

중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안

이승신 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀장
sslee@kiep.go.kr

이현태 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 부연구위원
htlee@kiep.go.kr

현상백 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 부연구위원
sbhyun@kiep.go.kr

나수엽 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 전문연구원
syna@kiep.go.kr

김영선 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 연구원
youngsun@kiep.go.kr

조고운 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 연구원
kucho@kiep.go.kr

오윤미 대외경제정책연구원 동북아경제본부
중국팀 연구원
ymoh@kiep.go.kr



1. 연구의 배경 및 목적

- 현대판 실크로드 구상인 중국의 일대일로는 2013년 하반기에 공표된 지 3년이 경과함.
 - ‘중국의 꿈(中國夢)’을 말하는 시진핑 국가주석의 톱다운 설계를 특징으로 하는 이 구상은 다양한 면면으로 구성되어 있음.
- 중국은 2017년 5월 ‘일대일로’ 국제협력회의 포럼을 개최하여 당중앙 톱다운에 의한 ‘일대일로’에 새로운 정치적 모멘텀을 주려고 의도하고 있음.
 - 일대일로 연선국가를 위한 대외직접투자는 증가하는 경향을 보이고 있고, 동서양을 육로로 연결하는 교통인프라가 더욱 정비되면 일대일로 연선국가들뿐 아니라 우리나라 기업들도 혜택을 받을 가능성이 있으며, 인프라 건설 프로젝트 참여기회도 확대될 가능성이 있을 것임.
- 그러므로 먼저 중국의 일대일로 전략의 내용과 진행상황에 대해 객관적으로 관찰하고 이해하는 것은 향후 중국과의 경제협력기회 모색에 필요함.
 - 일대일로 전략은 중국의 국가 백년대계의 장기전략이므로 우리도 중국과 비슷한 장기적인 시야를 가지고 이 전략을 볼 필요가 있음.
- 본 연구에서 이해하고 있는 일대일로 전략은 중국의 신형 국제협력 이념으로서 대내적으로는 발전전략이며, 대외적으로는 협력 이니셔티브라고 할 수 있음.
 - 중국은 일대일로 시행을 통해 기존의 지역별 육성계획을 개방의 관점에서 보다 구체화하고 가속화하게 될 것이며, 중국의 과잉 생산능력을 해외로 돌리고 성장동력을 마련하게 될 것임.
- 한편 ‘일대일로’는 고정된 것이 아닌 개방적인 전략으로 주변국들과 새로운 프로젝트를 마련하고 공동의 발전을 추구하고 있음.
 - 중국은 일대일로 전략을 계속 보완하고 주변국과 함께 발전하는 방식을 모색하겠다는 입장임.
 - 육상과 해상을 아우르는 신(新) 실크로드 경제권에 관한 구상인 일대일로는 장기적인 초대형 프로젝트로 중국 국내외 개발사업들과 연계되어 종합적으로 진행될 것이며 경제적인 파급효과도 상당할 것으로 전망됨.

- 일대일로 전략은 상당히 장기간 동안 시행될 전략으로서 주변국과 중국의 경제 및 외교 관계에 따라 진행 속도에 변화가 있을 수 있음.
 - 중국의 자본수출국 전환 및 위안화의 국제화 등에 발맞춰 일대일로가 핵심적인 대외정책으로 추진되며 중국과 관련국 간에 다양한 협력 이슈가 대두될 것으로 예상됨.
 - 일대일로 전략이 추진됨에 따라 전개되는 중국의 제도 변화, 중국과 주변국의 협력관계 변화는 중국과 밀접한 경제교류를 하고 있는 우리나라에 상당한 영향을 미칠 수 있음.
- 이에 본 연구에서는 현재까지 중국 일대일로 전략의 진행 상황에 대해 평가하고 향후 전개될 양상을 전망하여 시사점을 도출하고 이에 대한 우리의 대응방안을 모색하고자 함.

2. 조사 및 분석 결과

1) 일대일로 추진계획에 대한 평가

- 일대일로 추진과정에서 살펴본 바와 같이, 일대일로는 시진핑 주석이 중화민족의 새로운 부흥을 위해 제시한 신(新) 대외전략임.
- 일대일로는 중국이 기존의 동부 연해안지역 위주의 대외개방에서 벗어나 유라시아 대륙을 향한 전방위적 대외개방으로 전환하는 의미를 지니고 있음.
 - 중단기적으로 무역·투자·인프라·금융 협력을 통해 유라시아 대륙을 하나의 경제공동체로 통합하고, 장기적으로는 경제협력을 넘어 에너지·안보·민간 교류 확대를 통해 운명공동체로 통합·발전하고자 계획하고 있음.
 - 그리고 이를 통해 G2로 부상한 중국경제가 한 단계 도약하여 미국과 어깨를 견줄 수 있는 국가로 발전할 수 있는 정치·경제·외교적 여건을 마련한다는 구상이 담긴 전략임.
- 이러한 구상을 실현하기 위해 중국정부는 대외적으로는 최고위급 지도부의 적극적인 해외순방을 통해 대외홍보를 강화하고 당위성을 확보하는 외교적인 노력을 기울이고 있음.
 - 이는 일대일로가 중국만을 위한 발전전략이 아니라 참여를 원하는 모든 국가를 위한 개방형 협력 플랫폼이며 더 나아가 세계경제의 성장동력이 될 것이라는 의미를 부여함으로써 주변국가의 참여와 협력을 이끌어내기 위한 행보로 풀이됨.

- 대내적으로도 시진핑 주석이 제기하고 주도하는 국가전략인 만큼 중국 중앙정부의 각 부처와 지방정부들이 적극적으로 참여하여 분야별, 지역별 추진계획을 마련하고 있음.
 - 2013년 9월 일대일로가 최초로 제기된 이래 2015년 3월 중국 발전개혁위원회, 외교부, 상무부는 일대일로 전략의 마스터플랜 격인 「비전과 행동」을 마련하였고, 2016년에는 일대일로 전략이 중앙정부 및 각 지방정부의 「13.5규획」에 포함되어 2016~20년 5년간 추진계획을 명시함.
- 최근까지 중앙정부 차원에서 발표한 일대일로 관련 문건을 다섯 가지 주요 협력분야인 오통(五通)으로 구분하여 살펴보면 인프라 연결, 무역원활화, 민심상통에 관한 문건이 비교적 활발하게 발표되고 있음.
 - 하지만 다섯 가지 협력분야가 유기적으로 연결되어 있어서 현재 상태에서 우선순위를 단정하기는 어려우며, 향후 부처별로 발표되는 문건의 핵심을 파악하여 중앙정부가 인식하는 협력의 중요도와 추진속도를 어느 정도 가늠할 수 있을 것으로 판단됨.
- 중국 지역별 일대일로 추진계획은 중국 내륙지역을 중심으로 한 육상 실크로드와 연해지역을 중심으로 한 해상 실크로드로 나뉨.
- 육상 실크로드의 해당 지역 대부분은 기존 동부 연해지역 위주의 대외개방정책에서 소외되었던 중국 중서부 및 동북부 등 내륙지역으로 향후 대외교류 확대를 위해 주변 인접국가와의 인프라 연결 및 무역원활화 추진에 더욱 역점을 두고 있음.
 - 또한 향후 일대일로 추진에서 대외개방 거점지역으로서 선점을 위해 중국 내륙지역 지방정부간 경쟁도 치열하게 전개될 것으로 보임.
- 해상 실크로드 선상의 주요 지방정부는 아시아·유럽·아프리카를 잇는 해상 인프라 구축과 해양협력 강화를 일대일로 전략의 핵심으로 제시함.
 - 주요 항구를 거점으로 한 인프라 연결을 중요시하는 각 지방정부들은 해당 지역의 지리적 이점을 활용한 항공, 항만, 도로 건설 등 종합 교통 네트워크 및 물류·통신·정보 네트워크 구축 등 이와 관련된 구체적 계획을 주로 발표함.
 - 해상 실크로드 선상의 각 성별 문건을 분석하면 일대일로와 관련하여 각 지방별로 특색을 살린 협력을 강조하고 있음.
- 한편 일대일로가 중국의 새로운 대외전략 방향성을 제시하고 중앙부처별, 지방정부의 지역별 참여방안 마련을 통해 구체화 작업이 진행되었다는 성과에도 불구하고 앞으로 일대일로 추진에서 많은 과제에 직면해 있음.

- 우선 일대일로 협력대상국인 연선국가가 64개국에 이르고 협력분야도 정책, 인프라, 무역, 금융, 민간 등 매우 광범위하며, 중국 내부 참여주체도 대부분의 중앙부처 및 지방정부가 포함되어 그 추진 계획과 내용이 방대하여 앞으로 장기간 동안 분야별, 지역별 구체화 작업이 지속될 것으로 보임.
- 대내적으로는 모든 지방정부들이 일대일로 전략을 활용한 대내외적 경제협력을 추진하게 되어 전략 추진의 대상, 지역 및 영역의 중복이 발생할 가능성이 높아지고 있기에 향후 지방정부의 일대일로 추진계획의 효율적 운영에 대한 중앙정부의 판단이 상당히 중요할 것으로 판단됨.
- 대외적으로도 일대일로 연선국가는 대부분 개발도상국이나 빈곤국가들로 구성되어 지정학적 불안요인이 잠재하며, 현 단계에서 인프라 협력 위주로 추진되는 점은 중국정부의 재정 부담으로 작용할 가능성이 크고, 구매력이 높지 않은 국가들과의 경제협력은 단기적으로 무역, 투자 확대 효과가 크지 않을 가능성도 있음.

2) 인프라 연결(设施联通)에 대한 평가

- 중국은 일대일로 전략을 통해 중·동구, CIS·중앙아시아, 남아시아, 아세안 5대 권역 연선국가들과 인프라 연결을 위한 협력 체계 및 계획을 수립하고 협력 프로젝트를 추진해 왔으나 아직까지 관련 프로젝트의 실행은 초기 단계에 머물러 있는 것으로 파악됨.
 - 이는 대부분의 인프라 프로젝트가 장기에 걸친 대규모 사업이기 때문으로 판단되며, 따라서 현 단계에서 일대일로 인프라 협력사업에 대한 구체적인 평가를 내리기는 어려움.
 - 현재까지는 러시아, 카자흐스탄과의 인프라 협력이 활발한 편이며, 중국·파키스탄 경제회랑 건설에 일부 진전이 있음.
 - 그 외, 기타 연선국가들과의 일대일로 인프라 협력은 MOU나 투자협정 체결 단계에 머물러 있음.
- 일대일로 연선국가들의 경제개발수준이 낮고 인프라 시설이 낙후되어 중국과의 인프라 개발협력 수요가 크지만 개발과정에서 해결해야 할 잠재적 위험요인과 과제도 많음.
 - 일대일로 연선국가들은 과거부터 민족·종교 갈등, 영토분쟁, 테러 발생, 정정불안 등 지정학적 및 안보 리스크가 높음.
 - 중국과 영토분쟁을 겪고 있는 일부 국가는 중국과의 협력에 거부감을 가지고 있으며, 정치적 불안은 일대일로 추진의 불확실성을 증대하는 요인으로 작용함.
 - 또한 인프라 개발로 인한 환경파괴에 대해 현지의 우려가 제기되고 있으며, 철도·도로 건설 및 에너지 인프라 사업은 삼림파괴, 수질오염을 비롯한 각종 환경문제를 지속적으로 야기할 가능성이 큼.

- 중국 내부적으로는 발개위(NDRC), 상무부, 재정부, 외교부를 비롯한 중앙부처는 물론 관련 기업, 지방정부에 이르기까지 다양한 참여자들의 역할 및 기능, 부처간 다양한 이해관계를 적절하게 감독하고 조정하는 과정이 필요할 것으로 보임.
 - 지방정부가 경쟁적으로 일대일로에 참여하는 것도 위험요인이며, 일대일로는 중서부지역 개발 및 개방을 통한 지역간 발전격차 해소를 골자로 하고 있지만, 상당수의 지방정부들이 주변국과 무분별한 개발 프로젝트에 경쟁적으로 참여할 가능성이 높아 보임.
 - 이는 중복투자에 따른 효율성 저하와 자원낭비를 초래할 수 있으며 일대일로 관련 인프라 프로젝트를 실행하는 중국기업들의 해외경험, 현지화 및 기술력 부족도 연선국가와의 협력에 영향을 줄 수 있다고 평가됨.
- 이와 같이 일대일로 추진에는 다양한 참여자들의 이해관계가 얽혀 있으며 다수의 잠재적 위험요인이 존재하므로 일대일로 인프라 연결 추진을 위해서는 대내외 이해당사자들의 관계 조정역량 제고와 투명하고 엄격한 프로젝트 관리, 그리고 인프라 개발이 초래할 환경문제에 대한 신중한 고려가 선행될 필요가 있을 것으로 판단됨.

3) 자금유통(資金融通)에 대한 평가

- 현재 일대일로 자금유통 수준은 높지 않으며 지역별, 국가별, 항목별 격차가 크고 이후에도 빠른 발전은 어려워 보이는데 이는 자금유통이 성공하기 위해서는 넘어서야 할 난제들이 많기 때문임.
 - 아직 개도국인 일대일로 국가들에서 상당한 수준의 무역·금융 발전이 선행되어야 하며, 특히 미비한 금융제도를 정비하고 경제주체의 금융시장 접근성을 높여야 함.
 - 국제금융협력은 리스크가 높은 지역에서 진행되기 어려우므로 일대일로 국가들의 정치적, 외교적, 군사적 안정이 이루어져 국가 리스크가 줄어들어야 함.
 - 일대일로 주변국가들은 인구가 적고 소득이 낮아서 적정수익을 보장하는 프로젝트가 적으므로 중국 내 자금은 일대일로 사업보다는 중국정부에서 강하게 추진하고 있는 민관협력(Private-Public Partnership) 사업을, 국제자금은 AIIB나 NDB 등의 사업보다는 신용등급이 높은 ADB나 WB 등에서 추진하는 사업들을 선호할 가능성이 높음.
 - 일대일로 전략을 주도하고 있는 중국경제가 안정적인 성장을 지속하는 것이 전제가 되어야 하는데 ‘뉴노멀’ 시대에도 경제성장률을 적정수준으로 유지하고 외환·주식·채권 시장 등 금융시장의 지나친 급등락을 경계해야 함.
- 자금유통은 다음과 같은 특징을 띠며 진행될 것임.
 - 국가간, 지역간, 항목간 자금유통의 격차가 더 확대될 것인데, 중국과 그동안 통상·금융 교류가

활발했던 국가와 지역에서는 자금유통이 가속화되겠지만 그렇지 못한 곳들은 소외될 가능성이 높음.

- 항목별로는 참여부담이 적고 특정 조건이 필요 없는 부문의 협력, AIIB 참여 등이 주로 진행되겠지만, 대중국 교역·투자 규모가 크고 금융시스템이 안정·발달되어야 가능한 위안화청산은행 설립 같은 협력은 빠른 진행이 어려울 것임.
- 일대일로 금융협력은 중국 주도 정책금융기관·국유상업은행과 국제금융기구가 중심이 되고 단기 수익을 추구하는 민간의 참여는 보완적·점진적으로 이루어질 것임.
- 자금유통은 일대일로 국가들과 중국 간 싼물교류에 필요한 금융협력이 먼저 진행될 것으로 보이는데, 이는 즉 인프라 건설, 무역 원활화, 투자 활성화 등이 활발히 진행되어야 자금유통부문의 협력수준이 제고될 수 있음을 의미함.

4) 무역창통(貿易暢通)에 대한 평가

- 무역창통 수준은 무역원활화, 투자편리화, 공동경제협력구 설립 등 세 가지 측면에서 파악할 수 있음.
- 동남아 몇 개국에서 중국과 무역불균형이 개선되며 일대일로로 인한 무역원활화 효과가 나타남.
 - 일대일로 연선국가 64개국을 동남아시아, 서아시아·북아프리카, 남아시아, 중·동부 유럽, 동북아시아, 중앙아시아 등 6대 권역으로 분류하여 TSI(무역특화지수) 절대치 비교분석을 통해 무역원활화 수준을 평가한 결과, 일대일로 전략 시행으로 인한 무역원활화 수준의 제고효과가 명확히 나타난 권역은 없음.
 - 이는 권역에 포함된 국가별 경제 및 산업 발전정도가 다른 점과 일대일로 전략이 제기된 지 3년 밖에 되지 않은 시점에서 무역활성화 효과를 평가하는 데 그 한계가 있는 데 기인한다고 볼 수 있음.
 - 하지만 국가별로 TSI 변화를 보면 무역원활화 효과가 감지되는 몇몇 국가가 있는데, 동남아 지역에서는 베트남, 태국, 캄보디아, 라오스의 TSI 절대치가 감소하며 무역불균형이 개선된 것으로 나타남.
 - 이 국가들은 중국이 비교적 큰 규모의 직접투자를 하고 있는 국가들로서 중국기업들이 현지 직접투자를 확대하며 제조기지가 이전된 국가에서 생산한 중간가공품의 대중국 수출이 증가함에 따라 중국과 무역균형을 이루게 된 것으로 보임.
 - 해당 동남아 국가들은 중국의 대세계 수출과 수입이 각각 2.7%, 18.4% 감소했던 2015년에도 중국과의 수출과 수입이 모두 증가했는데, 이는 중국의 동남아 국가들에 대한 직접투자 확대속도가 빨라진 데 따른 것임.
 - 즉 중국의 생산 네트워크 이동에 따른 무역창출효과로 볼 수 있으며, 이는 곧 과잉생산시설의 주변국 이전 목적도 포함되어 있는 일대일로 전략이 시행되었기 때문으로 해석할 수 있음.

- 투자편리화 측면에서 보면, 2015년 일대일로 연선국가의 중국에 대한 FDI는 전년대비 23.8% 증가하였으며(84억 6,000만 달러), 중국기업의 일대일로 연선국가에 대한 ODI도 18.2% 증가함.
 - 이는 중국의 전체 FDI가 같은 기간 6.4% 증가하고, ODI가 14.7% 증가한 것에 비교하여 증가 폭이 큰 것임.
 - FDI 금액이 큰 국가는 싱가포르, 말레이시아, 사우디아라비아, 인도네시아, 인도 등이며, 중국의 ODI는 싱가포르, 러시아, 인도네시아, U.A.E 등에 진행됨.
 - 특히 인도(59.2%), 인도네시아(37.8%), 싱가포르(18.5%)에 대한 FDI 증가율이 높았고, ODI의 경우 라오스, 말레이시아, 캄보디아를 제외한 7개 국가가 모두 10% 이상의 증가율을 보임.
 - 업종별로 보면 ODI는 임차 및 상업 서비스와 금융중개업, FDI는 제조업, 부동산, 금융중개업이 주를 이룸.
 - 또한 중국은 2016년 12월까지 세계 104개국과 양자투자협정을 체결하였는데, 그중에서 일대일로 국가는 50개국으로 전체의 48%를 차지함.
 - 이중과세방지협정의 경우에도 2016년 6월 30일까지 102개 국가와 이 협정을 체결하였는데 이 중 일대일로 연선국가는 53개로 나타나 양자투자협정과 비슷한 양상을 보임.
 - 양자투자협정 및 이중과세방지협정의 적극적인 체결을 통해 양국간 투자리스크 방지 시스템을 구축하고 양호한 투자환경을 조성하면서 투자편리화 효과를 기대할 수 있을 것으로 평가됨.

- 일대일로 무역창통에서 육상·해상 거점지 역할을 수행할 것으로 예상되는 공동경제협력구는 변경경제협력구, 초국경경제협력구, 해외경제무역구로 분류되며, 2016년 11월 현재 각각 17개, 1개(11개 건설 중), 13개가 조성되어 있음.
 - 중국 변경지역 대외개방을 위한 국가급 개발구인 중점개발개방시험구도 7개 지역에 조성하고 있음.
 - 이를 통해 일대일로 연선국가와 경제무역 협력을 강화하고 중국기업의 해외진출 거점지를 확보 하며, 중국 변방지역 개발을 통한 중국 내 지역격차 해소 등의 효과를 기대하고 있음.
 - 중국 대외개방정책이 동부연해지역을 중심으로 추진되다가 일대일로 추진에 따라 '서쪽'을 향한 대외개방으로 전환되면서 중국 변경지역에 조성된 개발구들의 전략적 지위가 새로운 대외개방의 거점지로 상승하게 된 것임.
 - 중국정부는 이를 통해 기존 변경지역 및 연선국가에 경쟁적으로 무분별하게 조성되었던 것에서 벗어나 주요 거점지에 위치한 공동경제협력구의 역할 및 기능을 재정립하여 정책적 지원을 할 계획임.
 - 공동경제협력구는 향후 일대일로 추진이 심화됨에 따라 중국과 연선국가 간 무역 및 투자 확대에서 주요 거점지 역할을 수행할 것으로 예상됨.

3. 정책 제언

1) 기업 차원의 대응방안

① 지속적인 일대일로 관련 정책 변화 모니터링

- 일대일로는 향후 30년 이상에 걸친 장기 프로젝트로 지속될 것이며, 중국 중앙정부와 지방정부의 일대일로 관련 문건 발표는 무역, 투자, 인프라, 정책 및 인문교류 협력의 제도적 기반 마련의 중요한 표석이라고 할 수 있기에 각 부처에서 발표하는 분야별 정책과 계획의 연속성과 변화를 주시하는 것은 중요한 의미를 가짐.
 - 예를 들어 공식문건 외에도 국무원이 2015년 7월에 발표한 「일대일로 관련 기업 노선도」와 같이 중국 국유기업의 프로젝트 추진 현황을 파악할 수 있는 자료 등을 참고하여 우리 기업의 참여 기회를 적극적으로 모색해야 함.
 - 이와 더불어 초기 일대일로 전략 추진과정에서 중복 제시되고 있는 구체적 행동방향은 향후 지방정부들이 비교우위에 입각한 선택과 집중에 초점을 맞추어 선별적으로 추진전략을 수립할 것으로 예상됨.
 - 따라서 각 지방정부의 중점산업 및 기업 육성정책과 일대일로 추진 관련 추가 발표문건의 내용을 종합하여 성시별 비교우위 보유산업, 경쟁력 보유 기업 및 산업 등에 대해 분석함으로써 우리 기업의 대중국 지역별 진출전략 모색에 활용할 필요가 있음.

② 중국의 생산 네트워크 변화 및 연선국가와의 FTA 효과 활용

- 중국정부의 일대일로 추진에서 가장 핵심적 사안 중 하나는 연선국가와의 무역증대를 통한 경제교류 확대 및 경제공동체 형성이며, 특히 글로벌 신보호무역주의 대두에 대응하여 글로벌 무역 헤게모니를 장악하고자 하는 중국정부는 일대일로를 중국 주도의 자유무역 플랫폼으로 활용할 것으로 예상됨.
 - 중국에 기진출하였거나 진출을 계획하는 한국기업의 경우 중국과 일대일로 연선국가 간 무역 현황 및 구조 변화를 면밀히 살피고, 이를 통해 글로벌 무역구조 변화와 글로벌 가치사슬 재편을 파악하여 이에 대한 대비가 필요함.
 - 일대일로 추진 이후 3년간 글로벌 경기둔화에 따른 무역수요 감소에도 불구하고 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역규모는 높은 성장세를 유지하고 있는데, 특히 중국과 동남아 국가 간 무역 규모가 빠르게 성장하고 있고 무역특화지수(TSI)가 감소하는 추세를 보이고 있음.
 - 이는 중국기업들이 양호한 투자여건을 지닌 동남아시아 국가로 산업이전 및 직접투자를 확대함에 따라 중국과 동남아시아 국가 간 글로벌 가치사슬이 재편되고 있는 것으로 해석되며, 이러한 변화에 맞추어 중국에 생산기공기지를 설립한 한국기업은 기업의 경쟁우위와 글로벌 가치사슬

참여형태에 맞는 대응방안 마련이 필요함.

● 중국은 일대일로 연선국가와 자유무역협정을 적극적으로 추진하여 유라시아 자유무역 네트워크 구축에 역점을 둘 것으로 전망됨.

- 유라시아 시장 진출을 목적으로 하는 한국기업들의 경우 중국과 연선국가 간 자유무역협정 체결, 통관 일체화 협력 등 제도적·정책적 지원을 면밀히 살펴보고 이에 대한 활용방안을 모색할 필요가 있음.

③ 민간협력 MDB 참여경험 축적을 통한 일대일로 금융 프로젝트 참여

● 장기적으로 진행될 일대일로 인프라 금융 프로젝트 참여를 위해 중국이 주도하는 MDB인 AIIB 진행 프로젝트를 주목함과 동시에 MDB와의 협업경험이 적은 한국 금융기관은 정부, 정책은행, 민간 금융기관, 건설기업의 공동 참여경험 축적이 필요

- 중국 주도로 탄생한 최초의 MDB인 AIIB는 한국의 금융기관에 새로운 해외진출의 기회가 될 수 있을 전망이다.
- AIIB는 일대일로 인프라 시장에 자금을 공급하는 주요 국제금융기구로 성장할 전망으로 비교적 높은 지분(3.81%, 중국, 인도, 러시아, 독일에 이어 5위)으로 참여한 한국은 기타 역내 참여국에 비하여 금융기관의 경쟁력이 나은 편이기에 향후 AIIB가 진행할 프로젝트에 기여할 가능성이 큼.
- 다만 한국 금융기관은 기존 MDB 등 국제 개발금융기구와의 협업경험이 많지 않기 때문에 이를 보충하기 위한 노력이 필요
- 민관이 협력하여 AIIB를 비롯한 MDB 수주에 대한 이해도를 높이고 초기에 참여경험을 쌓아가야 장기적으로 진행될 국제기구 주도의 일대일로 인프라 금융시장에 지속적으로 참여할 수 있음.

④ 일대일로 연선국가에서 현지화 전략을 통한 우호적 이미지 제고

● 일대일로 연선국가는 지정학적 위험요인 외에도 인프라 개발로 인해 발생하는 환경오염 문제, 외국투자기업에 대한 반감정서 등 투자 리스크 요인이 잠재하므로 사업의 원활한 추진을 위해서는 현지 투자환경, 사회, 문화적 특성 등을 고려한 현지화 전략 수립 및 해당국 정부 및 민간단체와의 네트워킹이 중요

- 현지의 우려와 반감을 완화하기 위한 방안으로 현지 지역사회에 대한 활발한 CSR 활동을 고려해볼 만하며, 인프라 시설이 취약한 개도국 현지에서 수요가 높은 보건·의료, 교육, 환경 분야에 적극적인 CSR 활동을 펼치는 것은 한국기업의 이미지 제고를 통해 성공적인 투자 진출에 기여할 것임.
- 즉 우리 기업이 해당 지역에서 선제적으로 우호적 이미지를 제고하여 중국이 안고 있는 제약요인을 완화할 수 있다면 중국과의 일대일로 인프라 사업협력을 도모해볼 수 있을 것임.

2) 정부 차원의 대응방안

① 해외경제무역협력구 진행방식으로 한중산업협력단지 활성화

- 일대일로 전략 추진과 함께 재정비하고 있는 공동경제협력구의 하나인 해외경제무역협력구는 한·중 FTA에서 논의되었던 한국 새만금 한·중 FTA산업단지와 유사한 개발구로서 일대일로 연선국가에 조성된 해외경제무역협력구의 성공사례를 참고하여 한·중산업협력단지 조성 방안 모색에 참고
 - 중국정부가 일대일로 추진을 계기로 재정비하고 있는 공동경제협력구는 중국 변경지역과 인접국 및 연선국가 간의 무역·투자 확대에서 거점지 역할을 수행할 것임.
 - 한국 새만금에 조성 중인 한·중 FTA 산업단지는 한·중 FTA 협정문에 명시한 양국 정부가 공동으로 조성하는 개발구이자 공동경제협력구 중 해외경제무역협력구와 동일한 성격을 지닌 개발구로서 이 산업단지가 성공적으로 조성되기 위해서는 현재 일대일로 연선국가에서 조성 중인 해외경제무역협력구 성공사례를 조사하여 참고할 필요가 있음.
 - 일례로 투자가 활발히 이루어지고 있는 해외경제무역협력구의 경우 중국지방 선도업체가 소속 지역의 지방정부와 협력하여 투자유치를 진행하고 있으며, 지속적인 투자유치 성과가 있어야 중국 상무부와 재무부로부터 지원을 받을 수 있는 점도 중국기업과 지방정부 네트워크 활용 가능여부가 개발구의 지속적인 발전을 결정하는 중요한 요인임.
 - 이에 한국에 조성 중인 한·중 FTA 산업단지 개발이 순조롭게 이루어지기 위해서는 우선 중국 전국을 대상으로 투자유치를 진행하기보다는 중국의 몇 개 지역을 선별하여 지역사정을 잘 이해하고 지방정부와 관계를 잘 유지하고 있는 우수 지방기업이 개발구의 개발·운영·투자 유치를 주도적으로 진행하도록 지역 선정에서 선택과 집중이 필요함.

② 한반도 북방지역의 초국경경제협력구 조성에 선제적 대비

- 일대일로의 새로운 개발구 협력 모델인 초국경경제협력구의 조성이 중국 내 각 지역별 현황 및 인접국과의 경제교류 상황에 맞추어 진행되고 있는 점에 착안하여 향후 중국 동북지역과 한반도 북방지역에 조성될 것으로 예상되는 초국경경제협력구에서 협력 가능한 분야 및 제도·정책 수요에 대한 대비가 필요
 - 중국정부는 변경지역의 전략적 거점지에 국가급 개발구인 중점개발개방시험구를 지정하여 초국경경제협력구와 연계하여 발전하는 전략을 추진하고 있음.
 - 특히 중국 내 지역상황과 인접국과의 경제교류 상황에 맞는 지역맞춤형 선도정책이 시행되고 있는 만큼 동북지역과 한반도 북방 인접지역에 조성될 초국경경제협력구에서 협력가능분야, 제도적·정책적 수요 등을 파악하여 사전에 대비할 필요가 있음.
 - 이를 통해 한·중 간 무역, 투자, 가공생산 등의 분야에서 교류는 물론이고 노무, 관광, 물류, 전자상거래, 금융 등 보다 광범위한 분야에서 새로운 협력을 추진할 수 있을 것으로 전망됨.

③ 중국 지방정부와의 선제적·질적 교류 강화

- 중국 지방정부와의 선제적인 교류 강화를 통해 향후 진행되는 지방정부의 일대일로 사업 참여를 도모
 - 중국의 개별 성(省)의 규모가 상당함을 고려하여 성 하부단위인 시정부(市政府)와의 교류를 통해 향후 사업성 있는 프로젝트 참여에 대한 구체적인 접근이 가능할 것으로 예상되며, 같은 성 안에서 시도 시(市)별로 경제규모의 차이가 크음을 고려하여 선별적인 교류 확대가 필요
 - 특히 일대일로 문건 발표에서 한국이 강조된 지방정부와의 교류 강화가 중요해 보이는데, 헤이룽장성은 유일하게 한국이 일대일로 발전계획에 언급되어 있는 성으로 우선적인 지방정부간 교류를 고려해볼 필요가 있음.
 - 중국의 동북지역에 위치한 헤이룽장성은 접경국가와의 무역 및 투자 협력을 위해 러시아에 대해 중점적인 개방을 계획하고 있으며, 러시아를 잇는 철도, 도로, 교량 등의 인프라 건설을 적극 추진하며 헤이룽장-동남연해, 헤이룽장-일본·한국, 헤이룽장-동남아 등의 연계 운송 신통로 건설을 계획하는 한편, 하얼빈국제공항을 중심으로 러시아, 일본, 한국 및 동북아를 잇는 국제항로를 확충할 계획임.
 - 그 외 구체적으로 정책적 교류협력을 표방한 허베이성과의 정부간 교류 활성화를 시도해볼 필요가 있음.
 - 일대일로의 오통 중 정책소통을 강조한 성시(장쑤성, 저장성, 광둥성, 산둥성, 허베이성, 톈진시, 광시좡족자치구) 대부분이 연선국가와의 교류 협력을 강화하겠다는 원론적인 수준의 제안을 하고 있는 데 반해 허베이성은 국제우호도시를 주축으로 정부 고위층간 상호 방문, 부문별 회담 실시를 통해 정부간 정책 교류를 하겠다고 구체적으로 밝히고 있음.
 - 게다가 최근(2017년 4월 1일) 중국정부가 베이징, 톈진과 인접한 허베이성에 제3의 국가급 신구인 승안(雄安) 신구 개발계획을 발표함에 따라 향후 허베이성의 경제적 중요성이 높아질 전망이다.
 - 허베이성은 2015년 기준 1인당 GDP가 6,464달러로 중국 평균인 8,028달러에 훨씬 못 미치는 지역이지만, 같은 성 안에서도 지급시별(地級市別)로 1인당 GDP의 편차가 큰 편으로, 1인당 GDP 6,464달러인 허베이성의 지급시인 탕산(Tangshan)¹⁾시의 경우 1인당 GDP가 1만 2,582달러에 달함.
 - 따라서 도시별 특색을 고려한 교류도 중요하지만 경제규모 및 교류의 질도 양국 교류의 성과에 미치는 영향이 크므로 질적 교류 확대를 위한 노력이 필요함.

1) 발해만에 접한 인구 760만 명의 탕산시는 베이징과 톈진시 두 대도시의 중요한 관문이자, 중국에서 최상위 철강 생산 및 항만물류 도시다. 산업구조가 포화과 흡사한 도시로 허베이성 안에서 1인당 GDP가 가장 높은 곳에 속한다.

3) 정책적 시사점

① 지방정부의 일대일로 계획을 활용한 새로운 협력기회 창출

- 중국 내 각 성(省)별로 지역적 특색, 경제여건, 산업발전 단계에 부합하는 일대일로 계획을 수립하고 있으므로 일대일로로 인해 중국 내부에서 발생하는 사업수요를 발굴하여 새로운 협력기회를 모색
 - 한국은 IT 산업에서의 비교우위를 활용하여 저장성의 발전계획에 맞춘 협력방안을 모색할 필요가 있음.
 - 저장성은 전자상거래 우위를 활용하여 초국경 전자상거래의 활성화를 통해 일대일로 연선국가 중소·개인 기업의 초국경 전자상거래의 무역 편리화를 심화하고 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅, 사물인터넷, 모바일인터넷 등의 발전과 '인터넷 실�크로드' 구축을 중점적으로 추진하고자 함.
 - 육상 실�크로드 선상에 있는 성정부들의 계획을 보면, 개발구 주도의 발전을 계획하고 있는데 일례로 중국 내륙에 위치하고 있으며 상대적으로 대외무역 교류가 낙후된 '구이저우성'은 '내륙 개방형 경제시범구' 운영으로 일대일로에 참여하고자 하고 있음.
 - 구이저우성은 성도인 구이양에 '국가하이테크산업개발구'와 '국가경제기술개발구'를 설치하고, '구이안 신구'를 조성하여 보세, 가공, 물류, 무역, 금융 기능을 제고하고 국제 전자상거래 산업 육성을 계획하고 있음.
 - 이상의 경제특구 및 개발구 안에서 제공되는 외국투자기업에 대한 여러 가지 혜택과 과거 동부 연해지역의 개발구 전략을 통한 경제 발전경험을 고려할 때 우리나라 기업들이 해당 지역에서 육성하고자 하는 산업부문에서 사업을 시도한다면 과거 연해지역에서의 중국 사업 성공경험을 다시 시현해볼 수 있을 것으로 예상됨.

② 양국간 상호투자 활성화를 위한 제도적 노력 필요

- 일대일로로 인해 제3국에서 진행되는 해외사업에 중국과 공동으로 진출하기 위한 중장기적 준비의 일환으로 우선 상대국에 투자하여 양국의 협력으로 시너지 효과를 내는 경험의 축적이 필요하며 이를 위해서는 한·중 간 상호투자 활성화를 위한 제도적 조치 필요
 - 최근 한·중 간 경제교류는 한국이 중간재를 중국에 수출하고 중국이 최종재를 생산하여 제3국에 수출하는 글로벌 제조분업구조에 기반을 둔 기존의 한·중 간 산업가치사슬 내 협력은 한계에 직면한 것으로 보여 이제 새로운 돌파구가 필요한 시점임.
 - 한국의 대중국 수출둔화는 글로벌 경기둔화, 중국의 성장전략 전환 및 산업고도화, 중국 내 비용 상승에 따른 생산기지 이전 등으로 인해 지속적으로 감소할 전망이다.
 - 중국의 산업이 빠르게 고도화되며 수입에 의존하던 중간재의 상당 부분을 수입대체하면서 전체 수입에서 중간재 비중이 감소하고 있으며, 향후 이러한 추세가 강화될 것임.

- 최근 몇 년 사이 한국과 중국 모두 베트남에 대한 수출 및 수입이 증가했으며, 이는 한·중 양국이 생산비 절감을 위해 생산기지를 베트남으로 옮긴 결과, 베트남 현지 공장에 필요한 중간재 공급과 현지 생산물건의 재수출이 이루어진 데 기인함.
- 이제 글로벌 생산 네트워크의 변화 속에서 한·중 간 협력기지의 이동이 필요하며, 협력산업의 범위도 확대되어야 할 때가 된 것으로 보이며, 일대일로로 진행되는 해외 인프라 건설 프로젝트 사업이나 일대일로 관련 산업시설 이전 등 제3국에 중국과 공동 진출하기 위한 중장기적 준비가 필요함.
- 일례로 한·일 간 제3국 공동진출은 비교적 활성화되어 있는데, 주로 일본기업이 한국에 투자하여 경영활동을 진행하다가 해외시장으로 공동 진출하는 형태를 취하고 있음.
- 한·중 사이에도 상대국에 투자하여 양국의 협력이 상호 장단점 결합으로 윈-윈(win-win) 하는 결과를 낼 수 있음을 확인하는 과정이 선행될 필요가 있으며, 이를 위해서는 우선적으로 양국간 상호투자 활성화를 위한 제도적 조치가 논의될 필요가 있음.

③ 장기적인 안목으로 일대일로 전략 동참 준비 필요

● 일대일로가 중국의 장기적 국가전략임에 유념하여 단기적인 성과보다는 장기적인 안목을 가지고 중국의 의도와 방향을 이해하여 일대일로로 인해 중국 국내외적으로 일어나는 변화를 파악하여 양국 협력방안 논의 필요

- 중국의 일대일로 전략의 의도와 방향을 이해하고, 거대한 중국의 세부 지역에서 일어나는 일대일로 추진계획들로 인해 생겨나는 변화를 파악하여 협력기회를 포착하여야 함과 동시에 우리나라의 장점과 약점을 파악하여 장점을 살린 협력을 추진하고, 약점은 장점으로 키워나가야 할 것임.
- 또한 지역별로 일대일로 전략 시행이 보다 구체화되기 전에 중국과의 새로운 협력구도를 만들어 나가야 함. **KIEP**