



Europe

Asia

North America

Oceania

Africa

South America



지역 기초자료

17-01

2017년 2월 9일

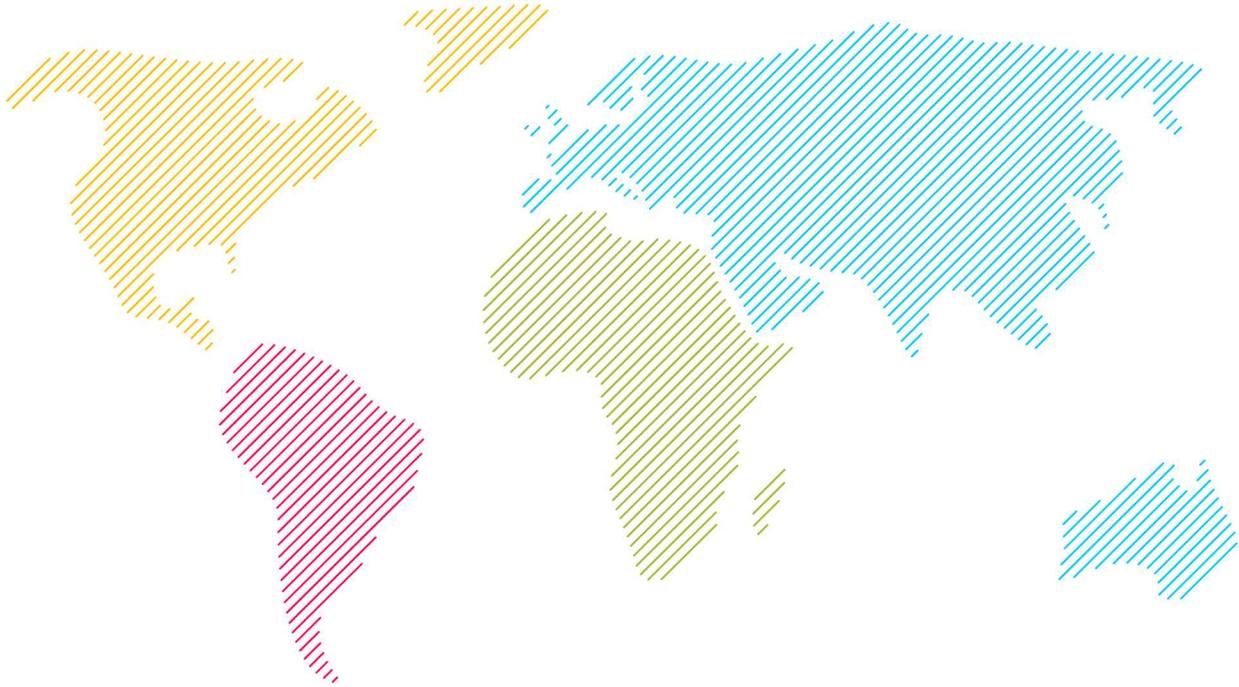
# 파키스탄·중국 경제회랑 사업 추진 현황과 과제

이정미 아시아태평양본부 인도남아시아팀 전문연구원  
신세린 아시아태평양본부 인도남아시아팀 연구원

# 파키스탄·중국 경제회랑 사업 추진 현황과 과제

## 요약

- ▶ [추진 배경] 파키스탄-중국 경제회랑(CPEC)은 중국이 추진하는 일대일로 전략의 대표적 사업으로, 파키스탄 과다르항에서부터 중국의 신장을 육로로 연결하는 인프라 개발사업임.
  - 파키스탄은 CPEC를 향후 경제성장의 원동력으로 보고 적극적으로 추진하고 있으나, 중국은 자국의 자원 확보와 인도양으로의 진출을 위해 사업을 추진하고 있음.
  - 중국은 에너지수급의 안정성을 확보하고 남아시아·중앙아시아·중동으로의 접근성을 개선하여 향후 이들 지역으로 영향력을 확대하는 발판을 마련할 수 있음.
  
- ▶ [주요 사업 내용] CPEC는 파키스탄 과다르항에서부터 중국 신장까지 이어지는 도로, 발전소, 경제특구 등 다양한 인프라 개발이 연계된 510억 달러 규모의 대규모 개발사업으로 파키스탄 경제성장의 원동력으로 기대되고 있으나 진행 과정에서 어려움이 발생하고 있음.
  - CPEC 사업 중 에너지 사업이 60% 이상을 차지하며, 중국까지 운송을 위한 도로망, 파이프라인이 건설되고 이를 따라 경제특구가 설립될 예정임.
  - CPEC 사업으로 파키스탄의 GDP는 약 2.5%p 증가할 것으로 추정되며, 파키스탄 정부는 향후 과다르항을 기반으로 물류허브 국가로 성장하겠다는 목표를 세우고 있음.
  
- ▶ [경제회랑의 과제] 사업 성공을 위해 파키스탄은 대내외적 제약요인과 문제점을 극복해야 하며, 향후 미국과 인도의 대외정책에 영향을 받을 수 있음.
  - 인도는 CPEC가 분쟁 중인 카슈미르를 통과하는 데 크게 반대하면서 이란의 차바하르항 개발을 통해 CPEC 사업의 경쟁력을 낮추려 하고 있음.
  - CPEC가 향후 중국의 해군기지로 발전할 수 있다는 가능성과 파키스탄·중국의 군사협력 확대를 경계하는 인도는 파키스탄·중국과 갈등을 빚고 있음.
  - CPEC는 테러문제 해결과 무역네트워크 연결이라는 측면에서 미국의 정책과 부합하나, 트럼프 정부의 향후 정책에 따라 對파키스탄 정책이 변화할 수 있음.
  - CPEC의 핵심지역인 과다르항이 위치한 발루치스탄 주(州) 무장독립운동단체의 테러로 인해 사업이 지연되고 있으며, CPEC 사업이 지역 불균형을 악화시킨다는 국내의 반대와 재정안정성, 사업 투명성 문제를 해결해야 함.
  
- ▶ [전망 및 시사점] 파키스탄은 CPEC를 통해 중장기적으로 경제적 수혜가 예상되나 중국에 대한 의존도 상승과 재정건정성이 악화될 가능성이 있으며, 대외적으로는 인도와의 대결구도가 강화될 것으로 보임.
  - CPEC는 파키스탄에 전력공급 안정망과 무역확대 효과를 가져올 수 있으나, 對중국 무역 불균형이 심화되고, 사업 예산 확보를 위해 재정적자가 증가할 전망이다.
  - 인도는 중국과 파키스탄의 협력 강화를 견제하기 위해 다른 남아시아 국가 및 미국, 일본과의 협력을 강화할 것으로 보임.
  - 한국도 ADB 등 다자기구를 통한 사업 참여 및 향후 시장진출 방안을 모색할 필요가 있음.



## 차 례

1. 파키스탄·중국 경제회랑(CPEC) 건설 배경
  - 가. 파키스탄·중국 경제회랑(CPEC)의 개요
  - 나. 중국의 파키스탄 지원 전략
2. CPEC 추진 현황과 성과
  - 가. 사업 개요
  - 나. 분야별 사업 현황
  - 다. 파키스탄의 경제적 성과
3. CPEC의 추진과제
  - 가. 파키스탄의 제약 요인
  - 나. 주변국과의 관계
4. 전망 및 시사점

참고문헌

## 1. 파키스탄·중국 경제회랑 건설 배경

### 가. 파키스탄·중국 경제회랑의 개요

■ 파키스탄·중국 경제회랑(CPEC: China-Pakistan Economic Corridor)<sup>1)</sup>은 중국이 추진하고 있는 일대일로 사업의 일부로 파키스탄의 과다르항에서부터 중국의 신장지역을 육로로 연결하는 총 510억 달러 규모의 거대 인프라사업임.

- 계획된 사업의 대부분을 중국에서 투자할 예정이며 CPEC는 교통인프라뿐 아니라 에너지, 경제특구, 보건 등 지역사회 개발을 포함하는 광범위한 사업임.
- 파키스탄은 CPEC 사업을 통해 물류허브 국가로 도약하겠다는 야심찬 목표를 세우고 있으나, CPEC가 파키스탄의 기대대로 향후 경제성장의 원동력이 되기 위해서는 중국과 파키스탄을 견제하는 인도와의 갈등, 국내 분쟁, 사업 불투명성 등의 문제를 선결해야함.
- CPEC 사업을 통해 파키스탄은 전력난 해소를 포함하여 장기적인 경제혜택을 누릴 수 있으나, 국경 분쟁과 중국을 견제하는 인도와의 대립구도는 강화될 것으로 보이며, 트럼프 정부의 향후 대외 정책도 CPEC 사업 진행에 변수로 작용할 수 있음.

■ 파키스탄은 중국의 전통적인 우방국으로 육로로는 중앙아시아와 중동, 해상으로는 아프리카와 중동을 연결하여 에너지를 확보할 수 있는 전략적 요충지이자 남아시아에서 중국의 영향력을 확대하는 역할을 수행하고 있음.

- CPEC의 핵심인 과다르항은 걸프만과 아프가니스탄의 자원 확보에 유리한 곳에 자리잡고 있으며, 개발 잠재력이 높은 지역임.
- 과다르항은 매일 200억 배럴의 유류가 운송되는 호르무즈 해협에서 400km, 이란과는 120km 거리에 위치

그림 1. CPEC를 경유하는 중국의 무역로



자료: Pak Tea House(2015. 4. 28), Changing Geostrategic Realities: China-Pakistan Economic Corridor, 저자 재편집.

1) 사업의 정식 명칭은 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC: China-Pakistan Economic Corridor)이나, 본고에서는 파키스탄을 중심으로 내용을 다루기 때문에 제목에서는 파키스탄-중국 경제회랑이라고 명명하였음. 본문에서는 공식적으로 쓰이는 약어인 CPEC로 표기함.

## 나. 중국의 파키스탄 지원 전략

■ CPEC는 중국의 영향력 확대와 에너지 수급 안정성 확보를 위해 추진되고 있는 일대일로 사업에 포함된 6개 경제회랑 사업 중 하나로, 그중 CPEC의 시적인 과다르항은 자원과 해외 진출의 요충지이자 해양실크로드의 핵심적인 위치를 차지하고 있음.

- 중국은 2013년부터 아시아, 중동, 아프리카, 유럽을 연결하는 인프라와 경제 네트워크 형성을 위해 육상실크로드와 해상실크로드를 건설하는 일대일로 사업을 추진해옴.
  - 육상 실크로드는 1) 중국-중앙아시아-러시아-유럽(발트해) 2) 중국-중앙아시아-서아시아-페르시아만-지중해 3) 중국-동남아시아-남아시아-인도양으로, 해상 실크로드는 1) 중국-남중국해-인도양-유럽 2) 중국-남중국해-남태평양으로 구성
  - 전 세계 컨테이너항 10개 중 7개가 위치하고 있으며, 컨테이너 무역량의 1/3이 이루어지는 해양실크로드는 아시아와 유럽을 연결하는 항로로, 실크로드에 위치한 국가들의 항만 사업권 취득과 터미널 건설 등 해양 인프라 투자사업으로 구성되어 있음.<sup>2)</sup>
- 전 세계 석유의 1/4, 중국 유류의 80%, 가스의 50%, 전체 수출입의 46% 이상이 인도양과 말라카 해협을 통해 이루어지고 있어 중국은 해양실크로드 사업을 통해 에너지 수급 안정화를 도모하고 있음.<sup>3)4)</sup>
  - 중국은 미국과의 대치상황 발생 시 중동국가들로부터 유류 공급이 불안정해질 것을 우려하고 있으며, 말라카 해협의 경우 해적이 자주 출몰하는 지역이기 때문에 중국은 대체 항로를 마련하기 위한 노력을 기울여왔음.<sup>5)</sup>
- 따라서 CPEC 사업으로 중국은 물리적 거리 단축, 걸프만과 중앙아시아 등으로의 접근성 개선, 자원 수입에 소요되는 시간과 비용 단축 등의 이점을 얻을 수 있음.
  - 중동으로부터 유류 수입 거리는 과다르항을 통할 경우 12,000km에서 2,395km로 감소하고, 유류 수입 기간은 현재 45일 이상에서 10일로 단축이 가능함.<sup>6)</sup>

그림 2. 중국의 실크로드 로드맵



자료: 조선일보(2015. 3. 30), AIIB 흥행에 고무된 시진핑, 연일 '一帶一路 마케팅', 저자 재편집.

2) 르몽드디플로마티크 84호(2015. 8. 31), 바닷길 패권노리는 중국의 '해상 실크로드.'  
 3) Oxford Analytica(2015. 9. 17), China's Indian Ocean strategy will be hotly contested.  
 4) Deloitte(2016. 6. 23), How will CPEC boost Pakistan Economy?  
 5) Foreign Affairs(2015. 3. 5), A Strategic Seaport.  
 6) Forbes(2015. 8. 26), China's Billion-Dollar Gateway to the subcontinent.

■ 중국은 CPEC를 통해 중앙아시아로의 통로 확보뿐 아니라 운송비 절감을 통한 국내 물가 안정, 낙후 지역의 경제개발 등 경제를 활성화시킬 수 있으며, 파키스탄 접경지역의 정치·사회적 안정 효과를 기대하고 있음.

- 중국은 파키스탄에 인프라투자를 확대하고 산업 생산능력을 확대함으로써 새로운 해외 투자처 확보를 통해 내수시장의 성장 둔화를 만회하기 위해 자국 건설기업의 해외 진출을 촉진해왔음.<sup>7)</sup>
- CPEC의 중국 연결 지역인 위구르 신장 지역은 파키스탄의 경제개발로 중국 북서부의 정치사회적 안정과 테러 억제 효과를 누릴 수 있음.
  - 파키스탄과의 국경지대인 위구르 신장에 무슬림계가 다수인 약 100만 명의 위구르족이 거주하고 있는데, 이들은 동투르크스탄이슬람운동(ETIM: East Turkestan Islamic Movement)이라는 무장단체를 설립하고 파키스탄 테러단체와 연계하여 사회불안을 야기
  - 중국은 아프가니스탄과 파키스탄을 통해 중국 북서부에 극단주의 세력이 퍼질 것을 우려하고 있기 때문에 위구르 신장 지역의 경제개발을 통해 파키스탄의 무장단체의 확산을 예방하고자 CPEC를 통한 지역개발을 적극적으로 추진하고 있음.<sup>8)</sup>
- 인도는 과다르항이 궁극적으로 해군기지로 발전하여 중국이 미국과 인도의 해군을 견제할 것이라는 우려와 함께 중국의 인도양 진출 동기에 대해 민감한 반응을 보이고 있음.
  - 파키스탄은 2015년 시진핑 주석의 방문에 맞추어 60억 달러 상당의 중국 잠수함 구입을 발표하여, 양국간 군사협력이 CPEC를 계기로 한층 강화될 것임을 시사<sup>9)</sup>

■ 파키스탄은 중국의 전통적인 우방일 뿐만 아니라, CPEC를 통해 자국의 전력난을 해소하고, 중국 자본의 투자와 물류 허브로 성장할 기회를 잡기 위하여 CPEC 사업 진행에 적극적으로 협력하고 있음.

- 파키스탄 정부는 CPEC 사업으로 총 1,500억 달러의 외국인투자를 유치할 수 있을 것으로 기대하고 있음.<sup>10)</sup>
- 세계은행(2013)에 따르면, 교통·물류 인프라 부족으로 인한 파키스탄의 손실은 연간 GDP의 4~6%로 CPEC를 통해 이러한 손실을 극복할 수 있을 것으로 보임.<sup>11)</sup>
- 파키스탄은 2004년부터 에너지 수급 균형을 달성하지 못하여 전력난 해소에 필요한 에너지 수송과 발전소 건설을 CPEC의 에너지 사업을 통해 해결하려 하고 있음.<sup>12)</sup>
- 중국은 파키스탄의 가장 중요한 경제 파트너로, 2008년 이후 중국으로부터의 FDI는 미국의 투자나 원조보다 더 큰 규모임.
- 과다르항이 위치한 발루치스탄주는 천연가스과 석탄이 풍부하고 레코딕(Reko diq) 광산은 700억 달러 상당의 금과 구리를 보유하고 있는 것으로 추정되어, CPEC로 인해 발루치스탄의 자원개발이 확대될 수 있음.<sup>13)</sup>

■ 파키스탄은 카슈미르를 둘러싸고 인도와 영토 분쟁을 벌이고 있는데, CPEC는 파키스탄의 무기구매력을 상승시키고 중국과의 군사협력을 확대할 수 있음.

- 파키스탄은 중국 무기시장의 중요한 고객으로, 파키스탄의 경제개발은 무기 구매를 증가시키고 중국과의 군사협력을 강

7) 르몽드디플로마티크 90호(2016. 3. 2), 중국식 모델 수출하기.

8) Foreign Policy(2015. 9. 18), China has a plan to take over Eurasia—and America loves it.

9) The New York Times(2015. 4. 19), Xi Jinping heads to Pakistan, bearing billions in infrastructure aid.

10) Khaleej Times(2016. 9. 12), CPEC set to attract \$150b investment in Pakistan.

11) World Bank(2013), Greening growth in Pakistan through transport sector reforms.

12) Forbes(2015. 8. 26), China's Billion-Dollar Gateway to the subcontinent.

13) Forbes(2010. 4. 30), China's Pakistan corridor.

화하여 인도와의 군사 경쟁에서 이점을 확보할 수 있음.

- 파키스탄은 1964년부터 매년 중국으로부터 무기를 수입해왔으며, 2011~15년 중국 무기 판매의 35%를 차지<sup>14)</sup>

## 2. CPEC 추진 현황과 성과

### 가. 사업 개요

■ CPEC는 인도양과 아랍해의 관문인 과다르항에서 중국 신장까지 이어지는 도로, 경제특구, 발전소 건설 등 510억 달러 규모의 인프라 개발사업을 중심으로 추진되고 있음.

- 2015년 460억 달러 규모로 계획되었으나, 아시아개발은행(ADB)과 중국이 카라치-페샤와르 구간 철도(ML-1) 개보수 사업 예산을 기존 35억 달러에서 80억 달러 규모로 확대하면서 총 예산은 510억 달러로 증가<sup>15)</sup>
- 460억 달러는 2020년까지 계획된 사업의 이행을 위한 예산으로 사업 완료에 필요한 총 예산은 750억 달러로 추정되고, 계획된 예산이 모두 집행될 경우 이 금액은 1970년부터 2015년까지 파키스탄에 유입된 FDI의 총계를 넘어서게 됨.<sup>16)</sup>
- 과다르항에서부터 파키스탄을 관통하여 중국으로 연결되는 CPEC는 73,000km<sup>2</sup>에 걸쳐 북부, 동부, 서부, 중앙 경로 등 총 4개 경로로 이루어져 있음.
  - 동부경로: 과다르-카라치-하이데라바드(Hyderabad)-수쿠르(Sukkur)-라호르(Lahore)/파이자라바드(Faisalabad)-이슬라마바드
  - 중앙경로: 과다르-쿠즈다르(Khuzdar)-페샤와르(Peshawar)/수쿠르(Sukkur)
  - 서부경로: 중앙경로와 동부경로를 이어 케타(Quetta)를 거쳐 페샤와르까지 연결
  - 북부경로: 이슬라마바드-쿤제랍(Khunjerab)

그림 3. CPEC 경로



자료: Oxford Analytica(2015. 7. 16), Insecurity mars China-Pakistan Economic Corridor, 저자 재편집.

14) Oxford Analytica(2016. 9. 13), Pakistan-China defence ties will develop cautiously.

15) Dawn(2016. 9. 30), With a new Chinese loan, CPEC is now worth \$51.5bn.

16) Deloitte(2016. 6. 23), How will CPEC boost Pakistan Economy?

- 2002년 3월 중국 우방궈 부총리가 파키스탄을 방문하여 과다르항 건설협정에 서명하면서 중국의 과다르항 개발이 시작됨.
- 2005년 4월 원자바오 총리가 아시아협력대화(Asia Cooperation Dialogue)계기로 개최된 외교장관회의에 참석하여 파키스탄 정부와 과다르 항구 제2단계 개발협력 등 양국간 경제통상 협력 확대에 합의함.
- 2008년 파키스탄 무사라프 대통령은 과다르항과 그 인근 개발사업을 제안하였으며, 2013년 리커창 총리가 파키스탄을 방문하면서 이를 실크로드의 사업으로 발전시켜 제안
- 2015년 4월 파키스탄 총리의 중국 방문을 계기로 시진핑 주석은 CPEC를 280억 달러 규모의 사업으로 제안하였으며 양 정상은 51개의 MOU에 서명하면서 사업이 본격화되고, 최근 양국공동위원회 제6차 회의가 2016년 12월 29일 개최됨.<sup>17)</sup>

## 나. 분야별 사업 현황

- CPEC 사업분야는 크게 에너지, 교통인프라, 과다르항 개발, 광섬유망 설치로 나눌 수 있으며, 이 중 에너지 사업이 가장 큰 비중을 차지함.
- 처음 발표된 총 456억 9천만 달러 중 에너지 분야가 337억 9천만 달러, 교통인프라 구축에 111억 9천만 달러, 과다르항 개발에 6억 6천만 달러, 광섬유망 설치에 4천만 달러가 각각 책정됨.
- 에너지 인프라 338억 달러 중 30개 사업을 조기시행(Early harvest) 사업으로 지정, 이 중 16개 사업을 파키스탄 총선이 개최되는 2018년까지 완료할 계획임.
- 중국은 2016년 9월까지 30개 조기시행 사업에 140억 달러를 투자했다고 밝혔으며, 30개 사업 중 16개 사업이 착수됨.
- 아시아인프라투자은행(AIIB), 아시아개발은행(ADB), 영국국제개발부(DFID)도 CPEC 사업에 참여하고 있으나, 350억 달러 규모의 에너지 사업은 중국 전력기업이 상당 부분을 투자하고, 중국정부와 국제원조 자금으로 나머지 110억 달러를 충당할 계획임.<sup>18)</sup>
- 현재까지 발표된 기관별 주요 사업지원은 아래와 같음.
  - 중국수출입은행: 110억 달러(금리 1.6% 차관)
  - 중국공상은행(Industrial and Commercial Bank of China): 4개 전력사업에 43억 달러
  - 실크로드기금<sup>19)</sup>: 카롯(Karot) 수력발전댐에 16억 5,000만 달러
  - ADB, DFID: M4, N70, N50, E-35 구간 도로 건설에 각각 3억 2,700만 달러, 2억 6,200만 달러
  - AIIB: M-4구간 도로에 1억 달러, 타베라 수력발전소(Tarbela 5 hydropower extension) 사업에 3억 달러(세계은행과 공동사업, 총 8억 2,400만 달러)
- 인프라 외에도 교육과 보건사업이 함께 진행되며, 회랑을 따라 38개의 경제특구와 양국 문화를 알리는 센터인 중국·파키스탄 문화회랑(China-Pakistan Cultural Corridor)사업을 함께 추진하여 양국간 교류를 확대할 계획

17) Wall Street Journal(2016. 4. 20), China's Si Jinping Launches Investment Deal in Pakistan.

18) The Economist Views Wire(2016. 7. 14) Eastern route not part of economic corridor?

19) 실크로드기금은 실크로드 사업을 추진하기 위해 중국이 조성한 기금으로 중국 외환관리국, 중국수출입은행, 중국투자자유한책임공사, 중국개발은행이 출자하여 총 100억 달러로 조성되었으며 향후 400억 달러까지 확대할 예정이다.

표 1. CPEC 분야별 사업 진행 현황

분야		착수사업	예정사업
에너지	조기시행사업	9	6
	후속사업	1	6
교통인프라		2	6
과다르항구도시		2	8
산업협력		2	4

주: 세부 사업 목록은 부록 참고

자료: <http://www.cpec.gov.pk/>, <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).

■ 파키스탄과 중국은 우선적으로 자원을 이송할 수 있는 과다르항과 그 인근을 개발하는 데 중점을 두고 있음.

- 걸프만 인근에 위치한 과다르항은 원래 50만 TEU<sup>20)</sup>로 설계되었으나, CPEC 사업을 통해 심해항<sup>21)</sup>으로 재개발되면서 연간 1,900만 톤의 원유 수입 정제시설을 갖출 계획임.<sup>22)</sup>
- o 2002년 착공된 과다르항은 2007년 완공되었으며, 초기 투자비용 2억 4,800만 달러 중 중국이 1억 9,800만 달러, 파키스탄이 5,000만 달러를 부담하여 건설됨.<sup>23)</sup>
- o 중국이 초기 건설 비용의 80%를 부담하였으나, 미국과의 관계를 고려한 파키스탄이 2007년 싱가포르 항만청에 과다르항을 40년간 임대하였음. 하지만 운영권과 토지소유권 분쟁으로 인해 계약이 파기되어 2013년 2월 운영권을 다시 중국해외항만공사(China Overseas Port Holding Company)에 이전<sup>24)</sup>
- o 확장되는 과다르항은 14.5m 깊이로 컨테이너 부두 4개, 벌크화물터미널 1개(수용량 10만 DWT<sup>25)</sup>), 곡물부두 1개, 로로터미널(Ro-Ro Terminal) 1개, 유류터미널 2개(각각 수용량 20만 DWT)로 구성<sup>26)</sup>
- 중국은 과다르항에 해양부유식(floating) LNG터미널을 BOT 방식으로 건설할 예정이었으나, 건설과 구매만 정부와 계약하는 방식으로 계획을 변경, 파키스탄 정부가 터미널 소유와 운영을 맡게 됨.
- 과다르항 인근에 조성되는 철도와 도로 및 발전소는 상업화를 기반으로 하며, 이미 중국 선박이 시범 운항을 마치고 개항을 시작함.

## 다. 파키스탄의 경제적 성과

### 1) 파키스탄 경제와 對중국 관계

■ 최근 안정세를 보이고 있는 파키스탄 경제는 CPEC로 성장이 확대될 것으로 보이며, 중국과의 경제협력이 보다 강화될 것으로 예상된다.

20) TEU: Twenty-foot equivalent unit. 20피트 컨테이너 1대.

21) 최대로 적재된 상태의 파나맥스(panamax, 파나마 운하를 통과할 수 있는 최대 규모의 선박을 통칭하는 용어로 전장 210~290m, 전폭 32.3m, 흘수 12m, 5만~8만DWT 규모의 선박을 포함) 선박을 수용할 수 있는 규모의 항구.

22) The Loadstar(2013. 12. 19), Intermodal link could see Pakistan's ports handling 5% of China's cargo.

23) 에너지경제연구원(2013. 2. 1), 세계에너지시장 인사이트, p. 18.

24) The Diplomat(2013. 8. 22), Is Gwadar Worth the Theatrics?

25) 재화중량톤수, 해상운송에 있어서 선박에 실제로 적재할 수 있는 화물의 최대 중량.

26) <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.3+Pakistan+Gwadar+Port;jsessionid=A638E4B07ACCC74C36F7FEA94D9CC2CD>(검색일: 2016. 11. 8).

- 파키스탄은 안정적인 성장을 지속할 것으로 전망되고 있으며 특히, CPEC가 파키스탄의 경제성장을 견인할 것으로 전망<sup>27)</sup>
- o 세계은행(WB)은 CPEC로 투자가 확대되면서, 파키스탄 경제가 2016/17년 5.2%, 2017/18년 5.5%의 성장을 달성할 것이라고 전망<sup>28)</sup>
- 중국은 파키스탄의 주요 경제협력국으로 CPEC로 인한 중국의 對파키스탄 투자 확대와 교역의 증대로 양국간 경제협력 이 보다 강화될 것으로 전망됨.
- 그러나 CPEC로 인한 △재정건전성 악화 △CEPC 사업의 경제적 기대효과에 대한 불확실성 △對중국에 대한 경제 의존도 심화에 대한 우려가 존재함.

■ 2008년 이후 둔화되었던 파키스탄 경제는 최근 6년간 4% 내외의 경제성장을 기록하면서, 안정세를 보이고 있는 상황에서 CEPC는 파키스탄 경제성장의 새로운 원동력이 될 수 있음.

- [성장률] 특히 2015/16년 파키스탄은 지난 8년간 가장 높은 성장률인 4.7%를 기록<sup>29)</sup>
- [재정적자] 파키스탄 정부는 재정건전화 노력을 지속하면서 GDP 대비 재정적자 비중이 점차 감소하고 있으며, 2012/13년 8.2%의 GDP 대비 재정적자 비중이 2015/16년 4.6% 수준까지 감소함.
- [물가] 국제유가 하락으로 2014/15년 4.5%로 안정된 소비자물가상승률은 2015/16년 2.9%까지 하락

그림 4. 파키스탄 성장률

(단위: %)

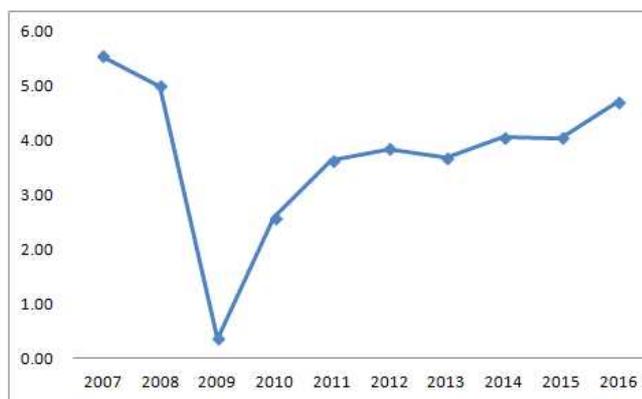
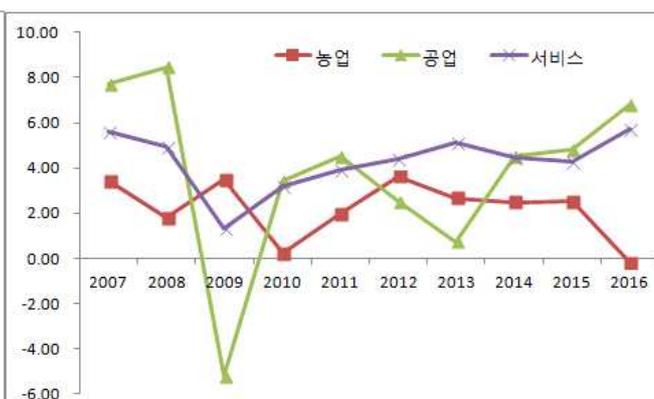


그림 5. 부분별 성장률

(단위: %)



주: 파키스탄 회계연도 기준(전년도 7월 1일부터 6월 30일).

자료: 파키스탄 통계청.

■ 정치적·지리적 요인으로 파키스탄의 주요 교역국이자 투자 유입국인 중국과의 경제협력 관계가 최근 CPEC로 인해 강화되고 있으며, CPEC가 본격화될 경우 보다 확대될 것으로 전망됨.<sup>30)</sup>

27) CPEC로 인한 투자 확대는 파키스탄의 고용증가, 경제성장뿐만 아니라 지역통합의 확대로 이어져 파키스탄의 장기적인 성장을 도모할 수 있음.

28) World Bank(2017. 1), Global Economic Prospects, January 2017: Weak Investment in Uncertain Times.

29) 파키스탄의 회계연도는 7월 1일부터 6월 30일 까지임.

30) 중국은 파키스탄과 지정학적 근접성을 가지고 있으며, 역사적으로 정치적 우호국으로 파키스탄과 중국의 긴밀한 경제협력은 지정학적·정치적 관계에서 기인.

- 파키스탄의 최대 수출대상국은 미국이며, 다음으로 영국, 중국, 독일 순서임. 최대 수입국은 중국이며, 그 다음으로 아랍에미레이트, 사우디아라비아의 원유 수입국이 있음.
- o 2015년 7월부터 2016년 3월간 전체 수입이 4.3% 감소한 반면, 자본재와 인프라 관련 제품의 수입이 4.8% 증가하였는데, 이는 CPEC 사업의 영향이 있는 것으로 보임.

표 2. 파키스탄의 주요 수출·수입, 투자국

(단위: 백만 달러, %)

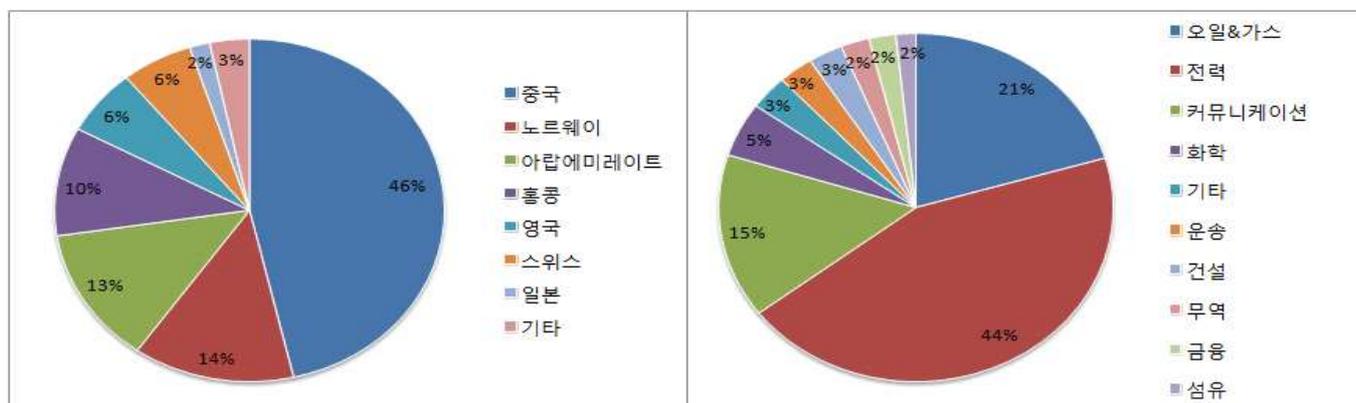
순위	수출			수입		
	국명	금액	비중	국명	금액	비중
1	미국	2,996	17.1	중국	8,641	21.4
2	영국	1,327	7.6	아랍에미레이트	6,012	14.9
3	중국	1,324	7.6	사우디아라비아	3,222	8.0
4	독일	1,005	5.7	인도네시아	2,031	5.0
5	아프가니스탄	921	5.3	일본	1,614	4.0
6	아랍에미레이트	719	4.1	인도	1,580	3.9
7	스페인	682	3.9	미국	1,541	3.8
8	방글라데시	567	3.2	쿠웨이트	1,123	2.8
9	이탈리아	555	3.2	독일	981	2.4
10	네덜란드	501	2.9	말레이시아	947	2.3

주: 수출은 2016년 1월~2016년 10월 10개월간, 수입은 2016년 전체, BOP 기준.

자료: 파키스탄 중앙은행.

- 2015/16년 파키스탄의 직접투자(FDI) 순유입액은 12억 8,100만 달러로, 전년동기(8억 2,500만 달러)대비 38.8% 증가세를 보였는데, 이는 중국의 CEPC 관련 투자 확대에서 기인<sup>31)</sup>
- o 특히 전력에 대한 투자가 확대 되었는데, 2015/16년 파키스탄 전력분야에 대한 FDI는 2014/15년 2억 달러 대비 180% 증가한 5.7억 달러를 기록
- o 2015/16년 중국의 FDI 유입액은 5.9억 달러로 전년도 2.55억 달러 대비 약 100% 증가

그림 6. 파키스탄의 주요 FDI 투자국 및 투자 부문 비중(2015/16년)

자료: 파키스탄 투자청(<http://boi.gov.pk/ForeignInvestmentinPakistan.aspx>).

31) Tribune(2016. 7. 21), 2015-16: China helps as FDI in Pakistan surges 38.8%.

■ CPEC의 재정 부담 확대와 차후 중국 차관 상환으로 인해 파키스탄의 재정건전성 악화 가능성이 존재함.

- 2016/17년 파키스탄 기획부는 CPEC 예산으로 3,500억 루피(약 33억 달러)를 요구하였으나 1/3 수준인 1,240억 루피(약 12억 달러)만 확보하여 필요한 예산을 마련하지 못하고 있음.
- 이 중 90% 가량이 도로망 사업에 할당되어 있으며, 예산도 고속도로청이 요구한 7,620억 루피(약 73억 달러)의 15%에 불과한 실정임.
- 세계은행은 파키스탄 정부의 CPEC 사업 보증과 지출 확대가 중기적으로 재정위험을 야기할 수 있다는 의견을 제시하였으며, Ashraf Wathra 파키스탄 중앙은행 총재와 Hafiz Pasha 전 파키스탄 재정부장관도 비슷한 우려를 표명함.<sup>32)</sup>
- Hafiz 전 장관은 CPEC을 위한 차입으로 국가 총부채가 900억 달러에 달할 것으로 예상
- 파키스탄은 월 지출액(monthly invoicing)의 22%에 해당하는 회전기금(revolving fund)을 설립하여 CEPC 에너지 사업에 참여하는 중국기업(sponsor)의 지분을 최소 22% 보증하였음.
- Suki-Kinari 수력발전소의 경우 요금이 8.84센트/kwh로 설정되어 연간 2억 7,000만 달러의 비용이 청구됨.
- 이 중 정부가 5,900만 달러를 보증하고 있으며, 만약 모든 조기수확 사업에 비슷한 전력요금이 책정된다면 정부가 지급해야 하는 비용은 최대 연간 7억 달러까지 증가할 수 있음.<sup>33)</sup>

2) 파키스탄 인프라 현황과 CPEC 사업

■ CPEC로 인한 열악한 인프라의 개선은 궁극적으로 파키스탄 경제 성장에 긍정적 요인으로 작용할 전망이다.

- 파키스탄의 인프라 수준은 세계경제포럼(WEF: World Economic Forum)의 국가경쟁력 순위에서 2015~16년 140개국 가운데 98위에 불과하며, 이와 같이 열악한 인프라는 파키스탄 경제성장의 장애요인임.
- 특히 전기 공급 순위가 129위를 기록해 전력인프라 부분의 개선이 시급하고, 도로, 철도, 항만, 항공 인프라의 경우 전체 140개국 가운데 60~79위를 기록하고 있음.
- 전력, 가스 등 에너지 인프라 확충이 시급한 상황에서 에너지 사업이 가장 큰 비중을 차지하고 있는 CEPC로 인해 에너지 분야에 대한 인프라 개선이 가시화되고 있음.

표 3. 파키스탄의 국가 경쟁력 인프라 부문 순위

	2015~16 (140개국)	2014~15 (144개국)	2013~14 (148개국)	2012~13 (144개국)
전체	98	113	119	105
도로인프라	77	75	72	73
철도인프라	60	72	75	66
항만인프라	66	59	55	60
항공인프라	79	92	88	78
전기공급	129	133	135	126

자료: 세계경제 포럼(World Economic Forum), The Global Competitiveness Report 2012-2013, 2013-2014, 2014-2015, 2015-2016.

32) World Bank(2016). Global Economic Prospects 2016.

33) The Wire(2016.6.3).The China-Pakistan Corridor is all about power. Not electricity, but the real thing.

■ 만성적 전력난으로 전국적인 정전이 지속적으로 발생하고 있는데, 이는 산업 및 경제 활동의 큰 저해 요인으로 작용함.

- 파키스탄의 전력 부족에 따른 손실은 GDP 대비 2% 정도로 추정됨.<sup>34)</sup>
- 2016년 6,000MW가 부족한 것으로 나타나고 있으며, 향후 전력수요가 계속 증가할 것으로 전망되는 만큼 전력 부족의 문제가 지속될 것으로 우려됨.
- o 파키스탄 전력 부족의 주요인은 △62%의 높은 화력 발전 비중이 유류 및 가스 수입 문제와 연결되어 전력시장의 불안정을 초래 △파키스탄 특유의 ‘순환부채(circular debt)’가 전력 산업 발전을 저해 △설비 노후와 함께 전기 절도(stealing of electricity)로 인해 송배전 손실 발생이 있음.<sup>35)</sup>
- 파키스탄 수자원전력부(Ministry of Water and Power)는 현재 진행 중인 전력 프로젝트에 의해 2017/18년부터는 전력 부족 문제가 개선될 것으로 전망<sup>36)</sup>
- 전력 인프라 개선이 시급한 만큼 CPEC에서는 13개의 발전소 건설, 2개의 탄광 개발, 2개의 송전망 구축 사업을 조기사행사업으로 진행 중에 있음(부록 표1 참조).
- o 카심항 석탄화력 발전소, 다우드 풍력발전소, 카이드아잠 태양광발전소 등 9개의 사업은 60% 이상의 공정률을 보임.

■ 파키스탄은 인구증가와 경제성장에 따라 천연가스 수요가 증가하였지만, 가스 수입을 위한 인프라가 확충되지 못하여 가스부족 문제가 지속되고 있음.

- 파키스탄 정부는 가스부족 문제를 해결하기 위해 거대 LNG 터미널과 가스 파이프라인 등의 인프라 구축 지원 및 투자 유치에 적극적임.
- o 파키스탄은 이란과 가스 파이프라인 구축사업(IP: Iran-Pakistan gas pipeline project)을 진행하고 있으며 투르크메니스탄-아프가니스탄-파키스탄-인도를 잇는(TAPI: Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India) 프로젝트를 진행 중임.
- [IP 프로젝트] 이란-파키스탄(IP: Iran-Pakistan) 가스관 프로젝트는 2018년까지 완공 예정으로 최근 중국은 이 프로젝트에 대한 참여 의사를 밝힘.<sup>37)</sup>
- o IP 가스관 프로젝트는 1,900km 규모의 양국간 파이프라인 건설 프로젝트로 이란 측의 파이프라인 건설은 거의 완료된 상황임.
- o 파키스탄은 미국의 대이란 제재로 인해 이 프로젝트를 중단하였으나, 대이란 제재 해제 이후 이 프로젝트를 재개하여 2018년까지 완공할 예정임.
- o 중국은 이란 측 파이프라인 건설에 참여하였으며, 중국 수출입은행이 CPEC의 일환으로 파키스탄 IP 프로젝트에 14억 달러 규모의 금융 제공을 제안하는 등 파키스탄 측 파이프라인 건설에도 참여 의지를 보이고 있음.<sup>38)</sup>
- [TAPI 프로젝트] 투르크메니스탄-아프가니스탄-파키스탄-인도(TAPI: Turkmenistan-Afghanistan-Pakistan-India)

34) Abbasi, Z.(2011), Energy Crisis Costs 2 Percent of GDP Annually. Business Recorder. (July 7)

35) 순환부채 문제는 전력대금의 회수가 어려워지면서 파키스탄 전력공사(PEPCO)의 현금흐름에 문제가 발생하고 그 결과 파키스탄 전력산업 관련 기업들의 수익구조 및 현금흐름에 부정적인 영향을 미치는 것으로, 순환부채의 구조적 문제가 해결되지 않는 한 다시 발생 가능하다는 우려가 존재함.

36) Tribune(2016. 5. 26), No generation problem by 2017, says minister.

37) 본래 이 프로젝트는 이란-파키스탄-인도(IPI)프로젝트로 추진되었으나 2010년 인도를 제외한 이란-파키스탄만 최종 합의되었으며, 파키스탄과 인도의 정치적 대립관계로 인해 향후 인도의 참여 가능성은 불투명함.

38) Business Recorder(2016. 11. 8), China keen to build Pak portion of IP gas pipeline; The Express Tribune(2016. 11. 2), China willing to finance Pakistan's portion of IP pipeline.

가스관 프로젝트는 미국 ‘신실크로드’ 계획의 일부로 아시아개발은행과 세계은행의 지원을 받으며 2020년 완공될 예정이다.<sup>39)</sup>

- 그러나 TAPI 프로젝트는 △해당지역의 정치적·지정학적 불안정 △재원 조달의 불명확성 △수요자간 복잡한 관계 △에너지 수급 불균형 가능성 등의 리스크가 존재<sup>40)</sup>

■ 파키스탄의 도로망은 총 263,356Km로 전체 내륙 화물의 90%와 여객의 92%는 도로를 이용하고 있음.

- 파키스탄의 전체 도로에서 포장도로가 차지하는 비중이 2000/01년 57.9%에서 2015/16년 71.3%까지 확대되는 등 도로 여건이 꾸준히 개선되고 있음.
- 파키스탄의 전체도로 길이는 2000/01년 대비 약 5% 증가하였는데, 포장도로의 길이는 30% 증가한 반면 비포장도로는 28% 감소함.
- CPEC 사업으로 120km에 달하는 하벨리안-타코트 도로와 392km의 카라치-라호르를 건설 중이며, 3개의 도로에 대해서는 타당성조사를 진행 중임(부록 표2 참조).

표 4. 파키스탄 도로 현황

(단위: Km, %)

	전체	포장도로	포장도로 비중	비포장도로	비포장도로 비중
2000/01	249,972	144,652	57.9	105,320	42.1
2001/02	251,661	148,877	59.2	102,784	40.8
2002/03	252,168	153,225	60.8	98,943	39.2
2003/04	256,070	158,543	61.9	97,527	38.1
2004/05	258,214	162,841	63.1	95,373	36.9
2005/06	259,021	167,530	64.7	91,491	35.3
2006/07	259,189	172,827	66.7	86,362	33.3
2007/08	258,350	174,320	67.5	84,030	32.5
2008/09	258,350	176,589	68.4	81,761	31.6
2009/10	260,760	180,910	69.4	79,850	30.6
2010/11	259,463	180,866	69.7	78,597	30.3
2011/12	261,595	181,940	69.6	79,655	30.4
2012/13	263,415	182,900	69.4	80,515	30.6
2013/14	263,755	184,120	69.8	79,635	30.2
2014/15	263,942	185,063	70.1	78,879	29.9
2015/16	263,356	187,807	71.3	75,549	28.7

자료: PAKISTAN ECONOMIC SURVEY 2015-16([http://www.finance.gov.pk/survey\\_1516.html](http://www.finance.gov.pk/survey_1516.html)).

■ 파키스탄의 철도 인프라는 개선 및 확충이 장기간 정체되었으며, 그 결과 철도 이용의 감소세가 지속되고 있음.

39) 미국의 신실크로드 전략은 정치·경제적으로 러시아에 묶여있던 아프가니스탄과 그 주변 국가들을 러시아의 영향권으로부터 분리시키기 위한 것으로 아프가니스탄을 중심으로, 중앙아시아와 남아시아 사이의 무역의 자유화 진전, 경제협력의 촉진, 무역량의 증가, 그리고 인적·물적 교류와 네트워크를 확립, 확대시키는 것을 목적으로 함. 김재관(2015), 미국의 ‘신실크로드 전략’과 중러의 대응, 평화연구, 제23권 제2호.

40) 원동욱, 성원용, 김재관, 백준기(2015), 국제운송회랑의 새로운 지정학: 유라시아 실크로드 구축을 위한 협력방안 연구.

- 파키스탄 철로의 총 길이는 7,791Km로 남쪽 카라치항에서 북쪽 변방까지 전국에 걸쳐있으며, 전체 운송수단 가운데 철도 이용 비중은 4%에 불과함.
- o 지난 20년간 투자 부족으로 철로의 길이가 7,791km로 정체된 가운데 점차 노후화되고 있으며, 기관차와 화물차 또한 노후화 되면서 차량 수가 감소
- o 2000/01년 기준 610대의 기관차가 2015/16년 455대까지 감소했으며, 화물차는 동기간 23,893대에서 15,164대로 감소함.
- 파키스탄 정부는 국가발전 전략인 비전(Vision 2025)에서 전체 운송수단 가운데 철도 이용 비중을 2025년까지 20%로 확대 시키는 목표를 수립함.
- CPEC에서는 ML1 철도구간 개보수 및 하벨리안 내륙 항만(Dry Port) 개발 사업에 대한 타당성 조사를 진행하는 등 CPEC로 파키스탄-중국 간 철도 물류 인프라가 확대될 예정(부록 표2 참조).

표 5. 파키스탄 철도 인프라 현황

	기관차 수	화물차 수	철로 길이(Km)	승객 수(백만)	화물량(백만 톤)
2000/01	610	23,893	7,791	68.8	5.89
2001/02	577	23,460	7,791	69	5.9
2002/03	577	23,722	7,791	72.4	6.18
2003/04	592	21,812	7,791	75.7	6.14
2004/05	557	21,556	7,791	78.18	6.41
2005/06	544	20,809	7,791	81.43	6.03
2006/07	544	19,638	7,791	83.89	6.42
2007/08	555	18,638	7,791	79.99	7.23
2008/09	551	17,259	7,791	82.54	6.94
2009/10	528	16,499	7,791	74.93	5.83
2010/11	528	18,468	7,791	64.9	2.61
2011/12	552	17,611	7,791	41.9	1.3
2012/13	493	16,635	7,791	41.95	1.01
2013/14	421	16,179	7,791	47.69	1.61
2014/15	458	15,452	7,791	52.9	3.6
2015/16	455	15,164	7,791	39.55	3.65

자료: PAKISTAN ECONOMIC SURVEY 2015-16([http://www.finance.gov.pk/survey\\_1516.html](http://www.finance.gov.pk/survey_1516.html)).

■ 파키스탄에는 3개의 주요 항만이 있는데, 대부분의 물류는 카라치항과 카심항을 이용하고 있으며, 과다르항이 2007년 완공되어 운영 중에 있음.

- 카라치항은 파키스탄에서 가장 큰 규모의 항으로, 파키스탄 해상 물류의 50% 이상은 카라치항을 통하고 있음.
- 카심항은 파키스탄 최초의 산업 및 상업 항만으로 물류량이 점차 증가하면서, 파키스탄 해상 물류에서 차지하는 비중이 2000/01년 34%에서 2015/16년 40%로 확대됨.
- 파키스탄 서쪽에 위치한 과다르항의 경우 내륙으로 화물을 운송할 철도가 없어 대규모 운송이 힘들었으나, CPEC 건설과 함께 과다르항의 이용률이 증가할 것으로 전망됨.
- o 2013년 중국 국유기업인 해외항구유한공사는 파키스탄 정부로부터 과다르항의 운영권을 확보하였으며, 향후 과다르항을 전략적 요충지로 활용하기 위한 중국의 투자가 기대됨.
- o CPEC에서는 과다르항구도시 건설을 위해 도로, 국제공항에 대한 정부협약을 체결했으며, 항구도시마스터플랜, 다목적터미널 확장 등에 대한 타당성 조사를 진행 중임(부록 표 3 참고).

표 6. 파키스탄 항만 인프라 현황

(단위: 천 톤)

	카라치 항(Karachi)			카심 항(Qasim)			과다르 항 (Gwadar) 수입
	전체	수입	수출	전체	수입	수출	
2000/01	25,981	20,063	5,918	13,588	11,841	1,747	-
2001/02	26,692	20,330	6,362	13,317	10,932	2,385	-
2002/03	25,852	19,609	6,273	15,109	11,980	3,129	-
2003/04	27,813	21,732	6,081	14,123	11,264	2,859	-
2004/05	28,615	22,100	6,515	19,437	16,006	3,431	-
2005/06	32,270	25,573	6,697	21,573	17,588	3,985	-
2006/07	30,846	23,329	7,517	24,350	19,511	4,839	-
2007/08	37,192	25,517	11,675	26,424	21,607	4,817	232
2008/09	38,732	25,367	13,364	25,030	19,443	5,286	1,325.7
2009/10	41,420	27,892	13,528	25,606	19,226	6,380	1,262.2
2010/11	41,431	28,589	12,846	26,168	19,510	6,658	526.7
2011/12	37,875	26,201	11,674	24,025	18,075	5,950	1,426
2012/13	38,850	26,700	12,150	24,801	17,754	7,047	507.6
2013/14	41,350	30,343	11,007	25,775	18,076	7,699	623.1
2014/15	43,422	33,000	10,422	30,014	21,608	8,405	454.1
2015/16	36,516	29,217	7,299	23,782	18,089	5,693	-

자료: PAKISTAN ECONOMIC SURVEY 2015-16([http://www.finance.gov.pk/survey\\_1516.html](http://www.finance.gov.pk/survey_1516.html)).

### 3. CPEC의 추진과제

#### 가. 파키스탄의 제약 요인

■ △투명성 부족 △지역주민의 반발 △지역불균형 초래 등의 요인은 파키스탄에서 CPEC를 진행하는 데 주요 장애요인으로 작용하고 있음.

■ 파키스탄 정부의 부패와 경험 부족, 사업 진행의 불투명성은 CPEC 진행을 어렵게 하고 있음.

– 중국의 인프라 주도 경제성장은 중국정부가 정치 환경을 통제할 수 있었기 때문에 가능하였으나, 파키스탄의 정치 불안정과 갈등, 부패는 CPEC 사업의 리스크를 높이고 있음.

○ 파키스탄의 관료주의로 인한 사업 지연과 뇌물로 인한 비용 상승이 수반될 수 있음.<sup>41)</sup>

– 파키스탄 정부는 CPEC 사업의 감독을 위해 2015년 6월 25일 21명의 의원으로 구성된 초당파 위원회를 신설하였으나, 사업 투명성 문제가 여전히 해소되지 않고 있음.

○ 파키스탄 정부는 CPEC 협약의 세부내용을 기밀로 분류하여 내용을 공개하지 않고 있으며, 상원의원이 직무실로 직접 찾아올 경우에 한해 의장 직무실 내에서는 검토가 가능하다는 입장임.<sup>42)</sup>

41) Oxford Analytica(2015. 6. 16), Insecurity mars China-Pakistan Economic Corridor.

■ 지역주민들이 받는 CPEC 사업 혜택은 제한적이어서 개발사업 추진 본격화에도 불구하고 지역주민들의 불만이 커지고 있으며, 사업을 진행하고 있는 중국에 대한 신뢰도 문제가 제기되고 있음.

- 중국은 해외 사업에 필요한 근로자들을 자국에서 조달하기 때문에 현지 주민들은 CPEC가 지역 경제에 미치는 영향이 미미하다고 인식하고 있으며, 중국 근로자들과 마찰 또한 발생하고 있음.
- 파키스탄 언론은 길깃-발리스탄 지역의 주민들이 현지 건설사업에서 발생하는 중국 근로자의 음주와 사고 유발, 문화 비 존중 등을 비난하며 중국의 투자가 지역경제에 보탬이 되지 않는다고 보도<sup>43)</sup>
- 중국기업들이 리스크로 인해 사업 투자를 철회하는 경우가 잦아 주민들의 신뢰를 얻지 못하고 있음.
- 9월 중국 광산기업 Kingho는 신드주에 석탄 채굴과 전력, 화학 플랜트 건설로 190억 달러 투자를 하기로 하였으나, 리스크를 이유로 철회<sup>44)</sup>
- 중국은 과다르항 건설 당시 세웠던 연간 1,900만 톤 규모의 정제소 건설 계획을 정세불안으로 인해 2009년에 취소<sup>45)</sup>

■ 발루치스탄과 카이베르파크툽와(KP: Khyber Pakhtunkhwa)주는 CPEC로 부유한 편잡주만 혜택을 받아 지역간 경제 불균형이 더욱 커질 것이라고 주장하며 반발하고 있음.

- 발루치스탄과 KP를 지나는 서부경로는 2차선인 반면 정부의 지지기반인 편잡을 지나는 동부경로는 6차선으로 설계되어 야당과 이들 지역은 낙후 지역에 CPEC의 우선 투자를 요구하며 반대하고 있음.
- 2015/16년 예산에서 정부는 서부경로에 200억 루피(약 2억 달러), 동부 경로에 1,100억 루피(약 11억 달러)를 할당하여 동부에 우선순위를 두고 있으며, 서부경로 예산 200억 루피 중에서도 50억 루피(약 5억 달러)가 세 경로 공용인 Gwadar-Turbat-Honshab(M8)과 Hoshab-Panjgur-Besima(N85)에 할당되어 서부경로가 차지하는 예산은 그보다 적으며 CPEC 차관 사업도 아님.<sup>46)</sup>
- 동부경로는 도시와 인접하며 철로와 LNG 파이프라인이 함께 건설되는 반면, 서부경로는 거주지와 떨어져 있어 주민들의 혜택이 크지 않음.
- 야당은 CPEC를 편잡 외의 다른 지역으로 분산시킬 것을 주장하나 편잡 외의 지역은 사업이 지체되고 있으며, 정부는 2018년까지 예정대로 사업을 완수하기 위해 진행 속도가 느린 사업은 정리될 수 있다고 경고함.
- 경제적으로 낙후된 주에서 사업이 더 느리게 진행되고 있으며, 발루치스탄의 안전문제를 고려할 때 CPEC 사업의 지역 분산은 사업 지체 요인이 될 수 있음.
- 중국은 편잡의 CPEC 빠른 진척을 ‘편잡 스피드’라고 부르며 롤모델로 삼고 있음.<sup>47)</sup>
- 정부는 원래 동부경로만 건설하려 하였으나 비판에 부딪혀 경로를 수정하였다는 주장이 제기되었음.
- KP주는 CPEC 사업이 편잡 중심으로 이루어질 경우 해당지역 주민들이 국가 내 어떤 CPEC 사업에도 참여하는 것을 허용할 수 없다고 하여 지역간 갈등이 고조<sup>48)</sup>
- 파키스탄 상원은 편잡주만 CPEC 혜택을 받는다고 주장하며, 정부에 세부계획 공개와 논란 종식을 위한 공공협약(public agreement)을 체결할 것을 주장<sup>49)</sup>

42) Dawn(2016. 7. 28), CPEC agreement is confidential, Ahsan Iqbal tells Senate.

43) The Diplomat(2014. 7. 17), Pakistan and China: A precarious friendship?

44) Foreign Affairs(2011. 12. 4), China's Pakistan conundrum.

45) 세계에너지시장 인사이트(2013. 2. 1), p. 18.

46) The Express Tribune(2016. 1. 21), Making sense of the CPEC Controversy.

47) The News(2016. 7. 26), China discards 'Shenzhen speed' for 'Punjab speed'.

48) The Economist Views Wire(2016. 10. 13), Deliberating over economic corridor project.

49) The Economist Views Wire(2016. 8. 3), Lawmakers seek details regarding economic corridor.

- 지역 차별에 대한 반발이 커지자 주파키스탄 중국대사관은 지역간 갈등으로 인한 CPEC 지체를 우려하여 서부경로가 존재하지 않는다는 루머는 사실이 아니라고 밝히고, 파키스탄 정부에 지역격차를 줄이도록 촉구함.
- 510억 달러 CPEC 계획 중 발루치스탄 16개, Khyber Pakhtunkhwa 8개, Sindh에 13개, 펀잡에 12개 사업이 계획되어 있다고 밝히고, 중국은 특정한 주를 선호하지 않음을 강조
- 그러나 과다르에 CPEC의 핵심인 과다르항과 공항, 정유시설 등 인프라가 집중될 수밖에 없음을 고려할 때 과다르 인근을 제외한 발루치스탄의 인프라 사업은 제한적임.

## 나. 주변국과의 관계

■ 인도는 중국의 남아시아 군사진출과 카슈미르 분쟁을 이유로 CPEC 사업에 강하게 반대하고 있음.

- CPEC가 관통하는 카슈미르는 무슬림이 다수인 지역으로 인도는 파키스탄이 카슈미르를 불법 점유했다고 주장하고 있음.
- 영국이 카슈미르에 국가 선택권을 주었을 당시 카슈미르 지도자는 독립을 희망하였으나 파키스탄은 1947년 말 무슬림 지역인 카슈미르를 파키스탄으로 편입시키기 위해 점령하였고, 인도도 힌두교였던 카슈미르 지도자의 요청으로 카슈미르의 수도인 스리나가르(Srinagar)로 군대를 보내 점령하여 사실상 국경이 형성
- 이후 카슈미르를 둘러싸고 인도와 파키스탄 사이에 1965년과 1971년 두 번의 전쟁이 발생함.

그림 7. 인도와 파키스탄의 카슈미르 관할경계선



자료: 국방연구원 세계분쟁 데이터베이스(검색일: 2016. 11. 10).

- 중국은 카슈미르 영토 분쟁을 인도와 파키스탄 양자간 문제로 간주해왔으나, CPEC 사업이 카슈미르를 통과하면서 사실상 파키스탄의 영유권 지지로 입장을 선화하였고, 인도는 이에 강하게 반발하고 있음.<sup>50)</sup>
- 중국은 카슈미르 길깃(Gilgit) 지역의 수력발전소와 인프라에 투자할 계획임.
- 양국 분쟁은 최근 카슈미르 분쟁의 악화로 심화되었으며, 인도는 CPEC 사업을 막기 위해 AIIB가 분쟁영토에 사업을 진행 시 분쟁국가의 동의를 받기를 요구하고 있음.<sup>51)</sup>

50) Bloomberg(2016. 8. 16), Modi sends warning shot to China, Pakistan on territory spat.

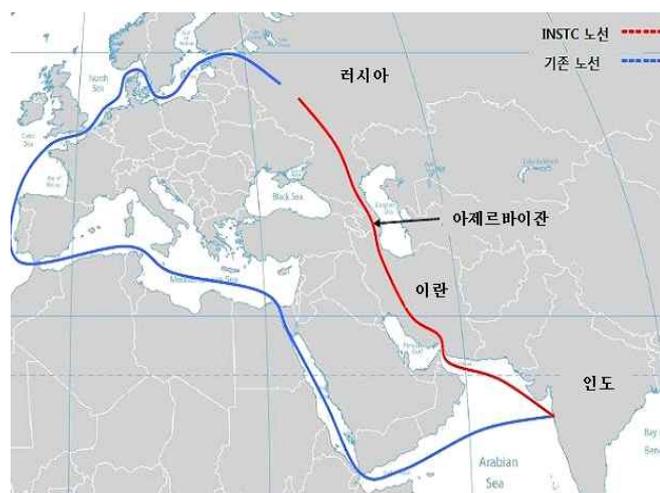
- 또한 인도는 CPEC 사업을 경제적 목적이 아니라 과다르항을 중국 해군기지로 변화시켜 군사적으로 인도의 영해를 둘러싸려는 전략으로 간주하고 있음.
  - CPEC는 중국의 진주목걸이 전략의 연장선으로 중국은 자국의 이익을 위해 군사력 확장을 추진하고 있다고 밝힌 바 있음.<sup>52)53)</sup>
  - 인도는 남아시아 국가들에게 경제적·외교적 영향력을 발휘해 왔으나, 중국이 기존 인도의 우방이던 방글라데시, 네팔 등에 투자를 확대하며 영향력을 행사하려 하면서 남아시아 국가의 영향력을 두고 중국과 경쟁을 벌이고 있음.
  - 중국은 현재 지부티에 첫 번째 해외 해군기지를 건설하고 있으며, 과다르항의 해군기지 건설은 인도양에서 중국 해군의 세력을 보완해 줄 수 있어 중국 해군이 향후 과다르항을 활용할 가능성이 높음.
  
- 인도가 파키스탄을 견제하기 위하여 과다르항을 대체하는 항구로서 이란의 차바하르항 개발을 추진하면서 파키스탄이 구상하는 무역 허브로의 CPEC 전망이 타격을 입을 수 있음.
  - 인도는 차바하르항 개발을 통해 이란과 중앙아시아, 아프리카와의 교역로를 확보하겠다는 계획을 발표하고 이란-아프가니스탄과 3자 물류통과협정(Transit agreement)을 타결하였는데, 이 경우 파키스탄을 우회하여 중앙아시아와 유럽을 연결할 수 있음.
  - 이를 위해 인도는 과다르항에서 72km 떨어져 있는 차바하르항에 컨테이너전용터미널과 다목적화물터미널 건설, 아프가니스탄으로의 철도와 도로 연결에 8,500만 달러를 투자할 계획임.

그림 8. 차바하르항 개발 로드맵



자료: *Daily Mail*(2016. 5. 24), Modi inks \$500m deal to develop Iran's Chabahar port in move to open up India's trade routes to Afghanistan and Europe... and bypass Pakistan, 저자 재편집.

그림 9. INSTC 개발 로드맵



자료: *The Maritime Executive*(2016. 8. 10), India, Russia and Iran Consider Intermodal Route; 민지영(2016), 러시아-아제르바이잔, 이란과 남북국제운송회랑(INSTC) 건설 합의에서 재인용.

51) Brookings(2016. 3. 14), What India thinks about China's One Belt, One Road initiative(but doesn't explicitly say).

52) Financial Times(2016. 5. 9), India watches anxiously as Chinese influence grows.

53) Foreign Affairs(2015. 7. 21), The Sino-Iranian Tango.

- 인도의 차바하르항 개발은 인도가 중앙아시아와 합의한 러시아-아제르바이잔-이란(차바하르항)-뭄바이를 연결하는 남북국제운송회랑(유라시아 종단철도, INSTC: International North-South Transport Corridor)과 함께 추진되고 있음.
- o INSTC 사업이 기존의 수에즈운하와 서유럽 해상 경유 노선을 대체하면 기존 40일이 소요되던 뭄바이-상트페테르부르크 물류 운송 기간이 14일로 단축되며 물류비용은 30% 절감될 전망이다.
- o 2000년 9월 러시아, 이란, 인도, 이란 간 체결된 협정이 이란 경제제재로 중단되었다가 제재가 해제되면서 재추진 중이며, 러시아는 이를 통해 중국의 중앙아시아 영향력 확대를 견제하려 하고 있음.<sup>54)</sup>
- 파키스탄은 차바하르항 개발에 따른 과다르항 경제성 악화를 우려하고 있으며, 자원을 확보하고 과다르항의 입지를 공고히 하기 위해 중단되었던 이란-파키스탄 파이프라인 건설 등 이란과의 협력을 추진하고 있음.
- o 이란은 과다르와 경쟁 대신 협력을 희망한다고 밝히며, 파키스탄의 우려를 부인하고 있음.
- 인도뿐 아니라 일본도 차바하르항 개발에 참여의사를 보이면서, 차바하르항과 과다르항의 대결구도가 강화됨.<sup>55)</sup>

■ CPEC는 남아시아의 테러 문제 해결에 기여할 수 있어, 기존 미국의 대외 정책과 부합하는 사업이나 트럼프 정부의 출범으로 인하여 불확실성이 고조되고 있음.

- 파키스탄의 테러단체는 아프가니스탄의 테러단체를 지원해왔는데, 아프가니스탄 주둔 미군의 축소를 원하는 미국은 중국이 테러문제에 적극적으로 나서기를 희망하고 있으며 CPEC는 중국의 역할을 보완하는 역할을 하고 있음.
- o 중국은 자국으로의 테러 확산을 막기 위해 아프가니스탄, 탈레반과 협상을 벌이고 있는데, CPEC로 인해 그동안 적극적으로 지 않았던 파키스탄이 평화 협상에 중요한 역할을 할 수 있을 것으로 예상<sup>56)</sup>
- o 파키스탄은 중국의 압력으로 동투르크스탄이슬람운동(ETIM)의 기반지역인 북부 와지리스탄(North Waziristan) 지역의 군사작전을 수행한 바 있음.<sup>57)</sup>
- CPEC를 포함하는 중국의 남아시아와 중앙아시아의 무역네트워크 연결은 미국의 정책과도 부합하나, 트럼프 정부가 출범하면서 미국의 정책적 입장이 변할 수 있으며, 경우에 따라 인도-미국이 對 파키스탄-중국 대립구도가 형성될 가능성도 있음.<sup>58)</sup>

## 4. 전망 및 시사점

■ CPEC로 인해 파키스탄은 장기적인 경제효과를 누릴 수 있을 것으로 보이나, 발루치스탄의 테러 문제와 재정안정성 확보 등 국내 과제의 성공적인 해결에 따라 경제적 효과가 달라질 것으로 보임.

- CPEC 계획을 모두 이행하기까지 긴 시간이 소요될 것으로 추정되면서 단기적인 경제효과는 제한적일 수 있으며, 향후 사업의 순조로운 진행과 기한 엄수에 따라 투자심리와 투자환경 개선 효과가 다르게 나타날 것으로 예상된다.

54) 대외경제정책연구원(2016. 8. 19), 동향세미나, 러시아-아제르바이잔, 이란과 남북국제운송회랑(INSTC) 건설 합의.

55) The Wire(2016. 1. 7), India-Japan Cooperation on Chabahar Could be a Game-Changer for Asia.

56) Foreign Policy(2015. 9. 18), China has a plan to take over Eurasia—and America loves it.

57) The Diplomat(2014. 7. 17), Pakistan and China: A precarious friendship?

58) Foreign Policy(2015. 9. 18), China has a plan to take over Eurasia—and America loves it.

- CPEC 건설을 위한 자본재 수입 증가로 인해 단기 무역 적자가 증가할 수 있으나 전반적인 무역은 확대될 전망이다.<sup>59)</sup>
- S&P는 2016년 11월 향상된 정책과 경제활동 활성화를 이유로 파키스탄의 신용등급을 B-에서 B로 한 등급 상승시켰는데, CPEC가 예정대로 건설된다면 1년 안에 파키스탄의 신용등급이 추가 상승될 것으로 보임.
- 그러나 사업 예산 마련을 위한 재정적자 확대와 발루치스탄의 독립운동 등의 사업 불확실성으로 CPEC가 계획된 기간 내에 사업이 진행되는 것은 어려울 전망이다.
- CPEC 사업의 발전소 건설과 송전망 확대로 산업 전력의 안정적인 공급이 가능해지며, 과다르항을 통한 무역 확대, 중국행 물류 차량의 통행료 수입과 중국시장 진출가능성 확대 효과가 나타날 것으로 예상됨.

■ 딜로이트는 CPEC로 인해 파키스탄의 GDP가 2.5%p 증가하고, 2015~30년간 70만 개의 직접적인 일자리를 포함한 200만 개의 직·간접적 일자리가 창출될 것이라고 추정<sup>60)</sup>

- 딜로이트는 사업에 필요한 물자 공급을 위한 공급체인과 서비스분야에 일자리가 창출되고, 파키스탄의 GDP 성장률은 CPEC로 인해 2030년까지 7.5%까지 증가할 것으로 기대하고 있음.
- 총 1,500억 달러 투자 유치를 목표로 하고 있는 과다르항은 UAE와 걸프만, 사우디아라비아로 통하는 패스트트랙 항구로 성장하여 전체 해상무역의 70%를 차지하겠다는 야심찬 목표를 세우고 있음.<sup>61)</sup>
- 총 210만 TEU인 수송량에 860만 TEU를 추가하여 중국 화물의 5% 운송을 목표로 함.<sup>62)</sup>
- 계획대로 사업 진행 시 추가 전력의 공급을 통해 파키스탄의 전력난을 해소할 수 있음.
- 조기수확 16개 사업으로 2018년까지 10,400MW의 발전용량(155억 달러)이 추가될 전망이며 이후 후속 사업까지 완료되면 총 17,045MW의 발전량(183억 달러)이 추가 가능함.<sup>63)</sup>

■ 그러나 파키스탄이 기대하는 것보다 CPEC의 사업효과성이 낮게 나타날 우려가 있음.

- 2007년 싱가포르항만청(Singapore Ports Authority)이 무역허브로 과다르를 성장시키기 위한 운영계약을 체결하였으나 두바이, UAE, 오만 등 기존의 허브와 경쟁이 되지 않아 성공을 거두지 못했으며, 발루치스탄의 테러 문제로 인해 과다르항 사업이 완료되더라도 해외투자자와 물류 유치가 어려울 수 있음.
- CPEC 사업 입찰은 자금을 지원하는 중국정부와 연관이 있는 기업에 주로 주어지기 때문에, 실제 필요 비용보다 높은 입찰 비용으로 계약을 체결하여 총비용이 증가할 수 있음.
- 발루치스탄의 주요 고속도로 4개 사업 중 2개 사업에서 최저 입찰자가 선정에 고려되지도 않았으며, 차순위입찰자에게 최저입찰자의 조건을 맞추어 달라는 요청은 없었음.<sup>64)</sup>
- CPEC 사업 이전에도 파키스탄은 해외로부터 많은 지원을 받았으나, 이에 대한 경제적 효과는 제한적이었음.
- 미국이 2002~14년간 파키스탄에 군사지원을 포함하여 총 310억 달러의 자금을 지원하였으나, 파키스탄의 경제에 미치는 영향은 크지 않았음.<sup>65)</sup>

59) The Express Tribune(2016. 1. 8), World Bank report warns Pakistan of 'substantial' fiscal risks.

60) Deloitte(2016. 6. 23), How will CPEC boost Pakistan Economy?

61) The Nation(2016. 9. 12), CPEC to attract \$150bn investment in Pakistan.

62) The Loadstar(2013. 12. 19), Intermodal link could see Pakistan's ports handling 5% of China's cargo.

63) Wall Street Journal(2015. 4. 16), China readies \$46 billion for Pakistan trade route.

64) Dawn(2016. 1. 4), Lowest bidder not considered for two CPEC highway projects.

■ 자원개발에 대한 권리와 독립을 요구하는 발루치스탄 분리주의자들의 공격과 IS 등의 테러집단의 공격이 CPEC 사업을 겨냥하고 있어 향후 CPEC의 원활한 사업 진행에 가장 큰 방해가 될 것으로 예상된다.

- CPEC 사업의 상당수가 이전에도 논의되었으나, 파키스탄의 안전문제로 실현되지 못한 점을 고려할 때, 파키스탄과 중국 정부는 사업진행 변경까지 고려할 정도로 발루치스탄 분쟁은 CPEC 사업 추진에 직접적인 위협이 되고 있음.
- 2009년에도 중국은 과다르에 유류 정제소와 관련 기반도시를 건설하려는 120억 달러 계획을 안전 문제로 취소한 바 있으며 과다르 국제공항과 Eastbay Expressway 착공이 지연되고 있음.<sup>66)67)</sup>
- 2015년 시진핑의 파키스탄 방문을 전후하여 중국 협력기업을 포함한 인프라, 건설 사업에 집중 공격이 발생하였고, 이후에도 중국기업의 공사현장 공격이 지속되고 있어 중국인 근로자의 피해가 발생하고 있음.
- 발루치스탄 분리주의자뿐만 아니라 위협 집단과 지역 범위도 발루치스탄을 넘어 확대되고 있음.
- 2016년 11월 12일 IS 소행으로 추정되는 공격으로 45명이 사망하면서 발루치스탄 테러 범위가 확대<sup>68)</sup>
- 파키스탄계 탈레반이 발루치스탄에 진출하거나 발루치스탄 무장공격 세력의 전력공급망 공격으로, 2015년 1월 국가의 80%에 정전이 발생하는 등 발루치스탄 외 지역에도 영향을 미치고 있음.<sup>69)70)</sup>
- 파키스탄은 CPEC 공사를 계획대로 진행하기 위해 특수군대 14,500명을 파견하여 7,000명에 달하는 중국근로자를 보호하기로 하였으나 지연되고 있음.<sup>71)</sup>
- 군대가 사업관리 권한을 요구하면서 CPEC 사업의 주도권을 가지려는 정부와의 권한 설정 문제로 파견이 지연
- 군대파견 비용 또한 2,300만 달러로 추산되나 비용조달 방법이 명확치 않으며, 군대가 CPEC 사업의 안전을 보장할 것인지도 불확실함.<sup>72)73)</sup>

■ 중국의 투자약속이 실현되지 않을 경우 사업 진행이 지연될 수 있으며, CPEC 사업 예산 확보와 중국 차관의 상환 부담으로 인해 파키스탄의 재정건전성은 악화될 전망이다.

- 중국은 역사적으로 파키스탄에 약속한 지원금의 일부만 집행해 왔으며, 일부에서는 CPEC 투자 손실이 80%에 달할 수 있다고 추측하면서, 중국이 약속한 금액을 전부 집행하지 않을 것이라는 우려를 제기하고 있음.<sup>74)75)</sup>
- 세계은행(2016)은 CPEC 사업 보증과 지출 확대에 의해 파키스탄이 중기적으로 재정위험에 처할 수 있다는 우려를 표명함.<sup>76)</sup>
- 파키스탄은 2013년 IMF 지원을 받으면서 재정적자를 2012/13 회계연도 8.2%에서 2015/16 회계연도 4.6%로 축소하였는데, 2016년 IMF 차관 프로그램이 종료되고 2018년 의회선거를 앞두고 재정적자가 확대될 것이라는 전망이 대두되고 있음.

65) The New York Times(2015. 4. 23), China's Big Plunge in Pakistan.

66) The Economist Views Wire(2016. 10. 5), Pakistan to address delay in corridor project.

67) Foreign Affairs(2015. 3. 5), A Strategic Seaport.

68) Oxford Analytica(2016. 11. 14), China-Pakistan corridor faces risks despite Gwadar.

69) The Economist(2015. 6. 6), Pakistan and China dark corridor

70) Foreign Policy(2016. 3. 31), Balochistan is seething, and that can't make China happy about investing.

71) Oxford analytica(2016. 9. 13), Pakistan-China defence ties will develop cautiously.

72) The Economist(2015. 11. 17), Pakistan Economy: Quick View-China to develop special Economic Zone.

73) Oxford Analytica(2015. 7. 8), China-Pakistan corridor has more hype than substance.

74) The Diplomat(2016. 8. 12), The dilemma of Pakistan's foreign policy.

75) Financial Times(2016. 5. 9), How the Silk Road plans will be financed.

76) World Bank(2016), Global Economic Prospects 2016.

○ 2016년 현재 파키스탄의 GDP 대비 외채 비율은 약 20%, 총공공부채비율은 약 64%임.<sup>77)</sup>

■ CPEC 건설로 인해 파키스탄과 중국의 외교·군사 협력은 더욱 강화될 전망이다, 중국에 대한 파키스탄의 경제의존 심화는 장기적인 경제발전을 저해할 수 있음.

– 파키스탄의 2015년 對중국 무역적자 규모는 52억 달러(수입 74억 달러, 수출 22억 달러)로, CPEC로 인해 중국과의 교역로가 확대되면 제조업 기반이 약한 파키스탄 시장을 중국 제품이 장악할 수 있음.

– 파키스탄 정부는 2018년 선거 이전에 조기시행사업을 완료하도록 계획하고 있는데, 사업 이행을 통한 정권 안정은 중국의 영향력 확대와 장기적 협력을 용이하게 해줄 것으로 예상됨.

○ 이전 정부 임기인 지난 1999~2013년간 대형 인프라 사업이 없었음.<sup>78)</sup>

– 발루치스탄의 안전문제로 중국 근로자들을 보호하기로 한 파키스탄 군대가 CPEC 사업의 감독 주도권을 잡으려함에 따라 향후 군의 정책형성에 미치는 영향이 커질 수 있음.

○ 파키스탄 군세력이 외교정책을 직·간접적으로 주도하는 것을 고려할 때 양자간 군사협력이 확대될 것으로 보이며, 이 경우 인도, 미국과의 마찰이 발생할 수도 있음.<sup>79)80)</sup>

– 트럼프의 당선으로 미국의 對파키스탄 원조가 축소될 것으로 예상되면서, 파키스탄의 중국에 대한 경제적·지정학적 전략적 의존도가 더욱 높아질 것으로 보이나, 중국·파키스탄 협력 강화는 중국의 의도와 달리 중국을 남아시아 지역 갈등에 개입하게 할 수 있음.<sup>81)</sup>

■ 인도의 반대와 차바하르항 개발 사업이 과다르항과 CPEC에 주는 경제적 타격은 제한적일 것으로 보이나, CPEC의 물류 집중도를 낮추고 파키스탄과 중국을 견제하기 위한 인도의 노력은 지속될 것으로 보임.

– 인도의 입장과는 달리 이란은 파키스탄과의 대결구도 형성을 피하려 하고 있으며, 양국간의 경쟁에서 과다르항이 더 유리할 수도 있음.

○ 과다르는 심해항(deep-sea port)으로 설계되어 차바하르보다 다양한 선박을 수용할 수 있으며 차바하르항 개발을 통해 아프가니스탄이 개발될 경우 파키스탄의 아프간에 대한 부담을 덜어주는 긍정적인 영향을 미칠 수 있음.<sup>82)</sup>

○ 중국과 파키스탄의 긴밀한 관계에 비해 이란은 인도와 미국의 가까운 관계로 인해 인도에 대한 신뢰가 부족하며, 이란에게 있어 인도는 중요한 파트너의 하나일 뿐이므로 인도와 이란이 중국·파키스탄과 대결구도를 이루기는 어려움.<sup>83)</sup>

○ 중국과 파키스탄은 인도가 CPEC에 참여할 수 있다고 밝히고 있으나 인도의 CPEC 참여 가능성은 희박함.

– 그러나 인도는 차바하르항 사업 외에도 INSTC, 투르크메니스탄-아프간-파키스탄-인도 파이프라인 건설 등 CPEC의 의존도를 낮추려는 사업을 지속적으로 추진할 전망이다.

○ 단 트럼프가 이란과의 핵협정을 재검토하겠다는 입장을 밝힌 바 있어 향후 미국의 정책에 따라 차바하르항이 계획대로 추진되기 어려울 수 있음.

77) Ministry of Finance of Pakistan, Pakistan Economic Survey 2015-16.

78) The Economist Views Wire(2016. 7. 1), Minister deliberates over development projects.

79) The Diplomat(2016. 8. 12), The dilemma of Pakistan's foreign policy.

80) Financial Times(2016. 5. 17), Pakistan army chief's Beijing visit heightens US, India jitters.

81) Oxford Analytica(2016. 11. 9), Af-Pak outlook will not improve with Trump's election.

82) Anadolu Ajansi(AA)(2016. 6. 1), Iran's Chabahar won't vie with Pakistan's Gwadar: Experts.

83) Oxford Analytica(2016. 5. 27), Ties with India depend on Iran's normalisation.

■ 중국이 인도양에서 세력을 확장하면서, 인도는 중국과 파키스탄에 대응하기 위해 다른 국가들과 공동 방안을 적극적으로 모색하고 對남아시아 협력을 강화할 전망이다.<sup>84)</sup>

- 인도는 반파키스탄 로비를 강화하고, 남아시아국가의 지원 확대를 통해 기존의 영향력을 유지하기 위해 노력하고 있음.
- 파키스탄은 이미 인도·아프가니스탄 간 무역을 위한 통행협정을 거절한 바 있으며, 인도가 남아시아지역연합(SAARC: South Asian Association for Regional Cooperation) 차원에서 무역 확대를 위해 추진하였던 차량이동 협정도 거부하여, 파키스탄과 아프가니스탄을 제외한 4개 국가만 BBIN 차량협정(Bangladesh-Bhutan-India-Nepal Motor vehicle agreement)을 체결함.
- 파키스탄의 테러를 이유로 인도를 비롯한 남아시아 국가가 2016년 9월 SAARC 정상회의를 보이콧하였음.
- 인도는 중국의 인도양 군사세력 견제를 위해 미국뿐 아니라 일본, 호주와 군사 협력을 강화할 것으로 예상됨.<sup>85)</sup>
- 인도는 일본과 중국의 일대일로에 대응하는 태평양·인도양 경제회랑(Pacific-Indian Ocean Corridor) 계획을 논의하고 있음.<sup>86)</sup>

■ CPEC를 통한 파키스탄의 경제 활성화로 파키스탄으로의 진출 기회가 확대될 것으로 보이면서, 우리 기업들도 다자기구를 통한 간접적인 CPEC 사업 참가와 향후 CPEC를 활용한 파키스탄 시장 진출방안을 모색할 필요가 있음.

- CPEC에서 가장 큰 비중을 차지하는 에너지 사업은 대부분 중국기업이 맡게 되나, 교통 인프라 사업에 ADB, AIIB와 공동으로 참여하거나 후속 개발 사업에 참여하는 방안을 고려할 필요가 있음.
- 영국은 ADB와 공동으로 도로인프라 사업에 참여하고 있으며, 미국과 일본, 유럽, 사우디아라비아, 이란 또한 참여에 관심을 보이고 있음.
- 파키스탄은 CPEC를 통해 빠른 경제성장과 무역 확대 가능성이 높은 시장으로 수출확대와 파키스탄 진출을 위한 기업들의 선제적인 대응이 필요함.
- 파키스탄은 제조업 기반이 빈약하여 공산품 수입 의존도가 높고, 2015년 기준 1억 9천 만명 인구 중 24세 이하의 인구가 차지하는 비율은 60%로 향후 이들의 소비 기반이 확대될 것으로 보임.<sup>87)</sup>

84) Brookings(2016. 3. 14), What India thinks about China's One Belt, One Road initiative(but doesn't explicitly say).

85) Oxford Analytica(2015. 9. 17), China's Indian Ocean strategy will be hotly contested.

86) 이 계획은 인도의 對아프리카 접근성 확보와 일본의 재정 지원을 통한 아프리카 개발 사업 방안을 담고 있음.

87) World Bank Databank(검색일: 2016. 11. 7).

## 참고문헌

### [국문자료]

- 고정민. 2014. 「이어도 분쟁의 가능성과 대응방안: 중국의 민족주의적 접근을 중심으로」. 『국제문제연구』, 제14권 2호(통권 54호). 국가안보전략연구소.
- 르몽드디플로마티크 84호. 2015. 8. 31. 「바닷길 패권노리는 중국의 ‘해상 실크로드」.
- 르몽드디플로마티크 90호. 2016. 3. 2. 「중국식 모델 수출하기」.
- 미래한국. 2014. 3. 7. 「파키스탄은 왜 중국과 친하게 됐나」.
- 민지영. 2016.8.19. 「러시아 아제르바이잔, 이란과 남북국제운송회랑(INSTC) 건설 합의」. 대외경제정책연구원. 동향세미나.
- 박병광. 2010. 3. 「중국의 전략적 협력동반자관계: 인도-파키스탄-한국 사례의 비교와 시사점」. 『외교안보연구』, 제6권 제1호. 외교안보연구원.
- 에너지경제연구원. 2013. 2. 1. 세계에너지시장 인사이트, 13-5호, p. 18.
- 외교부. 2011. 『파키스탄 개황』.
- 원동욱, 성원용, 김재관, 백준기. 2015. 『국제운송회랑의 새로운 지정학: 유라시아 실크로드 구축을 위한 협력방안 연구』. 대외경제정책연구원.
- 이기현 외. 2015. 『중국의 주변외교 전략과 대북정책: 사례와 적용』. 통일연구원.
- 조선일보. 2015.3.30. 「AIBB 흥행에 고무된 시진핑, 연일 ‘一帶一路 마케팅」.
- 팩트올. 2016. 8. 30. 「중동 산골마을 소수민족 ‘발루치’ 이야기」.
- 한겨레. 2011. 5. 23. 「중국, 파키스탄 과다르항 직접관리」.

### [영문자료]

- Abbasi, Z. 2011. “Energy Crisis Costs 2 Percent of GDP Annually.” Business Recorder. (July 7)
- Anadolu Ajansi(AA). 2016. 6. 1. “Iran's Chabahar won't vie with Pakistan's Gwadar: Experts.”
- Bloomberg. 2016. 8. 16. “Modi sends warning shot to China, Pakistan on territory spat.”
- Brookings. 2016. 3. 14. “What India thinks about China's One Belt, One Road initiative(but doesn't explicitly say).”
- Business Recorded. 2016. 11. 8. “China keen to build Pak portion of IP gas pipeline.”
- Civils Daily. 2016. 7. 23. “Foregin Policy Watch: China-Pakistan Equation: Is it India's Dilemma?”
- Daily News & Analysis. 2016. 9. 14. “Afghanistan President Ghani eyes \$10 billion trade and investment with India.”
- Daily Pakistan. 2016. 10. 16. “CPEC becomes reality as first Chinese ship docks at Gwadar port.”
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 8. “2 million new jobs, 7.5% GDP growth: Why India is afraid of CPEC.”
- Daily Mail. 2016. 5. 24. “Modi inks \$500m deal to develop Iran's Chabahar port in move to open up India's trade routes to Afghanistan and Europe... and bypass Pakistan.”
- Daily Times 2016. 9. 27. “China has so far invested \$14bn in CPEC projects.”

- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 4. "China Pakistan Economic Corridor: Together we can."
- \_\_\_\_\_. 2016. 12. 27. "6th Pak-China JCC meeting to be held in Beijing."
- David Brewster. 2016. "Silk Roads and Strings of Pearls: The Strategic Geography of China's New Pathways in the Indian Ocean. Geopolitics."
- Dawn. 2015. 4. 20. "China's new silk road: What's in it for Pakistan?"
- \_\_\_\_\_. 2016. 1. 4. "Lowest bidder not considered for two CPEC highway projects."
- \_\_\_\_\_. 2016. 1. 12. "Rail link planned between Gwadar and Iranian port."
- \_\_\_\_\_. 2016. 3. 1. "Asian Bank, DFID to support economic corridor programme."
- \_\_\_\_\_. 2016. 7. 28. "CPEC agreement is confidential, Ahsan Iqbal tells Senate."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 30. "With a new Chinese loan, CPEC is now worth \$51.5bn."
- Deloitte. 2016. "How will CPEC boost Pakistan Economy?"
- Financial Times. 2015. 10. 12. "China's great game: Road to a new empire."
- \_\_\_\_\_. 2016. 5. 17. "Pakistan army chief's Beijing visit heightens US, India jitters."
- \_\_\_\_\_. 2016. 5. 9. "How the Silk Road plans will be financed."
- \_\_\_\_\_. 2016. 5. 9. "India watches anxiously as Chinese influence grows."
- \_\_\_\_\_. 2016. 7. 21. "China urges Pakistan to give army lead role in Silk Road project."
- \_\_\_\_\_. 2016. 8. 16. "China has no legal right to build economic corridor."
- \_\_\_\_\_. 2016. 8. 8. "Silk Road revival drives Chinese investment push."
- Forbes. 2010. 4. 30. "China's Pakistan corridor."
- \_\_\_\_\_. 2015. 8. 25. "China's Billion-Dollar Gateway to the subcontinent."
- Foreign Affairs. 2011. 12. 4. "China's Pakistan conundrum."
- \_\_\_\_\_. 2015. 12. 3. "A costly corridor."
- \_\_\_\_\_. 2015. 7. 21. "The Sino-Iranian Tango."
- Foreign Policy. 2015. 4. 16. "China invests billions in its 'All-Weather friendship' with Pakistan."
- \_\_\_\_\_. 2015. 3. 5. "A Strategic Seaport."
- \_\_\_\_\_. 2015. 4. 22. "China Loves Pakistan... but Most Chinese Don't."
- \_\_\_\_\_. 2015. 7. 8. "Anatomy at a fault line."
- \_\_\_\_\_. 2015. 9. 18. "China has a plan to take over Eurasia—and America loves it."
- \_\_\_\_\_. 2016. 3. 31. "Balochistan is seething, and that can't make China happy about investing."
- IDSAs. 2015. 5. 7. "The China Pakistan Economic Corridor and India."
- IHS. 2016. 11. 3. "Improved economic stability and security earn Pakistan sovereign rating upgrade from S&P."
- Javid and Qayyum. 2011. "Foreign Aid and Growth Nexus in Pakistan: The Role of Macroeconomic Policies. PAKISTAN INSTITUTE OF DEVELOPMENT ECONOMICS."
- Natural Gas World. 2016. 8. 29. "PAKISTAN NEEDS TO GET ON WITH PIPELINE: MINISTER."

- Nikkei. 2015. 12. 21. "TAPI project off the ground but road ahead remains long."
- Oxford Analytica. 2015. 6. 16. "Insecurity mars China-Pakistan Economic Corridor."
- \_\_\_\_\_. 2015. 7. 8. "China-Pakistan corridor has more hype than substance."
- \_\_\_\_\_. 2015. 9. 17. "China's Indian Ocean strategy will be hotly contested."
- \_\_\_\_\_. 2016. 11. 14. "China-Pakistan corridor faces risks despite Gwadar."
- \_\_\_\_\_. 2016. 11. 9. "Af-Pak outlook will not improve with Trump's election."
- \_\_\_\_\_. 2016. 3. 16. "China and Iran recast Pakistan's ties to Saudi Arabia."
- \_\_\_\_\_. 2016. 5. 27. "Ties with India depend on Iran's normalisation."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 13. "Pakistan-China defence ties will develop cautiously."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 20. "Pakistan's messy politics undercuts CPEC security."
- Pak Tea House. 2015. 4. 28. "Changing Geostrategic Realities: China-Pakistan Economic Corridor."
- The Diplomat. 2013. 8. 22. "Is Gwadar Worth the Theatrics?"
- \_\_\_\_\_. 2014. 2. 20. "China, Pakistan flesh out new 'Economic Corridor'."
- \_\_\_\_\_. 2014. 2. 27. "The Pakistan-China Corridor."
- \_\_\_\_\_. 2014. 7. 17. "Pakistan and China: A precarious friendship?"
- \_\_\_\_\_. 2015. 8. 13. "The China-Pakistan Economic Corridor gets even more ambitious."
- \_\_\_\_\_. 2016. 8. 12. "The dilemma of Pakistan's foreign policy."
- The Economic Times. 2016. 11. 6. "India, Japan plan to develop 'Pacific, Indian Ocean' corridor."
- The Economist Views Wire. 2013. 6. 11. "Establishing a rail network?"
- \_\_\_\_\_. 2015. 11. 3. "Iran/Pakistan politics: Discussing port projects and regional security."
- \_\_\_\_\_. 2015. 8. 7. "A brighter outlook for Sino-Pakistani economic ties."
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 3. "Corridor project sees new entrants?"
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 13. "Deliberating over economic corridor project."
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 21. "Pakistan urges ties in infrastructure project."
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 28. "China withdraws from building LNG terminal."
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 29. "China's AIIB: a surprisingly normal bank."
- \_\_\_\_\_. 2016. 10. 5. "Pakistan to address delay in corridor project."
- \_\_\_\_\_. 2016. 7. 1. "Minister deliberates over development projects."
- \_\_\_\_\_. 2016. 7. 13. "Government seeks to contain public debt burden."
- \_\_\_\_\_. 2016. 7. 14. "Eastern route not part of economic corridor?"
- \_\_\_\_\_. 2016. 8. 3. "Lawmakers seek details regarding economic corridor."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 22. "Pakistan's relations with the US sour."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 22. "Seeking to Promote cultural operation."
- \_\_\_\_\_. 2016. 9. 23. "FDI fails to pick up."

- The Economist. 2012. 2. 8. "India, Pakistani and Chinese border disputes."  
 \_\_\_\_\_. 2015. 6. 6. "Pakistan and China dark corridor."  
 \_\_\_\_\_. 2015. 11. 17. "Pakistan Economy: Quick View—China to develop special Economic Zone."  
 The Express Tribune. 2016. 1. 21. "Making sense of the CPEC Controversy."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 1. 8. "World Bank report warns Pakistan of 'substantial' fiscal risks."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 7. 20. "Five CPEC projects face the axe."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 11. 2. "China willing to finance Pakistan's portion of IP pipeline."  
 The Guardian. 2016. 5. 30. "Chinese engineer and driver injured in Karachi separatist bombing."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 9. 28. "Pakistan humiliated by South Asian countries' boycott of summit."  
 The Loadstar2013. 12. 19. "Intermodal link could see Pakistan's ports handling 5% of China's cargo."  
 The Maritime Executive. 2016. 8. 10. "India, Russia and Iran Consider Intermodal Route"; 민지영. 2016. 러시아-아제르  
 바이잔, 이란과 남북국제운송회랑(INSTC) 건설 합의에서 재인용.  
 The Nation. 2016. 9. 12. "CPEC to attract \$150bn investment in Pakistan."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 10. 28. "Visionary regional connectivity."  
 The New York Times. 2015. 4. 19. "Xi Jinping heads to Pakistan, bearing billions in infrastructure aid."  
 \_\_\_\_\_. 2015. 4. 23. "China's Big Plunge in Pakistan."  
 The News International. 2015. 10. 11. "Gwadar vs. Chabahar."  
 The news. 2015. 11. 14. "Three highway projects to connect Pakistan with Tajikistan approved."  
 The News. 2016. 7. 26. "China discards 'Shenzhen speed' for 'Punjab speed'."  
 The Washington Post. 2015. 10. 23. "From the mountains to the sea: A chinese vision, a Pakistani corridor."  
 The Wire. 2016. 1. 7. "India–Japan Cooperation on Chabahar Could be a Game–Changer for Asia."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 6. 3. "The China–Pakistan Corridor is all about power. Not electricity, but the real thing."  
 The World News Report. 2015. 5. 13. "A Tale of Two Ports: Gwadar versus Chabahar."  
 Tribune. 2016. 7. 21. "2015–16: China helps as FDI in Pakistan surges 38.8%."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 5. 26. "No generation problem by 2017, says minister."  
 VOA. 2016. 9. 11. "Pakistan Refuses Fresh Calls for Afghan Trade with India Through Land Routes."  
 Wall Street Journal. 2015. 4. 16. "China readies \$46 billion for Pakistan trade route."  
 \_\_\_\_\_. 2015. 4. 21. "China Makes Multibillion–Dollar Down–Payment on Silk Road Plans."  
 \_\_\_\_\_. 2016. 4. 20. "China's Si Jinping Launches Investment Deal in Pakistan."  
 World Bank. 2016. "Global Economic Prospects 2016."

## [웹사이트]

국방연구원 세계분쟁 데이터베이스, [www.kida.re.kr/woww/](http://www.kida.re.kr/woww/)(검색일: 2016. 11. 10).

세계경제 포럼. <https://www.weforum.org/>.

파키스탄 투자청. <http://boi.gov.pk/ForeignInvestmentinPakistan.aspx>.

파키스탄 통계청. <http://www.pbs.gov.pk/>.

CASA-1000. <http://www.casa-1000.org/index.php>.

CAREC. <http://www.carecprogram.org/index.php?page=transport>.

China-Pakistan Economic Corridor. <http://www.cpec.gov.pk/>(검색일: 2016. 11. 10).

China-Pakistan Economic Corridor Information. <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).

Logistics Capacity Assessment. <http://dlca.logcluster.org/display/public/DLCA/2.1.3+Pakistan+Gwadar+Port;jsessionid=A638E4B07ACCC74C36F7FEA94D9CC2CD>(검색일: 2016. 11. 8).

PAKISTAN ECONOMIC SURVEY 2015-16. [http://www.finance.gov.pk/survey\\_1516.html](http://www.finance.gov.pk/survey_1516.html).

Shiraz Paracha 홈페이지. 2016. "CPEC, Understanding the Bigger Picture." <https://www.linkedin.com/pulse/cpec-understanding-bigger-picture-shiraz-paracha>(검색일:2016. 11. 2).

Staunchly India 홈페이지. 2016. "Gwadar-a noose for India." <https://apoliticaljuststaunchlyindian.wordpress.com>(검색일: 2016. 10. 17).

World Bank Databank(검색일: 2016. 11. 7).

## 부록: CPEC 세부 사업 목록

표 1. CPEC 에너지 사업

분류	사업명	비용 (백만 달러)	참여기업	진행상태(진행률)	
우선 순위/ 조기 수확 사업 (총 10,40 0MW)	카심항 석탄화력발전소(2x660MW) Port Qasim Coal-fired Power Plant	1,980	Power China Resources Ltd.	공사중(60%)	
	사히왈 석탄화력발전소(2x660MW) Sahiwal Coal-Fired Power Plant	1,600	Huaneng Shandong Ruyi Energy Ltd.	공사중(60%)	
	인그로타르석탄화력발전소(4x330MW) Engro Thar Coal-fired Power Plant	2,000	China Machinery Engineering Corporation (CMEC)	공사중(60%)	
	타르 탄광개발 Surface Mine in Block II of Thar Coal Field	1470			
	다우드 풍력발전소(50MW) Dawood Wind Farm	125	Hydrochina International Engineering Co. Ltd.	공사중(90%)	
	카이드아잠 태양광발전소(1000MW) Quaid-e-Azam Solar Park in Bahawalpur	1350	Zonergy Company Ltd.	공사중(60%)/첫 300MW 발전 완료	
	짐피르풍력발전소(100MW) Jhimpir Wind Farm	250	UEP Wind Power (PVT) Ltd.	공사중(60%)	
	사찰 풍력발전소(50MW) Sachal Wind Farm	134	Hydrochina International Engineering Co. Ltd	공사중(60%)	
	카롯 수력발전소(720MW) Karot Hydro-Power Project	1,420	China Three Gorges South Asia Investment Ltd.	공사중(60%)	
	수키키나리 수력발전소(870MW) Suki Kinari Hydropower Project	1,802	China Gezhouba Group Corporation International Ltd.	착수(50%)	
	라히마르칸 석탄화력발전소(2x660MW) Rahimyar Khan Coal Power Plant	1600	미정	타당성조사(15%)	
	SSRL 마인마우스 전력발전소(2x660MW) SSRL Mine Mouth Power Plant	1,600	미정	타당성조사(15%)	
	SSRL 타르 탄광개발 SSRL Thar Coal Block I	1,300			
	홉코 석탄화력발전소(660MW) Hubco Coal Power Plant	970	China Power International Holding Ltd.	협상중(15%)	
	과다르전력발전소(300 MW) Gwadar Power Plant	600	미정	타당성조사(15%)	
	마티아리-라호르 송전망 Matiari-Lahore Transmission Line	1,500	China State Grid	협상중(15%)	
	마티아리-파이살라바드 송전망 Matiari-Faisalabad Transmission Line	1,500	China State Grid	협상중(15%)	
	후속 사업 (Activ ely Prom oted)	가다니 전력발전소(2x660MW) Gaddani Powerplant	3,960	미정	타당성조사(15%)
		가다니발전소 인프라사업 (Jetty + Infrastructure)	1,200		
코할라 수력발전소(1100MW) Kohala Hydro-Power Station		2,397	China Three Gorges South Asia Investment Ltd.	협상중(15%)	
	풍력발전소 2단계(2x50MW)	150	China Three Gorges South Asia	건설중(15%)	

Wind Farm Phase II of Pakistan		Investment Ltd.	
홉코 석탄화력발전소(660MW)	970	China Power International Holding Ltd.	협상중(15%)
HUBCO Coal Power Plant			
타르마인마우스 석탄화력발전소(2x660MW)	1320	미정	타당성조사(15%)
Thar Mine Mouth Coal Fired Power Plant			
무자파르가르 석탄화력발전소(2x660MW)	1,600	China Machinery Engineering Corporation	타당성조사(15%)
Muzaffargarh Coal-fire Power Plant			
가스화력발전소(525MW)	550	미정	타당성조사(15%)
Gas Fired Power Plant			

자료: <http://www.cpec.gov.pk/>; <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).

표 2. CPEC 교통인프라 사업

사업명	참여기업	진행상황(진행률)
하벨리안-타코트 도로(120 km)	China Road and Bridge Corporation	공사중(60%)
KKH PhaseII(Havelian- Thakot Section)		
카라치-라호르 도로(392 km)	China State Construction Engineering Corporation Limited	공사중(60%)
Karachi-Lahore Motorway (Sukkur-Multan Section)		
ML1 철도구간 개보수 공동타당성조사	China Railway	정부프레임워크협약 서명(40%)
Joint Feasibility Study for Upgradation of ML1 and Establishment of Havelian Dryport		
ML1 철도구간 개보수(물탄-라호르 339 km, 하이테라바드-물탄 749 km, 케마리-하이테라바드 182km)	미정	타당성조사(15%)
Upgradation of ML-1		
하벨리안내륙항	미정	타당성조사(15%)
New Havelian Dry Port		
쿤즈다르-바시마 고속도로(110 km)	미정	타당성조사(15%)
Khuzdar-Basima Highway (N-30)		
라이코트-타코트(280km)	미정	타당성조사(15%)
KKH Phase III(Raikot-Thakot Section)		
D.I.칸-쿠에타 고속도로(533km)	미정	타당성조사(15%)
D.I.Khan-Quetta Highway (N-50)		

자료: <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).

표 3. CPEC 과다르항구도시 사업

사업명	비용 (백만 달러)	참여기업	진행상황(진행률)
과다르 이스트베이도로(19km)	140.6	미정	정부프레임워크 협약 서명(40%)
Gwadar Eastbay Expressway			
과다르국제공항	230	미정	정부프레임워크 협약 서명(40%)
Gwadar New International Airport			
과다르경제특구	32	China Overseas Ports Holding Company Ltd.	공사중(50%)
Gwadar Free Zone			
과다르스마트항구도시마스터플랜	-	미정	타당성조사(15%)
Gwadar Smart Port City Master Plan			
다목적터미널 확장	-	미정	타당성조사(15%)
Expansion of Multi-purpose Terminal including Breakwater and Dredging			
과다르이스트베이도로II(19km)	-	미정	타당성조사(15%)

Gwadar Eastbay Expressway II connecting Eastbay Expressway I to New Gwadar International Airport			
담수공급 및 하수처리플랜트 Fresh Water Supply, Wastewater Treatment Plants	130	미정	타당성조사(15%)
파다르초등학교 Gwadar Primary School		China Communications Construction Company Ltd.	완료
파다르 파키스탄-중국친선병원 개보수 Gwadar Pak-China Friendship Hospital Upgradation	100	미정	타당성조사(10%)
파다르 파키스탄-중국친선 기술직업학교 Gwadar Pak-China Friendship Technical and Vocational College	10	미정	타당성조사(10%)

자료: <http://www.cpec.gov.pk/>; <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).

표 4. CPEC 산업협력 사업

사업명	참여기업	진행상황(진행률)
파다르-나와브샤 LNG터미널 및 가스파이프라인(700 km) Gwadar-Nawabshah LNG Terminal and Pipeline	China Petroleum Pipeline Bureau	착수(40%)
하이얼&루바경제특구 Haier & Ruba Economic Zone Phase II	Haier Electrical Applications Corporation Ltd.	타당성조사(15%)
라와핀디-쿤지랍 광섬유케이블 Optical Fiber Cable from Rawapindi to Khunjrab	Huawei Technology Co., Ltd.	공사중(50%)
DTMB 시연사업 DTMB Demonstration Project	미정	정부 MOU서명
라호르 오렌지라인철도 Lahore Orange Line Metro Train	China Railway-China North Industries Group Corporation(CR-NORINCO)	공사중(60%)
TD-LTE 상업화 진흥 Promotion of TD-LTE commercialization in Pakistan	미정	타당성조사(15%)

자료: <http://www.cpecinfo.com/>(검색일: 2016. 11. 10).