

중국 일대일로(BRI)의 한반도 연결 전략*

이 정 태**

•요 약•

중국은 한반도를 종단하는 노선도가 포함된 일대일로 지도를 출판했다. 중국 단둥과 접하는 경의선, 두만-훈춘과 접하는 경원선을 경유하여 서울을 거쳐 부산까지 연결된다. 중국의 일대일로가 한반도를 관통하여 물류나 교통체계가 연결되면 한반도의 분단과 단절상황은 종식될 수 있다. 중국은 일대일로 사업을 통해 위대한 중화의 부활이라는 중국꿈을 실현하려 한다. 유라시아를 교통, 정보통신, 물류 인프라로 연결하고 중국의 내적 발전과 세계를 연동시켜 세계질서의 주도권을 가지려 한다. 일대일로의 한반도 연결은 그 연장선에 있다. 중국이 강조하는 인접국 외교, 근린외교의 일환이다. 중국은 일대일로 사업을 통해 생활권(lebensraum)을 확대하려 한다. 중국의 일대일로 사업이 국경장벽을 낮추고 군사적 긴장을 해소하는 역할도 하겠지만 우려도 많다. 한반도와 동북아지역 발전을 위해서는 필수사업이지만 대전환 시기 주도권을 장악하려는 전략적 의도도 있기 때문이다. 만약 중국 주도로 한반도를 관통하는 일대일로 철로가 개통되면 중국 지정학의 양대 불안요소인 6.25전쟁과 양안문제를 해결할 수도 있다.

주제어 : 일대일로, 경의선, 경원선, 생활권, 한반도 종단철도, 중국지정학

I. 서론

중국 시진핑 정부가 발간한 “일대일로 전체지도(一帶一路 全景地圖)”에 한반도를 종단하는 노선도가 포함되어 있다.¹⁾ 지도에 명시된 노선도는 한반도를 남북으로 관통하는 두 개의 철길이 도안되어 있다. 하나는 단둥과 접하는 경의선(신의주-평양-개성을 거쳐 서

* 이 논문은 2022학년도 경북대학교 연구년 교수 연구비에 의하여 연구되었음.

** 경북대학교 사회과학대학 정치외교학과 교수

1) 『一帶一路 全景地圖』, 中國地圖出版社, 2017년 6월 第1版, 2018년 6월 第3次 印刷.

울까지 연결되는 노선)이고, 다른 하나는 두먼-훈춘과 접하는 경원선(두만강-청진-함흥-원산을 거쳐 서울까지 연결되는 노선)이다. 경의선과 경원선은 서울까지 연결되며 서울에서 대전-대구를 거쳐 부산까지 경부선으로 이어진다. 중국이 설계한 바에 따르면 경의선은 신의주에서 서울까지 687km, 경원선은 두만강에서 서울까지 887km이고 북한지역을 동서 양쪽 구간으로 관통한 후에 서울을 거쳐 부산까지 연결된다. 만약 중국의 설계대로 일대일로 한반도 구간이 건설되고 개통된다면 한반도는 말 그대로 대전환의 시대를 맞을 수 있다. 중국이 주도하는 일대일로가 한반도 전체를 관통하고 물류나 교통이 상시화되면 한반도의 분단과 단절상황은 정리될 수 있기 때문이다.

문제는 중국의 일방적인 태도이다. 2017년 6월 일대일로 전체지도의 초판이 출판된 당시를 소추하면 중국당국은 남북한 정부나 관련 기관들과 일대일로의 한반도 구간연결 관련 어떠한 협의나 합의도 없었다. 한중 양국 간에 철도 발전을 위한 양해각서를 체결하고 제3국의 철도 발전과 교류협력 회의를 진행하고 있지만²⁾ 한반도를 관통하는 일대일로 설계도에 대한 구체적인 논의나 합의는 없었다.³⁾ 최근 중국이 서해 한중잠정조치수역에 일방적으로 인공구조물을 설치하고 군사훈련을 실시한 것도 같은 차원에서 의심의 여지가 크다. 중국 일대일로의 한반도 연결구상이나 서해잠정조치수역 구조물 설치, 동해해역에서 중력 전투기의 카디즈(KADIZ) 진입 등을 총체적으로 고려하면 중국의 일대일로 한반도 연결을 단순히 육상-해상 실크로드 복원이라고 하기에는 전략적 의도들이 너무 복잡하게 얽혔다.

이미 중국은 국제사회에서 G2로 부상했고 역할은 상수가 되었다. 중국 스스로 ‘책임 있는 대국(responsible great power)’으로 국제질서에 편입되길 원하고 인류운명공동체, 공동부유 등의 슬로건을 내세우며 중국의 의도가 모든 인류에게 이익(win-win proposition)

2) 한-중은 1998년 11월 철도분야의 교류협력강화와 공동발전방안 마련을 위한 “한중철도교류협력약정”을 체결한 바 있고 2007년 11월 27일 제6회 ‘한중철도협력회의’를 서울에서 개최하고 철도사업재원확보방안, 베이징 올림픽 열차운행 등을 논의하고 ‘한국-북한-중국’을 연결하는 횡단철도에 대해 논의함: KDI 경제교육정보센터, “제6회 한중 철도협력회의”, 2007.11.27.; 한국철도시설공단과 중국국가철로국은 한중 양국의 철도협력과 제3국 철도발전을 위한 공동협력을 논의했다.(국가철도공단) 2023년 12월 19일에는 제16차 한중철도협력회의를 개최하고 한중 국제복합운송 시범사업을 논의했다(주중국대한민국대사관, “중국 국가철로국 간담회 개최”, 2023.12.19.)

3) 주목할 점은 ‘일대일로 전도’의 초판이 2017년 6월에 발간되었는데 그해 12월 17일 ‘한중 산업협력 초청 포럼’에 참석한 문재인 대통령이 해당 사실을 알지 못하고 “일대일로 구상의 핵심은 6대 경제회랑이다. 하지만 여기에 빈 곳이 있다. 중국의 일대일로 구상에 한반도를 포함시켜야 한다”고 언급했다. 당시 중국을 국빈방문 중이었던 문재인 대통령이 “물은 만나고 모일수록 먼길을 갈 수 있다. 지동도합(志同道合), 뜻이 같으면 길도 합쳐지는 법”이라는 말과 함께 “중국의 일대일로가 한반도와 연결되어야만 진정한 사통팔달 운송망을 갖추게 될 것이다”(『CBS노컷뉴스(충청)』, 2017.12.16.)라고 언급한 점을 고려하면 일대일로 설계도 작성은 중국에서 일방적으로 진행한 것임을 알 수 있다.

이 될 것이라 자신한다. 시진핑 정부는 이를 실현하기 위해 집권 초기부터 일대일로 사업을 설계하고 추진하면서 위대한 중화의 부활이라는 중국꿈(中國夢)을 실현할 것이라고 공언했다. 일대일로 노선도를 보면 유라시아를 교통, 정보통신, 물류 인프라로 연결하고 중국의 내적 발전과 세계를 연동시켜 중국이 세계의 중심에 선다는 전략적 의도가 보인다. 과거 중국이 가졌던 육상 실크로드와 해상 실크로드를 복원하여 대륙과 해양을 아우르는 해륙국가로 도약한다는 포부이다. 그 힘을 바탕으로 아시아-유럽을 연결하는 인프라를 구축하고 중국이 중심이 된 정치, 경제, 사회, 문화, 환경을 아우르는 오위일체(五位一體) 즉 일석오조(一石五鳥)를 달성하겠다는 목표를 세운 것이다.

시진핑 정부는 일대일로 사업을 성공시키기 위해 인류운명공동체라는 보편적 가치를 내세우고 있다. 이를 통해 중국은 궁극적으로 중화적 세계질서의 복원이라는 목적을 달성하려 한다. 일대일로의 한반도 연결은 그 연장선에 있다. 중국이 강조하는 인접국 외교, 근린외교의 일환이고 최근 중국이 주장하는 ‘주변국 운명공동체론’과도 상통한다. 중국은 지금 세계가 현실주의적 뗏에 빠져 허우적거리고, 관세전쟁으로 대표되는 국가 중심주의적 경쟁이 격화되고 있음에 주목한다. 그리고 동시에 정보통신기술과 교통의 발달로 글로벌 차원에서의 유동성, 네트워크, 교류확대가 촉진되어 영토의 경계가 탈색되고 있다는 점에도 주목한다. 이러한 양면적인 상황에서 국가들의 생존경쟁은 격화될 수밖에 없고 개별 국가는 생존 가능성을 높이려면 독일 나치당이 내세운 생활권(lebensraum)처럼 공간확장에 주력할 수밖에 없다. 러시아의 우크라이나 침공이나 이스라엘의 하마스 전쟁도 생존권 확보를 위한 영역확장 전쟁이다. 중국의 일대일로와 일대일로의 한반도 확장 역시 같은 맥락이다. 15억 중국인을 부양하기 위한 생활공간을 확보한다는 지정 전략적 의도가 크다. 때문에 중국의 일대일로가 국경을 낮추고 군사적 긴장을 해소하는 역할도 하겠지만 궁극적으로는 중국 주도의 세계질서를 구축하려는 장기 전략임이 분명하다.

이에 대한 우려와 견제도 만만치 않다. 트럼프 정부의 대중국 관세전쟁을 포함한 전방위적 중국억제책이 그 방증이다. 국제사회도 “잠자는 사자를 깨우지 말라, 중국이 깨어나면 세계가 흔들린다”는 나폴레옹의 경고를 다시 상기하고 있다. 1840년 아편전쟁 시기 병든 사자였던 중국을 고양이 전문가 덩샤오핑이 깨운 지 36년째 되는 해인 2014년, 시진핑은 프랑스와의 수교 50주년 기념식에서 나폴레옹의 이야기를 인용하며 사자가 깨어났음을 공식적으로 선포했다. “중국이라는 사자는 이미 깨어났습니다. 이는 평화적이고 온순하고 문명적인 사자입니다”라고 겸손을 떨었지만 사자의 본성이 호전적이고 잔인하며 야만적인 동물임을 부정하지 않았다.

중국의 부상과 적극적인 공세에 대해 연구자들의 의견은 낙관론에서 비관론까지 다양하고 극단적이다. 기후변화협약부터 남중국해 인공섬개발 문제까지 파노라마처럼 펼쳐진 다양한 외교적 사안들에서 세계는 중국에 대한 기대와 의심을 동시에 보여준다. 중국의 경제발전이 지역과 세계발전을 추동하고 있다는 분명한 사실에도 불구하고 중국의 긍정적인 역할이나 방향(trends)보다 부정적인(negative) 행동들에 대한 의구심이 더 크다. 남중국해에서 베트남, 필리핀과의 충돌, 일본과의 조어도 분쟁에서 나타나는 공격적인 군사 행동이나 인공섬 건설 상황이 대표적인 사례이다.

시진핑 정부가 추진하는 일대일로와 한반도 연결 역시 양면적 성격을 동시에 가진다. 한반도와 동북아지역의 현재와 미래발전을 위한 필수사업이면서도 중국의 역사적 전략적 의도가 내포된 사업이다. 중국이 ‘일대일로 전경지도(全景地圖)’를 출판한 2017년부터 트럼프와 김정은은 싱가포르(2018), 하노이(2019), 판문점(2019)에서 연달아 회동했다. 이는 중국의 입장에서 일대일로 설계도에 명시된 동남아 노선과 한반도 노선의 개통을 의미하는 것이다. 더군다나 세계적인 정치배우 트럼프와 김정은을 스카우트하여 제작한 세계적인 이벤트였다. 코로나19 팬데믹이라는 돌발변수 때문에 트럼프가 재임에 실패했지만 집권2기를 맞은 트럼프의 북한지향은 재개될 것으로 예상된다. 그러면 ‘대전환’을 노리는 중국의 입장에서 한반도를 관통하는 일대일로 철로를 개통할 수 있고 이는 동아시아가 당면한 지정학의 양대 불안요소인 6.25전쟁과 양안문제를 동시에 해결할 수 있다. 더불어 중국은 아편전쟁 이전의 시점으로 역사를 복원시켜 ‘위대한 중화의 부활’이라는 꿈 실현에 진일보할 수 있다. 그 출발점이 일대일로의 한반도 연결이다. 중국이 서해잠정조치수역에 노골적으로 접근하고 군사훈련을 실시한 것도 같은 맥락에서 중국-한반도를 해양으로 연결하려는 의도이다.⁴⁾ 중국의 발전과 부상, 일대일로의 확산이 비관적일지 낙관적일지는 두고 볼 일이지만 중국의 전략적 의도를 분석하고 대응책을 제시하는 것은 연구자의 몫이다. 이러한 점에 착안하여 본 연구는 중국 일대일로의 한반도 연결의 배경과 전략적 의도, 그리고 실제 중국의 실행과 지정학적, 지경학적 목적을 추적하려 한다.

4) 중국 산둥반도와 한반도를 연결하는 한중 해저터널 프로젝트가 경기도 개발연구원과 중국 산둥성 교통과학연구소에서 제기되었다: “한중 해저터널 건설 15년 소요”, 『뉴욕일보』, 2009.12.16.; 싱하이밍 중국대사는 해저터널 등 여러 협력을 실현할 가능성을 언급했다: “김태흠 충남지사, 싱하이밍 중국대사 ‘한국과 중국은 제일 가까운 이웃’”, 『대전일보』, 2024.4.1.

II. 시진핑 정부의 일대일로 구상과 한반도 연결의 전략적 배경

1. 시진핑 정부의 일대일로 구상

‘일대일로’(一帶一路, The Belt & Road Initiative, BRI)는 2013년 시진핑 국가주석이 제안한 육상·해상실크로드 복원사업을 지칭한다. 사업의 범위는 좁게는 유라시아 대륙을 연결하는 교통, 통신 인프라를 구축하는 사업이고, 넓게는 아프리카와 남북미까지 망라하는 세계적 차원의 경제벨트와 인프라를 구축하는 사업이다.

시진핑 중국정부가 일대일로를 구상한 것은 당면문제였던 ‘중진국의 함정’과 ‘투키디데스의 함정’에서 탈피하기 위한 출구전략의 일환이었다. 일대일로는 국가와 국가들을 연결하고 관통하여 하나의 길로 꿰는(串) 사업이다. 점에서 선으로 연결하고, 무수히 많은 선들을 면으로 확대시켜 하나의 장(場)으로 만들어 가는 과정이다. 따라서 중국은 일대일로가 연선국가 및 주변 국가들의 적극적인 참여와 중국에 대한 부정적 인식을 전환시키는 계기가 될 것으로 판단한다. 초기 중국정부가 일대일로 프로젝트를 전략(strategy)으로 칭했다가 창의(initiative)로 수정한 것도 중국 일방의 전략사업이라는 부정적 이미지를 감추려는 만천과해(瞞天過海)의 전략적 의도로 보인다.⁵⁾

시진핑 정부는 일대일로 사업의 원칙으로 오위일체(五位一體)를 강조하고 있다. 일대일로 추진과정에서 정치, 경제, 사회, 문화, 생태환경의 문제를 동시에 충족시키고 연결된 길을 통해 ‘중국을 세계화하고 세계를 중국화(走出去 引進來)’하려 한다. 이인위본(以人爲本), 공동부유(共同富裕), 인류운명공동체(人類運命共同體)와 같은 도덕적 가치를 내세우며 일대일로를 세계인들과의 민심상통(民心相通) 인프라로 만든다는 계획이다. 민심이 상통되고 물류가 원활하게 유통되어 모두가 풍족한 상태가 되면 비로소 세계는 일대일로를 통해 하나의 생활공동체를 이룰 수 있다는 것이다.

인프라건설이 진행되면서 주요 지역 국가 간 인프라·물류·정책 네트워크가 연결되고 있다. 중국 국무원 및 정책 백서에 따르면 정책 소통·시설 연결·무역 원활화·자금 융통·인간적 교류 즉 ‘5통’을 주요 추진축으로 삼는다고 한다. 만약 중국의 의도대로 일대일로

5) 일대일로는 경제전략에서 출발하여 새로운 지역협력체계를 구축하는 거대한 프로젝트로 진화하고 있다. 2013년 12월 시진핑 주석이 중공(中共) 중앙경제업무회의에서 처음 제의하고, 2014년 정부 주요과제로 채택되어, 2015년 3월 리커창 총리의 ‘정부공작보고’에서 구체적으로 언급되었다. 그리고 당해 3월 ‘실크로드 경제벨트 및 21세기 해상실크로드 공동 건설계획’이 정식 공포되었고 이를 일대일로라고 명명했다. 시진핑 정부가 발족한 일대일로를 두고 전략(strategy), 공정(project), 프로그램(program), 의제(agenda), 계획(plan), 정책(policy) 등의 수식어들이 붙었지만 중국 정부가 최종적으로 ‘창의(倡議, initiative)’라는 용어를 공식화했다: 성균중국연구소, 『일대일로 다이제스트』, 2016, 서문 참조.

인프라가 구축되면 아시아와 유럽, 아프리카로 연결되는 거대한 경제·사회 네트워크가 구축될 것이고 인류가 꿈에 그리던 “하나의 지구촌”이 될 수 있다. 한국에서 출발하여 중국, 중앙아시아를 거쳐 영국의 런던까지, 지중해를 거쳐 아프리카 대륙을 종단하여 남아프리카공화국까지 열차 여행을 한다는 생각만으로도 기쁘다. 중국 일대일로로 근간으로 베링해를 건너 북미대륙과 중남미를 거쳐 남미대륙의 최남단 도시 칠레의 폰타 아레나스(Punta Arenas)까지 길이 연결되면 좋겠다. 그러면 달나라에 있다는 월궁항아 상아(嫦娥)를 만난 것과 비견될 정도로 인류가 그리던 꿈이 실현되는 것이다.

2. 일대일로의 한반도 연결의 전략적 배경

1) 동북아 중심성 복원과 차항출해(借港出海)

중국이 일대일로 한반도 연결에 집착하는 이유는 현실적으로 한반도가 중국 동북 3성과 유라시아-태평양 교역을 연결하는 지역적 요충지에 위치하기 때문이다. 중국은 연해 공정, 동북공정, 서남공정을 추진하면서 남북경협, 러시아와의 연계 등 다양한 육상·해상 경로를 일대일로와 연계시키고 있다. 현재 일대일로 설계도에 표시된 한반도 구간은 경의선, 경원선을 거쳐 경부선과 연결하여 부산에 도착하는 노선이다. 이는 중국 동북공정의 축인 단둥과 장춘-지린-투먼 개발구를 북한-한국으로 연장시키는 꼴이다. 만약 중국의 의도대로 일대일로의 한반도 연결이 순조롭게 추진되면 신동방정책을 추진하는 푸틴 정부의 시베리아횡단철도(TSR)와 연결될 것이며 경원선, 동해선을 거쳐 부산으로 확장된 일대일로는 거제도, 대마도를 거쳐 일본 본토로 갈 것이다.⁶⁾ 그러면 중국은 한국의 유라시아 이니셔티브, 일본의 동아시아공동체, 러시아의 신동방정책의 공동장이 되는 중국-한반도 북부 접경지역에 대한 주도권을 가지는데 유리하다⁷⁾. 최근 북러밀착이 강화되어 나선-함산 교역로가 강화되고 있는데 만약 러시아 주도로 시베리아 횡단철도가 한반도 종단철도와 연결될 경우 한반도 북부에 대한 뒤통은 러시아 차지이 될 수도 있다. 때문에 중국은 단둥-신의주(서해), 투먼-나선(동해) 노선을 한반도와 연결시켜 서해 제해권확보와 동시에 동해 출로와 빙상 실크로드(북극항로)를 위한 거점을 선점하려는 것이다. 집권 2기를 시작한 트럼프 정부가 알래스카 LNG개발에 한국과 일본을 참여시키려는 것도 중국의 북극해 진출을 차단하려는 전략적 목적이 있다. 때문에 중국은 북-중-러 접경시대

6) 한중일 해저터널 프로젝트에 관한 내용은 조웅래, “한중일해저터널 프로젝트 추진현황과 과제”, 제11회 동아시아국제심포지엄(2010.8.24.) 참조.

7) 동북3성(만주지역)은 전략적 측면에서 중국의 역사적 불안과 중국공산당의 경험 등 역사적 영향력이 큰 지역으로 군사적 요충지이고 경제적, 자원적 이익이 크다.

의 중심성 복원과 한-중-일 해양협력 체제를 구축하여 이에 대응하려 한다. 근대 러시아와 일본이 각축을 벌였던 만주지역의 패권을 둘러싼 동청철도와 남만주철도 부설계임을 고려하면 현재 중국도 미완의 동북공정 완성과 빙상 실크로드 확보를 위해 일대일로의 한반도 연결은 필수과제이다.

2) 순망치한(唇亡齒寒): 확장을 통한 완충공간 확보

중국 지도자들의 한반도에 관한 지정학적 인식은 전통적으로 순망치한(唇亡齒寒)으로 대표되는 ‘완충지대’의 역할이었다. 동시에 전통적 중화사상의 연장선에서 한반도가 중국의 영역이라는 인식도 존재했다. 마오쩌둥의 6.25전쟁 개입에 드러난 한반도 인식을 보면 ‘한반도의 전체 또는 일정 부분은 중국의 통제력 아래 있어야 한다’는 것이었다.⁸⁾ 중화세계의 ‘중심’인 중국을 보호하는 완충공간 즉 생활권 내지 생존권으로서의 한반도가 필요했다. 실제 제2차 국공내전 시기 위기국면에 처한 중국공산당이 반격의 계기를 마련하고 신중국을 성립할 수 있었던 것도 조선족 부대의 참전과 후방지역, 피난처 역할을 한 북한이라는 전략공간이 있었기 때문이다. 6.25전쟁 발발 직전(1949년 말~1950년 초) 마오쩌둥은 스탈린에게 기존의 중소동맹조약을 포함하여 모든 불평등 조약의 폐기를 요구했다.⁹⁾ 이는 소련에 대한 마오쩌둥의 불신과 불만이 표출된 것으로 6.25전쟁 과정에서도 양자의 관점 차이가 여실히 드러났다. 당시 중국은 유엔가입, 동북아주권 회복, 대만 통일, 중국 국경의 완충지대 확보 즉 한반도를 해양세력 방어용 완충지대로 삼으려 했다.¹⁰⁾ 그러나 스탈린은 대만이나 한반도가 중국에 편입되는데 동의하지 않았고 몽고의 독립문제에 대해서도 이견을 나타냈다. 동북아 지역에 대한 중국과 소련의 지정학적 관심 차이는 강한 중국의 등장에 대한 소련의 견제심리가 작용한 탓도 있지만 지정학적으로 유목과 수렵 중심의 북방민족과 농경민족 사이에 존재했던 약탈과 지배종속의 역사적 경험에 기인한 바가 크다. 때문에 중국은 해양세력의 침입과 유목민족의 남하, 서구화된 소련의 동진을 막으려면 한반도라는 완충공간이 절실히 필요했다. 실제 6.25전쟁 초기 스탈린이 마오쩌둥을 배제시킨 상태에서 전쟁 준비를 진행하였지만 마오쩌둥은 한중 국경지역에 대규모 군을 이동시켜 한반도에서의 지정학적 이익을 유지하려 했다. 마오의 입장에서는 미군과의 충돌을 피할 수 없으면 중국의 본토를 벗어나서 전쟁을 수행하는

8) 서상문, 『모택동과 6.25전쟁』, 서울: 정문사문화주식회사, 2006, p.284.

9) 최윤철, “스탈린, 마오쩌둥의 지정학적 관점이 중국의 6.25전쟁 참전에 미친 영향 연구”, 『중소연구』 제44권 제4호(2020/2021 겨울), p.127.

10) 와다하루끼(和田春樹), 서동만 역, 『6.25전쟁』, 서울: 창작과 비평사, 1999, p.52.

것이 유리했다. 결국 마오쩌둥이 6.25전쟁 개입이라는 최종선택을 하게 된 것은 순망치한론에 입각한 완충지대 확보를 위한 선택이었다. 시진핑 정부가 일대일로 한반도 연결을 일방적으로 추진하는 것도 같은 맥락이다. 시베리아횡단철도가 한반도를 관통하게 되면 한반도 주도권을 상실할 우려가 있기 때문에 단둥과 투먼노선을 선점하려는 것이다. 더불어 서해 잠정조치수역의 문제와 동해 카디즈(KADIZ)침범 사례를 보면 한반도 동해와 서해 수역까지 확장된 완충공간에 포함시키고 있음을 알 수 있다.

3) 주출거 인진래(走出去 引進來) 거점

중국 일대일로의 추진 노선은 크게 대륙과 해양으로 나뉜다. 인접국 외교를 통해 완충공간을 확보한 후 시베리아와 유럽 대륙, 아프리카 대륙으로 가는 길과 태평양과 인도양을 거쳐 대서양으로 가는 길을 건설하려 한다. 두 길에는 러시아와 미국이 버티고 있다. 그리고 러시아와 미국으로 통하는 길목에 한반도 즉 한국과 북한이 위치하고 있어서 일대일로의 철길이 북한과 한국을 관통해야 러시아와 미국을 피하거나 상대하는데 유리하다. 왜냐하면 지정학적으로 한반도는 대륙세력과 해양세력을 유인하는 미끼가 되는 동시에 대륙과 해양진출을 위한 교두보가 될 수 있기 때문이다.

중국이 한반도를 대륙진출의 발판으로 삼으려는 전략적 의도는 우크라이나전쟁 발발 후 중-러 관계관리와 북한군의 파병을 보면 알 수 있다. 우크라이나전쟁 발발 이후 중국은 정치적 경제적으로 러시아 지원을 강화하고 있고, 궁지에 몰린 푸틴을 위해 모스크바에서 개최된 전승 80주년 기념식에도 참석했다. 직접적인 군비지원 대신 에너지, 자원협력을 비롯하여 북한군 파병을 방조하여 전쟁을 돕고 있다. 표면적으로는 러시아 푸틴이 우크라이나전에 북한군 파병을 요청하고 2024년 6월 ‘북러 포괄적 전략적 동반자 관계에 관한 조약’을 체결하면서 중국의 크게 실망한 것으로 알려졌지만 이면적인 거래가 있을 수 있다. 왜냐하면 러시아의 군비지원 요청에 직접 응할 수 없었던 중국이 북한을 통해 우회 지원하는 방안으로 김정은을 사주했을 가능성이 크다. 현실적으로 북중접경지대의 상황을 고려하면 중국의 용인 없이 북한이 단독으로 러시아파병을 위해 군대를 이동시켰을 가능성은 적다. 때문에 북한의 러시아파병을 두고 중국에 대한 배신이라는 견해도 있지만 두고 볼 일이다. 최근 북-중간 화물운송과 여객운송이 재개되고 교류협력이 활성화되고 있는 것을¹¹⁾ 보면 사전 합의된 조치였을 가능성이 크다. 중국의 입장에서는 차도살인지계(借刀殺人之計), 성동격서(聲東擊西)의 이익을 얻을 수 있다. 즉 북한과 러시아의 힘

11) “NHK, 북중 여객열차 운행 5년 만에 재개...관계회복 신호탄?”, 『한겨레』, 2025.7.13.

을 빌어 미국, 유럽을 우크라이나와 이스라엘에 묶어두고 중국은 아프리카, 남미, 동남아에서 독점적으로 이익을 취하는 계획이다. 실제 트럼프 2기 정부가 출범과 동시에 대중국 관세전쟁을 비롯하여 세계를 상대로 관세전쟁을 선포하면서 좌충우돌하고 있지만 실익이 크지 않다. 오히려 관세위협에 노출된 동아시아와 동맹국가들의 불신과 실망감만 증폭시키고 있다. 그 틈을 노려 중국은 한국 등 주변국가들에 대해 비자면제 프로그램을 확대하는 등 교류 활성화와 관계 개선에 주력하면서 미국공략을 위한 교두보 마련에 집중하고 있다. 동시에 중-러-북의 전략적 협력을 강화하면서 러시아의 대북접근에 대한 전략적 균형도 모색하고 있다. 2024년 6월 북러 정상회담에서 두만강 자동차도로 건설협정을 체결하고 철도 외에도 북러 양국은 도로를 이용한 인적·물적 교류를 확대하였다. 이는 양국이 교육, 문화, 스포츠 분야에서의 인적 교류와 더불어 관광산업을 촉진하고 있다는 정황인데¹²⁾ 중국은 이러한 북러협력과 나진-하산 철도 현대화 등 북러 초국경협력 분위기를 이용하여 북-중-러 북방삼각연대를 구축하려 한다. 중국의 입장에서는 북한의 나선특구와 하산의 국제선도개발특구가 연결되면서 러시아의 ‘동진’과 중국의 일대일로를 연결시키고 북한을 활용하는데 유리하다. 따라서 일대일로의 한반도 연결은 중국이 대륙으로 유입되는 길과 해양으로 진출하는 교두보를 확보한다는 점에서 매우 유용한 지정전략의 일환이다.

Ⅲ. 일대일로의 한반도 연결과 전략 목적

1. 일대일로의 한반도 연결과 거점

중국 일대일로의 한반도 연결 경로는 크게 내륙 축선과 동해, 서해 축선 3갈래로 나뉜다. 내륙 축선은 한반도를 남북으로 관통하는 동쪽과 서쪽 노선이다. 경의선과 경부선을 연결하는 선양-단둥-신의주-평양-개성-서울-대전-대구-부산노선이 서쪽 길이고, 경원선과 경부선을 연결하는 투먼-훈춘-하산-두만강-청진-함흥-원산-평강-신탄-서울-대전-대구-부산노선이 동쪽 길이다.¹³⁾ 내륙 축선의 거점지역은 단둥과 신의주, 나선, 자루비

12) 최근 연해주 정부는 북한 국경과 인접한 하산 지구에 대규모 해양리조트를 건설하는 계획을 추진하고 있는데 2024년 9월 개최된 제9차 동방경제포럼에서 ‘세 개의 국경: 극동 남부개발의 새로운 동력으로 서의 하산’ 회의를 개최함: 성원용, “북러 관광협력에 ‘진심’인 연해주의 하산지구 해양리조트 개발계획”, 『KOLOFO칼럼』, 제720호(2024.12.3.)

13) 『一帶一路 全景地圖』, 中國地圖出版社, 2017년 6월 第1版, 2018년 6월 第3次 印刷 참조.

노항, 부산이다.

첫 번째, 단둥-신의주 지역은 일대일로의 중-몽-러 경제회랑과 연결되고 중-북 철로가 연결되는 지점이다. 정치적 긴장 시기를 제외하고는 북·중 전체무역의 60~80%가 이루어진다. 단둥은 1876년 ‘안동(安東)군’으로 설립되었고, 1965년 단둥으로 개명하였는데 평양에서 220km, 서울에서 420km 거리에 있어 교통이 매우 편리하다. 단둥-평양을 오가는 국제 특급열차는 코로나 이전까지 매일 만석을 기록할 정도로 붐볐다. 중국은 ‘랴오닝 일대일로 종합 시험구 건설 총체방안’에서 “단둥을 관문으로 한반도 내륙으로 연결한다”고 발표한 바 있다. 신의주는 북한의 제2도시라 불릴 정도로 인구 밀집 지역이고 해동관문(海東關門)으로서 변경 수비를 담당하던 요충지였다. 북한은 2002년 9월, 6장 101조로 구성된 신의주 특별행정구 기본법을 채택하고 입법, 사법, 행정권을 부여한 바 있고 향후 2052년까지 유효하다. 기본법을 보면 신의주 특구를 국제적인 금융, 상업, 공업, 무역, 관광지구로 조성, 2052년까지 토지임대기간 보장, 특구 자체의 화폐금융정책, 자유로운 외화 반출입, 조세우대, 특혜관세제도, 외자유치 등에 관한 내용을 담고 있다.¹⁴⁾ 일대일로의 경제회랑과 철도가 연결되면 단둥-신의주 지역은 국제금융거점이 되도록 계획되었다. 중국 측도 2009년 원자바오(溫家寶) 총리의 북한 방문시 ‘경제협력협정’을 체결하고 신압록강대교 건설사업을 약속하였고, 2019년 시진핑 주석의 방북시 대교 개통을 위한 자금지원을 약속한 바 있다. 최근 신압록강대교 공사가 재개되고 북측지역에서 대규모 세관시설공사가 진행되고 있다.¹⁵⁾ 초기 신의주 경제특구는 가동되지도 못하고 ‘김정일의 수양아들’로 알려진 행정장관 양반의 구속으로 좌초되었지만 2013년 김정은의 북한이 신의주 경제특구와 13개 경제개발구정책을 발표하면서 다시 북중교류의 중심지역으로 부상했다.¹⁶⁾ 최근 중국이 북한의 지나친 러시아 의존이 초래할 위험에 대비하여 헤징전략(hedging)을 구사하는 것도 같은 맥락이다. 중국이 단둥-신의주를 일대일로 연결의 거점으로 삼는 것은 나선-하산의 동해지역과 달리 러시아의 접근이 차단되는 지역이며, 2만 여명의 조선족이 거주하고 있어서 북한과의 교류에도 유리하기 때문이다. 중-몽-러 경제회랑의 3번 노선인 동부철도회랑과 중앙철도회랑이 단둥-신의주 구간과 연결되면 단둥-신의주 지역은 경제적 상호보완성, 무역통상구 운용, 변경무역 등에서 유리한 조건들

14) 홍익표, “신의주 경제특구의 설립배경 및 향후 발전과제”, 『KIEP』, 제02-31호(2002), p.1.

15) “북, 러시아 밀착 속 중국과도 개선?...신압록강 대교 공사재개”, 『이데일리』, 2025.3.27.

16) “신의주 특별행정구 지정 21돌, 여전히 미완성”, 『연합뉴스』, 2023.9.12.; 북한은 중앙급경제특구(5), 중앙급경제개발구(4), 지방급경제개발구(9) 등 27개의 경제특구와 개발구를 지정하여 운영하고 있다. 김정은 정부는 기존의 나선경제특구, 황금평-위화도 경제특구, 개성공업지구, 원산-금강산관광지구, 신의주 국제무역지대에 22개를 추가했다: 『한겨레』, 2018.5.21.

을 활용할 수 있다.

두 번째, 북한의 나선지역은 중국 일대일로 한반도 연결의 동쪽 축선이다. 나선은 1993년 나진과 선봉을 합쳐서 나선·선봉시로 개편되었고, 2010년 도(道)급인 나선특별시로 승격되었다. 중국 훈춘과 러시아 핫산에 접하고 있어 중국, 러시아와 활발한 경제협력이 이루어지는 지역이다. 2009년 원자바오 총리의 방문을 계기로 중국의 장지투선도구(長吉豆先導區)와 더불어 동북지역의 개발과 동해진출을 위한 거점지역으로 부상하였다. 나선 경제특구는 나진항이 있어 동북아 물류 허브로서의 잠재력을 가지고 있는데 북한은 2015년 ‘나선경제무역지대 종합개발계획’을 발표하고 외국자본의 투자를 허용하는 조치를 발표한 바 있다. 나진항은 동해의 최북단에 위치하고 있고, 대초도, 소초도가 방파제 역할을 하고 있어서 겨울파도와 동절기 결빙을 막아주기 때문에 물류 거점항으로 유리하다. 2013년까지는 중국이 나진항의 개발을 독점하였는데 장성택 처형사건으로 북중관계가 악화되면서 러시아가 개발 주도권을 가지게 되었다. 러시아는 나선을 중심으로 시베리아 횡단철도를 연결하여 한반도 진출을 꾀하고 있는데 최근 나선-핫산 개발구협정도 그 연장선에 있다. 때문에 중국의 입장에서는 일대일로의 연결을 통해 러시아와 전략균형을 맞추고 중국의 지분을 확보하려 한다.

나선시를 통과한 일대일로는 북한이 개발하고 있는 원산갈마 해안관광지구를 경유하여 서울로 연결된다. 원산갈마지구는 북한판 와이키키해변을 조성한다는 계획으로 2016년 7월부터 막대한 자본을 투입해 2025년 6월 준공했다. 최근 북한은 갈마반도의 해변 5.5km에 걸쳐 객실 2만 여개를 갖춘 숙박시설과 휴양시설을 오픈하면서 비치파라솔 등 중국물품을 대규모로 수입했는데 코로나19 이전과 비교할 때 11배나 증가한 규모이다.¹⁷⁾ 북한은 러시아 등 외국 관광객을 유치하여 원산갈마지구를 국제관광지구로 만든다는 계획을 가지고 있다. 베트남의 사례를 보면 향후 원산갈마 관광지구의 가장 큰 고객은 중국인들이 될 수밖에 없다. 중국이 일대일로의 한반도 연결을 서두르는 이유이다.

세 번째, 러시아의 자루비노항이다. 최근 북중러 접경지역을 중심으로 북방삼각관계가 활성화되면서 초국경협력이 본격화되고 있다. 러시아의 자루비노가 거점인데 블라디보스토크에서 육로로 220km, 해로로 105km 거리에 있는 인구 3,000여명의 항구도시이다. 자루비노항은 중국의 동북3성과 러시아 연해주에서 중국 남부와 동남아시아, 일본으로 연결되는 물류 허브로서 기능하고 있다. 중국 훈춘에서 70km에 위치하고 부두의 길이와 수심, 그리고 배후부지를 감안하면 연간 화물처리량이 120만 톤에 달하는 것으로 평가된다. 2014년 중국 지린성 정부는 러시아와 자루비노항 공동개발을 위한 양해각서를 체결

17) “북한, 원산갈마지구 휴양지 정비, 파라솔 ‘대중수입액’ 47배 폭증”, 『아시아투데이』, 2025.7.29.

하고 2020년 완공했다. 중국은 2015년부터 훈춘-자루비노-부산항을 오가는 정기운항노선을 개설하고 다용도 컨테이너선인 MSR호를 이용해 중국에서 생산된 물건을 훈춘에서 육로를 통해 자루비노항으로 옮기고 다시 자루비노항에서 선적하여 부산항으로 운송하고 있다.¹⁸⁾ 중국이 자루비노항 개발에 적극적인 이유는 동북3성의 물류수송 때문이다. 북한의 나선항이나 청진항 등 북한의 동북지역 항구를 개발하는 것이 유리하지만 UN의 대북 제재로 인해 차질을 빚게 된 것이다. 동시에 한반도 종단철도, 중-몽-러 경제회랑의 한국, 북한, 몽골, 러시아와 연결되는 거점이라는 전략적 이유도 있다. 러시아 정부 역시 중국, 북한, 한국, 일본 등과 근접한 지정학적 장점을 고려하여 동북아 물류거점으로 육성하기 위해 자루비노항의 개발 및 현대화에 힘을 쏟고 있다. 푸틴 정부는 신동방정책을 표방하며 유라시아의 지정학적 환경변화에 능동적으로 대응하고 있다. 러시아가 연해주의 핫산 지구와 중국의 훈춘, 북한의 나선, 원산 등 동해안 노선을 연결하면 중국으로서는 전략균형 차원에서 일대일로에 한반도 연결을 서두를 수밖에 없다. 길은 먼저 난 길을 이용하고 편리한 길을 이용하게 되는 것이 일반적이다. 그래서 선점이 중요하다.

2. 일대일로 한반도 연결 전략과 목적

1) 정치전략과 목적

시진핑 정부가 발주한 일대일로 프로젝트는 중국꿈(中國夢)을 실현시키기 위한 방안이다. 이를 달성하기 위해서는 반드시 참여국들과 주변국들의 긍정적인 인식과 동참이 필요하다. 중국정부 스스로는 일대일로를 창의(Initiative)라고 지칭하고 있지만 중국의 의도를 의심하는 논자들이 많다. 중국 정부에 따르면 일대일로는 국제공공재 건설을 위한 사업으로 공유, 협력, 자발적 참여, 상호이익, 윈조, 봉사, 공공외교 등의 개념으로 이해해야 한다고 주장한다. 비록 중국이 주창했지만 일대일로는 인류 공동의 편리를 도모하기 위한 공익사업이고 인류가 함께 얻고(共贏), 함께 짓고(共建), 함께 누리고(共享), 평화롭고 평등하게 의논하는(和平和平等協商)방식으로 진행될 것이라고 한다. 중국은 이것을 두고 중국모델이라고 하며, 일대일로는 중국모델의 확대라고 한다.

그런데 과연 일대일로를 중국모델이라고 단언할 수 있는가? 그렇다면 그 실체는 무엇인가? 중국모델을 단순히 ‘일대일로’와 ‘시진핑 신시대 중국 특색사회주의’를 오버랩시켜

18) “부산-자루비노-훈춘, 한중러 뱃길 22일 운항 시작, 『아주경제』, 2015.5.12.: 지린성 동북아철도그룹은 3000만 위안(53억원)을 투자하여 자루비노항의 컨테이너 화물장 등 항구부대시설 건설을 지원하고 효과적인 수송능력과 간편한 통관환경을 고려하면 향후 한중러 3국간의 새로운 교통수송 플랫폼 역할을 할 것으로 전망했다.

‘중국의 꿈(中國夢)’을 실현하려는 중국 정부의 인프라구축사업의 일환이라고 단순화할 수 있을까? 1921년 중국공산당을 창당하여, 28년 만에 중국대륙을 장악하고 1949년 중화인민공화국을 건설한 중국공산당, 서구제국주의 노리개로 전락한 청나라의 잔해 위에 사회주의 신중국을 건설한지 불과 70년 만에 세계패권에 도전하는 지위까지 오른 중국공산당의 발전과정은 분명 중국만의 경험이고 중국모델이다. 만약 그렇다면 중국모델의 핵심은 흑묘백묘(黑貓白貓)로 상징되는 덩샤오핑의 선부론(先富論)이고 개혁개방정책이다. 그것을 중국공산당은 중국 특색사회주의라 하였고 마르크스-레닌주의의 틀에 자본주의 시장경제를 접목하여 중국 실정에 맞게 서체중용(西體中用)했다. 최근 시진핑 정부가 주창한 ‘시진핑 신시대 중국 특색사회주의’도 기존 중국 특색사회주의에 전통 중국의 가치들을 접목시켜 재구성한 새로운 중국모델이라 한다. 그러나 실체는 붉은 고양이와 쥐를 쉽게 잡으려고 희거나 검게 염색하였다가 다시 누렇게 염색한 것일 뿐이다.

이와 관련해서는 갑론을박이 많지만 성과 면에서만 보면 중국모델이 맞다. 15억 인구 대국의 중국이 개방개혁 40년 만에 세계 2위의 경제대국으로 도약했다는 사실이 그 방증이다. 1980년 명목 GDP가 3,030억 달러였던 중국이 2024년 18조 5,600억 달러에 도달했다. 1인당 GDP도 1960년 90달러에서 2024년 13,156달러로 초고속 성장했다.¹⁹⁾ 구매력(PPP) 평가기준으로는 미국을 제치고 세계 1위가 되었다. 2022년 중국당국의 ‘제로 코로나’ 정책으로 인한 경제 마비에도 불구하고 근로자 평균연봉이 1,800만원으로 전년대비 5%증가했고, IT직종의 경우는 4,200만원에 달하는 것으로 나타났다.

이러한 경제 통계가 보여주는 객관적인 자료는 중국발전 과정과 결과는 중국 특색의 발전모델이고 지구촌의 많은 개발도상국들에게 매력적인 롤모델임은 분명하다. 이는 1950, 1960년대 사회주의 혁명모델이었던 마오쩌둥의 게릴라전과는 다른 차원의 모델이다. 특히 최근 중국이 주창하고 있는 일대일로는 단순히 경제적인 분야에 한정되는 인프라구축사업이 아니라 정치, 경제, 사회, 문화 그리고 생태환경문제를 포괄하는 사업이다. 이는 일대일로가 전지구를 대상으로 하는 공동체구축사업이고 미국식 발전모델인 워싱턴 컨센서스에 대비된 베이징 컨센서스임을 보여준다. 시진핑 주석이 제2차 일대일로 포럼을 전후하여 ‘인류운명공동체’를 이야기하기 시작한 것도 같은 연장선에 있다.²⁰⁾

한편, 중국의 장밋빛 설계와 변명에도 불구하고 일대일로를 중국이 칭한 이니셔티브(Initiative)가 아니라 중국의 의도가 함축된 ‘전략(strategy)’으로 지칭하는 논자들이 많다. 2013년 일대일로가 처음 언급될 당시부터 중국판 마셜플랜(中國版馬歇爾計劃) 또는 중국

19) IMF 중국자료 참조.

20) “시진핑, 인류운명공동체 구축 필요...중국힘 커져야”, 『동아일보』, 2024.6.28.

의 대전략이라고 규정하는 논자들이 있었다. 그들은 중국정부의 일대일로가 처음부터 위대한 중화의 부활을 목적으로 한 영역확대 전략이라고 주장한다. 중국의 구상대로 일대일로가 진행된다면 아시아지역 전체의 교통, 통신망이 하나로 연결되고, 동서유럽으로 확대되고, 아프리카까지 연결되어 거대한 유라시아-아프리카 네트워크가 형성될 것이고, 그 중심에 중국이 자리하려는 의도라고 한다. 그러면 중국은 ‘위대한 중화의 부활’을 이루어 중화대가정 즉 대동사회(大同社會)에 도달하게 된다는 것이다.

다른 한편으로, 중국의 주장이나 중국에 대한 의심과 무관하게 일대일로를 일종의 사업(business)으로 단순화시키는 시각도 있다. 주로 인프라구축사업을 중심으로 건설, 토목 공사에 관심을 두는 부류이다. 이들은 일대일로를 침체된 경제를 활성화시키기 위해 중국정부가 발주한 대규모 토목건설 사업이라고 규정한다. 참여기업체, 일자리 창출, 금융과 자본, 지역개발 등에서 중국기업들이 독점한다는 우려가 있지만 일대일로 포럼을 통해 중국정부가 아시아인프라투자은행(AIIB) 출자와 다양한 형태의 사업참여를 유도하고 있기 때문에 이익을 공유할 수 있을 것으로 기대한다. 실제 중국은 일대일로 사업 추진 과정에서 경제적 상호이익에 대해 강조하고 있다. 정치적 의도를 배제한 채 경제협력과 공동부유를 강조하면서 사업참여에 유인하고 있다. 이는 중국이 일대일로 사업을 추진하면서 국제규범 및 아젠다를 선도하고, 국제 인프라·통상·규범·질서재편 과정에서 중국의 국제적 주도권을 강화하려는 것임을 알 수 있다.

사회주의 중국에서 중화민족의 위대한 부흥이라는 ‘중국몽’의 실현은 안정된 경제발전을 위한 인프라와 경제발전 협력체가 근간이 되어야 한다. 일대일로의 한반도 연결은 주변국 운명공동체 구축을 통해 인류운명공동체로 나아가기 위한 첫 단계이고 궁극적으로 아편전쟁 이후 상실한 한반도와 동아시아의 주도권 수복을 시작으로 전통적인 중화세계를 복원하고자 하는 의도가 반영된 것이다.

2) 지정전략과 목적

냉전 이후 일부 현실주의자들은 세력전이론(power transition theory)을 근거로 미·중 간 패권경쟁이 양국 간 갈등이나 전쟁으로 귀결될 것이라는 비관적 전망을 제시한 바 있다. 지금도 대만 문제와 남중국해 갈등이 승급되고 있는 상황을 고려하면 “시간에 비례하여 영토분쟁이 강화된다”는 해스너(Ron E. Hassner)의 주장이 일견 설득력이 있어 보인다. 그러나 냉전 이후 중·러의 영토분쟁 협상, 상하이협력기구(SCO)의 설립, 브릭스(BRICS)의 결성 사례를 보면 중국 지정학에서는 현실주의적 가정들이 가정으로 끝날 수도 있다. 다시 말하면 중국의 의도대로 일대일로 사업이 원활하게 진척된다면 일대일로

를 통해 현실주의적 경쟁과 갈등들이 자유주의적 협력과 소통으로 전환될 수도 있다. 만약 중국의 일대일로가 맥킨더의 심장지역론에서 언급한 유라시아 하트랜드와 아프리카 하트랜드를 연결하고, 동아시아 림랜드지역에서부터 서유럽 림랜드지역에 이르는 유라시아-아프리카의 ‘길’이 연결되면 유라시아-아프리카는 하나의 통합장(統合場)이 될 것이고 갈등보다는 협력의 판세가 전개될 것이다. 이는 맥킨더가 제시한 가정-“허트랜드를 장악하는 자가 세계섬을 장악하고, 세계섬을 장악하는 자가 세계를 지배한다”-을 충족시키는 것이고, 이를 주도한 중국이 중화세계의 부활이라는 궁극의 목표를 달성하게 될 것이다.

중국 일대일로를 보면 로마제국의 발전사가 연상된다.²¹⁾ 로마는 원래 농경을 위주로 하는 작은 도시국가에 불과했지만 지중해 해양강국이었던 카르타고를 제압하고 패권을 장악했다. 당시 촉발된 포에니전쟁에서 처음에는 전투용 코끼리 부대를 앞세우고 알프스 산맥을 넘어 기습한 한니발의 공격으로 로마군은 전멸 직전까지 갔다. 그러나 로마는 해양항로의 제해권을 장악한 덕분에 카르타고의 보급로를 차단할 수 있었고, 기원전 146년 무렵 카르타고를 완벽하게 멸망시키고 ‘로마의 평화’를 얻었다. 당시 로마가 패권을 장악할 수 있었던 것은 두 가지 조건 때문이다. 하나는 ‘길’이었고 또 하나는 로마에 대한 충성심과 자부심으로 무장한 로마시민들의 ‘단합된 힘’이었다. 로마의 이러한 지정학적 경험은 육상로드인 ‘일대’와 해상로드인 ‘일로’를 추진하는 중국에게 시사하는 바가 크다. 굳이 아편전쟁의 아픈 기억을 들추지 않더라도 현재 인도-태평양전략과 무역전쟁으로 압박하는 미국을 상대하기 위해서는 ‘길’과 ‘인민들의 단결된 힘’이 어느 때보다도 절실하다. 시진핑 정부는 추진 중인 일대일로 사업이 로마제국의 ‘길’ 역할을 할 것으로 기대한다.

시진핑 국가주석이 이탈리아를 방문하고 일대일로 양해각서(MOU)를 체결한 것도 같은 맥락이다.²²⁾ 중국이 이탈리아를 공략한 것이고 이는 일대일로(一帶一路) 세일즈를 위한 공격적 외교전임이 분명하다. 그동안 아시아, 아프리카 등 개발도상국에 공을 들이던 중국이 방향을 선회하여 유럽선진국의 심장을 공격한 것은 아시아-아프리카-유럽을 하나의 장으로 묶으려는 의도이다. 우선 아시아-아프리카를 공략하고 유럽을 포위하는 수법은 ‘농촌으로 도시를 포위하는’ 전형적인 마오쩌둥식 게릴라전법의 국제적 확장이다. 중국의 선공(先攻) 대상이 이탈리아였다는 것은 G7국가들 가운데 경제적으로 가장 취약해서 공략하기 용이했다는 점도 있지만 ‘로마제국’의 터가 이탈리아였다는 역사적 상징성을 가지기 때문이다. 그래서 시진핑 주석이 이탈리아로 간 것이다.

21) 시오노 나나미, 『로마인 이야기10: 모든 길은 로마로 통한다』, 서울: 한길사, 2002 참조.

22) Voice of America, “시진핑, 유럽 3개국 국빈방문, 이탈리아 일대일로 참여”, www.voakorea.com(2019. 03.18); 『시엔뉴스』, “중 시진핑, 방중한 이탈리아 총리 회견, ‘전면적 전략 동반자관계 강화 행동 계획’ 발표”, 2024.7.29.

한편, 일대일로가 단순한 인프라구축 사업이 아니고 패권전이 현상의 일부라면 중국의 희망처럼 순조롭게 일대일로가 진행될 수는 없다. 왜냐하면 중국의 의도대로 유라시아와 아프리카가 하나의 장으로 통합되고, 중남미가 가세하게 된다면 북미대륙은 ‘섬’으로 고립무원의 지경에 처하게 된다. 당연히 대서양동맹과 동아시아 동맹라인을 상실하고 외톨이가 될 위험에 직면한 핵심국가 미국이 방관할 리 없다.

미국은 두 가지 선택지가 있다. 적극적인 억지와 봉쇄를 통해 일대일로 건설을 방해하거나 아니면 함께 참여하여 지분을 나누는 방법이다. 당장은 트럼프 정부가 일대일로를 억제하고 중국부상을 견제하는데 총력을 기울이고 푸틴을 동원해 전략균형을 맞추고 있지만²³⁾ 조만간 중미협력체제로 전환될 수밖에 없다. 왜냐하면 트럼프발 관세전쟁 이후의 국제시장변동을 보면 샌프란시스코체제를 비롯한 분열구조나 경쟁구조가 미국의 이익에도 합목적적이지 않기 때문이다. 갈등과 경쟁체제에서 비롯되는 관리비용이나 반대급부보다 교류와 협력의 이익이 커지면 중미는 협력으로 관계 전환할 것이다.

트럼프 정부가 중국의 일대일로에 민감한 이유는 중미 패권전이의 서막이라고 보기 때문이다. 세계의 공장에서 시장, 금고로 급부상한 중국이 기득권을 가진 미국을 불안하게 하고 있다는 것이다. 그 방증이 집권2기를 맞은 트럼프 정부의 공세적 행태이다. 출범과 동시에 중국에 대해 관세전쟁을 선포한 것도 시진핑 정부의 일대일로 확산을 차단하려는 목적이 있다. 바이든 정부시기 동원되었던 인도-태평양동맹과 대서양동맹이 기대수준에 미치지 못했다고 판단한 트럼프는 미국 주도의 강압적 동맹동원과 대중국 직접 공세에 나선 것이다.

그러나 트럼프정부의 일대일로의 확대억제와 연결차단의 시도에는 한계가 있다. 왜냐하면 일대일로는 시진핑 정부의 독창적인 사업도 아니고 중국이 독단적으로 추진하는 사업도 아니기 때문이다. 중국이 주도하는 인프라 사업이기는 하지만 수 천년 전부터 존재했던 ‘길’을 복원하는 사업이고 서구제국들도 아시아침략의 통로로 활용했던 길이다. 냉전 이후에는 유엔 아시아태평양경제사회위원회(ESCAP)도 아시안 하이웨이(Asian Highway) 프로젝트를 주도한 바 있다.²⁴⁾ 더구나 중국은 일대일로 확장에 연선국가들의 경제적, 정치적 마중물 즉 화교기업과 화교집단을 확보하고 있어 유리하다. 이들 교두보를 활용하

23) 2025.8.15.(현지시각) 트럼프와 푸틴은 알래스카에서 우크라이나전쟁 종식을 위한 담판을 가졌다. 회담은 합의점을 찾지 못한 노딜로 끝났지만 미국 영토에서 전범 푸틴과 정상회담을 진행하였다는 사실, 지속적인 회담 진행을 약속한 점은 푸틴에게 면죄부를 준 동시에 우크라이나전쟁 종전계임을 미,러가 주도하겠다는 의미라고 평가된다.

24) 아시안 하이웨이는 아시아 경제통합과 평화증진을 위해 아시아 32개국을 연결하는 총 14만km 규모의 국제간선 도로건설 계획이다. 9개 간선과 55개 지선으로 구성되며 한국은 AH1(일본-터키), AH6(부산-러시아) 노선이 통과한다. 경부고속도로에 표지판이 설치되어 있다.

여 중국은 지역거점(點)을 확보한 후, 선(線)으로 연결하고, 면(面)으로 확대하고, 이를 정보통신 기술, 우주기술과 결합시켜 입체(體)화하고 있기 때문에 속도가 빠르고 성공확률이 높다. 인프라 사업에서 가장 중요한 문제 중의 하나가 원활한 자금조달인데 중국은 아시아인프라투자은행(AIIB)을 설립하여 이를 해결하고 있다. 베이징에서 열리는 일대일로포럼(2017, 2019, 2023)을 보면 참여국의 수가 점점 증가하고 투자항목과 투자액이 급격하게 증폭되는 것을 보여준다.²⁵⁾ 이는 사업적 측면에서 일대일로의 성공 가능성을 보여주는 객관적인 지표이다. 결과적으로 중국과 인접한 국가들이나 일대일로 연선국가들의 입장에서는 루소의 사슴사냥 게임의 가정처럼 일대일로에 참여하는 것이 그렇지 않은 경우보다 이익이 크기 때문에 적극적으로 참여하게 된다. 대표적인 사례로 지난 2023년 10월 베이징에서 진행된 제3차 일대일로 국제협력 정상포럼을 들 수 있다. 130여 개국의 국가수반이나 대표들이 참석했는데²⁶⁾ 당시 우크라이나 전쟁으로 외교적 고립에 처한 푸틴의 참여가 주목을 받았다. 푸틴은 글로벌 사우스 대표들이 다수인 회의장에서 “러시아와 중국, 전세계 대다수 국가는 협력과 경제발전에 대한 열망을 공유한다”면서 미국 주도의 글로벌 패권을 공개적으로 비난한 바 있다. 코로나 팬데믹 3년을 겪은 푸틴과 아프리카, 동남아, 남아메리카, 헝가리, 아프카니스탄 정부 대표들이 포럼에 참석한 것은 결국 중국이 투자한 1조 달러의 일대일로 기금을 공유할 수 있다는 기대와 희망 때문이다.

일대일로포럼의 참석여부를 두고 고민에 빠진 국가들도 있다. 대표적으로 일본이다. 2019년 4월 25~27일 개최된 일대일로포럼 시기에 트럼프 대통령은 부인 멜라니아의 생일잔치에 아베 수상 부부를 초대했다. 트럼프-아베는 골프 카트를 타고, ‘자유롭고 개방된 인도 태평양지역’을 논의하고 맹방 간의 공조를 과시했지만 같은 시각 베이징 일대일로 포럼장에는 아베 외의 나머지 일본 인사들로 가득했다. 어느 때보다 많고 다양한 분야의 학자들과 전문가들이 참여하여 일본과 동아시아의 미래를 중국말로 이야기했다. 그 회의에서 일본 참석자들은 중·일 정부 간 교류의 한계를 인정하면서 민간차원의 교류 활성화를 제안했다. 문화, 청년 그리고 환경문제를 3대 축으로 하여 양국과 동아시아가 협력하자는 내용이었다. 일대일로가 표방하는 운명공동체, 책임공동체, 이익공동체를 구현하기 위해 일본과 중국이 주도하는 석탄공동체를 만들자고 했다. 중일 양국은 2000억 위

25) 일대일로 포럼과 별도로 중국은 중국-아프리카 협력포럼(FOCAC)을 개최하고 있다. 2024년 10월 베이징 회의에는 대만과 수교중인 에스와티니를 제외한 아프리카 53개국 정상들이 참여하였다. “일대일로 해놓고...아프리카 포럼이 최고라는 중국 속내”, 『머니투데이』, 2024.9.5.

26) BBC NEWS 코리아, “푸틴, 중국 일대일로 포럼 계기 정상회담서 시진핑 환대받아”, 2023.10.19.: 2023년 제3차 포럼은 2017년 제1차 포럼에 비해 참가인원이나 사업 규모 면에서 대폭 확대되어 일대일로가 경제성과 잠재성 있는 사업임을 증명했다.

안 규모의 통화 스와프 협정을 체결했고, 중국 칭다오에서 열린 국제 관함식에 육일승천기를 단 일본해상 자위대 호위함이 참가하기도 했다. 일본의 딜레마와 선택을 보여주는 대표적인 사례였다. 집권 2기의 트럼프 정부도 크게 다르지 않다. 색깔도 피아(彼我)도 무시하고 일본 길들이기를 시전하고 있다. 중국으로서는 반가운 일이다. 미일동맹과 동아시아공동체 사이에서 갈등하는 일본이 아시아 회귀를 택할 수 있다. 그러면 중국 일대일로와 한반도 연결이 부산에서 대마도를 거쳐 일본으로 연결될 가능성이 높아진다. 한일해저터널과 한중서해해저터널에 대한 논의가 구체화되고 있는 상황을 고려하면 일본의 일대일로 참여는 동아시아공동체 설립을 가속화시키고 일대일로 연결은 유리한 국면을 맞는다.²⁷⁾

3) 지경전략과 목적

중국은 일대일로 사업을 통해 새로운 시장과 성장 동력을 확보하려 한다. 당면한 중진국의 함정을 극복하고 한계효용체감의 법칙을 적용받지 않는 첨단기술대국, 선진국의 반열에 오르려는 것이다. 개도국이 중진국이 되기 어렵고, 중진국이 선진국이 되는 것은 더욱 어려운 상황에서 자칫 중진국의 함정에 빠지게 된다면 사회주의 중국이 이루어놓은 성과가 사상누각이 될 수도 있다. 때문에 중국은 생존공간의 확대를 통해 양적 팽창을 극대화하고 질적 전환을 통하여 자본국가로 전환한다는 계획이다. 이러한 계획을 달성하기 위해 일대일로 사업을 발주했고 일대일로의 한반도 연결을 기획하게 된 것이다.

초기 일대일로 사업은 해상, 육상 실크로드를 건설하는 대규모 토목건설공사가 중심이었다. 이는 단순히 철도나 도로를 연결하려는 건설공사가 아니라 중국의 공간확장을 위한 장기 전략의 일환이었다. 그리고 일대일로 사업이 확장되면서 교통 통신로 건설 위주의 사업이 일파만파 확대되어 위안화 국제화, 디지털 위안화, 디지털 차이나, AI 차이나 등으로 진화하고 있다. 일대일로의 한반도 연결은 그 연장선에 있다. 우선 동북3성을 비롯한 접경지역의 경제를 활성화하고, 수출입을 확대하고, 한반도 및 극동러시아에 대한 투자기회를 창출하려 한다. 철도, 도로, 항만 등 한반도 연계 국제 인프라를 구축하면 아시아와 유럽을 연결하는 무역 및 물류 벨트를 구축하게 된다. 중국정부가 발표한 일대일로 5통(通) 전략과 6대 경제회랑을 보면 가장 핵심적인 내용이 경제적 목적과 직접 관련이 있다. 철도와 도로 인프라 건설, 기술표준시스템 협력, 에너지 기초설비 연계망 구축 등의 실시연통(設施聯通), 무역 및 투자장벽 제거, 첨단산업 협력 등의 무역창통(貿易暢

27) “바다 밑 고속도로...한일해저터널 논의”, 『연합뉴스』, 2025.5.24.; “日도쿄서 한일해저터널 세미나”, 『세계일보』, 2025.7.17.

通), 각국의 통화사용 확대, 통화안정시스템 구축, 신용시스템 구축, 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립, 브릭스(BRICS) 개발은행 설립 등의 자금유통(資金融通)을 보면 중국 각 지방과 인접 국가들과의 경제무역관계를 강화하는 항목들로 구성되어 있다. 예를 들어 헝가리(화웨이 물류센터), 이란(투리스탄 수력발전댐), 카자흐스탄(코르고스 항구), 파키스탄(파다르항구 방파제), 스리랑카(함반토타 심해항구), 캄보디아(국도 214호선, 스통트렐-메콩 대교), 인도네시아(숨셀5 발전소), 북한(신압록강대교), 방글라데시(파이라 발전소), 라오스(중국-라오스 철도), 이스라엘(하이파 항구), 몽골(타바톨고이 철도), 터키(제3원전) 등과의 협력 사업이다.

같은 수준에서 중국 일대일로의 한반도 연결은 한국 경제와 유럽 시장으로의 확대, 북한 개발사업 협력을 촉진하고 대외직접투자 증가를 유도할 것으로 기대한다. 2018년 라오닝성 지방정부가 발표한 ‘라오닝 일대일로 종합 시험구 건설 총체방안’을 보면 러시아, 일본, 한국, 북한과의 구체적인 협력 사업들을 적시하고 있다. 한국과는 제3국 시장 공동 진출과 한중 산업단지 협력을 통해 신에너지자동차, 항만항공물류, 교통, 금융, 관광, 교육, 문화, 청년교류, 미세먼지대응 등에 협력한다고 명시했다. 세부 협력사항으로 다룬 자유무역항 건설 참여, SK, 삼성 등 한국대기업 투자유도, 해상·철도·항공 인프라 연결, 선양 한중과학기술단지 건설 등을 제안했다. 북한과는 단둥지역을 중심으로 한 협력플랫폼을 건설하고 단둥-평양-서울-대구-부산을 연결하는 철도도로정보 인프라를 연결하고 적절한 시기에 단둥특구를 설립하고 단둥 중점개발개방시험구를 설치하자고 제안했다.²⁸⁾

일대일로와 연결되는 북한의 경우는 2013년 5월 29일 ‘경제개발구법’을 제정하고, 2018년 6월 기준으로 중앙급 경제특구 5개, 중앙급 경제개발구 4개, 지방급 경제개발구 18개를 지정하여 총27개의 경제특구와 개발구를 중심으로 개발을 가속화하고 있다. 일대일로와 경의선 연결 노선에는 압록강(경제), 신의주(국제경제지대), 황금평·위화도(경제지대), 숙천(농업), 청남(공업), 은정(첨단기술), 와우도(수출), 진도(수출), 강령(국제녹색시범), 강남(경제), 송림(수출), 개성(공업지구)이 위치하고 있다. 경원선 연결노선은 온성섬(관광), 경원(경제), 나선(경제무역지대), 청진(경제), 어랑(농업), 북청(농업), 홍남(공업), 현동(공업), 원산-금강산(국제관광지대), 금강산(관광특구), 신평(관광)이 위치한다. 전체 경제특구와 개발구의 배치를 보면 경의선이 경유하는 서쪽 노선은 수출이 3곳이고 경원선이 지나는 동쪽 노선은 관광이 4곳이라는 점이 두드러진다. 중국과의 경제교류, 러시아 관광객 유치를 염두에 둔 포석인 것으로 판단되며 최근 북한이 원산-갈마곶을 국제관광

28) 이상훈 외, “‘라오닝성 일대일로 종합시험구’ 조성계획의 주요 내용 및 평가”, 『KIEP 세계경제 포커스』, Vol.1, No.4(2018) 참조.

지로 개발하여 외국인 관광객을 대대적으로 유치하려는 계획을 수립한 것과 무관하지 않다. 김정은 정부가 추진하는 경제개발구 운영방침을 보면 시장질서의 보장과 국제수준의 호환성 추구, 민간투자 사업방식 제기, 안정된 투자환경조성, 지방자율성과 외국기업 연계, 첨단과학기술 도입 등의 항목이 두드러진다. 명시적으로 개방을 언급하지는 않았지만 대외개방을 위한 정치작업의 일환임을 알 수 있다. 김정일 시기 신의주경제특구를 추진하려다 실패한 경험을 반면교사로 삼아서 탈중국과 다원주의 전략을 구사하고 있는 것으로 보인다. 최근 남측으로 통하는 철도와 도로를 봉쇄하는 퍼포먼스를 보여준 행태에 비추어보면 중국의 일방적인 일대일로 연결에 대한 북한식 불만의 표출이고 러시아와 일본, 미국, 유럽 등으로 외교노선을 다변화하려는 시도이다. 2023년 김정은의 두 국가론 역시 대외개방적 경제개발구 전략을 염두에 둔 국제화 포석이라는 점도 미루어 짐작할 수 있다.

한국의 경우는 문재인 정부시기에 ‘한반도 신경제지도 구상 및 경제통일 구현’이라는 국정과제²⁹⁾를 통해 환동해경제벨트, 환서해경제벨트, 접경지역 경제벨트(H빔 플랜)를 구체화했다. 동해권의 에너지자원벨트에서는 금강산, 원산·단천, 청진·나선을 공동 개발한 후 한국의 동해안과 러시아까지 연결한다는 구상이다. 서해안 산업물류벨트는 수도권, 개성공단, 평양·남포, 신의주를 잇는다는 구상으로 단둥에서 중국과 연결된다.

남북한의 경제발전 계획과 중국 일대일로에 한반도 연결을 구간별로, 세부적으로 보면 서로 상응하는 부분이 많다. 이는 남북 인프라 연결, 동북3성-한반도-러시아 협력 강화, 한국 산업 및 기업의 새로운 진출 경로 확보에 유리하고,³⁰⁾ 중국의 입장에서는 중국주도의 동아시아질서를 재편하는데 유용하다.

IV. 일대일로 한반도 연결의 가능성과 조건

1. 일대일로의 한반도 연결 가능성

중국뿐만 아니라 동아시아 국가들의 입장에서 시진핑 정부가 추진하는 일대일로 프로젝트는 지역과 국가발전을 위한 중요한 기회라고 여긴다. 무엇보다 동남아와 한국은 중국이 추진하는 일대일로가 인도차이나반도와 남북한을 관통하기를 바란다. 왜냐하면 한반도를 관통하는 길이 뚫리면 인적 물적 교류가 활성화되고 자연스럽게 상호소통의 기회

29) 통일부 홈페이지 참조.

30) 김두한, “북한 경제개발구 동향과 남북경협과제”, 『2018 대한민국 균형발전 정책박람회 발표자료집』(2018), pp.129-141 참조.

가 많아지게 되어 상호불신과 갈등요인이 감소될 수 있다. 하노이 북미정상회담의 경우를 보면 김정은 국방위원장이 평양에서 하노이까지 열차로 이동했는데 이는 일대일로의 평화매개역할을 증명한 것이며 동시에 북한-중국-베트남 구간 연결을 확인시켰다. 향후 일대일로가 동남아 지역과 동북아지역을 관통하여 남으로는 인도네시아, 북으로는 일본과 러시아까지 연결될 가능성을 보여준 사례였다.

일대일로의 동북아확대의 성공여부를 판단하기 위해서는 유사성과 차이성, 연결성과 단절성을 정리하는 과정이 필요하다. 우선 동북아지역은 문화적인 유사성 또는 동질성이 존재한다. 한국, 중국, 일본은 가장 대표적인 한자문화를 향유하는 국가이다. 종교와 사상 체계를 비롯하여 일상의 언어와 습관에서 서구와 대비되는 동질감, 유사성을 가지고 있다. 음식문화의 유사성을 가늠하는 젓가락문화도 공통적이다. 모양이나 사용방법은 차이가 있지만 한중일 삼국의 공통적인 생활문화이다. 인도의 맨손이나 서양의 포크사용과 구별되는 공통의 문화이다. 둘째는 지리적 근접성이다. 일대일로의 측면에서 본다면 건설 비용이 낮고 물류비용을 절감할 수 있다. 기존의 해로와 육로가 존재하기 때문에 복원에 소요되는 비용이 상대적으로 낮아서 위험부담이 적다. 육로와 해로의 연결망 구축이 용이하기 때문에 일대일로가 시베리아횡단철도와 북극항로 등과 연결하는데 유리하다. 더군다나 경제구조상 한중일의 상호의존성과 보완성이 높기 때문에 일대일로 건설에 따른 효용과 이익이 크다. 셋째, 공동의 역사적 경험을 가진 역사공동체라는 점이다. 물론 부정적인 인식도 존재하지만 ‘공동의 적’에 대한 공동의 경험, 특히 서구에 대한 열등감과 피해의식 측면에서 공감대가 있다.

그리고 중국이 ‘대전환의 시기’에 일대일로를 완성한다면 유라시아 및 동북아 다자협력의 주도권을 가지게 될 가능성이 높아지고, 제2차 세계대전 이후 동아시아국제질서를 규정했던 미국 주도의 샌프란시스코체제가 변동될 여지가 커진다. 이는 위기이자 기회가 될 수도 있다. 일대일로의 한반도 연결로 한반도 분단상황을 변화시키는 기폭제가 될 수도 있고, 남북경협 유도를 통해 한반도 리스크 분산, 평화·안정 기반 조성에도 도움이 된다. 궁극적으로 6.25전쟁 종결을 위한 남북한의 접촉을 상시화시킬 수 있고, 샌프란시스코체제를 종식시켜 시모노세키조약 이전의 동아시아 국제질서로 복원시킬 수도 있다. 한편으로 시진핑의 일대일로 노선이 한반도 구간을 경유하게 되면 푸틴의 신동방정책 즉 두건의 지정학에 대응하여 유목민의 남하와 약탈 저지선을 구축하는데도 유리하다.³¹⁾ 동

31) 중러 양국은 2005년 블라디보스토크에서 체결된 ‘중·러 동쪽국경에 관한 보충협정(블라디보스토크 조약)’에 의해 공식화되었고, 2008년 7월 21일 4,300km에 이르는 육상국경의 모든 부분에 대한 경계획정이 완전히 마무리됨.

시에 러시아-몽골-중국-북한-한국-일본이 참여하는 지역협력을 유도할 수도 있다.

중국의 입장에서 보면 일대일로가 한국의 서해안과 동해안으로 연결될 경우 미국과 일본의 해양세력 포위망을 돌파하는데도 유리하고 미국 주도의 중국봉쇄망인 쿼드(QUAD)를 무산시킬 수도 있다. 오바마정부 이후 추진되어온 미국의 아시아회귀와 중국봉쇄를 돌파해야만 중국은 동아시아를 넘어 세계대국으로 발전할 수 있는데 첫 번째 돌파구가 한반도이다. 중국이 한반도 서해에서 인공구조물이나 부표를 설치하고 이어도에 관심을 고조시키는 것을 보면 한중해저터널과 더불어 일대일로의 서해연결 구상을 실천하려는 것으로 보인다. 남북한 역시 지역발전 차원에서 서해안을 통한 중국과의 교통로 확보나 환서해경제벨트 설립이 필요하다.³²⁾

〈표 1〉 일대일로의 동해, 서해 해상노선과 한중해저터널³³⁾



2. 일대일로의 한반도 연결의 장애요인

일대일로의 한반도 연결에 관한 다양한 긍정적 조건들에도 불구하고 여전히 부정적인

32) 일대일로의 한반도 확장 구상을 보면 중국전투기의 동해 방공식별구역(KADIZ) 침범, 서해잠정조치수역 인공구조물 설치와 군사훈련의 의도를 짐작할 수 있다.

33) 『동아일보』, 2018.9.17.; 조용래, “한중일 해저터널 프로젝트 추진현황과 과제”, 제11회 동아시아국제심포지엄(2010.8.24.) 참조.

시각이 많다. 대표적인 것이 중국위협론이다. 중국 인사들은 일대일로가 백년, 천년동안 지속될 인류공동운명체를 위한 사업이라고 강조하면서 지정학적 의도나 전략적 의도가 없다고 한다. 그러나 동북아지역은 국가 간 상호불신이나 강한 자기 우월성 등에 기인한 배타성, 그리고 실제적인 차원에서 중국위협과 같은 장애 요인이 존재한다. 구조주의적 갈등이나 패권전이적 충돌요인도 중요한 장애 요인이다. 그 중심에 중국과 일본, 중국과 미국이 있다. 특히 중국과 미국 양국의 다양한 전략경쟁으로 인한 불안한 환경요인이 가장 큰 부담이다. 미국의 동아시아 개입은 중-일, 한-중, 남-북, 북-일, 중-대 관계발전 에 심각한 장애 요인으로 작용한다. 일본의 평화헌법과 미국의 의심도 일본이 구상하는 동아시아공동체나 동북아협력에 결정적인 걸림돌이 되고 있다. 1997년 아시아금융위기 당시 시도되었던 아시아통화기금(AMF) 설립의 경우가 대표적 사례이다. 러시아의 존재도 부담이다. 표면적으로는 러일관계, 중러관계가 비교적 안정적으로 보이지만 중요한 이슈마다 상호불신의 정도가 높은 것으로 드러난다. 중국과는 중소분쟁과 국경문제의 경험, 일본과는 북방4개 도서의 문제 등으로 끊임없이 갈등하고 있다. 최근에는 아프카니스탄에서의 미군철수 이후 중국-탈레반 관계강화, 중앙아시아 국가들과 중국의 관계강화, 우크라이나전쟁에서 중국의 군비지원 거부 등을 포함하여 중러간 갈등요소가 증폭되고 있다. 특히 북한의 우크라이나전 파병 이후 북러간 ‘포괄적 군사안보조약’이 체결된 후 시진핑 정부가 매우 불편한 심기를 드러내고 있다. 중국정부가 한국에 대해 일시적인 비자 면제국가로 지정한 조치 등을 보면 중국당국의 대북한 태도를 추정할 수 있다. 러시아에 대한 경계와 비호감도 협력의 장애요인이다. 러시아는 아시아태평양경제협력체(APEC)에 참여하고 회의를 개최하는 등 극동정책을 통해 아시아국가로 자리매김하려고 노력하지만 동아시아 국가들은 러시아를 여전히 ‘서구국가’라고 인식하는 면이 있다.

동북아지역이 가진 내부적 한계요인도 있다. 북한의 슬럼화와 정치적 경직성이 대표적인 난관이다. 북한구간을 통과하지 않고는 일대일로가 한반도를 관통하여 일본으로 도달하기 어렵다. 여전히 6.25전쟁 휴전상태가 유지되고 있고, 독도, 조어도 문제 등 태평양 전쟁의 잔재가 남았다. 중국의 경우도 공산당과 국민당의 전쟁이 종결되지 않은 상태이고 정치적 자율과 경제적 협력의 문제에서 고민하고 있다. 그 중심에 미국이 있다.

한중일 삼국의 경제규모와 소득격차, 정치적 위상인식의 불균형문제 역시 상호인식이나 거래조건에서 장애가 될 수 있다. 한중일 정상회담에 중국과 일본은 국가서열 2위인 총리가 참석하고, 한국은 대통령이 참석한다. 외교적 의전에서 모순이 발생한다.

이러한 부정적 조건들에도 불구하고 한중일은 일대일로 협력에 대한 필연성에는 공감하고 있다. 중국 측은 동북아지역 경제협력의 효용과 이익, 무역, 산업, 금융, 투자 등의

영역에서 비교적 높은 상호의존성을 가지고 있다는 점을 강조한다. 중국은 한국과 일본의 최대 무역파트너이고, 한국과 일본은 외자와 기술유입의 주요 근원지이기 때문에 상호보완성이 높다고 본다. 중국의 일대일로가 확대되면 중국의 동북3성을 중심으로 러시아 아권, 몽골권, 환서해발해경제권, 환동해경제권과 연결되어 광역 동북아경제권을 구축할 수 있을 것으로 기대한다.³⁴⁾ 구체적으로 중국의 내몽고와 러시아, 몽골을 연결하고, 헤이룽장과 러시아철도망을 연결하고, 헤이룽장, 지린, 랴오닝과 러시아 원동지역의 육로-해로연합운송협력을 강화하면 경제회랑이 형성되어 자유무역지대가 활성화된다.

경제적 현실주의를 고집하는 트럼프 정부의 관세전쟁 정황을 고려하면 동북아협력과 철도연결에 미국이 가장 큰 장애가 분명하다. 당장은 미국이 주도적으로 일대일로를 수용하거나 협력하지는 않을 것이다. 그러나 미국 정부도 공식적인 포럼참석은 없지만 ‘일대일로 한반도 구간을 성공적으로 건설하기 위해서는 북한에 국제통화기금(IMF)을 투입해야 한다’고 주장하는 등 다양한 경로를 통해 관여하고 있다. 이러한 점을 고려하면 일대일로 철길의 총노선이 확대되고 참여국의 수가 많아지고 있는 현실을 미국도 계속 도외시킬 수는 없을 것이다.

3. 일대일로 한반도 연결의 조건

남은 문제는 한국과 북한 구간의 연결이다. 해결해야 할 많은 전제가 있지만 남북한 국민들과 정부의 추진 의지가 관건이다. 2018년 4월 남북정상회담 후 발표된 ‘판문점 선언’에 남북한 철도연결 사업의 내용이 포함되어 있다. 실제 당해 8월부터는 남북철도연결 조사회의를 시작하고, 12월 26일에는 남북철로 및 도로연결 착공식을 개최했다. 중국과는 2018년 6월 도쿄에서 개최된 한중일 정상회담에서 문재인 대통령과 리커창 총리가 서울-신의주-중국을 잇는 철도사업을 같이 한다는데 뜻을 모았고 한중 양국간 조사연구 사업도 논의한 바 있다.

문재인 정부의 한반도신경제구상에 따르면 한국은 동해선과 서해선 두 개의 축을 만들어 신북방정책과 신남방정책을 연결한다는 계획을 수립했다. 동해선은 부산에서 출발하여 한국 동해안을 거쳐 북한 동해안으로 북상하여 중국 훈춘과 블라디보스톡으로 연결하고, 서해선은 전라남도에서 시작하여 신의주를 거쳐 중국의 단둥으로 연결한다는 내용이다. 그러면 한반도는 동서 두 축과 이를 가로로 연결하는 횡축으로 연결되어 전체적으로

34) 邢廣程, “一帶一路倡義與東北亞區域合作”, 『新形勢下的東北亞合作』, The 9th Asia Research Forum(2019. 4.29, Beijing), p.181.

H형이 된다. 여기에 기존에 있는 노선인 부산에서 출발하여 서울을 거쳐 신의주에 이르는 경의선을 연결하면 한반도와 일대일로는 육로로 여러 개의 연결선을 가지게 된다.

해양수송로인 일로(一路)와 관련해서는 다양한 제안들이 제기되고 있다. 포항시가 대통령직속 북방경제협력위원회 회의에서 한국의 영일만-북한의 금강산-러시아의 블라디보스토크를 연결하는 여객선 운항계획을 제안한 바 있다. 영일만항 중심의 물류인프라 구축, 환동해권 크루즈페리운항, 환동해 도시간협력네트워크 구축을 3대 핵심전략으로 내세웠다. 포항시의 제안은 중국이 확보한 북한지역의 나선항과 연결되어 중국의 창지투 개발전략과 연계될 수 있다. 북한과 중국간의 해상수송로 연결은 다양하게 진행되고 있다. 최근 북한의 남포시와 다롄(大連)-남포, 옌타이(煙台)-남포 해상항로에 관한 독점운영권을 골자로 한 전략적 협력의향서가 체결된 바 있다. 향후 산둥(山東)반도 및 랴오닝 반도와 남포항 간에도 화물, 여객항로, 유람선 항로 등의 개통을 추진할 계획이다.

북한은 개성공업지구, 나선자유무역지구, 원산-금강산관광특구, 신의주특구 등 특구위주의 개발전략을 진행한다는 구상이다.³⁵⁾ 이러한 북한의 전략은 중국의 일대일로와 러시아의 유라시아경제동맹, 한국의 유라시아 이니셔티브와 한반도신경제구상, 북극항로전략의 접점인 두만강지역을 물류협력거점으로 개발하면 성공 가능성이 높다. 여기에 일본과 진행하고 있는 전후배상협상과 남북일본인 협상문제가 순조롭게 협의되어 일본도 참여하게 되면 동북아 경제협력환경이 좋아질 것이다. 그렇게 되면 자연스럽게 에너지분야, 자원분야의 협력도 강화되어 국제사회가 우려하는 위험요소들이 완화되고 투자와 무역을 촉진하는 기제로 작동할 것이라 기대된다.

일대일로의 한반도 연결은 필수적으로 일본과도 연결될 것으로 예상된다. 현재 한국의 부산 가덕도에는 해저터널이 운용되고 있다. 충청권의 발전계획도 중국의 산둥반도에서 출발하여 한국의 충청지역을 경유, 일본에 이르는 해상, 육상 노선의 연결을 구상하고 있다. 만약 일대일로가 남북한을 관통하여 한일해저터널을 통해 일본까지 연결된다면 일대일로는 지정전략 측면에서 동북아시아의 협력체제를 완성하는 평화사업으로 평가될 것이다. 나아가 북극해를 통과하는 빙상실크로드 건설에 공동으로 협력한다면 일대일로는 그야말로 유라시아대륙을 아우르는 거대한 문화, 정보, 생활 네트워크(網)가 될 수 있다.

35) 安國山, “一帶一路倡義與圖們江區域國際物流合作”, 『新形勢下的東北亞合作』, The 9th Asia Research Forum (2019.4.29, Beijing), p.189.

V. 결론

일대일로로는 양면성을 가진다. 때문에 성공하면 좋지만 성공하든 실패하든 심각한 반대급부가 예상된다. 만약 중국의 일대일로 사업이 원활하게 진행되지 못한다면 경제, 정치, 사회적인 측면에서 세계는 좌초와 분열의 위기를 맞게 될 것이다. 우선 일대일로를 주도한 중국경제가 총체적 위기에 직면하게 될 것이고 사업에 참여한 국가들과 연선국가들의 경제에 막대한 충격을 줄 것이다. 정치, 사회적으로도 사업실패의 원인으로 작용한 분열요소가 인류를 또 다른 반목과 전쟁의 소용돌이로 이끌 수 있다. 그런 점에서 일대일로 사업이 성공적으로 추진되는 것이 중국과 연선국가들, 그리고 나머지 세계에도 유리하다.

중국이 시작한 사업이지만 세계 모든 국가가 협력하여 사업을 성공시키면 인류가 공동으로 활용할 수 있는 유용한 공공재를 만들 수 있다. 특히 동아시아지역의 경우 상호의존 정도를 고려하면 중국의 실패는 동아시아 전체의 공멸을 초래하는 기폭제가 될 수도 있다. 당장 중국모델을 답습하고 있는 북한과 베트남을 비롯한 동남아국가들이 위협해지고, 시장의존도가 높은 한국과 일본이 다음 순서가 될 것이다. 일대일로가 단순히 해상 실크로드와 육상 실크로드를 건설하는 인프라구축 사업이 아니라 각종 경제협력체와 군사안보관계를 포괄하고 있기 때문에 더 중요하다. 역내에서는 북핵문제나 대만문제 그리고 해양영토분쟁 등의 불안요인이 확대될 수 있고, 역외에서는 다양한 수준에서 중미무역전쟁과 군비경쟁을 격화시킬 수 있다. 따라서 일대일로의 동아시아 확대는 기회인 동시에 패러다임 변화를 수반하는 위험을 내포하는 것이다.

또 다른 위험은 일대일로가 완성되었을 때 강한 중국이 가져올 권위주의적이고 극우화된 공산당 정부의 횡포이다. 황화(Yellow Peril)에 대한 전통적인 우려가 현실이 되면 기형화된 중화적 세계질서로 인해 주변국을 비롯하여 세계가 고통받을 수도 있다. 일대일로의 한반도 연결을 심각하고 신중하게 논의해야 하는 이유이다. 북한 김정은 정부가 우크라이나전 파병을 명분으로 러시아와 포괄적 군사안보 동반자 관계를 체결한 것도 중국의 위압적인 일방주의에 대한 대응책이다. 일대일로를 성공적으로 완성하려면 연임제한 규정을 철폐하고 3연임을 한 시진핑 정부의 독주와 독선을 제한하고, 중국이 천명한 인류운명공동체라는 인류 보편적 가치실현에 중국 인민 전체의 동의와 지지, 국제사회의 신뢰가 수반되어야 한다. 왜냐하면 일대일로가 교통통신 분야의 인프라구축 사업에서 위안화 국제화, 디지털 차이나 등으로 확대되면서 새로운 위험요소로 대두되고 있기 때문이다. 권위주의적 지도부와 디지털 자본주의가 만든 중국의 디지털 이데올로기는 유럽의 계몽주의 사상이나 미국의 자유주의 사상과 전혀 다른 모습을 한 새로운 이데올로기가

되고 있다. 프라이버시나 개인정보보호, 의사표현의 자유 등 헌법에 근거한 각종 규제가 거의 적용되지 않는 독특한 형태로 진행되고 있기 때문이다. 결과적으로 중국의 디지털 이데올로기 속에는 경제적, 사회적으로 극단의 효율을 추구하는 사상이 포함되어 세계시민이라면 마땅히 존중해야 할 가치들이 무시될 수 있다.³⁶⁾ 따라서 인류문명의 발전이라는 측면에서 보면 일대일로를 통해 등장하는 디지털 차이나의 부상은 인류를 진화가 아니라 퇴화의 길로 인도할 우려도 있다. 중국 일대일로의 한반도 연결이 경제와 지정학, 정치 등 복합적 목적에 기반한 상호발전을 위한 전략이라고 하지만 가장 중요한 것은 ‘평화’와 ‘공존’이다. 전쟁이 없는 소극적 평화뿐만 아니라 전쟁의 가능성까지 제거하는 적극적 평화의 보장을 위해 협력하는 지혜가 필요하다.(끝)

참고문헌

- 사샤 로보, 강희진 역, 『리얼리티쇼크: 혼돈의 세계에서 살아남는 법』, 서울:미래의 창, 2019.
- 서상문, 『모택동과 6.25전쟁』, 서울: 정문사문화주식회사, 2006.
- 시오노 나나미, 『로마인 이야기10: 모든 길은 로마로 통한다』, 서울: 한길사, 2002.
- 와다하루끼(和田春樹), 서동만 역, 『6.25전쟁』, 서울: 창작과 비평사, 1999.
- 성균중국연구소, 『일대일로 다이제스트』, 2016.
- 김두한, “북한 경제개발구 동향과 남북경협과제”, 「2018 대한민국 균형발전 정책박람회 발표자료집」 (2018).
- 성원용, “북러 관광협력에 ‘진심’인 연해주의 핫산지구 해양리조트 개발계획”, 『KOLOFO칼럼』, 제720호(2024.12.3.)
- 安國山, “一帶一路倡義與圖們江區域國際物流合作”, 『新形勢下的東北亞合作』, The 9th Asia Research Forum (2019.4.29., Beijing).
- 邢廣程, “一帶一路倡義與東北亞區域合作”, 『新形勢下的東北亞合作』, The 9th Asia Research Forum (2019.4.29, Beijing).
- 이상훈 외, “‘라오닝성 일대일로 종합시험구’ 조성계획의 주요 내용 및 평가”, 『KIEP 세계경제 포커스』, Vol.1, No.4(2018).
- 조웅래, “한중일해저터널 프로젝트 추진현황과 과제”, 「제11회 동아시아국제심포지엄」 (2010.8.24.)
- 최윤철, “스탈린, 마오쩌둥의 지정학적 관점이 중국의 6.25전쟁 참전에 미친 영향 연구”, 『중소연구』, 제44권 제4호(2020/2021 겨울).
- 홍익표, “신의주 경제특구의 설립배경 및 향후 발전과제”, 『KIEP』, 제02-31호(2002).
- 『一帶一路 全景地圖』, 中國地圖出版社, 2017年 6月 第1版, 2018年 6月 第3次 印刷
- 『Voice of America』, “시진핑, 유럽 3개국 국빈방문, 이탈리아 일대일로 참여”, www.voakorea.com(검

36) 사샤 로보, 강희진 역, 『리얼리티쇼크: 혼돈의 세계에서 살아남는 법』, (서울:미래의 창, 2019), pp.75-76.

색일: 2019.03.18)

- 『BBC NEWS 코리아』, “푸틴, 중국 일대일로 포럼 계기 정상회담서 시진핑 환대받아”, 2023.10.19.
- 『한겨레』, “NHK, 북중 여객열차 운행 5년만에 재개...관계회복 신호탄?”, 2025.7.13.
- 『대전일보』, “김태흠 충남지사, 싱하이밍 중국대사 ‘한국과 중국은 제일 가까운 이웃’”, 2024.4.1.
- 『연합뉴스』, “바다 밑 고속도로...한일해저터널 논의”, 2025.5.24.
- 『이주경제』, “부산-자루비노-훈춘, 한중러 뱃길 22일 운항 시작, 2015.5.12.
- 『이데일리』, “북, 러시아 밀착 속 중국과도 개선?...신압록강 대교 공사재개”, 2025.3.27.
- 『아시아투데이』, “북한, 원산갈마지구 휴양지 정비, 파라솔 ‘대중수입액’ 47배 폭증”, 2025.7.29.
- 『동아일보』, “시진핑, 인류운명공동체 구축 필요...중국힘 커져야”, 2024.6.28.
- 『세계일보』, “日도쿄서 한일해저터널 세미나”, 2025.7.17.
- 『뉴욕일보』, “한중 해저터널 건설 15년 소요”, 2009.12.16.
- 『시엔뉴스』, “중 시진핑, 방중한 이탈리아 총리 회견, ‘전면적 전략 동반자관계 강화 행동 계획’ 발표”, 2024.7.29.
- 『CBS노컷뉴스(충청)』, 2017.12.16.
- 『동아일보』, 2018.9.17.
- 『한겨레』, 2018.5.21.
- 『머니투데이』, 2024.9.5.

【 Abstract 】

China's Belt & Road Initiative to the Korean Peninsula*

Lee, Jungtae**

China has published a “Belt & Road Initiative Map” that includes routes linking the Korean Peninsula. It is connected to Busan via Seoul via the Gyeongui Line which borders Dandong, and the Gyeongwon Line which borders Tumen-Hunchun. If China's Belt & Road Initiative passes through the Korean Peninsula and logistics or transportation systems are connected, the division and disconnection of the Korean Peninsula can be ended. China is trying to realize its dream of reviving China through the Belt & Road Initiative. It tries to take the lead in world order by connecting Eurasia through transportation, information and communication, and logistics infrastructure and linking the world with China's internal development. The connection to the Korean Peninsula is an extension of that. It is part of China's diplomacy with neighboring countries and neighborhood diplomacy that China is advocating recently. China is trying to expand its lebensraum through the Belt & Road Initiative. China's Belt & Road Initiative will lower border barriers and ease military tensions, but there are many concerns. It is an essential project for the development of the Korean Peninsula and Northeast Asia, but it also has strategic intention to take the lead during the Great Transition. If the Belt & Road railroad that runs through the Korean Peninsula is opened under the leadership of China, it could solve the Korean War and the cross-strait issue, two elements of instability in Chinese geopolitics.

Key Words : Belt & Road Initiative, Gyeongui Line, Gyeongwon Line, lebensraum, Korean Peninsula Railroad, Chinese Geopolitics

* This Research was supported by Kyungpook National University Research Fund, 2022.

** Kyungpook National University

• 논문투고일 : 2025년 7월 31일 / 논문심사완료일 : 2025년 8월 11일 / 게재확정일 : 2025년 8월 11일

