중국—아프리카 협력포럼 정상회의 경제협력 확대 론의

중국과 아프리카간 경제무역협력이 지속적으로 확대되고 있다.

상무부 부장조리 당문홍은 20일 브리핑에서 2021 중국—아프리카 협력포럼 정상회의 이후 량측간 경제무역협력이 계속해서 새로운 차원으로 확장되여 현지 주민들에게 실질적 혜택을 제공하고 있다고 밝혔다. 이번 브리핑은 3년전 세네갈에서 열린 중국—아프리카 협력포럼 제8차 장관급 회의에서 중국이 발표한 9개 협력 프로그람의 진행 상황과 성과를 소개하기 위해 열렸다.

이 9개 프로그람은 의료·보건, 빈곤 감소, 농업 개발, 무역·투자 촉진, 디지털 혁신, 록색 발전, 력량 강화 등 분야를 아우른다.

당문홍은 해당 프로그람에 힘입어 중국과 아프리카간 투자·무역 협력이 꾸준히 증가했다며 "중국은 15년 련속 아프리카의 최대 무역대상국"이라고 말했다.

그는 지난 3년 동안 나이제리아 레키항, 케니아 나이로비 고속도로 등 수많은 협력 프로젝트가 구체화되였다고 짚었다. 이어 "중국은 500명 이상의 농업 전문가를 아프리카에 파견해 약 9,000명의 농업 인재를 양성하고 현지 농업 현대화를 강력하게 지원했다."고 전했다.

록색 발전, 디지털 혁신 등 프로그람의 경우 중국 기업들은 아프리카에서 수많은 청정에너지 프로젝트를 시행했으며 리티움 배터리와 태양광 제품의 아프리카 수출도 크게 증가했다.

한편 2024 중국—아프리카 협력포럼 정상회의가 9월 4일—6일 북경에서 열린다.

당문홍은 "중국은 아프리카에 대한 제도적 개방을 확대하고 산업·공급 사슬 협력을 강화하며 중국—아프리카간 경제 협력과 발전을 련계해 공동 리익을 추구할 것"이라고 강조했다.

/ 신화넷

중국—아프리카 1월—7월 무역액 약 1조 1,900억원

호남·광동·아프리카를 잇는 철도—해상 복합운송 국제렬차가 6월 20일 주주 중국중차 물류단지를 출발하고 있다. / 신화넷

중간재 무역 절반 이상

중국과 아프리카간 무역 관계가 갈수록 긴밀해지고 있다.

해관총서는 13일 중국의 대 아프리카 중간재 무역이 올해 1월—7월 전년 동기 대비 6.4% 증가했다고 밝혔다.

해관총서 통계분석사(司) 사장 려대량은 중국과 아프리카간 중간재 무역이 량자 무역 총액의 68%를 차지하고 있다며 이는 아프리카의 산업화와 경제 다원화를 돕고 있다고 말했다.

관련 통계에 따르면 올 1월—7월 량자 무역액은 총 1조 1,900억원으로 수출액과 수입액이 각각 6,979억 3,000만원, 4,908억 9,000만원으로 집계됐다.

한편 려대량은 중국—아프리카 협력포럼 정상회의가 중국과 아프리카 량자 경제무역협력이 더욱 심화될 수 있는 계기가 되길 바란다고 전했다. / 신화넷

해신 남아프리카공화국 공업단지가 일으킨 변화

"결혼하고 차도 샀다"

해신 남아프리카공화국 공업단지 TV 생산라인에서 중국 기사(가운데)가 현지 직원을 지도하고 있다. / 신화넷

남아프리카공화국 립법 수도 케이프타운에서 약 50키로메터 떨어진 작은 마을 아틀란티스. 평일 아침 7시가 채 안된 시간이지만 현지 청년 마론 제이콥스는 승용차를 몰고 중국 가전제품 기업인 해신(海信·Hisense) 남아프리카공화국 공업단지로 출근했다.

제이콥스는 이 일 덕분에 결혼도 하고 승용차를 몰고 출근도 할 수 있게 됐다며 10여년전만 해도 "상상조차 할 수 없었던 일"이라고 말했다.

제이콥스의 고향 아틀란티스는 한때 남아프리카공화국의 제조업 중심지였다. 이후 산업기술 변혁 등으로 쇠락해 공장들이 대거 문을 닫았고 실업률은 50%에 육박했다. 2013년 중국—아프리카 개발기금과 해신이 공동으로 현지에 공업단지를 조성해 TV·랭장고 공장을 설립하고 현지 주민들에게 취업의 기회를 제공했다.

제이콥스도 초기에 공업단지에서 일자리를 구할 수 있었다. 열심히 노력한 끝에 현재는 랭장고공장 기술자가 되였고 해외를 방문해 배울 기회도 생겼다.

해당 공업단지는 중국—남아프리카공화국 '일대일로' 공동건설의 중요한 프로젝트로 1,000여개의 직접고용과 5,000여개의 간접고용을 창출했다. 지역 인재 양성에도 심혈을 기울였다. 공업단지 설립 초기부터 이곳에서 일했던 알톤 미니스는 이에 대해 깊은 감명을 받은 근로자중 한명이다.

미니스는 11년 동안 세명의 중국 기사에게서 배우면서 여러 직종에 종사했다. "세명의 중국인 스승에게서 배우면서 많은 기술과 경험을 익혔다." 미니스의 말이다.

미니스는 기술팀장으로 성장했고 이제는 TV공장에서 제자들을 양성하고 있다.

중국 기사인 모흥은 공업단지는 성숙하고 완비된 교육 시스템을 통해 기술 수준을 향상시켰으며 남아프리카공화국의 산업화 수준을 제고시키는데 기여했다고 말했다.

11년간 공업단지의 TV·랭장고 년간 생산량은 총 150만대에 달한다. 이곳에서 생산된 중국 브랜드 제품은 남아프리카공화국뿐만 아니라 모잠비끄, 짐바브웨, 마다가스까르 등 아프리카 10여개국에 수출된다. 2022년에는 이곳에서 만든 랭장고가 처음으로 유럽 시장에 수출되기도 했다.

그 밖에 공업단지는 지역의 산업사슬 발전을 촉진하고 있다. 제이콥스는 공업단지에서 생산되는 TV·랭장고의 포장 등 부자재는 모두 현지 공급업체에서 생산돼 운송 비용을 절감할 뿐만 아니라 현지 기업에도 리익이 된다고 말했다.

그는 공업단지가 앞으로 제품 카테고리를 확장한다는 소식에 "앞으로 더 많은 사람들이 혜택을 보고 희망을 품을 수 있을 것"이라고 덧붙였다.

/ 신화넷

에티오피아, 중국 전기차로 '록색 전환'

아두그나 아다무는 에티오피아의 아디스아바바 볼레공항에서 피아자 지구까지 전기 미니뻐스를 운전하고 있다.

에티오피아는 세계적인 연료 가격 인상에 대응해 전기차로의 전환을 가속화하기 위해 올해초부터 휘발유 또는 디젤 차량의 수입을 금지하고 대중교통에 전기차를 도입하고 있다.

아다무는 신화사와의 인터뷰에서 "전기 미니뻐스가 기존 휘발유 미니뻐스보다 더 크고 조용하며 가성비도 좋다."고 말했다.

에티오피아 교통물류부는 2023년 연료 수입에 60억딸라를 지출했으며 그중 절반 이상이 연료 차량에 사용되여 도심의 오염이 심각했다고 밝혔다.

에티오피아는 약 120만대의 차량중 상당수가 20년 이상 된 중고차이다. 대부분 페르샤만지역에서 수입한 차량으로 검은 배기가스를 내뿜는 경우가 상당수다.

3월 6일, 아디스아바바의 도로를 달리는 전기 미니뻐스. / 신화넷

현지 회사인 벨레이네 킨디 금속공정회사(이하 '킨디금속')는 하문 금룡소형승합차회사로부터 부품을 공급받아 전기 미니뻐스와 12메터 길이의 대형 전기뻐스를 조립한다.

킨디금속의 총경리 베수페카드 세웨예는 에티오피아의 전기차 시장을 긍정적으로 내다보고 있었다.

그는 "2023년 중반부터 완전 분해한 부품을 수입하여 216대의 전기 미니뻐스를 조립해 에티오피아 시장에 공급하고 있다."고 말했다. 그는 조립한 전기 미니뻐스의 50%가 운송 써비스 제공 업체와 정부기관에 판매되였다고 덧붙였다.

에티오피아정부는 2021년부터 2030년까지 10년간 약 50만대의 전기차를 수입해 운송수단의 전기화 전환을 가속화하는 것을 목표로 하고 있다.

또한 전기차 부품의 면세 수입을 허용해 전기차 도입을 장려하고 지식 이전을 촉진하고 있다. 세웨예는 현지에서 전기차를 조립하면 가격 경쟁력이 높아지는 동시에 현지 고용도 늘일 수 있다고 설명했다.

216대에 이르는 미니뻐스의 첫번째 배치 조립을 위해 최소 75명의 현지 근로자가 고용되였으며 중국 기사가 직접 에티오피아를 방문해 기술을 지도했다.

킨디금속의 생산관리자 베주아예후 아베라는 "중국 전기차 기사들이 이곳에 와서 리론과 실습 교육을 통해 전기차 관련 기술과 지식을 공유해주었다."고 말했다.

이달초 에티오피아 교통물류부 부장 알레무 시메는 중국 투자자와의 론의에서 중국 제조업체와 함께 전기차를 생산·조립할 기회를 상론할 것이라고 밝혔다.

시메는 중국 및 기타 해외 기업이 현지 전기차산업에 참여할 수 있도록 에티오피아정부는 전기차 충전 부품 대량 생산 등과 관련된 유리한 정책과 시장 조건을 마련했다고 부연했다. / 신화넷

[아프리카 관찰]

아프리카 '전동시대' 이끄는 중국 제품과 기술

"중국은 전동 출행 분야에서 많은 아프리카 기업들에 령감을 주고 있다." 우간다 수도 캄팔라에서 전기오토바이 제조사를 운영하고 있는 야노시 피사소는 중국산 관련 제품 및 부품에 대해 이같이 긍정적으로 평가했다.

그는 중국에서 리티움배터리를 수입해 현지에서 전기오토바이를 조립해 판매하고 있다. 피사소는 "오토바이를 구매한 고객은 언제든지 다 쓴 배터리를 교환소로 보내 완충된 배터리로 바꿔주는 '교환써비스'를 받을 수 있다."고 전했다. 이런 방식의 오토바이가 내연기관 오토바이보다 유지비 측면에서 더 저렴하다는 게 그의 설명이다.

피사소가 운영하는 업체는 지금까지 1,600여대의 오토바이를 판매했으며 80여개의 배터리 교환소를 세웠다. 그는 중국의 배터리 및 전동차 기술이 모두 뛰여나다며 아프리카 업체들이 현지에서 구할 수 없는 부품 대부분은 중국에서 수입한 것이라고 덧붙였다.

이처럼 우간다뿐만 아니라 점점 더 많은 아프리카 국가들이 중국 업체와 손잡고 전기오토바이의 광범한 시장 잠재력을 개척해나가고 있다.

오토바이는 아프리카 '교통문화'에서 특별한 의미를 갖는다. 유연하고 편리할 뿐만 아니라 저렴한 가격도 우점으로 꼽힌다. 오토바이는 많은 아프리카 주민에게 있어 주요 개인 이동수단이자 핵심 대중교통수단이기도 하다.

모시 키마니(27세)는 케니아에서 중국 신에너지 기업 한린(瀚麟·아프리카)의 시장부 경리로 일하고 있다. 그는 자사 전기오토바이 제품인 '보다·보다'(boda·boda)에 극찬을 아끼지 않았다. "중국 전기오토바이의 가동 속도와 가속 능력은 내연기관 오토바이에 전혀 뒤지지 않을 정도로 강력하다."면서 "유연하면서도 효률적인 우리 환경에 잘 맞는다."고 말했다.

케니아는 아프리카 최대 '오토바이택시' 시장으로 약 520만명이 오토바이 운송 써비스에 종사하고 있다. 최근 수년간 유가 상승에 따라 현재 전기오토바이의 키로메터당 운영 비용은 내연기관 오토바이의 10분의 1에 불과하다.

관련 통계에 따르면 아프리카 전기오토바이 시장은 2027년까지 50억 7,000만딸라까지 성장할 전망이다. 이에 따라 많은 아프리카 기업이 전기오토바이를 생산·판매하기 위해 중국 기업과 적극 협력하고 있다.

환경보호 측면에서도 전기오토바이는 많은 아프리카 국가에서 환영받고 있다. 케니아·우간다·남아프리카공화국·베닌(贝宁)·르완다 등은 전동 출행을 장려하는 정책을 쏟아내며 전기오토바이 보급에 우호적인 환경을 조성했다.

2021년 3월 2일, 케니아 나이로비에서 산림보호원들이 중국 대령(台铃) 그룹이 제공한 전기오토바이를 시승하고 있다. / 신화넷

유엔환경계획서 부집행주임 조이스 음수야는 "아프리카 국가들이 전기오토바이 보급을 확대하면 공기 오염과 온실가스 배출을 줄일 수 있을 것"이라며 "더 많은 일자리를 창출하는 데도 도움이 될 것"이라고 강조했다.

/ 신화넷