

유라시아로 진출하는 중국과 AIIB, 그리고 한국의 기회

조영관 선임연구원 ykj@koreaexim.go.kr

한국수출입은행 해외경제연구소

유라시아로 확대되는 중국의 영향력

중국은 1990년대 후반부터 아프리카, 중남미, 중앙아시아 등 세계 각 지역의 에너지, 운송 인프라 부문에 투자를 해오고 있다. 대규모 건설 프로젝트에 대한 투자와 관련 기업에 대한 자본 인수 등도 여기에 포함된다. 세계 여러 지역 가운데 중국과 국경을 접하고 있는 중앙아시아, 동남아시아 지역에 대한 투자는 다른 지역보다 큰 의미가 있다. 중앙아시아 국가들의 경우, 풍부한 에너지 자원을 보유하고 있으므로 중국에 대한 에너지 공급처 역할을 할 수 있으며,¹ 중국으로부터 중동과 유럽으로 연결되는 운송물류 통로의 역할을 기대할 수 있기 때문이다. 또한 중국은 이러한 경제적 영향력 확대를 통해 이 지역에 대한 정치 및 문화적 영향력을 키우고 있다.

최근 세계 경기 침체와 유가 하락은 러시아와 중앙아시아 등 유라시아 지역 국가들의 경제에 큰 타격을 주고 있다. 경제성장률은 크게 하락하고, 환율은 상승하였으며, 재정수지와 경상수지는 적자로 전환되었다. 이러한 유라시아 지역 국가들의 경제적 어려움은 각국이 추진해온 주요 인프라 프로젝트에도 악재로 작용한다. 이와 같은 상황에서 기존에 유라시아 지역의 에너지, 운송 프로젝트에 참여해왔던 중국은 예전보다 적극적인 투자와 지원 정책을 펼치며 영향력을 확대하고 있다.

일대일로(一帶一路) 정책과 중국 주도의 다자개발기구인 아시아인프라투자는

1

중앙아시아 국가들 가운데, 카자흐스탄, 투르크메니스탄, 우즈베키스탄 등이 에너지 자원을 보유하고 있으며, 카스피해의 아제르바이잔도 풍부한 에너지 자원을 보유하고 있다. 특히, 투르크메니스탄은 세계에서 네 번째로 많은 17.5조 m³의 천연가스를 보유하고 있다.

행(Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB) 설립으로 중국의 유라시아 대륙에 대한 영향력은 더욱 구체화되었고, 정책적 제도적 뒷받침을 받고 있다. 이 글에서는 중국이 유라시아 지역에서 추진하는 일대일로 정책 그리고 AIIB 설립의 특징과 유라시아 지역에 대한 영향을 살펴보고자 한다. 또한 그러한 흐름에서 우리나라 정부와 기업의 대응방안을 모색하고자 한다.

중국의 일대일로 정책과 6대 회랑

일대일로 정책의 방향

일대일로 정책의 발표 이전에 중국 시진핑 주석은 2013년 4월 보아오(博鰲) 포럼²에서 주변국가들과의 인프라 연결, 금융협력, 경제통합의 개념을 강조하고, 9월과 10월 카자흐스탄 방문시 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드를 제안하였다. 그리고 2014년 4월 보아오 포럼에서 육상 및 해상 실크로드를 통합한 일대일로 개념을 언급하였다. 이후 2015년 3월 보아오 포럼과 정부정책 보고에서 일대일로 전략이 발표되었다.

일대일로 정책은 중국이 경제적으로 관심을 가진 지역의 인프라 투자를 통한 물류망 확대, 중국 국경지대 개발과 인접국에 대한 영향력 확대를 목적으로 하고 있다.³ 2016년 6월 중국 정부의 발표에 따르면, 30여 개 국가와 일대일로 정책 추진을 위한 협정을 체결한 것으로 나타나고 있다. 여기에는 인도네시아 반둥 고속철도, 헝가리-세르비아 연결 철도, 중국-러시아 천연가스관 동부라인 공사, 파키스탄 과다르 항구 개발, 카자흐스탄의 연운강 물류기지 등이 포함되어 있다.⁴

6대 경제회랑의 특징

중국은 일대일로의 추진을 위해 6개의 구체적인 경제회랑을 제시하며, 북서·서·남쪽 방향으로 6개 경제회랑 구축 계획을 발표하였다.〈그림1 참조〉

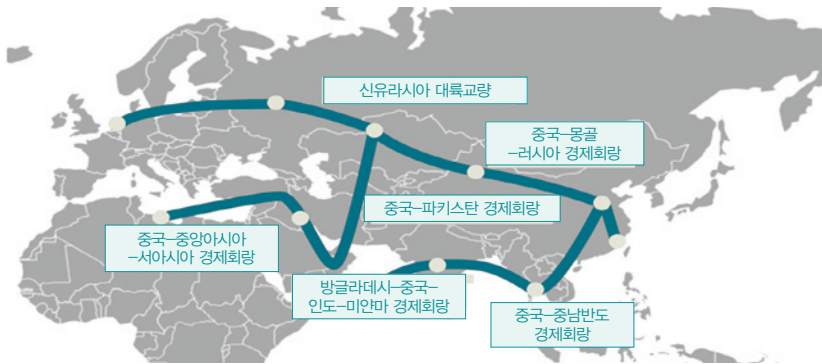
6개 경제회랑은 6개 방향에 대한 일반 철도, 고속철도, 도로, 에너지 수송로 등을 포함하고 있다.〈표1 참조〉 이러한 6대 회랑에서 가장 주목되는 통로는 신유라시아 대륙교량과 중국-중앙아시아-서아시아로 연결되는 회랑이다. 신유라시아 대륙교량을 통해 중국은 중앙아시아와 러시아를 거쳐 유럽으로 연결되는 철도망을 구축할 수 있다. 또한 중국-중앙아시아-서아시아 회랑을 통해 중앙아시아

² 매년 3~4월경 중국 하이난(海南) 보아오(博鰲)에서 열리는 아시아 경제 포럼(Forum). 정식 명칭은 '보아오 아시아 포럼(博鰲亞洲論壇, Boao Forum for Asia)'으로 세계경제포럼(다보스포럼)에 비유해 '아시아의 다보스포럼'이라 불린다

³ 중국의 이러한 일대일로 목적에 가장 부합하는 지역은 러시아와의 서쪽 국경지역인 서부이다. 중국은 서부개발을 통해 인근의 중앙아시아와의 협력을 연계할 수 있으며, 이를 통해 에너지 협력과 유럽으로 연결되는 물류협력을 추진할 수 있다.

⁴ 주중한국대사관, 2016. 6. 6.

그림1 중국의 6대 경제회랑



자료 Wali Zahid, 2015.10.18

지역으로부터 석유와 가스를 안정적으로 공급받을 수 있다.

중국은 2009년부터 송유관을 건설하여 카자흐스탄으로부터 석유를 공급받고 있으며, 중국 서부로 연결되는 가스관을 통해 투르크메니스탄으로부터 가스를 공급받고 있다. 또한 중앙아시아의 에너지 부문에 대한 투자도 활발하게 추진하여 2013년 카자흐스탄의 최대 유전인 카샤간 유전에 50억 달러를 투자하였으며, 투르크메니스탄이 보유하고 있는 세계 두 번째 규모의 가스전인 갈키니쉬 가스전의 정제설비 부문에 약 80억 달러를 투자하기도 하였다.

표1 중국의 6대 경제회랑의 주요 노선

경제회랑 구분	포함 국가	주요 노선	중점 조성 분야
중국-파키스탄	중국, 파키스탄	• 중국 신장카스-파키스탄-이슬라마바드-카라치-과다르	철도 및 도로, 석유 및 가스 수송관, 광케이블, 산업단지 등
방글라데시-중국-인도-미얀마	방글라데시, 중국, 인도, 미얀마	• 방글라데시 다카-중국 쿤밍-인도 콜카타-미얀마	철도 및 도로
중국-몽골-러시아	중국, 몽골, 러시아	• 중국 징진지-울란바토르-울란우데, 모스크바 • 중국 하얼빈-창춘-선양-만저우리-러시아 치타	고속운송통로
신유라시아 대륙교량	중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기즈, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키, 우크라이나, 폴란드, 독일, 네덜란드	• 중국 연운강-정저우-시안-관저우-우루무치, 카자흐스탄-러시아 스몰렌스카야-브란스크-벨라루스 브레스트-바르샤바-베를린-로테르담	국제철도 간선
중국-중앙아시아-서아시아	중국, 카자흐스탄, 키르기즈, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키	• 투르크메니스탄-우즈베키스탄-카자흐스탄-중국 알라산카우 • 투르크메니스탄-타지키스탄-키르기즈-중국	석유 및 가스 수송관
중국-중남반도	중국, 베트남, 태국, 말레이시아, 싱가포르	• 중국 난닝-하노이-태국 방콕-쿠알라룸푸르-싱가포르	철도 및 도로

자료 KIEP 북경사무소 브리핑, 일대일로 경제회랑 건설 추진 동향, 2015. 8. 6

AIIB의 설립과 일대일로 정책

중국의 일대일로 정책에 대한 AIIB의 영향

AIIB는 2013년 10월 시진핑 중국 주석의 제안으로 2016년 1월에 세계 57개국 이 참여하여 설립되었으며, 유라시아 지역의 인프라 개발 투자를 주요 사업으로 추진하고 있다. 아시아개발은행(Asian Development Bank, ADB)이 아시아 지역에서 빈곤퇴치 등의 목표를 함께 추진해온 데 비해, AIIB는 인프라 투자를 통한 해당 지역의 경제발전을 목표로 하고 있다. <표2 참조>

ADB의 평가에 따르면 아시아 지역 개발도상국의 인프라 개발을 위해서는 매년 약 8,000억 달러(2010~2020년까지 약 8조 2,200억 달러)의 투자자금이 필요할 것으로 추정된다.⁵ 그러나 실제 인프라 투자액은 연 평균 약 1,200억 달러로,⁶ 필요한 투자금액보다 약 6,800억 달러가 부족한 것으로 평가되고 있다. 이 가운데 ADB가 인프라 구축에 지원하는 자금규모는 연간 약 120억 달러에 불과하여,⁷ 필요한 투자자금이 부족한 상황이다. 따라서 AIIB의 설립은 이 지역 인프라 개발에 부족한 투자자금을 동원할 수 있다.

향후 중국의 일대일로 사업은 AIIB를 통해 추진될 것으로 전망된다. 구체적으로 말하자면 AIIB를 통해 중앙아시아 지역에 도로, 철도 등을 건설하여 유럽으로 연결되는 운송로를 구축하고, 동남아시아 지역에는 항만을 건설하여 중국 제품의 물류 확대를 추진할 것으로 예상된다.

이러한 전망은 AIIB에서 중국이 차지하는 영향력으로 볼 때 실질적인 가능성을 엿볼 수 있다. 예컨대 중국은 AIIB의 최대 지분을 보유하고 있고, 중국 관료 출신의 총재가 임명되었으며, 본부가 베이징에 소재하는 등 AIIB의 운영과 사업에 대한 중국의 영향력은 클 것으로 전망된다. 중국은 28.8%의 투표권을 보유하여 참

표2 AIIB와 ADB의 비교

구분	AIIB	ADB
설립 목적	아시아 지역 인프라 투자를 위한 금융지원	아시아 지역의 빈곤 해소 및 역내 투자, 기술원조
회원국	57개국	67개국
자본금	1,000억 달러	1,628억 달러
주요 국가별 지분율(투표권) (단위: %)	중국 33.4(28.8), 인도 9.4(8.3), 러시아 7.3(6.6), 독일 5.0(4.6), 한국 4.2(3.9)	일본 15.6, 미국 15.5, 중국 6.5, 인도 6.3, 오스트레일리아 5.8,

자료 AIIB, ADB 홈페이지 참조

5

ADB, 2010, 'Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010-2020', Working Paper Series No. 248 p. 13.

6

최필수, 2015, AIIB 설립과 동북아 개발금융, 한국사회과학연구 제13권 제1호, p. 154.

7

임호열 외, 2015, AIIB 추진 현황과 한국의 대응방안, KIEP 오늘의 세계경제, 2015년 4월 27일 Vol.15 No.12, p. 6.

가국 가운데 유일하게 주요 안전에 대한 거부권을 확보하여, 75% 이상의 찬성이 필요한 총재 선임이나 협정문 변경과 같은 주요 안전의 거부가 가능하다. 또한 중국은 지분 이외에 5,000만 달러의 특별기금을 출자하여 AIIB 회원국의 인프라 프로젝트를 지원할 예정이다.

AIIB와 중앙아시아 지역에서 중국의 영향력 확대

중앙아시아, 러시아 등 유라시아 국가들과 에너지 · 투자 · 교역 등에서 협력을 강화하고 있는 중국은 향후 AIIB의 인프라 개발사업을 통해 이 국가들에 대한 자국의 영향력을 확대할 것으로 전망된다. 유라시아 국가들은 인프라 부문이 매우 취약하여 세계 순위에서도 중하위권에 위치하고 있다.〈표3 참조〉 그리고 이러한 인프라 부문의 취약성은 각 국가들의 경제발전에 장애로 작용하고 있으므로 각국 정부는 개발의 필요성을 절감하고 있다.

이러한 상황에서 이미 AIIB는 중앙아시아 지역에서 이미 프로젝트를 추진하고 있다. AIIB는 출범 첫해인 2016년 ‘타지키스탄의 두산베-우즈베크 국경간 도로 건설’을 포함한 다섯 건의 프로젝트를 승인했으며, ‘아스타나-알마티 도로 건설’을 포함한 일곱 건의 프로젝트를 검토하고 있다.

또한 중앙아시아 국가들의 경제발전 프로그램이나 주요 대규모 프로젝트에도 투자할 가능성이 높다. 카자흐스탄의 경우 2015년 초부터 ‘누를리 졸(Nurly Zhol, 밝은 길 또는 미래의 길)’ 인프라개발 국가프로그램을 추진하고 있다. 여기에는 철도와 도로 건설 등 인프라 개발이 가장 큰 비중을 차지하고 있는데, 그 가운데서도 가장 큰 프로젝트는 서중국-서유럽 도로 건설이다. 이미 중국의 수출입은행이 자금을 투자하고 있으며, 향후 AIIB의 투자 가능성도 높다.

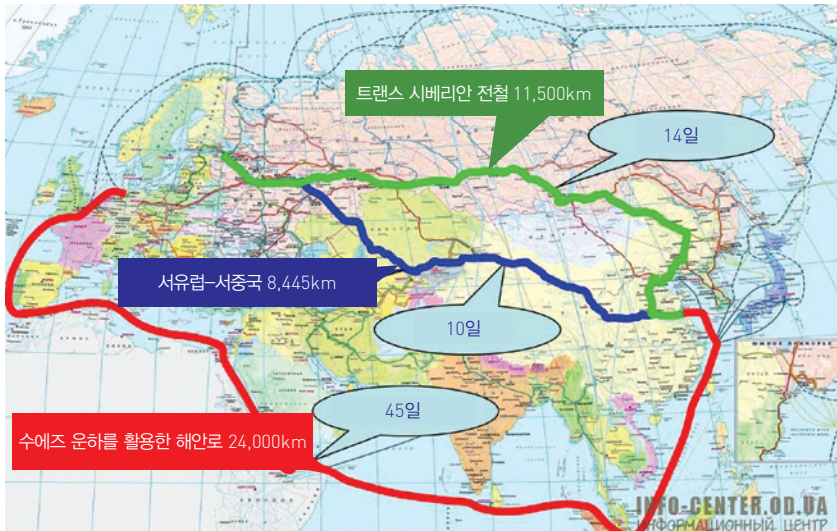
표3 유라시아 6개국 인프라 국제경쟁력(2015)

국가	종합순위	분야별 순위			
		통관	물류인프라	국제운송	물류경쟁력
카자흐스탄	77	86	65	82	92
우즈베키스탄	118	114	91	130	116
투르크메니스탄	140	143	103	127	145
아제르바이잔	125	82	68	113	149
타지키스탄	146	156	150	152	151
키르기즈	153	150	130	151	143
러시아	99	141	94	115	72

주 2015년 전체 평가대상국은 160개 국가

자료 World Bank, Logistics Performance Index, 2016.

그림2 서유럽-서중국 도로와 다른 노선과의 화물 운송 시간 비교



자료 Astanatimes, 2013. 2. 20

한국의 기회

앞에서 살펴본 것과 같이 중국의 일대일로 정책으로 실크로드가 위치한 유라시아 지역에 대한 중국의 영향력은 점차 확대될 전망이다. 더구나 중국이 최대 지분을 가진 AIIB의 출범을 통해 이러한 중국의 영향력은 투자 자금동원력으로 뒷받침되고 있다.

현재 한국 정부는 AIIB 출범과 관련하여 대응방안을 수립하고 있다. 2016년 3월 기획재정부(국제금융정책국 지역금융과) 내에 AIIB팀을 신설하였으며 국토부, 산업부, 해수부 등 정부부처와 연구기관 등이 참여하는 TF를 구성하여 6개 분야별로 실무작업반을 운영하고 있다. 기존의 '해외건설·플랜트 수주지원 협의회'를 '해외 인프라 수주 및 투자지원 협의회'로 개편하여 운영할 계획이다.

또한 해외건설 수주 플랫폼을 통해 지원할 계획으로 2016년 4월 출범한 플랫폼에는 해외건설협회, 정책금융기관(수출입은행, 무역보험공사), 민간 대형 건설사 등이 참여하고 있으며, 다른 분과들과 함께 AIIB TF를 구성하기도 하였다.

이러한 정부 내에서의 대응방안과 함께 다음과 같은 정책추진을 고려할 수 있다.

그림3 중국-중앙아시아-중동-유럽 물류루트



자료 코리아슈핑가제트, 2016. 9. 22

첫째, 중국과의 협력을 추진하는 것이다. 중국은 이미 중앙아시아 지역국가들과 협력하여 철도 및 도로망을 건설하고 있으므로 이러한 운송망을 활용한 사업을 계획해볼 수 있을 것이다. 예를 들어 중국과 카자흐스탄은 중국의 항만인 연운강에 국제터미널을 공동으로 설립하여 유라시아 지역으로 연결되는 해상 및 육상 물류 통로를 구축하고 있다. 우리 기업들은 이 물류 루트를 통해 중앙아시아, 중동, 유럽 등으로 화물을 운송하는 방안을 고려할 수 있을 것이다.〈그림3 참조〉

둘째, AIIB 내의 영향력 확대를 통한 기업 진출을 지원할 수 있다. 한국은 AIIB에서 역대 4위, 전체 5위의 지분을 보유하여 기존에 참여하고 있는 다자개발기구에 비해 큰 영향력을 보유하게 되었다.⁸ 이러한 위치를 적극적으로 활용하여 AIIB 투자 지역에 대한 영향력 확대를 고려할 수 있을 것이다.

셋째, AIIB 프로젝트 추진이 활발할 것으로 전망되는 중앙아시아 지역으로의 적극적 진출을 고려할 수 있을 것이다. 중앙아시아 국가들은 해양으로의 연결이 단절되어 있는 상황을 극복하기 위해 운송 인프라 개선을 전략적으로 추진하고 있으며, 경제발전을 위해 에너지 플랜트 건설을 적극 추진하고 있다. 투자 수요가 높은 것으로 평가된 카자흐스탄, 아제르바이잔, 우즈베키스탄의 에너지·운송 부문의 투자를 추진할 수 있다. 또한 통신이나 환경개선 등의 부문에도 투자를 고려할 수 있을 것이다. 에너지 부문에서는 기존에 우즈베키스탄, 투르크메니스탄 등에서 가스플랜트 사업 등이 성과를 거두고 있으며, 향후에도 에너지 플랜트 건설이 지속적으로 추진될 계획이므로 관련 사업에 적극적으로 진출을 고려하고, 이 지역에서 수요가 많은 송배전망, 태양광 발전소 부문 진출 또한 살펴볼 필요가 있다.⁹

운송 부문에서는 향후 카자흐스탄, 우즈베키스탄을 비롯한 중앙아시아 국가들

8 기존 국제기구 내 한국 지분율 순위: (세계은행) 1.58%/19위, (아시아개발은행) 5.06%/8위, (유럽부흥개발은행) 1.02%/22위, (아프리카개발은행) 0.45%/42위, (미주개발은행) 0.002%/47위.(기획재정부 보도자료, AIIB 협정문 서명식)

9 조영관, 2016, AIIB 출범과 한·중앙아시아 인프라 협력, 한국수출입은행.

에서 AIIB, 일대일로 등의 프로젝트를 통해 철도 및 도로 등 운송망이 확대될 것으로 전망된다. 이들 국가에 대한 진출을 살펴보는 동시에 이 지역에서 관심을 보이고 있는 ICT 관련 교통현대화 부문도 진출을 도모할 수 있을 것이다. 

참고문헌

- 임호열 외, 2015. 4. 27, AIIB 추진 현황과 한국의 대응방안, KIEP 오늘의 세계경제, Vol.15 No.12
- 조영관, 2016, AIIB 출범과 한·중앙아시아 인프라 협력, 한국수출입은행
- 최필수, 2015, AIIB 설립과 동북아 개발금융, 한국사회과학연구 제13권 제1호
- KIEP 북경사무소 브리핑, “일대일로” 경제회랑 건설 추진 동향, 2015. 8. 6
- ADB, 2010, ‘Estimating Demand for Infrastructure in Energy, Transport, Telecommunications, Water and Sanitation in Asia and the Pacific: 2010~2020’, Working Paper Series No. 248
- World Bank, Logistics Performance Index, 2016
- 연합뉴스, 중국, ‘일대일로’ 큰 그림... 60개국 참여 유도, 2015. 1. 24
- 주중한국대사관, 중국, 30여개 국가와 일대일로 협력 협의 체결, 2016. 6. 6
- Astanatimes, major transport corridor to connect Kazakhstan, Russia, China by 2015, 2013. 2. 20, www.astanatimes.com
- 코리아워킹가제트, 카자흐스탄 철도·해상운송으로 유라시아 진출하라, 2016. 9. 22, www.ksg.co.kr
- Wali Zahid, China's world-resaping One Belt, One Road, 2015.10.18., www.walizahid.com