

Session 03. 현대중국학회

중국의 新실크로드 전략에 대한 정치·경제적 이해

2015
KAAS
CONFERENCE

1. 중국의 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’의
정합성 제고를 위한 제언

발 표 : 원 동 욱 동아대학교

중국의 ‘일대일로’ 와 ‘유라시아 이니셔티브’ 의 정합성 제고를 위한 제언

원동욱(동아대학교 국제학부 교수)

I. 서론

현재 유라시아 공간은 국제운송회랑을 둘러싼 강대국의 각축장이 된지 오래이다. 탈냉전 이후 유라시아 공간에서 벌어지는 강대국 간의 세력 경쟁과 각축은 이 지역에서 각자의 영향력을 확대하기 위한 ‘충성없는 전쟁’으로서 최대의 지전략적 신거대게임(a New Great Game)¹⁾으로 불리고 있다. 세계적 패권의 보편화를 위한 유라시아의 주도권 확보를 꾀하고 있는 미국, 새로운 세력권의 형성을 통해 영향력의 강화를 추구하는 중국, 기존의 지정학적 우위를 복원함으로써 세력권의 재건을 꿈꾸는 러시아, 그리고 아시아와의 연계를 통해 새로운 성장의 동력을 확보하고자 하는 EU가 바로 이러한 신거대게임의 주요 행위자이다.²⁾ 최근에는 이들 미국, 중국, 러시아, EU 등이 각기 독자적인 유라시아 실크로드 구상을 제안하였으며, 신거대게임은 강대국 각자의 이해관계가 서로 얽히면서 동서남북으로 다양한 합종연횡이 이루어지고 있는 상황이다.

우선 미국은 지리적으로 유라시아 공간에 속해있지는 않지만, 일찍이 2011년 7월 제2차 미국-인도 전략대화에서 클린턴 국무장관이 제안한 미국판 ‘신실크로드’ 전략 구상을 통해 중국 및 러시아를 배제하고 아프가니스탄을 핵심으로 중앙아시아와 남아시아를 관통하는 국제운송회랑을 구축하자고 제안한 바 있다. 이는 결국 유라시아 지역에서의 미국의 위상을 확인하고 아프가니스탄 반군 청산운동의 성과를 공고히 함으로써 미국의 광범위한 전략적 목표를 실현하려는 구상이다. 더욱이 미국의 ‘신실크로드’ 계획은 미국의 ‘아시아 귀환(pivot to Asia)’ 전략과 비슷한 시기에 제출된 것으로, 아프가니스탄을 중심으로 중앙아시아와 남아시아를 연결하여 지역내 미국이 주도하는 정치·경제구도를 구축한다는 것이다. 무엇보다 중요한 의미로서 ‘신실크로드’ 계획은 이들 국가안에 미국의 군사기지가 있어 중국은 물론이고 러시아와 이란을 억제하고 봉쇄하기 위한 지전략적 차원의 일환이라는 점이다.

유라시아에 걸쳐 영토가 퍼져있는 러시아는 2012년 카자흐스탄, 벨라루스와의 관세동맹 체결에 이어 2015년 1월 유럽연합(EU)에 대응하는 ‘유라시아경제연합(EEU,

1) 19세기-20세기 초 아프가니스탄과 중앙아시아에서 벌어진 영국과 러시아 간의 세력경쟁을 묘사하는 거대게임(Great Game)과 구분하여, 탈냉전 이후 유라시아(중앙아시아 및 카프카스 지역)에서 벌어지는 강대국 간의 세력각축을 신거대게임이라 부른다.

2) 신범식, “신거대게임으로 본 유라시아 지역질서의 변동과 전망”, 『슬라브학보』 제23권 제2호, 2008, p.165.

Eurasian Economic Union)’의 창설과, 1520mm의 광궤철도를 보유한 유라시아 국가들과의 유대관계 강화를 통해 중앙아시아를 적극 견인하고 있다. 그리고 푸틴 대통령이 발표한 ‘신동방정책(New East Asia Policy)’을 통해 시베리아횡단철도(TSR)라는 유라시아 대륙교(Landbridge)를 기반으로 아시아·태평양지역 진출의 교두보인 극동지역의 본격적 개발에 이미 착수하였다. 또한 중국은 장쩌민 시대부터 추진해 온 실크로드 전략을 구체화하여 2013년 9, 10월 ‘실크로드경제벨트(Silk Road Economic Belt)’를 포함하는 ‘일대일로(一帶一路: One Belt, One Road)’ 전략구상을 제안함으로써 고대 실크로드의 화려한 부활을 통해 유라시아 경제의 중심국으로 도약하려는 야심찬 ‘서진(西進)’ 계획을 출범시키며 구체적인 실행조치를 취하고 있다.

유럽연합(EU)의 경우에도 러시아에 대한 견제 속에서 유럽-코카서스-아시아 운송회랑(TRACECA, Transport Corridor Europe-Caucasus-Asia)이라는 국제운송로 프로그램을 통해 경제적, 안보적 관점에서 러시아의 사활적인 이해관계가 걸려있는 카스피해, 카프카즈, 중앙아시아 지역을 연계하는 전략을 구사하고 있다. 또한 최근 우크라이나 사태를 거치면서 러시아를 배제하고 중앙아시아와 연계하는 파이프라인 건설계획 등 에너지 종류 및 공급처의 다원화를 꾀하고자 하는 EU 에너지동맹을 구축해 가고 있다.³⁾

이처럼 유라시아 국제운송회랑을 둘러싸고 전개되고 있는 미, 중, 러, EU 등 강대국간 경쟁과 각축 구도는 태평양과 유라시아 대륙이 교차하는 반도에 위치하여 해양세력과 대륙세력 간 판도와 그 변화에 민감한 우리에게 매우 중요한 의미를 던져주고 있다. 물론 한국 역시 이 틈바구니에서 2013년 10월 이후 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브(Eurasia Initiative)’의 추진을 통해 “하나의 대륙, 창조의 대륙, 평화의 대륙”이라는 모토 아래 러시아, 중국은 물론 중앙아시아, 유럽의 대륙경제권을 하나의 통합된 시장으로 포섭하기 위한 시운전을 가동하였다. 하지만 남북 간 분단 상황과 정치군사적 긴장관계의 지속으로 인해 해양과 대륙이 교차하는 반도의 장점을 활용하지 못하고 우리에게 ‘유라시아’는 여전히 상상의 공간일 뿐 실제적, 전략적 협력공간으로 다가오고 있지 못한 것이 현실이다.

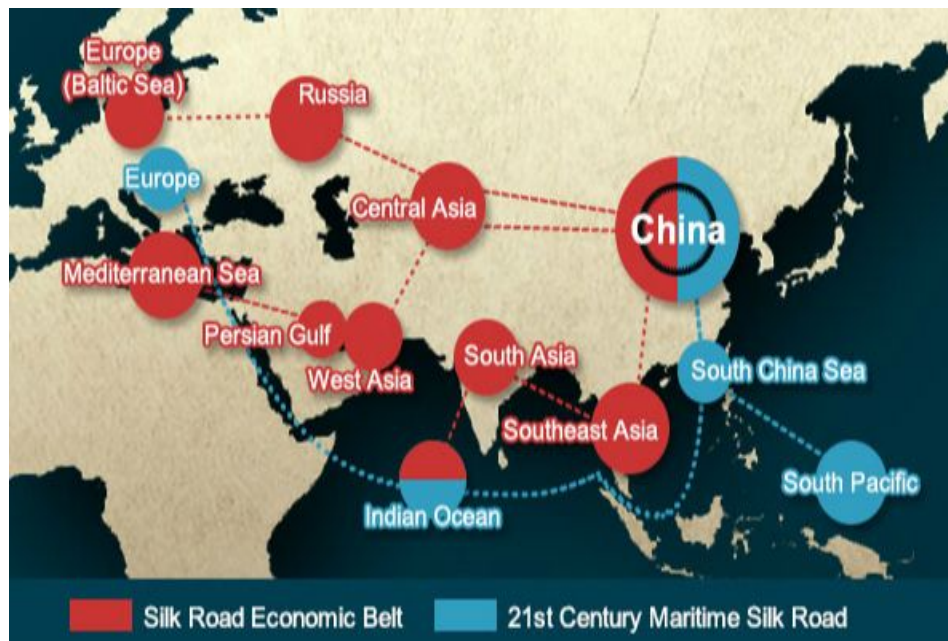
따라서 본 연구의 목적은 중국의 ‘일대일로’ 전략의 추진을 계기로 최근 유라시아 실크로드 구축을 둘러싸고 진행되는 지정학적, 지경학적 변화에 착목하여 새로운 협력공간의 기회를 적극 창출하고, 동시에 이를 통해 한반도 평화통일에 이바지 할 수 있는 방안을 모색하는데 있다. 또한 국제운송회랑의 새로운 지정학적 접근을 통해 유라시아 실크로드 구축의 적극적 역할을 담당할 수 있는 실제적 협력방안의 기본방향을 설정해보고자 한다. 이를 위해 본 연구에서는 우선 중국 ‘일대일로’ 전략 구상의 추진배경과 의미를 파악하고, 한국이 추진하고 있는 ‘유라시아 이니셔티브’

3) 물론 중앙아시아 국가들의 경우도 아시아개발은행(ADB)의 금융지원을 확보하여 유럽, 중국 등으로 이어지는 물류망을 건설하는 ‘중앙아시아 지역경제협력(CAREC, Central Asia Regional Economic Cooperation)’ 프로그램을 자체적으로 가동시키고 있다. 또한 몽골은 2008년에 발표된 ‘트랜짓 몽골리아(Transit Mongolia)’ 비전에 이어 ‘초원길 이니셔티브’의 가동을 통해 내륙국가(land-locked)에서 유라시아 대륙의 가교(land-linked)역할로의 변화를 추진하고 있다.

의 의미와 한계 그리고 이에 대한 중국의 인식을 분석하고자 한다. 이러한 논의의 토대로 마지막 결론에서는 ‘일대일로’ 전략구상과 ‘유라시아 이니셔티브’의 정합성의 계기를 포착하여 한중 양국간 협력방안을 모색해 보고자 한다.

II. 중국 ‘일대일로’ 전략의 추진배경과 의미

1. 중국 ‘일대일로’ 전략의 추진과정과 배경: 주변외교와의 상관성



자료:

<https://www.chinadialogue.net/article/show/single/en/7849-China-s-new-silk-roads-tie-together-3-continents>
(검색일: 2015. 6. 14)

<그림 1> 일대일로 구상도

중국의 신실크로드 전략구상인 ‘일대일로’ (一帶一路, OBOR)는 실크로드 경제벨트(絲綢之路經濟帶)와 해상실크로드(海上絲綢之路)를 지칭하는 용어로서, 시진핑 국가주석이 2013년 9월~10월 중앙아시아와 동남아시아 순방 기간 제기한 중대 전략 구상이다. 이 전략구상은 발표 직후 관련 국가들로부터 크게 호응을 얻었고 광범위한 반향을 불러일으킨 바 있으며, 향후 시진핑시대 중국 국가전략의 핵심 축으로서 ‘중국의 꿈’ (中國夢)을 달성하려는 주요 수단이 될 것이라는 의견이 지배적이다.⁴⁾

시진핑 정부는 ‘일대일로’ 전략구상의 발표 직후인 2013년 10월 건국 이후 처음으로 정치국 상무위원 7인이 모두 참석하는 주변외교업무좌담회(周邊外交工作座談會)

4) 王敬文, “习近平提战略构想: ‘一带一路’打开‘筑梦空间’”, http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/szyw/201408/11/t20140811_3324310.shtml (검색일: 2014. 12. 11)

를 개최하여 향후 5-10년간 중국 주변외교의 전략목표, 기본방침 및 총체적 구조를 확립하였다. ‘중국 주변외교의 최고위급 설계’라고 불린 이번 회의에서 시진핑 국가주석은 중국 주변외교의 기본방침으로 ‘친성혜용(親誠惠容: “친근하게 성의를 가지고 호혜와 관용으로 공동발전하자”)’ 개념을 제시하였고, 중국과 주변국은 이익공동체를 넘어선 운명공동체임을 강조하였다. 그리고 이 회의를 전후하여 시진핑 국가주석은 중앙아시아에서 동남아, 동북아에서 남아시아에 이르는 주변국들에 대한 방문을 통해 파상적 경제외교를 진행하였다.⁵⁾ 이는 그간 동아시아에서 주변국들과의 영토(영해)분쟁으로 인해 주변국들의 대중국 인식이 악화되었고, 이를 기화로 중국의 부상을 견제·압박하려는 미국의 ‘아시아재균형’ 전략이 동맹강화와 환태평양동반자협정(TPP) 등으로 본격화됨에 따른 전략적 대응조치로 해석된다.⁶⁾

이렇듯 미국의 ‘아시아재균형’ 전략에 맞서 고안된 중국의 ‘일대일로’ 전략구상은 양자협력 외에도 상하이협력기구(SCO), 유라시아경제연합(EEU), 아시아유럽정상회의(ASEM), 아시아 교류 및 신뢰구축회의(CICA), ASEAN+1 등 기존의 지역협력기제를 적극 활용하여 전개되고 있을 뿐만 아니라, RCEP과 APEC 등과의 결합을 통해 공간적 영역을 확대해 가고 있다. 2014년 11월 4일 중국은 중앙재정영도소조(조장: 시진핑) 8차 회의에서 ‘일대일로’ 전략구상을 구체화하기 위한 유력한 조치로서 기존에 제기된 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립과 함께 실크로드 기금(Silk Road Fund) 개설을 결정하였고, 공간적으로도 동쪽으로 아시아·태평양 경제권과 서쪽으로 유럽 및 아프리카 경제권을 포함하는 범위로 보다 확대되었다.⁷⁾ ‘일대일로’는 시진핑의 “親·誠·惠·容”이라는 주변국 외교이념을 구체화하는 전략구상으로서, 2015년 2월 1일 정치국 상무위원 장가오리(張高麗)를 조장으로 하는 ‘일대일로 영도소조’가 출범하였으며, 2015년 3월 28일 보아오포럼에서의 시진핑 주석의 연설에 맞추어 ‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’ 문건이 공식 발표되었다.⁸⁾ 하지만 ‘일대일로’ 전략구상은 이미 중국과 주변국 간 교통, 에너지, 전력, 통신 등의 연계 프로젝트가 추동되어 조기에 성과를 거두고 있다.

5) 2013년 한 해에만 시진핑 주석, 리커창 총리가 총 22개국을 방문했고, 65명의 외국 정상과 고위층의 방중을 접견했으며, 약 800여 개의 MOU를 체결하였다. 서정경, “중국의 주변외교와 동아시아 지역주의”, 『차이나포커스』 제15호, 성균중국연구소, 2014, p.17.

6) 미국 외교전문지인 Foreign Policy 2014년 11월호에서는 미국이 추진하는 TPP에 대한 중국의 실제적 대응은 이번 APEC 정상회담에서 중국이 주창한 FTAAP라기 보다는 실크로드 전략인 ‘일대일로’라고 분석하고 있다. Min Ye, “China’s Silk Road Strategy: Xi Jinping’s real answer to the Trans-Pacific Partnership”, <http://foreignpolicy.com/2014/11/10/chinas-silk-road-strategy> (검색일: 2014. 11. 28).

7) ‘일대일로’ 전략구상의 공간적 범위는 초기에는 중앙아시아, 동남아시아에 초점을 두고 전개되었으나, 진행과정 속에서 점차 그 외연이 확장되는 추세를 보이고 있다. 특히 2014년 11월에 베이징에서 개최된 APEC 정상회담에서 중국은 미국 주도의 TPP에 대응하여 아시아태평양자유무역지대(FTAAP)와 ‘일대일로’를 주창함으로써, 아태지역의 경제적 주도권을 확보하려는 적극적 공세를 보인 바 있다.

8) 구체적 내용은 国家发展改革委·外交部·商务部, “推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动”, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm (검색일: 2015. 3. 29) 참조.

<표 1> 중국의 ‘일대일로’ 추진 과정

시기	내용
2013.9.7	시진핑 주석 카자흐스탄 방문 시, 새로운 협력모델로서 ‘실크로드 경제벨트’ 공동 건설 제안
2013.10.3	시진핑 주석 인도네시아 방문 시, 아세안국가와의 상호 연계 및 소통 강화, AIIB 설립 구상과 함께 21세기 ‘해상 실크로드’ 공동 건설 제안
2013.10.24.-25	주변외교업무좌담회(周邊外交工作座談會) 개최 시, ‘실크로드 경제벨트’와 ‘해상실크로드’ 건설을 정식으로 ‘일대일로’ 전략으로 통합
2013.11	중공 18기 3중전회, “전면심화개혁의 약간 중대문제에 관한 결정” 문건에서 “실크로드 경제벨트와 해상 실크로드 건설 추진, 전방위 개방의 새로운 구도 형성”을 언급함으로써 국가전략으로 승격
2013.12	시진핑 주석, 중앙경제업무회의에서 ‘일대일로’ 재언급
2014.2	시진핑 주석, 러시아 푸틴 대통령과의 회담에서 ‘일대일로’ 건설과 러시아의 유라시아철도(TSR)의 연결에 합의
2014.3	리커창 총리, ‘정부업무보고’에서 2014년 중점업무로 ‘일대일로’ 건설계획과 중국-인도-미얀마 경제회랑, 중국-파키스탄 경제회랑 건설 추진 언급
2014.5.19	‘실크로드 경제벨트’의 최초 프로젝트로서 중국-카자흐스탄(렌윈강) 물류협력기지 개통
2014.11.4	시진핑 주석, 중앙재경영도소조 제8차 회의에서 ‘일대일로’ 구상 강조
2014.11	시진핑 주석, APEC 정상회담에서 400억 달러의 실크로드 기금 조성을 통한 ‘일대일로’ 관련국의 기초인프라 건설, 자원개발, 산업협력 등 자금 지원 약속
2014.12	시진핑 주석, 중앙경제업무회의에서 ‘일대일로’, 베이징-톈진-허베이 협력발전, 장강경제지대 등 3대 전략 중점 실시 천명
2014.2.1	‘일대일로’ 건설추진을 위한 영도소조 회의 개최. 장가오리를 조장으로, 왕후닝, 왕양, 양징, 양제츠 등 4명의 부조장으로 구성
2015.3.5	리커창 총리, ‘정부업무보고’에서 2015년에 ‘일대일로’ 건설을 통해 새로운 전방위적 대외개방 국면 개척 언급
2015.3.28	중국 국가발전개혁위, 외교부, 상무부 공동명의로 ‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’ 발표

주: 중국내 보도자료에 근거하여 필자 작성

‘일대일로’ 전략구상의 추진배경과 관련하여 중국 내부에서는 해외투자 및 산업 이전 등을 통한 과잉생산능력의 해소, 지속가능한 발전을 위한 해외 에너지·자원의 안정적 확보, 서부지역 등 변경지역 개발을 통한 국가안보의 강화, 지역경제통합의 주도권 확보 등을 지적하고 있다.⁹⁾ 중국은 중속성장의 ‘뉴노멀(新常态)’ 시대를 맞아 도농 및 지역격차를 해소하고 기존의 과도한 투자로 인한 과잉설비, 과잉생산, 과잉 공급 문제를 해결하기 위해 시선을 해외로 돌렸으며, 이것이 바로 ‘일대일로’ 전략 추진의 국내적 배경이라 할 수 있다. 하지만 ‘일대일로’ 전략구상은 중국의 내부적인 불균형을 해소하는 것보다도 ‘뉴노멀’ 전개에 부합하는 안정적 외부환경 조성과 함께, 강화된 국력을 바탕으로 ‘중화민족의 부흥’이라는 원대한 꿈을 실현하기 위한 적극적인 대외정책적 고려의 산물로 판단된다. 최근 중국의 왕이 외교부장이 기자회견담회를 통해 2015년 중국외교의 키워드로 ‘일대일로’를 제시한 것은 바로 이러한 중장기적 대외전략 측면에서 ‘일대일로’가 추진되고 있다는 것을 알 수 있다.¹⁰⁾

9) <http://baike.baidu.com/view/12241799.htm?fr=aladdin> (검색일: 2014. 11. 21)

‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’ 문건에서 나타나듯이, ‘일대일로’ 전략구상의 핵심은 주변국과의 상호연계와 소통(互聯互通)에 있다. 정책소통(政策溝通), 인프라 연계(設施聯通), 무역확대(貿易暢通), 자금유통(資金融通), 민간교류(民心相通)의 ‘5통론(五通論)’이 바로 그것이다.¹¹⁾ 이를 위해 중국은 주변국과의 정책적 소통을 강화함으로써 기초인프라 건설, 육지의 경제회랑과 해상의 협력거점 구축, 그리고 이를 기반으로 국가 간 무역자유화에 주력할 것이며, 중국 주도의 국제금융기구 설립과 함께 인문교류 또한 적극 추진할 것으로 보인다. 그 중에서도 기초 인프라 건설을 통한 상호 연계와 소통(設施聯通), 이에 소요되는 재원확보를 위한 국제금융기구 설립(資金融通)이 ‘일대일로’ 전략구상을 추진하는 핵심사업이라 할 수 있다.

그간 중국은 2020년까지 ‘전면적 샤오강(小康)사회’의 건설을 목표로 지역개발전략과 함께 핵심적 인프라로서 철도 외에도 도로, 항만, 공항, 파이프라인 등 각종 인프라의 대규모 건설과 확충사업을 진행해 왔다. 또한 주변국들과의 인프라 연계를 통해 초국경 협력개발사업을 추진해 오는 등 자국 중심의 유라시아 실크로드 구축사업을 진행해 왔다. 즉, 1990년대 말부터 추진해온 서부대개발과 신실크로드 전략에 따라 중앙아시아, 동남아시아 인접국가들과의 초국경 개발협력을 위한 인프라 연계사업이 진행되어 왔으며, 또한 10년 넘게 추진되어 온 동북진흥전략에 따라 북한, 러시아, 몽골 등과도 각종 인프라 연계 및 초국경 개발협력사업이 진행되어 왔다. 특히 철도는 중국과 같은 광활한 영토를 사회경제적으로 통합하고 결속시키는 주요 수단이자, 주변국들과의 교역에서 핵심적 국제운송로의 역할을 수행하고 있다. 21세기에 들어와 중국은 ‘중장기 철도망계획’의 추진에 따라 국내 물류소통의 원활화를 위한 국내 철도의 신설과 개조는 물론, 서부대개발 및 동북진흥전략의 성공적 추진을 위해 개방적 유라시아 철도망 구축에 역점을 두어 왔다. 그 결과, 중국의 주요 연해항만에서 서부 내륙지역을 거쳐 중앙아시아-러시아-유럽으로 이어지는 중국 횡단철도(TCR)와 동남아시아, 서남아시아로 이어지는 범아시아철도망(TAR) 남부노선 외에도 몽골, 러시아와 각기 이어지는 몽골횡단철도(TMGR), 만주횡단철도(TMR) 등 다양한 유라시아 실크로드가 중국을 중심으로 구축되어 왔다. 최근 시진핑 국가주석이 ‘일대일로’와 관련해 제시한 5가지 건의에서도 호혜와 공영의 프로젝트라 할 수 있는 교통인프라의 상호연계와 소통을 조속히 실현하기 위해 주변국들과의 철도 및 도로 연계프로젝트를 강조한 바 있다.¹²⁾

10) 서정경, “일대일로, 중화민족의 부흥을 위한 장기적 포석”, 『차이나브리프』 제3권 제2호, 2015, 4. 1, p.41.

11) 이는 실크로드 경제벨트와 관련한 강연에서 시진핑 주석이 제시한 ▷ 정책소통(政策溝通), ▷ 운송통로 연계(道路聯通), ▷ 무역확대(貿易暢通), ▷ 화폐유통(貨幣流通), ▷ 민간교류(民心相通)의 5통론(五通論)과 기본적으로 일치한다. 다만 최근 확정 발표된 ‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’에서는 운송통로 연계(道路聯通)를 교통, 에너지, 전력, 통신 인프라로 확장한 인프라 연계(設施聯通)로 바뀌었고, 위안화 국제화를 목표로 한 화폐유통(貨幣流通)은 자금유통(資金融通)으로 바뀌어 인프라 건설 프로젝트에 소요되는 자금 확보를 위한 금융기구 설립과 금융리스크 해소를 위한 협력에 주안점을 두고 있다.

12) 新华网, “习近平主持加强互联互通伙伴关系对话会并发表重要讲话”,

또한 중국은 ‘일대일로’ 전략구상과 결합하여 자국의 고속철도망을 연장하여 향후 2025년까지 아시아 및 유럽 17개 국가와 연결하는 ‘유라시아 고속철도망 계획’을 본격 추진해 나갈 전망이다. 원래 구상에 따르면, 유라시아 고속철도는 만저우리를 출발하여 러시아를 통해 유럽으로 연결되는 유라시아 노선, 우르무치에서 출발하여 중앙아시아를 경유해 최종적으로 독일로 연결되는 중앙아시아 노선, 그리고 쿤밍에서 출발하여 동남아 국가와 연결되어 싱가포르로 이어지는 범아시아 노선의 3개 노선으로 구성되어 있다.¹³⁾ 과거 중국은 우선 주변국과의 변경지역까지 고속철도를 구축한다는 원칙을 정한 바 있으나, ‘일대일로’ 전략구상에 따른 ‘실크로드 경제벨트’가 가동되면서 주변국의 고속철 건설 및 연계에 적극성을 드러내고 있다. 현재 범아시아 노선은 착공이 이루어진 상황이며, 유라시아 노선과 중앙아시아 노선은 협상이 진행 중이다. 중국은 이미 2020년을 목표연도로 ‘4종 4횡’의 국내 고속철도망을 구축해가고 있으며, 2014년 말 기준 이미 1만 6000km를 개통하여 전 세계 고속철도의 절반이 넘는 ‘고속철도 강대국’으로 부상하였다. 유럽, 중앙아시아, 동남아시아 등을 연결하는 ‘실크로드 경제벨트’의 구축과 관련해서 고속철도는 필수불가결한 핵심 인프라로서, 중국은 가격경쟁력을 기반으로 이미 러시아, 인도 등과 고속철도 프로젝트를 진행하기로 합의하였으며, 이 외에도 현재 최소한 20개국과 협력방안을 논의하고 있다.¹⁴⁾

‘일대일로’ 전략구상의 성공여부는 물리적 측면에서 구체적 프로젝트에 소요되는 거대한 재원의 확보에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 그 중에서도 인프라 투자는 막대한 비용이 소요될 것으로 예측되며, 이를 위해 중국은 이미 아시아인프라투자은행(AIIB)과 브릭스개발은행(NDB)의 설립과 함께 ‘실크로드 기금’의 창설을 진행하고 있다. 이 외에도 해상실크로드은행, 상하이협력기구은행 등 다자간 금융협력이 추진될 예정이며, 해당국가의 정부나 기업 및 금융기관의 중국내 인민폐 채권발행과 조건에 부합하는 중국내 금융기관 및 기업의 해외 채권발행 등을 통해 ‘일대일로’에 소요되는 재원을 확보할 계획이다. 그 중에서도 AIIB는 ‘일대일로’ 전략구상의 실현을 뒷받침하는 핵심적 금융기구로서 미국의 우방국 참여 반대입장에도 불구하고 아시아는 물론이고 유럽, 아프리카, 남미, 호주로 까지 참여가 확산되었다. 여전히 미국과 일본은 참여에 유보적이거나 반대입장을 보이고 있지만, 57개국을 창립 회원국으로 하는 AIIB가 연말 공식 출범을 예정하고 있다.

http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/08/c_1113170919.htm (검색일: 2014. 11. 21)

13) 이 계획은 구 중국철도부가 2010년에 TFT를 구성하여 수립한 것으로, 이들 세 노선 외에도 장기적으로 중국 동북지역을 출발, 시베리아를 경유하여 해저터널을 통해 베링해협을 건너 알래스카, 캐나다를 거쳐 최종적으로 미국으로 연결되는 노선을 제기하였다. “中俄加美高铁开始规划:国人有望乘高铁去美国”, <http://sh.sina.com.cn/news/economy/2014-05-08/101594112.html> (검색일: 2014. 12. 3)

14) 현재 고속철도 건설과 관련해 중국과 협력을 결정하거나 논의 중인 국가로는 실크로드 경제벨트로 연계되는 루마니아, 폴란드, 러시아, 인도, 터키, 사우디아라비아, 이란, 태국, 미얀마, 라오스, 베트남, 캄보디아, 말레이시아, 싱가포르 외에도, 브라질, 멕시코, 우루과이, 미국, 영국 등이 있다.

2. 중국 ‘일대일로’ 전략구상의 의미: 지정학적 측면

중국 ‘일대일로’ 전략구상은 표면적으로는 육상과 해상 양 방향에서 고대 실크로드의 복원을 통한 유라시아 국제운송회랑 구축을 핵심적 내용으로 하고 있다. 즉 유라시아 실크로드의 구축을 통한 지역경제협력을 강조하면서 애써 안보적 혹은 지정학적 고려를 배제하는 모습이다. 실제로 ‘일대일로’ 전략구상에서는 “주변국과의 전통적 우호관계와 협력관계를 유지하면서 각국의 자주적 발전과 대내외정책을 존중하고, 유라시아 각국 경제의 밀접한 연계와 상호협력의 심화, 발전공간의 확대” 등 새로운 협력모델을 제시하고 있다.¹⁵⁾ 또한 ‘실크로드 경제벨트’와 관련한 강연에서 시진핑 주석이 제시한 ▷ 정책소통 강화(加强政策溝通), ▷ 운송통로 연계 강화(加强道路聯通), ▷ 무역확대 강화(加强貿易暢通), ▷ 화폐유통 강화(加强貨幣流通), ▷ 민간교류 강화(加强民心相通)의 5통론(五通論)이나 ‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’ 문건에서도 중국은 전통적 지정학과는 다른 새로운 접근을 보이고 있다. 2015년 3월 8일 기자회견에서 왕이(王毅) 외교부장은 “‘일대일로’는 개방협력의 산물이지 지정학적 수단이 아니며 더욱이 낡은 냉전적 사고를 통해 볼 수 없다”고 강조하고 있다.¹⁶⁾

하지만 ‘일대일로’ 전략구상에는 미국의 유라시아에 대한 패권 유지를 위한 적극적인 개입과 ‘아시아재균형’ 전략을 통한 중국에 대한 압박과 봉쇄를 무력화하고 미국의 포위망을 우회하여 슈퍼파워로 부상하기 위한 중국의 지정학적 대응이라는 측면을 부인하기 어렵다.¹⁷⁾ 다만 ‘일대일로’ 전략구상은 특정한 교역로나 경제권역을 지칭하지 않고 다양한 현재적, 잠재적 국제운송회랑을 구축하는 ‘비전과 행동’으로서 참여국을 배제 혹은 제한하려는 폐쇄적 메커니즘을 취하고 있지 않다. 오히려 주변국과의 ‘정책소통’을 통해 구체적인 프로젝트를 공동으로 상의하고(共商), 공동으로 건설하고(共建), 공동으로 향유(共享)하겠다는 개방적, 호혜적 원칙을 강조함으로써 주변국의 우려를 불식하고 중국 주도의 ‘일대일로’ 전략구상의 지정학적 색채를 희석하고자 한다. 심지어 미국, 러시아, 인도 등 주변 강대국들의 지정학적 견제를 제거하기 위해 이들과의 정책적 조율과 협력의 강화를 추진하고 있다. 이러한 점에서 ‘일대일로’ 전략구상은 새로운 지정학으로서 지정학적 차원의 접근을 통해 표면상 안보적, 지정학적 고려를 최대한 배제하고,¹⁸⁾ TPP보다 훨씬 느슨한 경제협력을 목

15) 国家发展改革委·外交部·商务部, “推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动”, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm (검색일: 2015. 3. 29).

16) http://news.xinhuanet.com/politics/2015-03/08/c_127556752.htm (검색일: 2015. 6. 12).

17) 중국 국제문제연구소 상하이협력기구 연구센터의 천위룽 주임은, ‘일대일로’의 지정학적 배경으로 2011년 미국의 신실크로드 전략을 통한 러시아와 중국에 대한 억제, 그리고 2011년 이후 중동 및 북아프리카 지역의 지속적인 정치혼란과 아태지역 및 주변의 복잡한 정세를 지적하고 있다. 陳玉榮, “从地缘政治和对外开放新格局看‘一带一路’”, http://www.360doc.com/content/14/1206/10/20625606_430768008.shtml (검색일: 2015. 3. 12).

18) 이러한 의미에서 중국은 ‘일대일로’ 전략구상에 대한 중국판 ‘마셜 플랜’이라는 외부적 해석을 애써 부인하고 있는 것으로 파악된다. 新浪網, “陈文寿:将‘一带一路’比作‘马歇尔计划’不恰当”, <http://finance.sina.com.cn/china/20141207/093421015465.shtml> (검색일: 2015. 2. 4).

적으로 하면서 ‘인문교류’의 측면을 강조하고 있는 것이다. 따라서 ‘일대일로’의 지정학적 의미는 지정학적, 지정학적, 지문화적 측면의 복합적 내용으로 구성된다.

가. 지정학적 의미

‘일대일로’ 전략구상은 동북아시아, 동남아시아, 중앙아시아, 유럽 남부, 아프리카 동부의 광활한 유라시아 대륙을 하나로 연계함으로써 총 40억 인구와 20조 달러의 경제규모를 포괄하는 거대한 개발구상이다. 에너지자원의 측면에서 ‘일대일로’가 포괄하는 지역은 전 세계 가장 중요한 에너지와 전략자원의 공급기지이자, 지역내 자원의 상호보완성이 높게 나타난다. 또한 ‘일대일로’가 통과하는 지역의 국가들은 대체로 서로 다른 경제발전단계와 비교우위를 보이는 개도국들로서 성장의 잠재력이 매우 높고, 농업, 제조업, 에너지, 교통, 통신, 금융, 과학기술 등 여러 영역에 걸쳐 경제협력의 가능성이 높다.

‘일대일로’의 지정학적 의미는 상대적으로 낙후한 중국내 중서부지역의 개방도를 제고하고 이들과 접경하고 있는 수많은 아시아 개도국들과의 초국경 협력을 강화함으로써, 이를 통해 경제성장의 새로운 동력을 확보하려는 의미를 갖는다. 세계적 경제불황이 지속되고 있는 상황에서 빠른 경제성장속도를 보이면서 시장의 수요가 지속적으로 확대되고 있는 이들 주변 개도국들과의 교역확대와 경제협력의 심화는 중국경제의 새로운 성장공간의 확보를 가능하게 할 것으로 기대된다.¹⁹⁾ 또한 중앙아시아, 동남아, 남아시아, 아프리카 등은 현재 산업구조의 고도화를 꾀하고 있는 중국의 입장에서 동부 연해지역의 과잉생산능력을 해소하고 산업이전을 위한 광활한 전략적 우회공간을 제공해준다는 적극적 의미를 갖는다.

나. 지정학적 의미

비록 ‘일대일로’ 전략구상의 주요 초점이 경제협력과 인문교류에 있고 미국과의 정치군사적 대립과 충돌을 피하기 위해 정치, 안보 등의 민감한 영역을 배제하고 있는 것은 사실이지만, 추진 배경이나 국제운송회랑을 둘러싼 강대국간 거대게임의 측면에서 볼 때 ‘일대일로’ 전략구상은 국가안보의 강화라는 전통적인 지정학적 의미를 갖는다는 점을 간과할 수 없다. 에너지안보는 이미 중국의 국가안보에서 핵심적 위상을 차지하고 있으며, ‘일대일로’ 전략의 추진은 우선 중국의 에너지 수입원의 다원화와 운송로의 안전을 강화하기 위한 강력한 기초를 제공해준다고 할 수 있다. 또한 주변국가들과의 실크로드경제벨트와 해상실크로드의 협력적 구축을 통해 미국의 개입과 대중국 핵심포위망을 약화 혹은 무력화시킴으로써 슈퍼파워로의 부상에 따른 외부적 위협요인을 불식시키려는 적극적 안보의 의미를 갖는다.

19) 인프라 투자과정에서 중국의 철강, 시멘트, 통신장비 등에 대한 수요가 늘어나고, 생산요소 간 이동이 활발해짐으로써 자원의 효율적 배분을 기대할 수 있으며, 교역의 활성화에 따른 위안화 결제가 확대됨으로써 중국이 강력히 추진하고 있는 위안화 국제화가 탄력을 받을 것으로 예상된다.

또한 ‘일대일로’ 전략구상은 중국 변경지역의 소수민족지역에서 주기적으로 발생하는 민족분리운동과 테러리즘에 대한 예방의 성격을 갖는다. 실크로드 경제벨트 구축을 통해 한편으로는 경제적으로 낙후하고 장기적으로 빈곤상태에서 벗어나지 못한 서부 변경지역의 경제적 활성화를 꾀함으로써 주변국의 종교적, 민족적 극단주의 세력과의 연계를 차단하고자 하며, 다른 한편으로는 중국의 부상에 우려와 경계심을 갖고 있는 주변국들에게 경제적 혜택과 발전기회를 제공함으로써 중국에게 우호적 세력을 확대해 나가려는 의미를 갖는다. 실제로 중국의 ‘일대일로’ 전략은 타국의 내정에 대한 간섭이나 정치, 경제적 패권이나 세력권을 추구하는 방식을 배제함으로써 주변국들의 상당한 호응을 이끌어내고 있는 것이 사실이며, 다양한 양자협력은 물론이고 상하이협력기구(SCO), ASEAN+1, ASEAN+3, 유라시아경제연합(EEU)은 물론 APEC이라는 협력기제와의 결합을 통해 지정학적 위협에 적극 대응하는 의미를 갖는다.

다. 지문화적 의미

‘일대일로’ 전략구상은 고대 실크로드가 갖고 있는 문화, 인문적 소통과 교류의 장이라는 역사적 의미를 새로이 복원함으로써, 문화대국으로서의 중국의 새로운 위상을 확보하는 의미를 갖는다. 즉, ‘일대일로’의 양대 축인 실크로드 경제벨트와 해상실크로드 구축사업은 과거 중국의 선진적 문화와 인문적 자산을 유통하던 실크로드를 복원하는 의미로서, 중국의 과학기술과 문화적 우위를 통해 국가 간 과학기술 및 인재교류는 물론이고 문화적 교류를 확대한다는 것이다. 이는 민족과 종교적 다양성을 기초로 상호간의 문화적 융합을 꾀함으로써 궁극적으로는 상호간 격차와 오해를 줄이고, 상호 신뢰를 제고함으로써 ‘책임있는 강대국’에서 나아가 문화대국 혹은 문화강국으로서 매력을 발산하고자 하는 의미를 갖는다. 따라서 ‘일대일로’에서 제기하고 있는 ‘민심상통’의 관점에서 민생, 교육, 문화 등의 영역에서 다양한 공공외교가 전개될 것으로 예상되며, 이를 통해 중국의 소프트파워를 제고하고 ‘일대일로’의 지정학적, 지경학적 전개에 따른 주변국내 ‘중국위협론’, ‘중국약탈론’의 여론을 약화하려는 의도를 보인다.

이를 위해 실제로 중국은 ‘일대일로 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동’ 문건을 통해 상호간 유학생 규모를 확대하고 해당국가들을 대상으로 매년 1만 명의 정부장학생을 초청한다고 명시하고 있으며, 실크로드와 관련한 다양한 문화활동과 세계문화유산 등록을 공동으로 추진할 계획이다. 또한 실크로드를 주제로 하는 관광상품의 개발을 통해 여행객의 규모를 확대하고 체육교류 활동을 강화하며, 이러한 인적 교류의 확대에 따라 발생할 수 있는 전염병의 확대를 방지하기 위한 공동의 대응노력을 강조하고 있다. 이 외에도 과학기술 협력과 정당 및 사회단체의 교류 강화는 물론이고 국가싱크탱크의 공동연구와 공동포럼 등의 개최를 통해 중국의 ‘일대일로’ 추진에 따른 우려를 불식시키고 주변국내 우호적 여론을 조성해 가겠다는 야심찬

계획을 제시하고 있다.

Ⅲ. ‘유라시아 이니셔티브’ 와 중국의 인식

1. ‘유라시아 이니셔티브’ 제안의 의미와 그 한계

2013년 10월 박근혜 정부는 ‘한반도 신뢰프로세스’와 ‘동북아 평화협력구상’에 이어, ▷하나의 대륙, ▷창조의 대륙, ▷평화의 대륙을 기치로 하는 ‘유라시아 이니셔티브’를 주창한 바 있다. 이는 세계 최대 단일 대륙이자 거대시장인 유라시아 역내 국가 간 경제협력을 통해 경제활성화 및 일자리 창출의 기반을 만들고, 유라시아 국가들로 하여금 북한에 대한 개방을 유도함으로써 한반도 긴장을 완화하여 통일의 기반을 구축한다는 구상이다. 이를 위해 부산-북한-러시아-중국-중앙아시아-유럽을 관통하는 ‘실크로드 익스프레스(SRX)’의 실현, 북극항로의 개발을 통한 유라시아 양 끝의 해상연계, 전력·가스·송유관 등 에너지 네트워크 구축의 필요성 등이 제기되었다.



자료: 동아일보, 2013.10.18

<그림 2> 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’

‘유라시아 이니셔티브’는 구상의 발표와 함께 2014년 말 로드맵이 구축되었으나 아직까지 구체적 실행방안에 대한 단계로까지 나아가고 있지는 않지만, 제안된 구상에 기초해 그 내용을 분석 및 평가하자면 다음과 같이 정리해 볼 수 있다. 우선, 유라시아 전역을 소통·개방·창조·융합의 단일한 경제공간으로 만들기 위해 단절된 링크를 물리적으로 연계하는 교통물류·에너지 인프라 구축을 핵심으로 무역 및 투자 활성화를 위한 법적, 제도적 차이와 장벽을 해소함으로써 명실상부한 지역통합의 과정으로 나가자는 것이다. 둘째, 경제체제의 질적 전환을 모색하는 유라시아 관련국들의 추세에 기반하여 개별국가의 창조경제 모색을 넘어 유라시아 대륙 차원에서 창조경제를 하드웨어 및 소프트웨어 측면에서 구현함으로써 새로운 발전동력을

확보하자는 것이다. 셋째, 남북한 간 신뢰 및 한반도 통일기반 구축, 그리고 동북아 평화협력 구상에 대한 유라시아 국가들의 적극적 공감과 지지를 통해 북한의 개방을 유도함으로써 경제통상과 문화교류의 장애가 되는 ‘평화와 안보에 대한 위협’을 제거해 나가겠다는 것이다.

구체적으로 살펴보면, 우선 ‘유라시아 이니셔티브’는 분단 이후 공식적으로는 처음으로 ‘유라시아’를 한국의 외교 역량이 투사되는 전략적 협력 공간으로 언급하고 있다는 점에서 나름 중요한 의미를 갖는다고 볼 수 있다.²⁰⁾ 주지하다시피 한국은 반도라는 해양과 대륙이 교차하는 위치에도 불구하고 분단 이후 지정학적 이유로 인해 ‘고립된 섬’으로서 유라시아 대륙으로의 정치적, 경제적, 문화적 출로가 차단되어 왔다. 더욱이 냉전질서가 지속되어 오면서 대륙의 DNA를 상실한 채 미국, 일본에 편향된 해양의존적 생존방식이 굳혀져 왔다. 물론 탈냉전시기를 맞아 북방정책을 통해 유라시아의 중심국가인 구소련, 중국과의 수교가 이루어졌고, 민주정부 10년간 북한과의 관계개선과 교류협력을 통해 반도로서의 위상과 기능을 회복하기 위한 다양한 노력이 전개되기도 하였다. 하지만 이명박 정부 시기 ‘북한붕괴론’에 입각한 대북 교류협력의 중단과 압박이 이어져 왔으며, 그로 인해 집권 후반기 ‘신북방정책’이 제기되기도 하였으나 유라시아는 그저 상상의 공간에 머물렀던 것이 사실이다. 이러한 점에서 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’는 그간 북방정책과 대북 화해 및 포용정책 등으로 한반도의 분절선을 넘어 대륙으로 향하던 흐름을 다시 회복하여 유라시아를 전략적 협력공간으로 확보하려는 의미가 존재한다.

더욱이 2008년 이후 글로벌 금융위기의 여파로 세계경제의 침체가 지속되고 있는 상황에서 유라시아 대륙은 새로운 성장 잠재력을 보이는 다수의 국가가 존재하며, 경제체제의 질적 전환을 꾀하고 있는 상황이다. ‘유라시아 이니셔티브’에서 제시하고 있는 ‘하나의 대륙’, ‘창조의 대륙’은 바로 이들 국가와 교통물류 및 에너지 인프라의 연계구축을 통해 호혜의 단일시장을 구축함으로써 우리나라의 새로운 성장공간을 확보하고 동반성장을 꾀할 수 있는 유력한 방안이라 할 수 있다. 또한 ‘유라시아 이니셔티브’는 중국의 부상과 미국의 재균형전략이 격돌하는 아시아의 미중 간 갈등구도에서 벗어나 균형외교를 취할 수 있는 유력한 방안이 될 수 있다. 과거 냉전시기의 한·미·일 동맹체제에 대한 결박을 풀고 해양세력에 의존하던 안보의 불안정한 지정학적 구도에서 벗어나는 것은 한반도 및 동아시아 평화구도 정착에 필수적인 상황이라 할 수 있다. 따라서 북한에 대한 일정한 영향력을 갖고 있는 중국, 러시아 등과의 긴밀한 협력을 통해 북한의 개혁개방을 유도하고, 한반도에 잔존하고 있는 냉전적 질서를 해체하는 방법론으로서 ‘유라시아 이니셔티브’가 취하고 있는 지정학적 접근은 나름의 긍정적 의미가 있다고 판단된다.²¹⁾

20) 성원용, “유라시아 이니셔티브와 국제운송회랑의 지정학”, 『교통』 제191권, 한국교통연구원, 2014, p.10.

21) 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’의 의미를 요약하자면, 유라시아라는 확대된 외교공간의 설정과 교통물류·에너지 연계망 구축을 통해 단절된 유라시아 지역공간을 하나로 엮어내는 지정학적 접근을 통해 우리나라의 역할 제고 및 신성장동력을 창출하는 동시에 유라시아 관련국들과의 협력기반을 강화함으로써 한반도 및 동북아의 평화체제를 구축하겠다는 구상으로 평가할 수 있다.

하지만 상술한 ‘유라시아 이니셔티브’의 긍정적 의미에도 불구하고, 현재까지의 실질적 진행과정을 살펴보면 적지 않은 문제점과 한계를 지적하지 않을 수 없다. 우선 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’ 제안은 협력의 대상이 되는 대륙국가들에 대한 다차원적인 고려와 배려가 배제된 채 주로 러시아에 초점을 맞춘 외교적 수사의 측면이 강하다는 점이다.²²⁾ 즉 유라시아가 함축하고 있는 역사성과 구체성이 결여된 채, 새로운 시장 및 에너지·자원 확보에 치중할 뿐 국가별로 특성화된 호혜적 프로젝트의 제시가 구체적으로 이루어지지 않고 있다는 점이다. 또한 유라시아를 구(舊)소련에 해당하는 러시아, 중앙아시아 등 CIS권으로 인식하고 있는 오류가 여전히 시정되지 않은 채 실제적 사업의 대상에서 중국, 인도, 몽골 등 유라시아의 주요 국가들이 배제된 채 논의되었다는 점이다.²³⁾ 특히 한반도와 접경하고 있으며, 독자적인 유라시아 경제공동체 구상을 제안한 중국과의 정책적 조율이 결여된 채 진행되는 ‘유라시아 이니셔티브’는 그 실행가능성에 실로 의문이 제기될 수밖에 없다. 더욱이 ‘유라시아 이니셔티브’에서는 대륙으로의 접근을 가로막는 핵심적 요소로서 분단이라는 현실적 제약을 돌파하기 위한 구체적인 방법론이 결여되어 있다는 점이다. 물론 ‘평화의 대륙’에서 북한을 개방으로 유도하기 위해 관련국들의 공감과 지지를 촉구하고 있지만, 정작 협력의 교착상태에 빠진 북한과의 관계를 정상화하기 위한 실천적 대안이 결여되어 있다고 할 수 있다. 이 외에도 ‘유라시아 이니셔티브’는 유라시아 대륙을 강조하다보니 한반도가 갖는 대륙과 해양의 교차지대로서의 지정학적 우위를 충분히 드러내지 못했을 뿐만 아니라, 미국, 일본 등 기존의 해양세력과 대륙세력 간 지정학적 충돌의 가능성을 피할 수 있는 지전략적 예방 조치를 제대로 마련하지 못했다는 점이다.

2. ‘유라시아 이니셔티브’에 대한 중국의 인식: 기대와 우려의 교차

2013년 10월 18일 박근혜 대통령의 ‘유라시아 이니셔티브’가 발표된 직후, 중국 정부차원의 공식적 입장 표명은 없었다. 하지만 초기 일부 중국내 신문과 인터넷에서는 이 구상을 통해 한국의 4강 외교 방식이 과거 미국, 일본 중심에서 점차 중국, 러시아 등과의 외교적 균형을 모색하는 방식으로 새로운 변화를 보이는 것이 아닌가 하는 기대가 표출되기도 하였다. 이것은 단기적으로는 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’가 동북아 지역의 역내협력을 촉진하고, 특히 ‘실크로드 익스프레스(Silk Road Express)’에 의한 남북한 간 철도의 관통을 통해 북한의 개혁·개방과 체제안

22) 박근혜 대통령은 2013년 10월 18일 대외경제정책연구원이 개최한 “2013 유라시아 시대의 국제협력” 컨퍼런스에서 ‘유라시아 이니셔티브’를 제안하였으며, 이는 푸틴 러시아 대통령의 방한을 앞둔 시점(2013년 11월 13일)에서 급조된 기획으로서, 관련국가들로부터의 제대로 된 관심과 호응을 이끌어 내지 못했다.

23) 물론 이러한 일종의 착시현상은 2011년 10월 러시아 푸틴이 유럽연합에 대항하는 CIS 국가들의 경제연합체로 제시한 유라시아연맹(Eurasian Union)과도 관련이 있다. 현재 한국 외교부의 조직도를 보더라도, 유라시아과는 유럽국 소속으로 러시아, 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 키르기즈스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄에 국한된 관련 업무를 관장하고 있을 뿐이다.

정을 도모함으로써 한반도의 핵문제 해결에 도움이 될 것이라는 기대에 기인한다. 또한 장기적으로는 한국이 중국, 러시아 및 중앙아시아를 향한 대륙경제로의 편입을 통해 미국 일변도의 외교에서 벗어날 수 있으리라고 기대했기 때문이다. 물론 중국은 이러한 구상이 한국의 일방적 희망으로만 실행될 수 있는 것은 아니며, 중국, 러시아 등과의 협력이 필수불가결하다는 사실을 강조하고 있다. 북한에 대한 비판적 입장을 견지하고 있는 중국 중앙당교의 장롄쿠이(张琏瑰)는 “만일 한국이 중국, 러시아 등 강대국과의 관계, 특히 이들과의 경제관계를 더욱 밀접하게 진행한다면, 북한에 대한 압력이 더욱 커질 것이며, 이러한 점에서 이 구상은 훌륭한 전략적 선택이라 할 수 있다”²⁴⁾ 라고 대륙국가와의 관계 강화를 전제로 나쁜 긍정적 평가를 내리고 있다. 한편 홍콩 중국평론사(中評社)의 논설위원인 귀즈쥔(郭至君)은 “이 구상은 현재까지 아직 성과를 예측할 수는 없지만, 한국이 미국의 수중과 의도에서 벗어날 수 있는가의 여부에 따라 그 결과가 달라질 것”²⁵⁾ 이라고 지적하고 있다.

기본적으로 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’는 “부자가 되려면 먼저 길을 닦아야 한다(要致富, 先修路)”는 중국인의 일반적 사고와 인식에 부합한다고 볼 수 있다. 즉 한국이 새로운 성장동력을 확보하기 위해서는 기존의 미국, 일본 중심의 협력구도에서 경제성장의 잠재력이 큰 중국, 러시아 등 유라시아 대륙국가들과의 협력을 강화하는 방향으로 나아가는 것이 불가피하다고 판단하는 것이다.

그러나 또한 중국 내부에서는 ‘유라시아 이니셔티브’ 구상에 대해 다소 부정적인 우려의 목소리도 존재한다.

첫째, 이 구상이 중국의 부상에 편승하여 경제적 이익만을 챙기는 반면, MD 및 TPP 등 미국의 대중국 봉쇄전략에 한국이 편입되는 것과 연동하여 추진되거나 북한의 고립이나 흡수를 전제로 추진되는 경우 중국의 기본적 이해관계에 반한다는 우려가 제기되고 있다.²⁶⁾

둘째, 이 구상이 유라시아 대륙경제의 주도권을 둘러싸고 전개되는 중국과 러시아 간 경쟁구도의 틈새를 이용하여, 중국을 배제하고 유라시아 경제협력의 주도권을 잡으려는 의도로 읽혀지는 경우이다. 특히 그간 ‘유라시아 이니셔티브’의 실질적 협력사업이 러시아와의 나진-하산 프로젝트에 치중되어 나타날 뿐, 중국과의 구체적 협력구상이나 사업이 드러나 있지 않다는 점이 이러한 우려를 더해주었다고 할 수 있다.

하지만 최근 중국의 이러한 우려와 문제점은 다소 해소되어가고 있다. 중국의 ‘일대일로’ 전략의 본격적 추진에 따라, ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’의 연계와 협력을 위한 논의가 한중 양국 간에 비교적 활발하게 전개되고 있다.²⁷⁾ 한중 양국

24) http://news.xinhuanet.com/world/2013-10/28/c_125917360.htm (검색일: 2014. 11. 13)

25) http://news.xinhuanet.com/world/2013-10/28/c_125917360.htm (검색일: 2014. 11. 13)

26) 이러한 우려는 2015년 3월 16일 한국을 방문한 중국 외교부 차관보 류젠차오(刘建超)의 사드의 한국 배치와 관련한 발언에서도 나타난 바 있다. 한겨레신문, 2015.3.16.

27) 2014년 4월에 개최된 제20차 한중 경제협력 종합점검회의에서 박근혜 대통령의 ‘유라시아 이니셔티브’와 중국 시진핑 국가주석의 ‘일대일로’ 구상 간에 공통분모가 있다고 보고, 이를 상호연계하는 방안을 모색하기 위한 공동연구에 합의한 바 있다. 또한 2015년 7월 22일에는 중국 베이징에서 중국국

의 정부관리, 전문가들 모두 한중 전략구상의 연계를 실현하는 가능성, 타당성 및 구체적 협력방안에 대해 적극적으로 탐색하고 있다. 일반적으로 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 양자는 적지 않은 부분에서 협력의 지점을 찾을 수 있다. 중국의 재력과 자원, 한국의 기술적 지원, 그리고 양국의 전략구상이 미치는 제3국의 자원 우위를 통해 상호 윈윈을 실현하는 것을 생각해볼 수 있다. 하지만 중국은 한중 양국의 전략적 협력의 가능성을 논하는 것과 동시에 양국 전략구상 간 존재하는 현저한 차이를 인식해야 하며, 연계와 협력의 과정에서 직면해야 할 문제에 대해 신중함을 보이고 있는 것도 사실이다.

최근 산둥대학(위해) 중한관계연구센터의 뉴린제(牛林杰) 주임은 한 칼럼에서 한중 양국의 전략구상간 연계를 실현하는 데 가장 큰 난제로 다음과 같은 문제를 제기하고 있다.²⁸⁾

첫째, 박근혜 대통령 취임 이후 남북관계는 줄곧 갈등과 대치의 상황을 벗어나지 못하였으며, 북한측으로부터 ‘유라시아 이니셔티브’에 대한 어떠한 반응도 얻어내지 못하고 있다. 북한의 지리적 위치를 감안할 때 결국 북한의 참여 없이는 ‘유라시아 이니셔티브’의 실질적 진전은 불가능하며, 공허한 ‘상상’에 불과할 수 있다는 것이다. 물론 한국의 ‘유라시아 이니셔티브’는 그 본래의 의도가 어떠한 북한을 우회하는 해륙복합노선을 취해 중국의 ‘일대일로’는 물론이고 러시아의 ‘유라시아 대륙교’와도 연계될 수 있다. 하지만 이럴 경우 한국이 ‘유라시아 이니셔티브’를 통해 시도하려는 남북관계 개선의 의미는 부인될 수밖에 없으며, 한중간 상호 연계 및 소통측면에서의 비용 또한 증가할 수밖에 없다는 것이다.

둘째, 중국은 ‘일대일로’ 구상을 제안한 이후 2년도 채 되지 않은 상황에서 국가 전략 차원의 전면적 계획과 적극적 실행단계에 들어섰고, ‘실크로드 기금’ 및 ‘아시아인프라투자은행(AIIB)’을 창설하였다. 반면 한국은 ‘유라시아 이니셔티브’ 제안 이후 남북관계의 개선이 전혀 없는 상태에서 기본적으로 ‘구상’ 단계에 머물고 있으며, 실질적 진전을 보여주고 있지 못하다는 점이다.

셋째, ‘유라시아 이니셔티브’는 본질적으로 장기적 국가전략의 성격이 강하기 때문에 박근혜 정부 임기 내에 관련 사업들이 실현될 수 있는 것도 아니고, 또한 차기 정부가 이 전략을 계속 추진해 나갈지도 아직은 미지수라는 우려가 존재한다.

따라서 한중 양국의 전략구상의 연계와 협력은 이러한 양국의 현실적 상황을 고려해야 할 필요가 있으며, 결국 현재 상황에서 한반도 남북의 상호 연계와 소통이야말로 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’의 전략적 연계와 협력을 위한 전제이자 관건적 요소라는 입장을 견지하고 있다.

이처럼 ‘유라시아 이니셔티브’에 대한 중국의 기대와 우려가 교차하는 상황에서, ‘유라시아 이니셔티브’의 성패는 박근혜 대통령이 직접 언급하고 있듯이 “신뢰형성

제문제연구원과 한국의 대외경제정책연구원(KIEP) 간에 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 연계를 논의하는 대형 학술회의가 개최되었다.

28) 牛林杰, “‘一带一路’与‘欧亚倡议’如何对接”, 山东大学(威海)中韩关系研究中心, 2015. 9. 6, <http://www.kryj.wh.sdu.edu.cn/c/201509/785.html> (검색일: 2015.9.7.)

이 협력의 전제”임에도 불구하고, 신뢰로 나아갈 수 있는 ‘초기조건’을 결여하고 있다고 볼 수 있다. 미국의 ‘아시아재균형’ 전략에 대응하여 ‘일대일로’라는 전략구상을 제안한 중국의 의도에 대한 파악은 물론이고, 해양세력과 대륙세력 간 지정학적 충돌의 가능성이 내재된 한반도 및 동아시아에서 이들과의 사전적 정책조율은 필수적이라 할 수 있다. 단순히 경제는 중국, 안보는 미국이라는 이분법적 시각과 제한된 인식만으로는 이러한 지정학적 딜레마에서 벗어날 수 없다. 중국 등 대륙세력에게는 “과연 견고한 한.미.일 동맹체제에 결박된 상태에서, 지난 60여 년간 지속되어온, 일방적으로 해양세력에만 의존해 온 국가발전 벡터의 기형적 구조를 해체하지 않은 상태에서 과연 대한민국이 유라시아 경제공동체의 일원이 될 수 있는지”²⁹⁾에 대한 물음에 답해야 할 것이다. 또한 미국, 일본 등 해양세력에게는 ‘유라시아 이니셔티브’가 이들과의 전통적 동맹관계에서 벗어나 균형외교를 넘어 대륙세력 중심의 외교전략으로의 수정이 아닌가라는 물음에 대해 답해야 할 것이다.³⁰⁾ 또한 중국과의 경쟁구도 하에서 유라시아의 주도권을 행사하려던 러시아가 최근 우크라이나 사태로 인한 미국 등 서방세계의 외교적 고립을 탈피하기 위해 중국과의 보다 긴밀한 협력 속에서 ‘일대일로’ 전략구상에 적극 동조하는 모습으로 변화하고 있다는 점에 주목할 필요가 있다. 애초 ‘유라시아 이니셔티브’를 제안하던 시기, 유라시아 중심국가인 러시아와의 협력을 통해 물류·에너지 인프라의 연계구축을 시도하는 과정에서 또 다른 핵심적 대륙국가인 중국을 충분히 고려하지 못했던 것이 사실이다. 그 결과 중국을 배제하고 유라시아 경제협력을 추진한다는 우려를 낳기도 하였다. 2014년 5월 왕이(王毅) 중국 외교부장이 박근혜 대통령을 예방한 자리에서 “중국이 구상 중인 ‘일대일로’와 한국의 ‘실크로드 익스프레스’를 연계하여 양국이 아시아 개척과 새로운 국제협력의 모델을 찾아보자”고 제안한 것은 ‘유라시아 이니셔티브’에 대한 기대 외에도 이러한 중국의 우려를 불식하고자 하는 동기가 내재되어 있음을 간과할 수 없다.

IV. ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’의 협력을 위한 제언

한반도는 지정학적으로 환태평양과 유라시아를 연결하는 전략적 관문이다. 반면 남북한 간의 오랜 분단과 긴장으로 인해 그동안 이러한 지정학적 우위를 발휘하지 못해왔던 것이 사실이다. 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’에 따른 ‘실크로드 익스프레스(SRX)’ 구상은 기존 참여정부 시기 동북아철도망 연결사업의 연속으로서, 한반도중단철도(TKR)를 시베리아횡단철도(TSR) 및 중국횡단철도(TCR)와 연결하여 한국이 북한과 중국, 러시아, 중앙아시아, 유럽까지 관통하는 국제운송회랑을 구

29) 성원용, “유라시아 이니셔티브와 국제운송회랑의 지정학”, 『교통』 제191권, 한국교통연구원, 2014, p.11.

30) 이러한 관점으로는 Jeffrey Robertson, “Seoul’s Middle-Power Turn in Samarkand?”, <http://thediplomat.com/2014/07/seouls-middle-power-turn-in-samarkand/> (검색일: 2014. 12. 2) 참조.

축함으로써 유라시아 통합경제권 형성을 촉진하려는 협력구상이다. 따라서 이 구상은 궁극적으로 한국이 유라시아 물류네트워크의 시종점이라는 전제하에서 추진될 수밖에 없으며, 이를 위해서는 무엇보다 해양과 대륙으로의 접근성이나 연계성이 강화되어야 한다. 중국의 ‘일대일로’ 전략구상에 따른 국제운송회랑 건설 및 확충은 한국이 유라시아 대륙으로의 접근성과 연계성을 확대하고 강화하는데 도움이 되는 점에서 긍정적 의미를 담고 있다. 더욱이 세계 경제 3대 중심축의 하나인 동북아시아 지역의 역동적인 경제성장은 역내 국가 간 교역과 투자의 활성화에 기인할 뿐만 아니라 여타 지역과의 상호 교역의 활성화에서 그 지속성이 확보된다는 점을 감안한다면, 교역의 활성화에 따른 국가 간, 지역 간 물류 수요의 급증에 대응하여 궁극적으로는 유라시아를 하나로 묶는 국제운송회랑의 구축이 무엇보다 시급하다. TCR, TMR, TMGR 등 중국을 관통하는 국제운송로는 바로 이러한 복합적 유라시아 물류네트워크를 구축하는 중요한 경로이자 수단이며, 러시아 및 중앙아시아 등 관련 국가들 간 호혜(Win-Win) 전략에 기초하여 합리적 연계 및 운영방안이 마련되어야 할 것이다.

이를 위해 우선 ‘유라시아 이니셔티브’의 실제적 내용과 로드맵, 실행방안을 마련하는 과정에서 기존의 해양세력과 대륙세력 간 지정학적 대결과 충돌을 피할 수 있는 효과적 예방전략이 모색되어야 하며, 대륙과 해양이 교차하는 한반도의 지정학적 우위를 드러낼 수 있는 구체적 프로젝트가 입안되어야 할 것이다. 또한 중국이 제안한 ‘일대일로’ 구상과 ‘유라시아 이니셔티브’의 협력방안을 마련하기 위한 적극적 노력이 요구된다.³¹⁾ 이는 동북아 국제운송회랑과 관련하여 우리가 이미 러시아와 공동으로 추진하고 있는 나진-하산 프로젝트와 중국이 북한과 공동으로 추진하고 있는 나진-훈춘 프로젝트의 상호 결합을 통해 협력의 구도를 기존의 남·북·러 3자 구도에서 남·북·중·러 4자구도로의 전환하는 것에서 시작할 수 있다. 그리고 이와 별도로 5·24 조치의 해제 등 북한과의 적극적 관계 개선을 통해 중국과의 남·북·중 3자 협력을 전개함으로써 ‘유라시아 이니셔티브’가 중국을 배제하거나 북한을 우회해서 북한에 대한 고립 및 봉쇄를 피하는 폐쇄적 구도가 아님을 적극 피력해 나가는 것이 필요하다.

2014년 3월에 한국이 유라시아 국제운송로와 관련한 국제기구인 국제철도협력기구(OSJD)에 ‘제휴회원’ 자격으로 가입한 것은 한반도중단철도와 유라시아철도를 연결하는 ‘실크로드 익스프레스(SRX)’ 구상을 관련 국가들과 조율할 수 있는 계기를 마련해 주었다는 점에서 나름의 의미가 있다. 주지하다시피 이 구상의 실현을 위해서는 무엇보다 유라시아 국가들이 망라되어 있는 국제철도협력기구(OSJD)와의 협력논의가 필수적이기 때문이다. 하지만 한국이 이 기구에 정회원으로 가입하기 위

31) 이러한 점에서 2014년 4월에 개최된 제20차 한중 경제협력 종합점검회의에서 박근혜 대통령의 ‘유라시아 이니셔티브’와 중국 시진핑 국가주석의 ‘일대일로’ 구상 간에 공통분모가 있다고 보고, 이를 상호연계하는 방안을 모색하기 위한 공동연구에 합의한 것은 중요한 의미가 있다. 2015년 7월 22일에는 중국 베이징에서 중국국제문제연구원과 한국대외경제정책연구원(KIEP) 간에 ‘일대일로’와 ‘유라시아 이니셔티브’ 연계를 논의하는 대형 학술회의가 개최되었으며, 2015년 9월 3일에는 한중 정상회담을 통해 ‘유라시아 이니셔티브’와 ‘일대일로’의 협력방안에 대해 공동으로 모색하기로 하였다.

해서는 27개 회원국이 만장일치로 찬성해야 하며, 북한이 한국의 가입을 찬성하고 있지 않다는 점에서 ‘실크로드 익스프레스’ 구상의 실현은 여전히 쉽지 않다. 더욱이 ‘실크로드 익스프레스’는 북한을 통과해야 한다는 점에서 궁극적으로 북핵문제 해결의 진전과 남북관계의 안정적 발전이 전제되지 않고서는 거의 불가능하다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 그간 북중 접경지역에 고속철도 건설사업이 추진되어 완공을 앞두고 있는 상황으로,³²⁾ 중국이 ‘일대일로’ 전략구상의 연장선상에서 ‘유라시아 고속철도망 계획’의 하나로서 이 사업을 고려하고 있다는 점에서 ‘실크로드 익스프레스’ 구상의 성공적 모멘텀을 확보하기 위한 한국 정부의 보다 전향적인 접근이 필요하다고 판단된다. 더욱이 고속철도와 관련한 중국의 우위, 즉 낮은 건설비용과 풍부한 자금력을 기초로 한국 고속철의 설계 및 감리 기술, 그리고 운영 노하우를 서로 결합한다면 남·북·중 3자간 고속철도 연계프로젝트는 ‘유라시아 이니셔티브’에서 제기하고 있는 ‘하나의 대륙’, ‘창조의 대륙’, ‘평화의 대륙’을 유기적으로 결합할 수 있을 것이다. 또한 중국의 ‘실크로드 경제벨트’의 핵심적 구성요소인 ‘유라시아 고속철도망 계획’에서 결여된 동북아 고속철도망을 ‘실크로드 익스프레스’ 구상으로 보완함으로써 궁극적으로는 중국의 ‘일대일로’ 구상과 우리의 ‘유라시아 이니셔티브’의 정합성을 제고할 수 있는 유력한 방안이라고 할 수 있다.

장기적으로는 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브’를 중국 시진핑 국가주석이 제안한 ‘일대일로’, 러시아 푸틴 대통령에 제안한 ‘유라시아 연합’ 구상 등과 연계해서 볼 필요가 있다. 특히 ‘실크로드 익스프레스’는 중국이 추진하고자 하는 ‘유라시아 고속철도망 계획’, 러시아가 해저터널을 통해 이루려는 ‘유라시아-미주 철도연계 구상’과 상당부분 합치되는 부분이 존재한다. 한국이 참여하여 전체 유라시아 대륙이 고속철도망을 통해 하나로 연결될 수 있다면, 중국이 추진하는 ‘실크로드 경제벨트’의 성공에 있어 중요한 역할을 수행할 수 있을 것이다. 또한 한국과 중국의 각자 구상이 서로 결합되어 추진된다면, 러시아의 참여 가능성은 더욱 커질 수밖에 없다. 그리고 이렇게 한·중·러 3국이 각자의 구상을 협력적으로 조율해 나간다면 한국-중국-중앙아시아를 경유하는 유라시아 실크로드의 핵심벨트가 우선 조성되고, 나아가 유럽과 고속철도로 연결되는 장기적인 실크로드 구상의 완성이 가능할 것으로 기대된다. 또한 초장기적 구상이기는 하지만 ‘유라시아 고속철도망 계획’에서 제기된 베링해협을 경유한 중국-러시아-캐나다-미국 노선과 러시아의 ‘유라시아-미주 철도연계 구상’을 기초로 미국, 캐나다를 협력의 파트너로 이끌어낼 수 있는 ‘유아태(유라시아·태평양) 고속철도망 구상’의 가교 역할을 우리가 자임할 수도 있을 것이다. 이러한 점에서 ‘유라시아 이니셔티브’에 이러한 협력구상을 포함하여 미국, 일본을 포함한 다자간 협력기제를 창출할 수 있다면, 해양세력과 대륙세력 간의 지정학적 대결구도를 넘어설 수 있는 효과적인 방안이 될 수도 있다.

물론 미국이 중국의 ‘일대일로’ 구상을 전통적인 지정학적 관점에서 바라보고 있

32) 2015년 9월 베이징-단둥 고속철도의 개통이 이루어졌으며, 그리고 10월에는 창춘-훈춘 고속철도 개통이 예정되어 있어, 북중 간 고속철도 건설 및 연계의 가능성이 높아지고 있다고 판단된다.

으며, 이를 실현하려는 금융적 토대라 할 수 있는 아시아인프라투자은행(AIIB)에 대해서 부정적 입장을 보이면서, 한국에 대해서도 공식적·비공식적으로 이에 참여하는 것을 반대한 바 있다. 미국의 유럽 동맹국인 영국, 프랑스, 독일 등의 AIIB 참여에 따라 주저하던 한국 역시 뒤늦게 그 대열에 참여하기는 하였지만, 동맹체제의 결속으로부터 결코 자유롭지 못한 박근혜 정부로서는 앞으로도 중국이 반대하는 싸드의 한국 배치와 같은 미국의 요구를 무시할 수 있는 상황이 아니다. 이러한 점에서 한국이 비록 AIIB에 참여한 상태이기는 하지만 한중 양국 간 유라시아 전략구상의 정합성을 찾으려는 노력은 결실을 맺기가 순탄치 않을 전망이다. ‘유라시아 이니셔티브’의 미래도 불투명하다. 더욱이 중국과의 협력은 물론 북한의 참여가 배제된 상황에서 ‘실크로드 익스프레스’ 구상은 헛된 공념불에 불과하다. 해양세력이나 대륙세력 어느 일방에 기대어 지정학적 대결구도에 함몰되는 역사적 우를 범하지 않기 위해서는, 무엇보다 중견국으로서의 위상에 부합하는 ‘유라시아 이니셔티브’의 새로운 모색이 이루어져야 할 것이다. 이는 구체적으로 유라시아 실크로드 구축과 관련해 인도, 중앙아시아, 아세안, 몽골 등 중견국들과의 협력강화를 통한 독자적 세력화를 모색하는 것이다.

결론적으로 ‘유라시아 이니셔티브’는 아직 완성된 개념이나 구상이 아니며, 더욱이 구체적 로드맵과 실행방안이 결여되어 있는 초보적 구상에 머물러 있다. 이러한 점에서 우리에게 잃어버린 대륙의 DNA를 복원하고, 해양적 우위를 활용한 지전략적 접근방법으로서의 ‘유라시아 이니셔티브’는 어떠한 방향성을 갖고 나아갈 것인가, 어떻게 협력의 내용과 대상을 유기적으로 결합할 것인가에 따라 여전히 유효할 수 있다. 이를 위해서는 우선 ‘일대일로’ 전략구상에 내재된 미국 중심의 국제정치 경제질서의 대척점에서 중국 중심의 세력균형 시도로 비취질 수 있는 ‘힘의 투사’를 벗겨내야 한다. 즉 ‘일대일로’에서 제기된 이익공동체, 운명공동체라는 것이 ‘제국’의 관성이 지배하는 무한한 시장확장이 아니라, 계층 및 국가 간 격차를 극복하고 서로가 공생할 수 있는 새로운 유라시아 경제협력 및 발전모델의 제시로 유도해야 한다. 또한 미국의 ‘아시아로의 회귀(pivot to Asia)’ 역시 중국의 부상을 억제하고 봉쇄하려는 패권적 관성에 의한 동맹체제 강화와 같은 갈등고조 방식을 지양하고, 아시아의 역동적 발전의 잠재력을 공동으로 발화시키는 파트너로서의 위상과 역할로 재조정해야 할 것이다.

따라서 중국이 주도하는 AIIB가 기존의 ADB나 World Bank, IMF를 대체하는 것이 아니라 이들이 갖는 한계와 사각지대를 보완해주는 기능을 수행하도록 유도해야 하며, 유라시아 지역의 평화와 공동번영으로 이끌 수 있는 호혜적 프로젝트를 발굴하고 그 타당성과 실천 계획을 이해당사국들과 협력하여 현실적 기구로서의 기능을 발휘할 수 있도록 이끌어야 할 것이다. 이는 ‘유라시아 이니셔티브’에서 결여된 재원조달 및 금융지원 방안의 마련과 결합되어 추진할 수 있다. 예를 들면 위에서 언급한 ‘유라시아 고속철도망’의 핵심적 고리로서 ‘동북아 고속철도망’ 구축과 관련하여 AIIB의 시범사업(pilot project)으로 추진해 볼 수 있다. 이는 지역의 경제적

효율성이나 평화 촉진의 측면에서 매우 적합하며, 북한을 포함한 동북아 국가들이 상호 호혜(win-win)의 구도에서 추진할 수 있는 사업이라 할 수 있다. 이 경우, 중국 주도의 새로운 제도구상이 미국 중심의 기존 질서를 위협함으로써 갈등을 고조시키는 역기능보다 기존의 국제경제기구가 할 수 없는 순기능을 발휘할 수 있다는 점에서 그 성공가능성이 높다고 하겠다.

V. 결론

중국이 제안한 ‘일대일로’ 전략구상은 실질적으로는 장쩌민 시대부터 준비되어 온 신실크로드 전략의 연장선에서 진행되고 있으며, 국제정치·안보적, 경제·산업적 측면의 복합적 계기 및 동기가 상호 연계되어 복선을 깔고 진행되는 지전략적 접근(geostrategic approach)에 따른 중국 주도의 유라시아 연계 프로젝트라 할 수 있다. 오늘날 중국에게 이 구상은 ‘발전과 균형’이라는 중장기 국가발전전략의 틀 내에서 광활한 영토의 통일, 사회적 통합, 지역 간 경제적 연계라는 국내적 차원의 고려 속에서 추진되고 있다. 또한 미국의 견제와 봉쇄를 넘어 슈퍼파워로서 부상하고자 하는 중국의 입장에서 이 구상은 초국경 협력개발을 통한 유라시아 경제의 주도적 통합과 대외경제관계의 발전, 그리고 해외 에너지·자원의 합리적 개발과 안정적 운송로 확보를 위한 대외적 차원의 고려가 맞물려 있다. 즉, 중국의 ‘일대일로’ 전략구상은 국내적 차원을 넘어 자국 중심의 국제운송회랑의 구축을 통해 아시아 나아가 유라시아 경제의 주도권을 확보하기 위한 전략적 의도라 할 수 있다.

국제운송회랑은 단지 화물과 여객을 수송하는 교통로의 그물망 구조가 아니라 공간을 지배하고 세력권을 확대하려는 ‘국제정치경제의 횡단선’이며, 이러한 점에서 유라시아 실크로드는 주요 관련국가들의 상호 이해관계가 동서남북으로 교차 충돌하는 선분으로 새로운 국제정치경제질서를 구축하기 위한 강대국 간의 체스게임과도 같다. 유라시아 실크로드라는 국제운송회랑은 물류시스템의 효율적 발전과 유라시아 대륙 간 물류네트워크의 개선을 촉진하는 중요한 호혜(Win-Win)의 가치가 될 수 있다. 하지만 설사 관련국가 간 공동의 이해관계가 작동한다 하더라도 유라시아 실크로드의 기저에는 각국의 국가발전전략간 충돌의 가능성이 내재되어 있으며, 특히 운송로의 국제적 연계에 따라 발생할 수 있는 지정학적·지경학적 위상 변화에 기초한 각국의 독자적 대응과 접근이 이루어진다는 점에서 유라시아 실크로드는 국가 간 경쟁과 협력이 교차할 수밖에 없는 복잡한 ‘게임의 공간’임에 주목할 필요가 있다.³³⁾

이와 같이 중국의 ‘일대일로’ 전략과 주변외교의 파상적 전개를 통해 유라시아의 지각이 요동치는 가운데 주요 강대국 간 복잡한 게임이 전개되고 있는 상황에서, 박근혜 정부가 주창하고 있는 ‘유라시아 이니셔티브’는 심각한 도전에 직면해 있다

33) 성원용·원동욱·임동민, 『대륙철도를 이용한 국제운송로 발전전략 비교 연구: 러시아, 중국을 중심으로』, 한국교통연구원, 2005.

고 할 수 있다. 실제로 중국의 ‘일대일로’ 전략이 구상단계를 넘어 지전략적 접근을 통해 이미 국제운송회랑을 중심으로 하는 복합적 프로젝트가 가동되고 있는 상황에도 불구하고, ‘유라시아 이니셔티브’는 여전히 구상의 단계에 머물러 있는 것이 현실이다. 즉, 구체적 실행방안이 결여된 상태에서 ‘유라시아 이니셔티브’의 선도적 사업이라 할 수 있는 러시아와의 나진-하산 프로젝트조차 제대로 된 사업진척이 이루어지고 있지 않으며, 더욱이 남북한 관계의 지속적 악화와 긴장고조로 인해 사업추진의 가능성에 대한 회의적 시각마저 제기되고 있는 상황이다. 이러한 점에서 유라시아 경제통합을 주도하고 있는 중국의 ‘일대일로’ 구상의 핵심내용과 그 지전략적 의미, 그리고 이에 기초한 ‘유라시아 이니셔티브’와 ‘일대일로’ 구상의 상호 연계 및 협력가능성에 대한 논의는 매우 중요한 의미를 가진다. 즉, 유럽과 아시아를 하나의 대륙으로 연결하는 적극적·주도적 노력을 통해 새로운 경제성장의 동력을 확보하고, 나아가 한반도 평화통일의 역동적 모멘텀을 확보할 수 있을지, 아니면 분단국가의 현실적 제약을 극복하지 못한 채 유라시아라는 대륙권에서 배제되어 공허한 구호에 머물 것인지는 바로 여기에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 유라시아라는 대륙을 향한 주사위는 이미 던져졌다. 이제 남은 것은 패권과 갈등의 구도를 벗어나 해양과 대륙을 모두 품어안은 실질적이고 유력한 지전략적 접근으로서 ‘유라시아 이니셔티브’의 진화이다.

<참고문헌>

서정경, “일대일로, 중화민족의 부흥을 위한 장기적 포석”, 『성균차이나브리프』 제3권 제2호, 2015.

서정경, “중국의 주변외교와 동아시아 지역주의”, 『성균차이나포커스』 제15호, 성균중국연구소, 2014.

서정경·원동욱, “동아시아 지역주의와 중국의 대응전략,” 『한국정치학회보』 제43집 제2호, 2009.

서정경·원동욱, “시진핑 시기 중국의 주변외교 분석: 동아시아 지역주의에 대한 인식 변화를 중심으로”, 『국제정치연구』 제17집 제2호, 2014.

성원용, “유라시아 이니셔티브와 국제운송회랑의 지정학”, 『교통』 제191권, 한국교통연구원, 2014.

성원용·원동욱·임동민, 『대륙철도를 이용한 국제운송로 발전전략 비교 연구: 러시아, 중국을 중심으로』, 한국교통연구원, 2005.

신범식, “신거대게임으로 본 유라시아 지역질서의 변동과 전망”, 『슬라브학보』 제23권 제2호, 2008.

신범식, “유라시아 지정학적 환경변화와 러시아의 대응”, 『국제정치논총』 제43집 4호, 2003.

원동욱, “‘일대일로’, 유라시아를 향한 그랜드 디자인: 한중 간 협력을 위한 제언”, 『성균차이나포커스』 제19호, 2015.8.1., pp. 26-35.

동아일보, 2013년 10월 18일자.

한겨레신문, 2015년 3월 16일자.

Min Ye, “China’ s Silk Road Strategy: Xi Jinping’ s real answer to the Trans-Pacific Partnership” ,

<http://foreignpolicy.com/2014/11/10/chinas-silk-road-strategy> (검색일: 2014. 11. 28)

Jeffrey Robertson, “Seoul’ s Middle-Power Turn in Samarkand?” ,

<http://thediplomat.com/2014/07/seouls-middle-power-turn-in-samarkand/> (검색일: 2014. 12. 2) 참조.

<http://www.wsj.com/articles/chinas-new-trade-routes-center-it-on-geopolitical-map-1415559290> (검색일: 2014. 12. 9)

陳玉榮, “从地缘政治和对外开放新格局看 ‘一带一路’ ” ,

http://www.360doc.com/content/14/1206/10/20625606_430768008.shtml(검색일: 2015. 3. 12)

新华网, “习近平主持加强互联互通伙伴关系对话会并发表重要讲话” ,

http://news.xinhuanet.com/politics/2014-11/08/c_1113170919.htm (검색일: 2014. 12. 21)

新浪網, “陈文寿:将 ‘一带一路’ 比作 ‘马歇尔计划’ 不恰当”,

<http://finance.sina.com.cn/china/20141207/093421015465.shtml> (검색일: 2015. 2. 4)

王敬文, “习近平提战略构想: ‘一带一路’ 打开 ‘筑梦空间’ ”,

http://www.ce.cn/xwzx/gnsz/szyw/201408/11/t20140811_3324310.shtml (검색일: 2014. 12. 11)

国家发展改革委·外交部·商务部, “推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动”, http://www.gov.cn/xinwen/2015-03/28/content_2839723.htm (검색일: 2015. 3. 29)

“中俄加美高铁开始规划:国人有望乘高铁去美国”,

<http://sh.sina.com.cn/news/economy/2014-05-08/101594112.html> (검색일: 2014. 12. 3)

<http://baike.baidu.com/view/12241799.htm?fr=aladdin> (검색일: 2014. 11. 21)