

# 4차 산업혁명의 디지털 트랜스포메이션 측면에서 중국의 일대일로 구상이 아시아 국가와 북한 경제에 미치는 영향의 실증 연구

An Empirical Study on the Impact of China's One Belt and One Road Initiative on Asian Countries and North Korean Economy in the Aspect of Digital Transformation of the 4<sup>th</sup> Industrial Revolution

박철수 (Park, Chul-Soo) 한라대학교<sup>1)</sup>

## 〈 국문초록 〉

중국의 신(新)실크로드 구상인 일대일로(一帶一路) 전략은 중국 내륙지역을 중심으로 한 육상 실크로드와 연해지역을 중심으로 한 해상 실크로드로 나뉜다. 육상 실크로드는 대외교류 확대를 위해 주변 인접국가와의 인프라 연결 및 무역원활화 추진에 더욱 역점을 두고 있다. 해상 실크로드는 해상 인프라 구축과 해양 협력 강화를 일대일로 전략의 핵심으로 제시하고 있다. 본 연구에서는 일대일로의 오통 중에 경제협력과 가장 관련이 깊은 인프라, 자금, 무역 부문의 일대일로 진행상황에 대해 데이터를 기반으로 평가를 개괄하고, 아시아 국가와 특히 중국의 경제에 의존도가 심화되고 있는 북한의 일대일로 전략의 진행상황을 분석하였다. 중국은 일대일로 전략을 아시아 국가들과 인프라 연결을 위한 협력 체계 및 계획을 수립하고 협력 프로젝트를 추진해왔다. 그러나 아직까지 관련 프로젝트의 실행은 초기 단계에 머물러 있는 것으로 파악된다. 자금유통은 그 수준이 높지 않으며 지역별, 국가별, 항목별 격차가 크고 앞으로도 빠른 발전은 어려워 보인다. 무역창통 수준은 인프라 연결이나 자금유통보다 활발하게 무역교류와 투자협력이 이루어지고 있음을 보여주고 있다. 최근 글로벌 경기 침체에 따라 중국의 전체 무역량은 감소하였지만 일대일로 아시아 국가들과 무역규모는 크게 증가하였으며, 투자협력도 직접투자규모가 크게 증대되고 있음을 파악하였다. 아울러 일대일로 추진에 있어서 중국의 ICT 기업의 활약이 두드러지면서 중국의 디지털 일대일로가 아시아국가로 빠르게 확산되고 있다. 중국의 ICT기업은 일대일로의 인접국가인 동남아를 공략하면서 기술 수출과 콘텐츠 수출 등의 방식을 통해 현지에서 서비스와 기술 지원을 제공하고, 문화 융합을 추진하는 등 디지털 트랜스포메이션을 주도하고 있다.

**주제어:** 중국 일대일로, 인프라, 무역창통, 자금유통, 아시아국가, 경제협력

1) cspark@halla.ac.kr

## 1. 서론

최근 유라시아(Eurasia) 지역을 단일 경제권으로 통합하려는 시도가 경쟁적으로 전개되고 있는 가운데) 중국 시진핑(習近平) 국가주석은 2013년 9월과 11월에 카자흐스탄과 동남아시아를 방문하여 '일대일로(一帶一路)' 전략을 제시하고 추진한 지 7년이 지나가고 있다. '일대일로' 전략은 중국을 중심으로 아시아와 유럽을 하나의 경제권으로 묶는 초광역 개발 구상으로서 인프라 건설과 무역 촉진 등을 통해 '육상 실크로드 경제지대'와 '해상 실크로드 경제지대'를 구축하려고 하는 것으로 구성되어 있다. 일대일로 구상은 동남아시아, 중앙아시아 등 중국 주변 지역은 물론, 중동, 아프리카, 유럽, 태평양 지역까지 포함하고 있다. 그중에서도 동남아시아는 중국의 일대일로 구상에 있어서 '21세기 해양 실크로드'의 전략적 거점으로 부상하면서, 중국은 동남아시아와 더욱 긴밀한 외교 및 경제적 협력관계 구축을 위해 노력하고 있다.

중국의 일대일로(一帶: 실크로드경제벨트, 一路: 해상 실크로드길) 구상은 육상 실크로드는 중국—중앙아시아—러시아—유럽, 중국—중앙아시아—서아시아—페르시아만—지중해로 이어지고, 해양 실크로드는 중국 연해—남해—동남아 해역—인도양—유럽, 중국 연해—남해—남태평양으로 형성되어 관련국과 경제 협력을 강화하는 사업을 말한다. 일대일로 그 구상에 포함된 국가의 주요 지표가 세계에서 차지하는 비중이 인구 63%, 경제 규모 29%, 교역 규모 23.9%에 달하는 지역을 포괄한 거대 프로젝트로 투자 규모가 중국 내 2,198억 달러를 포함해 8,000억 달러에 달한 것으

1) 미국은 2011년 힐러리 클린턴 전 국무장관이 '뉴 실크로드 이니셔티브'를 제시하여 중앙아시아와 남아시아를 관통하는 국제운송 회랑 구축을 시도했다. 러시아는 2012년 '신동방정책'을 제시하여 동시베리아와 연해주 등 극동지역 개발에 노력했고, 2015년에는 '유라시아 경제연합(EEU)' 창설을 주도했다.

로 추정되고 있다(이수행, 2015).

일대일로 구상은 시진핑 주석의 핵심 프로젝트로서 무역, 투자 및 인적 교류, 교통, 인프라와 같은 영역을 포함하고 있다. 중국은 일대일로의 경제권에 포함된 국가들과 정치, 경제, 문화 등을 포괄한 이익, 운명 책임공동체를 실현해 단일경제권 형성을 추진하겠다는 방침을 발표하고 관련 국가들의 상호간 연계를 통한 시너지 효과 창출방안이 확대되고 있다. 또한 북한의 핵 문제와 국제사회의 경제제재 강화에도 불구하고 중국이 대북 경제교류를 확대하는 이면에는 중국 대외정책의 기조인 한반도를 포함한 주변 지역의 협력과 확장을 통해 자원, 인프라, 교통, 물류를 활용하려는 중국의 전략적 이해가 작용하고 있다. 비록 사회주의 경제체제를 유지하고 대외개방의 수준이 현격히 낮은 북한과는 정치·경제적 성격의 차이가 있지만, 교역과 투자, 원조를 통한 중국의 영향력은 확대되고 있다(현승수, 2015).

따라서 G2의 강대국으로 부상한 중국의 국력과 영향력이 향상되면서 일대일로에 인접한 국가에게는 '기회'와 '도전'이 동시에 직면하고 있다. 중국은 특히 아시아 지역에서 영향력을 확대하기 위해 2000년대 들어 선린우호 및 지역협력을 위한 대외정책을 더욱 강조하고 있다. 중국은 베트남, 미얀마, 몽골, 카자흐스탄, 파키스탄, 인도, 인도네시아 싱가포르 그리고 북한 등의 국경을 맞대고 있는 인접한 접경 국가들과 경제협력 확대를 위한 정책적 지원을 강화하고 있다. 그 뿐만 아니라 서부 대 개발계획 및 동북진흥전략과 같은 지역개발사업을 추진하여 자국 내의 낙후지역 성장을 촉진하고 주변 접경 국가들과의 적극적인 경제 교류를 통해 정치·경제적 영향력을 확대해 나가고 있다.(최명해, 2012). 아울러 국제 개발 협력 분야에서도 중국의 역할에 대한 활발한 논의도 이루어지고 있다. 중국이 주변국과의 협력이 강화되면서 의존도가 상대

적으로 높았던 몽골과 북한뿐만 아니라 미국과 일본의 영향력이 지대하였던 동남아시아에서 중국은 2009년부터 최대 교역대상국이 되었다(김완중 2014).

한국도 일대일로 구상에 참여하기 위해 노력해 왔다. 2015년과 16년에 한국 정부와 중국 정부는 각기 추진하던 유라시아 이니셔티브와 일대일로 구상을 접목하는 데 공감하고 이를 위해 중국 동북지역을 중심으로 양국의 협력을 강화해 나가자는 의견을 교환하기도 했다.<sup>2)</sup> 또한 한국은 중국과의 정부 부처 간 회의, 각종 박람회 및 학술 세미나 등에서 일대일로 협력 방안에 대해 계속 논의를 진행하고 있다. 민간에서는 일대일로 물류 교통망 활용, 금융 프로젝트 협력, 산업 단지 협력, 인프라 건설 수주 등 여러 분야의 다양한 참여에 대한 전망이 나오고 있다. 그러나 이런 노력에도 불구하고 현재까지 일대일로 구상에서 한국이 거둔 실질적인 성과는 거의 미진하다는 평가이다. 일대일로 구상과 연관된 아시아 인프라투자은행(Asian Infrastructure Investment Bank, 이하 AIIB)에 주요국으로 참여한 것이 그나마 성과로 간주하고 있다. 따라서 일대일로 구상에서 한국이 소외되고 있다는 우려의 목소리까지 대두되고 있다(최필수, 2017). 또한, 한국 정부의 신북방정책이 새롭게 추진되면서 새로이 조직된 북방경제협력위원회가 신북방정책과 일대일로와의 연계점을 찾기 위해 노력하고 있다. 그간의 일대일로에 대한 협력의 성과 부문을 객관적으로 평가하고 코로나바이러스 이후 중국의 일대일로에 대한 협력과 참여에 대한 보다 심도 있는 연구와 고민이 필요한 시점이라고 볼 수 있다. 특히, 문재인 정부에서는 일대일로 정책 연계의 핵심 중 하나를 중국 동북

3성과 협력이라는 점에서 이 부분을 파악하는 것이 시급한 과제라 할 수 있다. 또한 2000년대 들어와서 급격히 협력이 증대된 북한과 중국의 경제 관계를 이해하기 위해서는 북·중간의 특별한 이해관계와 중국의 정치적 지원이라는 기존의 분석적 견해를 넘어서 중국의 자국 경제발전을 위한 해외자원 확보 등을 포함하는 전략적 의도와 경제적 영향력 확대가 주변국에 전반적으로 영향을 미치고 있는지에 대한 깊이 있는 분석이 필요하다.

또한 시진핑 중국 국가주석은 2019년 10월 20일 중국 저장성 우전에서 열린 제6회 세계인터넷대회에서 축사를 통해 "세계 각국은 인터넷을 잘 발전시켜 인류에게 더 많은 도움이 되도록 중국과 함께 사이버 공간의 글로벌 거버넌스를 추진해야 한다"고 밝혔다.<sup>3)</sup> ICT(Information Communication Technology) 업계에서는 중국 주도의 세계 ICT 분야를 디지털 일대일로를 새롭게 구축하겠다고 선언한 것이라고 한다. 그리고 일대일로 추진에 있어서 중국의 ICT 기업의 활약이 두드러지고 있다. 중국 ICT기업은 기술 수출과 콘텐츠 수출 등의 방식을 통해 현지에서 서비스와 기술 지원을 제공하고, 문화 융합을 추진하고 있다. 중국은 세계 각국에 자국 ICT 기업을 진출시켜 시장을 장악하고 있다. 세계 최대 통신장비 업체 화웨이는 최근 말레이시아, 필리핀, 캄보디아에 5G(5세대 이동통신) 기술을 제공했다. 일대일로의 인접국가인 동남아를 공략하며 ICT영역을 넓히고 있다. 차이나모바일은 싱가포르에 중국 기업으로는 처음으로 대형 데이터센터도 구축하고 있다.<sup>4)</sup> 중국의 디지털 일대일로가 아시아국가에 미치는 영향에 대해서도 분석이 필요하다.

2) 제14차 한중 경제장관회의의 주요내용. [http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsld1=MOSFBBS\\_000000000028&searchNttld1=MOSF\\_000000000003867&menuNo=4010100](http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsld1=MOSFBBS_000000000028&searchNttld1=MOSF_000000000003867&menuNo=4010100) (검색일: 2020.4.10.)

3) [https://biz.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/10/2/2019102200325.html](https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2019/10/2/2019102200325.html)

4) [https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.htm?searClassCode=B\\_ITA\\_17&masterCod=pulication&identifier=02-001-200820-000003](https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.htm?searClassCode=B_ITA_17&masterCod=pulication&identifier=02-001-200820-000003)

본 연구의 목적은 중국의 일대일로 구상이 중국과 인접한 아시아 국가들의 무역 및 투자 분야의 데이터를 분석하여 경제 분야에 미치는 영향력과 특징을 파악하고 분석하는 것이다. 특히 일대일로 구상이 중국과 인접한 아시아 국가들과 연결하는 방식으로 진행되고 있어서 이들 국가들이 중국 경제의 의존도 수준을 데이터를 기반으로 파악하고 평가하여 시사점을 도출하고자 한다. 아울러 본 연구에서는 중국경제와 의존 기능이 심화하고 있는 북한 경제에 일대일로 전략이 미치는 영향력과 파급효과에 대해서도 파악하고자 한다.

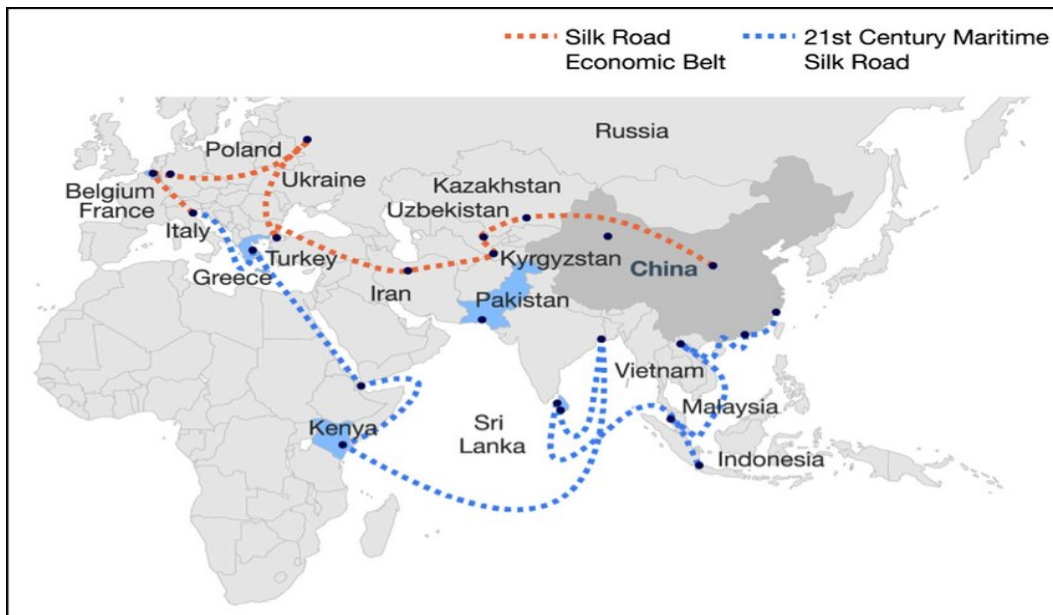
## 2. 중국의 일대일로의 전략과 선행연구

### 2.1. 중국의 일대일로 구상

2013년 시진핑 주석이 중앙아시아와 동남아시아 순

방을 통하여 처음 신(新)실크로드 구상을 제시했을 때 보통의 청사진에 불과하다는 반응이 대부분이었다. 그러나 중국 정부는 2015년 3월 신실크로드 구상 즉, 일대일로의 구상을 드디어 구체화하였으며, ‘일대’는 육상 실크로드 경제벨트로, ‘일로’는 21세기 해상 실크로드라고 정하여 발표하였다. 이는 한나라 시기(BC 206~220)의 육상 실크로드와 명나라 시기(1368~1644)의 해상 실크로드를 복원하여 아시아-아프리카-유럽 대륙 각국과 지역을 통합하고 협력 네트워크를 구축하겠다는 구상을 발표하였으며 그림으로 표현하면 <그림 1>에서 살펴볼 수 있다.

중국 정부가 제시한 일대일로의 구상은 중국을 포함하면 총 65개 국가를 직간접적으로 연결하는 것이다. 동남아시아 11개국, 동아시아 2개국, 남아시아 8개국, 중앙아시아 5개국, 동유럽 20개국, 서아시아 등-아프리카 북부 19개국을 포함하는 것이다. 또한 2016년을 기준으로 일대일로 관련한 국가의 전체 인구수는



(Source: McKinsey Company, <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>)

<그림 1> Map of the China's One Belt and One Road

<표 1> The Five Major Directions of the China's One Belt and One Road

Category	Contents
Policy Connectivity	Communication in the Relevant Countries Common Policy establishment and Connection Large-scale Project Collaboration and Support
Infrastructure Connectivity	Road and Traffic Energy Cooperation Communication Network
Trade Connectivity	Trade and Customers Convenience Trade Balance and Facilitation Encouraging Investment
Fund Connectivity	Currency billing Financing Cooperation Co-establishment of AIB and BRICs Issuance of Bonds
People-to-people Connectivity	Culture and Education Cooperation Medical and Sanitary Cooperation Science and Technology Cooperation

Source: Rewritten by the author by 中國國家信息中心(2017), p. 5.

46억 명으로, 전 세계를 기준으로 그 비중은 62% 정도가 된다. 이를 경제적인 수준으로 살펴보면 국내총생산(GDP) 규모로는 전 세계의 31%, 무역의 총 규모로는 33% 정도를 차지하게 되는 규모이다. 이처럼 엄청난 규모에 방대한 지역을 경제적인 규모로 포함하기 위해 중국은 정책 소통, 인프라 연통, 무역 창통, 자금 융통, 민심상통 이상 5통(五通)의 추진 방향을 제시하였다. 또한 주변국 인프라 개발 및 연계를 통한 무역·투자 장벽 해소가 1단계 주요 목표이며, 이와 같은 모든 중국 정부의 자세한 내용은 국가신식중심 일대일로 빅데이터센터의 연구 결과를 통해 확인 해 볼 수 있다. 이 연구는 일대일로 건설 공작영도소조(一帶一路建設工作領導小組)가 주관한 것으로 정부의 공식 입장이라고 볼 수 있다<sup>5)</sup>. 중국의 일대일로 구상에 관한 종합

5) 일대일로 구상의 추진성과를 평가한 보고서로는 중국 인민대학교의 일대일로 건설추진 과제팀이 2016년 하반기 발표한 3년간의 일대일로 구축 상황에 대한 연구(중국인민대학, 2016), (중국사회과학원의 연구, 2016), (베이징대학, 2016)의 연구 등이 있다. 이들의 공통적인 특징은 일대일로 구상의 평가를 오통(五痛)을 중심으로 수행 했다는 점이다. 한국에

적인 평가체계를 수립하였으며, 5통에 대한 주요 방향을 국가별, 대외지역별, 국내지역별, 협력 정도와 참여도를 평가하는 내용을 포함하고 있다. <표 1>은 일대일로의 주요방향을 나타내고 있다.

5통 중에서 자금, 무역, 인프라 등 경제적인 측면과 정책, 민심까지 전방위적으로 국제사회와 협력을 추구하려고 한다. 중국의 입장에서 보면, 특정국가의 인프라 사업, 그 국가의 건설기업, 금융기관 등이 얼마나 참여하고 일대일로 참여하는 정도가 얼마나 되는지에 관심이 없으며 오히려 국가 대 국가로서의 상호 협력 관계가 얼마나 포괄적으로 참여하고 그 심화 정도가 어느 정도인지가 매우 중요하다. <표 2>와 <표 3>에 나타난 국가별로 일대일로의 협력 및 참여 정도의 수준을 파악해 보면 러시아, 파키스탄, 카자흐스탄 등이 중국과 매우 우호적인 협력 관계가 매우 높은 것으로 보인다. 특별히 러시아는 중국의 '포괄적(전면적) 전략적

서는 대외경제정책연구원 중국팀의 일대일로 추진 성과 평가 연구(이승신의, 2017)를 비롯해, 해양수산개발원, 교통연구원, 성균 중국연구소 등 각 기관에서 수행하였다.

〈표 2〉 Cooperation Priority by Country for the China's One Belt and One Road

Ranking	Country	Grade	Ranking	Country	Grade
1	Russia	89.80	11	Turkey	64.96
2	Pakistan	78.31	12	Laos	64.81
3	Kazakhstan	75.92	13	India	64.71
4	Thailand	74.74	14	Kyrgyzstan	64.71
5	Vietnam	72.21	15	Poland	64.20
6	Singapore	71.69	16	Myanmar	60.99
7	Malaysia	70.91	17	Hungary	57.68
8	Indonesia	70.70	18	UAE	57.13
9	Cambodia	70.17	19	Egypt	56.21
10	Mongolia	68.34	20	Saudi Arabi	53.74

Source: 中國國家信息中心(2017), p.6.

〈표 3〉 The Sector Ranking of Major Partner Countries for the China's One Belt and One Road (Except Private Exchange)

Rank-ing	Policy Communication		Infrastructure Linkage		Trade Activation		Funding	
	Nation	Total Score	Nation	Total Score	Nation	Total Score	Nation	Total Score
1	Pakistan	19.0	Russia	17.7	Russia	17.4	Russia	20.0
2	Mongolia	17.5	Kazakhstan	15.9	Indonesia	17.1	Thailand	20.0
3	Russia	17.5	Mongolia	13.8	Malaysia	16.3	Malaysia	20.0
4	Cambodia	17.0	Myanmar	13.7	Thailand	15.8	Singapore	20.0
5	Laos	17.0	Vietnam	13.6	India	14.7	Indonesia	20.0

Source: 中國國家信息中心(2017), p.13.

협력 동반자(全面戰略合作夥伴美系)로서 일대일로 구상에 대해서 적극적으로 참여하고 있으며, 2019년 4월에 중국에서 열린 일대일로 포럼에 푸틴이 참여하였다.<sup>6)</sup> 또한, 러시아가 강점이 있는 군수산업, 에너지, 항공우주 산업 등과 중국의 풍부한 자금 투자 능력과 인력이 결합되어 공동이익과 공동경제 협력을 창출할 수 있다는 점에서 서로의 이해관계가 성립 되었다. 실제로 중국은 러시아에 자금과 인력을 투입하고 러시아는 에너지를 중국으로 수출하는 형태를 가지게 될 것이다. 그리고 카자흐스탄, 파키스탄은 예전부터 중국과 양자

무역이 활발한 국가들이었기 때문에 일대일로 구상에 참여를 통해 중국의 대외 진출 관문으로서의 협력을 강화하려 하고 있다. 이들 국가는 주로 중국 자본을 통한 인프라 건설, 산업단지 조성 등으로 경제적 이익과 협력을 추구하려 하며, 중국은 이들 국가와 협력하여 일대일로 전략의 거점 확보, 에너지 및 자원 확보의 운송로 구축 등 경제적인 이익과 지정학적 이익을 동시에 추구하려 하고 있다.(이중운, 2015).

## 2.2. 중국의 일대로 전략에 관한 선행연구

국내에서 이루어진 중국과 아시아 그리고 일대일로

6) [https://www.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/04/26/2019042600170.html](https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2019/04/26/2019042600170.html) 검색일: 2020. 9. 19.)

에 대한 선행연구는 많지는 않으나, 중국의 해외 진출 관점에서 몇 가지 연구가 진행되었다. 최근 연구를 살펴보면 최필수 외(2013)에서 중국의 신흥시장 진출을 동남아, 중남미, 아프리카 지역별로 나누어 무역·투자, 건설수주, 자원개발 등의 분야로 나누어 분석한 연구가 있다. 이승신 외(2017)에서는 2013년 이후 추진되고 있는 중국의 일대일로 전략을 평가하면서 일대일로 전략 대상 중 하나로서 중국과 동남아시아 협력 분야를 분석하였다. 이준영(2015)에서는 2000년대 들어 급격히 증대된 북한과 중국의 경제 관계를 이해하기 위해서 북한을 포함하여 몽골, 베트남, 미얀마, 파키스탄, 카자흐스탄 등의 국가들과 국경을 맞대고 있는 국가들에 대한 중국의 경제발전을 위한 전략적 의도와 경제적 영향력 확대가 주변국에 전반적으로 미치는 영향을 분석하는 연구를 수행하였다. 김준영 외(2016) 연구에서 중국의 일대일로 구상이 시작된 지 4년이 넘은 시점에 중국 동북지역과 한국의 협력 수준을 평가하고 시사점을 찾아보고자 하는 연구를 수행하였다. 일대일로 구상의 중점협력 분야인 5통을 평가할 수 있는 주요 지표들로 중국 동북지역과 한국의 협력 수준 및 추진성과를 평가한 결과 전체적으로 부진하며, 분야별 격차가 큰 것으로 나타났으며, 일대일로 구상이 본격적으로 시작된 2014년 이후에도 커다란 변화가 없는 것으로 나타났다.

이주영(2017) 연구에서는 중국의 일대일로와 통상 정책이 그동안 경제 협력 분야에서 소극적이었던 중앙아시아 국가와의 협력에 주목하였다. 중앙아시아 지역은 중국이 그동안 영향력을 확대하기 어려운 지역이었으나 유럽과 아시아를 잇는 중간 지대로 일대일로 전략을 성공적으로 이끌기 위해 중앙아시아의 경제협력은 매우 중요하며, 어떠한 의미가 있는지에 대한 연구를 수행하였다. 이 연구에서 중국의 대 중앙아시아의 통상관계를 분석하고 새로운 통상 환경 변

화에 따른 한국의 대응 전략을 모색하는 데 목적이 있다. 진정미(2017) 연구에서는 중국의 일대일로 구상이 한반도의 평화 정착에 기여하고, 동북아지역의 상생을 위한 공공재를 창출하며, 정치·군사적인 대결과 충돌을 방지하고 동북아 지역의 경제와 민간교류를 활성화함으로써 동 지역의 지속가능한 발전을 할 수 있다는 거시적 접근에 대한 연구와 중국이 제시한 6대 경제회랑 가운데 ‘중-몽-러’ 회랑과 연계하여 가능한 남-북-중 삼국간의 실현 가능한 압록-두만강 유역의 물류와 관광 협력에 대해 논의하는 연구를 수행하였다. 김진영(2019) 연구에서는 세 가지 관점에서 일대일로의 특징과 목표를 현재 시점에서 분석해보고, 결론 부분에서 일대일로의 추진이 국제정치경제에 던지는 의미와 문제를 생각해보는 연구를 수행하였다.

### 3. 중국과 아시아 국가들의 일대일로 경제적 협력의 현황과 특징

중국이 주도하는 일대일로 구상은 전 세계 GDP의 약 30%에 해당하는 동남아 11국, 중앙·남아시아 14국, 중동·아프리카 15국, 유럽 24국 등 65개 국가와 직접적으로 연결되어 있다. 그중에서도 중국은 북한을 포함하여 14개국과 국경을 접하고 있다. <표 4>에서 보는 것처럼 65개의 일대일로 연선 국가는 전 세계 GDP의 28.1%, 전체 인구의 62.1%를 차지하며 면적은 38.3%를 차지하고 있다.

그러나 중국은 동북쪽으로 북한과 러시아, 북쪽으로 몽골과 국경을 맞대고 있다. 서부 쪽으로는 아프가니스탄과 중앙아시아 5개국 중 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄이 접경하고 있으며, 남부 쪽으로는 동남아시아의 베트남, 라오스, 미얀마, 파키스탄, 네팔, 부탄이 국경을 접하고 있다. 중국과 지리적으로

〈표 4〉 Economic status of the countries around the One Belt and One Road

Categories	Worldwide Status	Status of Countries along One Belt and One Road (65 countries)	Ratio
GDP	\$75,241.7 billion	\$21.15 trillion*	28.1%
Population	7.34 billion	4.56 billion*	62.1%
Area Range	1297 million km <sup>2</sup>	49.7 million km <sup>2</sup>	38.3%

Source: World Bank (2015)

\*Among the countries along the one-to-one strategy, Iran, Syria, and Palestine are excluded from the GDP category.

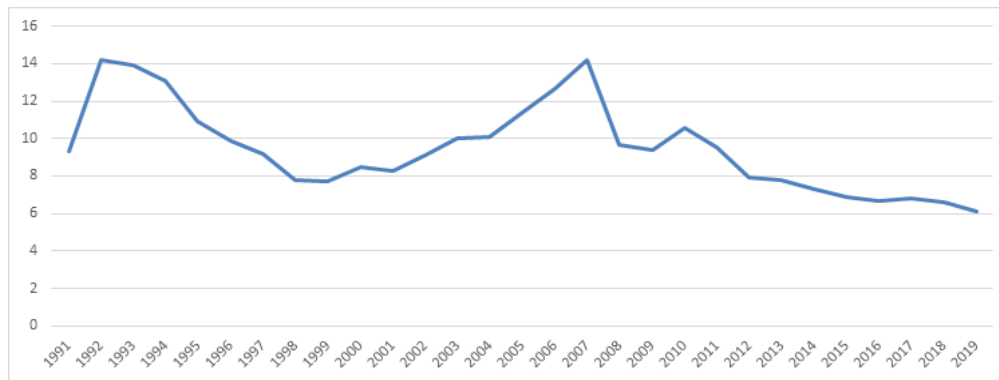
\*Excluding Palestine in Population and Area categories.

인접한 아시아 국가들은 전략적 거점으로 부상하면서 보다 긴밀한 외교 및 경제적 협력관계 구축을 위해 노력하고 있다. 중국은 특히 동남아 국가에서 수출입상 대국 1~2위를 차지하고 있으며, 투자 부문에서는 전통적으로 미미했으나 최근 급성장세를 보인다. 중국은 투자와 원조를 포괄하는 광의의 “경제협력”의 개념으로 개발 협력을 접근하고 있으며, 공공차관과 상업차관, 합작투자 등을 혼합하는 방식으로 거대인프라 프로젝트를 주로 추진하고 있다(오윤아 외 2017).

중국의 일대일로는 고정된 것이 아닌 개방적인 전략으로 중국은 중심으로 동서남북을 연결하여 주변국들과 새로운 프로젝트를 마련하고 공동의 발전을 추구하는 방식을 모색하겠다는 입장이다. 육상과 해상을 아우르는 신(新)실크로드 경제권에 관한 구상인 일

대일로는 장기적인 초대형 프로젝트로 중국 국내의 개발사업들과 연계되어 종합적으로 진행될 것이며 경제적인 파급효과도 상당할 것으로 전망되고 있다.

한편, 중국은 1978년 이래로 개혁·개방정책을 시행하여 오면서 경제의 비약적인 발전을 이루었다. 2001년 WTO 가입과 함께 계획경제에서 ‘사회주의 시장경제’로 시장화 개혁을 시행하는 대외개방을 추진하여 중국은 지난 30여 년 동안 연평균 10%대의 경제성장률을 달성하고 5억여 명의 인구를 빈곤에서 탈출시키는 획기적인 경제적인 성과를 이루었다. 그러나 시진핑-리커창 지도부출범 이후 중국의 경제는 경기순환이 바닥을 치는 상황이며, 2011년 후반 이래 경제 성장세가 둔화하면서 2012년 경제성장률이 7.8%를 기록하고 2015년 이후 계속 6%대의 성장률로 하락하는 것



Source: National Bureau of Statistics of China, <http://tradingeconomics.com> (Search: Sep. 8, 2020)

〈그림 2〉 China's Economic Growth Rate



을 <그림 2>에서 볼 수 있다.

또한 2017년~2018년 기간 두 자리 수의 성장세를 보이던 중국의 무역 규모가 2019년에는 수출이 둔화되고 수입은 감소하면서 마이너스 성장을 기록하였으나 무역수지는 전년 대비 오히려 증가 하였다.

지역별 중국의 무역 규모를 살펴보면 2019년에 대미 수출이 12.5% 감소했지만 EU(4.9%), ASEAN(12.7%), 중남미(2.1%), 아프리카(7.9%) 등에 대한 수출이 모두 증가하였다. 2018년까지는 중국의 최대 수출시장은 EU로 중국 전체 수출의 17.2%를 차지하였고, 미국은 16.8%로 2위를 차지하였다. 그러나 2019년에는 1위 EU 7,051억 달러, 2위 ASEAN 6,415억 달러, 3위 미국 5,412억 달러 순으로 ASEAN이 미국을 대체해 중국의 두 번째 교역파트너가 되었다. 이는 미·중 무역 분쟁에 따른 대미 수출입 동반 감소가 원인일 것이다. 이처럼 미·중 무역 분쟁에 따른 대미 수출 부진으로 중국이 수출시장을 다각화하면서 베트남(16.7% 증가) 등 ASEAN 지역과 수출이 강화된 것을 볼 수 있다. 더욱이 ASEAN 지역 중에서도 동남아시아 국가들이 중국의 일대일로 구상에 있어서 ‘21세기 해양 실크로드’의 전략적 거점으로 부상하면서, 중국은 동남아시아 국가들과 더욱 긴밀한 외교 및 경제적 협력관계 구축을 위해 노력하고 있다. 중국은 대부분의 동남아 국가에서 수출입상대국 1~2위를 차지하고 있으며, 투자 부문에서는 전통적으로 미미했으나 최근 급성장세를

보여 향후 양지역간 경제관계 심화는 교역보다는 투자에서 나타날 가능성이 크다.

본 연구에서는 중국의 중장기 국가전략인 일대일로의 진행 상황이 중국과 인접한 국가들에 경제적으로 미칠 영향에 대해 분석하고자 한다. 일대일로의 중점 협력 분야인 5통(정책소통, 인프라연통, 무역창통, 자금용통, 민심상통)중에서 경제협력과 가장 관련이 깊으며 일대일로 진행을 위해 가장 기본적으로 준비되어야 할 분야인 ‘인프라연통’, 그리고 인프라 건설과 연계되는 ‘자금용통’, 인프라 건설로 인해 활성화될 ‘무역창통’ 등 3개 분야에 대한 평가와 분석을 하고자 한다.

### 3.1. 인프라연통에 대한 평가와 분석

인프라 관련 프로젝트는 대부분 장기간에 걸친 대규모 사업이고 추진 중이거나 예정된 계획이 많기 때문에 현재 상태에서 종합적인 평가를 하기에는 불안정한 측면이 있다. 또한 대부분의 인프라 프로젝트가 장기에 걸친 대규모 사업으로 현 단계에서 일대일로 인프라 협력사업에 대한 구체적인 평가를 하기는 어려운 실정이다.

그뿐만 아니라 일대일로 아시아 국가들의 경제개발 수준이 낮고 인프라 시설이 낙후되어 중국과의 인프라 개발 협력 수요가 크지만, 개발과정에서 해결해야

<표 5> China's Import and Export Trends

(Unit: Billion Dollars, %)

Categories	2015	2016	2017	2018	2019
Export	22,766 (-2.8)	20,974 (-7.7)	22,635 (7.9)	24,874 (9.9)	24,984 (0.5)
Import	16,821 (-14.1)	15,875 (-5.5)	18,410 (15.9)	21,356 (15.8)	20,769 (-2.8)
Balance	5,945	5,099	4,225	3,518	4,215

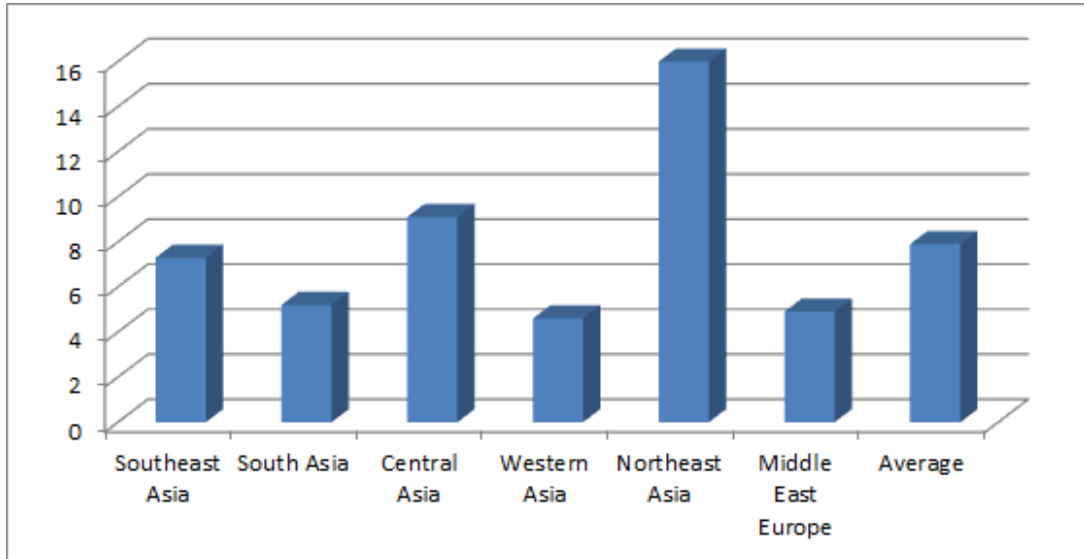
Source: China Customs Series

\* ( ) Increase/Decrease Rate

할 지정학적 및 안보 위협, 영토분쟁, 각종 환경문제의 야기 등으로 잠재적 위험요인과 과제가 많이 있다. <그림 3>은 중국 일대일로 빅데이터센터에서 제시한 인프라 연결 수준을 수치화한 ‘인프라 연결도’로서 지역별로 인프라 연결 상황을 살펴보면 동북아 다음으

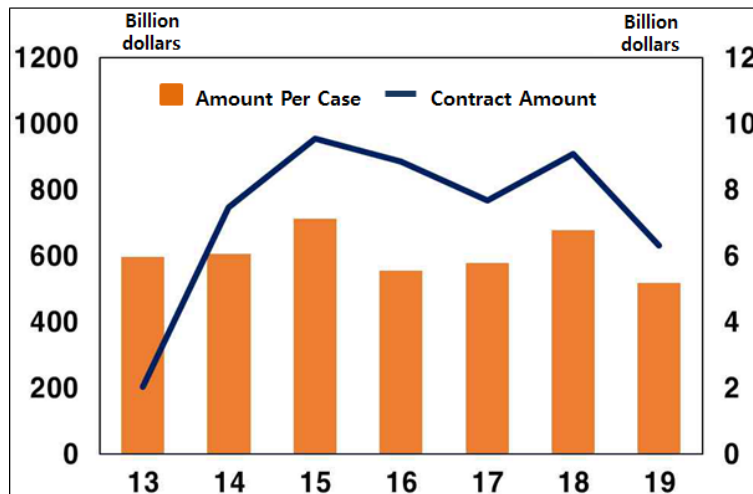
로 중앙아시아가 비교적 높고 남아시아, 중·동유럽, 서아시아·북아프리카 순으로 낮으며, 이들 국가와 협력 프로젝트를 추진해 왔으나 아직 관련 프로젝트의 실행은 초기 단계에 머물러 있는 것으로 파악된다.

<그림 4>에서 보는 것처럼 2019년 들어 일대일로에



Source: Rewritten by the author by 国家信息中心 ‘一带一路’ 大数据中心(2016),

<그림 3> Regional Infrastructure Connection Diagram

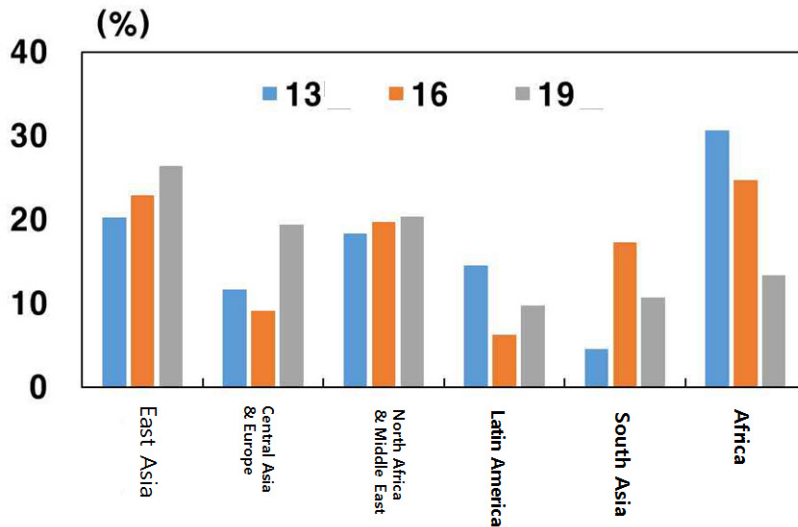


Source: Rewritten by the author by AEI

<그림 4> Investment Scale Trend

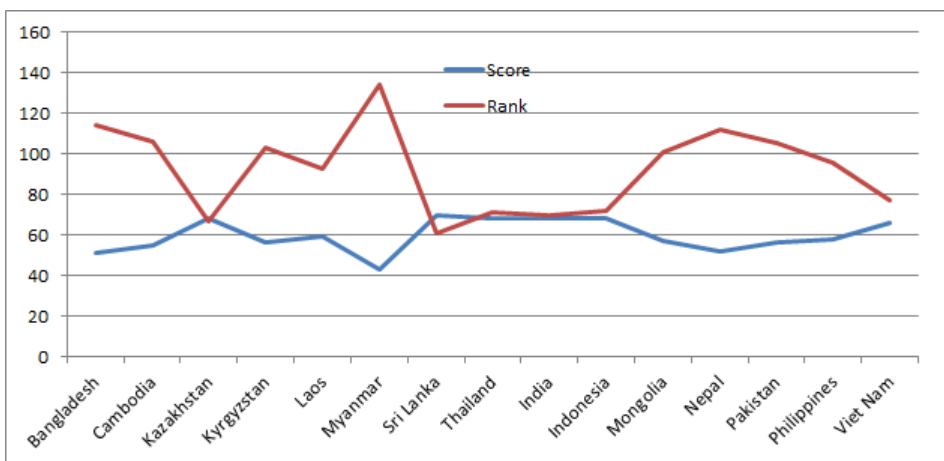
참여한 국가에 대한 인프라 투자 규모가 전년 대비 -30%로 큰 폭의 감소를 하였으며, 건수당 계약금액도 일대일로 시행 초기보다 많이 감소하였다. 대규모 성격의 프로젝트로서 2013년 초기보다 비용 부담이 커지면서 일부 국가들이 인프라 건설계획을 취소하거나 개발 규모를 축소하였다.

<그림 5>의 대륙별 규모를 살펴보면 일대일로 출범 초기보다 아프리카의 비중이 매우 높았으나, 점차 일대일로가 진행됨에 따라 중국과 국경이 접한 접경국가와 인접국가인 아시아 국가들 쪽으로 비중이 확대되고 있는 것을 보여주고 있다. 이는 일대일로 인프라 협력의 아시아 국가들은 <그림 6>는 세계경제 포럼에



Source: Rewritten by the author by AEI

<그림 5> Regional Investment Percentage Change



Source: Rewritten by the author by World Economic Forum(2019), The Global Competitiveness Report 2019

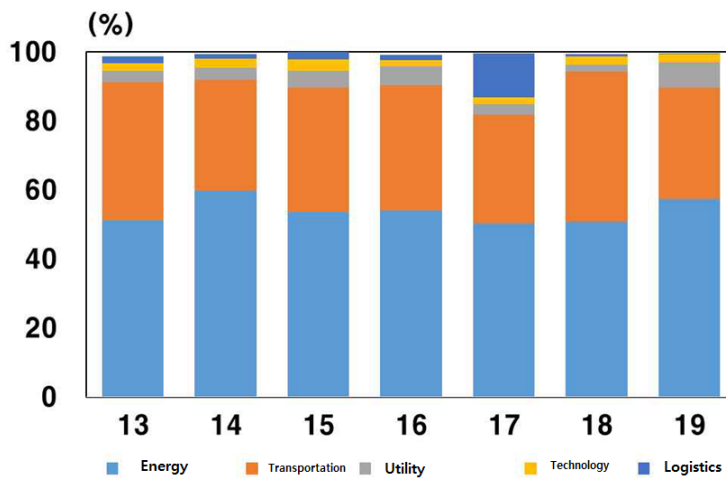
<그림 6> Comparison of Asian Countries' Infrastructure Competitiveness Index

서 제시한 아시아 국가들의 인프라 경쟁력 지수로서 이들 국가들이 대체로 신흥개도국이나 후진국으로 경제개발 수준이 낮고 인프라 부문의 경쟁력이 매우 낙후되어 있다. 그러면서도 중국과 지리적으로 근접해 있으며, 이들 국가의 일대일로 참여정도가 적극적이다. 이는 일대일로 인프라 협력 수요를 창출하는 요인이 되기도 하지만 열악한 인프라 경쟁력은 관련 프로젝트를 진행하는 데 적지 않은 문제점을 일으킬 것으로 판단된다. WORLD ECONOMIC FORUM(2019)의 The Global Competitiveness Report 2019에 따르면 일대일로 아시아 국가들의 인프라 부문 경쟁력 순위는 대부분 중하위권에 머물러 있다. 특히 미얀마, 파키스탄, 방글라데시, 캄보디아 등 대부분의 국가들이 100위권 밖에 있다. 이 국가들은 낮은 인프라 경쟁력과 함께 정치, 경제의 불안, 부정부패, 법률 시스템 미비 등 열악한 비즈니스 환경으로 인해 인프라 협력사업의 효율성과 안정성을 해칠 우려가 있다.

중국 정부는 일대일로를 공산당 규약에 정식 포함시키며 대외 경제협력과 해외 진출을 적극적으로 추진하고 있다. <그림 7>에서 보는 것처럼 시행 초기부

터 에너지, 교통을 중심으로 진행되고 있으며 최근에는 고소득 국가의 참여도 늘어나는 추세이지만, 사업 속도는 현재 다소 지체가 되는 실정이다.

중국은 일대일로의 인프라 사업을 통해 첫째, 중국 내의 낙후된 서부지역 개발을 위해 90년대부터 ‘서부대개발’을 추진해 왔으며 일대일로와의 연계를 통해 동부지역과의 격차를 완화하는 것이다. 둘째 중국이 일대일로 참여국의 인프라 개발을 주도하며 철강, 시멘트 등 중국 내 과잉 공급된 일부 재화를 수요를 발생시키는 것이다. 셋째, 중국은 일로(一路)를 통해 항구 등 자국 및 참여국의 해운 인프라를 건설하여 물류 경쟁력을 향상하고 세계 최대 에너지 소비국으로서 자원을 안정적으로 확보하는 것이다. 결국 중국의 인프라 투자는 중복투자에 따른 효율성 저하와 자원낭비를 초래할 수 있으며 일대일로 관련 인프라 프로젝트를 실행하는 중국기업들의 해외경험, 현지화 및 기술력 등이 아시아 국가와의 협력에 영향을 줄 수 있다고 평가할 수 있지만, 또 다른 한편으로는 중국의 경기안정화, 글로벌 기술경쟁 우위 확보 및 성장잠재력 제고, 자원안보 강화 등을 위한 것이라는 전망을 한다.



Source: Rewritten by the author by AEI

<그림 7> Share of investment amount by industry in Asia

### 3.2. 자금유통에 대한 분석과 평가

일대일로 전략을 성공적으로 이행하기 위해서는 필요한 자금을 원활히 조달해야 한다. 일대일로 전략 실현을 위한 교통, 인프라, 에너지 인프라, 도시개발 등 사회간접자본 투자 규모는 대략 6조~8조 달러 정도에 달한다. 중국이 막대한 외화보유액과 거대한 정책은행들을 보유하고 있으나 홀로 감당할 수는 없다. 일대일로 인프라 투자는 사업위험이 크고 회수 기간이 길며 예상 수익률이 낮기 때문이다. 왜냐하면, 아직 개도국인 일대일로 아시아 국가들은 상당한 수준의 무역·금융 발전이 선행되어야 하며, 특히 미비한 금융 제도를 정비하고 경제주체의 금융시장 접근성을 높여야 하기 때문이다.

중국은 AIIB 등 국제금융기구를 설립하고 일대일로 국가들과 금융협력을 통해 일대일로 자금을 지원하고 있다. 또한, 위안화 무역결제, 통화스와프, 투자 신용 등을 확대하면서 위안화의 지역화·국제화를 추진하는 중이다. 동시에 일대일로 국가들과의 금융 감독협력을 강화하여 역내 효율적인 금융리스크·금융위기 관리시스템을 구축하고자 노력하고 있다.<sup>7)</sup> 중국 국가신식중심 ‘일대일로’ 빅데이터센터 보고서를 바탕으로 자금유통 진행상황을 알아보면 다음과 같다. 중국정부에서 평가한 자금유통 수준은 높지 않으며, 영도소조가 추정한 ‘자금유통도(資金融通度)’는 6.66점(20점 만점)으로 오통 중 5.91점인 ‘인프라 연결도(施設連通度)’에 이어 두 번째로 낮다. 지역별로 보면 동북아와 동남아시아가 높고 서아시아가 낮은 것으로 나타났다. 자금유통도가 낮은 이유는 일대일로 아시아 국가들이 대부분 개도국으로 자국 내 금융발전 및

대외개방 수준이 낮기 때문이다. 경제성장과 금융발전은 양(+)의 상관관계로 개도국들의 금융 발전도 및 개방도가 낮기 때문이다.(Levine, Ross, 1999).

중국 외부에서 일대일로 건설에 필요한 자금을 끌어오기 위해서는 국제자금 조달 플랫폼이 필요하다. 중국정부는 2015년 3월 발표한 일대일로 청사진에 아시아인프라투자은행(AIIB: Asian Infrastructure Investment Bank), 브릭스 신개발은행(NDB: BRICS New Development Bank), 상하이협력기구은행(SCODB: Shanghai Cooperation Organization Development Bank), 실크로드 기금(SRF: Silk-road Fund)을 국제협력을 통해 추진·설립·운영한다고 명시하였다(임호열 외, 2016). AIIB는 중국 주도의 다자개발은행으로 2013년 10월 시진핑 주석이 아시아를 순방하던 중 공식 제안한 후 회원국 모집 등 설립 절차를 거쳐 2016년 1월 베이징에서 공식 출범하였다. AIIB는 아시아 인프라 투자를 지원하여 역내 국가들의 경제성장 발전을 추진하는 것을 목표로 삼고 있으며 주로 교통, 통신, 물류, 에너지, 전력, 수자원, 도시개발 등 개도국 인프라 투자에 집중할 예정이다. 2016년 11월 현재 회원국 역내 외 57개국(역내 37개국, 역외 20개국), 수권자본금 1,000억 달러, 역내국 지분을 75%이다.

중국은 AIIB라는 다자개발기구의 플랫폼을 통해 자국 전략인 일대일로를 지원하는 효과를 누릴 수 있다. 실제로 2016년 이후 <표 6>에서 보는 것처럼 AIIB가 승인한 인프라 사업은 파키스탄, 타지키스탄, 방글라데시, 인도네시아, 미얀마 등 일대일로 아시아 국가에 집중되었다. 중국은 단기적으로는 AIIB 내부 역량을 강화하고 기존 국제금융체제와의 조화를 추구하되 중장기적으로 자국의 대전략인 일대일로에 대한 금융 지원을 확대할 것으로 보인다.

7) 中国人民大学 ‘一带一路’ 建设进展课题组(2016), 「坚持规划引领有序务实推进: ‘一带一路’ 建设三周年进展报告」, p. 13.

〈표 6〉 AIB Approved Project for Asia

Country	Project Name	Approval Date	Sector
Bangladesh	Dhaka and Western Zone Transmission Grid Expansion Project	Jan. 17, 2020	Energy
Nepal	Power Distribution System Upgrade and Expansion Project	Dec. 12, 2019	Energy
Uzbekistan	Prosperous Villages Project	Dec. 12, 2019	Rural
Kazakhstan	Zhanatas 100 MW Wind Power Plant	Dec. 12, 2019	Energy
India	West Bengal Major Irrigation and Flood Management Project	Dec. 12, 2019	Water
India	Rajasthan 250 MW Solar Project-Hero Future Energies	Dec. 06, 2019	Energy
Pakistan	Karachi Bus Rapid Transit Project	Nov. 11, 2019	Transport
India	Mumbai Urban Transport Project 3	Sep. 26, 2019	Transport
India	Tata Cleantech Sustainable Infrastructure On-Lending Facility	Sep. 26, 2019	Finance
Pakistan	Karachi Water and Sewerage Services Improvement Project	Sep. 26, 2019	Water
India	L&T Green Infrastructure On-Lending Facility	July 11, 2019	Finance
Cambodia	Fiber Optic Communication Network	July 11, 2019	Digital Infrastructure
Bangladesh	Municipal Water Supply and Sanitation Project	July 11, 2019	Water
Nepal	Upper Trishuli-1 Hydropower Project	May 21, 2019	Energy
Sri Lanka	Colombo Urban Regeneration Project	April 04, 2019	Urban
Sri Lanka	Reduction of Landslide Vulnerability by Mitigation Measures (RLVMM) Project	April 04, 2019	Other
Lao PDR	National Road 13 Improvement and Maintenance Project	April 04, 2019	Transport
Bangladesh	Power System Upgrade and Expansion Project	March 26, 2019	Energy
India	Andhra Pradesh Urban Water Supply and Septage Management Improvement Project	Dec. 07, 2018	Water
Indonesia	Mandalika Urban and Tourism Infrastructure Project	Dec. 07, 2018	Transport
India	Andhra Pradesh Rural Roads Project	Sep. 28, 2018	Transport
Indonesia	Strategic Irrigation Modernization and Urgent Rehabilitation Project	June 24, 2018	Water
India	National Investment and Infrastructure Fund	June 24, 2018	Finance
India	Madhya Pradesh Rural Connectivity Project	April 11, 2018	Transport
Bangladesh	Bangladesh Bhola IPP	Feb. 09, 2018	Energy
India	Bangalore Metro Rail Project - Line R6	Dec. 08, 2017	Transport
Philippines	Metro Manila Flood Management Project	Sep. 27, 2017	Water
India	Transmission System Strengthening Project	Sep. 27, 2017	Energy
India	Gujarat Rural Roads (MMGSY) Project	July 04, 2017	Transport
Tajikistan	Nurek Hydropower Rehabilitation Project, Phase I	June 15, 2017	Energy
India	India Infrastructure Fund	June 15, 2017	Finance
India	Andhra Pradesh 24x7 - Power For All	May 02, 2017	Energy
Bangladesh	Natural Gas Infrastructure and Efficiency Improvement Project	March 22, 2017	Energy
Indonesia	Dam Operational Improvement and Safety Project Phase II	March 22, 2017	Multi-sector
Indonesia	Regional Infrastructure Development Fund Project	March 22, 2017	Multi-sector
Myanmar	Myingyan Power Plant Project	Sep. 27, 2016	Energy
Pakistan	Tarbela 5 Hydropower Extension Project	Sep. 27, 2016	Energy
Indonesia	National Slum Upgrading Project	June 24, 2016	Urban
Pakistan	National Motorway M-4 Project	June 24, 2016	Transport
Bangladesh	Distribution System Upgrade and Expansion Project	June 24, 2016	Energy
Tajikistan	Dushanbe-Uzbekistan Border Road Improvement Project	June 24, 2016	Transport

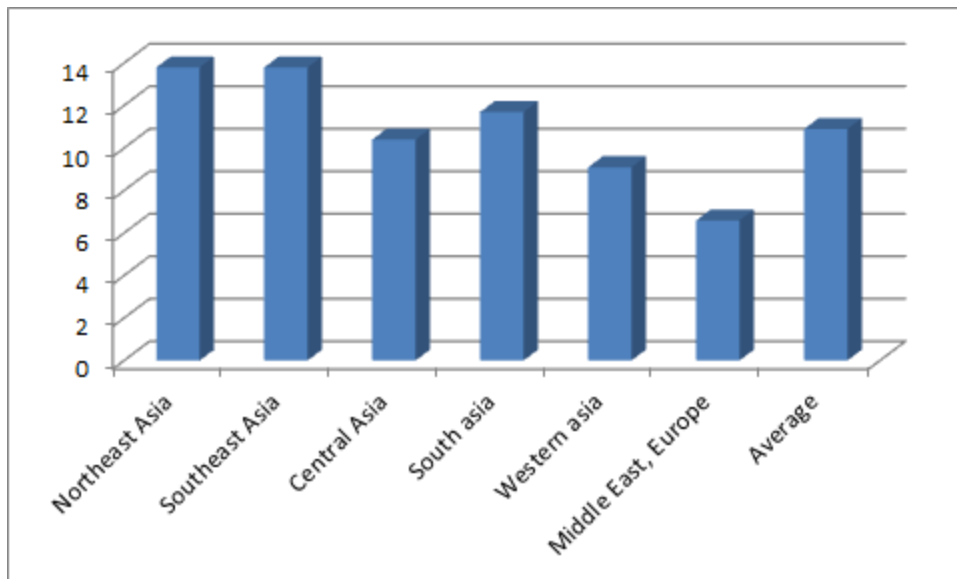
Source: Rewritten by the author by AIB Web Page (<https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>, Search: 2020. 9. 17)

일대일로의 자금 융통이 아시아 국가들에게 성공하기 위해서는 다음 난제들이 해결 되어야 한다. 첫째, 자금 융통의 발전은 중국과 일대일로 아시아 국가들의 국제금융협력 심화인데, 이를 위해서는 아시아 국가들의 상당한 무역·금융 발전이 필요하다. 그러나 일대일로 국가들은 대부분 개도국으로 발전 정도가 낮다. 둘째, 일대일로가 진행되면서 아시아 지역에 경제성 있는 프로젝트(Bankable Project)가 많지 않고 수익을 노리는 투자자금을 끌어들이기가 쉽지 않다. 마지막으로 일대일로 전략을 주도하고 있는 중국 실물경제가 침체기, 금융경제가 불안정기로 접어들었다. 2000년대 연평균 10%에 이르던 경제성장률이 최근 몇 년간 6%대를 기록하면서 뉴노멀 시대로 접어들었다. 자금융통은 일대일로 아시아 국가들과 중국 간 실물교류에 필요한 금융협력이 먼저 진행될 것으로 보이는데, 이는 즉 인프라 건설, 무역 원활화, 투자 활성화 등이 활발히 진행되어야 자금 융통 부문의 협력 수준이 제고될 수 있음을 의미한다.

### 3.3. 무역창통에 대한 평가와 분석

중국의 일대일로 구상이 진행됨에 따라서 동남아시아를 비롯한 아시아와 주변국으로의 진출이 확대되고, 중국과 아시아국가 들의 경제협력을 위협적으로 인식하는 경향이 국내외적으로 증가하고 있다. 또한 중국과 무역 불균형이 개선되며 일대일로로 인한 무역 원활화 효과가 나타나고 있다. 이러한 중국의 일대일로 구상에 따라서 무역의 규모에서만 살펴봐도 가파르게 증가하는 것을 볼 수 있다. 아시아 국가들의 대중국 무역액은 2000년 350억 달러에서 2015년 3,953억 달러로 가파르게 증가했으며, 해당 기간 중국 수출보다 상대적으로 수입 증가가 두드러지게 나타나고 있다.

일대일로가 시행된 이래 2015년까지의 무역창통 수준은 오통 중 민심상통 다음으로 중국과 아시아 국가 간에 무역 및 투자 협력이 상대적으로 균형을 이루고 있는 것으로 나타났다. 일대일로 빅데이터 센터에서 제시한 <그림 8>의 무역창통 수준을 지역별로 살펴보



Source: Rewritten by the author by 中国国家信息中心 ‘一带一路’ 大数据中心(2016), 『‘一带一路’ 大数据报告』.

<그림 8> Comparison of Regional Trade Size on One Belt and One Road

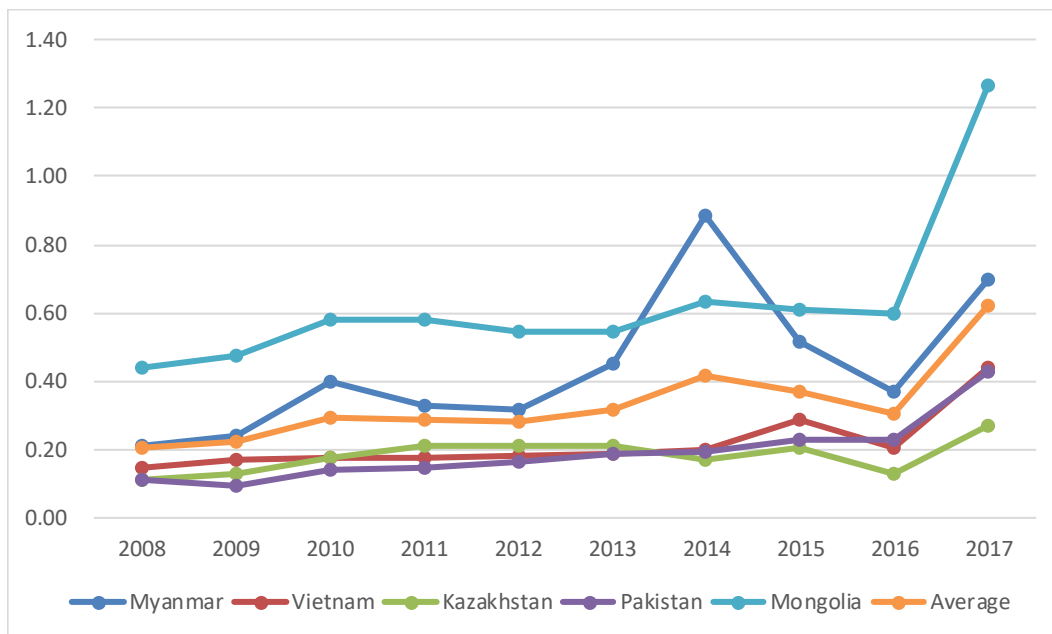
면 동북아, 동남아, 남아시아가 높고, 서아시아·북아프리카, 중·동부 유럽이 낮게 평가되었다. 국가별로는 파키스탄이 1위, 캄보디아, 베트남, 태국 등이 공동 2위, 인도네시아, 인도가 공동 5위를 차지하는 등 아시아 국가들이 무역창통에 상위권에 있다. 무역창통을 평가하는 구성항목은 크게 무역 원활화와 투자 편리화로 분류되는데 무역 교류보다 투자 협력이 더 활발히 이루어진 것으로 평가되었다.

<그림 9>과 <그림 10>에서 보는 것처럼 중국과 국경이 접한 접경 국가들이나 중국과 인접한 국가들 모두가 중국에 대한 무역 의존도가 높으며 일대일로가 진행되면서 무역규모가 점차 증가하고 있음을 보여주고 있다. 특히 중국과 접경 국가 일수록 무역규모가 더 크게 증가하고 있음을 알 수 있다. 또한, 중국이 2013년도에 일대일로 전략을 발표한 이후 중국과의 무역 거래 규모가 더욱 증가하는 것을 볼 수 있다.

<표 7>에서는 중국과 국경이 접해 있는 국가인 미

안마, 베트남, 카자흐스탄, 파키스탄, 몽골 5개 국가와 그리고 국경은 접해 있지는 않지만 인접한 국가인 태국, 인도, 싱가포르 말레이시아, 인도네시아 5개국들을 각각 그룹으로 하여 두 그룹 간의 무역규모가 차이가 있는지를 분석한 결과 중국과 무역 규모에 대한  $t$  값의 유의확률이 0.05보다 중국의 접경국가와 주변국가의 무역 규모의 평균차이가 유의미한 차이를 보인다. 이는 중국과 국경에 접한 접경국가가 인접국가에 비해서 무역규모가 더욱 증가하는 것을 보여주며, 일대일로 이후 더욱 밀접한 관계가 이루어지고 있음을 증명해주고 있는 것이다.

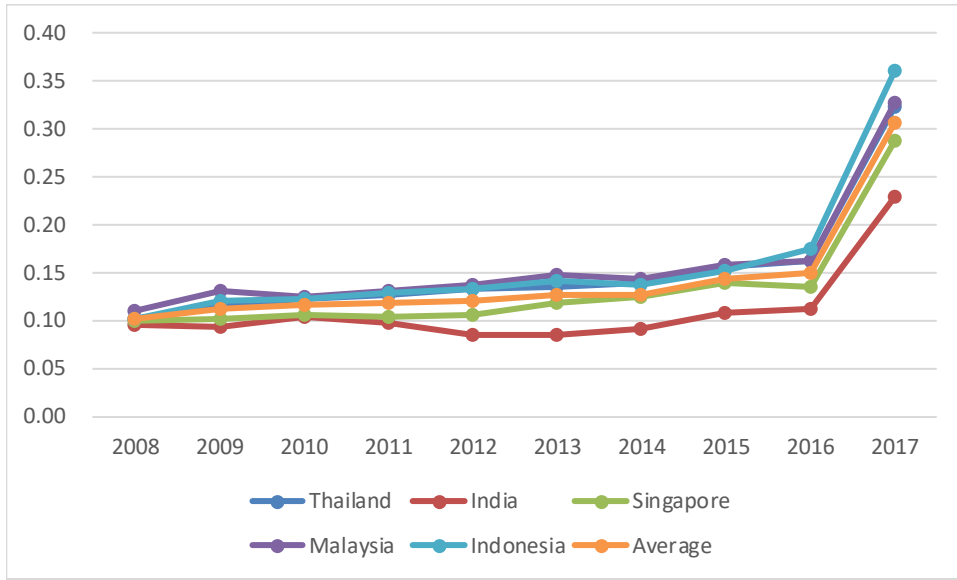
중국을 일대일로를 통한 동남아 주요 투자국으로 EU, 미국, 일본보다 아직 그 비중은 낮은 편이나 투자 규모가 증가하고 있다. 투자 측면에서 보면, 2015년 일대일로 연선국가의 중국에 대한 FDI는 전년 대비 23.8% 증가하였으며(84억 6,000만 달러), 중국기업의 일대일로 연선국가에 대한 ODI(Outward Direct Investment)도



(Source: by Author Writing using kita.net)

<그림 9> Trade Status of Border Countries with China





(Source: by Author Writing using kita.net)

〈그림 10〉 Trade Status of Neighboring countries with China

〈표 7〉 Analysis of Differences in Trade Scale between Border and Neighboring countries

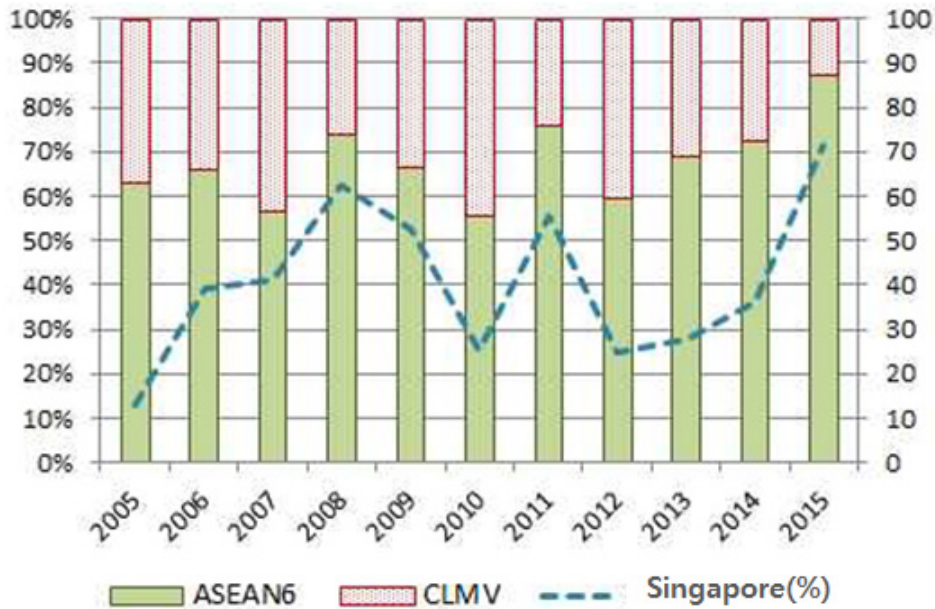
Division	Average		Standard Deviation		t-value	p-value
	Border Countries	Neighboring countries	Border Countries	Neighboring countries		
Trade Scale	0.32	0.14	0.12	0.59	4.54	0.00

(Source: by Author Writing using kita.net)

18.2% 증가하였다. 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 보인다. 싱가포르에 대한 비율이 높기는 하지만 싱가포르가 우회 투자지로 이용되고 있기 때문에 실제 분포는 더 다각화되어 있을 것으로 보인다. 중국은 투자와 원조를 포괄하는 광의의 “경제협력”의 개념으로 개발 협력을 접근하고 있으며, 공공차관과 상업차관, 합작투자 등을 혼합하는 방식으로 거대인프라 프로젝트를 적극적으로 추진하고 있다. 아시아 각 국가들은 인프라 건설수요가 높으나 투자 여력이 부족하여 중국의 일대일로에 의한

인프라 투자개발에 대해 큰 관심을 보이기 때문이다.

또한 일대일로 무역창통에서 육상·해상 거점지 역할을 수행할 것으로 예상되는 공동경제협력구는 변경경제협력구, 초국경경제협력구, 해외경제무역구로 분류되며, 2017년 11월 현재 각각 17개, 1개(11개 건설 중), 13개가 조성되어 있다. 중국 변경지역 대외개방을 위한 국가급 개발구인 중점개발개방시험구도 7개 지역에 조성하고 있다. 이를 통해 일대일로 아시아 국가들과 경제무역 협력을 강화하고 중국기업의 해외 진출 거점지를 확보하며, 중국 변방 지역 개발을 통한 중국 내 지역 격차 해소 등의 효과를 기대하고 있다. 중국 정부는 이를 통해 기존 변경지역 및 아시아 국가



(Source: KIEP, Today's World Economy, Vol 17 No. 2)

〈그림 11〉 China's FDI to Southeast Asia

에 경쟁적으로 무분별하게 조성되었던 것에서 벗어나 주요 거점에 위치한 공동경제협력구의 역할 및 기능을 재정립하여 정책적 지원을 할 계획이다. 공동경제협력구는 향후 일대일로 추진이 심화함에 따라 중국과 아시아 국가 간 무역 및 투자 확대에서 주요 거점지 역할을 수행할 것으로 예상된다.

### 3.4. 디지털 일대일로의 평가와 분석

본래 중국의 일대일로 구상에는 빠져있지만 최근 무시할 수 없을 정도로 빠르게 확장하고 있는 분야가 디지털 일대일로 분야이다. 중국은 코로나19 상황에서 개최된 2020년 양회는 경기 부양 및 미래 성장동력 확보를 위한 주요 수단으로 신 인프라 투자와 디지털 경제 육성 등의 ICT 정책을 제시하며 디지털 분야에서도 일대일로의 구상을 넓혀가고 있다. 중국 주요 정치회의에서 화두로 등장한 신 인프라는 5G, 인공지능,

빅데이터 센터, 산업인터넷 등을 포괄하고 있으며, 공업정보화부는 5G 발전 가속화 정책을 발표하고 네트워크 구축 촉진, 응용 기술의 발전과 보급, 안전보장 체계의 구축 등을 추진할 계획이다.<sup>8)</sup> 또한 중국 정부는 디지털 경제 발전을 위해서 디지털과 실물경제의 융합, 디지털경제 혁신발전 시험구 건설, 국제 협력 확대 등의 정책을 제시하였으며, 중소기업의 디지털 트랜스포메이션을 디지털 강국 건설의 핵심 요소로 인식하고 이를 지원하기 위한 정책을 집중 추진하려고 한다.(정보통신기획평가원, 2020)

모바일 결제를 대표로 하는 중국 핀테크(FinTech)는 아시아 국가에 기술 수출 모델을 만들었다. 특히 현재 모바일 결제 기술의 보급으로 인해 중국의 ‘무현금’ 사회가 서서히 형성되는 성공적인 인터넷 노하우는 해

8) [https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.it?searClassCode=B\\_ITA\\_17&masterCode=publication&identifier=02-001-200820-000003](https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.it?searClassCode=B_ITA_17&masterCode=publication&identifier=02-001-200820-000003)

외 수출을 가속화 하고 있다. 안전 리스크 수출, 데이터 분석 등 모바일 결제 기초기술을 통해 인도, 태국, 필리핀, 인도네시아 등 국가의 협력 파트너들과 전략적 협력을 맺어 현지판 알리페이를 만들고 있다(전종규 외 2019). 아울러 디지털 일대일로는 과학기술 혁신 주도형 건설을 통해 빅데이터와 클라우드 컴퓨팅, 스마트 시티 건설을 추진하고 21세기의 ‘디지털 실크로드’를 연결을 실현해 가고 있다. 싱가포르 EZ-Link 교통카드에서 사우디아라비아의 디지털화 혁명 플랜, 두바이의 스마트 시티 건설에 이르기까지 중국의 클라우드 컴퓨팅 기술은 ‘일대일로’ 인접 국가들에게 기술을 수출하는 방식으로 현지에 인터넷 스마트 기술을 제공해 각국의 경제 성장의 새로운 동력으로 부상하고 있다(중국IDC, 2020).

그뿐만 아니라 일대일로 인접국가인 아시아 지역에서 중국 제품의 평판이 날로 좋아지고 있다. 중국의 전자상거래 플랫폼이 계속 구축되면서 ‘평판과 전자상거래 플랫폼’이 일으키는 반향은 중국의 제품을 현지 시장으로 더 많이, 더 빠르게 진입시키는 한편 현지의 브랜드 상품을 중국 소비자에게 판매하고 있다. 한편, 알리바바 산하 알리익스프레스(AliExpress)는 ‘일대일로’ 인접 국가와 지역 전체에 이런 서비스를 제공하고 있다. 중국은 2012년부터 2019년 까지 전 세계 디지털 인프라 구축에 790억달러(약 93조원)를 투자했으며, 동남아와 중동, 아프리카 등 미국의 영향력이 상대적으로 적은 지역을 중심으로 자국 기업을 진출시켜 디지털 일대일로 장막을 구축하고 있다고 한다.<sup>9)</sup>

### 3.5. 중국의 일대일로 경제분야의 시사점과 평가

중국은 일대일로를 통해 중국을 중심으로 연선국가 특히 아시아 국가들과 개발 및 연결을 통하여 중국이

9) <https://www.etoday.co.kr/news/view/1791451>

경제 허브가 되어 주변국과 가치 사슬을 연계하는 시스템을 꿈꾸고 있다. 미국식 세계화가 금융 위주의 세계화 전략이라면, 중국식 세계화는 주로 실물 경제에 기반한 인프라 건설, 무역 활성화에 강조점이 있다는 것은 살펴보았다. 이런 맥락에서, 중국이 5년 동안 AIIB(아시아 인프라 투자 은행), 실크로드 기금 설립 등으로 사업 추진을 위한 재정 기반을 마련했고, 아시아 국가들 특히 파키스탄, 몽골-러시아 지역을 중심으로 기타 항만, 철도 및 산업 지구 건설에서 성과를 보였다는 점을 간과할 수 없다.

중국은 일대일로 구성을 통해 내부의 지역 균형 발전, 산업 구조조정, 무역 활성화, 나아가 기존 국제관계 및 국제 분업 질서를 대체하는 새로운 분업체제 구축 등 단계별로 전략을 시행하게 될 것이다. 중국은 이러한 일대일로의 경제협력을 통해 개발도상국들의 경제 성장을 돕고 침체한 세계 경제에 신(新)성장동력을 제공하여 이익공동체, 운명공동체, 책임공동체가 실현될 것이라고 주장하고 있다. 그동안 중국 기업은 일대일로를 통해 총 61개국 8,157건의 건설을 수주하였고, 20여 개국에 56개 경제협력구(經濟協力區)를 건설했으며, 18만 개의 일자리를 창출했다고 한다.<sup>10)</sup> 그러나 일대일로를 통해 중국은 지역패권주의, 중화사상의 부활과 중국몽(中國夢)의 실현, 둔화한 중국 경제의 활로 모색, 국내 과잉생산 해소, 안정적인 에너지 루트 확보, 해상실크로드 권역의 해상권 장악 등 중국이 강대국으로서의 면모를 갖추어가는 전략적인 과정이라는 측면도 있다(원광대 한중관계연구원, 2018). 이러한 중국의 일대일로 전략 시행이 가져다주는 시사점을 도출하면 다음과 같다.

첫째, 중국은 장기적 저성장을 특징으로 하는 ‘뉴노멀(New Normal)’ 시대를 맞이하여 국내 공급과잉 해

10) 2017년 중국 상무부 (<http://www.mofcom.gov.cn>) (검색일, 2020년 9월 18일)

소, 새로운 투자 기회 창출, 낙후된 서부지역 개발, 시장 확대를 통한 신성장동력 발굴 등을 목적으로 ‘일대일로’ 전략 구상을 통하여 시진핑 주석이 중화민족의 새로운 부흥을 위해 제시한 신 대외 전략임을 파악해야 한다.

둘째는 ‘일대일로’ 전략은 중국이 인프라 건설과 무역 촉진 등을 통해 주변국과의 연계를 강화하고 이를 통한 영향력 확대를 의도하고 있다는 점을 알아야 한다.

셋째는 일대일로는 향후 30년 이상에 걸친 장기 프로젝트로 지속할 것이다. 그리고 중국 중앙정부와 지방정부의 일대일로 관련 문건 발표는 무역, 투자, 인프라, 정책 등은 협력의 제도적 기반 마련의 중요한 자료이다. 그러므로 일대일로와 관련하여 발표하는 분야별 정책과 계획의 변화를 지속해서 모니터링하고 분석하여 장기적인 안목으로 대 중국 지역별 진출 전략을 모색해야 한다.

넷째는 중국은 해외 자원과 에너지 획득 및 안정적인 수출로 확보 차원에서 중앙아시아와 동남아를 포괄하는 ‘일대일로’ 구상을 제시했다. 그뿐만 아니라 일대일로는 고정된 것이 아니라 개방적인 전략으로 아시아 국가들과 새로운 프로젝트를 마련하고 공동의 발전도 추구하고 있음으로 객관적으로 관찰하고 이해하여 향후 중국과 경제협력 기회를 모색하는 것이 필요하다.

다섯째 중국은 일대일로 아시아 국가들과 자유무역 협정을 적극적으로 추진하여 유라시아 자유무역 네트워크 구축에 역점을 둘 것으로 전망된다. 이러한 자유무역협정 체결, 통관 일체화 협력 등 제도적·정책적 지원을 자세히 살펴보고 이에 대한 활용방안을 모색해야 할 것이다.

## 4. 북한과 중국의 일대일로와 경제협력 추이와 특징

### 4.1. 북·중 경협 현황과 추이

북·중 간 대외무역은 2000년대부터 빠른 성장세를 보이는 새로운 단계로 진입하였으며 이러한 북·중 무역의 활성화는 상호 경제협력 강화에 촉매제 역할을 해오고 있다. 2000년대에 북·중 무역이 급속한 성장을 보인 가장 중요한 원인은 양국 경제의 상호보완성에 있다. 북한의 광산자원은 종류가 다양할 뿐만 아니라 매장량도 상당히 풍부하다. 하지만 북한은 에너지·식량·원자재 등의 부족으로 자원 개발 효율성은 30%에도 못 미치고 있는 실정이었다. 중국 경제는 일대일로 구상과 개혁개방 정책 시행 이후 급속한 발전을 거듭하여 세계의 공장으로서 일약 발전하였으며, 전 세계에서 중국 상품의 가격경쟁력은 우위를 점하고 있다. 2000년대 이후 중국의 경제가 발전하고 산업의 비중이 높아지면서 철강·무연탄 등 지하자원의 수요가 급속하게 증가하게 되었다. 그러나 국제원자재 가격 상승으로 인한 철강·무연탄 등 지하 광물 수입의 비용을 낮추며 그 품질은 상대적으로 높은 자원을 개발하는 방안 중의 하나가 북한과의 거래가 이루어지는 것이다. 북한의 풍부하고 품질 좋은 지하자원과 시장 진출에 있어 낮은 진입장벽, 저렴한 인건비와 숙련된 노동력 그리고 중국의 기술과 자본이 결합된 양국 간 경제협력이 서로의 이해관계를 보완해줌으로써 무역 거래가 급격하게 성장하는 기초가 되었다(이정균 외, 2016).

<그림 12>에서는 북한의 무역 규모가 2014년까지는 점차 증가하는 추세였지만 2018년 이후 점차 무역의 규모가 조금씩 감소하는 것을 볼 수 있다. 이는 UN과 미국의 경제 제재 이유로 무역의 거래가 점차 감소하여 2018년과 2019년에는 상당히 많이 낮아진

것을 볼 수 있다. 그러나 <그림 13>에서 보는 것처럼 북한이 중국에 대한 무역의존도는 점차 심화하여 가는 것을 볼 수 있다. 북한의 무역 거래에서 또 하나의 특징은 수출보다 수입이 항상 더 많이 된다는 것이다.

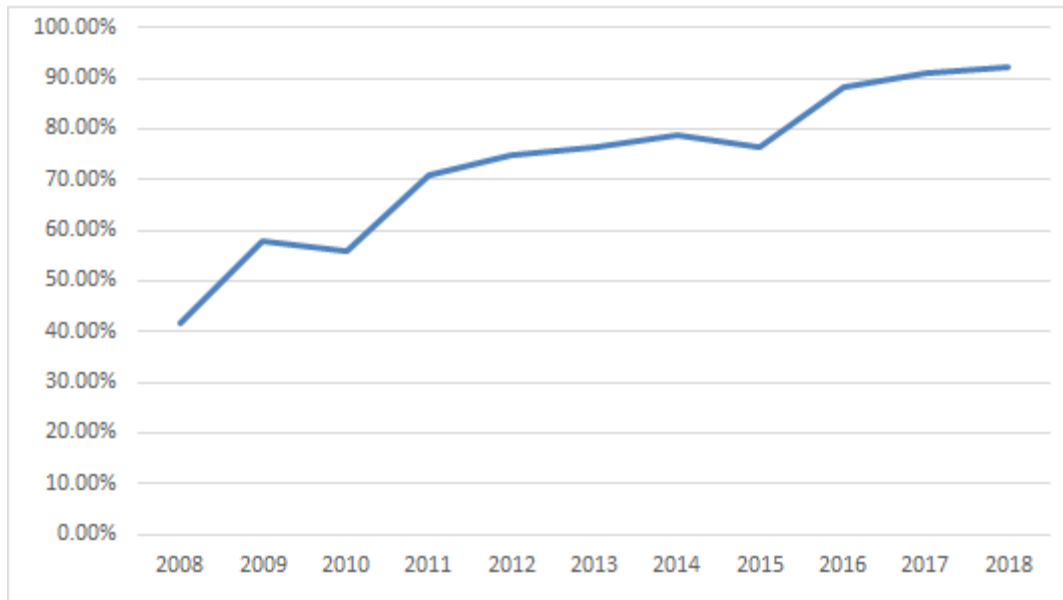
<그림 12>에서 2018년 중국의 대북한 교역액은 24.3억 달러로 전년 동기대비 51.4% 감소하였으며, 중

국의 대북한 수출액은 22.18억 달러로 전년 동기대비 31.6%, 북한의 중국 수출액은 2.13억 달러로 전년 동기대비 87.7% 감소하였다. 북한의 중국 수출 감소 폭(87.7%)이 수입 감소 폭(31.6%)보다 커서, 20억 달러의 무역적자를 기록하였으며, 이는 1990년 이래 북한의 중국 무역수지 최대 적자액이다. 유엔안전보장이사회



(Source: by Author Writing using kita.net)

<그림 12> Overall Trade Scale of North Korea



(Source: by Author Writing using kita.net)

<그림 13> North Korea's Trade Dependence on China

결의에 따라 2017년 중국 정부는 대북한 수출입금지 물품을 3차례 연속 발표하면서 양국 교역액이 대폭 감소하였다. 2018년부터 석탄·철광석·수산물·의류 등의 수출이 전면 금지됨에 따라 관련 산업의 생산은 상당한 감소가 불가피했을 것으로 판단된다. 더욱이 이들 산업이 북한경제에서 차지하는 비중이 상대적으로

높다는 점을 고려할 때, 이 부분만 놓고 보더라도 대북제재는 북한 국내 생산에 상당한 타격을 주고 있다고 볼 수 있다.

<표 8>에서 보는 것 처럼 북한이 중국으로부터 2018년과 2019년에 가장 많이 수입한 품목은 합성 필라멘트사의 직물과 대두유와 그 분획물이다. 그러나

<표 8> TOP 10 of North Korea's Imports from China

(Unit: Million dollars, Percentage of total amount %)

Ranking	Item	HS Code	2018 (비중)	2019 (비중)	Growth Rate
1	Synthetic filament yarn fabric	5407	125.9(5.7)	168.9(6.6)	34.2%
2	Soybean oil and its fractions	1507	135.6(6.1)	122.0(4.7)	-10.0%
3	Rice	1006	24.6(1.1)	77.5(3.0)	214.6%
4	Parts of a watch	9114	39.1(1.8)	73.8(2.9)	88.6%
5	Flour, meslin powder	1101	63.0(2.8)	73.2(2.8)	16.1%
6	Meriyas knitting or knitting knitting	6006	54.2(2.4)	54.8(2.1)	1.1%
7	Medicine	3004	30.3(1.4)	44.3(1.7)	46.4%
8	Ceramic flagstone and tile	6907	36.4(1.6)	42.0(1.6)	15.4%
9	Furniture and its parts	9403	34.8(1.6)	39.9(1.5)	14.6%
10	Pneumatic tires made of rubber	4011	29.7(1.3)	39.5(1.5)	33.1%
Total North Korean Imports from China			2,216.9	2,573.8	

(Source: by Author Writing using United Nations Comtrade)

<표 9> Top 10 of North Korea's Exports to China

(Unit: Million dollars, Percentage of total amount %)

Ranking	Item	HS Code	2018 (Percentage)	2019 (Percentage)	Growth Rate
1	Watch movement	9108	31.1 (14.6)	49.2 (22.9)	58.1%
2	Wigs, hair dye, eyebrows, eyelashes, etc.	6704	22.4 (10.5)	31.1 (14.4)	38.8%
3	Ferroalloy	7202	28.3 (13.3)	31.1 (14.4)	9.7%
4	Display equipment and models	9023	9.9 (4.7)	16.4 (7.6)	64.5%
5	Tungsten ores and concentrates	2611	18.5 (8.7)	12.3 (5.7)	-33.3%
6	Electric energy	2716	11.4 (5.3)	11.4 (5.3)	0.3%
7	Molybdenum ores and concentrates	2613	6.8 (3.2)	9.0 (4.2)	31.2%
8	Items carried by individuals	9804	18.6 (8.7)	7.0 (3.2)	-62.5%
9	Footwear parts, insoles and heel cushions, etc.	6406	2.5 (1.2)	5.7 (2.6)	127.4%
10	Sports equipment, outdoor game equipment, swimming pool equipment	9506	1.8 (0.8)	5.6 (2.6)	209.1%
Total North Korean Exports to China			213.2	215.2	-

(Source: by Author Writing using United Nations Comtrade)

증가율 측면에서 보면 쌀과 그 밖의 시계의 부분품인 것을 알 수 있다. 쌀의 수입량 증가는 북한이 식량난에 빠져있음을 알 수 있고, 그 밖의 시계의 부분품의 증가가 커진 것은 북한이 중국 수출 품목 중에 가장 많은 부분이 시계 무브먼트로써 이를 제조하기 위한 부분품인 것으로 판단된다.

<표 9>에 나타난 것처럼 북한이 중국에 수출하는 품목 중에 2018년과 2019년 사이 가장 비율이 높은 품목이 휴대용 시계의 무브먼트, 가발, 가수염, 눈썹, 속눈썹 등 그리고 합금철 순이다. 그리고 수출 증가량이 가장 큰 것은 운동용품과 옥외 게임용품, 수영장 용품이고, 신발류 부분품, 안창과 힐쿠션 등, 전시용 기구와 모형(과학기술의학 분야, 교육용 또는 전람회용) 순이며, 다음이 휴대용 시계의 무브먼트로서 이 품목의 수출은 꾸준히 증가하고 있다.

2020년 현재 북·중 간 교역액이 절반으로 줄었으나 중국은 여전히 북한의 최대 무역파트너이다. 2018년 북·중 교역액은 북한의 대외 교역총액 (25.9억 달러)의 93.8%, 2019년 92%를 차지하고 있으며 이는 북한의 대중국 무역의존도가 매우 높으며, 수입 물품 대부분은 중국에서 공급받고 있다. 2018년과 2019년에 중국의 북한 농산물 및 식품 수출이 대폭 증가하였으며 이는 북한의 식량 공급이 여전히 부족한 것으로 판단된다. 또한 북한은 현재 석탄, 광물, 해산물, 섬유제품 등 주력상품의 수출 금지로 경공업 제품, 수공제품 및 현지 특산품 등의 수출만으로는 외화벌이가 쉽지 않아 보인다. 2017년까지는 중국에 최대 수출 품목이었던 광물성 연료(HS 27)는 UN 제재 영향으로 중국에 대한 석탄 수출이 크게 줄어 2017년 대비 65.2% 감소하였으며, 북한의 주요 외화 획득 원천으로 주목받던 어류, 갑각류, 연체동물 등(HS 03)도 2017년 8월부터 북한으로부터의 해산물 수입이 금지되면서 전년 대비 14.3% 감소하였다.

UN 및 미국의 대북 제재로 수출이 거의 중단된 상황에서 관광이 북한 외화벌이의 주요 수단으로 북한은 이를 정책적으로 육성하고 중국도 이를 지원하고 있다. 그래서 북한은 ‘자립적 사회주의 경제 건설’을 위해 상대적으로 수익성이 높은 관광산업을 육성하면서, 관광시설 및 관련 교통 인프라를 대대적으로 건설·개보수하고 있다. 정확한 통계는 발표되지 않고 있으나, 북한 내 중국인 관광객은 24만~27만 명으로 2018년 대비 30~50% 증가한 것으로 추정된다고 한다.<sup>11)</sup> 이런 중국인의 대북 관광 증가 원인으로 다음과 같다.<sup>12)</sup> 첫째, 중국 정부의 북한 관광 허용과 중국 언론의 홍보 증가, 둘째, 동북아 긴장 완화와 북·중 관계 개선으로 북한 관광의 안전성에 대한 신뢰 제고, 셋째, 폐쇄적인 북한 사회·문화 체험에 대한 호기심, 넷째, 개혁개방 이전 중국의 사회주의 문화에 대한 향수(홍색(紅色)관광) 등 이다.

## 4.2. 중국의 일대일로와 북한의 경제협력의 평가와 분석

북한과 중국은 혈맹이라고 하지만 양국관계는 역시 단순하지 않으며 항상 협력적이지도 않다. 현재는 중국의 대북제재에 참여하고 있으며 <표 12>에서 보는 것처럼 북한의 중국 수출이 2017년에 비해 2019년의 수출 규모가 현저하게 낮아져 중국의 대북제재가 작용하고 있다고 볼 수 있다.

그러나 북·중간의 정상회담이 여러 차례 누적되어

- 11) 环球时报(2019. 7. 16), 「“朝鲜游”在中国悄然升温」, <http://www.jdqu.com/html/ckxx/2019/7/16/1298699-3.html> (검색일: 2020. 9. 10)
- 12) KOTRA 항저우 무역관(2018. 8. 31), 「국제 사회 진입’달라진 북한의 관광 산업 현황」, KOTRA 해외시장뉴스, <https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/786/globalBbsDataView.do?setIdx=247&dataIdx=169237> (검색일: 2020. 9. 15)

며 양측의 신뢰 관계가 깊어지는 상황까지 고려해봤을 때 대북제재가 완화되는 순간 수면 아래서 진행되었던 북·중 개발 협력의 논의가 가시적으로 급하게 진행될 가능성이 높다. 중국이 일대일로 전략을 추진하면서 변경지역 내 “초국경경제협력구” 건설에 중점을 두고 있다는 점을 고려해봤을 때 단둥, 훈춘, 허룽 등을 중심으로 한 북·중 접경 지역에도 개방도가 높은 북·중 양측의 국경개발이 이루어질 것으로 보인다. 중국 동북지역은 일대일로 전략의 6대 경제회랑 중, 중몽리 경제회랑의 중심에 있다. 중국의 출해구의 부족으로 주변국의 항구와 연계하는 차항출해 전략을 추진하기 위해 북한과 러시아를 연결하는 철도와 도로 구축에 힘썼으나, 국가 간 경제적 이익과 정치적입장이 합의되지 않아 현재까지 실질적인 성과는 미흡한 것으로 평가받는다. 중국의 일대일로 전략과 6대 경제회랑 중 중몽리 경제회랑이 중국 동북지역에서 추진됨에 따라 주변국과의 교통인프라 구축의 가능성이 증대되고 있다.

중국은 중몽리 경제회랑의 중심의 일대일로 전략을 추진 중이며, 중국 동북지역 국경은 이미 도로, 고속철도, 국경 교량, 배후 물류단지 등은 건설 중이거나 이미 완공단계에 들어섰으며, 대북제재의 예외 항목인 관광은 북한의 관광 인프라를 초과할 정도로 활성화되어 있는 상황이다. 대북제재로 인해 북한과의 일대일로 사업이 본격적으로 진행되고 있지는 않지만, 중국 내의 현지 지역의 상황은 중국 중앙정부 차원의 중국 측 변경지역 인프라 개발이 진행되고 있다.<sup>13)</sup> 단둥의 신압록강대교나 훈춘의 신두만강대교, 도문에 새롭게 건설된 북중대교 등과 같이 대교를 중심으로 양측의 개방을 추진할 가능성이 높아 보인다. 다시 말해, 북·중 양 측의 1선을 완전 개방하고 2선 세관 라인

13) 중국 개발구협회, <http://www.cadz.org.cn> (검색일: 2020. 9. 11)를 참고

을 중심으로 한 관리 감독을 강화하며 북·중간의 국경 경제협력을 강화할 것으로 보인다. 단둥-신의주 간의 국경경제협력 모델은 현재 건설 중인 동쌍-몽까지의 모델과 인프라 구조가 유사하게 건설되어 일대일로의 초국경경제협력구로서의 건설이 가시화될 것으로 보인다. 특히, 대교를 중심으로 양측의 면세쇼핑, 가공, 보관, 전시, 금융, 관광 등을 포함한 초국경 경제협력이 설계될 가능성이 높다. 중국 휘얼귀쓰의 경우처럼 라오귀먼과 신귀먼의 역할을 분리하여 북중 접경 지역에서도 배후지와 배후지가 직접 인프라로 연결되는 구간과 1선 국경 지역을 중심으로 변경지역 통합 초국경경제협력구 구간 등으로 구분되어 국경지역 개발이 진행될 가능성이 커 보인다.

중국은 한반도와 연계된 일대일로 사업 계획을 수립하는 등 북한의 참여를 촉구하고 있으며, 북한도 관심을 보인다. 중국이 일대일로 국제협력 정상포럼(2019. 4. 26)에 김정은 위원장을 초청하였으나 실제로 김영재 대외경제상이 이끄는 북한 대표단이 참여하고 후속 조치로 북한은 일대일로 연구기관을 만들었다.<sup>14)</sup>

중국에 대한 북한경제의 의존은 이미 구조적으로 고착화 되었으며, 북한의 대외관계 경색이 지속하는 상황에서는 북한 교역과 투자의 대중 지역편중 현상이 더욱 심화할 것으로 보인다. 중국이 실질적으로 주도권을 행사하는 일대일로의 북·중 경제협력은 북한 경제에 긍정적, 부정적 영향을 함께 미치는 ‘양날의 칼’로 작용하고 있다.

앞으로 중국의 일대일로 전략에 대해 북한은 첫째 남·북·중 3자 협력 보다는 양자 협력을 선호할 것으로 판단된다. 북·중 협력을 우선시하려고 할 것이다. 단기적으로 중국과의 경제협력이 남북 경제협력보다 신

14) 연합뉴스(2019. 4. 23), 「김영재 北 대외경제상 방중…일대일로 포럼 참석(종합2보)」, <https://www.premiumnews.co.kr/service/search.do> (검색일: 2020. 9. 17)



속한 추진이 가능하다. 중국은 북한의 가장 긴밀한 우호 협력국일 뿐만 아니라, 남한 기업인들과 달리 중국의 대북사업가들은 접경 지역을 비롯한 북한 본토에 비교적 자유로운 왕래가 가능하므로 제재가 조금만 완화되어도 대북경제협력 사업을 추진하는 데 있어 남한보다 유리하다. 두 번째는 북한은 중국을 통하여 장기적이고 종합적인 것보다는 현재의 어려움에 빨리 도움이 되고 쉽게 풀어나갈 수 있는 프로젝트를 집중적으로 공략하는 전략을 채택할 것이다. 이미 설립된 북한의 경제특구와 경제개발구가 외자 유치의 중점 지역이 될 것이다. 이것은 중국 일대일로 전략인 초국경 협력과 관련해서는 북·중 접경 지역에 위치한 신의주(평안북도)와 나진 선봉 지역에 경제특구 조성이 의미하는 것이다.

중국은 이미 시진핑의 동북 3성 방문(2018. 9.) 이후 라오닝성이 「일대일로 종합실험구 건설 총체방안」을 발표함에 따라 동북3성 지역이 한국의 신북방정책과 중국 일대일로의 접점이 되는 지역으로 부상하고 있다. 이 방안은 기존의 동북지역과 북·중 접경지역만을 대상으로 하던 동북진흥정책의 정책 범위를 처음으로 한반도까지 확장했다는 점에서 의미가 크다.<sup>15)</sup> 라오닝성은 일대일로 구상의 목적으로 단둥-신의주-평양-서울-부산을 잇는 철도·도로·통신 연결 사업을 추진할 예정이다. 또한 단둥 특구를 설립함과 동시에 북한의 황금평 경제 개발구, 북·중 호시무역구를 건설하여 단둥을 북·중 경제무역 협력의 주요 지역으로 부상시키고자 한다. 또한 중국의 동북지역이 중국의 일대일로 구상에 적극적으로 참여하는 것은 「광역두만강 지역 개발계획(GTI)», 라오닝성의 「연해경제벨트 개발 계획», 지린성의 「창지투 개발·개방 선지구 계획」 등 기존 동북진흥 계획에 새로운 추진동력을 제공한다. 이러한 라오닝성의 일대일로 종합실험

15) <http://www.yidaiyilu.gov.cn/>(검색일: 2020. 9.15)

구 방안의 실현은 이런 기존 정책의 한계를 보완하고 중앙에 대한 동북지역의 접근성을 높이며 동북지역의 배후 시장을 한반도와 동해로 확대하고자 하는 수요에서 기인한다.

## 5. 결론과 시사점

본 연구를 통해 중국의 일대일로전략의 영향력 확대는 긍정과 부정적 측면이 공존하는 것을 알 수 있다. 중국이 일대일로를 통해 아시아국가에 미치는 파급효과도 각 지역, 국가들의 정치경제적, 사회적 상황에 따라 다양하게 나타나고 있다. 아시아 국가들이 중국의 일대일로를 통해 다양한 수준의 경제협력을 진행하고 있는데 중국의 경제력이 주는 ‘기회’와 ‘위협’은 각국의 정치경제적 환경과 대응에 따라 달라지고 있다. 최근 중국의 일대일로 구상을 통한 아시아 국가들에 대한 전략은 특히 ‘21세기 해양실크로드’ 건설 틀 속에서 재편되고 있으며 이전보다 더 자국 주도의 협력메커니즘을 강조하고 있다.

일대일로 전략은 기존 중국이 시행하던 정치, 경제, 외교, 통상, 사회, 문화 등 전 분야 발전정책의 연장선상에서 진행되고 있다고 볼 수 있다. 따라서 본 연구가 일대일로 전략의 전체를 파악하는 데는 한계가 있다. 또한 본 연구는 현재까지 발표된 일대일로 관련 중국 중앙 및 지방 정부의 데이터를 분석하여 중국의 일대일로 계획을 파악하고자 했다. 본 연구에서는 일대일로의 오통 중에 경제협력과 가장 관련이 깊은 인프라, 자금, 무역 부문의 일대일로 진행상황에 대해 데이터를 기반으로 평가를 개괄하고, 아시아 국가와 특히 중국의 경제에 의존도가 심화되고 있는 북한의 일대일로 전략의 진행상황을 분석하였다. 중국은 일대일로 전략을 아시아 국가들과 인프라 연결을 위한

협력 체계 및 계획을 수립하고 협력 프로젝트를 추진해왔다. 그러나 아직까지 관련 프로젝트의 실행은 초기 단계에 머물러 있는 것으로 파악된다. 자금유통은 그 수준이 높지 않으며 지역별, 국가별, 항목별 격차가 크고 앞으로는 빠른 발전은 어려워 보인다. 무역창통 수준은 인프라 연결이나 자금유통보다 활발하게 무역교류와 투자협력이 이루어지고 있음을 보여주고 있다. 최근 글로벌 경기 침체에 따라 중국의 전체 무역규모는 감소하였지만 일대일로 아시아 국가들과 무역규모는 크게 증가하였으며, 투자협력도 직접투자규모가 크게 증대되고 있음을 파악하였다.

더욱이 본래의 중국 일대일로 구상과 더불어 눈부시게 성장하고 있는 분야가 중국의 디지털 경제와 디지털 일대일로이다. 중국 산업에 급속도로 진행되고 있는 디지털 활용, 즉 디지털 트랜스포메이션과 이를 바탕으로 중국과 인접한 일대일로 아시아국가에 디지털 일대일로 전략이 ICT산업 측면에서 급속도로 확산되고 있다. 중국의 인터넷 이용자 수는 매년 증가하여 최근에는 8억2,851만 명을 돌파하였으며, 모바일에 의한 인터넷 이용자의 98.6%를 차지한다. 중국의 특징 중 독특한 것이 디지털이 온라인뿐 아니라 오프라인에도 침투되고 있다는 것이다. 도시 지역에 실제 모바일 결제율은 2018년 6월 시점에 68%, 농촌 지역은 57%로 매우 높다.<sup>16)</sup> 또한 중국의 ICT기업이 아시아 국가로 진출이 가속화되면서 국가, 지역, 산업 간의 경계가 허물어지고 있는 현상 속에서 기업들은 범용화 되고 강력한 플랫폼을 구축해 나가고 있다. 앞으로 이러한 중국의 디지털트랜스포메이션과 이를 바탕으로 일대일로 아시아 국가에게 미치는 디지털 일대일로에 대한 심층적인 분석과 연구가 필요하다.

중국의 총체적인 일대일로가 장기적 국가전략임에 유념하여 단기적인 성과보다는 장기적인 안목을 가지

고 중국의 의도와 방향을 이해하여 일대일로로 인해 중국 국내외적으로 일어나는 변화를 파악하여 협력방안을 논의할 필요가 있다. 즉, 중국의 일대일로 전략의 의도와 방향을 이해하고, 거대한 중국의 세부 지역에서 일어나는 일대일로 추진계획들로 인해 생겨나는 변화를 파악하여 협력 기회를 포착하여야 함과 동시에 우리나라의 장점과 약점을 파악하여 장점을 살린 협력을 추진하고, 약점은 장점으로 키워나가야 할 것이다.

한국도 급변하는 아시아의 정세를 지속해서 모니터링하고 개별국가의 입장을 더욱 자세히 파악할 필요가 있으며, 중국의 진출 확대가 한국의 아시아 교역과 투자에 미칠 영향에 대해 점검할 필요가 있다. 중국의 부상과 정세 변화에 대한 아시아 국가들의 대응을 국가별로 정치적, 경제적 맥락에 근거하여 분석할 필요가 있다. 중국의 급격한 진출 확대는 한국의 동남아 무역과 특히 투자에 경쟁적 압력으로 작용할 수도 있으나 중국과 아세안의 경제통합 및 동아시아 분업구조 심화로 이루어질 경우 한국에게도 기회로 작용할 수 있으므로 그 영향을 다각도로 점검하여 아시아의 경제협력 정책에 적극적으로 활용해야 할 것이다 (Wang Zhi, 2016).

한국 대부분의 ‘일대일로’의 기존연구에서 논의되고 있는 중국의 ‘일대일로’ 노선이 서진, 남진이어서 한반도와는 무관하다는 논의에 대해 조금은 동의하기 어렵다. 중국 동북지역에서 실제로 진행되고 있는 일련의 동북진흥정책의 진화와 ‘중·몽·러’ 경제회랑의 실제적 경제정책의 ‘일대일로’는 한반도와 직접적으로 연계될 것이다. 향후 과제는 한반도와 중국의 상호 이익을 위해 중국의 과도한 팽창이 한반도에 미칠 영향에 관한 선제적 연구와 중국 주변국들과의 역사, 영토, 안보 갈등에 관한 국제적인 공동연구가 병행되어야 할 것이다.

16) <http://www.withpress.co.kr/archives/4490>

## 〈참고문헌〉

### [국내 문헌]

1. 김완중 (2014). 중국의 동남아 경제에 대한 영향력 변화 분석. **동북아경제연구**, 269(3), 1-36.
2. 김준영, 이현태 (2016). 일대일로 구상에서의 중국 동북-한국의 협력 평가와 시사점. **현대중국연구**, 19(3), 524-527.
3. 김홍원 외 (2016). **중국 '일대일로(一帶一路)' 중점지역의 추진동향과 시사점**. 대외경제정책연구원. p. 18.
4. 백서인, 김희태, 권상집 (2016). 중국 자동차 산업의 기술혁신, 성장전략 및 산업정책의 시사점. **지식경영연구**, 17(2), 75-101.
5. 서종원 외 (2017). **중국 동북지역과 연계한 남북중 신(新)인프라 전략 연구-한반도 신경제지도와 중국 일대일로 연계를 중심으로-**. 대외경제정책연구원.
6. 신태수, 최중근 (2014). 중국현지기업의 사회자본이 지적자본과 기업의 혁신활동에 미치는 영향. **지식경영연구**, 15(3), 67-93.
7. 오윤아 외 (2017). **아세안·중국 경제관계의 심화와 전망, KIEP 오늘의 세계경제**. 대외경제정책연구원.
8. 원광대학교 한중관계연구원 (2018). **중국몽(中國夢) '일대일로', 그 기화와 함정**. 한중관계브리핑 칼럼.
9. 이상준, 이백진, 이현주 (2015). **한반도 북방지역 인프라 개발계획과 협력전망**. 국토연구원.
10. 이수행, 조응래 (2015). **중국의 일대일로와 시사점**. 경기연구원.
11. 이승신, 김영선, 나수엽, 오윤미, 이현태, 조고운, 현상백 (2017). **중국의 일대일로 전략평가와 한국의 대응방안**. 대외경제정책연구원.
12. 이정균, 김준영, 임소정, 안국산, 미무라 미쓰히 (2016). **대북 제재로 인한 북·중 접경지역에서의 역거래 관행 변화 분석**. 대외경제정책연구원, pp. 21-22.
13. 이종운 (2015). 중국 경제력 신장이 북한 및 접경국가들에 미친 영향의 비교분석. **동북아경제연구**, 27(4), 261-300.
14. 이종운, 홍이경 (2013). **북·중 접경지역 경제교류 실태와 거래관행 분석**. 대외경제정책연구원.
15. 이주영 (2017). 일대일로와 중국의 對중동아시아 통상관계 분석. **한중사회과학연구**, 15(2), 55-77.
16. 임호열 외 (2016). **중국 주도의 신금융 질서 태동과 한국의 대응방향**. 대외경제정책연구원.
17. 전종규, 변경록, 박수현 (2019). **스마트 차이나, 중국 4차 산업혁명**. 삼성증권.
18. 정보통신기획평가원 (2020). **중국, 포스트 코로나 시대의 디지털 혁신 가속화-2020년 양회의 ICT 정책**. 정보통신기획평가원 ICT Spot Issue 10호.
19. 조동호, 남영숙 (2013). **중국의 정치경제 변화에 따른 북한경제의 진로와 남북경협의 방향**. 대외경제정책연구원.
20. 진정미 (2017). 중국의 일대일로와 동북아 경제협력의 확장성 연구-남·북·중 접경지 물류·관광 협력 중심으로-. **동북아경제연구**, 29(4), 79-122.
21. 최명해(2012). 북한의 대중 '의존'과 중국의 대북 영향력 평가. **주요국제문제분석**. 외교안보연구원, 10-11.
22. 최필수 (2017, 9월 19일). 중국의 일대일로는 우리에게 그림의 떡인가. **중앙일보**, <https://news.joins.com/article/21947817>
23. 최필수, 박영호, 권기수, 정재완, 이효진 (2013). **중국의 신흥 시장 진출과 한국의 대응방안: 동남아, 중남미, 아프리카를 중심으로**. 대외경제정책연구원.
24. 하나금융경영연구소 (2009). **글로벌 금융위기 이후 중국의 경제정책 향방과 국내 파급영향 및 시사점**. 금융연구시리즈 12호, p. 35.
25. 한국광물자원공사 (2009). **북한광물자원현황**.
26. 현승수 외 (2015). **동북아평화협력구상과 유라시아 협력 추진을 위한 다자주의적 접근**. 통일연구원.
27. 홍태호 외 (2017). 모바일 결제 시스템 이용 의도의 영향 요인에 대한 연구: 한국과 중국의 결제 시스템을 중심으로. **지식경영연구**, 18(4), 159-180.

### [국외 문헌]

28. Griffith, R. T. (2017). *Revitalizing the Silk Road: China's belt and road initiative*. Leiden, Netherlands: Hipe Publications.
29. Levine, R. (1999). Law, finance, and economic growth. *Journal of Financial Intermediation*, 8, 8-35.
30. Li, Y., & Andreas, G. (2018). The belt and road initiative: A new model of regionalism. *Shanghai Forum*.
31. Millward, J. (2018, May 4). Is China a colonial power? *New York Times*.
32. Parton, C. (2018, October 3). Belt and road is

- globalisation with Chinese characteristics. *Financial Times*.
33. Salidjanova, N., & Koch-Weser, I. (2015). *China's economic ties with ASEAN: A country-by-country analysis*. US-China Economic and Security Review Commission.
34. Simon, W. (2016, July 29). China, Laos say rail project to go ahead, pending environment study. *Reuters*.
35. Szczudlik-Tatar, J. (2013). China's new silk road diplomacy. *PISM Policy Paper*, 34(82), 4.
36. U.S. Government Accountability Office (2015). *Southeast Asia: Trends in U.S. and Chinese economic engagement*. GAO-15-724, Report to Congressional Requests.
37. Yiwei, W. (2016). *The belt and road initiative: What will China offer the world in its rise*. Beijing: New World Press.
38. Yu, X., Rizzi, C., Tettamanti, M., & Ziccardi, F. (2016). *China's belt and road: The initiative and financial focus*. New Jersey: World Scientific Publishing Co.
39. Zhang, J. (2016). *China's belt and road initiative and its neighboring diplomacy*. New Jersey: World Scientific Publishing Co.
40. Zhi, W. (2016). China's new silk road strategy and foreign policy toward central Asia. *Southeast Review of Asian Studies*, 38, 69-77.
41. 中國國家信息中心 "一帶一路"大數抵中心 (2016). *一帶一路* 大數抵振告.
42. 中國國家信息中心 "一帶一路"大數抵中心 (2017). *一帶一路* 大數抵振告.
43. 中国人民大学 '一帶一路'建设进展课题组 (2016). *坚持规划引领有序务实推进: '一帶一路'建设三周年进展报告*. p. 13.
44. 중국 IDC(中国IDC圈) (2020). *전국 12개 성시 신인프라 정책 일람(全国十二省市新基建政策方案一览)*.
45. <http://www.cadz.org.cn>
46. [https://www.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/04/26/2019042600170.html](https://www.chosun.com/site/data/html_dir/2019/04/26/2019042600170.html) (2020.9.19.).
47. [https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.it?searClassCode=B\\_ITA\\_17&masterCod=publication&identifier=02-001-200820-000003](https://www.iitp.kr/kr/1/knowledge/policyDataViewA.it?searClassCode=B_ITA_17&masterCod=publication&identifier=02-001-200820-000003)
48. <http://www.jdqu.com/html/ckxx/2019/7/16/1298699-3.html>
49. [http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS\\_000000000028&searchNttId1=MOSF\\_000000000003867&menuNo=4010100](http://www.mosf.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028&searchNttId1=MOSF_000000000003867&menuNo=4010100) (2019.4.10.).
50. <https://www.mckinsey.com/industries/capital-projects-and-infrastructure/our-insights/one-belt-and-one-road-connecting-china-and-the-world>
51. [http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c\\_1119099713.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2016-06/23/c_1119099713.htm)
52. <http://www.hani.co.kr/arti/politics/diplomacy/827164.html#csix1306cf740fe7875b5c1bc289e71ec4d>
53. <http://www.news.donga.com/3/all/20180917/92027830/1>
54. <https://www.premiumnews.co.kr/service/search.do>
55. <http://www.withpress.co.kr/archives/4490>

[URL]

45. <https://www.aiib.org/en/projects/approved/index.html>
46. [https://biz.chosun.com/site/data/html\\_dir/2019/10/2](https://biz.chosun.com/site/data/html_dir/2019/10/2)

---

● 저 자 소 개 ●

---



**박 철 수 (Park, Chul-Soo)**

Chul-Soo Park is a Professor at the Department of Business Administration of Halla University. He is also the researcher of the Northeast Asia Economic Research Institute. He received his M.S., and Ph.D. from the Business College at KAIST. His current research interests include North-Korea Business and Economy, Entrepreneurship Management, Big Data Analysis in Accounting and Finance, AI Application in Management, Intellectual Capital, and etc.

〈 Abstract 〉

# **An Empirical Study on the Impact of China's One Belt and One Road Initiative on Asian Countries and North Korean Economy in the Aspect of Digital Transformation of the 4<sup>th</sup> Industrial Revolution**

Park, Chul-Soo\*

This study is to examine the influence of Asian countries on the economic field, and to explain the characteristics and purposes of China's Belt and Road Initiative using data analysis. The purpose of this study is to identify and analyze the influence and characteristics of China's One-to-One Road Initiative on the economic sector by examining trade and investment in Asian countries adjacent to China. In particular, the One-to-One Road initiative is proceeding in a way that connects China and neighboring countries. It is to understand the dependence of the Asian countries in China on the Chinese economy. In addition, it is intended to derive implications by grasping and evaluating what the level is based on data. This study also attempts to grasp the influence and ripple effects of the one-on-one strategy on the Chinese economy and the North Korean economy, where dependence is deepening. Recently, the strategy for Asian countries through a one-to-one initiative in China has been restructured in the framework of the construction of the "21st century Maritime Silk Road" and emphasizes the cooperation mechanism led by the country. In progress of the one Belt and One Road, Chinese ICT companies are remarkable. This study looked at the influence of China's digital one Belt and One Road on Asian countries.

Key Words: One Belt and One Road, Infrastructure, Economic Cooperation, Chinese Economy, Asia, North Korea

---

\* Dept. of Business Administration, Halla University