

특집논문 **메콩과 국제개발**

**메콩지역(Greater Mekong Subregion) 연계성의
이상과 현실
도로 교통을 중심으로***

The Ideals and Reality of Greater Mekong Subregion Connectivity:
Focus on Road Transportation

이상국**

이 연구는 GMS 도로망 연계를 세계화 담론에 입각하면서도 이 담론이 크게 주목하지 않는 역사성, 주체성, 지역성을 고려하며 비판적으로 검토했다. 옛적부터 상인들은 오늘날의 대메콩지역을 통해서 중국에 닿고자 했고 서구 식민 세력 역시 이 지역의 연계를 발전시키고자 했었다. 냉전 시기 연계 발전 시도가 잠시 주춤해지기도 했지만, 1990년대 이후 활발하게 여러 발전 프로그램이 추진되면서 역사적인 흐름을 잇고 있다. 이 연구는 오늘날의 GMS를 탄생시킨 ADB가 무역과 투자를 늘리고자 추진하는 도로망 연계 발전 프로그램을 아홉 개의 회랑을 중심으로 살펴봤다. 특히 중국 쿤밍에서 태국 방콕까지 이어지는 북남회랑에 주목하면서 제4태국-라오스우정교는 GMS의 대동맥 같은 북남회랑의 완성과 중국의 본격적인 동남아 진출의 디딤돌이라는 의미가 있다고 평가했다. 이 연구는 GMS 육로 연계의 실상을 검토하며 GMS 역내 무역이 압도적으로 해로를 통해 이뤄진다는 점, 험준한 지형이 육로 연계를 여전히 가로막고 있다는 점, 다리 건설은 메콩강 수로 연계를 약화시키고 지역사회에서 패자와 승자를 갈라놓고 있다는 점, 내륙 수로 연계는 자연 장애물 탓에 한계가 많다는 점을 밝혔다.

주제어: GMS, 연계성, 회랑, 도로, 메콩강, ADB

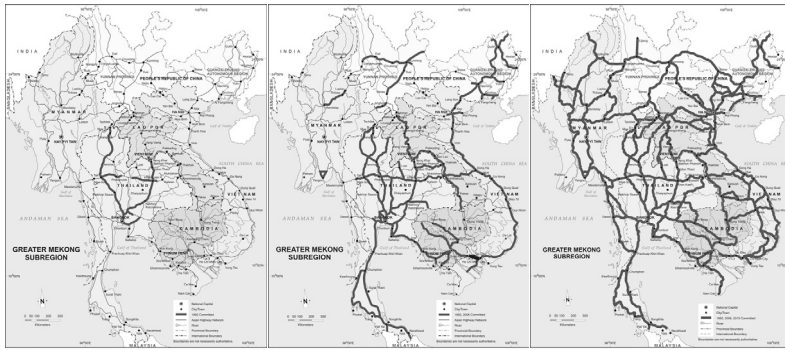
* 이 논문은 2014년 정부(교육부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 수행된 연구임(NRF-2014S1A5A2A03064915).

** 연세대학교 사회과학대학 문화인류학과 부교수(caskl@yonsei.ac.kr)

1. 서론

태국 동북부 중심 도시인 콘깬(Khon Kaen)에 자리한 메콩연구소(Mekong Institute)¹⁾의 1층 중앙 복도에는 세 개의 지도가 나란히 걸려 있다. 저마다 1992, 2006, 2015년 대메콩지역(Greater Mekong Subregion, GMS)²⁾의 도로 건설 완료 상황을 굵게 표시했다.

<지도 1> GMS 도로망 연계 발전



(1992년)
출처: 메콩연구소(ADB 제작)³⁾

(2006년)

(2015년)

아시아개발은행(Asian Development Bank, ADB)이 주도하여 GMS 프로그램을 출범시킨 1992년에 GMS의 도로망 연계는 열악했다. 태국 북부의 매사이(Mae Sai)와 방콕을 잇는 도로와 태국 동북부의 농카이(Nong Khai)

- 1) 메콩연구소는 GMS 6개국(미얀마, 태국, 라오스 캄보디아, 베트남, 중국의 윈난 성과 광시성)이 서명하여 2003년에 설립한 정부 간 조직(Intergovernmental Organization)이다. 자세한 사항은 이 연구소의 홈페이지 참조. <http://www.mekonginstitute.org/>.
- 2) GMS를 대메콩지역으로 번역한다. 다른 번역어로 ‘확대메콩지역’, ‘확대메콩구역’, ‘메콩강유역개발사업’, ‘메콩강경제권’ 등이 있다.
- 3) 태국의 탐파삿대학교 경영대학 물류연구센터 루스 바눔용(Ruth Banomyong) 소장이 이 지도의 그림 파일을 필자에게 전달해주었다.

와 방콕을 연결하는 도로를 제외하고는 제대로 된 도로가 거의 없었다.

그 후 14년이 지난 2006년도에 도로망이 눈부시게 발전했다. GMS의 여러 구간들에서 도로가 건설되고 역내 국가 사이를 잇기도 했다. 2006년도의 지도에서 몇 가지 중요한 도로망을 살펴보면 이전에 농카이에서 멈췄던 도로는 라오스의 수도인 비엔티안을 지나 루앙프라방과 국경 도시인 보텐(Boten)까지 뻗어나갔다. GMS의 가운데를 보면 서쪽의 매솟(Mae Sot)에서 시작한 도로가 태국을 관통하고 라오스를 지나 베트남의 다낭(Da Nang)까지 연결됐다. 방콕만 쪽에서는 방콕에서 캄보디아 시아누크빌(Sihanoukville)까지, 더 나아가 프놈펜과 호찌민까지 도로가 이어졌다. GMS의 오른쪽에서는 중국 광시에서 베트남 하노이를 거쳐 남중국해안을 따라 호찌민까지 길게 도로가 이어졌다. 그러나 아직까지 끊긴 구간들이 눈에 띈다. 특히 중국 윈난과 대륙동남아 구간, 베트남 하노이에서 태국 북부 구간, 캄보디아 시엠립에서 태국 방콕 구간, 그리고 미얀마 내에서는 대체로 아직까지 도로망이 개선되거나 연결되지 않았다.

드디어 2015년이 되면 2006년도에 끊긴 구간들이 이어지고, 미얀마에서도 도로망이 확충되면서 대메콩지역에 걸쳐 교통이 그야말로 사통팔달하게 된다. 지도에는 드러나지 않지만 특히 메콩강 유역 도시인 태국 북부의 치앙콩(Chiang Khong)과 라오스의 후위이사이(Houay Xay) 사이에 ‘제4태국-라오스우정교’가 2013년 12월에 건립되면서 중국과 태국 사이의 육로교통이 크게 개선됐다. 이로써 GMS의 북쪽과 남쪽을 잇는 회랑(corridor)이 제 모습을 갖췄다. GMS의 서쪽과 동쪽을 보면 역시 안다만의 미얀마 쪽 도시에서 남중국해안의 베트남의 도시까지 잇는 회랑이 완성됐다. GMS 북부를 보면 베트남의 하노이에서 중국과 미얀마를 잇는 회랑이 완성됐고 인도까지 이어질 수도 있게 됐다.

이처럼 지도에서 보자면 GMS 도로 연계는 그동안 눈부시게 발전했다. 처음 도로망 건설을 시작한 1992년에는 보잘것없었으나 23년이 지난 2015년에는 도로망이 거미줄처럼 GMS의 모든 국가들을 휘감고 있다. 이 지도에서만 보자면 이제 대각에 있는 미얀마 서북부 친주(Chin State)에

서 호찌민까지, 중국의 광시성에서 태국 남부의 끝자락까지 도로를 따라갈 수 있다. GMS의 도로 연계성이 완벽하게 구축된 것이다.

그러나 과연 지도를 떠나 현실에서 이러한 연계성이 실제로 작동되고 있는가? 도로망 연계의 발달이 실제로 물자의 이동을 촉진하고 있는가? 육로 연계를 촉진시킨 메콩강 교각의 건설은 지역 사회와 메콩강 수로 연계에 어떠한 영향을 끼치는가?

이 연구는 이러한 물음을 갖고 대메콩지역 연계성의 현실을 도로 교통을 중심으로 살피고자 한다. 먼저 이 연구는 이론적 차원에서 연계성을 검토하면서 역사성, 주체성, 지역성의 문제를 짚어볼 것이다. 그다음 오랫동안 이어져 내려온 메콩유역의 연계성시도의 역사를 다룬다. 뒤이어 ADB가 주도하는 GMS의 등장과 육로 연계 발전 프로그램을 아홉 개의 회랑을 중심으로 살피고 더불어 철로 연계와 내륙 수로 연계도 다룬다. 마지막으로 육로 연계의 실상을 다루면서, 첫째, 육로와 해로 사이의 물자 운송 규모를 비교하고, 둘째, 험준한 산악지형에서 연계의 실상이 어떠한지 밝히고, 셋째, 메콩강 다리 건설이 지역 사회에 미치는 영향을 태국 북부의 치앙콩을 중심으로 살피고, 넷째, 내륙 수로 연계의 한계를 드러낸다.

2. 연계에 대한 이론적 접근: 역사성, 주체성, 지역성

이 연구는 연계(connectivity)를 세계화 담론에 비추어 살펴보고자 한다. 1990년 이후에 세계화가 빠르게 전개되면서 지구상의 곳곳은 서로 연결되고 있다. 사람과 상품과 돈이 국경을 넘어 이동하는 초국가적 문화현상이 세계화 시대의 일상이 되었다. 세계화론자의 입장에서 보면 일국 중심의 논의는 더 이상 유효하지 않게 됐다. 지역민들이 외부와 단절된 채 자족적인 삶을 사는 것처럼 단정한 전통적인 시각은 설 자리를 잃었다. 아파두라이(Appadurai, 1996)는 사람들이 한 지역에서 외부와 단절된

채 자족적인 삶을 사는 것처럼 바라봤던 근대적 사고가 사람들을 윤택시키는 것이라고 비판한다.

무엇보다 근대적 사고가 문제가 되는 것은 중심과 주변을 비대칭적으로 구분하는 이분법적 태도이다. 발전주의 정향이 짙게 배어 있는 이 사고는 주변을 가치 없고 사라질 운명에 놓여 있고 결국에 중심의 질서가 주변까지 포섭할 것이라고 본다. 국가중심적 사고와도 깊게 연루된 이러한 인식체계는 중심과 주변의 비대칭적 권력관계를 당연하게 여기고 결국에 중심이 주변을 장악하기 위해 전개하는 정치적, 경제적, 문화적 프로젝트를 긍정적으로 평가했다. 사실 국가가 추진하는 모든 근대화 프로젝트에는 이러한 비대칭적·이분법적 태도가 그 근저에 깔려 있다. 이러한 인식체계는 자본주의 질서를 다루는 종속이론(Frank, 1969), 세계체제론(Wallerstein, 1979) 등에도 깊게 배어 있다. 물론 이러한 태도가 근대적 사고인 것만은 아니다. 전근대 세계관에서도 발견된다. 특히 전근대 동남아 정치체들의 속성을 다룬 연구들에서 그러한 경향을 보인다(Wolters, 1999; Tambiah, 1976). 동남아의 정치체들의 권력관계를 표상하는 ‘만달라’(mandala)⁴⁾는 중심과 주변을 구분하고 힘이 중심에서 주변으로 퍼져나간다고 보는 전근대 세계관을 드러낸다.

세계화 시대에 접어들며 교통과 정보통신이 발달하여 힘이 더 이상 한쪽 방향으로만 퍼지지 않게 됐다. 주변지역 역시 중심지역에 영향을 끼칠 수 있는 토대와 조건이 마련됐다. 이런 쌍방향적 소통의 상황에서 ‘포섭’이나 ‘장악’보다 ‘교섭’과 ‘연계’(connectivity)가 무엇보다 중요해졌다. 그리고 이 연계는 한 국가의 안에서만 이루어지지 않고 이웃 국가와 지역(region) 차원까지 뻗어나간다. 이러한 차원의 연계에서 국경을 비롯한 변방이 국가와 국가를 잇는 ‘접속지점’(node)으로서 오히려 주목을 크

4) 만달라는 중심에서 뻗어나가는 동심원을 뜻하는 산스크리트 용어이다. 만달라는 늘어나기도 줄어들기도 한다. 월터스(Wolters, 1999: 28)는 이를 통해 중심에서 멀어질수록 권력이 희미해져 주변에 대한 장악력이 약해지는 동남아 전통국가의 권력 속성을 설명했다.

게 받는다(Hannerz, 1996: 67). GMS 역내 차원에서 보더라도 이전에는 육지로만 둘러싸여 갇힌 나라로 취급받던 변방의 라오스가 오히려 GMS 곳곳을 이어주는 접속 국가로 등극했다. 이러한 연계 속에 가까운 ‘우리’와 머나먼 ‘그들’ 사이의 절대적 구분은 사라지고 이곳과 저곳, 국가와 국가를 오고가는 이동성이 세계화 시대의 일상으로 자리 잡았다(Kearney, 1991: 55).

연계성은 지역 통합 과정의 핵심으로 자리 잡았다. 특히 아세안은 2009년 아세안 정상회담에서부터 연계성 발전 전략을 논의하기 시작했고 2010년 아세안 정상회의에서 “아세안 연계성 종합계획”(Master Plan on ASEAN Connectivity)을 채택했다. 이 종합계획은 연계성을 구체적으로 도로, 통신망 등 인프라를 일컫는 물리적 연계성, 무역과 투자와 서비스를 촉진하는 협정과 조약을 일컫는 제도적 연계성, 사람들의 교류를 일컫는 인적 연계성으로 구분하고, 각 영역의 연계성을 발전시킬 계획과 전략을 담았다(최경희, 2014; ASEAN, 2010). 이 종합계획은 지금껏 GMS 프로그램이 추진해온 도로망 건설 프로젝트 등의 추진 방향이 아세안 연계성 추진 방향과 맞아떨어지며 앞으로 GMS 프로그램과 아세안 프로그램을 원활하게 통합시켜 나갈 계획임을 밝혔다(ASEAN, 2010: 31~33). GMS 프로그램이 비록 그 속성상 애초부터 ‘연계성’ 증진 프로그램이었지만 그 이름을 본격적으로 얻게 된 것은 아세안이 ‘연계성’의 가치를 높이 들고 나온 2009년부터였다. 다시 말해 아세안이 GMS 프로그램을 연계성이라는 이름으로 새롭게 비춘 것이다.

이렇듯 연계성은 오늘날 GMS를 비롯해 지역 통합 프로그램의 유행어가 되었다. 따라서 마치 이것이 오늘날만의 현상인 것처럼 바라보기 쉽다. ADB가 1990년대 이후부터 쏟아내는 각종 보고서들을 보고 있노라면 그런 인상을 갖기 십상이다.⁵⁾ 필자는 연계성이 세계화 시대에 지역 통합의 큰 특징이라는 것을 인정하면서도 각종의 보고서나 그간의 연계

5) 이에 대한 예외로 앤드류 워커(Andrew Walker, 1999)와 밀턴 오스본(Milton Osborne, 2000)을 들 수 있다.

성 발전 프로그램에서 크게 주목하지 않는 역사성과 주체성과 지역성의 문제를 비판적으로 짚어보고자 한다. 먼저 역사성을 살펴보자. 오매(Ohmae, 1990; 1995)를 비롯한 극단적 세계화론자들은 단절론적 시각을 견지하며 1990년 이후의 세계는 그 이전의 세계와 질적으로 다르다고 본다. 정보통신 혁명이 오늘날의 세계를 만들어내는 데 결정적인 역할을 했다는 것이다. 이런 입장은 진정한 의미의 초국가적 연계는 오늘날에야 비로소 이룩되었다고 본다. 연계의 역사적 전개와 발전을 거의 주목하지 않은 채 이것이 마치 오늘날 갑자기 등장한 것처럼 다룬다. 그러나 현재의 GMS 연계를 살피면서 이것의 역사성을 무시하면 크나큰 오해에 빠지기 쉽다. 메콩유역은 옛적부터 메콩강을 따라 상인들이 오고갔으며 카라반이 육로를 따라 중국과 동남아 사이, 안다만과 내륙 사이 등을 오갔다(Hall, 1981[1954]: 23~24). 특히 19세기 후반에 프랑스 탐험가들과 식민 주의자들은 메콩강을 따라 중국과 동남아를 연결하려는 열망을 품었다. 미얀마를 식민통치했던 영국 역시 육로 연계를 발전시켜 중국에 닿으려고 했다. 오늘날의 GMS의 연계는 긴 시간의 관점에서 보면 역사적 발전 과정 속에 위치하는 한 단계라고 할 수 있다.

둘째, 주체성의 문제를 지적하고자 한다. 세계화론자들은 연계를 만들어나가는 주체에 크게 주목하지 않는다. 연계가 정보통신이라는 도구에 힘입어 자연스럽게 발생한 부산물인 것처럼 다룬다. 하지만 누가 연계를 주창하며 만들어나가는가는 반드시 짚고 넘어가야 할 중요한 문제다. 왜냐하면 연계는 주체가 품고 있는 목적과 관련을 맺고 그에 맞추어서 연계의 꼴이 결정되기 때문이다. 전근대시기에 메콩유역 연계의 주체는 상인들로서 무역로를 개발이 연계의 주목적이었다. 전근대 국가의 통치자들은 전쟁을 치르기 위해 연계를 활용하기도 하여 중요한 통행로와 통과 지점에 군부대를 배치했다. 이후 서구 식민세력 역시 주로 상업과 전쟁을 위해 육로 연계를 발전시키려 했다. 특히 동남아시아를 발판 삼아 중국에 닿으려는 전략과 열망을 크게 품었다. 1990년대 이후에 연계를 발전시키고 있는 핵심 주체는 ADB이다. ADB가 메콩유역의 연계성을 발

전시켜서 이루고자 하는 목적은 자본과 상품과 노동이 자유롭게 오고가 는 하나의 지역단위 시장을 만드는 것이다. 이 목적을 이루기 위해 GMS 를 창설하며 사통팔달 꼴의 교통망을 지금껏 발전시켜왔다. GMS 국가들 도 자국의 경제적 이익을 도모하기 위해 ADB가 추진하는 연계성 발전 프로그램에 적극 협력하고 있다. 이렇듯 오늘날의 연계 프로그램은 지역 금융기구와 국가의 결탁 아래 진행되는 신자유주의 프로젝트라는 사실 이 자명하다(Swe and Chambers, 2011; Glassman, 2010).

셋째, 지역성의 문제를 주목하고자 한다. 연계의 실상은 철저히 지역 사회(locality)와 관련을 맺는다. 지역사회를 구성하는 지리적·정치적·경제 적 조건이 서로 다른 만큼 연계의 실상도 저마다 다르게 나타난다. 서론 의 처음에 언급한 지도에서는 도로망을 표시하는 빨간 색이 같은 질기와 굵기로 GMS 모든 지역에 걸쳐 뻗어 있지만, 어떤 지역에서는 짙고 굵은 반면, 어떤 지역에서는 옅고 가늘고, 심지어 끊길 수도 있다. 현실에서 도로 연계는 상수도관처럼 일정한 규격으로 연결된 망이 아니다. 험악한 산지에서 굽이굽이 돌아가는 연계와 반반한 평지에서 쭉 펼쳐지는 연계 가 분명히 다르다. 방콕 등 대도시 부근의 연계와 라오스 산악 마을 부근 의 연계가 다르다. 메콩강 수로 연계 역시 상류와 중류와 하류 사이에 차이가 있고 계절에 따라 수심이 달라져 차이가 발생한다. 이러한 지리 적·인구적·환경적 조건의 차이에 따라 다르게 나타나는 연계를 살펴보 아야 그 실상을 제대로 알게 된다. 한편 연계의 발달은 그 지역의 내적 분화와 긴장을 발생시킨다. 그 지역민의 누군가는 이득을 보고, 누군가 는 손해를 보며, 외부 자본가의 지역 진입은 그 지역 사회의 도전이자 기회로 다가온다. 세계화론자와 연계성 발전 프로그램의 주도 세력이 상 상하듯이 모든 이들이 골고루 혜택을 누리는 아름다운 세상이 결코 펼쳐 지지 않는다. 지역 차원에서 보면 연계성 자체의 내적 모순도 또한 확인 할 수 있다. GMS는 도로 교통뿐만 아니라 내륙 수로 교통 역시 더불어 발전시키려고 한다. 도로 교통을 발전시키려고 메콩강 양쪽 강변을 잇는 다리를 건설했지만, 그 다리는 메콩강을 따라 이동하는 물품과 사람의

규모를 감소시킨다. 메콩강 수로는 식민시대부터 현재까지 GMS 연계의 중요한 상징이지만 육로 연계의 발달로 쇠락하게 된다. 도로망이 수로망을 죽이는 내적 모순이 발생하는 것이다.

필자는 기본적으로 세계화론의 설명에 입각하여 대메콩지역의 연계는 1990년 이후에 세계화의 진전 속에서 두드러지게 발전한 현상이라는 것을 인정하면서도 세계화론이 간과한 연계의 역사성과 주체성과 지역성의 문제를 중요하게 다루면서 앞으로 논의를 펼치고자 한다.

3. 연계의 역사성

메콩강을 통한 연계의 역사를 어디까지 거슬러 올라갈 수 있을까. 오스본(Osborne, 2000: 25)에 따르면 베트남 메콩강 델타 지역의 옥에오(Oc Eo)라는 곳에서 발굴된 고고학적인 유적은 이곳에 서기 1세기 무렵 항구가 존재했음을 증언한다고 한다. 그 발굴된 유물 중에는 로마의 동전뿐만 아니라 중동과 인도에서 유래한 유물도 포함되어 있다고 한다. 옥에오에 도착한 지중해, 로마, 인도의 물품이 메콩강을 따라 중국에 까지 닿았던 것이다. 마찬가지로 중국과 대륙동남아의 물품이 메콩강을 따라 흘러내려와 옥에오에 이른 뒤, 인도, 로마, 지중해까지 뻗어나갔다.

홀(1981[1954]: 23~24)은 서기 69년에 중국이 소수종족의 공격을 방어하기 위해 메콩강 상류 지역에 현을 설립했는데 97년에 로마 동부의 사절단이 아삼, 북부 미얀마를 지나 이곳에 이르렀다고 말한다. 로마와 인도의 상인들이 육로로 중국 원난에 닿고자 할 때는 보통 이런 경로를 따랐다. 또 다른 경로는, 오늘날 남부 미얀마의 몰라마잉(Mawlamyine)에서 미야위디를 거쳐 태국의 매솟과 딱에 이른 뒤 치앙마이나 난을 지나 메콩강을 건넌 다음 중국에 이르는 것이다.

이른 시기 메콩강 연계는 국가의 성립과도 관련을 맺는다. 메콩유역 최초의 국가인 푸난(Funan)은 메콩델타 지역에서 2세기에서 6세기에 걸

쳐 존재했었다. 그 뒤를 이어 첸라(Chenla)가 6세기에서 9세기에 걸쳐 오늘날 라오스 남부지역에 들어섰다. 9세기에서 15세기에는 오늘날의 캄보디아 시엠립을 중심으로 앙코르 왕국이 들어섰다. 메콩강을 끼고 자리한 이 국가들이 내륙 수로 연계나 그 주변의 육로 연계에서 핵심적인 역할을 담당했음은 자명하다(Coedès, 1966: 57~70).

1511년에 포르투갈이 말레이 반도의 항구 도시인 말라카를 점령한 뒤에 메콩강이 유럽의 기록에 등장하기 시작한다. 무역의 확대를 목표로 했던 포르투갈이 중국까지 거슬러 올라갈 수 있는 메콩강에 관심을 기울이기 시작한 것이다. 1555년에 포르투갈 신부인 가스파르 다 크루스(Gaspar da Cruz)가 유럽인으로서 최초로 메콩강을 따라 캄보디아를 방문하고 여행기를 남겼다. 이후 16세기 말에 포르투갈과 스페인 약탈 군대가 메콩강을 따라 프놈펜에 다다라 한동안 캄보디아 조정의 내정을 간섭하기도 했다(Osborne, 2000: 39~49).

포르투갈과 스페인의 뒤를 이어 네덜란드가 동인도회사를 앞세워 메콩유역에 진출했다. 네덜란드는 인도네시아 도서지역에 집중을 하면서도 1636년에 프놈펜의 북쪽에 위치한 우동(Udong)이라는 곳에 무역기지를 세우고 그곳에서 구입한 쌀을 바타비아로 보냈다. 1641~1642년에 네덜란드 상인 게리트 판 부이스토프(Gerritt van Wuysthoff)와 그 일행은 우동에서 당시 라오스의 왕국이 자리했던 비엔티안과 무역을 도모하기 위해 그곳까지 메콩강을 따라 거슬러 올라갔다. 이렇게 처음에 무역의 확장을 목적으로 동남아에 진출한 포르투갈, 스페인, 네덜란드 등 유럽 세력은 메콩유역에 자리 잡은 캄보디아와 라오스 역시 당연히 무역의 대상으로 보았고 이 과정에서 메콩강을 통한 초국가적 상업 연계가 발전하기 시작했다. 그러나 메콩강 상류쪽으로 향하는 탐험은 이뤄지지 않았다. 파리에서 1715년에 발간한 동남아 관련 지도에 메콩강의 물길에 정확히 표시되지 않은 것이 이를 방증한다(Osborne, 2000: 52~59; Reid, 1993: 53~61).

메콩강에 대한 본격적인 탐사는 프랑스가 인도차이나(베트남, 캄보디아,

라오스)에 진출하기 시작한 19세기 중반 이후에 이뤄진다. 프랑스는 1859년에 사이공에 도착하여 그곳에 무역기지를 건설했다. 당시 메콩강 탐사에 열망을 품은 자는 해군장교였던 프랜시스 가르니에(Francis Garnier)였다. 1860년 사이공에 도착한 가르니에는 프랑스의 식민행정에 참여하며 메콩강의 매력에 푹 빠졌다. 아직까지 물길의 근원을 제대로 알지 못했지만, 중국의 위쪽 어딘가에서 흘러나온다고 생각했다. 그는 메콩강이 영국에 눌린 프랑스의 영광을 회복하기 위한 열쇠라고 굳게 믿었다. 영국이 이미 홍콩에 중요한 무역항을 건설한 것을 부럽게 바라봤던 가르니에를 비롯한 프랑스인들은 메콩강을 상업로로 이용하면 막대한 부를 창출할 수 있을 것이라고 확신했다. 가르니에의 주장이 받아들여져 두다르드 라그레(Doudart de Lagree)를 대장으로 하고, 가르니에를 부대장(second-in-command)으로 하는 6명의 탐사대가 조직되었다. 이 탐사대는 1866년 6월 5일에 사이공을 떠나면서 메콩강 탐사를 시작하여 1868년 5월 중국의 달리에 이르러 탐사를 마칠 때까지 온갖 고초를 겪었다. 도중에 대장이었던 라그레가 질병에 걸려 죽기도 했다. 무엇보다 탐사를 통해 그들은 메콩강의 실상을 알고 처음의 열망이 실망으로 끝났다. 폭포와 급류와 소용돌이 탓에 선박이 하류에서 상류까지 항행할 수 없음을 알게 된 것이다. 그러나 탐사가 끝난 뒤에도 가르니에는 중국과 메콩강을 통해 비단과 차를 거래하고자 하는 열망을 품었다(Carné, 2000[1872]; Osborne, 2000: 73~117).

앞서 언급한 메콩탐사 이후에도 프랑스는 메콩강을 따라 항행할 수 방법을 계속 찾았다. 무엇보다 라오스 남쪽 부근의 콘폭포(Khon Fall)가 큰 장애물이었다. 이를 극복하지 않고서는 메콩강을 상업적인 목적으로 이용할 수 없는 노릇이었다. 여러 탐험가들이 간혹 작은 배를 타고 콘폭포를 거슬러 항행에 성공하기는 했지만 대체적인 결론은 불가능하다는 것이었다. 그 대안으로 1893년에 콘폭포를 돌아가는 철로를 건설하기도 했다. 20세기 들어서도 프랑스는 지리 탐사를 계속하며 메콩강을 상업로로 발전시키려 했지만 항행 시간이 오래 걸려 상업로로 큰 가치를 발휘

하지 못했다. 1930년대에 사이공에서 프놈펜에서 32시간이 걸렸고, 더 거슬러 올라갈 때면 막대한 시간이 걸렸다. 콘폭주 주변에 철로가 놓였지만 사이공에서 루앙프라방까지 가는 데 37일이나 걸렸다. 더군다나 물길의 깊이와 넓이와 장애물 탓에 여러 차례 배를 갈아타야 했다. 당시 사이공에서 루앙프라방까지 가는 시간은 사이공에서 프랑스의 마르세유까지 가는 시간보다 오래 걸렸다(Osborne, 2000: 136~154).

한편 1820년대부터 미얀마 지역을 식민통치하기 시작한 영국은⁶⁾ 내륙을 통해서 중국과 거래를 늘리고자 했다. 당시 리처드의 여행기를 보면 그는 몰라마잉에서 미아위디와 매솟을 거쳐 치앙마이에 다다랐는데, 치앙마이의 중국 상인들을 내륙 무역로를 통해 몰라마잉까지 끌어들이는 것이 그 여행의 주된 목적이었다(Richardson, 2004). 영국은 또한 여행 일수를 단축하기 위해 몰라마잉에서 치앙마이까지 철도를 건설하려는 계획을 갖고 있었다(Renard, 1980: 170~171). 19세기 후반에 미얀마의 북부까지 점령한 이후에는 윈난까지 잇는 철로를 건설하려는 계획을 세우기도 했다. 마침내 1938년에 그 철도 건설 공사는 시작되었으나 일본이 점령해 오면서 그 공사가 폐기되었다(Jeshurun, 1971). 1937~1938년에는 미얀마의 산주 라시오와 중국 윈난의 쿤밍을 잇는 버마로드가 건설되었다. 이 도로는 중국이 제2차 중일전쟁이 벌어졌을 때 보급선 확보의 목적으로 건설되었는데, 2차대전 중에 영국이 이 도로를 따라 중국에 물자를 공급했다(Chang, 1964).

이 절에서 살펴본 것처럼 오늘날의 대메콩지역의 연계는 1992년 이후에 갑자기 등장한 것이 아니다. 이미 이 지역은 오래전부터 상업적 연계를 갖고 있었다. 19세기 중반 이후에 프랑스와 영국이 이 지역의 상당 부분을 점령하면서 그 상업적 연계를 본격적으로 발전시키고자 하는 움직임이 있었다. 오늘날 GMS 프로그램의 수많은 타당성 조사, 수로 조사를 프랑스와 영국 역시도 식민지배 시절에 수행했었다. 탐험가, 군대장

6) 1820년대 미얀마의 남쪽 해안을, 1850년대에 양곤을 비롯한 하부 미얀마 일대를, 1880년대에는 모든 미얀마를 장악했다.

교, 사업가, 식민행정가를 비롯한 식민통치세력이 연계를 발전시키고자 하는 주체였다. 그러나 당시 그 연계의 실상은, 메콩강의 항행 장애물에서 보듯이, 그들이 가졌던 열망에 턱없이 미치지 못했다.

4. GMS 연계의 주체성과 그 전략

1) GMS의 등장

메콩유역은 식민지에서 벗어난 뒤 곧바로 냉전과 내전에 휩싸였다. 베트남은 인도차이나 전쟁을 겪고 프랑스에서 1954년에 독립했으나 남북으로 갈라져 그 이후 베트남전쟁(1959~1975)의 소용돌이에 휘말린다. 라오스 역시 이 전쟁의 소용돌이에 같이 휘말렸다. 캄보디아는 독립 국가의 주도권을 놓고 정파들 간에 갈등을 겪고, 이후에는 크메르 루주의 폭압통치를 경험했다. 미얀마는 1948년 독립하면서부터 소수종족과 내전을 치렀고 여기에 더하여 버마공산당의 위협도 존재했다. 태국공산당은 동북부를 중심으로 활동하며 방콕 정부에 위협을 가했다. 냉전 기간 중에, 특히 인도차이나 전쟁 중에 이 지역은 그야말로 전장이었다. 태국은 미국 편에 서며 베트남과 라오스를 공격하는 기지를 제공했다. 베트남과 라오스가 공산화되자 태국은 더욱더 경계태세를 갖추며 도미노 현상에 넘어가지 않으려고 했다. 캄보디아는 여전히 내전의 깊은 터널에서 헤어나오지 못했다. 미얀마는 1962년에 군부가 정권을 잡고 외부세계에 문을 닫아 버리는 ‘버마식 사회주의’를 밀고 나갔다. 중국의 국민당 잔당 세력은 미얀마와 태국 북부에 근거지를 두며 공산화된 중국에 저항했다. 냉전 시기 메콩유역은 갈등과 반목과 경계로 점철됐다. 이 시기 국가 사이 연계성을 증진하여 지역협력체를 만든다는 것은 먼 현실의 이야기였다. 오히려 굳게 문을 닫은 채 상대를 경계했다.

물론 메콩유역 국가 사이 지역협력 움직임이 없었던 것은 아니다.

1957년도에 메콩강위원회(Mekong Committee, 현 Mekong River Commission의 전신)가 설립됐다. 그러나 이것은 다분히 냉전 시기 미국의 전략을 반영한 조직이었다. 당시 가입국은 태국, 라오스 캄보디아, 남베트남이었으며 이들 모두 미국의 경제적 지원에 절대적으로 의존하고 있었다. 미얀마는 여기에 관심이 전혀 없었고, 중국에게는 공산화된 마당에 감히 협력의 손을 내밀지 못했다. 메콩강위원회는 유엔극동경제위원회(UN Economic Commission for Asia and the Far East, ECAFE)⁷⁾의 1956년 메콩강 조사 보고서를 토대로 큰 규모의 댐을 여러 곳에 건설하여 배가 안정적으로 다닐 수 있고 물론 발전 에너지와 용수를 공급하고자 했다. 북베트남에는 남베트남에 대한 점령을 포기하는 대가로 메콩유역발전을 제안하기도 했다. 그러나 북베트남은 이를 받아들이지 않았고 메콩유역을 경제적으로 이용하려는 계획은 베트남전쟁의 소용돌이와 계속된 냉전 탓에 실현되지 않았다(Osborne, 2000: 190~193).

1980년대 들어서 냉전의 장막이 서서히 풀리며 메콩유역에 협력의 기운이 돌기 시작한다. 중국이 덩샤오핑의 개혁개방정책으로 먼저 변했다. 이와 더불어 분권화 정책이 추진되면서 윈난과 광시와 같은 남서부 지역을 개발하려는 움직임이 본격화됐다(Classman, 2010: 111~112).⁸⁾ 중국의 뒤를 이어 1986년 베트남이 “도이 머이”(Doi Moi, 쇤신) 정책을, 라오스가 “찐따나칸 마이”(Chintanakan Mai, 신사고) 정책을 도입하며 외부에 문호를 개방했다. 미얀마는 비록 신군부가 1988년에 민주화항쟁을 제압하며 정치적으로는 철권통치를 이어갔으나 경제적으로는 버마식 사회주의를 버리고 대외개방정책을 표방했다. 캄보디아는 오랜 내전을 끝내고 1993년에 유엔의 감시 아래 선거를 치른 뒤 시장경제 정책을 적극적으로 추진

7) 이 기구는 1947년 3월에 설립됐으며, 1974년 8월 유엔아시아태평양경제사회위원회(UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)로 이름을 바꿨다(<http://www.unescap.org/about>, 2015년 9월 23일 검색).

8) 이런 움직임은 더욱 구체화되어 1997년부터 ‘서부대개발’을 추진했으며 1999년에 공식적으로 발표했다(류석춘·최진명, 2012: 156; Glassman, 2010: 111).

했다(Kudo and Ishida, 2013: 9).

그 어떤 국가보다 메콩유역을 기회의 땅으로 바꾸려는 욕망이 강렬했던 국가는 태국이었다. 태국은 1980년대 초반에 태국공산당이 쇠퇴하면서 변경 지대로 마음 놓고 진출할 수 있게 됐다.⁹⁾ 1980년대에 태국 경제는 고도성장을 구가했다. 1987년에는 9.5%, 1988년에는 13.2%까지 성장했다. 경제구조도 변화하여 GNP에서 농업이 차지하는 비율이 감소하고 제조업 비율이 증가했고 무역액이 늘어났다. 태국은 대륙동남아의 강자로서 자신감이 넘쳐났고 이제 주변 지역으로 눈을 돌려 새로운 시장을 찾았다. 1988년에 찻차이(Chatchai Choonhavan) 총리가 정권을 잡으며 이 정책을 노골적으로 표방했다. 1988년 12월의 연설에서 찻차이는 이제 바람에 따라 휘는 전통적 외교정책을 끝내고, 적극적으로 인도차이나를 “전장에서 시장으로” 바꾸기 위해 경제우선 외교정책을 펴나가겠다고 선언했다. 그리하여 베트남과 캄보디아와 관계를 개선하고 미얀마의 군부에도 적극적으로 협력했다(김태운 외, 2011: 54~55; Battersby, 1998/1999: 479).

ADB(아시아개발은행)는 이 지역의 이러한 움직임을 현실화시키는 동력이자 주체로서 1992년 대메콩지역(Greater Mekong Subregion)이라는 개념을 주창했다. 이로써 대륙동남아 5개국(미얀마, 태국, 라오스, 캄보디아, 베트남)과 중국의 윈난성(광시성은 2005년에 GMS에 들어갔다)이 GMS라는 새로운 지리적 개념 아래 엮였다. ADB는 GMS를 처음 주창하면서부터 이것이 자연스러운 지역 단위라는 것을 강조했다. 여기에 포함된 국가들이 지리적으로 서로 붙어있으면서 서로에게 경제적인 혜택을 줄 수 있다는 것이다. ADB가 이렇게 ‘메콩’이라는 명칭을 핵심어로 사용하며 6개 국가를 엮었지만, 메콩강의 물길이 실제로 닿는 곳을 따져보면 논란의 여지가

9) 태국공산당의 쇠퇴는 중국의 지원 중단이 큰 요인이었다. 태국은 1978년 중국과 협정을 맺어 두 국가의 위협세력이었던 베트남을 제압하고자 했다. 또한 베트남이 캄보디아를 침공했을 때 이에 맞섰던 크메르 루주에게 중국 물자를 제공하려고 했다. 이 협정을 맺게 되자 당연히 중국의 태국공산당 지원이 끊겼다(Buszynski, 1994: 722).

있다. 메콩강의 물길이 중국 광시성은 아예 지나가지 않고, 미얀마는 고작 31km만 스쳐 지나간다.¹⁰⁾ GMS의 주요 사업인 인프라 확충 사업도 메콩강과 그리 직접적인 관련을 맺고 있지 않다. 그런데도 ADB는 메콩강을 지역협력의 메타포로 사용하며 대륙동남아와 중국의 윈난과 광시를 하나의 지역으로 묶어냈다. 그 이유는 명확하다. 이 지역에 무역과 투자를 활성화시켜 궁극적으로 하나의 시장을 만들어내는 것이다. GMS의 탄생은 결국 자본의 기획이 반영된 것이다.¹¹⁾ 냉전이 끝나고 신자유주의가 세계질서의 기본 원리가 되면서 ADB가 마음껏 이러한 목표를 실현시킬 수 있는 시대적 조건이 마련되었다. 때마침 대륙동남아와 중국이 ADB의 목표에 동조하며 신자유주의 질서 아래 이 지역이 하나의 시장으로 발전해나가는 길을 따랐다.

그러나 문제는 시대적 조건은 마련되었으나 물리적 조건이 마련되지 않았다는 점이다. 서론에서 소개한 사진에서 보듯이 1990년대 초 이 지역의 도로 사정은 열악했다. 상품과 돈과 사람이 자유롭게 이동할 수 있는 시장이 되기 위해서는 이 지역을 잇는 도로가 필요했다. 그래서 GMS 프로그램은 초기부터 줄기차게 도로를 비롯한 기반시설을 확충하여 연계를 발전시키는 데 역점을 두었다. 그 물리적 연계를 바탕으로 국경통관 절차 간소화나 표준화 등 제도적 연계도 마련하려 했다.

2) 교통 연계 발전 프로그램

통합과 번영의 대메콩지역을 달성하기 위해 ADB는 다섯 분야의 발전에 중점을 두었다. 첫째, 기반시설(infrastructure)의 연계 강화, 둘째, 국경 무역과 투자 활성화, 셋째, 민간분야의 참여 독려, 넷째, 인적 자원을 계

10) 또 다른 메콩 관련 기구인 MRC는 중국과 미얀마를 제외한 다른 4개국만을 회원국으로 두었다.

11) ADB는 일본(그리고 미국)이 주도하는 기관으로 GMS의 기획에 당연히 일본의 의도가 반영되어 있다(Glassman, 2010: 41~45).

발과 기술역량 증진, 다섯째, 환경 보호를 통한 자연자원의 지속적 이용이다(ADB, 2008: 5). 이 전략들을 살펴보면 결국 이 지역에서 연계를 강화하여 무역과 투자를 활성화시키려는 의도가 첫 번째와 두 번째에서 뚜렷이 드러난다. ADB가 주도하는 지역만들기에 다른 당사자들, 특히 민간의 참여를 독려하고 있으며, 지나친 개발로 자연자원이 고갈되지 않도록 환경보호 전략을 끼워 넣어 균형을 잡는 모양새는 갖췄다.

GMS의 목표는 3C(연계성 connectivity 강화, 경쟁력 competitiveness 증진, 공동체 community 의식 향상)로도 요약되어 표방되기도 한다(ADB, 2008: 5). 이 목표를 순서대로 따라가면 연계성을 강화하면 경쟁력도 증진할 수 있으며 결국 대메콩지역에 걸쳐서 현지인들 사이에 ‘우리’ 의식이 깊게 새겨든다는 것이다. 이처럼 연계성 증진은 지역만들기의 핵심 목표이자 모든 것들을 가능케 하는 디딤돌이었다.

ADB는 1995년에 들어서 구체적으로 주요 교통 기반시설 투자 계획을 담은 “교통종합계획”(Transport Master Plan)을 수립한다. 1998년 이 교통종합계획은 ‘경제회랑’(economic corridor) 개념을 내세우며 북남회랑(North-South Corridor), 동서회랑(East-West Corridor), 남부회랑(Southern Corridor)을 지정했다. 2002년이 되자 GMS 정치지도자들과 교통 관련 장관들은 GMS 국가들 간의 경제적인 연계를 향상시키기 위해서는 교통체계와 물류체계가 더욱더 발전시켜야 한다는 필요성을 인식했다. 이 필요에 대응하여 ADB는 2004년에 “GMS 교통분야전략연구”(GMS Transport Sector Strategy Study, GMS TSSS)를 수행하는 데에 기술적·재정적 지원을 했다. 이 연구는 2006~2015년 사이에 연계를 발전시킬 전략과 계획을 담았다. 무엇보다 이 연구는 원래 3개였던 회랑을 9개까지 늘려 이 회랑들을 연계 전략과 계획의 중심으로 삼았다(ADB, 2012a: 1). 그 9개의 회랑의 이름과 구간이 <표 1>에 나와 있다. 이를 지도에서 살펴보면 <지도 2>와 같다.

회랑의 구간도 시간이 지나면서 변화를 겪고 세분화되었다. 1998년에 처음으로 북남회랑, 동서회랑, 남부회랑이 등장했을 때, 회랑 개념은 권역 개념에 가까웠다. 당시 북남회랑은 쿤밍-하노이 구간과, 난닝-하노이

< 표 1 > GMS회랑과 구간

회랑이름	구간(중점)
북남회랑(North-South Corridor)	(중국)쿤밍-(태국)방콕
동부회랑(Eastern Corridor)	(중국)쿤밍-(베트남)까마우(Ca Mau)
동서회랑(East-West Corridor)	(미얀마)몰라마잉-(베트남)다낭
남부회랑(Southern Corridor)	(미얀마)다웨이(Dawei)-(베트남)꾸년(Quy Nhon)/ 붕따우(Vung Tau)
남부해안회랑(Southern Coastal Corridor)	(태국)방콕-(베트남)남칸(Nam Can)
중부회랑(Central Corridor)	(중국)쿤밍-(캄보디아)시아누크빌/(태국)램차방 (Laem Chabang)
북부회랑(Northern Corridor)	(중국)팡청(Fangcheng)-(미얀마)따무(Tamu)
서부회랑(Western Corridor)	(미얀마)따무-(미얀마)몰라마잉
북동회랑(Northeastern Corridor)	(베트남)타잉화(Thanh Hoa)-(태국)방콕/램차방

출처: ADB, 2012a: 1

구간을 포함했었다. 이제 그 구간은 별도로 분리되어 신설된 동부회랑에 편입되었다. 원래 남부회랑에 포함됐던 해안 쪽 구간은 분리되어 남부해안회랑이 되었다. 몰라마잉과 다낭을 잇는 동서회랑은 크게 변화를 겪지 않았지만, 다만 원래 동서회랑 위쪽에서 라오스의 위영캄(Vieng Kham)과 베트남 빈(Vihn) 사이를 잇던 구간, 아래쪽에서 태국의 우본라차타니(Ubon Ratchathani)와 베트남의 다낭을 잇던 구간이 사라졌다(Ishida and Isona, 2012: 15~16).

하나의 회랑이 몇 개의 갈래를 갖는 경우도 있다. 북남회랑의 경우 쿤밍에서 내려오다 진흥에서 갈라져 왼쪽으로는 미얀마 산주의 쟈잉퉁(Kengtung)과 타치렉(Tachileik), 태국의 매사이를 지나고, 오른쪽으로는 윈난의 모한과 라오스의 보텐을 지난다. 이 두 갈래가 라오스의 후위이사에서 만나 하나를 이룬 뒤 태국의 치앙쿱, 치앙라이, 방콕으로 향한다. 남부회랑의 경우 캄보디아 시소폰에서 갈라져 윗갈래는 꾸년에서, 아랫갈래는 붕따우에서 끝난다. 보텐에서 내려오는 중부회랑은 비엔티안에

<지도 2> GMS 회랑



출처: ADB, 2012a: 2.

서 갈라져 하나는 램차방으로, 다른 하나는 시아누크빌로 향한다. 동부 회랑의 경우 위쪽으로 윈난, 난닝, 광칭의 세 갈래가 하노이에서 만나 아

래쪽으로 뻗는다.

회랑 개념을 통해 육로 연계를 발전시키는 데에 큰 난관은 바로 메콩강이었다. 아무리 도로를 넓히고 포장한다고 해도 메콩강에 다다라서는 갈 길이 늦어졌다. 사람과 물자를 번거롭게 차에서 배로 옮겨 건너야 했다. 건너고 나서 다시 차에 옮겨 태우는 번거로움을 되풀이했다. 따라서 육로 연계 발전 프로그램은 애초에 메콩강 양쪽을 잇는 다리 건설과 더불어 추진됐다. 그래서 1994년에 중부회랑 구간인 비엔티안과 농카이를 잇는 제1태국-라오스우정교, 2006년에는 동서회랑의 구간인 태국의 묵다한(Mukdaha)과 라오스의 사와나켓(Savannakhet)을 잇는 제2태국-라오스우정교, 2011년에는 태국의 나콘파놈(Nakhon Phanom)과 라오스의 타켝(Thakhek)을 잇는 제3태국-라오스우정교가 건립됐다.

무엇보다 주목을 끈 다리 건설은 2013년 12월 11일에 완공되어 라오스의 후위이사이와 태국의 치앙쿱을 잇는 제4태국-라오스우정교였다.¹²⁾ 물론 훨씬 앞서 건설된 제1우정교도 당시 큰 영향을 끼쳤다. 태국의 수도권 방콕에서 라오스의 수도인 비엔티안까지 육로로 연결되는 상징성을 지녔고, 실제로 이 다리의 건설 이후 물자와 관광객의 규모가 크게 늘어났다. 일례로 1990년대 초에 배를 타고 국경을 건너 비엔티안에 들어왔던 외국인 관광객이 1만 명에 못 미쳤으나 다리가 건설된 이후 1995년에는 2만 명 정도로 늘어났고 이후 꾸준히 증가하여 2007년에는 70만여 명까지 늘었다(Keola, 2013: 165~183). 제2우정교 역시 베트남까지 연계를 촉진하는 효과를 발생시켰다. 제3우정교는 앞의 두 우정교에 비해 파급 효과는 적지만 메콩강을 사이에 둔 쌍둥이 도시를 우돈타니(Udon Thani) 등 태국 동부 주요 도시와 연계를 증진할 수 있었다. 그러나 앞서 세워진 세 우정교와 견주어 제4우정교의 상징적·실질적 효과는 매우 컸

12) 이 다리는 원래 제3우정교로 추진됐으나, 현재의 제3우정교가 먼저 건립되어 제4우정교로 바뀌었다(Lin and Grundy-Warr, 2012: 975). 이 다리의 길이는 680미터, 너비는 14.7미터 2차선 규모이다. 다리 건설에 44.8백만 달러가 소요됐는데, 태국과 중국에서 각각 절반을 부담했다. <http://www.gms-cbta.org/events/the-fourth-lao-thai-friendship-bridge-opening>, 2015년 10월 21일 검색.

다. 우선 회랑 개념이 도입될 때부터 GMS의 세로 중심축으로서 주목을 받아온 북남회랑이 이 다리의 건립으로 북쪽 끝인 중국의 쿤밍에서 남쪽 끝인 태국의 방콕까지 막힌 구간 없이 연결되었다. 이 다리의 완공은 GMS 교통 연계 프로그램의 대완성을 장식하는 화룡점정이었다. 무엇보다 이 다리는 중국의 동남아 진출의 결정적인 발판이 될 것이었다. 이미 2008년에 중국에서부터 라오스 국경 도시인 보텐(Boten), 후위이사이까지 이어지는 도로(Route 3 Highway)의 포장에 완공되면서 중국이 라오스에 영향력을 크게 넓혀오던 터였다. 이제 제4우정교의 건설로 중국은 거침 없이 라오스를 통과하여 태국 북부에 다다르고 더 나아가 방콕까지 뻗어나갈 수 있게 되었다. 실제로 도로건설 이후에 태국 치앙쿱의 무역량이 70%가 늘고, 교각 건설 이후에는 12%가 더 늘었으며 라오스의 이 지역을 방문하거나 통과하는 관광객의 숫자도 크게 늘었다고 한다.¹³⁾ 중국 물자와 사람들이 향상된 육로 연계를 따라 아래로 내려왔기 때문이다. 사실 이것은 제4우정교 건설을 추진하면서 예상했던 터였다. 태국의 입장에서 이 교각의 건설은 기회와 위험을 동반하는 시험대였다. 그래서 국내 정치 혼란 탓도 있었지만 중국의 영향력을 두려워하여 태국은 이 다리를 건설하는 데 주춤거렸던 것이다(Tan, 2014: 3; Lin and Grundy-Warr, 2012: 963~966; Ku, 2015).

ADB와 GMS 국가들은 한편으로 다리를 건설하며 도로 연계를 증진하고, 다른 한편으로 메콩강을 가항 수로로 본격적으로 발전시켜 상업적 목적에 쓰려고 했다. 특히 중국이 여기에 적극적으로 나섰다. 과거에 유럽 식민세력이 하류 쪽에서 상류 쪽으로 탐사를 하며 그 가능성을 타진했다면, 이제 대국으로 다시 일어난 중국은 자기들의 본거지인 상류 쪽에서 하류 쪽으로 그 가능성을 타진했다. 그리하여 2000년 4월 20일 중국이 주도하여 중국을 비롯해 라오스, 미얀마, 태국 사이에 메콩강을 상업적으로 이용하는 협정(Agreement on Commercial Navigation on Lancang¹⁴⁾

13) <http://www.adb.org/results/ancient-trade-route-delivers-new-opportunities-greater-mekong-subregion>, 2015년 10월 21일 검색.

-Mekong River)을 맺었다. 구체적으로 중국의 시마오(Simao)에서 라오스의 루앙프라방까지 상선과 여객선이 통과세 없이 다닐 수 있도록 했고, 모두 14개의 항구를 개설하는 내용이 이 협정에 들어가 있다(Charoenpanyaying and Rudjanakanoknad, 2015). 이를 위해 중국은 기존의 진흥 항구(1994년 개설)에 더하여 시마오 항을 2001년 4월에 개설했고, 메콩강을 가항 수로로 만들기 위해 발파를 비롯해 준설작업을 본격적으로 해나갔다. 그러나 중국의 이러한 움직임은 기존에 건설된 댐들¹⁵⁾과 더불어 환경문제를 불러일으키며 논란을 자아냈다. 이 문제를 두고 메콩강위원회는 호주전문가에게 환경영향평가를 맡기는데, 그 평가가 부정적이어서 중국은 2003년 준설작업을 중단했다(Taillard, 2014: 30~31). 그러나 중국은 그 이후로도 상업적 목적으로 메콩강을 활용하려는 움직임을 포기하지 않았다. 2014년에 중국은 메콩강 상류에서 각 국가가 서로 다르게 부르는 지명을 표준화하려는 프로젝트(The Compilation of Geographic Names for the Lancang-Mekong River)를 메콩연구소를 통해 추진했다. 그리고 2015년에는 역시 메콩연구소를 통해 메콩강을 통한 국제 화물운송 프로젝트(International Shipping on the Lancang-Mekong River)를 시행했다.¹⁶⁾

태국은 중국이 수로를 개발하여 해군함을 내려보내지 않을까 의심했지만 역시 메콩강을 상업로로 이용하는 것에 발을 맞추어 항구를 개설했다. 태국항구기구(Port Authority of Thailand)는 치앙셴(Chiang Saen)에 2004년에 항구를 개설하고 2012년에는 더 큰 규모의 신항을 개설했다. 치앙콩

14) 중국은 메콩강을 란창강이라고 부른다. 따라서 중국이 당사자로 포함되는 메콩강 수로 프로젝트에는 ‘란창’이 함께 표기된다.

15) 중국 란창 간 구간에 건설된 댐이 2000년대 초반에는 세 개였으나 2014년 말 기준으로 6개로 늘어났다. <https://www.internationalrivers.org/resources/8477>, 2015년 12월 16일 검색.

16) 필자가 메콩연구소를 방문할 때(2015년 8월 13일) 담당팀이 이 프로젝트를 소개해주었다. 이 연구소의 뉴스레터(Mekong Connection) 2014년 1호(1~3월)와 2015년 1호(1~3월)도 이 프로젝트를 소개한다. <http://www.mekonginstitute.org/newsletter.html>. 2015년 10월 22일 검색.

에도 2004년에 새로운 항구를 개설했다(Jakkrit, 2008: 399~400). 라오스와 미얀마도 항구 시설을 확충하거나 개설하여 메콩강을 상업로로 활용하려는 앞의 협정을 따르려 했다.

마지막으로 철도 연계를 살펴보자. 철도 연계는 당초 GMS 프로그램에서 주목을 받지 못했다. 실제로 현재까지 GMS에서 철도 연계는 미미한 실정이다. 태국의 농카이에서 라오스의 비엔티안 구간, 베트남 북부에서 중국의 쿤밍과 난닝 구간만이 초국적 연계망에 해당된다. 그마저도 후자의 경우에는 중국과 베트남 사이에 궤간이 달라 제대로 된 연계라고 할 수 없다. 캄보디아와 라오스(비엔티안 국경 구간 제외)는 아예 철도망을 갖고 있지 않다. 태국은 총 4개(북부, 북동부, 동부, 남부) 노선의 4,431km의 철도망을 갖고 있으나 이를 통해 사람과 물자가 이동되는 경우는 2%밖에 되지 않을 정도로 보잘것없다. 미얀마와 베트남 역시 국내 철도망을 갖고 있지만 그 수준과 중요성이 크지 않다(ADB, 2012a: 32~35).

그러나 철로 연계 역시 2010년 이후에 중국이 관심을 가지면서 큰 현안으로 떠올랐다. 중국은 2008년 베이징-톈진 구간의 고속철을 개통한 이래 전국적으로 그 고속철도망을 확장하고 있으며 2020년까지 전 국토를 잇는 목표를 갖고 있다.¹⁷⁾ 당연히 그 철도망을 동남아시아까지, 다시 말해 쿤밍에서 싱가포르까지 연결시킬 원대한 계획을 품었다. 구체적으로 중국은 우선 쿤밍에서 비엔티안까지 고속철도를 건설하는 안을 2010년부터 라오스와 협의하고 있다. 일단 비엔티안까지만 연결되면 거기에서 방콕까지는 기존의 철도망과 연결시킬 수 있고, 더 나아가 말레이시아까지도 연결시킬 수 있게 된다. 이 계획은 2011년 중국 원저우 고속열차 사고와 철도기관의 부정부패 그리고 라오스와 중국 간의 비용분담 문제 탓에 한동안 지지부진했다. 특히 산맥으로 뒤덮인 라오스 구간의 건설은 막대한 비용이 들어갈 터였다. 계획에 따르면 421km의 라오스 구

17) 연합뉴스 2015년 1월 31일자, “‘세계 최장’ 중국 고속철, 4개성 제외한 전국 연결.” <http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/01/31/0200000000AKR20150131047900089.HTML>, 2015년 10월 22일 검색.

간에서 154개의 철교(총 90km)와 76개의 터널(총 190km)을 건설해야하는 총 700억 달러 규모의 엄청난 공사이다. 그러나 중국과 라오스는 입장을 조율해나갔고 2015년에 초기의 비용 중 라오스가 40%(8억 4천만 달러), 중국이 60%(10억 2천6백만 달러)를 분담하기로 결정했다(Taillard, 2014: 39~44).¹⁸⁾ 이어서 중국은 2015년 8월에도 태국과도 쿤밍-방콕 구간 철도건설을 본격적으로 추진하기로 합의했다.¹⁹⁾ 만약 이것이 성취가 된다면 유럽 식민세력이 철도를 통해 동남아시아와 중국을 연결하려했던 열망을 중국이 마침내 실현하게 된다.

이번 장을 요약하며 파악할 수 있는 특징은 다음과 같다. GMS 프로그램이 시행된 1992년부터 육로 연계, 그중에서도 도로 교통망 확충이 의욕적으로 추진됐다. 그 계획은 회랑을 중심으로 추진됐고 처음에 3개였던 회랑(북남회랑, 동서회랑, 남부회랑)은 나중에 세분화되어 9개로 늘어났다. 육로 연계는 메콩강 양쪽을 연결하는 다리 건설과 더불어 추진됐다. 그중 2013년에 완공된, 치앙쿱과 후위이사이를 잇는 제4태국-라오스우정교는 GMS 도로 연계 완성의 대미와 더불어 중국의 본격적인 동남아 진출을 상징하기도 한다. 메콩강을 통한 수로 연계 증진도 2000년부터 본격적으로 추진됐으며 특히 중국이 여기에 관심을 갖고 있다. 2010년 이후부터는 중국이 주도하여 철도 연계도 추진하고 있다.

긴 시간의 관점에서 보자면, 1992년부터 추진돼온 GMS 육로 연계 발전 프로그램은 오랫동안 이 지역을 잇고자 했던 시도, 가깝게는 유럽 식민세력의 시도와 맞닿는 역사성을 갖고 있다. 한편 1992년 이후에 연계성을 만들어나가는 주체를 보면 초창기에는 ADB라는 지역 금융기구, 그리고 거기에 큰 지분과 결정권을 갖고 있는 일본이었고, 거기에 각국의 정부들이 동조를 했다. 그러나 시간이 지나면서, 특히 2000년대 중반 이후에 중국이 수로 연계와 철로 연계를 추진하면서 GMS의 주도 세력이

18) http://www.gokunming.com/en/blog/item/3523/all_ aboard_kunming_vientiane_railway_inches_forward. 2015년 10월 22일 검색.

19) http://kr.xinhuanet.com/2015-08/29/c_134565544.htm, 2015년 10월 22일 검색.

로 등장하며 라오스를 비롯해 대륙동남아 북부에 영향력을 확대하고 있다.

다음 절에서는 이러한 육로 연계성의 실상이 어떠한지 지역 차원을 중심으로 살펴보기로 하자.

5. 연계의 지역적 실상

1) 육로는 해로를 이기는가?

ADB와 GMS 내 각 정부가 육로 연계 발전을 통해 이루고자 하는 목표는 결국 무역 증진이었다. 길을 잘 닦아 놓으면 상품 이동이 촉진되고 그 도로를 따라 경제권이 생성되고 발전할 수 있을 것이라 생각했다. 다시 말해 ‘교통 회랑’이 곧 ‘경제 회랑’이 될 것이라 보았다. 사실 회랑 개념이 나왔을 당시부터 이 두 개념은 크게 구분되지 않은 채 사용되고 있다. 상품이 도로를 따라 역내 국가들 사이를 원활하게 오고가기 위해서는 통관절차를 간소화하고 표준화하는 제도화 작업도 필요하여 GMS 국가들은 『월경교통협정』(CBTA, Cross-Border Transport Agreement)을 맺었다. 1999년에 라오스, 태국, 베트남이, 2001년에는 캄보디아, 2002년에는 중국, 2003년에 미얀마가 이 협정에 서명하면서 GMS 6개 국가 모두가 이 협정에 가입을 하게 됐다. 이후에도 부가사항과 보충협약을 마련하며 통관 절차, 입국절차, 검역 절차의 간소화와 표준화를 협의해 나갔다(ADB, 2008; 2013). 이렇듯 육로 무역 증진을 위한 도로망이라는 연계성의 물리적 기반과 CBTA라는 연계성의 제도적 기반이 마련되어 나갔다.

그렇다면 이렇게 물리적·제도적 조건 아래 GMS 역내에서 육로를 통한 무역이 어느 정도 비중을 차지하고 있는가? 바닷길을 통한 무역과 비교하면 어떠한가? 역설적이게도 육지로 연결된 GMS 국가들의 역내 무역이 대부분 바닷길을 통해 이뤄지고 있다. 국가별로 살펴보도록 하자

(2009년 기준). 태국과 중국 사이의 총 수출입 물동량 2,000~2,200만 톤 중에 100만 톤(4.5~5.0%) 정도만이 내륙 연계(북남회랑과 메콩강 수로)를 통해 운송되고, 나머지 물량은 바닷길을 통해 운송된다. 태국과 다른 국가들 사이도 마찬가지다. 베트남 사이 1,100만 톤 중 5만 톤(0.45%) 미만 이, 미얀마 사이 400만 톤 중 100만 톤(25%) 가량이, 캄보디아 사이 450만 톤 중 150만 톤(33%) 육로로 운송된다. 다만 바다를 접하지 않은 라오스 사이 300만 톤은 대부분 육로로 운송된다(Bayley, 2012: 157~158).

베트남과 중국 사이의 3,000만 톤 중에 150만 톤만이(5%, 도로 운송 100만 톤, 철로운송 50만 톤) 육로로 운송되고, 나머지는 바닷길로 운송된다. 캄보디아 사이의 200만 톤 중에는 100만 톤이(50%) 육로로 운송된다. 라오스 사이의 70만 톤은 대부분 육로로 운송된다. 베트남과 미얀마 사이의 운송 방식에 대한 정보는 정확히 파악할 수 없으나 양 국가 사이의 거리를 고려할 때 대부분 바닷길을 통해 운송된다는 것을 추정할 수 있다(Bayley, 2012: 158~159).

캄보디아와 중국 사이의 50만 톤 대부분은 바닷길을 통해 운송된다. 캄보디아와 라오스 사이의 수출입 물량은 매우 적은 실정이다. 다만 소규모의 물동량이 육로로 거래된다는 것을 추정할 수 있다. 캄보디아와 미얀마 사이의 물동량 규모 역시 극도로 적다. 양 국가 사이에는 대부분 바닷길을 통해 무역이 이뤄지리라 추정할 수 있다. 라오스와 중국 사이의 70만 톤 대부분은 육로(도로 운송 60만 톤, 메콩강 수로 운송 10만 톤)로 운송된다. 라오스와 미얀마 사이의 정확한 무역량은 알려져 있지 않으나 10만 톤 미만이며 대부분 메콩강 북부의 수로를 통해 이뤄지리라 추정된다(Bayley, 2012: 159~160).

종합해보면 GMS 대륙동남아 국가들 사이의 무역량은 3,000만 톤 가량 되는데, 그중 70%인 2,200만 톤이 바닷길로, 나머지 30%인 800만 톤이 육로로 운송된다. 여기에 중국을 포함하면 6,000만 톤이 더 늘어나지만 중국의 GMS지역인 윈난과 광시와 대륙동남아 사이의 무역량은, 다시 말해 육로 구간 물량은 250만 톤에 불과하다(Bayley, 2012: 161~164; ADB,

< 표 2 > 태국의 대중국 총무역액과 국경무역액

(단위: 백만 불)

년도	대중국 총무역액			대중국 국경무역액		
	수출	수입	총계	수출	수입	총계
1998	1,170	2,423	3,593	2.3	7.7	10
1999	1,436	2,780	4,216	11.4	11.3	23
2000	2,244	4,380	6,624	21.1	7.3	28
2001	2,504	4,713	7,217	50.1	12.3	62
2002	2,959	5,599	8,558	63.8	10.7	75
2003	3,829	8,829	12,658	74.6	26.5	101
2004	5,800	11,538	17,338	52.3	30.5	83
2005	7,819	13,994	21,813	101.8	27.2	129
2006	9,763	17,962	27,725	108.2	28.6	137
2007	11,979	22,652	34,631	163.5	28.6	192
2008	15,521	25,636	41,157	110.1	40.4	151
2009	13,326	24,846	38,172	94.8	36.4	131
2010	19,755	33,201	52,956	102.2	30.5	133
2011	25,700	39,040	64,740	121.5	22.9	144
2012	31,223	38,456	69,679	155.7	20.3	176
2013	32,734	38,107	70,841	110.0	20.2	130
2014	34,311	38,209	72,520	94.2	20.9	115

출처: 한국무역협회(무역 총규모), 태국중앙은행(국경무역).

2012b: 10~12).

앞에서 언급한 GMS 내 운송 구간을 보면 국경을 맞닿지 않은 두 국가 사이에 육로로 운송되는 규모가 얼마나 작은지 알 수 있다. 가령 태국과 베트남 사이에 1,100만 톤 중에 단지 5만 톤(0.45%) 미만이 거래된다. 다시 말해 두 국가 사이에 놓인 라오스나 캄보디아를 경유하여 운송되는 물량이 보잘것없는 규모이다. 미얀마와 베트남 사이, 캄보디아와 미얀마 사이, 중국과 캄보디아 사이의 육로 무역은 거의 없는 실정이다. 그나마 맞붙어 있는 국가들 사이에서나 육로 무역이 발생하지만, 이 역

시도 해상 무역에 비할 수 없을 정도로 적은 규모이다. 내륙 국가인 라오스를 제외하면 GMS 차원에서 육로 무역 비중은 훨씬 더 내려간다.

육로(국경)무역의 비중이 그래도 전체 무역에서 차지하는 비중과 성장속도가 빠를 것이라고 생각할 수도 있겠다. 태국과 중국 사이의 무역을 예시로 하여 과연 그러한지 살펴보자.

<표 2>는 1998년에서 2014년까지 태국과 중국의 총무역 규모 추이와 국경무역(태국 북부지역 세관 통과) 규모 추이에 관한 것이다. 증가 추세를 보면 태국과 중국의 전체 무역(해상과 육상 포함)은 16년 사이에 20배 남짓 증가한 반면, 국경 무역은 11.5배 증가했다. 전체 무역액의 증가 추세에 비해 국경 무역의 증가세가 훨씬 더뎠다. 다시 말해 해상 무역이 육상 무역보다 압도적인 비율로 성장해온 것이다. 그 결과 육상 무역이 전체 무역에서 점점 더 주변화 되고 있다. 특히 2000년대 중반 이후 전체 무역 규모는 2009년 잠시 주춤한 뒤 곧바로 회복하여 계속 증가했지만, 국경무역은 2000년대 중반 이후에 성장세를 이어가지 못하고 오히려 퇴보했다.

이로 보건대 GMS 차원에서 육로 연계를 발전시킨다고 해도 해상 무역을 압도할 수 없다는 것을 알 수 있다. 여전히 규모의 경제라는 논리가 작동되어 훨씬 많은 양을 한꺼번에 싸게 운반할 수 있는 선박이 GMS 국가들의 주요 운송 수단이 되고 있다. 이에 견줘 차량을 통한 육로 운송은 주로 국경을 접하고 있는 지방/지역 위주로 이뤄지고 있다.

2) 육로 연계는 조미아²⁰⁾를 극복했는가?

GMS에서 산악지대가 넓은 면적을 차지하고 있다. 특히 GMS 북부 지역, 다시 말해 중국과 대륙동남아가 맞닿은 지역은 산으로 뒤덮여 있다. 라오스의 경우 국토의 70%가 산악지대다. 북부회랑의 70%, 북남회랑의

20) 중국 남서부와 대륙 동남부에 걸쳐 뻗어 있는 산악지대를 조미아(Zomia)라 일컫는다. 조미아에 관한 자세한 논의는 스콧(2015)을 참조할 것.

50%, 중부회랑의 46%, 동부회랑의 40% 가량이 산악지대에 걸쳐있다 (ADB, 2012b: 63).

GMS 프로그램이 본격적으로 시작되기 전에 조미아를 통과하는 길은 협소했고 포장도 되지 않았다. 특히 북남회랑에서 후위이사이, 루앙남타(Luang Namtha), 보텐 사이의 228km의 라오스 구간은 그야말로 험산준령에 놓여 있는데다 비좁은 진흙길이었다. 화물차량이 이 구간을 건기 때에야 간신히 9시간이 넘게 걸려 통과했지만 우기(5~10월) 때는 길이 질퍽해져 차량이 거의 지나갈 수 없었다. 따라서 우기 때 후위이사이에서 중국 국경 도시까지 화물을 운송하려면 이 구간을 통과하지 않고 팍벵(Pakbeng)까지 메콩강을 따라 선박으로 옮긴 뒤 거기에서 트럭에 옮겨 우돔사이(Udomxai)를 지나 보텐까지 이어지는 도로를 이용하는 경우가 많았다(Walker, 1999).

GMS 프로그램이 추진되면서 그 북남회랑의 라오스 구간의 포장공사가 드디어 2008년도에 완료됐다.²¹⁾ 이제 그 구간을 6시간 만에 갈 수 있고, 승용차로 빨리 가면 4시간 안 걸려 갈 수 있게 됐다. 그러나 여전히 험산준령을 굽이굽이 돌아가는 이 구간을 화물차량이 안전하게 다닐 수 없다. 실제로 GMS 프로그램에 관여하는 주요 인물들도 이러한 사실을 인정하고 있다. 메콩연구소의 소장인 왓차랏 리라왓(Watcharas Leelawath) 역시 라오스와 중국 사이의 도로가 여전히 험준하여 현실적으로 무역으로 기능하는 데 무리가 따른다고 언급했다.²²⁾

험산준령 탓에 한 국가 내의 연계도 가로막히는 경우가 많다. 대표적인 경우가 라오스이다. 중부회랑은 라오스의 두 대표 도시인 루앙프라방과 비엔티안 사이의 390km를 연결한다. 이 구간 역시 꾸준히 개선되어

21) 태국이 태국 국경과 접한 85km 구간을 건설하는 데 2,850만 달러의 차관을, 중국이 중국 국경과 접한 69km 구간을 건설하는 데 3,000만 달러의 차관을 제공했고, 그 사이의 74km 구간은 ADB가 차관을 제공했다(Tshuneisi, 2009: 11).

22) 2015년 8월 13일 면담.

계절에 관계없이 차량이 다닐 수 있게 되었다. 필자는 실제로 이 구간을 버스를 타고 이동해보았다. 버스는 루앙프라방에서 얼마가지 않아 산악 지대로 접어들어 중간 도시인 방비엥까지 273km 구간을 굽이굽이 돌며 깎아 지르는 절벽 구간도 많이 지난다. 현실적으로 화물트럭이 이 구간을 지나기는 무리였다. 실제로 이 구간을 지나는 동안 화물트럭을 한 대도 보지 못했다. 이것이 라오스 내의 두 대표 도시 사이의 연계의 실상이었다. 앞의 GMS 회랑 지도에서 보면 이 중부회랑은 중국에서 루앙프라방을 거쳐 비엔티안까지 이르는 지름길이다. 라오스 내 도시들 간의 운송 연계도 어려운데 중국의 화물차량이 그 험산준령을 넘어가는 중부회랑을 통해 비엔티안까지 이른다는 것은 더욱더 어려운 일이다. ADB와 GMS 역내 국가들은 예전에는 다다를 수 없었던 조미아에 겨우 길은 냈지만, 여전히 험산준령은 ‘저항적 지형’으로서(스콧, 2015: 18) 연계를 방해하고 있다.

3) 다리 건설의 역설

GMS의 육로 연계는 메콩강을 가로지르는 다리 건설을 통해 완성되어 나갔다. 앞서 본대로 1994년부터 2013년까지 4개의 다리가 차례차례 건설됐다. 사실 제1우정교가 건립되면서 비엔티안과 농카이 구간은 태국과 라오스 육로 무역의 중심지로서 더욱더 입지를 다져나갔다. 한편으로 이 교각은 비엔티안을 태국, 특히 방콕의 경제적 영향권 아래 더 깊이 끌어당겼다(Keola, 2013). 이뿐만 아니라 이 교각 덕분에 비엔티안 사람들의 일상생활의 반경이 태국 쪽으로 더 넓어졌다. 일례로 비엔티안의 상류층 사람들은 비교적 수준 높은 의료시설을 갖춘 태국의 우돈타니(Udon Thani)의 병원을 자주 이용한다고 한다. 두 도시 사이를 자동차로 1시간 30분 정도에 갈 수 있기 때문이다.²³⁾ 이처럼 다리 건설은 초국가적 경제

23) 왓차랏 리와랏과 면담, 2015년 8월 13일.

와 삶을 촉진하고 있다. 제1우정교의 과급 효과에는 미치지 못하지만 제2우정교와 제3우정교 역시 국경 주변의 사람들을 수월하게 잇고 베트남까지 더 뻗어나갈 수 있도록 하는 연결고리 기능을 담당하고 있다(Keola, 2013; Pornsakol and Walsh, 2012).

치앙콩과 후위이사이를 잇는 제4우정교는 중국과 라오스와 태국을 잇는 지정학적·지정학적 의미를 갖고 있어서 주목을 많이 받았다. 사이더웨이(Sidaway, 2001: 763)가 언급한 대로, 제4우정교는 지역적이면서도 글로벌한 성격을 지녔다. 지역적 측면에서 본다면 이 다리의 건설로 치앙콩과 후위이사이의 상업적·문화적연계가 공고해질 수 있게 되었고, 글로벌 측면에서 본다면, 태국과 라오스와 중국의 연계를 발전시킬 수 있게 되었다. 사실 치앙콩 세관 직원에 따르면, 이 다리가 건설된 이후 수출입 규모가 늘어나고 통과 차량의 양도 크게 늘어났다고 한다.²⁴⁾

그러나 이 다리의 건설은 지역(치앙콩)에서 패자와 승자를 갈라놓았다. 대표적인 패자는 관광업계였다. 다리가 건설되기 이전에 치앙콩 시내, 특히 항구/선착장을 비롯해 메콩강 주변은 내외국인 관광객들로 들끓었다. 건너편의 라오스 도시인 후위이사이로 건너가기 전에 사람들이 이곳에 머물렀던 것이다. 메콩강 선착장은 온종일 강을 건너는 사람과 상품들로 북적였다. 그러나 다리가 개통된 이후 외국인 관광객들이 보트를 통해 건너는 것을 허락하지 않고²⁵⁾ 오직 다리를 통해서만 건너가도록 한 탓에 선착장은 한산해져버렸고, 그 주변 게스트하우스를 비롯해 상점들에 손님들의 발길이 뚝 떨어져버렸다. 메콩강변에서 게스트하우스를 운영하는 한 주인에 따르면,

다리가 생기면서 관광객이 60% 정도 줄어들었어요. 예전에는 여기에서

24) 소폰 라타나시리(Sopon Ratanasiri, 치앙콩 세관 부소장)와 면담, 2015년 8월 6일.

25) 라오스인과 태국인은 보트를 타고 여전히 건널 수 있다. 양국인들은 상대방 국가에 보더패스로 2박 3일 동안 머물 수 있다. 보트 값은 편도 50밧이다.

자고, 배도 타고, 먹기도 하고, 사기도 했는데, 지금은 그렇지 않아요. 치앙콩 시내의 경제가 위축되어버렸어요. 다리가 생기기 이후 단체 관광객들, 특히 중국 관광객이 많이 여기를 지나가긴 하지만, 머물지 않아요. 그냥 치앙마이와 방콕으로 가버려요.²⁶⁾

이처럼 다리는 치앙콩의 관광업에 타격을 주었다. 다리가 생기면서 치앙콩은 머무는 도시가 아니라 지나가는 도시가 되어갔다. 특히 이 다리는 시내로부터 아래쪽으로 10km나 떨어진 비주거지역에 자리하고 있어서 국경과 치앙마이나 방콕을 오가는 차량들이 굳이 치앙콩 시내로 들어올 필요가 없다. 다리가 치앙콩 시내와 맺는 연계가 약해지고 다리 주변의 국경에 또 다른 현실이 생겨 치앙콩이 ‘1므엥 2체제’²⁷⁾가 돼버렸다.

이에 비해 다리 건설로 이득을 보는 사람들은 물류(로지스틱스)업계이다. 다리가 건설되면서 도시들 사이의 연계가 빨라져 물류업이 성장할 수 있게 된 것이다. 실제로 제4우정교 주변에는 거대한 컨테이너 야적장과 트럭 정류장이 건립됐다. 현지인 중에서 자본을 가진 자들은 방콕 등 대도시의 물류업체와 협력하여 큰 이익을 볼 수 있는 사업 환경이 마련된 것이다. 사실 태국 정부 차원에서도 치앙콩을 북부 태국의 물류 중심으로 발전시키려는 계획을 갖고 있어 이 업계의 현지인들은 더 큰 이익을 볼 것이다.²⁸⁾

중개무역에 종사하는 상인도 개선된 육로 연계에서 이득을 보고 있다. 이들은 예전에는 주로 라오스와 관련된 국경 무역을 통해 성장했으나 이제는 중국과 거래하는 무역에도 더 깊이 개입하면서 이익을 늘리고 있다. 한편 방콕, 치앙마이 등 대도시의 자본도 치앙콩의 지정학적 위치를 염두에 두고 부쩍 치앙콩의 부동산에 투자를 하거나 거대한 쇼핑몰이나

26) 타 와차이(Tha Watchai)와 면담, 2015년 8월 6일.

27) 타 와차이와 면담, 2015년 8월 6일. ‘므엥’은 우리 식으로 치자면 군 단위(암피 Amphoe) 행정기관의 소재지가 있는 읍을 일컫는다.

28) *Bangkok Post*, 2014년 5월 25일자, “Transforming Barriers into Gateways.”

현대식 상점 건물을 건립하기도 했다.

이처럼 제4우정교는 치앙쿱을 머무는 도시에서 지나가는 도시로 만들고 지역 사회에서 승자와 패자를 뚜렷이 갈라놓고 있다. 여기에 외부 자본의 개입하면서 치앙쿱은 방콕 등 대도시의 영향을 더 받게 되고 더 나아가 중국으로 나아가는 디딤돌이 되고 있다.

4) 내륙 수로 연계의 한계

앞 절에서 다리 건설의 역설을 지역 차원에서 살펴보았지만, GMS 프로그램 자체를 고려하여 그 역설을 살펴볼 수 있다. 중국을 비롯해 GMS 역내 국가들은 기본적으로 육로 연계를 발전시키면서도 더불어 내륙 수로, 다시 말해 메콩강을 무역 수로로 개발하려는 시도를 해왔다. 그러나 이 두 교통수단은 경쟁 관계에 놓여 있어 한쪽이 발전하면 다른 쪽이 쇠퇴하는 경우가 많다.²⁹⁾ 사실 현재 추진하고 있는 도로망 발전 프로그램은 내륙 수로를 약화시키는 결과를 낳고 있다. 치앙쿱 세관 직원은 메콩강 수로 교통이 도로 교통과 견줘 경쟁력이 떨어져 특히 채소와 과일처럼 속도가 중요한 품목의 경우 도로를 대부분 이용한다고 언급했다. 실제로 중국의 채소와 과일이 메콩강을 통하지 않고 도로를 통해 치앙쿱에 온다고 한다.³⁰⁾ 이렇듯 메콩강 수로 연계는 도로가 발전할수록 경쟁력을 잃고 있다.

메콩강이 무역 수로로서 기능을 제대로 하지 못한 이유는 도로망의 발전 탓뿐만 아니라 그 자체의 물리적·자연적 한계 탓도 있다. 앞선 장에서 2000년 4월 20일에 중국을 비롯해 라오스, 미얀마, 태국 등 GMS 4개 국가가 중국의 시마오(Simao)에서 라오스의 루앙프라방까지 상선과

29) 물론 보완관계에 놓여 있는 경우도 있다. 목재, 시멘트, 곡물 따위의 벌크 품목은 내륙 수로가 담당하는 경우가 많다. 그러나 이 경우를 제외하고는 대체로 경쟁 관계에 놓여 있다.

30) 소폰 라타나시리과 면담, 2015년 8월 6일.

여객선이 통과세 없이 메콩강을 다닐 수 있도록 하는 협정을 맺었다고 언급했다. 그러나 현재 실제로 중국의 배가 가달을 수 있는 곳은 치앙셴까지이다. 그 아래 지역에서는 항행을 방해하는 바위와 급류, 소용돌이 따위의 자연 장애물이 많은데다가 특히 건기에는 수심이 크게 얕아져 배가 다니기가 곤란하다(Charoenpanyaying and Rudjanakanoknad, 2015: 27; ADB, 2012a: 39).

메콩강을 가장 길게 끼고 있는 라오스의 경우 1,900km 물길 중 1,300km만이 배가 다닐 수 있으며 그마저도 급류와 소용돌이와 건기 때의 얕은 수심으로 수상 운송이 전반적으로 물류에서 큰 역할을 하지 못하고 있다(ADB, 2012a: 39). 더욱이 아래쪽의 콘폭포는 절대적인 자연 장애물로 아직까지 남아 있어 캄보디아와 베트남까지 연계가 이루어지지 못하고 있는 실정이다. 다만 하류 국가인 캄보디아와 베트남 사이만이 메콩강이 수로 교통수단으로서 제 기능을 하고 있다.

자연 장애물에 더해 아직까지 항구와 연결하는 도로망이 열악하여 큰 도시나 산업 단지에서 거기에 닿기가 상당히 불편하다. 이 탓에 중국 원난의 화물이 메콩강의 시마오 항구를 통하지 않고 고속도로나 철도를 통해 바다를 낀 광조우 항구로 운송된 뒤에 바닷길을 통해 태국의 방콕이나 램차방으로 들어오는 경우가 많다. 이렇게 하는 것이 훨씬 편리하고 안전하고 규모의 경제를 실현할 수 있기 때문이다(Charoenpanyaying and Rudjanakanoknad, 2015: 28).

다만 메콩강 수로 교통은 관광용으로, 그리고 메콩강변 마을 주민들의 이동 수단으로서 그 명맥을 이어가고 있다. 필자는 치앙콩에서 출발하여 후웨이사이, 뻑뻑, 루앙프라방까지 1박 2일 동안 여객선을 타본 적이 있다. 100명 정도 탈 수 있는 그 여객선의 주요 승객은 유럽인들이다. 몇 명의 라오스 현지인이 그 여객선을 이용하여 메콩강변마을로 가거나 루앙프라방까지도 간다. 현지인들을 위한 정기 여객편이 운항되지 않고 관광 여객선을 현지인이 더불어 이용하는 것이다. 이렇다 보니 주객이 전도 되어 마치 현지인이 유럽인의 배를 얻어 타고 가는 것처럼 보인다. 강변

마을의 현지인은 쪽배에 엔진을 달아 서너 명을 태워 이동하기도 한다. 루앙프라방까지 가는 항행 도중에 암초도 여럿 있고 강폭도 달라져 운전 기사는 주의를 각별히 기울여 배를 조종한다. 규모 있는 상선이 안전하게 이 구간을 지나가기 어려운 실정이었다.

식민지 시기부터 프랑스가 본격적으로 메콩강을 탐사하고 상업적 목적으로 이용하려 했고 최근에는 중국이 그 유산을 이어가고 있지만, 아직까지 이러한 열망이 현실화되지 않고 있다. 물리적 장애물을 극복하기가 절대적으로 어려운 데다가 도로 교통이 발달하고 있어 내륙 수로 교통은 갈수록 경쟁력을 잃어가고 있다.

6. 결론

이 연구는 1992년부터 ADB가 주도하여 추진하고 있는 GMS 연계성의 이상과 현실을 도로망을 중심으로 살펴봤다. 초기와 비교하여 현재 대메콩지역의 도로 연계는 눈부시게 발전했다. 해가 갈수록 도로망이 쪽쪽 뻗어나가 이제 이론상 GMS 모든 지역을 자동차로 갈 수 있는 물리적 기반이 마련됐다. 분명 이것은 세계화가 본격적으로 전개되고 있는 오늘날에 이룩한 성과라고 평가할 만하기에 이 연구는 세계화 담론에 입각하여 그 연계를 해석해보았다. 세계화 담론은 비대칭적·이분법적 태도로 중심과 주변의 관계를 이해했던 근대적 사고를 극복하며 이곳과 저곳의 쌍방향적 소통과 연계를 강조한다(Appadurai, 1996; Hannerz, 1996; Kearney, 1991). 그러나 이 연구는 세계화 담론이 크게 주목하지 않는 역사성, 주체성, 지역성을 고려하며 대메콩지역의 연계를 비판적으로 검토했다.

역사성의 관점에서 오늘날의 GMS 연계 프로그램은 면면히 이어져 내려온 연계 만들기의 한 단계라고 할 수 있다. 이 지역은 역사적 기록에 따르면 1세기 무렵에 이미 인도와 중국 사이에서 연계 역할을 담당했다. 상인들은 메콩강을 통해서나 대륙동남아 내륙을 통해서 중국에 닿고자

했다. 16세기 이후 서구의 상인들이 본격적으로 동남아에 진출하면서 이 지역의 상업적 연계가 더욱 주목을 받게 되고, 프랑스와 영국이 인도차이나(베트남, 캄보디아, 라오스)와 미얀마를 저마다 식민 지배하면서 연계를 발전시키기 위해 여러 시도를 했었다. 독립과 냉전 시기 이 지역이 전쟁의 소용돌이에 빠지면서 연계를 이루고자 하는 시도가 주춤해지기도 했지만, 1980년대 이후 활발하게 역내 연계를 발전시키려는 여러 프로그램이 추진되면서 역사적인 흐름을 잇고 있다.

누가 연계를 만들어가는가라는 주체성의 문제에서 이 연구는 오늘날의 GMS를 탄생시킨 지역 금융기구인 ADB에 주목했다. ADB는 무역과 투자를 활성화시켜 궁극적으로 이 지역을 하나의 시장으로 만들고자 했다. 마침 냉전이 끝나 시대적 조건도 마련되고, 역내의 국가들도 저마다 대외개방정책을 추진하고 있어 ADB의 이러한 의도는 탄력을 받았다. 그렇게 탄력을 받아 내놓은 구체적인 프로그램이 “교통종합계획”이었다. 이것은 1998년에 회랑 개념으로 더욱 구체화되었고 처음에 세 개였던 회랑은 나중에 아홉 개까지 늘어났다. 이러한 회랑들은 결국 ADB가 품고 있는 원대한 열망을 실현시키는 물리적 기반이었다. 여기에 ADB가 주도하여 각국들은 통관절차를 간소화하는 제도화 작업도 추진해나갔다. 이 연구는 아홉 개의 회랑 중에 중국 쿤밍에서 태국 방콕까지 이어지는 북남회랑에 주목하면서 특히 2013년 12월에 개통한 제4태국-라오스 우정교의 상징적·실질적 효과를 살펴봤다. 이 다리는 GMS의 대동맥과도 같은 북남회랑을 완성시켰다는 의미뿐만 아니라 중국이 본격적으로 동남아에 영향력을 확대할 수 있는 디딤돌의 의미도 지녔다. 이 연구는 육로 연계의 일환인 철도 연계와 내륙 수로 연계 또한 살펴면서 중국이 이 두 연계를 주도하고 있다는 점도 드러냈다.

이 연구는 지역성과 깊이 관련을 지으며 GMS 육로 연계의 실상을 검토했다. 우선 GMS 역내 무역에서 육로가 해로와 견줘 어느 정도 비중을 차지하고 있는지 살펴면서 아직도 압도적으로 해로를 통해 무역이 이뤄진다는 것을 밝혔다. 역내에서 라오스와 이뤄지는 무역을 제외하고는 육

로가 차지하는 비중이 보잘것없었고 더욱이 국경을 맞대지 않은 국가들 사이의 육로 무역은 거의 이루어지지 않았다. 성장세를 비교해보자 육로 무역의 성장이 해로 무역의 성장보다 훨씬 더뎠다. 둘째, 육로 연계는 아직도 험준한 지형을 완전히 극복하지 못하고 있다는 것을 라오스의 두 대표 도시인 루앙프라방과 비엔티안 사이의 산악 도로의 사례를 통하여 밝혔다. 셋째, 다리 건설은 메콩강 수로 연계를 약화시키는 한편, 지역사회에서 패자와 승자를 갈라놓고 있다는 것을 치앙쿱의 사례를 통해 확인했다. 다리 건설 이후에 치앙쿱은 머무는 도시가 아니라 지나가는 도시가 돼가고 있으며 관광업계는 쇠락한 반면 물류업계와 지역내외 자본가는 이득을 보고 있었다. 넷째, 메콩강이 상징하는 내륙 수로 연계는 그 자체로 한계가 많다는 것을 드러냈다. 도로와 견줘 속도에서 경쟁력을 잃어가고 있었고 바위와 급류와 소용돌이 따위의 자연 장애물과 건기 때의 얕은 수심 탓에 항행이 어려웠다. 캄보디아와 베트남 사이를 제외하고는 내륙 수로는 역내에서 담당하는 역할이 크지 않았다.

이 연구는 이렇게 비판적으로 대메콩지역의 육로 연계의 실상을 비판적으로 검토했지만, 연계 발전 프로그램이 아예 쓸데가 없다거나 따라서 이 프로그램을 추진하지 말아야 한다는 주장을 내세우는 것은 아니다. 오히려 이러한 실상을 제대로 파악하면 좀 더 바람직한 방식과 방향으로 연계성 발전 프로그램을 추진할 수 있는 아이디어를 얻을 수 있다는 점에서 이 연구가 기여하는 바가 크다고 생각한다. 우선 역내 무역에서 육로가 해로를 이길 수 없는 상황에서 육로가 가지는 장점을 활용할 필요가 있겠다. 국경을 맞대고 있는 지역사회에 육로 무역의 초점을 맞추어 양쪽의 국경지역이 일상적 경제권을 형성하는 데 기여할 수 있는 방안을 모색해야겠다. 또한 개발과 보존 사이에서 균형을 잡으며 험준한 지형을 극복하는 연계 발전 프로그램을 모색해야겠으며 발전주의 관점에서 산악지역의 주민들을 중심지역으로 끌어들이려고 그 연계성을 활용하는 시도를 지양해야겠다. 연계가 발전하면서 불이익을 당하는 지역민들을 고려하는 정책적 보조를 마련해야겠다. 가령 치앙쿱의 관광업계를 되살

리는 목적에서 외국인 관광객들이 보트를 타고 메콩강을 건너 라오스에 가닿을 수 있도록 허락하는 것도 하나의 안이 될 수 있겠다. 메콩강 물길 전체를 항행 수로로 만들려는 시도보다는 구간구간의 항행을 촉진하고 이것을 도로 교통과 연계하는 방식을 모색해야겠다.

이 연구는 대메콩지역의 국제개발협력에 함의를 줄 수 있다. 그간 ADB를 비롯해 역내 국가들은 도로 연계 등 물리적 연계를 지나치게 무 역을 증진하기 위해서 추진하고 있지만, 국제개발협력 활동을 통해 사람들 사이의 교류와 상호 이해를 높이는 인적 연계를 발전시킬 수 있겠다. 다시 말해 도로망을 경제 회랑 차원에서뿐만 아니라 문화 회랑 차원으로 활용할 수 있겠다. 사실 ADB가 추진하는 국경 통과절차 간소화는 상품의 이동뿐만 아니라 사람의 이동도 촉진하여 사람들의 생활권을 더 넓힐 수 있다. 국제개발협력은 이러한 제도적 연계와 넓어진 생활환경이라는 조건을 고려하여 앞으로 활동을 전개할 필요가 있다. 결국 대메콩지역 사람들이 연계의 또 다른 주체로 등장하여 국경너머의 상대방을 더 잘 이해하고 그 연계의 혜택을 골고루 누릴 수 있도록 GMS 프로그램과 국제개발협력 활동이 이루어져야 할 것이다.

원고접수일 : 2015년 11월 15일

심사완료일 : 2015년 12월 11일

게재확정일 : 2015년 12월 7일

최종원고접수일 2015년 12월 12일

❖ Abstract

The Ideals and Reality of Greater Mekong Subregion Connectivity:
Focus on Road Transportation

Lee Sang Kook

This study examines the ideals and reality of GMS connectivity that the Asian Development Bank has developed since 1992 with a focus on road transportation. Road connectivity has so massively advanced that it has now become possible to travel across GMS by car. Although it is an outstanding outcome in the age of globalization, the study critically evaluates the current state of connectivity by bringing historicity, agency and locality into discussion. It reveals that the current connectivity must be understood as part of historical development of connectivity that began in ancient times and was greatly promoted during the colonial period. The study highlights corridors as a key strategic framework whereby the ADB attempts to transform the GMS into a single-unit market. In particular the study pays attention to the North-South Corridor that is expected to be a symbolic and influential path for China to advance into Southeast Asia with the completion of the Fourth Thai-Lao Friendship Bridge in December 2013. The study unveils the reality of road connectivity: first, maritime transport is still a dominant mode for intra-GMS trade; second, mountainous terrains restrict road connectivity; third, the building of the bridge has brought about the decline of river transport and also internal division in local society; and fourth, river connectivity, despite its symbolic importance, has been hindered by natural obstacles.

Keywords: GMS, connectivity, corridor, road, mekong river, ADB

참고문헌

- 김태윤·김홍구·조영희·이요한·신민근. 2011. 『메콩지역 개발 전략: 태국, 캄보디아, 라오스』. 서울: 대외경제정책연구원.
- 류석춘·최진명. 2012. 『메콩강유역개발사업(GMS)을 통해 본 중국의 대 동남아시아 지역협력 연구』. 《국제지역연구》 21(2), 137~173쪽.
- 스콧, 제임스. 2015. 『조미아, 지배받지 않는 사람들: 동남아 산악지대 아나키즘의 역사』. 이상국 옮김. 삼천리.
- 최경희. 2014. 『ASEAN 연계성 프로젝트와 해운·해상물류 연계성』. 동남아 이슈페이퍼 통권 7호. 서울: 서울대 아시아연구소 동남아지식정보센터.
- ADB. 2008. *Transport and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion-Time to Shift Gears*. Manila: ADB.
- _____. 2012a. *Initial Assessments of Road Transport Infrastructure and Transport and Logistic Services for Trade Facilitation in the GMS Countries*. Manila: ADB.
- _____. 2012b. *Transport and Logistics in the Greater Mekong Subregion*. Manila: ADB.
- _____. 2013. *Progress Report on Transport and Trade Facilitation Initiatives in the Greater Mekong Subregion*. Manila: ADB.
- ASEAN. 2010. *Master Plan on ASEAN Connectivity*. Jakarta: ASEAN Secretariat.
- Appadurai, A. 1996. *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Battersby, P. 1998/1999. "Border Politics and the Broader Politics of Thailand's International Relations in the 1990s: From Communism to Capitalism." *Pacific Affairs* 71(4), pp. 473~488.
- Bayley, A. 2012. "Modes of Transport Underlying GMS Trade Flows." in P. Sirvastava and U. Kumar (eds.). *Trade and Trade Facilitation in the Greater Mekong Subregion*. Manila: ADB, pp. 145~169
- Buszynski, L. 1994. "Thailand's Foreign Policy: Management of a Regional Vision." *Asian Survey* 34(8), pp. 721~737.
- Carné, L. D. 2000[1872]. *Travels on the Mekong: Cambodia, Laos and Yunnan*. Bangkok: White Lotus.
- Chang, C. T. 1964. *Burma Road*. Singapore: Malaysia Publications.
- Charoenpanyaying Sunanta, and Jittichai Rudjanakanoknad. 2015. "Situation Review of Goods Transportation on Lancang-Mekong River After R3A Completion." *Journal of Society for Transportation and Traffic Studies* 6(2), pp. 20~30.

- Coedès, G. 1966. *The Making of South East Asia*. Translated by H. M. Wright. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.
- Frank, A. G. 1969. *Latin America: Underdevelopment or Revolution*. New York: Monthly Review Press.
- Glassman, J. 2010. *Bounding the Mekong: The Asian Development Bank, China, and Thailand*. Honolulu: University of Hawai'i Press.
- Hall, D. 1981[1954]. *A History of South-East Asia*. Hampshire and New York: Palgrave Macmillan.
- Hannerz, U. 1996. *Transnational Connections: Culture, People, Places*. London and New York: Routledge.
- Ishida, M. and Ikumo Isono. 2012. "Border Economies in the Greater Mekong Subregion." in M. Ishida (ed.). *Emerging Economic Corridors in the Mekong Region*. Bangkok: Bangkok Research Center, IDE-JETRO, pp. 1~42
- Jeshurun, C. 1971. *The Burma-Yunnan Railway: Anglo-French Rivalry in Mainland Southeast Asia and South China, 1895~1902*. Athens: Ohio University Center for International Studies, Southeast Asia Program.
- Kearney, M. 1991. "Borders and Boundaries of State and Self at the End of Empire." *Journal of Historical Sociology* 4(1), pp. 52~74.
- Keola, S. 2013. "Impacts of Cross-Border Infrastructure Development: The Case of the First and Second Lao-Thai Mekong Friendship Bridges." in M. Ishida (ed.). *Border Economies in the Greater Mekong Sub-region*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, pp. 163~185
- Ku, S. C. Y. 2015. "Laos in 2014: Deepening Chinese Influence." *Asian Survey* 55(1), pp. 214~219.
- Kudo, T. and M. Ishida. 2013. "Prologue: Progress in Cross-Border Movement and the Development of Border Economic Zones." in M. Ishida (ed.). *Border Economies in the Greater Mekong Sub-region*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, pp. 3~28.
- Lin, S. and C. Grundy-Warr. 2012. "One Bridge, Two Towns and Three Countries: Anticipatory Geopolitics in the Greater Mekong Subregion." *Geopolitics* 17(4), pp. 952~979.
- Ohmae, K. 1990. *The Borderless World: Power and Strategy in the Interlinked Economy*. New York: Haper Business.
- _____. 1995. *The End of the Nation State: The Rise of Regional Economies*. New York: Free Press.
- Osborne, M. 2000. *The Mekong: Turbulent Past, Uncertain Future*. Sydney: Allen & Unwin.
- Reid, A. 1993. *Southeast Asia in the Age of Commerce 1450~1680, Volume Two: Expansion*

- and Crisis*. New Haven: Yale University Press.
- Renard, R. 1980. "Kariang: History of Karen-Tai Relations from the Beginnings to 1923." Doctoral Dissertation. Department of History, University of Hawai'i.
- Richardson, D. 2004. *Dr. Richardson's missions to Siam, 1829~1839*. A. Farrington (ed.). Bangkok: White Lotus.
- Jakkrit S. 2008. "From Wat Luang in Chiag Khong to Night Smuggling in Luang Prabang: Negotiation of Transborder Trade in the Changing Mekong Border Riverscape." in Thaweisit S., P. Vail and R. Sciortino eds.). *Transborder Issues in the Greater Mekong Subregion*. Ubon Rachathani: Ubon Ratchathani University, pp. 393~417
- Sidaway, J. D. 2001. "Rebuilding Bridges: A Critical Geopolitics of Iberian Transfrontier Cooperation in a European Context." *Environment and Planning D: Society and Space* 19(6), pp. 743~778.
- Pornsakol N. S. and J. Walsh. 2012. "Nakhon Phanom, The Third Mekong Friendship Bridge and the ASEAN Economic Community." *Journal of Social and Development Sciences* 3(5), pp. 172~179.
- Swe, T. and P. Chambers. 2011. *Cashing in Across the Golden Triangle: Thailand's Northern Border Trade with China, Laos, and Myanmar*. Chiang Mai: Mekong Press.
- Taillard, C. 2014. "The Continental Grid of Economic Corridors in the Greater Mekong Subregion towards Transnational Integration." in N. Fau, S. Khonthapane and C. Taillard (eds.). *Transnational Dynamics in Southeast Asia: The Greater Mekong Subregion and Malacca Straits Economic Corridors*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies, pp. 23~52.
- Tambiah, S. J. 1976. *World Conqueror and World Renouncer*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tan, D. 2014. "China in Laos: Is There Cause For Worry?" ISEAS Perspective, 16 May 2014.
- Tsuneishi, T. 2009. "Border Trade and Economic Zones on the North-South Economic Corridor: Focusing on the Connecting Points between the Four Countries." IDE Discussion Paper No. 205. Chiba: IDE-JETRO.
- Walker, A. 1999. *The Legend of the Golden Boat: Regulation, Trade and Traders in the Borderlands of Laos, Thailand, China, and Burma*. Surrey: Curzon Press.
- Wallerstein, I. 1979. *The Capitalist World-Economy*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Wolters, O. W. 1999. *History, Culture, and Region in Southeast Asian Perspectives*. Singapore: Institute of Southeast Asian Studies.

웹사이트

<http://www.mekonginstitute.org/>

<http://www.unescap.org/about>

<http://www.gms-cbta.org/events/the-fourth-lao-thai-friendship-bridge-opening>

<http://www.adb.org/results/ancient-trade-route-delivers-new-opportunities-greater-mekong-subregion>

<http://www.mekonginstitute.org/newsletter.html>

<http://www.yonhapnews.co.kr/bulletin/2015/01/31/0200000000AKR20150131047900089.HTML>

http://www.gokunming.com/en/blog/item/3523/all_ aboard_ kunming_ vientiane_ railway_ inches_ forward

http://kr.xinhuanet.com/2015-08/29/c_134565544.htm

<https://www.internationalrivers.org/resources/8477>

면담

왓차랏 리라왓(Watcharas Leelawath). 메콩연구소 소장. 2015년 8월 13일.

소폰 라타나시리(Sopon Ratanasiri). 치앙콩 세관 부소장. 2015년 8월 6일.

타 와차이(Tha Watchai). 치앙콩 게스트하우스 주인. 2015년 8월 6일.