

# 일대일로(一帶一路)의 지전략적 실체: 교통 운송 인프라 건설 중심으로

김송죽

이화여자대학교

저자 現 이화여자대학교 이화사회과학원 상임연구위원. 이화여자대학교 지역연구협동과정에서 아시아-중국 전공으로 석사 및 박사 취득. 2013년 인천대학교 중국학술원 HK연구교수 역임. 주요관심분야는 국제정치경제 및 중국의 주변국 전략, 에너지 외교, 인프라(도로·철도·송유관 등) 건설 등임. 최근 연구로 ‘중국 국제송유관 건설의 정치경제: 중국-카자흐스탄 송유관(2006·2009) 건설을 중심으로’, ‘중국 동북지역 고속도로망 확충의 특징과 국가전략’, ‘부시정부 시기 석유자원이 해외주둔 미군 재배치(GPR)에 미치는 영향’, ‘중국 도시상업은행의 시장자유화로의 이행’ 등이 있음.

\* 이 글에 포함된 의견은 저자 개인의 견해로 제주평화연구원의 공식입장과는 무관합니다.

## 1. 일대일로 전략과 AIB 제도의 공통분모: ‘교통 운송 인프라 건설’

올해 3월 중국의 양회에서는 13차 경제개발 5개년 계획의 핵심 과제인 지역경제 발전에 대한 실천 방안으로 ‘일대일로’ 전략을 추진시켰다. 일대일로(一帶一路: One Belt, One Road)는 중앙 및 서부 아시아를 통해 중국과 유럽을 연결하는 ‘실크로드 경제 벨트(일대)’와 중국, 동남아, 중동·아프리카 및 유럽을 연결하는 ‘21세기 해상 실크로드(일로)’를 지칭한다. 한마디로, 육상과 해상 실크로드 선상에 있는 국가들을 철도, 도로 등의 육로와 항만을 이용하여 해로를 연결하는 것이다. 이 일대일로 전략에 필요한 자금을 지원하기 위해 경제적 제도인 AIB(아시아인프라투자은행)를 설립했다.

일대일로의 목표는 과거 융성했던 유라시아의 육상 및 해상 무역로를 중국을 중심으로 재건하는 것이다. 해당 지역의 인프라 개발 및 무역 활성화를 추구하며, 중앙아·동남아 등 국가 및 지역 경제협력을 강화할 뿐만 아니라 중국의 정치경제적·사회문화적 영향력을 확대하는 것이다. 또한, 2049년 완공을 목표로 하는 중앙 및 서부 아시아와 유럽, 아프리카를 고속철도로 연결하는 이 전략 구상은 2049년 건국 100주년을 향한 중국의 현대판 대장정으로 해석하기도 한다. 아시아의 성장 동력과 유럽의 시장 및 기술을 결합하여 하나의 유라시아경제권으로 통합하고 중국을 기점으로 약 65개국, 44억 명(세계 63%) 연결, 경제 규모 21조 달러(2경 3천조 원)로 세계 GDP의 60%, 수출의 24%를 올리겠다는 것이다.

일대일로가 어떻게 구상되고 구체화되었는지를 살펴보자면, 2013년 9월 중국 시진핑 주석이 중앙 아시아의 카자흐스탄에서 ‘실크로드 경제 벨트’ 건설과 같은 해 10월, 동남아의 인도네시아에서

‘21세기 해상 실크로드’ 건설과 AIB 설립을 ASEAN 국가들과 함께 추진할 것을 제안한 것에서 비롯된다. 2015년 2월 ‘일대일로 건설공작영도소조’ 설치와 더불어 국유기업·연구기관·대학 등을 연계하는 일대일로의 정책 네트워크를 구축했다. 이어 5월에는 일대일로 영도소조 조장인 장가오리(張高麗)가 6대 경제회랑(①중국-몽골-러시아 회랑, ②TCR 회랑, ③중국-중앙아시아-서아시아 회랑, ④중국-인도차이나 회랑, ⑤중국-파키스탄 회랑, ⑥방글라데시-중국-인도-미얀마 회랑)을 발표하였다. 또한 2015년 12월 영국·프랑스·독일·이탈리아 등 서유럽 국가들이 가입한 가운데 57개국을 회원으로 하는 AIB를 설립하였다. 그리고 2016년 3월 3일 개막된 양회에서 일대일로 계획을 공식적으로 추진하였다.

일대일로의 현황을 보면 육상의 일대 3개, 해상의 일로 2개로, 총 5개의 노선을 가진다. 인프라 건설은 특히 철도와 도로의 육상노선 건설에 더 중점을 두고 있다. 왜냐하면, 육상노선인 일대(One Belt)는 해상노선의 일로에 비해 인프라로 연결하였을 때, 지역개발 및 산업연관 파급효과와 경제적 이익이 크고, 노선상의 국가들과의 정치적 관계 또한 상대적으로 평화협력적이고 상호우호적이기 때문이다. 한편, 해상노선인 일로(One Road)는 거점 항구들을 연결하는 방식인데 항만 건설, 항로 연결, 통관절차 통일 등 소프트웨어 연결 측면이 강하다. 해상교역의 독립성과 물류서비스의 효율화를 확보하려면 무엇보다 항만운영권을 확보하는 것이 가장 중요한데, 중국은 이미 파키스탄, 스리랑카, 방글라데시, 그리스, 예멘, 탄자니아 등 일부 항구에 투자하여 운영권을 확보하였다. 최근 일대의 육상노선으로서 태국에 총 867km에 달하는 철도 네트워크를 건설하고 쌀 2백만 톤을 수입하기로 합의했다. 앙골라를 관통하는 철도를 최근 완료하였고, 현재는 나이로비 노선을 건설 중으로 조만간 아프리카 드림이 실현될 수도 있다고 보는 사람들도 적지 않다. 한편 중국 내에서 일대일로에 해당하는 핵심 지역의 16개 성은 주로 서부 지역에 위치한다. 왜냐하면 동부 연안 지역보다 서부 지역은 사회경제적으로 낙후되었고, 주변국이라 불리는 14개국과 국경을 접하고 있기 때문이다. 육상 실크로드는 신장위구르자치구에서 출발해 칭하이성, 산시성, 네이멍구자치구를 거쳐 지린성, 헤이룽장성까지 이어진다. 해상 실크로드는 장쑤성, 저장성, 푸젠성, 광둥성, 하이난성 등 동부 연안의 5개 행정구역을 포함하고 있다.

미국과 일본의 적극적인 반대에도 불구하고 AIB는 2016년 4월 초 인프라 건설 사업들을 발주하였다. 최초 사업들은 파키스탄, 타지키스탄, 카자흐스탄 등 중국의 접경국 위주로 발주되었고, 이어 2016년 9월 8개 인프라 개발 프로젝트에서는 인도, 인도네시아, 방글라데시, 미얀마 등 역시 중국의 우방국이자 접경국이 선정되었다. 현재 중국은 접경국과의 교통 운송 인프라 및 일대일로 현황을 살펴보면 다음과 같다. 중국을 기점으로 하는 중국 발(發) 국제철도, 총 16개가 확충되고 있는 중이다. 동북아시아의 북한 4개, 러시아 1개, 몽골 2개의 노선, 중앙아시아의 카자흐스탄 4개, 서남아시아의 파키스탄 1개의 노선 및 동남아시아의 미얀마 1개, 라오스 1개, 베트남 2개의 노선이 이에 해당한다. 국제고속도로는 북한 5개, 러시아 3개, 몽골 1개, 카자흐스탄 2개, 타지키스탄 1개, 파키스탄 1개, 미얀마 1개, 라오스 1개, 베트남 2개이다. 국제 송유관 및 가스관은 석유, 가스 등 천연자원 부국이자 접경국인 카자흐스탄, 러시아, 미얀마 3국과 개통하여 운행 중이다. 또한, 중국-파키스

탄 송유관, 중국-인도-이란 송유관, 제2차 중국-카자흐스탄 송유관 건설도 추진 중이다.

## 2. 일대일로의 지전략적 효과와 특징

시진핑 정부(2012~2022)의 일대일로 전략과 AIB 제도의 공통분모이자 핵심 사업은 철도, 도로, 항만 등의 인프라 건설이다. 이것을 중국이 주도하여 중앙아-동남아-아프리카 등 상대적으로 발달이 덜 된 국가에 대외원조 및 투자 방식으로 건설해 줌으로써, 개도국들의 경제를 부흥시킬 수 있다는 것이다. 그렇다면 중국은 왜 일대일로의 핵심 사업을 교통 운송 인프라 건설로 규정하고, 관련국들과 적극적으로 추진하는 것인가?

이러한 교통 운송 인프라 건설은 지전략적(geo-strategic) 의미와 효과를 지닌다. 여기서 ‘지전략’이란 지리전략적의 줄임말이다. 즉, 어떠한 전략 및 계획을 구상할 때 ‘지리적 위치와 이점’을 강조하여, 한 지점에서 점-선-면으로 확장되는 정치·경제·사회·문화 등의 효과와 의미를 염두에 두고 판을 짜는 것을 말한다. 따라서 지전략적인 개념은 지경학적(geo-political), 지정학적(geo-economic), 지문화적(geo-cultural) 측면을 모두 포함하고 있으므로 복합적이고, 다면적인 선상에서 그 실체를 분석해야 한다.

교통 운송 인프라 구축 사례를 통해 일대일로의 지전략적 효과와 함의, 그 실체를 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 일대일로는 단순한 교통 운송로 건설이 아닌 ‘공간지배 차원’의 전략이다. 중국은 이미 후진타오 체제(2002~2012)부터 카자흐스탄, 러시아, 미얀마 등의 접경국과 국제 송유관과 가스관을 개통하여 운행 중이고 카자흐스탄, 몽골, 북한, 러시아 등에 도로와 철도를 건설하였다. 그러나 현(現) 시진핑 체제는 이 접경국들을 중심으로 주변국 및 유럽까지 확장하여 교통 운송 인프라 건설에 필요한 자금과 투자를 AIB를 통해 적극적으로 지원하겠다는 것이다. 즉, 기존에는 에너지 및 천연자원 운송을 쉽게 하기 위한 경제적 이익의 수단으로 인프라를 건설했다면, 이제는 중국이 유라시아의 교통 운송 허브가 됨으로써 정치경제적, 사회문화적으로 영향력을 강화하기 위해 ‘공간지배전략 차원’으로 그 의미가 확대되었다는 뜻이다.

이러한 측면에서 보면 일대일로는 인프라 구축이라는 경제협력을 기반으로 정치외교 영향력을 강화하여 중국의 주변국을 흡수하기 위한 전략이다. 다음으로 일대일로는 시진핑 체제의 획기적인 대외전략이 아니라는 점이다. 다만 21세기 초 후진타오 정부 때부터 진행되어오던 인프라 건설이 재확대 및 재조명되어, 중국의 세계관과 신(新)중화질서를 국제사회에 본격적으로 가시화한 것뿐이다. 이미 진행됐던 인프라 구축 프로젝트를 더욱 강화하고 구체화한 것이라고 볼 수 있다.

둘째, 일대일로는 중국 국내에서 지역 간-도농 간-산업 간의 사회경제적 격차와 불균형을 해소하기 위한 변경지역 개발 및 지역 균형발전 전략이다. 일대일로는 중국 중서부에 대한 개방과 개발을 기반으로 한다. 2000년 초반 후진타오 정부가 추진해 온 서부대개발, 동북진흥전략 등의 변경지역 개발 정책의 중점사업도 역시 사회경제적 네트워크를 활성화 시키는 데 있어 기본적인 토대가 되는 교통 운송 인프라망 구축이었다. 이것은 시진핑 정부에서도 지속적인 국가의 핵심사업으로 계속

확충 및 확장 중이다. 왜냐하면 선부론(先富論, Getting Rich First)에 입각해 눈부신 경제발전과 현대화를 이룬 동부 연안 지역과 달리, 열악한 자연환경과 노후된 산업기반시설로 사회경제적으로 낙후된 동북-서북-서남 지역은 안정적인 사회통합과 지역균형발전을 위한 중국 정부의 백년대계(百年大計) 핵심과제이기 때문이다. 현재 육상의 실크로드 경제벨트와 연결지어 앞으로 경제 자원은 주로 충칭, 청두, 시안 등의 선도도시에 더욱 빠르게 집적될 것으로 보인다.

셋째, 일대일로는 중국의 산업구조 조정 및 새로운 경제성장 동력의 창출을 위한 전략이다. 중속 성장이라 불리는 신상태(新常态, New Normal) 시대를 맞고 있는 중국의 지속되는 디플레이션 압력의 원인은 과잉생산능력과 설비문제이다. 이 과잉생산능력은 철강, 시멘트, 건자재 등 인프라 관련 산업에서 특히 심각하다. 왜냐하면, 중국은 인프라 투자 위주로 성장을 해왔기 때문이다. 따라서 중국은 일대일로를 통하여 신흥국 및 해외에 철도, 발전소, 통신 등의 기술과 투자를 하여 중국 내의 잉여 생산력과 과잉설비 문제를 해결하겠다는 것이다. 이것은 약 30년간 유지해왔던 중국의 2차 산업구조를 주변의 개도국으로 이전시키고, 중국은 전면적으로 3차 서비스 산업구조 모델로 전환하겠다는 의미도 내포하고 있다. 바로 이러한 측면에서 일대일로는 국제사회로부터 비판을 받고 있는데 즉, 중국 내부의 경제적 문제를 외부로 전가하기 위한 것이라는 점과 신(新) 식민주의적 방식으로 자원과 시장을 확보하려는 한다는 점이다.

넷째, 일대일로는 조선족, 위구르족, 몽골족 등 소수민족의 정치사회적 안정과 통합 전략이다. 한족과 55개 소수민족으로 이루어진 중국은 민족분열을 경계하고 ‘하나의 중국원칙’을 고수한다. 연변조선족자치구와 네이멍구자치구, 신장위구르자치구 등 중국 소수민족들이 분포한 변경지역에는 인종, 언어, 종교적으로 그들의 뿌리가 되는 접경국인 북한, 몽골, 카자흐스탄 등이 있다. 중국 정부는 조선족과 북한을 연계하기 위해 철도, 도로, 항만을 근간으로 하는 ‘육로·항만·구역 일체화’ 건설을 이미 창지투개발, GTI(대두만강지역협력), 훈춘경제합작구, 동변도철도 복원 등으로 추진해 왔다. 마찬가지로 위구르족과 카자흐스탄을 연계하기 위하여 신장위구르자치구에 송유관·가스관 건설, 변경경제합작구, 수출가공구, 초국경공업구 건설 등 산업 기반시설을 확충 중이다. 이를 통해 대내적으로는 민족단결, 주권과 영토보존, 하나의 중국 원칙 등 내부통합과 체제안정을 실현하고, 대외적으로는 북한 및 한반도 그리고 카자흐스탄 및 중앙아시아 국가들이 내정간섭을 일으키는 잠재적 위협요소를 제거할 수 있다는 점이다.

다섯째, 일대일로는 ‘중국의 꿈(中國夢)’이라는 수사를 통해 중화민족의 부흥과 실크로드의 역사적 의미를 복원함으로써 중국문화와 정신적 가치를 전파하고자 하는 전략이다. 이것은 일대(一帶, One Belt)가 당나라의 비단길, 일로(一路, One Road)는 명나라의 바닷길을 차용한 것에서 알 수 있는데, 과거의 화려하고 번영했던 중국의 황금시대를 되찾겠다는 의지의 표현이다. 즉, 시진핑 정부는 21세기 신(新)중화질서와 중국의 세계관, 문화적 가치를 보급함으로써 중국공산당 지배의 정당성을 확보하고 대외적으로는 국가 이미지를 높이려는 것이다. 일대일로 관련 각 지역의 <13·5 계획>에서 나타난 가장 뚜렷한 특징 가운데 하나는 지방외교 분야인데 인문유대, 국제교류 기제 마련, 비즈니스·문화·관광 국제교류와 관련 핵심 내용을 보다 구체화하였다는 점이다.

여섯째, 일대일로는 국제금융의 위상 강화와 세계경제질서의 주도권 확대 전략이다. 중국은 교통 운송 인프라 건설자금을 지원하기 위해 중국은 4조 달러에 달하는 외환 보유액과 AIIB, 실크로드 기금 등의 금융기구를 운용하면서 관련국들에 대한 위안화 금융거래를 확장할 것이다. 이 말은 곧 기축통화인 미국의 달러를 중국의 위안화로 대체하고, 금융 대국으로 부상하여 미국 주도의 IMF(국제통화기금)와 WB(세계은행), ADB(아시아개발은행) 등을 재편하겠다는 의미이다. 중국은 주요 신흥국 및 개도국에 대해 인프라 건설의 경제적인 지원을 통해서 중국 주도의 경제협력체를 확립하고 위안화의 국제화, 과도한 보유 외환의 문제 해결, 국제금융기구 재편 등으로 중국 주도의 메가 경제권을 형성하겠다는 것이다.

일곱째, 일대일로는 지역 및 세계패권 경쟁에서 우위 선점과 주변 안보 전략이다. 중국은 지역적 차원에서 중앙아시아에서 ‘러시아’ 와 서남아시아에서 ‘인도’ 와 동남아 및 아태지역에서 ‘미국’ 과 지역 패권을 선점하기 위한 경쟁을 하고 있다. 또한 지구적 차원에서 미국과 함께 세계의 G2인 중국은 앞으로 미국과 국제정치경제질서 재편을 두고 경쟁이 불가피하다. 교통운송 인프라 구축은 주로 영토, 민족, 테러, 종교 등 접경안보 위기가 고조되고 있는 중국의 접경지역을 핵심 대상으로 하고 있다. 과거 구소련의 영토였던 ~스탄이라 불리는 중앙아시아의 국가들을 둘러싸고, 중국의 서진 정책과 러시아의 남하 정책의 경쟁은 불가피한 상태다. 파키스탄, 스리랑카, 방글라데시 등 서아시아의 국가들과 인도양의 해로를 놓고 인도와의 경쟁도 잠재하고 있다. 또한, 동북아-동남아는 물론 지구적 차원에서 중국의 신형대국관계와 미국의 아시아 회귀 및 재균형 정책의 대결, 대륙 세력인 팍스시니카와 해양 세력인 팍스아메리카의 대결, 미국 주도의 TPP(환태평양경제동반자협정)와 중국 주도의 RECP(동아시아역내포괄적경제동반자협정)·AIIB의 대결 등이 예상된다.

2009년 미국이 아시아 회귀 및 재균형 전략을 추진한 이후, 중국은 지속적으로 아태 지역에 군사력과 정치적 영향력을 강화하고 군사·경제적으로 자신을 견제하면서 압박하고 있다고 인식한다. 그래서 중국 입장에서 중앙아-동남아, 중동-아프리카, 유럽의 국가에 대한 정치경제적 선점과 포섭은 무엇보다 중요하다. 중국은 유라시아 대륙에 국제인프라를 건설함으로써 관련국과 우의를 다지면서 미국을 우회, 견제 및 고립하기 위한 전략으로 자신의 영향력을 강화하고자 하는 것이다. 영국, 독일, 이탈리아, 한국 등 미국의 우방국이 대거 참여한 일대일로 전략과 AIIB 제도는 중국의 힘을 실어주는 데 더욱 큰 역할을 할 것으로 보여진다.

이처럼 일대일로는 중국의 자원 확보, 소수민족의 안정화, 과잉설비문제 및 잉여생산능력 해소, 새로운 경제성장 동력 창출, 지역균형발전, 중국 주도의 메가 경제권 형성, 위안화의 국제화 추진, 주변 안보, 미국 견제, 21세기 신(新)중화질서 구축, 시진핑 체제의 중국외교 변화와 중국의 세계관, 과잉된 보유 외환 문제 해결, 세계경제질서 주도 등 정치·경제·군사·안보의 전략적 연계이다. 1978년 개혁개방, 2001년 WTO 가입에 이어 사실상 ‘3차 대외개방’ 이라고 볼 수 있는 일대일로는 중국 중심의 경제협력 유도를 매개로 하여 경제발전, 사회통합, 주변 안보, 통치안정 등 중국의 대내외적 목표들이 복합적으로 반영된 ‘국가대전략’ 인 것이다.

2016.11.11 게재

저작권자 © 제주평화연구원, 무단 전재 및 재배포 금지

