

# 중국의 해상실크로드와 항만네트워크 구축전략\*

閔貴植\*\*

I. 들어가는 말	B. 서남아시아 지역의 중심지구 해외항구 네트워크 구축
II. 해상실크로드전략의 목표와 전략	C. 중동-아프리카 지역의 해외항구 네트워크 구축
A. 해상실크로드전략의 단계적 목표	D. 기타 지역의 해외항구 네트워크 구축
B. 해상실크로드전략의 다목적 설정	V. 평가와 전망
C. 해상실크로드전략에서 해외항구 역할	
III. 중국의 다층적 항구네트워크 전략	
A. 아세안 중심의 해외항구 핵심네트워크 구축	

## 한글초록

중국의 해상실크로드전략은 육상실크로드에 비해 경제적 효과가 훨씬 크다. 또한 해상실크로드에 해당되는 국가도 월등히 많고, G2 국가로 성장한 중국에게는 군사적으로도 핵심적인 투자전략이다. 항만네트워크 구축은 이런 해상실크로드전략의 핵심이다. 중국은 일대일로를 추진하는 5통지수를 설정해 대상지역을 5개로 나누어 전략 전개의 우선순위와 접근법을 달리하고 있다. 현 단계에서 중국은 아세안에 역량을 집중하면서 서남아시아와 동북아프리카로 영향력을 넓히고 있다. 이 과정에서 주요 항구를 ‘전략적 연계점’으로 선정하고 이곳을 집중 공략하고 있다. 또한 군사안보보다는 경제적 중요도가 높은 해외항구는 ‘중요 연계점’으로 규정하고 적극적인 경제협력을 강화한다. 이를 실현하는 방법으로 해외항구의 운영권을 확보하는 투자를 확대하고, 중국 국내 항구들과 ‘항구연맹’을 추진하고 있다. 중국의 항구들은 국내 경쟁에서 이기기 위해 외국과 ‘항구연맹’에 적극적이며, 이는 중국의 물류 역량 강화와 영향력 확대에 긍정적으로 작용하고 있다.

**주제어 :** 해상실크로드, 전략적 연계, 중요 연계, 항구연맹, 항구 네트워크

\* 이 논문은 2018년도 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단 일반공동연구 사업의 지원을 받아 수행된 연구임(과제번호: 2018S1A5aA2A03037189)

\*\* 한양대학교 국제학대학원 중국학과. samwoohyun@hanyang.ac.kr

DOI: 10.21196/aprc.43.1.201905.004

## I. 들어가는 말

일대일로(一帶一路)가 시진핑 시대 중국의 대표적인 발전전략으로 확고한 위상을 갖추에 따라, 이 전략의 성공여부가 글로벌 경제에도 커다란 영향을 미치게 되었다. 그 중에서도 경제적 효과만 본다면, 육상을 연결하는 일대(一帶)보다는 바다길을 이용해 산업협력과 항구 배후지 육성까지 종합적인 성과를 낼 수 있는 일로(一路)가 훨씬 중요한 전략이라고 할 수 있다. 또한 일대일로에 연계되는 국가(沿線國家)도 육상보다는 해상으로 연결된 나라가 월등히 많을 뿐만 아니라 경제규모도 훨씬 크다.<sup>1)</sup> 따라서 일대일로 성공여부를 평가하거나 예측하기 위해서는 중국의 해상실크로드 전략과 그 실행 효과를 분석하고, 이에 대응한 연선국가의 반응과 협력 정도를 파악해야 한다.

전통적인 의미의 해상실크로드는 중국, 동남아, 서남아시아, 아프리카 동부 일부를 연결하는 바다길을 의미했으나, 21세기 해상실크로드는 그 범위가 크게 확대되었다. 중국이 전략 범주에 넣고 있는 해상실크로드는 3개의 지역으로 구분할 수 있다. 중서선(中西線), 남선(南線), 북선(北線)이 바로 그것이다. 이 가운데 중선과 중서선은 전통적 해상실크로드의 기본 노선이자 지금도 가장 중요한 구간이다. 동남아시아와 서남아시아 및 아프리카 동부를 끼고 있는 중서선은 지정학적 측면에서 전략적 가치를 뿐만 아니라 경제적 연계 정도에서도 핵심적인 지역이다. 이에 비해, 남선은 경제적 연계성보다는 남태평양을 영향권으로 삼으려는 중국의 글로벌전략의 일환으로 뒤늦게 추가된 노선이다. 북선은 아직 경제적 활동은 이루어지지 못하고 있지만<sup>2)</sup>, 북극에 대한 영향력을 확보하기 위해 전

- 
- 1) 중국 자료에 따르면, 21세기 해상실크로드에 해당하는 국가와 지역은 118개에 달하고(전 세계 인구의 80.2%, GDP의 64.2%), 이중 69개 지역 혹은 국가(전 세계 인구의 76.1%, GDP의 63%)가 21세기 해상실크로드 중요 국가에 해당되며, 이 가운데 다시 57개 지역과 국가(전 세계 인구의 68.5%, GDP의 54.8%)가 주요 협력 대상이라고 한다(祝哲 等, 『新战略、新愿景、新主张—建设21世纪海上丝绸之路战略研究』, 海军出版社(2017), p.84.)
  - 2) 북극노선은 2013년 중국원양해운그룹(中国远洋海运集团)이 처음으로 상업운항에 성공한 이래, 2015년 쌍방향 통행을 처음으로 실현할 만큼 아직은 경제적 의미는 적다. 그러나

략적으로 선언한 노선이다. 따라서 이 노선은 중국의 팽창전략 의도가 농후한 바닷길이라고 할 수 있다.<sup>3)</sup>

이렇게 해상실크로드의 가치와 중국의 전략 우선순위가 각각 다르다. 따라서 이 글에서는 해상실크로드전략을 개괄하고 구체적으로 분석한 노선은 서선과 중선을 중심으로 진행한다. 그 이유는 이 구간이 중국이 심혈을 기울이고 있는 지역이면서 동시에 해상실크로드 연선국가도 일대일로를 적극 활용해 경제건설 기초를 정비하려는 의지가 강하기 때문이다. 그러나 동시에 일대일로에 대한 반작용도 강하게 나타나고 있는데, 미국-일본-인도-호주가 소위 ‘인도-태평양전략’을 내세우며 중국에 맞서고 있는 것이 대표적이다. 그렇기 때문에 태평양과 인도양에 걸쳐 있는 아시아 각국이 중국과의 협력을 어느 정도로 구축할 것인가도 국제적 세력전이에 일정한 변수로 작동할 가능성이 크다. 이렇게 보면, 일대일로는 중국의 의지와 역량과 그에 편승하려는 주변국가의 전략 및 이를 저지하려는 강대국 외부 행위자의 끊임 없는 협력과 갈등의 연속이라고 하겠다. 그렇기 때문에 일대일로 성공 여부를 예측하기 위해서는, 중국의 의지와 물질적 능력을 평가하는 동시에 중국의 전략을 활용하면서도 미국과 일본 그리고 인도를 이용해 대 중국 협상력을 강화하려는 해상실크로드 연선국가의 전략을 잘 살펴볼 필요가 있다.

---

중국은 2020년 이 노선을 연간 6개월 정도 이용할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 그럴 경우 암스테르담까지 가는 이 노선은 총 7,900km로 27일이 소요되며, 말라카해협과 수에즈운하를 통과하는 노선보다 2,800여 km가 단축되고 시간도 9일이 절약될 것으로 예상된다. 이런 측면에서 보면, 북극노선은 경제성과 전략적 가치를 모두 갖추고 있는 미래지향형 노선이라고 하겠다.

- 3) 북극노선은 ‘얼음 위의 실크로드(冰上丝绸之路)’라고 불리는데, 2015년 중국과 러시아 총리가 회담하면서 기본 개념이 출현했고, 2017년 5월 ‘제1차 일대일로 국제협력정상포럼’에서 푸틴이 직접 일대일로와 북극항로를 연결할 것을 주장했다. 이후 2017년 6월 중국정부가 이 노선을 일대일로 3대 해상노선으로 선언했다. 그리고 2018년 9월 5일 중국 화물선 천은호(天恩号)가 33일간의 항해 끝에 프랑스 루앙(Rouen)항에 도착함으로써 북극노선을 통과한 첫 중국 화물선으로 기록되었다.

## II. 해상실크로드전략의 목표와 전략

### A. 해상실크로드전략의 단계적 목표

21세기 해상실크로드전략은 ‘중국의 꿈(中國夢)’을 실현하는 수단인 하나이다. 따라서 이 전략 역시 ‘두 개의 백 년(兩個百年)’이라는 국가 계획에 따라 진행되고 있다.<sup>4)</sup> 이것은 시간적으로는 2050년까지 장기적인 전략이라는 의미이다. 또한 2050년 이후에도 중국은 세계 정치·경제·문화의 중심이 되고자 일대일로의 새로운 버전을 제시할 것이다. 따라서 해상실크로드전략도 장기적으로는 운명공동체를 추구한다는 추상적인 구호를 내세워 평화공존을 추구한다는 중국의 이미지를 부각하는데 초점을 맞추고 있다.<sup>5)</sup> 그러나 단기적인 목표는 주변국들의 참여를 유도해 구체적인 성과를 내는 것이다. 중국은 이를 위해 다각적인 접근법을 제시하고 있다. 그것은 연선국가의 주요 거점 확보, 중국 지역과 연계 강화, 경제 및 인문 교류 통로 구축, 지방정부간 협력 추진, 공동 플랫폼을 구축 등 5대 기능을 수행하는 것이다.<sup>6)</sup>

4) 일대일로는 종결 시점을 정하지 못할 정도로 구체성이 부족하고, 공간적으로는 전 지구의 2/3 이상을 내포하고 있을 정도로 거대한 국가전략이기 때문에 하나의 ‘전략’이라고 할 수 없고 단지 ‘선언’에 불과하다는 평가도 있다. 물론 중국 스스로도 공격적인 이미지가 내포된 ‘전략’이라는 단어를 쓰지 않고 ‘이니셔티브(倡议)’라고 부르고 있지만, 이는 또다른 관점에서 명명한 것에 불과하다. 필자가 일대일로를 전략이라고 하기에 부족함이 많다는 의미는, 중국이 통제할 수 없는 독립된 국가를 대상으로 사업을 진행하기 때문에 전체 전략을 수립할 수 없고, 수립한 전략도 변수가 너무 많아 한계가 명백하다는 것이다. 다만, 중국이 자국의 의지를 관철시키려는 의지와 그 수단으로 AIIB창립과 같은 새로운 기구를 동원할 수 있고, 또한 장기적인 국가 비전으로 이를 실행하고 있기 때문에 이 글에서는 ‘전략’이라고 부르기로 한다.

5) 중국이 추창하는 해상실크로드 이니셔티브는 평화적 협력, 개방과 포용, 실질 협력의 전방위 추진, 정치적 신뢰 조성, 경제적 융합, 문화 포용, 상호 이익 실현 등이 포함되어 있다.

6) 첫째, 해상실크로드 연선에 주요 거점을 확보한다. 이 거점 지역에 도시와 항구 및 공항을 건설하여 중국 국내의 신형 도시화와 공업화 및 정보화 그리고 농업 현대화와 결합한다. 이를 통해 자유무역지구와 국제합작지구 및 보세지구를 구축하여 연해지역의 개방과 개발을 촉진한다. 둘째, 연선지역에 해운, 항공, 철도 노선을 구축하고 초국경 송유관, 전력, 전신망 기초시설을 건설한다. 이를 중국의 교통 및 산업과 연계하여 하드웨어와 소프트웨어 능력을 제고한다. 셋째, 중국의 해안지역과 실크로드 연선국가의 주요 거점을 지방정

이런 원칙에 따라 해상실크로드전략의 전체적인 방향은 ‘해상 통로 건설’을 기초로 경제협력제도를 구축하여 연선국가와의 무역과 협력 수준을 높이려고 한다. 이를 위해, 공간적으로는 점(항구)에서 선(통행로)으로, 선에서 면(배후지)으로, 면에서 지역(국가)으로 확장하는 방식을 추구한다. 이런 과정을 거쳐 동남아시아, 남아시아, 페르시아만, 홍해만, 인도양 서해안으로 공간적 범위를 동시에 확대하는 전략을 추진하고 있다.<sup>7)</sup> 즉 중국이 개혁개방 초기에 시행했던 점-선-면의 확장방식을 해상실크로드에도 적용하여, 무역 확대와 투자 증진 및 산업단지 공동 조성 그리고 철도와 고속도로 건설 등 종합적이고 복합적인 협력을 추진해 나간다는 전략이다.

시간적으로는 단기·중기·장기로 나눠 각 단계에 맞는 목표와 방법을 설정하고 해당 국가와의 협력 분야를 정리해서 접근한다. 그 첫번째 단계는 ‘13·5 규획’이 끝나는 2020년까지로 설정된 단기목표 실행시기이다. 이 단계에서는 해상실크로드에 대한 인식을 폭넓게 공유하여 중국이 추진하는 일대일로에 주변국의 참여와 협력을 제도화 하는 것을 우선 추진한다. 이를 통해 중국-아세안의 자유무역지구를 업그레이드 하고, 한국·호주·뉴질랜드 등 아시아-오세니아 주요 국가와 FTA를 전면적으로 실시하며, 남아시아와 FTA협상을 위한 조건을 마련한다. 초기단계는 외교 및 무역·투자를 주요 거점에 집중하여 사회기초시설(SOC) 건설에 중국 기업의 진출을 도모하며, 동시에 연선국가의 경제성장 기초를 다지는 협력기반을 형성한다. 공간적으로는 아세안과 협력강화를 중점사항으로 추진하여 해상실크로드의 전략적 초석을 다짐으로써, 미국·일본·인도·호주가

부간 우호협정을 체결하여 관광, 교육, 문화, 생태환경 등 각 분야의 협력을 강화한다. 넷째, 민간자본과 인적교류의 통로를 구축하여 중국 국내 산업의 이전과 해외자원의 수입 루트를 확충한다. 다섯째, 쌍방이 참여하고 이용하는 각종 형식의 플랫폼을 구축하여 연선국가와의 경제·인문교류를 강화한다. (祝哲等, 『新战略、新愿景、新主张—建设21世纪海上丝绸之路战略研究』, 海军出版社(2017). pp.87-88.)

7) 2015.3.28일 国家发展改革委、外交部、商务部가 연합으로 발표한 《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》은 해상실크로드에 대한 종합적인 방향과 목표를 제시하고 있다.

추진하는 ‘인도-태평양전략’에 대응하는 외적 조건을 마련한다.<sup>8)</sup> 이 전략은 중국과 경제협력이 절실한 호주가 중국 포위전략에 아직은 소극적이고, 인도 역시 미국의 동맹국이라기 보다는 미국을 활용하는 수준에서 참여하는 정도이다. 따라서 ‘인도-태평양전략’이 아직은 선언적인 정도에 머무르고 있지만, 중국으로서는 이에 대해 대비하지 않을 수 없다. 왜냐하면, 이 전략의 무대 한 가운데가 인도차이나반도의 동쪽인 남사군도(南沙群島) 주변이고, 중국이 전략적으로 진출해야 하는 아세안의 서쪽인 인도양이기 때문이다. 그래서 중국은 남사군도 등 해양영토 갈등을 적정선에서 관리하도록 분위기를 형성하고, 남아시아와 페르시아만에 대한 전략적 존재감을 분명히 드러냄으로써 자국의 영향력을 홍해(紅海)와 아프리카 동부해안으로 확대하고자 한다.

다음으로, 2021~2030년으로 설정된 중기 목표는 거점 중심을 점(node)에서 선(線)으로 확대하여 해상실크로드전략의 실질적 진전을 이끌어 내는 것이다. 이 시기는 중국이 GDP 규모에서 세계 1위로 올라서는 시점과 맞물려 있어 주변국들과 보다 적극적으로 협력을 강화할 필요가 있다. 우선, 아세안과 ‘전면적 동반자관계’를 지속하는 한편, 일대일로로 육상통로와 해상길이 교차하여 지리적 가치가 큰 남아시아와 페르시아만을 전략적 교두보로 삼는다. 이 계획이 실현되면, 서아시아가 홍해를 통해 아프리카로 연계되는 전략적 거점이 되고<sup>9)</sup>, 중국은 페르시아만과 인도양에서의 해상안전을 보장하는 핵심기지를 확보하게 된다. 이와 동시에, 중국은 글로벌 무역과 투자에 대한 규칙을 제정하는 등 경제적 주도권을 행사하고, 인

8) 중국은 오바마 정부가 추진한 ‘아시아 회귀’에 대항하는 것을 전략적 과제로 설정했으나, 트럼프정부에서는 보다 위협적인 중국포위전략인 ‘인도-태평양전략’이 등장함에 따라 대외전략과 일대일로 추진이 더욱 어려워지게 되었다. 미군의 ‘태평양사령부’가 ‘인도-태평양사령부’로 명칭을 변경한 것은 중국을 견제하려는 미국의 의지가 분명히 드러난 증표이고, 일본의 아베 정부의 극우적 행보와 인도의 대중국 견제도 강화되고 있다. 이것들은 모두 중국이 추진하는 일대일로 길이 험준함을 보여준다.

9) 홍해만(紅海灣)은 중국이 아프리카와 경제·무역관계를 개척하는 주요 해운노선일 뿐만 아니라 유럽으로 진출하는 통로로 전략적 가치가 갈수록 높아질 것으로 예상되는 지역이다.

민폐를 달러와 유로화와 더불어 세계 3대 화폐로 확고히 정착시키려고 한다. 즉 중국은 경제대국의 위상을 확인하는 가장 확실한 증표의 하나로 인민폐의 국제화를 실현하려고 하는 것이다. 그 결과 중국자본의 대외진출과 중국기업의 해외합작을 보증할 수 있기를 기대한다. 이런 일련의 구상은 중국으로서는 당연한 논리적 흐름이자 커져가는 힘을 투사하는 것이다. 그러나 다른 나라의 입장에서는 매우 공격적인 행태로 받아들일 수밖에 없는 전략이라고 하겠다.

마지막으로, 2031~2050년까지의 장기적 목표는 일대일로 구상이 전면적인 성과를 낼 수 있는 단계로 끌어올리는 것이다. 그러나 중국이 장기 전략을 세운다고 해도 이는 구상 혹은 희망사항에 가깝다고 할 수 있다. 왜냐하면, 중국이 통제할 수 없는 해외에서 진행되는 사업이 많고, 중국의 부상을 견제하려는 선진국의 대응이 구체화될 것이기 때문이다. 또한 사업 추진 국가에서 중국 자본 진출에 대한 부정적인 인식도 높아지는 것도 어려운 과제라고 할 수 있다. 따라서 중국은 장기 목표로 구체적인 지표를 제시하기보다는 일대일로의 핵심전략인 ‘5통(정책 소통, 시설 연통, 무역 창통, 금융 융통, 민심 상통)’을 전면적으로 실현하겠다고 추상적인 선언에 그치고 있다. 결국, 중국이 5통 실현으로 지역경제 일체화 기본조건을 구축해 이익공동체와 운명공동체 및 책임공동체를 구축한다는 선언적 목표를 제시하는 것은 중국의 이런 곤혹스러움이 반영되어 것이다.

한편, 각 지역과 나라마다 경제발전 수준과 개발 조건이 다르기 때문에 ‘5통’ 실행의 우선 순위에도 차이가 있다. 그래서 중국은 5통 실현방법으로 평가지수를 설정하고 이를 5대 구역으로 나누었다.<sup>10)</sup> 즉 동남아, 남아시아, 서아시아·북아프리카, 중동·유럽, 중앙아시아·몽골 등 5개 지역으로 분류하고, 각 분야별 점수를 부여해 전략적 접근방식과 우선순위를

10) 이 평가에서 64개 연선국가를 동남아 11개국(아세안과 동티모르), 남아시아 7개국(인도, 파키스탄, 방글라데시, 부탄, 네팔, 몰디브), 서아시아 및 북아프리카 18개국, 중국과 유럽 22개국, 중앙아시아와 몽골 6개국을 대상으로 하고 있다. (北京大学“一带一路”五通指数研究课题组, 『“一带一路”沿线国家五通指数报告』, 经济日报出版社(2017), P.35.

달리하고 있다. 동남아는 전체적으로 높은 지수를 보였는데, 특히 무역 창통, 자금 융통, 민심 상통 영역에서 가장 높은 점수를 받았다. 이는 동남아가 중국에게 경제의존성이 높을 뿐만 아니라 정치적으로도 밀접한 나라가 많기 때문으로 보인다. 그러나 외부인의 시각에서 보면, 이 지역에서 민심 상통 지수가 높다는 것은 어디까지나 상대적인 것일 뿐, 전반적으로는 중국에 대한 반감이 상당한 것으로 생각된다.<sup>11)</sup> 그에 비해, 중앙아시아와 몽골은 정책 소통과 시설 연통에서 1위를 했다.<sup>12)</sup> 이것은 중국이 정책적으로 SOC 건설을 많이 하고 있는 것과 관계가 있어 보인다. 그럼에도 이 지역에서 민심 상통이 높은 평가를 받지 못한 것은 중국과 몽골의 역사적 구원이 여전히 강하게 작동하고 있고, 중앙아시아 국민의 중국 견제심리가 크다는 것을 반영한 현상으로 해석된다. 마지막으로, 남아시아와 중동 그리고 유럽지역에서는 대부분의 영역에서 낮은 평가지수를 보인다. 이는 중국과 전략적 경쟁관계에 있는 인도가 ‘중국-파키스탄 경제회랑’ 건설에 적극적으로 반대하고 있고, 중동과 유럽에서는 일대일로로 유인효과가 크지 않다는 것을 반영한다. 결과적으로, 일대일로 연선국가를 대상으로 한 ‘5통’ 전략은 지역간 불균형이 심한 상태이고, 지역별로 중국에 대한 인식의 차이가 큰 상황이다. 이는 일대일로가 성공하기 위해서는 해당국가에서 원하는 만큼의 지원규모와 좋은 지원조건뿐만 아니라 일반대중의 민심을 얻는 긴 시간과 노력이 필요하다는 것을 말해주고 있다.

## B. 해상실크로드전략의 다목적 설정

일대일로는 국제사회에서 중국의 위상을 확고히 하려는 국제 외교전략인 동시에 경제 활성화와 산업구조를 조정하기 위한 국내 발전전략이다.

11) 동남아 대중들이 중국에 느끼는 감정은 상당히 복잡하면서도 부정적인 견해도 많다. 이는 필자가 2018년 여름과 2019년 초에 동남아 각국을 돌면서 직접 면담한 결과에 따른 판단이다.

12) 北京大学“一带一路”五通指数研究课题组, 『“一带一路”沿线国家五通指数报告』, 经济日报出版社(2017), PP.77~121.



마찬가지로 21세기 해상실크로드전략 역시 무역과 투자를 촉진하고 자유 무역지대와 공동 산업단지를 설립하기 위한 대외경제정책이면서, 동시에 에너지 운송 안전 확보와 해군력의 해외 투사를 위한 군사적 진출을 꾀하고 있다. 그래서 미국과 일본 등 선진 경쟁국들이 일대일로를 강력하게 저지하려는 것도 후자를 더 의식하기 때문이다.

그러면 해상실크로드전략의 다중적 목적은 무엇인가? 첫째, 경제적인 목적은 중국 경제의 지속성장을 위한 조건을 마련하는 것이다. 이를 실현하는 방법에서는 시공간적 차이가 있다. 우선 중국기업의 해외이전 측면에서 보면, 고지마(小島清)의 한계산업확장이론이 중국에 적용되는 과정이라고 할 수 있다.<sup>13)</sup> 즉 중국에서 이미 경쟁력이 비교열위로 떨어진 산업이 투자대상국에서는 비교우위를 유지하고 있기 때문에, 중국기업이 해외로 진출(ODI)하는 것은 양국에 모두 도움이 된다는 것이다.<sup>14)</sup> 2008년 세계금융위기 이후 중국 국내에서 투자를 주저하는 기업이 늘어나면서 잉여 자본의 해외진출이 가속화 되기 시작했고, 여기에 소비주도성장을 내세운 중국 당국이 12차 5개년계획 기간(2011~15년)에 최저임금을 100% 인상하자 한계기업의 해외 이전은 더욱 빨라졌다. 물론 최근에는 중국 자본의 해외진출이 둔화된 것도 사실이다.<sup>15)</sup> 하지만 중국의 한계기업이 해외로 빠져나가는 기본적인 흐름은 여전한데다, 기술 및 자본집약적 기업에 대한 공격적인 인수합병을 통한 해외투자도 더욱 늘어나고 있다. 중국은 이를 통해 산업구조 조정을 추진하면서 ‘중국 제조 2025’를 내세워 선진적인 경

13) 고지마(小島清)의 해외직접투자이론은 ‘한계기업확장이론’이라고도 하는데, 해외투자를 개별기업의 해외이전 각도에서만 보면 투자국과 투자대상국이 여러 마찰을 빚기 쉽지만, 거시적인 측면으로 보면 투자국의 한계산업이라도 투자대상국에서는 여전히 비교우위(노동력, 토지 등)를 유지할 수 있기 때문에 양국에 모두 이익이라는 것이다.

14) 이는 주로 인건비와 토지 비용이 상승하면서 경쟁력이 약한 중소기업부터 동남아와 아프리카 등지로 이전하는 현상을 설명하는데 적합하고, 최근 중국의 해외직접투자(ODI)가 급속히 증가한 것을 이론적으로 증명하고 있다.

15) 이는 세계적인 경기 불황과 중국의 경기하강으로 2017년 금융산업을 제외한 해외투자는 전년 대비 29.4%나 하락한 1,201억 달러에 그쳤고, 그 중 일대일로 연선국가에 대한 직접 투자는 144억 달러에 불과했다. (中华人民共和国2017年国民经济和社会发展统计公报 (<https://baike.baidu.com>, 검색일: 2019.3.25))

제구조로 전환을 시도하고 있다. 결국 해상실크로드는 중국의 한계산업이 외국으로 나가는 출구를 다양화 하는 동시에 잉여자본의 진출 발판을 마련하는 과정이라고 할 수 있다.

한편, 중국 자본의 해외진출 확대는 산업경쟁력이 강화된 측면을 반영하기도 한다. 과거에는 일본이 ‘아시아 4마리 호랑이’와 함께 ‘중심-주변 메커니즘’을 형성한 결과로 신흥발전국가가 등장하게 되었다. 그런데 지금은 중국과 일부 기술력을 갖춘 개도국이 다른 개도국과 제2의 ‘중심-주변 관계’를 형성하면서 새로운 발전 기회를 만들어 내고 있다. 일대일로가 강조하는 것이 바로 이런 중국과 연선국가의 공동번영 논리이다. 이 새로운 관계는 일대일로의 확산에 부합할 뿐만 아니라 연선국가의 발전을 촉진한다는 점이다. 그런데 논리적 귀결점과는 다르게 현실에서는 공동번영보다는 중국이 일방적으로 유리한 입장에서 경제적 실리를 챙겨간다는 비판이 더 공감을 얻고 있다. 일부 연선국가에서 중국의 자본 진출을 약탈행위라고 규정하고 있기 때문이다.<sup>16)</sup>

둘째, 21세기 해상실크로드전략은 군사·안보 측면에서도 중요한 의미를 담고 있다. 중국과 개발도상국은 이 전략을 통한 경제 번영을 기대하지만, 미국 등 강대국은 이 전략을 빌미로 한 중국의 군사적 확장을 경계한다. 그래서 ‘인도-태평양전략’ 같이 중국을 직접 겨냥한 다국적 군사협력을 강화하고 있다.

16) 2017년 통계를 보면, 이 주장이 어느 정도 설득력이 있음을 알 수 있다. 즉 중국은 2017년 해외직접투자가 29.4%나 감소했음에도 불구하고, 외국에서 공사를 완료한 도금액이 1,686억 달러로 전년 대비 5.8%나 증가했다. 특히 일대일로 연선국가에서의 도금액은 855억 달러로 12.6%나 크게 증가했으며 전체 도금액 가운데 이 지역에서 50.7%나 벌어들였다. 더구나 이 사업을 위해 중국에서 직접 파견한 근로자가 52만 명에 달하고 그 증가율도 5.7%이 이르고 있다. 그렇기 때문에 일대일로를 통해 상호 이익을 구현한다고 강조하는 중국의 기대와는 달리 주변국가에서는 일방통행식 자본 진출에 비판의 목소리를 높이고 있는 것이다.

〈표 1〉 해상실크로드 연선지역 연계점(node) 선정과 협력방식

국가	지정학 가치	투자 위험도	양자 관계	전략적 연계점	중요 연계점	협력방식
인도네시아	고	저	고	순다항 순다해협	룸복해협	항구 건설, 산업단지, 원양어업 기지
말레이시아	고	저	저	말라카해협	관탄항 클랑항	산업단지, 원양어업 기지, 인문협력
싱가포르	고	저	중		싱가포르항	항구 협력
미얀마	고	고	고	짜옥퓨항		항구 건설, 산업단지, 원양어업 기지
태국	고	저	고	끄라 지협	방콕항	산업단지, 인문협력
캄보디아	중	중	고		시아누크빌항	산업단지, 인문협력
파키스탄	고	중	고	과다르항		중·과경계회랑, 해외기지, 항구건설, 산업단지
스리랑카	고	중	중	함반토타항		항구건설, 산업단지, 원양어업기지, 인문협력
방글라데시	중	중	중		치타공항	방재, 항구건설, 산업단지, 원양어업기지
인도	고	중	중		캘거타항	항구건설, 산업단지
예멘	고	고	저	아덴항		교량건설, 항구건설, 산업단지
사우디 아라비아	중	저	고		제다항	원유가스항구건설, 산업단지
오만	고	저	저	머스카트항		해외기지, 항구건설
이란	중	저	저		압바스항	항구건설, 산업단지
그리스	고	저	고	피레우스항		항구건설, 산업단지
지부티	고	고	저	지부티항		해외기지, 항구건설, 산업단지
이집트	고	저	중	사이드항		항구건설, 산업단지, 인문협력
에리트리아	고	고	저	아사부항		해외기지, 항구건설
케냐	중	저	저		라무항	항구건설, 산업단지, 원양어업기지
피지	고	저	중	수바항		해외기지, 항구건설, 원양어업기지
파푸아뉴기니	중	저	저		모레스비항	항구건설, 산업단지

출처 : 祝哲 等, 『新戰略, 新願景, 新主張—建設21世紀海上絲綢之路戰略研究』, 海軍出版社(2017). pp.121-122.

한편, 중국은 우리가 생각하는 것 이상으로 미국의 ‘중국 봉쇄론’을 심각하게 받아들이고 있다. 그들은 130여년 전 마한(Alfred T. Mahan)의 ‘해양권력론’을 신봉하고 있으며,<sup>17)</sup> 중국이 해양권력을 행사하는데 지리적 조건이 불리하는 점도 잘 알고 있다. 중국은 1만 8천 km의 긴 해안선을 가지고 있고 항구도 많지만, 미국과 동맹관계에 있는 나라들로 둘러싸여 있고 남사군도 등 여러 섬에 대한 영토 갈등이 해결되지 않고 있기 때문이다. 구성주의적 관점에 따르면, 대외안보전략 수립은 경쟁국가(미국)의 의도를 어떻게 인식하느냐에 따라 크게 달라진다. 그런데 G2로 성장한 중국은 미국의 봉쇄가능성을 항상 염두에 두고 국가전략을 수립한다. 그렇기 때문에 제3자에게는 이상하게 보일 정도로 중국은 해양 진출에 전력을 쏟는 것이다. 그러나 세계 패권이 전환될 때 대부분 기존 패권국이 도전국을 향해 먼저 군사적 행동을 보였다는 역사적 경험을 떠올리면<sup>18)</sup>, 중국이 미국의 봉쇄를 경계하는 것도 무리는 아니다. 특히 중국은 미군에 의한 말라카해협의 봉쇄가능성에 민감하게 반응한다. 중국 석유수입의 80% 통과하는 말라카해협이 봉쇄당하면 미국과의 어떤 경쟁도 불가능하다는 것이다. 따라서 말라카해협을 우회하기 위해 많은 비용을 지불하고 있다. 예를 들면, 쿤밍-짜옥푼(Kyaukpyu)항을 연결하는 송유관과 가스관을 약 2,400여 km나 연결하였고,<sup>19)</sup> 620억 달러를 들여 중국 카스와 파키스탄의 과다르항을 연결하는 ‘중-파 경제회랑’을 일대일로 최우선 사업으로 추진하고 있다. 이것은 모두 송유관과 가스관을 건설해 미국의 간섭 걱정 없이 원유와

17) 마한에 의하면, 한 나라의 해양권력을 결정하는 요소는 6가지가 있다. 지리적 위치, 긴 해안선과 우수한 항구 등 자연적 구조, 국토 면적과 해안 길이 및 항구의 존재 정도, 해양 운수에 종사하는 인원, 해양 운수와 무역에 종사하는 국민 비율, 정부의 정책이 그것이다. 여기에서 전자의 3개는 객관적인 자연지리적 조건이라면, 후자의 3개는 주체적인 의지와 관련된 문제이다.

18) 지난 500년의 역사에서 ‘투키디데스의 함정’이라고 할 수 있는 16차례 사례에서 전쟁이 12번 일어났는데, 이 가운데 8번은 패권국이 도전국을 억제하기 위해 일으킨 것이다. (그레이엄 엘리스, 『예정된 전쟁』, 세종서적(2018).

19) 이로써 중국은 미얀마를 통해 2013년 5월 정식 개통되어, 연간 2,200만 톤의 원유와 120억 m<sup>3</sup>의 가스를 도입해 남서부에 공급함으로써 말라카해협을 통과하는 부담을 일정 정도 줄일 수 있게 되었다.

가스를 안정적으로 공급받고자 하는 이유가 가장 크다.

이 밖에도, 군사적 영향력을 확보하려는 전략적 의도를 표출한 경우도 있다. 경제성이 현저히 떨어진 과다르항 자유무역지대 1.6 km<sup>2</sup>를 2015년부터 43년간 임차한 것은 인도양에 거점을 마련해 페르시아만과 홍해 및 아프리카 동북부에 군사력을 전개하려는 의도가 크게 작용하고 있다. 이렇게 군사안보적 관점에서 본다면, <표 1>에서처럼 중국이 해상실크로드 연선국가에 전략적 연계점(node)을 설정한 것은 타당한 전략이라고 할 수 있다. 여기서 말하는 전략적 연계점이란 지정학적인 가치가 크기 때문에 반드시 확보해야 할 거점을 의미한다.<sup>20)</sup> 스리랑카 함반토타항을 99년간 임차한 것도 과다르항의 임차와 유사하게 인도양에 전개할 군사 기지를 마련한 것으로 볼 수 있다.<sup>21)</sup> 또한 중동과 동아프리카 입구의 아덴항과 머스카드항 및 지부티항도 경제적 수익성과 거리가 먼 군사안보를 강조한 전략적 연계점이고, 에콰도르 아사부항과 피지의 수바항도 태평양 원양어업 전진기지뿐만 아니라 군사항구로도 사용할 잠재적 가능성을 보고 전략적 연계점으로 확정한 것이다.

이에 비해, 지정학적 가치는 떨어지지만 정치적 위험성이 비교적 높거나, 혹은 중국과 정치관계가 안정되어 있어 장기간 우호협력을 유지할 수 있는 나라의 항구를 중요 연계점으로 설정하고 있다.<sup>22)</sup> 여기에는 말레이시아의 클랑항처럼 해상물류 네트워크를 구축하는 항구에서부터 사우디아라비아의 제다항 같이 원유 확보를 위한 항구, 그리고 파푸아뉴기니의 모레스비항까지 다양한 차원의 이익을 위한 항구들이 망라되어 있다. 결론적으로, 중국의 21세기 해상실크로드전략은 다양한 전략적 목표를 실현

20) 중국이 설정하고 있는 전략적 연계점은 인도네시아, 말레이시아, 미얀마, 태국, 캄보디아, 스리랑카, 파키스탄, 예멘, 오만, 그리스, 지부티, 이집트, 에콰도르, 피지 등이다.

21) 스리랑카 법률에 외국에게 토지를 매각하는 것은 금지되어 있고 임차기간은 최대 99년으로 되어 있어, 중국은 최장기간 임차에 성공한 것이다. 물론 양국 정부는 함반토타항을 군사적으로 전용하지 않겠다고 선언하고 있지만, 이를 믿는 외국인은 거의 없는 실정이다.

22) 일반적 연계점을 구축할 대상 국가는 싱가포르, 방글라데시, 인도, 사우디아라비아, 이란, 터키, 러시아, 케냐, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니 등이 있다.

하기 위해 장단기적으로 설정한 여러 방법을 동원하여 각 지역과 항구를 공략하는 다층적 접근법이라고 할 수 있다.

### C. 해상실크로드전략에서 해외항구 역할

중국의 해상 발전전략은 태평양과 인도양을 하나로 연결하여 영향력을 확대하는 것이다. 이를 위해 동남아를 핵심으로 하는 하나의 축을 구축하고, 동북아와 중앙아시아 및 남아시아를 하나로 묶는 축을 형성하는 기본 전략을 추진하고 있다. 이 구상은 해상 영향력이 '6대 경제회랑'과 중앙아시아 실크로드 경제지대와 연결되어 아시아 전역을 연결하는 네트워크를 완성해 유럽과 아프리카로 힘을 투사하려는 원대한 꿈이기도 하다.

이런 꿈을 실현하는 첫발이 바로 해외항구를 개척하는 것이고, 항구협력을 강화하는 것이다. 해외항구를 개척하는 방식은 항구 건설과 항구 수리에 투자하는 것과 항구운영권을 확보하는 다소 공격적인 행태에서부터 일정한 투자지분을 확보해 항만 관리권을 획득하는 온건한 방법이 있다. 그런데 최근에는 중국의 공격적인 지분투자에 대한 각국의 경각심이 높아져 직접적인 지배권을 확보하기 어렵게 되자, 중국의 주요 항구와 해외 항구 사이에 항구연맹을 맺어 소프트파워 확대를 강구하는 추세로 전환되고 있다.

항구는 국제물류 연계점이면서 글로벌 운수네트워크체계의 중요한 축이자 국제공급체인에서 특수한 지위와 역할을 차지한다. 그렇기 때문에 많은 나라에서 항구 운영권을 접수한다는 것은 국제물류의 동맥을 관리하는 것이며, 항구를 기반으로 연해 공업단지를 조성하거나 항구도시를 관장할 수 있다는 의미이다. 더 나아가서는 항구를 거점으로 해당국가에 정치군사적 영향력을 행사하기도 하고, 항구 주변의 해양을 통제하는 지정학적 핵심전력을 구축하기도 한다. 따라서 해외항구를 많이 확보한다는 것은 국제물류 경쟁력을 높이는 동시에 군사적 영향력을 확대하는 중요한 전략이 된다.

중국은 대외적으로 군사적 영향력을 증강한다는 의지를 명시적으로 표명하지는 않지만, 명실상부한 경제대국으로 거듭나기 위한 방안으로 해외 항구 건설을 국가적 전략과제로 설정하고 일대일로 실행의 핵심사업이라는 점을 분명히 했다. 2014년 발표한 《건전한 해운업 발전에 관한 국무원의견》<sup>23)</sup>에서, 2020년까지 국제경쟁력을 갖춘 항운시스템을 구축하고 항만기초시설 투자에 적극적으로 참여한다는 원칙을 확정했다. 따라서 해외 항구 건설은 일대일로 사업을 실행하는 ‘5통’방식에서 ‘시설 연통’에 해당하는 것이다. 이는 육상에서 국제선 철도나 고속도로를 놓는 것에 비견되는 해상실크로드의 핵심사업의 하나이다. 《비전과 행동》에 따르면<sup>24)</sup>, 21세기 해상실크로드 건설의 총체적 방향은 해상통로 건설을 기초로, 중국과 연선국가의 경제무역 협력을 강화하고 자유무역을 확대하며, 상호협력기제를 제도화하여 연계성을 튼튼히 구축하는 것이다. 이때 항구는 바로 해상통로 건설의 디딤돌이자 모든 협력의 출발점 역할을 한다. 즉 항구를 개척하는 것은 무역통로 확충과 공동 산업단지 구축의 전제가 되는 핵심전략이자 해상실크로드 기초 실행작업인 것이다.

### Ⅲ. 중국의 다층적 항구네트워크 전략

#### A. 아세안 중심의 해외항구 핵심네트워크 구축

항구는 해외 진출 거점이다. 해양물류와 원양어업의 거점이고 산업단지 공동 조성 및 경제협력의 거점이다. 또한 군사적 진출의 거점이기도 하다.

23) 국무원이 2014년 8월 15일 32호 문건으로 발표한 《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》.

24) 2015년 3월 28일, 2015年3月28日, 국가발전개혁위원회, 외교부, 상부부가 공동으로 해상실크로드전략을 종합적으로 제시하고 있는 문건으로, 원래 명칭은 《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》인데 보통 줄여서 《비전과 행동》이라고 한다.

따라서 중국은 해외 거점인 항구를 개척하는데 우선순위를 정해 접근 양태를 달리하고 있다. 해상실크로드 연선국가 가운데 아세안 지역을 핵심 지구로 선정해 모든 정책과 자원을 집중해서 공략한다. 인도양에 속한 나라와 아프리카 항구는 경제협력을 구축하는 중점지역으로 설정해 육상실크로드와 연결하는데 방점을 둔다. 남태평양과 북극지방에 존재하는 항구는 관심구역으로 분류하여 장기과제로 둔다.

<표 2>에서 보는 것처럼, 아세안의 6개 항구는 중국의 경제적 이익을 관철시킬 핵심지구로 분류된다. 이들 항구는 군사 영역을 포함해서 전략적 이익을 확보하기 위한 항구도 있고, 경제적 가치가 중요한 곳도 있다. 이를 <표 1>과 대조해서 보면, 각 항구의 중요성과 전략적 가치를 더욱 분명하게 알 수 있다. 중국으로 들어가는 송유관과 가스관의 기점인 미얀마의 짜옥퓨항은 경제적 핵심항구이면서 동시에 전략적 거점이기도 하다.<sup>25)</sup> 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑을 구상하고 있는 중국으로서는 이 항구가 경제적으로 매우 중요하고, 정치적으로 매우 긴밀한 관계에 있는 미얀마의 항구이기 때문에 군사적 활용가능성까지 포함한 전략적 지이기도 하다.

한편, 중국이 가장 취약한 지역으로 꼽고 있는 말라카해협 구간에 있는 관탄항과 클랑항은 중국-싱가포르 경제회랑을 연결하는 곳으로 경제 협력 대상으로는 핵심항구이지만, 군사안보적으로는 ‘전략적 연계점’보다는 가치가 떨어진 ‘중요 연계점’에 해당한다. 그 이유는 중국이 말라카해협에서 미군과 직접 겨룰만한 군사력이 부족해 전략적 중요도에도 불구하고 자신의 영향력을 행사할 수 없는 지역이기 때문이다. 마찬가지로, 인도네시아 자카르타항도 경제적 가치가 중시되는 핵심항구일뿐 ‘전략적 연계점’ 기능은 수행하지 못한다.

25) 짜옥퓨항(Kyaukpyu Port)은 미얀마 서북측에 위치한 중계항으로 북으로 100km에 위치한 Sittwe항과 정기여객 항로를 운영하고 있다. 중국은 짜옥퓨 신항개발 프로젝트에 25억 달러를 투자하여 대규모 항만을 개발해 Kunming까지 2,000km(미얀마 내륙은 900km)를 연결하는 도로와 송유관 및 가스관 공사를 완성했다. 또한 최소 심수항 개발로 국제 해운물류 기지로 거듭나고 있다.



〈표 2〉 21세기 해상실크로드 연선국기와 항구 건설 협력

구역	항구	국가	항구 유형	전략적 가치	대응 사업	협력 방식
핵심지구 — 아세안 지역	시아누크빌항	캄보디아	상업항	캄보디아 최대항구 중국과 경제무역합작구 중국 경공업 이전 중점지구	중싱경제회랑 RCEP	경제특구 건설
	싱가포르항	싱가포르	보급항	태평양-인도양 항운 요처 해상실크로드 핵심 거점	중싱경제회랑 RCEP	합작건설, 프로 젝트협력
	관탄항	말레이시아	상업항	석유화학 중심항 중국-아세안 항구도시 협력 네트워크 구축	중싱경제회랑 RCEP	钦州港 자매항, 지분 참여
	자카르타항	인도네시아	상업항	아시아 남부-태평양 항운 중심 해상실크로드 핵심 거점	방중인미경제 회랑 RCEP	투자
	비통항		어업항	해상실크로드 연선항구 협력	방중인미경제 회랑 RCEP	泉州港 우호항구
	짜옥퓌항	미얀마	상업항	중-미얀마 송유관가스관 기점 중국 에너지 확보 다양화 거점	방중인미경제 회랑 RCEP	원조
중점지구 — 인도양 · 아프리카 주변	과다르항	파키스탄	상업항	남아시아, 중동, 아프리카 로 중국 영향력 전개 말라카해협 에너지 위험성 감소	중-파 경제회랑	투자 원조
	콜롬보항	스리랑카	보급항	국제해운선상의 중요 항구 인도양 항해 시 보급 기지 중국의 인도양 영향력 제고		투자 협력 개발
	함반토타항		보급항	남아시아, 동남아, 중동, 동 아프리카 전개 주요 축심 인도양-태평양 핵심 보급 기지		협력 건설
	소나디아항	방글라데시	상업항	해군 전략 거점 인도, 미얀마, 중국 내지에 서비스 제공	중-파 경제회랑	협력 건설
	치타공항		상업항	방-중-인-미 도로망昆明과 연계 운남성의 해상진출 기지	중-파 경제회랑	원조 공업지구
	제다항	사우디아라비아	상업항	사우디 최대 컨테이너항 중국 석유수입 주요 항구	중국-걸프만협 력위원회 자유 무역구	협력 건설
	사이드항	이집트	보급항	주요화물 중계항 해상실크로드 주요 거점		저장성과 우호 협정
아덴항	예멘	보급항	해상실크로드 핵심 노드 해군 보급항 중국 원양운수 중계항	유럽-신장 수출 회랑	건설 확장 경제무역협력	

출처 : 祝哲 等, 『新戰略, 新愿景, 新主張—建設21世紀海上絲綢之路戰略研究』, 海軍出版社(2017). pp.149-150.

이것은 경제적 기능은 좀 더 약하지만 군사적 가치가 있는 순다항이 ‘전략적 연계점’으로 인정되는 것과 대비된다. 다만 순다항을 중심으로 직접적인 군사활동을 전개할 수 없는 중국은 아직은 자카르타항과의 항구협력을 더 강하게 추진하고 있다. 이밖에도 시아누크빌항과 싱가포르항은 경제회랑을 연결하는 거점으로서의 가치가 중시되고 있다.

이상의 논의를 종합하면, 해외 항구의 지정학적 가치나 경제적 가치는 국가의 역량 변화에 따라 달라지는 상대적 개념이라는 것을 알 수 있다. 따라서 현재 시점에서 중국이 ‘핵심지역’으로 설정하고 있는 아세안 지역에서 ‘전략적 연계점’은 경제적 가치가 조금 떨어진 항구도 포함하고 있다. 하지만 ‘해상실크로드전략’ 전개와 ‘역내 포괄적 경제동반자협정(RCEP)’ 추진하는데 중요한 역할을 하는 항구는 모두 우선적인 ‘항구 협력’ 대상이 되고 있다.

이밖에도 <표 2>에 나타나지는 않았지만 중국이 추진하고 있는 ‘항구연맹’에서 중요한 역할을 하는 항구로는 말레이시아의 클랑항이 대표적이다. 특히 말레이시아는 아세안에서 가장 중요한 일대일로 협력 대상국으로서 중국이 매우 중시하는 지역이다. 뿐만 아니라 싱가포르와 경쟁에서 항상 뒤쳐진 말레이시아가 중국과 항구협력을 통해 국제물류 중심으로 도약을 꿈꾸고 있기 때문에 양국의 항구연맹을 맺은 항구는 매년 확대되고 있다. 항구연맹을 확대하는 것은 새로 권력을 장악한 마하티르 총리가 2018년 일대일로 핵심사업인 동부해안철도(ECRL) 건설사업을 중단시킨 것과는 대비되는 현상이다.<sup>26)</sup> 이것은 일대일로 사업은 말레이시아가 협상력을 높이기 위해 건설 중단이라는 강수를 쓸 수 있지만, 중국과의 항구협력은 조금도 늦출 수 없는 그들의 절박함을 보여주는 것으로 해석할 수 있다. 그

26) 말레이시아에서 친중국파인 나집 총리가 물러나고 2018년 5월 마하티르 총리가 취임하자 중국이 추진하던 말레이시아 동해안 철도 건설 프로젝트(688km, 200억 달러)와 사바 천연가스 송유관 프로젝트(23억 달러)를 전격 중단시켰다. 마하티르는 공사비로 인한 재정부담을 감당할 수 없다고 시진핑 주석에게 양해를 구했다. 또한 중국과 일본이 치열한 수주 경쟁을 벌이고 있는 팔라렘푸르-싱가포르(350km, 110억 달러) 고속철도 공사도 자금난을 이유로 입찰을 2020년으로 연기하여, 중국에 유리한 조건을 조정하여 일본 자본을 유치할 수 있는 통로를 확보하려는 행동을 취하고 있다.

만큼 해상물류에서 항구와 항구 국가와 국가의 경쟁이 치열함을 보여주는 사례이자, 항구 간의 협력을 통해서 보다 더 큰 경쟁력을 가질 수 있는 해운산업의 변화를 반영한다고 하겠다.

## B. 서남아시아 지역의 중심지구 해외항구 네트워크 구축

해상실크로드 연선국가 가운데 항구 건설 협력 중점지역으로 분류된 인도양 연안국가와 아프리카국가 항구는 경제적인 측면보다는 군사·안보적 관점에서 장기적인 접근을 추진하는 곳이 더 많다. 아세안 지역을 제외하면 <표 1>에 나타난 것처럼 전략적 연계점으로 설정된 항구가 9개 있는데, 이곳은 주로 군사적 목적이나 원양어선 전진기지로 활용하기 위한 곳이다. 이 가운데 과다르항은 ‘중·파 경제회랑’의 기착지로서 일대일로의 대표적인 사업일 뿐만 아니라, 파키스탄과의 정치적 긴밀함을 최대한 활용하여 군사적 용도로 전용이 가능한 수준으로 개발하고 있다. 이 사업에 제공된 450억 달러의 차관 때문에 파키스탄의 재정위기가 오자 중국은 긴급자금 170억 달러를 추가로 지원할 정도로 중요하게 여기는 사업이다.<sup>27)</sup> 2019년 1월에는 이 사업 때문에 재정위기가 더욱 심화되자 파키스탄은 중국에게 20억 달러의 긴급 차관을 요청했고, 중국도 즉시 제공했다.<sup>28)</sup> 이 사업은 다른 한편으로는 중국과 파키스탄 어느 쪽도 포기할 수 없는 전략적인 가치가 큰 것이기도 하며, 동시에 ‘호랑이 등에 탄 형국’으로 중도에 서 내려올 수도 없는 상황이다. 그렇기 때문에 중국은 재정 위기를 겪는 파키스탄에 지속적인 추가 지원을 할 수 밖에 없을 것이다. 이것은 ‘중·파

27) 2002년 Gwadar 심수항구(Deep water port) 건설 프로젝트에 주계약자로 참여한 중국이 파키스탄과 본격적인 협력을 해나간 것은 2013년 5월 리커창(李克強) 총리가 중파경제회랑(中巴經濟走廊, CPEC) 설치를 제안하면서다. 이 사업은 중국 카스(喀什)에서 파키스탄 Gwadar 항까지 3,000km 길이의 도로, 철도, 송유관, 광케이블을 건설하는 것이다. 당초 2030년 완공 목표로 총 450억 달러를 투입될 계획이었는데 2018년 170억 달러를 증액했다. 중국 측은 인프라 건설 외에 도로 및 철도 연변에 공업단지와 자유무역구를 중요 목표로 하고 있다. 2015년 4월에는 “중·파경제회랑위원회”가 정식으로 설립되었다.

28) “일대일로에 ‘벼랑 끝’ 파키스탄, 중국에 또 손 벌린다.” (<https://www.msn.com/ko-kr/news/world>, 2019.01.03일자, 검색일: 2019.3.25)

경제회랑'을 일대일로의 가장 성공적이지자 공동번영의 상징으로 내세워, 다른 일대일로 사업에 참여를 주저하는 나라를 설득하는 시범케이스로 만들어야 하는 현실적인 이유가 존재하기 때문이다. 그리고 군사외교적으로 더욱 중요하게는 송유관을 통해 과다르항에서 원유를 직접 중국 서부로 운송할 수 있어 에너지 안전을 크게 강화할 수 있는 전략적 판단과, 인도양에 중국의 군사력을 전개하는 거점을 확보한 보다 큰 장점이 있기 때문이다. 이 때문에 중국은 경제적 손실을 감수하면서도 43년간 이 항구를 조차해 전략적 연계점 가운데서도 가장 중요한 곳으로 삼고 있다.

이에 비해, 스리랑카 함반토타항을 99년이나 조차한 일은 군사목적 이외에는 설명력이 떨어진다. 물론 중국은 이 항구 배후지에 산업단지를 조성하겠다는 약속을 하고 있지만, 이곳에서 경제적 이익을 낼 수 있을 것으로 보이지는 않는다. 대신 인도양에서 가장 중요한 곳에 위치하고 있어 지정학적 가치가 매우 큰 이 항구를 접수하면, 인도의 해군 활동을 견제할 수 있는 불침항모를 갖는 의미가 있다. 그렇게 되면 중국이 중동과 아프리카로 군사적 영향력을 전개하는 최적의 기지를 확보하게 되는 것이다. 이렇게 해서 중국은 꿈에 그리던 '태평양-인도양 연계'를 실현하기 위해 필요한 과다르항-함반토타항-지부티항을 잇는 삼각구도를 완성하게 되었다. 그래서 중국은 이 세 곳의 항구를 모두 '전략적 연계점'으로 설정하고 있다. 중국은 또한 스리랑카 콜롬보항을 확장하는 개발을 하면서 그 중 일부를 역시 99년간 사용하기로 했다.<sup>29)</sup> 중국과 스리랑카는 콜롬보항을 개발해 국제적인 중계항으로 육성하고 대규모 상업시설을 유치한다는 계획이다.<sup>30)</sup> 물론 이 항구 개발은 함반토타항에 비해 경제성이 높은 것으로 평가

29) 중국과 스리랑카는 콜롬보항 신 개발구에 대한 지분을 확정했지만, 향후 스리랑카에 지분을 점차 양도한다는 약속을 해 중국의 '경제식민지화' 혹은 '군사기지화' 우려를 완화하려는 자세를 보이고 있다.

30) 2015년 시리세나 대통령이 취임하고 나서 콜롬보항 사업을 중단했으나, 1년만에 재개를 허용했다. 이는 인도를 견제하고 기초시설 건설 등에서 중국과의 협력이 절실한 스리랑카의 현실을 반영한 것으로 양국은 자유무역협정 협상 가속화, 산업협력, 인프라 건설 확대, 금융, 과학기술, 인문교류 강화를 추구해 나가기로 함에 따라 스리랑카에서 중국의 영향력이 급속히 확대되고 있다.

되고 있다. 또한 매립용지를 국제 컨소시엄 형식으로 개발하기 때문에 상업적 목적도 분명해 보인다.<sup>31)</sup>

하지만, 스리랑카는 <표 2>에서 보는 바와 같이 중국이 추진하는 일대일로에 대응하는 사업이 없다는 점에서 큰 한계를 보인다. 그렇기 때문에 ‘함반토타항 99년 조차’를 원양어선 기지와 산업단지 조성용이라거나, 콜롬보항을 종합적으로 개발한다는 설명을 순진하게 믿는 나라가 없는 것이다. 오히려 이것은 중국이 고도로 계산된 ‘회색지대전략’(gray zone strategy)<sup>32)</sup>을 사용하고 있는 가장 유력한 사례라는 것이 더 설득력을 가진다. 즉 중국은 인도양을 통해 아프리카로 진출하기 위해, 항구 개발과 경제협력이라는 명분을 앞세워 스리랑카의 주요 항구를 장기간 조차함으로써 미국과 인도의 개입을 차단하고, 스리랑카 항구 사용을 기정사실화 하여 장기적으로는 군사기지로 활용하려는 것이다. 이렇게 보면, 중국은 함반토타항을 군사적으로 활용하는 구상을 은폐하기 위해서라도 콜롬보항을 더욱 성공적으로 개발할 이유가 부가되었다. 즉 콜롬보항을 21세기 해상실크로드 핵심 중계항으로 육성해 경제적인 성과를 드러내는 것이 곧 함반토타항 활용의 장기목표를 이루는데 도움이 될 것이기 때문이다.

31) 콜롬보항은 스리랑카의 최대항구로 인도양 북측에 위치해 아시아-유럽, 아프리카 및 대양주 해양항로의 필수 경유지로 역사적으로도 “동방의 십자로” 입구로 불린다. 2009년 중국 초상국홀딩스와 스리랑카 국가항무국이 콜롬보남컨테이너터미널을 합작건설하고 있는데, 중국총상국이 건설과 관리 및 운영을 맡고 있다. 남아시아지구의 유일한 심수 컨테이너터미널로 총 4개의 선석을 보유해, 연간 설계취급능력은 240만 TEU 이며, 12대의 안벽크레인과 40대의 야드크레인을 갖고 있는 콜롬보항은 21세기 해상실크로드 건설 중의 주요한 허브이다. 또한 바다를 매립한 항구 확장공사를 통해 금융과 물류 거점으로 발돋움을 준비하고 있다.

32) ‘회색지대전략’은 전쟁 유발 수준에 이르지 않으면서 국가 안보 목표를 달성하기 위한 일종의 저강도전략이다. 이는 전쟁을 유발하는 레드 라인(red line)을 넘지 않는 선에서 자국의 이익 실현 행위를 지속적으로 반복함으로써 상대방이 이 사실을 간파해도 대응하기 어렵게 만들어 결국은 ‘기정사실화’(fait accompli)하는 방식이다. 이 전략을 실행하는 측의 의제와 어젠다를 가능한 잘게 많이 ‘썰어’(slicing) 상대로 하여금 이 전략 의도를 모르게 하거나 알더라도 적절한 대응을 못하게 만든다. 따라서 이 전략은 점진주의와 애매모호함을 특성으로 한다. 중국이 경제협력을 앞세워 인도양에 접근하면 미국은 이를 적극적으로 막을 명분이 없어 중국이 이 지역에서 군사력을 강화하는 것을 제어하지 못하는 상황을 만들 수 있다는 것이다.

[그림 1] 21세기 해상실크로드 연선국가의 주요 협력 대상 항구



출처 : <표 2>를 바탕으로 필자가 직접 표시

한편, [그림 1]에서 보는 바와 같이, 방글라데시의 소나디아항은 비록 해군의 전략거점이기는 하지만 군사적 가치가 스리랑카의 항구보다 못하기 때문에 ‘전략적 연계점’까지는 승격되지 못했다. 하지만 중국과 미얀마를 거쳐 인도까지 연결하려는 ‘경제회랑’의 중심에 위치하고 있어 상업항으로서의 가치는 충분하다고 볼 수 있다. 특히 인도와 경쟁이 불가피하다는 전제를 두고 보면, 방글라데시는 파키스탄과 함께 인도를 양쪽에서 견제하는 주요 축이 되기 때문에 중국이 공을 들이지 않을 수 없는 지역이다. 이런 차원에서 보면, 소나디아항보다 북쪽에 위치한 치타공항은 산업단지 공동구축과 일대일로 경제회랑 건설에서 더욱 중요한 역할을 하게 될 것이다. 따라서 이 항구는 방글라데시 뿐만 아니라 미얀마와 인도 동부내륙까지 중국이 경제협력을 추진하는데 거점 역할을 하게 될 것이다. 이에 따라 중국은 경제적으로 매우 낙후한 방글라데시에 과감한 원조를 통해 이 두 항구를 영향권으로 묶어 두려고 노력하고 있다.

### C. 중동-아프리카 지역의 해외항구 네트워크 구축

중동은 중국의 영향력이 다른 곳에 비해 작은 곳이고, 미국의 영향력이 절대적인 지역이다. 그러나 21세기에도 여전히 지정학적 가치가 높아 중국의 전략적 공략대상이다. 중국은 중동과 아프리카 동부지역에 5개의 ‘전략적 연계점’을 설정해 이 지역으로의 진출에 각별히 노력하고 있다. 그런데 <표 1>에 나타난 것처럼, ‘전략적 연계점’에 해당하는 나라는 지정학적 가치는 높지만 중국과의 양자관계는 비교적 낮은 특성을 보인다. 또한 경제적 투자위험도도 높거나 중간 정도에 불과해 중국이 진출하기에는 난관이 많은 지역이다. 특히 미국이 강력한 영향력을 행사하는 중동이라는 특수성 때문에 진입 문턱이 높은 곳이다.

그래서 중국의 중동-아프리카 지역 공략전략은 궁핍하고 사회기초시설이 열악해 해외투자를 적극 추진하는 나라들을 돌파구로 활용하는 것이다. 또한 국유기업을 앞세워 경제적 판단보다는 정치군사적 영향력 확보와 지역거점 마련을 우선하는 정책을 추진하고 있다. 예를 들면, 에리트리아는 비록 가난하고 작은 나라이지만 유럽과 아시아 및 아프리카 3대륙 해상통로의 ‘인후(咽喉)’에 해당하는 전략거점이다. 그래서 중국은 이 나라와 양자관계가 낮은 단계이지만 아사부항을 전략적 연계점으로 지정하고 해외기지 구축과 항구 건설에 적극 참여하고 있다. 또한 예멘의 아덴항도 이와 비슷한 지정학적 가치가 있어 교량과 항구 건설을 적극 지원하고 있으며, 산업단지 공동 구축이라는 당근을 제시하면서 접근하고 있다. 오만의 머스카트항에 대한 중국의 접근전략도 유사하다. 즉 항구 건설을 지원하면서 해외기지를 확보하는 전형을 보여주고 있다.

한편, 지정학적으로는 더 할 수 없이 중요한 지부터 역시 산업시설은 거의 없고 원유도 매장되지 않은 열악한 환경에 처한 나라이다. 그래서 지부터는 미국·일본·중국 등 여러 나라에 항구를 동시에 개방해 외국 군함이 기항하게 하면서 사용료로 국가 수입의 상당부분을 충당하고 있다. 이런 조건은 후발주자인 중국이 유럽의 길목인 동아프리카에 진출할 수 있

는 기회를 제공하고 있다. 그런 기회를 활용하여 이미 지부티에 군항을 확보한 중국은 향후 산업단지 조성을 조건으로 더 많은 협력과 공동 개발을 추진하고 있다. 이에 비해, 이집트 사이드항은 군사적 접근이 어려워 아직까지는 경제협력을 위주로 접근하고 있다. 그래서 이집트의 풍부한 역사 자원을 활용해 황하문명과 의 인문교류를 중심으로 연계 부문을 점차 확대하려는 것이 다른 나라와의 차이점이라고 할 수 있다.

#### D. 기타 지역의 해외항구 네트워크 구축

유럽에서 유일하게 중국의 ‘전략적 연계점’의 위상을 확보하고 있는 그리스 피레우스(Piraeus)항은 지중해 지역에 있기 때문에 더욱 특별한 가치가 있다. 그리스 최대 항구이자 컨테이너화물 처리 기준으로 유럽의 10대 항구인 피레우스항에 국유기업인 중국해양해운그룹(中国远洋海運集團)은 2006년부터 투자를 시작해 2016년에는 항구 지분의 67%를 확보함으로써 독점적 운영권을 확보함으로써 유럽을 놀라게 했다.<sup>33)</sup> 이는 중국이 그리스를 거점으로 유럽에서 물류산업을 적극적으로 육성할 발판을 마련했기 때문이다. 여기에 피레우스항 운영권을 장악한 것은 중국의 부상을 염려하는 유럽인에게 중국의 그림자가 구체적 실체로 다가온 사건이어서 심리적 충격이 더 컸을 것으로 보인다. 어쨌든 중국이 유럽의 창문인 그리스에 해상거점을 확보한 것은 매우 큰 지정학적 의미가 있다. 이로써 중국은 육상 실크로드를 통해 네덜란드 노르트담과 연결하는 물류노선과 더불어 해상에서도 강력한 물류 협력네트워크를 구축할 수 있는 발판을 마련했다. 따라서 지중해의 핵심지역인 그리스의 최대 항구 지분의 2/3 이상을 확보한 것은 중국 해상실크로드의 의미 있는 성과라고 할 수 있다.

이밖에도, 남태평양에 있는 작은 섬나라 피지도 중국의 ‘전략적 연계점’으로 승격되었다. 피지는 인구 90만 명 정도의 작은 나라지만, 중국이 태평양으로 진출하기 위해서는 반드시 필요한 기지이다. 그래서 시진핑 주

33) <https://baike.baidu.com>(比雷埃夫斯港 검색일: 2019.3.25)



석은 2014년 11월 중국 국가지도자로는 처음으로 이 나라를 국빈 방문하였다. 이는 해상실크로드에 남선(南線)을 추가하면서 남태평양의 지정학적 가치를 인정한 중국의 국가전략을 반영한 행보였다. 중국은 피지의 수비항에 해외기지를 건설해 군함 정박이 가능하도록 하고 원양어업의 기지로도 활용하고자 한다. 또한 항구를 확장해 피지의 경제적 이해를 만족시키는 동시에 중국의 사용 범위와 사용권을 넓혀 나가고 있다. 한편, 피지보다는 지정학적 중요도는 못하지만 파푸아뉴기니도 중국이 확보하려는 ‘중요 연계점’의 하나로, 항구 건설과 산업단지 운영을 목표로 협력을 모색하고 있다.

## V. 평가와 전망

중국은 2017년 6월 ‘일대일로 건설 해상협력구상’을 통해 ‘3대 블루경제(藍色經濟) 노선’을 발표하면서 해상실크로드 노선을 북극으로 확대했다.<sup>34)</sup> 그 가운데 가장 중요한 통로는 연해경제지대를 중심으로 중국-아세안-남아시아-서아시아 및 아프리카-지중해 블루경제로 이어지는 전통적인 해상실크로드이다. 즉 태평양에서 출발해 인도양으로 진출하는 이 노선에 대한 강조는 실제로 중국이 경제적 협력과 정치적 신뢰를 높이는 핵심지역이자 성공여부를 가늠하는 절대적인 공간이라는 점을 다시 밝힌 것이다. 두번째는 중국 남해-대양주-남태평양 블루경제 노선인데, 경제협력을 강화해 호주가 ‘인도-태평양전략’에 적극적으로 참여하지 못하게 하고, 피지 등 작은 섬나라에 지원을 확대해 중국의 해외기지를 확보하는 것을 목표로 하고 있다. 세번째는 일대일로에 하나의 노선(一道)을 덧붙여 ‘일대일로일도’로 그 개념을 확장한 것인데, 이는 북극양을 통해 유럽과 연결하는 블루경제 노선을 개척하겠다는 의지를 밝힌 것이다. 여기에 더해 시진핑

34) 国家发展改革委, 国家海洋局, 《“一带一路”建设海上合作设想》

주석은 2018년 1월 남미-카리브해 국가를 연결하는 ‘태평양 해상실크로드’를 추가로 제기해, 해상실크로드 개념이 지속적으로 확대되고 있다는 것을 보여주고 있다.

이 가운데 지금까지 성과를 내고 있는 것은 중서선(中西線)의 일부 국가와의 협력을 확대하는 정도이다. 그 첫 번째 이유로는 중국의 국내 경제상황 악화가 가장 크게 작용하고 있다. 즉 현재 중국은 일대일로 연선국가가 원하는 정도의 자금을 지원할 여력이 없는 상황이다. 중국은 일대일로를 국가전략으로 추진하는 그 시점에서 바로 경제성장이 둔화되고 외환보유고가 줄어들었다. 그래서 지금은 주변국가에 차관을 제공할 능력이 많이 감소한 상태이고, 심지어는 ‘일대일로 위기설’까지 나도는 실정이다. 두 번째 이유로는 대외적인 요인이 있는데, 중국이 제공하는 차관 이자가 세계은행이나 아시아개발은행의 이자보다 높다고 주장하는 차입국의 반발이 크기 때문이다. 그 결과 기존에 추진하고 있던 사업조차도 중단되는 일이 도처에서 일어나고 있다. 셋 번째 이유는 일대일로에 참여하는 나라가 중국에 경도되는 것을 막기 위해 미국과 일본 그리고 인도가 이들 나라에 지원을 확대하여 차입국의 선택권이 넓어지고 있기 때문이다. 즉 강대국을 지렛대로 삼아 이들 나라가 중국에게 더 좋은 지원조건을 제시하라고 요구하는 것도 사업이 지지부진한 요인이 되고 있다. 결국, 중국이 강력하게 추진하고 있는 주요 노선에서도 일대일로사업이 지체되고 있다. 그리고 남태평양 노선은 처음부터 성과를 낼 수 있는 지역이 아니며, 북극노선은 아직은 선언적 의미만을 담고 있기 때문에 일대일로 사업은 중국이 주장하는 것과는 달리 매우 더디게 진행되고 있다.

이 가운데 중국이 풀기 어려운 과제는 일대일로를 수행할수록 해당국가 국민의 대 중국 인식이 부정적으로 흐르고 있다는 점이다. 물론 수여국 정책당국자들은 일반 대중의 인식과는 다를 수 있지만, 중국이 강조하는 ‘민심 상통’은 거의 성과를 내지 못하고 있다. 따라서 이 문제를 극복하기 위해서는 새롭게 방향전환을 모색할 필요가 있다. 다시 말해, 중국이 주변국가에서 진행하는 사회기초시설 건설을 해당 국가와 공동으로 추진하는 사

업범위를 확대함으로써 ‘경제 식민지’를 건설한다는 비판을 잠재워야 한다. 동시에 중국의 차관지원을 등에 업고 중국기업이 불공정하게 사업을 따내는 불공정한 경쟁도 시정해야 한다. 또한 차관 이자를 인하해 개발도상국을 상대로 돈놀이한다는 비판에서 벗어나야 한다. 그래야 일대일로에 참여할수록 재정 위기에 빠진 여러 나라의 사례에서 ‘중국 책임론’이 나오지 않게 된다. 그리고 협력 대상 국가와 보다 투명한 계약을 체결하여 중국이 부정부패를 도와주고 있다는 부정적 평가를 받지 않도록 해야 한다.

한편, 2017년 5월 진행된 ‘제1회 일대일로 협력 국제정상포럼’에서 시진핑 주석은 해상실크로드 중요성을 역설하면서 ‘해상항구 네트워크 구축, 정책·규칙·표준 삼위일체 통일, 상호연계보장기제 확보’를 실천목표로 제시했다.<sup>35)</sup> 이 연설은 아직까지 국가간 항구협력이 제대로 시행되지 못하고 있다는 점을 지적하고 있다. 그 이유는 각국의 항구 시설 수준이 크게 차이가 나는 것도 있지만, 항구의 물류시스템과 관리운영 프로그램 및 국제적 표준조차 적용하는 정도가 크게 달라 협력효과를 크게 반감시키고 있기 때문이다. 그래서 중국은 ‘전략적 연계점’으로 설정한 항구를 중심으로 시설 확충과 소프트웨어 개선에 노력하고 있다. 또한 중국의 주요 항구들은 동남아를 대상으로 ‘항구연맹’을 적극적으로 추진하고 있다. 항구연맹은 중국이 해외항구 지분 확보가 점점 어렵게 되면서 소프트웨어 공유를 통해 영향력을 확보하고, 중국의 물류 처리능력을 높이려는 중요한 과제의 하나로 제기되고 있다. 이를 통해 중국의 각 항구는 국내의 치열한 경쟁에서 유리한 고지를 확보하고자 한다. 또한 해외항구와 협력을 통해 자신의 물류기지를 확보하는 동시에 선진기술을 전수함으로써 물류효율을 높이려 한다. 따라서 해상실크로드라는 국가 목표와 별개로 각 항구간의 경쟁이 해외항구와의 협력을 한 차원 끌어 올리고, 국내 항구 간의 분업과 물류관리시스템 통합도 더욱 촉진시키고 있다.

35) 携手推进“一带一路”建设:在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲, <http://www.beltandroadforum.org/n100/2017/0514/c24-407.html>(검색일:2019.3.25)

## 참고문헌

- 祝哲 等, 『新战略, 新愿景, 新主张—建设21世纪海上丝绸之路战略研究』, 海军出版社(2017).
- 北京大学“一带一路”五通指数研究课题组, 『“一带一路”沿线国家五通指数报告』, 经济日报出版社(2017).
- 李世杰, 『“一带一路”战略下的区域经贸发展』, 中国经济出版社(2017).
- 胡建华, 『广西推进“一带一路”战略的政策取向与路径选择』, 人民出版社(2016).
- 蒋健才, 『“一带一路”战略下的中国区域产业经济路线图』, 中国财富出版社(2016).
- 冯并, 『“一带一路”全球发展的中国逻辑』, 中国民主法制出版社(2015).
- 그레이엄 엘리스, 『예정된 전쟁』, 세종서적(2018).
- 国家发展改革委, 外交部, 商务部, 《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》
- 国务院, 《国务院关于促进海运业健康发展的若干意见》.
- 国家发展改革委, 国家海洋局, 《“一带一路”建设海上合作设想》.
- 张璐·殷焕焕, “21世纪海上丝绸之路战略下港口腹地划分研究”, 交通运输研究, 第三卷第一期(2017.2).
- 本看编辑部, “中马港口联盟再发力, 成员增至21”, CHINA PORTS, 2019.9.
- 张玉阁, “推进海上丝绸之路战略下的深港合作”, 开放导报, 第五期(2015.10)
- 凌笑颜, “基于博弈模型的福建三大港口联盟分析”, 水运管理, 第40卷(2018.6)
- 何帆·朱轲·张骞, “21世纪海上丝绸之路建设: 现状, 机遇, 问题与应对”, 国际经济评论, 第五期(2017)
- 中华人民共和国2017年国民经济和社会发展统计公报 (<https://baike.baidu.com>).

比雷埃夫斯港 (<https://baike.baidu.com>).

携手推进“一带一路”建设:在“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式上的演讲  
(<http://www.beltandroadforum.org>).

“일대일로에 ‘벼랑 끝’ 파키스탄, 중국에 또 손 벌린다.” (<https://www.msn.com/ko-kr/news/world>, 2019.01.03).

<Abstract>

## **Strategies for Establishing Chinese Maritime Silk Road and Port Networking**

Min, Kwisik\*

China's maritime silk road strategy is much more economical than land silk road. In addition, there are a large number of countries that are considered to be maritime silk roads, and military strategy is a key strategy for China, which has grown into a G2 nation. Port network construction is at the main point of these maritime silk road strategies. China divides its target area into five areas and differentiates priorities and approaches of strategy development. At this stage, China is concentrating its capabilities on ASEAN, expanding its influence to Southwest Asia and Northeast Africa. In this process, the main port is selected as a 'Strategic Linkage Node' and it is concentrated on this port. In addition, foreign ports that are more economically important than military security are defined as "Important Linkage Node" and strengthen active economic cooperation. In order to realize this, China expanding investments to secure the operating rights of overseas ports, and are pursuing the 'Port Federation' with Chinese domestic ports. Ports in China are actively engaged in overseas ports and 'Port Federations' in order to win domestic competition, which has a positive effect on strengthening China's logistics capacity and expanding its influence.

[www.kci.go.kr](http://www.kci.go.kr)

\* Dept. of Chinese Studies, GSIS, Hanyang University.

**Key word:** Maritime Silk Road, Strategic Linkage Node, Important Linkage Node, Port Federation, Port Network

{논문투고일: 2019. 04. 18}

{심사의뢰일: 2019. 05. 07}

{게재확정일: 2019. 05. 16}