

# 중국제조2025 계획과의 연계를 고려한 중국 1대1로 대응방향



## 국제물류연구실

### | 연구책임자 |

- 박성준 전문연구원, sjpark@kmi.re.kr 051-797-4774

### | 연구진 |

- 김은우 전문연구원, hongmei204@gmail.com 051-797-4772
- 김세원 연구원, ksw@kmi.re.kr 051-797-4775

### | 감리위원 |

- 길광수 선임연구위원, kskil@kmi.re.kr 051-797-4602

### • 목 차

I. 서 론	08
II. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획 검토	05
III. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획의 연계성 분석	19
IV. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획의 영향 전망	25
V. 우리나라의 대응방향	33
VI. 결론 및 정책 제언	41
참고문헌	43





## 요약



- 중국은 세계화 전략인 1대1로 구상과 2049년까지 세계 톱클래스 제조업 국가를 목표로 한 중국제조2025 계획을 결합해 장기적으로 중국 중심의 글로벌 가치사슬을 구축할 것으로 전망됨
- 중국은 1대1로 구상의 세부 실천내용인 유라시아 6대 경제회랑을 통해 1대1로 구상과 중국제조2025 계획의 상호연계를 통한 시너지 효과를 달성하고자 함
  - 중국-몽골-러시아 경제회랑 등 유라시아를 총 6등분한 각 경제회랑은 항만 및 경제 특구, 내륙 산업단지 및 물류 클러스터, 교통물류 네트워크 등을 일체화하여 경제 통합을 주요 목표로 함
  - 중국이 자국 중심의 글로벌 가치사슬 구축에 성공하면 무역과 제조업 상품수출을 근간으로 성장해온 한국 경제는 상당한 도전에 직면할 수 있으므로 6대 경제회랑에 대해 물류적 관점과 제조업의 수출 경쟁력 관점을 결합한 새로운 대응 방향을 모색할 필요가 있음
- 본 현안분석은 중국 1대1로에 대한 대응 방향으로 선도, 편승, 균형, 전략적 헤징 등 4개의 전략적 대안을 제시하고 있으며, 핵심 내용은 다음과 같음
  - 중국-몽골-러시아 경제회랑(CMREC)의 끝단인 북-중-러 접경지역에서 한국은 남북 관계 개선의 부진으로 장애가 많지만, 관계국 이해가 일치하는 만큼 좀 더 선도적으로 이 지역의 개발에 참여할 필요가 있음
  - 신유라시아대륙교(NELB)는 중, 러 협력에 의해 개발될 가능성이 가장 높은 회랑으로 기본적으로 편승 대안을 취하되, 부분적으로 내륙 물류기지 건설 등 틈새시장에서 선도 대안을 펼칠 수 있음
  - 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑(CCWAEC)도 기본적으로 중, 러 협력 형태로 개발이 진전될 것으로 보이므로 기본적으로 편승 대안을 취하되, 카스피해 해상교통 인프라, 중-카자흐스탄 내륙 물류에 대해 선택적인 선도 대안을 고려해야 함
  - 베트남 등 주로 ASEAN 국가가 포함된 중국-인도차이나 경제회랑(CICPEC)은 미·중, 미·일의 경쟁 무대이자 향후 한국 중심의 가치사슬 구축에도 주요한 의미를 갖고 있으므로, 선도, 편승, 균형 및 전략적 헤징 등 다양한 대안으로 접근할 것을 제안함

- 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC)은 이 지역에서의 중국의 지정학적 이해와 에너지 자원의 안정적이고 효율적인 수송로로서의 성격을 강하게 띠고 있으므로, 전략적 차원에서 한국 입장에서는 편승 대안을 취할 필요가 있음
- 마지막으로 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑(BCMEC)은 특히 미얀마를 중심으로 미중간 영향력 경쟁이 뜨겁고, 일본도 항만 인프라 투자 등 독자적인 공간을 개척하고 있는 만큼, 장기적으로 협력 파트너에 따라 선도, 편승, 균형, 전략적 해장을 다양하게 구사할 수 있을 것임
- 본 현안분석은 중국 1대1로 구상에 효과적으로 대응하고 이의 활용 방안을 모색하기 위해 향후 중국제조2025 계획의 요소가 내포된 1대1로 구상의 6대 경제회랑에 대해 보다 심화된 연구의 필요성을 제기하고 있음
- 중국 1대1로 구상을 구체화한 6대 경제회랑 개발계획은 2015년 5월에 발표된 비교적 최근의 세부 계획으로, 이전까지 중국 당국은 1대1로를 바라보는 외부의 의구심을 의식, 교통물류 인프라 노선의 방향과 국제협력의 취지를 대외적으로 설득하는데 주력해왔음
- 따라서 새롭게 발표된 6대 경제회랑은 1대1로 연구에 대한 새로운 접근방법이 필요함을 시사하고 있음
- 44억 명의 인구를 포함하는 중국의 1대1로 구상에 당당히 대응해 한국의 미래를 개척하기 위해서는 1대의 내륙물류 건설, 1로의 대규모 항만 개발 및 운영 분야에 참여할 전문성과 규모를 겸비한 글로벌 플레이어를 시급히 육성할 것을 제안함



## 01. 서론



### 1. 배경과 필요성

- 현재 중국은 세계화 전략인 1대1로 구상<sup>1)</sup>과 2049년까지 세계 톱클래스 제조업 국가의 위상구축을 목표로 한 산업계획인 ‘중국제조2025’ 계획을 상호 연계하여 추진하고 있음
  - 중국 1대1로 구상에 대해 우리 정부는 유라시아 이니셔티브와 연계해 정책 공조, 교통 물류 인프라 연결, 무역·투자 활성화, 금융 등의 분야에서 상호협력이 가능한 정책 발굴에 주안점을 두고 있음
  - 중국제조2025 계획에 대해서는 대체로 중국 제조업 부상에 따른 우리나라 산업계의 대응방안 마련에 초점을 맞추고는 있으나<sup>2)</sup> 중국의 1대1로 구상과의 전략적 연계 가능성의 관점에서 접근하는 시각은 상대적으로 결여된 것으로 판단됨
- 반면 중국은 1대1로 구상과 중국제조2025 계획의 연계에 따른 시너지 효과를 극대화시키기 위한 노력을 경주하고 있어 예의 주시할 필요가 있음
  - 중국 언론은 1대1로 구상과 중국제조2025 계획의 관계에 대해 “양대 계획”<sup>3)</sup>을 연계하여 기업들이 혁신적인 전환과 경제 고도화의 방향을 가속화하고 있다고 보도함<sup>4)</sup>
  - 즉 1대1로 구상과 중국제조2025 계획의 결합을 통해 중국의 발전을 앞당기겠다는 것임
- 중국 1대1로 구상은 중국 중심의 글로벌 가치사슬(Global Value Chains, 이하 “GVCs”로 약칭함) 재편과 맞물려 무역과 화물 운송의 구조를 바꿀 수 있으므로, 중국제조2025 계획의 실행 추이를 고려한 1대1로 대응방안 마련이 필요함

1) 중국 1대1로 구상의 명칭과 관련, ‘전략’, ‘정책’, ‘구상’ 등이 혼용되고 있으나 본 연구에서는 ‘구상’으로 통일함.

2) 중국제조2025 내용을 소개한 대표적인 국내문헌으로는 대외경제연구원 북경사무소의 “중국제조 2025 추진배경과 중점분야” (2015. 6. 11)를 들 수 있음. 동 보고문은 중국제조2025 공식 발표 직전 열린 제3회 한중경제포럼에서 행한 중국 측 관계자의 발표 내용을 정리한 것으로 「한중경제포럼」, 제15-03호로 발간되었음.

3) 원문에는 ‘양대 전략’으로 표시되어 있으나 본 연구에서는 두 개를 동시에 지칭할 때 ‘전략’의 개념 안에 이미 ‘계획’이 포함된다는 의미에서 ‘계획’으로 통일하여 사용하고자 함.

4) 新華網, “一帶一路 百日視察: 見證三帶歷史性轉變,” 2015. 7. 13.

## 2. 목적

- 본 현안분석은 중국 1대1로 구상과 중국제조 2025 계획의 추진 내용, 양대 계획의 상호 연계성 등을 분석하여 한국의 입장에서 장기적인 영향을 전망하고, 제조업과 국제물류의 발전방향을 고려한 우리의 대응 방향을 제안하는 데 그 목적이 있음
  - 중국 1대1로 구상의 핵심 특징은 과거 중국 고속성장기 내향해외직접투자(Inward Foreign Direct Investment, IFDI, 또는 ‘외국인 직접투자’) 전략에서 선회하여 외향해외 직접투자(Outward Foreign Direct Investment, OFDI, 또는 ‘해외직접투자’)를 지향한다는 것임<sup>5)</sup>
    - 중국은 과거 내향해외직접투자에 의존해 경제를 발전시켰으나 글로벌 경기 침체로 과잉생산이 우려되는 상황에서 이와 같은 성장전략은 한계에 부딪침
- 중국 1대1로 구상의 해외투자 방향은 향후 20~30년간 중국 제조업의 글로벌 가치사슬의 재편 내용에 따라 좌우될 가능성이 매우 크며, 따라서 중국 1대1로 구상의 방향을 보다 정확하게 예측하기 위한 보완 단계로 중국제조2025 계획의 내용과 지리적인 발전 방향을 검토함
  - 정무섭 외(2015)의 연구에 의하면, 1980년대 글로벌 무역 규모는 글로벌 FDI의 4배 규모로서 무역이 FDI 증가를 견인했음
    - 2000년대 중반 이후 해외투자 증가율이 무역 또는 GDP 성장률을 앞질러 격차가 벌어짐으로써 해외투자 증가가 무역을 증가시키는 ‘견인 효과’가 나타나고 있는 것으로 분석됨<sup>6)</sup>
    - 우리나라가 무역을 통해 지속적으로 성장을 해 나가기 위해서는 해외투자를 더욱 확대해 나갈 필요가 있으며, 이러한 측면에서 중국 1대1로의 추진방향에 대한 예측은 매우 중요함
- 본 현안분석에서는 중국의 1대1로 구상 및 액션플랜 상에 나타난 글로벌 수송네트워크의 분석에 국한하지 않고 유라시아 생산 네트워크 및 가치사슬의 향후 성장 방향에 대한 예측도 함께 시도하여 국내 물류업계의 대응전략 수립에 유용한 시사점도 제공하고자 함

<sup>5)</sup> BMI Research, “Political risk Analysis—One Belt One Road: China's Outward Expansion Faces Major Challenges,” June 23, 2015.

<sup>6)</sup> 정무섭 외, “GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황과 정책방향,” 한국무역학회 국제학술회의(‘Co-promotion of Eurasia Initiative and the Strategy of Mega-FTAs’) 발표자료집, Sept 17~19, 2015.



## 02. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획 검토



### 1. 1대1로 구상 추진 현황과 전망

- 1대1로 구상은 ‘실크로드경제벨트(1대)’와 ‘21세기 해상실크로드(1로)’ 등 2개의 실크로드 구상을 의미함<sup>7)</sup>
  - 1대1로는 당나라(육상)와 명나라(해상)의 실크로드 옛 영광을 재현하고 중화민족의 위대한 부흥이란 ‘중국의 꿈’(중국몽)을 실현하기 위한 시진핑 정부의 대외 정책임
- 2000년대 들어 중국은 내수시장 확대 및 도시화 개발과 함께 ‘서부 대개발’, ‘중원굴기’, ‘동북진흥’ 등의 원대한 국가개발 프로젝트를 진행하면서 지역 불균형 해소와 내수시장 확장에 노력함
  - 특히 2000년부터 추진해 온 서부 대개발 계획은 중국 서부지역 공업 생산력의 증대, 기초 인프라의 대규모 개발, 도시농촌 주민의 소득 향상 등 일부 성과를 거둠
    - 이를 통해 동부 연안 지역에 집중되었던 산업, 기술, 자금 등 생산요소들의 서부 이전이 가능했고, 1대1로 구상을 추진할 수 있는 토대를 마련함<sup>8)</sup>
  - 2008년 말 미국 발 글로벌 경제위기는 세계 경제의 침체를 야기했으며, ‘세계의 공장’으로 빠르게 성장하던 중국 경제에도 부정적 영향을 끼침
    - 대외시장 악화와 내수시장 확대 과정에서 중국은 ‘신장타이(New Normal)’를 선언하고 중저성장 기조의 불가피함을 인정함
  - 중국은 그동안 구축된 경제력을 바탕으로 국내개발과 더불어 주변국가와의 연계 개발 프로젝트를 세계적 차원에서 구상함
    - 중국은 변방지역을 주변국가와 연결하기 위해 인프라 네트워크 건설을 추진하며, 중국내 지역과 주변국과의 연계 개발을 통해 중국의 과잉 공급을 해소하고 상품의 소비 및 수출을 촉진시키고자 함

7) 한국무역협회, “중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 『Trade Focus』, Vol.14 No.16, 2015.5., p.1.

8) 刘升旭, “论中国 ‘一带一路’ 战略的开局”, 『金融经济』, 2015年 第6期, 2015.7., pp.15~19.

- 시진핑 주석은 2013년 9월과 10월에 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 건설을 제안함
  - 2013년 9월 카자흐스탄 나자르바예프대학에서 행한 강연을 통해 시진핑 주석은 중국과 중앙아시아를 합쳐 인구 30억 명을 포괄하는 실크로드 경제벨트 구축을 제안함
    - 이는 중국과 중앙아시아 간 교통체계부터 개선하여 아시아와 유럽이 연결되는 실크로드 경제권을 구축하는 것을 주요 내용으로 함
  - 2013년 10월 인도네시아 방문시 국회연설을 통해 시진핑 주석은 아세안(ASEAN)과 21세기 해상 실크로드의 공동 건설을 제안함
    - 시진핑 주석은 중국과 아세안의 FTA를 기반으로 하여 경제협력을 강화하고 해양부분에서 상호 발전을 위한 공동 노력이 필요하다고 강조함
- 이후 중국 정부는 1대1로 관련 전담조직 구성 및 계획 발표, 자원조달을 위한 금융플랫폼 구축 등을 적극 추진해왔음
  - 중앙 정부 내 고위급으로 구성된 ‘1대1로 건설공작영도소조’ 및 관계부처 공동 「실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 추진에 대한 비전과 행동」을 발표함
    - 2015년 2월 중앙 정부 내 주요 인사로 구성된 ‘1대1로 건설공작영도소조’(조장 장가오리 부총리)를 구성해 1대1로 프로젝트 건설을 총괄함<sup>9)</sup>
    - 2015년 3월 국가발전개혁위원회 및 외교부 등은 공동으로 1대1로 구상 관련, 중앙 정부 최초의 공식 문건인 「실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 추진에 대한 비전과 행동」(이하 “비전과 행동” 또는 “액션플랜”으로 약칭함)을 발표함
  - 또한 아시아인프라투자은행(AIIB), 실크로드기금 등의 설립을 통해 1대1로 구상 추진을 위한 자금조달 플랫폼을 마련함
    - AIIB는 2013년 10월 중국과 인도네시아 정상회담에서 처음 설립취지 등이 언급된 후 2015년 6월 창립회원국간 설립 협정문에 서명했으며, 동년 12월 25일 공식 출범함
    - 2014년 11월 APEC 정상회의에서 ‘실크로드 기금’을 설립하면서 총 400억 달러 투자계획을 발표함
    - 또한 AIIB와 실크로드 기금 외에도 신개발은행(NDB), SCO개발은행 등의 자금도 1대1로 추진에 활용 가능함

<sup>9)</sup> 장가오리 부총리 아래 4명의 부조장이 있으며 이 가운데 총괄 조율은 ‘살아 있는 제갈량’, ‘은둔의 책사’ 등의 별명을 가진 중국 공산당 중앙 정치국 위원 왕후닝이 맡고 있음.



## 중국 1대1로 구상의 추진 경위

일 자	주요 내용
2013.09	시진핑 주석, 카자흐스탄 나자르바예프대학 강연을 통해 인구 30억 명을 포괄하는 실크로드 경제벨트(丝绸之路经济带) 구축을 제안
2013.10	시진핑 주석, 인도네시아 방문시 국회연설을 통해 아세안과 21세기 해상실크로드(21世纪海上丝绸之路)의 공동 건설을 제안
2013.12	시진핑 주석 중앙경제공작회의에서 실크로드 경제벨트 구축과 21세기 해상 실크로드 공동 건설을 공식적으로 제시
2014.02	시진핑 주석과 푸틴 대통령, 1대1로 구상에 대한 양국 이해 및 협력 필요성 공유
2014.03	리커창 총리, 전인대 정부공작보고를 통해 1대1로를 중점 추진할 것이라고 발표
2014.05	실크로드경제지대의 첫 번째 플랫폼으로 ‘중국-카자흐스탄 물류기지(렌윈강)’ 운영 개시
2014.11	시진핑 주석은 중앙재경영도소조 8차 회의를 주재하고 1대1로 프로젝트와 함께 아시아인프라투자은행 설립, 실크로드기금 설립 문제 등을 논의
2014.11	APEC정상회의에서 400억 달러 규모의 실크로드기금 조성계획을 공식 발표
2014.12	중앙경제공작회의에서 1대1로 프로젝트를 징진지 공동발전, 장강경제벨트 등과 함께 2015년 중점 추진 계획으로 발표
2015.02	장가오리(张高丽) 부총리 겸 당정차국 상무위원을 조장으로 하는 ‘1대1로 건설공작 영도소조’ 출범
2015.03	AIIB 창립회원국 신청 마감(유럽 20개국, 아태 25개국 등 57개국 신청)
2015.03	국무원 「실크로드경제벨트와 21세기해상실크로드 공동 추진에 비전행동」 발표
2015.05	장가오리부총리, 1대1로 6대 경제회랑 계획 발표

자료 : 한국무역협회, “중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 「Trade Focus」, Vol.14 No.16, 2015.5., p.5를 바탕으로 KMI 보완.

□ 1대1로가 포괄하는 범위는 26개 국, 인구 약 44억 명(세계인구의 약 63%), 경제규모 21조 달러(세계 GDP의 29%) 및 세계 무역의 23.9%에 이르는 방대한 권역임<sup>10)</sup>

- 1대1로 구상은 중국에서 유럽, 나아가 아프리카에 이르는 지역을 육로 및 해로로 연계하고, 연선 국가들과의 경제 협력을 강화하는 것임
- 「비전과 행동」에서 제시한 1대1로 구상의 로드맵은 육상 3개 노선, 해상 2개 노선 등 총 5개의 노선이며, 이 노선을 중심으로 6대 경제회랑을 구성하는 것임
  - 먼저 1대는 중국~중앙아시아~러시아~유럽, 중국~중앙아시아~서아시아~페르시아만~지중해, 중국~동남아시아~남아시아~인도양의 3개 노선임
  - 1로는 중국~남중국해~인도양~유럽, 중국~남중국해~남태평양 2개 노선임

<sup>10)</sup> 한국무역협회, “중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 「Trade Focus」, Vol.14 No.16, 2015.5., p.2.

- 이에 따라 중국 동부연안과 서북지역을 잇는 TCR(Trans China Railway)을 축으로 동부~중서부~신장자치구~중아시아~유럽으로 이어지는 지역 개발과 주변 국가와의 연결로, 서남으로는 중국 윈난~광시북부만~아세안 국가 연결로, 동북으로는 동북3성 및 네이멍구에서 러시아와 몽골, 한반도까지 연결되는 노선도를 구상할 수 있음<sup>11)</sup>
- 또한 21세기 해상 실크로드를 따라 중국 연해지역~남중국해~인도양~지중해~아프리카 및 오세아니아를 포괄하는 지역의 항만 건설 및 해협 개발도 포함됨
  - 북극항로를 활용하여 중국 동북지역과~북극지역~유럽으로 연계되는 노선도 구상되고 있음

### 중국의 1대1로 구상의 개요



자료 : 매경이코노미, “되살아난 실크로드…G1 꿈 실현위한 경제,” 2014.11.24.

- 공간적 개발과 함께 제도적 개혁도 진행되고 있으며, 이의 대표적인 사례가 자유무역시범구임
  - 2013년 9월 설립된 상하이 자유무역시범구는 중국의 금융, 서비스업, 물류, 해운 등의 분야를 망라한 대외개방의 시험창구로서 중국 전역으로 확대 중임
    - 2014년 12월 중국은 상하이 자유무역시범구의 공간 범위 확장과 함께 제2 자유무역시범구로서 톈진, 푸젠성, 광저우성 등을 지정함

11) 한국해양수산개발원, “일대일로 배경과 발전 전망”, 「KMI 중국리포트」, Vol.15 No.3, 2015.3., p.3.

- 텐진은 징진지<sup>12)</sup> 경제구 및 발해만 일대와 연계, 푸젠성은 타이완, 광둥성은 홍콩 및 마카오와 연계되어 대외개방의 핵심창구 역할을 수행할 것으로 전망됨
- 특히 푸젠성 자유무역시범구의 경우 해상 실크로드와 연계하여 금융, 해운, 상업무역 서비스 분야에서 중국~아세안 무역확대에 일조할 것으로 기대됨

### 중국 자유무역시범구 지정 현황



자료: KIEP, “중국4대 자유무역시범구 건설 현황”, 「KIEP북경사무소 브리핑」, Vol.18 No.6, 2015.4 및 중국 각 FTZ 홈페이지 등을 바탕으로 KMI 작성.

### □ 전략적 지역을 국가급 신구(신도심)로 지정하여 국가 전략적 차원에서 지역 연동개발을 추진하고 있음<sup>13)</sup>

- 중국은 현재 상하이 푸둥신구, 텐진 빈하이신구, 충칭 량장신구, 저장 저우산군도신구, 간수 란저우신구, 광저우 난샤신구, 산시 시옌신구, 구이저우 구이안신구, 칭다오 시 하이안신구, 다롄 진푸신구, 청두 텐푸신구 등 11개의 국가급 신구를 지정함
- 이러한 신구들은 각 노선별로 1대1로의 중국 내 출발 지점 역할을 하며, 동시에 지역의 특성에 따른 산업육성을 통해 지역경제 발전을 도모하는 것임

<sup>12)</sup> 징진지(京津冀)는 베이징, 텐진, 스좌장 등을 포함하며 중국의 심장부라 할 수 있음.

<sup>13)</sup> 한국해양수산개발원, “일대일로 배경과 발전 전망”, 「KMI 중국리포트」, Vol.15 No.3, 2015.3., p.4.

□ 중국 국내외를 연결하는 1대1로 구상 추진의 전제로서 통관제도 개혁을 진행 중임

- 2015년 3월 15일 중국 해관총서는 「통상구 개선작업의 대외무역발전 기여에 관한 약간의견」(이하 「의견」)을 발표함
  - 동 「의견」의 주요 내용은 1대1로 내륙지역의 통상구 정비, 연해지역 통상구 통관 수준의 제고, 전국의 통관 일체화 등을 실현하고, 대외 무역환경 개선, 통관 단일창구 (Single Window) 구축을 통한 관련 기관 간 정보공유, 법 집행 협조 등의 내용 포함
  - 그 밖에도 관련 주변국과 협력 하에 내륙 국경 통상구 개발, 철도 통상구 확대 등을 제13차 5개년 계획(「13·5」 계획)에 포함하기로 결정함

□ 중국 대형 국영기업들의 해외진출 장려하고 1대1로 자원 자금을 마련함<sup>14)</sup>

- 중국 국영기업들이 1대1로를 통해 중국 국내와 해외시장을 함께 공략할 수 있도록 혼합소유제와 공공민간파트너십(PPP) 개념 등을 적용해 사회의 지식자본, 산업자본, 금융자본을 더욱 편리하게 이용할 수 있는 제도적 장치를 마련 중임
  - 향후 1대1로 구상은 중국 정부가 발표한 제조업 발전 장기 비전인 중국제조2025 계획(「15.5」)과 연동되어 중국 제조업의 해외진출 가속화를 지원할 것으로 예상됨
- 또한 전술한 바와 같이 1대1로 관련 자금 마련을 위해 중국은 400억 달러 규모의 실크로드 기금 설립, 50억 위안 규모의 해상 실크로드 은행 설립 등을 발표함
  - 이와 별도로 AIIB 설립을 통한 약 1,000억 달러 자금 조성 계획을 발표했으며, 아시아 역내 국가 외에도 영국을 포함한 유럽 국가들도 참여한 상태임

□ 1대1로 구상은 중국과 연선국 간의 평화적 협력을 바탕으로 한 상호 윈-윈을 원칙으로 하며, 대외 협력이 핵심 내용임

- 연선 국가 간 정책 소통, 시설(인프라) 연계, 무역 활성화, 자금 융통, 민심상통 등 소위 ‘5통’의 협력에 중점을 두고 있음
- 상하이협력기구(SCO), 아시아태평양경제협력체(APEC), 중앙아시아경제협력체(CAREC), 메콩강유역개발사업(GMS) 등 기존 다자 협력시스템을 적극 활용하여 더 많은 국가들이 1대1로 건설에 참여토록 유도하고 있음
  - 연선국과의 국제포럼·전시회 등 기존 플랫폼 활용 및 ‘1대1로 국제포럼’, 실크로드 국제문화박람회·국제영화제 등을 개최하여 상호교류를 확대하고 있음

<sup>14)</sup> 한국해양수산개발원, “일대일로 배경과 발전 전망”, 「KMI 중국리포트」, Vol.15 No.3, 2015.3., p.5.



### 1대1로 구상의 대외협력( '5통' ) 중점 분야

구 분	주요 내용
정책 소통 (정책통)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연선 국가들의 경제발전전략에 대해 충분한 교류와 연계 실시, 지역협력 계획과 방안 공동 수립</li> <li>- 실무협력과 대형 프로젝트에 공동으로 정책지원을 실시</li> </ul>
인프라 연계 (시설통)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (교통) 부재 인프라 우선 구축 및 병목구간의 원활화, 도로 통행 수준 향상</li> <li>- (에너지) 국가 간 송전로 건설, 지역 전력망의 보수·개선을 위한 협력 진행</li> <li>- (통신) 국가 간 광케이블 등의 통신간선망 및 대륙 간의 해저광케이블망 구축 계획 등</li> </ul>
무역 활성화 (무역통)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 투자 및 무역장벽 제거로 투자·무역 편리화, 통관비용 절감과 통관능력 제고</li> <li>- 무역 신성장 동력 개발, 무역균형 촉진 및 상호투자영역 확대</li> <li>- 연선 국가들의 대중국투자 및 중국기업의 연선국가 기초인프라 건설 참여와 산업투자 장려</li> </ul>
자금 융통 (금융통)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 연선 국가의 양자간 통화 스왑 및 청산 범위와 규모 확대, AIB·브릭스개발은행 설립 공동 추진</li> <li>- 상하이협력기구의 용자기구에 관한 관련국 협상 전개 및 실크로드 기금의 편성과 운영 가속화</li> <li>- 연선국 정부와 신용등급이 높은 기업·금융기구의 중국내 위안화 채권 발행 및 조건에 부합하는 중국 금융기구·기업의 해외 위안화 외환 채권발행 가능</li> </ul>
민심상통 (민심통)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (문화교육) 중국은 매년 연선국 국민 1만 명에게 정부장학금 제공, 세계문화유산 공동 신청, 연선국 여행객의 비자 편리화 및 해양 실크로드 크루즈 협력 사업 추진</li> <li>- (의료위생) 공공위생 사고 협력 대처 능력제고, 의료원조 및 긴급의료구조 제공, 전통의학 분야 협력 확대</li> <li>- (과학기술협력) 공동 연구센터, 국제기술이전센터, 해상협력센터 건설</li> </ul>

자료 : 国家发展改革委外交部商务部, 「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」, 2015.3을 참조하여 KMI 요약.

#### □ 1대1로 연선 지역의 철도·도로·파이프라인 항만 등 대규모 인프라 건설 및 방대한 연계 교통체계 구축 가속화

- 1대1로 구상의 공식화 이후 중국과 유럽 간의 국제 컨테이너화물 전용열차(Block Train) 노선 확대 및 해외 항만 투자가 가속화되고 있음
  - 베이징~모스크바, 중국~싱가포르의 고속철도 건설 계획도 이미 발표된 상태임
  - 중국은 장기적으로 우루무치에서 카스피해 남단, 터키를 경유하여 유럽에 이르는 유라시아 횡단철도(‘신유라시아대륙교’)도 부설할 계획임
- 에너지 자원 물류와 관련, 파이프라인의 건설을 통해 러시아 동부 및 서부지역을 통해 중국에 매년 680억 km<sup>3</sup>의 천연가스를 공급받기로 계약했으며, 동부노선의 파이프라인은 2018년에 완공될 예정임



### 중국의 유럽행 컨테이너화물 전용열차(Block Train) 노선 현황

구 분	총 길이	개통일
충칭~Duisburg(독일)	11,000km	2011. 3
청두~Lodz(폴란드)	9,965km	2013. 4
정저우~Hamburg(독일)	10,245km	2013. 7
쑤저우~Warsaw(폴란드)	11,200km	2013. 9
우한~체코/폴란드	10,700km	2012.10
창샤~Duisburg(독일)	11,808km	2012.10
이우~Madrid(스페인)	13,052km	2014.10
하얼빈~Hamburg(독일)	9,820km	2015. 6
샤먼~Lodz(폴란드)	약 10,000km	2015. 8

자료 : 한국해양수산개발원, “중국 이우~스페인 마드리드 Block Train 개통 예정”, 「KMI국제물류위클리」, 제277호, 2014.10.8을 바탕으로 내용 보완.

- 특히 1로와 연계하여 해외 거점항만 및 배후단지 개발을 가속화하고 있으며, 단순한 인프라 건설에 국한하지 않고 시설 운영에 직접 참여함으로써 신규항로 개설 및 글로벌 물류거점을 육성하고자 함
  - 그리스 Piraeus항의 경우 COSCO그룹이 장기 경영권을 획득·운영하고 있으며, 중국 화물의 대 유럽 관문으로 부상함
  - 수에즈 운하의 최대 이용국인 중국은 제2 수에즈운하 및 수에즈 경제지역 발전에 큰 관심을 보이고 있으며, 중국항만, 중국수전 등의 기업들은 에너지, 철도 등의 영역에서 해외 개발에 적극 참여하고 있음
  - 중국 국내로는 중국 연해지역 항만개발 및 해륙 복합연계운송능력 강화, 친환경·고효율·정보화 항만으로의 개선 작업을 추진하고 있음



## 2. 중국제조2025 계획 추진 현황과 전망

- 2015년 5월 중국 국무원은 해당 전문가 150명을 투입해 약 2년간의 작업 끝에 마련한 중국제조 2025(Made in China 2025) 계획을 국무회의를 통해 공식 발표함
- 중국제조2025 계획은 2013년 독일이 채택한 산업발전 계획인 “산업4.0 계획”의 영향을 받아 새롭게 수립한 제조업 발전 계획으로 산업 고도화를 전략 목표로 함
  - 중국은 2006년 ‘자주창신 15년 계획’을 통해 7대 전략산업을 육성해왔으며, 2010년에 다시 ‘7대 전략적 신흥산업 발전계획’을 수립한 바 있음
    - 7대 전략적 신흥 산업은 에너지 절약 및 환경보호 산업, 신흥 정보산업, 바이오 산업, 신에너지 산업, 신에너지 자동차 산업, 고급장비 제조산업, 신재료 산업 등임
- 중국제조2025 계획은 혁신 및 스마트 기술의 접목을 기본원칙으로 △ 중국 산업의 포괄적인 업그레이드 △ 친환경 개발 △ 산업구조의 최적화 △ 인력 개발 등을 기본 방침으로 함
  - 이를 통해 궁극적으로는 2020년까지 핵심 부품 및 소재의 40%, 2025년까지 70%를 자국산으로 조달한다는 목표를 설정함
    - 이는 제조업 고도화를 통해 글로벌 생산사슬의 최고 자리를 차지하겠다는 전략임
  - 이 계획은 향후 10년(2025년까지)간 중국 제조업 수준을 한국과 대등한 상태로 끌어 올리고, 신중국 수립 100주년이 되는 2049년까지는 세계 최강의 제조업 기술 선진국으로 도약하는 것을 포함해 3단계로 실행됨
    - 1단계(2015~2025) : 세계 제조업 강국 진입
    - 2단계(2025~2035) : 세계 제조업 강국 중에서 중등 수준으로 제고
    - 3단계(2035~2049) : 세계 제조업 강국 중에서 선도적 지위 확보<sup>15)</sup>
- 중국은 2030년 이전에 미국을 추월하여 세계 최대 경제대국으로 올라설 것으로 전망되며,<sup>16)</sup> 이런 측면에서 중국제조2025 계획은 ‘세계 최강 굳히기’ 전략으로 인식됨
  - 2030년 중국의 GDP는 일본의 140% 수준이 될 것으로 전망되며, 중국을 포함한 아시아 전체는 GDP, 인구규모, 군사비 지출, 기술투자 등 모든 면에서 북미와 유럽을 합친 것보다 클 것으로 전망됨

<sup>15)</sup> 이상은 KIEP, “중국제조2025 추진배경과 중점분야”, 「한중경제포럼」, 제15-03호, 2015. 6.11 참조.

<sup>16)</sup> 미국 NIC, *Global Trend 2030: Alternative Worlds*, December 2012, p. 16.

□ 신정보 기술 등 10개 제조업 분야를 “10대 중점 육성분야”로 지정함

- 신정보 기술 : 반도체 투자 및 국제적인 기술을 가진 회사들을 인수, 해외 기술에 대한 의존에서 벗어나 독자적인 기술 강국으로 도약
  - 중국의 집적회로 해외수입 의존도는 현재 80% 수준에 이름
- 수치제어기구 및 로봇스틱스 : 2014년 중국의 로봇 시장 규모는 3.7만대(전 세계 수요의 21% 차지)로 향후 중국은 산업인력을 로봇으로 대체하여 인건비 상승에 대응
- 항공우주 장비 : 위성 기술을 주도하며, 2015년 안에 자국산 여객기 생산
  - 이와 더불어 항공기, 항공엔진 등 항공산업 전 분야의 발전을 도모함
- 해양토목장비 및 첨단 선박 : 심해 탐측, 자원개발에 이용, 심해 정거장 및 대형 부유식 구조물 개발 및 프로젝트 추진
- 철도장비 : 중국이 이미 세계적 수준의 상업적 능력을 보유한 분야로 1대1로 구상에 직결된 제조업 부문임
  - 향후 신재료, 신기술, 신공업을 발전시켜 시스템화된 안전을 보장하고, 동시에 에너지 절약 및 환경 보호의 목표도 달성하고자 함
  - 중국은 이미 2008년부터 2015년까지 세계 최장의 고속철 네트워크를 구축함
    - \* 2015년 2월 현재, 중국은 세계 28개국과 고속철 협의(러시아 및 태국 등 포함)<sup>17)</sup>

📦 중국제조2025의 10대 중점 육성분야



자료 : People's Daily Online, "Made in China 2025 to Focus on Ten Key Sectors," May 22, 2015.

<sup>17)</sup> Dingding Chen, "3 Ways China's High Speed Railway Technology Can Help its Foreign Policy," Feb 17, 2015. *The Diplomat*, <http://thediplomat.com>





- 에너지 절약 및 신에너지 차량 : 에너지 효율 제고 및 청정에너지 차량 개발
- 전력 장비 : 스마트 그리드, 스마트 시티 기술을 적극 개발함
  - 중국국가전력망(State Grid Corp)은 필리핀, 이탈리아, 브라질 등에서 이미 지역 파트너를 통해 전력장비 인프라 투자를 진행
- 신소재, 바이오 의약품 및 의료기기, 농기계 등에서도 경쟁력 향상을 추구함

### 중국제조2025 10대 중점 육성분야의 세부내용

대분류	중분류	세부 내용 및 목표
차세대 정보 기술	반도체	반도체 설계수준 향상, 지적재산권 보유한 핵심 설계 장비 확대, 국가 정보 및 인터넷 보안 수준 향상, 핵심 부품 국산화 등
	정보통신	초고속 인터넷, <b>첨단 메모리</b> , 보안시스템 개선, 첨단 라우팅 기술, 초고속 광전송 기술 개발, 첨단 서버, 차세대 기지국, 보안장비 개발
	OS 및 산업용 SW	보안관련 OS 등 소프트웨어 개발, 스마트 디자인 장비, <b>사물인터넷</b> , <b>빅데이터</b> 처리 기술향상, 산업용 SW 통합표준, 보안시스템 구축
수치제어 및 로봇틱스	수치제어	초정밀, 초고속, 고효율 수치제어 등 첨단기술 및 장비 R&D 강화, 서버모터, 베어링, 레스터 등 주요 기능성 부품 및 응용기술 개발 및 산업화 조기 실현
	로봇	자동차, 기계공업, 전자산업, 국방, 화학공업, 경공업 부문의 <b>산업용 로봇</b> 개발, 가정용, 교육용, 오락용 로봇 개발, 로봇 표준화 및 모듈화 등
항공우주 장비	항공장비	대형 항공기 및 기체확장형 기종 개발, 중형 헬리콥터 개발, 간선 및 지선 항공기 개발, <b>무인기 산업화</b> , 고추진엔진 등 항공산업 고도화
	우주장비	차세대 로켓, 우주 발사체 개발 등 우주비행 산업의 국제 경쟁력 제고, 인공위성, 페이로드, 초고속 인터넷망 등 관련 인프라 구축, 우주비행술 상용화
해양장비 및 첨단기술 선박		심해탐사, <b>자원개발 및 이용</b> , 해양 안전장비 및 관련 시스템 개발, 해저정거장, <b>대형 부유식 구조물 구축</b> , <b>해양플랜트설비</b> 시험, 모니터링, 검증 기술수준 강화, 크루즈선 설계, 건조 기술 개발, LNG 선박 등 고기술 선박의 국제경쟁력 강화
선진 궤도장비		<b>신소재</b> , 신기술, 신공법을 응용한 보안시스템, 에너지 절감 기술, 디지털 및 스마트 네트워크 기술 개발, <b>철도교통 체계</b> 의 세계적 선진 수준 향상
에너지 절약 및 신 에너지 차량		<b>전기자동차</b> , <b>연료전지 자동차</b> 개발, 동력전지, 모터드라이브, 고효율 내연기관, 첨단 변속기 등 첨단부품 개발, 스마트제어 기술 등, 완성차 생산시스템 완비
전력 장비		대규모 고효율, 청정 화력발전 상용화 및 시범화, 신재생에너지 설비, 첨단 에너지저장장치, <b>스마트그리드</b> 송변전, 고온 초전도소재 등 핵심소재 개발
농기계 장비		식량 및 전략경제성 작물의 파종, 재배, 수확, 운반, 저장 용 농업기계 및 농업장비 개발, 대형트랙터, 복합작업기구, 대형고효율 수확기 등 첨단 농기계 개발
신소재		특수금속 기능성 소재, 고성능 구조재료, 기능성 고분자 소재, 첨단복합 소재 등 개발, 초전도체, <b>나노소재</b> , 그래핀, 바이오 기초소재 개발
바이오 의약 및 고성능 의료기기		중증질환 치료용 화학의약품, 중의(한방)약품, 바이오 의약품 개발, 의료기기 수준 제고, 영상장비, <b>의료용 로봇</b> 등 의료장비 개발, <b>웨어러블</b> , 원격 진료 및 이동진료 관련 제품 개발, <b>바이오 3D 프린터 응용 기술</b> 확대 등

자료 : 中华人民共和国国务院, 「中国制造2025 的通知」, 2015. 5. 8을 토대로 재작성.

주 : 굵은 글씨는 한국의 제조업혁신3.0 중 중점육성기술과 겹치는 부분임.

- 중국은 현재 전자(가전, 반도체, 철강 등을 중심으로 한국의 제조업 부문 기술력을 맹추격하고 있으며 중국제조2025 계획이 본격화될 경우, 우리나라 제조업 경쟁력은 중국에 뒤처지고 경쟁력 약화에 따른 관련 상품의 수출 및 수출물량 감소가 우려됨
  - 2015년 우리나라 교역액은 수출부진 및 수입 감소에 따라 2011년 이후 처음으로 1조 달러 이하로 떨어졌음
  - 중국은 이미 반도체 등 핵심부품 소재, 자동차, 석유화학 등을 중심으로 대대적인 자금화 및 국산화를 추진하고 있음
    - 반도체 : 반도체영도소조를 조직, 22조원 규모의 반도체 펀드 조성
    - 자동차 : 저장성의 완성그룹을 중심으로 R&D를 통한 자동차 부품 국산화 추진
    - 기계·전자 제품의 ‘현시비교우위지수’를 분석한 결과, 중국은 2009~2013년 기간 12.9% 상승했으나 한국은 동기간 1.7% 상승에 그침<sup>18)</sup>
    - 한국 석유화학 제품의 대중국 수출 의존도는 50%에 육박(2013년 상반기 기준)하고 있어 중국의 석유화학 제품 국산화시 국내 석유화학업계에 직격탄이 예상됨
  - 중국 시장은 우리나라 전체 수출액의 25.4%(‘14년 기준)를 차지하는 최대 시장으로, 중국 상품의 자급화는 곧 수출 물동량 감소 및 시장 축소를 의미함
- 한국은 미래 제조업 경쟁력 제고를 위해 ‘제조업 혁신 3.0 전략’을 수립(‘14.6) 추진중<sup>19)</sup>이나, 중국제조2025 계획의 중점 육성분야와 상당 부분이 중복되고 있어, 향후 우리나라 제조업 경쟁력과 상품의 수출 경쟁력을 유지하는 데 어려움이 예상됨
  - 제조업 혁신 3.0 전략은 전자, 자동차 등 ‘스마트화 8대 산업’과 항공기, 해양플랜트 등 ‘창조경제 대표 신산업’ 12개 부문을 중점 육성하려는 계획임
  - 이중 특히 CPS(Cyber Physical System, 사이버물리시스템) 기술, 사물인터넷, (IoT) 빅데이터 처리 기술 등은 중국제조2025의 10대 중점 육성분야와 겹침
- 결론적으로 중국제조2025 계획이 실행되면 전통산업은 물론, 차세대 신성장 산업분야에서도 우리나라 수출상품 경쟁력에 상당한 타격을 줄 가능성도 배제할 수 없음
  - 중국 기술력 확보로 한중 FTA 효과가 반감될 것이라는 전망도 나오고 있음<sup>20)</sup>

<sup>18)</sup> 위 내용은 한국경제연구원, “한국 가전 산업의 한중일 국제경쟁력 비교 및 정책제언”의 내용으로, 데일리안, “급성장하는 중국의 기술경쟁력, 세계시장 판도 바꾼다,” 2015. 7. 21에서 재인용.  
<http://www.dailian.co.kr/news/view/516857/?sc=naver> (검색일: 2015년 7월 24일).

<sup>19)</sup> ‘15년 3월 관계부처 합동으로 “제조업 혁신 3.0 전략”의 실행대책을 발표.

<sup>20)</sup> 중앙일보, “한국 제조업 10년 뒤에 보자...발톱 내민 중국,” 2015. 6. 25.



### 한중일 제조업 경쟁력 향상 국가계획 비교

	한 국	중 국	일 본
계획 명	제조업 혁신 3.0	중국제조2025	6대산업 재흥전략 “Plan for the Revitalization of Japanese industry”
수립시기	2014. 6. (실행대책 : '15. 3.)	2015. 5.	2013. 6
선행계획	제조업혁신2.0	자주창신15년계획( '06) 7대전략적신산업( '10)	-
핵심목표	'24년 제조업 4강 도약 * 융합형 신산업을 창출, 선진국 추격형 전략에서 선도형 전략 으로 전환	1단계 : '25 제조업강국 진입 2단계 : '35 제조업강국 중위권 진입 3단계 : '49 제조업 강국의 선도적 지위 확보	엔저기반 산업 경쟁력 확보, 규제 완화, 대도시 전략특구 지정 등을 통한 제조업 투자유치
R&D 투자액	'23년까지 5조원(민관공동)	향후 수년내 8조 위안	미 상
중점산업 중점분야	8대 스마트 제조기술	10대 산업	6대 중점사항
	CPS, 에너지절감, 스마트센서, 3D프린팅, 사물인터넷(IoT), 클라 우드, 빅데이터, 홀로그램	1. 차세대 정보기술 2. 고정밀 수치제어 및 로봇 3. 항공우주장비 4. 해양장비 및 첨단기술선박 5. 선진철도교통설비 6. 에너지절약 및 신에너지 자동차 7. 전력설비 8. 농업기계장비 9. 신소재 10. 바이오의약 및 고성능의료 기기	1. 구조 조정 프로그램 2. 고용 구조 개혁 및 인적 자원 능력 제고 3. 과학기술 혁신 촉진 4. 세계 선도 IT 사회 5. 비즈니스 허브로서의 국제 경 쟁력 강화 6. 중소기업 혁신 및 소규모 사업 혁신
	창조경제 대표 신산업 1. 항공 2. 해양 플랜트 3. 자동차 4. 로봇 5. 기계 6. 비철금속 7. 반도체 8. 모바일 기기 9. 가상현실 10. 헬스케어 11. 바이오 12. 에너지		
핵심특징	- 스마트 생산방식 보편화 - 창조경제를 대표할 신산업 창출 - 지역 제조업의 스마트화 - 사업재편 촉진 및 혁신 기반 조성	- 혁신은 물론, 제조의 전과정에 초점 - 선진 산업 개발과 전통산업 개 발 및 현대적 서비스업의 동시 추구 - 시장 매커니즘 확대 - 지능형 제조업, 환경친화적 생산(green production) 추구	- 종합적인 성장전략 하의 세부 계획 - 산업 기반 강화 - 신규 시장 창출 - 세계 시장으로의 확대 * TPP, RCEP * 제조업 수출 - 일본 내 세계화 * 대일투자, 글로벌 역량

자료 : 산업통상자원부, 「제조업혁신 3.0전략 실행대책」('15. 3. 19), People's Daily Online, “Made in China 2025,” May 22, 2015 및 CSIS, “Made in China 2025,” June 1, 2015, Ministry of Finance Japan, “New Growth Strategy: The Formulation of Japan Revitalization Strategy” 등을 바탕으로 작성.

주 : 굵은 점선 부분은 제조업혁신3.0과 중국제조2025의 중점육성 분야.



### 03. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획의 연계성 분석

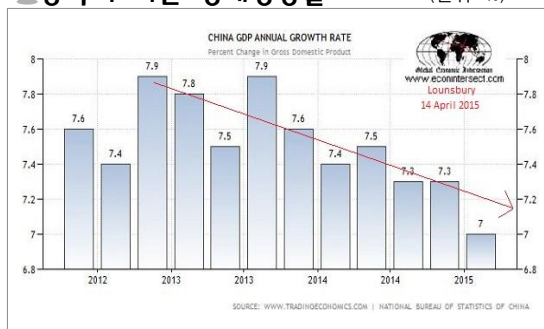


#### 1. 연계성 검토

- 1대1로 구상과 중국제조2025 계획은 내수 진작 등 중국 국내적 동기가 작용함
  - 1대1로 구상은 저성장 기조에 대응하면서 지역 균형 발전(서부 지역 및 내륙 남서부, 동북 지역 등)을 위해 대내외 인프라 투자를 통한 경기 부양 시도의 의미를 지님
  - 중국제조2025 계획은 중국의 인건비 상승 등으로 노동력의 비교우위가 떨어지면서 중국 제조업의 업그레이드가 필요하다는 인식에 기반을 둠

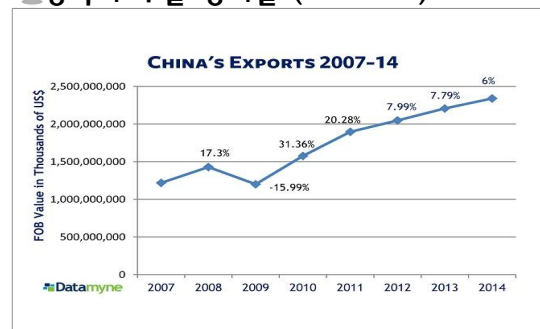
#### 중국의 최근 경제성장률

(단위: %)



자료 : <http://econintersect.com/b2evolution/blog1.php/2015/04/15/china-gdp-growth-drops-to-new-low>(검색일: 2015.10.)

#### 중국의 수출 증가율 (2007~14)



자료 : <http://www.datamyne.com/blog/markets/trade-data-on-china-eye-on-export-competition/>(검색일: 2015.10.)

- 1대1로 구상과 중국제조2025 계획은 또한 본질적으로 대외 지향적인 성격(“走出去”)을 지님
  - 과거 중국의 고도 성장은 대규모 건설 프로젝트, 도시화 목표에 따른 주택 건설 등에 의해 주도되었으나 공급 과잉이 심화됨
    - ASEAN, 중앙아시아, 아프리카 등의 인프라 사업으로 투자방향을 전환함
  - 중국제조2025 계획은 아웃소싱 또는 GVCs 구축 및 이를 위한 해외 투자, 중국 제조업 상품의 국제 경쟁력 확보를 통해 해외 시장에 수출하겠다는 것임
    - 중국 제조업은 투자유치를 통해 발전했으나 향후 해외직접투자로 전환할 계획임

- 중국은 향후 1대1로 구상의 국제 지역경제 일체화(경제통합)와 중국 제조업의 해외 진출 기반 구축을 결합한 일종의 동반 성장 전략을 구사할 것으로 전망됨

📌 1대1로 구상과 중국제조2025의 상호 연계구조

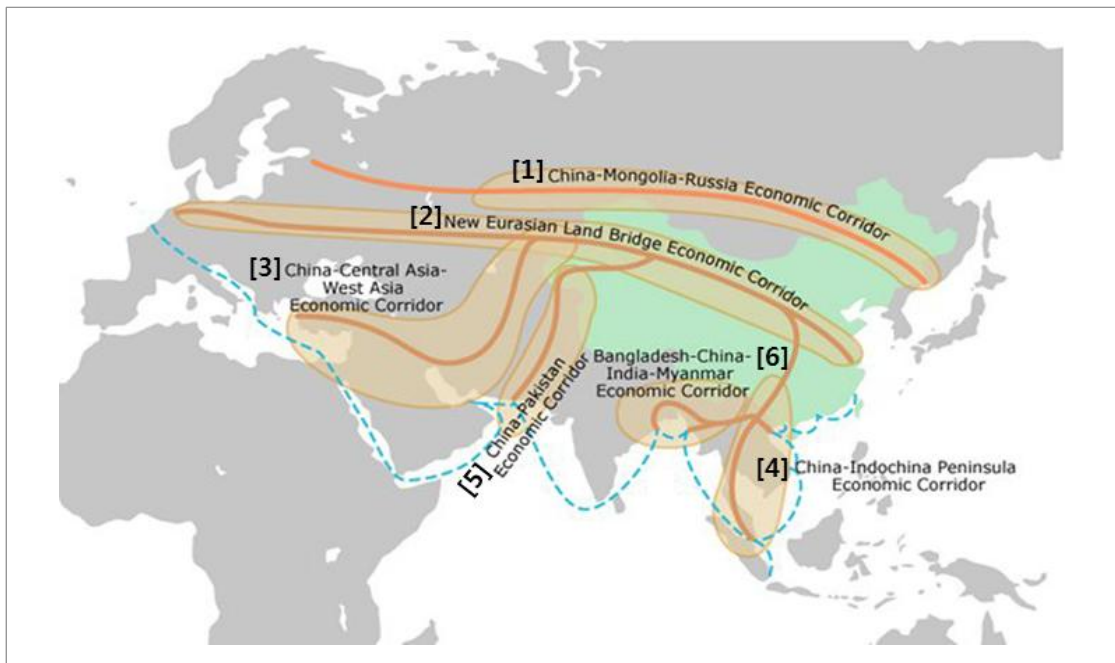


자료 : 国家发展改革委-外交部-商务部, 「推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动」, 2015.3 및 中华人民共和国国务院, 「中国制造2025 的通知」, 2015. 5. 8, 본 연구 제2장의 1절 연구내용 토대로 KMI 작성

## 2. 상호연계의 시너지효과 분석

- 중국은 2015년 5월 충칭에서 개최된 아시아-유럽연결회의에서 1대로 구상의 세부 내용으로 6대 경제회랑의 건설을 제안함(장가오리 부총리)<sup>21)</sup>
  - 핵심 개념은 단순한 교통회랑의 건설이 아니라, 중국의 각 경제권역을 해외의 경제권과 결합하고, 특히 항만에 경제개발과 무역협력, 제조업 생산을 집중한다는 것임
  - 6대 경제회랑 중 중국-파키스탄 경제회랑 및 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑이 우선적으로 추진될 전망이다
  - 중국-파키스탄 경제회랑의 경우, 중국이 총 51개 프로젝트에 460억 달러 규모의 종합적인 경제권 개발을 목표로 추진함

### 1대1로의 6대 경제회랑



- [1] 중국-몽골-러시아 경제회랑(CMREC)-TSR의 활용 및 몽골, 러시아 협력
- [2] 신 유라시아대륙교경제회랑(NELB)- 유럽에 연결을 통한 산업 협력
- [3] 중국-중앙/서아시아 경제회랑(CCWAEC)- 중앙아 및 중동, 터키를 통한 페르시아만, 지중해 접근
- [4] 중국-인도차이나 경제회랑(CICPEC)- 남중국해와 연결, 태국과 캄보디아 중시
- [5] 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC)- 인도양 및 아프리카 동부 연안에 연결
- [6] 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑(BCIMEC)- 인도양과 연결

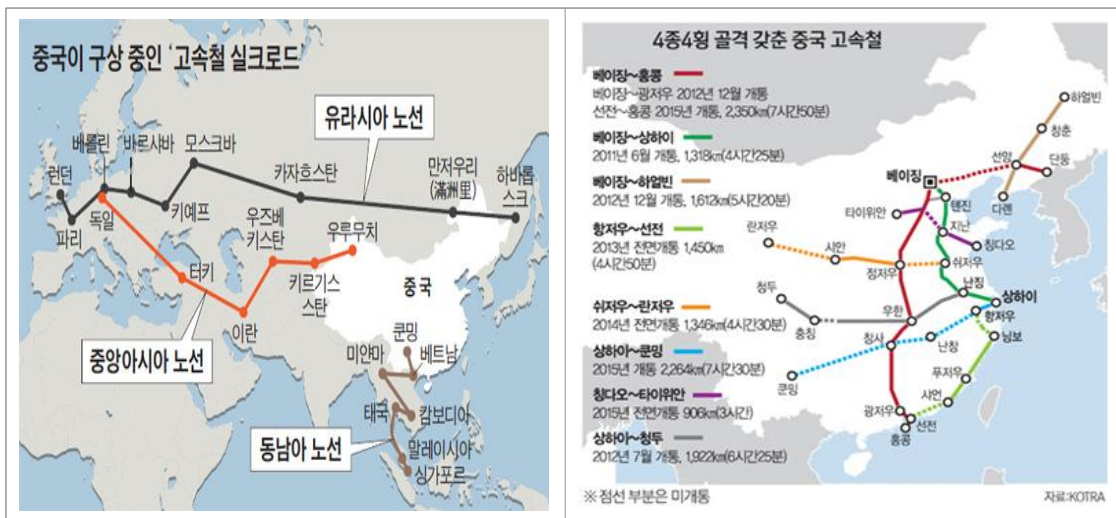
자료 : HKTDC Research, "An Overview of Central Asian Markets on the Silk Road Economic Belt," Nov 19, 2015를 토대로 재구성.

<sup>21)</sup> <http://www.chinagoabroad.com/zh/article/19265>. (中国将推进“一带一路”六大经济合作走廊建设)



- 중국은 6대 경제회랑 구축 과정에서 고속철, 태양열 발전시설 등 경쟁력 있는 제품을 판매할 수 있으며, 여타 제조업 제품을 대상으로 러시아, 중앙아시아, 중동, 아프리카 등 주변국 시장을 공략하려는 전략임
  - 중국의 고속철은 가격 경쟁력 및 짧은 공기, 다양한 기후 및 지리적 조건에 맞는 고속철 시공 경험 등으로 타국의 고속철에 비해 우수한 경쟁력을 확보함<sup>22)</sup>
  - km당 건설비는 0.87~1.29억 위안으로 유럽과 미국의 2/3 수준이며 공기도 유럽 및 미국에 비해 3/4 단축됨
  - 이와 같은 경쟁력을 앞세워 중국은 2011년 터키 고속철 수주 이래 현재까지 러시아, 영국, 말레이시아, 싱가포르, 나이지리아, 케냐 등 1대1로 연선 국가들과 전 세계를 상대로 강력한 “고속철 세일즈” 외교를 펼치고 있음

#### 중국의 국내 및 해외 고속철 네트워크



자료 : 조선일보, “중 런던까지 고속철...21세기 실크로드 꿈꾼다,” 2014. 6. 20.

자료 : KOTRA, 서울경제(차이나리포트), 2014. 1.26에서 재인용.

- 이밖에 하이얼, 레노버, 샤오미 등은 비자원 분야 제조업 부문에서 중국의 해외 생산 및 유통거점을 확대하고 있음
  - 하이얼은 설계, 생산, 판매를 모두 현지에서 시행하는 ‘삼위일체현지화’ 전략 구사
  - 샤오미는 인도에 스마트폰 공장을 세워 동남아 진출을 모색하고 있음<sup>23)</sup>

<sup>22)</sup> 최용민, “중국 고속철도 경제강국으로 가는 통로”, 「BRICs Inside」, 2015년 6월호, 2015.6.15.

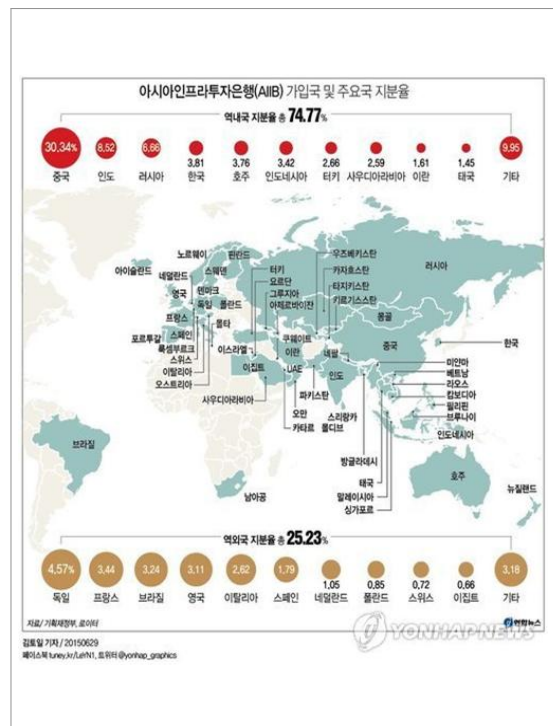
<sup>23)</sup> 백설희, “샤오미, 인도에 스마트폰 공장 세워 수출거점 만든다”, 「비즈니스포스트」, 2015. 3. 13.



- 2010~2020년 아시아 지역 인프라 개발에는 총 8조 달러의 인프라 투자가 소요될 것으로 추산되나, 2004~2013년간 실제 투자액은 총 2,360억 달러에 불과했음<sup>24)</sup>
- 자금 수요는 연간 8천억 달러이나 실제 공급된 자금은 연평균 240억 달러에 불과함
  - 중국은 1차 자본금 1천억 달러를 목표로 AIIB를 주도적으로 창립했을 뿐만 아니라 실크로드기금, 브릭스은행 설립 등을 추진

### 1대1로 관련 재원조달 기구 및 AIIB 참가국 현황

1대1로 관련 중국 주도 재원조달 기구	
AIIB	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자본금 1천억 달러 (중국 5백억 달러 출자)</li> <li>- 회원국 수 : 57개국(2015. 4 현재)</li> <li>- 중국 지분율 30.34%</li> <li>- 한국 지분율 3.81%</li> </ul>
실크로드 기금	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 자본금 400억 달러 (2015 현재 1백억 달러)</li> <li>- 중국수출입은행 및 중국국가개발은행 자본으로 출자 (중국의 막대한 외환보유고 활용)</li> </ul>
해상실크로드 은행	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 해상실크로드은행 설립 추진</li> <li>- 목표 조성 금액 : 50억 위안</li> <li>- 사업대상 : 중앙아시아와 서아시아의 도로, 철도, 항만, 공항 등 인프라 건설</li> </ul>
신개발은행 (브릭스은행)	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 브라질, 러시아, 인도, 중국, 남아공</li> <li>- 본부 소재지 : 중국</li> <li>- BRICS 은행은 '14년 7월 6차 브릭스 정상회의에서 확정</li> </ul>



자료 : UNESCAP/FfD/11/2015 및 언론보도 참조로 KMI 재작성

자료 : 연합뉴스, “중국 AIIB ‘날개’ 달고 세계 경제질서 ‘새판짜기,’” 2015.6.29.

- 투자 자금을 현지 에너지 자원 등 현물로 회수시, 안정적인 자원 확보가 가능해지며 이는 중국 제조업 및 산업 성장을 위한 원자재의 안정적 확보 수단이 될 수 있음
- 중국은 이미 아프리카에 발전소, 도로, 철도 등의 인프라를 건설해 주고 그 대가로 자원을 확보하는 전략을 실행함 (“앙골라 거래 방식”의 아시아 확대 적용)
  - 중국은 해상을 통한 에너지 공급루트에 대한 과도한 의존에서 벗어나고 새로운 안정적인 공급루트를 확보하려는 의도도 있음

24) 최필수, “중국의 일대일로 전략 활용사례와 우리나라의 대응”, KMI-대한상공회의소 주최 ‘중국의 실크로드 전략(일대일로)과 한반도의 선택’ 학술회의 발표자료, 2015. 6. 9.





## 04. 중국의 1대1로 구상 및 중국제조2025 계획의 영향 전망



### 1. 해운물류에 미치는 영향

- 중국 1대1로 구상은 중국과 연선국 간의 원활한 무역루트 구축이 핵심인 만큼 현재 세계 무역에서 절대적인 비중을 차지하고 있는 해상운송에도 영향을 미칠 것으로 전망됨
  - 1대1로 구상의 추진으로 인해 새로운 항로의 출현 및 기존 항로의 확장 등 파급효과가 있을 것으로 예상
  - 해상 실크로드(1로)의 주요 전략적 방향은 크게 중국~남중국해~인도양~유럽~북아프리카 방향, 중국~남중국해~남태평양 방향, 그리고 새롭게 주목받고 있는 북극항로로 꼽을 수 있음
- 특히 중국~인도양을 거쳐 수에즈운하를 경유하여 유럽으로 가는 글로벌 간선항로에서 향후 중국이 개발하는 항만 및 운하를 기항지로 활용, 경유하는 항로가 부상할 가능성이 있음
  - 일례로 중국의 COSCO그룹이 개발, 운영하고 있는 그리스 피레우스항의 경우, 2009년 COSCO Pacific이 운영을 시작한 후로 남유럽의 새로운 관문으로 부상함
    - 2010년 피레우스항의 컨테이너 물동량은 85만 TEU로 유럽 전체 항만 중 20위에 머물렀으나, 2013년 319.9만 TEU로 유럽 10위의 컨테이너항으로 도약함

### ☛ 유럽 10대 컨테이너 항만 물동량 추이

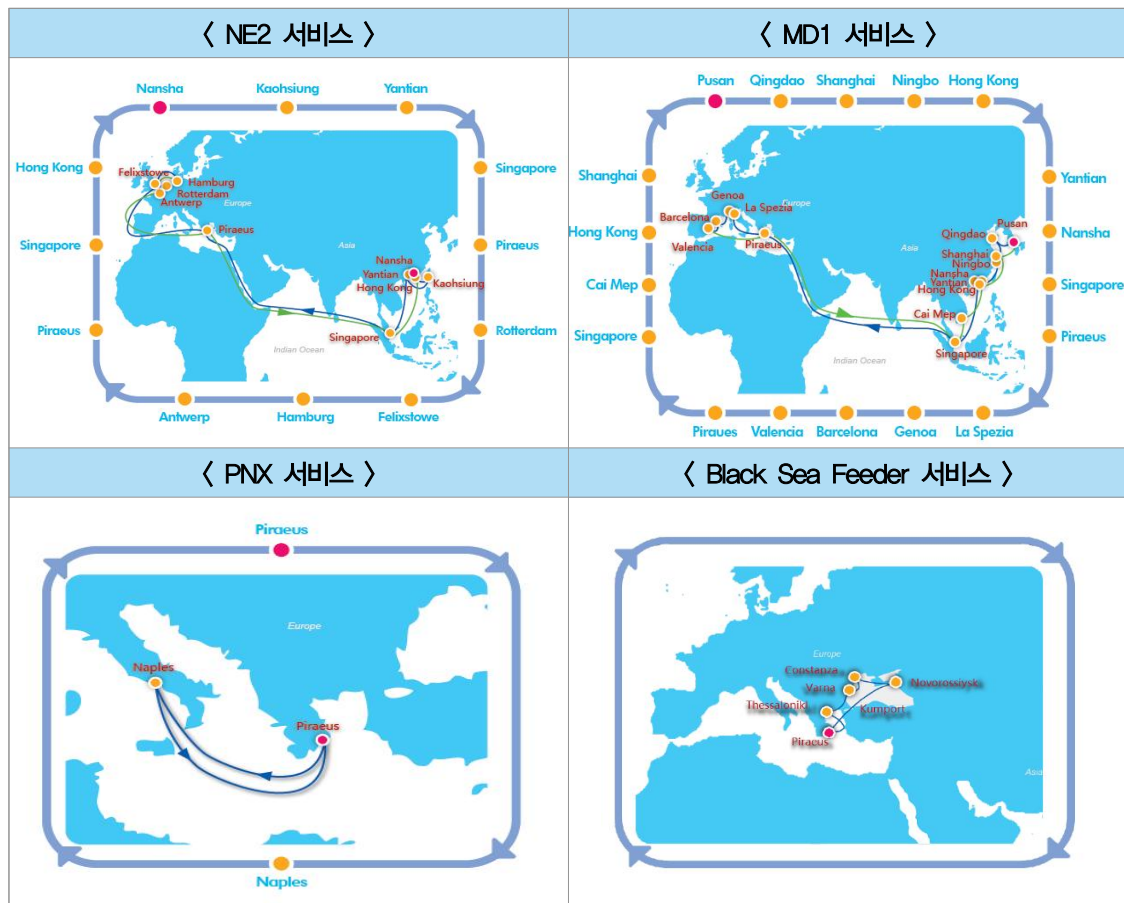
단위 : 천 TEU

No.	항만	2010	2011	2012	2013	CAGR(%)
1	Rotterdam	11,017(1)	11,340	11,418	11,021	0.0%
2	Hamburg	7,906(3)	9,035	8,891	9,302	5.6%
3	Antwerpen	8,144(2)	8,317	8,174	8,256	0.5%
4	Bremerhaven	4,858(4)	5,911	6,111	5,822	6.2%
5	Valencia	4,211(5)	4,338	4,471	4,339	1.0%
6	Algeciras	2,777(8)	3,584	4,099	4,332	16.0%
7	Gioia Tauro	3,897(6)	3,307	3,725	3,652	-2.1%
8	Felixstowe	3,415(7)	3,249	3,368	3,434	0.2%
9	Ambarli	2,464(9)	2,625	3,024	3,318	10.4%
10	Piraeus	850(20)	1,681	2,815	3,199	55.5%

자료 : EUROSTAT(<http://ec.europa.eu/eurostat/data/database>), (검색일: 2015.10.25).

- 과거 중국에서 남동유럽으로 향하는 화물들은 대부분 함부르크, 로테르담에 도착하여 육상을 통해 운송되어 왔으나, 그리스 피레우스항을 이용할 경우 유럽 북부로 가는 시간을 절약해 운송시간이 약 7~10일 정도 단축됨<sup>25)</sup>
- COSCO그룹의 컨테이너운송 계열사인 COSCON은 아시아-북유럽 서비스와 아시아-지중해 서비스에 피레우스항을 기항하는 다양한 노선을 운영 중에 있으며 피레우스항을 중심으로 한 지중해, 흑해 피더 서비스도 운영 중에 있음<sup>26)</sup>
- 또한 같은 중국계 대형 선사인 China Shipping 역시 지중해, 흑해 노선인 AMX4, ABX 서비스를 통해 피레우스항에 기항하고 있음

#### COSCON의 피레우스항 기항 주요 노선



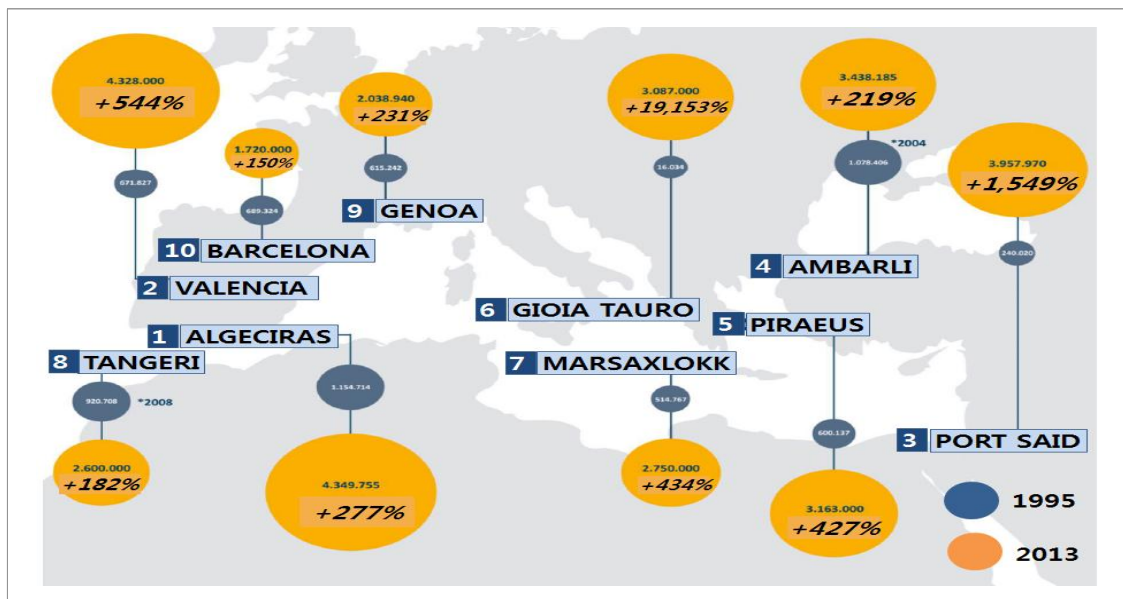
자료 : COSCON 홈페이지(<http://www.coscon.com/ourservice/toService.do>), (검색일 : 2015.10.25).

<sup>25)</sup> COSCON의 ABX 항로 이용시 상하이항에서 피레우스항까지 23일, MD1 항로 이용시 24일 정도 소요됨, COSCON 홈페이지 참조(검색일 : 2015.10.25).

<sup>26)</sup> COSCON은 기존 아시아-지중해 서비스에서 피레우스항에 기항하였으나, 2015년부터 아시아-북유럽 노선인 NE2, NE7에도 피레우스항을 기항하고 있음, COSCON 홈페이지 참조(검색일 : 2015.10.25).

- 2013년 HP는 피레우스항을 유럽·지중해·아프리카 지역 거점으로 활용하기 위해 피레우스항에 유통센터를 설립했으며, 2014년 중국의 통신장비 기업인 ZET과 Huawei 등이 피레우스에 물류센터를 개설하는 등 중국계 및 글로벌 회사들이 피레우스항을 유럽의 새로운 물류거점으로 활용하고 있음
  - 지중해 지역에서 피레우스항의 입지는 더욱 공고해질 것으로 전망됨
- 이 외에 중국이 카자흐스탄 등 중앙아시아 국가들과의 협력을 통해 해당 지역의 개발이 본격화될 경우, 카스피해 연안 교역량의 증가로 새로운 항로의 출현이 예상됨
  - 2015년 7월 아랍에미리트의 DP월드는 카자흐스탄 동서 철도망 확충에 따른 이란항 물동량 증가를 예상해 카자흐스탄측 카스피해 연안의 악타우 항에 대규모 터미널을 건설하기로 결정한 바 있음<sup>27)</sup>

#### 지중해 10대 컨테이너항만의 물동량 변화(1995년 → 2013년)



자료 : Alessandro Panaro, "The Maritime Relations between Italy and the Mediterranean Area Focus Morocco", Genoa shipping week 발표자료, 2015.9.18.

- 전통적인 항로의 변화 외에도 1대1로와 연계하여 중국과 유럽을 잇는 통로로서 북극항로의 이용 가능성도 주목받고 있음
  - 랴오닝성은 '랴오닝성 제12차 인민대표대회'에서 1대1로 전략에 적극적으로 부응하기 위한 대 유럽항 물류통로를 활성화하는 방안을 제시함

<sup>27)</sup> 한국해양수산개발원, "핵협상 타결직후 이란 물류시장으로 눈 돌리는 DP월드", 「국제물류위클리」, 제317호, 2015.7.29.

- 이에 따르면, 라오닝성의 주요 항만인 다롄, 단둥, 진저우, 잉커우항 및 내륙의 선양을 주요 거점으로 하여, ‘랴오만오우(辽满欧)’, ‘랴오멍오우(辽蒙欧)’ 2개 철도노선과 북극항로(NSR)를 물류통로 개발의 3대 축으로 제시함
- 2013년 8월 라오닝성은 COSCO의 ‘용성(永盛)호’를 이용해 다롄항을 출발해 북극항로(NSR)를 통과한 뒤 로테르담까지 가는 북극항로를 시험 운항한 바 있음
- 중국은 2012년 Xuelong호의 시범운항 이후, 2013년 COSCO의 용성호가 중국 타이창항에서 로테르담항까지 14,688km를 27일에 걸쳐 운항함
- 용성호는 2015년 7월에도 다롄항을 출발하여 북극항로를 통해 스웨덴 바르베리(Varberg)항까지 26일을 운항한 후 서유럽을 돌아 10월 3일 텐진항에 도착함<sup>28)</sup>

#### 중국 용성호 북극항로(NSR) 운항 노선



자료 : 한국해양수산개발원, “중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망”, 「KMI 중국리포트」, Vol.15 No.11, 2015.8., p.4.

- 특히 북극지역에는 풍부한 천연자원이 부존되어 있어 북극권 국가인 러시아, 캐나다, 노르웨이 등이 에너지 운송루트로 활용하고 있는 바, 북극항로 개발은 중국의 에너지 운송 분야에서 전략적 우선 순위를 차지할 가능성도 있음

<sup>28)</sup> 中国水运网, “中远积极探索中国与欧洲北极往返新航线”, 2015.10.7.





## 2. 항만물류에 미치는 영향

- 중국 1대1로 구상 하의 해외 항만은 특히 육상 실크로드와 해상 실크로드의 연결점이자 6대 경제회랑의 해외 거점으로서 의미를 가짐
- 파키스탄의 과다르항, 스리랑카의 콜롬보항, 미얀마의 차욱퓨항 등 해외항만은 ‘진주 목걸이’ 전략으로 통칭되는 중국의 ‘1로’(21세기 해상 실크로드)를 연결해주는 해외 거점이며, 6개 회랑 중 4개 회랑이 중국 내륙과 해양(인도양 등)을 연결해줌
  - 동시에 중국은 1대1로 구상 아래 각 방향의 연선 국가들 및 도시들을 중국의 거점 도시와 연결하여 하나의 경제회랑으로 묶어 경제 발전을 이루고자 하여 상기 도시의 대부분은 무역 및 산업 발전의 거점 역할을 하게 됨
    - 대표적으로 중국-파키스탄 경제회랑의 일부를 구성하는 파키스탄 과다르항의 경우, 항만 개발 외에 과다르항 주변에 자유무역지대를 건설할 계획임
    - 파키스탄 과다르항 개발의 1차 목적은 중동의 석유 등 에너지 자원 수송로를 단축하려는 것이나, 궁극적으로는 중-파키스탄 경제권을 통합하기 위한 것임
    - 중국 1대1로 연선의 국제 무역, 경제, 산업 협력구는 2015년 현재 70개 이상이며, 특히 ‘1로’ 상의 국제무역 협력구는 42개로 파악되고 있음<sup>29)</sup>

### 6개 경제회랑별 주요 거점 도시 및 항만

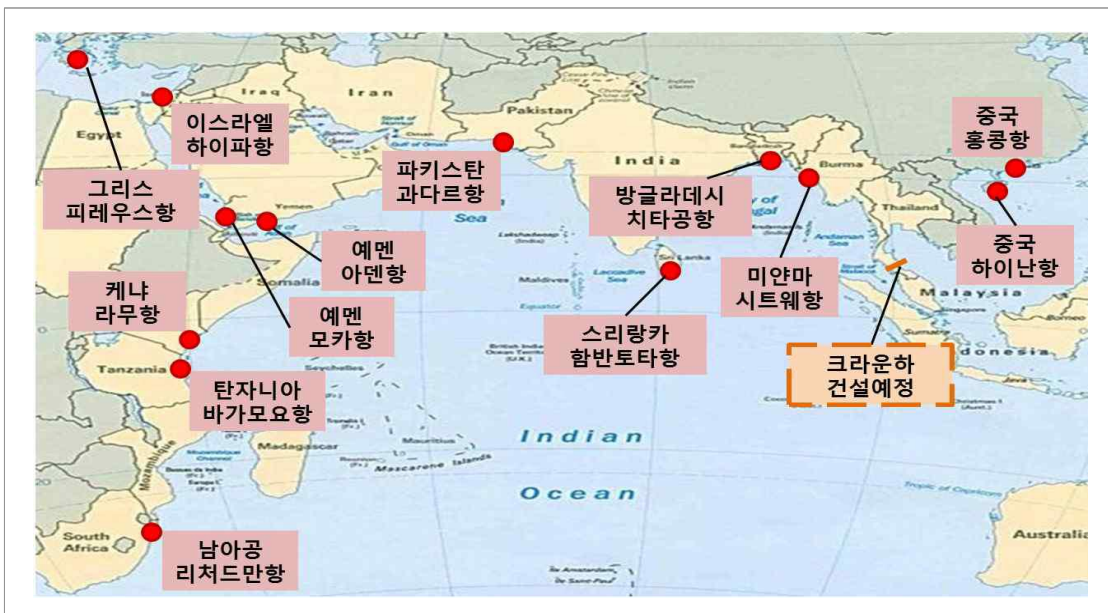
경제회랑 명	회랑별 주요 거점도시 및 항만	
중국-몽골-러시아 경제회랑	중국	베이징, 다롄항, 텐진항, 하얼빈, 창춘, 선양
	연선국가	나진항(북한), 청진항(북한), 블라디보스토크항(러시아), 나호트카항(러시아), 자루비노항(러시아)
신 유라시아대륙교	중국	렌윈강, 정저우, 충칭, 시안, 랴오닝, 우루무치, 아라산커우
	연선국가	알마티(카자흐스탄), 테헤란(이란), 이스탄불(터키), 로테르담항(네덜란드)
중국-중앙/서아시아 경제회랑	중국	호르고스(Khorgos, 카자흐스탄 접경) * 해당 경제회랑 기점
	연선국가	테헤란(이란), 자부티항(자부티), 피레우스항(그리스),
중국-인도차이나반도 경제회랑	중국	쿤밍, 난닝, 푸저우항, 광저우, 취안저우항, 하이커우
	연선국가	하노이(베트남), 하이퐁항(베트남), 방콕(태국), 비엔티엔(라오스), 쿠알라룸푸르(말레이시아), 자카르타(인도네시아), 싱가포르
중국-파키스탄 경제회랑	중국	카슈가르(또는 카스, 티벳자치구) * 해당 경제회랑의 기점
	연선국가	이슬라마바드(파키스탄), 라호르(파키스탄), 과다르항(파키스탄),
방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑	중국	쿤밍(윈난성) * 해당 경제회랑 기점
	연선국가	양곤항(미얀마), 차욱퓨항(미얀마), 콜롬보항(스리랑카), 함반토티항(스리랑카), 콜카타항(인도), 차타공항(방글라데시)

자료 : 国际金融报, “六大经济走廊有多长”, 2015. 6. 1 등을 참조로 KMI 작성.

<sup>29)</sup> Ernst&Young, “Navigating the Belt and Road,” August 2015. p. 7 참조.

- 과거 중국의 해외 투자는 자원 획득을 목적으로 에너지 부문과 광업 부문에 집중되어 이뤄져 왔으나 최근에는 해외 항만 및 터미널 건설 등 건설업 부문으로 확대하고 있음
  - 해외 항만 투자 및 개발은 중국 최대의 항만운영사인 중국초상국집단(China Merchant Holdings), COSCO 등에 의해 주도되고 있음
    - 중국초상국집단은 2011년 스리랑카 콜롬보항 개발권 및 2013년 1월 지부티항에 대한 지분 23.5%를 인수함
    - 2009년 COSCO는 그리스 피레우스항에 대한 운영권을 확보함
    - 상하이국제항만집단은 벨기에 지브루헤 항의 지분 25%를 인수한 데 이어, 2015년 3월 이스라엘 하이파(Haifa) 신항의 장기 부두 운영권(25년)을 획득함
  - ‘1로’ 관련 중국의 해외 항만투자는 ASEAN, 남아시아, 아프리카에 집중되고 있음
    - 중국 최대의 화물주선업체인 SINOTRANS 등 중국계 물류업체들도 향후 이 지역 물동량 증가에 대비해 현지 합작회사, 지사 설립 등을 통해 해당 지역에 적극적으로 동반 진출하고 있음

#### 중국의 해외 주요 항만네트워크



자료 : 한국해양수산개발원, “21세기 해상실크로드 건설을 위한 국내 항만 발전전략”, 「KMI 중국리포트」, 제15-7호, 2015.5., p.4.

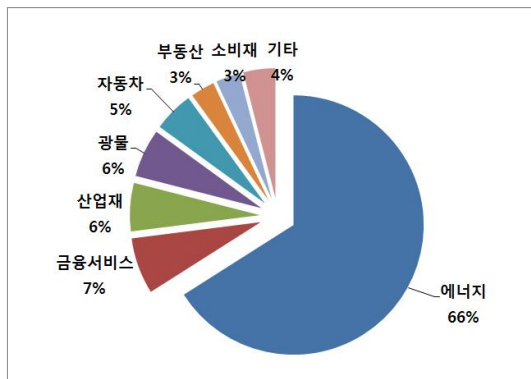




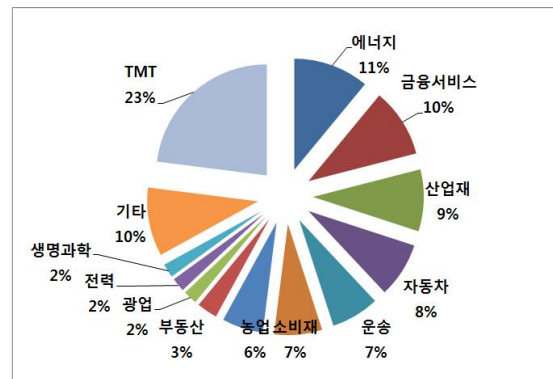
- 아울러 1대1로 연선에 있는 해외 항만 및 그 배후지에 대한 성공적인 개발은 중국제조 2025계획 및 중국의 공격적인 해외직접투자와 연계되어 시너지 효과를 발휘할 경우, 글로벌 생산네트워크 및 글로벌 가치사슬의 구조변화를 촉진할 것으로 전망됨
  - 중국의 외향 해외직접투자는 2005년 130억 달러 수준에서 2013년 1,100억 달러로 약 8.5배가 늘었으며, 2025년 약 3천억 달러 수준으로 증가할 전망이다<sup>30)</sup>
    - 이와 같은 투자 증가는 1대1로 관련 도로, 철도, 항만 등 교통 인프라와 전력 등 사회인프라 투자에 의해 주도될 것으로 전망되는 한편 항만 배후지를 중심으로 한 중국 제조업의 진출과 연계되어 있음

#### 중국 기업의 해외투자 다양화 추세

중국의 산업별 해외 M&A 비중(2010)



중국의 산업별 해외 M&A 비중(2014)



자료 : Ernst&Young, "Navigating the Belt and Road: Financial sector paves the way for infrastructure," August 2015, p. 5.

- 중국 국내의 인건비 상승 등으로 경공업 부문의 ASEAN 국가, 인도 및 방글라데시, 아프리카로의 해외 이전이 가속화될 전망이다
  - 중국 남부 제조업 허브(광둥 및 푸젠성)에 위치한 공장의 11%가 인건비 상승 부담을 피하기 위해 인도, 방글라데시 및 ASEAN 국가로의 이전을 계획하고 있음<sup>31)</sup>
    - 아울러 중국 국내의 인건비 상승부담은 과거 중국에 투자하던 한국, 일본, 미국, 유럽 기업에도 똑같이 투자기피 압력으로 작용할 것임
    - 따라서 이들 국가의 기업들도 인도, ASEAN 지역 등으로 투자를 전환할 것이 예상되어 향후 인도, ASEAN 국가 항만 배후지역의 산업단지들은 성장 잠재력이 높아질 전망이다

<sup>30)</sup> KIEP, "중국의 해외직접투자 현황과 전망", 「KIEP북경사무소 브리핑」, Vol.18 No. 3, 2015.2., p.9. 및 网易财经, "中国海外投资报告: 中企热衷于出海扩大全球规模", 2015.2.6.

<sup>31)</sup> 스탠다드차타드은행의 2015년 5월 조사 결과. James Kynge, "Global Supply Chain Reshapes Trade as China Sheds Manufacturing," Financial Times, May 29, 2015에서 재인용.

- 이미 ‘21세기 해상 실크로드’ 상의 아시아 지역 연선 국가에서는 산업 거점 조성과 이를 통한 시장 확대를 위해 도로, 철도, 항만, 복합운송 시설 및 경제특구 등 인프라 건설시장을 놓고 중일간 경쟁이 가열되고 있음

### 중일간 아시아 인프라 수주 경쟁

경합 양상	주요 프로젝트 내용
중국 주도	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 인도네시아 자카르타-반둥간 고속철(150km, 약 5조2천억원)</li> <li>- 태국 농카이-방콕-매타똥 철도(873km, 약 12조원)</li> <li>- 중국 쿤밍-라오스 보텐-비엔티안 철도(418km, 약 7조원)</li> <li>- 이란 도로, 철도, 전력 등 인프라 구축 협력</li> </ul>
일본 주도	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 태국 방콕-치앙마이 철도(715km, 약 12조9천억원)</li> <li>- 태국 방콕-캄보디아 바탐방-스리소폰(350km, 약 10조원)</li> <li>- 미얀마 툴라와(Thilawa) 경제특구 개발(미쓰비시, 마루베니, 스미모토 등 참여)</li> <li>- 미얀마 다웨이(Dawei) 경제특구 공동개발(일본, 태국, 미얀마 공동)</li> <li>- 방글라데시 마타르바리 신항 개발( '14년 아베총리, 48억 달러 차관제공 제의)</li> </ul>
중·일간 경합	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 말레이시아 쿠알라룸푸르-싱가포르 철도(330km)</li> <li>- 인도 뭄바이-델리 구간 철도(1200km)</li> </ul>

자료 : 매일경제, “중일 정상 켜의 전쟁...아 인프라시장 한은 명함도 못내밀어,” 2015. 12. 9 및 *Bangkok Post*, “Thai-China Railway to Start This year,” Jan. 16, 2015 등을 참조로 재구성

- 중국 제조업 해외 진출의 선두 주자인 하이얼, 레노버, 샤오미 등 일부 글로벌 가전 및 전자 분야 제조업체들은 이미 디자인, 제조, 마케팅, 서비스 분야(물류 포함)에서 글로벌 네트워크를 구축하면서 해외 시장 진출을 가속화하고 있음
    - 내수시장 위축 및 공급과잉 문제를 해결하며, 중국제조2025 계획의 목표에 따라 해외 진출을 통해 해당 분야의 ‘월드 챔피언’이 되고자 함
  - 중국제조2025에 따른 저부가가치 산업의 해외 이전 및 고부가가치 중심의 자국 제조업 분야 고도화는 중국 중심의 글로벌가치사슬 재편을 더욱 더 촉진시킬 것으로 예상됨
    - 중국의 저부가가치 산업은 아웃소싱을 통한 비용 절감 효과를 기대하고 있음
    - 중국이 1대1로 연선에 투자한 해외 항만은 향후 중국 제조업 상품이 국제 경쟁력을 가질 때 해당 지역 시장 확대의 해외 거점으로 기능할 수 있음
- 글로벌 가치사슬 및 글로벌 공급사슬은 모두 국제적인 교통물류의 막힘없는 연결성을 전제로 하는 것으로, 중국은 중국제조2025 계획의 성공을 위해서도 1대1로 상 연선국가들의 주요 항만과 배후 지에 대한 투자를 지속적으로 확대해 나갈 것으로 전망됨



## 05. 우리나라의 대응방향



### 1. 대응방향 수립 시 고려사항

#### 1 중국 내·외부의 연계 전략 및 시장 잠재력

- 중국은 그 자체로 거대한 물류시장이며 동시에 1대로 구상 및 중국제조2025 계획의 출발지이므로 중국 내의 1대로 기점 및 1대로 연선상의 산업 거점, 중국이 구상하는 1대로의 6대 경제 화랑과의 연결성 및 발전 가능성을 동시에 고려해야 함
  - 중국은 이미 세계 최대의 물류시장으로서 그 규모는 2013년 기준 미화 1조6천억 달러 (세계 물류시장의 15.8% 차지)에 이르고 있으며, 연평균 7%씩 성장하고 있음<sup>32)</sup>
    - 거대한 시장 규모에 비해 물류산업의 수준과 경쟁력은 상대적으로 낙후되어 있어 우리 기업의 시장 진출 공간이 존재함
    - 중국 물류의 문제점은 통관 효율성, 배달의 적시성(timeliness), 물류 서비스 능력과 질에서 발생함
  - 동시에 중국 물류시장의 잠재력이 큰 만큼 이미 FedEx, DHL, TNT, UPS, Ceva 등 글로벌 물류 강자들이 진출해 있으므로, 이들 기업과의 경쟁력 비교를 통해 적절한 비즈니스 모델을 찾아야 함
    - 의약품 물류, 자동차 물류, 국제특급 우편, 유명 브랜드 의류물류, 콜드체인 물류 등은 글로벌 물류기업들이 장악하고 있으므로, 시장 진입시 승산을 고려해야 함

#### 2 교통물류 발전 가능성과 해외투자 가능성

- 지난 5~6년사이 2배 이상 상승한 중국 동부 연안과 남부의 발달된 연해 지역 인건비는 산업단지의 중서부 내륙 이동, 즉 서부 대개발은 물론 1대로 구상을 촉발시키는 주요 계기로 작용하고 있음
  - 중국 중서부 내륙지역의 소득 수준도 향상되어 시장 형성의 유리한 조건이 갖춰지고 있으나 인건비 상승 속도가 빨라 생산비 측면에서는 메리트가 감소되고 있음

<sup>32)</sup> Deloitte Research, *Investment Promotion Report of China's Logistics Industry 2014-2015*, June 2015, p. 1.

- 이 때문에 중국 정부는 중서부 내륙지역과 중앙아시아-유럽, 남부 내륙 지역과 동남아, 동북3성과 한반도·러시아 극동지역을 연결하는 국제 교통물류 인프라 확충으로 간접 비용의 절감을 모색하게 된 것임

- 따라서 한국의 입장에서 중국 1대1로 구상에 대한 적절한 대응방향을 모색하기 위해서는 중국 제조업의 이동 방향과 이전 전략을 동시에 고려할 필요가 있음

### 3 6대 경제회랑의 특색

- 중국의 1대1로 구상 및 6대 경제회랑은 중국의 의도와 현지 사정에 따라 각각 성격과 성공 가능성에 차이가 있으므로, 해당 지역의 지정학적 위치, 회랑 내의 정치경제 관계, 회랑 개발의 중국측 의도를 면밀히 파악하여 대응방향을 수립해야 함
  - 중·파키스탄 경제회랑은 중국·파키스탄의 전통적인 우호관계가 작용하는 동시에, 중국의 에너지(원유) 공급 안보 차원에서 매우 중요함
    - 중국 내륙의 카슈가르-파키스탄 과다르항 노선을 이용하면 인도양과 남중국해를 경유하지 않고 안정적인 중동산 원유 수입이 가능해지며, 원유수입 거리도 6,000km 단축이 가능해짐
  - 이와 달리 ASEAN의 베트남 등 일부 국가, 남아시아의 인도, 유라시아 내륙의 몽골 등은 1대1로의 국제협력을 통한 공동 번영에는 동의하지만 장기적으로 중국의 영향력이 지나치게 커지는 데 대해서는 위협을 느끼고 있음
    - 인도차이나 반도의 베트남 및 동남아 국가(인도네시아 포함)들은 남중국해 해양 영토 분쟁 등으로 중국과 갈등 요소를 내포하고 있어 미국을 끌어들여 중국을 견제하려고 할 것임
    - 몽골은 역사적으로 중국에 대해 반감을 갖고 있으며 안보 옵션으로 미국 또는 러시아 및 일본의 지원을 기대함
    - 인도 또한 러시아 및 중국과 ‘전략적 3각 관계’를 형성하고 있으며 잠재적으로 중국의 ‘진주 목걸이’ 전략에 의구심을 갖고 있음
    - 방글라데시 마타르바리항 개발의 경우, 당초 중국이 마타르바리 인근 소나디아에 항만 개발을 추진했으나 일본의 외교 공세 및 중국 영향력 확대를 우려한 미국의 입김이 작용해 소나디아 항만개발이 백지화되면서 마타르바리항 개발권이 일본으로 넘어감
- 6대 경제회랑 특성 파악 시 이와 같은 국가 간 정치·외교·경제적 관계, 지정학적 요소들도 함께 고려해야 함



## 2. 우리나라의 대응 방향

### 1 대응방향 대안 설정

- 본 현안분석은 대응방향 대안을 6개 경제회랑별로 선도(leading), 편승(bandwagoning), 균형(balancing), 전략적 헤징(strategic hedging)으로 나누어 제시함<sup>33)</sup>
- 선도는 우리나라가 가장 큰 이해를 가지는 지역 또는 국가를 선택하여 주도적으로 정책을 수립·집행·협력하는 대응방향으로 정의함
  - 편승은 정책 환경이 중국에 절대적으로 유리한 상황에서 중국의 입장을 지지하거나 협력을 통해 이익을 달성하는 대응방향으로 정의함 (열세자의 대응)
  - 균형은 다른 강대국이나 약소국과 협력해 중국을 견제하는 대응방향으로 정의함
  - 전략적 헤징은 주요국과의 직접 대립을 피하면서 장기적인 차원에서 경제적(또는 산업적) 이익을 도모하는 대응방향으로 정의함

### 중국 1대1로 및 중국제조2025에 대한 전략적 대응방향 대안

구분	주요 내용 및 특징
선도	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적용대상 : 전략적 이해가 매우 크거나 중국의 양보가 많을 것으로 기대되는 분야</li> <li>■ 추진방식 : 단독의 대규모 투자 또는 중국과의 적극적인 협력</li> </ul>
편승	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적용대상 : 중국이 주도적인 위치에 있거나, 중국의 영향력이 큰 분야 또는 지역, 또는 제3국의 지원 또는 지지를 얻기 힘든 분야 또는 지원</li> <li>■ 추진방식 : 중국의 대규모 투자에 협력 (소극적 협력)</li> </ul>
균형	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적용대상 : 중국이 주도적인 위치에 있더라도 한국의 이익이 큰 분야 또는 지역</li> <li>■ 추진방식 : 미국, 일본 등 강대국 또는 다수의 이해 관계국 협력을 동시 추구 중국인 아닌 다른 국가와 협력을 통한 투자 (위험 감소)</li> </ul>
전략적 헤징	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ 적용대상 : 중국과의 정면 대결을 피할 수 있는 분야 또는 지역, 균형 전략 구사가 힘들 것으로 예상되는 분야 또는 지역</li> <li>■ 추진방식 : 내부의 산업 경쟁력 육성 및 제3 지역으로의 진출 (위험 회피)</li> </ul>

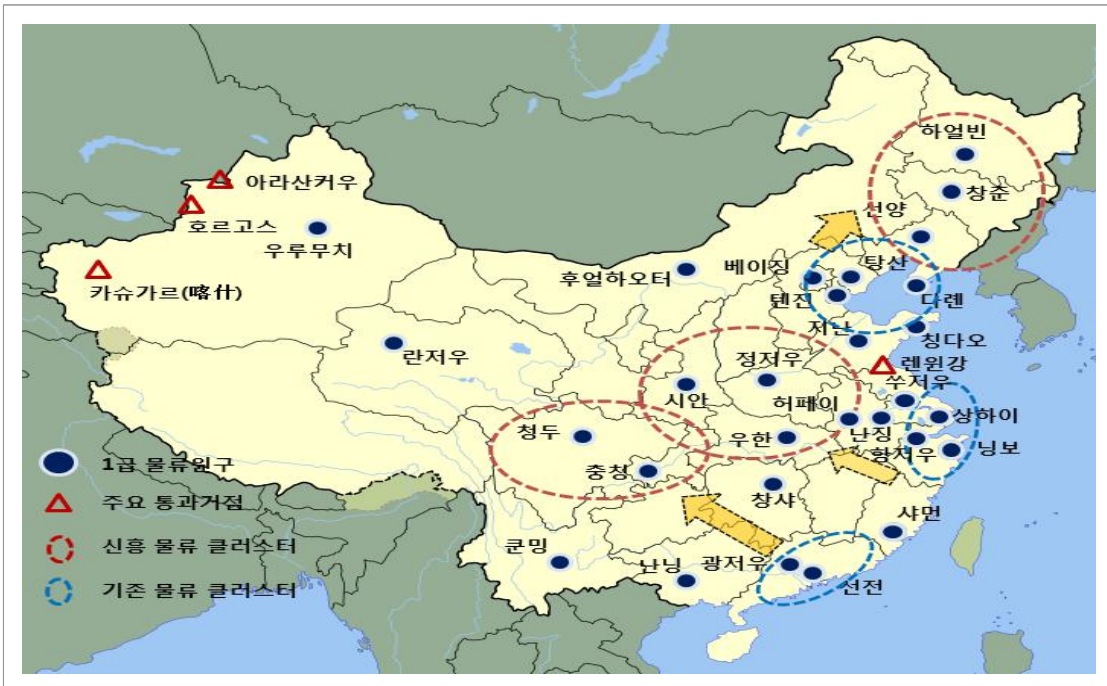
- 한국의 경제력은 중국에 비해 열위이므로 6대 경제회랑 중에서 한국이 취할 수 있는 대안은 편승 및 전략적 헤징을 위주로 구사하되, 국익상 중요 지역에 대해서는 선도 및 균형 대응을 배합하는 접근이 필요할 것으로 판단됨

<sup>33)</sup> 본 연구에서 말하는 편승, 균형, 전략적 헤징 등은 국제정치학에서 차용한 개념임. 편승은 일반적으로 위험 요소와 제후하는 것을 뜻하는 반면, 균형은 지배적인 위협에 대응하는 수단으로 타방 혹은 제3자의 힘을 활용하는 행동을 뜻함. 전략적 헤징은 직접적인 균형 전략을 취하기 어려운 상황에서 헤게모니 국가(본 연구에서는 중국)와의 느슨한 협력적 관계를 유지하는 것임. 중국의 1대1로 구상은 미국과의 정면 대결을 회피하면서 미국의 영향력을 줄이려는 전략적 헤징의 하나로 해석되기도 함.

## 2 경제회랑(지역)별 적용 대안

- 1대로 기점이자 허브인 중국 본토에서는 기본적으로 편승 대안을 취할 수밖에 없을 것임
  - 중국은 자체적으로 물류비 절감에 노력하고 있으며, 2013년 중국 발전개혁위원회 등 12개 관련 부처가 공동으로 「전국 물류원구 발전 계획」(이하 「계획」)을 발표하여 중요 물류거점에 대한 청사진을 제시함
    - 「계획」에서는 1급 물류원구 29개, 2급 물류원구 70개 도시를 제시했으며, 2020년까지 합리적이고 효율적인 중국 물류원구 네트워크를 구축할 계획임
    - 또한 중국의 3대 경제권인 ‘장강삼각주’, ‘주강삼각주’, ‘발해만’ 등 동부 연안지역을 중심으로 형성된 물류중심 권역이 ‘서부대개발’, ‘중원굴기’ 및 1대1로 전략의 부상과 함께 점차 중서부 내륙 지역으로 이동할 것으로 예상됨
    - 기타 1대1로 구상 운송로의 주요 통과거점으로 호로그스, 카슈가르, 렌원강, 아라산 커우 등도 새로운 물류거점으로 부상할 수 있음
  - 중국의 우선 투자지역 선정에 편승하여 주요 거점을 합작투자 방식으로 확보하는 것이 효과적일 것으로 판단됨

### 중국의 중점 물류거점 및 물류 클러스터



자료 : ATKearney, “China2015: Transportation and Logistics strategy,” 2015 및 国家发展改革委, 「关于印发全国物流园区发展规划的通知」, 2013. 9.30을 토대로 재작성.



- 중국-몽골-러시아 경제회랑(CMREC)은 우리나라 유라시아 이니셔티브의 성공과 직결된다는 점에서 선도 대안을 취해야할 것으로 보임
  - 본 경제회랑의 동쪽 끝단인 북-중-러 접경지역은 유라시아 이니셔티브의 출발점이므로 장기적인 관점에서 좀 더 공격적인 투자전략이 요망됨
  - 그간 남북관계 개선의 부진 등으로 장애가 많으나 중, 러, 몽골, 한국의 이해가 일치하는 만큼, 지역 국제기구로 새롭게 출범하게 될 GTI 등을 적극 활용, 도로·철도, 항만 및 물류센터 등 공동 인프라 사업을 발굴해 적극 추진할 필요가 있음
    - 북극해항로(NSR) 활성화에 대비, 공동 해운 네트워크 구축 노력도 병행해야 함
    - 중, 러 등 동북아 주변국을 비롯한 국제철도협력기구(OSJD) 가입을 위한 우호적 환경을 조성할 필요가 있음
- 신유라시아대륙교(NELB)는 전체적으로는 편승 대안을 취하되 항해 연안 등에서는 선도 대안을 배합할 필요가 있음
  - 신유라시아대륙교의 중국 측 연선 도시 중 우리 기업이 이미 진출해 있거나 향후 진출 계획이 있는 충칭, 시안 등에 대한 투자를 우선적으로 고려할 필요가 있음
  - 신유라시아대륙교의 중앙 부분인 중앙아시아 지역은 중국과 러시아의 영향력이 크게 작용하고 있으므로 편승 대안을 취하되, 중-카자흐스탄 국경에 새롭게 조성된 물류 거점인 호르고스(Khorgos)를 중심으로 동-서간 일정 지역의 내륙 물류 시설 투자 등은 독자적으로 추진할 필요가 있음
    - 호르고스는 중국과 카자흐스탄 양국이 모두 중시하는 물류 및 성장거점으로 복합 운송 시설, 교통 인프라, 보관 및 분류 창고, 통과 화물의 포장 시설 등을 갖춘 대규모 드라이 포트가 건설 중임
    - 이들 지역을 중심으로 우리나라의 내륙컨테이너기지(ICD) 건설 기술 및 운영 노하우를 해당 지역에 적용해 볼 수 있을 것임
- 중국-중앙/아시아 경제회랑(CCWAEC)은 중국 및 러시아의 이해가 큰 지역으로 역시 편승 옵션을 취하면서 '틈새 시장'을 발굴하여 선도 대안을 취할 필요가 있음
  - 중국은 본 경제회랑을 중부 및 서부 대개발과 연계하여 개발할 계획이며, 2014년 4백억 달러 규모의 실크로드펀드를 조성한 목적도 본 경제회랑의 인프라 구축을 위한 것임
  - 러시아도 중앙아시아 지역을 경제, 안보, 국제정치 측면에서 중시하며 2015년 1월 유라시아경제연합(EEU)을 창설함
    - EEU에는 회원국 간 군사적 안보지원 등 안보적 요소도 포함되어 있음

- 중·리는 1대1로와 EEU 등 각자 주도적으로 추진하는 전략에 공동의 이해 또는 보완의 요소가 있다는 데 인식을 같이 하고 상호 협력을 추구하고 있음<sup>34)</sup>
  - 이와 같은 공통의 이해를 바탕으로 러시아 측 일각에서는 EEU-실크로드경제벨트 채권 발행도 제안하고 있음<sup>35)</sup>
- CCWAEAC는 기본적으로 육상의 1대에 해당되어 내륙의 물류센터 및 터미널 등 국제 운송 관련 인프라 확충이 필수적이나, 자체적으로 카스피해 연안의 악타우항(카자흐스탄), 바쿠항(아제르바이잔), 마하치칼라항(러시아 다게스탄) 서측의 흑해 및 지중해, 남측의 인도양과의 연계 등 해상 교통물류 인프라확충 필요성도 크므로 향후 이 지역을 예의주시할 필요가 있음
  - 또한 카자흐스탄의 경우 10개의 경제특구를 개발 중에 있으므로, 악타우 또는 호르고스 등 물류 거점을 중심으로 선택적인 제조업 진출도 고려해볼 수 있음
- 중국-인도차이나 경제회랑(CICPEC)은 ASEAN 국가를 포괄하고 있으며 향후 한국의 가치사슬 및 생산네트워크 구축에도 중요할 뿐 아니라 미, 중, 일의 영향력 경쟁이 벌어지고 있는 지역으로 향후 선도, 편승, 균형 및 전략적 헤징이 모두 가능한 지역으로 간주할 수 있음
  - 중국은 과거 ASEAN+3을 통한 지역 경제통합을 지지해왔으나 최근 이를 넘어선 역 내포괄적경제동반자협정(RCEP)을 추진
    - 중국은 ASEAN 회원국 모두에게 5대 무역 상대국일 정도로 경제적인 측면에서의 영향력이 큼 (대중국 무역은 2013년 ASEAN 전체 무역액의 14%를 차지)
    - 이에 비해 중국의 대 ASEAN 지역 해외투자는 2013년 말 기준 중국의 해외투자 전체의 6.7%(총 3백57억 달러)로 무역 규모에 비해 저조함<sup>36)</sup>
    - 그러나 향후 CICPEC 개발이 본격화될 경우 상당한 증가가 예상됨
  - 베트남, 말레이시아, 싱가포르, 브루나이 등은 미국 주도의 TPP 가입을 선호하고 있으며 일본의 ASEAN에 대한 영향력도 크므로, 한국은 사안별로 국익을 극대화하는 방향에서 선도, 편승, 균형, 전략적 헤징을 다양하게 배합해서 접근할 필요가 있음
    - 특히 베트남, 말레이시아 등은 향후 경공업 제품의 수출시장을 놓고 중국과 경쟁할 가능성이 있으므로, 이와 같은 경쟁 부문의 화물운송 시장에 주의를 기울일 필요가 있음

<sup>34)</sup> Sergey Karaganov ed., "Toward the Great Ocean-3, Creating Central Eurasia," Valdai Club, June 2015.

<sup>35)</sup> 위의 글.

<sup>36)</sup> Nargiza Salidjanova, "China's Economic Ties with ASEAN: A country-by-Country Analysis", US-China Economic and Security Review Commission, March 17, 2015.





- 동남아는 중동 및 인도와 동북아 및 유라시아 내륙과 해양이 만나는 교차로에 위치해 있고 제조업 신흥지역으로서의 전망도 밝으므로 항만 및 터미널, 경제특구 및 산업단지, 복합운송 등 규모가 큰 인프라 투자도 고려해볼 수 있을 것임

□ 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC)은 중국-파키스탄 양자 관계와 중국-파키스탄-인도의 전략적인 3각 관계를 고려하여 중국의 일방적인 자원과 주도에 따른 개발이 예상되는 만큼 편승 대안을 취하는 것이 합리적일 것으로 보임

- 중국은 경제회랑 건설의 표면적인 이유로 전통적인 우호관계를 맺고 있는 파키스탄과의 유대 강화를 내세우고 있지만 이를 통한 인도양 출해 통로 확보, 안정적이고 수익성 있는 에너지 운송루트 확보 등을 추진하고 있음

- 따라서 한국 입장에서는 대규모 인프라 구축을 위한 투자 등은 후순위가 될 것임

- 그럼에도 과다르 항 및 과다르 경제특구를 중심으로 화주 기업과 물류 기업이 공동 진출하기 위한 교두보 마련을 모색할 필요가 있음

□ 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑(BCIMEC)은 인도양 진출을 둘러싼 미중, 중일 간 전략적 이해가 교차하는 지역으로서 선도, 편승, 균형, 전략적 헤징을 다양하게 구사하는 것이 바람직할 것으로 보임

- 한국의 입장에서는 미얀마로부터 중국 남부 내륙 시장으로의 진출이 용이하며, 인도 동해 연안에 대한 접근 가능성과 항로 연결이 가능하므로, 항만과 터미널, 항만 배후지, 산업단지 등에 대한 대규모 투자를 검토할 필요가 있음

- 양곤항, 차욱퓨항, 시트웨항(이상 미얀마) 등을 통해 중국 남부 내륙 쿤밍과 난닝의 물류 거점 접근이 효과적으로 이뤄질 수 있음

- 특히 BCIMEC 회랑에서는 미얀마의 지정학적 위치가 중요하며, 2009년 미국이 미얀마에 대한 관여정책을 펼치면서 현재 미얀마에서 미중 간 영향력 경쟁이 벌어지고 있는 상황임

- 미얀마는 양국 간 영향력 경쟁이 지나치게 확대되는 것을 우려하고 있으며, 이는 제3의 협력 파트너로서 한국의 미얀마 시장 진출에 유리하게 작용할 수 있을 것임





## 06. 결론 및 정책 제언



### 1. 결론

- 중국판 ‘마샬 플랜’이라고 부르는 중국의 1대로 구상은 향후 중국의 또 다른 장기 산업발전 계획인 중국제조2025와 맞물려 시너지 효과를 발휘함으로써 중국 중심의 글로벌 가치사슬 구축을 촉진할 것으로 예상됨
- 중국 1대로와 중국제조2025의 상호 연계를 통한 중국의 세계화 구상은 2015년 5월 발표한 점선 면이 결합된 6대 경제회랑 구축 계획을 통해 구체화되고 있음
  - 각 회랑은 항만 및 경제특구, 내륙 산업단지 및 물류 단지 등의 점, 점과 점을 연결하는 도로·철도·해운루트 등의 선, 그리고 각 산업거점 및 물류거점이 네트워크를 갖는 경제회랑이라는 면으로 구성됨(유라시아 전역을 6등분)
  - 중국은 6대 경제회랑에 인프라 구축, 무역, 금융 및 민간 부문의 산업 투자, 생산 사슬 등을 하나로 묶는데 주력하고 있음
- 중국의 1대로와 중국제조2025의 시너지 효과에 대응하기 위해서는 6대 회랑 고유의 지정학적 성격과 여건에 따른 선도, 편승, 균형, 전략적 헤징 등의 접근대안이 필요함
  - 선도는 장기발전 관점에서 절대적인 전략적 중요성을 갖는 지역에서 주도적으로 중국과 협력하는 방식임
  - 편승은 중국의 영향력이 크고 전략적 이해가 큰 지역에서 중국에 협력하는 방식임
  - 균형은 중국이 절대적인 영향력을 행사하지 못하는 곳에서 제3국과 협력하는 방식임
  - 전략적 헤징은 중국과 느슨한 협력 속에서 제3의 길을 찾는 방식임
- 6대 경제회랑상의 한국의 대안은 편승 및 전략적 헤징을 위주로 하며, 국익상 결정적으로 중요 지역에 대해서는 선도 및 균형 방식을 취해야 할 것으로 판단됨
  - 중-몽-러 경제회랑의 동쪽 끝단인 북·중·러 접경지역은 우리의 전략적 이해가 큰 곳이므로 선도 대응이 필요함
  - 중-인도차이나반도 경제회랑 및 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑 등 지정학적 상황이 복잡한 회랑에서는 선도, 편승, 균형, 전략적 헤징 등을 배합함

## 2. 정책 제언 및 추후 과제

- 중국 1대1로와 중국제조2025를 결합한 중국의 유라시아 6대 경제회랑 계획에 효과적으로 대응하고 활용도를 높이기 위해서는 우리나라의 국제정치적 이해, 현지의 국제정치적 역학관계, 교통 물류 네트워크 연결성, 우리나라 글로벌 제조업 활동을 위한 가치사슬 및 공급사슬 등 다양한 층위에서 6대 경제회랑에 대한 시장 조사 및 연구를 심화할 필요가 있음
  - 현재 중국은 과잉 생산능력으로 인한 재고처리를 위해 동남아, 중앙아시아, 아프리카에 대한 투자를 해당 지역의 경제회랑 건설계획과 연계하고 있음
  - 아울러 중국은 ‘경제회랑 건설’ 하에 일부 저임 노동력 확보를 목적으로 노동집약적 경공업들을 동남아, 인도, 중앙아시아, 아프리카로 이전하면서 산업구조 고도화를 진행하고 있음
  - 한편 인도네시아 등 ASEAN 일부 국가는 국제 경쟁력이 있는 중국산 전자, 가전 제품의 유망한 시장으로 등장함
- 1대1로 구상은 인구 44억 명, 경제규모 21조 달러 및 세계 무역의 23.9%에 이르는 광대한 지역을 포괄하고 있는 만큼 교통물류 분야는 물론 제조업 분야의 글로벌 플레이어 및 지역 플레이어 육성을 위한 정부의 지원이 필요함
  - 경제회랑의 특성에 따라 과감한 선도 방식을 취할 경우, 항만 및 터미널 개발, 대규모 경제특구 개발 등 대형 프로젝트를 추진할 만한 국제 경험과 노하우에 한계가 있음
    - 중국초상국집단, 상하이국제항만집단 등 중국은 항만터미널 개발·운영 경험을 가진 글로벌 플레이어들이 1대1로의 해상 인프라 네트워크 확대에 큰 역할을 하고 있음
    - 한국의 항만개발 사업은 2015년 현재 타당성 조사 수준에만 머물러 있으며 대규모 실질 투자를 진행할 노하우와 자본이 부족함
  - \* 항만 개발사업 수주시 불리하며 경제회랑 대상국들, 특히 ASEAN 및 동남아, 미얀마 등 전략적으로 중요한 국가에서조차 주요 플레이어로 활동하기에는 역부족
  - 글로벌 가치사슬과 공급사슬이 정교하게 구축될수록 물류업체의 역할이 증대될 것으로 예상되므로 경제 회랑별로 전문성을 갖춘 일정 규모 이상의 국제물류 기업 육성을 위한 정책적 지원이 필요함
    - 미얀마, 동남아의 교통물류 인프라가 구축되면 중국에서 진출한 기업의 화물뿐만 아니라 1대1로 6대 경제회랑의 끝단에서 역으로 중국의 생산기지 혹은 소비지로 역진출하는 물류 시장도 형성되므로 회랑별 전문성은 더욱 중요해질 것임



## 참고문헌



### 〈국내 문헌〉

- 백설희, “샤오미, 인도에 스마트폰 공장 세워 수출거점 만든다”, 『비즈니스포스트』, 2015. 3. 13.
- 정무섭 외, “GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황과 정책방향”, 『한국무역학회 국제학술회의 발표자료집』, 2015. 9. 17~19.
- 최용민, “중국 고속철도 경제강국으로 가는 통로”, 『BRICs Inside』, 2015년 6월호, 2015.6.15.
- 최필수, “중국의 일대일로 전략 활용사례와 우리나라의 대응”, 『중국의 신실크로드 전략(일대일로)과 한반도의 선택 학술회의 발표자료』, KMI·대한상공회의소 주최, 2015. 6.9.
- 한국무역협회, “중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향”, 『Trade Focus』, Vol.14 No.16, 2015.5.
- 한국해양수산개발원, “일대일로 배경과 발전 전망”, 『KMI 중국리포트』, Vol.15 No.3, 2015.3.
- \_\_\_\_\_, “중국 북극항로 개발 현황 및 발전 전망”, 『KMI 중국리포트』, Vol.15 No.11, 2015.8.
- \_\_\_\_\_, “중국 이우~스페인 마드리드 Block Train 개통 예정”, 『KMI국제물류위클리』, 제277호, 2014.10.8.
- \_\_\_\_\_, “핵협상 타결직후 이란 물류시장으로 눈 돌리는 DP월드”, 『국제물류위클리』, 제317호, 2015.7.29.
- KIEP, “중국4대 자유무역시범구 건설 현황”, 『KIEP북경사무소 브리핑』, Vol.18 No.6, 2015.4.23.
- \_\_\_\_\_, “중국의 해외직접투자 현황과 전망”, 『KIEP북경사무소 브리핑』, Vol.18 No. 3, 2015. 2.11.
- \_\_\_\_\_, “중국제조2025 추진배경과 중점분야”, 『한중경제포럼』, 제15-03호, 2015. 6.11.
- 테일러리안, “급성장하는 중국의 기술경쟁력, 세계시장 판도 바꾼다,” 2015. 7. 21.
- 매경이코노미, “되살아난 실크로드...G1 꿈 실현위한 경제”, 2014.11.24.
- 매일경제, “중일 정상 켜의 전쟁...아 인프라시장 한은 명함도 못내밀어”, 2015. 12. 9
- 연합뉴스, “중국 AIIB ‘날개’ 달고 세계 경제질서 ‘새판짜기’”, 2015.6.29.
- 조선일보, “중 런던까지 고속철...21세기 실크로드 꿈꾼다”, 2014. 6. 20.
- 중앙일보, “한국 제조업 10년 뒤에 보자...발톱 내민 중국”, 2015. 6. 25.

## 〈국외 문헌〉

- BMI Research, "Political Risk Analysis-One Belt One Road: China's Outward Expansion Faces Major Challenges", BMI, June, 23, 2015.
- \_\_\_\_\_, "The Next Keys to China's Next Stage of Development", BMI, Jul. 2015.
- Chen, D. J., "3 Ways China's High Speed Railway Technology Can Help its Foreign Policy", The Diplomat, Feb 17, 2015. The Diplomat, <http://thediplomat.com>
- CSIS, "Made in China 2025", June 5, 2015. <http://csis.org/publication/made-china-2025>
- Deloitte Research, Investment Promotion Report of China's Logistics Industry 2014-2015, June 2015.
- Ernst&Young, "Navigating the Belt and Road: Financial sector paves the way for infrastructure", August 2015.
- Goh, M.F., et al., "China 2015: Transportation and Logistics Strategies", ATKearney, 2015.
- HKTDC, "An Overview of Central Asian Markets on the Silk Road Economic Belt", Nov 19, 2015. June, 2015.
- Karaganov, S., ed., "Toward the Great Ocean-3, Creating Central Eurasia", Valdai Club Discussion Report, June 4, 2015.
- Kynge, J., "Global Supply Chains Reshapes Trade as China Sheds Manufacturing", Financial Times, May 29, 2015.
- Ministry of Finance Japan, "New Growth Strategy: The Formulation of Japan Revitalization Strategy", Monthly Finance Review, No. 480, July 2013. [http://www.mof.go.jp/english/pri/publication/mf\\_review/cy2013/480\\_480\\_17.htm](http://www.mof.go.jp/english/pri/publication/mf_review/cy2013/480_480_17.htm)
- NIC, "Global Trend 2030: Alternative Worlds", December 2012.
- Panaro, A., "The Maritime Relations between Italy and the Mediterranean Area Focus Morocco", Genoa Shipping Week 발표자료, 2015.9.
- People's Daily Online, "Made in China 2025 to Focus on Ten Key Sectors", May 22, 2015.
- Salidjanova, N., "China's Economic Ties with ASEAN: A country-by-Country Analysis", US-China Economic and Security Review Commission, March 17, 2015.
- Scissors, D., "China's Investment in the World Increasing, not Soaring", AEI, July 2015.
- Sun, L., Wang Q., "Cities Seek Hub Status on Maritime Silk Road", China Daily, March 12, 2014. [www.chinadaily.com.cn](http://www.chinadaily.com.cn)





- 国际金融报, “六大经济走廊有多长,” 2015. 6. 1.
- 国家发展改革委, 「关于印发全国物流园区发展规划的通知」, 2013. 9.30
- 国家发展改革委·外交·商务部, 「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」, 2015.3.28.
- 刘升旭, “论中国‘一带一路’战略的开局”, 「金融经济」, 2015年 第6期, 2015.7.
- 网易财经, “中国海外投资报告: 中企热衷于出海扩大全球规模”, 2015.2.6.
- 新華網, “一帶一路 百日視察: 見證三帶歷史性轉變”, 2015. 7. 13.
- 中国水运网, “中远积极探索中国与欧洲北极往返新航线”, 2015.10.7.
- 中华人民共和国国务院, 「中国制造2025 的通知」, 2015. 5. 8.

### 〈인터넷 사이트〉

- 매경이코노미(<http://www.mkeconomy.com>)
- 서울경제(<http://economy.hankooki.com>)
- 연합뉴스(<http://www.yonhapnews.co.kr>)
- 조선일보(<http://www.chosun.com>)
- COSCON(<http://www.coscon.com>)
- Datamyne(<http://www.datamyne.com>)
- EUROSTAT(<http://ec.europa.eu/eurostat>)
- TRADING ECONOMICS(<http://www.tradingeconomics.com>)
- 中国(上海) 自由贸易试验区(<http://www.china-shftz.gov.cn>)
- ECONINTERSECT.COM(<http://econintersect.com/b2evolution/blog1.php/2015/04/15/china-gdp-growth-drops-to-new-low>)