

'일대일로' 이니셔티브 하에서 내륙항이 중국-중앙아시아의 지정학적 관계에 미치는 영향

이충배
중앙대학교 국제물류학과 교수

노진호
국제통상학과 조교수

유염봉
중앙대학교 무역학과 박사과정

The Impacts of Inland Ports on the Geopolitical Relations between China and Central Asia under the 'One Belt One Road' Initiative

Choong-bae Lee^a Jin-Ho Noh^b, Yanfeng Liu^c

^aDepartment of International Trade and Logistics, Chung-Ang University, South Korea

^bDepartment of International Trade, Soon Chun Hyang University, South Korea

^cPh.D Candidate, Chung-Ang University, South Korea

Received 18 May 2020, Revised 24 June 2020, Accepted 28 June 2020

Abstract

China's 'One Belt One Road' initiative has had a profound impact on China's relationship with Central Asia, which shares borders at North-western region. Central Asia plays an important role in securing the export market of Chinese products, supply of raw materials, and transportation route to Europe. The inland port is of significance to facilitate the development of logistics, trade and industry in the surrounding areas by enabling the distribution and import and export clearance in the region by performing the role of the seaport on the hinterland.

The purpose of this study is to analyze the effect of the development of inland ports in central and western China on the geopolitical relationship between China and Central Asia. To this end, we analyze the status of inland port development in China's Midwest by employing the SWOT-PEST analysis method to analyze the current status as well as prospects of trade, investment and transportation routes with Central Asia in terms of geopolitics.

As a result of the analysis, the relations between China and Central Asian Countries are becoming more politically and economically close, but it has brought about serious challenges by domestic and foreign environmental changes. Therefore, the development of the inland ports in central and western China are determined by the geopolitical relations under 'One Belt One Road' initiative between China and Central Asia, while the development of the inland port is also expected to serve as a catalyst for the development of both regions.

Keywords: Inland Port, One Belt One Road, Central Asia, Geopolitics, SWOT-PEST Analysis

JEL Classifications: F63, R42

* This research was supported by the 4th Educational Training Program for the Shipping, Port and Logistics from the Ministry of Oceans and Fisheries.

^a First Author, E-mail: cblee@cau.ac.kr

^b Co-Author, E-mail: nojino@sch.ac.kr

^c Corresponding Author, E-mail: feng973@126.com

I. 서론

2013년 시진핑에 의해 제안된 ‘일대일로’ 이니셔티브는 중국의 대외확장정책의 일환으로 추진되어 왔다. 중국은 1978년 개혁·개방 정책 이후 급속한 경제성장을 기반으로 기존의 ‘도광양晦(稻光養晦)’ 정책에서 벗어나 대륙굴기를 통해 ‘중국몽(夢)’의 달성을 추구하고 있다.

‘일대일로’ 이니셔티브는 ‘신실크로드’를 따라 육상과 해상으로의 진출을 통해 중국의 파워를 확장시키어나가는 정책이다. 내륙의 경제회랑인 ‘일대’는 북으로는 러시아와 몽골, 남으로는 동남아시아 그리고 서쪽으로는 서남아시아와 중앙아시아를 경유하여 유럽까지 연결하는 경제 네트워크를 구축해 나가는 전략이다. 이를 위해 국경 지역 또는 경제권역의 물류 거점 개발이 필수적이며 이를 위해 내륙항 개발이 중요하다. 내륙항은 내륙의 물류거점에서 해양항만과 같은 역할을 수행하는 시설로 화물의 집화, 유통, 통관, 부가가치 물류 활동 등의 기능이 이루어지게 된다. ‘일대일로’ 이니셔티브를 효율적으로 추진해 나가기 위해 중국은 국경지역에 다수의 내륙항의 설립을 추진하고 있다.

중앙아시아는 중국의 대유럽으로의 진출을 위한 중계지역에 위치하면서 중국과는 오랜 기간 정치, 경제, 문화적 교류를 이어져 왔지만 본격화된 것은 1990년대 소련의 해체와 더불어 독립하면서부터라고 할 수 있다. 중국에 있어 중앙아시아는 풍부한 자원과 수출상품의 시장으로서 중요한 역할을 한다. 이에 반해 중앙아시아에 있어 중국은 해상으로의 접근을 위한 경유지로서 또한 자국 자원의 수출국으로 중요한 파트너가 되고 있다.

‘일대일로’ 이니셔티브와 더불어 중국의 대중앙아시아와의 경제교류가 확대되면서 중앙아시아 국가와의 접경에 내륙항 개발이 활발하게 추진되고 있다. 이에 대응해 중앙아시아 국가들도 자국의 경제발전을 위해 중국과 연계할 수 있는 수송루트와 내륙항 개발에 나서고 있다.

일대일로 이니셔티브하에서 중국과 중앙아시아와 지정·지경학적 관계에 대한 연구는 주로 정치(Muzalevsky, 2015; Sulimanov, 2018; Pradhan, 2018) 및 경제적 관계(Feng, 2014;

Zou, et al., 2015; World Bank, 2019; Wang, 2020)의 변화에 초점을 맞춘 연구들이 다수를 이루고 있다. 이들의 연구에서 중국의 중앙아시아에 대한 정치적 관계는 중앙아시아가 가지는 전략적 위치에 초점을 맞추고 있는데 기존 이들 국가들이 러시아의 영향권에서 서방으로 전향되는 과정에서 중국의 영향력이 증대되고 있다고 주장한다(Peyrouse, 2007; Scobell et al., 2014). 경제 관계면에서는 이들 국가가 갖는 천연자원 특히 에너지 자원의 공급처로서 그리고 중국 수출품 시장으로서의 역할에 대한 분석이 주를 이루고 있다(Toktomushev, 2016; Linn & Zucker, 2019). 또한 중앙아시아는 중국의 유럽으로의 운송경로상에 있기 때문에 이 지역 인프라 투자의 필요성에 관한 연구도 활발하게 이루어지고 있다(Wang & Yeo, 2017).

중국의 일대일로 이니셔티브와 내륙항을 연계한 논문은 주로 중국 내륙항의 역할과 기능(Lee & Lee, 2017), 유형화(Lee, 2017; Liu & Lee, 2018), 지리적 요인(Wang and Wei, 2008; Ka, 2011; Li et al., 2011, Liu & Lee, 2019), 운송네트워크(Wei et al., 2018; Wang et al., 2018), 운영방식(Kim & Lim, 2012), 경제적 효과(Slack, 1999; Hanaoka et al., 2011; Ng and Centi, 2012) 등을 들 수 있다. 그러나 중국의 일대일로와 중앙아시아 지역과의 연계된 내륙항 연구는 극히 제한적이며, 관련 논문은 주로 중국의 유럽으로의 운송 네트워크의 연결점으로서의 역할에 치중하고 있다.

중국의 일대일로 정책의 지리적 핵심범위가 중국에서 서진(西進)에 초점을 맞추고 있고 이들 지역간의 협력을 증대시키기 위한 목적이 중시된다는 점에서 이 지역에서의 내륙항의 역할과 향후 전망을 분석하는 것은 학문적이고 실무적인 측면에서 의미가 있을 것이다.

본 연구는 중국의 ‘일대일로’ 이니셔티브에서 내륙항이 중국-중앙아시아 경제회랑에서의 영향과 지정학적 관계를 분석하는 데 목적이 있다. 이를 위해 문헌연구와 SWOT-PEST 기법을 활용하였다.

II. 중국의 일대일로 이니셔티브하의 중국-중앙아시아와 관계

1. 중국의 일대일로 이니셔티브

'일대일로' 이니셔티브는 시진핑 주석에 의해 2013년 제안되었으며, '신실크로드'를 따라 육상과 해상으로 진출해 나가는 구상이다. 즉 '일대일로'는 중국의 경제적 파워를 활용해 정치, 군사, 경제적 영향력을 대외적으로 확장해 나가는 정책이라 할 수 있다(Zhao, 2015; Lee, 2015; Callahan, 2016; Huang, 2016; Vakulchuk & Overland, 2019).

중국은 '일대일로' 추진을 위해 6개의 경제회랑을 설정하여 추진하고 있다. 내륙의 경제회랑인 '일대(一帶, One Belt)'는 실크로드 경제벨트로 불리며 북으로는 러시아와 몽골, 남으로는 동남아시아 그리고 서쪽으로는 서남아시아와 중앙아시아를 경유하여 유럽까지 연결하는 경제 네트워크를 구축하는 것이다. 이에 반해 '일로(一路, One Road)'는 해상 실크로드라 하며 서남아시아 항만을 통해 아프리카로 진출하고 또한 동남아시아 지역으로 진출하는 두 개의 광역 경제회랑이 구축하는 전략이다. 일대(一帶) 경제회랑에는 중국-몽골-러시아(CMREC), 신유라시아 대륙교(NELB), 중국-중아/서아시아(CCWAEC), 중국-인도차이나(CICPEC)와 일로(一路) 경제회랑은 중-파키스탄(CPEC), 방글라데시-중-인도-미얀마(BCIMEC) 경제회랑으로 구분된다(OECD, 2018; World Bank, 2019). 이 중 중국-인도차이나(CICPEC) 경제회랑과 방글라데시-중-인도-미얀마(BCIMEC) 경제회랑을 제외한 4개 경제회랑은 중앙아시아 물류경로와 밀접한 연관을 갖는다(Lee et al., 2016).

일대일로는 연선국가들간의 재화, 화폐, 에너지, 인프라, 정보, 사람들의 교류를 촉진함으로써 협력체를 형성하는 데 목적이 있다(Kim, 2018).¹⁾ 중국은 연선국가와의 협력을 통해 중

국의 현안문제인 개혁·개방, 수출입 확대, 지역의 균형발전, 지역 경제통합, 에너지 안보, 산업 구조조정 등을 해결하는 데 활용하고자 한다. 이를 위해 연선국가들과 연계된 인프라 구축은 핵심적인 사업으로 추진하고 있다. 인프라에는 육상을 연결하는 철도망과 도로망 그리고 해상을 연결하는 해상 네트워크와 항만, 파이프라인, 전력망, 정보망 등이 있다(Thorne et al., 2017; Lee, 2019). '일대일로' 이니셔티브가 제안된 이래로 아시아, 중동, 아프리카와 유럽 등으로부터 다수의 국가들이 '일대일로' 사업에 참여하고 있으며, 이를 통해 참여국가들간의 경제와 안보의 연결과 협력을 강화해 나가고 있다(ESCAP, 2017).

2019년말을 기준으로 중국은 '일대일로'의 원활한 추진을 위해 일대일로 루트에 포함되는 138개의 회원을 확보하였으며, 이 지역 국가들의 인프라와 자원 개발을 위해 소요되는 자금을 지원하기 위해 2015년 아시아인프라투자은행(AIIB)과 실크로드기금 설립하였다(Callaghan & Hubbard, 2016; Vakulchuk & Overland, 2019). Morgan Stanley는 2027년까지 중국의 총투자액은 1조2천~3천억 달러에 이를 것으로 전망하였다(Council on Foreign Relations, 2020).

2. 중국-중앙아시아와 경제관계와 물류환경

1) 중국-중앙아시아와 경제관계

중국과 중앙아시아는 인접한 지역에 위치하고 있기 때문에 지난 수천년간 문화적 교류와 무역거래를 유지해 왔지만 본격적인 교류는 중앙아시아 국가들이 소련으로 독립한 1990년대 후반부터라 할 수 있다. 2001년 발족한 상하이 협력기구(Shanghai Cooperation Organization)는 중국과 중앙아시아 국가의 관계를 증진시키는 데 새로운 기회를 제공하였다(Sun, 2007; Sulimanov, 2018).

며, 모든 참가국에게 편익을 가져다주는 개방적이고, 포괄적이며 균형된 지역 협력 아키텍처를 공동으로 형성하는 것"이라고 언급하였다.

1) National Development and Reform Commission은 "일대일로 이니셔티브의 목적은 연선국가들간의 경제요소의 자유로운 이동, 자원의 효율적인 분배, 시장의 통합을 촉진하는 동시에 높은 수준의 광범위하고 긴밀한 경제정책의 조정과 지역적 협력을 강화하

Table 1. Export and Imports between China and Five Central Asian Countries (2000~'18)

(Unit: Million Dollars, %)

	Kazak		Uzbek		Kyrgyz		Tajik		Turkmen	
	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP	EXP	IMP
2007	7,447	6,419	766	363	3,666	113	514	10	302	49
2009	7,750	6,231	1,560	349	5,228	48	1,217	185	916	38
2011	9,561	15,329	1,359	807	4,879	97	1,997	72	786	4,693
2013	12,540	16,024	2,614	1,918	5,076	63	1,870	89	1,142	8,893
2015	8,427	5,840	2,237	1,267	4,284	56	1,797	50	814	7,828
2017	11,651	6,341	2,767	1,475	5,646	87	1,325	47	380	6,575
2018	1,2807	9,247	3,940	2,324	5,558	54	1,429	77	317	8,119
Prop. (2018)(%)	53.2	46.7	16.4	11.7	23.1	0.3	5.9	0.4	1.3	41.0
CAGR (%)	5.1	3.4	16.1	18.4	3.9	-6.5	9.7	20.4	0.4	59.1

Source: World Bank

Table 2. China's Investment Trends in Central Asian Countries (2000~18)

(Unit: Million Dollars, %)

Industry	World	Kazak	Uzbek	Kyrgyz	Tajik	Turkmen	Sub- total	Prop. world(%)
Energy	637,640	22,780	3,490	2,890	750	6,800	36,710	5.8
Transportation	303,850	2,980	460	1,690	560	-	5,690	1.9
Others	759,180	6,470	1,290	150	300	-	8,210	1.1
Total	1,736,670	32,230	5,240	4,730	1,610	6,800	50,610	2.9
Prop.(%)		63.7	10.4	9.7	3.2	13.5	100.0	

Notes: The proportion is subject to 2017

Source: AEI Database

중국과 중앙아시아 5개국과 무역량은 2019년 기준으로 378억 달러(수출: 209억 달러, 수입: 168억 달러)로 중국 전체 무역의 약 1%를 차지한다. 2007~'19년간 연평균 증가율은 5.6%에 달한다(〈Table 1〉 참조).

비록 중앙아시아의 무역량은 중국의 측면에서는 극히 낮은 비중에 머물고 있지만 중앙아시아 국가들의 입장에서는 2015년 기준으로 수입에서는 러시아와 근소한 차이로 2위를 그리고 수입면에서는 유럽연합에 이어 근소한 차이로 2위를 차지하고 있는 것으로 나타났다(Kohli, 2018).

미국기업연구소(American Enterprise Institute)가 수집한 자료에 따르면 중국의 대중중앙아시아 5개국에 대한 해외직접투자(Overseas Direction Investment)액은 2018년을 기준으로 누적 액수는 506억 달러에 달하며 중국 전체 해외투자액의 2.9%를 차지하는 것으로 나타났다. 국가별로는 카자흐가 63.7%로 압도적인 비중을 차지하고 있으며, 분야별로는 에너지가 중국의 전세계 투자액 대비 5.8%를 차지하여 가장 중요한 투자분야로 나타났다.

중국의 상무성 통계에 따르면 2018년 기준으로 중국의 대중중앙아시아 투자 소계는 145억 달

Table 3. Annual Investment Trend of China in The Five Central Asian Countries (2000~'18)

(Unit: 10000 Dollars, %)

	Kazakstan	Uzbekistan	Kyrgyzstan	Tajikistan	Total
2007	60,993	3,082	13,975	9,899	87,949
2008	140,230	7,764	14,681	22,717	185,392
2009	151,621	8,522	28,372	16,279	204,794
2010	159,054	8,300	39,432	19,163	225,949
2011	285,845	15,647	52,505	21,674	375,671
2012	625,139	14,618	66,219	47,612	753,588
2013	695,669	19,782	88,582	59,941	863,974
2014	754,107	39,209	98,419	72,896	964,631
2015	509,546	88,204	107,059	90,909	795,718
2016	543,227	105,771	123,782	116,703	889,483
2017	756,145	94,607	129,938	161,609	1,142,299
2018	734,108	368,988	139,308	194,483	1,436,887
Proportion(2018)(%)	51.1	25.7	9.7	13.5	100.0
2007~'12 CAGR	59.3	0.4	0.4	0.4	0.5
2012~'18 CAGR	1.1	79.5	9.5	26.5	10.7
2007~'18 CAGR	25.4	54.5	23.2	31.1	28.9

Source: China's Ministry of Commerce, each year.

리에 달하며, 국가별로는 카자흐스탄이 51.1%를 차지하며 우즈베키스탄(25.7%), 타지키스탄(13.5%)의 순으로 나타났다.

시기별로는 '일대일로' 정책 발표 이전의 5년간(2007~'12)의 연평균 투자금액 증가율은 0.5%인데 반해 이후 기간(2012~'18)의 연평균 증가율은 10.7%에 달해 일대일로 정책 실시 이후 증가율이 압도적으로 높은 것으로 나타났지만 국별 및 시기별 성장율의 변동성이 높은 것을 알 수 있다(〈Table 3〉 참조).

'일대일로' 정책에 따른 중앙아시아에 대한 중국의 투자는 전술한 바와 같이 에너지 개발과 교통 인프라의 확충에 집중되어 있는 것을 알 수 있다. 중앙아시아 경유 경제회랑인 신유라시아 대륙교와 중앙아시아 경유 서부아시아로 연결되는 경제회랑에서 다수의 운송 관련 투자가 추진되고 있는 것으로 나타났다(Vakulchuk & Overland, 2019).

유라시아 대륙교 경제회랑에서는 중국의 시

안에서 서유럽까지 철도운송 노선으로 연결되어 중국의 대 중앙아시아, 동유럽 및 서유럽의 중요한 운송루트로 발전하고 있다(Pomfret, 2018). 중국에서 중앙아시아 경유 서아시아로 연결되는 경제회랑에서 중국은 이들 지역으로부터의 에너지 수입을 위한 송유관 건설과 교통 인프라에 대한 투자를 추진하고 있다. 그러나 중국의 에너지 도입 환경변화, 중앙아시아의 열악한 인프라 환경과 수혜국의 채무변제 능력, 투자 수익성 등에 많은 문제가 발생함으로써 기대한 투자가 순조롭게 진행되지 못하고 있는 상태이다(Kassenova, 2017; Dave, 2018).

중국은 중앙아시아 국가들에게 자금을 공여함으로써 이들 국가들에 대한 영향력을 증대시켜 나가고 있다. 2016년 기준으로 중국은 카자흐스탄, 타지키스탄, 키르기스탄에 제공한 자금은 174억달러에 달하는 것으로 나타났다(Khon and Shin, Laruelle, 2018).

Table 4. Major China' s Investment in Transport and Pipeline Infrastructure on the Central Asian Economic Corridors.

Economic corridor	Main Content
The new Eurasian land bridge	<ul style="list-style-type: none"> • The opening of China–Europe international freight trains has established the Eurasian transportation system. • The current route has been connected 35 Chinese cities with 34 European cities and 12 countries since 2011. This transport route operated 6,300 times in 2018.
China–Central Asia–West Asia Economic Corridor	<ul style="list-style-type: none"> • Uzbekistan, Tajikistan and Kyrgyzstan have reached an agreement on the construction of a new pipeline in 2013, but it is currently suspended as China has changed its import source to Russia. • Chinese companies plan to build a light rail in Astana, the capital of Kazakhstan(\$1.9 billion to start construction in 2020). • The construction of Uzbekistan's Anglin – Fife railway is being carried out by a Chinese company. • Road in Camp (19. 2km) is Central Asia's longest tunnel(opening) started operation in February 2016. China–Kyrgyzstan–Uzbekistan connection is under negotiation.

Source: Authors' elaboration

Table 5. LPI of 5 Central Asian Countries(2016~2018 composite index)

Nation	LPI Rank	LPI Score	Customs clearance	Infra	International Transport	Logistics Power	Location tracking	Punctuality
Kazakhstan	77	2.77	2.57	2.59	2.73	2.6	2.81	3.31
Uzbekistan	117	2.5	2.13	2.44	2.38	2.49	2.54	3.01
Kyrgyzstan	132	2.38	2.38	2.23	2.2	2.21	2.49	2.79
Tajikistan	147	2.29	2.02	2.17	2.32	2.29	2.26	2.65
Turkmenistan	142	2.34	2.25	2.23	2.36	2.2	2.32	2.63

Source: World Bank

2) 중앙아시아의 물류환경

중앙아시아 5개국은 모두 내륙 국가이기 때문에 해양을 통한 수출입이 어렵다. 해상에 의한 운송의 비용이 저렴하기 때문에 물류비의 절감에 유리한데 비해 중앙아시아 국가들은 이러한 이점을 이용하는 데 많은 제약 예를 들어 내륙운송비의 증가와, 추가적인 통관 비용과 기간이 소요된다(Laruelle, 2018; ITF, 2019). 따라서 물류비 증가에 따른 수출입 비용의 증가는 결국 무역 규모의 축소로 이어지고 경제 발전을 저해하는 요인으로 작용하고 있다. 또

한 열악한 인프라는 이 지역에 대한 해외직접 투자의 유치에도 커다란 장애요인이 되고 있으며 이는 고용에도 부정적인 영향을 미치고 있다. 국제물류에서 규모의 경제의 실현이 어려워지고 또한 물류관리에는 추가적인 비용과 서비스가 필요하기 때문에 물류서비스의 품질 향상에 한계를 가지게 된다. <Table 5>에서 보듯이 세계은행에 의해 발표되는 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Index) 면에서 카자흐스탄을 제외한 대부분의 국가가 100위권을 넘어서는 것으로 나타났다.

중앙아시아 국가의 물류경쟁력이 최저 수준

Table 6. Types and Characteristics of China's Inland Ports

		Purpose	Major Characteristics	Location (Province)
Developer	Local Government Agency	Regional trade and economic development	Border with industrial parks A regional logistics center	Chengdu, Xi'an ect. total of 14 cities
	Port Authority	Ensure Steady Material Flow	Links to ocean ports and transportation networks.	Yiwu, Zhengzhou ect. Total of 27 cities
Models types for Development	Cargo Maintenance Type	Attraction of cargoes from seaport	Mainly set up by ocean port authority and located in the hinterland of transportation network connecting Railway	Heilongjiang, Jilin, Sichuan, Shanxi, Gansu, Hebei
	Import and Export Processing Type	Supporting flexible inland imports and export management	Located in inland areas where volume of imports and exports are high, it is set up near the border to facilitate trade	Liaoning, Tianjin and Beijing, Shangdong, Jiangsu, Fujian, Guangdong, Xinjiang, Xizang, Jiangxi, Yunnan
	Logistics Efficiency	Economies of scale would be realized by consolidation of cargo saving logistics costs	Most of logistics operations are carried out in large areas with logistics facilities	Shanxi, Yunnan, Sichuan

Source: Modified by authors on the based on the data of Li et al.(2015)

에 머물고 있는 것은 무엇보다 열악한 인프라 수준에 기인한다고 볼 수 있는바 중국의 이 지역에 대한 인프라 해외직접투자는 교통 여건의 개선에 커다란 역할을 할 수 있을 것으로 기대되고 있다. 이를 대변하듯 중앙아시아 국가들의 중국의 인프라 투자를 적극적으로 유인하고 있는 상황이다(The Economist, 2016).

Ⅲ. 중국-중앙아시아 경로상의 내륙항 발전

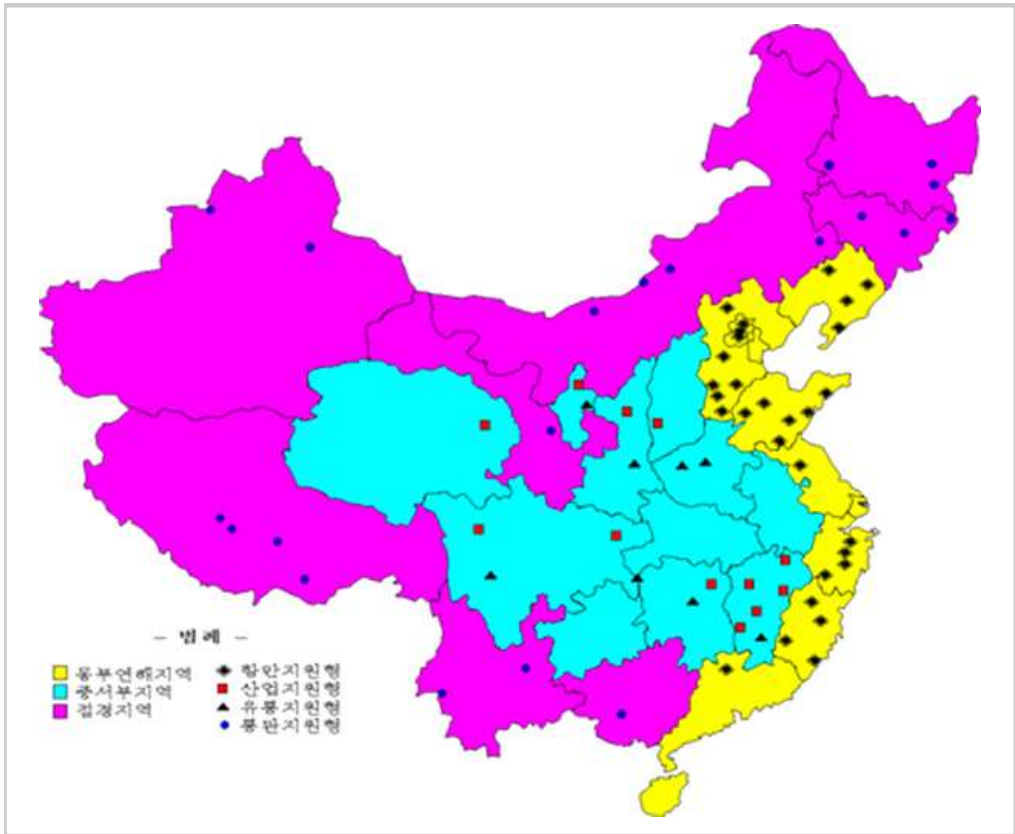
1. 내륙항의 개념과 현황

내륙항(Inland port)은 “화물처리 시설을 내

륙에 위치시켜 혼재, 유통, 일시적 저장, 통관, 운송수단 간의 연결, 정보교환 등과 같은 활동을 수행하는 시설”을 말하며, 무수항(無水港, Dry Port), 乾港, 내륙항(內陸港, Inland Port), 육항(陸港) 등으로 불리고 있다(UNCTAD, 1991; Ross, 2009).

내륙항은 주로 내륙에서 철도 또는 도로로 운송되는 컨테이너 화물의 처리하는 데 활용되며 이로 인해 운송 네트워크가 발달된 지역 또는 국경에 인접해 있는 곳에 주로 위치하게 된다. 화물의 수출입이 활발하게 이루어지기 때문에 통관기능을 갖추고 있을 뿐만 아니라 지역내에서 무역 및 물류의 원활한 이동을 위해 자유무역지대로 설정되어 있는 경우가 많다. 내륙항을 중심으로 지역의 제조, 유통, 수출입

Fig. 1. Function/Geographical Distribution of Major Inland Ports in China



Sources: Liu, Yanfeng and Lee, Choongbae(2019)

등의 활동으로 촉진되기 때문에 상업활동 뿐만 아니라 지역경제의 중심지로서의 역할을 수행하는 경향이 높다. 또한 내륙항은 물류의 통합을 위한 복합운송을 촉진시킨다(Notteboom and Rodrigue, 2011; Samir et al., 2015).

중국은 국토면적이 광활하기 때문에 원활한 수출입을 지원하기 위해 내륙지역에 다수의 내륙항만을 설치·운영하고 있다. 내륙항은 역할에 따라 항만지원형, 산업지원형, 유통지원형, 통관지원형 등으로 나누어진다. 또한 지리적으로는 근해항만형과 내륙지역형, 그리고 통관 방식에 따라서는 일괄 통관 방식과 부분 통관 방식 등으로 구분할 수 있다. 중앙아시아와 연결되는 지역에 분포한 내륙항은 주로 유통과 통관지원을 위한 목적으로 설립되었으며 주변

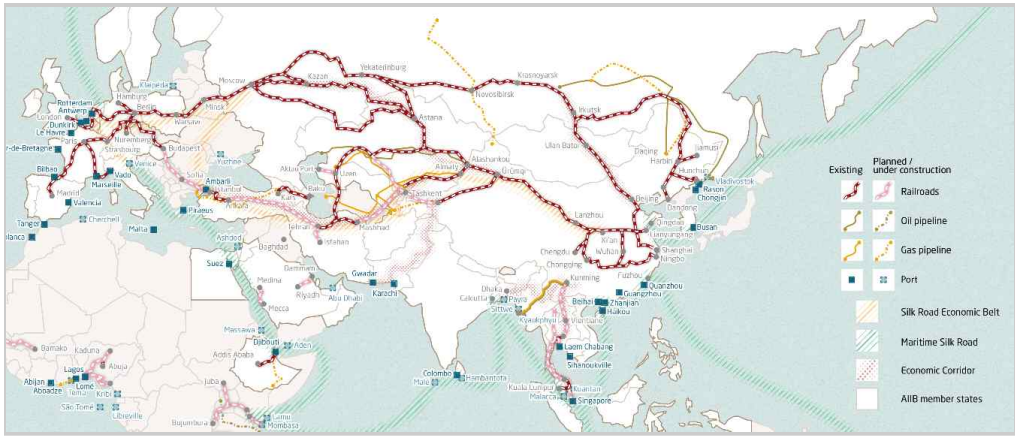
지역에 자유무역지대를 설치하여 수출입 활성화를 도모하고 있다(Liu & Lee, 2018).

중국의 내륙항은 공식적인 통계는 공표되지 않으며, 인터넷 등의 자료를 통해 볼 때 대략 80여개 내륙항이 계획, 건설 그리고 운영되고 있다. 최초의 내륙항은 텐진항에 의해 건설된 내륙항으로 2012년에 건설되었으며, 이후 다수의 내륙항이 건설되어 운영되고 있다.

중국의 내륙항 중 항만지향형 내륙항은 31개, 내륙개발형은 33개에 달하는 것으로 나타났다. 이들의 특징을 살펴보면 항만지향형 내륙항이 물동량의 규모에서는 우위에 있는 반면 면적면에서는 내륙개발형이 우위를 차지하고 있는 것으로 나타났다(Liu and Lee, 2019).

지역적으로는 동부 및 남부지역에는 항만지

Fig. 2. Transport Route on the Belt One Road's Economic Corridor



Sources: https://www.merics.org/sites/default/files/2018-06/MERICS_Silk_Road_v8.jpg

항형 내륙항이 그리고 서부지역에는 지역개발형 내륙항이 다수를 차지하고 있다. 해양지향형의 개발주체는 주로 항만당국에 의해 주도되는 반면 지역개발형 내륙항은 지자체나 산업단지 등에 의해 주도되고 있다. 서부지역의 다수 내륙항은 중국의 지역균형정책의 일환으로 서부 대개발과 연계하여 개발되고 있으며, 지역개발에도 커다란 기여를 하고 있다(Lee, 2017).

경제회랑에서 운송네트워크를 지원하기 위해서는 연결기능인 도로와 철도 시설이 그리고 물류의 집산지 역할을 수행하는 내륙물류기지가 필요하다. 수출입을 지원하기 위한 내륙물류기지의 역할을 수행하는 시설이 내륙항이다. 따라서 내륙항은 내륙지역에서 해양항만과의 연계 및 원활한 수출입 통관을 가능하게 함으로써 물류비의 절감에 기여한다.

‘일대일로’ 이니셔티브와 더불어 중국의 서진(西進) 정책이 적극적으로 추진되고 있으며, 내륙항 개발은 경제회랑을 따라 더욱 활성화될 전망이다(Lee & Lee, 2017; Wei et al., 2018).

2. 중앙아시아 연계 경제회랑에서의 운송 네트워크와 내륙항

일대일로 이니셔티브는 연선국가들간의 물적, 인적, 금융, 정보 등의 연계성을 강화함으로

써 상호협력을 이끌어내는 것이다. 연결을 촉진시키기 위해서는 무엇보다 인프라 연결이 선행되어야 한다. 중요 인프라에는 철도, 도로, 항공, 에너지, 통신 네트워크(link)와 이들 상호간의 연결을 위한 결절점(node)인 통관 및 물류거점, 항만, 공항, 통신 게이트웨이 등을 들 수 있다(ESCAP, 2017). 내륙항은 재화의 이동에서 중요 결절점의 역할을 수행하는 시설이다.

중앙아시아와 관련된 일대일로 경제회랑은 4개로 볼 수 있지만 보다 직접적인 관련성을 가지는 일대일로의 경제회랑은 신유라시아 대륙교(NELB)와 중국-중아/서아시아(CCWAEC)이다. 이들 경제회랑들은 중앙아시아 국가들을 경유하기 때문에 중앙아시아 5개국의 경제발전에 커다란 영향을 미친다.

NELB는 렌윈강(连云港)-시안-관조우-우루무치-호로그스/아라산코우-중앙아시아-유럽으로 이어지는 내륙운송루트이며 철도로 연결된다. 중국에서 중앙아시아와는 아라산코우를 거쳐 카자흐스탄의 알마티와 연결된다. 투관(Turfan)에서 카스(Kashgar)까지 철도를 이용하여 그리고 카스에서 우즈베키스탄의 안티잔까지는 트럭으로 운송된다. 중국과 중앙아시아의 철도궤도가 차이가 있어 아라산코우에서 이적하여야 한다(Sarwar, 2018). 이를 지원하기 위해 중국 북서부지역의 우루무치에 내륙항이 건설되어

Table 7. Status of Inland Ports Connected with Central Asia

Inland Port	Location	Development Time	Volume	Area (km ²)	Investment and Operation	Type of Cargo	Transport route
Urumqi	China	2016	20,000 Thousand Ton (2020년)	67	Tianjin Port	Container, Bulk	Kazakh
Kuitun	China	2018*	30,000 Thousand Ton (planning)	-	Yangshan Port	Container	Kazakh
Alashankou	Border of China with Kazakhstan	2018	21,120 Thousand Ton	0.4	Autonomous region	Energy	Kazakh
Khorgos(Ka)	Border of China with Kazakhstan	2014	350,000 TEU	6	Kazakhstan Government	Container, Energy	Kazakh
Kashgar	China	2018	-	40	autonomous region	Energy	Kyrgyz, Tajik, Pakistan

Notes: * Due to Development

운영되고 있으며, 또한 카자흐스탄과의 국경지역에 위치한 아라산커우(Alashankou)와 호르고스 내륙항(Khorgos dry port)이 중요한 역할을 하고 있다.

CCAWAEC는 아라산커우-중앙아시아 5개국-서부아시아-지중해로 향하는 내륙운송 루트이다. 중앙아시아로 운송을 하기 위해서는 아라산커우에서 신유라시아 대륙교와 분리되어 카자흐스탄의 아스타나와 직접 연결된다. 이 운송루트는 중앙아시아 5개국과 이란과 터키를 연결한다. 중국은 이 지역과의 연계 강화를 통해 상대적으로 낙후된 서부지역의 경제발전 도모, 에너지 자원 확보, 무역의 촉진 등 추구하고 있다(Tang, 2018). 또한 중국 서부지역에서 이란과 터키를 통한 해상운송로의 접근성을 확보하고 있다.

또 다른 운송루트는 중-인도차이나 경제회랑과 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑과 연결되어 해상루트상의 해외 거점 항만 등과 상호 연결되어 있으므로 중앙아시아와는 간접적으로 연결된다. 이런 측면에서 중국의 일대일로 정책의 성패는 중앙아시아의 국제물류 여

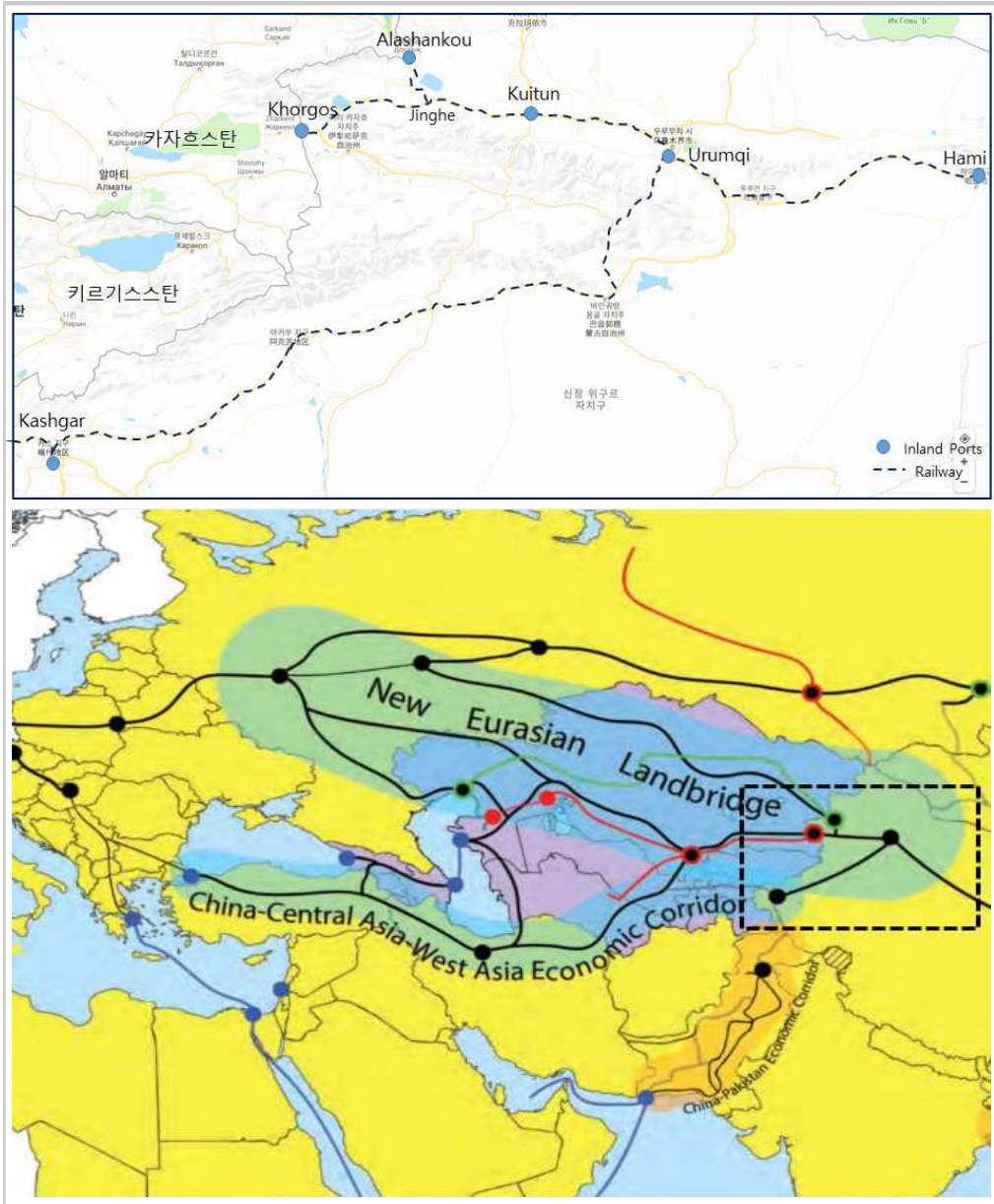
건의 개선에 달려 있다고 볼 수 있다(Lee et al., 2016).

중앙아시아와 운송 네트워크를 지원하기 위한 중국내 내륙항은 중서부지역에는 우루무치, Kuitun, Hami, 서북부지역에서는 아라산커우가 운영되고 있으며, 서남부지역에는 카스가 개발될 계획이다. 또한 중국의 서북부지역과 카자흐스탄 간에는 호르고스 내륙항이 개발·운영되고 있다. 설치 목적은 화물의 집하, 원활한 통관을 통해 중국과 중앙아시아를 경유해 유럽간 원활한 무역의 수행을 위한 운송서비스를 제공하는 데 있다.

〈Table 7〉에서 보는 바와 같이 중앙아시아와 연계하기 위한 중국내 내륙항은 우루무치, 서북부지역에서는 5개의 내륙항이 운영되고 있는데 이중 2개는 접경지역에 위치해 있다(〈Fig 3. 참조〉). 이 중 가장 먼저 설립되고 많은 물동량을 처리하는 내륙항은 호르고스인 것으로 나타났다.

중앙아시아와 중국의 중서부와 같은 내륙지역 또는 국가(landlocked country)에 위치한 수출입 제조 및 유통업체의 입장에서는 내륙항은

Fig. 3. Railway Networks in the Economic Corridors and Location of Inland Ports



Sources: Emerging Markets Forum, Drawing by Authors.

수출입 경쟁력 제고에 절대적인 역할을 한다고 할 수 있다.²⁾

2) 세계은행(2005)의 연구에 따르면 카자흐스탄의 알마티에서 유럽으로의 운송에서 국경에서 대기시간의

중국은 '일대일로' 이니셔티브를 통해 중앙아

50%를 국경에서 대기하는 것으로 나타났다. 또한 내륙국가들의 무역비중은 해양국가에 비해 평균 30%가 낮은 것으로 나타났다(World Bank, 2010).

Table 8. The Major Inland Port Development in Central and Western China

Inland Port	Major Projects
Urumqi	<ul style="list-style-type: none"> • Built in 2016, land area of 670000 km² (6, 700 ha) • It is located in three economic corridors, namely New Eurasian Land Bridge, China–Central Asia and China–Pakistan, which are connected together • Railway, road, pipeline and other transport lines are connected to Europe via Central Asia Railway and railway is the core mode • Gas pipeline are connected between Kazakhstan, Uzbekistan and Turkmenistan • Urumqi international inland port consolidates the import and export of goods to five Central Asian countries and Russia • China's major exports include electronics, machinery, clothes and other industrial products and major imports include energy, non-metal, chemical products, minerals and energy
Kuitun	<ul style="list-style-type: none"> • Located in the hinterland of Xinjiang, it has an important transportat networks connecting the East and West • Petrochemical industry are developed and the cluster of chemical, electrical, metallurgy, manufacturing and other industrial groups • Tangshan port is under construction by Hebei Province • Located in the silk road economic belt, it gathers the exports of Chinese industrial products and energy resource are concentrated from Khorgos and Alashankou
Alasha nkou	<ul style="list-style-type: none"> • Located in the border between Xinjiang and Kazakhstan • Exit place of TCR(Trans–China Railway) • In 2017, a total volume of 17.9 million tons were imported • Major import corridor of Kazakhstan's oil
Horgos (Ka)	<ul style="list-style-type: none"> • Invested and constructed by Kazakhstan and it is in operation in 2015 • On the second main line of the "New Eurasian Landbridge", located at the China–Kazakhstan border, railway connects to Almaty with customs clearance • Due to the limitations of Alashan' s cargo capacity between China–Central Asia and Europe, the construction of Urumqi – Horgos railway are under consideration • Departure point for Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, Pakistan and Afghanistan • It was designated as Free economic zone(FEZ) in 2016 to logistics hub for manufacturing • It is operated by KTZ Express, a subsidiary of the Kazakh state railway corporation, and DP World with the total area of 528ha(Kazakh) and 343ha(China) • It has 6 container loading and unloading stations and storage capacity of 18,000TEU • The annual throughput capacity is 200,000TEU, handled 134,000TEU in 2018 and expects to increase 500,000TEU in the next 5 years
Kashgar	<ul style="list-style-type: none"> • It started operating in 2018. It has been designated as a special economic zone • Railway is connected between China – Kyrgyzstan and Kyrgyzstan • Sost as a border city in Pakistan connects with the inland port by road and plays a the import and export gateway from Pakistan • With the construction of the railway between Pakistan and China in the south, energy resource are transported route of Middle East→Gwadar port→ Kashgar in China • It is the largest transportation route for energy which is critical to China's energy security

Sources: Authors' elaboration based on various sources including internet sources.

시아 운송 인프라에 막대한 투자를 추진하고 있다. ITF(2019)에 따르면 중앙아시아에 투자한 금액은 중앙아시아 지역경제협력프로그램에 315억 달러, 유럽카프카스아시아 운송회랑(Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia(TRACECA)에 1억6천만 달러를 투자했으며, 향후 일대일로 정책에 최소 9천억 달러, 아시아횡단철도(TAR)에 756억 달러를 투자할 계획이다. 이러한 막대한 규모의 투자에는 우즈베키스탄의 Pop-Angren, 카자흐스탄, 투르크메스탄, 이란을 연결하는 Uzen-Bereket-Gorgan 그리고 중국과 카자흐스탄 철도 연결 노선뿐만 아니라 내륙항, 주변 시설 등의 개발을 위한 투자가 포함되어 있다. 중국은 신대륙교 경유 철도의 개선을 위해 카자흐스탄의 724Km 철도 노선에 27억 달러를 투자하였다(Ghiasi & Zhou, 2017).

중국 서부지역의 내륙항은 일대일로 정책에 따라 중국의 자금, 기술, 인력의 다양한 프로젝트를 수행하고 있다. 내륙항과 관련한 사업은 카자흐스탄의 호르고스 내륙항 개발 프로젝트는 카자흐스탄의 국영철도회사인 Temir Zholy 에 의해 개발되어 2015년 개장되어 운영 중에 있다. 2016년 산업단지과 물류허브를 포함한 지역을 자유경제지대(5.65km)를 설치하였다. 2017년 호르고스 내륙항의 지정학적 중요성을 인식한 중국 정부는 국영선사인 COSCO와 연운항 운영사는 지분의 49%를 인수하였다(Sapienza Universta Di Roma, 2018).

철도 노선은 중국의 동부권 도시에서 해상운송루트가 40여일 걸리는 데 반해 13~15일이 소요되어 높은 운임에도 불구하고 신속한 운송을 원하는 화주들이 이용하고 있다(Li et al., 2016). 그럼에도 불구하고 이 노선의 화물량은 규모의 경제를 실현하는 데 한계가 있다. 또한 중국발 유럽으로는 컨테이너가 만재(full container)되어 운송되지만 반대 방향으로 공컨테이너로 운송되어 높은 불균형을 이루고 있다(Nikki, Oct. 14, 2017; Lee & Lee, 2017).

IV. 중국-중앙아시아 경로상의 내륙항 개발의 지정학과 전망

1. 중국-중앙아시아 경로상의 내륙항이 중국에 미치는 지정학

중국의 '일대일로' 이니셔티브에 의한 서부지역 내륙항 개발이 촉진됨으로써 중국의 정치·경제에 다음과 같은 영향을 미칠 것으로 예상된다.

첫째, 자연자원의 수입을 촉진시킬 것이다. 중앙아시아에서 대중국으로의 수출에 절대적인 비중을 차지하는 품목은 자연자원 특히 에너지 자원을 들 수 있다(ESCAP, 2017; Kim, 2018; Laruelle, 2018; Vakulchuk & Overland, 2019). 대부분의 에너지는 송유관을 통해 수송되기 때문에 내륙항을 통하는 물동량은 극히 제한적이지만 그럼에도 불구하고 송유관을 통해 수급이 이루어지지 않은 벌크성 에너지는 내륙항을 경유하게 될 것이다.

둘째, 수출시장의 확대이다. 중국 공산품의 중앙아시아로의 수출 시장으로 역할을 할 수 있다. 중국은 중앙아시아로 일반소비재의 주 공급원이 되고 있다. 중앙아시아의 생필품을 포함한 제조산업은 열악한 수준이기 때문에 중국의 의류, 전자제품, 생필품 등의 공산품의 중앙아시아로의 수출촉진에 기여할 것이다(Dave, 2018).

셋째, 중국과 유럽간의 육상운송을 원활하게 할 것이다. 중국의 대서유럽 운송의 90%는 해운을 통해 이루어지고 있다. 일대일로 이니셔티브의 과제 중의 하나는 서유럽으로의 진출을 강화하는 데 있다. 이를 위해 이 지역으로의 교통로 확보가 필수적이기 때문에 중간 경로상의 중앙아시아 인프라 개발을 적극적으로 추진하고 있다. 국제철도연합(UNIC: International Union of Railways)에 따르면 향후 중국-유럽의 철도를 통한 무역량의 비중은 10년 이내에 두 배로 증가할 것으로 예측하였다(Middle East Institute, Nov 18, 2019). 철도를 포함한 육상운송의 활성화를 위해서는 운송의 결절점으로서의 내륙항 개발은 중요하다.

넷째, 중서부 지역의 내륙항은 국내적으로 주변지역인 서부지역의 경제개발을 통해 지역 균형발전에 일조할 수 있다(Peyrouse, 2007; Sarwar, 2018; ITF, 2019). 중앙아시아의 동부 지역과 중국의 서부지역간의 경제협력을 통한 지역경제발전 추진하고 있을 뿐만 아니라 중국의 일대일로 이니셔티브의 적극적 추진을 통해 중국의 대외확장 정책을 가속화하고 있다. 중국의 변방지역이면서 낙후된 신장을 포함한 서부지역의 발전을 통한 지역균형발전정책의 지속적 추진하고 있다(Lee & Lee, 2017). 특히 중국-유럽으로의 교통망 구축을 통한 실크로드의 구현하고자 한다.

다섯째, 중앙아시아는 중국과 유럽을 연결시켜주는 통로의 지정학적 역할을 수행한다. 중국은 유럽으로의 진출에서 이지역의 정치·군사적 가치를 고려하여 이 지역과의 관계 개선을 위한 다각적인 노력을 경주하고 있다. 중앙아시아 입장에서 볼 때 막강한 경제적 부와 파워를 지닌 중국과의 긴밀한 관계의 유지는 국가 생존전략에 중요하다. 중앙아시아와의 연결을 강화시키기 위한 내륙항의 개발은 양 지역간의 정치·외교적 관계를 보다 제고시킬 것이다(Scobell et al., 2014; Toktomushev, 2016; Vakulchuk & Overland, 2019).

2. 중국 중서부내륙항이 중앙아시아에 미치는 지정학

중국 중서부지역의 내륙항은 지리적으로 인접한 중앙아시아 국가들의 정치·경제에 커다란 영향을 미칠 것이다.

첫째, 중국이 필요로 하는 자연자원의 개발을 통한 수출을 통해 부족한 외화를 획득할 수 있다. 중앙아시아 지역은 중국이 필요로 하는 광물 및 에너지 자원의 수입원이 될 수 있다. 중앙아시아의 대중국 수출은 대부분이 에너지 자원을 포함한 자연자원이 압도적인 비중을 차지하고 있으며, 이는 중앙아시아의 중요한 외화가득원이 되고 있다. 내륙항을 물류거점 또는 주요 경유지로 활용함으로써 자연자원의 수출을 촉진할 수 있다.

둘째, 무역과 투자를 촉진시킬 수 있다. 구소련 체제하에서 러시아와의 경제관계가 러시아 경제의 위축으로 인해 급감하고 있는 반면 새로운 무역 파트너로서의 중국과 경제관계 발전을 통해 경제개발의 촉진할 수 있다(Kim, 2018; Vakulchuk & Overland, 2019). 일대일로 정책에 의한 운송인프라와 내륙항 개발은 물류와 통관비용의 절감을 가져와 무역이 촉진되며, 중앙아시아 지역에서의 해외투자 유입을 촉진시킬 것이다(ITF, 2019).

셋째, 중앙아시아 국가간 중앙아시아와 중국 서부지역간 지역경제통합이 촉진될 것이다. 내륙항 물류거점을 통해 상호간 인적·경제적 교류의 활성화는 중앙아시아 역내 뿐만 아니라 중국과 중앙아시아간의 경제통합을 심화시킬 것이다(ESCAP, 2017).

넷째, 해상 및 육상으로의 수송로를 확보할 수 있다. 중앙아시아는 내륙국가들이기 때문에 다른 내륙국가로의 수출입뿐만 아니라 해양항만으로의 접근성 확보는 수출입 촉진을 위해 중요한 과제가 되고 있다. 중국의 일대일로 추진으로 육상 실크로드와 해양 실크로드를 상호 연결을 촉진시키고 있으며, 이로 인해 중앙아시아는 파키스탄 또는 중국의 남서부 항만으로의 접근성을 확보할 수 있을 것이다. 이 지역에서의 내륙항은 수출입 화물의 집산을 통해 해양항만을 통해 수출입을 촉진할 수 있을 것이다.

다섯째, 낙후된 교통 인프라를 확충할 수 있다. 내륙항 설치를 통해 물류의 거점화가 달성됨으로써 수출입 물류비의 절감을 통해 무역의 촉진, 투자의 활성화, 고용의 촉진 등을 통해 국가 및 지역경제발전 활성화에 기여하게 될 것이다(Kohli, 2018; de Soyres et al., 2018). 중국은 유럽으로의 육상운송로는 활성화시키기 위해 중간 경로상에 위치한 중앙아시아 열악한 인프라를 개선시키는 데 많은 투자를 추진하고 있으며 여기에는 내륙항의 개발도 포함되어 있다.

중국의 서부 및 중앙아시아 지역의 내륙항을 대상으로 SWOT-PEST 분석을 수행한 것은 <Table 9>에 나타나 있다. 강점으로는 화물의 처리에서 허브앤스포크(Hub and Spoke) 방식

Table 9. SWOT-PEST Analysis of The Relationship Between China and The Central Asian Countries Under 'One Belt One Road' Initiative

Strengths		Weaknesses
	Cost savings in goods gathering, circulation and customs clearance Economies of scale in logistics and transportation Trade complementarity	Limits of securing sufficient material flows The volume of imports and exports is unbalanced Poor transportation infrastructure Cultural heterogeneity(Russian language usage, etc.)
Opportunities		Threats
Political Factors	The strong will of China's "One Belt One Road" initiative Improvement of political relations between China and countries along the belt and road	Increasing high economic dependence of Central Asia Political instability of Central Asia The deterioration of political relations with neighboring powers such as USA, Russia and EU etc.
Economic Factors	Links between go-west development and regional balance policy Complementarity in trade and investment relations in Central Asia Source of natural resource Expansion of export markets Facilitation of multimodal transport route to Europe	Massive infrastructure investment leads to debt of Central Asian countries
Social Factors	Expansion of social and cultural exchanges with Central Asia	Policy to restrain minority ties in the western China
Technological Factors	Investment in transport technology in Central Asia Technological support in multimodal transport	High dependence of Central Asia's technologies

Sources: Modified by authors based on Kohli(2018) and The Diplomat(2018).

이 가능해 지면서 규모의 경제 실현에 따른 물류비의 절감을 들 수 있는 반면 현재 수출입 물동량이 많지 않을 뿐만 아니라 수출입 물동량의 불균형과 열악한 인프라 시설로 인한 추가 투자가 이루어져야 하는 약점을 가지고 있다.

기회 요인으로는 '일대일로' 정책에 따라 중앙아시아 지역은 유럽으로의 진출에서 교두보로 역할을 할 것으로 예상되기 때문에 중국의 정책적 개발 의지는 높을 뿐만 아니라 서부대 개발사업 및 지역균형 발전 정책 등으로 인해 이 지역에 대한 관심이 높은 점을 들 수 있다

(The Diplomat, Aug. 2018). 위협 요인으로는 중앙아시아 국가경제의 예측화 그리고 대규모 인프라 투자와 경제성이 아닌 정치적 투자 결정으로 인해 수익성 악화 등이 될 수 있다 (Brookings, Jan 2, 2018, The Atlantic Oct 1, 2019). 또한 이 지역에 대한 중국의 영향력 증대는 주변 강대국 특히 미국과 러시아와의 관계를 악화시킬 수 있다(Sarwar, 2018). 이러한 제반 요인을 고려할 때 중앙아시아와 접경의 내륙항 개발은 향후 중국의 일대일로 정책 방향에 좌우될 것으로 판단된다.

V. 결론

중국의 정치·군사·경제적 파워를 대외적으로 확장함으로써 중국몽(夢)의 실현을 추구하는 ‘일대일로’ 이니셔티브는 중국 대외 정치·경제에 중요한 도구로서 활용되고 있다. 중앙아시아는 중국의 유럽으로의 확장에서 중요한 지리적 위치를 차지하기 때문에 중국은 이 지역 교통 인프라 투자를 비중있게 추진해 나가고 있다. 내륙항은 교통망의 결절점에 위치하면서 화물의 집산과 통관 등의 지원하는 기능을 담당하고 있다.

중국의 대중중앙아시아와의 지정학적 기회를 활용하는 동시에 중국 중서부 지역의 발전을 위해 내륙항 개발을 추진해 오고 있다. 본 연구의 분석을 통해 향후 중국 중서부 지역의 내륙항 개발은 중국과 중앙아시아의 정치·경제적 관계에 많은 기회를 제공하는 동시에 도전적 과제를 부여하고 있다. 중국은 일대일로 이니

셔티브를 통해 중앙아시아를 자원의 공급, 수출시장, 유럽으로의 원활한 운송경로 확보 등과 같은 이해관계와 더불어 정치적 유대관계를 강화해 나가려 하고 있다. 반면 중앙아시아는 중국의 해외투자의 유치를 통해 자국의 경제발전을 추진하고자 한다. 따라서 이 지역의 내륙항 발전은 일대일로 이니셔티브를 통한 중국과 중앙아시아의 정치·경제적 관계의 발전 여부에 달려 있다고 할 수 있다.

우리나라에 대한 시사점으로는 중국 중서부 지역의 내륙항 발전은 중국의 서부지역, 중앙아시아, 동유럽간 수송에서 커다란 영향을 줄 수 있을 뿐만 아니라 이 지역으로의 수출시장의 확대에 의한 물류 비즈니스 기회를 가져다 줄 것이다. 따라서 중앙아시아 지역 국가간 지정학적 이해관계의 변화에 대한 지속적인 관심과 더불어 경제 관계의 강화와 비즈니스 기회를 발굴할 수 있는 연구와 투자 및 무역을 확대할 수 있는 방안의 수립과 추진이 요구된다.

References

- Brooking (2018), “*The new geopolitics of Central Asia: China vies for influence in Russia’s backyard*”, <https://www.brookings.edu/blog/order-from-chaos/2018/01/02/the-new-geopolitics-of-central-asia-china-vies-for-influence-in-russias-backyard/>
- Callahan, W.A. (2016), China’s “Asia Dream”: The Belt Road Initiative and the new regional order”, *Asian Journal of Comparative Politics*, 1-18.
- Callaghan M & P. Hubbard (2016), “The Asian Infrastructure Investment Bank: Multilateralism on the Silk Road”, *China Economic Journal*, 1-24.
- Dave, B. (2018), “Silk Road economic belt: effects of China’s soft power diplomacy in Kazakhstan”, in M Laruelle (ed), *China’s Belt and Road initiative and its impact in Central Asia*, The George Washington University, Washington, DC., 97-108.
- De Soyres, F., A. Mulabdic A and Murray S, et al.(2018), “*How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs?*”, The World Bank, 2018.
- Eastwest.eu (2019), “*Khorgos, a pearl in the desert*”, <https://eastwest.eu/en/dry-port-khorgos-new-silk-road/>
- Economist Intelligence Unit (2016), *One Belt, One Road: An Economic Roadmap*, The Economist Corporate Network.

- Biliang, H. (2019), "Building the Belt and Road: The Impact on China and Central Asia", in Emerson, M., H. Biliang, R.M. Nag, S.F. Starr and E. Vinokurov(eds), *The Belt and Road Initiative in Central Asia and the South Caucasus: The Perspectives of China, Russia, the European Union, India, and the United States*, Emerging Markets Forum, 1-8.
- Council on Foreign Relations, "China's Massive Belt and Road Initiative", 28 Jan. 2020.
- ESCAP (2017), A Study of ICT Connectivity for the Belt and Road Initiative (BRI): Enhancing the Collaboration in China-Central Asia Corridor, Bangkok, Thailand.
- Feng, Z. (2014), "Strategic Transport Arteries Connecting China to Eurasia—Details of the Area, Route Delineation and Function of the New Silk Road Economic Belt", *Frontiers*, 4, 79-85.
- Ghiasi, R. and J. Zhou (2017), "The Silk Road Economic Belt: Considering Security Implications and EU-China Cooperation Prospects", Sweden and Germany, *SIPRI & Friedrich Ebert Stiftung*.
- Hanaoka, S., M.B. Regmi (2011), "Promoting intermodal freight transport through the development of dry ports in Asia: An environmental perspective", *IATSS Research*, 35(1), 16-23.
- Huang, Y. (2016), "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, framework and assessment", *China Economic Review*, 40, 314-321.
- ITF (2019), "Enhancing Connectivity and Freight in Central Asia", *International, Transport Forum Policy Papers*, 71, OECD Publishing, Paris.
- Joo, Jang-Hwan (2010), "The Change of China's Economic Strategy for Central Asia: From 'Restoration of Silk Road' to 'Incorporation into The Greater China'", *Korean Journal of Political Science*, 18(2), 217-236.
- Joo, Jang-Hwan (2014), "China's Policy for Central Asia: Background, Contents and Prospects for the West Push Strategy", *Korean-Chinese Social Science Studies*, 12(3), 55-73.
- Je, Sung Hoon, Hee-Seung Na, Pil-Soo Choi and Dolgormaa, L. (2016), "*Development Potential of China-Mongolia-Russia Economic Corridor and Korea's Linkage Plan*", KIEP.
- Kassenova, N. (2017), "China's Silk Road and Kazakhstan's bright path: linking dreams of prosperity", *Asia Policy*, 24, 110-116.
- Khon, Y and B.S., Shin(2015), "Chinas Central Asian Strategy and Economic Cooperation between China and Kazakhstan", *Asia Review*, 4(2), 181-204.
- Kim, Young-hoon and Suk-Chul Rim (2012), "A Performance Evaluation Model for Inland Container Depots", *2012 Proceedings of Korea Society for Railway*, 353-357.
- Kim, Young Jin (2018), "'One Road One Belt' of China and Responses from the Central Asian Countries: Opportunities for Economic Revitalization", *Asian Regional Review*, 1(1), 1-6.
- Kohli, H. (2018), "Looking at China's Belt and Road Initiative from the Central Asian Perspective", *Global Journal of Emerging Market Economies*, 9(1-3), 1-9.
- Kunavut K, A. Okuda and D. Lee (2018), "Belt and road initiative (BRI): enhancing ICT connectivity in China-Central Asia corridor", *Journal of Infrastructure, Policy and Development*, 2(1): 116-141.
- Laruelle, M. (Ed.). (2018), "*China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia*", George Washington University, Central Asia Program.
- Lee, Bong Geol (2015), "China's Dream. The current status and effects of 'One Belt One Road Project'", *Trade Focus, Institute for International Trade*, 14(6), 1-26.
- Lee, Choong-bae and Jong-Chul Lee (2017), "The One Belt One Road Initiative and Development of Inland Port in China", *Journal of Korea Port Economic Association*, 33(3), 1-15.

- Lee, Choong-bae (2017), "A Study on Classification of the Development of Chinese Dry Ports under the 'One Belt One Road' Initiative", *The Journal of Korea Research Society for Customs*, 18(3), 173-194.
- Lee, Choong-bae (2018), "A Study on Evaluating Competitiveness of Chinas Inland Ports", *International Commerce and Information Review*, 20(2), 301-322.
- Lee, Choong-bae (2019), "The Geopolitics of Chinese Overseas Investment in Ports Under the One Belt One Road Initiatives", *Korea Trade Review*, 44(1), 285-299.
- Lee, Geun Woo, Sung Jun Park, Eun Woo Kim, Se Won Kim, Ha Rim Lee (2016), *A Study on Priorities of Removing Logistics Barriers in Central Asia*, Korea Maritime Institute.
- Lee, Joo Ho, Hyeong Keun Kim, Beom Joong Kim, Chan Ho Kim, Keun Seop Kim, Ji Hyun Kang (2012). "Establishing Strategies to Enter the Western Logistics Market in China using International Cooperation between China and Central Asia", Report on Strategic Regional Studies by KIEP.
- Li, F., X. Shi and H. Hu (2011), "Location Selection of Dry Port Based on AP Clustering: The Case of Southwest China", *Journal of System and Management Sciences*, 1(5), 93-105.
- Li, Y., Q. Dong and S. Sun (2015), "Dry port development in China: Current status and future strategic directions", in Mi, W, Lee, L.H, Hirasawa, K. and Li, W. (eds.), Recent Developments on Port and Ocean Engineering, *Journal of Coastal Research*, Special Issue, 73, 641-646.
- Li, Y., K. Bolton, and T. Westphal (2016), "*The Effect of the New Silk Road Railways on Aggregate Trade Volumes between China and Europe*", Institute of East Asia Studies Working Paper, No. 109, Duisburg, Germany: University of Duisburg-Essen.
- Linn, J.F. and L.M. Zucker (2019), "*An 'inside-out' perspective on the impact of BRI in Central Asia and the South Caucasus: Overview*", in Kohli, H. S., J. F. Linn and L. M. Zucker(eds.), *China's Belt and Road Initiative: Potential Transformation of Central Asia and the South Caucasus*, Sage, Los Angeles, 31-62.
- Liu, Yanfeng and Choong-bae Lee (2018), "A Study on Classification and Development Model of Chinese Inland Ports on the Route of 'One Belt One Road'", *Korea International Commerce Review*, 33(3), 229-251.
- Liu, Yanfeng and Choong-bae Lee (2019), "A Study on the Geographical Distribution of Functional Classification and SWOT-PEST Analysis for Chinas Inland Ports". *Journal of Korea Port Economic Association*, 35(2), 77-92.
- Middle East Institute (2019), "*Setting the Middle Corridor on track*", Nov 18, 2019. <https://www.mei.edu/publications/setting-middle-corridor-track>
- Muzalevsky, Roman (2016), "*China's Long March into Central Asia*" <https://www.stratfor.com/article/chinaslong-march-central-asia>
- Ng, A. K. Y. & I. B. Cetin (2012), "Locational Characteristics of Dry Ports in Developing Economies: Some Lessons from Northern India", *Regional Studies*, 46(6), 757-773.
- Notteboom, T., and J. P. Rodrigue (2011), "Dry Ports and the Maritime Hinterland: Gaining Momentum," *Port Technology International*, 50, 21-24.
- Nikkei (2017), "*Kazakhstan 'dry port' key hub for China's 'Belt and Road' scheme*", Oct. 14, 2017.
- OECD (2018), "China's Belt and Road Initiative in the global trade, investment and finance landscape", in *OECD Business and Finance Outlook 2018*, OECD Publishing, Paris.
- Park, Byung In (2014). "Study on Parallel Strategy between Security and Economy of Xi Jinping's Foreign Policy toward Central Asia: Focusing on SCO and 'New Silk Road' Plan", *Korea and World*

- Politics*, 30(4), 163-194.
- Park, Sang Nam (2005). "Study on Parallel Strategy between Security and Economy of Xi Jinping's Foreign Policy toward Central Asia: Focusing on SCO and 'New Silk Road' Plan", *Journal of International Area Studies*, 8(4), 3-33.
- Park, Sung Jun, Gwang Soo Kilh, Se Woon Kim (2016), "China's "One Belt-One Road" Initiative and its Implications for Korean Maritime Logistics - From the Perspective of Global Value Chains-", *Journal of Shipping and Logistics*, 32(2), 361-385.
- Peyrouse, S. (2007), Economic Aspects of the Chinese-Central Asia Rapprochement, Central Asia-Caucasus Institute and Silk Road Studies Program.
- Pomfret, R. (2018), "The Eurasian Land Bridge The Role of Service Providers in Linking the Regional Value Chains in East Asia and the European Union", *ERIA Discussion Paper Series*.
- Pradhan, R. (2018), "The Rise of China in Central Asia: The New Silk Road Diplomacy", *Fudan Journal of the Humanities and Social Sciences*, 11, 9-29.
- Rastogi, C., J.F. Arvis (2014), *The Eurasian connection: supply-chain efficiency along the modern silk route through Central Asia*, The World Bank.
- Roso, V., J. Woxenius and K. Lumsden (2009), "The dry port concept: connecting container seaports with the hinterland", *Journal of Transport Geography*, 17, 338-345.
- Samir, A. N., G. C. Nicoletta, and C. O. Alberto (2014), "Application of a Model Based on the Use of DELPHI Methodology and Multicriteria Analysis for the Assessment of the Quality of the Spanish Dry Ports Location," *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 162, 42-50.
- Sapienza Universta Di Roma (2018), "The evaluation of potentiality of the Belt and Road Initiative", Kazakhstan part.
- Sarwar, F. (2018), "China's One Belt and One Road: Implications of 'New Eurasian Land Bridge' on Global Power Play in the Region", NUST, *Journal of International Peace & Stability*, 1(2), 131-144.
- Shin, Beom-Shik (2015), "The Rise of China and Responses from the Central Asian States", *The Korean Association Of Slavic Studies*, 30(2): 205-245.
- Slack, B. (1999), "Satellite terminals: A local solution to hub congestion?," *Journal of Transport Geography*, 7(4), 241-246.
- Scobell, A. E. Ratner, M. Beckley (2014), "China's Strategy Toward South and Central Asia, RAND.
- Sulimanov, A.S. (2018), "Geopolitical interests of China in Central Asia", *Revista San Gregorio*.
- Tang, M. (2018), "The Belt and Road as the Lead to a New Era of Opening up", in Wei Liu(ed), *China's Belt and Road Initiatives. Economic Geography Reformation*, Springer, 49-56.
- The Atlantic (2019), "China's Path Forward Is Getting Bumpy", Oct 1, 2019.
- The Diplomat (2018), "Why Central Asia is Betting on China's Belt and Road", Aug 13, 2018.
- Thorne, D. and B. Spevack (2017), *Harbored Ambitions. How China's Port Investments Are Strategically Reshaping the Indo-Pacific*, Washington, DC: Center For Advanced Defense.
- Toktomushev, K. (2016), "Central Asia andn the Silk Road Economic Belt", *Policy Brief 2016-1*, University of Central Asia, 1-6.
- UNCTAD (1991), "Handbook on the Management and Operation of Dry Ports", *Maritime Economics and Logistics*, Geneva.
- Vakulchuk, R and I. Overland (2019), "China's Belt and Road Initiative through the lens of Central Asia", in Fanny M. Cheung and Ying-yi Hong(eds), *Regional Connection under the Belt and Road Initiative*.

- The prospects for Economic and Financial Cooperation*, London: Routledge, 115-133.
- Wang, C. Q. Chen and R. Huang (2018), "Locating dry ports on a network: a case study on Tianjin Port", *Maritime Policy and Management*, 45(1), 71-88.
- Wang, C. and J. Wei (2008), "Research on the Dry Port Location of Tianjin Port Based on Analytic Network Process", *2008 International Seminar on Business and Information Management*, IEEE, 75-78.
- Wang, H (2020), "Comparative research on geo-economic cooperation between China and Central Asian Countries under the perspective of OBOR", *World Regional Studies*, 29(1), 18-29.
- Wang, Y & Gi-Tae Yeo (2017), "Intermodal route selection for cargo transportation from Korea to Central Asia by adopting Fuzzy Delphi and Fuzzy ELECTRE I methods", *Maritime Policy & Management*, 45(1), 3-18.
- Wei, H., Z. Sheng & P.T. Lee (2018), "The role of dry port in hub-and-spoke network under Belt and Road Initiative", *Maritime Policy & Management*, 45(3), 370-387.
- World Bank (2005), *Trade and transport facilitation in Central Asia: Reducing the economic distance to markets*, Infrastructure and energy services department.
- World Bank (2010), *The Cost of Being Landlocked: Logistics Costs and Supply Chain Reliability*.
- World Bank (2019), *Belt and Road Economics. Opportunities and Risks of Transport Corridors*.
- Zhao, M (2015), "China's New Silk Road Initiative", *Istituto Affari Internazionali*, 1-12.
- Zou, J., Liu, C., Yin, G & Tang, Z. (2015), "Spatial patterns and economic effects of China's trade with countries along the Belt and Road", *Progress in Geography*, 34(5), 598-605.