

STRATEGY 21

통권37호 Vol.18, No.2, Autumn 2015

논평 : 중국의 일대일로 전략과 한국의 유라시아 이니셔티브에 대한 또 다른 시각

이 춘 근*

I. 작성의 변(辨)

II. 대륙철도와 해로(海路)

1. 왜 시베리아 횡단 철도(고속도로)를 허황된 것처럼 폄훼하나?
2. 중국의 일대일로(一帶一路) 전략의 함의
3. 중국의 육상 실크로드(一帶) 건설의 경제적 근거는 공허하다.
4. 그럼에도 불구하고 중국이 육상 실크로드를 개발하려는 이유들

III. 한국의 유라시아 이니셔티브

IV. 21세기의 대세(大勢)는 바다 : 그 확실한 이유들

* 이화여자대학교 교수

I. 작성의 변(辨)

이 글은 중국의 일대일로 전략과 한국의 유라시아 이니셔티브에 관한 비판적 시각을 기술한 것이다. 전체적으로 중국의 일대일로 전략과 우리 정부의 유라시아 이니셔티브에 대한 개념과 추진과제를 비평할 의도는 없다. 단지 중국이 제시한 일대일로 전략과 우리 정부의 유라시아 이니셔티브 추진내용에 대해 일반적으로 갖고 있는 ‘오해’를 불식시키기 위한 목적으로 작성되었다. 그 오해란 유라시아 횡단 철도가 만들어 진다면 그것(유라시아철도)은 이제까지 그 어느 운송수단보다 유럽까지 가는데 더욱 좋은 혹은 환상적인 수단과 방법 이리라고 생각하는 것이다. 사실 이미 시베리아 횡단 철도는 완성 되어 있는 상태며, 우리나라에서 유럽까지 가는 특이 한 수단이기도 하지만 가장 양호한 수단은 “전혀” 아니다. 그럼에도 불구하고 수많은 대한민국 정치가들과 국민들이 시베리아 횡단철도를 통해 유럽에 달려가는 것을 꿈꾸고 있다. 그래서 한국 사람들은 노태우 대통령 이래, 시베리아를 횡단해서 유럽으로 달려가는 그야말로 ‘꿈에 불과’ 한 허망한 전략들을 많이 만들어 내었다.

II. 대륙철도와 해로(海路)

1. 왜 시베리아 횡단 철도(고속도로)를 허황된 것처럼 폄훼하나?

시베리아 횡단 철도는 우리나라에서 유럽을 가기위해 가장 양호한 수단이 “전혀” 아니라고 말했다. “전혀” 아니라는 필자의 주장에 분노하는 사람들도 많이 있을 것 같다. 나는 기차타고 유럽에 가는 발상은 비즈니스(Business)적 관점에서 전혀 유용한 방법이 아니라고 생각하기 때문에 그렇게 말하는 것이다. 물론 비즈니스 적 관점이 아니라 유람 혹은 관광의 관점이라면 다를 수도 있겠다. 나도 언젠가 “한번” 시베리아 대륙 횡단 열차를 타고 러시아와 유럽 여행을 다녀올 기회가 있기를 고대한다. 아마 서울에서 베를린 혹은 파리까지 가는 기차표 구입이 가능한 날이 온다면, 나는 정말 “한번 쯤” 대륙횡단 열차를 타고

광활한 유라시아 대륙을 달려보고 싶다.

그러나 그럴 수 있으려면 시간이 엄청나게 남아돌아야 하며 돈이 충분해야 한다는 두 가지 조건이 맞아 떨어져야 할 것 같다. 그럴 경우라도 유럽에 갈 때는 몰라도, 한국으로 돌아 올 때는 아마도 거의 확실하게 비행기를 타고 오지 않을 수 없을 것 같다.

우선 20일 이상 휴가를 낼 수 있어야 시베리아 횡단 열차를 타고 유럽을 갈 수 있을 것이다.(편도만 기차를 이용 할 경우) 그리고 돈도 지금 돈으로 1인당 약 1,000 만 원 정도 쓸 여유가 있어야 할 것이다. 대한민국 정부가 주도한 유라시아 원정대가 2015년 7월 14일(화)부터 8월 2일(일) 까지 19박 20일의 일정으로 대륙횡단을 단행하고 왔는데 원정대 참가자들에게 전체 금액의 40% 미만에 해당하는 금액인 290만원의 회비로 받았다고 한다. 개인이 돈을 다 낸다면 725만원이 넘는 돈이다. 정부가 주도하는 단체 여행이 이 정도니, 지금 수준으로도 개인 1인당 여행경비는 족히 1,000만원 이상이 소요 될 것이라고 계산 할 수 있겠다.

미래 어느 날 기차도 더욱 좋아지고, 빨라지고, 호화로워 진다면 그 경우 돈이 얼마나 더 들어갈지 알 수 없다. 누가 돈을 대주지 않는 한 나는 중국의 일대일로 정책, 한국의 유라시아 이니셔티브, 그리고 러시아의 시베리아 개발 정책으로 인해 더욱 멋있어질 대륙횡단 열차를 타고 아내와 함께 시베리아 대륙을 횡단 하는 여행을 꿈도 꾸기 힘들 것 같다. 나중에 유럽여행을 하고 싶으면, 기차여행은 내 수준에는, 너무 비싸고 시간도 너무 많이 드니, 할 수 없이(?) 비행기나 타고 갔다 와야 할 것 같다.

그럼에도 불구하고 서울역에서 기차를 탄 후 갈아타지 않은 채 모스크바, 베를린, 파리, 런던 까지 아무 때나 자유자재로 갈 수 있는 날이 왔다고 치자. 이럴 수 있는 날이 된 후, 어떤 회사가 베를린에 급히 사람을 파견해야 할 일이 생겼다고 하자. 그때 그 회사는 서울역으로 달려가서 베를린에 파견할 직원을 위해 베를린 행 왕복 열차표를 구입할까? 시간을 다투는 비즈니스 세계에서 서울 유럽을 기차로 다녀올 사람은 아무도 없을 것이다. 비행기를 타면 10시간이면 갈수 있는 유럽을 기차를 타고 10일 동안 달려갈 사람은 없을 것이다.

이 같은 비판에 대해 유라시아 이니셔티브, 일대일로를 좋은 아이디어라고 생각하는 사람들은 시베리아 대륙 횡단 열차는 관광 여행용도, 비즈니스 여행용도 아니고, 산업용 이라고 반박할 것이다. 좋다. 산업용이라면 주로 화물차용 일 것이다. 그렇게 긴 철도는 여행용, 비즈니스용으로는 부적합 하다. 당연

히 산업용이어야 한다. 우리가 만든 TV나, 컴퓨터, 이동전화를 유럽에 내다 파는데 배를 타고 느린 속도로 지구 전체를 휘돌아 가야하는 수고를 하기보다, 기차를 타고 빠른 속도로 뱅뱅 달려가는 일은 확실히 멋진 일일 것이다.

그런데 대한민국에서 만든 상품을 “기차”로, 지금처럼 화물선이 아니라, 수송해서 유럽, 러시아 등으로 가져가야 할 만한 절절한 필요가 있는가? 중국의 일대일로, 한국의 유라시아 이니셔티브는 관광용이 아니라 산업용이 확실한 것 같은데, 왜 지금 우리가 유라시아 대륙을 바라보아야 하고, 유럽으로 가는 철도가 지금 왜 더욱 필요한지에 관한 절절한 이유를 제시할 수 있다면, 그런 정책들은 대단히 미래지향적이며 훌륭한 정책이라고 말 할 수 있을 것이다.

그런데 필자는 산업용일 경우라도 기차를 통해 유럽을 간다는 발상은 기차를 타고 유럽 여행을 간다는 발상처럼 별로 효과적인 발상이라고 생각하지 않는다. 그렇게 생각하는 가장 중요한 이유는 화물선으로 상품을 운반 하는 것이 기차로 가는 것 보다 지금 현재는 물론, 미래에도 더욱 효율적인 일일 것이라고 생각하기 때문이다.

즉 운반비를 계산해 본적이 있느냐는 말이다. 한국에서 만든 TV 1대를 유럽까지 배로 운반하는 경우와 기차로 운반하는 비용 중 어느 편이 더 값싸고 더 안전한지를 계산 해 보았느냐는 것이다 화물 비행기로 TV를 나르면, 정말 빠르고 안전해서 좋을 터인데 그러지 않는 이유는 무엇인가? 운반비용이 너무 비싸기 때문이 아닌가?

국가 간 교역 물품의 양이 과거 어느 때 보다 높아진 세계화 시대인 현재 국가 간 이동 화물은 부피와 무게 기준, 90%가 해로를 통해 이동된다. 영국의 해양 전문가 크리스 패리(Chris Parry)는 2014년 간행 된 그의 책 제목을 *Super Highway: Sea Power in the 21st Century* 라고 붙이고 있을 정도다. 바다는 21세기에도 지국의 슈퍼 하이웨이(초고속도로) 라는 것이다.

그렇다면 아시아 국가들인 중국, 한국 등이 슈퍼 하이웨이인 해로(海路)를 놔두고 철도를 통해 유럽을 가겠다고 저러는 이유는 무엇일까? 해로가 육지 교통처럼 꼭 막히려면 아직도 멀었는데 왜 충분한 바다를 놓아두고 육로를 통한 이동에 관심을 가지는 것일까? 우선 중국의 일대일로 전략과 한국의 유라시아 이니셔티브를 소개한 후 다시 그 이유를 분석 해 보기로 하자.

2. 중국의 일대일로(一帶一路) 전략의 함의

중국은 2012년 11월 12일 해양강국 선언에 이어 대륙과 해양을 연계시키는 일대일로 구상을 2015년 3월 5일에 공식적으로 정책화시켰으며, 국가발전개혁위원회(國家發展和改革委員會: National Development and Reform Commission: NDRP)는 3월 28일 외교부와 상무부 간 협의하에 국무원을 경유하여 ‘실크로드 경제벨트 추진 및 21세기 해상 실크로드 비전과 행동(일명: 일대일로)’을 발표했다.

여기서 일대(一帶)란 대륙의 실크로드를 의미하며 일로(一路)란 바다의 실크로드를 의미한다. 중국은 바다와 육지의 길을 모두 활용하여 세계로 뻗어나갈 것임을 말하는 것인데 그 이유가 궁금하다. 중국에 돈아 남아돌아 이를 어딘가에는 투자해야하는데, 이미 국내의 인프라는 포화 상태가 되어 해외의 공사로 눈을 돌리고 있는 것인가? 그리고 그중 하나가 아시아와 유럽을 잇는 대규모 도로 및 철도 건설 공사가 아닐까?

사실 중국이 최근 주도하고 발족한 아시아 인프라 투자은행(AIIB)의 설립 목적 중 하나가 일대일로라는 중국의 새로운 정책을 뒷받침하기 위한 것이라고 말할 수 있다.

그런데 갑자기 왜 육로를 강조하고 있는 것일까? 물론 중국이 말하는 일대일로 중 일로는 바다를 의미하는 것이지만, 중국의 이 정책은 확실히 일대(一帶), 즉 육지 부분을 강조하고 있는 것이 분명하다.

그렇다면 중국은 왜 갑자기 육상 통로 건설에 갑자기 열을 올리는 것일까? 바닷길이 막히기라도 했다는(혹은 막힐 우려라도 있다는) 말인가? 혹시 육지를 통해 이동하는 것이 바다를 통해 이동하는 것 보다 훨씬 더 효과적이라는 사실을 깨닫기라도 했다는 말일까? 중국의 경제발전은 아직도 상당부분 ‘국가가 주도’ 하는 것이라는 사실을 부정할 수 없지만, 그래서 돈이 되느냐를 따지기 보다는 다른 정치적인 목적이 앞서서 경제 계획도 허다 하지만, 21 세기에도 가장 양호한 슈퍼하이웨이(Super Highway)인 해로(海路)를 놔두고 육로를 개발하고 나서는 이유는 경제적인 것을 넘어서는 다른 이유가 있을 것임이 분명하다.

3. 중국의 육상 실크로드(一帶) 건설의 경제적 근거는 공허하다.

중국이 21세기인 지금 갑자기 육지통로를 강조하는 데에는 경제적 이유보다 훨씬 더 중요한 지정학적인 이유와 전략적 이유가 있다. 경제적인 이유라면 아마도 육지를 쳐다볼 필요조차 없을지 모른다.

물론 대륙국가인 중국이 자국의 상품시장인 유럽과 육지로 연결되어 있으며 자국의 에너지 소스인 중동과 육지로 이어지는 상황이기 때문에 자연스럽게 육로 개척에 관심을 가질 수 있다. (그것은 우리나라도 마찬가지다. 북한이라는 정치적 문제만 해결 된다면 대한민국도 중국이 육로를 통해 갈수 있는 모든 곳에 똑같이 육로로 갈수 있다) 즉 중국은 중동산 원유를 해로가 아니라 육로를 통해 수입할 수 있는 방안을 강구해 볼 수 있는 것이며 중국산 TV를 해로가 아니라 육로를 통해 러시아, 유럽에 수출할 수 있는 방법을 모색해 볼 수 있다는 것이다.

그러나 중국이 갑자기 육로 건설에 관심을 가져야 할 정도로 해로를 통해 원유를 수입하고 해로를 통해 중국제상품을 수출하는데 문제가 생긴 것인가? 혹은 해로를 통해 무역을 하다 보니 갑자기 육로를 통하는 방법이 더욱 쌀 것이라는 생각이 들은 것일까? 이것도 저것도 아니라면 남는 돈을 주체할 수 없으니 그 돈으로 길이나 새로 닦아보자는 생각이 든 것인가?

중국이 개혁개방을 통해 무역 국가가 된 이후, 중국의 물동량이 해로에서 차단된 적은 단 한 번도 없었다. 경제협력개발기구(OECD)가 발표한 자료에 의하면 중국의 대외 수출입 물동량 중, 해로를 통한 물동량이 차지하는 비중은 압도적으로 높았으며 그 비중은 더욱 높아지는 추세였다.

2008년 7월부터 2014년 3월 까지 중국의 국제무역 총액 중 바다를 통한 부분은 55% 성장했고 항공을 통한 무역액은 69% 성장했다. 소규모이며 고가인 상품이 많아졌기 때문에 항공물동량이 증가했지만 바다를 통한 무역량은 지금도 꾸준히 증가하고 있다.¹⁾

더 재미있는 자료가 있다. <표 1>과 같이 중국의 무역 상품이 바다를 통해서보다는 육로를 통해 이루어지는 것이 더 정상적으로 보이는 경우가 중국과 러시아 및 중국과 러시아 독립국가연합(Confederation of Independent States, CIS)의 무역일 것이다. 그러나 중국과 육지로 연결된 러시아, 독립국

1) <http://www.internationaltransportforum.org/statistics/StatBrief/2014-07-Freight-Diverging-Trends.pdf>

가연합의 무역 역시 바다를 통한 부분이 제일 많았고, 그 비율도 점차 증가되는 추세였던 것이다. 육지로 연결된 중국과 러시아는 당연히 다른 나라의 경우보다 육상 물동량이 높을 수밖에 없다. 미국과 캐나다의 물동량 중에서 도로가 차지하는 비중이 제일 높은 것과 같은 이치다.

〈표 1〉 중국과 러시아 및 CIS 국가들과의 무역: 수단별 비율 2)

	항공(Air)	철도(Rail)	도로(Road)	해로(Sea)
2005년	7%	34%	19%	39%
2013년	6%	22%	27%	45%

놀라운 사실은 육지로 연결되어 있는 두 거대한 대륙국가 중국과 러시아의 무역 중에서 바다를 통한 부분이 늘어나고 있다는 점이다. 당연한 일이다. 배를 이용하는 것이 안전하고 빠르며 운반비가 다른 운송수단보다 훨씬 저렴하기 때문이다.

그렇다면 중국이 해로가 아닌 육상 실크로드를 다시 강조하는 이유는 무엇일까? 만약 향후 중국과 러시아, 유럽 간 무역량이 엄청나게 증가 될 것이 확실하다면 그것은 중국의 일대를 정당화 시켜주는 근거가 될 수 있다. 그런데 그럴 가능성이 거의 없다는 게 문제다. 〈표 2〉에서 제시하는 바와 같이 우선 2011년 중국의 무역 상대국을 수출입 무역 총액 기준으로 살펴보자.

〈표 2〉 2011년도 중국의 무역 상대국

Rank	Trading Partner	Total trade(10억 달러)
1	United States	521
2	Hong Kong	401
3	Japan	312.55
4	South Korea	274.24
5	Taiwan	197.28
6	Germany	161.56
7	Australia	136.37
8	Malaysia	106.07
9	Brazil	90.27
10	Russia	89.21

2) Ibid.

중국의 10대 무역 국가들은 독일을 제외하면 모두 태평양을 통해 연결되는 나라들이다. 무역의 규모로 보았을 때도 마찬가지다. 중국의 중부와 북부에서 생산된 상품들을 홍콩까지 트럭이나 기차로 운반하는 것보다 항로를 통해 배로 운반하는 편이 더 효율적이라는 의미에서 홍콩마저도 대륙적이기보다는 해양적인 무역 대상이라 말해도 좋을 것이다.

중국의 주요 무역 대상국과 교역량 등을 종합 할 때 중국이 육로를 개발하려는 것이 과연 정책 합리적인 접근방법(policy rational approach)인지를 의심하지 않을 수 없다. 우선 2011년 기준 중국의 10대 교역국 무역 총액은 2조 2895억 5000만 달러 였으며 중국의 일대일로가 의도하는 러시아, 유럽과 중국의 무역 총액은 2507억 7000만 불 이었다. 중국의 10대 무역국 중 바다를 통하지 않고는 도저히 갈 수 없는 나라는 6개국(미국, 일본, 한국, 대만, 호주, 브라질)으로서 이들과 중국의 교역 총액은 1조 5316억 5000만 불이었다.

바다를 통하지 않고 갈 수 있는 4개국은 홍콩, 말레이시아, 러시아, 독일로서 중국과의 교역액은 7581억 달러 였다. 육지로 연결된 4개국중 홍콩, 독일, 말레이시아의 경우 해로를 이용하는 것이 훨씬 더 유리할 것이라는 사실을 말할 필요도 없다. 이 앞에서 살펴보았듯이 러시아의 경우도 해로가 더 효율적이며 무역통로로서 해로가 차지하는 비중이 오히려 더 늘어나고 있는 중이다. 그런데 지금 중국은 육상 실크로드 개발에 박차를 가하고 있는데 그것을 바람직한 국가전략이라고 보기 힘들다.

4. 그럼에도 불구하고 중국이 육상 실크로드를 개발하려는 이유들

중국이 현재 추진하고 있는 육상 실크로드는 중국의 교역 통계 등에 의거했을 때, 그만한 투자 가치가 있을 것인지를 정당화시키기 어렵다. 향후 유럽과 러시아가 미국, 일본과 아시아 태평양 지역을 앞서는 중국의 무역상대로 부상할 가능성도 별로 없다. 현재의 트렌드를 살펴본다면 유럽과 러시아가 중국의 대외무역에서 차지하는 비중은 오히려 더 줄어들 것이 분명하다. 그런데도 불구하고 중국이 육지의 실크로드를 심각하게 구상하고 있다면 거기에는 경제외적인 다른 요인들이 있음이 분명하다. 이 부분이 자세히 분석 되지 않는 한, 중국의 일대일로 전략의 큰 그림을 올바르게 이해 할 수 없을 것이다.

필자는 중국의 육상 실크로드는 경제적인 요인 보다는 오히려 군사-전략적인 의미에서 구상된 것이라고 생각하며, 미국을 제치고 차세대 패권국가가 되려는 중국이 미국과 경쟁하기 위한 국가전략의 맥락에서 일대일로 전략을 구상 했다고 본다.

첫째, 중국은 미국과 경쟁하기 위해, 중국에 사활적인 생명선을 다양화 시켜야 할 필요를 느끼고 있으며 이를 위해 일대일로 전력을 구상한 것이다. 현재 지구 전체 바다를 거의 전적으로 통제하는 나라는 미국이다. 아무리 바다를 슈퍼하이웨이라고 말할지라도, 미국이 마음을 먹는다면 중국에게 사활적인 해로들을 차단하는 것은 그다지 어려운 일이 아니다.

2014년 현재 미국 해군력은 2-14위에 이르는 13개국 해군을 다 합한 것만 큼 막강하다. 사실 미국 다음으로 강한 13개국 해군 중 중국, 러시아 정도를 제외하면 영국, 프랑스, 일본, 한국, 인도, 독일, 호주 등 거의 모든 해군이 미국 편이라고 해도 과언 아니다. 그래서 미국의 제해권은 과거 어느 시절과 비교해도 오히려 더욱 높을 정도다.

기왕 미국의 세계전략은 세계의 바다에서 자유로운 항행을 보장하는 것이 었다. 그렇게 하는 것이 미국이 건설한 세계질서를 지탱하는데 가장 좋은 방법 이기 때문이다. 구체적으로 지난 수 십 년 동안 미국 해군은 미국으로 석유가 끊임없이 흘러들어오게 하는 것(to keep oil flowing) 을 사명으로 삼고 있었다. 이를 위해 지난 30년간 미국은 항공모함 두 척을 항상 호르무즈 해협에 배치 시켜 놓았고, 중동의 석유가 어느 일인(혹은 일국)에 장악 되지 못하게 하기 위해 연평균 약 2500억 달러의 국방비를 중동에 쏟아 붓고 있었다. 중동에서의 미국의 전략은 아주 간단하게 말한다면, 호르무즈해협이 차단되어 막히지 않도록 하는 것(to keep Hormuz strait open) 이었다.

호르무즈 해협은 중동의 석유가 세계로 흘러가는 가장 사활적인 수역으로 미국이 사용하는 석유의 10%, 중국이 사용하는 석유의 47%, 한국, 일본이 사용하는 석유의 70% 가 통과하고 있었다. 미국 항공모함 두 척은 지난 30년 동안 호르무즈를 항상 열어두기 위해 이곳에 배치되었다. 문제는 미국이 석유를 자급하게 됨에 따라 미국은 이곳을 더 지킬 필요가 없게 되었다. 이미 미국은 항공모함을 이 수역에서 빼내고 있다.

지난 30년 동안 항상 항공모함 2척을 호르무즈 해협근처에 주둔 시켰던 미국은 2015년 8월 초 호르무즈 해협의 미 항모 전단을 철수 시켰다. 이제 미국 은 호르무즈를 열어두기 위해 노력해야 할 것이 아니라 필요하다면 차단 해 버

릴 수도 있는 상황이 되었다. 미국이 호르무즈를 차단하면 중국은 대책이 없을 것이다. (일본, 한국 등 동맹국에게는 미국이 여분의 석유를 긴급수혈 해 줄 수 있을 것이다.)

미국이 만약 호르무즈 해협, 말라카 해협 등 중국에 사활적인 해로 중 한 두 곳을 차단한다면, 중국의 운명은 거의 순간적으로 심각한 위협에 처하지 않을 수 없을 것이다. 지금 당장 미국이 호르무즈 해협을 차단한다면 중국은 수입석유의 47%를 차단당하게 되는 것이나 마찬가지다.

물론 중국이 미국의 패권적 지위에 도전하지 않는 한 그런 일은 없을 것이다. 그러나 이미 “중국의 꿈(中國夢)” 등 중국이 발표한 국가목표들은 궁극적으로 미국을 제치고 세계 패권국이 되려는 것임을 나타내 보였다. 중국이 이처럼 행동하는 것은 아무런 이상한 일도 아니다. 모든 강대국들의 꿈은 패권국이 되는 것이기 때문이다. 미국은 당연히 이를 저지하려 할 것이며 호르무즈 해협은 중국을 목 조르는 결정적인 전략요충이 된 것이다. 중국해군이 호르무즈의 미국 항모전단을 제압할 수 없는 한, 중국으로는 정말 어려운 상황이 되었다.

중국은 미국의 해양지배력에 도전을 하려 했지만, 역부족이라는 사실을 최근 더욱 심각히 깨닫기 시작했다. 군사적으로는 물론 정치적으로 어렵다는 사실도 알게 되었다. 중국은 최근 자신이 미국에 대항하면 할수록 주변 국가들은 오히려 더욱 미국을 편들고 나오는 상황을 목도했다. 냉전 종식 이후 미국과 소원해졌던 필리핀의 급속한 친미화, 미국과 전쟁을 벌였던 일본, 베트남의 적극적인 친미화 등은 모두 중국의 국력과 해군이 증강됨과 동시에 일어난 일들이다. 바다에서 압도적인 우위를 차지하고 있는 미국과 경쟁하기 위해 중국은 해로가 아닌 다른 길을 확장함으로써 미국과의 경쟁에 대비하는 것이다.

석유문제가 해결된 미국은 중동지역에 더 이상 머무를 필요도 없게 되었다. 미국의 아시아 회귀 전략은 중동이 미국에게 더 이상 중요성을 가지지 못하게 된 (marginalization of Middle East) 결과이다. 미국의 아시아 회귀 전략을 발표하는 논문에서 당시 클린턴 국무장관은 21세기 지정학을 결정하는 것은 ‘이라크나 아프가니스탄이 아니다’ 는 사실을 분명한 어조로 강조하고 있었다.

이 같은 상황에서 중국이 호르무즈 해협에 막힐지도 모르는 사실에 대처하는 방법으로서 일대(一帶) 전략은 전략적인 의미가 있을 수 있다. 그러나 그것이 과연 경제적으로도 효과적인 방법일 지에 대해서는 의문을 제기할 수 있겠다.

Ⅲ. 한국의 유라시아 이니셔티브

우리나라 정치가들이 ‘대륙으로 달려가자’ 라는 구호를 내 세운 것은 상당히 오랜 일이다. 기차를 타고 유라시아 대륙을 횡단해서 유럽으로 달려가자는 주장에는 여야와 좌우가 없었다. 대통령 후보였던 정동영씨는 “개성에서 파리행 기차표를” 이라는 제목의 책을 내기도 했고, 박근혜 대통령도 2010년 10월 유라시아 이니셔티브를 내 놓았다. 박 대통령은 2013년 10월18일 대외경제정책연구원(KIEP)과 한국수출입은행, 경제인문사회연구회의 공동 주최로 ‘유라시아 시대의 국제협력 컨퍼런스’에서의 기조연설을 통해 유라시아 지역 국가들의 동반 성장·번영을 위한 복합 물류 네트워크 구축을 강조했다.

2015년 7월 14일부터 부터 8월2일 까지 19박 20일 여정으로 대한민국 국민 수 십 명이 정부 주도의 유라시아 원정대에 지원, 시베리아 횡단 열차를 타고 베를린까지 기차로 갔다가 왔다. 그들이 기차를 타고 가는 모습을 우리나라 여러 방송들은 마치 실시간 중계하듯이 보도해 주었다. 출발부터 도착까지 14,400 Km를 거의 3주 동안 달리는 모습을 방송해 주었다.

그럼에도 불구하고 유라시아 이니셔티브가 실제로 실행에 옮겨지지는 않고 있다며 혹자는 “그 뒤(박근혜 대통령이 구상을 발표한 후) 무엇이 이뤄졌는가? 유라시아 이니셔티브는 비전에 머물고 있다. 전략은 고사하고 정책을 이행하기 위한 사령탑이 있는지도 의문이다. 실천 대신 논의와 연구만 하다 시간을 보냈다. 성과와 결실이 없는 건 어찌 보면 당연하다. 체제전환을 통한 산업화에 실패한 러시아는 원유와 가스 수출 비중이 70%에 달하며, 재정의 절반을 이로부터 충당한다. 일본 미국이 중국을 견제하는 경쟁적 관점에서 추진하고 있는 베트남, 미얀마 등 동남아국가, 인도 그리고 대륙의 경우 중앙아시아, 몽골 등과의 새로운 협력관계를 구축하기 위한 정책이 우리에게 보이지 않는다”고 비판하고 있다.

나는 유라시아 구상 자체가 실질적, 효율적인 구상이라고 보기 힘든 것이기 때문에 잘 이루어지지 않고 있다고 본다. 중국의 일대(一帶)도 마찬가지 이지 만 우리나라의 유라시아 이니셔티브도 경제적인 이유 보다는 전략적인데 그 주목적이 있는 것이라고 보인다.

유라시아 이니셔티브의 본 목적은 기차를 타고 베를린을 가는데 있는게 아니라 기차를 타고 평양을 가는데 있는 것이다. 러시아의 석유에 대해 많은 논

의가 있는 것은 전부 주변적인 일이다. 미국이 앞으로 곧 석유를 수출할 판국인데 정치적으로 불안정한 러시아 석유에 눈독을 들여야 할 필요도 별로 없다.

나는 우리나라 정치가들이 주장하는 ‘대륙으로 가자’는 논리가 ‘통일을 위하여’ 라는 1차적인 목적을 흐트리지 않는 한 유용한 정책이라고 본다. 즉 남북통일이 제 1의 목적이어야 하고 나머지는 부수적인 것이다. 그런데 부수적인 것을 강조하다 보니 쓸데없는 예러가 자주 발생하고 허망한 이야기들이 횡행하는 것이다. 통일을 이루자라는 본질을 숨기고 유라시아로 가자는 말을 더 크게 하다 보니 그렇게 되었다. 유라시아가 대세라는 개념 없는 말을 하는 사람들도 있다. 21세기의 대세는 유라시아가 아니라 인도-태평양(India-Pacific)이다. 중국의 대외교역량, 한국의 대외교역량 중 압도적 부분이 21세기 동안 내내 러시아 유럽이 아니라 인도-태평양에 있을 것이다.

우리는 무슨 일을 시작하기 전 그 일이 우리에게 얼마나 많은 이득을 가져다 줄 지에 대해 먼저 생각하고 일을 해야 한다. 그 일이 아무리 멋있는 일이라도 그다지 큰 이득이 되지 않는다면, 아니 오히려 손해가 나는 일이라면 차라리 시작 하지 않는 편이 더 좋을 수 있다.

경부고속도로 표지판에 AH1 이라는 글자가 적힌 것을 본 사람들이 많을 것이다. 필자는 얼마 전 동해안에 갔다가, 7번국도 도로 표지판에 AH7 이라고 쓰인 글자를 보기도 했다. 문자 그대로 Asian Highway No.1, Asian Highway No.7을 의미하는 글자들이다. 경부고속도로는 ‘아시아 고속도로 1번’, 동해 국도는 ‘아시아 고속도로 7번’ 이라는 말 일 것이다.

이런 글자판들은 멋있기는 하지만 경망스럽다. 이 길들을 아시아 대륙으로 연결시키기 위해서는 우선 한반도의 북단, 즉 현재 북한이 장악하고 있는 지역에 길을 만들어야 하는데 지금 도무지 그럴 수 있는 전망이 보이지 않는다. 김정은 정권을 그냥 놓아둔 채, 그들과 대화와 타협을 통해 북한에 AH1, AH7을 잇는 길을 만들 수 있을까?

AH1 이라는 대단히 의미심장한 이름의 고속도로는 어디를 통과하는 길일까? 북경을 통과하는 길 일까? 하얼빈을 통과, 곧바로 시베리아로 들어가는 짧고 빠른 길일까? AH7은 어떤 도시와 마을을 통하는 하이웨이 일까? 종점은 어디일까? 한반도의 남단 부산이 아시아 횡단 철도 혹은 고속도로의 종점이라면 한국보다 무려 3배가 더 큰 경제의 일본 (2014년 기준 한국의 GDP는 1.4조 달러, 일본의 GDP는 4.6조 달러)의 어마어마한 물동량은 유라시아의 육로에서 제외시키겠다는 것인가? AH7 이라면 아시아 대륙 횡단 고속도로가 7개나 건

설 될 것이라는 말인가? 중국은 육상 실크로드인 일대(一帶)의 출발지점을 중국의 서부 도시인 시안(西安)으로 삼을 것이라 하니 우리가 생각하는 아시아 하이웨이 1 은 시안을 통과해야 할 것인가?

유라시아 대륙을 철도로 횡단해서 베를린도 가고 파리도 갈수 있다면 좋겠다. 노태우 대통령도, 김대중 대통령도 그리고 박근혜 대통령도 그럴 수 있는 날의 희망을 국민들에게 제시하고 있다. 솔직히 말해 북한을 통과하는 문제만 해결하면 될 일이다. 우리는 이미 북경 혹은 블라디보스토크에 비행기 타고 간 후, 거기서 기차를 타고 베를린이나 파리에 갈 수 있다. 시간이 너무 오래 걸리고, 기차가 별로 빠르지도, 안락하지도 못하다는 사실을 제외하면, 시베리아 횡단 철도를 타고 유럽에 갈수 있게 된 것은 이미 100년도 훨씬 더 지난 일이다.

그런데 베이징 역, 블라디보스토크 역이 아니라 서울역, 부산역 혹은 광주 역에서 기차를 타고 베를린과 파리를 갈 수 있는 날이 온다면 얼마나 좋을까? 나는 그런 날이 빨리 오기를 진정 바라고 있다. 그런데 그 이유는, 베를린에 기차타고 가는 일이 기대 되어서가 아니라 평양, 신의주까지 기차를 타고 갈 일이 기대되기 때문이다.

IV. 21세기의 대세(大勢)는 바다 : 그 확실한 이유들

1. 세계물동량의 90% 가 바다를 통해서 이루어지고 있다. 즉 육지 물동량은 10%에 불과하다는 말이다.
2. 국토가 붙어있는 중국과 러시아 경우에도 해로를 이용하는 물동량의 비율이 늘어나고 있다
3. 한국에서 기차를 타고 유럽까지 비즈니스 여행을 한다는 것은 황당한 발상이다. 돈과 시간이 너무 많이 들고 피곤하다.
4. 한국에서 만든 자동차를 프랑스, 독일에 수출하기 위해 배로 운반 하는 것이 좋을까?
기차로 운반하는 게 좋을까? 운임 단가를 비교해 보라.

5. 삼성에서 만들고 있는(2017년 완성 예정) 세계 최대의 화물선 1척은 20,150개의 컨테이너 박스를 선적할 수 있다. 이 배에 실을 수 있는 화물을 화물열차로 나르는 바보 같은 일을 상상해 보자.
6. 바다는 통행료가 없다. 우리가 만든 물건을 가득 싣고 중국, 러시아를 통과하는 화물열차에 대해 중국과 러시아는 통과료를 면제해 줄까?

나는 우리나라 정치가들이 말하는, 기차를 타고 시베리아를 횡단해서 유럽으로 가자는 (여객은 물론 화물을) 주장이 요란하게 들릴 무렵부터, 지나다니는 화물열차들의 칸 수를 세는 버릇이 생겼다. 대한민국 화물열차 중 필자가 세어본 가장 긴 것이 엔진 1량, 화물칸 26량짜리였다. 미국에서도 여러 차례 화물차의 칸 수를 세어 본 적이 있었는데 2014년 겨울 캘리포니아의 한 역에서 약 160칸(너무 길어서 정확한 숫자를 세기 힘들었다)의 화물칸을 단 기차를 본 적이 있었다. 그 화물차에는 앞, 중간, 뒷 부분 등에 5개의 엔진열차가 달려 있었다. 그 길이가 어마어마했다. 최근 인터넷을 찾아보니 미국의 경우 180량짜리 화물차가 있으며 그 길이는 4000m가 넘는다고 한다.

오하이오 주에서 본 긴 화물 열차가 서 있는 정류장은 그야 말로 허허밭판처럼 넓었다. 180량짜리 대형기차를 운용할 정도로 광대한 철도와 역사 시설이 대한민국의 경우 거의 불가능 하다. 화물 열차 길이가 4Km라면 그 화물을 부리기 위한 역사와 시설들을 얼마나 대규모이어야 할까?

서울역부터 용산역까지가 한 개의 역으로 합쳐진다 해도 이런 길이의 화물차를 운용하기 쉽지 않을 것이다. 그런데 이처럼 어마어마한 크기와 길이의 화물차는 삼성이 만드는 세계 최대의 화물선이 실을 수 있는 화물의 겨우 1.8 %를 실을 수 있다. 미국의 화물차량 한 칸은 표준 컨테이너 (ITEU : 길이 20피트, 폭 과 넓이 8피트) 두 개를 실을 수 있으니 총 360개의 컨테이너 박스를 실을 수 있다고 계산할 수 있다

그러니까 삼성이 만들고 있는 중인 세계 최대의 화물선은 길이 4Km짜리, 180량 화물열차 56대 분을 한 번에 실을 수 있다. 우선 화물선을 운용하는 선원의 숫자와 이에 해당하는 화물열차를 운용하기 위한 기관사 및 승무원의 숫자는 비교가 되지 않는다. 화물선 1척은 수십 명이면 충분하지만 기차는 수 백명 이상이 필요할 것이다. 인건비를 비교해 보자.

이렇게 길고 큰 화물열차가 다니기 위해서 한국의 철도와 역사(驛舍)는 물

론 북한, 중국, 러시아 지역의 철도와 역사를 모두 새로 건설해야 할 것이다. 참고로 러시아의 철도는 우리나라, 중국, 유럽 국가들과 그 폭이 다르다. 즉 한국이나 중국에서 출발한 그 열차로 러시아대륙을 횡단 할 수 없다는 말이다. 물론 유럽에 진입하기 위해서도 기차의 바퀴 부분을 바꾸는 작업을 해야 한다. 철도 운임은 해로 운임과 비교할 수 없을 정도로 비싸다. 부산서 베를린 까지 달려가는 화물열차는 화물선 보다 시간이 더 걸릴 수도 있다. 우리 화물을 잔뜩 실은 화물 열차가 시베리아 대륙을 달릴 때 러시아는 한국 화물의 자국 영토 통과 세금을 얼마나 지불하라고 요구할까? 중국은 또 얼마를 내라고 할 것인가? 시베리아 횡단 한국의 화물열차는 남의 나라 땅을 달리는 열차다. 바다는 운하나 해협의 통과를 제외하면 무료로 달릴 수 있다. 그러나 육지는 무료가 아니다. 부르는 게 값일 것이다. 아직 완전히 활용하지 못하는 슈퍼 하이웨이 해로(海路)를 놔두고 육로를 개척하려고 애쓰는 심사는 무엇인가? 잘 생각해 보고 해야 할 일이다.

Abstract

Commentaries : There is No Substitute for SLOCs

Lee Choon - Kun*

The Chinese government portrays the One Belt One Road Initiative (BRI) and South Korea President Park Geun-hae's Eurasia Initiative as a win-win opportunity which will hurt nobody's interests, but some South Korean commentators have interpreted it as much more than just a trade and development deal: they focus on the geopolitical implications and the possibility that the balance of power in Asia will be disturbed. South Korea depends upon its maritime-oriented Sea Lanes of Communication (SLOC) in focusing on its alliance with the US to deter North Korean threats and explore its export-based economic growth and development, and yet cannot afford to be left out of these initiatives which could transform the economic and logistical linkage between South Korea and Europe. Given its negative reception by the some pundits, however, South Korea should be more precautious for expressing only full-fledged supports for the BRI and Eurasia Initiative. Opponents of these two initiatives doubt that its putative benefits can be realized, at least in the short term, arguing that creating the necessary rail interconnections may be too costly.

Key Words: BRI, Eurasia Initiative, SLOC, Siberia Railway, Interconnection

논문접수: 2015년 7월 31일 | 논문심사: 2015년 8월 4일 | 게재확정: 2015년 8월 4일

* Adjunct Prof. Ehwa Womans University