억 톤과 500만 개 컨테이너의 물동능력을 갖추게 할 것이다” 고 말하였다. 그 중에는 차이나시핑그룹(中海集團)과 함께 건설하는 분야는 5개의 컨테이너 선석, 25만 톤급 광석부두, 산화알루미늄 전용 선석, 화학비료 전용 선석, 액체 화물용 선석 및 30만 톤급 원유, LNG 부두 등이 포함된다. 위상양은 연운항이 현재 머커스(Maersk) 등 선사와 컨테이너 부두의 합자 건설에 대해 협상하고 있다고 전했다. 머커스를 선택한 이유는 다음과 같다. 연운항항의 큰 단점은 항운기능이 약하고, 원양 간선 항로가 상대적으로 결핍한 것인데, 머커스와 협력하면 연운항이 더욱 많은 원양 노선과 근해 항로를 확장할 수 있기 때문이다.

이런 양질의 자산이 상장기업에 투입될 것인가에 대해, 위상양은“한 가지 방법으로 생각하고 연구해 볼 수 있다.”는 의견이었다. 한때 8대 해항(海港)이라는 미명을 가졌던 연운항은 1990년 중 후기부터 발전이 늦추어지면서 점차 같은 유형의 항만에 뒤처지게 되었다. 위상양은 연운항 뒤처진 원인은 주로 그의 중심지역인 장쑤성 북부 지역, 산둥성(山東省) 남부 및 중서부 등 지역의 경제가 발달하지 못하고, 연운항 현지의 공업역량도 크지 않기에 연운항의 발전이 고립무원(孤立無援)이 되었다.

그러나 현재 상황은 변하였다. 서부 대개발 전략이 활기차게 실행되면서 중서부의 경제발전과 대외무역 물동량도 급증하였다. 운송 노선의 합리성, 운송 시간의 절약과 운송원가 경감 등의 요소를 종합적으로 분석해 보면, 연운항은 서부개발에 걸맞는 최적의 대외무역 운송항만이다.

42) 위상양(余向陽) , “2013년 연운항 발전 보고서”, 2011.

제4장 일대일로 전략하의 청도항, 일조항, 연운항의 SWOT분석

제1절 청도항의 SWOT분석

1. 장점

1) 입지

청도항은 중국의 천연 양항이고, 환발해 경제권 남쪽에 위치하고 있고, 북쪽에는 천진항, 대련항이 있고 남쪽에는 연운항, 상해항이 있으며 동쪽에 일본 한국과 바다를 사이에 두고 서로 마주보고 있다. 서쪽에 중국 중서부지역 및 중아시아 5개국과 연결하고 있다. 항만은 중국 북방 해안의 중앙에 위치하여 중국 황하유역 중 제일 큰 出海口와 南來北往의 국제항로의 필경 지로이다. 동북아 경제구역 및 지리적 중심에 위치하고 있다. 발해경제권 근처에 연결할 수 있고 동북, 화북, 화동 등 주요 경제 지역이다. 멀리는 일본, 한국 등 각국의 항만도시를 연결 할 수 있다.경제 지리 장점은 아주 명확 하다.양호한 입지우세와 항구설비는 국제 허브항 형성의 하드웨어라 할 수 있다.

2) 편리한 교통 환경

청도항은 편리한 교통 환경을 갖고 있다. 청도시는 교통이 편리하고 항구를 중심으로 철도, 도로, 파이프, 수상운송 및 항공운송 등 종합적인 물류인프라를 갖추고 있다. 중국 북방해안선의 중심지로서 중국 연황해 경제지역에서 제일 큰 항구이며 중국뿐만 아니라 세계에서 중요한 항구이다.

3) 선진화된 항만 서비스 수준

청도항은 항만의 생산효율성이 우수하다. 현재 청도항은 세계 130개 국가 및 지역의 450개 항구와 교역하고 있다. 작업설비, 예인기술, 레이저 유도기술 및 이동통신기술은 국제적인 수준에 도달해 있다. 석탄의 하역작업은 완전자

동화를 실현하고 있기 때문에 1시간 내에 만 톤급 선박의 선적작업을 완료할 수 있다. 원유 파이프는 시간당 1만m³를 수송할 수 있고,컨테이너화물의 하역 작업은 시간당 30TEU를 작업할 수 있다. 청도항은 중국 내 항구 중 최대의 물류정보센터를 설립하고서 전 세계 20개 국가의 선박회사와 EDI정보를 공유하고 있다. 청도항의 현장관리기술 및 서비스 수준은 세계 수준급이고, 국내 화물운송서비스에 인증을 취득한 상태이다. 청도항의 물류기업은 완벽한서비스 기능을 갖추고 있어서 안정적으로 화주에게 화물의 집·배송 서비스를 제공할 수 있다.

4) 청도지역 배후산업단지의 성장

청도항의 배후단지는 중국 산동성이다. 면적은 15.87만km², 배후지역이 넓은 뿐만 아니라 최근 몇 년간 경제도 고속 성장하고 있다.

2. 기회

첫째, 종합적인 도시경제발전에 따른 기회 요인이 존재한다. 청도는 중국의 공업생산기지이고, 전국 9대 경제중심 도시 중 일개 도시이다. 최근 일련의 기술개혁 및 산업구조조정을 통해서 일부 중점산업은 중국 내에서 중요한 지위를 점하고 있고, 신규산업도 발전하고 있다. 이러한 배후경제권의 발전은 항만의 물동량 창출에 상당한 영향을 미치며, 청도항이 동북아 중심항으로서 발전하는데 커다란 동력으로 작용할 것이다.

둘째, 정부 정책에 따른 기회 요인이 존재한다. 2005년 4월 청도시의 시정부 개혁발전위원회는 청도항의 발전을 위해서는 청도보세구역 및 자유무역지대의 설치가 필요하다는 인식 하에 이를 중앙정부에 건의키로 결정하였다. 즉 위원회는 선진 자유무역지대의 발전모델을 접목하여 화물의 신속한 통관, 세관행정의 선진화를 제고하고, 따라서 물류원가 및 통관의 효율성을 제고하고자 시험방안을 수립하였다. 중국 정부는 청도보세구역에 대한 논의를 완료한 상태에서 2006년 11월 보세구역의 설치를 승인 하였다.

셋째, 물동량의 증가이다. 전해만의 항만배후구역은 제조업 및 한일의 제조 기지로서 가공무역의 증대, 보세구역의 발전 및 대외무역의 증대에 기여하고 있으며, 또한 청도항의 물동량 증대에 상당한 기여를 하고 있다. 다른 한편으로 서부 대 개발 계획은 청도항 내륙의 경제발전에 이바지할 것이며, 이 또한 청도항의 물동량 증대에 상당한 기여를 할 것으로 예상된다.

3. 약점

1) 항만 시설 부족

(1) 저장능력

상기에 설명 된 항만시설의 비교를 보면 청도항의 장치장 면적 145,000m²로 나타난다. 이는 대련항(300,000m²)의 절반에도 미치지 못하고 있다는 것을 알 수 있다.항만의 경쟁력을 평가하는데 있어 가장 기본적인 측정항목인 저장능력이 낮다는 것은 청도항이 가지고 있는 약점이라 할 수 있다.

(2) 부족한 항만 선석 수

4대 항만의 비교를 통해 청도항의 선석 수는 총 72선석이며 천진항은 총 159선석이며 대련항은 총 84선석이며 상해항은 총 1140선석이다.

(3) 낮은 심수항로

항만수심을 비교해 보면, 천진항의 경우에는 9m~21m이고 대련항은 9.5m~17.5m이고 청도항은 10.5m~17.5m이다. 청도항의 한계점이 쉽게 보일 수가 있다. 청도항은 20m이상의 심수항로가 아직 구비되지 못하고 있으며 선박이 대형화되고 있는 추세에서 청도항은 심수항로를 개발해야 한다.

2) 항만건설 재원 부족

(1) 중국 전체 항만건설 재원 부족

현재 중국의 항만건설의 속도는 중국의 경제발전속도를 맞출 수 없는 상황이며 이는 청도항도 예외가 아니다. 그러나 항만의 건설은 여타 인프라건설과

는 달리 막대한 비용을 요구한다. 표준건설원가로 계산하면 대형 컨테이너 선석을 한개 만드는데 소요되는 비용은 약 6~8억 위안을 요하며, 일부의 전문가에 의하면 동북아 국제허브항만으로서 청도항을 개발하게 되면 총투자비용은 100억 위안을 필요로 한다. 중국의 경우 항만수요의 증가 및 항만 간 항만개발 경쟁이 심각한 상태이기 때문에 국가 전체적으로 항만건설에 필요한 재원이 절대적으로 부족한 실정이다.

(2) 산동정부 지원정책 부족

산동성 및 청도지역의 무역운송은 80% 이상을 청도항에 의존하고 있고 청도시는 항만물류를 청도경제발전의 3대 동력 중 한가지로 되어 있는데 정부의 재정지원 계획은 청도항에 집중되어 있지 않다. 중국내 여타 항만의 개발사업은 모두 정부주도로 개발되었으나, 청도항은 민간주도로 개발되고 있다. 결국 정부의 적극적인 개발의지 없이 항만은 개발될 수 없고, 따라서 항만산업 및 관련 산업의 발전을 통한 지역경제의 발전은 기대할 수 없다.

3) 외국의 경쟁항만에 대한 항만 정보화 미흡

세계적인 선박의 대형화 추세는 청도항의 자연조건, 하역 설비 및 CY 공간 및 화물의 집·배송관리와 관련하여 보다 높은 항만운영 및 관리 수준을 요하고 있다. 따라서 청도항은 이 추세에 대응할 수 있도록 현재의 항만운영 관련 하드웨어 및 소프트웨어 조건을 개선시켜야 한다.⁴³⁾

4) 항만종사자의 서비스 전문성이 낮음

항만종사자의 자질이 상대적으로 낮다. 중국 내 항만종사자의 수준으로서는 양호한 편이나, 선진항만의 종사자에 비하여 문화수준 및 전문적인 기술수준이 낮으며, 관리 직원 및 간부 직원의 나이가 많으며, 종합적인 고급관리 인력이 부족하다.

43) 劉慶云, “物流企業戰略管理”, 中央廣播電視大學出版社, 2004, pp.23~26.

4. 위협

1) 동북아 허브항 경쟁치열

동북아 허브항 경쟁이 치열되고 있다. 청도항 북쪽에 천진항 및 대련항이 위치하고 있고, 청도항 인근에 연대항 및 일조항이 위치하고 있으며, 남쪽에 중국 최대항만인 상해항이 위치함으로써 청도항의 발전에 제약요인으로 작용하고 있으며 이들 항만은 정부의 지원 하에서 신속하게 발전하고 있기 때문에 청도항의 항만 및 항만물류산업의 성장에 커다란 위협요인으로 작용한다.

2) 상해항의 양산터미널 건설

상해항의 양산항 건설은 청도항의 인프라 구축에 있어 부정적인 위협요인으로 작용한다. 상해항은 이미 구축되어 있는 인프라와 많은 물동량이 상해항으로 물동량을 집중시킴으로써 지리적 근접성이 있는 청도항의 경우 상해항과 다른 접근법이 필요할 것이다.

3) 항만기능의 다변화

현대적인 종합물류업의 발전은 항만 서비스기능의 조정 및 재배치를 요구하나, 청도항 물류산업의 후진성으로 인하여 이러한 요구를 만족하지 못하는 상황이다. 전 세계 물류산업의 발전에 따라서 항만의 기능은 해륙운송의 연결점으로서 뿐만 아니라, 종합적인 물류기능을 수행하는 공간으로 변모하고 있기 때문에 기존 자원의 조정 및 재배치가 필요하다. 그러나 청도항의 관리능력 면에서 이러한 요구를 충족하기에는 부족한 면이 많은 실정이다.

상기 내용을 토대로 정리한 청도항의 SWOT 분석은 아래 <표 4-11>과 같다.

<표 4-11> 청도항 SWOT 분석 개요

장점(Strengths)	약점(Weaknesses)
1.중요한 입지 2.편리한 교통저건 3.선진화된 항만 서비스 수준 4.청도지역 배후산업단지의 성장	1.항만 신설 부족 2.항만건설에 대한 재원 부족 3.외국의 경쟁항만에 대한 항만 정보화 미흡 4.항만종사자의 서비스 전문성이 낮음
기회(Opportunities)	위협(Threats)
1.세계 경제 글로벌화 지역화, 동북아 경제권 부상 2.국제 컨테이너의 중심이 아시아로 이동 3.중국 서부대개발에 따른 물동량증대 4.WTO 가입과 경제 성장에 따른 물동량 증가	1.동북아 허브항 경쟁치열 2.상해항의 양산터미널 건설 3.한만기능의 다변화 4.세계적인 해운기업 간 이수 합병에 따른 항만운영의 비효율성

제2절 일조항의 SWOT분석

일조항은 유리한 지리위치를 있고 북중국 천연 양항이다. 그러나 항만 건설 재원이 부족한 편이다. 현재 중국의 항만건설이 중국의 경제발전속도를 따라갈 수 없는 실정이고 이는 청도항도 예외가 아니다. 그러나 항만의 건설은 여타 인프라건설과는 달리 막대한 비용을 요구한다. 항만종사자의 자질이 상대적으로 낮은 편이다. 중국 내 항만종사자의 수준으로서는 양호한 편이나, 선진항만의 종사자에 비하여 문화수준 및 전문적인 기술수준이 낮으며, 관리 직원 및 간부 직원의 나이가 많으며, 종합적인 고급관리 인력이 부족하다. 항구 간 물동량 유치경쟁이 심화되고 있다. 또한 중국경제의 성장속도가 둔화되고

있다. 중국 정부는 최근 시장에 적극적으로 개입하고 있으며 거시적으로 급속한 성장속도를 조절하고 있다. 중국 정부의 거시적인 통제정책은 일부 선진국과 무역마찰을 초래하고 수출산업의 성장에 악영향을 미치고 있다. 다른 한편으로 최근 국제 원유가격의 성장에 악영향을 미치고 있다.

<표 4-12>는 일조항의 SWOT 분석 결과이다.

<표 4-12> 일조항 SWOT 분석

강점(Strengths)	약점(Weaknesses)
1. 우월한 지리위치 2. 북항해안 천연 양한 3. 종합적인 물류인프라 구축 4. 취급하는 화물종류의 다양성	1. 항만운용의 소프트웨어 수준 낙후 2. 항만 간 심각한 경쟁 3. 항만건설에 대한 자원 부족 4. 내륙연계 교통인프라의 미구축 및 비효율성
기회(Opportunities)	위협(Threats)
1.국제 컨테이너의 중심이 아시아로 이동 2. 중국 경제 고속성장의 가능성 3. 중국 고속철도의 건설 4. 청도항과 일조항 협력 경영	1. 청도항과 가깝다. 2. 외국의 경쟁항만에 대한 지리적 열위 3. 중국 경제성장속도의 둔화 추세

제3절 연운항의 SWOT분석

1) 강점요인(Strength)

(1) 적절한 자연 조건

연운항시는 강소성 동북부에 자리 잡고 있으며 동아시아 계절풍 기후로, 최근 몇 년간 평균 기온은 섭씨14.2도로, 항만 지역은 일반적으로 동결 상태가 없으며 가끔 얇은 얼음이 있기는 하지만 선박 운행 작업에 지장이 되지 않는다. 평균연간 강우량은 882.6mm, 6-9월은 장마철로, 강우량은 연간 강우량 60%이상 차지하고 있다. 일반적으로 풍향은 동쪽 위주이다. 평균 안개가

끼는 일수는 20일로, 안개는 일반적으로 새벽 3시-10시까지 생기며 선박 작업에 영향을 끼치지 않는다. 연간 평균 상대 습도는 70%이다. 연운항 주변 해역 면적은 약 1133km², 약 7km²정도의 바닷가 제방은 동쪽과 서쪽 섬을 운대산 동쪽 육지와 연결시키고 있으며 약 30km² 정도 규모의 항만을 구성하고 있는데 항만 건설 구역으로 해안선을 60km까지 확보 할 수 있다. 선박 검역 정박지 수심은 -7~-9미터이하까지 가능하는데, 연운항 항만 주변 바다 흐름은 일반적으로 조류 위주로, 세기가 강하지 않는데 불규칙적인 얇은 바다 반일조 항만이다.

(2) 뛰어난 지리적 위치 및 교통 조건⁴⁴⁾

연운항은 중국 연해지대 중부 해주만 서남쪽 강소성 동북부에 위치하고 있는데 항만 북쪽은 약 6km정도 길이의 동서 섬과 연결되어 있는데 남쪽은 운대산과 인접되어 있으며 중국 동부와 서부를 연결해 주는 용해철도, 란신 철도의 동부 종점 항만으로, 뉴유라시아 대륙교 동부 교두보와 뉴 실크로드의 동쪽 시발점으로 알려지고 있는데 중국 중서부지역에서 가장 쉽게 접근 할 수 있고 가장 경제적인 해상 통로이다. 동쪽은 한국 부산까지 522해리, 일본 나가사키항까지 587해리 떨어져 있다. 남쪽은 상해항까지 383해리, 홍콩까지 1106해리, 북쪽으로 청도항까지 107해리, 대련항까지 342해리 떨어져 있으며 뉴 유라시아 대륙교 동쪽 시점으로, 연운항은 전체 대륙교의 90%이상 국제 컨테이너 운송량을 부담하는데 뛰어난 지역적 조건을 갖추고 있다.

(3) 국가 정책의 강력한 지원

「중국 21세기 의사업정」에는 연운항을 명확하게 태평양 해안지역 국가와 중아시아 지역의 국제 상업무역 센터로 건설할 계획을 제시하고 있다. 「전국 해양개발기획」에는 연운항을 3개 특수한 개발 대상 지중의 하나로 지정하고 있다. 강소성 정부는 명확하게 연운항의 급성장 건설, 개발 사업을 강소성 북부 발전 및 진흥사업의 첫 증장사업으로 간주하고 있다. 국가 중앙정부의 새로운 항만 발전 기획에 있어서, 연운항은 국내 25개 주요 허브 항만 중의

44) 師玉龍 張麗, “連雲港港口發展戰略研究,” 「海洋開發與管理」, 2010, pp.88-92.

하나로 지정되고 있으며 상해항, 님보항과 더불어 장강삼각주 3대 허브 항만을 구성하고 있다.

2007년 신징에, 원자바우 총리는 연운항을 방문하면서 연운항의 국가 발전과 해상 운송 사업면에 있어서 새로운 요구를 제시하였다. 연운항의 급성장 발전을 강화하기 위하여 강소성 정부는 상무위원회를 소집하고 원자바우 총리의 연운항 방문과 관련하여 중요한 지시를 전달하고 강소성의 모든 자원과 역량을 동원하여 연운항 발전을 적극적으로 추진하고 있으며 정책 지원면에 있어서 4종 지원을 확보하고 있다. 강소성 정부는 강소성 북부지역의 발전 산업에 많이 치중하고 있는데 2012년 관련 기관과 업체는 강소성 북부지역에 대하여 600억 위안을 지원자금으로 제공하였다.

<표 4-13> 연운항 개발계획

순번	내용
2001-2004년	연해, 연강, 연변, 연선 등, 성과 성의 연결지점에 있는 도시들의 경제 협력구역 현황
2004-2008년	중국 해양개발계획 중 연운항 해양구역을 3개의 특수개발지역 중 하나로 지정
2008-2012년	강소성 경제개발계획 중 서주-연운항 경제구역 건설
2012-2016년	강소성 동부 개발 전략 실시 완료
2016-2020년	2013년까지 연운항을 구역 성 국제무역센터로 건설
2020-	현대화 교통요지와 국제항만 도시 건설

상기 <표 4-13>은 연운항 개발계획에 대한 것이다. 개혁정책초기에 연운항은 14개 연해 개방도시 중 하나로 지정되어, 1992년 TCR의 시발점으로 지정된 후, 20세기까지만 해도 특별한 발전이 없었다. 특히 다른 13개 개혁정책초기에 지정된 연해개방도시와 비교하면 발전이 저 더뎠었다. 정부는 2000년 이

후에 TCR의 중요성과 중요한 항만위치로 인해 연운항 개발계획을 수립하여, 연운항을 현대화하고, 교통의 요지·국제항만도시로 건설할 것이다.

(4) 컨테이너 물동량 급속한 증가

2008년 연운항 컨테이너 운송량은 300만TEU이며, 중국 10대 컨테이너 항만도시 중의 하나가 되었다. 수출입 화물 운송량이나 알루미늄, 코크스, 가축, 양식 등 화물 운송량도 우위에 있다. 화물 처리능력은 매년 15%로 증장하고 있으며 향후 계속 증가추세를 판단한다.

(5) GDP 및 TCR을 인한 물동량 증가

연운항은 최근 5년간에 GDP가 극속히 증가하게 되었다. 2008년에 750.00억 위안에 비해 2012년에는 1,603.42 억위안 2배로 증가되었다. TCR을 인한 물동량은 2008년에 8,9000 TEU를 처리한 반면에 2012년에는 268,000 TEU를 처리하였다. 5년간에 179,000 TEU를 증가하였고 앞으로도 계속 증가하다는 판단한다.

2) 약점요인(Weakness)

(1) 부두의 구조적 문제, 항만의 기능 단순

현재 연운항에는 30개 만 톤급 정착지밖에 없는데 대형 수심이 깊은 정착지가 많이 부족한 상황이다. 전문화된 정착지가 상대적으로 적은 편으로, 35개 컨테이너·석탄·농산품과 철광석 등 전문화된 정착지밖에 없으며 15만 톤급 주항로 밖에 없다. 이러한 인프라 수준은 중형 화학 산업과 원유 저장 등 산업 구성과 선박 대형화 발전 및 대형 전문화된 부두를 건설하기 위한 수요를 충족하기 어려운 상황이다.

연운항은 여전히 전통적인 하역·운송 작업을 위주로 구성되어 있는데, 단계별로 현대화 항만 교통 허브 기능, 현대화 물류기능·종합 무역 기능과 정보 서비스 기능을 구성해야 한다. 항만과 항만 인접지역 연관성이 상대적으로 낮기 때문에 새로운 항만구역을 별도로 개발하고 항만 주변지역 산업을 발전시키고 지방경제 발전을 활성화시켜야 한다.

(2) 인프라 시설 부족, 뒤떨어지고 있는 컨테이너 운송 체제

연운항 항만 외부 컨테이너 운송은 주로 철도 운송과 일부 육로 운송으로 구성되어 있다. 철도를 컨테이너 운송 방식으로 적용하고 항만 전용라인을 통하여 용해 철도를 연결시키고 있는데 그중에는 수상·육로 복합운송 컨테이너 열차도 포함되며 항만의 컨테이너 운송은 철도운송에 대한 의존도가 해마다 늘어나고 있다. 한만의 컨테이너 운송량이 늘어날수록 머지않아 철도 운송으로 대응하기 어려울 것으로 예상되고 있다. 그 외 항만내 철도 운송은 국가 철도와 항만 철도사이의 문제가 존재하는데, 통과 능력에 있어서 한계가 있다. 항만 도로 수량이 부족하며 도시 교통과 서로 간섭하는 문제가 발생되며 운송 능력이 현저하게 부족한 상황이다. 수상 운송망이 집중되어 있지만 원활한 복합운송 조건을 갖추지 못하고 있으며 또한 파이프라인 기반의 운송방식이 없는 상황이다.

(3) 항만 규모 확장에 있어서 해안선·육상 등 측면의 제한 존재

현재 연운항 항만 건설은 조건이 좋은 구역으로 항만 내 약 10km 해안선만 개발이 가능한데 우수한 항만 해안선 자원이 상당히 부족한 상황이다. 연운항은 육지면적이 작고 발전 한계가 있다. 그 이유는 가장 좋은 해변 위치에 텐완 원자력 발전소가 연운구에 세워져 있기 때문이다. 이로써 항만 및 항만 인접지대 산업들이 발전할 공간이 없는 상황에 직면하고 있다.(항만 단지 및 항만 뒷쪽 단지는 원자력 발전소 5km 발전제한 구역에 위치해 있다). 또한 항만과 도시는 토지, 환경 및 교통 등 여러 분야의 갈등 문제들이 계속해서 늘어나고 있는데 여전히 항만 발전 공간에는 많은 한계가 존재하고 있다.⁴⁵⁾

(4) 항만 서비스업계 경영 행위의 비 규범화, 투자환경의 지속적인 개선

항만 수출입 화물은 다양한 서비스 업체들과 연관되어 있는데, 예를 들면 화물대행, 선박 대행, 세관신고 및 보험 처리, 화물 처리, 창고 등이 있다. 단상기서비스 종목들은 비용 체계가 다양하고 가격이 차별화되어 있지만 경영 질서가 규범적이지 않다. 그 외에 선박 세관 신고, 검사대기 시간이 길고 비

45) 鄧聚龍, “制約連雲港港口發展因素的相關分析”, 「河海大學學報」, 2009, pp.33-35.

용이 상당히 높다. 항만 운영 효율이 낮고 화물의 항만 체류시간이 길고 환적 속도가 느리다. 항만 관리 정보화 수준은 세계항만 정보화 수준에 비하여 상당한 차이가 존재하고 있다.

(5) 산업인프라 부족, 배후경제권 발전 낙후

연운항과 직접적인 중심지대는 연운항시 및 경제발전이 상대적으로 약한 강소성 북부 지역에 집중되어 있다.<표 4-14>에서 보는 바와 같이 2015년 연운항시 GDP는 2248억 위안으로, 전체 강소성 3.08%정도 차지하고 있으며 강소성 13개 지방급 도시중 제12위에 꼽히고 있다. 그 외에 연운항 항만 대외형 경제사업은 전반적으로 발달되어 있지 않은데 이에 따라 연운항의 항만 물동량과 컨테이너 운송량에 직접적인 영향이 끼치고 있는데 용해 철도로부터 광대한 지역이 포함되는데 즉, 용해 란신 경제지대로, 이 철도는 중국 동부, 중부, 서부 3개 지역을 포함하고 있는데 신강, 청해, 녕하, 섬서, 사천 북부, 하남, 산서 서남부, 안휘 북부, 산둥 북부 및 강소 북부 등 11개 지역을 연결하고 있는데 지역 면적은 360km²이며 인구는 3억을 초과하고 있는데 이러한 지역들은 경제가 발달되어 있지 않으며 산업 기반이 튼튼하지 못하고 화물 생성량이 부족한 편이다.

<표 4-14>는 2015년 강소성 13개 도시 GDP 현황을 나타낸다.

<표 4-14> 2015년 강소성 13개 도시 GDP 현황

순위	도시명	GDP(단위:억위안)	증가폭(%)
1	소주	14490	8.1
2	남경	9726	12.9
3	우시	8530	6.9
4	남통	6243	10.5
5	서주	5461	9.4
6	창저우	5350	8.9
7	염성	4275	10.1
8	양주	4132	11.2
9	태주	3720	8.8
10	전강	3641	8.1
11	화이안	2866	10.9
12	연운항	2248	10.0
13	쑤첸	2207	10.1

3) 기회요인(Opportunity)

(1) 국가급 발전전략에 포함

중앙정부는 오래전부터 연운항 항만 발전사업에 높은 관심을 가지고 있으며 연운항 항만의 시너지 효과와 지역 공동발전에 많은 기대를 가지고 있다. 2009년 6월, 국무원 상무회의에 원칙적으로 <강소성 연해지역 발전기획>을 통과하였으며 연운항 항만을 기반으로 하는 강소성 연해개발 사업이 본격적으로 국가발전 전략으로 구성되었다. 이 기획에는 명확하게 연운항 남북지역 연계, 동부지역과 서부지역을 연결시키는 지역적인 조건을 강화할 것을 요구하고 있으며 중국에서 중요한 종합 교통 허브 건설을 강화시켜 지역적인 중심 항만을 건설하고, 뉴 유라시아 대륙교를 연결시키는 동방 교두보로 건설하고 연운항 항만 건설을 강화하고자 한다.

2010년 1월 강소성 정부는 <성정부의 연해지방 개발사업에 관한 의견>을 발표하였으며 중점적으로 연운항 항만 30만 톤 항로 사업을 지원할 것을 제시하고 있다. 연운항 항만을 핵심으로 하는 연해 항만 건설사업을 강화하고 정책적인 지원이 크게 강화되고 있으며 연운항은 정책을 바탕으로 새로운 건설 시대를 맞이하고 있다. 중앙정부와 강소성 정부의 관심과 많은 지원으로

2009년 연운항항은 31.6억 위안을 항만 시설 건설에 투자하였으며 2012년에 46억 위안을 투자할 예정이다.

(2) 교통부의 전반적인 구조 계획안 발표

2013년 2월 교통부는 연운항 전반적인 구조 계획안을 통과하였는데 이 계획에는 연운항을 연운항시와 소북지역 진흥발전, 산업 이전, 산업구조 조정, 대외형경제 발전, 산업화 발전에 따른 중요한 기반으로, 용해-란신 철도 인근 지역 등 중서부지역의 대외 개방 확장, 국제 경제협력체계 참여에 따른 전략적인 자원과 편리한 해상 통로를 구성하는 내용들이 포함되어 있다. 계획에 따르면, 연운항은 향후 해만을 포함한 연운 주요 항문구, 남쪽 서어화 관하강구, 북쪽의 건유와 전삼도 항만구로부터 전반적인 구조를 구성하고 있는데 현재 실행중이다. 계획 비준과 실행은 연운항의 발전에 명확한 방향과 목표를 제시하고 있다.

(3) 중앙정부 서부대개발전략⁴⁶⁾

2000년 중앙정부는 서부 대개발 전략을 실행하였으며 10년 경제발전과정을 거쳐 중서부 지역 수출입 화물 운송량이 지속적으로 늘어나고 있다. 그래서 해상 수출에 대한 수요가 끊임없이 늘어나고 있는데 연운항의 발전에 직접적인 추진 작용을 하게 될 것이다. 2012년 5월 중앙정부는 지속적으로 서부 대개발 전략을 추진할 것을 결정하였는데 이러한 정책 방향은 연운항의 강력한 발전에 원동력을 제공하게 될 것으로 예상된다.

4) 위협요인(Threat)

(1) 주변 항만과의 경쟁치열

연운항 항만의 5가지 주요 화물 종류로는 석탄, 철광석, 비료, 산화 알루미늄 및 컨테이너이다. 청도, 천진 2개 항만의 경제 중심 지역과 유사하는데 특히 일조항과 거의 비슷한 것이다. 석탄과 철광석은 2개 항만의 공통적인 화물

46) 王晓珊, “浅析连云港港口发展现状与前景”, 连云港职业技术学院, 毕业论文, 2010, p.18.

품목이라서 차별화적인 경쟁을 이루기 어려운 것이다. 강소성 중부지역, 강소성 북부지역은 강소성 중부 연해 항만의 주요 내륙지대로, 경제가 발달된 강소 남부지역은 주변 항만들로부터 주요 화물 조달 대상지로 되고 있다. 각 항만간의 경쟁이치열하여 서로 압제하는 현상이 나타나고 있다. 우위 화물 품목 운송, 항만 기능강화, 전문화된 작업 수준을 향상시키고 5성급 서비스 수준과 서비스 효율을 확보하는 것은 연운항 발전의 중요한 요소이다. 청도항과 천진항은 경제력 더 제고하기 위해 각 정책을 실시하고 있다.

① 청도항

청도 항만당국은 전만신항(QQCT)을 기지로 북중국 최대의 물류중심 기지가 되려는 목표를 갖고 있다. 2012년에는 1,450만 TEU의 물동량을 처리하였다. 청도항무국은 전만신항 컨테이너터미널의 일원화를 통한 규모의 경쟁효과를 극대화하기 위해 QQCT와 명항공사를 합병하였다. 전만신항의 부두 운영 주체는 외국회사인 P&O와 머스크이고, 중국측은 “Cosco”와 청도시 정부 4개사가 항만을 운영하고 있다. 청도 항만당국은 청도항을 중국 북부지역의 물류 중심항으로 건설하기 위해 6개 기능 과 5개 시스템 구축 계획을 발표하였다.⁴⁷⁾

6개 기능은 항구의 막대한 운송기능, 항구 주변산업의 리드기능, 창고저장 및 배송기능, 무역과 보세기능, 네트워크 정보서비스기능, 금융서비스 기능 등을 포함하고 있다. 5개 시스템의 핵심 내용은 다음과 같다.

첫째, 청도항을 전만신항으로 전부 이전시키고, 선진적인 시설을 정비하여 초대형 부두를 건설한다. 둘째, 대형 물류기업을 유치한다. 셋째, 완비된 항구의 정보서비스 시스템을 구축한다. 넷째, 더욱 포괄적이고 종합적인 서비스 시스템을 구축한다. 다섯째, 완비된 항구의 검사서비스 시스템을 구축한다 등이다. 실제 청도항은 2012년까지 중국 북부의 해운중심을 실현하고 대형선박이 정박할 수 있는 항구를 건설하여 종합적인 운송체계를 건립함으로써 지역적 물류중심, 해운중심 및 금융 중심으로 발전하려는 계획을 추진 중에 있다.

47) 맹헌협, “중국 청도항의 항만경쟁력 강화방안에 관한 연구”, 동의대학교, 석사학위논문, 2010, p.30.

청도항은 중국 북부 물류중심화 목표를 실현하기 위해 2012년에 국내의 항로는 700개, 1,450만 TEU의 물동량을 처리하였다. 중국 북부지역의 국제물류 중심, 정보중심 및 가공중심으로서의 역할을 수행하기 위해 노력하고 있다.

② 천진항

국가 차원의 항만 개발계획이나 항만배후지 물류거점화 계획은 중심항만의 육성과 물류기반 조성을 위해 필수적인 요소라고 할 수 있다. 천진항의 배후지역에 위치하는 첨단기술단지는 생산거점과 첨단기술 연구센터로서 역할을 수행하고 있다. 이 첨단기술단지는 2008년부터 천진시정부가 고급기술의 도입, 과학기술의 인재 유치 등을 통해 천진의 공업기술연구를 장려하기 위해 추진되었으며, 전자공업, 정보처리, 정밀계측기, 정밀기계, 조선산업, 생물공학 등의 업종이 입주하고 있다. 천진항은 컨테이너터미널인 신항의 확충 공사를 지속적으로 추진하고 있으며, 중국정부의 신항 국제환적항만 개발계획⁴⁸⁾에 따라 2015년까지 모두 22개 선석(처리능력 950만 TEU)의 컨테이너 부두를 확보하였다. 2012년 천진항의 연간 화물 처리량은 4.76억 톤에 달하고, 연간 컨테이너 처리량은 1,230만TEU에 달하였다. 2012년에는 110개 선석에 연 9,000만 톤 이상의 화물처리 능력을 갖춘 것으로 보인다. 천진항은 지역 중심항으로 발전하기 위해 6개 중심 33개기지 및 4개 시스템 계획을 적극 추진하고 있다⁴⁸⁾

(2) 산업구조 조정에 따른 해상운송 화물 성장속도 부진

전반적으로 과학발전관을 실행하는 배경하에, 거시적인 산업정책 조정, 생산방식을 새롭게 바꾸는 것은 필수적인 추이로 되고 있으며 생산력 과잉에 따른 현실은 항만 건설 규모 조정을 위하여 경고를 제시하고 있으며 또한 이와 관련되는 해상 화물운송 생성량 증가속도가 부진될 것으로 예상되고 있다. 또한 미국, 영국, 한국과 일본의 GDP는 해상 물동량과 연관되는 실증 연구에 따르면, GDP는 해상 물동량 사이에 선형 관계를 가지고 있지 않다.⁴⁹⁾ 산업

48) 李寧, “天津港口物流競爭力發展研究”, 南開大學, 碩士學位論文, 2011, pp.32-36.

49) 王麗坤, 「國民生產與現代海運關係」, 中央人民出版社, 2010, pp.45-52.

구조 조정과 더불어, 경제사업이 일정한 단계까지 발전된 후 해상 물동량 증장속도가 느려지거나 또는 감소되는 경향이 나타날 수도 있다.

(3) 연운항 항만 발전사업에 새로운 요구

최근에 와서 세계항만 발전 추이는 다음과 같다. 항만 건설 대형화와 심수화, 항만 기능 다양화, 관리 정보화, 경영 시장화 등. 중국 항만 발전 수준은 세계항만과 일정한 차이가 존재하고 있는데 연운항의 자체적인 발전이 뒤떨어지고 있으며 더 많은 차이가 벌어지게 된다. 연운항 항만은 기반을 튼튼하게 구축하지 못하고 있는 상황에서 세계항만 발전 추이는 연운항 발전에 새로운 요구가 제시되고 있다.

(4) TCR 국제 물류협조 부족

TCR 통과지역은 연운항 물류센터의 중요한 서비스를 제공하는 대상으로서 TCR과 연운항은 밀접한 관계를 유지하고 있다. 하지만 현재 TCR은 단일화된 물류발전전략과 협조가 부족하다. TCR이 통과하는 각 지역은 각자 독립된 물류발전계획이 있으며 전사적인 협조와 발전 전략이 부족하여 경제효율을 저해하고 지역자원도 충분히 이용할 수 없다. 이는 연운항 항만발전에 큰 외부 제약요인이다.

이상의 연운항항 SWOT분석을 요약하면 아래 <표4-15>와 같다.⁵⁰⁾

50) 반홍초. “중국 연운항 항구물류 발전 전략에 관한분석”, 신라대학교 석사학위논문 2013. pp.53-65.

<표 4-15> 연운항 SWOT 분석 개요

강점 (strengths)	약점(weaknesses)
<ol style="list-style-type: none"> 1. 적절한 자연 조건 2. 뛰어난 지리적 위치 및 교통 조건 3. 국가 정책의 강력한 지원 4. 컨테이너 물동량 급속한 증가 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 부두 구조적 문제, 항만 기능 단순 2. 인프라 시설 부족, 뒤떨어지고 있는 컨테이너 운송 체 3. 항만 규모 확장에 있어서 해안선 육상 등 측면의 제한이 존재 4. 항만 서비스업계 경영 행위가 규범화되어 있지 않으며 투자 환경이 지속적으로 개선되어야 함 5. 중심지대 경제발전수준 낮다 6. 산업 인프라 낮다
기회 (opportunities)	위협 (threats)
<ol style="list-style-type: none"> 1. 강소 연해지대 국가급 발전 전략 실행 2. 연운항 항만 전반적인 구조 기획은 명확하게 항만 발전 방향을 제시 3. 중앙정부 서부대개발 전략은 내륙지역경제 발전을 강화 	<ol style="list-style-type: none"> 1. 주변 항만 경쟁 2. 산업 구조 조정에 따른 해상운송 화물 증장속도 부진 3. 세계 항만 발전 추이는 연운항 항만 발전 산업에 새로운 요구 제시 4. TCR 국제 물류협조 부족

제5장 결론

제1절 연구결과의 요약

연운항 정부와 대중 매체가 거듭 연운항이 “일대”와 “일로”의 합류점이라고 강조하고, 중서부(하남성, 섬서성, 감숙성, 닝샤후이족자치구, 청해성, 신장, 안휘성과 산서성) 심지어 중아시아지역에 가장 가까운 해구이며, 유라시아 대륙교의 교두보이다.

연운항시가 어느 도시보다도 항구를 중시한다. 관원의 배치를 통해서도 볼 수 있다. 연운항시 항구관리국 국장이 시위원회 상무위원, 부시장이 겸임한다. 이론 고급 배치는 중국 전체를 봐도 많이 있는 것이 아니다. 연운항시정부 홈페이지에 나온 정보를 따라 이 시위원회 상무위원과 부시장이 각각 항구관리, 개방형 경제, 투자유치, 해양어업, 경찰, 사법, 소방 등 측면의 업무를 관리한다. 분명히 이론 인원배치가 더욱 항구의 발전과 성장을 촉진시킬 수 있다.

하지만 연운항의 실적이 좀 손색이 있다. 2014년 연운항항의 물동량이 2.1억 톤이며 전년도 동기 대비 3.96% 성장했다. 동기 전국 평균 성장률이 6.2%이다. 화물 물동량이 옆에 있는 일조항의 65%밖에 없다. 전국(강소 장강연안 항구 포함) 15위 이하로 하락했다. 강소성제일대항의 지위를 지킬 수 없는 상황을 보이고 있다. 2014년 연운항항 컨테이너 수량은 500만이며, 전년도 동기 대비 8.79% 하락, 동기 전국 항구 컨테이너 운송량 성장속도는 6%정도이며 연운항보다 거의 15% 많았다. 그 컨테이너량이 1위인 상해항의 1/7, 3위인 닝보-주산항의 1/4와 7위인 대련항의 1/2 밖에 안 되는 현실이다. 심지어 이전에 지명도가 높지 않은 요녕영구시도 뛰어넘었다. 2014년 연운항항이 간신히 컨테이너량 10위를 지켰지만 대형항구 중 유일하게 물동량이 하락한 항구이다.

연운항항의 가장 자랑스러운 것은 국제국경통과운송업무의 비율이 높다는 것이다. 즉 중부 아시아 나라 60%에 해당하는 물동량의 국경통과운송업무가

연운항항을 통해 이루어지고 있다. 따라서 2013년 9월 중국국가주석 시진핑과 카자흐스탄 대통령 나자르바예프가 상해에서 연운항에 위치한 중카국제물류원구(中哈國際物流園區)를 시동하였다. 이 프로젝트는 실크로드 경제 벨트 건설의 처음의 플랫폼이 되어 연운항이 “일대일로”에 대한 열정을 제고하였다. 서쪽으로 중서부와 중부아시아의 넓은 지역을 연결하고 동쪽으로 광활한 환태평양지역을 연결하는 아이디어도 나온다. 동시에 연운항시가 자유무역구에도 관심을 많이 가지고 카자흐스탄(및 중부아시아)-중국-한국-일본 간 더 많은 무역과 유통 역할을 할 수가 있다고 판단된다. 자유무역구를 신청할 조건이 부족하더라도 자유무역항구부터 신청할 수가 있기 때문이다.

결론적으로 말하자면, 중국의 일대일로정책에 따라 연운항항이 많은 기회를 획득하지만 아직은 그 성과가 나타나지 않은 현실이다. “일대일로”정책 자체가 어떤 측면에서 분석해도 이득이 많은 계획이지만 아직 초기단계로서 시간이 더 지나야 좋은 실적과 성과가 나타날 것이다. 그러므로 향후 “일대일로”에 대하여 더 깊은 연구와 병행하여 실제로 이 전략을 어떻게 활용할 것인가에 대한 전략의 핵심을 잘 파악해야 할 것이다. 연운항항이 정책방향에 대한 분석과 대비책을 잘 강구할 때 일대일로에서 차지하는 역할과 비중이 높아질 것이다.

제2절 연구의 한계점과 향후 연구과제

본 연구에서는 중국 연운항항의 “일대일로”정책에 따른 발전에 대해서 고찰하고, 연운항항의 발전전략에 대해서 살펴보았으며 연구의 시사점을 제시하였다.

그러나 “일대일로”정책 같은 큰 프로젝트가 단기간내 효과가 바로바로 나오는 것 자체가 비현실적이다. 중국국내만 실행한 전략이 아니고 전 세계를 연결시킬 수 있는 구상으로서 시간과 각국의 더 많은 참여가 요구된다. 그러므로 향후에도 “일대일로”정책의 진행 정황을 주시하며서 연운항항의 발전 방향과 발전 전략을 선제적으로 파악하고 적응해가야 한다.

<참고 문헌>

1. 국내 문헌

- 곽광수, “중국의 원대한 꿈 일대일로(一帶一路)전략,” 「친디아 플러스」 2015.
- 리위, “중국, 정저우-유럽 간 국제활물철도 개통,” 코트라 정저우 무역관 2013.
- 마상명, “중국 연운항항 발전방안에 관한 연구,” 한국해양대학교 석사학위논문 2010.
- 맹헌협, “중국 청도항의 항만경쟁력 강화방안에 관한 연구,” 동의대학교, 석사학위논문, 2010.
- 반홍초, “중국 연운항 항구물류 발전 전략에 관한 분석,” 신라대학교 석사학위논문 2013.
- 오광진, “중국 21세기 해상 실크로드: 일대일로(一帶一路)전략 세계 질서 다극화가 최종 목표,” 「CHINDIA Plus」 포스코경영연구원 2014.
- 왕보, “중국청도항의경쟁력강화방안,” 건국대학교 석사학위논문 2014.8.
- 왕설, “산동성 주요 항만 화물별 특화요인 연구,” 중앙대학교 석사학위논문 2014.
- 왕지초, “산동성 4대 항만 통합에 관한 연구,” 충남대학교 석사학위논문 2011.
- 이봉걸, “중국의 꿈(中國夢) 일대일로(一帶一路) 프로젝트 현황과 영향” 「Trade Focus」 국제무역연구원 2015.
- 이수행· 조응래, “중국의 일대일로(一帶一路)와 시사점,” 「이슈 & 진단」 경기연구원 2015.
- 이일영, “중국의 새로운 발전전략 일대일로(一帶一路),” 「시선집중 GS&J」 GS&J 인스티튜트 2015.
- 이주영, “새로운 개혁개방 모델 일대일로(一帶一路),” 「성균차이나브리프」

성균중국연구소 2014.

이호진·김영선·이장규, “중국의 신(新)실크로드 경제권 추진 동향과 전망,”
「지역경제포커스」 대외경제정책연구원 2014.

진미환 “중국 청도항의 경쟁력 강화방안에 관한연구,” 배재대학교 석사학
위논문 2013.

한우덕, “시코노믹스(xiconomics), 반부패, 일대일로 신창타이 핵심은 개혁
보너스,” 「CHINDIA Plus」 포스코경영연구원 2015.

한우덕, “일대일로(一帶一路)에 얽힌 정치경제학,” 「중앙일보」 중앙일보 중
국연구소 2015.

2. 외국 문헌

鄧聚龍, “制約連雲港港口發展因素的相關分析,” 「河海大學學報」 2009.

鄂志寰·李諾雅 “一帶一路的經濟金融效應分析,” 「金融博覽」 2015.

黃曉敏, “國外港口集疏運發展經驗借鑒,” 「水運管理」 2008.

何叶江, “美國港口考察見聞及給我們的啓示,” 「中國港口」, 中國港口雜誌社, 2003.

賈慶國, “大胆設想需要認真落實一帶一路亟待弄清和論証的几大問題,” 「人民論
壇」 2015.

李 雋, “一帶一路戰略下的連云港市城市定位新探,” 「江蘇商論」 2015.

劉慶云, “物流企業戰略管理”, 中央廣播電視大學出版社, 2004.

梁麗·王有江, “The influence of One Belt One Road construction on Qingdao
port transportation system,” 青島港灣職業技術學院, 2015.

李 寧, “天津港口物流競爭力發展研究,” 南開大學 碩士學位論文, 2011.

毛艷華, “一帶一路對全球經濟治理的價值與貢獻,” 「人民論壇」 2015.

師玉龍·張麗, “連雲港港口發展戰略研究,” 「海洋開發與管理」, 2010.

孫春芳, “交通部通過”一帶一路“實施方案,” 「21世紀經濟報道」 2015.

王曉明, “中國港口物流的研究分析,” 「物流技術」, 物流技術雜誌社 2007.

王曉珊, “淺析連雲港港口發展現狀與前景,” 連雲港職業技術學院, 畢業論文, 2010.

王麗坤,「國民生產與現代海運關係」,中央人民出版社 2010.

楊伊慧,“論一帶一路建設給中國帶來的經濟機遇,”「經濟視野」 2015.

楊 瑤,“中韓自由貿易協定正式簽署青島發布對韓合作行動計劃”,「人民日報海外版」 2015.

于宁錯,“西安絲綢之路經濟帶區域性金融中心形成机理研究,”西北大學碩士論文, 2014.

<기타>

新華網(<http://www.xinhuanet.com/>)

中國港口網(<http://www.chinaports.com/>)

中國城市經濟網(<http://www.cuew.com/>)

新京報(<http://www.bjnews.com.cn/>)

中國甘肅網-蘭州晚報(<http://wb.lzbs.com.>)

人民網(<http://www.people.com.cn/>)

中華人民共和國外交部網站(<http://www.fmprc.gov.cn/web/>)

