

# 중국의 일대일로(一帶一路) 추진과 중국경제 위상

## China's 'One Belt and One Load' and China's Economic Status

허흥호  
목원대학교 중국학과

Heung-Ho Heur(threeh@mokwon.ac.kr)

### 요약

중국의 '일대일로'는 중국과 유라시아 경제권을 육상과 해상으로 연결하여 하나의 경제권으로 발전시키고자 하는 국가발전 전략이다. 따라서 중국의 '일대일로' 건설은 중국과 세계 경제발전의 새로운 동력은 물론 국제경제 질서의 변화와 중국경제의 위상 제고로 국제경제에 적잖은 영향이 예상된다. 우선 '일대일로'는 현재 중국경제가 안고 있는 과잉설비와 과잉생산 문제를 상당 수준 해결함은 물론 동·서부지역 간의 발전격차를 어느 정도 해결하여 중국의 사회 안정에 역할을 할 것이다. 뿐만 아니라 에너지 자원의 안정적인 공급으로 중국경제의 안정적인 발전에도 기여가 예상된다. 중국의 '일대일로'는 또한 중국과 '일대일로' 연선 국가의 경제발전 외에 국제경제에서 중국의 영향력과 위안화의 국제화 수준을 제고시켜 중국의 위상을 제고시킬 것이다. 특히 국제사회에서 그동안 패권을 장악해오던 미국의 영향력을 약화시킬 것이다. 따라서 중국과 밀접한 경제 관계를 유지하고 있는 우리나라는 중국의 '일대일로' 건설에 따른 중국경제의 위상변화를 예의 주시하며 대응책을 마련할 필요가 있다.

■ 중심어 : | 중국경제 | 일대일로 | 국가발전전략 | 국제경제 | 위안화 | 실크로드 | 아시아인프라투자은행 |

### Abstract

China's 'One Belt and One Load' is a national development strategy that aims to develop China and Eurasian Economic Area into a single economic Area by overland and sea routes. Thus, China's 'One Belt and One Load' construction will be a new engine for China and global economic development. At the same time, expected to have a significant impact on the international economic order and the enhancement the status of the Chinese economy. First of all, 'One Belt and One Load' will contribute to China's social stability by reducing the development gap between the East and West regions to some extent, as well as solving the problems of overcapacity and overproduction in China. Moreover, with a stable supply of energy resources, it will also contribute to the stable development of the Chinese economy. China's 'One Belt and One Load' will also enhance China's status by enhancing the level of Chinese influence and RMB in the international economy, in addition to the economic development of China and 'One Belt and One Load' consecutive countries. In particular, it will weaken the influence of the US, which has dominated the hegemony in the international community. Therefore, Korea, which maintains close economic relations with China, needs to prepare for countermeasures by closely monitoring the change in China's status as a result of China's 'One Belt and One Load' construction.

■ keyword : | Chinese Economy | One Belt and One Load | National Development Strategy | International Economy | RMB | Silk load | AIIB |

## I. 서론

1978년 개혁개방 이후 고속성장하던 중국경제는 2010년 이후 성장률이 감소 되어 왔으며, 이러한 감소세는 계속될 것이라는 전망이다.<sup>1</sup> 중국경제의 이러한 성장률 감소세는 현재 중국경제가 중진국에서 고소득 국가로의 전환을 목전에 두고 있는 상황에서 자칫 '중진국의 함정'(middle income trap)에 빠질 가능성도 배제하지 못한다는 평가다. 따라서 중국으로서는 경제성장을 추동할 새로운 동력이 필요한 상황이며, 이러한 상황에서 제기된 국가발전 전략이 '일대일로'(一帶一路/One Belt and One Road) 구상이다.

중국의 '일대일로' 구상은 시진핑(習近平) 국가주석이 2013년 9월과 10월 중앙아시아와 동남아시아를 방문하는 중 제기되었다. 육상에서는 시안(西安)에서 시작하여 란저우(蘭州), 우루무치(烏魯木齊)를 거쳐 중앙아시아와 서아시아 그리고 네덜란드의 암스테르담 및 러시아의 모스크바를 지나 이탈리아의 베니스에 이르는 노선에 '일대'(一帶/One Belt)인 '실�크로드 경제 벨트'(絲綢之路经济带/The Silk Road Economic Belt)를 건설하고, 해상에서는 동남부지역인 푸젠성(福建省)의 푸저우(福州)에서 시작하여 남부 연해 도시를 거쳐 마라카 해협, 방글라데시, 인도, 스리랑카 그리고 아프리카 케냐의 나이로비와 이집트의 수에즈운하를 거쳐 지중해와 유럽에 이르는 노선에 '일로'(一路/One Road)인 '21세기 해상 실�크로드'(21世紀海上絲綢之路/The 21st Century Maritime Silk Road)를 건설하여 아시아와 아프리카 그리고 유럽을 육상과 해상으로 연결시켜 경제성장의 축으로 삼겠다는 구상이다[그림 1].



그림 1. 일대일로의 기본노선[2]

1 2019년 중국의 경제성장률 전망과 관련하여 중국의 기관 중 中國社會科學院과 中國交通銀行은 6.3%로 전망하고 있고 中國銀行은 6.5%로 전망하고 있다. 외국기관 중에서는 IMF 6.2%, OECD 6.3%, ADB 6.3%, Citi Bank 6.4%, Goldman Sachs 6.1%, JP Morgan 6.1%로 전망하고 있다[1].

한편 중국은 이러한 '일대일로' 구상을 구체화 시키기 위해 2015년 3월 28일 국가발전개혁위원회(國家發展改革委員會)와 외교부(外交部) 그리고 상무부(商務部)가 연합으로 《실�크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실�크로드 공동건설 추진의 비전과 행동》(推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的遠景與行動)을 발표하고 '일대일로' 노선을 세분화시켰다. 구체적으로 '실�크로드 경제 벨트'는 중앙아시아와 러시아를 거쳐 유럽(발트해)에 이르는 '북부노선'과 중앙아시아와 서아시아를 거쳐 페르시아만과 지중해에 이르는 '중부노선', 그리고 동남아시아와 남아시아를 거쳐 인도양에 이르는 '남부노선' 등 3개의 노선으로 세분화시켰다. 또한 '해상 실�크로드'는 중국의 동남 연해 항구에서 시작하여 남중국해와 인도양을 지나 유럽에 이르는 '서부노선'과 남중국해를 거쳐 남태평양에 이르는 '남부노선' 등 2개의 노선으로 세분화시켰다[3].

뿐만 아니라 중국은 '일대일로' 건설의 구체적인 계획을 제시하기도 하였다. 우선 육상에서는 연선(沿線) 상의 중심도시를 협력의 플랫폼으로 하는 '신유라시아 대륙교'를 비롯하여 '중국-몽고-러시아', '중국-중앙아시아-서아시아', '중국-인도차이나반도(中南半島)', '중국-파키스탄', '방글라데시-중국-인도-미얀마' 등 6개의 경제협력회랑 구축을 계획하고 있다. 그리고 철로, 도로, 수로, 항로, 송유관 및 정보통신망 등 6개의 통로를 건설하여 다수국가들과 경제협력을 추진하고 있다. 또한 해상에서는 몇몇 중점항구를 건설하여 안전과 원활성이 보장된 국제해상운송통로 건설을 구상하고 있다[4].

이뿐만이 아니다. 중국은 '일대일로' 구상을 성공적으로 추진하기 위하여 금융플랫폼을 건설하기도 하였다. AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank/아시아인프라투자은행)의 설립과 실�크로드기금 조성 그리고 NDB(New Development Bank/브릭스 신개발은행) 및 SCO(Shanghai Cooperation Organization/상하이협력기구) 등의 구축이 바로 그것이다. 이 가운데 AIIB는 2015년에 법정 자본금 1,000억 달러를 목표로 설립되어 2018년 말 현재는 93개국이 참여한 가운데 964.04억 달러를 조성하고 있다. 그리고 실�크로드기금은 400억 달러를 조성하고 있다. 중국의 이러한 자금은 '일대일로' 건설자금으로 충당하기에 턱없이 부족하다.<sup>2</sup>

그러나 '일대일로' 연선국가 대부분이 신흥국이거나 저개발국가들이어서, 이들 국가의 인프라 건설에 상당한 기여가 예상된다[6].

따라서 중국의 '일대일로'는 순조롭게 진행될 경우, 중국경제는 물론 세계 경제발전의 새로운 동력이 될 가능성이 크다. 그리고 중국경제의 국제적 위상 또한 제고되어 국제경제에 적잖은 영향을 가져다줄 것이다. 본 연구는 이러한 점을 인식, '일대일로' 추진에 따른 중국경제의 국제적 위상을 파악하고자 한다. 이는 중국경제가 G2를 넘어 세계 최대의 경제 대국으로의 발전이 예측되는 상황에서 중국경제의 위상 제고와 영향력에 따른 대응책을 마련하는데 기초 자료가 될 것이다.

## II. 선행연구와 연구 방향 및 방법

### 1. 선행연구

지금까지 중국의 '일대일로' 관련 연구는 다양한 영역에서 광범위하게 이루어졌다. 그러나 그중에서 가장 많이 이루어진 영역은 경제와 국제정치영역이다. 이는 '일대일로' 구상이 경제와 국제정치 구도에서 중요한 의미가 있기 때문이다. 즉 경제적으로 '일대일로'는 중국경제의 지속성장과 밀접한 관계가 있을 뿐만 아니라 세계 경제의 중심을 미국 중심의 대서양과 아태지역에서 중국을 중심으로 한 유라시아지역으로의 전환 시키는 계기가 될 수 있고, 또한 중국경제의 위상 제고로 미국을 중심으로 한 국제정치경제 질서에 적잖은 영향을 줄 수 있기 때문이다.

한편 연구의 내용에서 '일대일로'의 연구는 전략적 내용의 분석과 국제정치경제에서의 발전 구도 그리고 발전전망에 관한 거시적 측면의 연구를 비롯하여 '일대일로' 건설로 인한 국가간 산업협력과 무역교류 등 미시적인 부분까지 다양하게 이루어졌다. 그러나 연구의 대부분은 '일대일로'의 발전전망과 중국 및 국제경제에 미

치는 영향이 중심을 이루고 있다. 이는 '일대일로' 구상이 거대하고 발전의 변수가 많아 성공 가능성을 예측하기 어렵다는 점, 그리고 '일대일로' 구상이 성공적으로 추진될 경우 중국경제 및 국제경제에 미치는 영향이 막대할 것이기 때문이다.

구체적으로 지금까지 '일대일로' 관련 연구를 살펴보면, 우선 중국에서의 연구가 압도적으로 많다. 중국의 연구정보 제공 사이트인 CNKI(中國知網)에 따르면, 2018년 말까지 발표된 '일대일로' 관련 연구는 10만여 건이 넘는다[7]. 물론 이 가운데는 학술논문이 아닌 칼럼과 같은 부류의 문헌도 상당수 포함되어 있다. 중국의 연구 중 인용 회수가 100회 이상인 연구를 중심으로 연구의 동향을 살펴보면, '일대일로'의 연구 방향은 크게 3가지로 분류된다.

첫째는 '일대일로' 구상과 국가발전 전략에 관한 연구로, 이 부분에 관련한 연구가 가장 많다. 연구의 중점내용은 '일대일로'와 현재 중국경제가 안고 있는 생산과잉 문제와 지역발전격차문제 해소 방안 등이 주류를 이루고 있다. 이와 관련된 대표적 연구는 류웨이둥(劉衛東)[8], 위안신타오(袁新濤)[9], 천천제(陳陳杰)[10] 등이 있다. 둘째는 '일대일로'와 연선국가 간의 경제무역 협력에 관한 연구이다. 이와 관련된 연구는 연선국가들과의 협력요인과 장애요인 그리고 중국의 연선국가에 대한 인프라 건설 지원 및 경제구 설치와 관련된 연구가 중심이며, '일대일로' 건설로 인해 연선국가들이 얻게 될 경제적 효과도 분석하고 있다. 대표적 연구로는 선젠제(申現杰)·샤오진청(肖金成)[11]과 허팡빈(賀芳彬)[12]가 있다. 셋째는 '일대일로' 전략에 따른 중국경제의 국제화와 관련된 연구이다. 이 분야의 연구는 '일대일로' 추진과 위안화의 국제화와 관련된 연구가 가장 많이 이루어졌다. 대표적 연구로는 리샤오(李晓)와 리원쥬(李俊久)[13] 그리고 황용디(黃永弟)[14] 등이 있다.

중국에서의 '일대일로' 연구는 이처럼 광범위하고 다양하게 이루어져 왔다. 그러나 연구의 대부분이 정책적 당위성에 관한 연구가 주류를 이루고 있다. 즉 '일대일로' 추진으로 인한 중국과 연선 국가의 경제적 효과와 세계 경제에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다는 정부 정책의 당위성에 관한 연구가 대부분이다.

중국 이외의 지역에서 '일대일로'와 관련된 연구는 미

2 예컨대 중국 국무원발전연구센터(國務院發展研究中心) 장리핑(張麗平) 금융연구소 부소장의 연구에 의하면, 2016년부터 2020년까지 '일대일로' 인프라 건설에 필요한 투자자금은 최소 10조 6,000억 달러 이상인 것으로 나타난 가운데, 이 중 1조 4,000억 달러 정도가 중국 이외의 지역에서 필요한 것으로 추정되어 중국이 현재 AIIB와 실크로드기금을 조성된 자금으로만 턱없이 부족하다[5].

국이 가장 활발하다. 미국에서의 연구는 기본적으로 중국의 '일대일로'를 중국과 기타국가에서의 연구와 마찬가지로 서부지역의 낙후문제 해결과 자원 및 에너지의 안정적인 확보 그리고 중국경제가 현재 직면하고 있는 과잉생산문제 해결을 위한 전략으로 파악하고 있다 [15][16]. 그러나 미국에서의 연구는 중국이 '일대일로' 건설을 통하여 유라시아지역 통합을 중국 주도로 추진하여 국제적 영향력을 제고시키려는 의도와 국제금융 질서에서 영향력을 제고시키려는 의도로 보는 시각이 강하다. 특히 '일대일로' 구상 중 '일대'(一帶)는 공간적으로 서쪽을 개척하려는 것으로 인식하고 있는 가운데 미국의 '아시아 재균형 전략'(strategy of re-balancing toward Asia)을 방어하기 위한 전략으로 보고 있다 [17]. 이러한 입장에서 미국의 '일대일로' 관련 연구는 '일대일로'가 미국이 주도하고 있는 국제패권에 미칠 영향과 일대일로의 금융플랫폼으로 설립한 AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank/아시아인프라투자은행)가 국제금융 질서에서 미국의 위상에 미치는 영향을 분석한 연구가 가장 많다. Yale[18], Marantidou-Cossa[19], Medcalf[20], Tiezzi[21], Guluzian[22] 등의 연구가 대표적이다.

한편 중국의 '일대일로'에 관한 연구는 국내에서도 적잖게 이루어졌다. 대표적으로 김흥규[23], 이남주[24], 최필수[25], 이일영[26], 원동욱[27], 김애경[28], 서봉교·이낙섭·이현태[29], KIEF 북경사무소[6], 이정태[30], 박홍서[31], Oh Daewon·Eun Jongseo[32] 등의 연구를 비롯하여 지금까지 30~40여 편에 이른다. 하지만 국내에서의 연구도 중국과 미국의 연구 방향과 대동소이하다. 예컨대 이들 중 최필수, 서봉교·이낙섭·이현태, 이정태 등은 '일대일로' 추진 배경과 전략적 내용에 중점을 둔 연구를 하였고, 이일영과 KIEF 북경사무소 등은 '일대일로'의 경제적 효과에 관한 연구를 하였다. 그리고 박홍서, Oh Daewon·Eun Jongseo 등은 국제경제 구도에서 '일대일로'의 협력 관계를 연구하였으며, 김흥규, 이남주, 김애경 등은 모두 정치적 시각에서 일대일로가 국제질서에 미치는 영향을 분석하였다.

## 2. 연구 방향과 방법

선행연구의 검토에서 보았듯이 지금까지 '일대일로'

에 관한 연구는 방대하게 이루어졌다. 그리고 이러한 연구는 '일대일로'의 발전 구도와 중국이 현재 추진하고 있는 경제발전 전략을 이해하는데 적잖은 기여를 하였다. 그러나 '일대일로' 추진에 따른 중국의 위상 제고와 영향력 확대를 이해하는 데는 부족한 면이 없지 않다. 이는 연구의 주된 내용이 '일대일로' 구상의 전략적 내용 분석과 국제정치경제 구도에서 '일대일로'의 성공 가능성 그리고 발전전망 등에 관한 연구는 많지만, '일대일로' 건설이 국제경제에 미치는 영향의 연구는 상대적으로 부족했기 때문이다. 따라서 본 연구는 지금까지 중국이 추진한 '일대일로' 건설의 의도와 내용을 중심으로 국제경제에서 중국의 위상과 영향력을 파악하고자 한다(연구의 차별성).

한편, 본 연구는 연구주제의 특성과 분석자료의 한계로 실증적 방법보다 해석적 방법을 사용하고자 한다. 본 연구가 '일대일로' 건설로 인한 중국의 위상 제고 요인과 영향력의 요인 파악에 중점을 둔 분석이라면 실증연구가 타당하다 하겠다. 그러나 본 연구는 '일대일로' 건설로 인한 중국의 위상 제고와 영향력의 요인 분석보다 위상과 영향력의 수준을 거시적으로 파악하는데 두고 있기 때문에 실증연구보다는 해석적 연구방법이 연구의 목적을 달성하는데 더 적합하다고 판단된다. 이는 주제의 특성과 자료의 한계성이 존재하는 가운데서 자칫 실증분석으로 분석의 변수를 누락할 수 있다는 우려와 중국의 특성을 실증분석에서 반영치 못할 경우 자칫 방법론상의 문제에 매몰되어 실제적 상황과 괴리된 결론이 도출될 수 있다는 문제 때문이다. 따라서 본 연구는 해석적 방법을 사용하고자 한다. 다만, 필요에 따라 기존의 관련 실증연구 결과는 적극적으로 인용하고자 한다. 예컨대 '일대일로' 건설과 위안화 국제화 수준 분석에는 위안화 국제화의 다양한 요인의 기여도가 필요한데, 이러한 자료는 기존연구의 결과를 참고 혹은 인용하고자 한다.

한편 해석적 연구방법을 채택하고 있는 본 연구는 '일대일로'가 기본적으로 중국과 '일대일로' 연선 국가들과의 관계를 비롯한 국제정치경제 구도 속에서 진행되고 있기 때문에 접근법(research approach) 혹은 연구태도(research attitude)는 국제관계의 분석 시각

을 견지하고자 한다. 구체적으로 중국의 '일대일로' 추진 의도를 분석한 후 이들 토대로 '일대일로' 발전이 중국의 글로벌 영향력 증대와 위안화 국제화 수준 제고에 미치는 영향을 국제관계 분석의 시각에서 접근하고자 한다.

## II. 중국의 일대일로 추진 의도

### 1. 새로운 경제성장 동력의 구축

중국경제는 1978년 개혁개방을 추진한 이래 30여년간 연평균 10%대의 고속성장을 이룩하였다. 그러나 2010년 10.4%의 성장률을 기록한 후 계속해서 감소세를 나타냈다. 더욱이 2018년에는 1990년 이후 최저치인 6.6% 성장에 그쳤다[33]. 중국경제의 이러한 성장률 감소세는 단순한 경기변동(cyclical)의 현상이 아니라 구조적인 문제로 나타난 것이어서 고속성장으로의 회귀는 불가능하다는 평가다[34]. 게다가 중국경제는 현재 중진국에 진입한 후 고소득 국가로의 전환을 목전에 두고 있는 상황에서 이러한 성장률 감소세를 해결하지 못하면 자칫 '중진국의 함정'(middle income trap)에 빠질 가능성도 배제하지 못한다는 평가다[35]. 그러나 중국은 현재의 성장률 감소 현상을 '신장타이'(新常態/new normal)로 규정하고,3 이러한 시대에서는 중고속의 성장과 새로운 성장 동력을 찾으면 현재 경제성장률 감소로 나타나는 문제를 해결할 것으로 보고 있다[14]. 그러면서 새로운 성장 동력으로 제기한 전략이 '일대일로' 구상이다.

중국은 이러한 '일대일로' 구상을 통해 현재 중국경제가 안고 있는 문제들을 해결하고 경제성장을 추동하겠다는 전략이다. 구체적으로 우선 과잉설비와 과잉생산 문제를 해결하겠다는 전략이다. 개혁개방 이후 지금까지 중국은 투자와 수출을 중심으로 한 경제성장을 추진해왔다. 중국의 이러한 성장방식은 중국경제를 급속도

로 발전시켰다. 그러나 또 한편으로 과잉설비투자로 인한 과잉생산 문제를 만들어냈다.4 현재 중국의 과잉설비문제는 철강, 석탄, 시멘트, 전해 알루미늄 등을 비롯한 중추적인 산업을 중심으로 다양한 업종에서 설비가동률이 70%대 수준일 정도로 심각한 상황이다 [그림 2].5 중국의 이러한 과잉설비문제는 현재 경제성장을 둔화시키는 핵심 요인일 뿐만 아니라 앞으로 자산수익률을 악화시켜 중장기적 경제성장에 악영향을 주기 때문에 시급히 해결해야만 하는 상황이다. 이러한 상황에서 중국은 '일대일로' 구상을 통해 과잉설비문제와 과잉생산문제를 해결한다는 것이다. 즉 중국의 잉여설비를 '일대일로' 연선 국가에 분산시켜 과잉설비문제를 해결하고, 잉여설비 이전으로 연선 국가들이 경제가 활성화될 경우 중국제품의 구매수요를 창출시켜 과잉생산문제도 해결한다는 전략이다. 이는 '일대일로' 연선 국가 대부분이 신흥국이거나 개발도상국이어서 인프라 건설을 비롯한 다양한 투자유치가 필요한 상황이기 때문에 실효성이 충분하다는 판단에서 기인하고 있다[14].

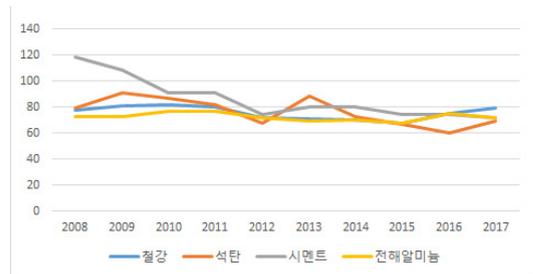


그림 2. 중국의 주요 생산과잉 업종의 설비가동률(%) [39]

또 하나는 중국경제의 난제 중 하나인 동서부지역 간의 발전격차 문제를 '일대일로' 건설을 통해 해결하겠다

3 신장타이(新常態)는 시진핑(習近平) 중국 국가주석이 2014년 5월 허난성(河南省)을 시찰하던 중 제기하였으며, 중국판 뉴노멀(new normal)로 지칭되고 있다. 그러나 뉴노멀은 선진국경제의 저성장과 고실업이 장기간 계속될 것이라는 부정적인 의미로 사용되었지만, 신장타이는 현재의 중국경제 성장을 하락이 고속성장을 끝내고 새로운 상황으로 이행되는 정상적인 상태라는 의미로 사용되고 있다[36].

4 중국의 과잉설비투자는 성장제일주의와 지방정부의 맹목적인 투자로 인한 중복투자에 기인한 바가 크다. 이는 개혁개방 이후 중국이 지방 분권화를 추진하면서 지방정부에 대한 고가평가를 행정구역 단위로 실시하고 있는 가운데 평가의 중심이 GDP와 같은 경제지표이어서 지방 정부들이 행정구역을 중심으로 발전하고자 하는 의식이 팽배했기 때문이다. 중국의 지방 분권화는 지역경제 발전의 동력 역할을 독특히 했지만, 반면에 단순한 행정 분권으로 인해 자원분할과 산업분업 그리고 심각한 중복건설 등의 문제를 일으키기도 했다[37].

5 일반적으로 구미 선진국에서는 설비가동률을 생산과잉 여부의 평가지표로 삼고 있으며, 설비가동률이 79% 이하는 생산과잉, 79-83%는 적정, 90% 이상은 생산부족으로 평가하고 있다[38].

표 1. 중국 동·중·서부지역의 발전 추이 현황[33]

		1978	1990	2000	2010	2015	2017
GDP (억 위안)	동부	1,798(52.6)	9,239(53.7)	57,740(59.4)	250,488(60.8)	401,652(58.6)	471,245(57.4)
	중부	1,060(31.0)	5,159(30.0)	26,266(27.0)	105,146(25.5)	176,097(25.7)	207,334(25.3)
	서부	559(16.4)	2,810(16.3)	13,203(13.6)	81,409(19.8)	145,019(21.1)	168,562(20.5)
	합계	3,417(100.0)	17,209(100.0)	97,209(100.0)	412,119(100.0)	685,993(100.0)	820,754(100.0)
1인당 GDP (위안)	동부	457	1,960	10,768	49,836	75,451	87,049
	중부	310	1,265	5,978	25,521	41,340	47,759
	서부	251	1,079	4,606	23,458	40,410	45,577
	평균	379	1,634	7,086	30808	50028	59201
	동:중:서	1:0.67:0.55	1:0.64:0.55	1:0.56:0.43	1:0.51:0.47	1:0.55:0.54	1:0.55:0.52
1인당 평균가처분 소득 (위안)	동부	368	1714	7829	22,790	30,212	35,651
	중부	307	1160	4516	15,592	18,550	21,740
	서부	329	1394	5677	16,053	16,546	19,795
	평균	343	1510	6255	18779	21966	25974
	동:중:서	1:0.83:0.89	1:0.68:0.81	1:0.58:0.73	1:0.68:0.70	1:0.61:0.55	1:0.61:0.56
고정자산투자 (억 위안)	동부	239(49.2)	2,345(56.8)	18,753(58.8)	131,897(64.8)	250,025(60.8)	275,588(58.7)
	중부	153(31.5)	1,048(25.4)	7,034(22.1)	9,697(4.8)	20,751(5.1)	23,839(5.1)
	서부	94(19.3)	733(17.8)	6,111(19.2)	61,892(30.4)	140,417(34.1)	169,715(36.2)
	합계	486(100.0)	4,126(100.0)	31,898(100.0)	203,486(100.0)	411,193(100.0)	469,142(100.0)

주: 1. 2010년까지 1인당 평균가처분소득은 도시 주민의 1인당 평균가처분소득이고, 2015년과 2017년은 전체 주민의 1인당 평균가처분소득임  
 2. 동:중:서의 비중은 동부지역 1에 대한 비중임  
 3. 동부지역은 北京市, 天津市, 河北省, 辽宁省, 上海市, 江苏省, 浙江省, 福建省, 山东省, 广东省, 海南省 등 11개 省市이고 중부지역은 山西省, 吉林省, 黑龙江省, 安徽省, 江西省, 河南省, 湖北省, 湖南省 등 8개 省임. 그리고 서부지역은 内蒙古自治区, 广西壮族自治区, 重庆市, 四川省, 贵州省, 云南省, 西藏自治区, 陕西省, 甘肃省, 青海省, 宁夏回族自治区, 新疆维吾尔自治区 등 12개 省市 自治区임

는 것이다. 개혁개방 이후 중국경제는 고속성장으로 G2가 되었다. 그러나 이는 국가의 균형발전에 따른 결과라 아니라 동부 연해 지역을 먼저 개방하여 발전시킨다는 선부정책(先富政策)에 따른 불균형 발전전략의 결과이다. 따라서 중국의 중서부지역은 동부 연해 지역보다 상대적으로 낙후되었다. 특히 서부지역의 동부지역의 발전수준의 60%에도 못 미치고 있을 정도로 심각하다[표 1]. 중국은 이러한 불균형 발전 현상을 해결하기 위하여 ‘두 개의 대국론(兩個大局論)’에 따라 동부지역의 발전성과를 서부지역으로의 이전과 파급을 시도했을 뿐만 아니라 중서부지역을 집중적으로 발전시키기 위해 ‘서부대개발(西部大開發)과 ‘중부굴기(中部崛起) 등 대역사에 해당하는 전략도 추진했다. 그러나 중서부지역에 대한 투자 부족과 기초시설 부족 그리고 자연조건의 제약 등으로 인해 성과를 보지 못했다. 개혁개방 후 지금까지 중국의 동부지역과 중서부지역 간의 발전 격차는 [표 1]에서 보여주는 바와 같이 계속해서 확대되어왔다.

중국의 이러한 동부지역과 중서부지역 간의 발전격

6 ‘두 개의 대국론(兩個大局論)은 우선 동부 연해 지역을 이 지역의 유리한 요소를 활용하여 발전시킨 후, 동부지역의 발전성과를 중서부지역으로 이전 혹은 발전에 활용하면 공동의 발전을 도모할 수 있다는 이론으로 1988년 9월 12일 덩샤오핑(鄧小平)이 “가격과 임금개혁에 관한 초보적 방안”(关于价格和工资改革初步方案)에 관한 보고를 청취하는 자리에서 언급하였다[40].

차는 중국경제의 지속적인 발전을 제한함은 물론 서부 지역의 사회불안 요인이 될 가능성이 크다. 왜냐하면, 중국의 서부지역은 중국 전체 소수민족 중 70% 이상이 집거(集居)하고 있는 지역으로 동서부지역 간의 발전격차는 어떤 의미에서 한족과 소수민족 간의 차이라고 받아들여져 소수민족들이 자신의 전통종교문화적 정체성을 회복하려는 움직임과 함께 분리독립 움직임 등이 나타날 수 있기 때문이다. 실제로 1995년 6월 ‘전인대 간부훈련 중심’에서 소수민족의 자치주, 자치현 간부 127명을 대상으로 설문 조사한 바에 따르면, 81.5%의 간부들이 소수민족 지역의 경제적 낙후가 사회불안 요인으로 작용할 것으로 보고 있으며, 12.6%의 간부는 분리독립으로까지 발전할 수 있을 것으로 보고 있기도 했다[41]. 따라서 중국으로서는 지속적인 경제발전과 사회 안정이라는 측면에서 서부지역의 발전이 무엇보다 필요한 상황이라 하겠다.

이러한 상황에서 제기된 ‘일대일로’ 구상은 서부지역의 경제사회를 발전시켜 서부지역의 사회적 불안정 요소를 제거함과 동시에 중국경제의 균형발전과 지속발전을 이루기 위함이다[42]. 중국이 ‘일대일로’ 구상을 통해 서부지역을 개발하여 지역발전격차를 해소하고자 하는 근거는 ‘일대일로’ 중 일대(一帶), 즉 ‘실크로드 경제벨트’ 건설의 시발점이 서부지역이라는 점과 서부지

역을 ‘일대일로’ 연선 국가들과 전방위적이고 심층적인 협력체계를 강조하고 있다는 점 등에서 알 수 있다[43].

## 2. 경제발전의 안정성 확보

중국은 40여 년간의 개혁개방을 거치면서 세계 2위의 경제 대국으로 발전하였다. 또한 멀지 않은 장래에는 세계 1위의 경제 대국을 넘어 경제 강국으로 발전할 것이라는 전망이다. 그러나 중국이 경제 강국으로 발전하기 위해서는 해결해야 할 과제 또한 적지 않다. 그중 대표적인 문제가 에너지 자원의 부족 문제 해결이다.

중국의 에너지 자원 부족 문제는 개혁개방 이후 계속되어 온 가운데 2000년대 이후 두드러지게 나타났다. 예컨대 중국의 석유 표관소비량(apparent consumption/국내총생산량+수입량-수출량)은 2000년도에 2.25억 톤이었으나, 국내생산량은 1.62억 톤으로 약 27.9%를 수입에 의존하였다. 그리고 그 부족량은 계속 증가 되어 2017년에는 67.4%를 수입에 의존하고 있다[그림 3]. 또한 2019년 1월 ‘중국 석유그룹 경제기술연구원(中國石油集團經濟技術研究院)’이 발표한 《2018년 국내외 석유업종 발전보고》(2018年國內外油氣行業發展報告)에 따르면, 2018년도 중국의 석유 수입량은 4.4억 톤으로 전년 대비 11%나 증가 되어 해외 의존도가 69.8%로 증가 되었다[44]. 따라서 중국경제가 안정적으로 발전하기 위해서는 석유자원의 안정적인 확보가 무엇보다 중요한 상황이다.

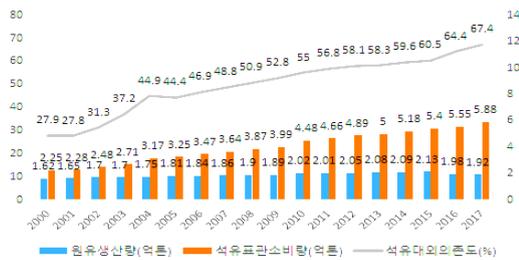


그림 3. 중국의 석유 공급수요 및 대외의존도 변화 추이(2000-2017)[33]

하지만 중국이 석유자원을 안정적으로 확보하는 데는 문제가 발생할 수 있는 것으로 평가된다. 대표적으로 중국의 석유 수입 대부분이 해로를 통해 수송된다는 점이다. 현재 중국은 전 세계 50여 개 국가와 지역에서

석유를 수입하고 있지만, 러시아와 사우디아라비아 그리고 앙골라 등 ‘일대일로’ 연선의 15개 국가에서 수입하는 비중이 중국 전체 석유 수입량의 89.4%를 차지할 정도로 높다. 그 밖의 지역은 10% 수준에 불과하다(그림 4). 그리고 중국의 이러한 석유 수입은 대부분 해로로 수송되고 있다. 물론 육로수송도 있기는 하다. 중국 수입 석유의 육로수송은 철로와 송유관이 있지만, 주로 송유관을 통해 이루어지고 있다. 중국-카자흐스탄 송유로와 중국-러시아 송유로 그리고 중국-미얀마 송유로 등 3개의 루트를 통해 이루어지고 있다. 하지만 현재 이 3개의 송유로를 통해 중국에 수송된 석유 총량은 3,267.62만 톤으로 중국 전체 석유 수입량의 7.8% 수준에 불과하고 80% 이상이 해로를 통해 수송되고 있는 것으로 파악되고 있다[45]. 이처럼 해로수송의 비중이 높은 중국의 석유 수입은 안정적인 수송에 문제가 발생할 수 있다는 것이다. 왜냐하면, 중국의 석유 수입은 50% 이상이 인도양과 마라카 해협을 통해 수송되고 있는데,<sup>7</sup> 마라카 해협은 미국의 통제하에 있는 상황이라서 미·중간의 관계에 따라 언제든지 마라카 해협의 곤경에 빠질 수 있다는 것이다. 즉 미국이 막강한 해군력을 바탕으로 태평양을 왕래하는 모든 선박을 감사하는 상황에서 일본에서 싱가포르로 이어지는 제1 도련선을 중심으로 중국의 해상수송로가 막히면 중국의 에너지 수송은 어려워질 수밖에 없기 때문이다.

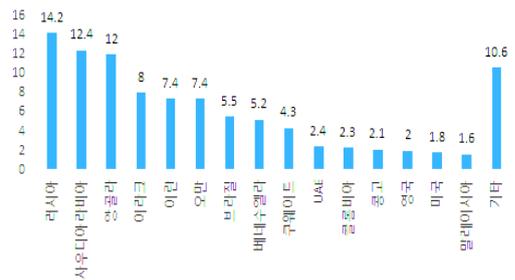


그림 4. 2017년 중국의 국가별 석유 수입 현황(%) [46]

따라서 이러한 상황에서 제기된 중국의 ‘일대일로’ 구상은 에너지 자원의 안정적인 확보를 위한 전략으로 보인다. 즉 육상의 ‘실�크로드 경제벨트’를 통해서서는 러시

7 예컨대 2017년도에 중국은 석유 수입의 58.8%에 해당하는 물량이 인도양과 마라카 해협을 통해 수송되었다[44].

아-중양아시아-유럽의 일부 국가까지 철로와 도로 등의 연결통로 건설을 통해 에너지 수송 루트를 다양화하여 에너지 공급의 취약성과 단일성을 줄이려는 의도로 보이고, 해상의 '해상 실크로드'를 통해서도 중국의 해외 원유공급 루트의 원활화를 위해 마라카 해협 곤경을 해결하기 위한 전략적 조치로 평가된다[12][47].

실제로 중국은 미국이 지배하는 해상루트에서 벗어나기 위해 다양한 에너지 수송로의 개발을 추진함과 동시에 미국 위주의 국제질서와 그 압박에서 출구 모색 및 새로운 대안적 질서를 제시할 기회를 찾으려 하고 있다[23]. 예컨대 [그림 5]과 같이 태국 남부를 관통하는 크라 운하(The isthmus of Kra canal) 건설을 계획하고 있는가 하면,<sup>8</sup> 마라카 해협을 지나지 않고 인도네시아의 수마트라섬(Sumatra Island)과 자바섬(Java Island) 사이의 선다해협(Sunda Strait)과 인도네시아의 롬복섬(Lombok island)과 발리섬(Bali Island) 사이의 롬복해협(Lombok Strait) 그리고 인도네시아의 보르네오섬(Borneo island)과 술라웨시섬(Sulawesi island)의 마카사르해협(Makassar Strait)을 지나는 수송로를 검토하고 있기도 하다[49].



그림 5. 태국 말레이반도 인공 대운하 건설 추진[50]

8 크라 운하 계획은 전장 102km, 폭 400m, 수심 25m의 운하를 중국기업들이 건설하고자 계획이다. 크라 운하가 완성될 경우 중국의 유조선은 미국의 통제하에 있는 마라카 해협을 통과할 필요가 없을뿐더러, 마라카 해협을 통과하는 것보다 1,200km가 축소되는 것으로 조사되고 있다. 그러나 중국과 태국 정부는 정부 간의 협력이 아닌 민간협력으로 아직 타당성 연구단계라고 밝히고 있다[48].

### III. 일대일로로의 발전과 중국경제의 위상

#### 1. 글로벌 영향력 증대

중국의 '일대일로' 건설은 분명 초대형의 인프라 건설 프로젝트이다. 그러나 단순한 인프라 건설만이 목적은 아니다. 국가발전 전략의 전환이라는 거대한 목표 아래 연선 국가들과의 인프라 건설, 정책협조, 무역촉진, 금융협력, 민간교류 등 5통 협력을 이루겠다는 목적이다 [3]. 따라서 중국의 '일대일로' 구상은 연선 국가들과 순조로운 협력이 이루어질 경우, 현재 중국경제가 안고 있는 과잉생산 문제를 비롯한 지역발전 격차 문제와 금융, 수출입 등 다양한 문제를 해결함은 물론 국제적으로 중국경제의 위상과 영향력이 크게 제고될 것이다.

우선 '일대일로' 건설은 그동안 미국 주도의 아시아지역 국제질서에 적잖은 변화를 줄 것으로 보인다. 그동안 미국은 세계적 패권을 장악하고 있는 가운데 아시아 지역에서 중국의 영향력 확대를 견제해왔다. 특히 2008년 글로벌 금융위기 이후 미국은 외교·안보와 경제적 측면에서 중국의 영향력을 축소 시키고자 적극적인 노력을 해왔다.

예컨대 미국은 2010년 소위 '아시아로의 축 이동'(pivot to Asia) 혹은 '아시아 재균형 전략'(strategy of re-balancing toward Asia)을 추진하며, 그동안 아시아태평양 혹은 환태평양 협력 구도를 통해 시도되었던 동아시아지역에서 중국의 영향력 견제를 더욱 강화하고자 하였다[23]. 특히 아태지역 재균형 전략의 일환으로 군사력을 서태평양으로 이전시키고 있는가 하면, 한국과 일본 등 기존의 군사동맹 관계를 더욱 강화하고, 필리핀, 베트남 등을 끌어들이며 중국을 포위하는 전략을 추진해왔다[10].

미국의 중국견제는 경제적인 측면에서도 적극적이었다. 경제적인 측면에서 미국은 2005년 뉴질랜드, 브루나이, 싱가포르, 칠레 등 4개국이 자유무역을 위해 체결한 TPP(환태평양경제동반자협정/Trans-Pacific Partnership)에 주도적으로 참여하여 같은 해 10월 12개국이 참여하는 거대한 자유무역 지대를 창설하는 협정을 타결시켜 중국의 참여를 제한하고자 했다. TPP는 2017년 1월 미국의 트럼프 대통령이 정책변화를 들며 탈퇴하여 현재는 큰 의미가 없게 되었지만, 당시 미

국은 TPP 협상에서 국유경제가 중심인 중국으로서는 절대적으로 불리한 국유 기업의 불공정한 지위나 행위에 대한 규제, 정부 구매, 지식재산권, 노동권, 환경보호 등을 포함하고 시켰다. 뿐만 아니라 TPP 참여국 가운데 한 곳이라도 거부권을 행사하면 어떤 나라도 참여할 수 없게 만들어 중국의 참여를 사실상 불가능하게 만들었다[51]. 미국의 이러한 조치는 AIIB(아시아 인프라 건설은행/Asian Infrastructure Investment Bank)와 FTAAP(아시아-태평양 자유무역 지대/Free Trade Area of the Asia-Pacific) 등을 통해 세계 경제 질서를 자국 중심으로 재편하려는 중국을 견제하는 조치라는 평가다[21].

이뿐만이 아니다. 미국은 '뉴 실크로드 이니셔티브'(new silk road initiative) 전략 추진을 통해서도 중국의 주변 국가에 영향력을 확대하면서 부상하는 중국을 견제하고자 하였다. '뉴 실크로드 이니셔티브'는 원래 아시아지역에서 미국의 철수로 나타날 수 있는 공백으로 아프간이 재차 테러의 온상이 될 가능성을 방지하고 지역 국가들의 경제재건을 돕는다는 경제통합의 구상으로 제기되었다. 그러나 이는 중앙아시아, 남아시아 및 서아시아의 교통 운송로와 경제발전 네트워크를 구축하여 지정학적, 지경학적 차원에서 미국의 영향력을 유지하고 강화함으로써 중국과 러시아를 견제하고자 하는 전략으로 받아들여지고 있다[28].

그러나 국제사회에서는 미국의 이러한 중국견제 정책에도 불구하고 중국의 '일대일로' 건설이 미국의 영향력을 축소시킬 것으로 보고 있다. 그 이유는 중국의 '일대일로' 구상이 비록 인프라 건설을 중심으로 추진되고 있지만, 내면적으로는 미국의 '아시아 재균형 전략'을 비롯한 다양한 중국 견제전략에 대한 대응책으로 추진되고 있다고 보고 있기 때문이다. 예컨대 티에찌(Tiezzi)는 '일대일로' 구상을 미국의 마샬계획과 유사하다고 평가하면서 초강력의 경제 실력을 이용한 외교정책 목표를 실현하기 위한 것으로 보고 있고[21], 싱그(Singh)는 '일대일로' 구상은 중화민족 부흥의 중국몽(中國夢) 전략 실현과 불가분의 중요한 구성이라고 평가하며 중국의 대외전략 지주로 간주하고 있기도 하다[52]. 국내 학자들도 비슷한 시각이다. 대표적으로 이왕휘는 '일대일로' 구상을 '아시아 재균형 전략' 및 TPP 처럼 보다 가시화

된 미국의 대중국 견제전략에 적극적으로 대응하려는 조치로 보고 있다[53]. 그리고 한우덕은 미국의 대중국 '경제 포위전략'을 돌파하기 위해 나온 대응책이라고 평가하고, 아시아의 1극(一極)을 꿈꾸는 중국이 군사력이 아닌 경제력을 바탕으로 새로운 질서를 창출하려는 의도가 담겨 있는 것으로 분석하고 있다[54].

이러한 시각에 대하여 중국은 '일대일로' 구상이 미국의 '아시아 재균형 전략'과 금융패권 등에 대한 전략적 대응이 있다고 인정하고 하면서도, 지역 정치경제의 평화적 발전을 위한 전략적 재구성 추구라고 주장하고 있다[4]. 그러면서 '일대일로'는 미국의 '마샬계획'에 대한 도전이 아니며, 그 역할은 미국이 '일대일로' 연선 국가와 지역에 남겨놓은 제도와 질서 공백에 대한 보충이라는 입장이다.<sup>9</sup>

하지만 중국이 '일대일로' 구상의 일환으로 구축하고 있는 이른바 진주목걸이 전략과<sup>10</sup> 2016년 11월 APEC 정상회의 개막 연설에서 FTAAP 구축에 대한 강한 의지를 표명한 것을 비롯해 '10+1'(아세안+중국) FTA 업그레이드, 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제도로, 중국-파키스탄 경제도로, 중국-몽골-러시아 경제도로 등 중국이 전방위적으로 지역 통합 전략을 구사하고 있는 점으로 볼 때 미국의 중국 견제전략에 대한 대응적 성격이 짙다고 볼 수 있다[58]. 또한 '일대일로' 건설의 금융플랫폼으로 설립된 AIIB가 미국과 일본이 주도하는 ADB(아시아개발은행)를 비롯한 세계금융기구들을 염두하여 설립되었다는 점도 미국 주도의 국제금융 질서를 중국이 장악하겠다는 의도로 보여진다. 이밖에도 중국이 '일대일로' 건설에 미국과 대서양 국가들을 제외하고 있는 점은 미국을 견제하고 국제사회에서 위상을 제고 하려는 의도밖에 달리 해석할 수 없을 것이다. 즉 중국은 '일대일로' 건설을 중국의 동쪽이 아닌 서쪽으로 추진하여 미국의존도를 낮추고 국제 정치경제의 중심축을 중국 중심으로 재편하려는 의도로 보인다[59].

따라서 중국이 추진하고 있는 '일대일로'는 순조롭게

9 이와 관련된 중국의 논문으로는 [55-57] 참조.

10 진주목걸이 전략은 중국이 구축 중인 남아시아 지역 해외항구 거점을 연결하면 진주목걸이와 같다고 해서 진주목걸이 전략으로 불리며, 정치적, 군사적 패권확대를 위한 행보로 보는 가운데 미국의 중국 포위전략에 대한 대응 성격이 짙다는 평가다. 그러나 중국 언론과 학계에서는 진주목걸이 전략은 존재하지 않는다고 강변하고 있다[72].

진행될 경우, 국제사회에서 미국의 영향력 축소는 불가피할 것으로 보인다. 이와 관련하여 코사(Cossa)와 글로셔만(Glosserman)은 '일대일로' 구상이 아태지역과 유라시아지역의 권력 구도와 역량대비를 근본적으로 전환할 것이며, 아시아지역에서의 새로운 패권 각축 중 중국이 미국보다 우위에 있을 것으로 보고 있다[60]. 또한 홀름스(Holmes)는 '일대일로' 구상은 아시아지역에서 미국과 아시아지역 국가 간의 관계를 소원하게 할 것이라고 보고 있다[61].

한편 중국의 '일대일로'는 미국이 주도하고 있는 국제금융체계에 직접적인 영향을 줄 것으로 보인다. 냉전 이후 미국은 세계에서 유일한 초강대국으로 줄곧 세계에서 공공재의 주요공급자 역할을 해왔다. 특히 금융영역에서 미국은 WTO, IMF, WB 등 국제기구를 설립하고 관할하여 국제금융체계에서 절대적 지위를 누려왔다. 그러나 글로벌 금융위기 이후 미국의 위상이 약화되고 있는 상황이다. 이러한 상황에서 중국이 '일대일로' 구상의 금융플랫폼으로 설립한 AIIB와 실크로드기금, BRICS 개발은행 등의 제기는 미국이 주도하고 있는 국제금융체계에 상당한 압박을 주게 될 것이다.<sup>11</sup> 이러한 상황에 대하여 미국은 중국의 '일대일로' 구상을 미국의 국제금융체계에 중대한 도전으로 간주하고 AIIB 건립 초기 자신의 우방국가들에게 가입을 거절하도록 요구하기도 하였다. 하지만 미국의 많은 우방 국가들은 중국이 주도하는 AIIB에 가입하고 있어 국제금융체계에서 미국의 주도적 지위는 흔들릴 수 밖에 없을 것이다. AIIB로 인해 미국이 받게 될 영향은 미국이 AIIB에 설립 가입하더라도 중국이 AIIB를 완전히 장악

11 AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank/아시아인프라투자은행)는 중국이 '일대일로' 건설의 자금확보를 위해 2015년 12월 말 베이징에 본부를 두고 설립한 국제금융기구로 2018년 말 현재 93개의 회원국으로 이루어져 있다. AIIB는 법정 자본금을 1,000억 달러로 정하고 75%는 역내 국가가 부담하고 25%는 역외국가가 부담하도록 하고 있으며, 참여국의 출자자본 지분율은 각국의 GDP 규모에 근거해 배정하도록 하고 있다. 이러한 기준에 의하면 중국은 지분율이 50% 이상이 되어 회원국 중 유일하게 거부권을 갖게 된다. 그러나 중국은 이 문제에 대한 국제사회의 우려를 인식해 회원국이 추가될 때마다 지분율을 하향 조정하는 유연한 모습을 보여왔다. 이는 중국이 AIIB에서 독점적 위치를 차지하여 기존의 국제금융기구에 맞설 수 있다는 국제사회의 우려를 피해 보겠다는 의도로 파악된다. 그럼에도 불구하고 중국은 2018년 12월 말 현재 AIIB의 법정 자본금 1,000억 달러 중 297.8억 달러를 출자하여 30.89%의 지분율과 26.78%의 투표권을 가지고 있어 절대적 영향력을 가지고 있다[23][62].

하고 있는 상황에서 미국은 AIIB의 중심국가가 아니라 참가 국가 역할 뿐이 할 수 없는 상황이라는 점이다. AIIB는 미국이 주도하는 금융기구뿐 아니라 일본이 주도하고 있는 ADB에도 영향을 주어 일본도 아태지역의 금융체계에서 영향력이 축소될 수밖에 없을 것이다.<sup>12</sup>

## 2. 위안화의 국제화 수준 제고

2008년 글로벌 금융위기 이후 본격적으로 추진된 중국 위안화의 국제화는 크게 두 가지 측면에서 추진되었다. 하나는 위안화의 역외 범용성 확대를 위한 위안화 결제확대이고, 또 다른 하나는 금융시장의 개방이다.

우선 위안화 결제확대 조치에서 중국은 2009년 9월부터 상하이(上海), 광저우(廣州), 선전(深圳), 주하이(珠海), 동관(東莞) 등 5개 도시를 중심으로 시범 실시하던 위안화 결제를 전국으로 확대하였고, 역외 대상 지역도 초기의 아세안 10국에서 전 세계로 확대하였다. 그리고 위안화의 국경간 결제범위를 투자를 포함한 다양한 영역으로 확대해 나갔다.

이뿐만이 아니다. 중국은 국경간 위안화 결제업무를 지원하기 위한 역외인프라를 구축하기도 했다. 예컨대 [표 2]에서 보여주는 바와 같이 중국은 2018년 말 현재 전 세계의 38개국과 36,587억 위안 규모의 통화스왑을 체결하고 국제시장에서 위안화 수요 발생시 양국간 체결된 통화스왑을 통해 유동성을 지원하도록 하고 있다 [63].

표 2. 중국의 통화스왑 체결 현황[64]

단위: 억 위안

체결 국가	체결 일자		체결 규모	체결 국가	체결 일자		체결 규모
	최초 체결일	연장 체결일			최초 체결일	연장 체결일	
홍콩	2009.1.20	2017.11.17	4,000	영국	2013.6.22	2018.11.12	3,500
말레이시아	2009.2.8	2018.8.20	1,800	헝가리	2013.9.9	2016.9.12	100
백려시아	2009.3.11	2015.5.10	70	알바니아	2013.9.12	2018.4.3	20
인도네시아	2009.3.23	2018.11.19	2,000	유럽은행	2013.10.8	2016.9.27	3,500
아르헨티나	2009.4.2	2017.7.18	700	스위스	2014.7.21	2017.7.21	1,500

12 AIIB는 일본이 주도하고 있는 ADB(아시아개발은행)가 인프라 건설투자보다는 빈곤 해결에 역점을 두고 있는 것과 달리 아시아 지역 인프라 건설과 경제협력 촉진 등 개발도상국의 인프라 투자 지원을 최우선적 목표로 제시하고 있어 인프라 시설이 부족한 '일대일로' 연선 국가들의 지지가 많을 것으로 평가된다[12].

한국	2009.4.20	2017.10.13	3,600	스리랑카	2014.9.16		100
이스라엘	2010.6.9	2016.12.21	35	러시아	2014.10.13		1,500
싱가포르	2010.7.23	2016.3.7	3,000	카타르	2014.11.3		350
뉴질랜드	2011.4.18	2017.5.19	250	캐나다	2014.11.8		2,000
우즈베크	2011.4.19	2018.12.10	7	수리남	2015.3.18		10
몽골	2011.5.6	2017.7.6	150	아르메니아	2015.3.25		10
카흐스탄	2011.6.13	2014.12.14	70	남아공	2015.4.10		300
태국	2011.12.22	2018.1.9	700	칠레	2015.5.25		220
파키스탄	2011.12.23	2018.5.24	100	타자스탄	2015.9.3		30
UAE	2012.1.17	2015.12.14	350	모로코	2016.5.11		100
터키	2012.2.21	2015.9.26	120	세르비아	2016.6.17		15
호주	2012.3.22	2018.3.30	2,000	이집트	2016.12.6		180
우크라이나	2012.6.26	2015.5.15	150	나이지리아	2018.4.27		150
브라질	2013.3.26		1,900	일본	2018.10.26		2,000
합계							36,587

주: 중국의 통화스왑은 3년 기간으로 체결하고 있으며, 연장 체결일은 가장 최근의 체결일임

또한 위안화의 무역과 투자 업무의 편리화 및 안전화 결제를 지원한다는 명목으로 중국형 국제결제시스템인 CIPS(Cross-border Interbank Payment System/人民币跨境支付系统)를 출범시키기도 하였다. 2017년 말 현재 CIPS에 참여하고 있는 국가는 31개 국가이며, 위안화 국경간 지불 서비스 금액도 14조 5,500억 위안에 이르고 있다[64]. 이밖에도 중국은 그동안 중국의 중앙은행인 중국인민은행이 수행하던 역외 위안화 결제를 청산은행을 지정하여 수행하게 하고 있다. 이는 각국의 은행들이 중국 내의 대리은행을 통하지 않더라도 역외에서 위안화 결제가 이루어져 역외 위안화 금융시장을 발전시킬 것으로 보인다. 2018년 6월 말 현재 중국인민은행이 지정한 역외 청산은행은 23개 국가에 24개가 있으며, 13 이들 청산은행에 개설된 역외국가의 계좌 수와 금액은 각각 1,126개에 285조 6천억 위안을 넘어섰다[64].

중국 위안화의 국경간 결제는 이러한 결제 확대조치에 따라 경상계정과 자본계정 모두에서 빠르게 증가하였다. 경상계정의 경우, 위안화 국제화가 처음 추진된

2009년에는 불과 26억 위안이었으나 2017년에는 4조 3,565억 위안으로 1,676배나 증가하였다. 자본계정도 71억 위안에서 4조 8,365억 위안으로 680배나 증가하였다[표 3]. 중국의 위안화는 이러한 국경간 결제 규모 증가에 따라 2017년 말 현재 중국의 국경간 전체 결제액 중 22.3%를 차지하여 중국의 두 번째 결제통화가 되었을 뿐만 아니라, SWIFT(Society for Worldwide Interbank Financial Telecommunication/국제은행간 통신협정)에 의하면 미 달러, 유로화, 영국의 파운드, 일본의 엔화에 이어 세계 5위의 지불통화가 되었다[65].

표 3. 국경간 위안화 결제 규모 증가 추이[64]

단위: 억 위안

년도	경상항목			자본항목				합계
	합계	상품 무역	기타 (서비스 무역 포함)	합계	대외 투자	외상 투자	기타	
2009	26	20	6	71			71	97
2010	3,501	3,034	467	605	57	224	324	4,106
2011	15,889	13,811	2,078	5,044	266	1,007	3,771	20,933
2012	28,797	26,040	2,757	11,362	312	2,592	8,458	40,159
2013	46,368	41,368	5,000	15,972	867	4,571	10,534	62,340
2014	65,510	58,946	6,564	34,078	2,244	9,606	22,228	99,588
2015	72,343	63,911	8,432	48,698	7,362	15,871	25,465	121,041
2016	52,275	41,209	11,066	46,193	10,619	13,988	21,586	98,468
2017	43,565	32,657	10,908	48,365	4,569	11,801	31,995	91,930
합계	328,274	280,996	47,278	210,388	26,296	59,660	124,432	538,662

한편 금융시장의 개방에서 중국은 역외 금융시장에서 위안화가 투자통화로서 자리매김하고 위안화 채권 시장의 활성화를 위해 RQFII(Renminbi Qualified Foreign Institutional Investor/ 위안화자격 해외기관 투자자)제도를 도입했을 뿐 아니라 위안화 표시 채권을 발행하였다. 14 이에 따라 중국의 역외 위안화 자산은 빠르게 성장하였다. 중국인민은행의 발표에 의하면, 2017년 말 현재 역외시장에서 위안화 예금은 1조 1,000억에 이르고, 위안화 표시 채권 잔액은 2,524억

13 이 중 23개는 중국 시중은행의 역외지점이고, 나머지 하나는 중국인민은행으로부터 청산은행 업무 권한을 부여받은 미국의 JP Morgan이다.

14 RQFII는 일정한 자격을 갖춘 외국 기관투자자가 중국의 주식 시장에 투자할 수 있도록 2002년 도입된 QFII(Qualified Foreign Institutional Investor/적격해외기관투자자)제도에서 외화 대신 위안화로 투자할 수 있도록 한 제도이다. RQFII를 할 당받은 국가의 기관투자자는 위안화로 중국의 주식시장과 채권 시장에 투자할 수 있는 제도이다.

위안에 이르고 있다[65]. 뿐만 아니라 중국의 위안화는 비거주자의 역내 금융자산 보유도 빠르게 확대되었다. 2017년 말 기준 중국 역내 비거주자 위안화 금융자산은 주식, 채권, 대출, 예금을 합하여 4조2,859.7억 위안으로 전년 동기보다 41.3%나 증가하였다[표 4]. 중국의 이러한 역내 비거주자 위안화 자산의 빠른 증가세는 중국의 자본시장이 RQFII 등을 통해 개방되었기 때문으로 평가된다. 왜냐하면 RQFII가 2017년 말까지 18개 국가와 지역에서 1조 7,400억 위안의 투자 한도를 할당받고 있는 가운데 196개의 역외 기관에서 6,050.26억 위안의 투자 한도를 신청하고 있기 때문이다[표 5][65].

표 4. 비거주자의 중국내 위안화 금융자산 현황[64]

단위: 억 위안

항목	2016년 12월	2017년 3월	2017년 6월	2017년 9월	2017년 12월
주식	6,491.9	7,768.2	8,680.4	10,210.3	11,746.7
채권	8,526.2	8,310.6	8,921.0	11,041.9	11,988.3
대출	6,164.4	6,995.5	8,176.6	7,806.9	7,390.0
예금	9,154.7	9,242.5	11,809.7	11,338.4	11,734.7
합계	30,337.2	32,307.8	37,587.7	40,397.5	42,859.7

표 5. 국가별 RQFII 승인한도액(2017년 7월 말 현재)[64]

단위: 억 위안

국가	한도액	국가	한도액	국가	한도액	국가	한도액
홍콩	5,000	독일	800	룩셈부르크	500	태국	500
영국	800	카타르	300	칠레	500	미국	2,500
싱가포르	1,000	캐나다	500	헝가리	500	아일랜드	500
프랑스	800	호주	500	말레이시아	500		
한국	1,200	스위스	500	UAE	500	합계	17,400

그러나 중국의 위안화는 이처럼 국제화 진행이 빠르게 발전하였음에도 불구하고 국제화 수준은 아직 초보적인 단계에 머물고 있다. 예컨대 2018년 1월에 발표된 SWIFT통계에 의하면 위안화의 국제결제통화 중 차지하는 비중은 1.66%에 불과하다. 또한 IMF가 발표한 2017년 말 공적 외환보유고 통화구성COFER=Currency Composition of Official Foreign Exchange Reserves) 중 위안화는 전년 동기보다 318.03억 위안 늘어난 1,226억 위안으로 35%나 증가 되었을 뿐만 아니라 세계 60여 개의 역외국가에서 위안화를 외환 비축통화로 포함 시키고 있지만, 그 점유율은 1.22%에 불

과하다[66]. 뿐만 아니라 중국 인민대학의 화폐연구소에서 무역, 금융거래, 국제보유통화 등으로 지수화하여 발표한 RII(Renminbi International Index/위안화 국제화지수)에서도 2017년 말 현재 일본에 이어 5위를 차지하고 있지만, 그 수준 역시 3.13에 불과한 실정이다[표 6]. 따라서 중국 위안화의 국제화 수준은 아직 초보적인 단계에 머물러 있다고 평가된다.

표 6. 주요통화의 국제화 지수 비교[67]

	미 달러	유로화	영국 파운드	일본 엔화	위안화	합계
2016/4분기	54.42	23.25	5.06	4.17	1.74	88.64
2017/4분기	54.85	19.90	3.92	4.73	3.13	86.53

한편 중국 위안화의 국제화는 중국 정부의 적극적인 추진에도 불구하고 여전히 많은 문제를 안고 있다. 우선 국내적인 문제로 중국 금융시장의 개방이 미흡하다는 것이다. 일국의 통화가 국제통화가 되기 위해서는 반드시 두 가지의 기본 요건을 만족해야 한다. 첫째는 태환에 제한을 받지 않아야 하고, 둘째는 완전히 가까운 금융시장의 개방이 이루어져야 한다. 그러나 현재 중국의 금융개혁과 금융시장 개방은 자본항목의 완전 태환이 실현되지 못하고 있을 뿐만 아니라 위안화의 국경간 유동도 제대로 이루어지고 있지 못하고 있는 실정이다. 또한 중국 국내 금융시장의 성숙도도 비교적 낮아 자산 총량이나 교역 규모 그리고 금융상품의 종류 등에서 모두 선진국수준에 못 미치고 있다[68].

둘째는 중국의 금리(利率)와 환율의 시장화가 제대로 이루어지지 않아 위안화의 가치안정에 한계를 나타내고 있다는 점이다. 일반적으로 통화의 가치는 시장의 공급과 수요에 따라 결정되어야만 국제사회에서 가치를 인정받을 수 있다. 그러나 현재 중국의 위안화는 금리와 환율에서 시장화와는 거리가 멀다. 즉 미 달러화와 유로화 그리고 엔화 등의 국제통화는 모두 시장화된 금리와 변동환율제도를 실시하고 있지만, 중국은 정부의 통제에 의한 금리와 관리형 변동환율제도를 실시하고 있다[68].

셋째는 중국 위안화의 국제화는 미국의 강력한 경계를 받고 있다는 점이다. 일국 통화의 국제화는 국제경제뿐만 아니라 국제정치환경에도 상당한 영향

을 주는 중요한 요인이다. 따라서 위안화의 국제화는 중국의 국제경쟁력 제고는 물론 중국 부상의 지표로 국제정치 구도에 적잖은 영향을 줄 것이 분명하다. 이러한 상황에서 세계적 패권국임을 자임하고 있는 미국이 그동안 중국의 부상에 대하여 위협론 내지 중국 책임론을 제기하며 압박을 가해왔듯이 위안화의 국제화에 경계와 방어를 강화할 것이다. 이는 위안화 국제화의 가장 큰 도전이 될 것이다[68].

하지만 중국 위안화의 국제화는 상술한 어려움에도 불구하고 '일대일로' 추진으로 상당 수준 제고될 것으로 전망된다. 그 이유는 우선 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 무역량이 급속도로 증가하고 있다는 점이다. 2017년 말 현재 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 쌍방 무역액은 1조 4,403억 달러로 중국 전체 무역액의 35.1%를 차지하고 있다[표 7]. 중국과 '일대일로' 연선국가 간의 이러한 무역 확대는 위안화 무역결제 규모를 증대시켜 위안화의 국제화 수준을 제고시킬 것이다. 위안화 결제의 광범위한 사용은 제3국 통화 결제로 인해 나타나게 될 위험성을 피할 수 있을 뿐만 아니라 '일대일로' 연선국가들로 하여금 대중국 무역거래 비용을 낮추는데 유리하기 때문이다. 실제로 중국은 '일대일로' 연선 국가들과 교역이 확대되는 과정에서 상당 규모의 위안화 결제가 이미 이루어지고 있다.<sup>15</sup> 또한 '일대일로' 연선의 중심지역인 아시아지역의 필리핀, 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르, 라오스 미얀마, 베트남 등 동남아 국가들은 물론 러시아와 몽골 등 중앙아시아, 북한과 한국 등 동북아시아에서도 위안화 결제를 선호하고 있는 것으로 파악되고 있다[69].

표 7. 중국과 일대일로 연선국가 간의 교역 현황[57]

단위: 억 달러/%

		2013	2014	2015	2016	2017
수출액	중국 전체	22,090.0 (100.0)	23,422.9 (100.0)	22,734.7 (100.0)	20,976.3 (100.0)	22,633.7 (100.0)
	일대일로 국가	6,980.0 (31.6)	7,737.4 (33.0)	7,520.8 (33.1)	7,134.2 (34.0)	7,742.6 (34.2)

15 예컨대 2017년 중국과 일대일로 연선국가 간에 위안화 국경간 결제금액은 1.36억 위안을 넘어섰으며, 이는 같은 시기 위안화 국경간 결제금액의 14.7%에 해당하는 금액이다. 그리고 이중 상품무역결제금액은 6,309.6억 위안이고, 직접투자결제금액은 1,307.9억 위안이다[66].

수입액	중국 전체	19,499.9 (100.0)	19,592.4 (100.0)	16,795.6 (100.0)	15,879.3 (100.0)	18,437.9 (100.0)
	일대일로 국가	7,123.1 (36.5)	7,288.9 (37.2)	6,007.2 (35.8)	5,561.6 (35.0)	6,660.5 (36.1)
수출입 총액	중국 전체	41,589.9 (100.0)	43,015.3 (100.0)	39,530.3 (100.0)	36,855.6 (100.0)	41,071.6 (100.0)
	일대일로 국가	14,103.1 (33.9)	15,026.3 (34.9)	1,358.0 (34.2)	12,695.8 (34.4)	14,403.1 (35.1)

또한 '일대일로' 연선 국가들은 대부분 개도국이어서 대체로 기초시설 투자자금의 부족을 겪고 있다. 그러나 중국은 방대한 외환을 보유하고 있을 뿐만 아니라 충분한 국내생산능력과 투자 여력을 가지고 있다. 이는 중국이 '일대일로' 연선 국가의 기초시설 투자에서 주도적 역할과 위안화 자본의 유동 규모 확대 그리고 위안화 자본계정 개방의 기초가 될 수 있기 때문에 위안화의 국제화 추동에 일조할 것이다[70].

이밖에도 '일대일로' 연선 국가와 지역에 각국 수요에 부합하는 다자경제협력의 플랫폼으로 건설된 AIIB와 실크로드기금, BRICS 개발은행, SOC 개발은행 등도 위안화의 국제화를 추동할 것이다. 특히 이 가운데 실크로드기금과 AIIB는 위안화의 국제화를 실질적으로 진전시킬 것이다. 그 이유는 실크로드기금으로 조성된 400억 달러와 AIIB 법정 자본금 1,000억 달러 가운데 30%에 해당하는 297.8억 달러를 중국이 출자하고 있어 '일대일로'의 무역, 투자자, 자금조달 면에서 위안화 사용을 증대시킬 수 있기 때문이다.

한편 중국 위안화의 국제화는 중국이 대규모 달러화 외환을 보유하고 있는 상황에서 미 달러화의 의존도를 낮출 수 있어 국부자산의 위험성을 관리할 수 있을 뿐만 아니라 자국 통화의 활용도를 높여 국제시장에서 중국의 위상을 제고시킬 수 있을 것이다[63]. 따라서 중국 위안화의 국제화는 중국경제의 안정적인 발전은 물론 국제경제에 상당한 영향을 줄 것이다. 이는 미국의 달러화가 완전 국제화로 평가되는 기축통화로써 국제경제에서 최고의 위상과 막강한 영향력을 발휘하고 있다는 점에서 이해될 수 있을 것이다.

## V. 결론

중국의 '일대일로' 구상은 중국과 유라시아 경제권을 육상과 해상으로 연결하여 하나의 경제권을 형성시키

는 초대형 프로젝트이다. 따라서 중국의 '일대일로'는 중국과 세계 경제발전의 새로운 동력은 물론 중국경제의 위상 제고로 국제경제에 적잖은 영향을 줄 것이다. 물론 그러기 위해서는 '일대일로' 건설이 성공적으로 추진되어야 한다는 전제가 따른다. 중국의 '일대일로' 구상은 거시적이고 장기적일 뿐만 아니라 복잡성을 내포하고 있어 발전을 낙관하기는 그리 쉽지는 않다. 특히 최근 들어 '일대일로' 연선 국가들과의 협력과정에서 불평등 조약이니 패권적이니 하는 문제의 출현은 '일대일로' 협력의 전망을 어렵게 하고 있다.<sup>16</sup>

그러나 '일대일로'는 중국이 2049년까지 완성한다는 장기적 국가발전 전략으로 강력하게 추진하고 있을 뿐만 아니라 현재 중국과 '일대일로' 연선 국가간의 경제적 보완성이 강하다는 점, 그리고 연선 국가들 상당수가 '일대일로' 건설을 기대하고 있어서 발전의 가능성을 완전히 배제할 수는 없다. 특히 현재 중국이 추진하고 있는 '일대일로'의 다양한 정책적 내용은 '일대일로' 발전이 순조롭지 못하더라도 진행 과정만으로도 중국은 물론 주변국에 상당한 경제적 효과를 가져다줄 것이다.

중국의 '일대일로'가 가져다줄 경제적인 효과로는 우선 현재 중국경제가 안고 있는 과잉설비와 과잉생산 문제를 상당 수준 해결할 것으로 보인다. 이는 '일대일로' 건설이 연선국가들의 인프라 건설에 중심을 두고 있는 상황에서 중국의 잉여설비를 '일대일로' 연선 국가에 분산시킬 수 있고, 또 잉여설비 이전으로 인해 연선국가들이 경제가 활성화될 경우, 중국제품의 구매수요를 창출시켜 과잉생산문제를 해결할 수 있기 때문이다. 이 과정에서 대부분이 신흥국이거나 개발도상국인 연선 국가들 또한 경제발전에 기초가 되는 인프라 건설을 비롯한 다양한 투자유치를 유치할 수 있을 것이다. 중국의 '일대일로' 건설은 또한 그 시발점을 서부지역에 두고 있어 동·서부지역 간의 발전격차를

어느 정도 해소시켜 중국경제의 지속적인 발전은 물론 사회 안정에도 기여할 것으로 보인다. 이밖에도 중국의 '일대일로'는 중국경제의 안정적인 발전에 기여할 것이다. 특히 중국의 에너지 지원 수송의 절대적 비중이 해상을 통해 이루어지고 있는 상황에서 '일대일로의 '일로' 건설은 에너지 자원의 안정적인 수송 확보에 중요한 역할을 할 것이다.

한편 중국의 '일대일로' 건설은 이러한 경제적 효과 외에 국제경제에서 미국의 위상을 약화시키고 중국의 위상을 상당 수준 제고시킬 것이다. 그동안 국제사회에서 미국은 세계적 패권을 장악하고 있는 가운데 아시아에서 중국의 영향력을 견제해왔다. 소위 '아시아로의 축이동' 혹은 '아시아 재균형 전략'은 모두 중국의 영향력을 약화시키고자 하는 전략이었다. 경제적인 측면에서도 TPP를 통해 AIIIB와 FTAAP 등으로 세계 경제 질서를 자국 중심으로 재편하려는 중국을 견제하려 하였고, '뉴 실크로드 이니셔티브'(new silk road initiative)전략 추진을 통해서도 중국의 주변 국가에 영향력을 확대하면서 부상하는 중국을 견제하고자 하였다. 그러나 미국의 이러한 중국견제 정책에도 불구하고 중국의 '일대일로'는 미국의 영향력을 약화시킬 것이다. 그 이유는 중국의 '일대일로' 구상이 비록 인프라 건설을 중심으로 추진되고 있지만, 내면적으로는 미국의 '아시아 재균형 전략'을 비롯한 다양한 중국 견제전략에 대한 대응책으로 추진되고 있기 때문이다. 특히 '일대일로' 구상의 일환으로 구축하고 있는 이른바 진주목걸이 전략과 2016년 11월 APEC 정상회의 개막 연설에서 FTAAP 구축에 대한 강한 의지를 표명한 것을 비롯해 '10+1'(아세안+중국) FTA 업그레이드, 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제도로, 중국-파키스탄 경제도로, 중국-몽골-러시아 경제도로 등 중국이 전방위적으로 지역 통합 전략을 구사하고 있는 점은 모두 중국의 영향력을 제고시키고 상대적으로 미국의 영향력을 제한할 것이다. 이밖에도 중국의 일대일로 건설로 인해 미국의 영향력을 약화시킬 수 있는 요인으로는 AIIIB의 설립과 '일대일로' 건설의 중심이 미국을 제외하고 있다는 점을 비롯하여 일대일로 건설이 동쪽이 아닌 서쪽으로 추진하고 있다는 점 등 다양하다. 특히 이 가운데 AIIIB는 미국과 일본이 주도하는 ADB(아시아개발은행)를 비롯한

16 현재 일대일로 협력과정 중 불협화음은 몰디브, 말레이시아, 미얀마 파키스탄, 카자흐스탄 동남아지역을 중심으로 다양하게 나타나고 있으며, 그중 대표적으로 몰디브는 사업비 과다산정으로 중국에 상환해야 금액으로 30억 달러(몰디브 GDP의 2/3수준)로 국가 부도에 처해 있다는 평가와 함께 불만이 터져 나오고 있고, 말레이시아는 동부해안철도 사업을 중단시켰다. 그리고 파키스탄은 중국과 체결한 일대일로 사업을 전면 재검토 입장이고, 미얀마는 중국이 연계된 수력발전소 사업을 중단한다고 발표했다[71].

세계금융기구에 영향을 주게 되어 미국 주도의 국제금융 질서에 영향이 불가피한 상황이다. 또한 중국의 '일대일로' 건설로 인한 중국의 위상 제고는 위안화의 국제화에서도 두드러지게 나타날 전망이다. 현재 중국의 위안화는 대대적인 국제화 추진에도 불구하고 아직은 미약한 수준이다. 중국 위안화의 국제화에는 금융시장 개방의 미흡 등과 미국의 강력한 견제로 인해 어려움이 많은 것이 사실이다. 그러나 '일대일로' 건설로 인한 위안화 무역결제 확대와 '일대일로'의 다자경제 협력의 플랫폼으로 건설될 AIIB와 실크로드기금 등 위안화를 추동할 요인 또한 적지 않다.

따라서 중국과 경제 관계가 밀접한 한국으로서 이에 대한 대응책이 필요하다. 즉 '일대일로' 건설로 인한 중국의 글로벌 영향력 증대와 위안화 국제화 진전으로 나타나게 될 영향을 면밀하게 검토하여 대응책을 마련할 필요가 있다. 아울러 중국의 '일대일로' 건설이 우리나라를 포함하고 있지 않아서 직접적인 관련은 없지만, '일대일로' 건설에서 우리 기업의 인프라 건설과 서부지역 진출 등 진출기회는 충분히 존재하기 때문에 이에 대한 심도 깊은 연구도 필요하다. 본 논문은 '일대일로' 건설로 인한 중국의 위상과 영향력 파악에 한정하고, 한국경제에 미치는 영향과 우리 기업의 진출방안은 후속연구로 남겨두고자 한다.

**참 고 문 헌**

[1] 김부용, “2019년 중국경제 전망,” 중국전문가포럼(<http://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=33026>), 2019.3.7.  
 [2] 百度圖片(<http://image.baidu.com/>), 2018.12.15.  
 [3] 中國一帶一路網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/604.htm>), 2018.7.26.  
 [4] 国家发展改革委·外交部·商务部, 《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》, 中國一帶一路網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/604.htm>), 2018.7.26.  
 [5] 张雨平, “‘一帶一路’基础设施建设投融资需求及推進,” 國務院發展研究中心(<http://www.drc.gov.cn/>), 201

8.8.9.  
 [6] KIEF북경사무소, “‘일대일로’ 금융플랫폼 구축 현황,” KIEF북경사무소 브리핑, Vol.18, No.18, pp.1-14, 2015.  
 [7] 中國知網(<http://www.cnki.net/>)/2019.7.30.  
 [8] 劉衛東, “‘一帶一路’战略的科学内涵与科学问题”, 地理科学进展, 第34卷, 第5期, pp.538-544, 2015.  
 [9] 袁新涛, “‘一帶一路’建设的国家战略分析” 理論月刊, 第11期, pp.5-9, 2014.  
 [10] 陳俊傑, “‘一帶一路’戰略芻議,” 經濟論壇, 總530期, 第6期, pp.4-9, 2015.  
 [11] 申现杰·肖金成, “国际区域经済合作新形势与我国‘一帶一路’合作战略,” 宏觀經濟研究, 第11期, pp.30-38, 2014.  
 [12] 賀方彬, “海外視域下的‘一帶一路’倡議研究,” 當代世界與社會主義(双月刊), 第3期, pp.196-197, 2017.  
 [13] 李晓·李俊久, “‘一帶一路’与中国地缘政治经济战略的重构” 世界经济与政治, 第10期, pp.30-59, 2015.  
 [14] 黃永弟, “論‘一帶一路’倡義實施的背景, 風險及應對策略,” 經濟研究導刊, 總第311期, 第30期, pp.62-63, 2016.  
 [15] X T. Zhang and J. Keith, “From wealth to power: China's new economic statecraft,” The Washington Quarterly, Vol.40, No.1, pp.185-203, 2017.  
 [16] T. R. Heath, “China's evolving approach to economic diplomacy,” Asia Policy, No.22, pp.157-191, 2016.  
 [17] N. Rolland, “China's belt and road initiative: underwhelming or game-changer?,” The Washington Quarterly, Vol.40, No.1, pp.127-142, 2017.  
 [18] W. Yale, “China's Maritime Silk Road Gamble,” The Diplomat(<https://thediplomat.com/2015/04/chinas-maritime-silk-road-gamble/>)2019.8.14.  
 [19] V. Marantidou and R. A. Cossa, “China and Russia's Great Game in Central Asia,” <http://nationalinterest.org/blog/the-buzz/china-russias-great-game-central-asia-11385?page=2>. 2019.3.16.  
 [20] R. Medcalf, “Asia's 'Cold Peace': China and India's Delicate Diplomatic Dance,” <http://nationalinterest.org/feature/asias-cold->

- peace-china-indias-delicate-diplomaticdance-11338, 2019.3.16.
- [21] S. Tiezzi, "The New Silk Road: China's Marshall Plan," <http://www.thediplomat.com>, 2018.10.5.
- [22] C R. Guluzian, "Making inroads: China's new silk road initiative," *Cato Journal*, Vol.37, No.1 pp.135-147, 2017.
- [23] 김홍규, "중국 일대일로(一帶一路) 전략과 동북아 국제관계의 변화: 한계와 전망," *중소연구*, 제40권, 제3호, pp.7-48, 2016.
- [24] 이남주, "중국의 서진전략과 일대일로," *황해문화*, 겨울호, pp.34-50, 2015.
- [25] 최필수, "일대일로 프로젝트의 개념적 이해," *韓中社會科學研究*, 제15권, 제3호(통권44호), 2017.
- [26] 이일영, "중국의 새로운 발전전략, 일대일로(一帶一路)," *시선집중 GSJ*, 제195호, pp.1-12, 2015.
- [27] 원동욱, "중국의 지정학과 주변외교: '일대일로'를 중심으로," *현대중국연구*, 제17집, 제2호, pp.293-328, 2016.
- [28] 김애경, "중국의 '일대일로(一帶一路)' 구상 분석," *민주사회와 정책연구*, 통권29호, pp.112-144, 2016.
- [29] 서봉교, 최낙섭, 이현태, "중국 일대일로(一帶一路) 자금조달 모델에 관한 연구," *韓中社會科學研究*, pp.25-56, 2016.
- [30] 이정태, "중국 일대일로 전략의 정치적 의도와 실제 분석," *대한정치학회보*, 제25집, 제1호, pp.207-236, 2017.
- [31] 박홍서, "중미 관계와 '일대일로'의 정치경제: 달려 패권에 대한 취약성 극복을 중심으로," *현대중국연구*, 제18집, 제2호, pp.73-110, 2016.
- [32] Oh Daewon and Eun Jongseo, China's "One Belt, One Road" Policy, a New step forward to East Asian Development cooperation: From Korea's point of view, *현대중국연구*, 제18집, 제3호, pp.155-186, 2016.
- [33] 中國國家統計局(<http://www.stats.gov.cn>), 2019.3.5.
- [34] 김시중, "2016년의 중국경제 어디로 가나?," *중국전문가포럼*(<http://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=17190>), 2019.3.5.
- [35] U. Tagscherer, S S. Serger, A Y. Chang, and X Liu, "Beyond catch-up-can a new innovation policy help China overcome the middle income trap?," *Science and Public Policy*, Vol.44, Issue 5, pp.656-669, 2017
- [36] 陳世清, "什么是新常态经济?," *求是網*([http://www.qstheory.cn/laigao/2015-03/19/c\\_1114688943.htm](http://www.qstheory.cn/laigao/2015-03/19/c_1114688943.htm)), 2019.3.9.
- [37] 王同昭·余海溶, "地方分權化與市場經濟的矛盾及其建構," *內蒙古農業大學學報*, 第3期, pp.8-10, 2007.
- [38] 陳世清, *对称经济学*, 中国时代经济出版社, p.161, 2011.
- [39] 何凯玲, "产能过剩行业2017年信用风险回顾与2018年展望," *新浪财经*(<http://finance.sina.com.cn/money/bond/research/2018-04-08/doc-ifvytmxc9567400.shtml>), 2019.5.7.
- [40] 鄧小平, *鄧小平文選(第3卷)*, 人民出版社, pp.277-278, 1993.
- [41] 胡鞍鋼, *西部大開發新戰略*, 中國計劃出版社, p.17, 2001.
- [42] 中國人民大學重慶金融研究院, "國外學者談'一帶一路'," *中國經濟報告*, 第4期, pp.90-94, 2015.
- [43] 吳燕, "論'一帶一路'建設對全球經濟的影向及展望," *經濟視野*, 總第850期 第13期, p.250, 2017.
- [44] 中國石油集團經濟技術研究院(<http://etri.cnpc.com.cn/>), 2019.3.16.
- [45] 中國產業信息(<http://www.chyxx.com/industry/201808/665670.html>), 2019.5.13.
- [46] 中國海關總署(<http://www.customs.gov.cn/>), 2019.3.17.
- [47] L B. Pitlo, "China's 'One Belt. One Load' to W here?," *The Diplomat*(<http://thediplomat.com>), 2018.10.5.
- [48] 鳳凰財經([http://finance.ifeng.com/a/20150519/13716303\\_0.shtml](http://finance.ifeng.com/a/20150519/13716303_0.shtml)), 2019.5.13.
- [49] 許宇喆, "'一帶一路'戰略與中國的能源安全—'一帶一路'背景下的中國能源運輸安全," *環球市場信息導報*, 第46期, p.1, 2016.
- [50] 연합뉴스(<https://www.yna.co.kr/view/GYH20140314000600044?section=search>), 2019.5.13.
- [51] 허운, "3차 세계 무역대戰... TPP(亞太 11개국 FTA) 놓고 美·中 사쟁결단 시작됐다." 2013년 3월27일, *조선일보*([http://news.chosun.com/site/data/html\\_dir/2013/03/26/2013032602542.html](http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2013/03/26/2013032602542.html)), 2019.3.19.
- [52] T. Singh, "Securing India's Interests in the India Ocean: New Strategies and Approaches" <http://www.ypes.org>. 2018.10.25.
- [53] 이상현, 엄상운, 이대우, 박인휘, 이왕휘, 한국의 국가전

략 2030: 안보, 세종정책총서 2016-2, pp.121-153, 세종연구소, 2016.

[54] 한우덕, “일대일로(一帶一路)에 얽힌 정치경제학,” China plus, March, pp.28-29, 2015.

[55]李晓·李俊久, “一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构, 世界经济与政治, 第10期, pp.30-59, 2015.

[56] 刘永江, “海陆和合论: ‘一带一路’可持续安全的地缘政治学,” 国际安全研究, 第5期, pp.3-21, 2015.

[57] 夏先良, “一带一路’战略与新的世界经济体系,” 学术前沿, 第5期, pp.56-75, 2015.

[58] 오광진, “일대일로(一帶一路) 전략 세계 질서 다극화가 최종 목표 : 중국 21세기 해상 실크로드,” Chindia plus, November, p.53, 2014.

[59] T. Fallon, “China’s Pivot to Europe,” American Foreign Policy Interests, Vol.36, No.3, pp.175-182, 2014.

[60] R. Cossa and B. Glosserman, “A tale of Two Tales: Competing Narratives in the Asia,” Pacific Forum CSIS, No.84, 2014.

[61] W. Minnick, “China’s One Belt, One Load,” April 12, 2015, <https://www.defensenews.com/home/2015/04/11/china-s-one-belt-one-road-strategy/>, 2015.5.8.

[62] AIIB(<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>), 2019.3.5.

[63] 이승호, 김한수, 현석, 주현수, 강현주, “위안화 국제화 가능성 분석 및 국제금융질서 변화에 관한 연구,” 자본시장연구원, 연구총서 15-05, p.25, 2015.

[64] 中國人民銀行(<http://www.pbc.gov.cn/diaochatongjisi/116219/index.html>), 2019.3.4.

[65] 中國人民銀行, 2018年人民幣國際化報告, 中國人民銀行, P.1. 2019.

[66] IMF(<https://www.imf.org/en/Countries/CHN#featured>), 2018.12.1.

[67] 中國人民大學國際貨幣研究所, 人民幣國際化報告2018, p.14. 2018.

[68] 李博雅, “一带一路”战略背景下人民币国际化的进程、机遇与制约, 现代管理科学, 第4期, pp.27-29, 2018.

[69] 保建云, “论我国推动丝绸之路经济带建设的综合比较优势及人民币货币区的构建,” 经济体制改革, 第2期, pp.12-16, 2015.

[70] 李斯文, 王博, 张嘉楠, “一带一路’倡议背景下人民币国际化影响因素分析,” 河北北方学院学报(社会科学版),

第34卷, 第4期, pp.80-84, 2018.

[71] 한국경제(<https://www.hankyung.com/>), 2019.2.2.

저 자 소 개

허 흥 호(Heung-Ho Heur)

정회원



- 1998년 6월 : 국립 대만대학 대학원(경제학 박사)
- 2003년 3월 ~ 현재 : 목원대학교 중국학과 교수

<관심분야> : 중국경제, 중국기업, 화교경제, 중국지역발전