



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

석사학위논문

중국의 일대일로(一帶一路)에 관한
지정학적 고찰

제주대학교 행정대학원

정치외교학과

이준성

2019년 8월



중국의 일대일로(一帶一路)에 관한 지정학적 고찰

지도교수 강 경 희

이 준 성

이 논문을 정치학 석사학위 논문으로 제출함

2019년 6월

이준성의 정치학 석사학위 논문을 인준함

심사위원장 _____ (인)

위 원 _____ (인)

위 원 _____ (인)

제주대학교 행정대학원

2019년 6월

The Geopolitics of China's Belt and Road Initiative

Lee, Junsung

(Supervised by Professor Kyeong-Hee Kang)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of Master of Political Science

2019. 6.

This thesis has been examined and approved.

2019. 6.

Department of Political Science & Diplomacy

GRADUATE SCHOOL OF PUBLIC ADMINISTRATION

JEJU NATIONAL UNIVERSITY

목 차

국문초록	iv
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 문제제기	1
제2절 연구방법 및 논문의 구성	5
제3절 분석틀	7
제2장 지정학의 이론적 검토	10
제1절 지정학 이론의 검토	10
1. 지정학 용어 정의 및 개념 정리	11
2. 고전 지정학	12
3. 현대 지정학	15
제2절 일대일로에 대한 선행연구 검토	18
제3절 소결	24
제3장 일대일로의 추진 배경	26
제1절 일대일로 개요	26
1. 일대일로 형성 과정	26
2. 일대일로 행동계획의 주요 내용	29
제2절 일대일로 출범 배경	31
1. 역사적 배경	31
2. 외교적 배경	33
3. 경제적 배경	36
4. 군사적 배경	40
제3절 소결	43

제4장	하트랜드 이론으로 분석한 일대일로	44
제1절	일대일로와 하트랜드 이론과의 연관성	44
제2절	육상으로의 일대일로 추진에 관한 사례연구	46
1.	카자흐스탄	46
2.	이란	51
제3절	소결	53
제5장	립랜드 이론으로 분석한 일대일로	55
제1절	일대일로와 립랜드 이론과의 연관성	55
제2절	해상으로의 일대일로 추진에 관한 사례연구	57
1.	파키스탄	57
2.	스리랑카	61
3.	지부티	63
제3절	소결	65
제6장	결론	67
참고문헌		70
영문초록		79

표 목차

<표 I-1> 분석틀	8
<표 II-1> 지정학 전개	11
<표 II-2> 세계 리더십 사이클의 기간	17
<표 II-3> 세계 리더십의 순환	18
<표 III-1> 시기별 일대일로 형성 과정 및 내용	27
<표 III-2> 일대일로 전략 출범 이전의 변천	28
<표 V-1> 기존 운송로과 CPEC을 이용한 운송료 비교	60

그림 목차

<그림 I-1> 일대일로 구상도	2
<그림 II-1> 매킨더의 하트랜드	13
<그림 II-2> 스파이크먼의 림랜드	14
<그림 III-1> WTO 가입후 중국 대외 교역량 증가 변화	37
<그림 IV-1> 매킨더의 하트랜드에 포함된 현대 국가	44
<그림 IV-2> 중국-스페인 대륙 횡단 철도 노선도	47
<그림 IV-3> 호르고스 위치	48
<그림 IV-4> 호르고스 게이트웨이 화차간 물류 이동	49
<그림 IV-5> 이란의 위치	51
<그림 V-1> 과다르항을 통한 육상 수송로와 말라카해협을 통한 해상 수송로 거리 비교	59
<그림 V-2> 주요국 지부티 군사기지 현황	64

중국의 일대일로(一帶一路)에 관한 지정학적 고찰

급격한 경제 성장과 사회 발전으로 인한 중국의 부상과 21세기 중국의 행동은 종종 서구에 위협으로 비쳐졌다. 특히 2017년 중국의 첫 해외 해군 기지가 지부티에 건설되며, 중국에 대한 의심은 커져갔다. 일각에선 이를 ‘신식민주의’라고 비난했으나, 중국은 이를 일대일로라고 주장했다.

일대일로는 중국이 추진한 가장 야심 찬 세계전략으로, 전 세계 60여 개 이상의 국가가 참여하고 세계 경제 60% 이상을 차지하는 방대한 계획이다. 여기서 일대(一帶)는 ‘실크로드 경제벨트’이고, 일로(一路)는 21세기 해상 실크로드를 말한다. 경제정책으로 출범한 일대일로는 연선(沿線) 국가를 육상과 해상으로 연결해 전 세계를 하나로 묶는 것을 목표로 하고 있다. 일대일로의 지리적 특성은 육상과 해상을 각각 선으로 연결한다는 것이다. 표면적으로 일대일로의 궤적은 매킨더의 하트랜드 이론과 스파이크먼의 립랜드 이론과 상당 부분 유사성이 있다.

이런 관점에서 이 연구는 중국의 의도와 일대일로의 목적에 반문을 던진다. 또한, 일대일로를 중국이 미국의 패권에 도전하기 위한 수단이라고 주장하며, 중국이 표방하는 것과 같이 일대일로가 경제적 부흥 이상의 목적이 있다고 가정한다. 중국은 일약의 경제 성장을 이룩한 후에도 국제무대에서 낮은 자세를 유지해왔다. 하지만 일대일로의 출범과 동시에 중국은 세계패권 경쟁에 돌입했음을 천명했다.

이런 배경에서 이 연구는 일대일로 추진에 있어서 중국의 논리를 분석할 것이다. 이를 위해 두 가지 접근법을 도입할 것이다. 하나는 미·중 패권 경쟁의 양상을 지정학적으로 분석하는 것이고, 다른 하나는 일대일로가 단순한 경제 부흥책이 아닌 중국의 범세계적 영향력 확대 목적이 있다는 증거를 제시하는 것이다.

▶주제어: 일대일로(一帶一路), 실크로드, 지정학, 하트랜드, 립랜드

I. 서론

1. 연구의 배경 및 문제제기

2017년 8월, 중국 인민해방군(人民解放軍)이 아프리카의 지부티(Djibouti)란 나라에 첫 해외 해군 보급기지(海軍保障基地)를 개설했다. 지부티는 ‘아프리카의 뿔(the Horn of Africa)’이라 불리는 아프리카 북동쪽 반도에 위치한 국가이다. 지중해 및 홍해로부터 이어지는 주요 항해로의 입구에 위치한 지부티는 전 세계 해운 물량의 3분의 1이 이곳을 거치는 곳이다.¹⁾ 또한, 해적 행위가 빈번한 소말리아 해역 및 아덴만(the Gulf of Aden)의 전략 요충지로서, 이미 미국 등 여러 강대국의 기지가 주둔하고 있다.

21세기 급속도로 성장한 중국의 경제력과 아덴만에 파병된 자국의 해군 병력을 고려했을 때, 이런 중국의 행보는 당연한 현상이자 수순일 수 있다. 하지만 역사적으로 해외 주둔 군사기지는 해양세력(또는 해양국가)의 전유물로 현대 제국주의의 한 형태로 간주했다. 따라서 중국은 과거 식민 지배 또는 해외에 군사기지를 설치한 역사가 없기 때문에 중국의 지부티 해군기지가 논란의 대상이 된 것이다.

2000년대 말까지만 해도 국제사회에서 중국의 활동은 자국의 위상에 현저히 떨어지는 아주 미미한 수준이었다. 예를 들어 중국은 1992년에 이르러서야 처음 유엔 평화유지활동(UNPKO: United Nations Peacekeeping Operation)에 참여했고, 2010년대에 들어서야 비로소 유엔 활동에 적극적으로 가담하기 시작했다. 그만큼 불과 최근이야 중국이 국제사회에서 역할을 하기 시작했다는 것을 알 수 있다. 그뿐만 아니라 이제 중국은 더군다나 적극적으로 대담하게 국제문제에 관여하는 데 스스로임이 없어졌다.

그렇다면 중국의 지부티 해군기지는 무슨 의미를 갖는 것인가? 단순히 자국

1) Lawrence Freeman, "Belt and Road Initiative: Another path to globalization," <https://news.cgtn.com/news/3d3d514e34456a4d34457a6333566d54/index.html> (검색일: 2019. 5. 12).

이익 보호를 위함인가 아니면 국제사회에서의 영향력을 높이기 위함인가? 일부 서구에서는 이를 ‘신식민주의의 도래’²⁾라고 본다. 중국의 대아프리카 정책에 관해 신식민주의론을 논하던 이들은 ‘아프리카의 뿔’이자 아덴만의 가장 전략적 요충지인 지부티에 중국 인민해방군해군 깃발이 꽂혔을 때, 자신들의 주장이 옳았다고 환호했을 것이다. 그리고 곧이어 중국이 지부티에서 첫 사격 훈련을 실시했을 때, 중국 역시 아프리카에서 군비 경쟁에 돌입했다는 비난이 속출했다.

중국은 암묵적으로 이를 긍정이라도 하듯 그 때 이후 군사 훈련의 강도가 높아지고 횡수도 빈번해지고 있다. 그리고 이런 서구의 주장을 중국 정부는 합법적인 투자이자 국가 간 협력이라고 반박하며,³⁾ 이런 행동을 ‘일대일로(一帶一路) 전략’⁴⁾으로 주장한다. 일대일로는 2013년 시진핑 중국 국가 주석이 유라시아 대륙을 하나의 경제 벨트(一帶)로 묶고, 중국 화남(華南)지역으로부터 서유럽까지 하나의 해상교통로(一路)로 묶는 다는 개념으로 발표한 중국의 전략적 구상이다.

<그림 I-1> 일대일로 구상도



출처: 金融時報, “習近平的“一帶一路”已顯示出將要失敗的迹象,” <https://www.6parknews.com/newspark/index.php?act=view&nid=281480> (검색일: 2019. 4. 22).

- 2) 리쯔궈(李自國), “일대일로가 당면한 리스크와 안전 메커니즘의 부재,” <https://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004030000/view.do?articleId=26895> (검색일: 2019. 5. 21).
- 3) Nizar Manek, “Djibouti Needed Help, China Had Money, and Now the U.S. and France Are Worried,” <https://www.bloomberg.com/news/features/2019-04-06/djibouti-needed-help-china-had-money-and-now-the-u-s-and-france-are-worried> (검색일: 2019. 5. 21).
- 4) 중국 정부는 일대일로를 ‘전략(strategy)’이 아닌 ‘구상(initiative)’이라는 점을 강조함. 일대일로는 ‘협력 플랫폼’이므로 ‘전략’이란 용어는 다른 국가들이 느끼기에 일방적일 수 있기에 이를 지양하겠다는 의도임. 하지만 중국 국내적으로 일대일로가 국가 전략으로 명시돼 있고, 일대일로의 추진 방식이 전통적인 세계전략의 형태이므로, 이 연구에서는 맥락에 따라 구상과 전략을 혼용해 사용하겠음.

일대일로란 중국이 유사 이래 최초로 전 세계에 공식화 한 21세기 대전략으로, 무려 세계 인구 62%에 다다른 60여 개 국가가 참여하는 거대한 지역 협력 구상이다. 하지만 2015년 공식 출범 이래 5년이 경과했지만, 일대일로의 뚜렷한 목적과 의도가 밝혀지지 않은 채 여러 추측만이 난무하는 상황이다. 이 연구는 지부티 해군기지를 포함한 최근 국제사회에서의 중국의 행동과 일대일로의 연관성을 찾으며, 특히 일대일로에 포함된 60여 개 연선(沿線) 국가들과 중국의 관계 속에 적용된 지정학에 주목한다.

이들 국가의 지전략적(geostrategical) 조합은 사뭇 ‘하트랜드-림랜드 동맹⁵⁾’을 연상하게 한다. 매킨더(H. Mackinder)의 ‘하트랜드(heartland)’ 이론과 스파이크먼(N. J. Spykman)의 ‘림랜드(rimland)’ 이론은 머한(A. T. Mahan)이 세계사를 대륙세력과 해양세력 간 권력투쟁의 역사로 보며 제시한 해양력(Seapower) 이론에서 발전된 개념의 초기 지정학 이론이다. 지정학은 그 용어가 사용되고서부터 학문의 유효성과 범용성을 인정받아 널리 활용됐다. 특히 20세기 초 제시된 하트랜드와 림랜드 이론은 세월에도 불구하고 지금까지도 여러 연구에 활용되며, 세계 패권과 유라시아의 지리에 대한 통찰력 있는 분석을 제공한다.

일대일로는 명칭에 담겨있는 바와 같이 기본적으로 선이자 네트워크로서의 특성을 지닌다. 일대일로의 구상은 기본적으로 ‘선으로서 점을 꿰고, 점으로서 면을 견인하는(一線串点, 一点帶面)’ 중국의 지역발전 전략에서 발전된 지정학적 개념이다. 일대일로 추진은 6개의 경제회랑(六廊展開)에 기반한 ‘공간 연결’이 핵심이다.⁶⁾ 따라서 각 거점 국가는 점이 되는 것이고, 6개의 경제회랑은 이 점들을 잇는 선이 된다. 일대일로의 투트랙 추진 방식은 육로는 실크로드 경제벨트로 묶고 해상교통로는 21세기 해상 실크로드로 연결한다는 지정학 전략이다.

유라시아의 초연결성(hyper-connectivity)을 강조하는 일대일로 전략에 포함된 연선 국가 60여 개 중 44개가 유라시아 대륙에 위치해 있다. 일대일로의 거점 국가는 중국의 국가 이익 보호를 지원하는 국가들로서, 중국에게 있어서 그들의 지리가 가장 큰 고려사항일 수밖에 없다. 일대일로를 육상과 해상 두 갈래로 이원

5) Morgan Norval, “The Return of Mahan, Mackinder, and Spykman,” <http://sfppr.org/2017/02/the-return-of-mahan-mackinder-and-spykman> (검색일: 2019. 4. 5).

6) 김수환, “일대일로와 중국 지방정부 정책동향,” <https://csf.kiep.go.kr/issueInfo/M002000000/view.do?articleId=20019> (검색일: 2019. 4. 11).

화 한 것도, 중국 정부가 고전 지정학 이론의 유효성을 인정했기 때문이라고 추측된다. 실제로 육상 경제벨트의 주요 국가는 매킨더의 하트랜드에 속하는 카자흐스탄, 이란, 러시아 등의 국가를 아우르고, 해상 실크로드의 주요 거점 국가들은 캄보디아, 방글라데시, 인도, 파키스탄 등 스파이크먼의 립랜드에 속하는 수륙연안 국가들로 구성됐다.

이런 관점에서 중국의 일대일로는 머헨, 매킨더, 스파이크먼으로 대두되는 고전 지정학을 총체적으로 반영한 산물이라고 볼 수 있다. 그들의 이론은 모두 중국과 그 주변국에 주목했다. 중국은 필히 이런 그들의 견해를 반영해서 일대일로의 거점 국가를 선정한 것으로 보인다. 머헨은 아시아 국가들 중 외양(外洋)에서 멀리 떨어진 러시아 보다는 계쟁지(係爭地)⁷⁾에 속한 국가에 주목했고, 특히 중국, 아프가니스탄, 이란, 터키를 중요하게 봤다.⁸⁾ 매킨더는 인도와 중국을 중요하게 생각했는데, 이 또한 두 국가 모두 자급자족이 가능해 유럽과 중동보다는 하트랜드의 영향을 덜 받을 것이라고 생각했기 때문이다.⁹⁾

역사적으로 중국은 대륙 지향적 세력으로서 육지를 해양보다 중시해왔다. 하지만 21세기에 접어들며 중국의 해양 이익이 증가했고, 이에 따라 중국은 해양력 강화를 위해 많은 노력을 기울였다. 이 과정에서 출범한 일대일로는 육·해양 공간에 대한 지정학적 관점을 제시했는데, 그 배경에는 고전 지정학 이론이 작용했을 것이라고 판단된다. 이 연구는 대륙세력인 중국의 국가 이익 중심이 해양으로 기울며 지정학을 본격적으로 수용했다고 가정하며, 그 과정에서 현 패권국인 미국과 그 동맹 세력과의 해상 이익 충돌이 잦아졌다고 주장한다.

이런 점에서 이 연구는 일대일로를 21세기 중국 지정학 전략의 결정체라고 보며,¹⁰⁾ 중국은 일대일로 추진을 통해 수륙 양면 세력으로서의 전환과 세계 패권 경쟁에 본격적으로 돌입했다고 주장한다. 더 나아가서 이 연구는 중국이 미국의 전략에 대응하기 위해 스파이크먼이 강조한 립랜드의 영향력을 강화해 해상 네트워크를 구축함과 동시에, 본래 우세했던 육로를 하트랜드 중심으로 보강해 해상

7) 머헨이 말한 계쟁지는 훗날 스파이크먼의 립랜드 지역과 유사한 지역을 지칭함.

8) Robert Kaplan, 이순호(역), 『지리의 복수』 (서울: 미지북스, 2017), p. 133.

9) Kaplan (2012), p. 133.

10) Lalit Kapur, "Geopolitics of the Belt and Road Initiative: Maritime Imperatives for India," *DPG Policy Note 2-7* (July, 2017), p. 4.

과의 상호연계를 목표한 것이라고 본다. 그리고 그것이 일대일로라는 대전략으로 발전했다는 가설을 제시한다.

따라서 이 연구의 목적은 중국의 일대일로 추진을 통한 현 패권국인 미국과의 세계패권 경쟁을 벌이는 양상을 지정학적으로 분석하는 것이고, 이를 통해 경제 정책을 표방하는 일대일로가 경제적 목적뿐만 아니라 경제 외적 목적이 있음을 증명하려 한다.

2. 연구방법 및 논문의 구성

이 논문의 주요 연구방법은 문헌연구와 사례연구이다. 한 국가의 지리적 위치에 의한 문제를 다루는 지정학에 대한 분석은 국가의 역사·외교·군사·경제 등의 요소를 포괄적으로 검토할 필요가 있다. 따라서 일대일로의 형성에 대한 분석은 상기 요소들에 대한 역사적 변천은 1·2차 자료를 총체적으로 조사하기로 한다. 일대일로 출범 이후 추진 경과는 중국 정부의 공식 발표 또는 일대일로 연선 국가와의 공동 성명 등 1차 자료에 공히 의존한다. 논문, 단행본 등의 2차 자료는 대부분 1차 자료나 다른 2차 자료에서 파생된 추측성 분석은 실질적이지 않다고 판단되어 연구의 신빙성을 저해할 수 있으므로 배제했다.

이 연구의 범위는 일대일로의 형성의 영향을 미치는 중화인민공화국 창설 시점인 1949년부터 2019년 현재까지 약 70년간 중국 내외부적 요소를 검토하는 것이다. 일대일로의 경과에 대해서는 일대일로가 공식 출범한 2015년 이후 2019년 지금까지 실질적으로 진행된 사업 및 추진 상황을 조사할 것이다. 이 연구는 중국의 일대일로 추진을 육상과 해상으로 나눠서 분석할 것이고, 각각 다른 이론을 적용해 사례 분석을 제공할 것이다. 이 과정에서는 육해상 실크로드 상 5개 연선 국가에 대한 사례연구를 실시할 것이다.¹¹⁾

일대일로의 육로에 대한 분석은 카자흐스탄과 이란의 사례연구를, 일대일로 해상교통로에 대한 분석은 파키스탄, 스리랑카, 지부티의 사례연구를 제공한다.¹²⁾

11) 이 연구의 분석틀에 대해서는 2장에서 자세히 설명하겠음.

카자흐스탄과 이란은 매킨더의 하트랜드에 속하는 대표적인 국가들로 이곳에서의 일대일로 추진 방식을 분석함으로써, 일대일로가 경제 외적인 목적도 있음을 파악하는 데 기여한다. 마찬가지로 파키스탄, 스리랑카, 지부티는 스파이크먼의 립랜드 이론의 여러 요소를 충족하는 국가들로써, 이들 국가의 사례연구를 통해 중국의 의도를 분석하는 데 기여한다.

일대일로가 정확히 육해상으로 구분되지 않듯이, 사례연구 대상 국가들 또한 일대일로의 양면적 성격을 모두 반영하기도 한다. 그럼에도 불구하고 일대일로를 육해상으로 구분해 각각 다른 이론으로 분석하려는 이유는 특정 국가의 일대일로 추진 양상의 비중이 육로인지 해상교통로인지 명확히 구분하려는 데 있다. 이런 구분을 통해 ‘비전통(non-traditional) 전략’을 표방하는 일대일로를 전통 지정학 이론으로 분석함으로써 그 목적과 의도를 구체화 할 수 있다고 판단되기 때문이다.

이 연구는 총 6개 장으로 구성된다.

2장은 지정학 이론 및 선행연구에 대한 검토를 제공한다. 이 연구는 지정학 이론을 크게 두 시기로 구분하여 검토하며, 하나는 머헨, 매킨더, 스파이크먼 등의 ‘고전지정학’과 다른 하나는 냉전 시기 및 냉정 이후의 ‘현대지정학’이 그것이다.

3장은 일대일로의 세부내용과 출범 배경에 대해서 알아본다. 일대일로의 세부 내용은 2013년 시진핑 주석이 일대일로를 처음 언급한 것에서부터 2015년 공식 출범하기까지의 변천을 통해 살펴본다. 일대일로의 주요내용은 중국 정부가 공식 발표한 <실�크로드 경제벨트와 21세기 해상 실�크로드 공동 건설에 관한 비전과 실천(推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動)>의 내용을 요약해서 정리했다. 일대일로의 출범 배경에 대해서는 중국의 역사·외교·군사·경제 등 네 가지 요인으로 구분해 포괄적으로 분석했다.

4~5장은 하트랜드 이론과 립랜드 이론을 활용한 일대일로의 지정학적 분석을 제공한다. 일대일로를 육상과 해상으로 구분해 하트랜드 이론으로 일대일로의 육상 실�크로드 경제벨트(一帶)에 속한 국가들과 립랜드 이론으로 일대일로 해상 실�크로드(一路)에 속한 국가들의 사례를 연구했다. 사례연구에 앞서 각 장 서두에

12) 사례연구 대상 국가 선정에 대한 이유는 4, 5장에 나눠서 자세히 설명하겠음.

서 일대일로 추진에 있어서 두 이론이 갖는 중요성에 대한 분석을 제공했다. 사례연구로 제시한 국가는 육상 경제벨트의 경우 카자흐스탄과 이란이고, 해상 실크로드의 경우 파키스탄, 스리랑카, 지부티가 있다.¹³⁾

마지막으로 6장은 이 연구의 결론을 제시한다. 본문에서 논의된 내용을 바탕으로 일대일로에 대한 지정학적 분석과 일대일로 추진의 함의를 제시하며, 이 논문의 한계와 이를 보완하기 위한 향후 심화연구 과제를 제안한다.

3. 분석틀

위 이론에 대한 검토를 바탕으로 이 연구의 분석틀은 다음과 같이 구성된다.

해양력 이론(1890)부터 립랜드 이론(1943)까지 약 50년 동안 양차 세계대전을 거치며 고전 지정학 이론이 발전했다. 머헨은 세계를 육지세력과 해양세력과의 경쟁으로 봤고, 매킨더와 스파이크먼은 이를 발전시켜 하트랜드와 립랜드로 구체화시켰다. 이들을 바탕으로 발전된 현대 지정학은 시대의 양상에 맞게 변천을 겪었고, 역사적 기록을 바탕으로 점점 더 체계적인 이론을 도출하기 시작했다. 하지만 일대일로의 출범과 함께 고전 지정학은 귀환했으며, 머헨의 해양력 이론이 세상에 나온 지 100년도 넘은 지금까지도 고전 지정학 이론이 유용함을 암시했다.

이 연구는 정치적 과정의 지리적 조건, 또는 정치적 공간과 그 구조 안 행위자와의 권력 관계에 관한 학문인 지정학이 오늘날에도 유효하다고 전제한다. 앞의 서론에서 제시한 바와 같이, 이 논문의 연구목적은 일대일로 추진을 통한 현 패권국인 미국과의 세계패권 경쟁을 벌이는 양상을 지정학적으로 분석하는 것이고, 이를 통해 경제 정책을 표방하는 일대일로가 경제적 목적뿐만 아니라 경제 외적 목적이 있음을 증명하는 것이다. 이를 위해 다음 두 가지 접근법을 통한 분석을 실시한다.

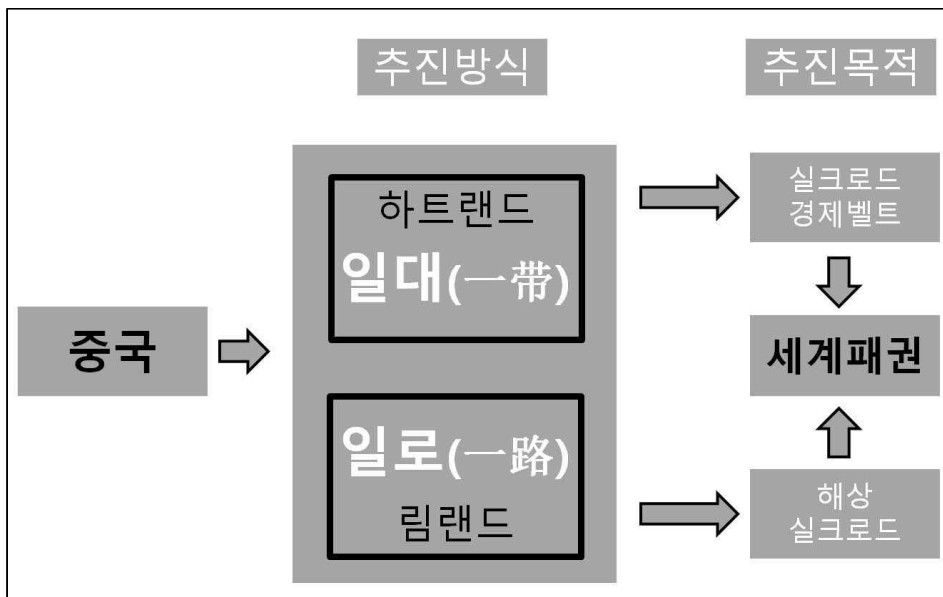
하나는 중국이 일대일로를 추진하는 원인과 목적을 지정학과의 연관성으로 파악하는 것이다. 중국이 일대일로라는 사상 최대 규모의 범세계적 대륙주의 기반

13) 이 다섯 국가의 선정과 구분에 대한 기준은 4, 5장의 서두에서 자세히 설명하겠음.

프로젝트를 추진하게 된 배경 조사를 통해 그 원인과 중국의 지향점을 살펴볼 필요가 있다. 다른 하나는 일대일로가 추진되는 방식을 지정학적으로 분석하는 것이다. 일대일로는 표면적으로는 운명공동체 건설 등의 평화적 목적을 앞세운 경제 개발 계획이지만, 일각에서는 일대일로를 중국이 지역을 넘어 범세계적 통합을 추진하려는 역사상 가장 야심찬 세계전략이라고 본다. 따라서 일대일로 추진 방식을 지정학적으로 분석해 중국의 의도와 전략을 해부하고자 한다.

일대일로 추진 방식에 대한 육상과 해상으로 나뉜 중국의 신실크로드 전략인 ‘일대일로’는 단일 계획이지만, 일대일로 사업의 육해상로 추진은 명백한 방식의 차이가 있다. 이는 마치 하트랜드와 림랜드 이론이 각각 독립된 이론이면서도 지정학이라는 공통분모가 있는 것과 같은 논리이다. 모건(N. Morgan)이 일대일로를 ‘하트랜드-림랜드 동맹’으로 언급한 것처럼, 이 연구는 일대일로가 통해 하트랜드 국가와 림랜드 국가 간 협력을 추진하는 명분이자 도구이며, 중국은 이를 통해 세계 패권경쟁에 돌입했다고 주장한다. 따라서 다음의 분석틀을 제안한다.

<표 I-1> 분석틀



또한, 이 연구는 육상 실크로드의 추진 방식이 하트랜드 이론의 여러 요소를 반영하고 있고, 해상 실크로드는 립랜드 이론의 요소를 반영하고 있다고 판단했다. 이 연구는 더 세부적인 분석을 일대일로를 일대(一帶)와 일로(一路)로 나눠서 일대는 매킨더의 하트랜드 이론에 입각하고, 일로는 스파이크먼의 립랜드 이론에 입각해 거점 국가와 중국과의 관계를 분석한다.

II. 지정학의 이론적 검토

이 장에서는 지정학 이론과 일대일로에 대한 선행연구 검토를 제공한다.

지정학 이론의 검토는 지정학을 두 가지 시기로 나눠서 설명하겠다. 첫째는 머헨, 매킨더, 스파이크먼으로 대두되는 ‘고전지정학’의 시기이고, 둘째는 키신저(H. Kissinger), 헌팅턴(S. Huntington), 브레진스키(Z. Brzezinski), 모델스키(G. Modelski) 등 냉전 기간과 냉전이후 지정학의 부활과 대중화에 기여한 ‘현대지정학’의 시기이다.

선행연구에 대한 검토는 일대일로에 관한 연구 양상에 따라 지정학, 지정학(미국의 지정학 전략에 대한 중국의 대응, 중국의 주변외교 및 고전지정학적 측면의 접근)등 두 가지 관점으로 구분해서 살펴보았다.

1. 지정학 이론의 검토

오로린(J. O'Loughlin)은 1982년 『계간 정치지리학(Political Geography Quarterly)』을 창간하며 게오폴리틱의 창설에서 지금까지 약 100년간의 지정학 전개를 네 개 시기로 구분했다. 이 중 앞 세 개 시기의 국제정치는 육지세력(land power)과 해양세력(sea power)의 대립구조로 묘사하며, 지형과 해양 등의 지리적 조건 제약이 국제정치와 외교정책에 강조돼 왔음을 시사했다. 대륙세력(또는 대륙국가)은 해양세력(또는 해양국가)과 대비되는 개념으로, 두 세력의 가장 두드러진 차이점은 국익추구 방향이 대륙이나 해양이냐에 따라 구분된다.¹⁴⁾

14) 김정현, 『대륙국가의 해군력 증강』 (과주: 한국학술정보, 2005), pp. 33-34.

<표 II-1> 지정학 전개

1870~1920년	고전지정학 시기
1922~1945년	파시스트와 반파시스트의 대항 시기
1945~1980년대	제2차세계대전 후 미국이 국제 무대에서 지배적이던 시기
1980년대 이후	비판지정학이 등장한 시기

출처: Mizuuchi Toshio, 심정보(역), 『공간의 정치 지리』 (서울: 푸른길, 2010), p. 24.

역사적으로 시기별 지정학 분석의 추이를 보면 머헨, 매킨더, 스파이크먼 등이 활동했던 초기의 지정학 연구의 공통점은 대륙과 해양세력 간 대조이다. 고전지정학에서의 분석 단위는 국가로 한정되었던 반면 20세기 이후 국가를 제외한 국제정치의 행위자(지역 협의체, 국제기구, 다국적기업 등)의 등장으로 고전지정학의 개념에도 변화를 맞이했다.¹⁵⁾

키신저, 브레진스키, 헌팅턴, 모델스키 등이 냉전 시기와 냉전이후 강조한 지정학은 초기지정학 이론이 발전된 것으로, 이 시기 연구의 특징은 협의체 및 대륙 간의 대조라는 점이다. 이에 대한 원인은 냉전 이후 중국과 러시아 등 대표적인 대륙국가의 해양 진출이 가속화 되며, 더 이상 육지세력 대 해양세력의 권력다툼이 아닌 ‘국가 대 국가’ 또는 공동체 및 지역협의체가 주체가 된 ‘대륙 대 대륙’ 간의 세력 싸움으로 변진 것으로 추정된다.

1) 지정학 용어 정의 및 개념 정리

‘지정학(geopolitik; geopolitics)’이란 용어는 스웨덴의 정치학자 쉘렌(J. R. Kjellén)이 1916년 그의 저서¹⁶⁾에서 ‘국가의 지리적 위치에 의한 문제와 조건’이라고 처음 정의했다.¹⁷⁾ 라첼(F. Ratzel)이 지리를 자연과학적으로 분류한 반면 그의 제자이었던 쉘렌은 지리를 정치지리학 개념을 발전시키는 데 기여했다. 생활

15) 고동우, “지정학의 귀환’에 대한 소고(小考),” 『2014 정책연구자료』 (서울: 국립외교원, 2015), p. 14.

16) 쉘렌의 저서는 *Staten som Livsform*(Stockholm: Gebers, 1916)를 말한다.

17) Encyclopedia Britannica, <https://www.britannica.com/biography/Rudolf-Kjellen#ref135071> (검색일: 2019. 4. 18).

공간 개념의 창시자로 알려진 독일의 지리학자 겸 생물학자 라첼은 지정학을 자연과학의 한 분야로 취급해야 한다고 주장했고, 국가들 간에는 생활공간의 확보를 위해 경쟁하도록 만드는 유기적 진화 과정이 있다는 점을 강조했다.¹⁸⁾

셸렌은 국가를 자체 욕구가 있는 살아있는 유기체로 인식하며, 국가는 영토에 대한 탐구를 통해서만 고찰될 수 있다고 봤다. 영토는 국가의 몸체로 간주되고, 그는 국가를 나무와 비교하며 망해야만 땅에서 뿌리가 뽑힌다고 봤다.¹⁹⁾ 전통적으로 국제정치학에서 공간은 국력을 가늠하는 객관적 지표가 못된다고 간주됐다. 그러나 지정학은 상황 또는 구조 속에 제약을 지닌 행위자들 사이의 상호작용을 강조하고, 이들이 힘을 표상하는 방식에 주목한다. 지정학은 19세기 말과 연관되는데, 이 시기는 열강 사이에 특히 경쟁이 증폭됐던 시기이었다.²⁰⁾

2) 고전지정학

초기 고전지정학에 기여한 인물은 미국의 머헨과 스파이크먼 그리고 영국의 매킨더가 대표적이다. 머헨은 1890년 본인의 저서²¹⁾에서 해양력(sea power) 이론을 강조하며, 역사적으로 해양세력과 대륙세력간의 영해권(嶺海權) 다툼에서 승리한 국가가 패권국이 될 수 있었다고 했다. 머헨은 전투에서 주도권을 잡기 위해서는 해양세력이 대륙세력보다 중요하다고 생각했다. 머헨의 이론은 현대 미국 국가전략의 중요한 근간을 이뤘고, 냉전시대까지 많은 지정학자들에게 영향을 미쳤다.

18) 이춘근, “지정학의 부활과 동아시아 해양안보,” 『해양전략』 통권 36호 (서울: 한국해양전략연구소, 2015), p. 9.

19) Floyd N. House, “Der Staat als Lebensform. by Rudolf Kjellen; Bausteine zur Geopolitik. by Karl Haushofer, Erich Obst, Hermann Lautensach, Otto Maull,” *American Journal of Sociology* 35-4 (January, 1930), pp. 660-662.

20) Colin Flint, 한국지정학연구회(역), 『지정학이란 무엇인가』 (서울: 길, 2007), p. 44.

21) 머헨의 저서는 *The Influence of Sea Power Upon History* (Boston: Little, Brown and Company, 1890)를 말한다.

(1) 하트랜드(heartland) 이론

<그림 II-1> 매킨더의 하트랜드



출처: Halford Mackinder, “The Geographical Pivot of History,”
The Geographical Journal 23-4 (April, 1904), p. 434.

머헨의 영향을 받았던 매킨더는 1904년 본인의 논문에서 하트랜드(heartland) 이론²²⁾을 제시하며, 중앙아시아를 세계의 패권의 열쇠인 유라시아 대륙의 중심으로 보았다. 매킨더는 개별 국가의 행동은 상호연관성이 있고, 갈등의 주요 축은 해양세력과 대륙세력 사이에 존재한다고 믿었다.²³⁾ 매킨더는 과거 해양세력이 유리하다고 믿었으나, 철도의 도입과 함께 대륙세력이 더욱 유리해진다고 봤으며, 하트랜드를 놓고 주변의 초승달 지역(crescent) 국가들의 분쟁을 예고했다. 그는 유라시아를 ‘세계 섬(the World Island)’이라고 표현하며, 궁극적으로 유라시아의 심장지대를 지배하는 국가가 세계를 지배한다고 말했다.

매킨더에 의하면 지구를 12등분 했을 때, 대양(one ocean)이 9할, 세계 섬(유라시아 대륙)이 2할, 그리고 실질적으로 북아메리카와 남아메리카가 나머지 1할을 차지하게 된다.²⁴⁾ 심장지대는 얼핏 구소련의 영토 정도로 표현된다.²⁵⁾ 매킨더가 심장지대의 중요성을 강조한 까닭은 심장지대의 지배하는 세력이 세계섬의 대표 세력이 될 것이라고 믿었기 때문이다.²⁶⁾

22) ‘하트랜드’ 개념은 매킨더는 1904년 발표한 “The Geographical Pivot of History”에서 ‘중추 지역(pivot areas)’이란 표현을 쓰며 처음 제기됐고, 그로부터 약 39년이 지난 뒤 1943년 *The Foreign Affairs*에서 발표한 “The Round World and the Winning of the Peace”라는 논문에서 ‘하트랜드’라는 용어를 처음 사용했음.

23) Flint (2006), pp. 44-45.

24) Halford Mackinder, *Democratic Ideals and Reality* (London: Constable, 1942), pp. 46-47.

25) Halford Mackinder, “The Round World and the Winning of the Peace,” *Foreign Affairs* 21-4 (July, 1943), p. 598.

(2) 림랜드(rimland) 이론

<그림 II-2> 스파이크먼의 림랜드



출처: “The Spykman Dictum” <http://fogbankperspectives.blogspot.com/2010/12/spykman-dictum.html> (검색일: 2019. 4. 10).

스파이크먼은 매킨더의 주변지대를 림랜드(rimland) 이론 발전시키며, 지정학을 지리적 요인 측면에서 한 나라의 안보정책을 계획할 때 적용하는 요소로 구분했고, 지리적 관점에서 국가의 영토 관계가 평화와 직접적 연관이 있다고 봤다.²⁷⁾ 스파이크먼은 매킨더로부터 지리의 기본 개념에 많은 영향을 받았으며, 지리를 국가 정책 결정에 결정적인 영향을 미치는 요소로 여겼다. 스파이크먼 역시 유라시아 심장지대를 구 소련 영토에 빗대어 묘사했고, 그것을 제외한 외곽지역(중동, 유럽, 동남아시아, 중국, 일본 등) 즉 매킨더의 초승달 지역, 그중에서도 특히 연안지역을 주변지대(rimland)로 부르고 이를 세계 지배의 요체로 파악했다.²⁸⁾

스파이크먼은 림랜드가 육지세력과 해상세력의 출동을 막는 완충지대로 표현하며, 림랜드 국가들의 수륙 양면적 성격 형성은 과거 하트랜드의 대륙세력 그리고 영국 일본 등 근해 섬들의 해상 세력의 침략에 맞서야만 했기 때문이라고 말했다. 매킨더와 달리 주변지대 즉 림랜드의 중요성을 강조한 스파이크먼은 하트랜드 이론을 정면으로 반박했고, 매킨더가 제시한 중심-주변지역의 중요성이 뒤

26) Kaplan (2012), p. 134.

27) Nicholas J. Spykman, 한국지정학연구원(역), 『평화의 지정학』 (서울: 섬앤섬, 2019), pp. 26-27.

28) Kaplan (2012), p. 158.

바뀌어야 한다고 주장했다.

스파이크먼은 기존의 제기된 대륙세력 대 해양세력 간의 역사적 대립은 실제로 림랜드 세력 대 유라시아 강대국(영국 및 러시아의 연합세력)간의 세력다툼이라 지적하며, ‘림랜드를 지배하는 자’가 유라시아를 지배할 것이고, 그 세력이 세계의 운명을 지배할 것이라고 주장했다. 이런 스파이크먼의 견해는 당시 미국 지도층의 정책 결정에 큰 영향을 미쳤고, 특히 냉전시기 소련 ‘봉쇄 정책’의 기반이 되는 이론으로 활용되기도 했다.²⁹⁾

3) 현대 지정학

지정학은 초기의 개념과 달리 하우스호퍼(K. E. Haushofer)와 나치독일 등에 의해 그 개념이 왜곡돼 독일의 영토 확장 및 세력 팽창에 악용된 사례가 생기며 한때 영향력이 쇠퇴했다. 하지만 냉전 이후 정치 지리학(political geography)으로 점차 재사용되기 시작하다가, 80년대 이래 지정학 개념이 서서히 부활하기 시작했다. 이런 지정학의 부활에는 키신저의 ‘세력균형이론’, 헌팅턴의 ‘문명충돌론’, 브레진스키의 ‘거대한 체스판’ 등 지정학적 관점에서의 현상 분석이 기여했다.³⁰⁾ 이들 중 특히 키신저는 닉슨(R. Nixon) 행정부 시절 국무장관으로 재직하며 ‘지정학’이라는 용어를 빈번하게 사용해 학계에서 일종의 유행처럼 번지기도 했다. 같은 시기 과거의 지정학에 대해 각국의 지리학자들의 비판적 연구가 시작됐다는 점도 지정학의 부활에 크게 작용했다.³¹⁾

키신저는 일찍이 동서양을 구분해 두 개를 다른 세계로 봤고, 유럽 중심의 세계 질서가 미국으로 이동하는 과정에서 동양에 대한 통찰력을 발휘했다. 그는 서양의 관점에서 동양을 바라봐서는 안 된다며 서양의 오류를 지적했고 그런 그의 독보적 시각은 1970년대 미국과 중국의 20년 간 적대 관계 청산과 관계 복원을 이룩했다. 이런 그의 입장은 그의 가장 최근 저작³²⁾에도 잘 반영돼 있는데, 이 저서에서 그는 기존의 규범이 무너지는 경우 하나의 정치 단위가 다른 모든 정

29) Michael P. Gerace, “Between Mackinder and Spykman: Geopolitics, containment, and after,” *Comparative Strategy* 10-4 (1991), pp. 347-364.

30) 서정경, “‘일대일로’의 지정학: 유라시아를 둘러싼 미중 경쟁,” 『성균차이나브리프』 제3권 (3)호 (2015), pp. 48-54.

31) Toshio (2005), p. 24.

32) 키신저의 저서는 *World Order* (New York: Penguin, 2014)를 말한다.

치 단위를 예측시키는 것을 방지하기 위해 제한을 가하는 세력균형(balance of power)의 형성을 강조했다.³³⁾

헌팅턴은 그의 저서³⁴⁾에서 탈냉전 이후는 새로운 세계정치가 형성됐고, 그것은 문명의 정치학이라고 말했다.³⁵⁾ 그는 세계정치가 문화와 문명의 패션을 따라 재편되고 있다며, 분쟁 또한 문명 간(또는 한 문명의 세력 연합 대 다른 문명의 세력 연합) 발생한다며 이렇게 형성되는 다극체제를 주장했다. 그는 문명마다 철학적 전제, 가치관, 사회관계, 관습 등은 매우 다르다고 말하며, 세계를 아홉 가지 문명³⁶⁾으로 구분했다.

브레진스키는 유라시아를 미국의 가장 중요한 지정학적 목표로 보았다. 그는 1997년 본인의 저서³⁷⁾에서 미국의 잠재적 도전국은 모두 유라시아 국가라며, 유라시아를 동서남쪽과 중간지역(매킨더의 하트랜드와 유사하거나 좀 더 넓은 지역)으로 구분했다. 그리고 유라시아를 일등적 지위를 향한 미국의 투쟁이 계속되는 체스판으로 묘사하며 유라시아 대륙의 국가를 체스 게임의 참가자로서 분석했다.

브레진스키의 지정학에 입각한 세계관은 거대한 체스판 이론 이전 록펠러(D. Rockefeller)가 구상한 삼각위원회(Trilateral Task Force)³⁸⁾의 이론적 토대를 마련하며 유명해진 바 있다. 삼각위원회는 북미(미국, 캐나다), 서유럽 및 일본 등 세 정점을 묶는 서방 부유국의 클럽이자 연구조직이었다.

키신저, 헌팅턴, 브레진스키의 이론은 서로 다른 대륙(문명)간의 분쟁이 전제돼 있다는 점에서 중국을 분석하기에 적합하지 않다. 이들의 견해를 계승한 몇몇 연구에서 일대일로를 중국의 미국에 대한 궁극적 대응책으로 간주하며, 미국과 그 동맹세력 대 중국과 일대일로 참여 파트너국 간의 경쟁구도로 예측한다. 하지만 이런 가설은 아직 신빙성을 얻기에는 역사적 입증이 부족하다.

세계의 지정학 구조를 설명하는 또 다른 현대 지정학 모델로는 모델스키의 세

33) Henry Kissinger, 이현주(역), 『헨리 키신저의 세계 질서』 (서울: 민음사, 2016), p. 18.

34) 헌팅턴의 저서는 *The Clash of Civilization* (New York: Simon & Schuster, 1996)를 말함.

35) Samuel Huntington, 이희재(역), 『문명의 충돌』 (서울: 김영사, 2016), p. 38.

36) 헌팅턴이 본인의 저서 *The Clash of Civilization* 에서 말한 아홉 가지 문명권은 서구, 라틴아메리카, 아프리카, 이슬람, 중화, 힌두, 정교, 불교, 일본을 뜻함.

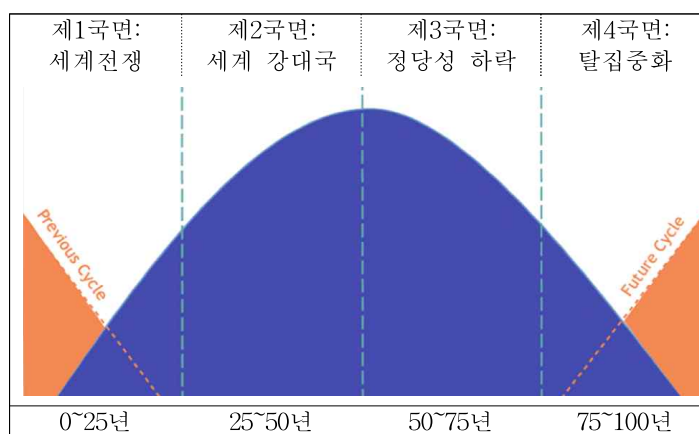
37) 브레진스키의 저서는 *The Grand Chessboard* (New York: Basic Books, 1997)를 말함.

38) 이는 現 삼각위원회(The Trilateral Commission)의 전신을 말함.

계 리더십 순환(long cycle) 이론이 있다. 모델스키는 권력을 범세계적 영향력 행사로 간주했고, 역사적 사례에 비춰봤을 때 이런 힘의 투사는 해양 통제력(또는 대양 항해능력, ocean-going capacity)을 통해서만 가능했다. 따라서 모델스키의 관점에서 세계 강대국의 역량은 대양 항해능력³⁹⁾에 의해 결정된다고 봤다.

그는 해군력에 각별한 강조를 더했는데, 그 까닭은 우선 도진국의 입장에서 세계 지도국 본토에 대한 수륙양용의 침투와 육지 병력에 대한 군수지원을 해상에서 조달해야하기 때문이다. 해군력은 세계전쟁 승리 이후에도 항로 설정, 세계국가와 그 동맹국에 대한 공격을 억지하는 등 새로운 질서를 구축하는데 중요한 요소이었다.⁴⁰⁾ 이런 지정학적 요소를 바탕으로 한 세계 리더십 순환 이론은 한 지도국의 집권기는 약 100년이고, 각 주기는 약 25년간 네 국면으로 구분했다.

<표 II-2> 세계 리더십 사이클의 기간



출처: ‘Modelski’s World Leadership Cycle’을 번역해서 옮김.

<https://www.e-education.psu.edu/geog128/node/646> (검색일: 2019. 4. 11).

모델스키는 세계 지도국은 세계전쟁을 통해 결정된다고 봤고, 승전국을 세계 지도국으로써 지정학적 프로젝트를 실행하기 위한 의제와 제도를 확립한다고 했다. 세계 지도국에 의한 리더십의 등장 초기에는 강제된 ‘질서’는 대체적으로 환

39) 모델스키가 말한 대양 항해능력(ocean-going capacity)의 측정은 한 국가의 해군 및 민간 상선대의 총 톤수 합산한 것이 그 기준임.

40) George Modelski & William R. Thompson, 김재한(역), “장주기와 세계전쟁,” 박건영 외(편역) 『국제관계론강의1』 (서울: 한울아카데미, 2003), p. 233.

영받으나 시간이 지남에 따라 도전국이 부상하고 지도국의 행위도 정당성을 잃어간다. 더욱 강력해진 도전에 직면한 세계 지도국은 물질적·이데올로기적으로 이에 대응하지만 더욱 잦아진 공격에 훨씬 취약해지며 쇠퇴한다.

플린트(C. Flint)는 모델스키가 패권국 또는 초강대국을 세계 지도국(world leader)라고 표현한 것에 특히 주목한다. 지도국은 자발적 추종국을 거느린다는 뜻으로 군사력 등 무력에 의한 지배에 의한 헤게모니와는 대비된다는 것이다.⁴¹⁾ 이런 관점에서 모델스키는 다음처럼 세계 리더십 순환 주기를 표기했다.

<표 II-3> 세계 리더십의 순환

세계 지도국	년대	세계전쟁	도전국	동맹국
포르투갈	1500	1494~1516	스페인	네덜란드
네덜란드	1600	1580~1609	프랑스	영국
영국	1700	1688~1713	프랑스	러시아
영국	1800	1792~1815	독일	미국 등 동맹국
미국	1900	1914~1945	소련/알카에다	NATO/자발적 동맹

출처: ‘Cycles of World Leadership’를 번역해서 옮김.

<https://www.e-education.psu.edu/geog128/node/646> (검색일: 2019. 4. 11).

모델스키의 이론은 일대일로를 포함한 21세기 중국의 행동에 대해 패권국의 도전이라는 유용한 지정학적 시각을 제시한다. 하지만 아직까지 중국의 의도가 파악되지 않은 상태에서 모델스키의 이론을 적용하기는 시기상조일 수도 있다는 우려가 잔존한다.

2. 일대일로에 대한 선행연구 검토

2015년 중국 정부가 일대일로 구상을 공식 발표한 이래 현재까지 일대일로에

41) Melissa J. Rock, “Introduction to Modelski’s Model of World Leadership,” <https://www.e-education.psu.edu/geog128/node/646> (검색일: 2019. 4. 11).

관한 연구는 매우 활발히 이뤄졌다. 연구 분야 또한 매우 다양해서 역사·정치·외교·경제·환경 등으로 여러 분야에 걸쳐 다방면으로 진행됐다. 일대일로에 관한 연구는 경제적 측면에서의 효과와 영향에 대한 분석이 대다수이다. 하지만 학계 일각에서는 일대일로의 정치적 의도에 대한 분석 또한 늘어나고 있는 추세이며, 그중에서도 특히 지정학적 접근이 많아지고 있다. 이런 학계 양상에 따라 이 연구는 일대일로에 대한 선행 연구를 크게 지경(地經)학과 지정(地政)학 등 두 가지로 구분해 검토했으며, 여기에서 지정학은 미국의 지정학 전략에 대한 중국의 대응 전략, 중국의 주변외교 정책 및 고전지정학(하트랜드 및 립랜드 이론)으로 분석한 일대일로 연구로 세부 구분해서 살펴보았다.

지경학은 지정학에서 파생된 분야로, 이 둘의 차이는 지정학이 전통적인 군사력, 인구, 영토, 자원 등의 물리적 요인을 중심으로 연구주제를 설정하는 것과 달리 지경학은 금융, 환율, 교역 등 경제통상적 요인을 중심으로 문제를 파악한다는 것이다.⁴²⁾ 이런 맥락에서 일대일로는 지정학과 지경학에 포함되는 여러 공통 요소를 두루 망라한다는 점을 알 수 있다.

1) 지경학적 관점

중국 정부는 일대일로를 ‘경제 정책’으로 표방하며, 일대일로를 2000년대 말 금융위기로 인해 세계경제가 침체한 것에 대한 궁극적인 범세계적 대응이라고 말한다. 경제적인 관점에서 일대일로를 지경학적으로 분석한 국내 연구는 서봉교(2016), 이지용(2016), 오일만(2016), 이강국(2018)⁴³⁾ 등이 있다.

서봉교·최낙섭·이현태 등이 공동으로 실시한 연구는 일대일로를 경제 협력을 위한 모델로 봤다. 이들은 일대일로의 자금조달 모델을 세 가지로 구분하고, 일대일로의 지역별 발전현황을 중국의 투자 및 기업 진출 비율로 분석해 일대일로

42) 이상만, “중국의 패권화(Hegemony) 담론-지정학(Geo-Politics)과 지경학(Geo-Economy)의 변증적 이해,” 『한중사회과학연구』 제12권 (4)호 (2014), p. 29.

43) 서봉교 외, “중국 일대일로(一帶一路) 금융자금조달 모델에 관한 연구,” 『한중사회과학연구』 제14권 (2)호 (2016), pp. 25-57; 이지용, “‘일대일로’ 전략의 국내 정치경제적 배경,” 이승주(편), 『일대일로: 중국과 아시아』 (서울: 명인문화사, 2016), pp. 39-59; 오일만, 『2022년, 시진핑의 신장정』 (과주: 나남, 2016), pp. 167-203; 이강국, 『일대일도와 신북방 신남방 정책: 중국과 대한민국의 경제 외교 핵심 전략은 무엇인가?』 (과주: 북스타, 2018).

가 국제금융에 미치는 영향을 분석했다. 그들은 일대일로가 실현되면 중국의 주변국을 포함한 60여 국이 포함된 거대 경제통합권이 형성될 수 있다며, 이에 대한 자금조달 방안과 국제금융에 불러올 파장에 대해 설명했다.⁴⁴⁾

이지용은 일대일로를 중국이 직면한 대내외적 정치경제 문제에 대한 경제대응책으로 보았다. 이지용은 일대일로를 고도의 경제 성장을 이룩한 중국 경제에 대한 해결책으로써 중국의 차기 경제 목표 실현을 위해 주변국을 활용한 경제발전 구상으로 해석했다. 또한, 이지용은 일대일로를 ‘경제성장방식의 질적 전환’을 위해 차기 경제 목표를 달성할 수 있는 중추적인 경제 방안으로 제시했다.⁴⁵⁾

오일만은 일대일로를 중국의 신 대외경제 정책이라고 설명하며 ‘제2의 개혁개방’이라 칭했다. 오일만은 시진핑 정부가 일대일로를 통해 경제부흥을 시도한다며 일대일로를 중국의 유라시아 주변국 경제 외교 정책으로 제시했다.

이강국은 일대일로와 우리나라 신북방·남방정책 등 타 경제정책과의 연계성에 대한 연구를 제시했다. 이강국은 일대일로를 지역 협력체 구축을 위한 중국의 협력 체계로 설명했고, 우리나라의 신북방정책은 중국의 육로 경제벨트(一帶)와 신남방정책은 중국의 해상 실크로드(一路)와 대조하며, 이 둘에 대한 경제적 연계 및 활용 전략을 제안했다.⁴⁶⁾

지정학적 관점에서의 일대일로 연구는 중국과 다른 국가 간의 경제적 이해관계에 관한 분석과 설명을 제공한다. 따라서 일대일로의 경제적 효과에 대한 전망하기에는 유용한 관점을 제시한다. 반면 중국과 일대일로의 연선 국가 간 정치관계와 더불어 중국의 정치적 의도를 파악하기는 어렵다는 한계가 있다.

2) 지정학적 관점

지정학적 관점으로 일대일로를 분석한 선행연구는 크게 세 가지 세부양상으로 구분될 수 있다. 첫째는 아시아에서 미국의 지정학 전략에 대한 중국의 대응책(countermeasure)으로서 일대일로를 연구한 것이다. 둘째는 중국의 접경국가 외

44) 일대일로 자금조달 모델에 대한 설명은 서봉교 외 (2016), pp. 34-46를 참고했음.

45) 이지용 (2016), p. 49.

46) 이 외 지리적 요소를 활용한 우리 정책(예: 박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브 등)과 일대일로의 연계 가능성 등에 대한 국내 연구는 박상남 (2016), 서종원 (2016), 이수행·조응래 (2015), 정성삼 (2015)을 참고 바람.

교 정책인 ‘주변 외교’ 전략으로서 일대일로를 분석한 것이다. 마지막은 고전지정학(하트랜드 및 림랜드 이론)으로 일대일로를 분석한 것이다. 지정학을 또 다시 세 가지 양상으로 구분한 이유는 학문의 광범위함을 세분화함으로써 연구의 양상을 효율적으로 파악하고, 연구의 논지에 초점을 강화하기 위함이다. 이와 같은 목적으로 위 세 가지 양상의 지정학적 관점에서의 선행연구를 다음과 같이 검토한다.

(1) 미국 지정학 전략에 대한 중국의 대응책으로서 일대일로 연구

중국의 부상을 견제하고자 미국 오바마(B. Obama) 행정부가 ‘아시아로의 회기(pivot to Asia)’ 등 펼친 일련의 전략은 중동에 집중된 미국의 지정학을 아시아로 되돌리는 계기를 제공했다. 일각에서는 일대일로가 이런 미국의 정책에 대한 중국의 대응이라는 시각을 제시했다. 이와 같은 관점을 제시한 대표적인 학자는 김홍규(2016), 서정경(2015), 이호철(2017), 김연규·임유정(2016)⁴⁷⁾ 등이 있다.

김홍규는 중국이 ‘일대일로’ 구상을 통해 중국이 동아시아의 지역강국으로서가 아니라 미국을 포함한 세계를 전략공간으로 보고 있다는 시각을 제시했다. 그는 또한 중국이 ‘대륙국가’에서 탈피해 대륙과 해양을 망라하면서, ‘유라시아의 허브국가’이자 ‘중앙국가’를 꿈꾸고 있다고 분석했다.

서정경은 일대일로를 유라시아 대륙 중심의 전략적 교두보이자, 미국의 ‘신실크로드’ 계획과 ‘아시아 재균형’ 전략에 대항하는 중국의 범세계적 전략으로 설명했다. 그리고 중국이 일대일로를 통해 본격적으로 유라시아 지역을 둘러싼 강대국 경쟁에 참여했음을 선포하는 것으로 보고 있다.

이호철은 일대일로를 중앙아시아와 동남아시아 지역을 넘어 범세계적인 지리적 공간 확보 전략으로 보았다. 이와 동시에 미국 오바마 행정부가 추진한 아시아 재균형(rebalancing) 전략 및 중국포위(encirclement of China) 전략 등 일련의 대아시아 외교 정책아시아에 대한 지정학적 전략이라고 말했다.⁴⁸⁾ 이호철은

47) 김홍규, “중국 일대일로(一帶一路) 전략과 동북아 국제관계의 변화: 한계점과 전망,” 『중소연구』 제40권 (3)호 (2016), pp. 7-48; 서정경, “일대일로의 지정학: 유라시아를 둘러싼 미중 경쟁,” 『성균차이나브리프』 제3권 (3)호 (2015), pp. 48-54; 이호철, “중국의 부상과 지정학의 귀환,” 『한국과 국제정치』 제33권 (1)호 (2017) pp. 39-61; 김연규·임유정, “중국의 일대일로 정책과 중국-중앙아시아 관계,” 이승주(편), 『일대일로: 중국과 아시아』 (서울: 명인문화사, 2016).

48) 이호철 (2017), p. 47.

중국의 부상에 따라 지정학의 귀환이 야기됐고, 일대일로라는 거대한 지정학적 전략이 수반됐다고 주장했다.

김연규·임유정은 중앙아시아 지역에서 일대일로가 대두된 배경을 미국, 중국 러시아의 삼각 구도의 맥락에서 파악한다.⁴⁹⁾ 이들을 2010년 이후 중앙아시아 국가들이 직면한 경제와 안보 양 측면의 전환기를 거쳐 일대일로가 추진됐다고 하며, 중앙아시아 지역이 다른 지역에 비해 일대일로의 전략적 의미가 높은 점을 설명했다.

미국의 지정학 전략에 대한 중국의 대응책으로서 일대일로 연구는 양국의 지정학 전략을 유라시아 대륙에서 미국과 중국의 패권 경쟁의 틀로서 분석한다. 이런 관점의 연구들은 현재 미중관계에 대한 통찰력 있는 분석을 제공한다. 하지만 이런 관점에서의 분석은 중국 내부의 주장과 시각과는 다소 상반된다는 제한이 있다. 일대일로에 대한 중국의 시각을 잘 반영한 연구는 다음 중국의 주변 외교 전략으로서 일대일로 연구를 예로 들 수 있다.

(2) 중국의 주변 외교 전략으로서 일대일로 연구

중국은 전 세계에서 가장 많은 수의 국가들과 국경을 맞대고 있다. 무려 14개 접경국이 있는 중국은 역사적으로 ‘선린외교(善隣外交)’를 외교 기조로 삼고, 주변국과의 조화를 중시해왔다. 이런 맥락에서 일대일로는 21세기 강대국으로 부상한 중국의 강대국 주변 외교 정책으로 비쳐지기도 한다. 이런 관점으로 일대일로를 분석한 국내 학자는 김애경(2015), 김한권(2015), 원동욱(2016), 이재현(2016)⁵⁰⁾ 등이 있다.

김애경과 김한권은 일대일로를 중국의 주변외교 전략의 일환으로 규정하고, 중국의 외교정책 등 대내외적 제기 배경과 내용 및 일대일로 구상이 역내질서와 국제질서에 가져올 수 있는 정치·외교적 영향을 분석했다.

원동욱은 일대일로가 육해상 실크로드의 결합된 주변 국가에 대한 지정학적

49) 이승주 (2016), p. 7.

50) 김애경, “중국의 ‘주변외교’ 전략과 ‘일대일로(一帶一路)’ 구상: 구상의 제기배경, 추진 현황, 합의 고찰을 중심으로,” 대외경제정책연구원(편), 『전략지역심층연구 논문집 II: 러시아·유라시아』 (세종: 대외경제정책연구원, 2015), pp. 189-218; 김한권, “중국의 주변외교에서 본 ‘일대일로(一帶一路)’의 전략적 의미,” 『정책연구과제』 제11호 (2015); 원동욱, “중국의 지정학과 주변외교: “일대일로”를 중심으로,” 『현대중국연구』 제17권 (2)호 (2016), pp. 295-328; 이재현, “일대일로에 대한 동남아의 시각: 다양성과 다중성의 전략,” 이승주(편), 『일대일로: 중국과 아시아』 (서울: 명인문화사, 2016), pp. 95-124.

장기발전구상이라는 분석을 제시했다. 원동욱은 일대일로가 처음 제시된 자리에서 시진핑이 주변국가의 ‘지리적 위치와 자연환경’을 강조한 것에 주목하며, 일대일로를 중국이 직면한 지정학적 도전에 대한 총체적 대응으로 설명했다.

이재현은 일대일로에 대한 동남아시아 국가들의 대응을 ‘다양성과 다중성을 위한 전략’으로 설명했다.⁵¹⁾ 이재현의 연구는 일대일로에 대한 동남아시아 국가들의 집합적·개별적 대응을 분석하며, 일대일로로 인한 중국과 동남아시아 간의 상호 의존성을 강조했다. 또한 이 연구에서는 일대일로에 대한 동남아시아 개별국가의 반응에 대한 관찰을 제공함으로써 일대일로가 가시적인 성과를 낼 수 있는지에 대해서도 검토했다.

주변외교 정책으로서의 일대일로 연구는 중국이 전통적으로 국가 대 국가로 양자외교를 해온 특성이 일대일로라는 대규모 전략의 발전 배경임을 설명했다. 중국의 주변외교 변천에 관한 연구는 일대일로의 연선 국가와 중국 간의 외교관계에 대한 분석을 제공하는 데 유용하다. 하지만 일대일로의 범위가 중국의 주변국이 아닌 유럽 및 아프리카까지 뻗어 나간다는 점을 고려했을 때, 일대일로 자체의 지정학적 배경과 구조에 대한 분석을 위해서는 부족함이 있다.

(3) 고전지정학으로 일대일로를 분석한 연구

이 연구의 배경으로 언급된 일대일로와 지정학의 상관성 - 특히 하트랜드와 립랜드를 중심으로 - 을 다룬 연구는 현재까지 소수에 불과하다. 이러한 연구는 대표적으로 Banerjee(2016), Schortgen(2018), 텡첸첸(2018), Flint·장샤오통(2016)⁵²⁾ 등이 있다.

이 연구의 서론에서 일대일로의 설계 형상이 ‘하트랜드-립랜드 동맹’처럼 보인다는 점을 제기한 바 있듯이, Banerjee와 Schortgen은 일대일로의 설계를 하트랜드와 립랜드 이론과 대조했다. Banerjee는 인도 관점에서 일대일로를 분석한 논

51) 이승주 (2016), p. 7.

52) Dipankar Banerjee, “China’s One Belt One Road Initiative-An Indian Perspective,” *ISEAS Perspective* 14 (March, 2016); Francis Schortgen, “China and the Twenty-First-Century Silk Roads: A New Era of Global Economic Leadership,” *China’s Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization*, (Switzerland: Palgrave Macmillan, 2018), pp. 17-34; 텡첸첸 (滕建群), “三种地緣政治學說与一帶一路倡議,” <http://www.caifc.org.cn/content.aspx?id=4535> (검색일: 2019. 6. 3); Colin Flint & 장샤오통(張曉通), “一帶一路与地緣政治理論創新,” 『外交評論』 3 (2016), pp. 1-24.

문에서 “일대일로는 지전략적인 측면에서 매킨더의 하트랜드 이론과 스파이크먼의 림랜드 이론을 통합(incorporate)한 세계패권 전략이다.”라고 직접적으로 기술하며 일대일로 추진을 통한 중국-인도 관계에 대한 관점을 제시했다. Schortgen은 “온전히 지리적인 관점에서 실�크로드 경제벨트(육상)의 경로(궤적)은 상당 부분 매킨더의 하트랜드 이론과 일치하며, 해상 실�크로드 역시 스파이크먼의 림랜드 이론에 명시된 국가에 걸쳐져(straddle)있다”고 말하며 21세기 중국의 세계패권 전략에 대해 논했다.

반면 일대일로와 서방의 지정학은 관련이 없다는 것을 증명한 연구도 있다. 텅젠첸은 일대일로는 시대적 흐름에 순응해 글로벌 거버넌스(global governance)에 기여하기 위해 시작한 것으로, 일대일로와 지정학의 상관성을 부정했다. Flint·장샤오통은 역대 중국의 지정학적 인식에 대해 설명하며 일대일로는 세계패권이거나 새로운 국제질서를 목표로 하지 않는다고 설명했다. 또한, 일대일로에 대한 서양의 부정적인 시각을 극복하기 위해 중국은 중국 특색의 지정학에 대한 설명을 제공할 수 있어야 한다고 말했다.

3. 소결

이 장에서는 지정학의 변천을 살펴봄으로써 지리라는 자연요소가 국가의 정치에 미치는 영향을 연구하는 유효한 학문이자 현대 정치현상에 대한 통찰력 있는 분석을 제시한다는 점을 확인했다. 그리고 일대일로에 관한 선행연구 검토를 통해 중국은 기본적으로 지정학이란 학문의 유효성을 수용하고 있으며, 이를 일대일로에 적용하고 있다는 점도 확인한 바 있다.

기존 일대일로 연구의 양상은 주로 지정학과 지정학으로 크게 구분됐으며, 지정학적 관점의 연구의 경우 미국의 지정학 전략에 대한 중국의 대응과 중국의 주변외교 측면에서의 분석이 주를 이루었다. 반면 이 연구가 주목하는 고전 지정학 이론 특히, 하트랜드와 림랜드 이론을 활용해 일대일로를 분석한 사례는 많지 않았다.

이런 배경에서 이 연구는 지정학의 근간을 이룬 하트랜드와 립랜드 이론을 활용하여 일대일로를 반미 지정학 전략에 대한 중국의 대응으로 분석한 기존의 시각을 보완 및 발전시켜보려 한다.

III. 일대일로 추진 배경

21세기 급증한 중국의 범세계적 영향력과 더불어 일대일로는 하나의 국제 현상으로 변졌다. 일대일로 출범 이후 학계와 언론에서 중국의 지정학을 논하는 것이 빈번해졌다. 마치 키신저가 지정학을 재조명한 후 학계의 유행처럼 지정학이 성황 했던 것처럼 말이다. 일대일로의 개념은 단순하다. 중국에서 시작한 한 선을 목표지점까지 잇기 위해, 중간에 놓인 여러 국가와의 연결망을 구축하며 협력을 도모하는 것이다. 하지만 경제 목적의 색채가 짙은 일대일로가 순수한 경제 정책처럼 보이지 않는 이유는 그 선의 변곡점(연선 국가)이 놓인 된 배경이나 궁극적인 목적을 파악하는 것이 어렵기 때문이다.

이 장에서는 일대일로의 개요와 출범 배경을 두 개의 절로 나눠 구성했다. 1절에서는 일대일로의 형성 과정을 시간 순서로 정리했다 또한, 중국 정부가 공식 발표한 일대일로의 행동 계획 <실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 건설에 관한 비전과 실천>(이하 ‘비전과 실천’)을 요약해서 옮겼다. 2절에서는 일대일로의 출범 배경을 역사적·이론적·외교적·군사적·경제적·국내적 배경 등 총 여섯 가지로 구분해 설명했다.

1. 일대일로 개요

1) 일대일로 형성 과정

일대일로는 2013년 9월 7일, 시진핑은 카자흐스탄 나자르바예프대학(Nazarbayev University)에서의 강연에서 고대 실크로드가 국가간 교류·협력에 기여한 것을 강조하며, 양국간의 경제 협력을 위한 ‘실크로드 경제벨트’를 공동건설의 필요성을 제기하면서부터 시작됐다.⁵³⁾⁵⁴⁾ 2015년 3월 28일, 일대일로의 행동

53) Belt and Road Portal, “The Belt and Road Specials,” <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/ztindex.htm> (검색일: 2019. 4. 22).

계획이 공식 발표되고 출범되기까지 2년이 조금 넘는 시간동안 중국 정부는 주도면밀하게 일대일로의 기반을 다졌다. 일대일로 필요성이 제기되면서부터 공식화되기까지 시기별 과정을 구분하면 다음 표와 같다.

[표 III-1] 시기별 일대일로의 형성 과정 및 주요 내용

시기	과정	주요 내용
2013년	문제 제기 및 기반 형성	일대일로의 필요성 제기 및 국내외 여론 형성
2014년	자금 조달 및 실시 계획 구체화	AIIB 출범, 실크로드 기금 출자 ⁵⁵⁾
2015년	공식화 및 실시	비전과 실천 공식 발표

2013년, 시진핑 중국 국가 주석과 리커창 국무원 총리는 카자흐스탄, 인도네시아, 아시아태평양경제협력체(APEC: Asia Pacific Economic Cooperation) 등 공식 석상에서 ‘정상 외교’를 통해 ‘협력’과 ‘연결’을 강조하며 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드의 필요성을 제기했다. 같은 해 11월, 중국 공산당 제18차 3중 전회에서 실크로드 경제벨트와 해상 실크로드 건설을 통한 전방위 개방의 필요성을 강조해 이에 대한 결정안을 통과시킴으로서 일대일로는 국가급 중대 전략으로 격상했다.⁵⁶⁾

2014년 5월 시진핑은 일대일로의 신속한 추진을 위해 아시아인프라투자은행(AIIB: Asia Infrastructure Investment Bank)의 출범을 통한 협력의 필요성을 제기한데 이어서, 그 해 11월 21개국이 동참한 가운데 AIIB가 공식 출범했다.⁵⁷⁾ 또한, 중국은 중앙재정경제소조(中央財經領導小組) 제8차 회의를 통해 일대일로에 대한 국내적 합의를 이끌어 내는 데 성공하며, 400억 달러를 출자해 ‘실크로드 기금’을 마련했다.⁵⁸⁾ 2015년 3월 28일, 중국 국가발전개혁위원회(國家發展改革

54) Ministry of Foreign Affairs of the Republic of China, “President Xi Jinping Delivers Important Speech and Proposes to Build a Silk Road Economic Belt with Central Asian Countries,” https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/topics_665678/xjpfwzysiesgjtfhshzzfh_665686/t1076334.shtml (검색일: 2019. 5. 6).

55) http://www.xinhuanet.com/world/2014-11/08/c_127192119.htm (검색일: 2019. 5. 6).

56) 中央政府門戶網站, “中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定,” http://www.gov.cn/jrzq/2013-11/15/content_2528179.htm (검색일: 2019. 5. 6).

57) 習近平, 新華網, “積極樹立亞洲安全觀 共創安全合作新局面,” http://www.xinhuanet.com/world/2014-05/21/c_126528981.htm (검색일: 2019. 5. 6).

58) 習近平, “加強互聯互通伙伴關係,” http://www.xinhuanet.com/world/2014-11/08/c_127192119.htm (검색일: 2019. 5. 6).

委), 외교부(外交部), 상무부(商務部)는 <비전과 실천>⁵⁹⁾을 공동으로 발표하며, 일대일로가 공식적으로 출범했다. 일대일로 관련 주요 추진 현황은 다음 표를 참고하기 바란다.

[표 III-2] 일대일로 전략 출범 이전의 변천

일 시	내 용
2013. 9. 7.	시진핑 총서기는 카자흐스탄 나자르바예프 대학에서 최초로 ‘오통(五通)’ 원칙을 중심으로 한 실크로드 경제벨트 공동 건설 구상 제시
2013. 10. 3.	시진핑 총서기의 아세안 국가 순방 시, 인도네시아 국회를 방문해 최초로 21세기 해상 실크로드에 대한 창의
2013. 12.	시진핑 총서기가 중앙경제공작회의(中央經濟工作會議) 석상에서 실크로드 경제벨트 건설을 통한 기초시설과 21세기 해상 실크로드 건설을 통한 해상교통로의 호연호통 건설 제안
2014. 3.	리커창 총리는 정부공작보고에서 실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 건설 계획을 조속히 시행해야 한다고 강조하며, 몽골-중국-인도, 중국-파키스탄 경제회랑 건설 등을 촉구했음.
2014. 5. 19.	실크로드 경제벨트의 첫 플랫폼 ‘중국-카자흐스탄 물류협력기지 착공
2014. 11.	시진핑 총서기는 중국에서 열린 APEC 정상회담 중, 중국이 실크로드 건설 기금으로 400억 달러를 출자할 것이라고 밝혔고, 아시아인프라투자은행 설립을 위한 기초 준비가 마무리 되고 있다며, 곧 베이징에서 회원국 조인을 진행할 예정이라고 발표함.
2015. 2. 1.	장가오리(張高麗) 국무원 부총리 주재로, 왕후닝(王滬寧), 왕양(汪洋), 양징(楊晶), 양제츠(楊潔篪) 등 중국공산당중앙정치국 주요 상무위원들 여럿 참석해 일대일로건설영도소조(“一帶一路”建設工作領導小組)를 구성했고, 유관 고위 공직자들과 함께 일대일로건설공작회의(“一帶一路”建設工作會議)를 개최했음.
2015. 3. 28.	시진핑 주석은 보아오포럼(博鰲亞洲論壇)에 참석해 일대일로 전략 구상에 대해 상세히 설명함. 같은 날, 여러 부가 동시에 일대일로 추진을 위한 행동 계획(《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》)을 공식적으로 발표함.
2015. 6. 6.	왕이(王毅) 외교부장은 헝가리를 방문해 중국-헝가리 간 일대일로 협력을 위한 양해각서를 체결함. 헝가리는 유럽에서 최초로 일대일로에 참여한 국가가 됨.
2015. 6. 29.	전 세계 57개국이 조인하여 아시아인프라투자은행(AIIB) 공식 출범함.

59) 國家發展改革委, “推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動,” http://www.ndrc.gov.cn/gzdt/201503/t20150328_669091.html (검색일: 2019. 5. 6).

2015. 7. 1.	일대일로로 도로연통의 일환으로 중국 이우에서 스페인 마드리드를 운행하는 유럽 횡단 화물 열차(义新欧)의 첫 운행을 개시함.
-------------	--

출처: 중국 상무부 상무역사 홈페이지의 내용을 번역 및 편집함.

<http://history.mofcom.gov.cn/?special=2ydylzldtc> (검색일: 2019. 5. 1).

일대일로 공식 출범 이후 중국 지도부는 더욱 적극적으로 일대일로를 지지하기 시작한다. 2017년 1월 시진핑 주석은 세계경제포럼(World Economic Forum)에 참석해 전 세계 지성이 모인 자리에서 개방과 상호호혜를 존중하는 협력 모델 개발을 위한 전 세계의 협력을 촉구했다.⁶⁰⁾ 그리고 몇 달 뒤 2017년 5월 시진핑은 베이징에서 열린 제1회 일대일로포럼에서 러시아, 필리핀, 인도네시아, 베트남 등 29개국 국가 정상들과 유엔 사무총장, 세계은행 및 국제통화기금(IMF) 총재 등 국제기구 수장들이 참석한 가운데 중국과 뜻을 해달라고 당부하기도 했다.⁶¹⁾

일대일로의 잠재력은 실로 대단하다. 일대일로 출범 이래 4년이 막 경과한 2019년 4월 현재 기준, 중국 정부는 126개 국가 및 29개 국제기구와 일대일로 공통 건설에 대한 협약서 174건을 체결하는 성과를 냈다.⁶²⁾

2) 일대일로 행동계획의 주요 내용

중국 정부는 일대일로의 출범 목적과 추진 방향에 관해 일대일로 실현을 위한 일종의 정부 지침이자 행동 계획(action plan)인 <비전과 실천>⁶³⁾에서 명확히 하고 있다. 다음은 해당 문서를 요약 및 편집한 것이다.

약 2000 천년 전 건설된 실크로드의 역사성은 유라시아 대륙의 육로로 동양과 서양을 잇는 중요한 가교역할을 했다. 수 천년 간 실크로드는 ‘평화와 협력’, ‘포용과 개방’, ‘상호학습’, ‘상호이익’ 등의 정신을 계승해 연선 국가 간 번영과 발전

60) Xi, Jinping, <https://www.weforum.org/agenda/2017/01/full-text-of-xi-jinping-keynote-at-the-world-economic-forum> (검색일: 2019. 4. 22).

61) Joint Communiqué of the Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation, <http://2017.beltandroadforum.org/english/n100/2017/0516/c22-423.html> (검색일: 2019. 4. 22).

62) “已同中國簽訂共建“一帶一路”合作文件的國家一覽,” <https://www.yidaiyilu.gov.cn/gbjg/gbgk/77073.htm> (검색일: 2019. 4. 16).

63) <비전과 실천>의 전문은 다음 링크를 참고해 요약 및 편집했음. http://language.chinadaily.com.cn/2015-03/30/content_19950951.htm (검색일: 2019. 4. 16).

을 촉진하고, 세계 각국의 역사 문화유산 교류의 상징으로 여겨졌다. 오늘날 세계는 국제금융위기, 세계경제 침체 등 사회 분열 및 경제 발전 저해 요소들로 인해 혼란스럽다. 이에 대해 중국은 일대일로라는 대안을 제시하며, 개방적 지역협력 정신을 바탕으로 글로벌 무역체계와 개방적인 세계경제를 지지할 것을 표명했다.

일대일로의 목적은 공상, 공건, 공향의 기본원칙을 바탕으로, 연선 국가와의 공동번영을 추구하는 것이다. 일대일로의 협력은 유엔 헌장에 따라 평화공존 5개 원칙⁶⁴⁾ 하에서 이루어진다. 일대일로는 공식 기구(institute)가 아닌 ‘구상(initiative)’이자 ‘이념’이다. 일대일로는 본질은 중국과 다른 국가 간 현존하는 양자·다자협력체를 위한 효과적인 “협력 플랫폼”이다.⁶⁵⁾ 따라서 중국은 일대일로는 연선 국가뿐만 아니라 모든 국가에게 참여 기회가 있다는 점을 시사했다.

일대일로의 기본 틀(framework)은 아시아·유럽·아프리카 3개 대륙의 연결성을 강조한다. 이런 ‘상호 연결성’을 강조하는 일대일로는 5개 국제경제 협력 회랑을 포함한 6대 경제협력지대를 구축하고자 한다.⁶⁶⁾ 육상 경제벨트의 기본경로는 △ 중국-중앙아시아-러시아-유럽(발트 해), △ 중국-페르시아만-지중해, △ 중국-동남아시아-남아시아-인도양, △ 신 유라시아대륙교(New Eurasian Land Bridge) 등 총 4개 경제회랑을 중심으로 구축된다. 해상 실크로드의 기본 경로는 △ 중국-남중국해-인도양-유럽, △ 중국-남중국해-남태평양을 잇는 2개 경제회랑을 중심으로 구축된다.

일대일로 협력은 정책소통(政策溝通), 시설연통(設施聯通), 무역창통(貿易暢通), 자금융통(資金融通), 민심연통(民心相通) 등 ‘오통(五通)’을 중심으로 추진된다. 정책소통은 각국 정부 간 협력을 위해 관련 규범과 조치를 제정에 대한 노력을 말한다. 시설연통은 각국의 주권을 보장하며 국가 간 시설 및 기술체계의 연계를 통한 시설망⁶⁷⁾ 구축을 말한다. 무역창통은 투자 및 무역의 편의를 위한 국가 간

64) 유엔 헌장에 명시된 평화 공존 5개 원칙은 주권 및 영토 보존의 상호존중, 상호 불가침, 상호 내정불간섭, 평화공존, 호혜평등을 말한다.

65) 徐進鈺, “中國“一帶一路”的地緣政治經濟：包容的天下或者列外的空間,” 『開放時代』 2 (2017).

66) 김홍규 (2016), p. 16.

67) 일대일로 추진을 통한 시설망 구축은 크게 세 가지로 구분되며, 각각 교통 시설(도로, 철로, 항만, 국제 통관센터 등), 에너지 시설(오일 및 가스 송유관, 송전관 등), 통신간선망(범국경 광케이블, 정보통신 채널 등) 등이 있음.

규제 조정, 세관협력 등을 말한다. 자금유통은 일대일로 추진을 위한 기금, 채권, 금융관리감독 등의 분야 국가 간 금융협력을 말한다. 민심상통은 국가 간 학술·의료·교육·정치 등 여러 분야에서의 폭넓은 민간 교류를 말한다.

일대일로 협력은 기본적으로 중국과 연선 국가 간의 양자 협력을 바탕으로 여러 지역 협력체⁶⁸⁾를 통해 추진한다. 일대일로 구축 실현을 위해 현재 진행 중이거나 추진 예정인 일대일로의 5대 주요사업은 유럽 횡단 열차 연결망 구축, 파키스탄 과다르(Gwadar) 항구 건설, 중국-이란 철도 연결망 구축, 중국-중앙아시아 가스 파이프라인 연결, 호르고스 게이트웨이(Khorgos Gateway) 등이 있다.⁶⁹⁾

2. 일대일로의 출범 배경

1) 역사적 배경

일대일로의 역사적 배경을 살펴보면, 그 어원⁷⁰⁾과 지리적 기본 설계가 고대 실크로드(the Silk Road)에서 유래됐음을 알 수 있다. 고대의 ‘실크로드’는 중국 서한(西漢) 시대의 사절 장건(張騫, B.C. 164~114)이 처음 개척한 것이다. 실크로드라는 용어는 1887년 독일의 지리학자 리히트호펜(F. Richthofen)이 그의 저서 『중국』에서 처음 사용했다. 그는 ‘실크로드’를 “B.C. 114년에서 A.D. 127년까지 중국과 중앙아시아, 중국과 인도 간의 비단무역을 매개로 한 서역교통로”라고 설명했다. 시대의 변화에 따라 ‘실크로드’는 고대 중국과 서방 국가 간의 정치적, 경제적, 문화적 교류의 통로를 아우르는 말이 되었다.

해상 실크로드는 중국의 남동해안에서 동중국해·인도양·페르시아만을 지나 여

68) 중국이 일대일로 추진을 위해 활용하는 지역협력체는 유엔, 유엔개발계획(UNDP), 상하이협력기구(SCO), 중국-ASEAN(10+1), 아시아태평양경제협력체(APEC), 아시아유럽정상회의(ASEM), 아시아교류·신뢰구축회의(CICA), 아시아협력대화(ACD), 중앙아시아 지역경제협력체(CAREC), 메콩강경제권(GMS), 중국-아랍협력포럼, 중국-해만 아랍국가협력위원회, 보아오포럼(Boao Forum for Asia), 일대일로포럼(Belt and Road Forum) 등이 있음.

69) 미국 CSIS에 따르면 2019년 6월 현재 집계된 ‘일대일로 구상’ 아래 진행 중인 크고 작은 프로젝트는 약 348개에 다다른다고 함.

70) 일대일로의 어원에 대해 실제로 여러 매체에서 일대일로를 ‘중국의 신실크로드(China’s New Silk Road)’ 등 별칭으로 사용하며 고대 실크로드와의 역사적 연결성을 강조함.

러 나라에 이르는 바닷길을 말한다. 이 노선은 진(秦)·한(漢)대에 형성되어 약 2천 년간 중국과 아시아·아프리카·유럽 국가를 이어주었다.⁷¹⁾ 실크로드의 고대 동서 문화 교류의 연결고리이다. 유럽의 근대문명이 형성되기 전에 중국의 4대 발명품이 바로 고대 실크로드를 통해 유럽에 전해졌고 이는 자본주의 생산방식 발전의 필수조건이 되었다. 이뿐만 아니라 실크로드의 불교, 기독교, 마니교, 도교 등 다양한 종교의 전파와 교류를 촉진하기도 했다.

하지만 몇몇 중국내 사학자들은 일대(一帶)로 묶인 실크로드 경제벨트가 고대 실크로드 노선과 유사한 점이 있지만 일대일로의 유래를 고대 실크로드에서 찾는 것은 옳지 않다는 견해를 비친다.⁷²⁾ 그 대표적인 이유로는 우선 일대일로가 고대 실크로드와의 지향점이 다르고, 일대일로가 보다 광범위한 지역을 대상으로 전개된다는 점을 꼽는다.

일대일로는 얼핏 보면 중국에서 유럽까지 연선 국가를 이어 놓은 ‘무의미한 선’으로 보일 수 있다. 그렇지만 중국은 그 ‘선’에 의미를 부여해서 ‘경제벨트’와 ‘해상 실크로드’라고 거창하게 명명했다. 그렇다면 일대일로의 기본 논리 및 이론의 틀의 유래는 무엇일까? 여러 학자들은 일대일로의 이론적 토대를 왕지스(王緝思)⁷³⁾가 제안한 “서진(西進)”이란 글에서 그 유래를 찾는다.⁷⁴⁾

왕지스는 유라시아 대륙에 대한 강대국 및 여러 국가의 의존도가 높아졌고, 이에 따른 분쟁도 심화됐다는 배경을 제시했다. 특히, 오바마 행정부의 ‘아시아로의 회기’ 정책을 통한 미국의 재균형 전략 대한 대응으로 중국이 유라시아 대륙을 통해 서진함으로써 중앙아시아 주변국과의 경제·안보 협력을 증진할 수 있음을 강조했다. 그리고 그는 이를 실현시키기 위해 중국 정부는 주도적으로 ‘신실크로드(新絲綢之路)’를 건설해야 한다고 제안했다. 그는 일대일로의 이론적 기반이 된 ‘신실크로드’ 건설을 통해 중국과 미국 사이에 대립이 아닌 평화, 상호호혜, 공동번영을 가져다 줄 것임을 예측했다.⁷⁵⁾

71) 국립해양문화재연구소·광동성박물관, 『명나라 무역선, 난아오 1호』 (서울: 그래픽네트, 2016).

72) 거젠슝(葛劍雄), “실크로드의 역사지리적 배경과 일대일로,” <https://youtu.be/fqv7wkunopk> (검색일: 2019. 5. 7).

73) 왕지스는 베이징대 국제관계학원 원장 겸 교수

74) 이와 같이 주장을 한 학자는 Sun (2013), Callahan (2016), Zhang & Belgibayev (2014), Leverett & Wu (2016) 등이 있음.

75) 王緝思, “西進, 中國地緣戰略的再平衡,” http://opinion.huanqiu.com/opinion_world/2012-10/3193760.html?agt=27726 (검색일: 2019. 5. 7); Wang, Jisi, “Marching Westwards: The Rebalancing of

해당 글에서 왕지스는 중국의 서부대개발(西部大開發)⁷⁶⁾을 언급하며, 그 계획에 수반된 국내 개발계획에 따른 대외 개발전략의 필요성을 제기했다. 왕지스는 추가로 서부 개발전략 실행을 위한 지전략적 핵심축(pillar) 세 가지를 제안했다. 첫째, 중국은 총체적인 계획을 구상하고, 서부 접경지역의 석유와 원자재 수급 채널을 개방한 상태로 여러 국가와 협력해야 한다는 것이다. 둘째, 중국은 모든 서부 국가(남아시아, 중앙아시아, 중동, 카스피해 지역을 모두 지칭)와의 경제·무역 협력을 늘리고, 경제지원도 늘려야 한다는 것이다. 셋째, 신장, 티벳을 포함한 중국 서부권역에서의 분리주의, 종교 극단주의, 테러리즘 등의 위협과 국경 외부 세력의 적대행위로부터 조화와 안정을 유지해야 한다는 것이다.⁷⁷⁾ 위 세 가지 핵심축은 향후 일대일로의 비전과 행동계획의 골격을 형성하게 된다.

왕지스는 서진 전략을 궁극적으로 중국이 책임 있는 강대국의 이미지를 형성하기 위함이라고 말한다. 이를 실현하기 위해 그는 다음의 세 가지 과제를 제안한다. 첫 번째는 상하이협력기구(SCO)의 범위를 확장하고, 두 번째로 역내 강대국을 비롯한 여러 국가와 협력해서 ‘신실크로드’를 건설하며, 마지막으로 다자안보협력체계 및 역내 분쟁의 평화적 해결을 견인해야 한다고 제안했다.

왕지스의 서진 전략은 제안된 지 약 3개월이 채 안된 2013년 초에 이미 학계의 검증에 마쳤고, 그 다음 단계로서 외교정책입안자이 타당성, 적용가능성 및 적용 후 여파에 대한 연구에 돌입했을 만큼 그 영향력이 중국 내부에서는 급속도로 퍼지기 시작했다.⁷⁸⁾

2) 외교적 배경

일대일로는 왕지스의 ‘서진’을 이론적 토대로 외교 전략으로 발전하기 시작했다. 일대일로가 외교전략으로 발전하기 시작한 데에는 기존 중국 외교사상에서 그 근원을 파악할 수 있다.⁷⁹⁾ 그리고 14개 국가와 국경을 맞대고 있는 중국의 지

China’s Geostrategy,” in Shao, Binhong (eds.), *The World in 2020 According to China* (Leiden: Brill, 2014), pp. 129-136.

76) 중국의 서부대개발 계획은 2010년 10월 제17차 중국공산당 중앙위원회에서 논의된 중국의 제12차 5개년 계획(第十二五規則)에 포함된 것을 말한다.

77) 王緝思 (2012).

78) Yun Sun, “March West: China’s Response to the U.S. Rebalancing,” <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2013/01/31/march-west-chinas-response-to-the-u-s-rebalancing/> (검색일: 2019. 5. 7).

79) 陳剛, “中國“一帶一路”戰略的外交思想根源,” <https://beltandroad.zaobao.com/beltandroad/analysis/story>

리적 특성을 잘 반영한 ‘주변외교’ 정책의 변천에 대한 검토로 외교정책으로서 일대일로 의 지정학이 발전된 양상을 이해할 수 있다.

중국의 지리를 살펴보면 영토는 9,326,410 km²(대한민국의 약 96배)로 세계에서 세 번째로 넓고, 아시아에서는 러시아에 이어서 두 번째 광대하다. 중국은 북위 50도선 이남에 위치해 기후적 다양성을 누리며,⁸⁰⁾ 광물, 탄화수소 등 천연자원도 풍부한 지리적 혜택이 많은 국가이다. 중국은 고산지대와 해양으로 둘러싸여 있다. 히말라야, 고비·타클라마칸 사막 등 우수한 자연 경계에도 불구하고 중국이 갖은 지리적 이점은 역사적으로 외부로부터 침략이 끊이지 않게 만들었다.

역사적으로 중국 왕조는 뛰어난 용병술로 무장한 지상군과 유라시아 스텝 민족의 침략에 대한 방어책으로 세운 지상 최대 인공 경계벽 ‘장성(長城)’ 등을 앞세운 육지에서의 군사력 투사로 지속적인 투쟁을 했고, 그 결과 현재의 영토를 유지할 수 있었다. 오늘날 중국은 신장위구르자치구 및 티베트를 포함한 현재 중국의 영토를 기준으로 22,125km의 국경을 주변 14개국⁸¹⁾과 맞대고 있으며, 몇몇 분쟁에도 불구하고 이들 국가들과 원만한 외교 관계를 유지하고 있다.

중국 왕조시대가 끝난 19세기 후반부터 지금 시진핑 정부까지 중국의 외교사상의 변화는 크게 마오쩌둥, 덩샤오핑, 시진핑 등 세 가지 시기로 구분된다.⁸²⁾ 냉전시기 마오쩌둥은 세계 국가를 세 분류로 나누는 “삼개세계(三个世界)”를 제안했다.

여기서 ‘제1세계’는 미국과 구 소련이 속한 초강대국, ‘제2세계’는 이미 공업화를 통한 발전을 이룩한 선진국, ‘제3세계’는 아시아, 아프리카, 라틴 아메리카 국가들을 말했다.⁸³⁾ 당시 경제력이 약했던 중국은 삼개세계 이론 아래 서서히 국제사회에 진출했고, 미소 두 강대국 패권 경쟁 사이에서 ‘중간지대(中間地帶)’를 자칭하며 중간론자 역할을 했다. 당시 중국의 공업화 수준은 높지 않았으나, 아프리카 탄자니아, 유럽 알바니아 등에게 의료 및 공정 원조를 지원하는 등 당시 중

20170525-764119 (검색일: 2019. 5. 7).

80) Kaplan (2012), pp. 284-285.

81) 중국의 접경국가(단위: 마일): 몽골(2,906), 러시아(2,615), 인도(2,100), 미얀마(1,357), 카자흐스탄(952), 북한(880), 베트남(795), 네팔(768), 키르기스스탄(533), 파키스탄(324), 부탄(292), 라오스(262), 타지키스탄(257), 아프가니스탄(47)

82) 이와 같이 중국의 외교시기를 세 가지로 구분한 학자는 陳剛 (2017), Economy (2018) 등이 있음.

83) 陳剛 (2017).

국 상황에 비해 적극적으로 활동했다.

1970년대 말 덩샤오핑 시대에 접어들며 중국은 개혁개방을 추진했고, 이에 따라 외교정책에도 조정이 있었다. 덩샤오핑은 제3세계에 대한 원조를 중단하고 국내 경제개혁과 발전을 추진했다. 80년대 말 냉전 심화와 더불어 급변하는 국제정세 가운데 덩샤오핑은 ‘도광양회(韜光養晦)’, ‘유소작위(有所作爲)’ 등의 외교사상을 내세우기 시작한다.⁸⁴⁾ 덩샤오핑 시기 국제사회에서 중국의 입지는 더 높아졌으나, 덩샤오핑은 국내 발전에 집중했고 국제무대에서는 최대한 ‘빛을 숨기고 때를 기다리는’ 도광양회의 기조를 유지했다. 이런 관점에서 덩샤오핑의 외교는 마오쩌둥 시대와 큰 차이가 있었다고 볼 수 있다.

덩샤오핑의 외교사상은 중국의 급속도로 경제성장을 이룩한 장쩌민(江澤民)과 후진타오(胡錦濤) 집권기에도 계속 유지됐다.⁸⁵⁾ 반면 2012년 시진핑 시기에 접어들어 중국은 국제무대에서 적극적인 행보를 보이며, ‘책임있는 강대국’의 이미지를 형성하기 위해 외교 기조에 큰 변화를 준다. 특히 시진핑은 2018년 6월 중앙외사공작회의에서 연설을 통해 ‘일대일로’, ‘신형 국제 관계’, ‘인류 운명 공동체’ 등 처음으로 신시대중국특색대국외교사상(新時代中國特色大國外交)을 언급하며 새로운 외교사상을 공식화하기 시작한다.⁸⁶⁾

시진핑은 신시대중국특색대국외교사상에서 중국의 일대일로 추진에 대한 기본 원칙과 함의에 대해 다음과 같이 말했다. “일대일로는 ‘공상·공건·공향(共商共建共享)’⁸⁷⁾을 기본 원칙으로 삼는다. 일대일로 구상은 중국이 창의했으나, 일대일로는 전 세계 모든 국가에게 열려있으며, 그 성과는 우리 공통의 것이다.(堅持以共商共建共享爲原則推動“一帶一路”建設。共建“一帶一路”倡議源于中國，但機會和成果屬于世界。我們要弘揚“絲路精神”，同各國分享共同發展的機遇，開辟共同發展的前景。)”⁸⁸⁾ 이로서 일대일로는 중국이 인류운명공동체를 건설하는 데 있어 중요한 실천과제이자 이 시대 국제협력의 위한 새로운 플랫폼으로 자리매김했다.⁸⁹⁾

84) 李海龍, “韜光養晦, 有所作爲”的新挑戰與新發展, 『領導科學』 20 (2014).

85) 후진타오 시기 중국의 평화로운 부상 ‘화평굴기(和平崛起)’가 외교정책의 기조였으나 그때까지도 덩샤오핑의 외교사상인 도광양회가 유지되며, 중국은 국제무대에서 낮은 자세를 유지했음.

86) 정만영, “시진핑 외교사상의 등장, 그 배경과 함의,” <http://yonseisinology.org/archives/3238> (검색일: 2019. 5. 7).

87) 공상(共商)은 ‘함께 상의’, 공건(共建)은 ‘함께 건설’, 공향(共享)은 ‘함께 누리는 것’을 말함.

88) 人民日報, “習近平外交思想是新時代中國特色大國外交的根本遵循和行動指南,” http://paper.people.com.cn/rmrb/html/2018-06/24/nw.D110000renmrb_20180624_3-01.htm (검색일: 2019. 5. 7).

89) 鄭澤光, “新時代的中國特色大國外交,” 『國際問題研究』 3 (2018).

이런 외교사상의 변천에 따라 발전한 일대일로 의 기본 틀(frame)은 중국의 유구한 역사와 여기서 비롯된 지리 의식에서 비롯된 ‘주변외교’라는 중국의 지정학적 인식에서부터 시작했다. 중국은 국가가 창설된 이래 지정학을 크게 중시했다. 마오쩌둥은 중국은 주변 접경국과 적대 관계가 아니며 어떠한 분쟁도 원치 않음을 명확히 하며, 중국의 위협은 미국과 동아시아 내 미국의 군사기지가 위치한 우방국(타이페이, 한국, 일본, 필리핀 등)을 우려했다.⁹⁰⁾ 냉전 이후, 미국과 미국이 출범시킨 북대서양협력기구(NATO: North Atlantic Treaty Organization) 소속 국가의 유라시아 정치 개입으로 인해 중국의 지정학은 큰 변동을 맞이하기 시작했다.

외교적 배경에서 일대일로는 중국의 외교사상에서 유래된 시진핑 시기 ‘대국외교’의 중요한 정책 중 하나로 중국의 대규모 대외개방을 위한 중요한 조치라고 볼 수 있다. 또한, 중국의 연이은 경제 성장과 국제사회에서 중국의 역할론이 강조되는 시기에 중국이 제시한 일대일로는 유라시아 등 미국과 국가 이익이 충돌되는 지역에 대한 중국 방식의 지정학적 해석이다.

일대일로 추진에 있어서 중국과 여러 국가 간 양자 또는 다자관계의 작용에 대한 분석은 4, 5장에 나눠서 자세히 다루겠다.

3) 경제적 배경

일대일로가 외교정책으로 발전하게 된 배경에는 중국의 경제력 급증에 따른 국력 상승이 중추적이라는 점을 부정할 수 없다. 중국 정부가 일대일로를 전적인 경제 정책으로 표방하듯 일대일로는 중국의 새로운 개혁개방을 위한 대외경제 정책의 일환으로 발전해 온 것을 알 수 있다. 1949년 건국에서부터 약 30년간 중국은 사회주의 계획경제 체제를 유지했다. 당시 낙후된 농업 국가였던 중국은 1949~58년 소련식 경제개발 모델을 모방해 인위적인 중공업 우선 발전전략을 채택했다. 하지만 기형적 산업구조 등의 문제로 경제 발전에 거듭 실패했다.⁹¹⁾

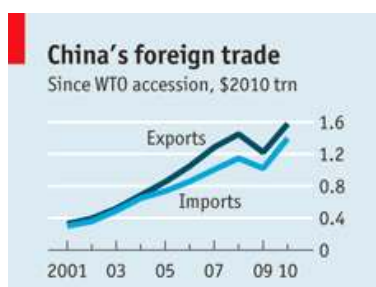
덩샤오핑은 1978년 12월 기존 경제 체제에서 시장원리에 기초한 개혁개방 체제로 전환했다. 이에 따라 내부적으로 정부 기관의 대대적인 개혁 및 개편이 이

90) 예쯔칭(叶自成), 이우재(역), 『중국의 세계전략』 (서울: 21세기북스, 2005), p. 64.

91) 김대운·정준영, “중국경제 개혁개방 40년, 성과와 과제,” 『국제경제리뷰』 17 (2018), p. 28.

뤄졌고, 대외개방 효과를 증대시키고자 광둥성(广东省) 4개 도시⁹²⁾를 경제특구로 지정해 경제·무역의 중심을 남쪽으로 옮겼다. 덩샤오핑의 개혁개방을 바탕으로 중국은 점진적인 경제 발전을 거듭다가 2001년 세계무역기구(WTO: World Trade Organization) 가입 후 고도의 성장을 이룩하기 시작한다.

[그림 III-1] WTO 가입 후 중국 대외 교역량 증가 변화



출처: “Ten years of China in the WTO Shades of grey,”

<https://www.economist.com/leaders/2011/12/10/shades-of-grey> (검색일: 2019. 5. 1).

여기에 2002년 11월 중국공산당 제16회 전국대회에서 제기된 ‘주출거(走出去) 전략’이 더해지면 중국의 경제 및 무역은 더욱 탄력을 받는다. 주출거 전략은 기업의 대외투자를 늘리고, 기업의 국제화 및 자국 브랜드를 육성하며 수출경쟁력 제고를 목적이다.⁹³⁾ 이에 힘입어 2000년대 중국은 꾸준한 경제 성장을 기록했고, 2010년대에 접어들며 경제 모델을 ‘양적 성장’에서 ‘질적 성장’으로 서서히 전환하기 시작했다.

1979년 덩샤오핑 주도로 개혁개방을 펼친 지 30년만에 중국은 세계 제2의 경제대국으로 부상했다. 1992년부터 2011년까지 약 20년 동안 연평균 10.5%의 경제성장률을 보여 왔던 중국은 2010년 이후 점차 하락세를 타며 2017년 기준 6%대까지 떨어졌다.⁹⁴⁾ 특히 2008년 미국발 세계경제위기로 인해 세계 경제에 큰 변화가 일었고, 중국 내부적으로도 개혁개방 정책 이후 새로운 경제 모델에 대한

92) 1980년 경제특구로 지정된 4개 도시는 산터우(汕頭), 선전(深圳), 주하이(珠海), 샤먼(廈門)이며, 앞 3개는 1980년 8월 26일 제5차전국인민대표대회 상무위원회 제5차 회의에서 비준됐고, 샤먼은 그보다 2개월 늦은 1980년 10월에 비준됐음.

93) 김종길, “동남아에서의 미중 경제관계의 변화,” 『아시아리뷰』 1-2 (2011), p. 87.

94) 이주영·양철, “경제 위기와 중국의 대응,” <https://yeosijae.org/posts/252> (검색일: 2019. 5. 7).

필요성이 제기됐다.⁹⁵⁾ 이것이 향후 일대일로 전략의 형성의 계기가 됐다.⁹⁶⁾

2013년 3월, 시진핑 집권 직후 개혁을 전담할 TF조직인 중앙전면개혁영도소조(中央全面深化改革領導小組)⁹⁷⁾를 구성하고 대외개방 촉진 등 7대 경제개혁과제를 제시했다.⁹⁸⁾ 중국 정부의 이런 노력 가운데 일대일로가 제기됐고, 일대일로를 추진하며 ‘중국 제조(製造)2025’⁹⁹⁾ 등과 같은 세부적인 경제·산업 전략을 도출했다. 일대일로 출범 이후에는 중국이 주도한 국제 경제기구인 AIIB를 설립해 일대일로의 목적달성을 위한 자금을 조달하고 있다.

중국은 덩샤오핑 이후 선부론(先富論)을 기반으로 양적 경제 성장을 통해 90년대 말부터 2000년대 말까지 고도경제성장을 이룩했다. 하지만 2014년 시진핑이 언급한 것과 같이 중국이 ‘신상타이(新常態; new normal) 시대’¹⁰⁰⁾ 즉 중국 경제가 중간성장기에 접어들면서 불확실성이 높아진 경제적 환경을 맞이하게 됐다. 경제적 관점에서 일대일로는 중국의 ‘개혁개방 2.0’이라 불릴 만큼 큰 상징성이 있다.¹⁰¹⁾

또한, 중국 경제 발전의 내실화 필요성은 중국 내수시장의 생산력 과잉 문제에서 비롯됐다. 중국의 주요 수출국인 미국, 유럽, 일본의 시장은 이미 개발이 완료된 포화상태라고 볼 수 있다. 통상적으로 생산력 이용률은 85% 이상이 되어야 이윤을 창출할 수 있는 반면 중국의 전체 산업의 생산력 이용률은 65%에도 못 미친다.¹⁰²⁾

지역 강국을 넘어서 세계적 강대국으로 거듭나려는 중국 내부에서는 어떤 것이 일대일로의 촉진제가 되었는가? 일대일로의 중국 내부적 요인은 안정적인 ‘에

95) 이지용, “중국 공산당 제18차 전국대표대회 결과와 신지도부의 대내외 정책 방향 분석,” 『주요국제문제분석』 (서울: 국립외교원, 2017).

96) 陳江生·田苗, “一帶一路戰略的形、實施與影響,” <http://www.zgdsw.org.cn/n1/2017/0331/c218998-29182692.html> (검색일: 2019. 4. 30).

97) 2013년 3월, 임시 TF조직이었던 ‘중앙전면심화개혁소조에서’ 중국 공산당 영구 기관인 ‘중앙전면심화개혁위원회(委員會)’로 격상했음.

98) 김대운·정준영 (2018), p. 8.

99) ‘중국 제조 2025’는 제조업 기반 육성과 기술 혁신 등을 통해 중국의 경제 모델을 ‘양적 성장’에서 ‘질적 성장’으로 바꾸겠다는 중국 정부의 산업 전략이다. 핵심 부품과 자재의 국산화를 2020년까지 40%로 끌어올리고, 2025년에는 70%까지 달성하면서 10대 핵심산업을 세계 최고 수준으로 끌어올리겠다는 목표임.

100) 新華網, “習近平首次系統闡述“新常態”,” http://www.xinhuanet.com/world/2014-11/09/c_1113175964.htm (검색일: 2019. 4. 21).

101) 劉世強, “以“一帶一路”推動新時代改革開放進程,” http://theory.gmw.cn/2018-08/31/content_30902281.htm (검색일: 2019. 5. 9).

102) 왕이웨이(王義桅), 한민화(역), 『중국, 그래도 중국』 (서울: 서울문화사, 2016), p. 61.

너지 확보'를 꼽을 수 있다. 중국은 지난 몇 십년간 급격한 경제 성장에 따라 에너지 소비량이 급증하며 세계 최대 에너지 소비국으로 전락했다.¹⁰³⁾ 특히 중국의 석탄 소비량은 세계 모든 국가의 소비량을 합친 것 보다 많다.¹⁰⁴⁾

중국은 대량 생산을 바탕으로 경제 성장을 이룩했지만, 이를 뒷받침한 생산 및 제조 시설의 주요 에너지를 수입에 의존했다. 중국은 자국 본토의 석유, 천연가스, 석탄 등 풍부한 천연자원을 보유하고 있지만, 전략석유비축(Strategic Petroleum Reserve) 등의 에너지 비축 계획 등으로 인해 향후 에너지원에 대한 대외의존도는 나날이 늘어갈 것으로 예상된다. 안정적이고 효율적인 에너지 수송로 개척을 위해 중국은 일대일로를 통해 이른바 '에너지안보'¹⁰⁵⁾를 강화해나가고 있다.

이와 더불어 경제 정책을 표방하는 일대일로는 새로운 시대의 '중국식 경제 모델'이라는 긍정적인 평가와 중국판 '마셜 플랜(Marshall Plan)'¹⁰⁶⁾ 또는 '빛의 덩어리(dept trap)'이라는 비판적인 평가가 공존한다. 일각에서는 일대일로를 중국 본토가 아닌 해외에서 추진되는 최초의 중국식 개발 모델로서 공업 개발을 위한 제반시설의 대규모 '국가 주도 투자'라는 점에서 기존 서구 모델과 차별화 된다고 본다.¹⁰⁷⁾ 이런 배경에서 일부 매체는 일대일로와 마셜 플랜은 서로 성격이 상이하다고 주장한다.¹⁰⁸⁾ 마셜 플랜이 유럽 내 소련의 사회주의 영향력 팽창을 방지하기 위해 서유럽 국가에 대한 원조(aids)이었던 반면 일대일로는 중국의 직접 해외투자라는 것이 그들의 이유 중 하나다.¹⁰⁹⁾

경제 정책으로서 일대일로는 중국 국내적으로 정체된 경제 발전에 활력을 불어 넣을 수 있지만, 중국의 주장처럼 연선 국가 간 변영과 세계 경제에 대한 기여도는 좀 더 지켜봐야 알 수 있을 것 같다.

103) 임상범, 『한중일 에너지 삼국지』 (고양: 좋은땅, 2015), p. 80.

104) <https://chinapower.csis.org/energy-footprint/> (검색일: 2019. 4. 22).

105) Daniel Yergin에 의하면 "에너지안보의 목표는 합리적인 가격과 국가의 이익에 해를 끼치지 않는 범위에서 안정적으로 에너지 공급을 확보하는 것"임. 임상범 (2015), p. 37에서 재인용함.

106) 마셜 플랜은 1947년부터 제2차대전 이후 유럽의 경제를 부흥시키기 위해 미국이 펼친 유럽 부흥 계획(European Recovery Plan)을 말함.

107) Francis Fukuyama, "One belt, one road: exporting the Chinese model to Eurasia," <https://publicpolicy.stanford.edu/news/one-belt-one-road-exporting-chinese-model-eurasia> (검색일: 2019. 4. 22).

108) 이런 시각은 South China Morning Post (2019. 1. 24), China Global Television Network (2019. 4. 2), Financial Times (2018. 8. 7) 등의 기사를 참고함.

109) 일대일로와 마셜플랜에 대한 논쟁에 대해서는 王義桅 (2015), pp. 78-84를 참고함.

4) 군사적 배경

공식적으로 일대일로에의 군사적 배경과 목적에 대해서는 알려진 바 없지만, 21세기 중국과 주변국간 해양 분쟁이 심화되는 것으로 짐작했을 때 일대일로는 일정 부분 군사적인 취지가 있음이 분명하다. 급속한 경제 성장으로 인해 자국의 이익이 늘어남에 따라 21세기 중국은 점진적으로 군비를 증강해왔다. 지상군 위주의 군사력을 지닌 중국은 해상 실크로드 추진을 통해 해양력을 강화하려는 조짐을 비친 바 있다.

역사적으로 중국의 해양력이 약했다는 견해가 있는데, 사실 중국은 아주 오래 전부터 해상 실크로드를 통해 해외 교역이 활성화 돼 있었다. 고대 실크로드에서도 알 수 있듯이 중국의 고대 상인들은 육로를 중시했던 만큼 해상교통로에 대한 중요성도 잘 알고 있었고, 이를 활용하는 방법에도 정통했다. 그뿐만 아니라 중국의 항해술 역시 15세기 정화의 대항해에서 증명되었듯 서양의 것보다 시기적으로나 기술적으로 뒤쳐지지 않았었다. 하지만 본래 땅이 비옥하고 수자원이 풍부해 자급자족이 가능했고, 육상으로의 무역로가 워낙 활성화가 됐던 탓에 해양의 중요성이 부각되지 않았던 것 뿐 이다.

중국은 방대한 영토와 외세의 끊임없는 육로 침략으로 대륙세력의 색깔이 짙었지만, 사실상 중국은 머헨이 제시한 해양세력의 요건 세 가지¹¹⁰⁾를 모두 충족했다. 여기에 중국은 서구 강대국과 일본의 영향으로 외부세력과의 접촉이 유발됐고, 주로 해상교통로를 통한 군사적·경제적으로 교류해왔다.¹¹¹⁾ 하지만 명·청 시대 해금(海禁)정책으로 인해 개인 무역이 금지됐었던 것이 오래 동안 중국으로 하여금 해상보다 육상을 중시하게 만들었다. 또한 아편전쟁과 청일전쟁 두 차례 대규모 해전(海戰)에서 패하며 20세기 초반에는 사실상 해군이 그 기능을 상실했지만, 역사적으로 중국은 여러 왕조(특히 당·명·청나라 시기)에 걸쳐 막강한 해군력을 보유하기도 했다.

그럼에도 불구하고 중국이 해양세력으로 거듭날 수 없었던 이유는 육지에 비

110) 머헨은 해양세력의 요소로 지리적 위치, 물리적 형태, 영토의 넓이 등을 꼽았음. 김정현 (2005), p. 34를 재인용함.

111) 王緝思 (2012).

해 해상에서의 국익(國益)이 적었기 때문이다. 전형적인 육지세력인 프랑스가 루이14세 치하에서 막강한 해군력을 앞세워 해양을 지향(指向)했음에도 영국이나 네덜란드와 같은 ‘해양세력’으로 거듭나지 못했다. 라첼은 그 이유를 ‘해양이익’의 부재라고 말한다.¹¹²⁾ 이처럼 대륙국가에게는 해양보다는 언제나 대륙의 중요성이 우선시되기 때문에 해양력이 지상력(land power)에 미치지 못하는 것이다.

중국의 해양력 강화는 인민공화국 창설 이래 현대 해군력을 증강시키며 시작된다. 중국의 현대 해군인 인민해방군해군(人民海防軍海軍)은 1950년에 이르러서야 마오쩌둥 정부에 의해 창군됐다. 중국이 해군력 증강에 본격적으로 착수한 것은 역시 덩샤오핑의 개혁개방에 따른 해상 수출이 증가하면서부터이다. 개혁개방 정책에 따라 해안과 인접한 광둥성 5개 도시가 경제특구로 지정됐고, 이에 따른 해외 자본의 유입과 해상 수출이 본격화 됐다. 선박으로의 해상 수출이 증가함에 따라 자연스럽게 자국 선박에 대한 보호의 필요성이 대두됐으며 중국 해군은 차츰 그 진형을 갖추가기 시작했다.

20세기 말, 소련이 해체되며 아시아 태평양 지역의 해상주도권은 미국이 장악하고 있었다. 이때까지만 해도 중국의 경제력은 미국보다 현저히 떨어지는 수준이었고, 중국은 도광양회의 자세를 유지하며 방어적인 해양 정책을 고수했다. 하지만 장쩌민 시대에 접어들며 ‘해양권익(海權)’의 중요성이 강조되기 시작했고, 중국은 점차 ‘공세적인’ 해양전략을 펼치기 시작했다.¹¹³⁾ 이런 정책기조는 후진타오 시대에 접어들어서도 대체적으로 유지됐다.

21세기 중국의 군비 증강에 따른 서방의 ‘중국위협론(中國危機論)’이 제기되기 시작했다. 중국 정부는은 이에 대한 대응논리로 ‘화평굴기(和平崛起)’ 즉 평화로운 부상을 제시했지만, 이와 상반되게도 후진타오는 2012년 11월 공식적으로 ‘해양강국’ 건설을 선포하며 아시아·태평양 해상에서의 입지를 공고히 굳히기 위한 내부적 토대를 마련한다.¹¹⁴⁾ 이런 중국의 군사력 확충은 이미 오래전부터 서방 국가에 의해 예견된 바 있는 어찌면 늘어난 중국의 경제력과 비례하는 당연한

112) Friedrich Ratzel, 전웅(역), “국가적 위대성의 근원으로서의 바다,” 『지정학과 해양세력이론』 (서울: 해양전략연구소, 1999), pp. 21-40.

113) 하도형, “중국 해양전략의 인식적 기반: 해권과 국가이익을 중심으로,” 『국방연구』 55-3 (2012), pp. 47-71.

114) http://youth.chinamil.com.cn/qnht/node_57404.htm (검색일: 2019. 4. 22).

수순일 수 있다.

이런 견해는 특히 미국 럼스펠드(D. H. Rumsfeld) 당시 국방장관은 인도양에서 중국의 해양 팽창(naval expansion)에 대해 2005년 보고서를 통해 통찰력 있는 예측을 제시한 바 있다. 럼스펠드는 중국이 중동으로부터 남중국해까지 에너지 자원 수송을 위해 남중국해 친중 국가에 민간 항구를 건설하는 등 전략적 해상교통로를 구축하고 있다고 주장했다.¹¹⁵⁾¹¹⁶⁾ 럼스펠드는 이런 중국의 시도를 ‘진주목걸이(string of pearls)’ 전략이라고 불렀다.¹¹⁷⁾

이후 21세기 중국은 끊임없이 이런저런 해양 분쟁에 개입됐다. 예를 들어 남중국해(South China Sea)와 동중국해(East China Sea)에서의 파라셀(Paracel) 및 스프래틀리(Spratly) 군도 인공섬 조성, 다오위다오(釣魚島)/센카쿠 섬 분쟁, 이어도 분쟁 등이 대표적이다. 시진핑은 2012년 중국-아세안 엑스포 개막식에서 “자국의 주권, 영토 및 명예를 지키기 위해 최선을 다할 것”이라고 동남아 국가 정상들이 한 자리에 모인 데서 자국 영토 수호에 대한 포부를 밝힌 바 있으며,¹¹⁸⁾ 이에 따라 중국은 지속적인 군비를 증강과 함께 역내 해군력을 강화시키고 있다.

시진핑 집권 이후 중국의 부흥을 위한 ‘중국몽(中國夢)’을 국가 목표로 선포하며, 이를 실현하기 위한 노력을 구체화 하고 있다. 일각에서는 일대일로를 중국몽의 일환으로 구상되는 중국의 해양 강국화 즉 ‘해양강국몽(海洋強國夢)’이라는 의견이 있다.¹¹⁹⁾ 특히 초강대국 미국을 중심으로 중국과 영토 분쟁 등으로 대치 중인 몇몇 국가들은 일대일로를 중국의 세계패권 장악을 위한 이론적 토대(rationale)로 간주한다. 이에 대해 중국은 지역 통합과 범세계적 번영을 내세우며 일대일로의 합리화를 계속 주장하고 있다.

115) Benjamin David Baker, “Where Is the ‘String of Pearls’ in 2015?,” <https://thediplomat.com/2015/10/where-is-the-string-of-pearls-in-2015/> (검색일: 2019. 4. 22).

116) The Washington Times, “China builds up strategic sea lanes,” <https://www.washingtontimes.com/news/2005/jan/17/20050117-115550-1929r/> (검색일: 2019. 4. 22).

117) 진주목걸이 전략은 미국의 국방 컨설팅 회사인 Booz, Allen & Hamilton에서 럼스펠드 장관에게 제출한 Juli A. MacDonald, *Energy Futures in Asia: Final Report* (2005)에서 처음 제시된 내용으로, 여기서 진주목걸이라 하는 이유는 연선 국가의 항구들을 연결하면서 항로가 연결되는 모습이 진주목걸이 같아서 붙여진 이름임.

118) <http://www.aparchive.com/metadata/youtube/2682f38e994fdbf104832bc026ec42c0> (검색일: 2019. 4. 23).

119) https://www.bbc.com/zhongwen/simp/comments_on_china/2013/08/130808_coc_china_dream_maritime_power (검색일: 2019. 4. 22).

3. 소결

이 장에서는 일대일로 의 개요와 출범 배경에 대해 살펴보았다. 일대일로는 2013년 시진핑 국가 주석에 의해 처음 언급된 이래 급속도로 발전돼, 불과 2년 만인 2015년 국가전략이자 정책으로 거듭났다. 일대일로의 어원이나 기본 구상은 고대 실크로드의 정신을 계승한 것이 맞지만, 일대일로의 이론적 기반은 한 중국 학자의 ‘서진(西進)’이라는 발상에서부터 시작한다. 중국의 서진은 ‘강대국 간 유라시아 대륙 내 경쟁 심화’라는 시대적 배경과 중국이 ‘책임 있는 강대국으로 전환’하기 위한 목적의식이 뒷받침 됐다.

일대일로가 방대한 대외정책으로 거듭나기까지 크게 외교·경제·군사·국내 등 네 가지 대내외 요인이 있었다고 볼 수 있다. 외교적 요인으로는 역사성을 강조하는 중국의 외교사상의 변화에 있다. 개혁개방 이래 도광양회의 낮은 자세를 유지해온 중국은 시진핑 집권 이후 ‘대국 외교’를 펼치기 시작하며 외교기조에 변화가 찾아온다. 또한, 30년간 계속된 경제성장이 한계에 봉착하며 발생한 대내외적 요인은 중국으로 하여금 일대일로를 출범하며 새로운 도약하기에 충분한 배경적 바탕을 제공했다.

여기에 중국 자국 이익이 증가함에 따라 보호의 필요성도 부각되며 늘어난 군사력은 중국 정부로 하여금 새로운 합리화 논리를 필요로 했다. 서방의 시각에서 이런 중국의 행동은 아마 세계패권에 대한 야욕으로 비쳐졌을 수 있다. 따라서 중국은 새로운 합리화 근거가 필요했고, 일대일로는 이런 복합적인 배경에 대한 해결책으로 제시된 중국의 지정학적 전략으로 발전하게 됐다.

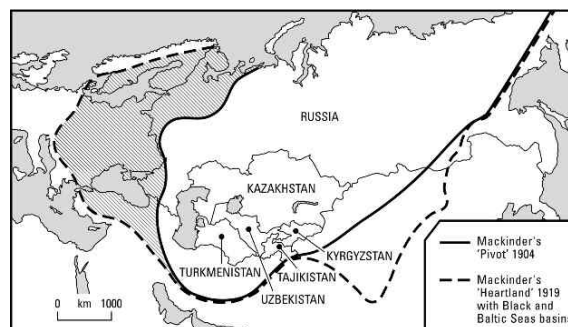
IV. 하트랜드 이론으로 분석한 일대일로

이 장에서는 매킨더의 하트랜드 이론을 활용해 일대일로의 일대(一帶)가 지칭하는 육상 ‘실크로드 경제벨트’에 대한 분석을 제공한다. 하트랜드 이론에 따라 중국이 어떤 방식으로 실크로드 경제벨트에 포함된 연선 국가와의 협력을 추진하는지 알아보기로 한다.

1. 일대일로와 하트랜드 이론과의 연관성

우선적으로 매킨더의 하트랜드 이론의 요지에 대해 다시 고찰해보기로 한다. 매킨더의 하트랜드는 정확히 어디를 말하는 것인가? 매킨더는 하트랜드가 세계의 중심지역(pivot area)으로 그 범위는 볼가강-에니세이강-아무다리야강-시무다리야강-카스피해 및 아랄해를 포함하는 지역이라고 했다.¹²⁰⁾ 이 지역을 오늘날 지도에 표시하면 아래와 같이 하트랜드의 모습이 형성됨을 알 수 있다.

<그림 IV-1> 매킨더의 하트랜드에 포함된 현대 국가



출처: Thomas Klin, http://geopolityka.net/wp-content/uploads/2014/07/mackinder_concept.jpg (검색일: 2019. 5. 4).

120) Mackinder (1943), pp. 595-605.

앞서 2장에서 매킨더가 하트랜드를 중시했던 이유를 하트랜드의 확보가 세계섬(유라시아 대륙)에서 중심세력으로 부상할 수 있기 때문이라고 언급한 바 있다. 역사적으로 하트랜드는 구 소련, 러시아, 미국 등 강대국이 유라시아 패권을 차지하는데 있어서 필수지역으로 인식됐다.¹²¹⁾ 그렇다면 일대일로 추진에 있어서 하트랜드는 왜 중요한 것인가? 그것은 유라시아의 중추지역인 하트랜드가 일대일로 추진에 있어서도 ‘하트랜드’이기 때문일 것이다.¹²²⁾ 일대일로 추진에 있어서 중국과 하트랜드에 해당하는 연선 국가들 간의 협력이 없이는 유라시아 서쪽로의 연결이 실질적으로 불가능하다.

그렇다면 중국은 어떤 방식으로 하트랜드 이론을 일대일로에 적용하고 있는가? 유라시아 대륙에서 중국이 펼치는 일대일로 관련 주요 사업은 민관 협력을 통한 육로, 철도, 에너지 기반시설(파이프 라인 등)의 건설을 꼽을 수 있다. 유라시아 대륙에서 일어나는 일대일로 주요 사업은 일대일로 5대 중점 협력 분야¹²³⁾ 중 하나인 ‘도로연통’과 관련이 있다. 유라시아 대륙상의 일대일로 연선 국가 간 상호연결성과 네트워크 구축을 위해 기반시설(infrastructure)의 건설은 필수적이다.

이 중 중국의 유럽 횡단 열차에 대한 포부는 지극히 매킨더적인 사고방식을 보여주는 좋은 예이다. 매킨더는 “선박 운송은 ‘제조 공장-수출 선적-수입 선적-창고’로의 이동인 반면 철도의 경우 ‘제조 공장에서 수입 창고’로 직접 이동이 가능해진다.”¹²⁴⁾ 하며 철도의 효율성을 강조했다. 또한, 머지않아 아시아 전지역이 철도로 연결될 것이라고 예측했다. 중국의 유럽 횡단 열차에 대한 열정은 90년대 말 중국횡단열차(TCR: Trans-China Railroad)를 신유라시아 랜드브리지로 연결하려는 시도에서부터 비춰지기 시작했다.¹²⁵⁾

일대일로 출범 이후 일대일로의 연선 국가들은 적극적인 참여 의사를 표명하며, 일부 비포함 국가들까지 일대일로에 동참하려는 움직임을 비쳤다. 현재까지 중국 정부에서 일대일로 연선에 포함시킨 국가의 수는 약 40개국 정도이다.¹²⁶⁾

121) Kaplan (2012), p. 121.

122) https://www.realcleardefense.com/articles/2018/03/15/mackinder_and_mahan_the_chinese_geopolitics_in_south_asia_113199.html (검색일: 2019. 6. 3).

123) 일대일로의 5대 중점 협력 분야는 정책소통, 도로연통, 무역창통, 자금융통, 민심상통을 말함.

124) Mackinder (1904), p. 434.

125) 이창주, 『일대일로의 모든 것』 (과주: 서해문집, 2017), p. 19.

126) 일대일로의 연선 국가는 중국 상무부 상무역사(商務歷史) 홈페이지에 나온 내용을 참고함.

여기에 추가로 일대일로 자금 조달기구인 AIIB의 가입국들을 포함시키면 앞으로 일대일로의 추진 방향을 가늠할 수 있다. 2017년 기준으로 집계된 AIIB 가입국은 68개국이고,¹²⁷⁾ 이 중 절반에 가까운 30여 개국이 유라시아 대륙에 속해 있다. 육상 실크로드를 추진함에 있어서 중추적인 위치에 있는 국가는 유럽을 잇는 카자흐스탄과 중동을 잇는 이란을 꼽을 수 있다.

이 두 국가를 사례연구 대상으로 선정한 사유는 크게 두 가지가 있다. 첫째는 이 둘은 하트랜드에 포함되며 매킨더가 주목한 국가라는 점이다. 둘째는 중국이 일대일로를 통해 이 두 국가와의 연결을 추진하는 방식이 바로 매킨더가 강조한 ‘철로 연결’이라는 점이다. 이 두 국가와 하트랜드 이론과의 연관성은 다음 절에서 상세한 설명을 제공하겠다.

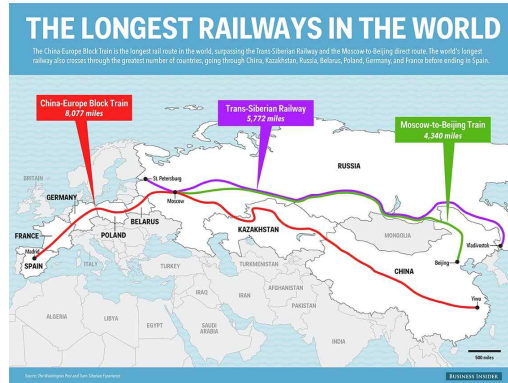
2. 육상으로의 일대일로 추진에 관한 사례연구

1) 카자흐스탄

유럽 횡단 철도 연결망 구축은 일대일로 경제회랑의 첫 번째 과제로 언급될 만큼 숙원의 과제로 자리매김 했다. 철도 연결망 구축에 있어서 중국이 가장 먼저 공을 들인 국가는 카자흐스탄이다. 중국-유럽 간 유라시아 횡단 철도 구축에 있어서 가교 역할을 하는 곳이 바로 카자흐스탄이기 때문이다. 일대일로 출범 이후, 중국은 카자흐스탄과의 지속적인 협력을 통해 2015년 11월 중국 저장성 이우(義烏)를 출발해 카자흐스탄, 러시아 등을 지나 스페인 마드리드까지 약 13,000km를 직통으로 연결하는 세계 최장거리 철도선을 개통했다.

127) AIIB 가입국 수는 2018년 12월 기준 AIIB 공식 홈페이지 공시된 내용을 참고했으며, 가입대 기국은 제외했음.

<그림 IV-2> 중국-스페인 대륙 횡단 철도 노선도



출처: Amanda Macias, <https://www.businessinsider.com/the-longest-railway-in-the-world-2015-1> (검색일: 2019. 5. 4).

카자흐스탄은 2013년 시진핑 주석이 실크로드 경제벨트를 처음 언급한 ‘일대일로’의 발원지로서의 상징성을 갖는다. 중국 정부는 카자흐스탄을 ‘세계 섬의 핵심’이자 ‘세계 최대 내륙 국가’라고 부른다. 카자흐스탄은 지리적으로 유라시아의 중앙에 위치해 카스피해에서부터 영토가 외몽골쪽으로 뻗어나 있다. 카자흐스탄은 석유, 크롬, 납, 석탄, 철 금 등 풍부한 천연자원을 바탕으로 중앙아시아의 새로운 중산층 국가로 부상하고 있다. 이런 카자흐스탄의 잠재력을 미리 포착한 중국은 중앙아시아에 250억 달러를 투자했고, 카자흐스탄을 가로지르는 3,200km의 고속도로 건설 비용도 부담하고 있다.¹²⁸⁾ 이런 지리적 요인으로 비춰봤을 때 카자흐스탄은 매킨더의 하트랜드가 분명하다고 판단된다.¹²⁹⁾

약 1,783km의 국경을 맞댄 중국과 카자흐스탄의 관계를 보면, 양국은 1992년 공식 수교 이래 대체적으로 우호적인 관계를 유지해왔다. 양국은 1996년 키르기스스탄, 타지키스탄, 러시아 등과 상하이 5국¹³⁰⁾을 형성하며 군사 분야에도 협력을 해왔고, 2005년 ‘전략적 동반자’ 단계를 거쳐 2011년 ‘전면적 협력 동반자’ 단계로 관계를 맺었다. 이런 외교적 배경과 카자흐스탄의 지리적 이점을 고려했을

128) Kaplan (2012), p. 276.

129) Kaplan (2012), p. 277.

130) 상하이 5국은 現 상하이협력기구(SCO)의 초기 단계를 말함.

때, 일대일로의 구상이 카자흐스탄에서 최초로 언급된 것은 필연적이다.

중국과 카자흐스탄과의 교류는 일대일로 출범 이전부터 왕성히 이뤄졌다. 카자흐스탄 관료들은 자국을 실크로드 경제벨트의 ‘버클(buckle)’과 같은 존재라고 말하며, 중국의 일대일로 추진에 있어서 카자흐스탄을 중앙아시아와 유럽의 거점국으로 활용하는 점을 자랑스럽게 생각했다고 한다.¹³¹⁾ 중국이 카자흐스탄에서 일대일로를 통해 추진하는 또 다른 대표적인 사업은 ‘호르고스 게이트웨이’ 건설을 꼽을수 있다. 호르고스는 중국의 변경지역에 위치해, 중앙아시아로 향하는 중국 서쪽 관문(gateway)로 간주된다¹³²⁾.

<그림 IV-3> 호르고스 위치



출처: <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>
(검색일: 2019. 5. 5).

표면적으로 일대일로의 지향점은 경제 부흥이자 융합이다. 일대일로의 동쪽은 아태지역 경제권과 서쪽은 유럽경제권까지 연결되는 세계적으로 가장 긴 대경제 회랑(回廊)이다.¹³³⁾ 호르고스 게이트웨이 사업은 카자흐스탄, 중국 접경지역인 호르고스에 세계 최대 내륙항(dry port)과 경제특구를 건설하는 사업으로 호르고스를 실크로드 경제벨트 물류 중심지로 발전시킬 계획이다.¹³⁴⁾

따라서 호르고스에 건설된 대규모 교역물류센터는 일대일로 추진에 있어서 서

131) <https://www.hoover.org/research/kazakhstan-moving-away-china> (검색일: 2019. 5. 5)

132) 양하은, “호르고스의 인프라·물류 현황 및 시사점,” 『동북아북한교통물류웹진』 2 (2017), p. 9.

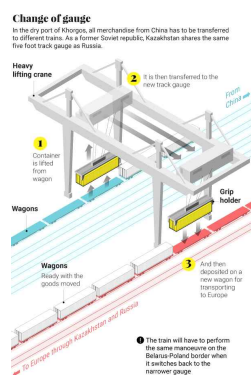
133) 王義桅 (2015), p. 90.

134) 서종원·양하은, “중국 일대일로 추진성과와 교통물류부문에서의 우리나라와 협력방향,” 『동북아북한교통물류 이슈페이퍼』 2 (2018), p. 9.

쪽으로의 출구로서 상징적인 의미를 갖는다. 이는 카자흐스탄을 통한 중국의 중앙아시아 및 유럽의 철도 운송로는 기존 중국 출구였던 아라산커우(阿拉山口)가 늘어나는 물류량을 감당하지 못한 대안으로 추진된 것이다.¹³⁵⁾ 여기서 호르고스 게이트웨이의 중요성은 또다시 철도와 연관이 있다는 점을 알 수 있다.

구 소비에트 연방국 소속이었던 카자흐스탄의 철로는 러시아 표준 규격인 5피트(1,534mm)에 맞게 설계됐다. 반면 중국 표준 규격 철로의 폭은 1,435mm으로 러시아 것보다 약 8.9cm 좁다. 따라서 철도로 카자흐스탄을 경유해 물류를 운송할 때, 중국 규격에 맞게 설계된 화차로부터 러시아 표준 규격에 맞게 설계된 화차로 물류를 이동해야 한다. 이런 작업을 호르고스 게이트웨이가 담당하게 된다.

<그림 IV-4> 호르고스 게이트웨이 화차간 물류 이동



출처: <https://multimedia.scmp.com/news/china/article/One-Belt-One-Road/khorgos.html>
(검색일: 2019. 5. 5).

중국이 이토록 철도에 집착을 보이는 것은 우선적으로 물류 이동 시간이 절반 이하로 단축되기 때문이다. 실제로 2017년 1월 중국 이우시를 출발한 컨테이너 화차 44개가 철도로 런던까지 도착하는데 소요된 시간은 18일로 같은 양을 선박으로 운반했을 때 걸리는 40일보다 무려 22일이나 단축된 것을 알 수 있다. 이것은 ‘중국 제조 2025’ 등 향후 중국이 추진하는 여러 경제 정책에 있어서 서쪽으로 교역의 물꼬를 트는 중추적인 기반이라고 볼 수 있다. 중국은 공식적으로 호

135) 양하은 (2017), p. 9.

르고스 육지항 건설에만 약 245만 달러를 투자했고, 카스피해 인접한 악타우(Aktau)에도 대규모 투자를 고려하고 있다.¹³⁶⁾

하지만 아직까지 통과문제와 운임요금 인하가 해결되지 않아서 호르고스 게이 트웨이의 실질적인 운영이 어려운 상황이다. 구 소련에서 분리된 카자흐스탄은 자력으로 진정한 독립을 일구어가고 있지만 경제 성장면에서는 중국의 도움을 필요로 하는 실정이다. 동시에 카자흐스탄은 중앙아시아에서 가장 떠오르는 국가로 꼽히며, 향후 유라시아 대륙에서 중국의 영향력을 공고히 하도록 조력하는 주요 국가이기도 하다.

일대일로 추진에 있어서 양국간 분쟁 소지가 있는 것은 양국의 접경지역인 신장위구르자치구(新疆維吾爾自治區)에 있다. 신장위구르자치구(이하부터 ‘신장’)는 중앙아시아 3개국(카자흐스탄, 파키스탄, 키르기즈스탄)에 문화·윤리적 근원을 둔 위구르족이 전체 인구의 45%를 차지한다. 그렇지만 자치구임에도 불구하고 고위 간부 대부분이 한족으로 구성되어 있어서 자치 정책을 지역 현실에 맞게 실행하지 못하고 있다.

신장이 1949년 중국으로 편입된 이후 정치·경제·사회적으로 통합되지 못하고, 한족 이주민이 늘어나면서 이념·종교적으로 다른 위구르족 간 갈등이 지속됐다. 급기야 유혈사태가 발생하며 사태는 악화됐고, 중국 정부는 2017년 거극단화 교육전화중심(去極端化·教育傳化中心) 즉 ‘극단 행동 집단 교육센터’를 개설해 무슬림계 위구르족 100만여 명에게 직업교육을 실시한다. 하지만 직업교육은 명목상 명분이었을 뿐, 실제로 이곳에선 중국공산당 이념에 대한 ‘사상교육’을 받았다는 증언이 나오기 시작했다.¹³⁷⁾

미국을 비롯한 국제사회는 인권탄압과 침해에 대해 거세게 비판했지만, 현장과 가장 가까운 인접국인 카자흐스탄에 대해서는 이에 대해 묵인했다.¹³⁸⁾ 신장 거극단화 교육중심에 대한 무슬림 세력의 반발은 나날이 거세지고 있다. 카자흐스탄에서도 예외는 아니다. 카자흐스탄은 대표적인 무슬림 국가로 위구르족의 문화·종교적 정체성의 근원 중 한 곳이다. 신장에서 위구르인들의 움직임에 따라 카자

136) <https://asia.nikkei.com/Features/Cover-story/Is-China-s-Belt-and-Road-working-A-progress-report-from-eight-countries> (검색일: 2019. 5. 5).

137) <https://www.bbc.com/zhongwen/simp/fooc-45434483> (검색일: 2019. 5. 5).

138) <https://www.mk.co.kr/news/world/view/2019/03/191838/> (검색일: 2019. 5. 5).

호스탄의 위구르인들이 동조하는 모습이 보인다.¹³⁹⁾

나날이 늘어나는 자국민의 불만에도 불구하고 카자흐스탄 정부는 투자 유치 목적으로 중국과 전략적 행보를 같이 하고 있다. 따라서 이들 위구르인들의 집단 행위가 양국 간 잠재적 분쟁 소지가 될 수도 있다. 앞으로 일대일로 협력에 있어서 카자흐스탄이 언제까지 위구르계 국민 여론의 입장을 묵인하고 중국과 뜻을 같이 할 수 있을지가 관건이다.

2) 이란

중국의 일대일로 추진에 있어서 이란의 중요성은 위치, 자원, 정치 등 세 가지로 축약된다. 우선 이란은 중국이 중동으로 나아가는 데 중요한 지리적 위치에 있다. 중국 정부는 이란을 3개 주(州)에 걸친 지구상 최초의 제국이자 실크로드의 중개자라고 표현했다.

<그림 IV-5> 이란의 위치



출처: <https://kids.nationalgeographic.com/explore/countries/iran/#Iran-Map.jpg>

(검색일: 2019. 5. 5).

이란의 지리를 살펴보면 이란은 중앙아시아와 중동(Middle East)을 잇는 유일한 육상 통로임을 알 수 있다. 동쪽으로는 투르크메니스탄, 아프가니스탄, 파키스탄과 접경하고 있고, 서쪽으로는 아제르바이잔, 아르메니아, 터키, 이라크 등 총 7개국과 육상으로 국경을 맞대고 있다. 이란의 남북에는 석유와 천연가스 등

139) 이영형, “카자흐스탄의 지리환경과 국제정치적 분할의 문제,” www.eurasiyahub.org/data/ftproot/ 2009중앙아/이영형.pdf (검색일: 2019. 5. 5).

어 탄화수소까지 풍부한 천연자원 매장량을 보유한 페르시아만(Persian Gulf)과 카스피해(Caspian Sea)가 위치해있다.

이런 지리적 이점은 이란을 하트랜드이자 림랜드에 속하는 양면적 특성을 갖게 한다.¹⁴⁰⁾ 일찍이 이런 특성을 파악한 중국은 이란에 육해상 양방향으로 연결망을 구축하려 시도했으나, 현재까지는 철로를 통한 육상으로의 연결망만 구축된 상태이다.¹⁴¹⁾ 중국은 2016년 이란까지 첫 화물차 운송을 성공했고, 일대일로 계획 아래 여러 기반시설 건설에 관한 프로젝트를 진행하고 있다.

중국과 이란은 고대 실크로드를 통해 오랫동안 교류한 역사가 있다. 1980년대 수교한 이래 여러 차례 고위급 지도자간 교류를 하는 등 우호적인 관계를 유지해왔다. 중국과 이란 양국 관계에서 무역 분야는 특히 두각을 나타낸다. 중국은 현재 이란의 최대 원유수입국이자 최대 교역국(2017년 기준 수입액 약 169억 달러¹⁴²⁾)이다. 마찬가지로 중국의 대이란 수출액은 약 184억 달러로 이란의 총 수입량의 37%에 달하는 최대치를 기록한다.

이처럼 이란은 중국에게 명백하게 훌륭한 에너지 수출국이자 교역국이다. 그렇지만 중국에게 이란이 정말 중요한 이유는 정치적인 것이다.¹⁴³⁾ 첫째로 이란과의 협력은 중국이 유라시아 대륙에서 영향력을 확대하는 데 있어서 필수적이다. 미국은 이란핵합의(또는 포괄적 공동행동계획, JCPOA) 탈퇴 이후, 이란에 대한 제재를 통해 이란을 더욱 압박하고 있다. 하지만 이란의 최대 수출국인 중국은 이란을 옹호했고, 이란은 올해 초 본격적으로 일대일로의 참여 의사를 표명했다.¹⁴⁴⁾ 양국은 상호를 미국의 영향력을 약화 시킬 잠재적 동맹(또는 협력자)로 간주한다.¹⁴⁵⁾

둘째로 이란은 중동의 대표적인 시아파(Shia Islam) 국가로서 중동에서 중국의

140) Kaplan (2012). p. 385.

141) 이란의 차하바르(Chaharbar) 항구의 투자를 중국, 인도, 파키스탄이 경쟁했으나 이란 정부는 2019년 1월 인도와 협력하기로 양해각서를 체결하며, 현재 이란으로의 중국의 해상교통로는 막혀있는 상태임.

142) <https://atlas.media.mit.edu/en/profile/country/irn/> (검색일: 2019. 5. 5).

143) <https://www.carnegiecouncil.org/studio/multimedia/20180314-return-of-marco-polos-world-war-robert-kaplan> (검색일: 2019. 5. 5).

144) <http://foreignpolicynews.org/2018/10/29/the-belt-and-road-initiative-and-u-s-sanctions-pushing-iran-into-chinas-sphere-of-influence/> (검색일: 2019. 5. 5).

145) Scott W. Harold & Alireza Nader, "China and Iran: Economic, Political, and Military Relations," https://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html (검색일: 2019. 5. 8).

입지를 공고히 하는 지렛대와 같은 존재이다. 인구 8,200만 여명의 이란은 미래 중동의 에너지와 안보 문제에 있어서 중추적인 역할을 하게 될 것이다.¹⁴⁶⁾ 중국은 일대일로 추진을 통한 중동에서의 영향력 확대에 있어서 이란은 우선 선점의 대상이다. 왜냐하면 유라시아에서 중국과 이란 ‘두 제국’은 무적(unbeatable)의 조합이기 때문이다.¹⁴⁷⁾

일대일로를 통한 협력 민간 협력으로까지 확대된다. 일대일로 출범 이후 중국은 세계 각국에 ‘일대일로 연구소’를 설립하기 시작했으며 이를 통해 일대일로 연선 국가 간 교류를 증진시키고 있다. 일대일로 추진이후 중국과 이란 간 민간 교류 역시 더욱 활발해졌다. 특히 2019년 4월 이란 알라메타바타베대학(Allameh Tabataba'i University)은 상하이외국어대학(上海外國語大學)과 합작으로 이란 내 첫 중국 연구 센터가 설립되며, 이로 인해 이란 내 중국의 소프트 파워 진출이 가속화 될 것으로 예상된다.¹⁴⁸⁾

3. 소결

이상의 사례연구를 통해 유라시아 대륙이 한 선으로 모두 연결되는 초연결성을 추구하는 일대일로의 육상 경제벨트는 매킨더의 하트랜드에 속한 국가를 거점으로 서쪽으로 뻗어나가는 것을 알 수 있었다. 또한 중국은 일대일로를 통해 연선 국가와의 경제·통상 분야 교류뿐만 아니라 정치·문화 등의 여러 분야에서 자국의 영향력을 넓히는 시도의 징후를 포착할 수 있었다.

일대일로를 통해 중국은 카자흐스탄 호르고스 게이트웨이를 건설했고, 그 결과 철도로 유럽까지 가는 대륙 횡단 열차를 운행하는 데 성공했고, 이를 통해 유럽까지 육상 물류수송이 가능해졌다. 카자흐스탄의 중요성은 비단 지리에서만 비롯

146) <https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2019/02/14/will-china-replace-the-u-s-as-the-middle-east-hegemon/#20874fc325cd> (검색일: 2019. 5. 8).

147) <https://www.carnegiecouncil.org/studio/multimedia/20180314-return-of-marco-polos-world-war-robert-kaplan> (검색일: 2019. 5. 5).

148) <https://www.beltandroad.news/2019/04/18/first-chinese-studies-center-launched-in-iran/> (검색일: 2019. 5. 8).

되지 않는다. 카자흐스탄의 진정한 가치는 위구르인들의 문화·이념적 고향이라는 데 있다. 이를 간파한 중국 정부는 일대일로를 통해 향후 신장에서의 분쟁에 대비한 카자흐스탄 정부의 지지를 얻으려는 노력을 하고 있는 것으로 보인다.

이란은 카자흐스탄에 비해 좀 더 노골적인 정치적 의도가 숨어있다. 중국에게 이란이 중요한 이유는 천연자원 수출국으로서 중요한 파트너 일뿐만 아니라, 사실상 유라시아에서 중국의 영향력을 증대할 수 있는 강력한 존재이기 때문이다. 이란과 중국은 상호간 경제·무역상의 의존도뿐만 아니라 국제정치적으로 양국간 보완장치로서의 역할을 한다. 특히 양국은 미국과의 관계에 있어서 상호보완적이다. 또한, 이란은 중동의 대표적인 시아파 국가로서 중국의 중동 진출과 일대일로 추진에 있어서 이슬람 국가와의 관계에서 중국의 입지를 공고히 해줄 수 있는 기반을 제공한다. 중동은 정치적 불안을 겪고 있지만, 풍부한 자원 보유량과 함께 향후 중국의 일대일로 추진에 있어서 중추적인 역할을 할 수 있다고 사료된다.

V. 립랜드 이론으로 분석한 일대일로 해상 실크로드

이 장에서는 스파이크먼의 립랜드 이론을 활용해 일대일로의 일로(一路)가 지칭하는 해상 실크로드에 대한 분석을 제공한다. 립랜드 이론에 따라 중국이 어떤 방식으로 해상 실크로드에 포함된 연선 국가와의 협력을 추진하는지 알아보기로 한다.

1. 일대일로와 립랜드 이론과의 연관성

스파이크먼의 ‘립랜드(rimland) 이론’은 매킨더의 주변지역 이론에서 발전된 개념이다. 립랜드 이론은 머헨과 매킨더의 이론을 계승하여 유라시아 대륙의 접안(接岸) 국가가 주축세력이라고 주장했다. 스파이크먼의 립랜드는 매킨더의 하트랜드를 둘러싸는 주변지대 중에서도 내부 초승달(inner crescent)이라 부르던 ‘수륙양면’ 국가를 지칭했다.¹⁴⁹⁾ 그가 이렇게 심장지대가 아닌 주변지대를 세계 지배의 요체로 본 것은 주변지대 바다 지향적인 점과 외부 세계와의 접촉이 용이한 점 때문이었다.¹⁵⁰⁾

이 두 학자의 관점 차이는 매킨더는 세계를 해양, 세계의 섬, 아메리카 대륙으로 구분한 반면 스파이크먼은 하트랜드(유라시아), 립랜드, 근해(off-shore)로 구분했다는 점에서 크게 갈린다. 하지만 유라시아 주변지대의 중요성에 대해서는 매킨더와 스파이크먼 모두 공통된 의견을 비쳤다. 스파이크먼은 매킨더의 논리가 역사적으로 영국의 해양세력과 하트랜드의 대륙세력간의 대치로 전개해나갔으며, 유라시아의 지형적 특성이 십분 반영되지 못했다는 점을 지적했다.

스파이크먼에 의하면 립랜드는 유럽의 연안 지역, 아랍-중동의 사막 지역, 아

149) 스파이크먼은 매킨더가 말한 외부 초승달(outer crescent)에 속하는 국가(영국, 일본, 아프리카 및 호주 등 근해 섬)는 ‘근해(off-shore)’라는 용어로 재정의 했음.

150) Kaplan (2012), p. 159.

시아의 문순 지역으로 세분화 된다. 그는 립랜드의 수륙 양면적 성격에 대해 립랜드 국가의 지리적 특성상 대륙세력과 해상세력 등 양쪽으로 대항하며 안보적 측면에서 형성됐다고 말한다.¹⁵¹⁾ 나아가 그는 근대사 역사에서 일어난 거대한 전쟁¹⁵²⁾은 모두 립랜드 세력에 의해 주도됐다는 점을 예를 들며 “립랜드를 지배하는 자가 유라시아를 지배한다. 유라시아를 지배하는 자가 세계의 운명을 지배한다.”고 매킨더의 주장을 정면으로 반박했다.

스파이크먼은 2차 대전이 종결되기도 전인 1944년에 이미 중국과 유라시아의 미래에 대한 통찰력 있는 예측을 제시한 바 있다. 그것은 중국이 지배적인 세력으로 부상할 것이라는 것과 서구에서 이런 중국의 힘을 저지하기 위해서는 ‘섬기지’의 구축은 필수적이라는 것이었다.

1940년대의 상황을 고려해볼 때, 중국은 국민당과 공산당 간의 내부 갈등과 일본의 침략이라는 심각한 위기 상황에 있었다. 그는 중국이 이런 위기를 극복하기만 한다면 ‘극동에서 지배적인 세력이 될 것’이라고 예측했다. 스파이크먼은 이어서 서구의 강국들이 이런 중국의 영향력을 견제하기 위해서는, 동반구에서 그들의 힘을 투사할 수 있는 섬 기지의 구축이 필요할 것이라고 예측했다.

이런 스파이크먼의 예견대로 오늘날 중국은 아시아의 패권국으로 부상했고, 이를 견제하기 위해 서구의 미국은 아시아 태평양 지역에 섬기지는 물론 여러 군사기지를 전개 시켜놓았다. 그가 이와 같은 예측을 할 수 있었던 것은, 첫째 역사적으로 하트랜드가 아닌 립랜드의 역할에 주목했다는 점이고, 둘째로는 해군력과 더불어 공군력에 주목했다는 것에서 짐작해볼 수 있다.

립랜드 이론은 립랜드에 속한 국가들의 해양 접근성을 십분 활용해서 중국 자국의 해양 진출을 용이하도록 일대일로 전략을 다각화 해주었다. 중국은 연간 석유 수입량의 80% 이상을 말라카 해협(Strait of Malacca)를 통한 해상 수입에 의존한다. 전 세계 해상 운송 30%가 통항하는 말라카 해협은 말레이시아와 인도네시아 사이의 길이 800km, 폭 50~300km에 달하는 매우 협소한 해협으로 인도양과 서태평양을 잇는 유일한 병목점이다. 따라서 말라카 해협의 의존도가 높은 중국은 이른바 ‘말라카 딜레마(Malacca Dilemma)’¹⁵³⁾라는 안보 위협을 겪고 있다.

151) Spykman (1944), p. 85.

152) 스파이크먼이 말한 근대사에서 일어난 ‘거대한 전쟁’은 나폴레옹 전쟁과 양차 세계대전을 말한다.

중국 정부는 이에 대한 대책으로 육상 파이프라인과 림랜드 국가의 항구를 빌려 외부와 교역하는 차항출해(借港出海) 전략을 구상하게 된 것이다.¹⁵⁴⁾ 일로(一路)에 해당하는 해상 실크로드 추진의 핵심은 바다로의 연결이라고 볼 수 있다. 그리고 이런 중국의 목표를 실현하기 위한 연선 국가로는 파키스탄, 스리랑카, 지부티가 대표적이다.

이 세 국가를 사례연구 대상으로 선정한 사유는 일대일로 추진에 있어서 이들 국가의 지리적 이점에 있다. 전략적 해상 에너지 수송로 구축 계획인 ‘진주목걸이’ 전략에서 시작한 중국의 해상 실크로드의 핵심은 ‘항구’의 연결이다. 우선 이 세 국가들은 공통적으로 중국에게 항구를 장기 임대해주고 있다. 중국은 긴 해안선과 여러 자연 항구를 보유하고 있지만, 말라카해협을 통해야 한다는 지리적 어려움으로 인도양과 지중해로의 이동에 어려움을 겪고 있다.

이에 대한 대책으로서 중국 정부는 인도양과 지중해로 가는 주요 거점 국가와 협력해 자국의 해외 항구를 연이어 건설하고 있다. 특히 파키스탄, 스리랑카, 지부티는 중국의 해상수송로에 있어서 가장 중요한 요충지(choke point)에 위치했다. 국가를 선점해 해상 실크로드 전략을 적극적으로 추진하고 있다. 이 세 국가와 림랜드 이론과의 연관성은 다음 절에서 상세한 설명을 제공하겠다.

2. 해상으로의 일대일로 추진에 관한 사례연구

1) 파키스탄

남아시아에 위치한 파키스탄은 석유, 천연가스 등 천연자원이 풍부하고, 약 1,000km의 해안선을 보유한 국가이다. 파키스탄은 중앙아시아의 대표적인 이슬람권 국가로 중국과는 오래 동안 우호적인 관계를 유지해 온 형제국가(鐵哥們)¹⁵⁵⁾이다. 중국의 접경국 중 하나인 파키스탄은 무슬림 인구 2억 명을 보유한

153) 말라카딜레마는 2003년 11월 후진타오에 의해 처음 제시된 개념으로 이후 말라카 해협의 의 존도를 낮추기 위한 중국 정부의 에너지 안보의 중점 과제로 부각됨.

154) 이창주 (2017), pp. 211-212.

155) 파키스탄을 형제국가라고 표현한 것은 중국 정부의 공식 홈페이지에 명시된 것을 재인용함.

중앙아시아 주요국으로서, 파키스탄과의 일대일로 협력은 다른 이슬람 국가와의 협력을 용이하게 하는 중요한 초석으로 작용할 수 있다.¹⁵⁶⁾ 파키스탄은 1947년 인도로부터 분리하여 독립 국가를 설립했고, 1951년 중국과 정식 수교했다. 양국은 상하이협력기구의 회원국이며, 2015년 전천후 전략적 동반자 관계를 성립해 온 이래 협력을 계속해오고 있다.

일대일로 추진에 있어서 파키스탄이 ‘해상 실크로드’ 국가로서 더 가치를 지니는 이유는 항구와 육로의 연결을 통한 페르시아만의 물자를 수송하기 위한 입구이자 장기적으로는 수출을 위한 출구이기 때문이다. 파키스탄에서 진행되는 대표적인 일대일로 사업으로는 과다르항과 중국-파키스탄 경제회랑(CPEC: China-Pakistan Economic Corridor) 건설이 있다. 이 중 CPEC은 도로연통의 가장 중추적인 사업 중 하나로 약 54조원 달러가 투자되는 대규모 기반시설 연결 사업으로¹⁵⁷⁾ 파키스탄의 과다르항(Gwadar Port)과 중국 신장위구르자치구의 카스시(Kashigar) 사이를 잇는 일대일로의 주요 연결망 구축 사업이다. 그리고 CPEC의 게이트웨이 역할을 하는 것이 바로 과다르항이다.

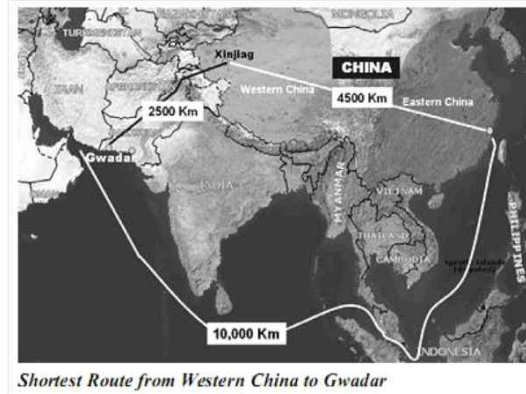
일반적으로 말라카해협을 통한 석유 수송은 걸프만으로부터 중국 본토까지의 거리는 약 14,500 km로 20일 정도 소요되는 긴 여정이다. 하지만 호르무스해협¹⁵⁸⁾에 인접한 과다르항을 통하면 중국 동부까지 육로로만 약 7,000 km로 거리가 절반 이상 단축되며, 고속 철도를 이용하면 단 48시간이면 중국 동부까지 수송이 가능해진다.

156) <http://history.mofcom.gov.cn/?bandr=bjstydyldgx> (검색일: 2019. 5. 10).

157) <https://www.scmp.com/week-asia/explained/article/2187162/explained-belt-and-road-initiative> (검색일: 2019. 5. 10).

158) 호르무스해협은 연간 세계 원유 60%가 오가는 주요 수송로로 오만만과 페르시아만 사이에 위치한 해협이다.

<그림 V-1> 과다르항을 통한 육상 수송로와 말라카해협을 통한 해상 수송로 거리 비교



출처: <https://defence.pk/pdf/threads/gwadar-port-implications-for-gcc-and-china.474961/>
(검색일: 2019. 5. 10).

중국 자본이 유입되기 전, 과다르항은 작은 어촌마을에 불과했다. 1954년 미국 지질조사국(US Geological Survey)는 과다르항을 파키스탄 최적의 심해항(deep-sea port)으로 꼽았으나 오랜 기간 실현되지 못했다. 하지만 일대일로로 인해 과다르항은 2055년까지 복합 산업단지 및 관광 시설을 구비한 세계 최대 항구 도시를 꿈꿀 수 있게 되었다.¹⁵⁹⁾ 파키스탄은 투자의 대가로 중국에게 44년간의 항구 임대계약을 허용했다.

일대일로를 통한 CPEC의 추진과 과다르항으로 인해 향후 중국에게 돌아올 경제적 이익은 정확히 측정된 바 없으나, 대략적으로 절감하는 운송 비용은 32~54%로 상당할 것으로 예상된다. 중국 정부는 CPEC의 추진을 통한 파키스탄과의 관계 증진과 더불어 말라카의 의존도를 줄이는 것만으로 파키스탄을 일대일로의 주요 연선 국가로 간주한다.

159) <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Cover-Story/Is-China-s-Belt-and-Road-working-A-progress-report-from-eight-countries> (검색일: 2019. 5. 10).

<표 V-1> 기존 운송로과 CPEC을 이용한 운송료 비교

출발지	목적지	기존 수송로 이용 시 운임	CPEC 이용 시 운임	운임 차이	비율 환산
카스시 (중국 신장)	살랄라 (오만)	\$3417	\$1560	\$1857	54.35%
	제다 (사우디 아라비아)	\$3517	\$2060	\$1457	41.43%
	슈웨이트 (쿠웨이트)	\$3517	\$2060	\$1457	41.43%
	로테르담 (네덜란드)	\$4117	\$2760	\$1357	32.96%
	함부르크 (독일)	\$4117	\$2760	\$1357	32.96%
	르아브르 (프랑스)	\$4117	\$2760	\$4117	32.96%

출처: <https://www.hindawi.com/journals/jat/2019/7178507/> (검색일: 2019. 5. 10).

파키스탄은 일대일로에 있어서 경제적인 요충지 일뿐만 아니라 정치·군사적으로도 중요한 이점을 지니고 있다. 중국은 핵보유국으로서의 파키스탄을 국제정치적으로 미국, 러시아 등 강대국과의 관계에서 ‘교두보(橋梁紐帶)’ 역할을 할 수 있다고 믿는다.¹⁶⁰⁾ 강대국 관계를 제외하고 파키스탄의 국제정치적 상징성은 인도와의 관계에서 나타난다.

또 다른 립랜드 국가이자 숙원의 경쟁자 ‘인도’는 파키스탄과 이념적·지리적으로 매우 복잡한 관계에 얽혀있다. 특히 이들은 특히 카슈미르(Kashmir) 영토 분쟁으로 인해 매우 적대적인 긴장 관계에 놓여있다. 인도는 중국과도 티베트 국경지대에서 영토 분쟁을 겪고 있다. 중국에게 인도는 일대일로 추진에 있어서 중요한 위치를 차지했지만, CPEC의 추진으로 도로가 카슈미르 지역을 관통하게 되자 인도는 일대일로 참여 의사를 보류했다.

인도는 최근 다이아몬드 동맹으로 불리는 미·일·호·인 4자 동맹 ‘쿼드(quad)’로 대두되며, 중국을 견제하기 위한 미국의 전략적 전술 공간에 포함되기도 했다.¹⁶¹⁾ 머헨은 과거 인도를 양쪽 바다를 통해 중동과 중국으로 침투해 들어갈 수

160) <http://history.mofcom.gov.cn/?bandr=bjstydyldgx> (검색일: 2019. 5. 10).

161) 2017년 미국은 전략적 작전 및 전술 공간 조정에 따라 태평양함대사령부(US Pacific Fleet Command)는 인도태평양함대사령부(Indo-Pacific Fleet Command)로 부대명칭을 바꾸며, 인도양을 주요 작전구역으로 포함시킴.

있는 나라라는 점에서 주목한 바 있다.¹⁶²⁾ 미국이 인도의 지리를 지정학적으로 활용하는 점에 대한 대응으로 중국은 파키스탄과의 협력을 선택한 것이다.¹⁶³⁾ 이런 조짐은 중국이 파키스탄에 배치한 비군사적 목적의 인민해방군에서 나타나며, 과다르항과 CPEC이 정상적으로 운용됨에 따라 더 가속화 될 것으로 전망된다.

이와 더불어 일대일로 추진과 동시에 중국 정부는 연선 국가에 특별한 민간 교류의 기회를 제공했다. 미국의 CSIS(Center for Strategic and International Studies) ‘차이나 파워’ 프로젝트에 조사 결과에 따르면, 일대일로 추진 이후 중국 교육부는 외국 유학생에 대한 장학금 혜택을 크게 확대해 전체 유학생의 40%는 중국 정부의 지원을 받을 수 있는 것으로 알려졌다.¹⁶⁴⁾ 중국 정부의 적극적인 학생 유치로 인해 일대일로 연선 국가 출신 유학생 수가 큰 폭으로 상승했고, 특히 파키스탄 출신 유학생 수는 일대일로 추진인 2012년과 대비해 2016년에는 1만 명 이상 늘어난 것을 알 수 있다.

2) 스리랑카

일대일로 해상 실크로드 추진에 있어서 아시아의 또 한 곳 중요한 나라는 스리랑카이다. 스리랑카는 싱할라어(Sinhala)¹⁶⁵⁾로 ‘낙원’이란 뜻으로 ‘인도양의 진주’라고도 불린다.¹⁶⁶⁾ 스리랑카의 면적은 65,610 km²로 우리나라의 약 3분의 2 정도로 작은 도서 국가이지만, 지리적으로 인도아대륙의 남부에 위치해 중국 본토로부터 인도양으로 가는 중간에 위치해 있다.

스리랑카와 중국은 같은 불교 문화권 국가로 양국의 교류 역사는 기원전 1년 까지 거슬러 올라간다. 스리랑카와 중국은 매우 우호적인 관계를 유지해왔다. 스리랑카는 중국 정부의 여러 정책을 지지해온 것으로 유명한데, 특히 2008년 대만의 유엔 재가입을 위한 공민투표에 공식적으로 반대 입장을 표명하며 중국을 지지한 바 있다. 양국은 2014년 전략적 협력 동반자 관계로 양자 관계를 격상 시키는데 동의했다. 스리랑카는 일대일로를 정부 차원에서 공식성명을 통해 지지한

162) Kaplan (2012), p. 336.

163) <https://economictimes.indiatimes.com/news/defence/china-pakistan-ties-driven-by-rivalry-with-india-us-experts/articleshow/51402338.cms> (검색일: 2019. 5. 10).

164) <https://chinapower.csis.org/china-international-students/> (검색일: 2019. 5. 15).

165) 싱할라어는 타밀어와 더불어 스리랑카의 2대 공용어임.

166) <http://history.mofcom.gov.cn/?bandr=sllkjbqk> (검색일: 2019. 5. 15).

첫 번째 국가이기도 하다.¹⁶⁷⁾

스리랑카에서 일대일로 추진은 함반토타(Habantota)에서 항구 건설을 통해 본격적으로 진행되고 있다. 중국은 스리랑카 함반토타항에 투자하는 조건으로 스리랑카 정부와 함반토타항의 '99년간의 임대계약'을 체결했다. 이를 통해 중국은 아라비아해와 인접한 스리랑카의 지리적 이점을 활용해 자국의 인도양 전진 항구로 사용하겠다는 계획이다.¹⁶⁸⁾ 하지만 이런 중국 정부의 의도와는 달리 함반토타항을 중국 해군의 '전진 기지'로 전략할 것이라는 우려도 있다.¹⁶⁹⁾

중국이 불과 얼마 전까지 투자를 고려하던 스리랑카 서부의 콜롬보(Colombo)항은 결국 일본과 인도가 합작 투자해 개발하는 것으로 결론이 났다.¹⁷⁰⁾ 하지만 이런 결정이 있기 몇 년 전, 2014년 스리랑카 정부는 중국 잠수함 두 척의 콜롬보항 정박을 허용하며, 사실상 첫 해외 군의 항구 사용을 허가했다. 콜롬보항은 스리랑카의 서부에 위치한 인도아대륙 북부의 뒷마당과 같은 곳이다. 당시 중국과 인도는 인도의 영토 분쟁에 관해 이견차이를 보이며 외교적으로 갈등을 겪는 상황이었다.¹⁷¹⁾ 당시 사태의 심각성에 대해 인도 해군참모총장은 “어떤 위협도 대응할 준비가 돼있다.”며 중국과의 무력 충돌에 대한 굳은 의지를 표명했다.¹⁷²⁾ 스리랑카 정부는 중국의 군사 목적으로 스리랑카의 항구가 이용되는 일은 없을 것이라는 입장을 표명했다.

스리랑카는 중국과 상호 호혜적인 협력 관계인 반면 인도와는 협력자이면서도 경쟁적인 복잡한 관계를 유지한다. 스리랑카는 인도의 두 번째로 큰 교역국이다. 하지만 불과 30해리밖에 안 떨어진 양국의 중첩수역은 양국을 '해상 경쟁'으로부터 자유롭지 않게 한다. 따라서 중국 정부에게 함반토타항을 99년간 임대한 스리랑카 정부의 결정은 인도양이 중국의 영향권에 놓이게 될 것이라는 우려를 불러오는 것이 당연하다.¹⁷³⁾

167) 王義桅 (2015), p. 143.

168) <https://www.ft.com/content/e150ef0c-de37-11e7-a8a4-0a1e63a52f9c> (검색일: 2019. 5. 15).

169) <https://www.scmp.com/news/china/diplomacy-defence/article/2126897/chinese-flag-flies-over-sri-lanka-china-extends-its> (검색일: 2019. 5. 15).

170) <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/Japan-and-India-to-develop-Colombo-port-countering-Belt-and-Road> (검색일: 2019. 5. 15).

171) https://www.theepochtimes.com/india-asserts-one-india-policy-to-china_1115448.html (검색일: 2019. 5. 15).

172) <https://jamestown.org/program/chinese-submarines-in-sri-lanka-unnerve-india-next-stop-pakistan/> (검색일: 2019. 5. 15).

일대일로 의 해상 실크로드 추진에 있어서 주요 거점 국가인 스리랑카가 갖는 지리경제적 요인과 더불어 군사·안보적 잠재력은 중국에게 커다란 이점으로 작용한다.

3) 지부티

지부티는 소말리아(Somalia), 에티오피아(Ethiopia), 에리트레아(Eritrea) 등에 둘러싸인 인구 90만명의 작은 나라이지만 지리적으로 아프리카 동북부 아덴만과 홍해 사이에 위치한 전략적 요충지다. 지부티의 지리는 역사적으로 인접국과 강대국간의 쟁탈전에 희생을 불러왔다.¹⁷⁴⁾ 지부티의 지형은 북쪽으로 이집트 수에즈운하를 통해 지중해와 연결되고, 동쪽으로는 아라비아해와 닿아 있다. 특히 지부티는 아프리카 대륙과 아라비아반도 사이에 위치해 세계 무역 물동량의 20%가 통과하는 바브엘만데브해협 의 입구에 위치해 있어서 중요성이 더 부각된다.¹⁷⁵⁾

지부티의 전략적 가치는 소말리아 해역의 해적활동에 대한 피해가 급증함에 따라 더욱 상승했다. 2008년 6월 유엔 안전보장이사회 결의로 회원국의 군함과 항공기의 소말리아 해역 파견이 요청됐다. 이에 따라 다국적 연합해군함대(CMF: Combined Maritime Forces)¹⁷⁶⁾, 유럽연합함대(European Union Naval Forces), NATO 함대 등¹⁷⁷⁾의 지역기구가 파견됐다.¹⁷⁸⁾ 중국도 2008년 12월부터 독자적으로 함정 3척을 파견해 자국 선박 보호에 나서고 있다. 그리고 이를 계기로 지부티 정부는 항구 및 군사기지 임대에 열을 올리기 시작했다.¹⁷⁹⁾

지부티는 미국, 프랑스, 일본이 선제적으로 병력을 파병한 데 이어 2015년 11월 중국은 자국의 첫 해외 해군기지를 건설했다¹⁸⁰⁾. 중국 정부는 지부티에 해군

173) 인도양이 중국의 영향권에 놓이는 것을 우려한 둔 인도 정부는 ‘인도-스리랑카-몰디브’ 3자 해상 안보 협력을 제안하기도 했음.

174) 조선일보, “지부티 나라정보,” <http://focus.chosun.com/nation/country01.jsp?id=148> (검색일: 2019. 4. 11).

175) 하중훈, “석유 수송로 ‘홍해 주도권’ 놓고 美·中 세력 다툼,” <https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20180308016024#csidxb9fd4f4b398668f9c8144cbd560624b> (검색일: 2019. 4. 11).

176) 다국적 연합해군함대는 미 해군 5함대(United States Fifth Fleet Command) 주도로 33여 개국 해군이 참여해 구성된 지역 연합군을 말함.

177) 목진용 외, “해적피해 방지대책 제도화 방안 연구,” (세종: 해양수산부, 2011), pp. 26-27.

178) 목진용 외 (2011), p. 26.

179) 양정학·김순수, “중국의 지부티 군사보급기지 건설의 전략적 함의,” 『신아세아』 (2017), pp. 127-149.

기지를 만들기 위해 오랫동안 아프리카에 투자를 해왔다. 정부와 계약을 맺기까지 중국은 지부티와 에티오피아를 잇는 수도관 사업에 약 3억 2천만 달러와 철도 건설에도 4억 9천만 달러 등을 지원한 바 있다.¹⁸¹⁾ 이로서 지부티는 지구상에서 미국과 중국의 군사기지가 공존하는 유일한 나라가 됐다.¹⁸²⁾

<그림 V-2> 주요국 지부티 군사기지 현황



출처: 연합뉴스, <https://www.yna.co.kr/view/GYH20151127000600044> (검색일: 2019. 5. 22).

지부티는 에너지 유통경로 확보계획인 ‘진주 목걸이’ 전략과 더불어 일대일로에 전략적 요충지이다. 사실 중국은 오래전부터 지부티와 우호적인 관계를 유지해왔다. 중국과 지부티의 외교관계는 1979년부터 시작됐다. 중국은 지부티에 여러 국가 시설 건설을 지원했고, 여러 차례 원조도 한 바 있다. 또한, 양국은 정부 및 군 고위 당국자 간 지속적으로 교류를 해왔다.¹⁸³⁾

2000년대 이후 중국 정부는 지부티를 포함한 아프리카에서 영향력을 넓이기 시작했다. 중국은 아프리카의 방대한 자원을 필요로 했고, 이와 더불어 자국의

180) 연합뉴스, “지부티, 중국 군기지 설치로 주요국 군사 요충지로 부상,” <https://www.yna.co.kr/view/AKR20151127089100009> (검색일: 2019. 4. 17).
 181) 오종수 외, “중국, 첫 해외군사기지 구축,” <https://www.voakorea.com/a/3941062.html> (검색일: 2019. 4. 17).
 182) 박경덕, “검은 대륙의 중국 인민해방군 : 중(中), 지부티에 첫 해외 군사기지 건설 미국과 전략적 긴장 관계 불가피,” 『CHINDIA Plus』 (2016), pp. 24-25.
 183) 양정학·김순수 (2017), p. 134.

언어·문화 등 소프트파워(soft power)의 세계적 확산을 위해 아프리카에 주력했다. 서구에서는 이런 중국의 행동을 ‘아프리카 신식민지론’¹⁸⁴⁾이라 비난했으나 그 이후에도 중국은 지금까지도 아프리카에 대한 지원을 아끼지 않고 있다.

지부티는 아프리카에 위치한 첫 일대일로 거점 국가이고, 현재까지 중국 본토에서 가장 원거리에 놓여 있다. 중국은 지부티 해군 기지를 전투 목적이 아닌 군수품 보급을 위한 보장(保障)기지라는 입장을 고수한다. 모순적인 사실은 지부티 해군 기지가 완성된 지 얼마 지나지 않아, 실제 사격 훈련이 이뤄졌다는 것이다.¹⁸⁵⁾ 지부티는 일대일로 연선 국가들 중 최초로 군사 시설이 건설된 곳으로 향후 중국의 일대일로 추진에 있어서 어떤 시사점이 있을지 예의주시할 필요가 있다.

3. 소결

이상의 사례연구를 통해 유럽 및 아프리카로부터 중국 본토까지 항구를 잇는 일대일로의 해상 실크로드는 스파이크먼의 림랜드에 속한 국가와의 교섭을 통해 차항출해 전략을 진행하는 것으로 확인했다. 또한 중국은 일대일로를 통해 연선 국가와의 무역 등 수출입 거래뿐만 아니라 정치 및 군사 활동의 영역도 넓혀가고 있음을 알 수 있었다.

파키스탄은 무슬림 인구 2억 명의 중앙아시아의 대표적인 이슬람 국가이자 중국과 오랜 기간 우호적인 관계를 유지해 온 접경국이다. 중국은 파키스탄에서 CPEC과 과다르 심해항구 개발을 통해 중국은 말라카 해협을 거치지 않고 페르시아만으로부터 중국 본토까지 원유 수송거리를 절반 이상이나 단축할 수 있다. 상하이협력기구의 회원국이자 중앙아시아의 유일한 핵보유국인 파키스탄과의 협력은 중국-인도 관계를 포함한 국제정치적 함의를 내포하고 있었다.

해상 실크로드 건설에 있어서 중간역(中間驛)과 같은 스리랑카 정부는 중국에

184) 서상현, “중국의 일대일로 전략과 아프리카,” <http://csf.kiep.go.kr/issueInfo/M002000000/view.do?articleId=13534> (검색일: 2019. 5. 22).

185) http://www.china.org.cn/china/2017-11/25/content_41943386.htm (검색일: 2019. 5. 18).

게 함반토타항에 대한 99년간의 임대 계약을 체결했다. 중국은 2014년 스리랑카에 잠수함 두 척을 정박하며 군사 활동의 조짐도 비친 바 있다. 스리랑카는 인도와 불과 30해리 밖에 떨어지지 않았으며, 인도양 한 가운데 위치한 지리적 이점으로 인해 중국에게 군사·통상적 요충지로 적합하다.

그리고 현재까지 진행된 해상 실크로드 사업 중 가장 이목을 집중시키는 곳은 역시 중국의 첫 해외 해군 기지를 건설한 아프리카 대륙의 지부티이다. 아덴만과 홍해 입구의 전략적 위치에 있는 지부티는 중국에 앞서 미국, 프랑스, 일본 등 주요 강대국의 부대가 주둔해있었다. 전 세계 해상교역량의 3분의 1이 통항하는 홍해와 소말리아해역에서 상선의 해적 피해가 급증하며 중국을 포함한 국제사회는 자국 군함을 파견해 보호임무를 수행해왔다.

중국의 지부티 해군 기지는 군수품 보급을 목적으로 설치됐으나, 기지 출범이후 곧바로 이어진 사격훈련 등으로 인해 중국의 아프리카 전초 기지라는 비난을 받기도 했다. 중국은 미국 등 서방 국가들이 아프리카를 홀대할 때도 점진적이지만 아프리카에 대한 원조와 지원을 계속해왔다. 중국의 지부티 해군 기지 설치에 아프리카 대륙에서의 영향력을 넓히기 위한 신호탄일 수도 있다.

VI. 결론

이 연구는 중국의 일대일로가 지정학이라는 ‘국가의 지리적 위치에 의한 문제와 조건’을 기본 전제로 설계됐다는 가설을 제시했다. 일대일로에 대한 여러 지정학적 분석들 - 미국의 아시아 정책에 대한 중국의 대응책, 주변 외교 정책의 일환 등 - 이 일대일로에 담긴 지정학의 함의를 분석하는 것이기에, 사실상 일대일로는 지정학을 바탕으로 형성됐다는 점을 앞서 증명한 바 있다. 하지만 이 연구는 일대일로의 영향이나 함의보다는 ‘일대일로 자체의 설계와 구조’에 적용된 지정학의 이론적 기반에 초점을 맞춰서 중국 정부의 의도와 추진 경과를 분석하는 데 그 목적을 두었다.

이 연구는 일대일로에 포함된 연선(沿線) 국가와의 지리적 특성과 중국과의 관계를 검토하면서 일대일로에 하트랜드 이론과 림랜드 이론의 몇몇 요소가 점목됐음을 발견했다. 특히 중국 정부는 일대일로를 육상과 해상으로 이원화해 추진하는데 있어서, 육상 경제벨트(一帶)는 하트랜드 이론을 해상 실크로드(一路)는 림랜드 이론을 적용했다는 점을 주목하게 됐다. 이에 따라 일대일로의 기원과 형성 배경에서 지정학이 어떤 작용을 했는지 살펴보았다.

하트랜드와 림랜드 이론으로 일대일로를 분석한 결과, 중국은 이 두 이론이 제시하는 지정학의 본질을 수용하는 것으로 보이며, 두 이론이 강조한 중추지역을 바탕으로 일대일로의 기본 설계와 활로(活路)를 구성한 것으로 판단된다. 특히 이 두 이론을 바탕으로 한 유라시아 대륙의 자연 지리에 대한 이해는 내륙과 접안 지역을 효율적으로 연계하는 계획인 6대 경제 회랑 구축 시도를 통해 잘 나타난다. 하트랜드와 림랜드 이론을 바탕으로 일대일로는 유라시아 대륙 전반에 걸쳐 중국의 영향력을 확대하는 효과적인 정책이자 도구로 역할을 하고 있다. 중국은 범국가적 연결을 위해 이 두 이론에서 강조된 지역을 인공 가교로 잇고 있으며, 이를 통해 두 이론의 유효성을 극대화 되는 것이 곧 중국이 우위를 점령하는 것이라고 결론 내릴 수 있다.

또한, 이 연구는 일대일로의 지정학적 분석을 통해 일대일로는 중국 정부가 표

방하는 것처럼 단순한 경제 개발 계획은 아닌 것임을 확인했다. 일대일로에 포함된 연선 국가의 구성을 살펴보면, 선진국보다는 개발도상국 또는 중견국이 주류를 이루는 것을 알 수 있다. 특히 중국은 자국보다 정치·군사·외교적으로 열세한 국가에 대한 투자 및 원조의 대가로 자국의 세력 확장에 주력하려는 조짐을 보였다. 그뿐만 아니라 중국은 소프트 파워를 포함한 문화까지 확산하려는 시도를 하고 있다. 이런 정황에도 불구하고 일대일로의 경제·에너지 측면이 단연 이 정책의 우선 순위임에 의심은 없다만, 일대일로를 통한 중국의 전방위적 세력 팽창은 세계패권과 세력균형에 또 다른 변수가 될 가능성은 다분하다고 판단된다.

중국의 부상에서 비롯된 ‘중국위협론’에서부터 현재의 미중 간 ‘무역전쟁’까지 중국의 행동에 대한 서구의 의심과 비난은 끊이지 않았다. 그 가운데 출범한 전 세계를 무대로 삼은 중국의 일대일로 구상은 일개 구상이라고 불리기에는 그 구성이 매우 주도면밀하고, 마부정제(馬不停蹄)한 추진 방식을 보이고 있다. 또한, 경제 정책을 표방하는 일대일로의 내막에는 유라시아에서 미국을 견제하려는 국제정치적 의도뿐만 아니라 군사·외교적 의도가 다분히 있음을 분석을 통해 확인한 바 있다.

일대일로는 기존 경제 발전 계획 또는 기구와 다른 양상을 보인다. 일대일로와 종종 비교되는 미국의 ‘마셜 플랜’이나 IMF와 같은 국제기구와의 차이는 제도적인 것 보다는 참여국의 ‘자발성’에 있다고 볼 수 있다. 위에서 언급한 바 있듯이 일대일로에 참여하는 국가의 특징은 이들 국가들 대부분이 수혜자(beneficiary)들이라는 점이다. 이들 국가와 중국 간 어떤 조건을 합의했는지는 정확히 밝혀진 바 없지만, 중요한 사실은 해당 국가가 자의로 일대일로에 참여했다는 점이다.

일대일로의 출범은 이제 약 4년이 지났지만, 아직까지 여건 조성을 위한 제반 준비 과정이라 그 성과에 대한 평가를 내리기에는 성급하다고 생각된다. 만약 중국의 계획대로 유라시아가 일대(一帶)로 묶이고, 해상이 일로(一路)로 연결된다면, 유라시아가 중국의 영향권 아래 놓일 가능성도 배제할 수 없다. 일대일로의 견고성을 고려하면 충분히 실현 가능할 것이라도 생각된다. 하지만 미국과 추종국들의 견제 속에서 일대일로는 아직 갈 길이 요원하며, 중국 자국 특유의 논리가 아닌 국제사회에서 통용될 수 있는 합리화와 규범을 제시할 필요성이 있다고 판단된다.

이상의 일대일로에 대한 분석은 서구의 학자들에 의해 고안된 지정학이라는 서구적 관점에서의 세계관으로부터 비롯된 연구의 결과라고 볼 수 있다. 이 연구에 적용된 두 지정학 이론은 현재 중국의 상황과 다소 부합되지 않는 시대적 배경에서 당시 패권국의 상황에 편중된 특정 관점을 제시된 것이다. 따라서 이 연구는 중국의 지정학적 인식이 충분히 반영되지 않은 채 서방의 시각에 편중된 분석을 제시했다는 아쉬움이 남는다.

일대일로 연구에서 중국의 지정학적 인식이 중요한 까닭은 다음 두 가지로 추약될 수 있다. 첫째는 서구의 지정학은 세력다툼 및 패권경쟁이라는 ‘대결구도’가 기본틀로 작용한다는 점이다. 역사적으로 어떤 국가도 패권추구에 대한 야욕을 공공연하게 표출하지는 않았지만, 21세기 어떤 국가도 중국만큼 적극적으로 외부의 비판을 대응한 국가도 없다. 이런 점에서 일대일로의 지정학과 지정학이라는 학문에 대한 중국의 입장과 관점에 대한 충분한 고찰이 필요하다 생각한다.

둘째는 서양의 시각으로 중국의 모든 행동이 설명되지 않는다는 점이다. 중국은 세계 4대 문명의 발상지로서 유구한 역사를 지닌 아시아의 대국(大國)이다. 중국은 지구상 존재하는 사회주의 국가들 중 유일무이하게 경제 발전을 이룩했고, 이를 바탕으로 군사력 또한 미국과 비견할 정도로 성장했다. 그렇지만 국제사회에서 왕성한 중국의 활동에도 불구하고, 언제나 중국은 자국의 시각과 논리로만 세상을 바라보았다. 따라서 중국의 진정한 의도와 일대일로의 목적에 대한 다각화된 분석을 위해서는, 중국 내부의 지정학적 인식의 변천에 대한 심화연구가 필요하다고 판단된다.

이러한 한계 안에서 향후 일대일로의 지정학적 연구는 중국의 지정학에 대한 인식 및 변천과 활용 사례에 대한 포괄적인 분석이 동반되는 것이 바람직할 것이라고 생각된다.

참고문헌

한국어 문헌

- 고동우. “지정학의 귀한’에 대한 소고(小考).” 『2014 정책연구자료』 서울: 국립외교원. 2015.
- 국립해양문화재연구소 외. 『명나라 무역선, 난아오 1호』 서울: 그래픽네트. 2016.
- 김대운·정준영. “중국경제 개혁개방 40년, 성과와 과제.” 『국제경제리뷰』 17호 (2018).
- 김수한. “일대일로와 중국 지방정부 정책동향.” <https://csf.kiep.go.kr/issueInfo/M002000000/view.do?articleId=20019> (검색일: 2019. 4. 11).
- 김연규·임유정. “중국의 일대일로 정책과 중국-중앙아시아 관계.” 이승주 편. 『일대일로: 중국과 아시아』 서울: 명인문화사. 2016.
- 김애경. “중국의 ‘주변외교’ 전략과 ‘일대일로(一帶一路)’ 구상: 구상의 제기배경, 추진 현황, 합의 고찰을 중심으로.” 『전략지역심층연구 논문집 II: 러시아·유라시아』 세종: 대외경제정책연구원. 2015.
- 김정현. 『대륙국가의 해군력 증강』 파주: 한국학술정보. 2005.
- 김종길. “동남아에서의 미중 경제관계의 변화.” 『아시아리뷰』 제1권 2호 (2011).
- 김한권. “중국의 주변외교에서 본 ‘일대일로(一帶一路)’의 전략적 의미.” 『정책연구과제』 11호 (2015).
- 김홍규. “중국 일대일로(一帶一路) 전략과 동북아 국제관계의 변화: 한계점과 전망.” 『중소연구』 제40권 3호 (2016).
- 리쯔궈(李自國). “일대일로가 당면한 리스크와 안전 메커니즘의 부재.” <https://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004030000/view.do?articleId=26895> (검색일: 2019. 5. 21).
- 목진용·최재선·김민수·이남순. “해적피해 방지대책 제도화 방안 연구.” 세종: 해양수산부. 2011.

- 박경덕. “검은 대륙의 중국 인민해방군 : 중(中), 지부티에 첫 해외 군사기지 건설 미국과 전략적 긴장 관계 불가피.” 『CHINDIA Plus』 제113권 (2016).
- 서봉교·최낙섭·이현태. “중국 일대일로(一帶一路) 금융자금조달 모델에 관한 연구.” 『한중사회과학연구』 제14권 2호 (2016).
- 서상현. “중국의 일대일로 전략과 아프리카.” <http://csf.kiep.go.kr/issueInfo/M002000000/view.do?articleId=13534> (검색일: 2019. 5. 22).
- 서정경. “일대일로의 지정학: 유라시아를 둘러싼 미중 경쟁.” 『성균차이나브리프』 제3권 3호 (2015).
- 서종원. “일대일로와 유라시아 이니셔티브 연계를 통한 북한 교통인프라 개발전략.” 『KDI 북한경제리뷰』 (2016).
- 서종원·양하은. “중국 일대일로 추진성과와 교통물류부문에서의 우리나라와 협력 방향.” 『동북아북한교통물류 이슈페이퍼』 2호 (2018).
- 양정학·김순수. “중국의 지부티 군사보급기지 건설의 전략적 함의.” 『신아세아』 여름호 (2017).
- 양하은. “호르고스의 인프라·물류 현황 및 시사점.” 『동북아북한교통물류웹진』 2호 (2017).
- 오일만. 『2022년, 시진핑의 신장정』 과주: 나남. 2016.
- 이강국. 『일대일로와 신북방 신남방 정책 : 중국과 대한민국의 경제 외교 핵심 전략은 무엇인가?』 과주: 북스타. 2018.
- 이영형. “카자흐스탄의 지리환경과 국제정치적 분할의 문제.” 중앙아시아 국내학술대회 중앙아시아 연구의 학적 체계화 발표 논문. 2009.
- 이수행·조응래. “중국의 일대일로(一帶一路)와 시사점.” 『이슈&진단』 193호 (2015).
- 이상만. “중국의 패권화(Hegemony) 담론 - 지정학(Geo-Politics)과 지경학(Geo-Economy)의 변증적 이해.” 『한중사회과학연구』 제12권 4호 (2014).
- 이주영·양철. “경제 위기와 중국의 대응.” <https://yeosijae.org/posts/252> (검색일: 2019. 5. 7).
- 이지용. “‘일대일로’ 전략의 국내 정치경제적 배경.” 이승주 편. 『일대일로: 중국과 아시아』 서울: 명인문화사. 2016.

- _____. “중국 공산당 제18차 전국대표대회 결과와 신지도부의 대내외 정책 방향 분석.” 『주요국제문제분석』 서울: 국립외교원. 2017.
- 이재현. “일대일로에 대한 동남아의 시각: 다양성과 다중성의 전략.” 이승주 편. 『일대일로: 중국과 아시아』 서울: 명인문화사. 2016.
- 이창주. 『일대일로의 모든 것』 파주: 서해문집. 2017.
- 이춘근. “지정학의 부활과 동아시아 해양안보.” 『해양전략』 통권 36호. 서울: 한국해양전략연구소. 2015.
- 이호철. “중국의 부상과 지정학의 귀환.” 『한국과 국제정치』 제33권 1호 (2017).
- 임상범. 『한중일 에너지 삼국지』 고양: 좋은땅. 2015.
- 원동욱. “중국의 지정학과 주변외교: 일대일로를 중심으로.” 『현대중국연구』 제17권 2호 (2016).
- 정만영. “시진핑 외교사상의 등장, 그 배경과 함의.” <http://yonseisinology.org/archives/3238> (검색일: 2019. 5. 7).
- 정성삼. “중국의 일대일로 추진 계획 및 시사점.” 『세계 에너지시장 인사이트』 15-16호 (2015).
- 하도형. “중국 해양전략의 인식적 기반: 해권과 국가이익을 중심으로.” 『국방연구』 제55권 3호 (2012).
- 매일경제신문, www.mk.co.kr
- 서울신문, www.seoul.co.kr
- 연합뉴스, www.yna.co.kr
- 조선일보, www.chosun.com
- 한겨레신문, <http://www.hani.co.kr>

영어 문헌

- Alam, Khalid Mehmood, Xuemei Li, & Saranjam Baig. “Impact of Transport Cost and Travel Time on Trade under China–Pakistan Economic Corridor(CPEC).” *Journal of Advanced Transportation* (February, 2019).
- Banerjee, Dipankar. “China’s One Belt One Road Initiative – An Indian Perspective.” *ISEAS Perspective* 14 (March, 2016).
- Callahan, William A. “China’s ‘Asia Dream’: The Belt Road Initiative and the new regional order.” *Asian Journal of Comparative Politics* 1-3 (May, 2016).
- Economy, Elizabeth C. *The Third Revolution: Xi Jinping and the New Chinese State*. New York: Oxford University Press. 2018.
- Flint, Colin. *Introduction to Geopolitics*. 2006. 한국지정학연구회 역. 『지정학이란 무엇인가』 서울: 길. 2007.
- Gerace, Michael P. “Between Mackinder and Spykman: Geopolitics, containment, and after.” *Comparative Strategy* 10-4 (1991).
- Harold, Scott W. & Alireza Nader. “China and Iran: Economic, Political, and Military Relations.” https://www.rand.org/pubs/occasional_papers/OP351.html (검색일: 2019. 5. 8).
- House, Floyd N. “Der Staat als Lebensform. by Rudolf Kjellen; Bausteine zur Geopolitik. by Karl Haushofer, Erich Obst, Hermann Lautensach, Otto Maull.” *American Journal of Sociology* 35-4 (1930).
- Huntington, Samuel. *The Clash of Civilization*. 1996. 이희재 역. 『문명의 충돌』 파주: 김영사. 2016.
- Kaplan, Robert. *The Revenge of Geography*. 2012. 이순호 역. 『지리의 복수』 서울: 미지북스. 2017.
- Kapur, Lalit. “Geopolitics of the Belt and Road Initiative: Maritime Imperatives for India.” *DPG Policy Note* 2-7 (July, 2017).

- Kissinger, Henry. *World Order*. 2014. 이현주 역. 『헨리 키신저의 세계 질서』 서울: 민음사. 2016.
- Leverett, Flynt & Bingbing Wu. “The New Silk Road and China’s Evolving Grand Strategy.” *The China Journal* 77 (November, 2016).
- Mackinder, Halford. “The Geographical Pivot of History.” *The Geographical Journal* 23-4 (April, 1904).
- _____, _____. *Democratic Ideals and Reality*. London: Constable. 1942.
- _____, _____. “The Round World and the Winning of the Peace.” *Foreign Affairs* 21-4 (July, 1943).
- Modelski, George & William R. Thompson. “Long Cycles and Global War” in Manus I. Midlarsky eds. *Handbook of War Studies*. 1989. 김재한 역. “장주기와 세계전쟁.” 박건영 외 편역. 『국제관계론강의1』 서울: 한울아카데미. 2003.
- Norval, Morgan. 2017. “The Return of Mahan, Mackinder, and Spykman.” <http://sfppr.org/2017/02/the-return-of-mahan-mackinder-and-spykman/> (검색일: 2019. 4. 5).
- Ratzel, Friedrich. “Das Meer als Quelle der Volkergrösse.” *Eine Politische Geographische Studie* 2nd ed. 1911. 전용 편역. 『지정학과 해양세력이론』 서울: 해양전략연구소. 1999.
- Rock, Melissa J. “Introduction to Modelski’s Model of World Leadership.” <https://www.e-education.psu.edu/geog128/node/646> (검색일: 2019. 4. 11).
- Schortgen, Francis. “China and the Twenty-First-Century Silk Roads: A New Era of Global Economic Leadership.” *China’s Belt and Road Initiative: Changing the Rules of Globalization*. Switzerland: Palgrave Macmillan. 2018.
- Spykman, Nicholas J. *The Geography of the Peace*. 1944. 한국지정학연구원 역. 『평화의 지정학』 고양: 섬앤섬. 2019.
- Sun, Yun, “March West: China’s Response to the U.S. Rebalancing.” <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2013/01/31/march-west-chinas-response-to-the-u-s-rebalancing/> (검색일: 2019. 5. 7).

Mizuuchi, Toshio. *Political Geography of Space*. 2005. 심정보 역. 『공간의 정치 지리』 서울: 푸른길. 2010.

Wang, Jisi. “Marching Westwards: The Rebalancing of China’s Geostrategy.” Shao Binhong eds. *The World in 2020 According to China*. Leiden: Brill. 2014.

Xi, Jinping. “President Xi’s speech to Davos in full.” World Economic Forum (January, 2017).

Zhang, Xiaotong & Marlen Belgibayev. “China’s Eurasian Pivot.” <http://www.theasanforum.org/chinas-eurasian-pivot/> (검색일: 2019. 5. 7).

Associated Press(AP) Archive, www.aparchive.com

BBC, www.bbc.com

Belt and Road News, www.beltandroad.news

Bloomberg, www.bloomberg.com

Business Insider, www.businessinsider.com

Carnegie Council, www.carnegiecouncil.org

China Daily, <http://chinadaily.com.cn>

CSIS China Power Project, <https://chinapower.csis.org>

The Diplomat, <https://thediplomat.com>

The Economist, www.economist.com

The Economic Times, <https://economictimes.indiatimes.com>

Encyclopedia Britannica, www.britannica.com

The Epoch Times, <https://theepochtimes.com>

Financial Times, www.ft.com

Forbes, www.forbes.com

Foreign Policy News, <http://foreignpolicynews.org>

Geopolityka, <http://geopolityka.net>

Hoover Institution, www.hoover.org

The Jamestown Foundation, <https://jamestown.org>

Nikkei Asian Review, <https://asia.nikkei.com>

National Geographic Kids, <https://kids.nationalgeographic.com>
The Observatory of Economic Complexity, <https://atlas.media.mit.edu>
Pakistan Defence, <https://defence.pk>
Real Clear Defense(RCD), www.realcleardefense.com
South China Morning Post, www.scmp.com
Stanford Public Policy Program, <https://publicpolicy.stanford.edu>
Voice of America(VOA) Korea, www.voakorea.com
The Washington Times, www.washingtontimes.com
World Atlas, www.worldatlas.com

중국어 문헌

- 中國共產黨. “中共中央關於全面深化改革若干重大問題的決定.” 中國共產黨第十八屆中央委員會第三次全體會議. 2013年 11月.
- 中國國家發展改革委·外交部·商務部. “推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動.” 2015年 3月.
- Flint, Colin & 張曉通. “一帶一路與地緣政治理論創新.” 『外交評論』 3 (2016).
- 葛劍雄. “실크로드의 역사지리적 배경과 일대일로.” <https://youtu.be/fqv7wkunopk> (검색일: 2019. 5. 7).
- 李海龍. “韜光養晦，有所作為”的新挑戰與新發展.” 『領導科學』 20 (2014).
- 鄭澤光. “新時代的中國特色大國外交.” 『國際問題研究』 3 (2018).
- 滕建群. “三種地緣政治學說與一帶一路倡議.” http://www.ciis.org.cn/2018-11/05/content_40561837.html (검색일: 2019. 5. 7).
- 王義桅. 『一帶一路：機遇與挑戰』 2015. 한민화 역. 『중국, 그래도 중국』 서울: 서울문화사. 2016.
- 徐進鈺. “中國一帶一路的地緣政治經濟:包容的天下或者列外的空間.” 『開放時代』 2 (2017).
- 叶自成. 『中國大戰略』 2005. 이우재 역. 『중국의 세계전략』 서울: 21세기북스 2005.
- 인민일보(人民日報), <http://paper.people.com.cn>
- 일대일로포럼(一帶一路高峰論壇), <http://www.beltandroadforum.org>
- 연합조보 일대일로전문망(聯合早報一帶一路專網), <https://beltandroad.zaobao.com>
- 중국망(中國網), www.china.org.cn
- 중국 공산당 역사망(中國共產黨歷史網), <http://www.zgdsw.org.cn>
- 중국 국가발전개혁위원회(中國國家發展和改革委員會), <http://www.ndrc.gov.cn>
- 중국국제텔레비전(中國國際電視台), www.cgtn.com/
- 중국 상무부 상무역사(中國商務部商務歷史), <https://history.mofcom.gov.cn>
- 중국 일대일로망(中國一帶一路網), <https://www.yidaiyilu.gov.cn>
- 중국 외교부(中國外交部), <https://www.fmprc.gov.cn>

신화망(新華網), <http://www.xinhuanet.com>

광명사상이론망(光明思想理論網), <http://theory.gmw.cn>

청년군사(靑年軍事), <http://youth.chinamil.com.cn>

환구시보(環球時報), <http://www.huanqiu.com/>

Abstract

The Geopolitics of China's Belt and Road Initiative

With the rapid economic growth and social development, the rise of China in the twenty-first century and their actions are often regarded as a threat to the West. More doubts cast over China when its first overseas naval base in Djibouti, Africa was established in 2017. Some started to claim that this is a new form of 'colonialism', but China explains that it is part of 'Belt and Road Initiative(hereafter BRI)'.

BRI - otherwise known as 'One Belt and One Road' - is by far the most ambitious, massive global strategy that China has ever come up with. BRI encompasses over sixty participating countries from all over the world and it takes up over sixty percent of the world economy. The Belt stands for 'silk road economic belt' and the Road is for 'maritime silk road'. As China presents it, BRI is a global development strategy and the plan is to connect the world by 'connecting the dots'(participating countries) by land and sea.

The geographical characteristic of BRI is that it draws two separate lines on land and at sea. On the surface, the resemblance between the trajectory of BRI and both Mackinder's Heartland and Spykman's Rimland combined is rather significant.

In this regard, this study questions China's intention and the objective of BRI. This study further assumes that BRI is a means to challenge U.S. Hegemony and that China is pursuing more than just economic prosperity. Even after the meteoric economic rise, China tried to keep a low profile in the international community. However, with the commencement of BRI, it is assumed that China officially took part in the hegemonic war with the

dominant power.

Against this backdrop, this study will examine the rationale behind the Government of PRC to promote BRI. To do so, this study will adopt two main approaches to the issue; one is to analyze the patterns of China-US rivalry by providing a geopolitical breakdown of BRI. Another is to find evidence to support the assumption that BRI is not a simple economic development policy, but rather reasoning to expand China's global influence.

Keywords: Belt and Road, Silk Road, Geopolitics, Heartland, Rimland