

# 일대일로와 중앙아시아 국가들의 대응: 경제적 기회와 도전\*

김영진 한양대학교 아태지역연구센터

중앙아시아는 일대일로 구상의 발전과 관련하여 매우 중요한 위치를 차지한다. 일찍이 중앙아시아 국가들은 모든 분야에 걸쳐 중국으로부터 막대한 금액의 차관과 투자 및 경제 지원을 받아왔다. 도로, 철도, 교량 및 터널의 건설과 기초 인프라의 개발은 신생 중앙아시아 국가들에게는 경제발전을 위한 필수적인 요소였다. 에너지, 산업 및 농업과 같은 분야에 대한 중국의 투자와 합작사업 및 프로젝트는 이들 국가의 경제발전에 분명 긍정적인 영향을 미쳤다. 그럼에도 중앙아시아에서는 일대일로 구상 및 중국의 영향력 증가에 대한 우려와 일대일로의 지속 가능성에 대한 의문이 존재한다. 이는 특히 키르기스스탄과 타지키스탄과 같이 경제적으로 취약한 국가가 더욱 그러한데, 이들 국가에서는 대외채무의 40% 이상이 중국에 기인한다. 막대한 액수의 차관은 심각한 문제이며, 이로 인해 이들 국가들은 채무 함정에 빠질 수 있다. 또한 중앙아시아의 각 정부와 국민은 중국 노동력의 유입에 대해 우려를 나타내고 있다.

**주제어** 일대일로, 중앙아시아, 실크로드 경제벨트, 해상실크로드, 운송 인프라

## I. 서론

일대일로(BRI: Belt and Road Initiative)<sup>1</sup>는 중국의 시진핑 국가주석이 제안한 유동적이고 유연한 지정학적 개발전략이자 구상으로, 당초 이 구상과 관련된 지역은 세계 GDP의 약 32%, 세계 상품무역의 39%, 세계 인구의 63%를 차지하며 65

\* 본 저작물은 『다양성+아시아(DiverseAsia)』 콜로키움에서 발표되었음(2018. 4. 20). 저작권은 서울대학교 아시아연구소에 있음.

이 논문은 2018년 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(KRF-2018-S1A6A3A02024971).

<sup>1</sup> 일대일로 구상에서 사용하는 용어에 따르면, ‘벨트’는 육상 연결을 의미하고 ‘로드(Road)’는 해상 루트를 가리킨다. 중국 정부는 당초 일대일로의 영어 약어로 OBOR(One Belt, One Road)이라는 명칭을 사용했으나 나중에는 BRI(Belt and Road Initiative)라는 약어로 변경했다. 따라서 이 논문에서는 일대일로의 영어 약어로 BRI를 사용한다.

개국을 포괄하는 것으로 알려졌다. 이 구상 혹은 전략은 시진핑 중국 국가주석이 제안한 지정학적인 이니셔티브로 실크로드경제벨트(SREB) 및 21세기 해상실크로드(MSR)라고도 불리며, 고대의 '실크로드'를 따라 인프라를 건설하는 것을 목표로 하고 있다.<sup>2</sup> 이 구상은 유럽과 서아시아, 중앙아시아, 남아시아, 동남아시아 등 유라시아 전체와 북아프리카와 동아프리카 등 아프리카 일부 지역에 걸친 광범위한 연결 및 협력 네트워크를 발전시키고자 한다(김옥준, 2015; 이주영, 2015; 주용식, 2015). 2018년 들어 중국은 일대일로의 범위를 더욱 확대하려는 움직임을 보였는데, 일대일로의 범위를 북극권까지 확장하겠다는 '빙상 실크로드'(Ice Silk Road) 구상과 중남미·카리브해 국가까지 일대일로의 자연스러운 연장에 편입하겠다는 입장을 나타냈다. 2018년 9월 현재 '일대일로'의 협력에 대해 '각서'를 주고받은 국가는 105개국 123건으로, 아시아, 아프리카, 유럽, 라틴아메리카, 남태평양을 비롯해 거의 세계 전역에 미치고 있다(Xinhua, 2018. 9. 7)

2013년 시진핑 주석이 카자흐스탄과 인도네시아를 방문하는 동안 각각 제안한 이 이니셔티브는 중국의 획기적인 세계화, 개발 및 소프트파워 전략으로 널리 인식되고 있다. 지금까지 일대일로 구상은 가시적인 지정학적 프로젝트로 자리 잡았다. 2017년 5월 시진핑 주석은 베이징에서 제1차 일대일로 포럼(Belt and Road Forum: BARF)을 개최했는데, 이 자리에는 29개국 정상과 더불어 130개 참가국과 70개 국제기구로부터 대표단이 참석했다.

제2차 일대일로 포럼은 2019년 4월 25~27일에 개최되었는데, 중국은 이 포럼에서 참가국들과 640억 달러가 넘는 대규모 일대일로(육·해상 실크로드) 프로젝트를 체결했다. 시진핑 중국 국가주석은 37개국 정상, 국제통화기금(IMF) 총재를 비롯한 90여 개 국제기구 수장, 150여 개국 고위급 대표단 등 약 5,000명을 한자리에 불러 포럼을 개최했다. 중국은 이 포럼을 계기로 시 주석의 숙원 사업인 일대일로를 다자 협력 플랫폼으로 빠르게 탈바꿈시켜 중국 중심의 국제질서 재편에 속도를 내겠다는 구상을 내비쳤다(Devonshire-Ellis, 2019).

<sup>2</sup> 일대일로와 중앙아시아의 관계를 다루는 본 연구의 주제와 관련해서 보면 해상실크로드(MSR)보다 실크로드경제벨트(SREB)가 더욱 중요하다. 또한 중앙아시아와 일대일로 프로젝트의 직접적인 협력을 언급하는 경우에는 실크로드경제벨트(SREB)라는 개념을 사용할 것이다.

일대일로하에서 예상되는 투자 규모는 실로 엄청나다. 중국 정부에 따르면, 9,000억 달러 상당의 투자가 이미 일대일로의 우산하에서 이루어졌으며, 이 구상을 추진하는 과정에서 예상되는 중국의 총 투자는 4조 달러에 이른다(*The Economist*, 2016. 4. 19).

지금까지의 경과를 볼 때, 궁극적으로 일대일로는 단순히 중국의 재정지원 이니셔티브에 머무르지 않고 이를 뛰어넘어 진화할 수 있음을 보여준다. 그러나 일대일로 관련 투자의 대부분은 여전히 중국 및 중국이 통제하는 금융기관에 의해 입안되고 주도되며, 자금이 조달되는 것으로 보인다. 그러나 이러한 상황은 일대일로 프로젝트를 주관하는 각국의 정부와 다자기관 및 민간부문이 더욱 적극적으로 관여함에 따라 변화할 수 있다.

유럽연합(EU)이나 유라시아경제연합(EAEU)과는 달리 일대일로(BRI)는 지역통합 기구가 아니다. 사무국이나 다른 일반적인 거버넌스 기관(초국가적 기관)은 물론이고 분명한 회원국조차 가지고 있지 않다. 일대일로의 범위와 목표는 대단히 모호하며 중국에서도 집중적인 논란의 대상이 된다. 어떤 면에서 볼 때, 일대일로는 중국이 유라시아에서의 대외경제정책 접근방법을 설명하기 위해 선택한 용어라고 볼 수 있다. 일대일로는 공동 규정의 작성이나 관세 및 표준의 조화를 상정하지 않는다. 초점은 주로 인프라(운송, 전기, 파이프라인 등)뿐 아니라 관심 있는 참여자 간의 대화 및 협력을 위한 수많은 플랫폼을 구축하는 데 있다. 또한 아시아인프라투자은행(AIIB: Asia Infrastructure Investment Bank), 실크로드기금(Silk Road Fund), BRICS의 신흥개발은행(New Development Bank)을 비롯하여 공동의 인프라 구축을 위한 금융기관들의 네트워크를 발전시키려는 계획을 갖고 있다. 일반적으로 말해, 일대일로는 APEC보다 규제적인 요소가 훨씬 약하지만, APEC의 '개방적 지역주의'와 더 유사하다(김영진, 2019: 179).

중국이 중앙아시아 지역에 관심을 두는 이유는 경제적이며 안보적인 데 있다. 중국은 카자흐스탄에서는 주로 석유를, 투르크메니스탄에서는 가스를 대량으로 수입한다. 중국은 카자흐스탄의 석유개발 및 육상을 통한 수송로 확보에 전략적 중요성을 두고 투자했다. 중국은 또한 자국 내 신장웨이우얼자치구 등의 안보 불안을 해소하기 위해 중앙아시아와 협력을 강화하고 있다. 신장의 위구르족은 같은 투르크족이자 무슬림 국가인 중앙아시아 국가의 지원을 기대한다. 중

국은 이러한 안보적 잠재 위협을 고려하여 일찍부터 상하이협력기구(SCO)를 만들어 중앙아시아 국가와 공조하고 있다.

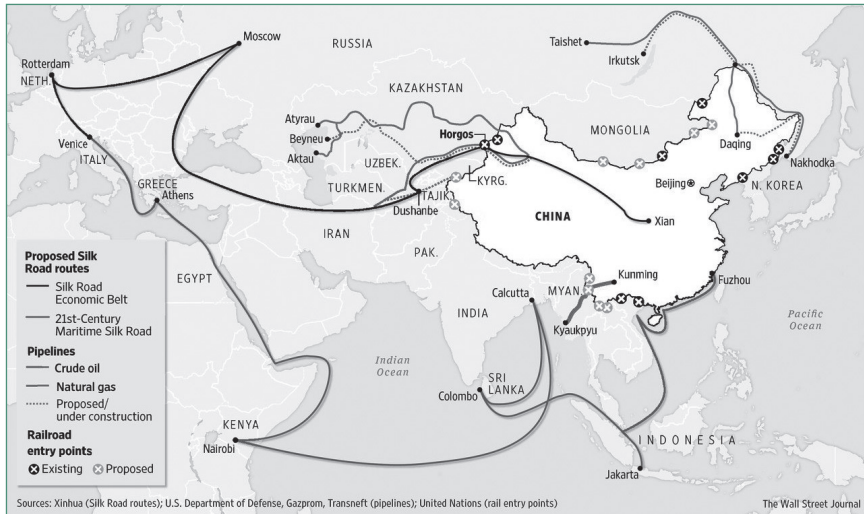
일대일로 이전 중국의 대(對)중앙아시아 외교는 조용하면서도 실리추구의 행태를 보여 왔다. 중국은 중앙아시아에서 역사적 연고권을 가진 러시아, 새로운 경쟁자인 미국, EU 등과의 마찰을 피하고자 했다. 전통적으로 중앙아시아에서 소극적 관찰자 입장에 머물던 중국이 2014년 이후 일대일로를 내세우며 적극적인 정책으로 전환한 것은 경제성장을 바탕으로 한 강대국화 정책 때문이다. 시진핑이 추진하는 일대일로는 중국이 주도적으로 유라시아의 경제 질서를 구축하겠다는 의지로 평가할 수 있다(윤성학·김영진, 2019: 29).

이 논문은 중국의 일대일로가 중앙아시아에 미치는 영향과 의미, 그리고 일대일로에 대한 중앙아시아 국가들의 대응과 각국의 관점을 분석한다. 이를 위해 먼저 제2장에서는 일대일로 구상이 등장한 배경과 목적, 주요 내용을 살펴본다. 제3장에서는 일대일로 전략에서 중앙아시아의 중요성을 검토하고, 중국과 중앙아시아 국가들과의 경제관계를 무역과 투자를 중심으로 살펴볼 것이다. 제4장에서는 일대일로에 대한 중앙아시아 국가들의 관점과 각국의 대응을 검토한다. 마지막으로 결론에서는 본문에서의 분석을 토대로 일대일로가 중앙아시아 국가들에게 기회임과 동시에 위협이 될 수 있음을 주장할 것이다.

## II. 일대일로의 배경과 주요 내용

일대일로 구상은 시진핑 중국 국가주석의 주력 프로그램으로 교통, 연결, 인프라, 무역, 투자 및 인적 교류와 같은 영역을 포함한다. 앞서 언급했듯이, 이 구상은 2013년 시 주석이 카자흐스탄의 아스타나와 인도네시아의 자카르타에서 각각 발표한 육상의 ‘실크로드경제벨트(SREB)’와 해상의 ‘21세기 해상실크로드(MSR)’로 구성되어 있다.<sup>3</sup> 2014년 5월 상하이에서 열린 컨퍼런스에서 ‘일대일로’

<sup>3</sup> ‘실크로드’와 같이 널리 알려진 명칭을 사용하고 있는 것은 일대일로 구상의 연결성 요소가 주로 중앙아시아를 통과하는 경로와 관련이 있다는 것을 의미하지만, 실은 6개 경제회랑 중 2개만 중앙



출처: *The Wall Street Journal*

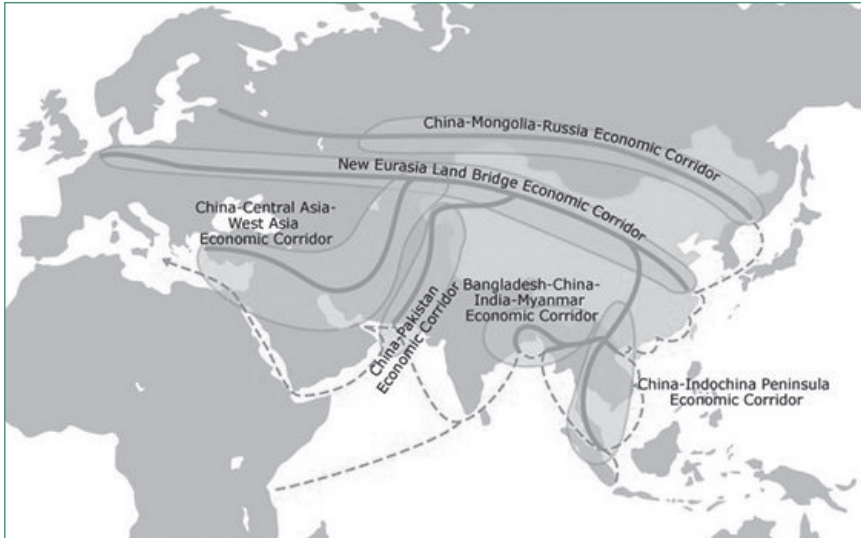
그림 1 실크로드경제벨트(SREB)와 21세기 해상실크로드(MSR)

라는 용어가 처음 소개되었으며, 2015년 3월 그 내용을 더욱 간추린 ‘실크로드 경제벨트 및 21세기 해양실크로드 공동구축에 관한 비전과 행동’이라는 명칭의 공식문서가 발표되었다(Adarov, 2018). 실크로드경제벨트는 중앙아시아, 중동, 러시아 전역으로 뻗어 있는 육상의 운송회랑을 통해 중국을 유럽으로 연결하고, 해상실크로드는 말라카 해협, 인도양, 수에즈 운하를 거쳐 남중국해와 지중해를 연결하게 된다(그림 1 참조).

일대일로는 철도 및 도로망, 해상로 및 에너지 파이프라인을 건설하는 데 초점을 맞추고 있는데, 이는 궁극적으로 비즈니스 및 무역을 촉진할 것으로 기대된다. 다음 6개 경제회랑이 실크로드경제벨트와 해상실크로드를 연결한다.

- (1) 중앙아시아를 거쳐 중국과 유럽을 연결하는 신유라시아 대륙교(Land Bridge),
- (2) 중국-몽골-러시아 회랑, (3) 중국-중앙아시아-서아시아 회랑, (4) 중국-인도 차이나반도 회랑, (5) 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC), (6) 방글라데시-중국-인도-

아시아 지역을 통과한다. ‘신유라시아 대륙교’와 ‘중국-중앙아시아-서아시아 회랑’이 그것이다. 이에 대한 자세한 내용은 III장 2절을 참조.



출처: *South China Morning Post*, HKTDC.

그림 2 6대 경제회랑과 해상루트

미얀마(BCIM) 회랑이 그것이다(그림 2 참조).

일대일로의 최종 목표는 국가 간 교통 및 통신 인프라를 개선하고 무역과 투자, 관광, 금융시장의 협력을 촉진하며, 유연하고 호혜적인 방식으로 참가국 간의 문화적 유대를 강화하는 것이다. 국경을 통과하는 인프라의 개발은 핵심적으로 중요한 경제적 요소로서, 더욱 효과적인 협력을 도모하고 연결을 향상시키기 위한 전제 조건이다. 이러한 모든 요소가 범위와 규모의 양면에서 일대일로(BRI)를 중국의 야심적인 이니셔티브이자 전략으로 여기게 만든다.

중국의 공식적인 언급에 따르면, 일대일로(BRI)는 ‘조화로운 이웃관계’로 알려진 야심적인 외교정책 접근법의 일부라고 한다(Laruelle ed., 2018: 71). 중국의 외교정책 접근법의 철학은 다음의 다섯 가지 원칙으로 구성된다. 1) 타국의 고유한 문명을 존중하고 타국의 내정에 간섭하지 않는다. 2) 타국과 동맹을 맺거나 배타적인 세력권을 구축하지 않는다. 3) 어려움에 처한 나라에 조건을 달지 않는 경제 지원을 제공한다. 4) 국경분쟁을 해결하기 위해 상호 평등을 강조한다. 5) 해당 지역의 정치 안보와 경제 안보를 균등하게 옹호한다는 원칙이 그것이다.

또한 중국은 BRI 연선국과의 협력에서 5대 기본원칙을 강조한다. 정책 조정(政策溝通), 인프라 연결(設施聯通), 자유로운 무역(貿易暢通), 금융 통합(資金融通), 인적 유대(民心相通)가 그것이다(Kohli, 2018).

첫 번째 원칙(정책 조정: 政策溝通)은 정부 간 신뢰와 다수준의 이해당사국 간 소통을 창출하는 것을 목표로 한다. 여기서는 각 정부의 BRI 정책에 대한 역할이 매우 중요하다. 각 정부는 BRI 전략을 승인하고 촉진하는 데서, 그리고 중국의 투자자들의 잠재적인 위협을 조정하는 데 핵심적인 역할을 한다. 두 번째 원칙(인프라 연결: 設施聯通)은 위에서 언급한 바와 같이 인프라 개발에 관한 것이다. 세 번째 원칙(자유 무역: 貿易暢通)은 BRI 참여국과의 대외무역을 계속 증가시키는 것이다. 향후 10년 안에 중국은 BRI 참여국과 2조 5,000억 달러 이상의 대외교역을 계획하고 있으며, 실크로드를 따라 5억 명의 중국 관광객들이 이들 국가를 방문할 것으로 예상된다. 네 번째 원칙(금융 통합: 資金融通)은 실크로드펀드(SRF), 아시아인프라투자은행(AIIB) 등의 설립목적에 포함되어 있다. 중국의 정책 입안자들은 중국 위안화(RMB)의 직접적인 태환성 확보와 금융시스템 다양화 등의 조치를 통해 금융통합을 강화하려고 한다.

다섯 번째 원칙(인적 유대: 民心相通)은 교육기관, 언론기관, 교육 프로그램, 의료 및 사회복지 서비스센터, 그리고 커뮤니티 기반 활동 등을 통해 문화 간, 지역 간 의사소통을 증진시키려는 것이다. 중앙아시아에는 이미 중국의 공자학당과 싱크탱크를 갖춘 새로운 정책연구센터가 여러 개 설립되었다. 카자흐스탄은 최근 시안(西安)에 네 번째 연구센터를 개설했다. 우즈베키스탄은 중국과 공동으로 대학을 설립하는 제안을 환영하고 있으며, 중국 신문과 중국 서점이 키르기스스탄에서 문을 열었다. 그럼에도 불구하고 서방과 중국의 많은 전문가들은 다른 네 가지 원칙에 비해 다섯 번째 원칙에 중국이 불충분한 자원과 노력을 쏟고 있다는 우려를 제기했다.

일대일로 구상은 공개적이고 명시적인 목적을 비롯하여 여러 가지 목적을 갖고 있다. 그 전망 혹은 발전방향에 비추어 보면, 일대일로 구상은 중국이 제안하고 다른 많은 국가들이 후원하는 다자적인 프로젝트로 볼 수 있다. 이 구상은 여러 국가와 국민 간의 연결, 운송, 통신, 무역 및 협력을 향상시키려는 목적을 제시하고 있다. 또한 세계 여러 지역 간에 상품, 자본 및 서비스의 원활한 흐름

을 활성화시키고 시장 통합을 더욱 촉진하고자 한다. 제1차 일대일로 포럼(BRF)을 마치면서 29개국 정상들이 서명한 공동성명은 일대일로 구상이 평화, 협력, 평등 및 호혜의 원칙에 입각해야 한다고 명시하고 있으며, 개발전략에 시너지 효과를 축적하기 위해 대화와 협의를 추진해야 한다고 덧붙이고 있다(Koparkar, 2017).

그러나 중국은 이와 같은 명시적인 목적 외에 일대일로를 통해 다른 목적도 동시에 추구하고 있다. 막대한 자금이 소요되는 일대일로 프로젝트는 중국의 전략적, 경제적, 정치적 이익과 긴밀한 관계를 가지고 있기 때문이다(김영진, 2019: 186).

첫째, 중국은 이 전략을 통해 이웃의 소국이나 최빈 개도국에 대해 일정한 영향력을 행사하려 한다. 반면 이웃의 소국이나 개도국들은 중국의 일대일로 구상을 운송 인프라를 개발하여 글로벌 시장에 통합할 수 있는 기회로 바라보고 있으며, 이와 동시에 대규모 차관으로 인한 부채 함정과 대중국 무역적자의 위험에 대해서도 의식하고 있다.

둘째, 일대일로는 중국이 지난 수년간 경제성장의 호황을 누린 일부 산업의 과잉생산능력을 축소하거나 일대일로 연선의 다른 국가들에 수출을 증대하려는 방법으로 여겨지는 경우가 많다. 일대일로 구상은 연선의 다른 국가들에게도 자국의 제조업 제품에 대한 새로운 시장을 모색할 수 있는 기회가 된다. 현재 중국의 철강산업은 미국 철강산업보다 2배 정도 많은 미가동 생산능력을 보유하고 있다. 중국의 시멘트, 알루미늄, 유리, 석탄, 선박 및 태양열 패널과 같은 다른 분야도 비슷한 과잉생산에 시달리고 있다.

마지막으로, 일대일로 구상의 목표 중 하나는 신장(新疆)으로 대표되는 중국의 서부지역을 개발하고 안정화시켜 더 큰 유라시아 경제에 통합하는 것이다. 중국 서부의 저개발 지역과 부유한 해안지역 사이에는 엄청난 격차가 있는데, 서부의 신장 지방은 실크로드경제벨트의 핵심 지역으로, 예컨대 금융 허브로 개발될 예정이다.

중앙아시아 국가들은 BRI 프로젝트에서 주요 투자자가 될 수는 없지만, 일부 국가는 주된 수혜자가 될 수 있다. 이 프로젝트를 수행하는 과정에서 아시아인프라투자은행(AIIB)이 외국인투자의 주요 수단이 될 수 있다. 시진핑 주석은 해

상실크로드(Maritime Silk Road) 창설을 제안한 인도네시아에서의 연설에서 이 은행의 설립을 제안하여 2014년 11월 중국과 아시아의 20개국에 의해 설립되었다. 부분적으로 볼 때 이 은행의 설립은 아시아개발은행(ADB)과 같은 전통적인 국제금융기관들에서 영향력을 증가시키려는 중국의 노력을 미국과 일본 등이 가로막고 있다는 사실에 대한 불만의 표시였다(Bond, 2016). 그러나 또한 1,000억 달러의 자본금을 가진 AIIB는 ADB만으로는 충족시킬 수 없는 아시아에서의 인프라 투자에 대한 실질적인 필요성을 충족하기 위해 고안되었다. 그리고 미국을 제외한 많은 서방 국가들이 AIIB의 회원국이기 때문에 이들 국가는 동 은행의 취지에 찬동하고 동 은행이 투자하는 프로젝트에 자금을 제공한다.<sup>4</sup>

### III. 일대일로의 중앙아시아에 대한 함의

#### 1. 중국의 전략에서 중앙아시아의 중요성

중앙아시아는, 그 명칭에서 알 수 있듯이, 아시아와 유라시아 대륙에서 항상 '중심성'의 지위를 차지해 왔다. 이 지역은 물리적으로 동서남북의 아시아를 연결한다. 고대 실크로드도 이 지역을 통과했으며 사마르칸트와 부하라 및 메르프와 같은 도시의 번영을 가져왔다. 차르 시대와 그다음 소비에트 시기에는 중앙아시아 지역의 중요성이 감소되었지만, 소련이 해체되고 이 지역이 지리적으로 재구성됨에 따라 그 중요성은 점차 증가했다. 중앙아시아 국가들의 중요성은 1991년 독립 이후 국제 사회에서 인정을 받았다(Koparkar, 2017). 이러한 (중앙아시아 독립의) 실현으로 이 지역에서는 다양한 국제·지역 강국의 주도로 다자적인 연결 프로젝트가 발표되었다. 이러한 프로젝트에는 인도, 이란, 러시아가 주도하

<sup>4</sup> 그러나 지금까지 AIIB는 9개 프로젝트에 투자했을 뿐이고 그중 2개가 구소련 지역을 대상으로 했는데, 하나는 아제르바이잔에서, 다른 하나는 타지키스탄에서 투자가 이루어졌다. 400억 달러 규모의 중국 실크로드펀드는 2014년에 운용을 시작한 이후 (북극해에 위치한) 야말 반도의 러시아 액화천연가스 프로젝트에 대한 지분을 인수하면서도 중앙아시아와 카프카스에는 적은 규모의 투자를 했을 뿐이다.

는 국제남북통과회랑(INSTC, International North South Transit Corridor)과 아슈하바트 협정 및 중앙아시아-이란-오만 회랑, 투르크메니스탄-아프가니스탄-파키스탄-인도(TAPI) 파이프라인과 중앙아시아-남아시아 전력프로젝트(CASA-1000) 등이 있다.

예기치 않게 전개된 중앙아시아 국가들의 독립은 이들 공화국을 딜레마에 몰아넣었다. 이들 국가는 초강대국의 일부였다가 줄지에 경제적·사회적 곤궁에 시달리는 소규모의 내륙국으로 축소되었다. 또한 이들 국가는 국가 통제의 소비에트식 경제에서 시장경제로의 고통스러운 체제전환을 겪어야 했다. 중앙아시아 국가들은 주로 두 가지 이유로 앞서 언급한 다수의 프로젝트에 참여했다. 첫째로는 ‘내륙국’의 장애와 공포를 극복하기 위해, 둘째로는 자국의 경제를 글로벌 경제체제에 통합하기 위한 이유였다.

시장경제로의 체제전환 시기 동안 이들 국가도 자국이 역사적으로 인간 문명의 교차로에 위치했다는 점과 한때 ‘무역과 소통’을 위한 더 넓은 시스템의 일부였다는 사실을 깨닫게 되었다. ‘교량’, ‘교차로’, ‘전략적 위치’와 같은 용어가 1990년대 동안 중앙아시아의 담론에 등장하기 시작했다(Farkhod, 2017). 이 시기에 실크로드의 개념이 중앙아시아 지역에서 부활한 것이다.

중앙아시아는 여러 가지 이유로 중국에 매우 중요하다. 첫째, 중앙아시아 5개국 가운데 3개국이 중국과 국경을 공유하고 있다. 더욱이, 국경을 사이에 두고 양 민족 간의 종족-언어적, 종교-문화적 유대가 존재한다. 둘째, 중앙아시아는 중국이 서쪽으로 가기 위한 관문이라고 할 수 있다. 중국에서 유럽, 서아시아 또는 남아시아로 가는 모든 육로는 중앙아시아 지역을 통과한다. 셋째, 중앙아시아 5개국 중 3개국에서 탄화수소 매장량이 풍부한데, 이는 중국 경제의 생명선이 된다. 넷째, 중앙아시아 국가들은 경제발전이 지체되었다. 이러한 조건은 중국에 도움이 되는데, 왜냐하면 이 지역 국가들이 중국에 원자재와 에너지를 공급하고 중국으로부터 제조품을 구매하기 때문이다. 마지막으로 ‘신장웨이우얼 자치구’로 알려진 중국의 서부지방은 상대적으로 경제발전이 지체되었고 정치적으로 불안정한데, 중앙아시아 국가들과의 연결 및 무역은 신장(新疆)의 경제발전과 정치적 안정에 필수적인 것으로 여겨진다.

다른 한편, 중앙아시아 국가들은 중국과의 확고한 관계를 발전시키고자 한다. 이들 국가는 러시아와 중국이라는 두 강대국 사이에 끼여 있으며, 어느 국가

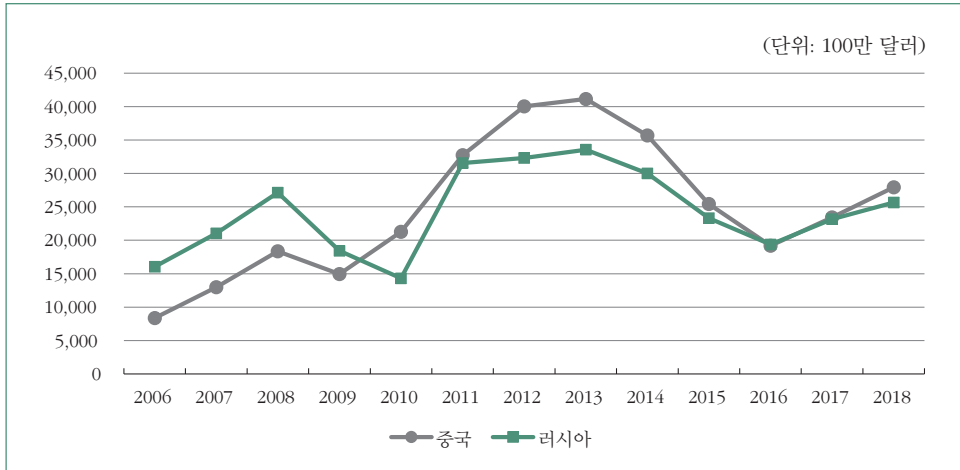
에 의해서도 지배되기를 원치 않는다(Koparkar, 2017). 이러한 점에서 최근 중국과의 친밀함은 러시아에 대한 지나친 의존을 피하기 위한 의식적인 움직임으로 볼 수 있다. 중앙아시아를 두고 러시아는 정치적·군사적 우위를 유지해 나가고 중국은 경제적 영향력을 확대해 간다는 데 대해 암묵적인 이해가 성립한 것으로도 보인다(김영진, 2019: 200). 그러나 러시아는 중국이 중앙아시아에서 경제적 영역을 넘어 정치군사적 영향력을 발휘할 가능성에 대해서는 강한 우려를 갖고 있다.

지난 수년 동안 중국은 중앙아시아의 가장 큰 교역 상대국이자 최대 투자국으로 떠올랐다. 중국의 중앙아시아 5개국과의 총 무역량은 2001년 15억 달러에서 2015년 500억 달러로 증가했다. 같은 해 두 번째 무역 상대국인 러시아는 약 310억 달러로 제한되었다(Muzalevsky, 2016). 또한 중국은 특히 운송, 인프라 및 에너지 부문에 엄청난 돈을 투자했다. 중국은 중앙아시아 전역의 도로, 철도, 교량 및 터널을 건설하거나 이에 자금을 지원했다. 중앙아시아로부터의 3개 파이프라인은 중국에 엄청난 양의 에너지를 가져다준다. 중국은 카자흐스탄 석유 생산량의 4분의 1 정도를 소유하고 있으며, 투르크메니스탄 가스 수출량의 60% 이상을 차지한다. 또한 최근에는 우즈베키스탄과 150억 달러 규모의 가스 및 우라늄 거래를 체결했다(Wilson, 2016).

## 2. 중국과 중앙아시아의 경제관계

중국과 중앙아시아 5개국 간의 무역액은 2000년의 18억 달러에서 2013년 411억 달러로 23배 증가했으며, 2010년에는 러시아와의 무역액을 능가했다(그림 3 참조). 현재 중국은 중앙아시아의 최대 무역 상대국이지만, 중앙아시아 각국의 상황은 한결같지 않다. 석유·천연가스 등 에너지 자원 수출능력이 있는 나라와 그렇지 않은 나라에서 매우 큰 차이가 발생하고 있기 때문이다.

2010년부터 2018년까지 중앙아시아 국가들의 중국과의 수출입 추이는 표 1을 통해 알 수 있다. 카자흐스탄은 2012년까지 특히 석유수출을 중심으로 중국으로의 수출 규모를 증가시켜 왔으나, 2013년 이후에는 경기침체로 인해 수출입 규모가 크게 감소하는 양상을 보였다. 그러나 투르크메니스탄의 사례는 좀 더 극적인 변화를 보이는데, 중국으로의 수출액에서 볼 때 2010년은 전년 대비



자료: IMF, Direction of Trade Statistics(DOTS)

그림 3 중앙아시아 5개국 전체의 대 중국-러시아 무역액 추이

표 1 중앙아시아 국가들의 대 중국 수출입 추이(2010~2018년) (단위 100만 달러)

		2010년	2011년	2012년	2013년	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
카자흐스탄	수출	10,121.6	16,291.5	16,484.4	14,168.5	9,814.9	5,480.1	4,228.4	5,773.4	6,240.0
	수입	3,962.5	5,021.1	7,497.7	8,192.6	7,439.7	5,087.8	3,668.0	4,692.0	5,380.7
우즈베키스탄	수출	2,127.3	1,936.1	1,823.5	2,601.1	2,196.5	1,845.5	1,401.8	1,590.5	2,165.6
	수입	2,121.2	2,368.2	2,670.9	3,562.1	3,735.4	3,115.7	2,234.2	2,700.6	3,539.5
키르기스스탄	수출	28.3	42.0	61.4	36.2	31.3	35.9	79.7	97.5	61.2
	수입	666.3	923.5	1,210.3	2,202.9	1,760.5	1,029.1	1,465.0	1,493.7	1,942.3
타지키스탄	수출	447.0	493.0	568.0	387.5	188.1	188.6	114.2	169.0	275.7
	수입	238.2	375.1	355.6	395.4	531.0	389.6	373.8	289.0	312.8
투르크메니스탄	수출	985.4	4,427.5	7,568.0	8,389.7	8,977.5	7,384.5	5,248.4	6,203.0	7,659.8
	수입	553.4	832.9	1,801.7	1,210.5	1,011.0	862.6	361.4	403.2	336.6

자료: IMF, Direction of Trade Statistics(DOTS)

27배, 2011년은 4.5배, 2012년은 1.7배의 증가율을 보였다. 3년간 무려 200배 이상 증가한 것이다. 이는 2009년에 투르크메니스탄에서 신장까지 천연가스 파이프라인이 완공되어 가동을 시작했기 때문이다. 그 결과, 국영가스공사 투르크

멘가스(Turkmengaz)의 최대 고객은 러시아의 가스프롬에서 중국으로 이동했고, 2017년 이후 투르크메니스탄 수출의 90% 이상이 중국으로 향하게 되는 지각변동이 일어났다.<sup>5</sup> 이에 비해 다른 3개국(우즈베키스탄, 키르기스, 타지키스탄)의 대중국 수출을 보면, 규모 자체도 작지만 경기변동에 따른 연도별 변동 폭도 크지 않다.

중국과 중앙아시아 국가들 간의 무역수지를 보면, 카자흐스탄과 투르크메니스탄은 대폭적인 수출 초과로, 2012년에 양국의 수출은 수입에 비해 각각 2.2배, 4.2배에 달했다. 이에 비해 다른 3개국은 대폭적인 수입 초과이다. 그러나 우즈베키스탄의 경우는 수입이 수출의 2배 이내로 억제되고 있다. 문제는 키르기스스탄인데, 2012년과 2018년의 경우를 보면, 각각 수입이 수출의 19.7배와 31.7배로 무역 불균형은 비정상적인 수준에 이르고 있다. 유입되는 중국 제품에 대해 국내제품이 경쟁력을 가질 수 없는 상황이 전혀 개선되지 않을 뿐만 아니라, 더욱 악화되고 있다는 사실을 반영한다. 이러한 가운데, 키르기스스탄에서는 수도 비슈케크에 중국제품을 중심으로 하는 독자적인 대(大)바자르(노천시장)가 생겨나고 있으며, 전통적으로 존재하는 수도의 최대 바자르에 대항하는 규모가 되고 있다. 여기서 일하는 키르기스인은 수천 명에 이를 것으로 보이며, 중국 제품 수입관련 서비스가 국민경제의 중요 구성부분에 포함된 단계가 되었다고 할 수 있다(Aiff, 2016: 441-446).

다음으로 중앙아시아 국가들에서 2006년, 2012년, 2018년 무역상대국의 변화를 파악하기 위해 중국, 러시아를 수출입 상대국으로 취해 그 상대적인 비중의 변화를 살펴보았다(표 2 참조). 두드러진 특징은 이미 2012년 시점에 중앙아시아의 수출·수입 모두 중국의 비중이 증가하고 러시아의 비중이 감소하여 양자의 지위가 역전된 것이다. 그러나 2015년 유라시아경제연합(EAEU)이 결성된 것을 계기로 카자흐스탄을 중심으로 러시아로부터의 수입액이 증가하여, 수출상대국으로서는 중국이, 수입상대국으로서는 러시아가 더욱 큰 비중을 차지하고 있다. 수출입 규모에서 가장 큰 차이를 보이는 국가는 투르크메니스탄인데,

<sup>5</sup> BP(2019)에 따르면, 2017년과 2018년 투르크메니스탄 가스 수출의 약 94%를 중국이 수입했다. 이는 2015년 러시아가 투르크메니스탄으로부터 가스 수입을 절반 이상 감축하고, 2016년 이후에는 가스 수입을 전면 중단했기 때문이다.

표 2 중앙아시아 국가와 중국·러시아 간 무역의 추이(2006년, 2012년, 2018년) (단위: 100만 달러)

국명	무역상대국 수출입	2006년		2012년		2018년	
		대중국	대러시아	대중국	대러시아	대중국	대러시아
카자흐스탄	수출	3,592.52	3,731.10	16,484.41	6,747.21	6,239.96	4,979.05
	수입	1,924.95	9,072.88	7,497.67	17,110.46	5,380.67	11,969.15
우즈베키스탄	수출	1,358.22	750.27	1,823.47	1,007.27	2,165.60	1,735.07
	수입	860.27	882.66	2,670.87	2,740.40	3,539.51	3,382.85
키르기스스탄	수출	38.12	153.78	61.37	219.12	61.24	272.33
	수입	245.64	652.31	1,210.25	1,784.62	1,942.26	1,198.35
타지키스탄	수출	9.94	65.44	567.97	118.84	275.67	224.72
	수입	148.90	423.70	355.65	1,138.02	312.76	1,428.94
투르크메니스탄	수출	15.11	74.44	7,568.01	173.37	7,659.78	146.34
	수입	172.20	242.52	1,801.73	1,283.20	336.55	306.20

자료: IMF, Direction of Trade Statistics(DOTS)

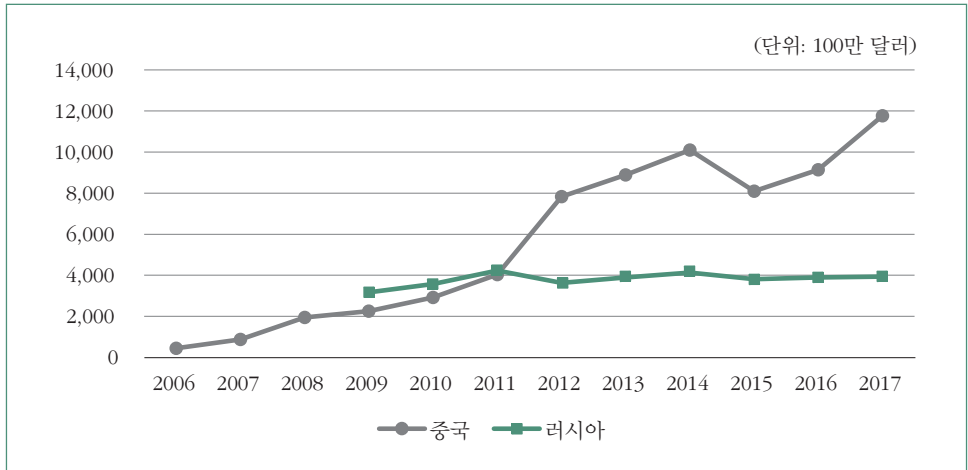
표 3 중국의 대 중앙아시아 직접투자 (단위: 100만 달러)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
카자흐스탄	279.9	496.4	66.8	36.1	581.6	2,996.0	811.5	-40.1	-2,510.3	487.7	2,070.5
우즈베키스탄	13.2	39.4	4.9	-4.6	88.3	-26.8	44.2	180.6	127.9	178.9	-75.8
키르기스스탄	15.0	7.1	137.0	82.5	145.1	161.4	203.4	107.8	151.6	158.7	123.7
타지키스탄	67.9	26.6	16.7	15.4	22.1	234.1	72.3	107.2	219.3	272.4	95.0
투르크메니스탄	1.3	86.7	119.7	450.5	-383.0	12.3	-32.4	195.2	-314.6	-23.7	46.7

자료: Ministry of Commerce of China(MOFCOM), <http://www.ceicdata.com>

주: 마이너스 값은 투자 철회 금액임.

천연가스 수출을 중심으로 한 중국과의 무역액이 러시아와의 무역액보다 압도적으로 높은 수준을 보이고 있다. 우즈베키스탄의 경우, 2006년에는 수출입 양 측면에서 러시아와의 무역액이 중국보다 더 컸으나 그 후 중국과의 무역액이 증가하여 2016년에는 수출입 양 측면에서 중국과의 무역액이 더욱 높은 수준을 보이고 있다. 키르기스스탄과 타지키스탄의 경우에도 2014년 이후 경기침체에 따른 수출입 규모의 감소가 두드러지게 나타나고 있다. 어쨌든 유라시아경제연



자료: Ministry of Commerce of China(MOFCOM), <http://www.ceicdata.com>; Central Bank of Russia(CBR), <https://www.cbr.ru/>

그림 4 중국과 러시아의 대(對)중앙아시아 직접투자 비교(누계)

합의 결성이 변수로 작용하고 있지만, 무역 면에서 볼 때 중국에 비해 러시아의 지위 하락은 부정할 수 없다.

중국은 또한 중앙아시아의 최대 투자국이다. 일대일로가 시작되기 전에도 중국의 중앙아시아에 대한 투자는 꾸준히 증가하여 표 3에서 보듯이 2017년 카자흐스탄에는 약 20억 달러, 키르기스스탄에는 1억 2,000만 달러, 타지키스탄에는 9,500만 달러를 투자했다. 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄은 일대일로의 주요 협력국가들이다. 중국은 특히 운송, 인프라 및 에너지 부문에 막대한 자금을 투자하여 중앙아시아 전역에 도로, 철도, 교량 및 터널을 건설하거나 자금을 지원했다. 또한 2012년 이후 중국의 대중앙아시아 직접투자 누계액은 러시아의 그것을 초과하기 시작했다. 그림 4에서 알 수 있듯이, 2012년 이후 러시아의 대중앙아시아 투자누적 규모는 정체되어 있는 반면, 중국의 경우는 일대일로를 계기로 더욱 큰 증가세를 보이고 있다.

### 3. 중국과 중앙아시아의 전략적 협력관계: 경제적 측면

중국은 지정학적 프로젝트인 실크로드경제벨트(SREB)를 개시한 후 중앙아시아에서의 영향력을 확대하기 위한 구체적인 전략을 추진했는데, 이는 자국의 이익을 보호하는 동시에 역내 구상에서 중국을 배제하려는 러시아의 시도에 대응하기 위한 것이었다. 사실상 러시아는 중국을 배제하고 역내 경제통합 프로젝트인 유라시아경제연합(EAEU)의 창설을 선언했는데, 이는 SCO 틀 내에서 러시아와 중앙아시아 4개국(카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 타지크 등)이 참여하는 자유무역지대를 창설하려는 중국의 구상을 거부한 뒤에 이루어졌다(Brugier, 2014: 1).

실크로드경제벨트 구상은 중앙아시아 지역을 가로지르는 통신 네트워크뿐만 아니라 철도, 고속도로, 항공로, 석유와 가스 파이프라인, 송전선 등으로 구성된 종합적인 교통 네트워크를 구축하려는 것으로, 중국은 이를 통해 서방과의 경제통합을 강화하게 될 것으로 기대하고 있다. 실크로드경제벨트의 주요 목표는 교통 인프라 건설, 무역 자유화, 금융 협력을 통해 유라시아 경제회랑을 조성하는 것이라 할 수 있는데, 이를 통해 중앙아시아 경제를 더욱 발전시키고 유럽 및 아시아 시장에 통합시키려고 한다(Congiu, 2016: 35).

동아시아에서 유럽으로 가는 교통 노선은 주로 중국의 신장과 카자흐스탄 및 러시아를 통과한다. 중국-카자흐 국경은 실크로드경제벨트의 수용능력을 향상시키기 위한 전략적 요충지이다. 즉, 중앙아시아와 국경을 맞대고 있는 신장의 많은 도시들—호르고스(Horgos), 카슈가르(Kashgar), 알라타우(Alataw)—은 실크로드경제벨트를 따라 최대의 육지 항구의 역할을 할 수 있도록 자유무역경제구역으로 변모했다. 중국 련윈강(连云港: 장쑤성의 동부 해안에 있는 항구)에서 러시아의 상트페테르부르크에 이르는 대륙횡단 고속도로는 카자흐스탄을 가로지른다. 중국과 카자흐스탄은 중앙아시아의 물품을 해외 시장으로 운송하는 플랫폼으로 만들기 위해 련윈강 항의 물류 터미널을 공동으로 건설했다(Congiu, 2016: 37).

또한 실크로드 구상에 중앙아시아 국가들을 포함하는 것은 내륙국이라는 조건과 결부된 구조적 장애를 극복하고 글로벌 시장에 진출할 수 있도록 해주는 등 이들 국가의 수출 증진을 위해서도 긍정적이다. 그러나 이러한 유라시아 경제회랑의 발전은 정치적 안정과 안보라는 전제조건을 충족하는 것이 필수적이

다. 중국은 중앙아시아 정부나 아프간 중앙당국의 정치·경제적 취약성이 신장에서 활동하는 위구르 분리주의자들과 외국 테러리스트들에게 안전 기지를 제공하는 결과를 초래할 수 있을 것으로 우려한다. 신장은 중앙아시아의 석유와 가스 수입뿐 아니라 무역 및 상업관계의 배타적 관문으로서 지리적으로 중요한 위치에 있다. 따라서 중국의 관점에서 볼 때, 안보 문제는 경제 및 개발 이슈와 밀접하게 연관되어 있다. 따라서 중앙아시아의 경제성장은 중국 및 이 지역의 안정을 강화시킬 것으로 보는데, 왜냐하면 중앙아시아 국가들과의 긴밀한 상업 관계가 신장 지역의 번영을 보장하고 이 지역의 잠재적인 정치적 불안정과 그것의 중국 서부 지역으로의 전파를 막을 것이기 때문이다.

중앙아시아의 석유와 가스 공급은 중국의 에너지 안보에 중요한 역할을 한다. 즉, 카자흐스탄의 석유는 중국의 수입원 다각화 및 대안적 에너지 루트의 실현에 기여하는 것이다. 현재 중국 석유 수입의 80% 이상이 중동 등지에서 석유 탱커를 통해 공급되고 있다는 사실을 고려해야 한다. 중국-카자흐 에너지 협력의 또 다른 중요한 측면은 중국이 카자흐스탄 우라늄의 주요 구매자라는 사실에서 알 수 있다. 현재 투르크메니스탄은 중앙아시아 가스 분야에서 중국의 주요 파트너로, 2012년 이후 중국의 전체 가스 수입의 절반은 투르크멘 가스로 충당되었다. 투르크메니스탄의 가스는 2016년부터는 ‘중앙아시아-중국 가스관(CAGP)’을 통해 우즈베키스탄과 카자흐스탄을 가로질러 중국으로 전송되고 있다. 그리고 공사가 중단되는 등의 우여곡절을 겪은 D라인이 완공되면 투르크메니스탄의 가스의 상당량은 키르기스스탄과 타지키스탄을 가로질러 중국에 보내지게 될 것이다. 중국 정부는 투르크멘의 에너지 분야에 대규모 투자를 실시했는데, 거대한 갈키니쉬 가스전을 개발하기 위해 2010~2011년 기간에만 80억 달러의 차관을 제공했다(김영진, 2018: 338-339).

이와 같이 중앙아시아 5개국은 모두 중국의 에너지 전략에 포함되어 있는데, 카자흐스탄 석유를 선적하는 카스피해-신장 파이프라인과 CAGP 파이프라인의 개보수는 중앙아시아 국가들로 하여금 러시아의 통제를 받지 않는 대안적 에너지 수출루트를 개발할 수 있도록 해 주었다. 또한 중앙아시아 국가들은 국내의 인프라 및 에너지 매장지를 개발하는 데 중국의 차관과 투자의 혜택을 누리고 있다(Indeo, 2015: 6-8).

중국은 실크로드경제벨트가 개시되기 전부터 중앙아시아에 경제적 지원을 제공했다. 2009년 중국은 중앙아시아 회원국들이 경제위기의 영향을 완화할 수 있도록 SCO에 100억 달러를 지원했고, 2012년 100억 달러를 추가로 지원했다. 2014년 11월 중국은 400억 달러 규모의 실크로드기금 설립을 발표했는데, 이는 교통 인프라를 구축하는 프로젝트를 지원하기 위한 기금으로 전적으로 중국에 의해 창설되었다. 에너지개발기금은 외국인투자자에게 개방된 다자간 펀드로, 실크로드 육·해상로를 따라 에너지 인프라에 투자를 집중하는 것으로 알려졌다. 또한 중국은 아시아인프라투자은행(AIIB)의 규약에 따라 경제적 차원 및 에너지 차원 모두에서 일대일로(BRI) 전략과 실크로드경제벨트 구상을 발전시키기 위한 영향력 있는 도구를 적소에 배치한다. AIIB의 주요 전략은 “에너지 및 전력, 교통 및 통신, 농촌 인프라 및 농업 개발, 상하수도 및 위생, 환경 보호, 도시개발과 물류 등 아시아 내 인프라 및 기타 생산부문의 개발…”(The Asian Infrastructure Investment Bank, 2019)을 지원하는 것이다.

중국은 또한 타지키스탄과 키르기스스탄의 도로 인프라 개발을 지원하여 그 실현을 위한 차관을 제공한다. 타지키스탄에서는 9억 달러의 차관을 제공받아 중국 기업들이 두산베와 다른 주요 도시들을 연결하는 도로를 건설하고 있다. 중국은 키르기스스탄에서 (투르크멘바시, 바쿠 항구와 연결되는) 중국-키르기스스탄-우즈베키스탄을 잇는 철도 건설에 투자했는데, 이 철도는 신장의 카슈가르(Kashgar)에서 키르기스스탄의 토루가르트(Torugart), 카라수우(Kara-Suu)를 거쳐 우즈베키스탄의 안디잔(Andijan)으로, 그다음에는 아프가니스탄, 이란, 카스피해, 아제르바이잔, 터키를 지나 유럽에까지 이어진다(Jarosiewicz and Strachota, 2013: 62).

우즈베키스탄은 2015년 중국의 투자를 받아 교통인프라 건설의 일환으로 앙그렌-파프(Angren-Pap) 철도를 개통했다. 이는 우즈베키스탄과 중국에게 전략적 적합성을 가지고 있는데, 이 철도가 우즈베키스탄의 전체 국가철도시스템을 연결시킬 뿐 아니라 일대일로(BRI) 지정학적 전략의 핵심 거점이 될 것이기 때문이다. 결국 중국은 중앙아시아 5개국 모두와 전략적 동반자 관계를 성공적으로 체결했는데, 이러한 관계는 경제·통상 협력의 심화뿐만 아니라 정치·군사적 협력의 강화를 꾀하고자 하는 데 바탕을 두고 있다.

## IV. 일대일로에 대한 중앙아시아 국가들의 관점과 대응

### 1. 중앙아시아의 관점에서 본 일대일로

중앙아시아의 관점에서 일대일로 구상을 바라보는 것은 기본적으로 일대일로 구상의 경제적·사회적 편익과 비용 및 위험을 평가하는 것, 그리고 이 지역의 편익을 증가시키고 위험을 최소화하는 전략과 정책 및 접근방법을 모색하는 것과 관련된다. 이러한 검토의 주요 초점은 일대일로 구상의 물리적 연결의 측면(인프라 설비의 계획과 건설 및 운영)에 관한 것이지만, 일대일로 구상이 초점을 맞추는 다른 세 가지 영역(즉 정책 조정, 무역과 투자, 금융 통합 및 문화 교류) 투자 및 흐름을 포괄할 것이다. 이러한 전체적인 검토를 통해 중앙아시아의 발전 전망과 경제통합 및 글로벌 연결에 대해 일대일로 구상이 갖는 함의를 포괄적으로 이해할 수 있게 될 것이다.

일대일로 구상에 대한 중앙아시아의 대응이라는 관점에서 관심을 기울여야 하는 이슈와 과제로는 다음 분야를 우선 고려할 필요가 있다.

#### 1) 인프라 개발과 운송회랑

중국은 이미 6개 경제회랑을 제안했으며 그중 2개는 중앙아시아를 가로지르고 1개는 몽골을 거쳐 러시아로 간다. 또한 일대일로 구상의 일부로 다수의 석유 및 가스 파이프라인을 건설할 계획이다. 이러한 인프라 프로젝트와 관련하여 중요한 이슈는 그 범위와 경로, 타이밍, 사회적·환경적 영향, 비용 및 자금원(자본과 운영 및 유지보수 비용에 대한 중앙아시아 국가의 재정적 부담을 포함), 시행 절차 및 준비, 주최국의 계획된 역할, 중앙아시아 국가에 기대되는 이익 등을 검토하는 것이다. 이 지역의 다른 협력국가의 유사한 이니셔티브와 일대일로 프로젝트의 관계 또한 신중히 검토할 필요가 있다(Kohli, 2018).

많은 국가의 경험에 따르면, 여러 국가를 연결하는 인프라 설비의 기대 이익을 실제로 현실화하는 것(운송비용 절감, 역내 무역 및 투자 흐름의 증가)은 ‘소프트 인프라’ 또는 무역 물류의 개선 그리고 ‘비관세 장벽’에 크게 의존한다. 이러한 무역 물류 등의 개선은 중앙아시아 국가들뿐만 아니라 중앙아시아를 거쳐 운송회랑

이 궁극적으로 이어지는 국가들과 중국 간의 긴밀한 정책 조정을 필요로 할 것이다.

관련된 중앙아시아 국가의 관점에서 볼 때, 주요 일대일로 프로젝트에 대해 검토해야 할 근본적인 문제는 현재 제안된 경로와 프로젝트 범위가 최적인가 하는 것이다. 그렇지 않을 경우, 이를 개선하고 위험을 줄여 더 많은 윈-윈 성과를 내기 위해 중앙아시아의 정책 결정자가 중국 정책 담당자와 함께 탐구해야 할 대체 경로 및 프로젝트 범위는 무엇인가 하는 것이다.

그다음은 일대일로가 중앙아시아의 지역통합을 촉진할 수 있는가에 대한 문제이다. 독립 이후 중앙아시아 지역의 많은 사람들은 더욱 긴밀한 지역통합의 필요성을 주장해 왔다. 최근 들어 중앙아시아의 지역통합이 과거보다 정치적으로 실현 가능할 수 있다는 조짐이 나타났다. 이와 관련하여 볼 때, 일대일로 구상이 물리적 연결과 ICT 연결, 물, 관광 또는 기후 변화와 같은 영역의 이슈를 해결하는 데 어떠한 도움이 될 것인가, 그리고 지역통합을 어떻게 촉진할 것인가 하는 문제를 고려해볼 필요가 있다.

중국은 지난 10여 년 동안 많은 아프리카 국가에서 도로, 철도, 항구, 공항 및 공공시설을 비롯한 인프라 시설을 개발하기 위한 주요 사업을 수행했다. 일부 보고서에 따르면 지난 수년간 아프리카에 건설된 주요 인프라 프로젝트의 절반 정도는 중국의 지원으로 수행되었다고 한다. 기존의 아프리카 원조기관이 지원한 프로젝트보다 중국이 지원한 인프라 프로젝트의 비용과 완료 시간은 훨씬 적게 소요된 것으로 보고된다. 이와 동시에 중국이 건설한 프로젝트의 재정적·물리적 지속 가능성에 대한 의문도 존재한다. 일부 국가에서는 프로젝트 건설에 참여한 많은 중국인 노동자들이 중국에 돌아가지 않기로 결정했는데, 이는 사회적 긴장감을 유발하는 요인이 되었다(윤성학·김영진, 2019: 42-43). 중앙아시아에 제안된 일대일로 투자의 막대한 규모와 관련 국가의 상대적으로 적은 인구 등을 감안할 때, 아프리카 인프라 개발에 대한 중국의 참여 및 지원에서 나온 교훈을 검토할 필요가 있다. 이는 중앙아시아에서 반복될 가능성이 있는 유해한 경험을 알려주고 또한 피할 수 있도록 해주기 때문이다.

## 2) 무역 및 투자

물리적 연결과 인프라 개발은 경제발전을 위한 중요한 구성 요소이지만, 그 자체로 최종 목표는 아니다. 물리적 연결의 개선은 제조업, 농업과 농공업, 서비스업, 관광업 등 경제 전반에 걸쳐 무역과 투자를 더욱 촉진하기 위한 것이다. 일대일로의 추진과정에서 중앙아시아가 얻는 주요 보상은 이 구상을 통해 궁극적으로 연결될 유럽, 중동 및 남아시아를 비롯한 다른 국가들과의 무역 및 투자를 크게 확대할 수 있다는 데 있다. 이는 일대일로 구상이 중앙아시아 경제에 제공하는 주요한 외부효과가 될 수 있다. 다시 말해, 일대일로 구상이 중앙아시아 경제에 미치는 영향은 중국과의 직접적인 경제관계를 넘어서는 것이라는 점을 고려해야 한다. 따라서 일대일로 구상이 중앙아시아 국가에 미치는 영향을 검토하기 위해서는 이 구상이 직접적으로나 간접적으로 무역 및 투자에 어떠한 영향을 미칠 수 있는지, 그리고 일대일로 구상이 경제에 미치는 잠재적 이익을 극대화하기 위해 중앙아시아 국가들이 어떠한 조치를 취할 수 있는지에 대해 관심을 기울일 필요가 있다(Kohli, 2018).

하지만 기대하는 만큼의 추가적인 무역 및 투자 흐름은 자동적으로 이루어지는 않을 것이다. 국경 간 인프라의 혜택을 현실화하기 위해서는 무역 물류가 개선되어야 하는 것과 마찬가지로, 무역 및 투자 흐름을 증가시키려면 국내 정책 및 제도의 개혁과 관련 국가 간 정책 조정이 필요하다.

## 3) 금융자원 활용과 금융시장 통합

중국은 현재 3조 달러를 넘는 세계 최대 규모의 외환보유고와 여전히 40%를 상회하는 저축률을 기반으로 막대한 재정 자원을 보유하고 있다. 중국 당국과 자산 관리자들은 이러한 자원의 일부를 중국의 외부에 투자할 기회를 찾고 있다. 이러한 자원 중 소규모만을 유치할 수 있다고 해도, 그 자원이 해당 국가의 필요와 우선순위에 따라 투자된다면 해당 지역에 커다란 변화를 가져다 줄 것이다. 문제는 대다수 국가의 금융시장과 자본시장 규모가 상대적으로 작다는 사실을 고려할 때, 이러한 목표를 어떻게 달성하는 것이 가장 좋은가 하는 것이다.

중국은 홍콩에 기반한 기존의 금융허브 외에 중국 내 금융시장 발전과 상하

이의 주요 금융센터 건설을 적극적으로 추진하고 있다. 일대일로 구상의 틀 아래에서 중국은 훨씬 더 많은 국가 그룹과의 금융통합을 계획하고 있다. 중앙아시아가 중국에 근접해 있고 금융시스템의 규모가 훨씬 작기 때문에 중국의 이러한 의도는 막대한 기회를 부여할 뿐 아니라 중앙아시아의 기존 금융기관과 그들의 계획(아스타나 국제금융센터)에 잠재적 위협을 제공한다. 중앙아시아와 중국의 금융시스템 통합은 잠재적으로 매력적이지만 복잡한 정책 및 기술적 문제에 대처하기 위해 신중한 검토를 필요로 한다. 핵심적인 의문은 일대일로 구상의 금융통합이라는 주제하에서 중국 당국이 중앙아시아에 대해 염두에 두고 있는 것이 무엇인냐는 것이다(Kohli, 2018).

이러한 이슈 및 과제를 이해함으로써 중앙아시아에 대한 일대일로 구상의 전반적인 함의, 잠재적 이익과 비용 및 편익을 파악할 수 있게 될 것이다. 그리고 이를 통해 중앙아시아 정부와 이해관계자는 순이익을 극대화하고 리스크를 효과적으로 관리할 수 있는 방법을 모색할 수 있을 것이다.

## 2. 일대일로에 대한 중앙아시아 국가들의 대응과 문제점

시진핑 주석은 2013년 아스타나 방문 기간에 나자르바예프 카자흐스탄 대통령이 참석한 가운데 ‘실크로드경제벨트’ 구상을 발표했다. 이는 일대일로 개발에서 중앙아시아의 중요성을 보여준다. 일대일로 구상의 6대 경제회랑 가운데 2개가 중앙아시아 지역을 통과하는 것으로 계획되어 있다. 중앙아시아를 거쳐 중국과 유럽을 연결하는 ‘신유라시아 대륙교(New Eurasian Land Bridge)’와 ‘중국-중앙아시아-서아시아 회랑’이 그것이다. 카자흐스탄은 중국에서 출발하여 유럽으로 향하는 새로 개발된 고속철도가 자국 영토를 통과하는 등 매우 중요한 위치를 차지하고 있다. 이와 유사한 철도 노선의 건설이 다른 중앙아시아 국가에서도 진행되고 있다. 예를 들어, 최근 중국은 우즈베키스탄의 페르가나계곡 지역을 타슈켄트와 연결하는 캄치크(Kamchiq) 터널 건설을 후원했다. 이 터널은 기존에 예정된 중국-키르기스스탄-우즈베키스탄 철도노선의 일부이며, 이란과 서아시아까지 확장될 계획이다.

일대일로 구상을 개시한 초기에 중앙아시아 국가들은 이 구상에 대해 열광적

인 지지를 표명했다. 실제로, 중앙아시아에서 중국의 이니셔티브 대부분은 일대일로 구상을 발표하기 훨씬 전인 1990년대 말부터 시작되었다. 또한 일대일로 구상을 선언한 2013년 이후 무역과 투자 및 연결과 관련된 중국의 경제적 관여는 다양해졌다. 2017년 5월에 개최된 제1차 일대일로 포럼(BRF) 기간에 중국과 중앙아시아 국가들 간에는 여러 협정이 체결되었는데, 카자흐스탄과 우즈베키스탄이 가장 적극적으로 중국과 협정을 체결했다(Koparkar, 2017).

일대일로의 틀 내에서의 협정을 비롯하여 중국과의 협력 프로젝트에 대해 중앙아시아 국가들은 각기 다른 수준의 관심을 보이고 있다. 카자흐스탄은 중국과의 협력에 열성적으로 나서고 있고 타지키스탄과 키르기스스탄이 그 뒤를 따르고 있다. 우즈베키스탄은 어떤 면에서 관망하는 자세를 보이고 있는데, 미르지요예프 대통령이 중국 투자에 보다 단호한 조치를 취할 경우 상황은 달라질 수 있다. 투르크메니스탄의 가스 교역의 대부분은 이미 중국이 장악하고 있지만, 이것은 BRI의 인프라 프로그램과 거의 관련이 없는 분야이다. 따라서 투르크메니스탄의 관심과 참여는 중앙아시아 국가들 가운데 가장 낮다고 볼 수 있다. 또한 중앙아시아 각국의 접근방법은 경제적·사회정치적 상황에 따라 차이가 난다. 예를 들어, 경제적인 번영과 풍부한 자원을 가진 카자흐스탄은 일대일로 구상에 어느 정도 신뢰감을 갖고 적극적으로 참여하고 있다. 다른 한편, 빈곤하고 개발이 지체되어 원조 수혜국의 지위에 머무르고 있는 키르기스스탄과 타지키스탄은 일대일로에 대한 적극적인 참여와 협력을 통해 더 많은 지원을 받기를 기대하고 있다. 카자흐스탄의 자체 인프라 개발 프로그램인 ‘누를리졸’이 2016년에 일대일로 구상과 통합되었는데, 이는 일대일로 프로젝트에 적극적으로 참여하려는 최대한의 의지와 대응자세를 보여주는 사례라 할 수 있다.

그러나 카자흐스탄 국민들은 최대 투자국인 중국을 여전히 경계하고 있다. 19세기 카자흐 부족은 조공을 강요하는 청나라를 피해 러시아 지배를 선택했다. 중국을 러시아보다 더 위협적인 국가로 생각했기 때문이다. 카자흐스탄은 자국 및 중앙아시아 역내로 중국이 과도하게 영향력을 확장하는 것을 경계한다. 2016년 3월 카자흐스탄 정부가 외국인들에게 토지 임대를 10년에서 25년까지 허용하자 카자흐스탄 국민들은 이 조치가 중국에게 혜택을 주는 것이라며 대규모 반중 시위를 벌였다. 국민들의 노골적인 반중 시위에 놀란 나자르바예프 정

권은 경제 및 농업 장관을 해고하고 토지 개혁을 유예했다. 유라시아개발은행(EDB)의 조사에 따르면 카자흐스탄 국민들 6명 가운데 1명만이 중국을 우방으로 여기는 것으로 나타났다(윤성학·김영진, 2019: 35).

중앙아시아 국가 가운데 일대일로에 적극적인 관심을 보이지 않는 나라는 우즈베키스탄과 투르크메니스탄이다. 우즈베키스탄은 중국과 국경을 접하지 않으며 카리모프 대통령 시절의 폐쇄적인 경제정책으로 인해 중국과의 무역 및 투자는 활성화되지 않았다. 또한 중국의 진출이 자국 노동시장을 왜곡한다는 이유로 강력한 규제 법안을 통과시켰다. 우즈베키스탄보다 일대일로에 더 관심을 보이지 않는 나라는 투르크메니스탄이다. 세계에서 5번째로 큰 천연가스 매장지인 투르크메니스탄은 국가 수입의 70%를 천연가스 수출에 의존한다. 투르크메니스탄은 자국의 풍부한 가스를 중국에 수출하고 있으며 키르기스스탄, 타지키스탄과 달리 풍부한 재정으로 중국의 인프라 투자에 의존할 필요가 없다(윤성학·김영진, 2019: 36-37).

중앙아시아 국가 중에 빈곤하고 개발이 지체된 키르기스스탄과 타지키스탄은 중국의 일대일로에 커다란 기대감을 가지고 있었다. 그러나 일대일로는 결과적으로 키르기스스탄과 타지키스탄에 부채의 심화를 초래하고 경제적 의존을 가속화시켰다. 더 심각한 것은 중국의 투자가 현지 시장에 별로 도움이 되지 않는다는 것이다. 중국의 인프라 투자 사업은 가급적 현지 노동력을 배제하고 저임금 중국 노동자를 대거 유입하는 방식으로 추진되었다. 같은 중앙아시아 국가인 투르크메니스탄과 우즈베키스탄은 현지 노동자 고용을 의무화하는 법을 제정했지만, 키르기스스탄과 타지키스탄은 중국의 눈치를 보느라 외국인 노동자 유입에 관한 법률을 만들지 못했다. 이로 인해 그렇지 않아도 실업 문제가 심각한 두 나라의 현지 노동자들이 일자리에서 배제되는 결과가 나타났다. 양국은 인프라 투자 사업을 통한 고용창출 효과를 보지 못하고 있는 것이다(윤성학·김영진, 2019: 37-38).

일대일로가 자금 수혜국에 과도한 채무를 부담하게 한다는 우려는 중앙아시아뿐만 아니라 동남아시아 등 여타 지역에서도 계속되어 왔다. 대다수의 사업은 저금리이기는 하지만 중국으로부터 대출을 받아 실시되고 있기 때문에, 머지않아 상환해야 할 의무가 있다. 하지만 중국 정부의 의도나 정치·군사적 목적

표 4 일대일로에 의해 '채무 함정'에 빠질 우려가 있는 국가 (10억 달러, %)

국명	GDP(2016년)	공적채무	공적채무 (GDP 대비)	일대일로 예정 차입액	예정 부담 (GDP 대비)
지부티	1.73	1.50	87%	1.46	171%
키르기스스탄	6.55	4.07	62%	4.56	132%
라오스	15.90	10.78	68%	20.70	198%
몰디브	4.22	2.78	66%	1.11	92%
몽골	10.95	9.59	88%	2.47	110%
몬테네그로	4.37	3.41	78%	1.54	113%
파키스탄	278.91	195.24	70%	40.02	84%
타지키스탄	6.95	2.91	42%	2.81	82%

자료: U.S.-China Economic and Security Review Commission(2018), p. 280.

이 우선시되는 사업에서는 수익성이 도외시되어 최종적으로 채무 불이행에 빠질 가능성이 지적되고 있다. 표 4는 미국 의회에 설치되어 있는 미중경제안보 검토위원회(U.S.-China Economic and Security Review Commission)의 2018년도 연차보고서에서 향후 일대일로 프로젝트를 추진하는 과정에서 채무 함정에 빠질 우려가 있다고 평가된 국가들이다. 기존의 공적채무에 일대일로에 의한 채무를 포함시킨 단순한 추산이지만, 채무가 2016년 GDP 대비 100%를 상회하는 국가가 이 리스트에 5개국 있다. 중앙아시아에서는 키르기스스탄과 타지키스탄이 채무 함정에 빠질 우려가 있는 국가군에 포함되어 있는데, 특히 키르기스스탄은 GDP 대비 132%의 채무 부담을 지고 있어 그 위험성이 높은 것으로 보인다.

## V. 결론

‘일대일로’는 2013년 가을에 중국 시진핑 국가주석이 제창한 구상이다. 중국과 유럽을 연결하는 ‘신실크로드’를 경제권으로 바라보고, 육로와 해로의 인프라 준비를 통해 중국의 경제성장을 촉진하려는 정책이다. 바로 중앙아시아가 완전히 중국의 세력하에 들어가는 구도이며, 최근 중앙아시아 지역에서 중국의 영

향력 확대에도 부합한다. 이에 따라 중국은 중앙아시아 국가들을 일대일로 사업의 핵심 파트너로 간주하고 유라시아 국가와의 에너지, 교역, 물류 사업을 위한 거대한 경제회랑을 건설하고 있다. 2014년부터 서방의 경제 제재를 받고 있는 러시아는 중국의 중앙아시아에 대한 영향력 확대에는 경계심을 드러내지만, 일대일로 사업이 자국 내의 부족한 인프라 건설에 도움이 될 경우에는 환영하는 입장을 취한다. 반면 러시아와 같은 경제 규모와 군사력을 갖지 못한 중앙아시아 국가들은 일대일로 사업을 기회이자 위협으로 생각한다. 역사적으로 중앙아시아 국가들은 중국과는 교역을 통한 경제적 이득을 얻었지만 다른 한편으로는 중국의 서진을 안보의 가장 큰 위협으로 간주했다.

본문에서 언급했듯이, 중앙아시아는 일대일로 구상의 발전과 관련하여 매우 중요한 위치를 차지한다. 사실상 이 지역은 일찍이 모든 분야에 걸쳐 중국으로부터 막대한 금액의 차관과 투자 및 경제 지원을 받아왔다. 도로, 철도, 교량 및 터널의 건설과 기초 인프라의 개발은 중앙아시아 국가들에게는 경제발전을 위한 필수 요소였다. 에너지, 산업 및 농업과 같은 분야에 대한 중국의 투자와 합작사업 및 프로젝트는 이들 국가의 전반적인 경제발전에 분명 긍정적인 영향을 미쳤다. 또한 중국은 중앙아시아의 에너지 시장으로 부상했을 뿐만 아니라 석유 및 가스의 탐사 및 추출에도 적극적으로 참여해 왔다. 이와 함께 일대일로 구상하에서 추진된 프로젝트들은 중앙아시아 국가들이 물리적으로나 경제적으로 전 세계와 소통하는 데 도움을 주었다.

그럼에도 불구하고, 중앙아시아에서는 일대일로 구상 및 중국의 영향력 증가에 대한 우려와 일대일로의 지속 가능성에 대한 의문이 존재한다. 최근 중국은 국내 경기위축을 겪고 있는 가운데 미중 간의 무역전쟁을 치르고 있다는 점에서 대규모 자금이 소요되는 거대 인프라 프로젝트를 지속할 수 있는가의 문제가 있다. 이러한 이유로 최근 신유라시아 대륙교 사업도 진척되지 않고 있다. 또한 중국의 원조와 차관이 현지 정부와 결탁하여 부패로 연결될 가능성이 높다는 문제점도 있다. 특히 중앙아시아 국가들은 국가투명성이 부족하고 부패지수가 높다는 점을 감안하면 그 가능성은 더욱 증가한다. 이뿐만 아니라, 중국의 대중앙아시아 투자가 중국산 자원과 노동력의 진출까지 포함한다는 점에서 과연 중앙아시아 자체의 발전으로 연결될 수 있느냐의 의문이 있다.

막대한 액수의 차관은 심각한 문제이며, 이로 인해 이들 국가들은 부채 함정에 빠질 수 있다. 이는 특히 키르기스스탄과 타지키스탄처럼 경제적으로 취약한 국가의 경우에 더욱 그러한데, 이들 국가에서는 대외채무의 40% 이상이 중국에 기인한다. 또한 중앙아시아의 각 정부와 국민은 중국 노동력의 유입에 대해 우려를 나타내고 있다. 투르크메니스탄과 우즈베키스탄은 현지 노동자 고용을 의무화하는 법을 제정했지만, 키르기스스탄과 타지키스탄에서는 그러한 법이 없기 때문에 중국인 노동자가 더욱 쉽게 눈에 띈다. 이로 인해 자국 출신의 노동자들이 일자리에서 배제되는 결과가 나타나게 되고, 이는 현지인들의 분개와 불만을 야기한다.

투고일: 2019년 6월 16일 | 심사일: 2019년 7월 13일 | 게재확정일: 2019년 7월 30일

## 참고문헌

- 김영진. 2013. “타지키스탄의 노동이주와 송금: 글로벌 금융위기의 영향.” 『슬라브학보』 28(4), 113-140.
- 김영진. 2015. “키르기스스탄의 노동이주와 그 사회경제적 영향: 관세동맹 및 단일경제공간 가입을 중심으로.” 『아시아연구』 18(1), 77-104.
- 김영진. 2018. “자원기반 경제에서의 경제발전의 성과와 한계: 투르크메니스탄의 에너지 정책을 중심으로.” 『중소연구』 42(3), 319-353.
- 김영진. 2018. “중국의 일대일로와 중앙아 국가의 대응: 경제부흥의 기회인가?” <http://diverseasia.snu.ac.kr/?p=479>(검색일: 2019. 6. 20).
- 김영진. 2019. “유라시아의 비서구 지역통합 프로젝트: 유라시아경제연합(EAEU)과 일대일로(BRI).” 『슬라브학보』 34(1), 177-210.
- 김옥준. 2015. “중국의 일대일로(一帶一路) 구상과 정치·경제적 함의: 실크로드경제벨트 구축을 중심으로.” 『국제정치연구』 18(1), 289-307.
- 윤성학·김영진. 2019. “중앙아시아와 일대일로: 중국식 개발모델의 한계.” 『슬라브연구』 35(1), 27-52.
- 이주영. 2015. “중국 실크로드경제벨트의 경제협력 전략에 대한 고찰.” 『유라시아연구』

- 12(2호), 85-103.
- 주용식. 2015. “중국 ‘일대일로(一帶一路)’에 대한 전망 분석.” 『국제정치연구』 18(2), 169-190.
- Adarov, Amat. 2018. “China’s Belt and Road Initiative: opportunity or threat?” <https://wiiw.ac.at/china-s-belt-and-road-initiative-opportunity-or-threat--n-338.html>(검색일: 2019. 6. 10).
- Alff, Henryk. 2016. “Flowing goods, hardening borders? China’s commercial expansion into Kyrgyzstan re-examined.” *Eurasian Geography and Economics*. 57(3), 433-456.
- Bessler, Patrick. 2015. “China’s ‘new Silk road’: Focus on Central Asia.” Dec. 22nd. [http://www.kas.de/wf/doc/kas\\_43841-544-2-30.pdf?160401030733](http://www.kas.de/wf/doc/kas_43841-544-2-30.pdf?160401030733)(검색일: 2019. 6. 10).
- Bond, Ian. 2016. “Russia and China: Partners of Choice and Necessity?” *CER Report*. Cardiff: Centre for European Reform.
- BP. 2019. *BP Statistical Review of World Energy 2019*. London: British Petroleum.
- Brugier, C. 2014. “China’s way: the new Silk Road.” *Brief Issue* (European Union Institute for Security Studies), May 14th. [http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief\\_14\\_New\\_Silk\\_Road.pdf](http://www.iss.europa.eu/uploads/media/Brief_14_New_Silk_Road.pdf)(검색일: 2019. 6. 5).
- Congiu, F. 2016. “China 2015: Implementing the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road.” in Torri, M. and Mocci, N., eds. *The Chinese-American Race for Hegemony in Asia*. Rome: Viella editions.
- Devonshire-Ellis, Chris. 2019. “The 2019 Belt & Road Forum: What Xi Jinping Actually Said in Terms of Belt & Road Development & China Market Access.” 29 April. <https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/04/29/2019-belt-road-forum-xi-jinping-actually-said-terms-belt-road-development-china-market-access/>(검색일: 2019. 6. 10).
- Gómez Martos, Francisco. 2017. “China’s ‘One Belt, One Road Initiative’: challenges and requirements for its successful implementation in Central Asia.” DOI: 10.14746/pp.2017.22.3.10
- Haggai, Kanenga. 2016. “One Belt One Road Strategy in China and Economic Development in the Concerning Countries.” *World Journal of Social Sciences and Humanities* 2(1), 10-14.

- Indeo, F. 2015. "China as security provider in Central Asia: a realistic perspective?" *Central Asia Security Policy Brief* 17. Biskhekk: OSCE Academy-GCSP International Security Programme. [http://www.osce-academy.net/upload/file/Policy\\_Brief\\_17.pdf](http://www.osce-academy.net/upload/file/Policy_Brief_17.pdf)(검색일: 2019. 6. 10).
- Indeo, Fabio. 2016. "The Eurasian Economic Union and the Silk Road Economic Belt: the impact of the Sino-Russian geopolitical strategies in the Eurasia region." *Working Paper No. 2016/5*(Maastricht School of Management).
- Jarosiewicz, A. and K. Strachota. 2013. *China vs. Central Asia The Achievements of the Past Two Decades*. Warsaw, Centre for Eastern Studies. [http://www.osw.waw.pl/sites/default/files/prace\\_45\\_cina\\_vs\\_asia\\_ang-net.pdf](http://www.osw.waw.pl/sites/default/files/prace_45_cina_vs_asia_ang-net.pdf)(검색일: 2019. 6. 10).
- Kohli, Harinder. 2018. "Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective." *Global Journal of Emerging Market Economies* 9(1-3), 3-11.
- Koparkar, Rashmini. 2017. "Belt and Road Initiative: Implications for Central Asia." 14 June. <http://www.vifindia.org/article/2017/june/14/belt-and-road-initiative-implications-for-central-asia>(검색일: 2019. 6. 10).
- Koparkar, Rashmini. 2017. "Belt and Road Initiative: Implications for Central Asia." <http://www.vifindia.org/article/2017/june/14/belt-and-road-initiative-implications-for-central-asia>(검색일: 2019. 6. 10).
- Laruelle, Marlene, ed. 2018. *China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*. Washington D.C, The George Washington University(Central Asia Program).
- Lianlei, B. 2016. "Azerbaijan in the Silk Road Economic Belt: A Chinese perspective." *Caucasus International*, July. <http://cijournal.az/post/azerbaijan-in-the-silk-road-economic-belt-a-chinese-perspective-bai-lianlei>(검색일: 2019. 6. 10).
- Muzalevsky, Roman. 2016. "China's Long March into Central Asia." *Stratfor*. 27 April. <https://www.stratfor.com/article/chinas-long-march-central-asia>(검색일: 2019. 6. 10).
- Rickleton, C. 2014. "Central Asia: Can China's Silk Road Vision coexist with a Eurasian Union?" *Eurasianet*. Nov. 12th. <http://www.eurasianet.org/node/70891>(검색일: 2019. 6. 10).

- The Asian Infrastructure Investment Bank. 2019. Official Website. <https://www.aiib.org/en/index.html>(검색일: 2019. 5. 20).
- The Economist. 2018. "What's in it for the Belt-and-Road countries?" *The Economist*. Apr. 19th.
- Tolipov, Farkhod. 2017. "One Belt, One Road and Many Countries." *China in Central Asia*. 7 February. <http://chinaincentralasia.com/2017/02/07/one-belt-one-road-and-many-countries/>(검색일: 2019. 6. 10).
- U.S.-China Economic and Security Review Commission. 2018. *Report to Congress of the U.S.-China Economic and Security Review Commission*, Nov. 14th. [https://www.uscc.gov/sites/default/files/annual\\_reports/2018%20Annual%20Report%20to%20Congress.pdf](https://www.uscc.gov/sites/default/files/annual_reports/2018%20Annual%20Report%20to%20Congress.pdf)(검색일: 2019. 6. 20).
- Weitz, R. 2014. "China and Afghanistan – Time of Decision." *Central Asia Caucasus Institute Analyst*. Sep. 3rd. <http://www.cacianalyst.org/publications/analytical-articles/item/13035-china-and-afghanistan-%E2%80%93-time-of-decision.html>(검색일: 2019. 6. 10).
- Wilson, William T. 2016. "China's Huge One Belt One Road Initiative Is Sweeping Central Asia." *The National Interest*, Nov. 21st. <http://nationalinterest.org/feature/chinas-huge-one-belt-one-road-initiative-sweeping-central-17150>(검색일: 2019. 6. 10).
- Xinhua. 2018. "China signs MOUs with 37 African countries, AU on B&R development." Sep. 7th. <http://www.chinadaily.com.cn/a/201809/07/WS5b9278e8a31033b4f4654e77.html>(검색일: 2019. 6. 20).

## Abstract

## Belt and Road Initiative and Response of Central Asian Countries: An Opportunity for Economic Revival

Young Jin Kim Hanyang University

Central Asia holds a very important position in relation to the development of the Belt and Road Initiative. Earlier, Central Asian countries had received huge amounts of loans and investment and economic assistance from China across all sectors. The construction of roads, railways, bridges and tunnels, and the development of basic infrastructure were essential elements for economic development for the newly emerging Central Asian countries. Chinese investment in such areas as energy, agriculture, and other industries, and joint ventures and projects have certainly had a positive impact on the economic development of these countries. Nevertheless, there are concerns and questions in Central Asia about the Belt and Road Initiative over China's growing influence and sustainability. This is especially true in the case of economically weak countries such as Kyrgyzstan and Tajikistan, where more than 40 percent of their foreign debt is attributable to China. A huge amount of loans is a serious problem, which could cause these countries to fall into debt traps. In addition, governments and people in Central Asia are concerned about the influx of Chinese labor.

**Keywords** | Belt and Road Initiative, Central Asia, Silk Road Economic Belt, Transport Infrastructure

