



한국해양수산개발원 중국연구센터 (Korea Maritime Institute China Research Center)

中國 上海市 長寧區 遵義路 100號 虹橋上海城 A-1803

Tel. +86-21-6090-0395~6, Fax. +86-21-6090-0397

제15-7호

2015년 5월 29일

Contents

▶ 통계로 보는 중국

: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액

▶ 이슈 포커스

: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응 방안

▶ 동향 & 뉴스

■ 지역별 중국 해외직접투자액

(만 달러)

	2007년	2013년
전체	2,650,609	10,784,371
아시아	1,659,315	7,560,426
아프리카	157,431	337,064
유럽	154,043	594,853
남미	490,241	1,435,895
기타	189,579	856,133

자료 : 中华人民共和国国家统计局, 각 년 공보

■ 산업별 중국 해외직접투자액

(만 달러)

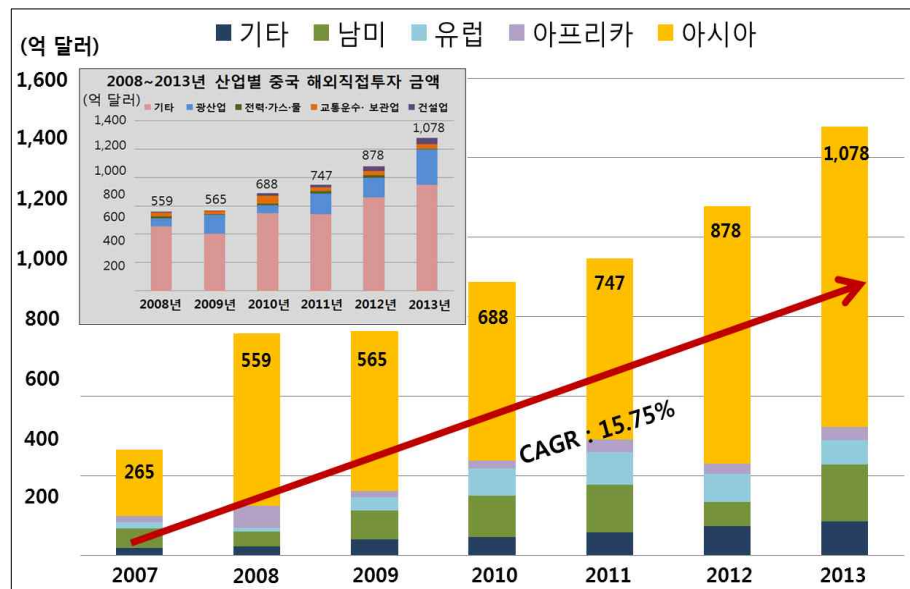
	2008년	2013년
전체	5,590,717	10,784,371
건설업	73,299	436,430
교통운수, 보관업 및 우편서비스업	265,574	330,723
전력, 가스, 물 생산	131,349	68,043
광산업	582,351	2,480,779
기타	4,538,144	7,468,396

자료 : 상동

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

Copyright © KMI All Rights Reserved.

통계로 보는 중국: 2007~2013년 중국 해외직접투자액



자료 : 中华人民共和国国家统计局(www.stats.gov.cn) 각 년 공보

2013년 중국 해외직접투자액 총 1,078억 달러, CAGR 15.75%

중화인민공화국 국가통계국이 발표한 자료에 따르면, 중국의 해외직접투자액은 2007년 2,65억 609만 달러에서 2013년 10,78억 4,371만 달러로 증가하였고, 연평균성장률(CAGR)은 15.75%를 기록하였다. 지역별로 중국의 해외직접투자액을 살펴보면, 아시아에 대한 직접투자가 2007년부터 2013년까지 줄곧 1위를 기록하고 있고, 전체 해외직접투자에서 높은 비중을 차지하고 있다. 남미지역에 대한 직접투자는 2008년 아프리카와 2012년 유럽에 대한 투자액을 하회하며 잠시 3위로 밀려났으나, 두 해를 제외하고는 줄곧 2위를 기록하였다. 유럽에 대한 투자는 미국발 금융위기가 발생했던 2008년을 제외하고는 꾸준히 증가해왔고, 아프리카에 대한 투자 역시 미약하나마 증가추세를 보이고 있다.

산업별로 살펴보면, 2008년부터 2013년까지 건설업, 교통운수와 보관업 및 우편서비스업, 광산업 등 기초 인프라시설과 관련된 항목에 대한 투자가 지속적으로 증가하였다. 특히 건설업은 2008년을 제외한 5년간 지속적인 증가세를 보였으며 높은 증가폭을 보였다. 향후 중국의 해외직접투자는 중국이 추진하고 있는 일대일로(一帶一路) 전략과 맞물려 연선국가의 기초인프라 시설에 대한 개발사업과 투자가 확대되면서 더욱 증가될 것으로 예상된다.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사
업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위
한 중국의 해외항만 투자전략과
대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

지수 동향

CHINA CONTAINERIZED FREIGHT INDEX

	01-09	05-29
종합지수	1,060.66	890.42
일본 항로	648.92	619.95
구주 항로	1,319.07	993.22
미서부 항로	1008.26	933.51
미동부 항로	1,399.88	1,221.56
한국 항로	701.22	666.73

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

CHINA COASTAL BULK FREIGHT INDEX

	01-09	05-08
종합지수	892.58	928.48
석탄	918.44	997.31
곡물	717.13	778.61
금속광석	760.29	699.92
정유	1,215.40	1,215.40
원유	1,597.14	1,541.72

자료 : 상하이 항운교역소.

이슈 포커스: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안

중국은 600년 전 명나라 영락제시기에 환관이자 제독이었던 정화의 대원정을 통해 남중국해에서 인도양을 거쳐 동아프리카로 이어지는 해상 실크로드를 개척하였다. 이후 해금정책과 열강의 침입으로 번영의 길에서 두려움의 길인 해상 실크로드가 21세기에 다시 부상하고 있다. 2013년 10월 시진핑 주석이 인도네시아 순방 과정에서 '21세기 해상 실크로드 건설'에 대해 제안한 것을 기점으로, 중국은 남중국-인도양-동아프리카로 이어지는 거점 항만에 대규모 인프라 건설과 투자를 추진하고 있다. 중국의 안정적인 자원 수송로이자 화물운송로로 기능하는 바닷길 확보와 중국이 직면한 과잉생산과 외환보유고 문제의 해결책으로서 해외 항만투자는 21세기 해상 실크로드 전략의 핵심 추진방안으로 작용한다. 7호 이슈 포커스에서는 중국이 추진 중인 21세기 해상 실크로드 전략의 배경과 해외항만투자 및 국내 항만개발 사업을 중점적으로 분석하고, 이를 바탕으로 한국의 대응 방안을 논해보고자 한다.

1 21세기 해상실크로드 추진배경

중국의 두 번째 개혁개방 프로젝트로 불리는 일대일로 전략은 육로의 '실크로드 경제벨트'와 해상 항로의 '21세기 해상실크로드' 전략으로 나뉜다. 일대일로 전략이 영향을 미치는 지리적 범위는 [그림1]과 같이, 육상으로는 중국 내륙의 도시를 포함하여 중앙아시아-유럽으로 이어지고, 해상으로는 중국 연해 지역을 포함하여 남중국해-인도양-지중해를 통해 유럽과 아프리카에 이른다.

[그림 1] 중국 국내외 일대일로 표시도



자료: www.yidaiyilu.cn; KMI

유라시아 및 주변국과의 협력을 통해 물자와 정보가 상호 교류(互联互通)할 수 있는 대규모 인프라 건설과 관련투자를 주요 전략내용으로 삼는 일대일로

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

전략은 구상주체인 중국뿐 만 아니라 일대일로 전략의 영향권에 속해있는 국가들에 있어서도 경제발전을 위한 중요한 기회로 작용한다.

세계의 공장이자 세계의 내수시장으로서의 위치에 있는 중국은 운송비용을 낮추고 거대한 화물 물동량을 처리하기 위해 단거리의 안전한 해상운송로를 확보하는 것이 필수적이다. 중국 경제발전에 있어 중요한 에너지 및 광물자원이 중동과 동남아시아를 관통하여 중국 대륙까지 이어지는 긴 해상루트를 통해 수송된다는 점은 중국의 안전하고 효율적인 해상루트 건설 추진의 중요한 배경으로 작용한다.

뿐만 아니라, 현재 중국이 직면한 과잉생산으로 인한 공급문제와 막대한 외환보유고를 해결하려는 중국정부의 의도 역시 해상실크로드 건설을 추진하는데 있어 중요한 배경으로 작용한다. ‘중국판 빅딜’로 불리는 해외인프라 투자 개발 사업은 중국의 자금지원과 기술지원, 중국기업의 개발참여를 통해 중국 내에 적체된 과잉 생산능력과 자금을 효과적으로 해결하고 사업진행 과정에 중국기업을 참여시켜 해외진출(走出去)의 효과도 거둘 수 있다. 중국정부가 밝힌 해상실크로드 구상은 ‘정책소통, 기초 인프라 시설 연결, 무역 활성화, 자금 흐름, 지역 내 민심을 골자로 한 상호통합과 연결(互联互通)’로 해상의 바닷길을 잇는 국내·외 항만투자는 이 구상의 핵심으로 작용하고 있다. 해상 실크로드 건설이 주요 항만을 거점으로 삼아 고효율의 안전하고 원활한 운송 통로 건설을 추진목표로 삼고 있다는 점에서 중국의 해외항만투자와 국내항만 발전 전략은 21세기 해상실크로드 전략에 중요한 의의를 지닌다.

2 21세기 해상실크로드 건설을 위한 해외 항만투자 현황

중국이 2000년대부터 꾸준히 추진해 온 해외 항만투자의 지리적 범위를 살펴보면, ‘남중국해-인도양-아프리카’와 ‘남중국해-인도양-지중해’로 이어져 있다. 구체적인 투자내용과 위치는 [표1]과 [그림2]에 정리된 바와 같다. 미얀마 시트웨항-방글라데시 치타공항-스리랑카 함반토타항-파키스탄 과다르항으로 이어지는 투자개발 루트를 통해 중국은 홍콩항과 하이난항을 포함하여 남중국해와 인도양을 아우르는 해상루트를 형성하고 있다. 나아가 케냐 라무항-탄자니아 바가모요항-남아프리카공화국 리처드만항의 투자개발을 통해 해상루트를 북아프리카 및 동아프리카까지 확장하고 있다.

중국정부가 항구 운영권 획득을 위해 꾸준히 공들여온 그리스의 피레우스항은 유럽으로 진출하기 위한 거점이자 지중해로 나아갈 수 있는 최적의 요지로, 피레우스항 민영화 추진에 따라 중국원양운수(COSCO)가 항만 매각경쟁에 참여할 예정이다. 1) 중국이 이번 피레우스항 운영권을 획득하게 되면 21세기 해상 실크로드의 유럽-지중해 루트 완성이 한층 더 가시화 되고, 해상실크로드가 인도양에서 지중해로 더욱 확장되게 된다.

1) 央广新闻, 2015. 5. 16일자 기사 참조 http://china.cnr.cn/ygxw/20150516/t20150516_518570019.shtml

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

[표 1] 중국정부의 주요 해외항만투자 사업현황

투자항목	진행상황	투자대상의 주요특징
미얀마 시트웨항	—	2010.11 인도, 시트웨 심수항 1선석 착공
방글라데시 치타공항	2013.02 운영권 획득	—
스리랑카 함반토타항	2012.06 중국의 차관과 기술원조 통해 완공 후 가동시작	인도양의 핵심거점
스리랑카 콜롬보항 항구도시 건설프로젝트	2013.08 완공	인도양의 핵심거점
스리랑카 콜롬보 항구도시 건설프로젝트	2015.01 사업중단	인도양의 핵심거점
파키스탄 과다르항	2013.02 운영권 획득 2015.04 운영 시작	해상실크로드의 중동 출입구
예멘 아덴항, 모카항	2013.11 두 항구 컨테이너 부두확장 공사에 5억 달러규모 용자제공	유럽, 아프리카, 중동 연결의 해상 교통 요충지
케냐 라무항	라무항 종합개발사업 참여, 3선석 개발에 10억 달러 투자	친중국 성향의 아프리카 국가, 우호적 관계유지
탄자니아 바가모요항	2013.03 100억 달러 규모의 바가모요항 종합개발협력 양해각서 체결	군·민용 항구로 개발
남아프리카공화국 리처드베이항	2013.03 투자유치계획 발표	—
그리스 피레우스항	-2015.01 투자무산 -2015.05 COSCO 매각경쟁 참여예정	유럽진출 거점
이스라엘 하이파항	2015년 3월 상해국제항무 주식유한공사(上港集团), 25년간 부두운영권 획득	이스라엘 3대 국제 무역항
니카라과 운하개발권	2014년 말 착공	파나마 운하의 대항마
크라 운하개발권	2015.05 중국-태국 크라운하 합작 양해각서 체결	말라카 해협에 대한 의존도 감소

자료: 중국에서 발표한 각 신문보도 자료 정리. KMI 작성.

[그림 2] 중국정부가 투자한 해외항만



자료: www.baidu.com, KMI 작성

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년-2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

파키스탄 과다르항은 중국 서부 신장 위구르 자치구 카스에서 과다르항까지 연결되는 ‘중국-파키스탄 경제회랑’의 핵심거점이자 종착지로서 중국이 2013년 40년 동안의 항구 운영권을 획득했으며, 2015년 4월부터 정식 운영에 돌입했다.²⁾ 뿐만 아니라 양국은 1,800km의 철도 노선을 건설 중에 있다. 중국이 향후 과다르항과 카스-과다르항 구간의 철도노선과 원유수송로를 연계하여 이용하게 되면 원유수송 비용과 거리를 크게 절감시킬 수 있다. 기존의 원유수송 루트는 [그림3] 에서처럼 페르시아만에서 생산된 원유가 말라카 해협과 남중국해를 거치고 홍콩항과 하이난항을 통해 중국 내륙으로 수송된다. 그러나 과다르항과 카스-과다르항 육로를 이용하게 되면 페르시아만에서 곧바로 과다르항으로 원유의 수송이 가능해져 인도양과 남중국해를 경유하지 않아도 된다. 또한 마수드 칼리드 주중 파키스탄 대사에 따르면 경제회랑은 기존의 말라카 해협을 경유하는 에너지 및 상품의 수출입 루트를 6,000km 단축시키는 효과를 낼 수 있어³⁾ 중국의 안정적인 에너지 수송루트 확보와 수송비용 절감에 유리하게 작용한다.

[그림 3] 중국정부가 투자한 해외항만



자료: www.baidu.com, KMI 작성

2013월 11월, 중국은 중동의 해상 요충지인 예멘의 모카항과 아덴항의 컨테이너 부두확장 공사에 5억 달러규모의 용자를 저리로 제공하기로 결정했다.⁴⁾ 예멘의 아덴항은 아라비아 반도의 서남쪽 끝에 위치하여 유럽 및 아프리카, 중동을 연결하는 해상 요충지 역할을 하고 있으며, 모카항은 홍해에 위치하여 소말리아, 에티오피아와의 교역에 유리하다. 예멘의 두 항구는 향후 중국이 아프리카와 유럽진출에 있어 교두보 역할을 할 것으로 보인다.

2) 「航运交易公报」, 2015년 15호, p.12

3) ‘파키스탄 과다르항, 동남아-남아시아 연결 교두보’, 이투데이, 2015.04.23
<http://www.etoday.co.kr/news/section/newsview.php?idxno=1113821>

4) ‘중국, 예멘에도 거점 확보’, 연합뉴스, 2013.11.18.,

<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0006602046>

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사
업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위
한 중국의 해외항만 투자전략과
대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

뿐만 아니라, 아프리카로 이어지는 해상실크로드 구축을 위해 시진핑 국가 주석은 2013년 탄자니아, 남아프리카공화국, 콩고민주공화국을 차례로 방문하고 대규모 차관제공과 인프라 개발 투자협정을 체결하였다. 대표적인 아프리카 항만투자 사업으로는 케냐 라무항 종합개발사업으로 라무항의 선석개발 공사에 중국기업이 참여하였으며 이를 통해 중국은 해상루트 거점 확보와 더불어 중국기업의 해외진출을 도모하고 있다.⁵⁾ 탄자니아 바가모요항은 2013년 3월 시진핑 주석의 순방기간에 맞추어 100억 달러 규모의 ‘바가모요항 종합개발 프로젝트 협력’ 양해각서를 체결하고 항만개발에 착수했다. 본 양해각서에서 중국은 바가모요항을 아프리카, 유럽, 중동을 잇는 종합물류기지로 개발하되 필요시에 중국 군함의 정박과 보급기지로 이용 가능한 군·민용 항만으로 개발하겠다고 밝혔다.⁶⁾ 중국은 항만거점 개발사업과 투자를 통해 경제적 이익을 취할 수 있을 뿐만 아니라 외교, 안보, 국제교류 등 다방면에서 중국과 투자대상국의 관계를 공고히 할 수 있다. 중국은 향후 해외 항만 투자에 더욱 박차를 가할 것으로 예상되며 한국은 중국의 이러한 움직임에 각별히 유의하며 함께 투자기회를 모색해야 한다.

3 21세기 해상실크로드 건설을 위한 국내항만 발전전략

21세기 해상실크로드 건설을 위해 중국은 해외항만 투자와 더불어 국내 항만과 배후단지의 발전 역시 강화하고 있다. 지난 3월 28일, 중국정부(국가발전개혁위, 외교부, 상무부)는 「실크로드 경제벨트와 21세기 해상실크로드 공동건설계획(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)」을 통해 일대일로 전략의 세부계획을 밝혔다.

본 계획에 따르면, 중국은 21세기 해상실크로드 건설을 뒷받침하기 위해 푸젠을 핵심지역으로 삼고 장강삼각주, 주강삼각주, 양안(중국 대륙과 타이완), 환발해권역을 통해 해상실크로드 건설을 강화할 계획이다. 뿐만 아니라 상하이(上海), 톈진(天津), 닝보-저우산(宁波-舟山), 광저우(广州), 선전(深圳), 잔장(湛江), 산터우(汕头), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台), 다롄(大连), 푸저우(福州), 샤먼(厦门), 쉐저우(泉州), 하이커우(海口), 쓰촨(三亚) 등 연해도시의 항만건설을 강화할 것을 제안하고 있다.

중국이 밝힌 계획을 통해서 알 수 있듯이, 향후 가장 주목해야 할 중국 국내 항만개발지역은 푸젠이다. 중국 5대 항만권역 중 동남항만권역에 속하는 푸젠은 풍부한 항만자원을 가지고 있고 적극적인 대외개방협력을 펼쳐왔으며, 지리적 근접성을 바탕으로 동남아시아 국가들과 그동안 활발히 협력해왔다. 푸

5) 2013년 동아프리카 인프라개발 종합분석 (1)- 정부 대 정부 간 프로젝트, 코트라 글로벌 윈도우, 2013.02.01.

http://www.globalwindow.org/gw/overmarket/GWOMAL020M.html?ARTICLE_ID=5000339&BBS_ID=10

6) ‘시진핑 탄자니아 방문...아프리카 자원외교 시동’, 연합뉴스, 2013.03.25.,

<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0006164701>

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

젠에는 화물 물동량이 1억 톤을 초과하는 샤먼항(厦門), 푸저우항(福州), 메이저우완항(湄洲灣) 등이 있으며, 샤먼항은 동남아시아 국제항운센터로서 입지를 다지고 있고 평탄(平潭)은 국제자유 항만도시로 변모하고 있다. 항만 인프라 시설의 강화를 통해 푸젠은 해상 실크로드 연선국가와 항만, 부두, 항로의 이용에 있어 협력을 증진시켜 나가고 있다.

또한 푸젠은 경제무역협력을 위한 플랫폼으로 작용하고 있으며 푸젠의 민영기업들은 적극적으로 해외진출에 나서고 있다. 쉈저우 운동화 및 석재가공기업(泉州运动鞋和石材加工企业), 푸톈 목재가공기업(莆田木材加工企业), 룡옌즈진광업(龙岩紫金矿业)은 푸젠에 등록된 대표기업으로 해외에 공장건설, 해외유통채널 확대, 해외자산 매입을 통해 동남아시아, 중동, 중앙아시아 국가들과 협력을 증진시켜 나가고 있다. 이러한 협력을 바탕으로 푸젠은 중국 대외 개방협력을 위한 시험구로서의 조건을 갖추어 나가고 있다.

지난 3월 국무원의 승인을 거쳐 4월 21일 정식 출범한 푸젠 자유무역시험구는 향후 아세안 국가와의 금융서비스, 항운서비스, 상업무역 서비스 분야의 개방과 협력을 강화하여 중국-아세안 서비스 무역확대에 일조할 것으로 기대된다. 아울러 항로확대, 지역성 항만 및 항운체계 확립을 통해 아세안 국가와 항만, 해운, 물류, 임항산업 및 관광산업에서 협력을 증진할 것으로 기대되며 푸젠은 해상실크로드를 잇는 중국 내 해상교통 중심지로서의 지위를 공고히 할 것으로 예상된다.

4 중국 해외항만 투자가 직면한 문제점

일대일로 전략을 따라 중국의 해외사업에 대한 투자와 진출이 가속화되고 있는 가운데, 투자대상국들은 환경훼손과 불공정 계약 및 자원약탈을 이유로 투자 사업을 연이어 취소하고 있다. 뿐만 아니라 각국의 국내정권 교체와 정치 불안 요소 및 주변국의 견제도 중국의 인프라 투자 건설에 큰 걸림돌로 작용하고 있다. 이에 따라 21세기 해상실크로드 건설 전략의 일부인 해외 거점 항만투자는 난항을 겪고 있으며 이를 해결하기 위해 중국정부는 투자대상국을 수차례 방문하고 대규모 자금지원을 아끼지 않고 있다.

스리랑카 콜롬보 항구도시 건설프로젝트는 올해 1월 5일(현지시간 기준) 스리랑카 정부에 의해 추진결정이 번복되면서 중단되었다. 이는 두 번째 번복으로 스리랑카의 정권교체 이후, 현 정부가 이전정부와 중국 측의 계약내용이 법률위반 요소를 지니고 있다며 사업 추진을 중단시켰다.⁷⁾ 이로써 21세기 해상실크로드 건설 추진을 위한 거점 확보에 현재 빨간 불이 들어와 있는 상태이다.

이외에도, 일대일로로 직접적 영향권인 동남아시아 미얀마와 체결했던 대

7) ‘중국 일대일로 어렵네, 스리랑카 中 항구 투자에 이랬다 저랬다’, 아주경제, 2015.03.06., <http://www.ajunews.com/view/20150306111911669>

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

규모 인프라건설 프로젝트들 역시 연이어 중단되었다. 이미 중국 서남부와 미얀마 서부 인도양 해안을 잇는 중-미얀마 철도건설 프로젝트가 중단되었고, 미얀마 군부와 중국 광산업체 완바오(萬寶)가 합작하여 운영 중인 레파디웅 구리 광산에서 올해 1월 발생한 주민들의 토지몰수 보상시위에서 사상자가 발생했다. 이를 두고 미국의 일부 매체는 중국의 자원약탈로 인해 빚어진 갈등이라고 분석하고 있다.⁸⁾

위의 사례들을 통해 알 수 있듯이 현재 중국정부가 추진 중인 대규모 해외투자 사업은 투자대상국의 정권교체, 정책변화 및 주변국가의 견제 등 통제하기 어려운 외부요인이 크게 작용하고 있다. 이를 해결하기 위해 중국은 주변국가와 투자대상국의 신뢰를 얻기 위해 노력해야하며, 중국의 해외항만 투자사업이 중국 일방의 편익취득을 위한 것이 아니라 개발 협력국, 투자대상국, 항만사용국 등 항만투자 사업에 관계된 모든 주체들이 이익을 얻을 수 있는 상호호혜 전략임을 끊임없이 강조하여야 하는 상황에 놓여있다.

5 한국의 대응방안

중국의 해외항만 투자현황 및 한계를 바탕으로 한국은 21세기 해상실크로드 전략의 대응방안을 마련할 수 있다. 중국이 해상실크로드 건설을 위해 현재 활발히 추진 중인 대규모 해외항만 투자사업의 지역 범위는 동남아시아, 중동, 아프리카 등지로 한국의 해외진출 지역범위에 해당한다. 이를 두고 중국의 기술력 상승과 대규모 자금투입에 따라, 한국의 해외투자 사업에 차질이 빚어질 것이라는 우려의 목소리가 크다. 그러나 역으로 생각해보면, 한국은 도리어 중국의 대규모 자금을 이용하고 중국기업과의 협력을 통해 해외투자를 더욱 안정적으로 진행할 수 있는 방안을 찾아야 할 것이다.

실제로 케냐 라무항 종합개발 프로젝트의 3선식 항만개발 사업은 한국기업이 설계 및 감리를 담당하고, 중국정부는 10억 달러의 자금을 투자하는 형태로 2013년에 개발을 진행했다.⁹⁾ 한국의 경우 뛰어난 기술과 다년간의 개발경험을 경쟁력으로 삼아 중국기업과 컨소시엄을 구성하는 전략으로 자금 열세에 대응할 수 있을 것이다. 뿐만 아니라, 중국 주도로 창설되는 아시아인프라투자은행(AIIB)을 통해 다자간 투자개발사업의 형태로 해외항만투자 사업에 참여할 수 있다. 따라서 한국은 중국의 21세기 해상실크로드 전략을 충분히 이해하고 중국과 협력하여 해상 운송로를 함께 개척 및 이용하는 전략으로 대응해 나가야할 것이다.

김주현 연구원 · 김범중 센터장
kmishanghai@naver.com

8) '중국 해외사업 추진 쉽지않네, 멕시코 미얀마 등 투자 브레이크', 아주경제, 2015.01.28
<http://www.ajunews.com/view/20150128110247493>

9) 주 5)와 상동.

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

경제 · 정책

- [시진핑 주석의 잇따른 국가 간 일대일로 플래그십 사업추진](#)
- [푸젠성, '일대일로' 연선국가와의 경제무역 왕래 활발-자무구에 의지하여 국제교류협력을 전면적으로 확대](#)
- 국무원, 「대외무역의 경쟁력 육성 가속화에 관한 약간의 의견(关于加快培育外贸竞争新优势的若干意见)」 발표
- 중국무원 「중국제조2025」 계획 발표, 9항목 중점업무 확정
- 연해 항만도시들, '일대일로(一帶一路)'에 보조를 맞춘 방안과 전략 시행
- 2015년 교통운수경제발전 완만한 것으로 예상-거시경제 지표 및 관련 산업에 근거한 분석

해운 · 항만 · 물류

- [중국-태국, 말라카해협 경유가 불필요한 운하건설 계획](#)
- ['지역별 보관창고+간선운송+현지배송'이 결합된 모델의 택배산업, 전년 대비 약 50% 성장](#)
- 4월 중국 규모이상 항만, 운영에 있어 지속적인 둔화세 보여
- 中교통통신정보센터와 아리윈(阿里云), E+해운 협력계획 발표
- 2030년까지 중국 연해지역 2~3개 크루즈모항 건설 예정
- COSCO, VALE와 협력 협의 승인 확정

- 환북부만 항만, '동선운송(컨테이너 내수, 환적화물을 함께 한 배에 적재하여 운송)' 신 항로 첫 출항
- 머스크선사, 중국시장 강화 예정

해양 · 수산

- [장쑤성, 연해산업투자기금 설립-금융 플랫폼 구축으로 연해개발에 서비스 제공하여 '일대일로'에 연계](#)
- [푸젠성 장저우\(漳州\)시, 원양어업 산업체인 확대하여 원양어업 발전에 대해 지지](#)
- [장쑤성, '일대일로' 합류점을 중심으로 발전계획 배치-일역할우세 발휘, 잠재력 발굴](#)
- 푸젠자무구 국가입찰경매(招拍挂)를 통해 해역이용권 매도-구역기관에 관리권 이양, 간척지 개발지표 단독으로 열거, 일괄적으로 사용권 등기 및 증명발급
- 중·한 해양과학기술협력 새로운 단계로 진입-중·한 해양과학공동연구센터 20주년 설립 기념

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
: 2004년~2013년 중국 해외개발사
업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한
중국의 해외항만 투자전략과 대응
방안
- ▶ 동향 & 뉴스

동향 & 뉴스

1 시진핑 주석의 잇따른 국가 간 일대일로 플래그십 사업추진

잇따른 중앙아시아 국가 방문 과정에서 시진핑 주석은 '중국-벨라루스 공업단지 건설(中国-白俄罗斯工业园)', 카자흐스탄의 '광명의 길'과 보조를 맞춘 실크로드 경제벨트 건설(丝绸之路经济带建设对接哈方“光明之路”), 벨라루스의 유라시아경제연맹 건설과 보조를 맞춘 실크로드 경제벨트 건설(丝绸之路经济带建设对接俄罗斯欧亚经济联盟建设), 중국-파키스탄 경제회랑 구축(中巴经济走廊)' 등 일대일로의 중점 프로젝트 실시를 촉구했다.

중국 국가주석 시진핑은 벨라루스에서 진행되는 국가사무 방문 기간 동안 '중국-벨라루스 공업단지'를 시찰할 것이라 밝혔다. 중-벨 공업단지 프로젝트는 양국 최대의 투자협력 사업인 동시에 중국이 추진 중인 일대일로 프로젝트의 간판(중점)사업으로 세간의 이목을 끌고 있다.

지난 4월 시진핑 주석의 파키스탄 방문기간에 추진된 '중국-파키스탄 경제회랑' 프로젝트가 본격적으로 착수된 지 1개월이 지나지 않아 잇따른 플래그십 프로젝트와 주요사업이 구상되고 발표되고 있다.

1. 중-벨라루스 공업단지, 중-파키스탄 경제회랑에 이은 두 번째 플래그십 사업

신화사의 5월 10일 보도에 따르면, '일대일로' 전략구상의 발표와 추진에 따라, 중국-벨라루스 공업단지 사업실시의 진행속도는 가속화될 것으로 예상된다. 2014년에 착수된 중-벨 공업단지의 총면적은 91.5 km²로 전자정보, 생물의약, 정밀화학공업, 첨단제조 및 저장물류 등의 산업을 중점으로 하고 앞서 언급한 산업들이 일체화된 공업제조형 단지로 기능한다.

또한 공업단지의 초기건설은 장래 기업유치를 위한 양호한 조건 및 환경조성에 중점을 두고 진행되며 도로, 통신, 수도, 전기, 천연가스, 열에너지 등 다양한 인프라 시설을 마련중에 있다. 현재 공업단지 건설은 도로와 수도관 및 인터넷 연결망, 오수 처리장 등 인프라 공사과정에 있다.

2. 중국-카자흐스탄 및 중국-벨라루스 조인트 프로젝트(Joint Project)

시진핑 주석은 5월 10일 벨라루스 방문을 끝마쳤다. 벨라루스 방문기간에 양국의 국가원수는 장차 중국이 제시한 일대일로 전략과 벨라루스가 추진 중인 유라시아 경제연맹건설을 어떻게 연관시키고 결합하여 발전시켜 나갈지에 관하여 토론하였다.

카자흐스탄 방문기간에 카자흐스탄 대통령 누르술탄 나자르바예프와 가진 회담에서 시진핑 주석은 중국이 평등호혜의 기초 하에 실크로드 경제벨트건설을 카자흐스탄의 신경경제정책인 '광명의 길'과 보조를 맞추어 진행하고 양국이 공동발전과 번영을 이룩하길 바란다고 밝혔다.

중국 국제교류센터 자문연구부 부부장 왕쥔(王军)에 따르면 중국이 그동안 자주 타국의 국가전략에 맞춘 조인트 프로젝트를 제시해 왔고, 조인트 프로젝트는 중국의 일방적 계획이나 구상 및 원조가 아니라 상대국의 전략과 계획을 고려하며 '윈-윈'을 강조한다.

3. 실크로드 기금의 첫 수혜 프로젝트인 '중국-파키스탄 경제회랑'

시진핑 주석은 지난 4월 파키스탄을 방문하여 중국-파키스탄 경제회랑 건설을 추진하였다. 이번 경제회랑 건설 사업은 다음과 같은 두 가지 부분에서 최초의 타이틀을 얻었다. 한 가지는 중-파 경제회랑 건설이 중국이 최초로 제시한 일대일로 '플래그십 프로젝트'라는 점이고, 또 다른 한 가지는 일대일로의 자금과 용자를 뒷받침하는 실크로드 기금이 최초로 대외투자 건설 사업에 이용된다는 점이다.

중-파 경제회랑은 카슈가르(신장웨이우얼 자치구의 서남부에 있는 도시)에서 시작하여 파키스탄 과다르항을 종점으로 하고 일대일로의 핵심지구들을 관통하며 도로, 철도, 오일가스 및 광케이블 통로를 포함하는 무역 통로이다.

현재 회랑건설의 각개 사업은 순조롭게 진행되고 있으며 양국은 카라코람 고속도로의 개보수와 업그레이드, 과다르항 등의 인프라 구축사업을 대대적으로 추진하고 고속도로, 경제 지구, 초국경 광케이블 등의 영역에서 적극적으로 협력을 추진하며 파키스탄의 수력, 화력, 태양에너지, 풍력 등 에너지 사업을 추진하기로 결정했다.

4. '일대일로 플래그십 프로젝트'와 중점사업

중국 국제교류센터 자문연구부 부부장 왕진(王军)은 인터뷰를 통해 일대일로의 플래그십 프로젝트와 중점사업은 일대일로에 해당하는 지리적 범위상의 핵심 결절점(node) 혹은 주요 지역에서 진행되는 것이라 설명했다.

예를 들어, 중-파 경제회랑은 일대일로의 유기적인 구성부분으로서 특히, 경제회랑의 과다르항은 경제회랑의 종점이자 21세기 해상실크로드의 주요 결절점(node)에 위치해있다. 동시에 경제회랑은 지리적으로 주요한 위치에 있을 뿐만 아니라, 산업 간에도 긴밀한 결절점 역할을 한다.

왕진 부부장은 위와 같은 특성을 지닌 사업은 '본보기형' 프로젝트라 칭해지며 시범작용과 선도작용을 지니고 있다고 설명했다. 뿐만 아니라, 본보기형 프로젝트는 그 자체로도 큰 중요성을 지니지만 교통, 금융, 경제무역, 교육 및 인문 등 기타 영역의 발전을 이끈다는 점에서 모든 전략의 실시에 있어 큰 의의를 지닌다고 전했다. 또한 국가원수가 방문한 지역, 검증한 사업은 모두 중요성과 의의를 지닌다.

5. 실크로드 기금의 이용현황

4월 20일, 시진핑 주석의 파키스탄 방문기간 동안에 실크로드 기금, 썬샤(三峡)그룹, 파키스탄 민영전력과 인프라시설 위원회는 이슬라마바드에서 공동으로 『파키스탄 수력발전 사업에 관한 협력 양해각서(关于联合开发巴基斯坦水电项目的谅解合作备忘录)』에 서명했으며, 이는 실크로드 기금이 처음으로 사용된 대외투자 항목이다.

왕진 부부장은 현재까지 정보공개의 한계로 인해 실크로드 기금이 어떤 항목에 사용되고 있는지를 파악하는 데 어려움이 있었다고 밝혔으며, 실크로드 기금은 다양한 용자방식의 하나로 사업의 특성에 근거하여 선택된다고 전했다. 향후, 실크로드 기금은 수리공사, 에너지 및 공업단지 건설 등에 이용될 가능성이 있다고 하였다.

신화사 보도에 따르면 실크로드 기금이용의 첫 체결 후, 본 기금 관계자는 주동적으로 관련부서와 기업을 방문하고 연락하고 있으며 기금이 사용되는 사업의 평가와 선발을 강화하고 있다고 밝혔다.

< 자료 : 鳳凰財政 , 2015. 5. 11. >

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

2 푸젠성, '일대일로' 연선국가와의 경제무역 왕래 활발

5월 4일 푸젠성 상무청의 관계자에 따르면, '21세기 해상실크로드핵심구' 건설의 가속화와 자유무역시험구 정책의 효용성 발휘에 따라, 푸젠성과 '일대일로' 연선국가의 경제무역 왕래가 날로 활발해지고 있다.

올해 1분기 푸젠성의 '일대일로' 연선중점국가와의 대외무역 수출입총액은 101.38억 달러로 작년대비 3.63% 증가했으며 증가율은 푸젠성 전체 대외무역 증가율보다 2.76% 높았다. 연선중점국가와의 수출입총액은 푸젠성의 전체 수출입 총액에서 1/4을 차지했다. 푸저우(福州)신구, 푸젠 자유무역시험구와 '일대일로' 건설 등의 정책으로 푸저우시 1분기 실제 외자이용액은 4.36억 달러에 이르렀고 작년대비 25.6% 증가했으며, 누적 수출액은 288.95억 달러로 작년대비 11.1% 증가했다.

'일대일로' 정책은 푸젠성과 연선중점국가간의 쌍방 투자를 활성화시키고 있다. 통계에 따르면 1분기 '일대일로' 연선중점국가의 푸젠성에 대한 투자 프로젝트는 22개로 전년대비 2배 증가했다. 푸젠성의 '일대일로' 연선국가에 대한 새로운 투자 프로젝트는 13개 증가했고 투자액은 11.08억 달러로 작년대비 24.5배 증가했다.

현재 푸젠성이 '일대일로' 연선국가에 투자하고 건설하는 경제무역합작원구 2개는 푸룽성(福隆盛)(중국-감보디아)공업원과 중국-케냐(동부 아프리카)경제무역합작구이다.

<중국(푸젠)자무구 총체방안>에 따르면, 21세기 해상실크로드 핵심구를 건설하고, 21세기 해상실크로드 연선국가와 지역에서 새로운 협력 지대를 만드는 것이 푸젠 자유무역시험구 전략의 하나이다. 푸젠성은 자유무역시험구를 바탕으로, 해상실크로드 연선국가와의 교류 및 협력을 전면적으로 확대함으로써 21세기 해상실크로드 건설을 위한 새로운 방법을 모색할 것이다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 5. 6. >

3 중국-태국, 말라카해협 경유가 불필요한 운하건설 계획

타이완 언론 보도에 따르면, '중국-파키스탄 경제회랑'과 '중-러 고속철도 건설'에 이어 중국 대륙은 '일대일로'에 새로운 동력으로 작용할 프로젝트를 추진하고 있다. 닝보해사국이 15일 웨이보를 통해 발표한 바에 따르면, 중국과 태국 양국은 광저우(广州)에서 '크라운하' 합작 양해각서에 서명함으로써, 지난 10년 간 진척이 없었던 운하건설 사업이 정식 착공을 위한 큰 걸음을 내딛게 되었다. 초보적 단계의 추산에 따르면, 본 사업은 완공까지 10년이 걸리고 총 투자액은 280억 달러에 달할 것으로 예상된다. 일단 크라운하가 개통되면 중국 대륙의 '말라카 딜레마'는 저절로 해결될 것이다.

타이완 중시전자보(中时电子报)의 5월 18일 보도에 따르면, 크라운하는 태국 크라지협에서 태평양으로 이어지며, 태국만과 인도양 안다만해를 연결한다. 크라운하 완공 후, 국제해운항로는 더 이상 싱가포르를 우회하고, 말라카해협을 경유할 필요가 없어져 운항거리는 1,200km 단축되고 항운시간은 2-5일 정도 단축된다. 10만 톤급 유조선의 경우 편도 기준으로 35만 달러의 운항비를 절약할 수 있다.

홍콩매체에 따르면, 중국과 태국의 양해각서 체결 후, 전 구간 길이 102km에 걸쳐 쌍방향의 항로 운하가 정식으로 착공될 예정이다. 만약 원자력에너지 기술 등 통로를 벗어난 시공방법을 채택한다면 완공까지 7년이 소요되고 총 투자액은 360억 달러에 달할 것으로 예상된다.

말라카해협은 전 세계에서 가장 붐비는 해협 중의 하나로서 매년 약 8만 척의 선박과 약 5,000억 달러의 가치에 해당하는 화물이 이 해협을 통과한다. 향후 크라운하가 건설되면 운하의 길목에 위치한 태국이 가장 큰 이득을 얻을 것이다. 그러나 이전 조사에서 태국 국민의 30%만이 운하건설에 찬성하고 40%는 반대하는 것으로 나타났으며, 태국 국민들은 운하건설로 인한 정치 불안정과 생태환경 파괴 및 정부 부패를 걱정하는 것으로 나타났다.

중국 대륙의 경우, 크라운하 건설은 광둥(广东), 푸젠(福建), 상하이(上海), 장쑤(江苏), 저장(浙江) 등 연해지역에 이익을 가져다 줄 뿐만 아니라 동남아, 중동, 아프리카 및 유럽 각국과의 무역왕래를 강화할 수 있다.

뿐만 아니라, 미국이 아시아 복귀 정책을 추진하고 싱가포르와 긴밀한 군사협력을 추진하고 있는 상황에서 중미 충돌 발생시, 중국 대륙 석유수입의 80%가 수송되는 말라카 해협은 미국에 의해 봉쇄될 가능성이 높으며, 이는 중국 대륙경제의 생명선을 끊는 것과 같다. 그러나 크라운하가 개통되고 나면 중국대륙은 이 곤경에서 벗어날 수 있으며 동남아시아 전략에도 중대한 변화가 발생할 것이다.

크라운하는 동방의 파나마 운하로 불린다. 일찍이 17세기에 태국은 크라운하 건설을 구상했었고, 이 구상은 100년 전 태국 라마 5세(1868년 10월~1910년 10월 재위)시기에 정식으로 제기되었다. 그러나 공사비용이 높고 제 1차, 2차 세계대전의 발발로 인해 계획이 실현되지 못하다가 2004년에 이르러 전 태국총리 탁신에 의해 다시 제기되었다.

현재 건설 계획중인 크라운하는 전 구간 길이 102km, 폭 400m, 수심 25m의 쌍방향의 항로로 건설될 예정이며, 대표적 운하인 파나마 운하는 폭 304m, 수심 15m로 건설되었다.

< 자료 : 腾讯新闻 , 2015. 5. 19. >

4

지역별 보관창고+간선운송+현지배송 택배산업 전년 대비 약 50% 성장

5월 6일, 국가우정국(国家邮政局)은 2015년 1분기 우편산업 경제운영현황에 대해 공식 발표하였다. 1분기 우편업 기업과 중국 전역 택배서비스업 업무수입(우편저축은행의 직접 영업수입 제외) 누적액은 902.8억 위안으로 전년 동기대비 23.1% 증가하였다. 업무총량 누적액은 983.3억 위안으로 동기대비 28.8% 증가하였다.

1분기 전국 택배서비스업 업무 누적량은 36.9억 건으로 전년 동기대비 41.7% 증가하였고 업무수입 누적액은 544.1억 위안으로 전년 대비 31.6% 증가하였다. 전자상거래의 급속한 발전에 따라, '지역별 보관창고+간선운송+현지배송'이 결합된 형태의 택배업이 발전하면서, 각 도시들의 택배업이 하나의 동일 도시권역으로 묶여 운영되는 속도가 빨라지고 있다. 1분기, 동일 도시권역으로 묶여 운영되는 택배산업이 급속히 발전하였으며 업무량과 수익은 각각 전년 동기대비 각각 49.3%, 49.7% 증가했고 전체산업에서 차지하는 비중도 각각 26.5%, 13.9% 증가하였다. 우편소포업은 계속해서 고속성장세를 유지했으며 국내소포와 국제소포 업무량의 상승폭은 전년 동기대비 100%에 달했다.

동시에, 남부 및 서부지역에서 택배업의 발전이 적극적으로 이루어지고 있다. 동부, 중부, 서부의 택배업은 전년 동기대비 각각 41.8%, 46.8%, 33% 증가하였고 택배업무 수입은 전년 동기대비 각각 29.6%, 41.3%, 40% 증가하였다. 1분기, 택배 배달량은 동부, 중부, 서부가 각각 66%, 18.2%, 15.8%를 차지했다.

< 자료 : 中国交通新闻网 , 2015. 5. 11. >

Contents

5 장쑤(江苏)성, 연해산업투자기금 설립

4월 28일 장쑤성은 연해지역 발전계획과 5개년 추진계획을 빠르게 실현하기 위해 장쑤성 연해산업투자기금을 정식으로 설립했다. 이 기금은 장쑤성 정부 주도하에 장쑤성 연해그룹, 장쑤성 첨단기술투자그룹 등의 국유기업과 평안그룹(平安集团)이 함께 설립한 것이다.

장쑤성 연해산업투자기금은 장쑤성에서 규모가 가장 큰 산업투자기금 중 하나로 총 규모가 100억 위안에 달하고 존속기간은 10년이다. 이 기금은 조합투자, 단계별 주식보유(stagely share holding), 주식가치증가 후 철회(增值退出) 등을 도입하고 유한 합자기업의 형식을 취하여 전문화 관리와 시장화 운영을 실행한다. 이미 첫 자금 50.2억 위안을 모집하여 정식으로 운영하기 시작했다.

장쑤성 연해산업투자기금관리회사의 책임자에 의하면, 이 기금은 연해지역을 기본으로 하여 장쑤성 전체로 확대사용, 정부인도, 시장운영, 장기계획과 단기계획 결합, 연해지역 중심 등을 원칙으로 한다. 그리고 연해산업발전 및 장쑤성 경제구조 조정과 업그레이드를 두 가지 기본 방향으로 하여 '일대일로' 건설과 연계한다.

2014년 장쑤성 연해지역의 주요 경제지표 13개 중 9개 항목이 장쑤성의 평균수준보다 3% 이상 높았다. 총 생산액은 1조 1,454.2억 위안을 달성했고 장쑤성 평균수준보다 1.9% 많았다. 장쑤성 정부의 책임자에 따르면 장쑤성에서 산업투자기금을 설립하는 것은 국가의 관련전략을 실현하기 위한 적극적인 행동이자 금융개혁 혁신을 심화시키고 산업과 금융의 심도 있는 결합을 추진하기 위한 조치로 분석된다. 새로운 금융플랫폼 구축과 주요 영역의 투자·융자 기제 혁신을 통해 자금과 프로젝트를 장쑤성 연해지역에 집중적으로 이전하는 데에, 본 기금이 효율적으로 이용될 것이다. 뿐만 아니라 장쑤성 연해산업의 발전을 촉진하고 연해개발을 적극적으로 뒷받침함으로써 중국 동부의 새로운 경제성장점을 만드는데 중요한 의의를 지닌다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015 .5. 4. >

6 푸젠(福建)성 장저우(漳州)시, 원양어업 산업체인 확대

최근 푸젠성 장저우시는 <장저우시의 원양어업발전 가속화시킨 6개 조치의 실현에 관한 의견>(이하 <의견>으로 약칭)을 반포했다. <의견>에 따르면, 장저우시는 2018년까지 원양어선 50척, 연간 생산량 10만 톤, 생산액 10억 위안을 달성할 것이며 장저우시의 원양어업 발전수준을 전면적으로 향상하고자 한다.

<의견>에 따르면 장저우시는 대양성 어업을 발전시킬 것이며, 동산현(东山县) 하이즈싱(海之星)(푸젠) 원양어업유한공사와 용해시 남태무(南太武)어업발전유한공사를 이끌고 지원함으로써 기업의 발전능력을 더욱 향상시킬 것이다. 2018년까지 투자액은 7억 위안 이상을 달성하고, 원양어선 30척을 건조하여 북·중·서 태평양 원양어업 선단을 형성하며 일부 원양어업 프로젝트를 적극적으로 추진할 것이다.

동시에 장저우시는 대양 간 원양어업을 공고히 하고 더욱 발전시킬 것이다. 동산현 하이즈싱(푸젠)원양어업유한공사를 중심으로 협력모델을 전환하고 경영관리를 강화하며, 기업과 입어국¹⁰⁾(入渔国) 간에 이익을 공유한다. 아울러, 장기적이고 안정적인 협력관계를 유지하도록 도움으로써 원양어업의 구조조정과 업그레이드를

10) 入渔: 연해국가의 허락을 받아 다른 국가의 어선이 그 관할수역으로 진입하여 어획활동 하는 것을 의미.

추진한다. 2018년까지 투자액을 3억 위안 이상으로 늘리고 원양어선 20척을 건조하며 주변국가와 함께 대양 간 원양어업 프로젝트를 같이 진행하도록 할 것이다.

원양어업 산업체인 확대 또한 <의견>에서 제기한 구체적인 조치 중 하나이다. 동산현 하이즈싱(푸젠)원양어업 유한공사 및 장푸현(漳浦县)잉풍(盈丰)식품 유한공사 등 대형수산물 가공기업을 중심으로, 어획관련 산업을 적극적으로 발전시켜 산업체인을 확대하고 보완하기 위해 노력할 것이다. 원양어획, 가공, 유통, 보급 등 각 고리들의 조화로운 발전을 촉진한다. 2018년 까지 2.5억 위안을 투자하여 5척의 대형 해상가공보조선박을 건조하고 벌크어획제품에 대한 정밀가공과 종합이용을 촉진시킬 것이다.

<의견>에 따르면, 기업의 본사를 장저우시에서 설립하거나 독립법인기구로 등록하는 원양어업 기업은 어획할당량을 지닌 대형 다랑어 예망(曳网)어선(tuna seine vessel)(1000톤 이상), 초저온 다랑어 주락어선(tuna long line)(500톤 이상), 대형 오징어 어선(squid jigger)(1000톤 이상) 등 원양어선을 업그레이드 시키거나 구매할 경우 푸젠성 정부가 이자 보조금을 제공하는 동시에 재정부가 선박마다 100만 위안의 보조금을 제공한다.

< 자료 : 中国海洋报 , 2015. 5. 5. >

7 장쑤(江苏)성, '일대일로' 합류점을 중심으로 발전계획 배치

장쑤성은 장차 '일대일로'의 합류점을 중심으로 '일대일로' 건설을 전개하고 심화시켜 나갈 예정이다. 5월 6일, 연운항에서 개최한 장쑤성 '일대일로' 국가전략공작회의에서 동부의 경쟁력을 확대하고 서부의 잠재력을 발굴하여 개방의 패턴을 최적화할 것을 제안하였다.

장쑤성은 '일대일로'의 합류점에 위치하고 있다. 회의에서 개방수준을 전면적으로 제고하여 기업, 도시 및 인재의 국제화 수준을 향상하고, 개방의 범위와 깊이를 대대적으로 확대하며 동부의 개방수준을 제고하고 서부에 대한 개발속도를 가속화할 것을 제안했다. 또한, 개방의 우위를 강화하고 발전모델을 새로 창조할 것을 제안했다. 이어서 실물경제 우위, 과학기술·교육·문화 우위, 플랫폼건설 우위, 정부서비스 우위의 각 우위요소를 최대한 발휘하고 투자유치(引进来)와 해외진출(走出去)을 함께 추구하는 모델을 제시했다.

장쑤성에서 실시하는 '일대일로' 전략의 전제와 요구조건을 정확하게 파악함으로써, 연선 국제 대통로와 중점 항만도시를 바탕으로 중앙아시아, 동남아시아, 남아시아, 서아시아 등의 국가와 협력모델을 창조하고 개방 모델을 최적화해야 한다. 그리고 유라시아 대륙교 경제회랑의 거점과 종합 교통중추를 건설해야 하며, 국제무역 물류센터, 산업협력 혁신단지 및 인문교류 심화융합단지도 건설해야 한다.

위 목표를 실현하기 위해 장쑤성은 다음과 같은 4가지를 중점적으로 추진할 것이다. 첫째, 인프라시설의 호연호통¹¹⁾(互联互通)이다. 아태지역, 유럽과 연결되는 해륙 연계운송 네트워크 및 국제항공운송 네트워크를 보완하여 해·육·공 다중방식을 연계하는 종합운송시스템을 형성하며, 융합되고 안정적인 통신정보 네트워크 시스템을 구축한다. 둘째, 경제무역 산업에 대한 투자와 협력을 강화한다. 대외무역과 투자를 유기적으로 결합하여, 연선국가의 인프라시설 건설과 공업화 가속화를 기반으로 경쟁력을 지닌 생산, 장비제조, 기술을 통해 산업투자를 확대하고, 생산 협력함으로써 상호이익을 도모한다. 새로운 무역 성장동력을 적극적으로 육성하여 '일

11) 상호연결과 연계 및 소통

Contents

- ▶ 통계로 보는 중국
: 2004년~2013년 중국 해외개발사업 총 수주액
- ▶ 이슈 포커스
: 21세기 해상실크로드 건설을 위한 중국의 해외항만 투자전략과 대응방안
- ▶ 동향 & 뉴스

대일로' 특색을 지닌 새로운 무역 모델을 발전시켜야 한다. 셋째, 주요 거점과 플랫폼을 건설한다. 연운항은 유라시아 대륙교 경제회랑의 동부 시작점으로 선도적 역할을 발휘하며, 쉬저우(徐州)는 유라시아 대륙교 경제회랑의 주요중추와 화이하이(淮海)경제지구 중심 도시로서의 역할을 강화해야 한다. 연동룡하이(沿东陇海)지역¹²⁾의 발전수준을 제고하기 위해 힘을 기울여야 하며, 캄보디아 시아누크항 경제특구 등 국제경제 무역협력지구와 산업 클러스터를 건설하고 운영해야 한다. 그리고 장쑤성의 개방적 경제발전 플랫폼이 많다는 우세를 잘 발휘해야 한다. 넷째, 인문영역의 교류소통. 대외 우호왕래의 자원을 발굴하여 '일대일로' 연선국가와의 우호관계 네트워크를 구축하며, 교육·문화·과학기술·의료·체육·여행 등 영역의 협력을 강화하여 경제무역의 협력과 인문교류의 공동발전을 실현해야 한다.

< 자료 : 中国海洋报, 2015. 5. 11. >

12) 쉬저우(徐州), 연운항(连云港) 2개 도시권역과 피저우(邳州), 신이(新沂), 동하이(东海) 3개 현(县)과 시, 수첸(宿迁) 시 일대를 이룸.