

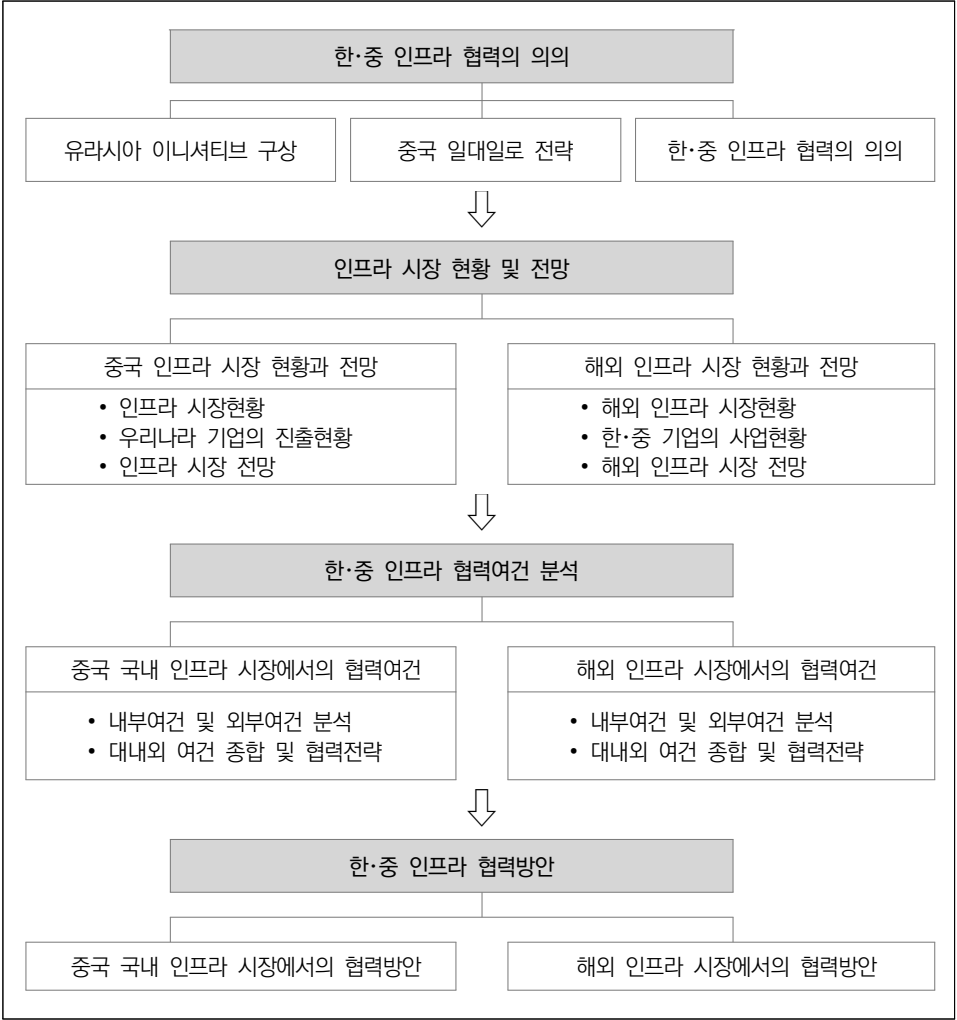
# 요 약

## SUMMARY

### 1. 연구의 필요성 및 목적

- 중국의 일대일로 전략의 추진에 따른 대외 환경변화 속에서 우리나라는 향후 발생할 수 있는 중국과 중국을 중심으로 한 주변국과의 인프라 건설수요에 전면적으로 대응하기 위한 방안을 모색할 필요가 있음
  - 중국은 일대일로 전략 하에 관련국가와 교통, 에너지 등의 인프라 분야에서 다양한 협력 사업을 추진 중에 있으므로 이를 우리나라 경제외연을 확대하는 기회로 활용하기 위한 중국과의 협력방안을 강구할 필요가 있음
  - 중국의 일대일로 전략은 일대일로에 포함되는 국가와의 인프라 연계 사업뿐만 아니라 중국내 인프라 건설 수요도 확대될 것이라는 전망이 우세하기 때문에 중국 국내 인프라 시장을 대상으로 사업 진출의 기회도 함께 모색할 필요가 있음
- 본 연구는 우리나라의 유라시아 이니셔티브의 실현을 위해 중국과 해외 인프라 시장 진출여건을 분석하여 한·중 협력방안을 도출하는데 목적을 두고 있음
  - 우선 한·중 인프라 협력의 의의를 유라시아 이니셔티브와 중국의 일대일로 전략의 추진내용과 배경을 통해 살펴봄
  - 다음으로 인프라 시장의 현황과 전망을 중국 국내 인프라 시장과 해외 인프라 시장으로 구분하여 검토한 후 각각의 시장에서 한·중 협력여건을 세부적으로 분석함
  - 마지막으로 중국 국내 및 해외 인프라 시장 여건분석을 통해 도출된 협력전략을 중심으로 구체적인 한·중 협력방안을 제시함

**그림 1 연구 흐름도**



## 2. 한·중 인프라 협력의 의의

- 인프라 분야는 유라시아 이니셔티브와 일대일로 전략이 추진하고자 하는 공통된 협력 분야이자 두 이니셔티브를 연계하여 협력을 추진할 수 있는 가교(Bridge)로서의 역할을 할 수 있음

- 중국은 일대일로 전략에서 인프라 사업을 우선적으로 추진한다는 방침을 가지고 있으며 우리나라 유라시아 이니셔티브도 교통, 에너지 등 인프라의 연계를 통한 물리적 장벽을 제거하는 것을 추진과제로 제시하고 있으므로 두 개 구상이 공통적으로 포함하고 있는 인프라 산업을 협력의 출발점으로 인식할 필요가 있음
- 인프라 분야에서의 한·중 협력은 한국과 중국 양국에 기회와 편익을 제공할 뿐만 아니라 나아가 동북아의 평화와 안정에도 기여할 수 있음
  - 중국에게는 중국 동북3성을 포함하여 서북지역 등 자국 내 타 지역에 비해 상대적으로 인프라가 낙후된 지역의 개발을 촉진하는데 긍정적인 영향을 줄 수 있음
  - 우리나라의 해외건설 분야에 있어서 시장진출 기회가 확대될 수 있으며 나아가 한국경제의 외연을 확대함으로써 미래 지속적인 성장 동력을 확보하는데 중요한 계기가 될 수 있음
  - 향후 한반도의 긴장완화와 동북아의 평화와 안정을 위한 기반을 마련하는데 기여할 수 있음

### 3. 인프라 시장 현황과 전망

- 중국 국내 건설시장은 2015년 기준, 약 2조 7,000억 달러 규모로 세계에서 가장 큰 시장으로 평가되고 있으나 우리기업의 중국 내 건설 시장 참여는 미미한 상황임
  - 2005-2015년 기간 동안 국내 건설기업의 해외수주에서 차지하는 대(對) 중국 수주 비중은 수주총액을 기준으로 평균 2%대에 불과하며 수주총액과 건수 모두 등락이 반복되는 등 불안정한 양상을 보이고 있음
  - 같은 기간 국내 건설기업의 대 중국 수주에서 많은 부분을 차지하고 있는 건축 부문과 산업설비 부문의 수주비중 추이를 살펴보면 건축부문은 점차 비중이 증가하고 있는 반면 산업설비 부문은 비중이 감소하고 있는 추세가 나타나고 있음
- 중국의 인프라 시장규모는 2015년 약 2,120억 달러 규모에서 연평균 4.5% 증가율로 2024년 3,850억 달러 규모로 성장할 것으로 예측됨
  - 2024년 기준 인프라 부문 중에서 에너지 부문이 교통부문의 비중을 상회하면서 가장 높은 비중을 차지할 것으로 전망됨

- 한편, ENR 자료(2015)에 따르면, 2014년 기준 상위 250개 기업의 해외 건설사업의 계약 매출액은 2013년 대비 4.1% 감소한 5,215억 달러 규모를 달성하였음
  - 해외 인프라 시장에서의 한·중 기업 매출현황을 살펴보면 2014년 기준 세계 상위 250개 건설사 중에서 중국기업이 65개사가 포함되어 전체 17.2% 비중을 차지하고 있으며 한국기업은 12개사가 포함되어 7.1%를 차지하고 있음
  - 우리나라 해외건설의 수주실적은 2015년 기준 전년대비 약 30% 감소한 461억 달러에 그친 것으로 나타났는데 이 같은 수주실적의 감소는 저유가 추세가 지속되면서 중동시장의 발주물량이 크게 감소한데 주로 기인함
  - 한편, 2015년 중국의 해외건설사업(대외도급공사)은 신규수주액이 최초로 2,000억 달러를 돌파함으로써 역대 최고 수주실적을 기록하였음
- 세계 건설시장은 2014년 4조 1,272억 달러에서 연평균 3.5% 성장률로 2020년 5조 1,238억 달러 규모까지 성장할 것으로 전망됨
  - 그 중 아시아 인프라 시장은 2015~2024년 기간 동안 연평균 6.6%씩 성장하여 2024년에는 2조 8천억 달러 규모에 달할 것으로 전망되고 있음

#### 4. 한·중 인프라 협력여건 분석

- 중국 국내 인프라 시장에서의 대내외 여건
  - 기업역량을 바탕으로 살펴본 내부여건에서 우리나라는 사업기획 및 프로젝트 관리, 안전관리 등 분야에서의 강점과 수자원, 도로교통, 도시개발 분야 및 일부 환경 인프라 분야의 기술적 우위가 내부 강점요인으로 분석된 반면, 중국 인프라 시장 진출경험 부족과 현지 시장특성에 대한 정보력 취약성 등은 내부 약점요인으로 파악될 수 있음
  - 한편, 외부여건으로 중국 국내 인프라 투자 확대정책과 민간기업의 참여를 독려하는 민관협력사업(PPP)의 활성화 분위기는 기회요인으로 작용하고 있는 반면, 여전히 팽배해 있는 외자기업에 대한 중국 인프라 시장 진입규제는 우리나라 기업이 극복해야 하는 위협요인으로 파악될 수 있음

□ 중국 국내 인프라 시장에서의 협력전략

- 중국에서 PPP 사업이 정부의 지원 하에 활성화되고 상황에서 우리나라는 상대적 우위를 보유하고 있는 수자원, 도로교통, 도시개발 및 환경 등 분야를 중심으로 진출을 모색할 필요가 있음
- 중국시장에서의 리스크를 최소화하기 위한 전략으로 우선적으로는 사업성을 바탕으로 한 파일럿 사업부터 추진하여 점차적으로 시장을 확대해 나가는 전략이 필요함
- 우리나라가 기존 보유하고 있는 설계, 감리, 기술자문 등 분야에서의 강점을 토대로 중국과 보완관계를 지속시켜 나가는 전략이 필요함

표 1 중국 국내 인프라 시장에서의 우리나라 기업의 SWOT 분석

내 부 여 건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (공종별) 수자원, 도로교통, 도시개발, 환경 분야 등 기술 보유                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 수처리, 상하수도 관망</li> <li>- 도로 교통시설, 교통계획·운영, 교통안전</li> <li>- 도시개발(ICT 융·복합형 도시구축 및 관리)</li> <li>- 환경(폐기물처리 등)</li> </ul> </li> <li>• (공정별) 사업기획 및 프로젝트 관리, 안전 관리                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 사업기획 역량과 PM, 품질안전 관리역량</li> </ul> </li> <li>• (기타) 해외건설 자력도급 능력 등</li> </ul>	S	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 인프라 시장 진출경험 및 실적 부족                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 주로 현지진출 계열사 발주사업 위주 추진</li> <li>- 중국 전체 인프라 건설 분야에서 우리나라 점유비중 미미(2015년 기준 약 1%)</li> <li>- 우리나라의 해외수주 총액에서 차지하는 비중 중국 수주비중 미미(2015년 기준 약 3%)</li> </ul> </li> <li>• 현지 시장 특성에 관한 정보력 취약</li> </ul>	W
	외 부 여 건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 향후 국내 인프라 투자 확대기조 유지                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 인프라 투자 확대계획(2016~2020년)</li> <li>- 교통분야 중점프로젝트 실시(2016~2018년)</li> <li>- 동북지역 인프라 확충계획(2016~2018년)</li> <li>- 수자원 인프라 수요 지속적 증가</li> </ul> </li> <li>• 민관협력사업(PPP) 확대 및 제도적 기반 조성                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 중국 NDRC의 PPP 프로젝트 등재 및 지원</li> <li>- PPP 제도적 기반 확충</li> </ul> </li> </ul>	O	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 인프라 시장의 진입장벽                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 국책사업에 대한 국영기업의 독점구조 팽배</li> <li>- 건설업 면허 기준의 강화(최초 진출기업 면허 승급 기준 강화)</li> <li>- 불투명한 입찰진행, 복잡하고 느린 행정절차, 연줄(关系) 문화 등 존재</li> </ul> </li> </ul>
전략 도 출	<p>공격적 투자 및 취약분야 육성전략 <b>SO-WO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• PPP사업 중 우리나라가 강점을 보유하고 있는 분야를 중심으로 사업진출 모색                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대상 분야: 수자원, 도로교통, 도시개발, 환경</li> </ul> </li> </ul>	<b>SO-WO</b>	<p><b>ST-WT</b> 리스크 최소화 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 우선적으로는 사업성을 기반으로 일부 파일럿 사업을 중심으로 진출하여 점차 시장점유 확대</li> <li>• 기존 보유강점(설계, 감리, 기술자문 등)을 기반으로 중국과의 보완관계 유지</li> </ul>	<b>ST-WT</b>

□ 해외 인프라 시장에서의 대내외 여건

- 한·중 협력의 내부여건으로는 한국의 해외 인프라 시장에서의 사업기획 및 관리역량, 안전관리 능력과 중국의 시공 및 가격경쟁력 등을 조합한 협력모델을 구현함으로써 수주 가능성을 확대할 수 있는 반면, 실질적인 협력사례가 많지 않은 점은 향후 우리나라 기업이 해외사업을 추진하는 데 있어서 중국과의 협력을 제약하는 약점요인으로 작용할 수 있음
- 한편, 외부여건으로는 아시아 인프라 시장의 높은 투자수요, AIIB의 본격적인 사업추진, 그리고 중국의 6대 경제회랑 사업 등은 한·중 협력의 주요 기회요인인 반면, 아시아 개도국이 가지고 있는 자체 사업 리스크 요인 등은 위협요인으로 작용할 수 있음

□ 해외 인프라 시장에서의 한·중 협력전략

- 해외 인프라 시장에서 수주기회를 제고하기 위해 한·중 기업간 강점을 조합한 다양한 협력모델을 개발하고 활용하는 전략이 필요함
- 아시아 인프라 시장에서의 사업기회를 확대하기 위해 AIIB를 적극적으로 활용하는 전략이 필요함
- 해외 인프라 시장에서의 리스크를 최소화하기 위해서는 한·중 양국간 정책적 및 전략적 중요성을 가지는 사업을 우선 추진하는 전략이 필요함

**표 2** 해외 인프라 시장에서의 한·중 협력의 SWOT 분석

내부여건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 각자 강점의 조합을 통한 수주기회 확대             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국: (공종별) 친환경, ICT 융·복합형 도시 개발, 수처리 등, (공정별) 사업기획 및 관리 역량, 안전관리 능력 등 강점 보유</li> <li>- 중국: (공종별) 자원개발 분야, 수력발전 등 신재생 에너지 분야, (공정별) 시공 및 가격 경쟁력(조달분야) 등 강점 보유</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외 인프라 시장에서의 한·중 협력경험 부족             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 의사결정 지연, 보유기술 및 정보유출 우려, 협력유인에 대한 불확실성, 중국과의 기업문화 및 경영방식 차이 등</li> </ul> </li> </ul>
외부여건	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아시아 인프라 시장의 높은 투자수요             <ul style="list-style-type: none"> <li>- PwC, 2020년 아시아·태평양 인프라 수요 5조 3,600억 달러 전망</li> <li>- ADBI, 2010-2020년 8조 달러 규모 수요 전망</li> </ul> </li> <li>• AIIB 출범 및 사업의 본격화             <ul style="list-style-type: none"> <li>- WB와 ADB 등 기타 MDB와 협조유자 추진</li> <li>- 2016년 10월 기준, 인도네시아, 파키스탄 등 국가에서 6개 교통 및 에너지 프로젝트 추진</li> </ul> </li> <li>• 중국의 6대 경제회랑의 추진</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아시아 개도국 자체 사업 리스크             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 정부부채, 가계부채 및 대외부채 등</li> <li>- 지정학적 불안 요인 상존</li> </ul> </li> <li>• 일부 해외 인프라 시장에서의 중국기업의 저가 입찰 및 시장교란 행위에 관한 부정적 이미지 존재</li> <li>• 최근 외교안보 관련 정책을 둘러싼 한중간 갈등 요인 등</li> </ul>
전략도출	<p>공격적 투자 및 취약분야 육성전략 <b>SO-WO</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 한중간 강점을 조합한 다양한 한·중 협력모델 개발 및 활용</li> <li>• AIIB 활용을 통한 아시아 인프라 시장 사업 확대</li> </ul>	<p><b>ST-WT</b> 리스크 최소화 전략</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 한·중 양국간 정책적, 전략적 중요성을 가지는 사업 중점 추진</li> </ul>

## 5. 한·중 인프라 협력방안

### 1) 중국 국내 인프라 시장에서의 한·중 협력방안

□ 전략 I. 우리나라가 강점을 보유하고 있는 분야를 중심으로 PPP 사업진출

- 우리나라가 대중국 기술우위를 보유하고 있는 분야인 수자원이용, 도시개발, 도로교통, 환경 등 분야가 유망
- 신장, 닝샤 등 서북 및 중서부 지역을 중심으로 수자원 인프라 분야 진출필요

- 만저우리, 얼론히오터 등 주요 접경지역을 대상으로 도시개발사업 진출 고려
  - 동북지역의 오수처리, 폐기물 소각발전 등 환경보호 인프라 분야도 유망
- 전략 II. 사업성 기반 파일럿 사업 중심 진출, 점진적 로컬시장 점유 확대
- 기업의 여건에 부합되면서 사업성을 갖춘 일부 프로젝트를 중심으로 시작
  - 사업지속성에 중점을 둔 현지경영 전략 수립
- 전략 III. 기존 보유강점을 기반으로 한·중 보완관계의 지속
- 대중국 설계, 기술, 감리, 자문 등 분야에서의 우리나라 기업의 경쟁력과 신뢰도 유지하기 위한 내부역량 강화 및 한중 협력플랫폼을 통한 지속적 협력관계의 유지

## 2) 해외 인프라 시장에서의 한·중 협력방안

- 전략 I. 한중간 강점을 조합한 다양한 협력모델 개발 및 활용
- 사업분야에 따라 중국이 설계, 조달, 시공을 담당하고 한국이 운영관리를 담당하는 모델 또는 한국이 설계, 조달, 시공을 담당하고 중국이 재원조달을 담당하는 모델 등 다양한 협력모델의 개발(미얀마 도시개발사업: 한국의 경험기술, PM 능력과 중국의 시공 및 자금조달 분야 강점 조합 가능)
- 전략 II. AIIB 활용을 통한 아시아 인프라 시장 사업기회 확대
- Trans Asian 교통 분야 단절 및 병목구간 등도 AIIB 투자 대상이 주로 교통인프라라는 점을 감안할 때 유망시 되는 분야임
  - 지역별로는 6대 경제회랑, 특히 최근 정상간 합의가 이루어진 경제회랑인 중·몽·러 경제회랑에서 합의된 교통연계사업 관련 프로젝트가 유망할 것임
  - 중국과 공동으로 투자개발형 사업을 추진하여 AIIB에 제안하는 방식도 고려해 볼 수 있으며 국내 ECA와의 협조용자 등 금융기관간 협력도 고려할 수 있음
- 전략 III. 한·중 양국간 정책적, 전략적 중요성을 가지는 사업 우선 추진
- 우리나라의 유라시아 이니셔티브와 중국의 일대일로 전략이 교집합 될 수 있는 근접지역인 한반도 북방지역의 교통물류 분야 사업을 공동으로 추진해 볼 수 있음



- 중·몽·러 경제회랑 건설사업으로 제안된 초이발산-아얼산-창춘-옌지-훈춘-자루비노로 이어지는 노선(프리모리에 II)은 향후 북한의 변화에 따라 나선지역으로 연계될 가능성이 있으며 이는 유라시아 이니셔티브의 중요한 기반사업이 될 수 있기 때문에 이 노선개발과 관련된 인프라 사업을 우선적으로 주목할 필요가 있음
- 중·몽·러 경제회랑 건설사업으로 제안된 또 다른 노선 중 하나인 초이발산-만저우리-하얼빈-쑤이펀허-블라디보스토크-나호트카 노선(프리모리에 I) 노선도 러시아의 극동지역 개발정책과 부합하면서 한중간 협력을 추진할 수 있는 정책적 중요성을 가지고 있는 지역이라고 할 수 있음

## 6. 정책 제언

- 첫째, 우리나라 기업의 중국 인프라 시장 진출을 지원하기 위한 정부의 정책지원으로서 우리나라 기업이 안정적으로 진입할 수 있도록 중국정부와 ‘정부간 PPP 사업 지원협의체’의 구성과 중국 PPP사업 관련 제도 변화 및 시장 환경에 관한 정보를 제공하는 ‘중국 PPP사업정보망’의 구성을 적극적으로 검토할 필요가 있음
  - 우리나라 기업이 PPP사업을 추진하는 데 있어서 무엇보다 중국의 신뢰성 있고 견실한 로컬기업과의 조인트벤처를 통한 협력이 중요하므로 분야별 로컬 파트너의 매칭을 지원해 주는 시스템이 필요함
  - PPP 사업 수행과정에서 분쟁이 발생할 경우 신속한 해결을 지원할 수 있는 전담 중재지원기구 또는 창구 마련도 검토할 필요가 있음
- 둘째, 우리나라가 대 중국 협력 사업에 있어서 보유하고 있던 설계, 기술, 감리, 자문 등 분야에서의 강점을 지속적으로 이어갈 수 있도록 정부차원의 정책지원이 필요함
  - 교육 및 연수프로그램 강화를 통한 대 중국 인프라 시장 전문 인력의 양성과 분야별 한·중 전문인력풀의 구축, 그리고 한·중 전문인력 교류 확대를 위한 지원이 필요할 것임

- 셋째, 해외 인프라 시장에서 한중간 협력을 전개해 나가기 위해서는 무엇보다 해외 인프라 사업의 지역별, 분야별 프로젝트에 관한 정확한 정보의 제공이 중요할 것이므로 정보제공 분야에 있어서 지원을 확대할 필요가 있음
  - 중국이 추진하고 있는 6대 경제회랑의 인프라 사업에 관한 현황과 시장여건 등에 관한 신속한 정보의 제공 지원
  - 인프라 협력을 위한 한중간 ECA 협력, 개발기금(펀드)간 협력 등 AIIB와 연계한 금융분야에 있어서의 협력을 위한 지원역량도 확대할 필요
- 넷째, 우리나라와 인접한 지역인 한반도 북방지역에서 추진되고 있는 중국, 몽골, 러시아간 중·몽·러 경제회랑 사업에 대한 정부차원의 사업별 우선순위와 대책 마련이 시급함
  - 중·몽·러 경제회랑 사업에 대한 우리나라의 대책 수립 및 참여기회를 양자간 또는 다자간 정부차원에서 추진할 필요가 있음
  - 우리나라가 회원국으로 참여하고 있는 광역두만강개발계획(GTI)의 다자간 협의체 활용을 통한 인프라 사업의 공동 발굴 및 제안 추진

**표 3 한·중 인프라 협력전략, 협력방안 및 정부 정책지원 요약**

구분	협력전략	협력방안(유망분야, 지역 등)	정부 정책지원
중국 국내	강점보유 분야 PPP사업 진출	• 신장, 닝샤 등 서북 및 중서부지역 중심으로 수자원 인프라 분야 진출(상하수도, 수처리 등)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ‘한중정부간 PPP 사업지원 협의체’ 구성</li> <li>• ‘중국 PPP사업정보망’ 설치를 통한 중국지역별·분야별 PPP 세부 프로젝트 정보 제공</li> </ul>
		• 만저우리, 얼론히오터 등 주요 접경 지역 대상 도시개발 사업 진출	
		• 동북지역 오수처리, 폐기물 소각발전 등 환경보호 인프라 분야도 유망	
점진적 로컬시장 점유확대	• 기업여건에 맞는 일부 프로젝트를 중심으로 시작하여 시장점유 확대	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 초기진입을 용이하게 지원하기 위해 로컬파트너 매칭지원시스템 구축</li> <li>• 분쟁발생시 신속한 처리를 위한 중국 인프라 사업전담 중재기구 또는 창구 설치</li> </ul>	
	• 사업지속성에 중점을 둔 현지경영 전략 구축		
기존 보유강점 기반 한·중 보완관계의 유지	• 대중국 설계, 기술, 감리, 자문 등 분야에서의 경쟁력과 신뢰도 지속을 위한 내부역량 강화 및 한·중 협력플랫폼을 통한 지속적 협력관계 유지	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 교육 및 연수프로그램 강화를 통한 전문인력 양성</li> <li>• 한중간 전문인력풀 구축 및 교류 확대 지원</li> </ul>	
해외 시장	한중협력 모델개발 및 활용	• 중국EPC+한국M, 한국EPC+중국F 등 다양한 협력모델의 개발	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외 인프라 시장지역별, 분야별 프로젝트에 관한 정보제공 확대</li> </ul>
		• 해외 도시개발 분야 공동 진출	
		• 철도, 도로, 항만 등 Trans Asian 교통 분야 단절 및 병목구간 유망 등	
		• 상하수도 관망구축, IPP 사업 등	
		• 동북아지역사업 고려(기존MDB체제 소외지역)	
AIB의 활용	• 중·몽·러 경제회랑에 따른 몽골-중국, 몽골-러시아간 교통연계사업관련 프로젝트 유망	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중국 일대일로와 6대 경제회랑의 구체적인 사업진행 현황과 신규 프로젝트에 관한 모니터링 강화 및 정보 제공 지원</li> <li>• 한·중 ECA간 협력 지원</li> <li>• 국내 EDCF, 인프라 펀드 등을 활용한 AIB와의 협력 모색</li> </ul>	
	• 중국과 공동으로 투자개발형 사업 추진 및 AIB 제안		
	• 국내 ECA와의 협조용자 등을 통한 금융기관간 협력 확대		
양국의 정책적, 전략적 중요성을 가지는 사업 우선 추진	• 초이발산-아열산-창춘-자루비노 노선(프리모리에 II) 고려 - 훈춘물류단지, 자루비노항 개발 - 초이발산-아열산 철도연계사업 등	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 중·몽·러 경제회랑 사업에 대한 대책 및 협력방안 마련(우리나라에 우선적인 협력사업 선정)</li> <li>• 양자간 정책적 조율 강화</li> <li>• 다자간 협의체(GTI) 활용을 통한 인프라 사업 공동 발굴 및 제안</li> </ul>	
	• 초이발산-만저우리-하얼빈-쑤이펀허-블라디보스토크-나호트카 노선(프리모리에 I) 개발사업 등		

자료: 필자정리.