



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

碩士學位論文

중국 일대일로(One belt, One road)  
정책 분석을 통한 중국 녹색무역의  
발전 방안에 관한 연구

A Study on the Chinese Green Trade  
Development plan  
by analysis Chinese 'One belt One road' policy

濟州大學校 大學院

貿易學科

郭 靜

2018年 8月

중국 일대일로(One belt, One road)  
정책 분석을 통한 중국 녹색무역의  
발전 방안에 관한 연구

指導教授 金熙哲

郭靜

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함

2018年 8月

郭靜의 經營學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長

羅公寓



委員

洪在成



委員

金熙哲



濟州大學校 大學院

2018年 8月



A Study on the Chinese Green Trade  
Development plan  
by analysis Chinese 'One belt One road' policy

Guo Jing

(Supervised by professor Hee-cheol Kim)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree  
of Master of Business Administration

August, 2018.

This thesis has been examined and approved.

Kong - Woo La

Joe - Sun J Hong

Hee - cheol Kim

August, 2018.

Department of International Trade  
GRADUATE SCHOOL  
JEJU NATIONAL UNIVERSITY

## 목 차

<b>제1장 서론</b> .....	<b>1</b>
제1절 연구의 목적 .....	1
제2절 연구의 방법과 논문의 구성 .....	4
<b>제2장 중국의 일대일로 정책의 개념과 녹색성장 전략</b> .....	<b>5</b>
제1절 일대일로 정책의 개념 .....	5
1. 일대일로 정책의 개념 .....	5
2. 일대일로 정책의 SWOT분석 .....	9
3. 선행연구 검토 .....	14
제2절 일대일로 정책의 추진현황 .....	17
1. 일대일로 정책의 추진과정 .....	17
2. 일대일로 정책의 추진현황 .....	19
제3절 일대일로 정책에 의한 중국의 녹색성장 전략 .....	24
1. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 내용 .....	24
2. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 구조 .....	26
3. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략이 주는 시사점 .....	31
<b>제3장 글로벌 녹색성장과 녹색무역</b> .....	<b>32</b>
제1절 글로벌 녹색성장의 개념 .....	32
1. 글로벌 녹색성장의 배경 및 개념 .....	32
2. 글로벌 녹색성장에 의한 녹색성장 세계 .....	33
3. 신재생에너지를 통한 녹색성장 .....	37
제2절 중국 녹색성장의 추진현황 .....	40
1. 중국 녹색성장의 발전 과정 및 특징 .....	40
2. 중국 녹색성장 세계의 발전 현황 및 추진 방안 .....	45
3. 중국 신재생에너지의 발전 현황 및 발전 추세 .....	47
제3절 녹색무역의 개념 .....	49

1. 녹색무역의 배경 및 개념 .....	49
2. 녹색무역장벽의 개념 .....	51
3. 녹색무역장벽의 산업별 영향 및 대응과제 .....	53
<b>제4장 일대일로 정책 분석을 통한 중국 녹색무역의 발전 방안 .....</b>	<b>59</b>
제1절 일대일로 정책에 의한 중국 무역의 발전현황 .....	59
1. 2016년 일대일로 정책에 의한 중국 무역의 발전현황 .....	59
2. 2017년 중국 대외무역 환경에 대한 분석 .....	63
3. 2018년 중국 대외무역 발전환경에 대한 분석 .....	66
제2절 중국 녹색무역의 발전현황 및 특징 .....	70
1. 중국 녹색무역의 발전현황 .....	70
2. 중국 녹색무역의 발전 특징 .....	72
제3절 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전 방안 .....	75
1. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 필요성 및 타당성 .....	75
2. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 문제점 .....	77
3. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전 방안 .....	78
<b>제5장 결론 .....</b>	<b>81</b>
<b>참고문헌 .....</b>	<b>83</b>

## 〈표 목 차〉

〈표2-1〉 일대일로 건설목표: 三共(삼공) .....	6
〈표2-2〉 일대일로 건설원칙: 五通(오통) .....	7
〈표2-3〉 일대일로 정책의 SWOT 분석 .....	13
〈표2-4〉 일대일로 정책 관련 선행연구 .....	16
〈표2-5〉 일대일로 주요 추진과정 .....	18
〈표2-6〉 인민폐 국제화 현황 .....	22
〈표2-7〉 일대일로 민심상통 성과 .....	24
〈표3-1〉 환경 세제 운용의 정책목표와 고려요소 .....	35
〈표3-2〉 중국 녹색성장 정책의 발전 과정 .....	44
〈표3-3〉 WTO 협정상의 환경 관련 규정 .....	54
〈표3-4〉 2013년과 2017년 주요국의 TBT통보 건수 비교 .....	55
〈표3-5〉 국가별 평균 연비/온실가스 규제 .....	57
〈표3-6〉 녹색무역조치 제재 가능성 및 산업별 영향 .....	58
〈표4-1〉 2016년 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역 현황 .....	61
〈표4-2〉 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역협력수준 단계별로 분류 .....	62
〈표4-3〉 미국 대중국 제재 .....	68
〈표4-4〉 미·중 무역 전쟁 중에 관세부과 대상 .....	69
〈표4-5〉 2015년 중국 녹색제품의 수출입 상황 .....	71
〈표4-6〉 중국과 주요 무역대상국의 녹색제품 상업 내 무역 지수 .....	74

## <그림 목 차>

<그림2-1> 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 구조 .....	30
<그림3-1> 녹색성장을 위한 조세, 재정 체계의 설계: 규제와 지원의 병행 .....	34
<그림3-2> 녹색성장 세제의 효과 .....	36
<그림3-3> 2020년 중국 신재생에너지 사용량 (예측) .....	47
<그림3-4> 전세계 TBT통보문 건수 및 녹색 관련 TBT통보문 건수 .....	55
<그림4-1> 2016년 중국과 일대일로 연선국가의 무역현황 .....	60
<그림4-2> 2011년-2016년 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역수지 .....	60
<그림4-3> 2016년 일대일로에 의한 중국 기업별 수출입 지표 .....	63



## 제1장 서론

### 제1절 연구의 목적

'일대일로(一帶一路)'라는 것은 중국을 중심으로 중국과 동남아시아, 중앙아시아, 아프리카, 유럽을 육로와 해로로 연결하여 경제권을 형성하는 중국의 국가 전략이다. '일대(一帶)'는 '실크로드 경제벨트(One Belt)'를 뜻하며, '일로(一路)'는 '21세기 해상실크로드(One Road)'를 뜻한다. 이것은 중국 시진핑 국가주석이 2013년 9월 카자흐스탄 방문 당시 지역경제 협력을 확대하기 위하여 처음으로 제시한 국가 발전 전략 중 하나이다.

일대일로 구상은 육·해상 실크로드와 맞닿아 있는 60여 개국을 포괄하여 거대경제권을 구축하는 것이다. 일대일로가 구축될 경우, 유라시아 대륙에서부터 아프리카 해안에 이르는 60여 개 국가와 국제기구인 고속철도망을 통하여 중앙아시아·유럽·아프리카와 연결된다. 즉, 일대일로는 대규모 물류 허브 건설, 에너지 기반시설 연결, 참여국 간의 투자 보증 및 통화 스와프 확대 등의 지역·금융 일체화를 목표로 하는 글로벌 네트워크 구축이라 할 수 있다.

중국은 미래의 국가전략으로 일대일로 정책을 제시하고 있다. 일대일로 건설의 목적은 주변 국가의 비교우위를 통한 경제적 상호보완을 발전동력으로 전환하고, 국가 간의 상호 연결을 통하여 무역투자를 활성화시키는 것이다. 또한 글로벌 경제협력을 통하여 세계 경제의 새로운 성장 축을 구축하여 궁극적으로 국가 간 호혜 상생을 실현하는 것이다. 더 나아가 일대일로 정책에는 생태 문명과 환경 보호를 중시하고, 친환경·조화·상생의 '녹색 실크로드'를 건설한다고 명시 하고 있다.

환경문제는 인류사회가 직면한 공동의 과제이다. 2016년 6월 22일 시진핑 중국 국가주석은 우즈베키스탄 최고 회의 입법원 연설에서 환경 분야의 협력을 강화하고 녹색발전의 이념을 실천하며 생태환경 보호를 중시하여 공동으로 녹색 실크로드를 만들어 나가야 한다고 천명한 바 있다. 이에 앞서 중국 정부가 발표한 <실크로드 경제지대와 21세기 해상 실크로드의 공동건설 추진의 비전과 행동><sup>1)</sup>에서

1) 2015년 3월 28일 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부는 <실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동건설 추진의 비전과 행동>을 공동 발표했다.

도 녹색 저탄소 인프라건설과 운영관리를 강화하고, 건설과정에서 기후에 대한 영향을 충분히 고려하여 투자 무역 과정에서 생태 문명의 이념을 강조하고 생태환경 및 생물의 다양성과 기후변화 대비 분야의 협력을 강화하여 함께 녹색 실�크로드를 만들어야 한다고 명확하게 밝히고 있다. 녹색 실�크로드 건설은 지속 가능한 발전 이념을 구현하는 것으로, 일대일로 건설과정에서 친환경과 환경 보호의 이념을 견지하여 경제성장과 환경 보호 간의 관계를 원만하게 처리하고, 일대일로 주변 국가의 생태 능력을 충분히 고려하여 함께 양질의 생태환경을 구축할 것을 요구한다. 그리하여 일대일로 건설계획은 생태환경 보호, 사막화의 방지 및 퇴치, 청정에너지 등을 중점 산업으로 규정하고 있다.

중국무역의 측면에서 일대일로 정책이 무역 방면에 끼칠 영향은 다음과 같이 예측된다.

첫째, 일대일로 정책을 통해 중국은 다원화 무역을 추진하는 동시에 무역구조를 개선할 것이다. 원활한 무역은 일대일로 건설의 중점 내용이며, 일대일로 정책은 일대일로 주변국과 협력을 발휘하여 협력의 폭을 넓히는 것이 목적이기 때문에 중국은 주변국과 함께 무역 영역을 확장하고 구조를 최적화시켜 무역균형을 추진할 것이다.

둘째, 일대일로 정책을 통해 합리적인 자원 배분이 가능해질 것이며, 국가 금융력도 강화될 것이다. 중국은 동남아시아·러시아·중동 등의 국가에서 광물 등의 자원을 대량으로 수입하여 이 자원을 다시 일대일로 주변국에서 수출입 하며 전세계자원을 합리적으로 배분할 수 있을 것이다. 위와 같이 투자와 무역이 유기적으로 결합된 일대일로 정책으로 인해 투자와 무역 방면이 활성화될 수 있을 것이다.

셋째, 일대일로 정책을 통해 중국은 중국 내 균형 발전과 지역 격차를 줄일 수 있을 것이다. 중국 대외무역의 경우, 서부 지역의 무역발전수준이 동부 연안 지역에 비해 크게 낙후되어 있음을 볼 수 있다. 그러나 일대일로 정책의 시행으로 중국 서남·서북 지역에는 더 많은 대외무역 기회가 주어질 수 있고, 이를 통해 대외무역을 촉진 시켜 지역 간의 격차를 줄이고 중국 내 전반적인 경제발전을 촉진 시킬 수 있다.

일대일로 정책이 중국에 가져올 무역기회가 많기는 하나, 동시에 위험 역시 존재

재한다. 우선 일대일로 정책에 따른 중국과 주변국의 교역량 증가가 예상되므로, 중국 기업과 선진국 기업 간의 무역 분쟁이 심해질 것이며, 일대일로 전략은 참여국의 무역 잠재력을 증가시키기는 하나 주변국의 모든 요구를 만족시킬 수 없기에 국가 간 무역 분쟁은 불가피할 것으로 예측된다. 또한 중국이 수입하는 제품의 다수는 노동집약적 제품으로 가격이 아주 저렴한 편에 속한다. 따라서 교역국에서는 자국 산업 보호를 위해 중국 기업에 대한 엄격한 반덤핑조사를 실시할 가능성이 존재한다. 그리고 중국과 일대일로 주변국 간의 무역은 대부분 오염도가 높거나 다량의 에너지나 자원이 소모되는 제품으로 주변국의 생태환경 파괴를 초래할 수 있기에 국제사회의 제재를 받게 될 수도 있다. 그렇기에 중국무역은 더더욱이 녹색화 무역으로 나아가야 한다.

일대일로 전략은 중국 대외개방의 신(新)전략으로 중국과 주변국 간의 무역거래를 촉진할 것이다. 이 정책은 중국 기업에게 많은 기회를 주지만, 무역 분쟁 등의 위험 역시 존재한다. 이를 방지하기 위해 중국 기업은 사전에 주변국과의 생태환경을 중시하며, 국내의 자원을 충분히 이용하여 제품 품질을 개선하고 무역 녹색화를 추진해야 할 것이다.

따라서 본 연구의 목적은 일대일로 정책의 개념과 현황에 대해 살펴보고, 중국 녹색 무역의 발전현황을 분석하여, 일대일로 정책에 따른 중국 녹색 무역의 발전 방안을 제시하는 것을 목적으로 한다.

본 연구의 목적을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 중국 일대일로 정책의 내용을 이해하고 최근 중국의 일대일로 정책 추진 현황과 중국 환경보호부에서 발표한 「일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략」에 대한 분석을 통해 녹색 무역의 발전에 대한 영향을 도출하고자 한다.

둘째, 글로벌 녹색성장과 중국 녹색성장에 대해 분석하고 중국의 녹색성장 및 글로벌 무역장벽이 중국 녹색 무역에 어떤 영향을 미치고 있는지 분석하고자 한다.

셋째, 중국 녹색 무역의 발전현황 및 특징을 제시하고 대외무역의 발전 환경을 분석하여, 분석한 결과를 바탕으로 일대일로 정책에 따른 중국 녹색 무역의 발전 방안을 제시하고자 한다.

## 제 2 절 연구의 방법과 논문의 구성

본 연구는 중국 일대일로 정책 분석을 통해 중국의 녹색 무역발전 전략을 제시하고자 한다. 이를 위해 본 논문에서는 학술 연구 논문, 연구 보고서, 통계자료, 서적, 신문 및 인터넷 사이트 등의 자료를 활용하였다.

본 논문의 구성은 총 5장으로 되어 있으며, 구체적인 내용은 다음과 같다.

제1장 ‘서론’에서는 본 논문의 연구 배경 및 목적과 연구 방법, 구성을 설명한다.

제2장 ‘중국의 일대일로 정책의 개념과 녹색성장 전략’에서는 일대일로 정책의 내용과 추진 현황을 제시하고, 일대일로 정책에 따른 중국의 녹색성장 전략을 분석하였다.

제3장 ‘글로벌 녹색성장과 중국의 녹색성장’에서는 글로벌 녹색성장과 중국의 녹색성장의 발전 및 현황을 분석하고 녹색무역의 개념을 제시하였다.

제4장 ‘일대일로 정책 분석을 통한 중국의 녹색 무역 발전 방안’에서는 중국 녹색무역의 발전현황과 특징을 제시하고, 일대일로 정책에 따른 중국 녹색무역의 발전현황을 분석을 통해 중국 녹색 무역의 발전 방안들을 제시하였다.

마지막으로 제5장에서는 본 연구의 결론을 정리하는 것으로 마무리하였다.

## 제2장 중국의 일대일로 정책의 개념과 녹색성장 전략

### 제1절 일대일로 정책의 개념

#### 1. 일대일로 정책의 개념

##### 1) 일대일로(一帶一路) 정책의 개념

2100년 전, 중국 한(漢)나라의 장건(張騫)이 사절로 중앙아시아로 방문한 이후 중국과 중앙아시아 각국 간의 교류는 시작되었고, 유럽과 아시아를 연결하는 실크로드가 개척되었다. 실크로드에서 중국과 서역 각국은 비단을 비롯한 여러 가지 무역·정치·경제·문화교류 등을 활발히 진행하였다.

‘일대일로’는 ‘실크로드 경제벨트(Silk Road economic belt)<sup>2)</sup>와 ‘21세기 해상 실크로드<sup>3)</sup>의 약칭으로, 중국이 주도하는 ‘新 실크로드 전략 구상’이라 할 수 있다. 구체적으로 설명하자면 중국을 중심으로 중국과 동남아시아, 중앙아시아, 아프리카, 유럽을 육로와 해로로 연결하여 하나의 거대경제권을 형성하고자 하는 중국의 전략이다. 일대일로는 유라시아와 아프리카 대륙을 주요 국제 범위로 하면서 세계로의 확장을 목표로 삼고 있다. 일대일로 중, 실크로드 경제벨트는 내륙을 통하여 연결하고 21세기 해상 실크로드는 해상을 통하여 연결한다.

일대일로는 중국 전체를 시발점으로 삼고 있다. 우선 중국 내 각 지역에 산업 기능을 부여하여 비교우위에 따라 각각의 개발경제권을 형성한다. 그 후 개발경제권을 하나의 네트워크로 연결하여 중국 전체를 하나의 생명체로 만들고, 중국 내 네트워크화를 통하여 지역과 주변 국가, 더 나아가 전 세계를 복합적으로 엮는 자유무역 지역을 건설하고 있다.

또한 중국의 일대일로 전략은 다양한 문명이 공존하는 ‘공간 베이스의 자유무

2) 실크로드 경제벨트(Silk Road economic belt): 중국이 중앙아시아 및 유럽과의 경제협력을 통해 상대적으로 낙후된 중국 서부 지역을 부흥시키기 위해 2013년 9월 시진핑 국가주석이 중앙아시아 4개국을 순방할 때 처음 제시한 개념이다.

3) 21세기 해상 실크로드: 2013년 10월 3일에 시진핑 국가주석은 인도네시아 국회 연설에서 「21세기 해상 실크로드 구상」을 처음 제안하고 정책적 목표는 해상 실크로드 연안 국가 간의 무역을 장려하고 경제성장의 기반을 구축하여 공동번영을 이룩하는 것이다.

역 지대' 건설을 통해 중국과 연선 국가(沿線國家) 간의 상호 이익을 존중하고 주변 국가들과 함께 운명공동체, 이익공동체, 책임공동체를 건설한다.

2) 일대일로 목표와 원칙

일대일로의 목표와 원칙에 관한 내용은 대단히 광범위하긴 하나 삼공(三共), 오통(五通)이라는 두 가지의 키워드로 설명할 수 있다.

먼저 삼공(三共)은 일대일로의 건설목표를 나타내는 키워드로, '이익공동체(利益共同體)', '책임공동체(責任共同體)', '운명공동체(運命共同體)'의 건설을 상징한다.

<표2-1> 일대일로 건설목표: 三共(삼공)

	구분	내용
목표(三共)	이익공동체	주변국의 비교우위를 발휘한 경제적 상호보완
	책임공동체	주변국과의 리스크 공동 해결 및 책임 분담
	운명공동체	자국의 이익 추구하고 동시에 타국의 발전 고려

자료: 孔祥龍 外 6人, 「‘一帶一路’年度報告: 行者智見」, 中國印書館, 2017.

첫째, 이익공동체의 건설이다. 일대일로 주변 국가의 총인구는 44억 명 정도로, 전 세계 인구의 63%를 차지하고 있으며, 경제 규모는 21조 달러로 전 세계의 29%를 차지하고 있다. 그러나 자원·산업기반·역사조건 등의 제한으로 인해 각국의 발전수준은 불균형적이며, 대부분의 국가가 개발도상국에 속한다. 그러나 일대일로는 유라시아 대륙을 관통하여 동쪽으로는 빠른 발전 추세를 보이는 동아시아 경제권과 연결되어 있고, 서쪽은 이미 발전된 유럽과 북미경제권과 연결되어 있다. 따라서 일대일로는 세계에서 가장 범위가 넓고 전망이 밝은 경제회랑이 될 수 있을 것으로 기대된다. 그렇기에 일대일로 주변국은 일대일로 건설을 통해 서로의 비교우위를 발휘하여 경제적 상호보완을 촉진하고, 글로벌 경제협력을 통해 세계 경제의 새로운 성장을 구축하여 호혜 상생을 실현해야 한다.

둘째, 책임공동체의 건설이다. 일대일로는 중국이 제기하긴 했으나, 주변국과 관련국의 참여가 필요한 정책이다. 일대일로 추진과정에서 관련국 및 기구 간 서

로 다른 이익요구가 있을 수 있고, 예측 불가능한 각종 문제갑 발생할 수도 있다. 따라서 모든 참여국은 반드시 지혜를 모아 함께 문제를 직면하고, 힘을 합쳐 리스크를 해결해야 하며, 이에 따른 책임도 함께 분담해야 한다.

셋째, 운명공동체의 건설이다. <중국공산당 제18차 당대회 보고서>에서 중국은 중국과 전 세계의 협력상생관계 촉진을 위해 ‘운명공동체’라는 이념을 명확하게 밝힌 바 있다. 그 후 운명공동체는 점차 중국 외교의 핵심이념이 되었으며, 일대일로 건설의 중요한 목표로 자리 잡게 되었다. 운명공동체는 전반적인 사고를 강조하며, 상생 공영(相生共榮)<sup>4)</sup>의 관계를 추구한다. 각국은 자국 이익을 추구하는 동시에 반드시 타국의 이익도 고려해야 하며, 자신의 발전을 도모하는 동시에 타국의 발전도 함께 고려해야 한다. 일대일로 건설은 바로 이러한 운명공동체의 구상을 구현하는 것이다.

<표2-2> 일대일로 건설원칙: 五通(오통)

	구분	내용
원칙(五通)	정책소통(政策溝通)	정치적 상호신뢰를 증진하며 협력에 관한 공동인식을 달성함
	인프라연통(設施聯通)	주변 국가의 기반시설 건설계획과 기술기준 체계를 접목하고 국제 통로의 건설을 추진함
	무역창통(貿易暢通)	공동으로 자유무역 촉진하고 무역 장벽을 제거하여 무역과 투자를 촉진함
	자금융통(資金融通)	국제금융 기구 및 글로벌 금융협력을 통하여 기초시설의 투자수요와 금융서비스 수요를 충족시킴
	민심상통(民心相通)	실크로드의 전통적 협력 정신과 우호를 계승하고 다자간 민간협력 기반을 조성함

자료: 孔祥龍 外 6人, 「‘一帶一路’年度報告: 行者智見」, 中國印書館, 2017.

오통(五通)은 일대일로의 건설원칙을 나타내는 키워드로, 정책소통(政策溝通)·인프라연통(設施聯通)·무역창통(貿易暢通)·자금융통(資金融通)·민심상통(民心相通)이다.

4) 상생공영(相生共榮): 함께 살고 함께 부흥한다.

첫째, 정책소통(政策溝通)의 원칙이다. 정책소통의 기본 의미는 정치적 상호신뢰를 증진하며 협력에 관한 공동인식을 달성하는 것이다. 구동존이(求同存異)<sup>5)</sup>의 원칙에 따라 일대일로 주변 국가들은 정부 간 정책소통을 구축하여 경제발전전략과 대책에 대한 충분히 교류하고 계획과 조치를 공동으로 만든다. 또한 협력과정에서 나타난 문제는 협상을 통하여 해결하고 대형 프로젝트의 실행을 위하여 정책적 지원을 제공한다. 현재 정책소통은 일대일로 건설의 중요한 보장요건이 되었다.

둘째, 인프라연통(設施聯通)의 원칙이다. 인프라 연통(상호연결)은 일대일로 건설의 우선 분야이다. 일대일로는 관련된 국가의 주권과 안보를 존중하며 주변 국가들의 인프라건설 계획과 기술기준체제를 접목하고 국제 통로의 건설을 추진한다. 특히 시설연결을 추진하는 과정에서 기반시설을 녹색 저탄소화로 건설할 것을 강조하며 기후에 대한 영향을 충분히 고려한다.

셋째, 무역창통(貿易暢通)의 원칙이다. 무역창통(원활한 무역)은 일대일로 건설의 중점 내용이다. 원활한 무역을 위한 조치는 다음과 같다.

- ① 일대일로 주변 국가들은 공동으로 자유무역 네트워크를 구축하고 무역장벽을 제거하여 무역과 투자를 촉진한다.
- ② 공동으로 자유무역지역을 설립하고 역내 국가 간의 산업 환경을 조성하여 협력의 잠재력을 개발한다.
- ③ 공동으로 비관세 장벽을 낮추고 무역자유화와 편리화를 향상한다.
- ④ 공동으로 무역의 영역을 넓히고 무역구조를 조정하며 무역균형을 촉진한다.
- ⑤ 투자와 무역을 결합하고 투자로 무역의 발전을 유도한다.
- ⑥ 무역거래에서 생태 문명을 강조하고 생태환경, 기후변화대비 등의 분야에서 협력을 강화하며 공동으로 녹색실�크로드를 건설한다.<sup>6)</sup>

넷째, 자금유통(資金融通)의 원칙이다. 일대일로의 글로벌 금융협력은 수많은 계층과 주체가 참여하고 중국의 주도하에 연선국가 및 지역과 글로벌 금융협력을 추진하고 있다. 주요 조치는 다음과 같다.

- ① 일대일로 주변 국가들은 금융협력의 심화를 통하여 아시아통화안정체제, 투

5) 구동존이(求同存異): 공통점을 찾아내고 이견을 보류하다.

6) 孔祥龍 外 6人, 『中國關鍵詞—‘一帶一路’篇』, 新世界出版社, 2017, p.43.



용자체제 및 신용체제의 구축을 추진한다.

② 공동으로 아시아인프라투자은행, 브릭스개발은행의 설립을 추진하고 실크로드 기금의 설립 및 운영을 가속하며 실크로드기금 등의 자금유도 역할을 발휘한다.

③ 일대일로 주변국가 간의 본국 통화결산 및 통화스와프의 범위와 규모를 확대하고 아시아채권시장의 개방과 발전을 추진한다.

④ 금융 감독 관리협력을 강화하여 리스크관리 및 리스크처치의 제도적 장치를 보완하고 지역적 금융리스크 조기 경보시스템을 구축하며, 다국적 금융리스크와 리스크 대비 관련 교류 및 협력 메커니즘을 형성하여 경제무역 협력의 발전을 추진시킨다.<sup>7)</sup>

다섯째, 민심상통(民心相通)의 원칙이다. 민심상통은 일대일로 건설의 사회적 기반이고 일대일로의 성공 여부는 각국의 민심의 상통 여부에 달려 있다. 일대일로를 건설하기 위하여 주변 국가들은 문화교류, 학술교류, 인재교류, 미디어협력, 과학기술협력 등 분야에서 협력을 추진하며 상호 간의 이해를 증진하고 다자간 협력을 위해 튼튼한 민심의 기반을 건축한다.

## 2. 일대일로 정책의 SWOT 분석

### 1) 강점(Strength)

일대일로 정책은 연선 국가의 발전요구에 맞추어 공동발전 및 자원공유를 도모하는 정책이기에 당연히 주변 국가로부터 높은 지지를 받고 있다. 따라서 연선 국가에서는 이에 적극적으로 참여하고 있으며, 다자간의 협력 또한 추진하고 있다.

개혁개방 이후 중국경제의 급속 성장으로 인해 중국은 2010년부터 세계 제2대 경제체로 불리며 풍부한 물질적 기반을 마련할 수 있었고, 외환보유액 역시 지속적으로 증가하고 있으며, 세계 최대 외환보유국으로서 세계 경제와 금융관리체계에 끼치는 영향력 역시 막강해지고 있다. 일대일로 정책을 시행하기 위해서는 대량의 자금이 필요하다. 이에 중국이 제창하고 57개국이 공동 창설한 신(新)국제금융기구인 아시아인프라투자은행(AIIB)이 설립되었다. 아시아인프라투자은행은 연선 국가의 인프라 건설에 자금을 지원하고, 지역 경제일체화를 촉진하고 있다.

7) 孔祥龍 外 6人, 『中國關鍵詞-‘一帶一路’篇』, 新世界出版社, 2017, p.45.

또한 현재 중국은 지속적인 산업혁신을 추진하고 있다. 여기서 산업혁신이라는 것은 산업이동과 산업 업그레이드를 포함하고 있으며, 중국은 산업혁신을 통하여 과잉생산 위기에 처해있는 중국 내 산업을 일대일로 주변국 및 지역으로 이동시켜 새로운 시장을 모색하고, 산업 업그레이드를 통하여 산업의 국제경쟁력을 강화시키고 무역장벽을 극복할 수 있다.

## 2) 약점(Weakness)

중국 기업의 대외투자 경험은 선진국 기업과 비교하면 아직도 많이 부족한 상황이다. 투자 분야에서 중국은 전문 인재와 관련 정보가 충분하지 않기 때문에 중국 기업의 대외투자는 굉장히 제약적이다. 또한 중국의 대외투자기업은 대부분 국영기업인데, 아직까지 국영기업 관리 제도가 불완전하기 때문에 경영자와 기업 소유자의 의견과 행동이 불일치 하는 상황이 자주 발생하게 된다. 이런 상황에서 기술, 인재, 정보뿐만 아니라 관리 제도에까지 문제가 있어 중국 기업, 특히 국영기업의 생산율과 경쟁력은 뒤쳐질 수밖에 없다.

그리고 일대일로 정책과 관련된 지역이 많아 중앙정부와 지방정부 간 협조가 어렵고 관련 제도의 혁신이 미비한 상황이다. 이런 문제를 해결하려면 각 지역은 중앙정부와 서로 협조하여 실제 상황을 충분히 고려하고 지역 경쟁우위를 발휘하여 실행 가능한 방안을 제정해야 한다.

또한 중국 각 지역의 불균형적인 발전수준과 부족한 인프라 건설로 인해 일대일로 연선 국가에 대한 산업이동 및 대외투자의 규모가 지나치게 확장되게 될 경우, 오히려 국내산업의 발전에 영향을 끼치게 될 것이다.

## 3) 기회(Opportunity)

일대일로 건설에 따라 새로운 지역협력 모드의 건설을 촉진할 수 있을 것이다. 현재 중국은 일대일로 연선 국가와 함께 아세안-중국(10+1) 정상회담<sup>8)</sup>, 상하이

8) 아세안-중국(10+1) 정상회담: 아세안에 포함된 10개 국가(브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남, 라오스, 미얀마, 캄보디아) 및 중국의 지도자들 간에 거행하는 회의를 가리킨다. '10+1'이 가리키는 것은 아세안에 포함된 10개 국가들이 중국, 일본, 한국 등 3개 국가(즉 3개 '10+1')와 각각 가지는 협력 메커니즘의 약칭이다. '10+1'협력 메커니즘은 경제협력을 중점으로 하는데 정치, 안전, 문화 등 영역으로 점차 확산되며 이미 여러 절차, 넓은 영역, 전면적인 훌륭한 국면을 형성한 바가 있다.

협력기구(Shanghai Cooperation Organization: SCO)<sup>9)</sup> 및 중국-아프리카협력포럼(Forum on China-Africa Cooperation: FOCAC)<sup>10)</sup> 등 많은 다자간 협력플랫폼을 건설하였다. 이런 다자간 협력플랫폼은 일대일로 건설에 대해 체계적인 지원 제공과 더불어 새로운 지역협력 모드를 육성할 수 있다.

그리고 일대일로 정책을 통하여 중국과 연선 국가 간의 경제구조를 상호보완할 수 있는데, 여기서 경제구조의 상호보완은 두 가지 의미를 담고 있다. 바로 국제무역구조의 상호보완 및 투자와 산업구조의 상호보완이다. 일대일로 연선 국가는 풍부한 자연자원 및 인력자원을 보유하고 있지만, 경제발전수준이 상대적으로 뒤떨어지고 인프라 시설 등 분야의 발전이 더딘 편이다. 한편 중국은 통신설비, 고속철도, 원자력발전 등의 분야에서 우위를 차지하고 있으며, 외환보유액이 넉넉한 편이다. 이런 조건에서 중국과 일대일로 연선 국가는 투자 및 산업구조의 상호보완을 쉽게 실현할 수 있다. 일대일로 건설에 따라 중국과 일대일로 연선 국가의 무역구조 역시 상호보완이 가능하다. 현재 고품질 가공품에 대한 중국 소비자의 수요는 지속적으로 증가하고 있으며, 이는 일대일로 연선 국가의 부가가치가 높은 가공업 방면에 좋은 기회를 제공한다.

정치 관계의 차원에서 보더라도 중국과 연선 국가의 관계 역시 일대일로 건설에 따라 차츰 더 개선될 것으로 보인다. 현재 대다수의 일대일로 주변국은 중국과 양호한 외교 관계를 유지하고 있으며, 국가 간 교류·협력 역시 지속적으로 심화되고 있는 상황이다. 이러한 상황에서 일대일로 정책이 연선 국가에 가져다줄 많은 경제발전 기회는 중국과 연선 국가의 관계를 한층 더 개선시킬 것이다. 가장 대표적인 예로, 우크라이나 사태 당시 러시아와 서양 국가 간의 관계가 그리 좋지 않았으며, 많은 제재를 받기도 했다. 그리하여 러시아는 동양 국가로 눈을 돌렸고, 지속적인 중국과의 관계 개선 및 협력을 통해 자국의

9) 상하이협력기구(Shanghai Cooperation Organization: SCO): 2001년 6월 15일에 중국은 중앙아시아의 몇 개 국가와 연합하여 상하이협력기구를 발족시켰다. 중국이 창설하고 주도하는 중앙아시아의 다자협력체로서의 SCO의 성립과 발전은 초기에는 국제적, 지역적 현안들에 대해 이해 당사국들이 공동으로 접근·대처 한다는 것이었다. 이후 점차 발전하면서 전면적인 협력을 증진시키기 시작했고, 심지어는 합동군사훈련까지 실시하면서 유럽의 미국 중심의 북대서양조약기구(NATO)로 간주 되고 있다.

10) 중국-아프리카협력포럼(Forum on China-Africa Cooperation: FOCAC): 중국과 아프리카 국가 간의 평등한 협상, 상호 이해 증진, 상호 공동인식 확대, 상호 우의 강화, 상호협력 촉진이 다. 포럼은 정상회의와 장관급회의로 나뉘어 개최되는데, 현안에 대한 실질적인 협상이 이루어지는 장관급회의는 3년마다 중국과 아프리카 국가를 오가며 개최한다.

경제발전을 도모했다.

#### 4) 위협(Threat)

일대일로 건설과정은 심각한 생태환경문제를 직면하고 있다. 일대일로 정책과 관련된 일부 지역에서는 복잡한 자연환경으로 인한 막대한 건설비용의 증가를 겪고 있는데, 대표적인 예는 실크로드 경제벨트에서 살펴볼 수 있다. 중국 서부 지역을 경유하는 실크로드 경제벨트의 경우 약 1/3에 해당하는 지역이 사막이며, 실크로드 경제벨트가 경유하는 중앙아시아와 서남아시아 지역은 특히나 심각한 사막화 현상을 겪고 있다. 또한, 중국과 남아시아 지역 간 무역거래는 히말라야 산맥을 경유한다. 이런 생태환경문제는 일대일로 건설에 걸림돌이 되고 있다.

그리고 일부 연선 국가의 국내 정세는 매우 불안한 상황이다. 태국은 군부·왕·정부 3자 간의 권력 구조가 모호한 상태로 유지되고 있어 견제와 대립 속에 있는 만큼 계속해서 불안한 국내가 정세가 유지될 가능성이 존재한다.<sup>11)</sup> 만약 정권교체가 이뤄질 경우, 과거 태국 정부에서 제정한 외교정책에 변화가 발생할 수 있기에 투자 위험성 역시 높아질 것으로 예상된다. 따라서 일대일로 정책의 시행에 앞서 연선 국가·지역의 정치 및 군사위협에 대한 전면적인 평가가 이뤄져야 하며, 투자 전 잠재 위험을 충분히 분석하고 대책을 마련하여 투자에서 발생할 수 있는 위험을 낮춰야 한다.

중국경제의 급속 성장은 전 세계의 주목을 받았으며, 점차 확대되는 국제영향력은 선진국의 경각심을 불러일으켰다. 중국은 다른 나라 내정 간섭과 세력 확대를 하지 않겠다는 원칙을 계속 강조하고 있긴 하나 선진국의 입장에서 일대일로 정책은 중국이 국제영향력을 확대하고 지역 패권을 쟁탈하려는 방편으로 여길 수도 있을 것이다. 그렇기때문에 선진국은 정치적 개입을 통해 중국과 일대일로 연선 국가의 협력을 방해하려 들 것이고, 특히 미국의 아시아 태평양 지역에 대한 정치개입이 점차 심화되고 있는 상황에서 중국과 연선 국가 간의 모순을 격화되고 있다. 그러므로 일대일로 건설 추진과정에서 중국은 선진국의 개입 및 지역 내 세력 간의 경쟁을 주의해야 할 것이다.

그리고 최근 중국의 일대일로정책은 일부 서방국가의 반발에 직면하고 있

11) 김기수, 기사 “2018년 아세안 주요국 선거전 돌입”, 내일신문, 2018

다. 서방국가들은 중국이 일대일로정책을 통해 신국제질서 구축에 나섰다고 본다. 중국 정부는 일대일로가 참여국들의 공동 발전과 번영을 위한 것이라고 주장하지만 중국이 국제 기준과 동떨어진 일방적 추진을 하고, 이를 통해 서방의 가치와 배치되는 친중(親中) 국가 중심의 국제질서를 독자적으로 만들려 한다는 것으로 예상된다. 또한 중국의 투자를 받은 일대일로 관련 국가는 채무상환 부담이 크기때문에 채무를 상환하지 못하게 되면 경제가 중국 통제하에 들어갈 수 있다는 의심을 품고 있다. 12)

따라서 일대일로 정책 추진과정에서 중국 정부는 호혜평등원칙을 지키고 국제정세 변화에 따라 정책혁신을 추진해야 한다. 그리고 일대일로 관련 프로젝트 해당 분야의 투명성을 높이고 일대일로 프로젝트의 개방성을 확보하고 타국 기업의 이익을 보장해야 한다. 또한 중국의 투자를 받은 일대일로 관련 국가의 경제적 이득을 보장하고 호혜협력을 통해 경제성장을 촉진하고 지속가능한 발전을 도모해야 할 것이다.

<표2-3> 일대일로 정책의 SWOT 분석

강점(S)	약점(W)
<ul style="list-style-type: none"> <li>-중국과 연선국가의 발전요구에 맞춤</li> <li>-중국경제의 지속성장, 자본 및 외환보유액 충족</li> <li>-아시아인프라투자은행(AIIB)의 설립</li> <li>-산업혁신의 추진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-대외투자 경험 부족</li> <li>-전문 인재 및 관련 정보 부족</li> <li>-기업의 경쟁력 부족</li> <li>-중앙·지방 협조 곤란, 제도혁신 부족</li> <li>-지역 경제발전 불균형</li> </ul>
기회(O)	위험(T)
<ul style="list-style-type: none"> <li>-새로운 지역협력 모드의 건축</li> <li>-중국과 연선국가의 경제구조 상호보완</li> <li>-중국과 연선국가 관계의 개선</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-생태환경문제</li> <li>-일부 국가의 국내 정세 불안</li> <li>-선진국들의 개입</li> </ul>

12) 최유식, 「메로켈·마크롱·메이, 시진핑의 일대일로에 일제히 등돌렸다」, 조선일보, 2018.4.6.

### 3. 선행연구 검토

#### 1) 일대일로 정책과 녹색 무역의 관계

현재 글로벌 경제성장으로 인한 환경오염이 날로 심각해짐에 따라 경제성장과 환경보호 간 모순이 생겨나기 시작했다. 이에 환경위기에 대처하고 경제성장을 도모하기 위한 녹색성장 정책이 제시되었으며, 국제적으로 추진되고 있는 추세이다. 일대일로 연선 국가의 대다수는 생태취약지역에 위치하고 있으며, 도시화 및 공업화에 따른 각종 환경문제를 직면하고 있다. 이에 각국에서는 녹색성장을 추구하고 있으며 녹색 제품에 대한 수요가 급속도로 증가하고 있는 추세이다.

일대일로 정책은 중국이 국가 비전으로 제시하고 있는 정책으로, 생태 문명과 환경보호를 중시한다. 일대일로 건설과정에서 중국은 친환경과 환경보호의 이념을 견지하여 경제성장과 환경보호 간 관계를 원만하게 처리하고, 일대일로 주변국의 생태 능력을 충분히 고려하여 함께 양질의 생태환경을 구축할 것을 요구한다. 또한 일대일로 정책에 따라 중국은 연선 국가와의 호혜 협력을 통해 녹색성장을 촉진하고 지속 가능한 발전을 도모하고 있으며, 이는 녹색 무역의 발전에 더 많은 기회를 제공할 수 있을 것으로 기대된다.

일대일로 정책이 중국 녹색 무역에 영향을 미친다는 연구는 이미 과거부터 여러 차례 진행되어왔다. 에너지 절감 및 환경보호의 목표를 달성하기 위하여 탄생한 녹색 제품은 녹색 생산과 녹색 소비를 추진하는 동시에 중국과 일대일로 연선 국가에 극대한 경제적, 환경적 이익을 창출해 낼 수 있는 수단이다.

孫天昊(2016)<sup>13)</sup>는 일대일로 정책이 중국과 일대일로 연선 국가 간의 녹색 무역거래에 긍정적인 영향을 끼친다는 것을 규명하였다. 대부분의 일대일로 연선 국가는 천연무공해 농·수 특산품, 석탄 등의 에너지자원 상품, 풍력 등의 자연자원제품 등을 포함한 풍부한 자연자원을 보유하고 있다. 이러한 녹색 제품의 경우, 엄격한 환경인증을 통과한 제품이므로 다른 제품보다 뛰어난 경쟁우위를 갖추고 있다. 중국은 앞서 언급한 연선 국가에 비해 뛰어난 기술과 자본을 갖추고 있으며, 제조업의 발전수준이 높다. 따라서 중국과 일대일로 연선 국가는 무역거

13) 孫天昊, ‘一帶一路中的經濟互動策略’, 東北財經大學 博士學位論文, 2016, pp.48-50.

래를 통하여 상호 간의 우세를 보완하고 산업 간의 연합을 추진한다면, 기술집약적 녹색 제품, 자본집약적 녹색 제품, 신재생에너지 제품 등을 개발할 수 있을 것이다.

또한 王文·曹明弟(2017)<sup>14)</sup>는 일대일로 정책에 의한 중국 녹색 무역의 발전은 글로벌 환경보호 측면에서 엄청난 의미를 지닌다고 주장했다. 먼저, 중국이 일대일로 연선 국가에 수출하는 제품 중 태양광 온수기, LED 조명, 풍력발전설비 등의 제품은 염화불화탄소(CFC)와 온실가스의 배출을 감소시킬 수 있다. 그리고 동물모형 등의 녹색 제품 수출을 통해 생물의 다양성을 홍보하여 야생동물의 생존 현황을 개선하고 불법적 살해 행위를 감소시킬 수 있을 것이다. 마지막으로 중국이 아프리카 등의 국가에 수출한 식물성장조절제(plantgrowth regulator)는 식물의 성장을 촉진하여 사막화 방지에 중요한 역할을 발휘할 수 있을 것이다.

현재 중국은 세계 최대의 신재생에너지 투자국으로서, 중국의 풍력발전설비 용량, 태양광 부품 생산량, 수력발전설비 용량은 세계 선두를 달리고 있다. 일대일로 정책으로 인해 중국과 연선 국가 간 녹색 제품 투자 및 무역거래가 지속적으로 확대된다면, 연선 국가의 경제발전 및 환경보호를 촉진할 수 있을 것이다.

## 2) 일대일로 정책에 관한 선행 연구

張百新(2016)은 일대일로 정책의 개념과 목표, 원칙을 상세하게 정리하고, 최근(2013-2015)의 통계자료를 바탕으로 일대일로 정책이 중국과 연선 국가의 경제성장에 영향을 끼친다는 사실을 밝혀냈다.

魏琪嘉·蘇宏偉(2016)는 통계자료를 바탕으로 중국과 일대일로 연선 국가의 경제발전 현황을 분석하였다. 또한 일대일로 정책 추진과정에서 발생한 문제점을 도출하여, 향후 일대일로 건설 추진은 생태환경문제를 중시하고, 선진국의 정치적 개입을 조심해야 한다고 주장하고 있다.

何旭·張勤(2017)의 연구에서는 글로벌 녹색성장의 추세를 분석하여, 녹색성장의 이념에 따라 일대일로 정책을 시행해야 하는 이유를 설명하였다. 또한 일대일로 정책에 의한 녹색성장을 달성하기 위해서는 관련 시스템을 구축해야 한다고 주장하며,

14) 王文·曹明弟, '綠色貿易與一帶一路', 中國人民大學生態金融研究中心, 2017, pp.137-138.

관련 부처 지원의 중요성을 강조하고 환경보호표준시스템(環保標準體系), 친환경신용대출시스템(綠色信貸體系), 친환경투자시스템(綠色投資體系)의 구축을 그에 따른 방안으로 제시하였다.

<표2-4> 일대일로 정책 관련 선행연구

연구자(년도)	연구주제	연구내용
張百新 (2016)	일대일로 간명 지식독본 (一帶一路簡明知識讀本)	- 일대일로 정책의 개념을 제시하였음
魏琪嘉 蘇宏偉 (2016)	일대일로 리스크 평가 및 대응 제의 (一帶一路風險評價及應對建議)	- 일대일로 정책의 문제점을 분석하고 대응방안을 제시하였음
何 旭 張 勸 (2017)	녹색발전 융합 일대일로 정책의 현실 수요 및 제도보장 (綠色發展融入一帶一路政策的現實 需求及制度保障)	- 일대일로 정책은 녹색성장이라는 이념에 맞추어 시행하는 이유를 제시하였음 - 일대일로 정책에 의한 녹색성장을 달성하기 위하여 관련 시스템의 구축방안을 제시하였음
董鎖成 李澤紅 (2017)	일대일로 녹색발전 모델 및 대책 (一帶一路綠色發展模式與對策)	- 일대일로 건설 중에 직면한 환경문제를 분석하였음 - 일대일로 정책에 의한 녹색성장 모델을 제시하였음 - 일대일로 정책에 의한 녹색성장 방안을 제시하였음
胡 濤 姬婧玉 (2017)	녹색 일대일로 건설 중 녹색 제품의 투자 및 무역에 대한 논의 (論綠色一帶一路建設中綠色產品的 投資與貿易)	- 글로벌 녹색 제품의 투자 및 무역 현황을 분석하였음 - 일대일로 정책에 의한 중국 녹색 제품 투자 및 무역의 추진 방안을 제시하였음
蘇 可 (2017)	정부·기업 간 협동, 일대일로를 통한 신재생에너지의 수출 (乘風破浪政企協同, 助力新能源出海一帶一路)	- 일대일로 정책에 의한 중국 신재생에너지의 수출 방안을 제시하였음



董鎖成·李澤紅(2017)의 연구에서는 일대일로 건설과정에서 직면한 환경문제들을 분석하고, 일대일로 추진에 있어 환경오염을 감소시키는 것이 매우 중요하다고 주장하였다. 그리고 일대일로 정책에 의한 녹색성장 모델을 검토하고, 중국과 연선 국가 간 협력 강화, 녹색성장 제도의 건설, 전문 인재 육성 강화를 방안으로 제시하였다.

胡濤·姬婧玉(2017)은 최근(2014-2016) 통계자료를 바탕으로 글로벌 녹색 제품의 투자 및 무역 현황을 분석하고, 분석을 통해 녹색 제품에 대한 투자 및 무역이 일대일로 건설을 추진하고 있다는 사실을 밝혀냈다. 또한 일대일로 정책에 따른 중국의 녹색 제품 투자 및 무역 추진을 위해서는 녹색 제품에 대한 관세인하, 녹색 제품 통관 편리화 수준 향상, 녹색 제품 관련 녹색 금융서비스 제공 등의 대응방안이 필요하다고 제시하였다.

蘇可(2017)의 연구에서는 중국 신재생에너지의 발전 현황 및 발전 추세를 분석하고, 중국 신재생에너지 산업의 경쟁우위를 검토하여 일대일로 정책에 따른 중국 신재생에너지의 수출 방안을 제시하였다. 현재 중국은 세계 최대의 신재생에너지 투자국으로서, 풍력발전설비 용량, 태양광 부품 생산량, 수력발전설비 용량에서 세계 선두를 달리고 있다. 일대일로 정책으로 중국과 연선 국가 간 녹색 제품 투자 및 무역거래가 지속적으로 확대된다면, 연선 국가의 경제발전 및 환경보호를 촉진 시킬 수 있을 것으로 기대된다.<sup>15)</sup>

## 제2절 일대일로 정책의 추진현황

### 1. 일대일로 정책의 추진과정

일대일로는 2013년 9월, 중국 국가주석 시진핑이 카자흐스탄의 나자르바예프대학에서 강연 당시 처음 제시한 전략이다. 당시 강연에서 시진핑 주석은 지역경제 협력 확대를 위해 내륙 실크로드 경제벨트를 구축해 공동번영과 협력의 시대로 나아갈 것을 제안하였다. 그리고 10월 인도네시아 국회 연설에서 시진핑 주석은 ‘21세기 해상 실크로드’를 구축하자고 제안하였다. ‘21세기 해상 실크로드’의 전략적 협력 동반자에는 아세안국가뿐만 아니라 남아시아, 서아시아, 북아프리카,

15) 蘇可, ‘乘風破浪, 政企協同, 助力新能源出海‘一帶一路’’, 中國戰略新興產業, 2017, pp.38-40.

유럽 등의 국가도 포함되며, 각국은 상호 연결되어 태평양 및 인도양을 지향하고 전략적 협력 경제벨트로 발전해 나아간다.

<표2-5> 일대일로 주요 추진과정

시기	주요 내용
2013.9	시진핑 주석의 중앙아시아 및 동남아시아 순방 중 ‘일대일로’ 전략 제시
2013.11.12	<삼중전화>에서 ‘일대일로’ 건설 추진에 관한 내용을 공식적으로 명시
2014.11.6	베이징 APEC 정상회의에서 400억 달러 규모의 ‘실�크로드 기금’ 설립 발표
2014.12.29	실�크로드 기금 설립
2015.2.8	‘일대일로’ 건설 공작영도소조 구성
2015.3.28	실�크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실�크로드 공동 건설을 위한 비전 및 행동 발표
2015.7.21	브릭스 국가 신개발은행(NDB) 설립
2015.10.29	<오중전화> <sup>16)</sup> 에서 ‘일대일로’ 건설 가속화 및 협력확대, 전방위적 개방 추진 강조
2016.1.16	아시아인프라투자은행(AIIB) 설립
2016.3	「13.5 계획」 <sup>17)</sup> 에 ‘일대일로’를 핵심 국가사업으로 포함
2016.6.25	‘제1차 아시아인프라투자은행(AIIB) 2016년 연차총회’ 베이징 개최
2016.10.1	위안화의 국제통화기금(IMF) 특별인출권(SDR) 통화바스켓 정식 편입
2016.11.17	UN 총회에서 ‘일대일로’ 구상을 193개 회원국의 만장일치로 최초로 결의안 채택
2017.5.14	‘2017 일대일로 구제 협력 고위급 포럼’ 개최
2017.6.16	‘제2차 아시아인프라투자은행(AIIB) 2017년 연차총회’ 개최

자료: 중국 언론 자료 종합

16) 오중전화: 중국 공산당 17차 중앙위원회 5차 전체회의이다. 이번 전회에서는 시진핑 정부가 집권 이후 처음으로 제정하는 5년 계획으로 장기적으로는 중국 정부 경기부양을 내놓았다. 핵심 키워드는 샤오강 사회(즉 1인당 국민소득 3000-10000달러로 모든 국민이 비교적 안정되고 풍요로운 생활을 누리는 사회)건설과 중고속 성장을 5개년 계획으로 세웠다.

17) 13.5 계획: 중국 제13차 5개년 경제계획이다. 주요 내용은 전면적 샤오강 사회의 실현을 위해 향후 5년간 경제·사회 발전 과정에서 준수해야 할 5대 발전 이념(혁신, 균형, 녹색, 개방, 공동향유)을 제시한다.

그다음 달 <삼중전회><sup>18)</sup>에서는 일대일로 건설 추진에 관한 내용을 공식적으로 명시하였다. 그리고 2014년 11월 6일, 시진핑 주석은 일대일로 전략을 추진하기 위하여 아시아인프라투자은행(AIIB)을 설립하자고 제의하였다. 그 후에 800여 일의 준비를 거쳐 중국이 제창하고 57개 국가가 공동으로 창설한 新(신)국제금융기구인 아시아인프라투자은행(AIIB)이 2016년 1월 16일 베이징에서 설립되었다. 아시아인프라투자은행(AIIB)의 초기 중점 투자 분야는 에너지와 전력, 농촌과 농업기반시설, 물 공급과 오수처리, 환경 보호, 도시발전 및 물류 등이다. 그리고 2017년 5월 베이징에서 ‘2017 일대일로 국제협력고위급포럼’이 개최되었고, 각 국가 정상급 인사들의 일대일로 건설계획 협력 의사를 확인했다. 그다음 달인 2017년 6월, ‘제2차 아시아인프라투자은행(AIIB) 2017년 연차총회’는 ‘지속 가능한 인프라 및 아시아와 미래를 잇다’라는 주제로 제주에서 개최되었다.

## 2. 일대일로 정책의 추진현황

### ① 정책소통(政策溝通)

정책소통은 정책교류 확대를 통하여 지역협력 기반을 구축한다. 정책소통은 일대일로 전략의 추진에 중요한 조건이다. 그 동안 정상회담, 고위급 포럼, 국제기구협력, 정부 간의 대화 및 소통 등을 통하여 일대일로 건설이 추진되었다.

시진핑 주석은 2013년 9월부터 2016년 6월 말까지, 37개 국가(아시아 18개, 유럽 9개, 아프리카 3개, 라틴 아메리카 4개, 오세아니아 3개국)를 방문하여 일대일로 전략을 적극적으로 추진하고 있으며, 2017년 4월까지 총 56개 국가 및 국제기구와 일대일로 참여 관련 공동성명을 발표하고, 이와 관련한 협의를 체결하였다. 특히 시진핑 주석은 2015년 3월 28일 개최된 ‘보아오 포럼’ 기조연설에서 일대일로 전략을 중국만을 위한 독창곡이 아닌 세계 각국이 함께하는 합창곡이라고 표현하면서, 대규모 생산력 및 건설능력을 해외로 보내 연선국가에 필요한 산업화·현대화·인프라 시설 수요를 충족시켜 다양한 차원의 양자·다자 간 협력 메커니즘을 통한 연선국가와의 협력이 필요하다고 강조하였다.<sup>19)</sup> 그리고 일대일

18) 삼중전회: 중국 제18기 중앙위원회 제3차 전체회의이다. 이번 삼중전회에서는 중국의 중진국 합정에서 벗어나기 위한 개혁 청사진인 ‘383보고서’를 논의하고 통과된다.

로 국제협력을 강화하기 위하여 2017년 5월 14일과 15일 베이징에서 국내외 약 1200명을 초청하여 「2017년 일대일로 국제협력 고위급 포럼」을 개최했다. 이 포럼은 각국 정상들이 참여하는 정상회의와 6개 주제별 세션으로 이루어지 ‘1+6’모델을 채택했다. 주제는 정책소통과 발전전략을 연계하여 원활하고 효율적인 일대일로 경제통상 협력을 추진하였다. 또한 투자·용자 시스템의 다원화를 통한 일대일로 건설을 추진하고 민심상통을 통한 공동 발전을 촉진하였다.

## ② 인프라연통(設施聯通)

기초시설 건설 및 인프라 연결은 일대일로의 우선 추진사업이다. 따라서 중국과 주변 국가 간 기초시설 기술표준시스템<sup>20)</sup> 구축, 교통시설 구축, 에너지시설 구축, 정보시설 구축 등으로 나누어 추진된다. 인프라연통의 목표는 중국 및 아시아 국가에서 유럽과 아프리카에 이르기까지 각종 시설을 구축하는 것이다.

우선 기초시설 기술표준시스템을 구축하기 위하여 중국 개발개혁위원회는 2015년 10월 22일 「2015~2017 표준화 구축에 대한 ‘일대일로’ 행동 계획」을 발표하여 10개의 발전 방향을 명확히 하고, 인프라 연결을 중심으로 일대일로 연선국가 간 상호 표준인증 프로그램과 표준화 작업 메커니즘을 구축하는 동시에 상호 표준 인증 작업을 가속화한다. 한편 중국과 일대일로 연선국가 간 표준 제정 및 표준시스템 구축을 위해 기초시설 투자, 무역, 에너지, 금융, 산업, 유통, 표준, 환경보호 등 13개 중점영역에 협력을 강화한다.<sup>21)</sup>

그리고 교통시설 방안을 보면 중국은 2017년 3월까지 연선 국가를 통하여 유럽운행 화물열차 노선을 39개로 확장했으며, 최근 3년 고속철, 도로, 항만, 공항 등 교통시설 건설을 확대했다.

또한 에너지시설 방안을 보면 2013년 10월부터 2017년 3월까지 중국 기업이 해외에서 체결 및 수주한 발전소, 송전, 송유관 등 중점 에너지시설 프로젝트는

19) 북경사무소, “중국의 일대일로 추진 현황 및 평가와 전망”, KIEP 대외경제정책연구원, 2017, p.7

20) 기초시설 기술표준시스템: 각 국가 간 산업 및 영역별 표준이 상이하므로 기초시설 기술표준 시스템을 실행한다. 이 시스템을 구축하기 위해서 연선국가 및 무역 파트너 국가의 표준을 상호 인정하며, 적극적인 국제 활동을 통해 중국의 기술표준 수준을 제고시킨다.

21) 북경사무소, “중국의 일대일로 추진 현황 및 평가와 전망”, KIEP 대외경제정책연구원, 2017, p.9

40건이며, 에너지시설 프로젝트를 통하여 연선 19개 국가와 연결되었다.

마지막 정보시설 건설의 방면을 보면 정보시설 건설은 해저 및 육상케이블 건설, 인터넷 플랫폼 서비스 구축을 중심으로 추진되고 있다. 구축 목표는 일대일로 연선 국가 간 정부 및 비즈니스 교류를 촉진이다.

### ③ 무역창통(貿易暢通)

무역의 편리화를 위하여 중국은 지속적으로 FTA를 추진하고 있다. 2017년 1월까지 총 14개 국가가 중국과 FTA를 체결하였다. 2013년 6월부터 2016년 6월까지 중국과 연선국가와의 상품 교역액은 3조 1천억 달러에 달했으며, 이는 중국 전체교역액의 26%를 차지하였다. 2016년 6월 말 기준으로 일대일로 연선국가와 체결한 계약 규모는 94억 1천만 달러로, 동기대비 33.5% 증가했다.

그리고 중국 정부는 ‘글로벌 전자상거래 종합시범구’를 설립하였으며, 이를 통해 글로벌 전자상거래 등 새로운 교역 방식을 확대하여 기업들의 해외 진출을 위한 다양한 정책들을 시행하고 있다.

또한 중국은 복잡한 서류심사 및 행정절차를 간소하기 위하여 국제무역 ‘원 스톱 서비스’ 및 실크로드 경제벨트 지역의 ‘통관 일체화<sup>22)</sup>’를 적극적으로 추진하고 있다.

일대일로 전략은 무역의 편리화를 추진하고 있으며, 따라서 중국은 연선국가와의 협력을 강화하는 동시에 통관 협력 메커니즘을 구축할 것이다. 이를 통해 향후 중국 ‘국제물류 대통로’ 건설의 목표를 가속화할 것이다.

한편 일대일로 건설을 위하여 지리적으로 매우 중요한 연선국가의 항만 및 변경 등 국경 중점지역에서 일대일로 공공플랫폼을 건설하고 있다. 2016년 6월까지 중국은 연선국가 중점 지역에서 ‘중점개발 개방 시범구’ 5개, ‘변경경제협력구’ 17개, ‘글로벌 경제협력구’ 1개를 건설하였다. 또한, 중국은 일대일로 18개 연선국가와 52개 ‘경제무역협력 단지’를 건설하여 기초시설 설비, 공공서비스 기능 완비 등의 효과를 보고 있다. 향후 일대일로 공공플랫폼은 중국기업의 해외투

22) 통관일체화: 기존의 세관 통관 과정은 수입신고, 서류심사, 현장검사, 세금징수, 통관 등 순서로 진행했는데, 통관일체화 개혁 후에는 1회 신고, 단계별 처리의 새로운 통관 관리 패턴이 적용된다.

자 및 관련 국제생산 능력과 장비 제조업 협력을 촉진할 것으로 기대된다.

④ 자금융통(資金融通)

일대일로 의 글로벌 금융협력은 수많은 계층과 주체가 참여하고 중국의 주도하에 연선국가 및 지역과 글로벌 금융협력을 추진하고 있다. 목표는 연선국가와 국제금융 기구 및 글로벌 금융협력을 통하여 기초시설의 투자수요와 금융서비스 수요를 충족시킨다.

<표2-6> 인민폐 국제화 현황

구분	시기	중요 내용 및 성과
무역 및 투자	2016.7.30	중국과 ‘일대일로’ 연선국가 간 위안화 결제 규모 총 2조 6,300억 위안
		중국이 192개국과 무역 및 투자 협정 체결
화폐협력	2016.8.15	중국인민은행이 35개국과 중앙은행과 통화스와프 체결, 그중 21개국이 ‘일대일로’ 연선국가로 이들 국가와의 규모는 총 3조 1,200억 위안
	2016.6.30	중국은행과 해외시장 간 11개 화폐에 대한 위안화 직거래 시행
지불, 청산 및 결제 시스템	2016.6.30	위안화 청산은행 20개로 확대, 그중 7개가 ‘일대일로’ 연선국가
	2016.6.7	미국 연방준비제도이사회, 러시아 중앙은행과 위안화 청산 MOU 체결 <sup>23)</sup>
	2016.6.25	

자료: 孔祥龍 外 6人, 「‘一帶一路’年度報告: 行者智見」, 中國印書館, 2017.

2016년 1월 16일 신 국제금융기구인 아시아인프라투자은행(AIIB)이 베이징에서 설립되었다. AIIB는 법정 자본금 1,000억 달러 중에 역내국가가 75%를 분담하고 역외국가가 25%를 분담하며 에너지, 교통, 도시개발 등 부문에 투입한다. 그리고 2017년 6월, ‘제2차 AIIB 연차총회’가 ‘지속가능한 인프라 및 아시아와 미래를 잇다’라는 주제로 제주에서 개최되었다. ‘제2차 AIIB 연차총회’에서는 전략브리핑, 투자프로젝트, 투자프로그램 및 에너지전략에 대한 설명하고 인프라

23) MOU 체결: 국가 간 외교교섭 시 일정 기간 동안 우선협상권을 부여, 배타적인 협상을 한다는 약속을 문서로 작성하는 합의이다.

투자 활성화를 위한 협력방안, 인프라 투자 활성화를 위한 민간자금 유인 방안 등 10여 개의 세미나가 진행되었다.

2016년 말 기준 중국과 일대일로 연선국가 간 위안화 결제금액은 2조 6,300억 위안을 기록, 여기서 우리는 국제무역 및 투자에서 위안화 사용 비중이 점차 증가하고 있음을 알 수 있다. 2016년 8월 15일 중국인민은행은 35개국 중앙은행 및 기타 통화당국과 통화스와프를 체결하였으며, 그중 21개국이 일대일로 연선국가이다. 이들 국가와의 통화스와프 규모는 3조 1,200억 위안으로 집계된다. 또한 중국은 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄 등의 중앙은행과 본위화폐 무역 결제협정을 체결하였다. 위안화 청산은행이 20개를 확대되고 그중에 7개가 일대일로 연선국가에 설립되었다. 한편 이제 역외 위안화 시장도 빠르게 발전하고 있다. 특히 유럽이 아시아지역 외의 주요 역외 위안화 시장으로 급성장하고 있다.

#### ⑤ 민심상통(民心相通)

민심상통은 일대일로 건설의 사회적 근간이며, 실크로드의 전통적 협력 정신과 우호를 계승하고 다자간 민간협력 기반 조성을 목표로 한다.

일대일로 건설에 따라 중국과 연선국가 간 교육, 문화 영역의 교류 및 협력이 확대되고 발전 잠재력도 향상되고 있다. 중국은 매년 일대일로 연선국가 유학생에게 정부 장학금을 지원하고 각급 지방정부는 ‘실크로드 특별장학금’을 시행하고 있다. 이처럼 중국과 일대일로 연선국가 간의 교류, 문화 교류는 지속적으로 확대되고 있는 상황이다.

일대일로 건설에 따라 중국과 연선국가 간의 관광 협력 프로젝트가 계속해서 진행되고 있다. 중국은 일대일로 연선국가와 ‘관광의 해’ ‘관광의 달’ ‘관광주간’ 등 130여 차례의 관광홍보행사를 진행하였다. 그리고 중국은 21개 국가와 지역에 무비자협정을 체결하고 37개 국가와 도착비자협정을 체결하였다. 이런 협정을 통하여 비자 편리화 수준을 제고시키고 있으며, 국가 간 민간 교류도 확대되고 있는 상황이다.

또한 일대일로 건설에 따라 중국과 연선국가 간의 의료위생 협력이 확대되고 있다. 중국은 동유럽, ASEAN 등의 국가관계기관과 의료 인재양성, 공공위생 서비스 및 중의학 등의 부문에 협력하기로 하고 23개국과 국가급 협의를 체결하였다.

과학기술 방안을 보면 중국은 2016년 5월 「‘일대일로’ 우주 관측 국제협력 베이징 선언」을 발표하며 중국과 연선국가 간의 과학기술 협력을 점차 확대하고 있다.

<표2-7> 일대일로 민심상통 성과

구분	성과	건수	
문화, 교육협력	교육 방안	정부 장학금	1만 개
		교육협력 및 대외원조 활동	33회
		청년 교류 활동	8회
		청년 인재 양성 계획	9건
	문화 방안	‘국가의 해’ 행사	19회
		해외 중국문화 센터	25개
		공자학원	500개
		문화 협력 MOU 체결	41건
		문화 관련 주요 회의	35건
관광	관광 협력 프로젝트	24개 지역	
	‘관광의 해’ 행사	9회	
	무비자협정 국가 및 지역	21개	
	도착 비자협정 국가 및 지역	37개	
의료위생협력	의료위생 협력 및 협의	23회	
	의료위생 협력 프로젝트	29건	
	공의 환경보호 및 빈곤 구제 활동	26회	
과학기술협력	과학기술 협력 MOU 체결	56건	
	과학기술 협력 관계 구축 국가	150개	
	과학기술센터	38개	

자료: 孔祥龍 外 6人, 「‘一帶一路’年度報告: 行者智見」, 中國印書館, 2017.

### 제3절 일대일로 정책에 의한 중국의 녹색성장 전략

#### 1. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 내용

2016년, 중국 환경보호부는 <일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략>을



발표하였다. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략은 생태문명 건설, 녹색 성장, 일대일로 연선국가의 지속가능한 발전 요구에 따라 나타난다. 목표는 호혜 협력 네트워크, 새로운 협력모드, 다원적 협력플랫폼, 생태환경보호협력교류체계 구축, 생태환경위험예방정책 및 조치 제정, 생태환경보호서비스 및 보전체제 개선이다.

일대일로 정책에 따른 중국 녹색성장 전략을 수행하기 위해 우선적으로 환경 보호 및 자원절약의 원칙에 근거하여 친환경적 기술을 이용하여 무역거래를 이행해야 한다. 또한 자본·상품·서비스 무역에 환경 기준을 도입해야 하며, 정부는 녹색기술 개발에 대한 지원을 강화하여 녹색산업을 육성해야 한다. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 내용을 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 일대일로 정책은 녹색성장이라는 이념에 맞추어 이행되어야 하며, 경제 성장을 추진하는 동시에 연선국가의 녹색성장 요구를 충분히 고려하고 생태환경의 발전을 중시해야 한다. 그리고 중국과 일대일로 연선국가는 공동으로 지역생태안전보장체제를 설립하여 환경을 제고한시키고, 공동으로 산업구조의 업그레이드를 추진하여 녹색성장을 도모해야 한다.

둘째, 인프라 건설은 환경보호의 이념에 맞추어 이행되어야 하며, 중국과 연선국가의 산업 간 협력을 강화시켜야 한다. 기반시설의 상호연결은 일대일로 건설의 우선 분야이다. 도로·항만·철도 등의 인프라 건설이 현지의 생태 환경을 파괴하는 것은 필연적으로 발생할 수밖에 없는 현상이긴 하나 인프라 건설 시 각 부서 간의 협력을 강화하여 생태환경의 훼손을 최소화하는 방안을 마련하고 ‘친환경 인프라’를 건설해야 한다. 그리고 중국 정부는 녹색투자정책을 제정하고 현지에서 친환경적 공공시설의 건설을 추진하며 친환경 산업단지를 건설하고 녹색산업 간의 기술교류를 촉진시켜야 할 것이다.

셋째, 대외무역 및 투자 활동을 녹색화로 이끌어야 한다. 중국의 노동·자원·환경 등의 생산요소는 비교우위를 점점 상실하고 있으며, 가공무역의 수출이 점차 감소하고 있는 상황이다. 선진국에서는 보호무역주의가 대두되고 환경자원보호 및 인류건강 등의 사유로 녹색무역장벽이 설치되어 수입이 제한되거나 심지어 금지되는 상황까지 발생하고 있다. 이런 배경에서 중국 대외무역을 발전시키기 위해서는 산업구조의 조정을 진행할 수밖에 없는데, 산업구조를 조정할 경우 산

업의 국제경쟁력이 강화되는 동시에 녹색 사업의 육성이 가능하다.

현재 중국은 세계 제3대 대외투자국으로서, 대외투자에 있어 환경보호 문제를 충분히 고려하고 투자기업의 환경성적을 평가해야 한다. 그리고 중국 투자기업은 환경 보전 등의 사회적 책임을 인식하고 대외투자활동 중 환경오염 및 생태파괴를 방지해야 한다.

넷째, 정부는 녹색기술에 대한 투자를 확대하고 녹색산업을 육성해야 한다. 녹색산업의 육성은 중국 녹색성장 전략의 가장 중요한 내용 중 하나로, 정부는 중국 녹색산업의 수출 촉진을 위해 녹색산업에 대한 투자를 지속적으로 확대하고 녹색산업 핵심기술의 혁신을 추진하고 있다. 또한 중국 정부는 일대일로 연선국가의 환경정책 및 기술표준을 파악하고 녹색산업에게 정책지원을 제공하고 있다.

## 2. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 구조

### 1) 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 계획의 제정

현재 중국은 주로 계획지향형 관리를 수행하고 있다. 즉 정부가 먼저 계획을 세워 발전 방향을 규명하고, 국민들이 계획에 따라 국가 건설에 참여하는 방식이다. 녹색성장 전략을 이행하기 위해 정부는 우선 생태환경보호 협력체제, 정부 지원 등 방면에 대해 연구하고 계획을 세워야 한다. 녹색성장 계획은 생태문명 이념에 따라 환경보호기준을 제정하고 녹색제품, 기술, 산업의 수출을 촉진하는 것이다. 뿐만 아니라 녹색성장 계획은 일대일로 건설과정에서 발생할 수 있는 환경파괴 등의 위험을 예측하고 환경오염 및 환경파괴를 피할 수 있다. 또한 녹색성장 계획은 중국과 연선국가의 협력을 강화시키고 녹색성장을 추구하는 계획이다.

### 2) 위험관리

#### ① 일대일로 연선국가 생태환경에 대한 분석

일대일로 건설과정에서 중국은 심각한 생태환경 문제를 직면하고 있다. 이러한 생태환경문제를 해결하기 위해 중국은 우선 일대일로 연선국가와 같이 협력하여 남아시아, 중앙아시아, 러시아 및 유럽 등 연선국가의 생태적 지속가능성, 생태환경 관련 정책 및 인프라건설 등에 대해 분석하고 연선국가의 자원 및 환경현황

을 정확하게 파악해야 한다. 이런 분석을 통하여 연선국가의 인프라건설, 자원개발, 항만건설, 무역 등 활동의 환경오염성을 평가할 수 있고, 동시에 일대일로 생태환경 위험평가체제 구축을 추진할 수 있다. 일대일로 생태환경위험평가체제는 연선국가가 환경위험에 대한 예방 및 관리를 강화시킬 수 있다.

## ② 환경영향평가체제의 설립

환경영향평가라는 것은 대상사업의 계획을 수립할 때, 사업의 시행이 환경에 미치는 영향을 미리 조사, 예측 및 평가하여 환경영향을 피하거나 줄일 수 있는 방안을 모색하는 것이다. 환경영향평가체제는 일대일로 관련 프로젝트의 친환경성을 확보할 수 있다. 환경영향평가체제는 현지의 생태환경 특징 및 환경관리 능력에 대해 평가 및 분석하고 프로젝트를 수행할 때 발생할 수 있는 환경위험과 투자위험을 예방할 수 있으며, 다른 프로젝트일 경우 환경에 대한 영향도 또한 다르기 때문에 기업 투자한 프로젝트에 대해 분류하고 환경영향이 낮은 프로젝트를 우선적으로 수행할 수 있는 장점이 있다. 또한 해당 환경영향평가체제는 일대일로 연선국가가 참여하고 구축하는 것이기 때문에 환경문제로 인해 발생할 사회적 모순 및 충돌을 예방할 수 있다.

## 3) 대외활동에 대한 통제

### ① 녹색성장 관리체제의 보완

녹색성장 관리체제는 환경보호의 이념에 따라 일대일로 건설과정 중에 발생할 수 있는 환경문제를 예방 및 관리하고, 동시에 기업의 투자활동을 관리하는 것이다. 우선 녹색성장 관리체제를 통하여 정부는 투자기업의 환경성적을 평가하고 환경성적이 좋은 기업에게 정책 지원을 제공한다. 그리고 정부는 환경오염 블랙리스트를 만들어, 블랙리스트에 들어가는 기업에 대해 투자제한 심지어 투자금지 조치를 내릴 수 있다. 또한 정부는 녹색성장 관리체제를 통하여 투자기업의 활동을 관리하고 기업의 환경보호 및 사회적 책임을 규정할 수 있다.

### ② 녹색금융체제의 혁신

일대일로 건설과정은 적도원칙(Equator Principles)<sup>24)</sup> 등의 국제관례 및 규칙

을 도입되어야 하며 녹색신용평가체제 및 신용조사체제를 건설해야 된다. 우선 정부는 녹색신용대출 정책을 추진하여 녹색기업 및 녹색프로젝트에 대해 정책지원을 제공해야 한다. 금융기관은 녹색신용대출 등의 금융제품을 개발하고 환경관련 금융서비스를 혁신하고 녹색제품의 수출을 지원해야 한다. 또한 실크로드 기금, 아시아인프라투자은행(AIIB), 중국국가개발은행 등의 금융기관에서는 세계은행, 아시아개발은행(ADB) 등의 금융기관과 적극 교류하고 녹색금융협력을 강화하여, 신용대출의 수단을 통해 역외 투자위험을 낮춰야 한다.

### ③ 환경보호 지원체제의 시행

일대일로 연선국가 및 지역의 환경안정을 보장하는 것은 중국 녹색성장 전략의 내용 중 하나이다. 중국은 환경보호 지원체제를 통하여 일대일로 주변의 개발도상국가에게 환경보호 관련 기술 및 자금지원을 제공하고, 동시에 환경 관련 프로젝트 기획을 세워 연선국가의 녹색성장을 촉진한다. 환경보호 지원체제는 자금지원, 법률지원, 인재교류지원, 교육지원 등을 포함하며, 지원 규모와 수준은 지속적으로 제고되고 있는 상황이다. 일대일로 주변의 개발도상국들은 환경보호 지원체제를 통하여 자국의 환경보호능력을 제고시키고, 지역 환경문제를 완화하는 동시에 경제성장을 촉진시킬 수 있다.

### ④ 국제 환경협력체제의 설립

일대일로 정책에 따른 중국 녹색성장 전략은 중국과 연선 국가 간의 협력을 강화시키고 국제 환경협력체제의 설립을 추진할 것이다. 국제 환경협력체제는 환경보호에 대한 세계 각국의 교류 및 협력을 강화시키고 글로벌 생태안전을 촉진시킬 수 있다. 또한 국제 환경협력체제는 녹색 무역 및 녹색공급사슬의 발전을 촉진시킬 있으며, 이와 동시에 녹색제품과 서비스산업의 협력을 강화시킬 수 있다. 또한 환경협력체제는 글로벌생태문명 건설을 추진하고 다자간 교류체제의 보안을 추진할 것이다.

---

24) 적도원칙(Equator Principles): 대규모 개발 사업이 환경 훼손이나 해당 지역 인권침해와 같은 환경 및 사회문제를 야기시킬 수 있는 프로젝트에는 자금지원을 하지 않는다는 원칙을 말한다. 프로젝트가 주로 열대우림 지역의 개발도상국에서 시행되는 경우가 많아 '적도원칙'이라는 명칭이 붙여졌다.

#### 4) 의사소통의 보장

##### ① 민간교류체제의 설립

민심상통은 일대일로 건설의 사회적 기반이다. 일대일로 정책에 따른 녹색성장 전략은 국민이 적극적인 참여가 동반되어야 비로소 이행될 수 있을 것이다. 일대일로 건설에 참여하는 연선 국가는 그 수가 많고, 다문화·다인종·다종교의 특징을 갖고 있으며, 기업·조직·개인의 참여는 산업협력·투자협력·환경보호 등의 활동에 없어서는 안 될 것이다. 민간교류체제를 설립하려면 우선 환경보호 및 생물다양성의 보전 등의 관련 활동을 개최하여야 할 것이다. 이러한 활동을 통해 민간의 교류를 강화시킨다면 연선 빈곤지역의 생활수준을 개선시킬 수 있을 것으로 기대된다. 더 나아가 민간 환경보호 단체의 역할을 발휘하여 환경보호를 주제로 한 활동을 시행할 수도 있을 것이다. 또한 다국적 기업의 경우, 해외 활동에 있어 환경보호를 중시하고 엄격한 환경보호기준을 제정하여 더 많은 사회적 책임을 부담해야 한다.

##### ② 국제 홍보체제의 보완

국제사회는 중국이 일대일로 정책을 통해 연선 개발도상국의 자원을 강탈하고 오염물을 연선 국가로 이동시킬 것이라는 의심을 품고 있다. 이러한 오해를 해소하기 위해 중국은 녹색성장 전략에 관한 대대적인 홍보가 필요하다.

일대일로 연선 국가들을 살펴보면, 각 국의 발전수준이 다를 뿐만 아니라 직면한 환경문제 역시 같지 않다. 중아시아, 중동 등 공업화 수준이 낮은 지역의 경우 일대일로 건설에 따라 새로운 환경오염 위험이 발생하게 될 것이다. 이에 공업화 수준이 높은 지역에서는 일대일로 건설에 따라 기존의 환경문제와 새로운 환경문제를 함께 처리해야 할 것이다. 경제 발전과 환경 보호 사이에서 발생하게 되는 모순은 일대일로 연선국가의 발전을 제약하는 요소이다. 그러나 중국은 이미 이전에 이런 상황을 겪으며 많은 경험을 쌓아왔다. 이에 중국은 다양한 홍보를 통하여 중국과 연선국가 간의 교류를 추진하고, 중국의 녹색성장 경험 및 성과를 일대일로 연선국가와 공유하여 이러한 우려들을 해소할 수 있을 것이다.

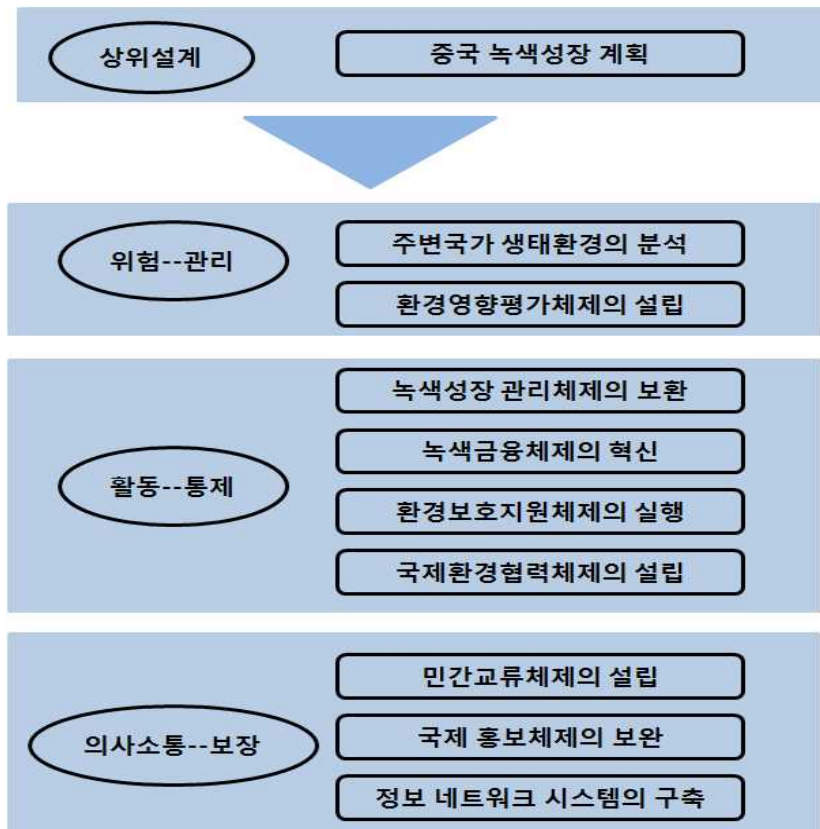
### ③ 정보 네트워크 시스템의 구축

일대일로 정책에 따른 중국 녹색성장 전략 추진을 위해서는 정보 네트워크 시스템을 구축해야 한다.

우선 일대일로 녹색성장 관련 정보공유플랫폼을 구축하여 정보기술 및 플랫폼의 역할을 발휘해야 한다. 중국과 일대일로 연선국가는 정보공유플랫폼을 통하여 자국의 정책법규, 투자정보, 환경현황 등의 정보를 상대방과 공유하며 중국과 연선국가 간의 정보교류를 한층 더 심화시킬 수 있을 것으로 예상된다.

그리고 대외투자 위험예방플랫폼 및 환경관리플랫폼을 구축해야 한다. 환경관리 플랫폼은 현지의 생태환경 정보를 수집하여 투자기업에 제공하고, 대외투자 위험예방플랫폼은 현지의 투자환경을 분석하고 투자위험을 예측하여 투자기업에 상담서비스 및 기술지원을 제공하여 기업의 위험예방 능력을 제고시킬 수 있을 것이다.

<그림2-1> 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략의 구조



### 3. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략이 주는 시사점

일대일로 정책은 실질적으로 개방, 포용 및 다원적 새로운 지역경제협력플랫폼을 구축하는 정책이다. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략은 일대일로 건설이 자원절약과 녹색소비이념에 맞추어 세계 경제의 새로운 성장을 추구하고 호혜 상생을 실현하는 것이다. 중국 녹색성장 전략은 글로벌 녹색성장추세에 순응하여 나타난 전략이며, 일대일로 연선국가 산업구조의 조정을 촉진하고 국민의 환경보호 및 녹색소비 인식을 육성시키는 것이다. 그렇기 때문에 일대일로 건설 중에 녹색정책이 반드시 필요하다. 중국은 일대일로 연선국가와 함께 녹색정책 및 환경보호기준을 제정하고 녹색무역의 발전을 추진시킬 수 있다.

일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략은 생태문명과 녹색성장이념에 맞추어 자원절약 및 친환경적 원칙을 충실히 이행하며, 일대일로 건설 과정에서 생태환경보호 이념을 바탕으로 정책·인프라 건설·무역·금융·소비의 녹색성장 수준을 제고하고 일대일로 건설을 추진하는 것이다. 중국 녹색성장 전략은 생태환경의 보호를 중시하여 중국이 일대일로 연선국가와 의사소통을 촉진하고 중국의 생태문명과 녹색성장 경험을 연선국가와 공유하며, 연선국가의 생태환경보호능력을 제고하고 생태환경의 파괴를 방지한다.

그리고 일대일로 정책에 의한 중국 녹색성장 전략은 글로벌 녹색성장 추세 흐름에 순응하여 나타난 전략이며, 지속가능한 경제성장을 촉진할 수 있다. 중국 녹색성장 전략에 따라 정부는 녹색기술에 대한 투자와 지원을 확대하여 녹색기술의 개발 및 응용을 촉진하고 녹색산업의 국제경쟁력을 강화시킨다. 그리고 중국 녹색성장 전략에 따라 중국 기업은 환경 관련 법률 및 법규를 준수하고 국제 녹색무역장벽을 피할 수 있다.

양호한 생태환경은 글로벌 경제 및 사회 발전의 기본조건이다. 현재 글로벌 환경문제가 날로 심각해지고 있으며, 인류의 생존과 발전에 직접적인 영향을 끼치고 있다. 중국 녹색화 전략에 따라 중국과 일대일로 연선국가는 공동으로 협력하여 녹색투자체제, 녹색무역체제, 녹색금융체제를 구축하고 경제성장과 환경보호라는 두 가지 목표를 동시에 이루기 위해 힘을 합쳐야 한다.

## 제3장 글로벌 녹색성장과 녹색무역

### 제1절 글로벌 녹색성장의 개념

#### 1. 글로벌 녹색성장의 배경 및 개념

에너지는 인간의 생존 및 국가와 사회의 유지에 필수적인 재화이기 때문에 국가의 경제, 환경, 안보에 큰 영향을 미칠 수 있다. 에너지는 경제적, 환경적 문제와 연관될 뿐만 아니라 사회갈등, 빈곤 등 여러 사회문제와도 연관된다. 그러나 현재 에너지의 사용은 자연의 수용 한계를 넘어섰고, 에너지의 과소비로 인해 지구환경 훼손이라는 부작용이 나타나기 시작했다. 지구온난화 등의 기후환경변화로 인해 발생하는 환경위기를 대처하기 위해 제시되고 있는 녹색성장 정책은 국제적으로 추진되고 있는 추세다. 녹색성장 정책은 환경보호와 이를 통한 지속가능한 경제 성장 추구를 위한 효율적인 에너지 정책을 수립 및 시행하고 있다.

기후변화는 지금까지 지구가 겪어본 가장 막심한 시장 실패의 결과물이라고 할 수 있다. 환경문제에 대한 강력하고 빠른 개입으로 얻을 수 있는 편익은 그 비용을 훨씬 상회 할 것이다.<sup>25)</sup> 녹색성장 정책은 화석 연료 의존 방식을 탈피하고 계속 누적되고 있는 온실가스에 대처하려는 기후 정책이다. 녹색성장 정책을 통하여 에너지 효율성을 제고시키고 신재생에너지 자원을 활용 및 보급할 수 있다.

환경과 경제의 조화를 위해 이를 정책수단으로 파악하고 효과적으로 수행하는 종합적인 정책로드맵의 설정은 아주 중요하다. 환경문제를 해결하기 위하여 주요 선진국에서는 이미 광범위한 영역에서 탄소세, 환경세 등을 도입하고 있다. 동시에 정부는 기업의 친환경 투자에 대해 세제 지원을 강화하고 있다. 녹색성장을 달성하기 위하여 정부는 녹색 세제 정책을 통하여 일정한 수준의 규제와 지원을 제공하고 이런 개입을 통해 온실가스를 규제한다. 또한 생산부문의 녹색 관련 투자를 활성화시켜 궁극적으로 탄소량을 줄이고 신규 녹색산업을 육성한다. 그러나 녹색산업의 초기 단계에 비교적 높은 투자위험성과 긴 자본회수기간이라는 리스

25) Nicholas Stern, 『The Economics of Climate Change』, Cambridge: Cambridge Univ. Press, 2008.



크가 존재한다. 따라서 민간부문의 자율적 투자에는 한계가 존재할 수밖에 없다. 그러므로 녹색산업에 필요한 자금을 원활하게 조달하기 위해서 녹색금융에 대한 정부의 지원이 필요하다.

화석 연료의 경우 현대 사회에서 아직까지도 많이 사용되고 있으며 앞으로 상당 기간 채굴이 가능한 경제적 보존 자원이다. 이를 통해 우리는 에너지 이용의 효율성을 최대한 높이는 것이 경제 가치와 환경 가치를 키울 수 있는 대안이라는 것을 알 수 있다. 신재생에너지는 이산화탄소 배출을 감소할 수 있을 뿐만 아니라 녹색산업의 발전을 추진할 수 있는 획기적인 수단으로, 녹색성장 정책의 핵심으로 부상하고 있다.

2000년대에 들어서 경제성장률의 둔화와 내수 부진으로 인해 소득계층의 양극화가 심화 되고 있다. 에너지는 인간 생활을 유지하기 위하여 최소한의 수준으로 공급되어야 한다. 그런데 최근 에너지 가격의 상승은 저소득층의 에너지 접근성을 제약하고 있다. 지속가능한 발전을 위하여 저소득계층에 대한 에너지 지원정책의 실행을 과감하여 효율적인 지원정책을 시행되어야 비로소 사회계층 사이의 갈등을 완화하고 건전한 사회통합을 이루어 나갈 수 있을 것이다.

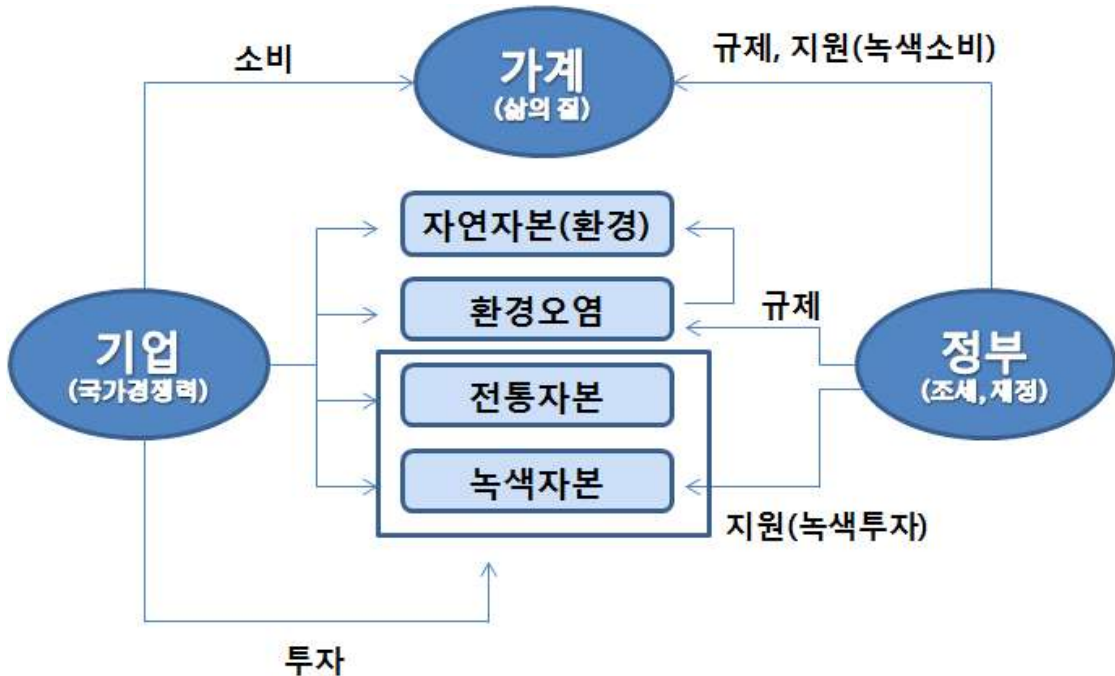
## 2. 글로벌 녹색성장에 의한 녹색성장 세계

### 1) 녹색성장 세계의 배경 및 개념

최근 선진국 정부는 저탄소 녹색성장을 추진하기 위하여 효율적인 조세정책을 운용하고 있다. 이러한 조세정책을 통하여 향후 고유가(高油價) 및 기후변화협약 등 국제적 환경 및 무역규제에 대비할 수 있을 뿐만 아니라, 국내 경제의 저탄소, 고효율의 산업구조 및 소비패턴 전환을 유도할 수 있기에 외부 충격에 대한 국가의 경제적 취약성을 완화할 수 있다. 한편 효율적인 정부 규제와 지원은 기후환경을 보호하는 동시에 신재생에너지 산업을 육성할 수 있다. 신재생에너지 산업은 미래의 경제발전 주력산업으로 녹색 경쟁 시대의 국제경쟁력을 강화하여 향후 경제발전을 추진시킬 수 있을 것이다.

이러한 저탄소 녹색성장과 정책대응에 대한 이론적 기초는 Fullerton and Kim (2008)의 모형에서 비롯되었으며 내용은 아래의 <그림3-1>과 같다.

<그림3-1> 녹색성장을 위한 조세, 재정 체계의 설계: 규제와 지원의 병행



자료: 김승래, 「녹색성장 세제의 설계와 경제적 효과」, 한국조세연구원, 2010.

위의 표를 보면 기업은 생산운영 과정에서 소비와 투자 활동을 수행한다. 기업은 소비자의 생활요구를 충족하기 위하여 제품을 생산하고 이를 소비자에게 제공한다. 그리고 제품을 생산하는 과정에서 자연 자원을 소모하는 동시에 환경오염을 유발한다. 기업의 투자 방향은 전통자본투자와 녹색자본투자로 구분되는데, 이 때 정부는 적절한 정책적 개입을 통하여 소비자의 소비행위를 규제하고 녹색 소비로 유도한다. 그리고 기업의 환경오염을 규제하고 녹색자본투자 지원을 제공한다.

전 세계적으로 환경용량에 대한 압력이 심각하게 증대되고 있다. 이러한 상황에서 녹색세제의 지속 가능한 발전을 촉진하기 위하여 정부가 정확한 정책대안을 제정하는 것이 매우 중요하다.

‘녹색세제(green taxes)’란 에너지 제품, 자동차, 쓰레기, 배출가스, 천연자원 등 환경 관련 경제행위에 강제적이고 대가성 없이 부과된다. 그리고 녹색성장 세제는 친환경경제로서 이러한 녹색세제를 통하여 환경오염을 일으키는 재화와 서비스에 조세를 부과하고, 친환경적인 세원에는 조세를 지원하여 경제적 효율성을

높이는 더욱 포괄적 범위의 조세제도를 의미한다.<sup>26)</sup>

## 2) 녹색성장 세제의 정책목표

환경세 및 환경 관련 부담금은 오염물질 배출의 단위당 환경피해 비용에 따라 부과되는 것이다. 하지만 환경자원 사용에 대한 가치를 시장기능에 의해 가격을 결정하기란 쉽지 않은 일이다. 그러므로 정부는 환경세 부과를 통해 이를 통제할 필요가 있다.

<표3-1> 환경 세제 운용의 정책목표와 고려요소

주요측면	정책목표	고려요소
정책목표 간 조화	환경보호 및 에너지 소비 절약	부정적 외부요인 교정
	세수확보 및 재원조달	일반회계, 특별회계, 각종 조세 지원 및 보조금 재원 등
	특정 환경정책	에너지 소비 용도별 세제 차등, 저소득층, 특정 산업지원

자료: 김승래, 「녹색성장 세제의 설계와 경제적 효과」, 한국조세연구원, 2010.

위의 <표3-1>를 보면 환경 세제 운용의 정책목표와 고려요소를 알 수 있다. 환경 세제 운용의 경우 세 가지의 정책목표가 있다. 환경보호 및 에너지 소비 절약, 세수확보 및 재원조달, 특정 환경정책의 제정이다.

우선 환경보호 및 에너지 소비 절약을 달성하기 위해서는 부정적인 외부요인을 수정해야 한다. 일반적으로 오염 원인자의 경우 환경세에 대한 부담감을 느끼기 때문에 환경세와 환경 관련 부담금에 대해 강력한 반대 의견을 표현한다. 우선적으로 이런 부정적인 외부요인을 수정 또는 제거해야 환경 세제를 제대로 진행할 수 있다. 또한 세수확보 및 재원조달을 위하여 각종 조세 지원 및 보조금 재원을 충분히 고려하고 세제를 수행해야 한다. 그리고 환경세 부과를 위하여 에너지 소비를 용도별로 구분하여 세제를 부과하는 동시에 저소득층 및 특정 산업에 대해 차등적인 과세를 진행해야 한다.

26) 김승래, 김지영, “녹색성장 세제의 설계와 경제적 효과: 탄소세 도입을 중심으로”, 한국조세연구원, 2010, pp.37-38

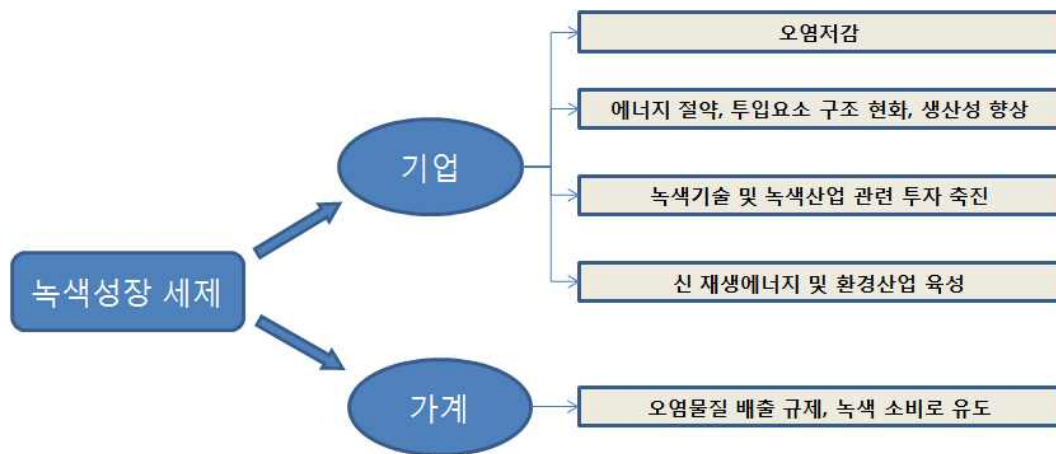
환경세 부과에 따른 장점은 총 저감 비용을 최소화하고, 오염을 줄일 수 있도록 지속적인 유인을 제공하여 정부의 세입수입을 증가시킬 수 있다. 또한 오염 원인자에게는 기술 발전에 유인을 제공하며, 기술 발전을 통해 오염 저감 비용을 더욱 절약할 수 있게 된다.

환경 관련 세제는 보통세와 환경 관련 목적세로 구분된다. 이 같은 환경 세수는 소득재분배 기능을 강화시키기 때문에 각종 정부 사업의 자원 마련으로 활용할 수 있다.

마지막으로 환경세의 현실적인 이행을 위해서는 여러 문제를 해결해야 한다. 구체적 세율 결정, 배출량 구간에 따른 연계, 각종 불확실한 정보, 소득재분배, 국제경쟁력의 보완과 정책의 정치적 수용성 등의 문제가 존재한다. 따라서 각국 정부는 이런 문제를 해결하기 위하여 시장기반의 원리가 도입된 환경 세제를 주목하고 있다.

### 3) 녹색성장 세제의 효과

<그림3-2> 녹색성장 세제의 효과



자료: 김승래, 「녹색성장 세제의 설계와 경제적 효과」, 한국조세연구원, 2010.

위 <그림3-2>를 보면 다음과 같은 녹색성장 세제의 효과를 알 수 있다. 녹색성장 세제는 녹색성장의 실질적 달성을 위한 가장 비용 효율적인 수단으로 기업 및 소비자의 행위를 규제 및 지원하는 것이다. 먼저 기업의 측면에서 보면, 녹색성장 세제는 기업의 오염물질 배출을 규제하여 오염을 감소시키는 효과가 있다.

오염감소 효과는 경제의 산출물의 구조별 분화를 촉진하고 기업의 생산과정에서 투입요소 구조를 변화시킨다. 환경규제에 따라 기업은 오염재 비용의 상승이라는 부담이 생기게 되는데, 오염비용을 절감하기 위하여 기업은 노동요소 투입의 증가, 오염저감 장치 등 자본설비의 투자 확대, 또는 각종 생산성 향상 등 여러 가지 방법으로 이에 대처하게 된다. 그리고 에너지 사용의 효율성을 높이기 위하여 기업은 녹색기술 및 녹색산업에 대한 투자를 증가하고, 기업의 생산과정에서 사용된 에너지 등 자원을 대체하기 위하여 적극적으로 신재생에너지를 개발하게 된다. 가계 측면에서 보면, 녹색 세제는 소비자 오염물질의 배출을 규제하고 소비행위를 녹색화로 유도한다.

### 3. 신재생에너지를 통한 녹색성장

#### 1) 지속가능한 발전 구조 안에서의 에너지 정책

##### ① 신재생에너지의 개념 및 특징

신재생에너지는 신에너지와 재생에너지를 합쳐 부르는 말이다. 기존 화석 연료를 변환하여 이용하거나 햇빛, 물, 강수, 생물유기체 등을 포함하여 재생이 가능한 에너지로 변환하여 이용하는 에너지를 말한다. 재생에너지에는 태양광, 태양열, 바이오, 풍력, 수력 등이 있고, 신에너지에는 연료전지, 수소에너지 등이 있다. 초기 투자비용이 많이 든다는 단점이 있지만, 화석에너지의 고갈과 환경문제가 대두되면서 신재생에너지에 대한 관심이 높아지고 있다.

신재생에너지는 화석 연료와 달리 오염물질이나 이산화탄소 배출이 적기 때문에 환경 친화성 성격을 갖는다. 그리고 화석 연료에 비해 지구상에 고르게 분포하고 있으며 재생이 가능하기 때문에 고갈의 염려가 적다는 장점이 있다. 그러나 신재생에너지는 일정한 자연환경에서만 개발할 수 있기 때문에 발전 소 건설에 자연환경의 영향을 충분히 고려해야 한다는 아쉬움이 존재한다. 또한 신재생에너지의 경우, 개발 초기 다량의 기술과 인재를 필요로 하기 때문에 초기 투자비용이 많이 들고 경제성이 낮다.

## ② 지속가능한 발전과 에너지 정책

환경오염을 줄이고 신재생에너지의 보급을 확대하기 위해서는 지속가능한 에너지 정책의 발전이 중요하다. 따라서 에너지 정책을 수립하여 수행하면서 에너지의 수요관리를 강화하고, 에너지 이용의 효율화를 추구해야 한다. 또한, 신재생에너지는 개발 초기에 생산비용이 상대적으로 높고 시장경쟁력이 약하기 때문에 에너지의 안정적 공급, 보편적 공급, 지속가능한 발전이라는 국가의 목표를 추구할 수 없다. 따라서 신재생에너지 정책은 정부의 개입을 통해 추진되어야 한다.

## 2) 신재생에너지를 통한 녹색성장

### ① 에너지 효율의 제고

신 재생에너지산업을 개발하여 육성하기까지는 많은 시간이 소요되고, 그 과정에서 에너지원으로 석유 등의 화석 연료에 의존하지 않을 수 없다. 그러므로 석유 등 화석 연료의 개발에 참여하여 안정적 공급을 확보하는 것이 필요하다. 한편 에너지 위기 및 지구온난화 등의 환경문제에 대처하기 위하여 각국은 경제 성장을 추구하면서 동시에 환경에 대한 규제를 추진하고 있다.

저탄소 녹색성장은 경제 성장을 추구하는 동시에 기후변화, 자원고갈 등 국제적 환경문제를 해결할 수 있다. 그러나 저탄소 녹색성장 정책으로의 구조적 전환은 추가적 비용을 유발하고 단기적 경쟁력의 약화를 초래한다. 정부는 이러한 문제를 해결하기 위하여 국민과 기업에 홍보하여 이에 대한 인식을 높여야 하며, 추가비용을 공정하게 부담시킴으로써 자발적인 참여를 유도해야 한다.

### ② 국제표준화의 참여와 녹색 보호주의에 대한 대응

전 세계적으로 경제 상황이 악화되고 계속해서 환경문제가 대두되는 상황에서, 각국은 자국 기업 보호를 위해 외국기업의 자국 시장 진입을 제한하고 자국 기업의 녹색 산업시장 경쟁력 확보를 위한 조취를 취하고 있다. 2008년 국제금융 위기 이후, 선진국은 개발도상국의 성장세에 대응하기 위하여 자국 기업과 외국 기업에 대하여 같은 경쟁조건을 부여하고 녹색 무역장벽을 세우고 있다. 현재 녹색 보호주의 정책은 여러 나라에서 다양한 형태로 나타나고 있으며, 국제적으로 확산되어 나갈 것으로 전망된다. 녹색 무역장벽으로 인한 불이익을 제거하거나

줄이기 위해서는 국제사회에 모범이 될 수 있는 환경규제기준이 마련되어야 할 것이다. 또한 각국은 국제표준마련 작업에 적극적으로 참여함으로써 세계적인 녹색 보호주의 정책에 대응하여 녹색산업에 대한 투자를 확대해야 한다.

### ③ 정부의 지속적 정책 추진과 민간투자

국제금융위기를 경험하면서 각국은 경제위기를 극복하고 에너지 자립도를 높이기 위하여 신재생에너지 등 녹색 시장과 녹색산업을 추진하는 정책을 펼치고 있다. 기존의 중화학공업과 전자산업 등을 중심으로 한 경제 성장구조를 계속 유지한다면 경쟁력을 잃게 된다. 따라서 각국 정부에서는 국제적인 탄소규제 강화 추세에 부응하고 화석 연료에 의존하는 산업구조로부터 탈피하기 위하여 저탄소 녹색성장이라는 정책목표를 세우고 경제 성장과 환경보호를 함께 추구하는 구조를 세우고 있다.

녹색산업을 육성하려면 대규모 투자가 필요하며, 투자의 변동성이 매우 크다. 이런 경우에는 단순히 시장기능 운용만으로는 원활한 금융지원이 불가능하다. 따라서 정부가 금융지원, 세제지원, 규제개선 등을 통하여 녹색산업의 성장 기반을 조성해야 한다. 또한 정부는 민간기업의 참여를 유도하여 경제 성장을 촉진해야 한다.

### ④ 녹색산업 수출확대 지원정책

녹색산업의 수출을 확대하기 위하여 각 관련 정부 부처는 유기적으로 협력하고 관련 기업과 공동으로 국내 산업역량, 파급효과, 세계시장의 전망 등을 바탕으로 한 수출확대전략을 수립하여 대기업과 중소기업이 상생할 추진방안을 마련해야 한다.

또한 녹색산업을 육성하고 에너지 효율을 개선하기 위하여 녹색산업과 관련된 기업의 수출경쟁력을 강화해야 한다. 녹색산업의 수출경쟁력을 강화하려면 수출 시장 접근성을 높이는 동시에 수출대상자와의 연계성을 확대해야 하며, 이를 위하여 관련 정부 부처 간에 유기적 협력을 통해 녹색산업에 대한 정보 제공 및 투자 촉진을 강화하고 관련 지원정책을 지속적으로 추진해야 한다.

### ⑤ 녹색산업기술 확보

녹색산업기술을 확보하기 위해서는 에너지정책과 관련된 국제기구의 활동이 필요하다. 국제기구의 활동은 능동적으로 수행되어야 하며, 글로벌 신재생에너지의 정세 변화에 대응하여 경쟁력을 확보해야 한다. 또한 국가 간 전략적 협력관계를 구축하여 기술교류 및 에너지 정책의 교류를 증진시키고, 신재생에너지 산업의 해외시장 진출 기반을 마련해야 한다.

현재 선진국들과 비교하면 중국의 경우 가격경쟁력을 갖추고 있기는 하나 지속가능한 발전을 위해서는 다른 나라와의 기술교류가 필요한 상황이다. 중국은 기술교류를 통하여 국가 간의 협력을 강화하여 상대적으로 경쟁력을 갖춘 기술분야를 중심으로 성장전략을 추구해야 한다. 그리고 녹색산업기술 인력의 교류를 통하여 인적 네트워크를 구축하고 전문 인력을 지속적으로 양성해야 한다.

## 제2절 중국 녹색성장의 추진현황

### 1. 중국 녹색성장의 발전 과정 및 특징

중국의 녹색성장은 1980년대부터 시작되어 1990년대에 들어서며 지속가능한 발전이념의 영향을 받아 지속가능한 발전전략을 수립하고 이행하게 되었다. 2000년부터 2010년까지 시행한 과학적 발전관을 통하여 중국 녹색성장은 급속도로 발전하게 된다. 2010년 이후 생태 문명과 녹색성장 등의 이념이 등장하게 되었고, 중국 녹색성장은 지속적으로 추진되고 있다. 특히 2017년 발표된 <녹색 일대일로 건설 추진에 관한 지도의견>에서 중국은 일대일로 정책에 따라 연선 국가와 호혜 협력을 통해 녹색성장을 촉진하고 지속가능한 발전을 도모하고 있다.

#### 1) 환경보호 정책을 기본국책으로 확립

1980년대 이후, 중국 경제사회가 급속도로 발전하며 과학기술 수준 역시 급속 상승하게 되었다. 1981년 중국의 에너지소모는 국민총소득(GNI)의 13.59%를 차지하고 자연자원 소모는 GNI의 14.56%를 차지하였으며, 그 후 급속도로 감소하였다. 1986년까지 에너지 사용효율이 계속 높아지며 에너지소모는 GNI의 2.4



9% 수준으로 감소했으며, 자연자원 소모는 2.99%로 감소하게 되었다. 그러나 공업화의 급속발전과 도시화, 경제 성장에 따라 중국의 자원과 에너지 소모량은 계속해서 증가하게 되었다. 중국은 경제 성장을 위해 막대한 자연자원을 대가로 지불해야만 했다. 그리하여 중국 정부는 이러한 환경 및 자원 문제를 직면하게 되었고, 환경 보호를 중국의 기본국책으로 확립하게 되었다.

이 시기 환경보호가 중국의 기본국책으로 확립되었다. 1979년 <중화인민공화국 환경보호법>이 발표되며, 중국은 환경보호의 기본 방침을 확립하고 환경보호를 추진하였다. 1980년 3월, 국민의 환경보호 의식을 강화하기 위하여 한 달여의 기간 동안 전국적으로 환경보호 홍보 활동을 진행하였다. 그리고 1982년에는 도농건설환경보호부를 수립하고 중국 환경보호 조직기구를 완비하였다. 이듬해인 1983년에는 경제사회와 환경효과의 공동발전을 위해 <전국 환경보호 제2차 회의>를 발표하였으며, 1989년에는 경제와 생태환경의 협조발전을 위한 <전국 환경보호 제3차 회의>를 발표하며 지속적으로 환경보호 정책을 추진하였다.

## 2) 지속가능한 발전전략의 실행

1990년대 중국은 글로벌 녹색성장의 영향을 받으며, 중국 녹색성장을 지속적으로 발전시켜 나아갔다. 특히 1992년 <지속가능발전대회(可持續發展大會)>에서 발표한 지속가능한 발전전략은 중국 녹색성장에 대한 큰 영향을 미쳤다. 이 시기 환경보호와 관련 투자가 GNP에서 차지하는 비중은 급속도로 증가하였으며, 중국의 경제발전방식이 지속가능한 발전으로 전환되며 중국 에너지생산율이 향상되었다. 또한 중국은 지속가능한 발전전략의 영향을 받아 <환경과 발전 10대 대책>을 제정하였다. <환경과 발전 10대 대책>은 지속가능한 발전전략의 실행, 공업오염의 방지, 에너지사용효율의 제고, 과학 및 경제적 수단으로 환경보호 실현, 교육을 통한 국민 환경보호 의식의 제고 등 여러 대안을 제시하며 중국의 녹색성장을 강력하게 추진했다.

이 시기 중국의 경제발전 방식은 집약적 방식으로 전환하게 되는데, 1995년 지속가능한 발전전략에 따라 중국은 새로운 목표를 제시하였다. 경제발전체제를 계획경제에서 시장경제로 전환하고, 경제성장방식은 집약적 방식으로 전환하는 것이었다. 중국은 이 두 가지 목표로 향후 중국 사회 발전 방향을 명확하게 제시

하였다.

### 3) 과학적 발전관의 확립

2000년부터 10년간 중국의 경제사회는 개혁개발 정책에 따라 급속도로 발전하게 된다. 이 시기 중국 사회의 소비구조가 변화하며 부동산, 자동차 등의 공업이 급속도로 발전하게 되었다. 그에 따라 자원소모량과 오염물배출량이 다시 증가하게 되며, 중국의 발전 방식이 다시 에너지 과잉소모, 고오염, 고배출로 전환되었다.

생태환경은 인간사회의 생존과 발전의 자연기반이다. 이 시기 계획경제체제로 제창하던 중국의 발전 체제로 인하여 중국은 다량의 자연자원과 에너지를 소모하였다. 그 영향으로 생태환경은 계속 악화되었으며, 중국 경제사회 발전은 제약을 받게 된다. 이런 환경문제를 해결하기 위하여 과학적 발전관이 등장하게 되었다. 과학적 발전관은 자연자원의 보호 및 개발, 토지 사막화의 억제, 생태농업의 건설 등 여러 방면을 규제 및 지원하는 정책이념으로 중국 환경오염의 흐름을 바꾸었다.

한편 개혁개방에 따라 중국 동서지역의 발전격차가 심화되며, 지역 격차는 중국경제와 사회 발전의 새로운 문제로 대두되기 시작했다. 2000년, 국무원은 서부지역의 발전전략 제정을 위해 ‘서부지역 개발회의’를 개최하였다. 이 회의에서는 경제발전과 더불어 생태환경 유지라는 서부지역 개발과정의 목표가 수립되었다. 서부지역 개발전략을 이행하는 과정에서 서부지역의 경제, 인프라건설 방면은 급속도로 발전을 겪게 되었으며, 이와 함께 생태환경 건설도 추진되었다.

2003년 중국은 과학적 발전관을 명확히 제시하며, 전면적으로 지속가능한 발전을 추구하기 시작했다. 이를 위해 중국은 ‘5개 통합’이라는 이념을 제시했다. 5개 통합이란 ‘도시와 농촌의 통합’, ‘지역 간의 통합’, ‘경제와 사회의 통합’, ‘인간과 생태환경의 통합’, ‘국내발전과 대외개방 간의 통합’을 말한다.

2000년 이후 중국은 일본, 독일 등 선진국을 모방하여 순환경제 및 순환사회를 구축하였다. 2008년에는 <순환경제촉진법>이 발표되어, 기업·산업원구·지역으로 구성된 3중 순환경제 발전모드가 형성되었다.

#### 4) 생태 문명과 녹색성장 정책의 확립

2010년 이후 중국은 제도혁신·기술혁신·생태혁신을 통한 녹색성장을 추진하며 에너지 소모량과 자연자원소모량을 계속해서 감소시켰다. 이 시기 중국은 녹색성장의 실현을 위하여 발전이념을 ‘경제효과·사회효과·생태환경효과의 공동성장’으로 전환하였다.

2012년 중국 공산당 제18차 대표대회에서는 생태문명 건설전략이 국가전략으로 떠오르며, 경제·정치·문화·사회·생태문명 건설로 구성된 ‘오위일체(五位一體)’를 달성했다고 강조했다. 전통적인 경제발전모드의 경우, 경제 성장 실현을 위해 생태환경을 무시하고 과도하게 자원을 소모한다. 반면 전통적인 환경보호주의의 경우, 생태환경 보호를 위해 경제 성장을 포기한다. 그러나 중국 녹색성장과 생태문명 건설은 생태환경 건설과 자원 절약을 강조하고 경제, 사회 및 생태환경의 녹색성장을 추구한다.

지속가능한 발전을 위해 등장한 ‘신오화(新五化)’개념은 신형공업화, 도시화, 정보화, 농업현대화, 녹색화를 포함한 개념이다. ‘신오화(新五化)’의 발전 중점은 바로 ‘협조발전’이다. 즉, 도농경제 일체화를 촉진하여 도시와 농촌이 함께 경제발전 성과를 공유하는 것이다.

2015년 중국공산당 제18차 오중전회에서는 ‘혁신, 협조, 녹색, 개방, 공유’의 5가지 발전이념이 제시되었다. 그 중 ‘녹색’이라는 것은 바로 여기서 말하는 녹색성장이다. 이 5가지 발전이념으로 중국 녹색성장은 강력하게 추진되었다.

현재 일대일로 정책은 계속 추진중에 있다. 중국은 일대일로의 건설 과정에서 녹색(친환경)과 환경보호의 이념을 고수하고 경제 성장과 환경보호 간의 관계를 원만하게 처리하며 일대일로 주변국의 생태 담당 능력을 충분히 고려하여 함께 양호한 생태환경을 구축해야 할 것이다. 이에 중국은 2017년 5월, 생태환경 보호와 관련된 <일대일로 생태환경 보호 합작계획>을 발표하였다.

<표3-2> 중국 녹색성장 정책의 발전 과정

환경보호 정책 기본국책으로 확립	지속가능 발전전략 실행	과학적 발전관 확립	생태 문명과 녹색성장 정책 확립
1980년대	1990년대	2000년-2010년	2010년-현재
1979년 <중화인민공화국환경 보호법> 제정	1992년 <환경과 발전의 10대 대책> 제정	2000년 15계획 '지속가능 발전전략은 중화민족 생존과 발전의 전략'	2012년 중국공산당 제18차대표대회 '생태 문명건설 추진' 전략제시
1982년 도농건설 환경보호부 <sup>27)</sup> 의 구축, 환경보호구의 설립	1994년 <중국 21세기 의정 우선 프로그램 계획> 제정	2003년 후진타오 주석 과학발전관 <sup>28)</sup> 전략의 제시	2013년 중국공산당 중앙 생태문명체제 개혁 및 생태문명제도 확립
1983년 <제2차 전국 환경보호회의>, 환경보호가 국가의 기본국책으로 확립	1995년 당중앙과 국무원에서 지속가능한 발전을 국가 기본 전략으로 확립	2007년 중국공산당 제17차대표대회에서 생태문명 건설목표의 확립	2014년 환경보호법 수정 조안 제정
1984년 국무원 환경보호위원회 설립	1996년 <제4차 전국 환경보호회의> 환경보호를 강조	2008년 <중화인민공화국 순환경제촉진법> 출시	2015년 추진 신형공업화, 도시화, 정보화, 농업현대화 및 녹색화의 전략 출시
1989년 <제3차 전국 환경보호회의>, 제도건설 강화, 환경감독 심화	1996년 <국민경제와 사회발전'95'계획 및 2010년 목표 강요>에서 지속가능한 발전전략은 국가의 기본 전략으로 확립	2010년 <2010중국 녹색발전지수 년도 보고> 출시	2017년 일대일로 정책 <'일대일로' 생태환경보호 합작계획> 발표

자료: 侯純光, <中國綠色化進程與綠色度評價研究>, 2017.

27) 도농건설환경보호부: 중국 국무원이 구축된 환경호보 부문이다. 도시 및 농촌을 건설하는 과정에서 환경에 대한 보호 및 감독한 직능을 수행하는 부문이다.

28) 과학발전관: 2003년 후진타오 주석 제시한 것으로 18대 때 당장에 지도이념으로 삼입되었다. 이는 과학을 발전시키자는 의미가 아니라, 발전을 하되 과학적이고 실사구시(實事求是)(사실에 입각하여 진리를 탐구하려는 태도)적 관점에서 발전해야 한다는 뜻이다.

## 2. 중국 녹색성장 세제의 발전 현황 및 추진 방안

### 1) 중국 녹색성장 세제의 현황

2017년 10월 18일 개최된 중국공산당 제19차 대표대회에서 시진핑 중국 국가주석은 ‘조세정책이 자원 절약 및 환경보호를 추진하는 역할을 충분히 발휘하여 중국 특색 사회주의 신시대 조세체제를 구축하고 중국 관리체제와 현대화 관리능력을 추진해야 한다.’라고 언급하였다. 이처럼 중국의 녹색성장 세제 구축은 국가 관리능력의 제고와 녹색성장의 실현에 있어 매우 중요한 의미가 있다.

중국 녹색성장 세제의 목표는 조세정책을 통하여 환경 관련 경제행위를 규제하고 환경오염을 감소시켜 녹색성장을 달성하는 것이다. 중국 녹색성장 세제는 주로 자원세, 소비세, 농지세, 차량구입세, 도시건설세 등이 포함되며 기존의 조세에 대해 지속적인 보완과 동시에 환경오염 산업 및 기업에 대한 환경요금제를 부과하고 있다. 또한 중국은 녹색성장 세제를 강화하기 위하여 2018년 1월 1일부터 <환경보호조세법>을 제정하여, 생태문명 건설을 목표로 환경보호를 추진하고 있다.

중국 기존 녹색성장 세제 정책에 존재하는 문제점은 두 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 기존 녹색 세제의 정립이 완비되지 않았다. 중국 녹색 세제의 핵심인 환경보호세는 오염물배출세에서 비롯되었는데 오랜 시간 요금 기준이 확립되지 않고, 낮은 효율 등의 문제로 인하여 환경보호의 역할을 제대로 발휘하지 못했다. 또한 자원세, 소비세 등을 지속적으로 강화하고 있기는 하나 그 기능과 설정이 완벽하지 않기 때문에 이행 과정에서 여러 문제가 발생하게 되었다. 예를 들어 자원세 세율 결정에 있어 생태관리와 생태회복 등의 외부비용을 고려하지 않았기 때문에 세금의 수입과 지출이 일치하는 상황이 벌어지게 되었다. 또한 녹색 세제와 관련된 조세정책이 복잡하고 혼란하므로 정책 간 상충이 발생하게 되었다. 예를 들어 중국 정부는 농약부가세를 면제해 농업이 발전을 촉진하려 했으나, 이러한 정책은 토지와 물자원의 보호에는 합당하지 않은 정책이었다.

둘째, 녹색세제의 징수능력과 정보처리능력이 부족하다. 각 지방정부는 지역 제품의 가격경쟁력 확보를 위해 환경 기준을 완화하거나 혹은 환경 기준을 이행하지 못할 수도 있다. 또한 각 지방정부의 정보처리능력의 부족으로 오염물의 배

출량을 정확하게 파악할 수 없다. 이에 각 지방정부에서는 녹색 세수를 확보하기 위하여 환경과 관련된 정보를 정확하게 수집하여 세금을 부과하고, 세금 부과를 통하여 오염물 배출을 감소시켜야 한다.

## 2) 중국 녹색 세제 추진 방안

### ① 녹색 세제 시스템의 구축

중국은 녹색 세제를 보완하기 위하여 자원세, 소비세, 환경보호세를 중점적으로 발전시켜야 하며, 기업소득세 등의 관련 조세와 협조를 통하여 환경오염을 통제해야 한다. 또한, 관련 조세 중 중복된 부분을 정리하고 적당하지 않은 조세는 취소해야 한다.

### ② 녹색 세제 구조와 시스템의 보완

우선 환경보호 세제의 보완이 필요하다. 기존의 환경보호세율이 상대적으로 낮기 때문에 오염물 배출에 의한 발생하는 외부비용에 정확하게 반응할 수 없다. 이런 문제를 해결하기 위해 정부는 관련 조세의 세율을 높이고 환경보호세의 징수 범위를 확대해야 할 것이다. 또한 환경세 수입의 사용효율을 높이기 위해 기금제도를 구축하고 지방정부에 대해 제약 및 감독해야 한다.

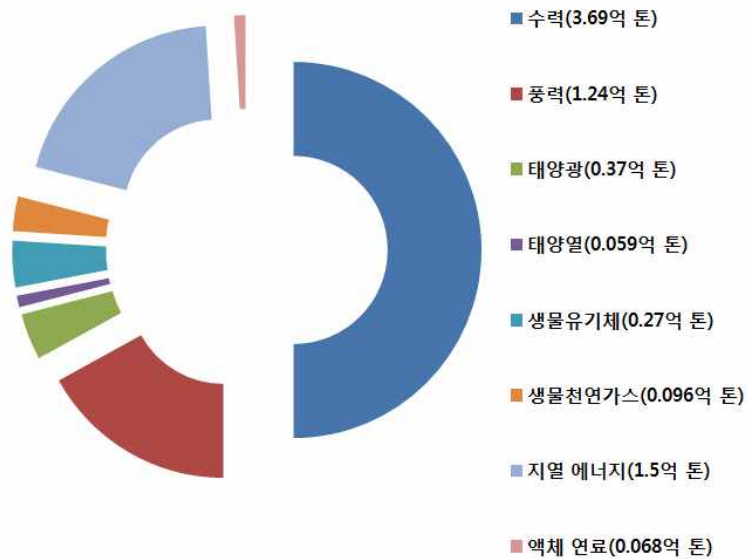
마지막으로 소비 세제의 완화가 필요하다. 일부 환경오염을 일으키는 소비품의 경우, 소비세 징수 범주에 포함시켜 세금징수의 범위를 확대해야 한다. 소비행위에 대한 소비세의 영향을 강화하기 위하여 오염성이 높은 제품의 경우 소비세세율을 적정선에서 인상하고, 조세 정보의 투명성을 확보해야 한다

### ③ 녹색 세제 협조 시스템의 구축

우선 각 부문의 감독관리책임을 확립하고 세무기관을 녹색 세제의 관리주체로 규명하여 부문 간의 협조를 강화해야 한다. 그리고 정확한 내·외부 데이터를 수집하여 내부일체화 정보 플랫폼을 구축해야 한다.

### 3. 중국 신재생에너지의 발전 현황 및 발전 추세

<그림3-3> 2020년 중국 신재생에너지 사용량 (예측)



자료: 中國電力企業管理, 2017.04.10

2015년 세계 각국의 에너지구조를 살펴보면 석탄은 전 세계 에너지 소비구조의 20% 정도밖에 되지 않으며, 이외에는 주로 석유와 천연가스를 주연료로 사용하고 있다. 그러나 중국, 인도, 남아메리카의 국가에서는 아직까지도 석탄을 주연료로 사용하며, 전체 에너지 소비구조의 60% 이상을 차지한다. 여전히 높은 석탄 연료의 사용으로 온실가스의 배출량이 증가하며 대기오염 역시 계속해서 악화되고 있는 상황이다. 이러한 문제를 해결하기 위하여 중국의 <에너지발전 13·5 계획>에서는 2020년까지 전국 에너지 소비 총량을 50억 톤 이내로, 석탄 연료의 소비 총량을 41억 톤 이내로 제한할 것을 명확하게 제시했다. 즉, ‘13·5’ 시기 에너지 소비 총량의 증가속도를 ‘12·5’시기보다 1.1% 감소시키겠다는 것이다. 그리하여 현재 전국 전기사용량 5조 9억Wh에서 2020년에 이르러 6조 8억~7조 2억Wh까지 증가시킬 것으로 예상된다. 이처럼 중국은 석탄 연료를 여전히 기초에너지로 사용하고 있기는 하나, 에너지구조의 조정을 통해 비화석연료 및 천연가스의 사용량을 확대시키고 있는 상황이다.

신재생에너지는 화석연료와 달리 오염물질이나 이산화탄소 배출이 적기 때문

에 세계 각국은 수력·풍력·태양광 등의 신재생에너지를 이용하여 글로벌 기후변화에 대응하고 있다. 중국 정부는 신재생에너지의 발전을 중시하며, 신재생에너지의 소비량을 2020년 전국 에너지 소비총량의 15%, 2030년 20%까지 증가시키겠다는 의견을 제시했다.

중국은 충분한 자원을 갖춰야만 경제발전의 속도와 질을 유지할 수 있다. 중국 경제구조의 조정 및 발전에 따라 에너지의 소비량과 구조 역시 전환하고 있으며, 이는 글로벌 에너지체제에 영향을 끼친다. 중국의 에너지 수요는 국제 에너지 투자에 영향을 끼치며, 중국 신재생에너지의 혁신 역시 국제 에너지의 발전 방향에 영향을 끼친다.

과거 중국 내 신재생에너지에 대한 개발이 부족했기 때문에 신재생에너지 설비 수요 역시 적을 수밖에 없었고, 그렇기때문에 신재생에너지 설비는 주로 국제시장의 수요에 의존할 수밖에 없었다. 따라서 중국 신재생에너지 산업의 발전은 가공무역의 특성을 지닐 수 있었다. 즉, 외국에서 첨단 핵심 부품을 수입하여 중국에서 가공과 제조를 거쳐 완제품을 선진국으로 수출하는 방법이다. 신재생에너지 산업은 가공무역을 통하여 일정한 무역수익을 얻긴 했으나, 지식재산권 등과 관련된 수익이 거의 없어 체계적인 무역수익 방식을 형성하지는 못했다.

그러나 최근 관련 정책 지원을 통하여 중국 신재생에너지 산업은 급속도 발전하여 국제경쟁력을 가진 전략적 신흥 산업으로 발전하며 국제경쟁우위를 갖추게 되었다. 중국 신재생에너지 산업의 경쟁우위를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 중국 신재생에너지 산업은 기술우위를 갖추고 있다. 예를 들어, 중국 원자력 발전소의 경우 핵심 설비 자주화 수준이 높고 설비의 국산화 수준이 89%에 달한다. 둘째, 중국 신재생에너지 산업의 경우, 건설비용이 상대적으로 저렴하므로 원가 우위를 갖추고 있다. 셋째, 지난 몇 년간 중국은 신재생에너지 산업의 지속 발전을 통해 다수의 경험을 쌓으며 경험우위를 갖추었다. 넷째, 중국 신재생에너지 산업은 설계부터 운영관리까지 모든 서비스를 제공할 수 있으므로 종합서비스우위를 갖추고 있다.

최근 3년 동안 중국 신재생에너지 산업은 에너지, 관리, 장비, 자본 등의 수출을 통하여 일대일로 연선 국가와 상호 연결되었다. 이제 중국과 일대일로 연선 국가 간 건설 및 체결한 에너지 프로젝트는 60여 개에 달한다. 2015년 신재생에



너지 산업 분야에서 국외 투자 프로젝트는 8개에 달하며, 투자 총액은 200억 달러를 육박한다. 2016년 신재생에너지 산업 분야에서 국외 투자 프로젝트는 11개로 증가하였으며, 투자 총액은 320억 달러로 전보다 60% 정도 증가하였다.

### 제3절 녹색 무역의 개념

#### 1. 녹색 무역의 배경 및 개념

녹색 무역이란 것은 무역 활동 중 무역 활동으로 인하여 발생하는 환경오염과 생태파괴를 방지하여 지속 가능한 발전을 추구하는 무역방식이다. 녹색 무역은 전통무역과 달리 무역 시장에 발생한 비용뿐만 아니라 시장 이외의 환경요소까지 충분히 고려하여 무역 비용의 범위를 확대하고, 환경비용과 관련된 사회비용을 증가시킨다. 환경비용은 국제무역 활동으로 인하여 인간의 생존환경 파괴에 따라 발생한 비용을 말하며, 사회비용은 환경비용에 따라 세수정책, 경쟁정책 등의 사회정책의 실수로 인하여 발생한 비용을 말한다.

기후변화로 인한 피해가 이어지자 지속가능한 발전을 추구하기 위하여 기업의 관리 개념 또한 변화하고 있다. 바로 녹색 무역이 대두하게 된 원인인 국제 환경 규제 정책을 강화하는 것이다. 1980년대, 사후관리(End-of-Pipe)라는 개념이 처음 등장하였다. 이는 오염물질의 발생을 억제하기 위한 절감 노력이 아닌 발생한 오염물질을 최종적으로 말단에서 처리하는 개념으로 표명되었다. 1990년대는 환경적 위협에 선행적 대응 단계로 미래지향적 규제를 지향했다. 2000년 이후부터는 제품의 청정 생산뿐만 아니라 기업 및 국가의 지속가능한 발전을 도모할 수 있는 기업 활동을 중점적으로 관리 개념과 범위가 확대되고 있다. 이에 제품의 생산단계로부터 최종소비자에 이르는 전 과정에는 더 많은 법과 기업의 사회적 책임을 요구하게 되었다. 특히 환경오염의 위험성에 대한 소비자인식의 상승으로 인하여 더 많은 법률과 법규 그리고 사회적 책임은 필수적인 것이 되었다. 환경에 대한 정부 및 소비자의 평가 수준은 과거에 비해 높아졌으며, 기업의 생산, 판매, 제품의 친환경적 설계, 환경적합 여부를 종합적으로 판단하여 평가하기 시

작했다. 그리고 정부는 통합제품정책을 시행하여 판매규제, 전기전자제품에 있는 인체유해물질의 사용제한, 제품의 회수와 재활용시스템 체계구축 등의 수단을 통하여 제품의 친환경적 생산과 소비를 유도하고 있다. 한편 기업들은 환경의 변화에 대응하고 높은 경쟁력을 확보하기 위하여 경영방식이 친환경적으로 전환하고 있다.

범세계적으로 보면 환경보호를 위한 규제수준과 기준은 국가마다 다르며, 내용 역시 국가별로 상이하다. 선진국은 기술과 자본의 결합으로 인하여 환경규제 수준의 내용과 이행방법이 매우 까다로운 반면 신흥 개발도상국들은 그 규제의 수준이 미미하다. 이제 미국을 비롯한 선진국들은 환경과 관련된 무역문제를 주도적으로 실천하고 적극적이고 능동적으로 제기하고 있다. 주요 선진국들은 개발도상국에서 생산된 제품의 수입으로 자국에 환경오염이 발생하고 있으며, 이러한 환경오염 상품들이 자국 시장에 진입하여 국내 수요시장을 선점하기 때문에 상대적으로 엄격한 환경표준에 따라 생산된 자국 제품의 국제경쟁력이 약화 된다는 인식을 가지고 있다. 이로 인하여 선진국에서는 자국의 산업을 보호하기 위하여 보호무역주의적인 의도가 무역과 함께 결합 되어 작용하고 있다고 볼 수 있다.

녹색 무역의 발전과 함께 녹색 보호주의의 개념이 세계 주요국에서 확산 되고 있다. 녹색 보호주의란 온실가스 감축 등의 기후변화 대응과 환경정책 수행을 외형상 목적으로 발표하면서 실질적으로는 외국기업의 자국 시장 접근을 제한하고 자국 기업의 환경 관련 분야의 경쟁력 확보를 도모하며, 환경정책을 기술적으로 표현하여 외국기업의 상업적 이익 획득을 방해하는 것으로 정의할 수 있다.

미국과 EU를 중심으로 하는 선진국에서는 환경보호를 위하여 제조과정에서 탄소가 많이 배출되는 시멘트, 철강제품, 유리제품 등의 외국 수입 재화에 대해 탄소 관세를 부과하고 있다. 이런 수입 재화에 대한 탄소 관세는 새로운 보호무역의 틀로 작용하고 있다. 이런 재화의 상당 부분은 중국, 인도와 같은 개발도상국으로부터 수입하고 있는데, 탄소 관세의 부과를 통하여 자국의 산업을 보호하려는 의도가 내포되어 있다고 볼 수 있다.

선진국들은 환경보호라는 실리와 대의명분을 앞세워, 기후변화 대응을 빌미 삼아 새로운 무역장벽의 한 형태인 新보호무역으로 무역 분쟁을 일으킬 가능성이

높다. 만약 특정 국가에 대해 녹색 무역장벽이 실행된다면 해당 국가에서는 더 강한 보복 조치를 감행할 것이라 예상된다. 현재 녹색 보호주의는 시간이 지날수록 강화되고 있으며, 각국의 이산화탄소 규제로 인해 국내 기업이 글로벌 소비패턴의 변화에 능동적으로 대응하지 못하다면 수출품의 글로벌경쟁력이 하락할 것으로 전망된다.<sup>29)</sup>

## 2. 녹색무역장벽의 개념

### 1) 녹색무역장벽의 개념

세계 경제 발전에 따라 환경과 기후문제는 전 세계적인 문제로 떠오르고 있다. 각국은 사회 및 경제의 지속가능한 발전을 추구하기 위하여 환경문제를 중시하여 일련의 정책적 조치를 취하고 환경보호를 강화하였다. 각국의 환경보호 기준은 엄격해졌으며, 국제무역에 있어 새로운 무역보호주의의 한 형식으로 녹색무역장벽이 등장하게 되었다. 특히 1990년대 이후, 녹색무역장벽은 선진국이 자국 산업과 시장을 보호하기 위하여 적용하는 무역 제한조치이기도 했다.

녹색무역장벽(Green Trade Barriers)은 수입국 정부가 엄격한 환경표준을 제정하여 환경자원보호 및 인류건강 등을 사유로 수입을 제한하거나 심지어 금지하는 비관세장벽이다.

이러한 녹색무역장벽은 환경보호라는 실리와 대의명분을 앞세워 국제무역활동에 대한 법률, 법규, 정책조치를 수행하여 무역 활동을 제한하거나 심지어는 금지하여서, 무역 활동으로 야기되는 환경오염과 생태파괴를 피함으로써 경제의 지속가능한 발전을 실현하고자 하는 것이다. 실질적 응용 측면에서 보면 녹색무역장벽은 환경 보호라는 명목으로 상품의 연구개발, 생산, 포장, 운송, 순환 재활용 등 모든 과정을 포괄하여 기술 표준과 상품 포장, 상표위생검역표준 등의 절차를 강제로 규정함으로써 외국 상품의 수입을 제한한다.

현재 글로벌 환경문제가 날로 심해짐에 따라 환경과 무역의 충돌이 갈수록 격렬해지고 있다. 보호무역주의가 대두되며 전통적 관세장벽으로부터 점점 비관세장벽으로 변화하고 있는 추세이다.

29) 박명섭 외4인, 『녹색무역의 이해』, 성균관대학교출판부, 2012, pp. 28-35.

## 2) 녹색무역장벽의 도입원인

제2차 세계대전 이후 세계무역의 급속한 성장은 각국의 경제발전 추진과 동시에 여러 가지 문제를 야기했다. 1980년대 주요 선진국에서는 경제발전 침체로 인해 국내 실업률 문제와 재정적자 문제가 발생하게 되었다. 자국의 산업과 시장을 보호하고 국제수지를 개선하기 위하여 선진국들은 수입제한정책을 기반으로 수입량규제나 수입과징금의 부과 등 소극적인 국제수지 균형정책을 실시하였다. 그동안 자유무역체제를 수립하기 위하여 국제사회가 수많은 노력과 시간을 투자하였음에도 불구하고 전통적인 보호무역 조치들은 자유무역에 대항하며 여전히 남아 있다. 그러나 WTO의 출범으로 인하여 전통적인 보호무역 조치들이 도전을 맞게 되었다. 선진국들은 신흥 공업 국가 및 일부 개발도상국에 무거운 경쟁압력을 가하고, 개발도상국의 환경보호 분야 미성숙이라는 문제점에 초점을 맞추어新北호무역수단인 녹색무역장벽을 실시하기 시작하였다.<sup>30)</sup>

그 후에 세계 공업화의 가속과 경제의 고속 성장에 따라 환경오염이 날로 심각해졌다. 환경문제는 인류의 생존과 발전에 직접적인 영향을 끼치고 사람들의 사고방식 및 소비행위에 큰 변화를 주며 녹색 문명을 만들기 위한 새로운 가치관이 나타나게 되었다. 이런 녹색 가치관의 형성에 따라 녹색 제품에 대한 소비자들의 수요가 증가하게 되었고, 녹색무역장벽의 형성을 추진하였다.

한편 각국은 자국의 유치산업을 육성하고 대규모 경제 산업에서 막대한 이윤을 획득하기 위하여 무역 보호를 포기하지 못했다. 그러나 비관세장벽의 많은 제한으로 전통무역장벽의 운영공간이 날로 좁아지자 선진국은 새로운 무역보호조치를 모색하기 시작하였으며, 여기서 녹색무역장벽이 빠르게 증가하게 되었다.

각국의 경제발전수준이 다르기 때문에 환경오염 및 환경보호 능력에 있어서도 국가마다 차이가 존재한다. 또한 환경표준도 국가마다 다르고 그에 따라 나타난 환경비용 역시 다르다. 기업의 환경보호 비용은 상품의 생산원가에 직접적인 영향을 미치는 요소로, 생산원가의 변동은 상품의 국제경쟁력뿐만 아니라 국가의 국제수지균형 및 거시경제의 안정성까지 영향을 미친다. 선진국의 기업들은 오랜 기간 발전을 거쳐 왔기 때문에 현재 환경표준이 제품에 끼치는 영향은 아주 미미한 편이다. 그에 비해 개발도상국 기업에게는 막대한 충격으로 작용하기 때문

30) 劉穎, 「論綠色貿易壁壘與中國出口貿易」, 山東師範大學 碩士論文, 2003.4. p.32.

에 환경표준문제는 범세계적인 사회문제가 될 수밖에 없다.

### 3) 녹색무역장벽의 특징

첫째, 녹색무역장벽은 환경과 인류건강을 보호한다는 명목으로 무역 제한과 제재조치 실시의 타당성을 갖고 있다.

둘째, 녹색무역장벽은 비관세장벽의 범주에 속하지만 일련의 국제 공개입법에 의거해 시행되기 때문에 법률적인 시각에서 형식적인 합법성을 갖고 있다.

셋째, 녹색무역장벽은 환경보호를 위한 합리적인 목적을 가지고 있는 동시에 무역제한 또는 금지 등 제재조치를 취함으로써 자유무역의 발전을 방해된다는 부정적인 면을 지나고 있기 때문에 양면성을 가지고 있는 것으로 보인다.<sup>31)</sup>

넷째, 이제 국제사회는 환경을 보호하기 위하여 다양한 국제협정을 체결하고 광범위한 대상을 포괄하고 있으며 관련 내용은 상품의 생산, 가공, 포장, 판매 및 폐기물처리 등을 포함된다. 따라서 녹색무역장벽 규제대상의 범위는 상당히 광하고 포괄적인 것으로 보인다.<sup>32)</sup>

다섯째, 녹색무역장벽의 실시는 개발도상국의 입장에 보면 외관상으로 공정하지만 본질적으로 차별성을 갖고 있다. 역사적으로 보면 선진국의 상업화 추진과정은 개발도상국보다 일찍 시작했기 때문에 환경문제에 대한 책임을 개발도상국보다 더 많이 부담해야 한다. 그리고 개발도상국에 대해 선진국과 같은 환경기준 및 기술표준을 요구하는 것은 불합리한 것이다.<sup>33)</sup>

### 3. 녹색무역장벽의 산업별 영향 및 대응과제

녹색무역장벽은 환경보호라는 명분이 존재하기 때문에 다른 형태의 무역조치보다 국제사회의 비난이나 WTO의 제재를 받을 가능성이 적다. 따라서 최근 세계 경기침체 상황에서 자국 산업 및 일자리를 보호하기 위한 우회적 수단으로

31) 林巧燕, '新貿易壁壘對中國外貿的影響與對策研究', 上海海軍學院 國際貿易 碩士論文, 2003.8, p.3.

32) 劉穎, '論綠色貿易的壁壘與中國出口貿易', 山東師範大學 碩士論文, 2003.4. p.32.

33) 王宏軍, 武術杰, '國際貿易中的綠色貿易壁壘與中國對外貿易的發展', 青海社會科學, 第5期, 青海社會科學院, 2003, p.34

녹색무역조치가 활용되고 있다. 기존의 환경 관련 보호무역조치는 GATT 20조 등 현행 WTO 체제 내에서 대응이 가능하다는 것이 일반적인 인식이며, 도하개발아젠다(DDA)협상에서 추가적인 무역과 환경문제에 대한 논의가 진행되었다. WTO에서 환경을 다루는 별도의 협정은 없으나, 일정 조건을 충족할 경우 정부가 환경을 보호할 권리를 확인하고 있으며, 다수의 협정이 환경문제를 다루는 조항을 포함한다. 기존의 환경 관련 규정은 아래의 <표3-3>를 보면 알 수 있다.

<표3-3> WTO 협정상의 환경 관련 규정

환경 관련 규정	내용
GATT 20조	인간 및 동식물의 생명 또는 건강을 보호하기 위한 목적의 상품무역 관련 정책은 특정 조건하에서 일반적인 GATT 의무 면제
농업협정	환경 프로그램은 보조금 감축 대상에서 면제
보조금 및 상계관세협정	새로운 환경법에 적응하도록 각 기업에 소용되는 비용의 최대 20%까지 보조금 허용
TBT/SPS협정	환경 목표의 명확한 인식
GATS 4조	인간 및 동식물의 생명 또는 건강을 보호하기 위한 서비스 무역 관련 정책은 특정 조건하에서 일반적인 GATS 의무 면제(GATT 20조와 유사)
TRIPs 협정 27조	정부는 인간 및 동식물의 생명 또는 건강을 위협하거나 환경에 심각한 피해를 가할 수 있는 특허의 발급을 거부할 수 있음

자료: 정현숙, '녹색무역장벽의 산업별 영향 및 대응과제', 한국무역협회 국제무역연구원, 2010.

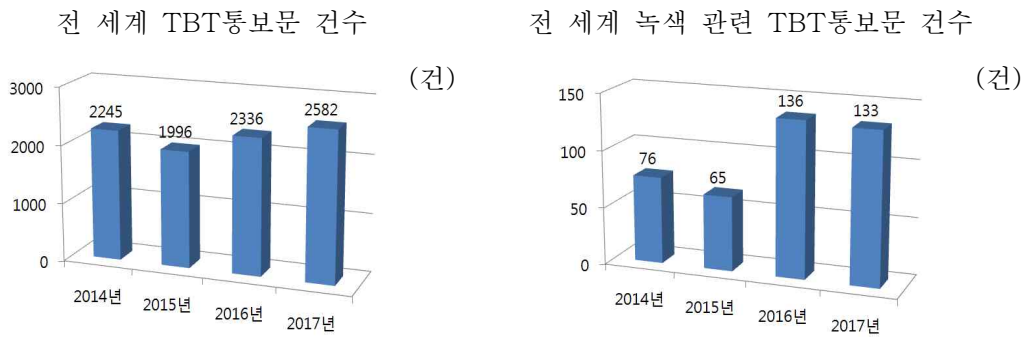
1) TBT통보문을 통해 본 녹색무역장벽 동향

TBT통보문(Technical Barriers to the Trade Notification)이란 것은 WTO/TBT 협정에 따라 회원국이 자국 기술규정의 제정 또는 개정이 회원국과의 무역에 중대한 영향을 미칠 수 있다고 판단되는 경우, 사전에 WTO 회원국에 통보하는 문서이며, 각 국가별로 기술표준, 인증 및 검사제도 등을 도입하여 수입을 제

한하는 보호무역조치의 하나이다.

WTO의 무역기술장벽위원회(TBT위원회)가 회원국들에게 기술규제 제·개정 정보를 받아 발표한 TBT통보문 건수는 지속적으로 증가하고 있다. 2017년 82개 회원국이 총 2582건 TBT통보문을 제출하였으며, 전년보다 246개 증가하였다. TBT통보문 중 녹색관련(환경보호 및 에너지절약)문건은 총 133개로, 2016년과 비슷한 수준이다.

<그림3-4> 전세계 TBT통보문 건수 및 녹색 관련 TBT통보문 건수



자료: WTO TBT위원회

<표3-4> 2013년과 2017년 주요국의 TBT통보 건수 비교

2013				
	미국	EU	중국	멕시코
TBT통보문(건)	263	193	92	64
녹색 관련(건)	10(3.8%)	8(3.1%)	5(5.4%)	6(9.4%)
2017				
	미국	EU	중국	멕시코
TBT통보문(건)	296	215	60	97
녹색 관련(건)	28(9.5%)	21(9.8%)	7(11.7%)	17(17.5%)

자료: WTO TBT위원회

<표3-4>를 보면 전 세계 TBT통보문 건수는 계속해서 증가하고 있다. 특히 각국의 환경보호 기준이 엄격해지고 있으며, 2017년 녹색관련규제는 2013년 보다 약 2배의 급증세를 보이며 녹색무역조치가 확산되고 있음을 알 수 있다. 따라서 각국에서는 에너지 절약, 탄소배출량 감소, 환경보호 등을 명분으로 에너지효율이 높은 제품을 사용하도록 규제하거나 관련 제품에 에너지효율 표시를 의무화시키고 있는 추세이다.

## 2) 녹색무역장벽의 산업별 영향

### ① 화학

화학 산업의 경우, 선진국과 개발도상국 모두 기후변화 관련 보호조치보다는 유해화학물질관리를 위한 규제를 강화하고 있다. 유럽과 미국 등 선진국에서는 온실가스 배출 절감을 목적으로 화학 산업에 대해 녹색무역조치를 취할 가능성이 높다. 화학제품의 주력 생산지 대부분은 중국과 중동 지역으로 이동하였으며, 유럽과 미국은 화학 제조업 비중이 낮아 무역제재의 가능성이 낮다. 중국의 경우 자국 화학 산업을 보호하기 위하여 관세부과 등의 직접적인 규제와 함께 녹색무역조치를 강화하고 있다. 동시에 중국 내에서 연구, 제조, 수입, 가공에 사용되는 완제품에 포함된 모든 신규 화학물질의 신고 및 등록을 의무화하고 있다.

### ② 자동차

자동차산업은 생산과정에서 발생하는 온실가스보다 최종재인 자동차의 운행에 따른 온실가스 배출이 더 심각하기 때문에 이에 대한 규제가 확산되고 있다. 연비규제 등의 녹색무역조치가 자동차산업의 수출에 미치는 영향이 커지고 있으며, 2017년 온실가스 다량배출 차량의 판매량은 감소하고 온실가스 배출이 적은 차량의 판매는 계속해서 증가하고 있다. 그중 신재생에너지 자동차판매량이 급속 증가하고 있어 2017년 8월까지 10만 3천 대를 판매하며 동기에 보다 64%를 증가한다.



<표3-5> 국가별 평균 연비/온실가스 규제

구분	규제	2015년	2020년	규제 미달 시 페널티(검토 중)
미국	기업 평균 연비 규제(승용 기준)	37.8mpg	46.6mpg	0.1mpg당(14달러× 판매량)벌금
EU	CO <sub>2</sub> 규제(평균 규제치)	130g/km	95g/km	1g/km당(95유로×판 매량)벌금
중국	4단계 연비 규제(기업 평균)	6.9L/100km	5.0L/100km	신차 인증 및 기존 차 판매 제한
한국	CO <sub>2</sub> 규제(평균 규제치)	140g/km	97g/km	1g/km당(5만원×판 매량)과징금

자료: 장영성, “현대차 기술, '세계1위'...문제는 '충전소'”, 이코노믹리뷰, 2018.

### ③ 철강

최근 기후변화와 관련된 철강 산업 조업기술은 지속적으로 개선되고 있으며, 관세인상 등의 직접적인 무역 조치도 취해지고 있기에 녹색무역조치가 각국 철강 산업에 끼치는 영향은 미미할 것으로 전망된다. 장기적으로 보면 철강 기업이 에너지절감 기술을 잘 활용한다면, 시장우위를 확보할 수 있을 것으로 예상된다.

### ④ 전기·전자

전기·전자 제품의 경우, 제품의 생산단계보다 사용단계의 에너지 소비가 더 크다. 따라서 에너지효율에 대한 무역조치가 확산되고 있다. 전기·전자 제품의 경우 에너지 고효율 제품 사용 의무화가 선진국뿐만 아니라 개발도상국으로 점차 확대될 것으로 보이며 이에 따라 관련 제품 수출의 증가가 예상된다. 다만 가전 제품의 경우 가격 경쟁보다 제품 라인업과 마케팅 등이 시장 확대에 더욱 중요한 요인으로 작용하므로 녹색무역조치에 따른 영향은 제한적일 것으로 판단된다.

### ⑤ 반도체 디스플레이

반도체 및 디스플레이 산업은 화석연료 연소로 인한 CO<sub>2</sub> 배출량은 적은 편이지만 생산 공정에서 PFCs, HFCs, SF<sub>6</sub>가 다량 배출된다. 반도체 및 디스플레이 산업 내에서는 녹색무역조치 사례를 찾기 어려우며 향후 등장할 가능성이 역시

낮다. 그 이유는 반도체 및 디스플레이는 최종 소비재가 아니고 제조업체가 한국, 일본에 집중되어 있으며, 시계반도체협회를 중심으로 자발적 온실가스 감축 목표를 제시하고 이행 중이기 때문이다.

<표3-6> 녹색무역조치 제재 가능성 및 산업별 영향

산업	제재가능성		영향		내용
	선진국	개도국	단기	장기	
화학	○	○	○	○	유해화학물질 관리를 위한 각국의 규제가 강화
자동차	○	△	△	○	온실가스 감축을 위한 연비규제 및 이산화탄소 배출규제 확산
철강	△	△	×	△	관세인상 등 직접무역조치가 취해짐에 따라 녹색무역조치로 인한 영향 미미
전기전자	○	△	△	×	에너지 고효율 제품 사용 의무화 확산이 수출 호재로 작용 가능
반도체 디스플레이	×	×	×	△	최종소비재가 아니며 제조업체가 한국, 일본에 집중되어 있어 녹색무역조치 제재 가능성 낮음
그린 에너지	○	△	×	△	전 세계적인 녹색성장추구로 제재 가능성은 높으나 중국 그린에너지산업의 세계시장점유율이 지속 증가하여 국내 수출에 미치는 영향은 큼

주: ○ 높음, △보통, ×낮음

자료: 정현숙, '녹색무역장벽의 산업별 영향 및 대응과제', 한국무역협회 국제 무역연구원, 2010.

## ⑥ 녹색에너지

국제금융위기를 경험하면서 각국은 경제위기를 극복하고 에너지 자립도를 높이기 위하여 신재생에너지 등 녹색시장과 녹색산업을 추진하는 정책을 펴고 있다. 녹색에너지와 관련 각종 보조금의 확대 및 금융 세계 혜택 등은 간접 보호무역조치의 확산을 추진하였다. 2015년 신재생에너지 산업 분야에서 국외 투자 프로젝트는 8개에 달하며, 투자 총액은 200억 달러를 육박한다. 2016년 신재생에너지 산업 분야에서 국외 투자 프로젝트는 11개로 증가하였으며, 투자 총액은 320억 달러로 전보다 60% 정도 증가하였다. 중국 신재생에너지 산업이 급속도로 발전하며 글로벌 시장점유율이 확대되고 있으므로 주요 국가의 간접 무역제재로 인한 영향도 커질 것으로 예상된다.

# 제4장 일대일로 정책 분석을 통한 중국 녹색무역의 발전 방안

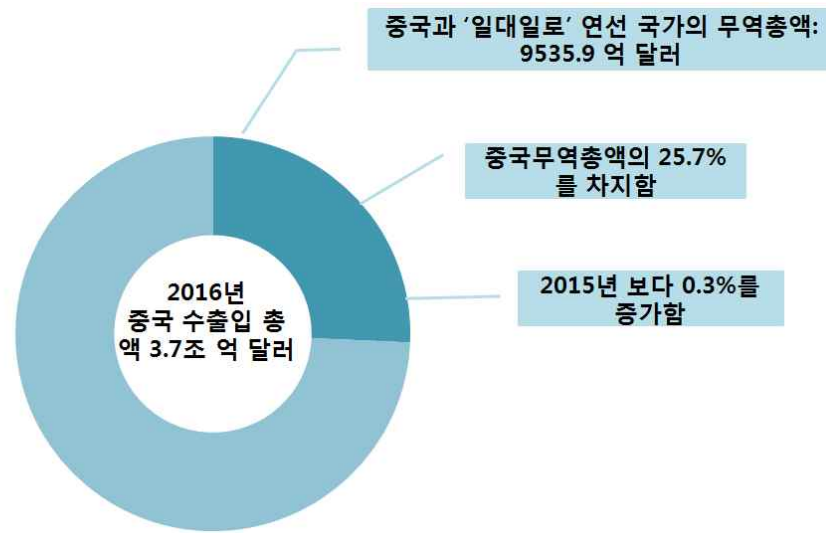
## 제1절 일대일로 정책에 의한 중국 무역의 발전현황

### 1. 2016년 일대일로 정책에 의한 중국 무역의 발전현황

중국 일대일로 건설에 따라 중국과 연선국가 간의 무역거래는 계속해서 증가하고 있다. 2017년 3월 중국 국가정보센터에서 발표한 「일대일로 무역협력 데이터 보고서(2017)」에 따르면 일대일로 정책이 무역에 끼치는 영향은 다음과 같을 것으로 예상된다.

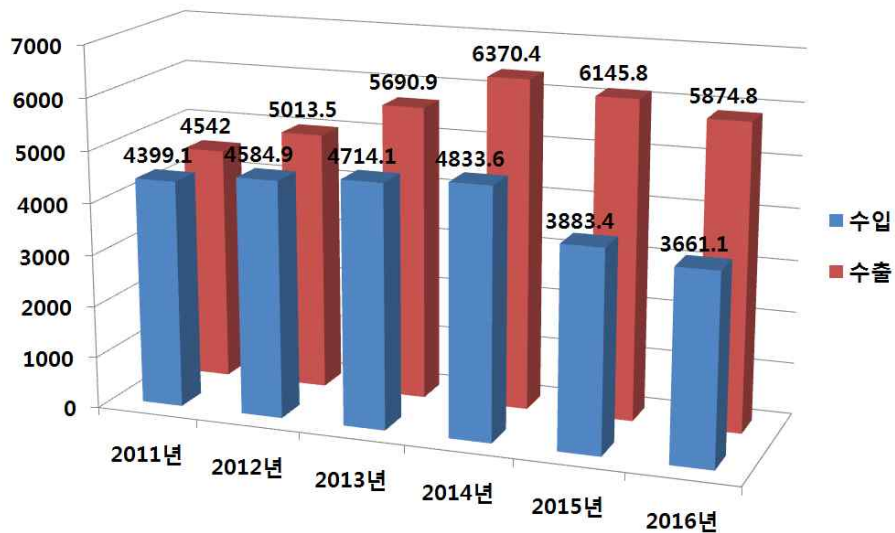
첫째, 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역비중이 해마다 증가하고 있다. 아래 <그림4-1>를 보면, 2016년 중국의 수출입총액은 약 3조 7천억 달러, 이 중 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역총액은 9535억 9천만 달러로 중국 수출입 총액의 25.7%를 차지하며 2015년에 비해 0.3% 증가하였다.

<그림4-1> 2016년 중국과 일대일로 연선국가의 무역현황



자료: 國家信息中心, 「‘一帶一路’貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.3, 참고 후 재정리.

<그림4-2> 2011년-2016년 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역수지  
(단위: 억 달러)



자료: 國家信息中心, 「‘一帶一路’貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.3, 참고 후 재정리.

2016년 중국과 연선국가 간의 수출총액은 5874억 8천만 달러로 중국 수출총액의 27.8%를 차지하며 전년보다 0.9%를 증가하였다. 2016년 중국과 연선국가 간의 수입총액은 3661억 1천만 달러로, 중국 수입총액의 23%를 차지하며 전년보다 0.1%를 감소하였다. 위의 <그림4-2>를 보면 2011년부터 2016년 사이 중국과 연선국가의 무역흑자가 해마다 증가하고, 2015년의 무역흑자는 2262억 4천만 달러로, 2014년보다 47.2%를 증가했음을 알 수 있다. 그러나 2016년에 이르러 중국과 연선국가 간의 무역흑자는 처음으로 감소하여, 무역흑자는 2213억 7천만 달러를 기록하며 2015년에 비해 48억 7천만 달러 감소된 것을 볼 수 있다.

둘째, 중국은 연선국가의 주요 수출입 시장이 되었다. 2016년 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역 현황은 아래의 <표4-1>를 보면 알 수 있다. 아래의 표에 따르면 중국과 2016년 베트남과의 무역총액은 986억 8천만 달러로, 베트남이 일대일로 연선국가 중 제1대 수출입시장이 되었음을 볼 수 있다. 지역별로 살펴보면 중국과 가장 많은 무역거래를 진행한 곳은 동남아시아 일대로, 2016년 중국과 동남아시아 간의 무역총액은 4554억 4천만 달러에 달했으며 중국과 연선국가 간 무역총액의 47.8%를 차지하였다. 이중 베트남은 중국의 제1대 무역 수출국으로서 2016년 베트남 수출총액은 615억 달러에 달했다. 말레이시아는 중국의 제1대 무역 수입국으로 2016년 수입총액은 492.2억 달러에 달했다.

<표4-1> 2016년 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역 현황

(단위: 억 달러)

순위	국가	수입액	수출액	수출입 총액
1위	베트남	371.8	615.0	986.8
2위	말레이시아	492.2	383.2	875.4
3위	태국	387.0	374.9	761.9
4위	싱가포르	259.4	453.8	713.2
5위	인도	117.6	588.3	705.9
6위	러시아	322.0	374.9	696.9

자료: 國家信息中心, 「‘一帶一路’貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.3, 참고 후 재정리.

<표4-2> 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역협력수준 단계별로 분류

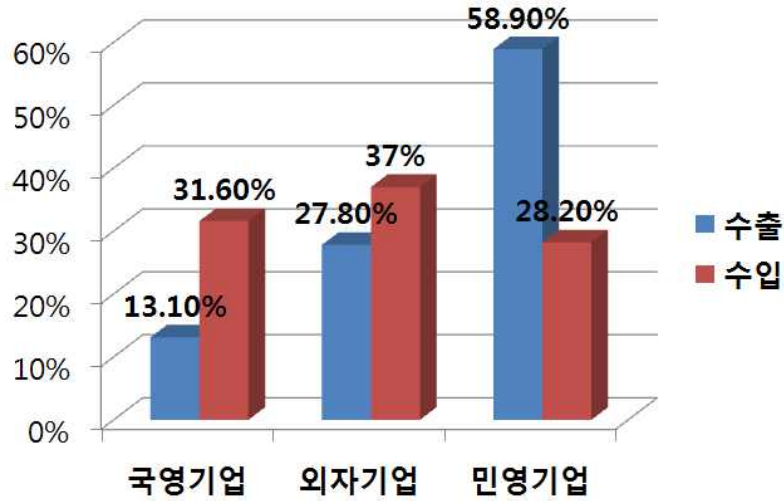
협력수준	특징	대표국가
전면협력	무역규모가 크고 무역제품 종류 많음	베트남, 말레이시아, 태국 등
협력 잠재력	무역량이 지속 증가하고 무역규모가 확대되고 있음	키르기스스탄, 헝가리, 캄보디아 등
단일협력	에너지 및 원자재 등 제품의 무역비중이 큼	러시아, 사우디아라비아, 미얀마 등
협력부족	무역량이 작고 지속 떨어짐	터기, 우크라이나, 라오스 등

자료: 國家信息中心, 「‘一帶一路’貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.3, 참고 후 재정리.

위의 <표4-2>를 보면, 현재 중국과 일대일로 연선국가 간의 무역은 협력수준에 따라 네 가지로 분류된다. 베트남, 말레이시아, 태국 등의 국가는 중국과의 오랜 협력으로 무역규모가 크고 제품 종류도 많으므로 높은 협력 수준을 유지하고 있다. 키르기스스탄, 헝가리, 캄보디아 등의 국가는 지속적인 무역량 증가와 규모 확대로 협력 잠재력을 갖고 있는 국가로 분류된다. 러시아, 사우디아라비아, 미얀마 등 국가의 무역구조는 상대적으로 단일하고 에너지와 원자재 제품의 무역량이 총무역량의 50%를 차지하고 있다. 터기, 우크라이나, 라오스 등의 국가는 중국과의 무역량이 계속해서 감소하고 있으므로 무역협력을 강화해 나갈 필요가 있다.

셋째, 지역별로 보면 일대일로 연선국가 간의 무역거래가 가장 많은 지역은 중국의 화동지역이다. 2016년 중국 화동지역과 일대일로 연선국가 간의 무역총액은 3616억 2천만 달러에 달하고, 일대일로 무역총액의 37.9%를 차지하며 2014년 대비 3.8% 증가하였다. 중국 화남지역의 경우, 일대일로 연선국가와의 무역총액은 2842억 8천만 달러에 달하고, 일대일로 무역총액의 29.8%를 차지하며 2014년 대비 4.1% 증가하였다. 중국 화북지역과 일대일로 연선국가 간의 무역총액은 1408억 4천만 달러에 달하며 일대일로 무역총액의 14.8%를 차지하였다.

<그림4-3> 2016년 일대일로에 의한 중국 기업별 수출입 지표



자료: 國家信息中心, 「‘一帶一路’貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.3, 참고 후 재정리.

넷째, 기업별로 보면 대외무역의 주동력은 민영기업이다. <그림4-3>를 보면 2016년 민영기업의 수출총액이 중국과 일대일로 연선국가 수출총액에서 차지하는 비율은 58.9%이며, 외자기업이 중국수출총액에서 차지하는 비율은 27.8%, 국영기업은 13.1%를 차지했다. 수입 측면에 보면 외자기업의 수입총액은 중국과 일대일로 연선국가 수입총액의 37%를 차지하고, 국영기업은 31.6%, 민영기업은 28.2%를 차지했다.

## 2. 2017년 중국 대외무역 환경에 대한 분석

### 1) 국제환경

2016년부터 세계 경제가 다시 회복세를 보이자 미국, 유럽, 일본, 캐나다 등 선진국의 경제는 급속도로 발전하게 된다. 신흥시장 및 개발도상국들은 이런 외부환경의 영향을 받아 지속적인 대외무역량의 증가세를 보이고 있다. 특히 아시아 국가의 경우 양호한 발전 추세에 따라 경제성장을 달성하고 있다. 한편 라틴 아메리카의 자원 수출국과 남아프리카 국가의 경우 경제 쇠퇴에서 벗어나기는

했으나 아직까지 어려움을 겪고 있는 상황이다.

#### ① 미국

2017년 1분기 미국 국내생산총액(GDP) 성장률은 1.4%였으나, 2분기에 들어 빠른 경제 발전을 보이며 GDP 성장률이 3.1%까지 상승하였다. 3분기에는 허리케인 등 비경제적 요소의 영향을 받기는 했으나, 3%의 GDP 성장률을 유지하였다. 2017년 4분기부터 2018년 초까지의 상황을 보면, 허리케인 피해에서 벗어나 경제지수 지속 호전을 보이고 있다. 트럼프 정부는 세계 조정과 새로운 무역 협정 확립 등의 수단을 통하여 양호한 경제성장률을 유지하고 있으나, 전반적으로 미국 경제의 불확실성은 커지고 있다.

#### ② 유럽

2017년 1분기 유럽을 보면, 국제무역의 회복, 적극적인 재정정책, 지속적인 저금리정책의 수행에 따라 유로존의 GDP가 동기 대비 2% 증가하며 유로존의 경제 성장 속도가 글로벌 금융위기 이전의 수준으로 상승하였다. 2분기에는 유로존의 경제 성장 속도가 계속 상승하며, 동기 대비 2.3%의 GDP 증가세를 보였다. 그동안의 유로존 구조적 개혁이 성과를 보이며, 은행의 부실 대출이 감소하고 체계적으로 금융위험을 감소해나갔다. 2017년 유로존 경제성장률은 2.2%로, 글로벌 금융위기 전과 비교하면 여전히 높은 실업률을 보인다. 따라서 현재 유로존이 직면하고 있는 가장 큰 도전은 일자리의 창출과 구조적 실업의 감소이다.

#### ③ 일본

2017년 1분기 일본의 GDP는 동기 대비 2.2% 증가하였으며, 2분기에는 2.5%의 증가를 보였다. 일본은 경제 환경의 변화, 기업 수입의 증가, 완화된 통화정책의 수행에 영향으로 다소 늦은 경제 회복세를 유지하고 있다. 반면 일본의 노동자 임금 하향 조정과 동시에 소비세 상향 조정으로 국민 소비가 감소할 것으로 예상된다.

#### ④ 신흥 경제국 및 개발도상국



외부 환경의 개선, 수출입 제품 가격의 인상, 국내수요의 증가 등의 원인으로 신흥 경제국과 개발도상국의 경제는 지속적인 발전세를 보이고 있다. 2017년 신흥 경제국과 개발도상국의 경제성장률은 4.6%로, 전년 대비 0.3% 증가하였다. 2017년 중국을 포함한 동아시아 및 태평양 개발도상국의 경제성장률은 6.4%를 기록하였다. 그러나 현재 신흥 경제국의 발전에 있어 가장 큰 문제는 바로 불균형 발전이다. 특히 자원 수출국의 경제성장이 지속적인 둔화를 보이고 있다. 2017년 인도는 화폐 개혁 및 세제 개혁에 영향으로 경제 성장 속도가 둔화되고는 있으나, 경제성장률은 6.7% 상승하였다. 러시아와 브라질은 경제 쇠퇴에서 벗어나긴 했으나, 아직 느린 경제 성장 속도로 인해 완전한 경제 회복은 당분간 어려울 것으로 예상된다. 마지막으로 남아프리카의 경우, 여전히 느린 경제 발전 상태를 유지하고 있다.

## 2) 중국 내 환경

2017년 이후, 중국 정부 및 각 지방 정부는 신 발전이념에 의하여 공급자측 개혁을 우선적으로 추진한다. 국내 수요를 확대하는 동시에 실물경제를 통해 무역위험을 최대한으로 줄이고 있다. 또한 녹색성장을 강조하고 산업구조의 완화에 따라 녹색산업을 육성시키고 녹색 무역을 적극적으로 촉진하고 있다.

2017년 전 3분기 중국의 GDP는 6.9% 증가하며, 전년 동기 대비 0.2% 증가하였다. 산업구조의 변화에 따라 2017년 전 3분기 서비스산업은 전국 경제성장의 58.8%를 차지하며 전년 동기 대비 0.3% 상승했다. 공업구조 측면에서 보면, 장비제조업은 전년 대비 11.6% 증가했으며, 신기술산업은 전년 대비 13.4%를 증가했다. 공업기술 및 발전 수준이 올라감에 따라, 중국 대외무역의 전형 및 업데이트가 추진되었으며, 수요구조가 지속적으로 발전하게 되었다. 2017년 전 3분기 중국 사회소비품 총액은 전년 대비 10.4% 증가하였으며, 고정자산투자는 전년 대비 7.5% 증가하였다. 중국 취업자수는 빠른 증가 속도를 보이고 있는데, 2017년 전 3분기 중국 도시취업자의 경우 1097만 명 증가하였으며, 전년 동기 대비 30만 명 증가하였음을 볼 수 있다. 전국 31개 도시의 실업률은 5% 정도를 유지하고 있다. 도시에서 일하는 농촌노동자의 수는 17,969만 명으로 전년 동기 대비 320만 명 증가했으며, 월 평균수입은 3459위안 정도로 전년 대비 7% 증

가했다.

### 3. 2018년 중국 대외무역 발전환경에 대한 분석

세계 경제의 회복으로 무역의 발전환경 및 조건이 개선됨에 따라 중국 대외무역에 유리하게 작용하고 있다. 그러나 외부적인 리스크와 불확실한 요소들이 여전히 존재하고 있으며, 무역보호주의가 지속적으로 강화됨에 따라 국내 생산요소 원가가 계속 상승하고 있어 중국 대외무역의 발전은 많은 어려움과 도전을 직면하고 있다.

#### 1) 세계 경제의 회복

2008년 글로벌 금융위기 이후 세계 경제는 점차 회복되고 있으며, 금융환경의 개선, 수출입제품 가격의 인상, 국제시장 수요 증가에 따라 2018년 세계 경제는 지속적인 발전을 보일 것으로 예상된다. IMF에서는 2018년 세계 경제가 3.7% 증가할 것이며, 신흥 경제국의 경우는 4.9%, 선진국은 2%의 증가를 보일 것이라 예측했다. 한편 세계 경제의 구조적 모순은 여전히 존재하고 있다. 글로벌 노동시장이 완전히 회복되지 않은 상태에서, 완전고용<sup>34)</sup>을 달성하지 못하고 있으며 노동자 임금 증가폭이 더딘 편이다. 주요 경제국의 인플레이션 수준은 정책 목표에 비해 낮은 편이며, 시장 수요의 성장속도 역시 더디다. 따라서 주요 경제국은 경제 정책의 조정을 통하여 안정적인 금융시장을 유지해야 한다. 미국연방준비제도(FRA)는 자산부채 감소와 금리인상 정책을 시행할 것이며, 유럽 중앙은행에서는 2018년 1월부터 양적 완화<sup>35)</sup>의 규모를 축소할 것이다. 또한 인구의 고령화,

34) 완전고용(full employment): 노동 의지와 능력을 갖추고 취업을 희망하는 모든 사람이 고용된 상태를 말한다. 즉 현행 실질 임금 수준에서 노동의 수요와 공급이 일치하는 상태를 말하며 이론적으로는 노동의 수요곡선과 공급곡선이 일치하는 상태다. 케인스(J. M. Keynes)의 정의에 의하면 현행 화폐임금 수준 하에서 취업할 의사가 있어도 기회가 주어지지 않아 발생하는 이른바 비자발적 실업이 존재하지 않는 상태를 가리킨다. 케인스 이론에서는 공공사업 등의 국가 투자로 완전고용을 실현할 수 있다고 주장한다. 구체적으로는 실업자 수의 비율이 3~4%가 되면 완전고용으로 여긴다.

35) 양적 완화(quantitative easing): 중앙은행이 취하는 통화정책으로, 일반적으로 기준금리를 더 이상 내릴 수 없는 초저금리 상태에서 금리인하로는 경기부양과 신용경색 해소라는 목표를 달성하기 어려울 때 시행한다. 중앙은행이 금융을 긴축하거나 완화하기 위하여 통화량을 조절하는 수단에는 양적규제(또는 양적통제)와 질적 규제(또는 질적 통제)가 있는데, 양적완화는 양적 규제에 속한다.

기술혁신 부족 등 요소로 인하여 글로벌 경제 잠재성장률이 하락하여 세계 경제는 단기에 글로벌 금융위기 전 수준으로 회복하지 못할 것으로 예상된다.

## 2) 글로벌 무역 및 투자구조의 변화

글로벌 금융위기 이후 세계범위의 산업이동은 계속해서 이루어졌다. 일부 기업이 오프쇼링<sup>36)</sup> 대신 국내 작업을 택하며 글로벌 무역 및 투자의 증가에 영향을 끼쳤다. 2012년부터 2016년까지 글로벌 무역성장속도는 글로벌 경제성장속도에 비해 낮으며, 2016년 글로벌 다국적투자의 규모는 2007년에 비해 큰폭으로 떨어진다. 2017년 세계 경제의 회복에 따라 글로벌 무역 및 투자가 다시 증가하기 시작한다. 국제연합무역개발협의회(UNCTAD)는 2017년 글로벌 외국인직접투자(FDI) 규모는 5% 정도 증가할 것이라 예상했다. 그러나 신기술의 발전, 시장수요 변화 등의 요소로 인하여 글로벌 상업구조의 조정이 어렵고 단기간에 산업이동으로 무역 및 투자를 촉진하기에는 어려움이 존재했다. 글로벌 경제성장의 속도가 더뎠다. 무역 및 투자는 급속 성장의 추세를 유지하지 못했다. 세계무역기구(WTO)는 2018년 글로벌 화물무역량이 3.2%로 증가하지만, 성장 속도는 2017년에 비해 낮으며 세계 경제 성장 속도에 비해서도 낮을 것으로 예상했다. 국제연합무역개발협의회(UNCTAD)는 2018년 글로벌 다국적투자가 1조 8천 5백억 달러 증가하지만, 글로벌 금융위기 전에 비해서는 낮을 것으로 예상했다.

## 3) 보호무역주의의 심화

2017년 이후 주요 경제국은 양호한 경제성장을 유지하고 있다. 따라서 보호무역주의가 약화되고, 글로벌 무역 제한조치가 감소하게 되었다. 그러나 일부 국가에서는 국내 빈부격차, 사회모순의 심화로 인해 여전히 보호무역주의를 실시하고 있다. 일부 국가에서는 정부구매의 과정에서 국산품을 우선으로 구매하고 수입품을 제한하는 것을 명확하게 제시하고 있으며, 일부 국가에서는 무역 구제 조치들

36) 오프쇼링(Off Shoring): 사업을 한 나라에서 다른 나라로 옮기는 과정으로, 인건비가 상대적으로 낮은 해외에서 작업이 이루어지도록 함으로써 조직 내 직무를 폐지하는 과정을 의미한다. 오프쇼링은 생산, 제조 및 서비스업종을 망라하여 이루어지고 있다. 오프쇼링은 아웃소싱과 비슷한 개념이지만, 생산설비 등과 같은 국한된 제조 영역에서의 이전을 뜻하는 아웃소싱의 보다 적극적인 의미다.

남용하여 수입품에 대해 반덤핑조사를 실시하고 높은 관세를 부과하고 있다. 또한, 일부 국가에서는 국내 기업의 경쟁력을 확보하기 위하여 이미 체결된 무역협정을 다시 수정하려는 움직임을 보이고 있다.

한편 다자간 협상의 추진 과정이 속도를 내지 못하며 글로벌 무역 및 투자 자유화 역시 더딘 속도로 추진되고 있다. 보호무역주의에 대한 제약의 부족으로 무역 분쟁이 빈번히 발생하고 있어 글로벌 무역의 발전에도 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

중국은 글로벌 무역 분쟁의 최대 피해자이다. 중국의 노동집약적 제품과 자본집약적 제품인 철강제품은 많은 제약을 받고 있다. 세계무역기구(WTO) 중 일부 회원국의 경우, <중국 WTO 가입 의정서> 제15조 의무<sup>37)</sup>를 무시하고 중국산 제품에 대한 ‘대체국’ 방법<sup>38)</sup>을 적용한 반덤핑 조사를 실시하며 중국 기업에 손해를 입혔다.

미국 대통령 도널드 트럼프는 2018년 신년사에서 미국을 다시 최고의 나라로 만들 것이라고 말하며 올해 미국 우선주의 노선을 밝힌 가운데, 세계 각국에서는 미국 보호무역주의에 맞설 계획을 세우면서 대안을 마련하고 있다. 각 국에서는 그동안의 미국이 주도해왔던 세계 무역질서가 더는 유리하지 않을 것이라 판단하고 미국을 제외한 무역블록 구축에 속도를 내고 있다. 도널드 트럼프의 보호무역주의가 심해질수록 ‘트럼프 패싱’의 기류도 더욱 확산 될 것으로 보인다.<sup>39)</sup>

<표4-3> 미국 대중국 제재

관세부과	중국산 수입품에 대해 600억 달러 규모의 관세 폭탄을 투하하는 것을 골자로 하는 행정명령에 서명
투자제한	중국의 미국기업투자를 제한하는 방안 마련을 재무부에 명령

자료: 포트 원, 「美 무역 전쟁 시나리오-2」 슈편 301조와 트럼프의 對중국 전략, 2018.03.27.

37) <중국 WTO 가입 의정서> 제15조 의무: WTO회원국은 2016년 12월 11일부터 중국산 제품에 대한 반덤핑 조사가 ‘대체국’ 방법으로 중국산 제품의 ‘정상 가치’ 및 ‘덤핑률’을 계산하는 것이 중지한다.

38) ‘대체국’ 방법: 중국 국내 가격 및 원가로 계산하지 않고 중국산 제품과 유사한 제품 혹은 유사한 생산조건으로 생산된 제품을 근거로 제품의 ‘정상 가치’ 및 ‘덤핑률’을 계산하는 방법이다.

39) 「트럼프 패싱 기류 확산으로 보호무역주의 심화 전망」, 분양팩토리, 2018.1.5,

올해 3월 21일, 미국 도널드 트럼프 대통령은 600억 달러 규모의 중국산 수입품에 세금 부과 절차를 지시하는 행정명령에 서명하였다. 이번 미·중 무역 전쟁의 본질은 미국이 국가 이익에 유리한 국제질서를 만들려고 하므로 미국 패권에 도전하는 중국을 견제할 것으로 보인다. 2000년 미국의 대중국 무역적자는 819억 달러로, 전년도 3752억 달러의 4배나 급증했고, 전체 무역적자의 47%를 차지했다. 미국의 대중국 무역적자를 줄이기 위해서는 산업경쟁력을 끌어올려야 하지만 단기간에 이를 끌어올리기란 불가능하다. 그리하여 미국은 무역 불균형을 조정하기 위한 ‘100일 계획’<sup>40)</sup>, ‘새로운 대화의 틀’ 만들어 협상을 시도하였다. 올해 2월 27일, 미국을 방문한 시진핑 주석은 경제브레인에 대미 무역흑자 1000억 달러(전체 수출의 27% 감소) 감소를 요구하고 관련 강경책을 내놓았다. 중국은 그동안의 무역적자를 줄이기 위하여 관세인상, 국경세 신설 등의 방법을 이용하고는 있으나 세관 등 실무적인 제약이 많기 때문에 실현되기 어렵다.

<표4-4> 미·중 무역 전쟁 중에 관세부과 대상

	미국 대중국	중국 대미국
관세부과 대상	고성능 의료기계	신선과일
	생물 의약	건과일
	신소재	견과
	농업 장비	와인
	로봇	에탄올
	정보기술(IT)	관동 인삼
	신에너지 자동차	이음매 없는 강관
	항공우주 제품	돼지
	고속철도장비	폐알루미늄
총액	600억 달러	30억 달러

<표4-4>를 보면 이번 무역 전쟁은 ‘미·중 무역 전쟁’라기 보다 ‘미국의 대중국 무역제재’라고 할 수 있다. 중국이 미국에 수출한 제품의 대부분은 기초제품이기

40) 100일 계획: 트럼프 행정부는 2017년 5월에 중국이 미국산 쇠고기 수입 금지 조치를 풀고 금융 시장 진출 장벽을 낮추는 등을 골자로 하는 100일 계획의 구체적인 합의내용을 발표했다.

때문에 대체 공급국가를 쉽게 찾을 수 있다. 그러나 중국이 수입한 제품의 대부분 첨단 제품이기 때문에 미·중 무역 전쟁은 중국 국내 기업의 발전을 제한할 것이다. 그에 비해 중국이 미국 농산물에 대해 관세 보복 조치를 실시할 경우, 오히려 국내의 성장 기반이 흔들릴 것이다.

#### 4) 국제 산업간 경쟁의 심화

글로벌 금융위기 이후 세계 각국은 제조업 등의 실물경제의 발전을 중시하기 시작했다. 각국 정부는 자국의 제조업을 발전시키고, 수출 시장을 잡기 위해 고군분투 하였다. 신흥경제국은 외자수입의 제한을 완화하여, 국제 투자를 유치하는 동시에 투지 및 관세 등의 특혜정책을 실시하고 있다. 선진국은 제조업 촉진을 위해 新공업화 전략 및 정책을 발표했다. 최근 제조업 원가의 인하는 각국 정책의 중점이 되었다. 미국은 기업소득세를 기존 35%에서 20%로 줄이고, 프랑스는 기업소득세를 기존 33.3%에서 25%로 줄일 것이다. 인도는 新화폐정책을 실시하여, 세수 환경을 개선하고 기업의 세수 부담을 감소시켰다. 또한, 선진국은 인프라의 업그레이드를 추진하고, 신흥경제국은 인프라 건설을 완비하여 수출산업의 발전을 추진하고 있다. 이런 치열한 국제경쟁 환경에서 일부 다국적 기업의 수입 방향은 주변의 신흥경제국에 향해 있는 것은 중국 가공무역의 발전에 불리하게 작용할 것으로 예상된다.

## 제2절 중국 녹색무역의 발전현황 및 특징

### 1. 중국 녹색무역의 발전현황

녹색제품이란 것은 에너지나 자원을 투입하여 최소한의 온실가스 및 오염물질이 발생하는 제품으로, 환경보호 과학기술 제품, 신재생에너지 제품, 이산화탄소 표집 및 저장기술(CCS)<sup>41)</sup> 제품, 온실가스 감축 제품, 폐물·폐수 처리 제품, 기타 친환경적 제품으로 분류한다. 녹색제품은 생산 방식뿐만 아니라 소비자의 소비습

41) 이산화탄소 표집 및 저장기술(CCS): 화석연료에서 발생하는 이산화탄소(CO<sub>2</sub>)를 대기로 배출하기 전에 추출한 후 압력을 가해 액체 상태로 만들어 저장하는 기술을 말한다.

관까지 바꿀 수 있다. 소비자의 소비습관 변화에 따라 녹색 제품에 대한 소비자의 수요가 증가되므로 생산자의 기술혁신 또한 촉진된다.

2016년 중국 녹색제품의 수출입 총액은 7658억 9천만 달러로, 이 중에 수입액이 2819억 4천만 달러이고 수출액이 4839억 4천만 달러로 되므로 무역흑자는 2019억 9천만 달러이다. 수출 측면에서 보면 중국은 세계 제1대 수출국으로, 2015년 중국 녹색제품의 수출량은 세계 수출 총액의 13.8%에 달했다. 환경보호 과학기술 제품은 중국 녹색제품 수출의 주도 제품으로 2016년 수출액은 3849억 달러에 달한다. 그리고 2010년부터 2016년까지 6년간 온실가스 감축 제품의 수출량이 급속도로 증가하며, 수출성장률은 80%에 육박했다. CCS제품의 수출성장률은 43%이며, 폐물·폐수 처리 제품의 수출성장률은 38%이다.

<표4-5> 2015년 중국 녹색제품의 수출입 상황

	수출률	수입률
환경보호 과학기술 제품	24.1%	7.7%
신재생에너지 제품	7.7%	7.9%
CCS 제품	10.9%	8%
온실가스 감축 제품	2.8%	6.1%
폐물·폐수 처리 제품	3.5%	5.1%
기타 친환경적 제품	14.4%	8.3%

자료: United Nations Comtrade Database

중국 녹색제품의 수출시장은 미주, 유럽, 아시아, 오세아니아 지역에 분포되어 있으며, 그중 절반 정도가 아시아지역에 분포되어 있다. 중국이 홍콩, 일본, 한국, 인도, 싱가포르에 수출한 녹색제품은 녹색제품 수출총액의 27.6%를 차지했다. 2010년부터 2016년까지 중국 녹색제품의 수출량은 계속해서 증가하여, 중국이 한국과 인도에 수출한 제품은 30% 정도 증가하였고, 싱가포르에 수출한 제품은 20%, 홍콩에 수출한 제품은 15% 정도 증가하였다. 그러나 6년간 일본 수출은 연평균 5% 정도 증가에 그쳤으며 수출총액은 전보다 0.7% 감소했다. 미국은 중국의 최대 수출시장으로 2010년부터 2016년까지 수출률은 20% 정도 증가했다. 한편 유럽 지역은 중국 녹색제품에 대해 엄격하게 접근을 제한하고 있어, 독

일 수출은 30% 정도 감소하였으며, 수출총액은 2% 정도 감소했다.

수입 측면에서 보면 중국은 미국에 버금가는 제2대 녹색제품 수입국으로, 2010년부터 2016년까지 중국의 녹색제품 수입총량은 연평균 3.2% 증가했다. 이 중, 환경보호 과학기술 제품과 CCS 제품의 수입량이 가장 많으며, 온실가스 감축 제품의 수입량은 지속적인 증가를 보이며, 연평균 4.66% 상승했다.

중국 녹색제품의 무역수지를 전반적으로 살펴보면 무역흑자를 기록하고 있는 하나, 신재생에너지 제품, 온실가스 감축 제품 및 기타 친환경적 제품의 경우 무역적자를 기록하고 있다. 환경보호 과학기술 제품, CCS 제품, 폐물·폐수 처리 제품의 경우 무역흑자 제품으로 무역 흑자율이 지속적으로 증가하고 있다. 한편 2010년부터 2016년까지 신재생에너지 제품과 온실가스 감축 제품의 무역적자가 지속되며 신재생에너지 제품의 적자는 25%, 온실가스 감축 제품의 적자는 7.5% 증가했다.

## 2. 중국 녹색무역의 발전 특징

중국 녹색무역의 발전 특징은 다음과 같다.

첫째, 중국 녹색산업은 발전이 불균형적이고 산업경쟁력이 약하다. 중국 태양광 조명부품 및 풍력발전설비의 수출은 세계의 선두를 달리고 있으나, 이외의 다른 녹색제품의 수출상황은 여전히 좋지 않다. 중국은 오랜 시간 경제발전만을 추구하며 환경보호의 중요성을 무시해왔기 때문에, 중국 녹색산업의 발전 속도는 느리고 국내 시장규모 역시 좁은 편이다. 21세기 이후 선진국 정부에서는 녹색산업에 여러 가지 정부 지원을 제공하여 녹색제품의 기술적인 혁신을 촉진하고 신중공업 및 소비시장을 형성하고 신기술의 전파를 촉진해왔다. 중국학자들은 이런 기회를 통해 해외에서 녹색제품의 생산기술을 배우고 중국 내에서 녹색산업을 육성했다. 지난 몇 년간 중국 기업은 녹색 생산기술의 도입을 통하여 제품의 기능과 품질을 향상시키고 녹색산업의 경쟁력을 강화시켰다. 최근 중국 기업이 생산한 녹색제품들은 선진국 시장에 진입하고 있으며, 그 시장점유율 역시 확대되고 있는 실정이다. 글로벌 금융위기에 따라 중국 전통 제품의 수출량이 감소하고는 있으나, 녹색제품의 수출량이 지속적인 증가를 보이며 중국 산업구조의



전환을 촉진했다.

둘째, 중국 녹색산업은 기술혁신 능력이 약하다. 중국 녹색산업이 지속적인 발전을 보이고는 있으나, 복잡한 핵심기술은 대부분 수입에 의존하고 있다. 예를 들어 환경모니터링 등의 측정·검사 설비는 대부분 수입에 의존하고 있으며 일부 기술적인 중간제품도 대량으로 수입하고 있는 상황이다.

셋째, 개발도상국에 대한 수출이 급속도로 증가하고 있다. 최근 선진국에서는 자국의 산업과 시장 확보를 위해 보호무역주의를 실시하고 녹색무역장벽을 수립하고 있다. 따라서 중국 기업의 선진국 수출량은 크게 감소하였다. 한편 중국 녹색제품 및 서비스에 대한 개발도상국들의 수요 증가로 새로운 수출시장이 등장하게 되었다. 예를 들어 2010년 중국이 독일에 수출한 태양광 전지부품은 제품 수출총량의 30%를 차지했으며, 2016년에는 2010년에 비해 50% 감소하여 제품 수출총량의 4.5%를 차지하였다. 반면 2016년 독일 대신 중국의 최대수출시장이 된 인도의 경우를 살펴보면, 태양광 전지부품이 제품수출총량의 26.9%를 차지하였다.

넷째, 산업 내 무역지수가 증가하였다. 산업 내 무역지수는 동일한 산업 간의 무역이 총 무역에서 차지하는 비중을 나타낸 것으로 특정 국가의 산업 발전 정도를 측정할 수 있다.<sup>42)</sup> 양국의 사업기술 수준이 비슷하면 산업 내 무역지수는 높게 나오며, 이럴 경우 양국의 무역제품이 비슷하고 대체할 수 있기때문에 치열한 경쟁을 벌이게 된다.

산업 내 무역지수는 수평적 산업 내 무역과 수직적 산업 내 무역으로 구분할 수 있다. 수평적인 산업 내 무역이란 것은 동일한 산업 내에서 비슷한 품질이지만 디자인과 기능 등 제품의 속성에서 차이가 있는 상품 간의 무역을 말한다. 수직적인 산업 내 무역이란 것은 수평적인 산업 내 무역과 달리 제품의 속성과 품질 모두에서 차이가 나는 상품 간의 무역을 말한다.

중국과 주요 무역대상국의 녹색제품 산업 내 무역지수를 살펴보면 위의 <표4-6>와 같다. 이 표를 보면 중국과 미국, 유럽, 일본 간의 산업 내 무역지수가 50%를 넘는 경우(수평적 및 고도 수평적 산업 내 무역)가 산업 내 무역량의 1/3 정도를 차지하고, 산업 내 무역지수가 50% 이하인 경우(수직적 및 고도 수직적 산업 내 무역, 일방적 무역)가 산업 내 무역량에 55%를 차지하므로 중국과 미

42) 「산업 내 무역지수와 무역 분쟁 및 기업 내 무역」, 지식월드, 2013.09.10.

국, 유럽, 일본 간 수직적 산업 내 무역의 비중이 큰 편이라고 할 수 있다.

다시 말하면 중국과 미국, 유럽, 일본 간의 녹색무역제품의 경우 품질은 비슷하나 제품의 속성이 다르므로 제품의 상호 보완성이 경쟁성보다 크게 나타나는 것이다. 한편 중국과 인도, 브라질 간의 산업 내 무역지수가 50%를 넘는 경우는 산업 내 무역량의 10% 정도를 차지하고 산업 내 무역지수가 50% 이하의 경우는 산업 내 무역량의 50%를 차지한다. 녹색제품의 무역환경을 보면 중국과 선진국, 개발도상국 간의 제품 경쟁성이 낮기때문에 무역잠재력이 높은 편으로 나타난다.

<표4-6> 중국과 주요 무역대상국의 녹색제품 산업 내 무역지수

(단위: %)

2010년					
산업 내 무역지수	100%-75%	75%-50%	50%-25%	25%-0%	-
	고도 수평적 산업 내 무역	수평적 산업 내 무역	수직적 산업 내 무역	고도 수직적 산업 내 무역	일방적 무역
미·중	14.52	15.46	18.27	39.58	12.18
유럽·중	12.41	16.63	19.44	42.15	9.37
일·중	9.84	15.46	18.74	42.39	13.58
인·중	2.81	5.39	8.20	47.31	36.30
브라질·중	1.87	2.11	3.04	37.47	55.50
2016년					
	고도 수평적 산업 내 무역	수평적 산업 내 무역	수직적 산업 내 무역	고도 수직적 산업 내 무역	일방적 무역
미·중	13.11	15.69	18.27	40.05	12.88
유럽·중	15.22	16.16	19.44	38.64	10.54
일·중	14.99	16.39	18.97	35.13	14.52
인·중	3.51	4.22	8.43	49.65	34.19
브라질·중	1.87	3.98	4.45	36.07	53.63

자료: 劉建昌, 「把握世界潮流, 發展綠色貿易」, 中國經貿, 2017.

녹색제품의 무역발전 추세를 보면 중국과 개발도상국 간 산업 내 무역의 성장 속도는 상대적 느린 편이다. 2010년부터 2016까지, 중국과 3곳의 선진국 간의 산업 내 무역지수는 2.8% 증가하였으며, 중국과 2곳의 개발도상국 간의 산업 내 무역지수는 0.6% 증가했다.

다섯째, 민영기업의 경우 기술혁신을 통하여 녹색제품의 경쟁력을 강화하고 세계 시장에 진입한다. 중국 정부는 환경문제 해결을 위해 환경보호 프로젝트에 투자를 확대하고 녹색산업의 기술혁신을 추진하는 동시에 녹색제품 시장을 개척한다. 민영기업은 녹색제품 시장 선점을 위해 다수의 과학·기술 인재를 고용하고 기존녹색제품의 품질을 업그레이드하는 동시에 새로운 녹색제품을 개발한다. 그리고 자본, 기술, 인력 등 생산요소와 경영자원을 활용하여 국내시장의 수요를 충족시킨다. 또한 민영기업은 기업의 성장을 위해 경쟁력을 갖춘 녹색제품을 가지고 해외 녹색제품시장에 진입한다.

### 제3절 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전 방안

#### 1. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 필요성 및 타당성

##### 1) 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 필요성

우선 글로벌 환경변화에 따라 중국과 일대일로 연선국가는 녹색무역을 발전해야 한다. 2015년 9월, UN총회에서 발표한 지속가능발전목표(Sustainable Development Goals)는 깨끗한 물과 위생시설의 건설, 청결에너지, 지속가능한 도시와 커뮤니티의 건설 등 17여 개 목표를 포함하였으며, 이런 목표를 달성하기 위하여 각국은 녹색무역을 발전시킬 수밖에 없었다. 또한 2016년 11월 파리기후협정(Paris Climate Change Accord)이 발효됨에 따라, 각국은 녹색경제성장을 실현하기 위하여 녹색무역의 발전을 지속 추진하고 있다. 현재 자유무역협정과 투자협정에서 환경과 관련 내용이 점점 증가되고 있으며, 각국 정부는 환경정책과 무역정책의 균형적인 발전을 도모하고 있다.

한편, 대부분 일대일로 연선국가는 생태취약지역에 위치하고 있으며, 동시에 도시화 및 공업화에 따른 각종 환경문제를 직면하고 있기 때문에 녹색제품에 대한 수요가 급속도로 증가하고 있는 추세이다. 따라서 각국 정부에서는 환경관리에 대한 투자를 확대하고 녹색무역을 발전시켜야 한다. 대표적인 예로 벵골과 같은 일대일로 연선국가의 경우, 도시생활폐수, 쓰레기처리시설, 정수설비 등의 기반시설 설치가 미흡하고, 대량의 투자와 기반시설 건설이 요구되는 상황이다. 2015년 인도 정부는 ‘스마트시티미션(Smart Cities Mission)’ 전략을 발표하여, 2022년까지 100개 도시와 지역에 스마트시티 인프라를 구축하여 도시생활수준을 제고하고 지속가능한 발전을 도모하겠다고 밝혔다. 이런 목표를 실현하기 위해서는 유역관리, 태양광발전, 쓰레기재활용 등의 기술이 필요하다. 현재 일대일로 연선국가에서는 환경과 관련 기반시설건설 및 투자가 지속적으로 확대되고 있으며, 환경제품 및 서비스에 대한 수요가 빠른 속도로 증가하고 있어 환경제품 및 서비스 무역의 발전을 도모하고 있다.

## 2) 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 타당성

에너지 절감 및 환경보호의 목표를 달성하기 위하여 탄생한 녹색제품은 녹색생산과 녹색소비를 추진하는 동시에 중국과 일대일로 연선국가에 극대한 경제·환경 이익을 창출할 것이다. 대부분의 일대일로 연선국가는 천연무공해 농수특산품, 석탄 등의 에너지자원 상품과 풍력 등의 자연자원제품을 포함한 풍부한 자연자원을 보유하고 있다. 이러한 녹색제품의 경우, 엄격한 환경인증을 통과한 제품이므로 다른 제품보다 뛰어난 경쟁우위를 갖추고 있다. 중국은 앞서 언급한 연선국가에 비해 뛰어난 기술과 자본을 갖추고 있으며, 제조업의 발전수준이 높다. 따라서 중국과 일대일로 연선국가는 무역거래를 통하여 상호간의 우세를 보완하여 산업 간의 연합을 추진한다면, 기술집약적인 녹색제품, 자본집약적인 녹색제품, 신재생에너지 제품 등을 개발할 수 있을 것이다.

일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전은 글로벌 환경보호 측면에서 엄청난 의미를 갖고 있다. 중국이 일대일로 연선국가에 수출한 제품 중 태양광온수기, LED조명, 풍력발전설비 등의 제품은 염화불화탄소(CFC)와 온실가스의 배출을 감소시킬 수 있다. 그리고 동물모형 등의 녹색제품 수출은 생물의 다양성을

홍보하여 야생동물의 생존현황을 개선하고 불법적 살해 행위를 감소시킬 수 있다. 또한 중국이 아프리카 등의 국가에 수출한 식물성장조절제(plantgrowth regulator)는 식물의 성장을 촉진하여 사막화 방지에 중요한 역할을 발휘할 수 있을 것이다.

이제 중국은 세계 최대의 신재생에너지 투자국으로서, 중국의 풍력발전설비의 용량, 태양광부품의 생산량, 수력발전설비의 용량은 세계 선두를 달리고 있다. 일대일로 정책으로 중국과 연선국가 간 녹색제품의 투자 및 무역거래가 지속적으로 확대된다면, 연선국가의 경제발전 및 환경보호를 촉진시킬 수 있을 것으로 기대한다.

## 2. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역 발전의 문제점

현재 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전은 여러 가지 도전과 어려움을 직면하고 있다.

외부적으로 보면, 이제 전 세계적으로 지속가능한 발전의 이념과 환경보호 인식이 지속적으로 강화되고 있다. 글로벌 환경관리체제가 점차적으로 완비되고 있으며 다자간 무역협정에서 야생동식물 무역, 생물다양성 보전, 위험화학품의 폐기관리 등의 환경 관련 규제 및 의제가 점차 증가하고 있는 추세이다.

대부분의 일대일로 연선국가에서는 환경보호를 국가의 중요한 전략목표로 삼아 환경규제와 환경표준을 점차 강화하고 있으며, 일부 국가의 경우 중국보다 더 엄격한 환경규제와 환경표준을 적용하고, 동시에 자국 산업 보호를 위해 다양한 형태의 비관세장벽을 실시하고 있다. 중국 기업이 개발한 녹색제품의 경우 해외 시장에서 품질 및 안정성을 인정받아야 해외시장에 진입할 수 있는데, 이러한 비관세장벽은 엄격한 검사기준이나 까다로운 통관절차를 거쳐야 하기때문에 중국 녹색제품이 인증을 받기 위해서는 많은 시간과 비용을 지불해야 한다. 또한 일부 연선국가는 상계관세와 반덤핑정책을 빈번하게 실시하며 중국 녹색제품의 수입허가량을 제한하고 판매가격을 인상시킨다.

내부적으로 보면 존재하는 문제점은 다섯 가지로 요약할 수 있다.

첫째, 중국은 녹색무역 관련 제도가 미비하다. 제품 표준인증제도와 정보 네트

워크 등의 구축이 부족하기 때문에 녹색무역의 편리화 수준이 낮은 편이다.

둘째, 중국의 경우 예상치 못한 정책 변화와 그에 따른 시장 환경의 변화가 많고, 녹색산업과 관련된 기존의 정책지원이 부족하기 때문에 녹색산업의 발전규획의 제정이 필요하다.

셋째, 중소 민영 기술기업에 대한 지원이 부족하고 자금조달 및 신용보험의 보장수준이 낮다는 문제점을 안고 있다.

넷째, 중국 녹색무역의 성장속도는 매우 빠르고 녹색제품의 경쟁력은 끊임없는 발전을 거듭하고 있다. 하지만 중국 녹색산업은 전체 수출규모가 작고 수출 수준이 불균형적인 상황이다.

다섯째, 중국 녹색산업의 발전을 위해서는 대량의 과학기술인력이 필요하다. 전문 인재의 부족은 이후 중국 녹색무역의 국제 경쟁력에 영향을 끼칠 것이다.

### 3. 일대일로 정책에 의한 중국 녹색무역의 발전 방안

#### 1) 녹색제품 관련 정책의 구축

일대일로의 주요 건설목표는 주변국가의 비교우위를 발휘하여 경제적 상호보완을 통해 투자와 무역을 추진하는 것이다. 녹색제품의 투자와 무역을 추진하기 위해서는 우선 2가지 요소를 파악해야 된다. 우선 녹색제품인증시스템을 구축하고 녹색제품과 일반제품을 구분해야 한다. 그리고 녹색제품과 일반제품에 대한 차별적인 정책 시행으로 녹색산업의 육성 및 발전을 추진해야 한다.

구체적으로 살펴보면 녹색제품 관련 정책의 구축 방안은 다음과 같다.

첫째, 다자간 협상을 통하여 녹색제품에 대해 관세를 인하하고, 오염성이 있는 제품에 대한 환경세를 부과를 통해 수출을 제한해야 된다.

둘째, 녹색제품의 통관 편리화 수준을 높이고 오염성 있는 제품에 대해 수출제한 정책을 실시해야 한다.

셋째, 녹색제품과 관련 산업에 대한 투자를 격려하고, 오염성 있는 산업에 대한 투자를 제한해야 한다.

넷째, 녹색제품의 무역 및 투자에 대해 녹색금융서비스를 제공해야 한다. 예를 들어 중국국가개발은행에서는 중국과 일대일로 연선국가의 녹색제품 투자프로그램

램에 자금대출서비스 등 녹색금융서비스를 제공해야 한다.

다섯째, 정부는 일대일로 건설에 참여한 기업의 신용상태를 평가하여 등급화하고 각 등급에 맞는 여신취급 및 사후관리를 실행하는 시스템을 구축해야 한다.

여섯째, 중국과 일대일로 연선국가는 자국 소비자의 소비행위를 규제하고 녹색 소비로 유도하여 소비자가 녹색제품에 대한 수요를 확대시켜야 한다.

## 2) 중국과 일대일로 연선국가 간 협력의 강화

녹색무역을 발전시키기 위해서는 중국과 일대일로 연선국가 간의 협력이 지속적으로 강화되어야 녹색무역장벽을 제거하고 무역과 투자를 촉진할 수 있다. 중국과 일대일로 연선국가 간의 협력 강화방안을 살펴보면 다음과 같다.

① 중국은 일대일로 주변국가와 함께 협상을 통하여 녹색무역 발전전략을 제정해야 한다. 중국은 녹색무역 발전전략을 제정하기 위하여 녹색무역 고위급포럼을 개최하고, 녹색무역 고위급포럼을 통하여 중국과 일대일로 연선국가는 녹색무역의 발전 전략에 대해 토론하고 녹색무역의 발전계획을 만들어야 한다. 그리고 정보 공유를 위하여 중국은 일대일로 주변국과 녹색무역 및 투자에 대해 공동연구하고, 연구 결과는 공개적으로 발표해야 한다.

② 중국은 일대일로 연선국가와 함께 녹색무역규제를 제정해야 한다. 중국은 일대일로 연선국가와 다자간 무역과 투자 협정 체결과정에서 환경과 관련된 내용을 추가하고 새로운 환경규제를 모색하며 녹색제품의 관세 및 비관세장벽이 낮추어야 한다. 그리고 협상을 통하여 중국과 일대일로 연선국가는 공동으로 환경영향평가시스템을 구축한다면 무역과 투자 중 발생하는 리스크를 예방할 수 있을 것이다. 또한 중국과 일대일로 연선국가는 협상을 통하여 기업의 친환경성 평가방법을 제정하고 기업은 녹색무역과정에 중요한 역할을 발휘해야 한다.

③ 중국은 녹색무역의 발전경험을 일대일로 연선국가와 공유해야 된다. 녹색무역의 발전경험을 공유하기 위해 중국은 국제녹색무역회의를 개최해야 한다. 국제녹색무역회의를 통하여 중국은 중국 환경보호 및 환경관리의 경험을 일대일로 연선국가와 공유할 수 있을 것이다. 그리고 중국은 TV, 신문, 라디오 등을 이용

하여 녹색무역과 투자를 홍보하고 녹색무역 및 투자에 관련 정보를 연선국가와 공유해야 한다. 또한 중국과 일대일로 연선국가는 녹색무역 기술협력센터를 구축하고 환경보호 기술의 개발 및 응용을 추진해야 한다.

### 3) 중국 녹색무역 투자 중시 및 전문 인재 육성 강화

최근 글로벌 환경변화에 따라 녹색산업은 국제 투자의 주요 방향이 되었다. 중국 녹색무역의 성장속도는 매우 빠르고 녹색제품의 경쟁력은 끊임없는 발전을 거듭하고 있다. 하지만 중국 녹색산업은 전체 수출규모가 작고 수출 수준이 불균형적인 상황이다. 그렇기때문에 녹색무역 측면에서 녹색산업에 대한 외자유입 루트를 확장시켜 중국 녹색산업의 대외개방을 적극 추진해야 한다. 그렇다면 외국 기업들의 직접투자를 통해 선진기술을 도입할 수 있을 것이며, 중국 녹색산업 수출의 국제 경쟁력도 향상시킬 수 있을 것이다.

한편, 중국 녹색산업의 발전을 위해서는 대량의 과학기술인력이 필요하다. 전문 인재의 부족은 이후 중국 녹색무역의 국제 경쟁력에 영향을 끼칠 것이다. 과학기술인력 육성은 두 가지 차원에서 접근할 수 있다.

첫째, 정부 차원에서 우선적으로 대학 및 연구소에 녹색산업 관련 연구를 설치하여 더 높은 수준의 인재를 양성해야 한다. 그리고 인력 정보를 종합적으로 제공하는 정보시스템을 구축해야 한다. 과학기술인력 온라인 종합정보시스템은 과학기술인력 관련 통계, 지표 등의 종합 정보를 제공하여 여러 기관에 분산된 과학기술인력을 파악할 수 있을 것이다. 또한 정부는 과학기술인력 정책을 체계적으로 수립하고 정책지원을 제공해야 한다.

둘째, 기업 차원에서 국내 과학기술인력을 채용하여 환경 관련 기술 개발 및 응용을 통해 녹색제품의 경쟁력을 강화해야 한다. 그리고 기업 내 기존 직원들에 대한 단기 훈련을 강화하고, 녹색제품의 생산성이나 효율성을 계속해서 제고해야 한다. 능력 있는 기술인재들을 적극적으로 등용하여 인재 유실을 방지해야 한다. 또한 기업은 해외로부터 뛰어난 과학기술인력을 도입해 내부 개발과 외부 도입의 상호 결합을 통해 기술혁신을 촉진시키고 녹색제품을 국제 경쟁력을 강화시켜야 한다.



## 제5장 결론

본 연구에서는 중국의 일대일로 정책에 따른 중국 녹색 무역의 발전을 검토하고 중국 녹색 무역의 발전 방안을 제시하였다. 본문에서는 중국의 일대일로 정책에 따른 녹색 무역을 구체적으로 세 가지 관점에서 분석하였다. 우선 선행연구를 기반으로 중국 일대일로 정책의 내용과 추진 현황을 정리하여, SWOT 분석법을 통해 일대일로 정책의 강점과 약점, 기회, 문제점을 분석하였다. 그리고 글로벌 녹색성장과 중국 녹색성장의 발전 및 현황에 대해 분석하고, 중국 녹색 무역 발전의 배경과 필요성을 제시하였다. 마지막으로 최근 통계자료를 분석하여 중국 녹색 무역의 발전현황과 특징을 제시하고, 일대일로 정책에 따른 중국 녹색 무역의 발전현황 분석을 통해 중국 녹색 무역의 발전 방안들을 제시하였다.

본 연구에서는 중국이 일대일로 정책에 따라 녹색 무역을 발전시켜 나아가야 하는 이유를 분석하였으며, 구체적인 이유는 다음과 같다.

첫째, 현재 전 세계적으로 지속 가능한 발전의 이념과 환경보호 인식이 지속적으로 강화되고 있다. 이에 중국은 대세의 흐름에 순응하여 일대일로 정책에 따른 녹색 무역을 발전시켜야 한다.

둘째, 현재 글로벌 환경관리체제가 점차적으로 완비되고 있으며 다자간 무역협정에서 야생동식물 무역, 생물 다양성 보전, 위험화학품 폐기관리 등의 환경 관련 규제 및 의제가 점차 증가하고 있는 추세이다. 2015년 10월 아시아·태평양 지역 다자간 무역협정인 환태평양경제동반자협정(TPP)이 체결되며, 더 높은 수준의 환경규제가 제시되었으며, TPP협정에 따라 각 회원국의 무역 활동은 엄격한 녹색환경보호기준을 달성해야 한다. 따라서 중국 기업들은 무역 활동에 있어 환경문제를 충분히 고려하고 녹색 무역의 발전을 촉진해야 한다.

셋째, 현재 개발도상국들은 환경보호를 중시하고, 녹색성장을 도모하고 있다. 또한 녹색 제품에 대한 개발도상국들의 수요 역시 지속적으로 증가하고 있다. 대부분의 일대일로 연선 국가에서는 환경보호를 국가의 중요한 전략목표로 삼아 환경규제와 환경표준을 점차 강화하고 있으며, 일부 국가의 경우 중국보다 더 엄격한 환경규제와 환경표준을 적용하고 있다. 따라서 중국은 일대일로 연선 국가

와의 무역거래에서 연선 국가의 환경규제를 준수하며 녹색 무역을 추진해야 한다.

본 논문에서는 위에 언급한 분석 결과를 토대로 아래와 같은 시사점을 제시하고자 한다.

현재 글로벌 환경문제는 날로 심각해지고 있으며, 인류의 생존과 발전에 직접적인 영향을 끼치고 있다. 이처럼 심각한 글로벌 환경변화에 발맞춰 중국과 일대일로 연선 국가에서는 녹색 무역을 발전시켜 나아가야 한다. 글로벌 환경보호에 있어 일대일로 정책에 따른 중국의 녹색 무역 발전은 엄청난 의미를 갖는다. 에너지 절감 및 환경보호라는 목표를 달성하기 위하여 탄생한 녹색 제품은 녹색 생산과 녹색 소비를 추진하는 동시에 중국과 일대일로 연선 국가에게는 극대한 경제적, 환경적 이익을 창출해 낼 수 있는 수단이다. 현재 중국은 세계 최대의 신재생에너지 투자국으로 풍력발전설비 용량, 태양광 부품 생산량, 수력발전설비 용량에서 세계 선두를 달리고 있다. 일대일로 정책으로 인해 중국과 연선 국가 간의 녹색 제품 투자 및 무역거래는 지속적으로 확대되고 있으며, 더 나아가 연선 국가의 경제발전 및 환경보호를 촉진할 수 있을 것으로 기대된다.

그리고 이제 일대일로 정책은 일부 서방국가의 반발에 직면하고 있다. 따라서 일대일로 정책 추진과정에서 중국 정부는 호혜평등원칙을 지키고 국제정세 변화에 따라 정책혁신을 지속 추진하는 동시에 관련 프로젝트 해당 분야의 투명성과 개방성을 높이고 연선국가 및 기업의 경제적 이득을 보장하고 호혜협력을 통해 경제성장을 촉진하고 지속가능한 발전을 도모해야 할 것이다.

## <참고문헌>

### 1. 국내문헌:

- 김형국, 『녹색성장 바로 알기』, 나남, 2011.
- 이창주, 『일대일로로 모든 것』, 서해문집, 2017.
- 박명섭 외4인, 『녹색무역의 이해』, 성균관대학교출판부, 2012.
- 김인호, 『신·재생에너지에 기초한 녹색성장과 사회통합』, 집문당, 2013.
- 김기수, 「2018년 아세안 주요국 선거전 돌입」, 내일신문 뉴스, 2018.03.22.
- KIEP북경사무소, “중국의 ‘일대일로’ 추진 현황 및 평가와 전망”, 2017.05.12.
- 최유식, 「메로켈·마크롱·메이, 시진핑의 일대일로에 일제히 등돌렸다」, 조선일보, 2018.4.6.
- 김승래·김지영, 『녹색성장 세계의 설계와 경제적 효과: 탄소세 도입을 중심으로』, 한국조세연구원, 2010.

### 2. 국외문헌:

- 曹 慧, “巴黎協定‘亮’在何處”, 『世界知識』, 2016.
- 喻 奇, “一帶一路戰略下的綠色金融體系如何構建”, 時代金融, 2016.
- 彭 影, ‘中國新能源產業發展趨勢研究’, 吉林大學 碩士學位論文, 2016.
- 殷 紅, “綠色貿易助推一帶一路可持續基礎設施建設”, 當代金融家, 2016.
- 陳 凱, “綠色消費模式構建及政府干預策略”, 『中國特色社會主義研究』, 2016.
- 蘇 可, 『乘風破浪, 政企協同, 助力新能源出海‘一帶一路’』, 中國戰略新興產業, 2017.
- 王 新, ‘國際社會新型發展對中國綠色發展的啓示’, 合肥工業大學 碩士學位論文, 2016.
- 林伯強, 『沒有貿易戰, 新能源會更發展』, 2014.
- 曹明弟, “中國引領G20綠色貿易發展”, 央視網, 2016.
- 趙玉敏, ‘把握世界潮流, 發展綠色貿易’, 中國經貿, 2017.
- 張百新, 『一帶一路簡明知識讀本』, 新華出版社, 2016.
- 段世德, 『新能源政策與中美貿易研究』, 新晨范文網, 2015.
- 周小李, “加快綠色發展, 促進綠色消費”, 『經濟日報』, 2016.
- 白雲真, “全球治理問題研究的回顧與前瞻”, 『教學與研究』, 2007.

孫天昊, '一帶一路中的經濟互動策略', 東北財經大學 博士學位論文, 2016.

潛旭明, '美國新能源政策與中美貿易摩擦', 上海外國語大學中東研究所, 2014

張安邦, '淺談綠色貿易壁壘對發展中國家的影響與應對措施', 國際商貿, 2017.

葛漢文, "全球氣候治理中的國際機制與主權國家", 世界經濟與政治論壇, 2005.

國東梅, "一帶一路生態環保合作發展報告", 『一帶一路建設發展報告』, 2016.

侯純光, '中國綠色化進程與綠色度評價研究', 山東師範大學 碩士學位論文, 2017.

王晶晶, '低炭經濟對國際貿易規則的影響與中國的對策', 『現代經濟信息』, 2016.

李曉西, 夏光, "中國綠色金融報告2014", 中國金融出版社, 2014.

魏琪嘉, 肖宏偉, "一帶一路風險評估及應對建議", 中國改革報, 2016.

郭建卿, 李孟剛, "我國節能環保產業發展南堤及突破策略", 經濟縱橫, 2016.

董鎖成, 李澤紅, '一帶一路綠色發展模式與對策', 經濟時報, 第5版, 2017.05.11.

胡濤, 姬婧玉, '論綠色一帶一路建設中綠色產品的投資與貿易', 環境保護, 2017.

王文, 曹明弟, "綠色貿易與一帶一路", 中國人民大學生態金融研究中心, 2017.

王曉靜, 李倩, '綠色貿易壁壘對中國外貿出口的影響與解決對策', 貿易經濟, 2018.

何旭, 張勳, '綠色發展融入一帶一路政策的現實需求及制度保障', 現代交際, 2017.

李玫, 丁輝, "一帶一路框架下的綠色貿易體系構建研究", 『環境保護』, 2016.

巢清塵, 張永香, "巴黎協定—全球氣候治理的新起點", 『氣候變化研究進展』, 2016.

谷樹忠, 謝美娥, 張新華, "綠色發展: 新理念與信措施", 『環境保護』, 2016.

孔詳龍 外 6人, 「'一帶一路'貿易合作大數據報告(2017)」, 2017.

G20綠色金融研究小組, "G20綠色吉榮綜合報告", 2016.

中國國際稅收研究會, '推動綠色稅制建設的國際參考研究', 2018.

中國外文出版發行事業局, 『中國關鍵詞——一帶一路篇』, 新世界出版社, 2017.

國家發改委, 商務部, "絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路總體規劃", 2014.

國家發展和改革委員會, "中國應對氣候變化的政策與行動2016年度報告", 2017.

中國科學院, 『2015年中國可持續發展戰略報告: 重塑生態環境治理體系』, 科學出版社, 2015.

世界資源研究所, "對外投資中的環境與社會影響案例研究: 國際經驗與教訓", 工作論文, 2013

### 3. 기타자료:

중국국가통계국 (<http://www.stats.gov.cn>)

中商情报网 ([www.askci.com](http://www.askci.com))

新華網, 習近平主席在聯合國發展峰會上的講話,

[http://news.xinhuanet.com/world/2015-09/27/c\\_1116687809.htm](http://news.xinhuanet.com/world/2015-09/27/c_1116687809.htm)

新華網, 習近平主席在博鰲亞洲論壇2015年年會上的主旨演講,

[http://news.xinhuanet.com/politics/2015-03/29/c\\_127632707.htm](http://news.xinhuanet.com/politics/2015-03/29/c_127632707.htm)

## <Abstract>

# A Study on the Chinese Green Trade Development plan by analysis Chinese 'One belt One road' policy

Guo-Jing

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

With the rapid development of the economy, global environmental and resource issues are becoming more and more serious. The sustainable development has become the subject and the strategic target of the global development, and green trade also has become an important time of the development of international trade today.

The purpose of this paper is to contribute to the healthy development of China's green trade by analysis China 'One belt One road' policy. It also examines the status and characteristics to draw up the problems of China's green trade.

The development of green trade has significant implications for the dev

elopment of the Chinese economy and the improvement of the environment. Therefore, China must actively promote the development of green trade, thereby promoting China's economic growth and protection of the environment.

Chinese 'One belt One road' policy can realize promote the mutually cooperation and advantageous complementarities and promote common development of green trade between China and the neighboring countries. Therefore, China's green trade companies should seize the opportunity to get more profit through green trade progress.

In order to develop the green trade, China needs to complement relevant policy regulations, enhance two-way investment and upgrade the levels of cooperation. It should actively improve the quality of international trade opening and green trade cooperation with neighboring countries.

In addition, China's green trade companies should attach a great importance to the cultivation and use of talents, so that green technology can be promoted. Through these measures, China's green trade will gain a sharp competitive edge in the global market.