국토교통부 연구용역보고서

「중국 일대일로와 AIIB 출범에 따른 국내 파급효과 연구 」

2016. 9.

중앙대학교 산학협력단

<제출문>

국토교통부 장관 귀하

본 보고서를 “중국 일대일로와 AIIB 출범에 따른 국내 파급효과 연구” 연구용역의 최종 보고서로 제출합니다.

2016년 9월 5일

중앙대학교 산학협력단 단장 김원용

<연구진>

연구책임자

장훈: 중앙대학교 정치국제학과 교수

연구원

이승주: 중앙대학교 정치국제학과 교수
이동률: 동덕여자대학교 중어중국학과 교수
서봉교: 동덕여자대학교 중어중국학과 교수

목 차

Ⅰ. 연구의 필요성 및 목적 ····· 1

1. 연구필요성 ····· 1
2. 연구 목적 ····· 3
3. 연구 배경 ····· 4

Ⅱ. 일대일로의 배경, 방향, 전개방향 ····· 6

1. 일대일로 배경과 방향 ····· 6
2. 일대일로의 전개과정 ····· 15
3. 일대일로의 기회 요인과 도전 요인 ····· 23

Ⅲ. 일대일로와 AIIB 연계 검토 ····· 27

1. 중국의 AIIB 창설 동기와 운영 방향 ····· 27
2. 일대일로와 AIIB의 연계에 대한 중국의 입장 ····· 42
3. 주요국의 대응 양상 검토 ····· 49

Ⅳ. 일대일로의 파급 효과 ····· 55

1. 중국과 주변국 산업에 대한 파급 효과 ····· 55
2. 중국 국내 일대일로의 산업 파급 효과 ····· 72
3. 한국 산업에 대한 파급효과와 전략 ····· 74

Ⅴ. 한국의 대응 방향 ····· 81

1. 일대일로 관련 대응 방안 ····· 81
2. 산업적 차원의 대응 방안 ····· 87

Ⅵ. 결론 및 정책적 시사점 ····· 90

참고문헌 ····· 92

표

<표 III-1> AIIB 의사결정 기준 ····· 30
<표 III-2> AIIB 이사회 구성(2016/8/16) ····· 31
<표 III-3> Partnership for Quality Infrastructure의 구성 요소 ····· 51
<표 IV-1> 일대일로 5대 중점 협력분야와 주요 내용 ····· 56
<표 IV-2> 일대일로 구상의 6대 경제회랑 주요 지역 및 국가 ····· 58
<표 IV-3> 경제회랑 프로젝트 단계별 추진 구분 ····· 59
<표 IV-4> 중앙아시아 5개 국가의 철도 총연장 ····· 61
<표 IV-5> 중국과 일대일로 주변 국가들의 철도운송 현황 ····· 61
<표 IV-6> 중국과 일대일로 주변 국가들의 해상운송 현황 ····· 62
<표 IV-7> 2010년-2020년 동남아 교통, 에너지 인프라 프로젝트 전망 ····· 62
<표 IV-8> 2010년-2020년 아시아·태평양 지역 인프라 투자 수요 ····· 63
<표 IV-9> 2010년-2020년 동남아 국가 고속도로 투자 수요 ····· 63
<표 IV-10> 중국의 제조업 공급과잉 현황 ····· 64
<표 IV-11> 중국 '공급측 개혁'의 5대 정책 과제 ····· 65
<표 IV-12> 중국과 일대일로 국가들과의 경제 발전 수준 비교 ····· 67
<표 IV-13> 중국과 중앙아시아 국가들과의 협력 산업 예시 ····· 68
<표 IV-14> 2010년-2020년 중앙아시아 지역의 부문별 인프라건설 수요 ····· 69
<표 IV-15> 투자개발형 사업 참여 방식 예시 ····· 75
<표 IV-16> 일대일로 주변 국가 중 인구 규모 상위 분포 ····· 76
<표 IV-17> 한국과 중국의 일대일로 주변국에 대한 직접투자 분포 ····· 77
<표 IV-18> 실크로드 펀드 사업 현황 ····· 79

그 림

<그림 I-1> 중국의 원유 수송노선 ····· 11
<그림 I-2> 실크로드 "5통(五通)" ····· 20
<그림 I-3> 6대 경제회랑 ····· 21
<그림 IV-1> 일대일로 사업에서의 교통 인프라 연결의 중요성 개념도 ····· 57
<그림 IV-2> 중국과 EU 국가들과의 무역 추이 ····· 60
<그림 IV-3> 중국 해외건설 엔지니어링 현황 ····· 71

<그림 IV-4> 해외건설 사업 유형 ····· 75

<그림 V-1> AIIB 출범 계기 아시아 인프라시장 진출 활성화 방안 ····· 84

I. 연구의 필요성 및 목적

1. 연구 필요성

□ 시진핑 주석이 2013년 9월과 10월 카자흐스탄과 인도네시아를 방문하여 '신실크로드 경제지대'와 '21세기 해상실크로드'를 제의한 이후, 1년여 만에 일대일로에 대한 국제 사회의 관심은 빠른 속도로 커지고 있음

□ 중국 정부는 이러한 폭발적 관심에 부응하여 일대일로 관련 계획과 정책을 구체화하고 있음
- 중국정부는 2015년 3월 국가발전개혁위, 외교부, 상무부가 공동으로 '실크로드 경제지대와 21세기 해상실크로드 공동건설 추진을 위한 비전과 행동'을 발표하여 일대일로의 청사진을 제시한 것이 이를 증명함(國家發展改革委・外交部・商務部 2015)

□ 중국 정부가 일대일로정책을 조기 추진을 위한 투자 규모를 연이어 발표하고, 정부 예산 집행 계획을 수립하는 점을 감안할 때 이에 대한 대응 방향을 가능한 한 빠른 시일 내에 설정할 필요가 있음
- 일대일로의 추진과 AIIB 출범에 따른 국내관련 산업계의 대응책을 모색하고, 그에 관련한 정부의 지원정책 방향 설정이 시급함
- 중국이 중앙아시아 지역에 대한 투자 계획을 공표하는 등 일대일로 사업이 가시화되는 상황에서 한국이 이에 참여할 수 있는 연결 통로를 확보할 수 있는 방안을 단기와 중장기 대응책을 시급히 모색할 필요성이 증대되고 있음

□ 21세기 최대 인프라 프로젝트에 참여하는 것은 선택이 아닌 필수로 '중국 특수' 또는 '아시아 러시'를 전략적으로 활용할 필요성이 증대되고 있음
- 일대일로를 활용한 한국 기업의 아시아 진출 확대는 한국경제의 새로운 성장 동력 발굴, 건설, 물류, 에너지 분야 중소기업의 해외 진출 촉진, 중앙아시아 국가들과의 관계 개선 등 다양한 효과를 기대할 수 있음
- 한편, 중앙아시아의 인프라 건설 확대가 기회 요인임은 분명하나 리스크 또한 적지 않은 것이 사실임을 감안할 때, 이 기회를 살릴 수 있는 체계적인 시스템을 갖출 필요가 있음

□ 일대일로는 각기 다른 두 개의 전략 구상을 조합한 것으로 현재 외견상 중국이 '신실크로드 경제지대'에 더 중점을 두고 있는 것으로 비쳐지고 있음

- 그러나 현실적으로 중앙아시아국가들과의 경제 협력의 동인이 크지 않고 지역 정세 또한 불안정하기 때문에 인프라 건설의 비용 대비 효율성도 불확실하다는 평가가 대두되고 있음
- 이미 물류의 상당 부분이 실제 내몽고를 경유하는 러시아 횡단철도를 통해 소화되고 있으며, 더욱이 육상 실크로드는 지역 격차, 소수민족문제 등 중국 국내정치적 함의와 지정학적 특수성이 있기 때문에 경제적 측면뿐 아니라 정치적·전략적 요인을 함께 검토해야 함

□ 반면 해상실크로드는 경제적 효과가 더 큰 것으로 평가되고 있는 반면, 외교안보적 측면에서 불확실성이 증대되고 있음

- 현재 중국 무역의 95%는 해양을 통해 이루어지고 있기 때문에 중국의 입장에서는 동남아 지역을 경유하여 해양으로 진출하는 것이 더 중요한 경제적 의미를 가짐
- 더욱이 인도네시아, 싱가폴, 베트남 등 중국의 주요 경제협력 국가들은 중앙아시아 국가들에 비해 협력의 경제적 효과가 크고 국내 정세 역시 상대적으로 안정적임

□ 한편, 최근 남중국해 분쟁 사례가 보여주듯이 중국은 해상실크로드를 활성화시키기 위해서는 필리핀, 베트남 등 아세안 국가들과의 해양 영유권 분쟁을 해소해야 할 뿐만 아니라 미국, 일본 등 기존의 역내 해양 강국들의 견제도 넘어서야 하는 과제가 여전히 남아 있음

□ 일대일로정책으로 인해 발생할 수 있는 기회 요인과 제약 요인에 대한 국내 대응 전략이 상대적으로 미흡하기 때문에, 체계적이고 전략적인 접근의 필요성이 증대되고 있음

- 일대일로에 대한 체계적이고 전략적인 접근은 실제 추진 과정에서 예상되는 도전 요인들을 구체적으로 검토, 분석해야 가능할 것임

2. 연구 목적

□ 일대일로정책이 중국 정부 주도로 이루어지는 만큼, 중국 정부의 기본 정책 방향과 이에 대한 주변국들의 반응을 함께 검토하여 기회 요인과 제약 요인들을 종합적·유기적으로 검토하고자 함

□ 잘 알려져 있다시피, 일대일로는 시진핑(習近平) 체제의 대표적 슬로건이라 할 수 있는 '중국몽(中國夢)'이라는 추상적 비전을 실현할 수 있는 구체적인 국가발전전략 차원에서 구상되었음

□ 따라서 중국이 일대일로정책을 추진하는 이면의 목표를 정확히 파악하고자 함
- 중국은 일대일로정책을 통해 경제 성장 동력의 새로운 발굴, 국제기구 개혁, 위안화의 국제화 등 다차원적 목표를 달성하기 위한 것임
- 국내 경제적 차원에서 중국의 경제 성장률이 하락할 것으로 예상됨에 따라 지속적인 경제 성장의 동력을 해외 부문에서 찾아야 할 필요성이 증대되고 있음
- 중국은 일대일로정책을 통해 아시아 개도국의 인프라 사업에 진출하려는 계획을 추진하는 한편, AIIB를 일대일로정책의 추진을 위한 제도적 플랫폼으로 활용할 수 있는 계기를 만들었음

□ 장기간의 대규모 자본이 투자되는 해외 인프라 개발 사업의 특성, 중국의 정책적 의도, 미국과 일본 등 주요국들의 전략적 대응, 중앙아시아 국가들의 정치, 경제, 사회적 특성에 대한 정확한 분석을 바탕으로 일대일로의 직간접적인 파급 효과를 검토하고, 그에 기반하여 대응책을 제시하고자 함
- 이러한 작업은 일대일로정책을 활용하여 역내 인프라 시장에 진출하는 데 따른 위험성을 효과적으로 관리하는 데 도움이 될 것임

□ 주요국들 역시 일대일로정책과 AIIB에 대해 첨예한 상당한 관심을 표명하고 있기 때문에, 이들의 정책적 대응을 검토함으로써 한국의 정책적 대응의 기본 방향을 제시하고자 함

□ 또한 중앙 아시아 국가들은 일대일로정책과 AIIB를 활용하려는 동기를

갖고 있으나, 중국의 영향력이 과도하게 증대될 것에 대한 우려를 하고 있는 것이 사실이므로 이러한 점을 효과적으로 활용하여 한국의 참여 방안을 모색하고자 함

□ 역내 인프라 사업 진출에 따른 리스크를 관리하기 위해 중앙아시아 국가들의 일대일로정책 및 AIIB에 대한 입장을 체계적으로 검토하고자 함

- 한국은 AIIB의 주요 참여국으로서 향후 AIIB의 구성 및 운영방향뿐 아니라, 일대일로와 AIIB의 연계의 기본 방향에 대해 검토하고자 함

□ 일대일로정책은 거대한 건설 프로젝트로서, 국내의 건설 산업계에 엄청난 기회가 될 수 있으나, 정책적 리스크도 상당한 만큼 산업계의 경제적 이해관계와 정부 차원의 정책적 고려를 아우를 수 있는 종합적인 검토와 대책을 조기에 마련하여, 일대일로정책을 체계적으로 활용해야 할 것임

3. 연구 배경

□ 일대일로는 시진핑(習近平) 체제의 국가 브랜드라 할 수 있는 '중국몽(中國夢)'이라는 추상적 비전을 실현할 수 있는 구체적인 로드맵 차원에서 제기된 것으로 보임

□ 시진핑 체제는 집권과 동시에 '중화민족의 위대한 부흥'을 주창하면서 집권의 정당성을 확보하고자 했음. 그런데 시진핑 체제는 정작 성장률 저하속에 개혁개방이 초래한 다양한 '성공의 위기' 들을 극복하면서 새로운 성장 동력을 발굴해 공산당의 집권 정당성과 안정성을 확보해야 하는 어려운 현실에 직면해 있음

□ 이런 상황에서 시진핑 주석이 2013년 9월과 10월에 각각 카자흐스탄과 인도네시아를 방문하여 '신실크로드 경제지대' 와 '21세기 해상실크로드' 구상을 제의하였고 그로부터 1년여 만에 '일대일로' 구상은 중국의 새로운 핵심 국내발전전략이자 대외전략으로 인식되면서 중국은 물론이고 국제사회의 중요한 화두로 자리매김하고 있음

□ 일대일로가 구상대로 실현될 수 있다면 현재 중국이 직면한 국내외의

복잡한 도전과 과제의 상당부분을 통합적으로 돌파할 수 있는 효율성 높은 구상으로 인지되면서 중국안팎에서 키워드로 부각되고 있음

□ 일대일로는 시진핑 정부의 '두 개의 백년' 비전 실현을 위한 과제임을 강조한 만큼 짧게는 2021년, 길게는 2049년을 겨냥한 장기 프로젝트가 될 가능성을 시사하고 있음. 따라서 현시점에서 일대일로는 여전히 구체적인 내용과 방향성에 있어 유동적인 측면이 있음. 따라서 현 시점에서는 일대일로를 장기적인 맥락에서 큰 그림에 주목하면서 향후 전개 방향을 주목해 볼 필요가 있음

□ 이 연구는 일대일로 관련 프로젝트의 현황을 검토하는 동시에 일대일로의 향후 진행과정과 성격 변화 가능성을 전망하고 있음. 아울러 일대일로의 금융플랫폼 역할을 수행하고 있는 AIIB의 지배구조와 기능에 대한 세밀한 검토를 병행함

□ 아울러 이 연구는 일대일로에 투영된 중국 정부의 정책의도와 경제동기에 대한 종합적 검토에 기반하여 한국의 기회요인과 위험요인을 분석하여 이를 통해 중국의 일대일로 구상을 한국의 경제적, 외교적 효과를 극대화할 수 있는 종합 전략을 제시하고자 함

II. 일대일로의 배경, 방향, 전개과정

1. 일대일로 배경과 방향

(1) 국내정치 배경과 목적

□ 해양강국 건설을 통한 중화민족의 위대한 부흥 실현

- 일대일로는 시진핑(習近平) 체제의 대표적 슬로건이라 할 수 있는 '중국몽(中國夢)'이라는 추상적 비전을 실현할 수 있는 구체적인 국가발전전략 차원에서 구상된 것임. 특히 '일대일로'는 시진핑 정부가 핵심 국정과제의 하나로 제시한 '해양강국 건설'을 위한 구체적인 프로젝트의 일환으로 제기된 것임
- 시진핑 정부가 출범한 2012년 18차 당 대회 보고에서는 처음으로 '해양강국건설'을 국가발전전략 목표로 제시했음. 즉 "해양자원개발능력을 제고하고, 해양경제를 발전시키고, 해양생태환경을 보호하고, 국가해양 권익을 확고히 수호하여 해양강국을 건설하자."고 역설함
- 시진핑 주석은 취임 후 2013년 6월 오바마 대통령과의 정상회담에서 '핵심이익' 문제를 포함시킨 '신형대국관계'를 제시하여 태평양 양안 두 강대국의 윈-윈(win-win)을 제의한데 이어서 일대일로 구상 발표(9월), 동중국해 방공식별구역 선포(11월), 남중국해에 인공 섬 매립 개시(12월) 등 해양진출을 향한 일련의 구체적인 행동들을 진행했음
- 2013년의 국방백서에서는 이례적으로 "국가 해양권익을 결연히 수호하는 것은 인민해방군의 중요한 책무임을 강조하고 있다. 또한 국방백서는 중국은 육상과 해상을 겸비한 대국이다. 해양은 중국이 지속가능한 발전을 실현하는 중요한 공간이자 자원을 보장하는 곳으로 인민의 복지와 국가의 미래와 관련되어 있다. 해양을 개발, 이용, 보호하며 해양강국을 건설하는 것은 국가의 중요한 발전 전략이라고 분명히 밝히고 있다.(國防白皮書:中國武裝力量的多樣化運用 2013)
- 중국은 부상 결과 국가이익 또한 빠르게 해양으로 확장되고 있음. 실제로 중국은 부상을 실현하기 위해서는 해양으로의 진출 확대는 불가피한 추세가 되고 있음. 최근 중국이 세계의 공장에서 세계의 시장, 그리고 세계의 투자국으로 빠르게 면모하면서 중국의 국익 또한 급속히

해외로 확장해가고 있음

- 예컨대 2002년 27억 달러에 불과하던 중국의 해외직접투자는 2005년 122억 달러를 초과했고, 2010년에는 688억 달러를 기록하여 세계 5위 투자대국이 되었음. 2014년에는 2660억 달러(홍콩포함)를 기록하여 세계 2위 투자대국이 되었음. 누계 기준으로는 2002년 303억 달러에서 2010년 3,172억 달러로 8년 만에 열배 이상 늘어났음.(박월라·최의현 2011) 해양 경제가 중국의 GDP에서 차지하는 비중이 급성장하고 있는 것도 주요한 이유로 제시되고 있다(人民日報 2007)
- 안보, 전략적 차원에서도 해양 진출 확대는 필요하다는 주장이 제기되고 있음. 우선 대만, 댜오위다오, 남사군도을 예시하며 국가통합과 영토의 완결성을 이루기 위해서도 해양 국가로의 확장이 필요하다고 보고 있음. 이와 관련 중국의 주요 위협과 안보 불안이 이제는 내륙 보다는 해양에서 야기되고 있으며, 장기적으로는 미국과의 전략경쟁에서 열세를 극복하기 위해서도 해양으로의 힘의 투사가 필요하다고 판단하고 있음

□ 공산당 집권 능력과 정당성 강화

- 시진핑 체제는 집권과 동시에 '중화민족의 위대한 부흥'을 주창하면서 인민들에게 부상에 대한 기대감을 제시하면서 공산당 집권의 정당성을 확보하고자 했음. 일대일로는 이러한 '중국의 꿈'을 실현시키는 구체적인 전략구상의 하나로 제시됨
- 시진핑 체제는 성장률 저하 속에 개혁개방이 초래한 다양한 누적된 '성공의 위기'들을 극복하면서 새로운 성장 동력을 발굴해 공산당의 집권 정당성과 안정성을 확보해야 하는 어려운 현실에 직면해 있음
- 일대일로는 소위 '신창타이(新常態 New Normal)'로 대변되는 중속 성장시대라는 새로운 도전에 직면하여 개혁개방과정에 초래된 지역 격차문제를 완화하고, 에너지 공급선을 다변화하면서, 금융, 해외투자와 건설 분야를 중심으로 신성장동력을 확보하고자 하는 다목적 발전전략차원에서 제기된 것임
- 다민족 국가인 중국에게 민족통합과 국가통합은 건국이후 지속적으로 매우 중요한 정치과제였음. 특히 개혁개방이후 누적된 지역격차문제는 사실상 소수민족 집단 거주지인 서부지역의 낙후문제이며 따라서 소수민족 문제이기도 함
- 중국정부는 이미 1990년대 이후 서부 소수민족지역의 낙후문제를

해결하기 위해 '서부 대개발'을 추진해왔으나 여전히 격차의 문제를 해소하지 못하고 있으며 서부지역 소수민족의 불만과 불안정은 고조되어왔음. 따라서 '실크로드 경제지대' 건설은 서부지역의 낙후와 소외, 그에 따른 불안정의 문제를 완화하고자 하는 정치적 배경을 지니고 있음

- '18차 당대회 보고'에서부터 시작하여 최근 제12기 전인대 제2차 회의(2014년 3월)에 이르기까지 지속적으로 "중국 공민과 법인의 해외의 합법적 권익을 보호"하겠다는 의지를 강조하고 있음. 이는 이미 중국이 2010년 9월 일본과의 조어도 분쟁이 격화된 직접적 배경이 된 일본의 중국 선장 구금에 대해 중국 정부가 이례적으로 초강경 대응을 불사했던 사례, 그리고 2011년 3월 리비아 사태 시 현지 중국 교민 16,000명을 철수시키기 위해 이례적으로 전세기와 선박을 동원하고 이를 관영언론을 통해 대대적으로 홍보했던 사례에서 그 의지를 엿 볼 수 있음.
- 중국이 강국으로 부상하면서 해외에 자국의 이해관계가 확장되고 있는 추세에 선제적으로 국제사회에 국익 수호에 대한 강한 의지를 보여주는 동시에 국내적으로도 자국민에 대한 정부의 보호 의지를 과시함으로써 취약한 정권의 정당성을 강화하고자 하는 의도가 과거 어는 정부보다 분명함
- 일대일로는 시진핑 주석이 직접 제안한 국내외를 아우르는 종합 전략 구상임. 이러한 종합 전략 구상이 등장할 수 있었던 것은 시진핑 정부에서 정치, 경제, 외교, 안보 이슈들을 통합적으로 설계하고 전략을 구상하고자 하는 소위 '정층설계(頂層設計:Top-level design)'식 정책구상과 결정방식에 역점을 두어온 결과임
- 실제로 중국 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부가 일대일로 계획의 액션플랜을 공동 발표하고, 일대일로 구상을 총괄하는 '일대일로 건설공작영도소조'(一帶一路建設工作領導小組)을 새롭게 설립한 것은 이러한 일대일로 구상의 통합적 특징을 설명해주고 있음
- '일대일로' 전략은 현재 중국이 직면하고 있는 대내외적 정치경제 문제를 돌파해 나가고자 하는 시진핑 정부의 종합적 전략 구상임. 동시에 '일대일로'를 국가사업으로 제시함으로써 국내 각 부처, 지방정부, 그리고 기업 등을 통합적으로 통제 관리할 수 있는 주요한 거버넌스 수단으로서의 기능을 하고 있음

(2) 경제적 배경과 목적

□ 과잉 공급의 해소

- 시진핑 정부가 직면한 경제 현안 중 하나가 과잉중복투자에 따른 과잉생산설비 문제임. 특히 인프라 관련 산업의 과잉이 심각하며 이로 인한 디플레이션 압력에 시달려왔음
- 과잉생산 문제는 2008년 글로벌 경제위기를 맞이해 중국정부가 단행한 대규모 재정정책으로 더욱 악화됨. 예컨대 주요 기간 산업인 철강업의 경우 가동율이 최소한의 수익률을 유지하기 위한 80%에 많이 못 미치는 72.5까지 떨어졌으며 시멘트, 알루미늄, 판유리 등의 가동율도 60-70%에 머물고 있음(이지용 2016)
- 과잉생산 문제가 해소되기 위해서는 이미 투자된 생산시설이 가동되고 수익을 내도록 적정수준의 수요가 뒷받침되어야 함. 이를 통해 투자된 비용을 회수할 수 있고 고용을 유지할 수 있음. 유효수요를 발굴해 과잉생산부문에 수요공급을 해주는 것은 고성장에서 중성장 시대로 접어든 중국경제를 연착륙시키면서 경제성장방식 전환에 따른 위험요인을 관리하고 충격을 완화하는데 필수적임
- 일대일로 전략은 대규모 인프라 건설 프로젝트 추진을 기획하고 있어 새로운 인프라 투자수요를 대규모로 창출할 수 있을 것으로 기대하고 있음. 특히 중국산업의 과잉생산 문제가 심각한 철강, 시멘트, 판유리 등의 산업은 인프라 개발 투자의 최대 수혜자가 될 것으로 예상되는데, 이는 이들 산업에 대규모로 투자된 자금의 수익성을 제고해 부실채권 문제를 완화시켜줄 수 있음

□ 신성장동력 모색을 위한 '3차 대외개방' 전략

- 일대일로는 소위 '신창타이'로 대변되는 중속 성장시대라는 새로운 도전에 직면하여 금융, 해외투자와 건설 분야를 중심으로 신성장동력을 확보하고자 하는 다목적 발전전략으로 제기된 것임
- 일대일로 구상의 등장과정과 내용을 들여다보면 새로운 획기적 기획이라기보다는 개혁개방이후 진행된 중국 지역발전전략과 대외개방전략 진화의 연장선상에 있음을 발견하게 됨
- 중국은 이미 인접 국가들과 인프라를 연결하는 다양한 형태의 '경제회랑'을 조성해왔음. 중국은 2000년대 중반부터 동남아 경제회랑 건설전략을 추진해왔음. 난닝-싱가포르 경제회랑은 일명

"남신주랑(南新走廊)" 또는 "일축양익(一軸兩翼)" 전략으로 추진해 오고 있는 경제회랑 구축전략으로서 중국 난닝(南寧)에서 말레이반도 끝에 위치한 싱가포르를 축(일축, 一軸)으로 범북부만 경제권과 GMS(메콩강유역 개발사업) 개발(양익, 兩翼)을 연결하는 계획을 추진해 오고 있음(이지용 2016)

- 실제로 중국내에서는 일대일로를 1979년의 경제특구, 2001년의 WTO가입에 이은 '제3차 대외개방'이라고 일컫고 있음. 특히 일대일로를 통한 대외개방은 중국의 동부 연해지역 중심이 아닌 서북, 서남, 그리고 동북의 내륙지역과 국경지역을 통한 개방이며, 협력의 대상 또한 기존의 수출을 위한 미국. 유럽 등 선진국 시장 중심에서 주변 개도국들을 대상으로 인프라 투자 진출을 모색하는 개방이라는 점에서 기존의 대외개방과는 뚜렷한 차별성을 보이고 있음(이동률 2016)

□ 지역 불균형 발전 문제 해소

- 일대일로는 개혁개방과정에 심화된 지역격차문제를 완화하려는 동기가 있음. 일대일로의 중점지역과 방향은 기존의 '서부 대개발'의 새로운 버전이라는 인상을 주고 있음
- 1979년 선부론(先富論)에 입각하여 성장 기반과 조건을 구비한 동부 연해지역을 우선 집중 발전시키기 위한 대외개방 발전전략을 경제특구로 시작되어 점, 선, 면으로 확대해갔음. 이러한 발전전략은 동부 연해지역이 주도하는 중국의 고도성장의 신화를 창출했지만 동부와 중서부지역간의 발전격차라는 심각한 부작용을 초래했음
- 따라서 90년대에는 지역차등 발전전략으로 인해 야기된 지역 간 발전 격차의 부작용을 완화하기 위해 이른바 사연(4沿:沿海, 沿江, 沿路 沿邊)의 전방위 개방전략을 전개하면서 지역 균형발전을 모색하기 시작했음. 이후 낙후된 지역을 중점 발전시키기 위한 서부 대개발, 중부굴기, 동북진흥으로 지역발전전략이 진화해왔음(이동률 2016)
- 세계경제 위기 이후 동부 연해지역에서의 제조업 수출중심의 대외개방전략이 한계에 봉착하고, 철강과 석탄 등의 공급과잉 문제가 심각해지고 지역불균형은 해소되지 않는 상황에서 새로운 성장 동력의 발굴과 중서부지역의 낙후 문제 해소라는 두 마리의 토끼를 잡기 위한 시도가 필요했음. 그러한 흐름에서 중국의 중서부 지역의 인프라 건설을 바탕으로 유라시아 대륙과 인도양으로의 협력의 공간을 확대하고자 하는 일대일로가 등장한 것임

- 일대일로는 새로운 획기적인 거대 전략처럼 등장했지만 사실은 중국의 지역발전전략, 대외개방전략, 그리고 인접 국가들과의 경제회랑 구축 등 기존에 진행되어왔던 다양한 프로젝트를 발전시키고 종합하여 '실크로드'라는 역사적 브랜드를 입혀 상징성을 극대화시킨 것임

□ 에너지 공급선 다변화 및 안정적인 해로 확보

- 경제성장의 원동력인 석유 등 에너지 자원의 수요가 급증하면서 안정적 수송로 확보도 중요한 과제가 되고 있음
- 중국의 해외시장 보호와 에너지 안보 차원에서 해양국가로의 전환이 필요하다는 것임. 중국은 이제 해상수송로 안전 확보가 국가안보의 중요한 과제가 되었다는 것임
- 예컨대 말라카 해협을 통과하는 선박 가운데 중국 선박이 60%를 차지하고 있으며, 중국이 수입하는 석유의 80%가 이 해협을 통과하고 있음. 이는 중국의 에너지 공급의 80%가 타국의 군사력 통제 하에 있다는 것을 의미함. 말라카 해협에서 취약한 중국의 군사적 영향력 강화 필요성이 논의되는 이유임
- 중국은 중앙아시아의 가스, 중동과 북아프리카의 석유를 안정적으로 공급받기위해 해상운송이외에 다양한 대체 운송로를 확보할 필요가 있음.(<그림 I-1> 참조) 이를 위해 중국은 태국을 관통하는 운하건설. 파키스탄과 미얀마 항구를 경유해 육로로 중동의 원유를 운송하는 방안을 강구해야 할 필요성이 있음

<그림 I-1> 중국의 원유 수송노선

(3) 대외전략적 배경과 목적

□ 신형 주변외교를 통한 부상의 국제환경 조성

- 일대일로는 국내수요에서 출발했지만 성패의 관건은 외교 전략에 달려있다고 해도 과언이 아닐 만큼 외교전략적 측면이 중요시될 수밖에 없음. 시진핑 주석이 두 개의 실크로드 전략을 각각 카자흐스탄과

인도네시아 방문 시에 이례적으로 발표한 것 자체가 외교 전략적 함의의 중요성을 상징하는 것임

- 왕이(王毅) 외교부장은 2015년 중국외교의 키워드로 '하나의 중점, 두 개의 기본선(一个重点、两條主線)', 즉 일대일로의 전면적 추진을 통해 평화와 발전을 달성하는 것임을 역설한바 있음. 일대일로는 시진핑 체제가 중점을 두고 있는 대국외교, 주변국외교, 다자외교, 그리고 경제외교와 긴밀하게 연동되어 있음
- 일대일로가 새로운 내수 성장 동력 확보, 에너지 수입원의 다변화와 지역균형발전을 위한 국내용 구상에서 출발했음에도 불구하고 중국정부가 일대일로를 통해 국제사회에 공공재를 제공하겠다고 주장하고 있는 것은 기존의 대외개방전략과 달리 연선(沿線) 국가들과의 협력이 일대일로의 성패를 좌우할 만큼 중요하기 때문임
- 시진핑 체제의 외교안보 전략에서 최근 가장 주목되고 있는 것은 주변외교의 진화임. 2008년 이후 중국의 가파른 상대적 부상이 미국의 아시아 재균형전략과 일본의 보통국가화와 중첩되면서 이에 대응하기 위한 중국의 아시아 전략이 새롭게 진화해 가고 있음
- 중국은 일대일로가 국내 수요에서 출발했지만 관련국들의 협력이 중요한 만큼 관련국의 능동적 참여를 견인하기 위한 중요한 외교적 과제에 직면하고 있음
- 이런 까닭에 중국은 일대일로가 중국의 '독주(獨奏)'가 아닌 관련국과의 '합창'이 되어야 하며 '상호존중, 평등대우, 협력공영, 공동발전' 의 원칙을 강조하면서 관련국들에게 실질적 이익이 될 수 있다고 역설하고

있음(習近平 2015). 예컨대 양제츠(楊洁篪) 국무위원이 “21세기 해상실크로드는 특정국가의 정치적 도구가 아니라 모든 국가가 공유하는 공공재, 운명공동체라는 인식하에 평등한 협의를 진행할” 것이라고 강조하고 있는 까닭임(楊洁篪 2015)

- 중국은 대외적으로도 2010년 이후 해양에서의 연이은 분쟁과 미일 동맹과의 갈등 등으로 ‘공세적 중국’의 등장에 대한 우려가 국제사회에 확산되는 상황에 직면해 있었음. 따라서 중국의 입장에서 운명공동체론을 전면에 내세운 일대일로는 중국 부상의 기회의 측면을 국제사회에 부각시킴으로서 중국의 안정적 부상을 위한 새로운 국제환경 조성에도 기여할 수 있는 외교전략 구상으로서도 중요한 의미를 지니고 있음

□ 지역경제협력 강화를 통한 중국의 국제적 영향력 증대

- 중국은 자신의 강점인 경제력과 경제적 수단을 십분 활용하여 주변지역을 중심으로 경제 네트워크를 확장해가면서 국제사회의 위상과 영향력을 확대시켜가고자 함. 이러한 맥락에서 중국은 아태지역내 미국의 5대 동맹국 가운데 필리핀을 제외한 4개국이 중국의 최대 무역 파트너라는 점을 애써 부각시키고 있음
- 중국은 미국이 상대적으로 힘의 우위에 있는 군사, 안보 등 영역에서 미국과의 직접적인 경쟁이나 갈등을 우회하면서 경제 영역에서부터 점진적으로 부상을 실현하고자 함. 예컨대 일대일로, 아시아인프라투자은행(AIIB), 아시아 태평양 자유무역지대(FTAAP), 등 중국이 새롭게 제안하는 대안적 제도와 구상 대부분이 경제네트워크 형성을 통해 경제적 영향력을 확장하는데 초점을 맞추고 있음
- 중국은 일대일로를 통해 점진적으로 중국이 주도하는 경제협력을 구체화하고자 하는 것임. 아울러 중국은 이를 통해 아시아에서 미국 주도의 동맹체제가 중국의 부상을 견제하는 것을 약화시키고자 함

□ 미국의 재균형 전략에 대한 우회적 대응

- 시진핑 체제는 아태지역에서의 중국의 부상을 선행적으로 실현하고자 하는 강력한 의지를 갖고 있지만 동시에 미국과의 직접적인 충돌을 회피하면서 부상을 실현할 수 있는 방법을 모색하고 있음. 즉 중국은 미국의 재균형 전략에 보다 효율적으로 대응하는 방안을 강구하고 있음. 중국은 미국이 아시아 재균형 전략을 통해 사실상 중국과 갈등

요인을 내재하고 있는 아시아 동맹 또는 준동맹국들을 전면에 내세워 중국의 부상을 '대리 견제'하려는 것으로 인식하고 있음

- 중국내에서는 일대일로를'서진(西進, March Westward)전략'으로 해석하면서 미국의 아시아 재균형 전략에 대응하여 미국과의 동아시아에서의 갈등과 경쟁을 우회하기 위한 전략이라는 분석이 제기되고 있음(王緝思 2012). 중국은 미국의 아시아 재균형 전략 추진이후 미국이 중국에 대해 일본-호주-필리핀-인도로 연결되는 소위 'U자형 포위 전략'을 시도하고 있다고 판단하고, 이를 돌파해야 할 필요성을 인식하고 있음(丁工 2011)
- 중국의 입장에서 이러한 포위 전략을 돌파하는데 있어 중요한 전략적 거점으로 남쪽에서는 인도네시아, 서쪽에는 파키스탄과 카자흐스탄을 주목하고 있음. 시진핑 주석이 일대일로의 주요 거점 국가로 이들 국가들 상정하고 있는 것이 이와 무관하지 않음
- 일대일로를 오히려 중국의 유럽으로의 전략중심의 이동(pivot to Europe)이라고 보다 공세적으로 해석하는 주장도 있음(Fallon 2014). 즉 중국이 미국의 아시아 회귀(pivot to Asia)로 인해 상대적으로 유럽에 발생할 수 있는 미국의 유럽에서의 전략 약화 또는 공백을 중국이 공세적으로 파고 들려는 의도가 있다는 것임. 중국은 일대일로를 통해 동아시아에서의 미국과의 갈등을 일시적으로 우회할 수 있을지 모르지만 장기적으로는 오히려 미국과의 경쟁 영역이 유라시아와 인도양 등으로 확장되는 결과를 초래할 가능성도 제기되고 있음.(高飛 2013)
- 중국의 외교안보전략은 여전히 기본적으로는 미국에 대응하는 반응적 특성을 가지고 있지만, 그럼에도 최근 중국의 대응이 공세적으로 인식되는 이유는 '핵심이익'을 지키려는 반응적인 태도를 넘어서 미국 주도의 기존 질서와 제도에 대한 구체적인 '보완적' 제도와 규범을 제시하는 새로운 대응 외교 단계로 진화하고 있기 때문임
- 중국의 이러한 적극 외교가 실제 새로운 질서를 창출하려는 의지와 능력을 갖추고 대전략(grand strategy) 차원에서 체계적으로 진행되고 있는지는 아직은 분명치 않음. 그렇지만 중국 시진핑 정부는 기존의 국제정치경제 질서의 수용자(rule taker)에서 질서와 규칙의 제정자(rule maker)로 전환을 모색하고자 하는 여러 징후들이 나타나고 있음. 중국이 일대일로의 금융플랫폼으로 설립을 주도한 AIIB가 대표적인 사례로 거론됨

- 향후 중국이 규칙제정자로서의 위상을 확고히 할 수 있을지, 그리고 향후 새로운 국제질서를 창출할 수 있을지 여부는 바로 중국이 이들 새로운 제도 창설과 구상을 국제사회의 지지를 확보하면서 체계적으로 추진할 수 있는가에 달려있음
- 이러한 흐름에서 중국은 러시아, 브라질, 인도, 남아프리카공화국과 함께 '브릭스(Bricks)'를 구성하여 매년 정상회담을 진행해왔으며 2014년 브라질 정상회의에서는 신개발은행(NDB)의 상하이 설립과 1천억 달러 규모의 위기대응 기금 설치를 공식 발표함
- 시진핑 주석은 6차 브릭스 정상회의에서 "신개발은행 설립은 브릭스 국가들의 국제금융영역에서의 영향력(話語權)을 제고하는데 기여할 수 있을 것이며, 브릭스 국가들은 국제관계 민주화의 실천자로서 협력과 단결을 강화해 가야 한다"고 역설하여 브릭스를 통한 글로벌 거버넌스 참여 의도를 시사한 바 있음(習近平 2015)

2. 일대일로의 전개과정

(1) 일대일로 명칭에 대한 논의

□ 중국에서도 일대일로를 계획(計劃), 구상(構想), 창의(倡義), 전략(戰略)이라고 부르고 있고 중국바깥에서도 여기에 덧 붙여 프로젝트, 프로그램, 어젠다, 아이디어에 이르기까지 다양하게 불리고 있어 그 자체가 중요한 쟁점이 되고 있음

□ 여기서 일대일로의 성격 규명과 관련하여 쟁점은 일대일로가 중국이 주도하는 목적 지향적인 정교한 '전략'인지 아니면 아이디어 차원이거나 계획 단계인 '구상' 또는 '발의'인가 하는 것임(澎湃新聞 2015.6.26)

□ '전략' 으로서의 일대일로
- 일대일로가 제기된 초기에는 전략적 측면이 강조되었고, 중국내에서 일대일로를 '전략' 또는 심지어 '대전략'이라고 명명하는 경향이 있었음(杜德斌·馬亞華 2015; 田惠敏·田天·曾琬云 2015)
- 일대일로를 전략으로 보는 시각은 다시 중국국내 발전전략인지, 대외전략인지 아니면 양자 모두를 포괄하는 국가 대전략인지를 둘러싼 논의가 있음. 즉 일대일로는 중국의 경제발전전략, 즉 기존의

대외개방전략의 연장이라고 보는 시각이 있음. 과거의 개방전략은 대외개방만을 지향한 것이었다면 일대일로는 대내와 대외를 포괄하는 쌍방향 개방전략이라는 것임(唐朱昌 2015)

- 반면에 일대일로는 18차 당 대회에서 강조한 '운명공동체론'을 구체적으로 실현하기 위한 대외전략의 일환이라는 견해가 있음. 즉 일대일로는 중국의 국익 실현을 위한 새로운 형태의 지연 전략적 설계라는 것임
- 중국외부에서는 이를 확대 해석하여 중국판 '마샬 플랜'이라는 주장도 제기되고 있다(Shannon 2014; Penna 2014). 미국이 마샬 플랜을 통해 초강대국의 입지를 확보했듯이 중국 역시 일대일로를 중국 부상의 수단으로 활용하려는 의도가 있다고 평가하는 것임. 즉 일대일로를 중국의 대외원조형 경제외교전략으로 이해함
- 그리고 일대일로는 앞서 언급한 경제발전전략, 국내정치전략, 그리고 대외전략을 모두 포괄하는 국가 대전략이라는 견해도 있음(黃仁偉, 2014). 즉 중국내에서는 일대일로가 시진핑 정부의 중화민족의 위대한 부흥이라는 중국의 꿈 실현을 위한 국가대전략의 성격을 지니고 있다는 것임

□ '구상' 으로서의 일대일로

- 일대일로가 중국의 부상과 맞물리면서 소위 '마샬플랜','신중화질서 구축'로 논의가 확장되면서 일대일로가 출범과 함께 또 다른 논쟁을 불러오자 중국정부는 '전략'이라는 표현 보다는 '창의' '구상'이라고 강조하고 있음
- 최근 중국정부는 청사진을 제시하는 한편 일대일로의 '개방성, 포용성, 투명성'을 강조하면서 아직은 여러 측면에서 '구상 단계'에 있다는 것을 부각시키고 있음(中國网 2015/12/30). 중국은 일대일로에 대한 국제사회의 반응과 평가에 주목하면서 적극적으로 해명, 대응하고 있음(馮巍·程國强 2014)
- 다른 한편 국제사회에서 일대일로가 '중국의 장기 전략비전과 글로벌 전략의 혁신을 시현한 것' 이라는 공통의 인식이 형성되고 있음을 강조하고 있음. 즉 일대일로에 대한 외국의 호평을 인용하는 방식을 통해 우회적으로 중국의 전략 의도를 노출하고 있음

□ '전략적 구상' 으로서의 일대일로

- 일대일로의 명칭을 둘러싼 논의는 일대일로가 내재하고 있는 특징적 성격과 직면한 다양한 과제를 반증해주고 있음. 일대일로는 현재 여전히 구상단계에 있으며 따라서 향후 지속적으로 변화, 진화될 가능성이 있다는 측면에서 사전에 치밀하고 구성된 전략이라고 보기는 어려움. 그렇지만 중국의 부인에도 불구하고 중국 부상을 위한 새로운 전략적 모색임은 분명해 보임
- 중국은 일대일로 추진하면서 연선국가들과의 경제협력과 정치적 영향력 확대라는 두 마리의 토끼를 잡고자 하는 의도를 갖고 있음. 그런데 영향력 확대라는 전략적 의도가 강조될 경우 순조롭게 관련국들의 참여를 유도하기가 어려울 수 있음
- 반면에 일대일로를 구상과 창의로 한정하는 것은 추진력에도 문제가 있을 뿐만 아니라 오히려 대외적 의구심을 더 증폭시킬 수도 있다는 우려가 있음. 이런 맥락에서 중국에서는 일대일로의 전략적 측면을 전면에 내세우는 것인 바람직한 전략일지에 대해 여전히 논쟁하고 고민하고 있는 것임
- 장윈링(2015)의 소위 '전략성 창의'라는 묘한 조합의 명칭이 이러한 고민의 단면을 보여주고 있음. 즉 장윈링은 일대일로를 중국이 국제사회에 제시한 중요한 의의를 지닌 '대창의(大倡義)'이자 새로운 시기 대외개방의 '대전략(大戰略)'이라고 해석하면서 '중국의 전략성 창의'이라고 설명하고 있음. 요컨대 일대일로는 전략적 의도를 내재한 창의라는 것임

(2) 일대일로의 전개 과정

□ 시진핑 주석의 육상 신 실크로드(一帶)와 해상 신 실크로드(一路) 제안
- 2013년 9월 카자흐스탄 방문 시 나자르바예프 대학에서 행한 연설에서 시진핑은 정책, 인프라, 무역, 통화, 사회교류 등의 "5통(五通)"을 실현하기 위한 신 실크로드 구상을 제기하였음(그림 I-1 참조)
  - "5통(五通)"이란 신 실크로드 경제권에 속하는 국가들 간의 정책을 공유(溝通)하고, 교통통신 인프라를 구축(聯通)하며, 무역통상을 확대함(暢通)과 동시에 경제권 내 화폐유통을 활성화(流通)하고, 사회문화 교류를 확대해 문화권을 형성(相通)하자는 의미임
- 시진핑은 이어 2013년 10월 인도네시아 국회연설에서 중국-동남아 협력증진 필요성을 역설하면서 '21세기 해상실크로드' 구축을

제의하였음

□ ‘일대일로 건설공작영도소조’(一帶一路建設工作領導小組) 설립

- ‘일대일로(一帶一路)’ 신 실크로드 전략은 2013년 11월 개최된 ‘18기 3중전회’에서는 중공중앙의 ‘전면적 개혁심화에 있어 몇 가지 중대 문제에 대한 결정(中共中央關于全面深化改革若干重大問題的決定)에서 공식적으로 결정되고 ‘12기 2차 전국인대’에서 국무원 총리의 ‘정부업무보고’를 통해 비준함으로써 중국의 국가전략이 되었으며, 2015년 양회를 거치면서 중국의 경제발전, 외교전략 등의 키워드가 되고 있음
- 중국 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부가 일대일로 계획의 액션플랜을 공동 발표하고, 일대일로 구상을 총괄하는 ‘일대일로 건설공작영도소조’(一帶一路建設工作領導小組)을 새롭게 설립하고 당서열 7위인 장가오리(張高麗) 부총리 겸 당정치국 상무위원이 조장을 부조장으로 당중앙 정책연구실 왕후닝(王滬宁) 주임, 왕양(汪洋) 부총리, 양징(楊晶) 국무위원, 양제츠 외교담당 국무위원을 배치함(新華网 2015)

□ 실크로드 건설 비전과 행동 계획 발표

- 2015년 3월 28일「실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동 건 설 계획(推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的愿景与行動)」(발개위, 외교부, 상무부 공동)을 발표함
- 건설계획의 골자는 첫째, “육로·수로 운수 및 항구 물류 시설 등 교통 인프라와 송유관, 가스관 및 전력 등 에너지 인프라 협력, 둘째, 자유무역구 건설 등을 통한 무역자유화 추진, 셋째, 국가 간 자금 유동성 확대 등을 통한 금융협력 강화, 넷째, 유학생 지원 강화 및 관광 협력 등을 통한 민간교류 확대 등을 중점 추진 분야로 제시함.”
- 대외관계와 관련해서는 “‘일대일로’ 계획의 원활한 추진을 위해 상하이협력기구(SCO), 중국+아세안 ‘10+1’, 아시아태평양경제협력체(APEC), 아시아-유럽 정상회의(ASEM), 동북아 협력대화(ACD), 아시아 교류 및 신뢰구축회의(CICA), 중앙아시아 지역경제협력체(CAREC) 등 기존 다자 협력 기제와 각종 포럼, 협의회 및 박람회 등을 적극 활용하는 한편, ’일대일로 국제고위층포럼’을 설립할 것을 제안.”

□ 6대 경제회랑(經濟走廊) 건설 발표

- 2015년 5월 27일 장가오리(張高麗) 중국 부총리는 충칭(重慶)시에서 개최된 '유라시아 상호 연결산업 포럼(亞歐互聯互通産業對話會)' 개막식 축사를 통해 '일대일로' 계획의 핵심 프로젝트로 6대 경제회랑 건설을 추진하고 있음을 공개함(KIEP 북경사무소 2015b)
- '6대 경제회랑' 은 △ '신 아시아-유럽 대륙교'(新亞歐大陸橋)2) △ '중국-몽골-러시아' △ '중국-서아시아-남아시아' △ '중국-인도차이나 반도' △ '중국-파키스탄' △ '방글라데시-중국-인도-미얀마' 등이 포함됨.(그림 I-3 참조)
- 장가오리(張高麗) 부총리는 2015년. 7월 21일 북경에서 『'일대일로' 건설추진공작회의("一帶一路"建設推進工作會議)』(이하『회의』)를 개최함. 왕후닝(王滬宁), 왕양(汪洋), 양징(楊晶)、양제츠(楊洁篪) 등「'일대일로' 건설사업영조소조("一帶一路"建設工作領導小組)」1)의 조원 및 유관부서 담당자들이 동 회의에 참석함. 이 회의에서도 6대 경제회랑 건설을 '일대일로'계획의 중점 사업으로 언급하며, 우선 추진의 필요성을 강조함
- 장가오리 부총리는 『회의』에서 '일대일로' 전략을 구체적으로 실행하기 위한 행동계획을 제시함. 우선 '일대일로' 건설이 실제로 구현 가능한 미래라는 점을 재차 환기시키며 해당 권역 및 연선국가(沿線國家)들에게 실질적인 이익을 가져다줄 것이라고 강조함. 또한, 공산당과 국무원의 영도 하에 각 지역과 부서들이 공동으로 협력하여 '일대일로' 건설을 위한 각종 사업들을 효과적으로 질서정연하게 추진할 것을 주문함
- 2015년 상반기 '일대일로' 전략 추진현황이 중국 언론에 공개됨. -『신화왕(新華网)』은 상무부의 관련 데이터를 인용하여 금년 상반기에만 중국기업들이 '일대일로' 관련 48개 연선 국가들에 70.5억 달러 규모의 직접투자를 집행했으며, 투자 규모 또한 작년 동기 대비 22.2% 성장하였다고 보도함. 또한, 60개의 연선 국가들에게서 375.5억 달러 규모의 해외투자 프로젝트 1,401개를 수주하여 작년 동기 대비 16.7% 성장함
- 이와 별도로 국무원은 지난 14일에 발표한『'일대일로' 중국기업 로드맵("一帶一路"中國企業路線圖)』에서 80여개의 국유기업들이 연선 국가들에 지점들을 설립하고 이를 위한 각종 전략 사업들을 추진하고

있다고 소개함

- 구체적으로는 △ '중국-러시아', '중국-미얀마'(원유, 천연가스), '중국-카자흐스탄', '중국-아세안'(천연가스) 간 에너지 자원 수송로 건설 △ 러시아 등 주변 국가들과 10개 이상의 송전선로 건설 △ '중국-미얀마', '중국-태국', '중-라오스' 철도(中老鐵路)4) 건설 △ '중국-파키스탄' 카라코람(喀喇昆侖) 도로5) 확장 건설 △ 스리랑카 함반토타항 건설 등 각종 건설 프로젝트가 포함됨(KIEP 북경사무소 2015a)
- 중국의 '일대일로' 관련 전문가들은 『회의』에서 '6대 국제경제회랑' 건설 프로젝트가 '일대일로' 전략의 핵심 사업으로 확립되었다고 평가함. 왕이웨이(王義桅) 중국인민대학교 국제문제연구소 소장은 '6대 국제경제회랑'은 '실크로드 경제벨트'의 골자라고 지적하고, 그중에서 '중국-파키스탄' 경제회랑은 중질원유 운송, '방글라데시-중국-인도-미얀마' 회랑은 아세안과의 무역관계 강화, '신아시아-유럽 대륙교'는 중국과 유럽 사이의 물류통로, '중국-몽골-러시아' 회랑은 국가안전 및 에너지 개발에 역점을 두고 추진될 것이라고 전망함

<그림 I-2> 실크로드 "5통(五通)"

□ 일대일로 외교 전개

- 2013년 9월부터 2016년 4월까지 시진핑 국가 주석은 아시아 및 유럽과 미국 등 40개국, 리커창 총리는 유럽 및 아프리카, 중남미, 동남아시아 등 27개국을 방문하며 적극적인 일대일로 외교를 전개함(KIEP 북경사무소 2016)
- 중국 지도부는 해외순방을 통해 실크로드 경제벨트 구축 제안, 아시아인프라투자은행 설립 제안 등 일대일로 프로젝트에 대한 연선국가의 참여를 요청하고 있음
- 2015년 4월 20일파키스탄을 방문, 나와즈 샤리프 파키스탄 총리와의

정상회담을 통해 460억 달러규모의 중국-파키스탄 경제회랑 구축에 합의함. 정상회담에서 양국 대표는 경제회랑 건설을 통해 중국 신장(新疆)-파키스탄 과다르항 간 철도와 도로개통, 에너지, 인프라 건설, 산업 등 분야의 원활한 협력을 견인하는 '1+4' 협력방안을 중점적으로 논의함

- 2015년 5월 7~12일까지 카자흐스탄, 러시아 및 벨라루스를 순방하여, '일대일로' 관련 프로젝트에 대한 논의를 진행, 유라시아경제연합(EEU, Eurasian Economic Union)과의 협력을 통한 유라시아 대륙교량의 새로운 발전 기회를 모색함. 5월 8일 러시아 모스크바에서 블라디미르 푸틴 대통령과 정상회담을 진행하고,「'실크로드 경제벨트'와 유라시아경제연합(EEU, Eurasian Economic Union) 건설 협력에 관한 공동성명(關于絲綢之路經濟帶建設与歐亞經濟聯盟建設對接合作的聯合聲明)」을 발표함

<그림 I-3> 6대 경제회랑

〈참고 : '일대일로' 추진경과〉 (원동욱 2016)

▶ 2013. 09. 07.

시진핑 주석 카자흐스탄 방문 시, 신(新)실크로드 협력모델로서 '실크로드 경제벨트' 공동 건설 제안

▶ 2013. 10. 03.

시진핑 주석 인도네시아 방문 시, 아세안 국가와의 상호 연계 및 소통 강화, AIIB 설립 구상과 함께 21세기 '해상실크로드' 공동 건설 제안

▶ 2013. 10. 24. ~ 10. 25.

주변외교업무좌담회(周邊外交工作座談會) 개최 시, '실크로드 경제벨트'와 '해상실크로드' 건설을 정식으로 '일대일로' 전략으로 통합

▶ 2013. 11.

중공 18기 3중 전회, '전면심화개혁의 약간 중대문제에 관한 결정' 문건에서 "실크로드 경제벨트'와 '해상실크로드' 건설 추진, 전방위 개방의 새로운 구도 형성'을 언급함으로써 국가전략으로 승격

▶ 2014. 03.

리커창 총리, '정부업무보고'에서 2014년 중점업무로 '일대일로' 건설계획과 중국-인도-미얀마 경제회랑, 중국-파키스탄 경제회랑 건설 추진 언급

▶ 2014. 05. 19.

'실크로드 경제벨트'의 최초 프로젝트로서 중국-카자흐스탄(롄윈강) 물류 협력기지 개통

▶ 2014. 11.

시진핑 주석, APEC 정상회담에서 400억 달러의 실크로드 기금 조성을 통한 '일대일로' 관련국의 기초 인프라 건설, 자원개발, 산업협력 등 자금 지원 약속

▶ 2014. 12.

시진핑 주석, 중앙경제업무회의에서 '일대일로', 베이징-톈진-허베이 협력발전, 장강경제지대 등 3대 전략 중점 실시 천명

▶ 2015. 02. 01.

'일대일로' 건설 추진을 위한 영도소조 회의 개최. 장가오리를 조장으로, 왕후닝, 왕양, 양징, 양제츠 등 4명의 부조장으로 구성

▶ 2015. 03. 05.

리커창 총리, '정부업무보고'에서 2015년에 '일대일로' 건설을 통해 새로운 전방위적 대외개방 국면 개척 언급

▶ 2015. 03. 28.
중국 국가발전개혁위, 외교부, 상무부 공동명의의 '일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동' 발표
▶ 2015. 04.
중국-파키스탄 경제회랑 구축에 합의(프로젝트 규모 460억 달러)
▶ 2015. 05.
중국-러시아간 '실크로드 경제벨트'와 유라시아경제연합(EEU) 협력연계 공동성명 체결
▶ 2015. 07.
중국-몽골-러시아 경제회랑 협력계획강요 체결
▶ 2016. 01. 15.
'일대일로' 건설공작회의 개최에서 '일대일로'의 전면추진을 제시함
▶ 2016. 01. 19. ~ 01. 23.
시진핑 주석 사우디아라비아, 이집트, 이란 국빈방문을 통해 '일대일로' 공동구축 합의
▶ 2016. 03. 05.
리커창 총리, '정부업무보고'에서 '일대일로' 건설과 지역개발개방의 결합과 TCR, 해륙거점 건설을 강조

3. 일대일로의 기회 요인과 도전 요인

(1) 기회 요인

□ 진화발전중인 장기 플랜

- 일대일로는 구상을 제시한 초기에는 '서진'의 성격이 뚜렷해 한반도를 포함한 동북아 지역이 배제될 수 있다는 우려도 제기되었음. 그러나 이후 일대일로는 점차 그 방향과 내용이 지속적으로 변화 진화해가면서 확대 발전해가고 있음. 애초부터 일대일로는 앞서 설명한대로 중국이 지난 30여년 진행해왔던 다양한 대외개방전략을 포괄하여 새롭게 발전시키려는 구상이었던 만큼 향후에도 지속적인 변화와 발전이 이루어질 것이라 예상됨
- 중국 지도부는 초기에 중아아시아와 아세안을 대상으로 전개하던 일대일로 외교행보를 점차 확대시켜 유럽은 물론이고 아프리카와

중남미 지역으로 까지 적극적인 일대일로 경제외교 행보를 전개하고 있음(KIEP 북경사무소 2016). 즉 중국은 일대일로라는 구상이 지역성보다는 중국의 부상이라는 국가과제를 구현하기 위해 신성장동력을 모색하는 성격이 더 강하므로 한반도를 포함한 동북아지역 역시 협력의 대상으로서 포함될 여지는 충분히 있음

- 일대일로는 구상이 구체화되면서 협력 대상이 되는 연선국가의 범위도 점차 확대해가 있음. 처음에는 중앙아시아와 아세안 국가들을 주 협력대상으로 상정했다가 점차 유럽과 아프리카국가까지 포함하는 65개국으로 확대 설명하고 있음. 그리고 최근에는 다시 65개국이라 한정하는 것은 일대일로의 개방성과 포용성을 스스로 제약하는 것이라며 연선 국가의 범위를 65+ 라고 표기해야 한며, 이를 통해 일대일로 범위 밖에 있지만 중요한 협력대상인 미국과 중남미 국가들까지도 문호를 열어 두어야 한다는 주장도 제기되고 있음(趙磊 2015)
- 중국 국내에서도 일대일로가 낙후지역 발전을 통한 지역균형발전을 모색하고자 하는 정책적 고려가 주된 추진 배경 중에 하나라는 점을 감안할 때, 중국 서부지역 못지않게 소위 '동북현상'이라고 불리는 중국 동북지역의 낙후와 국유기업 구조조정 문제 개선을 위해서도 한반도와 인접한 동북지역이 일대일로의 대상지역에 포함되어야 할 이유는 충분해 보임

□ 연선국가와의 협력이 필요충분 조건

- 중국은 일대일로가 국내 수요에서 출발했지만 앞서 언급한데로 연선국가들과의 인프라 연계를 통한 경제협력지대를 조성하는 6대 경제회랑 건설이 우선 중점사업인 상황을 감안할 때 중국의 입장에서는 연선국가들의 능동적 참여를 견인하는 것이 일대일로 성패의 중요한 요소가 되고 있음(이동률 2015). 이런 까닭에 중국은 일대일로가 중국의 '독주(獨奏)'가 아닌 관련국과의 '합창'이 되어야 하며 '상호존중, 평등대우, 협력공영, 공동발전'의 원칙을 강조하면서 관련국들에게 실질적 이익이 될 수 있다고 역설하고 있음(習近平 2015)
- 일대일로 구상은 중국이 강조하듯 일대일로 연선국가들과의 협력을 견인해야 비로소 실현될 수 있는 초국가적 글로벌 프로젝트임. 따라서 중국이 직면한 최대의 과제는 중국의 부상을 위한 글로벌 프로젝트가 연선 국가들에게도 기회의 장이 될 수 있다는 인식을 갖게 해야 할

뿐만 아니라 실제로 이익을 제공해 줄 수 있어야 함

- 그런데 중국과 국경을 마주하고 있는 중앙아시아와 아세안 국가들 대부분이 정도의 차이는 있지만 중국의 부상과 그에 따른 확장적 발전에 대해 기대와 함께 우려와 경계심을 동시에 지니고 있음. 이러한 맥락에서 이들 연선국가들은 일대일로에 대해서도 유사한 이중적 인식을 지니고 있음. 즉 일대일로가 제공할 수 있는 경제적 수혜에 대해서는 기대하고 있지만 그로 인해 중국의 영향력이 확장되고 중국에 대한 의존이 더욱 심화될 수 있다는 우려를 지니고 있음
- 따라서 이들 연선국가들은 중국과 협력 프로젝트를 진행하는 과정에서 한국과 같은 중견국들이 중개자적 역할, 또는 협력의 컨소시엄을 구성해 이들 국가들이 지니고 있는 우려와 불안을 해소해줄 수 있기를 기대하고 있으며 중국에서도 그러한 역할자의 필요성을 인식하고 있음(중국 현지 인터뷰)

(2) 도전 요인

□ 미중간 경쟁 등 강대국간 전략 경쟁의 영향

- 2010년 이후 이루어진 다양한 구조적 변화들, 예컨대 중국의 가파른 부상, 미국의 아시아 재균형 전략, 북한의 연이은 도발, 역내 국가간 역사 및 해양 영유권 갈등(중일, 한일 갈등) 등이 동시다발적으로 전개되면서 역내 미중간의 경쟁이 심화되고 있음
- 미국은 한국 등 아시아 동맹국을 동원해 중국을 견제하려는 시도를 하고 있는 반면에 중국은 한국 등 동아시아 국가들이 미국의 대중국 견제에 동참하는 것을 저지하는 한편 중국적 방식, 즉 경제수단과 경제네트워크 구축을 통해 자신의 세력권을 확장시켜가고자 하는 소위 '대리 견제'와 '대리 경합'의 동학이 심화되고 있음
- 중국의 일대일로 구상 역시 전략적으로 미국 등 강대국간의 지정학적 세력 경쟁을 촉발시킬 개연성을 지니고 있음. 미국 역시 중국에 앞서 2011년에 이미 유라시아지역에 대한 영향력 확보를 위한 '신실크로드' 계획을 밝힌바 있음. 그리고 중국은 해상실크로드를 추진하는데 있어서도 남중국해와 인도양에서 제해권을 장악하고 있는 미국의 견제를 돌파해야 함. 중국은 가파른 부상에도 불구하고 이 지역에서는 미국의 해공군력에 비해 절대적 열세에 있으며 이러한 힘의 불균형을 극복하는 데는 적지 않은 시간과 투자가 필요함

- 최근 중국이 남중국 도서에 활주로 등 시설물을 건설하면서 미국과 갈등이 고조되고 있으며, 필리핀, 베트남 등 분쟁 당사국들도 중국의 공세에 대응하기 위해 미국과의 군사협력을 강화해가고 있음. 중국이 향후 남중국해와 인도양으로의 진출을 확대하기 위해서는 취약한 해공군력의 강화는 불가피하며 이는 결국 미국과 이지역의 미국 동맹국들의 군사적 대응과 결속을 자극하여 긴장을 고조시키게 되어 중국의 해상실크로드 추진은 난관에 봉착하게 될 가능성이 있음
- 중국이 일대 전략을 추진하는데 있어 러시아 역시 협력 대상인 동시에 경쟁국이기도 하다. 러시아는 2011년 중앙아시아와 관세동맹을 체결하고 2015년 1월 '유라시아 경제연합'을 출범하게 된 데는 2012년 이후 미국의 아프가니스탄 철군이 가시화되고 중국과 중앙아시아국가들 사이의 경제관계가 강화되는 추세에 대응하면서 중앙아시아 지역에 대한 러시아의 전통적 영향력을 회복하기 위함임(이동률 2015). 즉 러시아는 중국의 중앙아시아 확장을 견제하고자 하는 의도를 갖고 있음
- 이러한 미중간의 경쟁 구도는 지정학적 특수성을 지닌 한반도와 한중관계에도 다양한 형식으로 영향을 미치고 있음. 최근 중국은 미국과의 국제규범과 제도를 둘러싼 논쟁과 경쟁은 회피하지 않겠다는 입장에 있어 한국이 미중 양국이 경쟁하는 규범 사이에서 선택의 기로에 서게 될 상황이 빈번해질 가능성이 커지고 있음. 즉 한국의 의지와는 무관하게 미중관계의 맥락에서 한중관계는 다시 긴장국면으로 전환될 가능성이 상존하고 있음. 최근 북핵문제로 인한 한국의 사드 배치 결정에 대해 중국은 미국과의 지역 세력 경쟁의 연장선상에서 인식하고 반대하면서 한중관계는 새로운 도전에 직면하고 있음

□ 한반도의 지정학적 리스크

- 미중 경쟁의 영향으로 인해 중국에게 한국의 지정학적 전략적 가치는 증대하고 있지만 그 결과 오히려 한국의 독자적 입지와 위상은 위축될 우려가 커지고 있으며, 한중관계는 양자 간 급속한 관계 발전에도 불구하고 미중 경쟁이라는 구조적 문제에 취약한 관계로 변화하고 있음. 이에 따라 북핵문제를 포함한 북한문제에 있어서 한중간의 협력 공간도 위축되고 있으며 북한문제에 있어서 한국의 역할과 입지도 약화될 가능성이 제기됨
- 반면에 중국 산업의 고도화 추진, 내수중심 성장으로의 전환, 그리고 새로운 성장 동력 확보를 위한 '서진전략(一帶一路)' 등으로 인해 기존의

한중관계발전에 주요한 동인이었던 한국의 지경제적 가치와 입지는 새로운 변혁의 기로에서 약화 내지 모호화 될 추세에 있음

- 이 과정에서 북한의 연이은 미사일 도발로 인해 남북한 교류 협력이 중단되고 한반도의 긴장이 고조되고 있어 일대일로와 유라시아 이니셔티브의 협력 공간이 위축되고 있음

III. 일대일로와 AIIB 연계 검토

1. 중국의 AIIB 창설 동기와 운영 방향

(1) AIIB 창설의 국내외적 배경

□ 중국이 AIIB를 창설하려는 배경에는 기존 국제경제질서에 일정한 변화를 초래하려는 의도가 작용하였음

- 2000년대 초 이후 중국을 포함한 신흥국들의 경제력이 증대됨에 따라, 세계은행 및 국제통화기금의 지배구조에 반영할 필요가 있다는 필요성에 일정한 공감대가 형성되었음에도, 미국 등 기존 주요 회원국들이 미온적인 태도로 개혁이 지연되어 왔음
- 특히, 2008년 글로벌 금융위기 이후 중국에게 더 많은 투표권을 부여하는 것을 골자로 한 IMF와 세계은행 개혁안에 대한 미국 의회의 거부가 중국의 이러한 불만을 촉발한 직접적 요인 가운데 하나임(Ma 2015)

□ 중국이 AIIB 설립을 추진한 데는 기존 다자개발 질서에 대한 개도국들의 문제 의식을 고리로 개혁을 추구하는 한편, AIIB를 통해 다양하게 대두되고 있는 개발 수요에 부응하려는 것임

□ 중국은 AIIB 설립 과정에서 두 가지 전략을 취하고 있는데, 첫째는 기존 다자개발은행들이 확립한 규칙을 준수하는 보완적 역할을 가운데 새로운 지역 다자개발은행으로 역내 국가 간 경제 협력을 활성화하겠다는 것임

- AIIB가 세계은행 및 ADB 등 기존 다자개발은행과 협력 의사를 반복적으로 확인하고, 실제로 이들과의 협조 융자를 적극 추진하는 것이 이러한 성격을 나타냄

□ 한편, 중국은 AIIB를 통해 기존 다자개발 질서에 일정한 변화를 촉구하는 차별화 전략도 추구하고 있음

- AIIB가 기존 다자개발은행들과 달리 인프라 건설에 주력할 것을 명확히 한 것은 기존 ADB의 개발 지원과 차별화하겠다는 의도를 드러낸 것임
- 기존 다자개발은행체제 내에서 개혁의 움직임이 없었던 것은 아니나, 지원 우선순위 결정 및 운영과 관련한 주요 사항에 대해서 중국 신흥국들의 견해보다는 기존 선진 회원국들의 의사가 반영되는 경향이 유지되고 있었음
- 예를 들어, 저발전 개도국이 아닌 회원국들에게 상업적 측면이 강한 지원을 할 수 있도록 지원 범위를 확대하자는 제안에 대해 기존 선진 공여국들은 기존의 규범과 가치를 유지하자는 입장을 견지하였음(김유리 2016)

□ AIIB의 창설은 중국 정부가 추진하는 일대일로를 실행하기 위한 자본 조달의 한 수단이라는 의미도 있음

- 2014년 시진핑 주석은 AIIB를 통해 일대일로 관련 인프라 건설에 자금을 지원하면서 아시아 국가들과의 경제 협력을 촉진할 것임을 밝힌 바 있음(시진핑 2014)

□ 여기에는 인프라 건설 수요가 향후 지속적으로 증가할 것이라는 중국 측의 계산이 작용하였음(김유리 2016)

- 2014년 중국을 포함한 아시아 건설 수요는 약 3.9조 달러에 달하여 세계 건설 수요의 약 45%를 차지하였고, 이후에도 2018년 4.8조 달러까지 계속 증가할 전망임
- 중국 인프라 건설 규모 역시 2014년 5,700억 달러에서 지속적으로 증가하여 2018년 약 8,000억 달러 수준까지 성장할 것으로 예상됨

- AIIB는 일대일로 추진에 소요되는 모든 자금을 조달하기에는 부족하지만, 중국 외부의 인프라 사업을 위한 자금 조달 통로로서 중요한 역할을 할 것으로 보임

□ 중국은 AIIB 출범 과정에서 ADB와 세계은행 등 기존 다자개발은행이 빠르게 증가하는 역내 인프라 수요를 충당하기에 역부족이라는 점을 지적하며, AIIB는 역내 국가들의 필요에 충실히 대응하고, 제도적 공백을 메우는 역할을 할 것이라는 점을 강조하였음
- 진리췬 총재가 "중국이 일대일로의 재원 조달을 위해 AIIB를 창설한 것은 아니"라는 점을 강조했음에도, 사실상 일대일로 추진 지역에 AIIB 재원이 투입될 것으로 예상되고 있음(*Wall Street Journal* 2016/6/22)

□ 그러나 64개국 가운데 상당수 국가들의 정치적 불안이 지속되는 점 등을 감안할 때, 중국 정부가 일대일로의 대상이 되는 64개국에 인프라 투자를 위한 재원을 조달하는 데 상당한 어려움을 있을 것으로 예상되었음

□ AIIB는 이러한 문제를 완화할 수 있는 대안 가운데 하나로 부상한 측면이 있음
- 그럼에도 AIIB는 2016년 15억~20억 달러, 2017년 30~50억 달러, 2018년 100억 달러 등 투자 규모를 점진적으로 늘려 나갈 것이기 때문에, 일대일로 사업의 추진에 따른 문제점을 전면 해결하기는 어려울 것으로 전망됨

(2) AIIB 창설 과정

1) 동기

□ AIIB는 중국 정부의 주도로 아시아 지역의 증대되는 인프라 격차를 해소하기 위한 투자를 적극 지원함으로써 역내 국가 간 연결성을 강화하고, 이를 통해 아시아 국가들의 경제 발전을 돕는다는 명분 아래 2016년 1월 57개 창립 회원국들이 참여하는 가운데 창설되었음(이현태・김준영 2016)
- 회원국은 역내 37개국, 역외 20개국을 포함한 57개국으로 지분률 순위는 중국(30.34%), 인도(8.52%), 러시아(6.66%), 독일(4.57%), 한국(3.81%),

호주(3.76%)임.

□ 2015년 6월 중국 베이징에서 57개 창립국들이 서명한 AIIB 헌장은 다자개발은행으로서 아시아 지역 개도국들의 인프라 투자에 주력하고 지역 연결성을 증진하기 위해 노력할 것임을 명시하고 있음

- 진리췬(金立群) 총재가 'lean, clean, and green'을 강조한 데서 나타나듯이, AIIB는 투명성, 책무성, 개방성, 독립성을 강화할 것임

□ AIIB는 WB나 ADB 등이 빈곤, 질병 퇴치, 교육 확대, 남녀평등 등 포괄적 발전을 위한 사회 문제를 광범위하게 포함시키는 것과 차별화하여 교통, 통신, 물류, 에너지, 전력, 수자원, 도시개발 등 인프라 투자에 주력함

2) AIIB 거버넌스

□ AIIB는 총회, 이사회, 총재, 부총재 등으로 구성되었음

- 총회는 최고의사결정기구로서 협정문에 명시된 일부 주요 사항에 대하여 의결하는 권한을 가지고 있으나, 효율적 운영을 위해 실질적인 의사결정을 이사회에 위임하고 있음
- 중국이 30.34%의 지분과 26.06%의 투표권을 보유하고 있기 때문에, 초다수결(super majority)를 필요로 하는 의결에 대해서는 사실상의 거부권을 행사할 수 있으며, 따라서 AIIB에 대한 실질적인 리더십을 행사할 것으로 보임
- AIIB 헌장에서 별도로 명기하지 않는 한, 총회 의사결정은 투표로 결정되며, 사안에 따라 다수결의 요건을 다르게 설정하고 있음(<표 III-1> 참조)

<표 III-1> AIIB 의사결정 기준

비회원국 지원	초다수결 (super majority)	위원의 2/3 이상 출석; 3/4 이상 찬성
수권자본금 변경		
이사회 규모 및 구성 변경		
협정문 개정		
총재 선출		
수익금 처리		
지원 자금 변동		

회원국 자격 정지 은행 업무 영구 중지 은행자산 분배		
신규회원국 가입 새로운 형태의 융자 승인 부속기관 설립	특별다수결 (super majority)	위원의 1/2 이상 출석; 과반수 찬성
기타	단순다수결 (simple majority)	과반수 찬성

출처: 이현태・김준영 2016.

□ 이사회는 12명으로 지역 대표성을 가진 국가 중심으로 구성되어, AIIB를 실질적으로 운영하게 되었음(<표 III-2> 참조)

<표 III-2> AIIB 이사회 구성(2016/8/16)

이사	순환 이사 (alternates)	투표권 행사	
		회원국	비회원국
Sulaiman M. AL-TURKI (Saudi Arabia)	Adel AL HOSANI (UAE) Bader Ahmed AL-QAYED (Qatar)	Jordan Oman Qatar Saudi Arabia United Arab Emirates	Kuwait
BOONCHAI Charassangsomboon (Thailand)	Mohammad ASIF-UZ-ZAMAN (Bangladesh)	Bangladesh Maldives Nepal Thailand	Malaysia Philippines
Luis BALDUINO** (Brazil)	Sahar NASR (Egypt)		Brazil Egypt South Africa
Shixin CHEN (China)	WU Guoqi (China)	China	
Andin HADIYANTO	Angkhansada	Cambodia	

(Indonesia)	MOUANGKHAM (Laos)	Indonesia Lao People's Democratic Republic Myanmar Sri Lanka	
Kunil HWANG (Korea, Republic of)	Yoel NAVEH (Israel)	Israel Korea, Republic of Mongolia	Uzbekistan
Christopher LEGG (Australia)	Alvin LIM (Singapore)	Australia New Zealand Singapore Vietnam	
Vanessa MACDOUGALL (United Kingdom)	Radek PYFFEL (Poland) Michelle GYSIN (Switzerland)	Denmark Iceland Norway Poland Sweden Switzerland United Kingdom	
Timur MAKSIMOV (Russia)		Kazakhstan Russia Tajikistan	Iran
Nikolai PUTSCHER (Germany)	Philippe BAUDRY (France) Irene JANSEN (Netherlands)	Philippe BAUDRY (France) Irene JANSEN (Netherlands)	Italy Portugal Spain
Dinesh SHARMA (India)	Raj KUMAR (India)	India	
Hakan TOKAÇ (Turkey)	Omar Hamid KHAN (Pakistan) David LEZHAVA (Georgia)	Azerbaijan Brunei Darussalam Georgia Kyrgyz Republic Pakistan Turkey	

출처 : http://euweb.aiib.org/html/aboutus/governance/Board_of_Directors_/BOD_Members/?show=1

□ 이사회는 AIIB의 주요 정책 수립, 연차 계획 승인, 예산 승인, 총재에 대한 권한 위임의 범위 결정, 일상적 감시·감독, 총회 제출용 감사자료 작성 등을 담당함

□ AIIB의 거버넌스는 기존 다자개발은행과 매우 차별화된 측면이 있음
- AIIB는 기존 다자개발은행의 따르는 노력을 하는 반면, 이사진이 상주하지 않고, 채용 인력의 규모도 약 700명 수준에 불과할 것으로 예상되는 등 ADB와 상당한 차별성을 가질 것으로 보임
- 영국, 독일, 프랑스 등 일부 회원국들이 역외 선진국이기는 하나, AIIB는 대체로 남남협력을 추구하는 데 높은 우선순위를 부여하고 있음
- AIIB가 이러한 원칙을 선언적 수준에서만 밝히고 있는 것이 아니라, 개도국의 실정에 부합하는 위험 평가 기준을 도입할 계획을 천명하는 등 구체적 기준을 마련하는 작업을 하고 있음

3) 사업

□ AIIB는 2016년 6월 중국 베이징에서 개최된 이사회 및 제1차 연차 총회에서 파키스탄 고속도로 건설 사업, 타지키스탄 도로 개선 사업, 방글라데시 전력 공급 시스템 개선 사업, 인도네시아 슬럼가 개선 사업 등 모두 4건의 인프라 건설 프로젝트(5억 900만 달러 규모) 지원을 승인하였음(이현태·김준영 2016)
- 이 사업은 모두 인프라 건설 사업으로 AIIB의 대출 규모가 최소 2천 750만 달러(타지키스탄 사업)에서 최대 2억 6천 5백만 달러(인도네시아 사업)에 이르는 등 인프라 사업으로서는 비교적 소규모이며, AIIB에 대한 상환 기간도 최단 15년(타지키스탄 사업)에서 최장 25년(방글라데시 사업)에 걸친 비교적 장기 프로젝트임(新華网 2016/6/25)
- 이 가운데 방글라데시 사업은 AIIB와 방글라데시 정부 사이에 체결되었으며, 나머지 세 건은 기존 다자개발은행의 검토가 이루어진 사업에 대한 협조 융자 방식으로 참여하기로 한 것임

□ 4개 프로젝트에 대한 승인이 이처럼 조기에 이루어질 수 있었던 것은 기존 다자개발은행들이 검토한 사업에 협조 융자를 제공하였기 때문에 가능하였음

- 이 때문에 ADB가 프로젝트 진행에 있어서 주도적 역할을 할 것이라 명시한 데서 나타나듯이 AIIB는 부수적 역할밖에 할 수 없을 것으로 보이지만, 역설적으로 사업의 조기 승인은 AIIB의 성공적 안착에 커다란 기여를 할 것으로 예상됨

4) 단기 전망: 기존 다자개발체제와의 조화와 내부 역량 강화

□ AIIB는 단기적으로 기존 다자개발은행 체제 내에 만들어진 규범과 규칙을 수용하는 가운데 스스로의 위상을 강화하기 위한 보완적 역할을 수행하고, 내부적으로는 조직 확대와 정비를 위한 노력에 주력할 것으로 보임(이현태・김준영 2016)

- AIIB의 조기 안착을 위해 아직 미흡한 사업 역량을 감안할 때, 사업을 독자적으로 발굴하기보다는 기존 다자개발은행과 당분간 협조 융자 등 협력을 지속하는 것이 현실적인 대안이 될 것임
- AIIB는 이러한 면에서 적정 수익률 유지, 환경 사회 세이프가드 준수, 조달절차 표준화 등의 면에서 기존 다자개발은행과의 조화를 위해 노력할 것으로 보임

□ 다만, AIIB는 원칙적으로는 기존 다자개발은행의 정책을 준수하지만, 실제 운용 면에서는 상당한 신축성을 보일 것으로 예상됨

- 세이프가드정책의 경우, 표준화와 투명성을 제고하는 노력을 하는 가운데, 수원국에 대하여 과도한 개입의 가능성이 있다고 판단될 경우 세이프가드 기준을 완화할 가능성이 있음
- 조달에 있어서도 회원국 자격과 관계없이 참여를 허용하는 등 기존 다자개발은행에 비해 한층 개방적인 자세를 보일 것임

□ AIIB는 세계은행이 오랜 기간 추구해 온 자유시장 경제정책을 고수하지는 않을 것으로 예상됨(CNBC 2015/9/1)

- 예를 들어, AIIB는 의사 결정의 투명성을 유지하는 가운데 수원국에게 민영화나 규제 완화 등을 대출 조건으로 제시하지는 않을 것으로 전망됨
- AIIB는 수원국의 사정을 감안하여 구체적인 사항의 이행을 요구하지 않을 것임
- 또한 기존 다자개발은행들은 물처리 시설에 투자했을 경우 투자 비용을

회수하기 위해 필요하다면 정수 처리된 물의 공급 가격을 인상하도록 요구하기도 하는데, AIIB는 이러한 방법 대신 정부 보조금 등을 활용하여 비용을 충당하도록 하는 신축성을 보일 수 있을 것임

□ AIIB는 의사결정 면에서도 기존 다자개발은행들과 차별화를 시도할 것으로 보임(CNBC 2015/9/1)

- AIIB는 기존 다자개발은행과 달리 내부 검토와 위험평가체제를 간소화함으로써 사업 승인을 신속하게 결정하는 한편, 비용 절감 노력을 할 것임
- 구체적으로 기존 다자개발은행들에서는 관련자들이 모두 검토를 하는 과정에서 사업 승인이 수개월 지체되는 경우가 비일비재한데, AIIB는 이러한 관행에서 탈피할 것임
- AIIB는 또한 현장 사무소를 최소화화고, 본부 인력도 ADB의 1/6 또는 세계은행의 5% 수준에 불과한 600~700명 수준을 유지할 것으로 전망됨

□ AIIB는 또한 주로 상업성 있는 사업에 대출하고, 기존 다자개발은행들이 요구하는 수준보다 높은 시장 금리를 부과할 것으로 전망됨

- 이를 위해 민관협력을 활성화하기 위해 노력할 것으로 전망됨

(3) 주요국의 대응

1) 미국의 대응

□ AIIB를 둘러싼 동아시아 국제관계는 미국과 중국 사이의 지경학(geo-economic)적 경쟁의 요소를 내포하고 있음

□ 미국과 중국은 각각 서로 다른 멤버십을 가진 지역 제도를 설립함으로써 가치를 공유하는 국가들과의 연합을 통해 자국의 국력을 보완하려고 노력하고 있음

- TPP는 미국이 무역 자유화와 규제완화를 표방하며 아시아 지역질서를 재편하려는 무역 지역주의(trade regionalism)라고 한다면, AIIB는 중국이 인프라 건설을 표방하는 개발 지역주의(development regionalism)이라고 할 수 있음(Terada 2016)

- 시진핑 주석이 2015년 APEC 정상회의에서 “새로운 지역 무역의 틀이 새로 제시되고 있기 때문에 아시아 지역 질서가 파편화되고 있다”는 우려를 표명한 것도 이러한 맥락임
- TPP가 수준 높은 무역 자유화를 지향하기 때문에 이를 당장 실행하기 어려운 개도국들로서는 경제 성장에 필요한 인프라 건설을 표방하는 AIIB에 매력을 느끼고 있음
- 중국은 양자 차원에서 TPP 회원국과 양자 FTA를 체결하거나, 라오스와 캄보디아에 대규모의 원조를 제공하는 등 자국의 전략적 이익을 제고하기 위한 노력을 병행하고 있음
- 이러한 측면에서 TPP와 AIIB는 직접적 관계는 없는 것으로 보이지만 실질적으로는 상당한 연관성을 갖고 있음

□ AIIB에 대한 미국의 시각은 구체적 쟁점에서도 분명하게 드러나고 있음

□ 첫째, AIIB가 세계은행과 지역개발은행 등이 오랜 기간 확립해 온 모범관행(best practices)을 준수하지 못할 것이라는 의구심을 표출하였음
- 세계은행과 ADB가 환경, 인권, 사회안전 등과 관련하여 실행해 온 높은 수준의 기준을 AIIB가 충족시키지 못할 것이라는 우려임
- 또한 미국은 AIIB가 추진하는 프로젝트에서 투명성, 거버넌스, 반부패, 취약 계층에 대한 보호, 지적재산권 보호 등이 준수되지 못할 것이라는 인식을 갖고 있음
- 특히 오바마 행정부는 원조 및 차관 제공을 위한 거버넌스와 투명성을 제고하는 데 상당한 노력을 기울여 왔을 뿐 아니라(Kuo and Tang 2015), 환경 보호와 노동권 등은 오바마 정부가 TPP 협정에 포함시킨 주요 어젠다였다는 점에서 미국의 우려는 원론적인 수준을 넘어선 상당히 구체적인 것임

□ 둘째, 오바마 행정부는 이러한 우려가 단순히 AIIB 운영 문제를 넘어 궁극적으로 미국과 서방 국가들이 주도하여 설립·운영해 온 기존 국제경제질서에 대한 위협으로 발전할 수 있다는 점에서 심각한 문제로 인식되었음(Etzioni 2016)
- 즉, AIIB는 세계은행 및 ADB 등 기존 국제기구와 경쟁 관계를 형성할 수밖에 없으며, 더 나아가 자유주의적 세계질서를 변화시키려고 할 것으로 예상한 것임

- 예를 들어, 장기적 관점에서 볼 때 중국은 AIIB와 기존 국제기구 사이에서 사실상 선택하도록 다른 국가들에게 압박을 가할 수 있으며, 이는 기존 글로벌 거버넌스의 대혼란을 야기할 가능성이 있다는 것임(Kahn and Albert 2015)
- 이와 관련한 우려가 미국 국가안보회의(National Security Council)에서 제기된 것은 이 때문임

□ 이러한 관점에서 볼 때, 미국은 무역과 투자 자유화를 위한 높은 기준을 설정함으로써 아시아 지역의 시장 통합과 경제 질서를 수립하려는 의도를 갖고 있다고 볼 수 있음
- 2015년 10월 타결된 환태평양경제동반자협정(Trans-Pacific Partnership: TPP)의 사례에서 나타나듯이, 오바마 행정부는 실질적으로 중국을 견제할 수 있는 아시아태평양지역 질서를 새롭게 설계하려는 시도를 하고 있음
- 오바마 정부는 이러한 시도를 통해 중국에 대한 과도한 의존 문제를 안고 있는 대다수 동아시아 국가들의 대중국 무역 의존도를 다소 완화하는 효과를 초래할 수 있을 것으로 기대하고 있음

□ 오바마 행정부의 이러한 판단은 AIIB에 가입하여 모범 관행을 점진적으로 따르도록 유도한다는 정책적 대안을 사실상 고려하기 어렵게 하였음(Keatley 2015)
- 이러한 측면에서 볼 때, 오바마 행정부는 중국이 AIIB와 같은 국제기구를 추가로 창설하기 보다는 기존 국제기구에 보다 적극적으로 참여하고 기여를 하도록 유도 또는 압박해야 한다는 판단을 했던 것이라고 할 수 있음
- 이로 인해 오바마 행정부는 주요 우방국들에 대해서도 AIIB 불참하도록 압박을 가하는 상황에 이르렀음

□ 미국은 더 나아가 AIIB 창설 과정에서 자국은 물론 주요 우방국들에게 사실상 가입을 하지 않도록 권고하였음
- 그럼에도 불구하고 AIIB가 가입 회원국 수 등에서 기대 이상의 성과를 거두게 되자 미국의 정책적 대응에 대한 비판적 평가가 잇달아 제기되었음
- 미국의 AIIB 무력화 시도를 '심각한 외교적 실패(massive diplomatic

failure),' '비참한 실패(failed miserably),' '중대한 전략적 실수'(major strategic blunder) 등으로 묘사한 것이 대표적 사례에 해당함

- 미국의 정책적 대응에 대한 비판은 미국 내에서 고조된 바 있는데, 로버트 졸릭(Robert Zoellick)은 오바마 행정부의 AIIB에 대한 대응이 매우 당혹스러운 경험이라고 우회적으로 비판한 것이 대표적임
- 심지어 로렌스 서머스(Lawrence Summers) 전 재무장관은 미국의 AIIB 대응이 전략과 전술 면에서 모두 실패한 것이라고 날선 비판을 제기하였음

2) 일본의 대응

(가) 중국의 의도에 대한 우려

□ 일본 정부는 중국이 자국의 이익을 위해 AIIB에 영향력을 행사할 가능성에 대해 우려하고 있음(*Japan Times* 2015/7/1)

- AIIB가 환경 기준을 준수하지 않고, 국제사회로부터 경제 제재를 받는 국가들에게 대출을 제공하며, 중국과 외교적 문제를 갖고 있는 국가들을 차별하는 등의 결과가 초래될 수 있다는 것임

□ 일본 측은 AIIB가 단기적으로는 기존 다자개발은행 체제와 국제경제질서를 보완하는 역할을 하겠지만, 장기적으로는 새로운 체제를 모색하는 방향으로 진전될 가능성이 높을 것으로 전망함(宗永健作 2015)

□ 더욱이 일본은 향후 10년 간 달할 것이라는 예상되는 아시아의 인프라 수요가 8조 달러 가운데 약 4.3조 달러가 중국 내 수요임을 감안하면, 중국이 자국의 인프라 투자를 위해 AIIB를 활용할 수 있다는 가능성을 배제할 수 없다는 입장임

□ 한편 일본 정재계에서는 AIIB에 대한 입장을 다시 정립해야 한다는 견해가 지속적으로 표출되고 있음(*Japan Times* 2015/7/1)

- 자민당은 이 문제와 관련하여 일본이 당분간 AIIB에 가입하지 않는다는 현재의 입장을 유지하되 보다 적극적인 입장으로 선회할 필요성이 있다는 내부 보고서를 작성한 바 있음
- 그 이유는 일본 기업들이 아시아 인프라 건설 사업에서 배제될 수

있다는 소극적 동기와 ADB와 같은 국제금융기구 운영과 개발금융의 노하우를 공유하는 등 보다 적극적 동기가 혼재되어 있음

- 일본 정부는 중국 측과 AIIB의 대출 조건 등을 보다 개방적이고 공정하게 만들 것에 대한 막후 논의를 하고 있는 것으로 알려지고 있음(*The Economist* 2015/5/30)

(나) 미국과의 전략적 공조

□ 아베 정부는 기본적으로 AIIB에 대해 의구심을 갖고 있을 뿐 아니라, 미일동맹을 강화한다는 전략적 차원에서 접근하고 있음

- 일본 아베신조(安部晋三) 정부는 오바마 정부의 시각에 보조를 맞추어 AIIB가 아시아 지역의 새로운 경제 질서를 수립하는 데 도전 요인이라고 보고 가입하지 않기로 결정하였음

□ 일본은 미국과 AIIB에 대하여 공동보조를 취하고 있음

- 영국을 필두로 독일, 프랑스, 이태리가 AIIB 창립회원국이 되면서, G7 국가 가운데 AIIB에 참가하지 않은 국가는 미국, 캐나다, 일본밖에 남지 않게 되었음
- 이 가운데 일본은 역내 경제 강국으로 AIIB에 참여하지 않은 유일한 국가가 되었다는 사실 자체로 AIIB에 대한 일본 정부의 시각을 감지할 수 있음

□ 미국과 일본은 AIIB가 ADB 등 기존 기구들의 기준을 약화시키고, 환경을 고려하지 않은 일부 인프라 사업의 지속가능성이 의심스러우며, 투명성을 결여하고 있다는 공통의 시각을 견지하고 있음

- 중국은 AIIB 투자를 하는 데 있어서 인권 보호를 포함한 어떠한 정치적 조건도 부과하지 않고, 인프라 건설과 신속한 자본 조달에 주력할 것이라고 명시한 바 있음
- 더욱이 ADB의 수익률이 대체로 1% 수준에 불과한 반면, 파키스탄과 태국에서 중국 국영기업들이 시항한 사업의 수익률은 6% 수준으로 알려져 있음
- 이는 빈곤 감축을 모토로 자유, 보건, 환경 개선을 고려한 인프라 사업을 시행하고 있는 주목적으로 하는 ADB와 상당한 간극이 있음을 의미함

□ 아베 정부 역시 중국에 대한 제도적 대응의 일환으로 TPP를 추진하는 경향을 드러냈음

- 아베 총리는 향후 아시아 지역 질서를 재설계하는 데 있어서 미국과의 협력이 무엇보다 중요하다고 인식하고, 일본이 미국의 가치와 규범을 공유하는 아시아 국가임을 역설해왔음
- 아베 정부의 이러한 시도는 TPP가 비단 경제 성장력 잠재력이 높은 아시아태평양지역에 연결함으로써 일본 경제를 회복할 수 있을 것이라는 경제적 효과뿐 아니라, 부상하는 중국에 대응할 수 있는 제도적 수단을 확보한다는 의미를 갖는다는 점을 부각하는 것임

□ 구체적 쟁점을 보더라도 TPP는 AIIB에 대한 대응 수단이 될 잠재력을 내포하고 있음

- TPP의 정부조달규정은 회원국 기업에 대한 동등한 대우와 공개입찰을 하도록 규정하고 있음
- 미국 통상대표부(United State Trade Representative) 대표 마이클 프로맨(Michael Froman)이 미중 투자협정의 체결을 중국이 정부 조달 관련 기준을 충족할 의지가 있는지를 가름하는 시험대로 보고 있다고 설파한 것도 같은 맥락임(*Wall Street Journal* 2015/10/15)
- 정부 조달에서 국내 생산품을 우대하도록 하는 중국 규정이 외국 기업에 대한 차별 조치라고 비판해온 미국과 일본이 TPP에 정부 조달과 관련하여 강력한 규정을 포함시킨 것은 이 때문임
- 베트남, 말레이시아, 호주 등 WTO 정부조달협정에 서명하지 않은 TPP 8개 회원국들이 10억 엔 이상의 사업에 대하여 국제입찰을 하도록 한 TPP 규정은 일본 기업들에게 수혜를 가져다 줄 것으로 기대됨

3) 동남아 국가들의 대응

(가) AIIB와 ADB 경쟁의 활용

□ AIIB와 ADB는 동남아 지역에서 치열한 경쟁을 할 것으로 예상됨

- 동남아 지역의 전략적 가치가 점증하는 상황에서 미국과 일본은 이 지역에 대한 최대의 FDI 투자국이 되고 있음
- 같은 맥락에서 ADB 역시 동남아 지역에 대한 지원을 강화하고 있는데, 2013년 ADB의 투자 규모가 210억 달러에 달하는 등 최우선 투자

순위를 기록한 바 있음

□ 중국의 AIIB 창설과 이에 대한 일본의 대응으로 인해 대다수 아시아 국가들은 어느 한 국가에 편향되기보다는 양국의 경쟁 구도를 활용하여 이득을 얻는 전략을 추구하고 있음(Chen 2015/12/14)

(나) 중국-아세안 연결성 협력 위원회를 통한 제도적 협력

□ 동남아시아의 인프라 투자 수요는 빠르게 증대될 것으로 예상됨(Zhao 2016)
- 태국의 경우, 2018년까지 약 500억 달러 규모의 20여 개 인프라 사업이 진행되어야 할 것으로 예상됨
- 인도네시아 정부는 2016년 예산 가운데 약 230억 달러를 인프라 건설에 투입할 계획을 가지고 있음
- 2014년 베트남 정부는 향후 10년 간 인프라 건설에 소요되는 자금의 규모가 5,000억 달러를 상회할 것이라고 추산한 바 있음
- 문제는 이러한 인프라 수요를 정부 예산만으로 충당하기 어렵다는 데 있음

□ 반면, ADB는 매년 신규 투자 규모가 130억 달러에 불과한 데다, 소득 및 사회적 격차, 자원 관리, 혁신, 긴급 구호 등에 대처하는 데 주력하고 있기 때문에 AIIB가 지향하는 인프라 건설에 투입할 여력이 제한적인 것으로 보임(Zhao 2016)
- 2013년 동남아시아 국가들이 ADB의 지원을 받은 주분야는 공공부문 관리 50%, 운송 15%, 에너지 10%로 나타나고 있음
- 이는 ADB가 동남아시아의 점증하는 인프라 수요를 효과적으로 감당하기 어려울 것으로 예상되는 이유는 이 때문임

□ 한편, 세계은행의 예상에 따르면, 2030년 세계 총투자에서 중국이 차지하는 비중은 약 30%로 세계 1위가 될 것임(World Bank 2013)
- 인프라 건설은 중국 기업들이 상당한 경쟁력을 갖추고 있는 분야이며, 고속철도 건설의 경우 중국 기업들은 유럽 경쟁 기업들에 비해 2/3 이하의 가격으로 경쟁할 수 있는 것으로 평가됨

□ 구상이 진행되어 재원 조달 방안을 논의하고 있는 단계의 사업이 다수 있다는 점을 감안할 때, 동남아시아 국가들이 AIIB 사업의 주요 수혜국이 될 가능성이 높음(Zhao 2016)

- 동남아 국가들과의 경제 통합 및 협력 강화를 목표로 하는 중국이 AIIB 사업을 선도할 국가를 발굴하는 것은 당연히 예상되는 일임

□ 동남아시아 국가들은 '아세안 연결성 마스터플랜'(Master Plan of ASEAN Connectivity)을 통해 '아세안 고속도로 네트워크'(ASEAN Highway Network)와 '싱가포르-쿤밍 철도'(Singapore-Kunming Railway) 사업 등 수많은 인프라 건설 사업을 발굴한 바 있음(Zhao 2016)

- 이 사업들 가운데 상당수는 중국의 낙후 지역과 연결되는 것이기 때문에, 중국의 대외 연결성을 개선하고 하고 수출 능력을 증진한다는 면에서 동남아시아 국가들이 수혜자가 될 가능성이 높음

□ 아세안 연결성 마스터플랜을 실행을 조정하고 관장하는 기구인 '아세안 연결성 조정위원회'(ASEAN Connectivity Coordinating Committee)는 중국 측 카운터파트인 '중국-아세안 연결성 협력 위원회'(China-ASEAN Connectivity Cooperation Committee)의 실무위원회와 이미 수차례 회의를 개최한 바 있음

- 이 회의를 통해 양 측은 프로젝트 파이낸싱 채널을 확대하고 인프라 관련 기술 이전을 위해 협력을 강화하며 인력 양성을 위한 협의를 계속하기로 합의하였음

(4) 세계은행

□ 오바마 행정부에 비해 상대적으로 우호적인 반응을 보인 국가 또는 국제기구들은 아시아의 인프라 격차를 메우는 데 필요한 새로운 재원 조달이라는 상당히 협소한 측면에 초점을 맞추는 경향이 있음

□ 세계은행은 아시아 지역에 커다란 인프라 격차가 존재하고 기존 국제기구들이 이 격차를 메우는 데 한계를 드러내고 있는 것은 사실이기 때문에 이러한 측면에서 AIIB와의 협력이 필요하다고 인식하고 있는 것으로 판단됨

- 즉, "인프라 관련 지출의 관점에 국한하여 볼 때, 세계은행은 AIIB의

창설을 환영한다"는 세계은행의 김용 총재의 발언은 AIIB의 창설에 따른 추가적 재원 조달과 그로 인한 빈곤 퇴치의 가능성에 초점을 맞춘 것임(Statement by World Bank Group President Jim Yong Kim on the Establishment of AIIB June 28, 2015)

- 또한 세계은행은 이미 지역개발은행들과 협력 관계를 유지하면서 사업을 운영해 온 경험이 있기 때문에 새로운 지역개발은행인 AIIB를 경쟁 상대로 인식할 필요성이 크지 않음

2. 일대일로와 AIIB의 연계에 대한 중국의 입장

(1) 국내적 차원의 체계적 정책 조정

□ 중국 정부는 중국개발은행(China Development Bank)이나 중국수출입은행(Export-Import Bank of China) 등 정책 금융기관들을 동원하여 양자 차원에서 일대일로 사업을 추진하는 방안을 병행할 것임

- 대외 무역과 투자 촉진을 담당하고 있는 중국수출입은행의 2015년 해외 대출 규모는 800억 달러였는데, 이는 ADB의 271억 달러의 거의 3배에 달하는 규모임(*Financial Times* 2016/05/10)
- 수출입은행은 또한 49개국에서 1,000개 이상의 프로젝트에 대한 투자 지원을 하고 있으며, 이 가운데 상당수는 일대일로와 관련된 것으로 보임(*Financial Times* 2016/05/10)

□ 'AIIB의 신용 등급이 ADB 등의 수준에 미치지 못할 경우 자금을 중국 내에서 우선 조달하겠다'는 진리췬 총재의 발언 역시 중국 정책금융기관들과의 연계 가능성을 간접적으로 시사하는 것임

(2) 새로운 민관 협력의 모델의 모색

□ AIIB의 출범이 갖는 또 하나의 의미는 개발협력 커뮤니티와 민간 부문 사이의 협력의 가능성을 열어 놓았다는 점임

- 이 분야는 아직 협력의 양식이 명확하게 수립되어 있지 않은 분야로 AIIB 출범을 계기로 다자개발은행들이 민간 부문이 보다 적극적으로 참여할 수 있는 인센티브와 플랫폼을 어떻게 제공할 것인지가 핵심임
- Global Infrastructure Hub의 크리스 히스코트(Chris Heathcote) 대표는

베이징에서 열린 AIIB 연차 총회에서 “AIIB를 포함한 다자개발은행들이 파트너로서 민간 부문의 참여를 필요로 하며, 따라서 협력할 의사가 있다는 명확한 시그널을 보내야 할 것”이라는 견해를 표명한 바 있음(Santos 2016)

- 기존 다자개발은행들이 수년 전부터 민간 부문과의 협력 범위를 확대하려는 노력을 해 왔으나, AIIB는 새로 창설되는 기관으로서 기존 다자개발은행들과 달리 기존 관행과 제약으로부터 상대적으로 자유롭기 때문에 민간 부문의 투자를 이끌어내는 데 선도적 역할을 할 가능성이 있음

□ AIIB에는 일정 수준 이상의 수익률을 보장하는 상업적 성격이 상당히 가미될 것으로 예상됨

- 따라서 AIIB는 기존 다자개발은행과 민간은행의 장점을 결합하기 위해 다양한 시도를 할 것으로 보임

□ 일대일로 사업은 지속적 실행을 위해서 외국의 민간 투자자와 금융기관들과의 협력이 필요한데, 이를 위해서는 일정 수준 이상의 상업성을 확보하는 것이 필수적임

- 영국 투자은행 그리슨즈 피크(Grisons Peak) 헨리 틸만(Henry Tillman) 회장의 언급에 따르면, 국제 연기금, 보험회사, 국부펀드(sovereign wealth funds), 주식형 펀드 등 다양한 투자자들과 협력을 탐색하고 있음(*Financial Times* 2016/05/10)
- 그에 따르면, 일대일로 사업의 장기 수익률이 6%~8%에 달할 것으로 예상되며, 이는 해외 금융기관들에게 매우 매력적인 사업이 될 수 있다는 것임
- 이러한 수익률은 정부 투자자들에게도 매력적인데, 정부 소유의 무역개발위원회인 IE Singapore는 이미 일대일로 사업에 투자하기로 중국건설은행과 220억 달러 규모의 파트너십을 체결하기로 합의한 것으로 알려짐(*Financial Times* 2016/05/10)

□ 그러나 AIIB 총회에서는 기존 다자개발은행들에 의해 토론이 주도되는 경향이 있었음을 감안할 때, 혁신적인 민관협력모델을 수립하는 데는 다소의 시간이 걸릴 것임

- AIIB가 기존 다자개발은행들과 다를 것이라는 점을 명확히 보여주어야

할 필요가 있음(Santos 2016)

- AIIB는 이러한 차원에서 상품과 서비스의 조달에 대해 어떠한 제한도 부과하지 않고 모든 국가들에게 개방하기로 결정하였음
- 호아킴 폰 암스버그(Joachim von Amsberg) AIIB 정책 및 전략 담당 부총재가 비회원국들에게도 사업 기회를 제공하는 등 개방성을 유지하겠다고 재확인한 것도 같은 맥락임

□ 아시아 지역 인프라 사업에 대한 민간 투자자들의 관심도 상당한 것으로 파악되고 있음(Santos 2016)

- GIH와 EDHEC Infrastructure Investment가 실시하여 조만간 공개될 것으로 알려진 서베이에 따르면, 조사 대상 180개의 기관투자가들 가운데 약 65%가 신흥개도국의 인프라 건설에 투자할 의향이 있는 것으로 파악되고 있음
- 한편, 민간 부문은 투자 여력과 의지가 있음에도 개도국 사업의 경험가 인력이 없어 인프라 투자에 내재된 위험을 파악하는 데 어려움을 겪고 있는 반면, 다자개발은행은 개도국에서 개도국 정부와 오랜 기간에 걸쳐 신뢰와 협력 관계를 구축해 왔기 때문에 위험과 기회를 보다 적정하게 파악할 수 있는 위치에 있음
- 결국 핵심은 인프라 건설에 대한 수요와 공급을 연결시킬 수 있는 플랫폼을 만드는 것이며, AIIB가 기존 다자개발은행들에 비해 고위험에 대해 신중한 입장을 취하고 있는 민간 부문과의 연계에 대한 혁신적 방안을 능력을 갖출 수 있을 것인지로 귀결됨

□ 구체적으로 인프라 건설 사업의 리스크에 대한 파악과 다자개발은행과 민간 부문이 리스크를 어떻게 분담할 수 있을 것인지가 관건임

- 민간 부문은 다자개발은행들과의 협력을 원하고 있으며, 개도국 사정에 밝은 다자개발은행들이 인프라 건설 사업 관련 리스크 가운데 민간 기업들이 담당하기 어려운 리스크를 담당해 줄 경우, 양자 사이의 협력이 활성화될 것임
- AIIB가 연차 총회에서 약 5,000만 달러 규모의 project preparation special fund를 조성한 것은 민간 부문과의 협력을 제고하는 방안이 될 수 있음
- 또한 중국은 수출입은행과 개발은행을 중심으로 개도국 인프라 사업을 다수 수행하는 과정에서 습득한 경험과 노하우를 민간 부문과의 협력을

활성화하는 데 효과적으로 활용할 수 있을 것으로 기대됨

(3) 실크로드펀드(SRF)와의 연계

□ 중국이 주도하는 AIIB는 일대일로와의 연계를 초기부터 과도하게 시도하지는 않을 것으로 예상됨

- AIIB가 일대일로와의 연계를 강조할 경우, AIIB가 일대일로 추진을 위한 자금 조달 창구가 될 것이라는 당초의 우려를 불식시키기 어려울 뿐 아니라, 더 나아가 중국이 AIIB를 중국의 낙후 지역 개발을 위한 투자 재원을 마련하는 데 활용한다는 비판에 직면할 우려가 있음

□ 다만, AIIB는 장기적으로 NDB, SRF 등 중국이 주도하는 금융기관들과의 협력을 강화하면서 기존의 다자개발은행 체제에 일정한 변화를 시도할 것으로 전망됨(이현태・김준영 2016)

- 이 과정에서 AIIB는 일대일로와의 일정한 연계성을 갖는 형태로 발전할 것으로 보임

□ AIIB는 SRF와 연계를 통하여 중국이 일대일로를 추진하는 핵심 수단으로 기능할 가능성이 높음

□ SRF는 투자를 실행하는 과정에서 중국 내 공공기관들과 매우 체계적인 협력 체제를 구축할 것으로 보임(Kozul-Wright 2015)

- SRF가 공동 투자를 하는 데 있어서 중국수출입은행과 국가개발은행이 채권금융을 위한 대출을 제공하고 중국투자공사가 자본조달을 위한 자금을 제공하는 방식 등이 이루어질 것임
- 다만, SRF는 개도국 인프라 사업의 투자에서 이익 회수에 소요되는 시간이 길다는 점을 감안하여 민간 기업들의 일반적인 지분투자 기간인 7~10년보다 긴 15년 이상의 장기 투자를 할 것임

□ AIIB도 이러한 협력 체제에 참여할 가능성이 있음

(4) AIIB와 ADB/WB의 관계 설정: 동조화와 차별화

□ AIIB와 ADB는 재원 조달을 위해 협력할 것임을 원칙적으로

확인하였으며, 실제로 AIIB가 ADB가 추진하는 사업에 자금을 공동 조달하는 형태의 협력을 하고 있음

- 뿐만 아니라 양 측은 새로운 사업 기회를 발굴하기 위해 함께 노력할 것이라는 의사도 밝히고 있음

□ 중국 측은 AIIB가 기존 다자개발은행의 보완적 역할을 할 것이라는 점을 반복적으로 확인한 바 있음

- 2016년 4월 진리췬 AIIB 총재와 김용 세계은행 총재는 양 기관 사이의 협조 융자 프레임워크 협정에 서명한 바 있음
- 양 기관의 협력 의사는 원칙적 합의에 머물지 않고, 실제로 운송과 에너지 등 12개 프로젝트에 대한 협조 융자 가능성을 탐색하고 있음
- 2016년 5월에는 AIIB 진리췬 총재와 ADB 다케히코 나카오 총재가 에너지, 운송, 통신 등의 분야에서 협력을 강화할 것을 내용으로 한 협력양해각서에 서명한 바 있음

□ 2016년 6월 AIIB는 4개 프로젝트 5약 9백만 달러 규모의 투자 사업을 승인한 것은 이처럼 AIIB가 사전 정지 작업을 지속적으로 하였기 때문에 가능한 것이었음

- 4개 프로젝트 가운데 3개 프로젝트는 세계은행, ADB, 영국 국제개발부(Department for International Development), EBRD 등과의 협조 융자라는 점은 AIIB가 적어도 단기적으로 기존 다자개발은행의 규범과 가치를 존중함으로써 건설적인 보완관계를 유지하겠다는 의사를 표명한 것으로 이해할 수 있음

□ 그러나 AIIB가 실제 사업 수행 단계에서 대출 조건, 조달 정책, 노동 기준 등 기존 다자개발은행의 규칙과 절차를 어떻게 준수할지는 다소 불분명함

- AIIB가 ADB와의 협력을 위해서는 ADB 세이프가드 정책을 수용해야 할 것이라고 ADB가 압박한 것도 기존 규범과 규칙의 준수를 촉구한 것이라고 할 수 있음

□ 실제로 중국 측은 AIIB가 기존 다자개발은행들이 상대적으로 경시했던 부문에 대하여 자금을 투입함으로써 새로운 변화를 이끌어내겠다는 야심찬 계획을 가지고 있음을 부인하지 않고 있음

- 기존 다자개발은행들은 교육, 여성, 보경, 환경 부문 등 광범위한 분야에 투자를 하고 있으며, 특히 민간 금융기관들은 에너지와 제조업 분야에 주로 투자하고 있는 현실임.
- 이는 아시아의 인프라 격차를 오히려 증대시키는 결과를 초래하고 있으며, 그 결과 아시아의 상대적 저개발국의 경쟁력을 제고하는 데 제약 요인으로 작용하고 있음

□ 중국 정부는 AIIB 출범 과정에서 주임무가 인프라 건설과 기타 생산적 부문에 대한 투자를 통해 지속가능한 경제 발전을 촉진하고, 부를 창출하며, 아시아 지역의 인프라 연결성을 증진하는 데 있다는 점을 반복적으로 확인하였으며, 이러한 내용이 AIIB 헌장에도 반영되었음

□ 또한 중장기적으로 양 측이 상이한 입장을 어떻게 해소할 것인지는 상당한 난제임
- ADB는 AIIB와의 협력에서 주도적 역할을 할 것임을 분명히 하고 있는데, ADB가 "자신이 주도적인 투자자로서 전반적인 관리를 담당할 뿐 아니라, 입찰 역시 ADB의 기존 가이드라인과 절차에 따라 진행될 것"이라고 밝힌 데서 이러한 의지가 읽혀짐(*Financial Times* 2016/4/19)
- 즉, ADB는 AIIB가 ADB의 관행을 도입할 것을 기대하겠지만, 중장기적으로 AIIB는 ADB의 관행을 선택적으로 수용하는 탄력적 태도를 취할 것으로 예상됨

□ AIIB는 세계은행과 차별화하는 노력도 병행할 것으로 예상됨(Dollar 2015)
- 세디요 위원회 보고서(Zedillo Commission report)에 따르면 세계은행의 경우 이사회가 모든 대출 건을 승인하는데, 유지 비용이 매년 7,000만 달러에 달할 뿐 아니라, 사업 준비에 상당한 시간을 소비하는 등 효율성이 떨어지고 있음
- 개도국들이 다자개발은행을 활용하기를 회피하는 것은 의사결정의 속도가 느리고 관료주의적 접근 때문임
- 아시아 개도국들이 AIIB에 대거 참여하는 등 커다란 관심을 보인 데는 적정 기준과 신속하고 효율적인 의사결정에 대한 기대가 작용한 결과임
- 중국 측은 이를 감안하여, 이사회가 상주하지 않고 정기적으로 베이징에서 회의를 하거나 영상 회의를 하고, 사업 승인도 궁극적으로는

경영진에 위임하는 방식을 취할 것임

□ 시야오빈 중국 재무차관이 최근 “다자개발협력을 실행하는 데 있어서 유일한 ‘모범 관행’(best practices)이 있는 것은 아니며, 상대적으로 나은 관행(better practices)이 있을 뿐이며 이를 개선하기 위한 노력을 다양한 주체들에 의해 이루어질 수 있다”고 주장한 데서 알 수 있듯이, 중국은 기존 질서를 보완하는 가운데 개선을 위한 노력도 경주할 것으로 전망됨(Kozul-Wright 2015)

□ 세디요 위원회 보고서는 세계은행은 또한 환경 및 사회 관련 기준을 중요성을 부각하는 과정에서 수원국에 때로는 불필요할 정도로 과도한 부담을 지우는 경향이 있었다고 비판한 바 있음(Dollar 2015)

- 중국은 수원국과의 관계에 있어서도 자금 제공을 대가로 어떠한 정치적 조건도 부과하지 않고 대출 절차의 간소화, 효율성, 투명성을 강조하는 등 수원국의 필요에 부합하고자 한다는 점에서 워싱턴 컨센서스(Washington consensus)와 상당한 차별성을 드러내고 있음
- 수원국에게 거버넌스의 개선을 위한 상당 수준의 정치적·경제적 변화를 이행하도록 요구하는 세계은행 및 IMF와 달리 AIIB는 이른바 ‘좋은 거버넌스’를 위한 조건을 일체 부과하지 않을 것임을 명시하고 있음

□ AIIB 규정에 따르면, 조달은 회원국에 국한되지 않고 전세계를 대상으로 하는 것으로 되어 있으며, 이는 기존 다자개발은행과 차별화된 것임

□ AIIB의 이러한 특징은 기존 관행에 중대한 도전이 될 것 가능성이 있으며, 기존 다자개발은행들과 AIIB가 이러한 차별성을 해소하는 데는 상당한 시간이 소요될 것으로 예상됨

(5) 전략적 성격의 가미

□ 다만, 일대일로의 모든 사업이 경제적 논리로만 진행되는 것은 아닐 것임

- 약 460억 달러의 자금이 소요될 것으로 예상되는 ‘파키스탄-과다르-중국 서북지역을 연결하는 경제회랑 사업’은 남중국해 분쟁이 격화됨에 따라 중동 지역으로부터 석유를 안정적으로 수입할 수 있는 대체 경로를 확보해야 할 필요성이 증대된 것이 하나의 원인임

- 중국 정부 관료는 일대일로 사업을 추진하는 과정에서 파키스탄 투자의 약 80%, 미얀마 투자의 약 50%, 중앙아시아 사업의 약 30%의 투자 손실을 입을 것으로 예상한다고 밝힌 바 있음(*Financial Times* 2016/05/10)
- 이는 사업의 구체적 경제성을 평가한 것이라기보다는 일부 사업의 경제성이 높지 않더라도 전략적 성격이 강한 사업의 경우 다소의 손실을 감수하더라도 추진하겠다는 중국 정부의 의지를 피력한 것으로 이해할 수 있음

3. 주요국의 대응 양상 검토

(1) 미국

1) 아시아 국가들과의 심층 통합 추구

□ 현재까지 AIIB에 대한 미국의 대응은 적절하지 못했으나, 향후 새로운 방향의 변화를 모색할 가능성이 있음(Dollar 2015)
- 인프라 건설이 경제 통합을 위한 하드웨어라면, 2015년 10월 미국이 주도하여 타결된 TPP는 소프트웨어에 해당함
- TPP의 실행을 통해 심층적 통합이 이루어질 경우, 아시아태평양지역에서 미국의 중요성이 다시 부각될 것으로 예상됨

□ 장기적으로 중국과 TPP에 참여하지 않은 국가들이 참여하게 될 경우 아시아태평양지역이 하드웨어와 소프트웨어 두 측면에서 모두 통합되는 효과가 나타날 것임(Dollar 2015)

2) 다자개발 질서의 점진적 혁신

□ 일대일로와 AIIB가 기존 다자개발 질서와의 조화를 강조하고 있지만, 중장기적으로 중국이 새로운 변화를 시도할 가능성이 있기 때문에, 미국은 기존 다자개발 질서의 점진적 개선을 선제적으로 시도할 가능성이 있음

(2) 일본

1) 차별화된 지원 계획: Partnership for Quality Infrastructure: Investment for Asia

□ AIIB의 성공적 출범은 일본이 AIIB에 대한 수세적 대응에서 탈피하여 보다 적극적인 대안을 모색하도록 하는 계기로 작용하였음

□ 일본 정부는 2015년 5월 'Partnership for Quality Infrastructure: Investment for Asia'의 발표를 계기로 AIIB와 차별화하는 전략을 추구함(MOFA, MOF, METI, MLIT 2015)

- 핵심 내용은 2016년부터 5년간 약 1,100억 달러 규모의 인프라 투자를 하겠다는 것임

□ 외무성, 재무성, 경제산업성 등이 '아시아의 미래를 위한 투자'라는 제목으로 공동 발표한 이 계획은 동남아시아 국가들과의 협력을 주 대상으로 하고 있음

- 아베 총리는 2015년 11월 ASEAN Business & Investment Summit에서 행한 연설에서 일본 정부가 향후 5년간 아시아 국가들에게 1,100억 달러(약 13조엔) 규모의 인프라 건설을 위한 혁신적 재원을 제공할 것이라는 의사를 재확인하였음
- 특히 이 계획은 일본 정부가 ADB와 수준 높은 인프라 건설 투자를 위해 협력할 것을 강조하고 있으며, 이 성과를 향후 세계 표준으로 삼겠다는 포부를 밝히고 있음
- 이러한 계획은 AIIB의 투명성 결여, 부실한 대출 조건, 중국의 영향력 증대 등을 우려한 일본 정부가 이에 대응하기 위해 내놓은 것이라고 할 수 있음(Business New May 2, 2015)

□ Partnership for Quality Infrastructure는 네 개 요소로 구성됨(MOFA, MOF, METI, MLIT 2015) (<표 III-3> 참조)

<표 III-3> Partnership for Quality Infrastructure의 구성 요소

	주요 목표	세부 내용
제1요소	모든 협력 수단을 동원한 원조의	- ODA 규모 25% 증대 - 기존 원조의 조정과 JICA의 민간부문투자기금

	확대와 가속화	(Private Sector Investment Finance) 활용 - 민관협력을 통한 민간 자금의 동원 - 절차의 신속화
제2요소	ADB와의 협력 강화	- 대출 규모를 50% 증가시키려는 ADB 계획 지원 - JICA와 ADB 협력 강화 - 해외교통・도시개발사업지원기구 (Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development: JOIN)의 활용
제3요소	상대적 고위험 사업(정부보증이 없는 사업)에 대한 자금 지원을 2배로 증대	- 대출 규모를 50% 증가시키려는 ADB 계획 지원 - JICA와 ADB 협력 강화 - 해외교통・도시개발사업지원기구 (Japan Overseas Infrastructure Investment Corporation for Transport & Urban Development: JOIN)의 활용
제4요소	Quality Infrastructure Investment를 국제표준으로 만들기 위한 노력	

출처: MOFA, MOF, METI, MLIT 2015.

2) 양자적 접근

□ 일본 정부는 아시아 국가들에 대하여 과거와 같은 공여국-수원국의 수직적 관계에서 탈피하여 상호 파트너로서 협력을 강화할 것임을 강조하고 있음(Address by Prime Minister Shinzo Abe on the Occasion of the ASEAN Business & Investment Summit 2015)

□ 일본 정부는 단순히 자금 제공의 규모를 증대시키는 데 그치지 않고, 수원국의 필요에 부합하는 데 필요한 개혁을 서두를 것임을 분명히 하였음(Address by Prime Minister Shinzo Abe on the Occasion of the ASEAN Business & Investment Summit 2015)

- 아베 총리는 자금을 제공하는 데 최대 1년 반이 소요되는 현행 시스템을 개선하여 보다 신속한 의사 결정을 하도록 하겠다는 것임
- 예외 없이 정부 보증을 요구하는 현행 시스템 역시 중앙 정부의 관여

속에 지방 정부 또는 공기업이 진행하는 사업에 대하여 정부 보증을 요구하지 않기로 하였음

□ 일본은 경제적 차원에서도 인프라 수출을 경제성장전략의 핵심으로 삼고 있기 때문에 적극적인 자세를 보이고 있음(*Japan Times* 2015/1/28)

- 아베 총리는 말레이시아-싱가포르 고속철 사업, 인도 남부 지역 화력발전소 건설 사업, 인도네시아의 액화천연가스 개발 사업 등 대형 프로젝트에 대한 참여 의사를 밝히면서 일본이 단순 이익이 아니라 기술 이전 등에 적극 협력하는 등 책임성을 갖고 참여할 것임을 강조하였음

□ 일본 정부는 quality infrastructure가 필요한 이유를 다음과 같이 제시하고 있음(MOFA, MOF, METI, MLIT 2015)

- Quality infrastructure는 비록 초기 비용이 클 수도 있지만, 환경친화적이고 재해에 강하며 내구력 있는 인프라를 건설하는 것이 장기적으로는 더욱 비용을 절감할 수 있음
- Quality infrastructure는 또한 수원국의 일자리를 창출하고 생활 수준을 향상시킴으로써 아시아 국가 간 연결성을 실질적으로 향상시키는 데 기여함

□ 일본 정부는 Quality Infrastructure Investment의 몇몇 사례를 제시하였음(MOFA, MOF, METI, MLIT 2015)

- 인도 델리 메트로 사업: 일일 250만 수송; 교통 체증과 공해 완화 효과
- 몽고 울란바토르 철도 사업(Ulan Bator Railway Fly-over: Sun Bridge): 울란바토를 남북부 연결; 일본 기술 이전
- 베트남 나탄대교(Nhật Tân bridge: Vietnam-Japan Friendship Bridge)

□ 이에 더하여 일본 정부는 중국의 경제적·정치적 영향력이 점증하고 있는 메콩 지역 국가들에 대하여 62억 달러 규모의 ODA를 추가로 지원할 것임을 공표하였음

3) 국내 원조 개혁

□ 아베 정부는 또한 해외 인프라 투자 사업의 신속한 실행을 위한 국내

개혁을 단행했음

- 우선, 사업 신청 절차를 3년에서 1년으로 단축시키고 실행 절차를 단순화시키는 한편, 수원국 정부의 재정 보증 부담을 100%에서 50%로 감소시키고 위험성 있는 인프라 투자도 할 수 있도록 일본국제협력은행(Japan Bank for International Cooperation: JBIC)법을 개정했음

4) ADB와의 협력 강화

□ 일본국제협력단(JICA)와 ADB는 향후 5년에 걸쳐 100억 달러 규모의 공동 투자를 진행하기로 하였음

- 아베 총리는 JICA가 ADB가 새로이 설립하는 신탁펀드를 통해 민간 프로젝트에 최대 15억 달러를 투자하거나 대출을 제공할 것이라 밝혔음(Address by Prime Minister Shinzo Abe on the Occasion of the ASEAN Business & Investment Summit. 2015)
- 일본국제협력은행(Japan Bank for International Cooperation) 역시 다소 리스크가 있는 사업에도 투자할 수 있도록 할 것임

□ AIIB의 창설에 따른 새로운 유형의 투자 가능성이 대두됨에 따라, 일본은 ADB 개혁 역시 추진하고 있음

- ADB의 경쟁력을 제고하기 위해 최근 조달 절차와 승인 절차의 간소화 등 대규모 개혁을 단행하는 부수적 효과를 낳기도 하였음

□ 한편, 일본은 또한 중국 측이 AIIB 창설을 추진하는 과정에서 ADB와 차별화하기 위해 내세운 주장에 대해 적극적인 대응을 하고 있음(Nakao 2015)

- 첫째, AIIB는 ADB와 달리 인프라 건설에 주력할 것이라고 한 데 대해, 운송, 에너지, 수질 등 인프라 사업이 ADB 사업의 80%를 차지하고 있음
- 둘째, AIIB가 민관협력의 새로운 방식을 제시할 것이라는 주장에 대해 ADB는 2014년 연차 총회에서 이미 8개의 국제상업은행들과 MOU를 체결하였음
- 셋째, 공여국 간 협력에 대해서도 Asia Pacific Project Preparation Facility를 설립하였음

- 넷째, 인간과 환경에 대한 부정적 영향을 최소화함으로써 사업의 지속가능성을 제고할 것임

5) 국제표준의 선점

□ 아소 장관은 한편 인프라 투자와 관련, quality infrastructure investments의 규모를 증대시키기 위해 민관협력을 활성화하는 한편, 이를 국제표준으로 만들기 위해 노력할 것임을 강조하였음

IV. 일대일로의 파급 효과

1. 중국과 주변국 산업에 대한 파급 효과

(1) 일대일로 주변 국가에 대한 투자합작 현황

□ 2016년 상반기 일대일로 주변 국가에 대한 중국의 해외직접투자(ODI: Oversea Direct Investment)는 2.7% 소폭 하락하였음(중국 상무부 2016)

- 2016년 상반기 일대일로 관련 61개 국가에 대해서 비금융 직접투자 금액은 68.6억 달러로 전년 동기 대비 2.7% 하락했음. 주요 투자 지역은 싱가포르, 인도네시아, 인도, 말레이시아, 라오스, 러시아임
- 2016년 상반기 중국 기업의 일대일로 관련 61개 국가에 대해서 해외 외주 생산(OEM) 금액은 514.5억 달러로 전년 동기 대비 37%가

증가하였고, 전체 중국 외주 생산 신규 계약 금액의 51.6%를 차지하고 있음. 매출액은 307.4억 달러로 전년 동기 대비 3.5%가 증가하였음

- 2016년 상반기 중국기업의 비금융 해외투자 전체 금액은 777.6억 달러임. 그 중에서 제조업 투자는 175.9억 달러로 전체의 19.8%를 차지하고 있고, 제조업 중에서는 설비 제조업이 120.4억 달러로 가장 비중이 높으며, 전년 대비 437%가 급증한 것임

□ 반면 2015년 중국 기업의 일대일로 관련 국가 49개국에 대한 전체 해외 직접투자 금액이 148.2억 달러이고, 이는 전년 동기대비 18.2%가 증가한 것임

- 주요 투자 지역은 싱가포르, 카자흐스탄, 라오스, 인도네시아, 러시아, 태국 등임
- 중국 기업의 일대일로 관련 국가에 대한 해외 외주생산 신규 계약건수는 3987건이고, 계약 금액은 926.4억 달러인데, 이는 같은 기간 전체 신규 계약건수의 44.1%에 달함

□ 이러한 중국 기업의 일대일로 지역에 대한 해외직접투자 데이터는 중국기업들의 해외진출(走出去)이 2015년 하반기 이후 증가 속도가 둔화되고 있다는 것을 의미하기 때문에 향후 추세 변화를 주목할 필요가 있음

- 중국 정부의 일대일로 추진의 중요한 원동력이 되고 있었던 중국기업의 해외진출이 둔화되면 일대일로 정책 추진의 속도가 둔화될 수 있다는 것을 의미하기 때문에, 향후 이러한 추세 변화가 중국 국내의 경제적 상황의 변화에 기인한 것인지, 해외진출 지역 국가의 상황에 기인한 것인지를 분석할 필요가 있음

(2) 일대일로와 주변국과의 교통 인프라 연결 효과

□ 중국이 추진하는 일대일로 구상에서 핵심은 주변국과의 교통 인프라 연결이며, 이를 통해 주변국과의 무역과 투자 활성화를 유도하여 경제성장 원동력을 창출하는 것임

- 하지만 일대일로 구상이 성공하기 위해서는 중국과 주변국의 교통 인프라 건설에 필요한 막대한 금융자금의 조달을 어떻게 할 수 있을 것인가의 여부가 매우 중요함

- 교통 인프라 연결은 나아가 중국과 주변국들과의 무역확대, 문화와 인적 교류의 확대로 연결되는 것이 일대일로의 핵심인 5通이라고 파악할 수 있음

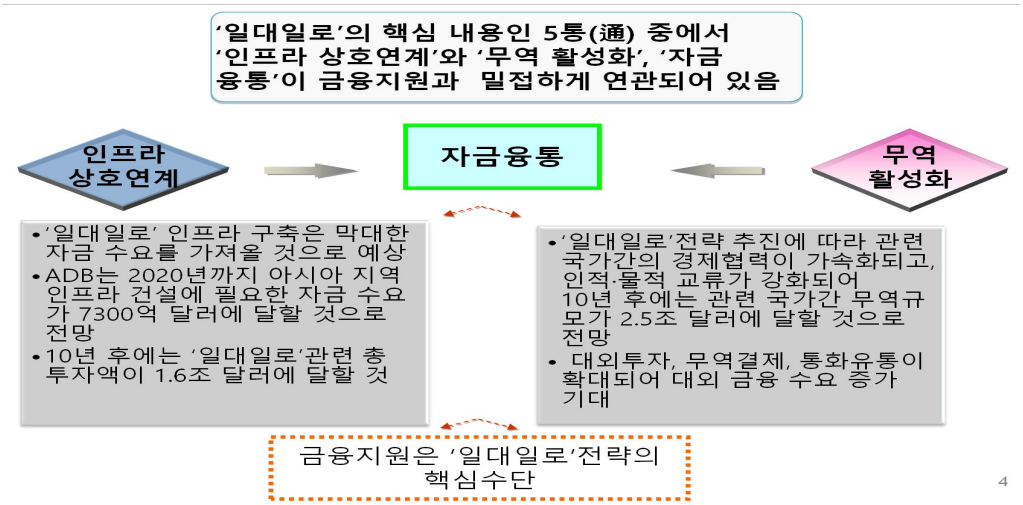
<표 IV-1> 일대일로 5대 중점 협력분야와 주요 내용

구분	주요 내용
정책 소통	- 정부간 협력, -정부간 거시 정책 소통 및 교류 메커니즘 구축 – 상호 이익 융합을 통한 정치적 신뢰 촉진과 협력의 공감대 마련 – 실무 협력 및 대형 프로젝트 실행에 대한 지지
인프라 연결	- 인프라 건설규획 및 기술표준 시스템 간 연결 강화 – 국제 핵심 회랑 공동 구축 – 인프라 네트워크 구축 – 교통 인프라 구축을 위해 미비한 도로 보완, 보호시설 및 교통관리 설비 구축 – 국제통관, 노후장비교체, 복합 운송의 유기적 연결 강화 – 항만 인프라 건설 및 육로와 수로 간 복합운송 통로 확보 – 해상 물류 정보화 협력 강화 – 에너지 인프라 시설의 호련호통(互聯互通) 협력 강화 – 송유관과 가스관 등 운송로의 안전을 공동으로 구축 – 초국경간 전력망과 송전로 구축 – 초국경간 광케이블 등 통신 네트워크 구축을 통한 정보 실크로드 구축 – 대륙간 해저 광케이블 프로젝트 및 위성 정보체계 보완하여 정보교류 협력 강화
무역 원활	- 투자와 무역 장벽을 제거 – 자유무역지대 협력 – 세관협력 강화, 검역, 인가, 표준계량, 통계정보 등 협력 강화 – 국경지대 항구의 단일창구 건설로 통관 비용 감소 – 검역 상호 인증 도입 – 초국경 전자상거래 등 현대 서비스무역 발전 – 투자 편리화를 위해 투자 장벽 제거 – 상호 투자보호협정 강화, 이중과세 방지 협정을 통해 투자자 권익 보호 – 농업, 수산업, 광업 분야의 협력 확대 – 청정, 재생 에너지 협력 – 신흥산업의 협력 추진 – 산업 밸류체인의 분업 협동발전 – 서비스업의 상호 개방 확대로 역내 서비스업 발전 가속 – 산업 클러스터 형성 촉진 등
자금 융통	- 금융협력 심화, 아시아 화폐 안정, 투자 융자 및 신용 시스템 구축 추진 – 양자 화폐 교환 및 국제 결제의 범위와 규모 확대 – 아시아 채권시장의 개방과 발전 추진 – 아시아인프라투자은행, 브릭스개발은행, 상하이협력기구 등 협력 강화 – 신디케이트 론, 신용 신용공여 등의 방식으로 다자간 금융협력 전개 – 주변국 내 위안화 역외채권 발행 지원 – 중국 금융사의 해외 위안화 및 외화 채권 발행 지원 – 금융감독 협력 강화 – 역내 금융리스크 조기경보 시스템 및 위기 대응 교류협력 메커니즘 구축 – 상업적 주식투자 펀드와 자금이 '일대일로' 중점 프로젝트 건설에 유입되도록 유도
민심 소통	- 문화 교류, 학술 교류, 인재교류, 매체 협력, 청년 및 여성 교류, 자원봉사 서비스 등 양자 및 다자간 협력 구축 – 유학생 규모를 확대하고 학교 설립에 협력

	– 관광레저에 대한 협력 강화 – 21세기 해상 실크로드 크루즈 여행 사업 협력 – 주변국과의 공공 위생, 예방 및 치료 의료 전문인재 육성 등에서 협력 강화 – 과학기술 협력 강화 – 정당과 의회의 교량 역할을 발휘 – 주변국가의 민간기구 간 교류와 협력 강화 등

출처 : 推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的愿景与行動 (2015)

<그림 IV-1> 일대일로 사업에서의 교통 인프라 연결의 중요성 개념도



출처 : 중국공상은행 2015. 금융협회 일대일로 발표 자료집

□ 일대일로 주변국과의 교통 인프라 연결이라는 것은 (1) 경제회랑을 중심으로 "주변국가"의 철도, 도로, 항만 등의 교통 인프라를 구축하는 것과 (2) "중국 내 변경(邊境) 지역"의 교통 인프라 구축을 진행하는 것임

□ 현재 중국은 파키스탄 과다르 항구 지역 등 '6대 경제회랑(Economic Corridor: 經濟走廊)'을 중심으로 이들 지역의 교통 인프라 건설을 적극 추진하고 있으며, 일부는 이미 상당한 성과를 내고 있음

- 아시아 역내 인프라 건설 투자에 대한 수요의 경우는, 전력과 교통 부문의 인프라 건설 수요가 많아 향후 발전 속도가 빠를 것으로 전망됨
- 한편, 중국 국내 교통 인프라 구축을 확대하기 위해 정부는 실크로드 펀드 등 정부 차원의 인프라 건설, PPP 유도 펀드 등 민간자금의 참여를 확대하는 인프라 건설 등을 적극적으로 추진하고 있음

□ 일대일로 구상의 초기 단계였던 2015년 상반기까지는 주변 국가의

인프라 건설이 매우 빠른 속도로 추진될 것이라는 기대감이 형성되었었지만, 자금 조달이나 국제 협력 등의 요인으로 최근에는 주변 국가의 인프라 건설보다는 중국 국내의 인프라 건설이 더욱 활발하게 추진되고 있는 상황임

<표 IV-2> 일대일로 구상의 6대 경제회랑 주요 지역 및 국가

구분	포함국가	주요 노선	중점 조성 분야
카자흐스탄 회랑	중국, 파키스탄	중국 신장카스-훙치라푸-파키스탄 소스트-쿤자랍-이슬라마바드-라호드-카라치-과다르항	철도 및 도로, 석유 및 가스 수송선, 광케이블, 산업단지 등
방글라데시-인도-미얀마 회랑	방글라데시, 중국, 인도, 미얀마	방글라데시 다카-중국 쿤밍, 인도 콜카다-미얀마 만달레이	철도 및 도로
몽골-러시아 회랑	중국, 몽골, 러시아	*중국 징진지-후허하오터-몽골 울란바토르-러시아 울란우데-모스코바 *중국 하얼빈-장춘-선양-다리엔-만저우리-러시아 치타 ● 양방향 구상 중	고속운송통로
新유라시아 대륙교량	중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키, 우크라이나, 폴란드, 독일, 네덜란드 등	중국 윈강-정저우-시안-란저우-우루무치-카자흐스탄 악토가이-아리스-러시아 스몰렌스카야-브랸스크-벨라루스 브레스트-폴란드 바르샤바-독일 베를린-네덜란드 로테르담	국제 철도간선
중앙아시아-서아시아 회랑	중국, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키 등	투르메니스탄-우즈베키스탄 중부-카자흐스탄 남부-중국 아라산커우 투르크메니스탄-타지키스탄-키르기스스탄-중국 우차(건설 중)	석유 및 가스 수송관
중남반도 회랑	중국, 베트남, 태국, 말레이사아, 싱가포르 등	중국 난닝-베트남 하노이-빈-태국 콘캔-방콕-송클라-말레이시아 쿠알라룸푸르-싱가포르	철도 및 도로

출처 : KIEP 북경사무소 2015 p.9

□ 중국정부는 경제회랑을 중심으로 도로 등 교통 인프라 개발을 시작으로 무역과 물류, 공단건설 및 주변 도시개발, 중국과의 경제벨트 구축 등 단계적인 발전 프레임을 구상하고 있음

- 예를 들면 파키스탄 경제회랑은 2013년 5월 리커창 중국 총리가 파키스탄 방문 당시 제기한 구상으로 2015년 4월 20일 시진핑 주석이

파키스탄을 방문해 30개 이상의 경제회랑 관련 프로젝트 양해각서(MOU)를 체결

- 파키스탄 회랑 사업은 2020년까지 카스-과다르항 간 총 길이 3000킬로미터 구간 내 도로와 철도, 석유 및 가스 송유관, 광케이블, 산업단지 등을 건설하는 460억 달러 규모의 장기 프로젝트임
- 파키스탄 경제회랑이 조성될 경우 중국은 중동산 원유를 과다르항에서 환적하여 운송함으로서 현 12,000킬로미터의 운송거리를 2395킬로미터로 단축할 수 있음

<표 IV-3> 경제회랑 프로젝트 단계별 추진 구분

1 단계 교통 인프라 개발	도로, 철도, 항만 등 교통 인프라 구축
2 단계 무역 활성화	교통 인프라를 활용하여 중국과 주변 지역의 무역촉진
3 단계 물류 벨트 구축	중국과 주변 지역의 물류 벨트 구축을 위한 제도 정비 (표준 통일화, 절차 간소화 등)로 선진 물류 시스템 완성
4 단계 공단건설 및 도시 개발	경제 회랑 지역 내 공단 건설과 주변 도시 개발을 위한 상하수도, 도시 인프라 구축
5 단계 중국과의 경제벨트 구축	경제 회랑 내 민간투자 유치를 활성화하고 국경지역 경제특별지구 설립 등을 통해 중국과의 경제벨트 구축

□ 중국은 궁극적으로 일대일로 교통 인프라 연결을 통해 (1) 발달된 유럽 경제권과 연결되고, (2) 빠르게 성장하고 있는 동남아시아 경제권과 연결되는 경제적 효과를 기대하고 있음

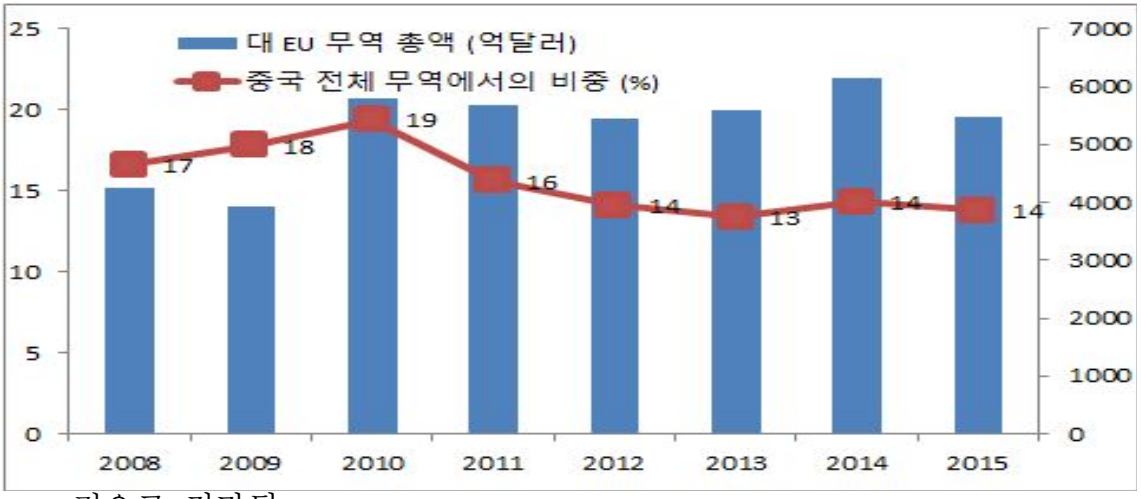
- 교통 인프라 연결의 중국쪽 끝단인 중국 국내 낙후된 변경 지역도 빠르게 발전할 수 있음

<그림 IV-2> 중국과 EU 국가들과의 무역 추이

출처 : 중국세관(海關總局)

□ 뿐만 아니라 일대일로 교통 인프라 연결을 통해 중국과 유럽은 중간 지역에 위치한 중앙아시아 및 서남아시아 지역과의 연계를 강화하여 안정적인 에너지와 원자재 확보에도 유리함

- 나아가 중간 지역에 있는 광대한 중앙아시아의 경제성장 잠재력을 확대하여 이들 지역의 안정에도 기여할 수 있음
- 중국과 중앙아시아 5개국과의 무역 관계는 향후 빠른 속도로 확대될



것으로 전망됨

- 중앙아시아 지역의 전체 수출에서 중국이 차지하는 비중은 2008년 10.3%에서 2012년 17.9%로 증가하였고, 중앙아시아 지역 전체 수입에서 중국이 차지하는 비중은 같은 기간 36.9%에서 20.5%로 하락하였음

□ 중국과 동남아시아 ASEAN 국가들과의 교통 인프라 연결은 경제적으로 양쪽 지역 모두에게 많은 이익을 가져올 것으로 기대됨

- 도로 건설에서 중국 윈난(云南)과 광시(廣西) 지역에서 ASEAN 인접국가들과 연결된 도로를 국제 고속도로로 더욱 현대화되게 업그레이드 하여 물류 활성화
- 철도 건설에서는 동남아 동, 중, 서 3개 방면에서 중국 역내 철도망과 연계하는 <중장기 철도망 규획>을 추진
- 해상 운송망 건설에서는 국제 항구 건설을 적극적으로 추진
- 이러한 도로 인프라 건설의 확대로 중국과 ASEAN 지역과의 무역 총액은 2008년 2311억 달러에서 2014년 4804억 달러로 급증하고 있으며, 향후 일대일로를 통해 중국과 ASEAN 지역의 협력 관계는 더욱 강화될 것임

(3) 일대일로와 주변국의 교통 인프라 현황

□ 2000년 이래 일대일로 주변 국가들의 도로 교통 인프라는 꾸준히 증가하고 있지만 여전히 매우 부족한 상황임

<표 IV-4> 중앙아시아 5개 국가의 철도 총연장 (킬로미터)

	카자흐스탄	키르기스스탄	타지키스탄	투르크메니스탄	우즈베키스탄
2009	14205	417	616	3095	4230
2010	14202	417	621	3115	4227
2011	14184	417	621	3115	4258
2012	14319	417	621	3115	4192
2013	14319	417	621	3115	4192
2014	14329	417	621	3115	4192

출처 : 세계은행 WDI 데이터, 사회과학원 2016, p.247 재인용

<표 IV-5> 중국과 일대일로 주변 국가들의 철도운송 현황

	철도 총연장 (킬로미터)		철도 화물운송 회전률 (억톤/킬로미터)		철도 여객운송 회전률 (억명/킬로미터)	
	2005	2012	2005	2012	2005	2012
중국	62200	66298	19346	25183	5833	7956
이란	7131	8368	191	226	112	172
이스라엘	899	1079	11	11	16	19
한국	3392	2650	101	100	310	216
내몽고	1810	1818	89	114	12	14
파키스탄	7791	7791	48	18	230	206
터키	8637	9642	89	107	50	46
방글라데시	2855	2835	9	7	43	73
인도	63465	64460	4074	6257	5757	9785
태국	4044	5327	40	25	92	75
베트남	2671	2347	29	40	46	46

출처 : 세계은행 WDI 데이터, 사회과학원 2016, p.247 재인용

<표 IV-6> 중국과 일대일로 주변 국가들의 해상운송 현황

(단위: 만 컨테이너)

	2008	2009	2010	2011	2012
방글라데시	109	118	136	143	149
인도	767	801	975	998	983
이란	200	221	259	274	285
이스라엘	209	203	228	239	256
한국	1742	1570	1854	2083	2145
파키스탄	194	206	215	219	228
터키	522	452	557	599	623
태국	673	590	665	717	737
베트남	439	494	598	634	659

출처 : 세계은행 WDI 데이터, 사회과학원, p.248 재인용

□ 특히 아세안 5개국(말레이시아, 인도네시아, 태국, 필리핀, 베트남)의 연평균 경제성장률은 5.2%로 매우 높을 것으로 전망되어 향후 인프라 투자 수요가 왕성할 것으로 전망됨

- IMF는 2016년~2021년 아세안 5개국의 연평균 성장률이 5.2%로 세계평균 성장률 3.6%나 신흥경제국가의 평균 4.8%보다 높을 것으로 전망
- 이러한 경제의 급성장은 내수시장의 확대로 이어질 뿐만 아니라 공업화와 도시화를 촉진하여 인프라 투자 수요가 크게 증가할 전망임

<표 IV-7> 2010년-2020년 동남아 교통, 에너지 인프라 프로젝트 전망

	교통 프로젝트		에너지 프로젝트		총합	
	금액(100만 달러)	건수	금액(100만 달러)	건수	금액(100만 달러)	건수
동남아 전체	5858	17	41444	33	47302	50
메콩강 역내 개발(베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마, 태국)	5858	17	2604	14	8462	31
아세안과 타 지역을 잇는 가스 파이프라인			7000	1	7000	1
아세안 동부 지역(말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이)			100	1	100	1
기타 동남아 국가			31740	17	31740	17

출처 : 아시아개발은행, 대외경제정책연구원 2016, 재인용

<표 IV-8> 2010년-2020년 아시아·태평양 지역 인프라 투자 수요

(단위: 십억 달러, %)

	동아시아	남아시아	중앙아시아	태평양도서국	합계	비중
전 력	3,182.5	653.7	167.2	-	4,003.3	48.7
교 통	1,593.9	1,196.1	104.5	4.4	2,898.9	35.3
공항	57.7	5.1	1.4	0.1	64.3	0.8
항만	215.2	36.1	5.4	-	256.7	3.1
철도	16.1	12.8	6.0	-	35.0	0.4

	도로	1,304.8	1,142.2	91.7	4.3	2,543.0	30.9
통 신		524.8	435.6	78.6	1.1	1,040.1	12.6
	전화	142.9	6.5	4.5	0.1	153.9	1.9
	이동통신	339.1	415.9	72.0	1.0	827.8	10.1
	광대역	42.8	13.3	2.2	0.1	58.4	0.7
상하수도		171.3	85.1	23.4	0.5	280.3	3.4
	상수도	58.4	46.1	8.6	0.1	113.2	1.4
	하수도	112.9	39.0	14.8	0.4	167.0	2.0
합계		5,472.3	2,370.5	373.7	6.0	8,222.5	100.0
비중		66.6	28.8	4.5	0.1	100.0	-

출처 : ADB, 대외경제정책연구원 2016, P.29 재인용

□ 그중 인도네시아, 태국, 베트남, 필리핀, 라오스 등의 동남아시아 지역의 고속도로 투자 수요가 많으며 이들은 일대일로의 주요 투자 대상국가가 될 가능성이 높음

<표 IV-9> 2010년-2020년 동남아 국가 고속도로 투자 수요

국가	거리 (킬로미터)	투자수요 (100만 달러)
인도네시아	3576	245
태국	1273	373
베트남	572	1961
필리핀	505	413
라오스	369	245
캄보디아	308	190
미얀마	268	66
말레이시아	106	281

출처 : 아시아개발은행, 사회과학원 2016 재인용

(4) 일대일로와 중국 철강산업 과잉생산 해소 가능성

□ 2008년 글로벌 금융위기 극복과정에서 중국이 경기부양을 위해 4조 위안의 투자를 하는 과정에서 중국내 철강산업의 공급과잉 문제가 매우 심각해졌음

- 철강산업의 과잉문제로 시장은 악성경쟁을 겪고 있고, 기업들은 도산하고, 실업문제와 은행의 부실 대출 문제가 심각해졌음
- Wind 자료에 의하면 2014년 중국의 조강(粗鋼) 생산 능력은 11.6억

톤인데, 소비량은 7.3억 톤에 불과한 실정으로 심각한 공급과잉 문제가 존재함

□ 중국 정부는 철강산업의 공급과잉 문제 해소를 위해 적극적인 정책을 추진하였지만 해결이 쉽지 않은 상황임

- 발전개혁위원회는 2009년 <일부산업의 생산과잉 문제를 억제하고 구조조정을 통해 산업의 건전한 발전을 유도하기 위한 의견>을 발표하였고, 국무원은 2010년 <낙후된 산업의 도태를 강화하는 작업에 관한 통지>를 발표하였음

<표 IV-10> 중국의 제조업 공급과잉 현황 (2014년 기준)

과잉 순위	산업	과잉 현황
1	철강업	가동률 80% 미만
2	석탄	손실률 80% 정도
3	평판유리	과잉으로 저가 수출 10% 이상 증가
4	시멘트	가동률 60% 정도
5	알루미늄 전기분해	과잉률 30% 이상
6	선박	과반수 기업이 2013년 수주 실패
7	태양광발전	전반적인 과잉, 태양전지는 95% 과잉
8	풍력발전	설비 가동률 60% 미만
9	석유화학	생산 이용률 54% 정도

출처 : 佚名 2014

□ 일대일로는 중국 주변국을 중심으로 대외부문의 투자수요를 확대하여 중국 국내의 철강 산업 등의 공급과잉 산업의 문제를 해결하는데 기여할 수 있음(阿中新 外 2016)

- 세계은행의 통계에 따르면 1990년부터 2013년 사이 글로벌 무역과, 역외 직접투자는 매년 평균 7.8%와 9.7%가 증가하였는데, 일대일로 관련 주변 65개 국가의 수치는 같은 기간 13.1%와 16.5%가 증가하였음
- 이는 일대일로 관련 동남아시아, 서아시아, 아프리카 등의 국가들이 더욱 빠르게 증가하여 철강 수요의 확대가 가능할 것이라는 것을 의미함

<표 IV-11> 중국 '공급측 개혁'의 5대 정책 과제

구분	주요 내용

과잉생산설비 해소	-시장화 발전에 맞춰 기업청산 제도 시행, 신속한 파산·청산 심사 진행 -재정세무 지원 폭 확대, 불량자산의 처리, 실업자 재취업 및 사회보장제도 완비 추진 -기업 합병 및 구조조정을 통해 과잉생산 해소
기업원가 절감	-제도적 거래 비용 감소 -불합리한 세금감면, 제조업 증치세율의 인하 방안 모색 -5대 사회보험과 주택공적금의 간소화 및 결합 방안 연구 -금리 자유화를 적극 추진하여 실물경제 활성화 -기업의 재무비용, 전기요금에 대한 가격개혁을 통해 기업원가 절감 -유통체제 개혁 추진과 물류비용 절감
부동산 재고 해소	-농민공의 시민화(市民化)를 통해 효과적인 부동산 수요 확대 -공공 임대주택의 적용대상 확대 -주택 장기임대 수요 형성 -부동산업의 합병과 재편을 통해 구조조정 가속화
금융리스크 최소화	-지방정부 채무리스크를 효과적으로 해소하고 지방채 치환 사업을 지속 추진, 지방정부의 채권발행 방식 개선 -감독관리를 강화하고 융자방식을 규범화하여 전문적인 금융리스크 관리를 통한 불법 자금 모금 억제 -리스크 모니터링 경보 강화
유효공급확대	-기업의 기술 및 설비 개선 지원, 기업의 채무부담 감소 -빈곤퇴치를 위한 지속적인 정책적, 재정적 지원 -농산품의 효과적인 공급 보장, 식량안전 확보

출처 : KIEP 북경사무소. 2016. p.8

□ 하지만 최근 중국은 국내 철강산업의 과잉 문제를 일대일로 주변국들에게 전가하려는 의도로 해석될 수 있는 여지를 차단하기 위해 노력하고 있음

- 그럼에도 불구하고 국내외 많은 기업들은 결국 일대일로 주변국의 인프라 투자가 본격화될 경우 중국산 철강제품의 수요가 증가할 수 있을 것으로 전망하고 있음
- 최근 중국은 동시에 중국 국내의 인프라 투자를 확대하여 국내 철강산업 과잉 문제를 일정정도 해소하고자 하는 한편 소위 공급과잉 산업의

구조조정을 강력하게 추진하는 공급측 개혁(供給側改革)을 추진하고 있음

- 2016년 3월에 열린 중국의 전국인민대표대회(全人大)에서 리커창(李克强) 총리는 좀비기업(僵尸企業)이라는 강경한 단어까지 사용하면서 좀비기업을 퇴출시키는 강력한 기업 구조조정을 추진하겠다는 의지

(5) 일대일로와 주변국과의 산업 분업 문제

□ 일대일로는 중국의 대외개방과 관련된 국가적인 대전략으로, 중국과 주변국과의 경제 관계에 실질적인 변화가 발생할 것임

- 일대일로는 중국의 경제적 영향력이 외부로 자연적으로 연장되는 전략임
- 현재 중국은 신창타이(New Normal) 국면으로 성장률이 둔화되고 있는데, 중국 국내 수요의 둔화를 외부 수요의 확대로 지지할 필요가 있는데, 외부수요를 일대일로와 같은 투자 확대 동인을 자극하여 확대할 필요가 있음

□ 현재의 중국내 지역간 산업 분업 구조에 변화가 발생할 수밖에 없고, 앞으로는 중국과 주변 신흥경제국가들과의 경제 분업 구조가 강화될 것임(趙江林 2015)

- 과거의 동아시아 국가들 간의 산업 분업 구조는 일본이 중심이 되어 구축되었는데, 한국과 중국 등의 기술 경쟁력이 높아지면서 과거의 일본을 핵심으로 하는 분업 구조 네트워크는 약화되고 있음
- 향후 중국의 일대일로 정책 추진으로 중국 기업들이 생산 비용이 저렴한 동남아시아 주변국들로의 생산기지를 이전하게 될 경우 국제 분업 구조에 변화가 발생할 것임

□ 현재 일대일로 관련 중국 주변국들의 경제 구조는 낙후된 농업국가인데, 이들 국가의 경제가 점차 산업 고도화가 진행되면서 중국과 이들 국가와의 경제 관계가 새롭게 구축될 것임

- 주변 국가들의 경제 발전 단계는 다양하고, 농업국가에서 공업화 초기단계까지 다양한데, 일대일로 정책을 추진하면서 이들 국가가 점차 공업화가 심화될 것임
- 중국은 이들 국가의 공업화 고도화에 필요한 투자자금의 지원, 생산설비의 부족 문제 해결, 기술 부족 문제의 해결, 중간재와 부품의

부족 문제를 해결하는데 기여할 수 있음

<표 IV-12> 중국과 일대일로 국가들과의 경제 발전 수준 비교 (2013년 기준)

	1인당 GDP (달러)	GDP (억 달러)	공업/GDP (%)	수출/GDP (%)
중국	6747	9181	43.9	26.2
카자흐스탄	12843	2203	37.8	39.5
타기크스탄	1045	85	26.7	20.2
투르크메니스탄	7112	406	48.4	-
우즈베키스탄	1868	565	32.4	27.7
키리기스스탄	1280	72.3	25.7	47.2
인도네시아	3510	8703	45.7	23.7
말레이시아	10548	3124	40.5	82.9
태국	5674	3872	38.2	70.1
필리핀	2790	2720	31.1	27.9
베트남	1902	1706	38.3	83.9

출처 : ADB와 IMF, 趙江林 2015, p.97 재인용

□ 중국과 중앙아시아 국가들과의 관계는 주로 원자재나 에너지와 제품의 상호 교환이 될 가능성이 큼

- 당분간은 중국은 중앙아시아 국가들에게 공업 제품을 수출하고, 중앙아시아 국가들에게서는 석유나 천연가스 등의 에너지를 수입하는 형태가 될 것임
- 하지만 중앙아시아 국가들과 중국이 산업 분업을 확대하면서 이들 지역의 경제가 본격적으로 성장하면 중국 중서부 지역과 중앙아시아 지역은 새로운 발전의 계기를 마련하게 될 것임
- 이때 중앙아시아 국가들 중에서 일부는 중국 중서부 지역의 발전에 필요한 기술과 자금은 중국 동부 지역에서 '도움(援助)'을 받을 수 있을 것임
- 중국에서는 일부 중앙아시아 국가들은 특수한 "정치"적인 조건을 갖추고 있다고 표현하는데, 이 말은 중국 공산당과 마찬가지로 강력한 중앙집권적 일당 지배체제를 구축하여 정치를 안정화 시키고 있다는 것을 의미하여, 이러한 상황에서 중국과의 협조가 용이하다는 것을 의미함
- 이에 대표적인 경우가 카자흐스탄 회랑으로 카자흐스탄 정부는 정치가 안정화 되어 있고, 이 회랑이 완성될 경우 중국은 안정적인 에너지 자원 공급망을 확보할 뿐만 아니라 수송 비용을 절감하는 효과를 얻을 수

있음

<표 IV-13> 중국과 중앙아시아 국가들과의 협력 산업 예시

카자흐스탄	2018년 아스타나 엑스포 개최 예정 : 관련 인프라 시설과 함께 국가 전반적으로 철도, 도로, 항만, 도시 현대화 등의 사업들이 추진될 계획
우즈베키스탄	가스 플랜트 및 대규모 태양광 발전소 건설
아제르바이잔	대규모 석유화학단지 건설
투르크메니스탄	대규모 가스 플랜트 건설

출처 : 수출입은행 2016

□ 중국과 동남아시아 국가들과의 “일로” 전략은 동아시아 지역의 전통적인 산업 분업 시스템을 개선하고 혁신하는 것임

- 일로 전략을 통해 중국과 동남아시아 국가들이 글로벌 산업 분업의 가치사슬에서의 위치를 새롭게 혁신할 수 있음
- 이를 통해 중국과 동남아시아 주변 국가들은 새로운 경제성장의 원동력을 확보할 수 있을 것임
- 동남아시아 국가들 중에서 아직 산업 발전 수준이 낮은 단계에 있는 국가들의 경우는 전통적인 산업 이전 방식을 사용하지만, 산업발전 수준이 이미 상당한 수준에 도달한 국가의 경우는 중국과 공동으로 혁신적이고 신성장 산업 시스템을 도입할 필요가 있음
- 중국의 동부 연해 지역은 이미 이들 국가와 일정 정도 산업 분업 구조를 구축하고 있음
- 향후 금융, 기초 설비, 제도와 인적 교류 등의 영역에서 중국은 ASEAN 국가들과의 긴밀하고 고도의 융합을 구축해할 필요가 있음
- 중국은 2010년 이미 ASEAN 자유무역지역(FTA)를 형성하였는데, 이는 중국과 ASEAN 지역의 산업 분업 고도화를 완성할 수 있는 조건을 마련하였음. 또한 이들 지역과 위안화 직거래를 완성하였고, 싱가포르를 중심으로 위안화 신 금융합작을 확대하는 것도 도움이 될 것임
- 나아가 “일로” 국가 이외의 지역, 예를 들면 일본, 한국 등과의 합작관계를 긴밀히 하여 “일로” 주변국가와의 공동 발전의 기회로 활용할 필요가 있음

<표 IV-14> 2010년-2020년 중앙아시아 지역의 부문별 인프라건설 수요

부문		금액 (백만 달러)
에너지		167.16
운송		104.48
	공항	1.41
	항구	5.38
	철도	6.03
	도로	91.65
통신		78.62
	전화	4.45
	휴대폰	71,97
	광대역 통신망	2.21
수도 위생		23.40
	수도	8.60
	위생	14.80
총 합계		373.66

출처 : Biswa et. al. 2010, 수출입은행 2016, p.47 재인용

□ 하지만 최근 동남아시아 국가들 중에서는 중국과의 분업 경제협력 관계에서 저임금, 저부가가치, 공해산업의 하청기지로 바뀌는 것에 대해서 거부하고 있는 경우도 있음

- 중국 내 사양 산업(단순 임가공, 저부가가치, 환경오염 산업 등)의 단순 이전에 대한 동남아시아 국가들의 태도는 호의적인 것만은 아님

(6) 일대일로와 중국의 고속철도 산업(수출입은행 2016)

□ 중국의 고속철도는 총 운행구간 거리가 1만 킬로미터를 초과하여 세계 최장운행 국가로 발전하였음

- 나아가 중국정부는 2020년까지 고속철도 운행 노선을 1만8천 킬로미터로 확대할 예정임

□ 중국 고속철도의 기술 수준도 성숙하여 이미 세계 최고 수준에 근접한 것으로 평가되고 있음

- 중국은 당초 독일, 프랑스, 일본, 캐나다 등으로부터 고속철도 관련 기술을 도입하여 고속철도를 운행한 이후 독자적인 기술 개발을 통해 시속 350킬로미터가 넘는 차량의 독자설계 및 운영이 가능
- 2010년 중국이 최초로 독자개발한 CHR380모델은 운영속도 380킬로미터, 최고속도 480킬로미터를 기록
- 세계은행이 발표한 '중국고속철도의 건설원가 분석'에 따르면 중국 고속철도 건설원가는 다른 나라의 30%에 불과하며, 수송원가는 다른

나라의 25~50% 수준에 불과함

□ 중국정부는 고속철도 관련 기술, 풍부한 운영경험 등을 바탕으로 해외 고속철도 수출을 위해 노력하고 있으며, 일대일로 관련 해외사업에서 고속철도가 차지하는 비중이 높음
- 2013년 10월 중국 총리의 태국 방문 시, 고속철도 합작 논의
- 2013년 11월 중국 총리의 루마니아 방문 시, 고속철도 분야 합의
- 2014년 6월 중국 총리 영국 방문 시 고속철도 관련 협력 합의
- 2014년 5월 중국 총리 에티오피아 방문 시 아프리카에 철도 건설을 희망하면서 고속철도 연구개발센터 설립을 제의

□ 하지만 중국의 고속철도 해외 수출은 많은 난관이 존재하는 쉽지 않은 일임
- 고속철도 수출은 단순한 차량의 생산 수출이 아니라 현지 상황에 맞는 운영관리 시스템, 시스템의 신뢰성까지 결합하여 수출해야 하기 때문에 이와 관련된 경험이나 신뢰성 있는 이미지가 충분하지 않은 중국으로서는 어려움이 많음
- 선진국의 경우에는 자국 철도산업을 보호하려는 경향이 강하고, 저개발국은 아직 고속철도를 도입할 만한 경제적 여건이 되지 않은 상태임

(7) 일대일로와 중국의 물류협력 추진

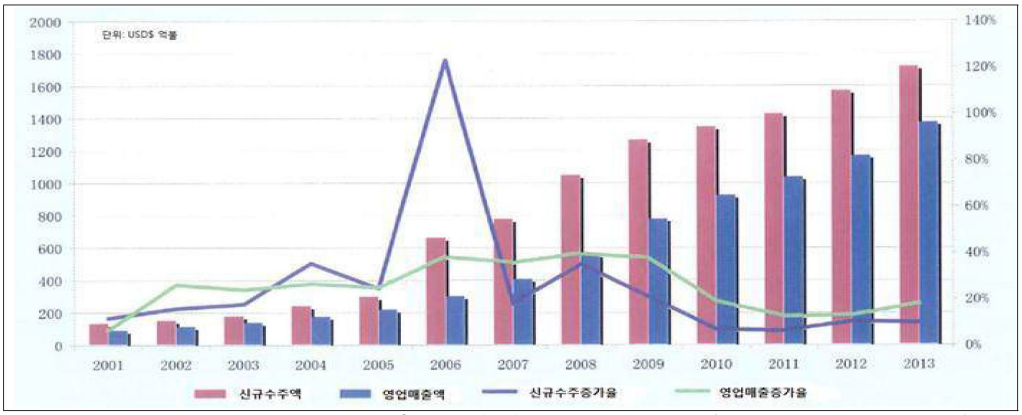
□ 중국은 일대일로를 통해 아시아 지역의 육상, 해상 운송 네트워크를 강화하고, 중국이 역내 물류 허브가 되는 것을 목표로 주변 국가들과 철도 협력을 추진하고 있음
- 현재 중국과 유럽을 연결하는 2개의 화물열차 루트가 개설되었음
- 정저우-우루무치-카자흐스탄-러시아-벨라루스-함부르크(리투아니아) 연결 노선
- 하얼빈-치타-모스크바-함부르크 연결 노선
- 중국에서 몽골을 거쳐 러시아로 연결되는 7000킬로미터의 고속철도를 비롯하여 인근 국가들과 연결되는 고속철도 건설이 추진되고 있음

(8) 일대일로와 중국의 건설 엔지니어링 산업(수출입은행 2014)

□ 중국의 해외 건설 엔지니어링 산업의 해외 수주액은 지속적으로 증가하고 있는 추세임

- 2013년 중국 건설업계의 해외 신규수주액은 전년 대비 9.7% 증가한 1716.3억 달러이고, 해외 건설사업 매출액은 전년 대비 17.6% 증가한 1371억 달러임
- 이는 중국 정부의 적극적인 정책적인 지원, 풍부하고 강력한 자금 동원력, 중국 업체들의 경쟁력 강화 요인에서 기인함

<그림 IV-3> 중국 해외건설 엔지니어링 현황



출처 : 중국 해외 건설엔지니어링 협회 2014, 수출입은행 2014 재인용

□ 특히 대형 국유기업을 중심으로 해외 입찰이 활발하게 진행되고 있음

- 중국 국내의 부동산 시장의 성장이 둔화되면서 해외 건설 수주에 매우 적극적으로 참여하고 있음
- 과거 단순 시공분야 진출에서 BOT, PPP, EPC, DB 등으로 다양화되고 있는데, EPC 형태의 해외 진출은 전체 해외 수주 프로젝트의 35%를 차지할 정도로 기술력이 급성한 것으로 추정됨
- 2013년 중국의 투자 펀드 및 금융 플랫폼을 활용한 사업은 모두 53개국 202개, 금액규모로는 세계 입찰 프로젝트 규모의 22.9%인 1028.2억 달러로 집계되는 등, 중국기업 해외진출은 자금력이 바탕이 되는 것이 큰 요인인 것으로 분석되고 있음

2. 중국 국내 일대일로의 산업 파급 효과

(1) 중국 내 경기 둔화와 인프라 건설 활성화 정책

□ 2015년 이래 중국 국내 경기 둔화로 해외투자보다는 중국 국내 인프라 투자 활성화를 장려하는 정책이 계속적으로 제시되고 있음
- 이는 상대적으로 일대일로 관련 해외투자 추진 속도가 당초의 기대보다 그렇게 빠르게 진행되고 있지 못한 것과는 상반된 모습임

□ 중국이 중국 국내 인프라 건설 활성화를 위해 추진하는 방식은 전세계적으로 사회간접자본 건설에서는 관민합작(官民合作)모델, 일명 PPP 모델이 많이 사용되고 있음
- PPP(Public Private Partnership) 모델이라는 것은 "정부(官)"와 "민간 조직 또는 민간 자본(民)"이 상호 협력하여, 공공 서비스를 제공하거나 사회간접자본 시설(SOC) 등을 건설하는 것을 지칭함
- 쌍방은 문서화된 협정을 기본으로 사전에 특정 프로젝트의 실현을 위한 방식, 이윤 분배 방식 등을 협정 문서로 작성함
- PPP 모델에서는 정부와 민간 자본 사이에 일종의 협력 파트너 관계가 형성되고 협정문을 통해 쌍방의 권리와 의무를 명확히 함
- 일반적으로 정부와 민간 자본이 함께 특수목적회사(SPV: Special Purpose Vehicle)를 설립하여 프로젝트 건설이나 운영을 담당함

□ 중국정부도 정책적으로 사회간접자본 건설을 위해 정부와 민간이 함께 참여하는 PPP 모델을 적극 장려하고 있음
- 2013년 11월, 18기 3중전회(中全會: 중국공산당전국대표대회)에서 "민간 자본이 특허경영(特許經營: Licensed Business) 등 다양한 방식으로 도시 기초 건설사업에 투자하고 운영하는 것을 허용"함
- 2014년 10월 2일 국무원(國務院)의 <지방정부 부채관리강화에 대한 의견>에서 PPP 방식을 사용하여, 정부가 민간투자자들의 투자를 유인하기 위해 장기적이고 "안정적인 수익(穩定收益)"을 보장해야 한다고 제시(國務院發 2014)
- 구체적인 유인정책으로는 특허경영, 합리적인 가격책정(合理定价) 뿐만 아니라 재정보조(財政補貼) 등의 방법까지 제시
- (민간) 투자자들은 정부와 민간이 공동으로 만든 특수목적회사(SPV)에 은행대출, 기업채 발행, PF수익채권, 자산유동화(ABS: asset backed securities) 등의 다양한 방식으로 참여할 수 있음

- 2015년 5월 19일 국무원과 재정부, 발전개혁위원회(發改委), 인민은행이 공동으로 <공공서비스 영역에서 정부와 민간자본의 합작(PPP) 모델을 확대하는 것에 관한 지도의견>을 발표(國辦發 2015)
- 중국 중앙재정부가 출자하여 "중국정부와 민간자본의 합작융자 지원 펀드(中國政府和社會資本合作融資支持基金)"를 설립하여, ① 민간자본이 프로젝트에 참여할 때 자금지원을 용이하게 하고 다양한 장려 보조 정책을 도입하며, ② 지방정부 융자플랫폼(地方融資平台)의 전환(轉型)과 지방정부와 민간자본의 합작(PPP) 프로젝트를 장려하고 유도함
- 중국정부가 추진하는 공공서비스 사업에 대해 세제(稅制) 혜택을 제공하고, 공공서비스 사업에 정부와 민간 자본의 합작(PPP) 프로젝트를 채택할 때 관련 규정에 따라 상응하는 세제 혜택을 제공함
- 지방정부가 손실을 감당할 수 있을 만큼이라는 전제 하에, 투자관리 경험이 있는 금융회사와 공동으로 펀드를 설립하여, (파생금융상품과 같은)구조화 설계를 통해 더 많은 민간 자본의 참여를 유인할 수 있음

□ 이러한 중국정부의 정책에 따라 공공서비스나 사회간접자본 투자에서 PPP를 활성화를 위해, 사모펀드(PEF: Private Equity Fund)형식의 PPP 펀드(PPP基金)를 활용하는 방식이 주목받고 있음
- PPP 펀드는 사모펀드(私募股權投者基金)의 형식으로 조성된 산업투자 펀드임
- 사모펀드라는 것은 통상 49인 이하의 소수의 투자자들로부터 비(非)공개 방식으로 투자자금을 모집하는 것을 지칭하고, 불특정 다수를 대상으로 투자자금을 모집하는 일반 공모(公募)펀드와 대비됨
- PPP 펀드에는 ① PPP 활성화를 유도하기 위한 펀드 (PPP引導基金), ② 정부, ③ 민간 자본이 투자에 참여하여 형성됨

□ 특히, 중국 정부 주도로 설립된 PPP 활성화를 유도하기 위한 펀드(PPP引導基金)는 민간자본의 PPP 참여 활성화를 유도하기 위해 노력하는 역할을 담당
- PPP 활성화를 유도하기 위한 펀드, 일명 PPP 유도펀드(PPP引導基金)는 중앙과 지방의 각급 정부가 펀드를 설립하고 자본을 투입하여 경제전반의 사회간접자본 건설을 활성화하도록 유도함
- PPP 유도펀드를 통해 상급(上級)정부는 PPP 프로젝트에 적극적으로 참여할 수 있도록 유도하고, 현재 프로젝트 진행에 존재하는 부분적인

어려움을 해결하기 위해 노력함

□ 현재 PPP 프로젝트가 활발하게 이루어지고 있는 지역은 “일대일로”와 연관이 있는 지역임
- 또한 PPP가 활발한 프로젝트도 “일대일로”와 관련이 있는 교통 인프라 프로젝트가 많고, 국내 경제 파급효과가 높은 도시 개발 프로젝트도 많음

□ 중국정부가 PPP 활성화를 위해 PPP 유도펀드를 많이 설립하고 있으며, 앞으로 이를 통해 중국내 사회간접자본 건설에 민간 참여가 더욱 확대될 것으로 전망됨
- 2016년 중국 정부공작보고에서 리커창 총리는 “정부와 민간자본의 합작 모델을 완비하고, 1800억 위안의 PPP유도펀드가 엄격하게 법에 따라 이행되고, 민간자본의 사회 참여 열정을 충분히 발휘하도록 하라”고 제시하였음

3. 한국 산업에 대한 파급효과와 전략

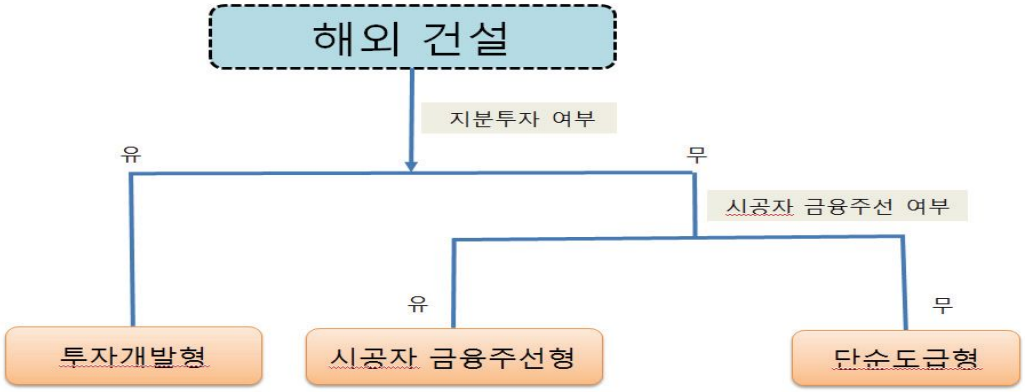
(1) 중국과 제3국 공동 인프라 건설 진출 모델 수립

□ 최근 해외 인프라 건설 사업은 금융자금 조달까지 일체화된 형태로 발전하고 있는데, 중국은 해외투자를 확대하고 있기 때문에 중국과의 협력은 금융자금 조달에서 유리한 상황임
- 해외 인프라 건설은 금융조달 유형에 따라 단순도급형, 시공자 금융주선형, 투자개발형으로 분류되는데, 글로벌 금융위기 이후 금융자금 조달이 어려워지면서 프로젝트 시공자가 금융자금 조달까지 책임지는 투자개발형이 선호됨(이현태 2016)

□ 한국은 해외 인프라 건설의 경험이 풍부하고 기술력이 발달되어 있는 반면 중국은 기술력보다는 자금력이 풍부하여 양국이 제3국 인프라 건설 시장에서 협력의 가능성이 있음
- 해외 인프라 건설에서 단순 시공사가 사업만 담당하는 단순도급형 사업의 경우는 입찰 경쟁이 치열하고 부가가치가 낮은 문제가 있음
- 한국의 해외 인프라 건설에서 중국의 금융기관 또는 AIIB나 실크로드

펀드와 같은 다자은행이 참여하는 투자개발형 인프라 프로젝트를 확대해 나갈 필요가 있음

<그림 IV-4> 해외건설 사업 유형



출처 : 이현태 2016

<표 IV-15> 투자개발형 사업 참여 방식 예시

참여 방식	내용	참여 가능 주체
사업주	공동으로 프로젝트 회사에 지분을 투자하고 사업 전체 총괄	한-중 인프라 기업, 현지 기업
재무적 투자자	프로젝트 회사에 지분을 투자하여 사업 배당 추구	한중 금융기관, 다자은행, ICB
EPC	설계, 조달, 시공의 기성 대금	한중 인프라 기업, 현지 기업
O&M	운영 및 유지 보수	한중 O&M 기업
대주단 참여	대출을 통한 이자 수익	한중 금융기관, 다자은행, ICB

출처 : 이현태 2016. p.227

□ 또한 KSP, EDCF, ODA 등을 활용하여 중앙아시아 수혜국이 관심을 갖는 분야를 위주로 AIIB와의 공동사업 발굴을 검토할 수 있음(수은해외경제 2016)

- KSP 사업을 통해 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 아제르바이잔, 키르기즈 등에 경제특구 운영, 지하소득 양성화, 금융정책 등을 비롯한 다양한 분야에 정책자문을 추진하였음
- EDCF 사업은 아제르바이잔(직업훈련센터, 하수처리장 등 2건), 우즈베기스탄(통신망 현대화, 교육정보화, 국립아동병원 등 7건), 카자흐스탄(통신망 현대화 1건) 등을 대상으로 지원되었음

(2) 중국과 제3국 공동 인프라 투자 지역에 대한 모색

□ 한국과 중국의 일대일로 관련 제3국 공동 인프라 투자 지역의 선정은 양국의 보완관계가 형성되는 지역으로 선정할 필요가 있음

- 한국의 해외 인프라 투자 건설 역량, 중국의 자금력이나 중국 기업 해외진출에 따른 경제적 보완관계, 향후 제3국에서의 한국과 중국의 경제 협력 관계 구축 등을 종합적으로 고려할 필요가 있음

□ 일대일로 주변 국가 중에서 인구가 많고 경제 성장률이 높아 경제성장 잠재력이 높은 지역을 중심으로 공동 인프라 투자 협력 관계를 구축할 필요가 있음

- 이들 지역은 인프라 투자 수요가 크고, 향후 경제 성장에 따른 파급효과가 커서 투자자금의 회수도 용이할 전망임

□ 인구 규모가 크고 인구의 밀집도가 높아 인프라 투자의 파급효과 높은 지역은 중앙아시아 지역보다는 ASEAN 지역이 많음

- 인구가 1억 명 이상인 국가는 인도(4.8억), 인도네시아(1.2억), 파키스탄, 방글라데시, 러시아, 필리핀이 있음
- 이들 지역은 노동 가능 인구가 많은 반면 임금 수준은 상대적으로 낮아 향후 글로벌 제조업 투자가 확대될 가능성이 크고, 이에 따라 인프라 건설이나 산업 고도화에 필요한 설비 투자 수요가 증가할 전망

<표 IV-16> 일대일로 주변 국가 중 인구 규모 상위 분포

인구 수	국가 수	국가명
1억 명 이상	6	인도, 인도네시아, 파키스탄, 방글라데시, 러시아, 필리핀
5000만~1억 명	6	베트남, 이집드, 이란, 터키, 태국, 미얀마
1000만~5000만 명	15	우크라이나, 폴란드, 이라크, 아프카니스탄, 우즈베키스탄, 말레이시아, 사우디아라비아, 네팔, 예멘, 시리아, 스리랑카, 루마니아, 카자흐스탄, 캄보디아, 체코

출처 : 세계은행 2014

□ GDP 규모가 큰 지역은 인도와 러시아가 있으며, 중앙아시아 지역은 에너지 자원 수출이 GDP에서 비중이 높음

- 주변 국가 중 GDP 규모가 1조 달러 이상인 국가는 인도와 러시아가 있음
- GDP 규모가 5000만 달러에서 1조 달러 사이인 국가는 인도네시아,

터키, 사우디아라비아, 폴란드 임

□ 한국과 중국의 일대일로 주변 국가에 대한 투자는 한국의 경우는 ASEAN 지역에 대한 투자 비중이 높은 반면 중국의 경우는 ASEAN 지역에 대한 투자 비중이 높기는 하지만 지역적으로 분산되어 있는 편임
- 한국은 베트남을 제외하고는 투자 규모가 크지 않는 반면 중국은 한국에 비해 투자 규모가 큼

<표 IV-17> 한국과 중국의 일대일로 주변국에 대한 직접투자 분포

(2014년 flow 기준)

	한국		중국	
	국가	투자금액(억 달러)	국가	투자금액(억 달러)
1	베트남	21.00	싱가포르	28.14
2	싱가포르	8.74	인도네시아	12.71
3	사우디아라비아	8.64	라오스	10.27
4	인도네시아	8.10	파키스탄	10.14
5	미얀마	4.62	태국	8.39
6	인도	3.41	UAE	7.05
7	말레이시아	2.79	러시아	6.34
8	카자흐스탄	2.22	이란	5.93
9	러시아	1.35	말레이시아	5.21
10	태국	1.29	몽골	5.03
11	필리핀	1.10	캄보디아	4.38
12	터키	1.06	미얀마	3.43
13	폴란드	1.03	베트남	3.33
14	라오스	0.91	인도	3.17
15	캄보디아	0.89	필리핀	2.25

출처 : CEIC 데이터베이스, 장철인 2016, p.241 재인용

(3) 중국내 인프라 건설에 대한 한국의 참여 방안 모색

□ 중국은 일대일로 관련 국내 인프라 투자를 확대하고 있는데, 한국이 참여할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음.
- 2015년 이래 중국은 해외 투자보다는 중국 국내 투자를 유도하여 중국 경기 부양에 기여할 수 있도록 다양한 중국 내 인프라 투자 유인 정책을 도입하고 있는데, 한국도 이러한 중국내 인프라 투자에 참여할 수 있는 방안을 고민해 보아야 함

□ 다만 중국은 중국 정부의 중국내 인프라 투자에서 WTO 국제 조달협약에

가입하지 않아 국제 입찰을 통한 경쟁이 아니라 중국 기업, 특히 국유기업에 대한 수의 계약 형태로 조달이 이루어지는 문제가 있음

- 중국은 WTO 국제 조달협약에는 가입하지 않아 정부 주도의 프로젝트에서 직접적인 정부조달에서의 경쟁 입찰 등의 기회가 적음
- 더구나 국유기업에 대한 조달은 일종의 국유기업 지원 정책의 수단으로 활용되면서 중국 정부가 이를 전략적으로 활용하는 측면이 있음
- 다만 최근 중국내 인프라 투자에 민간 부문의 참여를 확대하는 유인정책을 도입하면서 이러한 정부조달 부문에서도 민간의 참여가 가능해지고 있기 때문에 중국 기업과의 합작이나 중국내 한국 기업을 통한 인프라 사업에 대한 정부조달에 참여할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음

□ 중국내 인프라 건설 사업에 참여하기 위해서는 중국진출 한국계 금융사나 중국 합작 파트너와 함께 특수목적회사(SPC)를 설립하는 등 PPP(관민합작프로젝트) 방식으로 참여할 필요가 있음

- 중국이 중국내 인프라 건설 사업 확대를 위해 PPP유도펀드를 도입하는 등 민간의 참여를 유도하고 있기 때문에 이를 적극적으로 활용하기 위해 중국측 파트너와 한국의 투자자들, 그리고 한국의 건설사나 한국정부의 기관들이 함께 참여하는 PPP 건설을 위한 특수목적회사(SPC) 설립이 유리함

(4) 한국과 중국을 연결하는 일대일로 인프라 사업의 개발

□ 경제적 관계가 밀접한 한국과 중국을 연결하는 인프라 건설 사업을 개발하고 이를 다자은행과 함께 추진하는 방안을 고려할 필요가 있음

- 이를 위해 한-중 열차 페리나 한-중 터널 등 인프라 사업 개발의 타당성을 면밀히 검토하고 실현 가능성이나 그 파급효과를 점검할 필요가 있음

(5) AIIB나 다양한 금융조달 모델을 활용하여 해외 인프라 공동 투자

□ 한국과 중국이 공동으로 해외 인프라 공동 투자를 추진할 수 있도록 협력의 기반을 구축할 필요가 있음

- 중국이 주도한 인프라 건설 투자에 참여하거나 한국도 해외 인프라 투자를 위한 한국 정부 주도의 펀드를 조성하는 등의 방안을 마련

<표 IV-18> 실크로드 펀드 사업 현황

시기	사업 국가	명칭	중국	상대방
15년 4월	파키스탄	karot댐 건설(MOU)	실크로드기금싼샤그룹 EXIM, CDB	PPIB
15년 9월	러시아	투자협력 MOU	실크로드기금	Vneshecon om bank
15년 12월	카자흐스탄	중국-카자흐스탄 산업역량협정펀드(FA)	실크로드기금 (20억$투자)	KAZNEX INVEST JSC.
15년 12월	카자흐스탄	산업역량, 혁신, IT 협력(MOU)	실크로드기금	BAITEREK JSC
15년12월	러시아	야말 LNG	실크로드기금	노바텍
16년 1월	UAE, 이집트, 중동	Hassyan 화력발전소, Dairut 천연가스발전소		사우디 ACWA Power
16년 6월	독일	친환경 그린에너지 협력기본협정(FA)	실크로드기금BEHL	EEW
16년 6월	유라시아	전략 및 운영 협력 MOU	실크로드기금	EBRD
16년 6월	세르비아	세르비아 신에너지 공동투자개발프로젝트 MOU	실크로드기금	세르비아 정부

출처 : 실크로드펀드 홈페이지, 대외경제정책연구원 2016, p.25 재인용

□ 현재 AIIB 인프라 투자사업에 북한 지역에 대한 인프라 투자가 포함되기는 불가능한 상황이지만, 동북아 개발은행이나 실크로드 펀드나 국가개발은행을 활용하는 등 중국 정부 주도의 개발 자금을 활용하는 방안도 고려할 필요가 있음

- 실크로드 펀드(Silk Road Fund, 絲路基金)의 경우 2014년 12월 설립되었는데, 중국의 중국국가외환관리국(國家外匯管理局)이 65억 달러, 중국수출입은행(中國進出口銀行)이 15억 달러, 중국투자유한책임공사(中國投資有限責任公司)가 15억 달러, 국가개발은행(國家開發銀行)이 5억 달러를 공동으로 출자한 초기 자본금 100억 달러로 조성되었고 향후 400억 달러까지 펀드 규모를 확대할 계획임
- 실크로드 펀드는 중국정부의 의사결정에 따라 북한 지역 인프라 건설에 대한 투자도 가능할 수 있기 때문에 한국과 공동으로 투자가 가능

V. 한국의 대응 방향

1. 일대일로 관련 대응 방안

(1) 정책적 대응 방안

□ 일대일로의 장기플랜 속성을 감안한 대응

- 일대일로는 시진핑 정부의 '두 개의 백년' 비전 실현을 위한 과제임을 강조한 만큼 짧게는 2021년, 길게는 2049년을 겨냥한 장기 프로젝트가 될 가능성을 시사하고 있음. 따라서 일대일로는 중국의 부상과정과 함께 다양한 지역과 형태로 확장적으로 변화 발전할 가능성이 있다는 점을 십분 고려하여 장기적인 시각에서 협력의 공간을 확보하려는 대응 방안을 고려해야 함
- 당장은 한반도의 지정학적 리스크로 인해 일대일로를 통한 중국과의 협력 공간이 위축되어 있지만 일대일로는 결국 중국의 부상 실현을 위한 신성장동력 모색의 프로젝트라는 점을 감안하여 향후 다양한 방식으로 다양한 지역에서 추진될 가능성을 상정하고 장기적인 시각에서 점진적으로 협력의 공간을 재생산해내는 대응 방안을 구상할 필요가 있음

□ 일대와 일로의 차별적 대응

- 일대와 일로는 시진핑 정부가 동시에 제의 추진하면서 동일시하게 되는 착시 현상을 초래할 가능성이 있음. 그런데 실제로는 일대와 일로는 협력의 대상, 내용, 전략적 함의, 기회와 도전 요인 모두 상이한 별개의 두 개의 프로젝트이라는 점을 십분 고려하여 두 프로젝트에 대해 상이한 차별적 대응 방안 마련이 필요함
- 육상실크로드는 중국 공산당의 중요한 정치, 사회적 현안, 즉 지역 격차의 완화, 소수민족의 불만 등의 문제 해결을 통한 집권의 정당성과 국가 통합성 강화와 관련하여 매우 중요한 정치적 함의를 지니고 있음. 아울러 국경지역의 불안정 문제 해결에도 상당한 기여가 있을 것이라는 전략적 기대도 있음
- 반면에 경제적 측면에서는 현실적으로 주요 협력 대상인 중앙아시아국가들의 경제여건이 좋지 않아 경제협력의 동인이 크지 않고 이 지역 정세도 불안정하여 투자 리스크가 큼. 중국의 대외무역에서 차지하는 비율은 4.0%에 불과함. 그리고 지역특성상 인프라 건설의 비용 대비 효율성도 의문시됨. 즉 이 지역은 인구도 희소하고 경제도 낙후되어 있어 대규모 기간산업 투자에 따른 수익의

기대가 크지 않으며, 투자대비 수익은 적고 투자회수 기간도 길고 위험성도 큰 것으로 판단하고 있음. 이미 대부분이 물류가 실제 내몽고를 경유하는 러시아 횡단철도를 통해 소화되고 있기도 함

- 중앙아시아 상당수 국가들은 향후 20년간 정치 불안정이 지속될 가능성이 높으며, 아울러 중앙정부의 지방세력, 분리주의자, 테러에 대한 통제가 취약하며 정부간 신변 안전 보장 협력이 용이치 않은 것으로 판단하고 있음. 중국정부는 이들 국가의 새로운 지도부가 안정화될 때까지는 본격적인 사업 추진에 신중한 입장을 견지할 가능성이 높음
- 따라서 중국정부는 육상실크로드의 경우 정치적, 전략적 고려를 우선시하면서 상대적으로 해상실크로드에 비해 더 장기적인 맥락에서 사업을 추진 전개해갈 가능성이 높음. 다만 육상 실크로드의 경우 에너지 분야에서의 협력은 상대적으로 우선적으로 중점을 둘 가능성이 있음
- 반면에 동남아 지역은 상대적으로 기업과 개인이 경제활동하기에 비교적 안전한 곳임. 중앙정부의 통제력이 비교적 유지되고 있으며 정부 간 협력을 통해 투자 기업과 개인 신변 안전을 보장받을 수 있음
- 동남아 지역은 철도, 항구, 광산 건설 등 분양에서의 중국의 자본투자가 활발하게 이루어지고 있으며, 아세안 국가들은 이미 중국의 대외무역에서 42.6%(2014년)를 차지하고 있음. 이 지역에서 중국이 수주한 대형 프로젝트는 81억 달러(2012)에 달하고 있으며 이미 상당수 중국의 중소기업이 진출하여 비교적 성공적으로 안착하고 있음
- 시진핑 정부의 주요한 국정과제중의 하나가 '해양강국 건설'에 있음을 감안할 때 정책적 추진 동력도 강하게 작용할 것으로 예상됨. 현재 중국 무역의 95%는 해양을 통해 이루어지고 있기 때문에 중국의 입장에서는 동남아지역을 경유하여 해양으로 진출하는 것은 중요한 경제적 의미를 갖고 있음. 중국은 이미 1990년대부터 아세안 국가들과 해상실크로드의 사전 작업이라 할 수 있는 다양한 유형의 소지역 경제협력과 경제회랑 건설을 추진해온 경험과 노하우가 축적되어 있음

□ 한국의 지경제적 가치와 영향력 제고

- 중국의 전략구상의 중심이 서진하는 동시에 지경학적 중심으로 이전되는 것이 현실화된다면 여전히 지정학적 안보 부담을 안고 있는 한반도는 중국의 새로운 구상에 중요한 협력 대상이기 보다는 중국의 발전구상에 발목을 잡지 않도록 안정적으로 현상을 유지해야 하는

대상으로 인식될 가능성이 있음. 따라서 한국의 입장에서는 중국의 이러한 새로운 성장 동력을 모색하는 구상에 중요한 협력 대상으로 전략적 가치를 확보할 수 있는 전향적이며 전략적인 외교 구상이 제시될 필요가 있음

- 한국이 유라시아 이니셔티브와 일대일로 구상을 연계하려는 시도가 단지 외교적 수사에 머물지 않게 하기 위해서는 중국이 한국의 지경학적 중요성을 재인식할 수 있게 하는 환경과 조건을 조성하려는 새로운 돌파구 마련이 필요하다. 예컨대 상대적으로 중국내의 낙후지역이면서 자칫 일대일로 구상에서 소외될 가능성이 있는 중국 동북지역과 한반도사이에 경제협력지대를 조성하기 위해서 우선 남북한 간의 경제협력의 기반을 적극적으로 조성해갈 필요가 있음
- 중국 일대일로 구상의 중요한 협력 파트너인 연선국가들 즉 중앙아시아와 아세안 국가들과의 협력을 강화해 가는 외교 지형의 확장도 중요한 의미가 있음. 즉 연선국가들과의 긴밀한 연계를 통해 향후 중국과의 경쟁이나 협력에서 협상력을 확보할 필요가 있음
- 특히 중국의 입장에서 일대와 일로 가운데 외형적으로는 일대에 대한 기대와 관심이 커 보이지만 현실적으로 경제적 수요와 실현 가능성은 오히려 일로가 앞서있는 만큼 향후 일로에서의 사업 진행이 선행될 가능성을 주시할 필요가 있음. 중국은 여전히 물류의 상대부분을 해양에 의존하고 있어 인프라 사업 가운데 동남아지역에서의 항구 건설이 중요하며 중앙아시아에 비해 동남아지역은 정세도 안정적이고 인프라 기반도 앞서있으며 결정적으로 인도네시아, 싱가폴 등 중국과의 협력 필요성과 의지가 강한 국가들이 존재함. 따라서 한국 역시 유라시아 이니셔티브와의 연계라는 정치적 맥락을 넘어서 경제적 측면에서 일대일로를 판단하고 협력 방안을 모색할 필요가 있음

1) 기회 요인과 도전 요인 검토에 따른 기본 대응 방향

(가) 기존 대응 검토

□ 한국 정부는 AIIB 출범을 한국 기업의 해외 건설 시장 점유율을 2014년 11.8%(약 159억 달러)에서 2020년 20%(약 350억 달러)대로 증대시키는 계기로 활용하기 위해 노력하고 있음

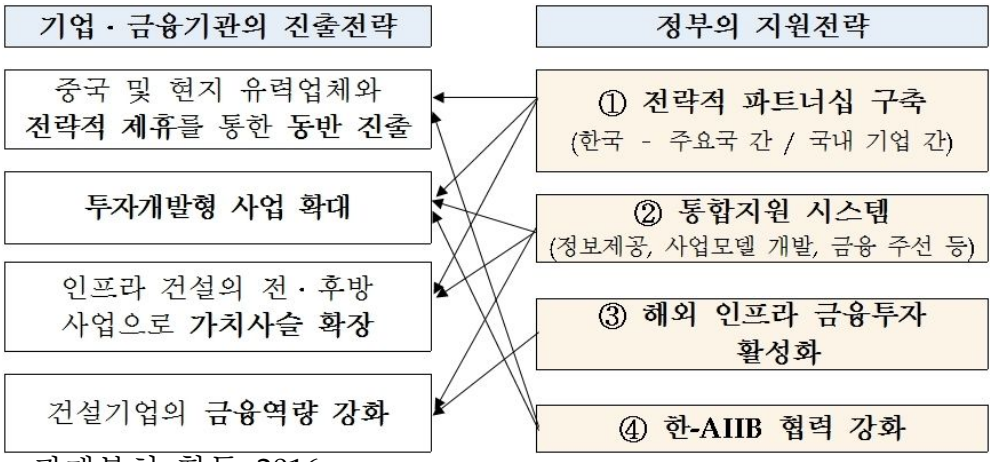
- 한국 정부는 더 나아가 해외 인프라 시장 참여 확대를 경제 도약의

새로운 전기로 삼으려는 의지를 표명하였음

□ 이를 위해 2016년 5월 한국 정부는 제179차 대외경제장관회의에서 'AIIB 출범 계기 아시아 인프라 시장 진출 활성화 방안'을 확정했다고 발표한 바 있음(<그림 IV-1> 참조)

- 이 회의에서 한국 정부는 4가지 중점 추진 방안을 확정했는데, 전략적 파트너십 구축, 통합 지원 시스템 구축, 해외 인프라 금융투자 활성화, 한·AIIB 협력 강화 등이 그것임
- 이는 4대 중점 추진 방안을 중심으로 정부의 지원 전략을 체계화함으로써 기업 및 금융 기관이 해외 진출이 활성화할 수 있도록 돕겠다는 의도임

<그림 V-1> AIIB 출범 계기 아시아 인프라 시장 진출 활성화 방안



출처 : 관계부처 합동 2016

□ 대응 방안의 핵심은 사업 진출 기회의 확대를 위해 국내적으로는 금융 역량을 강화하고, 대외적으로는 중국 및 주요국 간 정부 차원의 파트너십을 형성하며, 민간 차원의 협력을 촉진하기 위한 지원을 제공하겠다는 것임

□ 이러한 방안은 다양한 행위자들이 서로 다차원적으로 협력할 수 있는 장을 제공한다는 점에서 의미가 있는 것으로 평가됨

□ 그러나 단기적 관점에서 사업을 발굴하기 위한 노력과 일대일로 및 AIIB를 계기로 발생한 기회들을 보다 체계적으로 활용할 수 있는 제도적

방안들을 함께 모색할 필요가 있음

- 제도적 방안의 기본 방향은 일대일로와 AIIB에 대한 아시아 국가들의 기대와 우려를 해소할 수 있는 행위자로서 한국의 역할을 부각하는 것임

□ 이를 위해 무엇보다 일대일로를 추진하는 중국의 국내 기관들을 활용한 통합 전략에 대한 면밀한 분석이 선행되어야 할 것임

□ 원조-투자의 한국형 모델 제시 및 확산을 위해 체계적인 노력을 해야 할 것임

- 일대일로와 AIIB가 갖는 또 하나의 의미는 개발 사업의 추진 속도를 높이고 절차를 대폭 간소화한다는 점을 고려할 때, 한국도 이에 대한 제도적 개선책을 마련할 필요가 있음
- 일본이 원조와 관련된 국내 절차를 개선하고, ADB의 개혁을 추진하는 것도 이러한 맥락임
- 한국 정부는 특히 원조-투자 간 유기적 협조를 촉진하는 방안을 체계적으로 모색하고, 이를 한국형 원조-투자 모델로 제시할 필요가 있음
- 이는 한국형 원조-투자 모델을 브랜드화하는 효과는 물론, 장기적으로 AIIB가 사업 모델을 구축하는 과정에서 일정한 영향을 미치는 효과가 있을 것으로 기대됨

2) 중국 및 아시아 국가들 사이의 중개자 역할

□ 대다수 아시아 국가에서 일대일로의 수혜자가 될 것이라는 기대가 광범위하게 확산되어 있는 것은 사실이나, 이 가운데 상당수 국가들은 과잉 생산 능력의 이전, 지속가능한 발전에 미치는 영향, 과도한 경제적 의존, 영토 분쟁 등 외교 관계의 악화 등 다양한 문제에 대한 우려를 하고 있는 것이 사실임

- 이러한 측면에서 매개자로서 한국의 역할을 역내 국가들에게 적극적으로 설득할 필요가 있음
- 한-중-아세안, 한-중-중앙아시아, 한-중-중동 삼각 협력의 틀 속에서 한국이 할 수 있는 역할을 구체화시켜 나갈 필요가 있음

□ 개별 사업 수주를 위한 개별적 접근보다 중국 및 아시아 국가들과 민관 협력을 위한 논의를 할 수 있는 제도적 채널을 구성할 필요가 있음

- 동남아시아 국가들이 아세안-중 연결성 협력 위원회를 통하여 제도적 협력을 추진하고 있듯이, 한국도 중국 및 아세안과 양자 차원 또는 소다자 차원의 위원회를 설립할 필요가 있음
- 중국과 아세안이 이미 발굴한 사업에 한국이 뒤늦게 참여하는 방식보다, 제도적 채널을 통해 아세안 국가들과 사업 발굴 단계에서부터 긴밀하게 협력하고, 중국 측에 사업 제안을 하는 방식을 취할 수도 있음
- 한국 기업과 금융기관들도 사업 발굴 단계부터 참여하는 것이 수익성을 제고하는 데 도움이 될 것이기 때문에, 정부는 다양한 제도적 장치를 형성하는 것이 필요함

3) 일대일로와 AIIB 연계의 전략적 활용

□ AIIB가 일대일로의 재원 조달 채널의 성격이 있으므로 AIIB에 대한 영향력을 유지·확대하는 노력이 필요함

- 홍기택 부총재 사임으로 인해 당초 한국이 담당하기로 되어 있던 고위직을 확보하기 어렵게 되었기 때문에 이에 대한 대안을 시급히 마련할 필요가 있음
- AIIB가 향후 인력을 700명 선까지 지속적으로 늘릴 것으로 예상되는 만큼, ADB, 세계은행 등에서 개발 및 투자 업무에 대한 전문성을 축적한 이 실무 인력을 AIIB에 충원되도록 하는 정부 차원의 노력이 필요함
- 개별 분야의 전문 인력 및 실무 인력에 대한 데이터베이스를 구축해서 AIIB의 충원 계획을 상시적으로 논의하는 방식을 추진해야 할 것임

□ 일대일로와 AIIB가 연계되는 방식에 대해 지속적으로 모니터링을 하고, 그에 기반한 대응 방안을 수립해야 할 것임

- 일대일로는 대외적 AIIB와 SRF, 국내적으로 국가개발은행 및 수출입은행뿐 아니라, 민간 금융기관들의 직간접적인 참여를 통해 진행될 것이기 때문에, 중국 정부가 이들 사이의 연계를 구성하는 방식을 지속적으로 관찰하고, 그에 따른 대응 전략을 마련할 필요가 있음

□ AIIB 승인한 4개 사업 가운데 AIIB가 방글라데시 정부 사이에 체결된 사업에 대한 지속적인 모니터링을 할 필요가 있음

- 타 사업은 AIIB가 세계은행, ADB, EBRD가 발굴한 사업에 참여하여 보완적 역할을 하는 반면, AIIB가 방글라데시 정부와 단독으로 체결하였기 때문에 향후 AIIB의 사업 추진 방식, 더 나아가 중국 정부의 AIIB 활용 방식 또는 일대일로 운영 방식을 가름할 수 있는 시금석이 될 가능성이 있음

□ 중국과 일본 및 AIIB와 ADB의 경쟁 구도를 전략적으로 활용할 필요가 있음

- 일본 정부가 수준 높은 인프라 사업을 명분으로 1,100억 달러를 아시아 국가들에게 제공하겠다고 선언하는 한편, ADB와이 협력을 강화한 데서 나타나듯이, 일대일로와 AIIB의 활동에 대한 분석을 보다 입체적으로 할 필요가 있음
- 아시아 국가들이 이러한 구도를 어떻게 활용하는지에 대해서도 예의주시할 필요가 있음

2 산업적 차원의 대응 방안

(1) 일대일로 파급 효과 검토에 따른 참여 방안

□ 중국이 추진하고 있는 일대일로 사업은 중국 국내의 상황, 국제 정치경제적 상황의 변화에 따라 변화 발전하고 있기 때문에 지속적인 변화의 트렌드와 중점 추진 방향에 대한 연구가 필요함

- 예를 들면 기존 ASEAN 지역과의 협력사업이나 중국내 각 성의 인프라 투자 사업들이 일대일로라는 플랫폼에 포함되고 있으며, 일대일로 주변 지역에 대한 정의도 점차 확대되고 있는 상황임
- 다만 일대일로의 기본적인 추진 방향성이나 정부의 정책의지는 이미 확립된 상황이기 때문에 향후 큰 변화는 없을 것으로 전망됨

□ 특히 2015년 하반기 이후 중국 정부가 중국 기업들의 해외진출이나 위안화 국제화 등 해외부문에 대한 투자뿐만 아니라, 중국 국내 인프라 투자확대에도 많은 정책적 비중을 부여하고 있다는 측면을 주목할 필요가 있음

- 2015년 이래 중국 국내 경제 상황이 악화되면서 다양한 인센티브를 부여하여 중국 국내 인프라 투자를 유도하고 있는 상황이기 때문에 중국 국내의 금융기관이나 민간 투자자금의 투자가 중국 국내 투자에 주목하고 있음
- 이는 중국의 일대일로 추진이 해외 일대일로 투자와 중국 국내 변경지역의 일대일로 투자를 정책적 중요도의 부여에서 전략적 우선 추진이 변화될 수도 있음을 의미하는 것이고, 한국이 일대일로 정책의 대응 방안을 모색할 경우에도 반드시 고려해야할 측면임

□ 장기적으로 일대일로 추진에 따라 중국과 주변 지역의 국제 분업 구조는 강화될 것으로 예상되는데, 이에 따라 한국의 對중국, 對ASEAN 지역의 경제-무역 관계의 변화를 예측하고 이에 대응 전략을 마련할 필요가 있음
- 중국의 임금상승과 생산비용 증가로 중국 기업들의 일대일로 주변 지역으로 생산기지 이전이 지속적으로 확대될 것이고, 이들 주변지역의 일대일로 인프라 건설로 이러한 생산기지 이전이 더욱 용이해질 수 있음
- 중국 기업의 저임금, 저부가가치 산업의 일대일로 주변 지역으로 생산기지 이전이나 일대일로 주변 지역의 산업구조 고도화는 중국 국내 기업의 산업구조 고도화를 견인하게 될 것임
- 이로 인해 한국 기업들의 대중국 수출이나 대아세안 수출에 변화가 발생할 가능성에 주목해야 함

□ 향후 한국의 해외 인프라 건설사업 추진에서 중국과 경쟁관계가 아니라 협력관계를 구축하는 것을 긍정적으로 검토할 필요가 있음
- 한국의 인프라 건설이나 토목건설 등이 과거와 같은 단순 도급이나 시공으로 매출을 확대하는 방향으로 진행될 경우 중국과의 경쟁이 격화되면서 수익률이 낮아질 가능성이 큼
- 반면 한국의 풍부한 해외 인프라 건설의 경험을 활용하면서, 중국의 풍부한 자금력을 결합하여 제3국 인프라 건설 시장에서 협력관계를 구축하는 것을 검토할 필요가 있음
- 이러한 중국과의 협력관계가 구축될 경우 단수 시공만을 담당하는 경우가 아니라 자금조달까지 책임지는 투자개발형 사업을 완성하여 부가가치를 높일 수 있음

□ 한국과 중국의 해외 인프라 투자에서 지역별로는 사회간접자본 건설의 기대수익률이 상대적으로 높은 ASEAN 지역에 보다 주목할 필요가 있음

- ASEAN 지역은 인구 규모, 인구 밀집도, 향후 성장 가능성 면에서 사회간접자본 건설의 기대수익률이 높고, 중국 기업들의 해외진출에 따른 산업 고도화도 빠르게 진행될 가능성이 높음
- 나아가 ASEAN 지역은 한국 기업들이 기존에 구축한 경제적 기반과 신뢰 관계를 활용하여 중국측 파트너와 협력관계를 구축할 때 보다 유리한 기반을 가지고 있음

□ 반면 중동 지역의 인프라 건설은 기대 수익률이 높지 않은 반면 에너지 원자재의 확보가 더욱 중요한 전략적 목표가 될 수 있음

- 특히 이러한 기대수익률이 낮은 불확실한 프로젝트의 진행 과정에서 AIIB와 같은 다자은행(MDB)과의 협력관계 구축이 매우 중요함

2) 민관 협력 방안

□ 글로벌 인프라 건설 시장에서는 PPP(민관협력)사업을 통한 인프라 건설이 활발하게 진행되고 있기 때문에 한국의 해외 인프라 사업 진출을 확대할 수 있는 민관협력 펀드 등 다양한 협력 모델을 준비할 필요가 있음

- 중국이 주도하는 인프라건설 투자에 참여하거나 한국 주도의 해외 인프라 건설 투자 펀드 등 다양한 PPP 모델을 마련할 필요가 있음

□ 뿐만 아니라 최근 중국내 인프라 건설 사업이 확대되고 있고, 이 과정에서 민간자본이 적극적으로 인프라 건설 사업에 참여할 수 있도록 다양한 우대정책이 도입되고 있는데, 이를 활용할 수 있는 방안을 모색할 필요가 있음

- 중국내 인프라 건설 사업에 한국이 참여하기 위해서는 중국진출 한국계 금융사나 중국 합작 파트너와 함께 특수목적회사(SPC)를 설립하는 등 PPP 방식으로 참여하는 것이 필요함

VI. 결론 및 정책적 시사점

□ 일대와 일로 사이의 차별성을 체계적으로 검토하여, 이를 바탕으로 차별화된 대응 전략을 수립해야 함

- 중국 정부가 거버넌스가 취약한 일대 사업에 대해서는 전략적 관점에서 접근할 가능성이 상대적으로 높은 반면, 일로 사업은 경제성을 더 고려할 가능성이 높음
- 이러한 성격을 감안하여 일대와 일로의 성격에 부합하는 맞춤형 전략을 수립할 필요가 있음
- 달리 말하자면, 중국의 일대일로 추진과정에서 정치적 요인의 역할이 점증하는 시기에는 중앙아시아 지역을 포함하는 일대 지역에 우선순위를 두는 전략적, 정책적 관점이 필요함
  그러나 중국의 일대일로 추진과정에서 경제적 요인이 강조되는 시기에는 동남아를 포함하여 일로 지역에 대한 우리산업계와 정부의 관심을 높이면서 대응해야 할 것임

□ 중국 정부가 일대일로를 추진하는 과정에서 매우 중요한 내부적 차원이 중국의 중앙정부와 지방정부간의 교섭과 협상과정이라고 할 수 있음.

- 일대일로는 중국의 지역별 격차해소를 위한 인프라 구축 프로젝트로서의 성격을 강하게 갖고 있으므로, 우리는 일대일로를 대응하는 과정에서 중국의 중앙-지방 정부 사이에서 벌어지는 교섭과정에 대해서 매우 긴밀하게 대응할 필요가 있음
- 달리 말해, 일대일로에 관한 분석과 정책을 수립하는 우리 정부 기관들은 중국의 핵심 지방정부들의 동태에 관한 분석과 정보를 공유하는 협의체를 공식적으로 운영할 필요가 있음

□ 중국은 일대일로와 AIIB를 통하여, 단기적으로는 기존 다자개발 질서와의 조화 및 보완적 역할을 강조하지만, 차별화를 시도하는 요소 역시 없지 않으므로 이에 대한 대응 전략을 강구할 필요가 있음

- 새로운 행위자로서 중국의 부상은 기존 다자개발질서의 변화 압력으로

작용할 가능성이 있으므로 중국을 기존 질서 안으로 효과적으로 유도하는 한편, 기존 질서의 변화 방향을 함께 제시할 필요가 있음

□ 일대일로에 대한 단기적 또는 부분적 대응 방안의 수립하는 데 과도한 노력을 투입하기보다는 미중일 관계의 변화 방향과 동남아 국가들의 대응 양상을 면밀히 추적하는 등 일대일로 및 AIIB에 대한 분석을 보다 입체화하여 수행할 필요가 있음

- 다시 말해, 중국 정부의 일대일로 추진방향, 주변국들의 대응전략 등에 관한 정보와 지식을 통합적으로 축적하고 그에 따른 우리 산업계와 정부의 정책대응을 총괄적으로 운영하는 일대일로 전략센터를 정부 내에 설치, 운영할 필요가 있다고 할 수 있음
- 일대일로의 사업진행과정에서, 중국 정부로서는 사실 한국이 수많은 국가들과 중국 사이에서 일종의 중간 매개자 역할을 적극적으로 해주기를 바라고 있기도 하며, 또한 우리로서도 이러한 중간 매개자 역할을 적극적으로 감당함으로써, 일대일로 프로젝트에 따른 경제적, 정치적 역할의 확대를 꾀할 수 있음
- 이와 관련하여, 우리 정부와 산업계는 중국이 제시하는 일대일로의 개념을 넘어서, 해당 사업대상 국가들이 거부감을 느끼지 않고, 또한 미국과 일본 정부의 협력을 끌어낼 수도 있는 일대일로의 대안적 개념을 제시할 필요가 크다고 할 수 있음. “지역의 통합”, “길이 나는 곳에 평화와 번영이 찾아온다”와 같은 개념들을 고려할 수 있으나, 우리 정부와 산업계는 일대일로에 관한 정보, 지식을 꾸준히 축적하면서 이러한 대안적 개념을 시의성있게 개발하고 이러한 대안 개념들을 중국 정부, 산업계와 여러 관련 국가들에 전파할 수 있는 다양한 소통통로(국제 세미나, 트랙TWO 대화 등)를 확보, 유지할 필요가 있음
- 이런 관점에서 중국의 정부관계자, 업계 관계자 및 동남아 및 중앙아시아 여러 국가들의 정부관계자, 업계 관계자들이 두루 참여하는 아시아 인프라협력 포럼(가칭)을 창설하고 서울에서 정기적으로 이를 개최하면서 일대일로와 관련한 정보와 지식을 공유하고, 정책적인 공감대를 넓혀가는 국제적 정책지식 플랫폼으로 활용할 필요가 있음

참고문헌

[국내문헌]

관계부처 합동. 2016. 『AIIB 출범 계기 아시아 인프라시장 진출 활성화 방안』2월 25일

김유리. 2016. “AIIB 설립을 통해 본 아시아 다자금융협력 체제의 진화: 역내 다자개발은행 구도의 변화와 한국.” 『국제・지역연구』 25(2): 31-62.

대외경제정책연권. 2016. 『중국 주도의 신금융질서 태동과 한국의 대응방안, 대외경제정책연구원 연구보고서』

박월라・최의현. 2011. 『중국기업의 해외직접투자 현황과 시사점』. 대외경제정책연구원 연구자료. 11-22: 17-19.

수출입은행 북경사무소. 2014. “중국 건설 엔지니어링 업계의 해외진출 현황”, 2014년 10월 30일

수출입은행 상해사무소. 2014. “중국의 고속철도 현황 및 해외입찰 동향”, 2014년 11월.

수출입은행. 2016. “AIIB 출범과 한-중앙아시아 인프라 협력 방안”, 수은해외경제, 2016년 여름호, 한국수출입은행

이현태 2016. “제3국 인프라 시장에서의 한중 공동진출 방안”, 『한중 FTA 시대의 한중 신경제협력 모색』, 2016년8월23일 KIEP-AMR 공동세미나 자료집

이현태・김준영. 2016. AIIB 발전 전망과 정책적 시사점. KIEP 오늘의 세계경제. 대외경제정책연구원.

원동욱. 2016. “일대일로 추진방향과 한국의 대응.” 『CSF 이슈분석』. March 31.

이지용. 2016. “일대일로 전략의 국내 정치경제적 배경.” 이승주 편. 『일대일로: 중국과 아시아』. 명인문화사. pp. 39-60.

이동률. 2015. “중국 시진핑 정부의 대러시아 관계발전의 동인과 한계.” 『중국연구』 제64권. pp. 338-340.

_____. 2016. “시진핑 체제의 신외교전략과 ‘일대일로’.” 이승주 편.

『일대일로: 중국과 아시아』. 명인문화사. pp. 11-38.
장철인. 2016. “한-중 양국과 제3국 간 협력에 관한 국가별 연구”, 『한중 FTA 시대의 한중 신경제협력 모색』, 2016년8월23일 KIEP-AMR 공동세미나 자료집
KIEP 북경사무소. 2015a. “일대일로 건설추진 공작회의 개최.” 『CSF 이슈분석』. July 29.
KIEP 북경사무소. 2015b. “일대일로 경제회랑 건설 추진 동향.” 『KIEP 북경사무소 브리핑』 Vol. 18 No. 13.
KIEP 북경사무소. 2016. “중국의 일대일로 경제외교 행보 및 평가,” 『KIEP 북경사무소 브리핑』 Vol. 16 No. 5.

[해외문헌]

Aso, Taro. 2015. “Governors’ Statement.” 48th Annual Meeting of the Board of Governors. Asia Development Bank.
Biswa Nath, Bhattacharay, “Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water
and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-20”, Working Paper Series №. 248, p. 12. ADBI, 2010. p. 13., p. 15.
Chen, Yo-Jung. 2015. “Japan’s U.S. entanglement.” Japan Times. December 14.
Dollar, David. 2015. “Lessons for the AIIB from the experience of the World Bank.” April 27. http://www.brookings.edu/research/articles/2015/04/27-china-on- global-stage-dollar.
Etzioni, Amitai. 2016. “The Asian Infrastructure Investment Bank: A Case Study of Multifaceted Containment.” Asian Perspective 40: 173-196.
Fallon, Theresa. 2014. “China’s Pivot to Europe.” American Foreign Policy Interests. Vol.36: 75-182.
Kozul-Wright, Richard and Daniel Poon. 2015. “Development finance with Chinese characteristics.” East Asia Forum. June 9.
Kuo, Mercy A., and Angelica O. Tang. 2015. "China’s AIIB and the US Reputation Risk." The Diplomat. April 16.
Kynge, James. 2016. “How the Silk Road plans will be financed: Not all p

rojects are driven by commercial logic." Financial Times. May 10.
Ma, Ying. 2015. "An Influential Voice Slams U.S. Handling of New China-Led Infrastructure Bank." Wall Street Journal. March 19.
Mauldin, William. 2015. "Obama Trade Czar Stakes Out Strategic Argument for Pacific Deal." The Wall Street Journal. October 15.
Mitchell, Tom and Jack Farchy. 2016. "China's AIIB seeks to pave new Silk Road with first projects." Financial Times. April 19.
MOFA, MOF, METI, MLIT (Japan). 2015. Partnership for Quality Infrastructure: Investment for Asia – Summary. May 21.
Nakao, Takehiko. 2015. Scaling-Up for Sustainable Development in Asia and Pacific: Stronger, Better and Faster ADB. Opening Address by ADB President Takehiko
Penna, Michele. 2014. "China's Marshall Plan: All Silk Roads Lead to Beijing?" World Politics Review. December 9.
Santos, Lean Alfred. 2016. Private sector sees opportunities – and risks – in AIIB. DevexImpact. https://www.devex.com/news/private-sector-sees-opportunities-and -risks-in-aiib-collaboration-88381
Shannon, Tiezzi. 2014. "The New Silk Road: China's Marshall Plan?" The Diplomat. November 6.
Statement by World Bank Group President Jim Yong Kim on the Establishment of AIIB. 2015. June 28. http://www.worldbank.org/en/news/press-release/2015/06/28/statement-by-world-bank-group-president-jim-yong-kim-on-the-establishment-of-aiib.
Takahashi, Maiko. 2015. "Japan Estimates Potential AIIB Membership Would Cost $3 Billion." Bloomberg Business. April 14.
Terada, Takashi. 2016. Japan and Geo-Economic Regionalism in Asia: The Rise of TPP and AIIB. EAI Issue Briefing.
The High-Level Commission on Modernization of World Bank Group Governance. 2009. Repowering the World Bank for the 21st Century.
Wei, Lingling. 2016. "China-Led Development Bank AIIB Will be Lean, Clean and Green, Says its President." The Wall Street Journal. January 22.
Wong Tung-shun, Peter. 2016. "How private equity funds can support OB

OR financing.” Ejinsight. May 9.
World Bank. 2013. Capital for the Future: Saving and Investment in an Interdependent World. Global Development Horizons.
Zhao, Hong. 2016. AIIB Portents Significant Impact on Global Financial Governance. Perspective. ISEAS. 2016 No. 41.

丁工. 2011. "中等强國崛起及其對中國外交布局的影響." 現代國際關系 10 : 47-53.
王緝思. 2012. “‘西進’,中國地緣戰略的再平衡.”2012. 環球時報
中華人民共和國國防部. 2013. 『國防白皮書: 中國武装力量的多樣化運用（全文）』http://www.mod.gov.cn/affair/2013-04/16/content_4442839_4.html.
高飛. 2013. “中國的‘西進’戰略与中美俄中亞博變.”『外交評論』第5期: 39-50.
黃仁偉. 2014. “建設新絲路的戰略考量.” 『社會觀察』第6期.
馮巍·程國强. 2014. “國際社會對“一帶一路”倡議的評价.” 2014. 中國經濟時報.http://theory.gmw.cn/2014-07/14/content_11956029.htm.
國務院. 2014. "關于加强地方政府性債務管理的意見." 2014-10. 43号文

習近平. 2015. “邁向命運共同体開創亞洲新未來－在博鰲亞洲論壇2015年年會上的主旨演講.”2015.海南博.http://www.fmprc.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1249640.shtml.
國家發展改革委・ 外交部・ 商務部. 2015. “推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的愿景与行動.” 03/28. http://www.mfa.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1249574.shtml.
楊洁篪. 2015. “共建21世紀海上絲綢之路分論壇暨中國東盟海洋合作年啓動儀式. 中華人民共和國外交部, http://www.fmprc.gov.cn/mfa_chn/zyxw_602251/t1249710.shtml
杜德斌・馬亞華. 2015. “一帶一路”：中華民族夏興的地緣大戰略.” 『地理研究』第34卷 第6期: 1005-1014.
田惠敏・田天・曾琬云. 2015. “中國“一帶一路”戰略研究.” 『中國市場』 第21期: 10-12.
唐朱昌. 2015. “一帶一路”的定位、風險与合作.” 『社會觀察』 第6期.
趙磊. 2015. “理解“一帶一路”需避十个誤區.” 环球時報.http://opinion.huanqiu.com/opinion_china/2015-03/6000887.html.

宗永健作. 2015. AIIB：アジアインフラ投資銀行設立をめぐる動き. 三井物産戦略研究所. 5.12.
趙江林. 2015. ""一帶一路" 戰略如何落地." 中國經濟報告 4 : 95-98.
國辦發. 2015. 『關于在公共服務領域推广政府和社會資本合作模式指導意見』, 國務院辦公廳 42号
阿中新, 外. 2016. "一帶一路戰略能够解決我國過剩的鐵鋼産能碼", 『國際貿易問題』, 2016年3期 : 161-173

[보도자료]

"ADB says will maintain standards when cooperating with AIIB." Business New. May 2, 2015.
Address by Prime Minister Shinzo Abe on the Occasion of the ASEAN Business & Investment Summit. Saturday. 2015 Kuala Lumpur, Malaysia. November 21
"Addressing concerns with the AIIB." 2015. Japan Times. July 1.
"AIIB approves half a bln USD for its first four projects in Bangladesh, Indonesia, Pakistan, Tajikistan." 2016. 新華网. 6/25. http://news.xinhuanet.com/english/2016-06/25/c_135464623.htm
Articles of Agreement of Asian Infrastructure Investment Bank. June 19, 2015. http://www.aiib.org/html/topic/Entry_into_Force.
"China's AIIB to offer loans with fewer strings attached." 2015. CNBC, 1 September.
"Japan, China competing for construction projects in Asia." 2015. Japan Times. January 28.

人民日報. "海洋經濟成爲我國經濟新的增長点." 4/10/2007
澎湃新聞. "一帶一路"定位引發熱議：是倡議還是戰略, 6/26/2015
新華网. 2015, ""一帶一路"建設工作領導小組成員亮相." . http://news.xinhuanet.com/fortune/2015-02/02/c_127446817.htm.