

중국의 아·중동 일대일로 전략과 시사점

1. 일대일로 전략 개요 및 주요 대표사업

가. 아프리카

1) 인프라: ‘아프리카 판 실크로드’ 구축

중국의 일대일로 영역은 아시아와 중동을 크게 뛰어넘어 케냐, 지부티, 이집트 등 아프리카 대륙으로까지 뻗어나가고 있다. 이들 아프리카 국가는 전 세계 화물의 절반이 통과하는 인도양와 홍해 연안지역에 위치해 있어 글로벌 무역네트워크의 한축을 담당하고 있다. 중국의 일대일로 프로젝트로 가장 탄력을 받고 사업은 단연 인프라 개발로 그중에도 단연 ‘동아프리카 철도망’ 구축사업이 눈에 띄는데, 2017년 5월에는 1단계 구간 즉, 케냐 수도(나이로비)와 동아프리카 물류허브인 몸바사 항을 연결하는 고속철도(480km)가 개통되었다. 이 철도망 사업은 일대일로 이니셔티브의 일환으로 2014년에 착수했는데, 영국으로부터의 독립(1964년) 이후 케냐 최대의 인프라 프로젝트로 기록되었다. 중국의 자금과 기술로 건설되었는데, 아프리카에서 처음으로 표준궤(SRG)를 도입했다.¹⁾ 이 철도사업의 총공사비용은 38억 달러로 중국수출입은행이 90%를 차관(상업금융)으로 지원하고 나머지는 케냐 정부에서 조달했다. 이 철도 개통으로 영국이 100여년 전(식민지시대)에 건설한 낡은 철도(Lunatic express)를 대체하게 되었는데, 두 구간(나이로비~몸바사)을 오가는 운행시간이 기존의 24시간(구철도), 12시간(버스)에서 4시간 반으로 줄어들었다. 또한 화물운송(컨테이너 기준) 비용도 960달러에서 480달러로 줄어들었고, 요금(8.71달러)도 버스보다 저렴해져 교역과 인력이동이 활발하게 이루어지고 있다²⁾. 이 철도망은 일대일로 스케줄에 따라 향후 우간다, 르완다, 부룬디, 남수단, 에티오피아 등 인근 역내국가로 뻗어나가게 되는데, 이것이 실현되면 명실공히 숙원사업인 동아프리카 역내 철도망 플랫폼이 완성되는 것이다. 이 사업에 소요되는 총비용은 최소 140억 달러에 이를 것으로 추산되고 있다³⁾.

1) 중국국영기업(CRBC: China Road and Bridge Corporation)이 건설했다.

2) Mariama Sow. 2017.6. p.4

3) The Economist. 2016. p.5

케냐 철도 개통에 앞서서는 에티오피아 수도(아디스아바바)와 아덴만 연안에 있는 지부티를 연결하는 철도(753km)가 개통(2016.10)되었다. 이 역시 중국 자금과 기술로 건설되었는데 물류시간이 3일(육로)에서 12시간(철도)으로 줄어들었다. 지부티는 인도양과 유럽을 연결하는 홍해연안에 있는 전략적 거점 지역이며, 에티오피아는 ‘아프리카의 중국’ (Africa’s China)으로 평가될 정도로 높은 발전 잠재력을 가지고 있다. 또한 에티오피아에는 산업공단 등 중국의 대규모 투자가 집중되어 있다. 이 철도사업 역시 중국의 메가 프로젝트로 중국수출은행이 에티오피아와 지부티에 대해 건설공사비용의 대부분을 상업차관으로 지원했다. 건설공사는 중국기업(CRCC, CRG)⁴⁾이 담당했으며, 이 철도 역시 케냐 철도와 마찬가지로 중국이 건설하는 다른 철도망과의 연결성⁵⁾을 감안하여 표준기술과 표준궤를 도입했다⁶⁾. 중국은 아프리카에서 추진하는 모든 철도망 사업에 표준궤를 도입할 예정인데, 이를 통해 차량과 통신장비 등 철도장비의 수출시장을 확보한다는 구상을 염두에 두고 있다.

향후 중국은 앞에서 설명한 2개의 철도망(나이로비~몸바사, 지부티~에티오피아)을 연결하고, 더 나아가 이를 동서를 가로지르는 기존의 철도망(동부: 잠비아~탄자니아, 서부: 앙골라 철도)과 연결시킨다는 일대일로 구상을 가지고 있다⁷⁾. 역사적인 잠비아~탄자니아 철도망 구축은 중국과 아프리카의 우정 (friendship)을 상징하는 대표적인 사업으로 평가되고 있다. 중국은 1970년대 중반 자국의 어려운 경제사정에도 불구하고, 5억 달러의 무이자 차관제공과 자국노동자 5만 명을 투입하여 탄자니아와 잠비아를 연결하는 1,860km의 철도를 건설했다. 이 철도망 구축은 세계적인 구리벨트(copper belt) 지역인 잠비아 광물자원을 탄자니아 항만을 통해 중국으로 가져간다는 중국식의 장기 전략에 따라 건설되었다는 것이 일반적인 평가이다. 2014년에는 18억 3천만 달러의 중국자금을 투입하여 대서양 연안에 있는 서아프리카 앙골라의 로비투항(Lobito)과 콩고(DRC) 국경지역에 있는 루아우(Luau)를 잇는 1,344km의 철도망(Benguela Railway)을 완공하여 2015년 운행에 들어갔다. 철도공사는 역시 중국기업(CRCC)이 담당했는데, 중국 철도표준을 적용하여 건설했으며 철도레일, 통신설비, 차량 등은 모두 중국산이었다. 중국은 향후 이 철도를 잠비아까지 연결할 계획인데 이렇게 되면 아프리카를 동~서로 연결하는 대륙횡단철도가 탄생하게 되어 대서양과 인도양을 연결하게 된다.(그림 참조)

이상에서 살펴본 바와 같이 중국은 아프리카 전 대륙을 아우르며 철도망

4) China Railway Construction Corporation(CRCC), China Railway Group(CRG)

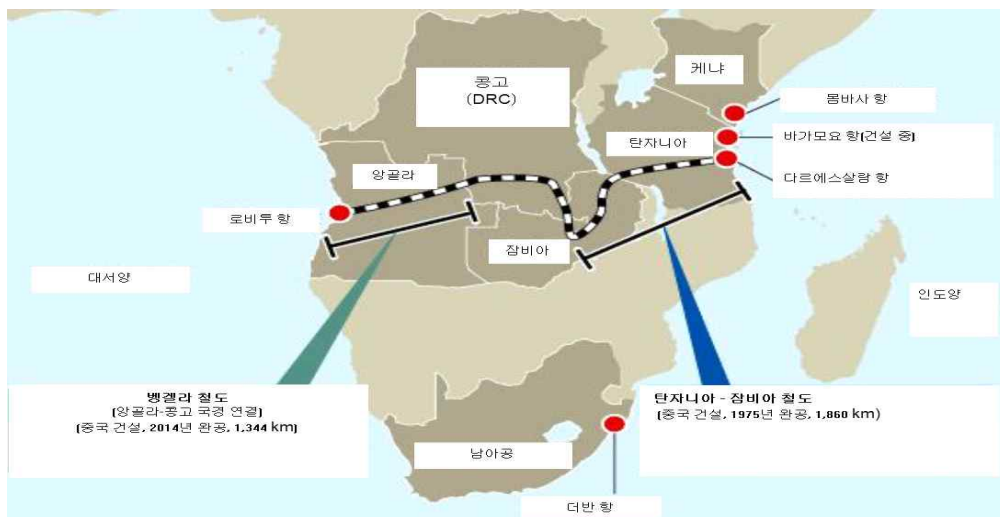
5) 유럽식민지 시대에 건설된 아프리카 철도는 대부분 협궤(narrow gauge)이다.

6) Yun Sun. 2017.7. p.11

7) Marco Massoni. 2017. p.12 및 Julia Breuer. 2017.7. p.5

건설에 박차를 가하고 있는데, 이를 통해 중국은 아프리카에서 단순히 자원 확보나 신시장 개척(공산품 수출) 차원을 뛰어넘어 국가적 영향력을 높여 가고 있다. 미국 등 서방에서 중국의 아프리카 접근을 두고 ‘신식민지론’을 운운하며 경계의 목소리를 높이고 있는 이유도 바로 이러한 사실에 기인하고 있다.

그림 아프리카 횡단철도



자료: Marco Massoni(2017. p.7)

중국은 더 나아가 아프리카 국가들(54개국)의 모든 수도를 연결한다는 구상도 가지고 있다. 중국은 아프리카연합(AU)과 아프리카 전 대륙을 철도, 고속도로, 초고속 열차, 항공으로 연결한다는 내용의 양해각서(MOU)를 체결(2016년)했는데, 이를 통해 아프리카의 포괄적 발전전략인 ‘Agenda 2063’을 측면에서 지원한다는 것이다⁸⁾.

중국은 아프리카 항만개발에도 공세적으로 나오고 있다. 아프리카 북동쪽(아덴만)에 있는 지부티에서는 2015년 착공하여 2년도 지나지 않아 대규모의 다목적 항만(Doraleh) 건설을 마쳤는데, 중국항만기업(CMHI: China Merchants Holdings International)이 지부티항만공사 등과 함께 공동으로 금융을 지원했다⁹⁾. 이 항만은 에티오피아와 철도로 연결되어 있어 내륙국가인 에티오피아의 물류여건을 획기적으로 개선하였다. 또한 중국은 LAPSET 프로젝트(Lamu port-South Sudan-Ethiopia Transport Corridor)¹⁰⁾ 즉, 도로, 철도, 통신

8) Julia Breuer. 2017.7. p.3

9) Julia Breuer. 2017.7. p.3

10) LAPSET 프로젝트에는 중국의 CCC사(China Communications Construction)와 CRBC사(China Road and Bridge Corporation)가 참여하고 있다.

망 등을 갖춘 운송회랑(transportation corridor) 구축을 통해 3개국(케냐-남수단-에티오피아)을 연결하는 해상실크로드 구축도 추진하고 있다¹¹⁾.

이상에서 살펴본 바와 같이 중국이 아프리카에서 건설하고 있는 철도, 항만 등 인프라 사업은 전 대륙을 아우르며 광역화되고 있어 ‘아프리카 판 실크로드’라는 평가를 받기에 충분하다. 지부티, 에티오피아, 이집트, 수단 등 동아프리카 국가들은 지정학적으로 볼 때 전략적 요충지로, 중국은 이들을 단순히 중국의 해상 실크로드가 지나가는 지역으로 보지 않고 있으며, 항만과 배후지역 개발을 통해 내륙지역으로 파고드는 방식으로 일대일로 사업을 추진하고 있다. 중국의 항만개발 사업은 동부지역에만 국한하는 것이 아니라 서부지역에서도 대규모로 전개되고 있는데, 토고의 로메 항(Lome Port)과 나이지리아의 라고스 항(Lagos Port) 개발 사업을 하나의 사례로 들 수 있다. 중국은 더 나아가 철도, 도로, 항만 등 제반 인프라 구축과 연계하여 산업공단 개발에도 박차를 가하고 있는데, 이를 통해 아프리카의 산업발전을 견인하고 자국기업의 진출기반을 공고히 다져나가고 있다.

2) 파상적인 외교공세: 대규모 원조제공과 다자협력 채널 구축

중국은 지난 1950년대 중반 반식민주의·반제국주의 연대를 모색하는 반둥회의(Bandung Conference)를 적극 지지하며 아프리카의 후견인 내지는 우호세력으로 등장한 이후 대규모 원조제공과 외교협력을 통해 거의 모든 분야에서 협력관계를 공고히 다져왔다. 중국은 호혜주의, 주권존중, 내정불간섭 원칙을 견지하며 아프리카에 대한 원조공세를 강화해 왔는데, 이는 최근의 현상이 아니라 오래전으로 거슬러 올라간다. 일례로 중국은 문화혁명의 격동과 경제적 어려움에도 불구하고, 5억 달러(무이자 차관)를 지원하여 아프리카 대륙의 중앙(잠비아)과 동부(탄자니아)를 연결하는 대규모 철도망을 성공적으로 건설(1970~1975)했다. 오늘날 이 철도망은 아프리카 대륙을 동서로 횡단(탄자니아~앙골라)하는 일대일로 사업으로 이어지고 있다.

중국 지도부는 수시로 아프리카를 방문하여 면대면 외교관계(person-to-person form of diplomacy)를 강화해 오고 있는데, ‘아프리카 해’로 선언한 2006년에는 중국 3대 지도부(국가주석·총리·외교부장)가 무려 22개국을 방문했다. 1991년 이후 중국 외교부장의 첫 번째 해외 방문지는 예외 없이 아프리카일 정도로 고위층 간의 인간적 유대관계를 강화하고 있다.(박영호 외, 2011. p.279) 방문 대상국은 자원보유국뿐만 아니라 서방 지도

11) Julia Breuer. 2017.7. p.7

자들이 거의 가지 않는 세이셸, 모리셔스 등 군소 국가들도 포함되었다. 그리고 지난 11년 동안(2007~2017) 중국 3대 지도부는 아프리카 43개를 79차례나 방문했다¹²⁾. 시진핑 국가주석의 아프리카 방문도 빈번하게 이루어지고 있다. 2013년 중국 국가주석으로 선출된 시진핑 주석의 첫 번째 해외방문지는 아프리카(브라자빌 콩고공화국·남아공)이었으며, 두 번째로 국가주석으로 선출된 다음의 첫 번째 해외방문지 역시 아프리카(세네갈, 르완다, 남아공, 모리셔스)이었다¹³⁾. 서방 일각에서는 중국의 ‘신식민지론’을 거론하고 있지만, 중국은 이러한 국가지도부의 집단적인 방문외교를 통해 긴밀한 유대관계를 쌓고 있으며, 아프리카 지도부들은 이에 대한 두터운 신뢰를 보이고 있다.

중국과 아프리카 대륙 간의 고위급 교류는 중국·아프리카 협력포럼(FOCAC: Forum on China-Africa Cooperation)이라는 다자채널을 통해서도 활발하게 이루어지고 있다. 1950년대 반동회의는 냉전시대에 정치적 연대를 모색한 국제정치협력체제였다면, FOCAC는 이데올로기 보다는 실리적 차원에서 상업적 협력을 강조하고 있다고 볼 수 있다. 2000년부터 3년 주기로 중국과 아프리카를 오가며 개최되는 이 포럼에는 대만과 수교관계를 유지하고 있는 극히 소수 국가를 제외한 모든 아프리카 수뇌부들이 참석해 오고 있다. 2018년 9월 개최된 제7차 포럼(정상회의)에는 54개 아프리카 국가들 가운데 대만과 수교관계를 유지하고 있는 에스와티니(구 스와질란드) 한 국가를 제외한 53개국의 고위급 인사들이 대거 참석했다. 마치 UN을 연상케 하는 대대적인 규모라고 할 수 있다. 동 포럼에 참석한 시진핑 국가주석은 전략적 동반자 관계를 강조하며 600억 달러의 대규모 원조지원과 향후 3년간 100억 달러의 투자를 약속했다. 물론 이는 일대일로를 크게 염두에 둔 것으로 볼 수 있다. 중국은 1956년 이집트와 첫 번째로 외교관계를 수립한 이후 현재까지 스와질란드를 제외한 모든 아프리카 국가들과 수교관계를 맺고 있으며, 이를 통해 모든 아프리카 국가에서 입지를 확고하게 다지고 있다.

3) 사회·문화 협력: ‘소프트 파워’ 확산

중국은 대규모의 원조와 투자사업 등을 통한 경제협력(하드파워) 강화와

12) 지역별로 보면 남부아프리카 21회, 동부아프리카 18회, 서아프리카 18회, 중부아프리카 15회, 북아프리카 7회이며, 국가별로 보면 아프리카에서 가장 많이 투자하고 있는 남아공이 총 7회(2018.8 방문을 포함하면 8회)로 가장 많았다. 그 다음으로는 탄자니아 4회, 차드 3회, 세네갈 3회, 잠비아 3회, 나미비아 3회로 나타났다. Kemi Lijadu. 2018.7.26. p.3

13) Kemi Lijadu. 2018.7.26. p.3

함께 ‘소프트 파워’를 빠르게 확산시켜 나가고 있는데, 이는 2000년 다자 협력채널 구축 즉, 중국-아프리카 협력포럼 이후 더욱 탄력을 받고 있는 모양새이다. 자국경제의 급부상과 함께 아프리카에 대한 전통적 세력(유럽의 구 식민종주국과 미국)의 영향력이 약화되자 그 속도를 배가하고 있다고 볼 수 있다. 여기서 ‘소프트 파워’는 중국의 여러 가치들 예컨대, 문화적 가치, 중국식 발전모델(발전경험), 정책 및 제도 등을 의미하는데, 공자학원(Confucian Institute)이나 초청연수 프로그램, 미디어(방송) 등을 통해 이를 널리 확산시켜 나가고 있다. 2000년대 초반까지만 해도 소수에 불과했던 공자학원이 현재에는 40개가 넘는 아프리카 국가에서 70개 이상의 공자학원이 설치되어 운영되고 있다¹⁴⁾. 공자학원에서는 중국 문화와 언어, 제도, 발전모델 등을 교육하고 있는데, 그 대상은 학생에서부터 공무원, 정치인, 저널리스트, 오피니언 리더 등에 이르기까지 다양하다.

정치역량 지원을 명분으로 장학금을 지원하며 아프리카의 젊은 정치인들을 자국으로 불러들이고 있는데, 그 숫자를 연간 200명(2011~2015)에서 2016년에는 1,000명으로 늘렸으며, 최근에는 중앙정부 공무원뿐만 아니라 국회의원, 지방공무원, 야당 정치인 등으로 범위를 확대해 나가고 있다.(Paul Nantulya. 2018.8. p.5)

이외에도 중국은 다양한 초청프로그램을 통해 아프리카인들을 자국으로 대거 초청하고 있는데, 현재 중국에서 유학하고 있는 영어권(Anglophone) 아프리카 학생 수는 영국과 미국을 합친 것보다 더 많은 것으로 집계되고 있다¹⁵⁾. 수적으로 보면 중국에서 유학하고 있는 아프리카 학생 수가 2003년 2,000명 미만에서 2015년에는 50,000명으로 26배 가까이 늘어났는데, 이는 프랑스 내 아프리카 학생 수 다음으로 많은 규모이다¹⁶⁾.

중국의 소프트파워는 미디어와 언어교육을 통해서도 활발하게 이루어지고 있다. 중국은 소프트파워 포트폴리오 전략의 하나로 방송 미디어를 적극 활용하고 있는데, 동부 아프리카 허브인 케냐의 수도(나이로비)에 신화사 통신(Xinhua News Agency) 아프리카 지역방송국(16층짜리 단독건물)을 설치하는 등 미디어 플랫폼을 다져나가고 있다. 2018년 6월 중국공산당이 개최한 방송포럼(4차)에는 400여명의 아프리카 국영 및 민영 방송사 관계자들이 참석하기도 했다. 방송 미디어에 이어 언어 전파도 이루어지고 있는데 케냐, 나이지리아, 남아공, 짐바브웨 등 여러 아프리카 국가들의 국공립학교에서는 중국어(mandarin)를 공식 커리큘럼 과목으로 채택하고 있다. 남아공의 경우

14) Paul Nantulya. 2018.8. p.2

15) CSIS. 2018.9.5. p.3

16) Joshua Meservey. 2018.3.7. p.4

2016년 기준 43개 학교에서 중국어 과목을 개설했는데, 2021년까지 그 수를 500개로 늘려 나간다는 계획이다¹⁷⁾.

학술교류도 활발하게 이루어지고 있다. 중국개발은행(CDB)이 자금을 지원하는 중국-아프리카 간 싱크탱크 포럼(CATTE: China-Africa Think Tank Forum)이 창설(2011년)되어 양 지역 싱크탱크(정부 및 민간 연구소) 최고 전문가들 간의 학문교류와 정책연구 협력이 이루어지고 있다. 2018년 7월 북경에서 개최된 제7차 포럼에는 양 지역에서 380명 이상의 싱크탱크 전문가들이 참석하여 바로 앞서 개최(2018.9)되는 중국-아프리카 협력포럼 정상회의의 핵심의제인 일대일로, 산업화, 무역, 원조 등에 대해 집중 논의했다¹⁸⁾.

중국 사회주의 시장경제발전모델을 의미하는 ‘베이징 컨센서스’의 전파에도 나서고 있는데, 서방국의 개혁요구에 거부감을 가지고 있는 여러 아프리카에서 공감대를 형성하고 있다. 후술하는 바와 같이 한 여론조사에서는 아프리카 국민의 1/4이 중국식 발전모델을 벤치마킹 대상으로 인식하고 있는 것으로 조사되었다. 중국식 발전모델은 서구 발전모델(워싱턴 컨센션스)과는 달리 경제발전의 전제조건으로 민주주의, 투명성, 거버넌스 등을 요구하지 않고 있어 부패하고 권위적인 여러 아프리카 정부들부터 널리 공감대를 형성하고 있다.

나. 중동

1) ‘1+2+3’ 협력프레임워크(에너지 ⇨ 인프라 및 무역·투자 ⇨ 신기술)

중국과 아랍 국가들은 과거 2,000년에 걸친 ‘비단길 교역’이라는 역사적 사실을 가지고 있지만, 중국이 경제적으로 부상하기 이전까지 중동지역은 중국의 이익과 직접적으로 맞닿아 있는 부분은 많지 않았다. 게다가 아프리카 경우와는 달리 여러 세력이 충돌해 왔기 때문에 중국이 파고들 여지는 거의 없었다. 이에 따라 중국의 중동정책은 사실상 존재하지 않았다.

그러나 중국의 일대일로 전략이 추진되면서 구체화된 중동정책이 나오기 시작했는데, 2016년 1월에는 시진핑 국가주석의 중동(3개국) 방문을 앞두고 중국의 아랍정책문서(Arab Policy Paper)가 공개되었다. 이는 중국의 아랍정책을 상세히 다룬 첫 번째 공식문서로 여기에는 소위 ‘1+2+3’이라는 협력방식을 근간으로 하는 일대일로 추진방향이 담겨져 있다. ‘1+2+3’ 방식은

17) Oxford Analytica. 2017.2.23. p.2

18) Paul Nantulya. 2018.8. p.2

에너지 분야를 협력의 핵심(‘1’)으로 하고, 인프라 건설과 무역·투자 촉진
을 양대 축(‘2’)으로 하여 이를 지원하며, 나아가 원자력·청정에너지·위
성 등 하이테크 산업(‘3’)으로 협력을 확대해 나가겠다는 것이다.

중동지역에서 중국이 가지고 있는 일대일로 전략의 일차적인 목표는 역시
석유자원의 안정적 확보가 아닐 수 없다. 중국은 미국 다음으로 많은 석유를
소비하고 있으며, 세계에서 가장 많은 석유를 수입하고 있는데¹⁹⁾, 현실적으
로 볼 때 중동산 원유가 아니고는 이를 충당할 수 없는 상황이기 때문이다.
현재 중국의 중동산 원유에 대한 수입 의존도는 절반 정도이며 사우디, 이
란, 이라크로부터 가장 많은 원유를 도입하고 있다. 중국은 아프리카와 중남
미에서도 원유를 수입하고 있지만 중동산 원유를 대체하기에는 역부족이며,
중앙아시아 등으로 수입선 다변화를 모색했지만 제한적인 물량에 그쳤다. 결
국, 중동지역(북아프리카 포함)에 대한 중국의 높은 원유 의존도는 계속될 수
밖에 없는 구조인데, 아래 <그림 5-2>에서 보는 바와 같이 중국의 중동산 원
유수입물량이 2008년 180만 b/d에서 2017년에는 370만 b/d로 두 배 이상 늘
어났으며, 2035년에는 다시 또 두 배로 증가할 것으로 전망되고 있다²⁰⁾. 미
국은 셰일가스 개발로 중동산 원유에 대한 의존도를 줄여나가고 있지만, 중
국은 앞으로도 계속해서 중동원유에 의존할 수밖에 없어 중국의 중동정책은
석유부문에 집중되고 있다²¹⁾. 석탄 사용 비중을 줄여 공기 질을 개선하려는
정책이 추진되면서 천연가스에 대한 수요도 늘어나고 있는데, 이란의 대규모
천연가스 개발프로젝트(사우스파 11구간)에는 중국 국영석유기업이 참여하여
지분 30%(최대 지분)을 확보한 상태이다²²⁾. 중국은 중동 자원개발의 후발주
자로 거의 100년에 걸쳐 이 지역에서 활동하고 있는 서방 오일메이저들에는
필적하기 어렵지만, 대규모 인프라 개발을 앞세우는 일대일로를 지렛대
(leverage)로 하여 핵심 산유국과의 협력을 강화해 나가고 있다.

19) 지난 10년 간 중국의 석유수요는 2배 가까이 늘어났으며, 중국은 2015년 미국을 제치고 세계 최대의 원유 수
입국이 되었다. 현재(2016년) 중국은 석유소비의 65%를 해외수입을 통해 충당하고 있는데, 오는 2020년에는 그
비중(석유 수입의존도)이 70%로 높아질 것이라는 전망도 나오고 있다.(Mirek Dusek and Maroun Kairouz.
2017.4. p.2)

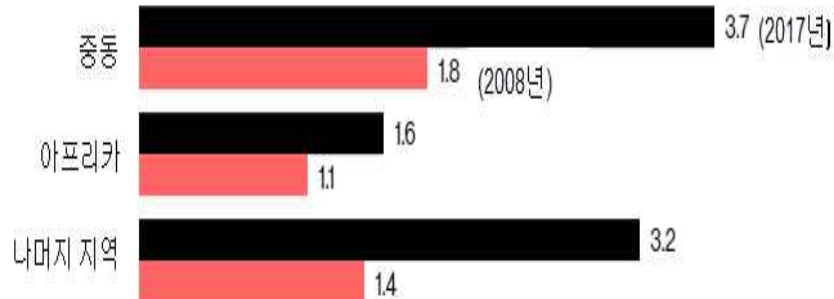
20) Maha S. Kamel. 2018.6. p.5

21) 중국은 세계 4~5위의 셰일가스 매장량을 보유하고 있지만, 개발 비용과 기술적인 측면을 고려하여
계속 중동에서 원유를 수입하는 것이 경제적으로 유리하고 타당성이 있는 것으로 밝혀지고 있다.

22) Mohammed Sergie. 2018.8.28

그림 중국의 지역별 원유수입(2008년 vs 2017년)

(단위: 백만 b/d)



자료: Mohammed Sergie(2018.8.28. p.2)

2) 경제외교 강화

일대일로 추진으로 중동지역에 대한 중국의 외교행보가 속도를 내고 있는데, 시진핑 국가주석은 2016년 1월 중동의 핵심 3개국(이란, 사우디, 이집트)을 공식 방문하여 일대일로의 협력기반을 다졌다. 이어 2018년 8월에는 중국 최고지도자로는 30년 만에 UAE²³⁾를 방문하여 에너지와 인프라를 포함하여 13건의 협력협정을 체결하였다. 사실, 중국과 중동국가들 간의 협력관계는 일대일로를 계기로 돈독해지고 있는데, 이집트(2014년), 이란(2016년), 사우디아라비아(2016년) 등 핵심국가와는 외교관계의 최상위 단계인 ‘포괄적 전략 동반자관계’를 맺었다.²⁴⁾ 그리고 UAE, 요르단 등 5개 중동국가들과는 그 아래 단계인 ‘전략적 동반자관계’를 협정을 체결했으며, 이들 이외의 여러 다른 중동국가와도 외교지평을 넓혀나가고 있다.

시진핑 국가주석은 상기 중동 방문을 통해 대규모의 자금지원(550억 달러의 차관)과 각종 경제협력을 약속하며 일대일로의 추진을 위한 협력을 적극 강조했는데, 현재 중동지역에서는 7개국이 일대일로 MOU를 체결한 상태이다. 중국의 중동정책은 정치이슈에 대해서는 최대한의 거리를 유지하는 가운데 경제협력을 강화하는 방향으로 전개되고 있는데, 이는 주지하다시피 중동지역은 여전히 정치적으로 복잡하고 불안정한데다가 미국의 영향력이 절대

23) UAE는 일대일로의 핵심적인 물류허브 지역으로 중국의 대 유럽 및 아프리카 교역의 60%(연간 700억 달러) 정도가 UAE를 통해 이루어지고 있어 중국의 입장에서는 핵심적인 파트너 국가가 아닐 수 없다.(Owen Daniels. 2018.8.28. p.4) 항만터미널 개발 및 운영, 자유무역지대 내 공단조성 등에 중국이 적극 참여하고 있다.

24) 중국은 미국의 경우와는 달리 많은 비용과 위험이 수반되는 동맹관계(alliance relationship)는 맺지 않고 있으며, 그 대신에 다소 애매한 ‘전략적 동반자관계’라는 용어를 사용하고 있다.(Jonathan Fulton. 2018.9.9. p.3)

적이기 때문이다. 중국은 중동 분쟁에서 어느 한쪽 편을 들지 않은 중립적 입장을 견지하며 내정 불간섭 원칙, 상생협력, 상호이익, 남-남 협력²⁵⁾ 등을 협력프레임으로 내세우며 실용적으로 접근하고 있는데 이는 일대일로 추진 전략에도 그대로 적용되고 있다. 이와 함께 중국은 철도, 고속도로, 석유·가스, 전력망 등 인프라 네트워크 구축과 무역·투자 확대, 금융협력 등을 통해 일대일로가 중동지역의 이익과 어떻게 연결되는지를 밝히며 협력을 강조하고 있다. 이는 석유 일변도의 경제구조에서 벗어나 산업화와 글로벌 가치사슬에의 편입 등을 통해 새로운 경제발전의 패러다임을 모색하고 있는 중동국가들에게 설득력을 얻고 있다.

표 중국-중동국가 협력관계 개요

국가	AIB 회원국 여부	BRI MOU 체결 여부	중국과의 협력수준	중국과의 교역규모 (10억 달러, 2017년)	주요 BRI 프로젝트
이란	○	○	포괄적 전략 파트너십 (2016년)	33.8	정유소 및 철도망
사우디	○	○	포괄적 전략 파트너십 (2016년)	51.6	에너지 및 무역
이집트	○	○	포괄적 전략 파트너십 (2014)	12.8	수에즈 경제무역지대
UAE	○	○	전략적 파트너십	48.5	금융 및 상업
이스라엘	○			11.4	Red-Med 철도망
카타르	○		전략적 파트너십	6.8	금융 및 상업
쿠웨이트	○	○		11.2	실크 시티 (Silk City)
요르단	○		전략적 파트너십 (2015년)	3.7	중국-요르단 대학
지부티			안보·국방 전략적 파트너십 (2014년)	1.9	자유무역지대
이라크	○	○	전략적 파트너십 (2015년)	20.5	교역 및 인프라
오만	○	○	전략적 파트너십	17.1	산업공단 (Duqm)

자료: Maha S. Kamel(2018. p.12)

25) 중국은 제국주의 역사를 가지고 있지 않은 ‘개도국’이라는 점을 강조하며 동질성에 호소하고 있다.

3) 국가별 주요 프로젝트

가) 이란

중동지역에서 일대일로 프로젝트가 가장 빠른 속도를 내고 있는 국가는 이란으로, 미국의 경제제재조치가 풀리지 마자 외국정상으로는 첫 번째로 시진핑 국가주석이 이란을 방문(2016.1)하여 양국관계를 ‘포괄적 전략 동반자 관계’로 격상시키고, 철도 프로젝트를 포함하여 양국 간 협력증진을 위한 17개의 협약을 체결했다.(Saigal, Kanika. 2017.9.22. p.1) 아울러 향후 10년 내에 교역규모를 6,000억 달러로 늘리겠다고 약속했다. 중국 최고지도자가 이란을 방문한 것은 지난 2002년 장쩌민 주석 이후 14년만으로 이를 통해 양국 관계의 ‘새로운 장’ (new chapter)을 열었다는 평가이다.

이란의 일대일로 사업 가운데 가장 눈에 띄는 것은 철도망 구축사업으로, 테헤란~투르크메니스탄~카자흐스탄을 연결하는 대규모 철도 프로젝트가 완공되어 2014년 12월 개통되었으며, 이어 이 철도망은 중앙아시아 지역을 거쳐 신장위구르의 우루무치 시(Urumqi)까지 연결되었다²⁶⁾. 2016년 2월에는 중국 동부지역의 상하이 항에서 화물열차가 출발하여 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄을 거쳐 테헤란에 도착했는데, 총 운행시간은 12일로 선박운송 시간(30일)을 크게 단축시켰다²⁷⁾. 이란의 대규모 철도망 사업은 서부 지역에서도 분주하게 진행되고 있는데, 테헤란~터키~유럽을 연결하는 사업이 진행되고 있다.

이밖에도 중국의 차관(16억 달러)으로 테헤란과 제2의 도시인 남부지역의 마슈하드(Mashhad)를 연결하는 고속전철(시간당 최고속도: 125마일, 연장길이: 575마일) 건설사업이 추진되고 있는데 오는 2021년 완공을 목표로 하고 있다.²⁸⁾

26) Thomas Erdbrink. 2017.7.25. p.1 및 Alex Vatanka. 2017.11.1. p.1

27) Thomas Erdbrink. 2017.7.25. p.1

28) 현재 이 구간을 오가는 열차가 있는데 디젤열차로 매우 느리게 운행되고 있다.(Thomas Erdbrink. 2017.7.25. p.1)

그림 이란의 철도망 프로젝트



자료: Oxford Analytica(2017.12.1. p.2)

나) 이집트

일대일로를 계기로 이집트와의 관계도 더욱 밀접해지고 있는데, 중동국가들 가운데 가장 빠른 2014년에 ‘포괄적 전략 동반자관계’를 맺었으며, 2016년 1월에는 시진핑 국가주석이 이집트를 찾았다. 그리고 이집트 대통령(압둘 팟타흐 엘시시)은 2014년 취임한 이후 일대일로 정상회의(2017.5 북경 개최) 참석을 포함하여 5차례나 중국을 방문했다.(Heba Saleh. 2018.10.30. p.1) 이집트는 물류허브이자 중동, 아프리카, 유럽으로 들어가는 관문(gateway)으로 일대일로의 중핵을 이루고 있어 그 만큼 협력이 속도를 내고 있는데 무역, 투자, 관광, 에너지(개발 및 정유소), 철도 등 인프라, 부동산 및 신도시, 자유무역지대, 금융²⁹⁾ 등 거의 모든 분야를 망라하고 있다.

이집트에 대한 중국의 투자는 계속해서 늘어나고 있는데, 2016년 중국이 아랍지역에 투자한 금액(296억 달러) 가운데 76%는 이집트가 차지했다.(Saigal, Kanika. 2017.9.22. p.1) 현재 이집트에는 200여개의 중국기업이 활동하고 있는데, 수에즈운하 특별경제구역(Suez Canal Economic Zone) 내 중국전용 공단개발 등을 감안하며 그 수가 더욱 늘어날 것으로 보인다. 산업단지 개발 이외에도 이집트에서는 카이로(수도)와 수에즈운하 인근지역을 연결하는 철도(70km)를 비롯하여 항만 터미널, 신도시 건설과 같은 메가 프로젝트들이 추진되고 있는데 여기에는 중국의 은행들과 건설기업들이 대거 참여하고 있다.

29) 이집트 중앙은행과 중국인민은행은 2016년 26억 달러의 스와프 협정을 체결하였다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.18)

관광교류도 활기를 띠고 있는데, 양국 간 항공편이 늘어나면서 이집트 관광유적지를 찾는 중국 관광객 수가 2016년 13만 명에서 2017년에는 30만 명으로 두 배 이상 늘어났다.(Heba Saleh. 2018.10.30. p.1)

천연가스개발 분야에서도 협력 가능성이 클 것으로 예상되고 있다. 2015년 이집트 지중해 연안에서는 그 동안 지중해에서 발견된 천연가스 가운데 최대 규모의 가스전(Zohr)이 발견되었는데, 이는 지중해 지역의 에너지 판도를 바꿀 수 있는 ‘게임 체인저’ (game changer)로 평가되고 있다 (Maha S. Kamel. 2018.6. p.16)

다) 사우디아라비아

사우디는 미국의 전통적인 우방국이지만 일대일로를 계기로 중국과 경제적으로 가까워지고 있다. 중국은 2017년 미국을 제치고 사우디의 최대 교역 상대국으로 등장했으며, 사우디 원유의 최대 수출시장은 중국으로 하루 거래 물량이 100만 배럴을 차지하고 있다³⁰⁾.(Owen Daniels. 2018.8.28. p.3 및 Mohammed Sergie. 2018.8.28. p.2) 2016년 1월 시진핑 국가주석이 사우디를 방문한데 이어, 2017년 3월에는 해외방문에 잘 나서지 않는 사우디의 살만 국왕이 사절단을 이끌고 중국을 방문하여 석유화학, 정유, 광업(우라늄 광산 공동개발), 신재생 에너지, 우주 등의 분야에서 650억 달러의 35개 대형 경제 협력 사업에 대한 양해각서(MOU) 체결하였다. 2017년 8월에는 중국 부총리가 사우디를 방문하여 200억 달러 규모의 공동(50:50) 투자펀드를 조성하고 이를 인프라와 에너지 등의 분야에 투자하기로 합의하는 등 양국 관계가 더욱 밀착되고 있다. 이는 일대일로 등 경제협력을 둘러싸고 양국의 이해관계가 잘 맞아 떨어지기 때문이다. 유가하락으로 재정부족 문제를 걱정해야 하는 사우디 입장에서는 국가발전전략(‘사우디 비전 2030’)의 원활한 추진을 위해서는 중국의 자금이 필요하고, 셰일가스 혁명에 따른 대미 원유수출 감소분을 메꿀 수 있는 시장으로 중국을 중시할 수밖에 없는 상황이다. 그리고 석유수요가 늘어나고 있는 중국의 입장에서는 석유자원의 안정적 확보가 핵심적인 이해관계일 수밖에 없다. 현재에는 잠시 수면 아래로 가라앉았지만 사우디 국영에너지기업인 아람코 지분 매입 건도 중국 입장에서는 사활이 걸린 문제라고 할 수 있다. 사우디 정부는 비전 2030 추진을 위한 재원 마련을 위해 IPO(기업공개) 방식을 통한 아람코 지분(5%) 매각을 추진하고 있다.

30) 중동 산유국의 대중 원유수출 규모(2017년)를 보면 사우디(100배럴), 이라크(70만 배럴), 쿠웨이트(40만 배럴), UAE(20만 배럴)로 사우디가 절대적인 비중을 차지하고 있다.

라) 이스라엘

중국의 일대일로 사업은 미국의 맹방인 이스라엘에서도 활발하게 추진되고 있다. 이스라엘 국가원수인 베냐민 네타냐후 총리는 두 차례(2013.5, 2017.3)나 중국을 방문하는 등 실용외교를 펼치고 있는데 2017년에는 ‘포괄적 전략 동반자관계’를 맺었다. 그리고 2018년 10월에는 중국 부주석(Wang Qishan)이 이스라엘 총리의 초청으로 예루살렘에서 개최된 첨단산업 컨퍼런스(Innovation summit)에 전자상거래 등 IT 관련 업체들과 함께 참석했는데, 이는 20년 만에 처음으로 이루어진 중국의 고위급 지도자의 이스라엘 방문이었다.

중국과 이스라엘 간의 경제협력이 그 어느 때보다 탄력을 받고 있는데, 중국의 이스라엘 투자규모는 1992년 수교 당해 연도의 5,000만 달러에서 2016년에는 160억 달러로 늘어났으며, 2016년 3월에는 양국 간 FTA 논의가 시작되었다.(Isaac Kfir. 2018.2. p.10)

양국 간에 협력이 가장 활발하게 진행되고 있는 산업분야로는 항만과 철도 등 인프라와 첨단산업 분야³¹⁾를 들 수 있다. 이스라엘에서 진행되는 있는 대표적인 일대일로 프로젝트로는 2015년 착공에 들어간 이스라엘 북부지역의 하이파(Haifa) 항만 개발 사업을 들 수 있는데 2020년 완공 예정이며, 20억 달러를 투자한 중국의 항만관리회사(SIPG: Shanghai International Port Group)가 25년간 운영을 맡게 되어 있다.(Isaac Kfir. 2018.2. p.10)

또 다른 대표적인 일대일로 사업으로는 ‘중국~이스라엘 회랑개발’의 일환으로 추진되고 있는 Red-Med 철도 프로젝트를 들 수 있다. 이 사업은 항만개발을 포함하여 홍해지역과 지중해 연안에 있는 에일라트(Eilat)와 아슈도드(Ashdod) 도시를 연결하는 철도망 구축으로 2014년 MOU가 체결되었다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.7)

31) 중국 상무부는 2010년 첨단기술 협력대상국 20개국 가운데 이스라엘을 포함시켰는데, 현재 중국은 이스라엘 첨단산업투자의 1/3을 차지하고 있다.(The economist. 2018.10.11. p.3)

2. 아·중동 국가들의 반응 및 협력입장

가. 아프리카

1) 상생협력 모델로 인식

일대일로를 내세우며 더욱 공세적으로 접근해 오고 있는 중국에 대해 아프리카가 가지고 있는 반응과 입장은 국가별로 온도 차이는 있지만, 전체적으로 볼 때 전 세계 다른 어느 지역보다 중국을 긍정적으로 평가하고 있다. 이러한 관찰은 실증분석에 따른 결과는 아니지만, 국내외 아프리카 지역전문가들 사이에서는 이미 오래 전부터 인식을 같이 하고 있는 부분이다. 서방 언론에서는 ‘신식민지’론을 거론하며 중국의 아프리카 접근속도에 대해 경계의 목소리를 높이고 있지만, 아프리카의 개발욕구와 중국의 전략적 이익이 결부되면서 양 대륙 간의 협력관계가 더욱 긴밀해지고 있다. 세계에서 가장 가난하고 저개발 상태에서 빠져나오지 못하고 아프리카 국가들은 중국의 대규모 원조와 개발투자를 수반하는 일대일로 프로젝트를 통해 경제발전의 새로운 모멘텀을 기대하고 있으며, 중국은 다른 어느 지역에 비해 미국 등 서방국의 전략적 이해관계가 상대적으로 크지 않은 아프리카를 전략적 파트너로 관계로 활용한다는 구상을 가지고 있다고 분석할 수 있다. David Pilling(2017.6. p.12)은 파이낸셜 타임즈를 통해 중국은 일대일로를 포함하여 국제무대에서 영향력을 행사하는데 있어 아프리카를 하나의 실험장(testing ground)으로 이용하고 있다고 분석하고 있다.

국제적인 분석이 어떻든 간에 아프리카 정부와 일반국민들은 중국에 대해 높은 지지와 신뢰를 보이고 있다. 아프리카의 많은 국가지도자들은 미국이나 유럽(구 식민종주국) 등 서방국가들이 강조하고 있는 인권, 민주주의, 시민사회, 거버넌스 등과 같은 서구적 가치에 식상(fed-up)해 있으며, 대규모 투자와 원조 등을 통해 자국의 경제발전에 실질적인 도움을 주는 중국을 선호하고 있다. 서방에서는 중국의 무차별적 원조공세에 대해 부정부패를 조장하고 있다고 비난의 수위를 높이고 있지만, 중국은 물론 아프리카 정치권에서도 이 같은 주장에 크게 주목하지 않고 있다. 아프리카 국가들이 서구적 가치를 대변하는 ‘워싱턴 컨센서스’에 대해 부정적인 인식을 가지고 있는 주요 이유 가운데 하나는 과거의 정책경험과 무관하지 않다. 아프리카 국가들은 1980년대 엄청난 국가부채에 시달렸으며 급기야 디폴트(채무상환불능) 상태로 몰리자, 1990년대 중반 들어 세계은행과 IMF로부터 대대적인 구조조정프

로그램(SAP: Structural Adjustment Program)을 받게 되었는데 이는 아프리카를 더욱 가난하게 만들었다. 당시 세계은행과 IMF의 정책처방은 아프리카에 대한 서방국의 대표적인 정책실패 사례로 ‘파괴적 실패’ (destructive failure)라는 평가를 받고 있다.(Anzetse Were. 2018.8. p.5) SAP의 당초 의도와는 달리 민간투자와 시장원리는 작동하지 않았으며 불평등과 실업문제를 더욱 심화시켰다. 또한 무역자유화에 대한 정책강요로 수입관세(정부세수)가 크게 줄어들어 교육, 보건 등 기초사회서비스분야에 대한 공공지출이 더욱 축소될 수밖에 없었는데 이는 사회적 불만, 더 나아가 내전과 쿠데타 등 국가 소요사태의 빌미로 작용하였다. SAP의 실패경험을 계기로 아프리카 국가들은 서방국의 브레튼우즈 체제(Bretton woods)에 대한 정책적 신뢰를 가지지 않게 되었으며, 일대일로와 같이 남-남 협력모델을 프레임으로 하는 중국의 협력방식에 신뢰를 보이고 있다.(Anzetse Were. 2018.8. p.5) 다시 말해 아프리카 국가들은 자신의 개발욕구를 실현하는데 있어 미국이나 과거 유럽 식민종주국들보다는 중국을 훨씬 더 적합한 협력파트너로 인식하고 있다고 할 수 있다. 2018년 9월 개최된 제7차 중국-아프리카 협력포럼(FOCAC) 정상회의에 참석한 아프리카 지도자들은 일대일로 사업에 적극 참여하겠다는 의지를 표명했는데, 라이베리아 등 많은 아프리카 지도자들은 일대일로 프로젝트를 자국의 경제발전전략과 연계하여 추진하겠다는 의사를 밝혔다.(CSIS. 2018.9.5. p.2) 이에 앞서 2017년 5월 개최된 일대일로 국제협력포럼에서는 30개국 지도자들이 참석한 가운데 일대일로 이니셔티브 협력을 위한 공동성명(Communique)이 채택되었는데, 여기에는 에티오피아, 케냐, 이집트, 튀니지 등의 여러 아프리카 국가들이 포함되었다.

표 중국의 접근전략에 대한 아프리카의 입장

긍정적 측면	부정적 측면
인프라 건설 등 개발욕구 충족(대규모 원조)	산업 붕괴(중국 상품 침투로 생산기반 약화)
중국 투자에 의한 경제발전 (산업공단 등 제조업 기반)	디폴트(채무 불이행) 사태 및 新식민지 우려
소비자 후생(저가 중국산 제품)	부패 및 거버넌스 개선 지체(내정불간섭 주의)

자료: 필자 작성

아프리카 국가들은 무엇보다도 중국의 대규모 인프라 개발사업에 대해 크게 환영하고 있다. 이는 그 만큼 아프리카의 인프라 사정이 열악하여 개발욕구가 크기 때문인데, 유럽의 식민지배시대에 일부지역 즉, 자원을 운반하는 구간(연안의 광물지대~항만~유럽 본국) 정도에 도로나 철도가 건설되었을 뿐

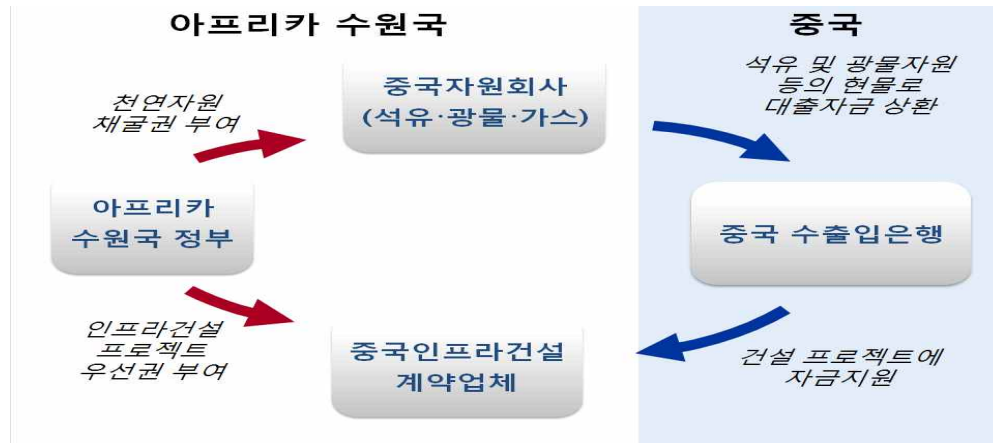
나머지 대부분 지역에서는 인프라 건설이 거의 이루어지지 않았다. 1960년대 초반 독립 이후에도 내전, 경제실패 등 여러 구조적인 요인들로 인해 인프라 건설이 제대로 추진되지 못했다. 아프리카 철도는 영국 등 유럽 식민지 시대에 자원운송을 목적으로 건설되었는데, 1960년대 초반 독립 이후 내전으로 상당부분이 파괴되거나 유지보수가 제대로 이루어지지 못해 대부분이 사용되지 못하고 있다. 설령 현재까지 운행되고 있더라도 100년 이상 노후화되어 운행속도가 보통 시간당 30~35km에 불과하며, 자동 제어장치가 제대로 작동하지 않는 등 제 기능을 다하지 못하고 있다. 이로 인해 오늘날 아프리카는 역내통합에 실질적으로 접근하지 못하고 있으며, 글로벌 경제권에서 고립된 채 글로벌 가치사슬에 편입하지 못하고 있다.

일대일로 사업의 대부분은 인프라 개발에 집중되고 있는데, 아프리카 국가들은 중국의 차관-인프라-자원의 연계 즉, 중국차관으로 중국기업이 인프라를 건설해 주고 석유, 철광 등 원자재나 자원개발권을 공사대금으로 받아가는 ‘패키지 딜’ 거래방식에 대해 선호하는 입장이다. 아프리카 국가들은 국가신용등급이 낮아 국제금융시장으로부터 자금조달이 어렵기 때문에 이러한 거래방식을 선호하고 있는데, 중국이 지난 15년 동안(2000~2014) 아프리카에 제공한 차관 가운데 1/3 정도는 인프라와 자원을 연계하는데 사용되었다³²⁾. 이러한 바터제(barter) 거래방식은 중국 입장에서 보면 자원개발 후발주자로서의 약점을 극복할 수 있고, 국가재정이 열악한 아프리카 입장에서는 중국자금으로 국가 최대 현안인 인프라 문제를 해결할 수 있다는 점에서 상호이해가 일치하고 있다고 할 수 있다. 또한 인프라 건설비용에 상응하는 자원의 가치를 산정(평가)하는데 있어 어려운 점과 논란의 여지가 많지만 부채문제를 야기하지 않는다는 점에서 장점을 가지고 있다. 이러한 거래방식은 그 동안 앙골라, 콩고(DRC), 수단, 가나 등 여러 아프리카 국가에서 이루어져 왔는데, 가나에서는 보크사이트를 대가로 도로, 철도 등을 포함한 8건의 인프라 개발협정이 체결되었다³³⁾.

32) Anzette Were. 2018.8. p.7

33) CSIS. 2018.9.5. p.2

그림 중국의 ‘패키지 딜’ 거래 방식



자료: 박영호 외, 2011, 201

아프리카 국민들의 중국에 대한 우호적인 인식은 각종 여론조사에서도 잘 드러나고 있다. 아프리카 여론조사 전문기관인 Afro Barometer가 36개국의 54,000여명을 대상으로 지난 2년(2014~ 2015)에 걸쳐 실시한 여론조사 결과에 따르면, 응답자의 2/3 정도는 중국이 자국의 경제발전에 도움을 준다고 긍정적으로 평가했다. 국가별로 다소 차이는 있으나 라이베리아, 니제르, 말리 등의 경우에는 응답자의 절대다수(81~92%)가 중국에 대해 높은 신뢰를 보이고 있는 것으로 나타났으며, 중국을 부정적으로 인식하고 있는 응답자 비율은 15%에 불과했다. 그리고 응답자의 1/4 정도는 중국이 아프리카발전모델로 적합하다고 응답했다³⁴⁾. 세계 지역별로 비교해 보아도 중국에 대한 우호적인 감정은 아프리카에서 70%(아시아와 중남미는 각각 55%)로 가장 높게 나타났다³⁵⁾.

이에 앞서 미국의 최대 여론조사기관인 퓨리서치센터(Pew Research Center)가 2013년에 실시한 여론조사에서도 이와 비슷한 결과가 나왔는데, 국가별로 다소 차이는 있지만 응답자의 70% 이상이 중국과의 협력을 긍정적으로 평가하고 있는 것으로 조사되었다. 중국과의 협력을 긍정적으로 평가하고 있는 이유로는 저렴한 중국산 제품, 대규모 원조와 투자, 인프라 개발 등 주로 경제적인 측면을 꼽았다. 지역별로 보면 동아프리카 철도망 구축사업 등으로 중국의 대규모 투자가 집중되고 있고, 일대일로(해상 실크로드) 연선 지역인 동부지역에서 보다 긍정적으로 평가되었다³⁶⁾.

이처럼 아프리카 국가들이 중국에 대해 높은 신뢰를 보이고 있는 것은 최

34) <http://www.afrobarometer.org> 접속일 2018.10.16. 및 David Pilling. 2017.6. p.12

35) David Pilling. 2017.6. p.12

36) Julia Breuer. 2017.7. p.2

근의 현상이 아니며, 전통적인 우호관계를 바탕으로 협력이 공고화되어 있는 데다가, 중국의 대규모 인프라 건설과 투자, 개발원조 등이 자국의 개발수요에 부합하기 때문이다. 오늘날 아프리카와 중국 간의 긴밀한 유대관계는 지난 반세기 이상에 걸쳐 쌓아 온 협력의 결과물로, 중국은 지난 1950년대부터 반식민주의, 반제국주의를 표방하며 아프리카 국가들의 독립을 지지하는 후견인으로 등장하기 시작하여 현재까지 대규모 원조와 각종 경제협력을 아끼지 않고 있다.

2) 부채 리스크

일대일로 사업과 관련하여 아프리카 국내적으로나 국제적으로 가장 우려스럽게 제기되는 사안은 바로 부채문제이다. 공교롭게도 일대일로가 추진되기 시작한 2013년부터 아프리카 국가들의 부채가 늘어나고 있는 것으로 집계되고 있어 일대일로 사업추진에 따른 부채 스트레스 내지는 디폴트 사태에 대한 우려의 목소리가 나오고 있다.³⁷⁾ 아프리카 부채문제는 높은 해외차입과 2014년 중반 이후 국제 원자재 가격하락, 환율 강세라는 3박자가 동시에 결부되면서 불거지고 있다고 볼 수 있다. Anzetse Were(2018.8. p.7)에 의하면 2005년 선진국(채권국)들이 아프리카 30개국을 포함하여 고채무국(HIPC)들에 대해 대규모 부채탕감 조치를 실시한 이후 2012년까지 감소 또는 안정적 추세를 유지해 왔던 아프리카 국가들의 부채가 2013년부터 다시 늘어나고 있는 것으로 나타나고 있다. 2012년 아프리카(SSA) 국가들의 부채비율(중앙값 기준으로 IMF 집계)은 GDP 대비 37%로 IMF에서 저개발국에 제시한 대외부채 기준선(threshold)인 40%를 밑돌았지만 2016년에는 그 비율이 56%로 올라갔다³⁸⁾. The Economist(2018.9.15)에 의하면 절반 이상의 아프리카(사하라 이남) 국가들은 GDP의 절반을 넘는 공공부채를 가지고 있는 것으로 집계되고 있다.

국가별로 보면 지부티 부채문제가 가장 먼저 수면위로 떠오르고 있다. 최근 미국의 국제개발센터(Center for Global Development)는 일대일로 사업이 추진되고 있는 68개국에 대해 부채 위험성을 측정했는데, 그 결과 지부티를

37) 아프리카 부채 문제가 중국의 대규모 차관에서 비롯되었다는 서방언론에 대해 중국 정부는 적극 부인하고 나서고 있다. 중국은 2000~2016년 동안 아프리카에 1,144억 달러의 차관을 제공했는데 이는 아프리카 전체 대외 부채의 1.8%에 불과하다는 것이다. 또한 가나의 전체 대외부채(2,139억 달러) 가운데 중국에 대한 채무는 1.5%도 되지 않다는 사실을 강조하고 있다. 이에 덧붙여 중국이 아프리카 제공하는 차관은 장기저리의 양허성 차관으로 아프리카 경제개발에 필요한 인프라 분야에 주로 투입되고 있다고 강조하고 있다. 서방언론의 공정환 보도에 대한 주장도 빼놓지 않고 있다.(Zeng Rong, 2018.10.17. p.1)

38) Anzetse Were. 2018.8. p.7

포함하여 8개국을 고위험 국가로 분류했다³⁹⁾. 2017년 지부티의 부채비율(GDP 대비)은 56%로 IMF의 가이드라인(40%)을 한참 웃돌았으며 2018년에는 60%로 늘어날 것으로 전망되고 있다.(Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.24) 지부티는 중국에 대해 많은 부채를 가지고 있는 것으로 알려지고 있는데 이는 인프라 개발 붐에 따른 것으로 볼 수 있다. 중국은 지부티에 막대한 차관을 지원하면서 철도, 항만, 산업단지, 고속도로(8차선) 등 대형 건설프로젝트를 석권하고 있는데, 지부티 대형 프로젝트 가운데 약 40%가 중국자금으로 건설되고 있다는 집계도 나오고 있다.(Erica Downs et al. 2017.7. p.9) 수치적으로 정확하게 밝힐 수는 없지만 중국의 대형 개발투자 자금지원으로 지부티의 부채가 빠르게 높아지고 있는 것은 분명한 사실로 받아들여지고 있다. The Economist(2018.7.19. p.1~3)에 따르면 지난 2년간 중국이 지부티에 제공한 자금규모는 차관규모는 이 나라(지부티) GDP의 75%에 해당하는 14억 달러에 달하고 있으며, 2016년 말 기준 중국은 지부티 대외부채의 82%를 차지하고 있는 것으로 나타나고 있다. 지부티는 일대일로 실현에 있어 핵심적인 전략적 요충지 중 하나로 아프리카 대륙과 아라비아 반도를 사이에 두고 있는 아덴만의 바브-엘 만데브 해협(Bab el Mandeb)에 위치해 있는데, 중국이 수입하는 원유의 절반이 이 지역을 통과하고 있다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.3)

케냐 역시 부채위험이 높은 국가군으로 분류되고 있는데, 세계은행은 이미 2017년 케냐에 대해 공공부채 급증에 대해 경고의 메시지를 전달한 바 있다.(Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.24) 케냐의 급속한 부채 증가는 아프리카의 대표적인 일대일로 프로젝트인 나이로비~몸바사 연결 철도망 사업에 기인하고 있는데, 여기에는 케냐 GDP의 6%에 해당하는 금액의 중국 차관이 투입되었다.(Cobus Van Staden. 2018.3. p.2). 그 만큼 상황부담이 커질 수밖에 없는데 현재 케냐의 양자 간 부채에서 중국이 차지하는 비중이 66%에 달하고 있다.(Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.26) 철도망 사업과 관련하여 과중한 부채문제와 함께, 건설단가가 국제기준에 비해 3배(km 당 건설비용)나 부풀려졌고, 총 건설비용도 당초 예상금액의 4배에 달했다며 부패 의혹까지 더해지면서 논란이 가중되고 있다.(The Economist. 2018.10.20. p.1) 경제적 타당성에 대해서도 논란이 일고 있다. 세계은행에서는 케냐 철도망 사업이 시작되기 전인 2013년에 화물운송 물량이 최소 2,000만 톤(연간)은 넘어야 경제적으로 타당성이 있다고 진단했지만, 케냐 정부에서는 이를 무시하고 중국 차관을 끌어들이며 무리하게 추진했다는 것인데, 앞으로 화물운송 물량이 절반

39) John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance. 2018.3. p.14

(1,000만 톤)에도 미치지 못할 것이라는 전망도 나오고 있다.(The Economist. 2018.3.22. p.1) 이는 운영수익의 감소를 의미하는 것으로 이에 따른 부채상환 문제가 제기되고 있다. 일각에서는 영국이 식민지시대에 건설한 철도(1980년대 당시 연간 화물운송물량 500만 톤)망을 재건하는 방식으로 했더라면 비용을 1/4(지금의 신규건설비용 대비)로 줄일 수 있었다고 주장하고 있다.(The Economist. 2018.3.22. p.1) 여기에 더하여 케냐 정부가 철도망 사업에 집착 이유는 물류개선에 대한 정치적 의지보다는 순전히 중국의 차관을 얻기 위한 방편이었다는 비판도 나오고 있다.(The Economist. 2018.3.22. p.2)

케냐 이외에도 에티오피아, 카메룬, 가나, 모리타니, 잠비아, 수단, 앙골라, 가봉 등 여러 아프리카 국가들이 부채위험에 노출되어 있는데⁴⁰⁾, 세계은행은 2017년 이들 국가에 대해 공공지출 축소의 필요성을 제기하며 부채위험을 경고했다.(Anzetse Were. 2018.8. p.11) 중국은 아프리카에서 가장 많은 차관을 석유부국인 앙골라에 제공하고 있으며 그 다음으로는 에티오피아가 뒤를 잇고 있다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.3) 에티오피아는 자원빈국이지만 아프리카에서 두 번째 인구대국으로 장기간 고속성장을 지속하고 있는 신흥국가로 중국의 전략적 협력대상 국가이다.

중국은 다른 어느 국가보다 많은 자금을 아프리카에 지원하고 있는데 지난 15년 동안(2000~2014) 아프리카에서 총 3,000건의 인프라 사업에 대해 860억 달러의 상업차관을 제공했다⁴¹⁾.(Anzetse Were. 2018.8. p.10) 이는 연간 60억 달러가까이에 달하는 규모이다. 그 결과 현재 중국은 아프리카 최대 채권국으로 아프리카 전체 부채(누적기준)의 14%를 차지하고 있다.(Anzetse Were. 2018.8. p.12) 아래 <표>는 아프리카 5대 철도사업에 중국이 지원한 차관규모와 비중을 보여주고 있는데, 이를 통해 아프리카 부채와 중국 차관 간의 관계를 쉽게 짐작할 수 있다.⁴²⁾ 중국의 일대일로 사업은 철도나 도로, 항만, 산업공단에 국한되는 것이 아니라 빌딩, 댐, 교량 등 전 분야를 망라하고 있으며 여기에는 중국금융이 대거 동원되고 있다.

중국이 일대일로 프로젝트에 지원하는 금융지원 방식은 과거의 양허성 차관이 아닌 상업차관으로 이루어지고 있어 그 만큼 부채상환 부담이 커질 수밖에 없는 구조인데, 경우에 따라서는 일대일로 사업이 오히려 아프리카 국가발전을 저해할 수 있는 가능성을 완전 배제하기 어렵다고 할 수 있다. 아

40) 수단, 앙골라, 케냐, 가봉, 모리타니 등은 부채비율이 GDP 대비 60%를 넘고 있다.(Anzetse Were. 2018.8. p.10)

41) 이중 실제로 집행(disburse)된 금액은 절반을 약간 넘는 것으로 집계되고 있다. 그리고 집행된 차관의 절반 이상이 5개 국가(앙골라, 에티오피아, 수단, 케냐, DR 콩고)에 집중되었으며, 분야별로는 운송 인프라, 에너지, 광물 등이 대부분을 차지했다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.2)

42) 물론 아프리카는 국가별로 부채구성이 크게 다르기 때문에 일률적으로 중국 차관을 아프리카 부채의 주요 원천이라고 단정하는 것은 무리이다.

프리카는 전 세계에서 저개발 문제가 가장 심각한 지역으로 어떻게 하든 산업기반을 다져나가는 것이 중요하지만, 그렇다고 해서 부채문제를 민감하게 받아들이지 않을 수 없는 입장이다. 디폴트 우려에 대한 아프리카 국가들의 고민도 깊어지고 있는데, 아프리카 여러 국가들은 부채상환(debt service)에 보다 많은 정부재정을 할당해 나가고 있다. 2017년 기준 아프리카 국가들은 평균적으로 볼 때 정부재정수입의 12%를 외채를 상환하는데 사용했는데, 이는 2001년 이후 가장 높은 수치이다.(Kate Allen. 2018.10.8. p.1) 케냐는 2018년 상반기 정부재정수입의 45%를 부채상환(debt payment)에 사용할 예정이라고 밝힌 바 있다.(Anzetse Were. 2018.8. p.8)

표 아프리카 5대 철도사업과 중국의 차관제공

(단위: 달러, %)

국가	철도 노선	총사업비용 (A)	중국 차관 (B)	중국 차관비중 (A/B)
지부티	지부티~아디스아바바 (지부티 부분)	5억 5,000만	4억 9,200만	89.5%
에티오피아	지부티~아디스아바바 (에티오피아)	29억 6,000만	24억 9,000만	84.1%
케냐	나이로비~몸바사	40억	36억	90.0%
나이지리아	아부자(수도)~카두나	8억 7,400만	5억	57.2%
수단	포트 수단~하르툼(수도)	15억 3,000만	11억	71.9%

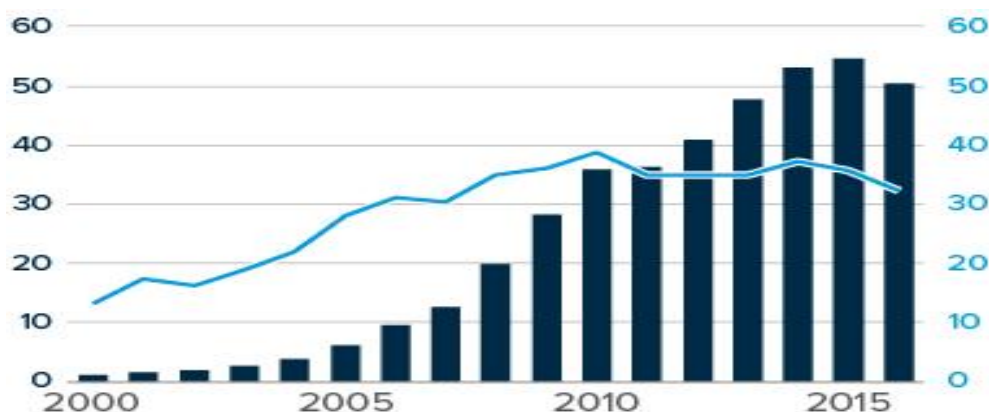
자료: Sophie Morlin-Yron(2017.1.17. p.3)

디폴트(채무 불이행) 위험이 높은 아프리카 국가들에게 중국이 계속해서 막대한 자금을 지원하는 이유에 대해 의문이 제기되기 될 수 있는데, 이는 무엇보다도 자국에게 이익이 되기 때문이다. 중국정부는 대규모의 금융지원을 통해 자국기업이 국가 리스크가 높은 아프리카 시장에 장기적인 안목을 가지고 진출할 수 있도록 측면에서 지원해 주고 있다. 중국정부의 구속성 원조(tied aid)는 곧바로 자국기업(특히 국영기업)의 아프리카 진출로 연결되는데, 중국기업은 자국정부가 제공하는 원조(구속성 차관) 프로젝트의 70% 이상을 가져가고 있다.(Yun Sun. 2014.1.7. p.18) 아프리카에서 중국의 건설프로젝트 대부분은 이런 방식으로 이루어지고 있는데, 이를 통해 중국기업은 최근 연간 500억 달러의 매출액을 올리고 있다.(Oxford Analytica. 2018.9.6. p.3) 이는 전체 해외매출액의 30% 이상에 달하는 규모이다.

그렇다고 해서 아프리카에서 활동하고 있는 모든 중국기업들이 당장의 수익성만을 쫓는 것은 아니다. 중국은 자국의 전략적 이익에 부합하는 사업에 대해서는 수익성과 경제적 타당성이 떨어지더라도 장기적인 안목을 가지고

적극 지원하고 있다. 아프리카에서 중국 국영기업의 수익성이 민간 기업에 비해 크게 낮은 것도 바로 이런 이유에 기인하고 있다.

그림 중국 건설기업의 아프리카 매출액



주: 막대 그래프는 아프리카 건설매출액(단위: 10억 달러, 좌측). 선 그래프는 중국건설기업의 아프리카 매출액 비중(단위: %, 우측)
 자료: Oxford Analytica(2018.9.6. p.3)

나. 중동

중국의 일대일로 구상은 중동국가들의 개발수요와 잘 맞아 떨어지면서 호소력을 발휘하고 있는데, 이집트를 시작으로 UAE, 요르단, 사우디 등 여러 국가들은 일대일로 프로젝트를 자국의 경제개발전략과 연계시키겠다는 뜻을 밝히고 있다.(Deborah Lehr. 2017.8.15. p.2) 중국은 중동에서 평화를 정착시키는 유일한 해법은 인프라 개발과 무역·투자 확대를 통한 '개발'에 있다는 점을 강조하며 일대일로에의 협력을 적극 촉구하고 있는데, 이는 서방국과는 크게 차별되는 실용적인 협력방식으로 상대방 국가들로부터 높은 호응과 신뢰를 얻고 있다. 현재 중동지역에서는 7개국이 일대일로 협력에 관한 MOU를 체결했으며, 공식 석상에서 일대일로를 지지하는 발언들도 늘어나고 있다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.10) 이러한 반응은 오늘날 중동국가들이 처해 있는 현실을 감안하면 쉽게 이해가 되는데, ①2008년 발생한 글로벌 경제위기 ②2011년 이후 더욱 불안해진 중동정세 ③2014년부터 진행되고 있는 저유가 기조 등 여러 악재로 경제적 어려움이 지속되고 있고, 인프라(물류) 확충과 투자 확대를 통한 산업 다각화 전략에 차질이 빚어짐에 따라 일대일로를 통해 돌파구를 모색하고자 하는 형국이라고 이해할 수 있다. 세계은행은 중동지역의 인프라 개발수요(유지보수 및 신규 건설에 필요한 투자금액)를

연간 1,000억 달러로 추산하고 있는데, 이는 중동국가들의 재정으로 충당하기 어려운 규모로 중국의 지원에 의지할 수밖에 없다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.9)

일대일로로는 중동지역의 거의 모든 국가들로부터 환영을 받고 있는데, 미국과 적대관계에 있는 이란은 일대일로를 서방의 경제제재 조치로 침체된 경제에 활력을 불어넣고, 인프라 개발과 투자 확대를 통해 잠재력을 실현할 수 있는 거의 유일한 기회로 간주하고 있다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.10) 사우디아라비아는 미국의 셰일가스 생산에 따른 대미 원유수출 감소분을 중국이 메꿔주기를 바라고 있으며, 중장기적으로는 ‘사우디 비전 2030’ 목표 중 하나인 글로벌 물류센터로서의 전략적 입지를 다지는데 일대일로를 활용하고자 하고 있다. UAE는 일대일로를 활용하여 산업구조의 다각화와 함께 두바이를 현재의 물류허브에서 국제금융센터로 변모시키고자 하고 있으며, 이집트는 인프라(특히 에너지 및 운송)와 ‘수에즈운하 회랑개발 프로젝트 개발’에 일대일로의 활용을 염두에 두고 있다.(Maha S. Kamel. 2018.6. p.10)

중동국가들이 일대일로 협력을 통해 기대하고 있는 또 다른 분야는 바로 신재생에너지 분야로 화석연료의 미래에 대해 많은 걱정을 가지고 있는 사우디, UAE, 카타르 등 중동의 맹주국가들은 중국과의 협력을 통한 태양에너지 개발을 적극 희망하고 있다. 태양에너지 분야는 앞에서 밝힌 중국의 일대일로 정책(‘1+2+3’)에 포함되어 있는데, 중국은 현재 세계 태양광패널(solar panel) 생산을 주도하고 있는 가운데 중동국가들과의 협력을 다각적으로 추진하고 있다. 태양광패널의 주된 원료는 실리콘으로 이는 거의 대부분 모래로 만들어지는데, 미래에 중동국가들은 석유보다 모래를 더 많이 수출할 것이라는 흥미로운 전망도 나오고 있다.(Brahm, Laurence. 2016.6.4. p.1)

이스라엘의 경우에는 일대일로를 통해 철도망 등 인프라 건설과 첨단기술 수출 확대 등을 기대하고 있지만 다른 한편에는 안보문제가 거론되고 있다. 이스라엘 정보당국은 자국에서 중국이 핵심 인프라를 건설하고 여러 첨단기술을 구매해 가는 것에 대해 우려를 나타내고 있는데, 어느 고위급 관계자는 ‘이스라엘의 주요 건설프로젝트에 투입된 중국 건설노동자들이 군사안보시설을 들여다 볼 수 있다’며 첩보활동(espionage) 가능성에 대해 경계심을 나타내고 있다.(The economist. 2018.10.11. p.1) 또한 주요 국가기반시설에 대한 중국의 영향력을 우려하는 목소리도 나오고 있는데, 대표적으로 중국기업(Shanghai International Port Group)이 2015년 입찰경쟁에 뛰어들어 부두 운영권을 획득한 하이파(Haifa) 항을 꼽고 있다. 하이파 항은 이스라엘 최대의 항구이자 주요 해군 군함기지로 핵미사일을 발사할 수 있는 잠수함의 부두

로도 사용되고 있다.(The economist. 2018.10.11. p.1) 무기기술이 중국으로 넘어가는 것에 대한 우려의 목소리도 커지고 있다. 미국의 반대로 2005년 이스라엘은 중국에 대한 무기 판매를 중단하기로 했지만, 인공지능과 사이버 보안제품 등과 같은 이중사용기술(dual-use technology)이 암암리에 거래되고 있어 얼마든지 감시 또는 첩보용을 사용될 수 있다는 것이다. 더 나아가 중국이 이스라엘과 숙적관계에 있는 이란에 이러한 무기기술을 넘길 수 있다며 경계하고 있다.

3. 평가 및 전망

가. 아프리카

일대일로 전략은 중국이 주도하는 새로운 형태의 글로벌 체제를 의미하는 것으로 무역, 투자를 넘어 정책협력, 금융통합, 자유로운 인력교류 등을 목표로 하고 있는데, 다른 어느 지역보다 아프리카에서 크게 환영을 받고 있다. 일대일로 전략은 남-남 협력모델을 프레임으로 하고 있어 세계에서 가장 낙후되고 글로벌 경제에서 고립되어 있는 아프리카 국가들로부터 넓은 공감대를 형성하고 있다. 더욱이 아프리카에서 일대일로는 지난 반세기 이상에 걸쳐 형성된 긴밀한 협력관계 위에서 추진되는 것이어서 다른 어느 지역보다 가속도가 붙고 있다고 할 수 있다. 중국-파키스탄 개발회랑 등과 마찬가지로 아프리카에서도 2013년 일대일로 이니셔티브가 발표되기 이전부터 사실상의 여러 일대일로 사업들이 활발하게 추진되어 왔다. 중국은 아프리카에서 이미 거의 모든 분야에서 우월적 지위를 확보한 상태로, 아프리카는 전 세계에서 중국의 일대일로 전략이 가장 잘 실현될 수 있는 시험무대가 될 것이라는 전망도 가능하다.

아프리카 국가들은 무엇보다도 인프라 네트워크 구축을 통해 54개의 작은 경제단위로 ‘파편화’ 되어 있는 역내시장을 인구 10억의 단일시장으로 묶어 경제교류를 촉진시키고, 나아가 글로벌 무역망 연결을 통해 글로벌 가치사슬(GVC)에의 편입을 적극 희망하고 있다. 그리고 중국의 입장에서 보면 아프리카는 자국의 전략적 계산, 예컨대 철강, 건설 등 과잉생산 제품의 새로운 판매처, 자원의 안정적 운송루트 확보 등에 크게 부합한다고 할 수 있다. 해외 자원의 안정적 확보는 일대일로 전략의 한 부분을 이루고 있다.(Paul Nantulya. 2018.8. p.2) 중국이 아프리카로부터 수입하는 상품의 80% 이상은

석유 등 자원이 차지하고 있다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.2)

일대일로의 지리 공간적 범위도 빠르게 확대되고 있다⁴³⁾. 지도상에 나와 있는 일대일로의 아프리카 노선은 케냐, 지부티, 이집트 정도에 걸쳐 있지만, 실제로 추진되고 있는 일대일로 사업을 보면 이를 크게 뛰어 넘어 아프리카 대륙 전체를 아우르고 있다. 중국의 일대일로 구상 초기에 아프리카는 주변적 위치(marginal position)에 머물렀으나, 최근 들어 아프리카에서 ‘실질적인’ 일대일로 사업들이 탄력을 받으면서 아프리카가 주목을 받고 있다. 현재 일대일로 사업은 중국-아프리카 협력의 가장 큰 핵심을 이루고 있다.(Cobus Van Staden, Chris Alden & Yu-Shan Wu. 2018.9. p.17)

이런 점에서 중국이 염두에 두고 있는 일대일로 구상은 지리적으로 고정되어 있다기보다는 개방적, 포괄적으로 전개되고 있다는 것이 본 연구가 관찰한 바이다. 일례로 에티오피아 경우를 들 수 있다. 당초 에티오피아는 내륙국가로 중국이 구상하는 해상 실크로드에 들어가지 않았지만, 홍해의 전략적 요충지인 지부티를 연결하는 철도가 개통됨으로써 현재에는 일대일로에서 중요한 위치를 차지하게 되었다. 에티오피아는 중국의 대대적인 투자가 이루어지는 지역으로 대규모 경공업 공업단지(신발, 의류 등)를 개발, 운영하고 있는데 중국기업에 대거 입주해 있다. 여기에서 생산되는 제품의 대부분은 유럽, 미국 등 역외국으로 수출하고 있어 물류망 구축이 관건일 수밖에 없는데, 이런 이유로 중국은 에티오피아와 지부티를 잇는 철도망 사업을 일대일로의 핵심 사업을 추진했던 것이다.

중국은 대규모 차관사업과 투자를 동반하는 일대일로 프로젝트를 지렛대(leverage)하여 아프리카에서 보다 막강한 국가적 영향력을 행사할 것으로 보인다. 이러한 예상을 뒷받침할 수 있는 하나의 근거로 지부티 사례를 들 수 있는데, 지부티 정부는 2018년 2월 아랍에미리트(UAE)의 세계적인 항만터미널 운영사(DP World)사와 맺은 도랄레(Doraleh) 항만터미널 관리운영 양허계약을 전격 취소하고, 항만운영권을 중국국영선사(China Merchant Holdings)에게 넘겼다.(Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.24) 도랄레 항만은 일대일로 프로젝트가 진행되고 있는 핵심관문으로 이 회사가 지분(23.5%)을 소유하고 있다. 중국은 지부티에서 철도, 도로, 항만 등 대대적인 인프라 투자와 함께 이를 연계하여 도랄레 항구 인근에 있는 지역에 경제개발특구 개발도 추진하고 있다.

아프리카는 아니지만 스리랑카의 함반토타(Hambanotota) 항만개발 사업을

43) 현재 아프리카에서 일대일로 사업이 가장 활발하게 추진되고 있는 국가로는 지부티·이집트(북부), 케냐·에티오피아·탄자니아(동부), 잠비아(중부), 앙골라(서부) 등을 꼽을 수 있다.(Julia Breuer. 2017.7. p.3)

또 다른 사례로 들 수 있다. 이 항만개발 사업은 2010년 착수되었지만 일대일로 핵심 프로젝트로 다루어지고 있다. 함반토타 항만개발 사업은 처음부터 경제적 타당성(상업성)이 없는 것으로 평가되었지만, 스리랑카 정부는 이를 일축하고 주요 국가사업으로 홍보하면서 중국으로부터 대규모 차관도입을 통해 밀고 나갔다. 그러나 항만의 운영수익이 따라주지 못해 차관상환이 어렵게 되자 스리랑카 정부는 2015년 채권국인 중국정부와 부채경감(debt relief) 협상에 들어갔다. 그러자 중국은 그 대가로 항만 지분 이전, 항만운영권(99년), 항만 배후지역 내 산업단지개발 토지제공 등을 요구했으며, 결국 함반토타 항만의 관리권이 중국으로 넘어가게 되었다. 중국이 부채탕감 요구를 받아들이고 이를 대가로 항만통제권을 차지한 것은 이 항만을 군사적 목적으로 활용하기 위한 포석이라는 분석도 나오고 있다⁴⁴⁾.

이러한 이유로 서방 일각에서는 중국이 ‘부채외교(debt book diplomacy)’를 통해 이익을 전략적으로 챙겨가고 있다고 비난하고 있다⁴⁵⁾. 즉, 가난한 국가들에게 대규모 차관을 제공하여 부채의 함정(debt trap)에 빠뜨린 다음에 이를 지렛대로 하여 각종 사업에서 영향력을 행사한다는 것이다.

대규모 원조 사업에 무역과 투자 등이 더해지면서 아프리카 일대일로 프로젝트는 더욱 탄력을 받을 것으로 전망되고 있다. 중국과 아프리카 간의 교역규모는 경제협력이 심화되면서 단기간에 급팽창하고 있는데, 2000년 100억 달러에서 2017년에는 1,800억 달러(미국-아프리카 교역액의 4배)로 무려 18배로 늘어났다. 2014년에는 2,100억 달러에 달하기도 했다. 중국은 이미 2009년 미국을 추월하여 아프리카 최대 교역국으로 부상했다.⁴⁶⁾ 중국 저가상품이 소매상 등을 통해 아프리카 전 대륙 깊숙이 침투하면서 아프리카 시장점유율이 급상승하고 있는데, 아프리카에 거주하고 있는 중국 무역상은 최소 100만 명 이상으로 추정되고 있다.(박영호 외. 2011. p.21) 중국산 제품은 가격 경쟁력뿐만 아니라 핀테크와 전자상거래 등 새로운 판매망 구축을 통해 아프리카 시장 깊숙이 파고들고 있는데, 동아프리카 모바일 폰 시장에서는 중국제품의 시장점유율이 절반을 넘고 있다. 케냐의 경우 2015년에 10만대의 모바일 폰이 판매되었는데 이중 98%가 중국산이었다.(Oxford Analytica. 2017.2.23. p.2) 중국산 모바일 폰(Tecno, Huawei 등)은 소비를 주도하고 있는 아프리카 젊은 층 소비자들에게 인기리에 판매되고 있다.

중국의 아프리카 투자(FDI) 규모는 정확히 파악하기는 어렵지만, 공식 통계수치로만 보아도 2016년에는 1,000억 달러로 2010년에 비해 50배 이상 늘

44) Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.25

45) Cobus Van Staden et al. 2018.9. p.25

46) 미국의 석유생산에 따른 아프리카산 석유수입 축소로 미국과 아프리카 간의 교역이 크게 줄어들었다.

어났다.(Cobus Van Staden. 2018.3. p.2) 누적기준으로 보면 미국의 투자액이 중국을 크게 앞서고 있지만 최근 연간 기준으로 보면 중국이 미국을 크게 앞서고 있는데, 2016년에는 중국의 아프리카 투자액이 미국의 10배를 넘었다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.2)⁴⁷⁾ 중국의 아프리카 투자는 국영기업뿐만 아니라 민간 기업이 대거 가세하면서 급팽창하고 있다. 현재 아프리카에는 최소 10,000 이상의 중국기업이 활동하고 있는 것으로 알려지고 있는데 이중 90% 이상이 민간 기업이다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.2)

마지막으로, 아프리카에서 중국의 군사·안보적 입지가 높아질 것으로 예상되고 있다. 중국은 2017년 전략적 요충지인 최초로 해외 군사기지를 설치하고 동아프리카 해안(아덴만)의 해적퇴치에 적극 나서는가하면 라이베리아, 말리, 남수단 등에도 군대를 파견(다국적 평화유지군)하는 등 군사적 외연을 넓혀 나가고 있다. 중국 군사장비의 판매도 빠르게 늘어나고 있다. 현재 상당부분(2/3)의 아프리카 국가들은 중국제 군사장비를 사용하고 있는데, 2012~2015년 간 아프리카에 판매된 군사장비의 32%는 중국제인 것으로 밝혀졌다.(Joshua Meservey. 2018.3.7. p.4)

중국의 군사적 입지가 강화되는 것에 대해 미국은 경계의 목소리를 높추지 않고 있다. 인프라 건설 등 중국의 경제협력은 미국의 전략적 이익에 직접적으로 반하지 않기 때문에 언론정도의 비난이 그치고 있지만, 군사안보 문제에 대해서는 국가차원에서 민감한 반응을 보이고 있다. 특히, 지부티에 설치된 중국의 군사기지는 미군기지과 가까이 위치해 있어 긴장감이 감돌고 있다. 아프리카 미국사령부(AFRICOM) 사령관은 2018년 5월 미국 하원 군사위원회 청문회에 참석하여 중국이 지부티 항만에 대해 통제권을 가지려 하고 있으며, 더 나아가 아프리카 전 대륙 주요 항만에 군사기지를 설치하려고 있다며 우려를 표시했다.(CSIS. 2018.9.5. p.3) 미국은 중국의 아프리카 통신망에 대한 영향력 확대에 대해서는 우려를 나타내고 있다. 중국통신 기업(ZTE와 Xinhua 등)들은 지난 20년 동안 아프리카에서 활발히 활동해 오고 있는데, 이들 기업의 통신망 정보(데이터) 장악에 대해 우려의 목소리를 높이고 있다.(CSIS. 2018.9.5. p.3)

47) 중국의 아프리카 투자 가운데 절반 이상은 자원 확보, 제조업 전진기지 구축 등 전략적 이해관계가 높은 8개국(앙골라, 코트디부아르, 에티오피아, 케냐, 나이지리아, 남아공, 탄자니아, 잠비아)에 집중되어 있으며 분야별로 광업, 건설, 제조업 등의 순이다.

나. 중동

과거의 실크로드는 단순히 동서간의 상품거래나 문화교류가 이루어지는 관로(conduit)였다면, 지금의 일대일로로는 단순 교류차원을 넘어 서아시아(중동) 경제를 구조적으로 발전(transform)시킬 수 있는 협력프레임을 가지고 있는 것으로 많은 중동국가들은 인식하고 있다. 이에 따라 에너지, 인프라, 무역 및 투자, 외교, 군사 등 다방면에서 협력이 이루어지고 있으며 앞으로 더욱 탄력을 받을 것으로 예상되고 있다. 현재 중동의 모든 국가들은 대만과 외교관계를 단절한 상태로 중국과 공식외교관계를 맺고 있다.

지금까지 중국의 중동정책은 경제 분야에 한정되어 왔으나, 앞으로는 협력의 범위가 넓어지면서 경우에 따라서는 정치적으로 민감한 이슈에 대해 목소리를 높일 가능성이 있다. 중동지역에서 중국이 가지고 있는 대외정책의 핵심은 인프라, 에너지, 무역 및 투자 등 경제 분야에 한정되어 있지만, 최근에는 중국 외교정책의 근간이었던 ‘내정 불간섭’ (non-interference) 원칙에서 벗어나 정치나 안보 측면에서 목소리를 내고 있다. 일례로 시진핑 국가주석은 2016년 1월 아랍연맹 본부(이집트 카이로 소재)에서 이스라엘과 적대관계에 있는 팔레스타인 문제해결을 촉구하는 등 지역정세 문제에도 적극적인 입장을 보이고 있다. 물론, 중국의 기존 대외정책 즉, 정치이슈에 대해서는 최대한 거리를 두면서 경제협력에 집중하는 경제외교 기조는 앞으로도 계속해서 유지될 것으로 보인다. 이에 대한 하나의 사례로 이란의 상하이협력기구(SCO) 가입 문제를 들 수 있다. 2016년 6월 중국이 주도하는 안보협력체인 SCO 제15차 정상회담에서 러시아 푸틴 대통령은 미국과 이란 간의 핵협상이 타결된 만큼 이란의 SCO 가입신청⁴⁸⁾을 받아들이자고 주장했지만 중국은 이에 대해 단호하게 반대했다.(Kevjn Lim. 2016.7.25. p.1) 중국이 이란의 SCO 가입을 받아들이지 않고 있는 이유는 미국과 적대관계에 있는 이란과 정치적으로 가까워지는 것이 부담스럽기 때문이다.(Kevjn Lim. 2016.7.25. p.1) 중국은 사우디와 이란 간의 갈등문제에 대해서도 어느 한쪽 편을 들지 않는 등 중립외교를 통해 경제적 실리를 추구하고 있는데, 앞으로도 이러한 정책 기조에는 큰 변화가 없을 것으로 보인다.

중국과 중동 산유국 간의 이해관계가 더욱 부합되면서 에너지 분야에서 협력 관계가 더욱 깊어질 것으로 예상되고 있다. 중동에서 ‘석유’는 오랫동안

48) 이란은 2008년부터 SCO 가입의사를 표시해 왔는데, 2005년부터 현재까지 읍저버 자격으로 SCO 회의에 참여해 오고 있다.

동안 이 지역 주요 국가들과 미국의 관계를 끈끈하게 연결시키는 ‘아교’ 역할을 해왔지만, 미국의 셰일가스 혁명으로 그 힘의 세기(접착력)가 점차 떨어지고 있는 반면에, 중국의 중동산 석유에 대한 의존도는 줄어들기 어렵기 때문이다. 중동 산유국 입장에서 중국은 미국시장을 보완할 수 있는 주요 수출시장이다.

국가별로 보면 역시 친중 성향이 강하고 유라시아를 지나는 일대일로 중간 길목에 위치한 이란에서 일대일로 사업이 더욱 탄력을 받을 것으로 전망되고 있다. 이란은 세계적인 자원부국(세계 제2의 천연가스 매장량, 세계 4위의 석유 매장량 보유)이면서 지리적으로 페르시아 만에서 일대일로 육상노선이 지나가는 중앙아시아 지역과 코카서스 3개국(아르메니아, 아제르바이잔, 조지아)으로 연결된다는 이점을 가지고 있다. 또한 다른 중동국가들과는 달리 정치적으로 안정되어 있는데다가 대규모 시장 즉, 8,000만 명의 인구규모와 함께 오랫동안 유지되어 온 미국주도의 경제봉쇄조치에도 불구하고 세계 18위의 건재한 경제규모(GDP: 1.4조 달러)를 가지고 있다는 점도 장점으로 꼽히고 있다. 중국과 이란과의 경제협력은 이란에 대한 미국의 경제제재조치가 다시 가동되기 시작한 2007년부터 본격화되었는데 현재 중국은 이란 원유의 최대 수입국 위치에 있다. 2016년 이란에 대한 미국의 경제재제가 해제되어 서방으로의 원유수출이 재개되었을 당시에 중국은 이란으로부터 가장 많은 원유를 수입해 갔다. 중국은 최근 미국의 이란 석유수출 금지조치에 대해 반대하며 이란 석유를 계속해서 수입할 것이라고 밝힌 만큼, 앞으로도 이러한 관계는 계속해서 이어질 것으로 예상되고 있다.

4. 결론 및 시사점

중국의 일대일로 구상은 육로와 바닷길을 통해 아시아, 중동, 아프리카, 유럽을 하나로 통합(integration)하려는 ‘포괄적 장기전략 프로젝트’로, 이는 경제특구개발(1980년대), WTO 가입(2001)에 이어 중국의 세 번째 대외정책라운드로 이해될 수 있다. 일대일로는 전자들과는 다른 차원의 ‘중국몽’ 즉, 중국이 주도하는 새로운 글로벌체제를 의미하는데 이는 아프리카와 중동지역에서 탄력을 받으며 빠른 속도로 전개되고 있다. 파키스탄, 말레이시아, 미얀마 등 동서남아시아 지역에서는 일대일로가 대선 이슈로 등장하는 등 정치이슈화하거나 지방정부의 재협상 요구 등으로 빠져거리고 있지만⁴⁹⁾, 아프

리카와 중동지역에서는 큰 호응을 얻으며 순조롭게 진행되고 있다는 것이 본 연구가 관찰한 바이다. 아프리카에서 일대일로 사업은 지난 반세기 이상에 걸쳐 형성된 긴밀한 협력관계를 바탕으로 추진되고 있어, 다른 어느 지역보다도 빠른 속도감을 보이고 있는데 ‘아프리카 판’ 실크로드라는 표현이 무색할 정도로 전방위적으로 전개되고 있다. 현재 아프리카에서 가장 분주하게 진행되고 있는 일대일로 프로젝트는 단연 ‘동아프리카 철도망’ 구축사업으로 이를 플랫폼으로 하여 아프리카를 동서 및 남북으로 연결하는 ‘아프리카 대륙 철도망’을 완성한다는 비전을 가지고 있다. 철도망 이외에도 아프리카 주요 거점지역을 중심으로 고속도로, 항만프로젝트 등 제반 인프라사업이 속도를 내고 있다. 중국은 이를 통해 ‘자원의 안정적 확보’를 위한 기반을 구축하고, 이와 동시에 과잉 공산품의 수출을 위한 ‘신시장’ 개척이라는 전략적 구상을 가지고 있다고 분석할 수 있는데, 미국 등 서방에서 중국의 아프리카 접근을 두고 ‘신식민주의론’을 운운하며 경계의 목소리를 높이고 있는 것도 바로 이러한 점에 기인하고 있다. 그러나 일대일로의 직접적인 당사자인 아프리카 국가들은 일대일로를 상생협력 모델로 인식하며 크게 환영하고 있다. 일대일로 사업에 따른 부채 위험성을 알리는 경고가 국내외적으로 나오고 있지만, 아프리카의 개발욕구와 중국의 전략적 이해가 잘 맞아떨어지면서 양 대륙 간의 협력관계가 더욱 깊어지고 있다. 전 세계에서 가장 낙후된 아프리카 국가들은 대규모 인프라 건설과 개발투자를 앞세우는 일대일로 프로젝트를 통해 경제발전의 돌파구 마련을 모색하고 있으며, 중국은 다른 어느 지역에 비해 서방의 이해관계가 크지 않은 아프리카를 핵심적인 파트너로 활용한다는 구상을 가지고 있는 것으로 분석할 수 있다. 아프리카에서 중국은 일대일로 이니셔티브 발표(2013년) 훨씬 이전부터 일대일로에 버금가는 다수의 프로젝트들을 진행해 왔으며, 이를 통해 이미 거의 모든 분야에서 우월적 지위를 확보한 상태이다. 이런 이유로 아프리카는 전 세계에서 중국의 일대일로 구상이 가장 잘 실현될 수 있는 시험무대가 될 것이라는 전망도 나오고 있다. 지도상에 나와 있는 일대일로의 아프리카 노선은 연

49) 파이낸셜타임즈는 일대일로 프로젝트와 관련하여 문제점이 없는 것은 아니지만 상대국으로부터 큰 호응을 얻고 있다며, 전체 일대일로 사업 가운데 문제가 되고 있는 비율은 14%에 불과하다고 밝히고 있다. 나아가 문제가 있는 것으로 제기되고 있는 프로젝트들에 대해서는 정밀조사가 이루어져 진실이 규명되어야 한다고 주장하고 있다.(Financial Times. 2018.11.15. China's Belt and Road hits problems but is still popular)

안 국가인 케냐, 지부티 정도에 걸쳐 있지만, 실제로는 항만과 내륙 국가를 연결하는 방식으로 여러 국가로 뻗쳐 나가고 있다. 다시 말해 아프리카에서 전개되고 있는 일대일로 사업은 지리적으로 고정되어 있는 것이 아니라 점·선·면을 이루듯이 점진적 또는 광역적으로 전개되고 있다.

일대일로는 아프리카에서 만큼은 아니지만 중동지역에서도 활발하게 진행되고 있다. 그동안 중동지역은 석유 정도를 빼면 중국의 이익과 직접적으로 맞닿아 있는 부분이 많지 않은데다가 여러 세력이 충돌해 왔기 때문에 중국이 파고들 여지가 거의 없었으며, 이에 따라 중국의 중동정책은 사실상 존재하지 않았다. 그러나 일대일로 전략이 추진되면서 구체화된 중동정책이 나오고 있는데, 에너지 분야를 핵심으로 하면서 인프라, 무역·투자, 하이테크 산업으로 확대한다는 내용을 주요 골자로 하고 있다. 중국은 중동 분쟁에서 어느 한쪽 편을 들지 않은 중립적 입장 즉, 정치이슈에 대해서는 최대한의 거리를 두면서 내정 불간섭 원칙, 상생협력 등을 협력프레임으로 내세우며 실용적으로 접근하고 있다. 일대일로는 중동국가들의 개발수요에 부합하면서 높은 호응과 신뢰를 얻고 있는데, 이집트를 시작으로 UAE, 사우디, 요르단 등 여러 국가들은 일대일로 프로젝트를 자국의 경제개발전략과 연계하겠다는 뜻을 밝히고 있다. 중동국가들은 장기간의 저유가 기조로 물류 인프라 구축과 산업투자 확대를 통해 산업 다각화 전략에 큰 차질이 빚어짐에 따라 일대일로를 통해 새로운 돌파구를 모색하고자 하고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 아프리카와 중동지역에서 일대일로는 상호 이해관계가 잘 맞아 떨어지면서 순조롭게 진행되고 있으며 앞으로 더욱 탄력을 받을 것으로 예상되고 있다. 이러한 관찰을 염두에 둘 때 한국은 일대일로를 지렛대(leverage)로 삼아 아프리카와 중동지역에 보다 전략적으로 접근할 수 있는 방안모색이 필요하다고 하겠다. 서방에서는 일대일로에 대해 부정적인 측면을 부각시키고 있지만, 중국은 이미 아프리카에서 국가적 영향력을 행사하는 수준에 이르렀으며, 중동에서는 새로운 ‘경제세력’으로 서서히 등장하고 있다. 이러한 현실을 받아들이고 중국과의 협력진출 방안을 모색하는 것이 필요하다고 하겠는데, 이를 통해 위험을 분산하고 자본력과 사업경험 등에서의 열세를 극복하는 방안을 강구할 필요가 있다. 중국과의 금융협력도 모색할 필요가 있다. 해외 프로젝트 사업은 기본적으로 여러 가지

복잡한 위험을 내포하고 있어 국내 금융기관이 단독으로 자금을 지원하는 것이 용이하지 않으므로 중국을 포함하여 해외금융기관과 협조융자(co-finance) 등 금융협력을 통해 한국기업의 일대일로 사업진출을 측면에서 지원하는 방안을 모색할 필요가 있다.

가. 주요 관찰사항

아프리카와의 경제협력에 있어 한국이 가지고 있는 현실적인 역량(자금력, 진출경험 등)을 감안하면 ‘선택’과 ‘집중’이 중요할 수밖에 없는데, 일차적인 목표시장으로는 동부지역을 들 수 있다. 동부지역은 본 연구를 통해 관찰한 바와 같이 일대일로 사업이 가장 활발하게 진행되고 있다는 점 이외에도 다른 지역에 비해 정치적으로 안정되어 있고 아프리카 경제성장의 새로운 중심축으로 떠오르고 있다는 점을 장점으로 꼽을 수 있다. 이런 이유로 중국의 노동집약산업을 대체할 수 있는 전 세계 16개국을 의미하는 ‘포스트-중국 16’ (Post-China 16)에 아프리카에서는 유일하게 동부지역 4개국(에티오피아, 케냐, 우간다, 탄자니아)이 포함되었다. 동부지역은 한국의 외교(정상방문, ODA 등)가 집중되고 있어 경제협력 여건이 상대적으로 잘 다져져 있다고 할 수 있다. 일대일로 사업과의 연계 혹은 협력이 가능한 분야로는 인프라와 산업단지를 들 수 있다. 중국의 대규모 인프라 건설은 상대국으로부터 커다란 호응과 환영을 받고 있지만, 완공 이후 유지보수(기술정비), 시스템 운영 및 경영관리 등에서 많은 문제점을 드러냄에 따라 중국 프로젝트에 대한 이미지가 크게 훼손되어 있는 상태이다.(Yun Sun. 2017.7. p.18) 이런 점에서 보면 철도 등 시스템 운영 및 경영관리 분야에서의 협력 모색이 가능하리라고 본다. 물론, 중국은 1975년 건설된 탄자니아~잠비아 철도의 운영 및 관리에 따른 문제점을 보완하기 위해 일대일로 사업으로 건설된 철도망(아디스아바바~지부티, 나이로비~몸바사)에 대해서는 중국기업이 직접 운영 및 경영관리를 맡기로 하는 등 사후관리에 만전을 기하고 있지만, 한국은 철도 등 인프라 시스템 운영 및 경영관리 분야에서 경쟁력을 보유하고 있는 만큼 노력여하에 따라 협력이 가능할 것으로 본다. 아프리카 진출에 관한 한 후발주자인 한국이 일대일로 사업을 통해 시도할 수 있는 또 다른 협력분야

로는 산업단지 진출을 들 수 있다. 산업단지 건설에는 많은 비용과 제반 위험이 수반될 수밖에 없으므로 중국과의 협력을 통한 진출방안을 모색할 필요가 있다. 중국은 ‘아프리카의 중국’ (Africa’s China)’ 이라고 평가되고 있는 에티오피아 등 주요 거점시장에 대규모의 산업단지를 조성하고, 여기에서 생산되는 제품(의류, 섬유, 신발, 가죽 등 주로 경공업 제품)을 자국이 건설한 운송망을 통해 아프리카 역내시장은 물론 무역특혜를 제공하고 있는 유럽, 미국 등 역외시장으로 수출하고 있다. 한국은 아프리카로부터 멀리 떨어져 있어 전통적인 수출방식으로는 한계가 있으므로 산업단지 진출을 통한 시장확대 전략이 필요하다고 하겠다. 산업단지를 통한 시장진출이 필요한 또 다른 이유는 현지에서 필요로 하는 상품을 맞춤형으로 생산하여 판매할 수 있다는 점이다.

중동지역에서 일대일로 프로젝트는 중국의 사활적 이해관계가 걸려있는 에너지 부문과 중동국가들의 개발수요가 높은 물류 부문에 집중될 것으로 예상되고 있으므로 이들 분야에 한국이 참여할 수 있는 실무적인 협력방안 수립이 필요하다고 하겠다. 사우디, 이집트, UAE, 요르단 등 여러 중동국가들은 일대일로 프로젝트를 자국의 경제개발전략과 연계시키겠다는 뜻을 밝히고 있는 만큼, 이들 국가의 경제개발전략 추진에 따른 개발수요를 면밀하게 간파하는 노력이 선행될 필요가 있다. 다만, 중동지역에서 일대일로를 활용한 한국의 경제협력 방안은 미국과의 관계 등 정치지형을 감안하며 신중하면서 중장기적으로 접근하는 것이 필요하다고 하겠다. 중동지역에서 일대일로 사업이 가장 탄력을 받을 것으로 예상되는 국가는 이란으로 미국의 경제제재 해제 이후를 대비하는 협력이 필요하다고 하겠다. 전술한 바와 같이 이란은 친중 성향이 강하고 유라시아를 지나는 일대일로의 중간 길목(페르시아만에서 일대일로 육상노선이 지나가는 중앙아시아 지역과 코카서스 3개국으로 연결)에 위치해 있어 일대일로 사업이 활발히 이루어지고 있으며 앞으로 더욱 탄력을 받을 것으로 전망되고 있다.

나: 일대일로 활용방안: 금융협력

일대일로 사업을 지원하는 중국 금융기관 또는 유럽 등 해외금융기관들과의 협조융자(co-financing) 등 금융협력을 통해 한국기업의 사업 참여기회를 모색할 필요가 있다. 일대일로 사업을 지원하는 중국의 금융기관으로는 ①중국개발은행(CDB), 중국수출입은행 등 정책은행 ②중국공상은행(ICBC), 중국건설은행 등 국영 상업은행 ③실크로드 펀드, 녹색 실크로드 펀드, 중국-아프리카개발펀드(CADF) 등 개발투자 펀드(지분투자) ④AIIB, NDB(신개발은행) 등 다자개발은행(MDB)이 있다. 이들 이외에 일대일로 사업의 금융협력 파트너로는 세계은행, 아시아개발은행(ADB), EBRD(유럽부흥은행), EIB(유럽투자은행), 국제상업은행, 상대국 정부 등을 들 수 있다. 미국과 영국 등 서방국 정부들은 일대일로의 부정적인 측면을 부각시키며 협력을 거부하고 있지만 시티그룹, HSBC, 스탠다드차타드 등 글로벌 은행들은 일대일로 프로젝트를 새로운 사업기회로 인식하고, 이와 관련하여 각종 투자설명회 개최, 위원회 설치, 고위급 전문가 임명은 물론 자금협력에 적극 나서고 있다. 스탠다드차타드는 일대일로 사업 참여를 수익창출의 핵심플랜으로 삼고 지난 4년간(2014~2017) 잠비아 화력발전소(5억 1,500만 달러의 프로젝트 파이낸스), 방글라데시 전력플랜트(2억 달러의 차관), 스리랑카 가스터미널(4,200만 달러의 수출신용)을 비롯하여 20건의 일대일로 사업에 대해 금융을 제공했다.(Martin Arnold. 2018.2.26. p.2)

일대일로 사업 대부분은 그 규모가 크고 리스크가 높은 개도국에서 이루어지고 있어 제반위험을 경감할 수 있는 접근방식이 필요한데, 한국의 정책금융기관(한국수출입은행, 산업은행 등)이 상기 금융기관들과 협조융자 형태로 참여하게 되면 제반 리스크에 대한 부담을 줄이면서 한국기업의 진출을 측면에서 지원할 수 있을 것이다. 아프리카와 같이 국가위험이 높은 국가들의 경우에는 계약변경 또는 취소, 약속 불이행, 송금제한 등과 같은 많은 리스크가 수반되는데, 상기 금융기관들과 함께 참여하게 되면 사업의 안정성을 담보할 수 있는 안전판을 확보할 수 있다.