

# 중앙아시아와 일대일로: 중국식 개발모델의 한계

윤 성 학\* · 김 영 진\*\*

- 목차 » I. 서 론  
II. 중국의 대 중앙아 전략의 구상과 변화  
III. 중앙아 국가들의 일대일로 대응 전략  
IV. 중국의 '약탈적 대출'과 중국식 개발모델의 부작용  
V. 결 론

## 국문요약

이 논문은 중국의 일대일로에 대응하는 중앙아시아 국가들의 반응과 정책을 고찰하고 중국식 해외 인프라 투자모델을 비판적으로 분석하는 것을 목표로 한다. 중앙아시아 국가들은 일대일로를 기회이자 또 다른 위기로 생각한다. 중국은 2008년 글로벌 금융위기 이후 중앙아시아 국가들의 최대 교역대상국이 되었다. 중국은 주로 제조품을 수출하고 중앙아시아 국가들은 주로 자원을 수출한다. 중국이 중앙아시아에 관심을 가지는 중요한 이유는 막대한 에너지 자원 매장량 때문이다. 중국은 중앙아시아의 에너지 자원을 수입하고 다른 한편으로는 중앙아시아를 중요한 시장으로 생각한다.

중국은 중앙아시아에다 일대일로를 추진하기 위해 자본금 615억 2,500만 위안 규모의 '실크로드기금(Silkroad Fund)'을 2014년 설립하고 '신유라시아 대륙교량(국제철도)'과 '중국-중앙아시아-아시아(석유·가스 수송관)' 에너지 회랑을 건설 중이다. 그러나 카자흐스탄 국민은 최대 투자 국가인 중국을 경계하여 2016년 반중국 시위를 벌이기도 했다. 풍부한 재정을 가진 튀르키예 니스탄은 일대일로에 대해 거의 무관심한 반면, 빈국인 키르기스스탄과 타지키스탄은 적극적으로 환영하고 있다. 중국과 국경을 접하지 않은 우즈베키스탄은 일대일로 정책이 우즈베키스탄 경제에 도움을 되는 한 거부하지는 않는다.

그러나 중앙아시아 국가들은 갈수록 일대일로에 부정적이다. 특히 중국식 인프라 투자모델로

\* 제1저자, 고려대 러시아·CIS 연구소 연구교수

\*\* 교신저자, 한양대 아래지역연구센터 HK교수

인해 결국 중국 기업만 혜택을 받게 되고 주요 자원을 약탈당한 지역 주민은 여전히 실업에 시달리는 한편, 중국발 부채규모는 갈수록 늘어나고 있기 때문이다. 역사적으로 중앙아시아 국가들은 중국을 러시아 못지않은 대외불안요인으로 간주하였다. 중화 제국과 중앙아시아의 유목민 간의 종족 대결은 오래 전에 사라졌지만 일대일로라는 또 다시 중국의 영향력에 대한 우려를 불러일으키고 있다.

## I. 서론

시진핑 중국 주석이 2013년 ‘일대일로’라는 구상을 처음으로 꺼낸 곳은 카자흐스탄의 수도 아스타나에 위치한 나자르바예프 국립대학이다. 중국은 일대일로 사업의 가장 핵심 협력 국가인 카자흐스탄에 2017년까지 약 400억 달러를 쏟아 부었다. 하지만 카자흐스탄 국민은 중국에 대해 여전히 호의적이지 않다. 중국의 카자흐스탄에 대한 투자 확대는 철저하게 중국의 이익을 반영하고 있다고 생각하기 때문이다. 중국에 대한 카자흐스탄의 경계심은 다른 중앙아시아 국가들도 마찬가지이다.

중국은 중앙아시아 국가들을 일대일로 사업의 핵심 파트너로 간주하고 유라시아 국가와의 에너지, 교역, 물류 사업 등을 위한 거대한 경제회랑(Economic Corridor)을 건설하고 있다. 2014년부터 서방의 경제 제재를 받고 있는 러시아는 일대일로 사업이 자국의 부족한 인프라 건설에 도움이 된다고 반기고 있다. 반면 러시아와 같은 경제 규모와 군사력을 갖고 있지 못한 중앙아시아 국가들은 일대일로 사업을 기회이자 위기로 생각한다. 역사적으로 중앙아시아 국가들은 중국과는 교역을 통한 경제적 이득을 얻었지만 다른 한편으로는 중국의 서진<sup>1)</sup>을 안보의 가장 큰 위협으로 간주하였다.

중국이 중앙아시아 지역에 관심을 두는 이유 또한 경제적이며 안보적인 데 있다. 중국은 카자흐스탄에서는 주로 석유를, 투르크메니스탄에서는 가스를 대거 수입한다. 중국은 카자흐스탄의 석유개발 및 육상을 통한 수송로 확보에 전략적 중요성을 두고 투자하였다. 또한 갈수록 부족한 천연가스를 확보하기 위해 투르크메니스탄의 가스전을 개발하고 2009년에 1,833km의 ‘중앙아시아-중국 가스관’을 건설하였다. 중국은 또한 자국 내 신장위구르 자치구 등의

1) 피터 C. 퍼듀, 『중국의 서진』 (서울 : 길, 2014), p. 516~517.

안보 불안을 해소하기 위해 중양아시아와 협력을 강화하고 있다. 신장의 위구르족은 같은 투르크족이자 무슬림 국가인 중양아시아 국가의 지원을 기대한다. 중국은 이러한 안보적 잠재 위협을 고려하여 일찍부터 상하이협력기구(SCO)를 만들어 중양아시아 국가와 공조하고 있다.

일대일로 이전 중국의 대 중양아시아 외교는 조용하면서도 실리추구의 행태를 보여 왔다. 중국은 중양아시아에서 역사적 연고권을 가진 러시아, 새로운 경쟁자인 미국, EU 등과의 마찰을 피하고자 하였다. 전통적으로 중양아시아에서 소극적 관찰자 입장에 머물던 중국이 2014년 이후 일대일로를 내세우며 적극적인 정책으로 전환한 것은 경제성장을 바탕으로 한 강대국화 정책<sup>2)</sup> 때문이다. 시진핑이 추진하는 일대일로는 중국이 주도적으로 유라시아의 경제 질서를 구축하겠다는 의지로 평가할 수 있다.

이 논문에서는 중양아시아에 대한 중국의 일대일로 정책을 중국식 인프라 개발모델로 파악하고 그 특징과 한계를 고찰할 것이다. 중양아시아 국가들은 중국의 원조와 재정 지원을 한편으로는 대외투자 부진을 극복하는 계기로 삼았지만, 다른 한편으로는 그 부작용에 대해 강력하게 반발하고 있다. 중국의 원조와 지원에 따른 경제협력의 변화는 무역 및 투자 통계 분석을 통해 고찰할 것이다. 특히 2014년 일대일로 추진 이후 중국의 대 중양아시아 투자 및 교역은 크게 증가하였는데, 주목할 만한 새로운 현상은 중국발 대외부채와 중국 이주노동자의 진출 등이다.

이 논문에서는 중국의 중양아시아에 대한 일대일로 정책이 어떠한 변화를 초래하였는지를 국가별로 분석할 것이다. 중국식 인프라 개발모델인 일대일로는 ‘약탈적 대출’을 통해 중양아시아 국가들에게 부채 함정을 야기했다. 중국은 중양아시아에 경제구조의 대 중국 의존성을 심화시키고 부패문제를 악화시켰다.

2) 한석희, “중국의 부상과 책임대국론: 서구와 중국의 인식적 차이를 중심으로,” 『국제정치 논총』 44집 1호 (2004), pp. 134-136.

## II. 중국의 대 중앙아 전략의 구상과 변화

### 1. 중앙아시아와 중국의 무역 투자의 특징

중앙아시아 5개국의 주요 교역 대상국은 러시아, EU 그리고 중국이다. 1990년대 중반까지 중앙아시아의 최대 교역국은 러시아였으나 2000년대 들어 EU가, 그리고 2008년 글로벌 금융위기 이후에는 중국이 부상하였다.<sup>3)</sup> 2001년 중국의 대 중앙아시아 국가와의 교역액은 15억 2,100달러에 불과했지만 2013년에는 무려 약 502억 달러로 급증하였다. 2013년 이후 국제 유가의 하락으로 중국과 중앙아시아 교역은 358억 달러로 줄어들었지만 중국과의 교역 비중은 갈수록 커지고 있다. 중국과 중앙아시아 5개국 간의 총 무역량은 2001년 15억 달러에서 2015년 500억 달러로 증가한 반면, 두 번째 무역 상대국인 러시아는 약 310억 달러에 머물렀다.<sup>4)</sup>

중국은 중앙아시아 국가 가운데 카자흐스탄과의 최대 무역 상대국인 반면, 타지키스탄과의 교역은 미미하다. [표 1]에 의하면 2017년 중국은 카자흐스탄에 115억 달러의 상품을 수출하였고 우즈베키스탄에는 42억 달러, 키르기스스탄에는 56억 달러의 상품을 수출하였다. 2017년 키르기스스탄의 대 중국 무역 규모가 우즈베키스탄보다 더욱 큰 규모를 기록한 이유는 통과국으로서의 역할을 통해 중국에서 들어오는 대부분의 수입 상품이 여타 유라시아 지역으로 재수출되었기 때문이다.

중국의 대 중앙아시아 주요 수출 상품은 가전제품, 자동차, 의류 등 소비제품이 큰 비중을 차지한다. 반면 중앙아시아 국가들의 대 중국 수출품은 자원이 대부분을 차지한다. 카자흐스탄과 투르크메니스탄이 대 중국 자원 수출을 주도하고 반면, 타지키스탄과 키르기스스탄의 수출은 미미하다. 중국은 카자흐스탄 석유 생산량의 4분의 1, 투르크메니스탄 가스 수출량의 약 60%를 차지한다. 투르크메니스탄은 중국 최대의 천연가스 공급국으로 2017년 중국에 약 65억 달러의 천연가스를 수출하였는데, 이는 중국의 천연 가스 수입량의 약 20%에 달한다. 카자흐스탄은 2017년 중국에 약 1,230만 톤의 원유를 수출하였

3) 신범식, 『중국의 부상과 중앙아시아』 (서울대학교 아시아연구소 중앙아시아센터, 2015), P.106.

4) <http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/3/globalBbsDataView.do?setIdx=242&dataIdx=38250>. (검색일: 2018.12.20).

[표 1] 중앙아시아와 중국의 교역 변화

	만 달러	2012	2013	2014	2015	2016	2017
카자흐스탄	총교역	2,568,157	2,859,596	2,245,167	1,429,019	1,309,767	1,794,313
	수출	1,100,073	1,254,512	1,270,985	844,124	829,259	1,156,444
	수입	1,468,084	1,605,084	974,182	584,895	480,508	637,869
우즈베키스탄	총교역	287,519	455,145	427,612	349,583	361,461	422,087
	수출	178,334	261,336	267,821	222,876	200,755	274,942
	수입	109,185	193,809	159,791	126,706	160,706	147,145
키르기즈	총교역	516,232	513,770	529,794	434,069	567,669	542,386
	수출	507,337	507,535	524,252	428,212	560,546	533,681
	수입	8,895	6,235	5,542	5,857	7,124	8,706
타지키스탄	총교역	185,670	195,812	251,594	184,742	175,634	134,811
	수출	174,787	186,936	246,824	179,539	172,510	130,138
	수입	10,883	8,875	4,770	5,204	3,125	4,674
투르크메니스탄	총교역	1,037,250	1,003,090	1,047,044	864,313	590,177	694,324
	수출	169,912	113,764	95,428	81,547	33,848	36,812
	수입	867,338	889,326	951,616	782,766	556,330	657,513

자료 : National Bureau of Statistics of China(2018).

는데, 이는 육상 파이프라인을 통한 수출 규모로는 세계에서 두 번째로 큰 규모이다.<sup>5)</sup> 중국이 중앙아시아에 집중하는 이유는 이처럼 이 지역에 석유 및 가스 수입의 의존도가 높기 때문이다.<sup>6)</sup>

중국은 또한 중앙아시아의 최대 투자국이다. 일대일로가 시작된 2014년 중국의 대 중앙아시아 투자는 급격히 증가하기 시작하여 [표 2]에서 보는 것처럼 2017년 카자흐스탄에는 약 20억 달러, 키르기스스탄에는 1억 2,000만 달러, 타지키스탄에는 9,500만 달러를 투자하였다. 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄은 주요 협력국가들이다. 중국은 특히 운송, 인프라 및 에너지 부문에 막대한 자금을 투자하여 중앙아시아 전역에 도로, 철도, 교량 및 터널을 건설하거나 자금을 지원하였다.

중국이 중앙아시아에 투자하는 이유는 경제적 목적도 있지만 안보적 이유도 중요하다. 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄 등 3개국은 중국과 국경을 공유하고 있다. 또한 국경을 사이에 둔 중국의 위구르족은 같은 투르크족으로 이슬람이라는 공통의 종교를 갖고 있다. 중앙아시아 국가들 또한 자국 안보의

5) [http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/11/c\\_136888551.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-01/11/c_136888551.htm) (검색일: 2018.12.20).

6) <https://thediplomat.com/2018/08/why-central-asia-is-betting-on-chinas-belt-and-road/> (검색일: 2018.12.20).

[표 2] 중국의 대 중앙아시아 투자

(단위: 백만 달러)

	카자흐스탄	키르기스스탄	타지키스탄	투르크메니스탄	우즈베키스탄
2017	2,070	124	95	47	-76
2016	488	159	272	-24	179
2015	-2,510	152	219	-315	128
2014	-40	108	107	195	181
2013	811	203	72	-32	44
2012	2,996	161	234	12	-27
2011	582	145	22	-383	88
2010	36	82	15	451	-5
2009	67	137	17	120	5
2008	496	7	27	87	39
2007	280	15	68	1	13

자료: Ministry of Commerce of the People's Republic of China(2018).

\* 마이너스는 투자 철회 금액임.

위협세력인 원리주의 이슬람에 공동으로 대처하기 위해 중국과의 협력을 강화하고 있다. 이들은 자유, 민주주의 및 인권에 대한 자유주의 가치보다는 평화와 안정을 우선시하며, 이를 위해 경제개발을 강력하게 추진하고 있다.<sup>7)</sup>

또한 중앙아시아는 중국이 유럽과 서남아, 중동으로 가는 관문이다. 중국은 이 지역에 거대한 경제회랑을 건설하여 새로운 성장 동력으로 삼기를 희망한다. 이를 위해 중국은 철도, 도로 등 일대일로 인프라 사업을 추진하고 있으며 중앙아시아에다 투자를 지속하고 있다.

## 2. 일대일로 이후 중국의 대 중앙아시아 전략의 변화

중국 일대일로 정책의 ‘일대(一帶)’는 육상으로 연결되는 실크로드 경제벨트를 의미한다. 중국은 중앙아시아 육로를 통해 유럽까지 철도와 도로, 에너지 파이프라인을 연결하고자 한다.<sup>8)</sup> 중국은 중앙아시아 일대일로를 추진하기 위

7) 중국과 중앙아시아 안보 파트너십은 1996년 상하이 파이브(Shanghai Five)로 처음 제도화되었으며 이후 상하이 협력기구(Shanghai Cooperation Organization, SCO)로 발전되었다.

8) Tom Miller, *China's Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road* (United States: Zed Books,

해 자본금 615억 2,500만 위안 규모의 ‘실크로드기금(Silkroad Fund)’을 2014년 12월 29일 베이징에 설립하였다. 중국은 새롭게 형성되는 경제공동체 건설 플랫폼에 자국의 국유기업, 지방정부 등이 참여할 수 있는 공간을 열어줌으로써 국익을 극대화하고 있다.

중국이 중앙아시아에 건설하고자 하는 일대일로 경제회랑은 크게 두 가지이다. ‘신유라시아 대륙교량’과 ‘중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑’이 그것이다. [그림 1]에서 보듯이, ‘신유라시아 대륙교량(국제철도)’은 중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키, 우크라이나, 폴란드, 독일, 네덜란드 등이 관련되어 있다. 주요 노선으로는 중국 렘윈강-정저우-시안-란저우-우루무치, 카자흐스탄-러시아 스몰렌스카야-브란스크-벨라루스, 브레스트-바르샤바-베를린-로테르담이다. 이 회랑을 위해 중국은 중국-유럽 국제화물열차 개통, 유라시아 대륙 운송 시스템 확립 중이다.

‘중국-중앙아시아-서아시아(석유·가스 수송관)’ 회랑은 중국, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크메니스탄, 이란, 터키 등이 관련

[그림 1] 일대일로 연선 6대 경제회랑



자료 : Wali Zahid(2019).

2017). p. 79.

되어 있다. 주요 노선으로는 ‘투르크메니스탄-우즈베키스탄-카자흐스탄-중국 알라산카우’, ‘투르크메니스탄-타지키스탄-키르기스스탄-중국’ 등이다. 2013년 우즈베키스탄, 타지키스탄, 키르기스스탄과 새로운 가스관을 건설하기로 합의하였으며 2019년도에는 카자흐스탄 수도 아스타나에서는 중국 기업이 추진한 경전철이 완공될 예정이다. 2016년에는 향후 우즈베키스탄-키르기스스탄-중국 철도 연결 중 가장 중요한 캄직(Kamchiq) 터널(19.2km)을 개통하였다.

### Ⅲ. 중앙아시아 국가들의 일대일로 대응 전략

#### 1. 카자흐스탄

중국은 일찍이 카자흐스탄의 지정학적 위치와 자원을 주목하였다. 중국은 카자흐스탄을 중국의 일대일로 노선을 잇기 위한 핵심 허브로 본다. 카자흐스탄의 최대 무역 국가는 중국이며, 카자흐스탄 유전의 절반 이상은 중국이 소유권을 갖고 있다. 카스피 해에서 신장위구르 자치구까지는 송유관과 가스관이 부설되어 있다. 또한 카자흐스탄은 중국의 가장 중요한 가스 수입국인 투르크메니스탄에서 시작하는 ‘중앙아시아-중국’ 가스관이 3개나 지나간다. 중국은 2015년부터 유럽으로 가는 물류 허브로서 카자흐스탄에 대한 대규모 투자를 진행하였다.

2013년 9월 7일 시진핑 주석이 카자흐스탄 방문했을 때 새로운 협력모델로서 ‘실크로드경제벨트’를 제안하였다. 이후 중국과 카자흐스탄은 무역, 에너지, 금융, 투자, 여행 등 다양한 분야에서 협력이 증대되고 있다. 이 정책을 바탕으로 중앙아시아 지역에는 중국-키르기스스탄-우즈베키스탄 철도, 중국-카자흐스탄 도로 2기와 중앙아시아 천연가스 C선, D선 수송관 등이 건설되었다.

또한 2012년 4월 14일 중국과 카자흐스탄의 국경 지대에 조성된 호르고스 자유경제지대(the Khorgos Free Economic Zone:FEZ)가 정식으로 설립되어 운송·물류 단지 겸 경제특구이자 유라시아의 신물류 허브로 부상하고 있다. 일대일로의 6대 경제회랑 중의 하나인 ‘신유라시아 대륙교량’의 출발지이자 물류 허브인 호르고스에 집결한 중국의 상품이 국제철도를 통해 중앙아시아-러



시아·유럽 등으로 수출된다. 중국은 장기적으로 이 지역에 산업단지를 유치해 직접 제조에 나설 예정이다.

호르고스는 대륙항구로서 철도나 도로 방면에서 모두 우월한 자연입지 조건을 지니고 있다. 거리적인 면에서도 중국 변경에서 카자흐스탄까지 기존의 아라산커우(阿拉山口)를 경유하는 것에 비해 200km나 단축할 수 있다. 또한 중국 해안도시에서 해로를 통해 화물을 운송할 경우 유럽까지 40일이 걸리지만, 중국 내륙과 중앙아시아를 거치는 신실크로드를 이용하면 10일 정도로 운송기간이 대폭 줄어든다.

2017년 호르고스의 컨테이너 물동량은 10만 개(TEU)였지만 2020년에는 50만 개(TEU)로 급증할 것으로 예상된다. 2018년 말부터는 모든 수화물이 전자식으로 처리된다. 중국은 호르고스를 유럽으로 가는 내륙 항만(dry port)으로 개발하고 있으며 이미 카자흐스탄으로부터 지분 49%를 사들였다.

2017년 6월 시진핑 주석은 일대일로를 처음 선언한 카자흐스탄을 다시 방문한 자리에서 일대일로 이니셔티브는 지난 4년간 제안에서 행동으로, 개념에서 실행단계로 옮겨졌으며 이제 더 빠른 속도로 발전전략을 강화할 필요가 있다고 강조했다. 중국과 카자흐스탄 관계를 “꿈의 날개에 오른다”고 비유하였다.<sup>9)</sup>

그러나 카자흐스탄 국민은 최대 투자국인 중국을 여전히 경계하고 있다. 19세기 카자흐 부족은 조공을 강요하는 청나라를 피해 러시아 지배를 선택하였다. 중국을 러시아보다 더 위협적인 국가로 생각했기 때문이다. 카자흐스탄은 자국 및 중앙아시아 역내로의 과도한 중국의 영향력 확장을 경계한다. 2016년 3월 카자흐스탄 정부가 외국인들에게 토지 임대를 10년에서 25년까지 허용하자 카자흐스탄 국민은 이 조치가 중국에게 혜택을 주는 것이라며 대규모 반중 시위를 벌였다. 국민들의 노골적인 반중 시위에 놀란 나자르바예프 정권은 경제 및 농업 장관을 해고하고 토지 개혁을 유예하였다. 유라시아개발은행(EDB)의 조사에 따르면 카자흐스탄 국민 6명 가운데 1명만이 중국을 우방으로 여기는 것으로 나타났다.<sup>10)</sup>

9) [http://www.chinadaily.com.cn/world/2017xivisitskazakhstan/2017-06/07/conThent\\_29656868.htm](http://www.chinadaily.com.cn/world/2017xivisitskazakhstan/2017-06/07/conThent_29656868.htm) (검색일: 2018.12.20).

10) Eurasian Development Bank, [http://eabr.org/e/research/centreCIS/projectsandreportsCIS/inThegration\\_baromeTher/index.php?id\\_16=48994](http://eabr.org/e/research/centreCIS/projectsandreportsCIS/inThegration_baromeTher/index.php?id_16=48994). (검색일: 2018.12.20).

## 2. 우즈베키스탄과 투르크메니스탄

2016년 6월 시진핑 주석이 우즈베키스탄의 부하라를 방문하였다. 시 주석은 양국의 전통적인 우의가 2천 년 전까지 거슬러 올라간다면서 양국 인민은 함께 위대한 실크로드를 열어 왕래했으며 지금은 일대일로 건설을 위한 합작에서 성과를 거두고 있다고 말했다. 중국은 환경보호 협력을 심화시키고 생태보존을 강화하며 녹색 실크로드(Green Silk Road)를 건설할 것을 제안했다.<sup>11)</sup>

우즈베키스탄은 중국과 국경을 맞대고 있지는 않지만 ‘신유라시아 대륙교량(국제철도)’과 ‘중국-중앙아시아-서아시아’의 주요 통과국이다. 중국은 투르크메니스탄의 가스를 우즈베키스탄을 거쳐 운반하고 있다. 이 가스관을 통해 우즈베키스탄 또한 자국의 천연가스를 중국에 수출하고 있다.

중국은 ‘신유라시아 대륙교량’ 회랑 구축을 위해 기존의 카자흐스탄이 아닌 키르기스스탄을 통해 우즈베키스탄의 안디잔 지역을 연결하는 철도를 건설할 예정이다. 현재 중국의 카쉬(Kashi)에서 중국과 키르기스스탄의 국경 도시인 이얼크쉬탐(IrkeshTam)까지 철도가 건설되어 있다. 중국은 2020년 착공하여 2025년 완공을 목표로 이얼크쉬탐에서 남부 오쉬까지 철도를 건설할 예정이다. 이 철도는 오쉬(Osh)에서 안디잔으로 연결되어 중앙아시아를 경유하여 유럽으로 연결된다.

중국은 차관과 원조를 통해 우즈베키스탄에 대한 다양한 경제협력을 추진하였다. 중국은 우즈베키스탄과의 경제·기술 협력 협정에 따라 1,830만 달러의 원조를 제공하였는데 주로 철도화물 제어시스템과 화물 스캔 시스템, 예비부품비 명목 등이다. 우즈베키스탄은 이 상품들을 국경지대, 타슈켄트와 부하라 등에 대형 통관검사 시스템 설비를 구축하였다.

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 수입

11) <http://www.scio.gov.cn/32618/document/1481477/1481477.htm> (검색일: 2018.12.20).

의 70%를 천연가스 수출에 의존한다. 투르크메니스탄은 자국의 풍부한 가스를 중국에 수출하고 있으며 키르기스스탄, 타지키스탄과 달리 풍부한 재정으로 중국의 인프라 투자에 의존할 필요가 없다.

투르크메니스탄과 중국은 지난 2009년부터 가스 협력을 계기로 관계를 강화해 왔다. 당시 투르크메니스탄은 가스전 개발과 인프라 건설에 필요한 자금을 중국으로부터 빌려오고, 향후 30년간 연 300억m<sup>3</sup>의 천연가스를 중국에 공급하기로 합의했다. 가스관 설치와 함께 중국과 투르크메니스탄 간 교역규모는 2009년부터 2014년까지 5배로 증가했다. 2012년에는 2011년보다 2배 증가한 100억 달러에 도달하면서 중국은 투르크메니스탄의 최대 교역국으로 부상하였다. 2013년 9월 시진핑 주석은 투르크메니스탄을 방문 당시 중국의 CNPC와 투르크메니스탄의 국영가스기업인 투르크멘가스(Turkmenengaz)는 가스거래량을 25BCM을 늘려 매년 65BCM를 공급하기로 합의하였다.<sup>12)</sup>

중국은 투르크메니스탄을 중앙아시아의 거점으로 삼고 장기적으로 중동으로 연결되는 파이프라인을 건설하여 육로로 연결되는 안정적인 자원회랑을 건설할 계획이다. 그렇지만 이미 영세중립국인 투르크메니스탄은 가스 판매를 바탕으로 충분한 국가 재정을 확보하고 있기 때문에 중국의 진출을 달가워하지 않는다. 투르크메니스탄은 자국에 대한 러시아 영향력 강화를 우려해 EAEU 가입이나 가스 협력을 진전시키지 않는 것과 마찬가지로 중국에 대해서도 경계심을 보이고 있다.

### 3. 키르기스스탄과 타지키스탄

중앙아시아 국가 중에 빈곤하고 개발이 지체된 키르기스스탄과 타지키스탄은 중국의 일대일로에 큰 기대감을 비추고 있다. 키르기스스탄은 ‘중국-중앙아시아-서부아시아’를 연결하는 가스 파이프라인이 지나가며, 우즈베키스탄과 중국을 연결하는 철도가 놓일 예정이다. 중국과 850km에 달하는 국경을 접하고 있는 키르기스스탄은 위구르족의 분리독립운동 및 이슬람 근본주의 확대를 저지하기 위한 주요 협력국가이다.

2013년 9월 시진핑 주석은 제13차 SCO 정상회담 참석차 키르기스스탄을

12) <https://www.reuThers.com/article/gas-turkmenistan-china/turkmen-gas-exports-to-china-to-hit-65-bcm-year-by-2020-idUSL6N0GZOOT201309> 3. (검색일: 2018.12.20).

국민 방문하여 양국 관계를 ‘전략적 협력 동반자 관계’로 격상함과 동시에, 총 30억 달러 규모의 차관 제공과 인프라 건설 등 각종 경제협력, 양국 간 가스관 건설 등 에너지 협력 및 3대 약(테러, 극단주의, 분리주의)에 대한 공동 대처 등에 합의하였다.<sup>13)</sup> 2015년 아탐바예프 대통령, 2018년에는 제엔베코프 대통령이 방중하여 경제 지원을 호소할 정도로 중국과 키르기스스탄과의 관계는 긴밀하다.

타지키스탄 또한 중국의 일대일로를 적극 환영하는 입장이다. 타지키스탄은 중국과 국경을 접하고 있기 때문에 타지키스탄의 정치적 안정은 중국에게 중요하다. 중국은 서남아시아와의 교통 물류 및 안보 측면에서 타지키스탄의 지정학적 위치를 고려하지 않을 수 없다. 이에 따라 중국은 극빈국인 타지키스탄에 대한 유·무상 원조를 점차 확대해 나가고 있는데, 주로 타지키스탄 자원 탐사, 개발 등 에너지 자원 확보에 주력하고 있다. 중국은 수력발전소 건설, 각종 도로 및 터널 공사 등 기간산업에 우대적인 자금 대출을 지원함으로써 타지키스탄 개발에 적극 참여하고 있다.

타지키스탄은 이제 중국의 투자와 교역 없이는 제대로 경제를 운용할 수 없는 상황이다. 중국은 2016년 타지키스탄 서부 도시 ‘바흐다트~아만’ 간 48.6 km 구간의 철도공사를 완공하였는데, 이 철도를 통해 타지키스탄은 중부와 남부지역을 처음으로 철도로 연결될 수 있게 되었다. 또한 타지키스탄 최대 산업인 수력발전에 중국이 적극적으로 원조에 나서고 있다. 2012년에서 2014년 사이 중국의 대 중앙아시아 누적 원조규모는 키르기스스탄에 약 21억 달러, 타지키스탄에는 약 7억 달러에 달한다.<sup>14)</sup>

중국은 타지키스탄과 키르기스스탄에 주로 도로, 철도, 전력 등 사회간접자본 건설에 집중하고 있다. 키르기스스탄 또한 중국을 통해 기대하던 ‘중앙아시아-중국’ 가스관 하나를 유치하였으며, 중국의 원조로 주변국을 연결하는 도로 건설 및 비슈케크 시내 도로를 개보수할 수 있었다. 그러나 중국이 무상으로 인프라를 부설해준 것은 아니다. 두 나라는 중국의 자금으로 철도와 도로, 수력발전소, 가스관을 건설하면서 부채는 증가하고 중국 의존도는 눈덩이처럼 불어났다.<sup>15)</sup> 키르기스스탄의 부채 규모는 일대일로 사업 이후 GDP 대비 16%

13) [https://www.fmprc.gov.cn/mfa\\_eng/topics\\_665678/xjpfwzysiesgitfhshzzfh\\_665686/t1077178.shtml](https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgitfhshzzfh_665686/t1077178.shtml). (검색일: 2018.12.20).

14) AIDDATA(2018), china.aiddata.org.

나 불어났다. [표 3]에 의하면 2016년 기준 중국은 키르기스스탄의 전체 부채 중 40%나 차지한다.

2011년 1월 타지키스탄은 중국이 요구해온 파미르 국경지대 영토의 3.5%를 양허할 것에 합의하여 양국 간 영토문제를 해결하였다. 이 양허 합의에 따라 양국은 국경획정협약을 비준함으로써 서울의 2배 면적인 타지키스탄 동부 파미르 고원지역의 땅 1,100km<sup>2</sup>가 중국의 영토가 되었다. 이미 타지키스탄 정부는 수력발전소 건설 자금으로 지원받았던 3억 달러를 상환하지 못해 중국에 금광 개발권을 넘겼다. [표 3]에 의하면 2015년 기준 중국의 자금지원은 타지키스탄 전체 부채 중 49%나 차지한다.

일대일로는 결과적으로 키르기스스탄과 타지키스탄에 부채의 심화를 초래하고 경제 의존을 가속화시켰다. 보다 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 유입 관련 법률을 만들지 못했다. 이로 인해 그렇지

[표 3] 중앙아시아 국가들의 대외 부채와 중국의 비중

(단위: 백만 달러)

	2013	2014	2015	2016	2017(1-8월)
키르기스스탄 부채	3,159	3,437	3,601	3,743	3,985
중국 차관	758	1,116	1,296	1,483	1,639
중국 차관 비중(%)	24	32	36	40	41
카자흐스탄 부채	148,753	157,062	153,456	163,758	167,890*
중국 차관	15,840	15,969	13,248	12,589	11,975*
중국 차관 비중(%)	11	10	9	8	7
타지키스탄 부채	2,188.5	2,095.9	2,194	n/a	n/a
중국 차관	915	915	1,080	n/a	n/a
중국 차관 비중(%)	42	44	49	n/a	n/a

자료: 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄 통계청 자료 종합.

15) Bruce Pannier, "What Does China's One Belt, One Road Project Mean For Central Asia?," Gandhara, November 12, 2016, <http://gandhara.rferl.org/a/china-central-asia-obor/28112086.html> (검색일: 2018.12.20).

않아도 실업 문제가 심각한 두 나라의 현지 노동자가 일자리에서 배제되는 결과가 나타났다. 양국은 인프라 투자 사업을 통한 고용창출 효과를 보지 못하고 있는 것이다.

키르기스스탄 J-Invest Consulting의 제니 제니스(Jenny Jenish)는 2015년 현지 여론조사를 통해 응답자의 약 80%가 중국계 이민자 유입을 가장 부정적으로 평가하였다. 또한 응답자의 44%는 중국 투자가 자국의 독립에 위협이 된다고 응답하였다. 키르기스스탄과 타지키스탄 경제는 이미 중국 경제에 크게 의존하고 있지만 사회적 반감 또한 증대하고 있다고 지적했다.<sup>16)</sup>

## IV. 중국의 ‘약탈적 대출’과 중국식 개발모델

### 1. 중국의 ‘약탈적 대출’

중앙아시아에서 일대일로에 대한 부정적인 여론이 갈수록 증가하는 이유는 이 사업이 결국 중국의 이익을 보장하는 방식으로 진행되었기 때문이다. 중국이 지원하는 인프라 건설비용은 수원국(受援國)의 국가부채로 전환되고, 실제 사업은 중국의 기업과 근로자를 동원하여 진행된다. 키르기스스탄에서 중국 자본으로 건설 중인 2개의 도로건설 프로젝트의 경우, 중국인 노동자가 70%를 차지하고 현지 노동자는 30%에 불과하였다. 아래 [표 4]에서 보듯이, 중국은 2016년 카자흐스탄에 13,588명, 키르기스스탄에는 1,947명, 타지키스탄에는 1,670명을 파견하였다. 반면 이미 중국의 인프라 건설과정에서 쓴 맛을 본 투르크메니스탄의 경우 70%를 현지 인력으로 고용하도록 하였으며, 우즈베키스탄은 관리 인력만 중국인을 고용할 수 있도록 법을 바꾸었다.

키르기스스탄과 타지키스탄은 제대로 된 제조업이 없어 실질 실업률이 40% 이상에 이르는 국가들이다. 그렇지 않아도 일자리가 부족한 상황에서 그나마 새로 생긴 일자리를 중국 노동자가 차지하고 있다. 또한 인프라 건설 과정에서 현지 자재보다는 중국산 철, 시멘트 등을 사용하고 대부분의 건설장비도 중국에서 직접 조달하였다. 심지어 식당마저 같은 중국인에 하청을 주고 있다. 이러한

16) <http://voicesoncentralasia.org/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-impact-in-central-asia/>. (검색일: 2018. 12.20).

[표 4] 중앙아시아에서 중국의 투자 규모와 파견 노동자

	2011	2012	2013	2014	2015
중국의 투자 규모(백만 달러)					
카자흐스탄	1,242	1,568	2,917	2,358	2,347
키르기스스탄	209	351	712	587	549
타지키스탄	228	252	445	409	644
우즈베키스탄	228	252	445	409	644
중앙아 전체	1,907	2,423	4,518	3,764	4,183
중국 파견 노동자(명)					
카자흐스탄	3,455	3,394	7,109	9,720	13,588
키르기스스탄	1,575	3,049	3,258	2,153	1,947
타지키스탄	1,060	1,199	2,032	2,033	1,670
우즈베키스탄	763	943	2,505	1,970	1,352

자료 : National Bureau of Statistics of China(2018).

중국 기업의 불공정한 경영 관행과 국제적 경험 부족으로 해당 지역의 반발을 사고 있다.

일대일로 사업에 부정적인 평가가 높아지는 이유는 해당 사업이 일방적으로 중국에 유리한 구조로 진행되기 때문이다. 중국은 일대일로가 ‘중국이 국제사회를 위해 제공한 공공재’라고 강조하고 있지만 협력국가들은 이것을 일종의 부채로 받아들일 수밖에 없다. 중국의 원조는 종종 개발 원조(ODA)와 외국인 투자(FDI) 사이에서 이루어지는데, 원조의 조건으로 수원국의 천연자원이나 계약 패키지에 대한 접근권한을 요구한다. 또한 원조의 대가로 양허, 무역 협정 및 투자 협정에 대해 재협상할 것을 강요한다. 이러한 패키지에는 종종 특정 종류의 중국 측 요구 사항 등이 포함된다. 타지키스탄에게는 일부 영토의 양보를 요구하였으며 아프가니스탄에서는 군사 요충지에 중국 군의 주둔을 타진하기도 하였다.

중국의 원조는 대부분 ‘조건부 원조(tied aid)’의 형태로 제공되는데, 이는 중국으로부터의 자금이 중국 기업의 이익과 관련 있는 패키지로 제공된다는 것을 의미한다. 인프라 및 기술지원 프로젝트를 위한 자금지원 계약은 자재, 장비, 기술 및 서비스의 절반 이상이 중국에서 조달되어야 한다고 규정하기도 했다. 결국 중국 기업은 원조를 통해 손쉽게 해외 진출을 도모하게 되는 것이다.

[표 5] 중앙아시아의 주요 일대일로 프로젝트

	주요 프로젝트	진행 프로젝트	반응
카자흐스탄	신유라시아 대륙교량 석유·가스 수송관	호로고스 물류 플랜트	중립
우즈베키스탄	신유라시아 대륙교량 석유·가스 수송관	오쉬-안디잔 철도	중립
키르기스스탄	신유라시아 대륙교량 석유·가스 수송관	비슈케크-오쉬 철도 중국 연결 가스관	적극
타지키스탄	석유·가스 수송관	중국 연결 가스관	적극
투르크메니스탄	신유라시아 대륙교량 석유·가스 수송관	철도 환적 시스템	무관심

자료: 저자 직접.

자원이 부족한 국가의 입장에서는 당장의 인프라 투자를 통해 경기를 활성화하고 성장동력을 확충하기 위해 중국의 원조 조건을 받아들이지 않을 수 없다. 원조나 투자를 받는 수원국은 원금과 이자뿐만 아니라 정치적인 요구 조건이나 중국 기업의 입장을 고려한 협상을 받아들여야 한다. 일부 전문가들은 중국이 못 갚을 것을 알면서도 악의적으로 빚의 수령에 빠뜨려 유라시아 국가들에게 일종의 ‘약탈적 대출(Predatory lending)’을 자행하고 있다고 주장한다.<sup>17)</sup> 중국은 원조를 통해 자국 기업과 노동자에게 경제적 기회를 제공하고, 장기적으로 빚의 대가로 시장 개방을 요구하고 무역 흑자를 달성할 수 있다는 것이다.

일대일로가 제조 및 수출 능력의 우위라는 중국의 강점을 암묵적인 전제로 하여 출발하는 한, 결국 그 대상국들은 장기적으로 무역적자를 감수할 수밖에 없다. 인프라 건설 관련 제품을 중국보다 더 저렴하게 생산할 수 있는 개발도상국은 찾아보기 어렵다. 베트남이 한국의 제조업 투자는 환영하지만 중국에 부정적인 것은 이러한 이유 때문이다. 중국의 제품 및 투자에 대한 과도한 의존은 결국 중앙아시아 국가들이 장기적으로 중국 경제에 종속되는 부정적인 결과를 초래한다.

일대일로의 본격적 추진 이후, 중국의 투자 증가로 인해 중앙아시아의 중국인

17) Safovudin Jaborov(Tajik National University, Dushanbe)는 원금과 이자의 갚음 이외에 차용자를 밀어붙이는 양국 신용 협상을 ‘약탈적 대출’이라고 정의하였다. <http://voicesoncentralasia.org/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-impact-in-central-asia/> (검색일: 2018.12.20).



이주자는 급격하게 증가했다. 일부 국가에서는 중국과 중국인 이주자에 대한 부정적 여론이 높아졌다.<sup>18)</sup> 키르기스스탄과 타지키스탄에서는 반(反)중국 감정이 확산되고 있으며 카자흐스탄에서는 반중국 시위가 벌어졌다. 우즈베키스탄과 투르크메니스탄 정부는 중국 이주자 통제를 강화하고 현지에서 고용할 수 있는 중국인 노동자에 대해 엄격한 제한을 도입했다. 일대일로로 인해 중앙아시아에서는 중국 공포증(Sino Phobia)이 증가하고 있으며, 이제 일대일로는 기회에서 위기로 바뀌고 있는 상황이다.

## 2. 중국식 인프라 투자모델의 문제점

중국의 원조가 결국 중국의 이익으로 귀착된 것은 중국식 해외 인프라 투자모델의 문제점 때문이다. 중국식 인프라 투자모델은 무엇보다 ‘밑 빠진 독에 물 붓기’라는 비판이 제기된다. 중국은 유라시아 지역에 일대일로 정책을 밀어붙이기 위해 2014년 12월 400억 달러 규모의 실크로드기금을 조성했다. 이후 아시아지역 개발도상국 인프라 구축을 목표로 다자간 금융기구 아시아인프라투자은행(AIIB)을 설립했으며 매년 100억~150억 달러의 자금을 투입하겠다는 전략을 세웠다. 그러나 이미 6대 경제회랑을 위한 기본 인프라 구축에도 이러한 자금은 턱없이 부족한 상황이다.<sup>19)</sup>

일대일로 사업은 약 68개 개발도상국에서 900개에 이르는 사회간접자본 건설비로 약 8조 달러의 양허성 자금을 투자하는 것이다.<sup>20)</sup> 대상 국가와 사업추진 합의가 이뤄지면 그 사업을 진행할 중국 국영기업의 계좌로 사업비가 입금되고, 이 기업은 그 자금으로 가능하면 중국 자재를 구매하여 건설공사를 진행하게 된다. 결국 일대일로는 중국의 국내경기 둔화와 과잉 생산능력 문제를 해결하기 위한 수단이라고 볼 수도 있다.

18) 중국과 접경하는 많은 국가, 특히 중앙아시아와 러시아의 극동 지역과 같이 인구 밀도가 낮은 지역은 중국 이주민의 대규모 유입을 경계하다. 특히 넓은 국토에 인구가 절대 부족한 카자흐스탄이 가장 예민하게 인구 이동을 주목하고 있다. <http://voicesoncentralasia.org/chinas-belt-and-road-initiative-and-its-impact-in-central-asia/> (검색일: 2018.12.20).

19) 본래 인프라 투자는 수익이 나지 않는 사업이다. 이미 투자한 돈의 대부분은 회수불가능한 채권이 되어버렸다. 게다가 국가마다 다른 제도 때문에 생기는 조정 비용이나 사업 추진 과정에서 부패한 현지 정치세력에 바치는 뇌물 비용, 서로 다른 문화와 종교로 생기는 매물 비용은 측정도 되지 않는다.

20) Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance, "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective." Center for Global Development (CGD) Policy Paper 121 March 2018. p.1

또 다른 문제는 중국 국유기업이 현지의 정치적, 재정적 위험도 평가나 시장 조사를 아예 또는 거의 하지 않다는 데 있다. 더구나 최근 중국 국내경기 둔화와 트럼프의 도발적인 미·중 무역전쟁에 대한 우려로 인해 일대일로 사업 승인은 더욱 줄속으로 이뤄지고 있다. 사업 대상국 중에는 정치·경제 불안이 심각하고 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄 등과 같이 부패가 심각한 국가에 대한 투자가 증가하고 있는 것이다. 이들 국가에서는 일대일로 자금이 경제발전보다는 권력자의 부정적인 축재에 사용될 가능성이 크다. 중국 또한 규제제도와 언어, 문화 환경이 상이한 여러 국가에서 동시에 수십 개 사업의 타당성과 수익성 및 위험도 등을 심사할 능력과 인력이 태부족인 상황이다.

중국은 하드웨어 중심의 일대일로 사업을 보완하고 중앙아시아에 중국식 소프트웨어 강화를 위해 ‘공자학원’ 설립을 추진하였다. 중국은 자국의 문화와 교육 시스템이 중앙아시아인에게도 매력적일 수 있을 것으로 생각했다. 그러나 중국어 습득의 어려움과 공세적 대외정책, 중국 문화의 매력적인 이미지 부족 때문에 이 정책은 거의 실패로 끝났다. 공자학원은 중국에 대한 긍정적 이미지를 구축하는 데 큰 도움이 되지 못한 것이다.

중앙아시아 국가들은 과거 역사와 고정 관념으로 중국을 경계하고 있다. 1960년대와 1970년대의 중소 국경분쟁의 유산, 불균형적인 인구통계학적 상황, 그리고 독창성이 없고 모조품 생산국이라는 현대 중국 이미지는 중국에 대한 부정적 인식을 강화시켰다. 무엇보다 일대일로를 통한 중국의 접근이 중앙아시아 발전에 큰 도움이 되지 않는다는 사실을 경험적으로 깨닫고 있다.

## V. 결 론

중국은 인프라 구축이라는 일대일로를 통해 중앙아시아 국가와의 관계를 강화하고 이를 통해 정치적, 경제적, 전략적 영향력을 확대하고자 하였다. 일대일로 구상이 성공적으로 진전된다면 유라시아 지역에서 중국의 역할과 위상이 강화될 것이다. 그러나 중앙아시아에서 일대일로가 지속 가능할 지는 여전히 의문부호가 따라 붙는다.

첫째, 중국의 자금력이 충분한가이다. 인프라 사업이란 본래 수익이 나지

않는 사업이다. 중국은 실크로드기금, AIIB 등을 통해 중앙아시아 지역에 거대한 인프라 프로젝트를 추진하고 있지만 최근 중국은 미중 무역분쟁과 국내 경기위축을 경험하고 있다. 이런 상황 속에서 수익이 나지 않는 거대 인프라 프로젝트는 지속 가능하기 어렵다. 신유라시아 대륙교량 사업도 진척되지 않고 있다.

둘째, 중국의 원조와 차관이 현지 정부와 결탁하여 부패로 연결될 가능성이 높다는 점이다. 중앙아시아 국가들은 국가투명성이 부족하고 부패지수가 높다. 특히 중국의 대외원조는 OECD 규제를 받지 않기 때문에 현지의 부패한 정부와 결탁할 가능성이 높다. 중국 은행 또한 일천한 해외 경험 때문에 현지 정부와 공사 과정을 투명하게 관리하기는 힘들다. 중국의 거대한 자금이 부패화되어 중앙아시아의 독재정권을 지탱하고 민주화를 지연시키고 소득격차를 악화시킬 가능성이 높다. 특히 카자흐스탄과 키르기스스탄, 타지키스탄에서 이러한 가능성은 더욱 높다.

셋째, 중국의 중앙아시아 원조와 차관이 부채의 악순환을 불러일으켜 ‘약탈적 대출’로 바뀔 가능성이 높다는 점이다. 이미 중국발 부채가 전제 국가 부채의 절반 이상을 차지하고 있는 키르기스스탄과 타지키스탄은 중국 부채를 상환하기 위해 금광, 발전소 등 국가 이권을 넘기고 있는 실정이다. 장기적으로 볼 때 중앙아시아 국가들은 중국의 상품판매 시장으로 전환하여 자생적인 경제발전이 위축될 가능성이 높다.

넷째, 중국의 대 중앙아시아 지원이 중국산 자원과 노동인력까지 포함하는 한, 중앙아시아 자체의 발전으로 연결되기 힘들다는 점이다. 이러한 점을 우려하여 우즈베키스탄과 투르크메니스탄은 강력한 규제를 시행하고 있지만 중국의 지원이 절실한 다른 나라는 이에 대해 미온적이다. 중국의 일대일로 추진을 위한 자금이 결국 중국 기업에 재투자되는 한, 중앙아시아 국가들은 실질적인 이득은 취하지 못하게 되는 부작용만 초래할 수 있다.

마지막으로, 일대일로 정책이 장기적으로 중앙아시아에서 지속되기 힘들다는 점이다. 중앙아시아 국가들은 기본적으로 유목민족적 성격과 이슬람을 바탕으로 하는 종교적 정체성을 갖고 있다. 이에 따라 중국의 유교적 세계관은 중앙아시아에 적용되기 어렵다. 중국의 소프트파워가 중앙아시아에 작동되지 않을 때 결국 하드파워에 의한 질서 유지가 등장할 수도 있다.

중국의 일대일로 정책에 대해 중앙아시아 모든 국가들이 다 같은 반응을 보이는 것은 아니다. 재정이 풍부한 투르크메니스탄은 일대일로에 대해 거의 무관심한 반면 가난한 키르기스스탄과 타지키스탄은 적극적으로 환영하고 있다. 중국과 국경을 접하지 않는 우즈베키스탄은 일대일로 정책이 우즈베키스탄 경제에 도움이 되는 한 거부하지는 않는다. 보다 복잡한 속내를 가지고 있는 국가는 카자흐스탄이다.

역사적으로 중앙아시아 국가들은 중국을 러시아 못지않은 대외불안요인으로 간주하였다. 18세기 중엽 카자흐스탄은 몽골의 후예인 중가르의 침입을 받고 이어 청나라와 강제적으로 교역을 하였다. 중국의 일대일로가 본격화되면서 카자흐스탄은 중국을 사실상 가장 위협적인 국가로 인식하고 있다.

중국과 국경을 접하고 있는 빈곤국인 키르기스스탄과 타지키스탄은 중국의 경제 원조와 일대일로를 적극 환영한다. 중국은 이 두 국가에 적극 진출하고 있는데 이 두 나라에서 대 중국 부채는 전체 부채 중 거의 절반에 달한다. 키르기스스탄과 타지키스탄은 결국 대 중국 부채를 상환하기 위해 금광, 발전소 등을 넘기지 않을 수 없는 상황이다.

전통적으로 중앙아시아 국가들은 러시아 주도의 대외관계에서 중국의 진출을 러시아 이상으로 경계한다. 중국과 중앙아시아의 유목민 종족 간의 대결 시대는 오래 전에 사라졌지만 중국은 여전히 불신을 받고 있다. 중앙아시아 국가들은 중국의 일방주의 속성과 이슬람과 다른 문화권이라는 차이를 강하게 의식하고 있다. 중앙아시아 국가들은 러시아와 중국이라는 두 강대국 사이에 끼여 있으며, 어느 국가에 의해서도 지배되기를 원치 않는다.

## 참고문헌

- 강명구. “중앙아시아 5개국의 국가 발전 전략.” 신범식 엮음. 『21세기 유라시아 도전과 국제관계』. 한울 아카데미, 2006.
- 강봉구. “우즈베키스탄 대외정책 형성의 배경, 규정요인 및 동학,” 김연규 엮음. 『유라시아의 지역주의적 재편성』. 經文社, 2006.
- 김영진. “우즈베키스탄의 ‘경제성장 역설’에 대한 고찰: 초기조건, 체제전환전략, 경제실적.” 『비교경제연구』. 제17권 1호, 2010.
- 김영진. “중국의 일대일로와 중앙아 국가의 대응: 경제부흥의 기회인가?” <http://diverseasia.snu.ac.kr/?p=479>, 2018.
- 이주영. “중국 실크로드 경제벨트의 경제협력 전략에 대한 고찰.” 『유라시아연구』, 제12권 제2호, 2015.
- 이영형. “카자흐스탄에 대한 러시아의 영향력 평가: 지리환경 변수를 중심으로.” 서울대학교 국제학연구소, 2010.
- 이종문. “투르크메니스탄의 에너지 개발 전략과 외국인직접투자.” 『중소연구』, Vol.33. No.1, 2009.
- 신범식 외. 2015. 『중국의 부상과 중앙아시아』. 서울대학교 아시아연구소 중앙아시아센터(편), 세계 속의 아시아연구 시리즈 10, 2015.
- 톰 밀러 저/권영교 역. 『신실크로드와 중국의 아시안 드림』. 2018.
- 한석희. “중국의 부상과 책임대국론: 서구와 중국의 인식적 차이를 중심으로”, 『국제정치 논총』 44집 1호. 2004.
- 피터 C. 퍼듀. 『중국의 서진』, 길, 2014.
- Adams, Laura. *The Spectacular State: Culture and National Identity in Uzbekistan*. Duke University Press, 2010.
- Adylov, Aliaskar. *The Big Friendly Giant: China's Development Assistance in Central Asia*. MasTher's thesis, Central European University, 2016.
- Alf, Henryk. “Flowing Goods, Hardening Borders? China's Commercial Expansion into Kyrgyzstan Reexamined.” *Eurasian Geography and*

- Economics* 57, no. 3, July 2016.
- Beauchamp-Mustafaga, Nathan. "Rolling Out the New Silk Road: Railroads Undergird Beijing's Strategy." *China Brief* XV, no. 8, (April 2015).
- Bohnenberger-Rich, Simone. "China and Kazakhstan: Economic Hierarchy, Dependency and Political Power?" Ph.D. diss., London School of Economics, 2015.
- Bruce Pannier. "What Does China's One Belt, One Road Project Mean For Central Asia?," *Gandhara*, 2016.
- Burkhanov, Aziz, and Yu-Wen Chen. "Kazakh perspective on China, the Chinese, and Chinese migration." *Ethnic and Racial Studies* 39, no. 12, 2016.
- Clarke, Michael. "Kazakh Responses to the Rise of China: Between Elite Bandwagoning and Societal Ambivalence?" In *Asian Thought on China's Changing International Relations*, edited by Niv Horesh and Emilian Kavalski, New York: Palgrave Macmillan, 2014.
- Courmont, Barthelemy. "What Implications for Chinese Soft Power: Charm Offensive or New Hegemony?" *Pacific Focus* 28, no. 3 (December 2013).
- Duarte, Paulo. "The Dragon in Its Backyard: The Chinese Question in Central Asia." *Revista Estudos Políticos* 5, no. 2 2014.
- Feng, Lu et al. "Why China? The Economic Logic behind China's OBOR Initiative." In *Looking for a Road: China Debates Its and the World's Future*, edited by Shao Binhong (Brill; Lam Edition, 2016).
- Findley, Michael, Daniel Nielson, and Jason Sharman. *Global Shell Games: Experiments in Transnational Relations, Crime, and Terrorism*. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
- Guluzian, Christine R. "Making Inroads: China's New Silk Road Initiative." *Cato Journal* 37, no. 1 (Winter 2017).
- Hofman, Irna. "Politics or profits along the 'Silk Road': what drives Chinese

- farms in Tajikistan and helps them thrive?” *Eurasian Geography and Economics* 57, no. 3 (2016).
- Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance, “Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective.” Center for Global Development (CGD) Policy Paper 121 (March 2018).
- Islamjanova, Aigul, Issah Iddrisu, Rathny Suy, and Dinara Bekbauova. “The Impact of Silk Road Economic Belt on Economic Development of the Republic of Kazakhstan: The Case of Khorgos City.” *Journal of Social Science Studies* 4, no. 2, 2017.
- Lanjian, Chen, and Zhang Wei. “China OBOR in Perspective of High-Speed Railway (HSR)—Research on OBOR Economic Expansion Strategy of China.” *Advances in Economics and Business* 3, no. 8, 2015.
- Miller, Tom. *China’s Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*. United States: Zed Books, 2017.
- Sakal, Halil Burak. “Natural Resource Policies and Standard of Living in Kazakhstan.” *Central Asian Survey* 34, no. 2, 2015.
- Tarr, David. “The Eurasian Economic Union among Russia, Belarus, Kazakhstan, Armenia and the Kyrgyz Republic: Can it succeed where its predecessor failed?” *Eastern European Economics* 54, 2016.
- Tom Miller. *China’s Asian Dream: Empire Building along the New Silk Road*. (United States: Zed Books, 2017).
- Yang, Jiawen, and Patrick McCarthy. “Multi-Modal Transportation Investment in Kazakhstan: Planning for Trade and Economic Development in a Post-Soviet Country.” *Procedia—Social and Behavioral Sciences* 96. 2013.
- Yuan, Zhenjie, Junwanguo Guo, and Hong Zhu. “Confucius Institutes and the Limitations of China’s Global Cultural Network.” *China*

*Information 30*, no. 3, 2016.



## Abstract

### Central Asia and BRI: Limitations of the Chinese Development Model

Sung Hak Yoon · Young Jin Kim

We will examine the responses and policies of Central Asian countries against China's BRI. Central Asian countries are responding differently depending on their own resources and finances, but they think BRI as an opportunity and a threat at the same time. China has become the largest trading partner of Central Asian countries since the global financial crisis in 2008. China mainly exports its manufacturing products and Central Asian countries mainly export their energy resources. An important reason why China is interested in Central Asia is due to its enormous reserves of energy resources. China imports energy resources in Central Asia, and on the other hand, Central Asia is considered as an important market.

China has established the 'Silkroad Fund' in 2014 with a capital of 61.525 billion Yuan to promote BRI routes to Central Asia and constructed the 'New Eurasian Land Bridge'(International Railway), 'Asia-West Asia'(oil and gas pipeline) energy corridor is under construction. However, Kazakhstani people rallied against China, the largest investor to the country, for anti-Chinese protests in 2016. Financially rich Turkmenistan is almost indifferent about BRI, while poor Kyrgyzstan and Tajikistan are actively welcoming the initiative. Uzbekistan, which is not bordering with China, does not reject BRI as long as it is helpful

to the Uzbekistan's economy.

However, Central Asian countries are becoming more and more negative on BRI. In particular, the Chinese development model eventually benefits only for Chinese companies, the local residents are still unemployed, the main resources are plundered, and the national debt is getting bigger and bigger. Historically, Central Asian countries viewed China as a factor of external insecurity not less than Russia. The confrontation between the Chinese empire and the nomadic tribes in Central Asia has been disappeared a long time ago, but on the other hand, China is appearing both as an opportunities and a threats.

---

윤성학 — dima7@korea.ac.kr

/ 관심분야: 중앙아시아, 러시아, 동북아, 에너지

김영진 — youngjinkim@hanyang.ac.kr

/ 관심분야: 러시아·유라시아 경제, 체제전환, 비교경제제도