중국의 유라시아 전략과 몽골[1)]

세종대학교 국제학부 최필수

1. 중국의 유라시아 전략에서 몽골의 의미

몽골은 일부 중국인들에게 있어 돌아와야 할 고토(古土)로 인식되고 있으나, 오늘날 對몽골 관계가 그런 차원에서 이뤄지고 있지는 않다. 몽골은 元나라 붕괴 이후 1688년 청나라에 복속되어 중국의 일부로 지내왔으나 1911년 청나라 붕괴를 계기로 독립의 길에 들어섰다. 우여곡절을 거쳐 중국으로부터 완벽한 독립을 얻어낸 것은 소련의 영향에 힘입은 1945년이었다. 몽골은 1920년부터 70년간 소비에트 연방의 일부로 러시아의 영향을 강하게 받다가 소련이 붕괴한 후 1990년대에 민주화 혁명을 이뤄냈다. 이러한 몽골의 근대사에 대해 중국의 일부 민족주의자들은 조국 회귀나 고토 회복과 같은 정서를 표출한다. **몽골인들도 그런 우려를 담아 중국을 경계한다.** 그러나 중국은 어디까지나 대등한 국가로 몽골을 다루고 있으며 장기적으로도 몽골을 흡수할 계획은 없다. 2014년 몽골을 방문한 시진핑 국가주석은 "중국은 몽골의 독립, 주권, 영토를 존중한다."고 선언했다.[2)] 중국은 이미 보유한 영토에서 발생하는 민족 문제도 버거워하기 때문에 또 다른 분란을 감수하고 영토를 확장할 이유가 없으며, 섣부른 영토 야욕이 초래할 주변국의 반감을 매우 두려워하고 있다.

양국은 사회주의 시절 적대감이 짙은 소원한 관계였으나 1990년대 이후 점점 관계가 긴밀해지고 있다. 중국과 몽골은 1949년 신중국 성립 직후 국교를 수립했고 1962년에는 국경 협약을 맺었다. 그러나 1960년대 초 중소관계가 악화되면서 소련 편에 섰던 몽골과 중국과의 관계에도 긴장이 이어졌고, 1984년에 가서야 점진적인 외교관계 회복이 이뤄졌다. 1989년 양국의 집권당인 중국 공산당과 몽골 인민혁명당 사이에 관계 정상화가 이뤄졌고, 본격적인 양국 관계의 회복은 1994년 '중·몽 우호협력 관계조약'으로 결실을 맺었다. 중국이 개혁개방을 일정 수준 진행하고 몽골도 민주화 혁명을 겪은 후의 일이다. 그 후 중국의 경제적 부상으로 양

1) 본 원고는 대외경제정책연구원에서 연구진행 중인 '중-몽-러 경제회랑의 발전 잠재력과 한국의 연계방안' 연구의 일부내용을 정리한 것임.

2) "中国尊重蒙古国独立、主权、领土完整"(京华时报, 2014. 8.22.)

국 간의 관계는 무역과 투자 분야에서 더욱 끈끈히 엮이게 됐다. 2003년 후진타오 국가주석이 중국 최고지도자 중 최초로 몽골을 방문했고[3] 2011년에는 양국 간 '전략적 파트너 관계'를 맺었다. 시진핑 국가주석도 이를 계승해 2014년 몽골을 방문했고 그에 맞춰 양국관계는 '포괄적 전략적 파트너 관계'로 격상되었다.

중국의 유라시아 전략은 '일대일로'로 집약되어 나타나는데 몽골도 주요 협력대상에 포함된다. 2013년 말 시진핑 국가주석과 리커창 총리가 해외에서 공표하기 시작한 '일대일로'는 새로운 실크로드를 표방하며 중국을 중심으로 한 유라시아의 네트워킹을 그 핵심으로 한다. 그러나 일대일로는 중국 정부의 '계획'이라기보다는 기존 중국 기업과 정부의 활동을 포괄하는 하나의 바구니(basket)에 가깝다고 하겠다. 2000년 해외진출 전략인 저우추취(走出去) 이후 중국 경제활동의 외연이 이미 워낙 넓어졌기 때문이다. 최근 중국은 일대일로의 영문표기를 기존의 'OBOR(One Belt One Road)'에서 'BR(Belt & Road)'로 바꿔 칭하고 있다. 일대일로의 포괄 범위가 넓어지면서 더 이상 '하나'의 길이나 지역으로 지칭하기가 어색해진 까닭이다. 그래도 중국 정부가 무엇에 우선순위를 두고 있는지는 2015년 5월 일대일로 영도소조의 조장 장가오리(張高麗)가 언급한 '6대 경제회랑'에서 찾아볼 수 있다. 6대 경제회랑은 '중국-파키스탄', '방글라데시-중국-인도-미얀마', '중국-몽골-러시아', '유라시아 대륙교', '중국-중앙아시아-서아시아', '중국-인도차이나반도'로 구성된다. 몽골이 6대 회랑 중 하나에 포함된 만큼 '일대일로'의 가시적 성과를 위해서 핵심적으로 협력해야 할 대상이 됐다. 만약 중국의 대외전략이 여전히 2000년의 해외진출(走出去)이란 구호에 머물고 있었다면 작은 시장을 지닌 몽골은 중요한 협력 대상이 되지 않았을 것이다. 그러나 대외전략의 국시(國是)가 '일대일로 공동건설'로 전환되고 그 주요 회랑 중 하나로 '중·몽·러'가 공포된 이상, 몽골과의 관계에서도 가시적인 성과가 나와야 한다.

중국의 유라시아 전략에서 있어 몽골의 의미는 정치 · 외교 및 경제 방면에서 다음 네 가지로 생각해 볼 수 있다. 첫째, 몽골은 안정시켜야 할 '인접소국(隣接小國)'이다. 중국은 미·러와 같은 대국과는 큰 틀의 대화를 하고 장기적인 전략을 구사하지만, 인접소국과는 영토와 같은 핵심 이익(core interest)이 아닌 이상 유연한 대처를 통해 상대방을 안정시키려는 방침을 보여 왔다. 소국이란 말은 **"독립적인 정치 이니셔티브를 지니지 못 한 일정 규모 이하의 국가"**를 지칭한다고 할 수 있

3) 이는 후진타오의 첫 해외순방이었다.

는데 중국 입장에서는 한국도 소국에 해당한다. 중국에게 몽골이 소국이라는 것은 몽골이 중국을 필요로 하는 만큼 중국은 몽골을 필요로 하지 않는다는 뜻이다. 실제로 중국은 몽골의 광물자원이나 목축업 제품을 절실하게 필요로 하지 않는다. 인구 300만의 몽골이 중국에게 의미 있는 시장이 될 수도 없다. 중국에서 유럽으로 가는 실크로드가 반드시 몽골을 통과해야 하는 이유도 없다. 앞서 설명했듯 몽골과 영토분쟁이 있는 것도 아니다. 즉 중국 입장에서는 몽골과 안정적이고 예측 가능한 우호적인 관계를 유지하면 되는 것이다.

둘째, 그럼에도 불구하고 몽골과의 협력에서 자원 확보와 과잉설비 해소라는 경제적 이익을 도모할 수 있다. 몽골의 자원 중 우라늄과 전력은 중국이 욕심내어 확보하고 싶어 한다. 몽골은 우라늄 150만 톤을 보유한 세계 3대 우라늄 부국이다. 최근 원전 건설에 적극적으로 나서고 있는 중국은 우라늄 공급이 안정적으로 필요하다. 러시아도 그렇다. 즉 몽골의 우라늄을 러시아가 독식하는 것을 막기 위해 몽골에 접근할 필요가 있는 것이다. 또한 중국은 몽골의 풍부한 석탄을 직접 수입하기보다 현지에서 화력발전을 하여 중국으로 송전해주기를 바란다. 최근 대기오염이 큰 이슈가 되고 있는 중국은 석탄발전이 가져올 오염을 피하고 전력을 사용하고 싶기 때문이다. 중국의 과잉 산업설비 해소를 위해서도 몽골은 이상적인 파트너다. 몽골은 산업 설비가 부족하고 특히 정유시설과 제철소에 목말라 있다. 반면 중국은 최근 과잉산업 설비를 처리하는데 골치를 썩이고 있으며 그 대표적인 업종이 철강이다. 만약 몽골이 중국의 철강재를 소화할 수 있다면 중국은 기꺼이 낮은 가격에 공급하려 할 것이다.

셋째, 몽골이 다른 나라와 긴밀한 관계를 가지면서 중국을 배제하는 것은 견제해야 한다. 가령 몽골이 러시아와 친밀한 관계를 유지하면서 러시아의 이권을 대변하려 한다거나 일본과 산업협력을 하면서 중국을 의도적으로 배제하는 것은 중국 입장에서 당연히 바람직하지 않다. 그러나 몽골이 중국을 배제하는 상황은 현실적으로 나타나기 어렵다. 중국은 현재 몽골이 사용할 수 있는 유일한 대외 무역항을 제공하고 있고, 압도적인 최대 교역국이자 투자국이기 때문이다.

넷째, 중국의 몇몇 지방정부는 몽골과의 협력을 간절히 필요로 한다. 비록 크게 보면 중·몽 관계가 대국-소국 관계이지만 성(省) 단위에서는 그렇지 않다. 헤이룽장성은 출해권이 막혀있고 국제협력 여건이 러시아와 몽골에 한정돼 있으므로 중·몽·러 경제회랑에 지대한 관심을 가지고 적극적으로 프로젝트를 발굴하고 제시

하고 있다. 지린성도 대외 출로 개척을 의미하는 두만강 개발 계획을 살리기 위해 중·몽·러 경제회랑을 적극적으로 활용하려 한다. 랴오닝성도 몽골이 사용할 수 있는 최단 거리의 항구가 진저우(錦州)라는 사실을 어필하며 몽골의 물동량을 탐내고 있다. 네이멍구 역시 몽골과의 접경 지역에서 발생할 다양한 부가가치가 지역 경제에 보탬이 되기를 희구하고 있다.

2. 중·몽 경제협력의 성과와 한계

중·몽 경제협력의 성과를 외교관계의 격상, 무역투자 증진, 2013년 기점의 변화, 기타 주요 이슈들로 나누어 살펴본다. 앞서 설명한 바와 같이 중·몽 관계는 2014년에 '전면적 전략적 파트너 관계'로 격상됐다. 관련 협정서에 따르면 2013년 양국의 교역액은 60억 달러인데 2020년까지 100억 달러까지 늘릴 계획이고 26개 부속 협정서는 각 분야에 걸친 매우 종합적인 협력 계획을 담고 있다. [표 2-1]은 그것이 어느 정도의 위상을 가진 관계인지 보여준다. 이에 따르면 몽골은 러시아 · 파키스탄 · 동남아 5개국 다음으로 중요한 파트너이고 그 수준은 한국보다 높다.

표 2-1. 중국의 파트너 관계 국가 일람

순위	유형	국가
1	전면적 전략적 협력(協作)	**러시아**
2	전천후 전략적 합작(合作)	파키스탄
3	전면적 전략적 합작	베트남, 태국, 미얀마, 캄보디아, 라오스
4	전면적 전략적	이탈리아, 페루, 말레이시아, 스페인, 덴마크, 남아공, 포르투갈, 인도네시아, 멕시코, 영국, **몽골**, 아르헨티나, 베네수엘라, 브라질, 프랑스, 알제리, 백러시아, 카자흐스탄, 그리스, 호주, 뉴질랜드, 이집트
5	전방위 전략적	독일
6	전략적 합작	**한국**, 인도, 스리랑카, 아프가니스탄
7	전략적	투르크메니스탄, 나이지리아, 캐나다, 우즈베키스탄, 타지키스탄, 키르기스, 아일랜드, 폴란드, 우크라이나, 세르비아, 앙골라, 칠레, UAE, 카타르
8	전방위 합작	벨기에

자료: 崔建高(2016), p. 22

2016년 7월 中國經濟時報(2016)는 '일대일로' 연선 국가들을 대상으로 중국 정부가 제시한 '일대일로'의 5통(정책, 인프라, 무역, 자금, 민심)을 각각 지수화하여 발표했다. 즉, '일대일로'에 원활하게 협조할 여건이 되는 국가들을 순위로 매긴 것이다. 여기서 러시아와 몽골의 종합순위는 총 63개국 중 각각 1위와 7위로 대단히 높게 나타난다([표 2-2] 참조).

표 2-2. 일대일로 국가 5통 지수 중 러시아·몽골의 순위

순위	국가	정책	인프라	무역	자금	민심	총점
1	러시아	10	10	8.57	9.47	9.57	47.62
7	몽골	9.06	4.57	7.88	8.24	7.63	37.38

주: 각 지수의 만점은 10점이며 이에 따라 50점이 총점임. 정책·인프라에서 러시아가 10점을, 무역·자금·민심에서는 싱가포르가 10점을 받음. 총 63개국.
자료: 中国经济时报, 五通指数：科学评估"一带一路"进展的标尺(2016. 7.12.)

실제로 중·몽·러 관계는 [표 2-3]과 같은 다양한 국제기구 관계 속에서 긴밀히 엮여 있다. 이에 따르면 몽골은 SCO, ACD, CAREC 등 유라시아 관련 주요 국제기구에 중국과 함께 속해 있으며, 중국 및 러시아와 다층적인 협력을 하도록 돼 있음을 알 수 있다. 2016년의 중·몽·러 3국 정상회담도 몽골이 옵서버로 참여하는 16차 상하이협력기구 정상회의를 계기로 이루어진 것이다.

표 2-3. 중·몽·러 교류의 다층적 기제

	중국	러시아	몽골
상하이협력기구(SCO)	○	○	옵저버
유라시아회의(ASEM)	○	○	○
아시아협력대화(ACD)	○	○	○
세계해관조직(WCO)	○	○	○
동아시아 정상회담	○	옵저버	향후 참가국
아시아 상호 협력 및 신임 회의(CICA)	○	○	○
세계무역기구(WTO)	○	○	○
G20	○	○	
아시아태평양경제협력조직(APEC)	○	○	
ASEAN	대화파트너	대화파트너	
BRICS	○	○	
중앙아시아지역경제협력(CAREC)	○		○

자료: 崔建高(2016), p. 25

다음으로 중국과 몽골과의 무역·투자 관계를 살펴보자. [표 2-4]에 따르면 중국의 대몽골 수출은 2005년 3억불 남짓에서 2011년 27.3억불까지 증가했으나, 그 후 줄곧 감소 추세이다. 2015년의 대몽골 수출은 13.9억불로 2010년 전 수준으로 후퇴했다. 몽골로의 수출이 감소하는 이유는 국제 원자재 가격 하락에 따른 몽골의 경기둔화와 그로 인한 몽골의 수입 감소에 기인한다. 반면 몽골로부터의 수입은 2014년까지 꾸준히 증가하여 51억불로 사상최대를 기록했다. 그러나 2015년에는 39억불로 감소했다. 중국의 대몽골 교역은 중국 측이 무역수지 적자를 기록하는 것으로 나타나는데 그 폭은 2005년 -2.2억불에서 2014년 -28.9억불까지 대체로 확대되고 있다. 그 이유는 중국이 광물자원을 수입하고 몽골에 공업제품을 수출하는데, 중국은 자원소비가 큰 반면 몽골의 공업제품 수요는 크지 않기 때문이다.

중국은 몽골의 최대 수출 대상국인데, 2015년 그 비중이 83.7%에 이를 정도로 절대적이다. 중국에 이어 영국(7.2%), 스위스(2.3%), 러시아(1.6%), 한국(1.4%) 등이 있으나 모두 중국에 비할 바가 못 된다. 2015년부터 몽골의 경기가 크게 하락한 것도 중국 경기의 하락에 의한 것으로 분석된다. 중국의 몽골부터의 수입 품목은 구리 · 석탄 · 금 등 광물자원 위주이며 일부 모피와 캐시미어 등도 있다. 한편 중국의 대몽골 수출 품목은 디젤유, 식품, 기계설비 등이다. 중국은 몽골의 최대 수입국인데 그 비중은 36.6%로 수출보다 심각하지는 않다. 몽골은 중국 외에도 러시아(26.9%), 일본(7.2%), 한국(6.8%) 등으로부터 수입을 하고 있다.[4)]

표 2-4. 중국의 대몽골 교역 및 투자 추세 및 현황

(단위: 억 불)

년도	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
대몽수출	3.2	4.3	6.8	9.1	10.7	14.5	27.3	26.5	24.5	22.2	13.9
대몽수입	5.4	11.5	13.5	15.3	13.6	25.5	37.0	39.5	35.1	51.0	39.1
무역수지	−2.2	−7.1	−6.7	−6.2	−2.9	−11.0	−9.7	−12.9	−10.6	−28.9	−25.2
대몽투자						1.4	1.1	3.2	3.5	2.1	

자료: 중국국가통계국. 단, 대몽투자는 中國商務部(2015), 2015년 교역액은 한국무역협회(2016) 참조.

4) 한국무역협회(2016), p. 3.

[표 2-4]에 나타난 대로 중국의 대몽골 투자(ODI)는 2010년 이래 매년 1억~3억불 가량을 기록하고 있다. 이는 中國商務部(2015)의 수치에 의한 것으로 비교적 꾸준한 투자가 이뤄지는 편이라고 할 수 있다. 투자분야는 광물자원 탐사 및 개발, 무역 및 식당, 건축 및 건자재, 축산품 가공, 식품생산 등을 들고 있다. 2014년 말 현재 재몽골 중국기업 수는 6,500여개에 달하며 아무구랑(阿木古朗) 지역난방 공급소, 멍신바인거라(蒙欣巴音嘎拉) 시멘트공장, 바거누얼(巴格諾爾) 발전소 등 몽골의 핵심 산업 프로젝트를 담당하고 있다.

이러한 중국과 몽골 간 무역투자 부문의 긴밀한 관계는 시장 주도에서 정부 주도로 진화하고 있다. 여기서 시장 주도라는 의미는 '부존자원과 시장규모'라는 경제적 유인에 의해 움직였다는 뜻이고, 정부 주도라는 의미는 시장의 힘을 가로막고 있던 제도적 제약을 정부의 노력으로 빠르게 벗어버리고 있다는 뜻이다. 그 기점은 대체로 2013년으로 잡을 수 있다. 중국이 '일대일로'를, 몽골이 '초원의 길'을 주창한 시점이기도 하다. 다음 사례들이 이를 말해준다.

먼저 몽골 정부의 접근 정책이다. 몽골 정부는 2013년 Shenhua · SINOPEC · CNPC · Chalco 등 중국의 광물자원 관련 국유기업의 몽골 진출을 허용했다. 그동안 몽골은 해외 기업, 특히 중국기업의 대규모 자원개발 프로젝트를 허용하는데 매우 소극적이었다. 중국의 투자를 견제하기 위해 한 국가의 FDI가 전체의 1/3을 넘을 수 없다는 특이한 법령을 제정하기도 했다. 2012년만 해도 Chalco의 남고비(South Gobi)의 광산매입을 금지한 바 있었다. 또한 몽골은 2014년 남쪽의 타반톨고이 광산에서 중국으로 이어지는 철도 건설에 중국의 표준궤를 수용했다. 그전에 몽골은 동 광산 철도를 남북 트랜스 몽골(trans-Mongol) 철도와 연계하여 러시아와 연계하려는 계획이었다. 그러나 러시아와의 연계 계획에 진전이 없자 남쪽의 중국과 연계하고 궤도도 중국의 것을 채택키로 한 것이다. **이는 수십 km 정도의 길이에 불과한 짧은 구간이긴하지만 몽골이 중국과의 협력의지를 보여주는 상징적인 조치이다.**

중국도 몽골에 대한 포용 정책에 인색치 않다. 특히 러시아와 비교하여 그 특징이 나타난다. 러시아는 몽골 제품을 통관시켜 수출할 항구개방을 고려하고 있지 않은 반면 중국은 톈진(天津)을 비롯한 여러 항구들을 몽골에게 개방하겠다고 선언했고, 2016년 8월 이미 시범 운행에 들어갔다[5]. 통관세도 40%를 인하해주기로

5) 津推进经济走廊建设 中蒙俄国际道路货运试运行, 天津北方网(2016. 8.18.), 중국 톈진에서 몽골 울란바토르, 러시아 울란우데에 이르는 도로교통 노선이 시범 운행되었다.

했다. 또한 러시아가 몽골의 육류 수입에 대해 미온적인 태도인데 비해 중국은 최근 몽골 육류수입을 개방했다. 2016년 5월에는 울란바타르에서 공항까지 이르는 허시거(賀西格) 新공항도로를 착공했다. 총 연장 30.4km의 이 도로는 '중·몽 우호의 길'이라 불리게 된다.

[표 2-5]는 2013년에 맺어진 '중·몽 전략적 파트너 관계 중장기 발전 강요'[6]의 내용 중 경제협력 부분을 김보라(2016)에서 인용 · 정리한 것이다.

표 2-5. 중 · 몽 경제협력의 분야별 내용

부문	협력 내용	대상사업
투자	다양한 투자협력 방식 탐색. 투자가들의 법적 권리 보호. 인력과 사회복지 부문에서의 교환 및 협력 강화 등	–
광물 · 에너지	광물 부문 대·중 규모 사업 공동 추진 등	–
	대규모 사업에 대한 협력	타반톨고이, 오유톨고이 사업
	산업단지 건설, 경영 및 기업들의 투자에 대한 협력	사잉샨드 산업단지
	석유 부문 협력 가속화	탐삭, 주웅바양 지역 석유 사업
	에너지 부문 협력 지속화 및 강화	오유톨고이 사업, '아시아 수퍼 그리드' 건설 사업
	핵 에너지 평화적 목적의 활용에 대한 협력	고르왕볼락 우라늄 광산 사업
도로·교통	양측이 중국기업들의 몽골 신철도건설 사업에 대한 적극적인 투자와 하청계약 활동을 지지.	울란바토르 철도 개선 사업, 4개의 철도항·국경 철도 통로 건설 사업
	통관 운송에 대한 협력 활성화 및 몽골 광물의 제3국에 대한 수출 지지.	–
	중국측이 중국에서의 몽골측 건설 사업에 대한 지원 제공 및 협조	중국 톈진시 빈하이 신구역 사업
	도로 부문에 대한 적극적인 협력. 중국측이 몽골 도로 건설에 적극적으로 참여.	–
	민간항공 협력 확대. 비행기 운행 횟수 증편, 신 항공 노선 개발.	–

6) 中华人民共和国和蒙古国战略伙伴关系中长期发展纲要

금융	상호 금융기관들의 투자 활동을 지지.	중국은행 울란바토르 지점
	무역 결제를 자국 통화로 하는 것을 증가. 상업차관, 사업 자금조달 등에 대한 협력 활성화.	–
무역	무역량 증가 및 무역 구조 개선(자동차, 기계장비, 경공업과 생활용품 무역 증가)	–
	한측이 개최하는 전시회 및 박람회에 대한 다른 한측의 기업과 기관들의 참여를 지원 및 협조 제공 등	5개의 행사
원조	중국측이 몽골측에 가능한 한 지속적으로 원조 제공 등	–
자연보호·수자원	자연보호 부문 협력 확대, 자연환경 관련 정보 상호 교환 등	–
농축산업	축산업, 수병원, 농업 기술, 기계장비와 전문가 교환 및 양성에 대한 협력 활성화 등	–
국경지역	몽골측이 자유지대와 로지스틱스 센터 설립에 중국측 참여 요청 등	자민우드 자유지대
인력	전문인력 양성에 대한 협력	–
건설	몽골측이 몽골 건설 원자재 생산, 공급과 로지스틱망 개발에 대한 중국기업들의 참여 희망	–

자료: 김보라(2016), pp. 5-6.

이상을 통해 살펴보았듯이 중·몽 관계는 시장주도에 정부의 이니셔티브까지 더해져서 빠르게 진화하고 있으나, 이제까지 발전을 가로막았던 전통적인 장애요인들도 있다. 이를 몽골의 반중감정, 러시아의 견제, 제3국의 견제, 중·몽 산업협력의 기반 부족의 네 가지로 정리하여 제시한다.

먼저 중·몽 경제협력의 가장 큰 장애요인은 몽골인의 반중감정이다.[7] 이는 단순한 감정 차원을 넘어서 한 국가의 FDI가 총액의 1/3을 넘을 수 없다는 특이한 제도로 구현돼 있었다. 이 제도는 최대 교역국이자 투자국인 중국을 견제하려는 것이다. 이러한 제도에도 불구하고 중국 기업의 투자와 함께 많은 중국 근로자들이 몽골에 들어와서 부담스런 존재감을 보이고 있다. 기업, 특히 건설업의 해외진출과 동시에 근로자가 현지에 정착하는 중국 특유의 현상이 몽골에서도 벌어지고

7) 2016. 7.25~26., 中國商務部研究院 및 中國發展研究基金 관계자 인터뷰

있는 것이다. 앞서 몽골에 등록된 중국기업이 6,400여개라고 소개한 바 있고, 몽골 건설현장에서 일하는 중국 근로자는 1만여 명이 넘는다고 알려진다. 인구 300만 남짓의 국가로서 정체성의 중국화를 극도로 경계하는 몽골은 이러한 현상이 결코 달갑지 않을 것이다. 게다가 Mendee(2015)에 따르면 중국의 투자가 몽골 권력층의 비리와 연루된 경우가 많아서 국민들의 지탄을 받기도 한다. **또한 몽골의 대외 물류 소통 루트를 점유한 사실상 유일한 국가인 중국이 그동안 몽골에게 길을 내주는데 인색했던 것도 사실이다. 중국은 분진 발생 등을 이유로 몽골이 중국 항구를 이용한 석탄 수출을 하는 것을 막아왔고, 국제 시세보다 훨씬 싼 값에 몽골 석탄을 독점하다시피 해왔다.**

둘째, 러시아가 몽골의 중국 접근을 견제할 수 있다. 러시아는 몽골의 철도 시스템이나 문화 · 정서적으로 거의 종주국에 가까운 지위를 누리고 있는데 그 기득권이 중국의 부상에 위협받고 있는 것을 꺼려한다. 게다가 앞서 지적한대로 중국과 러시아 모두 몽골의 우라늄에 관심을 가지고 있고 이에 대해 경쟁이 벌어질 수 있다. 또한 중-몽이 추진하는 셀렝게(Selenge)강 개발에 대해 러시아는 바이칼호의 오염을 우려하여 이에 반대하고 있다. 몽골의 철로 궤도 표준에 대해서도 러시아는 가장 주요한 노선은 울란바토르 철도의 지분을 양보하지 않으며, 중국 노선과의 타협을 거부하고 있다.

셋째, 러시아를 제외한 역내외 제3자도 중국의 몽골 관계에 견제 세력이 된다. 전통적인 몽골의 최대 원조국인 일본이나 가장 많은 해외 체류 몽골인을 보유한 한국, 2011년 전까지 꾸준한 원조를 하던 미국 등이 몽골에서 중국의 견제세력이 될 수 있다. 실제로 미국은 몽골에서 군사훈련을 실시하는 등 중국 입장에서 매우 곤혹스러운 견제를 하고 있다. 최근 미국의 대몽골 원조(USAID)는 2014년부터 중단된 상태인 반면 일본은 2015년 일 · 몽 EPA(경제동반자협정)을 체결하는 등 급속도로 몽골에 접근하고 있다. 또한 몽골의 대외원조 중 일본의 비중은 70%에 달하며 일본은 몽골과 군사협력 양해각서도 체결한 바 있다.

넷째, 중·몽 사이의 무역이 아직 산업내무역(intra industry trade)이나 밸류체인(value chain) 형성을 논하기에는 초보적 수준에 머물러 있다. 몽골이 원료를 수출하고 중국이 공산품을 수출하는 전형적인 선진국-후진국형 교역 구조인 것이다. 이는 장차 발전의 여지가 많다고 해석될 수도 있지만 몽골의 인력자원 여건과 인프라를 생각해볼 때 장기적으로도 높은 부가가치의 무역을 구현하지 못할 수도 있다.

이상으로 중국과 몽골의 경제협력 성과와 한계를 정리했다. 중국과 몽골은 꾸준히 외교관계를 격상시켜 왔고 무역 및 투자 규모도 크게 증가했다. 특히 2013년을 기점으로 기존의 제도적 장애물들이 상당히 타개되기 시작했다. 그러나 몽골의 반중감정과 기타국의 견제가 여전히 걸림돌로 남아 있으며 몽골의 낙후된 산업구조도 종합적인 협력을 가로막는 요소이다.

이러한 장애요인과 함께 앞서 논한 몽골의 전략적 가치를 고려하면 다음과 같은 중국의 대몽골 전략을 전망할 수 있다. 첫째, 중국은 몽골을 적으로 돌리지 않기 위해 우호적인 경제적 접근을 지속적으로 꾀할 것이다. 여기엔 단순히 경제협력을 확대하는 것 뿐 아니라 자국 기업의 현지 친화능력과 환경·생태 감수성을 높이는 것까지 포함된다.[8] 해외진출(走出去)과 一帶一路의 경험이 축적되면서 현지인들의 중국에 대한 반감이 대부분 무분별한 기업 활동에서 온다는 것을 깨달았기 때문이다. 이미 몽골에서 강한 존재감을 보이는 중국이 이러한 소프트파워 측면의 감수성까지 더한다면 제3국의 견제도 자연스레 해결될 것이다. 둘째, 몽골과의 경제협력에 있어서 자원 확보와 사회인프라 확충에는 적극적으로 나서는 반면 산업설비 이전에는 신중히 임할 것이다. 우라늄과 구리, 석탄 등은 중국이 언제나 목말라 있는 광물자원이고 몽골은 중국에 인접한 훌륭한 보급선이다. 몽골의 교통·에너지·주거 등 사회인프라를 확충하는 것은 '일대일로'의 외연을 확장하고 중국 기업의 해외 진출 경험을 축적한다는 점에서 중국의 전략에 부합한다. 그러나 중국은 자국의 산업설비가 과잉상태에 처해 있는 입장에서 자국의 생산품을 수출하기를 지향하지 인접국에 추가로 산업설비를 건설해주려 하지 않을 것이다. 셋째, 이제까지 그래 왔듯이 지방정부의 개별적 접근을 적극적으로 용인할 것이다. 동북삼성과 네이멍구를 합치면 인구가 1억 3천만 명[9]에 달한다. 각 성은 자체적 시장규모와 산업특색을 가지고 있으므로 중몽러 경제회랑 건설에 각자의 전략을 가지고 임할 것이며, 이것이 결국 중국 전체의 전략을 형성하게 된다.

중·몽·러 경제회랑 건설은 유라시아 동부에서 다자간 교통·물류 인프라 협력을 활성화하고, 한국의 '유라시아 이니셔티브'가 중국의 '일대일로', 몽골의 '초원의 길', 러시아의 '동방정책'과 연계할 수 있는 새로운 접점을 제공할 것이다. 더 나아가, 중국 및 러시아의 유라시아 전략에 대한 연계방안 논의가 확산되면서 남북관계의 경색국면에서 '유라시아 이니셔티브' 실현의 새로운 돌파구를 마련할 것이다.

---

8) 2016. 7.25~26., 中國商務部研究院 및 中國發展研究基金 관계자 인터뷰
9) 2015년 기준 랴오닝 4203만, 헤이룽장 3813만, 지린 2699만, 네이멍구 2379만

3. 중몽러 경제회랑 프로그램에 나타난 중-몽 산업협력

가. 산업 협력

여기서는 중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램의 32개 프로젝트 중 산업 및 에너지 분야의 주요 프로젝트의 현황 및 전망을 언급하고자 한다. 해당 프로그램에서는 산업협력과 관련하여, 1) 전자정보 네트워크 확대, 인터넷 트래픽 및 전자상거래 증대, 데이터 트래픽 확대 연구, 2) 전력망 및 발전소 건설의 기술·경제적 타당성 연구, 3) 몽골을 통과하는 중·러 송유관 및 가스관의 경제적 타당성 연구, 원자력, 수력, 풍력, 태양광 에너지, 바이오 에너지 협력 지속, 5) 교육 및 학술기관 간 협력, 6) 위성 응용 서비스 및 관련 기관 간 협력, 7) 농산물, 광물, 에너지 자원, 건설자재, 목재·제지, 방직물 무역 확대, 장비 및 하이테크 제품 생산 수준 제고, 8) 관광, 물류, 금융, 컨설팅, 광고, 문화 및 창작물과 같은 서비스 교역 확대, IT 및 소프트웨어 개발 및 디지철 정보 보호 협력, 9) 초국경 경제협력지대 조성, 10) 국경무역에서 가공, 투자, 무역 일체화 제고 등이 규정되고 있다. 또한, 32개 프로젝트 중에는 '중·몽·러 경제회랑 선진 시범지대 조성 진전'과 '3국 간 생산협력 클러스터 조성 가능성 연구'(14번 프로젝트)가 명시되어있다. 이러한 산업 협력을 체계적으로 실현하기 위해 3국간 산업협력협정이 체결될 가능성이 있는데, 위에서 언급한 내용들이 포함될 것으로 전망된다.

나. 지방간 협력

중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램에서는 선진 시범지대 조성 진전, 3국 간 생산협력 클러스터 조성 가능성 연구(14번 프로젝트), 중·몽·러 지방간 경제협력 시범지대 조성 타당성 조사(15번 프로젝트) 등이 명시되어있다. 특히, 해당 프로그램은 지방간 협력에 참여할 중국의 지방으로 헤이룽장과 네이멍구를 지목하고 있다. 이 지역에서는 이미 다양한 변경경제협력구(邊境經濟合作區)가 설립되어 운영 중이다. 여기서는 네이멍구의 만저우리(滿洲里)와 얼롄(二連), 헤이룽장의 수이펀허(綏芬河)의 상황을 살펴보고자 한다.

먼저, 몽골과 러시아에 인접해있는 만저우리에는 1992년부터 변경경제협력구[10]가

10) http://ezone.mofcom.gov.cn/aarticle/ao/201212/20121208486080.html

운영되고 있다. 전국 15개 변경경제협력구 중 하나인 만저우리 변경경제협력구는 면적 70.1㎢에 인구 10만을 확보하고 있다. 여기서는 주로 수입 목재 가공, 야채와 과일을 수출하기 위한 물류창고 운영, 관광업 등이 이루어지고 있다. 한편, 만저우리는 2015년 3월부터 면적 1.44㎢의 종합보세구를 운영하고 있다.[11] 이는 네이멍구 최초이자, 중국의 46번째 종합보세구이며, 해당 지역에서는 국제무역, 물류, 배송, 보세가공을 '4대 산업'으로 육성하고 있다. 중·몽·러 경제회랑 건설에 따라 형성된, 아직 초기 단계의 보세구로 평가된다.

그림 3-1. 만저우리, 얼렌, 수이펀허 변경경제협력구

자료: 필자 작성.

중국과 몽골의 접경지역인 얼렌에서도 1993년부터 변경경제협력구가 운영 중이다.[12] 베이징 발 울란바토르, 모스크바 행 K3 열차가 통과하는 얼렌 변경경제협력구는 크게 수출가공구와 항구(口岸)가공구로 구성되어있다. 수출상품을 가공하는 수출가공구에는 비즈니스 서비스, 물류·관광업 업체들이 자리를 잡고 있다. 중국과 몽골의 접경지역이지만 러시아로의 수출품도 많이 다루고 있다. 수입상품을 1차 가공하는 항구가공구에는 목재, 석탄을 포함한 광물, 건설자재 가공업이 주를 이루고 있다. 몽골과 러시아로 수출하는 상품은 이미 중국 내륙에서 가공을 마친 상태이기 때문에 얼렌에서 추가로 가공하는 부분이 많지 않다. 그러나 수입상품은 주

11) http://www.chinanews.com/cj/2016/09-13/8002785.shtml
12) http://bhq.elht.gov.cn/qnqy/zzqy/

로 원자재이기 때문에 얼롄에서 기초 가공이 많이 이루어지고 있다. 얼롄 변경경제협력구의 총 계획면적은 50㎢인데, 현재는 18㎢까지 개발되어 있다.

헤이룽장과 러시아 국경의 수이펀허에도 이미 1992년에 면적 16.5㎢의 변경경제협력구가 조성되었다. 해당 경제협력구는 러시아와의 무역을 위해 목재 가공, 기계·가전 생산, 전자제품 가공, 식품 가공 등이 이루어지고 있는데, 러시아·헤이룽장 수출입 가공 산업단지, 전자 비즈니스 산업단지, 국제물류산업단지, 목재 저장 및 가공무역 시범기지로 나누어져 있다. 그러나 러시아로의 물동량이 많지 않아 시설 규모에 비해 생산량이나 무역량이 많다고 하기는 어렵다.

중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램 채택으로 이러한 변경경제협력구가 더 활성화될 것으로 예상된다. 또한, 헤이룽장과 네이멍구에 새로운 변경경제협력구가 조성될 수도 있으니, 그 추이에 주목해야 한다.

다. 전력 인프라 협력

중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램에는 '몽골 및 러시아 전력망 현대화에서 중국 기업들의 참여 가능성 연구'(17번 프로젝트)가 명시되어있다. 중국은 비교적 최근에 넓은 국토에 송배전망을 효율적으로 구축하면서 전력 산업 분야에서 세계적인 경쟁력을 갖춘 것으로 평가된다. 반면, 몽골의 경우, 다수의 발전소가 가동된 지 40~50년이 지나 노후되었고, 넓은 국토로 인한 장거리 송전 손실도 많이 발생하고 있다. 무엇보다도 전력 자체가 부족하여 2014년 현재 전력의 약 25%를 러시아에서 수입하고 있다.[13]

몽골은 이러한 상황을 타개하고자 중국과 꾸준히 협력을 타진해 왔고 현재 다수의 프로젝트가 진행 중이다. 중국수전(中國水電)이나 산동전건(山東電建)과 같은 중국 전력기업들이 이미 몽골에서 발전소를 운영 또는 건설 중이다.[14] 또한, 2015년 6월 중국전력건설그룹(中國電力建設集團)은 몽골 에너지부와 몽골 전력 계획에 대한 양해각서를 체결했다.[15] 양해각서에서 양측은 석탄, 풍력, 태양광 등 전력자원 잠재력이 크기 때문에 몽골이 충분히 전력을 수출할 수 있을 것이라고 평가하고 있다. 실제로 중국은 몽골이 석탄을 수출하는 것보다 석탄으로 전기를 만들어서

13) 中國商務部(2015) p.27에 따르면 2014년 몽골이 사용한 총 전력량 5375.8 백만 킬로와트 중 1349.2이 수입됐다.
14) 中國商務部(2015) p.82
15) http://www.cggthinktank.com/2015-06-04/100073932.html

중국으로 수출을 하는 방식을 선호하고 있다.[16] 이는 석탄 발전으로 인한 환경오염을 피할 수 있기 때문인 것으로 해석된다.

한국과 일본도 몽골의 전력 인프라 시장에 접근하고 있다. 2014년 6월 포스코에너지 컨소시엄이 12억 달러 규모의 제5석탄병합발전소 프로젝트를 수주했고, 2015년 12월 효성그룹이 몽골 에너지부 장관과 1억 2,000억 달러 규모의 전력망 공급 MOU를 체결했다.[17] 이에 따라, 효성그룹은 몽골 동북부의 운두르칸에서 초이발산에 이르는 지역에 200kV급 변전소 2기, 송전망 315km, 송전탑 975기를 건설하게 된다. **또한 ASEM 회의가 열렸던 2016년 7월에는 한국전력(KEPCO)과 몽골 에너지개발회사 뉴컴(Newcom) 및 일본 소프트뱅크 사이에 신재생 에너지 개발 협력 MOU가 체결되기도 했다[18]. 이 MOU의 시범사업으로 30MW 규모의 태양광 사업을 추진키로 했다.** 일본에서는 일찍이 2012년에 소프트뱅크의 손정의 회장이 몽골을 포함한 동북아의 전력망을 통합 운영하는 '동북아 슈퍼그리드'를 제안한 바 있는데, 당시 소프트뱅크와 몽골의 전력망 기업인 Newcom 간 고비사막 일대에 풍력발전단지를 조성하는 합의가 이루어진 바 있다.[19] 또한, 2016년 7월에는 샤프(Sharp)가 몽골 다르칸에 10MW 태양광 발전소를 건설하기로 했다. 이는 몽골 최초의 대규모 태양광 발전시설이며 투자액은 1,300만 달러에 달한다.[20]

한편, 러시아는 중국이 몽골 북부 셀렌게 강 유역 수력발전소 건설 프로젝트를 인접한 바이칼 호의 환경오염 가능성을 이유로 반대하고 있다. 이 프로젝트의 총 규모는 10억 달러에 달하는데, 러시아가 이에 반대하는 이유는 표면적으로는 환경 문제이지만, 본질적으로는 몽골에 대한 전력 공급을 유지하려는 의도가 작용하고 있는 것으로 보인다.[21]

종합적으로 전망하자면, 몽골의 전력 인프라 분야는 향후 발전 가능성이 크다. 무엇보다도 화석연료와 대체에너지를 망라한 부존자원이 풍부하고, 전력 수요가 증가하고 있기 때문이다.[22] 중국이 몽골이 생산한 전력을 수입할 의향을 가지고 있고, 한국, 일본 등 다른 동북아 국가들이 몽골 전력 인프라 건설에 참여를 원하

---

16) 2016. 7., CAITEC 관계자 인터뷰
17) http://www.hyosung.co.kr/kr/pr/news/view.do?seq=4541
18) 한국전력 보도자료, "한전, 몽골 에너지 시장 진출 발판", 2016. 7.19.
19) http://apjjf.org/-John_A_-Mathews/3858
20) "10MWh solar power plant to be built in Darkhan", 2016. 7.29., <The Mongolian Messenger>
21)http://www.bloomberg.com/news/articles/2016-07-10/russia-stalls-china-s-1-billion-hydropower-loan-for-mongolia
22) 한국 주몽골 대사관 자료에 따르면 향후 10년 이상 전력 수요는 매년 4.5~6.5%씩 증가할 전망이다. http://mng.mofa.go.kr/korean/as/mng/policy/energy_water/index.jsp

고 있다는 점도 긍정적인 요인이다. 한편, 부정적인 요인으로는 위에서 언급한 러시아의 의도와 몽골의 경제상황 침체를 지적할 수 있다. 최근 국제원자재가격이 하락하면서 자원의존적 경제를 가지고 있는 몽골의 경제도 아울러 침체에 빠져들고 있기 때문에, 전력 인프라 구축을 위한 재원 조달 가능성과 전력 수요 증가에 의문이 제기될 수 있기 때문이다.

라. 식품안전, 검역, 농축산업, 환경보호 협력

중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램은 '2015년 11월 3일자 식품 안전 분야 협력에 대한 공동성명 실행', '초국경 식품 무역 분야 감독 관련 협력 강화', '조사·검역 기관 간 협력에 대한 기본 협정 서명'(프로젝트 20, 21) 등을 명시하고 있다. 전염병이나 유해한 생물학적 사태 확산 방지를 위한 동식물의 원산지 검역 강화를 언급하고 있는 것이다. 이와 관련하여, 이미 2015년 9월 3국 정부 관련 부처 간 회의가 개최된 바 있다.[23] 현재 3국간 농축산물 무역의 패턴은 주로 중국의 야채와 과일을 몽골과 러시아로 수출하는 것이다. 전 국토의 80%, 전 국민의 30% 이상이 축산업에 종사하고 있는 몽골은 자신의 축산물을 중국과 러시아로 수출하고자 하지만, 아직 그 수출량은 2014년 현재 2,300톤 정도로 미미한 수준에 머물러있다.[24] 농축산물 교역 확대를 위해서는 검역 시스템이 정비되어야 한다는 점을 고려할 때, 3국간 검역 협력 강화를 계기로 몽골 축산물 수출이 늘어날 가능성은 충분하다. 몽골은 자국 축산물의 청정 이미지를 내세워 수출을 촉진하려는 전략을 가지고 있다.

23) FAO(2016)
24) National Statistical Office of Mongolia(2015) p.315

그림 3-2. 중 · 몽 · 러 다우리야/다구우르 보호구역

자료: 필자 작성.

해당 프로그램에는 환경보호 분야와 관련하여 '중·몽·러 다우리야(Dauriya)/다구우르(Daguur) 보호구역에서 협력 활성화'(프로젝트 22) 포함되어있다. 이 중·몽·러 접경지역을 러시아는 다우리야로, 몽골은 다구우르로 부르고 있다. 초원·습지인 다우리야/다구우르는 유네스코가 지정한 세계생물권보전지역(Biosphere Reserve)이다. 또한, 중국의 후룬호(呼倫湖) 습지와도 맞닿아 있다. 이와 함께, 해당 프로그램은 환경보호와 관련하여 야생 동식물 및 철새 보호, 생태·환경보호 기관 간 정보 교환 시스템 구축 등도 명시하고 있다.

마. 관광 협력

중·몽·러 경제회랑 건설 프로그램은 '3국간 초국경적 지방간 관광 노선 개발'을 제안하면서, '러시아의 바이칼 호, 몽골의 홉스굴 호, 중국의 후룬베이얼 호를 포함하는 대호수 트라이앵글', '중·몽·러 관광 고리 조성'(프로젝트 28)을 언급하고 있다. 후룬베이얼에서 바이칼 호까지 직선거리가 1,000km가 넘는다는 것을 생각하면, 이 관광 고리의 규모는 매우 방대하다고 할 수 있다. 물리적인 거리에도 불구하고 이러한 관광 노선에 관심을 두는 이유는, 세 지역 모두 관광 거점이 되지 못하고 다른 거점에서 출발하여 방문 후에 다시 돌아와야 한다는 단점이 있기 때문이다.

이를테면, 후룬베이얼 초원의 경우, 베이징, 하얼빈 등 대도시에서 출발하는 관광 패키지가 아니면 경험하기 어려우며, 방문 후에 베이징, 하얼빈으로 다시 돌아와야 하는 한계가 있다. 그런데 만일 이 세 지역이 하나의 관광 아이템으로 묶일 수 있다면, 베이징에서 출발하여 세 지역을 거쳐 울란바토르에서 여행을 마감하는 코스 구성이 가능해진다. 거점으로 다시 돌아오는 코스보다 새로운 도시에서 마감하는 코스가 관광객들에게는 더 매력적으로 다가올 것이다.

그림 3-3. 중 · 몽 · 러 초국경 관광 노선 개발 구상

자료: 필자 작성.

이와 함께, 해당 프로그램은 중·몽·러 3국 관광 협력 차원에서 '위대한 차의 길(Great Tea Road)'이라는 브랜드를 개발하자는 제안을 하고 있다. 이 역시 하나의 관광지가 아닌 이색적인 초국경 관광 코스를 구성함으로써 얻을 수 있는 시너지 효과를 노린 것이라고 할 수 있다.

이와 관련하여, 2016년 7월 중국 네이멍구 후허하오터에서 제1차 중·몽·러 관광 부처 장관급 회의가 개최되었다.[25] 이를 통해 새로운 관광 아이템이 개발되면, 중·몽·러 3국은 물론, 한국, 일본 등 다른 동북아 국가들의 관광객을 유치할 수 있을 것으로 전망된다.

25) http://www.cnta.gov.cn/English_Column/201607/t20160725_778697.shtml

4. 평가와 전망

이상을 종합하여 중·몽·러 경제회랑 건설 구상을 평가하고 전망해보자. 이에 있어 고려할 요소는 정책적 이니셔티브와 주어진 여건이다. 우선, 3국간 정책적 이니셔티브의 합(合)은 매우 이상적이라고 판단된다. 3국 모두 2013년이라는 일치된 시기에 비슷한 문제의식을 해결하기 위한 정책적 의지를 표명했다. 또한, 3국 모두 이 지역 인프라의 저개발 상태와 그 발전 가능성에 주목했다. 즉, 3국간 협력은 필연적이라고 할 수 있는데 그것이 2016년에 구체적인 프로젝트로 현실화됐다는 것은 정책적 의지 측면에서 높게 평가할 수 있다.

한편, 부정적인 면을 보자면, 구체성에 있어 32개 프로젝트는 층위가 다양하다. 매우 구체적인 사업이 명시된 경우도 있는 반면, 가능성만을 열어놓은 밑그림 수준의 항목도 있다. 이러한 항목들을 한 데 묶어 발표했다는 것은 뭔가 서둘러 합의를 도출했다는 것을 시사한다. 실제로 중국 측에서는 몽골 및 러시아와 달리 32개 프로젝트를 구체적으로 제시하고 있지 않다. 즉, 32개가 무조건 일정 시간이 흐르면 달성되는 것이 아니라, 그 중에 어떤 것은 구체적인 성과가 없을 수도 있다는 것이다. 이밖에도 셀렌게 강 수력발전소 프로젝트와 같이 국가간 미묘한 알력이 드러난 부분이 있다. 이는 각자가 처한 여건이 다르기 때문이다.

주어진 여건 중 가장 두드러지는 긍정적 요소는 기초 인프라에 대한 높은 수요이다. 특히, 교통과 전력 부문이 그러하다. 32개 프로젝트 중 교통 부문에 가장 많은 수가 할당돼 있고 각각의 프로젝트도 매우 구체적이다. 전력 부문에서도 발전시설의 노후화나 송전 손실 등이 당장 현실적으로 발생하고 있으므로 개발 수요가 매우 크다. 이런 분야에서는 3국간 협력 이니셔티브의 주창이 있기 전부터 이미 투자가 이루어지고, 기업간 협력이 일어나고 있었다.

부정적 요소는 이 지역에서 몽골과 러시아의 근본적 수요가 크지 않다는 점이다. 몽골과 극동 러시아의 인구는 각각 약 300만과 640만으로, 합해도 채 1000만이 되지 않는다. 반면, 영토는 매우 방대하므로 이런 희박한 인구구조는 필연적으로 교통 인프라의 투자 대비 효용을 떨어뜨리게 된다. 사실 이것이 이제까지 저개발 상태의 근본적 원인이었다. 게다가 최근 국제원자재가격 하락으로 러시아와 몽골 경제가 침체에 빠져들었고, 이는 통화가치 하락과 그에 따른 구매력 하락으로 이어지고 있다. 새로운 산업발전을 추진하기에 바람직한 여건이 아닌 것이다.

하지만 중국의 동북3성과 네이멍구의 인구는 1억 3,000만 명에 달하고, 속도는 둔화되었지만 어쨌든 중국 경제는 연 6%대의 성장을 계속하고 있다. 또한, 중국은 인프라 건설에 있어서 최근에 최신 설비를 전 세계에 건설하고 있다. 이러한 요소를 고려하면, 중국이 불가피하게 지역 개발의 주도권을 가져갈 수밖에 없음을 의미한다. 실제로 '일대일로' 전략은 중국이 그럴 의향이 충분히 있음을 보여준다.

이상을 종합하면 (1) 강력한 정책적 의지, (2) 불충분한 경제적 여건, (3) 이것을 만회할 수 있는 중국의 역량으로 중·몽·러 경제회랑을 특징지을 수 있다. 이 셋 중 (2)와 (3)은 기존부터 있던 것이고 (1)은 2013년 이후 새롭게 등장한 것이다. (2)와 (3)만으로는 중국 기업이 개별적으로 공사를 수주하고 시장을 잠식하는 정도의 결과만을 가져왔다. 이에 따라 1990년대부터 중국의 몽골 및 러시아 극동 진출이 확대되었고, 중국에 대한 경계심도 그에 비례하여 커져갔다.

여기에 (1)의 변수가 추가됐다는 것은 3국 정부가 지역 개발을 주도해야 한다는 것을 의미한다. 이제껏 (2), (3)의 여건에 기댄 개발은 분명한 한계가 있었다. 이를 바꾸어보면, 정부의 정책적 의지가 쉽게 반영될 수 있는 부문부터 빠른 개발이 이루어질 것으로 전망된다. 우선적으로 그것은 교통 인프라일 것이다. 교통 인프라는 다른 산업 분야와 달리 정부의 결심과 투자가 결정적인 역할을 한다. 특히, 최근 몽골 정부가 중국의 표준궤를 수용한다는 결정을 하면서 중국과 몽골을 잇는 새로운 철도가 조만간 현실화될 것이다. 이것은 몽골 영토를 지나는 다양한 노선의 철도 건설을 알리는 서막과도 같다. 전력 인프라도 정부의 이니셔티브가 중요하고, 현재 교체 수요도 분명하다는 점에서 어느 정도 빠른 진전이 예상된다. 반면, 무역량 증대, 변경지역 경제협력 활성화, 농축산물 협력, 관광 협력 등은 수요가 뒷받침되지 않는 이상 단기간에 획기적인 성과를 기대하기는 어려울 것으로 보인다.

5. 한국에게의 시사점

가. 우리에게 유리한 교통 루트 개발 유도

<강요>에 나타난 중·몽·러 경제회랑의 교통 루트는 북부 · 서부 · 동부에 걸쳐 여러 갈래의 길을 제시하고 있다. 특히 동쪽의 라인은 중국의 진저우로 빠지는 동부회랑과 훈춘을 거쳐 러시아의 자루비노로 빠지는 두만강교통회랑 및 중국의 수이펀허를 거쳐 블라디보스톡으로 빠지는 Coast 1 철도회랑이 모두 등장한다.

그림 5-1. 동부회랑 · 두만강교통회랑 · Coast 1 철도회랑

한국은 이러한 선택지 중 우리에게 유리한 쪽이 우선적으로 개발되도록 유도할 필요가 있다. 구체적으로 말하면 두만강 라인은 우리에게 유리하나 진저우와 블라디보스톡은 불리하다. 두만강으로 연결되면 우리나라의 해상노선과 좀 더 쉽게 연결되고, 통일 후를 고려한다면 철도와도 연결될 여지가 있다. 그러나 진저우와 블라디보스톡은 해운노선도 멀어지고 철도는 아예 연결 고리가 끊어진다.

교통노선은 일종의 네트워크 효과가 있어서 어느 한 노선이 확정되면 물동량과 인적흐름이 그쪽으로 쏠리게 돼 있다. 더구나 인구와 물동량이 풍부하다고 할 수 없는 몽골 및 극동 러시아 지역이라면 결국 동부 노선에서 어느 하나가 우선적으

로 건설될 개연성이 크다. 우리의 우선순위를 분명히 인식하고 그것을 관철하려는 노력을 하지 않으면 장기적인 동북아 물류 네트워크에서 우리나라가 소외되는 현상이 벌어질 수도 있다.

우리가 노선을 유도할 수 있는 이유는 一帶一路 자체가 진화하는 중이기 때문이다. 2013년 말에 거론되기 시작한 一帶一路는 그 자체가 다양한 노선의 다양한 프로젝트들을 포괄하는 하나의 바구니 같은 개념이다. 그것이 2015년에 6대 회랑이라는 형태로 구체화됐지만 그것에 국한되지 않는다. 실제로 중국측 공식 언론은 일대일로를 지칭하는 영문 명칭을 OBOR(One Belt One Road)에서 최근에는 그냥 B&R로 바꿔부르고 있다. 이미 'One'이라는 하나의 노선으로 개괄하기엔 그 외연이 너무 커진 까닭이다.

특히 중·몽·러 동측 노선은 아직 확정된 바가 없다. 실제로 중국 측은 <중몽러 경제회랑 건설 규획 강요>에 대해 "아직 구체적인 노선이 정해지지 않았다"는 평론을 하고 있다[26]. 중앙 노선은 1959년부터 운행되온 중국 최초의 국제 열차 노선인 베이징-울란바타르-모스크바의 K3 열차편을 그대로 따르고 있고, 이는 매우 확고한 노선이다. 반면 동측 노선은 헤이룽장 · 지린 · 랴오닝에 각각 걸친 몇 개의 노선이 모두 32개 프로젝트 후보군에 올라 있다. 이 노선들 중 어느 하나가 개발될지 이들 모두가 동시에 개발될지 미지수이다. 게다가 최근 중국의 새로운 도시군 개발규획이 발표되어 또 하나의 변수가 생겼다. 2016년 2월 선포된 "하창(哈長)도시군규획"이다. 이는 하얼빈을 중심으로 하는 헤이룽장의 도시와 창춘을 중심으로 하는 지린성의 도시들을 하나의 도시군으로 육성한다는 계획이다. 이 하창 도시군이 기존 하다치(하얼빈-다칭-치치하얼) 및 창지투(창춘-지린-투먼) 개발 계획과 어떻게 연계될지, 그랬을 때 어떤 교통망 개발이 이뤄질지 알 수 없다.

진화하는 노선은 중국 지방정부의 영향을 받게 된다. 실제로 2015년말까지 만해도 중·몽·러 경제회랑의 동쪽 중심이 헤이룽장이라고 알려진 중에, 지린성 측에서 중·몽·러의 외연을 확대하여 두만강, 즉 훈춘으로 교통 노선을 이끌어내는 방안이 거론되곤 했다.[27] 지린성의 이러한 제안이 작용했는지 그 내막은 알 수 없으나 2016년 6월에 발표된 32개 프로젝트에 훈춘으로의 노선이 포함됐다.

26) 21世紀經濟報道(2016. 9.14.)
27) 21世紀經濟報道, 2015.12.11., 中蒙俄經濟走廊或擴圍 吉林提出圖門江路線

나. 정유시설 건설

몽골은 러시아로부터의 석유제품 수입에서 독립하기 위해 자체적인 정유시설을 간절히 원하고 있으므로 한국이 그것을 건설하는 방안을 고려해 볼 수 있다. 이재영 · 권가원(2016)이 지적하듯 그 규모는 크지 않아도 좋다. 일본의 1천3백만 달러짜리 태양광 발전소의 예에서 보듯 몽골에서 최대 혹은 최초를 기록하기는 어렵지 않으므로 한국도 정유소 건설을 몽골과의 협력에 있어 대표적인(flagship) 프로젝트로 자리매김할 필요가 있다. 단, 이는 러시아를 직접적으로 견제하는 셈이 되므로 그 규모와 시기를 잘 고려해야 한다. 나아가 러시아와의 조인트 벤처를 구성하는 것도 껄끄러운 문제를 피해갈 수 있는 방법 중 하나가 될 것이다. 단, 앞서 살펴보았듯 중국도 몽골과의 산업협력 계획에 정유소 건설을 고려하고 있으므로 관련 추이에 주목해야 한다.

표 5-1. 몽골의 연료류 수입 추이

단위: 백만 달러

	2011	2012	2013	2014
광물연료, 윤활유 및 관련 제품 수입액	1,205.7	1,480.6	1,627.0	1,356.8

자료: National Statistical Office of Mongolia(2015) p.330

문제는 타산성인데, [표 5-1]에 나타나듯 몽골은 매년 13~16억달러 어치의 연료를 수입하고 있다. 즉 정유시설을 건설한다면 이 정도의 수입대체 효과를 가져올 수 있고, 정유업체의 수익과도 연결된다는 뜻이다. 그렇다면 건설비용이 50억달러인 경우 3~4년, 100억달러인 경우 8~9년 정도의 시간에 손익분기를 맞출 수 있게 된다는 뜻이다. 이는 건설비용과 판매수액에 대한 면밀한 타당성 조사를 시도해볼 만한 조건이다. 단, 몽골내 인프라가 열악하여 수송 비용이 많이 발생할 수 있으므로 잠재 비용 관련 주의가 요청된다.

다. 초국경 변경경제협력지구 활용

중몽러 경제회랑에서 육성하고자 하는 초국경협력 지역은 우리나라 기업에게도 좋은 마케팅 기회가 될 수 있다. 중국에 지정된 변경경제협력지구는 중-몽, 중-러 간 변경무역이 이뤄지는 화물의 집하지(集荷地)로 성장할 것이다. 특히 해당 지역

이 몽골과 러시아의 원자재가 수입되고 중국산 소비재가 수출되는 곳이므로, 한국의 소비 제품은 중국 제품과 차별화된 품질로 국경무역의 문을 두드릴 수 있다. 더구나 우리 기업에게 중국은 비교적 친숙한 반면, 러시아나 몽골은 상대적으로 생소하므로 중-몽, 중-러 변경무역 지역은 새로운 시장을 모색하는 한국기업에게 좋은 플랫폼을 제공하는 셈이다.

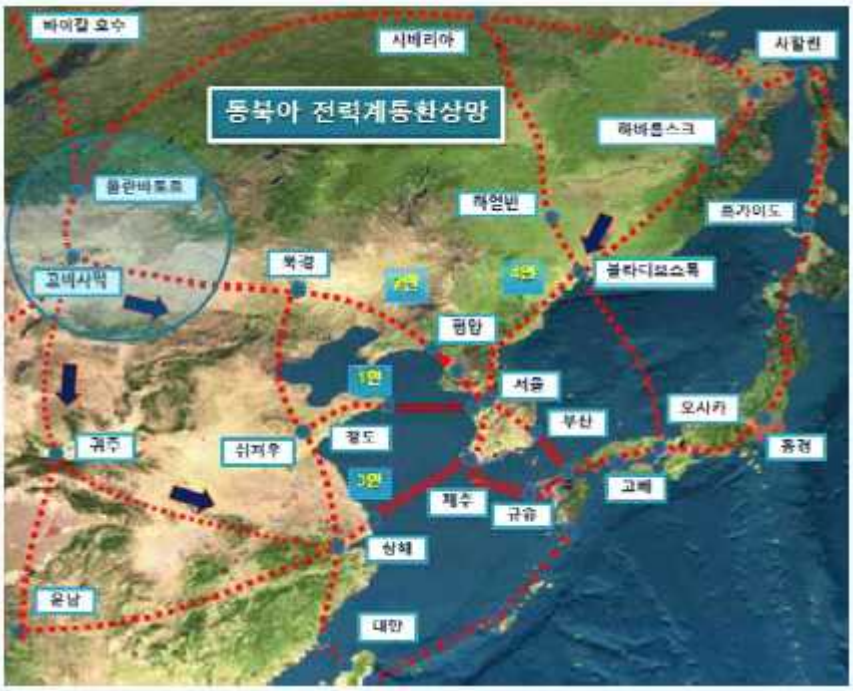
이 지역에 한국의 무역업체나 제조업체가 직접 진출하는 것이 초기 단계에서 위험하다면 중국의 무역업체를 이용할 수도 있다. 중국 입장에서도 우수한 해외 제품을 시장에 출하하여 시장 자체를 활성화시키는 것이 바람직하기 때문에 이러한 접근 방법은 윈윈의 결과를 낳을 것이다. 실제로 수이펀허에서는 매년 국제변경무역박람회를 개최하는데 여기에 한국, 대만, 일본 등 해외기업의 제품들이 상당수 전시되고 있다.

또한 중국과의 변경무역 지대가 러시아와 몽골에게 있어서 최신 소비품이 유통되는 채널임을 고려해보면, 몽골과 러시아의 본토로 진출하고자 하는 기업에게 변경지역은 전략적 선택지가 될 수 있다. 한국산 의류와 식품, 경량 전자제품 등의 소비품과 흑·백색 가전과 같은 내구소비재 모두에게 좋은 옵션이 될 수 있다. 가령 러시아에서 운행되는 한국산 중고차가 거의 대부분 블라디보스톡을 통해 수천 킬로미터를 돌아 유입되고 있는 상황을 생각하면, 얼렌이나 만저우리 등 좀 더 가까운 유통 채널의 역할을 변경무역 지역에게 기대할 수도 있다.

라. 전력 인프라 구축 대응 전략

향후 몽골과 러시아의 전력 인프라 구축이 급물살을 탈 것이다. 이에 대한 우리나라의 대응방안은 북한이라는 변수를 어떻게 설정하느냐에 따라 완전히 달라진다. 북한을 염두에 두지 않는다면 전력 인프라 시장에 참여하는 정도가 우리의 최선책이 될 것이나, 북한을 염두에 둔다면 동북아 수퍼 그리드 자체에 참여할 수 있게 되기 때문이다.

그림 5-2. 동북아 전력계통 환상망



자료: 윤재영(2013) p.9

중국 · 몽골 · 러시아가 활발히 송배전망을 업그레이드하고 있는 상황에서 우리나라 기업은 현재처럼 전력 시장에 참여할 수 있다. 그 때 전략은 중국 기업과의 협력, 현지에서의 저변 확대, 종합 파이낸싱 시스템 활용 등 현재 해외건설시장 수주 전략과 마찬가지가 될 것이다. 현재로서도 수요가 활발히 증가하고 있으므로 이 지역에서 우리 전기 설비 업체들의 매출이 일정 부분 증가할 수 있을 것이며, 중동에 편중된 건설 수주의 균형을 가져올 수도 있을 것이다. 이는 단기적인 전략이 될 것이다.

그러나 북한을 염두에 둔 종합적인 전력망 구축은 전혀 다른 차원의 문제가 된다. 낙후된 북한의 전력망을 현대화하는 작업과 함께 중국 · 몽골 · 러시아는 물론 일본까지 아우르는 종합적인 전력망 구축에 주도적으로 나서야 할 것이기 때문이다. 이 경우 우리나라의 역할은 핵심적이라고 할 수 있을 정도로 중요하게 될 것이다. 전력 설비 표준에 있어서도 북한과의 연계를 레버리지로 삼아 동북아 전체를 리드할 수 있을 것이다. 이것이 비록 당장은 실현 가능성이 보이지 않는 가상적 상황이지만, 이러한 장기적인 안목을 가지고 오늘날의 중몽러 전력망 현대화 사업에 임하는 것이 현명하다. 즉, 장기적으로 북한 및 우리나라와 연결될 수 있는 전력망이라는 것을 염두에 두고 건설에 나서야 한다는 것이다. 그랬을 때 발생

할 수 있는 여러가지 기술적인 이슈들에 미리 준비하고 대응한다면 장기적인 전력망 이슈에도 효과적으로 대응할 수 있을 것이다.

마. 몽골의 축산품 공급 선대응

검역 시스템이 안정되고 중몽러간 경제협력이 활성화되면 몽골의 잠재적 교역품인 축산품이 동북아 지역에 유통될 가능성이 크다. 중국과 러시아가 몽골이 제시하는 카드를 뭔가 받아야 한다면 몽골로부터의 축산품 수입이 될 수 있기 때문이다.

한편 몽골의 소나 양은 기본적으로 방목을 통해 사육되므로 우리에서 사료를 먹고 자라는 축산품에 비해 좀 더 환경 친화적이고 인체에 유익하리라는 기대가 있다. 이는 소득수준의 제고에 따라 안전한 식량을 찾는 중국의 트렌드에도 부합한다. 우리나라도 청정 이미지를 바탕으로 호주와 뉴질랜드의 육류를 소비하고 있으므로 몽골이 대안적인 축산품의 공급자가 되는 것도 나쁘지 않다.

한 걸음 더 나아가 이러한 트렌드에 적극적으로 대응하여 우리나라가 동몽골 등지에서 직접 축산품 생산에 나설 수도 있다. 몽골의 천연적 환경과 한국의 과학적 관리가 만들어내는 우수한 품질의 축산품은 국내 시장에서 뿐 아니라 중국 · 러시아 · 일본에서도 수요가 있을 수 있다. 이미 동몽골에서의 농업 협력이 합의되어 진행된 바가 있거니와, 이를 잘 활용하여 동북아 시장에서 청정+과학의 한국산 유제품을 유통시킬 수 있는 종합적인 전략을 수립해야 한다.

바. 협력기제에 맞춤형 대응 필요

2016년 3국 정상회담은 중·몽·러 경제회랑을 총괄할 수 있는 조직으로 '투자계획센터'를 공동 출자하여 설립하는데 합의했다. 이를 정점으로 많은 실무 차원의 협력 위원회가 열릴 것이다. 가령 2016년에 개최된 것만 봐도 4월에는 중-몽 광산자원 협력 위원회가 베이징에서 열렸고, 5월에 중국 상무부장이 몽골을 방문하여 제14차 중-몽 경제무역연합위원회에 참여했다. 이러한 협력기제를 통해 기존에 알려지지 않았던 새로운 이슈가 발굴되고 투자 기회가 포착될 수 있다.

이러한 협력기제별로 모니터링 하여 맞춤형 대응을 하는 것이 우리나라 입장에서 현안을 놓치지 않고 효과적으로 접근하는 방법일 것이다. 우리에게 다행인 점은 몽골이 이러한 협력의 내용을 적극적으로 정리하여 홍보하고 있다는 것이다. 3

국 협력에 대한 내용을 홍보하는데 중국과 러시아는 상대적으로 소극적이다. 제3자가 그 내용을 아는 것이 자국의 독점적 지위를 유지하는데 도움이 되지 않기 때문일 것이다. 그러나 몽골 입장에서는 중-러에 구애받지 않고 해당 프로젝트에 대한 폭넓은 협력자를 얻을 수 있기 때문에 3자 협력의 내용을 알릴 유인이 있다. 우리는 이러한 몽골의 입장을 활용하여 3국간 논의되는 내용에 대한 逆제안을 3국 중 누군가에게 할 수 있을 것이다.

사. 일본의 사례를 벤치마크

몽골을 중심으로 중·몽·러 경제회랑에 접근하려는 한국의 입장은 필연적으로 중국과 러시아를 견제하는 결과를 낳는다. 이는 두 나라로부터의 逆견제에도 대비해야 한다는 뜻이다. 그런 면에서 한국은 일본의 對몽골 정책을 참고할 만하다. 일본은 몽골에 대한 최대 원조국이며, 사실상의 FTA인 몽골-일본 경제동반자협정(EPA)이 2016년부터 발효됐다. 이는 몽골이 OECD 국가와 체결한 최초의 FTA이다. 또한 몽골은 일본에 대한 역사적 반감이 없는 유일한 동북아 국가이기도 하다.

[글상자 5-1]에 나타나듯, 일본은 몽골에 대해 장기적인 전략과 목표를 가지고 가지고 차근차근 접근하고 있다. EPA 체결이 대표적인 그 성과라고 할 수 있다. 반면 우리나라는 정권이 바뀜에 따라 동몽골 개발과 같은 사업이 시도되다가 유야무야 되곤 했다. “한-몽 에너지 · 자원 협력 위원회”도 1999년부터 2011년까지 진행됐지만 그 후 멈춰있는 상태다. 중국도 대단히 폭넓은 협력의 틀을 자랑하지만 장기적인 계획에 따라 그렇게 하는 것은 아니다. 일본처럼 예측가능한 일관 계획을 몽골에 제시하는 편이 그 때 그 때 선물 보따리를 안기는 방식보다 훨씬 더 안정적인 관계 발전을 도모할 수 있다. 몽골 입장에서도 예측 가능한 경제협력을 하는 것이, 애초에 이뤄질 수 없는 기대를 하다가 실망하는 것보다 훨씬 나을 것이다.

글상자 5-1. 일본-몽골 관계 개요[28)]

[기본사항]
- 1972년 2월 24일 일본-몽골 수교
- 2012년 수교 40주년

- 1990년 이래 일본은 몽골의 민주화 및 시장경제로의 이행을 지원함
- 1996년 '포괄적 파트너쉽' 체결

[최근 정치적 유대]
(1) 2010년, '전략적 파트너쉽' 설정
엘벡도르지 대통령 2010년 11월 일본 방문, '전략적 파트너쉽'을 공통의 외교적 목표로 인식
(2) 2012년, 새로운 차원의 확장된 상업적 관계
바트볼드 총리 2012년 10월 일본 방문, 일-몽 EPA 협상 개시 공동성명 체결
(3) 2013년 이후, 전략적 파트너쉽 발전

아베 총리 2013년 3월 몽골 방문. 양국 관계의 3대 기둥에 공감.
(i) 정치 · 안보 (일-미-몽 정책 대화와 같은 다층적 대화채널 구축)
(ii) 경제 (양국간 활발한 경제관계를 위한 "ERCH[29] Initiative")
(iii) 인적교류 (JENESYS 2.0 program: 300명의 몽골 젊은이를 일본에 초청)

알탄쿠야그 총리 2013년 9월 일본 방문. '공동성명'과 '중기 액션플랜' 발표.

※ 중기 액션플랜 개요

(1) 정치 · 안보 관계 (고위급 대화 강화, 외교부 장관급 정치 · 군사 자문 활성화, 국방 교류, 일본-미국-몽골 정책 대화, 지역 및 국제 협력)
(2) 경제 (투자 · 비즈니스 환경 개선, 몽골의 지속가능한 발전을 위한 협력)
(3) 문화와 인적교류 (국회간 교류, 국회 친선그룹간 교류, 청년 교류, 학생 교류, 민간 우호그룹간 교류, 도시간 교류 등)

엘벡도르지 대통령 2014년 7월 일본 방문, "일-몽 EPA 협상 원칙 및 무역투자 활성화에 관한 공동 성명" 및 합의

[경제적 유대]
양국간 무역투자 규모는 크지 않다. 양측 모두 쌍방향 무역의 중요성에 대해 인식하고 있다. 양국간 총 교역(2013년 현재): 311억엔 (일본의 274억엔 흑자)
일본의 대몽골 투자 3424천만불 (2012년 현재, 12위)
2013년 5월 5일, 제6회 "일-몽 무역투자 활성화와 광물자원 개발을 위한 민관 섹터 합동 위원회" 울란바타르에서 개최.
JETRO는 2013년 5월 3일, 몽골 상공회의소와 함께 제1회 "일본 비즈니스 몽골 박람회" 개최

2015년 일-몽 EPA 발효

[인적교류]
일본과 몽골의 우호적인 감정은 일본의 스모경기(일본에서 네 명의 몽골 출신 요코즈나 배출)와 몽골의 일본어 학습의 인기에 일부 기인한다. 인적교류 활성화를 위해 국회 및 민간 차원의 다층적 교류를 추진한다.
몽골에 거주하는 일본인 420명 (2013년 10월)
일본에 거주하는 몽골인 5,789명 (2013년 6월)
일본의 몽골 유학생 1,552명 (2013년 6월)

[공적원조자금(ODA)]
세부사항 별도링크

28) http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mongolia/data.html
29) 힘, 에너지라는 뜻의 몽골어

참고문헌

[국내문헌]

KIEP 북경사무소, 2016, 중국의 일대일로 경제외교 행보 및 평가, 대외경제정책연구원 북경사무소 브리핑, 2016. 4.19.

한국무역협회, 2016, 유라시아의 관문 몽골을 통하라, Trade Brief, 2016. 7. 8., No.21

[중국문헌]

21世紀經濟報道, 2016, 中蒙俄经济走廊规划公布 将建跨境经济合作区 (2016. 9.14.)

新華網, 2013, 中华人民共和国和蒙古国战略伙伴关系中长期发展纲要, 2013.10.25.

新華網, 2014, 中蒙关系提升为全面战略伙伴, 2014.8.22.

新華網, 2015, 中华人民共和国和蒙古国关于深化发展全面战略伙伴关系的联合声明, 2015.11.11.

新华社内蒙古分社, 2015, 内蒙古加快推进“中蒙俄经济走廊”建设, 2015.12.19.

中國國務院, 2016, 建设中蒙俄经济走廊规划纲要, 2016. 9.14.

中國商務部, 2014, 共同打造中蒙俄经济走廊, 2014. 9.12., 보도자료

中國商務部, 2015, 對外投資合作國別指南 - 蒙古, 2015. 9.

中國人民大學重陽金融研究院, 2015, “一帶一路” 國際貿易支點城市研究, 中信出版集團

黑龙江陆海丝绸之路经济带建设领导小组办公室, 2015. 4.13., 《中共黑龙江省委黑龙江省人民政府“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设规划》摘要

[영문문헌]

Campi A., 2014a, Mongolian participation in an upgraded Eurasian energy and transport grid, Asia Pacific Bulletin, East-west center No.296, December 16 2014.

Campi A., 2014b, Transforming Mongolia-Russia-China relations: The Dushanbe trilateral summit, The Asia-Pacific Journal, vol.12, Issue 45, Nov. 2014.

Economist, 2016, One Belt One Road: An Economic Roadmap, Economist Corporate Network, March 2016

FAO, 2016, FAO China ECTAD Highlights, September 2015. vol.80

Johnson, C. K., 2016, President Xi Jinpings Belt and Road Initiative – A Practical Assessment of the Chinese Communist Party's Roadmap for China's Global Resurgence, CSIC Report, March 28, 2016.

Mendee J., 2015, Mongolia's Dilemma: A Politically Linked, Economically Isolated Small Power, Open Forum, The Asan Forum, April 30, 2015.

National Statistical Office of Mongolia, 2015, Mongolian Statistical Yearbook 2014

Otgonsuren B., 2015, Mongolia-China-Russia Economic Corridor Infrastructure Cooperation, ERINA REPORT No.127 2015 DECEMBER

Wallack, R. L. (2009). Harmonizing Border Development of Zamyn Uud & Erlianhaote: Development of Regional Cooperation Programs for Mongolia and the People's Republic of China. Asian Development Bank, Manila. Qingcai Feng.

[세미나 자료]

김보라, 2016, 주요국의 몽골 경제협력 현황과 특징, 대외경제정책연구원 전문가 풀 몽골분과 세미나 (2016. 6. 3.)

[웹페이지]

http://mng.mofa.go.kr/korean/as/mng/policy/energy_water/index.jsp

http://www.mofa.go.jp/region/asia-paci/mongolia/data.html