

중국-파키스탄경제회랑(CPEC)의 국제정치*

姜鳳求*

- | | |
|-----------------------|--------------------------|
| I. 서론 | IV. 중국-인도-파키스탄 관계에 대한 함의 |
| II. 중국-파키스탄경제회랑의 정치경제 | V. 결론 |
| III. 인도의 우려 요인 | |

한글초록

본 연구의 목적은 중-파경제회랑 사업은 어떤 정치경제적·국제적 맥락에서 진행되며, 중국-인도-파키스탄 관계에 어떤 영향을 미칠 것인가를 논구하는 데 있다. 중국과 파키스탄 양자관계에서 중-파경제회랑의 핵심적 의미는 장기간 유지되어 온 정치, 외교, 군사적 관계에 전면적 경제협력을 더하여 다면적인 전략적협력동반자관계로 전환하였다는 데 있다. 이러한 변화는 양자관계의 안정성과 지속성을 확보하는 데 큰 도움이 될 것으로 전망된다. 인도양과 남아시아지역에서 중-파경제회랑 사업으로 더 심화될 중국-파키스탄 전략적 동반자관계와 미국-인도-일본이 주도하는 인도-태평양 전략 간의 경합과 대립이 반드시 중국-인도 관계의 냉각과 정치군사적 긴장으로 귀결되는 않을 것이다. 먼저, 중국과 인도간에는 위협인식의 비대칭성이 존재하기 때문에 적대국간의 '안보딜레마'가 자동적으로 가동될 가능성이 낮다. 다음으로, 인도는 중국 견제를 위한 전선국가의 역할을 거부할 것이며, 뉴델리는 미국과 일본의 구상에 따라 인도의 전략적 독자성을 포기할 의도가 없기 때문이다. 중-파경제회랑 사업이 중국-인도-파키스탄 삼자관계에 미칠 영향은 단선적이기보다는 복잡성·다면성·다층성을 보일 것이다.

주제어 : 중국-파키스탄경제회랑 (중-파경제회랑), 일대일로, 과다르항, 길기트-발티스탄, 중국-인도-파키스탄 관계

* 이 논문은 2018년도 한국연구재단의 지원에 의해 연구되었음.

(과제번호: 2018S1A6A3A02024971)

** 한양대학교 HK교수, knowpow@hanmail.net, bonggu88@gmail.com

DOI: 10.21196/aprc.42.4.201802.007

I. 서론

‘일대일로(the Belt and Road Initiative: BRI, 풀어쓰면 the Silk Road Economic Belt and the 21st-century Maritime Silk Road)’의 6개 경제회랑 가운데 중국-파키스탄경제회랑(China-Pakistan Economic Corridor: CPEC)은 기획의 핵심에 위치하며 우선적으로 진행되어 사업의 진척도가 가장 높다. 실크로드경제벨트와 해상실크로드의 남아시아 접점에 위치하여 동아시아를 중동, 아프리카 및 유럽으로 연결하는 지리적 중심에 건설되고 있는 중국-파키스탄경제회랑(이하, 중-파경제회랑)의 미래는 일대일로 대기획의 전체적 성공여부를 가늠할 시금석이라 해도 과언이 아닐 것이다.¹⁾ 중-파경제회랑은 항만건설과 신 육상루트를 연계하여 인도양에서 중국 내륙으로의 운송 거리와 시간을 대폭 단축하게 된다. 이것은 일단의 ‘고대 육상 루트가 다시 깨어난 것(reawakening of ancient overland routes)’이며,²⁾ ‘지리상의 대 발견’ 이후 지난 수세기 동안 림랜드 연안을 따라 이루어져 왔던 해상루트 중심의 운송·물류 체계에 대한 지경학적 대반격을 의미한다.

베이징은 중-파경제회랑을 두고 지역간 연결성 강화 및 복합물류체계 건설을 통한 비용 및 시간 절감, 전력난 해결, 연선 지방에 거점 산업단지 조성하여 경제개발 촉진, 교역 증대 및 지역간 경제통합 등에 기여할 것이라고 내세우고 있다. 반면에, 세계2위의 경제대국으로 부상한 중국과 경쟁 관계에 있는 인도, 일본, 미국 등은 남아시아지역과 인도양, 중동 및 중앙아시아지역에 대한 중국의 영향력 증대 및 그에 기초한 패권적 국익추구를 우려한다. 이처럼 기대와 우려, 낙관과 경계심 사이를 오가며 추진 중인 중-파경제회랑 사업은 남아시아지역과 인도양뿐만 아니라 아시아대륙

1) Ejaz Hussain, "China-Pakistan Economic Corridor: Will It Sustain Itself?" *Fudan J. Hum. Soc. Sci.* 10, 2017, p. 148.

2) Matthew P. Goodman and Jonathan E. Hillman, "The Scumble for Eurasia," *The National Interest*, September/October 2017, p. 63.

전체의 지정학, 지정학 및 국가간 지전략에 큰 영향을 미칠 것이다. 본 연구의 목적은 높은 관심과 논란 속에 1단계 5개년 사업이 진행 중인 중-파 경제회랑 사업은 어떤 정치경제적·국제적 맥락에서 진행되며, 중국-인도-파키스탄 관계에 어떤 영향을 미칠 것인가를 논구하는 데 있다.

이 연구의 구성은 다음과 같다. 2장에서 중-파경제회랑의 주된 참여국인 중국과 파키스탄 관계의 지정학적 배경을 간략히 검토한 후, 중-파경제회랑이 중국과 파키스탄에 갖는 의미와 문제점, 3장에서는 이 사업을 통해 중국-파키스탄 축의 강화와 지역 영향력 증대를 경계하는 인도의 우려 요인, 4장에서는 중-파경제회랑 사업이 중국-인도-파키스탄 3자관계에 미치는 전략적 함의 등을 차례로 분석하고, 5장은 결론으로 마무리 한다.

II. 중국-파키스탄경제회랑의 정치경제

중-파경제회랑 구상은 시간과 역사적 사건들 속에서 검증된 양국의 전략적동반자관계 위에서 나온 것이다. 파키스탄과 중국은 약 반세기 동안 상대방을 ‘형제의 나라’로 부를만큼 서로 의지할만한 신뢰관계를 지속해 왔다. 양국간 전략적 협력의 시동을 알린 첫 계기는 1962년 10월의 중국-인도 전쟁이었다.³⁾ 뒤이은 1965년의 인도-파키스탄 전쟁은 양국관계를 더욱 밀착되도록 만들었다. 적(인도)의 배후에 있는 적(중국)이 파키스탄의 친구가 된 것이다. 인도를 공동의 적으로 둔 양국은 ‘자연동맹’ 차원의 결속 이유를 공유하게 되었다.⁴⁾ 물론, 냉전의 전성기부터 시작하여 거의 반세기 이상 파키스탄을 지원해 왔던 제1의 후견국은 미국이었지만,⁵⁾ 냉전

3) 당시 파키스탄은 미국주도의 반공산주의 방위조약인 동남아조약기구(SEATO)와 중앙조약기구(CENTO)의 성원국이었다. 그러나 분리 독립 시 종교적 유흥 충돌, 카슈미르 영토 분쟁 등으로 인해 인도와 적대관계가 지속되고 있던 상황이었던지라, 아루나찰 프라데시(Arunachal Pradesh) 지역의 영유권을 두고 인도와 전쟁을 벌인 사회주의 중국과 전략적 협력관계를 맺게 되었다.

4) Andrew Small, *The China-Pakistan Axis: Asia's New Geopolitics* (Oxford: Oxford University Press, 2015), pp. 29-30.

의 종결과 소련 붕괴 이후, 미국에게 파키스탄의 중요성은 저하되기 시작하였다. 1990년대에 중-러관계의 정상화와 협력이 심화되는 추세 속에서⁵⁾ 러시아가 냉전기 중소 대결 구도로 중국의 경쟁국인 인도의 후원국 역할을 더 이상 수행할 수 없게 되자 인도는 과거와는 다른 시각으로 미국을 쳐다보게 되었으며 이것은 미국도 마찬가지였다. 중-러관계 긴밀화가 추동한 인도의 대미 접근은 2008년 세계금융위기 이후 (인도가 경쟁국으로 간주하는) 더욱 커진 중국의 존재감 증대 및 뉴델리의 중국에 대한 경계심으로 인해 본격화되었다.

2010년대에 들어 뚜렷이 드러나게 된 글로벌 수준, 아시아대륙 및 남아시아지역에서 힘의 배열 및 지정학의 변화를 추동한 두 요인은 중국의 세계2위 경제대국으로의 부상 및 고도 성장을 시작한 인도의 비중 증대이다. 미국과 인도의 중국 견제 필요성 증대는 미-인관계의 강화를 가져왔으며, 워싱턴의 인도 중시에 배신감을 느끼게 된 파키스탄의 중국에 대한 의존은 과거보다 심화되었다. 반면, 미국과 파키스탄의 관계는 2010년대에 들면서 단절까지는 아니라 하더라도 과거에 비해 현저하게 소원해지기 시작하였다. 그러한 추세는 특히 2013년 중-과경제회랑을 천명한 이후부터 더욱 두드러지게 나타난다. 이슬라마바드는 미국과 절연되는 상황은 회피하고 실용적 차원의 관계를 유지하길 원하면서, 동시에 최대 투자국이자 경쟁국인 중국으로부터 최대한의 지원을 끌어내고 중국이 포함된 양자·다자간 경험을 통해 지속적 수익을 얻고자 하는 모순적인 처지에 놓이게 되

5) 파키스탄은 1954년 미국과 상호방위지원협정(Mutual Defense Assistance Agreement)을 맺은 후, 특히 군부 쿠데타(1958년 10월)로 집권한 무함마드 아우브 칸 이래 2010년 대 이전까지 미국과 ‘후견-고객(patron-client)’ 관계를 유지해 왔다. 과거 인도-소련 축의 대응 위치에 있었던 것이 바로 파키스탄-미국 축이었다. 1979년 소련의 아프간 침공 이후 아프가니스탄 정부군과 지하드 반군 세력과의 내전기에 미국이 파키스탄을 아프간 지하드 세력 지원을 위한 전초기지로 활용하던 때에 미국의 대 파키스탄 지원은 거의 절정에 달했다. Maham Hameed, “The Politics of China-Pakistan Economic Corridor,” *Palgrave Communications*, Vol. 4, No. 64 (2018), p. 3.

6) 1990년대 후반부터 특히 1996년 4월 중-러 ‘전략적협력동반자관계’의 체결은 냉전기의 긴장관계를 청산하고 새로운 협력관계를 수립한 이정표가 되었다. 2001년 7월에는 중-러선린우호조약을 체결하여 양국관계에 어떤 심각한 갈등과 분쟁도 부재함을 확인하여 협력 심화의 기반을 마련하였다.

었다. 재정적으로 난국에 직면한 이슬라마바드는 기력을 근근히나마 유지해 주는 중국의 지원을 거부할 수 없는 상황에 빠지게 된 것이다.

특히 모디 총리의 집권(2014년 5월) 이후 미국과 인도의 관계가 더욱 긴밀해지는 가운데, 시진핑 주석의 이슬라마바드 방문으로 중-파경제회랑 사업이 공식 출범하게 되자(2015년 4월) 남아시아의 지전략적 정황 변화는 거의 고착되어버렸다. 이제 파키스탄은 미국과 중국을 양손의 동일한 강도로 잡을 수 없게 되었으며, 이슬라마바드가 이전과 같은 대미관계를 복원하기는 기대하기 어렵다. 미군의 아프가니스탄 철군 이후, 이슬라마바드의 대 탈레반 정책에 대한 워싱턴의 불신은 심해지고 양국관계는 냉각 기류를 더해 갔다. 양국간 갈등은 트럼프 대통령이 2017년 8월 파키스탄이 대 아프가니스탄 테러전에서 취하고 있는 이중적 태도에 대해 설명해야 한다고 비난하기에 이르렀다. 이처럼 파키스탄의 제1후원자 자리를 중국이 확실히 차지한 것은 중-파경제회랑 사업 구상을 시작하면서부터이다. 중-파경제회랑 사업의 출범 이후 양국관계는, 시진핑 주석이 칭한 ‘전천후 전략적협력동반자’ 관계가 수사로 들리지 않을 만큼, 우의를 과시하고 있다. 전통적인 정치, 외교 및 안보 동반자로서의 중-파관계에 취약한 고리로 남아있던 경제부문의 협력을 전면화하여 양국의 결속을 더욱 공고히 한 것이 중-파경제회랑 사업이다.

중국-파키스탄경제회랑은 일대일로의 남아시아지역 프로젝트에서 핵심 사업이다. 중-파경제회랑은 중국 서부의 최변방에 위치한 신장자치구 카슈가르에서 파키스탄 남부의 인도양 연안에 위치한 과다르항까지 파이프 라인, 철도, 도로 및 광케이블을 동시에 건설하려는 거대 복합경제회랑으로서 2,000km에 달한다. 중-파경제회랑은 중국을 유럽과 아프리카로 이어주는 연결선의 중앙에 위치하며, 과다르항은 실크로드경제벨트(일대)와 해상실크로드(일로)의 접점에 위치한다. 인도양에 면한 남아시아지역에 위치하여 동남아를 거치지 않고 인도양을 중국 본토의 서남부 내륙과 연결하는 지경학적 핵심 노드(node)에 해당한다. 이 회랑 구축사업은 중국의 경제안보에 사활적 중요성을 가지며, 인도양과 중앙아시아, 중동지역에 대한

영향력 투사의 지전략적 거점으로서 일대일로 구상에서 제1순위로 실천되고 있다. 중-과경제회랑은 파키스탄을 통해 중국몽을 실현하려는 첫걸음이다. 남아시아지역 국가는 인도, 파키스탄, 스리랑카 및 몰디브 등 4국에 불과하지만, 급속히 성장하는 경쟁국가 인도, ‘전천후 전략적협력동반자관계’인 파키스탄, 지정학적 비중이 높은 항구 두 개를 보유한 스리랑카 등은 베이징의 일대일로 및 대외전략에서 모두 중요도가 높은 나라들이다.⁷⁾ 이런 면에서 중-과경제회랑은 경제회랑인 동시에 ‘전략적 회랑(strategic corridor)’임이 분명하다.⁸⁾

베이징은 자국이 동아시아의 지역 강국을 넘어 글로벌 수준의 강대국이 되기 위해서는 남아시아, 중앙아시아 등 인접지역 뿐만 아니라 중동 및 아프리카 등에까지 영향력을 투사할 수 있는 통로와 연계 노드의 역할을 할 거점들이 필요하다고 생각한다. 시진핑 주석은 일대일로 구상을 밝힌 다음해인 2014년 공산당 대외관계위원회 연설에서 중국의 모든 방면의 외교에서 이웃나라들과의 관계에 우선순위를 두어야 함을 강조하였던 바 있다. 자국의 제한된 힘과 역량을 가까운 지역에서부터 점차 멀리로 투사해 나가자는 뜻이다. 중-과경제회랑의 시야는 중장기적이며 목표는 다면적이다. 도로, 철도, 파이프라인, 광케이블 및 항만 등 기초 인프라 뿐만 아니라 산업공단 및 연구개발 클러스터를 공유함으로써 양국간 경제협력을 필수요소로 만들어 생산과 교역의 시너지 효과를 증대하고자 한다. 그 접근방법은 건설적·경제적 관여, 영향권 구축 배제, 상호 이득과 불간섭주의⁹⁾ 원칙에 기초하고 있다. 물리력과 후견적 간섭 대신에 경제적 지원과 대등한 관계를 강조하여 서방 국가들이 저개발국과 약소국을 대하는 방식과 다른 차별성을 부각시킨다. 베이징은 중국의 외교 브랜드를 공동번영을 추구하는 ‘개발의 동반자이며 내정에 간섭하지 않는 동맹국’으로서 자리매김하

7) 민귀식, 「중국 해상실크로드와 해양물류네트워크 구축전략」, 『중소연구』 제42권 제2호 (2018), 133쪽.

8) Shlakeel Ahmad Ramay, “China-Pakistan Economic Corridor: A Chinese Dream Being Materialized through Pakistan,” *Policy Brief*, SDPI, 2016, p. 3.

9) Hameed(2018), p. 2.

고자 하는 것이다.¹⁰⁾ 그러므로 베이징이 추구하는 영향력 강화는 적어도 형식상 공식상으로는 (설사 패권을 추구한다고 하더라도) 경성보다는 연성에 가깝다.

중-과경제회랑의 목표는 다면적이지만, 중국과 파키스탄이 모두 적극적으로 이 사업에 매진하게 된 것은 무엇보다도 양국의 경제적 필요성 때문이다.¹¹⁾ 개혁·개방 이후 고도성장을 구가해왔던 중국도 2008년의 세계 금융위기, 유럽 국가들의 재정위기와 함께 세계경제가 침체기에 진입하자, 2010년대 들어 성장률이 둔화되기 시작하였다. 중국 경제의 과잉투자와 과잉생산능력의 해외 진출이 필수적 과제로 부상하였다. 특히 경제성장을 견인해 왔던 주력부문인 사회간접자본 건설과 부동산 개발 붐이 한계에 달해 유희 건설중장비와 노동인력의 해외 수출 필요성이 증가하였다.

파키스탄 역시 장기간 저성장 상태를 벗어나지 못하던 중, 2008년 세계 금융위기 이후에는 글로벌 경제침체의 고통을 더 심각하게 겪어야 했다. 중-과경제회랑은 해외직접투자의 부족, 과도한 국가부채와 투자재원의 부족, 만성적인 전력난 등으로 어려움을 겪고 있는 파키스탄의 경제성장에 도 자극제가 되고 있다. 이 회랑의 건설사업으로 파키스탄의 GDP는 연간

10) François Godement, “China’s Neighbourhood Policy,” European Council on Foreign Relations, Asia Centre, *China Analysis*, February 2014.

11) 중-과경제회랑 사업을 추진하는 베이징의 경제적 목표는 다음과 같다: 운송·교통로 단축하여 경제효과 증대하고, 아라비아해와 인도양으로의 육상 출로 확보; 중국 에너지자원의 3/4이 통과하는 말레카해협 이용 빈도를 줄여 전략적 취약성을 극복하고 에너지 안보 증진; 풍부한 외환보유액과 재정잉여의 생산적·효율적 사용; 경제성장률이 둔화하면서 정체하는 것이 뉴노멀이 된 조건에서 다수 산업분야의 과잉설비 및 생산능력의 해외 출로 발견의 필요성; 중앙아시아 국가들은 인도양 해상 출로를 얻기 위해서는 카슈가르에서 중-과경제회랑 인프라에 의존하게 되며 이것은 중국의 중앙아시아 지역에 대한 영향력을 더욱 증대.

중-과경제회랑의 최대 수혜국 파키스탄이 기대하는 혜택은 다음과 같다: 막대한 해외투자 유입과 재정지원을 통해 경제성장 위한 자원 마련; 산업생산의 기반이 될 운송·교통 인프라 구축; 발전소를 건설하여 1만MW의 전력 생산 및 국제적 송전망 가설을 통해 전력 에너지 확보; 남아시아, 중앙아시아 및 중동지역 포괄하는 물류와 산업의 허브로 부상; 지속가능 성장제도에 안착하여 사회정치적 안정화; 중앙아시아지역 국가들이 인도양 출로로 중-과경제회랑 이용 시, 파키스탄의 중앙아시아지역 영향력 증대. Arif Rafiq, “The China-Pakistan Economic Corridor: Barriers and Impact,” United States Institute of Peace, *PEACEWORKS* 135, 2017, p. 8, Table 1 참조.

약 2.5%포인트 증가할 것으로 예상되며, 지속가능한 성장의 토대 위에서 경제적 안정과 함께 다면적 과급효과를 추구한다. 파키스탄에 대해 중국이 기대하는 안정모델은 ‘경제발전을 통한 안보(security through economic development)’이다. 점진적 접근방법을 선택한 이 모델은 베이징이 수년 전부터 신장-위구르 지역의 사회경제적 안정을 목표로 분리주의와 테러 문제 해결에 적용하고 있는 모델을 차용한 것이다.¹²⁾ 그 시간적 수순은, 복합 인프라 및 산업생산 설비에 투자하여 경제성장을 자극하고 일자리를 창출하여 고용률을 높인다; 생활수준의 향상과 경제·사회적 안정을 지속하여 온건중도세력을 강화하고 테러, 종교적 극단주의 및 분리주의의 원천을 약화한다; 정치적 안정의 제도화와 사회통합의 수준을 높여나가면서 정상국가화 한다는 식으로 진행된다.

3단계의 5개년 계획으로 진행되어 2030년 완료를 목표로 하는¹³⁾ 중과 경제회랑 사업은 회랑이란 이름으로 오해의 여지가 있다. 회랑이 직접적으로 의미하는 교통·운송 인프라건설, 과다르항 개발 및 산업단지 건설의 총 투자액은 약30%에 불과하다. 투자액의 가장 큰 몫인 70%는 파키스탄 제조업 정책의 주원인인 만성적인 전력부족 문제 해결을 포함한 에너지 관련 프로젝트에 배당되어 있으며, 가장 우선적으로 추진되어 2023년까지 모든 에너지 프로젝트가 가동될 전망이다. 20%가 투자될 도로, 항만 및 공항 개발 등 인프라 프로젝트는 2025년까지 완료될 예정이다.¹⁴⁾ 이를

12) Daniel S. Markey and James West, “Behind China’s Gambit in Pakistan,” Council on Foreign Relations, May 12, 2016.

13) 2020년까지 수행될 1단계에는 조기수확 프로젝트(2015-2019년)와 단기 프로젝트(2022년 까지)가 포함된다. 1단계는 파키스탄의 산업을 괴롭히는 만성적인 전력 부족을 개선하고 전력 인프라의 비효율성을 제거하고 파키스탄 국내 지역간 연결성을 제고하는 데 목적을 둔다. 중국으로서는 국영기업들의 과잉투자과 과잉생산 문제를 해소하기 위해 국유기업들을 지지하여 경제적 전환기의 어려움을 순조로이 극복하는 데 목적이 있다. 2025년까지 완료될 2단계는 증대된 파키스탄의 생산력을 잘 활용하는 데 초점을 둔다. 중국이 투자하는 특별경제구역을 통하여 주로 수출지향 산업을 지원하는 방식이다. 2030년에 완료될 3단계는 카슈가르와 파키스탄 북부까지를 연결하는 철로와 에너지 파이프라인의 건설 그리고 카라코람하이웨이를 확장 보수하여 일 년 내내 이용가능한 도로망으로 업그레이드 하는 것을 포함한다. Ishrat Husain, “CPEC & Pakistani Economy: An Appraisal,” Centre of Excellence for CPEC, Islamabad, 2017, p. 4; Rafiq(2017), p. 9.

통해 파키스탄의 산업화와 경제발전을 도모하고 그 파급효과로서 정치·사회적 안정을 기대한다. 그러나 중-파경제회랑 사업에 부수되는 많은 장애요인과 문제점이 사업의 도정에 현시적으로 또 복병으로 양국을 기다리고 있다. 이들 중 가장 근본적인 문제 둘은 중국의 해외개발사업 진행방식과 연관된 문제 그리고 재정과탄 상태에 이르게 된 파키스탄의 과도한 국가부채 문제이다.

첫째, 베이징은 투자방식은 파키스탄 정부 혹은 기업을 통해 사업을 진행하는 것이 아니라, 자국(국영)기업에게 일임하여 시설재와 장비 일체를 공급가능한 한 모두 중국산으로, 기술자 및 노동 인력 역시 가능한 한 모두 중국인으로 조달하고 있다. 그러면서 중국정부가 특정 사업을 맡은 중국 기업들에게 지불하는 비용은 모두 파키스탄 정부의 채무로 이전되는 회계처리 방식이다. 여기서 그 투입 비용의 과다계상 문제, 차관의 이자 및 차관 상환 조건, 산업시설 및 운송·통신 인프라가 가동된 후 그 수익금의 배분 문제 등에서 모두 투명성이 부족하다는 것이 파키스탄 국내 및 여러 국제기관과 관전국들로부터 지적되고 있다. 또, 중국 측과의 계약에서 사업 전반의 조건 및 대출 조건의 투명성 확보 문제, 사업을 수행하거나 현지 산업생산에 진출하는 중국기업에 대한 과도한 세금 특혜와 양보 문제를 우선적으로 해결해야 하며, 추후 경제회랑 완공으로부터 얻을 수 있는 토착 기업들의 수익 전망 악화 문제를 사전에 논의하고 대안을 마련해야 한다.¹⁵⁾ 현지 진출 중국기업에 대한 과도한 특혜와 양보 문제를 우려하는 쪽에서는 추후 경제회랑이 완공되어 가동되더라도 수익률이 높은 산업부문에 대한 중국기업들의 선점으로 인해 성장의 과실은 중국본토로 유입되고 토착 기업들은 부가가치가 낮은 저수익 산업부문에서 고전할 것이라는 암울한 전망을 내놓고 있다. 중국기업들이 마치 수세기 전 동인도회

14) 애초의 \$460억에서 한차례 상향된 \$500억을 기준으로 할 때, 에너지 프로젝트에 \$350억, \$100억이 투자되는 인프라를 포함한 상기 기타 부문에 총 \$150억이 투자되며, 위의 백분율은 이 기준에 따른 것이다. Husain (2017), p. 19.

15) Jabin T. Jacob, "China's Belt and Road Initiative: Perspectives from India," *China & World Economy*, Vol. 25, No. 5 (2017), pp. 90-91.

사처럼 행세할 수 있다는 경고이다.¹⁶⁾

둘째, 점점 가중되는 파키스탄 정부 재정적자와 국가부채는 심각한 당면문제이다. 파키스탄의 대외부채는 GDP의 30% 이상에 달하고 구제금융을 신청할 가능성도 있는 등 재정난이 심각하다. 2016년 말 현재, 조기성과 과제에 투입된 \$280억 가운데 \$190억이 상업차관이며, 머잖아 매년 \$35억 이상의 부채상환을 해나가야 하는 실정이며, IMF와 세계은행에 지고 있는 부채가 \$800억을 상회한다.¹⁷⁾ 파키스탄의 재정상황으로는 사업수행이 어려워지자, 원래 \$460억에서 한차례 상향되었던 중-파경제회랑의 투자액을 다시 \$620억로 재상향하는 새 계획안이 양국간에 합의되었다. 파키스탄의 임란 칸 총리는 취임 직후 중-파경제회랑 사업 진행과 관련된 부패 문제를 지적하며 사업을 전면 재검토 하겠다고 밝힌 바 있다. 심각한 재정적자와 국가부채 문제를 보정하기 위한 차관 외교 차 베이징을 방문한 칸 총리는 중-파경제회랑 사업의 지속과 중-파관계 심화를 확인하였다.¹⁸⁾ 그러나 베이징으로서는 해외개발 사업에서 중국식 차관 공여 방식이 수원국을 ‘부채의 바다’에 빠뜨린다는 서방측의 비난이 뼈아프다.¹⁹⁾ 다른 한편으로, 사우디아라비아가 과다르항에 석유정제공장을 세우기 위해 \$100억을 투자하기로 하는 등 중-파경제회랑 사업의 진척에 따른 해외투

16) Zahid Hussain, “The China-Pakistan Economic Corridor and the New Regional Geopolitics,” *Asie. Visions*, 94, ifri Center for Asian Studies. June 2017, p. 24.

17) Aasim Sajad Akhtar, “The China-Pakistan Economic Corridor,” *Monthly Review*, June 1, 2018, 11/13.

18) 시 주석은 칸 총리를 만나 양국의 “전천후 전략적협력동반자관계는 상호 지지와 밀접한 협력을 통해 형성된 특수한 우호관계”이며, “국제정세와 양국 국내에 어떤 변화가 발생해도 양자관계는 왕성한 생명력과 끊임없는 발전 상태를 유지할 것”이라고 밝혀 양국이 공동운명체임을 강조하였다. 시 주석이 “파키스탄 정부가 순조롭게 국가건설 사업을 추진하는 것을 돕겠다”고 약속하자, 칸 총리는 “파키스탄은 지속해서 대중관계를 심화하고 CPEC 사업 건설에 노력하겠다”고 화답하였다. “시진핑, ‘일대일로 제동’ 파키스탄 총리 만나 ‘우린 운명공동체’.” 『연합뉴스』, 2018.11.03.

19) 파푸아뉴기니에서 열린 아시아-태평양경제협력체(APEC) CEO포럼 연설에서 미국의 펜스 부통령은 중국의 일대일로 대기획이 파트너 국가들을 ‘부채의 바다’에 빠뜨리는 반면에 미국은 협력의 파트너들을 “빛의 바다에 빠뜨리지 않는다”고 주장했다. BRI의 원 이름인 ‘일벨트 원로드(One Belt and One Road)’처럼 “허리띠를 죄거나 일방향 도로를 가지는 않는다”고 중국식 사업시행 방식을 비판한 것이다. “중국, ‘일대일로 파트너 빛의 바다 빠뜨려’ 펜스 연설에 발끈.” 『연합뉴스』, 2018.11.18.

자도 늘어나고 있다는 점은 긍정적이다.²⁰⁾ 파키스탄으로서는 정부 재정수지 균형 유지를 통해 과도한 재정적자 누적의 악순환을 벗어나는 것이 관건이다.

이처럼 중-파경제회랑 사업은 여러 가지 심각한 도전요인과 부작용에 직면하고 있음에도 불구하고, 전체적으로는 중국과 파키스탄을 긴밀한 경제적 동반자로 만드는 분수령이 되고 있다. 양국은 지난 반세기 동안 정치, 외교 및 안보 영역에서의 준동맹적 관계를 유지해 왔지만, 경제관계는 항상 가장 취약한 고리로 남아 있었으며 인접국간에 누릴 수 있는 최소한의 호혜적 결속력조차 갖지 못했다. 이 회랑을 통해 중국과 파키스탄의 경제적 동반자관계는 하나의 선택지가 아니라 사활적 성격을 갖게 되고 양국은 전면적 경제협력 관계에 진입하게 되었다. 전면적인 ‘전천후 전략적 협력동반자관계’로 전환하는 문턱을 넘게 된 양국은 함께 다면적 공동운명체를 만들어가는 도정에 들어서게 되었다. 정치·군사안보 등 (국제 세력관계의 변화에 따라 부침이 좌우되는) 상위정치에서의 기존 협력관계에 더하여 경제/시장 및 시민사회 영역에서의 협력 강화는 중-파관계의 안정성과 지속성에 기여할 것이다.

Ⅲ. 인도의 우려 요인

뉴델리는 일대일로 구상이 천명된 이후 일관되게 회의론과 경계론을 피력해 왔던바, 중국 정부의 거듭된 초빙에도 불구하고, 인도는 2017년 5월 베이징에서 개최된 일대일로 포럼에 불참하였다. 도리어 뉴델리는 중-파경제회랑의 설계가 미해결 분쟁지역으로 남아있는 길기트-발티스탄

20) 칼리드 알-팔리 사우디 산업에너지-광물부 장관은 “석유정제공장을 세우고 중-파경제회랑과 관련해 파키스탄과 협력함으로써 파키스탄의 경제발전이 안정되도록 하길 원한다”고 밝혔으며, 굴람 사와르 칸 파키스탄 석유부장은 “사우디아라비아는 CPEC 사업의 중요한 파트너가 될 것”이라고 호응했다. “사우디, 파키스탄에 대규모 정유시설 건설, 일대일로와 연계,” 『연합뉴스』, 2019.01.04.

(Gilgit-Baltistan) 지방을 통과한다는 명목을 들어 인도에 대한 주권 침해라고 비난하는 성명을 발표하였다.²¹⁾ 이 사업에 대해 경계심을 표명하는 인도의 주요 우려 내용 세 가지는 중-파경제회랑 노선의 길기트-발티스탄 통과 문제, 중국의 남아시아지역 및 인도양에 대한 영향력 확대 가능성, 파키스탄 경제성장의 부정적 파급효과 등이다.

먼저, 길기트-발티스탄 문제 해결에 대한 인도, 파키스탄 및 중국의 입장은 다음과 같다. 뉴델리는 중-파경제회랑이 현재 국경 분쟁지역인 잠무-카슈미르의 길기트-발티스탄 지방을 통과하며 이는 허용될 수 없다고 비난한다. 과거 공국이었던 잠무-카슈미르 지역은 1947년 10월 인도연방(the Indian Union)에 양여되었다. 뉴델리는 잠무-카슈미르 전 지역을 인도 영토라고 주장하며, 인디라 간디 수상과 줄피카르 부토 파키스탄 대통령이 서명한 ‘심라협정(Simla Agreement, 1972년 7월)’의 합의사항을 들어 분쟁은 양자협상으로 해결되어야 한다는 입장이다. 뉴델리는 2007년에 카슈미르의 현재 통제선(LOC)을 수용할 의사가 있음을 암시한 적도 있다.²²⁾ 만약, 지금도 그러한 의향이 유효하다면, 길기트-발티스탄 주민에 부여하는 입법적·행정적 대표성 강화 조치, 일례로 지방의회 선거 및 헌법상 ‘주’ 지위 부여는 잠무-카슈미르 영토분쟁의 항구적 해결을 위한 방도가 될 수 있을 것이다. 그러나 뉴델리는 이 지역에서 2015년 여름 실시된 지방의회 선거에 대해 파키스탄이 길기트-발티스탄의 무력적·불법적 점유를 호도하려는 시도에 불과할 뿐이라고 비난하였다.

파키스탄은 잠무-카슈미르 지역에 대해 유엔에서의 채택된 일련의 결의안들에 근거하여 이 지역을 분쟁영토로 간주하며, 이 지역 주민들의 주민투표에 따라 영유권이 결정되어야 한다고 주장한다. 과거 ‘북부지역(Nothern Areas)’로 불리던 이곳은 2009년 행정개혁의 일환으로 길기트-

21) 인도 내무부는 2017년 5월 13일 “국가간 연결 사업은 국제적으로 통용되는 법규·규범·개방성·투명성·평등에 기반을 두어야 하는데, 중국 일대일로 프로젝트 하나인 중-파경제회랑은 인도 영토를 일부 침해”한다고 비난하였다(유경환 2017).

22) Christian Wagner, “The Effects of the China-Pakistan Economic Corridor on India-Pakistan Relations,” *SWP Comments* 25, April 2016, 3.

발티스탄으로 개명되었으며 지방 입법의회도 도입되었다.²³⁾ 파키스탄은 이 곳을 분쟁지역으로 간주하고 ‘주’의 권리를 부여하지 않았기에 길기트-발티스탄은 현재 행정상 특별지위를 갖고 있다. 지역 주민들은 더 많은 정치참여와 지역투자를 요구하고 있다. 만약 이슬라마바드가 이 지역을 주로 승격시킨다면, 이것은 카슈미르 분쟁에 대한 이슬라마바드의 공식적 입장과 상치된다. 파키스탄의 한 주가 되어버린다면, 이 곳은 더 이상 분쟁지역이 아니게 되며, 인도와의 영유권 분쟁은 간접적인 방식으로 종결되는 결과를 낳는다. 양국은 현재 통제하고 있는 각각의 카슈미르 지역을 자국 영토로 통합하는 것으로 끝나기 때문이다.²⁴⁾ 길기트-발티스탄 지역은 인도가 육로로 아프가니스탄과 중국 서부로 통할 수 있는 유일한 통과루트로서 파키스탄-인도 간 경제협력의 가교가 될 수 있다. 그러나 이슬라마바드는 이곳이 분쟁 미해결 지역이라는 이유로 인도 화물의 통과를 허용치 않는 배타적 정책을 고수하여 인도와의 경험 기회를 차단해 왔다.²⁵⁾

베이징은 길기트-발티스탄 지역의 지위 정상화, 즉 파키스탄이 이 지역을 ‘주’로서 헌법상의 지위를 부여하는 것이 인도와의 영토 분쟁 해결에 도움이 될 것이라고 이슬라마바드를 설득하고 있다. 그러나 주 지위 부여는 영토분쟁에 대한 파키스탄의 기존 입장을 약화할 것이라는 이유로 이슬라마바드는 이를 거부하고 있다.²⁶⁾ 베이징은 잠무 카슈미르 영토 분쟁

23) 가장 최근의 선거인 2015년 여름 선거에서는 파키스탄무슬림연맹-나와즈(PML-N)가 과반수를 획득하였다. Christian Wagner(2016), p. 3.

24) Christian Wagner(2016), p. 3.

25) 2010년 체결된 파키스탄-아프가니스탄통상운송조약은 인도로 향하는 아프가니스탄 화물차량은 파키스탄을 통과할 수 있지만, 인도에서 아프가니스탄으로 향하는 화물차량의 파키스탄 통과를 불허하며 모든 상업적 운송이 차단된 상황이다. 인도에 배타적인 정책에 대해 파키스탄 국내에서도 비난이 적지 않다. 파키스탄의 인도 배제 정책은 아프가니스탄, 이란 및 중앙아시아를 육로로 인도와 연결하는 육상가교의 지리적 장점을 살리려는 커녕 통과료와 운송료 주변지역의 상업적 발전을 스스로 포기함으로써 경제성장을 저해하고 결과적으로 정치사회적 불안정과 테러리즘의 발호에 일조하였다는 비판을 받고 있다. 장쑤 라신, 『파키스탄, 인도와 중국 사이에서』 『르몽드 디플로마티크』, 2016년 6월호.

26) Hamzah Rifaat & Tridivesh S. Maini. "The China-Pakistan Economic Corridor." A Visiting Fellow Working Paper. STIMSON, p. 23.

을 국제법정에서 해결하고자 하는 이슬라마바드의 입장보다는 양자간에 직접 협상으로 해결하자는 뉴델리의 입장에 더 가깝다. 이것은 베이징은 양자협상을 통한 답판이 사실상 실현가능한 방도라고 보고 있음을 의미한다.

뉴델리가 CPEC에 반대하고 저항하는 또 다른 이유는 이 회랑이 파키스탄과 중국 간의 협력 프로젝트라는 점에서 연원하는 안보·전략적 우려이다. 인도는 중·과경제회랑 사업을 통한 중국과 파키스탄의 경제협력 강화를 단순히 경제문제로만 볼 수 없는 위치에 있다. 전통적으로 뉴델리는 중국을 협력자보다는 경쟁자, 때로는 (잠재적) 적국으로 인식해 왔다. 인도인들의 부정적 대중 인식과 경계감, 중국의 위협이 상존한다는 인식은 1962년 10월 아루나찰 프라데시 지역의 군사적 충돌로부터 시작하여 최근의 도클람 고원 위기(2017년 6월)에 이르기까지 역사적 기억에 근거하고 있다.²⁷⁾

인도의 안보·군사 분야 엘리트 및 전략연구자들은 대체로 중·과경제회랑을 중국이 남아시아와 인도양지역으로 진입하고 영향력을 확대하려는 프로젝트로 파악한다. 중국의 의도를 경계하고 의심하는 인도인들에게 동지역에 중국의 성공적 진출은 인도에 대한 지정학적 경쟁자의 등장을 의미하며, 소위 ‘진주목걸이’로 비유되는 중국의 중장기적 인도 포위전략으로 해석된다.²⁸⁾ 중국은 과다르항 임차권 확보 그리고 항구 확장 및 인근 산업공단 건설의 시작에 뒤이어, 2017년 7월에는 홍해 남쪽에 있는 바브 엘만데브(Bab el-Mandeb) 해협에 가까운 지부티에 최초의 해외 군사기지를 개설하였고, 몇 달 후 스리랑카 함반토타(Hambantota)항에 대해 99년간의 항구운영권을 확보하였으며, 2018년부터는 파키스탄 서부 지와니 반도에서 해·공군기지 건설을 시작하였다. 뉴델리는 이와 같은 일련의 중국 해외활동을 인도 포위의 증좌로 보고 있으며, 중국이 인도양 전역에서 인

27) Tien-sze Fang, *Asymmetrical Threat Perceptions in India-China Relations* (New Delhi: Oxford University Press, 2014), pp. 8-11.

28) Rifaat & Maini, p. 24.

도의 이익을 훼손하고 자국의 입지를 강화하려는 강고한 전략을 추진하는 것으로 해석하고 있다.

특히 중-파경제회랑의 관문인 과다르항의 해군기지화 가능성이 민감한 문제이다. 뉴델리는 중국이 현대화된 과다르항을 원양해군을 위한 인도양의 작전 기지로 사용하지 않을까 우려한다. 인도는 자신의 배후에 위치한 과다르항이 교역과 경제 허브 역할을 넘어 군사 거점화하는 것을 경계한다. 중국의 군사적 존재감이 증대하게 되면 남아시아와 인도양지역에서 현상타파는 피할 수 없는 귀결이 될 것이기 때문이다. 그 동안 인도는 파키스탄을 제외한 스리랑카, 방글라데시, 몰디브, 네팔 및 부탄 등 인근 국가들에 대해 연성헤게모니를 유지해 왔다. 주변국들이 인도의 국가이익을 배려하고 존중하도록 해 왔으며, 주변 국가들간의 이해관계 갈등에 대해서도 조정자 역할을 수행해 왔다. 일대일로 기획의 일환으로 중국의 남아시아국가들에 대한 인프라 투자 및 해외직접투자의 증대는 이들의 대 중 채무 증대 등 중국에 대한 의존도를 높이게 되며 지역 문제에 대한 베이징의 목소리를 키울 것으로 예상된다.²⁹⁾ 이것은 필연적으로 남아시아 이웃국가들에 대한 인도의 헤게모니 침식을 의미한다. 그러므로 뉴델리는 자신의 앞마당으로 간주하는 남아시아와 인도양 지역에서 중국의 존재감 증대를 방관하기 어려운 입장에 있다. 중-파경제회랑 사업의 의도를 지전략적 관점으로 치우쳐 해석하는 인도 일각에서는 이 사업을 중국의 제국적 야심을 반영한 공세적 과잉팽창으로 매도하지만, 지역 경제협력 사업에 대해 무작정 비난하고 반대하는 데는 한계가 있다는 것이 고민이다.

마지막으로, 대 파키스탄 강경론자들을 포함하여 인도-파키스탄 관계 개선에 회의적인 관찰자들은 중-파경제회랑 사업을 통한 파키스탄 경제성장의 부정적 파급효과를 우려한다. 숙적 파키스탄이 경제성장에서 성공스

29) 함반토타항의 항구운영권을 넘긴 스리랑카는 말할 것도 없고 압둘라 야민(Abdulla Yameen) 대통령이 지난 몇 년 동안 친중정책을 수행했던 몰디브가 지고 있는 대외채무 80%의 채권자가 중국이다.

토리를 엮게 된다면, 인도와 경제협력 유인을 떨어뜨려 잠무 카슈미르 영토 분쟁에 대해 공세적 태도를 취하지나 않을까 경계한다. 또 파키스탄이 성장한 경제력에 힘입어 군사력 증강에도 박차를 가할 것이며, 파키스탄의 군사비 증액은 양국간 군비경쟁의 자극제가 되지 않을까 염려한다. 다른 한편으로 이와 상반되는 입장도 적지 않다. 인도 정부나 정책연구소의 현실주의자들은 안정되고 민주적인 파키스탄이 인도의 국익에 가장 잘 기여할 것이라고 생각한다. 중-파경제회랑의 운송 인프라가 길기트-발티스탄을 통과한다는 이유로 뉴델리의 정책결정자들이 반대를 공식적으로 표명하기는 하나, 경제적 측면에서 중국의 파키스탄 지원을 결코 반대하지 않는다는 것이다.³⁰⁾

물론, 국제정세와 국내정치적 정황적 맥락을 고려하면, 파키스탄 경제성장의 파급효과는 양면성을 갖고 있다고 보는 것이 더 신중한 접근이 될 것이다. 경제성장이 군사력 증강과 군비경쟁이라는 ‘안보 딜레마’를 초래할 개연성도 높지만 동시에, 그것은 파키스탄의 치안 증대 및 사회 안정화에 기여할 것이며, 더 나아가 정치적 민주화를 자극하는 계기가 될 수도 있다. 파키스탄의 민주화는 과대성장한 국가영역을 제어할 시민사회의 강화와 안정의 제도화에 도움이 될 것이며, 이는 인도와의 신뢰 구축과 긴장 완화에 기여할 수 있다.

IV. 중국-인도-파키스탄 관계에 대한 함의

중-파경제회랑 프로젝트의 1단계 5개년 사업이 막바지에 접어든 현 시점에서 이 사업을 둘러싼 주요 관계국들의 대응이 향후 중국-인도-파키스탄 삼자관계에 미칠 영향은 단선적이기보다는 복합적·다층적 성격을 띠 수밖에 없다.

www.kci.go.kr

30) Jacob (2017), pp. 91-92.

중-과경제회랑을 통해 남아시아지역과 인도양에서 중국의 활동과 영향력 확대가 자명하며, 인도는 이를 견제하고자 하나 경제력과 군사력에서 중국에 한참 미치지 못한다. GDP 기준 중국의 1/5에 불과하며, 국방비도 중국의 28%에 불과하다.³¹⁾ 이점에서 뉴델리에게는 역외국가와의 연합이 필요하다. 인도양, 동아시아 및 글로벌 차원에서 중국 견제를 위한 우군이 필요한 미국의 전략적 입지 역시 인도와 일치하며 이미 2010년을 전후하여 양자간 경제·안보협력의 플랫폼 형성 시도가 본격적으로 시도되어 왔다. 워싱턴은 오바마정부 시기 힐러리 클린턴 국무장관 주도로 ‘신실크로드(New Silk Road)’와 ‘아시아-태평양경제회랑(Asia-Pacific Economic Corridor)’ 등을 제안하고, 2010년에 뉴델리에서 미국-인도전략대화를 개최한 이래 매년 정례화하여 중국 견제 노력을 본격화한 바 있다.

미국에게 인도의 위상 증대 이유는 먼저, 인도의 안정적 경제성장과 국력 성장으로 인도양과 인근지역에서 그리고 국제무대에서 인도의 존재감이 상승하였기 때문이다. 인도는 남아시아의 대국으로서 자신의 인구규모와 경제 규모와 잠재력에 합당하게 국제규범의 형성·수정 그리고 주요 글로벌 이슈에 대해 발언권을 갖고 규범 준수와 질서 유지에 역할하려고 노력하며 또 이를 요청해 왔다.³²⁾ 다음으로, 워싱턴은 양국이 공유한 민주주의 가치의 중요성을 전략적 관점에서 재평가하였기 때문이다. 중국 주변의 러시아, 중앙아시아, 파키스탄, 이란 등이 모두 권위주의적 자본주의 발전모델을 추구하는 것을 고려하면, 인도의 민주주의 체제와 자유주의적 자본주의 발전모델의 가치는 미국(크게는 서방)에게 매우 귀중한 것이다. 미국은 인도양지역에서 중국의 대항마를 발견하였다. 그 말은 중국보다 작고 힘이 약하지만 ‘자연동맹국’으로 간주할 정도로 의지할만하다는 장점을 갖추고 있다. 미국이 재정·군사적으로 지원할 경우 인도양지역 뿐

31) 『2018세계방산시장연감』에 따르면, 세계 2위인 중국의 국방비 지출은 \$2280억, 세계 5위를 차지한 인도의 국방비 지출은 \$639억이다(2017년 기준). 2008-2017년 기준 국방비 지출 증가율 상위 3개국은 중국(110%), 인도(45%) 및 러시아(38%)이다.

32) Alyssa Ayres, “Will India Start Acting Like a Global Power?: New Delhi’s New Role,” *Foreign Affairs*, November/December 2017, pp. 87-89.

만 아니라 인근 동남아시아지역에서도 우군 역할 기대가 가능하다. 중·과경제 회랑이 가져올 자신의 헤게모니 침식을 우려한 인도가 미국 주도 인도-태평양전략의 적극적인 파트너가 된 것이다.

또 다른 대중 견제의 한 축은 미국의 오랜 동아시아 동맹국인 일본이다. 일본은 중국이 G2로 부상하기 전부터 인도와의 파트너십을 전략적 관점에서 보고 있었던바,³³⁾ 인도와 2008년 안보협력 선언을, 2011년에는 포괄적 경제동반자협정을 체결하여 정치경제적 시각과 이해관계의 공유 접면을 확인한 바 있다.

베이징이 일대일로 대기회를 통해 인근 중앙아시아, 동남아시아, 남아시아, 중동 및 아프리카 등지로 영향력 투사 노력을 본격화하자 일본, 인도 및 미국은 해당 지역에 대한 중국의 영향력을 배가에 대해 우려감과 전략적 협력의 필요성을 공유한다. 워싱턴은 ‘아시아 재균형’ 정책을 통해 일본과의 동맹관계를 강화하고 인도와 안보·군사 협력을 증진하는 방식으로 대응하고 있다. 아시아-태평양 범주가 아니라, 핵심 파트너로서 인도를 포함한 ‘인도-태평양 지역’ 범주에서 안보·군사전략을 실천하고 있다는 데 이전의 대 중국 견제전략과 근본적인 차이점이 있다. 일본의 재무장과 전쟁가능 국가화를 고무하여, 일본에게 중국을 견제하는 대항마 역할을 부여하였으며, 인도에게는 인도양과 남아시아지역에 중국의 영향력 확장을 억지하는 견제자 역할을 기대한다. 인도가 중국을 견제하도록 미국과 일본이 다면적 지원을 제공한다면, 뉴델리의 역량과 자신감은 배가될 것이다. 인도-태평양 전략개념에 따라 미-일 역시 인도와의 삼각협력이 적어도 중국견제라는 목적에 한해서는 공동이익과 의견일치를 보장하는 셈이다.

33) 일본은 이미 1990년 대 말부터 커져가고 있는 인도의 중요성과 관계강화의 필요성을 인식하고 있었던바, 2000년 8월 요시히로 모리 총리가 정부수반으로서 10년 만에 처음으로 인도를 방문하여 ‘21세기 글로벌동반자관계(Global Partnership in the 21st Century)’ 협정을 체결하였다. 2005년 4월에는 준이치로 고이즈미 총리가 방인하여 글로벌동반자관계 강화를 위한 ‘8중 이니셔티브(Eight-fold Initiative)’를 제안하였다. “Japan/India: Is India Japan’s New Diplomatic Front?” Oxford Analytica Daily Brief Service, Aug 23, 2005.

흔히 이와 같은 워싱턴의 인도-태평양 전략개념의 맥락에서, 나렌드라 모디 총리의 집권 이후 더욱 가까워지게 된 미국-인도 관계를 한 축으로, 그리고 중-파경제회랑이 견고함을 더하게 된 중국-파키스탄 관계를 이에 맞대응하는 다른 한 축(중국-파키스탄 축, Chinese-Pakistani axis)으로 대비한다.³⁴⁾ 물론, 중-파경제회랑 사업은 전통적인 정치, 외교 및 안보 동반자로서의 중-파관계에 전면적 경제협력 관계를 첨가함으로써 양자관계를 더 견고하게 만들어주는 시멘트 역할을 하고 있는 것은 사실이다. 그러나 회랑으로 인해 중-파관계가 견고해진다고 해서 중국과 인도와의 관계가 그 정도만큼 자동으로 악화하지는 않을 것이며, 또 중국이 파키스탄의 희망대로 무조건적으로 의지할만한 동반자가 된다는 뜻은 결코 아니다. 특히 인도와 파키스탄의 분쟁 관련 사안에서는 더욱 그러하다.³⁵⁾ 중국은 준동맹인 파키스탄과 인도 사이에서 국익에 따라, ‘책임있는 강대국’으로서 국제적 책무와 사안에 따라 유연한 선택을 해 왔다.

또, 인도양과 남아시아지역에서, 크제는 BRI 작제는 중-파경제회랑 사업이 가져올 중국-파키스탄 동반자관계의 강화와 인도-태평양 전략의 결합과 대립으로 인해 중국-인도 관계가 냉각되고 긴장될 것이라고 가정한다면 그 역시 좀 단선적이다. 그것은 무엇보다도 먼저, 중국과 인도가 상대에 대해 느끼는 ‘위협 인식이 비대칭적(the asymmetry of threat perceptions)’이기 때문이다.³⁶⁾ 인도는 중국-파키스탄 축의 강화, 회랑의 길기트-발티스탄 통과 문제, 심지어 파키스탄의 경제성장 가능성까지 자신

34) Zahid Hussain (2017), pp. 9-10.

35) 예를 들자면, 키슈미르 분쟁 해결방안에 대해 중국은 양자협상을 선호하는 인도의 해법에 찬성하고 있으며, 1999년의 인도-파키스탄간 카르길 전쟁에서도 중국은 흔쾌히 파키스탄 편에 서는 것을 거부하였다. 2008년의 핵공급자그룹(Nuclear Suppliers Group: NSG) 협상에서도 중국은 인도의 NPT체제 가입 면제 안전에 찬성하여 파키스탄의 격렬한 비난을 받은바 있다. 냉전 종결 이후 인도-중국 관계는 꾸준히 개선되어 왔으며, 미해결 영토문제에도 불구하고 정치 경제적 협력의 폭을 확대해 왔다. 국제적 이슈에 대한 입장 표명에서, 주요한 국제협상에서 양국은 BRICS와 SCO의 틀을 이용하여 서방에 반대되는 입장에 자주 의견일치를 보여왔다. Christian Wagner(2016), p. 3.

36) Tien-sze Fang, *Asymmetrical Threat Perceptions in India-China Relations* (New Delhi: Oxford University Press, 2014), pp. 8-11.

의 안보에 대한 위협요인으로 간주하는 반면, 중국은 인도를 경쟁국으로 간주하지 않을 뿐만 아니라, 차바하르항 개발과 ‘아시아-아프리카성장회랑(Asia-Africa Growth Corridor: AAGC)’ 등 인도의 대응 행보에 대해 대체로 민감하게 반응하지도 않고 경쟁요인으로 간주하지도 않는 편이다. 베이징은 미국-인도 전략적 협력관계 강화 추세에 대해서도 인도가 중-파관계에 대해 인식하는 만큼 위협으로 수용하지 않는다. 적대국 사이의 불신과 방어적 맞대응이 군사·안보적 긴장을 더욱 고조하는 ‘안보딜레마’가 자동적으로 가동된다고 보기 어렵다는 뜻이다.

다음으로, 인도는 자신이 중국 견제를 위한 전선국가화하거나 초병의 역할을 떠맡기를 원치 않는다.³⁷⁾ 미국 및 일본과의 해상 합동군사훈련에 참여하고 있지만, 그것은 미국과 일본의 안보이익 뿐만이 아니라 자신의 국익과도 일치하는 선에서 참여하는 것이다. 뉴델리는 자국이 인식하는 중국의 잠재적 안보위협의 정도에 상응하게 대비하고자 하는 것이지 미국 혹은 일본의 대중 압박·포위 정책에 심사숙고 없이 앞장을 설 의도는 없다고 보아야 한다. 즉, 뉴델리는 외세로부터 어떤 편익을 제공받는 대가로 자신의 전략적 독자성을 포기하지 않는 원칙을 독립 이후 지금까지 고수해 왔으며 대중 견제의 경우에도 마찬가지이다.

그러므로 중국-인도 관계에서 지전략적·군사안보적 경쟁의 관점을 지나치게 강조해서는 양자관계의 복합적 성격을 간과할 수 있으며 전체적인 변화의 추세를 놓칠 위험이 있다. 중-인관계의 복합적 역동성에 핵심적인 동인은 경제적 상호의존성의 증가이다. 2008년 세계 금융위기 이후 글로벌 경제성장은 정체상태에 있지만, 중국-인도 교역량은 지속적으로 증대 추세이며, \$844억(2017년 기준)은 중국-파키스탄 교역량 \$124억(2017년 기준)의 약 7배 수준이다. 이런 긍정적 추세 속에서 중-파경제회랑은 아시아 전체 교역과 경제성장을 더욱 자극하는 효과를 낼 것이다. 더구나, 베이징의 21세기해상실크로드 기획에서 많은 부분이 인도의 교역로와 겹

37) “Japan/India: Is India Japan’s New Diplomatic Front?” Oxford Analitica Daily Brief Service, Aug 23, 2005.

치며, 중국은 인도의 인프라 개발에 기회와 도움을 제공할 수 있다. 인도와 중국간 교역량의 획기적 증대, 인프라 개발에서의 협력, BRICS 및 SCO 등 국제기구를 통한 공동입장 견지 등 상호의존성의 증대로 인해 가장 쉽게 군사적 긴장이 고조될 수 있는 사례인 국경지역의 충돌 가능성도 완화되고 있다. 2017년 6월, 티벳-부탄-시킴(인도) 접경지역인 도클람고원에서 발생한 분쟁이 유혈 충돌로 비화하지 않고 중국-인도 양군이 대치하는 것으로 종결된 것이 긍정적인 징표의 하나이다.

파키스탄과 인도 관계 역시 과거 네 차례의 전쟁에도 불구하고 ‘영원한 숙적’으로 동결되어 있지는 않다. 상호 안보위협 국가이자 경쟁국이라는 기본적 경계심과 불신이 지속적으로 유지되고 있는 가운데, 관계 개선의 징후와 의지가 엿보이는 사례들이 없는 것은 아니다. 2008년 뭄바이 테러 사건 이후 정체상태에 있었던 양국간 대화가 모디 총리의 집권 이후 미약하나마 재개 움직임을 보여왔다. 모디 총리의 인도 인민당(BJP)은 힌두민족주의적 성향이지만, 모디 총리의 대외정책과 경제정책은 실용주의의 기초 위에서 사안별로 접근하고자 하기 때문이다. 모디 총리는 ‘액트 이스트(Act East)’ 슬로건 하에서 동남아시아, 일본과 미국 등 동방에서 정치 경제적 협력관계를 강화하는데 초점을 두고 있다. 동시에 인도 경제의 현대화를 목표로 한 ‘메이크 인 인디아(Make in India)’ 정책은 해외직접투자 유치와 첨단기술의 도입에 유리한 환경을 조성하여 현지 직접 생산을 늘리고, 이를 통해 인도 산업생산력 증대와 지속가능한 적정 경제성장을 이루는 데 방점이 있다. 인도의 경제 현대화 과제가 순조로이 진행되기 위한 필요조건 중의 하나는 국내의 안보 환경을 안정적으로 유지하는 것이다. 그 우선적 과제는 파키스탄과의 관계 개선, 아프가니스탄과 파키스탄에 근거를 둔 탈레반 세력 및 기타 종교적 극단주의 무장세력들로부터 기인하는 테러행위의 억제와 차단이다. 경제 현대화에 매진하는 인도와 마찬가지로 중-파경제회랑 사업의 성공으로 경제성장의 돌파구를 열고자 하는 파키스탄 역시 인도와의 관계 개선에 과거보다는 더 유연한 자세를 보이고 있다.³⁸⁾

이처럼 중국과 인도의 교역량 증대, 중국의 인도 인프라 개발지원 및 공동이용 가능성, 국경분쟁에서 충돌 자제 등 중-인관계 개선의 징후가 포착되며, 모디 총리의 파키스탄에 대한 화해적 접촉, 인도 공군기지 공격한 테러집단에 대한 샤리프 총리의 단호한 대처 및 뉴델리의 절제된 대응 등에서 드러나듯이 인도와 파키스탄 역시 관계정상화의 필요성을 인식하고 있음을 엿볼 수 있다. 중-과경제회랑의 진척이 중-인, 인-과 양자관계 개선의 촉매제 역할을 할 가능성은 열려 있다.

V. 결론

중국과 파키스탄은 지난 반세기 이상의 기간 동안 정치·외교·군사적으로 긴밀한 우호·협력관계를 유지해 왔다. 중-과경제회랑은 기존 중-과관계에서 가장 약한 고리였던 경제적 유대를 확대·강화하여 양국간 경제협력이 필수가 아니라 사활적인 요소가 되도록 만드는데 주요 목적이 있다. 양국은 중-과경제회랑을 당면한 대내외 과제를 달성하고 도전요인을 해소하는 핵심 기반사업으로 간주하여, 양국 협력관계의 질적 전환은 물론 지역간 경제 협력·통합에 기여할 대전환의 이정표로 자리매김하고자 한다. 중국과 파키스탄 양자관계에서 중-과경제회랑의 핵심적 의미는 장기간 유지되어 온 정치, 외교, 군사적 관계를 넘어 경제적 관계에서도 밀접한 동반자관계로 전환하였다는 데 있다. 중-과경제회랑 사업이 성공

38) 파리에서 열린 21차 UN기후협약당사국총회(COP2)에서 모디 총리와 샤리프 총리의 회동, 모디 총리의 파키스탄 라호르 총리관저 방문(2015년 12월) 등은 과거의 경색된 관계와는 다른 좀 더 유연한 접근을 알리는 신호로 보였다. 양국간 화해 분위기가 조성되는 시점에서 이슬람 극단주의 무장세력이 주도한 것으로 추정되는 테러 공격이 인도 공군기지 파탄 코트에서 일어났다(2016년 1월). 이러한 테러는 파키스탄과 인도간의 고위급 대화를 좌초 시키겠다는 의도로 이루어진 것이다. 나와즈 샤리프 총리는 인도 정보당국의 협의를 받은 '자이쉬에 무함마드' 조직원들을 체포하여 테러집단을 응징하겠다는 의지를 보여주었다. 이것은 이슬라마바드의 대화 지속 의사를 명백히 보여주는 대응 조치이며, 뉴델리 역시 이에 호응하여 과도한 비난보다는 절제로서 대응하고자 하였다. 라신(2016).

적으로 진행된다면, 전천후 전략적동반자관계라는 수사에서 장기간 빈 공간으로 남아 있던 긴밀한 경제적 동반자관계의 내용이 채워지게 되고, 양국의 경제적 동반자관계는 하나의 선택지가 아니라 사활적 성격을 갖게 되는 것이다. 각 요소간의 균형이 이루어진 중-파간의 다면적 관계는 양자관계의 안정성과 지속성을 확보하는 데 큰 도움이 될 것으로 전망된다.

중국과 파키스탄의 경제회랑 구축사업은 양국 모두의 경제력과 군사력 증대 및 국제문제에 대한 영향력을 제고하고 인도의 지역 강대국으로서의 위상을 침식할 것이 분명하다. 뉴델리는 자신의 영향권으로 간주하는 남아시아지역과 인도양에서 중국의 존재감 증대를 좌시하기 어렵다. 인도가 우려하는 중-파경제회랑의 길기트-발티스탄 지구 통과 문제와 파키스탄의 경제성장 전망은 양면적·복합적 성격을 갖는다. 인-파관계에 긍정적으로 작용할 가능성도 열려 있다. 반면에 중국의 해외 군사기지 확보에 대해 인도 역시 어셈프션 섬에 군사기지 건설 계획으로 대응하였으며, 이 같은 맞대응은 중-인간의 지전략적 경합요인으로 작용할 것이다.

인도양과 남아시아지역에서 중-파경제회랑 사업으로 더 심화될 중국-파키스탄 전략적 동반자관계와 미국-인도-일본이 주도하는 인도-태평양 전략 간의 경합과 대립으로 인해 중국-인도 관계가 냉각되고 긴장될 것이라고 가정한다면 그 역시 좀 단선적이다. 먼저, 중국과 인도간에는 위협인식의 비대칭성이 존재하기 때문에 적대국간의 ‘안보딜레마’가 자동적으로 가동될 가능성이 낮다. 또 중-파 전략적 협력관계가 더욱 강화된다고 해서 인도-파키스탄의 갈등·분규 상황에서 중국이 무조건적으로 파키스탄을 지지하지도 않을 것이다. 다음으로, 인도는 중국 견제를 위한 전선국가의 역할을 거부할 것이기 때문이다. 뉴델리는 자신이 인식하는 안보위협외의 정도에 상응하게 대비하고자 하는 것일 뿐, 미국과 일본의 구상에 따라 인도의 전략적 독자성을 포기할 의도는 없다. 정리하자면, 중-파경제회랑 사업 그리고 이 사업을 둘러싼 주요 관계국들의 대응이 중국-인도-파키스탄 삼자관계에 미칠 영향은 단선적이기보다는 복합성·복잡성·다층성을 보

일 것이다. 중-파경제회랑 사업이 뉴델리의 우려처럼 삼자관계를 더 긴장시키고 냉각할 수도 있지만, 중-인 국경분쟁, 인-파 국경분쟁, 탈레반 등 종교적 극단주의로부터 기인하는 테러문제, 인-파 간의 안보딜레마 등 장기적으로 고착되어 온 갈등의 정도를 완화하고, 중-인, 인-파 양자관계 개선의 촉매제 역할을 할 가능성도 열려 있다.

참고문헌

- 강봉구. 「모디 총리 시기 인도-러시아 전략적 파트너십의 진로」 『대한정치학회보』 제25집 1호 (2017).
- 라신, 장륙. 「파키스탄, 인도와 중국 사이에서」 『르몽드 디플로마티크』. 2016년 6월호.
- 칸, 아스라프. 「파키스탄의 민주주의는 어디로?」 『르몽드 디플로마티크』. 2016년 6월호.
- 김석수. 「인도와 중국의 영역권, 연결성 그리고 세력권 경쟁」 『세계지역연구논총』 36집 2호 (2016).
- 민귀식. 「중국 해상실크로드와 해양물류네트워크 구축전략」 『중소연구』 제42권 제2호 (2018).
- 두보 · 원동욱. 「중국-파키스탄 경제회랑과 남아시아 권력구도의 변화 전망: 네트워크 권력이론에 기초한 분석」 『현대중국연구』 제18집 4호 (2017).
- 유경완. 「스리랑카의 대 인도 및 중국 정책변화 연구」 『남아시아연구』 제22권 2호 (2016).
- 유경완. 「인도, 중국 주도 일대일로 포럼 불참」 Issue Special. July/August 2017.
- “India-China bilateral trade hits historic high of \$84.44 billion in 2017.” *The Times of India*. March 7, 2018.
- “Japan/India: Is India Japan’s New Diplomatic Front?” Oxford Analytica Daily Brief Service, Aug 23, 2005.
- Akhtar, Aasim Sajad. “The China-Pakistan Economic Corridor.” *Monthly Review*. June 1, 2018.
- Ashraf, Malik Muhammad. “China-Pakistan Economic Corridor: Analysing Indian Factor.” in Khan et. al, eds. *China-Pakistan Economic Corridor — A Game Changer*.
- Awan, Zamir Ahmed. “China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities

- and challenges.” chinadaily.com.cn. Updated: 2018.11.19.
- Ayres, Alyssa. “Will India Start Acting Like a Global Power?: New Delhi’s New Role” *Foreign Affairs*. November/December, 2017.
- Baru, Sanjaya. “India and Japan: A Confluence of Interests.” *The Straits Times*, May 28, 2013.
- Bo, Tu and Won Dong-wook. “An analysis on the Developmental Change of India’s Hedging Strategy against the Belt and Road Initiative and Its Effect on Indo-Pacific Regional Cooperation.” 『21세기 정치학회보』 제27집 3호, 2017.
- Eichengreen, Barry. “The Renminbi Goes Global: The Meaning of China’s Money.” *Foreign Affairs*. March/April, 2017.
- Fang, Tien-sze. *Asymmetrical Threat Perceptions in India-China Relations*. New Delhi: Oxford University Press, 2014.
- Godement, François. “China’s Neighbourhood Policy.” European Council on Foreign Relations. Asia Centre. *China Analysis*. February 2014.
- Goodman, Matthew P. and Jonathan E. Hillman. “The Scamble for Eurasia.” *The National Interest*. September/October 2017.
- Hameed, Maham. “The Politics of China-Pakistan Economic Corridor.” *Palgrave Communications*. Vol. 4, No. 64 (2018).
- Husain, Ishrat. “CPEC & Pakistani Economy: An Appraisal.” Centre of Excellence for CPEC. Islamabad. 2017.
- Hussain, Ejaz. “China-Pakistan Economic Corridor: Will It Sustain Itself?” *Fudan J. Hum. Soc. Sci.* 10, 2017.
- Hussain, Zahid. “The China-Pakistan Economic Corridor and the New Regional Geopolitics.” *Asie. Visions*. 94. ifri Center for Asian Studies. June 2017.
- Jacob, Jabin T. “China’s Belt and Road Initiative: Perspectives from India.” *China & World Economy*. Vol. 25, No. 5 (2017).
- Khan, Minhas Majeed, A. R. Malik, Saira Ijaz, Ume Farwa eds.

- China-Pakistan Economic Corridor — A Game Changer*. The Institute of Strategic Studies Islamabad.
- Latif, Aamir. “Iran’s Chabahar Won’t Vie with Pakistan’s Gwadar.” Andalou Agency. June 1, 2016.
- Markey, Daniel S., and James West. “Behind China’s Gambit in Pakistan.” Council on Foreign Relations. May 12, 2016.
- Panda, Jagannath. “The Asia-Africa Growth Corridor: An India-Japan Arch in the Making?” *Focus Asia — Perspective & Analysis*. No. 21, August 2017.
- Ramay, Shlakeel Ahmad. “China-Pakistan Economic Corridor: A Chinese Dream Being Materialized through Pakistan.” *Policy Brief*. SDPI, 2016.
- Rifaat, Hamzah & Tridivesh S. Maini. “The China-Pakistan Economic Corridor.” A Visiting Fellow Working Paper. STIMSON.
- Roy, Meena Singh. “Iran: India’s Gateway to Central Asia.” *Strategic Analysis*. Vol. 36, No. 6 (2012).
- Singh, Subhash. “India’s Chabahar Policy: Implication for China-Pakistan Cooperation.” *International Journal of Applied Social Science*. Vol. 4 (5&6) (May & June 2017).
- Small, Andrew. *The China-Pakistan Axis: Asia’s New Geopolitics*. Oxford: Oxford University Press, 2015.
- Sreeresmi S. “China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) — What Can India Do?” ClearIAS.com. March 30, 2017.
- Wagner, Christian. “The Effects of the China-Pakistan Economic Corridor on India-Pakistan Relations,” *SWP Comments* 25, April 2016.
- Weijia, Hu. “Indian Deal with Iran Shows Commitment to Infrastructure that Will Benefit China too.” *Global Times*, May 27, 2016.

<Abstract>

International Politics of China-Pakistan Economic Corridor (CPEC)

Kang, Bong-koo*

The purpose of this study is to discuss the politico-economic and international context of the China-Pakistan economic corridor (CPEC) project and how it will affect China-India-Pakistan relations. The core meaning of CPEC in bilateral relations between China and Pakistan is that it has transformed a long-standing political, diplomatic, and military relations maintained for more than half a century into the multi-faceted strategic cooperation partnership with full-scale economic cooperation. These changes are expected to help secure the stability and sustainability of the China-Pakistan relations. The rivalry and confrontation in the Indian and South Asian regions between the US-led Indo-Pacific strategy and the China-Pakistan strategic partnership which is further strengthening by the CPEC would not necessarily lead to the cooling of China-India relations and the spiral of politico-military tensions. First, since there is an asymmetry of threat perception between China and India, it is unlikely that the 'security dilemma' between the hostile countries will be automatically activated; second, since India will reject the role of the frontline state for curbing China, and New Delhi has no intention of giving up its strategic autonomy in line with the strategic initiative of the United States and Japan. The impact of the CPEC on the China-India-Pakistani trilateral relations will be more complex, multi-faceted, and multi-layered.

www.kci.go.kr

* HK professor, Hanyang University.

Key word: China-Pakistan Economic Corridor (CPEC), Belt and Road Initiative (BRI), Gwadar Port, Gilgit-Baltistan, China-India-Pakistan Relations

[논문투고일: 2019. 01. 22]

[심사의뢰일: 2019. 02. 11]

[게재확정일: 2019. 02. 19]