

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

장 락 · 신한원* · 송효명
(한국해양대학교)

A Study on the Development Strategies for China Lianyungang Port under One Belt One Road Policy

Le Zhang · Han-Won SHIN* · Xiao-Ming SONG
(Korea Maritime and Ocean University)

Abstract

With the rapid development of global economic and trade, the ports in the North-east Asia region have developed greatly. 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 North-east Asia, has become the first task for all the ports for coping with the challenges. 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 improved. Also China has achieved remarkable new results in the construction of peripheral diplomacy, and further has consolidated the relationship of countries along the Silk Road Economic Belt. The strong position of RMB in foreign exchange market and the implementation of the strategy of "area" opening to the outside world accelerated economic belt along the silk road in China to the west open pace. 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. The development strategies for Lianyungang port under One Belt One Road were suggested.

Key words : Economic strategy, One belt one road, Silk road, Lianyungang Port

I. 서론

중국은 90년대 초 덩샤오핑이 개혁개방을 실행하며 급속한 경제발전을 달성하고 세계 제2의 경제규모, 최대 규모의 상품무역 국가가 되었다. 그러나 글로벌 경기 불황과 중국 내 불안요인들로 지속 성장 가능성에 대하여 비관적 견해가 곳곳에서 나오고 있다. 이러한 비관적 예측에도 불구

하고 중국의 경제발전 구상은 장기적이고 포괄적이며 더욱 구체화되고 있다. 안으로는 경제 주체의 자생력을 키우고 잠재 시장 개발에 전력을 다하고 있으며, 밖으로는 중국과의 주변국경제협력 관계를 지속, 유지 발전시킬 수 있는 방안을 모색하고 지역 경제협력으로 확대할 수 있는 실현 방안을 구상하고 있다. 중국의 '일대일로' 즉, '실크로드경제벨트(絲綢之路經濟帶)'와 '21세기 해상

* Corresponding author : 051-410-4388, hwshin@kmou.ac.kr

실�크로드(21世紀海上絲綢之路)의 구상으로 그려진 지역 경제협력 구상은 글로벌 경제에서 중국의 지경학적 우위를 활용하여 내륙과 해양을 연결하고 확대하여 글로벌 경제의 중심적 역할을 구축하고자 하는 전략으로서 중국의 새로운 개혁 개방 모델을 그리고 있는 것으로 보여 진다 (Lee, 2014). 그러므로 이 연구를 통해 중국의 발전 상황, 경향과 중국의 역할을 파악하고 이를 세계 경제발전의 원동력으로 만들고자 한다.

현재 중국의 국제무역은 전체 교역량의 90% 이상이 항만을 통하여 이루어지고 있다. 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 대형 항만들은 항만물류에 큰 관심을 가지고 발전을 추진하였으며, 항만 물류의 발전이 곧 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.

이 연구에서는 먼저 중국의 일대일로 정책 추진현황과 중국항만의 정책변화를 분석하였다. 그리고 일대일로 정책하에서 해상실�크로드와 TCR(Trans China Railway)의 기점이 되는 연운항항의 지리적인 위치의 중요성과 그에 따른 새로운 발전기회를 분석하였다. 그리고 연운항항의 현황을 파악하고 SWOT분석을 통하여 향후 진일보를 위한 발전전략을 제시하고자 하였다.

II. 중국의 일대일로 정책 추진현황

1. 일대일로의 개념 및 목표

가. 일대일로 정책의 개념

‘일대일로’는 2013년 시진핑 주석이 처음 제기한 중국의 대외개방 국가정책이다. 향후 35년간

(2014~2049년)의 기본 대외노선이다. 일대일로는 실�크로드 경제 벨트(一帶)와 21세기 해상실�크로드(一路)를 합친 개념으로, 시진핑 정부가 추진하는 정책의 교류 및 도로연결, 무역소통, 화폐유통, 민심상통을 강화할 수 있는 전략구상인 실�크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)와 중국과 아세안 국가들의 상호협력을 강화시키고 해양합작 관계를 발전시키는 21세기해상실�크로드 2개의 실�크로드 프로젝트의 끝 자를 따서 만든 신조어이다. 시진핑 정부가 중국 당나라(육상)와 명나라(해상)의 실�크로드 옛 영광을 재현하고, 중화민족의 위대한 부흥인 중국몽(中國夢)을 실현하기 위하여 중국 정부가 공식적으로 지정한 대외정책인 것이다.

나. 일대일로 정책의 목표

일대일로 정책의 목표는 다음과 같다.

첫째, 경제성장을 추구한다. 일대일로 정책은 금융위기 이후에 세계경제 성장 동력인 중국이 자신의 생산 능력 우위, 기술과 자본 우위, 경험 우위를 시장과 합작의 우위로 변신시키고 전 층면의 개방을 달성한다. 일대일로 정책의 실행을 통해 중국 개혁 개방의 이득, 경험과 교훈을 함께 나눈다. 중국은 힘써 연선 국가 간의 합작과 교류를 추진하고 더욱 평등 균형적인 신형 글로벌 발전 파트너 관계를 건립함으로써 세계 경제를 장기적이며 안정 발전의 토대를 다진다.

둘째, 새로운 유형의 글로벌화를 실현한다.

고전적인 글로벌화는 바다에서 나온 것이다. 연해 지방 해양국가가 먼저 발전하고, 육상국가 내륙 지방이 낙후되어 이로부터 거대한 빈부 격차가 생겼다. 고전적인 글로벌화는 유럽에서 나타나고 미국에서 더욱 발전되고 최종적으로 세계 질서의 ‘서구중심론’이 형성된다. 동구가 서구에 종속되고 농촌이 도시에 종속되며 육상이 바다에 종속되는 등 불합리한 구성을 초래한다. 지금부터 일대일로 정책은 세계의 재구성을 추진하고 있다. 일대일로 정책은 서부의 개방을 촉진한 것

으로 서부와 아시아, 몽골 등 내륙국가와 지역의 발전을 추진한다. 이로부터 국제사회에서 새로운 포용적인 발전이념을 퍼나감과 동시에 일대일로 정책은 중국이 자발적으로 서구에 중국의 생산 능력과 우위 산업을 보급할 것으로 연선 국가가 먼저 이득을 받을 수 있게 된다. 역사상 중부아시아 등 실크로드 연선 지역이 동, 서구 무역 문화교류의 통로이지만 발전이 안 된 곳이 많다. 이 지역들을 발전시키면 빈부격차, 지역 불균형 발전을 없앨 수가 있고, 평화롭고 안전하여 번영 세계를 만들 수도 있다.

셋째, 각 구역 간 새로운 형태의 합작 방식을 만든다. 중국의 개혁 개방이 지금 세계사 중 가장 큰 혁신이다. 동시에 일대일로 정책은 경제회랑이론, 경제대이론, 21세기국제합작이론, 구역합작이론, 글로벌화이론 등의 대안이 될 수 있는 혁신경제이론을 제시한다(Kim, 2016).

2. 정책의 추진 현황

가. 금융 협력

중국은 국제금융협력을 통해 일대일로 추진을 위한 재원확보 계획 추진을 하였다.

중국이 구상하는 일대일로 사업 추진 관련 재원 확보가 가능한 국제금융협력은 크게 NDB(New Development Bank), SCO개발은행(The Shanghai Cooperation Organisation), AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank.), 실크로드기금 등이 이용된다.

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

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

3) 아시아인프라투자은행(AIIB) : 자본금 1,000억 달러를 목표로 추진된 AIIB는 2015년 6월 기

준 50개국이 가입을 서명하였다.

4) 실크로드기금 : 중국이 2014년 11월 일대일로 사업 추진을 위해 자체적으로 400억 달러의 기금을 조성하고, 중국은 일대일로 재원 마련을 위해 AIIB를 추진하는 과정에서 미국의 반대에도 불구하고 성공적으로 추진하였다. 중국이 AIIB를 성공적으로 추진할 수 있었던 배경 가운데 하나는 향후 아시아지역에서 전개될 것으로 예상되는 인프라 사업의 시장규모에 기인하였다.

나. 철도 개통

총 길이 1만 214km의 허난성 정저우-독일 함부르크 간 국제화물 열차의 시범운행을 시작하였다. 총 길이 2만km의 광둥성 둥관-러시아 모스크바 간 국제화물철도를 개통하였으며, 중국-중앙아시아, 유럽, 러시아로 연결되는 장안호(長安號)가 개통될 것이다.

다. 해양 실크로드

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

III. 중국 항만의 발전 현황 분석

중국의 항만은 1980년대 초 ‘연해대개발전략’에 따라 국가 지정 8개 항만을 중심으로 개발되어 왔으며 현재는 허브항만, 지역중요항만, 기타 중소형 항만으로 분류하여 개발하고 있다. 2006년 8월 중국 교통부는 ‘중국항만법’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 장강삼각주항만군(長江三角洲港灣群), 선전(深圳), 광저우항(廣州港)을 중심으로 한 주장삼

각주 항만군(珠江三角洲港湾群), 동남연해항만군(东南沿海港湾群), 서남연해항만군(西南沿海港湾群) 등 5개의 규모화, 집약화, 현대화된 항만군을 형성하고 있다(Kim, 2013).

1. 중국의 항만개발전략

‘十五’계획(2001~2005) 기간 동안 중국은 외국인 항만투자자에 대한 개방을 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 구축하였다(Zheng, 2009). 그러나 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, 컨테이너박스, 곡식 등 5대 운송시스템은 거의 완성되었고, 내하항로는 기본적으로 국가고급항로망인 “两横一纵两网”을 형성하여 수상운수공급능력이 현저히 향상되었다. 중국 경제발전, 특히 무역성장의 수요에 적응하였고, 교통운수부의 ‘十一五’계획은 연해항만의 건설한 발전을 적극적으로 추진해 주어 연해항만의 물동량을 80% 증가시켰고, 적응력은 1:1을 달성하였다.

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 치열해 진다. 그리고 항만은 대형화, 정보화, 현대화 방향으로 발전한다.

2013년 중국은 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 방법, 연해항만의 건설을 질서 있게 추진하고 항만분포를 완비하며, 기능을 확장하여 항만의 서비스수준 제고에 주력한다. 그리고 석탄, 원유, LNG, 컨테이너 등 주요 화물 전용부두 건설을 중점적으로 추진한다. 항만물류 방법, 항만물류의 발전을 가속화하며 항만과 임항 산업단지의 효과적인 연계발전을 추진한다.

2. 중국의 항만정책변화

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

그리고 2002년부터 중국은 항만개발 관리권이 지방정부로 이관되고 외국인 투자를 허용함에 따라 지방정부가 대대적으로 항만을 개발하여 중복 건설과 과잉투자문제를 야기했다. 그 결과 해안선을 보유한 거의 모든 도시에서 항만이 개발되

있으며, 이러한 무질서한 경쟁은 전체적으로는 중국 항만의 경쟁력을 약화시켰다. ‘十一五’계획 기간부터 중국정부는 도로 및 수로 운송 긴급대응체제를 지속적으로 구축해 왔다. 각급 정부부처와 대중형 운송기업 간 의사소통 협력 체제를 구축하여 특수시기에 석탄, 원유, 곡물 등 중점 물자의 운송을 보장하였다.

3. 연운항항의 발전현황

가. 일대일로 정책하의 연운항항의 위치와 중요도

연운항항은 중국 연해 중부의 하이저우만(海州灣) 서남 해안, 강소성(江蘇省)의 동북부에 위치하고 있고, 주요 항만 지역은 북위 34°44', 동경 119°27'사이에 자리 잡고 있다. 항만은 북쪽으로 6km의 동서연도(東西連島)를 천연 장벽으로 하고 있고, 남쪽으로는 우뚝 솟은 운대산(雲台山)을 기대고 있으며, 중국의 동서를 가로지른 철도 대동맥인 용해(隴海)(중국의 대륙 중앙부를 동서로 횡단하는 철도인데 길이 1,747km이며 강소성(江蘇省)의 연운항(連雲港)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.

나. 항만 현황과 시설

연운항항은 유구한 항운 발전사를 가지고 있다. 전신인 다푸항(大浦港)은 1905년에 정식으로

대외개방을 하였다. 현재 항만은 1933년에 건축하기 시작하여, 1936년에 1기 공사를 마치고, 1949년 신중국이 건립된 후, 여러 차례 확장 공사가 있었다. 특히 1973년 이후, 대규모로 증축되었다. 주요 작업 항만은 마야우항만(馬腰港區), 원래의 노항만(老港區), 묘오링항만(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 종합형 대항만으로 되었다.

연운항항은 해안 총 길이가 7,618m로, 2011년 연말에 모두 41개의 선석이 있었다. 그 중 생산성이 있는 선석이 37개(2개 예비 선석 포함), 생산성이 없는 선석이 6개이다. 생산성이 있는 선석은 주로 연운항 쉬거우(墟溝) 3기 59번 일반 선석서쪽의 마야우항만(원 노항만), 묘오링항만, 쉬거우항만 및 관허커우항만(灌河口港區)에 분포되어 있고, 선석의 총 길이는 7,255m로, 연간 총항만 물동량은 4,077만 톤에 달한다. 선석의 구성은 대·중·소 규모로 다양하고 전용 선석과 일반 선석이 완비되어 있는 특징이 있다. 쉬거우 3기 59번의 일반 선석은 2011년 8월에 이미 완공되었다.

다. 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 내륙운하 부두 51개, 입구·출구 보세창고, 컨테이너창고, 항만사무실 등이 있다. 2기 공정은 2009~2015년이었고 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 강소성의 모두 지역뿐

만 아니라 중서부지역에도 서비스를 제공할 수 있다.

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

라. 물동량과 종합서비스

최근 연운항항의 물동량 변화는 다음 <Table 1>과 같다. 2012년의 경우 화물량은 1.85억톤이고 전년대비 증가율은 11%이었다. 그리고 2015년의 경우 물동량은 2.1억톤이고 전년대비 0.3%의 증가율을 보이고 있다.

<Table 1> Cargo volume of Lianyungang port

Year	Cargo volume (hundred million tons)	Rate of increase (%)
2012	1.85	11
2013	2.0	8.84
2014	2.1	3.96
2015	2.1	0.32

Source: <http://www.lyg.gov.cn>, 2016.

항만서비스 측면에서 연운항항은 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. 연운항항의 철도길이는 총 150km에 달하며, TCR(Trans China Railway) 간선철도를 통해 중국 전역과 연계되고 있다. 그러므로 연운항항의 지리적 중요성을 감안할 때 철도와 연계한 복합운송서비스의 경쟁력을 더욱더 강화해 나가야 할 것이다.

IV. 일대일로 정책하의 연운항항의 SWOT분석

1. 강점요인(Strength)

가. 적절한 자연 조건

연운항시는 강소성 동북부에 자리잡고 있으며 동아시아 계절풍 기후로, 최근 몇 년간 평균 기온은 섭씨 14.2도로, 항만 지역은 일반적으로 동결되지 않는다. 가끔 얇은 얼음이 있기는 하지만 선박 운행 작업에 지장이 없다. 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 1,133㎡로, 약 7km정도의 바닷가 제방은 동쪽과 서쪽 섬을 운대산 동쪽 육지와 연결시키고 있으며 약 30km² 정도 규모의 항만을 구성하고 있는데 항만 건설 구역으로 해안선을 60km까지 확보할 수 있다. 선박검역을 위한 검역모지의 수심은 7.9m이다. 연운항 주변의 바다흐름은 해류의 영향은 거의 없고, 약한 조류가 불규칙적으로 영향을 미친다.

나. 뛰어난 지리적 위치 및 교통 조건

연운항은 중국 연해지대 중부 해주만 서남쪽 기슭, 강소성 동북부에 위치해 있는데 항만 북쪽은 약 6km정도 길이의 동서 섬과 연결되어 있는데 남쪽은 운대산과 인접되어 있으며 중국 동부와 서부를 연결해주는 용해철도, 란신철도의 동부 종점 항만으로, 뉴 유라시아 대륙교 동부 교두보와 뉴 실크로드의 동쪽 시발점으로 알려지고 있는데 중국 중서부지역에서 가장 쉽게 접근할 수 있고 가장 경제적인 해상 통로이다. 동쪽은 한국 부산까지 522해리, 일본 나가사키항까지 587해리 떨어져 있다. 남쪽은 상해항까지 383해리, 홍콩까지 1,106해리, 북쪽으로 청도항까지 107해리, 대련항까지 342해리 떨어져 있으며 뉴 유라시아 대륙교 동쪽 시점으로, 연운항은 전체 대륙교 90% 이상 국제 컨테이너 운송량을 부담

하는데 뛰어난 지역적 조건을 갖추고 있다.

다. 국가 정책의 강력한 지원

「중국 21세기 의사일정」에는 연운항항을 명확하게 태평양 해안지역 국가와 중아시아 지역의 국제 상업무역 센터로 건설할 계획을 제시하고 있다. 「전국 해양개발기획」에는 연운항항을 3개 특수한 개발 대상지 중의 하나로 지정하고 있다. 강소성 정부는 명확하게 연운항항의 급성장 건설, 개발 사업을 강소성 북부 발전 및 진흥사업의 첫 중장기 사업으로 계획하고 있다. 국가 중앙정부의 새로운 항만 발전 기획에 있어서, 연운항항은 국내 25개 주요 허브 항만 중의 하나로 지정되고 있으며 상해항, 님보항과 더불어 장강삼각주 3대 허브 항만을 구성하고 있다.

라. 컨테이너 물동량의 급속한 증가

2008년 연운항항 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 증가하고 있으며 이러한 추세는 지속될 것이다.

2. 약점요인(Weakness)

가. 부두의 구조적 문제와 항만 기능의 단순화

현재 연운항항에는 30개의 만 톤급 정박지밖에 없는데, 대형 수심이 깊은 정박지가 많이 부족한 상황이다. 전문화된 정박지가 상대적으로 적은 편으로, 35개 컨테이너·석탄·농산품과 철광석 등 전문화된 정박지밖에 없으며 15만 톤급 주 항로 밖에 없다. 이러한 인프라 수준은 중형 화학산업과 원유 저장 등 산업 구성과 선박 대형화 발전 및 대형 전문화된 부두를 건설하기 위한 수요를 충족하기 어려운 상황이다.

연운항항은 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.

나. 인프라 시설 부족과 낙후된 컨테이너 운송 체제

연운항 항만 외부 컨테이너 운송은 주로 철도 운송과 일부 육로 운송으로 구성되어 있다. 철도를 컨테이너 운송 방식으로 적용하고 항만 전용 라인을 통하여 용해 철도를 연결시키고 있는데 그 중에는 해상-육상 복합운송 컨테이너 열차도 포함되며 항만의 컨테이너 운송은 철도운송에 대한 의존도가 해마다 늘어나고 있다. 항만의 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.

다. 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 육지 면적이 작고 발전에 한계가 있다(Deng, 2009). 그 이유는 항구 건설에 최적지인 연운구에 원자력 발전소가 세워져 있기 때문이다. 이 때문에 항만 및 항만 인접지대 산업들이 발전할 공간이 없는 실정이다.(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.

라. 항만 서비스업계 경영 행위의 비 규범화와 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. 단, 상기사서비스 종목들은 비용 체계가 다양하고 가격이 차별화되어 있지만 경영 질서가 규범적이지 않다. 그 외에 선박 세관 신고, 검사 대기 시간이 길고 비용이 상당히 높다. 항만 운영 효율이 낮고 화물의 항만 체류시간이 길고 환적 속도가 느리다. 항만 관리 정보화 수준은 세계 항만 정보화 수준에 비하여 상당한 차이가 존재하고 있다.

마. 산업인프라 부족 및 배후경제권 발전 낙후
연운항과 직접적인 중심지대는 연운항시 및 경제발전이 상대적으로 약한 강소성 북부 지역에 집중되어 있다. 2015년 연운항시 GDP는 2,248억 위안으로, 전체 강소성의 3.1%정도 차지하고 있으며, 강소성 13개 지방급 도시 중 제12위에 꼽히고 있다. 강소성 북부 5개 지방급 도시 GDP규모는 17,057억 위안으로, 강소성이 23.4%를 차지하고 있다. 그 외에 연운항 항만대외형 경제사업은 전반적으로 발달되어 있지 않은데 이에 따라 연운항의 항만화물 운송량과 컨테이너 운송량에 직접적인 영향을 미치고 있으며 용해 철도로부터 광대한 지역이 포함되는바 즉, 용해-란신 경제지대로, 이 철도는 중국 동부, 중부, 서부 3개 지역을 포함하고 있다. 그리고 신장(新疆), 칭해(青海), 녕하(宁夏), 섬서(陝西), 사천(四川) 북부, 하남(河南), 산서(山西) 서남부, 안휘(安徽) 북부, 산둥 북부 및 강소 북부 등 11개 지역을 연결하고 지역 면적은 360만km²로, 인구는 3억을 초과하고 있다. 그러나 이러한 지역들은 경제가 발달되어 있지 않으며 산업 기반이 튼튼하지 못하고 화물 생성량이 부족한 편이다.

<Table 2> 2015 GDP status of Jiangsu

No.	City	GDP (hundred million)	Rate of increase (%)
1	Suzhou	14490	8.1
2	Nanjing	9726	12.9
3	Wuxi	8530	6.9
4	Nantong	6243	10.5
5	Xuzhou	5461	9.4
6	Changzhou	5350	8.9
7	Yancheng	4275	10.1
8	Yangzhou	4132	11.2
9	Taizhou	3720	8.8
10	Zhenjiang	3641	8.1
11	Huaian	2866	10.9
12	Lianyungang	2248	10.0
13	Suqian	2207	10.1

Source: <http://www.jiangsu.gov.cn>, 2016.

3. 기회요인(Opportunity)

가. 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 발전계획(江蘇省沿海地區發展計劃)>을 통과하였으며, 연운항 항만을 기반으로 하는 강소성 연해개발 사업이 본격적으로 국가발전 전략으로 구성되었다. 이 계획에는 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(省政府關於沿海地區開發產業的意見)>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 연운항항만은 31.6억 위안을 항만 시설 건설에 투자하였으며 2012년에 46억 위안을 투자하였다.

나. 교통부의 전반적인 구조 기획안 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 인근지역 등 중서부 지역의 대외 개방 확장, 국제 경제협력체계 참여에 따른 전략적인 자원과 편리한 해상 통로를 구성하는 내용들이 포함되어 있다. 계획에 따르면, 연운항은 향후 해만을 포함한 연운 주요 항만구, 남쪽 서어화 관하강구, 북쪽의 건유와 전삼도 항만구로부터 전반적인 구조를 구성하고 있는데 현재 실행중이다. 계획 비준과 실행은 연운항항의 발전에 명확한 방향과 목표를 제시하고 있다.

다. 중앙정부 서부 대 개발 전략

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

4. 위협요인(Threat)

가. 주변 항만과의 경쟁치열

연운항 항만의 5가지 주요 화물 종류로는 석탄, 철광석, 비료, 산화 알루미늄 및 컨테이너이다. 청도, 천진 2개 항만의 경제 중심 지역과 유

사한테 특히 일조항과 거의 비슷한 것이다. 석탄과 철광석은 2개 항만의 공통적인 화물 품목이라서 차별화적인 경쟁을 이루기 어려운 것이다. 강소성 중부지역, 강소성 북부지역은 강소성 중부연해 항만의 주요 내륙지대로, 경제가 발달된 강소 남부지역은 주변 항만들로부터 주요 화물 조달 대상지로 되고 있다. 각 항만간의 경쟁이 치열하여 서로 견제하는 현상이 나타나고 있다. 상위 화물 품목 운송, 항만 기능강화, 전문화된 작업 수준을 향상시키고 5성급 서비스 수준과 서비스 효율을 확보하는 것은 연운항 발전의 중요한 요소이다. 청도항과 천진항은 경쟁력을 더 제고하기 위해 각 정책을 실시하고 있다.

특히, 청도 항만당국은 전만신항(QQCT)을 기지로 북중국 최대의 물류중심 기지가 되려는 목표를 갖고 있다. 2015년에는 1,700만 TEU의 물동량을 처리하였다. 청도항무국은 전만신항 컨테이너터미널의 일원화를 통한 규모의 경쟁효과를 극대화하기 위해 QQCT와 명항공사를 합병하였다. 전만신항의 부두 운영주체는 외국회사인 P&O와 머스크이고, 중국측은 COSCO와 청도시 정부 4개사가 항만을 운영하고 있다. 그리고 청도 항만당국은 청도항을 중국 북부지역의 물류중심항으로 건설하기 위해 6개 기능과 5개 시스템 구축 계획을 발표하였다(Meng, 2010). 그리고 6개 기능은 항구의 막대한 운송기능, 항구 주변산업의 리드기능, 창고저장 및 배송기능, 무역과 보세기능, 네트워크 정보서비스기능, 금융서비스 기능 등을 말한다.

나. 산업구조 조정에 따른 해상운송 화물 성장 속도 부진

전반적으로 과학발전관을 실행하는 배경하에, 거시적인 산업정책 조정, 생산방식을 새롭게 바꾸는 것은 필수적인 추이가 되고 생산력 과잉에 따른 현실은 항만 건설 규모 조정을 요하고 있으며, 또한 이와 관련되는 해상 화물운송 생산량 증가속도가 부진할 것으로 예상하고 있다. 또한

해상 화물운송량과 연관되는 실증 연구에 따르면, GDP와 해상 화물 운송량 간에는 선형 관계가 아닌 것으로 분석된다. 산업구조 조정과 더불어, 경제사업이 일정한 단계까지 발전된 후 해상 화물운송량 증가속도가 느려지거나 또는 감소되는 경향이 나타날 수도 있다.

다. 연운항 항만 발전사업의 새로운 방향

최근에 와서 세계 항만 발전 추이는 다음과 같다. 즉, 항만 건설 대형화와 심수화, 항만 기능 다양화, 관리 정보화, 경영 시장화 등으로 중국 항만의 발전 수준은 세계항만과 일정한 차이가 존재하고 있는데 연운항의 자체적인 발전이 뒤떨어지고 있어 더 많은 차이가 벌어지게 된다. 연운항 항만은 기반을 튼튼하게 구축하지 못하고 있는 상황에서 세계 항만 발전 추이는 연운항 발전에 새로운 방향을 제시하고 있다.

라. TCR(Trans China Railroad) 국제 물류 협조부족

TCR 통과지역은 연운항 물류센터의 중요한 서비스를 제공하는 대상으로서 TCR과 연운항은 밀접한 관계를 유지하고 있다. 하지만 현재 TCR은 단일화 된 물류발전전략과 협조가 부족하다(Ban, 2013). TCR이 통과하는 각 지역은 각자 독립된 물류발전계획이 있으며, 전사적인 협조와 발전 전략이 부족하여 경제의 효율성을 저해하고 지역 자원도 충분히 이용할 수 없다. 이는 연운항 항만발전에 큰 외부 제약요인이다.

그리고 연운항항의 SWOT분석을 요약하면 <Table 3> 과 같다.

V. 결론

연운항 정부와 대중 매체가 거듭 연운항이 ‘일대’와 ‘일로’의 합류점이라고 강조하고 있다. 중서부:하남성(河南省), 섬서성(陝西省), 감숙성(甘肅省), 닝샤후이족자치구(宁夏回族自治区), 청해성(青海省), 신장(新疆), 안휘성(安徽省)과 산서성(山西省) 심지어 중아시아지역에 가장 가까운 해구

이며, 유라시아 대륙교의 교두보이다.

<Table 3> SWOT analysis of Lianyungang port

Strengths	Weaknesses
<ol style="list-style-type: none"> 1. Proper natural conditions 2. Excellent geographical position and traffic conditions 3. Mighty national policy support 4. Rapid grows of container freight volume 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Structural problems of dock, port's single function 2. Lack of infrastructure facilities 3. Limit of the harbor' extension in coastline and land ways 4. Port service circles is not normative yet and the investment environment needs to be improved 5. The heartland's economic development standard is not enough
Opportunities	Threats
<ol style="list-style-type: none"> 1. National level development strategy is carrying out in Jiangsu Province 2. The development direction of Lianyungang port is clear and definite 3. Central government's Great West Development strategy promote 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Fierce competition with the ports around 2. The harbor volume growth rates is weak because of the adjustment of industrial structure 3. International logistic cooperation is inadequate

그리고 연운항시는 어느 도시보다도 항만경영을 중시하고 있다. 관원으로 대표되는 항만관리 인력의 배치에서도 다른 항구의 배치보다도 훨씬 중점을 두고 있다. 즉, 연운항시 항구관리국 국장이 시위원회 상무위원, 부시장을 겸임한다. 이러한 인력의 고급 배치는 중국 전체를 봐도 많이 있는 것이 아니다. 주요 업무도 부시장이 각각 항구관리, 개방형 경제, 투자유치, 해양어업, 경찰, 사법, 소방 등 다방면의 업무와 관리 등을 담당하고 있어 더욱 연운항항의 발전과 성장을 촉진시킬 수 있다.

하지만 실적 면에서 연운항항은 개선의 여지가 많다. 2014년 연운항항의 물동량이 2.1억 톤이며

전년도 동기 대비 3.96% 성장했다. 동기 전국 평균 성장률이 6.2%이다. 2014년 연운항항 컨테이너 처리량은 500만TEU이며, 전년도 동기 대비 8.79% 하락, 동기 전국 항구 컨테이너 운송량 성장속도는 6%정도이며 연운항보다 거의 15% 많았다. 2014년 연운항항이 간신히 컨테이너 처리량 10위를 지켰지만 대형 항구 중 유일하게 하락한 항구이다.

이러한 실적에도 불구하고 연운항항의 기능분야는 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 인접 지역 연관성을 높이기 위하여 새로운 항만구역을 별도로 개발하고, 항만 주변지역 산업을 발전시키고 지방경제 발전을 활성화시켜야 한다.

SWOT분석에서 나타난바와 같이 강점요인을 강화하여 새로운 시장기회를 잡고 그에 걸맞는 전략을 수립하고 실행해야 할 것이다. 구체적으로는 TCR과 해상실크로드의 기점이라는 지리적인 이점을 충분히 살릴 수 있도록 인프라를 확충 개발하고, 국제복합운송서비스의 경쟁력을 강화하며 국제해운전문인력의 확충을 도모해 나가야 할 것이다.

‘일대일로’정책 자체가 어떤 측면에서 분석해도 이득이 많은 것이지만 아직 초기단계 밖에 안되어 실적은 시간이 더 지나가야 나타날 것이다. 그러므로 연운항항이 경쟁력을 지닌 세계적인 항만으로 성장해 나가기 위해서는 이 전략의 핵심을 잘 파악하고 기회를 적극 활용해 나가야 할 것이다.

References

Ban, hong-chao(2013). The Strategy Analysis of Logistics Development in Lianyungang Port, Silla University, 32~78.

Baek, Ih-Hum(2010), A Study on Factors Influencing

the competitiveness of Oil Hub Port, The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education, 22(2), 195~204

Baek, Ih-Hum · Hwang, Seok-Jun(2011), A Study on the Improvement of Port Administration System; Focused on the Port Authority of Korea, The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 26(5), 504-514.

Hwang, Seok-Jun(2011), "A Study on the effects of Internal Marketing on the Employee's Job Attitude and Customer Orientation in Container Terminal Operators", The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education 23(2), 319~332.

Je, Seong-Tae et al(2014), An Empirical Study on the Impact of the School Environment and Career Maturity on the School Adjustment Resilience, The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education, 26(5), 941~958.

Kim, Ah-Reum(2013). A Study on the Performance of Container Terminal Operators in Korea and China, Korea Maritime and Ocean University, 87~89.

Kim, Na-Young(2016). A study on Entry Strategies of Korea Companies into China Market from China's Yidai Yilu(New Silk Road Economic Belt) Plan Analysis, Kyung Hee University, 21~45.

Meng, Xian-Xie(2010) A Study on Strengthening the Competitiveness of China Qingdao Port, Dong-Eui University, 19~33.

Song, Hyo-Myong(2014). A Study on the Competitiveness Enhancement Program of the Tianjin Port of China, The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education, 26(4), 749~759.

Song, Hyo-Myong(2015). A Study on the Development Strategy of Qingdao Bonded Port Area in China, The Journal of Fisheries and Marine Sciences Education, 18(2), 1832~1841.

Zheng, Guo-Lei(2009). A Study on the Co-opetition Strategy among Three Ports in Bohai Bay, Gyeongsang National University, 14~26.

• Received : 02 September, 2016

• Revised : 20 October, 2016

• Accepted : 26 October, 2016