

동향과 분석

〈변화하는 국제정세와 우리의 대응 - 러시아편〉*

러시아의 신(新)동방정책과 동북아 지역정치

신범식

러시아 푸틴정부의 대외정책과 한·러관계 재도약

서동주

‘일대일로’ 전략과 한·중 협력방안

최수영

* 이번 12월호에는 변화하는 국제정세와 이에 따른 우리의 대응에 대해 고찰한 세 편(러시아 2편, 중국 1편)의 논문이 특별 수록됨.

‘일대일로’ 전략과 한·중 협력방안

최수영 | 한국경제연구원 초빙연구위원 | csy@keri.org

I. 서론

중국은 2013년 시진핑 주석이 제안한 ‘실크로드경제벨트’를 포함하는 ‘일대일로(一帶一路)’ 전략을 통해 유라시아 경제의 중심국으로 도약하려는 계획을 출범시키고 구체적인 실행조치를 추진 중이다. 한국은 ‘일대일로’ 전략에서 중앙아시아를 경유하는 육상실크로드 건설에 가장 큰 관심을 가지고 있다. 이것은 박근혜 정부의 아시아와 유럽을 하나의 대륙경제권 시장으로 통합하려는 구상인 ‘유라시아 이니셔티브’와 상통하기 때문이다.

‘일대일로’ 전략은 중국의 주변국들, 특히 ‘일대일로’의 연선국(沿線國)에게는 경제발전의 새로운 기회를 부여하고 있다. 한국의 경우 비록 ‘일대일로’의 선상에서는 벗어나 있지만, ‘일대일로’의 추진과정에서 연선국 인프라 건설 참여 및 유라시아 국제운송회랑 연결에 따른 수송시간의 단축 등을 통한 혜택을 예상할 수 있다. 더구나 ‘일대일로’는 한국의 ‘유라시아 이니셔티브’의 실현을 위해서 매우 중요하다.

이 글은 ‘일대일로’ 전략에 대한 한국과 중국의 협력방안을 다루고 있다. 따라서 기존에 발표된 ‘일대일로’ 전략과 관련된 내용들에 대해서는 상세하게 언급하지 않는다. II장에서는 ‘일대일로’ 전략과 실행 프로젝트에 대한 한국의 기대가 무엇인지를 살펴본다. III장에서는 ‘일대일로’ 추진과정에서 한국과 중국이 어떤 방향에서 협력해야 하는지를 생각해 본다. IV장에서는 ‘일대일로’ 전략을 위한 한·중 간 실행 사업을 제안하고 서술한다. 마지막 V장에는 본문의 내용이 요약되어 있다.

II. '일대일로'에 대한 한국의 기대

1. 연선국 인프라 건설시장 진출

한국은 '일대일로' 전략으로 추진되는 '육상실크로드 경제지대(一帶)' 연선국 인프라 개발사업에 큰 관심과 기대를 가지고 있다. 한국 기업의 연선국 인프라 건설시장 참여에 대한 관심은 철도·도로·항만 개발 등 기초 인프라(SOC)에만 국한되지 않는다. 한국은 원전, 석유·가스 개발, 통신설비, IT서비스 등 다양한 분야의 건설사업에서 연선국 진출을 기대한다.

'일대일로'의 핵심은 중국이 주변 아시아 국가들과 협력해 역내 경제를 활성화하고 상생 발전을 이루는 것이다. 중국은 '일대일로'를 통해 중앙아시아를 비롯한 연선국들의 교통·물류망 확충으로 역내 국가들과의 교역이 활발해지면서 중서부 내륙지방의 빠른 경제성장을 기대한다. 중속성장인 신장태이(新常态, New Normal)에 들어선 중국에 '일대일로' 프로젝트는 경제성장의 버팀목이자 필요한 수단이다.

이런 '일대일로' 전략에서 가장 중요한 부분은 중앙아시아와 동남아시아 지역에 철도·도로·항만 등 대규모 인프라 건설사업을 추진하고 이들 인프라를 상호 연계하는 것이다. 그렇지만 아시아 지역은 인프라 개발수요는 높지만 이를 뒷받침할 자금조달은 매우 어려운 실정이다. 역내 인프라 투자수요는 연간 7,475억달러에 이르나 실제로 2013년 아시아개발은행(ADB)의 역내 투자금액은 210억달러에 불과하였다.¹⁾ ADB, 세계은행 등 기존의 국제금융기구를 통한 자금조달은 아시아 인프라 투자수요에 턱없이 부족해 역내 인프라 건설은 진전이 매우 더딘 상태였다.

'일대일로' 프로젝트가 가동됨에 따라 열악한 아시아 지역 인프라 건설에 대한 투자가 크게 늘어날 전망이다. '일대일로' 건설의 우선 분야는 아시아 각 지역 및 아시아, 유럽, 아프리카를 잇는 인프라 네트워크 건설이기 때문이다. '일대일로' 전략에 따라 기초 인프라를 건설하는 데 1조 400억위안이 소요될 것으로 추산된다. '일대일로' 프로젝트에 필요한 재원은 아시아인프라투자은행(AIIB)뿐만 아니라 신개발은행(NDB) 등을 통해 조달이 가능하다. AIIB는 아시아 개발도상국의 인프라 건설투자 지원을 목적으로 설립되었고, 사실상 '일대일로' 프로젝트의 재원조달 창구 역할을 담당할 것이다.

1) 이봉걸, 「중국의 꿈(中國夢) 일대일로 프로젝트 현황과 영향」, 『Trade Focus』, Vol. 14, No. 16, 2015. 5, p.17.

‘일대일로’의 추진으로 아시아 지역 인프라에 대한 본격적 개발과 함께 한국 기업의 아시아 인프라 건설시장에 대한 진출기회도 확대되었다. 한국의 건설 및 엔지니어링 기업은 해외 인프라 건설부문에서의 풍부한 경험, 높은 기술력, 수많은 수주실적 등 세계 수준의 경쟁력을 확보하고 있는 것으로 평가된다. 이런 한국 기업의 강점은 ‘일대일로’ 프로젝트로 진행되는 연선국 인프라 건설사업에의 참여 가능성을 높이는 요인이다. 한국 기업은 중국의 ‘일대일로’ 추진으로 해외 인프라 건설사업 지역을 기존 중동지역뿐만 아니라 신흥시장인 중앙아시아 지역으로 확장할 수 있는 계기를 마련하였다.

2. 유라시아 국가와의 교역 확대

한국은 중국의 ‘일대일로’ 전략 추진으로 유라시아 국가와의 교역 확대를 기대한다. 한국은 무역이 발달한 국가로서 중국의 육상실크로드 건설을 통해 유라시아 국가들과의 국제무역 발전에 유리한 여건 마련이 가능하다. 한국 상품의 유럽 수출은 육상실크로드의 주요 축인 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 연결되는 국제운송로를 통해 수송시간을 단축할 수 있어 경쟁력이 향상된다. 중앙아시아 지역과의 교역에 있어서도 역내 인프라 확충과 이에 따른 연선국의 경제발전으로 한국과의 교역이 증가할 것이다.

‘일대일로’에 따른 아시아-유럽 대륙교의 개통은 한국 제품의 유럽 수출환경을 개선하는 편리한 통로이다. 무엇보다도 유럽으로의 수출은 기존의 해상수송에 비해 중앙아시아를 통과하는 유라시아 대륙교를 이용함으로써 1주일 이상 수송시간을 단축할 수 있게 된다. ‘일대일로’의 신로드맵에 따르면 육상실크로드 3개 노선 중 북쪽 라인(중국-중앙아시아-러시아-유럽)과 중앙 라인(중국-중앙아시아-서아시아-페르시아만-지중해)을 통해 유럽에 도달할 수 있다. 최근 충칭(重慶) 시는 유럽으로 직통하는 전용열차를 개통해 운송시간을 단축하고 운송원가를 대폭 인하하였다. 중국 항구도시 련윈강(連雲港)을 통해 유럽으로 연결할 경우 기존 해상운수보다 더욱 뛰어난 경쟁력을 갖출 수 있다.

중국은 ‘일대일로’ 전략에 따라 주변 개발도상국에 대한 과감한 물류인프라 투자를 진행할 것이다. 이것은 중국에 성장동력을 제공하고, 역내 국가에는 부족한 전력·교통·통신 등 인프라 확충을 통해 경제발전과 활성화에 크게 기여하게 된다. 주변 아시아 개발도상국의 인프라 개선은 중장기적으로 해당 국가의 경제성장뿐 아니라 소비수요를 확대해 이들 국가에 대한 중국의 수출 증가로 이어지게 된다.

이와 같이 '일대일로' 연선국의 인프라 개선 및 경제성장으로 중국과 주변국 간의 무역이 크게 확대될 것이다. 중국과 '일대일로' 주변국 간 무역규모는 향후 10년간 2.5배 정도 증가할 것으로 예상할 수 있다.²⁾ 이런 중국의 아시아 주변 국가와의 무역 증대는 한·중 무역 증대를 가져올 것이다. 중국의 수출품 중 상당수는 원자재와 부품을 한국에서 조달하거나 중국 내 한국 기업에서 공급받아 생산되기 때문이다.

한국과 '일대일로' 연선국 간 무역 확대는 '일대일로'에 따른 연선국 인프라 개선에서 출발한다. 연선국 중에서 중앙아시아 국가들은 경제발전 수준이 비교적 낮아 한국과는 수직분업을 통한 경제협력이 용이한 국가이다. 따라서 운수 여건이 개선될 경우 한국은 이들 국가에 대한 공업제품 수출이 유리해진다. 반면, 중앙아시아 국가들은 농업 여건이 탁월하고 광산자원이 풍부해 한국의 투자와 개발을 통해 농산품과 광산물의 수출능력을 함양할 수 있다. '일대일로'는 한국과 중앙아시아 국가 간 무역에서 상호 호혜적(win-win) 효과를 발휘하게 만든다.

3. 동북아시아 협력 증진

'일대일로' 전략은 역내 경제협력을 통해 관련 국가들이 발전을 이루고, 이와 함께 역내 안정과 세계 평화 증진을 추구한다. 이런 점에서 '일대일로' 전략에 대한 한국의 기대는 자연스럽게 한반도의 안정 및 동북아 협력 증진에 기여할 것이란 점에 모아진다.

중국의 '일대일로'에 따른 국제운송회랑 건설 및 확충은 한국이 한반도-동북아-유라시아 대륙으로의 접근성과 연계성을 강화하는 데 도움을 준다. 동시에 중국의 동북3성 및 접경 북한과 러시아 극동지역의 발전 잠재력을 높여준다. 동북아 지역에서 '일대일로' 전략은 낙후지역 개발과 신성장동력 발굴, 초국경 개발, 한반도 긴장 완화 및 동북아 협력 증진을 위해 반드시 필요하다.

동북아 지역에는 역내 개발과 번영을 가로막는 북한이라는 변수가 존재한다. 지금 북한과 중국은 과거 어느 때보다 소원한 관계에 놓여 있다. 2013년 북한이 제3차 핵실험을 감행하자 중국은 유엔의 대북제재 결의에 찬성하고 대북제재에 동참하였다. 이후 북·중 간에 진행되어 왔던 북한 나선지대 개발을 포함한 양국 경제협력사업은 추진동력을 상실하고 답보상태에 머물러 있다. 다행스럽게도 최근 북한 당창건 70주년 기념식에 중국 상무위원이 참석해 김정은 제1위원장과 회동함으로써 양국 관계 개선의 돌파구가 마련되고 있다.

2) 시진핑 주석은 보아오(博愛) 포럼에서 10년 내 중국과 '일대일로' 주변 국가와의 연간 무역규모가 2조 5천억달러를 상회할 것이라고 밝힌 바 있고, 선단양(沈丹揚) 상무부 대변인은 2015년 1분기 중국 '일대일로' 주변국 무역규모는 2,360억달러로 중국 전체 무역총액의 26%를 차지한다고 하였다. 이를 근거로 한 추정이다. 이봉걸(2015).

동북아 협력과 안정에서 가장 중요한 요소라 할 수 있는 남북관계는 연이은 북한의 도발로 최악의 상황에 처해 있다. 현재 남북관계는 북한의 군사 도발, 핵실험 및 장거리 미사일 발사 등으로 경색국면이 이어져 남북 교류협력이 시작된 이래 가장 후퇴한 시기를 맞고 있다. 그렇지만 2015년 북한의 목함지뢰 도발 이후 남북 당국이 고위급 접촉을 통해 '8·25 합의'를 이끌어냄에 따라 남북관계에도 청신호가 들어왔다. 이에 따라 '5·24 조치'로 중단된 남북경협 재개에 대한 기대감이 상승하고 있으나 여전히 남북관계는 예측할 수 없을 정도로 불투명한 실정이다.

북·중 관계와 남북관계의 개선 없이는 한반도와 동북아 지역에서의 협력과 번영은 매우 어려울 것이다. 이것은 북한의 참여나 호응 없이는 동북아 역내 경제 및 안보 협력이 사실상 불가능함을 의미한다. 따라서 현재와 같은 동북아 정세 및 남북관계 경색 국면을 타파할 수 있는 실현 가능성 있는 대안이 조속히 마련되어야 한다. 북한 핵문제 및 경제난을 동시에 해결할 수 있는 한·중 협력의 해법이 절실히 요구되는 상황이다. '일대일로' 전략은 북한이 동북아 협력과 안정에 참여할 수 있는 기회를 제공한다고 할 수 있다. 이런 점에서 북한이 AIBB 회원국으로의 참가를 신청한 점에 주목할 필요가 있다.

'일대일로' 전략에서 동북아의 비중은 타 지역에 비해 낮은 것으로 보인다. 이것은 '일대일로'의 사업에 참여하는 18개 성 중에 동북3성이 포함되어 있지만 육상실크로드는 중국 서부지역으로 향하고 있어 사실상 동북아 지역은 육상실크로드의 메인 라인에서 벗어나 있기 때문이다. '일대일로' 전략이 완성되기 위해서는 육상실크로드의 주축이 서부지역이라 하더라도 이것이 동북부 지역으로 연장되어야 한다. 이렇게 되면 '일대일로'의 동북아 협력과 안정에 대한 긍정적인 영향력은 배가될 것이다.

한국의 AIBB 참여는 중국의 '일대일로' 전략하에서 북한경제 개발 및 한반도 안정을 도모하겠다는 명분도 가지고 있다. 이런 기대에 대한 실현 가능성은 북·중 관계가 과거 수준으로 회복되면 높아질 것이 분명하다. '일대일로'를 통해 북·중 경제교류 확대 및 양국 접경지역에서의 에너지·교통·물류 인프라 구축사업에 북한의 참여를 이끌어낼 수 있을 것이다. 이것은 한국이 기대하는 동북아 협력 증진으로 이어져 한·중 협력으로 유라시아 연결인프라 구축의 조기 실현을 추동하는 힘으로 작용할 것이다.

Ⅲ. '일대일로'와 한·중 협력방향

1. '일대일로'와 '유라시아 이니셔티브' 연계

박근혜 정부는 2013년 10월 '유라시아 이니셔티브'를 발표하였다. '유라시아 이니셔티브'는 유라시아 역내 국가 간 경제협력을 통해 경제 활성화 및 일자리 창출의 기반을 만들고, 유라시아 국가와 협력해 북한을 개방으로 이끌어 한반도 긴장 완화 및 통일 기반을 구축한다는 구상이다. 이를 위해 '실크로드 익스프레스(Silk Road Express: SRX)' 실현, 북극항로 개발을 통한 유라시아 해상 연계, 전력·가스·송유관 등 에너지 네트워크 구축이 포함되었다.

'일대일로'와 '유라시아 이니셔티브'는 아시아와 유럽을 연결해 연선국의 공동번영을 이룩하고자 하는 비전을 제시하고 있다. 이들 구상은 모두 인프라 확충과 연결을 통해 유라시아 국가 간 상품, 서비스 등의 흐름을 원활하게 함으로써 무역을 증진하고 경제협력을 한 차원 높은 단계로 발전시키고자 한다. 특히 인프라 건설사업에 중점을 두고 있기 때문에 실현 가능성이 상대적으로 높다고 할 수 있다.

'일대일로'와 '유라시아 이니셔티브'는 아시아 지역 국가들과 유럽 지역 국가들을 운송망과 에너지공급망 등을 통해 연결하는 것을 목표로 하고 있다. 따라서 두 구상의 대상 지역이 대체로 겹치고 있어 연결선 또한 유사하게 나타난다. 다만, 연결선의 핵심인 중국-중앙아시아-유럽을 잇는 국제운송회랑 연결사업에서 '일대일로'의 육상실크로드가 중앙아시아에 중점을 두고 있다면 '유라시아 이니셔티브'는 동북아시아에 방점을 두고 있다는 차이가 있다.

이와 같이 '일대일로'와 '유라시아 이니셔티브'는 유라시아 역내 인프라 건설 및 연계를 통해 역내 국가의 공동발전을 추구한다는 점에서 상통한다. '유라시아 이니셔티브'의 핵심인 SRX는 한반도중단철도(TKR)를 시베리아횡단철도(TSR) 및 중국횡단철도(TCR) 등 대륙 철도와 연결하여 한국이 부산-북한-중국-러시아-중앙아시아-유럽으로 이어지는 국제운송 회랑을 구축함으로써 유라시아 경제권 활성화를 촉진하려는 것이다.

SRX는 한국이 유라시아 물류네트워크의 시발점인 동시에 중착점이라는 전제하에서 추진되어야 한다는 점에서 해양과 대륙으로의 접근성과 연계성이 강화되어야 한다. 이런 전제에도 불구하고 SRX는 북한을 통과해야 한다는 점에서 북한 핵문제와 같은 북한 문제의 근본적인 해결 없이는 불가능하다. 그렇지만 북·중 접경지역에서 중국의 고속철도 건설사업이 진행되어 왔듯이 중국은 이 사업을 '일대일로'의 연장선상에서 '유라시아 고속철도망 계획'의 하나로

고려하고 있다. 이것은 ‘유라시아 이니셔티브’가 중국을 배제하거나, 북한을 우회해서는 결코 성공할 수 없음을 의미한다.³⁾ SRX의 성공을 위해서는 한·중 협력이 매우 중요하다.

‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’는 그 지향하는 목표나 수단에 있어서 많은 유사성을 띠고 있다. 따라서 한·중은 두 구상의 실현을 위해 긴밀히 협력할 수 있는 여지가 크고, 양국 협력을 통해 시너지 효과를 발휘할 수 있을 것이다. 동북아 경제협력과 역내 평화 증진을 위해서도 ‘일대일로’ 전략과 ‘유라시아 이니셔티브’는 접점을 찾아 한·중 협력으로 추진되어야 한다.

한국과 중국은 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 연계방안 마련을 위해 적극 노력해야 한다. 구상에 대한 구체적인 프로젝트, 실행 방안 및 로드맵 등을 양국이 공유해야 한다. 이미 제20차 한·중 경제협력 종합점검회의(2014. 4)에서 양국은 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 간 공통분모가 있다고 보고 이를 상호 연계하는 방안을 모색하기 위한 연구에 합의한 바 있다. 양 구상에 대한 연계를 논의하기 위한 대형 학술회의(중국 국제문제연구원-한국 대외경제정책연구원, 2015. 7)가 개최되기도 하였다. 한·중 정상회담(2015. 9. 3)에서는 양 구상에 대한 협력방안을 공동으로 모색하기로 하였다.

2. 연선국 개발 시 공생 강구

‘일대일로’ 프로젝트로 중국과 실크로드 연선국 간 경제교류는 빠르게 성장할 것이다. 이런 경제교류의 확대는 중국의 연선국 지역에 대한 대규모 투자 및 이들 국가에 대한 중국의 상품 수출을 이끌 것이다. 중국-아시아를 연결하는 교통·물류 시스템의 개선·확충으로 중국의 연선국 진출에 따른 영향력도 확대될 것이다. ‘일대일로’는 한국에도 연선국 지역 인프라 건설 참여와 시장 진출의 기회를 제공하지만, 동시에 이 지역에서 중국과의 치열한 경쟁을 예고한다.

연선국, 특히 중앙아시아 국가 인프라 건설사업에서 한국과 중국은 과당경쟁을 지양하고 상호 공생을 모색해야 한다. 이것은 양국이 연선국 인프라 건설과 관련해 각국이 지닌 강점을 충분히 발휘하고, 비교우위에 있는 분야에 집중함으로써 상당 수준에서 달성 가능하다. 한국이 중앙아시아 지역의 철도망 건설 프로젝트에 참여할 가능성은 중국에 비해 자금력, 지리적 인접성 등에서 열세임을 고려한다면 낮아진다. 이런 점을 감안해 한국은 ‘일대일로’ 실현을 위해 한·중 협력 차원에서 대형 인프라 건설사업에서 중국과의 경쟁구도에서 벗어나는

3) 원동욱, 「중국의 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’: 한중 협력을 위한 제언」, 『수는 북한경제』, 2015 가을호, p.26.

것이 바람직할 수 있다.

한국은 비교우위에 있는 분야에서 연선국, 중앙아시아 국가들에 대한 개발협력에 적극 참여해야 한다. 이들 지역에서 한국은 교통인프라 건설분야보다 오히려 물류단지, 물류네트워크 시스템 건설 등의 분야에서 상대적으로 강점을 지녔다고 할 수 있다. 한국은 ODA 분야의 전자통관시스템 등에서 비교우위를 지닌 것으로 평가받고 있다. 한국과 중국은 연선국 개발 시 건설분야 등에서 역할을 분담해 참여함으로써 상호 경쟁에서 발생하는 소모적 비용을 줄일 수 있고 연선국 인프라 개발도 효율적으로 진행할 수 있을 것이다.⁴⁾

연선국 개발 시 한·중 양국 기업은 협력을 통해 공동개발을 추진함으로써 양측 수요를 만족하고 개발에 따르는 위험 부담을 줄일 수 있다. 한·중 양국의 경제구조하에서 양국은 에너지와 원자재 등에 대해 유사한 수요를 가지고 있다. 이런 수요에 대처하기 위해 연선국의 에너지·자원을 공동 개발과 투자로 확보한다면 양국은 이익을 공유할 수 있을 것이다. 동시에 이런 협력방식을 통해 양국은 에너지·자원 개발에 따르는 위험 대처능력을 증강할 수 있다. 미얀마 차우크푸에서의 천연가스사업 공동건설은 한·중 기업의 해외 공동 개발 성공 사례의 하나이다.

한·중 협력의 연선국 개발 지원 및 협력으로 '일대일로'의 원활한 추진을 담보받을 수 있다. '일대일로'를 통해 연선국 경제가 발전하고 여기에 참여하는 중국과 한국 등도 경제적 편익을 얻게 된다. '일대일로'에서 발생하는 경제적 이익에만 양국이 몰입한다면 '일대일로' 추진의 의미는 퇴색한다. 한국과 중국은 '일대일로'의 원활한 추진을 위해 연선국의 생활·주거·의료·보건 분야의 환경이 개선될 수 있도록 지원·협력 사업을 공동으로 추진할 필요가 있다.

3. 교통·물류 네트워크·인프라 강화

'일대일로' 전략의 육상실�크로드는 '유라시아 이니셔티브'의 SRX와 장기적으로 연계될 것이다. 그러나 육상실�크로드와 SRX의 연계 이전이라도 한국과 중국은 '일대일로' 전략하에서 추진되고 있는 동북아 지역을 포함한 육상실�크로드의 국제운송회랑을 적극 활용할 수 있어야 한다. 이를 위해 한·중 양국은 일대일로의 성과로 예상되는 양국 물동량 증가, 연선국 및 유라시아 국가와의 교역 확대에 대처해야 한다.

4) 최필수, 「중국의 일대일로 전략 활용사례와 우리나라 대응」, 『중국의 신실�크로드 전략(일대일로)과 한국의 선택』, 한국해양수산개발원-대한상공회의소 주최 세미나(2015. 6. 9) 요약문 참조.

한·중 양국은 ‘일대일로’에 따른 물동량을 효율적으로 처리하기 위해 교통·물류 분야에서 긴밀하게 협력해야 한다. 양국이 교통물류사업에서 성공하기 위해서는 이 분야의 네트워크와 인프라가 강화되어야 한다. 구체적으로 ‘일대일로’ 육상실�크로드 중 한국의 활용도가 높은 라인(구간)에서 풍부한 물동량 확보를 전제로 다음과 같은 교통물류체계가 갖추어져야 한다. 양국은 경쟁력 있는 운임구조, 빠른 수송시간, 신속하고 투명한 통관절차, 풍부하고 다양한 교통·물류 인프라 확보를 위해 협력해야 한다.⁵⁾

중국은 북한과의 협력을 통해 개발 중인 나진항을 적극 활용할 수 있도록 양국 접경지역의 교통·물류 인프라를 개선·확충해야 한다. 한국은 중국이 추진하는 북한 나선지대 내 교통·물류 인프라 확충사업에 동참할 수 있을 것이다. 한국은 나선지역을 통과하는 양국 물동량이 확보될 수 있도록 동북3성 지역과의 경제협력을 확대하는 것이 중요하다. 이런 양국의 협력으로 ‘일대일로’ 전략의 육상실�크로드와 ‘유라시아 이니셔티브’의 SRX의 연결을 앞당길 수 있을 것으로 기대한다.

한편, ‘일대일로’에 따라 늘어나는 물동량의 대부분을 담당할 것으로 예상되는 한·중 간 교역루트에서 양국 협력을 통한 교통·물류 인프라·네트워크에서의 변화가 필요하다. 무엇보다도 한국에서 출발해 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 향하는 물동량을 처리하기 위해서는 새로운 방식의 운송수단이 도입되어야 한다. ‘일대일로’를 계기로 한·중 열차페리와 같은 운송수단의 조기 도입이 적극 검토되어야 한다.

4. 남·북·중 3국 협력 모색

‘일대일로’ 전략에 따른 국제운송회랑 구축은 중국 동북지역과 한반도 북부지역이 연결될 때 어느 정도 완전한 형태를 갖춘 것으로 평가할 수 있다. 북한지역이 동북아 국제운송회랑과 연결되지 않을 경우 동북3성의 물류 흐름은 해양으로 나아가지 못하고 대륙에서 끝나게 된다. 더구나 ‘유라시아 이니셔티브’의 SRX는 반드시 북한을 통과하면서 한반도 남쪽이 시종점이 되어야 완성될 수 있는 것이다. 이런 점에서 ‘일대일로’ 전략과 ‘유라시아 이니셔티브’는 관련국 양자 및 3국 협력을 촉구하고 있다.

동북아에서 ‘일대일로’의 추진은 기본적으로 남·북·중 3국의 양자 관계가 순탄할 때 탄력을 받을 것이다. 한반도를 둘러싼 양자 사이에서 한·중 관계가 가장 안정적이라면

5) 나희승, 「중국의 일대일로(一帶一路)를 활용한 교통물류활용 및 진출방안」, 『중국의 일대일로 정책 활용 전략』, 한국무역협회 세미나 발표자료, 2015. 5. 20, p.32.

남북관계는 가장 불안정하다고 할 수 있다. 중국은 자국과 지리적으로 인접한 한반도의 안정을 위해 노력해 왔고, 동북3성 지역의 발전을 위해 두만강 하구에서의 국제협력과 북한 나선지대 개발에도 적극 나서고 있다. 한반도 안정과 동북아 협력을 위한 중국의 역할이 남북관계를 안정적으로 바꿀 수 있도록 역량을 발휘해야 한다.

최근 중국 4대 발전 공간 중 하나인 동북지역은 '일대일로' 전략과의 연계를 위해 중앙정부와 세부 계획을 추진 중이다. 동북지역 성들은 이미 가동 중인 창지투(长吉图)개발구, 라오닝(辽宁) 해양경제구 등을 계획대로 추진하기 위해서는 중앙정부의 자원 유치와 협력이 필요하다. 한국은 '일대일로' 전략의 연장선상에서 동북지역 개발계획이 성공적으로 추진될 수 있도록 협력함으로써 '유라시아 이니셔티브' 실현에 대한 중국의 협력을 이끌어낼 수 있을 것이다.

'유라시아 이니셔티브'는 현실적으로 남북관계의 개선과 진전이 전제되지 않고서는 불가능하다. 중국은 '유라시아 이니셔티브'에 대해 직접적인 이해관계를 가지고 있으나,⁶⁾ 남북 사이에서는 중립적인 입장이라 할 수 있다. 따라서 한국은 동북지역에서의 '일대일로' 전략 추진에 적극 호응하면서 '유라시아 이니셔티브' 실현을 제약하는 남북 양자 관계의 불안정을 타파하기 위해 중국과의 협력을 강화해야 할 것이다.

양자 관계의 틀 속에서 남북관계의 불안정성 극복 및 한반도의 안정 추구는 분명히 한계가 있다. 이런 제약에서 벗어나기 위해서는 남·북·중 3국 관계의 다자 구도 속에서 해법을 찾아야 할 것이다. 3자 구도에서 동북아의 협력 증진과 평화 구축을 위한 북한의 참여를 이끌어내는 것이 상대적으로 용이하기 때문이다. 특히 '일대일로' 전략과 '유라시아 이니셔티브'의 동북아 인프라 연결사업의 구체화를 위해서는 반드시 3국 협력체제가 가동되어야 한다.

IV. '일대일로'와 한·중 협력사업

1. 동북아 고속철도망 시범사업

'유라시아 이니셔티브'의 핵심 사업은 TKR과 대륙철도의 연결을 기본축으로 하는 SRX의 건설이다. 그러나 현재의 남북관계 및 동북아 안보환경하에서 '유라시아 이니셔티브'의 추진동력은 사실상 상실한 상태이다. 따라서 '일대일로'의 틀 안에서 실크로드 경제벨트와 SRX의

6) 최필수, 「중국의 一帶一路 정책 개요」, 2015. 5. 20, p.62.

연계를 위하여 우선 중국 동북지역과 북한의 연결을 시도해 볼 수 있을 것이다. 이를 토대로 장기적으로는 TKR과 중국 경유의 대륙철도를 연결하지는 것이다.

중국과 북한을 연결하는 동북아 고속철도망 시범사업의 대상 구간은 훈춘과 나진이다. 양국은 나진-훈춘 프로젝트를 공동으로 추진 중에 있으며, 이 사업에는 나진-훈춘 고속도로 개보수가 포함되어 있다. 이처럼 중국과 북한은 도로·철도 등 교통인프라 사업을 추진하고 있고, 검토 중인 사업에는 고속철도, 고속도로 건설이 포함되어 있다.⁷⁾ 중국 훈춘에는 이미 고속철도망이 구비되어 있어 북한과 연결된다면 활용도는 크게 증가할 것이다. 따라서 훈춘-나진 구간을 고속철도망으로 연결하는 사업을 동북아 국제운송회랑 구축의 일환으로 AIIB 시범사업(pilot project)으로 추진할 수 있을 것이다. 이 시범사업은 '일대일로' 전략의 '유라시아 고속철도망 계획'에 포함되지 않은 동북아 고속철도망을 SRX 구상으로 보완한다는 의미도 지닌다.

장기적으로 SRX 구상의 실현을 위해서는 TKR과 TCR 등 대륙철도와의 연결이 필수적이다. 한국과 중국은 각각 북한과 한반도 서부축의 철도·도로 연결계획에 합의한 바 있다. 중국은 북한과의 연결을 전제로 신의주-평양-개성 구간에 대한 고속철도 및 고속도로 건설계약을 체결하였고, 한국은 '10·4' 정상회담에서 서울-평양 구간의 철도 개보수와 고속도로 신설에 합의한 바 있다. 따라서 한·중 양국은 평양을 기점으로 남쪽 구간은 한국이, 북쪽 구간은 중국이 전담하여 건설할 수 있을 것이다.

동북아 고속철도망 연결사업이 AIIB의 자금지원을 받아 시범사업으로 추진되기 위해서는 북한이 AIIB에 가입해야 한다. 북한의 AIIB 회원국으로의 참여 및 고속철도망 건설자금을 AIIB로부터 획득하는 과정에서 한·중 양국의 협력은 매우 중요하다. 중국은 북한의 AIIB 일반 회원국으로의 가입을 허용해야 한다. 또한 중국은 북한을 설득해 한국이 국제철도협력기구(OSJD)의 정회원으로 가입할 수 있도록 지원해야 한다.⁸⁾

2. 연선국 생활환경 개선사업

중국은 '일대일로'를 추진하면서부터 이것이 주변국에 대한 공세적인 전략이 아님을 꾸준히 역설해 왔다. 2015년 3월 28일에 개최된 보아오(博鰲) 아시아포럼 개막 연설에서 시진핑(習近平) 주석은 '일대일로는 중국의 독주(獨奏)가 아닌 관련국들과의 합창(合唱)'임을 강조하였다.

7) 북한의 국가경제개발위원회와 중국의 상지관군투자유한공사는 신의주-평양-개성 고속철도 및 고속도로 건설에 관한 계약을 체결(2014. 2. 24)한 바 있고, 룡징(龍井)시 신하-북한 청진 간 고속도로 신설이 논의 중이다. 정성삼, 「중국의 일대일로 추진계획 및 시사점」, 『세계 에너지시장 인사이트』, 제15-16호, 2015. 5. 1. p.10.

8) 한국이 국제철도협력기구(OSJD)의 정회원이 되기 위해서는 28개 정회원국 만장일치의 찬성이 필요하나 북한이 한국의 가입에 반대하고 있다.

포럼에서 발표된 '일대일로'에 대한 세부 실행규칙인 <실크로드경제벨트와 21세기 해상실크로드의 비전 및 행동>에서도 '일대일로'는 참여국들이 함께 만드는 호혜적인 경제공동체를 추구함을 거듭 밝히고 있다.

실제로 중국의 '일대일로' 전략은 타국에 대한 내정 간섭이나 정치·경제적 패권 추구를 배제함으로써 연선국들의 호응과 지지를 얻고 있는 것으로 보인다. 하지만 '일대일로' 전략을 중국판 '마셜정책'이라 여기는 주변국들의 곱지 않은 시선도 여전히 존재한다. 이 전략을 뒷받침하기 위해 중국이 AIB 설립을 주도하자 국제사회는 중국의 역내 영향력 확대에 대해 우려를 표명하고 있다.⁹⁾

중국은 '일대일로'에 대한 연선국의 호응을 유지하고, 주변국의 의구심과 경계심을 해소할 필요가 있다. '일대일로'를 통해 중국과 관련국이 경제적 혜택을 함께 누리게 될 것이다. 이 경우 중국이 경제적 과실의 일부를 연선국 생활환경 개선 등 여러 형태의 사업을 통해 되돌려 줌으로써 중국은 '일대일로'에 대한 부정적 인식과 시각에서 벗어날 수 있을 것이다. 즉, 중국은 '일대일로' 전략의 핵심 프로젝트인 인프라 건설과 함께 연선국의 다양한 분야에서의 개선과 발전을 위한 지원사업을 추진함으로써 상생발전을 이루는 계기로 삼을 수 있다.

이런 사업에는 한국에 인프라 건설 참여기회를 제공하고 새로운 신흥시장으로 부상하는 연선국으로부터의 경제적 이익을 예상하는 한국도 동참할 수 있을 것이다. 한국은 '일대일로'를 계기로 연선국과 관계 발전 필요성이 더욱 높아졌다. 한·중 양국은 공동으로 인프라 개발 및 연결의 혜택에서 소외된 연선국 지역사회와 농촌을 대상으로 생활·주거·보건·의료 환경분야의 개선사업을 추진할 수 있다. 연선국이 선호하는 분야에서 우선적으로 지원사업을 공동으로 벌여나가는 것이다. 구체적인 사업내용은 대상 국가 및 지역에 따라 달라질 수 있으나 사업방식은 중국이 지리적 강점을 활용해 물자와 자재 등을 제공하고, 한국은 기술, 교육훈련, 노하우 전수 등을 상정할 수 있다.

연선국 환경 개선사업을 한국의 '새마을운동'과 접목해 발전시키면 연선국 농촌 현대화 및 농업경쟁력 향상에 도움을 줄 수 있다.¹⁰⁾ 이 운동은 농촌개발의 모델로서 세계적으로 긍정적인 평가를 받고 있다. 유엔은 새마을운동을 바탕으로 한 '새천년마을계획'이라는 아프리카의 빈곤퇴치 프로그램을 추진할 만큼 이 운동에 관심을 보이고 있다. 한국과 중국이 공동으로 연선국 농촌개발 협력사업을 추진할 경우 '일대일로'에 따르는 중국에 대한 경계와 우려는

9) 신중호, 「중국 일대일로 전략의 한반도에 대한 함의」, 통일연구원 Online Series CO 15-20, 2015. 8. 12, p.1.

10) 새마을운동은 1970년대 초 대한민국 농촌의 현대화를 위해 시작되어 범국가적으로 시행된 운동이다. 새마을운동은 74개국으로 수출되었고, 이 운동을 배우겠다는 해외 지도자들의 한국 방문도 끊이지 않고 있다. 새마을운동기록물은 유네스코 세계기록유산으로 등재가 결정(2013. 6. 18)되었다.

사라지게 될 것이다.

3. 한·중 열차페리 도입

‘일대일로’의 육상실�크로드는 한국과 중국, 중앙아시아 및 유럽과의 교역 확대를 가져온다. 더구나 한·중 FTA가 체결됨에 따라 한·중 간 무역 확대는 더욱 크게 늘어날 전망이다. 따라서 한국은 ‘일대일로’와 한·중 FTA를 계기로 유라시아의 기존 시장 및 신규 시장에 대한 진출을 확대하기 위해 제품의 수송 등에 있어서 경쟁력을 확보해야 한다. 한국과 중국은 교통·물류 협력을 통해 현재 양국 간 수송의 한계를 극복하고 ‘일대일로’에 따른 물동량 확대에 능동적으로 대처할 필요가 있다.

육상실�크로드에 따른 물동량 증가와 수송시간의 단축은 한·중 간 교통·물류 협력의 환경 변화를 초래하고 있다. 현재 TCR은 한반도에서 중앙아시아로 가는 최단 노선이다. 중국 장쑤성 련윈강(連雲港)-알마티(카자흐스탄) 전용열차 개통에 따라 한반도(해상)-련윈강(TCR)-중앙아 물류통로가 열리게 되었다. 이를 통해 한국은 중국 서부지역과 중앙아시아로 우리 제품을 빠르게 운송할 수 있게 되었다.

한국이 TCR을 이용한 빠른 수송로를 효과적으로 활용하기 위해서는 한·중 간 기존 해상운송에서 시간 단축과 물동량 수요 확대에 대처할 수 있는 새로운 방안이 필요하다. 최근 한·중 교통·물류 환경에서의 변화는 그동안 논의된 바 있는 양국을 연결하는 열차페리 도입의 타당성을 제공한다. ‘일대일로’에 따른 중앙아시아 인프라와 한·중 열차페리를 연결하는 사업을 적극 검토·추진해야 한다. 이 사업은 ‘일대일로’ 구상과 한국의 연계를 강화한다.¹¹⁾

한·중 간 교통·물류 협력에서의 실질적 구현을 위한 신개념 한·중 열차페리 시스템은 다음과 같이 예상할 수 있다.¹²⁾ 2만톤급 열차페리선박의 경우 화차 80량(컨테이너 160TEU 선적)을 싣고 24노트 속도로 운항하면 한국에서 옌타이(煙台)항까지 14시간이 소요될 것으로 보인다. 열차페리는 화차를 이동할 필요 없기 때문에 운송비를 절감할 수 있고, 화차 유지·관리 비용을 절감할 수 있다는 장점이 있다. 이런 점에서 한·중 열차페리는 ‘일대일로’와 한·중 FTA에 따른 양국 고부가가치 물동량 수요 확대에 적극 대처할 수 있고, 한·중 교역량 증대 및 한국 제품의 경쟁력 제고에 이바지할 것이다.

11) 김홍규, 「중국의 일대일로 구상과 한중협력」, 『CHINA WATCHING』, 제6호, 2015. 7. 27, p.1.

12) 나희승, 「중국의 일대일로(一帶一路)를 활용한 교통물류활용 및 진출방안」, p.36.

한·중 교류에서의 운송 관련 문제 해결을 위해 장기적으로는 양국을 잇는 해저터널 건설도 고려해 볼 수 있다. 한·중 해저터널은 한국과 유라시아 대륙을 효과적으로 연결할 수 있다는 점에서 '일대일로'와 '유라시아 이니셔티브'를 동시에 실현한다고 볼 수 있을 것이다. 중국이 다롄(大連)-엔타이 구간의 해저터널을 계획하고 있음에 비추어볼 때 한·중 해저터널 건설이 한낱 꿈이라고 할 수는 없을 것이다.¹³⁾

4. 한·중 FTA 역외가공지대 설치

'일대일로'는 유럽과 아시아를 하나로 연결하는 거대 전략이다. 시진핑 주석은 이 전략에서 '창지투 개발사업'이 동북아 협력에서 가지는 중요성을 강조하고, 개방의 모델로 만들라고 하였다. '일대일로'의 동북아 지역으로의 확장을 의미하는 창지투개방구 개발은 접경국인 북한지역 개발과 함께 추진될 때 더욱 효과를 가질 수 있다.

중국의 창지투를 통한 동해로의 출구 확보는 동북아 지역에서 '일대일로'의 국제운송희망을 실현하는 시금석과 같은 사업이다. 중국 동북지역은 나진항을 통해 동해로 나아갈 수 있기 때문에 북한 나선지대에 대한 개발과 투자를 진행해 왔다. 그러나 최근 북·중 관계가 다소 소원해지면서 북·중 경협도 주춤한 상태이다. 동북아 지역 협력과 안보를 위해서는 북·중 경협이 활성화되어야 한다. 이를 바탕으로 북한 지역개발을 위한 한·중 협력이 '일대일로'를 추동할 수 있을 것이다.

한·중 FTA는 한국과 중국 간의 일반적인 자유무역협정이지만 원산지규정을 통해 남북한의 특수관계를 고려한 특별규정을 두고 있다. 이 규정을 활용하면 남·북·중 3국의 경제협력이 활성화될 수 있는 가능성이 열려있다. 한·중 FTA 역외가공 규정은 기 체결된 FTA 규정에 비해 느슨한 형태임을 알 수 있다.¹⁴⁾ 한·중 양국은 현재 개성공단에서 생산 중인 품목에 대해 특혜관세 혜택을 부여하였다. 이 한·중 역외가공 규정은 이제까지의 FTA 중에서 가장 많은 품목에 대한 역외가공-원산지 인정에 대한 합의가 이루어진 것으로 평가된다.

또한 한·중 FTA 역외가공 규정은 추가 역외가공지역이 한반도에 있는 공업지역에 한정되어 있다고 명시하고, 추가적으로 지정되는 역외가공지역과 기존의 역외가공지역의 확대에 관한 상황은 양국 역외가공지역위원회에서 논의하고 결정하도록 규정하고 있다. 즉, 이 규정에 따르면 개성공단 이외 추후 북한 내 역외가공지역 추가 지정 문제는 동 위원회를 통하여

13) 문경연, 「동북아 국가 지역발전 전략의 지정학적 함의」, 『수은 북한경제』, 2015 가을호, p.57.

14) 박지연·이효영, 「한국 FTA의 역외가공지역 지정 사례가 한-중 FTA에 주는 시사점」, 연변대 동북아연구원·한국수출입은행 공동 세미나 발표 자료, 2015. 9. 20 p. 18.

확대될 수 있다는 것이다.

중국과 북한은 우호적인 관계를 오랜 기간 유지해 왔을 뿐만 아니라 양국 접경지역에서 교통·물류 인프라를 이미 공유하고 있다. 한·중 FTA 제3.3조에 따라 북한 나선경제특구에 역외가공지역을 설치하고 한국은 이 특구 내 역외가공지역에서 제품을 생산한 뒤 이를 중국으로 수출할 수 있을 것이다. 이처럼 양국 접경 내 북한지역을 역외가공지역으로 추가 지정할 경우 다양한 형태의 가치 창출에 긍정적으로 작용할 것임은 분명해 보인다.

남북경협에서의 문제점 중 하나는 북한의 정치적 불확실성에 따른 위험이 존재한다는 점이다. 북한지역에 설치될 역외가공지역에 한국 기업이 진출할 경우 중국 기업이 공동으로 참여하게 되면 북·중 양국의 관계를 감안할 때 이런 불확실성에 따른 위험은 크게 줄어들 것이다. 북한 내 역외가공지역에서 한국 기업이 임가공한 뒤 인근 중국 동북부 지역에서 완제품을 생산하는 방식의 남·북·중 3국 협력도 가능하다.

V. 결론

중국의 ‘일대일로’ 전략의 핵심이 연선국 인프라 건설에 있다는 점에서 한국은 한국 기업의 아시아 연선국 인프라 건설시장 진출을 기대한다. 한국은 ‘일대일로’ 추진으로 유라시아를 잇는 빠른 국제운송회랑이 확보됨으로써 파생되는 중앙아시아 신흥시장과 유럽 국가와의 교역 증대도 예상된다. ‘일대일로’에 대한 한국의 기대는 유라시아 국제운송회랑이 동북아시아에서 북한까지 연결되는 과정에서 한반도 긴장 완화와 동북아 경제협력 활성화를 추동할 것이란 점에서도 찾을 수 있다.

‘일대일로’ 전략의 성공적인 실현을 위해서는 한·중 양국의 협력이 중요하다. 한·중은 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’를 연계해 양 구상의 시너지 효과를 이끌어내야 한다. ‘일대일로’ 연선국 인프라 건설 및 개발에서 양국은 경쟁은 피하고 공생을 모색하는 방안을 마련해야 한다. ‘일대일로’에 따른 물동량 확대에 대처하기 위해 현재 한·중 양국이 활용하고 있는 교통·물류 네트워크·인프라는 강화되어야 한다. ‘일대일로’ 전략에 따른 국제운송회랑 구축과 ‘유라시아 이니셔티브’의 SRX 실현은 동북아에서 해양과 대륙이 연결되어야 완성된다는 점에서 남·북·중 3국 협력의 모색이 필요하다.

한국과 중국은 ‘일대일로’ 전략하에서 여러 가지 구체적인 협력사업을 추진할 수 있다. ‘일대일로’의 취지에 부합하는 동북아 고속철도망 연결을 위한 시범사업을 AIIB 지원 및

한·중 협력으로 우선 훈춘-나진 간에 실시할 수 있을 것이다. 연선국 생활환경 개선을 위해 한·중이 공동으로 지원협력사업을 추진함으로써 ‘일대일로’에 대한 경제심도 희석시킬 수 있다. 한·중 열차페리의 도입으로 ‘일대일로’로 인해 늘어나는 물동량을 처리할 수 있다. 북한이 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 구상에 동참할 수 있도록 한·중 FTA 역외가공지대를 나선지대에 설치하는 것도 고려 대상이다.

참고문헌

- 김흥규, 「중국의 일대일로 구상과 한중협력」, 『CHINA WATCHING』, 제6호, 2015. 7. 27, p.1.
- 나희승, 「중국의 일대일로(一帶一路)를 활용한 교통물류활용 및 진출방안」, 『중국의 일대일로 정책 활용 전략』, 한국무역협회 세미나 발표자료, 2015. 5. 20.
- 문경연, 「동북아 국가 지역발전 전략의 지정학적 함의」, 『수은 북한경제』, 2015 가을호, p.57.
- 박지연·이효영, 「한국 FTA의 역외가공지역 지정 사례가 한-중 FTA에 주는 시사점」, 연변대 동북아연구원·한국수출입은행 공동 세미나 발표자료, 2015. 9. 20, p.18.
- 신중호, 「중국 일대일로 전략의 한반도에 대한 함의」, 통일연구원 Online Series, CO 15-20, 2015. 8. 12, p.1.
- 원동욱, 「중국의 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’: 한중 협력을 위한 제언」, 『수은 북한경제』, 2015 가을호, p.26.
- 이봉걸, 「중국의 꿈(中國夢) 일대일로 프로젝트 현황과 영향」, 『Trade Focus』, Vol. 14, No. 16, 2015. 5, p.17.
- 정성삼, 「중국의 일대일로 추진계획 및 시사점」, 『세계 에너지시장 인사이트』, 제15-16호, 2015. 5. 1, p.10.
- 최필수, 『중국의 一帶一路 정책 개요』, 2015. 5. 20, p.62.
- 최필수, 「중국의 일대일로 전략 활용사례와 우리나라 대응」, 『중국의 신실크로드 전략(일대일로)과 한국의 선택』, 한국해양수산개발원-대한상공회의소 주최 세미나 발표자료, 2015. 6. 9.