

IIT

INSTITUTE FOR
INTERNATIONAL
TRADE

Trade Focus

Vol.14 No.16

중국의 꿈 (中國夢)

일대일로 프로젝트 현황과 영향

2015년 5월

이봉걸 연구위원



한국무역협회
국제무역연구원



목차

[요 약]

I. 일대일로(一帶一路) 프로젝트의 의미와 개요	1
II. 추진 경과	3
III. 추진 배경 및 목적	6
IV. 5대 중점 합작 분야	8
V. 현재 완성되었거나 진행 중인 프로젝트	12
VI. 일대일로 전망 및 시사점	17
VII. 우리 경제에 미치는 영향 및 대응	23

보고서 내용 문의처

이 봉 걸 연구위원(☎ 02-6000-5262, fengjie@kita.net)

* 『Trade Focus』는 국제무역연구원 홈페이지([http : //iit.kita.net](http://iit.kita.net))를 통해서도 제공되고 있사오니 참고하시기 바랍니다.

일대일로는 시진핑 정부가 당나라(육상)와 명나라(해상)의 실크로드 옛 영광을 재현하고 중화민족의 위대한 부흥이란 중국의 꿈(中國夢)을 실현하기 위한 시진핑 정부의 대규모 대내외 프로젝트다. 2개의 실크로드 경제권인 실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)와 21세기 해상 실크로드(21世紀海上絲綢之路)의 끝 자를 따서 만든 신조어이다.

중국이 일대일로 프로젝트를 강력하게 추진하는 이유는 첫째, 중앙아시아, 동남아시아 등 아시아 신흥시장 진출을 통해 경제성장의 동력을 확보하고 중국의 과잉생산 및 과잉산업 문제를 해소하기 위함이다. 둘째, 중국은 세계 최대 에너지 소비국으로 필요한 자원과 에너지를 안정적으로 확보하기 위해서다. 셋째, 일대일로는 서부대개발의 업그레이드 버전으로 중국의 지역 불균형 발전과 도농격차를 해소하고 이를 바탕으로 신장 등 소수민족의 독립 움직임까지 약화시키려는 것이다. 일대일로 프로젝트의 핵심 지역이 산시성(陝西省)에서 신장(新疆)위구르자치구로 이어지는 서북 5개 성(省)으로 확정되는 등 지역 불균형 발전 해소를 위해 노력하고 있다. 넷째, 중국은 일대일로를 통해 자국의 경제 영토를 중앙아시아와 동남아시아로 확대하고 나아가 지역 경제통합의 주도권을 확보하는데 목적이 있다. 미국 주도의 다자간무역협정인 환태평양경제동반자협정(TPP)을 견제하고 지역 경제통합의 주도권을 확보하려는 것이다. 중국은 2014년 11월 베이징에서 열린 아시아·태평양경제협력체(APEC) 정상회의에서 아시아·태평양 자유무역지대(FTAAP) 구축 로드맵을 마련해 참가국 동의를 얻어내는데 성공했다.

시진핑 주석의 일대일로 외교는 거침이 없이 빠르게 진행되고 있다. 시 주석은 4월 20일 파키스탄을 방문해 460억 달러 규모의 '경제 회랑'을 공동 구축하기로 합의했다. 경제회랑은 파키스탄 과다르항에서 중국 신장위구르 자치구까지 3,000km 구간에 철도와 도로, 가스관을 건설하는 대역사이다. 회랑의 출발점인 과다르항은 중국이 개발해 40년간 운영권을 확보한 항구로 일대일로의 거점이고, 미국 해군이 장악하고 있는 말라카 해협을 거치지 않고 중동에서 안정적으로 원유를 수입할 수

있는 교두보다. 파키스탄에 이어 시진핑 주석은 5월 7일 카자흐스탄을 시작으로 러시아와 벨라루스까지 잇따라 국빈 방문하며 일대일로 외교에 박차를 가하고 있다. 특히 육상 실크로드의 관문이자 가장 중요한 요충지인 카자흐스탄과는 중국 서부와 서유럽을 연결하는 8,000km의 도로 건설 협력에 합의했다.

중국이 이처럼 일대일로 프로젝트에 집중하는 이유는 일대일로가 갖는 엄청난 국익 때문이다. 일대일로는 철도, 도로, 해운, 항만 같은 기초 인프라를 만드는 데만 1조 400억 위안이 소요될 것으로 추산된다. 일대일로 주변 국가와 지역의 인구는 약 44억 명으로 세계 인구의 63%이며 경제규모(GDP)는 약 21조 달러로 전 세계의 약 29%, 전 세계 상품 및 서비스 수출의 23.9%를 차지한다. 중속 성장시대인 신창타이를 맞은 중국에게 일대일로 프로젝트는 경제성장의 버팀목이자 중화민족 부흥을 실현하는데 절대적으로 필요한 수단이다.

일대일로 프로젝트 추진으로 아시아 지역 인프라 건설 투자가 크게 증가할 것으로 예상되어 도로, 철도, 항만 등 기초 인프라 투자뿐만 아니라 원전, 석유/가스 개발, 통신설비, IT서비스 등 다양한 산업에서 세계 수준의 경쟁력을 확보하고 있는 국내 기업의 진출 가능성이 증가할 것이다. 그러나 아시아지역에서 중국의 영향력과 중국 기업의 진출이 증가함에 따라 아시아 시장을 놓고 우리기업과의 경쟁이 치열해질 것이라고 보았으며 이에 따라 최근 동남아시아와 중앙아시아에서 불고 있는 한류를 적극 활용해서 시장을 선점해야 한다.

부

부

I. 일대일로(一帶一路) 프로젝트의 의미와 개요

□ 시진핑 정부가 추진하는 실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)와 21세기 해상 실크로드(21世紀海上絲綢之路) 등 2개의 실크로드 프로젝트를 일컫는 신조어

○ 당나라(육상)와 명나라(해상)의 실크로드 옛 영광을 재현하고 중화민족의 위대한 부흥이란 ‘중국의 꿈(中國夢)’을 실현하기 위한 시진핑의 대외정책

- 일대일로 프로젝트는 경제뿐만 아니라 정치, 안보, 외교를 아우르는 장기 비전으로 시진핑 주석이 제창한 ‘중국의 꿈’과 연결

* 시진핑 주석이 2012년 11월 중국공산당 제18차 전당대회에서 중화민족의 부흥을 의미하는 ‘중국의 꿈’을 제창한 시진핑 정부의 통치이념으로 부상

□ 동아시아와 유럽 경제권을 연결하는 초대형 인프라 건설 프로젝트

○ 육로와 해상 실크로드를 양대 축으로 아시아, 유럽, 아프리카 및 주변 해역을 모두 아우르고 동아시아와 유럽 경제권을 연결하는 것을 목표로 함

- 실크로드 경제벨트 : 시안→우루무치→중앙아시아→이스탄불→뒤스부르크

- 21세기 해상 실크로드 : 취안저우→광저우→싱가포르→방글라데시→탄자니아→홍해→지중해

<중국 일대일로 노선도>



자료 : 연합뉴스

- 아시아, 유럽, 아프리카 지역 26개 국가와 지역의 인구 44억 명 (세계 인구의 63%)을 직접적으로 연결
 - 26개 국가와 지역의 경제규모(GDP)는 약 21조 달러로 전 세계의 약 29%를 차지하고 있으며 전 세계 상품 및 서비스 수출의 23.9%를 차지
- 중국정부는 일대일로 프로젝트의 관련 국가 범위가 고대 실크로드에 한정하지 않는다고 밝힘으로써 관련 국가는 더욱 확대될 것으로 예상
 - 섬서성 사회과학원에 따르면 일대일로 프로젝트는 중국을 포함한 65개 국가에 직·간접적 영향을 미칠 것으로 전망¹⁾
- 최근 중국 정부가 발표한 일대일로 관련 문건을 보면 일대일로 프로젝트 로드맵은 육상 3개 노선, 해상 2개 노선 등 총 5개의 노선으로 추진
 - 특히 중국 → 남(중국)해 → 남태평양으로 이어지는 남선은 기존 로드맵에 포함되지 않았던 것으로 새롭게 등장

<중국 일대일로 新 로드맵>

구분	일대일로 新로드맵
일대	중국 → 중앙아시아 → 러시아 → 유럽
	중국 → 중앙아시아 → 서아시아 → 페르시아만 → 지중해
	중국 → 동남아시아 → 남아시아 → 인도양
일로	중국 → 남(중국)해 → 인도양 → 유럽
	중국 → 남(중국)해 → 남태평양

자료 : 「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」, 2015.3.28

1) 任宗哲·石英·白寬犁, “陝西藍皮書: 絲綢之路經濟帶發展報告”, 社會科學出版社, 2014年

II. 추진 경과

- 시진핑 주석이 2013년 9월과 10월 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 건설을 제안
 - 2013년 9월 카자흐스탄 나자르바예브대학 강연에서 시진핑 주석은 인구 30억 명을 포괄하는 실크로드 경제벨트구축을 제안
 - 이를 위해서 중국과 중앙아시아 간 교통 체계부터 개선하여 태평양에서 발트해 까지 연결되는 실크로드 경제권을 구축하자고 제안
 - 2013년 10월 인도네시아 국회연설에서 시진핑 주석은 아세안과 21세기 해상 실크로드의 공동 건설을 제안
 - 시진핑 주석은 아세안과 중국-아세안 FTA를 통해 경제협력을 강화하고 해양협력 발전을 위해 공동의 노력이 필요하다고 강조

- 2013년 10월 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립 제안
 - 2013년 10월 시진핑 중국 국가주석이 수실로 밤방 유도요노 인도네시아 대통령과 회담하면서 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립을 제안
 - 아시아인프라투자은행(AIIB)는 일대일로 프로젝트 실현을 위한 자금조달 수단 및 아시아 개도국들의 부족한 인프라 건설을 지원하기 위해 설립
 - 2015년 3월 말까지 창립회원국을 모집하고 창립회원국간 회의를 거쳐 6월 AIIB 설립 협정문에 서명후 2015년 내 정식 출범할 예정

- 2013년 12월 시진핑 주석이 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 건설 추진을 공식적으로 언급
 - 2014년 중앙경제공작회의에서 시진핑 주석은 실크로드 경제벨트 건설을 추진하고 21세기 해상 실크로드 건설 프로젝트 추진을 강조

□ 2014년 11월 APEC정상회의에서 400억 달러 '실크로드 기금'을 발표

- 시진핑 주석은 일대일로 프로젝트를 추진하고 지지하기 위해 실크로드 기금을 설립해 400억 달러를 투자하겠다고 발표
 - 일대일로 프로젝트는 시대의 요구와 발전을 위한 각국의 희망에 부응한 것이며 포용성을 지닌 거대한 발전의 플랫폼을 제공한 것이라고 설명
 - 또한 일대일로 프로젝트를 통해 발전하는 중국경제와 실크로드 주변 국가들의 이익이 결합하게 될 것이라고 강조
 - * 앞서 11월 4일 시진핑 주석은 중앙재경영도소조 제8차 회의를 주재하고 '일대일로(一帶一路)' 프로젝트와 아시아인프라투자은행(AIIB) 건립, '실크로드 기금' 설립 문제 등을 논의
 - * 시 주석은 이 자리에서 "AIIB 건립은 실크로드 국가들이 인프라를 건설할 때 자금을 제공하기 위한 것이고, 실크로드 기금의 설립은 중국의 자금력을 활용해 일대일로 계획을 직접 지지하기 위한 것"이라고 설명

□ 2015년 2월 '일대일로 건설공작 영도소조' 출범

- 당서열 7위인 장가오리(張高麗) 부총리 겸 당정치국 상무위원이 '일대일로 건설공작 영도소조'의 조장을 맡아 일대일로 프로젝트 건설을 총괄
 - 부조장은 당중앙 정책연구실 왕후닝(王滬寧) 주임, 왕양(汪洋) 부총리, 양징(楊晶) 국무위원, 양제츠(楊潔篪) 외교담당 국무위원이 임명
 - * 왕 부총리 경우 경제무역과 농업, 양징 국무위원은 각 부서와 지방 간 협력, 양제츠 국무위원은 대외관계를 담당

<중국 일대일로 추진 경과>

시기	주요 내용
2013.09	카자흐스탄 나자르바예브대학 강연에서 시진핑 주석은 인구 30억 명을 포괄하는 실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶) 구축을 제안
2013.10	인도네시아 국회연설에서 시진핑 주석은 아세안과 21세기 해상 실크로드(21世紀海上絲綢之路)의 공동 건설을 제안
2013.12	시진핑 주석 중앙경제공작회의에서 실크로드 경제벨트 구축과 21세기 해상 실크로드 공동 건설이 공식적으로 제시
2014.02	시진핑주석과 푸틴 대통령이 일대일로 구상과 TSR과의 연결에 대한 인식을 공유
2014.03	리커창 총리가 전인대 정부공작보고에서 일대일로를 중점 추진할 것이라고 발표
2014.05	실크로드경제지대의 첫 번째 플랫폼으로 '중국-카자흐스탄 물류기지(렌윈강)' 운영 개시
2014.11	시진핑 주석은 중앙재경영도소조 8차회의를 주재하고 '일대일로'(一帶一路) 프로젝트와 함께 아시아인프라투자은행 건립, '실크로드 기금' 설립 문제 등을 논의
2014.11	APEC정상회의에서 400억 달러 '실크로드 기금'을 발표
2014.12	중앙경제공작회의에서 일대일로 프로젝트를 징진기공동발전, 장강경제벨트 등과 함께 2015년 중점 추진 계획으로 발표
2015.02	장가오리(張高麗) 부총리 겸 당정치국 상무위원을 조장으로 하는 '일대일로 건설공작 영도소조' 출범
2015.03	아시아인프라투자은행(AIIB) 창립회원국 신청 마감(최종 57개국)

자료 : 일대일로 홈페이지(www.edailu.cn) 및 언론자료 종합하여 필자 작성

III. 추진 배경 및 목적

신흥시장 확보 및 과잉산업 문제 해소

- 중앙아시아, 동남아시아 등 신흥시장 진출을 통해 경제성장의 동력을 확보하고 중국의 과잉생산 및 과잉산업 문제를 해소
 - 육상 실크로드 구축을 위한 철도·도로 등 건설 공사를 주도해 내수 활성화 효과를 내고, 중국 기업의 해외 진출도 촉진
 - 이들 지역에 철도, 도로 등 사회간접자본(SOC)을 건설함으로써 철강·시멘트 등 중국 전통산업의 공급과잉을 해소

자원과 에너지 확보

- 중국은 세계 최대 에너지 소비국으로서 필요한 자원과 에너지를 안정적으로 공급받기 위해 일대일로를 추진
 - 해상 실크로드를 통해 중동과 아프리카로부터의 원유·자원을, 실크로드 경제벨트를 통해 중앙아시아의 풍부한 지하자원을 안정적으로 확보
 - * 중국 원유 수입의 80% 이상은 미 해군력이 통제하는 말라카 해협을 거쳐 남중국해를 통과하고 있음. 따라서 중국이 21세기 해상 실크로드 프로젝트를 통해 중동과 남중국해 해로를 개척
 - * 중국-중앙아시아 가스관 3개가 이미 완공되어 운송 중이며 현재 건설 중인 제4의 가스관이 완성되면 중국은 가스 수입의 40%를 중앙아시아에 의존하게 됨

지역 불균형 발전 문제 해소

- 일대일로는 중국의 지역 불균형 발전과 도농격차를 해소. 이를 바탕으로 신장 등 소수민족의 독립 움직임까지 약화시키는 데 도움
 - 일대일로 구상의 핵심 지역이 섬서성에서 신장위구르자치구로 이어지는 서북 5개 성으로 확정되는 등 지역 불균형 발전 해소를 위해 노력
 - * 섬서성은 실크로드의 '출발점', 간쑤성은 '황금구간', 닝샤자치구와 칭하이성은 '전략지대', 신장위구르자치구는 '핵심지역'으로 정해짐

- 중앙경제공작회의는 징진지(京津冀: 베이징·톈진·허베이 약칭) 지역 협력발전, 창창(長江)경제지대 건설 등과 함께 일대일로 프로젝트를 2015년 지역발전을 위한 3대 프로젝트로 선정

□ 지역 경제통합의 주도권 확보

- 중국은 일대일로를 통해 자국의 경제 영토를 중앙아시아와 동남아시아로 확대하고 나아가 지역 경제통합의 주도권을 확보하기 위함
 - 중국은 2014년 11월 베이징에서 열린 아시아·태평양경제협력체(APEC) 정상 회의에서 아시아·태평양 자유무역지대(FTAAP) 구축 로드맵을 마련해 참가국 동의를 얻어내는데 성공
 - 이는 미국 주도의 다자간무역협정인 환태평양경제동반자협정(TPP)을 견제하고 지역 경제통합의 주도권을 확보하기 위한 것으로 해석

IV. 5대 중점 협력 분야

일대일로 공동 건설을 위한 주변국과의 5대 중점 협력 분야 발표

- 중국정부는 「실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진에 대한 비전과 행동」 문건을 통해 주변국과의 5대 중점 협력 분야를 발표
 - 정책, 인프라, 무역, 자금, 민심교류 등 5대 분야의 협력을 통해 철로, 항공, 에너지, 물류, 금융, 문화 방면에서 국가간 경제발전을 추진할 것을 강조
 - * 2013년 9월 시진핑 주석은 정책(政策溝通), 도로(道路聯通), 무역(貿易暢通), 화폐(貨幣流通), 민심(民心相通) 등 5통을 통해 실크로드 경제벨트를 공동 건설하자고 제안

가. 정책교류(政策溝通)

정책교류를 강화하는 것은 일대일로 건설의 중요한 보장 장치

- 정부간 협력을 강화하고 다각적인 거시정책 교류 시스템을 적극 구축
- 지역협력 계획의 공동 제정·추진 및 대형 프로젝트 실시를 위한 공동 정책 지원

나. 인프라 연결(設施聯通)

인프라 연결은 일대일로 건설의 우선 분야

- 인프라 건설 계획과 기술표준시스템의 결합한 국제 핵심 통로 건설 추진
 - 아시아 각 지역 및 아시아, 유럽, 아프리카를 잇는 인프라 네트워크 건설
 - 인프라 건설 시 녹색 저탄소 건설 및 관리를 강화하고 기후변화 영향을 충분히 고려
- 부족한 교통로 및 병목구간 교통로를 우선 건설하여 도로 연결 수준 제고
- 통일된 운수 협력 시스템 건립. 국제통관, 환적, 유기적 복합 운송을 촉진. 점진적으로 포괄적 규범의 운수규칙을 제정. 국제 운수 편리화 실현

- 항만 기초인프라 건설을 추진. 육상-해상 연계 운수 통로 연결. 항구 합작 건설 추진. 해상 물류 정보화 합작 강화
- 민항 전면 합작 플랫폼과 시스템 개척. 항공 기초인프라 수준 제고
- 에너지 기초인프라 상호 연결 및 협력 강화. 원유 및 가스 운송 파이프라인 안전을 공동으로 보호. 국가간 전력 공급관 건설. 권역 전력망 업그레이드 및 개조 협력
- 국가간 광케이블 통신망 건설 추진. 국제통신 연결 수준 제고. 정보 실�크로드 건설

다. 무역 원활화(貿易暢通)

투자·무역 협력은 일대일로 건설의 중요 내용

- 투자·무역 편리화 및 장벽 제거를 위한 연구 노력. 권역내 양호한 통상환경 건설. 주변국 공동 자유무역지대 건설
- 주변국가간 해관(세관) 협력을 통해 검역, 인증, 표준, 통계정보 등의 협력 강화
- 변경지역 무역항 단일창구 건설을 통한 통관비용 절감 및 통관능력 향상
- 검역증서 국제인터넷 감사 추진. 성실무역업체(AEO) 상호 인정
- 국가간 전자상거래 무역 및 서비스 무역 발전. 비관세장벽 완화. 상호투자보호협정 및 이중과세방지협정 강화. 투자자의 합법적 권익 보호
- 농림목어업, 농기계 및 농산물 가공 등 분야의 협력 강화. 해수양식, 원양어업, 수산물 가공, 해수담화, 해양생물제약, 해양엔지니어링, 환경보호 및 해양관광 등 분야에서의 협력 추진
- 석탄, 천연가스 등 전통에너지 탐사조사 협력. 수력, 원자력, 풍력, 태양력 등 재생 에너지 개발 협력. 에너지 자원 가공 기술, 장비 및 서비스 협력 강화
- 주변 국가간 차세대 정보기술, 바이오, 신에너지, 신소재 등 신흥산업 분야의 협력과 창업투자협력 시스템 추진

- 서비스업의 상호 개방 확대 및 권역내 서비스업 발전 추진. 권역내 산업 클러스터 발전 촉진

라. 자금유통(資金融通)

자금유통은 일대일로 건설의 중요 지지대

- 금융협력을 심화하여 아시아 통화 안정 시스템 추진. 주변국 통화스왑 규모 확대, 결제 범위와 규모 확대. 아시아 채권시장 개발 및 발전
- 아시아인프라은행(AIIB), 브릭스개발은행 공동 추진. 주변국 정부 및 높은 신용등급 기업의 중국내 채권 발행 지지. 중국내 금융기구 및 기업의 해외 인민폐 채권 발행 허용

마. 민심상통(民心相通)

민심소통은 일대일로 건설의 사회적 토대

- 문화교류, 학술왕래, 인력교류, 미디어 교류 등 다각적 협력 강화
- 상호 유학생 규모 확대. 중국정부 매년 1만 개의 정부장학금을 주변국 유학생들에게 제공. 세계문화유산 공동 신청 및 보호
- 관광협력 강화. 실크로드 관광상품 공동 개발. 주변국 여행비자 발급 간소화. 스포츠 교류 확대. 주변국가 국제 스포츠 행사 개최지지
- 주변국가와의 전염병 정보 및 치료기술 교류 강화. 전문 인력 육성 등 협력
- 과학기술 협력 강화. 공동 R&D 실험실 건설. 과학기술 인재 교류

<일대일로 5대 중점 협력 분야와 주요 내용>

구분	주요 내용
정책 교류	△정부간 협력강화, △거시정책 교류 시스템 구축, △대형 프로젝트 정책 지원 등
인프라 연결	△국제 핵심 통로 건설 추진, △아시아 인프라 네트워크 건설, △부족한 교통로 우선 건설, △항만 기초 인프라 건설, △통일된 운수협력 시스템 구축, △에너지 기초인프라 상호 연결 및 협력 강화, △국가간 광케이블 네트워크 건설 등
무역 원활화	△공동 자유무역지대 건설, △국가간 전자상거래 무역 및 서비스 무역 발전, △검역, 인증, 표준, 통계정보 등의 협력 강화, △성실무역업체(AEO) 상호 인정, △서비스업의 상호 개방 확대, △신흥산업 분야의 협력 등
자금 융통	△아시아 통화 안정 시스템 추진, △주변국 통화스왑 규모 확대, △결제 범위와 규모 확대, △아시아 채권시장 개발 및 발전, △아시아인프라투자은행(AIIB)과 브릭스개발은행 공동추진, 주변국 정부 및 높은 신용 등급 기업의 중국내 채권 발행지지 등
민심 소통	△상호 유학생 규모 확대, △중국 매년 1만 개의 정부장학금 제공, △세계문화유산 공동 신청 및 보호, △관광협력 강화, △실�크로드 관광 상품 공동 개발, △주변국 여행비자 발급 간소화 등

자료 : 「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」내용 요약

V. 현재 완성되었거나 진행 중인 프로젝트

□ 실크로드 경제벨트를 위한 고속철도 건설

- 허난(河南)성 정저우(鄭州)에서 출발해 독일 함부르크에 이르는 총연장 1만214km의 국제화물열차를 운행 (2013.7)
 - 이 열차는 신장자치구의 아라산커우(阿拉山口) 내륙 항구를 떠나 카자흐스탄-러시아-벨라루스-폴란드 등을 거쳐 최종 목적지에 도착
 - 총 16~18일이 소요돼 해상운송보다 20일이나 단축되었으며 비용도 항공운송의 약 20% 수준으로 절감
- 광둥(廣東)성 둥관(東莞)에서 러시아 모스크바에 이르는 총연장 2만km의 국제화물 열차가 운행 (2013.11)
 - 이를 통해 주장삼각주(珠三角) 지역에서 중앙아시아와 유럽 지역을 연결하는 쾌속 운송로가 확보
- 중국-중앙아시아-유럽-러시아를 연결하는 창안(長安)호가 개통 (2013.11)
 - 일간양지(一干兩支)를 모티브로, 시안-로테르담(9,850km), 시안-모스크바(7,251km), 시안-카자흐스탄(알마티 3,866km/Remu 5,027km) 세 노선으로 구성
- 우루무치에서 란저우(蘭州)를 잇는 1,776km 구간의 고속철도 개통 (2014.12)
 - 고속철도 전체 노선을 평균 시속 200~250km로 운행해 운송 시간을 기존 20시간에서 8시간으로 단축
 - 이 철도는 오는 2016년까지 중국 동부 장쑤(江蘇)성 쉬저우(徐州)로 연장돼 3,176km의 최장 고속철도가 될 예정
- 중국 북서쪽 신장자치구 카스와 파키스탄 과다르항을 잇는 3,000km 구간에 철도, 도로, 에너지 수송관 등을 건설할 계획 (2015.4)
- 2014년 시진핑 주석이 소치올림픽 기간 중 러시아를 방문해 러시아 시베리아 횡단철도를 유라시아 고속철과 연계하는 방안을 논의

□ 21세기 해상 실크로드를 위한 항만 개발 프로젝트

- 파키스탄 과다르항 운영권을 인수해 항구 운영과 관리를 담당하고 추가 개발권도 보유 (2013.2)
 - 과다르항은 2015년 4월 20일 시진핑 주석 방문 일정에 맞춰 개항
 - * 페르시아만에서 생산된 원유를 과다르항을 거쳐 중국 서부 신장자치구로 들어오면 중국은 기존 말라카해협을 돌아 들어오는 수송 루트를 9000km 단축할 수 있음
 - 또한 중국의 차관과 기술원조로 완공된 함반토타항 정식 가동 (2012.6)
- 방글라데시에 87억 달러를 투자해 치타공 항구 건설 합의 (2013.2)
- 탄자니아와 바가모요 항구 개발을 위한 투자 개발 협정 체결 (2013.3)
- 예멘과 아덴 항, 모카 항의 컨테이너 부두 확장을 위해 5억 달러의 차관 제공에 합의 (2013.11)
 - 예멘에 5000MW 화력발전소를 건설해 주고 부두 확장 공사로 5억 달러 장기 저리 차관 제공
 - 이로써 아프리카 해상 요충지인 예멘의 모카항과 유럽과 아프리카-중동을 잇는 아덴항의 운영권을 확보
- 스리랑카 콜롬보 항구도시 공동건설 프로젝트를 포함한 20개의 계약 체결 (2014.9)
 - 중국교통건설(中交集團)과 스리랑카 국가항만사무국이 공동추진하는 콜롬보 항구도시 조성사업은 투자액이 14억 달러에 이르며 개발지의 3분의 1은 중국이 보유해 개발할 예정
 - * 중국은 2013년 5억 달러를 투입해 콜롬보에 대형 컨테이너 부두(CICT)를 건설
- 리커창 총리는 그리스를 방문해 46억 달러 규모의 무역 및 투자협정을 체결하고 그리스의 피레우스항 운영권을 확보하며 지중해를 통한 유럽과 아랍 지역으로 가는 길을 개척 (2014.7)

<일대일로 관련 추진 사업>

구분	시기	주요 내용
실�크로드 경제 지대	2013.07	허난(河南)성 정저우(鄭州)에서 출발해 독일 함부르크에 이르는 총연장 1만 214km의 국제화물열차를 운행
	2013.11	광둥(廣東)성 둥관(東莞)에서 러시아 모스크바에 이르는 총연장 2만km의 국제화물열차가 운행
	2013.11	중국-중앙아시아-유럽-러시아를 연결하는 창안(長安)호가 개통
	2014.12	우루무치에서 란저우(蘭州)를 잇는 1,776km 구간의 고속철도 개통. 이 철도는 오는 2016년까지 중국 동부 장쑤(江蘇)성 쉬저우(徐州)로 연장해 3,176km의 최장 고속철도가 될 예정
	2015.04	신장자치구 카스와 파키스탄 과다르항을 잇는 3,000km 구간에 철도, 도로, 에너지 수송관 등을 건설할 계획
21세기 해상 실�크로드	2012.06	중국의 차관과 기술원조로 완공된 파키스탄 함반토타항 정식 가동
	2013.02	파키스탄 과다르항 운영권을 인수해 항구 운영과 관리를 담당하고 추가 개발권도 보유
	2013.02	방글라데시에 87억 달러를 투자해 치타공 항구를 건설하기로 합의
	2013.03	탄자니아와 바가모요 항구 개발을 위한 투자 개발 협정을 체결
	2013.11	예멘과 아덴 항, 모카 항의 컨테이너 부두 확장을 위해 5억 달러의 차관 제공에 합의
	2014.07	그리스를 방문해 46억 달러 규모의 무역 및 투자협정을 체결하고 그리스의 피레우스항 운영권을 확보
	2014.09	스리랑카 콜롬보 항구도시 공동건설 프로젝트를 포함한 20개의 계약 체결

자료 : 언론자료를 토대로 필자 작성

□ 일대일로 프로젝트 재원 조달을 위한 금융 플랫폼 구축

- 일대일로 프로젝트에 필요한 재원은 아시아인프라투자은행(AIIB)뿐만 아니라 신개발은행(NDB), 상하이협력기구(SCO)개발은행 등을 통해 조달
- 아시아인프라투자은행(AIIB)은 시진핑 주석의 제안으로 아시아 개발도상국의 인프라 건설투자 지원을 목적으로 하나 사실상 일대일로 프로젝트의 재정 조달을 위해 설립하는 금융기구
 - 최초 자본금 500억 달러는 중국이 부담하며 향후 1,000억 달러로 확대 예정
 - 4월 현재 57개국이 아시아인프라투자은행(AIIB) 창립회원국으로 참여하면서 일대일로 프로젝트 추진이 가속화 될 전망
 - * 창립회원국을 대륙별로 보면 아시아지역이 34개국으로 가장 많으며, 유럽 20개국, 아프리카 2개국, 아메리카 1개국 순
 - 1966년 설립된 아시아개발은행(ADB)의 회원국 67개국에 맞먹는 국가 참여
 - * 아시아개발은행(ADB)의 자본금 1,650억 달러에는 미치지 못하나 인프라 건설 분야에 한정되어 사용된다는 점에서 AIIB의 영향력은 ADB를 넘어설 전망

<아시아인프라투자은행(AIIB) 개요 및 설립과정>

분류	내용
설립과정	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2013년 10월 시진핑 중국 주석이 동남아 순방 중 공식제안 ○ 2014년 10월 중국 포함 21개국 MOU 체결 ○ 2014년 11월 한국 참여 공식 요구 (한·중 정상회담) ○ 2015년 3월 영국, 프랑스, 독일, 이탈리아 등 참여의사 발표 ○ 2015년 3월 26일 한국 AIIB 참가신청 ○ 2015년 3월 31일 참가신청 마감 ○ 2015년 4월 15일 경 승인절차를 거쳐 창립회원 확정 ○ 2015년 6월 설립 협정문 서명 ○ 2015년 말 공식 출범 예정
설립의도	○ 아시아지역의 지속 성장을 위한 인프라 투자 지원
참가현황	○ 인도, 아세안, 영국, 독일, 한국 등 57개국 참가신청
규모	○ 자본금 500억\$(중국 부담), 향후 1,000억\$ 확대 계획
지분율	○ 가입국 GDP에 따라 배분 원칙 전망

자료 : 언론자료 종합

- 신개발은행(NDS)은 브릭스(BRICS) 5개국 및 신흥국의 인프라 건설 자금을 지원하기 위하여 만든 금융기구로서 일대일로 프로젝트에도 참여할 전망
 - 초기 자본금은 500억 달러로 회원국이 100억 달러씩 출자하며 향후 1,000억 달러로 확대할 예정
 - * 신개발은행 초대 총재는 인도가 맡고 운영위원회의 의장국가는 러시아가, 이사회 의장국은 브라질이 담당. 본부는 상하이에 들어설 예정이며 남아공에는 첫 지역센터를 설치하고 2016년부터 본격적으로 활동을 시작
 - 이와 별도로 브릭스(BRICS) 5개국은 금융위기 등 유사시에 대비한 1,000억 달러 규모의 위기대응기금(CRA) 설치 협정에 서명
 - * 전체 위기대응기금 가운데 중국이 410억 달러, 브라질, 러시아, 인도가 각각 180억 달러, 남아공이 50억 달러를 분담
- 실크로드 기금은 신흥 개발도상국의 도로나 철도 프로젝트에 15년 이상 장기 투자할 계획
 - * 시진핑 주석은 지난해 11월 베이징에서 열린 아시아태평양경제협력체(APEC) 정상회의 기간에 실크로드 기금 400억 달러를 조성해 인프라 건설을 지원하겠다고 밝힘
 - 우선 100억 달러 규모로 조성됐으며 65억 달러를 외환보유액에서 충당하고 나머지는 중국수출입은행, 중국개발은행, 국부펀드 등이 참여
- 이 밖에 중국이 추진하고 있는 상하이협력기구(SCO)개발은행이 설립되면 본격적으로 일대일로 프로젝트에 참여할 것으로 전망
 - * 상하이협력기구(SCO): 중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄 등이 2001년 6월 상하이에서 만든 협력기구로 회원국 상호간 신뢰와 우호 증진, 각 분야의 협력 관계 구축, 역내 평화·안보·안정을 위한 공조체제 구축이 목적
 - 중국은 상하이협력기구를 외교·안보를 넘어 회원국 개발을 위한 금융협력기구로 전환하려고 노력

VI. 일대일로 프로젝트 전망 및 시사점

□ 아시아 지역 인프라 건설 투자 증가

○ 일대일로 프로젝트가 가속화됨에 따라 고속철도, 도로, 원전, 항만 등 열악한 아시아 지역 인프라 건설 투자가 크게 증가할 것으로 전망

- ADB에 따르면 2020년까지의 아시아 지역개발 투자에 필요한 금액은 약 8.2조 달러이지만 ADB와 세계은행을 통해 이 자금을 조달하기 어려움

- 아시아 지역 인프라 투자수요는 연간 7,475억 달러에 이르나 2013년 ADB의 총 투자금액은 210.2억 달러에 불과

* 부문별로는 전력 약 4조 달러, 수송 약 2.9조 달러, 통신설비 약 1조 달러의 투자수요가 있으며 지역별로는 동남아 5.5조 달러(67%), 서남아 2.4조 달러(29%)

<2010~2020년 아시아지역 내 인프라 투자수요>

(단위 : 십억 달러)

부문	동아시아 및 동남아시아	남아시아	중앙아시아	태평양 지역	합계
전력	3,182.46	653.67	167.16	-	4,003.29
수송	1,593.87	1,196.12	104.48	4.41	2,898.87
통신	524.75	435.62	78.62	1.11	1,040.10
상하수도	171.25	85.09	23.40	0.51	280.24
합계	5,472.33	2,370.50	373.66	6.02	8,222.50

자료 : ADB, Bhattacharyay B. et al.(2012, 12)

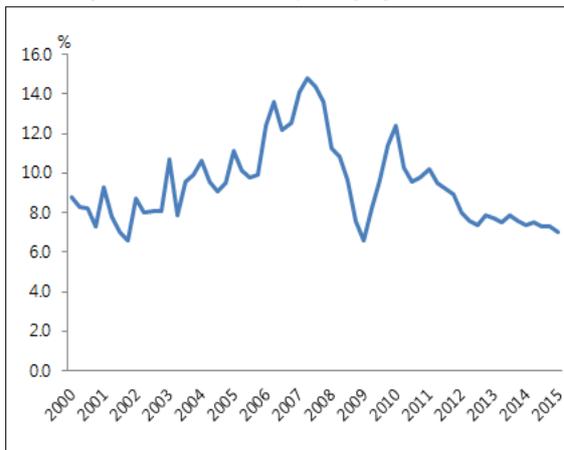
○ 중국 신장성 휘얼귀스에서 카자흐스탄 알마티를 연결하는 철도에 이어 고속도로 공사도 진행 중에 있는 등 인프라 건설이 활발

- 카자흐스탄의 알마티에서 중국 휘얼귀스 구간은 현재 2차로 355km 구간에서 선형개량을 통해 4차로 305km 구간으로 확장할 계획

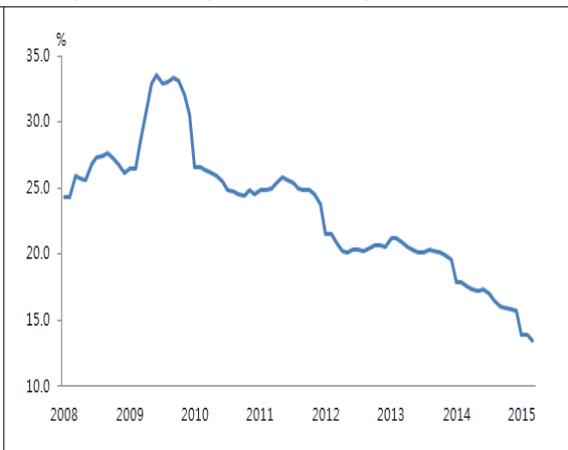
□ 중국 경제 하방 압력을 억제하고 경제성장률 제고에 기여

- 올해 1분기 중국 경제성장률은 전년동기 대비 7.0%에 그쳐 글로벌 금융위기 여파로 성장률이 추락했던 2009년 1분기(6.6%) 이후 6년 만에 최저치 기록
 - 아시아 지역 인프라 투자수요는 연간 7,475억 달러에 이르나 2013년 ADB의 총 투자금액은 210.2억 달러에 불과

<중국의 분기별 경제성장률 추이>



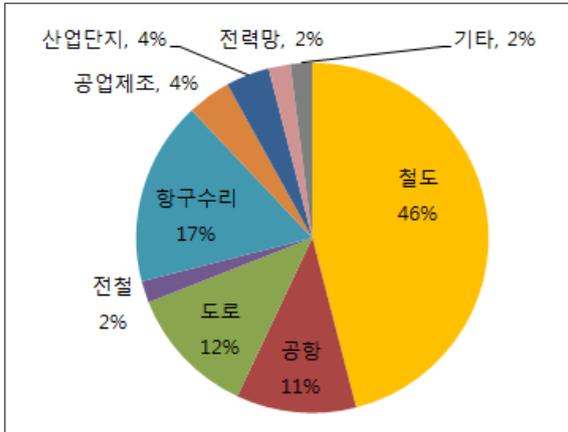
<중국의 고정자산투자 증가율 추이>



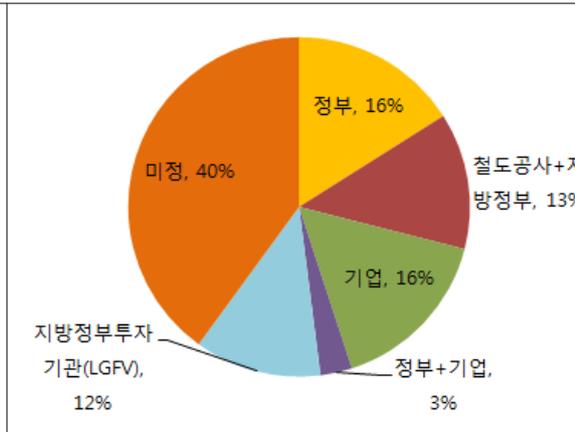
자료 : 중국통계국, CEIC

- 일대일로 프로젝트 관련 투자증가로 경제성장률 0.2~0.3%포인트 상승
 - 민생증권에 따르면 일대일로 프로젝트와 관련 현재 중국 내에서 계획하거나 이미 추진 중인 프로젝트 규모가 1조 400억 위안에 이르는 것으로 나타남
 - * 해당 지역은 충칭, 시안, 쓰촨, 닝샤, 장쑤, 윈난, 산시, 광시, 네이멍구, 간수, 칭하이, 광둥, 푸젠성 등 대부분이 일대일로 계획에 참여하는 18개 지방정부에 포함된 곳임
 - 이 중 철도 투자규모가 약 5,000억 위안으로 가장 많고 고속도로 투자 1,235억 위안, 공항건설 투자 1,167억 위안, 항구 수리시설 투자 1,700억 위안 순으로 고속철도와 고속도로 관련 투자가 전체의 약 68.8%를 차지
 - * 시안의 경우 60개 일대일로 관련 프로젝트의 투자규모는 약 1,115억 위안이며 그 중 투자액이 30억 위안이 넘는 프로젝트가 12개, 100억 위안이 넘는 프로젝트도 4개에 달함
 - 일반 인프라 건설 주기가 2~4년인 점을 고려할 때 2015년 일대일로 관련 투자 금액은 약 3,000~4,000억 위안에 이를 것으로 추정

<부분별 투자 규모 >



<투자주체별 분포>

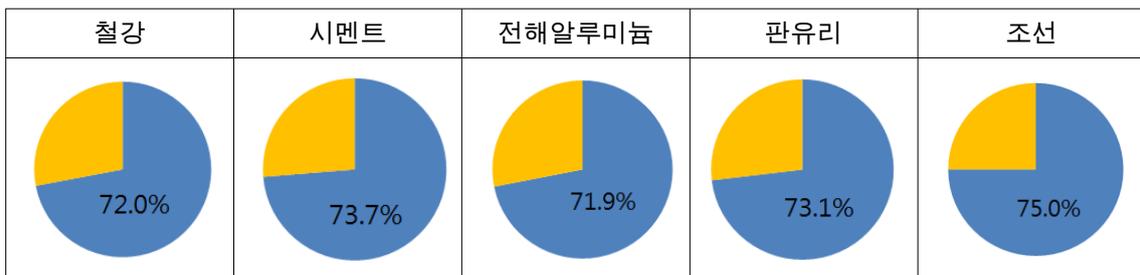


자료 : 민생증권연구원

□ 공급과잉 해소와 산업구조조정 가속화

- 일대일로 프로젝트는 철도, 도로, 항만 등 대규모 인프라 건설을 유발하기 때문에 철강, 시멘트, 판유리, 알루미늄 등 중국내 공급과잉을 해소할 수 있음
- 글로벌 금융위기 이후 중국 정부가 실시한 4조 위안의 대규모 경기부양으로 관련 산업의 생산시설 증대가 경기둔화 영향에 따라 과잉산업으로 전락

<중국의 5대 과잉산업 생산설비 이용률(2012년)>



자료 : 국무원

- 2013년부터 알루미늄, 철강, 판유리 등 과잉 설비투자 업종 규제를 강화
- 철강과 시멘트 생산량은 각각 매년 500만 톤씩 감축하고 판유리 생산량은 매년 1억 5,000kg씩 줄여나가 2023년까지 철강 생산량은 총 2,000만 톤, 시멘트 생산량은 3,000만 톤, 유리 생산량은 15억kg을 줄이는 것을 목표

- 중국은 일대일로 프로젝트를 통해 철강, 시멘트 등 과잉산업을 동남아 및 중앙아시아 등으로의 해외이전을 가속화할 전망
 - 중국정부는 철강 기업을 상대로 생산기지를 동남아, 중앙아, 아프리카 등지로 이전하는 것을 유도하고 있음
 - * 허베이강철이 남아프리카 정부와 연산 500만 규모의 제철소 건설 협약을 체결하였고 수도 강철이 말레이시아에 70만 규모의 고로를 건설해 시험 가동에 들어갔으며 바오강철이 태국과 베트남에 강관 및 캔 제조 설비 건설을 검토 중에 있음
- 또한 '중국제조 2025' 프로젝트를 통해 산업구조조정 가속화 전망
 - 올해 전인대에서 리커창 총리는 중국이 제조강국으로 진입하기 위한 장기 비전인 '중국제조 2025'를 언급
 - * 중국은 향후 30년 내 제조강국으로 도약한다는 계획을 수립하고 있으며 「중국제조 2025」는 그 첫 번째 단계로 2025년까지 혁신·스마트·산업 기반 강화·녹색 발전의 원칙 아래 제조업 강국으로 도약하겠다는 계획. 이를 위한 3대 과제로 '중국제조에서 중국창조로', '중국속도에서 중국품질로', '중국제품에서 중국브랜드로' 등이 선정
 - 중국은 우선 1단계 목표달성을 위해 차세대 정보기술(IT), 고정밀 수치제어기와 로봇, 항공우주 장비, 해양 장비와 첨단기술 선박, 선진 궤도교통 장비, 에너지 절감·신에너지 자동차, 전력 장비, 신소재, 생물의약과 고성능 의료기계, 농업 기계 장비 등 10대 산업을 전략산업으로 육성할 계획

□ 위안화의 국제화 및 국제금융 시장에서 중국의 발언권 강화

- 중국이 주도하는 AIIB 창립회원국에 57개국이 참가함으로써 기존 미국, 일본 주도의 국제 금융질서의 개편이 가속화 될 것으로 예상
 - * 중국은 최근 몇 년간 세계은행(WB), 국제통화기금(IMF), 아시아개발은행(ADB) 내에서 세계 2위의 경제대국에 걸맞는 지분확대를 요구했지만 실패
- AIIB뿐만 아니라 신개발은행(NDB; 초기 자본금 500억 달러), 중남미지역투자 기금(자본금 250억 달러), 실크로드 기금(400억 달러) 등이 성공적으로 설립될 경우 국제 금융시장에서 중국의 영향력이 확대될 것으로 전망

- 일대일로 프로젝트로 위안화의 국제화 속도는 더욱 빨라질 전망
 - 일대일로는 인프라 투자뿐만 아니라 주변국과의 금융협력도 확대할 계획이므로 위안화의 국제화에 긍정적 영향을 미칠 것으로 전망
 - 중국정부는 위안화가 포함된 통화 바스켓을 아시아인프라투자은행(AIIB)의 결제 통화로 채택하는 방안을 추진하고 있어 아시아 지역에서 위안화의 국제화가 빠르게 진행될 전망
 - * 현재 위안화는 국제통화기금(IMF) 특별인출권(SDR) 등에는 편입되지 못하고 있어 위안화의 국제화에 한계가 존재했었음

□ 중장기적으로 일대일로 주변국으로의 수출 증가 전망

- 아시아 개발도상국의 인프라 개선은 중장기적으로 해당 국가의 경제성장뿐만 아니라 소비수요를 확대하여 중국의 수출증가로 이어질 전망
 - 개발도상국일수록 교통, 전력, 통신 등 인프라 투자는 경제발전과 경기 활성화에 중요한 기여를 함
 - 일대일로 주변국과의 경제발전 및 교통 인프라 개선으로 중국과의 교역이 크게 증가할 것으로 전망
- 아시아 개발도상국의 인프라 개선은 중장기적으로 해당 국가의 경제성장뿐만 아니라 소비수요를 확대하여 중국의 수출증가로 이어질 전망
 - 시진핑 주석은 최근 보아오(博鰲)포럼에서 향후 10년내 중국과 일대일로 주변 국가간 연간 무역규모가 2조 5천억 달러를 돌파할 것이라고 밝힘
 - * 선단양(沈丹陽) 중국 상무부 대변인은 지난 1분기 중국과 일대일로 주변 국가들과 무역규모는 2,360억 달러로 중국 전체무역총액의 26%를 차지했다고 밝힘

□ 동남아시아, 중앙아시아 지역에서 '그레이트 게임' 재현

- 동남아시아와 중앙아시아의 패권을 둘러싼 중국과 미국·일본, 중국과 러시아간의 '그레이트 게임²⁾'이 재현될 전망
 - 중앙아시아에서는 일대일로 프로젝트를 통해 영향력을 행사하려는 중국과 유라시아경제연합(EEU)을 통해 구소련 국가들을 경제적으로 통합하려는 러시아의 충돌이 발생할 가능성이 높음
 - * 유라시아경제연합(EEU): 러시아가 유럽연합(EU)에 맞서 만든 경제연합체로 구소련 국가인 카자흐스탄, 벨라루스, 아르메니아 등 4개국이 모여 올해 1월 출범하였으며 키르기스스탄은 5월 가입 예정
 - 최근 미국과 일본 정상은 미·일 동맹관계를 더욱 강화하였으며 환태평양경제동반자협정(TPP) 협상에 속도를 내겠다고 약속함으로써 동남아시아지역에서 중국의 독주를 견제
- 미국, 러시아 등의 견제에도 불구하고 중국과 아시아 국가들간의 경제일체화는 가속화 될 것으로 예상
 - 중국정부의 대규모 인프라 투자와 더불어 중국기업들의 아시아지역 진출이 가속화되고 있음
 - * 중국의 대아시아 투자는 2006년 212억 달러에서 2014년 1,160억 달러로 증가
 - 뿐만 아니라 저렴한 중국제품 등이 고속철도와 고속도로 등 물류시스템의 개선으로 아시아 시장에서 빠르게 확대되고 있음

2) 영국과 러시아가 19~20세기 초에 중앙아시아 내륙의 주도권을 두고 벌였던 패권 쟁탈을 말하며, 당시 중앙아시아 내륙을 탐험했던 영국 동인도부대의 정보장교 아서 코넬리가 명명하였음. 이후 20세기 초 영국 소설가 러디어드 키플링의 동명 소설로 더욱 유명해졌음

VII. 우리 경제에 미치는 영향 및 대응

우리나라 기업의 아시아 인프라 건설 시장 진출의 기회 확대

- 세계 수준의 경쟁력을 확보하고 있는 국내 해외건설 및 엔지니어링 기업의 아시아 지역 인프라 프로젝트 수주 가능성이 증대

* IBRD, ADB 등 기존 금융기구 프로젝트가 빈곤퇴치, 교육, 환경 등에 지출이 많은 반면, 일대일로 프로젝트는 도로, 철도, 항만 등 인프라 투자에 집중

<우리 건설 및 엔지니어링 기업의 경쟁력 현황>

부문	주요 기업 경쟁력(전세계 순위)
정유	삼성엔지니어링 6위, 대림산업 10위
건축	삼성종합건설 10위
전력	현대건설 2위, 삼성종합건설 8위
산업건설	현대건설 4위, 포스코건설 5위
제조업건설	GS건설 10위
하수처리건설	삼성엔지니어링 3위

자료 : ENR(Engineering News Record)

- 도로, 철도, 항만 등 기초인프라(SOC) 뿐만 아니라 원전, 석유/가스 개발, 통신 설비, IT서비스 등 다양한 산업 진출 기회도 제공할 것
 - 한국도로공사는 최근 카자흐스탄 정부가 발주한 140만 달러 규모의 동서도로 알마티~휘얼귀스 구간(305km) 유료 도로화 사업을 수주

일대일로는 서부대개발의 업그레이드 버전으로 서부지역 진출을 강화

- 일대일로 프로젝트는 중국 내부적으로 서부대개발의 연장선에 있으며 특히 서부 대개발 사업에서 소외되었던 서북지역의 경제발전에 기여할 전망
 - 스촨성 청두, 충칭, 산시성 시안을 중심으로 추진되었던 서부대개발이 서북지역 (간쑤성, 신장, 칭하이, 닝샤)으로 확대

- 특히 간쑤성 성도인 란저우시가 시안을 제치고 중국에서 다섯 번째로 신구(新區)로 선정됨에 따라 일대일로의 핵심 지역으로 성장할 것으로 전망

* 중국 5대 신구: 상하이(上海)시 푸둥(浦東)신구, 텐진(天津)시 빈하이(濱海)신구, 충칭(重慶)시 량장(兩江)신구, 저장(浙江)성 저우산(舟山)군도신구, 간쑤(甘肅)성 란저우(蘭州)신구

- 란저우시는 서북지도 철도교통의 중심으로 중앙아시아 진출 거점 및 산업기지로 서의 역할을 담당할 것으로 예상

* 란저우시에서 우루무치를 연결하는 고속철도가 개통되었으며 2016년에는 란저우에서 장쑤성 쉬저우까지, 2017년에는 란저우에서 베이징까지 고속철도가 연결될 예정

□ 아시아 지역에서 중국과의 경쟁이 치열해질 전망

- 일대일로 프로젝트로 아시아 지역에서 중국경제의 영향력이 확대될 전망

- 미국, 러시아 등의 견제에도 불구하고 중국의 대규모 투자와 저렴한 중국 상품의 수출증가로 아시아지역과 중국과의 경제일체화가 가속화될 전망

- 고속철도와 고속도로 건설 등 중국과 아시아지역을 연결하는 물류시스템이 개선됨에 따라 중국제품의 대아시아지역 진출이 확대될 전망

* 중앙아시아 물류유통 집산지인 키르기스스탄 도르도이 국제시장의 유통 물품의 약 70%가 중국에서 고속도로를 통해 수입되고 있음

□ 한류 및 반중 정서를 활용한 아시아 시장 진출을 적극 추진

- 최근 동남아시아와 중앙아시아에서 불고 있는 한류를 활용한 진출을 모색

- 중앙아시아 카자흐스탄의 경우 ‘주몽’, ‘꽃보다 남자’ 등 한국드라마가 인기를 끌면서 한국에 대한 이미지와 한국제품에 대한 선호도 증가

* 한류가 확대되면서 한국 화장품이 중국제품에 비해 2~3배가 높은 가격에도 불구하고 판매가 증가하고 있으며, 한국 디자인을 강조한 중국산 가구 또한 인기

- 특히 한국 문화와 제품을 경험했던 유학생과 근로자들이 귀국하면서 한국제품에 대한 수요가 증가

- 또한 중국의 대규모 투자에도 불구하고 향후 중국경제에 예속될 수 있다는 두려움으로 중국인과 중국제품에 대한 반감도 점진적으로 증가

* 중앙아시아의 자원부국이자 맹주격인 카자흐스탄 면적은 272만km² 로 우리나라보다 약 27배 크지만 인구는 1,700만에 불과

- 따라서 한류와 반중정서를 최대한 활용한 아시아지역 진출전략을 새롭게 모색해야 함

중국횡단철도(TCR)를 통한 중앙아시아 진출을 가속화해야

- 중국횡단철도(TSR)은 한반도에서 중앙아시아로 가는 최단 노선

- 중국 장쑤성 렌윈강-알마티(카자흐) 전용열차가 개통됨에 따라 한반도(해상)→렌윈강(TCR)→중앙아 물류 통로가 열렸음

* 렌윈강에서 출발한 화물열차는 정저우, 시안, 란저우, 우루무치, 휘얼귀스 등 중국 대륙을 횡단한 뒤 12일 후 카자흐스탄 알마티에 도착

- 한·중 열차페리를 통해 한반도와 중국을 연결하고 중국횡단철도(TCR)을 통해 중앙아시아 시장에 적극적 진출하는 것이 필요

- 중국 장쑤성 렌윈강-알마티(카자흐) 전용열차가 개통됨에 따라 한반도(해상)→렌윈강(TCR)→중앙아 물류 통로가 열렸음

- 중국횡단철도(TCR)를 통해 중국 서부지역은 물론 중앙아시아로 우수한 품질의 우리나라 제품을 더욱 빠르게 운송할 수 있음

- 한·중 열차페리를 통해 한반도와 중국을 연결함으로써 신실크로드의 시작점을 한반도로 확대할 수 있음

* 한·중 열차페리는 레일이 깔린 대형 선박에 화물열차를 직접 싣는 해로와 철도를 연결하는 복합운송 방식으로 운송시간과 비용을 절약할 수 있음. 1998년에 처음 논의되었음

일대일로 프로젝트에 적극 참여하여 한·중간 경제협력 강화

- 일대일로 프로젝트는 중국이 경제강국으로 나아가기 위한 중장기 종합 성장전략으로 중국 경제 의존도가 높은 우리나라 경제에 미치는 영향력이 큼

- 중국은 우리나라 수출의 약 1/4을 차지하는 최대 수출대상국으로 중국의 경제 변화는 한국 경제에 직접적 영향을 미침
- 일대일로 프로젝트의 추진 방향에 대한 심도 있는 연구와 모니터링을 통한 새로운 대중국 진출 방안을 모색해야 함
 - 올해 발표될 일대일로 프로젝트 추진 방향에 대한 모니터링과 심층 연구를 통해 중국 경제변화에 신속히 대응하고 새로운 변화에 맞는 진출 방안 마련이 필요함
- 일대일로 프로젝트에 적극적으로 참여함으로써 한·중 FTA, 위안화 직거래 시장 개설에 이어 한·중 양국간 경제협력을 강화할 수 있는 계기 마련
 - 한·중간 경제협력 강화는 중국자본의 국내투자 및 우리나라 기업의 중국 시장 진출을 확대하고 경영 리스크를 감소시키는 요인으로 작용

중국의 꿈 (中國夢)

일대일로 프로젝트 현황과 영향

Trade Focus Vol.14 No.16

발행인 | 김인호

편집인 | 김극수

발행처 | 한국무역협회 국제무역연구원

발행일 | 2015년 5월 21일

인쇄처 | (주)보성인쇄기획

등록일자 | 1960년 5월 26일

등록번호 | 2-97호