

중국과 베트남의 육상협력과 해상갈등의 지정학: 양국 육상연계성 협력의 전략공통분모 탐색

정혜영 건국대학교 중국연구원 학술연구교수

본 논문은 중국의 부상으로 인해 동남아시아 국제사회에 새롭게 형성되고 있는 국제관계 변화의 큰 틀을 배경으로, 중국과 베트남 사이 존재하는 협력과 갈등의 균형관계를 연구하였다. 세부적으로는, 중국과 베트남 관계의 육상협력과 해상갈등 양대축면 조망을 통해, 두 국가 간 전략의 상이점과 공통점을 분석한다. 이어 양국관계가 갈등과 협력의 가능성에 동시에 지니고 있는 지정학적 배경을 설명하고, 중국과 베트남 관계가 미-중 경쟁 구도와 연계되어 있는 지정학으로 인해, 내재된 긴장관계에도 불구하고 전략적 절제와 협력적 소통창구를 마련해 두는 전략을 취하고 있음을 규명한다.

중국은 아시아 지역에서 국가대전략 이행과 대외성장전략의 일환으로 일대일로(一帶一路)를 진행하고 있는데, 그 주요한 수단이 되는 소통(5通)은 이미 중-베 사이, 경제, 외교, 정책인프라, 금융, 관광문화협력 교류를 중심으로 그 기반이 형성되어 있다. 그럼에도 불구하고, 양국 사이 연계성(connectivity)의 상징이라 할 수 있는 미래 인프라 건설사업은 지체되고 있으며, 남중국해 해양안보의 불안정성 증대는 미-중 갈등의 지정학적 위기구조와 더욱 긴밀해지고 있다. 궁극적으로 중국과 베트남의 경제, 안보, 영토분쟁의 긴장관계가 양국의 전략균형 감각에 따라 영향을 받는 구조하에서, 양국정부는 해양세력과 대륙세력의 힘의 균형을 적절히 안배하면서 양국협력을 이끌어 내야 하는 새로운 과제에 직면했다.

본 연구에서는 남중국해 갈등이라는 특수한 지정학적 관계에 놓인 양국이 국경 인프라 협력사업에 대하여 어떠한 인식을 지니고 협력에 접근하여 왔는지 검토하였으며, 양국의 인프라 연결사업이 지니는 의미를 양국의 국익과 대외발전전략 관점에서 논한다. 아울러 양국 연계성의 이행 수준을 높이고, 향후 지역안정 및 경제성 사업과 관련된 부분을 발전시키기 위한 협력의 전략공통분모를 양국의 인식과 입장에서 탐색한다. 나아가 본 연구로부터, 한반도 세력충돌의 지정학적 함의와 중국과의 연계성 과제를 상기(想起)한다.

주제어 지정학, 중국과 베트남 관계, 일대일로(一帶一路), 양랑일권(兩廊一圏), 남중국해 분쟁, 국경경제협력, 연계성

I. 머리말

오늘날 중국의 경제적 부상은 중국과 인접한 인도차이나 반도에도 변화상을 불러왔다. 그동안 일본의 원조수혜를 받아 왔던 인도차이나 반도의 저개발국 미얀마, 캄보디아, 라오스에서는 국가 최대의 원조와 투자국 지위를 중국이 대체하면서 정치적으로도 중국과 가까워졌다. 반면 베트남의 경우, 과거 최고 우선

순위가 되었던 중국과 소련중심의 관계에서 벗어나 대외관계 다변화 및 세계 다자경제와의 통합 노력으로, 미국·일본과의 관계가 큰 폭으로 강화되었다. 오늘날 베트남의 새로운 고민은 일본과 한국의 원조 및 투자, 대미 무역흑자에 의해 경제발전이 이루어지는 상황에서, ‘중국과 진전된 국경협력 성과를 도출하고, 상대적으로 남중국해에서 해양군사력을 강화시키고 있는 중국과의 내적 갈등을 어떻게 처리할 것인가?’ 하는 지정학적 고민이다. ‘미-중 대결구도’ 상황 속에서 새로운 국가운영 계획을 필요로 하는 베트남 정부는 육상에서는 중국과 협력하면서도, 해상에서는 중국의 군사력 및 해양경제력 강화에 대비해야 하는 과제를 안고 있다. 국경경제협력을 적극 추진하고자 하나, 남중국해 해양영역 관할권분쟁 속에 놓인 베트남에게는 육상과 해상에서의 대중관계 설정과 협력문제가 국가적 고민으로 등장한 것이다.

한편, 중국에게 있어 베트남이 가진 지정학은 여전히 동남아시아 세력균형을 재편할 수 있는 변수를 지닌 존재다. 중국은 베트남과의 협력을 통해 남중국해로 향하는 해상통로를 원만하게 확보하고 육상, 국경의 베트남 통로를 통해 윈난(云南)성과 광시(广西)자치구 경제권을 아세안으로 확장하는 실�크로드 회랑경제를 활성화하고자 한다.

이 논문은 베트남을 둘러싼 새로운 국제질서 변화의 움직임을 배경으로 서로 이웃하면서, 갈등문제를 내재하고 있는 중국과 베트남의 새로운 고민을 담았다. 연구에서는 남중국해 갈등이라는 특수한 지정학적 관계에 놓인 양국이, 육상 연계성(connectivity, 互联互通)¹ 사업을 실현할 수 있을 것인가에 대한 근본적 물음과 더불어, 역대 세력균형의 지렛대가 되는 양국관계가 어떻게 변화될 것인가에 대한 탐색을 연구목적으로 한다. 구체적으로는 일대일로(一帶一路, Belt and Road Initiative, 이하 ‘일대일로’로 칭함)와 양랑일권(兩廊一圏, Hai hàng lang, Một vành đai, 이하 ‘양랑일권’으로 칭함)의 연계성 협력과 남중국해 갈등이 지니는 지정학을 배경

¹ 이 논문에서 의미하는 연계성(connectivity, 互联互通)이란, 중국이 구상한 일대일로의 종합적 네트워크가 연결되는 것으로, 크게 유형적 네트워크와 무형적 네트워크 연계로 나눌 수 있다. 유형적 네트워크는 에너지 수송로, 철도 및 도로 인프라, 인터넷 인프라, 항구, 산업단지, 거점도시 등이 연결되는 것을 의미하며, 무형적 네트워크는 경제적, 정치적, 문화적, 사회제도적 정책과 시스템이 연결되는 것을 의미한다(정혜영, 2020: 109).

으로 양국 전략협력의 공통분모를 각국의 인식과 입장에서 모색하고자 한다.

논문은 연구주제와 관련하여, 양국의 협력(正)과 갈등(反)관계 선행연구를 분석하는 작업으로부터, 전략협력의 공통분모(合)를 모색하는 변증법적 귀납연구를 기본으로 하였다. 이를 위하여 양국의 입장과 인식, 정부정책 등을 종합적으로 검토하였으며, 연구과정에서 중국과 베트남의 국경답사 및 양국의 관련연구자 의견을 청취하여 협력에 대한 양국의 입장을 종합하였다. 양국 전략협력의 연계성을 직접적으로 연구한 기존 선행연구는 적지만 베트남 사회과학원의 중국연구소 전 소장(Do Tien Sam, 2018)의 연구는 양국 연계성에 대한 베트남의 관점을 이해하는 바탕이 되었으며, 중국 관방 입장을 대변하는 『인민일보(人民日报)』의 중-베트남 연합성명 보도 자료와 쑨차오·덩밍쿠이(孙超·邓明魁, 2017)의 자료는 연계성 협력에 대한 중국의 공식 입장을 검토하는 데 도움이 되었다(中国发展观察, 2017). 갈등관계 선행연구 검토로는 중국과 베트남 갈등관계 본질인 ‘남중국해 문제’와 ‘국경분쟁’을 중심으로 검토하였다(김석수, 2016; 김성철, 2018; 박현진, 2018; 유동원, 2015; 웅웬 티 한, 2015; 정혜영, 2014). 또한 중국과 베트남 관계의 국경협력과 우호적 양자관계 진전에 대한 선행연구를 조사하여 양국의 협력관점을 종합하였다(Nguyen van Binh, 2010; Do Tien Sam, 2007, 2012; 孙超·邓明魁, 2017; Gu and Womack, 2000). 그러나 양국관계 본질은 역사와 시대에 따라서 ‘갈등과 협력’의 경계를 넘나드는 과정이었기 때문에(이한우, 2011; 유인선, 2012; 정혜영, 2019b; Vuving, 2006; Lai, 2019), 이를 국제정치(International Politics, IP)의 전략적 문제와 연계시키기 위하여 지정학(geopolitics)을 접목하였다. 특히 국경협력과 남중국해 갈등에 대한 양국의 전략과 지정학적 이해관계를 파악하기 위해 버지니아 대학(University of Virginia) 위맥(Womack, 2016)의 연구를 적극 검토하였다. 중국과 미국 사이의 삼각 세력균형(balance of power)에 작용하는 베트남의 역할을 연구한 위맥의 연구는 세력균형의 관점에서 양국관계 연구에 지정학 접목을 가능하게 해 주었다. 나아가, 비가시적 공간에서 중국과 베트남이 궁극적으로 달성하고자 하는 외교목표를 이해하는 기초가 되었다. 아울러, 아시아지역에서 진행 중인 중국과 미국의 세력균형 경쟁 및 중국의 대아시아 국가 영향관계를 파악하기 위한 기타 자료조사도 병행하였다.

본 논문의 구성은 먼저, 베트남과 중국의 육상협력과 해상갈등의 지정학적

배경 및 세력충돌 이해에 대한 이론을 검토하고, 이어 양국의 육상연계성 구상에 대한 배경과 협력의 구체화 과정을 살펴본다. 다음으로, 양국 육상협력 과정에 걸림돌이 되고 있는 해상갈등의 지정학적 배경을 분석하고, 양국의 남중국해 영유권 주장과 그 갈등 관리에 대한 내용을 살펴본다. 이어서 해상갈등 배경 아래, 육상연계성 협력에 대한 양국인식을 살펴보고 그에 따른 전략공통분모 탐색 및 협력의 가능성을 타진해 본다. 결론에서는 상이한 헤게모니와 국익, 민족감정이 충돌하는 국제정세하, 중국과 베트남 사이 존재하는 협력과 갈등의 지정학적 의미 연구를 통하여, 한반도 세력충돌의 지정학적 함의와 연계성 과제를 상기(想起)한다.

II. 양국 육상협력과 해상갈등의 지정학적 배경과 세력 충돌

1. 해양세력과 육지세력의 지정학적 충돌

본 연구의 이론적 관점은 현실주의를 배경으로 한 국제관계의 패권(hegemony, 霸權)² 장악과 관계된 지정학(geopolitics, 地政學)과 세력균형(balance of power)이다. 국가가 지닌 물질적 변화, 즉 중국과 베트남은 산업화를 통한 내적 경제성장을 바탕으로 국제적인 부상과 힘의 경쟁을 하고 있는데, 이러한 측면은 세력전이(power transition) 이론과 상통된 부분이다. 그러나 이들 국가의 부상과 이를 둘러싼 세력변화(힘의 분포)가 국제체제의 전환과 맞물리면서 지리와 극성(polarity), 즉 해양세력과 대륙세력 영향으로 중국과 베트남의 정책결정자들에게 상대적인 외교 영향을 미치고 있는 관점에서 볼 때, 이 논문을 지지하는 이론을 세력균형으

² 영어의 헤게모니(hegemony)를 중국어로 이해하자면 패권(霸權)으로 해석된다. 헤게모니는 강압적 방식(군사력, 경제력)의 힘과 동의적 방식(대화와 협상을 통한 제도, 규칙)의 힘으로 자신이 원하는 것을 상대방도 원하도록 만들어 상대방을 자신의 영향력 안에 두고자 하는 힘이다. 현실주의 이론의 핵심이 되는 “패권(hegemonic)”에 대한 정의는 시대흐름에 따라 학자들 사이에서 그 평가 요소가 다르게 규명되어 왔으며, 그 협의도 결여되어 온 논쟁거리이다. 전통적 현실주의자인 모겐소와 공격적 현실주의자인 미어사이머는 ‘국가는 권력의 극대화를 추구’한다고 보았으며, 방어적 현실주의자인 왈츠는 ‘국가권력은 적정화를 추구하는 것’으로 보았다(박재영, 2017: 203-220, 636-642).

로 보게 된다. 따라서 논문의 결론에서는 중국과 베트남 양자 모두 안정적 관계를 대외적으로 지지하기 때문에, 육상에서는 세력균형에 의해 안정과 평화를 기하게 되는 정책방향의 귀결점을 찾아갈 것으로 예상하였다. 나아가 왈츠(Kenneth Waltz), 미어셰이머(John Mearsheimer), 로스(Ross) 등의 학자는 세력균형론을 양극체제의 안정적 병립틀로 보았는데, 베트남 역시 해양과 육지 세력의 경계에 위치하게 되면서, 양대 세력을 균형적 관점에서 대응하고자 하는 안정적 안보정책을 택하고 있는 것으로 보인다. 중국 또한, 해양세력에 대응하는 균형의 관점에서 베트남을 바라보지만, 중국이 남중국해에서 절대적 국력중대를 통해 세력전을 시도한다고 판단하는 미국의 관점에서 볼 때, 남중국해 ‘미-중 충돌’의 가능성은 세력전이 이론의 대입이 적당한 것으로 볼 수 있겠다. 이는 세력전이론자들이 주장하는 ‘힘의 균형조건에서 오는 어느 한 측의 불만족’이 충돌로 이어질 가능성이 커지는 경우라 할 수 있다. 최종적으로 정리하자면, 남중국해에서의 세력전이이론은 지배국과 도전국 사이의 경쟁이론, 즉 미-중 양자관계를 설명할 때 적용이 용이함에 따라, 본 논문에서 주요하게 규명하고자 하는 베트남의 대중국 외교의 균형적 시도와 대중(對中)관계 연구는 세력균형이론 대입이 타당하다 하겠다.

전통적인 지정학이론 연구자인 쉘렌(Johan Rudolf Kjellen, 처음으로 ‘지정학’이라는 단어를 사용한 역사·정치학 교수), 독일 히틀러의 영토팽창과 일본의 대동아공영권 구상에 영향을 주었던 하우스호퍼(Karl Haushofer) 및 라코스트(Yves Lacoste) 등의 견해에 따르면 지정학은 ‘지리적 특징과 공간성을 중심으로 정치지리와 권력경쟁의 상관관계를 연구하는 과정’이라 정의한다. 그들의 이론을 발전시켜 온 갈루아(Pierre Marie Gallois)와 푸쎈(Michel Foucher)은 지정학의 지리적 범주와 정치권력의 관계를 국제적 범주까지 확장시킨다(보니파스, 2019). 1904년 영국의 왕립지리학회에서 맥킨더(Halford John Mackinder)는 유라시아 심장지대(Heart Land)의 중요성에 대한 주장을 대륙세력의 세계패권 장악과 연계하는 지정학적 관점을 제시했다. 이후, 해양세력과 육지세력의 지정학적 국제경쟁은 미국 해군제독인 마한(A. Mahan)의 해양패권 장악 이론과 맥킨더의 유라시아(Eurasia) 심장지대 대륙패권 장악과 관계된 세력경쟁이론을 중심으로 발전된다. 오늘날에도 지정학의 개념은 이데올로기와 시간을 초월하여, 지리적 위치에 따른 국가 간의 힘과 세력

구도를 논하는 학문의 연장선상에 있다. 미국 국무부 외교관이자, ‘봉쇄의 아버지’라 불리던 케닌(George Frost Kennan)이 1947년에 창안한 소련과 중국의 사회주의 확장을 봉쇄하는 정책(containment strategy)은 해양세력과 육지세력구도의 지정학적 냉전의 경쟁질서 형성에 근간하고 있으며, 키신저(Henry Kissinger)의 『디플로머시(Diplomacy)』(1994)와 브레진스키(Zbigniew Brzezinski)의 『유라시아 체스판(The Eurasian Chessboard)』(1997) 역시, 지정학의 관점에서 냉전기 러시아와 독일의 부상을 경계하던 미국 해양세력의 정책을 뒷받침해 준다. 미국은 1890년 마한의 저서 『해양권력이 역사에 미친 영향(The Influence of Sea Power upon History, 1660~1783)』으로부터 해양제국으로 발전하기 위한 이론들을 정교하게 다듬어 왔으며, 이로부터 해양세력의 정점에 섰다.

한편, 오늘날 부상한 중국은 자신이 지닌 지정학을 중심으로 중국의 정치경제적 힘을 세력화하고자 하는데, 즉 육상과 해상의 네트워크화를 통해 중국의 패권을 확보하고자 한다. 지리에 근거를 둔 중국의 패권, 즉 정치권력을 전략화한 ‘일대일로’ 구상이 지정학의 각도에서 조명을 받는 이유는 다음과 같다. 1900년대 초 맥킨더(Mackinder)는 해양국가인 영국이 ‘심장지대(Heartland)’를 장악해야 세계패권을 가질 수 있다는 주장을 펼쳤다. 즉, 지금의 유라시아 지역을 장악하는 패권국가가 세계패권을 장악하게 된다는 이론이었다. 이후, 육지세력과 해양세력의 경쟁을 핵심 주제로 연구했던 지리학자 스파이크만(J. Spykman)은 1942년 『세계 정치 속에서 미국의 전략』을 출간하면서 해양국가인 미국이 세계패권 장악을 위해 동 지역 접근의 중요성을 다시 강조한다. 게다가 그는 유라시아의 주변지대(Rimland), 즉 지금의 중국지리³를 세계지배 요체로 파악했다. 또한, 오늘날 중국은 서방 지정학의 설계자 맥킨더가 주장한 유라시아 심장지대에 대해 지배적 위치를 점하고 있을 뿐 아니라, 바다와 연결한 긴 해안으로 외부세계와의 접촉을 용이하게 하여, 해양팽창을 통해 미국의 해양지배력을 위협하는 지리를 지닌다고 주장했다(케플린, 2017: 159). 과거 소련 공산주의 세력이 유라

³ 중국의 지리는 2만 2,000km의 대륙국경선을 14개 국가와 접하고 있으며, 대륙해안선과 부속도서 해안선을 합쳐 3만 2,000km에 이르는 해안길이를 지닌다. 또한 300만 km²의 해역과 500m² 면적의 부속 도서 7,000여 개를 포함하고 있다(何广顺, 2018).

시아 심장지역과 주변부를 장악하는 것을 저지하였던 미국의 봉쇄(containment) 전략이 오늘날 중국을 향하고 있는 이유다. 특히 일대일로로 서방 지정학자들이 경계하였던 ‘해양진출 및 유라시아 심장지대 확보’를 새로운 첨단기술 네트워크로 강화하고자 하며, 유럽과 육로수송 연결강화, 연해인구증가와 연해경제력 팽창을 바탕으로 한 해양진출을 강화하는 내용이 중국이 지닌 지정학의 위협적인 면모인 것이다. 케플런(Robert D. Kaplan)은 2012년 출간된 『지리의 복수』에서 중국대륙의 팽창 즉 중국의 패권은 현재 초기단계에 머물러 있으며, 주변국에 미치는 중국의 지배력도 시작단계에 있다고 평가했다. 당시 그는 중국패권이 지니는 군사력은 아직 미국에 견줄 만하지는 못하지만, 시간이 지남에 따라 동아시아와 남중국해로 뻗어나갈 군사영향력은 원거리에서 투사해야 하는 미국에 비례하여 점점 더 우세해질 것으로 예상하였다. 따라서 미국은 결국 ‘제1도련선 내에서 중국의 영향력을 인정’하게 될 것으로 분석하였다(케플런, 2017). 중국은 2011년 충청과 독일의 뒤스부르크 연결구상을 시작으로 중국과 유럽의 육상실크로드 노선을 부활시키는 한편, 동남아, 아프리카, 유럽 해상노선의 연계성 강화작업을 통해 미국을 긴장시켰다. 나아가 2017년 10월, 일대일로를 19차 중국 공산당대회에서 ‘신시대 중국특색 사회주의사상’의 핵심대외전략으로 격상시키고, 그 실행에 박차를 가했다. 2020년 7월, 코비드-19 팬데믹의 어려움 속에서 중국 국가발전개혁위원회(國家發改委)는 정저우(鄭州), 충칭(重慶), 청두(成都), 시안(西安), 우루무치(烏魯木齊)의 중국-유럽 화물열차 허브도시 5곳에 화물집결센터를 구축하기 위해, 중앙정부 예산 중 2억 위안의 특별 자금을 배정하여 유럽과의 연계를 강화하려는 의지를 이어 나갔다. 일대일로는 ‘운명공동체, 책임공동체, 이익공동체를 함께 건설하자’는 중국의 외교행동 원칙 아래, 다자주의를 표방하며 ‘개방과 포용’으로 개도국과 신흥국에게 중국이 중심이 된 연계성(connectivity) 협력 이행을 주장하며, 미국의 보호무역주의에 맞서고 있다.

2. 중국과 베트남의 육상협력의 지정학적 배경

1) 중국 일대일로의 지정학과 베트남

중국은 ‘1949년 중화인민공화국의 성립’이 지니는 의미를 ‘오랫동안 외세에

저항했던 각종 전쟁, 사회불안종식을 위한 혁명투쟁의 결과가 이루어 낸 위대한 고통의 결실'로 인식하고 있다. 따라서 중국의 진정한 발전은 세계무대의 중심에 다시 서는 것이며, 중국의 외교정책목표도 이러한 기조하에 움직이고 있다(Brown, 2018). 중국의 일대일로는 이러한 국가성립의 염원을 담은 세계화전략이라 할 수 있는데, 영국의 학자 자크(Martin Jacques)는 중국이 세계를 제패하고자 하는 방향성과 그 팽창의 성격을 다음과 같이 규명했다. “중국은 그동안 서구적 질서가 형성되어 온 국제질서를 부정하고 중국식 질서를 요구할 수 있다.” 그는 그 근거로 다음과 같은 몇 가지 이유를 제시하였는데, 첫째, 중국은 영토경계에 의한 국가적 의미를 뛰어넘는 상위의 ‘문명국가(civilization state)’개념을 강조한다는 것이다. 문명국가라는 테두리는 홍콩과 대만을 ‘일국양제’로 운영하면서 하나의 중국임을 주장할 수 있는 근거가 된다. 중국인의 정체성은 ‘중화문명’이기 때문이다. 둘째, 중국은 주변국과의 질서를 조공질서로 해석하는 경향이 있는데, 특징적인 것은 주변국들이 중국의 부상에 대한 균형(balancing)보다는 더욱 밀접한 관계를 유지하고자 하는 경향을 지닌다는 것이다. 자크가 말하는 밀접한 관계는 경제적 이득에서 오는 경제교류의 거래가 오늘날의 관계를 강화하며, 유교 전통사상과도 관련된 문화근원이 있는 것으로 판단된다. 셋째, 한족의 민족적 기질은 다른 민족을 흡수·통합할 수 있다는 중화자신감을 지닌다. 넷째, 중국은 광활한 국토면적과 인구 수를 지닌다. 이는 다양성 수용과 관계된다. 다섯째, 중국은 독특한 정치제제인 공산당 일당독재를 유지하고 있어, 중국식 질서 구축에 용이하다. 여섯째, 중국의 근대화는 서구와는 달리 매우 급속한 전환을 겪고 있어서 중국 내 선진국과 개도국의 특징이 병존하고 있는데, 이는 중국식 질서를 다양한 수준의 주변국가에게 이식가능하게 만든다(자크, 2010). 자크의 주장은 결국, 손자방법에서 말하는 싸우지 않고 조용히 주변국을 흡수하여 세계를 재편하고자 하는 ‘중국의 은근한 힘(power)’을 설명하는 것과 일맥상통한다.

중국의 대아시아-태평양 지정학은 봉쇄(containment) 혹은 반봉쇄되어 있는 연안지대에 축적된 중국의 부를 해양세력으로부터 통제시키는 전략이며, 일대일로는 중국 연안지대의 부를 정치 세력화하여 주변으로 확장시키는 것과 관계가 있다. 중국이 중심이 된 아시아 경제통합 메커니즘을 인도차이나반도 국가들에게 우선 수용시키는 일은 주변 국가들에게 ‘중국식 모델’을 인정받는 일이며, 역

내 영향력을 인정받게 되는 일이다. 일대일로가 인도차이나반도에 지나는 지정학적 힘은 중국과의 연계를 강화시키는 ‘관계의 힘(network power)’으로 귀결되며, 정치외교력, 경제적, 문화적, 기술적 흡인력에 관한 힘에서 중국이 지정학적인 중심과위를 지닌다는 것이다. 중국의 경제적 발전은 연선국과 지리적 연결망을 설계, 조합하는 총체적 힘을 지니게 해 주었으며, 해상에서는 남중국해, 동중국해 섬의 영유권과 해로를 확보하고, 남쪽 육상에서는 미얀마, 라오스, 태국 등을 통해 남하하여 인도양으로 진출하는 명확한 설계를 가능하게 해 주었다.

베트남 국경과 관계된 중국의 일대일로 발전전략 지역은 윈난(云南)성, 광시(广西)성, 하이난(海南)성이다. 윈난(云南)성의 지정학은 동남아시아와 남아시아를 연결하는 인프라연결체 역할을 하는 지역이면서, 중국정부가 동남아대륙부 국가들을 메콩강 유역(GMS)경제협력체로 묶어 육상경제권 중심지로서의 대(對)동남아 정치외교 영향을 확대하고자 하는 지역이다. 광시(广西)지역은 중국내륙 신장(新疆)의 육상실크로드 경제벨트와 푸젠(福建)의 21세기 해상실크로드를 연결하는 교차지 역할로서 동남아 도서부국가와의 해양협력을 이끄는 해양거점의 지정학 요충지다. 광시(广西)지역은 베트남의 해안과 육상을 끼고 있으며, 양국의 해양진출로 확보와 관련하여 지정학적으로 중요한 경쟁전략지역이다. 베트남의 지형은 남하하는 중국 대륙세력에게 지형적 자연방벽이 없는 통로 제공이 가능한 전략적 가치가 있다.

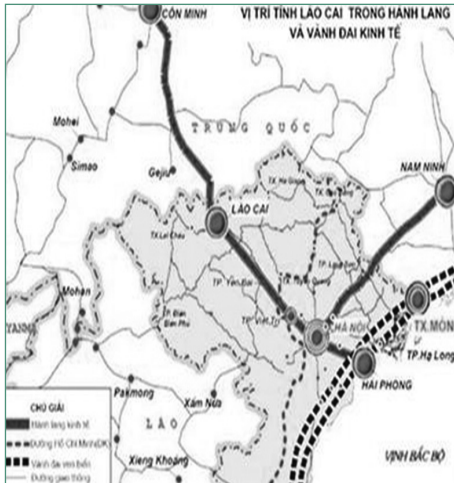
2) 베트남 양량일권의 지정학적 의미와 대외발전 전략

인도차이나 반도에서 베트남이 지니는 전통적인 지정학적 가치는, 역사 이래 중국의 1,000년 지배영향력을 흡수하고, 조공·책봉 관계로 가까운 거리를 유지하여 동남아에서 유일한 유교 문화권을 형성한 것이며, 사회주의 시장경제체제를 유지하는 동지국으로서 중국과 정치외교관계를 긴밀히 했다는 것이다. 그러나 바다를 접한 국가로서 유럽식민지 개척시대 대륙세력과 해양세력 충돌의 요충지, 냉전시기 국가이념의 국제적 충돌 경계 지역이라는 지정학의 영향은 오늘날 베트남이 자국의 발전과 부상을 위하여 그 발전전략을 수립하는 데 복잡한 영향력을 제공한다. 특히 중국의 부상과 거대세력의 남하가 베트남 국토의 해상과 육상에서 이루어짐에 따라, 베트남 해역의 해양안보 불안정성 증대는 미-중

갈등의 세력충돌 위기구조와 베트남의 지정학을 밀착시키고 있다. 또한, 인도차이나 반도의 육상지역에서 유일하게 지체된 베트남과 중국의 연계성 사업은 양국사이 협력의 공통분모를 모색해야만 하는, 해양지리와 상반된 지정학적 대비를 보인다. 궁극적으로 중국과 베트남의 경제, 안보, 영토분쟁의 긴장관계가 양국의 전략균형 감각에 따라 영향을 받는 구조 하에서, 양국정부는 해양세력과 대륙세력의 힘의 균형을 적절히 안배해야 하는 협력의 소통과제 문제에 직면했다.

베트남 북부의 육상 양랑일권(兩廊一圏) 사업은 베트남 팜반카이(Phan Văn Khải) 총리가 2004년 공식적으로 중국에 제안한 사업으로, 중국 남서부지역 공략거점을 마련하고자 하는 베트남 정부의 북부지역 장기발전구상에서 출발하였다.⁴ 즉 “중국과 2개의 회랑을 인프라로 연결하며, 하나의 경제협력 지대를 건설”하고자 했던 것으로, 당시 중국의 서남부지역을 직접 연계하기 위한 지정학적 구상에서 비롯되었다(그림 1 참조). 베트남 하노이에서 중국으로 갈라지는 2개의 회랑 중, 중국의 일대일로 사업과 직접 연결되는 회랑은 미얀마회랑과 싱가포르 회랑이 모이는 쿤밍지역이다. 시진핑 주석은 2015년 11월 베트남을 공식방문한 자리에서 성명을 통해 일대일로와 양랑일권 구상을 위한 구체적 내용들을 직접 언급하였는데, 건설과 관련된 연관 산업(건설업, 장비제조, 재생에너지 등)의 협력과 중국기업 투자를 위한 공업지대(工業地區) 및 경제협력지대(跨竟經濟合作區) 설치에 관한 것이었다. 이미 국경지역 발전에 대해 공통의 관심사와 전략계획이 수립되어 있던 양국은, 당시 여러 차례 정부 고위급지도자의 상호방문 및 관련협의를 진행했다. 그러나 육상경제 지역에서의 ‘관할 지배범위 설정문제’가 원인이 되어 실질적 협력진전으로 이어지지는 못했다. 협력초기, 중국과 베트남은 국경지역의 협력을 남중국해 갈등문제와 분리하여 접근하는 입장이었지만, 해상에서의

⁴ 베트남의 ‘2개회랑(兩廊, Hai hàng lang)’구상은 2개의 철도라인을 의미하는데, 하나는 서북쪽에 위치한 철도라인으로서 중국 측의 쿤밍(昆明)에서부터 베트남 경내에 있는 라오카이(Lao cai)-하노이(Ha noi)-하이퐁(Hai phong)지역을 연결하는 철도 경제 물류회랑이다. 또 다른 하나는, 베트남의 북동쪽에 위치한 철도라인으로서 중국의 난닝(南寧)에서부터 베트남 국경지역인 랑선(Lang Son)-하노이(Hanoi)-하이퐁(Hai Phong)을 연결하는 철도 경제 물류회랑이다. ‘하나의 경제벨트(一圏, một vành đai) 건설’은 중국과 연결되어 있는 퉁킹만(북부만)경제권을 가리킨다.



출처: Do tien Sam(2018).

* 양랑(兩廊, 2개 철도라인) 중 일대일로와 구체적 협의가 필요한 곳은 왼편의 라오카이-쿤밍 노선이며, 톤킹 만에 접한 일권(一圈)은 아직 양국사이 논의의 진전이 없는 베트남의 경제권구상 구역임.

Existing rail Proposed sea route
 Rail improvement Port, >10 million TEU/year (2015)
 Existing road Planned sea port
 Road improvement Planned dry port

출처: The World Bank(2019: 46).

그림 1 베트남 양랑일권(兩廊一圈) 계획(左)과 2019년 개선된 노후철로 상황(右)

갈등문제는 육상에서의 협력을 어렵게 하는 동인이 되었다. 양국지도자의 일대일로 사업에 대한 관심은 2017년 베트남 북부에서의 중국기업 투자⁵ 확대와 국경교역에 활기를 불어넣기도 하였지만, 결국 인프라 연계의 실패는 하노이에서 쿤밍을 연결하는 기존 철도운행의 잠정 중단상태를 불러왔다.

중국 중심의 연계성 구상인 일대일로에 베트남 정부의 양랑일권 구상을 연계하는 일은 단순한 교통운송로 건설이 아닌 ‘지정학의 공간지배 차원’의 문제

⁵ 룡지양(LONG GIANG, 龙江经济贸易合作区)경제무역합작구, 선전(深圳)-하이퐁(HAI PHONG, 海防)경제무역합작구, 빈흥(VINH HUNG, 永興) 석탄발전소 1기, 하이즈양(HAI DUONG, 海陽) 발전소, 텍스홍(TEXHONG, 天虹) 방직, 브로텍스(BROTEX, 百隆) 방직 등 대형투자 사업이 대표적 중국투자다. 2018년 상반기 중국의 대 베트남 직접투자 총액은 8억 4,000만 달러로 베트남 투자 6위국으로 올라섰다. 2018년 이후의 중국투자는 중국기업의 주식 구매 및 기업합병, 부동산 개발을 위한 자본투자방식으로 변화되고 있다(Do tien sam, 2018).

이며, 국가 간의 세력범위에 대한 연계와 경쟁의 문제다. 동시에, 인프라 건설과 경제협력을 기반으로 한 정치외교 영향력의 연계문제이기도 하다. 따라서 양국의 유동성, 네트워크, 교류가 확대되는 영토 관할범위 설정문제는 양국의 경계선을 허무는 작업이며, 자국의 국익확대 전략에서 출발한 상대국의 국경을 무너뜨리려는 시도인 것으로도 볼 수 있다. 전략자원의 우월성 측면에서 비교하자면, 상대적으로 전략자원이 빈약한 협력국은 더욱 강하게 국경을 지키는 것으로 대응하게 되는 경우가 있다(보니파스, 2019: 245). 베트남의 경우가 그 대표적인 예인데, 중국과 베트남의 국경은 양국 간의 세력 경쟁이 반영되어 왔으며, 크게는 식민시기 대륙세력과 해양세력 충돌경계, 냉전시기 국가이념의 충돌경계였다. 오늘날 양국 사이 존재하는 해상 갈등요인과 국경 협력요인 역시, 대륙세력과 해양세력의 힘의 균형관계에 의해 종속되는 관점에서 조망해야 하는 국가 간의 세력범위의 문제가 된 것이다.

3. 중국과 베트남 해상갈등의 지정학적 배경

해양세력과 육지세력의 지정학적 충돌지인, 남중국해는 중국과 동남아시아 국가관계를 반영하는 거울인 동시에, 동남아 미-중 국제질서와 정치가 변화하는 가장 예민한 해양지역이다. 남중국해는 중국이 도서부 동남아국가들을 해양경제협력으로 더욱 단단하게 결합하고자 ‘해양실크로드(一路)’⁶를 구상하는 지역이

⁶ 중국 해양실크로드의 단계적 전략은 2개의 백 년(两个百年)계획이라는 모호성과 가변성이 있는 장기전략에 의해 구상되었다. 그중 첫 번째 백 년인 2050년까지의 계획은, 거점지역 확보, 주변국과 지역연계강화, 경제 및 인문교류 통로 구축, 지방정부 간 협력추진, 공동플랫폼 구축의 5대 기능수행이라는 구체적인 전략이 있다. 그 세부적 방향은 ‘해상통로’를 건설하는 것으로, 해양도서국가들과 무역을 증가시키고 협력수준을 넓혀 해상지배력을 높이는 것이다. 이러한 계획은 점(항구)에서 선(인프라 통로), 다시 선에서 면(경제특구, 도시 등의 배후지)을 확장하는 방법으로 이루어진다. 중국의 대내 개혁개방방식(점-선-면)이 바다에서도 적용된 것이다. 실행 제1단계는 ‘13·5 규획’에 끝나는 2020년까지의 단기계획, 즉 해상실크로드에 대한 계획을 주변국에게 인식시켜 참여와 협력을 제도화하고, 거점지역(node)에 1단계 SOC사업을 실시하는 것이다. 구체적으로, 해상항구지점(node) 설정, 해양물류경제협력, 상업항구투자, 연해공업단지 건설, 항구신도시 건설 등을 말한다. 아세안 개별 국가 간 FTA 전면화, 중-아세안 자유무역지구를 업그레이드하는 내용도 포함한다. 제2단계는 2021~2030년으로, 거점에서 선(line)으로 확대하여 해양실크로드가 연결된다. 마지막 제3단계는 해양계획의 전면실현화 단계인 2031~2050년으로 되어 있다(민귀식, 2019: 137-140).

기도 하며, 동시에 진주목걸이(Strings of Pearls), 도련선(島連線), 구단선(九段線) 전략 등 해양군사전략을 확대하기 위한 다차원 안보노력을 기울이는 지역이기도 하다.⁷ 국제적 세력충돌 요충지에 위치했던 베트남은 지역국제질서에 따라 중국과 협력 또는 갈등관계를 반복하여 왔는데, 최근 중국의 부상과 ‘해양강국’ 선언을 통한 군사력 강화로 베트남과 중국의 남중국해 해양영토 갈등이 깊어지고 있다. 케플런(Robert Kaplan)은 지정학을 ‘국가가 전략을 세울 때 마주하게 되는 전체적 맥락에 대한 연구이며, 그 지리가 사람들 사이에서 대립적 영향력을 미치게 된다’라고 정의 내렸는데, 남중국해 지정학은 중국과 베트남이 영해에 대한 권력경쟁을 포기하지 않는 한, 양국을 뿌리 깊은 ‘대립자와 경쟁자’로 규명한다. 인도양과 태평양으로 진출하고자하는 중국의 해양출로 확보는 남중국해 해양 분쟁이라는 핵심과제를 풀어야 한다. 중국은 남중국해 영해주권을 놓고, 과거 프랑스, 일본과 지속적인 갈등을 하였다. 프랑스가 베트남을 식민 지배하던 시기, 중국은 영해관리와 개발에서 우위를 점하고 있던 해양강국 프랑스의 지배력에 의해 통킹만의 62%를 프랑스령 베트남에게 양보(프랑스-청나라 조약에 의해 중국은 38% 통킹만 영해귀속권만을 인정)해야 했다. 또한 중국은 남중국해에서 프랑스와 일본이 세력다툼을 하던 1907년부터 1956년까지, 파라셀(Paracel Island, 西沙群島, Hoang sa)과 스프래틀리(Spratly Island, 南沙群島, Truong sa)의 점령과 주변관할 해역문제를 두고 프랑스와 일본을 상대로 무력충돌을 하였다.⁸ 하노이 공산당정부가 베트남 북부와 남부를 통일하고, 파라셀 군도와 스프레틀리 군도의 지배권을 강화하자, 중국은 1974년과 1988년 두 차례, 베트남과 군사적 충돌을 거쳐

⁷ 덩샤오핑은 과거 굴욕의 한 세기가 허약한 해군력에 기인한 것으로 판단하여, 1982년 해군사령관으로 류화칭(刘华清)을 임명하였고, 그의 ‘적극적 방어전략’을 해양제해(制海)전략으로 도입하여 제1도련선과 제2도련선을 설정하고 중국의 해상영향력을 강화하였다. 제1도련선은 쿠릴열도, 오키나와 제도, 대만, 필리핀, 인도네시아 열도까지 연결한 선으로 동아시아의 주변국들과 마찰소지가 내재된 해상방어선이며, 제2도련선은 오키나와 동쪽 섬인 보닌제도, 사이판, 괌, 캐롤라인 제도를 연결하는 선으로 미 해군의 서태평양 작전지역과 중첩되는 지역이다. 중국 중학교 역사교과서에서는 제1도련선 영역과 관계된 지역을 과거 조공무역을 하던 지역(싱가포르에서 인도차이나 반도 전역, 태국, 네팔, 한반도, 류큐 등 지역)으로 “청나라의 영토이면서 열강에 빼앗긴 중국 고유의 영토”라 설명하고 있다(일본 위키피디아, 검색일 2019. 10. 20).

⁸ 베트남 식민지 시대(1884-1954) 일본, 프랑스, 중국 사이의 파라셀과 스프레틀리 군도의 영유권 분쟁은 응웬 티 한(2015: 48-55) 참조.

지금의 남중국해 섬들을 장악했다.

한편, 미국은 2015년 10월부터 남중국해에서 ‘항행의 자유작전(Freedom of Navigation Operations, FONOPs)’을 진행하여 왔는데, 중국 점령도서 12해리 이내에서 지속적인 항행을 하여, 중국의 해양남하를 노골적으로 경계하였다. 미국은 현재, 항행의 자유차원에서 남중국해 문제에 개입하고 있을 뿐, 중국과 베트남 영유권 분쟁에는 개입하지 않고 있다. 베트남은 중국과 육상협력기조 유지와 해상갈등이라는 대중(對中) 안보딜레마에 놓여 있는데, 이에 대한 베트남의 해법은 일본과 미국의 해상안보에 힘을 실어 주고 세계경제 다자협력을 강화하는 방향이다. 베트남은 2019년 11월, 10년 만에 처음으로 국방정책백서를 발표하였다. 특이한 내용은, 베트남이 미국에게 군사적 유대관계에 개방적일 수 있음을 암시하였다는 것이다. 백서에서는 ‘중국과의 군사관계 발전을 이전보다 강화할 것이라고 언급하면서도, 베트남이 중국으로부터 위협을 느낀다면, 베트남 전쟁 시 적극적이었던 미국과 군사적 협력관계를 허용할 수 있음’을 명문화하였다. 나아가 베트남은 미국과의 경제적 관계가 정상화된 이후 시기의 남중국해에서, 미국 ‘항행의 자유정책’을 공식 지지하는 것으로 언급하였다. 이어, ‘미국의 군함은 양국 간 연례 해군훈련참여 일환으로 베트남 항구를 방문할 수 있다’고 밝히고 있다(Oxford Analytica, 2020). 베트남은 2020~2021년 유엔안보리 비상임이사국 지위로 의장직을 수행하게 되었는데, 이러한 사실은 향후 베트남이 남중국해 해상안보를 위해 유엔안보리 이사국들과의 관계를 심화시킬 수 있으며, 베트남의 안보활동이 국제사회 공동의 안보 축으로부터 힘을 얻는 것을 의미한다. 결국, 양국의 해상갈등 문제는 그동안 중국이 대륙지역을 중심으로 국가전략을 운영해 온 틀을 해양세계로 확장하고, 이를 저지하려는 해양세력의 봉쇄시도와 연계된 구조 안에서, 베트남이 대미편승적 해양정책을 운영하는 것과 근본적으로 연결된다.

III. 중국과 베트남의 육상연계성 협력구상과 남중국해 갈등

1. 일대일로, 양량일권 연계의 협력구상과 구체화수준

중국과 베트남은 1,500km 국경선을 마주한 이웃국으로, 2,000여 년의 오랜 역사 속에서 갈등과 협력을 반복하며, 정치적 상호의존 관계를 발전시켜 왔다. 오늘날 양국은 사회주의 시장경제를 도입하여 국가경제를 발전시켰으며, 세계에서 유일한 공산개혁의 성공국가가 되었다. 이를 지칭하여 양국은 정치제도가 서로 같으며, 국가발전방식도 서로 가까운 ‘운명공동체’임을 주장한다.⁹ 또한 베트남은 경제사회발전의 중요한 시기에 직면하여, 중국의 사회주의 시장경제 국가발전경험이 자국발전의 시너지 효과로 이어진다는 중요한 전략적 판단을 하고 있다. 이에 베트남은 1991년 양국관계 정상화 이후, 중국과의 ‘정치·외교 협력’관계에 주의를 기하고 있다. 상대적으로 우호관계를 부각하는 양국의 정책으로 내적갈등은 표면화되지 않고 있는데, 종종 남중국해 갈등은 수면 위로 올라온다.¹⁰ 경제외교방면에서 양국 모두 ‘지역경제단일화’ 과정에 적극 참여하고 있으며, ‘아세안-중국 자유무역협정(ACFTA)협약, 역내포괄적경제동반자협정(RCEP)’ 회담, 메콩지역협의체 등 중국 중심의 지역협의체 참여에도 베트남은 적극적인 협력모습을 보이고 있다(정혜영, 2019a: 101).

양국의 정치적 상호의존성과 경제교역의 밀접성에도 불구하고, 일대일로와

⁹ 2008년 양국은 ‘전면적 전략 협력관계’ 관계로 도약하였는데, 베트남은 최초의 포괄적 전략파트너십을 중국과 형성하였다. 이는 러시아(2012년)와 인도(2016년)보다 앞선 관계였다.

¹⁰ 1999년: 양국지도자는 “장기안정(长期稳定), 미래협력(面向未来), 선린우호(睦邻友好), 전면협력(全面合作)”의 16자 방침을 제시하고 양국관계가 새로운 단계에 접어들었음을 확정하였다.

2005년: 양국은 “좋은 이웃, 좋은 친구, 좋은 동지, 좋은 동반자”의 관계발전을 위한 ‘4가지 좋은 정신’을 언급하였다.

2008년: 양국은 전면전략협력동반자관계(全面战略合作伙伴关系)를 건립하였다.

2015년: 11월 6일, 시진핑 중국 국가주석은 베트남국회 방문연설에서 ‘4가지 좋은 정신(四好精神)’의 함의를 강조하고, 양국의 적극적 노력이 양국관계 발전으로 이어지기를 희망하였다.

2017년: 시진핑 중국공산당 총서기는 중공19차대회를 마치고 베트남을 가장 먼저 방문하여, 베트남 영도자와 정치적 인식을 공유하고 정치적 상호신뢰를 강화하였다.

표 1 일대일로와 양랑일권의 협력사업의 구체화 수준

양국의 인프라사업 협력범위	<ul style="list-style-type: none"> • 인프라 협력사업 지역범위: 베트남의 라오까이, 랑선, 꽝닌, 하노이, 하이퐁 등 13개 성시와 중국의 윈난성, 광시성, 광둥성, 하이난성 등의 4개 성에 해당. • 두 개의 회랑은 모두 총 14만 km²의 너비. 두 지역의 총 인구 수는 3,900만 명에 이룸.
2018년 국경육상 인프라 건설 상황	<ul style="list-style-type: none"> • 중국 측: '쿤밍-허커우' 구간의 고속도로 건설 완료 '난닝-우의관', '난닝-동쑹-하이퐁 항구' 고속도로 건설 완료 • 베트남 측: 라오까이(LaoCai)-하노이 구간 고속도로완공(국제기금지원) '랑선(LaoCai)-박짱(BacGiang)-하노이' 구간 고속도로 건설 중 '몽까이(MongCai)-하롱베이' 구간 고속도로 건설 중
양국국경입구 및 해안개발상황	<ul style="list-style-type: none"> • 양국은 해안지역 '국가급 국제해안협력 및 각 성급 해안협력'을 제외하고, 국경지역의 국경경제협력지대(ETZ, 跨境经济合作区) 지정 완료 • 경제협력지대 지정(중국 지명-베트남 지명) <ul style="list-style-type: none"> ▶ 허커우(河口) - 라오까이(LaoCai)/라오까이성(LaoCai) ▶ 룡방(龙邦) - 짜린(TraLinh)/까오방성(CaoBang) ▶ 핑샹(凭祥) - 동당(DongDang)/랑선성(LangSon) ▶ 동싱(东兴) - 몽까이(MongCai)/꽝닌성(QuangNinh)

출처: 정혜영(2019a), 111쪽 재인용.

양랑일권의 연계성사업에 대한 구체화 수준은 표 1과 그림 1에서 확인되는 바와 같이, 주변국가에 비해 상당히 뒤쳐져 있다. 2019년 세계은행(WB)은 중국의 일대일로 진척과 개진상황을 점검하기 위하여 보고서를 발표하였는데, 그림 1의 오른쪽 지도자료가 보여 주는 것처럼, 인도차이나반도의 철로개선 상황에서 베트남 북부의 연결은 중국과 완전하지 않다. 윈난성 쿤밍으로 향하는 하노이-쿤밍구간의 허커우(中国河口)-라오까이(LaoCai)국경 철도운영은 일시적 중단상태에 있으며, 하노이에서 난닝(南宁)에 이르는 철도노선의 개선 상황도 명확하지 않다. 베트남 경내에서는 하노이와 호치민에 이르는 남쪽철도의 개선상황만이 뚜렷하다. 2019년 2월 김정은 위원장은 하노이 미-북 회담을 위해 난닝(南宁)-핑샹(凭祥)까지 철도를 이용하였다. 그러나 당시 난닝에서 하노이를 연결하는 철도는 노후화가 심각한 상태여서, 김정은 위원장은 육중한 북한 열차에서 내려, 국경역 돛당(Dong Dang)에서부터는 국제기구 자금지원으로 새로 정비된 차량도로를 이용하여 하노이에 도착하였다. 당시 김정은 위원장의 이동수단은 양국의 일대일도와 양랑일권의 철도와 도로인프라 협력사업의 진전 내용을 단적으로 보

여 주었다.

한편, 남중국해를 둘러싼 양국의 해양관할권 분쟁이 완전히 정리되지 않은 이유로 인해, 베트남 양랑일권 중 ‘일권(一圜)’에 해당하는 하이퐁에서 통킹만(Gulf of Tonkin, 중국명: 베이부완 北部灣, 베트남명: 빈 박보 Vịnh Bắc Bộ) 외해 해상항로의 양국 간 경제적 왕래도 자유롭지 못하다. 때문에 중국과 베트남 양국은 이 지역 경제발전협력구상에서 여전히 자유롭지 못한 상태다. 사실, 양국은 국경선 정리 작업 완료(2008년) 후, 철도현대화 협력 작업의 개·보수문제 및 철도연결의 개통과 정치문제로 ‘긴장된 혈맹’의 이해관계 부침을 이어 왔다. 2013년 중국의 일대일로 발표 후, 양국철도연결 문제는 본격적인 현안으로 다시 등장했다. 중국과 인접한 라오스, 미얀마의 산업발전 비교우위를 고려하였을 때, 베트남 제조업은 중간재 부품의 중국 물류수요 요인에서 우월성을 지닌다. 특히 베트남 정부는 2015년 이후, 북부지역에서 한국과 일본 전자산업을 집중 육성했으며, 이를 기반으로 자국기업의 자동차와 휴대폰 산업을 육성해 감에 따라, 두 개의 경제회랑이 양국의 경제발전을 견인할 가능성은 점점 높아지고 있다.¹¹

양국의 국경경제회랑은 양국 간의 발전된 산업 환경으로 인적·물적 이동수가 급격히 증대되고 있음에도 불구하고, 실질적인 국경협력은 여전히 영토긴장과 정치전략 경쟁 속에서 지체되어 있다. 양국정상들이 국경협력을 실현시키기 위해 상호방문을 거쳐 협력거리를 좁혔지만, 국경경제협력지대(ETZ)의 관리와 운영영역 등 세부적 진행에서 어려움을 겪자, 중국은 베트남의 이웃국인 캄보디아, 라오스, 태국, 미얀마와 육상협력 거리를 서둘러 좁혔다. 양국은 여전히 정체된 인프라연계를 실현시키기 위하여, 양보와 협력에 대한 공동인식교환, 상호 신뢰성 확보 등의 선결과제가 필요한 상황이다(정혜영, 2019a: 112). 아래에서는 양국 사이 육상연계성에 대한 이해와 양보문제를 남중국해 이해관계와 연계하여 좀 더 다루고자 한다.

¹¹ 베트남 북부의 전자산업은 삼성 제조업과 삼성연구개발센터, LG, 캐논, 파나소닉의 투자로 성장하고 있으며, 진출을 검토하는 폭스콘, 자빌(Jabil Circuit), 인텔, 마이크로 소프트기업 등이 합류되면 전자산업의 발전규모는 더욱 커질 것으로 예상된다. 베트남 정부는 자국기업인 빈그룹(Vingroup)의 자동차와 스마트폰 생산을 집중 지원하고 있는데 이들 생산시설 기반 역시 북부에 위치하고 있다.

2. 육상협력과정에서 보인 남중국해 지정학의 쟁점화

1991년 양국의 국교정상화는 협력을 지향하는 동반자관계로 도약하기 위한 전환점을 마련했으며, 육상갈등의 씨앗이 되어 온 육상국경영토분쟁이 종결되는 계기를 마련했다. 양국은 1993년 10월 19일 ‘국경문제해결을 위한 기본원칙협정’에 조인하였으며, 1999년 12월 ‘육지국경조약’을 체결하였다. 이어 2001~2008년 사이, 서쪽에서 시작된 1971개의 국경선 표지석 건립 작업 완료로 육지국경분쟁은 완전히 종결된다. 이어 2013년, 중국의 일대일로 발표와 주변국 협력기조는 양국관계를 급진전시켰다. 2015년 9월 7일, 시진핑 국가주석은 베트남과 중국 외교관계수립 67주년 기념을 위해, 베트남 공산당 서기장 응웬 푸종(Nguyen Phu Trong)을 중국으로 초청한다. 당시 양국 사이에는 일대일로와 양랑일권의 인프라 연결이 곧 실현될 것 같은 우호적인 분위기가 조성되었다. 인프라협력 실무팀들이 구성되어 인프라건설 타당성 조사가 대대적으로 실시되었으며, 국경 간 국경경제협력지대(Economic Trade Zone, ETZ, 중국명: 초국경경제협력구, 跨境经济合作区)건설을 위한 마스터 플랜도 마련되었다.

그러나 이후 세부협력 진전과정에서 베트남은 남중국해 분쟁문제가 구조적으로 연계되는 상황을 확인하게 되는데, 양국협의로 지정된 4곳의 국경경제협력지대 운영에 대한 관할영역 이견 때문이었다. 중국 측은 경제협력지대 전체 영역에 대하여 자국이 영향력을 행사할 수 있는 공동 관리를 주장하는 상황이었는데 반해, 베트남은 각국의 경내 국경까지만 분리된 관리를 주장하게 된다. 특구관리방식에 대한 이견이 좁혀지지 않았던 데에는, 남중국해에서의 양국관계 설정을 걱정한 베트남 측의 우려가 있었다(정혜영, 2019).

중국 상하이 사회과학원 국제관계연구소 학자 리카이이성(李開盛)은 동남아시아를 대중국 경제와 정치관계의 이중성이 가장 두드러지는 지역으로 분석한다. 특히 베트남 학자들은 남중국해 지역안보와 관련하여 중국에 대하여 약한 정치적 신뢰를 지니고 있어, 이는 결국 일대일로 상호연결과 운명공동체 구축실현의 장애물이 되고 있다고 지적하였다. 그 역시 ‘해상에서의 분쟁과 충돌’이 육상에서의 연계성에 부정적인 영향을 미치는 요인이라 지적하였는데, 그의 언급에 의하면, 중국에서 일대일로 구상을 제안했던 초기, 베트남 관방은 싸늘한 반응을 보

였고, 2015년 하반기에 이르러서야 베트남의 냉담한 태도가 바뀌었으며, 2017년 11월 12일 시진핑 주석의 베트남 방문을 계기로 일대일로와 양랑일권의 협력 양해각서가 체결될 수 있었다고 전했다. 또한 그는 양국 연계성에 대한 베트남 내부의 태도를 분석했는데, 베트남 대중의 무관심과 베트남 학자들의 확고한 부정적 인식 속에서, 베트남 관방만이 우호적 태도를 보였다고 언급했다(리카이성, 2019: 290-292, 300).

그렇다면, 베트남 학자들이 육상연계성에 대하여 우려하는 정치적 신뢰성의 근원은 무엇이며 그들이 문제점으로 지적하는 남중국해의 해상문제 근본쟁점은 무엇인가? 베트남 학자들이 우려하는 문제는 톤킹만 수역의 주권문제와 남중국해 해상에서의 중국 지배력 확장과 관련된 것으로 ‘관리영역에 대한 중국의 지배적 행동’이 걸림돌이 된 듯하다. 즉 자국영토에 대한 중국과의 ‘공동관리영역’ 설정은 중국세력의 남하를 더욱 노골화시키는 것으로 사고하는 동시에, 남중국해 해역의 90%를 차지하는 중국의 남해 구단선 주장에 힘을 실어 주게 된다는 우려와도 일맥상통한다. 인공섬을 건설하고 군사경계를 강화하여 해상지배력을 높이고 있는 중국의 행동으로 인해, 베트남 학자들은 경제특별구역이라 하여도 양국 간 육상경계에 대한 모호한 관리는 베트남과 겹쳐진 배타적 경제수역(EEZ)의 해상경계 분쟁해결을 더욱 어렵게 할 수 있다고 판단한 것이다. 더구나 1978년 국경전쟁 이후, 단교된 상태에서도 모호한 국경선으로 인해 수백 번의 국경분쟁을 경험한 양국정부의 피로감은 결국, 양국 사이 경제협력지대에 대한 공동건설 및 인프라건설 협력을 한 발자국도 나아가지 못하게 한 것이다.

남하하고자 하는 중국세력의 관점에서 보자면, 베트남의 해상지정학은 중국이 육상에서도 남하하기에 쉽지 않은 구조적 영향을 제공한다. 베트남과의 협력을 적시에 이끌어 내지 못한 중국의 결과는, 결국 베트남의 대외정책과 이 지역에서의 대륙과 해양세력 균형관계를 더욱 밀착시키는 원인을 제공하였다. 베트남이, 중국 연해지역에 모인 경제세력과 정치세력의 팽창을 수렴하는 역할을 원만하게 하여 준다면, 양국 사이의 갈등은 없을 것이다. 그러나 베트남은 오늘날 ‘해양세력과 대륙세력의 어느 편에 위치하여야 하는가?’에 대한 균형적 선택이 자국의 경제, 안보, 영토분쟁의 긴장관계 및 국가의 안정적 미래발전을 결정하

는 지정학이 된다는 사실을 깊이 분석하고 있다.¹² 돌이켜보면, 양국 육상국경선 획정에 대한 안정된 이해는 남중국해문제에 대한 평화적 해결합의 진전과 그 결과에 연결되어 왔다.

양국관계의 정상화(1991년)과정까지는 여러 갈등사건이 있었는데, 1974년 중국의 파라셀 무력점령에 이어 1979년 육상에서의 중-베 무력충돌은 단교를 초래하였으며, 이어 1988년 남중국해의 존슨사우스 암초에서는 해전으로 베트남 병사 70명이 사망하는 갈등으로 이어졌다. 2000년 12월 북경에서 ‘북부만(통킹만)관련 어업협정과 북부만 분할조약 타결’, 2008년 육상국경선의 마지막 표지석 건립 후, 비로소 2011년 10월 중국과 베트남은 남중국해 분쟁을 대화와 협상을 통해 해결하기로 하는 “해상문제해결 및 지도에 관한 기본원칙협약(关于指导解决越中海上问题基本原则协议)”의 협상기제를 마련할 수 있었다. 2015년 베트남 공산당 서기장의 베이징 방문에 이어, 2017년 시진핑 주석의 베트남 방문은 ‘일대일로와 양랑일권 연계전략 구상’의 양해각서 체결을 이끌어 냈지만, 당시 시진핑 주석이 베트남 국회연설을 통해 밝힌 “중-월 우호의 새로운 협력으로 공동의 장을 열기를 희망한다”는 염원은 구호에 그치고 말았다.

3. 양국의 남중국해 영유권 주장과 갈등 관리

남중국해에서, 베트남이 중요시하고 있는 해상갈등문제는 두 가지로 나눌 수 있다. 첫 번째는 베트남 북부지역인 통킹만의 모호한 외부수역 경계문제¹³이며, 두 번째는 남중국해(The South China Sea, 베트남 사람들은 ‘동해, Bien Dong’로 칭함)와 관

¹² 베트남이 선택 가능한 “미국-중국” 사이에서의 삼각균형 대외정책에 대한 내용은 Womack (2016: 1-12) 참조.

¹³ 이 지역의 분할과 관련된 양국의 공식협상은 1996년 3월에 시작되었으며, 2000년 12월 25일에 이르러, 북경에서 양국 간 ‘북부만(통킹만) 분할조약 및 동지역 중국-베트남 어업협력 조약’이 체결된다(2004년 6월 발효). 어업협정은 단일의 경계선을 중심으로 일정수역을 잠정조치수역과 공동어업수역으로 설정하였는데, 잠정수역은 발효 후 4년간 유효하다. 2009년 600km²에 대한 공동어업협정이 체결(15년+연장 3년)된다. 이 조약으로 통킹만 국경분할은 53.23%의 면적이 베트남에 귀속되었고 46.77%의 면적이 중국에 귀속되었다. 다만, 통킹만 외부수역은 경계가 미확정 상태이며, 대륙붕과 해양자원(원유와 천연가스) 획정문제, 자원채굴문제, 어업 및 자원개발활동 자유의 문제 등이 남아 있다(정혜영, 2014 참조).

런된 분쟁문제이다.¹⁴ 분쟁해결을 위한 양국의 대외적 표현은, 상대국에게 자국의 해양권리를 노골적으로 주장하기보다는 아세안이 규정하는 협력의 틀인 남중국해 당사국행동공동선언(Declaration on the Conduct of Parties in the South Chinese Sea, DOC) 안에서 남중국해 문제에 접근하는 공통점을 보이고 있다. 중국은 아세안 전체 국가에 대한 자국의 해양권리를 주장하는 입장에서 베트남과 같등하고 있으며, 베트남은 중국과 직접적인 군사 충돌을 방지하는 입장에서 남중국해 문제에 접근하고 있다. 양국은 모두 DOC의 후속조치인 ‘남중국해 행위준칙(Code of Conduct, COC)’을 존중하는 입장인데, COC에서는 난사군도를 섬으로 인정하지 않는 방식으로, 각국의 배타적 경제수역(exclusive economic zone, EEZ) 주장을 반대해 왔다. 2017년 8월 중국과 아세안 외무장관회의에서는 COC의 협상초안을 채택하여 ‘남중국해 내, 우발적 충돌’을 방지하고자 하였다. COC의 기본적인 입장은 중국의 인공섬 건설, 해상봉쇄, 미사일 발사대 등의 공격무기배치에 대한 내용을 불법으로 간주하고 있다. 중국은 COC을 향해 ‘남중국해의 항구적 평화와 안정에 기여’하는 것이 중국의 바람이라는 공식입장을 주장하고 있으나, 남중국해 인공섬건설과 군사기지화 등 영유권 강화에 제동이 걸릴 것을 우려해 법적 구속력이 배제되는 초안이 마련되기를 희망하는 입장이다. 한편으로 베트남은 남중국해 해상에서 중국의 불법적 행동을 금지하는 내용을 COC선언에 담기 위해 적극 노력해 왔는데, 그동안 중국을 의식하고 있었던 아세안 각국의 호응과 지지는 뚜렷하지 않았다.¹⁵ 베트남은 남중국해에서의 분쟁방지라는 아세

¹⁴ 1956년 디엔비엔푸 전쟁패배로 베트남에서 정식 철수하게 된 프랑스는 남베트남 영토에 귀속된 남중국해 섬들을 베트남 정부로 넘겨주었다. 이때 베트남 정부는 남중국해 섬들에 군대를 파견하고 본격적인 관리를 하게 된다. 당시 파라셀 군도에 대한 지배권 상황은, 서쪽 섬들은 베트남이 점령, 동쪽 섬들은 중국이 점령한 상태였다. 이후 1974년 1월 베트남전쟁 패전의 기운으로 미국과 남베트남이 파라셀 군도에 영향력을 행사하기 힘든 상태가 되자, 중국은 군대를 파견하여 파라셀 군도 전체를 재빠르게 점령하여 오늘날까지 지배권을 행사하게 되었다. 스프래틀리 군도와 관련하여서, 1975년 이후, 양국은 줄곧 섬의 점령 수를 늘리기 위한 지배권 갈등을 이어 왔다. 1988년 3월 중국 전투함은 다시 한 번 베트남군이 주둔하던 스프래틀리 6개 섬을 무력으로 점령한다(응웬 티한, 2015). 현재 스프래틀리 군도의 관할권은 베트남 21개, 중국 7개, 말레이시아 8개, 필리핀 7개, 대만 1개, 브루나이는 해양관할권만 주장하고 있다.

¹⁵ COC(Code of Conduct)은 2002년 중국과 아세안이 채택한 ‘남중국해 분쟁당사국 행동선언(Declaration on the Conduct of Parties in the South China Sea, DOC)의 후속조치이며, 2013년부터는 법적 구속력이 있는 COC를 만들기 위해 공동 노력해 왔다(김규환, 2019).

안 공동 노력에 힘을 실어 주면서도, 중국과의 ‘암초영해권 분쟁과 배타적 경제 수역(EEZ)의 중첩된 중간선 획정문제 갈등’에 대해 자국의 입장을 표현하기 위하여 적극 노력해 왔다. 베트남과 함께 배타적 경제수역 갈등을 겪고 있는 필리핀이 2013년 1월 이 문제를 국제중재재판소(Permanent Court of Arbitration, PCA)에 공식 재소하여 2016년 최종판결에서 승소하였을 때, 베트남은 중재재판 결과에 대하여 적극 지지를 선언함으로써 호주, 일본, 미국, 뉴질랜드, 캐나다와 함께 의견을 같이하는 편에 힘을 실어 중국을 압박했다(뉴시스, 16/07/11). 판결에 대한 중립적 입장 혹은 긍정논평 수준에 섰던 동남아국가들과는 확실하게 입장을 달리한 것이다. 그러면서도 베트남 정부는 통킹만 외해에서의 협상기제와 해양영역 관할권 확정문제를 표면화하지 않고 있는데, 파라셀 군도와 스프레틀리 군도의 갈등문제가 우선적으로 해결된 후, 해결 가능할 것으로 판단하고 있기 때문에 서둘지 않겠다는 입장이다.

중국의 경우, 표면적인 영토분쟁은 지양하고 있지만, 영해에 있어 각종 해상 활동(석유시추/자원탐사), 9단선 설치, 인공섬 건설 및 군사시설 건립 등 지배권 주장에 도움이 되는 각종 비전통 안보경쟁을 지속적으로 전개하고 있다. 큰 틀에서 베트남은 미국의 ‘항행의 자유 작전(FONOPs)’에 연대(solidarity)하여 인도-태평양 지역의 안정적 관리를 추구하는 미국에게 힘을 실어 주고 있으며, 중국은 ‘역사적 권리’ 주장을 바탕으로 군사력 강화에 집중하며 간접 대립하고 있다. 1991년 이후, 양국은 우호적인 이웃으로 도약하기 위한 노력들을 해상에서보다는 육상을 중심으로 가해 왔으나, 협력은 지속하되 국익과 관계한 핵심문제에는 양보가 있을 수 없다는 양국 정부의 입장은 여전히 확고하다(Gu and Womack, 2000: 1056). 비록 베이징 정부의 강력한 압력에 의해 중지되었지만, 2018년 3월 베트남 정부는 제3국 해양탐사회사인 스페인 석유회사 렵솔(Repsol)과 베트남 남부 광구 에너지개발을 시도하였다. 2018년 중국은 연해인근 하이난(海南)성을 자유경제무역특구로 지정하여 통킹만(북부만)경제구로서, 태평양과 인도양으로 나아가는 요충지의 중요성을 더했다. 이에 대응해, 2019년 베트남 정부는 통킹만에 위치한 번돈(Von Don)지역을 경제특구로 지정하여 세계의 다양한 투자처로부터 금융, 관광, 서비스산업, 혁신기술산업을 유치하는 1단계 발전계획(2018~2022년)을 발표한다. 베트남 정부가 외자를 이용하여 번돈 공항인프라를 구축하고 혁

신기술산업 발전전략을 마련한 상황을 역으로 해석하자면, 지역 분쟁문제를 표면화시키지 않고, 갈등관리 측면에서 경제성으로 영토지배력을 강화하고자 하는 경쟁상황이라 할 수 있다. 양국 모두 자국의 국가이익에 유리한 지역환경이 형성되기를 기다리는 전략적 관리를 진행하는 것으로 볼 수 있다.

IV. 양국 육상연계성 실현 과제: 상호 인식과 전략협력의 공통분모 탐색

1. 중국의 연계성 인식과 접근

위에서 살펴본 바와 같이, 육상협력을 위한 양국지도자의 상징적 노력에도 불구하고 양국관계의 지정학적 갈등은 연계성협력을 가속화시키는 데 어려움이 되고 있다. 베트남의 육상 양량일권에 대한 중국의 지정학적 전략은 남중국해 문제 까지도 포함되는 ‘미-중 패권경쟁이라는 큰 틀’에서 접근된 것으로 판단된다. 인도차이나 반도 내, 중국의 ‘범아시아 철도구상’은 일본과 경쟁적 구도를 띠어 왔는데, 베트남 국토를 남북으로 연결하는 철도는 과거 일본이 식민시기 건설하고 관리한 철도다. 베트남이 주장하는 양량일권은 하노이를 지나는 베트남 북부 철도와 일본이 건설했던 북-남 국토 종단철도의 연결을 최종적으로 해야 하는데, 이에 중국이 협력할 경우, 자국과 경쟁구도에 있는 일본 주도의 경제물류건설¹⁶에 일조하게 되는 일이다. 중국과 베트남의 무역기조는 전통적으로 중국이 베트남에게 수출하는 물량이 더 많은 흑자구조를 유지해 왔다. 중국은 양국관계에 형성된 지금의 물류구조로도 대베트남 무역흑자 기조를 유지할 수 있다. 베트남과 물류인프라를 확대한다는 의미는 베트남에서 중국으로 수출하려는 물류압력을 열어 중국의 소비시장을 베트남에게 열어 주는 결과를 만들 수도 있다. 베트남의 양량일권 실현 목표는 중국 측의 투자를 이용하여 중국 남서부 수

¹⁶ 2018년 10월 베트남 정부는 하노이에서 시작하는 북-남 고속철도건설을 일본의 투자(1,545km, 45억 8,000만 달러 투자계획)로 진행할 계획임을 발표하였다.

출시장을 열기 위한 목적이 있다. 이 때문에, 일본의 지원과 한국의 투자가 중심이 되고 있는 베트남 경제발전 구조 위에 중국 측의 국경인프라 지원을 연계하는 문제는 중국에게 전략적 고민이 된다. 특히 중국은 과거 인도차이나반도에서 베트남의 세력확장을 경계하기 위해, 캄보디아를 지원하였으며, 베트남과 국경전쟁을 벌였다. 냉전시기 중국은 소련의 동남아 영향력 증대를 경계하고 있었는데, 소련과 가까워진 베트남은 라오스와 캄보디아에 영향력을 행사하고자 하였다. 이에 불만을 품은 중국은 1979년 베트남에 대해 선제공격을 감행한다. 오늘날 남중국해에서 미국과 가까워진 베트남이 국력을 확장하고 중국의 역사와 영토에 대해 대립적인 성격으로 발전한다면, 중국은 인프라 연결로 확장될 베트남의 세력을 경계해야 할 수밖에 없다. 결국, 베트남에 대한 중국의 육상네트워크 연계문제는 해상에서 중국이 남하하는 문제와 연결될 수밖에 없는 하나의 전략(one track)이 된 것으로 보인다(정혜영, 2019a: 116).

중국이 구상한 일대일로는 주변지역 국제질서와 연계하여 육상(一帶)과 해상(一路)의 연계성으로 중국 중심의 네트워크를 확보하고자 하는 사업이다. 중국의 최종목표는 해상에서 봉쇄된 중국의 출로를 열고, 육상에서는 유럽으로 향하는 경제실크로드 대동맥을 뚫어 낙후된 중국서부지역을 부흥시키고자 한다. 육상과 해상의 일대일로 네트워크(互联互通)의 지향점은 중국이 지닌 지정학적 열세(劣勢)를 극복하고 경제부흥으로 지역주도권을 지니는 것이다. 이러한 각도에서 보자면 동남아시아에서 미국과 일본은 육상과 해상에서 중국의 정치안보와 경제안보에 경쟁구도를 형성함으로써, 중국이 극복해야 하는 대상이 된다(北京大学海洋研究院, 2017: 15-16). 베트남이 일본과 협력하여 자국 육상인프라(도로와 철도)를 개선하고 해상안보문제를 미국 해양세력에 의지하고자 하는 한, 베트남 영토에서 중국의 남하하는 쉽지 않은 과정일 것이다. 결국 중국은 베트남의 이웃국인 라오스에서 먼저 고속철도건설을 시작했으며, 캄보디아 경제를 지원하는 구상¹⁷을 실현시켜 베트남을 통하지 않은 인도차이나반도 남하를 실현시키게 되었다.

¹⁷ 중국은 자국의 저부가가치 제조업 이전국을 캄보디아로 지정하는 계획을 세웠으며, 이에 따른 캄보디아 공업단지육성과 주변거점항구개발을 진행 중에 있다(商务部 国际贸易经济合作研究院, 2018).

미국에게 협력하고 일본의 지원으로 발전하고 있는 베트남의 국가발전전략은 미-중의 대결구도가 더욱 민감해지고 있는 시기에, 직·간접적으로 중국이 베트남과 협력하는 데 어려움을 제공한다. 중국의 지정학 전략관점에서 보자면, 중국은 해상진출로를 원만하게 확보해야 하기 때문에 여전히 베트남의 협조가 필요하다. 따라서 베트남으로 하여금, 해상에서 얻기 힘든 중국의 출로를 베트남의 육상에서 찾음으로써, 베트남과 정치적 소통기제가 확대되는 공간을 유지해야 한다. 남중국해 해상에서 미국이 개입하기 힘든 비전통 수단으로 출로를 확보하고자 하는 중국의 전략으로 볼 때, 육상에서 베트남과 소통 가능한 “공동 관리 영역”의 협력공간 확보는 중국에게 중요한 함의가 내재되어 있다. 중국의 입장에서 볼 때, 육상과 해상 소통에서 모두 베트남과 멀어진다면, 베트남이 미국과 더욱 깊은 협력으로 나아가게 되는 결과를 맞이해야 한다.

2. 베트남의 연계성 인식과 접근

베트남의 양량일권 연계성 구상은 2004년 베트남 정부가 중국의 자금과 기술로 베트남 북부경제를 발전시키고, 이어 중국 서남부시장진출을 단계적으로 확대하기 위한 구상에서 제의한 사업이었다. 그러나 2013년 중국이 자국의 부상을 위한 세계화전략 일환으로 일대일로 연계성구상을 제의하자, 베트남은 양량일권 구상의 본래 목적성을 다시금 검토해야 할 상황에 직면한다. 중국의 인도차이나반도 경제회랑 초기계획은 베트남 지역을 관통하여 북쪽 쿤밍에서 남쪽 싱가포르로 남하하는 철로연결 계획이 있었다.¹⁸ 그런데도 양국의 연계성이 선(先) 실현될 수 없었던 원인은 무엇일까? 아래에서는, 베트남 정부의 국가발전전략과 그 연계성 인식으로부터 해답을 찾고자 한다.

베트남의 국가발전전략 도이모이(Đổi Mới, 1984)는 개혁과 개방정책을 통하여 그동안 자신들을 고립시켰던 적대 국가들과 경제협력관계를 강화하고, 해외투자자와 원조를 유치하여 국가경제를 발전시키는 것이다. 개방초기, 산업을 일으키

¹⁸ 아세안사무국 내 중국비즈니스 사무처(中国驻东盟成员国使馆经商参处)의 2012년 쿤밍-싱가포르간 중국철도공사 계획내용에 따른 정보다.

기 위한 도로 기반시설과 기초산업 건설자금은 일본의 원조 및 ADB, WB 등 서방자본에 크게 의지하였다. 특히 한국기업들의 기술과 산업시설투자는 노동집약적 제조업 발전을 위한 기초를 마련하고 세계 수출길을 여는 데 전적으로 공헌하였다. 이어 삼성의 전자산업투자는 베트남이 아세안국가들 중 최고 속도로 수출을 증가시켜 중소득 국가대열로 들어서는 데 결정적인 계기를 마련해 주었다. 베트남의 이러한 글로벌 경제체제 본격편입은 중국경제체제(부품수입체)와의 결합보다는, 한국(투자·제조업 활성화와 수출저제공)과 일본경제(국가기초인프라 원조와 제조업지원)에 밀접한 글로벌가치사슬 형성으로, 해외자본유치와 수출경제발전 중심의 성장기초에 유리하게 작용하였다(한국은행, 2018). 결국 베트남 정부가 고수해 온 국가발전전략은 북부지역에서 중국과의 협력을 소홀하게 만들었던 근본요인으로 확인된다.

1999년 12월 30일 ‘양국 육상경계획정’ 체결, 2011년 10월 ‘해상문제해결 및 지도에 관한 기본원칙(关于指导解决越中海上问题基本原则协议)’이 원만하게 협의되자, 베트남 정부는 본격적으로 정체된 북부발전을 위해 중국과의 협력을 검토한다.¹⁹ 특히 중국과 국경을 마주한 북부지역의 인프라 건설과 그 인프라를 활용할 경제동맥을 만드는 일에서 중국의 역할과 비중은 중요한 의미를 지닌다. 2013년 이후, 중국의 일대일로 발표로 중국과 국경을 접한 인도차이나반도의 국가들은 새로운 국경협력양상을 보였다. 미얀마에서는 석유 및 가스 파이프라인 건설이 구체화되었고, 철도 및 고속도로 연결계획이 세워졌으며, 라오스에서는 싱가포르를 잇는 고속철도 건설이 착공되었다. 태국과 캄보디아는 중국의 적극적 양보를 통해 다각적 협력을 이끌어 내고 있었지만, 베트남 국경에서는 별다른 협력의 진전 없이 급속한 무역량 확대현상만을 보였다.²⁰ 주변국과 중국의 협력이 강화되고, 양량일권의 핵심경제회랑 수송로가 확장압박 상황에 직

¹⁹ ‘해상문제 기본원칙협약’(중외외교부 중외조약문건 2011년 10월 11일 발표)는 1993년 체결된 “중국과 베트남의 육상경계영토에 대한 기본원칙협약”을 기초로 이루어졌다. 해상분쟁문제에 대한 해결을 ‘중-베 육상문제기본원칙’에 기초해 합의했다는 사실은 해상과 육상을 바라보는 양국의 갈등문제 인식이 기본적으로 분리되지 않음을 보여 준다.

²⁰ 2018년에 이르자, 베트남 전자산업의 성장으로 양국 국경무역은 베트남의 대중 만성수지 적자에서 최초 흑자로 전환되는 현상을 보이게 된다.

면하자, 베트남 정부도 연계성협력이 필요하다는 인식을 지니게 되었다.²¹ 이는 곧 베트남이 중국에게 육상연계성과 해상갈등을 분리해야만 하는 딜레마(two tracks)에 직면했음을 의미한다. 베트남 정부가 북부에서 중국과 경제성 있는 연계성사업을 소홀히 하면서 지속가능한 경제발전을 이룰 수 있을 것인가? 이에 대한 베트남 정부의 입장은 아직 명확하지 않지만, 중국인 관광객 유치정책 같은 경제성사업이 여전히 베트남 경제발전을 견인하는 데 일조하는 부분임을 간과하기는 어려울 것이다.

3. 양국 협력의 전략 공통분모 탐색: 지역안정과 경제성 협력

중국 일대일로와 베트남 양랑일권 연계구상은 양국의 상이한 국익추구 목적과 국제정치 전략에 근거하고 있다. 그러나 ‘지역안정’과 ‘경제협력의 필요성 증대’라는 공통된 인식도 존재한다. 아래에서는 이 같은 공통분모에 근거하여 지체되어 온 양국 인프라연계의 실현가능성을 살펴보고자 한다.

먼저, 중국의 입장에서 보는 전략공통분모, 즉 협력의 필요성을 3가지로 정리하자면 다음과 같다. 첫째, 미국과 정면대결을 원하지 않는 ‘남중국해 지역안정’에 대한 바램이다. 중화인민공화국 창건 70주년에 즈음하여 중국국무원 보도판공실은 2019년 9월 『신시대의 중국과 세계』라는 백서를 발표했다. 백서의 메시지는 ‘중국은 보다 개방적이고 포용적인 자세로 세계를 포용하며, 세계와 보다 양성적인 상호연동을 형성하여 국제사회의 공동번영에 기여하겠다’는 의지였다(중국국무원 보도판공실, 2019). 이러한 대외전략의 연장선상에서 보자면, 중국이 남중국해에서 군사적 능력을 강화하는 것은 싸우지 않고 미국의 행위에 영향을 주고자 하는 차원이지만 미국과 전략적 갈등을 감수하고자 하는 것으로 보기는 어렵다(김재철, 2019: 29). 남중국해에서 베트남의 해상안보 방향은 일본과 미국을 지원하는 것이다. 2011년부터 2017년까지 미국과 베트남은 해상안보협력을 강

²¹ 1992년 창설이래, 베트남 인프라 건설에 꾸준히 참여해 온 아시아개발은행(ADB)에서도 하노이 북부도로와 철로 개선을 위한 타당성 조사에서 물류확장을 필요로 하는 철로구간은 경제성이 강한 ‘하노이-쿤밍 구간’임을 밝혀 왔다.

화하기 위해 국방협력의 동기부여, 고위급대화, 수색 및 구조, 인도주의적 지원 및 재난구호, 평화유지 작전 등 5가지 주요협력분야에서 긴밀한 협력을 해 왔다(Dang Cam Tu and Hang Thi Thuy Nguyen, 2019: 121-144). 구체적인 실행은 ‘미-베 국방협력 양해각서체결(2011년), 베트남 해안경비대 지원, 국제평화유지활동의 참여, 캄란만 미 해군 함정입항’ 등이 대표적이다. 따라서 미국과 베트남의 깊어지는 해상협력에 대비하여, 중국은 보다 안정적이며, 장기적 관점에서 남중국해 문제를 관리해야 한다.

둘째, 중국은 ‘핵심이익(core interests) 고수’를 지속하기 위하여, 해상에서 베트남과 강화된 양자관계가 필요하다. 즉 중국은 남중국해에서 베트남을 달래고 육상에서는 베트남과 강화된 양자협력 분위기를 조성해야 할 필요성이 증대된 것이다. 2011년 9월 중국 국무원에서 발표한 백서 『중국의 평화발전』에서는 중국의 핵심이익을 명확히 했는데, 당시 ‘남중국해’의 해양권익 관련내용은 부각되지 않았다. 이후 2014년 11월 11일, 『인민일보(人民日報)』에서 시진핑은 동중국해, 남중국해, 대만해를 해양실크로드 구상과 연계하여 핵심적 해양이익으로 설정함을 밝힌다. 2016년 7월 12일, 국제중재재판소(PCA)에서 필리핀이 제소한 ‘남중국해 9단선에 대하여 중국의 주장이 역사적 근거가 없다’는 판결이 내려지자, 중국의 ‘남중국해’ 핵심이익 고수방향은 ‘절대 타협할 수 없는’ 핵심이익으로 강화된다. 이를 위해, 중국은 베트남과 필리핀 사이 확대된 남중국해 분쟁문제를 국제법이 아닌 자국 ‘해양권익’의 차원에서 접근하고 있으며, 분쟁당사국과 1:1 조정방식으로 접근하고 있다. 즉 베트남과 같은 분쟁당사국에게 강압적 혹은 유희적 자세로 접근해야 할 전술적 차원의 양자관계 관리가 중요해지고 있다.

셋째, 지역번영을 위한 경제회랑의 경제성연계 필요성이다. 중국은 일본의 지원과 한국의 투자가 중심이 되고 있는 베트남 경제발전구조가 지닌 ‘경제성’의 관점에서 베트남의 경제동맥을 연결하여 지역공동번영을 확대해야 할 필요가 있다. 중국이 건설하고 있는 라오스 고속철도는 정치성에 우선하여 많은 투자를 하였다. 라오스의 산업은 1차 산업 중심구조이며, 인구가 희박하여 향후 노동집약적 산업을 일으키거나, 경제가 발전된 후에도 소비시장이 크게 확대될 여지가 많지 않다. 중국의 라오스구간 고속철도는 투자비용 회수기간이 장기화될 수밖에 없는 구조이며, 라오스 자국민 수요에 의한 운송효율의 확대요인도 베트남

표 2 중국 '일대일로' 협력 10대 무역국

(단위: 억 달러)

순위	국가	무역액	수출	수입	순위	국가	무역액	수출	수입
1	한국	2,804	1,030	1,774	6	태국	806	388	418
2	베트남	1,219	714	505	7	싱가포르	797	455	343
3	말레이시아	962	420	542	8	인도네시아	634	349	285
4	인도	847	684	163	9	필리핀	513	321	192
5	러시아	842	430	412	10	사우디아라비아	500	183	317

출처: 国家信息中心“一带一路”大数据中心(2018).

*일대일로 협력 71개국의 무역통계 중, 상위 10위 국가 배열.

에 비해 상대적으로 적다. 그러나 베트남은 부동산을 비롯한 금융업 발전이 기대되는 동시, 자동차산업, 스마트폰산업, 모바일 전자상거래 등 기술발전도약이 예상되며, 1억 명의 소비시장이 크고 있다. 2019년 이후, 베트남의 도시화율은 40%에 육박하고 있는데, 주택, 교통, 상·하수도 등 생활인프라와 유통, 냉동창고와 같은 물류시스템 등의 건설에서 북부지역은 상대적으로 남부베트남보다 성장과 투자기회 잠재력이 높다.²² 또한 중국이 투자한 인프라시설의 수혜는 중국 서남부 경제권으로 연계되는 '윈-윈(合作共赢)'의 지정학을 지니고 있다. 미-중 갈등 속, 저하되고 있는 중국 경제성장의 돌파구로 중국정부가 구상한 인프라 연결사업의 경제성과 지속성은 베트남과 같은 주변신흥시장을 필요로 한다. 무역으로 가까워진 양국의 경제관계(표 2)는 경제성에 의한 인프라협력의 성공가능성을 열어 주고 있는데, 무엇보다도 중국과 베트남의 국경무역은 전통적인 대베트남 무역수지 흑자기조 및 위엔화 유통에서 중국에게도 호혜적인 측면을 지닌다.

다음에서는, 베트남의 입장에서 보는 전략협력의 공통분모, 즉 구조적 협력요인을 대내·외 정치적 측면 및 경제적 측면, 안보협력 측면에서 살펴보고자 한다. 첫째, '중국과 이익 없는 직접적 분쟁을 피하고, 양국정당의 정치협력기조를 유지한다'는 베트남 정부의 정책방향이다. 양국은 사회주의 시장화를 걷는 정치적

²² 일본과 싱가포르는 베트남 남부의 인프라 투자와 부동산개발 분야를 사실상 견인하면서 연관된 상권개발기회도 확보하고 있다(임영신, 2019).

동반자이다. 중국보다 한 발 늦게 세계경제에 편입한 베트남에게 국가경제운영에 대한 중국의 롤모델과 조언은 중요한 가이드 역할을 한다. 중국의 개혁개방은 1978년이었으며, 베트남의 도이머이는 1986년에 시행되었기 때문에, 베트남은 중국에서 진행되었던 시장개혁정책 시험들을 약 7년에서 8년의 시간차를 두고 진행을 지켜본 뒤, 검증을 거쳐 안정적으로 도입하고 있다. 때문에, 베트남에 도입된 시장경제정책들은 중국의 정치적 지원과 협력이 작동되는 부분이다. 영토와 영해 갈등을 경험한 역사 속에서도 양국 협력이 불러온 실리적 이익을 포기하지 않겠다는 베트남 정부의 의지를 해석하자면, 갈등 속에서도 성공적인 사회주의 시장경제 길을 걷는 정치협력의 동반자관계를 유지하고자 하는 정책일환이며, 전략적 협력 속에서 실리를 추구한다는 대외정책방향이 담겨 있다. 한편, 내부적으로, 베트남 정치는 개혁과 개방이 심화되면서 호치민을 중심으로 한 남부경제와 하노이 북부경제 발전격차를 줄이는 정치적 경쟁 중에 있다. 국토의 '북-남 균형발전'이라는 내부 정치엘리트들의 권력경쟁은 '중국과 협력 가능한 부분은 협력하겠다'는 의지가 있다. 그러나 베트남 국민의 전반적 정서는 '중국에게 종속되는 경제협력형태(인프라 건설 및 유통구조 등)는 지양하겠다'는 의지가 크다. 따라서 베트남 정부는 중국에 대해 종속적이지 않은 대중경제 협력전략을 구상하면서, 내부적으로는 자립성 있는 북부경제발전 전략을 마련하는 2종의 노력을 가하고 있다.

둘째, 베트남의 북부경제발전전략에 의한 연계성의 필요하다. 베트남의 경제는 노동집약적 산업을 집중 육성시켜 수출경제로 도약하는 경제성장을 유지하고 있는데, 2011년 이후, 중국 내 산업구조가 조정됨으로 말미암아, 부품원재료의 조달, 가공, 조립, 생산과정의 상당부분이 베트남과 아세안으로 이전되었다. 아세안 지역 내 분업의 체계화는 베트남의 북부지역에서도 나타났다. 베트남 정부의 전자기기, 휴대폰·기계금속·화학·전자정보기술·건설자재·전력·자동차 등 북부 산업 집중육성정책에 따라, 이미 베트남의 제조업에 필요한 부품의 상당부분이 중국에서 수입되는 구조가 형성되었다. 게다가, 미-중 무역 분쟁 이후, 아시아 권역 내 지역가치사슬(Regional Value Chain, RVC)의 재편가능성도 증대되고 있다.²³

²³ 베트남의 생산수출 품목이 미국시장에서의 관세노출에 상대적으로 유리하게 되자, 적지 않은

인도차이나 반도에서 가장 빠르게 성장하는 베트남에 대한 중국인 금융서비스업과 부동산투자 확대추이도 투자협력의 공간을 넓혀 주고 있다. 특히 베트남과 중국 국경지역에는 이미 협력을 위한 초국경경제협력구(跨境经济合作区)²⁴가 4곳에서 지정되었는데, 베트남은 중국중앙정부가 다른 변경지역에서 진행한 7개국의 총 12개 초국경경제협력구 중 가장 많은 경제협력구를 지정한 국가다. 양국의 특구개발전략은 단순 경제무역협력업무를 초월한 금융, 안보, 사법, 물류, 산업, 관광, 환경 등의 포괄적 협력안을 담고 있다. 양국 사이 특구협력사업에 대한 이해문제가 해결된다면, 양국 국경 협력규모는 중국과 연접한 국가 중 가장 활발한 교역이 가능하다. 이러한 가능성을 뒷받침해 주는 근거는 양국의 무역액 증가 속도에서도 보인다. 중국과 베트남의 무역액은 1991년의 320만 달러에서 2017년 966억 9,000만 달러로 3,000배가 증가되었다(표 3. 중-베 무역량 참조).²⁵ 나아가 양국의 인적 교류 역시 크게 증가되었는데, 베트남으로 들어오는 중국인 관광객은 전체 외국인 관광객의 30%(2018년 기준)를 차지한다. 아세안 최대 중국인 관광객 입국국가인 태국에 이어, 아세안 2위의 중국 관광객 흡수 국가다. 2020년 초 팬데믹 이전까지, 매년 약 500만 명의 중국인 관광객이 베트남을 방문했다.

중국기업들이 베트남으로 생산 공장을 이전하겠다는 의향을 보이고 있으며, 베트남을 상품구입선창구로 다변화하고자 한다. 또한 중국기업들은 미국으로 향하는 중국 상품의 우회수출기지로서 베트남기업과의 협력요인이 있다.

²⁴ 초국경경제협력구(跨境经济合作区)는 중국 중앙정부가 일대일로 전략추진을 위해 국경을 마주한 인접국정부와 긴밀한 협력(top-down)을 통해 진행하는 협력지대다. 변경협력지역의 관할 지방정부가 변경지역에 설치하여 운영하는 변경경제협력구(边境经济合作区)와 중점개발개방시험구(重点开发开放试验区)와는 달리, 전략적 정책지원을 중앙정부차원에서 강화한 협력구다. 중국 중앙정부는 주변 변경국가와 이미 12개의 초국경경제협력구 조성 계획을 마련하였으며, 정식운영이 되고 있는 카자흐스탄 호르고스 초국경협력구를 제외한 11개 초국경경제협력구는 조성과정(2019년 기준) 중에 있다. 국경협력구는 주권이전의 민감도, 국경 간 운영의 복잡성에서 자유무역지대 건설에 부정적 영향이 있는 정책으로도 지적되고 있다. <https://wiki.mbalib.com/wiki/%E8%B7%A8%E5%A2%83%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E5%90%88%E4%BD%9C%E5%8C%BA>

²⁵ 국제무역센터(Internal Trade Center, 2017년) 통계발표에 의하면 아세안 10개국 중 중국과 가장 많은 교역을 하는 국가는 싱가포르였다(대중국 총교역액: 99,382,076,000달러/수출: 54,038,553,000달러/수입: 45,343,523,000달러). 그 뒤를 2위인 베트남이 따르고 있는데, 중국으로부터 들어오는 수입액은 싱가포르 교역액을 초과한다(대중국 총교역액: 93,795,944,000달러/수출: 35,487,372,000달러/수입: 58,308,572,000달러).

표 3 2017년 베트남의 10대 무역파트너 국가(左) 및 대베트남 외국인직접투자 순위(右)

순위	수출(Export)		수입(Import)		대 베트남 투자(Investment)	
	국가	금액	국가	금액 (단위: 천 달러)	국가	금액 (단위: 백만 달러)
1	미국	41,655,582	중국	58,308,572	일본	3,580.4
2	중국	35,487,372	한국	46,698,594	한국	3,337.7
3	일본	16,851,386	일본	16,594,460	싱가포르	2,085.6
4	한국	14,833,653	대만	12,713,411	중국	852.0
5	홍콩	7,586,028	태국	10,498,278	영국령 버진아일랜드	648.9
6	네덜란드	7,110,016	미국	9,176,967	홍콩	584.1
7	독일	6,364,899	말레이시아	5,862,535	대만	573.7
8	영국	5,417,644	싱가포르	5,314,647	네덜란드	407.2
9	아랍에미리트	5,029,590	인도	3,880,976	미국	341.4
10	태국	4,617,553	인도네시아	3,643,059	태국	280.1
-	세계	213,931,461	세계	210,625,521	총계(Major countries)	12,691.0
					총계(All countries)	14,100.0

자료: 국제무역센터(2018) 및 아세안사무국 통계집(2018), 재편집.

총계(Major countries)는 세계 상위 10개 투자국의 대 아세안 10개국 투자 총액을 의미함.

총계(All countries)는 세계 전체투자국에서 대 아세안 10개국으로 투자된 총액을 의미함.

마지막으로, 역외균형이 필요해진 베트남의 지정학적 안보전략 구상이다. 즉 해상국방안보의 지렛대인 ‘육상협력과 인프라로 연결되는 경제안보전략’을 말한다. 미-중 대립이 강화되는 국제정세변화와 베트남의 지정학적 가치부상으로 인해, 베트남 정부는 해안안보 측면을 미국에게 의지하고자 하는 정책을 강화하고 있다. 그러나 베트남은 자국의 영토와 영해가 ‘미-중 갈등’의 요충지로 치닫는 것을 방지하기 위한 중국과의 전략협력기조 유지공간도 마련해야 한다. 그러면서, 미국의 힘을 간접 이용하여 중국의 지나친 군사력 확대를 경계하고자 한다. 이러한 입장은 2019년 11월 베트남의 새로운 국방백서에도 담겼다. 남하하고자 하는 중국의 역내 정치외교 영향력과 군사력은 시간이 지날수록 커질 것이다. 그러나 미국 역시, 중국의 남하를 견제하기 위하여 베트남을 더욱 미국편으로 세우기 위하여 노력할 것이다. 따라서 베트남은 자국의 지정학적 위상과 역할이 축소되지 않기 위하여, 자국이 지닌 전략적 가치를 효과적으로 활용해야

한다. 현 베트남 정부의 대중정책 방향을 종합하자면, 경제와 안보의 모호한 경계 속에서 중국과의 정치경제 협력 고리를 유지하고, 중국으로부터 오는 위협을 회피(hedging)하는 것이다. 이러한 측면서 볼 때, 중국과의 국경경제 활성화는 중국으로부터 오는 위협과 긴장감을 완화시키는 수단이 된다. 만약 향후, 베트남이 한국, 일본, 미국과의 경제협력 강화를 통해, 자국의 산업경쟁력(RVC)으로 인도차이나반도 물류회랑의 한 축을 열게 된다면, 이로써 베트남은 ‘자신이 의도한 인프라 연계구조에 의해 경제안보전략의 한 축을 열게 되는 것’이다. 중국의 서남부 지역에서 아세안을 연결하는 ‘지역경제플랫폼 경쟁’ 즉, 경제협력지대 건설은 결국, 지배적 역량을 두고 벌이는 양국 지정학의 경쟁이며, 크게는 해양세력과 대륙세력의 경쟁결과에 의해 좌우될 가능성이 커지고 있다.

V. 맺음말: 육상 연계성을 향한 지정학적 의미와 과제

이상의 논의에서는, 2013년 중국의 일대일로 구상 발표 이후, 양국현안으로 떠오른 연계성사업의 미묘한 갈등과 긴장관계를 베트남의 세력균형 시도와 양국의 지정학 관점에서 규명하였다. 그리고 양국 갈등의 중심에는, 작게는 해결되지 못한 영토분쟁문제가 자리하여 왔으며, 크게는 해양출로를 필요로 하는 중국과 중국의 남하를 저지하려는 미국의 해상세력 갈등이 충돌하는 배경을 지닌, 베트남의 대외발전 구상이 자리 잡고 있음을 확인하였다. 그렇다면 향후, 양국의 연계성협력은 가능할 것인가?

중국의 부상으로, 베트남은 ‘미국과 중국의 갈등’ 중심에 서게 되는 새로운 지정학적 과제를 안게 되었다. 베트남 국토의 육상과 해상은 중국과 미국에게 정치적, 지리적으로 중요한 의미가 된 것이다. 베트남의 대외발전 구상은 자국 경제도약을 통해, 새로운 발전 동력을 키우기 시작한 북부에서 자국의 경제력으로 중국시장을 여는 것이며, 그러면서 미국을 자극하지 않고, 중국과 갈등하지 않는 상황에서 자국의 해양안보를 튼튼하게 하는 것이다. 중국과의 육상국경에서는 전면적이지는 않지만, 협력의 분위기를 조성하기 위해 15년 동안 우호적인 협력노력을 가해 왔으며, 양량일권이라는 연계성구상을 중국에게 먼저 제시함

으로서 연계성을 실현하고자 하였다. 해상에서는 증대되는 중국의 군사력에 비해 절대적으로 불리한 베트남의 군사력을 보완하기 위해, 미국과 일본에게 군사 안보 협력의 힘을 실어 주는 편승정책을 택했다. 베트남의 대미 편승정책으로, 미국이 남중국해 영토분쟁문제에 직접적으로 개입하는 도움은 얻지 못했지만, 트럼프 정부의 인도-태평양 전략에 동승함으로써 세계경제로 완벽하게 편입하고자 하는 시그널을 국제사회에 보냈다.

한편, 중국은 남중국해에서 핵심이익 확보를 위해 공세적인 해군력 증강과 해양 전략문제에 집중해 왔다. 일대일로 의 육상연계성과 해양경제협력에서는 베트남을 제외하고 이웃국과 협력을 서둘러 줌으로써, 이전보다 가까워진 중국의 우방을 확보하고 베트남을 간접적으로 압박할 수도 있게 되었다. 중국은 코비드(COVID)-19 이후, 전면적으로 확대된 미-중 갈등과 미국의 공세적 해상압박 속에서, 미국에게 적극 대적할 수도, 물러설 수도 없는 상황에 처하게 되었으며, 좀 더 장기적인 시각에서 중국의 부상을 준비해야 할 과제에 직면하게 되었다. 이를 위해 주변국과의 관계를 중시·강화해야만 하며, 중국에게 우호적인 국가를 확보해야만 하는 수순을 밟게 될 수밖에 없다. 베트남과 같이 지정학적 내적 갈등을 안은 국가들을 포섭하여 중국의 대아시아 입지를 강화하여야 할 필요성이 커진 것이다. 그러면서 자신이 확보한 해양영역에서 점진적 현상변경 및 기정사실화(fait accompli)전략을 지속하고자 할 것이다.

결국, 중국과 베트남 관계는 '미-중 전략경쟁'과 구조적으로 연계되어, 양국 간 해상갈등을 심화하고, 육상협력의 진전을 어렵게 했다. 또한 양국의 경제, 안보, 영토분쟁의 긴장관계가 각국의 전략균형 감각에 따라 영향을 받는 구조가 만들어졌다. 이에 따라 양국 정부는 국경협력과 해상갈등의 지정학적 배경을 바탕으로 해양세력과 대륙세력의 힘의 균형을 적절히 안배해야 하는 새로운 과제를 안게 되었다. 중국과 베트남은 이러한 정세인식하에 “지역안정”과 “경제성 있는 인프라 사업추진”이라는 전략적 공통분모를 지니게 된 것이다. 그러나 실질적으로는, 여전히 정치경제 협력전략의 근본적 이질성을 극복하고 국경에서의 협력을 이끌어 내야만 하는 현실과제를 안고 있다. 균형과 견제의 전략관계 속에서 국경협력의 가능성을 열어 두는 일은 양국에게 모두 필요한 전략이다. 그러나 양국은 연계성 실현을 현실화하기 위하여, 해상에서의 갈등인식과 분리

된 경제협력구(ETZ) 운영에 대한 상호 이해를 먼저 구해야 할 것이다.

마지막으로, 육상협력과 해상갈등의 지정학적 배경 속에서 중국과 베트남의 연계성협력의 전략공통분모를 탐색하는 일은 한반도에게도 시사점을 던져 준다. 한반도는 중국과 관련한 심각한 영토분쟁 충돌이 존재하지는 않지만, 중국이 이웃국가들과 벌이는 역사공정의 부정적 영향과 파급은 여전히 존재한다. 또한 중국과의 협력 및 갈등 문제에는 북한 문제가 변수로 연동되고 있다. 북한의 강화되는 미사일실험과 핵무력 완성의 위협상황에서 남북관계에 대한 중국의 역할과 평가는 한중관계의 걸림돌로 작용한다. 대륙세력과 해양세력의 갈등경계로 떠오른 북한은 중국에게 우호적이며 안정적인 완충지대 역할을 하는 지정학을 지닌다. 대륙세력과 해양세력의 힘의 균형에 의하여 다시 요동치는 한반도 지정학은 중국과 경계한 한반도 국경지역에서의 연계성 협력문제를 고민하게 한다. 북경정부는 일대일로 구상 초기, 정치경제적인 배경에 근거하여 한반도 연계성을 일대일로 계획에서 배제하였다. 이제는 우리 스스로가 다음과 같은 질문을 적극 검토해야 할 때다. ‘한반도 연계성 협력문제가 ‘미-일-중-러’ 강대국의 권력 이해를 넘어, 그들 각각과 어떠한 공통이익을 향유할 수 있는지? 한반도에서 경제성 있는 연계성을 실현시키고자 할 때, 연접한 중국에게 기대해야 할 정치·경제적 역할은 무엇인지?’ 인프라연계의 세력경쟁 환경을 세부적으로 연구하는 우리의 미래전략이 필요한 때다.

투고일: 2020년 6월 15일 | 심사일: 2020년 7월 3일 | 게재확정일: 2020년 7월 27일

참고문헌

- 김석수. 2016. “남중국해 분쟁과 베트남의 전략.” 『동남아시아연구』 26(4), 1-37.
- 김성철. 2018. “남중국해 분쟁과 베트남의 대중국 헤징.” 『중소연구』 제41권 제4호, 99-135.
- 김재철. 2019. “평등성, 미국과의 무역분쟁, 그리고 중국의 딜레마.” 『중소연구』 43(2), 7-35.

- Nguyen Xuan Thang. 2007. “1986년부터 현재까지 베트남: 미국관계의 정상화 과정.” 『동향과 논단』 제1/2호, 통일문제연구협의회, 101-110.
- Do Tien Sam. 2007. “베트남과 중국 15년 관계 회고와 전망.” 『동향과 논단』 제1, 2호, 통일문제연구협의회, 93-100.
- _____. 2012. “중국과 베트남 간 두 개의 회랑과 하나의 경협지대건설에 관한 보고와 정책제안토론회.” 하노이 사회과학원 중국연구소. 2012. 2. 21.
- _____. 2018. “중국의 일대일로와 베트남 양랑일권 전략연계.” 『동아시아와 중국의 일대일로 갈등과 협력』, 중국의 일대일로 대전략연구, 동북아역사재단 세미나 발표자료. 2018. 10. 19.
- 리카이성. 2019. “동남아시아에서의 일대일로: 정치와 경제의 상호작용.” 『현대 중국의 세계화전략 I』, 동북아역사재단.
- 모겐소, 한스 저. 이호재·엄태암 역. 2014. 『국가 간의 정치』, 김영사.
- 민귀식. 2019. “중국 해상실크로드와 항만네트워크 전략.” 『중소연구』 43(1호), 통권 161호, 133-163.
- 박재영. 2017. 『국제정치 패러다임』, 법문사.
- 박현진. 2018. “남중국해 분쟁과 중국의 대응: 혼합분쟁과 분할청구관련 중재재판소의 관할권 확인 판정을 중심으로.” <중국의 국제접촉전쟁 수해방식>. 원광대한중관계연구원·한중법학회 공동세미나 2018. 12. 6.
- 보니파스, 파스칼. 2019. 『지정학: 지금세계에 무슨 일이 벌어지고 있는가?』, 가디언.
- 브라운, 케리 저. 도지영 역. 2018. 『중국외교읽기』, 시그마북스.
- 유동원. 2015. “중국의 남중국해 전략 변화: 새로운 확대전략의 실천과 특징.” 『중소연구』 제39권 제3호, 2015 가을, 185-219.
- 유인선. 2009. “전근대 베트남의 대중국인식: 조공과 대등의식의 양면성.” 『동북아역사논총』 23호, 389-436.
- _____. 2012. 『베트남과 그 이웃 중국: 양국관계의 어제와 오늘』, 창비주.
- 응웬 나 외. 2012. 『황사와 장사군도는 베트남의 영토이다』, 동북아역사재단.
- 응웬 티 한. 2015. “베트남-중국간 영토·영해 경계획정의 역사.” 『영토해양연구』 제10권, 32-62.
- 이동률. 2012. “중국의 해양 대국화와 해양 영유권 분쟁.” 『동아시아 브리프』 7(2), 16-23.
- 이한우. 2011. “협력과 갈등 속의 중국과 베트남 관계.” 『동아시아 브리프』 6(3), 통권 21호, 61-66. 성균관대학교 동아시아지역연구소.
- 자크, 마틴 저. 안세민 역. 2010. 『중국이 세계를 지배하면: 패권국가 중국은 천하를 어떻

- 계 바꿀 것인가?』. 도서출판 부키.
- 정의길. 2018. 『지정학의 포로들』. 한겨레출판.
- 정혜영. 2014. “중국과 베트남의 갈등관계 분석 및 고찰: 베트남의 입장을 중심으로.” 『중국지역연구』 창간호, 195-238.
- _____. 2019a. “중국과 베트남 관계의 새로운 모색: 일대일로와 양량일권의 전략 연계.” 『국제지역연구』 제23권 제1호, 95-126.
- _____. 2019b. “중국 일대일로(一帶一路) 구상에 대응하는 베트남의 헤징(hedging): 국경 경제협력과 남중국해 갈등을 중심으로.” 『한중사회과학연구』 제50권 제1호, 229-259.
- _____. 2020. “중국의 지정학과 동남아 네트워크 협력구상: 대륙부·해양부 동남아국가와 중국의 일대일로를 중심으로.” 『국제지역연구』 제24권 제1호, 101-136.
- 캐플런, 로버트 D. 저. 이순호 역. 2017. 『지리의 복수』. 미지북스.
- 컨버그, 주디스 F. 존 파우스트 저. 이진영 역. 2008. 『중국의외교정책: 정책·과정·전망』 명인문화사.
- 한국은행. 2018. “베트남 경제 개혁·개방정책의 주요 내용 및 성과.” 『국제경제리뷰』 제 2018-20호, 1-27.
- 김규환. 2019. “중국에 맞짱 뜨는 베트남의 결기.” 『서울신문』(2019. 1. 3). <https://www.seoul.co.kr/news/newsView.php?id=20190103500139>(검색일: 2019. 10. 21).
- 이재준. 2016. “중국, 헤이그 상설재판소 중재판결 무시할 듯.” 『뉴시스』(2016. 7. 11). https://mobile.newsis.com/view.html?ar_id=NISX20160711_0014211387&cID=&pID=00(검색일: 2020. 7. 10).
- 임영신. 2019. “베트남에서 5년 내 승부를 보려면...” 『매일경제』(2019. 4. 16). <https://www.mk.co.kr/news/world/view/2019/04/235773/>(검색일: 2019. 10. 11).
- 중국국무원 보도관공실. 2019. 백서 ‘신시대의 중국과 세계’ 발표(2019. 9. 27). <http://korean.cri.cn/20190927/d71e6615-b727-829b-51bf-a0f24b24f890.html>(검색일: 2019. 10. 13).
- 北京大学海洋研究院. 2016. 『“一带一路”沿线国家五通指数报告』. 北京: 经济日报出版社.
- 国家信息中心“一带一路”大数据中心. 2018. 『“一带一路”大数据报告2018』. 北京: 商务印书馆出版.
- 李晨阳·杨祥章. 2017. “论 21世纪以来中国与周边发展中国家的合作.” 『国际展望』. 上海国际问题研究院, 2017年 第2期.
- 除奏法·林勇灵. 2012. 『中国-东盟多元政治体制下的政治合作研究』. 北京: 人民日报出版社.

- 商务部 国际贸易经济合作研究院. 2018. 『对外投资合作国别(地区)指南: 越南』. 北京: 商务部对外投资和经济合作司.
- 潘金娥. 2011. 『越南政治经济与中越关系前沿』. 北京: 社会科学文献出版社.
- 万忆. 2012. 『向东盟转播中国』. 北京: 人民日报出版社.
- 文庄. 2013. 『中越关系两千年』. 北京: 社会科学文献出版社.
- 魏玲. 2013. 『东亚地区合作: 2012』. 北京: 经济科学文献出版社.
- 孙超·邓明魁. 2017. “两廊一圈对接一带一路.” 『中国发展观察』, 2017年11月10日. 人民日报. “中-越联合声明.” 人民网, 2017年11月14日.
- 国务院新闻办公室. 2011. 『中國的和平發展』白皮书. <https://www.fmprc.gov.cn/ce/cekor/chn/zgzt/hpfz/t855785.htm>(검색일: 2019. 10. 1).
- 何广顺. 2018. 12. 1. 中国社会科学网. http://www.cssn.cn/zx/201812/t20181201_4786688.shtml(검색일: 2019. 9. 21).
- Dang Cam Tu and Hang Thi Thuy Nguyen. 2019. “Understanding the U.S.–Vietnam Security Relationship, 2011-2017.” *The Korean Journal of Defense Analysis* 31(1), March, 121-144.
- Dollar, David. 2020. “China and the West Competing over Infrastructure in South-east Asia.” *Foreign Policy*, Washington, D.C.: The Brookings Institution, April 2020, 1-12.
- Donald, Weatherbee. 2015. *International Relations in Southeast Asia: The Struggle for Autonomy*. New York: Rowman & Littlefield.
- Goh, Evelyn. 2007. “Great Powers and Hierarchical Order in Southeast Asia: Analyzing Regional Security Strategies.” *International Security* 32(2) Winter, 113-157.
- Gu Xiaosong and Brantly Womack. 2000. “Border Cooperation between China and Vietnam in the 1990s.” *Asian Survey* 40(6), Nov. - Dec 2000, 1042-1058.
- Kei Koga. 2018. “ASEAN’s Evolving Institutional Strategy: Managing Great Power Politics in South China Sea Disputes.” *The Chinese Journal of International Politics*, 1-32.
- Kurihara Hirohide. 2012. *Vai trò của chính quyền địa phương trong ‘Hai bành lang một vãnb đai kinh tế’ Việt Nam- Trung quốc*. Vietnamese academy of social science, Ha Noi: Nhà xuất bản khóa học xã hội.
- Lai, Christina. 2019. “A Coercive Brotherhood: Sino-Vietnamese Relations from the 1990s to 2018.” *Journal of Contemporary China*, Online Published: 24 Jul

2019. <https://doi.org/10.1080/10670564.2019.1645484>(검색일: 2019. 12. 10).
- Luce, Dan De and Keith Johnson. 2017. "In the South China Sea, the U.S. is Struggling to Halt Beijing's Advance." *Foreign Policy*, May 25. <https://foreignpolicy.com/2017/05/25/in-the-south-china-sea-the-u-s-is-struggling-to-halt-beijings-advance/>(검색일: 2019. 11. 15).
- Michele Ruta and others. 2019. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*, Washington D.C.: The World Bank, June 18.
- Nguyen Phuong Hoa. 2012. "Vietnam and China Normal Relationship with 20 Years." *Chinese Studies Review*, Vietnam Academy of Social Science, 129(5), 28-40.
- Nguyen van Binh. 2010. *Dong Dang-Lang Son Border Gate Economic Zone*. Great Opportunity for Eco-investors, Lang Son Province, Vietnam.
- Phung thanh kien. 2010. *The Role of Dong Dang-Langson Border Gate Economic Zone*. Lang Son Province Potentiality and Investment Opportunity, Lang Son Province, Vietnam.
- The World Bank. 2019. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. NW, Washington, DC: ISBN(paper): 978-1-4648-1392-4.
- Vuving, Alexander L. 2006. "Strategy and Evolution of Vietnam's China Policy: A Changing Mixture of Pathways." *Asian Survey* 46(6), 805-824.
- Womack, Brantly. 2016. "Managing the Vietnam-China-United States Triangle." *VNU Journal of Science* 32(1), 1-12.
- ĐẶNG NGUYỄN. 2007. "Nhìn lại kinh tế cửa khẩu." *VnEconomy*. 2007. 5. 7. <http://vneconomy.vn/giao-thuong/nhin-lai-kinh-te-cua-khau-70304.htm>(검색일: 2019. 10. 1).
- Yunling, Z. 2015. Analysis of One Belt One Road Faces Five Challenges. https://issuu.com/davidhallusbct/docs/china_analysis_belt_road/11(검색일: 2019. 2. 20).
- Tap chí Tài chính. 2017. 12. 31. "Vai trò của Khu kinh tế cửa khẩu đối với phát triển kinh tế - xã hội vùng biên." <http://tapchitaichinh.vn/nguyen-cuu-trao-doi/vai-tro-cua-khu-kinh-te-cua-khau-doi-voi-phat-trien-kinh-te-xa-hoi-vung-bien-133797.html>(검색일: 2019. 9. 10).
- Cổng thông tin điện tử Bộ Công Thương (MOIT). 2016. 2. 19. "Lào Cai: "Đòn bẩy" từ kinh tế cửa khẩu." <https://moit.gov.vn/tin-chi-tiet/-/chi-tiet/lao-cai>

%C4%91on-bay-tu-kinh-te-cua-khau-106641-23.html(검색일: 2019. 9. 10).

Oxford Analytica. 2020. Feb 12. "Complex relations between Vietnam and China: Vietnam may have some leverage over China through 2020." <https://www.emerald.com/insight/content/doi/10.1108/OXAN-DB250629/full/html>(검색일: 2020. 3. 10).

Abstract

A Study on Geopolitics of Land Connectivity and Maritime Dispute between China and Vietnam: Exploring the Strategic Common Denominator for China's 'Belt and Road Initiative (BRI)' & Vietnam's 'Two Corridors, One Belt'

Jung Hye Young Konkuk University

This study aims to analyze the relationship between China and Vietnam under a background of the new changes in international relations from the context of geopolitics of rising China. Specifically, through the land-based cooperation and maritime conflict, the study analyzes the differences and similarities between the strategies of China and Vietnam. Next, the study explains the geopolitical background that the two countries have the possibility of conflict and cooperation at the same time. In conclusion, the geopolitics between the two countries reveals that despite the tensions inherent, China and Vietnam are taking a strategy to establish a strategic mode of control and cooperative communication.

The link between 'China's Belt & Road Initiative (BRI)' and Vietnam's 'Two Corridors, One Belt', is a collaborative infrastructure connectivity that will energize and develop the local economy in the border areas. The link also brings economic and security benefits to both countries. However, there has been a limit to the genuine cooperation between the two countries due to geo-political problems and the interests of international politics. Ultimately, under this structure in which tensions between China and Vietnam's economic, security and territorial disputes are affected by the sense of strategic balance, the governments of the two countries faced

a new task to lead the bilateral cooperation by properly arranging the balance of polarity on continental powers and maritime powers.

The final goal of this study, the strategic common denominator of bilateral cooperation, was derived from the perception and perspectives of the two countries and analyzes the implications of the infrastructure connectivity of both countries. Furthermore, we will consider the implications of infrastructure connectivity issues in the border region of the Korean Peninsula.

Keywords | Geopolitics, China-Vietnam Relations, China's Belt and Road Initiative (BRI), Vietnam's Two Corridors, One Belt, South China Sea Dispute, Border Economic Cooperation, Connectivity