

동북아의 신 실크로드 경제벨트 구상과 그 가능성

-韓·中·日을 중심으로-

崔 聖 伯*

(e-mail: chsb20@hanmail.net)

目 次

1. 서론
 2. 실크로드의 의미
 - 2.1 실크로드 루트
 3. 신 실크로드 루트
 - 3.1 육로 실크로드
 - 3.2 해상로 실크로드
 4. 한·중·일 신 실크로드 경제벨트
 - 4.1 한국의 신 실크로드 구상
 - 4.2 중국의 신 실크로드 구상
 - 4.3 일본의 신 실크로드 구상
 5. 결론
-

1. 서론

문명의 번영은 한 곳에서 오래 머물지 않는다. 19세기말 등장한 팍스 아메리카는 20세기말에 이르러 그 힘이 약화되었고 그 이전 수많은 팍스 문명번영지도 그러했다. 그래서 최근에 토인비의 문명 서천설¹⁾이 주목을 받고 있다. 그는

* 西安培華大學 商學院 教授, 經濟研究所副所長

1) 문명(文明,civilization)은 인류가 이룩한 물질적, 기술적, 사회 구조적인 발전. 자연 그대로의 원시적 생활에 상대하여 발전되고 세련된 삶의 양태를 뜻한다. 우리가 문명을 이야기 할 때 자주 등장하는 것이 문명의 이기(利器)이다. 현대 기술 문명에 의하여 만들어진 편리한 생활 수단이나 기구이지만 자동차라는 문명의 이기가 항상 인류를 편하게만 하는 것은 아니다.

문명의 번영지가 시간이 지남에 따라 서쪽으로 이동한다고 한다. 문명이 황하유역, 인더스 강 유역, 메소포타미아 강 유역, 나일 강 유역에서 발상되었다면 소크라테스 등의 희랍시대가 있었고 기원 전후로 하여 로마시대가 열렸다. 서구중심의 표현이지만 지리상의 발전시대에는 스페인과 뒤를 이어 영국이 황금기를 맞이하였다. 18~19세기에는 유럽의 제국주의가 맹위를 떨쳤고 러시아도 한때 세계를 주름잡기도 했다. 19세기말에 이어 20세기말에 이르기까지 팍스 아메리카세기였다. 그러나 이제 팍스 아메리카 시대도 약화되어 문명권이 다시 서쪽에 위치하고 있는 동양²⁾으로 이동하여 한중일에 대한 관심이 높아지고 있다.

동양은 말 그대로 중국의 동쪽 바다<東洋>를 뜻한다. 이렇게 과거 동양, 서양을 바다라는 지리적 차원에서 규정하던 것이 근대 일본에 의해 문명의 포괄적 개념으로 변모되었다. 일본은 유럽중심의 세계를 서양으로 지칭하고 중국을 중심으로 한 극동문명을 동양으로 지칭하였다. 이 중 동양은 고대 중국에서 발원한 문화와 문명 및 한국, 일본 등에서 함께 발전한 전통적 문화를 총체적으로 상징하는 의미로 사용되어 왔다.

21세기에 동양문화권이 새로운 문명지로 주목을 받는 몇 가지 이유가 있다. 첫째 기술과 자본력을 가진 일본과 전후 공업화에 성공한 한국 그리고 세계2위의 경제대국이 된 중국이 공존하고 있다. 따라서 다음 문명지로 충분한 틀을 구축하고 있다. 둘째 유럽이 그리스도라는 하나의 공통된 문화로 번영을 누렸듯 극동지역도 유교문화권이라는 공통의 문화권을 형성하고 있다. 셋째 문명의 서천설을 가설로 본다면 다음 문명권은 아메리카의 서쪽에 위치한 한중일이 될 것이다. 넷째 최근에 더욱 관심을 높이는 것이 신 실크로드 경제권 발표다. 힐러리 클린턴³⁾ 전 미 국무장관의 제안 이후 중국, 한국, 일본 등 신 실크로드 경제권 구상으로 새로운 경제성장의 동력을 찾고자 한다. 신 실크로드 경제벨트로 인한 경제적 효과는 한중일 뿐 아니라 실크로드 주변 관련국들까지 경제적 효과를 누리게 될 것이다.

한중일은 이제 신 실크로드 경제벨트 구상으로 새로운 도약을 하려고 하고 있다. 만약 신 실크로드 경제벨트 구상이 실현되면 분명 이 지역은 21세기 새로운 문명번영지로 지칭될 것이다. 따라서 동 지역의 신 실크로드 경제벨트 구

2) 동양(東洋, orient)이라 함은 터키의 동쪽에 있는 아시아 여러 나라를 통틀어 일컫는 말로, 유라시아 대륙의 동부 지역. 아시아의 동부 및 남부를 이르는데 한국, 중국, 일본, 인도, 미얀마, 타이, 인도네시아 등이 있다. 넓은 의미로는 중동 지역까지도 포함하는 개념이다. 약간씩 의미 및 어감의 차이는 있으나 비슷한 뜻으로 동방 세계(東方世界, 줄여서 동방) 및 오리엔트(the Orient)라는 표현도 사용된다.

3) 본래 실크로드 경제권은 힐러리 클린턴 전 미국국무장관이 아프가니스탄 등 이 지역 국가에 투자를 늘려 중앙아시아 내 미국의 영향력을 강화하려는 목적으로 처음 제시한 용어다. 이에 맞선 중국은 역으로 중앙아시아 지역에 먼저 손을 뻗어 미국의 아시아 접근 전략에 대응하고 있다.

상은 새로운 세계경제성장의 동력원으로서나 차세대 문명번영 가능지로서 실증적 연구가 필요로 하는 시기이다.

그러나 아직까지 신 실크로드 경제권에 대한 연구는 미진한 상태이다. 그 이유는 그동안 동서 경제권이 주목을 받는 가운데 이들 지역은 소외되었기 때문이다. 하지만 21세기에 들어 동서지역경제권이 가속화되고 사회주의 노선을 고수하는 중국이라는 거대경제대국이 등장하면서 새로운 패러다임의 전환기를 맞이하고 있다. 중국은 높은 경제성장을 바탕으로 과거 실크로드 경제권을 중심으로 새로운 경제권 구상에 적극적으로 나서고 있다. 이와 더불어 한일도 지리·문화적으로 인접한 신 실크로드 경제권 구상에 적극적이다.

본 논문은 이러한 배경에 기초하여 한중일의 신 실크로드 경제벨트 구상과 그 가능성에 대해 모색하고자 한다.

2. 실크로드의 의미

실크로드는 과거 비단길(Silk Road)이라고 지칭했으나 고대 중국과 서역 각국 간에 비단을 비롯한 여러 가지 무역을 하면서 정치·경제·문화를 이어 준 교통로의 총칭이다. 총길이 6,400km에 달하는 실크로드라는 이름은 독일인 지리학자 리히트호펜(Richthofen, 1877~1912)이 처음 사용한 것으로 전해지고 있다. 중국 중원(中原)지방에서 시작하여 허시후이랑(河西回廊)을 가로질러 타클라마칸 사막(Taklamakan Desert)의 남북 가장자리를 따라 파미르(Pamir)고원, 중앙아시아 초원, 이란 고원을 지나 지중해 동안과 북안에 이르는 길이다.

옛날 로마인들은 동쪽 어딘가에 황금의 섬(중국)이 있다고 믿었고 중국 또한 서역에 대해 항상 궁금해 했다. 그러나 정작 동양과 서양은 BC100년까지도 서로 간에 교류가 없었다. 이러한 교류를 가로막고 있었던 가장 큰 이유는 타클라마칸 사막과 파미르 고원과 같은 자연 장애물과 이슬람인들의 방해 때문이다.

실크로드가 처음 열린 것은전한(前漢: BC206~AD 25) 때이다. 한 무제(武帝)는 대월지(大月氏), 오손(烏孫)과 같은 나라와 연합하여 중국 북방 변경 지대를 위협하고 있던 흉노를 제압하고 서아시아로 통하는 교통로를 확보하려고 하였다. 그래서 BC139년 장건(張騫)은 100여 명의 수행원을 데리고 장안(시안)을 떠났지만 얼마 가지 못해 흉노에게 붙잡히고 만다. 그는 그곳에서 약 10년 동안 억류생활을 보냈다. 그러던 어느 날 통역인 깐후(甘父)와 탈출하여 파미르 고원 너머에 있는 페르가나(Fergana)국을 거쳐 당초 목적지인 대월지국(大月支國)에 도착하였다. 하지만 많은 세월이 흘러 대월지국은 동맹을 원치 않았다. 그래서

대월지국에 머무는 1년 동안 여러 가지 자료를 수집한 후 본국으로 돌아가기로 마음먹었다. 장건이 서역으로 갈 때는 타클라마칸 사막 북쪽 길을 이용했지만 돌아 올 때는 그 남쪽 길을 택했다. 도중에 티베트족에게 붙잡혀 1년 동안 고생하기도 했지만 BC126년에 돌아왔다. 대월지국과 동맹을 맺는 데는 실패했지만 그의 경험과 자료가 워낙 중요하기 때문에 한 무제는 치하 했다고 한다.

중국과 서역 간의 교통로인 실크로드는 육로뿐만 아니라 바다의 실크로드도 있었다. 나중에는 여러 갈래의 실크로드가 개발되어 동서양 간의 물류 교역뿐만 아니라 문화의 교류도 활발하였다.

한 무제는 장건의 귀국 보고⁴⁾를 아주 흥미롭게 생각하였다. 서역에는 명마가 있고 금은전을 사용하는 나라가 있고 중국(한)의 특산품인 칠기와 비단을 사고 싶어 하는 나라도 있었기 때문이다. 더욱 중요한 것은 대월지, 강거, 오손 등 군사력이 강한 유목 민족들을 흡수해 한나라를 세계의 강국으로 만들려고 하였다. 당시 중국과 서역 사이에 낀 간쑤성(甘肅省)은 흉노가 다스리고 있었는데 장건은 그들을 피해 쓰촨성(四川省), 윈난성(雲南省)을 거쳐 인도로 가는 길을 개척하고자 했다. 그래서 부하들을 여러 차례 보냈지만 모두가 실패하고 말았다. 그 후 장건은 흉노족을 몰아내고 그 자리에 오손을 이주시키려고 직접 부하 300명을 이끌고 오손(wusun)으로 갔으나 뜻을 이루지 못하였다. 한나라로 돌아 온 장건은 이듬해인 BC114년에 죽고 말았다.

한 무제는 BC104년부터 101년까지 페르가나 국에 군사를 보내어 왕을 몰아내고 남북실크로드의 중요한 길목에 자리한 누란(樓蘭)도 정복하였다. 마침내 BC60년에는 흉노마저 굴복시킴으로서 서역을 완전히 장악하였다. 이때부터 중국의 비단은 본격적으로 로마까지 팔려 나갔다. 실크로드를 통해 중국에 기린, 사자와 같은 진귀한 동물과 호마(胡馬: 말), 호두, 후추, 호마(胡麻: 깨) 등이 전해졌고 유리 만드는 기술도 전해졌다. 중국에서는 비단, 칠기, 도자기 같은 물품과 양잠, 화약, 제지 기술 등이 서역으로 건너갔는데 특히 종이 만드는 기술이 서역으로 건너가서 중세 유럽의 암흑기를 밝혀 인쇄술 발달과 지식 보급에 원동력이 되었다. 이후 둔황(敦煌)을 비롯한 4군데에 요새를 세워 장사 길을 보호했는데 이때부터 서역으로 통하는 실크로드가 원활하여 1년에 5~10년씩 장사꾼들이 오갔다.

장건이 서역을 처음 개척한 이래 중국의 역대 왕조는 중앙아시아 및 서아시아

4) 장건이 무제의 지시로 비단길을 개척하면서 인근 모든 나라를 방문하는 국정시찰을 하게 된다. 당시 장건이 방문한 나라는 대원(大遠)(중앙아시아), 강거(康居)(키르키즈), 대월지(大月氏)(우즈베키스탄), 소월지(小月氏)(카차크스탄), 대하(大夏)(아프가니스탄), 서해(西海)아랄 해, 안식국(安式國)페르사, 조지(趙地)(시리아),엄채와 엄원(嚴綵 鹽遠)=현재 이스라엘 사해지역, 신독국(新獨國)인도 등을 순방하여 무제에게 보고하여 비단길을 개척하여 한 무제가 로마 제국과 교역하는 계기가 되었다.

아 여러 나라와 빈번히 교류하였다. 그러므로 실크로드는 상업적인 면뿐만 아니라 동서 문화의 교류라는 면에서 역사적으로 큰 의의를 지니고 있다. 한편 많은 스님들이 경전을 구하러 실크로드를 따라 인도로 들어갔고 인도의 승려들도 경전을 가지고 중국에 많이 들어왔다. 그러므로 중국 불교가 발전하게 된 데에는 인도와 중국을 연결시켜준 실크로드의 역할이 있었기 때문이다. 실크로드가 가장 활발했던 시기는 당대(唐代: 618~907)였는데 현재는 파키스탄과 중국의 신장웨이우얼 자치구(新疆維吳爾自治區)지역이다.

그런데 실크로드의 경로는 단순히 하나의 길만 존재한 것이 아니며 여러 개의 길이 있었다.

<지도1> 과거 실크로드 루트



2.1 실크로드 루트

실크로드는 단순히 동서를 잇는 횡단 축으로 실제로는 남북의 여러 통로를 포함해 동서남북의 하나의 거대한 교통망으로 되어 있었으며 이에 따라 실크로드의 개념 또한 확대되게 된다. 실크로드는 3대 간선과 5대 지선을 비롯해 여러 갈래의 길로 구성되어 있는 범세계적인 그물모양의 교통로이다. 3대 간선은 동양과 서양을 횡으로 연결하는 길이였다.

2.1.1 3대 간선

1) 초원길

중국 한나라 이전의 문명교류의 주통로로 사용되었던 길이며 유라시아북방 초원지대를 동서로 횡단하는 길이다. 서쪽의 끝인 카스피 해 연안 혹은 발트 해 남단으로 부터 흑해의 동북 편과 남러시아의 카스피 해와 아랄 해 연안을

지나 카자흐스탄과 알타이산맥이 남의 준가리아 분지를 지나 몽골 고비사막의 북단 오르혼 강 연안으로 이어진다. 이후 동남향으로 바꾸어 중국의 화북지방에 이르러 그 동쪽 끝에 이른다. 이 길을 연장하여 한반도까지 연결되었다고 볼 수도 있다. 일찍이 문명교류의 처음을 연 비너스상이 1만 년 전에 이 초원로를 따라 북방 유라시아 초원지대에 동서로 널리 전파되었다. 기원전 4천~3천 년경에는 채도문화가 이 길을 거쳐 서아시아에서 중국 및 동아시아에 전파되었다는 주장이 있는데 이러한 의미에서 이 길을 채도의 길이라고도 부른다. 서아시아에 기원을 둔 청동기나 로마의 유리도 이 길을 따라 전파되었다.

2) 오아시스길

오아시스길이란 중앙아시아의 건조지대(사막)와 반사막에 점재하는 오아시스를 연결하여 동서로 뻗은 길을 일컫는다. 사막을 비롯한 건조 지대의 군데군데에 항상 물이 고여 있어 수목이 자라고 인간이 생활할 수 있는 곳이 바로 오아시스다. 오아시스는 사막인들의 생활의 보금자리일 뿐만 아니라 교역의 중심지로서 거기에서 문물이 집산되고 교통이 발달되어 왔다. 실크로드 중에서 가장 심장부에 위치한 오아시스 길은 가장 중요한 역할을 수행하였다. 역사시대 전에는 초원로가 많이 이용되었으나 이후에는 오아시스길이 동서 교류의 주요 통로로 사용되었다. 기원전 6세기부터 서아시아지대에는 이미 상당히 발달된 교통로가 만들어졌으나 파미르 고원이 장애가 되어 완성되고 있지 못하다가 기원전 138~126년 후한의 장건(張騫, ~BC 114)이 파미르 고원을 지나 대월지에 이르는 길을 개척함으로써 비로소 완전한 길이 만들어졌다. 한서 서역 전에는 남, 북 두 길의 노정을 밝히고 그 길 위에 있는 주요 국가들의 중심지와 장안이나 서역도호부 그리고 인근 국가들 간의거리를 기록하고 있다.

3) 바닷길

기원 후 후한은 서아시아와의 교류에 관심을 나타냈고 전성기에 접어든 로마제국이 남해를 통한 도서 교역에 적극성을 보이기 시작했다. 로마의 시장에는 중국, 인도, 동남아시아 각지의 명산물이 큰 인기를 끌었다. 1세기 중엽에 로마의 항해사였던 히파루스(Hipalus)가 아라비아인들로부터 인도양 계절풍의 비밀을 알아낸 후 아테네로부터 홍해를 지나 인도양으로 향하는 직항로를 개척함으로써 로마의 동방 원거리 무역에 획기적인 전기가 마련되었다. 비로소 중국에서 인도로 반출된 비단이 인도 서해안으로부터 해로로 로마에 운송되기 시작하였다. 3세기 중엽에는 로마의 배가 인도차이나나 광둥성에 있었다고 생각되는 카티가라(Kattigara)까지 항해하는 성선도 나타났다.

이외 5대 지선이 있다. 5대 지선은 남북을 연결하는 길로 지선이라 부르고 있지만 문명 교류와 교역에서 중요한 일익을 담당하였으며 그 노선 또한 대단히 복잡하다.

2.1.2 5대 지선

1)마역로

남북로의 맨 동쪽에 있는 길로 초원로의 동쪽 끝인 막북의 오르혼 강 유역에서 카라코룸을 지나 장안이나 유주와 연결된다. 여기에서 다시 화남을 그대로 뺀어 항주나 광주에 닿아서 바닷길과 접한다. 북방 유목민족과 한(漢)민족간의 동아시아 쟁탈을 위한 싸움길이였다.

2)라마로

북쪽 끝은 준가리아(Dzungaria) 분지에서 시작해서 고창 서북부 투르판(Turfan)과 타림 분지 동편에 있는 자루기루꾸(러잔)를 지나 티베트의 모직 옷감을 거쳐 히말라야 산록을 따라 북인도의 시킴에 이른 후 다시 남하해 인도 갠지스 강 어구에 있는 디무라리프데까지 이어진다. 이 길은 기원후 5세기부터 토욕혼에 의해 이용되다가 7~9세기부터는 티베트가 이 일대를 장악하게 되었다. 당과 티베트간의 화친 관계가 유지되는 동안에는 당의 사신이나 구법승들이 이 길을 따라 인도에 내왕하였다. 준가리아 분지에서 통일제국을 이룩한 타타르가 이 길을 따라 티베트와 중국 서북지방을 공략하기도 하였다. 이 길을 따라 티베트에서 발생한 라마교가 북상하여 멀리 몽골에까지 전파되었다.

3)불타로

중앙아시아 카자흐스탄에서 출발하여 타슈켄트와 사마르칸드를 거쳐 동서남북 십자로 상에 위치한 아프가니스탄 북부의 발호(Balkh)와 페샤와르(Peshawar, 즉 Gandhara)를 지나 인더스 강 유역을 따라 중인도 서해안의 바루가자(현재 Surat)까지 줄곧 남하하는 길이다. 이 길은 동서남북 교통로의 중심 교차점에 자리하고 있어 동서문명교류와 교역에서 중요한 역할을 담당하였다. 기원전 2000년에 아리안인 들을 비롯해 후세의 알렉산더나 티무르 등의 외래 민족의 대인도 침략이 이 길을 통하여 이루어졌다. 불교는 이 길을 따라 북상한 다음 중앙아시아를 거쳐 동방에 전파되었으며 법현, 현장 같은 많은 수법승이 이 길로 천축(인도)에 가서 수도하였다.

4)메소포타미아로

흑해와 카스피 해 중간지대에 있는 카프카즈(Kavkaz 일명 Caucasus) 북부를 기점으로 하여 트빌리시(Tbilishi)와 타브리즈(Tabriz)를 경유해 티그리스강과 유프라테스 강 유역을 따라 펼쳐진 메소포타미아를 관통한 후 페르시아만의 바스타(Bastah) 항까지 이르는 길이다. 일찍이 메소포타미아 문명이 개화한 지대를 지나는 이 길은 고대문명 전파에 크게 기여하였다.

5)호박로

북방의 발트 해에서 시작해 모스크바와 키예프를 거쳐 유럽과 아시아 대륙의 접지인 콘스탄티노플과 에페수스(에베소, Ephesus)를 지나 지중해 연안을

따라 이집트 알렉산드리아까지 남하하는 길이다. 이 길은 페니키아 시대부터 중요한 호박의 무역로였다.

이상의 과거 실크로드를 바탕으로 신 실크로드 경제벨트는 현대에 맞는 경제상품으로 새롭게 재정립되고 있다. 2011년 미국의 클린턴 국무장관이 아프가니스탄을 방문하여 실크로드를 제안한 이후 2013년 G20과 상하이협력기구(SCO) 정상회담 참석 및 중앙아시아 4개국 순방에 나선 시진핑 중국 주석이 카자흐스탄 나자르바예브 대학연설에서 중국의 중앙아시아 외교정책에 대해 언급한 뒤 신 실크로드 프로젝트를 제안했다. 한국의 박근혜대통령도 푸틴 러시아대통령이 방문 때 유라시아 경제벨트를 제안했고 일본의 아베수상도 터키를 방문 신 실크로드 경제벨트 구축을 제안하였다. 이를 계기로 한중일은 신 실크로드 경제벨트에 대한 관심이 한 층 높아졌다.

3. 신 실크로드 루트

3.1 육로 실크로드

한중일이 구상하는 신 실크로드 경제벨트의 경로는 크게 2가지의 형태로 전개되고 있다. 먼저 과거에 형성되어 있는 육로를 중심으로 신 실크로드 루트다. 과거 실크로드 활용에 적극적인 국가는 중국이다. 중국은 지리적으로 과거 실크로드의 귀착점일 뿐 아니라 새로운 경제성장의 원동력을 찾고자한다. 중국은 큰 틀에서 과거 실크로드를 중심으로 한일을 아우르는 구상을 고려하고 있을 것이다. 인접국 한국은 지리적으로 중국대륙과 연결되어 있을 뿐 아니라 이미 중국과의 무역규모도 간과할 수 없다. 또한 한반도는 경제적 측면뿐 아니라 중국의 평화안정에도 중요한 지역이다. 더 나아가 세계경제력 3위인 일본도 중국이 간과할 수 없는 국가이다. 그러나 일본은 섬나라로 대륙과 단절되어 있다. 따라서 일본은 한반도나 러시아를 통해서만 육로 활용이 가능하다. 만약 이들 지역이 신 실크로드 경제벨트를 바탕으로 하나의 경제권을 형성하게 되면 한중일은 물론 실크로드 관련 주변국들에게도 경제적 파급효과는 지대할 것이다. 과거 내륙 중앙에 위치한 중앙아시아를 거점으로 중국·유럽·아랍·남아시아·카프카스, 나아가 아프리카를 유기적으로 연결되는 30억 인구의 거대시장에 연결되는 육로이기 때문이다. 이는 중앙아시아와 아랍을 경유해 중국과 유럽을 연결하던 고대적 의미의 실크로드와는 양적·질적 측면에서 조금 차이가 있다. 비단과 향신료를 싣고 낙타가 다니던 옛 실크로드에 컨테이너를 실은 기차와 트레일러가 종횡무진 달리고 송유관과 가스관이 깔린 거대 경제권 중심

로이다.

최근 중국은 중앙아시아 국가들을 연결하는 옛 실크로드 교통망을 정비하고 태평양에서 발트 해까지 길을 튼 다음 동유럽·중동·남아시아·아프리카 동부 및 북부 등지로 확대 연결을 구상하고 있다. 육로를 통한 교역로 확보와 함께 투자·무역·경제 협력 등을 강화하고 있다. 대표적인 사업들은 이미 진행되고 있다. 유라시아 대륙을 가로질러 중국과 유럽을 잇는 1만214km의 화물열차 노선이 2013년 7월 완공되어 시험운행에 들어갔다. 이 노선은 중국 허난성 정저우를 기점으로 신장위구르자치구의 아라산커우, 중앙아시아 카자흐스탄, 러시아, 벨라루스, 폴란드 등지를 거쳐 종착지인 독일 함부르크에 이른다. 이 노선 외에 베이징을 출발해서 몽고·중앙아시아·카프카스·중동·유럽을 철도와 도로로 연결하는 등 다양한 노선이 계획되고 있다.

하지만 중국의 중앙아시아를 중심으로 하는 신 실크로드 구상에는 과제도 있다. 러시아의 유라시아 경제연합과 충돌 실크로드 노선이 신장위구르 지역이 있기 때문이다. 신장은 중앙아시아·중동·유럽 등 외부 세계와 연결된 교통 결절점이자 중국의 관문인 셈이다. 지금 신장에는 인프라 건설이 진행 중에 있다. 카라코람(파키스탄) 고속도로를 보수 중이고 우루무치 신공항이 건설되고 있으며 키르기스스탄 및 타지키스탄과 인접한 국경도시 카슈가르로 가는 도로도 건설하고 있다. 이는 신 실크로드 건설로 중국은 운송비를 절감하면서 신속하게 자국 상품을 수출할 수 있고 안전한 육로를 통해 원유·가스 등의 천연자원을 공급받게 될 것이다. 하지만 신장지방은 심각한 안보문제에 노출되어 있다. 경제적으로 낙후된 이곳은 위구르족의 분리·독립 투쟁으로 여전히 치안이 불안하다. 최근 이 지역에서 발생한 일련의 유혈 사태로 200여 명이 사망했다. 시진핑 주석은 2013년 9월13일 키르기스스탄 비슈케크에서 열린 상하이협력기구 정상회의 기조연설에서 우리는 상호 윈윈(win-win)의 정신을 바탕으로 협력을 강화해 상하이협력기구를 공동 운명체(이익 공동체)로 만들 필요가 있다고 밝혔다. 참가국들간 상호이익의 윈윈을 강조하고 있다. 중앙아시아는 중국 뿐 아니라 한일에 있어 육로의 중요한 관문이기도 하다. 현재 한일은 이 지역에 대한 역할이 크지는 않다. 하지만 한중일을 아우르는 신 실크로드가 완성되면 중앙아시아는 한일에도 중요한 상업지역이 될 것이다.

주 후 천년까지의 기간 동안 세계의 강대국은 중앙아시아를 영유하기 위한 각축전을 벌여 왔다. 중앙아시아 주변 강대국에는 ①중국 제국 ②투르크 제국 ③인도 제국 ④로마 제국이 있었다. 주후 750년~주후 1000년이 지나기까지 중앙아시아는 위의 네 제국들과 매우 복잡한 국가 간 이해관계가 있었다. 중앙아시아는 21세기에 들어서면서 정치, 경제, 문화, 선교 등 많은 국제지도자들의 입에서 오르내리는 실크로드의 중심지역이 되었다. 오늘날 실크로

드의 중앙아시아 국가들로는 우즈베키스탄, 타지키스탄, 투르크메니스탄, 키르기스스탄, 카자흐스탄, 그루지아, 아제르바이잔, 마케도니아, 아르메니아가 있으며 광의의 개념으로 주변 국가인 이라크, 터키, 이란, 이집트, 아프가니스탄, 파키스탄을 포함할 수 있다. 중앙아시아국가들은 아직 경제규모가 작은 편이나 최근에 개혁·개방과 공업화로 높은 성장세이고 1인당GDP는 크게 개선되어 새로운 소비시장으로 등장하고 있다. 카자흐스탄은 2000년 1인당 GDP가 1,230달러에 불과 했으나 2013년에는 13,000달러로 10년 사이에 10배 상승하였고 아르메니아 역시 같은 기간 593달러에서 3,176달러로 5배 이상 성장했다. 그 외 국가들의 경제성장도 같은 추이를 보이고 있다.

<표1> 중앙아시아 지역 국가들의 경제성장 추이

구분		1994	2000	2005	2010	2013
우즈베키스탄	GDP(10억\$)	6.52	13.72	14.31	38.96	55.18
	1인당GDP(\$)	292	550	541	1,367	1,851
타지키스탄	GDP(10억\$)	0.83	0.99	2.31	5.64	8.54
	1인당GDP(\$)	147	158	333	740	1,049
투르크메니스탄	GDP(10억\$)	4.54	5.02	17.17	22.15	40.56
	1인당GDP(\$)	1,135	1,081	3,418	4,072	7,110
키르기스스탄	GDP(10억\$)	1.12	1.37	2.46	4.79	7.23
	1인당GDP(\$)	247	277	474	875	1,281
카자흐스탄	GDP(10억\$)	11.88	18.29	57.13	148.05	224.86
	1인당GDP(\$)	752	1,230	3,753	9,008	13,048
그루지아	GDP(10억\$)	0.82	3.04	6.41	11.64	15.95
	1인당GDP(\$)	166	685	1,483	2,623	3,557
아제르바이잔	GDP(10억\$)	2.26	5.27	13.25	52.91	76.01
	1인당GDP(\$)	301	656	1,567	5,880	8,165
마케도니아	GDP(10억\$)	3.39	3.59	6.00	9.36	10.51
	1인당GDP(\$)	1,734	1,785	2,943	4,551	5,073
아르메니아	GDP(10억\$)	0.65	1.91	4.90	9.26	10.44
	1인당GDP(\$)	172	593	1,523	2,838	3,176

자료:IMF(World Economic out look datebases)(2013)

일찍이 중앙아시아 지역은 유럽과 아시아를 연결하는 유라시아권의 중심이었다. 고대로부터 중국 신장에서 유럽으로 이어지는 대상들의 무역로로서 동서양을 잇는 정치, 경제, 사회뿐 아니라 종교적으로 중요한 지리적 특성이 있다. 서쪽으로는 이슬람교의 본 고장인 사우디아라비아의 메카를 중심으로 하는 중동 지역이 동쪽으로는 실크로드의 시작이 되었던 중국(신장, 장안)과 몽골이 있다. 또 남쪽으로는 힌두교권인 인도와 이슬람권인 아프가니스탄, 파키스탄, 인도네시아 등 그리고 불교권인 태국, 베트남, 라오스, 미얀마 등이 북쪽으로는

정교회권인 러시아가 병풍처럼 두르고 있다. 과거 중앙아시아는 그 경제권을 유럽, 중국, 티베트에서 아프리카, 인도에까지 확대하면서 육로(陸路)와 해로(海路) 등 모든 루트를 통한 교역의 중심이 되었다. 과거 육로의 실크로드는 한중일의 새로운 도약의 길이 될 것이다.

3.2 해상로 실크로드

유럽의 지중해와 마찬가지로 모든 지역과 국가들은 바다를 통해 주로 무역을 하고 있다. 오늘날에도 국가 간 교류에 있어 바다의 중요성은 변함이 없다. 주민들이 이주할 때나 군사작전을 펼 때도 바다가 주요 무대가 된다. 그래서 각국의 수도를 비롯해 대도시들은 주로 해양과 관련된 항구도시의 성격을 띠게 마련이다. 역사적으로 볼 때 원조선(고조선)의 왕검성, 고구려의 평양성, 백제의 한성·사비성, 신라의 금성(경주), 가야의 김해, 고려의 개경(개성) 등은 전형적인 항구도시였다. 일본도 중국도 마찬가지였다. 기원전 2세기경 원조선과 한(漢)나라는 황해 북부의 패권과 무역권을 놓고 충돌해 1년간 수륙 양면전을 치렀다. 또 6세기 말부터 7세기 중엽까지 고구려를 주축으로 한 세력과 수·당(隋·唐) 세력 간에 동아시아의 중추권과 교역권을 놓고 무려 70여 년 동안 전쟁을 했다

역사를 통해 해양력의 중요성을 뼈저리게 인식한 중국은 현재 나진·선봉지구마저 자국의 해양 출구로 이용하려고 하고 있다. 뿐만 아니라 이를 바탕으로 두만강 하구의 나진항을 통해 동해로 진출한 다음 제주도, 이어도, 다오위다오(센카쿠열도)를 거쳐 남사군도(南沙群島)까지 이어지는 해양로를 확보하려는 전략을 구상하고 있다. 중국은 최근 해군력을 강화하고 항공모함까지 취항하고 있다.

중국은 지리적인 이점을 최대한 살려 신 실크로드 구상에 육로와 해상로 확보를 동시에 추구하고 있다. 동남아지역은 옛 부터 해상 실크로드의 중심지역이라고 평가하면서 중국은 아세안 국가들과의 해상협력을 강화하고 중국정부가 설립하는 중국-아세안 협력기금을 활용해 해양협력동반자 관계를 발전시키려고 하고 있다. 예컨대 베이징은 옛 해상 실크로드 재현도 추진 중이다. 해상 실크로드의 기점인 중국 남서부 광시(廣西) 장(壯)족 자치구 난닝(南寧)을 중심으로 중국과 아세안 10개국을 하나의 경제권으로 묶으려는 외교 전략도 구체화되고 있다

일본도 해양로 확보에 심혈을 기울이고 있다. 세계 3위의 군사비를 지출하는 일본의 해군력은 세계 2위로 평가받고 있다. 일본은 1994년에 발효된 해양 영토의 개념을 적용하면 세계 5위의 해양 영토 대국이다.

한국 역시 해양로 확보가 절실하다. 한국은 분단국가로 실질적으로 육로를

사용할 수가 없다. 현재로는 바다만이 유일한 무역로이다. 해양로는 단순한 무역 로로써 뿐 아니라 안보적측면도 매우 중요한 루트이다. 최근 한반도를 둘러싼 열강의 해양 충돌이 19세기 말과 똑같이 벌어지고 있는 지금 우리는 해양을 어떻게 바라보고 중국과 일본의 해양력 강화를 어떤 방식으로 대처해야 할까가 과제다. 그 해법의 하나가 신 실크로드 구상에 적극적인 참여로 안전한 육해 로를 확보하는 것이다. 이명박 전 대통령이 러시아를 방문 시베리아 횡단 철도와 한반도 횡단철도를 연결하여 철의 실크로드를 구축을 제안하였고 북한을 경유하는 가스배관을 건설해 러시아의 천연가스를 수송하겠다는 계획이 있었고 최근 박근혜 대통령도 유라시아 실크로드를 제안하였다.

러시아도 북극해 항로 개척에 열성을 보인다. 한국·일본·중국(타이완) 등지의 수출 물동량을 겨냥해 새로운 항로를 열어보자는 의지를 보이고 있다. 그러나 중국의 신 실크로드 프로젝트는 러시아 구상과 경쟁 관계에 놓일 수밖에 없다. 중국은 러시아의 견제와 중앙아시아에 대한 중국의 정치·경제·군사적 영향력 확대를 우려한 시선을 의식한 듯 시진핑 주석의 카자흐스탄 연설에서는 베이징은 중앙아시아에서 주도권을 추구하거나 세력권을 형성할 의사가 전혀 없고 내정에 절대로 간섭하지 않을 것이라고 천명했다. 해상 로는 각국의 지리적, 정치적 상황에 따라 조금씩 다를 수는 있지만 갈수록 해상 로의 중요성은 증대되고 있다.

4.한·중·일 신 실크로드 경제벨트

4.1 한국의 신 실크로드 구상

한국은 신 실크로드 경제벨트 건설에 적극적인 참여를 원한다. 푸틴 러시아 대통령이 방한했을 때 박근혜 대통령은 유라시아건설을 제안했다. 남북이 대치한 현실을 보나 해외수출이 많은 한국으로서는 운송비용절감은 물론 새로운 자원과 시장개척이 절실하다. 한국 고속도를 보면 고속도로 표지판에 실크로드 이름들이 눈에 들어온다. 아시안 하이웨이 (Asian Highway) 1번 도로를 알리는 것으로 총8개 고속도로 중 첫 번째 도로이었다. 모든 합치면 아시아 30개국을 횡단하는 총14만km의 현대판 실크로드가 완성된다. 아시아에서 유럽까지 물류의 흐름을 원활히 하는 대동맥 것이다. 아시안 하이웨이가 연결되는 유라시아 대륙은 세계 육지 면적의 약40%, 인구의 71%가 살고 있는 세계에서 가장 큰 단일 대륙이다. 그 동쪽의 시작점으로 우리 한반도가 있다.

지난해 한국정부는 번영의 동북아 시대를 대륙으로 확장하고 새로운 소통의

길을 열기 위해 유라시아 이니셔티브를 제안했다. 단절과 고립, 긴장과 갈등을 극복하고 소통과 개방으로 평화 교류하면서 함께 번영하는 새로운 유라시아를 건설 하자는 것이 제안의 배경이다. 최종 목표는 하나의 대륙, 창조의 대륙, 평화의 대륙을 그 구체적인 우선 과제 중 하나로서 실크로드 익스프레스(SRX)를 제시했다.

중국과 러시아도 이와 궤를 같이하는 정책을 내놓고 있다. 중국 시진핑(習近平)국가 주석은 지난해 중국과 중앙아시아 각국의 교통망을 연결하고 태평양에서 발트 해까지 잇는 하나의 통로를 만들자고 제안했다. 소위 인구 30억 명의 실크로드 경제권을 구축하여 중국과 중앙아시아의 거대한 시장을 하나의 단일경제협력체로 하자는 것이 핵심이다. 러시아도 2025년까지 극동 및 바이칼 지역의 교통, 에너지, 인프라 구축 등을 위해 약 390조원에 달하는 막대한 자금을 투입하는 극동 발전전략 2025를 발표 했다. 이처럼 동북아 지역에서는 세계화의 흐름이 강해지고 있지만 여전히 북한은 배고픈 독자성을 고집하고 있다. 한국이 한반도의 상단 부분을 활용하지 못하고 바다를 통해 세계와 교류하는 섬 아닌 섬으로 살아있는 것도 이 때문이다. 그런 북한을 세계 협력의 장으로 이끌어내는 첫 단추가 바로 광역 두만강 개발계획 (GTI : Greater Tumen Initiative)이다. GTI는 당초 두만강 접경지역을 국제자유무역지대로 하기 위해 유엔개발계획(UNDP)이 추진 한 두만강 무역 개발사업(TRADP)에서 출발했다. 한국·중국·러시아·몽골 등 동북아 지역의 다자간 제도 경제협의체 GTI는 현재 차관급 연례 협의체를 통해 주요 전략과 정책 방향을 결정하고 5개 사업 분야별 (교통·무역·투자·관광·에너지)위원회를 운영하고 있다. 특히 동북아 교통망 연구를 통해 한반도와 대륙을 연계하는 종합교통계획을 수립하고 북한의 나진에서 중국 훈춘, 러시아 하산을 잇는 복합 물류 시스템 구축에 대해 활발하게 논의하고 있다. 지난해 인프라 구축에 필요한 재원 확보를 위해 가맹 4개국 수출입은행이 모여 금융협의제도 발족시켰다.

한국과 러시아는 북한과 러시아가 공동으로 추진 중인 나진-하산 프로젝트에 한국기업이 진출하는 것을 인정하는 내용의 양해 각서를 체결 했다. 동아시아 지역의 대 유럽 수출화물이 시베리아를 통해 운송되는 것을 희망하는 러시아 측의 이해와 극동을 기점으로 대륙에 나아가려는 한국 측의 이해가 일치한 결과라고 볼 수 있다. 수출입은행도 러시아에 진출하는 한국기업을 지원하기 위해 총 25억 달러의 금융 패키지를 제공하는 양해 각서를 러시아 측과 체결했다. 한반도와 중국·러시아 등 동북아 접경 지역개발, 물류 시스템 구축과 에너지·자원 확보뿐 아니라 북한을 국제무대로 이끌어내는 계기가 된다는 점에서 그 전략적 가치가 크다. 따라서 유라시아 대륙으로 향하는 길이 한반도를 중심으로 곳곳에서 새로 만들어지고 있다. 동양사상에서 길은 지상의 도로와

함께 인간으로서의 심성(길)라는 의미로도 사용되어왔다.

하나의 대륙을 위한 유라시아 북동부를 철도와 도로로 연결하는 복합물류 네트워크를 구축하고 미래에 유럽까지 연결한 후 새로 개척된 북극항로와 연계하여 유라시아의 동쪽과 해양을 연결하는 방안이 모색 중이다. 또한 한국은 에너지 네트워크 구축도 제안하여 세계적인 에너지 생산국과 소비국이 공존하는 지역의 특성을 살려 국내 전력망, 가스 파이프라인, 석유 파이프라인 등 에너지 인프라를 연결 중국의 셰일 가스, 동시베리아의 석유와 가스 등을 공동개발 윈윈(상호이익) 유라시아 에너지협력을 추진하고 있다. 한국은 중앙정부뿐 아니라 지방정부도 신 실크로드 경제벨트 구상에 적극적으로 참여하고 있다. 경상북도는 지난해 신 실크로드 경제권의 수출판로를 개척하고 더불어 실크로드 프로젝트, 이스탄불-경주세계문화엑스포와 연계한 실크로드 경북 경제통상 전략의 구체화를 위해 주한터키대사, 국내 전문가와 지역기업인 등이 참석한 가운데 한-터키 실크로드 경제통상 포럼을 개최했다. 한-터키 실크로드 경제통상 포럼은 경상북도가 국가 문화융성과 산업·기업 이익으로 이어지는 실크로드 프로젝트의 경제적 성과 확장의 전략이었다. 터키는 Post-BRICs를 주도할 전략 신흥국이자 투르크 경제권으로 진출할 수 있는 핵심 전략적 교두보이다. 경북도는 한-터키 FTA발효를 계기로 7년 내 관세가 철폐되는 섬유, 직물, 자동차 부품, 철강 등 주요 FTA 수혜품목이 경북 경제의 주요 전략 통상품목임에 따라 앞으로 해당품목의 대 터키 시장개척 활동지원 등을 적극 강화하고 있다. 또한 유럽·아프리카 진출의 교두보이며 이슬람 문화권으로서 다양한 시장으로 접근 가능한 전략적 요충지인 터키 지역에 대한 통상을 확대해 나가는 한편 이스탄불-경주세계문화엑스포, 실크로드 프로젝트 등 문화적 교류와 친밀감을 키워 한국 상품의 판로를 적극 개척하기 위해 신 실크로드 경제벨트를 구축하고 있다.

한국의 신 실크로드 경제벨트 구상은 새로운 시장의 개척이라는 의미도 있지만 무엇보다 남북이 대치하고 있는 상황에서 평화 공존의 의미도 있다. 따라서 한국에 있어 신 실크로드 경제벨트 참가는 매우 중요한 의미를 가진다.

4.2 중국의 신 실크로드 구상

중국은 신 실크로드 경제벨트에 가장 적극적이고 성과를 내고 있고 있는 국가이다. 과거 실크로드를 축으로 주변국과 신 실크로드 경제벨트를 전략적으로 접근하고 있다. 중국은 안정적인 경제성장을 유지할 위해 경제성장의 원동력을 신 실크로드 경제 벨트에서 찾고자 한다. 신 실크로드 경제벨트 구상의 큰 틀은 중국을 중심으로 하는 경제권 구축이다. 중국경제는 과거 개혁·개방 이후 높은 경제성장을 추구해 온 결과 과잉생산과 대기오염의 심화, 지방정부의 부

채 증가 등 폐해가 나타나고 있다. 그러나 성장이 크게 둔화되면 생활수준과 고용악화 등에 의해 정치·경제의 안정을 해칠 우려가 있다. 이런 상황에서 신 실크로드 경제벨트의 구상은 어려운 중국경제의 활로를 모색한다는 큰 의미가 있다. 신 실크로드 구상은 주변국과의 통상·경제 관계를 심화 중국경제를 강화하는 것이 목적이다. 시진핑 국가주석이 지난 가을 중국에서 중앙아시아를 거쳐 유럽에 퍼지는 실크로드 경제벨트구상을 제창하고 같은 시기 동남아시아 국가연합(ASEAN)과의 경제협력강화를 목표로 하는 21세기 해상 실크로드 구축을 제안했다. 리커창 총리도 연일 개혁·개방 수준을 높이 것을 강조하면서 개혁·개방을 이루는 구체안으로 21세기 신 실크로드와 경제자유무역지구가 제시되었다. 이러한 중국의 적극적인 신 실크로드 경제벨트 구상은 경제성장의 전략이기도 하지만 동남아의 주도권 행사의 전략이기도하다. 중국은 10년째 난닝에서 중국-아세안 박람회(엑스포)를 열고 있다. 해상 비단길의 기점이었던 이곳을 21세기 신 해상 실크로드의 교두보로 삼겠다는 것이 중국의 전략이다. 인구가 14억 명에 가까운 중국과 6억 명이 넘는 아세안을 바닷길로 묶겠다는 구상이다. 나아가 중국의 야심은 동남아에 그치지 않고 있다. 중국은 중국과 중앙아시아의 인구 30억여 명을 하나로 묶는 실크로드 경제벨트를 구상하고 있다. 일단 교통망을 연결한 뒤 이를 무역과 금융으로 확대하여 거대한 경제협력체를 만들자는 계획이다. 20억 명 해상 신 실크로드 경제권의 출발점이 난닝이라면 30억 명 육상 실크로드의 최전선은 중국 서부 녀샤(寧夏) 회(回)족 자치구 인촨(銀川)이다. 동남아와 가깝고 기후와 인종이 비슷한 난닝을 동남아 공략 기지로 삼은 것처럼 이슬람교도가 많은 인촨을 실크로드 경제벨트의 창구로 활용하겠다는 것이다. 지난해 이곳에서 중국-아라비아국가 박람회가 열리는 것도 같은 맥락으로 볼 수 있다. 특히 중국정부가 중국과 중앙아시아를 하나로 묶는 신 실크로드 경제벨트를 만들려는 것은 13억 인구 대국인 중국은 석유등 부존자원이 풍부한 중앙아시아와 경제협력 체제를 갖춰 경제발전엔 필요한 원자재를 안정적으로 확보하려는 전략이다. 중국은 또 인구가 30억 명에 달하는 거대 중앙아시아를 공략해 글로벌 경기침체에 따른 신(新)시장 개척을 본격화할 방침이다. 지난 해 섬서성(陝西省) 시안(西安)에서 열린 유로-아시아 경제포럼에서 중국이 제안한 실크로드 경제벨트 구축이 중앙아시아뿐만 아니라 유라시아 지역 전반에 큰 기회가 될 수 있다고 강조했다.

시주석은 지난해 중앙아시아 카자흐스탄을 방문해 나자르바예브 대학에서 2100년 역사를 지닌 실크로드를 되살려 신 실크로드 경제벨트 구축을 제안하며 신 실크로드 경제권을 위해 중국과 중앙아시아 간 교통체계를 개선해야 한다며 태평양에서 발트 해까지 연결통로를 만들고 이를 동유럽과 서남아시아까지 확장해야 한다고 주장했다. 특히 그는 물리적으로 교통로를 잇는 것뿐만 아

나라 화폐 등 금융거래를 확대하고 무역을 늘려 전반적인 경제협력을 강화해야 한다고 강조했다. 이렇게 되면 중국이 주도하는 중국과 중앙아시아 인구 30억 명을 묶는 거대한 경제협력지구가 탄생하게 되는 셈이다.

이처럼 중국이 적극적으로 중앙아시아에 관심을 가지는 것은 소비시장으로서 뿐 아니라 막대한 부존자원을 매장하고 있기 때문이다. 현재 중앙아시아에서 확인된 석유매장량은 480억 배럴 정도다. 또 천연가스는 확인된 양만 68억 배럴이지만 전문가들은 실제 규모가 1600억 배럴 이상이 될 것으로 추정하고 있다. 중앙아시아 카스피해(海)에 있는 카샤간 유전은 추전 매장량이 380억 배럴로 최근 50년간 전 세계에서 발견된 유전 가운데 최대 규모다. 중국 국영 중국석유천연가스집단(CNPC)은 카샤간 유전개발사업에 50억 달러(약 5조3750억원)를 투자해 지분 8.33%를 확보했다. 중국은 이외에도 주로 에너지자원 분야에 집중된 20여개 투자협정을 통해 카자흐스탄에만 260억 달러 상당의 투자를 하고 투르크메니스탄에는 중국과 중앙아시아를 연결하는 천연가스 수송관 건설 확장을 약속한 상황이다. 그동안 러시아 입김이 강했던 중앙아시아 지역에서 중국은 신 실크로드 경제벨트를 구축해 정치경제적 영향력을 강화하는 기회를 잡은 셈이다. 미국이 필리핀 등 동남아시아 지역 국가들과 군사협력을 최근 강화하고 있어 중국은 중앙아시아를 협력 파트너로 만들어 동유럽 진출 확보를 위한 교두보를 마련하고 있다.

중국정부는 2100여 년 전 중국 漢代의 장건은 외교 사절로서 중앙에 두 번 가서 중국과 중앙아시아 국가들과의 우호 교류의 문을 열고 유라시아 동서를 잇는 실크로드를 열었다. 카자흐스탄은 실크로드가 통과하는 땅이고 일단 다른 민족과 문화의 상호교류와 협력의 축진에 중요한 기여를 했다. 유구한 옛날부터 이 역사적인 실크로드에서 각국의 사람들은 오랫동안 교류로 친숙해져 왔다. 중국은 각 국민이 스스로 선택한 발전 노선과 내외 정책을 존중하고 중앙아시아 국가의 내정에 결코 간섭하지 않고 지역문제에서 주도권을 요구하지 않으면서 서로 확고히 지지하고 서로 진정으로 신뢰하는 좋은 교류를 강조했다. 국가의 주권, 영토 보전, 안전, 안정에 관한 중요한 핵심적 이익에서 서로 확고히 지지하고 힘을 합쳐 상호번영을 이루자는 것이다. 이 구상은 상하이 협력기구⁵⁾와 유라시아 경제 공동체와의 협력을 강화함으로써 더 큰 발전 공간을 얻을 수 있을 것이다.

유라시아는 중국과 함께 혁신적인 협력 모델을 통해 신 실크로드 경제벨트를

5) 상하이협력기구(SCO)는 2001년 6월 15일 상하이(上海)에서 설립되었으며 회원국으로는 중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄 등 6개국이다. 현재 몽골, 파키스탄, 이란, 인도, 아프가니스탄 등 5개국이 옵서버 자격으로 참여하고 있으며 대화 파트너로는 벨라루스, 스키랑카, 터키 등 3개국이 있다.

공동 건설하여 지역 대 협력을 단계적으로 형성이 가능하다. 첫째 정책면의 의사소통 증진 각국이 경제발전전략에 대해 교류하고 지역협력계획과 조치를 협의 후 결정한다. 둘째 도로의 연결 강화 태평양에서 발트 해에 이르는 해상 대수송로를 개통 동아시아, 서아시아, 남아시아를 잇는 교통 운송 네트워크를 점차 구축한다. 셋째 무역의 원활성을 위해 각국은 무역 투자의 원활화 추진에 대해 검토하고 적절한 조치를 해야 한다. 넷째 통화 유통 강화를 위해 자국통화결제의 실현을 추진하여 금융위험 방어능력을 강화하고 지역경제의 국제 경쟁력을 강화한다. 다섯째 사람들의 마음의 연결 강화를 위해 사람들의 왕래를 강화하고 상호 이해와 전통 우정으로 상호발전이 가능할 것이다. 이에 카자흐스탄은 중국의 전략적 구상 실크로드 경제 벨트의 구상에 동참을 약속했다. 중앙아시아 각국은 이미 중국과 밀접한 관계를 유지하고 있다. 이처럼 중국은 남쪽으로 해상 실크로드를 준비하고 서쪽으로는 육상 실크로드를 내세워 경제영토 확장에 매진하고 있다. 시 주석이 취임 후 첫 순방 국으로 러시아를 찾았을 정도로 북쪽에도 공을 쏟고 있다.

이제 남은 것은 동쪽 밖에 없다. 남서 북쪽에서 하고 있는 행동으로 볼 때 중국은 동쪽으로도 확장하여 중국의 힘을 넓혀 나갈 것으로 생각된다. 소수민족을 내세워 동남아와 이슬람을 포섭하듯 우리 동포인 중국의 조선족을 내세워 중국-한반도 경제권 그림을 내놓을 수 있다. 남한의 수출에서 중국의 비중이 30%나 되고 북한의 대중 무역의존도가 80%인 상황에서 이를 거부할 형편은 못 된다. 한반도 경제는 이미 중국의 손 안에 있다.

그러나 중국의 동진(東進)은 만만치가 않다. 최근 중국과 일본의 갈등이 고조되는 것은 이제 동쪽에서도 주도권을 노리는 중국과 이를 인정할 수 없다는 일본의 충돌이라고 볼 수 있다. 그리고 그런 일본의 뒤를 미국이 받쳐 주고 있다. 이런 구도 사이에 한국이 있다. 역사에서 보면 대륙과 해양 세력이 마찰을 빚을 때나 중국과 일본이 상호 마찰을 빚을 때는 한반도는 전쟁터로 전락하는 것이 다반사였다. 특히 경제는 중국, 안보는 미국과 손잡은 괴리는 언젠가 터질 수밖에 없는 모순을 안고 있는 형국이다. 그러나 한중일 모두 경제성장이 국가정책의 최우선으로 하고 있어 큰 틀에서 한중일 모두 신 실크로드 경제벨트에 참가를 희망하고 있다. 따라서 한중일의 신 실크로드 경제벨트 참가는 경제적 이익뿐 아니라 지역 평화안정에도 도움이 될 것이다.

4.3 일본의 신 실크로드 구상

일본도 일찍이 신 실크로드 경제벨트와 비슷한 동아시아공동체로 일본의 역량을 증대시키고자 하였다. 2009년 하토야마 내각 때 동아시아공동체 구상을 추진하였다. 당시 베이징에서 열린 한중일 3국 정상회의에서 장기적 목표로서

동아시아공동체의 발전과 지역협력에 합의 했다. 또한 하토야마 총리는 ASEAN+한중일 3국 정상 회의에서도 동아시아공동체에 대해 설명 했다. 당시 일본의 동아시아공동체 구상에는 미국을 배제한 아시아태평양자유무역지역 구상을 제안했다. 하토야마가 원하는 동아시아공동체를 구축하기 위해서는 미일 동맹문제나 동아시아의 역사문제 그리고 북한문제 등 여러 난제가 있었다. 특히 동아시아공동체 구상은 일본의 독점경제권 구상이며 미일동맹(군사·경제) 체제의 갈등을 초래할 수 있는 사안이었다.

1990년대에 동북아경제권 구상(두만강 개발)을 내놓았을 때도 아시아의 지배권을 놓고 미일 간에 의견이 있어 뜻을 이루지 못하였다. 바로 일본이 제국주의로 자신의 배타적 세력권과 미일 동맹을 유지할 것인가 하는 싸움이었다. 일본을 중심으로 하는 동북아경제권 구상(일본, 중국, 한국, 러시아, 북한, 몽골)은 1990년 가네마루의 방북으로 북일 협상이 본격화되었다. 1991년에는 유엔개발계획(UNDP)은 두만강유역개발을 내세워 일본은 유엔도 참가시켜 동북아경제권 구축에 돌입 했다. 그러나 이 또한 미국은 아시아를 일본의 독무대로 만드는 것에 민감하게 반응하고 핵사찰문제와 마찬가지로 두만강개발도 경제체제의 대상이라고 일격을 주어 동북아경제권 구상을 좌절시켰다.

그 후 2001년 정상회의에서 동아시아 공동체를 향한 이라는 보고서가 제출되고 논의 되었지만 합의에 이르지 못하고 일본을 중심으로 하는 경제권 구상이 진전 없이 오늘에 이르고 있다. 당시 하토야마 정권은 동아시아공동체 구상으로 일본의 독자적인 경제권을 형성 하려고 하였다. 일본이 주도하는 동아시아 공동체는 ASEAN10개국+일본·중국·한국+뉴질랜드·호주·인도 16개국의 경제권이다. 동북아경제권은 일본, 중국 동북부, 러시아 극동, 몽골, 북한, 한국 동해안의 6개국으로 동북아경제권은 동아시아공동체에 포섭되어버렸다.

동북아경제권의 특징은 일본(자본·첨단 기술), 한국(건설기술), 중국 동북부(노동력 자원) 북한(노동력 자원), 몽골(자원), 러시아 극동(자원, 석유, 천연가스)을 결합 하여 하나의 지역 경제권(환동해 경제권)을 형성 하려는 계획 이었다. 구체적으로는 1990년대 중반에 계획이 수립 되어 있었는데 이때 신 실크로드 경제벨트에 대한 구상도 들어있었다. 당시 계획에는 실크로드 철도에 대한 것으로 중국 강소 황해 해안에서 옛 실크로드를 따라 러시아 영토에 들어가는 유라시아 대륙 횡단 철도이다. 뿐만 아니라 두만강개발계획도 있었는데 두만강 개발에만 머물지 않고 더욱 깊숙이 관여하려는 의도를 가지고 있다. 이는 중국, 러시아, 북한, 블라디보스토크-연길-청진을 잇는 대 삼각지대와 핸드백-훈춘-라진을 연결하는 작은 삼각지대를 개발지역으로 지정하고 그 지역의 여러 도시를 경제특구로 지정하면서 도시근로자의 동원을 촉진 하려고 하고 있었다. 이미 경제특구로 지정되어 있는 것은 나진·선봉·청진(북한), 나훗카 블라디보

스톡(러시아), 훈춘(중국)의 6도시 이었다. 그러나 아시아지역경제권이 성립되면 배타적 경제관계가 형성되고 미국은 아시아 진출의 장애를 받게 된다. 결국 미국은 동북아경제권 구상 자체를 무산시켰다.

하토야마 총리는 당시 버락 오바마 미국 대통령과의 회담에서는 동아시아 공동체 구상에 대해서는 한마디도 언급하지 않았다. 같은 해 한중일 정상회담에서 지금까지 미국에 너무 의존 했다면 하토야마 총리의 동아시아공동체는 분명히 미국을 배제한 것이었다. 오카다 외상이 동아시아 공동체에 미국은 포함되지 않는다고도 밝혔다. 미국을 제외하는 16개국의 배타적경제권을 형성하려는 일본의 의도에 위기감을 느끼고 있던 미국은 2006년 11월 APEC하노이 정상회의에서 APEC역내에서 자유무역권을 추구한다는 이유로 하토야마에게 궤도 수정을 요구하였다.

리먼 쇼크 이후의 세계경제 상황은 자신의 경제권을 구축 하지 않고서는 제국주의의 이익을 유지할 수없는 시대를 맞고 있었다. 유럽에서는 EU가 북남미에서는 NAFTA가 각 경제권의 형성되어 있었다. 아시아는 어디가 지배하는가가 대립의 핵심이다. 일본도 마찬가지로 아시아를 자신의 독점적 경제권에 포섭하고 살아남으려고 하고 있다. 혼란기를 기회라고 호언하고 중국, 러시아, 북한의 자원과 노동력을 약탈하기 위해 일본자본의 진출을 위한 동아시아공동체 구상의 핵심이다.

그 후 아베 신조 일본 총리는 최근 아시아와 유럽을 잇는 지정학적 대국 터키를 방문하고 국내외의 주목을 끌었다. 언론들은 일반적으로 원전 기술의 판매에 초점을 맞추고 있지만 아베가 1년에 두 차례 터키를 방문한 목적은 원전 협력뿐만 아니라 중국의 실크로드 구상에 대한 위기감에서 나온 것이다. 아베는 지난해 보스포러스 해협을 관통하는 해저터널 개통식에서 일본과 터키는 아시아 귀이라면서 도쿄를 출발하여 이스탄불을 경유하여 런던에 이르는 고속철도의 꿈을 함께 보자고 말했다. 그러나 일본이 새로운 아시아 유럽 실크로드의 기점이 되어 그 지정학적 상황을 도외시하고 있다. 동아시아에서 대립과 갈등을 초래한 일본은 지정학적으로 불리한 것을 보완을 위해 떠나면 터키를 선택한 것이다.

1990년대 초반 이후 중앙아시아, 코카서스 지역 국가들의 독립과 함께 중국과 서쪽 아시아를 잇는 중앙아시아 지역이 다시 국제 사회에서 강하게 중시되는 가운데 일본은 중앙아시아 지역은 미래의 중요한 에너지 공급원 일뿐만 아니라 지정학적 역할에서 봐도 중국의 발전을 견제하고 억제·균형을 도모하는 전략지로 생각하고 있다. 터키는 고대에서 중국 실크로드의 중요한 부분이며 중앙아시아 지역은 실크로드의 필수 경유지이었다. 중앙아시아 국가들은 역사, 종교, 언어, 문화 등의 측면에서 모두 터키와 긴밀한 관계를 가진다. 하지만 터

키와 단결하여 신 실크로드 지정학 틀을 구축하고 중국의 발전을 억제하려는 일본의 의도는 쉽지 않다. 일본의 아시아-유럽 신 실크로드의 개념은 역사적 현실 인식이 부족하다. 일본에서 이스탄불 방문 사이에는 바다가 가로막고 있어 육로로는 매듭 수 없다. 터키 정부는 새로운 실크로드는 철도에 의해 아시아와 유럽을 다시 연결하는 중요한 교역로라고 한다. 즉 신 실크로드는 아시아-유럽 육상 상업무역 루트 인 것이다. 일본은 섬나라로 아시아 대륙과 연결되어 있지 않아 아시아-유럽 신 실크로드를 주도하는 어렵다.

아베의 아시아-유럽 신 실크로드의 근본적인 목적은 중국의 발전을 견제하는 것이다. 이는 중국이 추진하는 신 실크로드 경제벨트 구상과 본질적으로 다르다. 터키 자신의 전략 구상과도 거리가 멀다. 터키가 보스포러스 해협 해저 터널을 건설하고 아시아 유럽의 교통 인프라 연결에서 착수 한 것은 중국, 일본 등 다른 나라의 투자를 유치하고 터키 경제발전에 도움을 유도하는 것이다. 일본의 중국 봉쇄 지정학적 역할에 보조를 맞추는 것으로 생각하기는 어렵다. 또한 일본의 터키와 친한 관계는 아마도 일방적 인 믿음에 불과하다. 터키 외교의 가장 큰 목표는 EU회원국이다. 회원으로 가는 길은 간단하지만은 않지만 목표를 포기한 것은 아니다. 이번 보스포러스 해협 해저터널도 사실은 EU와의 거리를 더 줄이는 아이디어가 숨어 있다. 하지만 일본은 터키를 중국 봉쇄 진영으로 끌어들이려는 외교적 목표는 아직은 어렵다. 이러한 정반대의 개념으로 일본의 구상은 실패할 가능성이 높다.

따라서 21세기 새로운 도약을 위해서는 신 실크로드 구상에 일본도 적극적인 자세가 필요하다. 그것이 일본이 새로운 도약을 위해서 필요하고 한중일 평화공존을 위해서도 중요하다. 이제는 일본도 주변국과 역사적 인식을 같이 하면서 상호동반자라는 가치관을 가질 필요가 있다. 오늘날 국제사회는 그 어느 국가도 단독으로 살아남기에는 어려운 환경이 되어있다. 한중일 신 실크로드 경제벨트 구상은 상호공존 번영의 기회를 제공할 뿐 아니라 동북아 평화안정에도 크게 기여할 것이다.

5. 결론

한중일의 신 실크로드 경제벨트는 21세기 새로운 도약의 계기가 될 것이다. 과거 실크로드로의 명성을 가진 아시아-유럽 지역이 오늘날만큼 세계에서 주목을 받지 못했다. 과거나 현재도 아시아-유럽지역은 세계경제 발전의 견인이 되고 있다. 이제 아시아는 세계경제생산총액의 30%를 차지하고 있다. 네덜란

드 바루케넨데 전 총리가 세계의 중심이 서양에서 동양으로 이동하고 있다고 한 것도 이를 뒷받침하고 있다.

세계에서 가장 광대한 유라시아 대륙은 인류문명 진화의 과정에서 중요한 역할을 해왔다. 오늘날 각국이 추진하는 전략계획은 모두 에너지, 교통시설의 상호 연결을 가속함으로써 지역 경제의 일체화를 도모하고 유라시아 대륙 자유무역지대를 구축하려고 한다. 유라시아 대륙 자유무역지역은 아시아와 유럽 두 가지 방향성 국가가 주도하는 유라시아 경제통합의 새로운 틀을 형성 하고 세계정치와 경제의 새로운 질서 만들기를 재촉하고 있다. 지금 유럽연합(EU)과 중국 사이의 천연랜드 브리지(地帶橋)가 더욱 정비되고 있다. 이제 상트페테르부르크와 중국을 잇는 8000km 이상의 대륙 간 노선에 중국에서 유럽의 화물운송 시간은 약 80%단축되어 2020년 화물운송량은 3300만 톤에 이를 전망이다. 이것은 중국, 카자흐스탄, 러시아, 벨로루시 간의 수송을 촉구함과 동시에 루트를 발트 해 항구까지 확대되어 유라시아 대륙에 새로운 기회를 제공하고 있다.

신 실크로드 구상은 아시아와 유럽뿐 아니라 파키스탄 서남부의 구와다루 항구에서 신강 카스까지 연장하여 중국 파키스탄 경제 회랑은 이미 양국의 경제 계획에 포함되어있다. 회랑의 상업 가치는 신강과 파키스탄뿐만 아니라 지역 전체에 영향을 줄 것이다. 지난해 열린 중국·아시아 유럽지역 통신교류·협력 포럼에서 아시아 유럽 각국 대표 150여명은 아시아 유럽 지역 통신 네트워크의 통합을 추진하여 지역의 경제발전에 기여하고 디지털 실크로드를 구축하기로 합의했다. 이처럼 꿈의 신 실크로드 개척에 가장 적극적인 국가가 중국이다. 중국은 지정학적으로 유리한 것도 있지만 무엇보다 에너지 자원의 확보 때문이다. 중국은 말라카해협·남중국해·동중국해 수입석유 80%를 수송하고 있다. 최근 미일과 군사적 긴장은 중국의 에너지 안보에 위기감을 느끼는 것이다. 중국은 최근 동중국해에 방공식별구역을 선포한데 이어 남중국해에는 첫 항모인 랴오닝(遼寧)함을 파견하는 등 해양에서 건재를 과시하고 있다.

지난해 중국 군함과 미국 군함이 남중국해에서 충돌 직전까지 가는 일촉즉발의 상황까지 벌어졌다. 중국의 이런 해양 굴기(崛起·우뚝 서는 것)는 동아시아 패권을 놓고 미국과 경쟁을 본격화하는 과정에서 비롯된 것이란 관측이 많다. 그러나 중국 입장에서 해양은 수입 석유의 80% 이상이 들어오는 경제적 생명선이다. 정치적 패권보다 먹고사는 문제를 해결하기 위해서도 해군력 강화가 필요한 상황이란 분석이 나온다. 중국은 1990년대 초까지 석유 수출국이였다. 그러나 급속한 경제성장으로 1993년부터 석유 수입국이 됐다. 2009년에는 일본을 제치고 세계 2위의 석유 순 수입국이 되었다. 이제 석유 수입량은 미국을 제치고 세계 1위를 차지했다. 중국의 석유 해외의존도도 1993년 6%에 불과했으나 2012년에는 56.7%에 이르렀다. 문제는 중국의 연간 석유수입량(2억7120

만)의 80%이상이 말라카 해협을 통과한다는 점이다. 말라카 해협은 인도양과 태평양을 연결하는 해협으로 연간 5만 척 이상 선박이 이용한다. 중국행 유조선도 말라카 해협을 지나 남중국해와 동중국해를 거쳐 중국 주요 도시에 도착한다. 이처럼 말라카 해협을 포함한 동·남중국해는 중국 경제의 에너지원이 수시로 지나가는 곳이다. 그런데 이 말라카 해협을 미해군이 장악하고 있다. 일본은 최근 집단적 자위권 행사 대상에 동·남중국해의 석유 수송로를 포함하여 중국을 자극했다. 후진타오(胡錦濤) 전 중국 국가주석은 2003년 말라카 딜레마가 중국의 장기적인 에너지 안보정책에 핵심적인 고려 사항이라고 말했다. 만약 말라카 해협이나 동·남중국해의 석유 수송로가 막히는 사태가 발생하면 중국경제는 치명상을 입을 수도 있다. 중국의 신 실크로드 구상은 육상을 통한 석유 수입선 다변화와 해상 실크로드는 기존 해상 수송로 안전 확보를 의미하는 것으로 해석할 수 있다. 그러나 해상 실크로드의 실현에는 난제가 있다. 바로 격화되고 있는 중일관계다. 아베 신조 총리는 중국이 센카쿠 열도 상공에 방공식별권을 설정 한 것에 대해 일본 고유의 영토 인 센카쿠 열도 상공이 마치 중국 영공 인건처럼 영공 표시하는 것을 받아들일 수 없다며 철회를 요구했다. 그러나 중국 측은 거부 방침을 분명히 하고 있어 중일관계는 지난해 말 제2차 아베정권 발족 이래 가장 긴장된 상황이 되고 있다.

일본도 어려운 국내 경제적 상황이나 극동지역의 평화공존을 위해서는 신 실크로드 경제벨트에 적극적인 참가할 필요가 있다. 그러나 현재로서 일본은 한중과 관계악화로 대륙을 연결하는 신 실크로드 구상 참가에는 쉽지 않다. 그래서 일본은 우회적으로 터키에 관심을 돌리고 있다. 하지만 터키는 고대에서 중국 실크로드의 중요한 부분이며 중앙아시아 지역은 실크로드의 필수 경유지이다. 중앙아시아 국가들은 역사, 종교, 언어, 문화 등의 측면에서 모두 터키와 단결하여 신 실크로드 지정학적 틀을 구축하고 중국의 발전을 억제하려는 일본의 의도는 차이가 있다. 그 이유로 중국은 이미 신 실크로드 경제벨트 구축 계획에 중국과 많은 중앙아시아, 서아시아 국가들과 경제적, 문화적 관계를 가지고 있다. 고대 중국의 실크로드 문화 관계를 뒷받침하고 있다. 현재와 미래에 있어서 새로운 실크로드 경제벨트는 중국과 중앙아시아, 서아시아 국가의 우호 관계 발전을 더 강하게 할 것이다. 이들 지역은 중국이야말로 자신들의 국가 경제발전에 이익을 가져다 줄 국가임을 이해한다. 신 실크로드 경제 벨트는 연선의 중앙아시아, 서아시아, 나아가 유럽 국가의 경제발전에 새로운 기회를 제공할 것이다. 결국 신 실크로드 지정학적 틀을 조정하는 일본의 의도는 힘을 잃게 될 것이다. 또한 일본의 아시아 유럽 신 실크로드의 개념에 대한 역사적 현실 인식도 부족하다. 일본에서 이스탄불 방문 사이에는 바다가 가로막고 있어 육로로는 매듭 수 없다. 터키는 새로운 실크로드는 철도에 의해 아

시아와 유럽을 다시 연결하는 중요한 교역로이다. 즉 신 실크로드는 아시아 유럽 육상 상업 무역 루트 인 것이다. 일본은 섬나라로 아시아 대륙과 연결되어 있지 않아 아시아-유럽 신 실크로드 경제벨트에서 주도적 역할은 쉽지 않다. 세 번째는 일본의 아시아-유럽 신 실크로드의 근본적인 목적은 중국의 발전을 견제하는 것이다. 이는 중국이 추진하는 신 실크로드 경제 벨트 구상과 본질적으로 다르다. 터키 자신의 전략 구상과도 거리가 멀다. 터키가 보스포루스 해협 해저터널을 건설하고 아시아 유럽의 교통 인프라 연결에 착수 한 것은 중국, 일본 등 다른 나라에서 투자를 유치하고 터키 경제발전에 도움을 얻으려는 것이다. 터키가 일본의 중국 봉쇄 지정학적 역할에 보조를 맞추는 것은 생각하기 어렵다. 터키 외교의 가장 큰 목표는 EU회원국이다. 이러한 정반대의 개념으로 일본의 구상은 실패할 가능성이 높다. 따라서 일본은 현실인식을 좀 더 명확하게 가질 필요가 있다.

끝으로 신 실크로드 구상에 적극적인 중국과 이를 견제하려는 일본 사이에 한국이 있다. 한국은 현재 지정학적 어려움을 고려하여 러시아를 경유하는 신 실크로드 경제벨트를 구상하고 있으나 이 루트는 우회지로 중국이 추진하고 있는 중앙아시아 루트보다 거리가 있다. 따라서 한국은 중국이 주도적으로 진행하고 있는 신 실크로드 구상에 참가함으로써 경제적 이익뿐 아니라 한반도 평화 안정에 도움이 되는 전략을 세울 필요가 있다. 현재 중국과 한국의 관계는 그 어느 때 보다 우호적인 분위기이다. 중국 역시 지정학적으로 보나 무역 규모로 보나 한국의 참가는 중국의 국익에도 부합한다.

무엇보다 한중일이 추진하고 있는 신 실크로드 경제벨트 구상은 21세기 새로운 경제성장의 동력임은 분명해 보인다. 이 지역은 이미 동력에 필요한 자금, 노동, 기술 등 경제성장에 필요한 요소들을 고루 갖추고 있다. 한중일 3국이 상호 협력하여 신 실크로드 경제벨트 구상의 성공적 추진은 새로운 거대 경제권을 탄생 시킬 것이다. 이를 바탕으로 신 실크로드 경제벨트에 참가 관련 지역 중앙아시아, 동남아시아, 중동, 아프리카, 유럽까지 넘어 세계 경제성장에도 도움을 줄 것이다. 따라서 한중일은 경제성장뿐 아니라 지역의 평화유지를 위해서 적극적인 노력이 필요하다.

【參考文獻】

- 양승윤외(2003), 『바다의 실크로드』 청아출판사
- 박상욱외(2007), 『옛날의 실크로드 오늘의 우즈베키스탄』 서울대학교출판부
- 남희상(2004), 「철의 실크로드:ASEM, 국제심포지움(ASEM Stmposium on an Iron silk Road)한국철도기술연구원 남북철도기술 개발사업단
- 이규현(1988), 『실크로드』 서문당
- 이길구(1944), 『신 실크로드』 수문출판사
- 정지영(2006), 『실크로드 2006-2007』 성하출판사
- 주장환(2011), 「중국의 대 중앙아시아 경제전략의 변화」 『대한정치학회보,Vol.18NO.2』 대한정치학회
- 최연혜(2013), 「유라시아 실크로드 익스프레스(SRX)철저히 준비해야」 『철도저널 제16권 제5호』 철도청
- 정수일(2009), 「실크로드의 새로운 이해」 『e-Eerasia.Vol.2009NO.19』 한양대학교 아태지역연구센터
- 이평래외(2013), 「실크로드의 현장 신장의 역사」 『동북아역사논총39호』
- 澤木耕太郎(1994), 『シルクルード』 新潮文庫
- 加藤九祚(2013), 『シルクルードの古代都市』 岩波新書
- 黒木亮(2009), 『シルクルード滑走路』 角川文庫
- 長澤和俊(1993), 『シルクルード』 講談社學術文庫
- 吳逸良(2011), 「新シルクルードの經濟發展に關する研究」 『經濟科學研究紀要第41号』
- 陸亦群(2008), 「新シルクロードの地域經濟發展とビーズ型」 『經科研レポート(34)』 日本大學經濟學部經濟科學研究所
- 辻忠博(2009), 「新シルクロード地域におけるビーズ型, 開發戰略を通じた經濟發展の可能性について」 『經科研レポート(39)』 日本大學經濟學部經濟科學研究所
- 第10回國際シンポジウム 『中國の新シルクロード戰略と國際協力』 日本華人教授會 主催
- 劉育紅(2012), 「新絲綢之路交通基礎設施空間溢出效應經濟增長區域合作」 『博士論文』 陝西師範大學
- 卜婷(2009), 「絲綢之路西段工商業城市研究」 『碩士論文』 蘭州大學
- 魏書杰(2009), 「中國海上貿易發展戰略研究」 『博士論文』 中共中央黨校
- 黃志剛(2005), 「交通基礎設施建設与區域經濟協調發展研究」 『碩士論文』 長沙理工大學
- 陳桃(2013), 「NHK《新絲綢之路》的敘事研究」 『碩士論文』 蘭州大學

要 旨

文明の繁榮は一つの地域に長くとどまらない。19世紀末に登場したパックス・アメリカは20世紀末に至ってその力が弱まった。その以前, 多くのパックス文明の繁榮地もそうだった。最近トインビーの文明西遷説が注目を集めている。西歐中心の表現だが地理上の發見時代にはスペインに續き英國が黄金期を迎えた。18~19世紀にはヨーロッパの帝國主義が猛威し、かつてロシアも世界の覇權を享受した。そして19世紀末から20世紀末に至るまでパックスアメリカの世紀であった。しかし、今パックスアメリカの時代も弱体化され、文明圏が再び西に位置している環太平洋圏の韓中日への關心が高まっている。

21世紀の東洋文化圏が新たな文明地として注目を浴びるいくつかの理由がある。第一は、技術と資本力を持つ日本と戦後工業化に成功した韓國、そして世界2位の經濟大國になった中國が共存している。この地域では次の文明地として十分な枠組みを構築している。第二に、ヨーロッパがキリストという一つ共通の文化として繁榮を享受したが極東地域でも儒教文化圏という共通の文化を形成している。第三に、文明の西遷説を仮説として見れば以下の文明圏はアメリカの西に位置している韓中日になるだろう。第四に、最近より一層關心を高めることが新シルクロードの經濟圏である。ヒラリー・クリントン前米國務長官の提案以後、韓中日は新シルクロード經濟圏構想に新たな經濟成長の動力を探そうとしている。新シルクロードの經濟ベルトに起因する經濟的な効果は韓中日だけでなくシルクロード周辺關連國まで經濟的効果を大きいだろう。

何よりも、韓中日が推進している新シルクロード經濟ベルト構想は21世紀の新しい經濟成長の動力であることは明らかである。この地域は、すでに動力に必要な資金、労働、技術など經濟成長に必要な要素をすべて備えている。韓中日3カ國が協力して新シルクロード經濟ベルト構想を追い求めていくと自然に一つの經濟圏も形成されるだろう。これを基に新シルクロード經濟ベルトは經濟ベルト關連地域、中央アジア、東南アジア、中東、アフリカ、ヨーロッパを越えて世界經濟成長にも大きな助けを与えるだろう。したがって、韓中日は新シルクロード經濟ベルト構想に積極的な努力が必要である。

キーワード: 신 실크로드 경제벨트, 경제공동체, 문명의 이동, 육상 실크로드, 해상 실크로드, 한중일 실크로드 경제공동체

투 고: 2014. 2. 28
1차 심사: 2014. 3. 15
2차 심사: 2014. 4. 5