

우리나라 기업의 일대일로 물류분야 협력방안 연구

A Study on Cooperation of Logistics with the 'One Belt-
One Road' Initiative for Korean Firms

2018. 11.

김형근 | 김세원 | 진선선



한국해양수산개발원
KOREA MARITIME INSTITUTE

연구진

김형근 한국해양수산개발원 정책동향연구본부 연구위원
김세원 한국해양수산개발원 정책동향연구본부 전문연구원
진선선 한국해양수산개발원정책동향연구본부 연구원

보고서 집필 내역

연구책임자

김형근 연구총괄, 제1장, 제5장 제2절

연구진

김세원 제2장 제1절, 제4장 제1~2절, 제5장 제1절
진선선 제2장 제2절

외부 연구진

나준호(E-MAX 인터내셔널 CEO, 경영학 박사) 제4장 제3~4절
Dong Qian Li(창안대학교 물류공급체인연구소 소장) 제3장 제1절
이창주(북방경제협력위원회 전문위원) 제3장 제2절

※ 외부 연구진 순서는 산·학·연·정 순임

발간사

2013년 9월, 시진핑 중국 국가주석은 2013년 9월 카자흐스탄 나자르바예프에서 ‘실크로드 경제벨트’를, 한 달 후인 10월에 인도네시아 자카르타에서 ‘21세기 해상실크로드’ 공동건설을 각각 처음으로 제안하면서 ‘일대일로(一帶一路, The Belt and Road)’는 중국의 3대 전략 중 최상위 전략으로 자리를 잡았다.

‘일대일로’는 처음에 서부지역을 통한 ‘육로(一帶)’와 ‘해로(一路)’를 종합한 개념으로 인식해 왔으나 2015년 3월 『일대일로 공동건설 추진의 비전과 행동』이라는 중국 국가 공식문서를 통해, ‘일대일로’의 범위는 육·해·공을 망라한 입체적 개념으로 그 개념이 정립되었다. 중국의 ‘일대일로’는 신흥강국의 경제성장과 맞물리며 ‘개발’ 중심의 세계화 조류와 함께 발생한 ‘연계성(Connectivity, 互联互通)’을 그 국제적 배경으로 본격적인 출발을 하였다.

중국의 ‘일대일로’ 전략은 68개를 아우르는 연선국가를 대상으로 다양한 사업들이 전개되고 있는데, 그중에서 우리가 눈여겨보아야 할 사업으로는 인프라 시설의 연계성을 실현하는 사업이다. 이러한 사업은 파이프, 철로, 전기, 항만 등의 인프라 건설에 중점을 두고 있고, 이를 통해 연선국가에 대한 투자와 무역 왕래의 편리화를 실현하고자 하는 것이다. 중국의 연선국가에 대한 투자 중 집중적인 대

상사업은 건설, 교통운송·창고보관 및 우편업 등 대부분 물류 인프라 건설에 대한 투자라고 할 수 있다.

중국은 지난 5년간 ‘일대일로’ 전략 추진을 통해 연선국가의 인프라 건설, 연계성 추진, 대외경제 교류 확대, 금융협력 발전 심화, 국가 간 협력 체결 확대 등의 가시적인 성과를 거두었다고 강조하고 있다. 하지만 그 이면에는 연선국가들의 투자 리스크, 자국 보호주의 확산 및 강대국들의 중국 견제 심화, 명확하지 않은 물류채널 건설 목표 및 중심축 취약 등 ‘일대일로’ 전략 추진에 따른 문제점이 거론되고 있는 실정이다.

이와 같이 중국의 ‘일대일로’의 전략에 리스크가 존재하는 것은 사실이지만, 여전히 중국을 허브로 한 유라시아+중국+태평양-인도양 연계 전략은 지속적으로 탄력을 받을 것으로 보인다. 관건은 유럽의 주요 선진국들과 EU가 ‘일대일로’ 사업에 본격적으로 참여할 것인지의 여부이며, 이때 중국이 ‘일대일로’ 사업 내에 유럽과 일본, 그리고 한국 기업들에게 얼마나 많은 참여 기회를 제공할 것인지가 ‘일대일로’ 성패의 관건이 될 것으로 전망된다. ‘일대일로’ 전략 추진으로 인해 협력 국가와 적극적 협력을 통한 기존 물류 인프라 자원 및 종합 이용도 향상, 신규 물류 인프라의 거시적 조화와 기능 통합 효용 제고, 글로벌 물류 인프라 경영 및 네트워크 서비스 능력 향상, 국제 물류 인프라 정보화 수준 제고를 통한 맞춤형 정보 네트워크 구축 등 다양한 효용성이 기대되고 있다.

따라서 이 연구의 목적은 중국의 중점 대외 전략인 ‘일대일로’에 대한 중국 중앙·지방정부의 정책 및 주변 연선국의 동태를 파악하고, 심도 있는 분석을 진행하는 데 있다. 구체적으로 보면, ‘일대일로’ 전략과 연계된 중국 각 지역의 세부 정책은 물론 연선국가에 대한 중국의 투자정책을 검토하고, 이를 통하여 ‘일대일로’ 전략의 활용방안과 한·중 협력방안을 모색하는 데 있다.

이러한 연구목적을 달성하기 위해 중국의 ‘일대일로’ 전략과 관련된 중앙·지방 정부의 주요 정책과 국내외 선행 연구를 검토하고, ‘일대일로’ 공식 포털(www.yidaiyilu.gov.cn) 등 모니터링을 통해 관련 동향 등을 정리하였다. 더 나아가 ‘일대일로’ 전략 활용방안과 한·중 협력방안을 도출하기 위해 중국의 ‘일대일로’ 전략에 관한 주요 내용으로서 주요 기업들이 활용하고 있는 물류사업 관련 사례들도 정리, 분석하였다. 그리고 중국 해운·항만·물류 CEO 포럼, KMI 중국물류포럼 및 중국지역물류세미나를 개최하여 ‘일대일로’ 물류분야 관련 주요 내용을 보고서에 수록하였다.

이 연구에서 제시하고 있는 ‘일대일로’ 전략 활용방안에서는 우리나라 기업의 해외진출을 모색하는 데 필요한 대상사업들을 제시하고 있는데, 중국의 내륙항과 물류단지를 적극 활용해야 한다고 하였다. 또한 한국의 대표적인 항만인 부산항, 광양항 그리고 인천항 등은 중국 내륙항 개발과 활용에 적극적으로 참여하여 물동량 유치를 위한 중국과의 협력을 강화할 필요가 있다고 하였다. 그리고 한·중 협력방안에서는 우리나라 정부에서도 ‘한반도 신 경제지도’ 구상, 신북방정책 및 신남방정책을 추진하고 있기 때문에 한반도를 둘러싼 연계성 전략을 추진하되, 그 범위를 확장해 중국 ‘일대일로’ 전략과의 협력 범위를 넓혀갈 필요가 있다고 하였다. 아울러 동북아 지역의 안정과 번영을 위해서는 6자회담, 한·중·일 셔틀외교, 한·미·중 3자 전략대화, 광영두만강 개발계획 등의 국제 레짐들을 장기적으로 활용할 수 있도록 해야 한다고 강조하고 있다.

이 연구는 김형근 연구위원이 연구책임을 맡고 김세원 전문연구원과 진선선 연구원이 공동으로 수행하였다. 그러나 이 연구보고서가 간행되기까지는 많은 분들이 도움이 있었다. 특히 동첸리(Dong Qian Li) 중국 산시성 시안의 창안대학교 물류공급체인연구소 소장, 나준호 E-Max 인터내셔널 CEO, 이창주 북방경제협력위원회 전문위원은 외부

연구진으로 참여하였고, 3인의 전문가를 통해 최신 및 양질의 자료를 첨가되어 합리적이고, 객관적인 결론을 도출할 수 있었다. 본원의 김종덕 본부장과 신광용 중국 텐진의 남개대학교 교수는 최종연구심의회에 참여하여 연구 방향과 내용에 대해 조언을 아끼지 않았다. 이 연구보고서가 출판되기까지 많은 도움을 주신 전문가 분들께 이 자리를 빌려 심심한 감사를 드린다.

2018년 11월
한국해양수산개발원
원장 양 창 호

목차

❖ 요약 · i

❖ Executive Summary · vii

제 1 장 서론 · 1

제1절 연구 배경 및 목적	1
제2절 연구 주요 내용 및 범위	3
제3절 연구 수행 방법	4
1. 선행연구 고찰	4
2. 연구 추진 방법	8

제 2 장 중국 ‘일대일로’ 전략의 배경 및 주요 정책 · 9

제1절 중국 ‘일대일로’ 전략에 대한 이론적 배경	9
1. 중국 ‘일대일로’ 전략의 개념 및 배경	9
2. ‘일대일로’ 운영의 핵심 메커니즘	13
3. ‘일대일로’의 지역적 범위	15
제2절 ‘일대일로’ 관련 중앙 정부 및 주요 지역별 추진 정책 · 19	
1. 중앙 정부 정책	19
2. 지방정부의 주요 정책	23

제 3 장 중국 ‘일대일로’ 추진 현황 및 전망 · 43

제1절 중국의 ‘일대일로’ 연선국가 투자 현황 및 주요 성과 · 43	
1. ‘일대일로’의 ‘5통’ 별 추진 현황	44

	2. 중국 기업의 '일대일로' 연선국가 투자 현황	49
	3. '일대일로' 연선국가 물류인프라 투자 프로젝트 현황	55
	제2절 주요 성과 및 전망	104
	1. '일대일로' 전략의 주요 성과	104
	2. '일대일로' 전략 추진의 문제점	107
	3. 향후 전략 추진 전망	111

제 4 장	'일대일로' 물류 연계방안 및 사례 · 117
	제1절 중 · 유럽 컨테이너 화물열차를 활용한 물류 모델
	1. 활용 방안
	2. 주요 사례
	제2절 '온라인 실크로드'를 활용한 국제전자상거래 물류 ·...
	1. 활용 방안
	2. 주요 사례
	제3절 '일대일로'와 연계한 해외 진출 : 해외기업 M&A 중심
	1. 활용 방안
	2. 주요 사례
	제4절 '광둥-홍콩-마카오 물류허브'의 활용
	1. 활용 방안
	2. 주요 사례

제 5 장	결론 · 161
	제1절 '일대일로' 전략 활용방안 및 한 · 중 협력방안
	1. '일대일로' 전략 활용방안
	2. 한 · 중 협력방안
	제2절 시사점

❖	참고문헌 · 177
----------	-------------------

표 목차



〈표 1-1〉 주요 선행연구 검토	6
〈표 2-1〉 ‘일대일로’ ‘5통’ 이념의 주요 내용	13
〈표 2-2〉 지역으로 구분한 ‘일대일로’ 68개 연선국가	17
〈표 2-3〉 중국 중앙정부가 발표한 주요 공식 문건	21
〈표 2-4〉 중국 지방정부의 ‘일대일로’ 지수 기준표	26
〈표 2-5〉 2017년 기준 ‘일대일로’ 참여도 각 기준항목별 지방정부 순위	30
〈표 2-6〉 라오닝성의 ‘일대일로’ 관련 교통·물류 정책	33
〈표 3-1〉 남아프리카 생산 협력 투자 중국 기업	74
〈표 4-1〉 충칭-뒤스부르크 운임 및 시간 비교(40피트 컨테이너)	120
〈표 4-2〉 중·유럽 컨테이너 화물열차(중어우반례) 운행 횟수 및 운송량 추이 ·	121
〈표 4-3〉 알리바바 ECI 지수 상위 3개국 및 주요 거래 제품	135
〈표 4-4〉 2017년 중국 6개 상장 택배기업 순이익 및 업무량 비교	138
〈표 4-5〉 ‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’의 5대 핵심 목표	150

그림 목차

❖	
〈그림 2-1〉 ‘일대일로’ 전략 구상도	10
〈그림 2-2〉 중국 ‘일로일로’ 6대 국제경제회랑 표시도	18
〈그림 2-3〉 2013년 9월 이후 중국 이외의 국가 미디어 ‘일대일로’ 관심 추이	22
〈그림 2-4〉 중국의 3대 경제지벨트와 4대 경제블록	24
〈그림 2-5〉 2016~2018년 중국 전체 성·시의 ‘일대일로’ 평균 참여율 변화 그래프	27
〈그림 2-6〉 중국 4개 구역 성·시간 ‘일대일로’ 참여도 수준 차이 현황 표시도 ...	28
〈그림 3-1〉 2008~2016년 중국의 건설업 해외직접투자액	53
〈그림 3-2〉 2008~2016년 중국의 건설업 해외직접투자 누계액	54
〈그림 3-3〉 2008~2016년 중국의 교통운송/창고보관 및 우편업 해외직접 투자액	54
〈그림 3-4〉 2008~2016년 중국의 교통운송/창고보관 및 우편업 해외직접투자 누계액	55
〈그림 3-5〉 ‘일대일로’ 연선국가 국가신용등급 순위	108
〈그림 4-1〉 중국 4개 구역 및 각 성·시 별 중·유럽 컨테이너 화물열차 노선 수량 비중 표시도	118
〈그림 4-2〉 삼성열차 발차 모습	123
〈그림 4-3〉 중국 전자상거래 시장 교역규모 추이	129
〈그림 4-4〉 중국 국제전자상거래 규모 및 수출입 비중	130
〈그림 4-5〉 제3자 물류방식의 ‘해외창고(海外倉)’ 분포 및 면적(2016년 말) ...	136
〈그림 4-6〉 순평택배의 항공 네트워크	139
〈그림 4-7〉 4PX의 ‘FB4’ 서비스 가격 구조	141
〈그림 4-8〉 국제전자상거래 화물열차 ‘후어우통’ 발차 모습	142
〈그림 4-9〉 중국이 투자 개발 중인 해상 실크로드 거점 항만	147

〈그림 4-10〉 ‘일대일로’와 ‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’ 연계 노선	150
〈그림 5-1〉 중국의 해외 경제협력구 및 자유무역구 분포도	162
〈그림 5-2〉 한반도를 둘러싼 동북아 연계성 구상도	167
〈그림 5-3〉 중국 창지투 및 하무췌이둥 경제벨트와 환동해 경제권 연계 방향 표시	170

요약

우리나라 기업의 ‘일대일로’ 물류분야 협력방안 연구

1. 연구의 목적

- ▶ 본 연구는 중국의 중점 대외 전략인 ‘일대일로’와 연계된 중앙·지방 정부의 정책 및 연선국가에 대한 중국의 투자현황을 검토하고, 이를 통하여 ‘일대일로’ 물류분야를 중심으로 활용방안 및 한·중 간 협력방안을 모색하고자 함

2. 연구의 방법 및 특징

1) 연구방법

〈표〉 본 연구 방법의 특징

특징	주요 내용	자료수집	방법론 선택 이유
기초 자료 분석	- ‘일대일로’ 전략에 대한 이론적 배경 정리	- 문헌조사	- 온라인 조사는 가장 신속하고 효과적인 조사방법임
	- 중국 ‘일대일로’ 전략 관련 중앙·지방정부의 주요 정책 검토	- 온라인 조사	- 중국의 온라인 및 최신 언론보도 등을 통해 ‘일대일로’ 관련 최신동향 수록
	- ‘일대일로’ 관련 중국의 해외투자 동향 파악	- 공동연구	- 현지에 대한 심층이해를 통해 관련 전문가와 워크숍 개최
		- 전문가 워크숍 개최	

특징	주요 내용	자료수집	방법론 선택 이유
물류 활용 방안 도출	- '일대일로'와 연계한 물류활용 방안 도출	- 문헌 및 온라인 조사 - 공동연구	- '일대일로' 전략은 다양한 산업분야와 모두 연관되는 종합적인 전략인 관계로, 물류분야에 초점을 맞춰 연구 진행 - 문헌 및 온라인 기초자료 수집을 바탕으로 물류전문가와의 공동연구 (위탁연구)를 통해 활용방안 도출
사례 분석	- 중국의 '일대일로' 전략과 연계한 물류 활용방안에서 기 활용 중인 주요 기업 사례	- 문헌 및 온라인 조사 - 공동연구 - 관계자 인터뷰	- 물류분야의 활용방안이 실제 기업에서 어떻게 활용되고 있는지 사례를 분석함으로써 향후 우리나라 기업들이 '일대일로' 전략을 활용하는 데 시사점 제시
현지 전문가 공동연구	- 향후 전망 및 물류분야를 중심으로 한 한·중 협력 방안 도출	- 공동연구	- 현지 전문가와의 공동연구를 통해 한국의 일방적인 견해가 아닌 중국 측의 협력방안 모색

2) 연구의 특징

▶ 본 연구는 중국의 중점 대외 전략인 '일대일로'에 대한 중국 중앙지방 정부의 정책 및 주변 연선국의 최신 동태를 파악하고 이에 대한 분석을 진행하여, 물류분야를 중점으로 한 '일대일로' 활용방안 및 한·중 간 협력방안을 모색하는 데 그 목적을 둬.

- 이를 위해 문헌조사, 사례분석, 현지 전문가와의 공동연구를 진행하였고 아울러 간담회 및 워크숍을 개최하여 의견을 수렴하였음
- 문헌조사는 중국의 '일대일로' 전략과 관련된 정부 정책 및 선행연구를 검토하였으며, '일대일로' 공식 홈페이지(www.yidaiyilu.gov.cn) 모니터링을 통해 관련 최신 동향을 정리함
- 물류활용 방안과 관련하여, 주요 기업들이 활용하고 있는 사례를 분석함으로써, 실제적으로 '일대일로'와 물류가 어떻게 연계되고 있는 지를 도출함

- 공동연구는 ‘일대일로’ 전략과 관련하여 국내외 물류 전문가에게 원고를 위탁하는 방식으로 진행했으며, ‘일대일로’ 전략의 관련 정책 및 이론적 배경, 향후 전망 및 한·중 협력방안, ‘일대일로’와 연계한 중국의 물류분야 투자 현황 및 연계 물류활용 모델이 주요 내용임
- 현지 전문가와의 공동연구를 통해 한국의 일방적인 견해가 아닌 중국 측 입장에서의 협력방안을 모색함
- 또한 ‘KMI 중국지역물류세미나’ 및 워크숍을 통해 ‘일대일로’ 전략과 관련된 주요 지역 사업 내용을 공유하고 논의를 진행함

3. 연구 결과

1) 연구 결과 요약

- ▶ 2013년 9월, ‘일대일로’ 전략이 제시된 이후로 중국 중앙 및 지방 정부는 관련된 다양한 관련된 정책들을 제시하고 있음
 - 또한 중앙정부에서는 2016년부터 2018년까지 지방정부 단위의 ‘일대일로’ 전략 추진현황 평가를 진행하며 순위를 공개하고 있고 광둥성이 1위를 차지함
- ▶ ‘일대일로’와 관련된 해외투자의 경우, 2016년까지 중국 기업은 ‘일대일로’ 연선 53개 국가에 대해 비금융 투자 153억 4,000만 달러를 실시했고, 20개국에 56개의 경제무역협력구를 건설하는 등 누적 투자액은 185억 달러 이상임
 - 현재 중국은 몽골, 동티모르, 말레이시아 등 약 40개 국가에서 60여 개의 물류 인프라 프로젝트를 진행하고 있는 것으로 파악됨

- 또한 국제협력도 활발하여 2018년 9월 기준으로 중국은 이미 106개 국가와 124건의 ‘일대일로’ 관련 협력문건을 체결함
- 이처럼 중국은 ‘일대일로’를 통한 활발한 해외진출을 하고 있으나, 연선국가들의 투자 리스크 확대, 자국 보호주의 확산 및 미국을 비롯한 강대국들의 중국 견제 심화 등의 문제점도 안고 있음
- ‘일대일로’ 전략 추진에 있어서 리스크도 존재하지만 여전히 중국을 허브로 한 유라시아, 중국, 태평양, 인도양 연계전략은 지속적인 탄력을 받을 것으로 보임
- ▶ ‘일대일로’와 연계한 물류 활용방안으로는 먼저 ‘중유럽 컨테이너 화물열차’가 있으며, 2011년 충청을 시작으로 개통된 후 현재까지 개선을 통해 안정적인 운영실적을 보이고 있음
 - 해운에 비교하여 상대적으로 짧은 운송시간 등으로 인해 우리나라 삼성을 포함하여 다양한 기업들이 열차를 통해 상품을 운송함
- ▶ 빠르게 성장하고 있는 전자상거래 시장과 ‘일대일로’를 연계한 ‘온라인 실크로드’ 개념이 출현했으며, 이를 통한 국제전자상거래 물류분야도 주목해야 할 것임
 - 국제전자상거래 시장에 적극 참여하고 있는 물류기업으로는 알리바바그룹의 차이나오 외에도 순펑택배를 비롯한 중국의 택배기업, 그리고 4PX와 같은 국제전자상거래 전문물류기업들이 있음
- ▶ ‘일대일로’와 연계하여 M&A, 지분참여를 통한 중국기업의 해외 물류분야 진출도 활발함
 - 이미 알리바바는 현지 물류기업 지분 확대를 통해 동남아에서의 물류 네트워크를 확대하고 있으며 사모펀드, 국부펀드를 이용한 해외 물류기업 인수 사례도 증가하고 있음

- ▶ ‘일대일로’의 거점으로서 홍콩, 마카오가 주목 받으며, 홍콩을 통한 해외진출 및 물류허브 구축 등도 모색해 볼 수 있음
 - 2018년 선전세관은 광둥성-홍콩-마카오 물류허브를 새로운 물류모델이라고 평가하는 다국가 화물 컨솔리데이션(Multi-Country Consolidation) 모델을 발표해 홍콩 수출화물들의 효율 제고 및 원가 절감을 도모하고 있음
- ▶ 우리나라 기업에서도 ‘일대일로’의 해외 산업거점을 활용한 해외진출을 모색해 볼 수 있을 것임
 - 중·유럽 화물열차가 운행되면서 또 육로 창구로 지정된 지역은 철도관련 인프라 및 서비스의 개선이 기대됨에 따라 기업들과 무역 및 물류분야의 협력 또는 진출 방안이 모색되어야 함
 - 중국의 내륙항 및 물류단지 활용이 필요하며 한국의 대표적인 항만인 부산항, 광양항 그리고 인천항 등은 중국 내륙항 개발과 활용에 적극적으로 참여하여 물동량 유치를 위한 중국과의 협력을 강화할 필요가 있음
 - 그 밖에 ‘일대일로’ 전략에 대한 지속적인 모니터링과 장기적 안목에서 ‘일대일로’ 동참이 요구됨
- ▶ 우리나라 정부에서도 ‘한반도 신 경제지도’ 구상, 신북방정책, 신남방정책을 추진하고 있기 때문에 한반도를 둘러싼 연계성 전략을 추진하며 그 범위를 확장해 중국 ‘일대일로’ 전략과의 협력 범위를 넓혀갈 필요가 있음
 - 중국 지방 정부와도 ‘일대일로’를 매개로 한 개별 협력을 진행할 필요가 있으며 한·중·러·북의 다자간 협력을 통한 환동해 경제권 발전도 고려해야 함

- ‘일대일로’의 국제 물류 채널 건설은 현재 해상 운송 위주의 국제운송 방식을 육상과 해상운송 병행하는 방향으로 전환하고 있는데 이를 기회로 삼아 글로벌 물류시스템의 공동 구축에 노력해야 할 것임
- 또한 동북아 지역의 안정과 번영을 위해서는 6자회담, 한·중·일 셔틀외교, 한·미·중 3자 전략대화, 광역두만강 개발계획 등의 국제 레짐들을 장기적으로 활용 가능할 수 있도록 해야 함

2) 정책대안 제시내용 및 정책화 활동

- ▶ 중국 ‘일대일로’와 연계한 유라시아 6대 경제회랑 계획에 효과적으로 대응하고 활용도를 높이기 위해서는 국제정치의 역학관계 및 교통 물류 네트워크 연결성 등 다양한 층위에서 시장 조사 및 연구를 심화가 필요
- ▶ ‘일대일로’는 중국의 장기적인 전략이며, 우리나라와도 연계성이 매우 높은 관계로 향후 매년 중국연구센터 차원에서의 관련 자체 연구과제 수립 및 진행
- ▶ 본원 및 관계 기관, 해당 부처별로 수행되는 물류분야의 신사업 발굴, 기획연구 조사에 제안

3) 정책적 기여 등 기대효과

- ▶ 중국 ‘일대일로’ 전략 및 해외 투자 동향 모니터링 및 업데이트를 통해 우리나라 관계 부처 및 기관, 기업에 전파함으로써 대응책 마련에 기여
- ▶ 우리나라 기업들이 ‘일대일로’와 연계한 물류분야의 활용도를 확대함으로써 물류기업들의 새로운 사업모델 도출에 기여

EXECUTIVE SUMMARY

Korean Companies' Cooperation Measures in Logistics for the One Belt One Road Initiative

1. Purpose

- ▶ This study reviews China's central and local governments' policies in connection with the One Belt One Road (OBOR) Initiative as well as Chinese investment in countries along the routes of the initiative. In doing so, the present study aims to find utilization measures of the OBOR Initiative centering on logistics, while seeking cooperation measures between South Korea and China.

2. Methodologies and features

1) Methodologies

〈Table〉 Characteristics of the methodologies

Characteristics	Major contents	Data collection	Reasons for selection
Analysis of basic data	- Summarizing the theoretical background of the 'One Belt One Road (OBOR)' strategy	- Literature review	- Online research is the fastest and most effective investigation method

Characteristics	Major contents	Data collection	Reasons for selection
Analysis of basic data	- Reviewing the central and local governments' major policies relevant to China's OBOR strategy - Understanding China's foreign investment relevant to OBOR	- Online research - Joint research - Holding a workshops with experts	- Containing the latest trends relevant to OBOR based on China's online and the latest media reports - Holding a workshop with relevant experts to deepen the understanding of the local area
Drawing utilization measures in logistics	- Drawing utilization measures in logistics in connection with OBOR	- Literature review and online study - Joint research	- Since the OBOR Initiative is a comprehensive strategy relevant to various industries, this study solely focuses on logistics - Based on literature review and the collection of online basic data, the study draws utilization measures through joint research (commissioned research) with logistics experts
Case analysis	- Cases of major companies' which are already applying utilization measures of logistics in connection with China's OBOR strategy	- Literature review and online study - Joint research - Interview with relevant officials	- The study analyzes cases on how companies apply utilization measures in logistics, providing implications to Korean companies for taking advantage of the OBOR Initiative.
Joint research with local experts	- Drawing future forecasts and South Korea-China cooperation measures centering on logistics	- Joint research	- Joint research with local experts provides cooperation measures from the perspective of China, rather than Korea's unilateral opinion

2) Features

- ▶ With the One Belt One Road Initiative, which is China's grand foreign policy announced, this study identifies and analyzes the latest trends of China's central and provincial governments' relevant policies as well as those of countries along the routes of the initiative. With this focus in mind, the present study aims to seek utilization measures of the OBOR in logistics and cooperation measures between South Korea and China.
 - For this purpose, the study carries out literature review, case analysis and joint study with local experts together with meetings and workshops for collection of opinions.
 - Literature review includes looking at government policies and preceding studies relevant to China's OBOR Initiative and summarizing its latest trends by monitoring the official homepage (www.yidaiyilu.gov.cn) of the OBOR..
 - Actual cases were analyzed on how major companies apply utilization measures in logistics on site, drawing the connection between the OBOR and logistics.
 - Joint research was carried out by commissioning manuscripts to domestic and foreign experts in logistics on the subject of the OBOR Initiative. Major contents include policy and theoretical background of the Initiative, future forecast and Korea-China cooperation measures, China's investment in logistics in connection with the OBOR and relevant utilization model in logistics.
 - Joint research with local experts provides cooperation measures from the perspective of China, rather than South Korea's unilateral opinion.

- Holding the 'KMI Logistics Seminar on Chinese Region' and other workshops, the study shares the contents of major regional projects and carries out discussions.

3. Results

1) Summary

- ▶ Since China announced the 'One Belt One Road (OBOR)' Initiative in September 2013, China's central and provincial governments have presented various relevant policies surrounding the Initiative.
- ▶ The central government has conducted an evaluation on the progress of the OBOR Initiative at the provincial government level, disclosing its ranking with Guangdong Province ranking the No.1.
- ▶ As of 2016, China's foreign investment in connection with OBOR surpassed 18.5 billion dollars in accumulated value. This investment includes Chinese companies' non-financial investment of 15.34 billion dollars and the establishment of 56 economic and trade cooperation zones in 20 countries.
- At present, China is undertaking around 60 logistics infrastructure projects in 40 countries including Mongolia, East Timor and Malaysia etc.
- Having actively engaged in international cooperation, China has already concluded 124 cases of cooperation agreements with regards to OBOR with 106 countries as of September 2018.

- Driven by the OBOR Initiative, China is actively entering into overseas markets. However, the country is also facing challenges such as increasing investment risks of countries on the routes of the Initiative, increasing national protectionism as well as Superpowers' increasing tendency to keep China in check, most notably the US.
- The implementation of OBOR strategy inevitably entails risk. By placing China at the center, however, the strategy of connecting Eurasia, China, the Pacific and the Indian Ocean will gain sustainable momentum.
- ▶ One utilization measure for logistics in connection with OBOR is the 'Central Europe container freight train'. Having operation starting from Chongqing in 2011, the train has made improvements, showing stable operation results.
- Various companies including Samsung are transporting goods via train, given a shorter transportation time than shipping.
- ▶ The concept of the 'online silk road' has emerged which connects the fast-growing e-commerce market with OBOR. Therefore, it is necessary to pay attention to the sector of international e-commerce based logistics.
- Logistics companies that are actively participating in the international e-commerce market include Cainiao Smart Logistics Network, a logistics unit from Alibaba Group, and a number of China's delivery companies such as SF Express and logistics companies specialized in international e-commerce including 4PX.

- ▶ In connection with OBOR, Chinese companies are actively advancing into the overseas logistics sector through M&A and equity participation.
 - Alibaba is already increasing its shares of local logistics companies in Southeast Asia, expanding its logistics network in the region. Tapping into Private Equity Fund and Sovereign Wealth Funds, the company is acquiring an increasing number of foreign companies.
- ▶ While Hong Kong and Macao have gained attention as a base for OBOR, one option for Korean companies is to advance into the foreign market and establish a logistics hub through Hong Kong.
 - Shenzhen Customs announced the model of Multi-Country Consolidation in 2018, which evaluates the hub of Guangdong province – Hong Kong – Macao as a new logistics hub. The model has increased the effectiveness of export cargoes in Hong Kong while reducing costs.
- ▶ Korean companies are able to seek advancement into foreign countries by taking advantage of the overseas industrial bases of OBOR.
 - With the Central Europe container freight train in operation, regions designated as a gateway to overland routes will witness improvement in railway related infrastructures and services. Thereby, it is necessary to find measures with other companies for cooperation and advancement in logistics and trade.

- Taking advantage of inland ports and logistics hubs in China is essential. In addition, Korea's representative ports including Busan Port, Gwangyang Port and Incheon Port should actively participate in the development and utilization of China's inland ports, strengthening the cooperation for attracting a higher traffic volume.
- Constant monitoring of OBOR strategy and taking part in the Initiative from a long-term perspective is necessary.
- ▶ Pushing forward a 'New Economic Map of the Korean Peninsula', a 'New Northern Policy' and a 'New Southern Policy', the Korean government should implement a connectivity strategy surrounding the Korean Peninsula, expanding cooperation areas with OBOR.
- Taking 'OBOR' as a medium, Korea should push ahead individual cooperation with provincial governments in China, while considering the development of the East Sea Rim Economic zone through multilateral cooperation based on South Korea-China-Russia-North Korea.
- The construction of an international logistics channel for OBOR is shifting the way of international transportation from primarily maritime transportation to land and maritime transportation running parallel to each other. Taking this as an opportunity, South Korea should make efforts in contributing to the joint establishment of a global logistics system.
- Furthermore, it is important to make use of international regimes in the long term for peace and prosperity of the Korean peninsula. These regimes include 6 party talks, shuttle diplomacy between South Korea, China and Japan, South Korea-US-China Strategic Dialogue and the Greater Tumen Initiative.

2) Policy suggestion and relevant activities

- ▶ It is necessary to deepen market research and carry out studies at various layers, such as dynamics of international politics and connectivity of transport and logistics networks. Such efforts will effectively respond to Eurasia six economic co-operation corridors in connection with OBOR while improving its utilization.
- ▶ Since OBOR is China's long-term strategy and is highly relevant to South Korea, KMI's China Research Center will plan and proceed with its own research tasks every year.
- ▶ Suggestions will be presented to the development of new projects and planned research in logistics carried out by KMI, relevant institutes and government departments.

3) Expected benefits including policy contribution

- ▶ The study monitors and updates China's OBOR Initiative and investment status and will be distributed to relevant government departments, institutions and companies in Korea, contributing to the establishment of countermeasures.
- ▶ As Korean companies are able to expand utilization in logistics in connection with OBOR, the study helps in contributing to a new business model for logistics companies.

제 1 장

서론

제1절 연구 배경 및 목적

시진핑 정부에 들어와 중국은 ‘일대일로’, ‘창장경제벨트’ 및 ‘징진지 협동발전 프로젝트’의 3개 전략을 강력히 추진하고 있다. ‘일대일로’는 육상의 3개 루트와 해상의 2개 루트를 구축하여 찬란하고 번성했던 과거 시대의 위상을 되찾고, 다시 중국을 세계의 중심에 우뚝 세우기 위해 초장기적으로 추진하는 전략이다. 즉, 시진핑 주석이 직접 챙기는 ‘일대일로’는 위대한 중국의 부흥이라는 ‘중국 몽(中国梦)’ 실현을 목표로 하고 있다.

중국의 3대 전략 중에서 ‘일대일로’는 내부의 동력을 외부로 확산하고, 그 확산된 역량을 한데모아 더욱 강력해진 중국의 위상을 전 세계에 널리 부각시키는 외부지향형 정책으로 볼 수 있다. 중국과 국경을 마주하고 있는 14개 국가는 물론 중앙아시아와 유럽 및 아프리카 지역의 50개 이상의 연선국가에 이르기까지 중국의 연계성을 확보하고,

그 영향력을 확대하기 위해 대규모 투자를 아끼지 않는 거대한 국가적 사업인 것이다.

중국은 연선국가에 대한 인프라 투자에 필요한 자금을 원활히 확보하기 위해 국제금융기구 성격인 아시아인프라투자은행(AIIB, Asian Infrastructure Investment Bank)¹⁾을 발족시켰고, 더 나아가 초상국 항만그룹 등 국영기업을 앞세워 대규모적인 인프라 투자 사업에 매진하고 있다.

이러한 시점에서 볼 때, 중국 정부의 중점 대외전략인 ‘일대일로’ 전략에 대한 종합적인 연구가 필요하다고 판단된다. ‘일대일로’ 전략, ‘창장경제벨트’ 전략 등 다양한 분야에 영향을 미치는 중국 국가급 대형 정책에 대한 연구를 통해 중국을 둘러싼 해양·수산·해운·항만·물류 환경 변화에 적극적인 대책을 수립하는 것이 바람직하다. ‘일대일로’ 전략은 중·장기적이고, 제조·물류·무역·안보·관광 등 다양한 분야와 광활한 지역을 포괄하고 있어 지속적이고 종합적인 연구가 필요하다.

‘일대일로’ 전략의 연선국가는 68개에 이르고 협력 분야도 광범위하며, 중국의 참여주체도 각급 정부 및 기업까지 모두 포함되어 향후 장기적으로 분야별·지역별 추진계획에 대한 지속적인 모니터링을 해야 한다. 또한 ‘일대일로’ 전략을 활용한 우리나라 기업들이 중국은 물론 ‘일대일로’ 전략 연선국가에 진출할 수 있는 지원방안을 모색해야 한다.

1) AIIB의 설립목적은 인프라 투자를 통하여 아시아 경제·사회 발전 및 지역 내 연결성과 지역 간 협력을 증진시키는데 있음. 수권자본금은 1,000억 달러이고, 가맹국은 총 57개국(역내 37개국, 역외 20개국)이며, 우리나라는 2015년 12월 2일 국회 비준동의를 거쳐 정식 회원국 지위를 획득했음(2016년 6월 23일 기획재정부의 AIIB 연차총회 사전 보도자료<유일호 부총리 겸 기획재정부장관, ‘2016 AIIB 연차 총회’ 참석 예정> 참조)

우리나라 기업들이 중국 ‘일대일로’ 전략을 원활히 활용하고, 물류 비즈니스 모델을 확대하기 위해서는 먼저 중국 내 물류애로에 대한 파악 및 대응책 모색이 요구된다 하겠다. 따라서 이 연구의 목적은 중국의 중점 대외 전략인 ‘일대일로’에 대한 중국 중앙정부·지방정부의 정책 및 주변 연선국의 동태를 파악하고, 심도 있는 분석을 진행하는 데 있다. 구체적으로 보면, ‘일대일로’ 전략과 연계된 중국 각 지역의 세부 정책은 물론 연선국가에 대한 중국의 투자정책을 검토하고, 이를 통하여 ‘일대일로’ 전략의 활용방안과 한·중 협력방안을 모색하는 데 있다.

제2절 연구 주요 내용 및 범위

이 연구는 상기에서 언급한 연구 목적을 수행하기 위하여 총 5장으로 구성되어 있다. 제1장은 연구의 배경과 목적, 연구의 주요 내용 및 범위, 연구 수행 방법 등 서론을 기술하였다.

제2장은 중국 ‘일대일로’ 전략의 배경 및 주요 정책에 대해 정리하였다. 이를 위해 중국 ‘일대일로’ 전략에 대한 이론적 배경을 개관하고, 중국의 ‘일대일로’ 전략과 관련한 중앙정부의 정책과 지방정부의 정책을 살펴보았다.

제3장은 중국 ‘일대일로’ 추진 현황 및 전망인데, 연선국가에 대한 투자 현황 및 물류인프라 관련 프로젝트 현황을 정리하였다. 그리고 연선국가 투자에 대한 주요 성과와 전략 추진의 문제점과 아울러 중국이 향후 ‘일대일로’ 전략을 어떤 방향으로 추진할 것인지에 대해 전망하였다.

제4장은 ‘일대일로’ 연계 방안 및 사례를 분석하였다. ‘일대일로’와 연계한 모델은 중·유럽 컨테이너 화물열차를 활용한 물류 모델, ‘온라인 실크로드’를 통한 국제전자상거래 물류, ‘일대일로’와 연계한 해외기업 진출, ‘광둥-홍콩-마카오 물류허브 활용의 네 가지 측면에서 그 활용방안과 주요 사례를 중심으로 정리하였다.

제5장은 결론 부분으로서 우리나라 물류기업의 ‘일대일로’ 전략 활용방안 및 한·중 협력 방안을 정리하고, 주요 내용에 대한 시사점을 제시하였다.

제3절 연구 수행 방법

1. 선행연구 고찰

지금까지 중국의 ‘일대일로’ 전략과 관련한 연구는 정치, 경제, 안보, 문화 등 다방면에서 진행되어 왔는데, 이 연구에서는 최근에 국내·외에서 진행된 물류 분야 6개의 주요 선행연구를 검토하였다.

6개의 선행연구를 살펴보면, 첫째, 이주호 외(2015)의 연구는 중국의 해외항만 투자 현황과 계획을 정리하고, ‘일대일로’ 대상국에 대한 항만투자 우선순위 도출과 아울러 유망지역 물류산업에 대한 SWOT 분석을 통해 우리 물류기업의 활용방안을 제시하였다.

둘째, 김홍원 외(2016)의 연구는 ‘일대(실크로드 경제벨트)’와 ‘일로(21세기 해상 실크로드)’ 주요 지역에 대한 추진전략을 파악하고, ‘일대일로’ 전략과 관련된 우리나라의 협력 유망지역을 모색하여 협력 방안 제시 등의 내용을 위주로 검토, 분석하였다.

셋째, 이승신 외(2017)의 연구는 ‘일대’와 ‘일로’ 주요 지역에 대한 추진전략을 파악하고, ‘일대일로’ 전략 관련한 우리나라의 협력 유망 지역을 모색하여 협력 방안을 분석, 제시하였다.

넷째, Lanfeng Yu(2011)의 연구는 중국에 생산시설을 설립하고, 일본으로 제품을 수출하는 일본기업의 사례를 분석한 결과, 중국에 물류기능을 구비하는 것이 낮은 생산원가를 유지하는 방안임을 도출하였다. 이 연구는 기업 인터뷰를 통해 13개 항목의 주요 물류 애로 사항에서 물류비용 증가, 현지 노동임금 증가, 품질의 유지, 규제 제한, 자국산업 보호가 가장 핵심 문제임을 제시하였다.

다섯째, 유창권(2012)의 연구는 중국에 진출한 한국기업과 한국에 진출한 중국기업을 대상으로 물류장벽 37개 항목에 대한 심각도를 파악하기 위해 설문조사를 실시하였다. 분석 결과에 의하면, 한국과 중국의 물류장벽이 평가항목별로 차이가 있으며, 한국의 물류장벽이 중국기업의 진출에 부정적 영향을 미침을 통계적으로 규명하였다.

여섯째, 이건우(2016)의 연구는 중앙아시아 국가들의 물류시장에 대한 현황을 분석하였다. 또한 물류장벽에 대한 정의와 구분을 통해 각 국가에 진출한 제조·물류기업 관련자와 기타 전문가를 대상으로 설문조사를 진행하였다. 설문조사를 바탕으로 물류장벽 심각도에 따른 우선순위와 대응방안을 도출하였다.

이러한 6개의 기존 연구에는 ‘일대일로’ 전략을 발표하기 이전의 중국 내륙물류시장 진출 전략을 다룬 연구도 있고, 또 ‘일대일로’ 전략을 발표 이후의 ‘일대일로’ 전략 자체에 연구 초점을 맞춘 연구도 있다.

반면, 이 연구에서는 ‘일대일로’와 연계한 새로운 물류 현황과 성과에 대해서 검토하였고, 현지에 진출한 화주기업에 대한 설문조사를 통해 보다 실질적인 애로요인과 개선방안을 도출하였다.

〈표 1-1〉 주요 선행연구 검토

구분	선행연구와의 차별성		
	연구 목적	연구 방법	주요 연구내용
주요 선행 연구	1 • 과제명 : 중국 일대일로 전략과 활용방안-항만 분야를 중심으로 • 연구자(연도) : 이주호 외 (2015) • 연구목적 : 일대일로 대상국 중 항만투자 우선순위 선정 및 우리 물류기업의 활용 방안 도출	• 문헌연구 • 사례분석 • 출장 및 인터뷰 조사 • 국제 워크숍 및 국제협동연구	• 중국의 일대일로 전략 • 중국의 해외항만 투자 현황, 계획 • 투자 우선순위 도출 • 유망지역 물류산업 SWOT 분석 • 우리 물류기업의 활용방안
	2 • 과제명 : 중국 '일대일로' 중점 지역의 추진동향과 시사점 • 연구자(연도) : 김홍원 외 (2016) • 연구목적 : 중국 주요 지역 의 일대일로 전략 추진 현황 모색 및 협력 유망 전략지역 도출	• 문헌연구	• 일대일로 전략의 추진경과 파악 • '일대(실크로드 경제벨트)' 및 '일로(21세기 해상 실크로드)' 주요 지역의 일대일로 관련 추진전략 파악 • 일대일로 전략 관련 우리나라 의 협력 유망 지역 모색 및 협력 방안 제시
	3 • 과제명 : 중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응 방안 • 연구자(연도) : 이승신 외 (2017) • 연구목적 : 중국 일대일로 전략 진행상황에 대한 평가 및 전망을 통한 우리나라의 대응방안 모색	• 문헌연구 • 일대일로 점검 표를 통한 전략 추진 현황 평가	• 중국 중앙정부 및 지방정부의 일대 일로 계획 점검 및 추진 상황 평가 • '인프라 연동', '자금 융통', '무역 창통'에 대한 진행 상황 분석 • 일대일로 전략 진행상황 평가 및 우리나라의 대응방안 및 정책 시사점 도출
	4 • 과제명 : Logistics Barriers to International Operations : A case of Japanese Firm in China • 연구자(연도) : Lanfeng Yu (2011) • 연구목적 : 중국에 진출한 일본기업들의 물류 문제점 파악 및 물류관리에서 주요 영향 요인을 도출함	• 문헌연구 • 사례연구 • 전문가 인터뷰	• 중국에 생산시설을 설립하고, 일본으로 제품을 수출하는 일본 기업 사례 분석 결과, 중국에 물류기능을 구비하는 것이 낮은 생산원가를 유지하는 방안임을 도출 • 기업 인터뷰를 통해 13개 항목의 주요 물류 애로사항에서 물류비용 증가, 현지 노동임금 증가, 품질의 유지, 규제제한, 자국 산업 보호가 가장 핵심 문제로 나타남

구분		선행연구와의 차별성		
		연구 목적	연구 방법	주요 연구내용
	5	- 과제명 : 한국과 중국의 물류장벽에 관한 실증분석 - 연구자(연도) : 유창권(2012) - 연구목적 : 한국과 중국의 물류장벽을 상대방 국가에 진출한 제조업체를 대상으로 분석	- 문헌연구 - 관련기업 설문 조사 - 다중회귀분석	- 중국 진출한국 기업과 한국 진출 중국기업을 대상으로 물류장벽 37개 항목에 대한 심각도를 5점 척도의 설문 조사 - 한국과 중국의 물류장벽이 평가항목별로 차이가 있으며, 한국의 물류장벽이 중국 기업의 진출에 부정적 영향을 미침을 통계적으로 규명
	6	- 과제명 : 주요 중앙아시아 국가들의 물류장벽 분석 및 대응방향 - 연구자(연도) : 이건우(2016) - 연구목적 : 중앙아시아 주요 국의 물류장벽에 대한 현황 분석과 물류분야 애로 사항을 항목별로 구분하고, 심각도 및 시급성을 기준으로 애로사항에 대한 우선 순위 도출	- 문헌연구 - 전문가 인터뷰 및 워크숍 - 화주 · 물류기업 설문조사 - 계층분석방법	- 중앙아시아 국가들의 물류시장에 대한 현황 분석 - 물류장벽에 대한 정의 및 구분 후, 각 국가 진출 제조 · 물류기업, 기타 전문가를 대상으로 설문조사 - 설문조사를 바탕으로 계층 분석 - 물류장벽 심각도에 따른 우선순위 및 대응방안 도출
본 연구		- 기존 연구는 '일대일로' 전략 발표 전의 중국 내륙 물류시장 진출 전략을 다루었거나, '일대일로' 전략 자체에 연구 초점을 맞춘 반면, 본 연구에 서는 '일대 일로'와 연계한 새로운 물류 현황 및 일대일로 관련 연선국가 투자 현황과 주요 성과를 검토함 - 또한 일대일로 관련 물류 모델 사례 등을 검토하고, 일대일로 전략 활용방안 및 한 · 중 협력방안 도출에 집중함	- 문헌연구 - 사례분석 - 전문가 간담회 및 포럼 개최 - 화주 · 물류기업 설문 조사 - 위탁(공동)연구	- 중국 '일대일로' 전략 추진 현황 및 중앙, 지방정부의 정책 추진 동향 파악 - 중국의 '일대일로' 연선국가 물류인프라 투자 현황 및 주요 성과 파악 '일대일로'와 연계한 물류모델 및 주요 사례 파악 - 중국 진출 우리나라 기업의 물류 애로 파악 및 개선방안 도출 - 우리나라 물류기업의 '일대일로' 전략 활용방안 및 한 · 중 협력 방안 제시

2. 연구 추진 방법

이 연구는 중국의 ‘일대일로’ 전략에 대한 중앙·지방정부의 정책 및 주변 연선국의 동태를 파악하고, 중국의 ‘일대일로’와 관련한 연선국가 투자 동향과 투자성과는 물론 ‘일대일로’ 전략에 따라 활용되고 있는 물류사업 모델 사례를 검토함으로써 ‘일대일로’ 전략에 대응한 활용도를 제고하고 한·중 협력방안을 모색하는 데 목적을 두고 있다.

이와 같은 연구 목적을 달성하기 위해 이 연구에서는 문헌조사, 사례 분석, 공동연구를 진행하였고, 아울러 간담회, 포럼 및 세미나 등을 개최하여 의견을 수렴하였다.

첫째, 문헌조사는 중국의 ‘일대일로’ 전략과 관련된 중앙·지방 정부의 주요 정책과 국내외 선행 연구를 검토하였다. 또한 ‘일대일로’ 공식 포털(www.yidaiyilu.gov.cn) 등을 통해 모니터링 하여 관련 동향 등을 정리하였다.

둘째, 사례분석은 중국의 ‘일대일로’ 전략에 대한 것으로서 주요 기업들이 활용하고 있는 물류사업 관련 사례를 분석하였다.

셋째, 공동연구는 ‘일대일로’ 전략과 관련하여 국내외 물류부문의 전문가에게 원고를 위탁하는 방식을 취하였다. 전문가에게 의뢰한 위탁 내용은 i) ‘일대일로’ 전략의 발전 연혁과 주요 정책, 향후 전망 및 한·중 협력 방안, ii) 일대일로 전략과 연계한 중국의 해외 항만·물류 투자 현황 및 주요 성과, iii) 중국 ‘일대일로’ 연계 물류 활용 모델의 세 가지이다.

넷째, 포럼 및 세미나는 ‘중국 해운·항만·물류 CEO포럼’, ‘KMI 중국물류포럼’, ‘KMI 중국지역물류세미나’ 등이다. 이러한 행사를 개최하여 ‘일대일로’ 전략에 따라 중국 각 지역에서 추진되는 주요 사업들에 대한 내용과 성과를 공유하고 논의할 수 있도록 하였다.

제 2 장

중국 ‘일대일로’ 전략의 배경 및 주요 정책

제1절 중국 ‘일대일로’ 전략에 대한 이론적 배경

1. 중국 ‘일대일로’ 전략의 개념 및 배경

1) ‘일대일로’ 전략의 개념

‘일대일로(一帶一路, The Belt and Road)’는 ‘실크로드경제벨트(絲綢之路經濟帶)’와 ‘21세기 해상실크로드(21世紀海上絲綢之路)’를 결합한 신조어로서 시진핑 중국 국가주석은 2013년 9월 카자흐스탄 나자르바예프에서 ‘실크로드 경제벨트’를 처음 제안했고, 2013년 10월 인도네시아 자카르타에서 ‘21세기 해상실크로드’ 공동건설을 처음 제안했다. ‘일대일로’는 처음에 서부지역을 통한 ‘육로(一帶)’와 ‘해로(一路)’를 종합한 개념으로 인식해 왔다. 그러나 2015년 3월 『일대일로 공동건설 추진의 비전과 행동』이라는 중국 국가 공식문서를 통해, ‘일대일로’의 범위는 육·해·공을 망라한 입체적 개념으로 그 개념이 정립되었다. ‘일대일로’는 초기에는 중국 정부는 ‘서진(西進)’과

‘남하(南下)’를 위한 전략이라 판단되었다. 그러나 중국이 ‘일대일로’가 다각적이고 전방위적인 개념임을 설명하면서 ‘일대일로’는 ‘서진’과 ‘남하’뿐만 아니라 중국이 유라시아 나아가 전 세계범위에서 사통팔달한 허브 국가로 자리매김한 전략임을 밝혔다2).

중국 정부는 ‘일대일로’가 다수의 국가들이 참여하는 ‘공동건설’임을 강조하고 있다. 그 이유는 ‘일대일로’를 수식하는 단어와 관련이 깊다. 현재 중국 정부는 ‘일대일로’에 ‘전략’이라는 단어를 기피하고 ‘창의(倡议)’라는 단어를 사용하고 있다. 그 이유는 ‘전략’의 개념은 중국이 자국의 국가이익을 추구하며 패권을 추구하는 이미지를 연상시켜 ‘중국 위협론’이 다시 대두될 것을 염려했기 때문이다. 이에 반해, ‘창의’, ‘공동건설’의 개념을 부각시키며 ‘일대일로’가 중국만의 ‘독주(独奏)’가 아닌 ‘합창(合唱)’임을 강조하는 것도 바로 이런 원인이다3).

〈그림 2-1〉 ‘일대일로’ 전략 구상도



자료 : 연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/01/24/0200000000AKR20150124025300089.HTML?input=1195m>, 「중국, ‘일대일로’ 큰 그림...60개국 참여 유도」 (검색일 : 2018. 9.10.)

- 2) 中央政府门户网站, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm, 「经国务院授权 三部委联合发布推动共建‘一带一路’的愿景与行动」(검색일 : 2018. 9.10.)
- 3) 人民日报, <http://politics.people.com.cn/n/2015/0329/c1001-26765962.html>, 「习近平：‘一带一路’不是独奏是合唱」(검색일 : 2018. 9.10.)

2) '일대일로' 전략의 배경 및 추진 단계

중국의 '일대일로'는 신흥강국의 경제성장과 맞물리며 '개발' 중심의 세계화 조류와 함께 발생한 '연계성(Connectivity, 互联互通)'을 그 국제적 배경으로 하여 본격적으로 탄생하게 되었다. 여기에 중국이 1993년부터 시작한 해외진출 전략, 즉 '저우추취(走出去)' 전략이 '연계성'과 그리고 2008년 미국발 세계금융위기 이후 발생한 중국 내부의 경제개혁 문제(과잉생산 품목 해소, 질적 경제성장 실현), 중국의 위안화의 국제화가 맞물린 것이다. 또한 당시 오바마 미 정권이 추진한 'TPP'가 사실상 중국의 경제를 압박하는 수단으로 고안됨에 따라 중국은 기존의 '저우추취' 전략에 중국 정부의 외교 플랫폼과 금융 및 융자 플랫폼을 결합한 형태의 대외 전략을 종합적으로 설계하게 되었다.

결과적으로 '일대일로'는 중국 국내, 유라시아, 그리고 전 세계 범위의 다층위적인 개념으로 '일대일로'의 공동건설을 대외적으로 강조하고 있으며, 실제로는 그 '공동건설' 과정에서 중국의 국가이익과 접목되는 중국 국내 동아시아 허브 및 표준 구축, 중국 국영기업 및 금융 시스템 해외 진출, 에너지 및 광물자원 해외 개발권 획득 등을 극대화하는 전략으로서 추진하고 있다. '일대일로'의 추진 배경은 크게 3가지로 나누어 볼 수 있다⁴⁾.

첫 번째 배경인 공급 과잉 및 불균형 해소 측면은 중국 정부가 주변국들의 인프라 투자를 증가시키는 과정에서 공급 과잉의 부담을 분산시키고, 개발이 낙후된 서부 지역의 발전을 위해 '일대일로'를 추진했다. 중국은 2000년부터 '서부대개발(西部大开发)' 전략을 추진해왔다. 그러나 동부지역과 내륙 중서부 지역의 격차는 여전히 크기 때문에 서부지역의 저렴한 노동력을 이용해 제조업 경쟁력을 강화하고,

4) KIEP 북경사무소 브리핑, 『중국의 '일대일로' 추진 현황 및 평가와 전망』, 대외경제정책연구원 북경사무소, 2017. 05, pp. 4~8.

내수 시장을 늘리겠다는 목적을 가지고 있었다⁵⁾.

두 번째 배경인 교역 확대와 위안화 국제화 측면은 최근 중국은 자유무역구를 확대하면서 ‘일대일로’ 연선국가들과의 교역이 확대되고 있으며, 이들 국가들과의 상품 및 자본 거래 활성화는 자연스럽게 위안화의 국제화 수준을 제고 시키고 있다. 한편 2016년 10월 1일부터 위안화가 국제통화기금(IMF)의 특별 인출권(SDR) 통화바스켓에 정식으로 편입되면서, 향후 중국과의 교역이 늘어나면 위안화 수요가 증가할 것으로 전망되고 있다.

세 번째는 에너지 수송 및 안보 강화 측면이다. 중국으로 수입되는 에너지의 대부분이 중동, 서남아시아, 동남아시아를 거쳐서 들어오기 때문에 ‘21세기 해상 실크로드’ 건설을 통해 안전한 수송로를 확보하는 것이 중국의 에너지 안보에 있어 매우 중요한 과제로 떠올랐으며⁶⁾ 자연스럽게 ‘일대일로’의 큰 배경으로 자리 잡았다. 동시에 ‘실크로드 경제 벨트’를 통하여 에너지의 육로 수송을 가능하게 할 것으로 기대하고 있으며, 중앙아시아의 풍부한 석유와 천연가스 확보는 에너지 안보 강화에 기여할 것으로 보고 있다⁷⁾.

중국은 이러한 ‘일대일로’ 전략을 3단계로 구분해 추진하고 있다. 1단계는 인프라 시설의 연계성을 실현하는 단계로 파이프, 철로, 전기, 항만 등의 인프라 건설에 중점을 두며 투자 및 무역 왕래의 편리화를 실현하는 것이다. 2단계는 자유무역구 건설과 산업 전이를 실시하는 것이다. 중국과 협력국 간에 자유무역구를 건설하고, 중국 내 과잉생산 산업 및 비교우위를 상실한 산업의 해외 이전을 실시하는 것이다. 3단계는 아시아, 유럽, 아프리카, 라틴아메리카 등을 포함한

5) <https://thekongjian.blog.me/221030679880>, 「[일대일로] 중국 신 실크로드 전략 ‘일대일로’란?」(검색일 : 2018년 10. 25.)

6) 「[일대일로] 중국 신 실크로드 전략 ‘일대일로’란?」, 상계서.

7) 「[일대일로] 중국 신 실크로드 전략 ‘일대일로’란?」, 상계서.

전 세계에 자유무역구 클러스터를 설립해 공간 베이스의 세계화를 실현하는 것이다⁸⁾.

2. '일대일로' 운영의 핵심 메커니즘

'일대일로' 운영의 핵심 메커니즘은 '5통(五通)'으로 정의할 수 있다. 2013년 9월 7일 시진핑은 카자흐스탄 나자르바예프 대학에서 '실크로드 경제벨트'와 함께 '5통'을 처음 제안했다.⁹⁾ '5통'은 정책소통(政策沟通), 시설연통(设施联通), 무역창통(贸易畅通), 자금융통(资金融通), 민심상통(民心相通) 등 5개의 '통'을 지칭하는 용어로서 '일대일로'의 운영 메커니즘 핵심 내용이다.

〈표 2-1〉 '일대일로' '5통' 이념의 주요 내용

구분	주요 내용
정책소통 (政策沟通)	정책교류 확대를 통해 지역협력 기반 구축 국가 간 발전전략을 충분히 협의, 의견 조정
시설연통 (设施联通)	육로, 수로, 항만, 에너지 파이프라인 등 인프라 협력 확대 주요 거점별 교통 인프라 구축 및 자원 확보를 위한 인프라 구축 국가 간 기초설비 건설 계획 및 기술표준 시스템 연계 강화
자금융통 (资金融通)	아시아 통화 안정을 위한 금융협력 시스템 강화 AIIB, BRICs 개발은행, ADB, 실크로드 기금 등 국제 금융기구 확대 금융 협력, 위안화 국제화, 금융 감독 협력 등으로 나누어 추진
무역창통 (贸易畅通)	'일대일로'의 핵심 영역으로 국가 간 투자 무역의 자유화 추진 및 활성화 투자 무역 편리화, 협력 플랫폼 구축 등으로 나누어 국가별 추진 IT, BT, 신에너지, 신소재 등 첨단 산업 영역 협력 확대
민심상통 (民心相通)	관광, IT, 교육 등 교류 확대 교육, 문화, 관광, 과학기술, 민간 교류 등으로 분류하여 추진

자료 : KIEP 북경사무소 브리핑, 『중국의 '일대일로' 추진 현황 및 평가와 전망』, 2017, pp.4~5. 및 중국 언론 자료를 종합하여 정리

8) 田惠敏, 田天, 曾琬云, 「中国“一带一路”战略研究」, 『中国市场』, 2015(21), 2015, p.10.

9) 新华网, http://news.xinhuanet.com/world/2013-09/08/c_117273079_2.htm 「习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲全文」(검색일 : 2018. 9. 10.)

‘5통’은 아시아개발은행에서 제시했던 아시아개발은행(ADB)을 기본으로 중국 정부 주도의 정책 지원 플랫폼과 금융 지원 플랫폼이 더해진 개념이다. 중국은 정책소통과 자금유통을 동력으로 시설연통(physical connectivity, 물질적 인프라 건설), 무역창통(institutional connectivity, 무역 및 투자 편리화를 포함한 제도 개선), 민심상통(people-to-people connectivity, 관광, 체육, 의료, 학술, 문화 등 교류)을 통해 각 지역을 하나의 ‘공동체’로 통합하는 것을 목표로 하고 있다. 중국은 이러한 관점에서 ‘운명 공동체’, ‘책임 공동체’, ‘이익 공동체’와 목표를 제시하며 ‘5통’을 통한 ‘일대일로’ 전략을 추진해 나가고 있다.

‘5통’에서 핵심은 연계성이다.¹⁰⁾ 연계성은 ‘시설연통’, ‘무역창통’, ‘민심상통’ 등의 공간 기반의 자유무역협정의 개념이다. 2008년 아시아개발은행에서 처음 주장한 개념으로 ASEAN이 이 개념을 적극적으로 수용하면서 현재의 틀을 완성했다.¹¹⁾

연계성은 금융 중심의 세계화처럼 시장 개방을 중시한 것이 아니라 인프라 건설과 민간 교류 분야까지 포함한 자유무역협정 모델을 추구한다. 공간에 자금이 흐르면 인프라가 생기고, 서로 상이한 제도를 연계해 원-스톱 국경통과가 이루어지면 그 인프라를 타고 흐르는 물류의 속도에 가속이 붙으며, 그렇게 서로 연결된 공간 플랫폼 위로 관광, 의료, 교육, 학술 분야 등의 민간 교류가 활발해진다. 중국은 ‘일대일로’를 통해 이런 공간 네트워크 플랫폼(연계성)을 채택하며 미국 위주의 세계화가 아닌 각 지역 특색을 중시한 세계화의 국제 흐름 속에 참여하게 되었다.

10) 연계성(Connectivity)을 중국어로 ‘후론후통(互联互通)’으로 지칭함.

11) Douglas H. Brooks, 『Regional Cooperation, Infrastructure, and Trade Costs in Asia』, ADB Institute Working Paper No. 123, 2008.12., pp.1~7.

중국은 국제 지역협력체 같은 정책 소통 플랫폼을 활용하고, 미국과 유럽 중심으로 형성된 세계금융 시스템의 질서 안에서 화폐 사용 및 국제금융기구의 다원화를 추진하며 '공간 기반의 자유무역지대' 건설을 추진하고 있다¹²⁾. 중국은 연계성에 따라 물류의 시간과 비용을 절감하여 효율적인 공급체인(Supply Chain)을 완성하고, 그 물류 공급체인을 따라 각자가 상대적으로 유리한 생산요소를 투입해 비교우위 베이스의 산업체인(Industry Chain)을 형성하며, 이를 통해 각 국가 혹은 각 지역의 원자재, 중간재, 가공작업 등을 종합해 완제품을 만드는 글로벌 가치사슬(GVCs)을 형성하는 시스템을 디자인했다¹³⁾. 중국은 'Early Harvest 전략(쉬운 것부터 시작하여 조기에 성과 도출)'을 추진하며 민감한 영역과 지역은 뒤로 미루며 '일대일로'를 점진적으로 진행하고 있다.

3. '일대일로'의 지역적 범위

(1) 국내외 지역적 범위

'일대일로'의 지역적 범위는 국내와 국제범위로 구분해 살펴볼 수 있다. 중국 정부는 기본적으로 '일대일로' 공동건설의 범위를 31개 성·시와 홍콩, 마카오, 타이완 등이 포함되는 중국 전 지역으로 규정하고 있다¹⁴⁾. 또한 '일대일로'의 국제 범위는 기본적으로 '고대 실크로드 라인'의 연선국가들이 '일대일로' 핵심지역으로서 중국과 유럽을 두 축으로 한 유라시아 지역 개발 라인을 중점지역으로 삼지만,

12) 이창주, 『일대일로의 모든 것』, 서해문집, 2017, p.11.

13) 상게서, p.10.

14) 中央政府门户网站, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm, 「经国务院授权 三部委联合发布推动共建“一带一路”的愿景与行动」(검색일 : 2018. 9. 28.)

그 국제 범위에 있어 ‘고대 실크로드 라인’이 아니어도 누구나 참여를 원하면 참여가 가능한 개방형 플랫폼’¹⁵⁾ 유라시아뿐만 아니라 세계 범위로 ‘일대일로’ 계획을 추진하고 있다. 현재는 북극해 개발까지 ‘일대일로’의 범위로 포함하는 ‘빙상 실크로드(冰上丝绸之路)’를 추진하고 있어 사실상 전 지구적 개념으로 발전시키고 있다¹⁶⁾.

중국은 초기에 ‘일대일로’ 연선국가를 65개 국가(지역)로 지정하며 접근했다. 그 65개 국가는 ‘고대실크로드 연선국가’로서 총 인구수가 약 45억 명(세계 63%), 그리고 경제총량은 약 20조 USD(세계 29%)를 차지하고 있다¹⁷⁾. 하지만 중국의 ‘일대일로’ 공식 홈페이지 자료에 따르면, 2018년 9월 18일 기준으로 중국은 이미 106개 국가, 유엔을 포함한 29개 국제기구와 150여 개의 ‘일대일로’ 협력 문건을 체결하면서 아시아, 아프리카, 유럽, 라틴아메리카, 남태평양 지역 국가들까지 그 범위를 확장하고 있다¹⁸⁾.

종합적으로 볼 때, 중국은 유라시아 연선국가를 ‘일대일로’의 핵심 국가로 삼으며 아시아, 유럽, 아프리카, 남태평양, 라틴아메리카 등도 ‘일대일로’ 협력국으로 규정하고 있음을 파악할 수 있다. 중국은 또한 중·러 관계를 강화하면서 북극해 항로 개발, 그리고 Yamal-LNG 및 ARCTIC-LNG 사업에 직접 투자 및 개발에 참여하며 그 범위를 전 세계적인 차원으로 넓혀가고 있다.

15) 中央政府门户网站, 전제서.

16) 中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm>, 「授权发布:《“一带一路”建设海上合作设想》(七语言版本)」(검색일: 2018. 9. 28.)

17) 陈元等, 『“一带一路”金融大战略』, 中信出版集团, 2016, p.151.

18) 中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/slsg/66757.htm>, 「数据观 | “一带一路”这五年:舆论态度转变,网民充满期待」(검색일: 2018. 9. 28.)

〈표 2-2〉 지역으로 구분한 '일대일로' 68개 연선국가

지역(국가 수)	국가
동아시아 및 동남아시아 (14)	브루나이, 중국, 인도네시아, 말레이시아, 몽골, 미얀마, 캄보디아, 라오스, 필리핀, 싱가포르, 한국, 태국, 동티모르, 베트남
중앙아시아 및 남아시아 (13)	아프가니스탄, 방글라데시, 부탄, 인도, 카자흐스탄, 키르기즈스탄, 몰디브, 네팔, 파키스탄, 스리랑카, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄
중동 및 아프리카 (17)	바레인, 지부티, 이집트, 에티오피아, 이란, 이라크, 이스라엘, 요르단, 케냐, 쿠웨이트, 레바논, 오만, 카타르, 사우디아라비아, 시리아, UAE, 예멘
유럽과 유라시아 (24)	알바니아, 아르메니아, 아제르바이잔, 벨로루스, 보스니아 헤르체고비나, 불가리아, 크로아티아, 체코, 에스토니아, 조지아, 헝가리, 라트비아, 리투아니아, 마케도니아, 몰도바, 몬테네그로, 폴란드, 루마니아, 러시아, 세르비아, 슬로바키아, 슬로베니아, 터키, 우크라이나

자료 : John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, 『Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective』, Center for Global Development, CGD Policy Paper 121 March 2018, pp.6~7.

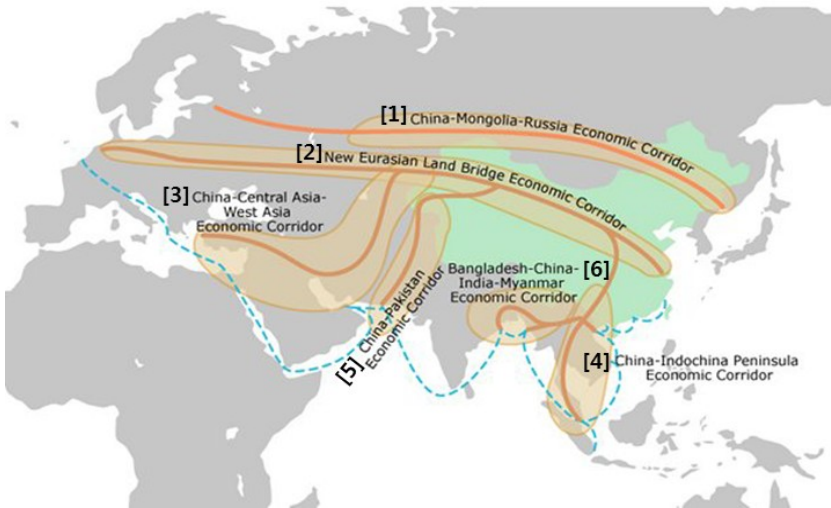
(2) 6개 국제경제회랑

‘일대일로’ 전략은 6개의 국제경제회랑을 주축으로 유라시아 대륙이 중국에 모이게 하는 구조이다. ‘일대일로’ 전략의 6개 국제경제회랑이란, ① 신유라시아대륙교회랑, ② 중·몽·러 경제회랑, ③ 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑, ④ 중국-동남아 경제회랑, ⑤ 중국-파키스탄 경제회랑, ⑥ 중국-방글라데시-인도-미얀마 경제회랑 등이 다¹⁹⁾. 중국은 ‘일대일로’ 공동건설을 국제사회에 적극적으로 주장하면서 동아시아와 유럽을 두 축으로 하는 연계성을 추진하고 있는데, 6대 경제회랑을 통한 유라시아 대륙 연결을 중점 사업으로 삼고 있다. 주의할 점은 6대 경제회랑만이 ‘일대일로’의 중점사업은 아니라는 점이다. 6대 경제회랑 이외에도 ‘21세기 해상실크로드’의 해운 거점 지역

19) 中央政府门户网站, 전거서.

연계성 사업 추진, 그리고 아프리카, 남미, 남태평양 지역을 포함한 지역의 연계성 사업, 북극해 빙상 실크로드, 또한 ‘일대일로’ 공동건설에 참여를 원하는 모든 국가나 국제조직도 역시 ‘일대일로’의 범위이다.

〈그림 2-2〉 중국 ‘일로일로’ 6대 국제경제회랑 표시도



자료 : 박성준 · 김은우 · 김세원, 『중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향』, 2015.12., p.21.

6대 국제경제회랑은 실제로 화물열차 노선 확장, 변경지역 개발, 해외 국제자유무역구 건설 등과 함께 철로, 도로, 공항, 전기, 파이프 등의 다양한 인프라가 건설되고 있다. 6대 국제경제회랑에서 주목할 점은 이 경제회랑들이 ‘실크로드경제벨트(육로)’ 건설만을 위한 것이 아니라는 점이다. 6대 경제회랑은 중국의 허브전략과 맞물려 있는데 이는 중국의 인도양, 태평양 연계전략과 복합적으로 맞물려 있다. 다시 말해, 중국은 환태평양, 환인도양 지역을 해양으로, 유라시아 전역을 배후지로 삼는 전략으로서 ‘일대일로 공동건설을 추진하고 있다²⁰⁾.

중국은 이를 실현하기 위해 중국의 국영기업들의 해외진출을 돕기 위해 정책소통, 자금유통의 플랫폼을 구축해 정부 주도 플랫폼 구축, 중국 기업의 해외진출 사업을 유기적인 메커니즘으로 진행하고 있다. 특히 태평양, 인도양, 지중해, 발틱해, 심지어 북극해까지 주요 해양의 항만 투자 및 개발에 참여하는 동시에 관련 항만에서 중국까지 연결하는 육로 및 항공 인프라 건설에도 중국이 참여하면서 물류의 고효율, 무역 및 투자 편리화 실현을 위한 적극적인 외교 활동을 전개하고 있다. 여기에 전자상거래 플랫폼, 상호인증제도, 전자 통관 시스템 등의 도입으로 완성된 인프라 플랫폼 위로 보다 빠른 네트워크 흐름을 형성시키고 있다. '일대일로' 전략은 이렇듯 전 세계 범위의 연계성 등 지리경제학적 중국의 전략과 함께 중국 정부의 외교 및 금융 플랫폼 지원과 중국 기업의 해외 진출 전략까지 종합되면서 추진되고 있다.

제2절 '일대일로' 관련 중앙 정부 및 주요 지역별 추진 정책

1. 중앙 정부 정책

2013년 9월 시진핑 주석이 '일대일로' 전략을 제시한 당해 11월에 열린 '중국 공산당 제18기 중앙위원회 제3차 전체회의(中国共产党第十八届中央委员会第3次全体会议)'에서 '일대일로' 건설을 중점 추진 사항으로 공식화하였고, 이후 '일대일로' 건설을 위한 각종 정책들이 시행되었다²¹⁾.

20) 田惠敏 외, 「中国「一带一路」战略研究」, 『中国市场』, 2015(21), 2015, p.10.

21) 赵磊, 『「一带一路」年度报告: 行者智见』, 中国印书馆, 2017. pp.13~14.

중국은 이른바 고위층에서부터 정책을 설계하여 아래로 내려오는 상의하달 방식의 ‘정층설계(顶层设计)’에 따라 ‘일대일로’ 전략을 추진하고 있다. 먼저 중국 공산당 당내에서 지도자들이 결정한 지침에 따라 정책 방향을 세우고 행정기관, 지방정부, 학계, 국영기업 등은 ‘중층설계’를 거쳐 다시 상부에 올림으로써 ‘일대일로’ 전략의 큰 틀이 구성된다. 중국의 일대일로는 ‘일대일로 공동건설 추진 영도소조(한정 조장)’와 ‘실크로드규획연구중심(천위안 이사장)’ 등에 의해 관련 정책 및 금융지원 방향이 결정되고 있다.

2015년 3월 28일 국가발전개혁위원회와 외교부, 상무부가 공동으로 『실크로드 경제 벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동 건설을 위한 비전 및 행동(推进共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)』을 발표하면서²²⁾ 중국의 ‘일대일로’ 추진은 탄력을 받게 되었다. 중국은 이를 기점으로 ‘실크로드경제벨트’와 ‘21세기 해상실크로드’를 분리한 개념이 아닌 ‘일대일로’라는 개념으로 대외적으로 더 적극적인 홍보를 시작했다. 이어서 교육, 화물열차, 문화발전, 녹색(친환경), 이념, 농업협력, 금융 및 융자, 에너지 협력, 해상 협력, 표준 협력 등의 내용을 공식 문서로 발표하면서 중국 각 기관과 지방정부에 정부 지침을 전달했다.

중앙정부의 정책 방향에 따라, 중국 지방정부는 관련 중앙정부 정책 방향에 근거해 지방정부 차원의 정책회의 및 영도소조를 추진하며 지방 버전의 ‘일대일로’를 추진하고 있다. 이는 중국의 양회에서 다시 각 지방 및 국가기관의 정책이 종합되면서 ‘일대일로’ 전략으로 종합되고 있다.

22) 이주호 외, 『중국 일대일로 전략과 활용방안-항만분야를 중심으로』, 대외경제정책연구원, 2015.12. p.33.

〈표 2-3〉 중국 중앙정부가 발표한 주요 공식 문건

발표 시기	'일대일로' 관련 중국 중앙정부 공식 문건
2013. 9.	시진핑 주석의 중앙아시아 및 동남아시아 순방 중 '일대일로' 전략 제시
2013. 11. 12.	〈3중 전화〉에서 '일대일로' 건설 추진에 관한 내용을 공식적으로 명시
2015. 2. 8.	'일대일로' 건설 공작영도소조(工作领导小组) 구성
2015. 3. 28.	실�크로드경제벨트와 21세기해상실�크로드 공동건설 추진의 비전과 행동 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》
2016. 7. 13.	'일대일로' 공동건설 추진 교육 행동 《推进共建‘一带一路’教育行动》
2016. 10. 24.	중국-유럽 화물열차 건설 발전 계획(2016-2020) 《中欧班列建设发展规划(2016-2020)》
2017. 3. 1.	문화부 '일대일로' 문화발전 행동계획(2015-2020년) 《文化部‘一带一路’文化发展行动计划(2016—2020年)》
2017. 5. 8.	녹색 '일대일로' 건설 추진에 관한 지도 의견 《关于推进绿色‘一带一路’建设的指导意见》
2017. 5. 10.	'일대일로' 공동건설 : 이념, 실천과 중국의 공헌 《共建‘一带一路’：理念 实践与中国的贡献》
2017. 5. 13.	'일대일로' 건설 공동 추진 농업 협력의 비전과 행동 《共同推进‘一带一路’建设农业合作的愿景与行动》
2017. 5. 16.	'일대일로' 융자 지도 원칙 《‘一带一路’融资指导原则》
2017. 5. 16.	실�크로드경제벨트와 21세기해상실�크로드 에너지협력 비전과 행동 《推动丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路能源合作愿景与行动》
2017. 6. 20.	'일대일로' 건설 해상협력 구상 《‘一带一路’建设海上合作设想》
2018. 1. 11.	'표준' 연동, '일대일로' 공동건설 행동계획(2018-2020년) 《标准联通共建‘一带一路’行动计划(2018-2020年)》

자료 : '일대일로' 홈페이지(<https://www.yidaiyilu.gov.cn>) 및 중국 언론자료 종합(검색일 : 2018. 9. 12.)

〈그림 2-3〉 2013년 9월 이후 중국 이외의 국가 미디어 ‘일대일로’ 관심 추이



자료 : 中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/66751.htm>, 「《“一带一路”大数据报告 (2018) 》发布 : 俄罗斯合作度最高 粤鲁沪参与度最高」(검색일 : 2018. 9. 12.)

중국 중앙정부의 ‘일대일로’ 관련 문건 발표, 주요 행사, 관련 성과가 있을 때마다 세계의 주요 매체에서도 이를 비중 있게 다루기 시작했다. 〈그림 2-3〉처럼, 2013년 9월 ‘실크로드경제벨트’가 처음 제안되었을 때는 관심도가 저조했다가 2015년 3월 ‘일대일로’ 공동건설비전과 행동 문건이 나오면서 세계의 관심도가 급상승했다.

2015년 5월 ‘국제 생산능력과 장비제조협력의 의견’이 나오면서 제차 주목을 받고 하강세에 들었다가, 2015년 12월 중국 주도의 다자간 개발은행인 ‘AIIB(아시아인프라투자은행)’가 공식으로 출범하면서 다시 세계의 이목에 주목 받기 시작했다. 이후 2017년 5월 ‘일대일로’ 국제협력고위포럼 개최, 그리고 2017년 10월 중국 공산당이 ‘일대일로’를 당장(党章)에 추가하면서 세계의 관심도가 높아졌다. 중국은 이처럼 세계 주요 매체들의 주목을 받으며 중국 내부의 제도를 개선하고 정책방향을 제시하며 국제사회가 관심을 가진 이벤트를 준비하면서 지속적으로 여론의 관심도를 끌어올리고 있다.

2. 지방정부의 주요 정책

1) 지역 균형 발전 전략으로서의 '일대일로' 전략

중국은 기본적으로 연해지역인 환발해만, 창장삼각주, 양안경제밀집구, 주강삼각주, 광시 북부만 등을 5개 지역을 주축으로 '일대일로'('실크로드 경제벨트', '21세기 해상실크로드')를 연결하고 있다. 중국은 연해지역을 중심으로 1978년 개혁개방과 1990년대 초반 남순 강화를 통해 동북아의 가치사슬에 편입되면서 본격적으로 경제성장을 이끌었다. 중국은 덩샤오핑의 '양개대국론(兩個大局論)'에 기초해 2000년부터 '서부대개발'을 발표하면서 동부연해와 서부 지역의 두 날개를 마련한 바 있다. 중국은 이를 정책 틀로 삼아 '제11차 5개년 경제개발계획(2006-2010)'에서 '동부선도(东部先导), 서부개발(西部开发), 동북진흥(东北振兴), 중부굴기(中部崛起)' 등 중국 전체를 4개의 경제블록으로 종합하는 개발권을 공식적으로 확정하면서 중국 중앙정부 관리하에 개발을 진행하고 있다.

중국 '일대일로'의 국내적인 전략은 이렇듯 중국의 연해안 경제권(환발해만, 창장삼각주, 양안 경제밀집구, 주강삼각주, 광시북부만)을 주축으로 해륙 복합 운송 시스템을 진행하는 한편, 4개의 경제블록을 추진하면서 중국 전반을 유기적인 물류 네트워크 시스템으로 진화시켜나가고 있다.

〈그림 2-4〉 중국의 3대 경제지지벨트와 4대 경제블록



출처 : 한겨레, <http://www.hani.co.kr/arti/politics/diplomacy/827164.html>, 「〈한반도 신경제지도〉 중국의 일대일로와 북방경제 협력」(검색일 : 2018. 10. 6.)

중국은 다시 2014년 말 정부공작보고를 통해 ‘3개 경제지지대(三个支撑带)’를 발표하면서 중국 전체의 허브 역할을 담당할 주축을 설정했다.²³⁾ 중국은 ‘징진지(京津冀) 경제협동발전’, ‘창장경제벨트(长江经济带)’, ‘일대일로’를 3개 경제지지대로 발표했다. ‘징진지(京津冀)’는 베이징(京), 톈진(津), 허베이성(冀) 등 중국 수도권을 하나로 합치는 개발권 계획이다. 창장경제벨트(长江经济带)는 11개의 성·시가 포함된 프로젝트로 총 면적 약 205만km²이며²⁴⁾, 해당 지역의 인구수와 GRDP는 중국 전체의 40%가 넘는다.²⁵⁾ 3개 경제지지대 내에서의 ‘일대일로’는 ‘실크로드경제벨트’와 ‘21세기 해상실크로드’로 연결되는 주요 연해(沿海), 연강(沿江), 주요 간선 인프라 연선(沿线) 등을 포함한 지역을 의미한다²⁶⁾.

23) 中央政府门户网站, www.gov.cn 2015. 3. 16., 〈http://www.gov.cn/guowuyuan/2015-03/16/content_2835101.htm〉, 「政府工作报告(全文)」(검색일 : 2018. 10. 6.)

24) 11개 성·시는 상하이, 장쑤(江苏), 저장(浙江), 안후이(安徽), 후베이(湖北), 장시(江西), 후난(湖南), 충칭(重庆), 쓰촨(四川), 윈난(云南), 구이저우(贵州)임.

25) 国务院, 『关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见』, 2014. 9. 25.

종합적으로 볼 때, 중국은 '일대일로' 전략을 토대로 징진지 협동발전(수도권)과 창장경제벨트를 주요 허브로 중국 전반(4개 경제블록)을 연계하는 전략을 추진하고 있다. 여기에 앞서 설명한 연해지역, 환발해만, 창장삼각주, 양안 밀집구, 주강삼각주, 광시북부만 지역에 이르는 지역과 중국-유럽 화물열차 라인을 포함한 6대 경제회랑이 종합되면서 해륙 복합형 공간 네트워크를 형성하며 '일대일로' 전략을 종합하고 있다.

2) 지역별 '일대일로' 전략 지수

중국 대륙의 31개 지방정부는 이에 근거해 지방버전 '일대일로'를 추진하고 있다. 중국 정부는 중국 국내의 지방정부를 '동부, 서부, 중부, 동북' 등 4개의 권역 단위로 나누고, 여기에 다시 31개 성·시별로 그 단위를 나누어 '일대일로' 지방정부 지수를 기준으로 각 지방별 '일대일로' 추진 상황과 발전 정도를 평가하고 있다. 2016년부터 2018년까지 '일대일로' 추진 전략 정도 기준표를 마련해 지방정부 단위의 '일대일로' 전략 추진현황의 평가를 진행하며 순위를 공개하고 있다.

〈표 2-4〉는 각 지방정부 '일대일로' 추진 평가를 위한 기준이며, '기초-행동-효과' 등으로 구분하여 평가 기준표를 작성하고 더 세부적으로는 정책환경, 인프라 건설, 경제무역 협력, 인문교류, 종합영향 부분으로 구분하여 각 지방정부가 추진하는 '일대일로' 현황에 대한 평가를 2016년부터 현재까지 진행하고 있다. 본 평가 기준표는 5개의 1급 지표, 14개의 2급 지표, 20개의 3급 지표로 구성되어 각 지방의 '일대일로' 참여를 장려하고 있다²⁷⁾.

26) 中央政府门户网站, http://www.gov.cn/zhengce/2015-11/03/content_5004388.htm, 「从“经济带”到“经济轴带”拓展区域发展新空间」(검색일: 2018. 10. 6.)

27) 于施洋 외, 「数说地方丝路建设」, 国家信息中心大数据发展部, 『中国投资』, 2018(17), 2018., p.122.

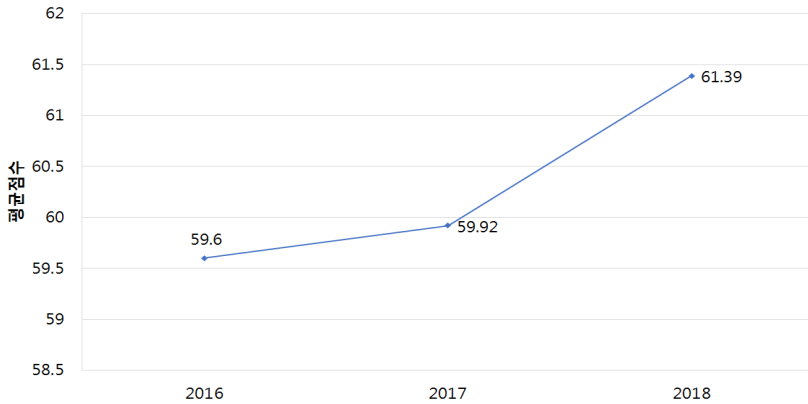
〈표 2-4〉 중국 지방정부의 ‘일대일로’ 지수 기준표

1급	2급	3급
정책환경(20)	관리체제(2)	-
	정책문건(14)	규획계획(4)
		정책연계(4)
		협력협약(4)
인프라건설(20)	자금보장(4)	-
	해외단지건설(6)	-
		항공연결도(4)
		철도연결도(4)
		항만연결도(4)
경제무역협력(32)	교통인프라(14)	도로연결도(4)
		대외무역의존도(4)
		대외무역액(4)
	무역협력(12)	대외무역증가속도(4)
		1인당 실제이용외자액(3)
		실제이용외자액 증가속도(3)
		대외직접투자액(3)
		대외직접투자증가속도(3)
인문교류(16)	투자협력(12)	해외협력항목(4)
		대외아웃소싱공정(4)
	중대협력항목(8)	-
	자매도시(4)	-
	여행빈도(4)	-
종합영향력(12)	교육협력(4)	-
	교류활약도(4)	-
	국내영향력(6)	국내관심도(3)
		국내만족도(3)
	국외영향력(6)	국외관심도(3)
		국외만족도(3)

자료 : 中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/66751.htm>, 「《“一带一路”大数据报告 (2018)》发布 : 俄罗斯合作度最高 粤鲁沪参与度最高」(검색일 : 2018. 10. 6.)

2016년부터 2018년까지 31개 성·시 중에서 누적 평가 기준으로 광둥성, 산둥성, 상하이, 저장성, 장쑤성, 톈진, 푸젠성, 허난성, 쓰촨성, 후베이성 등이 1~10위를 차지했다.

〈그림 2-5〉 2016~2018년 중국 전체 성·시의 '일대일로' 평균 참여율 변화 그래프



자료 : 于施洋 외, 전계서, p.122.

중국 중앙정부는 〈표 2-4〉의 기준표를 근거로 중국 전체 성·시의 '일대일로' 참여율을 평가하고 있는데 그 평균 득표 점수는 〈그림 2-5〉처럼 2016년 59.60점, 2017년 59.92점, 2018년 61.39점으로 그 평균 점수가 상승하는 모습을 보이고 있다. 이 중에 광둥성은 2016년부터 3년 연속 1위를 차지하고 있으며, 산둥성은 점차 상승하며 2위를 차지하고 있다.

중국 지방정부 '일대일로' 참여율 점수 순위 중 10위권 내에 동부 지역이 압도적으로 높은 비중을 차지하며 1위부터 7위까지 차지하고 있으며 1-7위 간 평균 점수는 73.91점에 달한다.²⁸⁾ 이처럼 지역별 '일대일로' 추진에서 자금능력과 항만물동량, 경제무역 분야, 그리고

28) 于施洋 외, 전계서, p.122.

자유무역구와 같은 제도적 지원 분야에서 압도적 비교우위를 보이는 중국 연해지역 즉 동부지역의 약진이 두드러진다. 특히 산둥성은 한국 경제와 밀접한 관련이 있는 지방으로서 3년 동안 ‘일대일로’ 참여도 부분의 약진을 보이며 ‘일대일로’ 참여도 2위를 기록하고 있는 점을 주목할 필요가 있다. 광둥성의 경우, 홍콩 및 마카오를 게이트웨이로 하는 세계경제와의 연계로 ‘일대일로’ 참여도 1위를 굳건히 지키고 있지만, 중국 내륙 내 특별한 배후지가 없는 산둥성의 경우 한국과의 연계를 강화하며 지속적으로 ‘일대일로’ 참여도 유지를 추진할 가능성이 크다.

〈그림 2-6〉 중국 4개 구역 성·시간 ‘일대일로’ 참여도 수준 차이 현황 표시도



자료 : 于施洋 외, 전게서, p.120.

〈그림 2-6〉은 중국의 동부, 동북, 중부, 서부 지역의 ‘일대일로’ 참여도 평균 득표율을 표시한 그래프이다. 여기에 각 지역별 최대 점수와 최저 점수를 표시해 각 지역 내 격차 수준을 표시한 그래프이다. 각 지역별 평균치를 확인해보면, 중국 동부지역(동부선도)은 73.91점,

중국 동북지역(동북진흥)은 60.67점, 중국 중부지역은 59.28점이며, 서부지역은 52.18점을 기록하고 있다. 이 그래프에서 주목할 것은 서부지역의 경우 최대치만 따지면 69.25로 동북지역의 최대치보다 앞서고 동부지역 최저치보다 높지만 반대로 최저치가 23.51점으로 전국 최저를 기록하고 있다는 것, 그리고 서부지역의 최대치와 최저치 간의 격차가 45.74점으로 가장 큰 차이를 기록하고 있다는 것이다. 중국 동부지역의 경우 높은 자금력과 기술력, 제도 및 금융 제도의 백업, 그리고 글로벌 시장과의 접근성으로 전체적으로 높은 '일대일로' 참여율을 보이고 있다. 이에 반해, 서부지역의 경우 정부 주도의 '일대일로' 중점 건설사업이 진행이 되고 있는 지역은 높은 '일대일로' 참여율을 보이고 있고, 반대로 아직 정부의 중점 지원을 받지 못하는 지역은 낮은 자금력 및 기술력, 낙후된 인프라 시설 등으로 낮은 '일대일로' 참여율을 기록하고 있다는 점을 확인할 수 있다. 확대해서 해석하면, 동부지역의 경우 해운항만의 발전으로 인프라 시설이 대부분 완비되어 있고, 해외시장 접근성이 높아 정부 주도의 제도 지원, 금융지원, 경제무역분야, 인문교류 분야에 있어 유리한 위치에 있으나, 서부지역의 경우 동부지역보다 낙후되어 있는 환경 속에서 화물열차, 드라이포트와 같은 정부 주도의 인프라 건설과 제도적 지원에 힘입어 '일대일로' 참여도를 유지해가고 있는 상황임을 분석해볼 수 있다.

종합적으로 봤을 때, 중국은 '일대일로' 참여도 점수를 통해 다각적으로 지방정부의 '일대일로' 참여도 점수를 통계내면서 지방정부의 적극적인 참여를 독려하고 있다. <표 2-5>는 '일대일로' 각 기준별 참여도 지방정부 순위를 표로 정리한 것이다. 정책환경 부분에서는 특히 2016년과 비교해 2017년에는 허난성, 상하이시, 안후이성, 산둥성 등이 그 상승폭이 비교적 컸다. 정책환경 부분에서 구체적으로

자유무역구, 국제전자상거래, 여행부분에 정책지원이 집중되었으며, 이 중에 헤이룽장성, 광둥성, 산시(陝西), 저장, 허난, 시장, 후베이 등의 정책이 비교적 많았다.

〈표 2-5〉 2017년 기준 ‘일대일로’ 참여도 각 기준항목별 지방정부 순위

항목	항목 별 중국 지방 정부 순위
정책환경	광둥(广东), 장쑤(江苏), 허난(河南), 간쑤(甘肃), 산둥(山东)
인프라건설	광둥(广东), 랴오닝(辽宁), 저장(浙江), 푸젠(福建), 톈진(天津)
경제무역협력	동부지역과 ‘일대일로’ 연선국가들과의 무역 정도가 약 80%에 달함
인문교류	상하이(上海), 베이징(北京), 산둥(山东), 광둥(广东), 장쑤(江苏)
종합영향력	하이난(海南), 상하이(上海), 베이징(北京), 신장(新疆), 산둥(山东)

자료 : 于施洋 외, 전게서, p.123.

3) 주요 지역별 포지셔닝 및 정책

중국의 ‘일대일로’에 직접적으로 해당되는 지역은 전체 31개 성·시(省市)의 절반이 넘는 18개에 달하며 중국 북부의 헤이룽장(黑龙江)과 네이멍구(内蒙古), 동부의 저장과 광둥, 서부의 신장(新疆)과 윈난(云南)에 이르기까지 중국 대다수 접경 지역이 모두 포함된다. 이중 신장과 푸젠(福建)은 각각 ‘실크로드 경제벨트’와 ‘해상 실크로드’의 핵심지역이며, 광시는 이 둘을 연결하는 핵심 거점으로 지정되었다²⁹⁾. 본 절에서는 중국 주요 지역의 ‘일대일로’와 연계된 물류 관련 정책에 대해 살펴보았다.

29) 김홍원·박진희·허유미, 『중국 ‘일대일로’ 중점지역의 추진동향과 시사점』, 대외경제정책연구원, 2016. 12. 30., p.4.

(1) 신장(新疆) : 육상 실크로드 경제벨트 중추지역

중국의 최서북단에 위치한 신장위구루 자치구는 석유, 천연가스 등 광물 자원이 풍부하며, 대 중앙아시아 변경무역의 거점이자 중국 횡단 철도가 지나는 핵심 통로이다. 러시아, 몽골, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 아프가니스탄, 인도, 파키스탄 등 8개국과 접경하고 있으며 휘얼귀스(霍尔果斯), 아라산커우(阿拉山口) 등을 중심으로 변경 무역이 활발히 이루어지고 있다. 또한 중국 각지에서 출발하여 중앙아시아와 유럽으로 향하는 국제 화물열차 대부분이 아라산커우를 통해 중국 국경을 넘고 있어 '일대일로'에 있어 핵심적인 지역이라 할 수 있다. 신장은 '일대일로' 정책 사업으로 3대 통로, 3대 기지, 5대 중심지 구축'을 내세우고 있으며 특히 인접국과의 교통·상업·물류 거점으로 발전하는 전략을 세우고 있다³⁰⁾.

3대 통로는 육상 실크로드가 지나는 통로로 중국 3대 경제권과 중앙아시아-러시아-유럽을 잇는 개념이다³¹⁾. 3대 기지는 석유가스 생산 및 가공 기지, 석탄·화력발전·화공 기지, 풍력발전 기지를 가리키는 것으로, 중앙아시아, 서남아시아, 러시아와 석유·천연가스 자원 개발 가공 및 수송 협력을 통해 기반 산업을 발전시키는 것을 의미한다. 5대 중심지는 교통, 상업·물류, 금융, 문화·과학, 의료 중심지를 가리키며, 이 중 교통, 상업·물류, 의료 분야 정책이 강조되고 있다. 5대 중심지 중 교통 및 상업·물류 중심지의 구체적 정책 내용은 다음과 같다³²⁾.

30) 김홍원·박진희·허유미, 전계서, p.6.

31) 상계서, p.6.

32) 상계서, p.7.

가. 교통중심지³³⁾

- ① 실크로드 교통 통로 구축 : 육상 실크로드 철도 연결 강화, 우루무치 국제공항 확장 및 중앙아시아-서남아시아 등지로의 항로 확대, 커우안(口岸, 세관이 있는 국경통과 지점) 인프라 강화
- ② 우루무치-중앙아시아-유럽 직통 화물 열차 확대, 우루무치와 주변 지역과의 교통망 연결 강화, 우루무치 내 BRT와 지하철 1~4호선 등 도시 내 공공교통망 확충, 컨테이너역 건설

나. 상업·물류중심지³⁴⁾

- ① 주변국과의 양자·다자간 운송 협정 확대, 국제 운수 수속 간소화
- ② 종합보세구 및 중·카자흐스탄 국제변경협력센터 건설 가속화, 카스 국제경제협력구 건설 추진, 중앙아시아를 주 대상으로 하는 신장 자유무역시범구 건설, 중·유라시아 박람회 및 카스·중앙아시아 상품 교류회 등 박람회 지속 추진
- ③ 국제 상업물류 집산지·대형 변경 무역시장 건설, 변경 민간 호시무역 시범지 조성, 주변국과 농산품 신속 수송 통로 마련, 글로벌 물류기업 육성
- ④ 역내 기업의 그루지야·우즈베키스탄·카자흐스탄 등지 경제무역협력단지 건설 장려, 농산품 가공기업 해외진출 장려, 에너지·방직·선진제조·첨단기술·서비스업 분야 해외 투자 확대, 주변국 인프라 건설 및 자원개발 프로젝트 참여
- ⑤ 현대농업, 첨단기술, 에너지 절약 및 환경보호, 신에너지, 현대 서비스업 등 분야 투자 장려

33) 상계서, p.7.

34) 상계서, p.7.

(2) 랴오닝(辽宁) : 중·몽골·러 경제회랑의 동북지역 주요 거점

랴오닝성은 산업기반이 잘 갖추어져 있고 동북지역에서 유일하게 바다와 접하고 있으며 주변 지역으로 접근성이 뛰어나 중국·몽골·러시아 경제회랑의 주요 거점 지역으로의 역할을 담당하고 있는 지역이다. 랴오닝성 정부는 '일대일로'와 연계하여 인프라 건설, 에너지 자원 분야 등의 산업 협력과 기업의 해외진출 장려 정책을 수립하고 주변국과의 경제 협력을 강화하고 있다. 중국·몽골·러시아 경제회랑을 기반으로 하여 랴오닝성과 유럽을 잇는 3대 대외무역 통로 건설 사업 추진에 속도를 내고, 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드를 따라 유럽, 동남아, 인도, 아프리카 국가와 협력하여 산업 단지를 조성함으로써 수출 시장 확대에 주력하고 있다. 랴오닝성의 '일대일로' 교통·물류와 관련된 주요 정책은 다음과 같다³⁵⁾.

〈표 2-6〉 랴오닝성의 '일대일로' 관련 교통·물류 정책

구분	주요 내용
랴오멍어우 (辽蒙欧, 랴오닝-몽골-유럽)	랴오닝성의 진저우항, 판진항, 단둥항에서 출발하여 몽골의 초이발산(Choibalsan)을 거쳐 유럽까지 연결되는 철도 통로
랴오만어우 (辽满欧, 랴오닝-네이멍구-유럽)	랴오닝성의 다롄항, 잉커우항, 판진항을 기점으로 하여 네이멍구의 만저우리를 거쳐 유럽까지 연결되는 철도
랴오하이어우 (辽海欧, 랴오닝-해상-유럽)	다롄항에서 출발하여 인도네시아, 남태평양 지역, 베링해협을 경유하여 노르웨이에 도달하는 동북지역의 중요한 북극 항로

자료 : 김홍원 · 박진희 · 허유미, “중국 ‘일대일로’ 중점지역의 추진동향과 시사점”, 대외경제정책연구원, 2016. 12. 30., p.8.

35) 김홍원 · 박진희 · 허유미, 전게서, pp.7~8.

랴오닝성의 다롄시는 랴오닝성의 해외시장 주요 진출 통로로서 철도 및 경제특구를 활용하여 동북아 물류 환적기지 및 무역허브로서의 도약을 도모하고 있다. ‘일대일로’ 주변국가와 항만, 철도 등 교통 인프라 연계 협력을 강화하여 다롄항과 유럽을 연결하는 국제화물 철도 증설에 주력하고 있다³⁶⁾.

(3) 산시(陝西) : 실크로드 경제권의 신(新) 기점

산시는 중국 서북지역의 관문으로 지리적으로 중부 3개성, 서부 5개성과 접하고 있으며 서부와 중부를 연결하는 지점에 위치하고 있다. 산시성 정부는 ‘실크로드 경제권의 신 기점, 중국 내륙 개혁개방의 첨병’을 지역 포지셔닝으로 삼아, 중국 서북부지역의 교통·물류·상업, 산업 협력, 문화관광, 과학기술 혁신, 금융업 중심으로 발전시키려는 계획을 가지고 있다³⁷⁾. 산시성 정부가 ‘일대일로’와 연계하여 추진하고 있는 교통·물류와 관련된 정책 사업은 다음과 같다.

- ① 고속철도, 공항, 도시 철도 등 교통 인프라 확충 : 시안(西安)-청두(成都), 시안-인촨(银川) 구간 등 고속철도 건설, 셴양(沈阳) 국제공항 증설 등 사업³⁸⁾
- ② 시안과 중앙아시아를 오가는 국제화물 철도인 ‘창안호(长安号)’³⁹⁾ 운행확대 및 안정화를 위한 사업 추진
- ③ 철도종합물류센터 건설 등 물류·통관 센터 구축과 해외 전자상거래 및 수출입 확대

36) 김홍원 · 박진희 · 하유미, 전게서, p.10.

37) 상게서, p.11.

38) 상게서, p.11.

39) 鳳凰陝西綜合, http://sn.ifeng.com/zixun/jinrishanxi/detail_2015_06/24/4039102_0.shtml, 「哈铁快运合作三方协议」在西安国际港务区签署」(검색일 : 2018. 10. 6.) ; 人民网, <http://finance.people.com.cn/n1/2017/0512/c1004-29270480.html>, 「陝西將建“五大中心” 推進“一帶一路”建設」(검색일 : 2018. 10. 6.)

- ④ 2015년 6월 시안시 국유기업(西安国际陆港投资发展集团) 및 카자흐스탄 국영기업(哈铁快运股份公司), 시안육항대륙교국제물류회사(西安陆港大陆桥国际物流有限公司)는 3자 협력 의향서를 체결하고 합자회사를 설립하여 '중·카자흐스탄 물류단지' 조성⁴⁰⁾

(4) 푸젠(福建) : 해상 실크로드의 거점

중국 동해안과 남해안의 교차점에 위치한 푸젠성은 중국 해상실크로드의 핵심 지역으로 어업 및 수산가공업 발전이 두드러진 지역이다⁴¹⁾. 특히 푸젠은 중국에서 대만과 지리적으로 가장 인접하고 있어, 대 대만 경제협력 시범사업을 다수 추진하고 있으며 아세안을 중심으로 화교 네트워크가 잘 갖춰진 지역이다⁴²⁾.

푸젠성은 중국 해상 실크로드 전략의 핵심 지역으로 '일대일로' 관련 교통물류 허브, 경제 무역 협력 플랫폼, 제도 개혁 시범지역으로서의 입지를 다지는데 주력하고 있다. 교통 물류 허브와 관련된 정책은 다음과 같다⁴³⁾.

- ① 항만 및 공항 기능을 강화하고 철도 및 간선도로를 확충하여 '일대일로' 연선국가와의 항만 건설, 통관, 물류정보화 등의 협력을 추진
- ② 주요 취급 화물에 따라 6곳의 핵심 항만을 조성하고 샤먼(厦门)시 '동남 국제해운센터' 건설과 샤먼·푸저우(福州)·취안저우(泉州) 등의 지역에 항공 인프라 증설을 추진하며 창장 및 주강 삼각주를 비롯한 중국 국내 교통 인프라 연계 강화

40) 凤凰陕西综合, 전게서.

41) 赵可金, https://pit.ifeng.com/a/20151221/46764848_0.shtml, 「福建要打造带动腹地发展的海上合作战略支点」, 凤凰国际智库(검색일 : 2018. 10. 6.)

42) 김홍원·박진희·허유미, 전게서, pp.13~14.

43) 福建省发改委, 福建省外办, 福建省商务厅, 『福建省21世纪海上丝绸之路核心区建设方案』, 2015.11.17.; 福建省人民政府, 『关于推进综合交通“五个工程”建设实施意见的通知』, 2016. 9. 1.

- ③ 인프라 투자 : 13·5 계획기간 고속도로, 철도, 공항, 항만 인프라 관련 5,866억 위안 투자⁴⁴⁾
- ④ 해상운송 : 푸저우의 뤼위안만(罗源湾), 취안저우·푸톈(莆田)의 메이저우만(湄洲湾) 등 핵심 6개 항만을 중심으로 해상운송의 집약화 및 규모화 달성, 운항노선 증설, 해외 항만기업과 협력 강화
- ⑤ 항공 및 육상운송 : 샤먼공항을 중심으로 경유공항 기능 강화, 철도·고속도로를 확충하여 주변 지역과의 육상운송, 지역 내 육상·해상 연계운송 강화
- ⑥ 아세안·대만·홍콩 등지와의 항만인프라·물류 정보공유 및 운영관리 협력⁴⁵⁾
- ⑦ 2015년 푸젠 내 총 27개 선석의 중·해외 합작 항만 프로젝트가 계획 또는 건설 단계에 있으며, 투자규모는 약 130억 위안에 달함⁴⁶⁾

(5) 광시(广西) : 중국 서남부 지역발전의 전략 거점 지역

광시는 중국 서부지역 중 유일한 연해지역으로 서부지역 중 심해를 통해 직접 태평양으로 연결되며 베트남 등 동남아 각국과 가장 가까운 중·아세안 길목이며, 자유무역지대의 핵심 지역이다. 광시성 정부는 기초 인프라의 연결성 강화와 산업 협력을 주요 내용으로 하여 중국 서남부 지역의 신(新) 전략 거점 발전 계획을 수립하였다. 난닝시는 철도를 중심으로 중국 국내 주변지역과의 교통 인프라를 확충하고 북부만 국제해운센터(北部湾区域国际航运中心) 건설을 가속화하여 대(对) 아세안 경제협력에 일조하였다. 북부만은 쿤밍(昆明), 청두

44) 福建省人民政府, 전게서.

45) 福建省发改委 외, 전게서.

46) 新华福建. <http://www.fj.xinhuanet.com/gdft/50/index.htm>(검색일 : 2018. 10. 8.)

(成都). 충칭(重庆), 구이양(贵阳) 등 주변 도시를 연결하는 교통 인프라를 확충하여 중국 내륙지역의 대아세안 해상운송화물을 적극 유치할 계획에 있다⁴⁷⁾. 광시자치구의 '일대일로'와 관련된 교통·물류 추진 정책은 다음과 같다⁴⁸⁾.

- ① 13·5 계획 기간 교통 인프라 관련 6,000억여 위안 투자(각각 도로 2,900억 위안, 철도 1,700억 위안, 수운 550억 위안, 항공 120억 위안)
- ② 교통인프라(국내) : 난닝(南宁)시와 북부만을 중심으로 종합교통 허브 및 국제해운센터 건설, 중국 서·남북을 연결하는 육상통로(베이하이-난닝-란저우) 및 광시 시장(西藏)과 광둥성 주강의 연결 운하 건설
- ③ 물류 : 농산물 물류센터 구축(南菜北运产地集配中心), 북부만 수산물 운송회랑(北部湾水产品空中运输走廊) 건설, 난닝 종합보세 물류단지 등 신규 해관 특수 관리구역 신청, 주변 지역과 통관 일체화 사업 추진
- ④ 항만 해운 및 경제회랑 관련 사업이 활발히 추진 중이며, 특히 항만 건설과 관련하여 관시자치구 국유기업과 싱가포르 기업이 Joint Venture를 설립하여 중국 국내외 투자 사업을 진행
- ⑤ 2016년 5월 중·아세안 항만당국 회의 당시 중·아세안 해운물류 정보센터(中国—东盟港口物流信息中心), 중·아세안 신행로개통

47) 中国证券网, <http://news.cnstock.com/event,2015ydy1-citynanning-201504-3413044.htm>, 「北部湾港: '一带一路' 龙头港口或引境外战投」(검색일: 2018. 10. 8.) ; 김홍원 · 박진희 · 허유미, 전게서, pp.16~17.

48) 广西壮族自治区发展和改革委员会, 『广西参与建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的思路与行动』, 2016. 6. 21. ; 广西新闻网, <http://stock.qq.com/a/20150820/040945.htm>, 「十三五广西重大交通项目总投资超万亿」(검색일: 2018. 10. 8.)

프로젝트 (中国—东盟航线及航线服务项目), 중·아세안 수상훈련기지 등 3개 프로젝트를 추진하기로 함⁴⁹⁾

- ⑥ 지방 국유기업인 북부만국제항만그룹(广西北部湾国际港务集团)은 북부만 국제해운센터(北部湾区域国际航运中心) 건설사업의 일환으로 싱가포르항만공사(PSA) 및 해운회사 퍼시픽인터내셔널라인(PIL)과 합자회사를 설립하여 친저우항의 컨테이너 선석 운영 및 중국 국내외 항만 관련 투자 사업을 추진⁵⁰⁾
- ⑦ 현재 북부만항과 아세안 각국 항만 도시들 간에 15개의 컨테이너 직항 노선이 개통되어 있으며, 최근 신규로 싱가포르 해운사 PIL에서 북부만항-베트남-싱가포르 항로를 개통⁵¹⁾

(6) 장쑤(江苏) : 신유라시아대륙교와 황해를 잇는 물류기지 구축

장쑤성은 창장(长江) 삼각주에 속한 지역으로 전자제품, 석유화학, 자동차 등의 산업을 중심으로 발전되어 왔다⁵²⁾. 장쑤성의 련윈강항(连云港港)은 중국 횡단철도(TCR)의 기점으로서 중·서부 지역을 대상으로 항만시설을 개발, 운영하고 있다. 2017년 련윈강항의 연간 물동량은 약 2억 3천만 톤에 이르며, 중국 내륙을 동서로 가로지르는 룡하이(龙海) 철도와 연결된다.

장쑤성은 ‘일대일로’를 통해 교통 인프라를 확충하고 대외개방 기능을 강화하며 장쑤성 기업의 해외 투자를 확대하여 신유라시아

49) 中国新闻网, <http://www.chinanews.com/cj/2016/05-27/7886193.shtml>, 「中国—东盟港口合作再添新成果 提速‘海上桥梁’合作」(검색일 : 2018. 10. 8.)

50) 经济参考报, <http://stock.10jqka.com.cn/20160524/c590475500.shtml>, 「港口城市合作推动中国—东盟直航航线开通」(검색일 : 2018. 10. 8.)

51) 广西新闻网, <http://news.gxnews.com.cn/staticpages/20160528/newgx5748df27-14901754.shtml>, 「中国—东盟航线及航线服务项目启用 新航线开通」(검색일 : 2018. 10. 8.)

52) 김홍원 · 박진희 · 허유미, 전게서, p.19.

대륙교 경제회랑 건설에 많은 노력을 기울이고 있다⁵³⁾.

장쑤성은 신유라시아대륙교의 운송이 원활히 이루어질 수 있도록 지역 내 국제화물철도 관련 인프라를 확충하고, 연선국가와 협력해 물류단지를 건설하는 한편 해상·육상·국제항공 운송의 연계를 강화하고 있다. 이와 관련하여 댜오저우-유럽, 쑤저우-유럽, 난징-중앙아시아, 쑤저우(徐州)-중앙아시아 간 국제 화물열차 운행을 확대하고 있다. 댜오저우 시정부는 카자흐스탄과 협력해 '중·카자흐스탄 물류기지'를 건설하고, 상하이 협력기구 관련 국가와 한국·일본·동남아 간 원활한 물류 운송을 위해 '상하이 협력기구 물류 단지'를 조성하여 국제화물 환전, 국제무역, 보세통관 등 물류 서비스를 강화하고 있다⁵⁴⁾.

특히 댜오저우는 장쑤성 '일대일로' 핵심 지역으로서, 물류기지 건설, 운송 기능 향상, 연선국가와의 교류 확대를 위해 노력하고 있다⁵⁵⁾. 댜오저우는 중국이 실크로드 경제벨트 건설을 제시한 후 처음으로 성사된 중·외 경제협력 프로젝트인 '중·카자흐스탄 물류기지' 및 '상하이 협력기구 물류단지' 건설지역으로서 장쑤성 물류기지 사업의 핵심 지역이다. 댜오저우를 거쳐 중국 횡단 철도로 운송되는 화물 중 80%가 카자흐스탄으로 향하고, 카자흐스탄의 곡물, 철합금 등 화물이 댜오저우를 거쳐 한국·동남아·일본 지역으로 운송되기에, 양측 물류 협력의 필요성이 제기되었다⁵⁶⁾.

53) 凤凰网, <http://www.cgbchina.com.cn/exchangeNewDetail.jsp?newsId=6700985>, 「'一带一路' 交汇点 锁定江苏: 出海口连云港最受宠」(검색일: 2018. 10. 8.)

54) 김홍원·박진희·허유미, 전제서, p.19.

55) 中国社会科学院一带一路研究中心, 『一带一路' 蓝皮书: '一带一路' 建设发展报告』, 2016.

56) 江苏省人民政府网, <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/gssxwfbh/xwfbh/jiangsu/Document/1446085/1446085.htm>, 「落实国家'一带一路' 战略部署建设沿东陇海线经济带新闻发布会」(검색일: 2018. 10. 8.); 光明网, <http://www.lyg01.net/news/lygxw/2015/1216/38671.shtml>, 「连云港物流合作基地写入中哈联合公报」(검색일: 2018. 10. 8.)

또한 2015년부터 ‘실크로드 국제물류박람회’를 매년 개최하는 등 물류 플랫폼 기능을 강화하고 국제 화물 창고 건설, 복합운송 시스템 구축 등을 통해 카자흐스탄 등 중앙아시아와 한국·일본 등 아시아 태평양 지역을 잇는 국제화물 중계 기지로 발전시키고자 노력 중이다. 실제로 2015년 2월부터 창장 삼각주 지역과 주강 삼각주의 의료 설비, 가전제품, 판매 등을 운송하는 련윈강-카자흐스탄 알마티 국제 화물 열차가 매주 5회 운행 중에 있다⁵⁷⁾.

(7) 산둥(山东) : 동아시아 교통·물류·해양 협력 허브

환발해만 지역에 위치한 산둥성은 지리적인 우위와 산업기반을 고루 갖추고 있는 지역이며 한국과의 경제교류가 긴밀한 지역이다. 동쪽으로는 발해만을 사이에 두고 한국과 인접하고 있으며 서쪽으로는 허난성 등 중원지역, 남쪽으로는 창장(长江) 경제벨트, 북쪽으로는 ‘진징지(津京冀)’ 경제권과 연결되는 등 지리적으로 유리한 요건들을 두루 갖추고 있는 지역이다⁵⁸⁾. 2016년 말 현재, 산둥성에 진출한 한국기업은 4,184개이며⁵⁹⁾, 한·중 FTA 협정에서 산둥성 웨이하이(威海)가 양자 지방경제협력 시범지역, 옌타이(烟台)가 한 중산업단지 건설지로 지정되어 추진 중에 있다⁶⁰⁾. 산둥성은 교통·물류와 관련하여 해상·철도 인프라를 강화하고 서쪽으로는 신유라시아 대륙교, 북쪽으로는 중·몽·러 회랑과의 연계에 주력하고

57) 人民网, http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2016-02/26/content_1656895.htm, 「‘连新亚’班列运行1周年」(검색일 : 2018. 10. 8.)

58) 김홍원·박진희·하유미, 전거서, p.23.

59) 주칭다오대한국총영사관 홈페이지(http://overseas.mofa.go.kr/cn-qingdao-ko/brd/m_1423/view.do?se q=1332508&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=1)(검색일 : 2018. 10. 19.)

60) 威海网, <http://www.weihai-ckfta.cn/>, 「威海, 中韩自贸区地方经济合作示范区」(검색일 : 2018. 10. 19.)

있다⁶¹⁾. 산둥성에서 '일대일로'와 연계하여 추진하고 있는 교통·물류 추진 정책은 다음과 같다.

- ① 한국-산둥-신장의 아라산커우-신유라시아 대륙교를 연결하는 해상·철도 운송 중계 허브 구축
- ② 카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드, 헝가리를 전략지역으로 삼고 신유라시아 대륙교 건설에 주력
- ③ 산둥성 웨이팡(潍坊)시-랴오닝성 잉커우(营口)시-중·몽·러 회랑을 잇는 교통 인프라 구축⁶²⁾

현재 중국은 '일대일로'와 관련하여 전국 각지에서 정책 사업이 실시되고 있다. 중앙 정부의 정책 추진과 함께 지방정부에서도 각기 정책 사업을 실행하고 있어 과잉·중복 투자도 빈번히 발생하고 있다. 이를 방지하기 위해 중앙 정부와 지방 정부 간 긴밀한 정책 협력이 중요할 것으로 보인다. 또한 일부 지역에서는 '일대일로' 사업 추진에 따른 투기 자본 및 산업 기반의 해외 유출, 기업의 해외 진출로 인한 중국 국내 일자리 감소 등 다양한 부작용에 대한 우려도 존재하고 있는 실정이다⁶³⁾.

61) 김홍원·박진희·허유미, 전게서, p.23.

62) 상게서, p.24.

63) 国家发展改革委员会国际合作中心, 『关于国际产能合作若干问题的释疑』, 2016. 7. 7.

제3장

중국 ‘일대일로’ 추진 현황 및 전망

제1절 중국의 ‘일대일로’ 연선국가 투자 현황 및 주요 성과

중국은 ‘일대일로’ 제안으로 중국형 세계화에 새로운 방향을 제시하였으며, ‘각국의 평등 참여, ‘성과공유’를 바탕으로, 당면 도전에 공동 대처하며 새로운 발전 동력을 위한 기회를 모색하고 동시에 인류 운명 공동체의 발전에 기여하는 것을 목적으로 한다. 동시에 국가 간 교류 협력 증진을 위해 산업구조 개편, 무역, 투자, 기술 혁신의 조화로운 발전을 추진하며, 인프라의 건설과 관리를 강화하고 지역 간, 국가 간 물류 발전 계획과 인프라 시설과 연계하여 친환경·고효율·공유가능하고 원활한 국제물류 채널 구축을 통해 중국 기업들의 해외 진출을 적극 지원하고 있다.

1. ‘일대일로’의 ‘5통’ 별 추진 현황

1) 정책소통(政策沟通)

정책 소통은 정책 교류 확대를 통해 지역협력 기반을 구축하기 위한 것으로서, ‘일대일로’ 전략의 추진에 중요한 전제조건이다. 현재까지 정상회담, 고위급 포럼, 국제기구 협력, MOU 등의 협약, 정부 간 대화 및 소통 등을 통해 추진되어오고 있다. 시진핑 주석과 리커창 총리의 해외순방 혹은 타 국가 정상의 중국 방문을 통해 ‘일대일로’ 전략에 관한 협의 및 이견을 조정하는 한편 보아오 포럼, ‘중국-ASEAN (10+1)’ 회의, G20 정상회담, APEC 회의 등 고위급 포럼에서 ‘일대일로’ 전략에 대한 협의를 도출하였다. 또한 UN 총회, 동남아시아국가연합(ASEAN), 상하이협력기구(SCO), 국제연합경제사회 이사회(ECOSOC), 유엔개발계획(UNDP), 세계보건기구(WHO) 등의 국제기구회의에 참석해 공동성명, 공보, 협력 및 협의를 통한 ‘일대일로’ 전략에 참여를 독려하는 동시에 양국 정부 간 항공, 세관, 검역 부문 등에 합의하는 방식으로 정책 소통을 추진하고 있다⁶⁴⁾.

시진핑 주석은 2013년 9월부터 2016년 6월 말 기준 37개 국가(아시아 18개, 유럽 9개, 아프리카 3개, 라틴아메리카 4개, 오세아니아 3개국)를 방문하면서 ‘일대일로’ 전략을 적극 추진하고 있으며, 2017년 4월 말까지 총 56개 국가 및 국제기구와 ‘일대일로’ 참여 관련 공동성명을 발표하고, 이와 관련한 MOU 및 협의를 체결하였다. 이처럼 각국 고위급 교류를 포함한 정책소통을 통해 한국의 유라시아 이니셔티브, 러시아의 유라시아 경제연맹, 몽골의 초원의 길, UN의 용커플랜, 호주의 북부대개발 등 각국과의 발전 전략 공조 및 ‘일대일로’의

64) KIEP 북경사무소 브리핑, 『중국의 ‘일대일로’ 추진 현황 및 평가와 전망』, 2017. 5. 12., p.6.

다차원적인 연계 네트워크를 구축하고 있다⁶⁵⁾.

2) 시설연통(设施联通)

중국의 '일대일로'의 핵심 이념 중 하나인 인프라 연결은 '일대일로'의 우선 추진 사업으로 중국과 연선국가 간 기초 인프라 기술표준 시스템 구축, 교통 인프라 구축, 에너지 인프라 구축, 정보 인프라 구축 등으로 나누어 추진되고 있으며, 중국 및 아시아 국가에서 유럽과 아프리카에 이르기까지 각종 인프라 구축을 목표로 하고 있다. 기술 표준 시스템 구축의 경우 각 국가 간 산업 및 영역별 표준이 상이하므로 기초 인프라 기술 표준 시스템을 구축하기 위해서는 연선국가 및 무역 파트너 국가의 표준을 상호 인정할 필요가 있으며, 적극적인 국제 활동을 통해 중국의 기술표준 수준을 제고시킬 필요가 있다⁶⁶⁾.

중국과 '일대일로' 연선국가 간 표준 제정 및 표준 시스템 구축을 위해 기초 인프라 투자, 무역, 에너지, 금융, 산업, 유통, 표준, 환경보호, 농업, 인문, 정보, 싱크탱크, 지역협력 등 13개 중점 영역에 협력을 강화하였다. 교통의 경우 2013년 10월부터 2016년 6월 말까지 '일대일로' 참여국들의 수주를 받아 건설한 교통인프라 프로젝트는 38건으로 '일대일로' 연선국가 26개국과 연결되며, 중국은 2016년부터 2020년까지 10조 6,000억 달러, 연평균 약 2조 1,000억 달러 규모의 교통인프라 수요가 있을 것으로 예측하고 있다. 이 프로젝트의 결과 2016년 6월 말 기준 연선국가를 통해 유럽으로 운행하고 있는 국제 화물열차 노선을 39개로 확장하면서 최근 3년간 고속철도, 도로, 항만, 공항 등 교통 인프라 건설이 빠르게 성장하고 있다⁶⁷⁾.

65) KIEP 북경사무소 브리핑, 전게서, pp.6~7.

66) 상게서, pp.8~9.

67) 상게서, p.9.

중국은 ‘일대일로’ 전략을 통해 중·동유럽, CIS, 중앙아시아, 남아시아, 아세안 5대 권역 연선국가들과의 인프라 연결을 위한 협력 체계 및 계획을 수립하고 협력 프로젝트를 추진해왔으나 아직까지 관련 프로젝트의 실행은 초기 단계에 머물러 있는 것으로 파악되고 있다. 또한 연선국가들의 경제 개발 수준은 낮고 인프라 시설이 낙후되어 중국과의 인프라 개발 협력 수요가 크지만 개발 과정에서 해결해야 할 잠재적 위험 요인과 과제도 많은 것으로 나타나고 있다. 특히 연선국가들은 과거부터 민족 종교 갈등, 영토분쟁, 테러 발생, 정정 불안 등 지정학적 및 안보 리스크가 높으며, 중국과 영토 분쟁을 겪고 있는 일부 국가는 중국과의 협력에 거부감을 가지고 있으며, 정치적 불안은 ‘일대일로’ 추진의 불확실성을 증가시키는 요인으로 작용하고 있다⁶⁸⁾.

3) 무역 창통(貿易暢通)

무역창통은 위에서 언급한 인프라 연결을 기반으로 하는 ‘일대일로’ 프로젝트의 핵심 영역 중 하나이며, 중국과 연선국가 간 무역 편리화, 투자 편리화, 협력 플랫폼 구축 등으로 나누어 추진되고 있으며, 투자와 무역장벽 제거 및 투자 무역 활성화를 목표로 각종 정책을 지속적으로 추진하고 있다. 투자와 무역 편리화를 구축하기 위해 중국은 투자 장벽에 대한 투명도를 제고시키고 있으며, 투자편리화를 위해 양자 간 투자보호협정 체결을 적극 추진하며 지속적으로 FTA를 추진하여 무역 편리화를 추진 중에 있다. 2016년 6월 30일 기준으로 중국과 연선국가 간 104건의 양자투자 협정을 체결하였고, ‘경제무역연합위원회 및 투자협력촉진기구를 설립하였다. 이를 통해

68) 이승신 외, 『중국의 일대일로전략 평가와 한국의 대응방안』, KIEP 정책연구 브리핑, 2017, p.5.

양국 기업의 투자와 관련한 법적, 제도적 지원체계를 구축할 것으로 전망된다⁶⁹⁾.

무역창통은 실제로 동남아의 몇 개국에서 중국과의 무역 불균형이 개선되며 '일대일로'로 인한 무역 원활화 효과가 있는 것으로 나타났다. 그러나 권역에 포함된 국가별 경제 및 산업 발전 정도가 다른 점과 '일대일로' 전략이 제기된 지 3년밖에 지나지 않은 시점에서 무역 활성화 효과를 평가하는 데 그 한계가 있는 데 기인한다고 볼 수 있다⁷⁰⁾.

4) 자금유통(資金融通)

자금 유통은 '일대일로' 프로젝트의 순조로운 진행을 위한 가장 중요한 이념이라 할 수 있다. 자금 유통의 세부적인 내용으로는 연선국가 간 금융협력, 위안화 국제화, 금융 감독 협력 등으로 나누어 추진되고 있으며, 연선국가와 국제 금융 기구 및 글로벌 금융 협력을 통해 기초 인프라 시설의 투자 수요와 금융 서비스 수요의 충족을 목표로 하고 있다. '일대일로'의 글로벌 금융 협력은 다양한 주체가 참여, 중국 주도하에 연선국가 및 지역과 글로벌 금융 협력을 추진하고 있으며, 금융 협력 심화를 통해 통화 안정 시스템, 투·융자 시스템, 신용시스템을 구축하여 대규모 인프라 재원의 수요를 충족시킨다는 계획으로 추진 중에 있다⁷¹⁾. AIIB와 실크로드 기금, 신개발은행 그리고 중국의 정책성 금융 기관 등을 기반으로 하여 '일대일로' 프로젝트의 다양한 영역의 자금을 충당하고 있다.

69) KIEP 북경사무소 브리핑, 전게서, pp.10~11.

70) 이승신 외 6, 전게서, p.7.

71) KIEP 북경사무소 브리핑, 전게서, p.13.

현재까지 자금유통에 대한 평가는 수준이 그리 높지 않으며 지역별, 국가별, 항목별 차이가 크고 이후에도 빠른 발전은 어려울 것이라는 평가이다. 아직 개도국인 ‘일대일로’ 연선국가들에서 상당한 수준의 무역 금융 발전이 선행되어야 하며, 특히 미비한 금융제도를 정비하고 경제주체의 금융시장 접근성을 높여야 할 것으로 보인다. 국제 금융 협력은 리스크가 높은 지역에서 진행되기 어렵기 때문에 연선국가들의 정치적, 외교적, 군사적 안정이 이루어져 국가 리스크가 줄어들어야 한다. 자금 유통은 ‘일대일로’ 연선국가들과 중국 간 실물 교류에 필요한 금융 협력이 먼저 진행될 것으로 보이는데, 이는 즉 인프라 건설, 무역 원활화, 투자 활성화 등이 활발히 진행되어야 자금유통 부문의 협력 수준이 제고될 수 있음을 의미한다⁷²⁾.

5) 민심 상통(民心相通)

‘일대일로’의 5개 핵심 이념 중 마지막인 민심 상통은 ‘일대일로’ 건설의 사회적 근간으로 작용하며, 교육·문화 교류, 관광 교류, 의료 위생 교류, 과학 기술 교류, 청년 교류, 당정 교류, 민간 교류 등으로 나누어 추진되고 있으며, 실크로드의 전통적 협력 정신과 우호를 계승하고, 다자간 민간협력 기반 조성을 목표로 하고 있는 이념이다. ‘일대일로’ 건설을 추진함에 따라 중국과 일대일로 연선국가 간 교육·문화 영역의 교류 및 협력이 확대되면서 발전 잠재력이 더욱 커지고 있으며, 관광분야는 중국의 24개 지역과 연선국가 간 관광 협력 프로젝트가 진행되고 있다⁷³⁾.

72) 이승신 외 6, 전게서, p.6~7.

73) KIEP 북경사무소 브리핑, 전게서, p.16.

2. 중국 기업의 '일대일로' 연선국가 투자 현황

1) 중국의 '일대일로' 관련 대외경제 교류 현황⁷⁴⁾⁷⁵⁾

(1) 해외 투자⁷⁶⁾

중국 상무부가 발표한 『2017년 중국 해외 투자 협력 발전 보고』⁷⁷⁾에 따르면, '일대일로' 추진과 함께 중국 기업들의 해외 진출이 늘어나면서, '일대일로' 연선국가들은 이미 중국의 해외 핵심 투자지역이 되었다. 2016년까지 중국 기업은 '일대일로' 연선 53개 국가에 대해 비금융 직접 투자 153억 4,000만 달러를 실시하였으며, 20개국에 56개의 경제무역협력구를 건설하는 등 누적 투자액은 185억 달러를 넘어섰다. 이는 전체 건설 중인 협력구의 72.7%를 차지하며, 누적 투자액은 185억 5,000만 달러를 나타냈으며, 협력구 내의 기업은 1,082개 이르고 총생산액은 506억 9,000만 달러를 돌파하였다. 또한 '일대일로' 관련국에 10억 1,000만 달러의 세수 증가와 17만 7,000명의 일자리를 창출 효과를 가져왔다.

중국 기업의 '일대일로' 연선국가 투자는 날로 다변화되고 있으며 제조업, 광업, 임대업, 비즈니스 서비스업, 전력 및 열에너지 공급, 금융업, 건축업 등 다양한 산업 분야를 포함한다. 현재 '일대일로' 연선국가 중에서 싱가포르, 인도네시아, 인도, 태국, 말레이시아 등에 자금 투자가 가장 활발히 이루어지고 있다. 중국 기업은 115건의 다국적 인수합병을 완료하였으며, 인수 금액은 66억 4,000만 달러로

74) 商务部, http://www.fdi.gov.cn/1800000121_35_2022_0_7.html, 『中国对外投资合作发展报告2017』를 참조하여 정리

75) 国家信息中心“一带一路”大数据中心, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p=2>, 『“一带一路”贸易合作大数据报告 2018』를 참조하여 정리

76) 商务部, 전계서

77) 商务部, 전계서

이중 인수합병 투자액이 5억 달러를 넘어선 국가는 말레이시아, 캄보디아, 체코 등이 있다. 2016년 말까지 중국의 ‘일대일로’ 연선국가에 대한 직접 투자는 1,294억 1,000만 달러이며 이는 중국해외직접투자의 9.5%를 차지한다. 그 중 투자액 상위 10위는 싱가포르, 러시아, 인도네시아, 라오스, 카자흐스탄, 베트남, 아랍 에미리트, 파키스탄, 미얀마, 태국, 등의 순이다. 해외 수주 프로젝트의 경우, 2016년 중국 기업이 ‘일대일로’ 연선 61개 국가에서 신규 수주한 계약은 8,158건이고 계약액은 1,260억 3,000만 달러로 같은 기간 중국 해외 수주 공사 신규 계약액의 51.6%를 차지한다.⁷⁸⁾

(2) 대외 무역⁷⁹⁾

국가정보센터가 발표한 『‘일대일로’ 무역 협력 빅데이터 보고 2018』⁸⁰⁾에 따르면, 중국과 ‘일대일로’ 국가의 교역액은 꾸준히 증가하는 추세를 나타냈다. 중국과 ‘일대일로’ 국가 간 수출입 총액은 발전 속도가 비교적 빠른 편으로, 수입 증가율이 수출을 상회하고 있다. 2017년까지, 중국과 ‘일대일로’ 국가의 수출입 총액은 2년 연속 성장 폭이 둔화되었다. 무역액은 전년 동기대비 13.4% 증가한 1조 4,403억 2,000만 달러로, 이는 중국 전체 무역액 증가율(5.9%)을 초과하며 중국 총 수출입 규모의 36.2%에 해당된다. 또한 중국이 ‘일대일로’ 국가에 대한 총 수출 규모는 7,742억 6,000만 달러로서 전년 동기대비 8.5% 증가했고, 중국 총 수출 규모의 34.1%이다. 수입의 경우 6,660억 5,000만

78) 商务部对外投资和经济合作司, <http://hzs.mofcom.gov.cn/article/date/201701/20170102504429.shtml>, 「2016年对“一带一路”沿线国家投资合作情况」(검색일 : 2018. 10. 22.)

79) 国家统计局, http://www.stats.gov.cn/tjsj/tjcbw/201806/t20180607_1602882.html, 『2016年度中国对外直接投资统计公报』를 참조하여 정리

80) 한국무역협회, http://www.kita.net/trade/global/overmarketing/05/index.jsp?sCmd=VIEW_CHINA&nPo stIndex=17033, 「중, 일대일로 파트너 71개국 무역데이터 발표」(검색일 : 2018. 10. 22.)

달러로 전년에 비해 19.8% 늘어났다. 이는 중국 총 수입 규모의 39%로서 최근 5년간 처음으로 수입 증가율이 수출 증가율을 초과했다.

지역별로는 아시아-오세아니아 지역의 대중국 교역액이 전체의 50% 이상을 차지하고 중앙아시아와 지역과의 교역이 빠르게 증가하고 있다. 2017년 아시아-오세아니아 지역 간 교역액이 8,178억 6,000만 달러로 전체 교역액의 56.8%를 차지하고, 중앙아시아 지역 간 교역액 증가율이 19.8%로 다른 지역에 비해 가장 높게 나타났다. 2017년 교역액 기준 상위 10대 무역 파트너는 한국, 베트남, 말레이시아, 인도, 러시아, 태국, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 사우디아라비아이며, 전체 '일대일로' 국가 간 교역액의 68.9%를 차지했다⁸¹⁾.

(3) 운송방식⁸²⁾⁸³⁾

운송방식 별로는, 수출입은 주로 해상운송을 통해 이루어지고 있으며, 철도운송을 통한 수출 및 항공운송을 통한 수입의 증가율이 높아진 것으로 나타났다. '일대일로' 국가로의 수출에서는 해상운송이 가장 큰 비중을 차지한다. 2017년 해상운송을 통한 수출액은 5,679억 3,000만 달러로, 중국 대 '일대일로' 국가 수출액의 73.4%를 차지하고 있다. 그 다음은 항공운송(12.3%), 도로운송(11.9%), 철도운송(2.0%), 기타운송(0.4%), 우편물운송(0.1%)의 순으로 나타났다. 수출 증가율을 보면, 철도 운송의 수출액이 가장 빠르다. 2017년 철도운송을 통한 수출액은 155억 7,000만 달러로 2016년 대비 34.5% 증가하였다. 그 다음으로는 항공운송(23.8%), 도로운송(14.8%), 수로운송

81) 한국무역협회, 전게서

82) 商务部, http://www.fdi.gov.cn/1800000121_35_2022_0_7.html, 『中国对外投资合作发展报告2017』를 참조하여 정리

83) 国家信息中心“一带一路”大数据中心, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p=2>, 『“一带一路”贸易合作大数据报告 2018』를 참조하여 정리

(5.0%), 기타운송(-3.2%), 우편물운송(-2.5%) 등의 순이었다. ‘일대일로’ 연선국가로부터의 수입은 해상운송 비중이 가장 큰 비중을 차지한다.

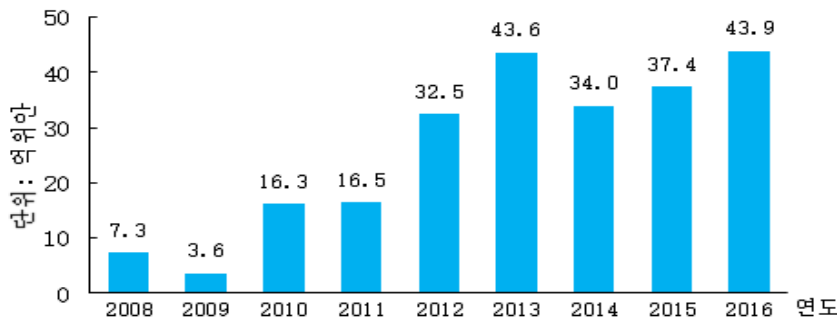
2017년, 해상운송을 통한 수입액은 3851억 9000만 달러에 달했으며, 이는 중국 ‘일대일로’ 국가로부터의 수입액의 57.7%를 차지하며 이어 항공운송(19.9%), 도로운송(15.1%), 기타운송(5.3%), 철도운송(2.1%), 우편물운송(0.01%) 순이다. 수입액 증가율을 보면, 해상운송이 가장 빠르다. 2017년, 해상운송을 통한 수입액은 2016년 대비 22% 증가하였다. 이어 항공운송(21.1%), 기타운송(18.9%), 도로운송(13.9%), 우편물운송(5.3%), 철도운송(-2.6%)의 순으로 나타났다.

중국 상무부 홈페이지에 따르면, 2018년 상반기 중국 해외 투자 협력은 비교적 안정적으로 발전하는 추세이며, ‘일대일로’ 연선국가에 대한 투자 협력도 지속적으로 추진 중이라고 밝혔다. 상반기, 중국 기업의 ‘일대일로’ 상의 55개 연선국가에 대한 신규투자가 이루어졌으며, 작년 동기 대비 12% 증가한 수치이며 합계 74억 달러를 기록하였다. ‘일대일로’ 연선국가 신규 수주 계약액은 477억 9,000만 달러이다. 24개 ‘일대일로’ 연선국가에서 대외 무역 협력구 82곳을 건설 중에 있으며, 신규 투자액은 25억 9,000만 달러로 중국 대외 무역 협력 신규 투자 총액의 87%를 차지한다. 대외 경제 무역 협력구 건설의 성과는 매우 뚜렷하게 나타나고 있으며 중국과 관련국의 공동 발전을 촉진하기 위해 2018년 상반기까지 중국 기업들은 46개 국가에서 대외 경외 경제무역 협력구 113곳을 건설하였고 누적 투자액은 348억 7,000만 달러이며 4,542개의 기업들이 단지 내 입주를 완료했다. ‘일대일로’ 관련국에 납부한 세금 액은 28억 6,000만 달러이고 28만 7,000개의 현지 일자리 창출 효과를 나타냈다.

2) 중국 기업의 '일대일로' 연선국가 물류인프라 투자 현황

중국 기업들은 '일대일로' 전략에 대응하여 글로벌 물류채널을 구축하고, 생산 능력 협력을 위한 해외진출을 가속화하고 있다. 연선국가에 대한 투자 중에서 건설, 교통운송/창고보관 및 우편업 등 양대 산업은 대부분 물류 인프라 건설 투자에 집중하고 있다. 국가 통계국이 발표한 『2016년도 중국 해외 직접 투자 통계 공보』에 따르면 이 양대 산업의 투자규모가 크게 증가하였으며 구체적인 내용은 다음과 같다. 〈그림 3-1, 3-2〉는 2008년에서 2016년까지 중국 건설업의 해외 직접 투자액이 빠른 속도로 증가하고 있음을 보여준다. 최근 5년간의 추세를 보면, 2014년 34억 위안으로 급락한 뒤, 이후 매년 상승하여 2016년에는 사상 최고치인 43억 9,000만 위안, 17.4%의 성장률을 기록했다⁸⁴⁾.

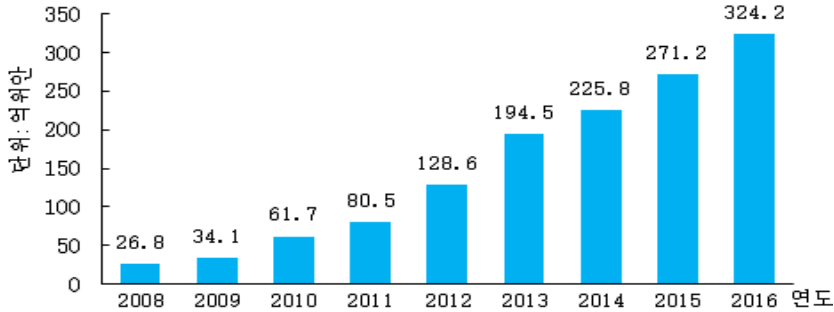
〈그림 3-1〉 2008~2016년 중국의 건설업 해외직접투자액



자료 : 中华人民共和国商务部 등, 『2016年度中国对外直接投资统计公报』, 2017., p.55~56.

84) 中华人民共和国商务部, 中华人民共和国国家统计局, 国家外汇管理局等. 『2016年度中国对外直接投资统计公报』, 北京: 中华人民共和国商务部, 2017., pp.54~56.

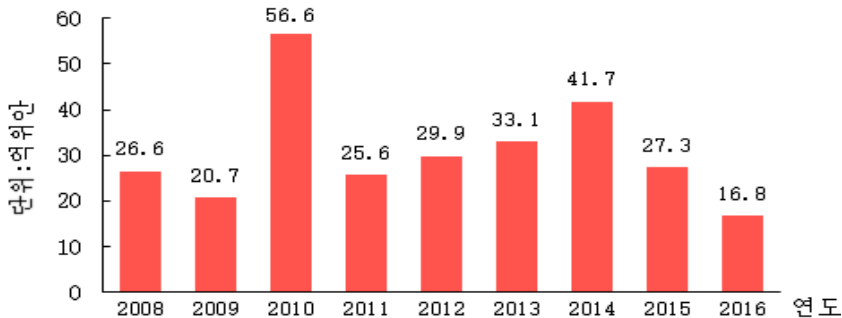
〈그림 3-2〉 2008~2016년 중국의 건설업 해외직접투자 누계액



자료 : 中华人民共和国商务部, 전게서, p.55~56.

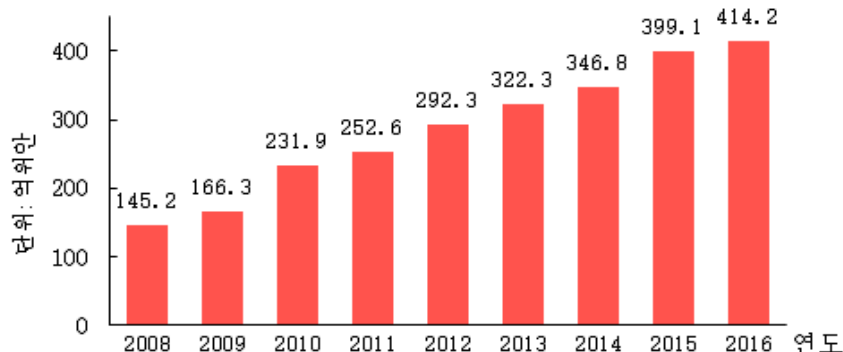
〈그림 3-3, 3-4〉에서 보면 2008년부터 2016년까지 교통 운송/창고보관 및 우편업에서의 중국 해외 직접 투자액이 감소한 것으로 나타났다. 최근 5년간, 선 상승 후 감소 추세를 보이고 있으며, 2014년에는 가장 높은 41억 7,000만 달러를 기록했다. 이후 감소세를 지속하여 2016년에는 34억 달러를 기록했으며 38.4% 감소하였다. 2016년 말까지, 교통 운송 창고 우편업에 대한 중국 해외 직접 투자가 꾸준히 증가하였으며, 2016년도 직접 투자는 414억 2,000만 달러로 2015년의 399억 1,000만 달러 대비 3.5% 증가한 것으로 나타났다.

〈그림 3-3〉 2008~2016년 중국의 교통운송/창고보관 및 우편업 해외직접투자액



자료 : 中华人民共和国商务部, 전게서, p.55~56.

〈그림 3-4〉 2008~2016년 중국의 교통운송/창고보관 및 우편업 해외직접투자 누계액



자료 : 中华人民共和国商务部, 전게서, p.55~56.

3. '일대일로' 연선국가 물류인프라 투자 프로젝트 현황⁸⁵⁾

'일대일로' 따라 중국 기업의 해외 투자는 각 산업 및 업종으로 점차 확대하고 있다. 주요 연선국가의 물류 인프라와 항만 건설에 대한 투자 내용은 아래와 같다. 본문에서는 지역 분류 방식에 따라, 각 국가들은 아시아-오세아니아 지역, 중앙아시아 지역, 서아시아지역, 남아시아 지역, 중동유럽 지역, 아프리카 및 중남미 지역으로 구분한다⁸⁶⁾.

1) 아시아 태평양 지역

(1) 몽골

가. 울란바토르 Almagyar(雅尔玛格) 입체 교차교

울란바토르 Almagyar 입체 교차교는 중국중철20국(中国中铁二十局) 그룹이 몽골에 최초로 건설한 입체 교차교이며, 지금까지 몽골에서

85) 董千里, 『中国对“一带一路”沿线国家的投资情况及成果: 以港口和物流基础设施为重点』, 2018.11.

86) 李晓, 李俊久. “一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构[J]. 『世界经济与政治』, 2015(10), pp. 30~59.

실시된 가장 큰 규모의 프로젝트이다. 프로젝트 총 투자액은 3,026만 달러로 중국 정부의 ‘대외 원조 대출 우대, 구매자 신용 우대 대출’ 사업에 속한다. 이 프로젝트는 2017년 4월 개공식을 거행하였으며 현재 이 교량은 이미 개통되어 몽골 수도의 교통 체증을 크게 개선할 수 있을 것으로 기대된다. 이 입체교차교 전체 길이는 4,312.2미터로 왕복 4차선으로 울란바토르 도심에서 몽골 최대 국제공항인 칭기즈 칸 국제공항과 개발구를 잇는 간선도로이다.

나. 울란바토르 호시킨혼디 신 국제공항 고속도로

몽골의 울란바토르 호시킨혼디 신 국제공항 고속도로 프로젝트(신 공항 고속도로 프로젝트)는 중국철도4국(中国中铁四局)이 수주한 프로젝트로, 몽골 최초의 고속도로 사업이다. 도로 총 길이는 32km, 왕복 6차선, 최저시속 80km로 설계 되었으며 도로 시공 및 건설에 전부 중국 표준을 채택한 진정한 의미의 ‘국문로(国门路)’, ‘우정의 길(友谊路)’이며, 몽골 울란바토르 시와 중앙성 관할구역을 통과한다. 그 중 교량 및 배수로 17개, 중형급 교량 1개는 이미 공사를 시작하였으며 50만㎡ 규모의 토목공사가 이미 완료되었다. 사업주 및 감리기관으로부터 사업에 대한 품질 인증을 받았으며, 생산 진도, 안전 생산, 사업 원가를 원스톱으로 관리 가능한 몽골의 ‘유명 공사현장’ 이 되었다.

이 프로젝트는 중국-몽골 양국 간의 ‘우정의 길’로 불리며, 개통이 완료되면, 몽골 국가 도로망 완비, 울란바토르 도시 이미지 제고, 중국-몽골 양국 인프라 건설 분야의 심층 협력 촉진 등의 중요한 의의를 지닌다.

(2) 동티모르

가. 동티모르 수아이 고속도로 프로젝트 1단계

동티모르 수아이 고속도로 프로젝트는 동티모르 건국 이래 최대의 교통 인프라 프로젝트 동티모르에서 건설된 첫 고속도로로, 2015년 초에 중국해외공정 유한공사(中国海外工程有限公司)와 중국철도1국(中国中铁一局) 컨소시엄이 입찰에 참여해 수주하였으며 중국철도그룹(中铁集团)의 동티모르 첫 진출 프로젝트이다. 이 도로는 총연장 155.679km, 모두 4개의 구간으로 나누어져 있으며, 중국 기업 컨소시엄이 1단계 공사를 수주하였으며(나머지 3개 단계는 아직 건설 입찰이 시행되지 않음), 노선 총연장은 30.355km이다.

프로젝트 건설 과정에서, 컨소시엄은 선진 설비, 기술 및 관리 경험 등을 도입하여 현지의 구직난을 해결하였으며 지역 근로자의 근로기술 및 수입 증대와 현지 경제 발전에 커다란 공헌을 한 것으로 나타났다. 이는 동티모르 향후 20년 전략 발전 계획 청사진 실현에 매우 큰 의의를 지닌다.

(3) 말레이시아

가. Melaka Gateway 말라카-게이트웨이 항만 프로젝트

말라카-게이트웨이 항만 프로젝트는 대형 간척 종합개발 사업으로, 말레이시아 국가 중점 사업이다. 이 지역은 3개의 인공 섬과 1개의 자연 섬으로 이루어져 있으며 전체 사업 계획 기간은 2025년까지로 예정되어있다. 이 항만 프로젝트가 완료되면, 싱가포르를 제치고 말라카 해협 최대 항만으로 부상할 전망이다. 중국은 말레이시아의 최대 교역 파트너이자 말레이시아의 최대 수출 시장이다. 2016년 중국과 말레이시아가 설립한 '항만 얼라이언스(港口联盟)'는 말레이

시아 6개 항만과 중국의 10개 항만을 포함한다. 2016년 9월 말레이시아 상카이지에발전유한회사와(马来西亚商凯杰发展有限公司) 중국 전건(中国电建)그룹은 말라카 게이트웨이 프로젝트의 4개의 섬 중 3개의 섬에서 이미 계획된 관광, 상업, 부동산 등의 프로젝트의 공동 개발과 건설을 위한 70억 달러 규모의 투자 발전 건설에 관한 양해각서를 체결하였다.

사업 계획에 따르면, 첫 번째 섬에는 관광, 문화유산 및 레저단지가 조성되고, 두 번째 섬에는 물류센터, 금융, 상업, 하이테크 공업단지가 조성되며 세 번째와 네 번째 섬에는 각각 종합 심수항 및 하이테크 공업단지가 조성될 예정이다. 말라카 게이트웨이 1차 매립지 프로젝트의 내용은 1-3 섬 합계 609에이커(acre)의 간척지를 포함하며, 호안 및 방파제 건설 등이 포함된다. 말라카 프로젝트가 완공되면, 현지 주민들 및 전 세계 관광객들을 위한 새로운 현대화 도시가 탄생하게 되며, 말라카 해협을 오가는 해상 운송의 환적 및 물류 서비스의 경쟁력이 높아지게 될 것으로 전망된다.

나. 중국-말레이시아 친저우(钦州) 산업 단지

중국-말레이시아 친저우 산업단지(中国-马来西亚钦州产业园区)는 중국-말레이시아 양국 지도부가 직접 제안하고 추진하는 중대 프로젝트로 두 산업단지는 모두 항만을 기반으로 하여 항로, 무역 및 산업분야에서의 상호협력력을 실현하며, 자금, 정보 및 기술 교류의 창구로서, 관리 및 서비스 협력 채널의 발전을 위한 양국 무역 발전의 교두보 역할을 담당한다.

2012년 4월 1일 정식 개장한 이래로, 중국-말레이시아 친저우 산업단지는 이미 인프라 부문에 20억 위안을 투자하여, 7.87km²의 부지

기획지역(启动区)에 관련 인프라 및 부대 시스템 건설모습을 갖춰가고 있으며, 도시 부대 기능 개선을 가속화한다. 물류 단지의 공공 서비스 센터, 공공 임대 주택, 국가 제비집 및 보건 식품 검사 중점 실험실 등의 사업이 이미 입주를 완료하였으며, '블록 개발(成片开发)'과 산업 프로젝트 '즉시 입주'의 조건을 갖추고 있다.

인프라가 완비됨에 따라 여러 중대 산업 프로젝트는 이미 물류 단지 내 등기 절차를 완료하고 입주에 들어갔으며, 총 9억 위안을 투자한 후이바오위엔(慧宝源)바이오제약 1단계 공사(慧宝源生物制药项目)는 완공을 앞두고 있다. 총 6.5억 위안이 투자된 강칭여우즈(港青油脂) 사업은 이미 완료되었다. 또한 아세안이 전통적으로 강세를 보이는 할랄식품, 제비집 및 보건품 등의 프로젝트도 이미 물류 단지 내 입주를 완료하였다.

물류 단지는 플랫폼 형 산업 발전의 새로운 패러다임을 적극 모색하면서, 업계 선도 기업 및 통합기업들을 적극적으로 유치하였다. 중국-아세안은 식물약 및 천연약 연구 및 산업화기지(已确定合作建设中国-东盟植物药与天然药研究与产业化基地), 이통하오(易通浩) 광전산업단지(易通浩光电产业园), 중국-아세안 위성응용산업화기지(中国-东盟卫星应用产业化基地), 홍신(弘信)벤처, 중국-말레이시아 과학 기술 단지(中马科技园)(혁신 부화 플랫폼) 5개 산업 발전 플랫폼 공동 구축을 위한 협력에 동의하였으며, 총 투자액은 85억 8,000만 위안으로, 완공되고 나면 연간 생산액이 336억 달러에 달할 것으로 전망된다.

(4) 태국

가. 중국-태국 루오용(罗勇) 공업단지

중국-태국 루오용(罗勇) 공업단지는 중국 화리(华立)그룹과 태국 Amata(安美德)그룹이 태국에서 공동 개발 설립한 중국 투자자를 위한 현대화 공업단지이다. 공단은 태국의 수도 방콕과 램차방 심수항에 인접한 태국 동부 해안에 위치하고 있으며 총 계획 면적은 12km²이다. 계획한 2억 달러의 투자액 중에서 실제 1.96억 달러가 투입되었으며, 일반공업단지, 보세구역물류 창고와 상업 생활 구역을 포함하며 자동차 설비, 기계, 가전 등 중국 기업들의 입주와 생산 공장 설립을 적극적으로 유치 중이다. 이 공업 단지는 중국 정부로부터 인증받은 첫 번째 ‘역외경제협력지구(境外经济贸易合作区)’로, 중국이 전통적으로 강세를 보이는 산업이 태국 산업 클러스터와 제조 수출 기지에서 제조, 전시 물류 및 상업 생활 지구를 하나로 아우르는 현대화 종합 단지를 건설하는 것이 목적이다.

아세안 창설 회원국인 태국은 동남아의 중심부에 위치해 있으며, 완벽한 인프라, 느슨한 투자환경, 비교적 양호한 시장 파급력, 안정적인 사회 및 정치 환경 및 풍부한 우호 문화로 세계 각국의 투자자들을 끌어들이고 있다.

나. 중타이 철도(中泰铁路)

중타이(中泰)철도는 중국과 태국 양국 정부의 직접 협력 방식을 통해 중국이 투자 건설한 867km의 복선 표준 철도로, 태국 동북부의 주요 국경지역인 농카이(廊开)에서 수도 방콕 및 동부 공업 전략적 요충지인 루오용까지 이어진다. 이는 최근 태국에서 이루어진 가장 큰 외국 투자 프로젝트 중 하나이며, 중국의 ‘일대일로’상의 인프라

건설의 일부이다.

이 중타이철도(中泰铁路) 공사가 우여곡절 끝에 건설에 착수, 2021년 개통된다. 중타이철도 1기 공사는 쿤밍(昆明)에서 출발하게 되며 태국 방콕까지 7시간이 소요되어 태국여행이 더욱 편리해질 것으로 전망된다. 1기 공사 전체 길이는 253킬로미터이며 정차역이 6개, 시속 250킬로미터로 현재 태국 방콕에서 코랏트까지 이어지는 철도 공사가 한창이다. 2기 공사는 라오스 수도 비엔티안까지 철도를 연장하는 것이고 거기서 다시 중국과 인접한 라오스 국경의 보텐(BOTEN)까지 잇게 된다. 중타이 고속도로는 중국-라오스-태국 3개국뿐만 아니라 말레이시아와 싱가포르, 인도네시아까지 동남아 6개국을 이어주게 된다⁸⁷⁾.

(5) 인도네시아

가. 인도네시아 야완(雅万)고속철도

인도네시아 정부는 중국과 인도네시아 양국의 협력 수준을 높이고 에너지, 해양산업, 농업, 항공업 및 관광업 분야에서의 협력을 강화해 나갈 것을 희망하고 있다. 2017년 중국-인도네시아 양국은 인도네시아 수도 자카르타에서 중국-인도네시아 컨소시엄이 야완 고속철도 공사 전체의 설계, 구매, 시공을 모두 책임지기로 하는 사업 총도급 계약(EPC)을 체결하였다. 총 계약 금액은 47억 달러이며 프로젝트 기간은 36개월이다.

87) 차이나경제(China Economy News) 홈페이지, <http://www.chinajingji.co.kr/2018/10/26/%EC%A4%91%EA%B5%AD%EA%B3%BC-%ED%83%9C%EA%B5%AD%EC%9D%84-%EC%9E%87%EB%8A%94-%EC%A4%91%ED%83%80%EC%9D%B4%EC%B2%A0%EB%8F%84%E4%B8%AD%E6%B3%B0%E9%93%81%E8%B7%AF-%EA%B3%B5%EC%82%AC-%EC%B0%A9%EC%88%98/>, (검색일 : 2018. 10. 29.)

인도네시아 자바 섬 서부에 위치하는 야완 고속철도는 인도네시아 수도 자카르타에서 반둥까지 이어진다. 이 프로젝트 1단계 선로의 전체 길이는 143km로, 중국-인도네시아가 공동 출자하여 건설 및 운영을 담당하고, 중국 고속철도의 디자인, 건설, 검수표준, 중국 고속열차 운영방식을 채용하며 최고 속도 350km로 설계된다. 인도네시아의 첫 고속철도가 될 야완 고속철도는 경제적 파급 효과가 매우 뚜렷하며, 주변 지역의 제련, 제조, 인프라 설비, 전력, 전자, 서비스, 물류 등 부대 산업 발전을 이끌어 일자리 창출과 세수 증가 효과가 있을 것으로 기대된다.

(6) 브루나이

가. 브루나이 무아라항 컨테이너 부두

브루나이는 ‘21세기 해상 실크로드’상의 중요한 국가로 중국-브루나이 양국은 다양한 영역에서 더욱 심화된 발전을 이어나가기를 바라고 있다. 브루나이 무아라항 유한회사(文莱摩拉港有限公司)는 중국-브루나이 양국이 브루나이의 무아라항 부두 운영을 위해 설립한 회사로, 광시 북부만 국제항무그룹(广西北部湾国际港务集团)은 공식적으로 브루나이 무아라항의 컨테이너 부두 업무 인수 작업이 시작되었음을 발표하고, ‘브루나이-광시경제 회랑’ 사업의 순조로운 출발을 알렸다. 브루나이 무아라항 유한회사는 무아라항 컨테이너 부두의 작업 효율 및 서비스 수준을 높이고 물류비용을 점진적으로 낮춰 무아라항 주변 지역의 경쟁력을 높이는 한편 ‘항만-산업-물류 단지’협력 발전 모델을 적극적으로 검토하여 더 많은 기업들의 대 브루나이 투자를 유치하기 위한 다방면의 노력을 기울이고 있다.

나. 대무아라섬 연륙교

대무아라섬 연륙교는 중국의 기술이 반영된 브루나이 제 1의 연륙교이다. 브루나이는 해상 실크로드의 중요한 길목으로 브루나이 대무아라섬 대교는 대표적인 '중국제' 10대 해외 교량 공사 중 하나로 평가되며, 브루나이 도시의 발전 및 대무아라섬의 석유와 천연가스 개발을 적극적으로 추진할 것이다. 동시에 대무아라섬이 세계적 산업 단지로 성장하는 데 박차를 가하고 브루나이 경제 발전 구도 재편에 도움을 주는 등 중국과 브루나이 양국의 우호발전을 위한 가교역할을 담당할 것으로 예상된다. 2015년 5월 대교 건설을 위한 정식 협정이 체결되었으며, 대무아라섬 대교는 왕복 4차선, 전체 길이 5915m이며, 이중 연륙교 부분 길이는 약 2,700m로 설계되었고, 총 계약액이 2.6억 싱가포르 달러(약 21억 1900만 위안)에 이른다. 프로젝트는 중국 교통건설그룹(中国交建集团) 산하의 중국항만회사(中国港湾公司)가 수주하였으며, 중교 2항공(中交二航局, 중국 교통2국)이 시공을 담당하고 총 공사기간은 30개월이며 2018년 4월 개통을 목표로 하고 있다.

(7) 미얀마

가. 차우크푸(Kyaukpau) 경제특구 심수항만 프로젝트

차우크푸 프로젝트는 중국 중신그룹(中信集团)과 태국正大(正大)그룹, 중국항만(中国港湾), 중국초상국그룹(中国招商局集团), 중국 텐진 타이다(中国天津泰达)그룹, 중국 윈난건공(中国云南建工)으로 구성된 다국적 기업 컨소시엄의 공동입찰로 수주한 프로젝트로, 총 계약액은 75억 달러로 추산되며, 이외 별도로 20억 달러가 차우크푸 경제특구 건립에 추가 소요될 것으로 예상된다. 심수항만 프로젝트

는 미얀마 서부해안 마덕도와 연백도 두 개의 항만지역, 모두 10개의 선석을 포함하며 총 공사 기간은 20년으로 4단계로 나누어서 건설될 예정이다. 완공되고 나면, 차우크푸 심수항은 연간 벌크 화물 780만 톤, 컨테이너 490만 TEU를 처리할 것으로 예상된다. 미얀마 당국의 대형항만 수요로 미얀마 교통부문이 차우크푸 부근의 마덕도상에 30만 톤 규모의 심수항만을 건설할 계획을 가지고 있으며, 이를 통해 부족한 미얀마의 해운시설을 개선하고 나아가 미얀마의 대외무역을 촉진하는 데 도움이 될 것이라고 전망했다.

태평양과 인도양을 잇는 국제 수로로서 베네수엘라, 콩고, 중동 지역에서 생산되는 석유의 80% 이상이 말라카 해협을 거쳐 중국으로 들어간다. 람리섬(兰里岛)과 육지로 구성된 남북방향으로 좁고 길게 형성된 차우크푸항은 중국이 중동 지역으로부터 에너지 수입을 위한 대체 노선 역할을 하게 된다. 중동으로부터 직접 운송되어온 석유와 천연가스를 말라카해협과 중국 남해 등을 거치지 않고 직접 파이프라인을 통해 중국으로 운송된다.

(8) 캄보디아

가. 캄보디아 시하누크빌 항만 경제특구(柬埔寨西努哈克港经济特区)

중국 ‘일대일로’ 전략의 동남아 지역 요충지로, 캄보디아의 시누하크빌 항만 경제특구는 중국의 기업과 긴밀한 상호 관계를 유지하고 있다. 많은 사업들이 정지되거나 지체되고 있던 캄보디아는 이곳에서 중국의 ‘일대일로’와 최적의 윈-윈 접점을 찾았다. 2010년 12월 중국과 캄보디아 양국 총리는 중화인민공화국 정부와 캄보디아 왕국 정부의 시누하크빌 항만 경제특구에 관한 협정을 체결하였으며, 이 양자 협정을 통해 시누하크빌 항만 경제특구의 법률적 지위를 명시

하고 양국이 공동으로 시누하크빌 경제특구 건설 및 운영에 적극적으로 참여하고 편의 증진을 위한 각종 정책적 지원을 뒷받침할 것을 강조하였다. 시누하크빌 항만 경제특구는 양국이 추진하는 첫 번째 협력 사업으로서 최대 경제특구에 해당된다고 할 수 있다.

시누하크빌 항만 경제특구의 총 계획면적은 11.13km²로, 현지화 전략을 통한 심도깊은 융합, 기업의 해외진출을 통한 글로벌 성장 실현, 캄보디아 공업 발전의 단계적인 수요와의 연계 등을 통해 경제특구 건설의 지속적 발전을 실현한다. 프로젝트 초기단계에는 방직 및 의류, 가방 피혁, 금속기계, 목재업제품 등을 주요 발전 산업으로 하며, 후기단계에는 항만과 배후단지가 유기적으로 연계하여 기계, 장비, 건재 등의 산업을 중점적으로 도입할 계획이다. 경제특구 완공 후, 300여 개의 기업 및 기구 등이 입주할 시작하고, 8-10만 산업 근로자가 취업할 수 있는 부대기능을 갖춘 생태화 모델 단지 구축을 완성하게 되어 캄보디아의 '선전(深圳)'으로 자리잡게 될 것이다.

2) 중앙아시아 지역

(1) 카자흐스탄

가. 호르고스(khorgos)국제 국경 협력 센터

2016년 중국과 카자흐스탄은 실크로드 연선국가로는 처음으로 정부 간 생산 능력 협력에 관한 협약을 체결하였다. 이미 체결된 51개의 프로젝트 중에서 양국은 현재 이미 3개의 프로젝트를 완성하였으며, 이중 5개는 현재 진행 중이고 나머지 10여 개의 프로젝트는 가동 준비단계에 있다. 양국은 이미 270억 달러를 투자하는 중점 협력 프로젝트 리스트를 구성하고 동시에 20억 달러 규모의 중국 카자흐스탄 생산 능력 협력 기금을 조성하였으며, 그 중 실크로드 펀드가 가장

핵심적인 역할을 담당하고 있으며, 사업 1단계 150억 달러 규모의 중국 카자흐스탄 산업 생산 협력을 위한 특별 대출을 개설하였다. 중국-카자흐스탄 호르고스 국제 국경 협력 센터는 중국-카자흐스탄 양국이 호르고스에 설립한 역외(跨境)경제무역구와 지역협력 프로젝트로 중국이 기타 국가와 처음 수립한 국제 국경 협력 센터이며 동시에 상하이 협력 기구 틀 하의 지역 협력 시범구로, 중국-카자흐스탄 호르고스 국제 국경 협력 센터를 연결하는 통로가 이미 정식 착공되었다.

중국-카자흐스탄 호르고스 국제 국경 협력 센터는 중국-카자흐스탄 국경선 양쪽에 모두 인접해 있으며, 협력 센터는 ‘폐쇄식 관리(封闭式管理)’ 방식으로 무역 상담, 상품 전시 및 판매, 보관 및 운송, 호텔, 상업 서비스 시설, 금융 서비스, 각종 지역적 국제 경제 무역 협의회 개최 등의 기능을 담당한다.

(2) 우즈베키스탄

가. 캄치크 터널

중국 철도터널그룹이 수주한 앙그렌—캄치크 철도터널(캄치크 터널, 卡姆奇克隧道)은 현재 중국 기업이 우즈베키스탄에서 수주한 최대 프로젝트이다. ‘대통령 1호 공정’과 ‘중앙아시아 최장터널’로 불리는 이 터널의 전체 길이는 19.2 km이며 굴착 총 길이 47km로 철도 공사 전체에서 가장 핵심적인 부분이며 동시에 최대 난제 구간으로, 전체 프로젝트 공정에 영향을 미친다. 캄치크 터널은 중앙아시아에서 가장 긴 터널로 중국 우즈베키스탄 양국이 공동 건설한 ‘일대일로’ 상호 연결 통로 협력의 시범 프로젝트이다. 중국 건설자들은 900여 일 만에 전체 47.3 km의 메인 터널과 보조 터널을 완성하였으며, 지난 2월 27일 캄치크 터널이 개통한 후 전문 기술 우위를 바탕으로 우즈

베키스탄으로부터 높은 지지와 찬사를 받았을 뿐 아니라 우즈베키스탄 철도사업과 현지의 경제 및 사회 발전과 민생 개선을 촉진했다. 이전까지 페르가나 분지(Fergana Valley)와 타슈켄트를 직접 연결하는 철도가 존재하지 않고 열악한 도로 사정과 기후의 영향 등으로 현지 주민들은 이웃 나라를 경유하여 기차를 타고 타슈켄트로 가는 불편함을 겪는 등 페르가나 분지와 주변 도시들과의 연계성이 현저히 떨어졌다.

(3) 타지키스탄

가. 바흐다트-아만 철도 프로젝트

바흐다트-아만 철도(瓦亚铁路)는 중국 철도건설회사(中国铁建)가 수 주한 프로젝트로 중국 철도 기업이 중앙아시아에 진출한 첫 번째 철도 프로젝트이다. 바흐다트-아만 철도는 전체 길이 48.65km로 총 투자액은 7,200만 달러에 달한다. 2015년 5월 15일 건설이 시작되었으며, 사업은 총 터널 3개, 교량 5개 건설을 포함하고 있다. 2016년 3월 순조롭게 개통된 바흐다트-아만 철도 프로젝트 1호 터널의 전체 길이는 2km로, 3개 터널 프로젝트 중에서 가장 길며, 2016년 8월 가장 마지막으로 정식 개통되었다.

바흐다트-아만철도 프로젝트는 타지키스탄 중앙 직할구 바흐다트를 시작으로 아만 지역에 이르기까지 타지키스탄 중북부 경제권과 남부 자원의 요충지를 연결하는 중요한 철도이다. 이 철도 프로젝트는 타지키스탄 정부가 계획한 중점 프로젝트로서 건설이 완료되면 타지키스탄 지역의 도로망 구조 최적화를 통해 전체 운송능력을 제고하는데 중요한 역할을 하게 된다.

3) 남아시아 지역

(1) 파키스탄

가. 파키스탄 Orange Line(橙线) 궤도 교통 프로젝트

파키스탄 ‘오렌지 라인 프로젝트(橙线项目)’ 노선은 남북 방향으로 전체 길이 약 25.58km, 26개의 역사가 건설되며, 최대 운행 속도는 80km/h로 설계되었다. 2015년 4월 시진핑 중국 국가 주석의 파키스탄 방문 중 샤리프 파키스탄 총리와 만나 프로젝트의 추진에 합의하였으며, 펀자브성(省) 대중교통 회사(旁遮普省公共交通公司)와 중국-파키스탄 기업으로 컨소시엄을 구성하여 오렌지 라인 프로젝트 건설을 위한 터키 계약을 체결하였으며, 총 계약액은 약 16억 달러이다.

프로젝트는 중국 표준을 채택하고 지하철 차량 및 기계 시스템은 모두 중국의 설비를 사용한다. 계약기간은 27개월로 공사가 완료되면 컨소시엄이 5년간 운영 및 유지 보수를 맡아 오렌지 라인 프로젝트의 건설부터 운영을 위한 전 방위 지원에 나서게 된다. 이 프로젝트는 파키스탄 문화 예술의 중심지인 라호르시의 대중교통 수준과 전체 도시의 이미지 제고에 큰 역할을 할 것으로 기대한다.

나. 카라코람 고속도로 2단계 보수·확장공사 (하웨이-타커터 연결구간)

카라코람 고속도로는 현재 중국과 파키스탄을 잇는 유일한 육상 교통 통로로, 이 2단계 사업은 기존 도로의 업그레이드 작업을 기초로 하여, 카라코람 고속도로가 파키스탄 배후지 까지 확장되는 것을 목표로 하고 있다. 카라코람 고속도로 개선 2차 공사의 사업비는 약 1,339억 8,000만 루피(약 13억 1,500만 달러)이며, 2015년 12월 정식 계약을 체결하였다.

중국교통건설 주식회사의 자회사인 중국도로교량공사유한책임회사(中国路桥工程有限责任公司, CRBC)가 프로젝트를 맡아 42개월 동안 하웨이(哈维)-타커터(塔科特)구간에 전체 길이 120km, 왕복 4차선(부분 2차선)의 고속도로 및 2급 도로를 새로 건설할 예정이다.

카라코람 도로는 파키스탄 북부 지역의 교통 벨트이며 수도 이슬라마바드 및 남부 연해 지역의 교통의 전략적 요충지로, 북부지역의 경제 발전에 매우 중요한 의미를 갖는다. 카라코람 고속도로는 파키스탄 국가 도로망의 일부로, 파키스탄의 국가 안전에 있어 중요한 군사적 전략적 의미를 지닌다. 동시에 이 도로는 아시아지역 도로망의 일부로, 중국이 파키스탄 및 남아시아 준대륙으로 통하는 중요한 교통 통로이다.

다. 카라치(卡拉奇)-라호르(拉合尔) 고속도로(수쿠르(苏库尔)-물탄(木尔坦)구간)

카라치-라호르 고속도로(수쿠르-물탄 구간)는 파키스탄 남북을 연결하는 경제 대동맥이다. 2015년 4월 중국 지도층의 파키스탄 방문 기간에 프로젝트 공동건설을 위한 양국 간 기본협정에 서명했다. 프로젝트 노선 전체 길이는 393km, 공사기간은 3년으로 왕복 6차선, 시속 120km로 설계되었다. 총 계약금액은 2,943억 루피(약 28억 9,000만 달러)에 달하며 중국수출입은행이 자금 용자를 지원하며 중국 건축 주식회사(中国建筑股份有限公司) 도급을 맡아 진행하게 된다.

2016년 5월 이 프로젝트는 파키스탄 남부 신드주 수쿠르시에서 정식 준공되었으며, 이 고속도로가 건설되면 파키스탄 남부 과다르항을 카라치와 중국 서부 도시인 카스로 연결할 수 있어 파키스탄이 중국, 이란, 아프가니스탄 등 중앙아시아 국가들과 상호 연계하는 데 있어서 중요한 의미를 지닌다.

라. 과다르항 건설 및 운영 프로젝트

과다르항은 총 16억 2천만 달러를 투자해 건설하는 중국-파키스탄 경제 회랑의 플래그십 사업이다. 그 중 과다르항 동부 항만 및 해안선 연결 고속도로 보수, 과다르항 방파제 건설, 정박지 준설품사, 자유무역지구 인프라 건설, 과다르 신국제공항 등 초기 프로젝트 9개는 3-5년 내 완료될 것으로 전망된다. 건설 후 중국이 40년간 항만 운영권을 보유하게 되는 과다르항은 선전을 벤치마킹하며, 과다르항만의 지역적 특수성을 고려하여 개발된다. 이 항만은 경제 중심에서 멀리 떨어져 있고 주변에 경제적 여건과 교통 인프라가 갖춰지지 않아, 경제구 건설을 통한 항만 활성화가 필수적이며, 이를 통한 항만 건설은 처음 시작단계부터 종합 개발 시스템 형태를 갖춘 사업이라고 할 수 있다.

2016년 11월 중국 파키스탄 경제 회랑에서 최초로 육로 연결이 이루어졌으며, 60대의 화물트럭이 15일간 3,115km를 달려 파키스탄 서부를 지나 중국 신장의 카스시와 파키스탄의 과다르항을 하나로 연결했다.

(2) 방글라데시

가. 파드마대교 및 수로준설 프로젝트

중국전력건설그룹(中国电建集团) 산하 중국 수전항만공사(水电港航公司)가 한미일 및 유럽 유수의 전문 준설회사들을 제치고 세계 최대 규모의 방글라데시 파드마대교 수로 정비 공사를 수주하였다. 이 프로젝트 입찰 금액은 11억 1,300만 달러로 이를 위안화로 환산하면 약 68억 5,000만 위안이다. 파드마대교의 수로 정비 공사는 파드마 주교 상하류 및 파드마강 양안에 위치하며, 이 공사는 제방과 교량을

침식으로부터 보호하는 역할을 한다. 시공 내용은 주로 수로 준설과 강안방호이며 공사 전체 준설량은 1억㎥이고 방호 구간은 13km 로, 총 공사기간은 4년이다.

나. 중국 방글라데시 우의7교(中孟中友谊七桥)

중국-방글라데시 '우의7교'는 asmad Ali Khan 다리로 불리는데, 방글라데시 바리살 대지구 마다리푸르시 동쪽 외곽에 위치하며 노선 전체 길이는 4.94km이며 주교인 카스트크대교는 694.16m 폭은 13.3미터이다. 방글라데시 서남지역 마다리푸르현 아칸소강에 위치한 우의 7교 프로젝트가 건설되고 나면 방글라데시 서남지역에서 치타공 항(港)에 이르는 운송거리가 대폭 단축된다. 1986년부터 중국 정부는 방글라데시에 총 6개의 교량을 건설하여 방글라데시 교통 정체현상을 완화하고 홍수 피해를 크게 감소시키는 등 방글라데시 정부와 국민 모두에게 호평을 받았으며, 우수한 '민심프로젝트'건설 성공을 통해 '방글라데시-중국 우의 1교-6교'의 호칭을 얻었다.

(3) 아프가니스탄

가. 바미안-사망간(Samangan) 고속도로 복구 및 재건 프로젝트

바미안-사망간 고속도로는 사망간성(省) darasouf(达拉苏夫)지역과 바미안성(省) 야칼랑지역을 연결하는 전체 길이 178km로 이루어진 아프가니스탄 '국가 남북 회랑'의 제 2단계 사업이다. 아시아 개발 은행의 투자를 받아 중국 도로교량공사유한책임회사(中国路桥工程有限责任公司)가 총금액 2억 500만 달러의 공사를 수주하였으며, 이는 최근 중국 기업이 아프가니스탄에서 실시한 공사 중 규모와 금액이 가장 큰 프로젝트이다.

이 도로가 건설되면 주변 37개의 마을을 통과해 아프가니스탄의 경제발전을 촉진하고 각 성간 연결성을 높이게 되며, 지역 주민에게 편의를 제공하는 동시에 정부 광산 개발의 한축을 담당하게 될 것이다. 이 프로젝트는 2017년 5월 정식으로 착공된다.

(4) 스리랑카

가. 콜롬보항만 도시 프로젝트

스리랑카는 인도양 항로 중심에 위치하고 있어 ‘동방 사거리’의 명성을 얻고 있다. 예로부터 이곳은 해상 실크로의 주요 거점으로, 아시아와 아프리카를 이어 남아시아까지 영향을 미치는 중요한 지리적 특징을 지니고 있다.

콜롬보 항만 신도시 프로젝트가 완성되면 토지 269 헥타르가 조성되며 그 중 91ha는 공공 건설에 사용된다. 여기에는 공공도로, 공공 녹화 및 공공관로(배수, 전기 공급, 통신, 네트워크) 등의 시설을 포함한다. 상업 개발에 사용되는 토지는 전체 면적이 178 ha로 주택(아파트 및 별장 포함) 용지, 사무실 용지, 호텔 용지, 상업소매용지 문화 교육 위생 시설 용지 및 레저 용지 등이 포함된다. 프로젝트에 소요되는 총 투자액 13억 9,600만 달러 중 1단계에 1억 5,000만 달러, 2단계에 2억 4,600만 달러가 사용되며 건설이 완료되면 추가로 2급 개발을 위한 투자 약 130억 달러를 이끌어 낼 것이다.

스리랑카는 사상 최대 외자 유치 사업으로 꼽히는 항만 도시 개발 사업은 경제 사회 발전을 직접 이끄는 것은 물론 외국인 투자 유치, 글로벌 고급 전문 인력 유치, 글로벌 선진 기술 도입, 토종 기업 육성 및 경쟁력 강화 등에 도움이 될 것이다.

나. 함반토타 항만 투자 프로젝트

스리랑카 남부 해안가에 위치한 함반토타항은 '21세기 해상 실크로드'의 프레임 아래 양국이 상호 이익을 추구하는 중점 지역이다. 아시아 및 아프리카 운항 노선과 인접해있는 함반토타항은 남아시아, 동남아시아 및 중동지역, 동아프리카 지역을 연결하는 중요한 운항노선의 허브역할을 담당하며 이 항만은 세계 항운센터의 지지를 받고 있으며 '일대일로'를 연결하는 중요한 지점으로 고도의 전략적 가치를 지니고 있다.

2004년 인도양 쓰나미에 함반토타항이 심하게 파손되었으며 스리랑카는 특수한 역사적 지리적 원인으로 인해 매우 불리한 국제 정치 환경에 처해있다. 중국은 전략적으로 2007년부터 스리랑카의 여러 프로젝트에 대한 대규모 지원을 시작하였다. 2007년 중국 정부의 지원 하에 스리랑카 정부는 항만 건설을 시작하였으며 2017년 7월 스리랑카와 중국은 함반토타항의 관리 및 개발에 관한 협정을 맺었다. 중국 초상국은 스리랑카 정부에 11억 2,000만 달러를 투자하여 함반토타항의 지분 70%를 획득하였고 이 항만과 주변 1만 5,000에이커 (약 60.7 km²) 토지를 99년간 임차해 공업단지를 건설하였다. 2017년 12월 스리랑카 정부는 스리랑카 남부 함반토타항의 자산과 경영 관리권을 정식으로 중국 초상국 그룹에게 양도하였다.

4) 아프리카 및 라틴아메리카 지역

(1) 남아프리카 공화국

2017년 말 현재 중국의 대 남아프리카 투자 누계는 250억 달러를 넘어섰으며 현지에 수십만 개의 일자리를 창출하였다. 2017년 중국-

남아프리카 양자 무역액은 391억 7,000만 달러로 1998년 수교 시에 비해 26배 이상 증가하였다. 남아프리카 공화국은 아프리카 대륙에서의 공업 선도화 측면에서 지리적인 우세와 발전을 위한 좋은 조건을 보유하고 있다. 중국-남아프리카 양국은 ‘일대일로’ 건설로 인한 개발 이익에 대한 접점이 많고 상호보완성이 강하다.

또 중국-아프리카 발전 기금(中非发展基金)이 아프리카 36개국, 92개 프로젝트에 대해 46억 달러 이상을 투자하기로 결정함으로써 중국 기업의 아프리카 투자액을 230억 달러까지 끌어올렸다고 관계자는 전했다.

교통 운송 분야에서는, 중국이 남아프리카의 대형 기업 장링(江铃) 남아공유한공사(江铃南非有限公司), 창청(长城)자동차 남아공 회사(长城汽车南非公司), 베이치(北汽) 중국아프리카 자동차회사, 중국 이치(一汽) 남아프리카 회사, 베이팡(北方) 차량 남아프리카 회사(北方车辆南非公司), 중국항공 국제 주 남아프리카 대표처(中航国际驻南非代表处), 국제항공 남아프리카대표처(国航南非代表处), 중국해운(中国海运) 아프리카 주식회사(中海非洲控股公司), COSCO아프리카유한공사(中远非洲有限公司) 등이 있다(〈표 3-1〉 참조).

〈표 3-1〉 남아프리카 생산 협력 투자 중국 기업

번호	기업명칭	기업형태	경영범위
1	장링남아공유한공사 (江铃南非有限公司)	국영	자동차 판매 및 서비스
2	창청이치 남아공 유한공사 (长城汽车南非有限公司)	민영	자동차 판매 및 서비스
3	베이치 남아공 유한공사 (北汽中非汽车公司)	국영	자동차 판매 및 서비스
4	중국이치남아공 유한공사 (中国一汽南非公司)	국영	자동차 판매 및 서비스
5	창청그룹 남아공공사 (长城气团南非公司)	국영	자동차 판매 및 서비스

번호	기업명칭	기업형태	경영범위
6	베이치후쿠다남아공 공사 (北汽福田南非公司)	국영	중차량 판매 및 서비스
7	중국난처그룹남아공공사 (中国南车集团南非公司)	국영	전기 및 내연기관차 판매 및 서비스
8	중국베이처그룹남아공공사 (中国北车集团南非公司)	국영	전기 및 내연기관차 판매 및 서비스
9	베이팡차량남아공공사 (北方车辆南非公司)	국영	전기 및 내연기관차 판매 및 서비스
10	중국항공 남아프리카 대표처 (中航国际驻南非代表处)	국영	항공설비 판매 및 서비스
11	남방항공 남아프리카 대표처 (南航南非代表处)	국영	항공설비 판매 및 서비스
12	중국해운 남아프리카 주식회사 (中海非洲控股公司)	국영	정기선업무, 물류 서비스 공급상
13	중국원양 남아프리카유한공사 (中远非洲有限公司)	국영	컨테이너 수출입, 해운물류
14	중국선박중공무역 남아프리카 유한공사 (中船重工国贸南非公司)	국영	민용선박(民用船舶) 및 조립 연구 생산

자료 : 董千里, 『中国对“一带一路”沿线国家的投资情况及成果 : 以港口和物流基础设施为重点』, 2018.11. p.12.

가. 화웨이의 남아공 전신 프로젝트 수주

남아프리카 최대 네트워크 운영회사 TELKOM은 남아프리카 대륙에서 첫 번째로 정식 상용 운영되는 TD-LTE 네트워크인 2.3G TD-LTE 상용 네트워크 서비스 출시를 앞두고 있다. Telkom은 1차 TD-LTE 네트워크 건설에만 수억 달러를 투자하고 상업용은 1년 내에 모두 완성하기로 하였다. 이 네트워크는 중국 화웨이기술유한회사(中国华为技术有限公司)가 입찰에 참여해 단독으로 수주한 것이다.

화웨이는 남아프리카 공화국에서 15년 넘게 꾸준히 사업을 성장시킨 현재 남아프리카의 주요 통신장비 공급 업체 중 하나로, 현지의 주요

통신 사업자, 정부 및 업계 고객들과 폭넓은 협력 관계를 바탕으로 남아프리카 디지털 경제 사회 발전에 중요한 전략적 파트너로 자리잡았다. 화웨이는 남아프리카의 현지 투자를 매우 중요하게 생각하고 있으며, 현재 화웨이의 남아공 전체 직원은 1,028명으로 이중 현지인 직원의 비율은 60%를 상회한다. 이밖에 기업으로서의 책임을 지기 위해, 화웨이 남아프리카 대표처는 ICT 업종에 진출하는 작은 회사들에게 매년 운영 교육과 기술 교육을 실시하여 현지 사회에 ICT관련 인재를 배출을 돕는 등 산업체인 상하류에 걸쳐 영향력을 확대하고 있다.

(2) 모로코

2017년까지 중국 자본이 모로코에 투자한 금액은 이미 10억 달러에 달하며 주로 어업, 플라스틱 가공, 오토바이 조립 등의 영역에 이루어졌다. 현재 10여개의 기업이 모로코에서 사업을 진행 중에 있으며, 이들은 주로 고속도로, 교량 통신, 발전 등의 프로젝트를 맡아 진행하고 있으나 대다수의 기업들이 여러 가지 이유로 경영상의 어려움을 겪고 있다.

가. 바이번(拜本) 고속도로 프로젝트

拜本고속도로 사업은 중국수리수전(中国水利水电) 5국에서 수주한 프로젝트로, 전체 길이 38.6km, 왕복 4차선으로 설계되었으며, 전체 공사금액은 1억 4500만 달러이다. 拜本고속도로는 중국수전(中国水电)이 모로코에서 수주한 많은 인프라 프로젝트 가운데 하나로, 2006년 이래 중국 수력발전 5국은 모로코 tanafort(塔纳弗尼特) 댐 공사와 伊阿, Taza-Oujda, 拜本, 塔贝, 东西 및 수도 라파트를 잇는 도시고속도로 사업, 丹肯고속철도시장 등을 잇달아 수주하였으며 계약 총액은 75억 위안에 달한다. 현재 중국 수력발전 5국이 수주한 고속도로와 초고속철도 사업은 순조롭게 진행 중이다.

2015년 拜本 고속도로 전 구간 개통을 통해 모로코 고속도로의 전 방위 파급능력이 개선되고 주변 연선국가들로 확대되어 나가 전체 모로코의 경제 발전을 견인하였다. 중국 주 모로코 대사관 관계자에 따르면 현재 10여 개의 중국 업체가 모로코 사업 수주 시장에서 활약하고 있으며 2014년 말까지 중국 자본의 기업이 모로코에서 수주한 공사액 누계는 40억 달러에 이르고, 이들 공사는 대부분 도로, 교량 등 주요 인프라 영역에 집중되어있다.

(3) 에티오피아

중국은 장단기적으로 에티오피아의 경제성장을 위한 투자 지원을 실시하고 있으며 최근 5년간 에티오피아에서 사업을 진행 중인 중국 기업들은 모두 275개 업체에 달하며, 에티오피아에 등록된 자금은 총 5억 7,200달러이다. 이를 통해 에티오피아 현지의 2만 개의 장기 일자리와 8,000여 개의 임시직 창출을 실현하였다.

가. 아지철도(亚吉铁路)

아지(亚吉)철도는 중국 기업이 중국 표준과 중국 장비를 사용해 시공하는 첫 철도 전기화 사업으로, 전로 전장 751.7km, 설계 시속 120km로 노선 전체에 45개 역사 건설을 포함하며, 총 투자액은 40억 달러의 규모이다. 중국중철(中铁)그룹과 중국철건(中国铁道建筑总公司) 산하의 자회사 중국토목공정(中国土木工程总公司) 등 두 곳의 국유 기업이 건설을 담당하며, 이는 중국 기업이 해외에서 건설한 첫 번째 '해외 진출' 철도 사업이다.

아지철도는 화물운송을 주로 하는 여객 화물 공용 철도로, 완공 후 지부티에서 아디스아바바까지 운송 시간은 기존의 도로운송의 7일에서

10시간으로 대폭 줄어든다. 2018년 1월 에티오피아-지부티 표준궤 철도(아지철도) 상업 운영 개통식이 아디스아바바 라부기차역에서 거행되었다.

내륙 국가인 에티오피아는 향후 해상으로의 진출 통로를 연결하여, 교통 운송비용을 대폭 절감하고, 이를 통해 운송 효율을 높일 수 있게 된다. 아지 철도 건설을 통해 에티오피아 정부는 중국의 발전 경험을 참고하여 양국 간 협력을 통한 에티오피아 공업 발전을 추진하고자 한다.

나. 에티오피아 동양 산업 단지

산업단지는 에티오피아 수도 아디스아바바 부근의 두캄(杜卡姆)시에 위치하고 있으며 계획 면적은 5km²중 현재 이미 2.33km² 부분의 인프라 건설이 완료되었으며 단지 내 20만 m² 규모의 표준형 강철 구조로 건축을 완료하였다. 동양 산업단지는 중국의 에티오피아 기업 투자의 50%에 해당하는 82개의 업체를 유치하였으며, 계획 투자 총액 5억 2,000만 달러 중 3억 달러는 이미 투자를 완료하였으며, 이중 32개의 기업은 생산을 시작했다.

입주 기업은 주로 시멘트, 신발, 자동차 조립, 방직 의류 등의 업종에 분포되어있으며, 산업단지는 에티오피아 및 아프리카 시장수요에 적합한 방직, 피혁, 농산품 가공, 야금, 건재, 기계전력산업 등을 주력으로 발전시키며, 대외형 제조 가공업을 중심으로 수출입 무역, 자원 개발, 보세창고, 물류 운송, 창고분류, 상품 전시 등의 기능을 아우르며, 공업, 상업, 상무, 주거, 오락 등 여러 기능의 복합 발전이 가능한 종합 무역 기능 구역으로 발전해 나갈 것이다.

(4) 마다가스카르

가. 마다가스카르 9호 국도 복구 프로젝트

마다가스카르 9번국도 복구 프로젝트는 마다가스카르에서 최장, 최대투자, 최대 공사량을 자랑하는 마다가스카르 9번 국도의 복구 및 재건을 위한 중국-아프리카 초대형 교통 복구 사업이다. 이 프로젝트의 전체 길이는 107km로 마다가스카르 대통령 취임 이후의 국내 최대 인프라 프로젝트이다. 노선의 적용 범위가 광대하고 지리적 위치 환경 및 기후조건이 열악해 공사 참여 기술자들이 무더운 날씨와 가뭄 등의 어려움을 견디며 작업을 이어나가고 있다. 전 구간에 중국 품질, 중국 기술, 중국 속도를 적용하여 2017년 8월 말 예정대로 완공하였다. 9번 국도는 마다가스카르의 '경제 대동맥'으로, 마다가스카르의 '식량 창고' Ankililoake와 Ambahikily를 통과하는 농업 도로일 뿐 아니라 마다가스카르 중요 면화 산지와 유명 관광지를 지나게 된다.

나. 중국 정부 마다가스카르 수도 외곽 지역 도로 건설 프로젝트 원조

2017년 8월 중국 정부는 마다가스카르 수도 외곽 도로(일명 '계란길') 건설 프로젝트를 위한 양해각서를 체결하였다. 완공된 도로의 전체 길이는 19.25km이며, 그 중 주선 10.25km구간과 9km의 5개 연결선 구간으로 이루어져 있다. 이 도로가 개통되면, 수도 외곽 지역에 위치한 도시 및 주변 계란산지에 위치한 약 40개 양계 농가를 지나게 되며, 하루 평균 15만 개의 안정적인 계란 운송이 가능해진다. 이번에 중국 정부가 마다가스카르 도로 프로젝트 구축 지원은 마다가스카르의 장기적 문제인 계란 운송난을 해결을 위한 것이다.

이 지역 3개현 주민의 약 80%가 닭 사육과 계란 판매업에 종사하고 있으며, 마다가스카르 전체 계란 생산량에 40%를 점유하고 있지만 운송 도로 조건이 너무 열악하여 생산된 전체 계란의 10%는 운송과정에서 파손 폐기되고 있는 것으로 알려졌다.

프로젝트가 완성되면 현지 주민들의 일상적인 이동과 계란운송의 편리성이 제고되며, 지역 경제발전을 촉진할 것으로 기대된다. 중국은 마다가스카르의 좋은 친구이자 협력 파트너로서 여전히 마다가스카르의 경제발전을 지지하며, 시진핑 정부의 외교이념인 ‘진실친성(真实亲诚)’을 실현하여 중국-마다가스카르와의 협력 강화와 양국 공존체제 유지실현 및 공동 발전을 위한 노력을 기울일 것이다.

다. 마다가스카르 수도 안타나나리보 이바투(伊瓦图)공항-유럽 고속도로(大道快速路)1단계 프로젝트

2016년 11월, 마다가스카르 수도 안타나나리보 이바투(伊瓦图)공항에서 유럽에 이르는 고속도로 1단계 공사의 개통식이 거행되었다. 마다가스카르 수도 안타나나리보 이바투 공항-유럽 고속도로 1단계 사업은 헤리 마다가스카르 대통령이 구상을 제안한 것으로, 중국-아프리카 협력 포럼 요하네스버그(约堡)정상회담 기간에 시진핑 주석에게 프로젝트 인프라 공사에 대한 지원을 요청한 사업이다. 고속도로 총 길이는 18.67km이며 그 중 1단계 개통구간은 4.759km로, 프로젝트 건설에 총 약 1.43억 달러가 투입되었다. 투자 자금은 중국 수출입 은행에 구매자 신용 우대 대출을 사용하며, 중국도로건설공정 유한책임회사(中国路桥工程有限责任公司)가 수주하여 건설한다.

(5) 파나마

가. 파나마(巴拿马)운하 제4교 프로젝트

파나마 공공사업부는 지난 7월 중국교통건설주식유한공사(中国交通建设股份有限公司)와 중국항만공사유한책임공사(中国港湾工程有限责任公司)로 구성된 컨소시엄이 낙찰가 14억 2,000만 달러에 파나마 운하 제4교 공사를 수주했다고 발표했다. 중국교건(中国交建)과 중국항만(中国港湾) 두 개의 국영 기업으로 이루어진 컨소시엄은 총점 1위로 파나마 운하 4교 계약을 성사시켰는데 이는 앞으로 몇 년간 파나마는 물론 중미에서 가장 주목 받는 중점 공사이자 중국 자본 기업이 미주 지역에서 수주한 최대 단일 교량건설 사업이다.

파나마 운하 제4교 프로젝트는 몇 년간의 입찰과 심사를 거쳐 많은 글로벌 인프라 회사들이 입찰에 참여하였다. 파나마 운하 4교는 길이 510m, 폭 51m, 높이 75m, 도로와 철도, 경전철 노선이 함께 놓이는 현수교로 지어진다. 특수한 지정학적 위치와 공사 시행의 기술적 난이도로 인해 글로벌 인프라 회사들 및 국제사회의 많은 관심을 받고 있으며, 중국이 파나마의 제4교 프로젝트 수주에 성공하면서, 중국 인프라 기업들의 '일대일로' 진출을 돕기 위한 핵심 역할을 수행할 것으로 전망된다.

나. 파나마 콜론(科隆)컨테이너 항만(PCCP) 프로젝트

파나마 운하는 대서양 방면 마거릿(玛格丽特) 섬에 위치하며 신파나마운하에 따라 설계된 세계 최초의 컨테이너 부두로 공사에 모두 약 10억 달러가 투자될 예정이다. 산둥(山东)성 란치아오(岚桥)그룹 등 중국기업은 2016년 2월 이 프로젝트를 인수하고, 같은 해 6월 중국교통건설공사(中交疏浚公司)와 설계, 구매, 시공의 모든 과정을 포

합하는 총 계약금 3억 1,600만 달러 규모의 터키 계약을 체결하였다. 공사 기간은 34개월로 예정되어있으며, 프로젝트는 설계, 부두, 준설, 취입, 기반처리 등의 사업을 포함한다.

란차오(嵐桥)그룹은 파나마 콜론 컨테이너항만 건설 프로젝트 인수 및 투자건설을 위한 계약을 체결하였으며, 이는 중국 내 기업이 파나마에서 진행하는 최대 투자 프로젝트이다. 한편 항만 건설이 완료되면 신파나마 운하 통과가 가능한 포스트 파나마스급 초대형 컨테이너선 4척이 한 번에 접안 가능하며, 파나마와 중남미 지역 유일한 포스트 파나마스급 초대형 컨테이너항만이 될 것으로 전망된다.

2017년 6월 컨테이너항 착공식이 개최되었으며, 이 항만의 운영과 건설은 파나마 현지 국민에게 대량의 일자리 창출의 기회를 제공할 뿐 아니라 파나마의 경제발전을 촉진하는 중요한 역할을 수행할 것이다. 란차오(嵐桥)그룹은 아시아주의 란치아오(嵐桥)항, 오세아니아주의 다윈(达尔文)항, 미주의 파나마 콜론(科隆) 컨테이너항 등 3개 항만을 상호 연계하여 ‘일대일로’ 발전을 위한 주요 협력 거점으로 삼고, ‘해상경제 회랑’구축을 통해 ‘일대일로’의 성과가 많은 지역으로 확산되기를 희망한다.

파나마 콜론 컨테이너항만 건설을 통해 중국-파나마 양국의 무역 관계를 한 단계 높이고 파나마의 경제 사회 발전을 위한 일자리 창출을 실현하며, 파나마 글로벌 물류 발전 전략 구축 및 수립에 대한 지원을 강화하는 등 중국-파나마 양국의 협력을 위한 중요한 협력 파트너로서의 역할을 수행한다.

(6) 이집트

가. City 경전철 프로젝트

중국중철(中国中铁), 중항국제(中航国际) 컨소시엄과 이집트 국가 터널국(埃及国家隧道局)은 2017년 8월 15일 이집트 총리 관저에서 City 경전철 건설을 위한 프로젝트 계약을 체결하였으며, 이는 중국 궤도 교통시설이 이집트 시장에 진출한 첫 번째 사업이다. 이 프로젝트는 설계 시속 120km/h인 복선 경전철과 11개의 역사 건설로 이루어지며 전체 길이는 약 66km, 총 계약 금액은 12억 4,000만 달러이다.

이 경전철은 수도 카이로와 공업 기반이 비교적 좋은 City 및 이미 건설 중인 라마다 신행정수도를 연결한다. 경전철 건설을 통한 두 수도의 연결은 신행정수도의 발전에 있어서 큰 의의를 지닌다. 신행정수도는 이집트의 중요한 국가 프로젝트 중 하나로, 경전철 건설은 카이로 지역의 교통정체 문제, 주변의 위성도시의 500만 거주민의 교통 불편 문제를 해결하며 지역 일자리 창출과 건설업의 발전을 견인할 것으로 기대된다. 2015년 경전철 건설 프로젝트는 중국 이집트 산업 능력 협력 우선 사업 목록에 포함되었다. City 경전철 프로젝트의 성공은 중국과 이집트가 '일대일로' 상에서 가장 큰 실무적 성과를 거둔 것을 의미하며 향후 중국 기술설비 산업의 이집트 시장 진출을 견인할 것이다.

나. 이집트 수에즈 경제 무역 협력구(埃及苏伊士经贸合作区)

중국-이집트 수에즈(苏伊士) 경제 무역 협력구는 중국 정부가 승인한 제 2차 국가급 역외 무역 경제 협력구로, 2008년 건설을 시작하여 중국-아프리카 타이다(泰达) 투자 주식 유한회사(中非泰达投资股份有限公司)가 수주하여 시행한다. 이 지역은 '일대일로'와 '수에즈 운하 경제벨트' 교차하는 지점에 위치하며 2008년부터 국가별 문화차이

등의 어려움을 극복하고 홍해 일대 현대산업화 단지를 건설하였다. 이는 중국 자본 기업이 이집트 및 아프리카에 진출한 대표적인 교두보 사업으로 평가된다.

수에즈 경제 협력구의 초기 면적은 1.34㎢로, 현재 약 1억 달러의 투자가 완료되었으며 이미 기본 개발이 완료되었다. 2015년 말, 이집트 수에즈 경제 협력구에는 모두 68개의 기업이 입주하였으며 그중 생산형 기업은 33개 (중국자본의 성격 포함 투자 기업 29개)로 생산 및 생활 부대형 기업은 35개가 있으며, 누적 투자 유치 액은 9억 달러를 초과하였다. 2014년 9월 중국 이집트 양국은 경제 협력구 확장을 위한 양해각서를 체결하였으며, 총 6㎢ 부지를 3단계로 나누어서 개발하며 총 투자금액은 2억 3,000만 달러이다. 협력구 확장은 개발 건설 계획과 시장 수요에 따라 이루어지며, 15년 안에 완공을 목표로 하고 있다. 건설이 완료되면 확장된 구역에 추가로 150~180개의 신규 기업(생산, 생활서비스, 과학기술 연구개발, 창고보관 및 물류, 상업서비스 등)과 20억 달러 규모의 신규 투자를 유치하여 4만여 개의 일자리 창출이 이루어질 것으로 전망된다. 2016년 1월 시진핑 주석은 이집트 방문기간 엘시시 이집트 대통령과 함께 확장구의 발전을 위한 현판식을 거행하였다.

(7) 아랍에미리트

가. 아부다비 칼리파항 컨테이너부두 2차 공사

COSCO항만(中远海运港口), 중국항만(中国港湾), 중국제1항무공정국유한회사(中交一航局)로 구성된 컨소시엄이 2017년 북경에서 개최된 COSCO항만 아부다비 칼리파(哈里发)항 2기 공사의 전체를 맡는 턴키 계약에 서명하였다. 이번 협력에는 안벽 길이 1,200m의 철도 인입선 부설, 야드 자동화 개선 작업 및 후방 부속시설의 건설 등이

포함된다. 칼리파항은 아부다비와 두바이의 전략적 요충지로, 내륙 배후단지와 연결성이 우수하고 지리적인 우세를 갖추고 있어 전 세계에서 발전 속도가 가장 빠른 컨테이너항 중 하나로 평가되고 있다. 또한 '일대일로' 연선의 중요한 지점으로 중동과 아프리카 및 남아시아 지역의 주요 거점항으로 부상하고 있다.

칼리파항 2단계 컨테이너 부두는 COSCO항만의 두 번째 해외 지주형 부두로 COSCO그룹의 선단의 대대적인 지원을 받아 칼리파항을 중동 해안지역의 거점항으로 발전시키기 위한 노력을 기울이고 있다.

(8) 카타르

가. 하마드항 개발

하마드(哈馬德)항은 카타르의 주요 항만으로 도하에서 남쪽으로 40km 떨어진 곳에 위치한다. 중동 지역의 항만 중 가장 큰 규모로, 대형컨테이너 선을 포함한 모든 종류의 선박이 정박 가능하다. 2010년부터 항만건설을 시작하였으며, 2016년 12월에 정식 운영하여 2020년까지 전면적인 운영을 완료 할 계획이다. 항만 건설이 완료되면 연간 780만 톤에 이르는 식품과 건축재료 등의 상품이 하마드항을 통해 처리될 것으로 기대된다. 하마드항은 도하 도심에서 34km 떨어져 있으며 프로젝트에 모두 74억 달러의 자금이 투입된 것으로 알려졌다. 이 항만은 현재 운영 중이며 카타르는 중국으로부터 직접 화물 수입이 가능하기 때문에 아랍에미레이트 두바이를 경유할 필요가 없다.

5) 동유럽 지역

(1) 세르비아

가. 세르비아 제문(泽蒙)-보르카(博尔察)대교

세르비아 제문(泽蒙)-보르카(博尔察)대교는 세르비아 수도 베오그라드시 제문구(泽蒙区)에 위치하고 있으며, 다뉴브 강을 지나 베오그라드시와 세르비와 외곽지역을 연결한다. 기존의 베오그라드 시내는 뉴타운에서 새로 계획된 제3구역인 보르차 지역까지의 운행시간이 기존의 1시간에서 10분으로 크게 단축되었다. 동유럽 국가들은 중국 ‘일대일로’의 전략적 구상에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 수년간 이 지역의 인프라가 상대적으로 낙후된 점도 중국이 동유럽과 협력을 강화하는 중요한 이유가 되었다. 제문-보르카 대교 프로젝트는 중국의 동유럽 건축 시장 진출 성공사례로 손꼽히며, 중국 기업이 동유럽에서 좋은 이미지를 구축하는 좋은 계기로 작용하였다. 이번 프로젝트의 성공을 통해 명예와 실리를 모두 얻게 되어 중국과 중동부 유럽국가 전략 협력 구축을 위한 중요한 본보기가 될 것이다.

제문-보르카 대교의 및 부속 연결선 프로젝트는 주선로 총길이가 21.26km (지선 9.37km)이며 그중 다뉴브강을 지나는 제문-보르차 대교의 총 길이는 1,482m이다.

나. 세르비아 베이얼마이커(贝尔麦克) 상업물류단지

유럽 발칸반도의 중부에 위치한 세르비아는 ‘일대일로’ 전략적 구성의 중요한 지점으로, 헝가리, 크로아티아, 루마니아 등 8개국과 국경을 맞대고 있으며 동유럽 지역에서 가장 파급 범위가 큰 국가 중 하나이다. 최근 몇 년간 중국과 세르비아 양국은 경제 분야에서의 긴

밀한 협력 관계를 구축하고 세르비아 중앙 및 지방정부는 무역 및 투자환경 최적화를 위한 일련의 정책적 우대조치 등의 지원을 실시하였다. 베이얼마이커(贝尔麦克) 상업 물류 단지는 중국 원저우(温州) 기업이 투자 건설을 맡았으며, 사업 총 투자액은 9500만 달러이다. 건설이 완공되면 동유럽 지역에 완전한 물류 배송 체계를 갖추게 될 것으로 전망된다.

발칸 지역의 최대 중심 도시인 베오그라드(贝尔格莱德)에 위치한 베이얼 마이커 상업 물류 단지는 원저우무역공업유한회사(温州外贸工业品有限公司)가 세르비아 디볼론(迪普隆) 유한회사의 지분 51%를 인수하여 설립하였다.

프로젝트는 '일구다원(一区多园)'형 발전 모델을 채용하고 있으며, 단지 내 도시 기반 시설 건설과 주택 건설에 필요한 건축 자재 공급을 중심으로, O2O 전자상거래 모델과 결합하여 국내 생산자와 국가간 전자 상거래를 위한 보세 창고 및 물류 서비스를 제공하고 있다. 상업 물류 단지 건설을 통해 '중국 구매'라는 전자상거래 플랫폼 보급에 박차를 가하고, 국내 제3자 크로스 오버 플랫폼에 대해 중계상업체의 입지 강화를 위한 제품 전시, 대금 수주, 물류 창고 저장, 애프터서비스를 포함한 일련의 서비스를 제공하여 물류 단지가 국가간 전자 상거래의 최후 1km를 완성하는 데 중요한 역할을 제공한다.

(2) 알바니아

가. 광다(广大)그룹 알바니아 국제공항 인수

중국 광다(广大)그룹은 2016년 알바니아의 티라나 국제공항 지분 100%를 비공개 가격으로 인수하였으며 이는 중국이 유럽과의 교역을 강화하는 사업의 일부분으로 평가되고 있다. 광다그룹은 부타이

(富泰)자산관리 유한회사와의 합작사인 Keen Dynamics Limited(KDL)로 부터 티라나 공항의 특허 경영권을 2027년까지 인수하기로 하는 계약을 체결하였다. 이번 거래는 중국 기업이 알바니아에 투자한 첫 대규모 프로젝트로, 볼프 카스트로 티라나 국제공항 행정 총재는 성명을 통해 티라나 공항이 중국 광다 그룹과 새로운 시대를 함께 열어 나갈 것이라고 말했다.

티라나 국제공항은 광다 그룹의 전폭적인 지원을 받아, 관련 인프라와 하드웨어 업그레이드를 강력하게 추진하게 될 것이다. 그러나 양측은 이번 계약 체결의 실제 가격을 공개하지 않고 있으며 광다 그룹이 9,000만 달러 규모의 자금을 투자하였다는 보도가 나오기도 했다.

알바니아 동북부 쿠커스(库克斯) 공항이 국제선 취항을 선언하기 전까지, 알바니아의 유일한 국제공항인 티라나(地拉那) 공항은 올해 이용객이 190만 명에 이를 것으로 예상된다. 중국은 현재 알바니아의 제2무역 파트너로서, ‘일대일로’ 전략에 맞춰 자국 기업의 해외 인프라 투자를 장려하고 있다. 광다 그룹의 알바니아 공항 인수는 중국 기업의 유럽 동남부 진출을 촉진한다는 점에서 그 의미를 찾을 수 있다.

나. 알바니아 고속도로 프로젝트

2018년 1월, 장쑤태평양건설(江苏太平洋建设)과 중철국제그룹(中铁国际集团)은 총 투자액 30억 유로의 알바니아 ‘남색회랑(蓝色走廊)’ 고속도로 프로젝트 개발을 위한 전략적 투자 계약을 체결하였다. ‘남색회랑(蓝色走廊)’은 아드리아해와 아이오니아 해안에 위치한 고속도로로, 해안선 여러 국가들을 하나로 묶는 중요한 교통 벨트이다. 이 프로젝트가 완성되면 크로아티아, 몬테네그로, 알바니아, 그리스를 잇는 지중해 무역 벨트 구축을 가속화할 것이다.

(3) 마케도니아 공화국

가. 마케도니아 공화국 고속도로 프로젝트

마케도니아 키체보(基切沃)-오흐리드(奥赫里德)와 미라티노비치(米拉蒂诺维奇)-스티브(斯蒂普) 두 고속도로는 중수전그룹(中水电集团) 7국이 수주한 중국-동유럽국가 100억 달러 프로젝트의 첫 번째 사업으로 발칸 지역의 '일대일로' 건설의 중요 사업이다. 이중 키체보-오흐리드 고속도로는 범 유럽 8번 회랑의 일부로, 도로 총연장은 56.5km이며 전체 노선의 반이 이슬람 신앙을 믿는 알바니아족 밀집 거주지역을 통과한다. 고속도로가 건설되면 마케도니아의 기존 교통 상황을 크게 개선할 수 있을 것으로 기대되며, 마케도니아 수도 스코페(斯科普里)에서 마케도니아 세계 문화유산 관광지인 오흐리드까지 운행 시간이 크게 줄어든다.

마케도니아 국가 도로 회사(其顿国家公路公司)가 프로젝트 건설을 담당하며, 건설 자금은 중국 수출입 은행의 특별 우대 차관을 통해 조달한다. 이번 중국수전(中国水电)이 성사시킨 사업은 중국-동유럽 상호협력의 틀 아래 진행된 첫 번째 대규모 프로젝트로서, 지금까지 마케도니아 공화국의 대외 입찰 사업 중 가장 큰 규모의 단일 프로젝트 계약이다. 프로젝트 계약이 성사된 후, 중국 수전(中国水电)은 폴란드의 브로츠와프(沃克劳) 방수 공사, 보스니아 헤르체코비나 수력 발전소 건설 공사 등을 잇달아 수주하는데 성공하였다. 이는 유럽 시장에서의 또 하나의 중대한 돌파구로, 중국 기업의 유럽 최첨단 시장 개척 및 확장에 선도적인 역할을 한 것으로 평가된다.

나. 마케도니아 고속열차 프로젝트

마케도니아 6열 고속열차는 리커창 총리의 유럽 순방 후 중국과 체결한 합작 사업으로 중국이 유럽에 수출하는 첫 번째 고속열차 프로젝트이다. 마케도니아는 지난 30여 년 동안 철도 분야에 대한 대규모 투자가 이루어지지 않았다. 마케도니아 정부는 점진적으로 6억 유로의 자금을 투자하여 전면적으로 철도 시스템을 개선할 계획이며 이중 중국에서 구매한 6열의 고속열차 역시 계획의 일부분이다. 이 열차가 모두 투입되어 운행을 시작하게 되면 마케도니아 열차의 전체 여객 수송의 60%를 담당하게 된다. 마케도니아 고속열차 프로젝트는 TSI(유럽 철도 상호 교환 기술 규범) 요구조건에 부합하는 중국 고속열차의 첫 유럽시장 진출 사례로, TSI는 국외 상품이 유럽 시장에 진출하기 위해서 반드시 거쳐야 하는 인증이다.

이전까지 중국은 주로 전기 기관차, 지하철, 경전철 등의 수출을 위주로 유럽 철도 시장에 진출하였으며, 이에 비해 고속열차는 상대적으로 기술수준이 복잡하고 연구 개발 난이도가 높은 편이다. 중국 중등주지(中车株机)사는 국가의 ‘일대일로’의 전략적 실현을 위해 적극적으로 유럽 시장을 공략하고, 유럽 국가들의 철도 시설 건설 사업에 참여하는 등 현재 궤도 교통 발전을 이끌었다. 이 프로젝트의 성공은 중국 중등주지사가 세계 최고 수준의 유럽 시장 개척을 위한 시범사업으로 그 의미가 크다.

(4) 헝가리

가. 헝가리 중국-유럽 상업물류단지

2013년 중국 국제공정자문회사(中国国际工程咨询公司)는 총 2억 유로를 투자해 대지 면적 0.75평방km, 건평47.95평방m의 단지를 조성

할 계획이다. 1단계에 4000만 유로를 투자해, 부다페스트 중국상품 거래전시센터, 부다페스트 항만물류 단지, 독일 브레멘 물류 단지를 인수할 계획이다. 이후 1만 6,000유로를 추가로 투자하여 중국상품 전시보급센터, 유럽상품교역전시센터, 상업무역 창고 물류복합단지 등을 건설하고, 2017년 중국-유럽 상업 물류 단지를 완성한다는 계획이다. 현재 이미 '일구삼원(一区三园)'의 계획 배치를 대부분 완료하였다.

유럽의 지리적 중심인 헝가리 수도 부다페스트에 건설한 '중국 상품 교역 전시 센터'와 '체펠(切佩尔)항 물류 단지', 유럽에서 중요한 기본항인 독일 제 2대 브레멘항에 건설한 '브레멘항 물류 단지'의 총 개발면적은 9만 8,700㎡이다. 중국-유럽 상업 물류 협력 단지는 현재 무역 물류 업을 포함한 134개 기업이 입주해 활동 중이며 중국과 유럽 국가 지역 내 약 650명의 종업원이 근무하고 있다.

현재 중국-유럽 상업 물류 단지의 생산능력은 연간 129.44만 톤/㎢로, 매년 화물 수출입 무역액 2억 4,500만 달러를 이끌고 있다. 이 물류 협력 단지는 상품 전시, 운송, 창고 보관, 배송, 정보처리, 유통 가공 등의 기능을 하나로 통합하여 유럽과 중국의 주요 도시를 아우르는 빠르고 편한 배송 네트워크 시스템 구축을 위한 초보 단계를 완성하였다. 아울러 현대 물류 배송 센터와 고효율 정보 관리 시스템의 틀을 점차적으로 갖추어 나가고 있다.

(5) 러시아

가. 헤이허(黑河)-블라고베센스크(布拉戈维申斯克)대교 프로젝트

헤이허(黑河)-블라고베센스크(布拉戈维申斯克)대교 프로젝트는 중국과 러시아가 국경을 맞대고 있는 헤이룽장(黑龙江) 헤이허 시장을 기점

으로 하여 러시아 아무르주 블라고베셴스크에 이르는 최초의 현대화 도로대교(公路大桥)로, 노선 총 길이는 19.9km이며 이중 중국에 포함되는 부분은 6.5km이고 나머지 13.4 km 부분은 러시아에 속하며 2급 도로 표준으로 설계되었다. 총 24억 7,000만 위안을 투자하여 2019년 10월 개통 예정을 목표로 하고 있으며, 헤이허-블라고베셴스크대교 건설의 자금 문제 해결을 위해 중국 러시아 양국 정부는 중러 합작회사(中俄合资公司)를 설립하여 ‘대출 건설 통행료 상환(贷款建桥、收费还贷)’방식을 채택하며, 이 회사는 대교건설 관리 및 운영 유지보수를 담당하고, 프로젝트 준공 후 16년의 특별 운영 허가권을 획득하게 된다.

대교가 건설되면 새로운 국제 대통로가 형성되어 중국-러시아 양국의 상호소통 상호연결을 실현할 수 있게 된다. 또한 2020년에는 양국 간 여객 및 화물 운송량이 각각 148만 명, 309만 톤에 이를 것으로 예상된다. ‘일대 일로’건설을 위해 중국-몽골-러시아 경제회랑 및 헤룽장실크로드 경제벨트(龙江丝路带)등의 국가 간 인프라를 추가로 건설하였다.

나. 모스크바 카잔(喀山) 고속철도 프로젝트

러시아 모스크바와 카잔(喀山)사이를 연결하는 고속철도 프로젝트는 유라시아 고속운송회랑의 시범사업으로, 총 길이는 770km에 달하며 러시아 연방지역 7개를 통과해 3,500만 명 커버하게 된다. 전체 15개 역이 설치되며, 이 구간의 철도가 개통되면 양 지역 간의 열차 운행 시간이 11시간 30분에서 3시간 30분으로 단축된다.

이 프로젝트의 총건설비는 1조 7,000억 루블(약 267억 달러), 프로젝트 중 러시아 국가 예산 외 투자액은 1조 루블(약 157억 달러)이며

그중 4,000억 루블(약 63억 달러)은 중국 금융 기구의 투자로 이루어진다. 나머지 7,000억 루블(약 110억 달러)은 국가 예산의 지원을 받으며, 프로젝트는 2018년 4분기에 착공해 2024년 완공을 목표로 하고 있다. 고속철도가 개통되면 향후 연간 여객수송량은 1,050만 명에 달할 것으로 예측된다.

드미트리 메드베테프 러시아 총리는 철도운송이 러시아 여객, 화물 운송 전체의 40% 이상을 담당하게 될 것이며, 국가복지기금은 보스크바-카잔의 고속철도와 시베리아 횡단철도 건설사업을 지원할 것이라고 전했다. 러시아 철도는 선진 철도 프로젝트를 건설하고, 전문 인력을 양성하며, 혁신적인 연구 개발 체제를 수립하고 국외 파트너와의 협력을 강화하는 등의 임무를 수행하게 될 것이다. 모스크바-카잔 고속철도는 러시아와 중국 철도 교통 발전을 선도하는 중요한 사업이 될 것이다.

다. 중국-러시아 원유 파이프라인 이선(二线)공정

현재 중국 석유 자원 공급은 매우 심각한 상황에 놓여있다. 석유 공급의 대외의존도가 높아지면서, 중국 석유자원 공급의 불안정성이 높아짐에 따라, 중국 국민경제의 안정적이고 지속적인 발전 잠재력을 저해하는 요소로 떠올랐다. 이에 중국 정부는 국가의 고도의 국가 발전 전략 계획을 수립하고 중국의 미래 석유 자원 공급의 안정성 확보와 신뢰성 제고를 위한 방법을 모색하기 시작했다.

중국 러시아 원유 파이프라인 2선 공정은 헤룽장성 모허(漠河)현 싱안(兴安)현 부근의 모허역에서 시작하여, 헤룽장, 내몽고 두개의 성을 거쳐 헤룽장성 대칭(大庆)시 린웬(林源) 석유수송소까지 이르며, 파이프라인의 전체 길이는 941.9km로 대형 하류 12곳, 철도 14곳, 2급

및 상위 도로 40곳을 통과한다. 2017년 중국-러시아 원유 파이프라인 2선 공사는 헤룽장성 타허(塔河)현 후마(呼玛)강을 관통하며 2018년 1월 1일부터 정식 사용되었으며, 생산량이 매년 1500만 톤에 달하도록 설계되었다. 중국-러시아의 원유 파이프라인이 1선-2선 공사가 모두 완료되면서, 러시아가 중국으로부터 수입할 수 있는 원유량도 3,000만 톤으로 늘어날 것이다.

라. 중국-러시아 우수리스크 경제무역협력구(中俄乌苏里斯克经贸合作区)

러시아 우수리스크 경제 무역 협력구는 러시아 극동 해안가인 우수리스크시에 위치하며 계획 부지면적 2.28km²으로 60여 개의 국내 기업을 유치를 목표로 하고 있으며 총 투자액은 20억 위안이다. 협력구는 경공업, 전기전자업, 목재산업 등을 중점적으로 발전시키며 러시아 등 독립국가 및 유럽시장을 대상으로 국내우수 산업인 방직, 신발, 가전, 가구, 건재, 목재산업 등 상품의 생산 가공 판매를 담당한다.

러시아 우수리스크 경제 무역 협력구는 2006년 국가 상무부의 승인을 얻어 건설한 해외 무역 협력 지역 8곳 중 한 곳이다. 이 프로젝트의 운영은 국가의 해외진출 전략 실현의 일환이며, 중국-러시아 양국 산업의 상호보완을 촉진하고 기업 간 우호 협력과 상호이익 공유가 가능한 양질의 플랫폼을 구축을 목표로 하고 있다.

마. 중국-러시아 통장(同江)철도 대교

헤이룽장성 자무스(佳木斯)시 통장(同江)시와 러시아 Nizhneleninskoye (下列宁斯阔耶)를 가로지르는 중국-러시아 통장철도대교(中俄同江铁路大桥), 대교의 주교 길이는 2,215.02m로 이중 1,886.45m는 중국에, 328.57m는 러시아에 속한다. 총 20억 달러를 투자하는 사업으로

2014년 2월 건설을 시작하였고 건설 기간은 모두 2년 반으로 중철대교국(中铁大桥局)이 건설 시공을 담당한다. 동장철도대교가 건설되고 나면, 중국 동북 지역의 철도망과 러시아 시베리아 철도가 직접 연결되며 중국과 러시아의 새로운 운송통로를 구축하게 된다. 중국 기존의 국제 철도 운송 구조 개선을 통해 중국 동북과 러시아 극동 지역의 상호 이익 협력과 중국 러시아 양국의 경제 무역 발전을 추진한다. 또한 동북 지역의 낙후 산업 진흥 전략을 실행하여 경제 세계화 추세에 맞게 동북아시아 경제권 형성과 발전을 가속화 하고 탈 국가 간 문화교류, 여행업의 촉진을 통해 변경 지역 국민들의 빈곤 문제 해결을 위한 이정표 적인 역할을 수행할 것으로 기대된다. 동장대교의 건설은 중국과 러시아의 '실크로드 경제벨트'와 '해상실크로드'를 공동건설하는 큰 틀에 부합한다.

(6) 우크라이나

가. 우크라이나 M03 M12 도로 개선 프로젝트

중국신장교 건설(中国新疆交通建设)그룹과 우크라이나 국가 도로국은 10일 키예프에서 2개의 우크라이나 교통 간선 도로 복구 및 개선 작업을 위한 계약서에 서명하였다. 이는 중국이 우크라이나 도로 건설 영역에 진출한 첫 번째 협력 사업으로, 중국 기업의 우크라이나 도로 건설 시장 첫 진출을 의미한다.

계약에 따르면, 신장 교통그룹은 우크라이나 M03과 M12 두 개의 도로 구간에 대한 확장 및 보수 개선을 진행하는 공사를 수주하였으며, 프로젝트 구간의 전체 길이는 약 124 km, 계약 총액은 9,600만 달러이다. 2018년 초 준공에 들어가며, 도로 건설이 완성되면 현재 도로 운행 능력을 대폭 끌어올려 현지 경제 발전에 기여하게 될 것이다.

나. 우크라이나 수도 키예프 지하철 4호선

2017년 11월, 우크라이나 수도 키예프시 정부는 중국 중철 국제 그룹(中国中铁国际集团), 중국태평양건설그룹(中国太平洋建设集团, 중국 측 컨소시엄)과 함께 키예프 시 지하철 4호선 건설을 위한 양해각서에 서명하였다. 서명 후, 중국측 컨소시엄은 지하철 건설을 위한 전면적 디자인 개선 작업을 실시하였고, 2018년 말에 착공하여 품질을 제일 우선으로 하여 '일대일로' 구상이 우크라이나에서 펼쳐질 수 있도록 지원할 것이라고 밝혔다. 현재 중국 측 컨소시엄은 이미 이 프로젝트의 연구 가능 보고와 투자 추계를 끝냈다. 이 프로젝트의 노선은 총 20km로 모두 13개의 역이 설치되며 투자 총액은 약 20억 달러이다. 이 노선은 키예프트로(基辅特罗) 예신나(叶辛纳)지구를 도심 상권과 서로 연결하며, 이를 통해 교통 체증 문제가 대폭 개선될 것으로 기대된다.

다. 흑해항 준설 프로젝트(黑海港疏浚项目)

2018년 3월 중국항만(中国港湾)은 우크라이나 자국과 유럽 기타 국가들의 4개 경쟁자를 제치고 흑해(黑海)항 준설 프로젝트를 수주하는 데 성공하였다. 중국항만공사 유한책임공사(中国港湾工程有限责任公司)는 우크라이나 수도 키예프에서 우크라이나 해양항만관리국 산하 기구 대표와 흑해(黑海)항 준설 프로젝트에 정식 서명했다. 올 초 우크라이나 남쪽 항만 준설 공사를 순조롭게 마친 데 이어 같은 종류의 사업을 다시 수주한 것이다. 흑해(黑海)항은 흑해 서북쪽에 있는 우크라이나 최대의 항만중의 하나로 매년 15만-20만 톤의 화물을 처리한다. 계약에 따르면, 이번 프로젝트 준설량은 약 200만㎥로, 총 공사금액은 약 1,500만 달러이며 준공 일자는 2018년 말이다.

(7) 벨라루스

가. 철도 전철화 개조 프로젝트

2010년부터 2017년까지 중국 전기 수출입 공사(中国电气进出口有限公司)는 벨라루스에서 총 길이 300km에 이르는 철도의 전철화 개조 3단계 작업을 연이어 완성하였다. 이를 통해 기존 벨라루스의 전철을 하나로 연결하고 우크라이나, 벨라루스와 리투아니아의 철도 대동맥의 전 구간 전철화를 실현하여 운행효율을 대폭 높이고 지역 경제 발전을 이끄는 데 큰 역할을 담당한다. 철도 전철화 작업이 완료되면 설계 속도가 120km, 최고 시속이 160km로 높아지게 되어 우크라이나, 벨로루스 및 리투아니아 삼국간의 여객화물 운송시간을 대폭 단축하고 운송 효율을 높이게 된다.

3단계 철도 전철화 개조 작업이 완성됨에 따라, 이 구간의 철도 운송에서 연료 사용량이 대폭 감소하여, 운송비용은 10%에서 15%까지 절감된다. 이에 따라 철도 화물 운송의 운송 경쟁력을 높임과 동시에 오염물질 배출 및 소음을 크게 줄이는 효과를 얻게 된다. 벨로루스의 두 개의 중요한 수송로를 모두 전기화하고 새로운 전철화 철도를 개통한 것은 벨로루시와 발트해를 잇는 현대화 물류 통로 건설을 의미하며, 이 개선 작업은 대외무역을 확대하여 자국 경제의 발전을 촉진하는 데 도움이 된다. 철도 전철화 작업이 완료되고 나면, 사람들은 기차를 통한 이동이 더욱 편리해질 것으로 기대된다.

나. 중국-벨라루스 산업단지

벨라루스는 유럽 중부에 위치한 '일대일로'의 중요한 길목으로 유럽과 독립국가 간의 교통 및 무역요충지로, 러시아와 중앙아시아 국가의 유럽을 연결하는 중요한 통로이며 실크로드 경제벨트가 유럽으로

진입하는 관문이다. 중국 벨라루스 산업단지는 벨라루스 수도인 민스크(明斯克)에서 동쪽으로 약 25km떨어져 있으며 기획 면적은 91.5km, 민스크 국제공항과 인접하다. 발틱해 클라이페다항과 약 500km, 모스크바와는 약 700km, 베를린과는 1,000km 떨어져 있으며 모스크바에서 베를린까지의 M1 대륙 간 도로, 민스크시와 공항을 연결하는 M2 고속도로는 이 산업단지를 통과한다.

2013년 3월 시진핑 당시 국가 부주석의 벨라루스방문 때 벨라루스 루카셴코 대통령은 벨라루스 내 산업단지 건설에 대한 의지를 밝혔다. 중국-벨라루스 산업단지는 양측 지도부의 관심 속에 생겨났으며 기계 제조, 전자 정보, 정밀화학공업, 바이오의약, 신소재, 창고물류의 산업들을 주력으로 하는 하이테크 산업 단지이다. 단지 내에 생산 및 주거 구역, 사무실 및 상업 무역 오락 종합 시설, 금융 및 연구 개발 센터 등이 계획되어있다. 중국-벨라루스 산업단지 프로젝트에 대한 투자액은 이미 3억 4,680만 달러에 달한다.

중국-벨라루스 산업단지는 중국과 벨라루스 양국의 산업 경제 구조 조정을 위한 새로운 발전 공간을 창출할 수 있으며 국제 생산 능력 협력을 강력하게 추진하여 글로벌 산업 최적화 구도를 가속화하고 국제적 범위에서 자원 배치가 가능해진다. 벨라루스를 통해, 중국-벨라루스 산업단지 내 입주한 기업의 상품은 무관세로 러시아, 카자흐스탄 등 국가에 수출 가능하며 또한 리투아니아 클레이페다항의 흑해로의 진출을 개통하며 기업을 위해 국경을 초월한 보세 통로를 조성하여 이들 상품이 유럽연합 국가에 빨리 판매될 수 있도록 하는 등 발전 잠재력이 매우 크다.

다. 초상국의 중국-벨라루스 상업 물류단지 선발구 프로젝트

2015년 12월 11일, 중국-벨라루스 산업단지는 건설 및 투자 규모가 제일 큰 프로젝트인 자오상취(招商局) 중국-벨라루스 상업 물류단지 건설 개공식을 거행하였다. 이 프로젝트는 중국철건중토그룹(中国铁建中土集团), 항공항만국그룹(港航局集团)과 25국 그룹이 컨소시엄을 구성하여 수주에 성공하였으며, 상업 물류 단지 선발구는 중국-벨라루스 산업단지 건설의 실직한 시작을 알리는 프로젝트이다. 초상국 중국-벨라루스 상업 물류 단지는 대지면적 1평방km, 총 건축면적 약 7만 8,000㎡로 도로, 철도, 항공, 해운 물류가 하나로 통합되어 비즈니스, 보세창고, 보세물류 가공기능을 갖춘 종합 물류 단지이며, 실크로드경제벨트의 중요한 물류 센터의 역할을 수행할 것으로 기대되고 있다.

선발구 프로젝트는 물류 창고, 야적장, 컨벤션 센터, 비즈니스 센터가 포함된 10만 평방km 규모의 물류 부대시설의 건설을 포함하며 1억 5000만 달러를 투자해 2016년 말 완공할 계획이다. 중국-벨라루스 산업단지 건설 사업 착수를 통해 물류 단지 선발구의 건설이 전체 단지의 건설을 선도하고 시범 작용을 할 것으로 기대된다.

(8) 크로아티아

가. 펠레샤츠 연륙교

펠레샤츠(佩列沙茨)반도의 남부에 위치한 두브로브니크는 크로아티아 최대 관광휴양지일 뿐 아니라 아드리아해와 동서양 무역에 있어서 매우 중요한 중계국 역할을 담당한다. 크로아티아 대륙은 펠레샤츠 반도와 연결되어 있지만 반드시 보스니아 헤르체고비나를 경유해야 하며, 그 외에도 페리를 타고 해역을 횡단할 수 있다. 그러나 이

두 가지 방식은 다소 불편한 점이 있어 크로아티아는 대륙의 일부와 펠레샤츠 반도를 연결시키는 사업을 통해 인적 왕래를 더욱 확대할 방침이다.

펠레샤츠 연륙교는 총 길이 2,440m로 설계된 현수교로, 크로아티아의 육지 남단과 펠레샤츠 반도를 연결하며 총 건설비는 약 4억 2,000만 유로로 유럽 연맹 기금은 프로젝트 건설비 전체의 85%를 지원한다. 크로아티아 펠레샤츠 연륙교 및 연결선 프로젝트의 전체 길이는 약 4km이다. 그 중 대교의 총 길이 2,440m, 대교에는 모두 13개 교각을 포함하며 교각 간 최대 간격은 285m, 대교 폭 22.2m, 도로 폭 약 12m의 왕복 2차로로 설계되었다. 대교의 양쪽에 해당하는 크로아티아 대륙과 펠레샤츠 반도는 이 프로젝트가 완성되면 두 곳의 통행 시간을 줄일 수 있을 뿐 아니라 전국 면적의 대부분을 차지하는 북부 지역과 남부 지역 간의 육로 교통에 있어서 반드시 보스니아 헤르체코비나 경내를 거쳐야 하는 폐단을 없애고 지역 경제 발전에도 적극적인 역할을 할 것이다.

6) 중동 지역

(1) 그루지야

가. 그루지야 철도 현대화 프로젝트

2011년 8월 중국 중철 23국 그룹 유한회사(中国中铁二十三局集团有限公司) 2억 6,700만 스위스 프랑(1달러 약 0.94 스위스 프랑)을 투자하여, 총연장 43.9km의 그루지야 철도 현대화 사업을 수주하는데 성공하였으며 2019년 초 완공할 예정이다. 2017년 11월 중국 기업이 수주한 그루지야 최장 터널의 개통은 그루지야 철도 현대화 프로젝트가 비약적인 진전을 이루었다는 것을 보여준다. 그루지야 중부 크비

슈헤티에 있는 9호 터널은 전체 길이가 8.3km 가 넘는 그루지야 역사상 가장 긴 터널이자 그루지야 철도 현대화 프로젝트의 중요한 요충 사업이다. 사업이 완공되면 수도 트빌리시에서 흑해 중요 도시 바통(巴統)까지의 열차 운행 시간이 5시간 남짓에서 3시간으로 단축되고 철도의 연간 화물 수송력은 100% 향상돼 향후 경제 발전을 촉진하는데 큰 의미가 있다.

(2) 아르메니아

가. M1 탈린(tallyin)-쿠마이리(Kumayri) 고속도로 복구 및 업그레이드 프로젝트

2015년 12월 가지크 베그라르양 아르메니아 교통통신부 부장과 천스쥘(陈士军) 중국수력발전건설그룹국제공정유한공사(中国水电建设集团国际工程有限公司)유라시아 지역 본부의 부총경리는 중국 측 회사가 아르메니아 M1 탈린(塔林)-쿠마이리(久姆里)(란지크-쿠마이리 구간)의 건설에 참여할 것을 확정하는 정식 계약을 체결하였다. 아르메니아 남북도로 프로젝트는 아르메니아의 장기적인 발전에 중요한 전략적 의미가 있는 것으로, 이번 중국수전이 수주한 남북도로 건설 사업은 중국-아르메니아 양국이 '일대일로'의 틀 안에서 상호 협력을 강화하는 것을 보여주는 사례이다.

수력발전국제공사는 중국의 대기업 중의 하나로, 아르메니아의 인프라 건설에 참여하여 양국의 더욱 깊은 협력을 돕고 아르메니아 남북 교통로 건설에 도움을 주며 아르메니아에 있어 중요한 전략적 의의를 지닌다. 아르메니아 남북 도로는 중국 수력발전의 첫 아르메니아 진출 사업으로, 중국 수전은 이 프로젝트를 예정대로 완공해 아르메니아 발전을 촉진하는데 총력을 기울일 것을 약속했다.

중국수전이 수주한 아르메니아 M1 남북 도로 탈린(塔林)-쿠마이리(久姆里)복원 및 재건 사업 프로젝트의 전체 길이는 46.17km로, 두 개의 구간으로 나뉘져 있으며 각각 아시아 개발은행 과 유럽 투자 은행의 대규모 자금 지원을 받아 실행된다. 도로가 건설되고 나면 왕복 4차선으로 이루어진 콘크리트 고속도로가 완성되며, 두 프로젝트 계약 총액은 1억 4,100만 달러, 총 공사기간은 3년이다. 이는 중국수전이 아르메니아에서 획득한 최초의 도로프로젝트이자 최초의 대형 프로젝트로 중국의 수력 발전이 아르메니아 시장 개척에 있어서 중요한 의의를 지닌다.

(3) 이란

가. 테헤란(德黑兰)-마슈하드(马什哈德) 고속철도 프로젝트

이란은 대도시간의 교통이 주로 비행기와 고속도로를 통해 이루어지고 있으며 철도는 비교적 낙후되어 있기 때문에, 이란 정부는 중국의 ‘일대일로’의 제안에 적극적인 자세를 취하고 있다. 고속철도, 석유가스관 등의 분야에서 중국과 이란 양국은 실제로 이미 협력 관계를 구축하였는데, 수도 마드리드 지하철 1호선, 2호선 공사의 복구 및 수리 프로젝트에 중국 측 근로자가 참여하였다. 2015년 6월 이란과 중국회사는 이 구간선로의 전철화 작업에 합의하였는데 그중 21억 달러 공사비의 85%는 중국이 용자의 형태로 제공한다. 이번 협력은 중국기계수출입그룹(中国机械进出口集团公司), 북경 쑤디엔에너지기술유한회사(北京苏电能源技术有限公司)와 이란의 건설사인 MANPNA 그룹이 공동으로 건설에 참여하는 계약서에 서명했다.

테헤란 마슈하드 구간은 프로젝트가 완공되면, 중국산 고속열차 70량이 시속 250km 로 운행을 시작하며 운행시간은 현재의 12시간

에서 6시간으로 대폭 줄어들고 연간 화물 운송량도 1,000만 톤까지 늘어 날 전망이다. 이밖에 수디엔 그룹은 준공 후 5년 동안 유지보수 기간에도 참여할 계획이다.

(4) 사우디아라비아

가. 사우디 지잔 도시 상업항 프로젝트

중국항만(中国港湾)은 2013년 9월 사우디 지잔 경제도시에 입주한 최초의 글로벌 엔지니어링 회사이다. 각각 2013년 9월과 2014년 5월에 사우디 지잔 경제도시 준설 복구공사 및 사우디 지잔 JIGCC 취수구 사업을 낙찰 받았으며, 총 계약액은 8억 8900만 달러에 달한다. 그중 사우디 지잔 준설 프로젝트는 세계 최대 석유회사인 아미석유회사 ARAMCO 가 발주한 것으로, 지잔 경제도시 항만인프라 프로젝트에 속하며 프로젝트 관리팀은 AECOM이다. 이 공사는 설계, 건설, 시공을 모두 포함하는 턴키 계약의 형태로 이루어지며, 총 계약액은 3억 8917억 달러이다. 사우디 지잔 JIGCC배수구 사업은 계약액이 5억 1170억 달러이며 계약 기간은 780일이다. 이 프로젝트는 중국항만이 EPC 방식을 채용하여 기획, 조사, 설계, 조달, 시공, 유지 관리 등 프로젝트 전체를 포괄하는 일괄 도급식 계약으로, 아미석유회사 지잔 경제타운 대형 발전소의 배수구를 수리 재건 사업을 중점적으로 다루게 된다.

이 프로젝트는 수리 공사와 전기 공사가 하나로 통합된 종합적인 대형 프로젝트로, 32개의 다양한 전문업종이 관련되어 있으며 그 중 전기설비 종류, 기술 규격에 대한 요구조건이 비교적 까다로운 것으로 알려졌다.

두 프로젝트는 아미석유회사(阿美石油公司)의 표준을 채택하여 글로벌화, 높은 표준 등이 엄격하게 요구되는 첨단 프로젝트이다. 이 두 사업은 모두 중국항만이 토크계약을 맺고 진행하며, 중국교통건설 그룹 산하 형제 단위 중교4항국(中交四航局), 중교 천항국(中交天航局)이 각각 구체적 실행을 담당한다.

제2절 주요 성과 및 전망

1. ‘일대일로’ 전략의 주요 성과

1) 중국 인프라 건설, 연계성 추진⁸⁸⁾

‘시설연통’은 ‘일대일로’ 건설의 핵심 내용과 우선 진행되어야 할 영역이다. 지난 5년 동안에, 효율적이고 원활한 국제대통로 건설을 추진했다. 중국-라오스 철로, 중국-태국철로, 헝가리-세르비아 철로 건설이 안정적으로 추진 중이다. 인도네시아 자카르타-반둥 간 고속 철도도 전면적으로 착공에 들어갔다. 스리랑카 함반토타항은 제2기가 준공되었고, 콜롬보항은 착공한지 반년이 넘어가고 있다. 그리스의 피레우스항은 중요한 환적 허브가 되었다. <그림 2-11>처럼 중국-미얀마 원유 파이프라인은 운영 중이며, 원유 파이프로 인도양과 중국을 직접 연결하고 있다. 중국-러시아 원유 파이프라인 복선 역시 정식으로 운영이 시작되었으며, 중·러 이스트라인 천연가스 파이프라인도 계획대로 건설이 추진 중이다. 중국과 유럽 간의 화물열차 수량은 이미 10,000열을 초과하며 중국의 14개 국가와 42개 도시와 직접 화물열차 노선으로 연결되어 있다.

88) 央视网, http://news.china.com.cn/2018-08/19/content_59307388.htm, 『“一带一路”倡议五周年 设施互联互通成果丰硕』(검색일: 2018. 10. 8.)

2) 대외경제 교류 확대⁸⁹⁾

중국과 연선국가의 무역과 투자협력은 계속 확대되고 있다. 2017년, 중국은 '일대일로' 국가들과의 무역액이 1조 4,403억 2천만 USD를 기록하며 동기대비 13.4%의 증가율을 보였다. 이 증가율은 중국 전체 무역액 증가율보다 5.9% 포인트 높다. 중국과 '일대일로' 내 국가들과의 무역액은 중국 전체 수출입의 36.2%의 비중을 차지한다. 이 중에 중국이 '일대일로' 국가들에게 수출한 금액은 7,742.6억 USD로 동기대비 8.5% 증가했으며, 중국 전체 수출액의 34.1%를 차지하고 있다. '일대일로' 내 국가들로부터 중국이 수입한 금액은 6,660.5억 USD로 동기대비 19.8% 증가했다. 이는 중국 전체 수입액의 39.0%의 비중을 차지한다. 최근 5년 동안에 중국의 수입액이 수출액을 초과했다. 2017년, 중국이 '일대일로' 연선국가들에게 투자한 금액은 143.6억 USD로 같은 기간 중국의 대외투자 총액의 12%에 달한다. 특히, 중소해외기업 인수합병 항목이 약 50%나 감소하고 교역 총액 전체가 10% 하락한 가운데, '일대일로' 연선국가 범위의 인수합병 투자액이 오히려 32.5% 증가했다. 현재, 중국과 '일대일로' 연선국가는 80개 넘는 해외 경제협력구를 건설했고, 현지에서 24.4만개의 취업자리를 창출했다. 중국-벨로루스 공업단지가 양자 간 협력의 전형적인 모범 사례이며, 중국-라오스 국제 경제협력구, 중국-카자흐스탄 휘얼귀쓰 국제변경협력센터 등의 협력단지 등도 빠르게 건설 중이다.

89) 新华网, http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/17/c_1123287186.htm, 『“一带一路”五年成就辉煌』(검색일 : 2018. 10. 10.)

3) 금융협력 발전 심화⁹⁰⁾

‘금융협력’은 ‘일대일로’ 국제협력의 중요한 부분이다. 금융협력을 통해 화폐유통과 자금유통을 강화하며, ‘일대일로’ 건설에 있어 안정적인 용자환경 조성하고 있다. 중국은 2018년 7월 기준으로 중국 주도의 AIIB 정식 회원국은 87개국이며 ‘일대일로’ 파트너는 60%를 넘어섰다. 또한 중국 400억 달러 출자 실크로드기금은 2017년에 1,000억 위안을 추가 출자한 상황이며 이미 19개 프로젝트가 체결된 상황이다. 또한 중국자금은행의 경우 24개 국가 내 102곳이 현재 설립된 상황이며 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 태국 등이 가장 많이 설립되어 있다. 인민폐 국제지불시스템은 40개 ‘일대일로’ 연선국가 내 165곳의 은행이 수용하고 있다. 또한 국제적으로 2,500만 장의 은련카드가 발급되었고, 540만 곳의 상점에서 은련카드 사용이 가능하며 이는 ‘일대일로’ 추진 이전에 비해 14배가 증가한 수치이다.

4) 국가 간 협력 체결 확대

중국은 ‘일대일로’ 건설에 있어 평화로운 협력, 개방포용, 상호 학습, 위윈 협력을 핵심으로 하며 국제사회에서 ‘일대일로’ 사업을 확대해나갔다. 중국 ‘일대일로’ 공식 홈페이지에서는 2018년 9월 18일 기준으로 중국이 이미 106개국과 124건의 ‘일대일로’ 협력 문건을 체결했으며 그 범위는 아시아, 아프리카, 유럽, 라틴아메리카, 남태평양 지역 국가에 이른다고 한다. 또한 29개 국제조직과 26개의 협력 문건을 체결했다⁹¹⁾.

90) 中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/67936.htm#p=11>, “一带一路”这五年: 互联互通交出亮丽成绩单(검색일: 2018. 10. 10.)

91) 新华网, http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/17/c_1123287186.htm, 『“一带一路”五年成就辉煌』(검색일: 2018. 10. 10.)

종합해보면 중국은 시진핑 주석이 제시한 '5통(정책소통, 시설연통, 무역창통, 자금유통, 민심상통)' 분야에 걸쳐 전반적으로 성과를 내고 있다는 것을 확인할 수 있다. 비록 중국 중앙정부의 일부 구간에서 국익을 위한 '일대일로' 전략을 무리하게 추진하면서 현지 국가들이나 주민들과의 마찰이 존재하고, 국가 재정상황이 좋지 않은 국가들에게도 무리한 투자 및 대출을 진행함으로써 이른바 '빛의 덫'이라는 오명을 받기도 하지만, 전반적으로 중국 국내와 국제 등의 분야에 정책 지원, 금융 및 용자 지원을 비롯해 인프라 건설 분야에서도 성과가 도출되고 있음을 확인할 수 있다.

중국이 지난 5년 동안에 '일대일로' 전략을 양적으로 확장하고 국익 추구에 집중하는 모습을 보였다면 향후 미국을 포함한 선진국들, 그리고 현지 정부들의 견제 속에서 '일대일로'가 질적인 변화를 추구하게 될지는 향후 더 주목해 봐야 할 사항이다.

2. '일대일로' 전략 추진의 문제점

1) 연선국가들의 투자 리스크

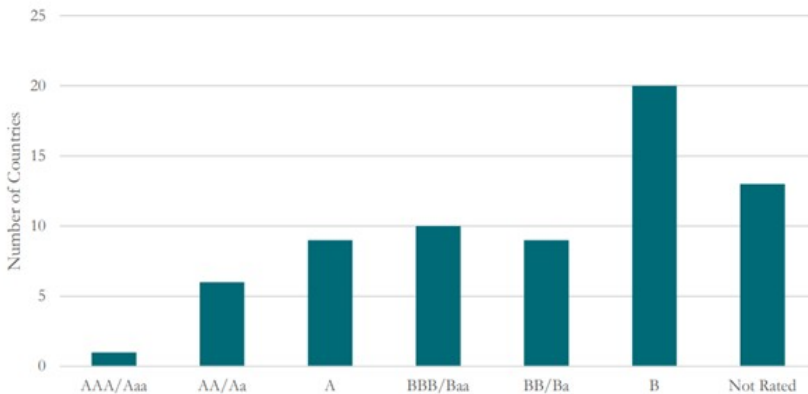
중국의 '일대일로' 관련 협력으로 인해 높은 국가 부채 리스크를 안고 있는 국가들은 캄보디아, 몽골, 라오스, 아프가니스탄, 부탄, 키르기스스탄, 몰디브, 파키스탄, 스리랑카, 타지키스탄, 지부티, 이집트, 에티오피아, 이라크, 요르단, 케냐, 레바논, 알바니아, 아르메니아, 벨로루스, 보스니아-헤르체코비나, 몬테네그로, 우크라이나 등 23개 국가에 달하는 것으로 추정된다⁹²⁾. 'Center for Global Development'의 정책 보고 자료에 따르면 Standard & Poor's, Moody's, and Fitch

92) John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, 전게서, p.8.

Ratings 등의 기준으로 ‘일대일로’ 연선국가(68개국)의 국가신용등급은 <그림 3-5>와 같다.

전반적으로 보았을 때, ‘일대일로’ 참여국 중에 국가신용등급이 높은 국가의 수는 제한되어 있으며 대부분 국가신용등급이 낮은, 다시 말해 채무 상환 능력이 부족한 국가들 위주로 구성되어 있음을 확인할 수 있다. 중국 역시도 이 문제의 심각성은 인지하고 있으며 향후 ‘일대일로’ 공동건설 사업에 금융 선진국들과의 협력을 모색하고 있다. 그러나 중국의 자금력을 앞세워 채무상환 능력이 낮은 국가들을 대상으로 무리한 자금 투입을 진행하면서 자국의 국가이익을 최대치로 끌어올리려는 것은 아닌가에 대한 선진국과 나아가 현지 국가들 사이에서 불만이 많은 것도 사실이다.

<그림 3-5> ‘일대일로’ 연선국가 국가신용등급 순위



자료 : John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, 'Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective', Center for Global Development, CGD Policy Paper 121 March 2018, p.7.

2) 자국 보호주의 확산 및 강대국들의 중국 견제 심화

현재 세계의 패권국이라 할 수 있는 미국 역시 '일대일로' 전략 추진의 변수로 작용한다. 트럼프 미 행정부는 현재 '미국 우선정책'을 슬로건으로 외교정책을 펼치고 있는 가운데 풍부한 셰일가스 자원을 통해 미국 에너지사업과 제조업 부활을 위한 외교 전략을 추진하고 있다. 또한 트럼프는 미·중 간 무역불균형 문제를 집중적으로 문제 삼으며 미·중 무역전을 불사하는 모습을 보이고 있는 것도 주목할 문제이다. 다시 말해, 미국의 세계전략에서 미국 우선전략이 투영되면서 관련된 미국 지원 사업이 공백상태에 빠지게 되었다. 이로 인해 중국의 개입전략에 탄력을 받는 반면, 미·중 양국의 무역전쟁으로 세계 가치사슬의 전환이 동시에 발생하고 있는 상황으로 치닫고 있다. 여기에 미국, 유럽, 일본과 같은 금융선진국들의 '일대일로' 외면 속에서 중국이 자국 주도의 '일대일로' 금융 융자 플랫폼을 추진하고 이를 에너지 자원 확보, 상품 및 인프라 시장 개척, 자국의 영향력 확보 등의 수단으로 활용하고 있다. 특히 중국의 채무를 상환하지 못하는 국가들을 대상으로 항만운영권 획득, 영토분쟁에서 우위선점, 에너지 개발권 확보, 현지 국가 내 산업 독식 등의 문제점이 불어지면서 미국발 중국 견제 여론이 힘을 발휘하고 있는 것도 사실이다.

종합하면, 중국의 글로벌 '일대일로' 전략에 있어서 미국의 자국중심 외교정책으로 인해 석유 및 천연가스 공급처는 대 중국 의존도가 높아졌고, 또한 BRICS와 같은 신흥국, 유라시아, 남미, 러시아 등의 국가들은 여전히 중국 '일대일로' 전략에 대해 기대가 높은 가운데, 미국의 거센 대 중국 견제 전략 속에서 '일대일로' 전략은 새로운 전기를 맞이하고 있다고 볼 수 있다. 향후 '일대일로'의 범위보다 '일대일로' 전략의 질적 개선이 시급한 상황이며 향후 '일대일로' 전략 추진에 있어 리스크 해결을 위한 '정책소통' 플랫폼의 활성화가 필요한 시점이다.

3) 명확하지 않은 물류채널 건설 목표 및 중심축 취약

물류채널 건설의 방향은 3가지로 구분할 수 있다. 첫 번째로 지역 산업이 국제시장과 연결되는 문제 해결방향이다. 만약 지역 산업이 뒷받침되지 않는다면 물류 채널 건설의 초기 비용이 매우 높을 것이며 시장 수요 또한 확신할 수 없다. 두 번째로는 지리적 이점을 이용하여 물류 서비스 자원의 결집을 이루며 물류 생태계 형성 서비스의 집약화를 추구해야 한다. 세 번째는 무역 편리화를 위한 물류 채널의 건설이다. 물류의 발전을 통해 교역량이 증가하고, 무역과 물류가 서로 다른 방향에서 도움이 되는 영향을 주어야 한다.

물류 채널은 한편으로는 지역 산업에 다수의 국제시장을 연결 할 수 있는 선택권을 제공하는 동시에 국제시장 간의 연결에 유기적인 역할을 해야 한다. 물류산업은 장기간에 걸쳐 여러 관리부분이 존재하는 문제가 여전히 존재하고 있다. 물류 채널 건설의 참여자들은 계획 없이 마구잡이식으로 사업을 추진하다가 결과적으로 보조금 혹은 가격 인하 등의 방식을 통해 서로 간에 화물을 나눠가짐으로서 화물 흐름의 규모 효과를 떨어뜨리고 있다.

일부지역은 그들이 국제물류 최적지라 주장하고 복합운송 허브를 제안하고 있다. 또한 도로, 철도, 수운, 항공 등의 화물운송의 노드만 갖추고 있으면 복합 운송 능력이 있다고 착각하고 있으며 심지어는 ‘멀티지역, 멀티허브, 멀티센터조합’의 구축이 가능한 지역이라 외치고 있다. 이러한 지역은 실제로 각종 운송 방식이 매우 분산되어 있으며, 또한 각 자원이 다른 투자 및 운영 주체에 속하기 때문에 결과적으로 통합적 운영이 불가능한 상황이다. 동시에 시장의 원칙을 함께 고려하여, 해당 산업의 시장 수요 하에서 합리적으로 건설을 계획하여야 한다. 예를 들어 중국-유럽 정기 국제 화물 철도중 하나인

‘룽어우(蓉欧)+’ 모델은 기존의 내수 노선과 국제 간선을 연결함으로써 그 규모를 높인 사례이다.

3. 향후 전략 추진 전망

1) 추진 전망

‘일대일로’의 전략 추진에 있어서 리스크가 존재하는 것은 사실이지만, 여전히 중국을 허브로 한 유라시아+중국+태평양-인도양 연계 전략을 지속적으로 탄력을 받을 것으로 보인다. 특히 미국이 에너지 자원 수출국으로 전환되었고, 탄소배출량 축소 압박에 따른 중국, 일본, 한국 순서의 세계 주요 천연가스 수입국들이 동북아에 집중되어 있는 점을 고려할 때 에너지 분야부터 중국이 추진하는 ‘일대일로’ 라인을 거쳐 활발하게 연계성이 추진될 것으로 전망된다.

중국의 양대 해외시장인 미국과 유럽의 시장에서 미국이 ‘미국 우선정책’을 전개하는 동시에 미·중 무역전이 전개되고 있는 점을 감안할 때 중국과 유럽을 연계하는 사업 역시도 지속적으로 진행될 것으로 전망된다. 관건은 유럽의 주요 선진국들과 EU가 ‘일대일로’ 사업에 본격적으로 참여할 것인지의 여부이며, 이때 중국이 ‘일대일로’ 사업 내에 유럽과 일본, 그리고 한국 기업들에게 얼마나 많은 참여 기회를 제공할 것인지가 ‘일대일로’ 성패의 관건이 될 것으로 전망된다.

중국 지방정부의 인프라 건설, 제도 및 금융 지원 확장, 인문교류 확장 등을 통해 해외진출을 활발히 추진 중이다. 앞서 각 지방정부의 ‘일대일로’ 참여도 평가 기준표를 통해 이를 설명한 바 있다. 중국 전반이 ‘일대일로’ 사업에 참여하고 있는 가운데 여전히 동북지역을 중심으로 한 ‘일대일로’ 사업 추진이 가속화될 것으로 보인다. 그러나

상대적으로 낙후된 서북지역과 동북지역의 경우 중국 중앙정부 정부 주도의 지원 및 개혁이 추진될 것으로 보여 주목할 필요가 있다. 지역의 관점에서 볼 때, 중국 동부지역의 경우 주요 항만들이 위치하고 개혁개방 시기 이후부터 이어온 경제발전과 자금축적으로 ‘일대일로’ 진행에 유리한 가운데, 중국-ASEAN 연계사업의 활발한 중국 남방, 그리고 중국 중앙정부 주도의 ‘실크로드경제벨트’ 및 중국-유럽 화물열차 노선 증대의 정책 지원을 받는 중국 신장위구르-중앙아시아 연계는 앞으로도 안정적으로 진행될 것으로 전망된다. 문제는 네이멍구-몽골-러시아의 중몽러 국제경제회랑과 동북3성-러시아 극동지역-북한 연계성 부분은 현 정세의 완화 속에 그 잠재력은 크지만 여전히 사업 추진 현황은 더딘 상황이라 볼 수 있다.

중국 지방정부의 1인당 GDP를 고려해볼 때 중국의 수도권 지역, 그리고 상하이+장쑤성+저장성이 위치한 화동 지역, 그리고 광둥성과 푸젠성 같은 중국 개혁개방 초기 혜택을 받았던 지역의 경우 높은 1인당 GDP 수준을 보이고 있다. 여기에 창장경제벨트의 중상류 지역인 충칭 역시도 연간 10%대의 높은 경제성장률과 함께 1인당 GDP 역시 높게 나타나고 있다. 중국은 본 지역의 산업구조를 고도화시키는 한편 국내 및 국제 인프라 시설을 증대해 허브지역으로 활용하면서 과잉생산 또는 낙후된 제조업을 분산시켜 새로운 밸류체인을 형성하는 전략을 추진하고 있다. 이는 크게 징진지 경제협동발전계획과 창장경제벨트를 허브로 삼는 전략과 일치하는 것이다. 베이징의 지나친 수도 기능 집중화 문제를 해소하고 수도권 경제권 강화를 위해 숭안 경제구를 통한 산업 문제 해결, 그리고 하이난을 자유무역항으로 지정하면서 ASEAN 지역과의 연계 강화 및 광시북부만 지역 활성화 전략에 집중할 것으로 보인다. 동북3성의 경우, 랴오닝, 지린,

헤이룽장 성, 그리고 네이멍구 동부지역을 아우르는 지역은 러시아 극동지역 항만 연계사업, 중러 에너지 협력사업, 중러 철로 및 도로 건설, 목재 분야 협력 등에 걸쳐 다방면의 협력 사업을 넓히는 한편, 한반도 정세의 전환에 따라 중몽러+한반도 경제권 형성을 위한 전략 재정비에 들어간 것으로 보인다.

2) 기대 효과

(1) 협력 국가와 적극적 협력을 통한 기존 물류 인프라 자원 및 종합 이용도 향상

각종 국제 운송 방식 간의 긴밀한 협력을 강화하며 운송과 창고의 통합 경영을 실시하는 등 경영 분야의 협력을 확대해 보다 높은 수준의 운송·물류 서비스를 제공할 수 있도록 해야 하며, 이러한 시설들이 전문적이고 기존의 특징을 잃지 않는 물류 인프라가 되도록 추진한다. 파트너 국가 혹은 지역과 협력하여 현대 물류업의 발전 계획을 수립하고 어떠한 방식으로 물류 효율성을 제고하고 물류비용의 절감과 서비스개선 방안을 수립해야 한다. 우선 각종 기존 인프라를 규모와 배치, 기능 등에 대해 합리적인 방법으로 조정하여 기존 인프라의 사용 효율을 높여야 한다.

다음으로는 영역별 물류 인프라의 서비스의 대체성과 경쟁성을 고려하여, 기존 인프라들의 장기적 발전 계획을 수립하고, 물류업과 다른 산업 간의 융합과 인프라의 종합적 이용을 적극 추진해야 한다. 중점 물류 인프라 프로젝트의 기획 수립에 있어서 정부 부처의 계획 수립과 지휘, 물류 인프라 건설 실시의 기본 원칙을 견지해야 한다.

(2) 신규 물류 인프라의 거시적 조화와 기능 통합 효율 제고

‘일대일로’상의 연선국가 혹은 지역의 물류 인프라 수준이 상이하기 때문에, 물류 인프라 건설을 위한 투자 진행 시 지역 물류 효율 제고가 제1의 목적이 되어야 하며, 물류 인프라가 지역 물류의 거시적 통합측면에서 최대한의 능력을 발휘할 수 있도록 일관된 계획과 다방면을 고려한 투자가 실시되어야 한다. 또한 정부 간 혹은 관련 투자 기업 간 기존의 물류 인프라 자원의 통합을 위한 여건 마련에 힘써야 한다. 물류 인프라 통합과 종합 이용의 건설 프로젝트의 안정적인 추진을 위해 토지, 대출, 세수 및 관련 우대 지원책을 실시하여야 한다. 정부의 관련 부서는 업종과 부문, 지역을 초월하는 물류기업이 물류 인프라 통합과 운영의 환경 조성을 위해 서로 간의 경계를 허물고 통합적인 지원을 실시해야 한다. 자원 통합과 합리적인 운영에 있어 물류의 합리화 측면을 고려하여, 파트너 국가와 효율적인 글로벌 물류관리 메커니즘을 적극적으로 구축해야 한다.

(3) 글로벌 물류 인프라 경영 및 네트워크 서비스 능력 향상

기존의 산업 단지와 물류 단지, 비즈니스 단지의 물류 네트워크 센터의 노드효과를 충분히 발휘해 물류 인프라의 발전과 기능 분업을 이루어야 한다. 각 인프라가 단독적으로 개발과 건설을 진행한다면 그 기능은 충분히 발휘되기 어렵다. 따라서 건설, 운영 모델 및 서비스 기능혁신 등의 방법을 통해 개별 인프라의 운영 능력을 제고해야 한다. 아울러 인프라 간의 협력 발전을 적극 모색하고 인프라 간 네트워크에 기초한 운영을 통해 공급사슬의 협업과 분업을 이루어내고, 인프라의 네트워크화 서비스 운송 능력을 제고하며 최종적으로 현대 물류 발전에 필요한 고효율 물류 인프라를 구축해야 한다. 시장

에서 물류 인프라의 안정적 수용을 위해 물류 채널의 안정적인 물류 표준화 작업이 필요하다. 구체적으로 안정적인 운송 시간, 비용, 운행 빈도, 운송 방식, 결제 및 보험, 채널의 명칭 등이 필요하며 이를 통해 시장에서 식별되는 브랜드로 성장시켜야 한다.

(4) 국제 물류 인프라 정보화 수준 제고를 통한 맞춤형 정보 네트워크 구축

국제 물류 채널의 발전은 고효율 정보 네트워크의 지원이 없이는 발전할 수 없으며, 물류 인프라 발전을 위해서 기존 자원과 인프라의 통합과 활용을 높이고 새롭게 증설된 인프라의 계획상에서의 협력을 강화하여 물류 인프라의 합리적 배치와 기능의 완성을 실현해야 한다. 물류 발전에 중요한 영향을 미치는 대형 공업 단지, 물류 단지, 비즈니스 무역 단지 등의 개발 건설을 통해 글로벌 물류 정보 플랫폼을 구축할 수 있으며, 이를 통해 물류 인프라 정보화 수준을 제고할 수 있다. 복합 운송 채널은 반드시 개별적인 운영이 아닌 참여자간의 긴밀한 협력에 의해 이루어져야 하며, 정보 공유와 규칙의 통일성은 협력의 제1 요소이다. 협력의 목적은 각 분야의 거래비용을 지속적으로 낮추는 것이며 협력의 방식은 계약 관계나 제도를 통해 관리한다. 협력 수단은 공정 기술과 관리 기술의 응용을 통해서 전 채널의 흐름을 최적화해야 하며, 이 흐름에는 통관 흐름, 화물의 운영 흐름 및 전 체인의 서비스 흐름을 포함한다.

제 4 장

‘일대일로’ 물류 연계방안 및 사례

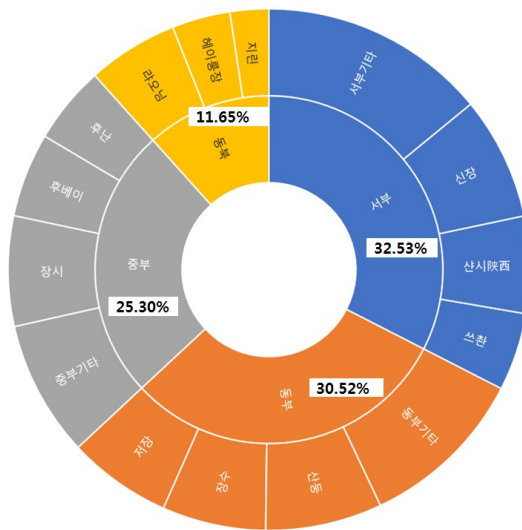
제1절 중·유럽 컨테이너 화물열차를 활용한 물류 모델

1. 활용 방안

‘일대일로’의 경제적 의미는 중국과 주변 국가의 긴밀한 경제적 네트워크의 구축이다. 이러한 경제적 네트워크의 기초는 무역과 물류라 할 수 있다. 육상으로 연계가 가능한 국가에서 철도는 물류의 핵심적 역할을 하게 된다. 기존의 중국횡단철도인 TCR(Trans China Railway) 노선을 근간으로 TCR과 연결성이 떨어졌던 지역과의 철도 연결을 통해 TCR의 운송 효율성을 높이고 유럽향 화물의 수출 통로로서의 지위를 확고하게 다지는 것이 목표라 할 수 있다. 또한 항만과 멀리 떨어진 중·서부 내륙지역들의 대외무역 활성화와 개방수준의 제고에도 도움이 되길 기대하고 있다. 이를 통해 각 지역의 경제적 발전을 자연스럽게 유도하고 국토의 균형적인 발전을 이루는 것이 최종의 목표이다.

현재 중국에서는 ‘일대일로’와 연계하여 충칭(重庆), 정저우(郑州), 청두(成都), 우한(武汉), 시안(西安), 이우(义乌), 허페이(合肥) 등을 출발지로 하여 중앙아시아를 경유하여 유럽까지 운행되는 ‘중어우반레(中欧班列)’라고 불리는 블록트레인이 활발하게 운영되고 있으며⁹³⁾, 매년 정기 화물 열차의 항차가 증가하는 등 안정적 운영이 이루어지고 있다.

〈그림 4-1〉 중국 4개 구역 및 각 성·시 별 중·유럽 컨테이너 화물열차 노선 수량 비중 표시도



자료 : 于施洋 외, 『数说地方丝路建设』, 『中国投资』 2018(17), 2018., p.122.

앞 장에서 언급한 ‘일대일로’ 전략 지수에 따른 지역별 순위에서 동부 연안 지역이 강세를 보였고, 서부지역의 평균 점수가 가장 낮은 것으로 나타나고 있지만, 〈그림 4-1〉과 같이 중·유럽 컨테이너 열차

93) ‘중어우반레(中欧班列)’의 영어 공식명칭은 ‘CHINA RAILWAY Express(CHINA RAILWAY Express)’이며, 중국과 유럽 간 컨테이너 국제화물열차로 ‘중국발 유럽항 블록트레인’ 등으로도 불림.

노선 수량의 비중 면에서는 그 비중이 다르게 나타남을 확인할 수 있다. 지역별 중·유럽 컨테이너 화물열차 노선의 전국 내 비중을 살펴보면, 서부지역이 전체 32.53%로 가장 높으며, 다음은 동부지역으로 30.52%, 중부지역이 25.30%, 동북지역이 11.65% 순으로 나타났다. 특히 세부항목에서 주목할 점은 서부, 동부, 중부, 동북 지역의 ‘기타’ 비중을 제외하고 신장자치구의 중·유럽 화물열차 노선 비중이 7.63%로 가장 높게 나타났다는 점이다. 또한 서부지역의 쑤이(陝西)와 쓰촨성의 경우 각각 6.02%와 4.82%를 기록했고, 서부의 기타지역이 동부, 중부의 기타지역보다 그 비중이 14.06%로 높게 나타나고 있는 것을 확인할 수 있다.

이는 중국-유럽 화물열차 노선 부분에서 서부지역이 높은 참여율을 보이고 있음을 확인할 수 있다. 앞서 설명한 대로, 중국은 유럽으로 화물열차 발차할 때마다 약 150-180만 위안의 비용을 지불하고 이 중에 1/3이 정부지원액임을 감안하고⁹⁴⁾, 그 화물열차 비중에서 서부지역이 가장 많이 차지하고 있는 것을 또한 감안한다면 중국 중앙정부 차원에서 ‘일대일로’ 평균 참여점수가 가장 낮은 서부지역에 적지 않은 정부 지원을 진행하고 있음을 추정해 볼 수 있다. 중·유럽 컨테이너 화물열차 노선 증대가 ‘일대일로’ 핵심 사업임을 감안했을 때, 화물열차 사업으로 가장 혜택을 받고 있는 지역은 서부지역임을 알 수 있다. 적어도 현재 서부지역만 보았을 때, 중·유럽 화물열차는 운송시간 및 운송원가적인 측면에서 기존 해운 노선이나, 항공 운송의 중간에서 나름의 경쟁력을 가지고 있음을 확인할 수 있다. 일례로 아래 <표 4-1>은 충칭에서 뒤스부르크까지 각 운송수단들의 비용과 시간을 비교한 것이다.

94) 第一财经, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/hwksl/60920.htm>, 『李瑞雪：中欧班列的战略意义在于内陆城市“沿海化”』(검색일：2018. 10. 10.)

〈표 4-1〉 충칭-뒤스부르크 운임 및 시간 비교(40피트 컨테이너)

운송수단	운송비용 구성	운송비용	운송시간
중·유럽 고속화물열차 (충칭)	국내운송 구간 : 충칭-아라산커우	2,500USD	3일
	통관 : 국경에서 통관 및 환적	1,150USD	2일
	국외 운송 : 아라산커우-뒤스부르크	4,000USD	10일
	기타 비용 (화물대리비용, 철도 건설비용, 기타 부가비용)	1,350USD	-
	합계	9,000USD	15일
수운(창장)-해운 연계운송	-	4,000USD	36일
항공운송	-	36,000USD	3일

주 : 상기 운임은 참고용이며, 물량 등에 따라 운임 조정이 가능함.

자료 : 焦知岳 외, 『中欧班列运输存在的高成本问题及原因分析』, 『对外经贸实务』 2018 (7), pp.28-31.

중국 지방정부의 적극적인 중·유럽 화물열차 노선 사업 참여는 궁극적으로 중국 전체의 화물열차 노선 증선과 그 범위 확대에 일조하고 있다. 〈표 4-2〉처럼 중국은 2011년부터 중국-유럽 화물열차를 개통해 운영하고 있다. 2011년에는 17회에 그쳤던 화물열차 수가 2017년에는 3,673회를 기록했고, 2018년 10월 기준으로 누적 운행 수가 10,000회를 돌파했다.

아울러 지난 6년이 넘는 운영 과정을 통해 운행 횟수와 운송량 증가와 함께 서비스 수준도 지속적으로 개선되었다. 운행시간은 당초 20일을 초과했던 상황에서 현재는 12일에서 14일까지 소요되어 6~8일 줄어들었고, 전체 운송비용도 운행 초기에 비해 약 40% 감소되었다.⁹⁵⁾ 또한 2017년에는 회차 운송이 발차 운송의 절반 수준까지 제고되어, 발차와 회차 간 물동량 불균형으로 생기는 수익성 악화 문

95) 新华网, http://www.xinhuanet.com/2018-01/22/c_1122297180.htm, 『2017年中欧班列开行数量同比增长116%』(검색일 : 2018. 10. 10.)

제가 점차 줄어들고 있는 상황이다. 운송 화물의 종류도 초기의 휴대 전화, 컴퓨터 등 IT상품의 중심에서 의류 및 신발, 자동차 및 부속품, 식품, 와인, 커피콩, 목재, 가구, 화장품, 기계 설비 등의 다양한 품종으로 확대되었다. 연간 운송화물의 총액도 2011년에는 6억 달러에도 미치지 못했지만 현재는 145억 달러까지 증가했다.

〈표 4-2〉 중·유럽 컨테이너 화물열차(중어우반레) 운행 횟수 및 운송량 추이

	2011년		2012년		2013년		2014년		2015년		2016년		2017년	
	발차	회차	발차	회차	발차	회차	발차	회차	발차	회차	발차	회차	발차	회차
횟수	17	0	42	0	80	0	280	28	550	265	1,130	572	2,399	1,274
천 TEU	1.4	0	3.7	0	7.0	0	23.9	2.3	47.1	21.8	97.4	8.4	212.0	105.9

자료 : CRCT 홈페이지, <http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22#yhd>(검색일 : 2018. 10.10.)

중국의 정부 보조 하에 추진 중인 중·유럽 고속화물열차는 신장을 주축으로 카자흐스탄-러시아-유럽, 카자흐스탄-남캅카스-유럽, 카자흐스탄-이란-중동-유럽 등의 구간과 몽골을 경유하는 TMGR(Trans Mongolian Railway)라인, 그리고 동북지역의 TMR(Trans-Manchurins Railway)을 통해 러시아 울란우데 TSR(Trans Siberian Railway) 라인 활용 마지막으로 향후 추진될 중국-동남아-남아시아-서아시아-유럽 화물열차 라인까지 그 범위를 유라시아 전반으로 확장하면서 화물열차나 블록트레인 라인의 목적지와 경유지를 더 다양하게 전개하고 있다. 중국의 ‘징진지’, 창장경제벨트를 중국 국내 주요 허브로 삼아 동부, 서부, 중부, 동북 지역에 걸친 지역은 이런 다양한 물류노선에 맞춰 더 활발한 화물열차 노선을 증선하는 한편, 동부지역을 축으로 해륙복합운송 라인의 편의를 위한 다양한 인프라 연계사업과 함께 제도적 문제 개선에 나설 것으로 전망된다.

2. 주요 사례

1) 중국과 러시아를 잇는 새로운 육상 물류채널 : 삼성열차(三星班列)

‘일대일로’와 연계하여 중국의 철도를 활용한 화물운송 비즈니스 모델로는 중국 다롄(大连)에서 출발하여 만저우리(满洲里)를 거쳐 러시아 카를가까지 직행하는 ‘삼성 열차’를 들 수 있다. 이 노선은 엄격히 말하면 만주횡단철도인 TMR(Trans Manchurian Railway)을 활용한 화물 운송 노선이다.

그러나 이 노선은 ‘일대일로’ 프로젝트의 6대 경제 회랑 중 하나인 중국 동북3성-몽골-극동러시아를 관통하는 중·몽·러 경제 회랑을 활용한 노선이란 점에서 그 의미가 크다고 할 수 있다.

2016년 1월, 중국 다롄에서 52개의 40피트 컨테이너에 한국의 삼성 제품을 적재한 화물 열차가 러시아로 출발했고, 중국은 이 열차의 이름을 삼성 정기 화물 열차라는 의미인 ‘삼성열차(三星班列)’로 명명했다.⁹⁶⁾ 이 화물 열차는 인천에서 해상운송을 통해 중국 다롄으로 들어왔고, 이후 TMR과 TSR을 통해 러시아로 운송되었다. 이 화물 열차를 통해 삼성의 LCD 디스플레이, 냉장고, 전자부품 등이 수출되었고, 중국 현지에서는 ‘일대일로’ 프로젝트에서 한국-중국-러시아의 새로운 국제 물류채널이 열렸으며, 이후 3국 간의 긴밀한 협력을 통하여 지속 발전시켜 나아가야 한다고 강조하였다.

이 노선을 통해 러시아로 수출하는 경우 운송 거리는 약 11,000km에 달하며, 운송 시간은 약 12일 정도로 기존의 40여 일에 달하던 해상

96) 中国新闻网, <http://www.cankaoxiaoxi.com/society/20160127/1064842.shtml>, 「三星班列 启程 开启中韩俄国际物流大通道」(검색일: 2018. 10. 10.); 연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/01/27/0200000000AKR20160127133851065.HTML?input=1195m>, 「인천항-유럽 잇는 ‘한·중·러 물류 루트’ 개통」(검색일: 2018. 10. 10.)

운송에 비해 운송 시간에서 큰 단축 효과가 있는 것으로 나타났으며, 운송의 안정성과 정시성 등 다양한 측면에서 해상운송에 비해 유리한 것으로 나타났다. 다롄항 당국은 이 노선을 다롄-볼시노(러시아) 정기 노선으로 승격시켰고, 현재 일주일에 2항차로 운영되고 있다. 또한 이 노선은 중국과 러시아를 잇는 새로운 육상 철송 물류 통로로서 삼성 제품뿐만이 아닌 러시아와 동유럽 시장에 수출하는 LG, 벤츠, 도요타, 혼다 등의 기업에 물류비용 절감과 물류 효율성을 제고시키는 대안이 될 수 있다.

〈그림 4-2〉 삼성열차 발차 모습



자료 : 中国新闻网, <http://www.cankaoxiaoxi.com/society/20160127/1064842.shtml>, 「‘三星班列’启程 开启中韩俄国际物流大通道」(검색일 : 2018. 10. 10.)

삼성 열차의 출발지인 다롄은 중국 랴오닝성의 해외시장 주요 진출 통로로서 철도 및 경제특구를 활용하여 동북아 물류 환적기지 및 물류 허브로의 도약을 도모하고 있다. 그 핵심이 다롄을 출발지로 하는 국제 화물 철도이다. 다롄시는 실제로 ‘일대일로’ 프로젝트의 연선국가와 항만, 철도 등 교통 인프라 연계 협력을 강화하여 다롄항과

유럽을 연결하는 국제화물 철도 증설에 많은 노력을 기울이고 있다. 삼성 열차 개통 이후 같은 해 5월 ‘민스크(Minsk) 열차’ 7월에는 ‘창청(长城)’ 열차 그리고 8월에는 중국 최초의 ‘냉동 컨테이너 열차’를 잇달아 개통하는 등 러시아와 유럽향 화물열차 운영을 확대하였다. ‘민스크(Minsk)’ 열차는 다렌항을 출발지로 하여 벨라루스(Belarus)의 민스크(Minsk)시에 위치한 중바이(中白) 산업단지 건설 프로젝트 현장을 종착지로 하는 노선이다. ‘창청(长城)’ 열차는 중국의 자동차 생산 업체인 창청(长城) 자동차의 러시아 수출 전용 철도 노선으로, 다렌항과 러시아를 연결하며 총연장 8,600km이며 운송 소요시간은 12일 정도로 나타나 기존의 해상 운송에 비해 약 25일 정도를 단축시킨 것으로 나타났다⁹⁷⁾.

‘냉동 컨테이너 열차’는 중국·러시아 간 안정적이고 효율적인 냉동식품 운송을 위해 개통한 특수 화물 열차 노선으로 과일, 채소 등 신선 식품을 다렌항에서 러시아의 모스크바로 운송한다. 이 열차는 러시아의 모스크바까지 약 12일이 소요되는 것으로 나타났다⁹⁸⁾.

2) 운송 경쟁력과 저탄소 운송을 동시에 : DHL

글로벌 물류기업인 DHL은 ‘일대일로’ 프로젝트의 핵심인 국제 화물철도 노선을 최대한 활용하고, 최근 아시아와 유럽 간 비즈니스 수요가 증가하고 있는 추세에 맞춰 복합운송 네트워크를 지속적으로 확대하고 있다.

2017년 6월, DHL은 한국-유럽 화물운송에 있어 중국의 국제 화물철도 노선을 최대한 활용하겠다고 밝혔다. 구체적인 운송 방안은 한국의

97) 辽宁日报, <http://www.sytj.com/ShowArticle.aspx?id=11,9870>, 「大连港开通‘辽满欧’商品车过境班列」(검색일 : 2018. 10. 12.)

98) 辽宁日报, 상계서.

유럽항 수출 화물의 경우 인천, 부산 등의 주요 항만에서 중국의 상하이항, 타이창항(太常港) 및 뎬윈강항 등으로 해운을 통해 화물을 보낸다. 이후 중국 내 트럭운송을 통해 청두(成都), 허페이(合肥), 쑤저우(苏州), 시안(西安) 등 중국의 내륙물류 허브로 이동시킨다. 이 내륙물류 허브의 컨테이너물동량을 철도로 유럽까지 운송하는 방식이다. 청두, 허페이, 쑤저우, 시안은 중국의 '일대일로' 프로젝트의 내륙 핵심 거점으로 작용하는 도시들이며, 내륙 물류허브로서의 위치를 다지기 위하여 내륙항(Dry port)과 중·유럽 컨테이너 화물열차(블록트레인) 운송을 운영 중인 도시들이다. 이러한 내륙물류 거점 도시가 많아질수록 유럽의 도착지가 다양해지며, 화물의 특징이나 경유지 등을 고려하여 화주나 운송주선인의 노선 선택이 다양해지는 장점이 있다.

이러한 새로운 운송 방식은 비용의 측면에서는 항공화물 운송보다 약 1/6 정도 저렴한 비용으로 운송이 가능하며, 운송 시간의 측면에서는 해상 운송에 비해 평균 21-23일 정도 절약하는 효과를 보게 된다. DHL은 항공보다는 저렴한 가격으로, 해상운송보다는 빠르게 운송할 수 있는 수요를 대상으로 이 노선을 운영하겠다는 목표를 가지고 있다.

중국 내 국제 화물 열차 노선을 활용할 경우 정기적인 운항 일정으로 안정적 운송 시간을 확보할 수 있는 장점을 가지고 있으며, 최근 이슈로 부각되고 있는 '저탄소 운송' 측면에서도 다른 운송 방식에 비해 매우 유리한 것으로 나타났다. 실제로 한국 인천항을 출발하여 독일의 함부르크까지 운송하는 것을 가정하여 각 운송 수단별 이산화탄소 배출량을 측정한 결과 항공을 이용하는 경우 톤당 약 6,400kg의 이산화탄소가 발생하는 것으로 나타났다. 해상운송의 경우 톤당 91kg이 발생하는 것으로 나타났으며, 해상-도로-철도(TCR)를 이용하는 경우 톤당 79kg이 발생하는 것으로 나타나 이산화탄소 배출 측면에서 철도를 이용한 복합 운송이 경쟁력을 가지고 있는 것으로 나타났다⁹⁹⁾.

3) Rail&Air를 통한 국제화물 운송 ‘GreenAsia’ : 판알피나 (Panalpina)

글로벌 포워딩기업인 판알피나(Panalpina)는 ‘일대일로’가 시작되기 전부터 중국 내에서 복합연계운송을 통한 새로운 루트를 개척해나간 기업이다. 판알피나는 ‘GreenAsia’라는 컨셉으로 중국과 중앙아시아, 유럽 간의 화물 운송을 시작하였다. ‘GreenAsia’는 철도-항공의 복합운송 개념으로 베이징(北京)을 중심으로 하는 징진지(京津冀) 지역과 상하이로 중심으로 하는 창장각주, 그리고 광저우를 중심으로 하는 주강삼각주의 유럽향 화물을 중국 횡단 철도를 활용하여 신장의 우루무치(乌鲁木齐)까지 운송한다. 우루무치까지 운송된 화물은 우루무치 공항으로 다시 운송되어 항공을 이용하여 중앙아시아 및 유럽까지 운송되는 방식이다. 중국 내에서 최초로 Rail&Air 복합운송 방식을 활용한 기업이다. 이러한 방식은 기존의 해상운송이나 국제화물 열차를 사용하여 운송하는 방식보다 운송시간을 단축할 수 있으며 항공운송을 사용하는 경우보다 운임면에서 매우 유리한 방식이다.

판알피나는 운송시간과 운임의 장점이외에 탄소배출 측면에서도 Rail & Air 운송 방식이 기존의 운송방식보다 큰 장점이 있다고 밝혔다. 실제 판알피나의 Rail&Air 운송 방식은 단일 운송 방식에 비해 탄소배출을 약 50% 절감하는 것으로 나타나 향후 탄소세와 탄소거래제가 완전히 정착하여 물류 기업이 실질적인 탄소 배출 저감을 이행해야할 경우 고려할 수 있는 선택이 될 수 있다.

‘일대일로’가 시작된 이후 중국 대부분 지역의 철도와 고속도로 네트워크가 완전한 형태로 정비되었고, 전국 각 지역에서 출발하는 국제

99) CLO, <http://clomag.co.kr/article/1450>, 「대륙의 선택, CO2 줄이는 철도산업」(검색일 : 2018. 10.12.)

화물 열차가 서북의 국경인 신장까지 연결되었다. 이에 판알피나는 신장 우루무치까지 도로운송을 최소화하는 철도운송이 가능하게 되어 연결성과 운송 효율성이 더욱 증가하게 되었고, 향후 ‘일대일로’를 최대한 활용하여 국제화물 철도운송과 Rail&Air 복합운송을 강화할 계획이다.

4) 동남아시아-중국-유럽 국제철도 활용 : LG 등

최근 중국 생산기지의 동남아시아로의 이전이 활발해지고 있으며, 이로 인한 중국과 동남아시아 간의 무역이 증가 추세에 있다. 이에 베트남-중국 철도운송과 중국-유럽 철도운송이 결합된 형태로 국제철도가 운영되기 시작하였다. 이는 ‘일대일로’ 프로젝트에서 중국을 거점으로 하여 유럽까지 이어지는 국제철도와 중국 서남부 지역과 동남아시아를 연결하는 육상, 철도 연결 사업이 결합된 형태로서 ‘일대일로’상의 각기 다른 경제 회랑이 연결되어 운영된다는 것에 의미를 지니고 있다.

인건비 상승과 시장 상황 등의 이유로 중국의 생산 기지를 동남아시아로 이전하는 한국 기업들 역시 증가하고 있다. 중국기업뿐 아니라 한국기업 역시 동남아시아-중국-유럽 국제 철도를 이용하여 수출하는 경우가 늘고 있다. 2018년 2월, 한국 LG그룹이 이 노선을 이용하여 베트남에서 생산한 전자제품을 중국 청두까지 직행으로 운송하고, 청두에서 환적하여 유럽의 폴란드까지 운송하기 시작하였다. 이 노선은 기존의 해상운송에 비해 약 20일 정도 운송 기간 단축 효과가 있는 것으로 나타났다. 대기업의 경우 1회 철도 운송이 가능한 화물을 충분히 확보할 수 있지만, 이러한 여력이 없는 베트남 한국 기업들은 화물을 확보하여 블록 트레인의 형태로 동남아시아-중국-유럽 열차의 운행을 추진할 수 있을 것으로 판단된다¹⁰⁰⁾.

5) 모스크바행 택배운송 열차 : 원통택배

2018년 8월 중국 저장성 이우(义乌)에서 출발하여 러시아 모스크바까지 운행하는 국제 화물 열차가 운영을 개시하였다. 이 화물 열차는 중국 택배기업인 원통(圆通) 그룹과 이우의 텐명(天盟)투자가 공동으로 운영하는 블록트레인이며, 이 열차는 ‘원통호(圆通号)’로 명명되었다. 이 화물 열차에는 이우에서 생산된 경공업 제품이 적재되었으며 만저우리(满洲里) 국경을 통과하여 모스크바까지 운행되며, 총 연장 10,150km이며 소요 시간은 13일이다¹⁰¹⁾.

저장성 이우는 ‘일대일로’가 시작된 이후 스페인 마드리드까지 운행되는 국제 화물 열차를 운영하고 있으며, 이 노선은 ‘이신어우(义新欧)’라 불리는 노선이며 중국을 출발지로 하는 국제화물 열차 중 가장 긴 연장을 가지고 있다. 2018년 모스크바를 종착지로 하는 국제화물 열차의 운영을 시작함으로써 ‘일대일로’의 물류 네트워크 연결의 핵심이라 할 수 있는 유라시아 대륙을 모두 잇는 국제 화물 열차를 보유하게 되었다.

이 노선의 운영 주체로 참여한 원통은 기존의 ‘이신어우’ 노선과 함께 러시아 노선을 운영함으로써 유라시아 대륙의 비교적 완전한 물류 배송 네트워크를 갖추었으며, 실제로 이우의 국제 물류 원구 건설에 적극 참여하여 ‘중국 내 물류 허브+물류 및 무역 비즈니스+글로벌 허브’가 통합된 플랫폼 주체로서의 지위를 다지게 되었다.

또한 원통은 자신들이 보유하고 있는 화물 항공기를 이용하여 중앙아시아까지의 직항 정기항로를 개통하였다. 이 노선은 중국 텐진과

100) 胶州政务网, <http://www.jiaozhou.gov.cn/n530/n1680/n1681/161227092821849815.html>, 「“青凭越”国际班列开通」(검색일 : 2018. 10. 15.)

101) 搜狐, http://www.sohu.com/a/245069727_343156, 「助力‘一带一路’, 中欧班列“圆通号”首发」(검색일 : 2018. 10. 15.)

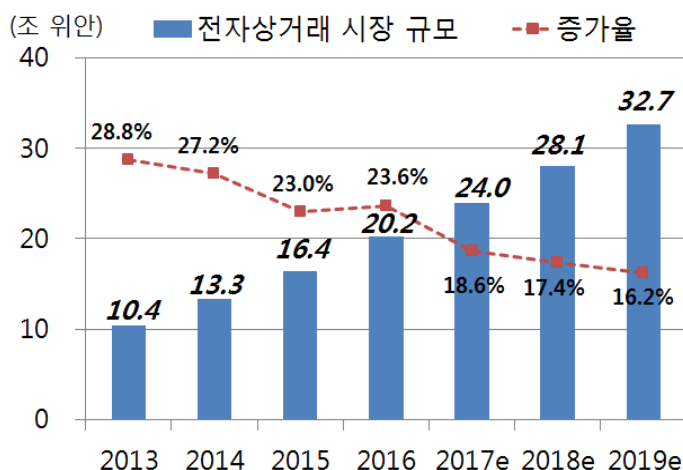
카자흐스탄 아스타나와 알마티를 운행하는 정기항로이다. 통은 국제 화물 철도와 항공 노선을 통해 ‘일대일로’를 적극적으로 활용하고 있으며 향후 다른 기업들의 벤치마킹 대상이 될 가능성이 크다.

제2절 ‘온라인 실크로드’를 활용한 국제전자상거래 물류

1. 활용 방안

IT의 발달로 인해 중국의 전자상거래 시장은 빠른 성장을 구가하고 있다. 아래 <그림 4-3>과 같이, 2016년까지 전년대비 20% 이상의 증가율을 기록하고 있으며, 2019년에는 30조 위안을 돌파할 것으로 예상된다.

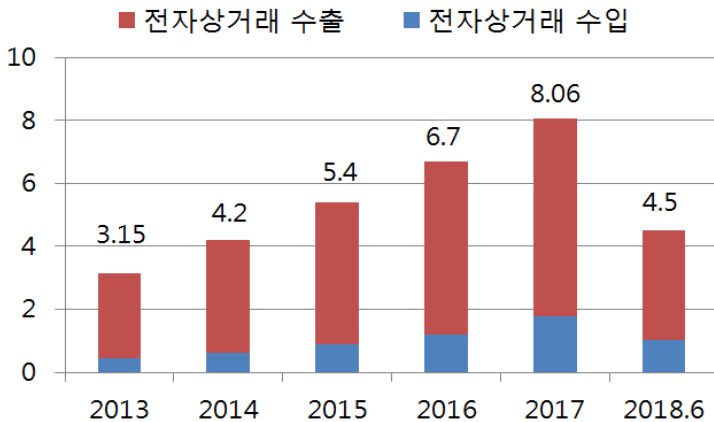
<그림 4-3> 중국 전자상거래 시장 교역규모 추이



자료 : KOTRA, 『중국 전자상거래 시장 진출 가이드』, 2017.12., p.10.

특히 세계적으로 ‘해외직구’ 등이 보편화되면서 중국의 국제 전자상거래 시장은 폭발적인 성장세를 보이고 있다. 중국의 전자상거래 연구센터(电子商务研究中心) 데이터에 따르면, 2017년 중국의 국제 전자상거래 시장은 이미 8조 위안을 돌파했으며, 2018년 상반기에만 4조 5천억 위안을 기록했다(아래 <그림 4-4> 참조). 중국의 국제전자상거래에서는 여전히 수출이 수입보다 큰 비중을 차지하고 있다. 하지만 2013년 전체 국제전자상거래에서 85.7%에 이르던 수출 비중은 2017년 77.1%까지 낮아졌으며, 대신 전자상거래를 통한 수입 비중이 지속 증가하고 있다.

<그림 4-4> 중국 국제전자상거래 규모 및 수출입 비중



자료 : 电子商务研究中心 홈페이지, <http://www.100ec.cn/detail-6471917.html>(검색일 2018.10.29.)

국제전자상거래는 중국 기업의 해외진출, 특히 글로벌 네트워크가 미비한 중소중견 기업들의 해외진출의 창구로서 큰 역할을 하고 있으며, 중국 정부 역시 이러한 점을 인지하고 ‘일대일로’ 전략과 온라인을 통한 세계를 적극 연계시키고 있다. 2016년 12월, 국무원이 발표한 『‘13·5’ 국가정보화 계획(“十三五”国家信息化规划)』에서 ‘온라인

실크로드(网上丝绸之路)’라는 단어가 처음 언급되었으며, ‘온라인 실크로드’는 중국과 ‘일대일로’ 연선국가 간의 온라인 연계 강화, 정보 공유를 통한 ‘정보경제벨트’ 구축을 의미한다.

2016년 12월, 중국 국가발전개혁위원회 등은 『전자상거래 발전 3년 행동계획(2016-2018)(促进电子商务发展三年行动实施方案)』을 발표했으며, 전자상거래의 촉진을 위한 법제도 정비, 전자상거래 기초인프라 설비 개선 등을 제시했다. 특히 동 문건에서는 ‘일대일로’ 연선국가의 중요 거점도시와의 연계를 통해 국제 전자상거래 채널 구축을 제시하고 있다.¹⁰²⁾ 또한 이듬해인 2017년 1월, 국무원이 발표한 『이동 인터넷의 건강하고 질서 있는 발전 촉진에 관한 의견(关于促进移动互联网健康有序发展的意见)』에서도 ‘일대일로’ 전략과 연계하여 ‘온라인 실크로드’ 국제협력을 추진하고, 이동 인터넷 기초인프라 촉진, 국제전자상거래 발전 등을 제시하고 있다.¹⁰³⁾

중국 정부에서는 지속적인 관련 정책 발표를 통해 국제 전자상거래 시장 육성 및 제도화에 힘쓰고 있다. 중국 국무원은 2013년부터 2017년 기간 동안 『국제전자상거래 소매수출 관련 정책의견에 관한 통지(关于实施支持跨境电子商务零售出口有关政策意见的通知)』, 『전자상거래의 발전을 통한 경제 신동력 촉진에 관한 의견(关于大力发展电子商务加快培育经济新动力的意见)』, 『국제전자상거래 건강쾌속 발전 촉진에 관한 지도의견(关于促进跨境电子商务健康快速发展的指导意见)』, 『국무원의 텐진 등 12개 도시 국제전자상거래종합시범구 설립 동의에 관한 승인(国务院关于同意在天津等12个城市设立跨境电子商务综合试验区的批复)』 등을 발표하며 국제전자상거래 시장 발전을 제시하고 있다.

102) 国家发展改革委, 『促进电子商务发展三年行动实施方案(2016~2018年)』, 2016. 12. 6.

103) 阿里研究院, 『eWTP助力“一带一路”建设』, 2016. 4., p.5.

또한 국제전자상거래와 가장 밀접하게 연계된 부처인 중국 해관총서 2014년 『국제무역 전자상거래 수출입 화물, 물품 관련 감독관리 사안에 관한 공고(关于跨境贸易电子商务进出境货物、物品有关监管事宜的公告)』를 시작으로 하여, 2017년 8월 『세관 감독관리장소 관리 방법(海关监管场所管理办法)』 등 국제 전자상거래의 감독관리를 강화하고 있다. 그밖에도 상무부, 외환관리국, 재정부, 국가우정국, 중국인민은행, 국가공상총국, 교통운수부 등 관련 부서에도 국제 전자상거래 관련 정책들을 발표하고 있다¹⁰⁴⁾.

특히 2013년 입안된 『중화인민공화국 전자상거래법(中华人民共和国电子商务法)』(이하 『전자상거래법』)이 2018년 8월 31일 전국인민대표대회 상무위원회의 의결에 따라 공포되었고, 2019년 1월 1일부로 발효된다. 『전자상거래법』은 총 7개장, 89개 조항으로 구성되며 전자상거래 경영자, 계약체결 및 이행, 분쟁해결, 전자상거래 촉진과 법률책임 등 5가지 분야에 대해 명확하게 규정하고 있다.¹⁰⁵⁾ 특히 동법을 통해 개인 온라인쇼핑몰 개설도 공상 등기가 필요하게 되었고, 품목과 관련해서 화장품은 위생허가를 받아야 하는 등 중국 전자상거래 시장의 진입이 크게 까다로워지게 된다.¹⁰⁶⁾ 하지만 국제전자상거래 부분에서 ‘파이공(보따리상)’에 대한 감독이 강화되면 정식적인 유통채널을 가진 기업 및 국제전자상거래 업무를 하는 물류기업에는 기회로도 작용할 수 있다¹⁰⁷⁾.

104) 电子商务研究中心, 『2017 年度中国跨境电商政策研究报告』, 2018. 3., pp.7~11.

105) KOTRA, <http://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/album/2/globalBbsDataAllView.do?dataIdx=169361>, 「중국 전자상거래법, 2019년 1월부터 시행」(검색일 : 2018. 11. 5.)

106) KOTRA, <http://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/album/2/globalBbsDataAllView.do?dataIdx=170081>, 「중국 전자상거래법 시행이 가져올 중국 온라인 유통시장 변화」(검색일 : 2018. 11. 5.)

107) 머니투데이, <http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2018102809423543782>, 「내년 중국 전자상거래법 시행에 파이공 줄어드나...면세업계 '긴장」(검색일 : 2018. 11. 5.)

중국의 국제전자상거래 육성 정책 중에 우리나라 관련 기업들이 주목할 만한 것은 국제전자상거래 시범지역이다. 전자상거래 시범지역은 크게 중국 해관총서가 지정하는 ‘국제전자상거래 시범도시(跨境电商试点城市)’와 국무원이 지정하는 ‘국제전자상거래 종합시범구(跨境电商综合试验区)’가 있다. 먼저 ‘시범도시’의 경우 2012년 12월 충칭, 상하이, 닝보, 항저우, 정저우의 5개 도시에서 시작되어 현재 총 24개 도시로 확대되었다. 이 ‘시범도시’는 전자상거래 수출 시범실시 자격을 가진 지역과 수입 시범실시 자격을 가진 도시로 구분되는데 수출 자격만 갖춘 도시가 더욱 많으며, 두 가지 자격을 갖춘 도시는 10개 도시에 불과하다.¹⁰⁸⁾ 전자상거래를 통한 보세수입 업무는 수입 자격을 갖춘 시범도시 내의 세관특수감독관리구역이나 보세물류센터에서만 가능하다¹⁰⁹⁾.

국제전자상거래 종합시범구는 ‘시범도시’의 업그레이드 버전이라 볼 수 있다. 중국 국무원은 2015년 3월, 국무원에서 항저우 국제 전자상거래 종합시범구 설립을 승인했으며, 2016년 1월, 톈진 등 12개 도시, 다시 2018년 7월에는 베이징, 후허하오터 등 22개 도시를 다시 추가 지정함으로써 현재 중국의 종합시범구는 총 35개로 확대되었다. 종합시범구에서는 국제전자상거래 교역, 지불, 물류, 통관 등 다양한 관련분야의 개혁조치들이 시범 실시되고 있으며, 완비된 국제 전자상거래 산업사슬 구축에 초점을 맞추고 있다¹¹⁰⁾.

‘일대일로’와 연계하여 중국의 전자상거래 기업들도 적극 참여하고 있다. 중국 최대의 전자상거래 기업인 알리바바그룹은 이미 2016년 3월, eWTP 전략을 주창하며, 중소기업들이 온라인을 통해 세계로 진

108) 10개 도시는 충칭, 상하이, 닝보, 항저우, 정저우, 광저우, 선전, 톈진, 청두, 다롄임.

109) 电子商务研究中心, 『2017 年度中国跨境电商政策研究报告』, 2018. 3., pp13~15.

110) 百度百科 검색(<https://baike.baidu.com>), 검색어: 中国跨境电商电子商务综合试验区((검색일: 2018. 11. 5.))

출할 수 있는 플랫폼을 구축하겠다고 선언했다. eWTP 전략은 세계무역기구(WTO), 세계경제포럼(WEF)과 공동으로 ‘Enabling E-commerce’라는 협력사업을 추진하고 있다. 또한 알리바바는 전자상거래 플랫폼에서 상품 설명 등과 관련하여 16개의 언어를 제공하고 있다¹¹¹⁾.

알리바바그룹은 물류자회사인 차이나오를 통해 국내외의 투 트랙 전략을 통해 국가 스마트 물류 거점을 구축하고 있으며, 국내는 24시간 배송을 국외는 ‘일대일로’ 연선국가를 중심으로 72시간 배송을 목표로 물류 허브 구축에 나서고 있다. 차이나오는 글로벌 스마트 물류 허브 후보지역으로 중국 항저우를 포함하여 쿠알라룸푸르, 두바이, 모스크바, 벨기에의 도시들을 검토하고 있다. 또한 말레이시아의 쿠알라룸푸르를 전자세계무역플랫폼(eWTP, Electronic World Trade Platform)의 거점으로 활용할 계획이다. eWTP는 알리바바가 추진하는 프로젝트로 ‘디지털 무역지대(DFTZ)’ 구축을 위한 중요한 전략이다. 벨기에 물류 허브는 유럽 시장의 절반을 담당하고, 프랑스, 영국, 독일, 스페인 등 유럽 주요 국가에 5시간 배송을 실현할 계획이다. 두바이는 유럽, 아시아, 아프리카 3개 대륙을 잇는 글로벌 TC (Transfer Center)로 활용할 계획이다. 차이나오는 향후 5년간 글로벌 스마트 물류 거점을 224개국으로 확대할 계획이다¹¹²⁾.

또한 알리바바그룹은 2016년 ‘일대일로’ 65개 연선국가들과의 국제전자상거래(소매거래만 포함) 연계성 정도를 지수화시킨 ECI(E-Commerce Connectivity Index) 지수를 발표했는데, 러시아가 1위에 꼽혔다. 동 지수는 수출지수와 수입지수로 나뉘는데, 수출지수는 대상국 중국 상품 구매가 많을 시, 수입지수는 중국 소비자가 해당국 상품 구매가 많을 시 높으며, 2지수의 합이 종합지수가 된다. 65개

111) 电子商务研究中心, 전게서, pp.6-12.

112) 차이나오 홈페이지, <https://www.cainiao.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)

국가 중 수입지수가 수출지수보다 높은 국가는 태국이 유일했다(〈표 4-3〉 참조). 2016년 기준 ‘일대일로’ 연선국가와의 주요 소매 거래 품은 휴대폰 및 부속품, 패션보석류, 여성의류, 의류·악세서리, 네일용품 등의 순 이었다¹¹³⁾.

〈표 4-3〉 알리바바 ECI 지수 상위 3개국 및 주요 거래 제품

국가	ECI 종합지수	ECI 수출지수	ECI 수입지수	주요 거래 제품
러시아	29.9	29.0	0.9	휴대폰 및 부속품, 의류 및 악세서리, 전자제품, 홈가드닝 제품, 미용·건강 제품
이스라엘	13.7	10.9	2.8	개인위생용품, 디지털가전, 가구인테리어제품, 유아용품, 뷰티·화장품
태국	11.5	4.6	6.9	가구용품, 뷰티·화장품, 식품, 영양보조제

주 : ECI 지수 대상 65개 국에 한국은 포함되지 않음.

자료 : 阿里研究院, 『eWTP助力“一带一路”建设』, 2016. 4., pp.9~24.

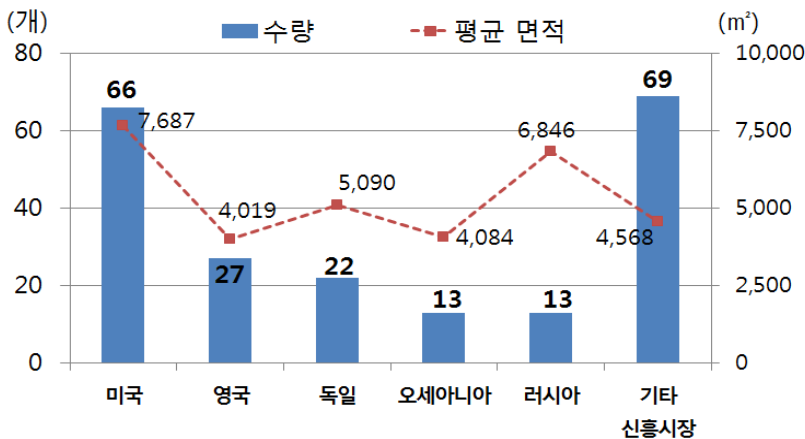
이러한 국제전자상거래 시장의 확대와 함께 전자상거래를 통한 해외 수출이 크게 증가하면서 관련 물류시장도 더욱 커지고 있다. 국제전자상거래 수출에 있어 배송 방식은 크게 우체국 EMS를 통한 방식, DHL, UPS, Fedex와 같은 글로벌 택배사 혹은 순펑, 웬통과 같은 중국 현지 대형 택배사를 통하는 방식, 물류회사들이 항공 차터링을 통해 목적지 국가로 배송한 후 해당 국가의 파트너사가 고객에게 다시 배송하는 방식 및 해외에 ‘해외창고(海外仓)’라 지칭되는 전자상거래 전용 물류센터를 통한 방식 등이 있다.¹¹⁴⁾ 그중 ‘해외창고’는 중국 정부에서도 정책적으로 권장하고 있으며, 2016년 전국인민대표대회에서 『정부공작보고』에서는 “국제전자상거래 시범실시를 확대하고 기업들이 다수의 수출상품 ‘해외창고’ 건설을 지지한다”고 언급되기도 했다¹¹⁵⁾.

113) 电子商务研究中心, 전게서, pp.9~16.

114) 陈炳辉, 「基于SWOT 分析的“一带一路”经济区跨境电商物流模式研究」, 『物流技术』 36(2), 2017, pp. 26~28.

‘해외창고’는 국제전자상거래의 판매자가 일반무역의 방식으로 상품을 대량으로 수출대상국의 창고로 수출하고, 실질적으로 온라인 쇼핑이 이루어지면, 창고에서 바로 해당국의 소비자에서 배송되는 방식으로 초기에는 일반적인 물품의 보관 역할만 하는 단계에서 현재는 판매상과 소비자, 온라인 쇼핑물과의 정보 공유를 통해 보관, 재고관리, 포장, 배송 등까지 총괄하는 단계까지 발전했다¹¹⁶⁾. ‘해외창고’는 전자상거래 기업이 자체적으로 건설한 창고와 제3자 물류기업이 운영하는 창고로 나눌 수 있는데, 2016년 말 기준으로 제3자 물류기업이 운영하는 창고는 210개로 나타났으며, 그중 미국이 66개로 가장 많았으며, 평균 면적도 7,687㎡로 가장 넓었다(그림 4-5) 참조).

〈그림 4-5〉 제3자 물류방식의 ‘해외창고(海外倉)’ 분포 및 면적(2016년 말)



자료 : 易仓科技, http://www.sofreight.com/news_14065.html, 「关于海外仓, 这可能是迄今为止最全面的调研报告!」(검색일 : 2018. 11. 6.)

115) 国务院, 『2016年政府工作报告』, 2016. 3. 5.

116) 전자상거래 관련 종합적인 물류 서비스를 제공하는 물류센터는 아마존의 FBA(Fulfillment by Amazon) 서비스가 대표적이며, 아마존은 현재 세계에 180여 개의 풀필먼트 센터를 운영 중에 있음, CLO, <http://www.clomag.co.kr/article/3142>, 「물류로 돈번다는 아마존 '풀필먼트'로 본 규모의 경제」(검색일 : 2018. 11. 6.)

중국의 국제전자상거래 시장 확대에 따라, 우리나라 물류기업들도 한국에서 중국으로 수입 혹은 제3국에서 중국으로 수입되는 전자상거래 물량을 처리하는 전자상거래 전용 물류센터를 확보하는 방안 모색도 필요하다. 특히 현재 35개의 전자상거래 종합시범구를 중심으로 전자상거래 전용 물류센터를 구축하여 중국으로 수입되는 전자상거래 물품에 대해 현지 보관 및 통관, 검사, 포장 등 복합적인 기능을 수행하고, 현지 협력 택배사를 통해 최종 소비자에게 배송하는 원스톱서비스 기능이 갖춰져야 할 것이다. 또한 '일대일로'와 연계하여 중국의 전자상거래 수출이 확대되고 있는 만큼, 우리나라 국내를 포함하여 중국의 세계 각지의 '해외창고'들과 협력하여 중국 전자상거래 수출 물품을 함께 처리할 수도 있을 것이다.

2. 주요 사례

1) 중국 최대의 택배기업에서 글로벌 특송기업으로 : 순펑택배

1993년 설립된 순펑택배(SF Express)는 중국 국내외에 상장된 6개의 중국 택배기업 가운데 총자산 577억 6천만 위안(2017년 기준)으로 가장 규모가 큰 중국 민영 택배사이다. 2017년 매출액 역시 710억 9천만 위안으로 가장 높아 두 번째인 웬통택배(199억 8,200만 위안)의 약 3.5배에 달한다¹¹⁷⁾. 2017년 택배 처리량은 30억 5,200만 건으로 다른 상장 택배사들 보다 낮았으나, 가격경쟁이 아닌 서비스를

117) 2018년 6월 기준, 순펑택배, 웬통택배, 선통택배(申通), 윈다택배(韵达)가 중국 국내 증시에, 중통택배(中通)와 백세물류(百世物流)가 뉴욕증시에 상장되어 있으며, 2017년 기준 총자산은 순펑택배, 중통택배, 웬통택배, 백세물류, 윈다택배, 선통택배의 순임, 电子商务研究中心, <https://mp.weixin.qq.com/s/HlOT2gDuTr37PBwIWD5pzg>, 「7家电商物流上市公司 总市值超5154亿元」(검색일 : 2018. 11. 6.)

내세운 ‘프리미엄 전략’으로 순이익은 가장 높다(〈표 4-4〉 참조). 참고로 중국 국가우정국에서 2013년부터 실시하고 있는 중국 택배서비스 정시율 측정 결과 순펑택배는 5년 연속 부동의 1위를 기록하고 있다¹¹⁸⁾.

〈표 4-4〉 2017년 중국 6개 상장 택배기업 순이익 및 업무량 비교

택배기업	순이익(억 위안)	동기대비 증가율	업무량(억 건)	동기대비 증가율
순펑택배	46.71	14.12	30.52	18.29
중통택배	31.11	54.00	62.20	38.30
웬통택배	14.43	5.16	50.64	13.54
선통택배	14.88	17.93	38.98	19.41
윈다택배	15.89	35.01	47.20	46.86
백세물류	-12.1	-	37.69	64.10

자료 : 电子商务研究中心, <https://mp.weixin.qq.com/s/HlOT2gDuTr37PBwlWD5pzg>,

「7家电商物流上市公司 总市值超5154亿元」(검색일 : 2018. 11. 6.)

순펑택배는 중국 민영 택배사 중 최초로 자체 화물기를 도입한 기업이다. 2009년 순펑택배는 자회사인 순펑항공(SF Airlines)을 설립하여 자체 화물기 서비스를 시작했으며, 2017년 기준 57대 화물 전용기(41대 자체 항공기)를 보유하고 중국 주요 도시 및 홍콩·대만·마카오, 일본 등과 연결되는 57개 항로를 운영 중에 있다. 2017년 항공 택배량은 7억 6천만 건으로 동사 전체 택배 업무량의 약 25%를 차지하고 있다. 항공기뿐만 아니라, 중국 전역에 걸쳐 총 136개의 창고와 7만 8천 대를 차량을 보유하고 약 334개 도시에 영업점 만 3천 개에 이르는 강력한 택배 네트워크를 보유하고 있다. 또한 순펑택배는 중국뿐만 아니라 세계 53개 국가에 283개의 영업점을 구축하고 글로벌 배송 서비스를 제공하고 있다. 2011년에는 한국에도 지사를

118) 顺丰速运, 『2017 Annual Report』, 2018, p.19.

설립하여 현재까지 공격적인 마케팅을 진행해오며 한·중 특송시장의 강자로 부상했다. 한국 수출화물의 경우 중국 주요 도시까지 Door- to-Door로 영업일 2일 안(Standard Express 기준)에 배송이 가능하다. 또한 한국에서 중국뿐만 아니라, 일본, 말레이시아, 미국 등 15개 국가에 특송 서비스를 제공하고 있다¹¹⁹⁾. 2017년 순펑택배의 전체 업무 중에서 영업이익의 기준 국제 배송업무가 차지하는 비중은 아직 1%에도 미치지 못하고 있지만 지속적인 글로벌 네트워크 확장을 통해 전년대비 43.7%의 증가율을 보이며 높은 성장을 구가하고 있다.

〈그림 4-6〉 순펑택배의 항공 네트워크



자료 : 顺丰速运, 『2017 Annual Report』, 2018., p.27.

2) 국제 전자상거래 전문 물류기업 : 4PX Express

4PX Express(递四方速递)는 2004년 선전에서 설립된 중국 최대의 국제전자상거래 전문 물류기업이다. 민영기업이지만, 국영 투자기업인

119) 순펑택배 홈페이지(www.sf-express.com) 및 顺丰速运, 『2017 Annual Report』, 2018.

선전캐피털그룹(Shenzhen Capital Group) 및 싱가포르포스트 등 다양한 주체들이 투자했다. 2016년 말 기준 중국에 50여 개의 영업점 및 국내외 20개의 물류센터를 보유하고 1일 전자상거래 물품 처리량은 200만 건에 달한다. 현재 알리바바그룹, eBay, Paypal, Amazon 등 글로벌 전자상거래 기업들 외에도 이용 고객만 10만 개 사 이상에 달한다¹²⁰⁾.

4PX는 ‘제4자 물류’를 의미하는 ‘Fourth Party Express’를 기업명으로 삼을 만큼¹²¹⁾, 국제전자상거래 전체 공급사슬에 있어 다수의 물류공급자와 연계하여 약 50여 종의 다양한 물류 서비스 상품뿐만 아니라 에 이르는 IT, 컨설팅 등 다양한 통합 솔루션을 제공하고 있다. 주요 업무를 크게 분류하면 중국 및 국외의 전용 물류센터를 중심으로 풀필먼트(Fulfillment) 서비스, DHL, TNT 등과 연계한 특송 서비스, 중국우정국, 싱가포르포스트, 홍콩포스트 등과 연계한 EMS 서비스, 해외직구 서비스 등으로 나눌 수 있다.

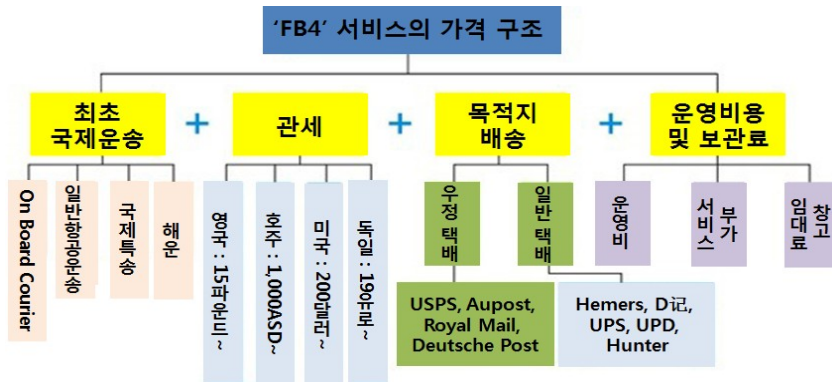
특히 4PX는 국외 미국, 영국, 캐나다, 독일, 체코, 스페인, 홍콩, 일본, 호주에 13개의 풀필먼트 센터를 운영하며 구매관리, 주문관리, 재고관리 및 보관, 물류배송 관리의 일체화된 ‘FB4(订单宝)’ 서비스를 제공하고 있다. FB4 서비스는 일반적인 국제 EMS 및 기타 일괄 특송 서비스와 비교했을 때, 시간과 비용상의 우위를 강점으로 내세우고 있다. 일례로, 계란 부화기를 미국으로 수출하는 한 업체의 경우, 2KG 정도의 부화기 상품을 중국에서 호주로 보낼 경우 EMS로 242.5위안, 시간적으로 5~7일 걸렸으나, FB4 서비스를 이용할 경우

120) 4PX 홈페이지, <http://express.4px.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)

121) 제4자 물류는 전체적인 공급사슬 해결방안을 제공하는 서비스 제공자와 함께 기업의 경영자원과 능력, 기술을 관리하고 결합하는 공급사슬 통합자로 정의할 수 있으며, 통합운영자가 하청업체를 이용하여 고객 회사의 거점 대 거점 형식의 연결방식으로 공급사슬을 통제 및 관리함. 오문갑, 「중국 제4자 물류산업의 현황과 우리나라 제4자 물류기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구」, 『통상정보연구』 제15권 4호, 2013. 12., pp.313~339.

166위안(최초 국제운송비[해운] 65위안, 현지 배송비 94위안, 운영비 7위안)으로 EMS 대비 32%의 절감되었다¹²²⁾.

〈그림 4-7〉 4PX의 ‘FB4’ 서비스 가격 구조



자료 : 4PX 홈페이지, <http://express.4px.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)

3) 열차를 통한 국제전자상거래 화물열차

2002년 중국선전에서 설립된 파양물류(NEP Logistics, 大洋物流)는 철도, 해운, 항공, 도로운송을 국내외 복합연계운송을 전문 영역으로 하는 제3자 물류기업이다. 특히 러시아 및 중앙아시아지역을 연계한 복합연계운송에 오랜 노하우를 가지고 있다. 광저우, 선전, 샤먼, 푸저우, 닝보, 상하이 등 중국의 주요 항만에서 연해운송을 통해 다렌 혹은 잉커우를 통해 러시아로 가는 복합연계운송 노선, 중국 주요 항만에서 극동러시아 블라디보스토크, 나호트카항을 통해 TSR과 연계하는 노선 등을 운영하고 있으며, 그 밖에도 광저우, 샤먼, 상하이, 칭다오, 톈진, 다렌에서 러시아 주요 도시와 연계하는 블록트레인을 운영하고 있다.

122) 4PX 홈페이지, <http://express.4px.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)

2018년 3월, 마양물류는 중국철도 상하이국그룹유한공사(上海局集团有限公司, 기존의 상하이철도국)와 중국철도컨테이너운송(CRCT)와 협력하여 공동으로 급속히 성장하는 중국-러시아 간 국제전자상거래 운송 시장을 주요 목표시장으로 하여 ‘후어우통(沪欧通)’으로 명명된 상하이-유럽 간 국제전자상거래 전용 화물컨테이너 열차가 운행을 시작했다.

동 열차는 중국·몽골의 국경도시인 얼롰하오터(二连浩特)를 경유하여 모스크바까지 운행된다. ‘후어우통’ 열차는 향후 상하이에서 러시아, 중앙아시아, 유럽 등지로 주 1회 운행될 예정이며, 총 운행시간은 약 12시간 소요된다. ‘후어우통’ 열차는 운행 중에 온라인 주문을 접수하여 열차 도착 후 최종 소비자에게 물건을 배송하는 ‘움직이는 국제전자상거래 해외창고’ 서비스를 제공하여 기존의 ‘B2B2C(Business to Business to Consumer)’ 모델을 한 단계 더 격상시켰으며, 화물 보관비용 절감과 효율 제고를 기대할 수 있게 된다.

〈그림 4-8〉 국제전자상거래 화물열차 ‘후어우통’ 발차 모습



자료 : 经济网, <http://www.ceweekly.cn/2018/0416/222857.shtml>, 「“沪欧通”上海发车, 建起移动的“跨境电商海外仓.”(검색일 : 2018. 11. 7.)

제3절 ‘일대일로’와 연계한 해외 진출 : 해외기업 M&A 중심

1. 활용 방안

중국 정부는 2000년대 들어와 ‘저우추취(走出去)’로 대변되는 기업의 해외투자정책과 ‘인진라이(引进来)’라는 외자유치 정책을 양대 축으로 한 대외개방 방침을 견지해 오고 있다¹²³⁾. 하지만 그 간 외자유치는 충분한 성과를 거둔 반면에 해외투자는 상대적으로 부족하다는 평가를 받았다¹²⁴⁾.

‘일대일로’가 본격적으로 추진된 2013년 이후 중국 물류기업들은 해외에서 창고, 운송업체 및 다른 물류기업들을 대상으로 활발하게 해외 인수·합병(M&A)을 추진하고 있다. 중국은 최근 몇 년간 거대 양대 선사인 코스코(COSCO)와 차이나쉬핑(China Shipping) 간 합병을 통해 중국원양해운그룹(COSCOCS)이 출범하고¹²⁵⁾, 초상국그룹(차이나머천트)와 시노트란스의 합병 등으로 해운과 물류 분야에서 ‘메가 딜(Mega-Deal)’이 이루어졌다.

뿐만 아니라 중국기업들은 자금력을 앞세워 항만 등 주요 인프라를 포함하여 해외기업 M&A도 크게 증가해졌다. 영국의 투자은행 그리슨

123) 和讯网, <http://opinion.hexun.com/2015-06-30/177152096.html>, 「2015年中国快递业将会掀起‘并购风’」(검색일 : 2018. 11. 7.)

124) 박성준·김은우·김세원, 『중국 물류기업의 M&A 동향과 대응방향』, KMI 현안분석, 2016. 6 (출처 : 청커연구센터(www.pedata.cn), China VC/PE Market Review 2015).

125) 2015년 12월, 초상국그룹이 시노트란스CSC그룹 인수를 발표했으며, 이에 따라 시노트란스 CSC그룹은 초상국그룹 자회사로 편입됨. 초상국그룹은 교통물류 및 관련 인프라 건설·운영, 금융투자, 부동산 개발·운영의 3대 사업 부문을 영위하고 있으며, 시노트란스CSC그룹은 중국을 대표하는 종합물류기업으로서 해운, 포워딩, 창고운수업 등을 주요 사업으로 하고 있으며, 합병으로 인해 해운, 종합물류, 물류단지 개발 등에서 시너지 효과가 기대됨.

스피크에 의하면 중국 물류업체들은 2017년 11월까지 해외 인수·합병(M&A) 규모는 약 322억 달러를 초과했으며, 2016년 전체인 129억 달러보다 훨씬 늘어난 수치라 밝혔다. 2014년 이후 발표된 36건의 해외 M&A중 25건이 ‘일대일로’ 상에 있는 약 70여 개국에서 발생한 것이다¹²⁶⁾.

중국 물류산업의 해외 진출은 중국 자국 시장에서 글로벌 물류기업들과의 경쟁을 통해 강화된 경쟁력을 바탕으로 중국이 추진하는 거대한 교통·물류 인프라 구축계획인 ‘일대일로’와 연계하여 이뤄지고 있다¹²⁷⁾. 중국 물류기업의 해외진출은 단순히 해외에 나간다는 의미보다는 네트워크 확장과 기업의 질적 수준을 제고한다는 두 트랙(two-track)의 측면에서 추진되고 있는 것이다.

2. 주요 사례

1) ‘일대일로’ 노선을 따라 세계 진출 : 알리바바

중국의 최대 전자상거래 플랫폼인 알리바바는 2017년 9월 이후 향후 5년간 약 1,000억 위안을 투자하여 중국과 전 세계에 가장 효율적인 물류 네트워크를 구축하겠다고 선언했다. 이 일환의 하나로 실제 2017년 6월 동남아시아의 물류 네트워크를 강화하기 위해 전자상거래 및 물류업체인 라자다(Lazada)에 10억 달러를 투자해 지분율을 83%까지 높였다. 라자다는 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국, 베트남, 싱가포르 등 동남아시아 등지에서 온라인으로 의류 등의 제품을

126) 华尔街见闻, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1586545247885886008&wfr=spider&for=pc>, 「中国一带一路投资大爆发——十年1.2万亿美元的大生意」(검색일: 2018. 10. 22.)

127) 박성준·김은우·김세원, 전게서, 2016. 6.

판매하는 업체로 ‘동남아시아의 아마존’으로 불린다¹²⁸⁾. 알리바바는 ‘일대일로’와 연계하여 해외 M&A뿐만 아니라 중국 국내 거점을 확보하기 위해 적극적인 투자를 하고 있다. 2017년 알리바바는 중국의 ‘일대일로’ 건설과 서부대개발에 기여하기 위해 산시성(陕西省) 시안(西安)에 서북 지역 본부를 만들 것이라 밝혔다¹²⁹⁾.

‘일대일로’상의 서북지역의 전략 중심지인 시안은 중국에서 중앙 아시아, 유럽으로 연결되는 통로 역할을 하는 거점도시이다. 이러한 거점도시인 시안에서 서북지역 본부의 구축과 아울러 자체 강점을 보유한 물류사업과 전자상거래 확대뿐만 아니라 핀테크 등의 사업에 더 역점을 기울일 것으로 전망된다. 알리바바의 출발이자 제1의 거점도시인 항저우(杭州)인 것은 널리 알려져 있는 사실이며, 이어 제2, 제3의 거점도시인 각각 베이징과 시안이 될 공산이 크다고 보고 있다.

2) 컨소시엄을 통한 물류 부동산 투자

전자상거래의 급성장으로 물류시설의 수요가 급증하고 있는 가운데, ‘다수의 자금을 모아’ 부동산에 투자하는 ‘리츠(부동산투자회사, REITs)’의 장점을 활용하여 연기금 등 기관투자자와 일반투자자의 물류부동산에 대한 투자가 늘어나고 있는 추세이다. 리츠를 활용하여 물류센터를 직접 이용할 물류기업들이 물류센터를 개발하는 투자자로서 참여 가능해지며, 매각 후 재임차(Sale & Lease back) 방식¹³⁰⁾ 등을 통해 물류부동산의 유동화시킬 수 있는 것이다¹³¹⁾.

128) 雨果网, <http://www.cifnews.com/article/24597>, 「Lazada要成为下一个‘阿里巴巴’称霸东南亚!但是还得小心亚马逊 雨果网」(검색일: 2018. 10. 22.)

129) 浙江在线, http://fin.zjol.com.cn/201708/t20170820_4833955.shtml, 「助力‘一带一路’ 阿里宣布在西安建西北总部 浙江新闻」(검색일: 2018. 10. 22.)

130) 기업의 자금조달 등을 위하여 물류센터를 펀드 등에 매각 후 다시 그 물류센터를 임차하여 그대로 사용하는 방식

이러한 트렌드에 맞춰, 중국 기업들도 발 빠르게 대응하고 있다. 2017년 사모펀드인 힐하우스 캐피탈과 중국의 부동산 개발업체인 완커(万科, Vanke) 등 중국기업이 주도하는 컨소시엄이 글로벌 물류부동산 기업 중 하나인 싱가포르의 GLP(Global Logistic Properties)를 인수하였다. GLP는 미국의 아마존, DHL 등 글로벌 기업을 고객사로 보유한 물류부동산 기업이며, 미국의 18개 주요 도시와 중국, 일본, 브라질 등 주요 시장에 구축한 물류 자산(Logistics Assets)이 410억 달러에 달하는 기업이다¹³²⁾.

또한 2017년 중국 국부펀드인 중국투자공사(China Investment Corporation)가 블랙스톤으로부터 유럽 창고업체인 로지코(Logicor)를 122억 5천만 유로에 인수하였다. 이 인수는 유럽의 부동산 거래로는 두 번째로 큰 규모이며 중국의 해외 인수 규모로는 역대 네 번째로 큰 규모이다. CIC가 인수한 로지코는 전 세계 17개국에 물류 네트워크를 가지고 있는 업체이며, 전자상거래의 증가로 주목받는 상업부동산 업체 중 하나이다¹³³⁾.

최근 중국 당국은 자본 유출을 우려해 해외 부동산과 기업에 대한 무분별한 투자를 규제하기 시작하였으나, 중국 국부펀드는 이에 전혀 영향을 받지 않고 있다. 로지코를 인수한 중국 국부펀드인 CIC는 이러한 자본통제 조치에도 활발한 투자를 진행 중에 있다. 이는 ‘일대일로’를 통해 유럽과 아프리카 전역을 잇는 인프라망을 구축하는 중국의 정치적 판단이 개입된 것으로 보이며, 해외 물류기업 인수를 통한 중국 물류기업의 해외진출 활성화와 해외 거점 마련의 전략으로 판단된다.

131) 국토교통부 보도자료, 「리츠-물류분야 업무협약 체결, 리츠 다각화 발판 마련」, 2015. 8. 27.

132) 亿欧, <https://www.iyiou.com/p/58117/>, 「‘一带一路’国外案例研究：普洛斯的中国‘战役’」(검색일 : 2018. 10. 22.)

133) 凤凰财经, http://finance.ifeng.com/a/20170530/15419239_0.shtml6, 「欧洲最大房地产交易或将诞生：中投牵头收购Logicor」(검색일 : 2018. 10. 22.)

3) 중국 항만 운영사의 투자 및 운영의 확대

중국의 해상 실크로드는 중국의 연안도시에서 출발해 남중국해-인도양-동아프리카-지중해 및 홍해를 거쳐 유럽으로 이어지는 긴 해상 수송로의 형식으로 건설되고 있으며, 이 과정에서 중국은 해외 항만의 개발과 투자에 많은 노력을 기울이고 있다. 중국의 대외 무역이 지속적으로 증가함에 따라 해상 운송에 대한 의존도가 높아진 중국은 국가 차원의 저우추취(走出去)와 '일대일로' 추진 등의 배경 하에 해외 항만 투자를 더욱 확대하고 있다¹³⁴⁾.

중국은 이러한 배경을 바탕으로 21세기 해상 실크로드 전략을 추진하고 있으며, 해외 항만의 개발과 투자를 핵심으로 해상 실크로드 상에 위치한 국가들과의 협력을 강화하고 있다. '일대일로'와 관련하여 21세기 해상 실크로드를 위한 항만 개발 프로젝트는 다음 <그림 4-11>과 같다¹³⁵⁾.

〈그림 4-9〉 중국이 투자 개발 중인 해상 실크로드 거점 항만



자료 : 문화일보, <http://www.munhwa.com/news/view.html?no=2015022701033330126001>, 「중의 '해양굴기'... 전세계 거점항 거액 투자」(검색일 : 2018. 10. 22.)

134) 이주호 외, 『중국 일대일로 전략과 활용방안 -항만분야를 중심으로』, 대외경제정책연구원, 2015.12., p.83.

135) 상계서, p. 84.

이러한 해외 항만개발 프로젝트들은 중장기적으로 중국 항만 운영 사에게 투자의 기회를 제공하고 운영의 범위를 전 세계로 넓힐 기회를 제공하고 있다. 중국 국영기업 중의 하나인 초상국그룹(CMHI, China Merchants Holdings International)이 가장 공격적인 투자를 진행 중에 있다. CMHI는 2010년 이후 스리랑카 콜롬보, 대만 카오슝, 나이지리아 라고스, 지부티, 토고 등 다양한 지역에 투자하였고, CMHI의 처리 물동량 중 20%가 넘는 부분이 해외 항만에서 처리되었다. 또한 프랑스의 글로벌 선사 CMA-CGM 소속의 글로벌 터미널운영사(GTO, Global Terminal Operator)인 Terminal Link의 지분 49%를 이미 확보하고 있으며, CMA-CGM과도 ‘일대일로’ 전략의 일환으로 추가적인 투자확대를 위한 파트너십을 체결했다¹³⁶⁾.

상하이 항무그룹(SIPG)도 ‘일대일로’와 연관된 해외 항만 투자를 점진적으로 확대하고 있다. SIPG는 2010년 벨기에 지브리게항의 지분 25%를 확보했으며, 2015년 이스라엘 하이파항의 25년 운영권을 확보하고 2021년부터 운영을 시작할 예정이다¹³⁷⁾.

그러나 최근 들어 ‘일대일로’와 연계된 항만 개발 프로젝트에 여러 잡음들이 들려오고 있다. 해외 항만개발 프로젝트는 중국 정부가 주도하는 사업이기에 중국의 패권 장악 수단이라는 시각이 강하게 제기되고 있다. 실제로 스리랑카 정부는 중국이 주도하는 함반토다 항만개발 사업을 중단하였으며, 태국 정부도 중국 경제에 종속되는 것을 우려해 철도건설 계약을 취소하였다.

또한 말레이시아 마하티르 총리는 ‘일대일로’ 사업 관련하여 말레이시아 동해안 철도(ECRL) 사업, 송유관 사업들 ‘일대일로’ 관련 프

136) 김근섭, 「중국 일대일로, 중국 항만운영사의 투자기회를 확대」, 『KMI, 국제물류위클리』 제369호, 2016. 8. 10., p.2.

137) 김근섭, 전계서, p.2.

로젝트 3건을 취소하겠다고 밝혔다. 그는 중국의 ‘일대일로’ 사업이 가난한 개도국을 빗의 함정에 빠뜨리는 ‘신 식민주의’라고 공격하였다.¹³⁸⁾ 참여국의 자원 부족과 개발 이익의 대부분이 중국으로 귀속되는 점들이 현재 ‘일대일로’ 추진의 큰 걸림돌이 되고 있는 상황이다. ‘일대일로’와 연계된 해외 항만 개발투자에 나선 항만 운영 기업들은 참여 당사국의 현지화 전략을 통한 우호적 이미지를 제고하고, 장기적인 안목에서 지속적인 투자를 실행해야 해외항만 개발 투자에 성공할 것으로 판단된다.

제4절 ‘광둥-홍콩-마카오 물류허브’의 활용

1. 활용 방안

중국 광둥성(广东省)은 ‘일대일로’가 시작된 이후 ‘21세기 해상 실크로드’ 전략과 연계하여 광둥성과 홍콩 마카오를 잇는 ‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’ 구축 전략을 수립하여 실행 중에 있다. 광둥성과 홍콩 그리고 마카오는 중국 남부지역의 육상, 해상, 항공 물류의 핵심 지역이며, ‘일대일로’ 전략에서 유라시아 대륙을 육상 운송으로 연결하는 ‘실크로드 경제 벨트’와 해상으로 유럽까지 연결하는 ‘21세기 해상 실크로드’ 전략을 모두 구현할 수 있는 핵심 지역이다. 광둥성 지방 정부는 ‘광둥(广东)-홍콩-마카오 물류 허브’ 구축을 통해 Sea& Air, Sea&Rail, Sea&Road 등 모든 복합운송이 가능한 중국의 유일한 물류 허브이자 유라시아로 연결되는 세계에서 가장 큰 물류 게이트로 성장시키는 것을 목표로 삼고 있다.

138) 조선일보 경제포커스, http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2018/09/05/2018090503969.html, 「중국만 배불리는 ‘일대일로의 민낯」(검색일 : 2018. 10. 25.)

〈그림 4-10〉 ‘일대일로’와 ‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’ 연계 노선



자료 : 광둥성 교통 운수청 홈페이지, <http://www.gdcd.gov.cn/>(검색일 : 2018. 10. 25.)

‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’는 5개의 핵심 센터 구축을 발전의 목표로 정하고 추진하고 있다. 5개 핵심 센터는 항만, 공항, 철도, 물류, 무역 및 금융센터이며 세부적인 추진 내용은 〈표 4-5〉와 같다.

〈표 4-5〉 ‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’의 5대 핵심 목표

핵심 센터	내용
항만 : 항운 센터	- ‘일대일로’의 ‘일대’와 ‘일로’를 모두 반영, 국제 규모의 항만과 항운 허브 구축 - 전 세계에서 물동량이 가장 많고, 효율성이 가장 높은 항만 클러스터 및 항운 센터로 발전
공항 : 항공 센터	- ‘일대일로’(‘실크로드 경제벨트’+‘21세기 해상 실크로드’)를 잇는 공중 채널 구축 및 글로벌 종합 항공 허브를 구축 - 전 세계에서 가장 큰 항공 화물 및 여객 허브 및 환적 센터 구축
철도 : 복합운송 센터	- 광둥지역과 유럽을 연결하는 육상철도채널 구축으로 ‘일대일로’의 상호 연결과 광둥-홍콩-마카오 지역 해상 운송과의 연결 허브 센터 구축
물류 : SCM 센터	- 글로벌 물류와 SCM관리 센터 구축
무역 및 금융혁신 센터	- 물류허브에 근거하여 국제적으로 영향력 있는 교역 및 SCM 금융 센터 구축

자료 : 광둥성 교통 운수청 홈페이지, <http://www.gdcd.gov.cn/>(검색일 : 2018. 10. 25.)

광둥성과 홍콩, 마카오를 하나의 벨트로 묶어 각기 다른 체제로 운영되던 물류 인프라를 하나로 통합하여 중국 남부의 글로벌 물류 허브로 성장시키는 것이 목표이다. 또한 ‘일대일로’와 연계하여 교통·물류 인프라 연결 및 건설 참여, 혁신과 조화를 통한 지역 통합 경제 벨트 건설, 인터넷과 IT 기술을 활용한 저탄소·친환경 물류 허브 구축, 글로벌 무역·금융 허브 건설이 주된 목표이다.

광둥-홍콩-마카오는 지리적·경제적 특성상 물류의 장점을 많이 지니고 있는 지역이다. 해상 물류 측면에서는 광저우(广州)항, 선전(深圳)항, 홍콩항 등 화물 물동량 기준 세계 5위권의 초대형 항만이 위치해 있고, 이 지역 대부분의 항만이 심수항의 자연 조건을 갖추고 있어 대형 선박의 진출입이 용이하다. 육상 물류 측면에서는 다른 지역보다 높은 고속도로 밀도를 보이고 있으며, 이 지역에서 다른 지역으로 연결되는 17개의 고속도로 노선을 보유하고 있다.

또한 철도의 경우 8종 8형 철도 계획 등 국가 철도 계획에 따라 이미 리잔(黎湛), 징광(京广), 징지우(京九), 샤선(厦深), 난광(南广), 광마오(广茂) 등의 동서, 남북으로 연결되는 철도의 대통도가 구축되어 있으며, 선전항과 광저우항은 철도 인입선이 완성되어 Sea&Rail의 근간이 구축되어 있다고 할 수 있다. 이 지역의 항공 물류 여건 역시 다른 지역보다 우위에 있다.

이 지역은 중국의 3대 항공 물류의 허브이자 남부지역 항공 물류의 허브인 광저우 바이윈(白云) 공항을 중심으로 대형 공항인 선전(深圳), 홍콩, 마카오 공항을 보유하고 있어 여객 및 화물 처리량이 세계적으로 상위에 이르는 지역이다.

‘광둥-홍콩-마카오 물류 허브’는 광둥성의 주강삼각주 지역을 기반으로 하며, ‘21세기 해상 실크로드’ 계획의 연선국가 및 도시들과 초기의

교통·물류 서비스 네트워크가 구축되어 있다.

광저우, 선전, 주하이 등 광둥성의 주요 항만은 이미 약 270여 개의 국제 항로를 구축하고 있으며, 전 세계 주요 국가의 항만과 네트워크가 형성되어 있다. 이 중 ‘일대일로’의 ‘21세기 해상 실크로드 계획’의 연선국가와는 이미 150개 이상의 항로가 구축되어 있다. 육로를 이용한 트럭 운송은 ‘일대일로’ 계획이 시작된 이후 선전과 베트남 하노이의 국제 육로 트럭 운송 노선이 완성되어 운영 중에 있으며, 광둥-홍콩-마카오 지역을 기점으로 하여 광시를 지나 아시안 국가로 연결되는 육로운송 역시 개통되어 운영 중에 있다.

광둥-홍콩-마카오 지역을 기점으로 하는 철도 운송은 광둥 남부 지역과 궤이광(贵广), 상궤이(湘桂), 쿤허(昆河)철도가 개통되어 운영 중에 있으며, ‘일대일로’ 계획 이후 주강 삼각주의 핵심 지역 중 하나인 난닝(南宁)과 쿤밍(昆明)-동아시아 국가를 잇는 국제 화물 철도의 운송 능력이 크게 제고되어 향후 활발한 운영을 기대할 수 있다.

중국 남부의 최대 경제 발전 지역인 주강 삼각주는 광둥성이 지역의 경제 배후 지역이었으나, 주강 삼각주의 교통·물류 네트워크가 완전한 형태를 갖추어감에 따라 그 경제 배후 지역이 인접 내륙 지역으로 확대되고 있다. 광둥-홍콩-마카오를 포함한 이 지역의 배후 지역은 윈난(云南), 궤이저우(贵州), 쓰촨(四川), 후난(湖南), 광시(广西), 장시(江西)성 등 내륙지역으로 확대 되었다. 또한 서북 지역과는 철도와 도로 네트워크가 연결되어 ‘일대일로’ 상의 ‘실크로드 경제벨트’와의 연결도 완료되어 ‘일대일로’를 완전히 연결하는 물류 허브로서의 위치를 다지게 되었다.

주강 삼각주의 배후 지역 확장을 위해 이 지역의 핵심 항만인 광저우항과 선전항은 적극적으로 내륙의 내륙항(Dry port) 사업에 참여하고

있다. 광저우항과 선전항은 후난, 광시, 윈난 등 내륙 지역의 6개 내륙항 개발 사업에 참여 중이다. 이러한 내륙항 개발 사업의 참여는 ‘일대일로’가 시작된 이후 주강 삼각주 지역과 내륙 지역 간 고속도로와 철도 네트워크의 연결이 원활히 이루어짐에 따라 그 속도가 빨라지고 있으며, 내륙항 개발이 완료되면 연해항만과 내륙항이 네트워크로 묶여 무역 및 물류 효율성이 높아질 것으로 전망하고 있다.

2. 주요 사례

1) 홍콩을 통한 중국 택배기업들의 해외진출

‘일대일로’ 전략과 연계하여 중국의 물류기업들 특히 특송 및 택배 업체들의 ‘저우추취(走出去)’이 활발하게 이루어지고 있다. 주목해야 할 점은 대부분의 택배 및 특송기업들이 해외진출의 거점으로 택한 지역이 ‘홍콩’이란 것이다.

홍콩은 아시아 해상 물류 특히 환적화물의 허브 역할을 담당하던 홍콩항만과 전 세계에서 화물 물동량과 여객의 이동이 가장 빈번한 첵랍콕 공항이 있어 아시아 지역 물류 허브의 역할을 해오던 지역이다. 또한 전 세계의 상품이 중국으로 진입하는 관문으로서의 역할을 수행하는 것과 중국에서 제조한 제품들의 수출 통로로서 핵심적인 허브 역할을 하는 지역이 홍콩이다. ‘일대일로’ 이후 중국의 택배 및 특송 업체들이 어떠한 방식을 통해 해외진출을 추진하는지 알아보도록 한다.

알리바바그룹의 물류 자회사인 차이나오(菜鸟) 네트워크는 2018년 6월 홍콩 국제공항에 새로운 물류센터 합작회사를 설립해 물류 서비스 역량 강화 계획을 발표하였다. 차이나오는 중국항공공사와 원통(圓通)택배와 공동으로 물류센터 건설에 15억 3,000만 달러를 투자

할 계획이다. 38만 평방미터로 건설될 국제물류센터는 2023년 정식 운영을 목표로 추진 중이며 수천만 건의 화물을 처리할 수 있는 능력을 보유하게 될 것이다. 이를 통해 차이나오 네트워크는 홍콩 물류 허브가 자사의 물류 운영 목표인 '72시간 글로벌 배송'을 완성하는데 도움이 될 것이라 발표하였다¹³⁹⁾.

차이나오와 합작한 중국의 4대 택배 기업인 원통(圓通)택배는 2017년 5월 선다(先達) 국제물류 홀딩스의 지분 61% 가량을 매수하여 국제물류 사업에 대한 강한 의욕을 드러냈다. 원통택배는 '글로벌 택배연맹(Global Parcel Alliance)' 출범을 주도한 기업으로 이 연맹의 창립회원은 50개 업체이다. 원통택배는 홍콩 선다(先達) 국제물류 홀딩스의 지분 인수를 통해 글로벌 네트워크와 글로벌 주요 노선의 운송 능력, 통관 능력을 갖추게 되었고 현지화 관리와 효율적 운영조직의 노하우를 획득하여 빠른 시간 내에 글로벌 발전의 기초를 다지게 되었다. 차이나오는 또한 전 세계 주요 거점에 글로벌 스마트 물류허브를 구축하고 국제 배송 시간을 크게 줄일 것이라고 밝혔다.

상장과 동시에 선전(深圳) 거래소 시가총액 1위에 올라섰던 중국의 거대 기업 순펑택배(SF Express)는 미국의 대표 물류업체인 UPS와 함께 글로벌 물류서비스·무역을 담당하는 합작회사인 환치우속운(环球速运控股有限公司)을 홍콩에 설립하였다. 이 기업은 'SF-UPS직운(直运)+'라는 경제형 국제 특송 상품을 개발 출시하였다. 2017년 9월 중국-미국 간 'SF-UPS직운+'를 통한 물류서비스가 시작되었고 향후 서비스 지역을 넓혀갈 계획이다¹⁴⁰⁾.

139) 김병주, 「알리바바, 홍콩국제공항에 물류센터 설립」, 『KMI 국제물류위클리』 제455호, 2018. 6. 13., p.5.

140) 亿欧, <https://www.iyiou.com/p/74494>, 「快递企业借力香港“走出去”, 离全球72小时达的理想又近了」, (검색일 : 2018. 10. 25.)

이러한 중국 택배 및 특송 기업들은 홍콩을 해외진출을 위한 도약대로 삼고 있다. 홍콩은 지리적 여건과 물류인프라가 잘 갖춰져 있을 뿐 아니라, ‘일대일로’ 시작 이후 계획된 ‘아오강오대만구(粵港澳大湾区: 광둥-홍콩-마카오 통합지역)’의 핵심 지역이다. 이 지역은 지역 통합 발전의 프론티어 역할을 하게 되며, 중국의 향후 성장 거점으로 그 중요성이 매우 높다. 또한 ‘일대일로’상의 ‘실크로드 경제벨트’와 ‘21세기 해상 실크로드’의 접점으로 두 계획을 아우르는 전략적 지역으로의 가치가 높다. 이 지역 총인구는 7,000만 명이 넘으며, 평균 GDP는 약 2만 달러에 이르고 있어 중국의 벤처기업들과 대기업들이 모여들고 있다. 또한 글로벌 시장을 리드하는 소프트웨어 자원과 글로벌 금융자원이 모여들고 있어 향후 발전 가능성이 매우 높은 지역이다. 중국 택배 및 특송 기업들이 거점 지역으로 선택한 홍콩은 ‘일대일로’의 핵심 지역과 연선국가들과의 연계 그리고 해외진출이라는 핵심 목표를 실현하기에 가장 적합한 지역이며, 기존의 인프라 활용과 신규 인프라 건설 등을 통해 아시아 태평양 지역의 물류허브에서 글로벌 물류허브로 한 단계 더 성장할 가능성이 크다.

2) 선전의 무역 편리화 조치를 통한 ‘Multi-Country Consolidation’ 모델¹⁴¹⁾

2018년 선전세관은 광둥성-홍콩-마카오 물류허브를 새로운 물류 모델이라고 평가하는 다국가 화물 콘솔리데이션(MCC, Multi-Country Consolidation) 모델을 발표했다. 이는 국제 수출입 무역에서 각기 다른 회사가 각기 다른 도매상품을 동일한 목적지를 기준으로 하여,

141) 大公网, <http://www.takungpao.com/news/232109/2018/1018/191263.html>, 「深圳推粤港澳大湾区物流新模式 香港部分业务转移前海」(검색일 : 2018. 10. 25.)

동일한 컨테이너에 혼재하여(Consolidation), 통일적으로 수출입 통관을 한다는 방식이다.

선전 세관은 기업들의 물류 원가를 절감하고 통과효율을 제고하기 위해 ‘웨강아오(粵港澳, 광둥-홍콩-마카오)’ 대만구의 물류자원을 통합하고, ‘해운 국제 환적분배집하 센터’, ‘원거리 항공서비스 센터’, ‘보세+지역 소비’를 새로운 물류 개혁 모델로 내세우고 있으며, 이러한 조치들을 통해 선전 이러한 조치는 선전 첸하이(前海)보세항구를 국제화물집산지로 구축한다는 목표이다.

선전 첸하이보세항구 내에 위치한 메이방물류(美邦物流)의 수출화물들은 선박 스페이스 예약 및 패키징과 같은 기타 작업을 끝내고, 곧바로 홍콩 공항까지 운송된다. 기존에는 이러한 업무가 홍콩, 싱가포르 등 소위 개방도가 높은 지역에만 가능했다. 이 새로운 서비스 조치는 선전 세관이 추진하고 있는 ‘원거리 항공서비스 센터’이다. 기업은 첸하이에서 글로벌 화물들을 환적, 분배, 수출입 콘솔리데이션 업무를 원스톱으로 진행할 수 있게 되었다.

한편으로 기업들은 서부항만의 매주 160항차 해운 컨테이너 항로에 활용하여 세계 각지 수입, 환적 화물을 첸하이 보세항구에 집결시킨 후, 보세항구 내에서 화물의 다음 목적지 및 비즈니스에 따라 분배 및 다시 혼재하여, 기업들의 글로벌 시장 개척 및 상품 배송에 편의를 더했다.

그 밖에도 산업단지에 도착하여 수출 대기하는 국내 화물도 국제 환적 화물과 함께 컨테이너 혼재가 가능하게 되었다. 이는 첸하이를 중심으로는 ‘글로벌 판매-첸하이 집산-공항 직배송’ 수출입 무역 생태계 환경을 조성해 주고, ‘항공화물 공항직통’을 실현시킨다.

선전세관은 첸하이 보세항구의 통관 편리화 정책을 종합적으로 운영하면서 버터 첸하이에서는 항공화물의 집하, 분배, 패키징, 운송 등 서비스 기능을 실현하게 되었으며, 홍콩, 선전 및 광저우의 3개 공항을 연결할 수 있게 되었다. 이러한 모델은 선전세관이 '선전의 육해공의 전면적인 업그레이드'를 실현한 것이며, 첸하이만이 홍콩, 광저우, 선전의 대형 공항의 6개 채널의 화물 유통을 커버한다. 대만구 국제 항공운송자원의 상호보완, 상호연계, 상호소통을 촉진시켜, 웨강아오대만구 공항의 클러스터 효과를 이끈다.

첸하이 화물운송 광저우, 선전, 홍콩 공항 직통이 가능하게 됨에 따라, 물류원가 역시 절감되었다. 홍콩 FS International(香港龙腾集运有限公司)은 매년 싱가포르에서 컨테이너 환적 및 콘솔리테이션을 진행 중이며, 약 70%에 가까운 물류흐름이 '중화권' 내에 있다. 첸하이의 새로운 모델은 국제 환적 컨테이너가 싱가포르 등 지역에서 첸하이로 옮겨오게 했으며, 선전항의 물동량 증가에도 기여하고 있다. 서부 항만구역 컨테이너 물동량 구조를 더욱 개선시켰으며, 분배, 집하, 혼재를 통해 기업들의 해운 환적 및 수출 물류 원가를 절감시켰다.

홍콩의 포워딩기업인 Expeditors 역시 동 모델에 대해 호평을 하고 있다. 동 모델은 창고, 화물 스페이스 예약, 패키징을 모두 자유무역 구역 안으로 옮겨 원가를 절약하고, 발전공간을 제고했고 이는 수출 기업들의 경쟁력을 제고했다. 동사는 이러한 모델을 통해 약 30%의 물류원가를 절감할 수 있었다고 토로했다.

이 모델이 대만구 항공화물 일체화 서비스 플랫폼을 구축하고, 홍콩의 수출 화물들의 효율 제고 및 원가 절감을 실현했을 뿐만 아니라, 선전과 홍콩 두 지역 공항의 항로, 운송력 자원, 기업 수출물류에게 더욱 많은 선택권과 다원화를 주었다. 초상국보세물류유한공사(招商保

稅物流有限公司)의 전망에 따르면, 2020년 첸하이만 보세항구의 환적 콘솔리메이션 물동량은 컨테이너 기준 10,000~15,000TEU에 달할 것으로 보인다. 이러한 기회를 틈타, 물류기업과 화주들은 매년 약 4,000만 달러의 운송원가를 절감할 수 있을 것으로 예상된다.

3) 한·중 FTA 혜택을 활용한 홍콩 경유 화물¹⁴²⁾

한·중 FTA 발효와 함께 중국에서 생산되어 홍콩을 경유하여 한국으로 수입되는 제품이 한·중 FTA의 혜택을 받기 위해서는 ‘직접운송원칙’에 따라 홍콩에서 별도의 추가 가공이 이루어지지 않았음을 증명하는 ‘비가공증명서(Non-manipulation Certificate)’를 홍콩세관으로부터 발급받아 우리나라 세관에 제출해야 했다¹⁴³⁾. 하지만 2017년 4월, 대한민국 관세청은 한·중 FTA의 활용을 확대하기 위해 홍콩세관과의 협의를 통해 ‘비가공증명서’에 대한 기준을 대폭 완화시켰다.

이에 따라 중국에서 생산되어 컨테이너에 적재되지 않은 화물이 홍콩에서 컨테이너 및 항공기에 적입되더라도 지정된 터미널에서 7일 이내 환적될 경우에는 상품 품명, 수량 및 중량의 변동이 없을 시 ‘비가공증명서’ 제출이 면제되었다. 또한 이미 컨테이너에 적입된 화물이 홍콩에서 보관되는 기간이 7일을 초과되더라도 컨테이너 번호와 Seal 번호의 변동이 없을 경우에도 ‘비가공증명서’ 제출이 면제되게 되었다. 이전에는 이러한 대상 기업들은 화물이 홍콩 도착 하루 전까지 홍콩세관에 ‘비가공증명서’를 신청해야 했고, 이를 위해 화물

142) 한국무역협회·산업통상자원부, 「홍콩 경유 화물, 한중 FTA 활용길 쉬워진다」, 『함께하는 FTA』 60호, 2017. 5., p.8.

143) 비가공증명서는 물품이 제3국을 경유하는 동안 하역, 재선적 등 협정에서 허용하는 단순한 공정 외의 공정을 거치지 않았음을 제3국에 있는 세관에서 확인해주는 증명서임.

명세서 등 7개 종류의 서류를 준비해야 했지만, 이러한 과정이 생략됨에 따라 비용 및 시간이 크게 절감되게 되었으며 중국에서 생산되어 우리나라로 수출되는 화물의 홍콩 활용도가 더욱 제고될 것으로 기대된다.

제 5 장

결론

제1절 ‘일대일로’ 전략 활용방안 및 한·중 협력방안

1. ‘일대일로’ 전략 활용방안

1) ‘일대일로’의 해외 산업거점을 활용한 우리나라 기업의 해외진출 모색

‘일대일로’ 전략에서 가장 주목해야할 사업 중에 하나가 해외 자유 무역시험구 혹은 경제협력구 건설 부분이다. 중국은 ‘시설연통’을 통해 중국을 중심으로 다양한 국제인프라를 건설하는 한편 중국의 ‘무역창통’을 실현하기 위해 국제인프라와 직접 통할 수 있는 거점지역에 중국과 현지 국가 간의 자유무역구 혹은 경제협력구를 직접 건설하여 ‘일대일로’ 전략에 힘을 실어주고 있다.

중국 중앙정부 혹은 지방정부가 자유무역구나 경제협력구와 같은 협력 플랫폼을 제도적으로 지원하면서 ‘일대일로’ 네트워크의 물동량과 물류 회전속도를 더 많고 빠르게 촉진하는 역할을 담당하고 있다.

〈그림 5-1〉 중국의 해외 경제협력구 및 자유무역구 분포도



주 : 홍색(중국 상무부 심사 통과 협력구), 녹색(일대일로 중점 협력구), 남색(외자협력구), 보라색(건설 중인 협력구).

자료 : 중국 경외 경제무역합작구 홈페이지(中国境外劲爆合作区), <http://www.cocz.org>(검색일 : 2018. 10.15.)

일대일로 참여도 기준항목 중에 ‘정책환경’ 분야에서 해외 자유무역구 설립 분야가 중요한 평가사례로 부상하는 것도 이런 ‘일대일로’의 추세와 무관하지 않다.

우리나라 기업, 특히 물류기업의 입장에서 이러한 ‘일대일로’ 연선국가에 설립되는 해외산업 거점들에 진출하는 것 역시 하나의 투자 사업으로 발전될 수 있다. 세계시장 진출 및 네트워크 확장은 중국뿐만 아니라, 이미 국내 물류시장이 포화에 달한 우리나라 기업들의 과제이기도 하다. 세계에서 중국 물류기업은 경쟁 상대가 될 수 있지만, 또한 협력 파트너가 될 수 있다. 특히 신뢰 관계가 전제가 된다면, ‘일대일로’ 전략과 함께 제3세계에 진출 계획인 중국 물류기업과 합자 등의 방식으로 ‘일대일로’ 연선국가 해외 산업단지에 공동 진출한다면, 양국 화물유치를 통해 현지에서의 ‘바게닝 파워’ 강화에도 도움이 될 수 있을 것이다¹⁴⁴⁾.

144) 김세원·김형근, 「2017년 중국의 물류산업 회고와 2018년 전망」, 『KMI 중국리포트』 제18-5호, 2018. 3., p.10.

2) 중·유럽 화물열차 등을 활용한 새로운 물류채널 개척

‘일대일로’상에서 가장 중점적인 사업은 중국-중앙아시아-유럽의 육상 교통·물류 활성화라 할 수 있다. 이 사업은 크게 인프라 투자와 운영의 두 부문으로 나뉘며, 중국의 기업뿐 아니라 주변 국가들과 지속적으로 협력 및 MOU를 체결하고 있어 사업 참여의 기회가 있다고 예상된다. 특히 최근 중국과 동남아시아 간의 무역이 증가하는 추세로, 베트남-중국 철도 운송이 중국-유럽 철도운송의 형태로 국제 철도가 운영되기 시작하였다.

중국 인건비의 상승과 생산 요소 가격의 상승 그리고 정치적 제약 요소 등으로 한국의 공장들이 동남아시아로 이전하는 사례가 늘고 있다. 특히 베트남에서 한국의 기업들이 비교적 활발하게 운영되고 있어 중국과 유럽으로 화물 운송 수요가 증가하고 있다. 원활한 동남아시아-중국-유럽 철도 운송을 위해 동남아 현지에 화물 확보를 위한 물류센터를 확보하고 블록트레인 운영주체로 참여할 필요성이 있다.

또한 기존의 중국횡단철도(TCR)를 활용한 중앙아시아와 유럽까지 철도운송 활성화를 위해 중국은 내륙의 여러 도시를 유럽 무역의 육상창구 도시로 지정하고, 블록 트레인 운영 활성화를 위해 보조금 지급과 참여 기업에 다양한 혜택을 부여하는 등 매우 적극적인 자세를 보이고 있다. 실제로 청두·충칭에 중국-유럽 간 블록트레인 운영의 우선적 지위를 부여하고 정저우, 우한, 선양 등 도시를 유럽 무역의 새로운 육로 창구로 지정하였다. 이렇게 육로 창구로 지정된 지역은 철도 관련 인프라 및 서비스의 개선이 기대됨에 따라 기업들과 무역 및 물류분야의 협력 또는 진출 방안이 모색되어야 한다.

특히 최근 들어 한반도의 화해분위기로 인해 한반도 종단철도(KTR)가 다시 논의되고 있다. 향후 우리나라는 포스트(Post) 통일시대에 대비

하여 해운뿐만 아니라 동북아시아의 대륙연결 철도망인 중국횡단철도(TCR), 시베리아횡단철도(TSR), 몽골횡단철도(TMGR), 만주횡단철도(TMR) 등의 철도노선에 연계할 수 있는 방안을 조기에 확보하는 것이 무엇보다 필요하다.

3) 중국의 내륙항 및 물류단지 적극적인 활용

‘일대일로’에서 육상 실크로드 경제벨트를 실현하기 위한 핵심 사업 중 하나는 내륙항의 건설이다. 중국 중·서부 내륙과 동북지역은 중국 내에서도 경제적으로 낙후된 지역일 뿐 아니라 이 지역과 국경을 맞대고 있는 서남, 동남 및 중앙아시아 지역 국가들의 인프라 역시 후진성을 보이고 있다. 따라서 이들 지역과의 연계를 위해서는 우선적으로 철도, 도로, 항만, 물류센터와 같은 물류 인프라의 설치가 중요하다.¹⁴⁵⁾ 연해항만에서 원거리에 위치한 서부 및 동북 지역에서는 내륙항을 통한 원활한 수출입은 이들 중국내 지역의 경제발전에 큰 역할을 할 뿐 아니라 주변국과의 교류 활성화에도 중요한 역할을 한다. ‘일대일로’와 연계하여 내륙항의 활성화 및 추가적인 건설에 계획되고 있고 이와 연계된 교통 및 물류네트워크의 구축이 확대될 전망이다. 내륙항의 추가적인 건설과 활성화가 이루어지면 현재 내륙항이 위치한 지역은 향후 지역 거점 내의 성장축 역할을 할 뿐 아니라 물류가 특화된 지역으로 성장할 가능성이 매우 높다.

내륙항의 경우 연해항만과 밀접한 관계를 통해 상호 윈-윈 작용을 할 수 있기 때문에 한국의 대표적인 항만인 부산항, 광양항 그리고 인천항 등은 중국 내륙항 개발과 활용에 적극적으로 참여하여 물동량 유치를 위한 중국과의 협력을 강화할 필요가 있다. ‘일대일로’와

145) 유염봉, 『중국 ‘일대일로’ 경로상의 내륙항 유형화 비교 연구』, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2018., p.11.

연계된 내륙항의 발전 추세를 고려할 때 한국의 물류업체 및 항만 당국은 적극적이고 공격적인 투자와 참여가 필요할 것으로 보인다.

4) 남·북·중·몽·러 다자 간 협력 체제 구축을 통한 국제물류 협력모델의 발굴

중국의 ‘일대일로’ 전략의 국내외 지역적 범위는 제2장에서 살펴본 바와 같이 68개 연선국가로 나타나 있고, 여기에는 한국과 몽골 및 러시아도 포함되어 있다. 중국은 중·러 관계를 더욱 강화시키기 위해 북극해 참여와 야말프로젝트 등의 사업에 직접 투자를 추진하고 있다. 또한 6개의 국제경제회랑 중에서 신유라시아 대륙교회랑과 중·몽·러 경제회랑을 추진하면서 중국과 한국, 북한, 몽골 및 러시아까지 그 연계성을 확대하려 하고 있다.

최근 한국은 북한과의 관계 개선으로 인해 중국의 ‘일대일로’ 전략에 따라 활용되고 있는 물류모델을 활용할 수 있는 여건과 기회가 확대되고 있고 더욱 탄력을 받고 있는 상황이다. 더구나 북한의 협조로 국제철도협력기구(OSJD)에도 가입되면서 중국의 ‘일대일로’ 전략에 대한 참여 가능성도 더욱 높아졌다고 할 수 있다. 앞으로 동북아 질서의 미래는 한국과 북한, 중국, 몽골 및 러시아의 다자 간 협력에 의해 많은 영향을 받게 될 것이다.

따라서 중국의 ‘일대일로’ 전략에 따라 추진되는 국제경제회랑과 한국의 신북방정책에 따라 추진되는 러시아 극동지역의 항만·물류에 대한 투자 및 TSR를 통한 국제물류 루트의 확보 등 상호 연계가 가능한 사업들을 면밀히 검토하여 국제경쟁력을 제고할 수 있는 수단들을 만들어내야 할 것이다. 앞으로 북한의 핵 폐기 약속 이행에 따른 미국에 대북제재의 완화와 남·북 간 협력에 의해 동해선 철도복구에 따라 다양화될 국제물류루트 개발을 위해 다자 간 협력 체제를 조기에 구축

하고, 이를 통해 다자의 공동 이익을 추구할 수 있는 국제물류 협력 모델을 발굴하는 것이 필요하다고 판단된다.

5) 지속적인 모니터링과 장기적 안목으로 ‘일대일로’ 전략 동참

‘일대일로’는 2049년까지 계획된 장기 프로젝트이며, 중국의 중앙정부와 지방정부의 계획에는 무역, 투자, 인프라, 정책 및 인문 교류 협력의 제도적 기반 마련이 포함되어 있다.¹⁴⁶⁾ 현재 중앙정부와 지방정부가 발표한 계획과 구체적인 행동방향은 상당부분 중복되어 있는 부분이 있으며, 향후 조정이 불가피할 것으로 보인다. 현재 중국의 지방정부들은 각 성별로 지역의 경제적·지리적 여건과 산업 발전 상황에 따라 각기 다른 발전 전략 및 구체적인 행동들을 세우고 추진 중에 있다. 이에 기업들은 초기 일대일로 추진과정에서 중앙정부와 지방정부 간 중복 제시되고 있는 구체적 행동 방향에 대하여 지속적인 모니터링을 하여 해당 지역에서 육성하고자 하는 산업 부문에서의 사업을 시도한다면¹⁴⁷⁾ ‘일대일로’와 연계된 중국 사업의 성공을 가져올 수 있을 것으로 예상된다.

‘일대일로’는 장기적인 계획이다. 중국의 중앙정부와 지방정부는 지속적인 계획과 행동 계획을 발표하고 일정 기간이 경과한 이후에는 평가를 통해 조정과 재계획이 이루어질 것이다. 이에 현재 단기적인 가시적 효과에 급급하지 말고, 장기적인 안목에서 중국과 경제교류의 협력 기반을 닦아나가는 것이 우선되어야 한다. 중국 ‘일대일로’ 전략의 의도와 방향을 이해하고¹⁴⁸⁾ 지속적인 모니터링을 통해 거대한 중국의 세부지역에서 일어나는 일대일로 추진계획들로 인한 변화를

146) 이승신 외, “중국의 일대일로 평가와 한국의 대응방안”, 『KIEP 정책연구 브리핑』, 2017., p.9.

147) 상계서, p.13.

148) 이승신 외, 전계서, 2017., p.14.

파악하여 협력 기회를 포착하는 것이 필요하다. 동시에 우리의 장점과 약점을 파악하여 장점을 살린 협력을 해야 하며, 약점은 보완하여 장점으로 키워야한다. 또한 지역별로 ‘일대일로’ 시행이 보다 구체화되기 전 중국과 새로운 협력구도를 만드는¹⁴⁹⁾ 선제적인 조치가 필요하다.

2. 한·중 협력방안

1) 우리나라의 대외 전략과 연계한 추진

우리나라 정부에서도 ‘한반도 신 경제지도’ 구상, 신북방정책, 신남방정책을 추진하고 있기 때문에 한반도를 둘러싼 연계성 전략을 추진하며 그 범위를 확장해 중국 ‘일대일로’ 전략과의 협력 범위를 넓혀갈 필요가 있다.

〈그림 5-2〉 한반도를 둘러싼 동북아 연계성 구상도



자료 : 이창주, <http://changzhu.tistory.com/>, 『일대일로의 모든 것』 관련자료, (검색일 : 2018. 9. 26.)

149) 상계서, p.14.

이를 위해선 신북방정책과 신남방정책의 추진과 연관되어 있는 환
황해경제권(한국의 서해안지역, 중국의 동해연안지역, 일본큐슈지
역¹⁵⁰⁾) 및 환동해 경제권(한반도의 동해연안지역, 중국의 동북 3성,
러시아의 극동지역, 일본의 홋카이도¹⁵¹⁾)의 효율적 연계가 필요하
다고 판단된다. 아울러 중국 동부의 주요 항만 및 주요 거점 내륙항만
을 대상으로 배후물류단지 조성이나 중국의 추진하는 11개 자유무역
시험구 중 주요 타깃을 정하여 진출 가능한 투자사업 모델을 발굴하
고, 이에 대한 지원정책이 마련되어야 할 것이다.

먼저, 한국 국내의 해안라인(서해, 남해, 동해)에 기능에 맞는 해양
경제벨트 개발과 산업 기능 부여, 그리고 관련 인프라 건설 재정을
확보하며 향후 중국과의 동아시아 허브경쟁구도에서 보다 유리한 물
리적 조건을 확보해야 한다. 또한 각 해안라인과 내륙 배후지 간의
연계성을 확보하는 한편 한국 국내의 연계성을 확보하며 미일의 해
양경제와 중·러의 대륙경제와의 교차점으로서 한국 지경학적 장점
을 살리기 위한 준비를 진행할 필요가 있다. 여기에 물류라인의 효율
성과 함께 정부의 정책 및 금융융자 플랫폼 제공으로 기업들의 안정
적 활동이 가능하도록 지원이 필요하다.

중국 정부와 프랑스 독일 등 제3국에서 3자 협력 모델은 한국이
‘일대일로’에 협력에 참여하는 기본 방식이 될 수 있다. 즉 한국과 중
국과 함께하는 3자 협력 방식을 채용하여 협력 방안을 고려할 수 있다.
중국과 한국의 기업은 공동으로 ‘일대일로’ 연선국가에 진출할 수 있
으며, 제3국에서 한·중 혹은 한·중+알파(기타 국가) 물류단지 및
경제협력단지 조성을 통한 한중 협력 추진을 모색해 보아야 할 것이다.

150) 송두범·홍원표, 『환황해권 시대의 도래와 충남의 미래』, 충남연구원, 2015. 7., p.2.

151) 김원배 외, 『환동해경제권 형성을 선도하기 위한 동해안지역의 대외전략』, 국토연구원, 2005.
12., p.4.

2) 중국 지방 정부와도 ‘일대일로’를 매개로 한 개별 협력 진행

다음으로, 2018년 한 해 남·북, 북·중, 북·미 간의 정상회담이 개최되며 안정적인 한반도 정세가 조성되고 있는 상황을 감안해 환황해 경제권, 환동해경제권에 위치한 국가들, 주요 지방정부간의 교류 활성화를 위한 정책 지원 플랫폼을 마련해야 한다. 특히, 한·중 경협을 주요 교두보인 산둥성의 경우 2018년까지 ‘일대일로’ 참여도가 광둥성에 이어 2위를 기록하였고, 중국 동부지역 중에서도 중국-유럽 화물열차 노선의 비중이 높은 것으로 나타남에 따라 한국과 산둥성 간의 경제교류협력을 위한 경협 분위기 조성이 중요할 것으로 보인다.

주목할 점은 중국의 중앙정부에서 지방정부의 ‘일대일로’ 참여도를 평가함에 따라 중국의 각 지방정부들이 주변국가와의 협력에 집중하고 있다는 것이다. 한국과 상대적으로 거리 및 관계가 가까운 산둥성과의 협력을 증진하는 한편 중국 지방정부를 통해 중국 중앙정부의 정책에 영향을 줄 수 있는 정책 플랫폼 형성도 중요한 부분이다. 환황해경제권에서 산둥성뿐만 아니라 중국의 내륙과 직접 연결이 가능한 지역을 중심으로 한국과의 연계성을 먼저 추진할 필요가 있다. 상하이와 닝보항을 중심으로 한 창장경제벨트, TCR의 기점이 위치한 장쑤성 댜원강, 그리고 TMGR과 TCR로 직접 연계가 가능한 톈진항, 끝으로 만주횡단철도와 직접 연결이 가능한 다롄, 잉커우항 등을 중심으로 한국 기업의 원활한 진출을 위한 연계성 사업을 추진할 필요가 있으며 본 사업에 대한 G2G 협력 플랫폼을 마련해 정부차원의 지원을 진행할 필요가 있다. 중국 동부연해 지역은 앞서 설명한 대로 6개의 국제회랑과 함께 직접 연결되어 해륙복합운송라인을 개발하고 있는 점을 감안해 환황해경제권 지역의 연계성을 실현함으로써 한국의 중국 내륙 및 유리 사이 내륙 진출의 교두보를 확보할 필요가 있다.

3) 한·중·러·북의 다자간 협력을 통한 환동해 경제권 발전

중국은 동해와 직접 연결되어 있지는 않지만 환동해경제권에 포함되기 위해 ‘차항출해(借港出海 : 타국의 항만을 빌려 해양으로 진출하는 전략)’와 같은 전략을 추진하고 있다. 중국의 지린성(吉林省)과 헤이룽장성(黑龙江省)은 해양을 마주하지 못하는 내륙형 지방이다.

〈그림 5-3〉 중국 창지투 및 하무쉐이둥 경제벨트와 환동해 경제권 연계 방향 표시



자료 : 이창주, <http://changzhu.tistory.com/>, 『일대일로의 모든 것』 관련자료, (검색일 : 2018. 9. 26.)

중국은 이에 지린성에 창춘-지린-두만강하류지역을 중심으로 한 창지투 경제선도두 지역과 헤이룽장성에 하얼빈-두만강(牡丹江)-웨이편허(绥芬河) 혹은 동닝(东宁) 등 하무쉐이둥 경제벨트를 하나의 점으로 묶는 전략을 추진하고 있다. 러시아 역시 프리모리예-1 사업(중국 하무쉐이둥 사업 연계), 프리모리예-2 사업(중국 창지투, 북한 나선 연계)을 통해 중국의 개발정책에 호응하는 전략을 추진하고 있다.¹⁵²⁾

152) 한겨레, <http://www.hani.co.kr/arti/politics/diplomacy/827164.html>, 「〈한반도 신경제 지도〉 중국의 일대일로와 북방경제 협력」(검색일 : 2018. 11. 9.)

원래 두만강 하류지역을 둘러싸고 1992년부터 UNDP의 지원하에 TRADP 다자협력기구가 설립되어 운영되었으며 2005년에는 그 사업 범위가 확장되면서 광역두만강개발계획(GTI)이 현재 관련 지역 개발 계획 기구로 운영 중에 있다. 다자간 협력기구가 있음에도 불구하고 북한이 2009년 11월에 GTI를 탈퇴하면서 양자 간 협력분위기가 강 화되면서 현재의 정세를 유지하고 있다.¹⁵³⁾ 이에 중국은 2015년 3월 ‘일대일로’ 공동건설 비전과 행동 공식문서를 통해 중국의 동북3성과 러시아 극동항만 해륙 연계를 ‘일대일로’의 공식 범위 안에 포함한 적이 있다는 점을 주목할 필요가 있다.¹⁵⁴⁾

중국은 창지투와 하무쉐이둥 개발계획과 함께 현 국면에서 러시아의 블라디보스토크항 연계와 함께 북한의 나진항, 청진항 등을 연계 하기 위한 북·중, 북·중·러 접경지역 인프라 사업을 재개 및 확대 하고 있어 관련 지역에 대한 모니터링이 더 필요한 상황이다. 현 정부에서 환동해 경제권 사업에 있어 러시아-북한의 북방경제 게이트 웨이 항만 협력과 북·중, 북·러 연결구간에 대한 개발 사업에 참여 함으로써 중국 훈춘의 포스코현대물류단지와 북한 및 러시아 접경지역 연계, 그리고 환동해 해운라인 연계를 통한 물동량을 발생시킬 필요가 있다.

이와 동시에, 북한을 경유한 천연가스 파이프라인 건설, 동북아 슈퍼그리드 네트워크 사업 등을 통합해 환동해 가치사슬을 창출해내는 한편 북방경제+부산항+알파(일본, 중국남방)의 물류환적라인을 형성 해 환황해경제권과 함께 묶어 부산항을 동북아 환적 허브항으로 발

153) 中央政府门户网站, 「http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm, ‘经国务院授权 三部委联合发布推动共建“一带一路”的愿景与行动’(검색일: 2018. 10. 25.)

154) 박지연, 「광역두만강개발계획(GTI)의 현황과 과제」, 한국수출입은행 『북한·동북아연구센터 연구보고서』, 2015, pp.59-72.

전할 수 있도록 지경학적 장점을 살릴 필요가 있다. 중국의 ‘일대일로’ 전략이 중국 동부지역을 중심으로 ‘일대일로’ 6대 국제경제회랑이 해륙 복합연계운송통로를 형성하는 데 그 전략적 목표가 있는데, 동북아 지역에서 부산항의 환황해+환동해, 나아가 대륙경제+해양경제의 연계 중심 게이트웨이를 형성할 수 있도록 함으로써 한반도가 환태평양과 유라시아 대륙의 연계 중점 브릿지가 되고 부산항이 그 게이트웨이가 될 수 있도록 물류 네트워크를 조정하고 인프라 확장 지원 및 제도, 금융 플랫폼 제공도 진행할 필요가 있다.

4) 글로벌 물류시스템의 공동 구축

시진핑 국가주석은 ‘일대일로’가 아시아 비약의 두 날개이고 연계성이 혈맥이라고 말했는데, 이는 연계성을 근거로 발언한 것이다.¹⁵⁵⁾ 연계성은 그 자체로 ‘일대일로’의 틀을 구성하는 뼈대이며 혈맥인 것이다. 이에 따라 ‘일대일로’의 실행은 원활한 국제 물류가 필수적 요소이다. ‘일대일로’의 실행 과정에서, 국제 물류 채널 건설은 중국과 연선국가 간 경제적 협력을 추진하고 기존의 물류 인프라 개선과 신규 물류 인프라 건설을 통해 완전한 국제 물류 운송 시스템을 구축한다. 국제 물류 채널을 통해 중국과 ‘일대일로’상의 연선국가 간 경제적 협력을 효과적으로 추진할 수 있다. 국제물류 채널의 건설은 ‘일대일로’ 상의 국가 및 지역의 공동 참여가 필요하며 중국 기업의 투자 역시 필요하다.

‘일대일로’의 국제물류채널 건설은 현재 해상운송 위주의 국제운송 방식을 육상과 해상운송을 병행하는 방향으로 전환하고 있다. 중국과

155) 人民日报, <http://politics.people.com.cn/n/2014/1109/c1024-25997464.html>, 「联通引领发展 伙伴聚焦合作—在‘加强互联互通伙伴关系’东道主伙伴对话会上的讲话」
(검색일 : 2018. 11. 9.)

유럽을 연결하는 정기 국제화물열차가 이를 증명하고 있다. 새로운 물류채널의 구축은 중국 내 산업기반이 내륙지역으로 이동한 후, 생산된 화물이 국제시장으로 빠르게 연결해야 하는 문제를 해결하기 위해 필수적인 요소이며, 운송시간은 글로벌 공급 체인에 참여하는 기업이 중요하게 생각하는 요인 중 하나이다. 해상운송 시대부터 대륙교 시대까지, 글로벌 공급체인의 구조가 재편되고 있고 새로운 형태의 물류 인프라 및 운송 서비스 규칙이 포함된 새로운 물류 시스템이 출현하고 있다.

다른 한편으로는 국제물류채널 모델은 무역 혹은 운송통로에서 물류통로로 전환되고 있다는 것이다. 경제회랑은 경제, 무역, 교류와 지역 협력을 중요시하고 발전 불균형 문제를 해결한다. 또한 교통운송 서비스는 경제 발전과 서로 맞물려야 하며, 과거를 충분히 능가할 수 있는 인프라를 구축해야 한다는 ‘적응론’과 ‘전위론’을 제안하였다. 물류채널은 물류 서비스의 공급능력을 중시하고 공급체인 최적화에 치중하여 새로운 경제협력 구도를 형성하고 있다. 물류채널은 국제공급체인 변혁에 대한 새로운 요구에 대응하는 것으로 규모의 경제를 추구하는 것을 시작으로, 혁신적인 규칙을 구심점으로 삼아 유형의 시설과 무형의 규칙을 서로 연결하는 서비스 시스템으로 각종 운송방식이 고도의 전략적 협업을 형성할 필요가 있다.

또한 국제물류채널 서비스는 단일운송 방식 위주에서 복합운송 네트워크 방식으로 전환되고 있다. 글로벌 산업 이동이 물류효율에 미치는 영향은 복합연계 운송 체계의 구축에 영향을 주었다. 중국은 현재 글로벌 공급체인상의 주체로서 활발히 참여하고 있다. 물류 시스템 효율에 대한 요구조건이 날로 높아지고 있는 상황이지만, 중국의 물류 시스템의 글로벌 능력은 아직 완성되지 않았다. 복합운송 시스템

구축을 추진하고 효율적인 글로벌 물류 시스템 체계를 완성하면, 중국의 미래 경제 발전에 중요한 영향을 미칠 것이다.

5) 한·중 정부 간 협력(정책소통) 및 민간 교류(민심상통) 확대

동북아 지역은 항상 정치적 리스크를 안고 있는 지역이다. 특히 한반도 문제, 사드로 시작된 한·중 간 갈등 요소, 중·미 무역전쟁에 따른 입장 표명, 일본과의 영유권 분쟁 등을 안정시키기 위해서는 6자회담, 한·중·일 셔틀외교, 한·미·중 3자 전략대화, 광영두만강 개발계획 등의 국제 레짐들을 장기적으로 활용 가능할 수 있도록 해야 한다.

이러한 정부 간 외교정치적인 협력 외에도 민간의 경제교류 및 문화교류 역시 병행되어야 한다. 상술한 다양한 경제적인 측면에서의 협력 외에도 한국의 비교우위 분야인 의료, 관광, 한류 문화 등의 서비스업 분야에 대한 교류 협력을 확대할 필요가 있다. 2018년 10월 9일 상하이 시 정부는 「상하이 자유무역시험구 국경 간 서비스무역 특별관리 조치(이하 ‘서비스무역 네거티브 리스트’로 약칭)를 발표하여 시험구에서의 국경 간 ‘서비스무역 네거티브 리스트’ 관리모형을 구축한 바 있다. 상하이는 중국 최초의 외국인투자 네거티브 리스트, 금융업 대외개방 네거티브 리스트 발표에 이어, 이번에 ‘서비스무역 네거티브 리스트’를 중국 최초로 발표하여 11월 1일부터 시행할 예정이다¹⁵⁶⁾. 이러한 기회를 활용하여 자유무역시험구 내에 서비스무역에 관련된 사업모델 발굴과 등록 및 민간교류 확대를 통해 중국 시장에 진출할 수 있어야 한다.

156) 이한나, 『상하이 자유무역시험구 서비스무역 네거티브리스트 제도 도입』, KIEP 세계지역연구센터, 2018. 10. 19., p.1.

제2절 시사점

오늘날의 세계는 다양한 도전과 위협 요소들이 날로 증가하고 있다. 경제 발전 동력이 부족하고 성장이 둔화되는 등 금융위기의 영향이 아직 제거되지 않은 상황에서, 국가 간 발전 격차가 심화되고 보호주의 경향이 대두하는 등 ‘반세계화’ 사조의 대두로 인해 지역불안이 지속되고 테러가 만연하는 등 어려운 상황에 처해있다. 평화, 발전, 관리의 부족 및 결핍이라는 엄중한 도전에 직면해있다. 이것은 현존하는 글로벌 관리에 구조적인 문제가 생겼다는 것을 의미하며, 이에 맞는 새로운 해법과 대응전략이 필요하다.

‘일대일로’ 프로젝트는 고속 성장을 이어온 중국의 새로운 국제협력의 이념으로서 대내적으로는 발전전략이며, 대외적으로는 협력이니셔티브라고 할 수 있다. ‘일대일로’ 전략은 중국과 연선국가 혹은 지역의 경제협력을 강화하는 동시에 중국 각 산업과 업계가 글로벌 가치 사슬에 편입되고 산업체인의 관리 및 업그레이드를 추진하는 계획이다. 이를 통해 국가 산업 구조의 구조전환을 실현하고, 협력국가와 지역과 공동으로 글로벌화로 인한 경제적 이익을 공유하며 협조국가의 경제 발전을 촉진한다. ‘일대일로’의 주요 목적은 중국과 연선국가의 무역을 강화하고 중국경제의 발전을 추진해 중국 경제의 건강하고 지속적인 발전을 추구하는 데 있다.

‘일대일로’는 중국 전국 단위에서 진행이 이루어지고 있으며, 이런 부분에서 한국이 중국의 ‘일대일로’ 전략을 활용하며 중국 협력하기 위해서 중국의 지방단위, 그리고 동아시아 단위, 끝으로 글로벌 단위로 그 층위를 나누어 다각적으로 접근할 필요가 있다. 또한 인프라 건설 분야, 경제무역협력 분야, 금융 및 융자 플랫폼, 에너지 분야,

상품시장 진출 분야, 인문 및 문화 교류 분야를 망라해 다양한 분야에서 어떤 방식으로 접근할 것인지에 대한 계산이 필요한 시점이다. 쉽게 말해, ‘일대일로’는 중국의 ‘서진(西進)’과 ‘남하(南下)’만을 위한¹⁵⁷⁾ 전략이라는 프레임에 갇히게 되면 중국과의 협력 분야에서 한국은 중국 진출 혹은 ‘일대일로’ 지역 진출에 있어 많은 실패와 비용을 발생할 수밖에 없다.

중국 ‘일대일로’와 결합한 유라시아 6대 경제회랑 계획에 효과적으로 대응하고 활용도를 높이기 위해서는 우리나라의 국제정치적 이해, 현지의 국제정치적 역학관계, 교통물류 네트워크 연결성, 우리나라 글로벌 제조업 활동을 위한 가치사슬 및 공급사슬 등 다양한 층위에서 6대 경제회랑에 대한 시장 조사 및 연구를 심화할 필요가 있다. ‘일대일로’ 전략이 전 세계를 대상으로 한 광대한 지역을 포괄하고 있는 만큼 교통·물류 분야는 물론 제조업 분야의 글로벌 플레이어 및 지역 플레이어 육성을 위한 정부의 지원이 필요한 실정이다¹⁵⁸⁾.

157) 한겨레, <http://www.hani.co.kr/arti/politics/diplomacy/827164.html>, 「〈한반도 신경제 지도〉 중국의 일대일로와 북방경제 협력」(검색일 : 2018. 11. 9.)

158) 박성준 · 김은우 · 김세원, 『중국제조 2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향』, KMI 현안분석, 2015. 12. 31., p.42.

참고문헌

〈국내 문헌〉

- 1KIEP 북경사무소 브리핑, 『중국의 ‘일대일로’ 추진 현황 및 평가와 전망』, 대외경제정책연구원 북경사무소, 2017.
- KOTRA, 『중국 전자상거래 시장 진출 가이드』, 2017. 12.
- 국토교통부 보도자료, “리츠-물류분야 업무협약 체결, 리츠 다각화 발판 마련”, 2015. 8. 27.
- 기획재정부 보도자료, “유일호 부총리 겸 기획재정부장관, ‘2016 AIIB 연차총회’, ‘원/위원화 직거래시장 청산은행 개소식’ 참석 예정”, 2016. 6. 23.
- 김근섭, 「중국 일대일로, 중국 항만운영사의 투자기회를 확대」, 『KMI, 국제물류위클리』 제369호, 2016. 8. 10.
- 김병주, 「알리바바, 홍콩국제공항에 물류센터 설립」, 『KMI 국제물류위클리』 제455호, 2018. 6. 13.
- 김세원·김형근, 「2017년 중국의 물류산업 회고와 2018년 전망」, 『KMI 중국리포트』 제18-5호, 2018. 3.
- 김원배 외, 『환동해경제권 형성을 선도하기 위한 동해안지역의 대외전략』, 국토연구원, 2005. 12.
- 김홍원·박진희·허유미, 『중국 ‘일대일로’ 중점지역의 추진동향과 시사점』, 대외경제정책연구원, 2016. 12. 30.
- 박성준·김은우·김세원, 『중국 물류기업의 M&A 동향과 대응방향』, KMI 현안분석, 2016. 6.
- 박성준·김은우·김세원, 『중국제조 2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향』, KMI 현안분석, 2015. 12.
- 박지연, 「광역두만강개발계획(GTI)의 현황과 과제」, 한국수출입은행 『북한·동북아연구센터 연구보고서』, 2015.
- 송두범·홍원표, 『환황해권 시대의 도래와 충남의 미래』, 충남연구원, 2015. 7.

- 오문갑, 「중국 제4자 물류산업의 현황과 우리나라 제4자 물류기업의 중국 물류시장 진출전략에 관한 연구」, 『통상정보연구』 제15권 4호, 2013. 12.
- 유염봉, 『중국 ‘일대일로’ 경로상의 내륙항 유형화 비교 연구』, 중앙대학교 대학원 석사학위논문, 2018.
- 유창권, 「한국과 중국의 물류장벽에 관한 실증분석」, 『한국물류학회지』, 제22권 제2호, 2012. 6.
- 이건우 외, 『주요 중앙아시아국가들의 물류장벽 분석 및 대응방향』, 한국해양수산개발원, 2016. 12.
- 이승신 외, 『중국의 일대일로전략 평가와 한국의 대응방안』, KIEP 정책연구 브리핑, 2017.
- 이주호 외, 『중국 일대일로 전략과 활용방안-항만분야를 중심으로』, 대외경제정책연구원, 2015. 12.
- 이창주, 『한반도 신경제지도 : 중국의 일대일로와 북방경제 협력』, 2018. 1. 10.
- 이창주, 『일대일로의 모든 것』, 서해문집, 2017.
- 이한나, 『상하이 자유무역시험구 서비스무역 네거티브리스트 제도 도입』, KIEP 세계지역연구센터, 2018. 10. 19.
- 한국무역협회 · 산업통상자원부, 『홍콩 경유 화물, 한중 FTA 활용길 쉬워진다』, 『함께하는 FTA』 60호, 2017. 5.

〈국외 문헌〉

- Douglas H. Brooks, “Regional Cooperation, Infrastructure, and Trade Costs in Asia”, ADB Institute Working Paper No. 123, 2008.12.
- John Hurley, Scott Morris, and Gailyn Portelance, 『Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective』, Center for Global Development, CGD Policy Paper 121 March 2018.

- 阿里研究院,『eWTP助力“一带一路”建设』,2016. 4.
- 焦知岳 외,『中欧班列运输存在的高成本问题及原因分析』,『对外经贸实务』2018 (7), 2018.
- 国家信息中心“一带一路”大数据中心, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p=2>,『“一带一路”贸易合作大数据报告 2018』
- 国家发展改革委,『促进电子商务发展三年行动实施方案(2016-2018年)』,2016. 12.
- 国家发展改革委员会国际合作中心,『关于国际产能合作若干问题的释疑』,2016. 7.
- 国家统计局, http://www.stats.gov.cn/tjsj/tjcbw/201806/t20180607_1602882.html,『2016年度中国对外直接投资统计公报』
- 国务院,『2016年政府工作报告』,2016. 3. 5.
- 国务院,『关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见』,2014. 9. 25.
- 董千里,『中国对“一带一路”沿线国家的投资情况及成果：以港口和物流基础设施为重点』,2018. 11.
- 李晓, 李俊久,『“一带一路”与中国地缘政治经济战略的重构[]』,『世界经济与政治』,2015(10), 2015.
- 福建省发改委,福建省外办,福建省商务厅,『福建省21世纪海上丝绸之路核心区建设方案』,2015.11. 17.
- 福建省人民政府,『关于推进综合交通“五个工程”建设实施意见的通知』,2016. 9. 1.
- 顺丰速运,『2017 Annual Report』,2018.
- 阿里研究院,『eWTP助力“一带一路”建设』,2016. 4.
- 于施洋 외,『数说地方丝路建设』,国家信息中心大数据发展部,『中国投资』,2018(17), 2018.
- 电子商务研究中心,『2017 年度中国跨境电商政策研究报告』,2018. 3.
- 田惠敏、田天、曾琬云,『中国“一带一路”战略研究』,『中国市场』,2015(21), 2015.
- 赵磊,『“一带一路”年度报告：行者智见』,中国印书馆,2017.

- 中国社会科学院一带一路研究中心, 『一带一路'蓝皮书: '一带一路'建设发展报告』, 2016.
- 中华人民共和国商务部 등, 『2016年度中国对外直接投资统计公报』, 2017.
- 中华人民共和国商务部, 中华人民共和国国家统计局, 国家外汇管理局等. 『2016年度中国对外直接投资统计公报』, 北京: 中华人民共和国商务部, 2017.
- 陈炳辉, 『基于SWOT 分析的“一带一路”经济区跨境电商物流模式研究』, 『物流技术』 36(2), 2017.
- 陈元等, 『‘一带一路’金融大战略』, 中信出版集团, 2016.

〈인터넷 자료〉

- 4PX 홈페이지, <http://express.4px.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)
- CLO, <http://clomag.co.kr/article/1450>, 「대륙의 선택, CO2 줄이는 철도산업」(검색일 : 2018. 10. 12.)
- CLO, <http://www.clomag.co.kr/article/3142>, 「물류로 돈번다는 아마존 ‘풀필먼트’로 본 규모의 경제」(검색일 : 2018. 11. 6.)
- CRCT 홈페이지, <http://www.crct.com/index.php?m=content&c=index&a=lists&catid=22#yhd>(검색일 : 2018. 10. 10.)
- KOTRA, <http://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/album/2/globalBbsDataAllView.do?dataIdx=169361>, 「중국 전자상거래법, 2019년 1월부터 시행」(검색일 : 2018. 11. 5.)
- KOTRA, <http://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/album/2/globalBbsDataAllView.do?dataIdx=170081>, 「중국 전자상거래법 시행이 가져올 중국 온라인 유통시장 변화」(검색일 : 2018. 11. 5.)
- 광둥성 교통 운수청 홈페이지, <http://www.gdcd.gov.cn/>(검색일 : 2018. 10. 25.)

네이버 검색(<https://thekongjian.blog.me/221030679880>), 『[일대일로] 중국 신 실크로드 전략 ‘일대일로’란?』(검색일 : 2018년 10. 25.)

머니투데이, <http://news.mt.co.kr/mtview.php?no=2018102809423543782>, 『내년 中 전자상거래법 시행에 따라 공 줄어드나...면세업계 '긴장'』(검색일 : 2018. 11. 5.)

문화일보, <http://www.munhwa.com/news/view.html?no=2015022701033330126001>, 『中의 ‘해양굴기’... 전세계 거점港 거액 투자』(검색일 : 2018. 10. 22.)

연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/01/24/0200000000AKR20150124025300089.HTML?input=1195m>, 『중국, ‘일대일로’ 큰 그림... 60개국 참여 유도』(검색일 : 2018. 9. 10.)

연합뉴스, <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2016/01/27/0200000000AKR20160127133851065.HTML?input=1195m>, 『인천항-유럽 잇는 ‘한·중·러 물류 루트’ 개통』(검색일 : 2018. 10. 10.)

이창주, <http://changzhu.tistory.com/>, 『일대일로의 모든 것』 관련자료, (검색일 : 2018. 9. 26.)

조선일보 경제포커스, http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2018/09/05/2018090503969.html, 『중국만 배불리는 ‘일대일로의 민낯’』(검색일 : 2018. 10. 25.)

주칭다오대한민국총영사관 홈페이지(http://overseas.mofa.go.kr/cn-qingdao-ko/brd/m_1423/view.do?se_q=1332508&srchFr=&srchTo=&srchWord=&srchTp=&multi_itm_seq=0&itm_seq_1=0&itm_seq_2=0&company_cd=&company_nm=&page=1) (검색일 : 2018. 10. 19.)

중국 경외 경제무역합작구 홈페이지(中国境外劲爆合作区), <http://www.cocz.org> (검색일 : 2018. 10.15.)

차이나경제(China Economy News) 홈페이지, <http://www.chinajingji.co.kr/2018/10/26/%EC%A4%91%EA%B5%AD%EA%B3%BC-%ED%83%9C%EA%B5%AD%EC%9D%84-%EC%9E%87%EB%8A%94-%EC%A4%91%ED%83%80%EC%9D%B4%EC%B2%A0%EB%8F%84%E4%B8%AD%E6%B3%B0%E9%93%81%E8%B7%AF-%EA%B3%B5%EC%82%AC-%EC%B0%A9%EC%88%98/>, (검색일 : 2018. 10. 29.)

- 차이나오 홈페이지, <https://www.cainiao.com>(검색일 : 2018. 11. 6.)
- 한겨레, <http://www.hani.co.kr/arti/politics/diplomacy/827164.html>, 『〈한반도 신경제지도〉 중국의 일대일로와 북방경제 협력』(검색일 : 2018. 11. 9.)
- 한국무역협회, http://www.kita.net/trade/global/overmarketing/05/index.jsp?sCmd=VIEW_CHINA&nPostIndex=17033, 『중, 일대일로 파트너 71개국 무역데이터 발표』(검색일 : 2018. 10. 22.)
- 江苏省人民政府网, <http://www.scio.gov.cn/xwfbh/gssxwfbh/xwfbh/jiangsu/Document/1446085/1446085.htm>, 「落实国家‘一带一路’战略部署建设沿东陇海线经济带新闻发布会」(검색일 : 2018. 10. 8.)
- 亿欧, <https://www.iyiou.com/p/58117/>, 『‘一带一路’国外案例研究：普洛斯的 中国‘战役’』(검색일 : 2018. 10. 22.)
- 经济网, <http://www.ceweekly.cn/2018/0416/222857.shtml>, 『“沪欧通”上海发车，建起移动的“跨境电商海外仓”』(검색일 : 2018. 11. 7.)
- 经济参考报, <http://stock.10jqka.com.cn/20160524/c590475500.shtml>, 「港口城市合作推动中国—东盟直航航线开通」(검색일 : 2018. 10. 8.)
- 光明网, <http://www.lyg01.net/news/lygxw/2015/1216/38671.shtml>, 「连云港物流合作基地写入中哈联合公报」(검색일 : 2018. 10. 8.)
- 国家信息中心“一带一路”大数据中心, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/mydsjbg.htm#p=2>, 『“一带一路”贸易合作大数据报告 2018』
- 大公网, <http://www.takungpao.com/news/232109/2018/1018/191263.html>, 『深圳推粤港澳大湾区物流新模式 香港部分业务转移前海』(검색일 : 2018. 10. 25.)
- 辽宁日报, <http://www.sytj.com/ShowArticle.aspx?id=11,9870>, 『大连港开通‘辽满欧’商品车过境班列』(검색일 : 2018. 10. 12.)
- 百度百科 검색(<https://baike.baidu.com>), 검색어 : 中国跨境电子商务综合试验区 (검색일 : 2018. 11. 5.)
- 凤凰网, <http://www.cgbchina.com.cn/exchangeNewDetail.gsp?newsId=6700985>, 『‘一带一路’交汇点落定江苏：出海口连云港最受宠』(검색일 : 2018. 10. 8.)

凤凰财经, http://finance.ifeng.com/a/20170530/15419239_0.shtml, 『欧洲最大房地产交易或将诞生：中投牵头收购Logicor』(검색일 : 2018. 10. 22.)

凤凰陕西综合, http://sn.ifeng.com/zixun/jinrishanxi/detail_2015_06/24/4039102_0.shtml, 『哈铁快运合作三方协议'在西安国际港务区签署』(검색일 : 2018. 10. 6.); 人民网, <http://finance.people.com.cn/n1/2017/0512/c1004-29270480.html>, 『陕西将建“五大中心” 推进“一带一路”建设』(검색일 : 2018. 10. 6.)

商务部, http://www.fdi.gov.cn/1800000121_35_2022_0_7.html, 『中国对外投资合作发展报告2017』

商务部对外投资和经济合作司, <http://hzs.mofcom.gov.cn/article/date/201701/20170102504429.shtml>, 『2016年对“一带一路”沿线国家投资合作情况』(검색일 : 2018. 10. 22.)

搜狐, http://www.sohu.com/a/245069727_343156, 『助力‘一带一路’，中欧班列‘圆通号’首发』(검색일 : 2018. 10. 15.)

新华网, http://news.xinhuanet.com/world/2013-09/08/c_117273079_2.htm 『习近平在纳扎尔巴耶夫大学的演讲全文』(검색일 : 2018. 9. 10.)

新华网, http://www.xinhuanet.com/2018-01/22/c_1122297180.htm, 『2017年中欧班列开行数量同比增长116%』(검색일 : 2018. 10. 10.)

新华网, http://www.xinhuanet.com/politics/2018-08/17/c_1123287186.htm, 『“一带一路”五年成就辉煌』(검색일 : 2018. 10. 10.)

新华福建, <http://www.fj.xinhuanet.com/gdft/50/index.htm>(검색일 : 2018. 10. 8.)

央视网, http://news.china.com.cn/2018-08/19/content_59307388.htm, 『“一带一路”倡议五周年 设施互联互通成果丰硕』(검색일 : 2018. 10. 8.)

亿欧, <https://www.iyiou.com/p/74494>, 『快递企业借力香港“走出去”，离全球72小时达的理想又近了』, (검색일 : 2018. 10. 25.)

广西新闻网, <http://news.gxnews.com.cn/staticpages/20160528/newgx5748df27-14901754.shtml>, 『中国-东盟航线及航线服务项目启用 新航线开通』(검색일 : 2018. 10. 8.)

- 广西新闻网, <http://stock.qq.com/a/20150820/040945.htm>, 「十三五广西重大交通项目总投资超万亿」(검색일 : 2018. 10. 8.)
- 广西壮族自治区发展和改革委员会, 『广西参与建设丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的思路与行动』, 2016. 6. 21.: 广西新闻网, <http://stock.qq.com/a/20150820/040945.htm>, 「十三五广西重大交通项目总投资超万亿」(검색일 : 2018. 10. 8.).
- 易仓科技, http://www.sofreight.com/news_14065.html, 『关于海外仓, 这可能是迄今为止最全面的调研报告!』(검색일 : 2018. 11. 6.)
- 雨果网, <http://www.cifnews.com/article/24597>, 『Lazada要成为下一个‘阿里巴巴’称霸东南亚! 但是还得小心亚马逊 雨果网』(검색일 : 2018. 10. 22.)
- 威海网, <http://www.weihai-ckfta.cn/>, 「威海, 中韩自贸区地方经济合作示范区」(검색일 : 2018. 10. 19.)
- 人民网, http://paper.people.com.cn/rmrbhwb/html/2016-02/26/content_1656895.htm, 「‘连新亚’班列运行1周年」(검색일 : 2018. 10. 8.)
- 人民日报, <http://politics.people.com.cn/n/2014/1109/c1024-25997464.html>, 『联通引领发展 伙伴聚焦合作——在‘加强互联互通伙伴关系’东道主伙伴对话会上的讲话』(검색일 : 2018. 11. 9.)
- 人民日报, <http://politics.people.com.cn/n/2015/0329/c1001-26765962.html>, 『习近平: ‘一带一路’不是独奏是合唱』(검색일 : 2018. 9.10.)
- 电子商务研究中心, <http://www.100ec.cn/detail-6471917.html>(검색일 2018.10.29.)
- 电子商务研究中心, <https://mp.weixin.qq.com/s/Hl0T2gDuTr37PBwIWD5pzg>, 『7家电商物流上市公司 总市值超5154亿元』(검색일 : 2018. 11. 6.)
- 浙江在线, http://fin.zjol.com.cn/201708/t20170820_4833955.shtml, 『助力‘一带一路’ 阿里宣布在西安建西北总部 浙江新闻』(검색일 : 2018. 10. 22.)
- 第一财经, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/hwksl/60920.htm>, 『李瑞雪: 中欧班列的战略意义在于内陆城市‘沿海化』(검색일 : 2018. 10. 10.)
- 赵可金, https://pit.ifeng.com/a/20151221/46764848_0.shtml, 「福建要打造带动腹地发展的海上合作战略支点」, 凤凰国际智库(검색일 : 2018. 10. 6.)

中国新闻网, <http://www.cankaoxiaoxi.com/society/20160127/1064842.shtml>, 「‘三星班列’启程 开启中韩俄国际物流大通道」(검색일 : 2018. 10. 10.)

中国新闻网, <http://www.chinanews.com/cj/2016/05-27/7886193.shtml>, 「中国—东盟港口合作再添新成果 提速‘海上桥梁’合作」(검색일 : 2018. 10. 8.)

中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/ghsl/slsg/66757.htm>, 「数据观 | “一带一路”这五年：舆论态度转变，网民充满期待」(검색일 : 2018. 9. 28.)

中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/66751.htm>, 「《“一带一路”大数据报告(2018)》发布：俄罗斯合作度最高 粤鲁沪参与度最高」(검색일 : 2018. 10. 6.)

中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/gnxw/67936.htm#p=11>, 「“一带一路”这五年：互联互通交出亮丽成绩单」(검색일 : 2018. 10. 10.)

中国一带一路网, <https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/jggg/16621.htm>, 「授权发布：《“一带一路”建设海上合作设想》(七语言版本)」(검색일 : 2018. 9. 28.)

中国证券网, <http://news.cnstock.com/event,2015ydyi-citynanning-201504-3413044.htm>, 「北部湾港：‘一带一路’龙头港口或引境外战投」(검색일 : 2018. 10. 8.)

中央政府门户网站, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm, 「经国务院授权 三部委联合发布推动共建‘一带一路’的愿景与行动」(검색일 : 2018. 9. 28.)

中央政府门户网站, http://www.gov.cn/zhengce/2015-11/03/content_5004388.htm, 「从‘经济带’到‘经济轴带’拓展区域发展新空间」(검색일 : 2018. 10. 6.)

中央政府门户网站, http://www.gov.cn/2015-03/16/content_2835101.htm, 「政府工作报告(全文)」(검색일 : 2018. 10. 6.)

中央政府门户网站, 「http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm, ‘经国务院授权 三部委联合发布推动共建‘一带一路’的愿景与行动」(검색일 : 2018. 10. 25.)

和讯网, <http://opinion.hexun.com/2015-06-30/177152096.html>, 「2015年中国快递业将会掀起‘并购风」(검색일 : 2018. 11. 7.)

华尔街见闻, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1586545247885886008&wfr=spider&for=pc>, 『中国一带一路投资大爆发——十年1.2万亿美元的大生意』(검색일 : 2018. 10. 22.)

胶州政务网, <http://www.jiaozhou.gov.cn/n530/n1680/n1681/161227092821849815.html>, 『“青凭越”国际班列开通』(검색일 : 2018. 10. 15.)

기본연구보고서 발간목록

2018년

01	해양환경영향평가제도의 실효성 확보를 위한 개선 연구	박수진
02	공유수면매립 정책의 개선과 전환에 관한 연구	윤성순
03	도서지역 해양관광 발전전략 연구 - 관광행태 분석을 통한 수요 대응을 중심으로 -	홍장원
04	양식장 해양쓰레기 자원순환 방안 연구	김경신
05	수산부문 전망모형 「KMI-FOSiM」 구축연구 - 양식산업 전망모형 구축을 중심으로 -	이현동
06	수산업 주요 연관산업의 글로벌 경쟁력에 관한 연구	임경희
07	인구소멸 시대의 어촌사회 정책 연구	박상우
08	국내 가두리 양식장 어장환경개선 방안	마창모
09	어업여건 변화에 대응한 연근해 어업의 허가제도 개선 방안	엄선희
10	과학적 해양사고조사체계 도입 및 구축기반 연구	박한선
11	컨테이너 해상물동량 예측 모형 구축방안 연구	고병욱
12	해운기업의 경영성과에 미치는 영향분석 연구	황진희
13	건설용 모래 공급사슬관리(SCM) 방안 - 바다모래 가치 재산정을 중심으로 -	이언경
14	항만산업 종합통계 연구	하태영
15	항만 위험물 컨테이너 공급사슬 관리방안 연구	최나영환
16	국내 컨테이너항만의 비용 함수 추정 및 효율성 연구	최석우
17	신규 해사산업 진흥을 위한 법제도 개선방안	박한선
18	환동해권 물류 및 지역개발 기업진출 사례 분석 및 추진전략	이기열

2017년

01	미래 수산업·어촌 발전을 위한 정책방향 연구	김대영
02	연안침식 대응정책의 개선방안 연구	윤성순
03	해양준조세 산정체계 개선방안	장정인
04	해역의 효과적 관리를 위한 도서 활용 방안 연구	최지연
05	반려동물산업 성장에 따른 수산분야 펫푸드 산업 활성화 방안	장홍석

06	강마을 지역경제 활성화를 위한 전략	박상우
07	Post-2020 국제기후변화 규범체계에 대응한 해양정책 개선방안 연구	박수진
08	한국 수산식품 세계화 전략 수립 연구 -수산물 수출을 중심으로-	임경희
09	양식산업 재난 위기관리에 관한 연구	마창모
10	해운기업의 선박투자 행태 분석과 대응방안	김태일
11	IMO 지속발전 전략계획(SP) 대응방안 연구	박한선
12	컨테이너 해운산업 구조개선을 통한 경쟁력 제고 방안 연구	고병욱
13	동북아 전자상거래 해상운송 전환수요 분석	이기열
14	컨테이너 해운기업의 환적 패턴 분석과 항만의 대응방안	김은수
15	현장수요기반 IoT/빅데이터 항만하역 안전시스템 구축방안 연구	전형모
16	지진에 대비한 항만기능 유지의 필요성과 추진방안	김우선

수시연구보고서 발간목록

2018년

01	선화주 상생발전을 위한 해운산업투자 확대방안 연구	윤재웅
02	새로운 어선등록제 도입을 위한 제도 개선방안 연구	엄선희
03	낙시관리 실행력 제고 방안 연구	이정삼
04	해양생태도의 정책 활용도 제고방안 연구	박수진
05	국내 항만 대기오염물질 배출 저감조치의 운영실태 조사 및 개선방안연구	안용성
06	농축산물 등의 관세행정 제도개선을 통한 항만배후단지내 FTZ활성화 방안연구	조지성
07	최저임금상승이 항만연관산업에 미치는 영향 및 대응방안	이기열
08	수산업·어촌분야 공익적 가치 평가체계 수립 및 사회적 경제 도입방안 연구	류정곤

2017년

01	파나마운하 확장에 따른 해운물류환경변화와 정책대응 방안	박용안
02	해양문화정책 방향에 관한 연구	홍장원
03	4차 산업혁명과 해운산업 정책방향	황진희

04	제주도 항만거버넌스 개선방안 연구	김근섭
05	수산물 산지경매사 직무 및 시험체계 개발	장홍석
06	한·중·일 신선물류산업 활성화 방안	장홍석
07	연안항 지정기준 개선방안 연구	김근섭
08	지속가능한 갯벌어업을 위한 로드맵 마련 연구 - 갯벌어업 패류양식을 중심으로 -	마창모
09	해양수산 공공부문 인재육성 정책 방향	홍현표

현안연구보고서 발간목록

2018년

01	미얀마 국립수산대학 설립 추진 방안 연구	정명화
02	연안여객 해상교통의 대중교통체계 구축 방안 연구	김태일
03	해조류 국제양식규범확산에 따른 국내 김산업 수용태세 분석 -ASC인증을 중심으로-	이상철
04	청년일자리 창출을 위한 해양수산 인력양성 방안 연구 - 국제물류 청년인력을 중심으로 -	박광서
05	컨테이너 화물 해상운송계약 개선방안 연구	윤재웅
06	청년 물류인력 해외진출 정주 지원사업 구상 연구	김은수
07	자율운항선박 도입 관련 대응정책 방향 연구	박혜리
08	연안토지매입 동향과 도입 가능성 검토	윤성순
09	강릉선 KTX 개통에 따른 해양관광 수용태세 개선방안 연구	최일선
10	선박관리산업 육성을 통한 청년 일자리 창출 방안 연구	최영석
11	시민 참여형 연안·해양정보 생산·활용방안	정지호
12	부산항 배후지 부가가치활동 확대를 통한 일자리 창출 연구	하태영
13	해양바이오 산업화를 위한 국가연구개발사업 추진 방향 연구	한기원
14	근로시간 단축제도 시행에 따른 해양수산업 고용영향 분석	장정인
15	어린물고기 남획실태 및 보호정책 연구	이정삼
16	남북관계 개선에 따른 항만물류 부문의 협력사업 발굴	이기열

2017년

01	우리나라 해운금융의 한계 및 발전방향	전형진
02	한투발루 협력 증진을 위한 참다랑어 외해양식 투자의 타당성 분석	마창모
03	AMP 설치 수요조사 및 추진과제 연구	이언경
04	해외 진출 무역업체의 한국인 포워드 수요 추정 연구	신수용
05	선박교통관제(VTS) 운영효율화 방안 연구	박한선
06	부산 영도구·중구 도시재생사업 추진방안 -한진중공업·자갈치시장 사례 중심-	최나영환
07	수산시장의 소비자 신뢰 제고를 위한 정책 지원방안 연구	이현동
08	산업정책적 관점에서의 주요국 해운정책 분석 및 정책방향 연구	고병욱
09	연안형 도시재생 기본구상 -부산 원도심 및 영도지역 사례 분석-	최지연
10	갯벌 복원 수요 확대에 따른 복원 표준모형 개발 방향	육근형
11	항만보안 관리체계 효율화 방안 연구	김찬호
12	전자상거래 기반 상업항 개발전략	최상희
13	항만 내 어항구 개발과 관리제도 개선방안에 관한 연구	한광석
14	해운 얼라이언스 개편과 부산항 신항 환적 운영 개선 방향 연구	김은수
15	PA관할 항만 항계 확장에 따른 어업피해보상비 분담기준 마련	김근섭
16	페루 수산시장 현황 및 진출방안	정명화
17	러·일 간 남쿠릴 열도 분쟁의 최근 동향	현대송
18	부산항 신항 혼합형 전용터미널(Hybrid liner terminal) 시스템 도입방안 연구	김근섭
19	해양경비 여건 분석과 역량 강화 방안	윤성순
20	바닷모래의 이용실태와 관리 개선방향	윤성순
21	우리나라 구조조정 정책사례 및 시사점 -한진해운을 중심으로-	황진희
22	한국 컨테이너선대 육성의 필요성	김태일
23	여촌지역 고용지표 통계생산을 위한 기초연구	한광석
24	우리나라 항만산업 고용통계 조사 연구	하태영
25	뉴질랜드·노르웨이의 양식 수산물 수출 전략	임경희
26	빅데이터 적용 해운항만산업 연구분석 우선순위 연구	최종희
27	해양수산 생명자원정책의 개선방향에 관한 연구	박수진
28	미·중 수산물 수출 비관세장벽 동향 및 대응 방안	임경희

29	도시-어촌 상생협력 인식도 조사	이상철
30	크루즈산업의 일자리 창출 규모와 정책과제	황진희
31	내항여객운송사업 운영체계 개선방안	김태일
32	우리나라의 배출규제해역(ECA) 도입 방안 연구	이기열
33	친환경에너지 정책 추진강화에 따른 항만의 신재생에너지 확대방안	심기섭
34	해양수산 일자리 창출분야 및 고용효과 분석	박광서
35	선박에 의한 대기오염물질 배출량 산정체계 개선 방안	안용성
36	해양휴양복지 활성화 정책방안 연구	홍장원
37	G20 해양쓰레기 실행계획의 국내 이행 방안	김경신
38	물류기업 해외진출 지원사업 평가 및 실효성 제고 방안	신수용
39	2018 국내 물류기술 수요조사 및 분석	최상희
40	도시청년 일자리 창출을 위한 도시형 어촌 개발 콘텐츠 발굴 연구	박상우
41	4차 산업혁명시대 항만물류산업 고도화 방안 연구	이언경
42	원양어선 승무 선원의 스트레스 분석에 관한 연구	이승우
43	일자리 창출을 위한 우리나라 항만 경제특구 발전 방향	박성준
44	해양주권 강화를 위한 무인도서 기초정보 개선 연구	정지호
45	세계경영을 위한 해외 터미널 및 물류시설 투자방안	박주동
46	연안 소규모 하·폐수 처리시설의 관리 문제점 및 개선방향	장원근
47	거대선사의 시장지배력 확대에 대한 국적선사의 대응 방향	전형진
48	해양법 관련 최근 판례 및 동향 분석 - 남중국해 분쟁 등 해양법 판례 중심 -	최지현
49	화주 관점의 항만배후단지 역할 제고 방향	김은수

우리나라 기업의 일대일로 물류분야
협력방안 연구

인 쇄 | 2018년 11월 28일 인쇄

발 행 | 2018년 11월 30일 발행

발 행 인 | 양 창 호

발 행 처 | 한국해양수산개발원

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26(동삼동)

연 락 처 | 051-797-4800 (FAX 051-797-4810)

등 록 | 1984년 8월 6일 제313-1984-1호

조판·인쇄 | 공감 Tel : 070-4407-6252

판매 및 보급 : 정부간행물판매센터 Tel : 394-0337
정가 6,000원