

# 중국 일대일로 10년과 중일관계: 개발 협력의 안보화와 중일협력의 새로운 과제\*

오승희\*\* 서울대학교 일본연구소 연구교수

이 논문은 중국의 일대일로 구상에 대한 일본의 인식과 대응 전략을 분석하는 것을 목표로 한다. 일대일로의 성과와 한계를 중일 관계의 맥락에서 고찰하며, 제3국에서의 중일 협력 가능성을 평가한다. 지난 10년간 시진핑과 아베 시기를 거치며 구체화된 양국의 글로벌 구상은 지전략적 경쟁과 협력을 반영한다. 중국과 일본은 개발원조와 투자, 무역을 통합한 삼위 일체형 모델을 추진하고 있으며, '부채의 덩'을 극복하기 위한 양질의 공동 개발 정책을 모색 중이다. 그러나 두 나라의 접근법은 부채의 덩 문제, 동맹국 협력, 민주적 거버넌스 구축에서 차이를 보인다. 일본과 중국의 글로벌 리더십 확보 전략은 제3국과의 관계 강화로 이어지고 있다. 본 논문은 '일대일로'의 변화와 일본의 대응을 지속적으로 관찰하며, 중일 관계와 국제질서의 변화를 중장기적으로 분석할 필요성을 강조한다.

주제어 일대일로, FOIP, ODA, OSA, 글로벌사우스, 중일관계

## I. 서론

2023년 중국의 일대일로(一帶一路) 구상이 10주년을 맞이했다. 일대일로는 신중국 설립 100주년이 되는 2049년까지 고대 동서양의 교통로인 현대판 실크로드를 재구축해 중국과 주변 국가의 경제·무역협력을 확대한다는 대규모 프로젝트 사업이다. 일대일로는 아시아와 유럽을 중심으로 육로와 해상항로를 연결하는 거대한 경제권을 구축하려는 구상이었다. 시진핑(习近平) 주석이 2013년 9월 육해상 일대일로 구상을 제안하고 2014년부터 본격화되면서 초기 70여 개 참여국에서 152개 국가 및 32개 국제기구가 참여하는 사업으로 확대되어 왔다(國家

\* 이 연구는 2023년도 서울대학교 아시아연구소의 아시아기초연구사업의 지원을 받아 수행되었음.

\*\* ohsh.politics@gmail.com

发展和改革委, 2023). 200여 건의 일대일로 공동협력 MOU가 체결됐고 그와 관련된 3,000여 건의 협력사업이 진행되고 있다. 지난 10년간 152개국과 32개의 국제기구가 관련 협력 문서에 서명했고, 중국과 참가국의 무역 총액은 누계 19조 1,000억 달러(연평균 6.4%의 속도로 증가), 상호 투자액은 3,800억 달러(이 중 중국에서는 2,400억 달러)에 달했다. 참여국들은 중국 정부의 재정적 지원을 통해 항만 시설과 철도 등 인프라를 구축하고 경제 활성화로 이어지기를 기대했다.

중국 입장에서는 일대일로를 계기로 특히 ‘글로벌 사우스’로 불리는 개발도상국 및 신흥국과의 연계를 강화하며 영향력을 확대하고자 했다(NHK, 2023). 유럽과 아시아를 잇는 초거대 시장으로 인구 44억 명(세계인구의 약 63%)과 GDP 규모 21조 달러(세계 GDP의 약 24%)를 차지하는 성장 잠재력이 가장 큰 경제회랑이 되는 것이다. 과거 중국이 중심이었던 시대를 꿈꾸며 유라시아와 아프리카 지역을 새로운 지역 공동협의체로 만들고자 하는 글로벌 패권구상이라고도 읽혀진다. 일대일로 사업도 기존 전통 인프라 건설에서 점차 5G·스마트도시 데이터센터 등 신형인프라 구축으로 빠르게 전환되고 있다. 중국은 자국의 디지털 기술 표준을 중심으로 일대일로 연선국의 디지털 생태계를 구축하는 ‘디지털 실크로드’ 구축을 더욱 확대하고 있다. 2022년 기준 중국은 17개 국가와 디지털 실크로드 협력 그리고 30개 국가와는 전자상거래 협력 양해각서를 체결한 상태다.

중국의 일대일로 사업은 특히 인프라 건설과 경제 무역 활성화의 목적이 두드러졌다. 대표적으로는 철도 건설을 통한 경제 및 무역활성화 사례를 살펴볼 수 있다. 중국과 유럽을 잇는 철도가 구축되고 이를 기반으로 한 각종 인프라 건설도 이루어졌다. 2021년 ‘중구반열(中欧班列)’은 총 60여 개의 운행 노선이 있으며, 중국 60여 개 도시와 유럽, 중앙아시아 23개국 180여 개 도시를 연결하고 있다. 이용객이 급증하면서 중국과 유럽의 거리를 좁혔다는 평가를 받았다.

2021년에는 중국 남부 쿤밍(昆明)과 라오스의 수도 비엔티안(Vientiane)을 잇는 약 1,000km 구간을 잇는 철도가 개통됐다. 인프라가 낙후된 라오스에서는 ‘꿈의 철도’라고 부르기도 한다. 철도가 개통되기 전에는 태국 동북부 라오스 국경 마을에서 중국 쿤밍까지 트럭으로 이틀이 걸렸지만 철도가 개통되면서 15시간으로 단축되었다. 두리안 수출이 증가하면서 태국에서는 쌀이나 고무 등에서 두리안으로 작목을 전환하는 농가도 증가했다.

그런데 인프라 구축을 통한 연결성 강화가 해상교통로의 요충지를 확보하는 양상을 드러내며 중국의 국가이익을 위한 지전략적 특징이 강하게 드러나고 있다. 일대일로는 중국 주도의 광범위한 경제 구상을 표방하지만, 중국의 지정학적 안보와도 밀접한 관련을 맺는 방식으로 활용되고 있다. 여기에 개도국의 인프라 건설을 통한 ‘중국 모델’을 구축하고, 이를 기반으로 한 중국 중심의 국제 질서를 형성하려는 의도까지 투영되며 전략적 성격이 더욱 강화되고 있다.

이에 일대일로가 가진 성격의 변화와 다차원적 특징에 주목할 필요가 있다. 우선, 규모 면에서 아시아로부터 유럽, 중동, 아프리카에 이르는 연선국(沿線國) 약 60개국, 세계 인구 2/3를 차지하는 대 경제권 구상이다. 둘째, 외교형태에 있어서는 군비확장과 위기상황에 기대할 수 있는 고전적인 동맹 관계가 아닌 21세기형 경제 사회적 원인의 파트너십 관계를 기축으로 한다. 셋째, 대상 영역에 있어서 인프라 투자 및 개발, 통상, 환경과 자원 에너지, 산업 기술부터 외교, 문화 교류에 이르는 다면적인 영역을 다룬다. 넷째, 정책 수단에서는 국경을 초월한 연결성(Connectivity)의 건설 강화를 기축으로 공간의 극대화를 지향한다. 다섯째, 정책 이념 차원에서 지속 가능한 지구 환경과의 다원 공생과 빈곤, 테러 등의 개발 도상국 문제 해결을 목표로 포괄성(Inclusiveness)을 강조하고 있다.

일대일로의 초기구상은 거대 경제권 형성에 주목하였으나, 중국을 둘러싼 국제정세의 변화와 시진핑 정권의 정책과 맞물려 전략적 성격이 강화되었다. 게다가 미중 경쟁과 코로나 시기 겪었던 공급망 위기로 인해 경제안보가 강화되면서 외교안보 차원에서 개발협력의 중요성도 더욱 부각되고 있다. 국제정세의 변화와 시대에 맞는 개발협력의 방향을 모색하면서, 개도국의 경제적 자립성 향상 지원, 자국과 개도국의 공급망 강진화에 기여하는 지원, 또 광물자원 등 생산국과의 관계 강화에 기여하는 지원 등 경제안보의 관점에서 개발협력의 전략적 특징이 더욱 강화되고 있다(林芳正, 2022).

이 글은 일대일로 10년에 대한 일본의 인식과 대응전략에 주목하여 일본과 중국의 개발협력을 중심으로 한 국가 전략으로의 변화와 중일 양국의 경쟁과 협력의 가능성에 대해 논의한다. 중국과 일본은 지전략에 기반한 세계 구상과 자국의 국제사회로부터의 영향력 강화를 추진해 오는 과정에서 서로 영향을 주고 받았다. 중국과 일본은 외교안보 정책으로 개발원조-투자-무역의 삼위일체

형 모델, 부채의 빚을 극복하기 위한 양질의 개발 정책으로 나아가고 있다. 지난 10년간 중국 일대일로가 일본의 글로벌 지역구상과의 경쟁, 개발협력의 규범적 성격을 둘러싼 일본의 담론 주도의 영향을 받으며 중일관계의 상호작용 속에서 안보화하며 지전략적 성격이 강화되고 있음을 확인할 수 있다.

## II. 일대일로에 대한 일본의 인식과 대응

### 1. 일대일로에 대한 일본의 인식

2013년 시진핑 주석이 일대일로 구상을 발표한 직후, 일본 정부는 일대일로 구상에 대해 직접적으로 언급하는 것은 피하고자 했다. 그러나 일대일로와 비견되는 자유롭고 열린 인도태평양(FOIP) 구상이 본격적으로 언급되기 시작했다(김용희, 2021). 2017년 11월 베트남에서 개최된 아시아태평양경제협력체(APEC) 회의 당시 열린 중일정상회담에서 아베 신조(安倍晋三) 총리와 시진핑 주석이 일대일로를 포함한 양국의 '세계로의 공헌'에 대해 언급하면서(外務省, 2017), 대국으로서의 중국과 일본의 글로벌 구상과 역할에 대해 논의했다. 일본은 양국이 룰에 기반한 자유롭고 열린 윈-윈의 관계를 구축하기 위해 노력해 가는 것이 중요하며, 민간기업 간 비즈니스를 촉진하고, 제3국에서도 비즈니스를 전개해 가는 것이 양국뿐만이 아니라 대상국의 발전에도 유익하다는 데 견해를 같이했다고 기록하고 있다(外務省, 2017).

2017년 11월 중일국교정상화 45주년 기념 심포지엄 개최를 계기로 다양한 협력 과제가 제시되었고, 그중 일대일로와 관련해서는 <일대일로 일본연구센터>가 설립되었다. 일대일로 일본연구센터 사무국은 일반사단법인 아시아연합대학원(GAIA) 기구에 두었고, 일반재단법인 국제 무역투자연구소(ITI)와 제휴하여 일대일로 계몽정책 전략연구 및 사업지원을 위한 역할을 담당해 오고 있다(BRIJC, 2024).

2023년 9월에는 제일 중국기업협회가 주최한 <중일평화우호조약 체결 45주년 기념 축하회>가 도쿄 뉴오타니 호텔에서 개최되었다. 시진핑 주석과 기사다

후미오(岸田文雄) 총리가 2022년 태국 방콕에서 회담을 가졌을 때 강조했던 ‘쌍방이 협력하여 새로운 시대의 요청에 걸맞는 건설적이고 안정적인 중일 관계를 구축하고, 마찰에 적절히 대처하고, 각 분야의 교류와 협력을 적극적으로 추진해야 한다’는 중요한 공통 인식에 이르렀음을 강조했다. 2023년 중일평화우호조약 체결 45주년을 기념하며 양국 우호의 전통을 바탕으로 협력을 확대, 심화해 나가고 중일 간의 경제, 무역 협력의 새로운 장을 함께하기를 희망한다는 취지의 발언이 이어졌다.

2023년 10월 13일, 주일본 중국대사관이 일본 도쿄에서 개최한 <일대일로 이니셔티브 10주년 기념 심포지엄>에서는 지난 10년간, 일대일로 공동건설이 세계에서 가장 광범위하고, 규모가 큰 국제협력 플랫폼이 되었다고 평가하며, 중일 양국에 갖는 의미가 크다고 평가했다(人民網日本語版, 2023). 일본 게이단렌의 사토 야스히로(佐藤康博) 부회장은 “제3국 시장에서 중일 양국 기업은 이미 실적을 내고 있고, 미래에는 양국 기업이 각각의 우위를 살려 협력할 수 있기를 기대한다.”라고 밝혔다. 인프라 건설 등 협력을 추진하고, 지속 가능한 발전과 경제 성장을 실현하기 위해 다른 나라나 지역과 협력하여, 국제사회 전체가 일대일로의 성과를 누리고, 경제 번영과 평화의 안정을 실현하기를 기대한다는 의견을 밝혔다(人民網日本語版, 2023).

2023년 11월에는 중일정상회담이 개최됐다. 일본인 구속 문제, 후쿠시마 오염수 관련 논란으로 중일 간 갈등사안이 존재하지만, 양국 간 정상회담을 개최했다. 2023년은 중일평화우호조약 체결 45주년이 되는 뜻깊은 해임을 주지하고, ‘건설적이고 안정적인 중일관계 구축’을 향해 ‘전략적 호혜관계를 포괄적으로 추진’해 나가야 한다는 점도 재확인했다.

2024년 발간된 일본 외교청서에서는 중국에 대한 명시적 우려와 위협인식이 드러난다(外務省, 2024a). 중국의 대외적 태도와 군사적 동향이 일본과 국제사회의 ‘심각한 우려사항’이고, 중국은 일본에게 ‘가장 큰 전략적 도전’이라는 것이다. 이에 대한 일본의 기본적인 대응방침은 동맹국-동지국과의 연계를 통한 대응으로 나타난다.

그러나 동시에 중국의 중요성과 중일관계의 개선을 위한 고려도 중시한다는 점도 중요하다. 2024년 외교청서에는 ‘전략적 호혜관계’라는 표현을 5년 만

에 사용하였다. 양국이 아시아 태평양 지역은 물론 세계 평화와 안정 발전에 책임이 있다는 인식하에 평화와 우호를 위해 협력하는 것이 유일한 선택이라는 2008년의 표현을 다시 사용했다. 공통과제에 협력하는 건설적이고 안정적인 중일관계의 구축을 위해 노력하겠다는 기본 입장도 담았다(外務省, 2024a).

일본은 중국의 일대일로를 기회이자 경쟁으로 인식해 왔다. 중국의 부상은 일본에게 위협으로 인식되어, 중국을 타자화하고 견제하는 레토릭과 외교정책들을 도입했다(오승희, 2018; 2022a). 중국을 견제하기 위한 미일 협력 강화는 일본에게 기회가 되기도 했다(오승희, 2022b). 게다가 일본의 FOIP는 중국에 무조건 배타적이기만 한 것이 아닌 ‘포섭적 경쟁’의 성격을 갖는 것으로 나타났다(김용희, 2021). 중국의 일대일로 구상과 일본의 FOIP 구상은 서로 영향을 주고 받으며 구체화되었고 지난 10년간 국제 질서의 변화를 추동해 왔다. 경제, 안보, 규범 차원의 다층복합적 글로벌 협력 네트워크 구축 경쟁이 중국과 일본 양국에서 비슷한 양상으로 전개되고 있다.

## 2. 일대일로에 대한 일본의 대응

### 1) 일본 ODA 정책과 대(對) 중국 ODA

일본은 ODA 대국이다. 일본은 1954년 콜롬보플랜에 가입하며 기술협력을 개시하고, 1958년 인도에 엔차관을 제공했다. 1968년에는 무상자금협력을 개시하고 1974년 국제협력사업단(현 국제협력기구, JICA)을 설립했다. 1966년 미국의 지원을 받아 일본이 적극적으로 주도하는 아시아개발은행(ADB: Asian Development Bank)을 설립한 후 개발 기금을 조성하고, 해외 직접투자(ODI)와 공적개발원조(ODA)를 확대해 나갔다. 일본은 2022년 OECD의 개발원조위원회(DAC: Development Assistance Committee) 참여국가 기준, 미국과 독일에 이은 정부개발원조 제공 제3위 국가이며,<sup>1</sup> 지원 규모는 물론 개발협력 관련 법제와 담론도 주도적으로 발전시켜 왔다.

<sup>1</sup> 2022년 일본의 ODA 실적은 2018년부터 도입된 무상원조 상당액 계상 방식(Grant Equivalent System: GE 방식) 기준 약 174억 9,994만 달러를 기록했다(外務省, 2024c).

관련 법제로는 1992년 「ODA 대강」을 마련하였고, 2003년 「ODA 대강」 개정, 2015년 「개발협력대강(開發協力大綱)」으로 개정된 뒤, 2023년 6월 9일 새로운 「개발협력대강」을 정립했다. 일본의 개발협력 기본방침은 (1) 평화와 번영에 대한 기여, (2) 새로운 시대의 인간안보, (3) 개발도상국과의 대화와 협력을 통한 사회적 가치의 공동창출, (4) 포용성, 투명성 및 공정성에 기반한 국제규범·지침의 확산과 실천 주도를 강조한다. 이러한 기본방침에 따라 (1) 새로운 시대의 ‘질 높은 성장’과 이를 통한 빈곤 퇴치, (2) 평화-안전-안정 사회 실현, 법치주의에 기반한 자유롭고 개방적인 국제질서 유지·강화, (3) 복잡화·심각화되는 지구적 과제에 대한 국제사회의 노력 주도라는 3가지 중점정책을 추진한다(外務省, 2024c).

ODA의 역사를 구축해 온 일본은 개발협력을 ‘개발도상국의 개발을 주된 목적으로 하는 정부 및 정부 관계기관에 의한 국제협력 활동’으로 규정하고, ODA를 국가의 주요 외교정책 수단으로 활용해 왔다(外務省, 2024c).

일본 정부는 개발도상국과의 대등한 파트너십을 바탕으로 개발도상국의 개발 과제와 인류 공통의 지구적 과제 해결에 함께 대처하고, 법의 지배에 기초한 자유롭고 개방적인 국제질서하에서 평화롭고 안정적이며 번영하는 국제사회의 형성에 적극적으로 기여하고, 일본과 세계에 바람직한 국제 환경을 조성하는 것을 목표로 한다(外務省, 2024c).

일본의 ODA 정책은 중국의 일대일로에 많은 영향을 미쳤다. 일대일로가 표방하는 지역 공간의 실크로드 개념은 완전히 새로운 것이 아닌, 이미 미국, 유럽, 일본이 자국의 에너지 자원 개발, 인프라 건설 수주, 무역과 투자의 활성화를 위해 구축하고 있었던 네트워크를 기반으로 구상되었다(이창주, 2017: 110). 미국과 유럽의 대서양발 실크로드 라인(대서양-유럽-흑해-카프카스-카스피해-중앙아시아)과 일본의 태평양발 실크로드 라인(일본-남태평양-동남아시아-남아시아-중앙아시아)이 연결되는 개발계획, 그리고 이를 지지하는 IBRD, EBRD, ADB 등의 다자개발은행이 설립되어 운영되고 있었던 당시 개발협력 메커니즘을 참고했다(이창주, 2017: 111). 2013년 시진핑 주석은 마셜플랜과 ADB를 참고로 하여 AIIB 설립 구상을 제시했다(이창주, 2017: 53). 일대일로의 다각적 초기구상에 일본 개발협력 전략이 모델이 된 것이다.

ADB는 2008년 연결성(Connectivity) 개념을 제시했다. 도로나 철도와 같은 물

리적인 하드 인프라와 통관 절차 등의 제도적 인프라인 소프트 인프라를 개선하여 민간 교류 확대로 무역 비용을 줄여 시장 활성화와 지역경제 통합을 실현해 나가는 것이다. ASEAN 역시 연결성 개념을 도입하여 액션 플랜을 발표하고, 중국은 이를 바탕으로 정책구통, 도로런통, 무역창통, 화폐유통, 민심상통이라는 5가지 통 개념을 정립했다(이창주 2017: 45-47).

한편, 개도국이었던 중국은 일본 ODA의 주요 수혜국이었다. 1978년 중일 평화우호조약을 체결하고, 이후 본격적인 일본의 대중국 ODA가 시작되었다. 1979년 이후 일본은 오랜 기간 동안 중국 연해부의 인프라 병목현상 해소, 환경 대책, 보건-의료 등 기초생활 분야 개선, 인재육성 등의 분야에서 ODA를 제공해 왔다.

이후 중국의 경제발전과 지위 변화에 따라 일본은 대 중국 ODA가 이미 일정한 역할을 수행했다고 판단했다. 2006년 일반 무상원조 신규공여가 종료되고, 2007년 엔차관 신규공여가 종료되었다. 2018년 10월 아베 총리는 중국을 방문하여 “일중 양국이 대등한 파트너로서 함께 어깨를 나란히 하고 지역과 국제사회에 기여하는 시대가 되었다”는 인식하에 대 중국 ODA를 종료하고, “개발 분야에서의 대화와 인재 교류 등 새로운 차원의 일중 협력을 추진”한다고 발표했다. 2018년도부터 JICA가 담당하는 기술협력 사업의 신규 채택을 종료하고, 2022년 3월을 끝으로 모든 ODA 사업의 시행이 종료되었다(JICA, 2024). 일본의 대 중국 최종 ODA 누적 지원액은 유상자금협력(엔차관) 약 3조 3,165억 엔, 무상자금협력 약 1,576억 엔, 기술협력 약 1,858억 엔으로 집계되었다(外務省, 2022).

## 2) 지전략 구상과 연결성 강화

2010년 세계 제2위 경제대국이 일본에서 중국으로 역전되었다. 2011년 동 일본대지진 이후 국가적 재난을 극복하고 부흥에 나선 일본은 아베 신조 총리의 등장과 함께 지전략 구상과 연결성 강화를 구체화한다. 아베 총리는 이미 2006~2007년 제1기 내각에서 중국의 부상을 견제하는 지전략적 구상으로 ‘자유와 번영의 호(the arc of freedom and prosperity)’를 제시했다. 아베 2기 내각에서는 FOIP를 외교정책 전면에 내세워 글로벌 네트워크 전략으로 발전시켰다(오승희, 2022a).

일본의 FOIP 이니셔티브는 2016년 케냐의 나이로비(Nairobi)에서 열린 제6회 도쿄아프리카개발국제회의(TICAD6)에서 아베 신조 총리가 제시했다. 당시 아베 총리는 연설에서 아시아와 아프리카라는 두 대륙과 태평양과 인도양이라는 두 대양을 연결함으로써 세계의 안정과 번영이라는 목표를 실현할 수 있다고 강조했다. FOIP는 (1) 법치, 항행의 자유, 자유무역의 증진 및 확립, (2) 연결성(물리적 인프라, 제도적, 인적)을 개선하여 경제적 번영 추구, (3) 평화와 안정에 대한 헌신이라는 세 가지 축으로 구성되었다. 중국의 급부상과 일대일로에 대응하기 위한 가치 기반 외교 정책으로 자리매김해 왔다. FOIP는 아시아 국가들이 반중 진영의 일원으로 인식될 수 있다는 우려가 제기되면서 일본과 중국의 관계 개선을 위해 영역을 넓히고 포괄적 지역 협력으로 전환했다. 일본 정부는 FOIP의 명칭을 ‘전략’에서 ‘비전’으로 바꾸고, 현재는 ‘자유롭고 열린 인도태평양’으로만 표기하고 있으며, 중국에 열려 있는 개방적인 질서라는 점을 강조해 오고 있다 (Yanagida, 2020: 43; 조은일, 2020; 이기태, 2021).

2023년 3월 20일 인도를 방문한 기시다 총리는 <인도태평양의 미래: ‘자유롭고 개방된 인도 태평양’을 위한 일본의 새로운 계획-필수 불가결한 파트너인 인도와 함께>라는 제목의 연설을 통해 (1) 평화의 원칙과 번영의 규칙, (2) 인도태평양식 과제 대처, (3) 다층적 연계성, (4) ‘바다’에서 ‘하늘’로 확대되는 안보-안전 이용 방안을 구체화했다. 2030년까지 인프라 측면에서 민관합산 750억 달러 이상의 자금을 인도 태평양 지역에 동원할 계획이다. 일본은 법의 지배에 기반한 동지국들 간의 연대를 강화해 나가고, 적정성 및 투명성 확보를 강조하면서 중국의 영향력 강화를 견제하고 있다.

연결성 강화는 인프라 건설의 핵심 키워드다. 일본은 동서 경제 회랑(몰라야양-다낭)과 남부 경제 회랑(다웨이-방콕-프놈펜-호치민) 개발은 물론 아세안 해역 국가들의 항만 개발을 통해 아세안 연결을 지원하였으며, 아세안과 남아시아의 연결성 향상에도 관심을 가지고 방글라데시, 부탄, 인도와 협력하여 벵골만 산업 성장 벨트(BIG-B) 및 북동 도로 네트워크와 같은 프로젝트에 ODA를 제공했다. 인도는 FOIP의 전략적 파트너로 일본-인도 특별 전략적 글로벌 파트너십에 따라 일본은 델리-뭄바이 산업 회랑, 첸나이-벵갈루루 산업 회랑, 뭄바이-아메다바드 고속철도 건설을 지원해 왔다. 아프리카에서는 나칼라 항구와 뭄바사 항구가 일

본이 지원하는 경제 회랑 프로젝트의 필수적인 부분이며 TICAD를 통해 주변 회랑인 나갈라 회랑과 동아프리카 북부 회랑을 우선 순위 프로젝트로 선정했다 (Yanagida, 2020: 45).

일본은 ODA 대상국의 이익을 증진하는 동시에 일본 기업에도 도움이 되는 사업을 지원해 왔다. 여기에 아세안 중심성을 강조하면서 FOIP와 아세안을 연결하고 있다. 인도네시아 자카르타 수도권 동부 빠탐반(Patimban) 신항만 건설의 경우, 자카르타 수도권 항만의 용량 부족을 해소하고 화물 물류의 효율화를 통해 수출을 촉진하여 지역 및 국제 경제의 연결성 강화 등을 도모할 수 있을 것으로 기대됐다. 또한 일본계 공장을 포함한 자동차 관련 기업의 접근성이 좋아 인도네시아 수출 활성화에 기여하고 일본 기업에도 큰 도움이 될 것으로 예상됐다. 2017년 11월에 1단계로 1,189억 엔의 차관을 제공했고, 이후 신항 건설 진척에 맞춰 지속적으로 신항 정비를 지원했다. 이를 통해 전략적 파트너인 일본과 인도네시아의 관계를 더욱 발전시키고, FOIP와 많은 본질적 원칙을 공유하는 ‘인도 태평양에 관한 아세안 아웃룩(AOIP)’의 실현에도 기여하는 것을 목표로 한다고 강조한다.

### 3) 고품질 인프라 강조와 규범력 추구

일본은 개발협력의 외교안보적 특징을 일찍부터 인식해 왔고 전략적으로 활용해 왔다. 일본이 적극적으로 추진해 왔던 개발원조 역사는 1945년 이후 동남 아시아에 대한 전후처리에서부터 시작한다. 이후 국제규범을 강조하고 일본의 국가이익을 뒷받침하는 주요 외교 전략의 수단으로 자리잡아 왔다.

JICA 이사장 다나카 아키히코(田中明彦)는 일본의 개발협력과 관련하여 민주주의 체제, 자유주의적 가치, 국제적 법질서에 기반한 질서를 대상국에 반영하는 것이 중요하다는 인식을 보여 준다.

일본은 자유롭고 개방된 인도 태평양의 비전 아래, 법질서에 기반한 자유롭고 개방된 국제질서를 유지 강화하는 것이 기본 방침이다. 개발도상국에서의 활동이 일본과 파트너 국가 모두에게 이익이 된다는 점을 보여 주는 것이 중요하다. 이 과정에서 일본이 민주주의 체제의 나라이기 때문에, 어려움을 겪고 있지만 어떻게든 민주

주의를 발전시키고 싶다고 생각하는 나라에 대해서는 현재는 비록 민주적이라고 평가되지 않더라도 일본과 협력해 나가는 것이 그 나라 국민들에게 도움이 된다는 것을 인식시키고자 한다. 점차적으로 자유주의적 가치, 국제적인 법질서에 기반한 질서가 도움이 된다는 점과 일본이나 다른 자유주의 국가와 협력하는 것이 이익이 된다는 식으로 생각할 수 있도록 협력해 나가고자 합니다(田中明彦, 2023a).

그는 개발협력력이 시장 메커니즘을 통해 지속가능성을 실행해 나가는 것이 중요하다라고 강조한다. 개발도상국에서의 지속가능성을 실현하기 위한 문명전환은 조직 자체가 스스로의 경영, 운영, 그리고 사업에서 지속가능성을 제대로 실현하고 있는지에 대한 자성, 반성, 그리고 정보 공개가 적극 추진되어야 한다고 제언한다(田中明彦, 2023b).

엔도 가즈야(遠藤和也) 외무성 국제협력국장은 개발 협력에서의 일본 기업의 진출과 역할에 주목한다(遠藤和也, 2023). 대표적으로 라오스에서 연료가 되는 암모니아를 제조하는 플랜트 건설 및 그 운영을 검토하고 있는 시코쿠전력에 현지에서의 사업 타당성 및 적절한 파이낸싱 제도 등에 관한 조사를 지원한 사례가 있다. 일본 정부는 향후 녹색성장 전략 관련 산업분야에서 활동하는 일본 기업의 해외진출을 지원할 계획이다.

시장 메커니즘에 기반한 일본 기업을 통한 지전략적 연결성 강화는 일본의 국가이익으로 연결된다. 연결성 확보를 통해 물류의 원활화를 촉진하는 것은 일본 기업의 역내 수출, 해외 진출의 촉진으로 이어진다. 또한, 인도 태평양의 연결성 실현을 위해 일본은 ‘양질의 인프라’ 정비를 지원하고 있으며, 개발도상국에 대한 일본 고유의 기술 협력과 인재 육성을 통해 일본 기업의 ODA 수주 능력과 일본에 대한 신뢰도 향상으로 연계하고자 한다(外務省, 2024c).

또한 일본은 규범 형성을 통한 국가이익 추구도 중요한 전략으로 활용하고 있다. 일본은 해양국가로서 바다를 중심으로 한 연결성 강화 관련 규범 형성에 적극적으로 참여하고 있다. 말라카-싱가포르 해협에서 일본은 ODA를 활용하여 연안국의 해적 단속 능력 향상을 지원하며 해적 발생 건수 감소를 위해 노력한다. 또한 인도양에서도 해난구조를 위한 해상보안기관의 능력 향상 지원, 해도 작성을 위한 기술협력, 선박통항지원서비스 관련 지원을 실시하며 해상교통 안

전 확보에 기여하고 있다고 설명한다.

일본은 개발협력에서의 ‘고품질 인프라’를 강조하며 대상국과 공여국 모두에 도움이 되는 실질적이면서도 규범적 접근을 추구해 왔다. 자연재해 등에 대한 ‘강인성’, 누구도 소외되지 않는 ‘포용성’, 사회와 환경에 미치는 영향을 고려한 ‘지속가능성’을 갖추고 진정한 ‘질적 성장’에 기여하는 질 높은 인프라를 추구한다. 일본이 주도해 온 이 개념은 2019년 6월 G20 오사카 정상회의에서 (1) 개방성, (2) 투명성, (3) 생애주기 비용으로 본 경제성, (4) 부채 지속가능성 등의 핵심 요소를 담은 ‘고품질 인프라 투자에 관한 G20 원칙’으로 승인받았다.

일본은 인도 태평양 지역에서 양질의 인프라 투자(QII) 프로젝트를 추진하며 연결성을 강화하고, G7, G20, OECD 등 다자 메커니즘을 통해 인프라 투자의 국제 규범과 기준을 설정하는 데 적극적이다(Yanagida, 2020: 45). 연결성 확보, 향로 안전 확보는 일본의 경제, 에너지, 식량 안보의 관점에서 매우 중요하기 때문에 이 지역의 안정과 번영을 중시한다.

이처럼 일본은 ODA를 핵심으로 한 개발협력의 영향력 극대화를 목표로 FOIP를 중심으로 한 외교전략을 구체적으로 실현해 나가고 있다(外務省, 2024c). 일본의 고품질 인프라 기준과 규범력 강화는 중국의 일대일로를 견제하는 측면도 있었다. 그러나 중국 역시 일본의 개발협력 관련 개념을 반영하고, 규범력과 표준 설정의 중요성에 주목하며 일대일로에 질적 성장을 고려한 기준을 적용하는 방향으로 나아가고 있다.

### III. 일대일로의 과제와 개발협력의 안보화

#### 1. ‘부채의 덫’과 일본의 대안

일대일로 초기에는 중국의 지원과 투자에 대한 기대감이 고조되었다. 그러나 실제 추진하는 과정에서 난관에 봉착하면서 일대일로의 회의적 시각이 등장하기 시작했다. 중국이 대상국의 경제 발전과 국가 성장을 실질적으로 지원하기보다는 오히려 경제 규모에 비해 과도한 빚을 지게 만든다는 것이다. 일대

일로가 저개발국을 사실상 중국에 종속되도록 만드는 ‘부채의 덫’이라는 지적이 제기되었다.

조 바이든 미국 대통령은 일대일로에 대해 “부채와 올가미 협정”이라고 맹비난했다. 글로벌 신용평가사 피치에 따르면 2023년 4월 당시 발생한 국가 디폴트(채무불이행) 14건 가운데 9건이 스리랑카와 아르헨티나, 레바논을 비롯한 일대일로 참여 국가에서 발생했다. 파키스탄에서는 중국 주도의 개발에 반대하는 단체가 현지 중국 총영사관을 습격하는 사건도 발생했고, 수익성 문제로 인도네시아의 철도 건설이 중단되거나 말레이시아에서도 철도-파이프라인 건설 계획이 재검토되고 있다. 몰디브에서도 일대일로 구상에 대한 역풍이 거세지고 있다. 미국 글로벌개발센터(CGD)에 따르면 라오스, 몽골, 파키스탄 등 8개국이 일대일로에 따른 부채 문제에 직면해 있으며, 일대일로 참여국 가운데 23개국이 파산 위기에 처해 있다(김기용, 2023).

부채의 덫에 빠진 일대일로 참여 국가들의 불만이 두드러지면서 일본을 비롯한 국제사회에 도움을 요청하는 목소리도 등장했다. 선진 7개국(G7)의 지속적인 투자와 일본의 아프리카 민간 투자를 촉진하는 공적 지원 확대가 해결방안으로 언급되기도 했다(時事通信, 2023).

부채 문제에 대한 국제사회의 대응으로는 2022년 6월에 열린 G7 정상회의에서 개발도상국에 대한 적극적인 인프라 지원을 목표로 하는 ‘글로벌 인프라 투자 파트너십(PGII)’이 출범했다. PGII는 미국이 주도하는 이니셔티브로, 참여하는 국가나 기관들이 공통의 가치를 기반으로 하여 중·저소득 국가들의 대규모 인프라 투자 수요를 빠르게 충족시키고, 국가 간 인프라 격차를 줄이는 것을 목표로 한다. 이를 위해 청정에너지, ICT, 양성평등, 의료 및 건강을 4대 우선순위 투자 분야로 설정하였으며, 향후 5년간 미국은 2,000억 달러, G7 차원에서는 총 6,000억 달러의 투자 자금을 조성할 계획이다(대한민국 정책브리핑, 2022). PGII는 중국의 일대일로에 대항하는 형태로 개발도상국들을 G7의 편으로 끌어들이려는 의도가 있다고 평가된다.

일본은 개발협력과 관련하여 중국과의 차별성으로 고품질 인프라를 강조하며 개발협력의 국제적 담론을 주도해 왔다. 일본은 주도해 온 ‘고품질 인프라 투자 원칙’은 개별 프로젝트 차원의 재무적 지속가능성과 국가 차원의 부채 지속

가능성을 고려하는 것의 중요성, 개방성, 투명성, 생애주기비용을 고려한 경제성 등의 원칙을 담고 있다.

질 높은 인프라에 이어 일본은 ‘파트너와의 공동창조를 위한 제안형 협력’이라는 <오피형(제안형) 협력 추진>을 제시하며 개발협력의 구체적 담론을 형성하고 있다. 다양한 이해관계자와의 공동창조를 통해 수립한 개발협력 목표를 실현함으로써 개발도상국의 과제를 해결하는 동시에 일본의 과제 해결과 경제성장에도 기여하는 방향으로 나아가겠다는 것이다.

전략문서에서는 (1) 기후변화 대응 및 그린 트랜스포메이션(Green Transformation), (2) 경제 강건화, (3) 디지털화 촉진 및 디지털 트랜스포메이션(Digital Transformation) 분야에 자원과 인력을 집중 투입하여 전략적으로 대응할 것을 제안한다. 상대국과의 정책대화 등을 통해 분야별 개발협력 목표, 개발 시나리오, 협력 메뉴를 협력적으로 수립해 나간다. 협력 메뉴는 일본의 중장기 투입 자원량(자금-인적 투자 측면의 기준, 일본의 기술협력-자금협력 개요 등)을 제시하는 한편, 상대국 측이 정책적으로 대응할 내용 등에 대해서도 논의하고 필요에 따라 포괄적으로 합의해 나간다는 방침이다.

특히 일본이 제시하는 오피형 협력은 상대국과의 대화·협력의 장에서 외교정책상 전략적으로 추진해야 할 분야의 개발협력 목표와 이를 실현하기 위한 개발 시나리오와 협력 메뉴를 수립하는 것으로, 일본의 강점을 살리면서 상대국에게도 매력적인 형태로 적극적으로 제안하여 안건을 형성해 나간다는 점에서 주목할 필요가 있다. 다양한 주체와의 연계를 통해 서로의 강점을 살리고 다양한 협력을 결합하여 개발 효과를 극대화할 수 있도록 노력한다. 일본의 외교정책을 바탕으로 ODA에 관한 자원과 인력을 집중 투입하고, 전략적으로 추진할 분야를 선정-공표함으로써 안건 실행의 예측가능성을 높여 민간기업을 비롯한 다양한 주체의 ODA 사업 참여를 촉진하는 것을 염두에 두고 있다(박명희, 2023).

중국의 개발원조와 관련해서는, DAC에 참여하지 않는 중국, 인도, 인도네시아, 사우디아라비아, 브라질, 아르헨티나, 멕시코, 터키, 남아프리카공화국 등 신흥 공여국 및 민간 재단 등의 개발도상국 지원이 증가하고 있다고 보고, 국제규칙과 기준에 부합하지 않는 불투명하고 불공정한 대출 관행에 주의해야 한다고 강조한다. 2023년에도 G7, G20, OECD 등 다양한 국제 포럼에서 개발금융

의 투명성 등에 대한 논의가 진행되었으며, 2023년 일본이 의장국을 맡은 G7에서는 2월에 개최된 G7 개발담당 고위관리회의 의장 총평과 4월에 개최된 G7 외무장관회의 공동선언문에서 투명하고 공정한 개발금융 관행을 추진하기로 결의하고, 기존 원칙의 이행 격차를 해소하기 위해 협력할 것을 확인했다. 2023년 5월 G7 히로시마 정상회의에서도 공동성명을 통해 “투명하고 공정한 개발금융을 촉진하고, 부채의 투명성과 지속가능성, 공정한 심사, 선택, 투명하고 공정한 개발금융을 촉진한다.”라고 선언했다. 고품질 인프라 투자를 위한 대출 관행과 같은 기존 원칙을 이행하는 데 있어서의 격차를 해소하기 위해 협력하겠다는 결의를 확인했다.

일본은 모든 채권국 및 채무국이 국제 규칙과 기준을 준수하는 투명하고 공정한 개발금융을 촉진하는 것이 중요하다는 점을 호소하고, “G20은 관련 원칙을 존중하는 개발금융을 촉진하는 것의 중요성을 재확인한다”는 뜻을 강조했다. G20 뉴델리 정상회의에서 기시다 총리는 국제 규칙과 기준을 준수하는 투명하고 공정한 개발금융에 대해 더 많은 채권국 및 채무국들이 그 중요성을 공유해야 하며, G20에서도 이를 촉진해야 한다고 언급했다. 또한 OECD에서는 모든 개발협력 제공 주체가 투명성과 책임성을 제고하기 위해 국제기준과 관행을 더욱 준수할 것을 촉구하고, 차관국과 공적-민간 채권자는 지속 불가능한 부채 상황을 예방하고 해결하기 위해 협력해야 한다는 내용이다(外務省, 2024c).

이와 같이 일본이 주도하는 개발협력 담론은 새로운 시대의 ‘질적 성장’과 빈곤 퇴치를 위한 자율성-강인성 강화, 디지털-정보통신기술 및 과학기술, 질 높은 인프라, 부채문제로의 대응이라는 점에서 중국이 당면한 과제를 조준하고 있다. 일본은 국제사회와의 협력을 강조하며 다자 기구의 규범 형성에 적극 참여해 오고 있으며, 유엔의 「지속가능한 개발을 위한 2030 아젠다」(제70항)에 근거하여 유엔기관 간 태스크팀(UN-IATT)을 설립하고 각국과 협력하여 지구적 차원의 SDGs 달성을 위한 과학기술혁신(STI for SDGs)도 추진하고 있다.

부채의 뒷과 관련하여 비판을 받고 있는 중국은 향후 ‘질 높은 일대일로 공동 건설’을 추진하겠다는 점을 강조하고 있다. 시진핑 국가주석은 제3회 일대일로 국제협력 정상포럼 기조연설에서 미래를 향한 질 높은 일대일로 공동건설을 위한 ‘8개 항목의 행동’을 선언했다. 일대일로 고품질 공동 건설을 지원하는 8가지

행동으로는 일대일로 상호연결을 위한 입체적 네트워크 구축, 개방형 세계경제 건설지지, 실무협력 전개, 녹색발전 촉진, 과학기술 혁신 추진, 민간 교류 지원, 청렴결백한 노선 건설, 일대일로 국제협력 메커니즘의 보완을 제시했다.

중국은 일대일로의 궤도를 지난 10년간의 규모 확대에서 ‘질적 향상’으로 수정하겠다고 밝혔다. 일대일로 공동 건설에 대한 국제협력을 계속 심화하고, 일대일로 공동 건설에서 더 높은 품질과 수준의 새로운 발전을 환영함으로써 세계 각국의 현대화를 추진하고 개방, 포용, 상호연결, 함께 발전하는 세계를 건설하여 인류 운명공동체 건설을 함께 추진하는 방향으로 나아가겠다는 비전을 제시했다. 비판에 직면한 중국의 대안은 일본이 추구하는 개발협력 메커니즘과 유사한 방향으로 나타나고 있다.

## 2. 개발협력의 안보화

일본과 중국의 개발협력은 자국의 지전략적 이익을 반영하는 안보화로 나아가고 있다. 물론 개발협력이 외교안보의 주요 정책으로 인식되어 왔지만, 최근 경제안보의 중요성이 높아지고 글로벌 사우스 국가의 중요성이 부각되면서 개발협력의 안보화가 더욱 뚜렷하게 나타나고 있다.

일본 정부는 2023년 4월 OSA(Official Security Assistance, 政府安全保障能力強化支援)를 각의결정하여 동지국의 안전보장 능력과 역지력 강화에 기여할 목적에서 군사 분야에 특화된 무상원조 수단을 도입했다(外務省, 2024b).

전후 가장 엄격하고 복잡한 안보환경에 놓여 있는 상황에서 일본에게 바람직한 안보환경을 조성하기 위해서는 일본 자체의 방위력 강화와 더불어 동지국의 안보상 능력과 역지력 향상이 필수적이다. 이러한 목적을 달성하기 위해서는 개발도상국의 경제개발을 위한 ODA와는 별도로 개발도상국의 안보상 필요에 부응하고 자재 및 물자 제공, 군사력 증강을 위한 ODA가 필요하다. 이러한 목적을 달성하기 위해 개발도상국의 경제사회개발을 위한 ODA와는 별도로 개발도상국의 안보상 필요에 부응하여 자재 등의 제공과 인프라 정비 등을 실시하는 군 등이 수혜자가 되는 새로운 무상 자금협력의 틀을 도입한다(外務省, 2023b, 밑줄 필자).

그동안 일본의 ODA가 개발도상국의 경제개발이라는 비군사 목적에 한정되어 있었다면, OSA는 군사원조의 성격을 갖는다. 종전 후 ‘평화국가’를 표방한 일본은 ODA 중심의 경제원조에 국한해 왔으나, 코로나 팬데믹과 러시아-우크라이나 전쟁 이후 일본의 군사안보 분야에서의 영향력 강화가 뚜렷하게 나타나고 있다(박명희, 2023; 조양현, 2024).

일본 정부는 2022년 12월 전략 3문서를 채택하여 2027년까지 방위비를 국내 총생산(GDP) 1%에서 2%로 증가할 수 있도록 규정했다. OSA의 도입도 과거 일본 사회에서 터부시되던 ‘평화국가’, ‘비군사회’와 같은 ‘전후 체제’의 점진적 해체 과정의 연장선상에서 나타난 것이라 할 수 있다(조양현, 2024: 19).

2023년도의 OSA 실시 안건으로는, 피지에 순찰선 등의 제공(4억 엔), 말레이시아에 감시용 장비 제공(4억 엔), 방글라데시에 순찰선 제공(5억 7,500만 엔), 필리핀에 해안 감시 레이더 시스템 제공(6억 엔) 등 총 4건에 대해 약 20억 엔의 지원을 결정했다. 2024년도에는 중국과 남중국해에서 영유권을 다투는 베트남, 인도네시아, 필리핀 외에 중국이 영향력을 강화하고 있는 태평양도서국 파푸아뉴기니, 그리고 중국, 러시아와 국경을 접하고 있는 몽골, 해상교통로의 요충에 위치하며 자위대의 거점이 있는 지부티 등이 선정될 것으로 예상되며, 약 50억 엔을 지원할 예정이다.

특히 일본의 필리핀에 대한 지원은 주목할 필요가 있다. 필리핀에 대한 연안 감시 레이더 시스템 공여는 OSA 창설 후 첫 번째 안건이다. 2023년 11월 3일 필리핀 수도 마닐라에서 기시다 총리와 페르디난드 마르코스(Ferdinand Marcos, Jr.) 대통령, 주필리핀 일본국 특명전권대사 고시카와 가즈히코(越川和彦)와 엔리케 마날로(Enrique A. Manalo) 외무장관이 참석한 가운데, 6억 엔을 공여하는 OSA 관련 서한에 서명 및 교환이 이루어졌다. 필리핀은 남중국해와 루손 해협 등 일본에 중요한 해로에 접해 있다. 일본은 필리핀 해군에 연안 감시 레이더 시스템을 제공함으로써 필리핀 군의 연안 감시 및 해양 상황 파악(MDA) 능력을 강화하여 인도 태평양 지역의 해양 안보를 유지 및 강화하는 데 기여할 수 있다고 보고 OSA 지원을 확대해 나가는 방향으로 나아가고 있다.

글로벌 구상 차원에서 일본은 FOIP에 기반한 지역구상을 바탕으로 글로벌 사우스 국가들과의 관계를 강화해 가고 있다. FOIP의 새로운 계획에 대해서는

신종 코로나, 러시아의 우크라이나 침략 등으로 드러난 새로운 도전에 대응하기 위해 네 가지 새로운 협력의 축을 제시했다. 구체적으로는 첫째로 법치주의의 중시, 둘째는 광대한 분야에서 FOIP에 기반한 협력 추진, 셋째는 다층적인 연결성의 강화, 그리고 넷째로 바다만이 아닌 하늘을 포함한 안보 대응의 강화다.

중국 일대일로 역시 안보적 성격이 강화되어 나타나고 있다. 이와 관련하여 가장 많이 언급되는 것은 스리랑카다. 당시 마힌다 라자팍사(Mahinda Rajapaksa) 대통령이 중국으로부터 차관을 받아 자신의 고향에 함반토타(Hambantota)항이라는 큰 항구를 건설했다. 스리랑카는 항구를 이용하는 선박으로부터 받는 사용료로 빚을 갚으려고 했지만, 지리적으로 불편한 곳에 지어서 이용이 늘어나지 않아 투자금을 충분히 회수하지 못했다. 결국 2017년에 “어쩔 수 없으니 빚을 갚지 않는 대신 중국에 항구를 통째로 빌려주겠다”며 99년 동안 항구의 운영권을 중국에 넘겼다.

문제의 항구 건설은 경제적 지원이라기보다는 중국의 안보적 권익을 위한 것으로 향후 인도양에서 중국 해군의 존재감이 커질 것이라는 위기감이 조성되고 있다. 이에 대해서는 ‘신식민주의’라는 강한 비판도 제기되었다. 지전략적 요충지를 개발협력을 통해 자국의 안보적 이익에 활용하고자 하는 양상이 나타나고 있다. 국제정세가 불안정하고 국가들 간의 진영화가 나타나는 가운데, 중국과 일본은 글로벌 사우스를 중심으로 한 개발협력의 안보화로 나아가고 있다.

외교안보 전략으로서의 개발협력과 원조, 투자, 무역의 삼위일체형 모델의 적용, 고품질 인프라와 공동건설의 추진을 통한 윈윈 전략, 개발협력의 안보화는 글로벌 영향력을 강화해 나가는 중국과 일본에서 공통적으로 나타나고 있다.

#### IV. 제3지역에서의 협력 가능성

중국 일대일로 10년의 궤적은 일본과의 상호작용 속에서 발전 및 변화해 왔다. 중국과 일본은 상호 영향을 주고받으며 대국 간 유사한 메커니즘을 구축하며 글로벌 지역 구상을 전개하고 있다. 그렇다면 개발협력의 대상이 되었던 제3의 국가나 지역에서 중일 양국의 협력이 가능할까? 일본은 국제사회와의 협력을

강화해 나가면서 중국을 견제하면서도 중국이 국제사회의 규칙을 준수한다면 협력이 가능하다는 메시지를 지속적으로 발신하고 있다.

중일 간 협력이 가능한 상황을 제시한 히로노(広野美和) 교수의 연구에 따르면, 첫째, 중국과의 제3국 시장협력을 추진하여 DAC원칙이나 SDGs를 투자, 원조 안전에 반영시키고, 질 높은 투자나 원조를 실행한다. 둘째, 제3국에 다양한 기회를 제공하여 각국의 투자 프로그램을 차별화하면서 협조와 제후를 통해 현지의 경제정책에 도움이 되는 지원이 이루어지도록 한다. 셋째, 현지의 전문가를 활용하여 현지의 소리를 듣는다. JICA의 법정비지원프로그램이나 JDS 프로그램과 같은 인재육성프로그램 등을 참고할 수 있다. 넷째, 중일 공동연구를 추진한다. 원조활동의 문제점 등은 중국, 일본 모두에게 적용될 수 있으므로, 삼위일체 모델이나 부채의 덩 등에 대해 공동으로 연구하고, SDGs나 인간안보 등을 일대일로에 반영하여 공동연구를 진행할 필요가 있다. 히로노 교수는 중국과 일본이 투자나 원조의 방법의 비교분석하여 미국이나 유럽과는 다른 동아시아적인 접근 방식을 고착하는 기회를 만들어 내는 것이 필요하다고 주장하며 조건부의 가능성을 열어 두고 있다(広野美和, 2021: 342).

중국국가발전개혁위원회(中国国家發展改革委員會)가 제시한 제3국 시장에서의 협력 유형으로는 크게 5가지가 있다(JETRO, 2019). 첫째, ‘제품-서비스 협력’이다. 중국기업과 외국기업이 설비조달, 인증허가, 법률 비즈니스 컨설팅 등의 영역에서 협력하여 제3국 시장 고객에게 토탈 솔루션을 공동으로 제안하는 사업으로, 중국 통용기술과 일본 기업, 미국 기업의 인도네시아 석탄화력발전 프로젝트 등이 있다. 둘째, ‘엔지니어링 협력’이다. 설계-조달-건설(EPC), 도급, 공동입찰 등의 방식으로 제3국 시장에서 공동으로 전개하는 프로젝트로, 두바이 태양광 발전 사례가 있다. 셋째, ‘투자 협력’이다. 인수-합병, 합작, 출자 등의 방식으로 외국 기업과 공동으로 제3국 시장에 투자하는 사례로, 초상국 그룹이 프랑스 항만 운영회사에 출자하여 그리스를 비롯한 항만에 투자한 프로젝트 등이 있다. 일본 기업 등이 참여하는 러시아 야말 LNG 프로젝트도 같은 유형에 포함된다. 넷째, ‘산업과 금융의 결합’이다. 중국과 외국 금융기관이 신디케이트론, 공동융자, 전대, 지분투자 등의 방식으로 제3국 시장에서 협력함으로써 기업의 자금조달 채널을 확대하고 금융기관의 리스크를 분산시킬 수 있다. 중국수출입은행과 일본

국제협력은행(JBIC), 중국은행과 국제금융공사(IFC) 등 금융기관 간 협력 안건이 있다. 다섯째, ‘전략적 협력’이다. 제3국 시장에서 연구개발, 제조, 엔지니어링, 자금, 인력 등 다방면의 협력을 통해 자원 공유와 상호 보완을 실현하는 사례로 중국 기계공정과 미국 제너럴 일렉트릭(GE)의 전략적 협력 등을 꼽았다.

일본 경제산업성은 제3국 시장 협력의 유형으로 ① 일중 기업이 공동으로 인프라 프로젝트를 수주-운영, ② 일본 기업의 수주 프로젝트에 중국 기업이 EPC(설계, 조달, 건설)-기기 공급, ③ 일중 합작기업이 제품의 제3국 시장 전개, ④ 일본 기업이 중국 기업에 부품 등을 공급하여 제품을 제3국에 전개, ⑤ 일중 합작기업이 제3국으로 전개, ⑥ 중일 기업이 협력하여 중국에서 구축한 비즈니스 모델을 제3국으로 전개, ⑦ 중일 기업이 협력하여 중국에서 구축한 비즈니스 모델을 제3국으로 전개, ⑧ 중일 기업이 제3국 시장 협력을 위한 정보 공유 강화 등 6가지를 제시했다. 실제 중일 간 협력 사례로는 베트남에 진출한 일본 기업이 중국에서 이전한 기업(일본 기업 이외 중국 기업 포함)으로부터 부품, 중간재를 조달하는 사례(JETRO 하노이 사무소), 중국기업이 수주한 인프라 프로젝트(화력발전소)에 일본기업이 발전 플랜트를 제공하는 사례, 양국(정부-기업)이 건설한 산업단지에 양국 기업이 상호 입주한 사례들이 있다(IDE-JETRO, 2020).

중일 정부 간 관계가 우호적이었던 2017~2018년 당시 중일 정부, 기업의 적극적 참여로 협력의 의지와 가능성을 보여 준 바 있다. 2018년 10월, 일본과 중국은 신흥국 등 제3국의 이익을 위해 양국의 기업과 정부기관이 52개 프로젝트를 협력하여 추진한다는 문서를 교환했다. 중일 간 제3국 시장에서의 협력이라는 형태로 개별 프로젝트별 협력을 추진하고자 했다.

우호적 중일관계의 분위기에 불구하고, 뒤이어 나타난 코로나 팬데믹과 이후 중일관계의 변화로 제시된 협력 프로젝트들이 실현되기는 어려웠다. 오히려 코로나로 인해 중일 양자 간 협력이 갈등으로 비화된 경우도 있다. 후지필름의 자회사인 도야마화학이 개발한 신종플루 치료제인 아비간(Avigan, 성분명 Favipiravir)은 중국의 저장 하이정과 특허라이선스 계약을 체결한 바 있다. 이후 코로나 치료제 개발 과정에서 저장 하이정계약은 Favipiravir에 기반한 치료제를 개발하여 중국 정부에서는 급히 승인을 받았지만, 일본 정부에서는 승인을 받지 못하면서 지적재산권 관련 논란이 불거지기도 했다. 결과적으로는 아비간의 코로나 치료가 확인되지 않아 더 이상 문제가 커지지는 않았지만, 양국 협력

표 1 체결된 52개 프로젝트 협력 각서

	일본 측	중국 측		문서명
		제3국 측		
1	주식회사 미즈호파이낸셜그룹	중국국가개발은행		업무 협력 협정 (제3국 시장에서의 협력을 포함)
2	주식회사 미즈호파이낸셜그룹	중국공상은행		중일 기업의 제3국 시장 개발에 관한 금융 협력 협정
3	주식회사 미즈호파이낸셜그룹	중국중신그룹 유한공사		제3국 시장에서의 3사 간 협력 협정
		중국수출신용보험회사		
4	주식회사 미즈호파이낸셜그룹	중국석유화학그룹 유한회사		주식회사 미즈호 파이낸셜 그룹과 중국 석유 화학 그룹 유한회사의 협력 관계 강화에 관한 각서
5	주식회사 미쓰이스미토모은행	중국국가개발은행		업무 제휴에 관한 협의서 - 제3국의 연계 강화
	미쓰이스미토모은행(중국) 유한회사			
6	주식회사 미쓰이스미토모은행	중국수출신용보험회사		제3국 주요 시장에서의 협력에 관한 프레임워크 협의서
7	주식회사 미쓰이스미토모은행	중국수출입은행		중일 및 제3국 시장에서의 협력에 관한 협의서
8	주식회사 미쓰비시UFJ은행	중국은행 주식회사		미쓰비시UFJ은행·중국은행 업무 협력 협정
9	노무라홀딩스 주식회사	중국투자유한책임회사		전략적 제휴에 관한 각서
	주식회사 다이와증권그룹 본사			
	주식회사 미쓰비시UFJ파이낸셜 그룹			
	주식회사 미쓰이스미토모 파이낸셜그룹			
	주식회사 미즈호파이낸셜그룹			
10	솜포(Sompo)홀딩스 주식회사	중국재보험(집단) 주식회사		전략 제휴 협의서(중일 제3국 시장 협력)
11	미쓰이스미토모해상화재보험 주식회사	중국태평양보험(집단) 주식회사		해외 사업에 대한 리스크 솔루션 제공에 관한 포괄 제휴

표 1 체결된 52개 프로젝트 협력 각서(계속)

	일본 측	중국 측		문서명
		제3국 측		
12	주식회사 국제협력은행	중국국가개발은행		주식회사 국제협력은행 및 국가개발은행의 제3국 시장 협력에 관한 각서
13	주식회사 일본무역보험	중국수출신용보험회사		중일 무역 투자 촉진 및 제3국에서의 중일 공동 프로젝트 추진을 위한 협력 협정
14	독립행정법인 일본무역진흥기구(JETRO)	중국 국제무역촉진위원회(CCPIT)		일본무역진흥기구와 중국국제무역촉진위원회의 제3국 시장에서의 업무 협력에 관한 각서
15	이토추상사 주식회사	중국중신그룹 유한공사		일중(이토추-CITIC)에서 유럽의 재생 가능 에너지 및 차세대 전력 비즈니스에의 공동 투자
16	스미토모상사 주식회사	서왕그룹 유한회사		제3국의 식량 관계의 합작 검토 의향서
17	스미토모상사 주식회사	중국국제해운컨테이너(집단) 주식회사		중국 및 제3국의 제조·물류업의 자동화·스마트화에 관한 전략 합작 의향서
18	스미토모상사 주식회사	베이징수도창업집단 유한회사		사회 인프라 분야의 글로벌 파트너십 심경에 관한 전략 합작 의향서
19	마루베니 주식회사	상하이푸싱의약(집단)주식회사		제3국 시장에서의 의약·의료를 중심으로 한 헬스 케어 등에서의 포괄 전략 제휴
20	마루베니 주식회사	중국태양광산업협회		제3국 시장에서의 태양광 발전 분야의 제휴
21	마루베니 주식회사	중석화련화공정(집단) 주식회사		제3국 시장에서의 전략적 포괄 협력 계약
22	미쓰이물산 주식회사 (·PHC홀딩스 주식회사)	화운(집단) 유한회사 (· 화운건강그룹 유한회사)		전략 제휴 각서
23	미쓰이물산 주식회사	협신(집단)지주 유한회사		중국, 일본 및 제3국의 공동 투자 개발에 관한 협의서
24	미쓰비시상사 주식회사	중국건축자재집단 유한회사		제3국을 위한 인프라 건설 및 청정 에너지 종합 이용 프로젝트 개발에 있어서의 전략적 합작 협의서
25	초리(蝶理) 주식회사	신장중화주식 유한공사		알루미늄 전해 콘덴서용 전극 호일의 전략적 제휴에 관한 각서
26	일반사단법인 요코하마 어번 솔루션 얼라이언스	장쑤차루이성건설관리 유한회사 태국 왕국·AMATA CORPORATION PCL		태국 왕국 아마타·스마트시티·촌부리 공업 단지의 스마트 시티화에 관한 중일 태3자 각서

표 1 체결된 52개 프로젝트 협력 각서(계속)

	일본 측	중국 측		문서명
		제3국 측		
27	JFE엔지니어링 주식회사	항저우보일리그룹		합작 의향서
28	JFE엔지니어링 주식회사	상하이 환신험경공학 유한회사		합작 의향서
29	지요다화공건설 주식회사	중국환구공정 유한회사		제3국용 석유, 석유화학, AI 등 분야에 있어서 중일 엔지니어링 기업의 제휴
30	닛키 주식회사	중국수출신용보험회사		제3국 시장에서의 협력 협정
31	주식회사 도시바	중국전력건설그룹 유한회사		국제 비즈니스 기회 증대를 위한 전략적 협력에 관한 협정서
32	주식회사 히타치제작소	중국동방전기집단 유한회사		제3국 전력 시장에서의 협력에 관한 협의서
33	주식회사 히타치제작소 히타치렌트(중국) 유한회사	신중수(난징)재생자원투자 유한회사		제3국의 에너지 절약, 환경, 쓰레기 발전 등 프로젝트에서의 협업
34	주식회사 JERA 도쿄전력 퓨얼&파워 주식회사	중국화전집단 청결에너지 유한회사		제3국의 에너지 인프라 사업에 관한 협력에 대한 합의 각서
35	전원개발 주식회사	화운전력리주 유한회사		전략적 파트너십 구축에 관한 틀 협정서
36	JXTG에너지 주식회사	중국석유화학그룹 유한회사		JXTG 에너지 주식회사와 중국 석유화학 집단 유한회사에 의한 각서
37	돗토리현	길림성		제3국 시장 협력 포럼에 의한 '돗토리·길림 ADAS·EV 프로젝트'의 추진에 관한 각서
38	일본통운 주식회사	중국외운 주식회사		제3국 시장에서의 협력에 관한 각서
39	일반사단법인 CHAdeMO 협의회	중국 전력기업 연합회		CHAdeMO 협의회와 중국 전력 기업 연합회의 합작 각서
40	파나소닉 주식회사	Beijing Baidu Netcom Science Technology Co.,Ltd.		차세대 차실 공간에 관한 전략적 제휴의 기본 합의
41	후지쯔 주식회사	상해시 정보투자주식회사		전략 제휴 협의서 - 헬스 케어 분야의 제3국을 포함한 시장 협력에 관한 각서
42	후지필름 주식회사	저장 하이정제약 유한회사 국가응급예방통제약물공정 기술연구센터 중일우호의원		바이러스 감염증 대책에 관한 공동 연구 각서

표 1 체결된 52개 프로젝트 협력 각서(계속)

일본 측	중국 측		문서명
	제3국 측		
43 ViewSend ICT 주식회사	중국중의과학원 광안문 의원 박시원정의료과기(베이징) 유한회사	동양 의학과 일본식 선진 의료의 콜라보레이션에 의한 중대 질병 치료 및 재활에 관한 전략적 협업 각서	
44 일반 사단법인 중일의료· 개호기술교류협회 일반사단법인 Medical Excellence JAPAN	중국비공립의료기구협회	중일 의료 기술 연계 및 제3국에 대한 의료 지원에 관한 전략적 제휴 각서	
45 일반사단법인 Medical Excellence JAPAN	하이난보아오개발지구 유한 회사	중일 의료 협력에 의한 하이난섬 보아오의 ‘암 의료 관련 시설군 건설 사업’ 및 아시아 제3국에 대한 의료 사업 협력의 추진에 관한 각서	
46 주식회사 커티스홀딩스	신화금집단 유한회사	전략 합작 의향서	
47 교토대학 이노베이션캐 피탈 주식회사	광저우민영투자 주식회사	중일 및 제3국에서의 인큐베이션 사업의 전략 제휴에 관한 각서	
48 퍼시픽컨설턴트 주식회사	중국국제공정자문 유한회사	제3국의 인프라 정비 협력을 위한 합의서	
49 요시모토홍업 주식회사	화인문화유한책임회사	제3국을 포함한, 중일 공동의 고도 엔터테인먼트 인재 육성에 관한 전략 제휴 각서	
50 일반 재단법인 중일경제 협회	중국 국제무역촉진위원회 (CCPIT)	중일 제3국 시장 협력에 관한 협력 각서	
51 일반 재단법인 중일경제 협회	중국기전산품 수출입상회	수출입상회와의 협력 각서	
52 일본국제무역촉진협회	중국기전산품 수출입상회	제3국 시장에서의 협력 각서	

출처: 石川晶(2018).

이 상황의 변화에 따라 어려움을 겪게 될 수 있는 사례로 남았다.

비교적 성과가 나타난 사업도 있다. 대표적인 것이 중동 지역에서의 중일 기업 간 태양광 발전소 건설 협력사례다. 일본 마루베니(丸紅) 코퍼레이션과 중국 최대의 태양광 모듈 생산업체인 진코 솔라(JinkoSolar) 홀딩스가 아랍에미리트의 아부다비 에너지 컴퍼니(TAQA: Abu Dhabi National Energy Company)와 합작 투자한 스웨이한 PV 컴퍼니(Sweihaan PV Power Company)가 2017년 아랍에미리트(UAE) 사막에 ‘누르(빛) 아부다비’ 태양광 발전소 건설사업을 수주하였다. 2019년 태양광

발전소를 완성하여 상업 가동이 시작됐다. 건설 비용은 32억 디르함(약 1조 75억 원)으로, 발전량은 1,177MW, 자동차 20만 대에 해당하는 연간 100만톤의 이산화탄소를 감축하는 효과가 있을 것으로 예측되고 있다(연합뉴스, 2019).

2022년 1월에는 스웨이한 PV 컴퍼니가 태양광 발전 프로젝트와 관련하여 미화 7억 80만 달러 규모의 그린 프로젝트 채권을 발행했다. 중동 및 북아프리카 지역 최초의 그린 프로젝트 채권이며, 유로넥스트 더블린(아일랜드 증권거래소)에 상장되어 해외의 폭넓은 투자자를 대상으로 거래된다. 마루베니는 중동 국가의 탈탄소화에 기여하기 위해 재생에너지 발전 사업을 지속적으로 확대해 나간다는 방침하에 제3세계에서의 협력을 진행하고 있다고 밝혔다(Marubeni, 2022).

향후 중일 협력이 가능성을 살펴볼 수 있는 사례로 제3국이 특정된 태국에서의 협력 시도를 주목할 필요가 있다. 2018년 10월, 중일 제3국 시장 협력포럼에 맞춰 요코하마 어번 솔루션 얼라이언스(YUSA)는 중국 장쑤자루이성건설관리 유한회사(JSCC), 태국 최대 건축가이자 산업 단지 운영 업체인 아마타(Amata)와 함께 태국 촌부리(Chonburi) 산업단지 내 스마트시티 개발에 관한 양해각서를 체결했다(首相官邸, 2020). 이 프로젝트에는 10개 이상의 금융 거래가 포함되어 일본 국제 협력은행은 중국 개발은행과 공동으로 자금 조달 체계를 구축할 계획이었다. 미쓰이스미모토보험과 중국태평양보험은 제3국에서의 운영에 관한 포괄적 제휴를 체결하고 자동차 산업에서는 파나소닉이 중국 검색 대기업인 바이두의 계열사와 협력해 차세대 모델을 위한 차내 시스템을 제공할 계획도 제안되었다.

이러한 협력 사업들을 모색할 당시 일본이 중국의 일대일로에 간접적으로 참여하는 것이라고 평가되었으며, 높은 기술을 가진 일본 기업과 저렴한 생산 노하우를 가진 중국 기업이 힘을 합치면 시너지 효과를 발휘할 것으로 기대를 모았다. 현재까지는 중국-일본-태국 3자 간 협력보다는 중국과 태국, 일본과 태국 기업 간의 양자 간 협력이 주로 이루어지고 있다. 그러나 단지 내 요코하마스마트시티, 중국스마트시티, 태국스마트시티, 한국스마트시티 등 다양한 개발이 이루어지고 있어, 기술 개발 및 운영 과정에서 태국을 연계로 한 다양한 형태의 다국 간 협력의 가능성도 지켜볼 필요가 있다.

그 밖에도 이미 일본과 중국이 각각 활발히 참여하고 있는 태국의 동서경제 회랑 프로그램도 중일 간 경쟁과 협력의 가능성을 가늠할 수 있는 사례로 언급

되고 있다. 미중 간 경쟁심화와 함께 일대일로와 란창-메콩 협력을 중심으로 한 중국의 대메콩 진출과 일본을 중심으로 한 대메콩 미일 협력이 메콩지역에서 대응하는 양상이 나타나고 있다(조원득, 2020: 5; Leng, 2020). 현재 동남아시아 메콩강 유역은 다양한 연결성 이니셔티브가 나타나고 있다. 중국, 일본, 미국, 유럽 등이 다양한 참여자들 간의 경쟁하는 가운데, 메콩강 지역 국가들이 자율성을 확보해 나가려는 움직임도 복합적으로 나타나고 있어 양국 간 협력의 의지를 다시 모을 수 있다면 이 지역에서의 협력 가능성도 타진해 볼 수 있다.

일본과 중국의 협력 가능성을 모색하기 위해서는 양국이 이미 활발하게 진행하고 있는 개발협력의 구체적인 사례들 속에서 양국이 유사하게 추진해 가고 있는 개발협력 메커니즘의 속성을 파악하고, 양국의 비전과 규칙이 공존할 수 있는 공통의 영역을 확인하는 것이 필요하다. 가령 유엔 중심의 SDGs, 아세안 중심성, 고품질 인프라, 디지털 전환, 녹색성장 등을 고려할 수 있다. 2018년 합의했던 협력 프로젝트에서 시도한 바와 같이, 양국 기업 활동을 정부가 측면에서 지원하는 방식으로 시작하여 필요한 제도와 규범들을 만들어 나갈 필요가 있다. 중국과 일본이 추구하는 지역구상, 지향 가치, 주요 쟁점 등을 비교하면 표 2와 같다.

중일 협력에는 일대일로의 집중화와 분산화, 열린 경제와 계획경제의 공존이라는 모순이 존재하고, 양국이 제시하는 비전 간 경쟁과 충돌도 존재한다. 그러나 계획 외교의 전략적 수단으로 원조-투자-무역의 삼위일체형 모델, 일본과 중국 그리고 제3국의 윈-윈-윈 전략, 에너지절약과 환경보호 협력, 산업고도화, 물류활용 방안에서는 기업을 중심으로 한 협력이 이루어지고 있다. 중일관계의 협력 분위기 조성 과 정부 간 협력의 의지가 다시 모아질 수 있다면, 이전의 협력 가능성을 구체화했던 목록에서부터 시작하는 것도 가능하다. 향후 중일관계의 전개에 따른 양국 간 제3지역에서의 협력사례들을 지속적으로 관찰할 필요가 있다.

표 2 중국과 일본의 글로벌 이니셔티브 비교

	중국	일본
이니셔티브	일대일로	자유롭고 열린 인도태평양
지향 가치	인류운명공동체	룰에 기반한 자유롭고 열린 국제질서
레토릭	공동개발, 윈윈	자유주의적 가치, 국제적인 법질서에 기반한 질서
준칙	고품질 공동 건설을 지원하는 8가지 행동	재정건전성, 프로젝트의 개방성, 투명성, 경제성의 4조건
인프라	투자, 원조, 무역	
유엔 연계	지속가능개발과 인간안보	
부가 쟁점	디지털, 그린	
협력 지향	전략적 호혜관계, 건설적이고 안정적인 중일관계 구축 개방성, 포용성, 연결성 윈-윈-윈 관계 고품질의 지속가능한 다양한 인프라 사업	

출처: 필자 작성.

## V. 결론

지난 10년간 중국과 일본의 글로벌 구상은 시진핑과 아베 시기를 거치며 구체화되었다. 강대국 중국의 등장은 일본의 개발협력과 외교안보 전략에 영향을 미쳤다. 일본은 중국을 위협으로 인식하며 타자화하고, 중국을 견제하며 미일 협력의 강화를 통한 강대국 일본의 부활을 모색했다. 중국과 일본은 양국 관계를 대국 간 관계로 설정하고, 지전략에 기반한 국가전략을 발전시켜 왔다. 이러한 맥락에서 이 글은 일대일로의 성과와 한계를 중일관계의 맥락에서 살펴보고, 향후 제3국 또는 지역에서의 중일 협력 가능성을 살펴보았다.

중국과 일본은 지전략에 기반한 세계 구상과 자국의 국제사회로부터의 영향력 강화를 추진하는 과정에서 서로 영향을 주고받고 있다. 일대일로와 FOIP로 대표되어 온 중국과 일본의 글로벌 구상의 경쟁이 전개되면서, 외교안보 전략으로서의 지역구상과 개발협력의 안보화는 일본과 중국에서 공통적으로 나타나고 있다. 지난 10년간 일대일로를 추진해 온 중국은 부채의 덩어리라는 지적에 대

응하기 위해 일본이 강조해 온 고품질 인프라와 현지국과의 협력 강화를 고려해야 한다는 과제를 안고 있다.

중국의 일대일로에 대한 일본의 인식은 영역 및 공간의 확대, 가치의 경쟁과 충돌, 그리고 국가이익을 위한 연결성과 전략성 강화라는 측면에서 다중적인 성격이 드러나고 있다. 동시에 일본과 중국의 전략성은 서로 영향을 주고받으며 상당히 닮아 가고 있다. 외교안보 정책으로서의 개발원조, 원조-투자-무역의 삼위일체형 모델, 부채의 덫을 극복하기 위한 양질의 공동개발 정책의 전환 과정이 나타나고 있다. 개발협력의 안보화와 전략성이 높아지고, 물질적으로도 규범적으로도 강대국으로서 글로벌 리더십을 확보해 나가려는 일본과 중국의 구상은 제3국/지역과의 관계로 연결되고 있다.

그러나 부채의 덫에 대한 비판, 동지국들과의 연계, 민주주의적 거버넌스 구축과 피드백 부분에서는 중일 간 차이도 두드러진다. 코로나 팬데믹과 미중경쟁 심화 속에서 중일 협력이 용이하지는 않다. 중국과 일본이 각자의 국가이익을 추구하는 과정에서 충돌할 수 있는 부분들도 존재한다.

그럼에도 불구하고, 미미하나마 2018년 중일 간 협력 과제의 일부 성과를 통해 제3국에서 윈-윈-윈 할 수 있는 협력이 가능함을 확인할 수 있었다. 양국의 기술개발과 생산능력, 기후 및 환경문제, 에너지 문제 등 협력이 불가피한 과제들을 중심으로 중일 양국 간 협력 가능한 최소한의 공통 분모를 찾아볼 수 있다. 앞으로도 일대일로의 변화 양상과 이에 대한 일본의 대응을 면밀히 관찰하면서 중일 간의 상호작용과 국제질서의 변화를 중장기적으로 분석해 나가야 한다.

투고일: 2024년 6월 7일 | 심사일: 2024년 7월 1일 | 게재확정일: 2024년 7월 31일

## 참고문헌

- 김웅희. 2021. “일본의 자유롭고 열린 인도태평양(FOIP) 구상과 포섭적 경쟁의 딜레마: 질 높은 인프라(QI) 투자와 일대일로(BRI)의 연계를 중심으로.” 『일본연구논총』

- 54, 119-159.
- 박명희. 2023. “일본 기시다 내각 외교안보정책의 특징과 시사점.” 『NARS 입법·정책』 145.
- 박승찬. 2023. “[박승찬의 차이나 포커스(28)] 일대일로 전략 10년의 변화.” 한국무역신문. [https://www.weeklytrade.co.kr/news/news\\_print.html?section=1&no=89139](https://www.weeklytrade.co.kr/news/news_print.html?section=1&no=89139)(검색일: 2024. 8. 11.).
- 오승희. 2018. “아베 내각의 아시아 정책: 강한 일본을 위한 아시아의 타자화.” 『일본연구』 75, 103-126.
- \_\_\_\_\_. 2022a. “일본의 가치지향 외교 네트워크: 인정투쟁, 가치 네트워크, 외교적 위선.” 『일본연구』 91, 47-76.
- \_\_\_\_\_. 2022b. “일본의 기획 정체성과 중국 인식의 중층성: 가치 외교, 대만 문제, ‘하나의 중국.’” 『日本思想』 43, 133-156.
- 이기태. 2021. “일본의 지역전략: 국제협조 지향의 ‘열린 지정학.’” 『일본학보』 129, 287-305.
- 이종욱. 2019. “신남방정책과 코리도 정책의 충돌에서 한국의 윈윈 전략.” EMERICs. <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?brdctNo=273809&mid=a10200000000>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 이창주. 2017. 『일대일로의 모든 것』, 서해문집.
- 조양현. 2024. “일본 대외원조에서 정부안전보장능력강화지원 (OSA) 도입의 의미.” 『주요국제문제분석』. <http://www.ifans.go.kr/knda/ifans/kor/pblct/PblctView.do?csrfPreventionSalt=null&pblctDtaSn=14303&menuCl=&clCode=P01&koreanEngSe=KOR&pclCode=&chcodeId=&searchCondition=searchAll&searchKeyword=&pageIndex=2>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 조원득. 2020. “메콩강 지역에 대한 중일 경쟁과 한국의 전략.” 『정책연구시리즈』. <https://www.ifans.go.kr/knda/ifans/kor/pblct/PblctView.do?pblctDtaSn=13634&clCode=P03&menuCl=P03>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 조은일. 2020. “아베 시기 일본의 ‘자유롭고 열린 인도-태평양’ 지역전략.” 『한국과 국제정치』 36(2), 73-103.
- 五十嵐武士. 1990. 『日本のODAと国際秩序』, 日本国際問題研究所.
- 大西康雄. 2020. “転機の一帯一路構想と日中経済協力.” <https://www.ide.go.jp/Japanese/Publish/Reports/AjikenPolicyBrief/133.html>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 広野美和. 2021. 『一帯一路は何をもたらしたのかー中国問題と投資のジレンマ』, 勁草書

房.

- Aoyama, Rumi. 2016. "One Belt, One Road: China's New Global Strategy." *Journal of Contemporary East Asia Studies* 5(2), 3-22.
- BRIJC. 2024. [https://gaia-kikou.com/일대일로-일본연구센터-개요/\(검색일: 2024. 8. 11.\)](https://gaia-kikou.com/일대일로-일본연구센터-개요/(검색일: 2024. 8. 11.)).
- Cai, Kevin G. 2018. "The One Belt One Road and the Asian Infrastructure Investment Bank: Beijing's New Strategy of Geoeconomics and Geopolitics." *Journal of Contemporary China* 27(114), 831-847.
- Charoensri, Narut. 2022. "Changing Regional Dynamics in the Greater Mekong Subregion: The Rivalry between Japan, China and the US and the Impacts to Regional Connectivity." *Thammasat Review* 25(2), 26-45.
- Eyler, Brian. 2022. "The United States and China in the Mekong: A Zero-Sum Game or a New Race to the Top?" *Asia Policy* 17(2), 7-13.
- Koga, Kei. 2022. "The Emerging Power Play in the Mekong Subregion: A Japanese Perspective." *Asia Policy* 17(2), 28-34.
- Leng, Thearith. 2020. "Connectivity Initiatives in the Mekong Region: Too Many or Too Little?" in *Responding to the Geopolitics of Connectivity: Asian and European Perspectives*. Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Pascha, Werner. 2020. "Belts, Roads, and Regions: The Dynamics of Chinese and Japanese Infrastructure Connectivity Initiatives and Europe's Responses." *ADB Working Paper Series*, No. 1114.
- Potter, David M. 2020. "Japanese Development Assistance, Geopolitics, and "Connectivity" in the Mekong Region: Implications for Aid to Myanmar." in Yamahata, Chosein and Sudo, Suelo. *Rights and Security in India, Myanmar, and Thailand*. Palgrave MacMillan.
- Rix, Alan. 1990. "Japan's Foreign Aid Policy: A Capacity for Leadership?" *Pacific Affairs* 62(4), 461-475
- Yanagida, Kensuke. 2020. "Japan's Connectivity Initiatives in the Free and Open Indo-Pacific: An Economic Assessment." in *Responding to the Geopolitics of Connectivity: Asian and European Perspectives*. Konrad-Adenauer-Stiftung.
- Yu, Hong. 2020. "Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank." *China's New*

*Global Strategy*. Routledge.

### 〈1차 자료〉

- 김기용. 2023. “중국 일대일로 10년의 명암.” 동아일보 <https://www.donga.com/news/article/all/20231012/121643930/1>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 김수민. 2007.08.02. “동서경제회랑 물류망 구축 경쟁 치열.” 물류신문. <https://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=88944>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 대한민국 정책브리핑. 2022. “한국대표단, 글로벌 인프라·투자 파트너십(PGII) 정상 행사 참석.” <https://www.korea.kr/briefing/presidentView.do?newsId=148908366>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 연합뉴스. 2019. “UAE, 원전 1기 맞먹는 사막 태양광 발전소 상업가동.” <https://www.yna.co.kr/view/AKR20190630058300111>(검색일: 2024. 8. 11.).
- FNN. 2024. “もう後がない?2024年の日中関係 器が先か中身が先か…問われる「政治の勇氣」.” <https://www.fnn.jp/articles/-/637238>(검색일: 2024. 8. 11.).
- JETRO. 2019. “第三国市場協力の代表的事例を発表(中国).” <https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/09/ad91c409fcc91e2b.html>(검색일: 2024. 8. 11.).
- JICA. 2024. “中華人民共和国.” <https://www.jica.go.jp/overseas/china/index.html>(검색일: 2024. 8. 11.).
- Marubeni. 2022. “スワイハン太陽光発電プロジェクト向けグリーンプロジェクトボンド発行について.” <https://www.marubeni.com/jp/news/2022/release/00010.html>(검색일: 2024. 8. 11.).
- NHK. 2023. ““習近平氏の誤算?” 中国「一帯一路」10年 どうなった?” [https://www3.nhk.or.jp/news/special/international\\_news\\_navi/articles/feature/2023/10/17/35176.html](https://www3.nhk.or.jp/news/special/international_news_navi/articles/feature/2023/10/17/35176.html)(검색일: 2024. 8. 11.).
- テレビ朝日. 2023. “中国の輸出入額が41兆人民元=日本円で820兆円に.” <https://news.yahoo.co.jp/articles/336337de862b67d15c51cbff605c46cb332d1427>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 北岡伸一. 2022. “第208回国会 参議院 国際経済・外交に関する調査会 第4号 令和4年4月6日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/120814305X00420220406/3>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 北村俊博. 2023. “第211回国会 参議院 外交防衛委員会 第11号 令和5年4月27日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/121113950X>

- 01120230427/54(검색일: 2024. 8. 11.).
- 外務省. 2017. “日中首脳会談.” [https://www.mofa.go.jp/mofaj/a\\_o/c\\_m1/cn/page1\\_000432.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/a_o/c_m1/cn/page1_000432.html)(검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2022. “日本のODAプロジェクト中国対中ODA概要.” <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/data/chiiki/china.html>(검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2023a. 『外交青書』. <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100523089.pdf>(검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2023b. “政府安全保障能力強化支援の概要” <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100487213.pdf> (검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2024a. 『外交青書』. <https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100653233.pdf>.
- \_\_\_\_\_. 2024b. “政府安全保障能力強化支援(OA: Official Security Assistance).” [https://www.mofa.go.jp/mofaj/fp/ipc/page4\\_005828.html](https://www.mofa.go.jp/mofaj/fp/ipc/page4_005828.html)(검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2024c. 『2023年版開発協力白書』. <https://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/oda/files/100634339.pdf>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 時事通信. 2023. “中国への対抗に「不十分」日本、民間投資の支援拡大を 元IMF理事インタビュー.” <https://www.jiji.com/jc/article?k=2023123000230&g=int>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 林芳正. 2022. “第210回国会. 2023. 衆議院 外務委員会 第3号 令和4年10月26日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/121003968X00320221026/158>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 田中明彦. 2023a. “第211回国会 衆議院 外務委員会 第6号 令和5年4月12日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/121103968X00620230412/120>(검색일: 2024. 8. 11.).
- \_\_\_\_\_. 2023b. “第211回国会 衆議院 外務委員会 第6号 令和5年4月12日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/121103968X00620230412/122>(검색일: 2024. 8. 11.).
- 石川晶. 2018. “日中第三国市場協力フォーラムでの覚書締結一日中科学技術協力で注目すべきポイント.” [https://spc.jst.go.jp/experiences/coverage/coverage\\_1823.html](https://spc.jst.go.jp/experiences/coverage/coverage_1823.html)(검색일: 2024. 8. 11.).
- 遠藤和也. 2023. “第211回国会 参議院 政府開発援助等及び沖縄・北方問題に関する特別委員会 第4号 令和5年4月7日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl>.

go.jp/txt/121115359X00420230407/20(검색일: 2024. 8. 11.).

金子道仁. 2023. “第211回国会 参议院 外交防衛委員会 第11号 令和5年4月27日.” 国会会議録検索システム. <https://kokkai.ndl.go.jp/txt/121113950X01120230427/53>(검색일: 2024. 8. 11.).

首相官邸. 2020. “インフラシステム海外展開戦略2025.” <https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keikyou/dai49/siryou1.pdf>(검색일: 2024. 8. 11.).

国家发展和改革委员会. 2023. <https://www.ndrc.gov.cn>(검색일: 2024. 8. 11.).

人民網日本語版. 2023. “「一帯一路」イニシアティブ10周年国際シンポジウムが日本東京で開催.” <http://j.people.com.cn/n3/2023/1013/c94474-20083488.html>(검색일: 2024. 8. 11.).

## Abstract

## A Decade of China's Belt and Road Initiative and Sino-Japanese Relations: Securitization of Development Cooperation and New Challenges for Bilateral Collaboration

Seunghee Oh Seoul National University

This paper aims to analyze Japan's perception of and response to China's Belt and Road Initiative (BRI). The study examines the achievements and limitations of the BRI in the context of Sino-Japanese relations and assesses the potential for cooperation between the two countries in third countries. Over the past decade, the global strategies of China and Japan have been shaped during the leadership periods of Xi Jinping and Abe Shinzo, reflecting both strategic competition and cooperation. Both countries are pursuing a trilateral model that integrates development aid, investment, and trade, and are developing high-quality joint development policies to address challenges such as the so-called "debt trap." However, their approaches differ significantly regarding issues like debt, like-minded countries, and the establishment of democratic governance. The strategies of Japan and China to secure global leadership involve strengthening relationships with third countries, including those in the Global South. This paper highlights the necessity of closely monitoring the evolving dynamics of the BRI and Japan's responses, while also emphasizing the need for long-term analysis of the changes in Sino-Japanese relations and the international order.

**Keywords** | Belt and Road Initiative (BRI), Free and Open Indo-Pacific (FOIP), Official Development Assistance (ODA), Official Security Assistance (OSA), Global South, Sino-Japanese Relations