

한중경제포럼

제14-03호 2014년 8월 14일

신 실크로드 건설과 한중 경제협력

2014년 제3회 한중 경제포럼

1. 주 제 : 신 실크로드 건설과 한중 경제협력
2. 일 시 : 2014. 7. 16(수) 16:00~18:00
3. 발표자 : 국무원발전연구중심국 자오진평(赵晋平)부장

1. 중국의 경제대국 지위와 현재 직면한 도전

가. 중국: 글로벌 경제대국으로 성장

□ 경제대국 지위의 지속적인 상승

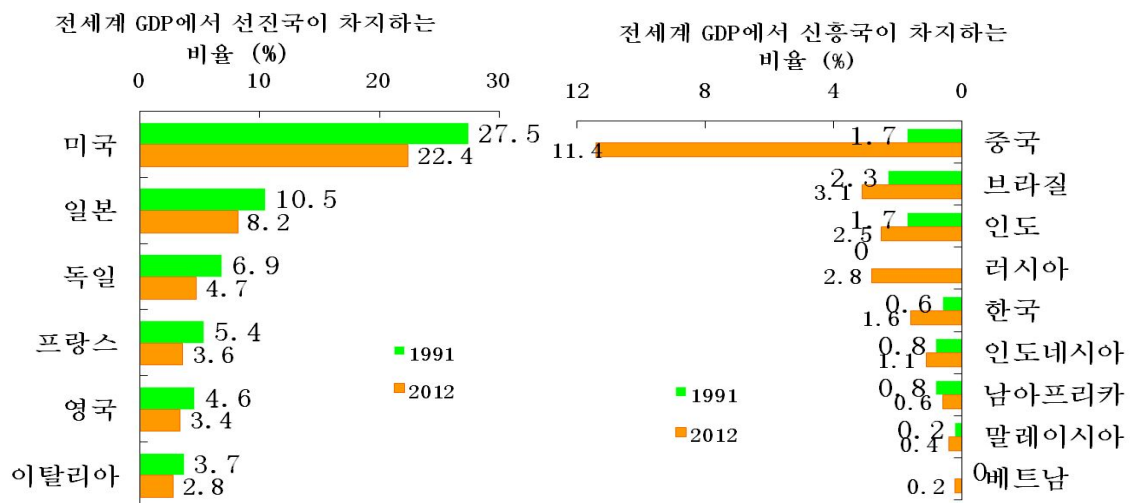
- 2013년 중국경제는 7.7%의 성장률을 기록하면서 경제규모가 크게 성장, 글로벌 경제대국의 지위도 지속적으로 상승하였음.
- 중국 무역액은 최초로 미국을 추월하여 세계 제1위 달성하였고, 세계적인 직접투자 대국의 역할을 하며 세계 금융대국으로 성장하였음.

□ 중국 경제의 성장은 세계경제 성장의 중요한 추진력으로 작용

- 중국의 지속적인 경제성장은 세계경제의 구조적 변화, 기술진보, 효율 상승을 촉진하였음.
- 중국은 전세계 인플레이션 통제와 경제충격 완화에 중요한 역할을 수행하고, 전세계 상품과 서비스 소비시장으로 성장하였음.

□ 중국의 경제대국 지위

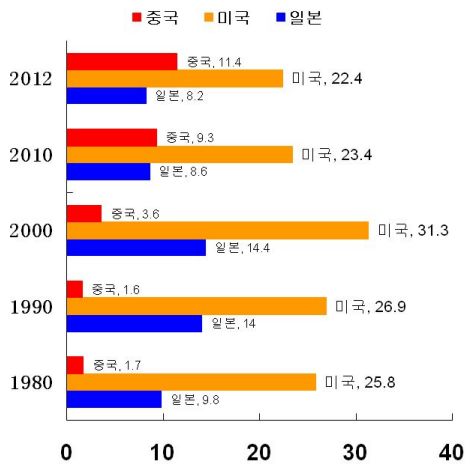
- 중국이 전세계 GDP에서 차지하는 비중은 1991년의 1.7%에서 2012년의 11.4%로 상승, 동기간 미국과 일본은 각각 5.1%p와 2.3%p 하락함.



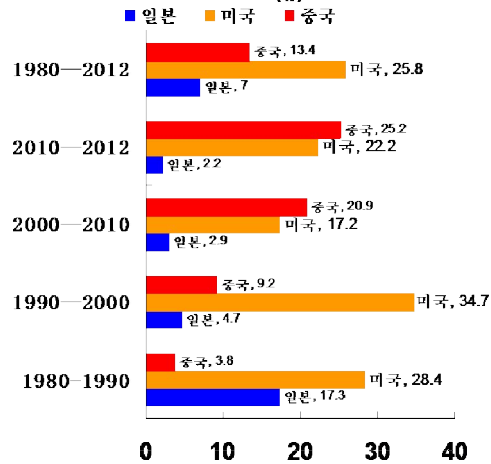
□ 중미일(中美日) 경제의 세계적 지위 변화

- 2010-2012년 동안 세계경제 성장에 대한 중국, 미국, 일본의 기여도를 살펴보면 중국이 일본, 미국보다 높은 것으로 나타남.

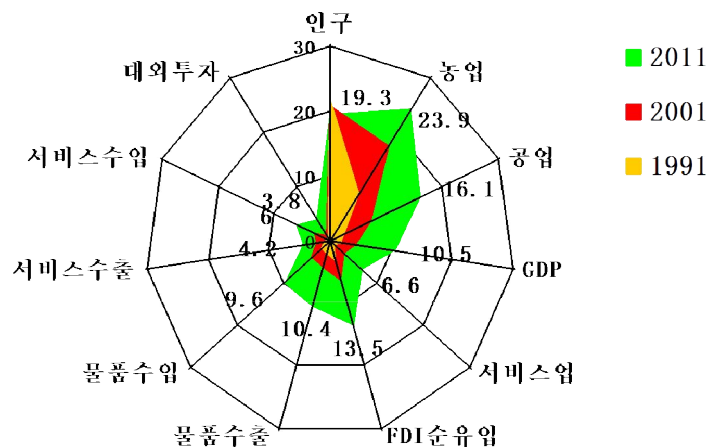
세계경제에서 중미일이 차지하는 비중 (%)



세계경제 성장에 대한 중미일의 기여도 (%)



□ 전세계에서 차지하는 중국의 분야별 비중이 현저히 상승



나. 직면한 도전과 미래 환경의 불확실성

□ 중국경제는 규모는 크지만 강하지 못함(大而不强).

- 국제분업에서 여전히 가치사슬의 낮은 위치에 있음.

◦ 예) 대부분 아이폰은 중국에서 가공 조립하지만 중국이 얻는 수익은 아주 적음. 아이폰 판매 후 얻은 수익을 100달러로 가정할 경우, 미국은 디자인·브랜드·관리 등 수익으로 48달러 획득, 일본은 핵심부품 수익으로 34달러 획득, 한국은 기타 일부 핵심부품 수출을 통해 13달러 수

익 확보하므로, 중국이 얻는 이익은 5달러에 불과

- 국제상품 시장에서 중국은 가격결정권이 결여.
- 지식, 기술과 인적자본이 집약된 서비스업에서 경쟁력 취약
- 글로벌 무역규칙 제정에 대한 참여와 관리능력이 부족함.

□ 자연환경의 제약과 외부환경의 불확실성

- 공업화 과정에서 자원과 환경에 대한 제약이 점차 부각.
- 중국의 대외무역은 점차 증가되는 무역마찰의 영향을 받음.
- FTA 자유화정도가 낮음.
- 국제사회에서는 여전히 중국의 성장을 억제하려는 세력이 존재함.
- 그 외, 기존 중국의 자유무역정책은 현재 세계경제 구조조정의 수요에 대응하기 어려움.

□ 세계 경제강국이 되려면 여전히 많은 노력이 필요함

- 전세계에서 중국경제가 차지하는 비중이 지속적으로 상승하였고 국제무역, 국제투자, 글로벌 금융시장 및 세계규칙 제정에서 중국의 지위가 강화되었지만, 중장기적으로 중국이 세계 경제강국으로 되려면 아직도 많은 노력이 필요
- 중국이 세계 제1의 경제대국으로 발전할지라도 여전히 개발도상국이며, 1인당 GDP가 비교적 낮음.
- 외부환경의 불확실성으로 인해 주변 국가와의 협력 강화를 통한 경제성장을 촉진해야 함.
- 새로운 전략평가와 전략방향을 수립해야 함.

2. 신 실크로드 건설 추진의 전략적 의미

가. 18차 3중 전회 정신의 구현

□ 시장의 결정적인 역할을 수행하고 개방된 새로운 경제정책의 구축

- 대내개방과 대외개방을 서로 촉진함.
- 외자도입과 해외투자를 결합함.
- 국내외 요소의 자유로운 이동, 자원의 최적 분배, 시장의 심층적 융합을 촉진함.
- 국제 경제협력에 대한 참여를 확대하고, 리더 경쟁우위를 육성함.
- 개방을 통한 개혁을 추진함.

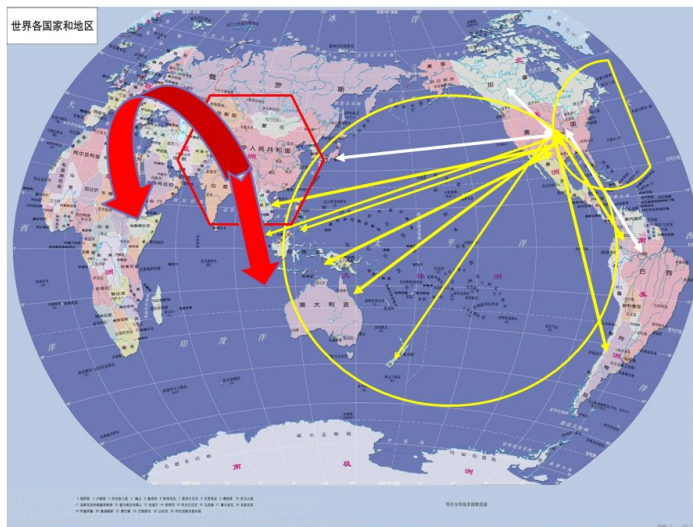
□ 개방형 경제체제 구축의 <3대 임무>

- 첫째, 투자허가를 완화함.
 - 중국의 제조업은 완전히 개방되었지만 서비스업분야의 개방이 미약한바, 서비스업의 발전과 전세계 서비스 경쟁력 강화 및 국민의 서비스업 수요를 충족시키기 위해 서비스업을 개방해야 함.
 - 조건이 구비된 일부 지역을 자유무역원(항)구로 발전시킴.
 - 기업과 개인의 투자를 확대함.
 - 관련 국가와 투자협정체결을 추진함.
- 둘째, 자유무역구 건설에 박차를 가함.
 - 세계 무역체제 규칙을 견지함.
 - 세계를 향한 높은 표준의 자유무역 네트워크를 형성함.
 - 홍콩, 마카오, 대만에 대한 개방과 협력을 확대함.
- 셋째, 내륙 변경지역의 개방을 확대함.

- 동부, 중부, 서부를 연결하고, 남북을 이어주는 경제회랑을 형성함.
- 주변 국가, 지역간 인프라 건설(互聯互通)을 가속화하고, 실크로드 경제벨트와 해상실크로드 건설을 추진함.
- 전면적으로 개방된 새로운 경제구조를 형성함.

나. TPP 혹은 TTIP에 대응할 새로운 플랫폼과 대책 마련

□ TPP는 세계 경제 구도에서 중요한 위치를 차지함.

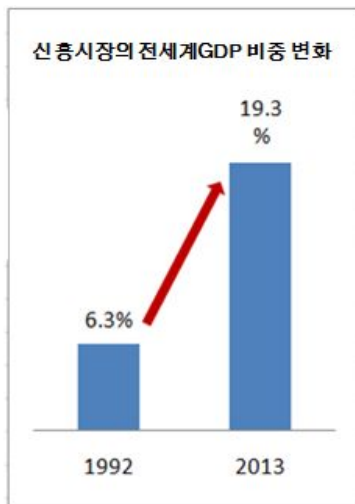


- 세계 GDP와 인구에서 차지하는 비중은 각각 30%와 10%임.
 - 12개의 회원국: 미국, 호주, 뉴질랜드, 싱가포르, 브루나이, 칠레, 페루, 베트남, 말레이시아, 일본, 캐나다, 멕시코
 - 참여 가능국: 한국, 필리핀(2개)
- 중국은 FTA 체결 건수가 적고, 자유화 수준이 낮기 때문에, 향후 TPP 혹은 TTIP에 대응할 새로운 플랫폼과 대책을 마련해야 함.

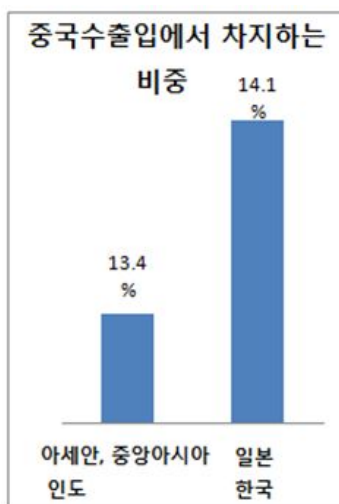
□ 일대일로(一帶一路)의 핵심전략은 주변 신흥시장과의 협력임.

- 아시아에 위치한 신흥시장과 개발도상국의 세계경제 지위는 지속적으로 강화됨.
- 주변국과의 협력 잠재력이 비교적 큼.

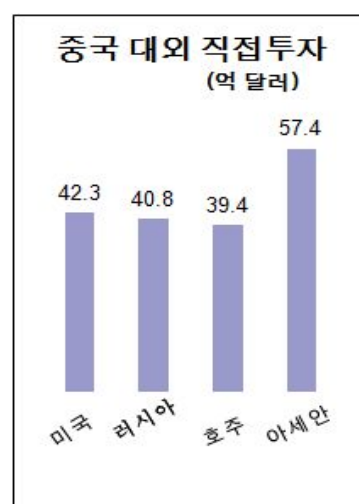
- 아세안, 인도, 중앙아시아의 인구 규모는 19억으로, 일본과 한국의 10.9배이지만 중국과의 무역 총액은 적음.
- 일대일로(一帶一路)에 포함되는 지역은 해외투자에서도 중요한 지역임.
 - 일례로 아세안은 홍콩, 영국령 버진아일랜드, 케이만 군도에 이어 제4대 대외직접투자지로 부상함.
 - 중국은 대부분 대외직접투자를 주변국에 하기 때문에 주변국가와의 협력강화는 투자를 하기 좋은 비즈니스 환경을 구축함.



출처: IMF



출처: 중국해관 총서



출처: 중국 상무부

3. 추진전략과 중요한 조치

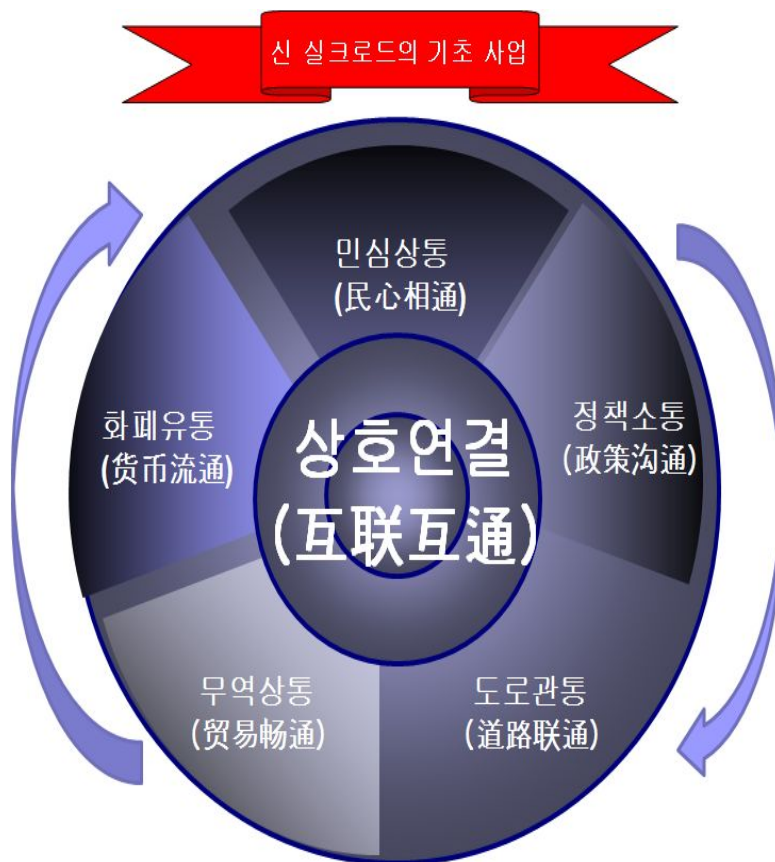
가. 신 실크로드 건설 관련 사업

□ 개념적 구성요소

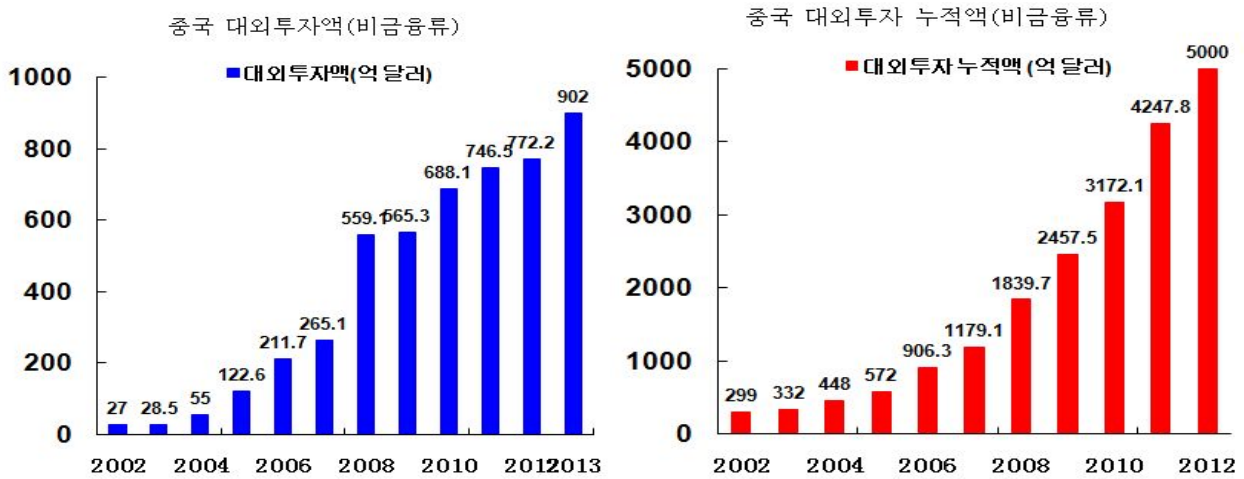
- 신 실크로드 건설은 아직 구상에 불과한 협력정신이며, 고대 실크로드를 기반으로 하여 새로운 구상을 제시한 것임.
- 민심상통(民心相通): 주변국가와 상호 신뢰를 쌓아 양호한 관계를 맺는 경제협력의 가장 기초적

인 단계

- 정책소통(政策溝通): 신 실크로드 건설에 참여하는 국가들 사이의 상호협력을 강화하고, 정책 제정의 협력을 강화.
- 도로관통(道路聯通): 신 실크로드 건설의 주요 목적은 무역과 투자 확대로써, 인프라시설 개선을 통해 주변 국가와 더욱 원활한 이동을 실현
- 무역상통(貿易暢通): 신 실크로드 건설의 주요 목적 중 하나는 주변 국가와의 무역통상을 촉진시키는 것으로, 무역 원활화의 실현이 중요
- 화폐유통(貨幣流通): 신 실크로드 건설에 참여하는 국가에 대한 직접투자를 확대시킬 수 있는, 금융기구(아시아인프라투자은행, AIIB)의 설립 등 방안을 포함



□ 글로벌화와 중국 경제성장에 따른 대외투자의 지속적인 확대와 다국적 기업의 신속한 증가



□ 중국의 FTA의 추진 현황

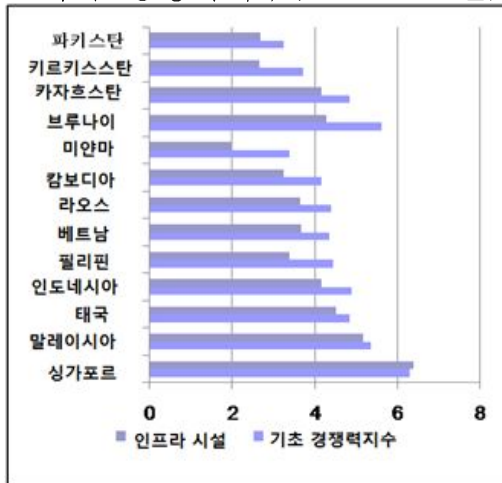
	자유무역구	무역 점유율(%)
기체결	중국-홍콩(2003), 중국-마카오(2003), 중국-아세안(2004), 중국-파키스탄(2006), 중국-칠레(2005), 중국-싱가포르(2008), 중국-뉴질랜드(2008), 중국-페루(2009), 중국-코스타리카(2010), 중국-대만(2010), 중국-아이슬란드(2013), 중국-스위스(2013)	26.2
협상중	GCC(2004), 중국-호주(2005), 중국-스위스(2011), 중국-노르웨이(2008), 중국-아이슬란드(2008), 중국-SACU(2004), 중국-한국(2012), 한중일(2013), RCEP(2013), 중국-스리랑카, 중국-이스라엘	26.3
공동연구	중국-인도(2006, 2008년에 종료), 중국-콜롬비아	2.0

나. 신 실크로드 건설의 애로사항

□ 인프라 건설(互聯互通)은 경제통합에 대한 결정적 요인이며, 각국의 공동이익 강화와 공동번영 전략의 접점이자 돌파구임.

- 인프라의 부족은 일대일로(一帶一路) 전략과 주변국 경제성장의 걸림돌이므로 중국은 인프라 건설을 공동이익 강화와 공동번영의 전략으로 제시
- 중국은 장기적인 인프라 건설에서 비교적 높은 경쟁력을 보유.

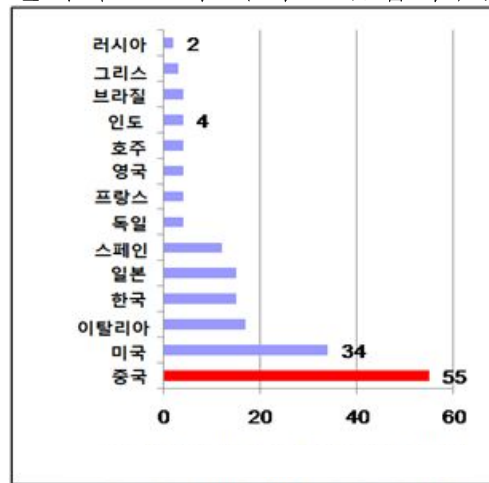
각국 경쟁력지수(2013-2014년)



주: 기초 종합 경쟁력지수는 제도, 인프라, 경제환경, 건강교육 등 요소를 종합적으로 고려한 것임.

출처: 세계경제포럼

전세계 250대 국제 도급업체수(2013)



출처: 미국 《 ENR 》

□ 투융자문제는 주변 국가와의 인프라 건설(互聯互通)의 주요 애로사항임.

- 대량의 융자 수요
 - 아시아개발은행(ADB)의 평가에 따르면, 2010-2020년 중 실크로드 연선(沿線) 8개국(Asean5+ 중국, 카자흐스탄, 파키스탄(中巴哈)) 중 아세안 5개국의 인프라 건설에 필요한 누적 투자액이 5조 7천억 달러에 달함.
 - 아세안의 경우, 매년 인프라 건설에 필요한 금액은 600억 달러 내외지만, 실제 조달된 인프라 투자금액은 10억 달러에 불과.
- 인접 국가의 자금 관련 능력이 취약함.
 - 서부 인접국의 경우, 2013년 중앙아시아 4개국(투르크메니스탄의 Data 부족)의 국민 평균 저축률은 22.6%로 중국의 절반에 불과, 세계 평균 수준보다 2.4% 낮음.
- 기존 금융 투융자 플랫폼은 단일하고 한계가 있음.

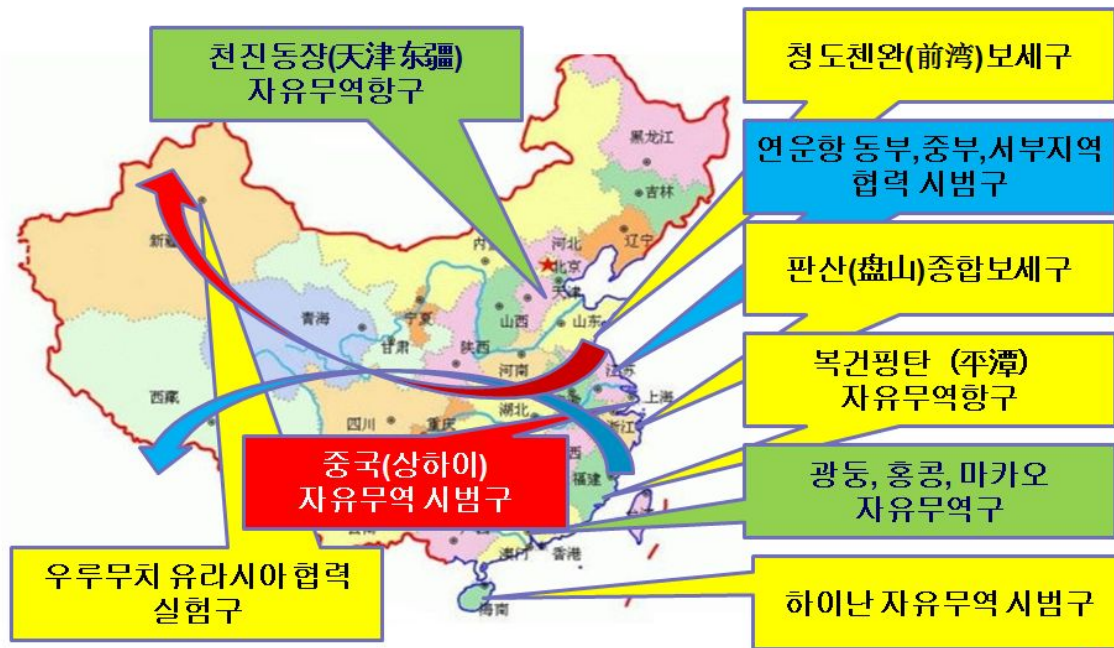
- 인프라 투자의 양자 협력기금 개수, 규모와 용지능력에 한계가 있음. 다자간 투자기구인 아시아개발은행(ADB)의 중점 임무는 빈곤구제("扶貧")이므로, 아시아인프라투자은행(AIIB)을 설립할 필요성이 있음.
 - 지역과 국내의 자본시장, 특히 채권시장이 발달하지 못함. (아시아개발은행 연구소, 2009)
 - BOT, TOT, PPP 등 비전통적 자금이용 방식이 부족함.
- 국제 인프라 투융자가 어려움.
- 수익성과 지속가능성 여부는 국제인프라 투자기구 운영의 어려움으로 "시장실패"와 "정부실패"란 이중 리스크에 직면함.
 - 중국은 관련 메커니즘이 부족함.

다. 중요한 조치

□ 인프라 건설의 국제적 경험을 보유한 주변국에 대한 벤치마킹이 필요.

- 유럽연합의 경험을 벤치마킹함.
- 대외관계의 전반에 관련 전략을 포함시키고, 일원화된 전략하에서 쉬운 것으로부터 어려운 것까지 실속 있게 추진함.
 - 또한 철저한 감독과 평가 메커니즘을 구축하고, 혁신적인 금융투자 방법으로 非유럽연합의 자금을 투자 받음.

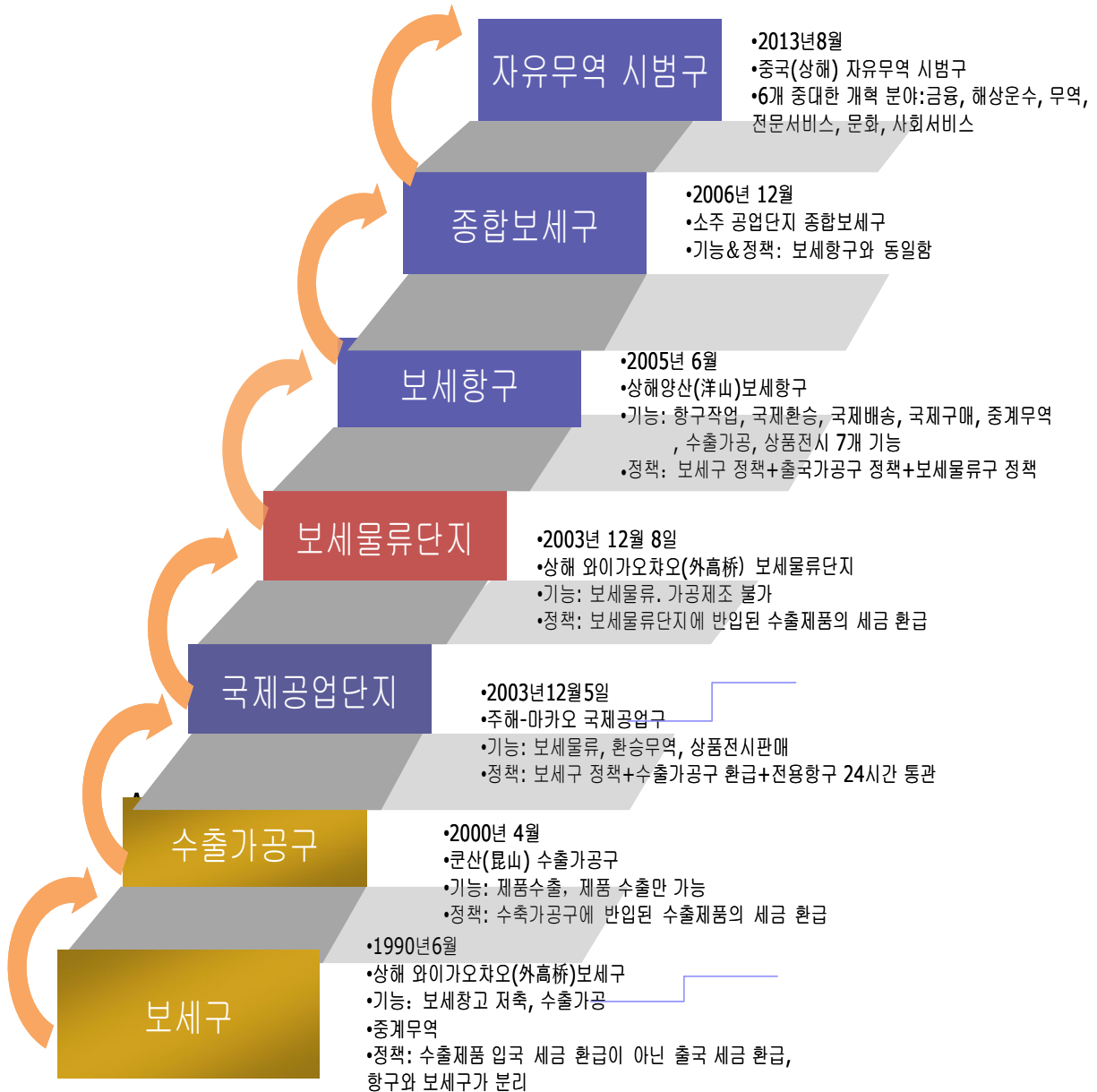
□ 동부, 중부, 서부를 연결하는 국제통로를 건설



□ 중국해관 특수감독관리구의 개혁 과정

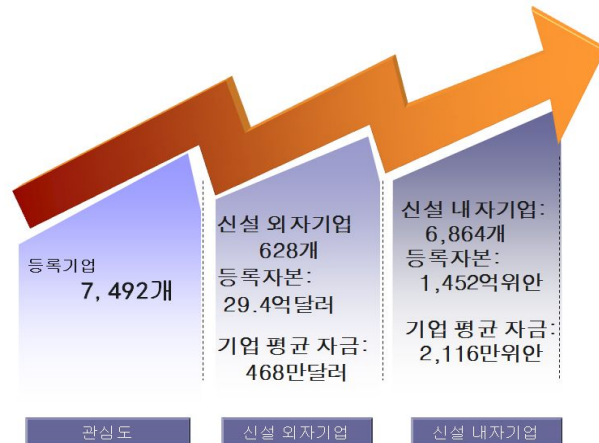
- 제1보세구로부터 제1자유무역 시범구까지, 유사한 기능과 정책을 가진 해관 특수감독관리구는 국내외 시장을 연결하고 국제무역을 추진하며, 자금과 기술유입을 통한 지역 경제발전 촉진을 위해 중요한 역할을 발휘
- 중국은 총 15개의 보세구를 보유, 대부분 보세구는 이미 성공적으로 전환하였거나 전환을 준비 중

중국보세시스템-해관 특수감독관리구 유형



□ 상해 시범구의 단계적 발전 (2014년 3월 25일 현재)

- 상해 시범구에 등록된 기업(7,492개)을 대상으로 조사
 - 외자(內資)기업: 외자기업 628개 새로 설립, 등록자본 29.4억달러, 기업 평균자금은 468만 달러
 - 내자(內資)기업: 내자기업 6,864개 새로 설립, 등록자본 1,452.4억위안, 기업 평균자금은 2,116만 위안에 달함.



출처: 《해관특수감독관리구 소개》

4. 한중 경제협력

가. 아시아인프라투자은행(AIIB) 구축에 공동 참여

- 아시아인프라투자은행(AIIB) 건설에 적극 참여하고, 同은행을 통해 공동으로 아시아 인프라 건설에 참여

- 이를 통해 신 실크로드 경제벨트 진입에 유리한 인프라 환경을 마련

나. 양자 FTA 체결을 통한 시장 연결을 실현

- 한중 FTA 체결이 이루어지면 중국과 한국의 시장이 통합

- 한국은 중국 서부지역을 통해 서아시아, 남아시아, 중앙아시아 등 더 많은 국가들과의 상품유통도 편리하게 진행할 수 있음.

다. 실크로드 경제벨트 연선(沿線)지역의 직접투자 확대

- 한국은 해외 직접 투자가 활성화되어 있음. 신 실크로드 경제벨트 건설을 통하여 한국과 해외투자지역과 국가간의 관계를 더욱 밀접히 하고 교통도 원활하게 함으로써 한국의 기존의 해외투자 성과를 공고히 하고 투자규모도 더욱 확대시키게 될 것임.

□ 한국과 중국은 협력을 통하여 윈윈 효과를 달성할 수 있음.

- 중국은 해외직접투자 경험과 능력이 부족하지만 노동인력, 시장 등에서 우위를 확보하고 있음.
- 반면 한국은 기술면에서 우위를 확보하고 있어 양국은 협력을 통해 윈윈 효과를 달성할 수 있음.

라. 연선(沿線) 국가지역의 시장개척, 무역증대 촉진

□ 신 실크로드의 건설은 중국과 주변 국가와의 무역거래를 활성화

- 중국에 진출한 한국 기업은 대부분 수출기업으로 무역이 활성화 될 경우 한국 기업에 더욱 많은 이익을 가져다 줌.

□ 신 실크로드 건설은 한중 양국에 경제적 의의를 가져다 줄 뿐아니라 아시아 국가간의 협력을 추진함으로써 아시아 발전에 중요한 플랫폼을 제공하여, 전반적인 아시아 발전에 전략적인 의미를 가져다 줌.

마. 유라시아 두 대륙을 연결하는 해륙 복합운송 국제통로 형성

바. 주변 지역의 인프라 건설(互聯互通)에 참여

<질의·응답>

질문 1.

현재 아시아인프라투자은행(AIIB) 구축은 어느 정도 진행된 상황인가? 한국에서 참여하지 않아도 아시아인프라투자은행(AIIB) 구축을 계속하여 진행 할 것인가? 한국이 참여할 경우 본사를 한국에 둘 가능성은 있는가?

답변 1.

아시아인프라투자은행(AIIB) 관련 방안은 지금 제정 중에 있음. 중국은 현재 관련 각국과의 교류와 협상을 통하여 가능한 많은 국가가 참여하기를 희망하고 있음. 투자규모를 떠나서 참여 자체가 공동 수익과 리스크 분담을 의미하고 이 과정에서 참여국가의 역할을 충분히 발휘할 수 있다는 것이 중요함.

아시아지역의 경제협력이 상대적으로 낮은 원인은 중요한 개발금융기구가 부재하기 때문임. 과거 아시아통화기금협회에 대한 구상을 제기했었는데 결국은 실현하지 못하였음. 아시아인프라투자은행은 아시아지역의 금융협력 촉진을 위해 중요한 플랫폼을 제공할 수 있음. 이는 국제협력이고 각국에 이익을 가져다주는 것이므로, 많은 국가가 참여해야지 중국 자체의 힘으로는 부족함. 한국은 아시아 지역의 경제대국이고 일본과 싱가포르에 버금가는 국가로 선진국에 속함. 따라서 한국이 아시아 경제협력과 실크로드 경제벨트 건설에 참여하여 역할을 발휘하게 되면 자국에 이익을 가져다줄 뿐만 아니라 이는 관련 국가들이 기대하는 바이고 아시아지역 경제협력의 필연적인 결과라고 할 수 있음. 이와 관련해서 한국에서도 현명한 선택을 하리라 믿음.

아시아인프라투자은행(AIIB) 본사를 어디에 둘 것인가 하는 것은 개인적으로 말씀드리기 어려우며, 궁극적으로 각 국간 협상을 통해서 결정될 것임. 일반 규칙에 따르면 자본금 투자액이 높은 국가가 상대적으로 우위를 차지함. 예를 들면 한국이 90%의 은행 투자금을 부담하게 된다면 당연히 본사를 한국에 설립할 가능성이 큼.

질문 2.

일대일로(一帶一路) 전략이 지금까지는 개념적이고 원칙적인 수준에 있는데, 구체적인 전략내용을 준비하고 있다면 어떤 기관에서 어떤 시안을 설정하여 준비하고 있는가? 준비하고 있다면 언제쯤 발표할 것인지?

답변 2.

시진핑 주석이 지난해 9월 실크로드 경제벨트를 제시한 이후, 10월에 해상 실크로드를 제시하였음. 관련 전략을 제시한지 아직 1년이 안 되기 때문에 지금까지 토론과 연구 및 탐색의 단계에 머물러 있어 구체적인 계획이나 방안을 제정하지 못하고 있음. 하지만 관련 연구와 계획은 실제 추진 중에 있음. 일대일로(一帶一路) 전략은 많은 관련 국가와의 협상과 토론을 통해 공동 확정해야 하므로, 외교부가 주관부서임. 또한 일대일로(一帶一路) 전략은 중국 경제의 중장기 발전과 관련된 사항으로 중국 발전개발위원회(NDRC)도 중요한 역할을 발휘하게 될 것임. 해당 두 개 부서에서 많은 업무를 담당하고 현재 관련 계획이나 구체적인 방안은 연구, 작성 중에 있음. 개인적으로 볼 때, 실크로드 일대일로(一帶一路) 전략은 거대한 구상이고, 중장기 지역발전과 관련되는 사항으로써 추진함에 있어 긴 시간이 필요하기 때문에 사실상 이념, 구상, 정신에 더 중요한 의미를 둠. 이러한 거대한 구상과 관련된 모든 사항을 계획이나 방안을 통해 표현하는 것은 불가능한 일이라고 생각함.

일대일로(一帶一路) 전략과 관련해서 가장 중요한 것은 각국에 이익을 가져다주는 이러한 구상을 실제로 어떤 점점에서부터 시작하는가 하는 것임. 이와 관련해서 추진 가능한 사항은 △ 상호간의 무역 원활화와 자유화 촉진, △ 국제 상호간 직접투자의 확대, △ 인프라 건설임. 예를 들어 중국은 현재 제조 분야에서 세계 1위를 차지하지만 새로운 도전에 직면함. 그중 연해지역의 노동비용 상승으로 인해 동 지역에서 생산한 제품의 국제경쟁력이 약화됨. 때문에 일부 제조업의 생산기지를 노동비용이 낮은 지역으로 이전시켜야 함. 중국의 주변 국가로의 산업이전 혹은 투자확대는 중국내 산업조정에 유리할 뿐만 아니라, 주변국가에도 큰 도움이 될 것임. 아울러 인프라 건설의 필요성은 주변지역의 낙후한 인프라 수준과 관련됨. 예를 들어 신장(新疆)과 중앙아시아를 연결시키는 교통, 통신 등 인프라 시설은 주변지역보다 낙후되어 있음. 따라서 인프라 개선을 통해 주변 국가와의 무역과 투자를 촉진시킬 수 있을 뿐만 아니라 국가 발전에도 큰 도움이 될 것임. 뿐만 아니라 인프라 건설은 쉽게 추진할 수 있는 분야로 이는 쉬운 것으로부터 어려운 것으로 점차 추진하는 방식이 적합함. 현재 상기 3개 측면에서 실제로 일대일로(一帶一路) 전략을 추진하고 있음. 예를 들면 인프라 건설, 아시아인프라투자은행(AIIB) 건설 구상을 추진하고 있음.

질문 3

아시아인프라투자은행(AIIB)에 대해서 많이 말씀하셨는데, 아시아인프라투자은행(AIIB)이 일대일로(一帶一路) 전략의 구체적인 부분의 하나라는 것을 중국 지도자나 관련부처에서 인식하거나 말씀한 적이 있는가?

답변 3

아시아인프라투자은행(AIIB)의 구상과 방안은 이미 제시되었고 중국 국가지도자는 다른 국가 지도자와의 교류를 통해 구체적인 의견을 제시하였음. 중국 시진핑 주석이 7월 3일-7월 4일 동안 방한시, 한국 박근혜 대통령과의 회담 중에서 아시아인프라투자은행(AIIB) 관련 문제를 제시하였으며, 은행을 구축함에 있어서 한중 양국의 협력강화와 관련된 의사를 밝혔음. 또한 시 주석은 인도 총리와의 회담에서도 아시아인프라투자은행(AIIB) 건설 문제를 제기하였음. 즉 시 주석은 많은 중요한 외교 행사에서 아시아인프라투자은행(AIIB) 건설에 대해 명확한 의견과 건의를 제시하였음.

질문 4

신 실크로드의 인프라 건설 정책은 연선(沿線) 국가의 인프라를 건설하기 위해 중국이 진출하겠다는 내용인데, 그와 관련해서 일대일로(一帶一路)의 전략은 중국기업의 해외진출, 중국 내부나 서부지방의 대외개방에 포커스를 둔 것인지? 아니면 다른 나라와의 협력을 염두에 둔 것인지?

답변 4

인프라 시설의 건설을 추진하는 목적을 살펴보면, 사실 인프라를 건설하고 이익을 얻는 것은 중국 기업뿐만이 아님. 물론 편리한 인프라 시설은 중국기업의 진출에 유리하지만 마찬가지로 한국 기업이나 일본 기업의 해외투자에도 유리한 것임. 일대일로(一帶一路) 전략과 관련된 인프라 시설의 건설은 주변국가의 기업과 국민에게도 편의를 제공할 수 있는바, 각국 간의 협력 강화에 중요한 의미가 있음.

질문 5

일대일로(一帶一路) 전략의 내용으로 언급한 서부개발, 아세안과의 연결, FTA, 도로 연결 등 세부내용은 많이 들었던 내용임. 새로이 추가된 내용은 무엇인가? 일대일로(一帶一路) 전략의 구체적인 범위를 어떻게 정하는가 하는 것이 아주 중요한 것인데, 이런 범위에 대한 내부적인 토론이나 인식이 있는 것인지?

답변 5

일대일로(一帶一路)를 제시한 기간이 1년 미만이기 때문에 지금 일대일로(一帶一路)의 큰 성과를 기대하기는 어려움. 하지만 일대일로(一帶一路)는 기존 정책들과 다른 내용을 포함하고 있음.

먼저 중국과 주변국가 모두 점점 공감대를 형성하고 있다는 것임. 공감대 형성이 아주 중요한바, 공감대를 형성하지 못할 경우 실제 추진에 직접적인 영향을 미치게 될 것임. 현재 중국 지도자가 외국 방문시 아시아와 유럽을 불문하고 방문국에서 모두 실크로드 건설에 대한 문제를 제기하고 또 참여를 희망하고 있음. 모두 공동협력을 통한 윈-윈효과가 실현되기를 바라고 있는 것임. 이것은 바로 공감대

를 형성하였다는 것을 의미함. 시진핑 주석은 한국 방한시에도 명확한 입장을 보였고 한국도 일대일로(一帶一路) 전략에 대한 적극적인 참여 의향을 보였음. 시진핑 주석이 브라질 순방중 방문한 그리스에서도 일대일로(一帶一路) 전략에 대해 깊은 관심을 보였음. 유럽 방문시 독일에서도 관심 의향을 보였는바, 이는 세계 각국 지도자들 사이에서 이미 공감대를 형성하였다고 생각함. 실제로 유라시아 국제철도(渝新歐)의 실현과 국제통로의 개척은 이미 중국과 유라시아 운송에 편의를 가져다줌.

둘째, 관련 국가와의 정책소통과 협상도 현저히 증가하였음. 예전에도 관련 국가들과 교류, 회담, 협력이 있었지만 지금은 더 큰 발전을 가져왔음. 예를 들어 중국과 중앙아시아는 실크로드 경제벨트 건설과 관련하여 이미 공감대를 형성하여 일부 관련 협정도 체결하였는바, 이런 협정은 상호간의 무역과 투자 촉진에 유리함. 예전에는 이런 협정을 체결하지 않았음. 이런 측면에서 볼 때, 정책소통이 이미 전면적으로 전개되었음을 알 수 있으며, 이는 전면적인 발전을 가져온 것이라고 할 수 있음.

셋째, 실제적으로 아시아 인프라건설과 관련된 투자은행과 기타 정책성, 개발성 금융기구의 설립을 제시하였고 이미 어느 정도 진척을 가져왔음. 중국은 이런 방식을 통하여 인프라시설의 상호연결을 실현하기를 희망함. 머지않아 아시아인프라투자은행(AIIB)이라는 협력기구의 구체적 운영방안, 구성방식, 운영방식 등도 발표 될 것이고, 각국의 공동 노력을 통해 실질적인 발전을 가져올 것으로 예상됨.

넷째, 일부 국가는 정부측면에서 구체적인 조치를 취하고 있음. 시진핑 주석이 카자흐스탄 방문기간 카자흐스탄과 중국은 여러 방면에서 협정을 체결함. 그중에 카자흐스탄은 실크로드 경제벨트 건설에 참여하기로 하고, 또 중국은 카자흐스탄이 연운항에 물류센터를 건설하여 유라시아 철도 대동맥을 통해 직접 태평양으로 진출하도록 하여 카자흐스탄의 국제무역을 확대시킴. 이러한 실제적이고 구체적인 활동은 이미 전개되고 있음.

다섯째, 중국 국내에서 비교적 많은 발전을 이룸. 예를 들면 변경지대의 개방을 확대하고 다국적 경제협력기구의 건설 등이 가속되었음. 이는 앞으로 실크로드의 무역에 도움이 될 것임. 유라시아 철도(渝新歐) 혹은 영파(寧波)로부터 유럽으로 통하는 철도 대동맥이나 정저우(鄭州)로부터 유럽으로 통하는 철도 등은 실크로드 경제벨트의 구상을 제시한 이후로 기업 혹은 지방이 새로운 기회를 포착하기 위해 취한 조치임.

일대일로(一帶一路) 전략은 중국 국내 기획과도 긴밀히 관련되어있어 일대일로(一帶一路)의 전략을 위해서 국내 정책이 조정될 것임. 또한 국제협력과도 긴밀한 관련이 있는 것으로 앞으로 일대일로(一帶一路)에 관한 구체적인 틀이 점차 마련될 것이라 생각함.