일대일로 정책이 동남아시아 경제에 미치는 영향

김현지[1], 이영현[2]

1. 들어가며

시진핑 주석은 2013년 중앙아시아와 동남아시아를 순방하며 '일대일로 (一帶一路)' 구상을 처음 공개하였고, 이후 주요 정책의 방향을 결정하는 근거로 작용하고 있다. '일대'는 중국과 아시아, 유럽을 연결하는 실크로드 경제권을 의미하고, '일로'는 동,서남아시아를 사이에 두고 중국과 유럽, 아프리카를 연결하는 해양 수송로를 의미한다. 따라서 거칠게 이야기하자면 '일대일로'는 중국을 중심으로 한 육상 실크로드와 해양 실크로드를 구축하는 것으로 볼 수 있다. '일대일로' 구상에 포함된 국가들의 인구를 합하면 44억명이며 경제규모로 따지만 총 21조 달러로, 세계경제 규모의 약 29퍼센트를 차지한다. 이 정책이 성공적으로 시행되면 지금까지와는 전혀 다른 경제적 구도가 형성될 것이라는 것은 분명하다.

비록 이 구도를 현실화하기 위해서는 주변국의 협조와 적극적인 참여가 필수적이지만, 어쨌든 정책 시행의 중심에는 중국이 있게 될 것이다. 새로운 경제권이 형성된 후에도 마찬가지이다. 중국 뿐 아니라 동,서남아시아 그리고 유럽, 아프리카 각각 얻게 될 경제적 이득이 있겠지만 그 경제적 이익에 중국이 얼마나 많이 기여를 하게 될 것인지는 예측하기 어렵다. 실제로 시진핑 주석은 2013년 9월 이 구상을 처음 제시하고 그 다음 달 바로 핵심 자금조달 수단으로 여겨지는 '아시아인프라투자은행 (AIIB)' 설립을 제안하였다. 공식적인 창립 멤버국은 57개국에 달하지만 중국이 최대 지분을 보유하고 있으며 본부가 베이징에 소재하고 있고, 무엇보다 참가국 가운데 유일하게 거부권을 가지고 있다. AIIB가 다자개발은행이기는 하나 참가국들 특히 이 투자로 혜택을 받을 아시아의 개발도상국들의 경제는 중국의 영향을 많이 받을 수밖에 없는 것이다. 뿐만 아니라 2014년 11월에는 AIIB와 별개로 400억 달러 규모의 '실크로드 기금'을 발표하였다. 이 자리에서 시진핑 주석은 'AIIB 건립은 실크로드 국가들이 인프라를 건설할 때 자금을 제공하기 위한 것이고 실크로드 기금의 설립은 중국의 자금력을 활용해 일대일로 계획을 직접 지지하기 위한 것'이라고 강조했다. 이 기금의 설립으로 신실크로드 구축에 중국 자금이 대거 투입될 것임이 분명해진 것이다.

이러한 상황을 고려해볼 때 '일대일로' 정책을 통해 아시아의 개발도상국들이 경제적으로 중국에 더욱 의존하게 될 것인지 아닌지를 이야기하는 것은 의미가 없다. 대신 이 글에서는 어떠한 지표가 그 의존도를 보여주고 있는지를 정리한다. '일대일로' 구상의 일부로 진행되고 있는 정책들을 육로와 해로라는 기준으로 나누고, 특히 아세안 국가들의 경제적 의존도에 어떠한 영향을 미치고 있는지를 살펴본다. 육로로는 싱가포르-쿤밍 철도 건설로, 물길로는 메콩 강 유역 개발이 신(新)실크로드 건설의 핵심정책으로 자리하고 있다. 본 보고서에서는 두 정책을 통해 아세안 국가에 대한 중국의 영향을 확인하고 더불어 두 세력의 힘겨루기가 어떤 방식으로 이루어지고 있는지 파악해 본다.

---

1) 서울대학교 국제대학원 국제지역학
2) 서울대학교 인문과학대학 국사학

<그림 1. 중국 육상·해상 실크로드 '일대일로'>[3)]

2. 육상 실크로드 구축을 위한 철도 건설

사실 중국은 '일대일로'구상 전부터 이미 아시아를 관통하는 고속철 건설을 추진해왔다. 1995년 아세안 정상회의 당시 중국과 아세안 7개국 (캄보디아, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 싱가폴, 태국, 베트남)을 연결하는 싱가포르-쿤밍 철도 (The Singapore-Kunming Rail Link; SKRL) 프로젝트가 체결되었으며 2009년 유라시아 고속철, 중앙아시아 고속철, 범아시아 고속철 건설을 확정하고 이 때 건설에 필요한 자금과 기술은 중국이 출자하는 방식으로 결정되었던 것이다. 아세안 국가들의 경제에 직접적으로 영향을 미치는 것은 범아시아 고속철도인데, 중국의 '일대일로' 구상에도 싱가포르-쿤밍 철도가 다섯 가지 경제 회랑 중 제 5회랑으로 포함되어 있다. 중국은 2015년 11월 이 철도가 통과하는 국가 중 하나인 라오스와 사업계약을 맺었다. 중국이 구상한 이 고속철도에서 라오스내 구간은 418km이며 완공예정 연도는 2020년이다. 라오스로서는 인도차이나 반도에서 유일하게 바다에 접하지 않은 국가인 만큼 대륙과 연결될 수 있는 놓칠 수 없는 기회이다. 당연히 자금 문제가 발목을 잡을 수밖에 없는데, 중국이 이 문제를 간단히 해결했다. 총 투자액 400억 위안을 중국과 라오스가 각각 7대 3의 비율로 투자하기로 한데다가 중국정부가 라오스 정부에 5억 달러를 대출해주기로 약속한 것이다. 이 빚은 라오스 정부가 광산 수입 등으로 변제할 것이라는 계획까지 수립되어 있다. 또한 전체 노선 건설에 중국의 표준기술이 적용되고 총 공사의 설계부터 운영까지 모든 작업을 중국의 중테얼위안 (中铁二院) 공정그룹이 맡는다는 점에서 이 고속철 자체가 라오스보다는 중국의 영향을 훨씬 더 받게 될 것이다. 라오스 뿐 아니라 태국, 인도네시아에서도 2015년 말에 철도 건설 기공식을 가졌다.

---

3) 송고시간. (2018). **中매체, 일대일로 사업 수혜 아프리카국 '빚의 덫' 지적 반박**.
http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2018/07/13/0200000000AKR20180713081100097.HTML

<그림 2. 중국 범아시아철도 종단 노선>[4)]

물론 경제적 의존도가 커질 것이 분명한 사업에 아세안 국가들이 전혀 의심 없이 중국의 영향을 받아들이는 것은 아니다. 이 싱가포르-쿤밍 철도 사업은 약 2년 간의 보류 기간을 거쳤다. 라오스 정부는 중국에 경제 영향평가를 요구했고 태국은 일본이 제시한 연리 1퍼센트 대의 차관을 언급하며 중국에 금리 인하를 요구했다. 중국과 태국을 잇는 철도가 건설되면 양국간 운수 비용은 현재보다 12퍼센트 절감되고 쿤밍에서 방콕까지는 7시간 밖에 소요되지 않으며 열차표 가격은 항공기 값의 절반 수준이다. 태국 정부 역시 고속철 건설로 매년 중국인 관광객 200만명이 추가로 유입될 것으로 예측했다. 그러나 태국 정부는 중국이 태국 경제에 지나친 영향을 미치는 것을 간과할 수 없었던 것이다. 일본이 제시한 수준으로 금리를 낮추는 제안이 받아들여지지 않자 태국정부는 북부의 치앙마이와 남부 방콕을 잇는 670km의 구간에 일본 고속철인 신칸센을 도입하기로 결정했고, 기술과 건설 자금 모두 일본의 도움을 받기로 했다. 중국에 대한 경제적 의존도가 감당할 수 없을 정도가 되는 것을 우려하고 있다는 의미다. 동남아 국민 여론 역시 중국 경제에 대한 의존도가 높아지는 것과 고속철도에서 얻을 수 있는 이익 중 후자가 전자를 상쇄할 수 없을 것이라고 판단하고 고속철도 건설에 크게 반발하였다. 중국의 개입이 약간 줄어드는 것으로 협상이 종료되면서 태국 구간 공사가 2017년 7월 다시 시작되었다.

이 달 초에는 말레이시아 정부가 공사단가 인하를 요구하며 말레이시아 동부해안철도(ECRL) 건설 공사를 중단시켰다. 이 철도는 말레이 반도 동부 툼팟에서 서부 해안의 클랑 항구를 잇는 철도로, 완공되면 중국 쿤밍에서 클랑까지의 육상 교통로를 확보할 수 있는, 일대일로 구

4) 박만원. (2015). **中 '철도굴기'의 완성판... 범아시아철도 연말 착공**. http://news.mk.co.kr/newsRead.php?no=973631&year=2015

상의 중요한 부분을 차지하는 철도이다. 중국이 총 15조원에 달하는 사업비의 85퍼센트를 융자하는 조건으로 추진되었으나, 말레이시아 정부 측은 투지수용비용 등을 포함하면 총 사업비가 22조원에 달할 것이라고 주장했다. 지난 5월 정권교체에 성공한 말레이시아 새 정부는 국가부채가 약 271조원을 넘어서는 상황에서 친중 성향 정권이 진행해온 프로젝트를 재검토하는 것이 불가피하다고 판단한 것이다. 이처럼 중국은 싱가포르-쿤밍 철도 건설이 차질 없이 진행될 수 있도록 경제적 지원을 아끼지 않고 있고, 중국의 영향이 감당할 수 없는 지점을 넘어서기 전에 이를 막아보려는 동남아 국가들의 노력이 이어지고 있다.

중국에의 경제적 의존을 요구하는 것은 제5회랑 건설뿐만이 아니다. 2013년 11월 개통한 관동성 둥관과 러시아 모스크바를 잇는 국제화물철도를 통해 베트남, 인도네시아, 미얀마 등의 국가도 둥관 운송센터를 거쳐 러시아로 수출을 시도할 수 있게 된 것이다. 일대일로 구상 자체가 동남아시아 국가에 직접적인 변화를 가져다주는 정책은 아닐지라도 동남아시아 경제에 일대일로 구상이 커다란 변화를 가져올 것은 분명하다.

3. 메콩강 유역개발을 통한 신실크로드 구축

<그림 3. Mekong River Cruise Laos>[5)]

중국 정부의 메콩강 유역개발 사업을 살펴보면, 수송 분야에 가장 역점을 두고 있는 것으로 보인다. 이는 윈난성과 인도차이나 국가들의 국경에 인프라를 확장해서 교류를 확대하려는 목적을 가지는 것으로 고속도로, 철도, 교량, 공항 건설 등 물자와 인력이동을 용이하게 하려고 하는 것이다. 중국이 이와 같이 메콩강 유역 개발을 통해 얻으려고 하는 것은 무엇일까? 이는 바로, 메콩강 유역 개발을 통해 상대적으로 발전이 적게 이루어진 서남경제권을 활성화 하려고 하는 것이다. '서부대개발'이 바로 그것이다. 개혁 개방 이후 중국은 급속한 경제성장을 이루었지만 지역

5) GlobalGaz. (n.d.). **Mekong River Cruise Laos**. https://globalgaz.com/mekong-river-cruise-laos/#prettyPhoto

에 따라 경제적 격차가 크다. 특히 중남구의 광둥성과 서남구의 구이저우성은 거의 10배 차이가 나는 생산량을 나타내고 있다. 중국 정부도 이러한 불균형 성장을 인식하고 12개 지역을 선정하여 '서부개발지역' 이라는 이름 아래 균형정책을 추진하고 있지만 격차는 좀처럼 좁혀지고 있지 않다. 따라서 중국 정부는 티벳과 윈난성 등 서남지방을 관통하는 메콩강 개발을 통해 서남경제권을 활성화하려는 의도를 가지고 있다.

<그림 4. 메콩강유역>[6)]

GMS 프로그램의 성과를 살펴보면, 사실상 현재까지 성공적인 것으로 보여진다. 아시아개발은행이 2007년에 제시한 'GMS 프로그램 10년 계획 중간보고서 (Midterm Review of The Greater Mekong Subregion Strategic Framework, 2002-2012)'에 따르면 1992년 GMS 프로그램이 시작된 이후 메콩강 유역 국가들의 경제가 상당히 발전했다고 밝히고 있다. 이 외에도 아세안이나 World Bank에서 조사한 통계자료에 의하면 메콩강 유역의 국가들은 GMS 프로그램 이후 급속한 경제성장을 보이고 있다. 특히 2002년에 제시된 '2002~2012년 GMS 프로그램'에서 가장 중요하게 다루어졌던 빈곤계층이 상당히 감소되는 모습을 보여준다. 라오스와 중국 그리고 베트남의 절대빈곤율이 상당히 감소했으며 태국은 빈곤계층이 사라지고 있음을 알 수 있었다. 다만 캄보디아는 빈곤율은 감소했지만 인구증가로 인해 빈곤계층의 수가 늘어났다. 빈곤층 감소 외에 GMS 프로그램은 메콩강 유역국민들의 실업률 감소에도 도움을 주었다.

이런 점을 살펴보았을 때, 중국 정부가 메콩강 유역 개발에 적극적으로 참여하고 있는 모습은 해당 동남아시아 국가들의 경제에 긍정적으로 기여한 것으로 보인다. 중국 정부는 공식 웹사이트를 통해 중국이 GMS 프로그램에 참여하면서 메콩강 지역 내의 경제가 크게 발전했다고 밝히고 있다. 중국과 유역국가들 간의 무역이 크게 증가하고 있으며 중국의 투자가 유역 국가들의 경제발전에 크게 도움이 되고 있다고 말한다(Chinese Government's Officer, 2008). 실제로 꾸준히 중국과 메콩강 유역 국가들의 교역량은 크게 증가하고 있다. 특히 라오스의 경우에는 2004년과 대비하여 2007년 대중국 수출 증가율이 653%라는 높은 수치를 보여주고 있다. 또한 중국은 메콩강 유역 국가들에 꾸준히 투자하고 있다. 2007년 태국에 약 30억 달러를 투자했으며 베트남과 캄보디아에 대한 투자 도 점차 늘려가고 있다. 중국 정부는 이와 같은 투자금액과 무역 증가율을 발표하며 중국의 대 메콩강 유역국들과의 무역흑자가 점차 감소하고 있다고 밝히기도 했다. 또한, 중국이 수송 분야에 투자를 하고 있어 중국의 서남부 지방과 캄보디아, 라오스, 미얀마, 베트남 등 CLMV 국가들과의 경제가 자연스럽게 연결되었다. 이에 동남아시아에서 가장 낙후되어 있던 CLMV 국가 경제가

6) 서영아. (2005). **메콩강유역 개발에 250억달러 투입**. http://news.donga.com/3//20050707/8207337/1

2000년 이후 연 7% 이상의 높은 경제성장을 보이 고 이와 함께 윈난성과 광시성도 9~15% 이상의 경제성장률을 보이면서 중국 정부가 주장하는 '윈-윈(win-win)' 전략이 효과를 나타내고 있다는 주장도 제기되고 있다.

<그림 5. 메콩강 경제권 개요>[7]

중국과 동남아시아의 지역협력은 개발도상국과 개발도상국의 경제협력, 즉 남남협력이라는 맥락에서 다른 지역협력과 상당한 차이점을 보여준다. 선진국이 개발도상국에게 자금이나 기술력, 인적자원 등을 일방적으로 지원하는 원조 및 협력과는 다르게 중국과 동남아시아의 지역협력은 서로에게 이익이 되는 것을 목적으로 하고 있다. 중국의 역할이 중요한 이유는 중국이 적극적인 대외정책을 통해 다양한 지역협력 체제를 구축하고 있기 때문이다. 중국에게 있어서 지역협력은 경제성장과 이미지 제고, 안보구축까지 많은 장점을 가지고 있다. 특히 인접 지역인 동남아시아와의 지역협력을 통 해 역내 책임 있는 대국이라는 이미지를 제고하고 경제협력을 통해 자국의 낙후된 지역의 경제개발을 이루려는 계획을 가지고 있다. 이에 중국은 인도 차이나반도 국가와의 메콩강유역개발사업과 미얀마를 비롯한 동남아시아 국가들에 공적개발원조를 시행하며 지역협력의 장을 넓히고 있다. 중국 정부는 공식적으로 동남아시아와의 경제협력 및 지원은 '윈-윈' 효과를 창출해낼 것이라고 발표했다. 중국에게도 그리고 협력국에게도 도움 이 될 것이라는 것이다. 실제로 메콩강 유역개발에서 중국은 주로 수송 프로그램에 참여하였는데 이는 개발이 상대적으로 덜 이루어진 자국의 서부지역을 개발하려는 목적을 가지고 있다. 서부지역의 인프라 확장을 통해 동남아시아 국가들과의 교역을 늘려 서부지역의 경제 활성화를 위한 기반을 다지는 프로젝트에 집중하고 있다.

동남아시아 국가들에 있어서 중국은 분명 매력적인 협력국이다. 세계적인 경제 강국으로의 부상을 시도하고 있으며 세계 최대 규모의 외환보유국이기도 하다. 무엇보다 정부차원에서 동남아시아 지역과의 협력을 적극적으로 지 원한다는 점에서 경제성장을 위해 노력하고 있는 동남아시아 국가들에 있어 중요한 협력국이 되었다. 따라서 중국과의 지역협력은 동남아시아 국가들에 있어서 새로운 기회이자 경제성장의 도약이 될 것은 분명해 보인다. 그러나 중국과의 협력이 항상

7) 김은비. (2013). **메콩경제권 해운인프라 확충 재걸음**.
http://shippersjournal.com/news/article.html?no=1657

청사진만을 제시하는 것은 아니다. 천연자원과 에너지 확보 및 자국기업 진출을 우선시 하는 중국의 협력은 철저히 전략적이다. 그러므로, 중국의 대 동남아시아 지역협력을 좀 더 눈여겨보아야 하는 것은 사실이다.

4. 나가며

중국의 “일대일로” 정책의 사업의 일환으로 크게 두 가지를 꼽을 수 있는데, 이는 싱가포르-쿤밍 철도와 메콩강유역 개발 사업이다. 두 가지 사업에서 모두 중국에 대한 동남아시아 국가들의 경제적인 의존도가 높아지고 있는 것은 사실이다. 이로써 중국의 영향력이 확대되고 있는 것은 분명한 것으로 보인다. 하지만, 동남아국가들 자국의 이익에 또한 영향을 미치고 있어, 지역적인 차원에서 이들이 힘겨루기를 하고 있다. 예를 들어, 2018년 1월 열린 제2회 '란창(瀾滄) 메콩강' 협력회의(LMC) 정상회담에서 중국은 메콩강 유역의 환경 문제에 대한 '평등한 해결'을 강조했지만, 정작 회의에 참석한 아세안 국가 정상들은 침묵을 지켰다. 리커창 중국 총리는 만약 문제가 생길 경우 서로의 안위 수준을 고려해 모두가 머리를 맞대고 논의하자"고 제안했으나, 하류 지역의 동남아 국가들 사이에서는 중국의 메콩강 수계 댐이 수중 생태계를 파괴하고 수자원 관리를 어렵게 해 농민과 어민들의 삶을 파괴한다는 목소리가 나오고 있는 것으로 보인다. 하지만, 현지 언론에 따르면 미얀마, 태국, 베트남, 캄보디아, 라오스 등 이번 회의에 참석한 메콩강 유역 동남아 국가 지도자들은 문제를 제기하기는 커녕 침묵을 지켰으며, 중국 주도로 발표된 메콩강 개발 계획에 들러리를 섰다고 전해진다.

이로써 중국의 댐 건설 등 이의 일방적인 태도에 대해 동남아시아 국가들의 불만이 커져가고 있지만, 이들이 지속적으로 중국의 태도에 대항할지는 살펴보아야 하고, 앞으로의 전망을 지켜보아야 할 것으로 보인다. 중국의 일대일로 구상이 오직 자국에게만 이익을 가져다주는 구상이 아닌 만큼, 일대일로 구상을 기반으로 한 새로운 경제구도가 어렵지 않게 형성될 것이라는 예측도 가능하다. 그러나 중국의 영향력이 지나치게 커지는 것을 동남아시아 국가들이 경계하고 있는 만큼 그 구상이 얼마나 실현될 수 있을지는 아직 미지수이다.

<참고문헌>

영문

Lum, T, Blanchard, et al. 2008. “Comparing Global Influence: China’s and U.S. Diplomacy, Foreign Aid, Trade, and Investment in the Developing World.” CRS report for congress.

Lum, T. et al. 2009. “China’s Foreign Aid Activities in Africa, Latin America, and Southeast Asia.” CRS report for Congress

“Mekong River Cruise Laos" Global Gaz, 연도미상 기사.

국문

남대엽, “중국, 태국 정부, 고속철도 프로젝트 조속 실행 합의/ 물류 인프라 건설로 ‘일대일로’ 추진 가속화 전망”, 친디아 플러스 9,10월호, 포스코경영연구원, 2017.

류석춘, 최진명. “메콩강유역개발사업(GMS)을 통해 본 중국의 대 동남아시아 지역협력 연구: 중국 대외정책의 변화배경과 지역협력의 양면성”. 국제지역연구21권 2호, 서울대학교 국제대학원, 2012.

이봉걸, “일대일로 프로젝트 현황과 영향” IIT Trade Focus 14권 16호, 한국무역협회 국제 무역연구원, 2015.

정성삼, “중국의 일대일로 추진 계획 및 시사점”, 세계에너지시장인사이트(제15-16호), 에너지경제연구원, 2015.

조영관, “유라시아로 진출하는 중국과 AIIB, 그리고 한국의 기회,” 세계와 도시 16호, 서울연구원, 2016.

“中매체, 일대일로 사업 수혜 아프리카국 ‘빚의 덫’ 지적 반박” 연합뉴스, 2018년 7월 13일자 기사.

“中 ‘철도굴기’의 완성판... 범아시아철도 연말 착공” 매일경제, 2015년 10월 12일자 기사.

“메콩강유역 개발에 250억달러 투입” 동아신문, 2005년 7월 7일자 기사.

“메콩경제권 해운인프라 확충 재걸음” Shipper's Journal, 2013년 10월 17일자 기사.

“중국의 ‘신실크로드 경제권’ 추진 동향과 전망” 지역경제 포커스 8권 45호, 대외경제정책연구원, 2014.

"중국~태국 고속철 2022년 개통" 中 동남아 고속철 건설 '가속', 아주경제, 2017년 12월 22일자 기사.

“공사단가 낮춰라”…말레이, 중국에 동부해안철도 공사 중지명령, 아시아투데이, 2018년 7월 15일자 기사.

“중국 '메콩강 영향력' 통했나…동남아 국가들 환경문제에 침묵” 자카르타 경제신문, 2018년 1월 12일자 기사.