

# 중국의 새로운 경기부양책 ‘신인프라(新基建)’ : 국면 전환에 성공할 것인가?

한동균

제주평화연구원 박사 후 연구원

저자 現 제주평화연구원 박사 후 연구원. 제주대학교 중어중문학과, 무역학과를 졸업한 후 2013년 난카이(南开) 대학에서 국제경영학 석사, 2019년 중국인민(人民)대학에서 정치경제학 박사학위를 취득하였음. 대외경제정책연구원(KIEP) 북경사무소 연구원 및 베이징(北京) 소재 중앙민족(民族)대학교 강사로 활동함. 주요 논문은 『한국의 대(對)중국 직접투자가 중국경제 성장에 미치는 영향에 관한 실증분석 연구』 및 『중국과 베트남 개방정책이 북한에 주는 함의와 당위성 연구』 등이 있음

기획 한동균(제주평화연구원 박사 후 연구위원)

편집 한유진(제주평화연구원 연구조교)

\* 이 글에 포함된 의견은 저자 개인의 견해로 제주평화연구원의 공식입장과는 무관합니다.

지난 3월 4일 중국 중앙정치국 상무위원회에서 ‘코로나 예방과 통제 및 경제사회 운영 안정화 방안’ 을 주제로 시진핑(习近平) 주석이 “투자항목을 잘 결정해 인프라시설 투자를 서둘러 추진해야 한다.” 고 강조한 이후 중국 당국과 관영 언론에서 ‘신인프라(新基建)’ 가 계속 언급되고 있다. 이는 중국 내 신종코로나바이러스 감염증(코로나19) 사태가 진정세를 보이자 중국이 침체된 경기를 부양하기 위해 인프라 구축에 본격적으로 팔을 걷어붙인 것으로 지난 1월부터 본격적으로 퍼지기 시작한 코로나19로 투자와 내수, 수출 모두 큰 타격을 받으면서 막대한 자금 투입으로 경제를 부양시키기 위한 대책이다. 또한, 경제학자들 사이에서 올해 중국 경제성장률이 마이너스 성장을 기록했던 마오쩌둥(毛泽东) 시대 이후 가장 낮은 수치인 3%에 그칠 것 이란 전망까지 나오자 중국이 자신들이 키우려는 분야에 막대한 자금을 투입해 해당 업종의 성장을 촉진하는 한편, 침체된 경기까지 활성화시키겠다는 강력한 의지로 풀이된다.

과거 중국은 2008년 글로벌 금융위기 당시 4조 위안, 우리돈 약 670조 원 규모의 초대형 부양책을 시행해 위기를 넘긴 적이 있다. 이로 인해 중국은 침체된 세계경제 회복세에 크게 기여하며 구원투수로서의 역할을 해냈고, 중국경제 또한 위기를 넘어 한차례 더 도약하고 있지만 끊이지 않는 중국위기론을 야기시키는 원인으로도 지목되고 있다. 산업 과잉생산, 부동산 거품, 지방정부 부채, 은행 부실채권, 그림자 금융, 기업 부채라는 심각한 부작용을 남겼고, 여전히 중국경제를 위협하는 뇌관처럼 존재하고 있다. 또한, 2018년부터 벌어진 미중 무역분쟁에서 최근 ‘1단계 합의’ 를 통해 관세전쟁이 잠시 보류된 상태지만 미국이 제기하는 불공정 경쟁과 강제기술 이전, 지재권 침해, 환율조작 행위 문제 등 중국의 구조적 문제들이 근본적으로 해결되지 않아 갈등이 장기화될 것으로 예상되고 있어 코로나19와 더불어 중국경제를 포함한 세계경제의 불확실성이 증대되고 있는게 현실이다.

더욱이 코로나19가 제일 먼저 확산한 중국은 2008년 글로벌 금융위기 이후 12년 만에 최대 고비를 맞으며 전례 없는 타격을 입자 전 세계적인 경기 위축 속에 오히려 성장의 기회를 잡고 포스트 코로나를 준비하기 위해 ‘신인프라’ 개념을 내놓았다. 중국국가발전개혁위원회 혁신하이테크발전국 우하오(伍浩) 국장은 경제금융 전문매체 ‘차이신(財新)’ 인터뷰를 통해 ‘신인프라’를 정보통신망을 기초로 디지털 전환, 스마트 업그레이드, 융합 혁신 등 서비스를 위한 기초시설이라고 정의하였으며, 산둥(山東), 푸젠(福建), 윈난(雲南) 등 13개 성(省)에 △5G 기지국 △데이터센터 △초고압(UHV) 송전망 △전기차 △고속철도 △인공지능 △산업용 인터넷 등 총 7개 분야, 우리돈 5,800조 원 규모인 34조 위안을 순차적으로 집행할 것이라고 밝혔다.

과거 중국의 경기부양책이 농촌의 도시화를 위한 고속도로와 철도, 공항 등 토건산업 위주였다면 이제는 토건산업이 아닌 4차 산업혁명시대 도래에 따른 미래 기술 키워드에 포커스를 맞추며 4차 산업혁명을 제대로 실현시키기 위해 필요한 인프라에 집중하고 있다는 것이 특징이라고 볼 수 있다. 우리나라가 과거 수출주도형 경제성장정책에 의한 발전으로 중진국 수준에 머물다 IT 강국으로 도약할 수 있었던 것도 IT 인프라를 잘 갖추었기 때문인데, 덕분에 한국의 인터넷 보급률은 거의 항상 세계 1위를 차지해 왔었고, 지난해 5G도 세계 최초로 상용화한 성과를 이루었다. 즉, 인프라와 법체계가 잘 갖추어져야만 그 나라 국민들이 그 안에서 자신들의 잠재력을 마음껏 펼칠 수 있음을 중국도 잘 알기에 이러한 분야에 34조 위안이라는 천문학적 규모의 투자를 결정한 배경이라고 할 수 있겠다. 그렇다면 중국정부가 포스트 코로나 시대를 향해 공식 발표한 ‘신인프라’의 각 분야를 자세히 살펴보도록 하겠다.

첫 번째 분야는 5G 기지국 건설이다. 5G 이동통신은 ICT 타산업과의 융합을 주도하고, 4차 산업혁명의 기반이 되는 핵심 산업으로 AR과 VR, 드론, 스마트공장, 재난안전 등 다양한 서비스 분야에서 새로운 시장을 창출하고 있다. 사실 그동안 중국기업은 통신 단말기와 장비 분야에서 글로벌 점유율을 확대해 왔으나 3G, 4G의 글로벌 기술표준은 장악하지 못해왔다. 하지만 5G 기술표준만큼은 먼저 장악하기 위해 2015년부터 추진한 ‘중국제조 2025’를 통해 5G를 전략적 신흥산업으로 지정하였고, 가격경쟁력과 막강한 R&D 투자를 앞세워 5G 시장 주도권을 선점하기 위해 움직이고 있다. 더욱이 중국의 무선통신 보급률은 82%로 유럽 86%, 미국 81.7%와 비교해도 선진국과 유사한 수준이며, 현재 성장이 정체된 상황에서 이를 타개할 수단으로 5G시대를 여는 것이 절실하기 때문에 적극적으로 추진하고 있으며, ‘신인프라’를 통해 더욱 가속화될 것으로 전망됨에 따라 중국정부의 의지가 상당하다는 것을 알 수 있다.

두 번째 분야는 데이터센터 구축이다. 데이터센터는 인터넷 연결의 핵심이 되는 서버를 한군데 모아둔 시설 또는 클라우드 서비스를 위한 데이터센터를 포함한 개념으로 서버호텔이라고도 불리며, 서버, 네트워크, 스토리지 등 IT 서비스 제공에 필요한 장비를 한 건물에 모아 24시간 365일 운영하고 통합 관리하는 시설을 말한다. 특히, 빅데이터는 4차 산업혁명의 요체인 동시에 중국이 지닌 강점을 가장 잘 살릴 수 있는 분야로 중국정부는 빅데이터를 국가전략 자원이자 기술혁신을 위한 핵심요소로 인식하여 빅데이터 관련 산업 육성을 본격화하고 있다. 세계최

대 인구를 보유하고 있는 중국은 매 순간 디지털 기기를 통해 끊임없이 생성하는 데이터를 보유한 글로벌 데이터 대국으로 데이터센터에 대한 니즈도 점점 커져가고 있는 상황이다. 또한, 데이터 양이 급격히 증가하면서 본격적인 5G시대와 빅데이터 시대가 도래하면 전통적인 데이터센터와는 달리 훨씬 규모가 크고, 유기적인 구조를 가진 하이퍼스케일 데이터센터로 발전할 가능성도 있는 만큼 데이터센터는 빅데이터 시대의 전략무기라고 볼 수 있다.

세 번째 분야는 초고압(UHV) 송전망 건설이다. 중국은 급격한 산업화와 도시화로 인해 폭발적으로 증가하는 에너지 수요를 충족하는 것이 최우선 과제로 지적되어 왔으며, 최근까지도 이로 인한 미세먼지와 같은 부작용이 발생하면서 우리나라를 포함한 주변국과 잦은 마찰을 빚고 있다. 이에 중국은 전력산업을 개편하여 신재생에너지 및 스마트그리드 등과 같은 신기술을 통해 전력산업 구조를 전환하고 있는데, 중국의 전력 사용이 대부분 동부 연해도시에 집중되어 있는 반면, 전력 생산시설은 중서부지역에 몰려있어 초고압 송전망을 통해 도시 간 전력을 서로 이어주면서 자원이용률을 높인다는 계획으로 추진하고 있다. 특히, 초고압 송전망 건설은 중국국가에너지국이 지난 2018년 9월에 발표한 『송·변전 중점 사업 추진 가속화에 관한 통지(关于加快进一步输变电重点工程规划建设工作的通知)』를 발표한 이후 대규모로 초고압 송전망 라인을 건설하고 있으며, ‘신인프라’ 추진으로 인해 더욱 탄력을 받을 것으로 전망되고 있다.

네 번째 분야는 전기차 충전기 구축이다. 중국의 자동차 산업은 2000년대 이후 비약적으로 성장하였으나 기술적으로는 아직도 선진국을 넘어서지 못하고 있기 때문에 전기차 기술에 사활을 걸고 있다. 또한, 세계 최대 원유수입국인 만큼 원유의 70%를 수입에 의존하다보니 석유자원을 수입하는 것보다 수력발전 및 풍력발전, 태양력 등을 사용하여 만든 전기에너지를 이용하는 전기차가 적합하다고 할 수 있다. 신스따이(新时代)증권에 따르면 현재 중국의 전기차 보유량은 약 2,000만 대로 전 세계 45%의 점유율을 보이며 무섭게 성장하고 있으며, 중국 내 전기차 생태계도 탄탄해지고 있다는 평가를 받고 있다. 더욱이 전기차에 필수적인 충전인프라 구축을 위해 2018년 12월 ‘차량 1대당 충전스탠드 1대 보급’이라는 목표를 제시하였고, 공공충전소 및 공공충전기도 확충할 것을 예고하면서 향후 중국 자동차 산업의 새로운 패러다임을 주도할 것으로 전망되고 있다.

다섯 번째 분야는 고속철도 건설이다. 과거 2008년 글로벌 금융위기 당시 중국정부는 4조 위안 규모의 지출을 통해 경기부양을 성공적으로 이뤄냈었다. 당시 인프라 사업에는 고속철도가 중심이었고, ‘고속철 굴기(掘起: 우뚝섬)’를 외치며 구간을 확장한 결과 지난해 말 기준 전 세계 고속철의 3분의 2 규모, 세계 최대 고속철 구간거리인 3만km가 넘는 고속철도를 건설하였으며, 이를 통해 중국의 고속철도 기술은 세계 최고 수준에 오르며 도시화율 또한 현저하게 상승하는 성과를 이루게 되었다. 이처럼 고속철도 건설은 중국정부가 기존에 추진해온 사업이나 ‘신인프라’ 영역에 이례적으로 포함시키면서 고속철을 더욱 발전시키겠다는 의지를 엿볼 수 있다. 특히, 2019년 말 기준 40개 도시에 걸쳐 건설한 고속철 노선 규모가 6,730km고, 올해 완공될 예정인 노선은 14개의 약 1,000km임을 감안할 때, 중국의 거시경제가 좋지 않다는 우려가

계속되는 상황에서 경제안정을 위한 도구 가운데 하나로 지속적으로 추진된다면 오는 2025년까지 전체 구간거리를 4만km까지 늘린다는 계획을 달성할 수 있을 것으로 전망된다.

여섯 번째와 일곱 번째 분야는 인공지능과 산업용 인터넷 구축이다. 뉴노멀 시대에 진입한 중국에서 인공지능은 신산업 창출뿐만 아니라 기존 산업발전을 위한 새로운 성장요소로 자리매김함에 따라 중국정부는 인공지능을 차세대 혁신분야로 발전시키기 위해 적극 추진하고 있으며, 창업 등의 분야와 맞물려 중국경제의 새로운 성장동력으로 그 중요성을 부각시키고 있다. 특히, 노동집약적 산업 비중이 높은 중국에서 임금상승과 노동인구 감소로 인해 경제구조 전환이 요구되면서 기존의 노동집약형 산업에서 자본집약형 산업으로 이행하는 것이 중요한 과제로 부상하였고, 인공지능이 고용구조 전환이나 차세대 경제발전에 크게 기여할 수 있는 기술로 주목받으면서 중국정부는 인공지능 발전을 위한 구체적인 계획을 갖고 추진하고 있다. 또한, 네트워크를 포함한 플랫폼 및 보안시스템 등의 산업용 인터넷은 디지털 경제를 구축하기 위한 핵심 사업으로 5G 통신망 사업과 함께 투자가 이루어질 전망이다.

중국국가통계국은 지난 달 17일 중국의 1분기 국내총생산(GDP)이 20조 6,504억 위안으로 전년 대비 -6.8% 감소했다고 밝혔다. 직전 분기인 작년 4분기 6.0%와 비교하면 12%p 이상 급락한 것으로 분기별 성장률을 발표하기 시작한 1992년 이후 28년 만에 처음으로 역성장한 수치다. 미중 무역분쟁 여파로 지난해부터 분기별 성장률이 지속적으로 낮아져 6%대까지 하락했는데, 올해 1분기에는 코로나19라는 초유의 사태로 더 큰 충격을 받은 것이다. 연간 경제성장률을 봐도 2010년에 마지막으로 두 자릿수인 10.6%를 기록한 후 계속 하락세를 보이고 있는데, 지난해에는 1990년 이후 가장 낮은 수준인 6.1%를 기록했다. 애초 중국은 올해 지난해와 비슷한 6%대의 성장률을 무난히 달성할 것으로 여겼지만 코로나19 충격에 상황이 급변한 것이다.

급속한 성장 둔화는 시진핑(习近平) 국가주석이 이끄는 중국공산당 지도부에 심각한 도전일 수도 있다. 코로나19로 인한 대규모 인명 피해에 이어 경제마저 붕괴하면 시진핑 정권에 정치적 위기가 불거질 우려가 적지 않기 때문이다. 당장 시 주석이 천명한 2020년 말까지 2010년 GDP의 2배를 달성하겠다는 ‘샤오캉(小康)사회’를 실현하려면 올해 적어도 5.6% 이상의 성장을 달성해야 하는 상황에 놓여있다. 이에 중국정부는 현재 위기가 2008년 글로벌 금융위기보다 심각한 것으로 평가하면서 코로나19 사태에 따른 충격을 극복하기 위해 과거보다 강도 높은 경기부양책인 ‘신인프라’를 발표하였고, 34조 위안에 달하는 엄청난 규모의 투자가 올해 모두 이루어지는 것은 아니지만 적어도 하반기 중국경제 성장을 자극할 마중물 역할을 충분히 할 것으로 기대하고 있다.

최근 중국 내 코로나19 확산세가 잦아들면서 산업활동이 재개되고 있지만 ‘V자 반등’ 가능성에 대해서는 여전히 회의적인 전망이 대부분이다. 최악의 고비는 넘겼다고 하더라도 유럽과 미국 등은 아직도 코로나19로 몸살을 앓고 있기 때문이다. 코로나19가 중국에서 창궐하면서 자의든 타의든 전 세계에 혼란과 불안을 가져다 주었지만 이제 중국은 큰 혼란을 어느 정도 잠재

우고, 이번 기회를 통해 ‘신인프라’ 추진을 바탕으로 4차 산업혁명시대의 패권을 잡으려는 방향성을 확고히 하면서 속도를 내는 듯 해 보인다. 더욱이 매년 3월 중국의 최대 정치이벤트인 ‘양회(兩會: 전국인민대표대회와 인민정치협상회의)’가 두 달 이상 순연된 이달 21일에 개최될 예정이다. 양회를 통해 코로나19로 인한 글로벌 경제 위기가 오히려 중국경제에 기회로 작용할 수 있도록 ‘신인프라’를 포함한 다양한 대규모 경기부양책을 제시하며 사회분위기 쇄신을 시도할 수 있을 것인지 지켜봐야 할 것이다.

