

중국의 일대일로(一帶一路)와 시사점

- 작성 이수행 / 상생경제연구실 연구위원
(soohaeng@gri.kr, 031-250-3278)
조응래 / 휴먼교통연구실 선임연구위원

목 차

쟁점과 대안

- I. 중국의 일대일로 구상
- II. 일대일로 및 기타 유라시아대륙 연계 구상
- III. 일대일로의 기대효과 및 한국과 연계 방안
- IV. 정책적 시사점

- 「이슈 & 진단」은 특정분야의 정책제안이나 정책아이디어를 시의성 있게 제시하여 정책의 방향설정과 실현에 도움을 주고자 작성된 자료입니다.
- 「이슈 & 진단」에 게재된 내용은 경기연구원의 공식견해와 다를 수 있음을 밝힙니다.

일대일로 건설은 폐쇄형이 아닌 개방형이다.

일대일로 건설은 중국이 독주하는 것이 아니고 연선 국가들의 합창이다. 일대일로 건설은 기존의 국제협력시스템을 대체하는 것이 아니고 연선 국가들의 장점을 보완하는 것이다. 연선국가와 아시아국가의 적극적인 참여를 환영한다.

- 시진핑(2015).

2015년 보아오포럼 연설문 가운데 발췌.

쟁점과 대안

중국의 일대일로(一帶: 실크로드경제벨트, 一路: 해상실크로드길) 프로젝트는 중국에서 중앙아시아, 동남아, 중동 등 지역을 거쳐 유럽에 이르는 지역을 육로와 해로로 연결해 관련국과 경제협력을 강화하는 사업이다. 일대일로는 그 구상에 포함된 국가의 주요 지표가 세계에서 차지하는 비중이 인구 63%, 경제규모 29%, 교역규모 23.9%에 달하는 지역을 포괄한 거대 프로젝트로 투자규모가 중국 내 2,198억 달러를 포함해 8,000억 달러에 달한 것으로 추정되고 있다. 중국은 일대일로 추진을 위해 아시아인프라투자은행(AIIB)을 설립하였으며, 일대일로 선상에 위치한 국가들과 정치, 경제, 문화 등을 포괄한 이익공동체, 운명공동체, 책임공동체를 실현해 단일경제권 형성을 추진하겠다는 방침을 발표하였다.

중국이 일대일로를 발표한 시점을 전후해 한국 및 러시아 또한 유라시아 이니셔티브, 신동방정책 등의 구상을 발표하였다. 각각의 구상은 유라시아를 하나로 연결해 관련국의 경제 활성화를 촉진한다는 점에서는 유사하지만, 핵심 개발 대상 지역에 있어서는 중앙아시아 및 중동과 동북아지역으로 차이점을 나타내고 있다. 최근 한국, 중국, 러시아 등 관련국은 상호간 연계성을 통해 시너지 효과를 창출하는 방안에 대한 논의를 확대하고 있다.

한국은 유라시아 이니셔티브 추진과 함께 일대일로의 활용 방안을 적극적으로 모색해야 한다. (1) 한국 철도망을 유라시아 철도망과 연계해 유라시아 경제통합에 편승하는 방안을 적극적으로 추진해야 한다. 이를 위해 열차페리 활용 및 북한을 경유하는 방안을 동시에 모색해야 한다. (2) 중국의 새로운 성장축으로 부상하여 예견된 내륙벨트에 대한 한국의 참여 기회를 확대해야 한다. (3) 일대일로, AIIB에서 적극적인 역할을 통해 한국기업의 참여 기회를 확대해야 한다.

경기도는 중국 동부연안지역 위주로 체결된 중국 지방정부와의 교류협력을 중국 내륙의 일대일로 거점지역으로 확대하고, 이들 지역과 민간 및 중소기업의 교류를 촉진하는 쌍방향의 시장개척, 투자유치 등의 활동을 추진할 필요가 있다. 정부에서 추진하고 있는 유라시아 이니셔티브가 북한에 가로막혀 미래를 예측할 수 없다는 점에서 평택항과 중국을 연결한 열차페리를 통해 황해-실크로드 익스프레스를 추진해야 한다.

I. 중국의 일대일로 구상

일대일로(一帶一路)는 중국경제의 서진화(西進化) 촉진 거대 프로젝트

- 일대일로(One Belt and One Road) 구상은 중국에서 유럽에 이르는 지역을 육로와 해로로 연결하고, 연선(沿線) 국가들과 경제협력 확대 추진
 - 일대일로는 육로를 연결한 일대와 해로를 연결한 일로를 합한 것을 의미
 - 일대(一帶) : 중국에서 중앙아시아, 중동 등 지역을 거쳐 유럽에 이르는 육상교통망을 구축해 “실크로드경제벨트” 형성 촉진
 - 일로(一路) : 중국에서 동남아 및 중동의 주요 해상거점을 거쳐 유럽에 이르는 “21세기 해상실크로드 길”을 구축해 고효율의 운송통로 구축
 - 일대일로는 중국에서 유럽에 이르는 광범위한 협력체계 구축을 목표로 제시
 - 일대일로 선상의 국가들과 정치, 경제, 문화 등을 포괄하는 이익공동체, 운명공동체, 책임공동체 형성을 통해 경제협력동반자관계 구축 추진

<중국 일대일로 구상>



자료 : 미래이셋증권(2015). 『중국이 추진하는 일대일로에 대해 알아보세요』.

<일대일로 선상의 주요 거점지역과 협력 강화>



자료 : “亞~유럽~阿 잇는 ‘일대일로’ 본격화... ‘팍스 시니카개막’, 이데일리(2015.03.29).

□ 일대일로는 중국에서 출발해 아시아와 유럽 대륙을 연결하는 거대 프로젝트로 투자규모는 8,000억 달러에 달할 것으로 전망

○ 일대일로는 중국에서 출발해 동남아, 중앙아시아, 중동 등 지역을 거쳐 유럽에 이르는 26개국 44억명의 인구를 포괄하는 거대 프로젝트

- 일대일로에 포함된 국가의 주요 지표가 세계에서 차지하는 비중은 인구 63%, 경제규모 29%, 교역규모 23.9%에 달함

○ 일대일로는 철도길이만 8.1만km로 추정되는 거대 프로젝트로 투자규모는 중국 내 2,198억 달러를 포함해 약 8,000억 달러에 달할 것으로 전망

- 중국 민생거시연구원(民生宏觀研究院)은 일대일로 관련 중국내 투자규모는 1.04조위안(약1,674억 달러)으로 68.8%가 철도, 도로, 공항 등 건설 위주로 구성되어 있으며, 다국적투자도 524억 달러에 달할 것으로 전망

- 중국 국가개발은행은 일대일로 관련 투자규모는 64개국 900여개 항목의 8,000억 달러에 달할 것으로 전망

- 2015년 중국은 일대일로 관련 신규투자 규모는 4,000억 위안에 달하고, 중국 GDP 성장률을 0.25%p 상승시킬 것으로 전망

○ 중국 정부는 일대일로 사업 추진을 위해 최고위층이 주도하는 테스크포스팀 조직과 함께 국내외에서 관련사업 적극 추진

- 중국 당서열 7위인 장까오리(張高麗)부총리 겸 당정치국 상무위원을 위원장으로 하는 일대일로 프로젝트 T/F팀 구성

- 중국은 적극적인 외교를 통해 파키스탄 과다르항 운영권 및 추가 개발권 확보(2013.2), 방글라데시 치타공 항구 건설 합의(2013.2) 등의 성과 도출

- 중국에서 러시아 및 독일을 연결하는 국제열차 개통, 유럽까지 연결을 목표로 한 중국 고속철도망 건설사업 확대 등 추진

일대일로 추진 배경은 새로운 성장동력 창출, 에너지 안보 등에 기인

□ 2008년 이후 지속된 성장을 둔화에 대응해 새로운 성장동력 확보 필요

- 고속성장기에서 중속성장기로 진입하고 있는 중국경제에 새로운 성장동력 확보를 통해 일자리 창출, 전통산업의 공급과잉 문제 해소 등 추진
 - 전환기에 직면한 중국경제는 4조 위안에 달한 경기부양책에도 불구하고 2012년 기준 설비가동률이 70%대에 머무는 등 성장을 회복이 기대에 미흡
 - 서비스업 발전을 통한 일자리 창출 효과는 아직 시기상조라는 견해 대두

□ 전면적 개방을 통해 지역균형발전 촉진 및 에너지안보 강화

- 내륙지역을 일대일로의 핵심거점지역으로 개발함으로써 지역균형발전 촉진
- 중국은 2020년 석유수입량이 국내소비량 대비 63~70%에 달할 것으로 전망
 - 에너지안보 강화 차원에서 일대일로를 통해 안정적인 에너지수입원 확보가 중요한 과제 가운데 하나로 대두

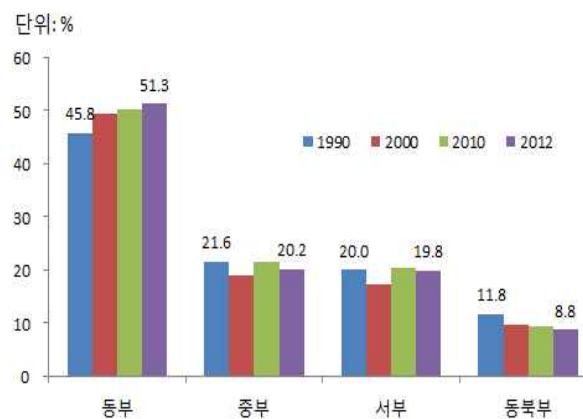
<중국의 성장률과 한계고정자본계수>



자료 : 경기연구원(2014).

주 : 한계고정자본계수 = GDP대비 투자 비중 / GDP성장률.

<중국의 권역별 GRDP 비중>

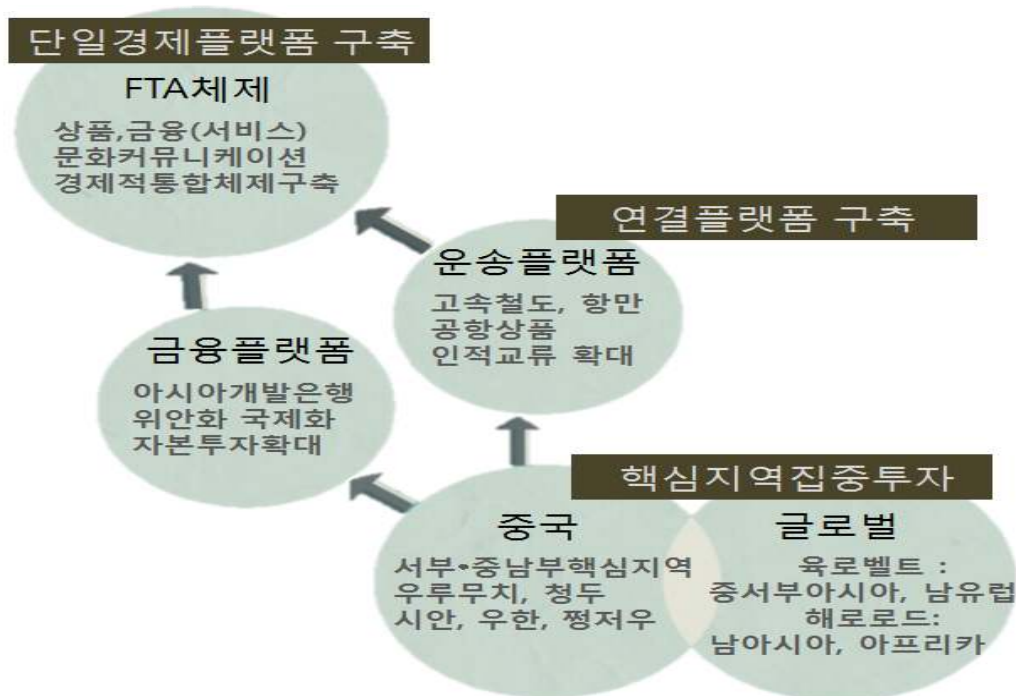


자료 : 중국통계연감.

일대일로 추진 목표로 중국에서 유럽에 이르는 단일경제권 형성 제시

- 국내외 인프라투자 및 연결플랫폼 구축을 통해 중국에서 유럽에 이르는 주요 거점지역의 연계 강화를 통해 단일경제권 형성 촉진
 - 중국 국내의 일대일로 핵심거점지역 개발 및 중국에서 중앙아시아 및 동남아를 거쳐 유럽에 이르는 주요 거점지역을 연결하는 철도 중심의 SOC 집중 투자
 - 철도, 항만 등을 중심으로 운송플랫폼 구축을 확대하고, 이들 지역을 중심으로 경제, 문화 등 방면의 교류 확대 추진
 - 주요 거점지역 간 연계 강화를 통해 메트로폴리탄 형성 및 중국에서 유럽에 이르는 단일경제권 형성 촉진

<일대일로 추진체계 및 목표>



자료 : “팍스시니카를 향한 중국의 야심...신(新)실크로드를 꿈꾸다”, 한국경제(2015.3.26) 재구성.

일대일로 추진 방안으로 5개 분야 협력 방안인 5통(通) 발표

□ 5통은 중국정부가 일대일로의 성공적 추진을 위해 관련국과 정책조율에서 민간교류 활성화에 이르는 5개 분야의 협력 방안을 의미

○ 5통은 관련국과 정책조율 강화, 인프라 정비, 교역 활성화, 금융협력 확대, 민간교류 활성화 등으로 구성

- 정책조율 강화 : 관련국과 정책교류 확대를 통해 신뢰구축, 협력기반 강화
- 인프라 정비 : 육로, 수로, 항만, 에너지 파이프라인 등 건설협력 확대
- 교역활성화 촉진 : 무역장벽 완화, 투자 촉진, 첨단산업협력 등 추진
- 금융협력 확대 : 국제금융협력 확대, 실크로드기금 운영 촉진 등 추진
- 민간교류 활성화 : 문화, 관광, 교육 등 민간교류 확대

<일대일로 구상 관련 5통의 주요 내용>

분 야	주요 추진 내용
정책조율 강화	- 일대일로 구상 관련 국가와 정책교류 확대를 통해 지역협력 기반 구축
인프라 정비	- 국가간 기초설비건설계획, 기술표준시스템 연계 강화 - 항만기초설비건설, 육로 및 수로 연결망, 항공망 등 협력 강화 - 에너지기초설비연계망, 광케이블 등 상호 연결 및 건설 협력 강화 등
교역 활성화 촉진	- 공동 자유무역지대 건설 확대 추진 - 검역, 인증 등 각국의 비관세 무역장벽 완화 - 상호간 무역, 투자 등의 협력 확대를 위한 다양한 형태의 규범 마련 - IT, BT, 신에너지, 신소재 등 첨단산업 영역 협력 확대 등
금융협력 확대	- 아시아의 통화안정을 위한 금융협력시스템 강화 - 각국의 통화 사용 확대 - 국제금융기구(AIIB, BRICs 등) 확대, 실크로드기금 운영 촉진 - 주변국 정부 및 높은 신용 등급 기업의 중국내 채권 발행지지 등
민간교류 활성화	- 문화, 관광, 교육 등 방면의 교류 확대

자료 : 이봉걸(2015). “중국의 꿈 일대일로 프로젝트 현황과 영향” 재구성.

일대일로 전략 추진을 위해 금융플랫폼 구축

- 중국은 국제금융협력을 통해 일대일로 추진을 위한 재원확보 계획 추진
 - 중국이 구상하는 일대일로 사업 추진 관련 재원 확보가 가능한 국제금융협력은 크게 NDB, SCO개발은행, AIIB, 실크로드기금 등1)
 - 신개발은행(NDB) : 2013년 3월 브릭스 5개 회원국이 참여해 설립한 은행으로 자본금 규모는 1,000억 달러
 - 상하이협력기구(SCO)개발은행 : 중국, 러시아, 과거 소련 연방에서 독립한 국가들이 참여하는 상하이협력기구는 2015년 SCO개발은행 설립 추진
 - 아시아인프라투자은행(AIIB) : 자본금 1,000억 달러를 목표로 추진된 AIIB는 2015년 6월 기준 50개국이 가입을 서명
 - 실크로드기금 : 중국이 2014년 11월 일대일로 사업 추진을 위해 자체적으로 400억 달러의 기금 조성

<중국의 글로벌 금융프로젝트>



자료 : “중국 금융패권 미래는”, 서울경제(2015.3.9.) 재구성.

1) NDB: New Development Bank, SCO: The Shanghai Cooperation Organisation, AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank.

□ 중국은 일대일로 재원 마련을 위해 AIIB를 추진하는 과정에서 미국의 반대에도 불구하고 성공적으로 AIIB 추진

- 중국이 AIIB를 성공적으로 추진 할 수 있었던 배경 가운데 하나는 향후 아시아지역에서 전개될 것으로 예견된 인프라 사업의 시장규모에 기인
 - ADB는 2010~2020년 기간 동안 아시아 국가는 지속적인 성장을 위한 인프라 개선을 위해 8조 달러에 달하는 투자 자금이 필요하지만, 아세안을 포함해 적지 아시아 국가는 투자재원 확보 능력이 미흡하다고 주장
- AIIB가 일대일로 사업을 포함해 아시아 인프라 투자 시장을 주도할 것으로 전망되면서 영국을 포함한 다수의 미국 우방이 AIIB에 참여
 - ADB와 AIIB는 활동 영역이 중복되지만, ADB는 개도국 빈곤 감축을 목표로 투자를 진행한 반면, AIIB는 개도국 인프라 투자를 목표로 제시²⁾
 - 중국이 기존 국제금융기구의 지배구조에 대한 문제점을 잘 알고 있다는 점에서 AIIB를 중국만을 위해 운영하기는 쉽지 않을 것으로 전망

<AIIB와 기존 국제금융기구 비교>

구 분	AIIB (아시아인프라투자은행)	ADB (아시아개발은행)	IMF (국제통화기금)	IBRD (세계은행)
설립연도	2016년 목표	1966년 8월	1945년 12월	1945년 12월
주도국	중국	미국, 일본	미국	미국
본부	베이징	마닐라	워싱턴	워싱턴
회원국	57개국 가입 의향 표명	67개국	188개국	188개국
역할	개도국 인프라 투자	개도국 빈곤감축 및 개발자금 용자	거시경제안정	개도국 빈곤감축 및 개발자금 용자
자본금	1,000억 달러 목표	1,531억 달러	2,382SDR	2,328억 달러
주요국 의결권	- 중국 : 25~30% - 인도 : 9% 수준 - 한국 : 3.5% 수준	- 일본 : 13.84% - 미국 : 12.75% - 중국 : 5.48% - 한국 : 4.35%	- 미국 : 16.74% - 일본 : 6.23% - 중국 : 3.81% - 한국 : 1.36%	- 미국 : 15.02% - 일본 : 8.13% - 중국 : 5.25% - 한국 : 1.54%

자료 : Chindia plus(2015년 6월), 포스코경영연구원.

2) ADB: Asian Development Bank, IMF: International Monetary Fund, IBRD: International Bank for Reconstruction and Deveipment.

II. 일대일로 및 기타 유라시아대륙 연계 구상

한반도와 유라시아대륙의 연계는 21세기 한국경제의 새로운 과제

□ 한국의 유라시아대륙에 대한 교역 비중은 60% 이상 차지

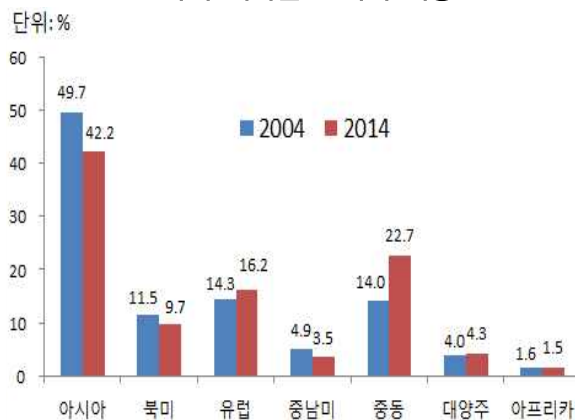
○ 한국의 중국, 중동, 유럽 등 유라시아대륙의 주요 지역에 대한 교역은 높은 비중을 차지하고 있는 가운데 증가세 지속

- 2014년 기준 한국의 대외교역 가운데 일본, 대만, 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아 등 국가에 대한 교역 비중을 제외한 아시아, 중동, 유럽 등을 포함한 유라시아대륙에 대한 교역 비중은 63.4%에 달함

□ 한국의 유라시아대륙에 대한 교역 비중을 감안할 때 유라시아대륙을 하나로 연결하는 각종 논의는 21세기 한국경제의 새로운 이슈로 부각

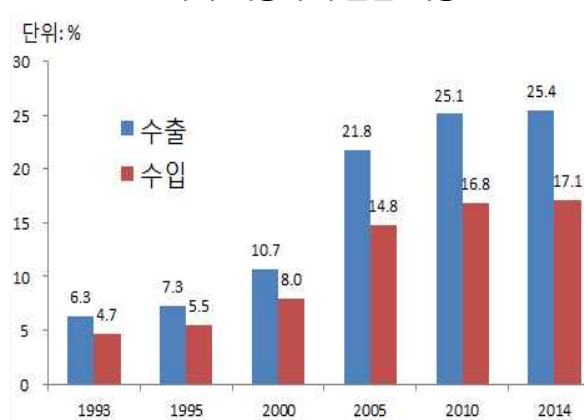
○ 유라시아대륙을 연결하는 각종 프로젝트는 한국의 대외교역 물류시스템 변화와 함께 대규모 인프라시장에 대한 참여, 중앙아시아 등 지역에 대한 새로운 시장개척 기회 등이 제공될 것으로 전망

<한국의 대륙별 교역액 비중>



자료 : 한국무역협회 DB.

<한국의 대중국 수출입 비중>



일대일로 구상과 함께 유라시아대륙을 하나로 연계시키는 논의 확대

□ 유라시아 이니셔티브(Eurasia Initiative) 및 동북아개발은행 설립 구상은 북한을 포함한 동북아지역 개발과 유라시아 대륙의 연계에 초점

○ 2013년 박근혜 대통령이 제안한 유라시아 이니셔티브는 유라시아 지역 내 국가 간 경제협력 활성화를 촉진하고, 북한의 개방을 유도해 한반도의 긴장 완화 및 통일 기반을 구축한다는 구상

- 한반도종단철도(TKR)를 시베리아횡단철도(TSR), 중국 횡단철도(TCR) 등과 연결하여 한국~북한~러시아~중앙아시아~유럽을 잇는 철도망 연결 구상인 실크로드 익스프레스 구축³⁾
- 베링해 및 북극을 지나는 북극항로(NSR)를 개발해 복합물류 운송망 구축⁴⁾
- 중국의 셰일가스, 동시베리아의 석유·가스 공동개발 등 추진

<유라시아 이니셔티브 개념도>



자료 : 외교부 보도자료.

3) TKR: Trans-Korea Railway, TSR: Trans-Siberian Railway, TCR: Trans-China Railway.

4) NSR: North Pole Route.

- 동북아개발은행 설립 구상은 북한, 중국 동북3성, 몽골, 극동러시아 등 동북아지역의 경제발전을 지원하기 위한 방안의 일환으로 제안
 - 동북아개발은행 설립 구상은 1990년대 초반에 남덕우 총리, 조이제 박사 등이 중심이 되어 거론된 이후 민간단체, 국회 등을 중심으로 논의 지속
 - ADB, IBRD 등에도 불구하고 동북아개발은행 설립이 필요하다는 주장의 근거는 ADB, IBRD 등을 통한 조달금액만으로는 동북아지역 인프라 구축에 필요한 재원 확보가 쉽지 않을 것이라는 데 기인
 - 2014년 3월 박근혜 대통령은 독일 드레스덴에서 북한이 핵을 포기한다면 6자회담 당사국 및 국제금융기관의 공동출자로 동북아개발은행을 설립해 북한과 그 주변지역의 경제개발을 추진하겠다는 구상 발표

□ 2012년 5월 푸틴 대통령은 연해주 블라디보스토크를 중심으로 러시아 동부를 발전시키는 신동방정책(New Eastern Policy) 발표

- 러시아는 중국의 부상과 함께 세계경제의 중심이 아시아로 빠르게 이동하고 있는 점을 감안해 아태지역에 대한 경협 확대를 위해 신동방정책 추진
 - 부총리급 부처인 극동개발부를 신설하고 해외 기업들에게 법인세 감면 및 무비자 혜택을 주기 위한 관련 법률 개정

<신동방 정책(New Eastern Policy)>

러시아정부가 특정 정책노선을 공식적으로 신동방정책(New Eastern Policy)이라고 명명한 바는 없다. 다만, 푸틴 3기에 들어서면서 아시아·태평양지역 국가들과의 협력을 중시하고, 이를 토대로 동시베리아 및 극동지역의 발전을 촉진시키려는 정책노선이 본격적으로 추진되고 있다. 일부 러시아 대외정책 전문가들은 이러한 러시아의 아시아 중시 정책을 아시아로의 중심축 이동(pivot to Asia)으로 표현하며, 아시아로의 세력권 확장을 도모했던 19세기 러시아의 대외정책을 동방정책이라 간주하고 최근 아·태 지역으로의 본격적인 협력 강화와 시베리아 및 극동의 개발을 연계시키는 노력을 펼치고 있는 푸틴의 정책을 신동방정책(New Eastern Policy)으로 부른다.

자료 : 장덕준(2014). “시아의 신동방정책과 동북아”, 『슬라브학보』, 제29권 1호

유라시아대륙의 통합적 연계 방안에 대한 논의만 확대

- 일대일로와 유라시아 이니셔티브는 유라시아대륙을 하나로 연결시키는 전략적 목표가 일치하다는 점에서 상호간 연계 방안에 대한 논의 확대
 - 일대일로는 중앙아시아, 중동 등 지역과의 연계에 초점이 맞추어진 반면, 유라시아 이니셔티브는 북한을 포함한 동북아지역 개발을 중시
 - 일대일로, 유라시아 이니셔티브, 신동방정책 모두 유라시아대륙을 하나로 연결시켜 관련국의 동반 성장을 모색하고 있다는 점에서 상호간 연계를 통한 시너지 효과 창출을 위해 다양한 논의 확대

<공존·공영의 비전 확인...유라시아 포럼 서울 2015 성료>

후안강(胡鞍鋼) 칭화대 교수는 “일대일로 계획은 중국의 독창이 아닌 주변국과 함께 부르는 합창”이라며 소통과 협력의 중요성을 강조하였다. 미하일 본다렌코(Mikhail B. Bondarenko) 주한 러시아무역대표부 대표는 러시아의 주도로 올해 1월 출범한 옛소련권 경제공동체 유라시아경제연합(EEU)과 유라시아 이니셔티브가 일맥상통하는 부분이 있다면서 러시아는 EEU를 통한 한국과 자유무역협정(FTA) 체결 준비가 돼있다”고 밝혔다.

자료 : “[유라시아포럼] 공존·공영의 비전 확인...유라시아 포럼 서울 2015 성료”, 조선비즈(2015.7.22).

<유라시아 이니셔티브-일대일로 연계 논의 첫발>

김영준 외교부 양자경제외교국 심의관은 “일대일로는 기본적으로 중국의 서진(西進)전략이지만 동북아 지역은 중국 주변국 외교의 핵심”이라며 “일대일로의 완결성을 위해서도 일대일로와 동북아 지역의 협력 가능성을 적극 모색할 필요가 있다”고 강조하였다. 이재영 대외경제정책연구원 구미유라시아실장도 주제 발표에서 “일대일로가 한반도와 동북아 지역을 포함해야 유라시아 이니셔티브와의 시너지 효과를 창출할 수 있다”며 “동북아 지역 개발에 필요한 자원은 일대일로의 자원인 아시아인프라투자은행(AIIB) 외에 동북아개발은행의 설립을 통해 확보함으로써 자금 위험도를 분산시킬 수도 있을 것”이라고 제안하였다. 귀췌강(郭憲綱) 국제문제연구원 부원장은 “중국은 주변국에 대해 친(親·친선) 성(誠·성실) 혜(惠·혜택) 용(容·포용)의 이념과 ‘이익공동체, 운명공동체’을 제창한 점을 들어 “일대일로를 추진할 때 주변국과 공동 상의하고 공동 구축하며 그 성과도 공유할 것”이라고 설명하였다.

자료 : “유라시아 이니셔티브-일대일로 연계 논의 첫발”, 한국일보(2015.7.14)

Ⅲ. 일대일로의 기대효과 및 한국과 연계 방안

한국 철도망을 유라시아 철도망과 연계해 유라시아 경제통합을 추진

- 일대일로는 중국에서 유럽을 하나로 연결시키는 유라시아 철도망을 형성해 중국경제의 서진화 토대 제공
 - 일대일로 프로젝트가 발표되기 이전부터 중국은 내륙철도망 구축 및 중국과 동남아를 연결시키는 SOC사업을 추진해 그 결과를 최근 발표
 - 중국은 태국과 800km에 달하는 고속철도건설 양해각서를 체결하는 등 중국-아세안 협력을 통해 동남아 철도망 및 도로 구축 사업 추진
 - 중국은 간수(甘肅)~우루무치(烏魯木齊)의 1,776km, 구이양(貴陽)~광조우(廣州)의 856km, 난닝(南寧)~광조우 574km 등 일대일로 프로젝트와 연결 가능한 중국내 고속철도 개통 발표
 - 중국은 일대일로 프로젝트를 통해 동남아, 중앙아시아 및 유럽을 종과 횡으로 연결하는 유라시아 철도망을 완성해 중국경제의 서진화 촉진 전망

<유라시아 철도망 형성 전망>



자료 : 중국 바이두(<http://www.baidu.com/>) 재구성.

<한중간 철도망 연결 구상>



자료 : 경기연구원(2015).

□ 한국의 철도망을 중국이 추진하는 유라시아 철도망과 연계해 한국경제가 유라시아 대륙으로 진출하는 기반 마련 필요

- 유라시아 철도망은 동북아지역에서 유럽에 이르는 물류시스템의 효율화 및 중앙아시아 내륙시장 진출의 토대 제공 전망
 - 동북아지역에서 유럽에 이르는 물류시스템은 유라시아 철도망을 활용할 경우 선박을 활용한 것에 비해 물류시간 단축 및 시스템의 효율화 가능
 - 유라시아 철도망이 중앙아시아를 관통하고 있다는 점에서 중앙아시아 지역의 세계시장 접근성을 크게 개선시키고, 국내외 기업의 중앙아시아 진출 기회가 크게 확대될 것으로 전망
- 한국의 철도망을 중국과 연결시킴으로서 한국의 유라시아지역에 대한 물류시스템 효율화 및 한국기업의 중앙아시아 진출 토대 제공
 - 한국과 중국 철도망의 연결은 한국에서 중국, 중앙아시아, 유럽 등 지역에 이르는 물류시스템 효율화 및 한국기업의 유라시아대륙 내륙 지역에 대한 접근성 개선 기대
- 한국과 중국의 철도망 연결은 추진 가능성을 고려해 단계적으로 추진
 - 1단계 : 중국의 엔타이(烟台)에서 파리엔(大連) 구간에 운영되고 있는 열차페리를 검토해 한국과 중국 간 열차페리를 활용해 한국과 중국의 철도망 연결
 - 2단계 : 북한 체제의 불안정성이 문제점으로 제기되고 있지만, 북한을 경유한 한국과 중국의 철도망 연결은 북한 경제의 활성화 및 한반도의 긴장 완화에 크게 기여할 수 있다는 점에서 관련국과 추진 방안 모색
 - 3단계 : 중국의 엔타이와 파리엔 구간에서 추진되고 있는 해저터널을 면밀히 검토해 장기적인 차원에서 한중간 해저터널 검토

중국의 새로운 성장축으로 부상이 예견된 내륙벨트에 한국 참여 확대

- 일대일로 프로젝트 추진을 위한 중국 내륙의 거점지역 개발은 21세기 중국경제의 지속적인 성장을 촉진하는 새로운 성장축으로 부상 전망
 - 일대일로 프로젝트는 서부대개발, 중부굴기 등 기존의 중국 내륙지역 발전 전략에 내재된 한계성을 극복해 내륙지역의 실질적인 발전 촉진 기대
 - 중국 내륙지역은 유라시아철도망을 통해 해외시장과의 접근성 개선 및 새로운 대외개방 중심축으로 성장해 기업환경의 획기적인 개선 기대
 - 중국 내륙지역의 일대일로 선상에 위치한 주요 거점도시는 중국의 성장을 견인했던 동부연안벨트와 함께 21세기 중국경제의 새로운 성장축 부상 전망
 - 중국은 신장(新疆), 관중(關中), 청위(成渝) 등 지역의 거점도시를 일대일로 추진을 위한 핵심거점도시로 개발 추진⁵⁾
 - 중국 내륙지역은 일대일로 거점도시를 연계한 내륙벨트 형성을 통해 연안벨트와 함께 21세기 중국의 양대 성장축 형성 전망

<중국 대외개방 중심축 내륙지역으로 확대>



자료 : 경기연구원(2015).

<중국의 내륙경제벨트 형성 전망>



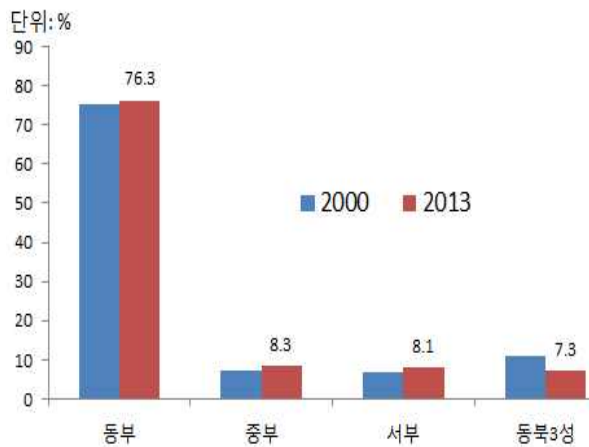
자료 : 중국 바이두(<http://www.baidu.com/>) 재구성.

5) 관중(關中)은 중국의 서안지역을 중심으로 한 내륙 평원지역, 청위(成渝)는 사천성과 중경직할시 일대를 지칭

□ 중국 내륙지역은 중국 중앙정부의 적극적인 지원 및 일대일로를 통한 기업환경 개선으로 국내외 기업의 진출 확대 전망

- 중국 내륙지역은 중국 정부의 적극적인 지원정책에도 불구하고 해외기업의 내륙지역에 대한 진출은 기대에 미흡
 - 중국 정부는 서부대개발, 중부굴기 등 내륙지역 발전 전략 추진과 함께 내륙지역 투자기업에 대한 우대정책 지속 등에도 불구하고 물류여건이 동부지역에 비해 열악한 내륙지역에 대한 외자기업의 진출은 제한적
 - 2013년말 도착금액 기준 중국의 외자유치 가운데 각각의 권역이 차지하는 비중은 동부 76.3%, 중부 8.3%, 서부 8.1%, 동북3성 7.3%로 동부지역이 절대적인 비중을 차지
- 일대일로를 통해 내륙지역의 물류여건 개선 및 내륙시장 확대에 대한 기대감 등으로 국내외 글로벌 기업의 중국 내륙지역에 대한 진출 사례 확대
 - 중국 내륙지역에 대한 글로벌 기업의 진출은 현지 시장을 겨냥한 소매업 위주에서 최근에는 제조기업의 진입이 확대되는 추세

<외자기업의 중국 권역별 투자 현황>



자료 : 중국통계연감.

<글로벌기업의 중국 내륙지역 진출 사례>

글로벌기업의 중국 내륙 진출은 대부분 현지 시장을 겨냥해 소매업 중심으로 이루어져 왔지만, 최근에는 제조업을 중심으로 확대되고 있다. 국내에서는 삼성전자, 삼성SDI, 삼성화재 등이 중국 일대일로 및 내륙 거점도시 가운데 하나인 시안(西安)으로 진출해 삼성기업단지를 형성하였다. 현대자동차도 중국 내륙개발의 거점도시 역할을 하고 있는 충칭(重慶)시에 연산 30만대 규모의 생산 공장을 건설하는 등 국내 기업의 중국 내륙진출이 활발하게 진행되고 있다. 글로벌기업의 중국 내륙 진출 또한 활발하게 이루어지고 있는데, HP는 충칭, 폭스바겐은 청두(成都) 등이 중국 내륙지역에 진출하였다.

자료 : 각종 언론보도 자료를 활용해 작성.

□ 중국 내륙시장 선점 및 유라시아대륙 진출을 위한 교두보 확보 차원에서 한국기업의 중국 내륙시장 진출 적극 지원 필요

○ 동부연안지역에 집중된 한국의 중국 권역별 교역구조를 일대일로를 통해 기대감이 커지고 있는 내륙지역으로 확대하고, 내륙시장 선점을 위한 한국기업의 중국 내륙지역에 대한 진출 확대 필요

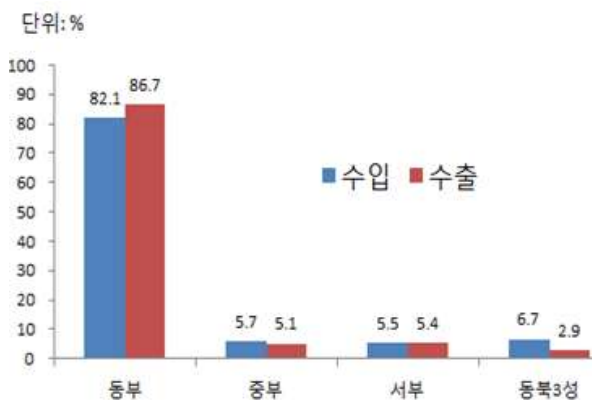
- 2014년 기준 한국의 중국 권역별 수출 비중은 동부 82.1%, 중부 5.7%, 서부 5.5%, 동북3성 6.7%이며, 2013년 기준 한국의 대중국 수출 가운데 원자재 및 자본재가 차지하는 비중은 94.4%를 차지

- 한국의 대중국 수출 구조가 원부자재 위주로 구성되어 있다는 점은 한국의 대중국 수출구조가 상당부분 중국 진출 한국기업이나 중국 현지기업 위주로 구성되어 있음을 의미

○ 한국기업의 중국 내륙지역 진출 확대를 위해서는 중국 내륙지역에 대한 기업의 접근성을 확대하는 방향의 사업 확대 필요

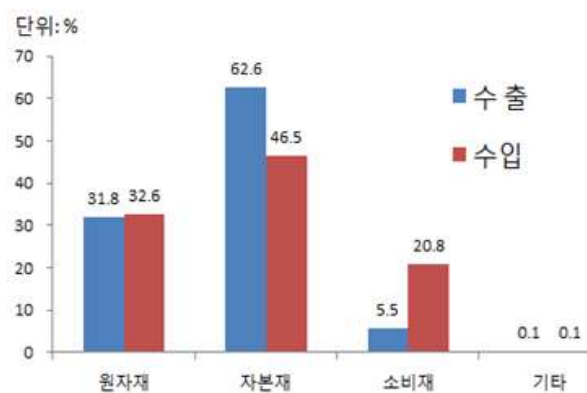
- 중국 내륙지역에 대한 시장개척단 파견, 정부 주도의 기업인 교류 확대, 한국관을 설치해 우수기업의 제품 전시 및 유명 연예인 초청 홍보 행사 등 추진을 통해 한국에 대한 이미지 및 기업 홍보 확대 등 추진 필요

<한국의 중국 권역별 수출입 비중(2014년)>



자료 : 한국무역협회.

<한국의 대중국 성질별 교역비중(2013년)>



일대일로, AIIB에서 적극적인 역할을 통해 한국의 참여 기회 확대 필요

- 일대일로, AIIB 등 추진 과정에서 중국의 독자 행보가 확대되면서 중·미 간 패권경쟁에 대한 시각 확대
 - 일대일로 및 AIIB는 미국이 중국을 염두에 둔 태평양 봉쇄 정책을 붕괴시킬 가능성이 높아졌다는 시각에서 중·미 패권 경쟁에 대한 시각 확대
 - 포스코 경영연구소 Chindia(2015년 6월)는 TPP가 작동될 경우 중국의 수출 감소액이 최소 10%에 이를 것이라는 우려에서 중국이 자국 중심의 경제공동체를 형성하고, 미국 중심의 국제 정치·경제의 균형추를 일부 자국 쪽으로 옮기려는 시도가 있음을 언급
 - 일대일로를 통한 중국의 서진화 정책은 중국이 미국 및 미국 우방에 대한 경제의존도를 낮추고, 중국의 독자 행보를 확대시킬 가능성 내재
 - 중국의 미국, 일본, 한국에 대한 수출 의존도는 낮아지고, 외자유치 의존도는 10% 내외에 불과
 - 중국 언론은 최근 중국의 일대일로 관련국에 대한 수출 증가세가 큰 폭으로 증가하고 있음을 언급하면서 일대일로에 대한 기대감 부여

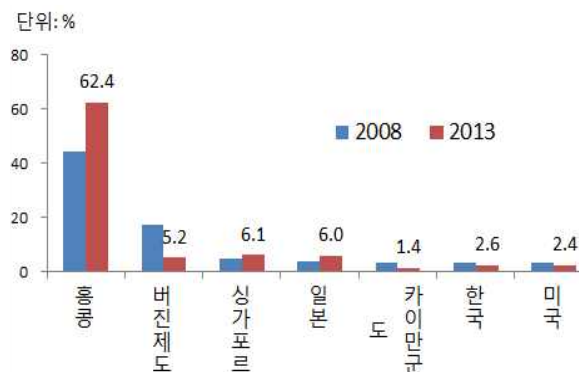
<중국의 국별 수출 비중>

국 가	중국의 지역별 수출 비중		연평균 증가율
	2008년	2013년	
수출총액	-	-	9.1
아시아	33.1	40.4	13.5
유럽	24.0	18.4	3.4
미국	17.6	16.7	7.9
일본	8.1	6.8	5.3
한국	5.2	4.1	4.3

자료 : 중국통계연감.

주 : 아시아 수출 비중은 한국과 일본을 제외한 수출액 비중.

<중국의 국별 외자유치 비중>



□ 중·미간 패권 경쟁에도 불구하고, 인프라 포함 유라시아에 형성될 대규모 시장을 감안해 일대일로 및 AIIB에 대한 정부의 적극적인 역할 필요

○ 미국 및 일본의 불참, 중국의 세계시장에 대한 불완전한 지배력 등을 감안할 때 중국이 AIIB를 통해 확보한 재원을 중국만을 위해 사용하기는 쉽지 않은 것으로 전망

- 미국은 우방국에 대해 AIIB의 불참을 요구했고, 아시아개발은행의 최대 지분을 가진 일본은 향후 5년 동안 아시아지역 인프라 개발을 위해 1,100억 달러를 지원하겠다고 선언하면서 AIIB에 불참⁶⁾

- 중국은 일대일로 사업을 통해 국내의 과잉 문제를 해소하는데 적극적으로 움직일 가능성이 있지만, 미국에 비해 국제 정치·경제에 대한 불안전환 지배력을 가지고 있다는 점에서 독자행보는 쉽지 않을 것으로 전망

- 중국 또한 AIIB에 대해 중국의 프로젝트가 아닌 아시아의 프로젝트임을 강조하고 있으며, 시진핑 주석은 보아오포럼에서 일대일로 건설은 중국의 독주가 아닌 관련국들의 합창임을 강조

○ 일대일로 사업 자체가 대부분 SOC 건설 사업 위주로 구성되어 있고, AIIB 또한 아시아지역의 인프라투자에 그 목적이 있음을 명확히 한 점을 감안해 적극적인 참여를 통해 아시아 인프라시장에 대한 참여기회 확대 필요

- 영국 등 미국 우방이 미국의 반대에도 불구하고 AIIB에 참여한 것은 향후 아시아지역에서 전개될 대규모 인프라시장에 대한 참여 확대가 목적

- AIIB 참여국가의 지분율은 결정되었지만, AIIB 운영의 핵심인 지배구조는 아직 결정되지 않아 2015년말까지 지배구조에 대한 논의 확대 전망

- AIIB에 대한 참여를 통해 8조 달러 내외로 추정되는 아시아 인프라시장의 참여기회 확대를 위해 한국은 AIIB의 지배구조 논의에 적극 참여 필요

6) 포스코 경영연구소 Chindia(2015년 6월).

IV. 정책적 시사점

□ 경기도의 중국 내륙지역 일대일로 핵심거점지역에 대한 진출 확대

- 중국 내륙지역은 일대일로를 통해 기존의 동부연안지역과 함께 21세기 중국의 지속적인 발전을 선도하는 새로운 성장축으로 부상 전망
 - 중국 내륙지역은 일대일로를 통해 해외시장 접근성 개선과 함께 21세기 중국경제의 서진화(西進化)를 촉진하는 새로운 성장축으로 부상 전망
- 경기도의 대중국 교류 방향을 기존 동부연안지역 위주에서 중국 내륙 거점도시로 확대시켜 민간, 기업 등의 교류활성화를 촉진하는 토대 제공

<경기도의 대중국 교류협력 방향>



자료 : 경기연구원(2015).

<경기도와 교류협력 체결 중국 지방정부>

- 광둥(廣東)성, 장쑤(江蘇)성, 산둥(山東)성, 허베이(河北)성, 티엔진(天津)시, 라오닝(遼寧)성 등

<경기도의 교류 확대 대상 중국 지방정부>

- 충칭(重慶)시, 쓰촨(四川)성, 산시(陝西)성 등 내륙 일대일로 거점도시 및 거점도시가 소재한 성(省)지역

□ 경기도와 중국 내륙 지방정부 주도의 기업교류 촉진 플랫폼 구축

- 경기도와 중국 내륙의 지방정부간 중소기업의 교류를 촉진하는 플랫폼 구축
 - 경기도가 중국 내륙지역 지방정부와 자매결연을 체결하고, 이를 토대로 상호간 수출입, 투자 등의 기업교류를 촉진하는 플랫폼 구축
- 경기도와 중국 지방정부가 참여하는 플랫폼을 통해 일방향의 해외시장 개척 및 투자유치사업을 쌍방향으로 전환해 해외사업의 효율성 향상

- 중국 기업은 자국 정부에 대해 높은 신뢰도를 가지고 있다는 점을 감안해 경기도와 중국 내륙 지방정부가 구성한 플랫폼을 통해 경기도와 중국 해당 지방정부 양 지역에서 상호간 교차 박람회, 투자유치 등 추진

□ **평택항과 중국을 연결한 열차페리를 통해 황해-실크로드 익스프레스 추진**

- 정부에서 추진하고 있는 유라시아 이니셔티브가 북한에 가로막혀 미래를 예측할 수 없다는 점을 감안해 열차페리를 통해 황해를 잇고, 중국의 대륙횡단철도와 실크로드 익스프레스를 연결하는 방안 추진 필요
- 열차페리 사업비는 인입철도 건설비, 전용선박 건조비, 전용부두 공사비로 구성되는데 열차페리와 관계없이 포승~평택 산업철도가 건설되고 있기 때문에 전용선박 건조비 조달방안만 마련하면 가능
 - 중국과 운영회사 공동설립 등을 통해 비용을 줄이는 방안 모색 가능
 - 철도시설의 표준화 및 환적시스템 개선, 컨테이너 및 화차의 안정적 조달방안 등의 검토를 위해 한중간 연구협의체 운영 필요

<중국 따리엔~엔타이 열차페리 사례>



열차 페리는 1만 톤급 선박의 갑판에 2,000m 길이의 선로를 설치해 최대 80량의 화차를 선적한 뒤 항만에 도착하면 다시 기차를 연결해 철로로 수송하는 방식으로 현재 중국의 따리엔~엔타이 노선에서 운행 중에 있다.

자료 : 중철발해철도페리유한책임공사(<http://www.sbtfc.com>).

【중국의 성별 주요 경제지표】

성(省)명	수출비중	수입비중	1인당GRDP	GRDP	외자유치규모
기준년도	2014	2014	2013	2013	2013
단위	%	%	위안	억위안	억달러
동부(비중)	82.1	86.7	-	51.2	76.3
Guangdong(廣東省)	25.5	24.9	58,540	62,164	5,126
Jiangsu(江蘇省)	16.6	23.3	74,607	59,162	6,664
Shandong(山東省)	14.7	10.7	56,323	54,684	1,765
Zhejiang(浙江省)	6.6	3.5	68,462	37,568	2,404
Shanghai(上海)	6.4	9.7	90,092	21,602	4,579
Tianjin(天津)	4.6	7.3	99,607	14,370	1,274
Fujian(福建省)	3.1	1.7	57,856	21,760	1,565
Hebei(河北省)	3.5	0.6	38,716	28,301	545
Beijing(北京)	1.0	4.9	93,213	19,501	1,771
Hainan(海南省)	0.1	0.1	35,317	3,146	270
중부(비중)	5.7	5.1	-	20.2	8.5
Shanxi(山西省)	0.7	0.3	34,813	12,602	342
Anhui(安徽省)	0.9	0.7	31,684	19,039	416
Jiangxi(江西省)	1.2	0.2	31,771	14,339	588
Henan(河南省)	1.3	3.3	34,174	32,156	478
Hubei(湖北省)	0.8	0.5	42,613	24,668	654
Hunan(湖南省)	0.8	0.1	36,763	24,502	405
서부(비중)	5.5	5.4	-	20.0	8.2
Chongqing(重慶)	1.0	3.1	42,795	12,657	588
Sichuan(四川省)	0.9	1.1	32,454	26,261	725
Guizhou(貴州省)	0.3	0.0	22,922	8,007	119
Yunnan(雲南省)	0.2	0.0	25,083	11,721	241
Guangxi(廣西自治區)	0.4	0.1	30,588	14,378	319
Shanxi(陝西省)	1.3	0.8	42,692	16,045	366
Gansu(甘肅省)	0.2	0.0	24,296	6,268	65
Qinghai(青海省)	0.0	0.0	36,510	2,101	30
Ningxia(寧夏自治區)	0.2	0.0	39,420	2,565	35
Tibet(西藏自治區)	0.0	0.0	26,068	808	13
Xinjiang(新疆自治區)	0.2	0.0	37,181	8,360	65
InnerMongolia(內蒙古自治區)	0.6	0.1	67,498	16,832	229
동북3성(비중)	6.7	2.9	-	8.6	7.0
Jilin(吉林省)	0.5	0.2	47,191	12,981	318
Heilongjing(黑龍江省)	0.4	0.0	37,509	14,383	228
Liaoning(遼寧省)	5.8	2.6	61,686	27,078	1,832

자료: 한국무역협회, 중국통계연감.