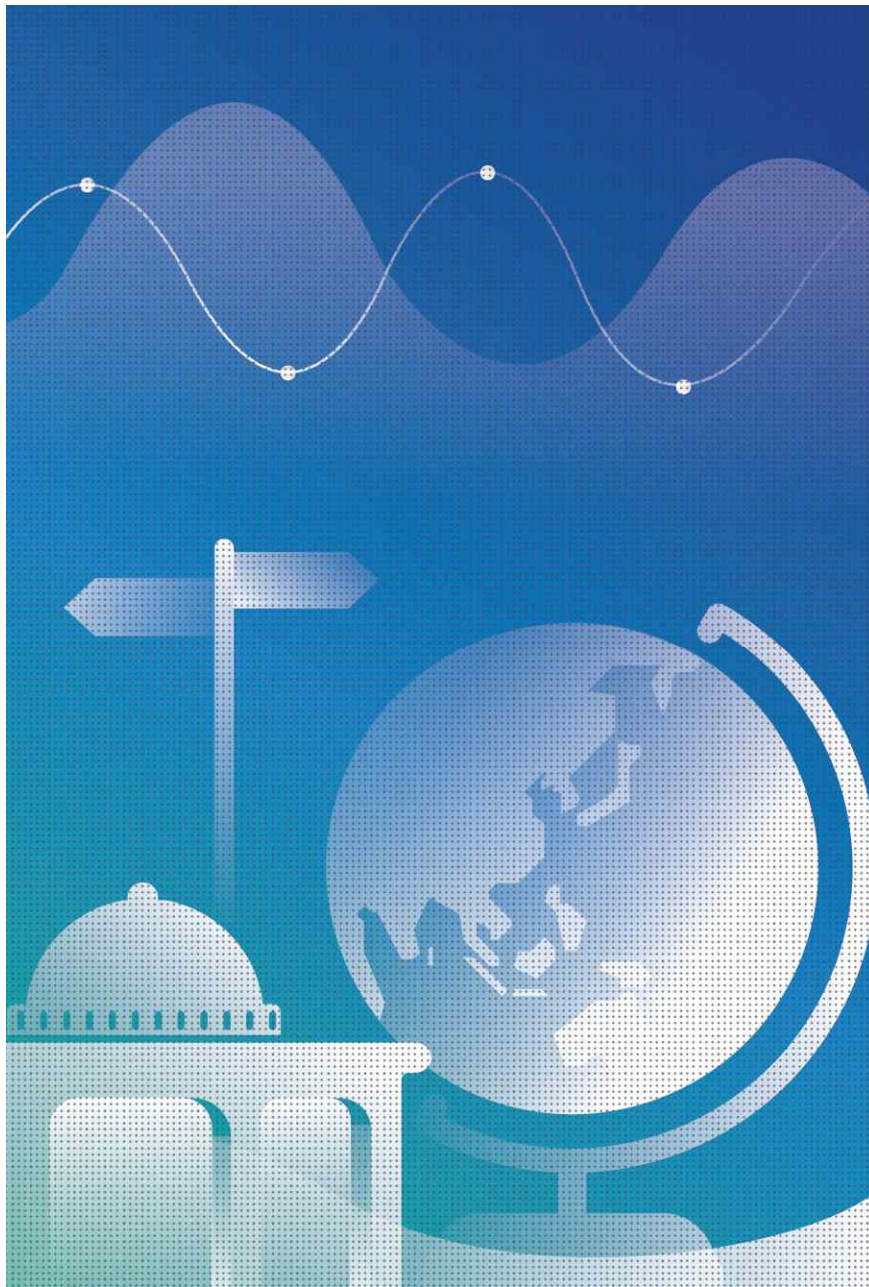


이슈보고서

지역연구팀

VOL.2018-지역이슈-4(2018.10)

중국의 현대판 실크로드, '일대일로' 프로젝트의 아시아 주요국 앞 추진 현황 및 향후 과제



CONTENTS

I. '일대일로' 프로젝트의 진행 경과 1

II. 사례 검토 : '일대일로' 프로젝트 주요 참여국 동향 4

1. 몽골: 과도한 중국 의존도 속 외채 증가
2. 인도네시아: 사업수요 대비 전반적인 사업 기반 부족
3. 말레이시아: 일대일로 관련 주요사업 추진 중단
4. 인도: 중국에 대한 견제 → '일대일로' 프로젝트에 소극적
5. 파키스탄: 일대일로 참여로 인해 유동성 위기 직면
6. 스리랑카: 중국 의존도 증가 및 재정악화
7. 미얀마: 경제 부담 가중, 사업 축소 가능성

III. 향후 '일대일로' 프로젝트의 해결과제 13

작성

책임조사역 이자호 (6255-5705)

leejaho@koreaxim.go.kr

책임조사역 이광준 (6255-5717)

kjlee@koreaxim.go.kr

조사역 김도현 (6255-5727)

dohyunkim@koreaxim.go.kr

*본 보고서의 내용은 담당 연구원의 주관적 견해로, 한국수출입은행의 공식입장과는 무관합니다.



I. '일대일로' 프로젝트의 진행 경과

올해는 중국이 개혁개방 천명 40주년이자, 2013년에 시진핑 주석의 '일대일로' 프로젝트 가시화 5주년이 되는 해로서, 집권 2기를 맞아 장기집권의 틀을 마련한 시진핑 주석에게 어느 때보다도 중요한 한 해임. 최근 세계 경제 트렌드는 미국의 보호무역주의 등 국제 통상환경의 급격한 변화 속에서 자국의 경제적 실리 추구를 위해 **지역경제통합**을 중시하는 경향을 나타내고 있음. '일대일로' 프로젝트는 그 동안 양적으로 팽창하면서 현재는 **세계 70여개 국가**를 대상으로 하며, **전 세계 인구의 67%, 세계 무역의 40%, 전 세계 GDP의 34%에** 해당하는 거대한 규모로 확대되었음. 본고에서는 지난 5년간의 "일대일로" 프로젝트 진행과정을 분석하여 **주요 참여국에서 발생한 문제점을 검토**해 보고, **앞으로 나아가야 할 방향**에 대해 모색코자 함.

'일대일로' 프로젝트의 탄생

- 시진핑 주석은 **2013년 9월 카자흐스탄 방문시 처음으로 '일대일로' 프로젝트를 제안**하였음. 이후 중국 정부 (국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부 공동)는 2015년 3월 '보아오 아시아 포럼'에서 '경제 실크로드 및 21세기 해상 실크로드' 협력 건설을 위한 비전과 행동'이라는 보고서를 발표하였으며, 동 프로젝트는 중국의 국가 정책으로 자리매김 함.
- '일대일로'는 '5통(通) 개념*'을 정립하고, 이를 기본 추진과제로 설정함.
 - * 정책의 소통(정책조율), 시설의 연통(인프라 정비), 무역의 창통(교역 활성화), 자금의 융통(금융협력), 민심의 상통(민간교류 활성화)
- 중국은 '일대일로' 프로젝트 추진을 통해 **자국의 국제무대에서의 영향력을 제고**하고 안정적이고 평화적인 환경을 조성하여 경제 발전을 도모하고자 함.
- **중국의 공급과잉 등 경제문제 해결**을 위한 방안으로써 고안된 측면도 있음.
- 중국의 내부적인 경제목표와 관련하여, '일대일로' 프로젝트는 중국의 수출을 위한 새로운 시장 확보, 위안화의 활용도 제고 및 중국의 공급 과잉 문제를 완화에 도움이 됨.

'일대일로' 프로젝트의 추진

- **실크로드 기금의 조성**
- 2014년 11월 시진핑 주석이 400억 달러 규모의 실크로드 기금 조성 계획을 밝혔고, 동년 12월 29일 베이징에 실크로드 유한회사를 설립함.
- 실크로드 기금 규모는 400억 달러 및 1,000억 위안이며, 외환보유고(65%), 중국투자유한책임공사(15%), 중국수출입은행(15%), 국가개발은행(5%)의 출자로 이루어져 있음.
- 동사는 대출보다는 직접투자를 위하여 설립되었으며, 2017년까지 17개 프로젝트에 대하여 70억 달러 규모의 투자가 이루어졌음.



• **아시아인프라투자은행(AIIB) 설립**

- 2015년 12월 57개 창립회원국으로 창설된 아시아인프라투자은행(AIIB)은 중국의 주도로 설립된 최초의 국제금융기구임. 본사는 베이징에 소재하고 있으며, 2018년 10월 현재 87개 회원국으로 확대됨.
- 법정자본금 : 1,000억 달러(중국이 50% 출자)
- 2017년까지 AIIB는 에너지, 교통, 도시 인프라 등 23개 프로젝트에 대해 총 42.2억 달러를 지원하였음.

'일대일로' 프로젝트의 주요 내용

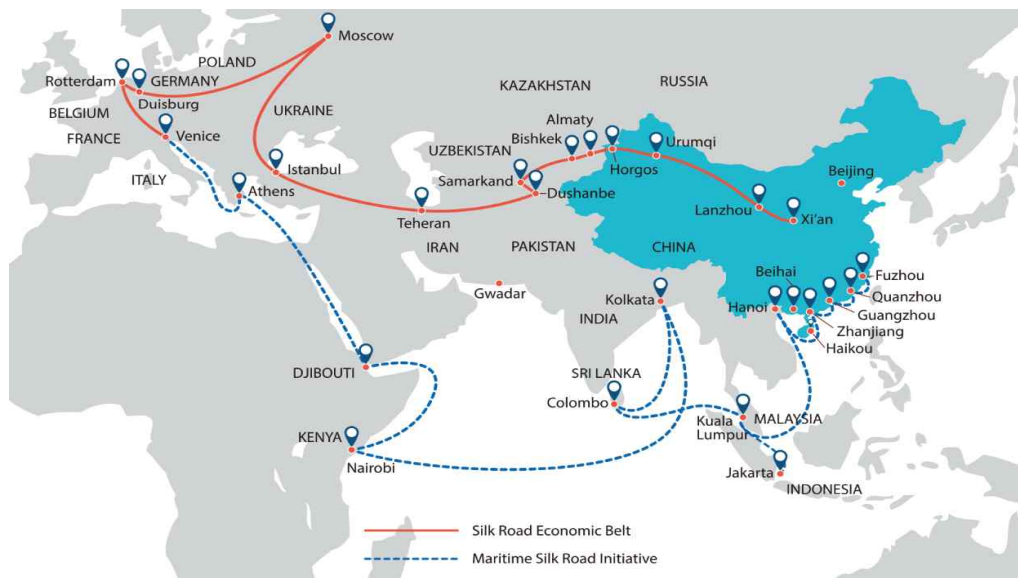
• **육상(One Belt) : 실크로드 경제지대**

- (6대 경제회랑) ① 중국·몽골·러시아, ② 신 유라시아, ③ 중국·중앙아시아·서아시아, ④ 중국·인도차이나반도, ⑤ 중국·파키스탄, ⑥ 방글라데시·중국·인도·미얀마 등 6개 경제회랑을 중심으로 추진

• **해상(One Road) : 21세기 해상 실크로드**

- 동남아시아·남아시아·서아시아·아프리카·대양주·유럽 등 6개 대륙을 포괄하며, 전 세계 인구의 58%, 전 세계 면적의 43%를 차지하는 전 세계 무역 네트워크임.
- 중국 연안도시 - 남중국해 - 인도양 - 동아프리카 - 지중해 - 유럽까지 이어지는 해상노선을 건설하고 있음.
- 중국의 대외무역 규모가 지속적으로 성장함에 따라, 중국의 해상무역 및 에너지 수송로의 안정적인 확보를 위한 투자가 필요한 상황임.

[그림1] '일대일로' 프로젝트 추진 경로



자료: Herbert Smith Freehills



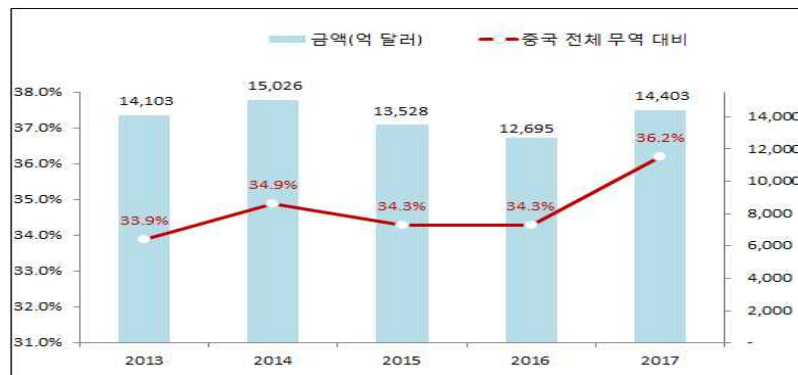
'일대일로' 프로젝트의 추진 성과

• 중국의 '일대일로' 참여국*과의 무역규모 지속 확대

* 중국 국가정보센터의 '일대일로 프로젝트 관련 무역 합작 Big Data 보고(2018)' 상 기준인 71개 국가임.

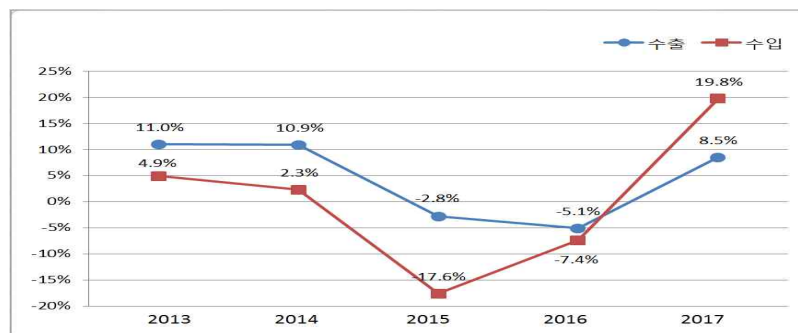
- 중국은 '일대일로' 국가와의 무역규모를 지속적으로 확대해 왔으며, 2017년 관련국들과의 무역규모가 총 1조 4,403억 달러(수출 7,742.6억 달러, 수입 6,660.5억 달러)로 전년대비 13.4% 증가하였으며, 중국 전체 무역 대비 비중도 36.2%로 확대됨.
- 지역별로는 동남아(한국-몽골-뉴질랜드 포함) 56.8%, 서아시아 16.2%, 동유럽 11.2%, 남아시아 8.8%, 아프리카 및 남미 4.5%, 중앙아시아 2.5% 순서임.

[그림2] 중국과 '일대일로' 국가들 간의 무역규모



자료: 중국 국가정보센터

[그림3] '일대일로' 국가들에 대한 중국의 수출입 증가율 추이



자료: 중국 국가정보센터

[표1] 중국의 '일대일로' 10대 무역국

(단위: 억 달러)

순위	국가	무역액	수출	수입	순위	국가	무역액	수출	수입
1	한국	2,804	1,030	1,774	6	태국	806	388	418
2	베트남	1,219	714	505	7	싱가포르	797	455	343
3	말레이시아	962	420	542	8	인도네시아	634	349	285
4	인도	847	684	163	9	필리핀	513	321	192
5	러시아	842	430	412	10	사우디아라비아	500	183	317

자료: 중국 국가정보센터

주) 중국의 '일대일로' 국가와의 무역 총액의 68.9%에 해당함.



II. 사례검토 : '일대일로' 프로젝트 주요 참여국 동향

1. 몽골 : 과도한 중국 의존에 따른 외채 증가

'초원의 길' 이니셔티브 추진 등 적극적인 입장

- (정책공조) 몽골은 2013년 중국의 '일대일로'와 함께, '초원의 길 이니셔티브*'를 추진하는 등 '일대일로' 프로젝트 참여에 적극적인 입장을 나타냄.
 - * 자국의 지정학적 위치를 활용한 경제개발 촉진을 위해 중국·러시아와 철도, 도로, 전력망, 송유·가스관을 연결하는 프로젝트
- 2014~16년 기간 중 중국, 러시아, 몽골 지도자가 3차례 만나 '일대일로', '초원의 길', '시베리아 횡단 철도' 등의 상호연계에 대한 논의를 진행함.
- (몽골 경제의 특성) 세계 제2위 면적의 내륙국가로서 지정학적으로 유라시아 진출과 관련하여 중요한 곳에 위치하고 있으나, 도로 포장율이 4.8%에 불과하는 등 기초 인프라 시설이 낙후되어 있음.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	공사기간	사업규모	자금조달	비고
울란바토르 알마커 입체교차로	울란바토르 중심지에서 칭기즈칸 국제공항 등을 연결하는 총 4.3km 구간	'17.4월 ~ '18년말	3,026만 달러	중국 정부	- 몽골 최초의 입체교차로 - 중국기업이 EPC 방식으로 진행 - 중국의 대외원조자금 지원

자료: 중국 언론보도

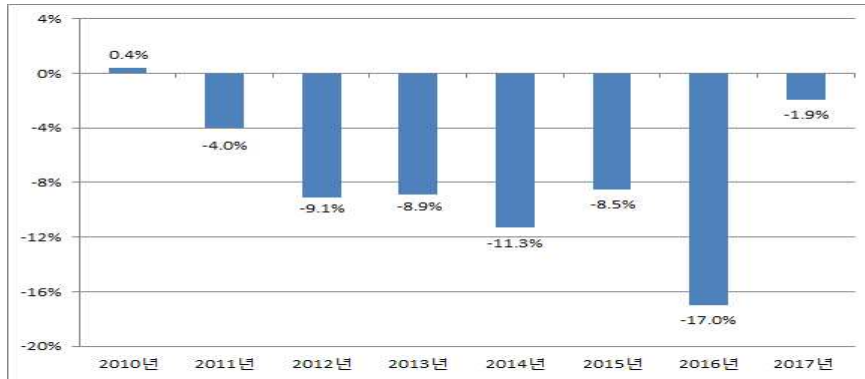
중국의 '일대일로' 프로젝트 참여로 인해 부채규모 증가 등 부작용 발생

- (중국에 대한 과도한 의존도) 중국은 지난 10여년 간 몽골의 최대 무역상대국임.
 - 2016년 기준 중국에 대한 수출액은 40.1억 달러로 전체 수출액의 81.5%를 차지함.
- (경제지표 악화) 몽골의 재정적자 심화 및 대외부채 증가* 등 부작용 발생

* 몽골의 GDP 대비 공공부채 비중 : 63.5%('13) → 90.5%('17)

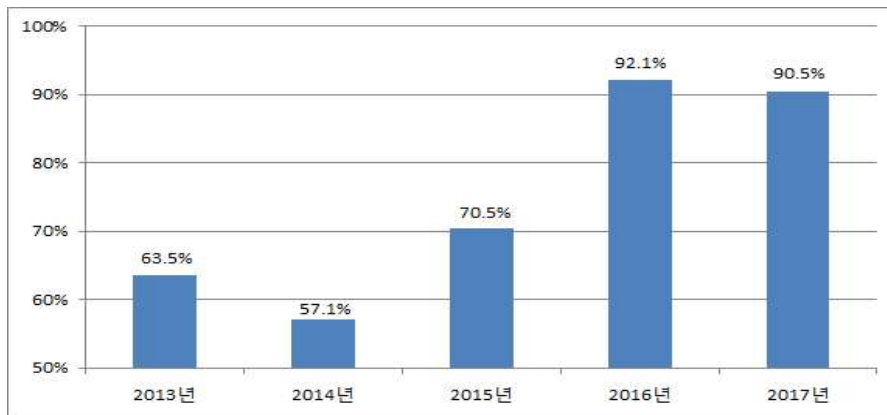


[그림4] 몽골의 GDP대비 재정수지 비중



자료: World Economic Outlook(IMF)

[그림5] 몽골의 GDP 대비 공공부채 비중



자료: OECD

- (높은 투자의존도) 몽골의 향후 경제상황도 인프라 분야에 대한 외국인 투자규모에 많은 영향을 받을 수밖에 없는 실정임.
- 2017년 중국수출입은행으로부터 10억 달러 규모 한도설정을 받은 바 있으며, 일각에서는 향후 5~10년 간 중국이 '일대일로' 프로젝트와 관련하여 몽골에 300억 달러 규모의 자금을 지원할 가능성도 제기되고 있음.

몽골 국민의 반중감정 고조 및 '제3국'과의 관계 악화 등의 문제 발생 가능성

- (국내적 요인) 중국은 2016년 11월 티베트 불교의 수장이자 티베트 망명정부의 지도자인 **달라이 라마 14세의 몽골 방문**으로 인해 자국이 피해를 입었다고 주장하며 몽골에 대해 제재조치를 취함에 따라 양국 간 프로젝트 진행도 일부 영향을 받았음. 몽골 정부는 인구의 약 50%가 티베트 불교 신자임에도 불구하고 중국의 압력으로 인해 달라이 라마 14세의 향후 몽골 방문을 금지하였으며, 이로 인해 국민의 반중감정이 고조되고 있음.
- (외부적 요인) 몽골은 전통적으로 **제3자 중립외교**를 통해 인접국인 중국·러시아 뿐만 아니라 미국·일본 등 다양한 국가와 원만하게 지내 왔으나, '일대일로' 프로젝트를 통한 중국의 과도한 영향력 증가로 인해 여타 국가와의 관계가 소원해질 우려가 있음.



2. 인도네시아 : 사업수요 대비 전반적인 사업추진 기반 부족

인프라 부족으로 인해 철도·도로 등 분야에 적극 협조

- (고속철도 굴기) 일대일로 프로젝트와 중국 고속철 굴기가 연계하여 '18. 10월 현재 자카르타-반둥 고속철도 사업을 추진 중임.
- 중국은 고속철 굴기를 추진하여 '08년 이후 10여 년간 중국 내 철도 인프라를 구축하는 한편 102개국 앞 1,430억 달러 규모의 고속철 및 부품 수출을 통해 '18. 3월 말 기준 세계 고속철 시장의 66%를 점유하고 있음.
- 도로, 항만, 전력 등 인프라가 부족한 인도네시아는 일대일로 사업에 적극적임.
- '18. 8월 말 중국 광저우에서 개최된 투자유치 설명회에서 인도네시아 투자조정청은 90개 중국 기업 앞 민자발전사업, 고속도로 건설 사업 등 약 132억 달러 규모의 인프라 건설 사업을 제안하였음.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	공사기간	사업규모	자금조달	비고
자카르타-반둥 고속철 프로젝트* (High-Speed Railway Project(HSR))	자카르타-반둥 (142km) 구간 고속철도망 건설	'16.1월 ~ '19년말	52억 달러	47억 달러 (중국 개발은행)	- 착공 이후 토지보상 등 문제로 사업지연 - '18.7월 문제해결 및 사업 재개(진행률 10%)

자료: IHS Markit

* (기대효과) 자카르타-반둥 간 이동시간 단축(기존 3시간 → 40분), 현지 건설 소재 산업 성장, 현지인력 채용 및 육성 등

'일대일로' 확대 추진에 내부 한계

- (각종 제도 미비) 인도네시아의 제도 미비, 관료주의 및 토지보상 문제 등 사업 지연 요소 정비 필요
- 인도네시아는 여러 당이 연립정부를 수립함에 따라 정부 정책이 자주 변경되어 투자자의 신뢰를 얻지 못하고 있으며, 장기간 진행되는 프로젝트의 특성상 각종 리스크에 노출되어 있음.
- 인도네시아 사회의 고질적인 관료주의 및 부패 문제는 외국인 투자 유치에 불리하게 작용하고 있음.
- (중립외교의 한계) 인도네시아의 중립외교 전략에 따른 '일대일로' 추진의 한계 존재
- 인도네시아는 전통적으로 비동맹 중립외교를 펼치고 있어 주요 국가들과의 관계가 원만하였음. 따라서 중국과의 일대일로 추진을 통한 중국의 영향력이 과도하게 커지는 것은 지양할 것으로 전망됨.
- (테러 위협) 이슬람 극단주의 세력의 테러 등 위험 상존
- 인도네시아는 이슬람교 신자가 87%에 이르는 세계 최대 인구의 이슬람 국가로서, 2016~17년 자카르타 및 2018년 수라바야 폭탄테러 등 이슬람 극단주의 무장조직의 공격이 빈번히 발생하고 있으며, 아프가니스탄에 이어 제2의 테러 무대로 발전할 가능성도 제기되고 있음.
- 인도네시아 대테러청(National Terrorism Handling Body)에서도 테러의 위험성을 인지하고 다각도로 대응하고 있음.



3. 말레이시아 : 일대일로 관련 주요 사업 추진 중단

산업단지 조성 등을 통한 협업체계 구축으로 시작

- 2011년 4월, 중국의 원자바오(溫家保) 당시 국무원 총리가 말레이시아 방문시 말레이시아 나집(Najib) 총리와 양국이 공동으로 중국 광시장족 자치구 친저우(欽州) 시에 산업단지를 조성하기로 합의하였으며, 2012년 4월 업무 개시함.
- 아세안(ASEAN)국가에 대한 일대일로 프로젝트의 모범 사례로 평가받고 있으며, 간편한 입주절차 등을 바탕으로 2017년 7월까지 모두 150여개의 기업 및 총 400억 위안 규모의 투자를 유치하였음.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	사업규모	자금조달	비고
동부해안 철도 건설 프로젝트	말레이시아 반도 동·서부 해안의 항구를 연결하는 철도 건설(총 688km)	130억 달러	중국 수은(85%) + 말레이시아 은행(15%)	중국 수은 지원조건 (만기 20년 금리 3.25%)
산업단지내 철강공장 건설	말레이시아-중국 쿠안탄(Kuantan) 산업단지(MCKIP) 내에 2.87km ² 규모의 종합 발전소 건설	20.8억 달러	10.8억 달러 (중국 기업 투자) + 10억 달러 (중국 수은 등 협조용자)	완공시 연간 350만 톤의 고탄소강과 H자형·I자형 철강 생산 전망

자료: IHS Markit

말레이시아 정부의 재정건전성 강화 조치에 따른 '일대일로' 프로젝트 중단

- (프로젝트 중단) 마하티르 신임 총리, 만성적인 재정적자 개선을 위한 대규모 인프라 건설 프로젝트 중단 등 재정건전성 강화 조치를 취함.
- 마하티르 행정부는 말레이시아의 대외부채를 약 2,500억 달러(GDP의 80%)로 추정하여 통계자료보다 심각한 수준으로 판단하고 있으며, 대규모 프로젝트 진행 중단 및 연기 등을 통해 재정건전성 강화에 주력하고 있음.
- 이에 따라 2018년 8월 중국의 일대일로 프로젝트와 관련하여 기존에 진행하던 3개 프로젝트*의 취소를 통보함.
 - * 말레이시아 본섬 및 보르네오 섬에서 추진되던 석유·가스관 프로젝트(2개, 총 20억 달러), 말라카와 페트로나스 정유소를 잇는 파이프라인 건설 프로젝트(8억 달러)임.
- 동부해안 철도 건설사업(ECRL)*에 대해서도 과도한 사업비** 책정 및 사업조건 변경 등을 사유로 추가 연기 또는 취소할 예정임.
 - * 동북부의 태국과의 접경지역인 코타바루(Kota Baru)에서 수도인 쿠알라룸푸르(Kuala Lumpur)를 거쳐 말라카 해협의 클랑(Klang)까지 총 688km에 이르는 철도 건설 프로젝트
 - ** 기존 150억 달러 수준에서 최근에 약 810억 링깃(200억 달러)로 증가, 총 사업비 중 85%가 중국수출입은행 지원
- 한편, 말레이시아 정부는 2018년 9월 대외채무 관리 및 재정안정화를 위해 쿠알라룸푸르-싱가포르 고속철도(HSR) 프로젝트 시행을 2020년 5월 말로 연기하기로 싱가포르 정부와 합의함.



4. 인도 : 중국에 대한 견제 → '일대일로' 프로젝트에 소극적

'일대일로' 프로젝트 추진 당시 부터 중국 견제 심리 존재

- **(중국 견제 심리)** 인도는 중국과 함께 세계 양대 개발도상국으로, 오랜 기간 국경분쟁의 상대국이었던 중국이 '일대일로'를 통해 주변국들에 대한 영향력을 확대하려는 것에 대해 **견제 심리가 존재함**.
- 중국은 인도의 세계 최대 교역국이며, 인도는 중국의 세계 6위 교역국으로서 중요한 위치를 차지하고 있음.
- 동진정책인 'Act East' 전략, 경제 문순* 정책 등을 통해 중국의 '일대일로' 정책에 대응하는 양상을 보임.
 - * 2014년 도하에서 열린 제38차 세계유산 정부간 위원회에서 인도양 연안국가 간의 문화유산 보호 및 개발 영역에서 협력하는 것을 기초로 함. 2014년 9월 16일 인도 외교부와 문화부의 회의를 통해 동 계획은 외교경제 기능을 갖추어 인도의 국가전략으로 발전함.
- 인도는 2018년에 프랑스를 제치고 세계 6위의 경제대국이 될 것으로 예상되고, 2019년에는 영국마저 추월하여 세계 5대 경제대국이 될 전망이며, 2018년 8월 '벵골 만 7개국 정상회담'을 주도하는 등 중국에 맞서 주변국과의 결속력을 강화하고 있음.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	공사기간	사업규모	자금조달	비고
벵갈루루 광역철도 프로젝트	고티지어부터 나가바라까지 총 18개 역, 22km 길이의 철도를 건설하여 지하철 시스템을 완성	'17. 9월 ~ '21. 12월	18억 달러	① 225백만 달러(인도 정부) ② 612백만 달러 (카르타나카州政府) ③ 335백만 달러(AIIB) ④ 583백만 달러(EIB)	AIIB 지원조건 (만기 15년) Libor+1.15%

자료: IHS Markit

인도, 정치·사회·문화적 요소 등으로 인해 '일대일로' 프로젝트에 소극적 입장

- **(문화적 자긍심)** 인도 국민은 4대 문명의 발상지로서의 높은 자긍심을 갖고 있으며, 따라서 중국에 의해 추진되는 "일대일로" 정책 자체에 대하여 반감이 있음.
- **(역사적 원인)** 인도 국민은 **1962년 중국과의 국경분쟁**에서 패한 것을 수치로 여기고 있음. 또한 중국이 인도의 UN 상임이사국 지위 획득에 대하여 줄곧 반대 입장을 표명함에 따라 인도는 중국을 경쟁상대로 여기고 있음. 인도는 중국이 파키스탄과 우호관계를 맺은 것도 자국을 견제하기 위한 목적으로 판단함.
 - 인도 모디 총리는 2016년에 중-파 경제회담이 인도와 파키스탄의 분쟁지역인 카슈미르 지역을 통과하여 지역안정에 영향을 줄 수 있음을 언급함.
- **(인도양에서의 영향력)** 인도는 중국의 해군 증강을 통한 **인도양에서의 영향력 확대를 경계**하고 있음. 중국의 "일대일로" 프로젝트 추진은 인도양에서의 자유로운 활동 및 영향력 확대에 명분을 제공하는 것에 불과하며 이를 통해 장래 중국 해군의 전투력을 증강하게 될 것으로 우려함.

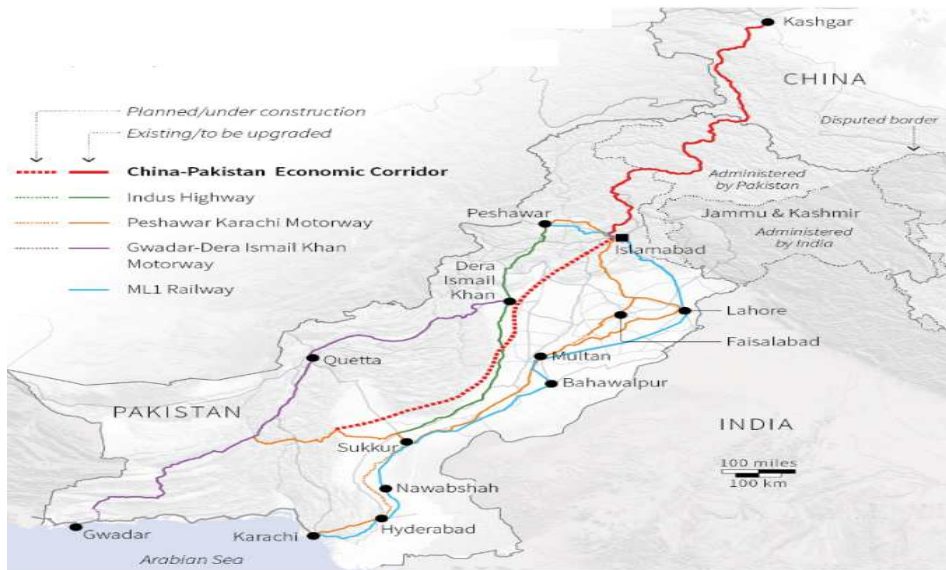


5. 파키스탄 : 일대일로 참여로 인해 유동성 위기 직면

'중-파 경제회랑(China-Pakistan Economic Corridor, CPEC)' 조성

- '중-파 경제회랑'은 6대 경제회랑 중 유일하게 단일 국가와 추진한 경제회랑임.
- 중국과의 전통적인 우호관계에 기반하여, 파키스탄은 중국과 유일하게 '전천후 전략적 동반자' 관계를 맺고 있음.
- 중-파 경제회랑에서는 중국은 약 620억 달러 규모 투자를 계획 중이며, 이를 통해 파키스탄의 과다르 지역에서 중국 서부의 신장 지역(신장 위구르 자치구)에 이르는 구간을 개발해 연결할 예정임.

[그림5] 중-파 경제회랑



자료 : 파키스탄 계획발전개혁부

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	공사기간	사업규모	자금조달	비고
과다르 인프라 개선 사업	300MW급 석탄 발전소, 해수담수화 플랜트, 병원, East bay 고속도로 건설 등	고속도로 (~'20.10월) 항구도시 (~'18.8월)	8억 달러	중국 수은 (무이자)	과다르는 호르무즈 해협 근처에 위치한 CPEC의 관문임.
철도 확장 및 개선사업	Peshawar-Lahore-Karachi 지역을 지나는 ML-1철도 확장 및 보수	~'20년	82억 달러	-	중국으로부터의 자금공여 계획 미정

자료: IHS Markit, CPEC 공식 홈페이지(cepc.go.pk)



'일대일로' 프로젝트 참여로 거시경제 안정성 저하 및 외화유동성 위기 직면

- **(IMF 구제금융 신청 검토)** 파키스탄 재무장관은 10월 11일 인도네시아 발리에서 개최된 국제통화기금(IMF)-세계은행(WB) 연차총회에서 IMF 총재와의 면담을 통해 IMF의 금융지원을 공식 요청하였으며, IMF 총재는 가까운 시일 내에 파키스탄 이슬라마바드에 조사단을 파견할 것이라고 밝힘.
- IMF에서는 파키스탄 내 중국 일대일로 사업과 관련해 비공개된 정보의 투명화를 요구할 것으로 예측되며, 미국 폼페이오 장관이 파키스탄에 대한 IMF의 추가 구제금융 지원에 대해 중국 견제의 필요성을 감안하여 부정적인 입장을 표명하는 등 IMF 구제금융 승인 여부가 불확실한 상황임.
- **파키스탄은 현재 일대일로 사업 참여로 거시경제 안정성 저하 및 외화유동성 위기에 직면해 있음.**
- (외화 유동성 감소) 파키스탄은 중-파 경제회랑(CPEC) 사업 추진 및 고유가로 인한 경상수지 적자 심화 등을 감안, IMF 추정 기준 2018년 외화금융수요가 215억 달러로 예상되나 '18.8월 말 기준 외환보유액이 99억 달러 (1.7개월 수입분)까지 축소됨.
- (부채현황) 만성적인 재정적자 누적과 통화가치 평가절하*로 '18.6월 말 정부 및 정부보증 채무가 GDP의 76%까지 증가하였으며, 국내 공공채무의 60%가 만기 1년 미만으로 만기구조도 취약함.
 - * '18.10.1자 미 달러 대비 환율은 123.2루피를 기록, '17년 말(111루피) 대비 11% 상승
- 특히, 중국에 대한 총 공공외채는 '18.9월 현재 GDP의 24%(IMF 추정) 수준이나, 프로젝트 소요자금은 중국으로부터의 장기 양허성 차관 외 FDI, 민간 부문 차입분이 상당 부분을 차지하고 있는 것으로 보임.

CPEC 사업 추진에 여러 경제·사회적 불안요인 존재

- **이슬람 극단주의 세력 등으로 인한 사회불안 요소가 상존함.**
- 과격 이슬람 세력의 테러 활동과 발루치스탄 지역 내 분리주의자 테러 활동이 여전히 활발하여, 수십 명의 중국인 근로자가 테러로 사망함에 따라 18,000명에 이르는 병력이 건설현장에 투입되는 등의 사회불안 요인이 위험요소로 작용함.
- **경제개발 수준이 낙후되어 있으며, 투자환경이 열악함.**
- 파키스탄의 2017년 세계은행 비즈니스 환경 순위는 190개국 중 147위, 글로벌 경쟁력 순위는 137개국 중 115위를 기록하고 있으며, 중국의 최근 CPEC 관련 대규모 투자 유입에도 불구하고 FDI 유입 규모는 GDP의 1% 미만에 불과함.



6. 스리랑카 : 중국 의존도 증가 및 재정 악화

스리랑카, 중국 해상전략의 핵심 거점으로 부상

- 중국, 스리랑카 항만을 '해상 실크로드의 전략적 요충지'로 선정
- 스리랑카의 함반토타 및 콜롬보 항구는 인도양 내 중국의 '진주 목걸이 전략(String of Pearl Strategy)'의 핵심 거점항구이자 전략적 요충지로 선정되어 2007년부터 개발을 본격화하였음.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	사업규모	자금조달	비고
함반토타 항만 개발 사업	스리랑카 남쪽 해안에 위치한 함반토타 항만 개발 및 주변 50km ² 규모의 산업단지 조성	68.7억 달러	12.7억 달러 (중국수은)	1,2단계 개발 이후 항만운영권을 중국항만공사 앞으로 이전

자료: 언론보도 종합

'일대일로' 프로젝트 추진에 따른 거시경제 안정성 저하

- '일대일로' 프로젝트의 성과 부진, 중국에 대한 경제의존도 증가
- (함반토타 항만) 2015. 7월 중국수출입은행(CEXIM)의 자금으로 1, 2단계 항만 개발 완료 후 저조한 이용률 및 적자 누적으로 채무 상황이 어려워지자, 중국 차관(12.7억 달러)의 90% 해당액을 출자전환하는 대가로 항만운영권을 99년 간 중국 앞 임대하기로 함.
- (콜롬보항 개발) 콜롬보항 남쪽의 2.33km² 규모의 부지를 간척해 두바이와 같은 국제금융도시를 건설하는 사업으로, 중국은 차관(14억 달러)을 제공하고 간척사업을 추진하는 조건으로 간척지 중 0.2km² 정도를 99년간 임대할 예정임.
- 정부부채 과중한 가운데 경상수지 적자로 거시경제 안정성 저하
- 중국으로부터의 차입('16년말 46억 달러)이 증가하면서 공공부채비율은 2018.5월 기준 GDP의 77% 수준을 보임. 또한 경상수지 적자 지속으로 외환보유액은 2016년 52억 달러에서 2017년 46억 달러로 감소해 월평균 수입액의 2개월분에 불과한 등 대외경제의 취약성이 높음.
- IMF는 '18.5월 구조개혁 프로그램 이행상황을 점검하고 스리랑카 정부의 재정위험을 고려한 건전하고 투명한 선별적 프로젝트 수행의 중요성을 강조함.



7. 미얀마 : 경제 부담 가중, 사업 축소 가능성

'일대일로' 프로젝트 참여를 통한 인프라 개발 등 모색

- (경제회랑) 미얀마는 6대 경제회랑 중 2개 회랑*에 중복되는 핵심 파트너임.

* 방글라데시-중국-인도-미얀마 및 중국-인도차이나반도 경제회랑

- 인프라 여건이 열악한 미얀마는 최근 소수민족인 로힝야족에 대한 탄압으로 초래된 서방과의 갈등 상황에서 일대일로 사업 참여를 통한 중국으로부터의 외자 유치 및 인프라 확충을 모색중임.

주요 프로젝트 현황

프로젝트명	목적	사업규모	자금조달	비고
차우크푸 심해항구 개발사업	대규모 항만시설과 석유·정유 생산시설을 포함한 약 17km ² 규모의 경제 특구 건설	73억 달러	중국 70%, 미얀마 30%	미얀마 정부의 요청으로 실질적인 사업규모 축소

자료: IHS Markit

무리한 사업 추진에 따른 미얀마의 경제적 부담 가중 우려로 사업 축소 가능성 존재

- 당초 사업계획은 차우크푸 항*을 필리핀 마닐라 또는 스페인 발렌시아 항에 버금가는 100억 달러 가치의 항구로 개발하고, 배후지에 약 17km² 규모의 특별경제구역을 건설하는 것이었음.
 - * 인도양에서 미얀마를 거쳐 중국 쿤밍까지 연결되는 771km의 중국 송유관이 시작되는 지점임.
- 이를 위해 73억 달러 규모로 부두 10개를 보유한 대형 항구 2개를 건설할 예정이었으나, 미얀마 정부는 당초 예상보다 항구 이용 수요가 적을 것으로 전망하고, 중국 정부에 사업규모 조정 협의를 제안하였음.
- 2018년 10월 현재 양국은 전체 공정의 1단계(약 13억 달러, 부두 2개 규모의 항구 1개)만 진행한 후 수익성을 판단하여 추가 사업 진행 여부를 결정하기로 합의하였음.
- 미얀마 정부의 사업규모 축소 조정은 중국석유공사가 '13년부터 가동한 쿤밍-차우크푸 간 가스 파이프라인이 제 구실을 못하면서 건설비용을 떠안은 미얀마의 경제적 부담이 이미 큰 상황에서 최근 수익성 악화로 운영권이 중국에 넘어간 스리랑카의 함반토타 항 개발사업 사례의 영향을 받은 것으로 보임.



Ⅲ. 향후 '일대일로' 프로젝트의 해결 과제

<'일대일로' 프로젝트의 부작용 발생요인>

- ◇ (중국의 무리한 자국이익 추구) 중국은 자국 기업의 해외진출(走出去)을 장려하기 위해 '일대일로' 프로젝트를 추진하고 있으며, 대부분 사업이 중국 기업을 통해 진행되고 있음. 따라서 중국으로부터 자금을 지원받은 참여국들은 중국 기업들이 자금을 회수해감에 따라 나중에 빚만 떠안는 형태가 되며, 이로 인한 불만이 증가하고 있는 상황임.
- ◇ (정치·사회적 요인) 참여국의 역사적·문화적·지역적 특성이 반영된 정치·사회 동향에 따라 프로젝트 진행에 영향을 받을 수 있는 리스크가 존재함.
- ◇ (경제적 요인) '일대일로' 프로젝트 추진에는 막대한 비용이 소요되는 바, 관련국들은 무리한 자금조달로 인해 재정수지 등 경제상황이 악화될 우려가 있으며, 중국 또한 자금 제공자 역할에 따른 부담이 가중될 우려가 있음.

1. 중국의 문제점 인식 필요

- 인프라 구축이 절실한 '일대일로' 참여국들은 자국의 경제건설에 필요한 자금·기술 등 지원에 대하여 지지하는 입장을 보이는 한편, 중국의 영향력 확대에 대하여 우려하는 입장도 공존함.
- 전 세계적으로 중국의 일대일로 프로젝트에 대하여 새로운 식민지화 전략이라고 비판*하는 견해가 있음.
* 스리랑카 함반토타 항구 운영권 획득('17.12월), 파키스탄 과다르 항구 운영권 및 인프라 시설권 획득('13. 2월)
- 중국의 프로젝트 독식에 대한 참여국들의 불만 증가
- 프로젝트가 대부분이 중국 기업을 통해 진행됨에 따라, 참여국에 대한 고용창출 등의 효과는 미미하고 참여국앞 금융지원으로 제공된 자금은 중국 기업이 회수해가고, 참여국은 채무만 남게되는 상황이 속출함.
- IMF에서도 "일대일로 프로젝트가 관련국이 채무위험에 빠지게 되어 원리금상환 부담이 가중되고 채무상환능력에 문제가 발생할 수 있다."고 경고함.
- 해당 지역의 정치·사회적 불안요인 및 동향 분석도 필요
- 2018년 5월 정권교체를 통해 수립된 말레이시아 마하티르 정부는 기존에 추진되던 130억 달러 규모의 동부해안 철도 사업 및 에너지 파이프라인 사업 등 여러 사업의 종단을 선언한 바 있음.
- 대규모·장기간 진행되는 프로젝트의 특성상 대규모 금융조달이 필요한 상황임.
- '일대일로' 참여국들은 현재는 3.1조 달러 규모에 달하는 중국의 외환보유고를 활용하여 자금을 조달하고 있으나, 향후 중국이 독자적으로 지속적인 자금을 공급하는 데에는 한계가 있음.
- 따라서 아시아인프라투자은행(AIIB) 등 금융기관의 역할이 많이 필요할 것으로 예상되며, 자본 조달 및 운용 능력 강화를 위한 조직과 기능 확충이 필요함.



• **중국의 자금 회수 곤란 및 부실화에 대한 우려**

- 참여국 정부 입장 및 국내외 정세 변화에 따라 프로젝트의 진행이 불투명해질 수 있고, 이로 인해 투입된* 자금의 회수가 곤란해져 중국 내 부실채권이 증가하고 자금 유동성이 악화될 수 있음.
- * 중국수출신용보험공사(SINOSURE)는 2018년 8월까지 '일대일로' 프로젝트에 6,432억 달러를 지원하였으며, 중국수출입은행(CEXIM)도 2017년 수출신용지원액의 40% 이상을 '일대일로' 프로젝트에 지원함.
- 중국 기업들도 프로젝트 공정기간이 예상보다 길어질 경우 예상치 못한 사업비용 증가로 손실을 입을 가능성도 대비해야 함.

2. 중국의 향후 과제

• **시진핑 주석의 성패를 결정할 '일대일로' 프로젝트의 제반 사항에 대한 재검토 필요**

- '일대일로' 프로젝트는 중국의 세계적 영향력 확대 및 '중국몽' 실현 등과 관련하여, 올해 집권 2기를 맞은 시진핑 정부의 성패를 가를 수 있는 중요한 현안 사항임.
- 현재 진행 중인 미·중 무역분쟁의 장기화에 따라 중국 국내경제가 침체 국면에 접어들 경우, 향후 '일대일로' 프로젝트도 진행에 차질을 빚을 것으로 전망됨.
- 현재 참여국 곳곳에서 '일대일로' 프로젝트 관련 마찰이 발생하고 있는 상황으로, 중국 정부는 이에 대한 제반 사항을 재검토하고 '일대일로'의 본래 취지인 '운명공동체' 정신을 구현하면서 참여국과 윈-윈 할 수 있는 방안을 마련해야 할 시점임.
- 중국은 자국의 자금조달 등 사업 추진능력 및 참여국의 제반 사항들에 대한 면밀한 고려 없이 무리하게 프로젝트를 추진하는 것은 참여국과 중국 양측 모두에게 바람직하지 않다는 점을 명확하게 인식해야 함.

• **각국 상황에 맞는 맞춤형 전략 필요**

- 일대일로 프로젝트는 전 세계 70여 개국에 걸쳐 추진되는 대규모 프로젝트로, 각 국가별 특성에 맞는 지역연구를 실시하고 대응방안을 마련해야 할 필요가 있음.
- 참여국의 자연조건, 인프라 시설 수준, 정치적 안전성, 시장 성숙도 등 모든 조건이 상이하므로, 이에 대한 연구 및 차별화 전략이 없는 중국의 일방적·일률적인 추진은 바람직하지 않음.

• **국가간 원활한 소통 및 협의 필요**

- '일대일로' 프로젝트 추진 시, 참여국과의 소통을 통한 상호간의 이해 등 본연의 취지를 잘 살리면서 상생 발전하는 모습을 보여야 참여국들과의 마찰을 줄이며 성과를 이룰 수 있을 것으로 판단됨.

• **제도적인 차이점 극복을 위한 노력 필요**

- 각국의 법 체계가 상이하여 프로젝트 추진 과정에서 장애요인으로 작용함. 주로 문제되는 영역은 계약법, 노동법, 환경법, 기업 M&A 등 관련법임.