中國地域硏究 第6卷 第2號(通卷12號)
中國地域學會, 2019. 8: 145～169
http://dx.doi.org/10.34243/JCAS.6.2.6

중국 해상실크로드 건설에 따른 연계방안 연구
-한국과 호주의 시각 비교-

정 지 형* · 김 형 근**

〈차 례〉

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 선행연구 분석 및 연구방법
Ⅲ. 중국 해상실크로드 구상 및 구축과정
Ⅳ. 중국 해상실크로드 건설에 대한 한·호주 입장 비교
Ⅴ. 결론 및 제언

핵심주제어: 중국, 해상실크로드, 전략적 입장, 한국, 호주

Ⅰ. 서론

중국의 일대일로(一帶一路: One Belt one Road Initiative, BRI) 이니셔티브는 '육상 실크로드 경제벨트'와 '21세기 해상실크로드'를 합친 새로운 개념으로 지

2019년 07월 14일 접수, 2019년 08월 14일 수정, 2019년 08월 16일 게재확정
* 제1저자 제주연구원 책임연구원, hyung177@jri.re.kr
** 교신저자 신라대학교 국제지역학부 부교수, kimhg@silla.ac.kr

난 2013년 중국 시진핑 주석이 제기하였다. 중국정부는 일대일로 이니셔티브 건설을 통해 동남아시아 및 서남아시아 경제권의 활성화를 도모함과 동시에 유럽 경제권 직접적인 연결통로를 구축하는 것을 최종 목표로 구상하고 있다. 이 구상이 목표대로 달성되면 중국을 기점으로 한 서방 세계와의 직접적인 연결통로가 구축됨은 물론이고 일대일로과 연관되는 국가들에 대한 중국의 정치, 경제적 영향력 확대도 기대할 수 있게 된다. 일대일로 이니셔티브의 실체적인 추진과 연결선상에 있는 국가들의 적극적인 참여 독려 및 자금집행을 위한 기구로 중국정부가 주도하여 아시아 인프라 투자은행(AIIB)을 출범시켰다. 중국정부는 일대일로 이니셔티브가 세계 경제번영을 위한 것으로 유럽・아시아간 경제공동체 건설의 당위성을 경제적 측면에서 부각하여 대외적으로 널리 홍보하고 있다. 그러나 다른 한편의 시각에서는 일대일로 이니셔티브 중 해상실크로드에 포함되는 말라카해협, 순다해협, 페르시아만, 홍해 항만에 대한 개발협력은 경제성이 결여되나, 전략적 요충지에 위치하고 있어 사실상 중국 주도의 해상실크로드 프로젝트는 해상교역로의 공동건설과 협력이라는 취지보다는 남중국해를 포함한 동아시아 해양에서 중국의 영향력을 확대하기 위한 군사적, 전략적 목적이 더 크다고 보는 시각도 존재한다. 또한 중국 국내적으로는 세계 경기침체 및 미중간 통상 갈등에서 촉발된 국내경기 부양의 일환으로 지속가능한 성장동력을 확보하기 위한 전략적 프로젝트라 할 수 있다. 따라서 중국의 일대일로 구상은 자국내 경제성장 동력 확보와 지역발전을 도모함과 동시에 대외 영향력 확대라는 두 마리 토끼를 잡기 위한 전략에 근거하고 있다고 볼 수 있다.

2017년 양회(兩會(NPC+CPPCC))에서 각 지방정부는 중앙정부의 '원중취우진(穩中求進)[1]' 정책기조에 따라 세부적으로 공급측 개혁,[2] 혁신주도형 발전, 실물경제 진흥, 지역균형발전, 일대일로, 대외개방, 민생개선 등을 주요 정책과제

1) 안정적인 경제성장과 민생안전
2) 중국 경제성장의 방향 및 관리방침을 수요측면에서 공급측면으로 전환하는 것 (Supply-side reform)

로 선정한 바 있다. 중국내 각 지방정부는 혁신과 더불어 지속적인 대외개방과 협력을 주요 정책과제로 제시하고 있기 때문에 지역발전 및 협력 차원에서 특히 일대일로, 대외개방 키워드에 주목할 필요가 있다. 또한 일대일로 연선국가와 경제발전 협력체계 구축, 국제간 교육, 문화, 의료, 관광 등 분야의 교류촉진, 수출입 고도화(raise the level), 자유무역시범지역(Free trade test area) 발전 촉진 등을 주요 정책으로 제시하고 있다. 이에 중국정부가 일대일로에 대한 각국의 관심도를 높여 유관국의 이해관계에 따라 참여의 필요성을 제고하고 있는 시점에서 우리나라와 호주는 일대일로 참여에 대한 연계방안을 어떻게 생각하고 있는지에 대한 연구의 필요성을 찾았다.

21세기 해상실크로드는 일대일로 이니셔티브 중 중요한 한 축으로서 중국경제, 산업경제, 관광경제 성장에 매우 큰 의미를 가지고 있다. 현재 중국정부는 중앙아시아와 동남아시아 국가에 일대일로 관련 인프라 구축에 집중하고 있지만 협력 대상 확대가 필요하고 이를 통해 한국과 호주는 일대일로 프로젝트에 참여할 수 있는 새로운 기회요인이 생겨날 수 있다. 따라서 중국 일대일로 전략 중 해상실크로드를 활용한 지역발전을 도모하기 위해 지역간 협력체계 구축을 위한 연계방안을 모색해 볼 수 있는 시점에서 한국과 호주의 시각과 입장 비교를 시도하였다. 한국과 호주는 해상실크로드 건설에 대한 확실히 다른 입장을 견지하고 있어 그 이면에 어떤 다름이 있는지에 대해 비교하는 탐색적 연구를 통해 향후 우리의 입장 정리와 전략 방향성을 도출하고자 하였다.

Ⅱ. 선행연구 분석 및 연구방법

주용식(2015)은 중국의 일대일로 사업에 대한 동남아시아 지역과의 협력을 중심으로 분석했다. 연구결과 지역적 특수성 및 교역구조 특성상 아세안 국가

의 잠재적 협력가능성은 높다고 평가하였으나 실제 수행 여부에 대해서는 다소 회의적인 시각을 보였다. 문희철(2016)은 우리나라의 유라시아 이니셔티브 전략과 중국의 일대일로 이니셔티브간 협력방안을 분석했다. 연구결과 유라시아 이니셔티브 관점에서는 일대일로 이니셔티브를 효과적으로 이용하는 전략적 접근법을 제시하면서 일대일로 이니셔티브는 매우 포괄적이고 광범위하기 때문에 보다 구체적인 분석이 필요하다고 기술하였다. 해외의 관련 연구로 曾庆成(2016)은 해상실크로드는 '일대일로' 중 중요한 부분이며 중국 경제 전반 특히 산업경제, 관광경제 발전에 큰 영향을 미칠 것으로 분석하였다. 또한 해상실크로드가 정치, 무역 환경이 급변하고 있는 현재 국제사회에서 중국의 새로운 발전 토대가 될 것이라고 주장하며, 중국의 개방, 혁신, 발전의 중요한 동력이 될 것이라고 기술하였다. 杨翠香(2017)은 해상교통이 국가 전체 교역의 주요 루트임을 강조하며, 21세기 해상실크로드는 중국의 전면적인 대외개방의 새로운 시대를 여는 프로젝트로 분석하였다. 중국의 관련 연구는 주로 일대일로 추진의 의미 분석과 국내·외적 경제적 효과 등 긍정적인 효과에 초점을 맞춰 기술하는 특징을 보이고 있다. Rumi Aoyama(2016)는 중국의 일대일로가 세계경제의 새로운 활력소가 될 것으로 기대하면서 일대일로 추진 자체는 중국 국내용 지역개발 프로젝트가 아닌 '중국의 꿈'을 실현하고자 하는 거대한 해외진출 프로젝트라고 규정하였다. 이 프로젝트를 통해 중국은 자연스럽게 해외 시장개척과 그에 따른 영향력 확대를 예상하면서 외국기업이 이 프로젝트에 참여할 수 있을 것인지에 대한 연구를 진행하였다. Michael M. Du(2016)은 중국의 일대일로는 21세기의 新 실크로드 개척이라고 정의하면서 세계경제의 새로운 활력소가 될 것이라고 예상하였다. 그러나, 일대일로의 명확한 범위와 참여국가가 불분명한 문제점을 지적하며 과연 일대일로와 연관되는 모든 국가의 참여가 원활히 이뤄질 지에 대새허는 회의적으로 기술하였다.

일대일로 이니셔티브는 지금도 진행 중인 중국정부의 장기 프로젝트이다. 일대일로의 양대 축 중 하나인 일대(一帶(One Belt), 육상경제벨트)는 한국과 호

주에는 직접적인 연계성[3]이 없을 수도 있지만, 일로(一路(one Road), 해상실크로드)의 경우 한국과 호주가 연계성이 전혀 없다고는 할 수 없다. 우리나라에게 있어 중국의 해상실크로드 확충은 우리나라와 각 대륙으로의 접근성과 연계성을 확대하고 강화하는데 도움이 된다는 점에서 나름 긍정적 의미를 담고 있다.[4]

한국과 호주는 모두 중국과 경제적 측면에서 가장 밀접한 협력 관계를 유지하고 있다. 하지만 우리나라와 호주는 해상실크로드 협력에 대한 입장 차이가 분명하게 존재한다. 호주는 중국의 해상실크로드 구축 및 참여에 대해 부정적인 자국의 입장을 분명히 하고 있지만 우리나라의 경우는 오락가락하는 일관되지 못한 입장을 취하고 있다. 지금까지 일대일로, 특히 해상실크로드와 관련된 선행연구 분석과 우리나라와 타국의 관련 입장을 비교하는 연구는 지금까지 다뤄지지 않았다. 본 연구는 현재 상황에서의 일대일로 중 해상실크로드 참여에 대한 문제점과 향후 우리의 명확한 태도 및 정책 방향을 다른나라의 사례와 비교하여 제시해 본다는 점에서 본 연구의 의미와 필요성을 찾을 수 있다.

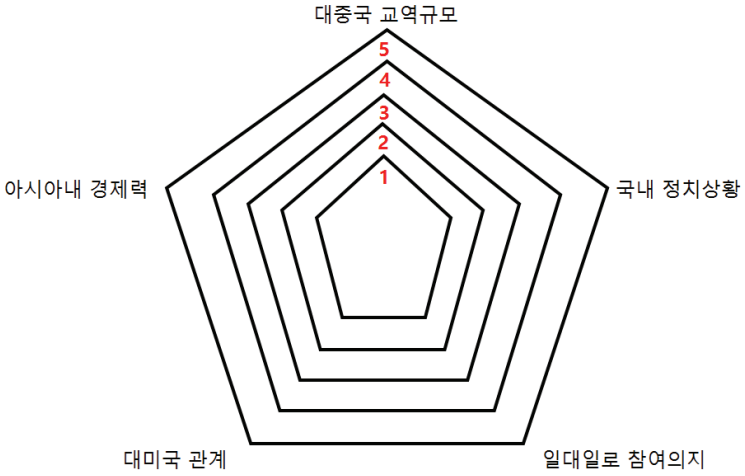
본 연구는 현재의 상태를 측정하고 객관적으로 판단하는데 유용한 마이클 포터(Porter, M. E.)의 다이아몬드 모델(Diamond Model)을 활용하여 수행하였다. 포터의 다이아몬드 모델은 요소조건, 수요조건, 경쟁전략, 지원사업 등 요인이 중요 의사결정에 영향을 미치며 각 요소들 간의 연관 및 연계가 결과적으로 가장 효율적인 대안을 제시한다는 점에서 본 연구에서 활용하였다.

---

3) 중국정부는 육상실크로드가 랴오닝성도 포함되므로 한반도와의 연결 가능성을 시사하며 한국도 일대일로 연선국가에 포함된다고 언급하고 있으나, 설사 랴오닝성부터 육상실크로드가 시작되더라도 현실적으로 북한이 중국과 한국사이에 위치하고 있어 당장 육상실크로드 연선국가에 포함되는 것으로 이해 하는데는 무리가 있음.

4) 원동욱(2016), 중국의 '일대일로' 전략과 한국의 대응, 「오늘의 문예비평」, 2016년6월, p.118.

〈그림-1〉 변형된 비교 평가 모형



본 연구는 포터의 모델을 본 연구의 내용에 맞게 개량하여 한국과 호주의 대중국 교역규모, 자국내 정치상황, 대미국관계, 일대일로 참여의지 및 아시아내 경제력 등 다섯 가지 요소를 대상으로 <그림-1>과 같이 변형하여 평가를 진행하였다. 5가지 각자의 평가기준에 대해 평가지표는 0~5점까지의 점수화하는 패드모어와 깁슨(Padmore & Gibson, 1998)의 GEM모델 기법을 일부 활용하였다. 패드모어와 깁슨은 본 연구와 마찬가지로 각각 개발된 6가지의 판단요인을 선정하여 이들의 경쟁력을 강약점 중심으로 정량적 방법으로 1~10점까지의 점수화(Scoring)을 사용하여 전체적인 점수를 비교하였다. 패드모어와 깁슨은 각각의 평가요소에 대해 정량적 기법을 활용하여 점수화 시킨데 반해, 본 연구는 앞서 언급한 다섯 가지 요소들에 대해 공신력 있는 기관[5]이 발표한 자료에 근거한 정량 점수와 더불어 정부기관의 백서, 언론, 인터뷰 등은 정성적 차원에서의 심리적 모형으로 도형화하였다는 점이 기존의 연구와 구분되는 점이라 할

5) 한국의 KIEP, 한국은행 경제통계시스템, 중국 통계국, 호주의 대표적 싱크탱크인 lowy institute, China in the world of Australian national university 등의 발표자료를 토대로 평가 근거로 활용하였음.

수 있다. 판단을 위한 근거자료는 국내·외 문헌과 공개된 인터넷 자료를 중심으로 한 문헌연구(Literature study)와 자료분석(Data analysis)을 바탕으로 정성적 연구방법을 통해 수행하였다. 특히 현황 파악을 위해 한국, 중국, 호주의 관련 전문가의 심층인터뷰 등 실증조사의 내용도 포함하고 있다.

Ⅲ. 중국 해상실크로드 구상 및 구축과정

1. 중국 해상실크로드 구상과 주요 항만

학계에서의 해상실크로드에 대한 명확한 정의는 아직까지 일치하지 않으며, 일반적으로 해상실크로드는 고정된 하나의 해양루트가 아니라 오히려 국가 간 자유무역 및 교류의 정신을 의미한다. 张勇(2014)은 21세기 해상실크로드가 독일 지리학자 Fendinand Von Richehofen에 의해 19세기에 이미 '실크 루트(Silk route)' 개념이 만들어졌다고 지적하였고, 张海军(2016)은 미시키 다카토시(三杉隆敏)가 1967년 이미 '해상 실크로드' 개념을 제시한 이후 '해상 실크로드'는 국제적, 동태적인 국가 및 지역 간 협력 관계의 대명사로 변화 되었다고 하였다.

2000년대에 이르러 해상운송기술이 비약적으로 발전함에 따라 '해상실크로드'는 국제화와 네트워크화 방향으로 발전하고 있다. 중국 입장으로 볼 때 해상실크로드는 중국연해 항구에 출발하여 세계 각 나라와 해상 무역통로를 구축하고자 하는 국가전략이다. 이를 통해 동남아시아, 남아시아, 서아시아, 동 아프리카 뿐만 아니라 대양주, 북미주, 라틴아메리카 간의 연계까지 강화할 목적을 분명히 하고 있다. 해상실크로드는 세계 각국간의 경제 협력네트워크로 생각할 수 있으며, 동시에 복잡한 국제관계와 인문교류 관계 확대를 반영하고 있다(陈万灵, 2014).

해상실크로드는 중국내 15개 주요 항구를 거점항으로 발전을 거듭하고 있으며, 이는 각각 상하이(上海), 톈진(天津), 닝보-저오산(宁波-舟山), 광저우(广州), 선전(深圳), 진장(湛江), 산터우(汕头), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台), 다롄(大连), 푸저우(福州), 샤먼(厦门), 취안저우(泉州), 하이커우(海口), 싼야(三亚) 등 지역에 분포되어 있다.[6] 해상실크로드는 중국, 싱가포르, 베트남, 말레이시아, 필리핀 등 20여개 연선국가와 123개 항구가 해상 운송망으로 포함되어 있다(杨翠香, 2017). 123개 항구 중 남아시아지역에 6개, 동아시아 지역에 32개, 지중해 연해 7개, 유럽 2개가 있으며, 그 중 중국과 동남아의 항구가 38개, 30.89%로 가장 많은 비중을 차지하고 있다.

중국정부는 안정적인 해상실크로드의 구축과 확장을 위해 동남아 국가 항만 개발에 적극적으로 협력하고 있다. 2013년 2월 파키스탄 과다르항(Gwadar) 운영권을 인수해 항구 운영과 관리를 담당하고 추가 개발권을 확보했으며, 2013년 2월에는 방글라데시에 87억 달러를 투자해 치타공 항구(Chittagong) 건설 합의를 했으며, 2013년 3월에는 탄자니아 바가모요(Bagamoyo) 항구 개발을 위한 투자 개발 협정을 체결하였다. 또한 2013년 11월 예멘과 아덴(aden)항, 모카(mocha)항의 컨테이너 부두 확장을 위해 5억 달러 차관 제공에 합의함으로써 아프리카 해상 요충지인 예멘의 모카항과 유럽과 아프리카-중동을 잇는 아덴항의 운영권을 확보하게 되었다.

2. 중국 해상실크로드 구축 과정

2017년 6월 중국 국가발전 및 개혁위원회(发改委)와 국가해양국은 <일대일로 건설 해양협력 이니셔티브(一带一路"建设海上合作设想)>를 공동 발표하였다.[7] 이는 2015년 해상실크로드 건설 비전과 행동 관련 공식발표 이후 처음으로 정

6) http://opinion.china.com.cn/opinion_87_131187.html(검색일자 : 2019.3.13)
7) 中华人民共和国中央人民政府, (http://www.gov.cn/xinwen/2017-07/03/content_5207621.htm)

부가 공표한 구체적인 추진방안 및 계획인 것이다. 해상실크로드 건설을 위해 연선국가 간 공동개발을 원만히 추진하기 위해 다차원이고 광범위한 파트너쉽 구축을 천명하였다.

해상실크로드는 총 3가지 루트로 구분할 수 있다. 동남아 루트, 남아시아 및 페르시아만 루트, 홍해만 및 인도양 루트가 그것이다. 동남아 루트는 중국이 ASEAN 국가들과 연결되는 항로를 가리킨다. 남아시아 및 페르시아만 루트는 중국이 방글라데시, 스리랑카, 인도, 이란, 이라크 등 12개 중동지역의 국가에 향하는 항로이며, 홍해만 및 인도양 루트는 중국과 예멘,이집트, 술탄, 에리트레아 등 9개 국가에 향하는 항로를 말한다.

해상실크로드 전략의 중점 방향은 중국 내륙수운에서 시작하여 남부도시의 항만을 거쳐 인도양을 지나 유럽까지 연결하는 것이다. 이에 따라 중국 남부도시들은 중국의 해상실크로드 건설에 있어 매우 중요한 전략거점지역으로 부상하고 있다(李鸿阶, 2017). 특히 동부권역에 위치한 항구도시들의 부상도 주목할 필요가 있다. 동쪽노선은 대서양을 거쳐, 미국과 남미에 이르는 루트이며, 남태평양, 인도양을 거쳐 아프리카, 유럽으로 가는 서쪽노선과 남태평양, 인도양, 대서양으로 이어지는 남쪽노선으로 루트를 크게 3가지로 구분[8]할 수 있다. 이러한 지리적 분포에 따른 해양루트는 고대 해상실크로드의 동해루트와 남해루트가 그대로 일치하고 있다.

따라서 중국정부는 해양실크로드 추진 성과를 측정하기 위한 지표를 2015년에 개발하여 해상실크로드 성과 제고 및 홍보에 활용하고 있다. 이것은 지역간 격차 해소를 위한 균형발전의 근거로도 활용되고 있다. 이 지수가 처음 개발된 2015년 3월을 기준(100)으로 하여 닝보항운교역소(宁波航运交易所)에서 해상실크로드무역지수(MSRI)를 발표하고 있다. 해상실크로드무역지수를 전년과 전월의 동향을 외부에 공개하여 균형적 발전과 성장에 필요한 지원을 독려하고 있

8) 中国贸易外经统计年鉴(2015), 中国统计出版社. 2015年版.

다. 2019년 1월의 수출입지수를 보면 151.62로 전월대비 2.91%, 전년 동기대비 7.12% 상승하였다고 발표하였다. 수출지수는 153.87이었으며, 이는 전월대비 2.89%, 전년 동기대비 11.98% 상승하였으며, 수입지수는 139.06으로, 전월대비 2.95%, 전년 동기대비 25.44% 상승한 것으로 나타났다. 지역별로 살펴보면, 동남아시아, 남아시아, 중동, 홍해, 중·동유럽 등 지역의 수출입지수는 각각 121.23p, 167.60p, 123.09p, 159.37p, 169.36p로 나타났다.[9)]

〈표-1〉 2019년 1월 해상실크로드무역지수

지역	구분	2019/1월 지수	전월대비	전년 동기 대비
동남아시아	수출입	147.12	142.52	2.23%
	수출	156.54	156.51	0.02%
	수입	136.25	126.37	7.82%
남아시아	수출입	168.33	158.06	6.5%
	수출	181.80	170.01	6.94%
	수입	123.34	118.15	4.39%
중동	수출입	144.19	148.47	-2.88%
	수출	136.83	132.30	3.43%
	수입	149.05	159.17	-6.36%
홍해	수출입	192.30	162.20	18.56%
	수출	225.47	193.99	16.23%
	수입	110.47	83.78	31.85%
중·동유럽	수출입	230.75	209.82	9.98%
	수출	265.80	245.84	8.12%
	수입	165.27	141.48	16.11%

자료: 中国一带一路网(sti.msri.cn/sti, 검색일자: 2019.3.12)

한편 중국정부는 해상실크로드의 성공적 구축 위해 해외 기초인프라 건설사업을 적극 추진하고 있다. 대표적인 사례로는 말레이시아 말라카(melaka) 해변

9) 5月海丝贸易指数发布中国与海丝沿线国进出口贸易环比同比双升, 中国一带一路网, 2017-06-28 (http://dz.china.com.cn/sd/gfgz/2017-06-29/50475.html).

산업단지, 파키스탄 과다르(Gwadar)항, 미얀마 치우크퓨(Kyaukpyu)항, 콜롬보(colombo)항 도시 통합개발 등을 들 수 있다. 그리스 피레우스(Piraeus) 항구 프로젝트, 스리랑카의 함반토타(Hambantota)항구 프로젝트, 에티오피아(Ethiopia)와 지부티(Djibouti)를 연결하는 철도 프로젝트, 케냐의 몸바사(Mombasa)와 나이로비(Nairobi) 사이의 철도 프로젝트 등에 아시아 인프라 투자은행(AIIB)을 통해 적극적인 협력을 추진하고 있다. 뿐만 아니라 네덜란드와 해상 풍력발전 및 인도네시아, 카자흐스탄, 이란 등 국가와 해수담화 등 관련 국가기반시설 건설협력에도 적극적이다. 한편, 해상실크로드의 종착지라 할 수 있는 유럽과의 협력도 추진 중이다. 이탈리아 인테사 산파올로(Intesa Sanpaolo)은행에서 지난 2017년 발표한 <이탈리아 해양경제보고>에 따르면, 일대일로 이니셔티브는 지중해 해운과 이탈리아 대외무역발전에 긍정적인 영향을 끼쳤다고 보고한 바 있다.[10] 이를 근거로 2019년 3월 시진핑의 이탈리아 순방에서 G7 국가 중 처음을 MOU를 체결하고 트리에스테, 라베나, 팔레르모, 제노바 4개 항구에 대한 합작투자를 추진한다고 발표[11]하면서 해상실크로드 구축에 더욱 박차를 가하고 있는 형국이다.

Ⅳ. 중국 해상실크로드 건설에 대한 한·호주 입장 비교

1. 한국의 입장

중국정부가 일대일로 이니셔니브를 발표한 2013년에는 우리정부도 '유라시아 이니셔티브'를 발표하며 정책적 방향이 겹쳐지는 상황이 연출되었다. 당시 우리

10) 意大利研究报告称 "一带一路"倡议推动地中海航运增长, 环球网 http://world.huanqiu.com/hot/2017-07/10926546.html.

11) https://mnews.joins.com/article/23418398#home.(검색일자: 2019.3.24.)

정부는 중국과의 정책적 유사성 및 상호견제 등에 부담을 느낄 수 밖에 없었다. 일대일로 이니셔티브에 비해 유라시아 이니셔티브는 정책의 규모, 파급효과, 참여국가 및 재정적 지원을 비교할 수가 없었기 때문이다. 또한 일각에서는 중국의 일대일로는 경제적 효과 이면에 중국의 역내 영향력 확대라는 정치적 계산이 깔려있지 않겠나 하는 이른바 중국위협론을 강조하는 시각도 존재하였다. 따라서 일대일로 이니셔티브가 제안된 초반에는 우리나라의 참여도 제한적이었고 부정적 인식도 존재하였다. 그러나, 당시 한중 양국은 다자간 협력을 통해 공통의 목표[12]를 실현하고 경제적 협력과 성과를 거두기 희망했던 이해관계를 명분으로 양국은 순조롭게 일대일로 이니셔티브에 참여하게 되면서 아시아 인프라 투자은행(AIIB)에도 한국이 참여하였고 창설에 필요한 분담금도 AIIB에 참여하는 57개국 중 5번째로 많은 금액[13]을 출연하였다. 당시 박근혜 대통령은 중국의 열병식에 참석하여 최고의 예우를 받으며 한중 양국은 최상의 관계를 유지하였고 우리나라의 일대일로 특히 해상실크로드 건설 참여는 순조로운 듯 했다.

2016년 후반에 우리나라는 사드 배치를 공식화하면서 중국과의 우호적인 관계가 틀어지기 시작했다. 2016년 이후 한중관계는 급속도로 냉각되며 중국의 정치, 경제, 사회, 문화 등 전방위적인 압박과 보복이 일어나면서 국내에서의 일대일로 및 해상실크로드에 대한 관심도는 급전직하 하였다. 특히 2017년 중국에서 개최된 일대일로 정상회의에는 한국만 배제되는 상황이 연출되면서, 한중 양국은 정치, 경제, 문화 등 사회 전반에서 파열음이 생기기 시작했다. 이 무렵부터 해양실크로드 건설에 대한 중국과 유관국간의 문제점을 지적하는 우리나라 언론들의 부정적 기사들이 부각되기 시작했다. 국내 여론도 사드 배치 이전 중국에 보였던 호감이 빠르게 얼어붙기 시작하며 반중 정서가 확산되었다. 사드 이후 중국이 보인 태도는 해상실크로드 뿐만 아니라 중국과의 관계 전반

12) 郭惠君(2016), “一带一路”背景下中韩经贸合作前景展望,「合作经济与科技」, No.6
13) https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2118826&cid=42107&categoryId=42107.(검색일자: 2019.3.13)

에 악영향을 끼친 것이다. 그럼에도 불구하고 우리나라는 지리적 인접성, 경제적 밀착성, 한반도 문제처리 등에서 중국과의 관계를 빼놓을 수 없는 우리의 숙명으로 인해 일대일로 및 해상실크로드에 동참을 고민해야 하는 어려운 처지가 되었다. 일대일로 중 해상실크로드 건설이 발표되고 난 후 우리나라의 입장은 애초 방관자 및 경쟁자의 시각에서 적극적 합류 및 비즈니스 기회 모색의 입장으로 선회하였다. 그 후 사드 배치를 변곡점으로 부정적 입장으로 기류가 전환되었고 최근 들어 다시 일대일로와 해상실크로드에 참여를 고민하는 형국으로 입장 변화가 생긴 것이다.

〈그림-2〉 일대일로 참여에 대한 한국의 입장 변화

자료출처: 필자 정리

현재 우리나라의 객관적 상황을 판단하고 입장을 비교하기 위해 5가지의 요소를 파악하였다. 먼저 국내 정치상황을 살펴보면, 최근 들어 한국정부는 북한 핵 문제 해결을 위한 한국의 역할론을 강조하고 있다. 특히 남북관계 개선에 정치적, 경제적 투자를 지속하고 있다. 한국 정부의 남북정상회담 추진 및 북미회담에 대한 기여는 높이 평가할 수 있다. 그러나 미국은 강력한 대북 제재를 기반으로 북한의 핵 문제 해결을 위한 입장 변화를 유도하고 있는 반면 한국의 대북한 유화 제스처는 미국 트럼프 행정부와 정책적 엇박자를 보이는 경우를 노정시키고 있다. 여기에 한국과 일본 양국간 역사문제 처리에 대한 이견이 생기며 한일 관계는 매우 불편한 상황이 되었다. 이것을 두고 미국은 한국정부가 북핵문제 해결에 걸림돌로 인식하게 하는 심각한 상황에 놓였다. 또한 미국은 중국의 일대일로 확장에 대해 상당히 큰 거부감을 보이며 미중간 통상문제를

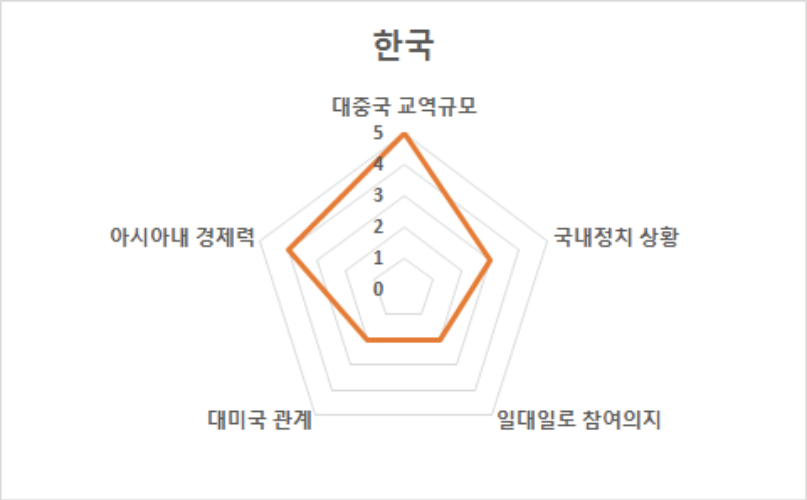
제기하는 등 새로운 냉전시대의 분위기를 조성하고 있어 한국의 입장에서는 선뜻 일대일로 참여가 부담스러운 것이 사실이다. 언급한 문제들을 두고 국내 정치권에서의 강력한 협력이 그 어느때 보다 필요한 시점임에도 불구하고 국내정치는 보수진영과 진보진영 간 분열과 갈등을 증폭되고 있는 점을 지적하지 않을 수 없다. 이에 현재의 국내정치 상황을 수치화하여 평가한다면 그리 안정적인 상황이라고 평가하기 어려워 국내정치 상황에 대한 평가점수는 3점을 부여하였으며, 동시에 미국과의 정책공조 및 동맹관계는 역대 어느 정부보다 원만하지 못한 이유를 들어 2점을 부여하였다. 따라서 미국과의 관계 때문에 일대일로에 대한 한국의 참여의지는 현재로써는 참여를 드러낼 수도 없는 상황이며, 그렇다고 중국의 요구를 대놓고 거절할 수 없는 난감한 상황이다. 이는 미국 딜로이트 컨설팅에서 발표한 자료[14]에서도 본고의 주장과 일치하는 결과를 제시하였다. 일대일로에 대한 참여의지는 비교적 낮은 점수인 2점을 부여하였다. 한편 호주의 권위있는 싱크탱크인 로위연구소(lowy institute,2019)가 발표한 자료에 의하면 한국은 아시아 지역내 파워 지수(Asia Power Index)는 6위에 위치[15]하였다. 비록 한국은 작은 나라이지만 사회적, 경제적으로는 막강한 나라라는 인식이 대외적으로 널리 퍼지고 있음을 알 수 있다. 이 자료는 아시아 지역내 각국의 경제적 자원과 각국간의 경제관계, 외교적 역량, 안보 네트워크, 국방력, 미래 트렌드, 문화적 영향력 등 8개 분야에서, 각 분야별로 총 114가지 세부 지표를 평가해 종합 점수를 매겨 국가별 국력을 비교한 것으로 객관성과 신뢰성을 확보하고 있다. 이를 근거로 본 연구에서는 우리나라의 아시아내 경제력 평가점수는 4점으로 평가하였다. 앞으로 해상실크로드에 건설에 대한 우리의 입장을 정리하는 과정에서 중국과의 관계, 미국, 일본 등 동맹국과의 관계, 남북문제 등이 변수로 작용할 것으로 예상되며 이에 따른 많은 도전과 난

14) https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html, Embracing the BRI ecosystem in 2018, figure 7. BRI particitipaing countires' ratings.(검색일자: 2019.6.15)

15) https://power.lowyinstitute.org.(검색일자: 2019.6.25)

관이 발생될 것으로 예상된다.

〈그림-3〉 일대일로 참여에 대한 한국의 입장



한국의 대중국 수출과 수입은 전체 교역량 중 24.3%, 21.4%를 차지하며 부동의 1위를 기록하고 있다.[16] 교역규모로만 따지면 중국은 우리나라와 가장 밀접한 관계를 맺고 있다. 중국으로부터 거둔 무역흑자는 미국, 일본과의 교역흑자를 합친 금액보다 크다. 따라서 중국과의 교역은 한국경제에 있어 매우 중요한 비중을 차지하고 있는 점을 감안하여 가장 높은 점수인 5점을 부여하였다.

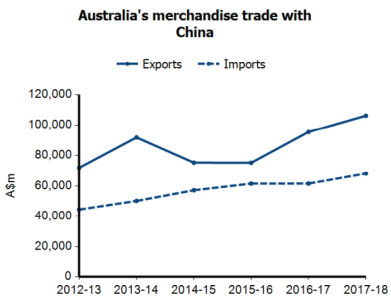
2. 호주의 입장

호주와 중국은 태평양을 건너야 닿을 만큼 지리적으로 상당히 먼 거리에 위치하고 있지만 경제적으로는 가장 밀접하고 중요한 관계를 맺고 있다. 호주정부 통계에 따르면 호주에 방문한 가장 많은 외국인은 단연 중국인이며, 최대

16) http://stat.kita.net/stat/world/major/KoreaStats06.screen.(검색일자: 2019.6.30.)

교역대상국 역시 중국이다. 호주는 2017년을 기준으로 중국과의 교역에서 약 350억 달러의 무역 흑자를 기록했다. 반면 호주의 동맹국이면서 최고의 안보파트너라 할 수 있는 미국과의 교역은 중국과 비교하면 삼분의 일 정도에 불과하다.[17] 호주는 경제 분야에 있어서는 우방인 미국보다 중국과 매우 긴밀한 관계를 유지하고 있는 상황이다. 따라서 위에 적시한 것을 근거로 호주의 대중국 교역관계 점수는 최고점은 5점을 부여하였다.

〈그림-4〉 호주의 대중국, 미국 교역 추이



호주의 대중국 교역 추이

호주의 대미국 교역 추이

자료출처: https://dfat.gov.au/trade/resources/Documents/china.pdf

경제적으로 가장 큰 교역상대국인 중국이 적극적으로 추진하는 일대일로 이니셔티브에 호주정부는 일정한 거리를 유지한 채 미국과의 안보동맹쪽에 더 무게를 두는 입장을 취하고 있다. 해상실크로드 프로젝트에 적극적으로 참여하지 않으면서 자국과의 이해문제에는 적극적인 자세로 이견을 피력하는 자세를 견지하고 있는 것이다. 호주가 일대일로의 해상실크로드에 부정적인 입장을 보이는 이유는 크게 두 가지로 구분해 볼 수 있다.[18] 첫 번째는 호주가 중국의 해상실크로드에 참여해도 현재의 교역구조 보다 더 큰 이익을 거둘 것이 없을 것

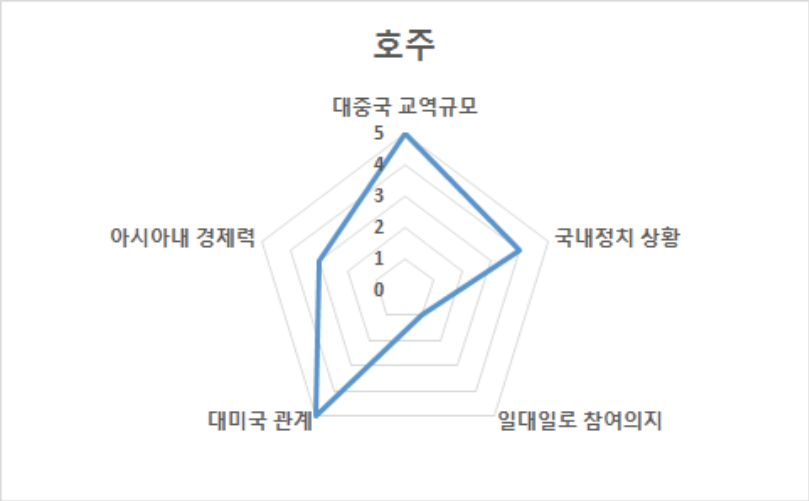
17) https://dfat.gov.au/trade/resources.(검색일자: 2019.3.23.)
18) Interview of specialist.(China in the world of ANU, 2019.3.18.)

이라는 계산이 깔려있다. 현재의 교역구조에서는 호주가 중국에게 철광석과 석탄 등 원부자재를 중국에 수출해서 교역흑자를 얻고 있다. 호주에서 생산된 최종재을 중국에 수출하여 얻어진 교역흑자 구조가 아니라는 것이다. 호주 전문가들은 기초 원자재는 호주에서 중국으로 수출하고 공산품 등 최종재는 중국에서 수입하는 교역구조를 갖고 있기 때문에 교역의 주도권은 호주가 갖고 있다고 생각하고 있다. 해상실크로드를 통한 중국의 역내 영향력 확대가 충분히 예상되는 상황에서 호주가 해상실크로드 건설에 적극적으로 참여했다가 최고 안보 동맹국인 미국과의 관계에 악영향을 받을 것을 우려한 시각[19]이 존재하고 있다. 두 번째는 중국과의 과도한 협력으로 인해 호주 내에서의 중국의 영향력 확대를 우려하는 시각이 존재하고 있다.[20] 실제로 과도한 중국자본이 호주 경제에 유입되는 것을 우려한 호주정부가 2018년 내정간섭 금지법을 제정하고 외국인의 사회간접시설, 전력관련 투자 및 농지 취득을 금지하는 법안을 추진하였다. 이에 중국정부는 우리나라에게 행했던 사드 보복의 형태와 유사하게 호주산 와인의 중국내 수입통관을 지연시키는 사건이 발생[21]하기도 하면서 양국간 긴장국면이 조성되기도 했다. 이 사건으로 호주정부는 중국과의 더 이상의 경제적 연관성 내지는 과도한 의존도를 우려하면서 중국의 해상실크로드 구축에 참여하지 않는 부정적인 입장을 견지하고 있다. 호주는 자국의 확실한 원칙을 정하고 이익을 극대화하기 위해 과감한 입장을 표명하고 있다. 일대일로 참여에 부정적임을 숨기지 않는다. 오히려 안보동맹과의 협력을 강화하는 입장을 명확하게 취하고 있다. 이것은 전술한 바 있는 딜로이트 보고서를 통해서도 호주의 일대일로 참여의지는 거의 없는 것으로 파악되는 바 가장 낮은 배점을 부여하였고, 반면 미국과의 관계에 대해서 경제 분야는 물론 국가안보 협력이 강력하게 이뤄지고 있는 점을 감안하여 최고점을 부여하였다.

---

19) Greene, Andrew. 2017. “One Belt, One Road: Australian ‘strategic’ concerns over Beijing’s bid for global trade dominance.” ABC News, October 23, 2017.
20) Interview of Australian government staff(2019.2.26.)
21) http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20180528010013731. (검색일자: 2019.3.13)

〈그림-5〉 일대일로 참여에 대한 호주의 입장



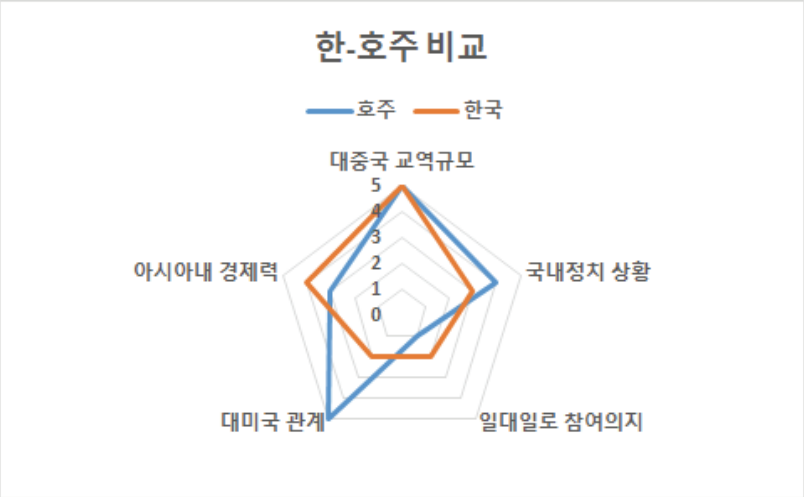
특이한 것은 호주의 국내 정치는 중국과의 관계에 있어 갈등과 분열의 대상으로 삼지 않는다는 것이다. 국가 이익을 확대하기 위해서는 보수와 진보의 이견이 존재하지 않는다. 오히려 호주에 대한 중국의 영향력이 강화되는 것에 대해서 한 목소리로 경계하고 있다. 국내정치 상황은 우리나라에 비해 상당히 안정적으로 평가할 수 있어 4점을 부여하였다.

마지막으로 호주의 아시아 지역내 경제력을 평가하는 지표는 앞서 우리나라의 경제력을 평가했던 로위연구소의 아시아 경제력 지표 자료를 활용하여 평가하였다. 영토는 한반도의 35배에 달하지만 인구는 2,500만 명으로 우리나라의 절반 불과한 나라인 호주는 풍부한 자원을 기반으로 별다른 큰 노력을 기울이지 않고도 선진국 대열에 합류할 수 있었다. 그럼에도 불구하고 호주는 아시아 지역내에서의 파워지수에서 우리나라보다 1단계 낮은 7위에 랭크되었다. 이에 우리나라보다 낮은 배점을 부여하였다.

3. 한국과 호주의 입장 비교

중국의 일대일로 프로젝트에 대한 시각을 살펴보고 우리나라의 전략적 입장을 정리하기 위해 진행한 비교를 종합하면 한국과 호주 양국은 각각 중국과 최대 교역대상국 관계를 유지하고 있는 공통점이 있다. 양국 모두 중국으로부터 가장 많은 무역흑자를 내고 있다. 동시에 양국은 미국과 전통적 동맹관계를 유지하고 있다. 특히 안보적 측면에서는 확고한 동맹관계를 맺고 있는 공통점도 가지고 있다. 호주는 미국과의 관계를 호혜적이고 대등한 관계로 원만하게 유지하면서 중국에는 정치, 경제, 사회적으로 일정한 거리를 유지하고 있는 반면 우리나라는 남북문제 및 북핵문제 해결이라는 변수로 인해 미국과의 관계가 호주와는 달리 최근 들어 다소 다른 소원해졌으며 중국과의 관계는 사드 배치 이후 반중 감정이 악화되는 상황에 놓여있다. 특히 한국의 경우는 정권의 정치적 성향에 따라 미국과의 관계는 물론 중국을 포함한 주변국과의 관계가 수시로 바뀌고 있으며, 국내 정치상황도 보수와 진보간 갈등으로 인해 국가적 중요 사안 결정에 한 목소리를 내지 못하고 국익을 훼손하고 있는 안타까운 상황이다. 하지만 호주의 경우는 국익 앞에서는 정치적 갈등을 최소화하여 합치된 목소리를 내고 있다. 일대일로 참여에 대해서는 한국은 중국과 미국 사이에서 적절한 입장을 피력하지 못하는 불분명한 태도를 보이고 있다. 확실한 정책방향과 국가의 입장을 세우지 못하고 정권 변화에 따라 정책과 방향이 수시로 바뀌는 것은 결코 바람직하지 못하다. 중국과의 관계에도 신뢰를 주지 못할 뿐만 아니라 미국과의 관계에도 균열이 발생할 수 있다. 반면 호주의 경우는 분명하게 일대일로 참여 보다는 미국과의 동맹에 우선한 자국 안보우선주의를 표명하고 있다. 호주는 한국과 같이 중국과 높은 교역의존도에도 불구하고 과감하게 자국의 입장을 정리하고 명확한 정책방향을 제시한 것은 우리과 구분되는 점으로 평가 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 작은 영토와 부족한 자원, 남북간 분단이라는 지정학적 불리한 요건을 극복하고 한국이 아시아 지역내 파워지수 6위를 차지한 것이 오히려 경이롭기까지 하다.

〈그림-6〉 일대일로 참여에 대한 한-호주 비교



Ⅴ. 결론 및 제언

중국에게 있어 해상실크로드는 일대일로 프로젝트에서 빠져서는 안 되는 중요한 한 축이다. 해상실크로드 건설은 중국 대내외 경제 상황 개선에 큰 동력이 될 수 있는 긍정적인 의미를 가지고 있어 중국정부가 국제정치 다변화, 보호무역주의의 확산 등 급변하는 세계정세 속에서 찾고 있는 새로운 발전 전략이다.

해상실크로드에 포함되는 말라카해협, 순다해협, 페르시아만, 홍해 항만에 대한 개발협력은 경제성이 결여되나, 전략적 요충지에 위치하고 있다. 해상실크로드 프로젝트는 해상교역로의 공동건설과 협력이라는 취지보다는 사실상 남중국해를 포함한 동아시아 해양에서 중국의 영향력을 확대하기 위한 군사적, 전략적 목적이 포함되어 있음도 주지의 사실이다.

우리나라에게 있어 중국의 해상실크로드 확충은 우리나라와 각 대륙으로의

접근성과 연계성을 확대하고 강화하는데 도움이 된다. 그러나, 호주의 사례에서 보았듯이 협력을 통한 이해관계를 면밀히 따져 가능성과 한계를 구분하고 정책 방향과 입장을 명확히 정리할 필요가 있다. 막연히 규모의 경제에 끌려 중국 주도의 해상실크로드에 참여하지 못하면 향후 해상교역에서의 이방인으로 전락할 것으로 오판해서는 안된다.

우리나라의 입장은 방관자적 시각 - 경쟁자의 입장 - 적극적 합류 - 사드 배치 후 부정적 입장 – 참여를 고민하는 형국으로 입장 변화가 빈번하게 발생하는 것은 중국 뿐만 아니라 유관국과의 정치, 경제, 외교 관계 설정과 유지에 도움이 될 수 없고 우리 국익에도 결코 도움이 되지 못한다. 보다 장기적인 안목과 전략적인 접근이 필요한 이유이다. 따라서, 우리의 입장은 보다 강력한 미국과의 정책 공조와 국내 정치권의 안정이 확보될 때 국익을 위한 명확한 입장이 정리될 수 있다. 중국의 해상실크로드 건설에 참여하는 것이 국익에 도움이 된다면 과감한 결단과 함께 명확한 참여 원칙을 제정할 필요가 있으며, 반대로 참여하지 못하는 경우를 대비해서도 원칙과 기준은 반드시 필요하다. 우리나라는 AIIB의 5번째 많은 금액을 공여한 국가로써 우리가 필요한 부분은 강력하게 주장할 수 있는 근거가 있기 때문이다.

본 연구에서 보다 심층적으로 다루지 못한 구체적 내용과 실증분석을 바탕으로 한 정량적 연구는 향후 우리정부와 학계의 유관 연구를 통해 지속적으로 수행할 필요가 있다. 중국의 일대일로 특히 해상실크로드 참여에 따른 이해득실을 면밀히 파악함과 동시에 우리의 입장과 원칙을 확실히 정해야 한다. 우리와의 이해관계에 따라 참여할 수 있는 분야 및 협력범위 등 보다 구체적인 내용은 후속 연구로 남겨둔다.

참고문헌

국내문헌

문희철(2016), 한국의 유라시아 이닛티브와 중국의 일대일로 전략의 경쟁과 협력, 「전자무역연구」, 2016년 2월.

원동욱(2016), 중국의 '일대일로' 전략과 한국의 대응,「오늘의 문예비평」, 2016년 6월, p.118.

주용식(2015), 중국 '일대일로' 에 대한 전망 분석,「국제정치연구」, 2015년 12월.

해외문헌

Greene, Andrew(2017), One Belt, One Road: Australian 'strategic' concerns over Beijing's bid for global trade dominance. *ABC News*, October 23, 2017.

Michael M. Du(2016), China's "One Belt, One Road" Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications, *The Chinese Journal of Global Governance*, Volume 2: Issue 1.

Padmore, T., & Gibson, H. (1998). Modeling regional innovation and competitiveness. *In Local and regional systems of innovation* (pp. 45-79). Springer, Boston, MA.

Porter, M. E. (1990). The Competitive Advonioge of Notions. *Harvard business review.*

Rumi Aoyama(2016), "One Belt, One Road": China's New global strategy, *Journal of contemporary East Asia Stuides*, 5:2, pp.3-22.

郭惠君(2016), "一带一路"背景下中韩经贸合作前景展望,「合作经济与科技」No.6.

李鸿阶・林在明(2017), 海南在21世纪海上丝绸之路的角色定位于责任担当, 「学术评论」, pp.46-51.

杨翠香・胡志华(2017), 中国与海上丝绸之路的连通性分析,「上海大学学报」, p.5.

张勇(2014), 建设21世纪海上丝绸之路的战略意义.「新经济」, 31, pp.47-53.

张海军(2016), 海上丝绸之路上的璀璨明珠 长沙窑中外文化交流略谈. 「收藏家」, (3), pp.17-24.

曾庆成, 吴凯, 滕藤(2016), 海上丝绸之路港口的空间分布特征研究,「大连理工大学学报」.

陈万灵, 何传添(2014), 海上丝绸之路的各方博弈及其经贸定位,「区域经济」, No.3.

中国统计出版社(2015),『中国贸易外经统计年鉴(2015年版)』.

인터넷자료

中国一带一路网
中华人民共和国中央人民政府网站
http://opinion.china.com.cn/opinion_87_131187.html
http://stat.kita.net/stat/world/major/KoreaStats06.screen
http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20180528010013731.
https://dfat.gov.au/trade/resources
https://power.lowyinstitute.org
https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=2118826&cid=42107&categoryId=42107
https://www2.deloitte.com/insights/us/en/economy/asia-pacific/china-belt-and-road-initiative.html, Embracing the BRI ecosystem in 2018

국문초록

중국 해상실크로드 건설에 따른 연계방안 연구
-한국과 호주의 시각 비교-

정 지 형
제주연구원
김 형 근
신라대학교 국제지역학부

21세기 해상실크로드는 중국정부가 야심차게 추진 중인 일대일로 이니셔티브 가운데 중요한 한 축으로서 경제 성장을 견인하는 중요한 의미가 있다. 동시에 중국의 대외 영향력 확장의 의미를 띄고 있다. 한국과 호주는 일대일로 프로젝트 중 해상실크로드에 직접적인 연선국가는 아니지만, 중국정부는 참여대상국에서 제외되는 것은 아니라고 언급하며 참여를 독려하고 있다. 따라서 본 연구는 중국 일대일로 전략 중 해상실크로드를 활용한 지역발전을 도모하기 위해 지역간 협력체계 구축이 필요성에 대한 검토와 연계 가능성에 대해 고찰해보았다. 본 연구를 통해 중국의 해상실크로드 확장에 대한 한국과 호주의 입장과 태도의 차이가 있는 것을 확인할 수 있었으며, 호주의 상황에 근거하여 우리나라의 전략적 입장과 태도를 제언하는 탐색적 연구를 시행하였다. 본 연구결과는 최대교역국인 중국과 최고 우방국인 미국 사이에서 샌드위치의 상황에 놓여있는 우리나라의 입장에서 중국의 해상실크로드 추진과 관련한 전략적 방향성 및 명확한 원칙 제정을 주문하였다.

핵심주제어: 중국, 해상실크로드, 전략, 입장, 한국, 호주

Abstract

A Study on How to Build Linking China's Maritime Silk Road Construction

－Focus on Compare Perspectives between Korea and Australia－

Jung, Ji-Hyung
Jeju Research Institute
Kim, Hyung-Geun
Silla Univ. Dept. of International studies

21 century maritime silk road project is one of the important Belt and Road Initiative(BRI). It means to grow economic volume in mainland China rapidly and to extend china's influence all of the world. Even though Korea and Australia are not including directly connected countries of the BRI, but China government has announced that both two countries are not excepted in the BRI at the same time. They still suggest to involve and contribute of the BRI. Therefore this paper conducted on research what they are different stands and negotiation rules of the BRI between Korea and Australia's and also conducted on compare cooperation environment between China and U.S. It is a vital difficulty that we are between the most biggest trade partner and the most closest national security partner. Finally, this paper suggested korea's strategy direction and rules of the BRI.

Key words: China, Maritime Silk Road, Strategy, Stands, Korea, Australia