

## 중국의 해양강국 및 일대일로 구상과 미래 한·중 협력 전망

윤 석 준\*

---

### I. 시작하는 글

### II. 중국 해양강국 및 일대일로 구상의 개념과 영향

1. 중국 해양강국 개념과 영향
2. 중국 일대일로 구상 개념 및 영향

### III. 중국 해양강국 및 일대일로 전망, 한반도 영향과

#### 미래 한·중 협력관계 발전

1. 중국 해양강국 및 일대일로 전망
2. 한반도 영향 평가와 미래 한·중 관계 발전

### IV. 맺는 글

---

---

\* 한국해양전략연구소 선임연구위원

## I. 시작하는 글

최근 중국의 부상이 해양강국(海洋強國)<sup>1)</sup>과 일대일로(One Belt, One Road: 一帶一路)<sup>2)</sup>의 2개 개념으로 대변되고 있다. 중국이 2012년 11월 12일 해양강국 선언에 이어 대륙과 해양을 연계시키는 일대일로 구상을 2015년 3월 5일에 공식적으로 정책화시켰으며, 국가발전개혁위원회(國家發展和改革委員會: National Development and Reform Commission: NDRP)는 3월 28일 외교부와 상무부 간 협의 하에 국무원을 경유하여 『육상 실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드의 비전과 행동(일명: 一帶一路)』이라는 세부 실행계획을 발표하였다. 이들의 구상과 전략은 향후 동아시아 지역 발전과 국제질서 구도에 적지 않은 영향을 줄 것으로 평가되고 있다.

그 동안 중국의 해양강국 지향이 주로 중국의 역사적 기득권에 따른 해양영유권 주장과 주변국 해군력 수준을 월등히 넘는 해군력 증강으로 주로 해양굴기 또는 해양팽창 등의 위협론<sup>3)</sup>으로 인식되었다면, 2015년에 정책화된 일대일로 구상은 재조정 국면에 들어가는 신상태(新常態: New Normal)를 의미하며 동시에 중국 주도의 아시아 안보와 주변국과의 경제협력 구도를 구축하려는 국가전략으로 평가되고 있다. 실제 중국은 일대일로 구상을 추진함에 있어 대규모 기반시설 투자와 경제이익 공유를 선언하고 있으며, 이는 그 동안 미국 등 서구 국가들이 중국의 일대일로 구상 대상국가들에게 조건으로 제시하였던

1) 영어 표기로는 “Sea Power”, “Maritime Power” 또는 “Maritime-oriented Power” 등으로 사용된다. Sea Power의 경우 주로 전통적 강대국 힘의 논리에 준한 해양통제 등에 집착한 용어이며, 실제 미국 해군 알프레드 마한 제독이 주로 사용하였다. 그러나 냉전 종식 이후 해양에서의 힘과 영향력을 지향하기 보다 해양안정과 질서를 선호하는 포괄적 해양안보 차원에서 Sea 대신에 Maritime 용어가 일반적으로 선호되어 사용되고 있다. 중국은 2012년 11월 12일 발간된 중국해양보(中國海洋報)의 제18차 『중국해양발전보고(中國海洋發展報告)』 문건에서 海洋強國 지향을 처음으로 언급하였다.

2) 이는 2013년 9월에 선언된 실크로드 경제권 개념과 10월에 선언된 21세기 해상 실크로드 개념을 함께 연계시킨 중국의 국가정책 구상이다. 즉 내륙에 형성된 경제 벨트(belt)와 동남아시아와 인도양으로 연결되는 과거 해상 실크로드 해상교통로(road)가 다른 국가정책 현안이 아닌, 아시아 발전과 번영을 위한 중국의 선의적 기여와 역할이라고 해석되고 있다. 일부는 이를 아시아 버전의 마셜플랜 (Marshall Plan)이라고 평가하고 있다. 2013년 10월 24일부터 25일 간 실시된 중국 『주변국외교업무좌담회(周邊外交工作座談會)』에서 시진핑 국가주석이 실크로드 경제권과 21세기 해상 실크로드 건설을 연계시킨 일대일로 개념을 제시하였다.

3) Toshi Yoshihara and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenges to U.S. Maritime Strategy* (Annapolis, MD: US Naval Institute Press, 2010) 참조.

정치 제도 개선 및 경제 활동 규정 보완 등의 양상과 비교할 때 다소 매력적 구상이다.

그러나 이면적인 문제는 중국의 해양강국 지향에 대한 논리전개의 합리성과 일대일로 구상을 실행하는 과정에서 취약성과 무리수를 보이고 있다는 점에 있다. 예를 들면 왜 중국이 주변국보다 월등한 해군력을 건설하고 있는가에 대한 답을 제시하고 있지 못하며, 심지어 왜 남중국해에 대한 무리한 역사적 기득권 주장을 강요하는지에 대한 논리의 취약성이다. 동시에 중국이 지향하는 일대일로 구상을 행동으로 옮기기 위해서는 육상경제권(belt)과 해상교통로(road)가 활성화되도록 과거 실크(silk)와 같은 매개체가 있어야 하는데 중국이 『아시아 인프라투자은행 (Asian Infrastructure Investment Bank: AIIB)』 설립 이외 중국에서 제공할 수 있는 공공재와 주변국으로부터의 물류 수요가 그리 크지 않아 오히려 중국에게 부담이 될 수 있다는 평가이다. 실제 중국 주변국들이 중국과의 대외무역에 의존하는 양상을 보이는 바, 과연 중국과 주변국 간 실크와 같은 매개체가 경제적 이해관계 이외 지정학적 우위를 내포하고 있다는 의구심이 주변국으로부터 제기되고 있다. 특히 실크로드 해상교통로의 경우 중국과 한국을 포함한 주변국과의 해양을 경유하는 환적물류(transshipment)가 그리 많지 않다는 것이 물류 전문가들의 의견이다.<sup>4)</sup> 향후 중국 시진핑 국가주석이 이를 어떻게 극복하는 것인가는 가장 큰 과제일 것이다.

이러한 중국 시진핑 국가주석의 해양강국 지향과 일대일로 구상은 한국에 대한 큰 합의와 영향을 갖고 있다. 우선 한국은 해양강국을 지향하는 중국의 국가전략에 대한 우려를 일대일로 구상의 참가로 다소 해소시킬 수 있는 여유를 갖게 되었다. 이에 한국은 중국의 일대일로에 대한 정치적 의도에 비중을 두고 부정적으로 평가를 하기보다, 한국이 중국의 일대일로를 활용하는 긍정적인 계기로 삼아야 한다. 이는 전적으로 중국이 추진하고 있는 일대일로 구상에 한국이 어떠한 시각과 역할을 하는가에 좌우될 것이다. 다행히 박근혜 정부는 2013년 10월에 유라시아의 하나의 대륙을 국가발전의 또 다른 수단으로 삼는 유라시아 구상(Eurasia Initiative)을 발표하여 이를 통한 연계성을 높이고 있다. 향후 한국은 중국의 일대일로 구상을 그 동안 미국 등의 해양세력권에 크게 의존해 온 편향적 한국 국가발전 전략을 중국의 일대일로 구상과 연계하여

4) Vladimir Portyakov, 'Russia and One Belt, One Road Project,' a draft paper presented at *The 5<sup>th</sup> Asian Research Foundation International Conference* held in June 11, 2015, in Beijing.

해양과 대륙을 동시에 지향하는 균형적 국가발전 전략으로 전환되는 계기로 삼아야 할 것이다. 특히 한국과 대륙세력과의 연계를 막고 있는 북한을 어떻게 아우르면서 한국과 중국 간의 지리적 연계성을 모색할 것인가에 대한 고민이 필요하며, 이는 분단 이후 끊임없이 제기되었던 현안으로써 북한을 어떻게 변화시키려는가 하는 문제로 귀결될 것이다. 향후 대륙과 해양을 동시에 연계시켜야 하는 한국에게 북한은 매우 중요한 국가발전 과제로 대두될 것으로 전망된다.

## Ⅱ. 중국 해양강국 및 일대일로 구상의 개념과 영향

### 1. 중국 해양강국 개념과 영향

#### 가. 추진 배경

2012년 10월에 개최된 중국 공산당 제18기 3중전회에 보고된 『중국해양발전보고(中國海洋發展報告)』에서 해양강국이 최초로 언급되고, 시진핑 국가주석이 2012년 12월 광저우 군구 남해함대사령부 소속 함정에서 해양강국이 강한 중국, 강한 중국인민해방군 그리고 중국의 꿈과 연계시키면서 해양강국 개념이 국가전략 수준으로 급격히 격상되었다. 이는 2013년 1월에 국가해양국(SOA) 주관으로 개최된 국가해양공작회의(國家海洋工作會議: National Oceanic Work Conference)에서 제시된 10개 목표 등을 제시하였다.

중국의 해양강국 지향은 중국의 해양활동 증가와 그 증가 속도가 가속된 것에 따른 경제정책<sup>5)</sup>이며, 중국 부상에 따른 지정학적 승부수(breakthrough)이

5) 중국의 해양의존도는 다음과 같이 계량적으로만 식별되고 있다. 첫째, 세계 10대 메가항구 중 7개 항구가 중국에 위치하고 있으며, 이들 항구가 처리하는 물동량이 증가하는 추세이다. 둘째, 수출 지향적 경제발전 정책 채택으로 나타난 세계 해상물동량 처리 능력이다. 최대급 항구: 상하이, 다렌, 칭다오, 홍콩 등이며, 이들 10대 대형 메가항구들이 처리하는 물동량은 2013년 대비 2014년에 약 5.4%가 증가되어 3,528,5만 TEU 이었으며, 5년 연속 1위를 기록하고 있다. 셋째, 대륙국가 중국의 해양의존도 증대이다. 중국은 과거 관심과 중국이 주로 활동하였던 동아시아 해양인 황해, 동중국해, 남중국해, 인도양 그리고 말라카 해협에 대한 기득권을 주장하고 있으며, 2012년 기준 중국 원유 수입의 85% 이상이 말라카 해협을 통과하고 있다. 만일 말라카 해협 문제시 대체 해협인 슌다 및 톨복해협 이용시 약 965~1,600마일과 2.5~4.8일이 추가로 더 소요되는 것으로 알려

자 그 동안 지리·역사적 경험이 분출된 표상이다. 이는 2013년 10월에 아세안(ASEAN)<sup>6)</sup>에 대해 제시한 21세기 해상 실크로드 전략의 궁극적 목표이다. 이는 중국 동부 항구와 동남아시아 해양, 인도양 그리고 중동으로 이어지는 지리적 연계성(interconnectivity)을 통해 과거 중국의 위상과 영향력을 부활시키려는 의도로 볼 수 있다. 아울러 미국에 대한 능력/개념 경쟁이다. 중국은 해양강국 추진이 미국과 능력/개념 경쟁으로 해석되기를 희망하고 있다. 중국은 중국의 해양강국 지향이 여전히 진행형인 미국의 동아시아 회귀전략 또는 군사력 재균형 전략에 대응한다는 소프트파워적 조치로 인식되기를 원하고 있다. 이는 역사적으로 축적되어 온 해양에 대한 관심 증대가 '상쇄적 국가전략'(offset national strategy)으로 발화된 것으로 평가할 수 있다. 현재 시진핑 국가주석은 해양강국 개념을 그 동안 축적된 경제적 발전과 중국 부상에 따른 위상을 시현하고 있다.

## 나. 기본 개념 및 방향

시진핑 국가주석의 해양강국은 다음과 같은 기본 개념을 지향하고 있다. 첫째, 중국 정부가 전임자들의 중국의 해양에 대한 관심 증대와 해양문제를 종합하여 이를 국가전략으로 적극적으로 추진하고 있다.<sup>7)</sup> 혹자는 이를 2012년 시진핑 국가주석이 제시한 중국의 꿈과 연계시킨 매우 특이한 해양강국(개념) 일부는 이를 '중국 특유의 해양강국'이라고 주장함이라고도 기술하고 있다. 둘

---

저 있다. 넷째, 국내총생산에 있어 해양산업 비중 증대이다. 조선업 등 해양산업이 국내총생산(GDP) 비중이 증가하고 있다. 현재 조선산업 능력은 핵잠수함 건조에서 항공모함 자체 건조까지 발전하고 있다. 이미 세계 최고 수심을 거친 무인잠수정을 운용하고 있다. 다섯째, 에너지, 식량 및 해상교통로 안보 중요성 증대이다. 2013년 기준 일일 원유 수입량 6백2천만 배럴, 특히 중동과 아프리카로부터의 원유 수입이 전체 42% 점유하고 있다. 아울러 2012년 기준 중국은 전 세계 석탄 수입의 17%, 철강 65%, 철강 46%, 니켈 34%, 보크사이드 최대수입, 콩 수입 60%, 밀 등 곡물 수입의 세계 6위 국가이다. 아울러 중국은 세계적 규모의 중운집장상운수유한공사(中運集裝箱運輸有限公司: COSCO)와 중해집장상운수지분유한공사(中海集裝箱運輸股枝有限公司: CSCL)의 양대 해운공사를 기반으로 "가능한 중국에서 건조한 선박에 의거 중국 상품을 운송한다"는 원칙을 고수하고 있다. 여섯째, 미래지향적 국가발전 영역으로 간주함. 특히 중국은 극지 과학연구와 기지건설 등의 극지 진출에 적극적이다. 2013년 5월에 한국, 일본, 싱가포르와 함께 북극 이사회에 영구 옵저버(permanent observer) 국가로 승인되었다.

6) 최근 아세안은 2014년 경제성장률 4.10%를 이루고 중국과 인도에 이은 세계 3대 인구 보유지역으로 중국에 이은 생산기지로 부각되고 있다.

7) Sukjoon Yoon, 'Xi Jinping's True Maritime Power,' *Naval War College Review*, Vol. 68, No. 3, Summer 2015, pp.40-63.

째, 앞서 배경에서는 낮은 우선순위가었지만, 미국의 동아시아 회귀전략에 대한 상쇄 전략(Offset strategy) 개념이다. 그 동안 대륙지향적 국가전략 추진으로 인해 교훈으로 배운 중국이 매우 취약한 축(weak pole)을 유지하고 있다는 단점을 극복하려는 전략적 의지로 보아야 할 것이다. 셋째, 국가지도자가 직접 관리하겠다는 의지 표명이었다. 2012년 제18차 중국 공산당 중앙대회에서 『국가해양위원회』 설치 및 운용을 선언과 2015년 일대일로 영도소조 운용 선언이다. 넷째, 대륙을 경시한 해양강국 지향이 아닌 복합적 성격이다. 19세기 말 이래 받아 온 서구 해양 팽창(maritime expansionism)에 대한 트라우마를 극복하는 것으로서 중국의 위상이 세계화 속에 포함되면서 중국의 해양 활용(Utility of maritime domain) 가능성이 높아진 추세 및 변화에 대한 중국 지도자의 의지(will)와 중국 국가발전의 위상(status)을 보여 주는 것이다. 다섯째, 추진 수준과 범위 확산이다. 정치·군사적인 하드 파워적 측면만이 아닌 문명, 경제 그리고 다민족 교류와 협력을 지향하는 소프트 파워적 측면으로 확산되고 있다. 심지어 중국은 일대일로 구상 추진의 목표 중에 정책소통을 강조하고 있으며, 이에 대한 학자와 전문가 간에 해석을 두고 긍·부정적 평가가 동시에 있다. 여섯째, 선행적 목표 지향성이다. 중국 정부는 해양강국 지향이 영국 등 유럽 열강의 서구와 같이 문명적으로 열세한 야만인(barbarian)이 아시아를 강제로 점령하고 수탈하는 것이 아닌, 선행적 정책 시현으로 인식되기를 진정으로 희망하고 있다. 일곱째, 점차 중국이 해양 관련 국제법과 레짐에 흡수되는 현상을 보이고 있다. 지금까지 중국이 발표한 문건들은 미국을 비롯한 어느 국가의 국가전략 문건보다 구체적으로 실질적이다.<sup>8)</sup> 한마디로 과거와 같이 힘으로 밀어 붙이는 전략이 아니라는 것이다. 앞서 언급한 선행적 목표 제시와 달리 시진핑 시대에 들어 동·남중국해에 대한 해양영유권 주장을 뒷받침하는 국내외 연구기관 설치를 확대하고 있으며 이들을 통해 보다 제도적 방식으로 접근하고 있다. 여덟째, 중국의 역사적 해양문화 부활 의도이다. 예를 들면 해상 실크로드를 형성한 항구와 지리적 여건의 유엔문화유산 등재 추진이다. 향후 이견이 없는 한 시진핑 국가주석의 해양강국은 당분간 중국을

8) 이는 미국 오바마 행정부가 제시하는 ‘동아시아 중시전략(US Pivot to Asia Strategy)’ 또는 ‘군사력 재균형 전략(US Military Rebalancing to Asia Strategy)’과 관련된 각종 문건과 중국이 발표한 ‘일대일로 구상’에 대한 공식 문건과 비교할 시에 자주 발견되는 현상이며, 일종의 fact sheet 보도 자료에 의존하는 미국의 동아시아 전략 보다 시진핑 국가주석이 역내 국가에게 제시하는 일대일로 구상 관련 문건은 구체적이며, 상세한 내용을 담고 있으며, 이를 위한 아시아인프라투자은행은 제도적 지원을 약속하는 실천 메카니즘이다.

‘대표’하는 국가정책의 Agenda가 될 것이다.

## 다. 주변국 영향

다음과 같은 반응이 나타나고 있다. 우선 과거 정부와 다른 점이다. 특히 방어적 개념에서 벗어나서 대륙(중국의 장점)과 해양(중국의 단점)을 구분하고 이를 국가전략에 복합적으로 연계시킨 공간적 공세적 개념이라는 평가이다.<sup>9)</sup> 다음으로 중국의 해양에 대한 인식이 변화되었다는 평가이다. 과거 주로 내륙에서의 홍수 관리, 물동량 이동로 확보 및 문화 수출에 활용되었던 중국의 과거 해양 활용 개념이 중국의 전통적 힘과 사회문화적 기득권을 해양을 통해 시현하는 과거 서구 강대국이 지향하였던 해양지향적 국가전략을 채택하고 있다는 평가이다. 특히 국가 지도자가 직접 관심을 두고 있다는 것이다. 이는 중국 지도자가 해양을 활용하는 제대로 된 역사 의식과 균형된 전략 개념을 갖고 있다는 평가로 나타나고 있다. 아울러 이러한 시진핑 국가주석의 노력과 무관하게 중국 해군력이 지속적으로 현대화되며 증강되고 있다는 부정적 평가가 약간 불식되는 추세를 보이고 있다. 그 동안 중국 주변국과 경쟁국들이 시진핑 국가주석의 해양강국 지향에 대해 많은 의구심과 견제를 보내는 반응(reflection)을 보이고 있다. 예를 들면 인도가 중국의 해상 실크로드 개념이 인도양에 위치한 스리랑카 항구 시설 확장에 접목되어 전용 항구 및 배후시설 확보 그리고 군사지원 시설로 연계되는 것에 대해 의구심을 제기하는 것이다. 2014년 중국 해군 잠수함이 스리랑카 콜롬보 항구에 2회 입항하였으며, 시진핑 국가주석의 스리랑카 방문 이후 콜롬보와 함반토타 항구 항공기 수리시설을 건설하는 확장투자가 추진되었으나, 스리랑카 정권 교체와 인도의 우려로 추진이 중단된 상황으로 알려져 있다.<sup>10)</sup> 이와 같이 중국의 부상 이후 중국과 주변국 간 관계 재정립에 있어 주요 현안이 과거 중국이 패망하였던 단초를 제공한 해양에 집중되고 있다는 것은 매우 역사적 모순이자, 아이러니이다. 이는 중국이 서구와 미국을

9) 이는 국내에서 중국 자료에 의거 제시된 지도에 따라 고정적이며 지리적 개념으로 이해하는 사례가 발생하는 주된 원인이다. 동아대학교 원동욱 교수는 중국의 해양강국과 일대일로 개념에 동북아시아가 제외된 것이 아니라고 강조하였다.

10) Andrew Tate, "Chinese submarine docks in Sri Lanka for first time," *IHS Jane's Defence Weekly*, 8 October 2014, p.14; Ian Bremmer, "Sea of Troubles," *Times*, January 19, 2015, p.8. 최근 스리랑카 정부는 중국통신건설공사와 발주한 15억불 콜롬보 항구 투자계획을 재검토할 예정으로 알려져 있다.

배워 해양을 통한 강대국(great power) 또는 지역국가(regional power) 위상을 지향할 추진하고 있다는 것을 암시하는 사례이다.<sup>11)</sup>

## 2. 중국 일대일로 구상 개념 및 영향

### 가. 주요 내용

이러한 중국 시진핑 국가주석의 해양강국 구상은 2013년 12월 중앙재경영도 소조 제8차 회의를 통해 대륙과 해양 간 일체화를 위한 일대일로 구상으로 개념화 되었으며 2015년 2월 1일 일대일로 건설 공작회의와 2015년 3월 28일 양회 이후 국무원을 통해 발표된 문건에 의거 공식적으로 정책화되었다. 실제 시진핑 국가주석은 중국 국가발전개혁위원회와 약 12개의 정부 부처로 하여금 중국 해양강국 핵심인 내륙 권역과 해상교통로 형성 구상(BRI)을 추진을 위한 기준(guideline)과 비전(vision) 작성을 지시하여 총 9개 항목으로 구분된 문건으로서 평화, 발전, 협력 그리고 윈-윈 신세대 실크로드 정신으로 제시하며, 중국 한 국가의 독주가 아닌, 대륙과 해양국가 간 상호협력과 소통하는 지역 협력 메카니즘으로 간주하면서 중국과 관련국 간 공동건설원칙을 제안하였다.<sup>12)</sup>

이를 위해 내륙 권역의 경우 내륙지역 도시와 항만을 중심으로 효율적 경제 통로를 건설하여, 중국과 연성국가, 역내 발전 수요에 부응하고 지역 내 공동 이익에 부합하여 세계화 협력에 기여하는 기본방향을 제시하였다. 특히 정책, 시설, 무역, 자금 및 민심 5대 분야에 대한 소통을 중심으로 중국과 주변국 간 양자간 그리고 지역 내 다양한 다자간 협력을 활용하여 발전시키며, 중국 내륙은 서북과 동북지역, 서남지역, 연해와 홍콩·마카오·대만 지역 그리고 내륙 지역을 거론하였다. 이를 위해 중국은 첫째, 고위 지도자의 일대일로 건설 추진과정 협력, 둘째, 협력 시스템 조성, 셋째, 프로젝트 건설 추진, 넷째, 정책

11) 이는 국내외 논평을 통해 많이 나타난 평가이다. 예를 들면 Cover story: What would America fight for? *The Economist*, May 3-9, 2014, pp.31-34와 서유진, '직격 인터뷰: 미중 권력 공유로 아시아 평화 유지할 수 있다,' 『중앙일보』, 2015년 4월 1일, 26쪽.

12) Irene Chan, "China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes," *RSIS Commentary*, No. 051, 12 March 2015. 정부 기관 이외 다양한 총공사들이 직간접적으로 개입되고 있음. 예를 들면 중국 국가석유총공사(China National Petroleum Corporation: CNPC), 중국통신건설공사(China Communications Construction Co Ltd: CCCC) 등이다.



조치 보완, 다섯째, 허브 역할작용 발휘를 제안하였다. 당시 싱가포르 난양대학교 리밍장 교수는 중국 정부가 약 60개국이 일대일로 전략에 참가를 희망한 것으로 평가하였다.<sup>13)</sup> 예를 들면 중국이 1990년대 초반에 내륙지역과 동부 연안지역 간 격차를 해소하고 약 1억명의 소수민족 불만을 해소시키기 위해 서부 대개발(西部大開發)계획을 추진하였으며, 이는 충칭-신장-유럽 간 고속철도를 중앙아시아를 경유하여 유럽까지 연결하는 계획으로 확장되었다. 아울러 이는 서쪽만이 아닌 서남쪽으로 연계시켜 싱가포르까지 연결한 장기적 계획으로 추진되고 있다. 예를 들면 중국 남부와 아세안(ASEAN) 경제권 간 연결 개념인 한 개의 축과 두 개의 날개(One Axis, Two Wings) 개념으로 이는 쿤밍-싱가포르 간 교통망과 1992년 아시아개발은행(ADB)이 주도한 메콩강유역개발 계획(GMS)과 중국이 주도하는 범북부만(통킹만)개발계획이다.<sup>14)</sup> 이들 계획의 주요 매개체는 파이프라인, 철도 그리고 도로이다.

특히 이를 위한 중국의 고속철도 및 도로건설계획이 대대적으로 추진되고 있다. 예를 들면 2011년부터 낮아지기 시작한 경제성장 속도 저하와 경기부양을 위한 내수진작 강화 방안으로 향후 2년간 약 5,400조원을 투자할 계획이다. 현재 중국은 서부지역 지방성 개발을 위한 중요한 인프라인 고속철도(高鐵)에 대규모 투자를 실시하고 있다. 이는 내륙에서의 고속철도를 이용한 중국 경제적 힘과 영향력을 투사하겠다는 것으로 2004년부터 시작된 광저우-선전을 연결하는 광선선에 투입한 CRH형 고속열차의 영업운항을 시작으로 2014년 현재 최고 시속 380km CRH380D 초고속열차에 이르기까지 총 11만 km 중 1만 8,000 km인 16%를 완성하였으며, 중국 내 31개 성(省) 중 20개 성(省)이 통과하는 효과를 나타내고 있다. 아울러 1988년부터 추진된 상하이 고속도로를 시작으로 1992년에 5종(남북)과 7횡(동서)을 구축하는 5종7횡 건설계획이 추가로 추진되었으며, 현재는 인구 20만 이상의 지방 중핵도시를 수도 베이징을 중심으로 방사형 7개, 남북횡단 9개 그리고 동서횡단 18개로 중국 전체를 네트워크화시키는 7918 건설계획을 추진 중에 있다. 향후 고비용에 장시간 투자를 요구하나, 대규모 수송 물류를 운송하는 고속철도와 이를 적시적이며 소규모 물

13) S. Rajaratnam School of International Studies, *Broader Horizons, A Monthly Maritime Bulletin and Perspective of the Maritime Security Programme* (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, January 2015); Li Mingjiang, "China's One Belt, One Road Initiative: New Round of Opening Up?" *RSIS Commentary*, No. 050, 11 March 2015.

14) 이선진 외 지음, 『중국의 부상과 동남아의 대응: 대사들의 진단』 (서울: 동북아역사재단, 2011) 참조.

류체계로 전환시키는 고속도로 간 연계시키는 물류 체계전환(modal shift)이 관건이 될 것으로 예측된다.<sup>15)</sup>

해상교통로의 경우 미국의 동아시아 중시전략 취약 지점인 동남아시아와 서아시아 그리고 서남아시아에 대한 '21세기 해상 실크로드 (일명: 신해상실크로드)' 계획을 추진 중이다. 이는 중국의 대(對)주변국 외교와 연계시켜 이전부터 구상되고 추진되었던 계획으로 주로 아세안(ASEAN)과 인도양 연안국가들을 대상으로 추진되고 있었다. 예를 들면 2006년 6월 원자바오 총리가 미얀마를 방문하여 미얀마 시위트(Sittwe, 옛이름은 Akyab) 항구로부터 콘밍까지 800-900 km의 석유 및 가스 파이프 라인 건설에 합의한 것을 시발로 2012년 제시된 『중국-아세안 해양협력 기금(ASEAN-China Maritime Cooperation Fund)』 그리고 2013년 선언된 아시아인프라투자은행(AIIB) 등으로 향후 약 900억 달러를 투자하는 계획으로 알려져 있다. 2013년 시진핑 국가주석의 아세안 방문과 2014년 인도양 그리고 오세아니아 주 국가 방문으로 연결되고 신해상실크로드 건설을 위해 중국은 이를 내륙권역과 함께 추진하는 국가전략으로 정책화시키고 있다. 2014년 현재 신해상실크로드를 경유하는 경제규모는 세계 인구 36%인 26억 명, 세계 GDP의 10%인 미화 7.4조 달러 이들과 중국 간 무역규모는 중국 전체 무역액의 19%인 미화 7,838억 달러로 알려져 있다. 아울러 최근 중국 정부가 『실크로드기금(SRF)』으로 약 400억불을 투자하여 설립한 것으로 보도되었다.

양자 모두 전략적 신뢰구축과 상호경제 발전 촉진을 목표(end)로 설정하고, 무역 증진, 해양협력, 기반시설 투자, 재정(금융), 안보, 환경보호, 인적 교류 및 협력을 방법(way)으로 철도, 도로, 공항, 항구, 통신, 에너지 파이프라인 및 물류허브 건설, 해외 공단(overseas industrial parks) 투자, 경제회랑(economic corridors) 형성, 재정협력 및 관광 등의 인적 교류/협력 등을 수단(mean)으로 하고, 있으며, 이를 통해 중국과 관련국 간 연계성(connectivity)을 증대시키는 개념으로 구체화되고 있다. 이와 같은 경제적 목적 이외 일부 정치적 목표가 내재될 수 있을 것이나, 전체적으로 긍정적이다.

## 나. 추진현황

중국 시진핑 국가주석의 일대일로 구상은 대륙과 해양 간 연계성을 부각시

15) '중국 고속철이 보유한 세계 최고 기록,' 『중앙일보』, 2015년 1월 27일, 12쪽.

켜 첫째, 중국 내부 문제 해소, 둘째, 지리적 발전 불균형, 셋째, 해군력 열세, 넷째, 지역별 대외무역 간 괴리 해소, 다섯째, 과거 해양경시 사상과 미래 국가 발전이 해양이라는 해양중시 사상 간 균형 그리고 여섯째, 미국의 동아시아 중시전략 및 군사력 재균형 전략에 대응하려는 지정학적이며, 지정학적 국가전략 목적을 나타내는 것으로 평가되고 있다.<sup>16)</sup>

우선 개별 국가 및 특정지역에 대한 정상외교 추진이다. 특히 시진핑 국가주석이 직접 정상외교를 통해 추진하고 있다. 2013년 출범 이후 2년 동안 시진핑 국가주석은 총 11회 출국하여 32 개국을 방문하였고, 리커창 총리는 총 8회 출국하여 21 개국을 방문하였다. 2014년엔 42년만에 몰디브 방문 및 32년만에 스리랑카를 방문하여 해양협력을 협의하였으며, 동년 11월에는 피지 등 오세아니아 국가들은 방문하여 21세기 해상 실크로드의 외연을 확대시켰다. 2015년 3월 중순 스리랑카 마이트리팔라 시리세나 대통령이 중국을 방문하여 스리랑카 콜롬보 항구에 대한 중국의 15억불 투자 합의서에 서명하였다. 아울러 2015년 4월 20일에 시진핑 국가주석이 파키스탄을 방문하여 대규모의 경제협력을 지향하였다.

다음으로 기금 마련이다. 후속 사업제안은 내륙과 해양간 그리고 중국과 주변국 간 연계성을 유지하기 위한 5개 사업이며, 이는 정책, 기반시설, 무역, 금융지원 및 인적 교류, 아시아기반투자은행 설립, 실크로드기금조성 등의 추진계획에서 나타나고 있다. 특히 중국 내 지방성들이 적극적이다. 주로 중국과 내륙 및 해양으로 국경을 접한 14개 국가와 4개 연안국들이 대상이며, 해양과 인접된 중국 각 지방성들까지 중앙정부의 제도적 조치(예: 21세기 해양실크로드, 중국-아세안 해양협력 기금(China-ASEAN Maritime Cooperation Fund), 실크로드 기금, 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립 등)과 무역협정(예: 자유무역협정: FTA) 체결에 연계되기 위한 각종 제안과 계획들과 연계되고 있기 때문이다. 예를 들면 2015년 2월 4일 『중앙일보』는 일대일로의 중·장기 계획에 동참하기 위해 중국 지방성 헤이룽장성, 랴오닝성, 산둥성, 후베이성, 쓰촨성, 산시성, 푸젠성, 광둥성, 칭하이성 그리고 신장성 등이 중앙정부 지원을 받기 위해 노력하고 있는 것으로 보도되었다.<sup>17)</sup> 심지어 대만도 적극적인 반응을 보이고 있다.

2014년 5월 중국 『신화통신사』는 새로운 실크로드와 새로운 중국 꿈(New

16) 윤석준, “시진핑 정부의 해상 강대국 전략과 해상 실크로드” 발표문, 2015년 3월 27일 고려대학교 아세아 문제 연구소 주관 『중국 시진핑 정부의 외교전략과 지역 영향』 세미나.

17) 『중앙일보』, 2015년 2월 4일, 14쪽.

Silk Road and New China Dream) 논단을 통해 중국 동부 연안 각 항구로부터 동남아시아, 서아시아, 아프리카와 중동으로 연결되는 해상 실크로드 지도를 제시하였다.<sup>18)</sup> 이는 2014년 11월에 개최된 제17차 중국-아세안 정상회담 시 중국 리커창 총리가 중국과 아세안 국가 간 중국과 동남아시아, 서아시아, 중동 그리고 아프리카 국가들과의 연계된 2+7 협력체제 추진과제에 해양협력을 포함시켜 중국의 해양강국 개념을 전방위적 지역협력 개념과 수준으로 발전되고 있다. 2014년 11월에 개최된 제17차 중국-아세안 정상회담에서 리커창 총리는 아세안 회원국과의 내륙과 해양을 통한 발전을 의미하는 2+7 협력을 선언하였다.

2014년 10월에 중국을 제외한 21개 동아시아 국가<sup>19)</sup>들이 참가한 가운데 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립을 위한 양해각서 체결을 거행하였으며, 2015년 5월 중순 현재 인도네시아, 뉴질랜드, 몰디브, 사우디아라비아, 타지키스탄, 요르단, 영국, 호주, 프랑스, 독일, 이탈리아 그리고 한국 등 총 57개국이 참가를 결정하였다. 2015년 6월 29일 베이징에서 시진핑 국가주석이 참가한 가운데 중국을 제외한 56개국이 협정문 서명식이 공식적으로 거행되었으며, 이에 따라 약 7300억 달러 규모의 아시아 인프라 시장에 대한 투자가 개시되었다.<sup>20)</sup> 일본이 참여를 소극적으로 검토하고 있어 추진 수위와 범위가 미-중 간 경제 기득권 대항마 수준으로도 인식되고 있다. 또한 미국은 환태평양경제동반자협정(Trans-Pacific Partnership: TPP)의 신속한 추진을 위해 오바마 대통령이 의회로부터 무역촉진권한을 부여 받아 중국의 일대일로 구상에 대응하는 모습을 보이고 있다.<sup>21)</sup>

특히 중국은 21세기 해양실크로드 개념이 과거 정화(鄭和) 제독의 평화적 동아시아 원정 항해 및 세라믹(도자기) 해상교통로 등의 개념을 문화적으로 접근하고 있다. 실제 2014년 7월 중국은 광저우, 하이난, 잔장, 베이하이, 취안조우, 닝보, 평라이 그리고 양저우 항구를 통합하여 유네스코 세계문화 유산에 실

18) 이 지도는 한반도 서해(황해)로부터 중국 동부 연안, 베트남, 말레이 반도, 싱가포르, 인도네시아, 인도양, 걸프만, 밤 엔탑만, 아프리카, 홍해와 수에즈 운하까지 이르고 있다.

19) 중국, 인도, 몽골, 우즈베키스탄, 카자흐스탄, 스리랑카, 파키스탄, 네팔, 방글라데시, 오만, 쿠웨이트, 카타르, 태국, 싱가포르, 베트남, 말레이시아, 미얀마, 라오스, 필리핀, 브루나이, 캄보디아 21개국이다.

20) 최형규·예영준·이태경, '도장 찍은 AIIB ... 820조 시장 길 뚫다,' 『중앙일보』, 2015년 6월 30일, B1쪽. 중국은 지분율 30.34%로 투표권 26.06%이며, 한국은 지분율 3.81%로 투표권 3.5%이다.

21) 채병건, '시진핑 띠 vs 오바마 망 ... 누가 아시아 품을까,' 『중앙일보』, 2015년 3월 31일, 14쪽.

크로드 문화유산으로 등재를 신청하였으며, 최근엔 중국 문화유산청(cultural heritage authority)이 남중국 서사군도에 이어 남서군도에 대한 고고학 조사를 실시하고 있다.<sup>22)</sup> 궁극적으로 일대일로는 중국이 과거 서구 강대국들이 알프레드 마한(Alfred Thayer Mahan) 제독에 의해 정립된 국가 해양력(sea Power) 이론에 부합하여 국가발전을 이룬 사례를 극복하고, 마치 중국이 이들의 전철을 밟아 해양강국으로 변화를 시도한다는 부정적 추세로 평가하기 보다는 극히 자연스런(natural) 현상으로 보아야 할 것이다.

## 다. 영향

문제는 중국의 해양강국 지향이 일방적이며 공세적 양상으로 나타나고 있다는 우려이다. 우선 너무 과도한 의지이다. 대륙국가 중국이 해양을 보조 수단으로 간주하여 해양에서의 제도적 안정과 질서 유지를 통한 평화적 활용에 중점을 두지 않고 해양을 대륙국가 중국 발전의 주요 핵심 수단(medium)으로 간주하여 열세한 주변국에 대해 집중적으로 공략하고 심지어 해양영유권 갈등에 있어 오히려 제도적 기존과 국제법적 원칙에 의한 협상에 소극적이라는 모습을 대한 우려이다. 최근 싱가포르 난양기술대학교 아이린 찬(Irene Chan)이 *RSIS Commentary* 를 통해 중국 시진핑 정부의 무분별한 해양강국 지향에 대해 각 지방성의 경쟁적 과열 정책 제시, 대규모 투자를 만족시킬 없는 재정적 제한 및 중·장기적 roadmap 부재 등으로 근거로 부정적으로 평가한 사례이다.<sup>23)</sup> 또한 중국 내륙과 연안 지방성을 중심으로 동남아시아, 인도양, 중동, 아프리카 동부연안 그리고 유럽으로 연결되는 중앙정부의 중·장기 투자계획에 동참하기 위해 약 20개 지방정부가 과열적으로 세부적 추진계획을 제시하고 있는 것으로 보도되고 있다.<sup>24)</sup>

다음은 현재 내륙에서 진행되고 있는 철도 위주의 국제물류 수단이 그리 선진형적 물류수단이 아니라는 것이다. 즉 중앙아시아를 연결하는 내륙 물

22) Irene Chan, "China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes," *RSIS Commentary*, No. 051, 12 March 2015.

23) Irene Chan, "China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes"; Irene Chan, "China's Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates," *RSIS Commentary*, No. 053, 13 March 2015.

24) Irene Chan, "China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes," *RSIS Commentary*, No. 051, 12 March 2015.

류순환 수단이 현재 철도에 크게 의존하며, 철도를 주요 수단으로 간주하고 있으나, 대부분 인적 운송이 주류이며 중국-유럽을 연결하는 실크로드의 시험운행 수준에 머무르고 있다. 이는 북미 및 유럽지역과는 전혀 다르다. 예를 들면 폭발적 차량 보유 증가 및 도로망 건설에 의거 대량물량 운송의 원산지-판매지 간을 ‘거칠게’ 접근하는 대도시와 대도시 간을 연결하는 철도 또는 고속철도 보다 인터넷 거래에 의거 소량의 생산자와 소비자가 직접 택배(door-to-door) 양상으로 연결되는 다양한 물류운반차량 및 도시와 시골을 연결하는 국가고속도로 및 지방 도로망 확충에 집중해야 할 것으로 판단된다. 이에 국제물류전문가들은 중국이 주변국 및 유럽과의 연계성으로 전망은 좋으나, 현재의 유럽과 북미 수준의 원활한 물류기반으로 발전하기 위한 전환교통(modal Shift)으로 발전하기에는 아직도 요원하다는 평가를 내고 있다.<sup>25)</sup> 실제 이동 물량도 철도보다는 차량 특히 컨테이너 운송 차량이 더 효율적이다. 아울러 물류가 순환개념이어야 하나, 중국이 급속도의 도시화 현상으로 물류가 어느 한곳으로 집중되는 현상에 따른 물류의 환적 및 적재시설이 어느 한 도시에 집중되고 있는 현상도 고려되어야 할 사항이다.

아울러 중국과 동남아시아, 서남아시아, 중앙아시아 그리고 중동과 유럽으로 연결되는 물류 수요와 공급이 불균형적이다. 실제 중국과 동남아시아 국가들이 생산지 역할을 담당한다면, 이를 소비하는 소비수요가 과연 중동과 유럽인가에 대한 의구심이 제기된다. 다시 말해 물류 환류(transshipment)를 위한 수요가 그리 크지 않다는 것이다. 한국해양수산개발원(KMI)이 2015년 4월 7일 발간한 『중국리포트』는 중국의 컨테이너 물류지수를 주로 미서/동부, 유럽 그리고 동북아로 집중된 자료를 보이고 있으며, 벌크선의 경우 대부분 에너지 자원 이송용으로 대형화 되고 전용부두 및 환적 문제가 대두되고 있는 것으로 평가하고 있다. 특히 통관절차 간소화와 국제물류 확보가 관건이 될 것이다. 이에 중국은 향후 13·5 계획에 해운중심 건설과 출입항 관세반납 제도 등의 개혁을 추진하고 있다.

또한 중국이 해양을 경쟁국 미국과 능력경쟁의 주요 전장(arena)로 간주하면서, 해상 실크로드 전략을 미국의 동아시아 중시전략 구현에 있어 비교적 취약하다고 간주되는 동남아시아, 서아시아, 서남아시아 그리고 중동과 아프리카 일부 국가들에 대해 내륙과 해양을 연계시키려는 경향에 대한 우려가 나타

25) 심상형, ‘글로벌 리벨런싱 포석: 60여 국가 참여 이끌어낼 리더십이 관건,’ 『Chindia Plus』, July 2015, 10-13쪽.

나고 있다. 그 동안 중국은 대국(大國: big power) 외교, 주변국 외교, 개도국 외교 그리고 다자 외교 순으로 대외정책에 우선 순위를 두었으나, 2014년 들어 대(對)주변국 외교에 방점을 둔 다양한 정책들을 구사하고 있으며, 이를 일대일로 개념으로 적용시키면서 아시아기반투자은행(AIIB) 참가 요청 등으로 미국의 동아시아 중시전략과 환태평양경제동반자 확장에 대응하는 모습을 보이고 있다.<sup>26)</sup> 이에 중국은 미얀마, 파키스탄 등과 동서로 형성된 실크로드 경제권과 21세기 해상 실크로드 건설 간 남북으로 이어지는 경제회랑(Economic Corridor)을 형성하여 해결하려는 의도를 보이고 있다.

끝으로 금융결제 방식이다.<sup>27)</sup> 사실 동아시아 지역 내 경제권에 대한 이원적 구분은 의미가 없다. 달러화 결제 영역 그리고 위안화 결제 영역 간 구분 또는 중국이 주도하고 미국을 제외한 경제권(Everyone But America: EBA)으로 정의되는 지역 포괄적 경제 동반자 관계 (Regional Comprehensive Economic Partnership: RCEP)와 아시아 태평양 자유무역지대 (Free Trade Area of Asia-Pacific: FTAAP) 그리고 미국이 주도하는 중국을 제외한 경제권(Everyone But China: EBC)으로 구분되는 환태평양 경제 동반자 협정 등의 영역 간 경쟁은 의미가 없다는 것이다. 한국의 경우 2014년 기준 달러화 결제가 95%, 위안화 결제는 겨우 1.7%이나, 향후 변화가 예상된다. 특히 현재 중국이 재정 능력 또는 경제 성장을 근거로 동아시아 지역에 중국이 주도하는 경제영역을 만드는 것은 자연스런 현상이며, 미국 역시 이러한 틀 속에서 미국의 전통적 아시아 정책이었던 시장개방 정책(open door policy)을 구현해야 할 것으로 예상되고 있다.<sup>28)</sup> 미국이 반대하는 아시아인프라투자은행(AIIB)에 영국이 참가를 결정하고, 기타 주요 유럽 국가들이 참가를 희망하는 이유가 물류시장에 대한 투자와 위안화 국제화 추세에 대응하는 것이었다.<sup>29)</sup>

그러나 중국이 기본적으로 우세한 지리적 여건인 내륙(inland)을 개발시키기 위해 해양을 끌어 들인 것은 매우 위험한 시도라는 평가도 있다.<sup>30)</sup> 예를 들

26) Li Mingjiang, "China's One Belt, One Road Initiative: New Round of Opening Up?" *RSIS Commentary*, No. 050, 11 March 2015.

27) 박변순, '아시아 돈을 아시아 개발에 사용: 경제통합, 총소요 진작 기대,' 『Chindia Plus』, July 2015, 14-17쪽.

28) 한우덕, "모든 길은 신실크로드로 통한다,"

<http://blog.joins.com/media/index.asp?uid=woodyhan&folder=1> (2015년 3월 6일 검색)

29) 강남규·조현숙, '글로벌 자금, 신흥국서 이탈중 중국 2분기 성장은 7% 못미쳐 수출 28% 의존하는 한국에 타격,' 『중앙일보』, 2015년 7월 1일, 4쪽.

면 전통적 중국 국가정책 조건 및 국가재원의 제한성을 고려할 시 현재의 일대일로 구상이 다소 위험한 시도라는 부정적 평가이다. 또한 일부는 중국 시진핑 국가주석의 해양강국 지향이 2012년에 미국에게 제시한 미국과의 신형강대국 관계(A New Great Power or Major Power Relationship)를 인정하도록 중국도 해양강국이 될 수 있다는 전제를 얻기 위해서 미국을 배우기 위한 조치 일환으로도 평가하고 있다.

향후 중국이 일대일로 추진 관련 충분하고 구체적 정책 자료 또는 문건 공개, 정책 투명성 보장, 재원 확보 등의 문제 등을 해결해야만 지속성을 유지할 수 있을 것이다. 예를 들면 대부분의 동남아시아와 인도양 국가의 항구가 근대화 되지 않아 대규모 투자를 요구하는 수준이며, 이에 아시아기반투자는 약 8조억 달러에 이르는 규모로 알려져 있으며, 이를 중국이 모두 부담해야 한다는 전제가 되고 있다. 이에 현재 중국이 이를 위해 설립하는 아시아인프라투자은행(AIIB) 금융 능력으로는 역부족이라는 의견이 있다. 이에 중국은 중국 주도의 경제권에만 집착할 것이 아닌, 중국이 설립하는 아시아인프라투자은행(AIIB)의 경쟁기관인 국제통화기금(IMF), 일본 주도의 아시아개발은행(ADB)와도 유연하게 협력하는 모습을 보이며, 이를 위한 국제적 금융 기준과 원칙을 세우는데 소홀히 하지 말아야 할 것으로 판단된다.<sup>31)</sup>

여전히 미국의 경제력은 지배적이다. 예를 들면 미국의 GDP는 전 세계 22%를 차지하는 수준이며, 미국 달러로 결제되는 시장 규모는 여전히 81%에 달하고 있다. 따라서 중국의 해양강국이 미국 주도의 동아시아 경제구도를 변화시키기 위한다는 것은 아직까지 실력부족이며, 여전히 해양강국 추진의 지속성을 갖기 위해서는 미국과의 협력이 해를 더할수록 요구될 것이다. 이에 향후 시진핑 국가주석은 보다 투명하고 중국의 해양강국에 참가하는 주변국과 관련국들에게 상호 이익과 혜택이 부여될 수 있다는 경제적 측면을 부각시켜야 할 것이며 이에 따라 주변국으로부터의 호응이 향상되고 해양강국 지속성이 유지될 것으로 전망된다.

30) 이는 2015년 6월 10일 중국 베이징에서 중국 사회과학원 세계경제 및 정치연구소 주관으로 개최된 '일대일로와 아시아 공영(One Belt and One Road and a Win-Win Asia)' 포럼에서의 중국 그리고 중국 주변국 학자와 전문가로부터 제기된 현안이다. 이는 중국도 고민이 크게 있음을 의미한다. 서정경, '일대일로의 지정학: 유라시아를 둘러싼 미중 경쟁,' 『차이나 브리프(Sungkyun China Brief)』, 제3권제3호(통권 36호) 2015년 7월 1일, 48-54쪽.

31) 최형규, 'IMF세계은행 AIIB와 협력 미국, 반대 대신 간섭 나서나,' 『중앙일보』, 2015년 3월 24일, 14쪽; Yun Sun, "China's AIIB challenges," *PacNet* #16, Wednesday, March 11, 2015.



현재는 운명 공동체 등과 같은 윈-윈의 경제적 상호호혜 측면이 너무 많이 부각되어 혼란스러운 양상을 보인다. 향후 누군가는 손해를 보아야 할 시기가 올 것이며, 그때 중국이 손실자가 되는 경우가 지속성을 상실하는 계기가 될 것이며, 중국의 해양강국 지향이 미국과 일본 등의 서구 강대국의 반격의 중심으로 간주될 가능성이 상존한다. 그러나 지금과 같이 미국이 재정적 어려움을 스스로 해결하지 못하는 상황이 지속된다면, 중국 시진핑 국가주석의 해양강국 지향과 해양 실크로드 전략은 지속될 가능성이 매우 크다.

문제는 중국의 해양강국 대상이 되는 중국 주변국들이 모두 개도국이라는 것이며 미국의 재균형전략이 닿지 않는 취약한 지역이라는 것이다. 대부분 이들 국가가 필요로 하는 것들을 중국이 지역(area)과 분야(category) 그리고 투자(money)로 구분하여 차별화하여 투자하고 있다. 아울러 중국이 이들 국가들을 열등한 국가(barbarian)로 볼 수 있다는 측면에서 강대국으로 부상한 중국의 역할에 기대를 둘 가능성이 존재하고 있다. 또한 중국 주변국 대부분이 중국과의 에너지 확보, 민족 갈등, 국경문제, 해양 영유권 갈등 그리고 해양경계선 획정 등의 복잡한 문제를 갖고 있어 중국의 무리한 제안에 의한 해양강국 추진이 수면 이하에 잠재된 상기 문제들과 연계되는 경우 일시에 물거품이 되는 가능성이 높다.

최근 중국과 미얀마는 약 2,400 km의 미얀마와 중국 간 연결되는 석유 파이프라인 중 711 km가 완성되어 시운전 중으로 중국이 말라카 해협 딜레마를 해결하기 위한 계획이 진행되고 있으나, 중국계 미얀마 반군 코강(Kokang)에 대한 미얀마 공급 및 중국인 사망 사건으로 문제가 되고 있다.<sup>32)</sup> 실제 미얀마는 중국이 추진하는 미얀마-중국 경제회랑(일명: 미얀마 파이프라인) 계획<sup>33)</sup>에 미묘하게 대응하고 있다. 중국은 말라카 해협 딜레마를 해결하기 위한 미얀마-자욱류 항구와 중국 쿤밍 간 경제회랑 건설을 추진하고 있다. 아울러 2015년 4월 20일 시진핑 국가주석은 국가주석 취임 이후 최초로 파키스탄을 방문하여 중국-파키스탄 경제회랑(China-Pakistan Economic Corridor: CPEC) 구축에 합의하였다.

32) Matthew Smith, "How China fuels Myanmar's wars," *International New York Times*, March 5, 2015, p.8.

33) 중국은 시베리아 파이프 라인, 중앙아시아 파이프 라인 그리고 미얀마 파이프 라인의 3개를 구축 중에 있다.

### Ⅲ. 중국 해양강국 및 일대일로 전망, 한반도 영향과 미래 한·중 협력관계 발전

#### 1. 중국 해양강국 및 일대일로 전망

##### 가. 어떠한 경제적 효과를 생산할 수 있을까?

1997년과 2008년 세계 경기하락을 이겨낸 중국이 세계 무역침체에 따라 조정 국면에 진입하고 있으며, 이는 최근 중국의 6% 대 국내총생산(GDP) 성장률 하락 예측에서 간접적으로 나타나고 있다.<sup>34)</sup> 일본과 한국을 비롯한 중국 주변국 역시 과거 고속 성장에 따른 경기침체에 진입하였거나 진입을 앞두고 있는 실정이다. 다행히 아세안과 인도양 인도와 파키스탄 등이 신흥 경제권 또는 국가로 대두되고 중국이 이들 국가들에 대해 적극적으로 경제부양을 위한 해외투자에 나서고 중국의 세계공장 생산력을 아세안, 인도 및 파키스탄 등 신흥 소비국으로 분산시키고 있어 세계는 이를 글로벌 무역 부활을 위한 새로운 동력을 기대하고 있다.<sup>35)</sup> 이는 미국과 일본을 비롯한 기존에 부정적 시각을 갖던 국가들이 아시아인프라투자은행(AIIB)에 긍정적 반응을 보이는 주된 이유이다. 특히 중국과 주변국과의 변경무역(cross-border trades)에 금융 지원, 노동력 유연성, 중국 완제품(금속, 기계, 시멘트 등)의 저변확대 그리고 중국과 중앙아시아 그리고 유럽을 연결하는 내륙에서의 무역 분산이 추가되어 아시아만이 아닌 글로벌 경기활성화에 기여가 기대되고 있다.<sup>36)</sup>

문제는 중국을 중심으로 한 주변국과의 지정학적 갈등과 긴장이 장애요인이 될 수 있다는 것이다. 예를 들면 아프간 텔레반, 북한, 인도-파키스탄 갈등 그리고 남중국해에서의 중국-아세안 간 영유권 분쟁 등이다. 아울러 중국이

34) 강남규, “중국 1분기 성장 7% 그쳐 … 디플레 조짐 뚜렷,” 『중앙일보』, 2015년 4월 16일, p.B3.

35) 최근 국제통화기금은 세계 경제성장률을 작년 평가 보다 낮게 예측한 4.2% 지수를 발표하였으며, 미국은 금리인상을 검토 중이나, 개도국 영향을 고려하여 시기를 보고 있다. 아울러 일본은 아베 정부의 양적 팽창(QD)에 의거 발행된 국채가 기대 이하로 매입되는 등의 전반적인 침체기를 나타내고 있다.

36) 황정일·이태경, ‘건설 한류 중동 편식 벗어날 때 … 중국의 AIIB가 기회,’ 『중앙일보』, 2015년 6월 17일, 8쪽.

더 이상 미국 주도의 글로벌화에 무임승차(free rider)를 하지 않겠다면서 중국 생산품, 금융 그리고 물류 수단을 중심으로 에너지와 외교적 영향력과 맞교환(trade-off) 할 수 있는 가능성이 상존한다는 것이다. 비록 세계 국내총생산량(GDP)에 있어 중국 일대일로 구상에 포함된 경제권의 비중이 낮다는 것이 관건이나, 최소한 중국의 경기를 부양하고 중국의 세계 경제권내 영향력이 증대되어 힘과 비중이 커지는 것은 부인할 수 없을 것이다.

### 나. 어떤 국내 정치적 의도 및 목적일까?

향후 중국이 과거 대국-소국 관계로 복귀하고 해양강국을 역사와 중국 중심의 세계관을 주장하는 경우 현재 주변국들이 기대하고 있는 상호보완적 연계성(complementary interconnectivity)이 과연 지속적으로 유지될 것인가에 대해서는 의구심이 많이 나타나게 될 것이다. 예를 들면 시진핑 국가주석의 해양강국 추진은 중국의 부상에 따른 부작용과 문제들이 다층적 문제로 나타나기 시작하는 시점에서 출발되었는 바, 향후 만일 시진핑 국가주석을 보좌하는 정책자문단으로부터 과거지향적인 중국 우수함을 강조하는 민족주의적 성과로 잘못 조언을 받을 경우 중국의 해양강국 지향이 경제적으로 급성장한 중국인들의 경제적 여유를 경제·역사·사회적 자긍심으로 접목시켜 위대한 전통적 중국의 부활로 이어질 가능성이 비교적 크다.

현재 중국은 인도와 에너지 확보 경쟁에 진입해 있으며, 이들 에너지는 중동, 중앙아시아 그리고 러시아로부터 확보할 수 있는 지리적 여건을 갖고 있다. 한편 이는 중국과 인도가 에너지 보유국들을 둘러 싸고 있다는 전제가 되기도 하다. 이에 중국은 이들과의 내륙에서의 연계성을 형성하면, 이를 해양을 통해 중국의 영향력(sphere of influence)를 주도하려는 전략적 그림을 그리고 있다. 그러나 중국 입장에서 여전히 ‘강한 축(strong pole)’은 내륙이다. 반면 미국의 전방전개 해군력이 중국 해군력 보다 우세한 현 시점에서의 해양은 여전히 ‘약한 축(weak pole)’이라는 것이다. 어느 순간에 중국이 다시 내륙지향적 국가전략을 복귀할 가능성은 항상 존재하고 있다.

### 다. 국가전략의 변화인가?

시진핑 국가주석이 지향하는 해양강국은 중국이 전통적으로 지향해 온 대

륙지향적 국가전략의 변화를 의미하는 것은 분명히 아니다. 이는 중국이 곧 세계(Middle Kingdom)라는 과거 내부지향적 국가전략 사고에서 벗어나 세계 속에 중국(China in the World)이 존재하고 이를 통해 당분간 중국이 발전해야 한다는 일종의 개방적 국가전략을 지향하는 세계관으로의 변화라고 볼 수 있을 것이며, 향후에도 이러한 기초를 지속할 것으로 판단된다. 이에 시진핑 국가주석의 해양강국 의도가 과거 대륙지향적 국가전략에서 내륙과 해양을 복합적으로 동일하게 인식하는 균형적 국가전략으로의 발전이라고 볼 수 있을 것이다. 이는 앞에서 살펴 본 바와 같이 중국 지도자의 해양에 대한 인식이 점차 발전한 정책적 결과물이라고 단정할 수 있으며, 현 시진핑 국가주석의 감각있는 국가전략 구사라고 볼 수 있다.

## 라. 중국 주변국 외교와 어떤 관계가 될 것인가?

2013년 10월에 시진핑 국가주석은 중국의 주변국 외교 기초를 친(親: friendship), 성(誠: sincerity), 혜(惠: benefits) 그리고 용(容: embracement)으로 정(定)하였으며, 이에 따라 2013년 9월부터 2014년 11월에 이르기까지 다양한 개념, 전략 및 추진과제들을 제시하였다. 이에 따라 시진핑 국가주석의 해양강국 지향이 중국의 주변국 외교 4가지 원칙에 의거 상호 윈-윈 혜택을 주는 주요 매개체로 인식되고 있다.

또 다른 문제는 중국의 해양강국 선언이 1823년 미국이 유럽 강대국에 대해 선언하여 중·남미 대륙에 대한 미국의 기득권을 인식시킨 '먼로주의(Monroe Doctrine)'와 유사한 지역전략으로 발전할 가능성이 상존한다는 것이다. 이는 중국이 과거 중국이 세계라는 위대한 중국(中國: Great Middle Kingdom) 개념 부활에 의거 주변국과의 관계 동일한 관계로 인정하지 않고 과거 중화주의 개념 부활로 간주하여 미국 등과 지역 국제질서 구도 개편을 두고 역할 분담 또는 기존의 미국 주도적 역할을 축소시키는 상황을 의미한다.<sup>37)</sup>

37) 대표적으로 2010년 미국 해군대학 교수로부터 제기된 중국 해군과의 "아시아-태평양에서의 미국과 중국 간 능력/개념 경쟁 양상을 강조한" 논지에서부터, "미국이 중국 간 무리한 경쟁 보다 상호 능력을 분배해야 한다"는 논지와 "너무 이르지 않는가" 하는 반론으로 이어졌다. 구체적으로 Toshi Yoshihara and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenge to U.S. Maritime Strategy*; Hugh White, *The China Choice: Why America Should Share Power* (Collingwood: Black Inc, 2012) & Denny Roy, *Return of the Dragon: Rising China and Regional Security* (New York: Columbia University Press, 2013) 참조.

많은 중국 전문가들이 중국의 미국식 먼로주의 선언에 부정적이나, 지금과 같이 미국이 다시 중동과 유럽으로 회귀해야 하는 상황과 중간선거 이후에도 국방비가 증액되지 않고, 유럽의 우크라이나 사태가 지속되는 경우 가능성이 높은 것으로 예상된다. 물론 여기에는 찬·반 양론이 존재한다.<sup>38)</sup> 하지만 지금과 같이 저유가 추세에 혜택을 크게 보고 있는 중국이 경제적 영향력과 2014년 4월에 상하이에서 개최된 아시아 교류 및 신뢰구축회의(Conference on Interaction and Confidence-Building Measures in Asia: CICA)에서 선언한 ‘신아시아 안보론(A New Regional Security Cooperation Architecture)’ 개념을 중심으로 현재의 21세기 해양실크로드 개념 추진을 위한 펀드를 조성하고 아시아기반투자은행 설립 등으로 미국을 제외한 동아시아 국제질서 구도 개편을 주도할 가능성을 전혀 배제할 수 없다. 반면 미국 오바마 대통령은 2014년 5월 육군사관학교 졸업식에서 선별적 개입주의를 선언한 이래 여전히 소극적 모습을 보이고 있다.

#### 마. 중국 해군력 증강과 연계될 수 있을까?

문제는 경제적 협력이 추진되는 해양에 중국 해군력이 진출하고 있다는 우려이다. 예를 들면 중국 해군의 남중국해, 동중국해 그리고 인도양 진출이다. 현재의 중국 해군력은 질적으로 이미 주변국 수준을 넘어선 우세한 수준이며, 특히 강력한 중국 해양경찰을 신설하여 중국 주변해역에서의 중국에 유리한 해양에서의 질서를 집행할 수 있는 능력을 갖추어 나가고 있다.<sup>39)</sup> 이는 중국이 해양강국 개념을 해군력 증강을 통해 과거의 역사적 기득권을 부활시키려 한다는 부정적 평가로 이어지고 있으며, 일대일로 구상에 대한 지정학적 의구심을 증폭시키는 이유가 되고 있다.<sup>40)</sup> 그 동안 중국 주변국과 미국 및 일본은 중국의 해양강국 지향이 해군력 증강으로 귀결되는 현상에 대해 많은 의구심을 나타냈다. 예를 들면 2012년 9월 중국 해군의 항공모함 라

38) Sukjoon Yoon, “Xi Jinping’s Monroe Doctrine: Rebuilding Middle Kingdom Order?” *RSIS Commentary*, No. 102, June 29, 2014; Sukjoon Yoon, ‘Implications of Xi Jinping’s True Maritime Power’.

39) Ryan D. Martinson, “The Militarization of China’s Coast Guard,” *The Diplomat*, November 21, 2014.

40) 대표적으로 Robert D. Kaplan, *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power* (New York: Random House Trade Paperbacks, 2011), chapter fifteen 참조.

오닝(Liaoning) 운용, 2013년 11월 동중국해에 대한 방공식별구역 선포 그리고 최근 2013년 9월 이래 지속적인 남중국해 남사군도 도서에 대한 준설작업 추진 및 인공섬 그리고 군사화 추진 등이었다.<sup>41)</sup> 현재 중국의 국방비 규모는 동아시아 지역 국가 전체 국방비 총액의 약 30% 이상으로 매년 2자리 숫자 증가율로 증액되는 현상을 보이고 있다. 실제 중국 해군력은 이미 주변국 해군력 규모를 뛰어 넘는 우세한 수준이며 2049년에 이르러 세계 규모의 해군력 수준에 도달할 것으로 예측되고 있다. 이는 이미 지난 5월에 발표된 중국 ‘국방백서’에 간접적으로 증명되고 있으며, 중국 부상 이후 중국과 주변국 간 관계를 형성하는 매개체가 대륙이 아닌 중국 패망의 근원이었던 ‘해양’에 집중되고 있다는 것은 역사적 모순이자, 아이러니라고 볼 수 있다. 이 점에서 중국 해양강국 지향이 과거 서구 열강의 사례에서 얻은 먼로주의(Monroe Doctrine) 선언과 같은 교훈을 주변국에 적용시키려 한다는 비난을 받는 것은 일리가 있다.<sup>42)</sup>

즉 중국은 “미국이 한 것은 중국도 다 해 본다”는 원칙에 의거 재정적 어려움과 첨단 군사과학기술 개발 및 접목에 있어 여전히 2류 급 수준으로 평가를 받아도 미국 해군 기능을 모두 모방한다는 당, 정부 그리고 군부의 인식이 작용한 것으로 판단된다. 특히 시진핑 국가주석은 군사력 운용에 있어 미국 해군과 같이 중국 해군이 중국의 해양이익과 권리가 적용되는 모든 해양에 전개되기를 지향하고 있다. 최근 중국 해군이 지역별 동해, 남해 및 북해함대사령부에 이어 제4함대 또는 인도양 함대사령부 창설 여부를 고민하고 있는 것으로 미국 Defense News 주간지는 보도하였다.<sup>43)</sup>

41) Sukjoon Yoon, ‘Why is China Militarizing the South China Sea?’ *RSIS Commentary*, No. 113, 11 May 2015; Sukjoon Yoon, ‘Assessing China’s Land Reclamation in the South China Sea,’ Issue Briefing, *South China Sea Think Tank*, No. 2015 04, <http://scstw.org/issue-briefings/assessing-chinas-land-reclamation-in-the-south-china-sea...> (2015년 6월 29일 검색).

42) 예를 들면 Sukjoon Yoon, ‘Xi Jinping’s Monroe Doctrine: Rebuilding the Middle Kingdom Order?’ *RSIS Commentaries*, No. 102, 29 May 2014; Kai He and Huiyun Feng, ‘Rethinking China’ Monroe Doctrine,’ *RSIS Commentaries*, No. 128, 4 July 2014; Sukjoon Yoon, ‘Xi Jinping’s True Maritime Power,’ *Naval War College Review*, Vol. 68, No. 3, Summer 2015, pp.40-63 참조.

43) Wendell Minnick, “Chinese 4<sup>th</sup> Fleet Appears Unlikely,” *Defense News*, February 9, 2015, p.17.

## 2. 한반도 영향 평가와 미래 한·중 관계 발전

### 가. 한반도 영향 평가

중국의 해양강국 지향과 일대일로 구상을 보는 국내 시각은 통일되지 않는 다양한 양상을 보이고 있다.<sup>44)</sup> 우선 그 동안 소홀히 할 수 밖에 없었던 대륙 활용의 중요성을 강조하는 지역연구 학자와 전문가들과 이미 중국과 중앙아시아에 진출하여 있는 기업과 물류업체들은 대체로 긍정적 시각을 보이고 있다. 대체적으로 미국과 같이 조급하게 부정적으로 볼 필요가 없다는 의견이다.<sup>45)</sup> 반면 중국의 부상과 해양강국 지향을 미국 중심의 동아시아 지역안보 구도에 대한 지정학적 도전으로 보는 해양안보 주창론자들은 대부분 부정적 시각을 나타내고 있다. 아울러 중국의 해양강국과 일대일로 구상을 지역 새로운 레짐 형성으로 과도기적 과정으로 보는 균형적 시각도 일부 있으며, 이들은 한국을 중심으로 역내 중견국가 간의 협력을 조심스럽게 주장하고 있다.<sup>46)</sup> 어느 시각 이든 모두 인접국이자 지역국가로 부상하는 중국의 국가전략이 확실하게 나타났다는 차원에서 긍정적 반응을 보이며, 중국의 해양강국 지향과 일대일로 구상을 한중 전략적 협력동반자 관계 발전에 접목시켜야 함을 지적하고 있다.<sup>47)</sup>

현재 한국과 중국은 냉전적 산물인 부정적 요인들을 뒤로 하고, 미래지향적 발전과제들을 양국 간 경제적 교류 및 외교적 협력에 접목시킴으로써 성공적 전략적 협력동반자 관계의 내실화 및 성숙화를 이루고 있으며, 2015년을 기점으로 이를 더욱 가속화시키고 있다. 특히 2015년은 양국 정상의 집권 3년차 해(年)로서 그 동안의 전략적 협력동반자 관계를 의미하던 각종 선언 및 약속을 구체적으로 실행시켜야 하는 원년이다. 이에 2015년부터 양국 정부는 그 동안의 전략적 협력 동반자 관계를 전면적 전략적 협력 동반자 관계로 발전시키기 위해 양국의 국민, 특히 젊은이들 간에, 경기활성화, 향유하는 생활수준 향상 그리고 전통적 협력공간 증대를 피부로 접목시키는 계기로 삼으려고 하고 있

44) 'Cover story: 일대일로(一帶一路)와 AIIB 新경제질서의 태동,' 『Chindia Plus』, July 2015 참조.

45) 문정인, 'AIIB 구상, 한국도 적극 참가해야,' 『중앙일보』, 2014년 11월 10일, 31쪽; 하선영, '김영희 묻고 폴린 파월 답하다: AIIB는 좋은 구상인데 미국이 너무 성급하게 비난했다,' 『중앙일보』, 2015년 4월 29일, 30쪽.

46) Sukjoon Yoon, "China's One Belt, One Road Initiative," a draft paper presented at *The 5<sup>th</sup> Asian Research Foundation International Conference* held in June 11, 2015, in Beijing.

47) 김홍규, '중국의 일대일로 구상과 한중 협력: 한국의 유라시아 특급 구상과 접목 방안,' 『China Watching』, 2015년 7월 27일.

다. 현재 한중 양국 교육기관에 종사하는 청소년 및 학자 간 한중 해양실크로드 전문가 국제학술대회가 이미 개최되고 있다.<sup>48)</sup>

이러한 시점에 우리는 중국 해양강국 선언 추진 계획을 한반도 주변해양에 적용시킬 수 있어야 할 것이며, 이를 통해 중앙아시아를 거치는 내륙 실크로드 경제권과 동남아시아와 인도양을 가로지르는 21세기 해상 실크로드 개념으로 발전시켜야 한다. 구체적으로 중국 해양강국 지향과 일대일로 추진은 무역 증진, 해양협력, 기반시설 투자, 재정(금융), 안보, 환경보호, 인적 교류 및 협력을 추진목표로 제시하고 있다. 그 어느 하나도 한국에 부정적인 측면은 없다.<sup>49)</sup> 아울러 해·육상 실크로드 개발을 위한 기반시설 투자가 철도, 고속도로, 공항, 항구, 통신, 에너지 파이프라인 및 물류허브 건설 등으로 이어지고 있으며, 허브 지역에서는 경제협력을 위한 해외 공단 및 경제회랑을 형성하는 것을 목표로 하고 있다. 이러한 시진핑 국가주석이 추진하는 해양강국 지향과 일대일로 구상을 지원하는데 자금과 기술 그리고 고급 노동력을 보유한 한국에게 매우 유리할 것이다.

## 나. 유라시아 이니셔티브: 내륙과 해양을 아우르는 대(對)중국 전략

2013년 10월 박근혜 대통령은 한반도 신뢰구축 프로세스와 동북아 평화협력 구상에 이어 유라시아 이니셔티브 추진을 선언하였다. 이는 한국이 해양에 추가하여 대륙으로의 지리적 연계성을 모색해야 함을 암시하고 있다. 이러한 개념은 이미 외교부가 발간한 『동북아 평화협력 구상: 아시아 패러독스를 넘어 평화협력의 동북아로』와 청와대 국가안보실이 발간한 『희망의 새시대: 국가안보전략』을 통해 정책화되었다.<sup>50)</sup> 이에 한국은 서해와 동해를 중심으로 한

48) 2014년 9월 22일, 『海事新聞』, 8쪽 참조.

49) 이는 주로 중국 주재 특파원 및 국내 중국 연구가들로부터 초기부터 제기되었던 논리였으나, 미국 학자 주도의 안보 위협론이 개입되면서 마치 한국의 AIB 참가가 ‘한국의 선택’ 조건인 것으로 오인되는 현상을 나타냈다. 예를 들면 최형규, ‘1540조원 투자 시진핑의 꿈 이다이어리 중국 지방정부 4곳, 한국과 파트너 맺는다.’ 『중앙일보』, 2014년 2월 4일, 14쪽; 최형규, ‘사드·AIB... 오바마 아시아 회귀 한국서 호된 시험.’ 『중앙일보』, 2015년 3월 19일, 14쪽; 최형규, ‘스스로 만든 AIB 고민.’ 『중앙일보』, 2015년 3월 21일, 26쪽; 마이클 그린, ‘미국·중국 사이에 낀 한국의 딜레마.’ 『중앙일보』, 2015년 3월 27일, 28쪽 참조. 특히 상기 ‘한국의 딜레마’를 주장한 마이클 그린 논지는 2015년 2월 27일에 발간된 중앙일보의 자신의 주장을 스스로 뒤집는 기사였다. 마이클 그린, ‘미국 패권 계속되면 한국 역할 더 중요.’ 『중앙일보』, 2015년 2월 27일, 28쪽 참조.

50) 외교부, 『동북아 평화협력 구상: 아시아 패러독스를 넘어 평화협력의 동북아로』 (서울: 외교부, 2014); 국가안보실, 『희망의 새시대: 국가안보전략』 (서울: 청와대 국가안보실, 2014년 7월);



중국과의 해양협력을 통해 중국 해양강국 추진에 상호 협력하여 기여할 수 있는 여지가 본원적으로 존재한다고 평가할 수 있을 것이다.

우선 서해(黃海)이며 군사·정치적 수단에서 경제적 수단으로 변화되고 있다. 첫째, 정치·군사적 민감성을 극복해야 한다. 양국을 지리적으로 격리시킨 서해는 1894년 중국 지도부가 최초로 청일 전쟁 시의 압록강 해전과 황해 해전에서 일본에 의한 패전을 목격한 해역으로 중국 인민과 지도부에게 일종의 역사적 부담을 주는 민감한 해역이다. 특히 군사적으로 서해는 중국과 인접된 북방한계선(NLL)을 사이에 두고 한국과 북한 간 수차의 소규모 해전(skirmish)이 발생되었고 한·미 해군간 정례적 연합해상훈련이 통상적으로 실시되는 해역으로 베이징 등 중국 주요 도시와 군사시설이 집중되어 있어 중국이 매우 민감한 반응을 보이는 해역이다.

아울러 전략적으로 서해는 중국의 대규모 미사일 공격을 방어하려는 미국, 중국의 부상에 대응하려는 일본, 분리독립을 주장할 가능성이 있는 대만, 중국이 동아시아 진출의 돌파구인 아세안 그리고 21세기 해양실크로드의 경유지인 인도양과 연결되는 시발점이다. 이는 미국으로부터 제기된 고고도미사일방어 체계(Terminal High Attitude Area Defense: THAAD)의 한국 배치가 서해로 이어지고 서해에 대해 중국이 민감한 반응을 보여 한국이 결정을 내리지 못하였던 주된 이유이다.<sup>51)</sup>

그러나 이제 이러한 정치·군사적 민감성을 과감히 버려야 한다. 서해는 한중 간 경제적 교류 및 협력에 의한 물동량이 적극적으로 실시되는 해양이며, 한반도 서해 주요 항구를 출항하는 선박의 약 25% 이상이 중국으로 가는 물동량을 선적하고 있다. 평택항의 경우 컨테이너선은 주 1~2회 운항이 5개 선박회사로부터 중국 연안 칭다오, 톈진, 다롄, 웨이하이, 상하이, 닝보, 다산, 샤먼, 홍콩으로 연결되고 있다. 특히 카페리선이 5개 카페리선박사로부터 웨이하이 및 엔타이 항으로 연결되고 있다. 아울러 인천의 경우 위동항운유한공사는 인천-웨이하이, 인천-칭다오 간 카페리 항로를 통해 한중 전자상거래화물 해상특송 서비스를 시작하였다. 한국 서해 항구로부터 중국 항만으로 연결된 물류들은 내륙 철도와 도로를 통해 몽골, 우루무치, 멘양, 자양 등으로 이송되고 시베리아횡단철도(TSR) 중국횡단철도(TCR), 범아시아철도(TAR), 몽골횡단철

Office of National Security, The Republic of Korea, *A New Era of Hope: National Security Strategy* (Seoul: Office of National Security, Blue House, October 2014) 참조.  
51) Sukjoon Yoon, "Are China's THAAD Fears Justified?" *The Diplomat*, February 20, 2015.

도(TMGR)과 연계되어 확산될 것이다. 또한 중국은 2015년까지 아시아 및 유럽 7개국을 연결하는 유라시아 고속철도망 건설계획을 추진 중이다. 최근 서해만이 아닌 남해 광양항도 광양-상하이-홍콩-선전-페낭-싱가포르-홍콩-칭다오-부산을 연결하는 신항로 개설을 발표하였으며, 일부는 서해 열차페리 개념을 주장하고 있다. 최근엔 한중 간 서해 해저터널을 개통하고 철도여객선을 운용하자는 제안들이 서해안 지방 자치정부로부터 제기되고 있다. 이제 서해는 갈등과 분쟁 해역이 아니다. 이미 이는 2010년 3월 서해에서의 북한 잠수함의 천안함 폭침사건과 11월 북한의 연평도에 대한 무차별 포격사건에도 군사적 충돌로 확산되지 않은 사례에서 증명되었다.

특히 서해에서는 중국과 한국 간에 갈등 소지가 다소 있으나 모범적으로 잘 관리하고 있다. 우선 중국이 주장하는 핵심이익이 적용되는 해양방어 제1도련 이내로 동중국해 및 남중국해와 달리 해양영유권 분쟁(territorial disputes)이 존재하지 않으나, 200마일 배타적 경제수역(EEZ)의 중첩에 따른 해양경계 획정을 남겨 놓고 있다. 이에 양국은 해양경계 미획정에 따라 발생한 어업문제를 한·중 잠정조치수역을 두고 한·중 어업공동위원회의 결정에 따라 어업에 관한 필요한 조치를 하는 등 비교적 안정된 질서를 유지하고 있으며, 중국 불법어업 문제가 거론되고 있으나, 서해에서의 해양환경 오염, 어족 자원 고갈 및 수산업의 구조적 문제를 어느 일방의 문제로 보지 않고 양자간 문제로 인식하고 있으며, 이를 해결하려는 중국 행정당국의 의지와 조치가 점차 증대되는 등 긍정적 추세를 보이고 있다. 한마디로 잘 관리되고 있다는 긍정적 평가를 받고 있다. 2015년 한중 양국은 해양경계 획정을 위한 실무회담을 앞두고 있다.

다음으로 동해이며, 중국의 일대일로 전략이 해·육상 수단을 통해 성사될 수 있는 곳이다. 중국 해양강국 추진의 일부인 내륙 실크로드 경제권은 낙후되었으나, 자원이 풍부하고 생산공장이 많은 중국 동북 3성(三省)도 염두에 둔 전략이다. 즉 낙후된 동북 3성의 에너지, 자원과 생산품을 북한을 경유하는 대륙 간 철도와 동해를 통해 해양으로는 중국 동부 및 남부 연안 지역으로 연결시키고 철도로는 중국 내륙과 중앙아시아를 거쳐 유럽까지 확대하겠다는 장기 전략으로 볼 수 있다.<sup>52)</sup>

52) 한우덕, '독일과 손잡은 중국 혁신, 한국 기업을 시장에서 내몰다,' 『중앙일보』, 2015년 6월 29일, 28쪽.

## 다. 현존문제 극복

이와 같은 한국의 대륙과 해양을 동시에 아우르는 대(對)중국 전략은 다음과 같은 현존문제를 유발시킬 수 있으며, 이는 한국이 마냥 중국을 의심하고 부정적으로 보아야 하나하는 딜레마를 제시한 사례이었으며, 한국에서의 미국과 중국 간 충돌을 보는 학자와 전문가들의 시각이었다.<sup>53)</sup>

첫째, 다음과 같은 문제들이 대두되고 있다. 우선 타당성이다. 중국 동북성 석탄을 나진항으로부터 한국 또는 중국 동부 연안 항구로 이송하는 물류이송 방안에 대한 타당성이 낮다는 것이다. 예를 들면 원자재 수입항구 개설이 환경 오염 및 경비과다 지출로 한국과 중국 간 지방성 정부 모두가 소극적 모습을 보이는 중목이어서 석탄을 동해를 통해 한국 서해안 및 중국 동부로 이송시키는 방안이 타당성이 없다는 것이다. 다음으로 경제성이다. 대부분 석탄 운송은 벌크선으로 하며, 이는 원자재 이송용으로 회항시는 대부분 공선으로 쌍방향 물류가 형성될 수 없다는 것이다. 이런 이유로 대부분의 벌크선은 대형 규모의 선박으로 운용되고 있다. 이를 동해 석탄 운송에 적용시키는 것은 무리가 있다. 예를 들면 박근혜 대통령의 유라시아 구상에 따라 일부 물류공사들이 중국 석탄을 컨테이너에 적재시켜 수입국인 한국과 중국 동부연안 컨테이너 전용항구로 이송하여 하적시키고 있으며, 회항시에 컨테이너에 물류를 운송하는 방안이 추진되고 있으나, 회항시 물류가 없다는 것이 문제이다. 또한 유연성이다. 현재 해운업계는 해운 비수기라고 할 정도의 불황을 맞고 있어, 노선 조정, 기항지 재검토, 운송로의 최적화, 컨테이너 회송비 최소화 등을 추진하여 영업이익을 맞추고 있으나, 동해와 서해에서의 해운은 매우 제한적이라는 것이다.<sup>54)</sup> 과연 영리를 목적으로 하는 기업들이 적극적으로 손해를 감수하면서 참가할 지는 여전히 의문이다. 예를 들면 2013년 현대 모비스의 북극해 항로 시험운항 이후 경제적 이유와 물류 부족으로 더 이상 추가 시험운항이 추진되지 않고 있다.<sup>55)</sup>

53) 유지혜·안호성, '윤병세 미중의 러브콜, 딜레마 아닌 축복 아전인수 논란', 『중앙일보』, 2015년 3월 31일, 12쪽; 전수진·허진, '청와대 가는 보고서만 작성 말고 큰 전략 수립을', 『중앙일보』, 2015년 4월 1일, 3쪽 참조.

54) 2015년 4월 23일 서울 프레스 센터에서 개최된 한국해양수산개발원 주관의 『중국 일대일로와 한중 관계 증진』 좌담회 시 참가자들과의 "개인 인터뷰" 참조.

55) 윤석준, "기타 지역 해양안보 현황과 전망," 한국해양전략연구소, 『2014년-2015년 동아시아 해양안보 현안과 전망』 (서울: 한국해양전략연구소, 2014) 참조.

둘째, 한국은 해양을 통해 대륙을 연결시키는 대(對)중국 전략을 구사해야 하며 이를 위해 북한과의 관계가 개선되어야 한다. 지금까지는 주로 해양에 중심을 둔 대(對)중국 전략이었다면, 향후는 내륙에 방점을 둔 대(對)중국 전략을 구사해야 할 것이다. 실제 2013년 6월 말 중국 방문 시 시안(西安)을 방문한 사례가 이를 증명하였으며, 이를 기점으로 박근혜 정부의 대(對)중국 전략 방점이 내륙으로 집중되고 있다. 이제는 이들 내륙과 해양 모두를 아우르는 전략을 중심으로 중국의 해양강국 전략과 해양 실크로드 개념을 활용하여 서해와 동해를 통해 한국과 중국 간 그리고 한국과 북한 간의 경제협력을 증대시키고 이를 중국 철도와 연계시키고 이를 유럽까지 이어 간다는 구상으로 발전시켜야 한다. 예를 들면 글로벌 물류시장 규모가 매년 약 7% 성장하는 추세이나, 2009년 기준으로 한국의 물류시장은 약 2% 규모이며, 이를 해소하기 위해서는 대륙과 연계한 물류시장을 개척하지 않는 한, 대안이 없다는 평가가 있다.<sup>56)</sup> 이에 한국은 중국과 미얀마가 인도양에서 바로 연결되는 석유 파이프라인을 설치한 사례를 북한에 적용시켜 대륙으로 진출하는 방안을 고려할 수 있다. 이는 이미 이전 정부에서 제기된 것이나, 실제로 수익성과 안전성이 문제되어 실행되지 않고 있다. 이 점에서 북한의 전향적 정책변화가 요구되고 있다.

2015년 2월 4일자 『중앙일보』는 산둥성, 칭하이성, 헤이룽장성 그리고 후베이성이 한국과의 해·육상 수송 수단 및 물류 순환에 의한 협력을 희망하고 있는 것으로 보도하였다. 구체적으로 산둥성은 한중 지방경제합작구와 칭다오 자유무역구 설립, 칭하이성은 시닝과 인천 간 항공노선 추진, 헤이룽장성은 한국과 해상운수 중심의 프로젝트 발주와 육상 실크로드 동부연장 추진, 후베이성은 우한-한국 간 항공노선 추진 및 합작투자 강화 등이다.<sup>57)</sup> 한국 서해 항구를 출항한 선박의 약 26%가 중국 동부 항구를 선적지로 향해하고 있으며, 이와 연계되어 약 11,000 km의 중국 횡단철도가 중국 동부 항구와 중앙아시아 그리고 유럽으로 연결되고 있다.

## 라. 한·중 관계 특수성과 북한 장애요인 극복

한·중 간 주로 서해와 동해를 통해 이루어 지는 해양교류 및 협력은 과거 내륙에서의 변경무역이 아닌, 서해를 통한 양국 국민과 기업 그리고 기관 간

56) 박미소, '2% ... 초라해라 한국 물류,' 『중앙일보』, 2015년 2월 25일, B2쪽.

57) 『중앙일보』, 2015년 2월 4일, 14쪽.

인적 교류, 비즈니스 왕래 및 물류교환은 물론 전통(tradition, 傳統), 역사(history: 歷史) 그리고 상호보완적 거버넌스 또는 국제법 레짐이 복합된 형태(modality)일 것으로 전망된다. 아울러 이는 중국의 주변국 어디에서도 찾을 수 없는 고유 모델이다.

특히 한국은 중국과의 관계에 있어 다음과 같은 특수성을 갖고 있는 주변국이자 동반자 국가이다. 대표적으로 첫째, 성공적 정·경 분리에 의해 민감한 문제(북한)를 해결하는 국가, 둘째, 주변국 중 유일하게 중국에 교훈을 줄 수 있는 국가, 셋째, 전략적 협력동반자 관계를 갖고 있는 국가 중 미국과 군사동맹을 갖고 있는 국가, 넷째, 가까운 역사적 경험과 과정을 갖고 있는 국가, 다섯째, 일본을 견제할 수 있는 국가, 여섯째, 중국과 미국 간 완충지대(buffer zone)을 제공할 수 있는 국가, 마지막으로 대부분 중국 주변국들의 정부가 부패가 높은 편이나, 한국만은 비교적 투명하고 부패하지 않은 정부가 운용되고 있는 국가이다. 한국은 이러한 장점이자 특수성을 중국의 해양강국 지향 정책과 일대일로 전략에 적용시켜 발전시켜야 할 것이다.

중국 역시 한국과의 긴밀한 협력을 필요로 하고 있다. 중국 제1도련 방어선의 시작이자, 시진핑 국가주석의 21세기 해양실크로드 연장선인 한반도 서해에서의 한중 간 해양협력을 통해 해양강국을 실현하기를 희망하고 있으며, 이를 중국과 동남아시아 회원국 간 남중국해에서의 갈등을 해소시키기 위해 제시한 조화로운 해양(harmonious sea)을 이룬 대표적 성공사례로 시현하고자 희망하고 있는 것으로 알려져 있다. 이에 박근혜 정부는 북한과 해양으로 가까이 인접된 서해와 동해에서의 중국과의 해양과 내륙을 연결하는 경제협력을 통해 그 동안의 전략적 협력동반자 관계의 내실화 및 성숙화를 위한 결정체(catalyst)로 부각시켜 동해에서도 북한이 개방한 나진선봉 항구와 하산 자유무역지구를 중심으로 중국 동북 3성의 자원을 많은 자원을 요구하는 동부 연안으로 이송하도록 북한과의 관계를 개선해야 할 것이다.<sup>58)</sup>

이에 최근 동아대학교 원동욱 교수는 이를 위한 단기 및 중장기의 3단계 방안을 제시하였으며, 우선 단기적 방안으로 북한과의 경제협력을 강조하고 있다. 특히 이를 위해 중국과 북한 간 추진되고 있는 훈춘-나진 고속도로 프로젝트<sup>59)</sup>와 한국과 러시아 간 추진 중인 나진-하산 프로젝트 간 상호결합을 통해 중국, 한국 그리고 북한 3개 국가간 물류협력 구도형성 필요성을 제기하며 점진

58) 특별취재팀, '부산-단동 잇는 고속철, AIB 투자 끌어 들이자,' 『중앙일보』, 2015년 7월 6일, 4~5쪽.

적 5/24 조치 해제를 주장하였다.<sup>59)</sup> 일리가 있는 주장이며, 훈춘-자루비노-부산을 연결하는 항로개설을 통해 한국은 중국의 해양강국 지향과 일대일로 구상에 편승하여 경제적 이익을 창출할 수 있을 것으로 예측된다.<sup>60)</sup>

현재 한·중 양국 간 북한의 비핵화, 미국 미사일 방어 체계 사드(THAAD)의 한국 배치 또는 도입, 한·미·일 군사적 협력을 위한 북한 핵과 미사일 개발 관련 정보교환 구체화 그리고 양국 자유무역협정(FTA) 비준 등의 무거운 현안들이 존재하나, 이는 한·중 양국 간의 협력관계에 영향을 크게 줄 수 없는 요인들이다. 현재 중국의 해양강국은 불순한 정치 및 군사적 힘의 구현과 영향력 증대가 아닌, 경제 교류와 협력을 전제로 하는 중국과 주변국 간 상호 윈-윈 전략을 근간으로 추진되고 있으며, 한·중 간 전략적 협력 동반자 관계 역시 경제협력을 중심으로 한 상호보완적 전략적 관계이다. 이러한 특별 관계는 중국 주변국 어느 국가에서도 찾아 보기 어렵다.

따라서 한·중 관계는 복합적 요인에 의거 상호보완적 관계가 될 수 밖에 없으며, “지리적 인접성 또는 연계성”은 매우 중요한 요인인 바, 이것이 손상받지 않도록 해야 한다. 이에 일부 표면화된 현안들은 동아시아의 다면적 다층적 안보 및 경제 협력 차원에 의해 무리없이 해결될 수 있을 것이다. 즉 2000년 마늘 사건과 같은 실수가 발생하지 않도록 유연성을 갖고 대응해야 하며, 이는 “경제가 해결되면 정치·군사적 문제들도 자연스럽게 해결될 수 있다”는 교훈을 제시하고 있다. 그러나 지리적 인접성에 의거 정치·군사적 문제가 난관으로 작용한다고 하여 양국 간 경제, 사회, 문화적 협력에는 크게 영향을 미치지 않을 것으로 전망되고 있다. 실제 한국과 중국 간 각종 통계 자료들이 이를 간접적으로 증명하고 있다. 따라서 이는 중국의 해양강국 지향이 한국에게는 도전이 아닌 기회로 작용할 수 있다는 것을 의미하며, 향후 중국이 양국 간 난관인 한미 동맹 증진, 일본과의 역사수정주의 정리 그리고 북한의 핵과 미사일 위협에 대해 다소 긍정적 반응을 보일 것이라는 것은 이미 주지의 사실이다. 문제는 향후 협력이다. 다시 말해 한국은 중국 시진핑 국가주석의 해양강국 시발점일 수 있는 한반도 주변 해양에서의 양국 간 해양협력을 증대시켜 중국에게 힘을 실어주고 한국은 북한을 개방시키고 이를 통해 한국의 자금과 기술 그리고 문화적 동질성을 중심으로 시너지 효과를 얻을 수 있어야 한다는 것

59) 원동욱, “중국의 일대일로, 유라시아를 향한 그랜드 디자인,” 2015년 5월 29일 개최된 경희대학교 국제지역대학원 주관하의 『제4회 환동해포럼』 발표 논문 참조.

60) 구양희, ‘훈춘-자루비노-부산 3국 연결한 신규 항로 개설,’ 『海事新聞』, 2015년 6월 1일, 2쪽.

이다. 다행히 서해에서 한국과 중국 양국 간 해양갈등 요인이 국가주권 및 중국이 주장하는 핵심이익과 연계되지는 않았으며, 어업, 환경, 과학조사 및 자원개발 등의 부수적 문제들은 궁극적으로 상호이익을 지향하는 방향으로 해결될 수 있을 것으로 판단되고 있다.

## 마. 미국의 대(對)중국 적극적 전략과 한국의 역할

이러한 중국의 공세적 해양강국 지향 및 일대일로 구상은 미국의 대(對)중국 군사전략과 해군전략 변화를 유발시켰다.

첫째, 미국의 동아시아 해양전략 변화이다. 전통적 함대 결전을 전제로 하던 1997년 해양전략(Maritime Strategy 1997)에 이어 2007년에 미국 해군, 해병대 그리고 해안경비대가 공동으로 서명한 ‘21세기 해양력 지향을 위한 협력전략(A Cooperative Strategy for 21st Century of Sea Power)(일명 ‘2007 해양전략’ 또는 ‘CS-21’)은 1994년 유엔해양법협약(United Nations Convention on the Law of the Sea: UNCLOS) 발효와 해상에서의 전쟁이 더 이상 존재하지 않는다는 전제하에 주로 비군사적 위협에 대해 다자간 협력에 의거 대응하는 소극적이며 방어적 개념이었다. 실제 이는 2001년 9월 11일 테러 이후부터 시작된 대(對)테러전쟁<sup>61)</sup>, 2003년 이라크와 아프간에 지상군 투입, 2012년 조지아 사태와 2013년 우크라이나 사태에서 증명된 바와 같이 미국의 유럽 중시 전략 채택에 따른 영향이기도 하였다. 최근 미국이 보다 적극적인 해양전략을 지향하고 있다. 그 동안 2007년 해양전략이 이 너무 방어적이어서 증대되는 중국의 해양위협에 대응할 수 없다는 비난이 있었는 바, 2015년 3월에 미국 해군, 해병대 그리고 해안경비대 간 공동으로 발표된 개정판 ‘21세기를 지향하는 협력전략: 전망전개, 개입 그리고 준비, 2015(A Cooperative Strategy for 21st Century of Sea Power: Forward, Engaged, Ready, Revised)(일명 ‘2015 해양전략’ 또는 ‘CS-21R’)으로 다시 문서화되었다. 개정판은 중국 해군력 증강과 해양팽창 정책을 개정의 주된 이유로 들고 있으며, 실질적으로 중국 해군력 증강과 역내 해양 팽창을 보다 명확한 주적(主敵) 개념으로 언급하였다.<sup>62)</sup>

61) 인류 역사상 최초의 군사적 대상이 아닌 비군사적 대상으로 전쟁을 선포한 전쟁이었으며, 어느 양상으로도 지금까지 지속되고 있다.

62) Department of Defense, *A Cooperative Strategy for 21<sup>st</sup> Century Sea Power: Forward,*

둘째, 7월 8일 발표된 미국의 『국가군사전략(National Military Strategy)』에서 미국 주도의 ‘법에 기반을 둔 세계질서와 구도(rule-based order)에 도전하는 중국을 ‘일부 국가(some states)’로 기술하면서 공해상 자유로운 항해의 권리를 보장하는 ‘전 지구적 가치 공통(Global Common)’을 지향하는 미국과의 동맹과 파트너십 네트워크 증진을 주문하고 있는 등 본격적으로 중국의 해양팽창에 대응하는 모습을 보이고 있다.<sup>63)</sup> 특히 이는 최근 부임한 일부 미국 동아시아 전투자휘관들의 발언과 행동에서 나타나고 있다. 7월 18일자 *The China Post*는 “7월 17일 필리핀을 방문한 신임 미 태평양함대 사령관 스코트 스위프트(Scott Swift) 해군대장이 남중국해에 향후 첨단 연안전투함(LCS) 4척 이상 배치를 약속하였으며, 당일 자신이 P-8A 해군초계기에 탑승하여 남중국해 상공을 약 7시간 동안 정찰 비행하였다”고 보도하였다.<sup>64)</sup> 다음으로 미국 의회 랜디 포브스(Randy Forbes) 하원의원은 7월 17일~19일자 *The Wall Street Journal* 특별 기고문을 통해 “그 동안 미국의 미온적 대응이 중국의 대담성을 제공하였다”고 평가하면서 대만에 대한 무기판매 확대 및 고위급 교류 등의 대만 카드 활용을 주장하였다. 심지어 일부 군사지휘관은 중국이 주장하는 남중국해 영유권 분쟁 도서 12해리 영해까지 정찰비행을 주장하고 있다.<sup>65)</sup> 특히 중국이 2013년 이래 남중국해 남사군도 7~9개 섬에 대한 매립작업을 통한 인공섬 및 군사기지를 설치하자, 미국이 일본과 함께 필리핀 해군에 중고 함정 대여를 조치하고 아세안과의 공동경비작전 실시를 추진하는 등 적극적 대응을 하고 있다.

한국은 중국 해양강국 지향에 대한 미국과 일본으로부터 제기되는 의구심과 경계를 참고하여 시진핑 국가주석의 해양강국 함의를 경시하거나 동남아시아 지역에만 적용된다는 관찰적 시각을 버려야 한다. 다시 말해 그 동안의 서해와 동해에서 한국과 중국 양국 간 해양협력을 지역 해양협력의 모델(modality)로 삼아 중국 해양강국의 한반도 주변 해양에 적용될 수 있도록 유

*Engaged, Ready* (Washington, D.C.: Department of Defense, March 13, 2015); Abhijit Singh, ‘The new US maritime strategy - implications for maritime Asia,’ *PacNet*, No. 24, April 14, 2015 참조.

63) [http://www.jcs.mil/Portal/36/Documents/Publications?National\\_Military\\_Strategy\\_2015pdf](http://www.jcs.mil/Portal/36/Documents/Publications?National_Military_Strategy_2015pdf), (accessed July 13, 2015).

64) Jim Gomez, ‘Admiral assures Asian allies US forces ready for contingencies,’ *The China Post*, July 18, 2015, p.13.

65) J Randy Forbes, ‘Taiwan Needs a Strong Ally,’ *The Wall Street Journal*, July 17, 2015, p.10.



도하고 이를 우리의 경제적 이익과 전략적 레버리지를 얻도록 활용해야 한다는 것이다. 예를 들면 미국과 중국 간 이익이 한반도에서 충돌한 사건과 같이 한국이 중국의 해양강국 추진 저의와 의도에 대한 의구심을 제기하고 미국과 일본으로부터의 견제를 받아 들이는 수세적 위치에 서지 말아야 한다는 논리이다.<sup>66)</sup> 그 동안 한국은 중국 해양강국 추진에 대한 평가 및 활용 전략 수립과 중국의 아시아인프라투자은행 참가 요청에 대해 너무 부정적 입장만을 지향하여 중국에게 “전략적 신뢰(strategic confidence)”를 보내는 호기를 놓치는 실수(失手)를 하였다.

최근 미국으로부터 제기된 사드(THAAD) 국내 배치 논란과 중국 주도의 아시아인프라투자은행(AIIB)에 대한 한국의 참가 결정을 두고 한국의 전략적 모호성(strategic ambiguity) 유지로 인해 양국 관계가 다소 흔들리는 양상을 보이고 있는 듯한 논조와 평가가 주류를 이루고 있었다. 심지어 일부는 이를 무결단 외교(strategic inaction)라고 폄하하였다. 그러나 미국 사드 한반도 배치와 중국의 아시아 인프라 투자은행 참가가 상치되면서 우리 정부의 “위험을 피하는 외교”가 다시 한번 증명되었다. 그러나 이는 분명히 이번 한국 정부의 대응에 문제가 있었던 것은 아니었다.<sup>67)</sup> 앞에서 살펴 본 바와 같이 시진핑 국가주석의 해양강국은 중국 위상 증진에 따른 극히 자연스런 추세이며, 중국은 주변국에게 과거의 편견과 오해를 극복하고 함께 “운명 공동체”로 발전하자고 제시하고 있는 상황 하에 한국이 어느 한 쪽으로 편향되는 불균형적 입장을 보이면 아니 되었기 때문에 나타난 현상이었다. 이에 정부는 물론 언론과 국민 모두가 같은 공감대를 같이 갖도록 해야 한다. 예를 들면 싱가포르와 중국 간 관계와 같은 양상일 것이다. 향후는 더욱 모두를 만족 시키는 대협상(大協商: Grand bargaining) 전략이 요구될 것으로 전망되는 바, 모두가 공감대를 공유할 수 있도록, 국내 중국 전문가들이 경쟁하기 보다 서로 노력해야 할 것이다. 다행스럽게 중국도 한국의 도움을 필요로 하고 있다는 것이다. 한국은 중국 시진핑 국가주석이 해양강국을 지향하는 국내적 의도를 간주하고 동남아시아 등

66) Sukjoon Yoon, “Assessing China’s Land Reclamation in the South China Sea,” *Issue Briefing, South China Sea Think Tank*, No. 2015.04, 29 June 2014; 윤석준, ‘중국 남중국해 매립갈등: 인공섬 매립 둘러싼 갈등 고조 미-중 능력경쟁에 객관적 입장 필요,’ 『Chindia plus』, August 2015, pp.56-57.

67) 유지혜·안호성, ‘운병세 미중의 러브콜, 딜레마 아닌 축복 아전인수 논란,’ 『중앙일보』, 2015년 3월 31일, 12쪽; 전수진·허진, ‘청와대 가는 보고서만 작성 말고 큰 전략 수립을,’ 『중앙일보』, 2015년 4월 1일, 3쪽; Sukjoon Yoon, “Strategic dilemma or great blessing,” *PacNet*, No. 23, April 13, 2015 참조.

에만 적용되는 주변국 외교 일환으로 무시하려고 하면 실패하게 될 것이다. 특히 시진핑 국가주석은 중국 인민의 공산당에 대한 지지와 공산당이 인민에게 다가간다는 목적에 부합될 수 있는 과제와 범주에 집착하는 초초함을 보이고 있으며, 이에 따라 국내 문제에 집착할 수 밖에 없는 실정이다. 이를 한국이 도와 주어야 한다.

문제는 중국이 주변국 외교에 있어 취약한 국가를 대상으로 해양강국을 지향하고 있는 바, 한국이 미국만의 영향력이 적용되는 취약한 국가로 인식되지 않도록 전략적 유연성을 갖추도록 해야 할 것이다. 이 중심에 중국의 변화를 독자적 관점에서 볼 수 있는 한국의 시각이 우선되어야 한다는 것은 이미 주지의 진리이다. 한미 동맹은 미래 전략동맹으로 발전되고 있으며, 그 범위에 중국의 변화가 있으며, 이는 미국도 인정하는 바이다. 문제는 중국이 이러한 한미 동맹 발전을 부정하면, 한국에게 대안이 없다는 것이다. 이에 한국은 중국 시진핑 국가주석이 강력히 추진하는 해양강국 개념에 대해 왜 동남아시아 그리고 인도양에 대해서만 해양실�크로드 경제협력을 추진하는가 하고 반문하며, 중국의 재정능력, 생산능력, 내수시장 잠재력 그리고 문화적 동질성을 한반도 주변 서해와 동해에 적용하지 않는가 하는 공세적 대(對)중국 전략을 구사해야 할 것으로 판단된다. 이를 통해 중국의 해양강국 추진이 한반도 문제 해결에 도움이 되도록 해야 한다.

#### IV. 맺는 글

이제 중국은 확실한 동북아의 강국(regional power)이 되었으며 한국은 세계가 인정하는 중견국(middle power)이다. 이는 중요한 변화이며 중국은 이러한 상황에서 야심차게 해양강국을 지향하고 있다. 특히 이를 위해 그 동안 축적한 경제적 능력을 바탕으로 대륙과 해양을 동시에 구사하는 일대일로 구상과 같은 국가적 대전략을 추진과제로 제시하고 있다.

한국에게 이러한 변화 중에 한중 양국은 전략적 협력동반자 관계를 내실화 및 성숙화시키고 있으며, 현 시점은 이러한 변화를 중국 주변국들에게 시현할 수 있는 좋은 시기일 것이다. 향후 중국의 해양강국 지향과 일대일로 추진은 방어적이 아닌, 공세적 양상으로 발전할 것이고 적용 범위도 지리적 개념이 아닌,

공간적으로 개념으로 확대될 것으로 전망된다. 이는 분명히 냉전적 후유증을 극복하려는 우리 한국에게는 분명하고 도전적인 기회이다. 지금과 같이 중국이 변화되는 수준과 범위에 대해 제대로 파악하지 못하고, 여전히 과거지향적인 한미 동맹 또는 한미일 3자 해양협력이라는 고정되고 안정적 틀에만 집착하지 말아야 한다. 궁극적으로 우리는 시진핑 국가주석의 해양강국과 일대일로 추진과제들이 한반도 주변 해양에도 적용될 수 있도록 보다 적극적이며 긍정적으로 접근해야 할 것이다. 이것이 박근혜 정부가 작년에 발간한 『국가안보전략서』에서 제시한 중견국 외교(middle-power diplomacy)의 핵심이다.

## 참고문헌

- 2014년 9월 22일, 『海事新聞』, 8쪽
- 2015년 4월 23일 서울 프레스 센터에서 개최된 한국해양수산개발원 주관의 『중국 일대일로와 한중 관계 증진』 좌담회 시 참가자들과의 “개인 인터뷰”
- 강남규·조현숙, ‘글로벌 자금, 신흥국서 이탈중 중국 2분기 성장은 7% 못미쳐 수출 28% 의존하는 한국에 타격,’ 『중앙일보』, 2015년 7월 1일, 4쪽.
- 강남규, “중국 1분기 성장 7% 그쳐 … 디플레 조짐 뚜렷,” 『중앙일보』, 2015년 4월 16일, p.B3.
- 구양희, ‘훈춘-지루비노-부산 3국 연결한 신규 항로 개설,’ 『海事新聞』, 2015년 6월 1일, 2쪽.
- 원동욱, “중국의 일대일로, 유라시아를 향한 그랜드 디자인,” 2015년 5월 29일 개최된 경희대학교 국제지역대학원 주관하의 『제4회 환동해포럼』 발표 논문
- 윤석준, “기타 지역 해양안보 현황과 전망,” 한국해양전략연구소, 『2014년-2015년 동아시아 해양안보 현안과 전망』 (서울: 한국해양전략연구소, 2014)
- 윤석준, “시진핑 정부의 해상 강대국 전략과 해상 실크로드” 발표문, 2015년 3월 27일 고려대학교 아세안 문제 연구소 주관 『중국 시진핑 정부의 외교전략과 지역영향』 세미나.
- 외교부, 『동북아 평화협력 구상: 아시아 패러독스를 넘어 평화협력의 동북아로』 (서울: 외교부, 2014); 국가안보실, 『희망의 새시대: 국가안보전략』 (서울: 청와대 국가안보실, 2014년 7월)
- 최형규, ‘1540조원 투자시진핑의 꿈 이다이어루,’ 『중앙일보』, 2015년 2월 4일, 14쪽.
- 최형규·예영준·이태경, ‘도장 찍은 AIIB … 820조 시장 길 뚫다,’ 『중앙일보』, 2015년 6월 30일, B1쪽. 중국은 지분율 30.34%로 투표권 26.06%이며, 한국은 지분율 3.81%로 투표권 3.5%이다.
- 한우덕, ‘독일과 손잡은 중국 혁신, 한국 기업을 시장에서 내몰다,’ 『중앙일보』, 2015년 6월 29일, 28쪽.
- 한우덕, “모든 길은 실크로드로 통한다,”  
<http://blog.joins.com/media/index.asp?uid=woodyhan&folder=1>  
 (2015년 3월 6일 검색)
- 황정일·이태경, ‘건설 한류 중동 편식 벗어날 때 … 중국의 AIIB가 기회,’ 『중앙일보』, 2015년 6월 17일, 8쪽.  
[http://www.jcs.mil/Portal/36/Documents/Publications?National\\_Military\\_Strategy\\_2015pdf](http://www.jcs.mil/Portal/36/Documents/Publications?National_Military_Strategy_2015pdf). (accessed July 13, 2015).

- Bremmer, Ian, "Sea of Troubles," *Times*, January 19, 2015, p.8.
- Chan, Irene, "China's Maritime Silk Road: The Politics of Routes," *RSIS Commentary*, No. 051, 12 March 2015.
- Chan, Irene, "China's Maritime Silk Road: Emerging Domestic Debates," *RSIS Commentary*, No. 053, 13 March 2015.
- Department of Defense, *A Cooperative Strategy for 21<sup>st</sup> Century Sea Power: Forward, Engaged, Ready* (Washington, D.C.: Department of Defense, March 13, 2015)
- Forbes, J Randy, 'Taiwan Needs a Strong Ally,' *The Wall Street Journal*, July 17, 2015, p.10.
- Gomez, Jim, 'Admiral assures Asian allies US forces ready for contingencies,' *The China Post*, July 18, 2015, p.13.
- He, Kai and Huiyun Feng, 'Rethinking China' Monroe Doctrine,' *RSIS Commentaries*, No. 128, 4 July 2014
- Kaplan, Robert D., *Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power* (New York: Random House Trade Paperbacks, 2011), chapter fifteen
- Martinson, Ryan D., "The Militarization of China's Coast Guard," *The Diplomat*, November 21, 2014.
- Mingjiang, Li, "China's One Belt, One Road Initiative: New Round of Opening Up?" *RSIS Commentary*, No. 050, 11 March 2015.
- Minnick, Wendell, "Chinese 4<sup>th</sup> Fleet Appears Unlikely," *Defense News*, February 9, 2015, p.17.
- Office of National Security, The Republic of Korea, *A New Era of Hope: National Security Strategy* (Seoul: Officer of National Security, Blue House, October 2014)
- S. Rajaratnam School of International Studies, *Broader Horizons, A Monthly Maritime Bulletin and Perspective of the Maritime Security Programme* (Singapore: S. Rajaratnam School of International Studies, January 2015)
- Singh, Abhijit, 'The new US maritime strategy - implications for maritime Asia,' *PacNet*, No. 24, April 14, 2015
- Smith, Matthew, "How China fuels Myanmar's wars," *International New York Times*, March 5, 2015, p.8
- Sun, Yun, "China's AIIB challenges," *PacNet* #16, Wednesday, March 11, 2015.

- Tate, Andrew, "Chinese submarine docks in Sri Lanka for first time," *IHS Jane's Defence Weekly*, 8 October 2014, p.14
- White, Hugh, *The China Choice: Why America Should Share Power* (Collingwood: Black Inc, 2012) & Denny Roy, *Return of the Dragon: Rising China and Regional Security* (New York: Columbia University Press, 2013).
- Yoon, Sukjoon, "Are China's THAAD Fears Justified?" *The Diplomat*, February 20, 2015.
- Yoon, Sukjoon, "China's One Belt, One Road Initiative," a draft paper presented at *The 5<sup>th</sup> Asian Research Foundation International Conference* held in June 11, 2015, in Beijing.
- Yoon, Sukjoon, "South Korea's Debate on China's North Korea Policy: Is President Park Listening?" *PacNet*, No. 55R, August 26, 2013
- Yoon, Sukjoon, "Strategic dilemma or great blessing," *PacNet*, No. 23, April 13, 2015.
- Yoon, Sukjoon, "Xi Jinping's Monroe Doctrine: Rebuilding Middle Kingdom Order?" *RSIS Commentary*, No. 102, June 29, 2014: Sukjoon Yoon, 'Implications of Xi Jinping's True Maritime Power'.
- Yoon, Sukjoon, 'Xi Jinping's Monroe Doctrine: Rebuilding the Middle Kingdom Order?' *RSIS Commentaries*, No. 102, 29 May 2014
- Yoon, Sukjoon, 'Xi Jinping's True Maritime Power,' *Naval War College Review*, Vol. 68, No. 3, Summer 2015, pp.40-63.
- Yoon, Sukjoon, "Xi Jingping's visit to South Korea: Finlandisation or Crimeanisation?" *RSIS Commentaries*, No. 142, 16 July 2014.
- Yoon, Sukjoon, 'Why is China Militarizing the South China Sea?' *RSIS Commentary*, No. 113, 11 May 2015; Sukjoon Yoon, 'Assessing China's Land Reclamation in the South China Sea,' *Issue Briefing SCS Think Tank*, No. 2015.04, 29 June 2015.
- Yoshihara, Toshi and James R. Holmes, *Red Star over the Pacific: China's Rise and the Challenges to U.S. Maritime Strategy* (Annapolis, MD: US Naval Institute Press, 2010)

Abstract

**Implications of China's Maritime Power and BRI  
: Future China - ROK Strategic Cooperative  
Partnership Relations**

Yoon Sukjoon\*

China's new grand strategy, the "One Belt, One Road Initiative" (also Belt Road Initiative, or BRI) has two primary components: Chinese President Xi Jinping announced the "Silk Road Economic Belt" in September 2013 during a visit to Kazakhstan, and the "21<sup>st</sup> Century Maritime Silk Route Economic Belt" in a speech to the Indonesian parliament the following month. The BRI is intended to supply China with energy and new markets, and also to integrate the countries of Central Asia, the Association of Southeast Asia Nations (ASEAN), and the Indian Ocean Region - though not Northeast Asia - into the "Chinese Dream". The project will be supported by the Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB), due to open in 2016 with 57 founding members from all around the world, and China has already promised US\$ 50 billion in seed funding. China's vision includes networks of energy pipelines, railways, sea port facilities and logistics hubs; these will have obvious commercial benefits, but also huge geopolitical significance. China seems to have two distinct aims: externally, to restore its historical sphere of influence; and internally, to cope with income inequalities by creating middle-class jobs through enhanced trade and the broader development of its economy.

In South Korea, opinion on the BRI is sharply polarized. Economic and industrial interests, including Korea Railroad Corporation (KORAIL), support

---

\* Senior Research Fellow, KIMS

South Korean involvement in the BRI and closer economic interactions with China. They see how the BRI fits nicely with President Park Geun-hye's Eurasia Initiative, and anticipate significant commercial benefits for South Korea from better connections to energy-rich Russia and the consumer markets of Europe and Central Asia. They welcome the prospect of reduced trade barriers between China and South Korea, and of improved transport infrastructure, and perceive the political risks as manageable. But some ardently pro-US pundits worry that the political risks of the BRI are too high. They cast doubt on the feasibility of implementing the BRI, and warn that although it has been portrayed primarily in economic terms, it actually reveals a crucial Chinese geopolitical strategy. They are fearful of China's growing regional dominance, and worried that the BRI is ultimately a means to supplant the prevailing US-led regional security structure and restore the Middle Kingdom order, with China as the only power that matters in the region. According to this view, once China has complete control of the regional logistics hubs and sea ports, this will severely limit the autonomy of China's neighbors, including South Korea, who will have to toe the Chinese line, both economically and politically, or risk their own peace and prosperity.

**Key Words:** China's grand strategy, One Belt, One Road Initiative, Eurasian Initiative, South Korea's China policy, China's South Korea policy, Maritime security.