

2016.08.31.

# 일대일로를 둘러싼 중국 동북3성의 동향과 충남에의 시사점

## 목 차

- I. 일대일로와 유라시아 이니셔티브
- II. 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력
- III. 충남에 주는 시사점

충남연구원 미래전략연구단 홍원표 책임연구원  
wonpio@cni.re.kr

# I . 일대일로와 유라시아 이니셔티브

01. 중국 일대일로의 개요

02. 한국 유라시아이니셔티브의 개요

# 01 | 일대일로와 유라시아 이니셔티브

## 중국 일대일로의 개요 ①

### ◆ 중국의 일대일로는 중국대륙과 유럽을 잇는 국제무역로를 건설하자는 중국의 계획임

- 중국 시진핑 주석이 2013년 8월과 10월 일대일로 구상을 발표
- 중국대륙과 유럽을 잇는 국제무역로를 육상과 해상으로 나누어 제시

### ◆ 일대일로 추진체계가 순조롭게 구축되고 있음

- 아시아인프라투자은행(AIIB), 실크로드기금, 브릭스(BRICS) 신개발은행이 자금 뒷받침
- 30여 개 국가와 일대일로 공동건설을 위한 협력 · 협정을, 20여 개 국과 관련 산업 협력 · 협정을 각각 체결 (2016년6월 기준)

### ◆ 일대일로는 다목적 국가전략 계획으로 인식되고 있음

- 국내 공급과잉 해소를 위한 방편
- 미국의 포위전략을 돌파하기 위한 대응
- 지역간 불균형을 완화하기 위한 지역 정책
- 해외 자원, 에너지 획득 및 안정적 수송로 확보

# 01 | 일대일로와 유라시아 이니셔티브

## 중국 일대일로의 개요 ②

### ◆ 사실 중국의 일대일로는 전혀 새로운 것이 아님

- 유럽연합: 유럽-코카서스-아시아운송회랑(TRACECA, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)이라는 국제 운송로 프로그램(1993)
- 미국의 미국판 ‘신실크로드’ 전략구상(2011.7.): 중앙아시아와 남아시아를 관통하는 국제운송회랑 제안
- 러시아 주도의 ‘유라시아경제연합(EEU, Eurasian Economic Union) 구상(1994), 신동방정책(2012.2.)

### ◆ 제안된 경제회랑 중 이미 완성된 곳이 다수임

#### <시베리아 횡단 철도>

(Trans Siberian Railroad : TSR)  
1891- 1916년에 완공한 총연  
장 약 9,400km에 이르는 세계  
에서 가장 긴 철도. 서(西)시베  
리아 지방의 첼랴빈스크에서  
블라디보스토크까지를 연결함

#### <신유라시아대륙철도>

중국 렌원강과 러시아 예카테린  
부르크를 잇는 철도로서 중국횡  
단철도(TCR)라고도 함. 1992년  
개통되었으나, 철로가 일정하지  
않고 세관신고 등이 복잡해 이용  
이 많지 않았음.

#### <몽골 종단 철도>

(Trans-Mongolian Railway, TMR)  
는 시베리아 횡단철도의 울란  
우데에서 분기하여 몽골과 그  
수도 울란바토르를 관통, 중  
국 지닝에 이르는 철도. 1949-  
1961년 기간 건설됨

# 01 | 일대일로와 유라시아 이니셔티브

## 중국 일대일로의 개요③

### ◆ 무엇이 같은가?

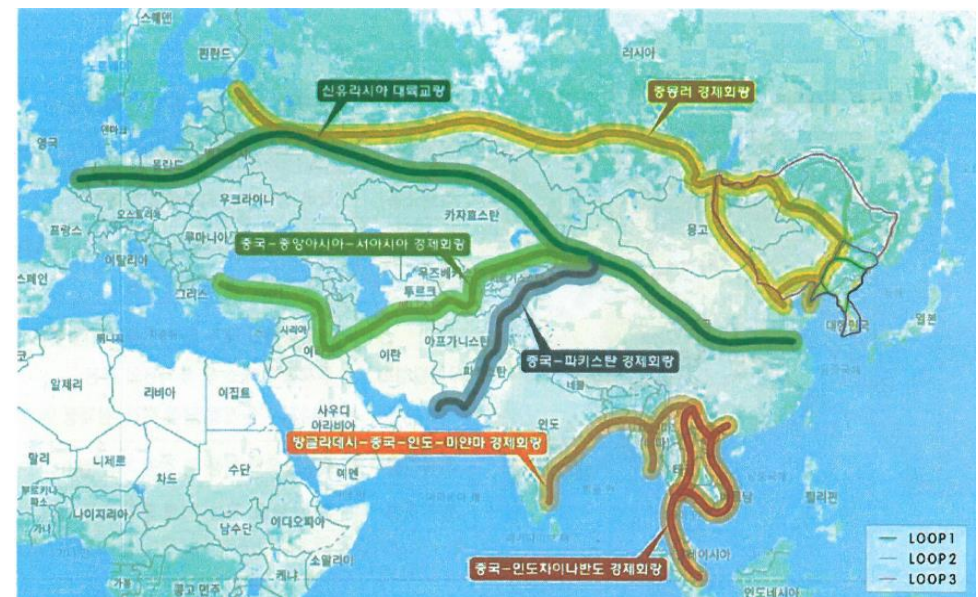
- 모두 중국을 비롯한 동아시아 국가의 성장을 전제로 함
- 유럽과 아시아를 잇는 중앙아시아를 둘러싼 문제이고, 에너지 자원 문제, 군사적 문제와 연관

### ◆ 무엇이 다른가

- 중국은 돈이 있다
- 중국이 제안했다
- 유럽연합의 제안은 러시아 견제를 항상 염두에 둔다
- 러시아의 제안은 유럽연합이 항상 견제한다
- 중국의 제안에 러시아의 태도는 양면적이다



출처 연합뉴스(2016.4.6.)



출처 이현주 외(2016.)에서 인용

## 02 | 일대일로와 유라시아 이니셔티브 한국의 유라시아 이니셔티브①

### ◆ 유라시아 이니셔티브는 우리나라 최초의 유라시아 대륙을 범위로 한 국제 협력전략임

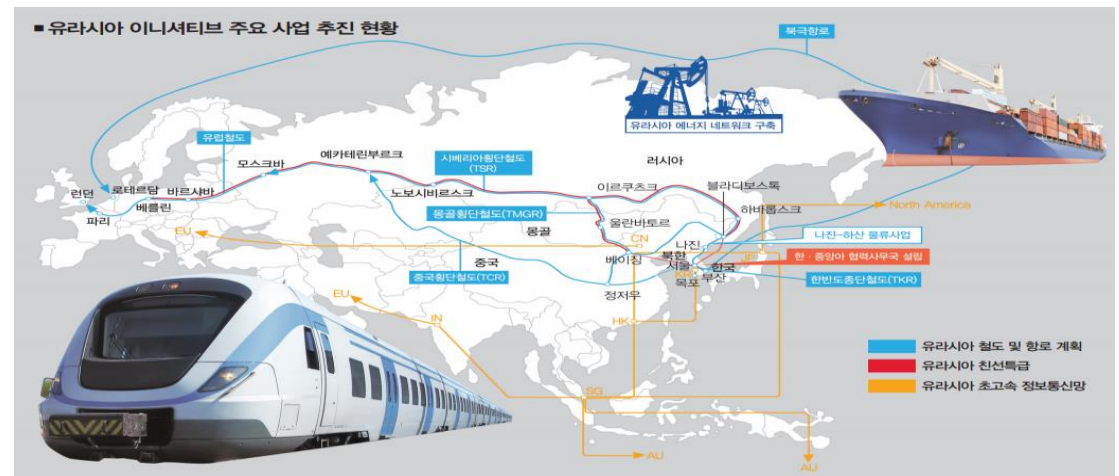
- 박근혜 정부는 ‘한반도 신뢰프로세스’와 ‘동북아 평화협력구상’에 이어 ▷하나의 대륙, ▷창조의 대륙, ▷평화의 대륙을 기치로 하는 ‘유라시아 이니셔티브’ 주창(2013.10.)
- 유라시아 역내 경제활성화 및 일자리 창출의 기반 구축, 북한에 대한 개방을 유도함으로써 한반도 긴장을 완화 통일 기반 구축

### ◆ 유라시아 이니셔티브는 철도, 해상항로, 파이프라인 등을 중심으로 하는 인프라 네트워크 구축이 핵심

- 부산-북한-러시아(중국-중앙아시아)-유럽을 관통하는 ‘실크로드 익스프레스(SRX)’의 실현
- 북극항로의 개발을 통한 유라시아 양 끝의 해상 연계
- 전력·가스·송유관 등 에너지 네트워크 구축의 필요성



출처 대한민국 외교부



출처 대한민국 외교부



## 02 | 일대일로와 유라시아 이니셔티브 한국의 유라시아 이니셔티브 ②

### ◆ 유라시아 이니셔티브는 현재 교착상태에 빠져 있음

- 북러 합작으로 나진-하산 철도 개보수는 2013년 준공, 이후 남한이 시범사업 형태로 철도 운영에 참여
- 2016년3월, 한국 정부 나진-하산 프로젝트 전문 중단 선언, 2016년7월 러시아 나진-하산 프로젝트 재개 희망
- 러시아 극동가스관도 2011년 블라디보스톡까지 연결되었으나 가격 문제, 북한 참여 등으로 진전 없음

### ◆ 유라시아 이니셔티브에 대한 평가는 긍정과 부정 측면이 교차하고 있음

- 미국, 일본 일변도에서 중국, 러시아로 외교 관계를 확대, 균형 외교 추구
- 한국의 대륙진출의 전제인 북한에 대한 접근방법이 빠져 있음
- 사실상 러시아만을 바라보는 전략으로 인식됨. 중국, 몽골과의 협력은 상대적으로 소홀
- 한국의 지정학적 우위를 어떻게 발현할 것인지에 대한 충분한 고려가 없음

### ◆ 교착상태를 우회하기 위한 일환으로 한중열차페리가 재론되고 있음

- 한중열차페리는 남북관계 경색을 전제로 한 대안 모색이라고 인식됨.
- 물론 일대일로의 끌림도 있음



자료/가조프름  
김토일 기자 / 20110909  
@yonhap\_graphics (트위터)

## Ⅱ. 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

- 01. 중국 동북3성의 개요와 최근 동향
- 02. 랴오닝의 동향
- 03. 지린의 동향
- 04. 헤이룽장의 동향
- 05. 성별 동향의 공통점
- 06. 성별 동향의 차이점



# 02 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 중국 동북3성의 개요와 최근 동향①

### ◆ 동북3성은 중국 전체적으로 볼 때 미발달 지역임

- 동북지역은 노후공업단지가 밀집한 지역으로 인식되며, 개혁개방물결에서 비켜있었음
- 전반적 경제실력은 랴오닝이 지린이나 헤이룽장에 비해 나은 상황임
- 지린과 헤이룽장은 최근 인구 순감 지역임

### ◆ 동북진흥계획에도 불구하고 크게 나아지지 않고 있음

- 동북진흥계획은 낙후한 중공업기지를 현대식 산업지구로 탈바꿈시키기 위해 중국 중앙이 2003년부터 추진해온 동북지역 개발정책임
- 최근 막대한 투자에도 불구하고 성과가 없다는 비판이 크게 일고 있음
- 최근 몇 년 간 동북3성의 성장률이 최하위를 기록하고 있음

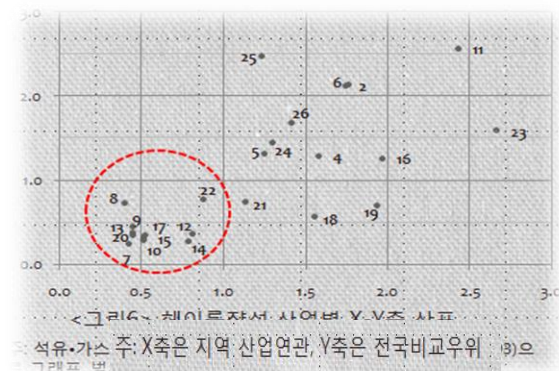
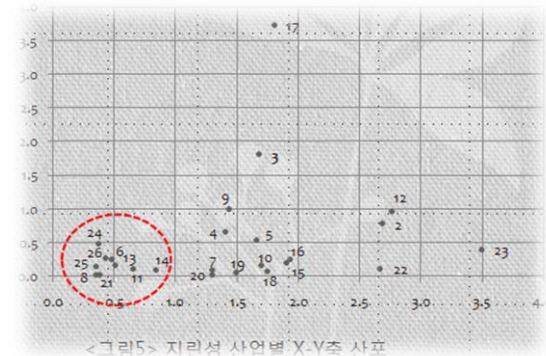
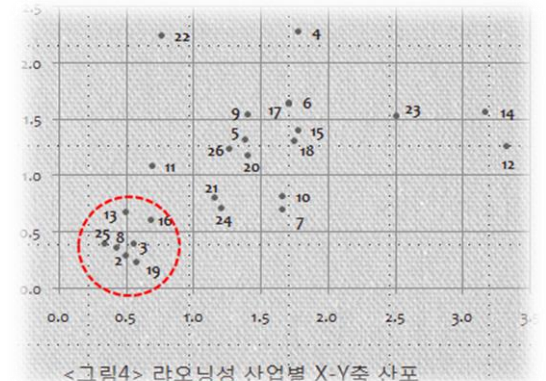


그림: 동북3성의 각 산업 수준 비교  
자료: 저자 자체 제작

# 01

중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 중국 동북3성의 개요와 최근 동향②

### ◆ 일대일로계획에서 동북3성은 북방 대외개방창구임

- 동북3성은 몽골, 러시아를 통과하는 북단 경제회랑에 위치해 있음
- 시베리아횡단철도가 유럽으로 이어지는 회랑 역할 담당

### ◆ 중국 동북진흥에 대해 새로운 접근을 모색하고 있음

- 중국 13·5계획 국토개발 키워드는 일대일로 건설, 징진지협동발전, 장강경제벨트임
- 금번 동북진흥계획은 순차식 3개년 사업방식(2016-2018)로 진행 예정



“일대일로”각성의 포지셔닝

출처: 중국 신화넷(2015.3.7)

# 03 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 랴오닝성의 동향①

### ◆ 랴오닝은 동북의 교통요지이자 유라시아대륙교의 중요 관문

- 일대일로 중몽리 경제회랑의 주요 접점지역이자, 무역항 소재지임
- 일대일대 관련 주요노선은
  - ① 따렌/잉커우-만저우리-러시아-유럽 (辽满欧)
  - ② 단둥/진저우-초이발산-러시아-유럽 (辽蒙欧)
  - ③ 따렌-베링해(남중국해)- 유럽 (辽海欧)

### ◆ 육상교통과 해상교통의 접점으로서의 입지적 우위를 강조

- 동북3성 중 유일하게 바다를 낀 성으로서 입지적 우위 분명
- 중몽리 경제회랑과 해상무역로가 만나는 지점에 따렌항이 위치하고 있음
- 그러나 일대일로 해상루트의 핵심지점이 아니므로 그 성격은 모호함



출처: 이현주 외(국토연구원 2016)



## 04 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력 랴오닝성의 동향②



### ◆ 랴오닝-몽-유럽(辽蒙欧) 노선은 몽골에 대한 구애성격이 있음

- 몽골은 풍부한 지하자원을 해외로 수출할 수 있는 항구를 확보하고자 하는데, 랴오닝이 그 역할을 하겠다는 신호로 읽힘
- 잉커우-진저우에서 충남 등 우리나라 서해안으로 석탄 등 지하자원이 운송될 가능성

### ◆ 랴오닝은 일대일로 해상실크로드에서 ‘소외’ 됨으로써 고민에 빠지게 됨

- 해상실크로드는 푸젠성 취엔저우(泉州)를 핵심기점으로 삼고 있음
- 랴오닝 파렌항 등 항구들이 어디를 주요 교역도시를 삼아야 할지 난감함
- 사실상 한국과 일본이 타겟이 아닐까?

# 05 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

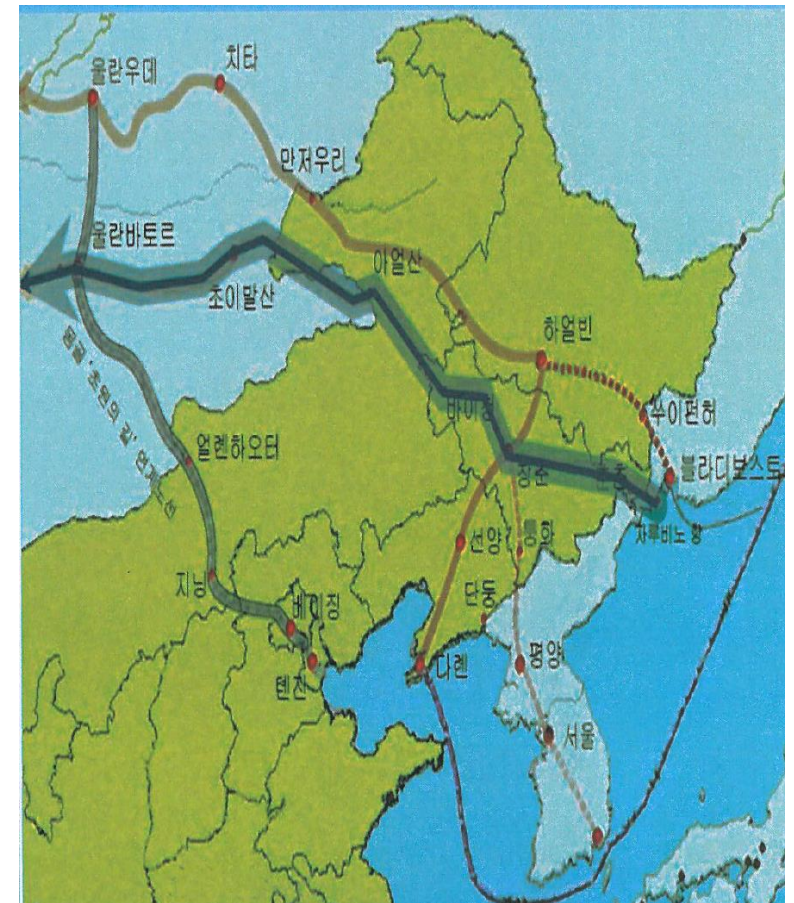
## 지린성의 동향①

### ◆ 창지투(长吉图) 선도구 개발을 핵심으로 하고 있음

- 창춘(长春)-지린(吉林)-투먼(图们)을 잇는 개발계획
- 12·5계획 기간(2011-2015) 동북3성 개발 중 가장 두드러짐
- 13·5계획 기간(2016-2020)에도 우선 순위 높음

### ◆ “차항출해(借港出海)전략의 구체화

- 항구가 없는 지린성은 두만강 하류를 이용하여 동해로 진출하는 길 모색
- 두만강 하류의 훈춘을 관문으로 설정 → GTI(광역두만개발계획) 적극적
- 동해로 나아가 일본, 한국과 교역할 수 있을 것으로 기대
- 군사적 동기가 크다는 점



출처: 이현주 외(국토연구원 2016)

# 06 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 지린성의 동향②

### ◆ 중국의 ‘차항출해’ 를 둘러싼 중·북·러의 애증 관계

- 중국은 베이징조약(1860)에서 러시아에 연해주 빼앗겨 동해진출로 상실
- 중국은 북한 나진항 3,4부두 50년 조차(2005), 북한 영토에 두만강 북중 운하 계획
- 중러 양국, 러시아 자루비노항에 대형 다목적 항구개발에 합의(2014.9)

### ◆ 두만강 하류가 동북아 최대 무역중심지로 될 잠재력 주목

- 중·북·러가 국경을 맞대고 한국, 일본이 인접
- 환동해경제권의 핵심지점
- 군사적 갈등이 심한 곳으로 미래 불확실 \* GTI도 근 20년 표류

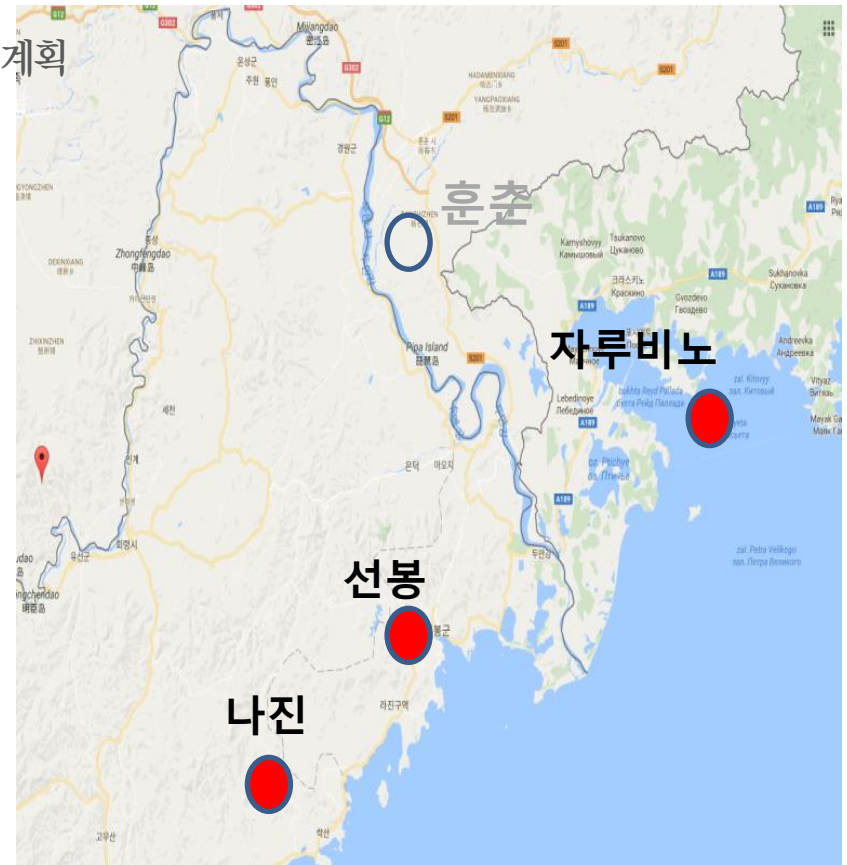


그림: 두만강 하구 지도  
출처: 구글지도 캡처(2016.8.29)



# 07 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 헤이룽장성의 동향①

### ◆ 2015년 “룽강사로대(龙江丝路带) 발표

- 중·몽·러 경제회랑의 헤이룽장 버전임
- 하얼빈을 접점으로 블라디보스톡, 창춘을 몽골과 러시아를 경유하여 유럽과 연결
- 육로와 수운을 연결하여 네트워크 구성

### ◆ 헤이룽장도 ‘차항출해’ 를 시도하고 있음

- 동해로 진출할 수 있는 노선을 모색하고 있음
- 흑룡강, 우수리강 등 수운을 이용한 노선이 있으나, 핵심은 항구와의 연결임



그림: 헤이룽장의 ‘룽강사로대’ 계획

출처: <http://heilongjiang.dbw.cn/system/2015/04/27/056476187.shtml>

# 08 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

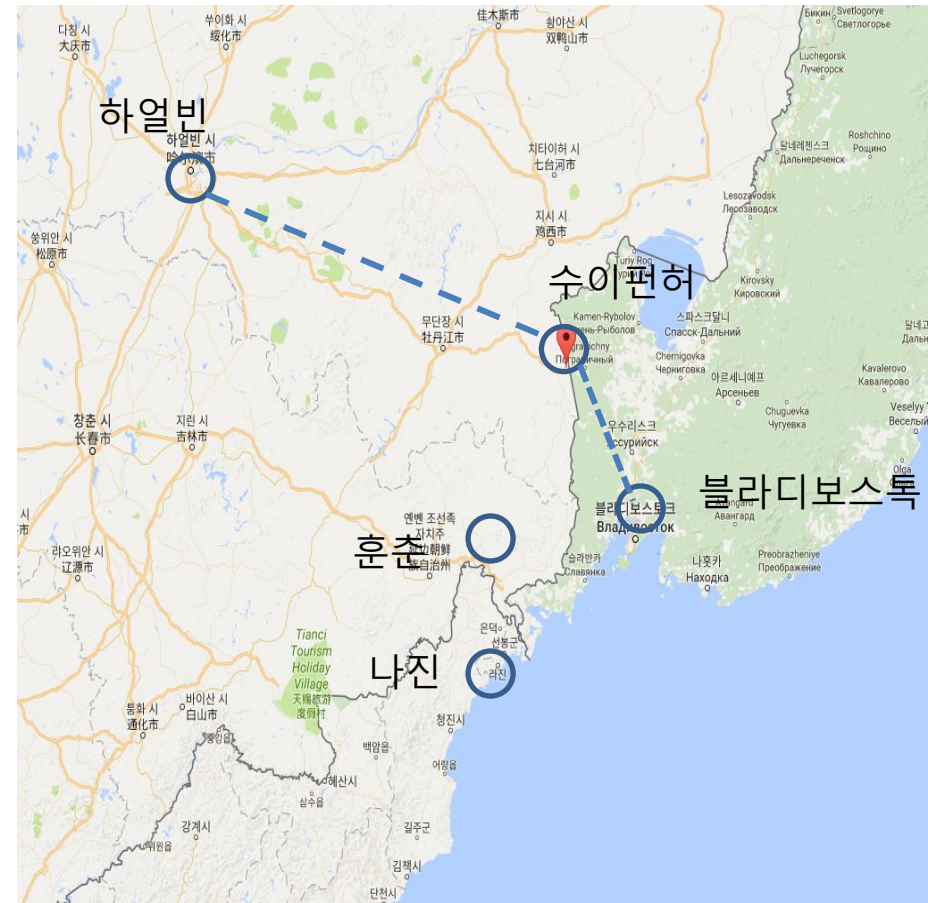
## 헤이룽장성의 동향②

### ◆ 헤이룽장은 러시아와의 관계가 관건

- 하얼빈을 경유하는 많은 노선 중에 관건은 수이펀허노선임
- 수이펀허 노선은 블라디보스톡으로 연결되어 동해로 진출
- 러시아의 협력이 절대적임

### ◆ 헤이룽장 계획의 성패는 일본과 한국의 참여임

- 동해 진출 노선은 파렌을 거치는 노선보다 경쟁력 있음
- 이 노선의 수요는 일본과 한국에서 나옴
- 한국으로서는 훈춘 노선보다 덜 매력적임



# 09 | 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 성별 동향의 공통점

### ◆ 일대일로 계획과의 연계를 필사적으로 추구하고 있음

- 동북3성은 중국에서 미발달 지역임
- 일대일로의 핵심노선에서 비껴서 있음

### ◆ 말단이 되기보다 결절이 되기를 바라고 있음

- 위치상 모두 유라시아 동쪽 끝에 위치하고 있음
- 몽골의 적극적 참여를 확보하기 위해 노력
- 동해로의 진출로 확보에 사활을 걸고 있음

### ◆ 다양한 수송방식의 결합(intermodal) 네트워크를 구성

- 육상, 수운, 해운 등을 결합하여 노선을 짜고 있음
- 최선책보다 현실성 있는 차선책에 공을 들이고 있음



그림: 동북3성의 개발축 종합

출처: 이현주 외(2016)



# 10

## 중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력 성별 동향의 차이점



### ◆ 각 성은 일대일로, 동북진흥과 관련하여 각자의 중점이 다른 상황임

- 랴오닝은 동북, 화북, 몽골을 잇는 길목으로서 바다를 끼고 있는 입지적 우위를 부각하고자 함
- 지린은 장지투 축을 통해 동북진흥의 가장 큰 수혜자로 등장, 그 지위를 굳히하고자 함
- 헤이룽장은 러시아와의 협력을 통해 고립과 낙후를 벗어나고자 함

### ◆ 성 간 차이도 무시할 수 없음

구분	랴오닝	지린	헤이룽장
핵심축	랴오닝-몽골-유럽(辽蒙欧)	창춘-지린-투먼(창지투)	하얼빈-수이펀허-블라디보스톡(수이펀허선)
초점지역	따렌/잉커우	훈춘	수이펀허
관련국가	몽골, 한국	북한, 러시아	러시아
비고	충남과 직접적으로 관련 가능성 몽골 수출항으로 따렌/잉커우 제시	한국이 가장 큰 관심을 가지고 있음 차항출해의 핵심 노선	일본이 가장 큰 관심을 가지고 있음 차항출해

### Ⅲ. 충남에 주는 시사점

- 01. 중국을 대륙으로 바라보자
- 02. 충남을 단말이 아닌 결절로 만들자
- 03. 한중 관계로 시야를 좁히지 마라

# 01

충남에 주는 시사점

## 일대일로가 충남의 코앞에 와 있다

### ◆ 이제 관심이 서해로 쏠리고 있음

- 나진-하산철도 운영시범사업 중단
- 일대일로의 구체화(동북3성의 일대일로 연계 노력)

### ◆ 한중열차페리의 재부각

- 한중열차페리는 과거 검토되었으나 타당성 부족을 이유로 수면아래로 내려 감
- 나진-하산 및 한반도종단열차구상과 비교하면 같은 수준의 전략이 아님 → ‘유라시아이니셔티브’와 같은 담론 수준 유지 필요
- 충남은 동북아 물류에 있어서 역할을 심각하게 고민할 때가 왔다

### ◆ 충남이 생각해야 할 지리적 범위가 넓어졌다

- 일대일로 등 전체판세를 알아야 한다
- 산둥성 일대일대에서 ‘낙선’ ; · 랴오닝의 중몽리 철도노선(辽蒙欧)의 부각



## 02 | 충남에 주는 시사점

# 중국을 대륙으로 바라보자

### ◆ 중국은 나라라기보다는 대륙이다

- 일대일로는 최소한 3개 연해광역경제권이 있음을 보임: 중몽리경제회랑, 신유라시아대륙교, 동남아경제회랑
- 유럽대륙 50개 국가(7.5억 인구) vs. 중국 1개 국가(13억 인구)

### ◆ 중국을 몇 개의 광역경제권으로 보자

- 중국을 5-6개의 광역경제권으로 나누어 봐야
- 각 광역경제권 별 대응전략을 수립하는 것이 필요

### ◆ 충남은 중국에 몇 개의 전략적 파트너가 구축되어 있어야 함

- 화북 또는 산둥에 국한된 시야를 넓혀야 함
- 전략적 파트너가 허베이성 한 군데가 아니라 확대해야 함

# 03

중국 동북3성의 일대일로와의 연계노력

## 충남의 이니셔티브는 다양한 세력을 품어 안아야 한다

### ◆ 유라시아이니셔티브는 러시아에 대한 과도한 의존으로 사실상 양자협력으로 전락

- 잠재력 협력자인 몽골, 중국의 동북3성 등에 대한 배려와 참여 독려 방안이 없음
- 또한 일본과 함께 그림을 짜는 모습도 보이지 못함
- 다자간 협력틀에서 북한을 끌어들이려 보다 안정적인 네트워크 구축하는데 실패

### ◆ 동북3성이 몽골에 공들이는 것은 매우 인상적임

- 각 성은 몽골이 수출항을 확보하고자 하는 열망을 적극적으로 받아들임
- 기존 텐진항 이외에 잉커우, 훈춘, 수이펀허 등 다양한 루트를 제시하여 몽골의 협력을 이끌어 냄

### ◆ 충남의 제안은 국내외 다양한 세력을 끌어들일 수 있어야 한다

# 04

충남에 주는 시사점

## 충남을 어떻게 말단이 아닌 결절로 만들 것인가

### ◆ 충남의 대외관문은 인근 배후지만 고려하면 경쟁력이 없다

- 충남 자체의 규모는 독자적인 경제권 규모가 아님
- 충남은 수도권 외곽에 느슨하게 편입

### ◆ 국내 타 지역 및 일본, 미국을 중국과 연결해야 한다

- 백제 근초고왕 시대 백제는 대륙과 일본을 잇는 중개무역 성행
- 중국<->일본 간 물류를 충남이 품어야 비로소 활력을 찾을 수 있다

# 05

충남에 주는 시사점

## 충남은 소프트웨어 네트워크 결절이 되자



### ◆ 하드웨어 네트워크에서 충남의 존재감은 한계가 있음

- 항만, 공항 등 하드웨어 네트워크에서 충남은 잘해야 부차적 접점(sub-node)임
- 충남은 소프트웨어 네트워크에서 결절이 되어야 함

### ◆ 큰 거 한방보다는 자잘한 결절의 다발을 만들어야 한다

- 충남과 같이 ‘어중간한’ 지역의 장단점을 정확히 알아야 한다
- 큰 거 한방을 바라는 전략은 정부나 대기업 의존 전략을 결코 못 벗어난다
- 작지만 다양한 분야에서 동북아지역의 결절이 되자

## 주요 참고 문헌

대한민국 외교부, 2013, 유라시아 이니셔티브, 대한민국외교부 ([http://www.mofa.go.kr/image/main/0707\\_eurasia.pdf](http://www.mofa.go.kr/image/main/0707_eurasia.pdf))

이현주 외, 2016, 일대일로에 대응한 초국경 개발협력 추진전략 연구, 국토연구원(근간)

홍원표, 2016, 충남의 성장모델은 지속가능한가?, 충남의 미래 2040, 그물코

洪元杓, 2016, 韩国“欧亚大陆倡议”对接“龙江丝路带”, 俄罗斯学刊, 2016年第一期(总31期), 黑龙江省

辻久子, 2016, 中国利用俄罗斯远东“借港出海”的新尝试, 俄罗斯学刊, 2016年第一期(总31期), 黑龙江省

中共中央, 2016, 国务院关于全面振兴东北地区等老工业基地的若干意见, 新华社(2016年4月26日)

감사합니다.