



눈길끄는 中·印의 인도양 패권 경쟁

이 서 항*

세계의 두 인구대국인 중국과 인도 사이에서 벌어지는 세계 곳곳에서의 경쟁과 각축이 예사롭지 않다. 두 나라는 약 13억과 12억이라는 세계 제1,2위의 거대 인구를 갖고 있으면서 최근 경제대국으로 부상함에 따라 앞으로 지속적인 경제 발전에 필요한 전략자원과 에너지 수요를 안정적으로 확보하기 위해 주변국에 대해서는 물론 전 세계를 대상으로 바다와 육지에서 치열하게 다툼을 벌이고 있기 때문이다.

중국의 경제발전은 2007년 독일을 제치고 세계경제 3위로 올라선데 이어 작년 하반기부터는 일본을 제치고 드디어 미국에 이어 세계 제2위의 경제대국으로 등극한 바 있다. 인도 또한 2000년대 들어 중국 못지않은 급속한 경제성장으로 세계경제의 새로운 강자로 등장하고 있다.

다시 말해, 인도도 브라질·러시아·중국을 포함한 신흥 경제 4국을 일컫는 ‘BRICs’그룹 국가의 하나로서 최근 수년간 연 평균 약 8% 이상의 높은 GDP 성장을 기록하면서 세계 경제의 중요한 축으로 자리 잡아가고 있는 것이다.

잘 알려진 바와 같이, 인도의 고도 경제성장은 1991년 범세계적 냉전종식 이후 과거의 사회주의 경제정책을 버리고 실용주의를 기반으로 한 대외정책과 시장 지향적 개방정책을 추진한 것에서부터 비롯되고 있다. 일부 전문가들은 이와 같은 인도의 대외정책 노선을 ‘신 비동맹 정책’이라고도 부르고 있는데 과거 냉전 시대의 비동맹정책이 미·소 양진영과 일정한 거리를 유지하는 이념적 및 소극적 중립주의였다면 최근의 ‘신 비동맹 노선’은 자국의 실익을 위해 모든 국가와 균형을 유지하면서 경제적으로 긴밀한 관계를 추구하는 적극적 중립주의의 개념을 포함하고 있는 것으로 해석되고 있다.

‘날으는 용’ 對 ‘달리는 코끼리’

인도의 괄목할 만한 경제성장은 각종 통계자료에서도 분명히 나타나고 있다. 금년도 국제통화기금(IMF)의 자료에 따르면, 인도는 2010년 명목 GDP가 약 1조 5천억 달러에 이르러 세계 10위의 경제

* 주 뭄바이 총영사

규모를 차지한 것으로 나타나고 있다. 특히, 2000년대 초반부터 본격적으로 나타난 인도의 고도 경제성장 실적에 따라 미국의 국가정보 위원회(NIC)와 골드만 삭스 등 세계 주요 연구기관들은 인도가 2030년까지 세계 5대 경제대국으로 부상할 것으로 예측하고 있으며, 더 나아가 이들 연구기관들은 인도가 국내적으로 많은 장애요인이 있음에도 불구하고 21세기 중반 이후 미국 및 중국과 함께 세계경제를 이끌어 갈 3대 강국(이른바 G3)으로 도약할 것으로 전망하고 있다. 이러한 세계경제 전망에 따라 기존의 강대국인 미국을 제외한다면 흔히 ‘날으는 용’으로 비유되는 중국과 ‘달리는 코끼리’로 묘사되는 인도의 치열한 경쟁은 당분간 불가피한 것으로 지적되고 있는 것이다.

물론 인도와 중국의 경쟁이 근래에 시작된 것은 아니다. 양국의 견제와 대립은 이미 오래전부터 잉태되어 왔다고 할 수 있다. 예를 들면, 중국으로부터 티베트 분리 독립을 주도한 달라이 라마에 대해 인도가 1959년 망명을 허용하자 두 나라의 대립은 가시화되기 시작했으며 과거 인도의 독립 시 영국에 의해 설정된 국경선을 두고 1962년 두 나라사이에 무력충돌이 일어나자 갈등은 첨예화되었다고 할 수 있다.

그러나 최근 벌어지고 있는 양국 사이의 경쟁은 과거의 대립양상과는 본질적으로 다르다. 과거의 대립이 단편적 사건과 영토문제에 근원을 둔 정치적·군사적 대립이었다면 오늘날 전개되고 있는 양국 사이의 경쟁과 대립은 앞으로의 국가발전 및 생존과 관련된 전략적·경

제적 대립이라고 규정 할 수 있을 것이다. 두 나라는 모두 12억이 넘는 거대 인구를 바탕으로 지난 수년간 고도 경제성장을 이루면서 앞으로 지속적인 국가발전을 위해 이에 필요한 에너지 및 전략자원을 확보하려는 경쟁에 돌입했기 때문이다. 이러한 양국 간 경쟁과 대결의 주요 무대는 말할 것도 없이 두 나라에 절대적으로 필요한 원자재 및 석유의 주요 수송로가 되는 인도양이다.

크게 아라비아해와 벥갈만으로 구성된 인도양은 태평양과 대서양에 이어 세계에서 세 번째로 큰 바다이지만 사실 과거 냉전시대 동안에는 전략적으로 그다지 특별한 주목을 받지 못했다고 할 수 있다. 그러나 21세기에 들어서면서 인도양의 전략적 가치와 안보 환경은 크게 달라지고 있다. 2001년 9월11일 알 카에다 조직에 의해 미국에 대한 미중유의 테러 공격이 일어난 이후 본격화된 범세계적 테러위협이 대부분 인도양을 낀 중동지역에서부터 발원되고 있으며 최근 국제안보 및 세계 해운에 최대 위협이 되고 있는 소말리아 해적문제도 인도양의 서쪽 관문인 아덴만에서 특별히 창궐하고 있음을 감안할 때 인도양의 전략적 중요성과 안보 환경이 과거와 다르게 변화하고 있다는 사실은 쉽게 감지될 수 있을 것이다.

그뿐만이 아니다. 중국과 인도가 1990년대 및 2000년대 이후 각각 기록적인 경제성장을 성취함에 따라 에너지 수요가 늘어나자 인도양은 두 나라의 해외, 특히 중동과 아프리카로부터의 석유 및 전략자원의 운송을 위한 가장 중요한 해상교통로(SLOC: sea-lanes of communication)

가 되고 있다. 현재 인도양은 전 세계 석유물동량의 70% 이상이 지나가는 통로가 되고 있으며, 석유를 포함한 전 세계 물자수송의 필수적인 길목(choke points)이라고 할 수 있는 호르무즈 해협, باب-엘-만데브(Bab-el-Mandeb) 해협, 말라카 해협 등은 모두 인도양과 연결되어 있다.

이러한 인도양의 변화하는 전략적 가치와 중요성 때문에 로버트 캐플란(Robert Kaplan) 같은 국제문제 전문가는 2년 전 「Foreign Affairs」지에 기고한 논문과 작년에 저술한 “Monsoon”이라는 제목의 단행본에서 “21세기 국제정치에서 일어나는 여러 가지 도전의 중심 무대(center stage)가 인도양으로 옮겨가고 있다”라고 까지 기술한 바 있다.

이와 같이 인도양의 전략적 중요성과 환경이 변화하고 있으며 두 나라의 지속적인 경제발전에 필요한 전략 자원 및 석유수송을 위한 해상 교통로로서의 역할이 증대되고 있기 때문에 인도와 중국이 인도양에 대해 중요성을 부여하는 것은 당연한 일이 아닐 수 없다. 특히 양국이 지향하는 강대국 열망은 해상교통로 안전 확보와 같은 해양의 우위권 점유와 관련되어 있기 때문에 인도양에 쏟아 붓는 관심과 정성은 주목을 끄는 것이라고 할 수 있다.

과거와는 달리 새롭게 변화되고 있는 인도양의 전략 환경에 대해 도전적으로 진출하고 있는 나라는 중국이다. 우선 중국은 인도양이 해양의 지명에서 나타나는 바대로 인도 한나라만의 독점적인 해양이 아니라는 점을 강조하면서 인도양에 대한 거점 확보를 적극 추진하고 있다.

예를 들면, 중국은 최근 중동 및 아프리카로 연결되는 인도양 진출을 위해 인도양 주요 연안국인 미얀마(카육푸), 방글라데시(치타공), 스리랑카(함반토타), 파키스탄(과다르)에서 자국 군함은 물론 유조선 및 대형선박이 정박할 수 있도록 항만 건설 지원 사업을 진행 중에 있다.

그뿐만이 아니다. 중국은 중동의 맹주 이란과도 전략적인 중요성을 갖는 항구에 대해 확장사업을 지원하는 등 협력을 강화하고 있다. 특히 이란은 중국에 대한 최대 원유 공급국으로 지목되고 있어 중국의 대 이란 항만건설 지원은 특별한 의미를 지닌다. 이외에도 중국은 인도양 서편의 도서국들인 몰디브·모리셔스·세이셸레스 등과도 해군기지 확보를 위해 이른바 ‘위안 외교’(yuan diplomacy)로 알려진 경제협력 사업을 추진하고 있다.

이란을 포함한 중국의 인도 주변국들에 대한 항만건설 지원 및 협력 사업은 이들 항구들을 선으로 연결할 경우 마치 인도를 포위하는 진주 목걸이처럼 보인다 하여 일명 ‘진주 꿰기’(string of pearls)로 불리고 있으며 ‘진주 꿰기’는 중국의 인도에 대한 경쟁과 견제를 상징적으로 보여주고 있다. 이들 항구들은 중국의 인도양 진출을 위한 전략 기지가 될 수 있을 뿐만 아니라 중동 및 아프리카로부터 연결되는 원자재를 포함한 전략 자원 및 에너지를 위한 수송라인으로 활용할 수 있음은 물론이다.

중국의 인도양 진출은 직접적으로 바다에서만 이루어지는 것이 아니라 육지를 통해서도 간접적으로 추진되고 있다. 예를 들면, 중국은 육상에서 티베트 라사(Lhasa)지역과 네팔의 카트만두를 연

결하는 철도건설 사업을 추진하고 있으며, 2010년 여름부터는 파키스탄의 카슈미르 점령지역인 길기트-발티스탄(Gilgit-Baltistan)과 중국 서남부 국경지대가 연결되도록 약 1만 여 명의 군 병력을 동원한 대규모 터널공사까지 벌이고 있는 것으로 알려져 있다. 인도 주변국들에 대한 중국의 이러한 접근은 인도양에서의 ‘진주 꿰기’와 함께 인도를 견제하기 위한 ‘전략적 포위’(strategic encirclement)로 인식되고 있다.

해양에서의 ‘신 거대게임’

한편 지난 8월 초 대련항을 떠나 이루어진 중국의 최초 항공모함 바르야그(Varyag)호의 시험 항해도 중국의 인도양 진출 전략과 관련하여 특별한 주목을 끌고 있다. 물론 앞으로 바르야그호는 필요한 전력을 갖춘 뒤 동남아 국가들과 영유권 분쟁을 벌이고 있는 남중국해와 일본과 분쟁 중인 동중국해에서 집중적으로 활동할 것으로 전망되고 있지만 3~5년 이내에 항공모함 세력이 증강되면서 인도양에서의 활동도 배제할 수 없는 상황이다.

항공모함 자체가 전력 특성상 ‘장거리 힘의 투사’(long-range power projection)를 목적으로 삼고 있기 때문에 중국 항공모함은 언제든지 오성기를 휘날리며 인도양을 누빌 수 있는 것으로 예상되고 있다. 이에 따라 인도 안보문제 전문가들은 벌써부터 항공모함을 앞세운 중국의 인도양 진출 가능성을 우려하고 있다. 바르야그호가 시험항해를 마치자 인도 주요 일간지의 하나인 「Hindustan Times」 지

는 8월23일자 기사에서 “과거 인도양에서 항공모함을 배치했거나 현재 운용하고 있는 국가는 미국과 인도뿐이었는데 중국이 새롭게 끼어들고 있다”고 우려의 시각으로 보도하고 있으며 인도의 잘 알려진 해양안보문제 전문가 라자 모한(C. Raja Mohan)은 중국의 항공모함 진수가 인도양에서 기존에 유지되어 왔던 세력 균형 판도를 분명히 바꿀 것이라고 예측하고 있다.

특히 모한은 과거 중국이 동중국해 및 태평양에서 이른바 제1도련(First Island Chain)과 제2도련(Second Island Chain)을 설정하여 가상 방어선과 해양영역의 진출목표를 정했던 것처럼 앞으로 항공모함을 앞세워 인도양에서 제3도련(Third Island Chain)을 설정할 가능성도 있다고 전망하고 있다.

중국의 이 같은 적극적이고 다각적인 인도양 진출에 대응하여 인도도 해군기지 추가 건설과 괄목할만한 해군력 증강으로 맞서고 있다. 인도는 우선 중국의 진출을 염두에 두고 작년에 인도양 동쪽 연안(벵갈만) 두 곳에 새로운 해군기지 건설 계획을 발표한 바 있으며 이는 그동안 파키스탄을 상정하여 인도양 서쪽 해안(아라비아 해) 경비만을 강화하던 것과는 매우 다른 모습이라고 할 수 있다.

인도는 또한 군함 보유수를 155척까지 확대했으며 현재 1척 보유하고 있는 항공모함(Viraat 호)도 2015년까지 3척으로 늘리고 핵 잠수함도 3척으로 증강할 계획인 것으로 알려져 있다. 인도는 이미 2009년 말 ‘Arihant’(‘적의 파괴자’라는 뜻)호로 명명된 핵 잠수함을 진수한 바 있으며 앞으로 이를 바탕으로 육·해·공에

서 핵무기를 발사 할 수 있는 이른바 ‘삼합체제’(triad)의 완성을 추진하고 있다.

인도는 또한 중국의 인도양 진출과 이와 관련한 전반적인 자국 포위 전략에 대해 미국이라는 세계 초강대국의 개입과 지원을 끌어들이는 전략도 함께 구사하고 있다. 인도의 대미 관계는 과거 부시 행정부 시기인 2008년 10월 원자력의 평화적 이용을 위한 협력협정을 체결하는 등 상호 전략적 협력관계로 발전하였고 2010년 11월 오바마 대통령의 인도 방문 시에는 인도의 유엔안보리 상임이사국 진출 지지, NSG/MTCR 등 핵관련 다자 수출통제기구 회원가입 지원, 미국의 대인도 수출통제정책 수정 등을 명백히 확보함으로써 관계를 더욱 강화하고 있는 것이 사실이다.

이는 과거 냉전시대에 미국 행정부가 소련과의 세력균형을 위해 중국을 이용했듯이 인도가 대미 관계를 강화함으로써 최근 급격히 부상하고 있는 중국을 견제하는 효과를 나타낸다고 할 수 있다. 특히 현재의 미국 오바마 행정부는 인도가 인도양은 물론 아·태지역 내에서 더욱 강력한 행위자가 되어 중국의 패권추구를 막는 세력균형자 역할을 수행하기를 바라고 있으며, 이러한 미국 정부의 희망은 ‘동방정책’을 추구하는 인도의 대외노선과도 일치 한다. 최근 중국의 대외정책이 남중국해 문제 등에서 나타나듯 자국의 경제적 이익을 앞세우는 공세적인 성격을 강하게 띄움에 따라 앞으로 인도양에서 중국을 견제하려는 인도의 노력도 더욱 강화될 것으로 전망되는 것이다.

이처럼 인도양을 두고 중국과 인도가

벌이는 경쟁과 견제의 각축 그리고 다툼은 과거 19세기 말 20세기 초 중앙아시아에서 벌어졌던 강대국간 대결과 같은 ‘거대게임’의 양상과 같이 21세기 해양에서의 ‘신 거대게임’(new great game)이라고 불려도 무방할 것이다. 아라비아해 최대 연안 도시인 뭄바이에서 바라보는 인도양은 이러한 강대국 간의 보이지 않는 싸움 때문인지 그 바다 색깔마저도 더욱 검푸르기만 하다.

인도양에 대한 관심 높여야

중동으로부터 오는 원유의 대부분과 유럽 및 아프리카와 교역하는 물자의 주요 수송로가 되고 있는 인도양의 역할은 우리에게도 그 중요성이 만만치 않다. 그 동안 우리나라는 북한과의 군사력 대치상황과 중·일과의 관계 때문에 한반도 주변 해역문제에만 관심을 쏟아 왔으나 이제는 인도양처럼 한반도에서 멀리 떨어진 해양에서 벌어지고 있는 정세에 대해서도 주목할 때가 왔다.

거듭 강조하지만 인도양은 우리나라의 생존과 관련된 중동지역으로부터 오는 원유와 유럽·아프리카로 연결되는 전략물자 및 자원의 운송을 위한 주요 해상교통로가 되기 때문이다. 다행히 우리나라는 인도양의 서쪽 관문 아덴만에서 준동하는 해적의 피해를 막기 위해 KDX-II 급 신형 구축함 1척을 중심으로 한 청해부대를 파견하고 있지만 해상교통로 안보·안전과 관련된 인도양 정세에 대한 관심은 더욱 높아져야 할 것이다. **외교**