

중국의 '일대일로'(一帶一路) 구상과 전략: 발전과 한계

China's 'One Belt and One Road' Initiative and Strategy: Development and Limitations

허흥호
목원대학교 중국학과

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

요약

중국의 '일대일로' 구상은 중국과 유라시아 경제권을 육상과 해상으로 연결하여 하나의 경제권을 형성하는 초대형 프로젝트이다. 따라서 순조롭게 진행될 경우 중국과 세계 경제발전의 새로운 동력은 물론 국제경제의 구도를 변화시키는 요인이 될 것이다. 특히 유라시아 대륙이 세계 경제의 중심으로 발전하는 계기가 될 수도 있다. 그러나 중국의 '일대일로' 구상은 거시적이고 장기적일 뿐만 아니라 복잡성을 내포하고 있어 발전을 낙관하기 어렵다. 하지만 '일대일로'는 중국이 2049년까지 완성한다는 장기적 국가발전 전략으로 강력하게 추진하고 있고, 현재 중국과 '일대일로' 연선 국가 간의 경제적 보완성이 강하고, 또 연선 국가들의 상당수가 '일대일로' 건설을 기대하고 있어서 가능성이 전혀 없는 것은 아니다. 특히 현재 중국이 추진하고 있는 '일대일로'의 다양한 정책적 내용으로 볼 때 발전 가능성을 완전히 배제할 수 없다. 설령 '일대일로'는 발전이 순조롭지 못하더라도 진행 과정만으로도 중국은 물론 주변국에 상당한 경제적 효과를 가져다줄 것이기 때문에 충분한 의미가 있다고 하겠다.

■ 중심어 : | 중국경제 | 일대일로 | 실크로드경제벨트 | 해상실크로드 | 경제발전 |

Abstract

China's 'One Belt and One Road' initiative is a mega-infrastructure project that connects China and the Eurasian Economies Area by overland and sea routes. Therefore, if it goes smoothly, It will be a new engine for economic development in China and the world, and It is expected to be a factor that will change the structure of the international economy. Especially, the Eurasian continent is likely to develop into the center of the global economy. But China's 'One Belt and One Road' initiative is not only macro and long-term, but also implies complexity, making it hard to be optimistic about development. China's 'One Belt and One Road' initiative is not only strongly promoted as a long-term national development strategy to be completed by 2049, but also strong economic complementarity between China and 'One Belt and One Road' consecutive countries. And many of the successive countries are expecting 'One Belt and One Road' construction. Therefore, there is no possibility at all. In particular, the possibility of development can not be completely ruled out, given the various policies of 'One Belt and One Road' currently being pursued by China. Even if it doesn't go smoothly, the process alone will have significant economic effects on China and neighboring countries, so it will be meaningful. With the help of information technology.

■ keyword : | Chinese Economic | One Belt and One Road | Silk Road Economic Belt | Maritime Silk Road | Economic Development |

* 이 논문은 2016년 목원대학교 연구년 지원에 의하여 연구되었음

접수일자 : 2019년 4월 23일

수정일자 : 2019년 5월 20일

심사완료일 : 2019년 06월 10일

교신저자 : 허흥호, e-mail : threeh@mokwon.ac.kr

I. 서론

중국은 1978년 개혁개방을 추진한 이래 30년 이상 연평균 10%대의 고속성장을 이룩해 왔다. 특히 2007년도에는 14.2%라는 경이적인 성장률을 기록하기도 했다. 그러나 이처럼 고속성장을 질주하던 중국경제는 2010년에 10.4%의 성장률을 기록한 후 계속해서 하락해 왔다. 그리고 2018년 말 현재는 중국경제가 본격적으로 활성화되기 시작한 1990년 이후 최저치인 6.6%를 나타냈다. 중국의 이러한 성장률 감소세는 앞으로도 계속 이어질 것이라는 전망이 우세한 가운데 세계 유수의 기관들은 2019년도 경제성장률은 2018년도보다 낮은 6.0-6.5%가 될 것으로 전망하고 있다.¹

중국경제의 이러한 성장률 감소세는 단순한 경기변동(cyclical)의 현상이 아니라 구조적인 문제로 나타나는 것이어서 고속성장으로의 복귀는 불가능하며, 자칫 경착륙으로 이어질 가능성도 배제하지 못한다는 평가이다[2]. 그러나 중국은 현재의 성장률 감소 현상을 신창타이(新常態/New Normal)로 규정하고, 신창타이 시대에서는 중고속의 성장과 구조전환 그리고 새로운 성장 동력의 개발 등을 통해 경착륙으로 이어지지 않게 하고 발전을 지속시킬 수 있다는 입장이다.² 그러면서 새로운 경제성장 동력으로 제기된 전략이 '일대일로'(一帶一路/One Belt and One Road) 구상이다.

중국이 구상하는 '일대일로'는 65개 국가와 연계되어 있다. 그리고 연계된 연선 국가들에는 세계 인구의 63%인 약 44억 명이 거주하고 있다. 이뿐만이 아니다. '일대일로' 연선 지역은 21조 달러 이르는 GDP 규모로 세계 GDP의 29%를 점하고 있다. 따라서 '일대일로' 건설이 순조롭게 진행될 경우, 중국의 경제발전은 물론 세계 경제 발전의 새로운 동력이 될 가능성이 크다. 계

다가 국제경제 구도를 변화시킬 수 있는 요인이 될 수도 있다. 즉 유라시아 대륙이 세계 경제의 새로운 중심이 될 가능성이 있다 하겠다.

그러나 중국의 '일대일로' 구상은 거시적이고 장기적일 뿐만 아니라 복잡성을 내포하고 있어 발전을 전망하기는 그리 쉽지 않다. 예를 들어 '일대일로' 연선 국가들 상호 간의 정치·문화적 차이로 인한 이해관계의 충돌과 국제정치경제의 패권 구도 속에서 미·중 관계 그리고 인프라 투자의 방대성 등은 모두 '일대일로'의 발전을 어렵게 만드는 요소라 하겠다. 하지만 '일대일로'의 발전이 어려움만 있는 것은 아니다. 중국이 국가 경제발전의 새로운 동력으로 제기할 만큼 추진 의도가 강하다는 점 외에 현재 중국과 '일대일로' 연선 국가 간에는 상호 경제적 보완성이 크다는 점 그리고 연선 국가 중 상당수가 '일대일로' 건설을 기대하고 있다는 점 등은 모두 '일대일로'를 발전시킬 수 있는 충분한 요인이라 할 수 있다.

이러한 상황에서 '일대일로'의 발전 가능성과 한계요인을 분석하는 것은 매우 의미 있는 일이라 하겠다. 그러나 지금까지 중국의 '일대일로'에 관한 연구는 우선 연구되어 져야 할 한계요인과 발전전망의 분석보다는 '일대일로'의 추진 배경과 전략적 특성 그리고 '일대일로' 추진으로 나타나게 될 경제적 효과와 국제관계에서의 영향 분석이 연구의 중심을 이루었다.

우선 국내에서 '일대일로'에 관한 연구는 김홍규[4], 이남주[5], 최필수[6], 이일영[7], 원동욱[8], 김애경[9], 서봉교 등[10] 등이 대표적이다. 이들 중 최필수와 서봉교는 '일대일로'의 추진 배경과 전략에 비중을 둔 연구를 하였으며, 이일영은 일대일로의 경제적 효과와 국제경제 관계의 영향에 중점을 둔 연구를 하였다. 그리고 김홍규, 이남주, 김애경 등은 모두 정치적 시각에서 중국의 위상 제고와 국제관계에 미치는 영향을 분석하였다.

한편 중국에서는 지금까지 5만여 편(中國知網/CNKI 기준) 이상이 연구될 정도로 많은 연구가 이루어졌다. 하지만 연구의 대부분이 정책적 당위성에 관한 연구가 주류를 이루고 있다. 즉 '일대일로' 추진으로 인한 경제적 효과와 세계 경제에 긍정적인 영향을 미칠 수 있다는 정부 정책의 당위성에 관한 연구가 대부분이다. 중국의 많은 연구 중 이와 관련된 연구는 황용디(黃永

1 2019년 중국의 경제성장률 전망과 관련하여 중국기관들은 中國社會科學院이 6.3%로 전망하고 있는 가운데 中國銀行 6.5%, 中國交通銀行 6.3%로 전망하고 있고, 외국기관들은 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].

2 신창타이(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, 신창타이는 현재의 중국경제 성장을 하락이 고속성장기를 끝내고 새로운 상황으로 이행되는 정상적인 상태라는 의미로 사용되고 있다[3].

弟)[11], 예위핑(葉衛平)[12], 허팡빈(賀方彬)[13], 후하이펑(胡海峰)[14], 천준제(陳俊傑) [15], 후비량(胡必亮)[16] 등이 대표적이다.

그 밖의 지역에서의 '일대일로' 관련 연구는 미국과 '일대일로' 연선 국가에서 주로 이루어지고 있다. 그러나 그 중심은 미국이다. 미국의 '일대일로' 관련 연구는 대부분이 '일대일로'로 확대되게 될 중국의 영향력과 '일대일로'의 금융플랫폼으로 설립된 AIIB(Asian Infrastructure Investment Bank/아시아인프라투자은행)가 국제정치경제에서 미국의 위상에 미치는 영향을 분석한 연구가 가장 많다. Yale[17], Daly[18], Marantidou and Cossa[19], Medcalf[20], Tiezzi[21], Minnick[22] 등의 연구가 대표적이다.

중국의 '일대일로'에 관한 이러한 연구는 현재 중국이 추진하고 있는 경제발전 전략의 내용과 국제경제에서 중국의 위상과 영향력을 파악하는데 많은 기여를 하였다. 그러나 '일대일로' 추진이 아직 5년뿐이 안 되었고, 또한 진행 과정에서 성공 여부를 예측할 수 없는 많은 문제가 나타나고 있는 상황에서는 '일대일로' 추진의 발전요인과 한계요인을 분석하고 향후의 발전을 전망하는 것이 더 우선 필요하다 하겠다.

본 연구는 이러한 입장에서 '일대일로'의 발전 가능성을 전망하기 위한 기초연구로 '일대일로'의 발전요인과 한계요인을 분석하고자 한다. 연구방법으로는 연구주제의 특성과 분석자료의 한계로 실증적 방법보다 해석적 방법을 사용하고자 한다. 접근법(research approach)으로는 '일대일로'가 기본적으로 중국과 '일대일로' 연선 국가들과의 관계라는 점에서 국제관계의 분석 시각을 견지하고자 한다. 구체적으로 '일대일로' 구상과 전략을 중국의 정책 내용을 중심으로 분석한 후, 중국과 연선 국가들과의 관계 및 국제경제 관계 구도에서 발전요인과 한계요인을 분석하고자 한다. 이는 향후 '일대일로'의 다양한 연구에 기초적 시각을 제공해 줄 것이다.

한편 중국의 '일대일로는 포괄하는 지리적 범위가 넓고 다양한 전략적 내용을 포함하고 있어 국제경제 질서는 물론 미·중 관계 및 한중경제협력에도 많은 영향과 파급효과가 상당히 클 것이 분명하여 많은 연구가 필요하다. 그러나 본 논문에서는 논의의 폭을 '일대일로'의 발전요인과 한계요인으로 한정하여 분석하고, 한중경력

협력의 영향과 파급효과 등 그 밖의 관련 연구는 본 연구의 결과를 토대로 연구할 후속연구 주제로 남겨두고자 한다.

II. 일대일로의 개념과 기본구상

1. 일대일로의 개념

중국의 '일대일로'(一帶一路/One Belt and One Road)는 '실크로드 경제 벨트'(絲綢之路经济带/The Silk Road Economic Belt)를 지칭하는 '일대'(一帶/One Belt)와 '21세기 해상 실크로드'(21世紀海上絲綢之路/The 21st Century Maritime Silk Road)를 지칭하는 '일로'(一路/One Road)를 합쳐서 지칭하는 개념이다. 이러한 개념의 '일대일로'는 중국의 국가주석 시진핑(習近平)이 2013년 9월과 10월 중앙아시아와 동남아시아를 방문하던 중 고대 실크로드와 해상무역로 주변 지역에 교통 인프라망을 연결하는 전략적 계획을 설명하면서 제기되었다. 전자는 육상통로로 중국의 시안(西安)에서 시작하여 란저우(蘭州), 우루무치(烏魯木齊)를 거쳐 중앙아시아와 서아시아 그리고 네덜란드의 암스테르담과 러시아의 모스크바를 지나 이탈리아의 베니스까지 이르는 노선이다, 그리고 후자는 해상통로로 중국의 동남부지역인 푸젠성(福建省)의 푸저우(福州)에서 시작하여 남부 연해 도시를 거쳐 말라카해협, 방글라데시, 인도, 스리랑카 그리고 아프리카 케냐의 나이로비와 이집트의 수에즈운하를 거쳐 지중해와 유럽에 이르는 노선이다(그림 1).



그림 1. 일대일로의 기본노선[23]

중국의 이러한 '일대일로' 노선은 2015년 3월 28일

국가발전계획위원회(国家发展和改革委员会)와 외교부 그리고 상무부가 공동으로 발표한 《실크로드 경제 벨트와 21세기 해상 실크로드 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 통해 더욱 세분화시키고 구체화하였다. 즉 '실크로드 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. 그리고 '해상 실크로드'는 중국의 연해 항구에서 시작하여 남중국해와 인도양을 지나 유럽에 이르는 '서부노선'과 남중국해를 거쳐 남태평양에 이르는 '남부노선' 등 2개의 노선으로 세분화시켰다[24][그림 2].



그림 2. 세분된 일대일로 노선[25]

2. 일대일로의 기본구상

'일대일로'에 대한 중국의 기본적인 구상은 크게 육상과 해상으로 나누어 계획을 세우고 있다. 우선 육상에서는 기존 실크로드 연선 상의 중심도시를 핵심으로 하는 경제협력 회랑을 만들고, 해상에서는 몇몇 중점항구를 건설하여 안전과 원활성이 보장된 국제운송통로를 건설한다는 계획이다[26]. 중국은 이를 위해 '육랑(六廊)·육로(六路)·다국(多国)·다항(多港)'을 건설한다는 구상이다. 즉 육상통로에서는 [그림 3]과 같이 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 경제협력 회랑 구축하고 철로, 도로, 수로, 항로, 송유관 및 정보통신망 등 6개의 통로를 건설하여 다수국가들과 경제협력을 추진한다는 것이다. 그리고 해상통로에서는 해상

운송의 지렛대 역할을 하는 다수의 항구를 건설한다는 계획이다. 이러한 점에서는 중국의 '일대일로' 구상이 단순히 중국과 유라시아 경제권을 육상과 해상으로 연결하는 초대형 인프라 건설프로젝트로 볼 수 있다.



그림 3. '일대일로' 연선의 6대 경제협력 회랑[27]

그러나 중국은 '일대일로' 연선 국가에 SOC 건설과 물류확대를 통해 산업단지와 경제협력 회랑을 조성하고, 궁극적으로는 '일대일로' 연선 국가들과 자유무역 지대를 확장하여 하나의 경제권을 건설하고자 하는 전략적 목표를 가지고 있다[28][29]. 따라서 중국의 '일대일로' 구상은 중국과 연선 국가 간의 육상통로와 해상통로를 연결하는 거대한 인프라 프로젝트임과 동시에 아시아와 아프리카 그리고 유럽을 포괄하는 공간을 경제성장 축으로 삼고자 하는 새로운 경제발전 전략으로 평가된다.

한편 중국이 구상하고 있는 '일대일로' 범주는 현재 미주지역과 대서양 등이 포함되어 있지 않지만, 전 세계를 대상으로 하고 있다. 즉 동아시아를 시작으로 동남아시아, 남아시아, 중앙아시아, 서아시아, 유럽, 아프리카 대륙을 포함하고 있을 뿐만 아니라 중국의 동남 연해 지역에서 시작하여 남중국해, 인도양, 걸프만, 지중해, 발틱해 그리고 남태평양 등 세계의 모든 지역을 거의 포함하고 있다. 게다가 현재는 포함되지 않은 미주지역을 포함하여 다른 대륙의 국가들도 차후에는 참여할 수 있는 여지를 만들어 놓고 있기도 하다[29].

그러나 중국이 현재 '일대일로' 범주에 포함해 놓은 남태평양지역은 물론 '일대일로' 건설에서 발전 경험과 협력의 필요성이 높다고 평가되고 있는 동북아시아에서조차 어떠한 액션도 없다.³ 다만 동북아시아에서는

3 예컨대 중국은 2015년 9월 2차 세계대전 전승절 기념식에 참석한 박근혜 당시 대통령에게 중국의 '일대일로' 구상과 한국의 '유

몽골만이 '일대일로' 연선 국가에 포함되었을 뿐이다. 따라서 현재 중국이 구상하고 있는 '일대일로'의 범주는 유라시아지역이 중심이라고 볼 수 있을 것이다. 이런 점에서 중국의 '일대일로' 구상은 이남주[5]의 해석처럼 국가전략의 중점이 동에서 서로 이전되는 서진정책(西進政策)으로 평가할 수 있을 것이다.

III. 일대일로 전략추진

1. 금융플랫폼의 구축

앞장에서 논의된 바와 같이 중국의 '일대일로' 구상은 중국에서 시작하여 아시아와 아프리카를 거쳐 유럽에 이르는 인프라망을 구축하고, 장기적으로 이들 지역과 하나의 경제권을 건설하는 것이 핵심목표이다. 따라서 현 단계에서는 '일대일로' 노선상의 인프라 건설이 무엇보다 중요하다 하겠다.

그러나 중국의 '일대일로' 구상은 실로 방대한 인프라 프로젝트여서 자금조달에 많은 어려움이 예상된다. 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 투자 자금은 최소 10.6조 달러 이상인 것으로 나타났다. 그리고 이 중 1.4조 달러 정도가 중국 이외의 지역에서 필요한 것으로 추정되고 있다[30]. 하지만 '일대일로' 연선의 국가들은 대부분 경제적으로 낙후된 개발도상국이거나 저개발국가들이어서 이처럼 방대한 인프라 건설자금을 조달하기가 쉽지 않은 상황이다. 더욱이 인프라 건설은 투자 규모는 크지만 투자 회수 기간이 길어 투자기대수익률이 낮다는 특성 때문에 자금조달이 쉽지 않을 전망이다. 따라서 '일대일로' 구상의 성공 여부는 인프라 건설에 필요한 방대한 자금을 어떻게 확보하느냐가 관건이라 할 수 있다.

중국은 이처럼 방대한 인프라 건설자금을 어느 특정 국가나 특정 금융사에 국한하지 않고 관련 국가들과의 양자간 협력 또는 다자간 금융협력을 통해 일종의 열린 금융플랫폼을 중심으로 조달하겠다는 계획이다[28]. 중

국이 제시하고 있는 자금조달 방안은 다음과 같다.

1.1 AIIB 설립을 통한 자금조달

AIIB는 2013년 10월 APEC 정상회의 참석차 인도네시아를 방문한 시진핑 국가주석이 당시 인도네시아 대통령 수실로(Susilo Bambang Yudhoyono)와 자카르타 회담 중 아세안 역내 개발도상국 인프라 건설자금 확보를 위한 다자간 금융기구 설립 필요성을 언급하면서 설립이 추진되었다. 그 후 AIIB는 2014년 10월 중국을 포함한 21개국이 MOU를 체결하고, 2015년 12월 25일에 57개국의 회원국으로 베이징에 본부를 두고 창립되었다.

AIIB는 창립과정에서 미국의 부정적인 시각에도 불구하고 2018년 12월 말 현재 회원국이 93개국으로 늘어나 미국과 일본이 중심인 ADB(아시아개발은행)의 67개 회원국보다 26개 국가가 더 많다. 특히 G20 중 미국, 일본, 멕시코를 제외한 국가들이 회원국으로 가입하고 있다. 따라서 향후 국제경제에 상당한 영향력을 미치는 금융기구로의 발전이 예상된다.

한편 AIIB는 법정 자본금을 1,000억 달러로 정하고 75%는 역내 국가가 부담하고 25%는 역외국가가 부담하도록 하고 있다. 그리고 참여국의 출자자본 지분율은 각국의 GDP 규모에 근거해 배정하도록 하고 있다. 이러한 기준에 의하면 중국의 지분율은 50% 이상이 되어 회원국 중 유일하게 거부권을 갖게 된다. 그러나 중국은 국제사회의 우려를 인식해 회원국이 추가될 때마다 지분율을 하향 조정하는 유연한 모습을 보여왔다. 이는 중국이 AIIB에서 독점적 위치를 차지하여 기존의 국제 금융기구에 맞설 수 있다는 국제사회의 우려를 피해 보겠다는 의도로 파악된다[4]. 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[표 1].

중국은 AIIB에서의 이러한 주도적인 입지를 활용하여 AIIB의 많은 자금을 '일대일로' 연선을 중심으로 한 아시아지역의 인프라 건설에 투입할 의지를 분명히 하고 있다. 그러나 AIIB는 중국이 주도하고 있는 것이 분명하지만, 국제금융기구의 운용 특성상 중국의 의도대

라시아 이니셔티브'를 접목한다는 노력에는 동의하였지만, 지금까지 어떠한 액션도 없다.

표 1. AIIB 주요 회원국 출자 현황(2018. 12. 31 현재)[31]

역내국가					역외국가				
국가	출자액 (백만달러)	지분율 (%)	투표권 (%)	출자 순위	국가	출자액 (백만달러)	지분율 (%)	투표권 (%)	출자 순위
중국	2,9780.4	30.89	26.78	1	독일	4,484.2	4.65	4.22	4
인도	8,367.3	8.68	7.69	2	프랑스	3,375.6	3.50	3.23	7
러시아	6,536.2	6.78	6.05	3	영국	3,054.7	3.17	2.95	9
한국	3,738.7	3.88	3.56	5	이탈리아	2,571.8	2.67	2.52	10
호주	3,691.2	3.83	3.52	6	네덜란드	1,031.3	1.07	1.14	12
인니	3,360.7	3.49	3.22	8	폴란드	831.8	0.86	0.97	14
터키	2,609.9	2.71	2.55	11	스위스	706.4	0.73	0.85	17
사우디	2,544.6	2.64	2.49	13	이집트	650.5	0.67	0.81	18
이란	1,580.8	1.64	1.35	15	스웨덴	630.0	0.65	0.79	19
태국	1,427.5	1.48	1.50	16	노르웨이	550.6	0.57	0.62	20
기타	10,218.00	10.59	15.86		기타	4,661.60	4.85	7.33	
합계	73,855.3	76.61	74.57		합계	22,548.5	23.39	25.43	

주: 순위는 역내 국가와 역외국가를 포함한 전체 순위임

로 100% 운영되기에는 한계가 존재하고 있어 실효성에 의문이 제기된다. 하지만 AIIB는 WB(세계은행)나 ADB(아시아개발은행) 등 국제금융기구가 인프라 건설 투자보다는 빈곤 해결에 역점을 두고 있는 것과 달리 아시아지역 인프라 건설과 경제협력 촉진 등 개발도상국의 인프라 투자 지원을 최우선적 목표로 제시하고 있다. 따라서 기존 국제금융기구의 인프라 건설투자 규모를 훨씬 넘어설 것으로 보인다.⁴

한편 ADB의 추계에 의하면, 2010년부터 2020년까지 11년간 아시아의 인프라 정비에 필요한 자금은 8조 달러에 이른다. 그러나 대부분 신흥국이거나 저개발국가인 ‘일대일로’ 연선 국가들의 경제적 상황으로 볼 때, 해당 국가 정부의 재정자금으로 충당하기는 사실상 불가능하다. 따라서 AIIB는 중국과 AIIB에 참여하는 국가들의 잉여자금을 인프라 정비에 필요한 국가와 지역으로 이전하는 기능을 수행할 수 있을 것으로 보인다 [7].

1.2 실크로드기금 조성을 통한 자금조달

중국은 ‘일대일로’ 구상을 제기하면서 AIIB를 주요 자금조달 창구로 제시하였다. 그러나 AIIB 자금만으로 10조 달러 이상이 소요될 것으로 추정되는 ‘일대일로’ 인프라 건설자금을 조달하기는 턱없이 부족하다. 중국

4 현재 ADB(자본금 약 1650억 달러) 자금의 인프라 건설 투입 규모는 연간 100억 달러 수준에 불과 하지만, AIIB는 아시아 인프라 건설과 경제협력을 촉진하는 데 주력하고 있어 향후 ADB 투자 규모를 훨씬 뛰어넘을 것으로 전망된다.

은 이러한 문제를 해결하기 위해 실크로드기금(絲路基金)을 조성하고 있다.

실크로드기금 조성은 2014년 11월 4일 시진핑 중국 국가주석이 중앙재경영도소조(中央財經領導小組) 제8차 회의에서 처음 제기하였다. 그리고 같은 해 11월 베이징에서 개최된 APEC 정상회담에서 대외적으로 공표하고 자금조성을 시작하였다. 중국이 보유하고 있는 외환과 중국수출입은행(中國進出口銀行), 중국투자유한책임공사(中國投資有限責任公司), 국가개발은행(國家開發銀行) 등을 통해 400억 달러를 조성하고 있다.

2019년 1월 말 현재 중국의 실크로드기금은 약 250억 달러가 조성되어 있다.⁵ 중국은 이렇게 조성된 실크로드기금을 ‘중국기업법’(中華人民共和國公司法)에 따라 ‘일대일로’ 건설과정 중 SOC, 자원개발, 합작생산, 금융협력 등 중장기 개발 프로젝트를 중심으로 사용한다는 계획이다. 기금 운용방식으로는 주식, 채권, 대출, 기금 등 다양한 방식을 추구할 계획이다.

한편 중국의 실크로드기금은 2015년 4월 파키스탄 카로트(Karot)댐 건설프로젝트를 첫 투자사업으로 선정하여 추진한 것을 시작으로 2017년 말 현재까지 17개 프로젝트에 약 70억 달러가 투자 승인되었다[33]. 산샤그룹(三峽集團)의 파키스탄 등 남아시아 국가의 수력발전소 건설투자 지원, 중국화공그룹(中國化工集團)의 이탈리아 타이어 생산업체인 피렐리(Pirelli) 인수합병 지원, 러시아 야말 액화천연가스(Yamal LNG) 통합 프로젝트의 투자자 참여 등이 바로 실크로드기금의 대표적 투자사업이다. 그리고 2018년 10월에는 AIIB와 대출 협약을 맺고 오만의 광케이블 건설프로젝트에 대출 결정을 하기도 했다. 특히 이 가운데 카로트댐 건설프로젝트는 약 16.5억 달러를 투입하여 BOT 방식으로 2020년부터 30년간 운영한 후 무상으로 파키스탄 정부에 양도하기로 했다[32]. 중국의 이러한 실크로드자금 운용은 ‘일대일로’ 건설의 중장기 인프라 건설프로젝트에 안정

5 중국 실크로드기금의 초기등록자금은 외환보유고에서 65억 달러, 중국투자유한책임공사와 수출입은행에서 각각 15억 달러 그리고 국가개발은행에서 5억 달러를 출자하여 100억을 조성하였으며, 2017년 5월 시진핑 국가주석이 ‘일대일로’ 국제협력 수뇌포럼(國際合作高峰論壇)에서 선포한 1,000억 위안인 2019년 1월 22일 투입되어 2019년 1월 말 현재 약 250억 달러의 자금이 조성되어 있다[24][32].

적 자금 제공 역할과 국내의 금융기관 간의 협력 확대를 통해 중국 보유 외환의 투자방식 다원화 및 중국 자본의 해외 진출을 유리하게 할 것으로 보인다 [34].

1.3 NDB 활용한 자금의 확보

NDB(New Development Bank/브릭스 신개발은행)는 브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아프리카공화국 등 브릭스(BRICS) 5개국이 중심이 되어 2015년 7월 15일 상하이에 설립한 금융기구이다. NDB는 브릭스 5개국이 각각 100억 달러씩 균등하게 출자하여 500억 달러의 자본금으로 시작하여 1,000억 달러의 법정 자본금을 목표로 하고 있다. 그리고 브릭스를 포함한 신흥국 및 개발도상국의 인프라 개발과 지속성장을 위한 금융지원을 목적으로 하고 있다.

중국은 이러한 NDB 자금을 '일대일로' 인프라 건설 프로젝트에 적극적으로 활용하겠다는 계획이다. 그러나 NDB는 '일대일로'와 직접적인 관련성이 없을 뿐만 아니라 타 금융기구와 달리 관리상 주도권을 가진 국가도 없는 상황이다[30]. 따라서 회원국 간에 경쟁과 서로 다른 이익을 추구하게 될 경우, 중국의 의도대로 '일대일로' 건설지원 지금으로 활용하기가 어려울 수도 있다. 하지만 NDB는 신흥국가들로 구성되어 있다는 점과 회원국 중 브라질을 제외한 나머지 국가들이 '일대일로' 지역에 포함되어 있다는 점 그리고 '일대일로' 지역 개발이 본격화될 경우 브라질의 자원이 많이 사용될 수 있다는 점 등에서 부정적인 것만은 아니다[29].

1.4 SCO 통한 자금확보

SCO(Shanghai Cooperation Organization/상하이협력기구)는 1996년 중국 주도로 형성된 5자회담(중국, 러시아, 카자흐스탄, 타지키스탄, 키르기스스탄)에 2001년 우즈베키스탄이 참여하면서 출범한 국제조직이다.⁶ SCO는 현재 2017년에 정식으로 가입된 인도, 파키스탄을 포함한 8개 회원국과 4개의 옵서버 국가(아프가니스탄, 백러시아, 이란, 몽골) 그리고 6개의 협상

6 SCO(上海合作組織)는 유라시아지역의 정치, 경제, 군사, 환경 등 다양한 안전문제를 해결하고자 하는 포럼(論壇)으로 세계에 직면한 다양한 도전에 대한 공동의 노력과 무역발전 그리고 문화 교류의 기회 확보를 추구하고 있다[35].

대상국(아제르바이잔, 아르메니아, 캄보디아, 네팔, 터키, 스리랑카)으로 구성되어 있다.

SOC는 현재 금융기구를 설립하고 있지 않다. 그러나 제15차 정상회의에서 시진핑 중국 국가주석이 회원국 간에 차관제공과 역내 경제발전을 위한 특별계좌 개설 등 구체적인 협력의 방안을 제시하는 등 SOC 개발은행의 설립 필요성을 언급한 후 적극적으로 준비하고 있다. 예컨대 2018년 6월 10일 칭다오(靑島)에서 개최된 제18차 정상회담에서 시진핑 중국 국가주석이 중국은 SCO 은행연합체에 300억 위안 가치의 특별용자를 설치할 것이라고 밝히는 등 상당히 적극적이다[36].

중국이 이처럼 SCO 개발은행 설립을 적극적으로 추진하려는 의도는 SCO의 자체 금융플랫폼 만들어 '일대일로' 연선에 위치한 회원국의 인프라 건설과 투자 협력 기회를 확보하려는 의도로 평가된다[37]. 하지만 SCO 개발은행은 아직 준비단계라서 '일대일로' 건설에 대한 기여의 범위나 정도를 평가는 이르다 하겠다.

이밖에도 중국은 국가개발은행, 중국수출입은행, 중국수출신용보험공사(中國出口信用保險公司) 등의 금융기관을 통해 '일대일로' 건설의 금융협력 지원을 계획하고 있을 뿐만 아니라 연선 국가들과의 양자간 통화스왑을 체결하는 등 자금 융통을 확대하고 있기도 하다[12]. 그럼에도 불구하고 '일대일로' 건설은 대단히 방대한 인프라 건설프로젝트이기 때문에 이러한 자금조달로는 분명한 한계가 있는 것으로 평가된다. 이러한 점에서 '일대일로' 건설의 성공 여부는 인프라 건설에 필요한 방대한 자금을 어떻게 얼마만큼 충분히 확보하느냐가 중요한 요인 중의 하나라 하겠다.

2. 연선 국가들과의 적극적 협력 추진

중국이 구상하는 '일대일로'의 궁극적인 목표는 앞에서 논의된 바와 같이 인프라 건설프로젝트를 통해 '일대일로' 연선 국가들과 하나의 경제권을 형성하고, 이들 국가와 경제교류협력을 강화하여 새로운 경제성장의 동력을 확보하는 것이다. 따라서 중국이 이러한 목표를 달성하기 위해서는 '일대일로' 연선 국가들과의 우호적인 관계 정립은 물론 비즈니스 환경을 최적화하는 것이 무엇보다 중요하다 하겠다. 중국은 이를 위해 '일대일로' 연선 국가들과 다양한 협력을 추진하고 있다.

중국이 '일대일로' 연선 국가들과의 추진하고 있는 협력은 대체로 정부간 정책협력을 위한 '정책소통'(政策溝通), 육로와 해로 및 항구 물류시설 등의 교통시설과 송유관과 가스관 등의 에너지 운송 시설 건설 협력을 위한 '인프라 연결'(設施聯通), 자유무역구 건설과 무역자유화 협력을 위한 '무역 원활화'(貿易暢通), 국가간 자금유동성 확대 등을 위한 '자금유통'(資金融通) 그리고 유학생 지원강화 및 관광협력 등을 위한 '민간교류 확대'(民心相通) 등 5통이 중심이다.

2.1 정책소통(政策溝通)

중국은 '정책소통'을 위해 SCO(상하이협력기구), '10+1'(아세안+중국), APEC(아시아태평양경제협력체), ASEM(아시아-유럽정상회의), CICA(아시아교류 및 신뢰구축 회의), CAREC(중앙아시아경제협력체) 등 기존의 다자협력 기구와 협력 체제를 강화하고 있는 한편, '일대일로 국제협력 수뇌 포럼'(一帶一路國際合作高峰論壇)⁷을 설립하여 운영하고 있다. 또한 'G20 항저우 정상회담' 및 '보아오 포럼'(博鰲亞洲論壇/Boao Forum for Asia) 등의 교류협력 플랫폼도 만들어 '일대일로' 연선 국가들과 적극적인 소통을 추진하고 있기도 하다. 그리고 2013년 '일대일로' 구상을 제기한 후 2018년 말 현재까지 5년간 시진핑 국가주석이 '일대일로' 연선 국가를 40차례 이상 방문하였고, 타지키스탄, 헝가리, 이스라엘, 에티오피아, 마다가스카르 등 30개 국가와는 외교 관계를 격상시키기도 했다. 이밖에도 중국은 세계 122개 국가 및 29개의 국제조직과 170건의 정부간 '일대일로' 공동건설 협력 문건을 체결하는 등 '일대일로' 연선 국가들과 적극적인 정책소통을 추진하고 있다[24].

7 제1차 "일대일로"국제협력 수뇌 포럼('一帶一路'國際合作高峰論壇)은 2017년 5월 14일부터 15일까지 이틀간 베이징에서 개최되었다. 29개국의 국가원수 및 정부수뇌 그리고 UN 사무총장과 국제 적십자 총재 등을 비롯한 130여 개국 1500여 명이 참석하였으며, 중국은 포럼의 주제를 '국제협력 강화, '일대일로' 공동건설, 상생발전 실현(加強國際合作, 共建'一帶一路', 實現共贏發展)으로 정하고, '정책과 발전전략 연계로 동반자 관계 심화'와 '실용적인 협력으로 상생의 발전 실현'이라는 두 개의 의제를 논의하였다. 한편 시진핑 중국 국가주석은 폐회사를 통해 제2차 포럼을 2019년에 개최될 것이라고 밝혔다[32].

2.2 인프라 연결(設施聯通)

중국은 '일대일로' 건설에서 '인프라 연결' 협력이 최우선 영역임을 강조하며 연선 국가들과의 항구, 철도, 도로, 전력, 항공, 통신 등 다양한 인프라 분야에서 적극적인 투자 협력을 계획하고 있다. 하지만 지금까지는 실시된 협력은 항구와 철로 그리고 항공분야가 중심이다. 우선 '일대일로'의 해상 실�크로드 인프라 건설의 핵심분야인 항구건설에서 중국은 그리스의 피레아스(Piraeus) 항구, 스리랑카의 함반토타(Hambantota) 항구, 파키스탄의 과다르(Gwadar) 항구 등 34개 국가 42개 항구건설에 참여하고 있을 뿐만 아니라 2018년 말 현재 전 세계 200여 개 국가 600여 개의 항구와 노선을 연결하여 세계 1위의 해운 연결지수를 나타내고 있다[39].

철도연결 협력에서는 2010년 이후 중국과 유럽을 운행하는 철도운행 횟수가 연평균 100% 이상 증가하여 2018년 현재는 누적기준으로 12,000회가 넘어섰을 정도로 빠른 발전을 하고 있다(그림 4). 그리고 운행지역도 중국 내 56개 도시와 유럽의 15개 국가 49개 도시에 이르고 있을 정도로 광범위하다[38]. 한편 중국은 이러한 철도건설 협력으로 2017년 '일대일로' 연선 국가들과의 무역 중 철도를 통한 수출량이 전년보다 34.5%나 증가 되기도 하였다[24].

항공 부분에서도 중국은 2018년 말 현재 '일대일로' 연선의 62개 국가와 항공운수협정을 체결하고, 45개의 연선 국가와 매주 약 5,100회의 직항이 운항 되고 있을 정도로 활발하다[24].

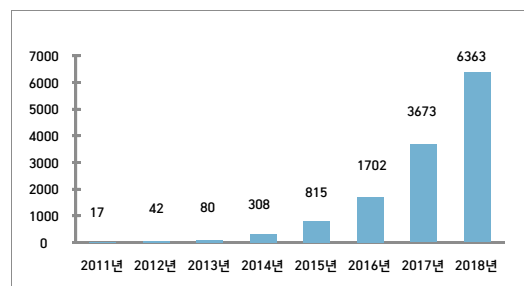


그림 4. 중국-유럽 화물열차 운행횟수 증가 추이 (2011-2018)[38]

2.3 무역의 원활화(貿易暢通)

'무역의 원활화'를 위한 협력에서도 중국은 '일대일로' 연선 국가들과 적극적인 무역교류를 추진하고 있다. 그 결과 2013년부터 2018년까지 '일대일로' 연선 국가들과의 수출입 규모는 중국의 전체 대외 수출입 증가율보다 높게 나타났다. 구체적으로 2017년 중국의 대외무역총액은 전년 대비 7.45% 증가하였으나, '일대일로' 연선 국가들과의 대외무역 증가율은 13.45%로 중국 전체의 증가율보다 1배 정도 높게 나타났다(그림 5).

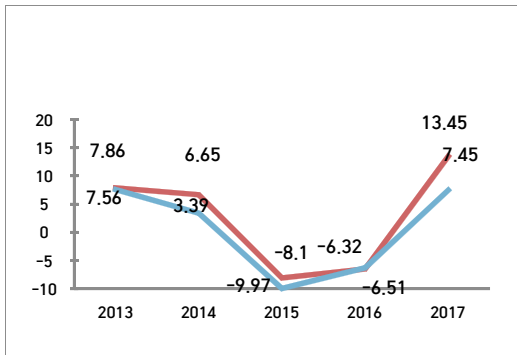


그림 5. 중국과 '일대일로' 국가와의 무역증가율 변화 추이 (%) [40]

특히 '일대일로' 연선의 베트남, 말레이시아, 인도, 러시아 등은 중국의 중요한 무역협력국으로 부상했으며, 중앙아시아 지역의 카타르, 몬테네그로, 카자흐스탄 등과의 교역도 중국의 전체수출입 증가율보다 35%나 초과하여 향후 중요한 무역협력지역으로의 발전될 가능성이 크다 하겠다[24]. 중국의 이러한 '일대일로' 연선 국가들과 무역교류 확대는 최근 들어 둔화 현상을 나타내고 있는 중국의 대외무역성장률을 제고시키는 역할이 되기도 하였다.

2.4 자금유통(資金融通)

'자금유통'과 관련된 협력에서도 중국은 지금까지 AIIB와 실크로드기금을 통한 협력 외에 '일대일로' 연선 국가들과의 금융지원 환경을 적극적으로 개선하고 있다. 예컨대 중국 자본 은행의 해외 분점을 '일대일로' 연선 국가 중 24개 국가에 102개를 설립한 것을 비롯하여 위안화 결제도 러시아, 싱가포르, 말레이시아, 태국 등 '일대일로' 연선의 40개 국가 165개 은행에서 실시하고 있다[24]. 또한 '일대일로' 연선의 50여 개 국가

와는 유니온페이(銀聯/UnionPay) 업무를 실시하고 있기도 하다[24]. 이뿐 만이 아니다. 중국은 '일대일로' 연선 국가들과 상당 규모의 통화스왑을 체결하고 있기도 하다. 2018년 말 현재 중국이 '일대일로' 연선국가들과 통화스왑 규모는 1조 2천 400억 위안에 이르고 있다. [표 2].⁸

표 2. 중국과 '일대일로' 주요 연선 국가의 통화스왑 현황[41]

국가	체결일자	스왑규모	기간
인도네시아	2018년 11월 19일	2000억위안/440조 인도네시아 루피아	3년
싱가포르	2016년 3월 7일	3000억위안/640억 싱가포르 달러	3년
이집트	2016년 12월 6일	180억위안/470억 이집트 파운드	3년
몽고	2017년 7월 6일	150억위안/5.4억 몽고 트그릭	3년
헝가리	2016년 9월 12일	100억위안/4160억 헝가리 포린트	3년
스위스	2017년 7월 21일	1500억위안/210억 프랑	3년
알바니아	2018년 4월 3일	20억위안/322억 알바니아 레크	3년
영국	2018년 11월 12일	3500억위안/400억 영국 파운드	3년
말레이시아	2018년 8월 20일	1800억위안/1100억 말레이시아 링깃	3년
나이지리아	2018년 4월 28일	150억위안/7200억 나이지리아 나이라	3년

주: 체결 일자는 신규 체결 외에 연장체결을 포함

2.5 인적교류(民心相通)

'인적교류'에서도 중국은 2018년 8월 말 현재 '일대일로' 연선의 61개 국가 1,023개 도시와 협력 관계를 맺고 있다. 이는 중국이 협력 관계를 맺고 있는 전체 외국 도시의 40.8%에 해당하는 규모이다[24]. 특히 중국은 인적교류협력의 일환으로 관광교류협력을 적극적으로 추진하고 있다. 구체적으로는 '일대일로' 연선 국가와 비자 서비스를 확대하고 있는 등 다양한 방식으로 '일대일로' 연선 국가들과 인적교류협력의 폭을 넓히고 있다. 중국의 이러한 조치에 따라 '일대일로' 연선 국가의 중국 출입국자수는 '일대일로' 구상 발표 이전인 2012년보다 2.6배 많은 6,000명 선에 이르고 있다[24].

이밖에도 중국은 연선 국가에 장학재단을 설립하여 매년 1만 명의 학생들에게 중국에서 유학과 연수기회

⁸ 한편 중국은 2018년 12월 말 현재 한국(3,600억 위안/64조 원)을 비롯한 세계 40여 개 국가와 약 4조3000억 위안(이 중 2,927억 위안은 효력 상실)의 통화스왑을 체결하고 있다[42].

를 제공하고 있기도 하다. 특히 24개의 연선 국가 및 지역과는 상호 고등교육 학력을 인정하는 협약을 체결하고 있다. 또한 '일대일로' 연선 국가에 17개의 국가문화 중심과 173개의 공자학원(孔子學院) 그리고 184개의 공자학당(孔子學堂) 등을 설립하고 있다. 이는 전 세계에 설립된 공자학원과 공자학당 총수의 1/4에 해당하는 규모이다[23][24].

IV. 결론: 한계와 발전전망

중국의 '일대일로' 구상은 거시적이고 장기적일 뿐만 아니라 복잡성을 내포하고 있어 성공 여부를 판단하기는 쉽지 않다. 다만 중국과 '일대일로' 연선 국가 간의 경제적 정합성과 국제정치경제 환경 등을 통해 협력 발전의 수준과 한계요인을 파악할 수 있을 것이다. 따라서 본 장에서는 '일대일로' 발전의 장애 요인을 국제관계 구도에서 분석하고 향후의 발전을 전망하는 것으로 결론에 대신 하고자 한다.

1. '일대일로'의 장애 요인

중국이 추진하고 있는 '일대일로' 구상은 거시적이고 장기적이라는 점은 차치하고, 국제관계 구도 측면에서만 보더라도 상당한 복잡성을 내포하고 있어 발전전망을 예측하기 어렵다. 왜냐하면 '일대일로' 연선 국가 중에는 중국에 우호적인 국가도 많지만, 언제든지 상호이해관계에 따라 대립이 발생할 수 있는 국가 또한 적지 않다는 점과 '일대일로' 연선은 국제관계의 패권장악 및 문화·종교적 차이 등의 이질성 문제가 뚜렷하게 존재하고 있어 불안정성이 증폭될 여지가 있기 때문이다.⁹

구체적으로 첫째, 일부 연선 국가들의 중국에 대한 의심과 이해관계의 충돌 가능성이 있다. 중국은 '일대일로' 건설을 자발적이고 평등한 가운데 추진하는 공동건설과 공동번영의 평화적 구상이라고 강조하고 있다. 그러나 연선의 국가들은 내심 중국이 제공하는 자금과 기술

그리고 인력자원의 지원을 기대하면서도 의심과 경계를 늦추지 않고 있는 것이 사실이다. 예컨대 중앙아시아는 '일대일로'의 핵심지역으로 경제발전에서 중국의 지원을 필요로 하고 있다. 하지만 이 지역은 전통적으로 러시아의 영향권에 있는 지역으로 중·러 관계의 영향을 피하기 어려운 지역이다.

최근 들어 중·러 간에 정치, 경제, 군사, 문화 등에서 긴밀한 협력을 유지하고 있어 중앙아시아의 '일대일로' 건설에 큰 충돌은 없을 것으로 보인다. 그러나 예측이 어려운 국제정세의 변화에 따라 중·러 간의 전략적 필요성이 감소되거나 상충될 경우 중앙아시아의 '일대일로' 건설은 러시아의 견제를 받을 가능성이 크다. 즉 중국의 '일대일로' 건설이 러시아의 전략적 범위를 침범할 경우 러시아는 고도의 전략적 경계를 유지하게 되어 협력을 어렵게 만들 가능성이 크다.

이와 관련하여 마란티도우(Marantidou) 등은 현재 중·러의 전략적 관계가 외형상으로는 긴밀하게 유지되고 있지만, 사실은 상호신뢰하지 않는 동상이몽과 같다고 보고 있다. 그러면서 러시아는 중국이 '일대일로'를 통해 러시아의 전통적인 뒷마당인 중앙아시아 지역에 진입할 경우, 중·러는 이 지역에서 전략적 계임을 피할 수 없을 것이라고 평가하고 있다[19]. 인도의 시각도 같은 맥락이다. 인도는 '일대일로' 참여를 통해 경제사회 발전의 기회로 삼으려는 의도는 있지만, 적극적인 입장을 유보하고 있다. 이는 '일대일로'가 인도의 동진(東進) 전략과 중앙아시아 연계계획에 영향을 받을 수 있다는 판단 때문이라는 분석이다[20]. 이뿐만 아니라 인도는 중국의 스리랑카투자를 예의 주시하고 있는데, 이 또한 인도가 스리랑카를 자신의 뒤뜰로 인식하고 있기 때문이라는 분석이다[13]. 따라서 중국이 '일대일로'를 통해 남아시아 및 인도양에서 자신의 존재감을 드러낼 경우 인도와의 협력은 쉽지 않을 전망이다.

둘째는 미·중 관계의 문제이다. 중국의 '일대일로'는 전략적인 측면에서 미국, 러시아, 인도 등의 대국과 연선의 핵심국가 간의 전략적 구도 속에서 상호영향을 주고받는 구도로, 이 가운데 미국이 가장 큰 영향을 받을 가능성이 크다. 따라서 실제로 미국이 큰 영향을 받을 경우, 중국이 추진하는 '일대일로'는 미국의 강력한 저항은 물론 심지어 미·중 간의 충돌도 배제할 수 없을 것

⁹ '일대일로' 연선에는 국경문제로 사이가 좋은 않은 인도를 비롯하여 남중국해를 둘러싸고 갈등에 휩싸일 수 있는 베트남과 필리핀 그리고 중앙아시아의 이권 쟁탈 문제로 언제든지 분규가 발생할 수 있는 국가 및 종교적인 문제가 야기될 수 있는 이슬람 국가 등이 얼마든지 있다. 특히 남중국해의 난사군도(南沙群島)는 21세기의 화약고로 지칭되고 있는 지역이기도 하다[18][43][44].

이다. 그 이유는 우선 중국의 '일대일로'는 중동과 남아시아 그리고 중앙아시아 등에서 미국의 영향력을 줄여 줄게 할 것이기 때문이다. 이는 자칫 미국의 세계적 패권 지위를 흔들리게 할 가능성도 있다.

이러한 점에서 미국은 '일대일로'를 아시아와 세계에서 미국의 통치 지위에 대한 거대한 도전으로 보고[26]. 중국의 '일대일로'에 대하여 부정적인 시각과 견제를 해왔다. 예컨대 미국은 아시아지역에서 현재의 권력을 유지하기 위하여 '아태지역 재균형 전략'(Re-balancing)과 '아시아로의 축 이동'(Pivot to Asia)의 경제적 축인 TPP(Trans-Pacific Partnership/ 환태평양경제동반자협정)를 미국의 영향권에 두려는 전략을 추진했다. 또한 AIIB를 중국의 트로이목마 범주로 간주하며 설립을 반대하였다. 그리고 중국의 관리모델, 투자프로젝트의 품질, 환경보호, 노동관리, 반부패부문 등이 국제기준에 부합하지 못함을 압박하기도 했다[45].

미국의 이러한 대중국 압박은 중국의 '일대일로' 추진에 상당한 장애가 될 것으로 보인다. 특히 미국이 중국의 '일대일로' 전략을 미국의 패권 질서에 대한 도전의 지정학적 도구로 간주하고 있는 상황에서는 더 그렇다. 이는 현재 미국의 글로벌 영향력이 하락하고 있기는 하지만, 미국은 여전히 세계 경제에서 가장 큰 축이기 때문에 중국의 경제문제 해결과 정책 추진에서 미국을 완전히 배제하고서는 어렵기 때문이다. 따라서 중국이 '일대일로'를 추진하는 과정에서 시진핑 중국 국가주석이 미-중 관계를 어떻게 해결할지가 최대의 도전이라 할 있다[17].

셋째는 연선 국가의 문화-종교적 차이와 테러의 위협이다. '일대일로' 연선은 시공간의 폭이 상당히 복잡한 지역과 테러주의와 극단적인 종교 주의가 공존하는 지역을 포함하고 있기도 하다. 따라서 '일대일로'의 협력 추진이 결코 쉽지않은 상황이다. 왜냐하면, 예컨대 '일대일로'와 연계된 중동, 중앙아시아, 남아시아 지역 같은 경우 정치적 환경과 민족종교 등의 문제가 불안정하여 언제든지 '일대일로' 추진에 영향을 줄 수 있기 때문이다.

특히 '일대일로' 연선의 이란, 아프간, 파키스탄 등은 이슬람 극단 종교세력이 끊임없이 나타나는 지역으로 안전문제의 확보는 물론 '일대일로' 건설에 상당한 위협을 받을 수 있는 지역이다. 그리고 남아시아의 에너지

해상운송 통로인 그와다르항(Gwadar Port)과 육상으로 중국과 연결되는 카라코람고속도로(Karakoram Highway)는 모두 극단세력이 집중된 파키스탄지역으로 '일대일로'의 안전에 영향을 줄 가능성이 크다[34].

넷째는 경제적인 측면에서 투자의 위험이다. '일대일로'는 기초시설 인프라 건설이 중심이어서 프로젝트 기간이 장기적이고, 투자 회수 기간도 장기화 될 수 밖에 없는 상황이다. 특히 인프라가 건설되는 국가 대부분이 개도국으로 소비능력에 한계가 있어서 프로젝트 건설 후 회수율이 낮아지거나 심지어 회수할 수 없는 지경에 이를 가능성도 배제할 수 없다.

따라서 '일대일로'의 금융플랫폼인 AIIB 회원국들의 우려를 불러와 투자에 소극적인 상황이 벌어질 경우, 상당한 어려움이 예상된다. 특히 '일대일로'의 핵심사업이 인프라 건설이라는 점에서 투자의 위축은 '일대일로' 건설에 결정적인 영향을 줄 수 있다[11].

2. 일대일로의 발전전망

이상의 분석에서 알 수 있듯이 중국이 추진하고 있는 '일대일로'는 많은 장애 요인을 가지고 있다. 그렇다고 장애 요인만 있는 것은 아니다. '일대일로'를 발전시킬 수 있는 연선 국가들과의 협력 가능성도 많이 있다.

우선은 중국의 경제력이 충분하다는 것이다. 중국이 추진하고 있는 '일대일로' 건설은 10조 달러 이상을 필요로 하는 거대한 인프라 프로젝트이다. 따라서 중국이 이처럼 방대한 '일대일로' 건설자금을 조달하는 데는 분명히 많은 어려움이 예상된다. 하지만 중국은 세계 2위의 GDP 규모와 3조 달러가 넘는 외환을 보유한 경제 대국으로 저개발국가에 차관과 기술 그리고 인력 지원 등을 제공할 수 있는 능력을 충분히 갖추고 있다. 또한 중국은 '일대일로' 건설자금 확보를 위해 AIIB와 실크로드기금을 조성하는 등 자금확보 계획을 마련하고 있기도 하다.

반면에 '일대일로' 연선의 국가들은 대부분 빈국이거나 인도와 그리스 등과 같이 경제적 어려움을 시급히 탈피해야 하는 국가들도 있다. 따라서 중국의 경제력은 '일대일로' 연선 국가들이 인프라 건설과 민생개선 등 현실적으로 필요한 부분에 정합성을 갖고 있어서 협력의 가능성이 충분하다 하겠다[46].

둘째는 작금의 국제질서는 미국에 의해 주도되고 있는 것이 사실이지만, 중국의 역량도 날로 증대되고 있어서 '일대일로' 건설을 비롯한 중국의 대외전략 추진의 외부환경이 유리하게 조성되어 가고 있다는 점이다[47].

셋째는 중국의 대외경제 관계는 해외 화인(華人)의 도움을 받을 수도 있다는 점이다. '일대일로' 연선 국가 중 상당한 비중을 차지하고 있는 지역이 동남아시아인데, 동남아시아는 전통적으로 화인의 경제적 영향력이 커서 이들이 동남아국가들과 우호적인 교류협력 관계 형성에 적극적 기여가 있을 수 있다는 점이다[48].

그러나 지금까지 '일대일로' 발전전망에 관한 학계의 시각은 앞에서 논의된 바와 같이 발전의 가능성보다 한계가 더 많다는 시각이다. 하지만 '일대일로'는 중국이 2049년까지 완성한다는 장기적 국가발전 전략으로 강력하게 추진하고 있다는 점과 현재 '일대일로' 관련하여 추진되고 있는 다양한 정책적 내용이 중국은 물론 주변국 등에도 상당한 경제적 기회를 가져다줄 것이기 때문에 전혀 불가능하다고 단정할 수는 없다. 어떤 의미에서 중국의 '일대일로' 구상은 장기적인 기초시설 프로젝트이기 때문에, 성공 여부를 떠나 추진과정만으로도 그 의미는 충분하다 하겠다. 따라서 중국과 밀접한 경제 관계를 유지하고 있는 한국으로서는 발전의 추이를 예의 주시할 필요가 있다.

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] 김시중, "2016년의 중국경제 어디로 가나?," 중국전문가포럼(<http://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=17190>), 2019.3.5.
- [3] 陈世清, "什么是新常态经济?," 求是网(http://www.qstheory.cn/laigao/2015-03/19/c_1114688943.htm), 2019.3.9.
- [4] 김홍규, "중국 일대일로(一帶一路) 전략과 동북아 국제관계의 변화: 한계와 전망," 증소연구, 제40권, 제3호, pp.7-48, 2016.
- [5] 이남주, "중국의 서진전략과 일대일로," 황해문화, 겨울호, pp.34-50, 2015.
- [6] 최필수, "일대일로 프로젝트의 개념적 이해," 韓中社會科學研究, 제15권, 제3호(통권44호), 2017.
- [7] 이일영, "중국의 새로운 발전전략, 일대일로(一帶一路)," 시선집중 GSNI, 제195호, pp.1-12, 2015.
- [8] 원동욱, "중국의 지정학과 주변외교: '일대일로'를 중심으로," 현대중국연구, 제17집, 제2호, pp.293-328, 2016.
- [9] 김애경, "중국의 '일대일로(一帶一路)' 구상 분석," 민주사회와 정책연구, 통권29호, pp.112-144, 2016.
- [10] 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.
- [11] 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.
- [12] 葉衛平, "'一帶一路'與建設國際經濟秩序," 貴州社會科學, 總311期, 第11期, pp.113-116, 2015.
- [13] 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(雙月刊), 第3期, pp.196-197, 2017.
- [14] 胡海峰, 武鵬, "亞投行金融助力'一帶一路':戰略關係, 挑戰與策略選擇," 人文雜誌, 第1期, pp.20-28, 2016.
- [15] 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.
- [16] 胡必亮, "'一帶一路': 倡義 實施 前景," 中國人口科學, 第1期, pp.2-18, 2018.
- [17] W. Yale, "China's Maritime Silk Road Gamble," The Diplomat, Apr. 22, 2015.
- [18] J. C. K. Daly, "China Focuses on Maritime Silk Road," Silk Road Reporters, <http://www.silkroadreporters.com/2014/07/17/china-focuses-maritime-silk-road/>, 2019.3.14.
- [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/asiyas-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] W. Minnick, "China's One Belt, One Load," Apr. 12, 2015, <https://www.defensenews.com/home/>

- 2015/04/11/china-s-one-belt-one-road-strategy/, 2019.5.8.
- [23] 百度圖片(<http://image.baidu.com/>), 2018.12.15.
- [24] 中國一帶一路網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/604.htm>), 2018.7.26.
- [25] 한겨레신문(<http://www.hani.co.kr/arti/politics/defense/690697.html>), 2018.12.15
- [26] 國家發展改革委·外交部·商務部, 《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.
- [27] Wali Zahid(<http://walizahid.com>, 2018. 7. 25.
- [28] 서봉교, “일대일로 자금조달과 AIIB,” Chindia plus, Vol.117, p.54, 2016.
- [29] 이창주, “중국의 일대일로 전략 바로알기,” 시선집중 GSnJ, 제204호, pp.1-2, 2015.
- [30] 張麗平, “一帶一路基礎設施建設投融資需求及推進,” 國務院發展研究中心(<http://www.drc.gov.cn/>), 2018. 8.9.
- [31] AIIB(<https://www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html>), 2019.3.5.
- [32] 絲路基金(<http://www.silkroadfund.com.cn/>), 2019. 2.25.
- [33] 新華網(http://www.xinhuanet.com//2017-12/19/c_1122135899.htm), 2019.2.25.
- [34] KIEF북경사무소, “일대일로’ 금융플랫폼 구축 현황,” KIEF북경사무소 브리핑, Vol.18, No.18, pp.9-10, 2015.
- [35] 上海合作組織(<http://chn.sectsc.org/>), 2019.2.27.
- [36] “習近平在上海合作組織成員國元首理事會第十八次會議上的講話(全文),” 人民網(<http://cpc.people.com.cn/n1/2018/0610/c64094-30048403.html>), 2019.2.27.
- [37] 張恒龍, 上海合作組織金融合作的发展態勢與展望, 海外投資與出口信貸, 第3期, pp.7-10, 2018.
- [38] 大湄公河經濟聯盟公共信息平台(<http://landbridgenet05.cn.tonbao.com/sell/itemid-37522811.shtml>), 2019.3.1.
- [39] 國家信息中心, “一帶一路’大數據中心著,” 一帶一路大數據報告(2018), 商務印書館, 2018.
- [40] 中國一帶一路網(<https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm>), 2019. 3. 3.
- [41] 中國人民銀行 (<http://www.pbc.gov.cn/huobizhengceersi/214481/214511/214541/3353326/index.html>), 2019. 3. 6.
- [42] 中國人民銀行(<http://www.pbc.gov.cn/huobizhengceersi/214481/214511/214541/3665653/index.html>), 2019.3.6.
- [43] 함명식, “포섭과 배제의 시작에서 본 ‘일대일로(一帶一路),” Sungkyun China Brief, 제4권, 제1호, p.169, 2016.
- [44] 오광진, “일대일로(一帶一路) 전략 세계질서 다극화가 최종 목표 : 중국 21세기 해상 실크로드,” Chindia plus, Vol.98, p.53, 2014.
- [45] 巴殿君, “論‘一帶一路’戰略的內涵,風險及前景-以國際關係為視角,” 中國周邊外交學刊, 總二輯, 第2輯, pp.119-121, 2015.
- [46] 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, 2015.
- [47] Zheng Wang, “Cina’s Alternative Diplomacy,” The Diplomat, January 30, 2015.
- [48] 馬建英, “美國對中國‘一帶一路’倡儀的認知與反應,” 世界經制與政治, 第10期, 2015.

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