

202101008 일대일로 이창주

1. 중국 '일대일로' 프로젝트, 과감한 투자인가 고리대금업인가?

<https://www.bbc.com/korean/features-58730108?fbclid=IwAR1fAOoTXV1baPhh4KUmnt6uihF1r-GOY-JVABwflHmbHoMnt-gtAOk5WjY>

2021년 10월 1일

중국이 중저소득국가에 빌려준 돈이 미국 등 주요 선진국보다 최소 2배 이상 많은 것으로 나타났다. 또한 대부분 상대적으로 높은 이자율에 중국 국유은행이 빌려 준 것으로 확인됐다.

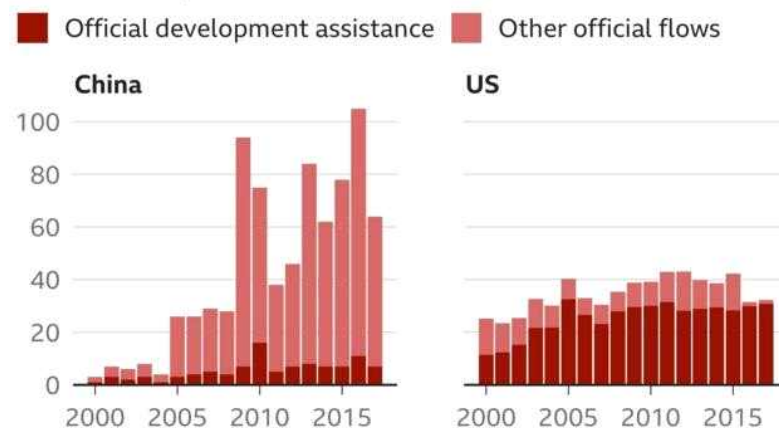
중국은 시진핑 중국 국가주석이 야심차게 추진하는 '일대일로(육상·해상 실크로드)' 사업의 일환으로 아프리카 등 개발도상국에 상당한 규모의 채권을 발행하고 있다. 얼마 전까지 해외 원조를 받던 중국이지만, 이제는 상황이 역전된 것이다.

미국 윌리엄 앤드 메리 대학의 '에이드데이터(AidData)' 연구소에 따르면, 중국은 지난 18년간 165개국에 걸쳐 8430억 달러(약 1000조7250억 원)규모의 자금을 1만3427개의 인프라 프로젝트를 통해 지원했다.

자금을 지원받은 국가들은 대부분 시진핑 주석의 '일대일로' 프로젝트에 참여했다. 2013년 출범한 일대일로 프로젝트는 중국의 인프라와 풍부한 외화를 활용해 아시아, 유럽, 아프리카를 잇는 새로운 교역로를 만든다는 구상이다.

How China's international loans have grown

Investment by China v US (US\$bn)



Source: AidData



사진 설명,

2000년 이후 중국과 미국의 해외 원조 현황 비교(빨간색: 공적 원조, 분홍색: 기타 명목으로 빌려준 자금)

그러나 일각에서는 일대일로 프로젝트에 참여한 많은 국가가 늘어나는 부채에 허덕이고 있다고 비판한다.

이는 중국 정부 관계자들에게도 관심거리다. 에이드데이터 연구원들은 지난 4년간 중국의 해외에 뿌린 막대한 자금을 추적해 왔다. 에이드데이터에 따르면 중국 정부 관계자들도 자금이 실제 어떻게 사용되는지 알아보기 위해 정기적으로 연구소에 문의한다.

브랜드 파크스 에이드데이터 총괄 디렉터는 "중국 관료들은 우리에게 늘 '이것 봐, 당신들이 유일하게 이 정보를 알고 있어'라고 말한다"며 "그들은 이러한 데이터를 중국 내에서 찾을 수 없다고 했다"고 밝혔다.

중국과 인접국인 라오스를 연결하는 구불구불한 철도는 중국의 대표적인 부외 금융으로 언급된다.

지난 수십 년 동안, 육지로 둘러싸인 중국 남서부와 동남아시아를 잇는 교역로를 구축하는 것은 정치인들에게 관심거리였다.

그러나 엔지니어들은 선로가 험준한 산을 통과해야 하며, 이를 위해 수십 개의 다리와 터널을 뚫어야 하기 때문에 막대한 비용이 발생할 것이라고 지적했다. 동남아 최빈국 중 하나인 라오스는 그 비용의 일부조차 감당할 수 없었다. 그러나 중국은 국유은행, 국영기업, 국채기관들의 컨소시엄을 통해 59억 달러(약 7조 원)를 철도 사업에 조달했다. 이 철도는 12월 운행을 시작한다.

라오스는 투자금의 일부를 조달하기 위해 중국 은행으로부터 4억 8000만 달러(약 5698억 원)를 빌려야 했다. 라오스는 몇 안 되는 수입원 중 하나인 포타쉬 광산에서 얻은 수익금을 대규모 대출 지원에 사용했다.

켈리 첸 홍콩과학기술대 교수는 "중국 수출입은행이 자본금의 일부를 충당하려고 대출을 설정했다는 것은 중국 정부가 이 프로젝트를 긴박하게 추진한다는 의미"라고 분석했다.

대부분의 철로는 중국이 주도한 철도 그룹의 소유다. 하지만 불투명한 협정 조건에 따르면 궁극적으로 철도 부채를 책임지는 측은 라오스 정부다. 이는 국제 신용평가사들이 라오스를 정크(junk·투기) 등급으로 강등하는 데 영향을 줬다.

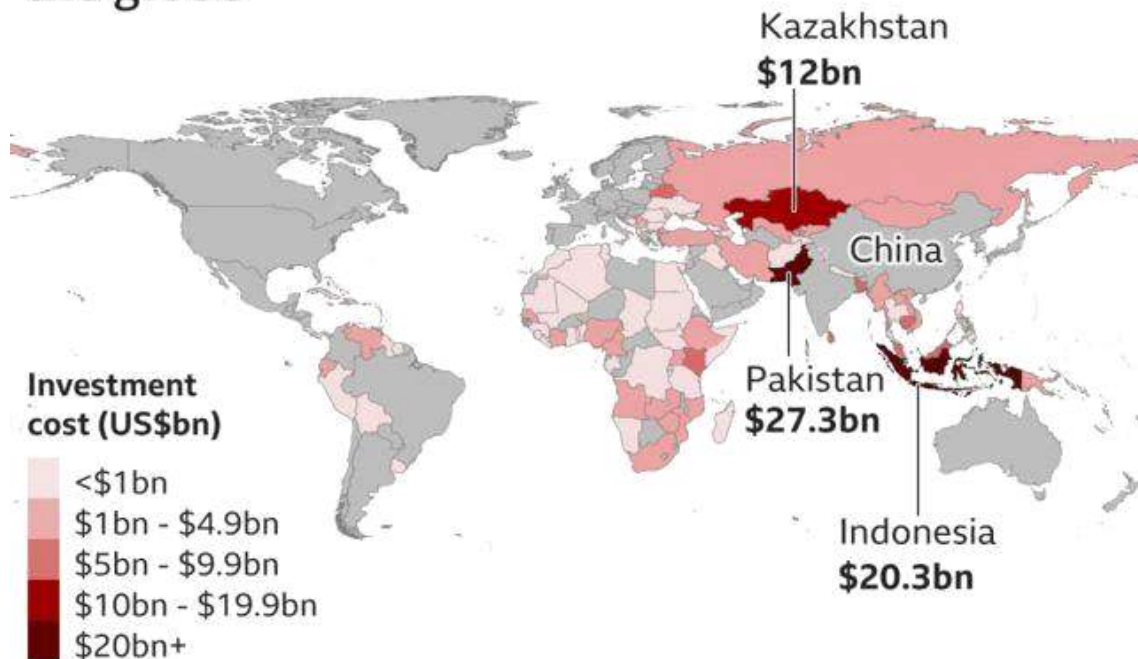
2020년 9월, 라오스는 파산 직전 중국 채권단으로부터 부채를 탕감받기 위해 주요 자산을 중국에 매각하고 에너지원 일부를 6억 달러(약 7100억 원)에 넘겼다. 철도가 운행을 개시하기도 전에 발생한 일이다.

에이드데이터는 라오스 철도는 중국 국영은행의 자금 지원을 받은 위험한 사업 가운데 하나이며, 여전히 많은 중저소득 국가들이 자금을 조달하기 위해 가장 먼저 중국에 손을 벌린다고 밝혔다.

파크스는 "중국은 해외개발 원조에 연평균 약 850억 달러(약 100조8900억 원)를 책정하며, 이에 반해 미국은 매년 약 370억 달러(약 43조9100억 원)를 지출한다"고 밝혔다.

에이드데이터 측은 중국의 자금 지원 규모는 모든 국가를 크게 앞섰는데, 그 수준에 도달한 방식은 "매우 독특하다"고 분석했다.

Chinese BRI infrastructure projects around the globe



Note: US\$bn by 2017 value

Source: AidData



사진 설명,

세계 곳곳에서 진행 중인 중국의 일대일로 인프라 프로젝트 현황

과거 서방 국가들은 특히 아프리카 국가들의 부채 증가에 일조했다는 비판을 받았다. 그러나 중국의 현재 자금 지원 방식은 이와는 다르다. 중국은 국가 대 국가가 아닌, 거의 모든 자금을 중국 국유은행을 통해 빌려준다.

이 같은 채무는 국가채무로 잡히지 않지만, 국가가 지급을 보증한 형태다. 이는 중국 국영 은행들의 거래에 중앙 정부기관들의 이름이 드러나지 않기 때문인데, 그 이유는 정부 대차 대조표에서 거래내역을 숨기거나 정부의 비밀 유지 조항에 따라 비공개로 합의된 내용을 명확히 기록하지 않기 때문이다.

에이드데이터는 '일대일로' 참여 국가들의 숨어 있는 부채가 3850억 달러(약 456조6100억 원)에 달하는 것으로 추정했다.

중국의 차관도 특이한 형태의 담보를 요구한다. 중국은 돈을 빌린 국가들이 천연자원을 팔아 얻은 수입을 담보로 요구하고 있다.

일례로 베네수엘라의 경우 석유를 팔아 번 외화를 중국이 관리하는 은행 계좌에 직접 입금할 것을 요구했다. 부채 상환을 못하는 경우, 중국 채권단은 계좌에 대기 중인 현금을 즉시 인출할 수 있다.

파크스는 "이것은 정말 중국이 '우리가 이 구역 빅 보스'라는 메시지를 채무자에게 주기 위해 사용하는 주요 소득 전략 같다"고 말했다.

"중국의 메시지는 '당신은 우리에게 제일 빨리 돈을 갚게 될 거다. 우리는 이 귀한 물건(외화)을 원하는 유일한 사람이다'는 것이다."

"이는 빈곤국들의 소득인 달러와 유로화를 역외 계좌에 묶어놓으려는 거죠."

애나 켈핀 조지타운대 법학과 교수는 중국의 해외차관 계약을 조사하는 에이드데이터 연구에 동참했다. 그는 "우리의 결론은 중국의 계약 방법이 더 교묘해지고 있으며, 중국은 스스로의 이익을 매우 잘 보호하고 있다는 것"이라고 말했다.

하지만 중국은 곧 경쟁자를 만날 수 있다. 지난 6월 열린 G7 회의에서 미국과 다른 G7 회원국들은 중국을 '공동 견제' 하는 데 뜻을 모았다. 또 중국의 영향력에 맞서 재정적, 환경적으로 지속 가능한 글로벌 인프라 투자 사업을 공동 추진하기로 했다.

하지만 너무 늦은 대응이라는 지적도 있다. 미 브루킹스 연구소의 선임 연구원이자 전 주중 미국대사관 재무부 특사를 맡은 데이비드 달리는 "서구의 새로운 계획이 중국의 프로그램에 큰 타격을 줄 것이라는 시각엔 회의적"이라고 밝혔다.

"서구의 새로운 계획은 개발도상국의 대규모 인프라 비용을 충족할 실제 자금을 충분히 확보하지 못할 겁니다. 또한 서구의 금융 당국과 함께 일하는 것은 관료주의적이고 일이 지연될 가능성이 높죠."

한편 에이드데이터 연구소는 일대일로 프로젝트가 중국의 다른 거래보다 부패, 노동, 환경 문제 등에 얽힐 가능성이 높다고 지적했다. 그러면서 연구소는 일대일로가 정상 궤도에 오르려면 중국 정부가 채무국의 우려를 해소해야만 한다고 밝혔다.

2. Belt and Road Meets Build Back Better

<https://foreignpolicy.com/2021/10/04/belt-and-road-initiative-bri-build-back-better-us-china-competition-west/>

OCTOBER 4, 2021, 12:46 PM

Last week marked senior Biden administration officials' first visits to developing countries to scout potential investments in infrastructure projects. Under the rubric of "Build Back Better World," it was the opening salvo in a battle to counteract China's trillion-dollar Belt and Road Initiative.

The U.S. junket comes just a couple of weeks after the European Union formally unveiled, in embryonic form, its own answer to Beijing's development challenge. European Commission President Ursula von der Leyen presented the new "Global Gateway" initiative in mid-September, which promises amped-up European investment in building the sort of developing world infrastructure China has been happily, if haphazardly, meeting for almost a decade.

Both the U.S. plan—which ropes in G-7 members as well as countries like

Australia, India, and Japan—and the EU program aim to hit the ground running in early 2022. Taken together, these disparate efforts to revitalize development aid and assistance represent the clearest answer yet to what has become the signature foreign-policy item of Chinese President Xi Jinping: the so-called Belt and Road Initiative (BRI), which aims to invest hundreds of billions, perhaps trillions, of dollars in roads, rails, power plants, ports, and digital networks across Asia, Africa, and Europe.

“All of these represent a recognition that we can’t just criticize what someone else is doing. We need to offer alternatives,” said Jonathan Hillman, an expert on the Belt and Road Initiative at the Center for Strategic and International Studies.

The big question isn’t whether the West has the financial firepower to match Beijing when it comes to infrastructure investment: taken together, the United States, Europe, Japan, and others have far outpaced China in recent years. The bigger question is whether newfangled development programs among Western allies will be coordinated and coherent or competing and whether they will end up as a true alternative to China’s new Silk Road or just a complement.

Since Xi announced with great fanfare what has variously been known as the “One Belt, One Road” or BRI in 2013, hundreds of billions of dollars, tens of thousands of Chinese workers, and scores of Chinese companies have descended on countries like Pakistan, Thailand, Myanmar, and Djibouti to build what these countries need: power plants, pipelines, ports, and connectivity. Europe and the United States have been doing much the same for ages, with less fanfare but more fireworks. France dug the Suez Canal both to bolster trade and its own influence in Egypt; Germany was building the Berlin-Baghdad railway to cement Ottoman obeisance when World War I intervened; the U.S. Marshall Plan literally rebuilt Western Europe to fend off the specter of communism.

But China saw in the developing world’s need for about \$40 trillion in infrastructure investment a double opportunity. It was a way to ship abroad excess Chinese productive capacity at a time of domestic economic slowdown. And it was a way to turn China’s newfound financial firepower into a geopolitical advantage: countries on the receiving end of Chinese investments either tilted toward Beijing (as Greece did after major Chinese investments in the Port of Piraeus) or defaulted to the East, as Sri Lanka did when it handed over control of the Hambantota port complex to Beijing for the rest of the century after being saddled with unsustainable debt.

Initially, the Western response was either a quest for cooperation or chiding and

consternation. That began to change a few years ago. In 2016, the European Union floated a multibillion euro infrastructure program to counter China, which only took shape this summer. In July, the European Union announced a new plan to coordinate its development finance activities—with higher standards and greater transparency than anything seen in BRI projects. “The Council considers that ensuring a geostrategic approach to connectivity has long-term implications for advancing the EU’s economic, foreign and development policy and security interests and promoting EU values globally,” the Council of the EU wrote.

The United States moved the month before, trotting out a new initiative with G-7 countries to promote infrastructure development that could provide an alternative to the Belt and Road Initiative. Surprisingly, it was former U.S. President Donald Trump who got the ball rolling. For all the “America First” rhetoric, it was the Trump administration that overhauled the way U.S. development finance works—it turned the straitjacketed Overseas Private Investment Corporation, which channels private investment into overseas ventures, into a beefed-up U.S. International Development Finance Corporation, doubling its war chest to \$60 billion. It launched the “Blue Dot Network,” which aimed to establish blue-chip standards for infrastructure projects that would lure private investors into the fray and then get a lot more countries to join. It did much the same with the “Clean Network” initiative, meant to parry Chinese hegemony in advanced 5G mobile technology, which not only threatened to drive a wedge between the United States and the rest of the world but also presented a clear security risk.

Much like the EU’s latest blueprint, the Trump administration deliberately underscored the difference between development finance that comes from the West and what comes from the rest.

“The trust principles behind the Blue Dot Network and the Clean Network—transparency, accountability, sustainability, respect for rule of law, property, national sovereignty, human rights, the environment—the free world honors, and the [Chinese Communist Party (CCP)] does not honor,” said Keith Krach, former undersecretary of state for economic growth, energy, and the environment during the Trump administration. “They had been using those principles against us to their economic advantage. We took those principles and, in one big jiu-jitsu move, used them against the CCP and, in essence, weaponized those very principles that protect our freedoms.”

After nearly a decade of China being the loudest game in town, the Trump administration’s efforts presented a potential alternative for countries that needed investment but weren’t ready to sell their souls to Beijing.

“The Blue Dot Network and the Clean Network were, as one participating finance minister told me, a ‘unifying and equitable alternative to the one belt, one-way toll road to Beijing,’” Krach said.

U.S. President Joe Biden’s administration has taken the baton and run with it. This summer, it announced the “Build Back Better World” initiative at the G-7 summit—a nod to Biden’s own domestic infrastructure push—that explicitly builds on the foundation it inherited. The idea is to turbocharge U.S. and Western development finance in an explicit counter to Beijing—but not frontally. The B3W, as it is known, focuses on a few core areas—climate change, health security, digital connectivity, and gender equity—that don’t exactly go toe-to-toe with China dredging harbors or hewing highways out of mountainsides. Europe, too, is focused more on things like digital connectivity than the kind of physical infrastructure projects China has prioritized.

With Washington and Brussels now fully mobilized to counter China’s overseas investments, the question becomes: Can the West—with dueling infrastructure programs having different rubrics and priorities—cooperate, or will there be an uncoordinated tag team facing China? U.S.-European tensions were high during the Trump years and haven’t abated much under Biden, especially after the Australian submarine deal, known as AUKUS.

“The problem is that relations with the United States are not very good,” said Philippe le Corre of the Carnegie Endowment for International Peace. “The Biden administration has really messed up the trans-Atlantic side of things—not just AUKUS, but basically, the Asia team has taken over the global strategy of the Biden administration, so countering BRI could be part of it, but they can’t do it alone.”

Even though there’s plenty of overlap in response to China’s challenge—the G-7, the European Union, the Quadrilateral Security Dialogue—that doesn’t mean the Biden administration can summon, as it hopes to later this year, a quorum of democracies to fight the main foe.

“The Biden people are not in a very good position to launch a unifying position on infrastructure—they will do their own thing and the EU their own thing,” le Corre said. “We should forget about a ‘democracy’ response to BRI.”

3. 高质量共建“一带一路” 硕果惠及世界

http://www.stdaily.com/index/yaowen/2021-10/04/content_1223754.shtml

2021-10-04

2013年秋天，习近平主席在访问哈萨克斯坦、印度尼西亚期间，先后提出共同建设“丝绸之路经济带”与“21世纪海上丝绸之路”，共同构成“一带一路”重大倡议。共建“一带一路”倡议提出八年来，“一带一路”建设在合作中不断发展，已经成为范围最广、规模最大的国际合作平台和最受欢迎的国际公共产品。随着合作不断深入，“一带一路”建设正沿着高质量发展方向不断前进。

“十四五”开局之年，尽管受到新冠肺炎疫情的影响，“一带一路”建设不断取得积极成效。上半年，我国与“一带一路”沿线国家货物贸易额8245.5亿美元，同比增长37.9%。与此同时，我国对“一带一路”沿线国家投资保持增长，1-8月，我国对“一带一路”沿线国家非金融类直接投资128.9亿美元，同比增长9.2%，在沿线国家新签承包工程合同额达到了708.9亿美元。在尼日利亚，由中国企业设计建设的西非首条双线标准轨铁路——拉伊铁路结束了尼日利亚第一大城市拉各斯没有现代化铁路的历史，不仅有效改善了当地交通拥堵，而且促进了当地物流和经济发展。

在印尼雅加达，随着最后一批钢轨从中国运抵，雅万高铁建设钢轨焊接、铺设工作全面展开。

作为中国推动构建人类命运共同体的重要实践平台，“一带一路”建设始终彰显着中国担当和世界情怀。今年以来，习近平主席在多个场合，不断为“一带一路”建设指明方向，从在博鳌亚洲论坛年会提出建设更紧密的卫生合作、互联互通、绿色发展、开放包容“四大伙伴关系”到专门向“一带一路”亚太区域国际合作高级别会议发表书面致辞，再到在亚太经合组织领导人非正式会议宣示同世界和亚太各国实现更高水平的互利共赢……在习近平主席的亲自推动下，高质量共建“一带一路”持续走深走实。

“一带一路”倡议提出八年来得到越来越多国家的积极响应。截至目前，172个国家和国际组织与中国签署了200多份共建“一带一路”合作文件，推动建立了90多个双边合作机制。八年来，“一带一路”沿线国家基础设施联通不断深化，国际互联互通水平持续提升，一大批合作项目落地生根。

在义乌铁路口岸，装满来自德国的啤酒、钢材和日用消费品的“中欧班列”缓缓驶入站台。受全球疫情影响，国际海运“一箱难求”“一舱难求”，而运输时间相对更稳定的中欧班列，成了外贸企业的首选。

今年以来，中欧班列开行数量、质量逆势增长，自5月以来，连续4个月单月开行超过1300列，并且首次实现了“不停车”快速通关。在“一带一路”沿线快速流动的货物，还催生出跨境电商“中欧班列+海外仓”的全新业态。如今，中欧班列累计开行超过4万列，打通73条运行线路，通过东、中、西三大物流通道，通达欧洲23个国家的170多个城市，不仅成为稳定全球供应的“钢铁驼队”，更是各国携手抗疫的“生命通道”和“命运纽带”。

地面上，中欧班列穿梭忙碌，太空中，30颗北斗导航卫星也在时刻不停为“一带一路”沿线国家和地区提供着导航服务。这是最新的北斗系统覆盖分布图，颜色越黄表示信号越强，从图上可以看到，“一带一路”沿线全部处在强信号区间，越来越多的“一带一路”沿线国家享受到北斗导航带来的便捷服务。如今，中国与“一带一路”沿线国家贸易畅通不断深化。2013—2020年，中国与沿线国家货物贸易额累计达9.2万亿美元。世界银行最近发布的一份评估报告也指出，到2030年，共建“一带一路”有望帮助760万人摆脱极端贫困，帮助3200万人摆脱中度贫困。

从倡议到行动，从“大写意”到“工笔画”，八年时间坚持共商共建共享，“一带一路”建设正沿着高质量发展方向不断前进，吸引着全球目光的同时也让世界共享中国倡议的智慧成果。