

# 靑藏鐵道를 통해 바라본 西藏의 변화 : 西藏의 경제적 효과를 중심으로

오 종 혁

(한양대학교 국제학대학원 중국학과 석사과정)

- I. 서 론
- II. 칭장철도 개통의 목적 및 의의
- III. 칭장철도의 경제적 효과
  - A. 티벳 발전의 가속화
  - B. 티벳 여행객 증가
  - C. 티벳행 물류 운송 개선
  - D. 서부 자원 개발의 가속화
  - E. 중국과 인도 간의 경제협력 가속화
- IV. 결 론

## 한글초록

중국은 서부대개발 정책의 하나로서 2006년 7월 칭장철도를 개통, 서부지역 개발에 대한 속력을 내고 있다. 칭장철도는 세기의 난(難)공사로 불릴 정도로 힘든 공정이었으나, 예상기간보다 2년이나 빨리 완공을 하는 쾌거를 이루게 되었다. 하지만 칭장철도는 단순히 경제적 목적으로만 만들어 진 것은 아니다. 칭장철도를 통해 서부지역에 대한 접근성을 높임으로서, 중앙정부로는 조화로운 사회 건설 실현에 한걸음 더 나아갈 수 있고, 아울러 서부지역에 사는 소수민족에 영향력 확대를 통하여 독립시위를 억제하려는 데에도 그 목적이 있다고 하겠다. 또한 국경지역 경비강화와 동남아 지역의 영향력 강화라는 포석적인 성격도 있다.

이 글에서는 주로 경제적 효과에 대한 분석을 하고자 한다. 철도가 개통된 지 불과 2년 지났지만 그 효과는 벌써 빠르게 나타나고 있다. 각종 수치에서는 티벳의 성장이 가속화 되는 것을 볼 수 있다. 하지만 2008년 3월 일어난 티벳 유혈 시위에서도 알 수 있듯이 민족통합 문제에 대해서는 아직 지켜봐야 할 필요가 있다. 그럼에도 불구하고 중국 정부가 의욕을 가지고 추진하는 만큼 본 궤도에 오른다면 티벳 경제 성장 속도도 보다 더 빨라질 것으로 생각된다.

## I. 서 론

중국이 1978년 개혁·개방정책을 추진하면서 덩샤오핑(鄧小平)은 '先富論<sup>197</sup>'을 제기한 바

있다. 중국 정부는 외국과의 교역 및 투자에 입지적으로 유리한 동부 연해(沿海)지역을 개방, 발전시켜 나갔다. 값싼 노동력을 이용하여 상품을 생산 수출하는 노동집약형 산업은 연해지역 경제를 빠르게 성장시켰고, 우선순위에서 멀어진 서부지역은 상대적인 낙후상태가 오랫동안 지속되었다.

개혁·개방이 시작된 지 30년이 지난 지금, 지역 간의 갈등과 빈부 격차는 해가 거듭될수록 더욱더 심화되는 측면이 있어 이는 중국정부의 시급히 해결해야 할 과제가 되었다. 중국정부는 '제11차 5개년 계획(規劃)'의 여섯 가지 필수원칙<sup>198)</sup>을 통해서 이 문제를 해소하기 위해 많은 노력을 기울이고 있다.

동부와 서부지역의 경제력 격차는 중국의 사회불안 요인으로 작용하고 있으며 국가적 통합성을 저해하고 소수민족들의 분열 움직임에 빌미를 제공해 줄 여지가 있다. 이에 따라 중앙정부는 2000년 서부대개발(西部大開發)을 기치로 서부지역에 대한 인프라 시설을 확충하고 지역균형 발전이라는 목표를 내세우고 이를 추진하고 있다.

서부대개발은 국가적으로 매우 중요한 사업이며 장기적으로 서부지역의 개발은 중국의 경제발전과 국력 증대를 위해서 반드시 필요하다고 할 수 있다.

그 중 칭장철도는 서부대개발의 다양한 개발 사업 중의 하나이며, 그 중 규모가 매우 큰 축에 속한다. 칭장철도는 총길이 1,956Km로 칭하이성(青海省) 시닝(西寧)부터 시작<sup>199)</sup>하며, 시장자치구(西藏自治區) 라싸(拉薩)에 이른다.

2006년에 완공된 거얼무(格爾木)에서 라싸까지의 1,142Km 칭장철도 2기 공사 구간<sup>200)</sup>은 오랜 세월을 거쳐 형성된 동토(凍土), 흑한과 산소결핍, 취약한 생태환경 등 "3대 난제"<sup>201)</sup>에 평균 해발 4,000미터에 이르는 고지대인 관계로 세기의 공사로 불리울 정도의 난(難)공사로 예상되었다. 중국 내부에서도 이것이 성공하리라는 누구도 쉽게 예상하지 못하였으나, 예정시간보다도 2년이나 빨리 완공하는 쾌거를 이루어 냈다.

철도가 가져온 경제적 효과는 빠르게 나타났다. 국민총생산, 세수의 증가 등만 봐도 알 수 있다. 서구에서는 주로 부정적인 효과<sup>202)</sup>에 대한 우려를 나타내고 있으나, 아직은 지켜봐

---

197) 선부론은 트리클 다운(trickle-down) 전략이라고 할 수 있다. 트리클 다운 전략이란 '넘쳐 흐르는 물이 바닥을 적신다'라는 의미로서 경제발전지역(거점)과 인근 낙후지역 간의 허브와 스포크형(Hub and Spoch)구조 하에서 발전지역의 경제적 성과를 낙후지역으로 파급시킴으로써 경제발전을 이룩하려는 전략이다. 원천식, 2007.

198) 중국 공산당 16차 5중 전회에서는 제11차 5개년 계획의 방향, 목표, 임무가 여섯 가지 필수적인 원칙(六個必須)을 제시되었다. 여섯가지 필수원칙은 ① 안정적인 고도성장 유지, ② 경제성장 방식의 변화, ③ 자주적인 혁신능력의 배양, ④ 도·농 간의 협력적 발전, ⑤ 조화로운 사회(和諧社會) 건설, ⑥ 개혁·개방의 부단한 심화 등을 말한다. 지만수, "16기 5중전회를 통해서 본 중국 11차 5개년계획의 주요 내용과 의미", KIEP 『오늘의 세계경제』 제5-37호 p.1.

199) 1984년 칭하이성의 시닝과 거얼무를 잇는 제1구간 814km가 개통된 데 이어 22년만에 제2구간이 완공됐다. 青藏鐵路網, "青藏鐵路概況" <http://www.qh.xinhuanet.com/qztlw/gk.htm> .

200) 2001년부터 시작된 칭장철도 2기의 경우 칭하이성 거얼무에서 라싸까지의 1,142Km 구간이며, 약 6년간의 공사기간을 거쳤다.

201) 2기 구간의 경우 평균 해발 4,000m가 넘는 고원지역이 전체 구간의 84%(약 960Km)에 이르렀다. 눈덮인 고원은 산소량은 해수면의 50-60%정도에 불과하고, 연평균 온도는 0℃이하였으며, 최저 온도가 -45℃에 달하는 "생물체가 살지 않는 땅"이었다. 건조한 기후, 거센 바람, 강한 자외선, 수많은 바이러스, 건설참여 인력을 더욱 힘들게 하는 요인이 되었다. 또한 오랜 세월을 거쳐 형성된 동토는 노선 구간의 연장이 550Km나 이어져 뛰어난 설계 및 시공능력을 요구하였다. 마지막으로 특수한 지리조건과 가혹한 기후조건으로 인해 일단 파괴된 생태환경은 단기간내 복구가 어려우므로 환경보호에 대한 작업요건을 매우 엄격히 하였다. 青藏鐵路網, "青藏鐵路概況" <http://www.qh.xinhuanet.com/qztlw/gk.htm> .

202) 대표적으로는 티베트의 세속화이다. 물질문명에 의해 티베트 고유의 정신문명이 파괴되는 것을 우려하고 있다. 또한 1950년대에 중국이 티베트를 무력 통일을 한 것에 대한 반발이 있다. 그리고 티베트의 경제권이 장족(藏族)

야 할 문제일 것 같다.

이 글에서는 우선 칭장철도 개통의 목적 및 의의를 알아보도록 하겠다. 이어 2006년 칭장철도가 개통된 이후, 티벳에서는 어떤 변화가 생기고 있는지 통계자료를 통한 분석을 하고자 한다.

## II. 칭장철도 개통의 목적 및 의의

서부대개발이 시작 되고 6년째 되는해에 중국 정치협상회의(全國政治協商會議)에서는 '서부대개발추진(推進西部大開發)'이라는 주제로 협상회의를 가졌다. 이 회의에서는 그간 실시된 서부대개발에 대한 평가와 향후 과제를 알 수 있었다.

회의에서는 서부대개발이 실시된 이래 서부의 GDP가 2배가 증가하는 등의 긍정적 효과를 거두었다는 평가와 함께, 여전히 동·서간의 격차는 줄지 않았다는 비판이 있었다.<sup>203)</sup>

2001년에 시작된 칭장철도 2기 공사는 예상기간보다 2년이 단축되었고, 2006년 운행을 시작했다. 칭장철도는 그간 정치적, 경제적, 군사적 목적 등을 가지는 중요한 프로젝트 중 하나로 주목받아 왔다. 그렇다면 이것은 어떤 영향을 가져 올 것인가.

<표 1> 칭장철도 개통의 목적 및 의의

	주요 내용
정치적 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 조화로운 사회(和諧社會) 건설 실현</li> <li>- 소수민족 불만 해소를 통한 사회 안정</li> <li>- 중앙정부의 통제력 강화를 통한 독립운동 저지</li> </ul>
경제적 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 서부대개발의 촉진</li> <li>- 물류시스템 혁신을 통한 경제발전 촉진</li> <li>- 지역균형발전</li> <li>- 티벳의 '중화경제권' 편입</li> <li>- '친디아 경제권<sup>204)</sup>'의 고려</li> </ul>
군사적 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국경지역 안정 유지</li> <li>- 동남아 지역에 대한 영향력 강화</li> </ul>
사회·문화적 목적	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 한족의 티벳지역 유입 가속화</li> <li>- 한족과 장족(藏族)간의 동질성 강화</li> </ul>

자료 : 원천식, (2007) 참조, 재구성함.

우선 칭장철도의 개통은 서부대개발을 촉진시키고, 물류시스템의 혁신을 통한 경제발전, 지역균형발전이라는 경제적 목적이 주요하지만, 단순히 경제적 목적으로만 시작된 것은 아니다. 칭장철도를 통해 서부지역에 대한 접근성을 높임으로서, 중앙정부로는 조화로운 사회

이 아닌 한족(漢族)에게 갈 것이라는 우려가 있다.

203) 2006년 9월 7일 西部開發報 1면.

204) '친디아 경제권'이라는 용어는 China와 India를 합성한 말로서, 양국간의 국경이 마주하고 있는데다 풍부한 천연자원, 엄청난 인구 수 등 유사한 면이 많고 잠재력이 풍부한 개발도상국이라는 점에서 붙여진 이름이다.

건설 실현에 한걸음 더 나아갈 수 있고, 아울러 서부지역에 사는 소수민족에 대한 영향력 확대를 통하여 독립시위<sup>205)</sup>를 억제하려는 데에도 그 목적이 있다고 하겠다. 또한 서부에 접근하기가 수월해지면서 군 파견을 통한 국경지역 경비강화와 장기적으로는 동남아 지역의 영향력 강화라는 포석적인 성격도 있다.

그리고 칭장철도의 개통으로 티벳을 포함한 서부 오지지역은 경제 활성화의 계기가 되었고, 독특한 '티벳 문화 열풍'을 바탕으로 관광산업 증대가 가시화 되었다. 이에 따른 해외 관광객의 대규모 유입과 함께 중국 타 지역에서 이 지역으로의 인구유입도 늘어났다. 또한 물류의 증가로 인한 경제 성장도 눈부시다. 최근에는 칭장철도 구간 연장, 복선화 추진과 함께 나취(那曲)<sup>206)</sup>에 물류센터를 준비 중인데 이것이 완성된다면 칭장 철도의 역할은 한층 더 중요해지리라 생각된다.

### Ⅲ. 칭장철도의 경제적 효과

#### A. 티벳 발전의 가속화

티벳지역은 그동안 중국에서 가장 못사는 지역 중 하나로 꼽혀왔다. 지리적으로 이곳은 평균고도(高度) 3,000m가 넘는 고원지대인 데다 도로사정<sup>207)</sup>도 좋지 못하기 때문이다. 또한 티벳을 포함한 서부내륙지역은 그동안 중국의 개혁·개방 혜택을 거의 받지 못하였다.

우선 중국의 연도별 지역 간 소득격차를 살펴보도록 하겠다. 기준은 동부 연해지역을 대표하는 도시인 상하이(上海)시와 본 주제에서 주로 살펴 볼 시장자치구 라싸시이며 결과는 다음과 같다.

<표 2> 중국의 연도별 상하이(동부)-라싸(서부)간 소득격차 (단위 : 위안)

년 도	중국 전체 평균	상하이(동부)	라싸(서부)	소득 격차 비교
1978 년	381	2,498	375	6.6배
1990 년	1,644	4,822	1,276	3.7배
2000 년	7,858	34,547	4,559	7.5배
2003 년	10,542	46,718	6,871	6.7배
2004 년	12,336	55,307	7,779	7.1배
2005 년	13,985	51,583	9,098	5.6배
2006 년	15,973	57,695	10,430	5.5배
2007 년	18,934	66,367	12,109	5.4배

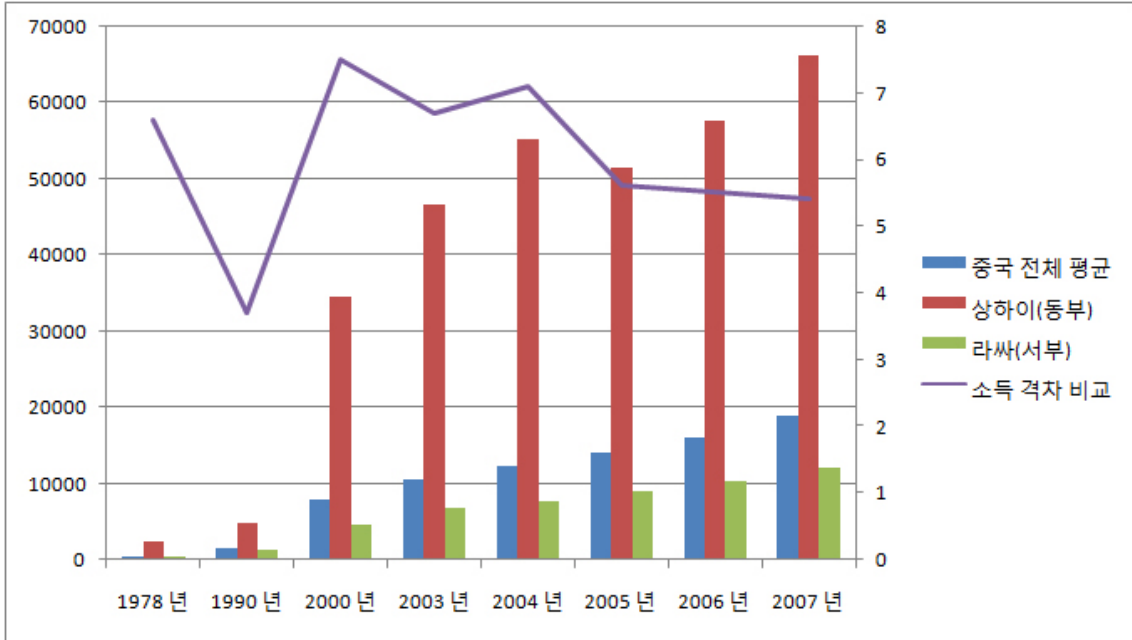
205) 2008년 3월 시장자치구 라싸에서는 무력 독립시위가 있었으며, 시위대와 진압대의 무력충돌로 인하여 중국 측 집계로 18여명, 서방 언론 추산으로 100명(추산치)이 사망하였다. 시위가 거세지자 중국 정부는 인민군을 현장에 급파, 철저한 내부통제 거쳐 사건을 무마시키려고 하였다. 하지만 서방언론에서는 중국 정부의 이러한 통제와 수습에 대하여 취재의 자유제한 및 인권탄압이라며 중국정부를 강하게 비판하였으며, 2008년 베이징에서 열렸던 하계 올림픽 보이콧 움직임 등으로 중국정부를 압박하였다. 독립시위의 경우 티벳이 중국에 점령 당한지 50년이 되는 2009년에 더욱 적극적으로 일어날 것으로 예상되어진다.

206) 해발 4,500m 지역에 위치하고 있는 나취역은 라싸와 300Km정도 떨어져있다.

207) 티벳 동부의 경우 쓰촨(四川)성과 윈난(云南)성의 경계와 맞닿아 있으나 3,000m가 넘는 고산들로 둘러싸여 있고, 동북쪽으로도 커커시리(可可西里) 지역(평균 해발 4,000m)으로 둘러싸여 있어서 도로사정이 좋지않다.

자료 : 중국통계연감(中國統計年鑑) 각 연도, 한국 무역협회 통계치 참조.

<그림 1> 중국의 연도별 상하이(동부)-라싸(서부)간 소득격차



자료 : 중국통계연감(中國統計年鑑) 각 연도, 한국 무역협회 통계치 참조.

개혁·개방 이래 상당한 격차를 유지해오던 두 지역의 경우 2004년을 최고점으로 이후 격차는 점차 줄어드는 추세이다. 상하이시의 경우 개혁·개방이 시작된 이래 계속 전국 평균소득을 상회하고 있으나, 라싸시의 경우에는 2007년까지도 전국평균에는 훨씬 미치지 못한 것을 알 수 있다.

그렇다면 2006년 개통된 칭장철도는 티벳 경제 발전에 어떤 효과를 가져왔을까. 시장자치구 통계국과 국가통계국에서 작성한 시장자치구 국민경제와 사회발전 통계공보(西藏自治區國民經濟和社會發展統計公報)를 이용하여 분석해 보도록 하겠다.

<표 3> 시장자치구 GDP 변화

기 간	2002	2003	2004	2005	2006	2007
금액(억 위안)	162.04	185.09	220.34	251.21	291.01	342.19
성장률(%)	12.9	12	12.1	12.1	13.3	14

자료 : 2007年西藏自治區國民經濟和社會發展統計公報에서 참조.

우선 2002년부터 2007년까지 시장자치구의 평균 성장률은 12.7%로 같은 기간 중국 전체 GDP 평균 성장률 10.1%를 상회한다. 이것은 서부대개발 추진의 영향으로 생각되며, 두드러지는 것은 2006, 2007년으로 이시기는 칭장철도가 개설된 효과를 직, 간접적으로 보여준다고 할 수 있을 것이다.

다음은 이 시기 사회소비재 판매(社會消費品零售) 추세를 살펴보도록 하겠다.

<표 4> 시장자치구 사회소비재 판매 변화

기 간	2002	2003	2004	2005	2006	2007
금액(억 위안)	52.94	57.83	63.18	73.11	89.7	112.01
성장률(%)	8.8	9.2	9.3	15.7	22.7	24.9

자료 : 2007年西藏自治區國民經濟和社會發展統計公報에서 참조.

2002년에서 2004년까지 사회소비재 판매율 상승은 평균 9.1%로 매우 빠른 속도로 진행되었다. 그리고 2005년부터는 더욱더 빠른 속도로 상승하기 시작, 칭장철도가 개통된 2006년 이후에는 판매율이 비약적으로 뛰어오르기 시작하였다. 철도를 통한 물류수송이 늘어난 탓이다.

투자에 있어서도 칭장철도 효과를 느낄 수 있다. 개통이전인 제10차 5개년기간(2000~2005년) 시장자치구의 투자유치 금액은 51억 2,000만 위안으로, 실제로 투자가 집행된 것은 33%에 그쳤지만, 칭장철로 개통이후 2006년 한해에만 40억 위안에 달하는 투자를 제안 받았으며, 자금 도달율 또한 45%에 이른다. 또한 20 여개의 외자기업이 투자허가를 받았으며, FDI 규모는 3,434만 1,400달러로 실제 이용외자는 789만 9,000달러에 달한다. 외국인의 경우는 주로 관광, 호텔, 무역, 요식, 의약 등의 영역에 투자하고 있다.<sup>208)</sup>

이를 통해 미루어 짐작하기를 칭장철도 개통에 따른 파급효과가 가시화 될 것으로 예상되는 2010년 무렵부터는 중국 내에서 티벳의 경제력 순위도 상당히 올라 갈 것으로 예상된다.

## B. 티벳 여행객 증가

중국은 칭장철도가 완성되면 티벳으로 가는 여행객 수도 비약적으로 늘 것으로 예상된다. 예상은 적중 하였다. 중국의 관영매체인 신화통신에서는 티행 여행객이 2007년 한해 동안 누적 인원이 402만명에 이르고 전년대비 60.4%가 증가했다고 보도<sup>209)</sup>했다.

<표 5> 시장자치구 여행객 수의 변화

기 간	2002	2003	2004	2005	2006	2007
여행객 수(단위 : 만명)	86.73	92.86	122.31	180.06	251.21	402.94
성장률(%)	26.4	7.1	31.7	47.2	39.5	60.4

자료 : 2007年西藏自治區國民經濟和社會發展統計公報에서 참조.

\* 도로, 비행기 포함수치임.

전체 402만명의 여행객 중에서는 366.4만명이 중국인이며, 전년 대비 55.4%가 증가하였다. 외국인의 경우 36.5만명이며, 전년 대비 무려 136%가 증가하였다.<sup>210)</sup> 칭장철도 개통

208) KOTRA, "칭장철도 개통 1주년, 시장 '철로경제' 시대 열려", 2007.

209) 新华网 (<http://www.xinhuanet.com>), "青藏铁路:运营一年半输送进藏游客近600万人次" 2008년 2월 15일 기사.

210) 자세한 내용은 『西藏自治区国民经济和社会发展统计公报』, 2008.

이전, 티벳으로 접근하는 수단은 매우 제한되어 있었다. 육로의 경우 구간별로 도로가 이어지지 않았으며, 일부 여행자들은 거얼무 등에서 평균 35시간 정도가 소요되는 버스 등을 이용하거나 비싼 가격을 지불하고 항공을 이용하였다.

칭장철도의 개통으로 접근성이 용이해 지고 교통비<sup>211)</sup>가 저렴해지면서 여행자들이 급증하였고, 또한 티벳 여행 허가서가 폐지<sup>212)</sup>된 것도 증가된 이유라 할 수 있을 것이다.

여행객이 증가하면서 자연스럽게 티벳의 여행산업도 규모면에서 상당히 성장하였다.

2007년 기준으로 48억 위안의 관광수입을 올렸다. 이는 티벳 GDP 14.2%에 해당하는 수치이다.<sup>213)</sup>

개통된지 2년이 지난 칭장철도를 이용한 여행객은 550만명에 달할 정도로 그 인기를 계속적으로 유지하고 있다.

### C. 티벳행 물류 운송 개선

칭장철도의 경제적 목적 중에 물류 시스템 혁신을 통한 경제발전 촉진이 있다. 중국장학연구중심(中國藏學研究中心)의 조사에 의하면 칭장철도가 개통되기 전 티벳의 100위안의 구매력은 연해의 54위안에 해당한다고 한다. 이는 티벳 지역의 자급 생산 능력 저하와 대부분의 물자를 중국의 내륙지역에서 비싼 육로 및 항공을 이용하여 운송해 오는 것이기 때문이다.<sup>214)</sup>

즉 베이징에서 48시간, 거얼무에서 불과 15시간 걸리는 칭장철도가 개통되기 이전<sup>215)</sup>에는 도로를 이용하는 방법<sup>216)</sup>과 항공편을 이용하는 방법이 있었으나, 이는 시간이나 비용면에서 상당히 비효율적이었다.

철도 개통 2년이 지난(물류 철도는 2006년 3월에 개통) 최근까지 7,100만 톤이 넘는 물자가 운송이 되었고, Km당 1톤 가격이 0.12위안으로 낮아지면서 가격경쟁력도 생겨나고 있다.<sup>217)</sup>

칭장철도를 이용하는 화물은 티벳으로 향하는 것이 대다수이다. 통계에 의하면 약 7.3배정도 된다고 한다. 이유는 티벳에서 생산은 되지만 극소량이거나 생산되지 않는 야채, 과일, 냉장고, TV 등 생활필수품이거나 내구재들이 많기 때문이다.

칭장철도의 개통으로 티벳 내 물자부족이 해결되고, 가격 또한 예전보다 낮아지면서 생활환경이 개선되는 효과를 누렸다.

2009년 6월 완료를 목표로 건설 중인 나취(那曲)물류센터는 물류에 새로운 이정표가 될 것이다. 나취 물류센터는 8,000묘(亩)(환산시 약 160만㎡)에 달하는 규모에 가공, 저장, 무

211) 베이징-라싸간 항공요금은 왕복(일반) 2,400위안 가량 되며, 열차의 경우 잉위(硬卧)는 813위안, 환위(软卧)는 1262위안 이다.

212) 2007년이 되자 티벳여유국에서는 외국인에게 발급하는 여행허가서를 일시적으로 중단한 바 있다. (<http://www.tibet.cn>)

213) 新华网, "青藏铁路:运营一年半输送进藏游客近600万人次" .

214) KOTRA, "중국 칭장철로 2006년 7월 1일 정식 개통", 2006년.

215) 중국측 기록에 의하면 1300년대에는 장안(长安)에서 라싸까지 3년, 1652년 5대 달라이라마(达赖喇嘛)가 베이징으로 가는데 1년, 1779년에는 6대 판첸(班禅)이 베이징으로 향하는데 1년, 1954년에 이르러 시장대표단이 베이징에서 열리는 인민대표회의(人民代表大会)에 가는데 2개월이 걸렸다고 한다.

216) 중국장학연구중심(中国藏学研究中心)의 조사에 따르면 자동차 화물 운송 능력은 연간 10.9만 톤에 불과하다고 한다.

217) 新华网 (<http://www.xinhuanet.com>), "青藏铁路成为青藏两省区经济社会发展强力引擎" 2008년 11월 26일 기사.

역, 배송 등 현대화된 물류 기능을 보유할 예정이다.

#### D. 서부 자원 개발의 가속화

중국경제의 규모가 커지면서 에너지의 수요도 늘어났다. 현재 중국은 전세계에서 에너지 소비가 가장 많은 국가 중 하나이다. 중국 정부는 안정적인 에너지 공급이 향후 경제 성장에 있어 핵심이라 생각하고 있으며, 이에 따라 전방위적으로 에너지 자원 개발에 열을 올리고 있다.

중국의 서부지역의 경우 석유(전국의 23%), 석탄(36%), 니켈(62%), 백금(57%) 등 많은 지하자원이 매장되어 있다. 또한 칭장고원에는 붕소(boron), 리튬(lithium), 세슘(cesium) 등의 자원이 풍부하며 그 규모는 각각 전 세계의 10%, 12%, 26.7%를 차지할 정도로 규모가 상당하다.<sup>218)</sup>

<표 6> 서부지역의 광물자원보유량

종 류	보유량
석 유	전국의 23%
석 탄	전국의 36%
니 켈	전국의 62%
백 금	전국의 57%
크롬철광	전국의 50%
붕 소	세계의 10%
리 튼	세계의 12%
세 슘	세계의 26.7%
동 광	600만톤

자료 : Baidu.com, KOTRA(2006), 정상은(2003) 재구성.

풍부한 자원은 그간 접근, 수송자체가 어려웠지만, 칭장철도의 개통으로 인해 접근, 수송이 나아졌다고 할 수 있다. 또한 서기동송(西氣東送) 등의 프로젝트를 통해 동부의 지속적인 성장을 돕고 서부는 안정적인 공급을 통한 경제성장을 할 수 있는 윈윈(win-win) 효과를 생각해 볼 수 있다.

#### E. 중국과 인도 간의 경제협력 가속화

칭장철도 건설은 향후 BRICs국가 중 핵심적인 국가인 중국과 인도 간의 경제협력을 가속화시키는 계기가 마련되었다는 점에서 의미가 크다.

아시아의 두 경제대국, 중국과 인도는 많은 공통점을 공유하고 있는데, 우선 두 나라 모두 넓은 영토와 전 세계 인구의 3분의 1에 해당하는 엄청난 인구, 저임금 노동자 공급이 용이하다는 측면에서 비슷하다고 할 수 있다. 하지만 중국과 인도간에는 과거 국경분쟁을 겪으

218) KOTRA, 2006년 글.



면서 불편한 감정이 남았고, 이를 완전히 해소했다고는 볼 수 없을 것이다. 하지만 상호협력력을 통한 상생할 수 있다는 점을 인식<sup>219)</sup>하고 있으므로, 칭장철도 개통을 계기로 양국 간의 교역량 증진, 인적 교류, 경제협력 등이 증대될 것으로 예측된다.

향후 칭장철도는 계속 더 이어져 르커저(日喀则)시까지 연결될 계획<sup>220)</sup>이다. 또한 그 이후에는 네팔의 수도 카트만두까지 연장이 계획되어 있다. 만약 인도의 철도망과 연결<sup>221)</sup>된다면 물류비용이 크게 낮아져 현재 500억불이 넘는 양국 교역량<sup>222)</sup>은 더욱더 늘어날 것으로 생각한다. 양국간 칭장철도 개통 이후 인도로 연결되는 교통망이 정비된다면 23억 명의 '친디아 경제권' 형성이 가시화될 것이다.

<그림 2> 칭장철도 운행구간



\* 현재 라싸에서 르커저로 향하는 철도를 공사 중에 있으며, 에베레스트, 네팔을 거치면 인도와 연결된다.

#### 4. 결 론

중국 서부대개발 사업의 하나인 칭장철도가 완공되고, 2006년 개통되면서 티베트의 경제는 빠르게 성장하기 시작하였다. 티베트 지역의 성장률은 서부대개발이 시작된 이래 전국 평균을 상회하고 있고, 칭장철도가 개통된 이후에는 성장률이 비약적으로 상승하였다. 또한 열차를 통한 물류의 증가로 사회소비재 판매가 늘어났으며, 투자 역시 증가하였다.

칭장철도 개통 이전, 티베트로 접근하는 수단은 매우 제한되어 있었다. 육로의 경우 구간별로 도로가 이어지지 않았으며, 일부 여행자들은 거얼무 등에서 평균 35시간 정도가 소요

219) 2006년 후진타오(胡錦濤) 중국 국가주석은 인도를 방문, 만모한 싱 (Manmohan Singh) 인도 총리와 전면적인 동반자 관계를 이룩하기 위한 방안을 논의한 바 있다. 후진타오 주석의 인도 방문은 50년간 결핍되었던 양국의 과거를 청산하고 '친디아 협력시대'를 활짝 열기 위한 것이라는 평가를 받고 있으며 주요 목적인 양국 간의 경제협력관계 구축이었다.

220) 연합뉴스, "中 칭장철도, 라싸~시가체로 연장", <http://www.yonhapnews.co.kr/international/2008/01/20/0619000000AKR20080120016000083.HTML>.

221) <그림 2> 참조.

222) 현재 인도는 중국의 9번째 무역상대국이며, 중국은 인도의 2번째 무역상대국이다.

되는 버스 등을 이용하거나 비싼 가격을 지불하고 항공을 이용 하였다. 하지만 칭장철도 개통으로 열차를 통해 티벳을 갈 수 있게 됨으로써, 여행객 숫자도 증가와 동시에 여행산업 발전을 촉진시켰다.

물류시스템에도 변화가 일어났다. 철도 개통 이후 7,100만 톤이 넘는 물자가 운송이 되었고, Km당 1톤 가격이 0.12위안으로 낮아지면서 가격경쟁력도 생겨나고 있다. 물가가 안정되면서 주민 생활도 개선되는 효과를 누리게 되었다.

티벳지역은 자원이 매우 풍부한 편이다. 철도는 이러한 자원에 대한 접근성을 높여주었고 수송에도 도움을 주고 있다. 또한 칭장철도의 개통은 향후 BRICs국가 중 핵심적인 국가인 중국과 인도 간의 경제협력을 가속화시키는 계기가 마련되었다는 점에서 의미가 크다. 중국과 인도는 많은 공통점을 공유하고 있는데, 넓은 영토, 엄청난 인구, 저임금 노동자 공급이 용이하다는 측면에서 비슷하다고 할 수 있다. 칭장철도 개통을 계기로 '친디아 경제권'을 기대해 볼 수 있으며, 양국 간의 교역량 증진, 인적 교류, 경제협력 등이 증대될 것으로 예측된다.

마지막으로 중국 동부와 서부간의 소득격차 완화, 지역 발전 가속화 등을 가져옴으로써 중국의 사회 안정화에도 이바지할 것으로 생각된다.

그러나 교통이 원활해짐에 따라 중국정부의 서부지역에 대한 통제력이 강화되고, 한족의 유입, 상업화 등으로 이 지역의 고유문화가 훼손되고 티벳지역의 중국화 현상이 가속화되는 등의 부작용도 나타나고 있다.

수치로 보는 티벳의 발전은 눈부시다. 물론 칭장철도의 난(難)공사로 인하여 투자비용<sup>223)</sup>이 상당했으므로 아직 실질적인 투자대비 효과는 보지 못하고 있으나 일단 순조로운 출발을 보였다고 할 수 있을 것이다. 하지만 2008년 3월 발생한 티벳 독립 시위<sup>224)</sup>에서 알 수 있듯이, 중국 정부에서 바라는 정치적, 사회적 목적<표 1 참조>은 아직 달성하지 못하고 있다. 그로인해 올 여름까지는 여행객 제한이라는 재제를 받아 내년통계에서 일부 수치가 줄 것으로 예상된다. 이러한 돌발 변수에도 불구하고 칭장철도가 놓인 이후의 변화는 점점 가속화 되어 실질적인 효과가 나타날 2010년 이후부터는 티벳 경제 성장 속도도 보다 더 빨라질 것으로 생각된다.

---

223) 칭장철도 2기에는 총 330.9억 위안이 투자되었고, 이를 1km로 환산해보면 2900만 위안이 소요 된 것이다.

224) 지난 3월 14일 시장자치구의 성도(省都) 라싸에서 벌어진 독립운동에 대해 중국정부는 군대를 동원해 통제 하였다. 서방 언론에서는 100명이 넘는 사상자가 났다는 보도를 했지만, 중국정부는 철저히 언론을 통제하고 반박성명을 통해 이를 무마시켰다. 12월 현재까지도 티벳 독립운동이 완전히 사라진 것은 아니지만, 중국 정부는 독립이 아닌 자치를 원한다는 달라이 라마를 폭력집단으로 규정하고 여전히 대화에 응하지 않고 있다.

## 참고문헌

- 원천식, 「중국의 지역균형발전정책 추진과 정책적 시사점」, 산업연구원, 2007
- 은중학, 「중국의 뉴딜정책, 서부대개발」, LG경제연구원, 2000
- 지만수, "16기 5중전회를 통해서 본 중국 11차 5개년계획의 주요 내용과 의미", KIEP 『오늘의 세계경제』 제5-37호, 2005
- 정상은, 「21세기 중국의 대역사, 서부대개발」, 삼성경제연구소, 2003
- 탁세령, 「중국의 지역개발 및 물류발전 계획과 시사점」, 수출입은행, 2005
- KIEP, "중국 西部開發戰略의 의미와 내용", 한중경제간담회, 2000
- 전재욱, 「중국의西部大開發과 한국기업의 진출전략」, KIEP, 2000
- KOTRA, "중국 칭장철로 2006년 7월 1일 정식 개통", 2006
- KOTRA, "칭짱철도 개통 1주년, 시짱 '철로경제' 시대 열려", 2007
- 西藏自治区统计局 国家统计局西藏调查总队, 『2007年西藏自治区国民经济和社会发展统计公报』, 2008
- 연합뉴스, "中 칭짱철도, 라싸~시가체로 연장", 2008년 1월 20일
- 新华社, "10月15日 青藏铁路全线贯通" 2005년10월17일
- 青海日报, "青藏铁路助跑区域经济发展" 2006년7월3일
- 新华社, "青藏铁路通车凸现西藏经济发展优势" 2006년8월10일
- 人民网, "青藏铁路助推西藏经济上台阶 进出藏货物大增" 2006년10월19일
- 新华社, "2006: 青藏铁路改变了西藏" 2006년12월13일
- 新华社, "青藏铁路通车促进西藏旅游业大发展" 2007년1월4일
- 新华社, "青藏铁路对西藏经济社会发展全方位影响初显" 2007년1월18일
- 新华社, "青藏铁路拉萨至日喀则支线将于今年开工" 2007년3월13일
- 西藏日报, "青藏铁路加快西藏各民族共同繁荣发展" 2007년6월29일
- 新华社, "青藏铁路、林芝机场带动西藏三产大发展" 2007년8월2일
- 西藏日报, "青藏铁路通车带动西藏税收收入增长" 2007년8월23일
- 新华社, "青藏铁路货物发送量10个月同比增长27.3%" 2007년12월10일
- 新华社, "青藏铁路货运呈“进藏”大于“出藏”格局" 2007년12월18일
- 新华社, "青藏铁路带动西藏旅游业发展 农牧民当上“老板”" 2007년12월24일
- 中国西藏新闻网, "发挥青藏铁路强大辐射打造国内一流物流中心" 2007년12월27일
- 新华社, "青藏铁路：运营一年半输送进藏游客近600万人次" 2008년2월15일
- 新华社, "青藏铁路那曲物流中心工程建设进展顺利" 2008년10월6일
- 新华社, "青藏铁路成为青藏两省区经济社会发展强力“引擎”" 2008년10월26일
- 青海日报, "青海、西藏两省启动“文明青藏铁路线”创建工程" 2008년10월31일
- 新华社, "青藏铁路西格二线“瓶颈”路段贯通 运能大增" 2008년12월1일
- 青藏鐵路網, <http://www.qh.xinhuanet.com/>