

“일대일로”의 동북아전략과 중북협력

리종립

(연변대학 경제관리학원 원장, 교수)

I. 중국의 “일대일로”전략

1. “일대일로”전략의 제기

2012년 십근평주석 이 등극하면서 중국은 “두 개 100년의 꿈”(2021년 중국공산당 창건 100주년, 2049년 중화인민공화국 수립 100주년)을 목표로 “일대일로”라는 발전전략을 제시하였다. 중국의 “일대일로” 발전전략은 등소평의 개혁개방전략의 새로운 시대연장선이라고 할 수 있다. 고대 중국이 세계로 향했던 실크로드가 있었다면 현대 중국의 “일대일로”전략은 뉴 실크로드를 구축하려는 야심찬 계획인 것이다. 30여년간 중국은 개혁개방을 통해 경제체제 개혁과 경제성장 두 측면에서 모두 커다란 성과를 이룩하였다. 2001년의 WTO가입은 중국이 시장경제체제 틀의 기본상 확립했다고 볼 수 있고 그 후 이어온 10여년간 경제사회발전은 세계가 주목할만한 변화를 가져왔다. 2013년 GDP총량은 일본을 제치고 세계 제2의 경제대국으로 진입하였다. 그러나 “두개 100년의꿈”을 실현하려면 아직 갈 길이 멀고 임무가 과중하다.

“일대일로”전략의 발상은 고대중국의 실크로드 재현에서 기인된다. “일대”는 고대 육상 실크로드연선의 경제벨트를 건설하는 “뉴 실크로드 경제벨트” 전략구상이며, “일로”는 중국력사에서 저명한 정화(鄭和)가 서양으로 도달한 해상실크로드를 건설하는 “21세기 해상실크로드” 전략구상이다. “일대일로”전략의 실제적 내용을 보면 고대 실크로드와는 비교할 수 없는 전방위적인 대외개방통상전략으로 볼 수 있다. “일대일로”는 세계에서 연장이 제일 긴 경제벨트이고 또한 세계에서 발전잠재력이 제일 큰 경제협력벨트이다. 중국의 서안에서 시작하여 중앙아시아, 동남아시아, 남아시아, 서아시아를 경과하여 유럽의 일부지역까지 연결되는데 동으로는 아세아태평양경제권, 서쪽으로는 유럽경제권에 연관되어 연선에 26개 국가, 44억 인구규모로서 세계인구의 63%를 차지하며 GDP 규모는 21조달러로서 세계 GDP의 29%를 차지한다.

“일대일로”전략은 2013년 9월 십근평주석이 카자흐스탄 방문기간 카자흐스탄대학의 강연에서 실크로드 경제벨트 건설을 제안하였으며, 2013년 10월 인도네시아 방문기간 인도네시아 의회연설에서 21세기 해상실크로드 공동건설 및 아세아인프라투자은행(AIIB)설립을 제안하였다. 그후 2013년 12월, 중국공산당 중앙경제사업회의에서 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드 건설추진에 대해 공식적으로 언급하였다. 2014년 11월 실크로드기금을 발족하고 아세아태평양자유무역구(FTAAP)를 제안하였으며, 2015년 3월 보아오포럼(세계경제포럼)에서 “일대일로”의 구체적인 행동계획을 발표하고 2015년 4월 “일대일로”건설의 중앙령도소조(추진위원회)를 출범시

켰으며, 2015년 6월에는 아세아인프라투자은행(AIIB)협정을 체결하였다.

2. “일대일로”전략의 의의

“일대일로”전략은 중국의 대외개방이 전략적 전환일 실현을 의미하고 있으며 국내와 해당 국가, 지역, 심지어 전세계의 커다란 주목과 호응을 일으키고 있다.

우선, “일대일로”전략은 중국 대외개방의 지역구조 전환의 수요에 순응한다. 중국 지난 30년간의 개혁개방을 통해 거대한 발전을 이룩하였는데 대외개방의 중심은 동남 연해지대로서 제일 큰 혜택을 받은 지역이며 서부지역은 “추종자” 역할을 하여 중국경내에 전반적으로 동, 중, 서부지역발전의 불균형이 형성되었다. 서안에서 시작되는 “일대일로”는 중국의 서부지역을 경과하여 서부아세아와 유럽을 통하기 때문에 중국의 대외개방이 지리적 구도가 중대한 조절을 초래하게 되며 중국의 전면적인 대외개방의 중요한 엔진이 될 것이다.

둘째, “일대일로”전략은 중국 생산요소 이동전환과 국제산업이전의 수요에 순응한다. 중국은 개혁개방초기 저렴한 노동력과 거대한 시장으로 외국 자본과 기술을 도입하여 경제성장을 이룩하였다. 현재 중국은 여전히 대규모의 유효투자와 기술진보를 필요로 하지만 또한 자본의 순수출국으로 전환하였다. “일대일로”전략은 바로 중국의 생산요소이전의 새로운 추세에 순응하여 우질적인 과잉생산능력을 수출하게 되므로 “일대일로”연선의 발전도상국과 지역이 중국의 발전성과를 공유할 수 있는 것이다.

셋째, “일대일로”전략은 중국과 기타 경제협력 국가의 구조를 전환시키는데 순응한다. 개혁개방초기 장기간 봉쇄상태에 있었던 중국시장은 선진국들의 최대 투자락원이었다. 현재 중국경제는 전면적인 전환기에 처해 있어 장기적으로 건설해온 생산능력을 출로를 찾고 있는데 바로 세계 많은 발전도상국이 중국의 개혁초기 상황에 봉착하고 있어 “일대일로”는 이들 국가와 지역을 도와 도로, 교량, 항구 등 하부구조건설을 할 수 있게 하며 그들을 도와 방직, 복장, 가정전기 심지어 자동차, 철강, 전력 등 산업을 발전시키게 되며 이들 국가의 경제발전수준과 생산능력을 제고시킨다.

넷째, “일대일로”는 국제경제무역협력과 경제무역메카니즘의 전환수요에 순응한다. 중국은 2001년 WTO에 가입되어 있지만 근년래 국제무역메카니즘이 심각히 변화하고 있으며 새로운 동태를 보이고 있다. 특히는 미국이 주도하고 있는 환태평양경제동반자협정(TPP)이 2015년 10월 5일 미국에서 체결되었다. 12개 회원국으로 구성되어 있는 TPP는 창설 초기 그다지 영향력이 크지 않은 다자간 자유무역협정이었으나 미국이 적극적으로 참여를 선언하면서 주목 받기 시작하였다. 버락 오바마 대통령은 TPP가 아시아·태평양 지역 경제 통합에 있어 가장 강력한 수단이며, 세계에서 가장 빠르게 성장하는 지역과 미국을 연결해 주는 고리라고 평가한 바 있다. 미국이 적극적으로 협정 가입을 추진하고, 아시아 국가들의 동참을 유도하고 있는 것은 눈부신 성장을 이루고 있는 중국을 견제하려는 의도가 크게 작용하기 때문이다. TPP는 단기적으로 아세아태평양지역의 경제공동체협력에서 중국의 참여와 추진에 현실적인 제약이 되어 중국이 아세아태평양지역 사무에서 영향력과 발언권을 행사하는데 불리할 것이며 중장기적으로 중국과 주변국가들간의 관계가 복잡해하게 하며 중국의 지연정치와 안전에 압력이 가해질 것이며 심지어 중국에서 장기적으로 모색하고 있는 평화발전

환경을 위협할 것이다. 일본도 중국의 발전이 자신의 정치군사대국을 실현하는 야심의 최대 걸림돌로 보고 미국의 “아태복귀”전략과 손잡고 미일동맹의 간섭범위를 남중국해로 확대하고 있다. 중국과 논쟁이 있는 베트남, 필리핀, 인도 등 국가들을 끌어들여 공동으로 중국을 억제하여 아세아사무를 주도하고 해양권익을 약탈하며 중국발전을 봉쇄하려는 목적을 실현하고자 한다. 이러한 국제정세의 변화속에서 “일대일로”전략은 이미 중국과 자유무역협정(FTA)을 체결한 32 개 국가중의 대부분 국가가 “일대일로”연선 국가로서 중국의 자유무역협정이 낙실되고 발전하게 할 것이다.

3. “일대일로”전략의 실천도경

“일대일로”전략은 고정된 유형통로뿐만 아니라 정신과 문화를 더욱 반영하는 것이다. 즉, 바다가 백천(百川)을 들임(海納百川), 대외개방, 상호학습, 상호보완, 상호추진, 공동발전의 정신과 문화인 것이다. “일대일로”연선의 국가들은 국정이 다르고 발전단계, 발전수준과 발전효과가 비교적 큰 차이를 지니고 있어 경제사회발전과정에서 많은 현실문제들이 제기되고 있어 산업구조조정을 심화시키고 하부구조건설을 확대하며 폭 넓은 영역에서의 국제협력이 “일대일로” 연선 국가들의 공동 임무이다. “일대일로”전략은 중국이 세계에 공공산품을 제공하는 것으로서 중국의 한 나라의 일이 아니라 각국의 공동사업이며, 또한 중국의 한 나라가 이익을 독단적으로 향수하는 벨트가 아니라 각국이 이익을 공유하는 벨트이다. 그러므로 “일대일로”는 협력을 강조하고 있으며 연선 국가와 중국간의 양자간 협력이 아니라 지역성적인 협력이다. 중국은 다만 상호협력에서 주요한 공헌자, 인도자 역할을 하는 것이다. 궁극적으로 “일대일로”는 연선 국가들의 경제발전의 희망에 따라 윈윈할 수 있는 “이익공동체”형성을 가능케 하며 연선 각국의 국민복지를 향상 시킨다.

“일대일로”전략을 실시하는 과정에 5 개 중점 사업이 추진되어야 한다. 첫째는 정책소통으로서 각국 정부간 신뢰구축과 협력강화이며, 둘째는 인프라 연결로서 연선 국가간의 철도, 도로, 항만, 공항, 파이프라인 등 인프라투자가 필수이며, 셋째는 무역활성화로서 연선 국가간의 교역장벽의 제거 및 자유무역지대 형성시켜야 하며, 넷째는 자금유통으로서 실크로드 기금, AIIB, 브릭스개발은행 등 국제금융기구를 발전시키고 또한 충분히 이용하여야 하며, 다섯째는 민간교류로서 관광, 학술, 문화, 인력 등의 인적 교류를 확대시켜야 한다.

II. “일대일로”전략의 동북아 연장

1. 동북아지역 경제협력의 기반구축의 수요

동북아지역의 GDP 는 이미 세계 GDP 의 1/5 를 초과하여 세계경제에서 제일 활성화한 지역이다. 그러나 동북아지역에는 복잡한 국제정세요인으로 인해 아직 지역경제협력의 기반 및 제도장치가 마련되지 못해 지역내 경제협력의 잠재력이 제약받고 있다. “일대일로”전략의 동북아연장은 동북아지역의 상호소통을 위해 양호한 인프라시설을 구축할 뿐만 아니라 동북아지역의 경제협력기반과 제도장치를 형성시켜 지역내의 안정적이고 평화적인 정치환경구축을 추진할 것으로 지역경제협력을 추진할 것이다.

2. 창지투선도구개발개방의 국가전략을 실시 수요

동북아지역경제협력의 기반구축을 위해 지난 세기 90년대초, UNDP는 두만강지역국제협력개발 프로젝트를 추진하였다. 2009년 8월 30일 두만강지역국제협력개발의 한 구성부분으로 또한 중국의 국가전략으로 중국 국무원은 창지투선도구개발개방계획요강을 비준하였다. 두만강지역개발 즉 창지투선도구개발은 지도사상에서나 또한 전략위치, 발전목표 모두가 “일대일로”전략과 일맥상통하고 상호요인 및 형성을 이룬다.

두만강지역협력의 목적은 협력, 발전, 윈윈으로서 동북아지역에 새로운 성장축을 구축하는데 진력하는 것이다. 이는 “일대일로”전략의 기본이념과 완전히 부합된다. 두만강지역협력은 협력을 받침점과 엔진으로 동북아 전 지역에 점차적으로 복사하고 연장하는 것이다. 이는 “일대일로”전략추진의 사고 맥락과 혼연일체가 된다. 두만강지역협력은 경제발전을 위주로하고 정치정 상호신용을 기초로 하며 인적교류를 보장으로 하여 지역내 경제사회의 종합적, 협조적, 지속적인 발전을 유효적인 추진하에 동북아지역의 경제공동체를 점차적으로 건설하고자 한다. 이는 “일대일로”건설의 기본전략 요소와 일맥상승(一脈相承)한다. 두만강지역협력에서 국제물류대동로건설이 핵심중의 핵심프로젝트인데 이는 “일대일로”의 전략의의, 목표방향, 도경선택에서 고도로 일치하며 “일대일로”건설의 중요한 실천이다.

위에서 제시한 바와 같이 두만강지역협력과 “일대일로”는 전략이념에서 일맥상승하고 실천도경에서 상호보완되고 상호형성되며 협력영역에서 상호요인 및 형성이 된다.

3. 동북노공업기지진흥전략의 실시 수요

정부사업보고는 “일대일로”전략과 국내 지역개발개방을 결합시켜 새로운 아세아유럽대륙교 및 육해통상구 건설을 강화하여야 한다고 지적하였다. 2013년 이래 주기성적 요소와 구조성적 요소의 영향하에 동북지역의 경제성장속도는 지속적으로 떨어지고 있으며 총체적인 침체압력이 비교적 크다. 그리하여 최근에는 “신동북현상”이 나타나고 있다. “일대일로”전략의 동북아 연장은 새로운 동북노공업기지전략의 실시에 새로운 활기가 주입될 것이다.

4. 미래 북빙양항선 개통의 대비 수요

미래 발전에서 볼 때, 세계 각국이 모두 북극지역개발과 북극항선에 대해 관심을 기울이고 있다. 미래를 감안하면 동북아지역내 각국 항구의 북극항선을 계획하여 유럽과 북미를 연결하는 새로운 통로를 개척하고 환북빙양의 새로운 “해상실크로드”를 육성하여야 한다.

Ⅲ. “일대일로”전략의 중복협력

1. 중복협력의 필요성

“일대일로”전략에서 연선 국가는 제일 중요한 발전지역으로서 연선 국가의 경제발전 정책과 전략에 접목시키고 도로, 철도, 항만 등 물류통로인프라 연결이 가장 중요하며 또한 관건적이다. 그러므로 “일대일로”전략의 동

북아 연장에서 중국과 북한의 협력은 필수적인 것이다.

북한으로서는 경제발전을 강성국가 건설의 핵심사업으로 추진하고 있으며 이를 위해 김정은 위원장은 선후로 21 개 경제개발구건설계획을 세웠다. 이러한 시점에서 “일대일로”전략의 동북아 연장은 북한으로 하여금 중국이 주도하고 있는 거대한 국제협력사업에 참여하여 그중의 국제금융을 이용하여 라선경제지대 및 전반 경제개발구의 인프라구축을 비롯한 경제개발사업을 추진할 절호의 기회를 얻게 하는 것이다.

요컨대 “일대일로”전략의 동북아 연장은 중북간에 모두가 윈윈할 수 있는 협력 불가피한 기회를 얻게 된다.

2. 중북협력의 가능성

중국과 북한은 피로 맺어진 전통적인 친선관계 국가로서 떼어 뗄 수 없는 춘치관계이다. 중국의 경제가 고속성장을 이룩하면서 북한의 대 중국 경제의존도는 줄곧 높은 수준에 처해 있다. 지리적으로 인접되고 활발히 진행되어 온 관광, 학술, 문화, 인력 등의 인적 교류가 “일대일로”전략에서의 중북협력을 더욱 가능케 한다.

실제로 지금까지 중국의 창지투선도구개발 즉 두만강지역개발협력에서 라선경제지대의 공동개발, 공동관리 협력을 추진하면 양국간에는 “일대일로” 동북아전략 일맥상통한 협력을 이미 상당히 추진해 왔다. 라선경제지대에 대한 많은 협력사업은 바로 “일대일로”의 동북아전략이 추진하고자 하는 사업이다.

요컨대 지금까지 중북 양국이 공동으로 추진해온 인적교류와 실질적인 경제협력사업은 “일대일로”전략의 동북아 연장에서 보다 더 적극적이고 보다 더 실질적인 협력을 가능케 하는 중요한 기본요소로 된다.

3. 중북협력의 조치

“일대일로”의 동북아 전략에서 중북 양국간에는 정책소통, 인프라 연결, 무역활성화, 자금지원, 민간교류 등 5 개 영역에서 적극적인 협력이 이루어져야 한다.

우선, 중북 양국의 지도자 정상회담이 조속히 이루어져야 한다. “일대일로”전략은 연선 각국의 경제발전전략과 접목시켜 공동추진하는 것으로서 중국의 십근평 총서기와 북한의 김정은 위원장은 정상회담을 통한 양국의 정책소통으로 북한의 경제발전전략을 “일대일로”전략과 접목시켜야 한다.

둘째, 라선경제지대의 공동개발, 공동관리 협력이 조속히 재개되어야 한다. 중북 양국은 이미 협력의 기초를 쌓아 놓은 라선경제지대의 인프라건설사업을 비롯한 많은 협력사업을 본격적으로 추진하여 “일대일로” 동북아 전략의 중북간의 협력효과를 시범적으로 보여주어야 한다.

셋째, 무역활성화를 양국간의 제도적 장치가 마련되어야 한다. 지금까지 중북 양국은 무역회사를 통해 비교적 안정된 무역을 진행해 왔다. 그렇지만 양국간 무역에는 아직 제도적 장치가 마련되어 있지 않다. 그러므로 앞으로 보다 더 안정적이고 활성화된 무역 또는 투자협력을 위해 제도적 장치가 필요하다. 이를 위하여 중북 양국은 노력하여 무역협정을 이루어야 한다.

넷째, 중국은 북한이 AIIB, 실크로드 기금, 브릭시은행 등 국제금융기금

의 자금을 활용할 수 있도록 적극적으로 도와주어야 하며, 한편, 북한은 이런 금융자원을 이용하기 위해 적극적으로 협조하여야 한다. 라선경제지대 및 21 개 경제개발구의 인프라건설은 거대한 자금을 전제로 하고 있다. 비록 “일대일로”전략의 실현을 위해 금융자원이 조성되고 있지만 사용에 있어서 중북 양국의 공동노력이 필요하다. 일단 이런 금융자금을 활용할 수 있다면 북한경제의 인프라구축사업은 아주 쉬운일이다.

다섯째, 중북 양국간에는 인적교류가 활발히 진행되어야 한다. 우선, 학술교류를 통해 중북 양국의 학자간에 충분한 학술토론을 진행하여야 한다. 학술교류를 통해 보다 더 구체적인 협력영역, 협력방식을 논의하여 정부의 정책자문을 담당하여야 한다. 다음으로, 관광, 문화 등 민간차원의 교류를 활성화 시켜 “일대일로”전략을 보다 더 넓은 범위에서 홍보하여 전국 인민들이 모두 참여하는 전략으로 추진되어야 한다.