

해외출장 보고서

2015년 10월 5일
국제산업협력실 강지연 연구원

1. 출장 개요

- (1) 출 장 자: 주력산업연구실 조철 선임연구위원
산업경제연구실 유진근 선임연구위원
국제산업협력실 강지연 연구원
북경지원 이문형 선임연구위원
북경지원 김향란 행정원
- (2) 출장지역: 중국 청두
- (3) 출장기간: 조철, 강지연 (2015년 9월 19일~9월 24일)
이문형, 김향란 (2015년 9월 20일~9월 23일)
유진근 (2015년 9월 20일~9월 23일)
- (4) 출장목적
 - 산업연구원은 제2차 유라시아 지식네트워크 구축 사업의 일환으로 중국 쓰촨성 청두에서 ‘유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목’을 주제로 한 토론회를 개최
 - KIET와 중국 쓰촨성사회과학원이 공동 주관, 경제인문사회연구회가 주최하여 한중 양국간 토론회를 진행

(5) 출장 일정

출장지	일정	세부 일정
成都	9.19 (토)	인천 ICN ⇒ 청두 CTU(OZ323)
	9.20 (일)	토론회 개최 준비
	9.21 (월)	토론회 개최 준비 및 총영사관 만찬 참석
9.19(토)~ 24(목) (4박 6일)	9.22 (화)	청두 토론회 ‘유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목’
	9.22 (화)	라운드테이블
	9.23 (수)	토론회 마무리 작업 및 쓰촨성사회과학원과의 추후 일정 논의
	9.24 (목)	청두CTU ⇒ 인천ICN(OZ324)

2. 주요 내용

□ 토론회 목적

- 한중 양국은 2012년 5월 1차 협상을 시작한 이후 30개월 동안 협상을 벌인 끝에 2014년 11월 FTA 협상을 타결하였으며 법률적 검토를 거쳐 2015년 6월 정식 서명함에 따라 양국의 새로운 경제협력 시대 도래
 - 한중 경제협력이 제조협력에서 시장공유로 심화되면서 새로운 시장으로 쓰촨성에 대한 관심 고조
 - * 쓰촨성 인구 8천50만 명(2011년 기준)
 - 또한 중국의 생산거점이 동부에서 중서부로 이전되면서 서부대개발의 핵심 거점 지역인 쓰촨성(四川省)과 우리나라와의 교역이 급격히 증가하고 있는 중국 중서부 내수시장 진출의 거점지역
 - * 한-쓰촨성 교역액: ('09년) 7.5억\$ ⇒ ('14년) 30.8억\$
- 쓰촨성은 一帶一路의 핵심 거점이자 ‘유라시아 이니셔티브’의 주

요 접목지역

- 경제·통상·산업·에너지 분야 협력을 포괄적으로 명시한 ‘산업통상자원부·쓰촨성간 경제통상협력 양해각서(MOU)’ 체결('15. 5.21)*
 - * 에너지(자원개발 특성화대학 인력교류 추진 방안 등), 산업(쓰촨성 10대 선도산업 및 5대 첨단성장산업과 한국 13대 미래산업의 연계), 일대일로 정책과 아시아인프라투자은행(AIIB)협력 등을 폭넓게 논의했으며, 광둥성(廣東省), 산시성(陝西省)에 이어 중국 지방정부와의 3번째 협력 채널 구축(산업부 동북아통상과)

- 이에 한중 FTA, 一帶一路, 유라시아 이니셔티브, 미래 산업, 물류, 농업 등을 주제로 한중 양국의 산업과 시장에 대한 정보 공유를 통해 산업 협력 확대에 기여

□ 토론회 개요

- 주관 및 후원기관

- 주관 : 산업연구원, 중국 쓰촨성사회과학원
- 주최 : 경제·인문사회연구회
- 참여 : 한국교통연구원, 한국농촌경제연구원
- 후원 : 주청두대한민국총영사관, 쓰촨성 발전개혁위원회

- 일 시 : 2015. 9.22.(화) 09:00 ~ 17:30

- 장 소 : 중국 청두시 샹그릴라 호텔 2층 이빈청

- 토론회 프로그램

시 간	프 로 그 램	
08:30-09:00	등 록	
09:00-10:00	개회식	개회사 강은봉 경제·인문사회연구회 사무총장 환영사 후쉐이핑 侯水平 중국 쓰촨성사회과학원 원장

시 간	프로그램	
		축 사 안성국 주청두대한민국총영사관 총영사 축 사 귀린화 郭林华 중국 쓰촨성발전개혁위원회 부순시원
[제1세션] 유라시아 이니셔티브와 일대일로 의 접목 - 교통과 물류를 중심으로 좌장: 이창운 (한국교통연구원 원장)		
10:00-11:40	발표	다이빈 戴宾 (중국 서남교통대학 지역경제·관리연구중심 주임) “중국 서부지역 교통 및 물류와 신실크로드에서의 역할”
		서종원 (한국교통연구원 부연구위원) “중국 서부지역 교통 및 물류네트워크를 활용한 한중협력방안”
	토론	한상국 (주청두대한민국총영사관 부총영사) 성국제 (신한은행 중국법인장) 장초 (중국 청두시 물류반 부주임) 원더화 文德华 (중국 쓰촨성경제발전연구원 부원장)
12:00-13:30	오찬	
[제2세션] 중국 서부지역 산업발전과 한중 산업 협력방안 좌장: 성이 盛毅 (중국 쓰촨성사회과학원 부원장)		
13:30-15:10	발표	송우성 宋伍生 (중국 쓰촨성정책결정자문위원회 위원) “산업고도화 및 한중 산업 협력”
		유진근 (산업연구원 선임연구위원) “한국의 미래산업 정책방향과 과제”
	토론	김현철 (주중국대한민국대사관 상무과장) 이문형 (산업연구원 북경지원장) 가오후이 (중국 청두이공대학상학원 부원장) 란딩상 兰定香 (중국 쓰촨성사회과학원 연구원)
15:10-15:30	휴식	
[제3세션] 중국 서부지역에서의 한중 농업 및 농촌 협력방안 좌장: 최세균 (한국농촌경제연구원 원장)		
15:30-17:10	발표	귀샤오밍 郭晓鸣 (중국 쓰촨성사회과학원 부원장) “중국 쓰촨성-한국 농업 협력 추진방안”
		전창곤 (한국농촌경제연구원 선임연구위원) “한국의 농산물유통체계 개선 정책과 한중 협력방향”
	토론	임종환 (한국농수산물도매시장법인협회 회장) 정정길 (한국농촌경제연구원 연구위원) 장커쥘 张克俊 (중국 쓰촨성사회과학원 농촌발전연구소 소장) 양신위안 杨新元 (중국 쓰촨성 농촌공작위원회 부주임)
17:10-17:30	총평	후웨이핑 (중국 쓰촨성사회과학원 원장) 강은봉 (경제·인문사회연구회 사무총장)

<주요 참석자 기념촬영>



□ 발표 및 토론 내용

1) 1세션 : 유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목 - 교통과 물류를 중심으로

○ 발표1 : 중국 서부지역 교통과 물류 및 신실크로드의 역할
(중국 서남교통대학 지역경제·관리연구중심 다이빈 주임)

- 유라시아로 연결되는 서부 철도교통은 신실크로드 경제벨트 구축에 핵심적인 역할을 함
- 정책, 인프라, 통상, 금융, 인문교류 등 다양한 방면에 걸쳐 주변 국가와의 전략적 협력 도모
- 중국-몽골-러시아, 신유라시아 대륙교, 중국-중앙아시아-서아시아, 중국-인도차이나 반도, 중국-파키스탄, 방글라데시-중국-인도-미얀마 등 6대 경제회랑의 기반임.

- 중국-유라시아 주요 철도로는 유라시아 대륙교, 중국 열렌하오터-몽골 자밍우드 철도, 신유라시아 대륙교, 동남아시아 철도 등이 있음
- 청두, 쿤밍, 충칭, 시안, 란저우, 우루무치 등이 철도 컨테이너(완성차, 육류, 과일, 의약품, 목재 등이 주요 상품) 중심지 역할을 함
- 중국과 유라시아를 오가는 화물열차와 항공편 등이 다수 존재함
- 휘얼귀스 경유 유럽행 화물열차: 충칭-독일, 청두-폴란드, 정저우-독일, 우한-체코, 폴란드
- 향후 중국-파키스탄, 중국-미얀마, 중국-태국, 중국-인도 간 철도 구축
- 청두-유럽 국제화물열차, 충칭-유럽 국제화물열차 등 중국과 유라시아 간 화물열차 개선할 예정
- 철도 컨테이너 중심지와 중국-유라시아 화물열차를 기반으로 내륙항 조성할 계획
- 서부 국제공항을 중심으로 신실크로드 경제벨트 공항 구축하고자 함.
- 청두 티엔푸 공항, 충칭 장베이 공항, 쿤밍 창수이 공항, 티안 시엔양 공항 등을 포함.

○ 발표2 : 중국 서부지역 교통 및 물류네트워크를 활용한 한중협력방안
(한국교통연구원 서종원 부연구위원)

- 유라시아 국제 운송로 구축을 통해 국가 간 교역 확대와 문화 교류가 본격적으로 진전되고 한국의 유라시아 이니셔티브와 실크로

드 익스프레스(SRX), 중국의 일대일로 등 국가별 전략이 구축됨.

- 중국 쓰촨성은 화남, 화중, 서남, 서북 지역을 연결하는 서부지역의 중심임. 서부지역 종합교통허브 건설 전략에 따라 철도, 도로, 고속도로, 내륙수운, 민간 공항 등 인프라 건설이 빠르게 진행됨.
- 청두 4대 물류단지(청두 국제항공물류단지, 청두 국제컨테이너물류단지, 청두 칭바이장 벌크화물 물류단지, 청두 신진물류단지)와 청두 4대 물류센터(신두물류센터, 룡촨물류센터, 샹류물류센터, 보세물류센터)를 중심으로 쓰촨성 물류산업 발전 도모
- 청두-카자흐스탄-러시아-벨라루시-폴란드 루치를 연결하는 룡오우 국제철도는 위신오 국제철도와 함께 중국 서부지역의 국제물류통로의 기능을 수행함.
- 청두는 내륙개방형 경제도시이자 일대일로 전략과 창장경제벨트의 전략적 교차점으로 다양한 허브 기능을 수행하는 지역임. 산업기반이 우수하고 국제화 및 개방화 수준이 뛰어남.
- 쓰촨성에서는 일대일로 추진을 위해 각종 국제협력을 구축. 통상협력 강화, 산업능력 협력 도모, 금융협력 및 인문교류협력 확대, 개방형 시스템 혁신, 업무시스템 구축에도 힘쓰고 있음
- 중국 서부지역의 노동력과 한국의 자본, 기술력이 결합하여 첨단제조업 분야에서 협력을 강화. 청두, 충칭, 시안 등에 한국 종합물류기업 진출, 중국의 유럽행 국제화물열차에 한국 기업이 참여, 서부지역 교통물류제도 분야 진입장벽을 해소, 한국-중국 서부지역 육상교통로 구축 등의 양국 간 협력 전개 도모
- 한중 교통물류협력의 일환으로 한중 열차 페리 운영, 한중 해저터널 구축, AIIB를 활용한 서울-평양-단둥-베이징 국제운송로 연계

등 추진 가능

○ 토론1 : 장츠 (중국 청두시 물류반 부주임)

- 중국정부는 서부지역 발전을 위한 노력을 강화
- 한국 등 중국에 관심있는 국가도 중국 동부연안지역 뿐만 아니라 서부지역에도 관심을 가져야 할 필요
- 징진지(베이징·톈진·허베이성)처럼 지역적 전략차원에서 청두·서안·쿤밍·충칭을 연결한 다이아몬드 경제권을 크게 발전시켜야 함.
- 청두시와 저장성 닝보시는 MOU를 체결하여 한국, 일본, 대만에서 들어온 화물을 닝보에서 청두로 배송하도록 함.

○ 토론2 : 한상국 (주청두대한민국총영사관 부총영사)

- 일대일로 전략은 유라시아 아프리카 대륙을 공동시장으로 형성시켰다는 매우 대담한 비전을 담고 있으나 현실적으로는 정치적·경제적·법적 위험요인도 상존하고 있어 이를 극복하기 위한 중국정부의 노력과 연선국가들과의 협력이 중요함.
- 상존하는 위험요인 ① 정치적 위험(風險) : 일대일로 연선국가들의 정치시스템이 중국과 다를 수 있고 지역내 정치적 상황도 유동적, ② 경제적 위험 : 연선국가들은 대부분 개발도상국으로서 서로간의 경제발전 단계가 다르고 재정적자와 경상수지 적자에 시달리는 경우도 상존, ③ 법적 위험 : 연선국가들간의 서로 상이한 법적 제도와 비즈니스 환경으로 인해 중국정부 및 중국기업들이 투자자들의 이익을 보호하기 어려움
- 서부지역의 도시발전을 볼 때 시안, 란저우, 청두, 충칭, 구이양, 쿤

밍이 일대일로의 주요 거점이 될 것이며 특히 청두와 충칭의 成渝 대도시권은 일대일로와 장강 경제대의 교차점으로서 향후 중국 서부 경제의 핵심축으로 부상할 것으로 예상됨.

- 하지만 중국 서부지역에서의 일대일로 관련 사업들은 각 성이 개별적으로 추진하고 있기 때문에 중복 투자 또는 출혈 경쟁 양상도 부분적으로 보이고 있는바, 지방정부간의 협력과 조정 역할이 효율적인 경제발전의 관건이라고 보임.
- 한국의 유라시아 이니셔티브와 중국 일대일로 전략은 지향하는 바가 같다고 할 수 있으며 일대일로 전략은 유라시아 이니셔티브를 추진하기 위해 반드시 협력해야 할 필수조건에 해당, 유라시아 이니셔티브는 일대일로 전략을 보다 완결성 있게 구체화하는데 충분조건을 제공한다고 볼 수 있음.

○ 토론3: 윈더화 (중국 쓰촨성경제발전연구원 부원장)

- 일대일로는 큰 물류 노선이라고 볼 수 있는데, 쓰촨성 물류협회에서 이를 담당
- 현재 중국-유럽간 노선(퉁오우철도, 정저우-유럽철도 등)이 여러 개로 혼선이 있음. 난립할 경우 무질서한 현상이 발생할 수 있음.
- 발개위에서 이를 문제 제기함. 여러 노선을 하나로 통합하여 큰 도시, 규모 있는 성을 연결해야 할 필요.
- 위에서 일대일로가 ‘물류’ 라고 하였는데, 그럼 물류발전에 어떤 역할을 해야 하는지를 명확히 제시할 필요
- 우선 공정물류가 이뤄져야 함. 지금 만연하고 있는 제3자 물류는 실질적인 중국 경쟁력이 아님.

- 이처럼 국가적 차원으로 일대일로가 계속 추진된다면 쓰촨성 기존의 중장기 물류계획이 다소 조정될 것으로 보임.
- 쓰촨성이 중심이 되어 윈난성, 광시성을 연결하는 물류 중개역할을 해야함.
- 서종원 박사가 쓰촨성의 물류비용이 높다고 지적. 물론 현 수준으로 보면 동부연안지역보다 높기는 하지만, 긍정적인 것은 매년 물류비용이 줄어들고 있음.
- 물류 구조를 보면, 공업 관련 물류비중은 줄고 민생 관련 비중이 상승(과거에는 70% 이상이 공업 부분이었음)
- 산업구조조정이 계속 진행된다면 물류 비용이 크게 줄어들 것으로 예상
- 실제로 교통인프라 시설이 많이 건설되고 개선되면서 물류 비용이 감소함.
- 향후 한-쓰촨성은 어떻게 협력해야 할까? 2007년 청두에 한국서부물류센터가 설립되었으나, 운영이 효율적으로 되지 않았음.
- 복합운송이 발전되어야 함. 상하이 항구로 화물이 들어오면 항공, 철도, 도로 등을 통해 강-해상-육지 복합운송이 필요

○ 토론4: 성국제 (신한은행 중국 법인장)

- 일대일로 정책이 한국 금융에 주는 시사점은 3가지가 있음.

① 한국은 중국의 실크로드 정책 기금과 유사한 형태로 유라시아 이니셔

티브 정책 기금을 조성하여, 일대일로 및 유라시아 이니셔티브 정책의 공통 관심 지역에 대해 공동으로 인프라 투자를 진행하는 방안을 중국과 함께 검토할 필요가 있음. 공동 투자 대상 지역으로 검토 가능한 지역은 중국 서부지역 및 이와 연결되는 중앙아시아 인접국과 북한 및 주변 동북 3성 지역 정도가 적합할 것으로 예상. 이 경우, 중국 입장에서는 일대일로 정책의 중요한 추진 구간에서 한국의 적극적 협력을 기대할 수 있고, 한국 또한 유라시아 이니셔티브 정책 추진에 있어 중국과의 공동 투자로 관련된 제반 정치적 위험 및 자금 부담을 경감할 수 있어, 상호 win-win이 가능할 것. 또한 양국 정부 기금 주도로 대상 지역에 집중적인 공동 투자가 이뤄진다면 양국의 관련 기업 및 금융기관들에게도 보다 많은 프로젝트 참여 기회가 보장될 수 있을 것.

- ② 한국은 2014년 하반기부터 추진해 온 역외 위안화 허브 경쟁력을 지속적으로 향상시켜 일대일로 관련 역외 위안화 장단기 자금조달 수요를 한국 금융의 신성장 동력으로 연계시키기 위한 정책 지원 방안을 적극적으로 검토할 필요. 관련하여 금년 7월 중국 인민은행이 산둥성 칭다오를 한중 위안화 업무 시범 특구로 지정하여 한국의 역외 위안화 허브 경쟁력 제고에 중요한 정책적 계기를 마련해 준 것은 상당히 고무적인 조치라고 생각. 활발한 실물 경제 기반의, 비중화권, 비전통적 금융허브 중 최초의 역외 위안화 허브인 한국이 성공적으로 발전해 나간다면 중국이 원하는 위안화 국제화의 큰 진전이 이뤄지게 됨은 물론 가까운 장래에 역외 위안화 장단기 채권 발행 등을 통해 일대일로 관련 역외 금융수요 해결에 있어 양국간 커다란 협력기회가 창출될 수 있을 것.
- ③ 한국이 제반 리스크 및 자금 부담이 큰 일대일로 관련 대형 인프라 투자에 본격적으로 참여하기 위해서는 기존 수출입은행 등 ECA(EXPORT CREDIT AGENCY, 공적 수출신용 지원기구)의 참여 이외에 자산 규모 글로벌 50위권 이내의 메가뱅크를 육성하는 방안을 별도로 고민할 필요. 현재 아시아 인프라 투자 규모에 대해서는 발표

기관마다 차이는 있지만 연간 5000억~8000억 달러 규모로 추산되고 있으며 이는 AIIB, ADB 등 아시아를 주요 대상으로 한 대형 MDB(Multilateral Development Bank, 다자개발은행)의 재원만으로는 커버가 불가능한 규모임. 이에 따라 대부분 재정 상황이 넉넉하지 않은 일대일로 연선국 발주 국가에서는 향후 아예 재정자금 투입 없이 사업 보증만 제공하고 수주처가 금융을 직접 조달해 사업을 진행하는 PPP(Private-Public-partnership, 민관협력사업) 방식을 선호할 것으로 보이는데, 이 방식은 민간기업과 컨소시엄을 구성할 자국 금융기관의 대외 신용도 및 자산 규모 등 국제적 경쟁력이 수주 성패의 관건이 될 수 있음.

- 한국 금융기관들은 향후 수십년간 지속적으로 창출될 일대일로 관련 사업 기회를 감안하여 중장기적 안목으로 중국 서부지역을 중심으로 인접한 중앙아시아, 동남아시아 등 수혜 예상 지역 진출을 지속 강화해 나갈 필요
- 진출 방법에 있어서는 전통적인 은행 채널의 신규 개설과 더불어, 관련 금융수요 증가가 예상되는 중국의 리스업, 투자금융업, 자산운용업 등에 합작 또는 지분투자 방식 진출을 함께 모색하여 한국의 관련 업종 운영 노하우를 접목해 나간다면, 새로운 수익원도 발굴하면서 비은행 분야로까지 중국 금융시장 진출 저변을 보다 확대해 나갈 수 있을 것.
- 한국 금융기관들은 일대일로 정책과 함께 전개될 아시아 인프라 투자 시대를 맞아 관련 기업 및 금융기관 등 다양한 시장 참여 주체들과의 공고한 협력 관계를 구축해 나갈 필요. 우선 기본적으로 한국 수출입은행, 수출보험공사 등 ECA 와의 업무 공조 체계 구축, 한국 대형 건설 및 물류기업과 동반 진출을 위한 컨소시엄 체계 마련 등을 통해 한국 기업의 사업 진출 지원 태세를 완비해야 함.

<1세션 좌장, 발표자 및 토론자>



2) 2세션 : 중국 서부지역 산업발전과 한중 산업 협력방안

○ 발표3: 산업고도화 및 한중 산업 협력

(중국 쓰촨성정책결정자문위원회 송우성 위원)

- 쓰촨성은 세일가스, 에너지 절감 및 친환경 설비, 정보보안, 항공 및 엔진, 신에너지 자동차 등을 5대 성장형 첨단산업으로 육성하고 전략적 신흥산업 발전을 위해 4년 연속 20억 위안의 기금 조성하였으며 핵심 프로젝트 R&D와 신제품 산업화를 적극 지원
- 산업 성장모델을 전환하기 위해 다양한 정책 실시함
 - 신기술, 신설비, 신소재를 도입해 전통산업의 생산 구조를 업그레이드하고 주류산업의 제품 개선 및 마케팅 모델 혁신 추진
 - 기술개선 특별기금 조성, 기술개선 투자프로젝트 지원, 혁신기술 상용화, 산학연 협력 도모, 특허기술 산업화, 지식재산권 보호 등을 통해 혁신 역량을 강화

- 석탄, 철강 분야에서 생산설비 이전, 통합, 퇴출을 통해 과잉문제 해소
 - ‘인터넷+제조업’ 시범지역의 디지털공장 시범 가동, ‘인터넷+쓰촨제조업’, ‘쓰촨 클라우드넷’ 등 공공서비스 플랫폼 구축으로 산업의 스마트화를 추진
 - 핵심 산업단지 육성과 산업 클러스터 확대로 산업단지 발전 도모
 - 대기업 육성계획 실시, 벤처창업 지원, 중소기업 발전기금 조성 등으로 대기업과 중소기업 간 상생을 도모
 - 제조업의 서비스화를 통해 생산성 서비스업과 제조업의 융합 및 발전을 추진
- 한국과 쓰촨성은 다양한 분야에서 협력이 가능함.
- 우선 금속제련, 섬유 등 전통산업의 구조조정과 신에너지, 친환경 산업 등 전략적 신흥산업의 기술혁신 공동 추진
 - 학교 및 연구기관 공동 설립, 스마트제조 및 산업용 로봇산업 관련 기술 협력
 - 유라시아 이니셔티브, AIIB, 쓰촨성의 발전설비 제조, 천연가스 화학공업, 교통, 에너지, 건축 분야 경쟁력 등을 활용하여 한중 투자 공동체 조성할 수 있음.
- 청두 텐푸신구에 한중협력 산업단지 조성하고 합자기업을 유치, 산업단지 R&D 공공플랫폼 구축 등을 통해 친환경 제조업과 스마트 제조업 발전 도모

○ 발표4: 한국의 미래산업 정책방향과 과제

(산업연구원 유진근 선임연구위원)

- 한국에서는 저성장 탈피를 위해 경제체질을 변화시키고 새로운 산업 및 일자리를 창출하는 창조경제 추진, 그 핵심 수단으로 미래 성장동력 발굴·육성 정책을 실시
- 국내 13개 주요산업 중 GDP비중, 부가가치율, 고용비중 등에서 증가세를 보인 산업은 자동차와 반도체에 불과하고 주력산업 수출이 감소되면서 경쟁력 약화 우려가 제기됨.
- 참여정부에서는 10대 차세대성장동력 정책을, 이명박 정부에서는 17대 신성장동력 정책을 실시함.
- 현 정부에서는 미래사회 변화, 시장 수요, 글로벌 트렌드, 국가 경쟁력 등을 고려하여 13대 미래성장동력을 선정함.
- 9대 전략산업: 5G이동통신, 해양플랜트, 스마트카, 인텔리전트 로봇, 웨어러블 스마트 디바이스, 실감형 콘텐츠, 맞춤형 웰니스 케어, 재난안전관리 스마트시스템, 신재생에너지 Hybrid 시스템
- 4대 기반산업: 지능형 반도체, 미래 융복합 소재, 지능형 사물인터넷, 빅데이터
- 미래성장동력 육성을 위해 경쟁력 강화 및 조기성과 가시화, 신제품·서비스에 대한 수요기반 확충, 규제·제도 개선을 통한 산업발전 기반 마련, 중소·중견기업 역량 제고 및 성장 지원방안 마련, 미래성장동력 맞춤형 인력 양성 등 5대 전략 추진
- 한국의 미래산업이 발전하기 위해서는 정책 추진의 일관화, 선정

산업 또는 기술의 불확실성에 대응, 민간참여 유도를 위한 시장 창출 지원, 규제 및 제도 개선, 금융지원 확대 등이 필요함

○ 토론5: 김현철 (주중국대한민국대사관 상무과장)

- 한중산업협력 방향성을 찾는 것은 어려움. 1992년 한중산업협력 과정에서 자동차 분야만 성공. 그 결과 중국입장에서는 북경현대를 유치하는데 성공함. 과거 한중협력모델은 한국은 기술과 자본을, 중국은 시장을 주는 협력모델이었음. 하지만 앞으로는 유효하지 않은 협력 모델임. 현재의 중국은 한국의 기술을 바라지 않고, 한국의 힘을 빌려 시장을 개척하려고 하지도 않음.
- 그럼 어떻게 해야 하는가? 한중 제3국 동반진출이 새로운 협력모델이 될 수 있음. 중국 국유기업, 한국의 에너지관련 공기업의 협력이 유망한 협력 모델이라고 생각함. 이를 기반으로 새로운 업종을 협력하여 개척. 서로 취약한 부분을 보완하여 교류하면 협력할 이해관계가 맞다고 생각
- 또한 소프트분야, 디자인기업, 브랜드는 한국이 역량이 있기 때문에 중국기업이 한국의 관련 업종과 협력한다면 상호 윈윈인 전략임. 한국은 시장을 개척하고 중국은 기술력을 향상시키는 모델이 될 수 있음.
- 중국의 대형 IT기업과 한국의 제조기업이 협력하여 스마트팩토리를 건설할 수 있음. 양자의 시너지를 낼 수 있는 부분이라고 생각. 구체적인 로드맵이 있다면 진일보한 산업협력이 가능할 것이라고 봄.

○ 토론6 : 이문형 (산업연구원 북경지원장)

- 한중경제협력은 3.0시대로 접어들. 1.0시대는 중소기업 중심의 임가공 형태로 중국진출, 2.0시대는 중국이 WTO 가입 이후 한국 대기업을 중심으로 중국 내수시장에 진출하고 시장을 확대

- 3.0시대는 한중 FTA, 일대일로, 유라시아 이니셔티브가 빅 이벤트임
- 다시 말해 기업 협력의 좋은 분위기를 형성
- 중국은 조립가공에서 경쟁력을 잃고 있음. 반면 쓰촨성은 임가공을 포함하여 전 산업에서 협력할 수 있는 여지가 있음. 과거 중국이 세계의 공장이었으나, 지금은 쓰촨성이 세계의 공장으로 변화. 섬유, 전자 등 모든 분야에서 협력 분야가 가능.
- 기업들이 사업영역을 기존의 동부연안지역에서 서부지역인 쓰촨성으로 확장한다면 양국 협력이 늘어 날 수 있을 것이라 판단.
- 한국이 쓰촨성 전통 제조업 발전에 기여할 것으로 생각함
- 미래산업분야, 특히 인터넷, 스마트는 한중 모두 약자라고 생각함. 약약 결합은 좋은 결과를 창출할 수 있으며, 상호 인센티브가 많음.
- 쓰촨성과 한국은 미래지향적 산업에서 발전할 동력이 있음. 협력 가능성 높음.
- 서비스산업 분야에서도 협력 여지가 많음. 유통, 문화, 한류뿐만 아니라 물류(매우 중요) 등 (한중 물류산업 조성) 중서부지역 개발에 쓰촨성이 원동력이 될 것으로 보이며, 한국의 시장개척지역에도 적합하다고 여김.
- 하지만 중국시장 진출에서 한국 단독진출은 힘들. 제품 개발, 제조, 판매, 유통 전 단계에서 한국-쓰촨성의 전략적 제휴가 필요. 지분제휴가 보다 적합하고 안전장치를 마련한 협력 관계로 발전할 수 있음.
- 빅 데이터, 인터넷플러스 등 한국-쓰촨성이 발전하려면 이러한 기술

을 활용하고 시장정보 기업정보를 파악하여 협력 모델을 개발할 필요가 있음.

- 산업연구원과 쓰촨성 사회과학원과의 과거의 친목협력에서 체계화된 전략적 협력으로 발전하기를 희망하며 공식적으로 MOU체결을 제안하는 바임.

○ 토론7 : 가오후이 (중국 청두이공대학 상학원 부원장)

- 현재의 산업시스템에서 스마트제조는 매우 중요하다고 생각. 기업 효율은 20% 제고하는 한편 코스트는 20%, 오염도는 10% 절감하는 효과를 가져옴.
- 반면 공업기업의 90%는 높은 수준의 스마트화를 달성하지 못하고 있는 실정임. 이는 다시 말해 발전공간이 크다고도 볼 수 있음.
- 2000년대 이후 쓰촨성은 공업을 중심으로 투자가 확대되어 발전했음. 이와 관련한 대학, 연구소 등을 보유하고 있으며, 특히 전자산업 부분에 경쟁력 있음. 향후 이러한 부분에 한중 협력이 더욱 활성화 될 것으로 보임.
- 소프트웨어 아웃소싱 등 발전모델이 있고 성공한 사례임.
- 앞으로는 산업구조가 스마트제조업 방향으로 발전해야 한다고 생각
- 중국 국내 배경: 국유기업 개혁 흐름을 알아야 함. 혼합소유제 추진하기 위해 개혁. 지분 공유 협력 등이 가능해 질 듯.
- 창업 열풍 : 새로운 동력. 중앙정부에서 지방정부까지 창업을 강조한 데 힘입어 전국적으로 스타트업 붐이 일고 있음.

- 이러한 흐름이 기초가 되어 양국 협력이 진행될 것으로 보임.
- 기술유치, 관리유치 중심으로 협력이 이뤄짐. 가장 중요한 것은 인재 협력으로 인재양성 협력이 매우 중요하다고 생각. 산업 계승자를 육성하기 위해 노력해야 함.

○ 토론8 : 란딩상 (중국 쓰촨성사회과학원 연구원)

<2세션 좌장, 발표자 및 토론자>



3) 3세션 : 중국 서부지역에서의 한중 농업 및 농촌 협력방안

○ 발표5 : 중국 쓰촨성-한국 농업 협력 추진방안
(중국 쓰촨성사회과학원 귀샤오밍 부원장)

- 중국 남부와 서부를 연결할 뿐 아니라 동남아, 유럽으로 나가는 통로 역할을 하는 쓰촨성은 주요 작물, 채소, 육류 등이 풍부함.

절대적인 토지자원은 풍부하나 1인당 토지 면적이 작음. 농가 생산규모도 전국 1/3 수준에 불과함.

- 쓰촨성의 농업은 다음과 같은 문제점이 있음.
 - 노동력 유출로 농촌 노동력 고령화 및 농촌 공동화 현상이 심각함.
 - 산업화와 도시화로 경작지가 감소하고 토양오염이 심화. 자원소모형 농업발전 모델의 지속가능성 문제 대두
 - 소규모 농가 입장에서 표준화 생산, 농산물 품질 추적시스템 도입, 품질안전 검사 실시가 어려워 품질안전 확보가 난제임.
- 쓰촨성에서는 농업 발전을 위해 생산규모 확대, 산업사슬 통합, 농산물 품질안전 강화, 생태환경 보호, 농업 지원정책 개선 등에 힘쓰고 있음.
- 한국과 쓰촨성은 농업 분야에서 다음과 같은 협력을 전개할 수 있음.
 - 양측이 공동으로 양국 시장 및 소비자 분석, 양국의 농산물 시장 세분화, 수출기업 간 정보 공유 강화, 농업협회 등 관련 기관의 역할을 발휘
 - ‘한국-쓰촨성 농업 협력포럼’ 을 개최하여 농업 투자개발, 농산물 무역, 농업 기술교류 등에 관해 토론함으로써 양측의 공감대 형성
 - ‘한국-쓰촨성 농업협력 포괄협약’ 체결하여 실질적인 협력 추진. 상호 현지사무소를 개설하여 자문, 홍보, 협력, 분쟁 해결, 소통, 기술교류, 무역 관련 업무 수행

- 한국과 쓰촨성에 농업협력단지를 조성하여 해당 지역의 정책적 지원과 주변 환경을 적극 활용
- 한국-쓰촨성 농업기술 연구센터 조성, 민간기구 협력 강화, 농업교육 협력 확대, 농업 전문가 상호교류 증진

○ 발표6 : 한국의 농산물유통체계 개선 정책과 한중 협력방향

(한국농촌경제연구원 전창곤 선임연구위원)

- 한국에서는 다섯 차례의 경제개발 5개년 계획 성공적 시행, 농산물 수급 패턴의 변화, 새로운 유통체계에 대한 수요 증가로 인해 농산물 공영도매시장 건설 정책이 대두됨. 1976년 도매시장 건설·운영, 수급·가격안정을 위한 법적 기반이 마련됨.
- 1985년 서울 도매시장 건설 후 2008년까지 33개의 농수산물 공영도매시장이 건설됨에 따라 한국의 농수산물 유통체계는 공영도매시장 유통망으로 전환됨.
- 공영도매시장 이전의 농산물 유통에는 유통경로 복잡성과 다단계성, 거래의 개별성과 은닉성, 유통과정에서 유사기능의 중간상 중복 참여, 유통정보의 위탁상 독점, 농산물의 품질등급화 및 포장규격화 미흡, 농산물 도매시장 이용 기피. 도매시장 내 인프라 미흡 등의 문제점이 존재
- 공영도매시장 건설 이후 위탁상 중심의 폐쇄적이고 비공개적인 거래활동이 공개적이고 공정한 거래로 전환, 안정적 거래기반 구축과 영세 소농의 출하 선택권 확대, 등급화와 표준규격화 촉진으로 고품질 농산물 생산, 도매단계의 마진을 축소와 유통비용 절감, 농산물 수급 및 가격변동 완화, 농가소득 증대, 농산물의 상품성과 물류효율성 제고, 영세 소농의 거래교섭력 향상, 생산자의 시장출하 위험성 감소와 신뢰성 제고 등의 성과를 거둠.

- 중국에서는 다양한 종류의 농축산물 생산 급증, 유통과정 중 높은 거래·물류비용 발생, 표준규격화·등급화·포장화 낙후, 비체계적 농산물 유통 등으로 인해 농산물 도매시장의 중요성이 대두됨.
- 한중 양국은 농산물 유통 분야에서 다음과 같은 실천적 협력을 전개할 수 있음.
 - 한중 전문가 공동연구, 공동조사 및 연수를 통한 방향 모색
 - 농산물 유통참여자(도매시장 실무자 등)에 대한 공동 교육
 - 도매시장 전문가, 실무자, 건설주체, 운영주체 등 공동 세미나 등을 개최

○ 토론9 : 임종환 (한국농수산물도매시장법인협회 회장)

- 농산물의 생산도 중요하지만 유통이 더욱 중요할 수 있음.
- 중국의 도매시장은 도매시장의 역할을 하지 못하고 있으며 단지 임대시장 수준임.
- 도매시장은 농가수취가격을 올리고 소비자가격을 낮출 수 있는 기능을 수행할 수 있어야 함.
- 많은 농민공들이 귀환하고 있으며 이들이 귀농하여 생산한 농산물이 제대로 값을 받아야 성공적으로 귀농 귀촌이 이루어질 것임.
- 중국 소비자와 농민을 위해 강한 도매시장이 필요함.

○ 토론10 : 정정길 (한국농촌경제연구원 연구위원)

- 쓰촨성과 청두는 일대일로와 유라시아 이니셔티브의 중점지역임. 이러한 지정학적 잇점을 어떻게 쓰촨 지역 발전에 실효성 있게 활용할 것인가가 관건임.
- 쓰촨성 농민 소득을 올리는 문제에서도 일대일로가 적용 가능한 부분임. 쓰촨성은 두류, 돼지고기, 유채, 차, 누에고치 등에서 중국의 주요 생산기지임.
- 2014년 농작물 식재 면적이 천만 톤에 달함. 상대적으로 유통이나 식품가공산업에서는 낙후되어 있음. 이에 이 두 분야에서의 개선이 필요함.
- 물류와 유통인프라 구축에서 한국과의 협력이 기대됨.
- 중국 농식품 시장도 급성장하고 있는 반면, 농식품산업 발전을 저조함. 이 분야에서의 협력도 가능하며 윈윈 전략으로 자리매김할 수 있음. 농업 한중협력방안 후속조치 필요함.

○ 토론11 : 장커권 (중국 쓰촨성사회과학원 농촌발전연구소 소장)

- 귀샤오밍 박사께서 한중 농업협력 방안을 발표해 줌. 언급하신 정보 공유, 포럼개최, 산업단지, 협력메커니즘, 기술교류 등은 매우 의미 있고 실현 가능하다고 생각
- 그동안 쓰촨성정부는 농업의 규모화를 위해 노력해 옴.
- 쓰촨성에서 농업은 소규모 농가 위주로 이루어져 생산성과 품질에 문제가 있으며 이에 한국의 경험이 중요함.

- 쓰촨성이 추진해온 합작사(생산자회사, 농협 등)가 규범이 없고 활성화되어 있지 못하며 이 분야에서의 한국의 참여를 기대함.
- 전창곤 박사께서 도매시장의 역할과 중요성에 대해 발표를 잘 해주심. 한국에서 도매시장이 농산물 거래비용을 낮추고, 정보 공개, 농민의 교섭력을 높이는 등 중요한 역할을 수행하고 있다는 것이 놀라움.
- 중국도 1980년대부터 도매시장이 전국적으로 형성되어 있지만 높은 유통비용 등 문제점을 가지고 있음.
- 다시 말해 중국 도매시장의 공익적 기능 수행은 아직 저조한 편으로서 도매시장 본연의 역할이 충분히 발휘되지 못하고 있음.
- 한국도매시장을 통해 배울 것이 많음. 공동연구 등이 진행되어야 한다고 생각

○ 토론12 : 양신위안 (중국 쓰촨성 농촌공작위원회 부주임)

- 쓰촨성은 아시아의 많은 나라들과 농업협력을 추진해옴.
- 중국이 추진하고 있는 신농촌전략은 한국의 새마을운동에 해당함.
- 중앙정부의 삼농정책과 쓰촨성정부의 농업 지원정책에 힘입어 지속적으로 쓰촨성 농업발전이 진행 중에 있으나 아직도 농업인력의 고급화가 부족함(생산력이 낮음).
- 이는 일인 당 경작면적이 작은 것에 기인함. 귀샤오밍의 협력 방안 제안은 현실적이고 매우 가능성이 높은 제안으로서 가장 빠른 시일 내에 추진하고 효과를 볼 수 있는 부분임.
- 장기적으로 추진해야 하는 한중 농업협력 분야에 관해서는 양국 연

구기관에서 공동연구를 통해 찾아나가야 할 부분임.

<3세션 좌장, 발표자 및 토론자>



3. 토론회 관련 기사

1) 한국 언론

① '유라시아 이니셔티브-일대일로' 연계 모색...中 쓰촨서 토론회

기사입력 2015-09-22 12:00

(<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LPOD&mid=etc&oid=001&aid=0007872256>)

산업연구원-쓰촨성 사회과학원 공동 주관...“구체적 접점 찾는 계기”

(청두<중국 쓰촨>=연합뉴스) 정재용 기자 = 박근혜 대통령의 '유라시아 이니셔티브' 구상과 시진핑(習近平) 중국 국가주석의 '일대일로'(一帶一路:육상·해상 실크로드) 정책을 연계하는 방안을 모색하기 위한

정책토론회가 중국 쓰촨(四川)성 성도인 청두(成都)에서 열렸다.

산업연구원(KIET)과 중국 쓰촨성사회과학원은 22일 청두에서 '유라시아 이니셔티브와 일대일로'의 접목'이라는 주제로 정책토론회를 개최하고, 양국 정상의 정책 구상을 뒷받침하기 위한 협력방안에 대해 논의했다.

강은봉 경제인문사회연구회 사무총장은 개회사를 통해 "오늘 토론회가 일대일로 구상과 유라시아 이니셔티브의 구체적인 접점을 찾는 출발점이 되기를 기대한다"면서 "두 전략의 연계를 통해 역내 국가간 호혜와 공영의 신(新) 실크로드를 구축하는 다각적인 방안이 심도 있게 논의되기를 희망한다"고 밝혔다.

후쉐이핑(侯水平) 쓰촨성 사회과학원 원장은 환영사에서 "쓰촨성은 일대일로 전략과 신(新)실크로드 건설에 적극적으로 참여하고 있다"면서 "박근혜 대통령이 추진하는 유라시아 이니셔티브와 일대일로 구상은 비전이 맞물려 있기 때문에 협력의 여지가 충분하다"고 말했다.

안성국 주청두 대한민국 총영사는 축사에서 "일대일로가 실질적인 의미를 가지려면 세계 3대 경제권으로 분류되는 전체 동북아시아와 보다 적극적으로 연계돼야 한다"면서 "일대일로가 박 대통령이 주도하는 유라시아 이니셔티브와 연계될 경우 경제적 효과뿐 아니라 외교안보적으로도 기여할 수 있다"고 말했다.

이날 토론회는 한국교통연구원, 한국농촌경제연구원, 쓰촨성 경제발전연구원 등의 관계자들이 발표·토론자로 나서 ▲ 일대일로와 유라시아 이니셔티브의 접목-교통과 물류를 중심으로 ▲ 중국 서부지역 산업발전과 한중 산업 협력 방안 ▲ 중국 서부지역에서의 한중 농업 및 농촌 협력 방안 등 세 섹션으로 나뉘어 8시간여 동안 진행된다.

서종원 한국교통연구원 부연구위원은 '서부지역 교통 및 물류 네트워크

크를 활용한 한중 협력 방안'이라는 주제 발표를 통해 ▲서부지역의 우수한 노동력과 한국의 자본, 기술력을 결합한 첨단 제조업 ▲서부지역의 교통허브인 청두, 충칭(重慶), 시안(西安) 등에 한국 종합 물류기업 진출 ▲청두, 충칭, 시안 등 유럽행 국제화물열차 사업에 한국기업 지분 참여 등을 제시했다.

다이빈(戴賓) 중국 서남교통대학 지역경제·관리연구중심 주임은 “일대일로 건설은 전방위적인 국제협력을 추진하고 중국 동·중·서부지역의 균형발전을 촉진하기 위한 중요한 국가전략“이라면서 “중국 서부지역의 교통, 특히 유럽과 아시아를 연결하는 철도망은 신실크로드 건설의 중요한 물질적 기초“라고 강조했다.

인구 8천200여만 명인 쓰촨성은 일대일로 정책의 핵심 거점이자 유라시아 이니셔티브의 주요 접목지역이다.

또 중국의 국가전략인 서부대개발 정책의 핵심 거점으로 쓰촨성과 우리나라의 교역 규모가 급격히 증가하는 지역이기도 하다. 우리나라와 쓰촨성간의 교역규모는 2009년 7억5천만 달러에서 지난해에서는 30억8천만 달러로 늘었다.

② 김도훈 산업연구원장 “유라시아 이니셔티브·일대일로 접목해야“

!기사입력 2015-09-22 16:09

(<http://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LPOD&mid=etc&oid=001&aid=0007873331>)

“일대일로 통해 유라시아 이니셔티브 빠르게 실현할 수 있어“

(청두<중국 쓰촨>=연합뉴스) 정재용 기자 “유라시아 이니셔티브나 '일대일로'(一帶一路:육상·해상 실크로드) 모두 아시아와 유럽을 하나의 단일 경제권으로 연결하는 구상이라는 점에서 접목이 가능합니다.“

중국 쓰촨성사회과학원과 공동으로 22일 쓰촨(四川)성 성도인 청두(成都)에서 '유라시아 이니셔티브와 일대일로'의 접목'이라는 주제의 정책토론회를 주관한 산업연구원(KIET)의 김도훈 원장은 연합뉴스와의 서면 인터뷰에서 "일대일로를 통해 유라시아 이니셔티브 정책을 빠르게 실현할 수 있다"고 말했다.

김 원장은 애초 정책토론회에 참석할 예정이었으나 산업연구원 직원의 임금피크제 관련 투표 때문에 불참했다.

다음은 김 원장과의 일문일답.

--유라시아 이니셔티브와 일대일로 구상의 접목을 주제로 한 이번 정책토론회를 주관한 이유는.

▲유라시아 이니셔티브는 세계 최대의 단일 대륙이자 거대시장인 유라시아 역내 국가간 협력을 통해 우리의 경제활성화와 일자리 창출의 기반을 만든다는 박근혜 대통령의 구상이다. 이러한 구상이 적절하게 실현될 수 있도록 관련국의 지식인들이 모여 구체적인 방안을 논의한다는데 의미가 있다.

--쓰촨성은 시진핑 주석이 중점적으로 추진하는 일대일로 정책의 주요 거점인데 어떤 전략적 지위가 있다고 보나.

▲청두는 중앙아시아를 거쳐 유럽에 도달하는 청두-유럽 국제화물철도의 출발점으로 일대일로에 있어 핵심적인 역할을 수행한다. 일대일로에 따라 구축된 육상, 철도, 에너지 등의 루트를 통해 주변 중앙아시아로 진출할 수 있는 전진기지이기도 하다.

--유라시아 이니셔티브와 일대일로 정책은 어떤 면에서 접목이 가능하다고 보나.

▲유라시아 이니셔티브나 일대일로 모두 아시아와 유럽을 하나의 단일 경제권으로 연결하는 구상이라는 점에서 접목이 가능하다. 중국이 일대일로를 통해 중앙아시아, 동남아, 러시아 등과 연결되고, 유럽시장과 접목되면 우리는 중국의 일대일로를 통해 유라시아 이니셔티브를 빠르게 실현할 수 있는 것이다.

--접목이 가능한 분야를 구체적으로 설명해 달라.

▲일대일로의 핵심은 교통인프라, 가스 및 원유 수송 인프라 건설, 관련 지방의 개발 등이다. 이러한 교통 네트워크를 우리의 유라시아 이니셔티브에 활용할 수 있다. 우리는 유라시아 지역에 대한 무역 및 투자 활성화로 유라시아 이니셔티브를 실현하고 아시아인프라투자은행(AIIB) 등을 활용한 협력 방안도 모색할 수 있다.

--중국 서부지역에 진출하려면 어떤 분야가 유망하다고 보나.

▲2차전지, 각종 전자부품 등 첨단 부품 분야, 화장품, 패션 의류 등 고급소비재, 미용·의료 등 서비스 분야 등이 유망하다고 본다.

--이곳에 진출하려는 우리 기업들은 어떤 점을 주의해야 하나.

▲중국 중서부 지역은 여전히 동부 연안지역과 비교하면 물류가 취약하고 수송에 애로가 많다. 동부지역에 비해 우리 기업의 진출 경험이 부족하기 때문에 관련 정보 수집도 철저히 해야 한다. 코트라 등 지원 기관, 중국의 관계기관, 이미 진출한 우리 기업 등으로부터 정보를 입수하는 것이 중요하다.

2) 중국 언론

① “유라시아 이니셔티브와 일대일로 의 접목” 정책토론회 개최

2015. 9. 23. 중국경제신문망(<http://www.cet.com.cn/cjpd/cjhy/1639742.shtml>)

“한중 양국이 협력하면 뉴노멀 시대를 맞은 중국 경제에 활력을 불어넣을 수 있습니다.” 22일 안성국 주청두 총영사는 유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목을 통해 양국과 주변 지역의 경제, 무역, 외교 협력에 새로운 장이 마련될 것이라 밝혔다.



중신왕청두 9월 22일자(쉬양이 인증웨이) “한중 양국이 협력하면 뉴노멀 시대를 맞은 중국 경제에 활력을 불어넣을 수 있습니다.” 22일 안성국 주청두 총영사는 유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목을 통해 양국과 주변 지역의 경제, 무역, 외교 협력에 새로운 장이 마련될 것이라 밝혔다.

22일 중국 청두에서 산업연구원과 쓰촨성 사회과학원이 공동 주관하고 주청두영사관이 후원하는 ‘유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목’ 정책토론회가 열렸다.

안성국 총영사에 따르면 최근 몇 년간 한국 기업은 쓰촨성, 충칭

등지와 협력을 강화하고 있고 일대일로와 유라시아 이니셔티브를 통해 중국과의 협력 증진을 도모하여 투자 열기가 확대되는 상황이다.

쓰촨성 사회과학원 허우수이핑(侯水平) 원장은 “쓰촨성은 예로부터 실크 주요 생산지이자 실크무역 중심지로서 오랜 무역의 역사를 지니고 있다.” 며 일대일로의 경제 중심지이자 남북 실크로드를 잇는 쓰촨성은 동아시아, 중앙아시아, 동남아시아 등을 연결하는 중요한 지역이 될 것이라 밝혔다.

허우 원장은 한중 FTA 체결로 한국과 쓰촨성 간 협력 여건이 한층 더 좋아진다고 하며 향후 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’의 접목을 통해 양측 간 협력을 강화하여 한중 양국의 경제, 문화, 과학기술 발전을 추진할 것이라 말했다.

이번 토론회에서는 양국 전문가들이 ▲일대일로와 유라시아 이니셔티브의 접목-교통과 물류를 중심으로 ▲중국 서부지역의 산업발전 및 한중 산업협력 방안 ▲중국 서부지역의 한중 농업협력 방안 등 중국 서부지역, 특히 쓰촨성과 한국의 교통, 산업, 농업 등 분야에서 전개할 수 있는 한중 협력에 대하여 의견을 나누었다.

최근 한국과 쓰촨성의 무역이 확대됨에 따라 2014년 양자 간 무역 규모는 30억 8천만 달러를 기록하였다. 쓰촨성은 중국 지방정부 중 광둥성, 산시성에 이어 세 번째로 한국 정부와 통상협력 양해각서를 체결하였다.

② “유라시아 이니셔티브와 일대일로의 접목” 정책토론회 청두에서 개최

2015. 9. 23. 중국민생경제망

(<http://www.msjjw.org/news-show.php?menuid=110&inford=20877>)

9월 22일, 중국 청두 샹그릴라 호텔에서 ‘유라시아 이니셔티브와 일대일로’의 접목’ 정책 토론회가 열렸다. 산업연구원 김도훈 원장과 쓰촨성 사회과학원 허우수이핑(侯水平) 원장이 환영사를 전하고 주청두 안성국 총영사, 경제인문사회연구회와 쓰촨성 발전개혁위원회 관계자가 축사를 전했다. 리우신(劉昕) 쓰촨성 민생연구회 집행주임 겸 중국민생경제망 편집장, 쓰촨성 민생연구회 경제전문위원회 류귀둥(呂國棟) 부주임도 회의에 참석했다.

이번 토론회는 중국이 추진하는 ‘일대일로’ 전략에서 청두가 그 출발점이자 핵심지역으로서 서부지역의 경제 발전을 이끄는 중심지로 거듭나고 한국의 ‘유라시아 이니셔티브와 접목되어 한중 협력이 강화되는 가운데 양국 간의 협의를 거쳐 청두에서 개최되었다.

본 토론회는 3세션으로 나뉘어 진행되었다.

1세션 주제는 “일대일로와 유라시아 이니셔티브의 접목-교통과 물류를 중심으로” 였다. 한국교통연구원 이창운 원장의 사회 속에 서남교통대학 지역경제관리연구센터 다이빈 주임이 “서부지역의 교통물류와 신실크로드의 역할” 에 대해 이야기하고 한국교통연구원 서종원 부연구위원이 “서부지역 교통 및 물류네트워크를 활용한 한중 협력 방안” 을 주제로 발표하였다.

2세션은 쓰촨성 사회과학원 성이(盛毅) 부원장이 사회를 맡아 “중국 서부지역의 산업발전 및 한중 산업 협력 방안” 을 주제로 진행하였다.

3세션은 한국농촌경제연구원 최세균 원장이 “중국 서부지역의 한중 농업 협력 방안” 을 주제로 이끌어 나갔다.

이번 토론회는 산업연구원과 쓰촨성 사회과학원 공동 주관, 경제인문사회연구회 주최, 주청두 총영사 후원 속에 한국교통연구원과 한국농촌경제연구원의 참여로 이루어졌다. 쓰촨성 정책결정자문위원회, 쓰촨성 농촌업무위원회, 한국농촌경제연구원, 쓰촨성

민생연구회경제전문위원회, 쓰촨성 경제발전연구원, 중국민생경제망, 청두시물류반, 신한은행(중국), 한국농수산물도매시장법인협회 등 기관 관계자와 전문가, 학계 인사들이 한데 모여 열띤 토론을 벌였다.