

중국의 실리와 명분 담긴 큰 구상 21세기 실크로드

남효정 선임연구원 hjnam@lgeri.com

1. 중국의 새로운 중장기 대계(大計), 일대일로
2. 일대일로 정책의 전략적 의미
3. 일대일로 구상의 추진 조건과 성공 가능성
4. 시사점

일대일로(一帶一路·육상과 해상 실크로드 경제권)는 2013년 시진핑(習近平) 주석이 처음 제기한 중국의 국가전략으로, 향후 35년간(2014~2049년)의 기본 대외노선이다. 중국에서 유럽으로 이어지는 다양한 현재적 및 잠재적 루트를 지칭하는 '구상'이자 '비전'이다.

일대일로는 중국의 입장에서 보면 TPP, '아시아 회귀' 등 미국의 일련의 공세에 대한 자구책으로 고안된 측면이 크기 때문에 중국 정부는 이 구상이 중국 판 '마셜 플랜'으로 받아들여지는 것을 원치 않는다. 그래서 안보적 혹은 지정학적 고려를 배제한 느슨한 경제협력을 목적으로 내세우고 사전적으로 구체적인 루트와 추진방법을 제시하지 않고 있다.

중국 정부는 일대일로 정책이 지금 중국이 안고 있는 구조적인 문제들을 해결하는데 도움이 되길 기대하고 있다. 구체적으로는, 대규모 인프라 투자를 통한 과잉설비 해소 및 산업 구조전환 가속화, 협력 대상국들과의 교역 확대를 통한 중서부 지역 성장 가속화와 중국 기업의 해외 진출 확대, 위안화 국제화 추진에 기여 등이다.

일대일로의 투자 재원은 막대한 외환보유고 중 일부를 활용하는 방식으로 마련될 것이며 중국 기업들이 적극적인 참여 의사를 보이고 있는 것을 고려할 때 일대일로 정책 추진을 위한 중국 내부의 준비는 충분히 되어 있는 것으로 보인다. 하지만 협력 대상국들의 각종 리스크, 주변 강대국들의 견제 등이 장애물이 될 가능성이 있다. 중국 정부는 이런 대외여건을 고려하여 점진적이고 유연한 방식으로 추진해나가되 주변국들과의 동반성장이라는 명분과 이 구상을 주도하는 국가로서의 경제적 지정학적 실리를 기대하면서 구상의 실현에 적극 노력할 것으로 보인다.

최근 2년간 최고위 지도자들이 관련 당사국들의 동의와 협력을 이끌어내기 위한 외교적인 노력을 기울여온 결과 올해부터 가시적인 성과가 하나 둘 나타날 것으로 예상된다.

우리 기업은 일대일로가 가져올 중국~중앙아시아~유럽으로 이어지는 물류 인프라 확충과 개도국들의 빠른 성장세 전환 가능성을 고려한 시장 전략을 마련할 필요가 있다. ■

1. 중국의 새로운 중장기 대계(大計), 일대일로

일대일로는 올해 본격 착수되는 국가전략

중국 정부가 국정 운영 방향을 의결하는 연중 최대 정치행사인 양회(两会·정치협상회의와 전국인민대표자대회 등 두 가지 회의)가 지난 15일 폐막되었다. 이번 양회에서는 올해 경제성장률 목표를 7%로 하향조정하고 반(反)부패 투쟁 지속 전개, 국유기업 개혁, 청년 창업 장려, 인터넷 산업 육성, 행정제도 개혁 등 주요 현안들에 대한 구체적인 정책들이 발표되었다.

그 중에서도 중국 외부에서 가장 주목을 끈 것은 ‘일대일로(一帶一路·육상과 해상 실크로드¹ 경제권)’ 정책이었다. 리커창(李克強) 총리는 5일 전인대 개막 직후 〈정부 공작 보고〉를 통해 “2015년에 실크로드 경제권역과 21세기 해상 실크로드 건설을 통해 새로운 전방위적인 대외개방 국면을 열어나가겠다”고 밝혔다. 뒤이어 왕이(王毅) 외교부 부장은 8일 “일대일로는 중국만의 ‘독주곡’이 아닌 각국이 공동 참여하는 ‘교향곡’이다”라고 언급해 관련 국가들의 동의에 기반한 지역협력 구상이라는 점을 강조했다.

일대일로는 2013년 9월 시진핑(習近平) 중국 국가주석이 중앙아시아 방문 중 ‘실크로드 경제권’을 제기하고 그 다음달 말레이시아 순방 시 ‘해상 실크로드’를 언급하면서 주목 받기 시작했다. 그 후 실크로드 경제권을 하나의 경제권(一帶), 해상 실크로드를 하나의 교역로(一路)로 부르며 외교부, 발개위 등이 관련된 기획 작성 작업에 착수했다. 2013년 말에는 ‘국가전략’으로 격상됐는데, 관련 기획은 현재 국무원에서 최종 심의 중이며, 조만간 발표될 예정인 것으로 알려졌다.

지난 1월 국무원 산하 국가발전개혁위원회(발개위) 장옌성(張燕生) 비서장은 공개석 상에서 일대일로가 ‘새로운 35년(2014~2049년)의 기본 대외노선’이라는 취지의 발언을 한 바 있다. 일대일로 정책이 지난 35년간(1978~2013년) 중국의 빠른 성장을 가능하게 한 덩샤오핑(鄧小平)의 개혁개방 정책에 못지 않은 의미가 있다는 중국 정부 내부의 인식을 보여준다고 볼 수 있다.

“중국 정부 내부에서는 일대일로 정책이 지난 35년간(1978~2013년) 중국의 빠른 성장을 가능하게 한 덩샤오핑의 개혁개방 정책에 못지 않은 의미가 있다고 평가한다.”

1 실크로드는 고대 중국의 비단이 서역 각국으로 흘러 들어가는 교역로

“ 일대일로로 중국과 해당 국가들을 연결하고 점차 교류와 협력을 확대 또는 강화해 나감으로써 서로 경제적 실리를 나눌 수 있는 호혜적인 경제공동체를 이상으로 한다. ”

일대일로는 유연한 ‘구상’이자 개방적인 ‘비전’

중국 정부는 일대일로는 이미 정해져 있는 특정한 교역로나 경제권역을 지칭하는 개념이 아니라고 설명한다. 중국에서 유럽으로 이어지는 다양한 현재적 및 잠재적 루트를 지칭하는 ‘구상’이자 ‘비전’이라는 것이다. 지난해 6월 시 주석은 공식 석상에서 “일대일로는 국가별로 범위를 제한하지 않는다. 실체도 없다. 폐쇄적인 메커니즘을 구축하고자 하는 것도 아니다. 실크로드 경제 권역에 들어오고 싶은 나라는 모두

참여할 수 있다”고 언급했다. 또한 지난 8일 외교부 부장 왕이(王毅)는 “공동 상업(共商), 공동 건설(共建), 공동 향유(共享)를 원칙으로 일대일로 경제권역 내 국가들과 평등한 협상 방식을 유지하고 각국의 자주적인 선택을 존중하겠다”고 밝혔다. 중국은 앞으로도 일대일로의 노선을 확정하기보다 추진 과정에서 주변 국가의 의향과 상황을 고려해 조정하면서 경제 권역을 확대해 나갈 생각을 비추고 있다.

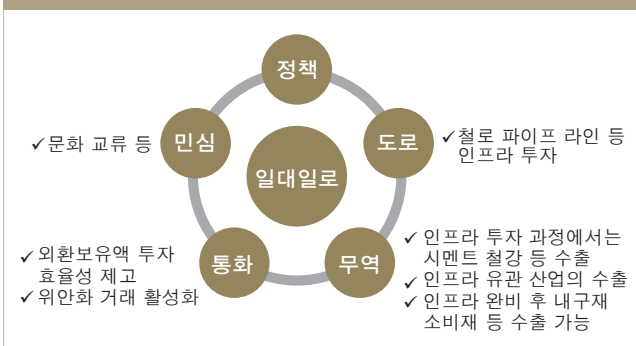
중국 외부에서는 일반적으로 중국~중앙아시아~유럽으로 이어지는 육상 실크로드 경제권과 중국~동남아시아~인도양~아프리카로 연결되는 21세기 해상 실크로드 등 2개의 루트를 일대일로라고 지칭한다. 하지만 중국 관련 연구자들 사이에서는 육상 실크로드 후보 루트로 두세 개가 추가로 논의되고 있으며, 구체적인 루트에 대해서도 이견이 적지 않다. 육상 실크로드가 구체적으로 어떤 루트이냐에 따라 일대일로 정책의 대상 국가 수는 작게는 20여 개, 많게는 60여 개에 이른다(〈그림 1〉 참조).

중국 정부는 일대일로의 핵심은 ‘후련후통(互联互通)’이라고 설명한다. 정책, 도로, 무역, 통화, 민심 등 다섯 가지 영역에서 서로 연결되고 통한다는 뜻이다(〈그림 2〉 참조). 먼저, 중국과 해당 지역 혹은 국가를 잇는

〈그림 1〉 중국의 일대일로 경제 권역의 범위는 다양



〈그림 2〉 일대일로의 오통(五通)의 의미



도로, 철로, 파이프 라인 등 인프라를 건설해 경제적 교류의 기반을 구축하고 해당 지역의 경제성장을 촉진시킨다. 인프라 투자 과정에서 중국의 시멘트, 철강, 통신장비 등에 대한 수요가 늘고 무역이 활성화된다. 나아가 일대일로 권역 내 국가들 간의 자원, 인력, 자원 등 생산요소들 간의 이동이 활발해지면서 자원의 효율적인 배분을 기대할 수 있다. 교역 활성화에 따라 위안화 결제가 확대하면서 중국이 강력히 추진 중인 위안화 국제화가 탄력을 받을 수 있다.

이처럼 중국 정부가 주장하는 일대일로는 중국과 해당 국가들을 연결하고 점차 교류와 협력을 확대 또는 강화해 나감으로써 서로 경제적 실리를 나눠가질 수 있는 호혜적인 경제공동체를 이상으로 한다고 볼 수 있다.

“ 일대일로 구상은 마샬플랜처럼 공세적인 전략이 아니라 미국과 동맹국들의 압박에 대한 자구책으로 고안된 측면이 강하다. ”

2. 일대일로 정책의 전략적 의미

2차대전 종전 직후 미국의 트루먼 정부는 막대한 자금을 투입하여 서유럽 일대에서 대대적인 인프라 투자를 단행했다. 구 소련 중심의 공산주의권의 위협으로부터 서유럽을 보호함과 동시에 당시 빠르게 성장하던 미국 경제의 수출시장으로서 서유럽의 활용 가치에 주목했기 때문이다.

일대일로 정책은 이 같은 ‘마샬 플랜’의 중국 버전이라는 해석이 지배적이다. 인프라 투자 중심으로 접근하고, 지정학적 고려가 경제적 실리 확보라는 목적 이상으로 많이 반영되어 있다는 시각이다. 일대일로 정책이 2008년 미국의 TPP(환태평양경제동반자협정) 가입과 2011년 미국 오바마 행정부의 ‘아시아 회귀’ 전략, 2012년 일본과의 조어도 분쟁 등 중국을 둘러싼 아시아 정세가 급박하게 돌아가는 상황에서 구상되기 시작된 것은 사실이다.

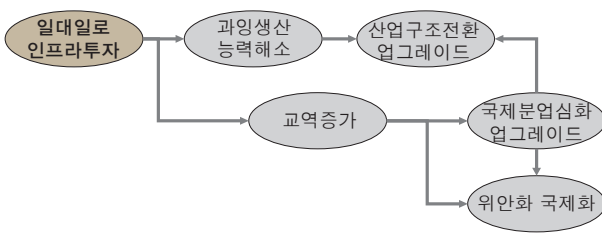
하지만 중국 정부는 일대일로 구상이 중국 판 마샬 플랜으로 받아들여지는 것을 원치 않으며, 그렇게 만들어갈 수 있다는 확신도 강하지 않은 것으로 보인다. 무엇보다 일대일로 구상은 마샬 플랜처럼 공세적인 전략이 아니라 미국과 동맹국들이 중국의 동쪽과 남쪽 국경을 에워싸고 압박해 오는 것에 대한 자구책으로 고안된 측면이 강하다는 것이 중국 정부 관계자들의 입장이다. 또한 2차대전 직후 미국이 소련

〈표 1〉 일대일로와 TPP 비교

	일대일로	TPP (환태평양경제동반자협정)
주도 국가	중국	미국
진행 방식	인프라 투자 중심	관세, 서비스, 지적재산권 등 교역 장벽 완화/철폐
가입 조건	없음	엄격(근로조건, 지적재산권 등)
가입 국가	미정(최대 60여개국)	14개국(가입 희망국 포함)

과 함께 국제 외교무대의 양대 축을 이뤘던 것과 달리 현재 중국은 일대일로 정책 추진 과정에서 미국은 물론 러시아, 인도 등 지역 맹주들의 견제와 저항에 직면할 가능성이 높다. 이런 상황에서는 굳이 지역 패권을 노린다는 의심을 자초하지는 않은 것은 중국 입장에서 당연한 선택이라고 할 수 있다(〈표 1〉 참조).

〈그림 3〉 일대일로 비전의 중국 내외로 파급 경로



일대일로 정책이 표면 상 안보적 혹은 지정학적 고려를 최대한 배제하고, TPP보다 훨씬 느슨한 경제협력을 목적으로 하며, 구체적인 추진 방법을 제시하지 않고 있는 것은 이런 배경에서 이해할 수 있다. 일대일로 전략의 효과에 대한 중국 정부 내 논의는 그것이 중국에 가져다 줄 수 있는 경제적인 효과, 특히 현재 중국이 안고 있는 구조적인 문제들을 해결하는데 어떤 도움을 줄 수 있는지에 초점이 맞춰지고 있다(〈그림 3〉 참조).

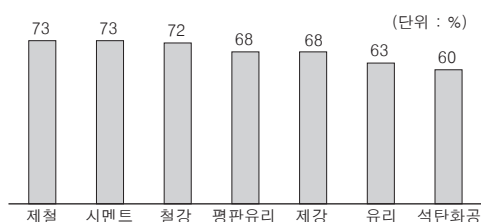
① 과잉설비 해소로 산업 구조전환에 기여

2008년 말 미국 발 금융위기에 대응하기 위해 중국 정부는 4조 위안 규모의 재정지출을 포함한 대규모 경기부양을 단행했다. 그 결과 경기 급랭은 막았지만 그러잖아도 성장 둔화 추세를 겪고 있던 전통산업의 설비의 가동률이 급격히 떨어지고 과잉설비화

하는 후유증을 겪어야 했다. 중앙정부는 과잉설비를 연차적으로 줄이거나 도태시키려 했지만, 관할 지역의 성장 둔화와 고용 창출 부담을 우려한 지방정부들의 비협조로 진전을 보지 못하고 있다. 2012년 현재 제철, 시멘트, 철강 등 21개 산업이 과잉설비 산업으로 분류된 바 있는데, 인프라 투자에 많이 투입되는 소재를 생산하는 산업이 주류를 이루고 있다(〈그림 4〉 참조).

일대일로 정책이 추진되면, 가장 먼저 중국 내부, 중국과 주변국들 사이, 주변국들 내부 등에서 도로, 철도, 항구 등을 새로 건설하거

〈그림 4〉 인프라 투자 유관 산업의 생산능력 이용률 낮아



주 : 2012년 현재
자료 : 공신부, 발개위, 중신(中信)증권

나 개선하는 인프라 투자가 활발히 이루어질 것으로 보인다. 그에 따라 이들 설비과잉 산업에 대한 수요가 증가하여 설비 가동률이 올라가면서 해당 산업 내 기업들이 구조 전환이나 업그레이드 또는 업종 전환에 필요한 자금과 시간 여유를 갖게 될 것이다.

“ 일대일로로 현재 중국이 안고 있는 과잉설비 해소 등 구조적인 문제 해결과 기업들의 구조전환에 기여할 것이다. ”

② 실크로드 교역 및 국제분업 심화

현재 중국 내륙에서 유럽(독일, 폴란드, 스페인)으로 연결되는 화물철로는 모두 6개 노선이 있다. 그 중 카자흐스탄을 통과하는 중국~유럽 노선은 운송 거리가 가장 짧고, 해상 운송에 비해 소요시간이 절반에 불과하다. 하지만 물류 인프라 부족과 낙후한 물류 시스템 등의 문제들로 인해 중국과 유럽 국가들 간에 운송되는 물동량의 10% 미만밖에 소화하지 못하고 있는 실정이다. 일대일로 정책 추진으로 물류 인프라가 개선되면 중국의 대외교역이 늘어날 것으로 예상된다. 특히 중앙아시아와 그 너머의 유럽 지역과 중국 간의 무역이 크게 늘어날 여지가 있다.

중국과 주변국들과의 교역이 활발해지면, 일대일로 권역에 포함되는 중국 내 28개 성, 그 중에서도 중서부 지역이 직접적인 수혜를 받아 성장활력이 좋아질 것으로 예상된다. 특히 주변국들의 수입수요가 많은 기계, 전자 등 산업 내 기업들의 중서부 이전이 탄력을 받을 것으로 보인다. 발개위의 장옌성 비서장은 최근 “일대일로가 중국 남쪽의 윈난(云南)지역에서 시작하든, 충칭(重庆)이나 우루무치(乌鲁木齐)에 서 시작하든, 결국에는 중국의 서부 개발로 귀결이 될 것이다”고 말한 바 있다.

일대일로 정책이 순조롭게 추진된다면, 또한 주변국들에 대한 중국 기업의 투자도 활발히 이루어질 것으로 예상된다. 중앙아시아 국가들은 오랫동안 부족한 인프라, 만성적인 정치적 불안 등으로 인해 경제적으로 낙후된 상태를 벗어나지 못해왔다. 산업 구성을 보면 농업 비중이 높고 제조업 비중이 낮으며, 자원 수출에 대한 의존도가 높고(2013년 중앙아시아 5개국의 대 중국 수출에서 광산물 수출이 차지하는 비중이 79.3%), 내구재 수입 비중이 높은 구조가 정착되어 있다. 하지만 2000년대 중반 이후 제조업 육성에 공을 들이고 있다. 일례로, 우즈베키스탄의 경우 제조업 부품 및 장비에 대해 수입 관세를 50% 감면해주고 있으며 경제특구나 산업 클러스터를 조성하면서 외국기업 유치에 적극 나서고 있다. 중국으로서는 자국 내 생산이

“ 일대일로 정책이
순조롭게 추진되면
중서부 지역의
성장활력이 좋아지고
주변국들에 대한
중국의 투자도 늘어날
것으로 보인다. ”

경쟁력을 잃고 있는 섬유 등 경공업의 이전을 위한 좋은 기회가 될 수 있다.

동남아시아 지역의 경우도 해상 실크로드 추진에 따라 경제통합이 더욱 진척되면서 교역 증가 및 투자 기회 확대가 기대되고 있다. 특히 베트남, 인도네시아 등 지역은 중앙아시아 지역보다 노동력이 풍부한데다 빠르게 성장하는 내수시장을 갖고 있어 중국의 노동집약적 산업 내 기업의 생산기지 역할이 더욱 강화될 것으로 전망된다. 이미 중국의 신발 공장 중 약 40%는 동남아시아 지역으로 이전된 것으로 알려져 있다. 아시아신발업협회의 조사 결과에 따르면, 금융위기 이후 동남아시아 국가들이 중국의 신발 수출 물량의 30%가량을 잠식했다.

③ 위안화 국제화에 촉매로 작용

위안화 국제화는 위안화가 국제적인 결제수단이 되고, 중국 이외 나라에서 투자자산 및 준비자산으로서 많이 쓰이는 것을 의미한다. 위안화 결제가 느는 것은 그 첫 단계이다.

일대일로 경제권역 내 국가와 중국과의 교역이 활성화되면 위안화 결제가 덩달아 증가할 가능성이 크다. 달러 등 제3의 환율로 결제할 경우 교역이 늘어날수록 수수료 부담이 커지고 환율 변동에 따른 환차손 우려 역시 커지기 때문이다.

3. 일대일로 구상의 추진 조건과 성공 가능성

일대일로 정책이 성공적으로 추진되려면, 대내외적인 조건이 충족되어야 한다. 대내적으로는, 충분한 투자자금의 뒷받침이 있어야 하고, 중국 정부의 리드에 중국 기업들이 잘 따라와줘야 한다. 대외적으로는, 관련국들에게 이 정책의 실질적인 효과가 있다는 점을 설득하고 정책 추진에 대한 협조를 이끌어내야 한다.

대내여건1: 투자자금은 충분

중국 정부 주도의 인프라 투자 프로젝트를 허가하더라도 투자를 진행할 수 있는지,

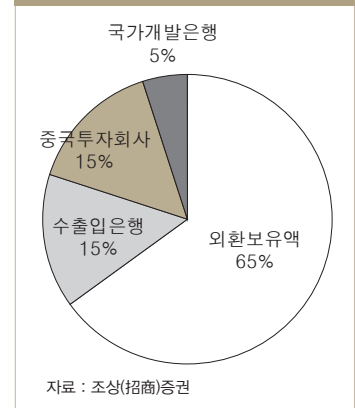
“ 일대일로 성공을 위한
대내적인 조건은
충분한 자금력과
기업들의 적극적인
참여다. ”

즉 투자금의 자금 여력이 충분한지를 판단해 봐야 한다.

지난해 11월 시진핑 국가 주석은 실크로드 기금을 설립해 400억 달러를 투자하겠다고 밝혔다. 첫 출자금 100억 달러이며, 그 중 35%는 중국 수출입은행(15%), 중국 투자유한책임회사(15%), 국가개발은행(5%) 등 국유 금융기관에서 출자할 계획이다(〈그림 5〉 참조). 65%는 중국의 외환보유고에서 출자할 계획인데, 이는 전체 외환보유고 금액 약 3조8430억 달러의 0.2% 가량에 불과하다. 실크로드 기금이 예상외로 늘어난다고 하더라도 외환보유고가 충분히 자금원 구실을 할 수 있는 상황이다.

중국 정부는 대외전략의 재원으로 막대한 외환보유고를 적극 활용하고 있다. 일대일로 정책 이전에 나온 아시아인프라투자은행 초기자본금 1,000억 달러 중 50%인 500억 달러, 브릭스국가개발은행 초기자본금 1,000억 달러 중 20%인 200억 달러 등을 외환보유고에서 투자하겠다고 대외적으로 공표했다. 이는 외환보유고의 30% 이상이 2%대의 미국 국채에 투자되어 있어 수익률이 낮고 환차손 부담도 크기 때문에 투자를 다변화해야 한다는 지적을 받아들인 결과다.

〈그림 5〉 실크로드기금의
첫 자본금의 65%는
외환보유액에서 조달



대내여건2: 중국 기업들의 적극적 참여

많은 중국 기업들이 일대일로 정책에 참여 의사를 나타내고 있다. 중국 정부의 적극적인 참여 요청을 뿌리치기 힘든 점도 있지만, 적어도 표면적으로는 일대일로 경제 권역에 포함되는 개도국들의 성장 가능성을 높게 평가하기 때문에 적극 참여한다는 입장이다. 특히 인프라 건설과 자원에너지 분야에 중국 기업들의 관심이 높다.

일례로, 작년 말 현재 중국 기업이 파키스탄에서 진행 중인 철도 건설 프로젝트가 총 62건인데, 그 중 54건은 민간자본이 추진하는 프로젝트였다.

화웨이, ZTE 등 통신장비업체들은 중앙아시아 지역에서 교통 인프라 건설 프로젝트의 대규모 추진에 따라 수혜를 입을 것으로 예상되는 전자식 통행료 지불 관련 통신 인프라 사업에 진출할 계획인 것으로 알려졌다. 화웨이는 석유 운송 효율 제고를 위한 통신 솔루션 제공 사업에도 관심을 보이고 있다.

네이멍구(內蒙古) 지역에서 주로 활동하는 대형 민영 자원개발회사인 이리자원

“ 일대일로 성공을 위한
대외적인 조건은
주변국가의 동의와
협력이다. ”

(亿利资源集团)그룹은 올해 3월 300억 위안 규모의 ‘일대일로 녹색산업 PE펀드’ 조성했다. 투자 기한을 10년으로 정한 이 펀드는 인프라가 아닌 생태농업과 친환경에너지산업 등을 투자 대상으로 한다.

한편 PC 및 휴대폰 제조업체인 레노버의 CEO 양위안칭(杨元庆)은 최근 “일대일로가 중국의 인프라투자와 IT기술의 해외진출을 위한 기회이며, 향후 중국 IT 기업은 제조 생태계를 일대일로 경제권역과 맞물려 조성해야 한다”고 밝혔다.

대외여건: 반감과 리스크가 없어야

일대일로 정책을 왕이 중국 외교부 부장이 ‘교향곡’에 비유했듯이 주변국가들의 동의와 협력 없이는 추진하기 어렵다.

종교나 역사적인 이유로 중국에 비판적이거나 반대하는 기류가 만연한 국가에서는 중국의 투자가 자국에 경제적으로 이익이 되더라도 중국과의 교역이나 투자 관계 형성에 반대할 가능성이 높다. 중국 윈난성과 미얀마 뱅골만을 잇는 1,500km 철도 건설 사례가 대표적이다. 2011년에 이 철도 건설 프로젝트가 합의됐으나 작년 7월 착공 전 단계에서 프로젝트가 중단되었다. 또한 미얀마 언론 보도에 따르면, 2013년 미얀마 서부 해안에서 채굴한 원유와 가스를 중국 쿤밍(昆明)으로 보내는 파이프라인은 완공됐지만 1년 가량 원유 수송이 지연되고 있다. 구체적인 원인은 알려지지 않고 있으나, 두 가지 경우 모두 미얀마 사회 내부의 반중국 정서와 관련이 있는 것으로 추정되고 있다.

중국에 대한 직접적인 반감이 없더라도 미국, 러시아, 인도 등 중국을 견제하는 국가들과 우호적인 관계를 맺고 있는 국가들로서는 일대일로 경제권역에 편입을 꺼릴 가능성이 높다.

중국과의 경제적 교류협력에 호의적이더라도 정치적 및 경제적 리스크가 큰 나라는 일대일로 정책 추진에 결정적 장애가 될 수 있다. 중국의 수출신용보험회사연구소가 일대일로 경제권역에 속하는 총 64개 국가에 대해 정치 및 경제 리스크를 1~9 단계로 분류한 결과 전체의 76%인 49개국이 리스크가 높은 5~9단계에 포함됐다.

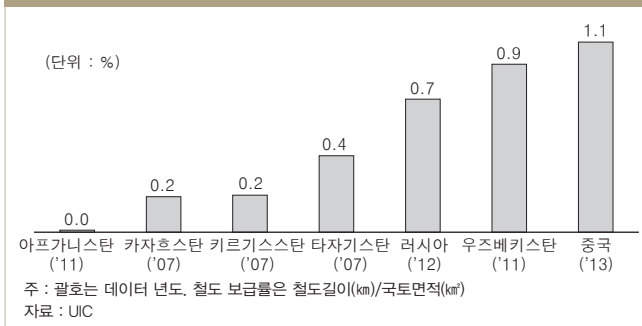
“ 중국 정부는 무리하지 않고 중앙아시아부터 일대일로 계획을 진행할 심산이다. ”

니즈가 큰 나라들부터 협력 타진

일대일로 정책의 미묘한 맥락과 다양한 리스크를 잘 알고 있는 중국 정부는 무리하게 이 정책을 추진하지는 않을 생각임을 내비치고 있다. 시진핑 국가주석의 말처럼, 관심있는 나라는 자유롭게 일대일로 참여가 가능한 개방적인 태도를 유지하겠다는 것이다. 우선은 상대적으로 미국의 견제를 피하기가 쉽고 충분한 경제적 실리를 줄 수 있는 중앙아시아 국가들부터 협력을 유도하겠다는 것이 중국의 복안이다.

중앙아시아 국가들에 대해 중국이 자신감을 갖고 있는 것은 이들 국가의 높은 인프라 수요를 중국이 충분히 충족시켜줄 수 있다는 점에서다. 아시아개발은행에 따르면 2020년까지 아시아 지역의 매년 기초설비 투자 수요는 최대 7,300억 달러에 달한다고 발표했다. 특히 일대일로 권역 내 국가, 그 중에서도 특히 중앙아시아 지역 국가들의 인프라 보급률이 낮은 편으로 나타났다(〈그림 6〉 참조). 중국 정부는 30여년에 걸친 대규모 인프라 건설 경험을 갖고 있는 중국 기업들이 중국보다 발전단계가 낮은 이들 국가의 인프라 수요에 대응할 만한 역량을 갖고 있다고 보고 있다.

〈그림 6〉 일대일로 주요 국가의 철도 보급률 낮아



올해는 일대일로 정책의 원년

2013년 9월 시진핑 국가주석이 일대일로 구상을 처음 제기한 뒤 중국 정부는 이 구상을 현실화시키기 위해 적극적인 노력을 기울이고 있다. 그 결과 올해는 이 정책을 본 궤도에 올릴 수 있는 크고 작은 성과들이 나오기 시작할 것으로 보인다. 올해 양회에서 일대일로 추진을 국정 핵심과제로 제시한 것에는 이 같은 자신감이 깔려 있다.

무엇보다 시진핑, 리커창 등 제5세대 지도부의 핵심들이 일대일로 정책 추진에 강한 집념을 보이고 있다. 이들은 2013년 하반기 이후 이루어진 해외순방 과정에서 ‘일대일로’와 관련한 협의나 제안, 협력요청을 22회 이상 한 것으로 조사되었다.

중국 최고지도자들의 노력에 관련국들은 일단 호의적인 반응을 보이고 있다. 작

“올 들어 구체적인 일대일로 성과도 하나 둘 가시화하고 있다.”

년 6월 상하이에서 열린 아시아 교류 및 신뢰구축 회의(CICA)²에서 중국의 일대일로 구상에 대해 카자흐스탄, 이란, 몽고 등이 적극적으로 동의를 했으며, 러시아, 파키스탄, 라오스 등 국가도 긍정적인 반응을 보였다고 한다.

올 들어 구체적인 성과도 하나 둘 가시화하고 있다. 지난 2월 25일 중국 동부의 련윈강(连云港) 항구에서 시작해 카자흐스탄의 알마타까지 이어지는 물류철도가 개통됐다. 주로 중국의 광둥(广东)성 등 화남지역과 동남아, 한국, 일본 등지서 의류용품, 자동차 부품, 일상용품, 전자제품 등 다양한 품목들을 중아시아로 운송하는데

〈표 2〉 시진핑 주석 리커창 총리의 해외순방 과정에서 일대일로 관련한 협의나 제안

날짜		발언자	대상국	내용
2013년	9월	시진핑	카자흐스탄	처음으로 '실크로드 경제권' 비전 제시 양국의 농업 교역액 2015년 400억달러 목표 수립
	10월		인도네시아	처음으로 '21세기 해상 실크로드' 비전 제시 200억 달러 규모의 투자 합작 협의
	10월	말레이시아	2017년 양국 목표 교역액 1,600억 달러로 설정 후련후통 관계 강조	
	10월	리커창	동남아	철로, 수로, 금융 등 분야의 중국과 동남아시아 국가의 후련후통 강조
2014년	2월	시진핑	러시아	러시아의 일대일로 참여 적극 환영
	3월	시진핑	유럽	금융, 교통, 식품, 에너지 등 분야의 120여개 투자 프로젝트에 협의
	4월	리커창	라오스	철로 협의 논의 시작 결정 후련후통 및 공동 발전 약속
	4월		나미비아	중국기업의 인프라투자 및 건설에 적극 참여 독려
	5월		에티오피아	인프라 투자를 위해 차관 한도 100억 달러 추가 무역, 전력, 인프라 등 16개 합작 프로젝트 협의
			나이지리아	수 백억 규모의 나이지리아 연해지역 철로 건설 프로젝트 건설 계약
	시진핑	앙골라	경제 기술 등 다양한 부문에서 합작 협의 체결	
		케냐	38억 달러 철로 합작 프로젝트 체결	
	6월	시진핑	칠레	중국기업의 인프라투자 및 건설에 적극 참여 독려 아랍연맹과 일대일로 공동건설
		리커창	아랍연맹	'1+2+3' 합작 제의(1: 자원, 2: 인프라, 무역, 투자 편리화 3: 원자력, 항공위성, 신에너지 분야)
	6월		영국	에너지, 금융, 고속철 등 300억달러의 합작 협의
	8월	그리스	항구, 조선 등 46억 달러의 프로젝트 투자 협의	
	8월	시진핑	몽고	자원개발, 인프라, 금융 분야에서의 합작 강조
	9월		인도	향후 5년 내 인도에 200억 달러 인프라 투자 계획
	10월	리커창	러시아	에너지, 위성, 고속철도, 여행, 금융 등 합작 회의
	10월		독일	181억 달러 규모의 무역, 상호 투자 등 50개 프로젝트 협의
	10월		이태리	100억 달러 이상의 투자 및 기술, 금융 합작 협의
	12월		태국	800km 중국 태국 철로 건설 합작
12월	카자흐스탄		100억 달러 이상 30개 프로젝트 합작 협의	
12월	세르비아		철로, 인프라 건설 합작 건의	

2 아시아 국가 간 상호 신뢰 구축을 위해 1992년 카자흐스탄 주도로 출범한 지역 안보 협의체. 한국은 2006년에 정회원으로 가입

이용되는 철도다. 일대일로를 위한 중국 내 인프라 투자로 중국은 물론 한국 등 주변국들까지 일대일로 경제권역에 속하는 국가들 간의 교역이 활성화되는 효과를 볼 수 있게 된 것이다.

“우리 기업들은 일대일로로 인한 관련 개도국들의 빠른 성장세를 고려해 이들 지역 시장에 대한 진출 전략을 마련하는 것이 바람직해 보인다.”

4. 시사점

일대일로 정책은 중국의 시각에서 보면 TPP, ‘아시아 회귀’ 등 미국의 일련의 공세에 대한 자구책으로, 서쪽으로 세력을 확산시키는 양상을 띤 지역전략이다. 협력 대상 국가들의 지리적 위치, 중국과 경제발전 단계 상의 차이 등을 고려할 때, 일대일로는 중국에게 수세적인 선택이지만 득이 많은 전략이 될 수 있다.

중국의 의도대로 추진될 경우, 관련 국가들과 교역 확대와 투자 활성화에 따라 경제적 실익을 나눠가질 수 있음은 물론 중국 내 과잉설비 해소와 산업구조 업그레이드, 지역 균형개발 등 해묵은 과제 해결에도 도움이 될 수 있다.

하지만 협력 상대국들의 정치적 및 경제적 리스크, 주변 강대국들의 견제 등을 고려할 때 중국이 원하는 대로 실리를 독식하기 힘든 구도 속에서 추진될 수밖에 없을 것으로 보인다. 중국은 일대일로 추진과정에서 주변국의 반응을 고려하면서 목표와 방식을 수정해나갈 것으로 예상된다. 그러면서도 한편으로는 주변국들과의 동반성장이라는 명분과 이 구상을 주도하는 국가로서의 경제적, 지정학적 실리를 기대하면서 일대일로 구상의 실현에 적극 노력할 것이 확실시된다.

우리 기업들은 일대일로 정책의 추진 성과, 특히 중국 중서부지역에 미치는 임팩트를 모니터링하여 중국시장 지역전략을 수정해나갈 필요가 있다. 또한 일대일로가 가져올 중국~중앙아시아~유럽 물류 인프라 확충과 관련 개도국들의 빠른 성장세를 고려해 이들 지역 시장에 대한 진출 전략을 마련하는 것이 바람직해 보인다. www.lgeni.com