

창지투(長吉圖) 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제

림금숙

창지투(長吉圖) 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제

림금숙

창지투(長吉圖) 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제

인 쇄 2011년 12월

발 행 2011년 12월

발 행 처 통일연구원

발 행 인 통일연구원장

편 집 인 기획조정실

등 록 제2-2361호 (97.4.23)

주 소 (142-728) 서울시 강북구 한천로 1307(수유동) 통일연구원

전 화 (대표) 900-4300 (직통) 901-2521 (팩시밀리) 901-2541

홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>

기획·디자인 (주)에원기획 (T. 02-745-8090)

인 쇄 처 (주)에원기획

ISBN 978-89-8479-617-1 93340

비매품

© 통일연구원, 2011

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.

(구입문의) 정부간행물판매센터·매장: 734-6818·사무실: 394-0337

창지투(長吉圖) 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제

림금숙*

본 서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며,
당 연구원의 공식적인 의견을 반영하는 것이 아님을 밝힙니다.

* 이 학술연구는 2011년도 한국학중앙연구원의 해외한국학지원사업에
의하여 수행되었음(AKS-2011-R-58).

목 차

요약	ix
I. 들어가는 말	1
II. 창지투 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력의 필요성	7
1. 창지투 선도구 전략목표 실현의 필요성	9
2. 나선특별시 개발개방의 수요	9
3. 러시아 극동지역 개발개방의 수요	10
4. 두만강지역 국제자유무역지대 건설의 수요	12
5. 동북아지역 경제협력 추진의 수요	13
III. 창지투 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력의 현황과 과제	15
1. 국제운송통로의 구축	17
2. 산업협력	28
3. 관광협력	34
4. 노무송출 협력	39

5. 금융·교육·문화 분야의 협력	41
6. 두만강지역 국제자유무역지대의 추진	44
IV. 한국의 두만강지역 개발협력 참여 의의 및 과제	49
1. 한국의 두만강지역 개발협력 참여 의의	51
2. 두만강지역 개발협력에서 한국의 과제	54
V. 두만강지역 개발협력의 제약 요인 및 대안	69
1. 두만강지역개발을 둘러싼 중·북·러 3국 간 이해관계의 조정	71
2. 창지투 선도구 자체의 제약 요인	74
3. 북한의 열악한 인프라 환경과 체제개혁의 지연	78
4. 러시아 정부의 자원보호 정책	81
5. 동북아지역의 복잡한 정치·외교적 환경	82
VI. 맺음말	85
참고문헌	92

Abstract 95

최근 발간자료 안내 97

표·그림 목차

[표 III-1]	두만강지역 국제운송통로	17
[표 III-2]	창지투 선도구 중점 프로젝트 중 북한의 나선, 청진과 관련된 도로, 철도에 대한 투자예산	23
[표 III-3]	창지투 선도구 중점프로젝트 중 러시아와 관련된 도로, 철도에 대한 투자예산	25
[그림 III-1]	두만강지역 국제운송통로	18
[그림 III-2]	훈춘-나진-상하이 해상운송항로	20
[그림 III-3]	1990년대 후 연변의 대북한 관광	35
[그림 III-4]	훈춘 중·러 호시무역시장 러시아 관광객 수	36
[그림 III-5]	두만강지역의 소삼각권과 대삼각권	45
[그림 III-6]	중국의 대북한 변경통상구	46

본 연구에서는 창지투 선도구와 북한의 나선특별시, 러시아 극동지역 간의 경제협력과 두만강지역 개발에서 한국의 과제에 대한 구체적 서술을 통해 두만강지역 다국적 협력과제에 대해 논의하려고 한다. 창지투 선도구와 북한의 나선특별시, 러시아 극동지역 간의 경제협력은 지린성의 “항구를 빌어 바다로 나가는 전략”을 실현하는 관건이며, 북한이 나선특별시의 개발개방을 통해 경제회생의 돌파구를 마련하는데 중요한 의의를 갖는 동시에, 러시아 극동지역 개발과 두만강지역 국제자유무역지대 건설의 필요성이다.

창지투 선도구와 북한의 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력의 중점과제는 북한의 나진항과 러시아 자루비노항을 통하여 중국의 동북지역과 남방지역을 잇는 다국적 운송통로와 몽골, 러시아, 중국, 한국, 일본 더 나아가 미주지역을 잇는 동북아지역 물류운송통로의 구축, 자원개발과 수출가공을 중심으로 한 산업협력, 두만강지역의 다국적 관광협력, 중국 창지투 선도구 유희인력의 러시아 극동지역으로의 진출과 북한 인력의 중국과 러시아의 진출 등 노무송출협력, 두만강지역 국제자유무역지대의 건설 등이다.

한국의 두만강지역 개발참여는 북방진출의 새로운 계기가 될 수 있으며, 북한의 경제회복과 발전을 도와줌으로써 향후 통일비용 감소 및 남북물류체계의 통합과 동북아 지역경제협력에서 한국의 역할 증대에도 중요한 전략적 의의가 있다. 한국은 중국기업들과 합작하여 두만강지역의 인프라건설에 참여함으로써 남북물류체계의 통합에 대비해야

할 뿐만 아니라 러시아, 몽골, 동북3성 등 북방지역의 자원개발에 대한 투자를 확대하여 두만강지역의 물류 증가를 추진하고 다국적 관광 및 금융협력에도 적극 참여하여 동북아지역 경제협력에서 한국의 역할을 증대시켜야 할 것이다.

두만강지역 다국적 개발협력을 제약하는 주요인들로는 두만강지역 개발 이익을 둘러싼 중·북·러 3국의 이해관계, 막대한 자금 수요에 비하여 미비한 외자유치, 북한의 열악한 인프라 환경과 체제개혁의 지연, 러시아 정부의 자원보호 정책, 동북아 지역의 복잡한 정치·외교적 환경 등이다.

지난 1990년대 초 UNDP가 주최한 두만강지역개발이 ‘제1차’ 개발이었다면 2009년 중국정부가 제기한 “창지투를 선도구로 한 중국 두만강지역개발”은 ‘제2차’로 볼 수 있다. ‘제2차’ 두만강지역개발은 당사국들의 개발의지가 명확하고 중앙정부 차원의 협력체제가 이루어졌으며 개발목표와 전략이 구체적이다. 두만강지역 다국적 경제협력이 안정적이고 지속적으로 추진되려면 북핵문제와 경제협력 관계를 잘 풀어야 하고 북한의 대외 개방이 대내 체제전환으로 이어지도록 적극 유도해야 할 것이다. 이는 동북아 지역을 둘러싼 주변국들이 공동으로 협력해야 할 과제이다.

주제어: 창지투 선도구, 나선특별시, 러시아 극동지역, 국제운송통로, 산업협력, 두만강지역 국제자유무역구

I. 들어가는 말

2009년 11월 중국 국무원에서는 『창지투를 개발개방 선도구로 하는 중국 두만강지역합작개발계획』을 비준하고 2010년부터 본격적인 가동에 들어갔다. 중국은 창지투 선도구의 개발개방을 통해 두만강지역 개발을 주도하고 더 나아가 동북아지역 개발협력을 추진하려고 한다. 창지투 선도구의 대외개방은 인접한 북한의 나선지역과 러시아 극동지역과의 긴밀한 경제협력이 필수적 과제이다. 이는 지난 90년대 두만강개발의 경험교훈이 충분히 증명해 주었고 현재 성공적으로 추진되고 있는 아시안과 중국 서부변경지역 개발협력이 잘 설명해 주고 있다.

중국이 두만강 개발계획요강을 발표한 데 이어 북한도 2010년 1월 4일 최고인민위원회의 상임위원회 정령을 통해 나선시를 특별시로 승격시키고 나선특별시의 본격적인 개발개방에 착수하였다. 2010년 5월 이후 김정일 국방위원장은 3차례나 중국 동베이(東北)지역을 방문하였고, 2010년 8월에는 연변(延邊)의 투먼(圖們)시를 통해 귀국하면서 이 지역에 대하여 높은 관심을 보였다. 2010년 9월 중국 창춘에서 열린 제 6차 동북아 투자무역 박람회에서 『연변조선족자치주와 나선특별시인민위원회 간 협력체제 구축에 관한 협의서』를 체결하고 통로구축, 국경관광, 통관환경, 다국적 운송 등 9개 방면에서 공동의 인식을 같이 하였다.¹ 2010년 12월 북한 합영위원회 대표단은 베이징에서 중국 상무부와 『라선경제무역지대와 황금평, 위화도 경제지대 공동개발 및 공동관리에 관한 협정』을 체결하고 후속작업으로 『조중 라선경제무역지대와 황금평경제지대 공동개발계획 요강』을 작성하였다. 이 요강에 따르면, 양국은 나선지대를 북·중 경제협력 시범지역으로 지정하고, 이 지역에 원자재공업, 장비공업, 첨단기술공업, 경공업, 서비스업, 현대

¹ 『연변일보』, 2010년 11월 17일.

I
II
III
IV
V
VI

고효율농업 등 6대 산업을 집중 육성하기로 계획하였다. 단기적으로 북한과 중국은 나선경제무역지대에 나진-선봉-웅상-굴포로 이어지는 산업벨트를 조성하고 나진에 창고보관·물류, 장비제조, 첨단기술산업단지, 피복·식료품 가공 등 4대 공업단지를 건설할 계획이다.² 장기적으로는 나선지역을 국제적인 관광지로 개발할 계획이며 초기 단계에서 북한, 중국, 러시아 접경지역의 민속 문화와 이 지역이 보유한 관광자원을 적극 활용해 관광객을 유치함과 동시에 나선지역에 호텔, 휴양지, 관광도로 등 관광기초시설을 건설하고 광역두만강개발(GTI)과 연계하여 중국 연변 훈춘~북한 나선~청진~철보산~금강산~러시아 블라디보스토크~사할린~일본 니가타~삿포로~한국 속초~부산 등을 잇는 동북아 관광 코스를 개발해 두만강지역을 세계적인 관광 지역으로 육성한다는 계획을 갖고 있다.

2011년 6월 9일 북·중은 나선에서 창지투 선도구와 나선특별시 경제협력 착공식을 가졌다. 이날 착공식에 참여한 북한 측 최고책임자는 북한 국방위원회 부위원장이며 노동당 행정부장인 장성택이었고 중국 측은 상무부 부장 천더밍(陳德銘)이었다. 이날 착공식에서 장성택은 “라선경제무역구를 세계적인 경제특구로 건설해 세계 각국, 특히는 중국 기업가들의 흥미와 관심을 불러일으켜 성공시킬 것이다”고 다짐했고, 중국 상무부 천더밍부장은 “나선은 상당한 개발가치가 있는 옥토로 중·조 양국은 손잡고 향후 모든 난관을 극복하여 새로운 시대를 맞이할 것이다”고 밝혔다. 이날 기공식에서는 훈춘(琿春)의 취안허(圈河)통상구로부터 나선시에 이르는 2급도로 보수확대, 나선항 화물운송, 나선 시범 농업구, 창

² 『조중 라선경제무역지대와 황금평경제지대 공동개발계획 요약(2010)』; 조명철, “김정일 위원장의 방중과 북·중 경협전망,” 『오늘의 세계경제』, 제11권 18호 (대외경제정책연구원, 2011.6.3)에서 재인용.

춘 아태나선 100만 톤급 시멘트 공장, 중국관광객들의 나선관광 등 5개 프로젝트에 착수하였다.³ 중국과 북한은 “중·조 두 개 섬과 한 개 구(2島1區) 개발협력 연합지도위원회”를 구성하여 양국 중앙정부 차원으로 정했으며 성 1급 개발협력 연합지도위원회를 구성하였다. 2011년 7월 26일 중국 지린성과 북한 나선특별시 “중·조 나선경제무역구 공동개발관리사업위원회” 제1차 회의가 창춘에서 열렸다. 지린성과 나선시는 공동으로 『중·조 라선경제무역구(2011-2020년)계획 틀에 관한 협의서』를 체결하였다.⁴ 상술한 일련의 움직임은 두만강지역 개발에서 북·중 양국 정부 간 협력체제가 정식으로 구성되어 본격적인 가동에 들어갔음을 의미한다.

근래 러시아 정부는 극동지역 개발에 보다 적극적인 관심을 보이기 시작하였고 2010년에 『2025년 극동·자바이칼 사회경제발전전략』을 발표하였다. 러시아 정부는 중국의 두만강 개발 추진의 기회를 빌어 장기간 침체되어 온 극동지역의 경제발전을 추진하려고 한다. 2008년 4월 24일 북한과 러시아는 『나진~하산(55km)간 철도 현대화 사업과 나진항 컨테이너 터미널 건설에 대한 합의서』를 체결하고 연이어 8월 6일에는 “나진 국제짐함수송합영회사(북·러 합영기업)”와 “동해철도련운회사(북한 철도성 산하)”간 『나진·두만강 철도임대계약』을 체결하였으며,⁵ 10월 4일에는 나선시에서 나진~하산 간 철도 현대화 및 나진항 개건사업 착공식을 성대히 거행하였다.⁶ 현재 러시아 철도공들이 나선시에 입주하여 철도 개건사업을 진행하고 있다. 2011년 8월 24일 메드베데프 러시아 대통령은 북한의 김정일 위원장을 초청하여 시베

³ 『환구시보(環球時報)』, 2011년 6월 10일.

⁴ 『길림일보』, 2011년 7월 26일.

⁵ 『조선중앙통신』, 2008년 8월, 7일.

⁶ 『조선중앙통신』, 2008년 10월, 4일.

I
II
III
IV
V
VI

리아 동부의 울란우데에서 정상회담을 진행하였다. 정상회담에서는 양국의 경제협력과 관련하여 러시아의 대북 원유 지원과 나선 경제무역지대에 대한 투자, 러시아 극동 지역에 대한 북한 노동자 파견 확대, 남·북·러 3각 경협 등이 집중 논의된 것으로 보도되었다.⁷

중국이 창지투를 선도구로 한 『두만강지역 합작개발계획요강』을 발표하고 북한이 나선특별시를 선포한 이래 두만강지역의 다국적 경제협력에 관해 많은 연구논문들이 발표되었다.⁸ 그러나 기존의 논문들은 창지투 선도구와 북한의 나선특별시 간 경제협력의 구체적 과제에 대한 연구가 미흡하며, 러시아 극동지역을 포함한 두만강지역 다국적 경제협력에 관한 논의는 극히 적다. 기존의 논문들이 두만강지역 해상운송항로의 구축을 중심으로 전개한 데 비해 본 논문은 산업, 관광, 노무, 금융, 교육 등 다방면에서의 협력과제들을 구체적으로 짚어보면서 기존의 논문들과 차별화 하려고 한다. 본문은 두만강지역 개발이익을 둘러싼 중·러·북 3국 간의 이해관계, 막대한 자금수요에 비하여 미비한 이 지역 자본유치, 북한의 열악한 인프라 환경과 대내 체제개혁 지연 및 동북아지역의 복잡한 정치·외교적 환경 등 두만강지역 개발협력을 제약하는 주요인들을 분석하였다. 결론부문에서는 ‘제2차’ 두만강지역 개발과 지난 90년대 초반 ‘제1차’ 개발의 차이점 분석과 함께 두만강지역 개발협력에서의 관건적 변수인 북한의 지속적인 개방정책과 대내 체제개혁을 유도하기 위한 주변국들의 협력 필요성을 서술하였다.

⁷ 여인근, “울란우데 북러 정상회담의 러시아 측 의도와 평가,” 통일연구원, (Online Series CO 11-20, 2011.8.26).

⁸ 최성근, “중국의 장길도 개발계획과 북·중경협의 향방,” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협의 향방』(평화재단 제38차 전문가포럼, 2010.4.20); 배종렬, “라선 특별시 지정배경과 개발과제,” 『수은북한경제』, 2010년 여름호 (한국수출입은행, 2010); 권영경, “중국의 장길도 개발계획과 북·중경협의 미래,” 『한반도 접경 지역개발과 동북아의 미래』(남북물류포럼 동북아경제협력회의의 자료집, 2010).

Ⅱ. 창지투 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력의 필요성

1. 창지투 선도구 전략목표 실현의 필요성

두만강지역 국제물류 운송통로의 구축은 창지투 선도구 개발개방의 돌파구이며 핵심과제이다. 두만강 하구와 인접한 나진항과 러시아 자루비노항은 중국 동북 지역이 태평양으로 뻗어나갈 수 있는 전략적 요충지이다. 따라서 두만강지역 국제물류운송 통로의 구축은 중국이 동해로의 새로운 출해구를 개척하여 동북아지역 물류운송의 주도권을 쟁취하는 데 있어서 중요한 전략적 의의를 지니고 있을 뿐만 아니라, 중국의 동북지역과 남방연해지역을 연결하는 초국경 물류운송통로의 개척에도 중요한 의의를 지니고 있다. 현재 중국이 두만강지역에 직접 출해구가 없는 상황에서 북한의 나선지역과 러시아 극동지역간의 경제협력은 중국 동북지역이 “항구를 빌어 바다로 나가는 전략”을 실현하는 관건이며, 창지투 선도구 개발개방전략 목표를 실현하는 객관적 수요이다.

2. 나선특별시 개발개방의 수요

2000년대 북한경제는 농업, 전력, 금속, 철도 등 4대 선행 부문을 중심으로 부분적인 회복기미를 보이고 있으나, 전반적으로는 지난 80년대 말의 2/3 수준밖에 회복되지 못한 상태이다. 특히 북핵위기로 인한 국제사회의 대북경제제재 조치와 2009년 말 제5차 화폐교환 조치의 실패로 국내경제는 여전히 어려운 상황이다. 2008년 북한은 2012년까지 계획경제의 기능을 정비 완료하고 산업경제를 정상화하여 ‘강성국가’의 문을 열어야 한다는 경제발전 목표를 제시하였다. 북한은 경제의 조속한 회복과 강성국가 건설목표를 실현하기 위하여 새로운 돌파구

I
II
III
IV
V
VI

마련이 시급한 상황이다.

중국의 두만강지역경제 합작계획요강 발표를 계기로 2009년 12월 김정일 위원장은 나진 선봉지역을 현지도 하였고,⁹ 곧이어 2010년 1월초 나선시를 특별시로 승격시키고 2010년 1월 27일에는 기존의 『라진·선봉경제무역지대법』을 개정하였다. 2010년 5월 북한국가건설 설계정보연구소와 나진건설 설계정보연구소에서는 동영상으로 『라선도 시개발 계획안』을 제작하여 김정일위원장에게 보고하였다.

2011년 초 북한은 『경제개발 10년계획』을 발표하였는데, 이 계획에 따르면 2020년에 전력 3,800만kW, 정유 2천만 톤, 철도 9천만km, 강철 2천만 톤, 석탄 1억 5천만 톤, 식량 1천만 톤, 항만능력 2억 6천만 톤, 고속도로 6천km 등이 포함되며 향후 5년내에 철도, 도로, 항만, 공항, 전력, 철강, 농업 등 영역의 기초 인프라 건설에 집중 투자할 계획이며 그 규모는 1,200~1,500억 달러로 예상하고 있다고 발표하였다.¹⁰

중국의 창지투 선도구 개발개방은 북한의 전략적 목표를 실현할 수 있는 중요한 계기가 되었다. 북한은 나선특별시를 동북아지역의 국제 화물중계지, 수출가공중심과 금융 중심으로 꾸려나갈 것을 목표로 하고 나선특별시의 개발개방을 통해 북한경제회생의 새로운 돌파구를 마련하려고 한다. 따라서 중국의 창지투 선도구와 나선특별시 간의 경제 협력은 북한 경제개발전략을 추진하는 데 중요한 의의를 지니고 있다.

3. 러시아 극동지역 개발개방의 수요

두만강지역과 인접해 있는 러시아 극동지역은 러시아 전 영토의

⁹- 『조선중앙TV』, 2010년 1월 17일.

¹⁰- “북한경제속보,” <www.kotra.or.kr> (검색일: 2011.6.29).

41%를 차지할 정도로 광대한 지역이며 석유, 천연가스와 같은 에너지 자원을 비롯해서 석탄과 철광석, 유색금속, 귀금속과 같은 다양한 광물 자원이 풍부하게 매장되어 있는 곳이다. 뿐만 아니라 이 지역은 세계적인 삼림자원의 소재지이며, 러시아의 어류와 해산물의 60% 이상을 생산해내는 수산자원의 보고이기도 하다. 그러나 2000년대 러시아경제의 지속적인 고성장에도 불구하고 장기간 러시아 중앙정부의 관심 부족으로 극동지역은 여전히 낙후한 경제상황을 모면하지 못하고 있다. 특히 열악한 자연조건과 취약한 경제기반 때문에 주민들의 서부지역으로의 이탈이 날로 심각해졌다.¹¹ 러시아 정부는 극동지역의 지정학적 가치의 중요성과 자원개발의 필요성을 인식하고 극동지역개발에 적극적인 관심을 표하고 있다.

2010년 러시아 정부는 새로운 극동지역 발전전략인 『2025년 극동, 자바이칼 사회경제 발전요강』을 반포하였고 극동지역의 항만(자루비노항, 나호드카, 보스토니치항), 철도, 도로 등 인프라의 구축, 크라스키노 국경지역 터미널 개발사업, 에너지개발 및 석유화학 등 산업복합단지 건설, 환경, 교육인프라 건설에 223억 달러의 거대한 자금을 투입할 계획을 세웠다.¹² 2012년 APEC 정상회담을 계기로 2008~2012년 간 블라디보스토크시 발전을 위한 하위 프로그램에만 총 55억 달러가 책정되어 현재 이 지역의 도로, 항만 등 인프라시설을 재정비하고 있다.¹³ 러시아 정부는 극동지역의 자원우세를 토대로 중국 동북지역과 북한 나선지역과의 경제협력을 적극 도모하고 이를 발판으로 아시아·

¹¹- 1991~2006년 기간 중 극동지방의 인구는 무려 150만 명 이상 감소하였다.
¹²- 『Ведомости』, 2007년 8월 2일.
¹³- 김영운 외, 『라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구』(서울: 통일연구원, 2010), p. 133.

태평양 지역으로 진출한다는 발전 전략을 제시하였다. 중국의 『두만강 지역 합작개발계획요강』의 발표와 북한 나선특별시의 개발개방은 러시아 극동지역 개발개방에 중요한 계기가 되었다.

4. 두만강지역 국제자유무역지대 건설의 수요

두만강지역은 중국, 북한, 러시아 3개국의 접경지역일 뿐만 아니라 한국과 일본, 몽골과 인접하고 있어 동북아시아 국가들의 경제보완성을 발휘시키는 중요한 공간이며, 아시아와 유럽을 잇는 대륙교의 시발점으로서 중요한 교통 요충지이다. 따라서 두만강지역은 국제사회의 주목을 받기 시작하였으며 1991년에 UNDP는 향후 20년간 300억 달러를 도입하여 중·러·북 3국 인접지역에 두만강자유무역구를 건설하기로 계획하였다.¹⁴

1991년 말 북한은 나선자유경제무역지대를 선포하였고 중국은 훈춘 변경경제합작구를 설립하였으며, 중국경내에는 대량의 내지 기업들이 훈춘시에 진출하면서 ‘제1차 두만강개발 봄’이 일어났다. UNDP는 1995년 12월 뉴욕 유엔본부에서 『두만강지역 경제개발 협조위원회 설립에 관한 협정』을 체결하였고, 중국, 북한, 러시아, 한국, 몽골 등 5개국은 『두만강경제개발구와 동북아시아 협력위원회를 설립할 데 관한 협정』을 체결하였다. 이는 두만강지역개발이 다국적 공동개발 단계로의 전환을 의미하였다. UNDP는 두만강지역의 통신, 도로, 철도, 금융, 무역, 통상구, 변경, 관광 등 영역에서 각각 실무적인 사업회의를 소집하여 여러 가지 협력방안을 협상하였으며 지역 내 무역과 투자환경 건

¹⁴ 두만강개발계획은 1991년 3월 UNDP의 5차 사업계획(1992~96년)의 중점사업의 하나로 책정되어 10월에 『두만강지역개발구상』으로 발표되었다.

설을 중장기 목표로 선정하여 두만강지역 개발프로젝트를 추진하였다. 그러나 90년대 중반 이후 북한의 경제난과 러시아의 금융위기, 연변지역의 경제발전 속도의 저하와 관련국들의 이해관계 등으로 두만강지역 국제자유무역구 건설은 저조기에 들어섰으며 2009년 이전까지는 주로 각자 추진하는 방식으로 진행되었다.

2009년 반포한 『중국두만강지역 합작개발계획요강』의 8대 중점 프로젝트는 두만강지역 국제자유무역구 건설을 포함하고 있다. 2010년 1월 북한은 나선특구를 특별시로 승급시키고 본격적인 개발개방에 착수하였으며 러시아 빈해변경구의 지방정부도 중앙정부를 향해 클라스키노, 보세트, 슬라브양카, 자루비노항 등 지역을 자유경제구로 비준할 것을 신청, 같은 해 3월 러시아 정부는 블라디보스토크의 루스끼섬을 경제특구로 지정하였다.¹⁵

두만강 개발이 시작되고 20년이 지난 현재 이 지역은 국제자유무역구 건설에 필요한 국제적 환경이 조성되고 있다. 창지투 선도구와 북한의 나선특별시, 러시아 극동지역 간 긴밀한 경제협력은 두만강지역 국제자유무역구 건설에 대한 수요를 뒷받침한다.

5. 동북아지역 경제협력 추진의 수요

현 시대 세계경제발전에서 가장 두드러진 특징은 글로벌화와 지역경제의 블럭화 추세이다. 유럽은 이미 화폐통합 단계를 거쳐 경제통합의 최종 단계로 진입하고 있으며, 북미자유무역지대, 아세안 등 지역적인 경제통합도 날로 발전되고 있는 추세이다. 그러나 동북아지역은

¹⁵ 張玉山, “新形勢下中國圖們江區域開發的機遇與挑戰,” 『東北亞論壇』(2010. 3), p. 13.

강한 경제보완성을 가지고 있음에도 불구하고 경제협력이 구체적으로 진행되지 못하고 있는 현실이다.

두만강지역은 동북아 국가 간 경제 상호 보완의 교차점으로서 동북아 국가들이 경제공동체로 발전하는 ‘실험의 장’ 역할을 할 수 있을 뿐만 아니라 동북아지역의 긴장국면 타개와 양호한 국제관계 형성에도 중요한 영향을 미칠 것이다.

Ⅲ. 창지투 선도구와 북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력의 현황과 과제

1. 국제운송통로의 구축

두만강지역 국제운송통로는 주로 두만강지역의 중·북 국제운송통로와 중·러 국제운송통로, 중·몽 국제운송통로, 두만강지역 환동해 국제 해상 운송항로로 구성되어있다. 두만강지역 중·북 국제운송통로는 중국 훈춘 취안허~북한 나진도로; 중국 투먼~북한 남양~두만강~나진철도; 중국 투먼~북한 남양~청진철도; 중국 룡징(龍井) 싼허(三合)~북한 회령~청진도로 등이다. 두만강지역 중·러 국제운송통로는 훈춘 창링쯔(長嶺子)~크라스지노~스라브양카 도로; 투먼~훈춘 창링쯔~카메야소와~시베리아 대철도; 훈춘~자루비노 도로 등이다. 중·몽 국제운송통로는 몽골의 동부 초이발산(choibalsan)~중국 싱안맹(興安盟)~바이청(白城)~쑹위안(松原)~창춘(長春)~지린(吉林)~훈춘~나진에 이르는 복합운송통로이다. 두만강지역 환동해 국제해상 운송항로는 훈춘~나진~속초~부산 정기 컨테이너항선; 훈춘~자루비노~속초 육해항선; 훈춘~자루비노~니가타 항선 등이 있다.

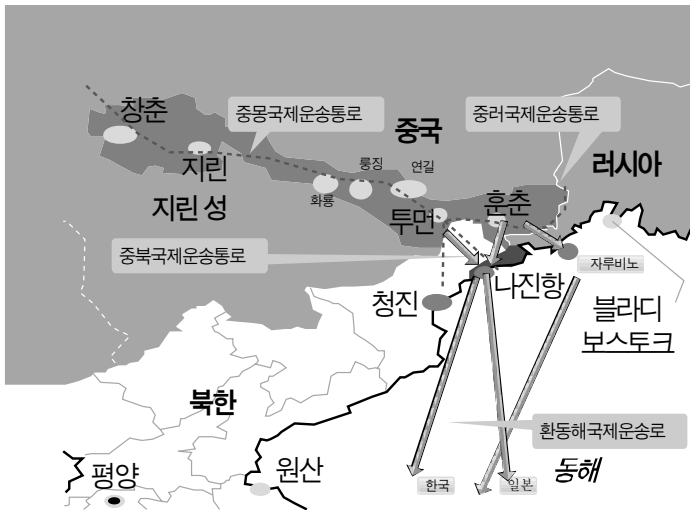
<표 III-1> 두만강지역 국제운송통로

루트 명	과경지
중·북 국제운송통로	중국 훈춘 취안허~북한 나진도로
	중국 룡징 싼허~북한 회령~청진도로
	중국 투먼~북한 남양~두만강~나진철도
	중국 투먼~북한 남양~청진철도
중·러 국제운송통로	훈춘 창링쯔~크라스지노~스라브양카 도로
	투먼~훈춘 창링쯔~카메야소와~시베리아 대철도
	훈춘~자루비노항 도로

I
II
III
IV
V
VI

루트 명	과경지
중·몽 국제운송통로	몽골 초이발산~중국 상안명~바이청~쑹위안~창춘~지린~훈춘~나진항
환동해국제해상항로	훈춘~나진~속초~부산 정기 컨테이너항선
	훈춘~자루비노~속초 육해항선 훈춘~자루비노~니가타 항선

<그림 III-1> 두만강지역 국제운송통로



『중국두만강지역 합작개발계획요강』에서는 국제운송통로의 구축을 창지투 선도구 개발개방의 핵심 과제로 제시하였다. 두만강지역 국제운송통로 중 나진항으로 통하는 도로개조가 가장 시급하다. 나진항¹⁶

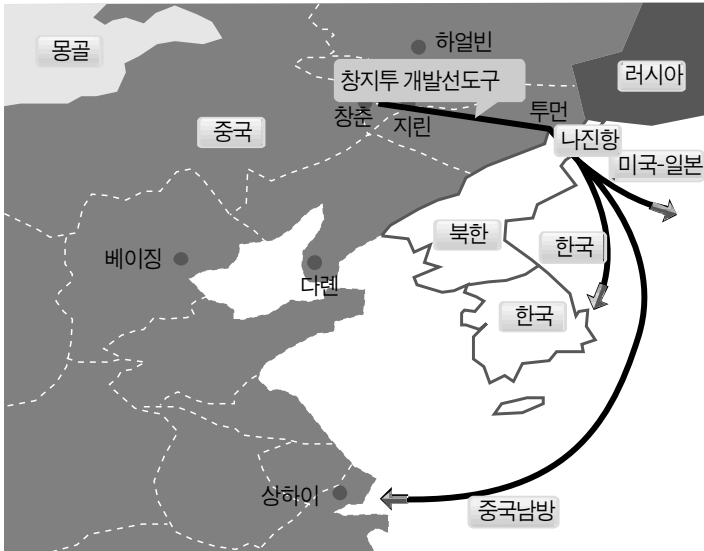
¹⁶ 나진항의 총 부지면적은 38만²km²으로 총 3개 부두에 5,000-10,000톤급 선석 10개가 있으며 안벽연장은 총 2,448m이고 부두전면 최대수심은 11m로 1만 톤급 선박이 접안하는 데 무리가 없으며 연간 화물취급능력은 300만 톤으로 추정된다.

은 두만강 하류 삼각지대인 함경북도 나선시 서남쪽에 위치하고 있으며, 두만강을 사이에 두고 중국 및 러시아와 인접해 있다. 또한 동해를 사이에 두고 있어 일본과의 교역이 편리하며, 동해안을 따라 한국과의 해상운송도 용이하다. 화물운송에 있어서 훈춘~나진항~일본 니가타항을 통하면 중국의 다롄(大連)~니가타로 가기보다 1/10의 육로거리와 1/2의 해상거리를 단축할 수 있고 일본에서 출발한 화물이 나진항을 경유하여 러시아 극동철도를 이용할 경우 대서양노선보다 1/2의 운송거리와 1/3의 시간을 단축할 수 있다.¹⁷

중국은 나진항을 이용하여 동북지역의 풍부한 석탄, 곡물을 남방연해 지역으로 운송하고 남방연해 지역의 값싼 공산품을 동북지역 내지 러시아 극동지역으로 운송하려고 한다. 최근 중국의 남방지역들은 공업화의 급속한 발전으로 심각한 전력난에 시달리고 있다. 따라서 북방 지역에서 남방지역으로의 석탄 운송이 긴박한 상황이다. 기존 동북지역에서 남방으로의 석탄 운송은 주로 철도운송을 거쳐 랴오닝성(遼寧省)의 잉커우(營口)항에서 다시 배로 남방연해도시로 운송되었으나, 철도운송이 포화상태에 이르면서 중국은 새로운 운송통로 구축이 시급한 상황이었다.

¹⁷- 圖們江開發研究課題組, “大圖們江區域合作開發戰略的思考,” 『社會科學戰線』(2006. 3), p. 146.

<그림 III-2> 훈춘-나진-상하이 해상운송항로



2008년 7월 중국 다렌 창리그룹(創立集團)은 북한 강성무역회사와 합영회사를 설립하고 나진항 1호 부두 사용권을 취득하였으며,¹⁸ 3천만 위안을 투자하여 나진항 1호 부두에 연간 150만 톤의 하역능력을 갖춘 정박지 보수공사를 마쳤다. 이 회사는 2010년 12월 7일 2만 톤의 석탄을 훈춘¹⁹ 취안허 통상구로부터 나진항 1호 부두로 운송한 뒤 중국해운그룹의 1만 톤급 진보하오(金博號) 화물선을 임대하여 2011년 1월 11일에 나진항 1호 부두를 출발하여 1월 14일에 상하이 와이까오차오(外高橋)부두에 도착하였다.²⁰ 이는 중국 동북지역의 물자가 나진항

¹⁸- 『黑龍江日報』, 2010년 3월 8일.

¹⁹- 연변의 훈춘지역은 해마다 700만 톤 석탄이 생산되고 있으나 자체 전력생산을 위한 수요는 400만 톤에 지나지 않으며 나머지 300만 톤 중 150만 톤은 중국의 남방지역에 보내야 할 형편이다.

²⁰- 『연변일보』, 2011년 1월 12일.

을 이용하여 남방지역으로 운송된 초국경 운송의 첫 사례이다. 2011년 3월 훈춘광업집단은 중장(中江)그룹 상하이회사와 석탄판매계약을 체결하였고 2011년 한 해에 50만 톤의 석탄을 나진항에서 상하이로 운송하기로 하였다.²¹ 2011년 5월 14일 제2차로 2만 톤 석탄을 나진항을 통해 상하이로 운송하였으며, 향후에도 지속적으로 운송하려고 한다. 나진항을 통한 초국경운송루트의 개척으로 향후 동북지역의 풍부한 자원들이 남방지역이나 한국, 일본, 미국 등 태평양 지역 국가로 수출 가능하게 된 것은 중요한 역사적 의의를 갖는다. 따라서 중국은 현재 나진항으로 통하는 도로건설에 총력을 기울이고 있다.

훈춘 취안허~나진 도로의 원정리~선봉 구간은 비포장도로인 관계로 우천시 대형 컨테이너 차량 통과가 어렵다. 훈춘~나진~상하이(內貿外運) 초국경 운송항로의 원활한 운영을 위하여 지린성에서는 2,268억 위안을 투자하여 훈춘~나진 간 고속도로 건설 전까지 사용할 2급 도로 개조에 착수하였다.²² 2011년 5월에 현장 측량, 시공설계도, 공사 기술인원과 차량, 시공설비 등 관련 작업을 마무리하였고, 북한 나선시에 현장건설 지휘부를 설치하였다. 북한 원정리~나진 도로는 원정리를 출발점으로 전체 길이는 53.5km, 그 중 선봉부터 나진구간까지 17km는 아스팔트길이고 원정리통상구에서 선봉까지는 36.5km의 흙길이다. 취안허~나진 도로 개조는 주로 노반, 교량, 방호, 노면 등을 개조하며, 노면 구조는 철근, 콘크리트로 조성되며 금년 말에 완공 될 계획으로²³

²¹- 『연변일보』, 2011년 5월 23일.

²²- 『연변일보』, 2011년 5월 24일.

²³- 그 중 도로 철도분리소 1개, 중소교량 16개, 배수로 129개가 포함된다. 시속은 시간당 40km, 고개를 넘는 구간의 시속은 시간당 30km로 설계된다. 시 구역 구간 노반 너비는 10m, 노면 너비는 9m이고 시외 구간 노반 너비는 8.5m, 노면 너비는 7m이다. 『연변일보』, 2011년 5월 17일.



향후 이 구간 고속도로가 건설되기 전까지 이용될 것이다. 이 도로가 개조되면 혼춘을 떠난 자동차가 나진까지 2시간 내에 도착할 수 있게 되며, 현재 300만 톤의 처리 능력을 가지고 있으나 30% 밖에 운영하지 못하고 있는 나진항이 연간 20만 대의 통과능력을 갖게 됨으로써 크게 성장할 수 있을 것을 것이다.²⁴

청진항²⁵은 비록 나선특구에 속하지 않지만, 중국의 두만강지역 물류운송통로 구축의 총체적 전략에 포함되어 있다. 청진항은 나진항의 남쪽에서 80km 떨어진 거리에 위치해 있고 연간 화물 하역능력이 800만 톤²⁶에 달하며, 창지투 선도구의 투먼과 북한을 연결하는 관문으로서 중국 동북지역이 바다로 나가는 또 하나의 중요한 해상항로가 될 수 있다. 2010년 북한 정부는 중국 연변자치주에서 제기한 “청진항 종합이용” 프로젝트를 국가의 ‘주요전략’으로 승격시키고 이 사업을 전격 추진하고 있다. 쌍방은 “투먼~청진 철도수송협약”, “청진항 합작이용협약”, “남양~청진철도와 청진부두 3~4호 연결선 부두개조협약”을 체결하였고 3~4호 연결선부두를 ‘도문부두’로 명명하고 항구의 사용 연한을 15년으로 결정하였다. 연변주 투먼시 하이화(海華) 무역회사에서는 중국 상하이에서 청진항에 맞춘 40톤 컨테이너와 비포장물 운반작업 기중기 설비를 제조하였고, 투먼에서 청진으로의 철도 운송에 사용될 차바곤 50량을 이미 북한 측에 전달하였다. 또한 부두건설

²⁴- 김영윤 외, “라진·선봉지역 물류운송분야 협력방안과 과제,” 『라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구』, p. 117, 133.

²⁵- 청진항의 총 부지면적은 101만 km², 7개의 부두가 있고 (동항에 3개, 서항에 4개), 5,000~10,000톤급 배 13척이 동시에 접안 가능하며 연간 화물통과능력은 동항이 87만 톤, 서항이 713만 톤, 총 통과능력은 800만 톤이고 화물보관 면적은 12만 6천m², 그 중 창고 면적은 2만 7천m², 야적장 면적은 9만 7천m²이다.

²⁶- 황진희, “북한 주요 항만의 개발동향과 시사점,” 『수은북한경제』, 제7권 4호 겨울호 (한국수출입은행, 2010), p. 49.

에 3,000만 위안을 투입하였고 빠른 시일내에 청진~부산 간 컨테이너 항선을 개통할 예정이다.²⁷

창지투 선도구 100개 중점추진 프로젝트에는 북한의 나진항과 청진항으로 통하는 도로, 철도 및 통상구 다리 등 인프라건설에 총 160.5억 위안을 투자하여 국내 구간은 2015년, 북한 내 구간은 2020년 완공 계획으로 현재 추진 중이다.

두만강지역 국제운송통로 구축에서의 또 하나의 중요한 사업은 연변 투먼에서 나진항, 투먼에서 청진항으로 통하는 철도개조 프로젝트이다. 중국에서 북한의 나진항을 통해 일본, 한국으로 수출되는 물자들이 이 철도를 이용할 경우 도로를 이용하는 것보다 운송능력이 대폭 증가될 수 있기 때문에 이 철도개조 사업은 나진항으로 통하는 도로 건설 사업 못지 않게 중요한 사업이다. 투먼~나진 철도는 지난 1930년대에 건설되어 현재 대부분의 침목 나무가 부식되었고 콘크리트 침목은 부러졌거나 균열이 심하여 운행속도에 영향을 미치고 있다. 창지투 선도구 100개 중점 프로젝트에서는 투먼~나진 철도(158.8km) 개보수에 12.7억 위안을 투입할 계획이며 도문~청진 철도 개조에는 20억 위안을 투자할 계획이다.

<표 III-2> 창지투 선도구 중점 프로젝트 중 북한의 나선, 청진과 관련된 도로, 철도에 대한 투자예산

(단위: 위안화)

구 간	길이	예 산	완공연도
팔도~삼합~청진 고속도로	47km	28억 원	2015년
훈춘~권하~나진 고속도로	39km	23억 원	2015년

²⁷- 『연변일보』, 2010년 11월 15일.

I
II
III
IV
V
VI

구 간	길이	예 산	완공연도
화룡~남평~청진 고속도로	50km	30억 원	2015년
도문~남양~두만강~하산 철도	126km	24.3억 원	2020년
도문~청진 철도개조	171.1km	20억 원	2020년
화룡~남평~무산 철도개조	53.5km	16억 원	2015년
도문~나진 철도개조	158.8km	12.7억 원	2020년
개산툰~삼봉 철도신설	2.5km	1.5억 원	2020년
권하, 도문, 사토자, 개산툰, 삼합, 남평 국경 통상구 다리	2.152km	5억 원	2020년
총 투자액	160.5억 원 (26억 달러)		

자료: “창지투 선도구 100개 중점 프로젝트,” 『연변일보』, 2009년 12월 21일, 23일, 28일

두만강지역 국제운송통로 구축에서 중국과 러시아를 연계하는 인프라 구축 역시 중요한 사업이다. 자루비노항은 훈춘에서 63km 떨어진 거리에 위치해 있으며 4개 부두에 연간 화물 처리능력은 120만 톤이다. 1997년 12월 11일 중국과 러시아는 『러시아 극동지역항구를 이용하여 중국 화물을 수송할 데 관한 의향서』를 체결하였고 2000년 4월에 훈춘~자루비노~속초 간 해륙 교통로가 개통 되어 여름철에는 매주 3차, 겨울철에는 매주 2차씩 운행되었다가 2009년에 중단되었다.²⁸ 무라비예프-아무르반도의 남단에 위치해 있는 블라디보스토크항은 발달된 항만시설을 갖고 있어 어선과 화물운반선의 수요를 만족시킬 수 있다. 또한 이곳 부두는 중국, 일본, 호주, 한국 및 세계 각지의 대형 항구와 해운선으로 연결되어 있으며, 시베리아 철도의 맨 끝 동쪽에 위치해 있어 동북아와 유럽시장을 연결할 수 있는 중요한 교통요지이다.

창지투 선도구 대외운송통로 구축에서 중국은 러시아 극동지역 연안

²⁸ 한국 동춘항운회사와 연변의 합작으로 2000년 4월 훈춘~자루비노~속초 항로를 개통하여 주 3 항차 운행하였다.

의 항구들도 적극 이용하려 하고 있다. 따라서 창지투 선도구 100개 중점 프로젝트에는 러시아와 관련된 대외 교통로 건설 사업도 포함되어 있다. 즉 훈춘에서 창링쯔를 경유하여 극동 블라디보스토크와 연결되는 고속도로 건설사업, 훈춘과 러시아 마하리노를 연결하는 철도세관 확장 사업, 춘화분수령에 새로운 통상구를 건설하는 사업 등이다. 창지투 선도구 100개 중점 프로젝트는 투먼~훈춘~창링쯔 구간 73km의 철도확장 개조사업에 14억 위안을 투자할 계획이며, 훈춘~블라디보스토크 연결 고속도로의 1차 대상 사업은 훈춘에서 창링쯔 세관에 이르는 14km 도로로서, 투자자금은 8억 위안이다. 또한 훈춘 국제철도역과 러시아 마하리노~캄쇼바야~극동 항만을 연결하는 철도노선의 세관 건설사업에 3억 위안을 투자하기로 하였으며 러시아 접경지역인 훈춘 춘화분수령에 2억 위안을 투자하여 새로운 통상구를 건설하기로 계획하고 있다.

<표 III-3> 창지투 선도구 중점프로젝트 중 러시아와
관련된 도로, 철도에 대한 투자예산

(단위: 위안화)

구 간	길이	예산	완공연도
훈춘~블라디보스토크 고속도로	14km	8억 원	2015년
훈춘~동녕 고속도로	130km	78억 원	2015년
훈춘~동녕 철도	127km	32억 원	2013년
도문~남양~두만강~햇산 철도개조사업	126km	24.34억 원	2020년
훈춘춘화 대러시아 통상구		2억 원	2020년
훈춘국제철도 통상구 확장		3억 원	2020년
총 투자액		147억 원 (23억 달러)	

자료: “창지투 선도구 100개 중점프로젝트” 『연변일보』, 2009년 12월 21일, 23일, 28일.

I
II
III
IV
V
VI

중·몽철도 역시 두만강지역 국제운송통로 구축의 중요한 부분이다. 몽골의 동부 초이발산에서 출발하여 중국의 싱안명을 거쳐 지린성의 바이칭~쑹위안~창춘~지린~훈춘~나진항에 이르는 이 철도는 동북아 지역을 연결하는 중요한 국제철도이다. 중·몽 국제철도가 건설 되면 몽골에서부터 중국과 북한, 한국을 거쳐 일본까지 연결하는 동북아시아의 물류 대동맥이 완성되어 몽골과 러시아 및 중앙 아시아지역의 풍부한 지하자원을 수입하는 중국, 일본, 한국 등은 물류비용을 대폭 절감할 수 있을 것이다.

두만강지역 국제운송통로가 기한 내에 완공되려면 자금조달이 무엇보다 중요하다. 창지투 선도구 100개 중점 프로젝트에서 북한과 관련된 도로와 철도에 필요한 투자예산은 165.5억 위안(26억 달러)이며, 러시아 극동지역과 관련된 도로와 철도에 필요한 투자예산은 147억 위안(23억 달러)이다. 중국정부는 이와 같은 자금을 국민경제 ‘12차 5개년 계획’과 ‘13차 5개년 계획’에 편성하여 단계적으로 조달할 계획이다. 향후 북한 내 인프라 사업이 본격화 될 경우, 중국 정부의 재원만으로는 사업 수행이 곤란할 것으로 예상됨에 따라 중국은 한국 등 기타 나라의 투자도 적극 유치할 계획이다.

과거 두만강지역 개발의 경험을 보면, 국제정치적 환경변화는 지역 개발협력에 막대한 영향을 미쳤다. 따라서 국제정치환경 변화의 부정적인 영향을 최소화 하는 것이 향후 두만강지역 국제운송통로 구축의 관건이다. 구체적으로 말하면 북한이 나진항과 청진항에 대한 정책변화와 러시아의 자루비노항에 대한 정책 변화들은 두만강지역 국제운송통로 건설에 직접적인 영향을 미치는 요인들로서, 이러한 변수의 부정적인 영향을 최소화 시켜야 할 것이다.

창지투 선도구 건설에서 훈춘종합보세구역 건설 역시 매우 중요한

사항이다. 중국은 개혁개방이래 보세구 건설에서 선후로 일반보세구-수출가공구-보세물류원-종합보세구역 등의 4단계를 거쳤다. 1990년 6월 상하이에 최초로 보세구를 설치한 이래 1992년에는 다롄, 선전(深圳), 광저우(廣州) 등 연해 지역에 보세구를 설치하였으며, 2003년에는 상하이 와이까오차오(外高橋)항을 최초의 보세물류구역으로 비준한 데 이어 2004년에는 칭다오(靑島), 닝보(寧波), 다롄, 장자강(張家港), 샤먼상웨이(夏門翔衛), 선전옌톈(深圳鹽田) 등 지역에 6개의 보세물류원을 허가하였다.²⁹ 2005년에는 상하이와 다롄 등의 도시에서 자유무역항 건설 계획을 제기한 이래 전국에 14개의 종합보세구역을 설치하였다. 종합보세구역이란 보세구, 수출가공구, 보세물류원 등 개방정책을 모두 부여받은 특수한 지역으로서 중국에서 대외개방도가 가장 높고 정책적 혜택이 가장 많은 종합적 대외 개방 창구이다. 현재 중국에는 14개의 종합보세구역, 55개의 수출가공구, 6개의 보세물류원, 12개의 보세구가 있다.

국무원에서는 2000년에 훈춘변경경제합작구 내 수출가공구를 비준하였다. 국가차원에서는 수출가공구에 입주한 기업들의 대외수출 및 수출상품 생산에 필요한 원자재 수입 등에 대한 일련의 우대정책을 실시하고 있다. 하지만 수출가공구는 가공무역에 대한 감독 관리를 주목적으로 설치한 것으로서 종합보세구역에 비해 대외개방도가 낮다. 수출가공구는 주로 수출가공무역을 취급하지만, 종합보세 구역은 가공무역 이외에 중계무역, 보세창고, 물류운송 등 종합적 기능을 갖추었

²⁹ 보세물류원이란 세관의 특수한 감독과 관리구역으로 구성된 보세구역과 항구의 연결로 보세창고의 물류업무와 수출가공구의 우대정책을 결합시키는 정책을 실시하여 국제배송, 국제중계무역 등 현대물류기능을 가진 대외개방의 창구이다. 衣保中, “試論長吉圖先導區保稅物流體系建設,” 『2011年 圖們江論壇資料集』, p. 286.

I
II
III
IV
V
VI

으므로 단일 기능을 가진 보세구에서 종합적 보세구역으로의 전환이 현재 중국국내의 추세이다. 종합보세구 건설은 창지투 선도구 물류산업 발전에 중요한 역할을 할 것이므로 지린성은 두만강지역 개발개발의 기회를 잡고 훈춘 수출가공구를 빠른 시일 내에 종합보세구역으로 승격시키기 위해 노력해야 할 것이다.

2. 산업협력

지난 시기 두만강개발이 장기간 소강상태에 처해 있었던 주된 원인의 하나는 이 지역 산업발전의 낙후로 인해 물류가 형성되지 못했기 때문이다. 2009년 “중국두만강지역합작개발계획요강”은 지난 시기 두만강 개발의 역사적 교훈을 바탕으로 이 지역의 기존 산업들을 진일보 발전시킴과 동시에 새로운 산업단지들을 육성하여 거대한 물류를 형성할 전략을 제시하였다. 북한도 나선지역에 수출산업 가공기지를 건설한다는 계획을 갖고 있으며, 러시아도 신극동지역 개발전략을 바탕으로 두만강지역을 환태평양경제권 진출기지로 삼을 것을 표명하였다. 따라서 창지투 선도구와 북한의 나선, 러시아 극동지역 간 산업협력은 향후 두만강지역 개발협력의 중요한 과제이다.

가. 자원개발 협력

러시아 극동지역에는 임업자원이 풍부한바 극동지역의 빈해변경구만 하더라도 삼림면적이 1,230만ha, 목재 총 저장량은 17.5만m³이며 매년 1,000만m³를 채벌할 수 있다. 임산업은 지린성 연변주의 기동산업으로서 연변임업그룹 산하에는 30여 개의 임산가공업체(40만 명 임업노동자)들이 있으며 목재채벌과 목재가공 등에서 선진적인 설비들을 갖

추고 있다. 지난 1990년대 이후 연변의 임업부분에서 러시아 극동지역과 임업개발 협력을 진행해 온 경험이 있다. 창지투 선도구 100개 중점프로젝트에는 2010~2015년 기간 러시아 극동지역에 15억 위안을 투자해 목재채벌 연간 30만m³, 널마루생산 연간 200만m², 고밀도섬유판생산 연간 20만m³, 목재 가공량 연간 20만m³의 경외 목재 종합 집산지를 건설하기로 하였다.³⁰

러시아 극동지역에는 풍부한 석유와 천연가스자원도 매장되어 있다. 2009년 9월 중·러 정상들이 체결한 『중국동북지역과 러시아 극동지역 합작계획요강(2009~2018년)』에는 창지투 선도구와 러시아 극동지역 간 석유, 천연가스 개발협력에 관한 내용도 포함되었다. 창지투 선도구 100개 중점프로젝트에는 훈춘시 경외에 1,000만 톤 석유가공생산기지 건설과 천연가스 저장기지 건설프로젝트들이 포함되었다.³¹ 북한은 2010년에 제정한 향후 10년 경제개발계획에 기존의 선봉승리화학공장의 석유가공 생산능력을 확장하여 이 지역을 대형 석유가공생산기지로 건설하기로 계획하고 있다. 하지만 중국 측의 최근 조사에 의하면 북한의 선봉승리화학 공장은 근 20년 동안 가동되지 않은 상태이므로 전부 새로운 설비로 교체하지 않으면 안 될 뿐만 아니라, 대형 유선이 항구에 진입하려면 수심이 11~13m여야 하는데 선봉항은 수심이 겨우 8m이므로 선천적 여건이 불리하다고 한다. 따라서 중국은 현재 경외에 석유가공생산기지 건설의 구체적 지점을 결정하지 않고 있다. 러시아 극동지역의 풍부한 자원, 중국의 설비와 기술, 북한의 인력이 유기적으로 결합된다면 두만강지역의 자원개발 협력은 성공적으로 추진될 수 있다.

³⁰- “창지투 선도구 100개 중점프로젝트,” 『연변일보』, 2009년 12월 21일, 23일, 28일.

³¹- 위의 글

I
II
III
IV
V
VI

나. 수출가공업의 협력

두만강지역 다국적 경제협력의 초기 단계에 수출가공산업은 협력 가능성이 가장 크고 빠른 시일 내에 경제적 효과를 볼 수 있는 분야이다. 수출가공업 중 수산업과 의류업은 대표적인 분야로 꼽힐 수 있다. 러시아 극동연해지역과 북한 동해안에는 명태, 고등어, 청어, 대구, 방어, 게 등 해산물자원이 풍부하다. 러시아 극동지역의 연간 해산물 어획량은 370만 톤에 달하여 해마다 대량의 수산물을 수출하고 있다. 나선시도 북한의 동해안에 위치해 있어 수산물자원이 풍부하며 담수양어와 해안 양식업도 이루어지고 있다. 지린성은 해마다 러시아 극동지역과 북한의 나선, 청진 등지로부터 대량의 해산물을 수입하고 있다. 1990년대 이후 연변은 중국 전역에서 마른명태의 가공 집산지로 자리매김 하고 있다. 초기에 농민들이 겨울철 한가한 시기를 이용하여 러시아와 북한산 명태 가공을 부업으로 삼던 것이 점차 발전하여 명태전문 가공촌들이 많이 나타났다. 현재 훈춘 중·러 호시무역구내에 1만 톤급 해산물 냉장 창고가 건설 중이다. 이 공사가 완공되면 연변은 러시아와 북한 동해안 으로부터 더욱 많은 해산물들을 수입하여 가공생산한 후 중국의 내지와 한국, 일본 등 국가에 판매 수출하게 될 것이다. 중국국내 노임이 상승함에 따라 일부 회사들은 나선시로 공장을 이전하고 있다. 따라서 향후 나선시도 수산물수출가공 생산기지로 떠오를 것이다.

섬유, 의류가공업의 협력도 현재 발전 중에 있다. 중국의 개혁개방 이후 한국의 갑을방직, 쌍방울 등 섬유, 의류업체들이 연변지역에 투자 하였다. 연변에 투자한 외자기업의 1/3은 섬유, 의류업체들이며 섬유, 의류제품은 연변 대외 수출에서 30%의 높은 비중을 차지하고 있다. 1990년대 이후 연변지역은 여성인력들이 대도시와 외국으로 진출하여

여성노동력이 부족한 상태이며, 특히 섬유, 의류가공 분야는 구인난이 심각한 상태이다. 2000년대 중반 이후 여성인력난을 완화하기 위하여 연변의 섬유, 의류업체들은 북한의 나선시와 위탁가공협력을 시작하였다. 훈춘 원다(運達)의류회사는 2005년부터 북한 나선시 은하의류공장 등 4개 회사(1,500명 노동자)와 의류 위탁가공을 진행해 왔다. 중국에서 설비와 원자재를 공급하고 나선시에서 가공하여 생산된 제품은 나진항을 통해 직접 한국과 일본에 수출되고 있다. 근래 북한은 일본, 한국과의 관계악화로 섬유, 의류분야의 위탁가공 교역이 대폭 위축된 상태이다. 현재 이 분야의 북한 노동자들의 월 노임수준은 연변지역 동일업종 노동자 임금의 20~30% 정도로서 비교우위가 높은 분야이다. 북한도 나선시에 방직, 의류가공업을 대폭 발전시킬 계획이므로 방직, 의류가공 분야의 상호 협력은 지속적으로 증가할 추세이다.

다. 제조업의 기타 협력

개혁개방 이후 중국의 제조업은 상당한 발전을 이룬 반면 북한은 기계설비의 노후와 전력난, 원자재난으로 수많은 기업들이 가동정지 상태에 처해 있어 대부분의 공산품은 대중국 수입에 의존하고 있다. 따라서 중국과 북한은 제조업의 많은 영역에서 상호 협력 가능성이 크다.

북한의 나선지역은 시멘트 생산에 필요한 석회석이 대량 매장되어 있다. 향후 이 지역의 대대적인 인프라 건설 및 기초시설 투자붐과 더불어 시멘트의 수요량이 급증할 것으로 판단한 중국 지린성의 야타이(亞泰)그룹³²은 2011년 6월 9일 나선시에 100만 톤 시멘트 생산공장을

³² 중국 지린성의 야타이그룹은 1986년 설립된 기업으로 하얼빈과 창춘 2대 시장을 기반으로 시멘트 생산을 위주로 성장한 업체이며 현재는 부동산, 주식투자 및 석탄, 의약품제조, 무역 등 다양한 영역으로 사업영역을 넓혀가고 있고 1995

I
II
III
IV
V
VI

건설하기로 북한과 협의하였다.³³ 나선시 경제협력국은 건설용수, 인력, 운수, 물류, 출입국수속 등에서 각종 편의를 제공하기로 약속함과 동시에 원칙적으로 다른 기업이 나선특구 내에 시멘트 관련 프로젝트를 진행하는 것을 금지하기로 하였다고 보도된 바 있다.

지린연초그룹 산하의 옌지(延吉) 담배공장에서는 평양에 대동강 연초합영유한회사(2000년), 백산연초유한회사(2008년)를 설립한 데 이어 2011년에는 나선특별시에 독자기업인 나선신흥연초회사를 설립하였다. 이 회사에서 생산된 제품 중 일부는 북한 내에 판매하고 일부는 한국으로 수출하고 있다.³⁴

『중·조 라선경제무역지대와 황금평 경제지대 공동개발계획 요강』에 따르면, 양국은 나진-선봉-웅상-굴포로 이어지는 산업벨트를 조성할 계획이며 구체적으로 나진에는 창고보관·물류, 장비제조, 첨단기술산업단지, 피복·식료품 가공 등 4대 공업단지를 조성하고, 선봉에는 원자재공업, 방직피복, 장비제조업, 농산물가공 등 4대 공업단지, 웅상에는 종합목재가공공단, 굴포에는 기계제품생산단지 등 10개 공업단지를 조성할 계획이다. 따라서 향후 제조업의 상호 협력공간은 매우 크다.

2010년 9월까지 지린성에서 러시아 극동지역에 대한 투자기업 수는 62개이며 실제 투자액은 4.46억 달러에 달하고 주업종은 삼림채벌, 목재 가공, 건축자재, 식품업, 서비스업 등이다.³⁵ 2000년대 중반부터 러

년 상하이 증권시장에 상장되었으며 ‘중국 500대 대기업’으로 선정된 바 있으며 최근 몇 년 사이 하얼빈대교, 창춘 화능(華能)전력발전소 건설 등 동북지역 대형 프로젝트가 줄지어 등장하면서 2010년 시멘트 생산 가능량이 전년 대비 40% 증가하는 등 호황기를 맞고 있는 기업이다.

³³- “중국 시멘트 생산업체, 북한 나선시에 전격 독점투자권 따내,” <www.kotra.or.kr> (검색일: 2011년 6월 20일).

³⁴- 박광석, “지린연초공업의 대조선 투자,” (연변대학동북아연구원과 한국평화문제연구소 공동세미나자료집, 2011.8.30).

시아 극동지역의 기업들이 훈춘변경경제합작구 내 러시아 공업원에 자리 잡기 시작하였는데, 현재 훈춘변경경제합작구 러시아 공업원에는 10개의 러시아 기업들이 입주해 있으며 주로 건축공정에서 사용되는 철강구조물들을 조립하여 러시아 극동지역에 수출하고 있다.

두만강지역에서 중국, 러시아, 북한 3국의 상호 투자와 더불어 다국적 산업협력은 가속화 될 것이며, 이 지역의 산업발전과 더불어 물류의 증가는 두만강지역 국제교통로건설 추진을 빠르게 진척시킬 것이다.

라. 농업분야의 협력

지린성은 지리적으로 북한과 인접되어 있어 토양과 기후가 유사하며 농업기술이 상대적으로 발달하였다. 따라서 북한은 지린성의 농업기술과 농자재를 도입하여 북한의 농업생산 기술을 향상시키면 북한의 식량난 완화에 크게 도움이 될 것이다. 창지투 선도구와 나선특별시 경제협력의 8개 항목에는 나선농업시범구건설이 포함되어 있다. 즉 나선시에 우량품종 생산기지를 건설하여 곡물생산량을 늘리고, 분수식 관개 및 특정한 관개시설을 이용하여 고효율 물절약 농업시범기지를 건설하는 동시에 태양에너지 온실, 채소, 과일, 화초생산기지를 건설하여 현대 농업기술이 북한 전역으로 확산되는 것을 목표로 하고 있다.

러시아 극동 연해주의 경작지 총 면적은 16만 5,900km²이며 이 중 개발 가능한 농지는 전체 면적의 15%인 250만ha에 해당되나 실제 이용하고 있는 농지는 20%에도 못 미치고 있다. 전체적으로는 벼농사를 지을 수 있는 땅이 35만ha, 밭이 75만ha, 경지전환이 가능한 초지가 170

35- 馬友君, “國際經濟危機背景下東北地區對俄勞務輸出研究,” 『東北亞論壇』, 2010.5, p. 111.

만ha이다.³⁶ 최근 러시아 극동지역 아무르주를 방문한 북한농업대표단은 아무르주의 10만ha 토지를 임대해 농산품을 개발하는 것에 대하여 러시아 측에 제의하였고, 이와 관련하여 9월 1일부터 정식협상에 들어가게 된다고 보도되었다.³⁷ 러시아 극동지역의 광활한 토지자원과 지린성의 농업생산기술, 북한의 인력이 결합되면 양호한 경제적 효과를 얻게 될 것이다.

건축업도 협력가능성이 높은 분야이다. 러시아는 현재 2012년 블라디보스토크에서 개최될 APEC 정상회의와 2018년 극동지역에서 열리게 될 동계올림픽을 대비하여 대대적인 인프라건설을 진행하고 있으며 나선시에서도 거대한 도시개발 계획안을 제정하였다. 지난 1990년대 연변 텐위(天宇)그룹은 나선특구 해경오락센터의 건축공정을 도맡은 경험이 있다. 따라서 향후 창지투 선도구와 북한의 나선, 러시아 극동지역 간 건축분야도 협력가능성이 큰 분야이다.

3. 관광협력

지난 1990년대 이후 두만강지역의 변경관광협력은 지속적으로 진행되어 왔다. 1991년 중국 연변 국제여행사에서는 최초로 훈춘~함경북도 새별군 간의 변경관광노선을 개통하여 연변의 대북한 변경관광의 서막을 열었고, 뒤이어 두만강개발이 본격적으로 진행되면서 나선특구관광과 칠보산관광, 평양관광 등 선로들이 개통되었다. 연변의 대북

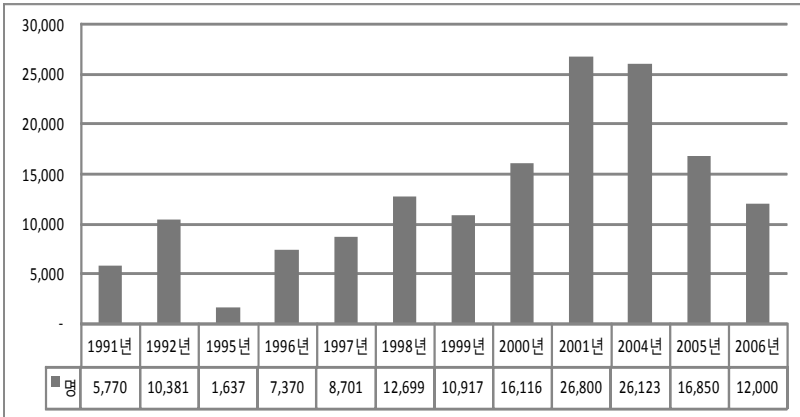
³⁶- 김민철, “극동지역 농업진출 현황과 가능성,” 『러시아 극동지역의 경제개발 전망과 한국의 선택』, (대외경제정책연구원, 2008). p. 209.

³⁷- 훈춘두만강지역국제합작개발 홈페이지 <www.hunchun.gov.cn/user/index.xhtml> (검색일: 2011.10.3).

한 관광 중 나선특구관광이 가장 많은 비중을 차지하였는데, 연변의 취안허통상구를 통한 중국내 기타 지역의 관광객이 많은 편이다. 관광객 인원은 2000년대 상반기에는 연 평균 2~3만 명에 달하였지만, 2000년대 하반기부터 중국정부가 취한 나선시 해경오락센터(도박장)에 대한 출입제한 조치와 북한측의 관광객 인원수 제한조치로 관광객이 대폭 감소하였다.

<그림 III-3> 1990년대 후 연변의 대북한 관광

(단위: 명)



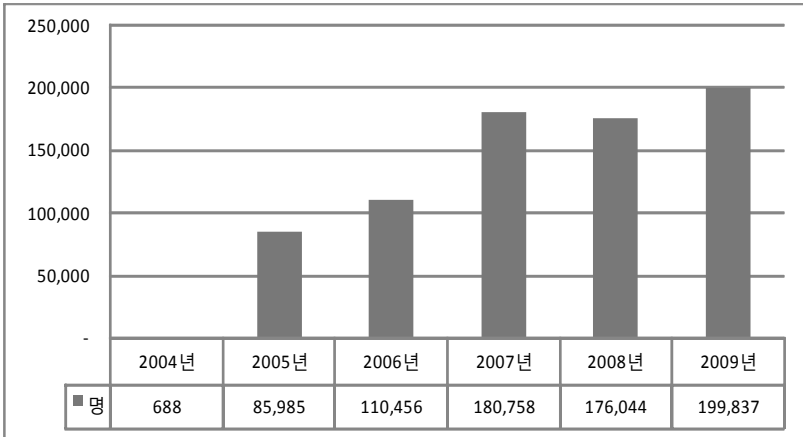
자료: 연변관광국

중국 훈춘통상구를 통한 러시아 관광은 1998년 5월 5일 훈춘~슬라브양카 간 여객버스가 개통되면서부터 시작되었고, 2000년 4월부터 훈춘~블라디보스토크 관광, 훈춘~슬라브양카 간 관광, 훈춘~블라디보스토크~모스크바 관광, 훈춘~자루비노 혹은 보셰트 관광 등의 코스들이 개통되었다. 러시아 극동지역 주민들의 대연변관광은 주로 훈춘 중·러 호시무역시장을 목표로 한 관광이었다. 2000년대 하반기 이후 훈춘 중·러 호시무역시장에 다녀 간 러시아 관광객 수는 꾸준히 증가

하여 2009년 한해만 해도 근 20만 명이 다녀간 것으로 집계되었다. 호시무역시장으로 오는 관광객들은 일인당 50kg의 상품을 면세 받을 수 있어 러시아 측 무역회사들은 여행사들과 협력하여 관광객들을 모집해 오고 있다고 한다. 초기 러시아 관광객들은 주로 훈춘변경합작구 내 호시무역시장에서 물건을 구입하였으나 최근에는 엔지 시장으로 대거 밀려들어와 호시무역시장의 범위가 확대되었다.

<그림 III-4> 훈춘 중·러 호시무역시장 러시아 관광객 수

(단위: 명)



자료: 연변관광국

2000년 4월 한국 '동춘항운회사'가 속초~자루비노~훈춘~백두산의 다국적 관광코스를 개척하였다. 2010년 10월 1일까지 도합 1,193차 운행되었으며 운송화물은 표준 컨테이너로 5만 4,497개에 달하며 수송한 여객은 연 인원 52만 5,165명에 달한다. 그동안 이 항선은 중국, 한국, 러시아 간의 무역과 관광협력에서 중요한 역할을 하였다.³⁸

³⁸ 『연변일보』, 2010년 11월 15일.

지난 1990년대 UNDP는 두만강 접경지역의 변경관광업을 두만강개발의 중요한 사업으로 선정하였지만 여러 가지 원인으로 이 지역의 관광업은 활성화되지 못하였다. 창지투 선도구 개발계획은 두만강지역에 초국경관광구를 건설할 것을 제시하였다. 즉 창지투 선도구, 러시아의 블라디보스토크, 북한의 나선시 등 3개 지역에서 공동으로 협력하여 초국경 관광합작구를 건설한다는 것이다.

중·러·북한 3국 접경지역에 위치한 훈춘방천 국가급 풍경명승구는 수려한 산봉우리, 모래호수, 동북범의 자연보호구, 양관평 천하 제1제방, 연꽃 늪, 경신습지가 있고, 두만강 홍련, 야생해당화, 진귀한 철새들이 있어 볼거리가 많다. 북한 나선특별시는 산을 업고 바다를 마주하고 있으며 풍경이 아름답고 기후가 알맞다. 또한 자연생태경관이 아주 잘 보존되어 있으며 바닷물이 맑고 산이 울창하여 천연적인 산소바(oxygen bar)를 방불케 한다. 선봉 앞바다에 있는 비파섬은 비취와 같은 섬이 육지에서 푸른 바다로 쪽 뻗어나간 듯하며 그 모양이 마치 커다란 비파와 같다. 비파섬에서 관광객들은 쾌속정을 타고 두만강 하구에 가서 물개를 구경할 수 있다. 북한은 나선특별시의 관광산업의 발전을 추진하기 위해 무비자 관광뿐만 아니라 승용차 관광도 허용하는 등 개방적인 정책을 실시하고 있다.

러시아의 블라디보스토크는 시베리아 대철도의 종착역이며 구룡 지형과 해변의 위치 그리고 산림의 특징을 이용하여 기획한 유럽식 도시로서 흑해와 발트해 연안에 버금가는 관광과 요양 명승지이다. 러시아는 2012년 블라디보스토크에서 개최될 APEC 정상회의와 2014년 극동 지역에서 열리게 될 동계올림픽을 대비하여 블라디보스토크시 베룬킨스끼구에 소속되어 있는 루스끼섬을 관광특구로 허가하였고, 블라디보스토크시에서는 루스끼섬을 동북아의 관광, 휴양, 교역의 중심지로

I
II
III
IV
V
VI

집중 육성하는 내용을 담은 개발 계획안을 내놓았으며, 현재 이를 단계적으로 추진하고 있다.

2010년 3월 훈춘 삼장(三江)여행사와 러시아 극동지역 운송연합체, 북한 나선시 국제 여행사는 두만강지역 초국경관광사업을 공동으로 추진하기로 결정하였다. 이 관광은 두 개의 기본 코스로 구성되었고 각각의 코스 일정은 4일이다. 그 중 A코스는 훈춘~슬라브양카~하산~두만강철교~나선~훈춘이며 B코스는 훈춘~블라디보스토크~슬라브양카~하산~두만강철교~나선~훈춘이다. 중-러-북한 3국을 경유하는 다국적 관광 코스는 동북아 지역에서의 최초 무비자관광 노선으로서 수속 절차가 간편하다.³⁹

3국 관광에 이어 훈춘시 관광국에서는 중국-러시아-일본-한국 등 환동해 유람선 관광코스를 개발하기 위하여 2011년 5월 3일 현지답사를 진행하였다. 이 관광노선은 유럽에서 유행하고 있는 유람선 관광방식으로, 중국 훈춘에서 출발하여 러시아 블라디보스토크에서 한국 DBS회사의 '동방의 꿈' 유람선을 타고 한국 동해시를 거쳐 일본 사카미나도(境港)시 까지 갔다 오는 관광노선이다.⁴⁰ 이 관광코스가 본격적으로 개통될 경우 두만강지역의 다국적 관광은 동북아지역 관광협력으로 이어질 것으로 전망된다. 중국 서남변경지역 관광활성화의 경험에서 알 수 있듯이 변경관광은 변경지역경제 활성화와 국제자유무역지대 형성에 중요한 역할을 한다. 두만강지역 다국적 관광업의 활성화는 두만강지역 국제자유무역구 형성에 중요한 역할을 하게 될 것이다.

³⁹- 『연변일보』, 2011년 4월 28일.

⁴⁰- 『연변일보』, 2011년 5월 17일.

4. 노무송출 협력

러시아 극동지역은 러시아 전 영토의 41%를 차지할 정도로 광대한 지역이지만, 인구는 러시아 전체 인구의 5.6%에 지나지 않는다. 특히 러시아 경제중심이 서부지역에 집중되면서 낙후된 사회경제적 여건으로 극동지역 인구가 서부지역으로 대량 이탈하여 ‘공동화’ 현상이 심화되고 있다. 극동지역의 하바롭스크 변경구만 하더라도 농업기계사, 농기수리공, 파종인원이 1.3만 명이 부족한 상황이며 동시베리아에서 태평양으로 향하는 석유수송관의 부설에도 대략 2만 명의 노동력이 필요하다고 한다. 러시아 정부는 극동지역의 노동력 부족을 완화하기 위하여 필요한 직종에는 외국인노동자에 대한 쿼터제를 취소한다고 공표하였으며 러시아 빈해 변경구는 향후 외국인 노동자를 대량 도입할 계획이라고 밝혔다.⁴¹

지린성은 매년 취업대기 인원이 35만 명에 달한다. 특히 임업분야는 국가의 차별제한정책으로 대량의 실업인구가 발생하고 있다. 지난 1990년대 지린성은 러시아 극동 지역에 매년 적지 않은 벌목공과 농업 생산 인원들을 파견한 경험이 있다. 향후 극동지역의 개발과 더불어 더욱 많은 노동력이 요구 될 전망이므로 창지투 선도구와 극동지역의 노무협력을 적극 추진할 필요가 있다.

현재 지린성의 노동력취업은 구조적 문제가 심각한 상태로, 임업 등의 분야는 실업문제가 심각한 반면 섬유, 의류가공 등 항업은 노동력 부족에 직면하고 있다. 특히 연변지역은 여성인력 부족이 심각한 상태이다. 2009년 현재 연변조선족자치주의 총 인구는 217만 8,578명, 그

⁴¹ 馬友君, “國際經濟危機背景下東北地區對俄勞務輸出研究,” 『東北亞論壇』, p. 112.

중 18~60세 사이의 경제활동 가능 인구는 157만 명인데 현재 경제활동에 종사하는 인구는 93만 9천 명으로 경제활동 가능 인구의 60%를 차지하고 있다.⁴² 2009년 지린성의 18~60세에 이르는 경제활동 가능 인구 1,883만 명 중 경제활동 인구는 1,297만 명으로 경제활동 가능 인구의 68.8%를 차지하고 있다.⁴³ 즉 현재 연변의 경제활동 가능 인구 중 경제활동에 참여 하고 있는 비중은 지린성의 평균 수치에 비해 8.8% 낮다. 이는 주로 현재 연변의 경제활동 가능 인구 중 적지 않은 인력이 해외와 대도시로 진출하였기 때문이다.

1990년대 이후 연변의 대한민국 노무 송출은 지속적으로 증가해 왔다. 한국 법무부의 통계에 의하면 재한 조선족 수는 2007년 21만 8,000명, 2008년 32만 3,000명, 2009년 38만 2,000명, 2010년에는 36만 7,000명, 2011년 6월 말까지 39만 6,000명이며,⁴⁴ 그 중 연변지역에서 나간 조선족들이 많은 비중을 차지하고 있다. 이외에도 연변의 조선족들 중 적지 않은 사람들은 베이징, 상하이, 칭다오 등 대도시로 진출하였고 연변에서 대도시 대학으로 입학한 학생들이 졸업 후 연변으로 돌아온 비중은 극히 적을 뿐만 아니라 연변대학을 졸업한 학생들도 대부분이 대도시로 진출하였다. 따라서 연변지역의 인재 유실과 노동밀집형 산업, 서비스 산업의 노동력 부족은 심각한 상태이다. 연변지역 노동력의 대량 외부유출은 창지투 선도구의 개발개방에 부정적 영향을 미칠 수 있는 문제로서 인재와 노동력 확대가 시급하다.

연변의 의류업체들에서는 북한의 여성인력을 도입하여 연변지역의 노동력 부족을 완화하려 하고 있다. 물론 북한 인력의 도입은 민감한

⁴²- 延邊統計局 編, 『2010 延邊統計年監』, (北京: 中國統計出版社, 2010), p. 75.

⁴³- 吉林省統計局 編, 『2010 吉林省統計年監』, (北京: 中國統計出版社, 2010), p. 34.

⁴⁴- “재한 조선족,” 『길림일보』, 2011년 7월 1일.

문제이긴 하지만 가능성이 전혀 없는 사안은 아니다. 최근 단둥(丹東) 시 의류업체에서 북한의 여성 인력 1,200여 명을 채용중에 있다고 한다. 향후 지린성도 북한 여성인력의 채용을 적극 검토할 필요가 있다.

북한과 러시아 극동지역 간의 노무협력은 역사가 상대적으로 길다. 지난 1950년대 북한과 러시아는 『극동지역 임업개발 협력협약』을 체결하고 매년 러시아 극동지역에 1만 5천 명의 벌목공들을 파견하였다. 지난 1980년대에는 벌목공 이외에도 채소재배농과 어민들도 파견한 경험이 있으므로⁴⁵ 북한은 극동지역과의 노무협력에 관한 일정한 노하우를 축적하고 있다. 향후 두만강지역 국제자유무역지대의 추진과 더불어 3국 간 노무협력이 진일보 활성화될 전망이다.

5. 금융·교육·문화 분야의 협력

두만강지역 개발협력의 본격적인 추진으로 금융업의 상호 협력도 요구되고 있다. 1990년대 초반 까지 북·중무역에서 신용장 방식의 국제결제에 이루어졌으나, 북한의 무역대금 결제지연 문제가 발생함에 따라 중국 대외무역부에서는 북한은행의 신용장을 접수하지 말라고 지시하였다. 따라서 1990년대 중반부터 북·중 무역은 큰 교역의 경우는 마카오 은행을 통한 간접 송금방식을 취하고 있으며, 변경무역의 경우는 현금거래 방식이 80% 이상을 차지하였다. 최근 들어 위안화 환율이 상승하는 추세에서 북한에서도 위안화를 선호하고 있어 대부분의 교역은 위안화로 결제되고 있다고 한다. 세관에서 현금을 2만 위안(6천 달러)으로 제한하고 있지만, 실제로 무역회사들은 이보다 훨씬 더

⁴⁵- Natalia Bazhanova, 양준용 역, 『기रो에 선 북한경제: 대외경험을 통해 본 실상』, (서울: 한국경제신문사, 1992), p. 152.

많은 액수의 현금을 들고 다닌다. 이런 원초적인 결제방식은 국제무역 규범에 어긋날 뿐만 아니라 운송 리스크가 막대하다는 등 문제점들이 존재하므로 2008년 중국건설은행 훈춘지행은 북한의 황금삼각주 은행과 상호 결제협의를 맺고 은행 간 결제루트를 개설하였다. 그러나 북한 측 은행에서 수수료를 높게 요구하고 또 북한에서는 기업이나 개인들이 필요한 제때에 은행에서 돈을 인출할 수가 없기 때문에 북한 측 회사들은 은행결제를 회피하고 있다. 중국 측 회사들도 자금 이동이 세무당국에 쉽게 포착될 수 있는 등 여건을 감안하여 현금거래를 선호한다고 한다. 따라서 변경무역에서는 대부분 현금거래를 하는 것이 관행이 되었다. 최근 중국 훈춘건설은행과 북한 황금삼각주 은행은 여러 차례의 협상을 통해 1~3%정도의 수수료만 받도록 협의 하였고, 이에 따라 기업들의 은행을 통한 결제가 증가하고 있는 추세이다. 2008년부터 중국은 주변국과의 무역에서 위안화 결제를 허용하기 시작하였다. 하지만 현재 윈난(云南)성을 제외한 기타 지역에서 위안화결제의 수출세금환급을 허가하지 않기 때문에 은행을 통한 결제가 영향을 받고 있다. 북한 시장에서 위안화가 대량 유통되고 있는 현재 상황에서 중국은 조속한 시일 내에 북·중무역에서 위안화결제의 수출세금 환급을 허가하여야 한다.

2010년 중국과 북한이 공동 제정한 『조중 라선경제무역지대와 황금평 경제지대 공동개발계획 요강』에 의하면 북한은 나선지대 내에서 기업이 위안화와 북한 원, 그리고 별도로 규정하는 화폐로 결제하는 것을 허용했을 뿐만 아니라 외국인 투자자가 단독은행, 합영은행과 기타 금융기구를 설립하고 경영활동에 종사하는 것을 허용하고 있다.⁴⁶ 향

⁴⁶ 『조중 라선경제무역지대와 황금평경제지대 공동개발계획 요강(2010)』; 조명철, “김정일 위원장의 방중과 북중 경협전망,” 『오늘의 세계경제』, 제11권 18호

후 중국은행들은 북한의 나선지역 진출을 적극 검토해야 한다. 러시아의 금융업은 발전 초기단계에 있어 은행들은 원활한 자금중개 기능을 수행하지 못하고 있고, 러시아 중앙은행은 수수료 한도를 명시하지 않고 있어 은행들은 높은 수수료를 받고 있다. 따라서 향후 중·북·러 간의 금융협력도 두만강지역개발협력의 중요한 과제이다.

두만강지역의 중·러·북 간 교육영역에서의 상호 협력 역시 중요한 과제이다. 최근 중국의 ‘영어일변도’ 경향으로 말미암아 현재 러시아 관련 인재들이 매우 부족하다. 지린성과 러시아 간 경제협력 발전으로 인해 러시아 관련 인재들이 대거 필요할 것으로 보인다. 지린성은 고등 교육자원이 풍부한바 지린대학, 동베이사범대학, 연변대학 등 많은 대학들이 밀집해 있으며 러시아 극동지역, 북한 나선지역과의 교육협력을 진행할 수 있는 충분한 잠재력을 지니고 있다. 러시아 블라디보스토크에는 극동연합대학이 있고 북한의 나선특별시에도 나선대학이 있다. 교육분야의 협력은 교수와 학생들을 상호 파견하는 방식, 합작교육방식, 단기교육 등 다양한 형태를 택할 수 있다. 이런면에서 러시아 블라디보스토크의 극동연합대학은 좋은 예가 된다. 중국과의 경제관계가 확대됨에 따라 100여 년의 역사를 가지고 있는 극동연합대학에서는 블라디보스토크 대외교류의 중요한 창구역할을 수행하기 위해 중국학과를 설립하고 해마다 일정한 인원의 유학생을 중국에 파견하고 교내에서도 중국어를 필수과목으로 인정하고 있다.⁴⁷ 2000년대 훈춘시 직업학교에서는 러시아 상인들의 수가 대폭 증가함에 따라 러시아어 특별반을 설치하였다. 이 학교에서는 학생들을 러시아에 파견하여 현지에서 언어를 배우게 함으로써 좋은 효과를 거두고 있다. 그러나 직

(대외경제정책연구원, 2011.6.3), p. 9에서 재인용.

47- “올라지보스토크로 가다(9),” 『연변일보』, 2011년 6월 7일.

I
II
III
IV
V
VI

업학교에서 육성하는 학생들은 관광가이드 역할은 담당할 수 있어도 고급 비즈니스 업무에는 한계가 있어 지린성의 대학들에서 러시아 관련 전문 인재 양성이 시급하다.

북한도 중국과의 본격적인 경제협력으로 인해 중국 관련 인재 수요가 증가할 것인바 나선특별시의 특수한 지리적 위치를 이용하여 언어장애가 없는 연변대학에서 교수들을 초빙하거나 학생들은 파견하는 방법으로 중국 관련 인재들을 집중 육성해야 한다. 최근 들어 북한도 중국에 적지 않은 유학생과 연수생을 파견하고 있으며 중국정부는 유학생과 연수생에게 각종 혜택을 제공하고 있다. 교육분야에서의 협력은 상호 간 경제협력을 촉진할 뿐 아니라 북한의 체제 변화에 중요한 역할을 할 것으로 기대된다.

두만강지역 경제협력에서 언어장애, 공간장애를 극복하려면 상호 문화교류 역시 매우 중요하다. 『연변일보』와 『러시아신문』 블라디보스토크 분사는 2011년 5월 18일에 양국의 정치, 경제, 문화 등 정책과 동향 관련 상호 교류에 관한 『정보협력협약서』를 체결하였다.⁴⁸ 두만강지역 경제협력을 추진하기 위해 공공매체의 역할도 매우 중요하다.

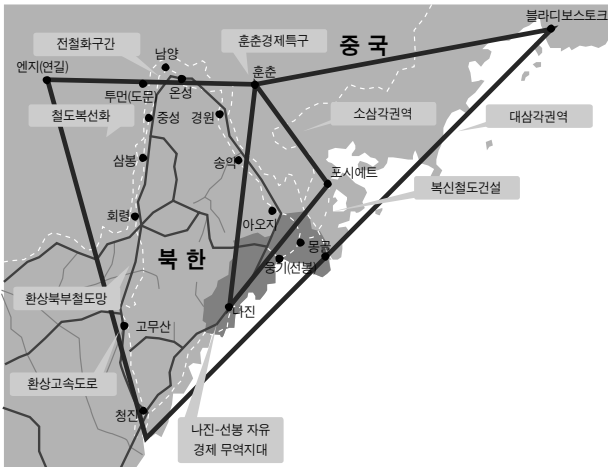
6. 두만강지역 국제자유무역지대의 추진

지난 1990년대 UNDP는 두만강지역을 소삼각과 대삼각지대로 나누었고 초기에는 훈춘-포시에트-나진을 연결하는 소삼각권의 경제협력을 강조하다가 1995년부터는 옌지-블라디보스토크-청진을 연결하는 대삼각권의 경제협력을 추진키로 하였다. 2009년 『중국두만강지역 합

⁴⁸ 『연변일보』, 2011년 5월 19일.

『작개발계획요강』의 8대 중점 공정은 두만강지역 국제자유무역구 건설을 포함하고 있다. 우선사항은 중국의 훈춘, 북한의 나선, 러시아 연해주 포시에트를 잇는 두만강 하류 지역에 국제자유무역구를 설립하는 것이다.

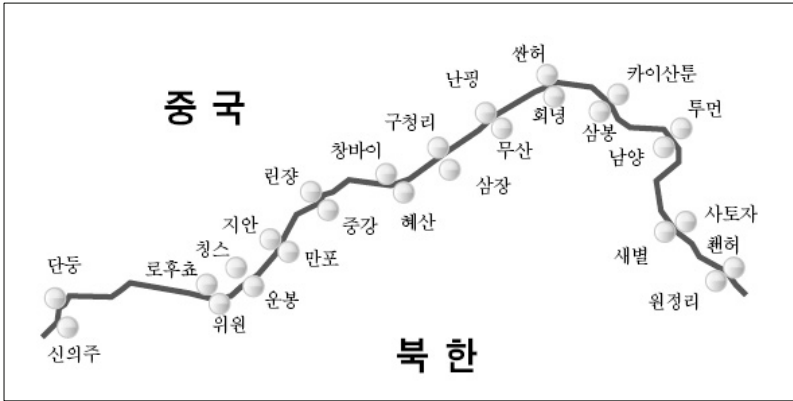
<그림 Ⅲ-5> 두만강지역의 소삼각권과 대삼각권



중국은 변경호시무역을 국제자유무역구의 초기 형태로 적극 추진해 왔다. 호시무역이란 접경지역 20km 범위 내 변경주민들이 통행중만으로 자유롭게 드나들며 무관세 교역을 하는 곳이다. 중국 서남부의 윈난성과 광시(廣西) 변경지역에서는 인근의 베트남, 태국 등의 나라와 변경호시무역을 활발히 진행해 왔으며, 호시무역의 발전은 중국과 아세안 자유무역구 형성에 중요한 역할을 하였다. 지린성은 13개의 대북한 통상구를 가지고 있어 호시무역이 발전할 수 있는 좋은 여건을 구비하고 있음에도 불구하고 북한의 폐쇄성으로 인해 진행되지 못하고 있다.

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI

<그림 III-6> 중국의 대북한 변경통상구



1997년 6월 변경주민들의 요구에 따라 북한 나선특구 원정리 세관 부근에 3만㎡의 중·북 변경호시 무역시장을 개설하였다. 초기에는 매주 4일 개장하고 쌍방이 각각 150명씩 호시무역시장에 진입하게 하였으며, 3,000위안 정도의 물품에 대해서는 관세를 면제하였다. 원정리 호시무역은 활발히 운영되어 시장에 진입하는 인원이 많은 날에는 500명도 넘었고 매일 교역액은 40~60만 위안에 달하였다. 대량의 중국 상품들이 호시무역을 통해 북한 북부지역에 유입되어 북한의 상품경제를 활성화시켰다. 그러나 1999년 5월부터 북한 측은 외화유출을 막기 위해 호시무역시장에서 외화유통을 금지시킴에 따라 호시무역시장은 자동으로 문을 닫게 되었다.

2010년 10월 13일 투먼시에서는 투먼세관 부근에 중조 호시무역시장을 개설하고 매주 2차, 면세상품액은 8천 위안까지 확정하였다.⁴⁹ 투먼시는 100만 톤의 화물을 적재할 수 있는 보세창고와 22층짜리 빌딩

⁴⁹- 『연변일보』, 2010년 10월 14일.

으로 구성된 대규모 호시무역 시장을 건설하겠다는 구상을 갖고 추진하고 있다. 룡징시도 북한 회령을 마주한 싼허에 국제물류 산업단지를 조성하는 한편 룡징과 회령 일대를 묶어 국제경제협력구로 개발하는 방안을 추진하고 있다.⁵⁰

북·중 호시무역과는 달리 연변의 중·러 호시무역은 날로 활성화되고 있다. 2001년 2월 중국 국무원의 허가를 거쳐 훈춘시에 중·러 호시무역 시장이 건설되기 시작하여 2005년 6월에 정식으로 개장되었다. 훈춘 중·러 호시무역시장은 훈춘변경경제 합작구내에 위치해 있으며 부지면적이 5,500km², 3개의 교역시장에 500여 개의 매대, 2개의 호텔이 있다. 러시아 연해주의 상인들과 주민들이 변경관광 형식을 통해 러시아의 해산물을 들여오고, 중국산 의류, 신발, 가전제품과 식품들을 구입해 가고 있다. 최근 들어 러시아 상인들의 훈춘호시무역에 대한 관심이 증가하여 매일 몇 백 명의 러시아 상인들이 호시무역에 오고 있다. 훈춘변경합작구에서는 건축면적이 25,000km²에 달하는 호시무역빌딩을 건설할 예정이다. 러시아 상인들의 훈춘호시무역과 러시아공업원에 대한 투자로 현재 100여 세대의 러시아 주민들이 훈춘시에서 아파트를 구입하거나 임대해 상주하고 있다. 러시아 상인들의 중국산 물품 구입을 위해 2011년 6월 17일에 한국상품의 집산지인 엔지청보(成宝) 빌딩 6층에 러시아 상인들을 전문 상대로 한 도매센터를 설립하였다.⁵¹ 이로 인해 상인들은 한국으로 가지 않고도 엔지에서 직접 한국 상품을 구입할 수 있게 되었다. 따라서 현재 훈춘 중·러 호시무역은 점점

⁵⁰ 창지투 선도구 100개 중점건설프로젝트에는 룡징삼합 국제수입자원가공단지 건설 항목이 포함된다. 총 투자가 25억 위안, 부지면적이 20만 m²인 이 가공단지는 주로 저장창고, 무역, 가공 등 종합기능을 갖춘 동북3성에서 가장 큰 해산물제품 교역 센터로 될 전망이며 건설기한은 2010년부터 2014년까지이다.

⁵¹ 『길림일보』, 2011년 6월 18일.

I
II
III
IV
V
VI

더 활기를 띠고 있으며 러시아인들은 단순한 보따리 무역에서 의료관광, 레이저관광 등 다양한 목적으로 연변을 찾고 있다. 창지투 선도구의 대외개방과 더불어 중·러 호시무역의 공간 범위도 과거 통상구 부근에서 점차 옌지까지 확산되고 있는 추세이다. 북한도 러시아처럼 개방적인 정책을 실시한다면 중·조 호시무역은 신속히 발전할 수 있다.

IV. 한국의 두만강지역 개발협력 참여 의의 및 과제

1. 한국의 두만강지역 개발협력 참여 의의

두만강지역 개발은 북한의 나진항과 중국 동북3성과 연계된 개발로 인해 새로운 산업협력과 인프라 및 물류망 개발 수요를 발생 시킬 가능성이 크다. 또한 나진항 개발에 따라 남북한 중국, 러시아, 일본, 몽골로 이어지는 새로운 동북아 경제권이 형성될 수 있으며 동북3성과 몽골, 러시아의 막대한 지하자원과 에너지 자원의 시장거래를 촉진하게 될 것이다.⁵² 따라서 두만강지역 개발의 참여는 한국경제에도 도움이 될 것이며 장기적으로 남북경제공동체의 형성과 통일비용 감소 및 동북아지역경제협력에서 한국의 역할증대에도 중요한 의의를 갖는다.

가. 북방진출의 새로운 계기

지난 1980년대 말 동유럽 사회주의 국가들이 붕괴하고 냉전체제가 종식됨에 따라 한국은 북방정책을 실시하였다. 북방정책의 목표는 러시아와 중국 등 기존의 사회주의 국가들과의 교류 협력의 장을 여는 것이었다. 1990년 6월 한국은 러시아와 수교한 데 이어 1992년에는 중국과 수교하고 본격적인 경제협력을 전개함으로써 북방정책을 구체화하였다. 그러나 2000년대에 들어서면서 금강산과 개성특구를 중심으로 한 남북 경제협력이 추진되어 한국의 북방정책은 현저히 약화되었다.⁵³

러시아 극동지역, 몽골, 중국의 동북3성 등 북방지역은 풍부한 에너

⁵² 김영운 외, 『라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구』, p. 156.

⁵³ 배종렬, “두만강지역개발사업의 진전과 국제협력과제,” 『수은북한경제』, 제6권 4호 겨울호 (한국수출입은행, 2009), p. 71.

지 자원이 매장되어 있어 에너지자원 경쟁이 날로 심화되고 있는 오늘 날 북방진출의 재개는 보다 더 중요한 전략적 의의를 갖는다. 중국의 창지투를 선두로 한 두만강지역 개발은 한국기업들이 중국의 동북지역, 북한의 나선지역 및 러시아 극동지역으로의 진출을 위한 주요 거점으로 활용할 수 있을 것으로서 한국의 북방진출 재개의 새로운 기회를 제공해 줄 것이다.

지구의 온난화 현상으로 머지않은 시일 내에 북극시대가 열리게 된다고 한다. 북극항로가 개통되면 동아시아 지역에서 유럽, 미주지역으로의 새로운 교통항로가 열리게 되어 그 의의가 적지 않다. 두만강지역은 한반도의 최북단에 위치해 있어 향후 북빙양 시대의 도래를 대비하는 데에도 중요한 의의를 지닌다.

나. 통일비용감소에 적극적인 의의

한반도는 현재 세계에서 유일한 분단국가로 남아있다. 물론 통일의 구체적 시일은 예측할 수 없으나 한반도의 통일은 역사발전의 필연적 대세이다. 현재 북한은 1인당 GDP가 661달러로 한국의 2만 591달러의 5% 수준⁵⁴에 불과하며, 남북의 경제적 격차는 40배이다. 한국 대통령직속 미래기획위원회가 만든 자료에 의하면, 북한이 개방을 하지 않은 상태에서 급격히 붕괴하면 2040년까지 앞으로 30년간 약 2조 달러가 통일비용으로 소요될 것이라고 한다. 이 금액은 현재의 연간 국민총생산의 약 두 배에 해당하는 금액이며, 국민 일인당 약 4만4천 달러씩 부담해야 한다는 셈이다.⁵⁵ 한국의 일인당 국민소득을 2만 달러로 추정해도 약 두

⁵⁴- 김천구, “보건지표를 이용한 북한 GDP추정,” 『경제주평』, 11-28 통권 455호 (현대경제연구원 2011.8.5), p. 3.

⁵⁵- 『조선일보』, 2010년 8월 16일.

배에 해당하는 금액이다. 즉 모든 국민이 일인당 평균소득을 2년간 순전히 통일비용에 충당해야 한다는 것이다. 물론 추정 방법에 따라 통일비용은 커다란 차이를 보이고 있지만, 1990년 독일 통일 이후 동독 주민의 소득을 서독의 70%까지 올리기 위해 20년간 2조 달러를 투입하였다는 사실과 현재 남북한 소득격차가 일인당 평균 40배에 달한다는 사실을 상기하면 통일의 경제적 비용은 실로 막대할 것이라고 예상할 수 있다.⁵⁶ 그러나 북한이 점진적으로 개방을 거친 뒤에 통일될 경우에는 통일비용이 약 3천 220억 달러로 추정된다고 한다. 이 금액은 북한이 급격히 붕괴했을 때 한국이 부담해야 하는 비용의 7분의 1 수준이며, 국민 일인당 부담이 약 7천 달러가 되는 셈이다.⁵⁷ 즉 통일비용을 감소시킬 수 있는 지름길은 북한경제의 회생을 통해 남북의 경제력 격차를 줄이는 것이다. 한국의 두만강 개발 참여는 직간접적으로 북한의 경제개발을 촉진함으로써 미래 통일비용 감소에 기여하게 될 것이다.

다. 동북아 경제협력에서 한국의 역할 증대

2000년대 노무현 정부는 한국을 동북아의 물류중심국가로 건설하자는 목표를 제시하였다. 그러나 남북분단과 북한의 폐쇄로 한국의 물류중심국가를 향한 목표는 실현가능성이 어렵게 되었다. 현재 중국과 러시아의 북한 나진항에 대한 투자는 단순한 항만 인프라 개발에 그치는 것이 아니라, 동북아 지역 물류 주도권의 경쟁이다. 한국이 동북아 물류중심 국가로 발돋움하려면 두만강지역 물류운송의 주도권을 잡아야

⁵⁶ 이석, “통일의 경제적 문제: 개념과 시각,” 『북한경제리뷰』, 8월호 (한국개발연구원 2010), p. 6.

⁵⁷ 이계우, “통일비용과 국제개발협력,” 『북한경제리뷰』, 10월호 (한국개발연구원, 2011), p. 51.

I
II
III
IV
V
VI

할 것이다. 나진항은 중국의 동북3성 및 러시아 극동지역과 몽골로 통하는 중요한 관문이 될 것인바, 나진항과 부산항을 연결하는 물류운송 루트의 구축은 한국이 동북아 물류중심국가로 부상할 수 있는 중요한 계기가 될 것이다. 따라서 한국은 단순히 관망하거나 북한이 중국의 영향권에 편입되는 것을 우려하는 자세에서 벗어나 적극적으로 두만강지역 개발협력에 참여해야 할 것이다.

2. 두만강지역 개발협력에서 한국의 과제

두만강지역 개발협력에서 한국의 당면 과제는 두만강지역 해상운송 사업 참여와 두만강지역 인프라건설에 대한 투자, 러시아, 몽골, 중국 동북3성에 대한 투자확대, 두만강지역 다국적 관광 및 금융협력의 참여, 광역두만강개발(GTI) 프로젝트의 참여, 나선특구에 대한 직접 투자 등이다.

가. 두만강지역 해상운송사업 참여

나선지역은 수륙교통의 중심지로서 도로, 철도, 항만을 통해 남북 간 물류분야의 협력은 물론 중국 및 러시아 등 대륙과 일본, 유럽, 동남아 국가들과의 물류운송의 교량역할을 할 수 있는 중요한 지역이다. 두만강지역 해상운송사업에서 한국의 우선과제는 나진~부산 간 컨테이너 화물 전용 직항로와 속초~니가타~자루비노항을 연결하는 동북아 항로의 주도권 확보이다.

지난 1990년대 중반 연변현통그룹이 한국의 동용해운과 합작하여 나진~부산 간 컨테이너 화물 전용 직항로를 개척하여 10여 년간 운영

해 왔으나 2009년 3월에 중단되었다. 나진~속초~부산 간 정기 컨테이너 항선은 두만강지역 환동해 국제해상운송의 중요한 항로이다. 한국은 현대화된 해양운송설비를 갖추었고 해상운송의 풍부한 경험을 가지고 있다. 현재 중국이 나선~상하이 다국적 운송루트에 주력하고 있는 상황에서 한국은 나진~속초~부산 정기 컨테이너 항선의 주도권을 잡아야 한다. 이는 한국의 북방자원 이용과 수출증대 및 중국 동북3성과 러시아, 몽골지역에 투자한 한국기업들의 물류비 절감에 유리할 뿐만 아니라 향후 남북한 물류체계의 통합에도 전략적 의의가 있다.

한국이 두만강지역 해상운송사업에서 또 하나 시급히 고려해야 할 것은 속초~니가타~자루비노항을 연결하는 동북아 항로의 정상운영이다. 이 항로는 1999년 10월에 한국 70%, 중국 30%의 지분을 갖고 한·중 합작법인으로 설립된 동춘항운이 2000년 4월 28일에 국제여객선으로 처음 개설하였고, 2007년 7월부터는 러시아 자루비노항을 기점으로 TSR 운송을 시작하였다. 2008년 12월 한국, 중국, 러시아, 일본 등 4국이 합작하여 설립된 법인회사인 동북아페리는 속초~니가타~자루비노항을 주 1회 정기 운항하였다. 그러나 본 항로는 여객과 화물부족으로 적자가 누적되어 2009년 9월 14일에 선박 교체를 이유로 잠정 운항 중단에 들어간 상태이다. 한국의 부산, 일본의 니가타, 러시아의 자루비노, 중국 훈춘과 연결되는 이 항로는 동북아국 간의 인적, 물적 교류 활성화를 위한 중요한 항로라고 할 수 있다. 따라서 두만강지역 해상운송사업의 활성화를 위해 이 항선의 정상적인 복구를 추진하는 것이 시급하다.

나. 두만강지역 인프라건설 참여

두만강지역의 철도, 도로, 항만 등 인프라건설은 막대한 자금을 필요로 하고 있다. 현재 중국과 러시아가 본격적으로 투자를 하고 있지만,

I
II
III
IV
V
VI

한국과 일본 등의 적극적인 참여가 필요하다. 북한과 러시아가 체결한 나진~하산 철도개보수와 나진항 컨테이너 터미널 건설을 위한 협정 추진을 위해 2008년 8월 설립된 ‘라선 콘트렌스’ 합영기업의 북·러 간 지분은 3:7이며, 러시아는 자신들의 지분 중 40%를 한국 자본이 참여하기를 희망하고 있다.⁵⁸ 나진~하산 철도는 TSR로 동북아시아 특히 한국에서 매년 대량의 화물을 운송하는 것이 가장 큰 목적이다. TSR의 구축을 통해 가장 큰 이득을 볼 수 있는 국가는 역시 한국이다. 현재 한국 대부분의 상품들은 해상운송을 통해 세계 각 시장으로 수송되고 있다. 해상운송은 철도운송에 비해 운임이 1/3 정도 더 들며 시간도 길다. 실례로 부산에서 배로 함부르크까지 컨테이너 1개를 보낼 경우 시간은 30일, 비용은 2,300달러 정도이나 철도로 가면 시간은 10일, 비용은 889달러로 줄어든다.⁵⁹ 부산에서 모스크바까지 약 20일의 수송시간을 단축할 수 있으며, 특히 고부가가치 화물의 재고기간을 20일 이상 단축하는 효과를 가지고 있어 자동차 산업과 연계하여 많은 수요를 창출할 것으로 기대된다. 물류 비용적인 측면에서도 고비용의 극동항만을 대체하고 화차 구매에 따른 비용 절감 등을 고려할 때, TSR의 구축으로 인해 대륙 물류뿐만 아니라 중앙아시아 및 시베리아 자원 개발과 연계한 패키지 사업화로 경제성을 확보하여 한반도의 유라시아 대륙물류 확보에 기여할 것이다. 따라서 나진~하산 철도프로젝트 참여는 한국의 북방 진출에 결정적인 기여를 할 수 있는 사업이다.

한국은 나진항 개발사업에도 참여할 필요가 있다. 동북3성에서 나오는 컨테이너 물량은 2007년 기준으로 약 400만 TEU로 추정되고, 2020

⁵⁸- 김영윤 외, 『라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구』, p. 135.

⁵⁹- 송현철, “동북아시아 지역내 경제협력의 강화와 조선반도 종단철도,” 『두만강포럼자료집』, (연변대학교, 2011.8.21), p. 392.

년에는 1,370만 TEU로 증가될 전망이다. 이 중 나진항이 정상적인 기
반 시설을 갖출 경우 유치 가능한 컨테이너 물량은 2020년에 228만
TEU로 추정된다. 이 밖에도 TSR 연계 컨테이너 물동량, 동북3성의
일반화물 등이 나진항에서 유치 가능한 화물이다. 따라서 나진항의 성
장 가능성은 동북아 지역에서도 매우 높다고 할 수 있다.⁶⁰ 현재 나진
항 3호 부두는 러시아가 임대하고 있고, 중국은 1호 부두를 임대하고
있으며 향후 4~6호까지 부두를 건설할 계획을 갖고 있다. 나진항은
동북3성에서 나오는 수출입 물동량과 한반도를 통과하는 화물을 처리
하는 전문항만으로 발전할 수 있다. 따라서 향후 한반도의 통합적인
물류체계 구성을 위해서라도 한국은 중국기업들과 컨소시엄을 구성하
여 나진항 개발에 투자할 필요가 있다.

창지투 선도구 100개 중점 프로젝트에서 북한내 도로와 철도사업에
대한 인프라투자는 최소 비용만을 추산하고 있다. 향후 북한 내 인프
라 사업이 본격화될 경우, 중국 정부의 재원만으로는 사업 수행이 곤
란할 것으로 전망되며, 중국은 한국 등 기타 나라의 투자도 적극 유치
하려고 한다. 현재 중국과 몽골 두 나라가 추진하고 있는 중·몽 횡단
철도(TMGR) 프로젝트도 향후 한국이 몽골의 풍부한 자원을 활용하
는 데 전략적 의의가 있는 사업이므로 적극 검토해 볼 필요가 있다.

다. 북방자원 개발투자 확대

러시아, 몽골, 중국의 동북3성 및 북한 등 북방지역에는 풍부한 지하
자원⁶¹이 매장되어 있다. 러시아는 2009년 말 기준 원유 확인 매장량이

⁶⁰- 황진희, “중국의 라진항 개발과 발전 가능성,” 『북한해양수산리뷰』, 제16호 (한
국해양수산개발원, 2010.7.30), p. 5.

⁶¹- 지하자원으로 분류한 HS 코드는 HS 26(광, 슬래, 회), HS 27(광물성연료, 에너지),

I
II
III
IV
V
VI

742억 배럴(세계 7위), 생산량은 연간 4.9억 톤(세계 1위)을 차지하고 있으며, 천연 가스의 경우 확인매장량이 44.4조m³(세계 1위), 연간 생산량은 5,275억m³(세계 2위), 석탄매장량은 1,570억 톤(세계 2위), 철광석은 250억 톤(세계 2위)을 기록하고 있는 광물자원 부국이다.⁶² 러시아의 원유와 천연가스 확인 매장량의 대부분은 서시베리아와 볼가우랄 지역에 분포되어 있는데, 현재 서시베리아지역이 원유생산량의 약 3/4, 볼가-우랄지역이 약 1/4을 차지하고 있다. 러시아 정부는 동부 및 극동지역의 경제활성화 및 아시아 원유수출시장 확대를 위해 극동 및 동시베리아지역의 개발에 주력하고 있다. 2010년 6월 말까지 한국의 대러시아 직접투자는 388건, 투자 누계액 기준으로 약 15억 달러를 기록하여 한국의 대외투자 누계액의 1.03%를 차지하고 있다.⁶³ 러시아의 풍부한 자원과 한국의 해외자원수입 수요에 비하면 현재 한국의 대러시아 투자는 극히 적은 편이다. 현재 한국과 러시아 간의 경제협력에서 가장 주목받고 있는 것은 가스관 연결 사업이다. 2011년 8월 8일 북한을 경유해 한국으로 러시아산 천연가스를 공급하는 프로젝트의 주요 가스 공급라인으로 주목받아 온 ‘사할린~하바롭스크~블라디보스토크 가스관’⁶⁴ 1차 라인이 개통됐다고 이타르타스 통신이 보도했다.⁶⁵

HS 72(철강), HS 73(철강제품), HS 74(동과 그 제품), HS 75(니켈과 그 제품), HS 76(알루미늄과 그 제품), HS 78(연과 그 제품), HS 79(아연과 그 제품), HS 80(주석과 그 제품), HS 81(기타의 비금속) 등이다.

⁶² 한국수출입은행, 『러시아: 국가현황 및 진출방안』, (서울: 한국수출입은행, 2010), p. 35.

⁶³ 위의 책, p. 185.

⁶⁴ 러시아 국영가스회사 가스프롬이 건설한 이 가스관은 하바롭스크주와 연해주, 사할린주 등으로의 가스 공급은 물론 한국을 비롯한 아시아태평양 지역 국가로의 가스 수출도 염두에 두고 건설됐다. 전체 길이 1800km, 수송 용량은 연 300억 m³이며 1차 라인의 수송용량은 연 60억m³ 정도다.

⁶⁵ 『세계일보』, 2011년 9월 1일.

2011년 11월 2일 진행된 한·러 정상회담에서 남·북·러 가스관 연결 사업이 주요 의제로 논의되는 가운데 한국과 러시아 가스 당국은 오는 2013년 9월부터 가스관 건설에 착수해 2016년 12월까지 공사를 마무리하고 2017년 1월부터 가스 공급을 시작하기로 합의한 것으로 보도되었다.⁶⁶ 이 가스관이 개통되면 북한은 가스통과에 대한 국경통과료 수입을 얻을 수 있으며 배관이 통과하는 지역에 중소규모의 가스발전소가 건설될 경우에 북한의 전력난을 다소 완화시킬 수 있다. 북한은 러시아와 남한에 대해 국경통과료와 배관건설 참여 이외에 추가적인 경제·에너지 지원을 요구할 것으로 예상된다. 배관 공사를 위해 북·러 간에 철도망 확장과 송전망 연결이 예상될 수 있으며, 북한은 이를 통해 배관 통과 지역에 러시아 에너지를 공급받을 수 있게 된다.⁶⁷ 물론 북한이 가스공급 중단과 같은 극단적인 행동을 취할 수 없도록 북한지역 내 배관운영 과정에서 가스 무단인출을 사전에 방지하고, 북한 내 가스시설에 대한 가스공급을 차단하는 시스템을 한국 또는 러시아에 각각 구축하는 조치를 통해 북한을 통과하는 가스파이프라인의 리스크를 사전에 예방하도록 해야 할 것이다.

몽골은 매장량 기준으로 동 5,500만 톤(세계 2위), 형석 1,200만 톤(세계 3위), 석탄 1,750억 톤(세계 4위), 우라늄 6만 3,000톤(세계 14위) 등 풍부한 광물자원을 보유하고 있는 자원부국이다.⁶⁸ 최근 몽골정부는 풍부한 광물자원을 적극 대외에 수출하여 경제를 발전시키려 하고

⁶⁶- “오는 2013년부터 남·북·러 가스관 건설,” <www.mt.co.kr/view/mtview.php> (검색일: 2011.11.2).

⁶⁷- 이성규, “남·북·러 가스관사업의 경제효과와 참여방식,” 『북한경제리뷰』, 10월호 (한국개발연구원, 2011), p. 41.

⁶⁸- 한국수출입은행, 『몽골: 국가현황 및 진출방안』, (서울: 한국수출입은행, 2010), p. 35.

I
II
III
IV
V
VI

있다. 한국의 대 몽골 직접투자는 2010년 3월말 기준으로 총 297건, 약 1억 8,415만 달러(누계기준)이며, 그 중 광업에 대한 투자는 약 20%를 차지하고 있다. 해마다 대량의 광물자원을 해외에서 수입하고 있는 한국으로서는 몽골의 광물자원에 대한 투자확대는 매우 필요하다. 중국과 몽골은 현재 중·몽 국제철도 건설을 추진 중이다. 중·몽 국제철도는 몽골 동부의 초이발산을 통해 중국 지린성의 창춘을 지나 두만강지역의 나진항을 거쳐 일본과 한국, 나아가 미주지역을 연결하는 철도와 해상운송의 복합적 운송통로이다. 초이발산은 석탄 1,520억 톤, 철광석 20억 톤, 동 800만 톤이 매장된 것으로 추정된다.⁶⁹ 한국의 러시아 극동지역과 몽골에 대한 투자는 북방자원 개발이용에 유리할 뿐만 아니라 두만강지역 국제교통로의 물류량 확대에 직접 기여할 수 있어 자원개발과 물류증가의 양성순환을 이룰 수 있다. 러시아와 몽골의 자원개발에 있어서 한국은 북한의 노동력을 활용하는 방안도 검토해 볼 필요가 있다. 러시아의 극동지역은 자원은 풍부하지만 노동력이 부족한 상태이며 북한은 일찍 러시아의 극동지역에 벌목공들을 파견한 경험이 있다. 러시아 극동지역의 자원과 북한의 노동력, 한국의 자본이 결합하면 좋은 경제적 효과를 거둘 수 있을 것이다.

라. 창지투 선도구에 대한 투자 확대

한국기업의 대중국진출 초기에는 동북3성과 산둥반도에 대한 투자 위주였으나 2000년대 이후부터는 상하이, 베이징, 텐진(天津) 등 대도시가 중심이 되면서 지린성에 진출한 한국기업들도 대도시로 이전하는 추세이다. 2009년 지린성의 외국인 투자 국가별 구성을 살펴보면

⁶⁹- 『프레시안』, 2010년 3월 24일.

홍콩, 영국, 독일 등 3개 나라가 앞자리를 차지하고 한국기업이 차지하는 비중은 5% 미만이다. 특히 창지투 선도구의 핵심지역인 연변의 경제발전은 한국기업 진출이 시급하다.

1990년대 이후 두만강지역 개발을 시작한 이래 국가에서는 대량의 자금을 투자하여 연변지역의 인프라환경은 대폭 개선되었다. 2010년 말 훈춘~창춘 전구간의 고속도로가 완전히 개통되어 두만강지역 운송루트의 국내 간선은 이미 완성된 상태이다. 엔지시를 중심으로 각 현(縣)과 시(市)를 연결하는 국가 1급 도로망이 기본적으로 형성되었으며, 훈춘~창춘간의 고속철도도 2013년에 개통 될 예정이다. 엔지공항은 연간 120만 명의 여객운수능력을 가지고 있고 이미 국내 10여 개의 항로를 개통하고 있으며 엔지~인천 간의 정기항선이 개통되어 국제공항으로 운영되고 있다. 연변의 발전기 총용량은 66만kW로서 전력 공급능력이 충분하며 현대화된 통신시스템이 구축되어 세계 주요한 국가 및 지역과 직통할 수 있어 연변의 투자환경은 양호하다고 볼 수 있다.

연변에 투자한 외국인 기업은 중국 중앙정부에서 부여하는 “동북지역 낙후 공업기지 진흥정책”, “변강소수민족지역정책”, “변경경제합작구정책”, “수출가공구정책” 등 일련의 우혜정책을 받을 수 있다. 특히 동북지역 낙후 공업기지 진흥 차원에서 중국 정부는 교통운송업분야의 해외 투자를 적극 장려하고 있다. 물류분야에서는 현대물류시스템을 구축하여 지역경제 경쟁력을 높이고 화물집산, 중계, 유통, 가공, 상품검역, 물류정보서비스, 전자상무보조 등 복합물류센터의 건설을 도모하고 있다. 북한의 나진항을 통한 바다길이 원활히 뚫리면 이 지역은 중국의 남방지역에 못지않은 ‘황금의 땅’이 될 것이다.

연변지역은 지리적으로 북한과 맞닿아 있어 한국기업들이 북한과

I
II
III
IV
V
VI

연계하는 사업을 추진할 수 있는 중요한 거점으로 활용될 수 있다. 한국의 포스코 그룹은 창지투개발 프로젝트에 포괄적인 협력업체가 될 것으로 지린성 정부와 협력의향서를 체결하였고, 2억 달러를 투자하여 훈춘변경경제합작구에 물류센터를 건설하고 있으며, 한국 SK 그룹도 훈춘변경합작구 한국공업원에 투자할 협의서를 체결하였다. 향후 더욱 많은 한국기업들이 두만강지역 개발을 새로운 기회로 삼아 이 지역에 대한 투자를 확대하길 기대한다.

마. 두만강지역 관광과 금융협력의 참여

두만강지역은 인문, 역사 문화자원, 다양한 생태관광 자원이 있어 관광매력이 풍부한 곳이다. 무엇보다 동북아 최고의 관광상품으로도 손색이 없는 백두산과 천지가 있다. 훈춘은 중국, 북한, 러시아 3개국을 동시에 볼 수 있다는 것만으로도 그 자체가 매력적인 관광상품이다. 백두산과 동북지역은 한국에 있어서 특별한 의의가 있는 지역이므로 한국도 두만강지역의 다국적 관광사업에 적극 참여할 필요가 있다.

우선사항은 나진항을 통한 백두산관광 항로의 개척이다. 1992년에 동춘항운이 속초~나진을 연결하는 북방항로 개설을 위해 북한과 협의를 했으나 북한 측의 과도한 보상요구 등으로 유보되었다가 2000년 4월 28일에 속초~자루비노~훈춘~백두산을 연결하는 백두산 항로를 개설하였다. 이 항로는 한국 국민들이 백두산을 최단거리로 관광할 수 있는 교통로를 확보하고 동북3성의 고구려, 발해 및 항일 유적지 등을 관광할 수 있는 관광코스였다. 그러나 이 항로는 러시아의 자루비노 세관을 통과하는 수속 시간이 길고 비용이 높아 여객수가 감소함에 따라 적자가 생겨 현재 잠시 중단된 상황이다. 이 항로가 나진항을 이용

하게 되면 선박의 운항거리를 단축하여 경제적 효과성을 높일 수 있어 항운기업에 유리할 뿐만 아니라 북한도 매년 적지 않은 통과 수수료를 받을 수 있어(러시아를 통과하기 위해 지불하는 통과수수료는 연간 500만 달러) 남북한 경제교류 활성화에도 기여할 수 있다. 한국정부는 나진항을 통한 백두산관광 항로의 개척을 두만강지역 관광산업의 일환으로 적극 추진할 필요가 있다.

둘째, 중국 연변~북한 나선~청진~칠보산~금강산~러시아 블라디보스토크~시할린~일본 니가타~삿포로~한국 속초~부산 등을 잇는 동북아 관광 코스개발 참여이다. 2010년에 제정한 『조중 라선경제무역지대와 황금평경제지대 공동개발계획 요강』에 따르면 중국과 북한은 두만강지역 다국적 관광을 진일보 발전시켜 동북아관광코스로 개발하려고 계획하고 있으며, 이 관광코스의 종착지는 한국 부산이다. 2008년 7월 11일 ‘박왕자 사건’으로 금강산관광이 중단된 이후 북한은 2010년부터 외금강 구역을 국내외에 개방시켰다. 2011년 8월 29일 나선시 국제무역박람회를 맞으면서 130명의 기업가와 기자들로 구성된 중국인 관광객들이 만경봉호를 타고 나진항에서 출발하여 금강산으로 갔다.⁷⁰ 이에 한국은 기타 나라들의 금강산지역의 관광시설 투자를 제한할 것을 요청하였다. 한국의 입장에서 볼 때 이는 북한이 국제법을 위반하는 일이지만 경제난이 심각한 북한으로서는 장기간 금강산관광을 방치할 수 없는 일이다. 남북한은 하루 속히 문제의 매듭을 풀고 금강산관광을 재개해야 함과 아울러 시야를 더 넓혀 동북아관광코스를 개발하는 것이 중요하다. 만약 이 항로가 운영된다면 많은 중국인 관광객들이 이 코스를 이용하게 될 것으로서 두만강지역 관광자원의 효

⁷⁰- 『연변일보』, 2011년 9월 1일.

I
II
III
IV
V
VI

울적인 이용에 유리할 뿐만 아니라 한국의 관광산업 발전에도 유리하며 북한의 대 중국 의존도 약화에도 유리하다.

셋째, 훈춘 경신의 '세계공원' 프로젝트 참여이다. 지난 90년대 유엔은 훈춘경신에 세계공원을 건설하기로 계획한 바 있다. 훈춘시의 경신과 방천 일대에는 61ha에 달하는 모래 공원이 있으며 길이 800m, 넓이 700㎡에 달하는 자연 호수와 대량의 습지들이 있다. 당초 UNDP는 이곳에 세계생태공원을 건설하기로 계획하였지만, 여러 가지 문제로 현재 이 계획은 추진되지 못하고 있는 실정이다. 생태관광이 미래 유망한 관광상품으로 발전될 추세에서 훈춘경신, 방천 일대에 세계적인 생태관광지를 건설하는 것은 전망성 있는 사업이다. 한국은 광역두만강 개발(GTD) 프로젝트에 참여하는 방식으로 이 지역 관광사업에 적극 참여할 필요가 있다.

넷째, 나선지역 관광시설에 대한 투자이다. 북한은 경제회생의 중요한 산업으로 관광업을 대폭 발전시키려 하고 있다. 그러나 자금난으로 관광업 발전에 필요한 교통, 숙박시설, 관광상품 개발 등이 매우 낙후된 실정이다. 현재 나선시 관광은 숙박시설 부족으로 하루에 450명 정도의 관광객만 유치할 수 있다고 한다. 칠보산관광객들이 거쳐가는 함경북도 경성에는 유명한 온천이 있지만, 숙박시설은 매우 열악한 상태이다. 북한의 관광산업은 대량의 자본투자가 필요하다.

다섯째, 두만강지역 금융산업 협력의 동참이다. 두만강지역 개발은 막대한 자금이 필요하므로 단지 중국이나 러시아의 투자에만 의존할 수 없다. 특히 산업시설 복구와 사회간접시설의 확충과 같은 대규모 투자가 요구되는 북한의 상황에서는 국제금융기관의 차관이 매우 절박한 실정이다. 그러나 현재 북한은 어떠한 국제금융기구에도 가입하지 않았기 때문에 국제통화기금(IMF), 세계은행(World Bank), 아시아개발

은행(ADB) 등 국제금융 기관의 차관을 제공받을 수 없다. 현재 중국은 두만강개발합작은행 설립을 추진 중이다. 향후 통일을 대비하는 전략적 차원에서 한국은 두만강개발합작은행에 적극 참여하여 이 지역 개발 특히 북한의 인프라 확충에 필요한 차관제공에 동참해야 한다.

베트남의 경우 1993년부터 1996년까지 4년 동안 아시아개발은행으로부터 10억 달러의 아시아개발기금이 지원되어 도로, 철도, 항만과 같은 인프라 보수 및 확충에 기여하였다.⁷¹ 아세안 국가들이 메콩강 개발에서 아시아개발은행의 차관을 제공받은 경험은 두만강지역 개발의 국제금융협력의 좋은 사례가 될 수 있다. 한국은 두만강지역 개발프로젝트들이 아시아개발은행의 차관을 제공 받을 수 있도록 적극 협조해 주어야 한다.

마. 광역두만강개발(GTI) 프로젝트 참여

한국의 광역두만강개발(GTI) 프로젝트의 참여 역시 두만강지역 개발사업 참여의 중요한 방식이다. 2007년 11월 러시아 블라디보스토크에서 개최된 두만강지역 개발프로젝트 제9차 회의에서는 대두만강지역의 교통 네트워크 확대와 환경보호 등 10개의 새로운 프로젝트를 중장기 목표로 추진키로 하였다. 교통영역에서 동북아 페리항로의 기초 시설건설, 자루비노항의 컨테이너 부두건설, 중·몽 국제운송루트의 구축, 에너지 분야의 상호 협력, 관광협력에서 대두만강지역 관광 가이드의 제작과 백두산의 다기능 관광방안의 설계, 교육분야에서 두만강지역 개발 성원국 관원에 대한 시장경제 교육지원, 환경보호 분야에서

⁷¹ 대외경제정책연구원, 『북한경제백서 2003-2004』, (서울: 대외경제정책연구원, 2004), p. 684.

I
II
III
IV
V
VI

두만강 수자원 보호의 가능성 평가 등 프로젝트들을 포괄하고 있다.⁷² 2011년 8월 27일 광역두만강개발(GTI) 제12차 총회가 한국 강원도 평창 알펜시아에서 개막되었다. 이번 회의에서 중국대표는 한국이 두만강 개발에 참여하기를 적극 요청하였다. 한국의 광역두만강개발 프로젝트의 적극 참여는 강원도 지방 경제 활성화에 기여 할 수 있는 중요한 계기가 될 뿐만 아니라 동북아 경제협력에서 한국의 위상을 높이는 데도 중요한 의의가 있다.

바. 나선특구에 대한 직접 투자

2010년 수정·보충된 북한의 『라선경제특구법』에서는 “공화국 영역 밖에 거주하고 있는 조선동포는 이 법에 따라 라선경제무역지대에서 경제무역 활동을 할 수 있다(제8조)”고 규정하는 한편 각 조문의 ‘외국 투자자’도 모두 ‘투자자’로 수정하였다.⁷³ 2009년 12월 18일 북한은 나선 특별시에 처음으로 남북합작기업 설립을 승인했다.⁷⁴ 농수산물 통조림 가공 및 무역을 주로 하는 업체인 (주)매리는 북측 ‘나선강성무역회사’와 통조림 공장 설립을 협의하고 남북합작 농수산물 가공 법인인 ‘칠보산매리합작회사’를 창설하여 북한 민족경제협력연합회로부터 승인을 받았다. 칠보산매리는 자본금 750만달러로 남측 매리와 북측회사가 각각 6대 4로 투자 하였으며, 수산물과 농토산물을 재료로 통조림 생산 가공 및 수출판매 사업을 할 예정이었다. 그러나 당시 한국 통일부가 ‘정세불안’을 이유로 이 사업을 승인하지 않자 상하이법인을 통해

⁷²- 재정경제부, 『보도자료』, 2007년 11월 16일.

⁷³- 김상훈, “개정 『라선경제무역지대법』 분석,” 『북한경제리뷰』, 3월호 (한국개발연구원, 2010), p. 79.

⁷⁴- 『연합뉴스』, 2010년 1월 19일.

나선시에서 원정물류센터 합작사업을 추진했다. 주로 목재 등 건축자재를 실은 중국 트럭들(하루 100여 대 이상 출입)의 통행료를 주 수입원으로 하고 있다. 북한은 2011년 1월 1일 한국기업(주매리(상하이법인)에 나선시에 있는 황금 삼각주은행을 통해 4개월치(2010년 8~12월) 수입금 미화 2만 8,873달러를 송금했다. 이는 나선시에 진출한 유일한 한국 기업에 사업 수익금을 지불(은행 송금)한 첫 사례로서 “남측 기업이 나선에 투자하더라도 단기간에 성과가 나온다는 것을 실제로 보여줌으로써 한국 기업의 투자유치를 유도하기 위한 전략”이라고 볼 수 있다.⁷⁵ 현재의 상황은 북한이 한국기업들의 투자를 받아들이지 않는 것이 아니라 한국정부에서 기업들의 북한에 대한 투자를 견제한다는 것이다.

한국기업 매리의 나선 지역 진출사례에서 볼 수 있듯이, 현재 남북 관계가 경색된 국면에서 중국 현지법인을 통해 나선지역에 진출하는 것 또한 새로운 대안이 될 수 있다. 나선지역에서 한국 기업 진출이 유망한 분야로는 물류분야를 중심으로 자원개발, 원유가공, 자동차부품 생산, 농산물가공, 녹색산업 및 관광분야 등이 있다.

두만강지역개발에 대한 투자는 단시일 내에 경제적 효과를 볼 수 있는 사업은 아니다. 그러나 두만강지역의 물류주도권 확보와 미래 통일에 대비한 국토 자원의 효율적인 개발 및 관리를 도모하고, 대북 진출의 발판 확보와 중국과 러시아 등 제3국에 의한 개발 선점을 방지하는 차원에서 중요한 의의를 지니는 전략적 사업이다.

⁷⁵ 『한국경제』, <www.hankyung.com/news/app/newsview.php> (검색일: 2011.2.16).

V. 두만강지역 개발협력의 제약 요인 및 대안

1. 두만강지역개발을 둘러싼 중·북·러 3국 간 이해관계의 조정

두만강지역개발의 당사국인 중국, 북한, 러시아 3국의 공동 목표는 물론 지역경제협력 강화에 있지만 궁극적으로 각자 나름대로의 국가 이익을 갖고 있다. 중국은 “항구를 빌어 바다로 나가는 전략”을 실현하는 것이고, 북한은 나선특구건설을 통해 경제회생의 돌파구를 마련하는 것이며, 러시아는 극동지역개발을 추진하기 위한 목적이 있다. 물론 현재 중국정부 주도로 두만강 개발을 추진하고 있지만 러시아나 북한이 순순히 따라만 주지는 않을 것이다. 따라서 두만강지역개발 이익을 둘러싼 중·북·러 3국 간의 이해관계가 향후 두만강지역 개발협력에 영향을 미치는 주요 요인으로 작용할 것이다.

우선은 나진항을 둘러싼 중국과 러시아 간 경쟁구도이다. 나진항은 1932년부터 중계무역항으로 활용되기 시작했으며 해방 이후 해군기지로 사용되다가 1973년부터 구소련의 기중기와 항만시설지원으로 국제무역항으로 개항하였고 주로 구소련의 대동남아 수출창고 역할을 담당하였다. 지난 90년대 선봉항, 청진항과 더불어 자유무역항으로 지정되면서 중국에 개방하여 1995년 10월 1일부터 연변 현통그룹이 2,283톤급 화물선으로 나진~부산 간 컨테이너 화물 전용 직항로를 개척하여 10여 년간 운영해 왔다. 2007년 5월부터 북한의 강성회사가 1126톤급 화물선으로 나진~부산 간 항로를 운영하고 북한 측 선박에 화물을 우선 적재해야 한다는 원칙을 세움으로써 2009년 현통그룹은 이항선 운영을 중단하였다.

2008년 훈춘시의 민영기업인 동림(東林)그룹이 “대 북한 도로, 항만, 구역 일체화건설” 프로젝트를 만들어 북한과 나선물류합영회사를 설립하고, 나진~원정리 간 도로의 개보수 대가로 나진항과 그 배후지에

I

II

III

IV

V

VI

대한 50년의 사용권을 확보하였으나, 투자유치에 실패하였다. 이 와중에 2008년 8월 19일 북한과 러시아는 양국 수교 60주년을 맞으면서 “나진~하산 구간 철도 및 나진항 개보수에 대한 협의서”를 체결하였고, 2008년 10월 4일에 착공식을 하였다. 이에 중국정부는 민감한 반응을 보였으며, 다렌 창리그룹은 나진항 1호 부두 사용권을 취득하였다.

나진항이라는 항만 1개를 러시아와 중국이 모두 임대함으로써 중·러 간 경쟁구도가 발생하게 되었다. 물론 항만의 구조와 운영특성상 한 개 항만에 여러 개의 국가들이 임대하여 사용하는 것은 지극히 국제적인 관례이기는 하나⁷⁶ 연변 현통그룹의 사례가 보여주다시피 물동량이 충족할 경우는 문제가 되지 않지만, 물동량이 부족할 경우는 경쟁을 유발할 여지가 충분하다고 본다. 북한의 입장에서 보면 중·러 간의 경쟁 구도를 이용하여 더욱 많은 경제적 실리를 챙길 수 있는 기회가 될 수 있지만, 중국이나 러시아의 입장에서 보면 다소 불리한 여건으로 작용할 소지가 크다.

둘째, 두만강지역 국제운송루트의 주도권을 둘러싼 각국 간의 경쟁이다. 현재 나진~속초~부산 컨테이너 항로나 자루비노~부산~니가타 항로를 둘러싸고 다소 복잡한 양상을 나타내고 있다. 2009년 9월 속초~니가타~자루비노항을 정기 운항하던 동북아 페리(한국, 중국, 러시아, 일본 4국이 합작)가 선박 교체를 이유로 잠정 운항 중단에 들어간 이후 2011년 6월 8일 중국, 러시아, 한국 3국이 공동으로 자루비노

⁷⁶ 항만(Port)은 여러 개의 부두(Wharf)와 선석(Berth)이 있고, 항만 관리자는 부두 또는 선석을 전체 또는 부분으로 임대하는 것이 일반적인 현상이다. 부산항의 경우 자성대·신선대·감만 부두 등의 컨테이너 부두에 40개의 선석이 있고, 외국업체를 포함하여 12개 업체가 부두를 임대하여 사용하고 있다. 따라서 나진항에 여러 국가에서 부두를 임대하는 것은 지극히 국제적인 관례이다. 황진희, “북한 주요 항만의 개발동향과 시사점,” 『수은북한경제』, 제7권 4호 겨울호 (한국수출입은행, 2010), p. 60.

~부산 컨테이너 운송노선을 개통하였다. 현재 나진항 1호 부두에 투자한 다렌 창리그룹은 우선 나진~상하이 간 초국경운송항로를 개통하고 나진~속초~부산 컨테이너 항로도 개통하기로 계획하고 있다. 현재 이 항로의 운영을 계획하고 있는 기업은 다렌 창리그룹 뿐만 아니다. 따라서 향후 두만강지역 국제운송항로의 주도권을 둘러싸고 각국 간의 경쟁뿐만 아니라 중국 국내기업 간의 경쟁도 치열해질 것으로 전망된다.

셋째, 두만강지역 산업 단지 건설과정에서 북·중간에도 이해관계가 발생할 것이다. 중국의 『두만강개발개방계획요강』에는 2020년까지 창지투 선도구에 자동차제조, 석유화학, 장비제조, 하이테크, 식품가공, 임산업, 의약제조, 건축자재 등 산업단지를 건설할 것을 제시하였고, 창지투 선도구의 100개 중점 프로젝트를 통해 산업단지 건설계획을 한 단계 더 구체화하였다. 수출산업을 대폭 발전시키기 위하여 2010년에 중국 상무부에서는 연변을 전국 가공무역 중점 이전(加工貿易梯轉重點承接) 13개 도시 중 하나로 선정하여 남방의 수출가공기업들이 연변으로 이전하도록 유도하고 있다.⁷⁷ 중국 국가개발은행은 중점 가공무역 생산기지 이전 도시에 정책성 대부금과 우대금리를 제공하고 수출가공구의 도로, 전기공급, 수도공급, 환경종합정리공사 등 기초시설 프로젝트와 기능성 부대시설 건설에도 일련의 우대정책들을 실시하기로

⁷⁷ 근래 중국 정부는 남방연해 지역의 수출가공기업들을 중국의 서부와 동북지역으로 이전하는 “수출가공기지 점진적 이전 프로젝트(梯度轉移重點承接地)”를 추진하고 있는바 연변은 2010년 제3차 중점 접수지로 선정되었으며, 지금까지 선정된 전국 44개 중점 접수지 가운데 유일한 소수민족자치 지방이다. 2011년 중국 정부는 가공무역 중점 접수지에 정책성 은행대부금 300억 원을 투입할 계획이다. 접수지에 진입한 중점기업, 중점대상에 대해 국가개발은행은 대부금 이자율을 10% 이내로 낮추며, 차관주체의 채권판매에 적극 참여하고 재무자문 서비스를 제공한다. 『연변일보』, 2011년 1월 3일.

I
II
III
IV
V
VI

하였다. 따라서 향후 중국 남방지역 수출가공기업들의 연변지역으로의 이전은 대폭 늘어날 전망이다.

북한도 나선지역에 창고 보관, 물류, 장비제조, 첨단기술, 방직피복, 식품가공, 농산물가공, 목재가공, 농업시범단지 등 10개 공업단지를 조성할 계획을 갖고 있다. 물론 당분간 나선지역의 투자환경의 미비로 본격적인 투자가 이루어지기 어려우나 투자환경 개선과 더불어 대외(중국기업들이 위주로 될 전망)투자가 확대되는 시점에 이르면 창지투 선도구와 나선지역은 투자유치에서 상호 경쟁과 중복투자 가능성도 높다. 따라서 두만강지역의 산업단지 건설은 초기 단계부터 장기적 전략을 가지고 지역 특성에 맞게 산업을 배치함으로써 과열경쟁과 중복 투자를 미리 예방할 필요가 있다. 창지투 선도구에는 자본밀집형 기술 산업을 집중 배치하고 노동밀집형 수출가공 산업은 중국기업들의 나선지역에 대한 투자로 유도하는 것이 바람직하다.

2. 창지투 선도구 자체의 제약 요인

첫째는 막대한 자금 수요에 반하여 자본유치의 미비이다. 두만강지역개발 사업은 막대한 자금투자가 필요한바, 현재 창지투 선도구 100개 중점 건설프로젝트에 대한 투자예산액만 해도 2,908억 4,531만 원⁷⁸(500억 달러)에 달한다. 중국정부는 상술한 자금을 2011~2020년에 이르는 국민경제 중장기 계획에 포함시켜 단계적으로 조달할 계획이다. 두만강지역개발에 있어서 중국은 “정부주도, 기업주체, 시장운영”의 원칙을 주장하고 있다. 즉 인프라에 대한 투자는 주로 정부가 하지

⁷⁸ 『연변일보』, 2009년 12월 21일.

만 산업단지, 물류단지, 관광산업 등은 기업이 주체로 시장경제원리에 따라 운영해야 한다는 것이다. 따라서 두만강지역개발은 정부의 재정 투자 뿐만 아니라 대내외 기업들의 투자가 병행되어야 할 것이다. 현재 창지투 100개 중점 프로젝트 중 대부분은 산업단지 건설이다. 이는 지린성 뿐만 아니라 내지 기업들과 외국인 투자자들의 이 지역에 대한 대량의 투자를 필요로 한다. 『두만강개발개방계획요강』이 반포된 이래 지린성은 적극적으로 대내외 투자를 유치하고 있지만, 지린성의 외국인 투자유치는 랴오닝성에 비해 매우 뒤떨어진 상태이다. 2009년 지린성의 외자유치액은 35억 달러로서⁷⁹⁾ 랴오닝성 외자유치액(154억 달러)의 22% 정도이다. 향후 지린성은 본격적인 자본유치를 하지 않으면 2020년에 GDP 총액을 2008년의 4배로 도달시킨다는 목표를 실현하기 어렵게 된다.

자본 유치에 있어서 외국인 투자뿐만 아니라 중국의 남방 기업들을 중심으로 한 내자 유치에도 주력해야 할 것이다. 2000년대에 들어서면서 먼저 부유해진 중국의 동남 연해지역의 기업들은 새로운 투자처를 찾아 나서고 있다. 두만강지역개발개방 계획요강이 발표된 이후 남방 기업들의 이 지역에 대한 관심이 한결 높아지고 있다. 2011년 9월 9일 창춘에서 열린 제7차 동북아 투자무역박람회에서 체결한 투자건수는 305개이며 협의 투자액은 1,838억 위안, 그 중 외국인 투자건수는 20개, 협의 투자액은 18.8억 달러, 국내투자 건수는 285개, 협의 투자액은 1,716억 위안(270억 달러)으로 국내투자가 외국인 투자를 훨씬 초과하였다.⁸⁰⁾ 다소 유감스러운 것은 창지투 선도구의 100개 중점 프로젝트에 대한 투자가 기대에 비해 많지 않았다는 것이다. 대내외 투자유치

⁷⁹⁾ 吉林省統計局 編, 『2009 吉林省統計年監』, (北京: 中國統計出版社, 2009).

⁸⁰⁾ 『길림일보』, 2011년 9월 10일.

I
II
III
IV
V
VI

를 확대하기 위하여 두만강지역개발에 대한 홍보사업을 지속적으로 추진하여 더욱 많은 기업들이 이 개발에 참여하도록 유도해야 할 것이다.

둘째는 창지투 선도구 내부의 경제구조의 유기적 연계가 부족하다는 것이다. 연변은 지린성의 중심지역인 창춘, 지린시와 거리적으로 떨어져 있을 뿐만 아니라 경제적으로도 유기적 연계가 적었다. 이는 연변지역 경제발전이 장기간 침체된 중요한 원인이었다. 중국정부는 두만강지역 개발에서 배후지 문제를 해결하기 위해 창-지-투를 함께 묶어 “창춘과 지린시를 엔진으로, 연변을 최전방으로, 훈춘을 창구로” 하는 전략을 제시하였다. 이 전략이 성공적으로 추진되려면 창춘, 지린시와 연변을 연결하는 산업사슬이(產業鏈) 이루어져야 한다. 즉 창춘시의 자동차공업, 지린시의 석유화학공업과 전후방 연계가 있는 자동차부속품, 석유화학공업, 농산품가공업체들이 대량 연변지역에 자리잡음으로써 창-지-투가 산업적으로 연결되어야 한다. 지린성 정부와 연변주 정부는 창지투를 연결하는 산업정책들을 제정하고 금융, 세금 등 면에서 우대정책들을 실시함으로써 창지투의 산업연관도를 강화해야 한다.

셋째는 연변자치주의 경제규모와 중심도시 건설이다. 지역경제학의 이론에 의하면 한 지역에는 지역경제를 이끌 수 있는 핵심도시가 반드시 있어야 한다. 현재 옌지시가 연변자치주의 행정도시로서 위치해 있지만 도시규모의(옌지시 인구는 50만 명 정도) 제약으로 지역경제를 이끄는 핵심도시 역할을 발휘하지 못하고 있는 상황이다. 90년대 이후 두만강지역의 개발지체와 지역 내 산업구조의 낙후성으로 연변의 경제발전 속도는 더디었다. 2009년 연변주의 GDP 총액은 지린성의 6위, 일인당 GDP는 지린성의 8위, 도시주민 일인당 가처분 소득은 지린성에서 9위를 차지했다. 2010년 연변의 GDP 총액은 545억 위안 (85.8억

달러)에 달하며 도시주민들의 일인당 소득은 14,780 위안(2,327 달러)으로서 전국의 평균 수준(4,300 달러)에 비해 낮다. 연변의 경제규모를 신속히 확대하려면 반드시 지역경제를 견인할 수 있는 핵심도시가 형성되어야 한다. 현재 연변주 정부는 ‘옌·룽·투(延龍圖)’통합도시 사업을 추진 중이다. 즉 옌지-룽징-투먼 3개 도시를 통합하여 100만 명 인구를 가진 중심도시로 만들려 하는 것이다. 하지만 중심도시 건설은 현재 여러 가지 어려움에 직면하여 추진 속도가 더디다. 최근 한국의 창원-마산-진해 통합도시 추진은 ‘옌·룽·투’ 통합도시 추진사업에 좋은 경험들을 제공해 줄 것이다.

경제발전과 인구이동은 상호 작용하는 관계이다. 즉 지역경제가 낙후하면 사람들은 경제가 발전된 지역으로 이동할 것이며 이로 인한 인구이동과 인재유실은 또 지역경제발전을 저해함으로써 인구이동과 인재유실을 가속화하는 악순환이 나타나게 된다. 90년대 이후 조선족사회는 급격한 인구이동이 발생하였다. 대량의 청장년 인력의 한국, 일본 및 중국 대도시로의 이동이 급격히 진행되는 한편, 가임 여성의 대거 유출로 연변의 출생률은 매년 하락하여 연변자치주의 조선족 인구비중은 1949년의 63%에서 2009년의 36.7%로 하락하였다. (호적에 등록된 연변자치주 총인구는 217만 명, 그 중 조선족 인구는 80만 명) 특히 노동력의 주축을 이루는 청·장년층의 유출과 대학생을 주체로 한 인재유실은 창지투 선도구의 최전방으로서의 연변자치주의 지정학적 역할에 심각한 영향을 주고 있다. 동시에 연변의 노동력 수급은 구조적 불균형으로 ‘취직난’과 ‘구인난’이 병존하고 있으며 노동밀집형 산업들에서는 날로 심각한 구인난에 직면하고 있다. 창지투 선도구의 개발개방은 대량의 산업기술인력과 각종 인재들을 필요로 할 것인 바, 연변의 인구이동과 인재유실은 향후 지역 경제발전을 저해하는 제약요인으로

I
II
III
IV
V
VI

작용할 소지가 크다. 연변의 경제발전을 추진하기 위해 외국에 돈 벌러 나간 해외인력과 타지방으로 유출된 인재들이 고향으로 돌아와 창업하거나 연변지역 경제발전에 기여하도록 장려하는 정책조치들이 시급하다.

3. 북한의 열악한 인프라 환경과 체제개혁의 지연

2000년대에 들어선 후 북한의 전력난, 교통난은 90년대에 비해 다소 완화되기는 했지만 사회기반 시설은 여전히 낙후한 실정이다. 북한의 철도는 4/5 정도 구간이 전기 철도여서 90년대 이후 에너지난은 철도의 효과적인 이용에 커다란 영향을 미치고 있다. 또 동해안과 서해안을 따라 노선이 집중된 반면 내륙 중앙부는 거의 비어 있어 시, 군청 소재지 급 도시 가운데 약 1/3이 철도망에 연결되지 못하고 있는 상황이다.⁸¹ 국제 철도선은 단선으로 구축되어 있기 때문에 운행 속도가 매우 느리며 장시간 보수가 되지 않아서 철도의 침묵부식, 노반침하 등이 심각한 상태이다. 도로(1~4급도로)의 총 연장선은 24,449km로서 한국의 25% 수준이며 고속도로의 총 연장선은 724km로서 한국의 26% 수준이다.⁸² 1, 2급 도로도 노폭이 2차선 정도에 지나지 않으며, 4급 이하의 도로는 노폭이 더 좁아서 자동차의 운행이 쉽지 않고 비포장도로 구간이 많으며 노면 상태가 불량하여 교통운송에 영향을 끼치고 있다. 나선특구가 위치한 북부 지역은 평양 이남의 남부 지역에 비해 도로사정이 더 열악하다. 90년대 이후 북한의 항만들은 거의 정체 상태에 처해 있어 장비 및 시설이 노후화되어 있고 대부분 항만이 컨

⁸¹ 박삼욱 외, 『북한 산업개발 및 남북 협력방안』, (서울: 서울대학교 출판사, 2007), p. 59.

⁸² 통계청, 『남북한 경제 사회상 비교 2003』, (대전: 통계청, 2003), p. 70.

테이너 전용 부두를 확보하지 못하고 일반 부두에서 화물을 혼재하여 처리하고 있다.

대외부문에서도 대내체제와 연관된 부문은 계획경제체제를 완강히 고수하는 모습을 보이고 있다. 예를 들면 2010년 1월 27일에 수정 보충된 『라선경제무역지대법』은 1993년에 제정한 『라선자유경제무역지대법』에 비해 간접 투자의 명시(4조), 기술·기능실습을 위한 노동력 해외 파견가능(16조), 지대의 기관·기업소·단체와 외국투자기업 모두에게 지대 밖 기관·기업소·단체와의 경제거래 허용(21조), 지대에 진출한 북한의 기관·기업소·단체에 지대 밖 위탁가공의 허용(27조)등 전향적인 조항들로 수정되었다. 그러나 투자가의 중요 관심사항 중의 하나인 노동력의 활용과 관련된 법조항에는 여전히 노동력의 채용·해고는 지대의 노동력 알선 기관과 맺은 계약에 따르도록 규정(23조)하고 있다. 즉 외국투자기업은 노동력의 채용과 해고에 대한 권리가 없으며 임금지불도 여전히 북한정부 측에 지불하는 관례를 따르도록 하고 있기 때문에 보너스를 통한 유인 제공도 불가능한 실정이다.

현재 북한이 대외개방의 일환으로 적극 추진하고 있는 관광업에서도 외국관광객에 대한 통제는 여전히다. 북한은 현대 아산과의 계약을 어기면서 외금강 지역을 대내외에 개방하였으며 특히 중국, 대만, 홍콩 등 국가와 지역의 관광객 유치에 총력을 기울이고 있다. 하지만 외국관광객이 북한 경내 입국 시 모든 영문 문자가 있는 의복 금지, 카메라의 사전검사와 출국 시 검사, 외환소지액의 검사와 북한경내 상품구매 후 세관에 영수증 제시, 지정한 장소 이외 참관 불허, 관광객들의 북한 주민들과의 접촉 불허 등 규제는 북한의 대외개방의 한계성을 설명하고 있다.

현재 북한은 대외개방에서는 적극적인 자세를 보이고 있지만, 대내

I
II
III
IV
V
VI

로는 여전히 계획경제체제를 고수하고 있으며 2006년 이후 기존의 보수정책으로 회귀하는 모습을 보이다가 화폐개혁이 실패이후 장마당 단속은 다소 완화되고 있으나 ‘7·1조치’와 비슷한 개혁조치들은 아직 출현될 조짐이 보이지 않고 있다.

중국의 경험에 의하면 대외개방과 대내개혁은 비행기의 두 날개와 같이 병행되어야 한다. 대내개혁이 없는 대외개방은 ‘모기장식 개방’으로서 절대 성공할 수 없다는 사실은 지난 90년대 초 나선특구개발의 실패가 이미 증명해 주고 있다. 북한이 안고 있는 대외개방과 대내개혁의 딜레마는 두만강지역 개발협력을 저해하는 가장 주요한 요인의 하나이다.

2002년 ‘7·1조치’ 이후 북한 경제체제는 지난 80년대 초 중국의 경제체제개혁 초반과 비슷한 단계에 와 있다. 물론 2000년대 하반기 보수정책으로의 회귀로 일부 개혁조치들은 퇴보되었지만, 시장경제는 이미 경제전반에 널리 확산되었다. 대외개방을 계획경제체제 유지를 위한 방편으로 삼을 것인가? 아니면 경제체제개혁의 전주곡으로 삼을 것인가? 만약 북한이 나선특구 개방을 계획경제체제유지의 방편으로 삼는다면 두만강지역 개발은 또 다시 90년대의 전철을 밟을 위험이 있다. 왜냐하면 대외개방이 일정한 궤도에 오르면 필연적으로 대내체제개혁을 요구할 것인바, 이를 수용할 수 없을 경우 대외개방은 지속될 수 없기 때문이다. 두만강지역 개발의 성공적인 추진을 위해, 더 나아가 동북아지역 경제협력을 위하여 국제사회는 북한의 대외개방이 대내 체제전환으로 이어지도록 적극 유도해야 한다.

4. 러시아 정부의 자원보호 정책

두만강지역 개발협력의 본격화와 더불어 러시아 원동지역 자원의 대외 수출이 신속히 확대될 전망이다. 이는 러시아 정부가 최근 강화하고 있는 자원보호정책과 상충될 가능성이 크다. 2005년 6월부터 러시아 정부는 석유, 금속, 목재, 광산물 등 16가지 중요자원에 수출허가 증제도를 실시하였고 수차레나 석유 및 석유제품에 대한 수출관세를 인상하였다. 석유 수출관세는 최고 66%, 가스는 30%에 달한다. 이는 현재 러시아의 평균 관세율 11% 비해 훨씬 높은 수치이다. 2007년 1월 1일부터 러시아 정부는 또 원목수출관세를 인상하였고 2010년에는 20%까지 인상하였다.⁸³

2000년대 들어 러시아 정부는 외국인 투자를 촉진하기 위해 관세인하, 법인세 인하, 통관절차 간소화 등 외국인 투자제도에 대해 일련의 개혁을 실시하였다. 하지만 에너지 등 전략적 산업에 대해서는 외국인의 투자를 제한하는 정책을 실시하고 있다. 2008년 러시아 정부는 전략산업에 관한 외국인 투자제한법을 제정하여 외국인이 국가전략산업 기업의 지분을 5% 이상 보유할 경우 반드시 러시아 정부에 신고해야 한다고 규정하고 있다. 외국인 투자제한에 적용되는 광물자원은 원유 7,000만 톤 이상, 천연가스 500억m³ 이상, 구리 50만 톤 이상, 백금, 니켈, 우라늄, 다이아몬드, 순수 크리스탈, 이트륨, 코발트, 탄탈륨, 니오비움, 베릴륨, 리튬과 대륙붕, 내해의 모든 광물자원 등이다. 외국인 투자환경에서 잦은 법규 개정, 법규 간 상호 모순, 규정 해석의 일관성 결여 및 비효율적인 행정절차 등도 외국의 대 러시아 투자에 영향을

⁸³ 段秀芳, “俄羅斯外務政策和措施的分析與評價,” 『東北亞論壇』, (吉林大學東北亞研究中心, 2010.2), p. 100.



미치는 요소로 작용하고 있다. 두만강지역 다국적 경제협력이 활성화 되려면 러시아 정부도 개방지향적인 정책을 취해야 할 것이다.

5. 동북아지역의 복잡한 정치·외교적 환경

동북아지역은 냉전체제의 영향이 여전히 심각한 지역인바, 동북아 지역의 국제정치 환경은 복잡한 상황이다. 특히 북핵위기로 인한 한반도의 긴장 국면은 여전히 지역경제협력을 저해하는 가장 중요한 요인으로 작용하고 있다. 이명박 정부 집권 이후 특히 2010년 한국의 ‘5·24 조치’⁸⁴ 이래 남북관계는 경색국면에서 벗어나지 못하고 있으며, 거기에 일본이 전면적인 대북 경제제재 조치를 취하고 있어 북한경제의 대외적 환경은 어려운 국면에 처하고 있다. 북한은 중국과 러시아간의 경제협력 강화로 남북관계와 북·일 관계 악화의 영향을 최소화하려고 하고 있으나 한국과 일본이 참여하지 않는 두만강 개발은 어디까지나 한계가 있다.

중국의 대북경제협력 강화에 대해 한국 내에서도 상반된 견해들이 있다. 중국의 대북한 무역과 투자는 북한의 경제회생과 체제개혁에 적극적인 영향을 미쳐 남북경협에 ‘보완재’⁸⁵ 역할을 한다고 보는 견해가 있는가 하면 “북한경제의 대중 의존도 심화는 어떠한 형태로든 남북경

⁸⁴ ‘5·24조치’의 주 내용으로는 북한선박의 남측 해역운항 전면 불허, 남북교역 중단, 남측국민의 방북 불허, 북한에 대한 신규투자 불허, 영유아 등 취약계층에 대한 순수 인도적 지원을 제외한 대북지원사업의 원칙적 보류 등이다.

⁸⁵ 그동안 북·중 교류는 남북경협의 보완재 역할을 해 왔으므로, 남북경협이 중단된 상태에서 양국 간 교류가 증가하는 것 역시 향후 남북경협 재개 시에 경험확대의 발판이 될 수 있는 북한 내 환경을 조성한다는 식의 사고가 필요하다. 동용승, “북중경협을 보완재로 활용,” 통일부 홈페이지 논문과 칼럼, 2011.7.1, <www.unikorea.go.kr/CmsWeb/viewPage.req>

협의 약화를 불러올 가능성이 있다. 또한 중국 위안화 경제권으로의 편입이 가속화됨으로써, 이른바 일부에서 제기한 동북4성론의 성립 가능성을 완전하게 부정하기도 어렵다.”⁸⁶고 보는 견해도 있다. 물론 이는 북·중 경제협력의 강화를 둘러싼 학계의 서로 다른 시각의 차이이고 정부의 입장을 대변하지는 않지만, 학계의 관점들이 정부의 정책결정에 영향을 미치지 않는다고 단언하기도 어렵다. 북한의 대중국의존도를 약화시키는 가장 효과적인 대안은 한국이 남북경제협력을 적극 추진함과 동시에 두만강지역 개발에 적극 참여하는 것이다.

동북아지역의 정치외교 안보에 가장 큰 걸림돌이 되는 ‘북핵문제’에 대해 중국은 제재와 압박보다는 북한의 경제회생을 도와 북한이 개혁 개방 길로 나아가게 하는 것이 더 효과적이라고 판단하고 북핵문제를 포괄적으로 해결하자고 주장하고 있다. 현재 중국이 적극 추진하고 있는 두만강지역 개발 배경에는 이러한 요인들이 깔려 있다고 본다.

2011년 10월 23~25일 중국 국무원 상무부 총리 리커창(李克强)이 북한을 방문한 뒤 곧바로 26~27일 한국을 방문하였다. 이번 순방은 24~25일 스위스 제네바에서 열리는 제2차 북·미 대화와 일정이 겹쳐 리 부총리가 북핵 문제와 관련해 남·북 간 매개자 역할을 할 가능성도 제기된다고 언론은 보도하였다.⁸⁷ 중국은 남북관계 개선에서 적극적으로 중재자 역할을 발휘하여 동북아지역의 안정된 환경을 조성하여 두만강지역 다국적 협력에 양호한 국제적 환경을 마련해야 할 것이다.

⁸⁶ 권오국, “중국의 대북 접경지역 개발전략이 갖는 지정학적 함의,” 『통일문제연구』, 제23권 1호 (평화문제연구소, 2011), p. 231.

⁸⁷ 『서울뉴스』, <www.mt.co.kr/view/mtview.php> (검색일: 2011.11.2).

VI. 맺음말

지난 90년대 초 UNDP가 주최한 두만강지역 개발이 ‘제1차’로 추진되는 개발이었다면 2009년 중국정부가 제기한 “창지투를 선도구로 한 중국 두만강지역 개발”을 ‘제2차’로 볼 수 있다. 두만강지역 개발에 필요한 막대한 자금과 이 지역이 처한 특수한 지정학적 위치, 특히 북핵 문제의 장기화 및 북한체제개혁의 지연, 한국과 일본의 두만강지역 개발에 대한 관심부족 등 복잡한 국제적 환경으로 일부에서는 ‘제2차’로 추진되는 두만강개발의 성공 여부에 대해 의문을 품고 있다.⁸⁸ 물론 ‘제2차’로 추진되는 두만강지역 개발은 금방 막을 열었기 때문에 무조건 성공할 수 있다고 단언하기 어렵다. 하지만 ‘제2차’로 추진되는 두만강지역 개발은 여러 면에서 지난 90년대 초반의 두만강개발과 확연히 차별된다.

첫째는 두만강지역 개발 당사국들의 개발의지가 명확하다. 중국의 입장에서 보면 두만강지역 개발은 지린성과 동북3성 경제발전의 새로운 성장동력을 찾는 중요한 사업이며 동북아지역 물류운송루트 구축에 중대한 의미를 지니는 전략적 사업이다. 따라서 중국정부는 국가차원에서 두만강 개발을 추진하기로 하고 “창지투를 선도구로 한 중국 두만강지역 개발계획요강”을 발표하였다. 북한의 입장에서도 ‘제2차’로 추진되는 두만강지역 개발은 장기간 위기상태에 놓여 있는 경제를 회생시킬 수 있는 절호의 기회이다. 북한도 이점을 인식하였고 모처럼 찾아온 기회를 적극 활용하려 하고 있다. 중국의 두만강개발 계획 발표에 뒤이어 북한은 나선시를 특별시로 승격시키고 중국과의 경제협력에 적극 나서고 있다. 러시아의 입장에서는 이번의 두만강지역 개발

⁸⁸ 한편에서는 라선경제특구 개발에 대하여 과거 개방계획의 실패 또는 부진 사례를 이유로 개혁·개방 촉진 가능성 뿐 아니라 실현 가능성에 의문을 제기하고 있다. 이영훈, “창지투개발계획의 실현가능성과 북한의 개혁개방,” 『북한경제리뷰』, 4월호 (한국개발연구원, 2011), p. 3.

I
II
III
IV
V
VI

은 극동지역 경제발전을 추진할 수 있는 중요한 계기가 될 수 있다. 다시 말해 두만강지역 개발 당사국들이 모두 ‘제2차’의 두만강개발의 중요성을 충분히 인식하고 있으며 적극적인 추진의지가 있다. 이는 지난 90년대의 두만강지역 개발에 비해 현저히 달라진 점이다.

둘째로 중앙정부 차원의 협력체제와 중국의 실제적 투자이다. 지난 90년대 두만강지역 개발은 UNDP가 주도하였고 참여국의 지방정부가 구체적으로 추진하였기 때문에 강력한 실권을 행사할 수 있는 협력체제가 구축되지 못하였다. 2011년 6월 9일 중국 지린성과 북한 나선특별시에서 공동으로 주최한 ‘중·북 나선경제무역구 공동개발·공동관리 프로젝트 기공식(中朝共同開發和共同管理羅先經濟貿易區項目的啓動儀式)’에는 국가급 책임자들이 참여하였고, 양국은 중앙정부 차원에서 “두 개 섬과 한 개 경제구(2島1區)개발협력 연합지도위원회”와 성 1급 개발협력 연합지도위원회를 구성하였다. 두만강지역 개발에 있어서 중국정부는 당초의 “정부인도, 기업참여, 시장운영”을 “정부주도, 기업위주, 시장운영, 호리공영(政府主導, 企業爲主, 市場運作, 互利共贏)”원칙으로 바꿨다. 즉 두만강지역 개발에서 정부의 역할은 ‘인도’에서 ‘주도’로 바뀌었다. 정부주도의 협력체제는 두만강지역 개발의 성공적인 추진에 중요한 제도적 보장을 해주고 있다.

『중국 두만강지역 합작개발계획 요강』에서는 ‘-창지투를 개발개방 선도구로’란 부제를 달았다. 이는 두만강지역 개발에서 중국이 선도적으로 투자할 것이며, 기회를 기다리지도, 의거하지도 않고 주도적 역할을 발휘하겠다는 뜻이다. 중국정부는 창지투 선도구 100개 중점 건설 프로젝트에 2,908억 4,531만 원⁸⁹⁾(500억 달러)에 달하는 거대한 자금을

⁸⁹⁾ 『연변일보』, 2009년 12월 21일.

투입할 계획을 세우고(이는 당초 UNDP가 계획했던 300억 달러 보다 200억 달러가 더 많은 수치이다.) 2011~2020년에 이르는 국민경제 중장기 계획 예산안에 포함시켜 단계적으로 조달할 계획이다.⁹⁰ 지난 90년대 ‘제1차’ 두만강지역 개발이 성공하지 못했던 중요한 원인이 자금 문제였다면 ‘제2차’ 두만강 개발에서는 중국의 자금 투입으로 개발자금이 해결될 수 있다. 이는 두만강지역 개발이 성공적으로 추진될 수 있는 자금의 제공을 보장해 줄 것이다.

셋째로 개발목표와 전략이 명확하며 계획이 구체적이다. 『중국 두만강지역 합작 개발요강』에서는 두만강지역 개발에 명확한 목표를 제시하였다. 즉 물류운송 루트의 구축과 산업단지 건설 및 두만강지역 자유무역지대 건설이다. 개발전략에 있어서 중국은 “훈춘을 창구로, 연지-룡징-투먼을 최전방으로, 창춘-지린을 성장 엔진으로, 동북 배후지를 버팀목으로 한다”고 제시하였다. 연이어 중국은 창지투 선도구 100개 중점 프로젝트를 제정하였고 각 단계의 구체적 목표도 제시해 놓았다. 즉 2010~2015년 기간은 중국 경내 인프라 시설과 산업단지건설을 주요과제로 하고 2015~2020년 기간은 경외 운송통로 구축을 주요 과제로 한다는 것이다. 북한도 지난 90년대 초 두만강지역 개발 시 제정했던 방대한 ‘백화점식’ 개발 계획안에 비해 보다 현실적인 목표를 제시하였다. 즉 나선시 개발을 우선 국제물류운송 기지건설과 수출가공산업에 주력하기로 하였다. 이상에서 볼 수 있듯이 ‘제2차’의 두만강 개발은 지난 90년대 ‘제1차’ 두만강 개발과 확연히 다르며 성공할 수 있는 제도적, 물질적 요건들을 갖추었다고 볼 수 있다.

창지투 선도구와 북한의 나선, 러시아 극동지역 간 경제협력의 우선

⁹⁰ 심천특구의 경우 초기에 고정자본 수요의 48%를 중앙정부가 지원했다.

I
II
III
IV
V
VI

과제는 두만강지역 국제운송통로의 구축이다. 북한의 나진항, 청진항 및 러시아 자루비노항을 통하여 중국 동북지역과 남방지역을 잇는 다국적 운송통로와 러시아, 몽골, 중국, 한국, 일본 더 나아가 미주지역을 잇는 동북아시아 국제운송통로의 건설이다.

물류운송통로의 구축과 동시에 산업단지 건설을 통해 물동량을 확보하는 것 또한 중요한 과제이다. 임산업, 석유가공업, 광산자원 개발 등을 주축으로 한 자원개발과 수산물 가공, 복장가공 등 수출가공 협력, 제조업의 기타 영역에서의 협력을 통해 두만강지역 국제물류운송에 필요한 물동량을 확보해 주어야 한다.

두만강지역 다국적 관광협력, 창지투 선도구의 유휴인력과 북한 인력의 러시아 극동지역으로의 진출 및 북한 인력의 중국경내 유입을 주 내용으로 한 노무협력, 두만강지역 금융시스템의 구축 및 두만강개발은행의 설립, 교육·문화 분야의 상호 협력 등은 모두 두만강지역 국제자유무역 지대 건설을 추진하는 구체적 경로이다.

한국의 두만강지역 개발참여는 북방진출 전략의 새로운 계기가 될 수 있으며 북한경제 회복과 발전에 기여함으로써 향후 통일비용 감소 및 동북아시아 경제협력에서 한국의 역할 증대에도 중요한 전략적 의의가 있다. 한국은 중국기업들과의 합작 투자를 통해 두만강지역의 인프라건설 및 물류산업육성, 광역두만강개발(GII) 프로젝트에 참여하는 것이 타당하다. 또한 창지투 선도구 산업단지 건설사업과 나선특구에 대한 직접 투자도 시도할 필요가 있다. 나아가 러시아, 몽골, 동북3성 및 북한의 자원개발에 대해서도 투자를 더욱 확대하는 것이 중장기적인 차원에서 필요하다고 본다.

두만강지역 다국적 개발협력은 시작에 불과하며 앞으로 넘어야 할 산들이 많다. 특히 북한의 열악한 인프라 환경과 대내 체제개혁의 지

연은 두만강지역 경제협력을 제약하는 중요한 요인들이다. 두만강지역개발에 필요한 막대한 자금규모에 비추어 본다면 아직까지 미비한 이 지역 자본유치와 한국, 일본자본의 나선지역 진출의 회피, 두만강지역 개발 이익을 둘러싼 중국, 러시아, 북한 3국간의 이해관계 및 러시아 정부의 자원보호 정책 등은 모두 두만강지역 다국적 경제협력을 제약하는 요인들로 작용하고 있다.

창지투 선도구와 북한의 나선특별시, 러시아 극동지역 경제협력에서 러시아와 북한은 상황이 다르다고 할 수 있다. 러시아는 시장경제체제가 이미 정착 단계에 있으므로 중국과 러시아 간의 경제협력은 완전히 시장경제규칙에 따라 진행할 수 있지만, 북한은 상황이 다르다. 북한은 여전히 계획경제체제를 고수하고 있고 특히 한반도의 복잡한 정세로 북한의 대내외 정책은 불확실성이 많다. 따라서 두만강지역 다국적 개발협력에서 관건적 변수는 북한이라고 볼 수 있다. 두만강지역 다국적 경제협력이 안정적이고 지속적으로 추진되려면 북핵문제와 경제협력 관계를 잘 풀어야 하고 북한의 대외 개방이 대내 체제전환으로 이어지도록 적극 유도해야 할 것이다. 이는 중국뿐만 아니라 한국, 미국, 러시아, 일본 등 동북아 지역을 둘러싼 주변국들이 공동으로 협력해야 할 과제이다.

참고문헌

1. 단행본

Bazhanova, Natalia. 양준용 역. 『기रो에 신 북한경제: 대외경험을 통해 본 실상』. 서울: 한국경제신문사, 1992.

대외경제정책연구원. 『북한경제백서 2003-2004』. 서울: 대외경제정책연구원, 2004.

박삼옥 외. 『북한 산업개발 및 남북 협력방안』. 서울: 서울대학교 출판사, 2007.

김영운 외. 『라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구』. 서울: 통일연구원, 2010.

한국수출입은행. 『러시아: 국가현황 및 진출방안』. 서울: 한국수출입은행, 2010.

한국수출입은행. 『몽골: 국가현황 및 진출방안』. 서울: 한국수출입은행, 2010.

李鐘林·王國臣·崔文·李天國, 『大圖們江地區開發』. 延邊大學出版社, 2006. 5.

延邊統計局 編. 『2010 延邊統計年監』. 北京: 中國統計出版社, 2010.

吉林省統計局 編. 『2009 吉林省統計年監』. 北京: 中國統計出版社, 2009.

吉林省統計局 編. 『2010 吉林省統計年監』. 北京: 中國統計出版社, 2010.

2. 논문

郭文君, “圖們江區域合作開發中延邊經濟發展戰略研究” 延邊大學校 博士學位論文, 2009.

圖們江開發研究課題組. “大圖們江區域合作開發戰略的思考.” 『社會科學戰線』. 2006. 3.

- 趙春子. “圖們江下遊流域近50年徑流變化研究.” 『延邊大學學報』. 2008. 4.
- 朱顯平. “中俄能源合作及對東北亞區域經濟的影響.” 『東北亞論壇』. 2004. 2.
- 金向東·金奇憲. “圖們江地區開發開放再度升溫.” 『東北亞論壇』. 2008. 4.
- 孫永祥. “俄羅斯東西伯利亞和遠東地區開發前景及我國應採取的對策.” 『當代石油石化』. 2006. 4.
- 石明山. “長吉圖開發開放先導區打造東北新增長極.” 『科學時報』. 2009. 9. 21.
- 張玉山. “新形勢下中國圖們江區域開發的機遇與挑戰.” 『東北亞論壇』. 2010. 3.
- 龐昌衛. “東北亞地區天然氣合作前景與問題.” 『東北亞論壇』. 2010. 1.
- 馬友君. “國際經濟危機背景下東北地區對俄勞務輸出研究.” 『東北亞論壇』. 2010. 5.
- 段秀芳. “俄羅斯外務政策和措施的分析與評價.” 『東北亞論壇』. 2010. 2.
- 리은철. “나진·선봉 경제무역지대 인프라 확충과 중국의 역할.” 『통일문제연구』 제34권, 2000.
- 김민철. “극동지역 농업진출 현황과 가능성.” 『러시아 극동지역의 경제개발 전망과 한국의 선택』. 대외경제정책연구원, 2008.
- 정여천 편. 『러시아 극동지역의 경제개발 전망과 한국의 선택』. 대외경제정책연구원, 2008.
- 배종렬. “두만강지역개발사업의 진전과 국제협력과제.” 『수은북한경제』. 제6권 4호 겨울호, 2009.
- 이석. “통일의 경제적 문제: 개념과 시각.” 『북한경제리뷰』. 8월호, 2010.
- 김상훈. “개정 『라선경제무역지대법』 분석.” 『북한경제리뷰』. 3월호, 2010.
- 김은영. “통일비용 관련 기존 연구 자료.” 『북한경제리뷰』. 8월호, 2010.
- 조명철. “김정일 위원장의 방중과 북·중 경협전망.” 『오늘의 세계경제』. 제11권 18호, 2011년 6월.
- 김상학. “동아시아지역내 경제협력과 라선경제 무역지대의 개발.” 『圖們江

學術論壇』. 2010.

조명철. “두만강지역 개발잠재력 평가와 정책적 시사점.” 『통일경제』. 통권 제100호 여름호, 2010.

최성근. “중국의 장길도 개발계획과 북중경협에 향방.” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협에 향방』. 평화재단 제38차 전문가포럼, 2010. 4. 20.

황진희. “북한 주요 항만의 개발동향과 시사점.” 『수은북한경제』. 제7권 4호 겨울호, 2010.

황진희. “라진-햇산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안.” 『북한해양수산저널』. 제1권, 2009.

황진희. “중국의 라진항 개발과 발전 가능성.” 『북한해양수산리뷰』. 제16호, 2010.

권오국. “중국의 대북 접경지역 개발전략이 갖는 지정학적 함의.” 『통일문제연구』, 제23권 1호, 2011.

송현철. “동북아시아 지역내 경제협력의 강화와 조선반도 중단철도.” 『두만강포럼자료집』. 연변대학교, 2011. 8. 21.

이찬우. “두만강지역 개발에서의 조선과 일본의 전망.” 『두만강포럼자료집』. 연변대학교, 2011. 8. 21.

3. 기타

『연변일보』.

『흑룡강일보(黑龍江日報)』.

『길림일보』.

『연합뉴스』.

Abstract

The issue about economic cooperation among Changchun—Jilin—Tumen Pilot Zone, Luoxian special city and The Russian Far East

jin shu Lin

Economic cooperation among Changchun—Jilin—Tumen Pilot Zone, Luoxian special city and The Russian Far East is the key for Jilin province in China to “extend to the ocean relying on the port,” is the necessarily step for North Korea to achieve economic recovery through the development and opening of Luoxian special city, is the need for The Russian Far East to realize the development and opening, is the requirement to construct the Cross-border free trade zone

The key issue of economic cooperation among Changchun—Jilin—Tumen Pilot Zone, Luoxian special city and The Russian Far East is to build cross-border transport Channel through the Rajin port, Chongjin port, Zhanuobiluo port, to connect the major channel of international logistics, transport industry production bases and the Tumen River cross-border tourism in Northeast Asian region which contains Russia, Mongolia, China, South Korea, Japan and so on, ultimately construct the Tumen River Cross-border free trade zone

Through participate the development in the Tumen River, South Korea can help North Korea to restore the economy, which is help to reduce the

future unified costs and has a important strategic meaning in expansion the effects of the economic cooperation in Northeast Asia. South Korea needs to further expand the investment in resource development to Russia, Mongolia and the northeast provinces of China, to participate in social infrastructure, cross-border tourism and financial cooperation in the Tumen River development.

The main constraint factors in Tumen River Area International Economic Cooperation is the interest relations among China, North Korea and Russia, Compared to the relatively tremendous capital needs about the development, the foreign investment in this region is less than ideal, the backward social infrastructure and closed institution in North Korea, resources conservation policy of Russian government and the complex political, diplomatic environment in Northeast Asia.

Key Words: : Changchun—Jilin—Tumen Pilot Zone, Luoxian special city, The Russian Far East, logistics corridor; industrial cooperation, Cross-border free trade zone

연구총서

2009-01	북한 비핵화를 위한 한·미 전략적 협력에 관한 연구	전성훈	7,500원
2009-02	세계경제위기와 미·중관계 변화 연구: 북한 핵문제에 미치는 영향	황병덕, 신상진	9,000원
2009-03	북한의 국력 평가 연구	전현준 외	10,000원
2009-04	북한경제의 시장화 실태에 관한 연구	임강택	9,000원
2009-05	21세기 한국의 동아시아국가들과 전략적 협력 강화방안	여인곤 외	10,000원
2009-06	북한체제 전환을 위한 전략적 과제와 한국의 동북아 4국 협력전략	배정호 외	10,000원
2009-07	북한 '변화'의 재평가와 대북정책 방향	박형중 외	10,000원
2009-08	북한 개방 유도 전략 목표, 기본방향 및 단계별 과제	최진욱 외	10,000원
2009-09	북한주민 인권외식 고취를 위한 전략적 인권외교의 방향	홍우택 외	6,500원
2009-10	통일대비 북한토지제도 개편방향 연구	허문영 외	9,000원
2009-11	북한인권 침해구조 및 개선전략	이금순, 김수암	7,500원
2009-12	통일대계 탐색연구	조민 외	8,000원
2009-13	Modernization and Opening-Up of North Korean Economy: Roles and Efforts of Neighboring Countries	김규륜 외	7,500원
2009-15	Peace-Keeping on the Korean Peninsula: The Role of Commissions	Gabriel Jonsson	20,000원
2010-01	북한 핵 보유 고수 전략의 도전과 대응	박형중 외	9,500원
2010-02	탈사회주의 경제이행 국가의 권력구조 유형과 개혁 경로: 포스트-김정일 체제에 대한 시사점	최진욱, 김진하	8,000원
2010-03	북한 개방화와 인권개선 방안연구	김국신, 김연수, 서보혁	7,000원
2010-04	북한의 체제위기와 사회갈등	조한범, 양문수, 조대엽	7,500원
2010-05	오바마 행정부 출범 이후 동북아전략 환경의 변화와 한국의 동북아 4국 통일외교전략	배정호 외	12,500원
2010-06	북한주민 인권외식 실태연구	이금순, 전현준	8,500원
2010-07	리진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구	김영윤, 추원서, 임을출	8,000원
2010-08	민족공동체 통일방안의 새로운 접근과 추진방안: 3대 공동체 통일구상 중심	박종철 외	11,500원
2010-09	통일한국의 정치체제	허문영 외	6,000원
2010-10	북한 핵에 대한 억지방향 연구	홍우택	5,000원
2010-11	북한의 포스트 김정일체제 전망	정영태 외	11,000원
2010-12	북한 주민의 의식과 정체성: 자아의 독립, 국가의 그늘, 욕망의 부상	조정아 외	17,000원
2010-13	북·중 경제관계와 남북경협에 대한 대북 파급효과 비교분석	최수영	7,500원
2010-14	East Asian Community Building: Issue Areas and Perspectives of Regional Countries	김규륜 외	10,000원

2010-15(I)	신아시아 외교와 새로운 평화의 모색 I	김규륜 외	13,000원
2010-15(II)	신아시아 외교와 새로운 평화의 모색 II	김규륜 외	13,000원
2011-01	제2차 핵안보정상회의와 북한 핵문제	전성훈	14,500원
2011-02	북한군의 기강 해이에 관한 연구	이교덕 외	11,000원
2011-03	통일 진입과정에서의 북한 재건 방향	최진옥, 김진하	5,500원
2011-04	북한의 부문별 조직실태 및 조직문화 변화 종합연구	정영태	16,000원
2011-05	북한형사재판제도 연구: 특징과 실태	이규창, 정광진	8,000원
2011-06	북한주민의 삶의 질: 실태와 인식	김수암 외	12,000원
2011-07	한반도 평화와 북한 비핵화: 협력적 위협감축(CTR)의 적용방안	박종철 외	10,000원
2011-08	대북한 핵협상 전략구상방향	홍우택 외	6,000원
2011-09	중국의 부상에 대한 북한의 인식과 대응	허문영, 마민호	10,000원
2011-10	북한 핵의 국제정치와 한국의 대북 핵전략	배정호 외	11,000원
2011-11	평화통일을 위한 통일외교 전략	박영호 외	13,500원
2011-12(I)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제1부	황병덕 외	15,500원
2011-12(II)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제2부	황병덕 외	13,500원
2011-12(III)	중국의 G2 부상과 한반도 평화통일 추진전략 제3부	황병덕 외	18,000원

학술회의총서

2009-01	북핵 문제 해결 방향과 북한 체제의 변화 전망		6,500원
2009-02	북핵 일괄타결(Grand Bargain)방안 추진방향		5,500원
2010-01	이명박 정부 2년 대북정책 성과 및 향후 추진방향		8,000원
2010-02	독일 통일 20년과 한반도 통일비전		6,000원
2010-03	분단관리에서 통일대비로		5,500원
2010-04	독일 통일 20년과 한국의 통일대비		7,000원
2011-01	한반도 통일비전과 국제협력		4,000원
2011-02	제1차 사이오 인권포럼-북한인권 실상과 개입방안		8,500원

협동연구총서

2009-15-01	북한개발지원의 포괄적 추진방안(총괄보고서)	임강택 외	8,500원
2009-15-02	북한개발지원의 이론과 포괄적 전략	박형중 외	10,000원
2009-15-03	북한개발지원의 쟁점과 해결방안	김정수 외	10,000원
2009-15-04	북한개발지원을 위한 국제협력 방안	장형수 외	10,000원
2009-15-05	북한개발지원체제의 구축방안	이종무 외	9,000원
2009-15-06	지방자치단체의 북한개발지원 전략과 접근방법	양현모 외	10,000원
2009-16-01	복잡계 이론을 통한 북한의 정상국가화 방안 연구 (총괄보고서)	김국신 외	6,000원
2009-16-02	북한체제의 행위자와 상호작용	이교덕 외	8,000원
2009-16-03	북한 계획경제의 변화와 시장화	이 석 외	9,000원
2009-16-04	탈냉전 이후 국제관계와 북한의 변화	민병원 외	8,000원

2009-17-01	비핵·개방·3000 구상: 추진전략과 실행계획(총괄보고서)	여인곤 외	7,500원
2009-17-02	이명박 정부의 대북정책 및 추진환경과 전략	박종철 외	8,000원
2009-17-03	비핵·개방·3000 구상: 한반도 비핵화 실천방안	조민 외	9,000원
2009-17-04	비핵·개방·3000 구상: 북한의 개방화 추진방안	함택영 외	7,500원
2009-17-05	비핵·개방·3000 구상: 남북경제공동체 형성방안	조명철 외	7,000원
2009-17-06	비핵·개방·3000 구상: 행복공동체 형성방안	이금순 외	7,500원
2010-14-01	북한정보체계 실태조사(총괄보고서)	황병덕 외	12,000원
2010-14-02	북한정보체계 실태조사(上)	황병덕 외	14,000원
2010-14-03	북한정보체계 실태조사(下)	황병덕 외	13,000원
2010-15-01	이명박 정부 외교안보통일정책의 세부 실천방안 (총괄보고서)	여인곤 외	9,000원
2010-15-02	이명박 정부 외교안보통일정책의 추진환경 및 전략과 실천방안	박영호 외	9,500원
2010-15-03	이명박 정부 대북통일정책의 세부실천방안	허문영 외	7,000원
2010-15-04	이명박 정부 외교정책의 세부실천방안(1): 협력 네트워크 외교 분야	남궁영 외	7,500원
2010-15-05	이명박 정부 외교정책의 세부 실천방안(2): 포괄적 실리외교 분야	전재성 외	9,500원
2010-15-06	이명박 정부 안보정책의 세부 실천방안	이수훈 외	7,500원
2010-16-01	북한의 정상국가화 지원방안 연구(총괄보고서)	이교덕 외	7,000원
2010-16-02	북한의 정치부문 정상국가화 지원방안	전현준 외	7,500원
2010-16-03	북한 시장 진화에 관한 복잡계 시뮬레이션	조정아 외	14,000원
2010-16-04	북한의 정상국가화를 위한 국제사회의 지원방안	민병원 외	7,500원
2011-14-01	북한정보관리체계 개선방안(총괄보고서)	황병덕 외	14,500원
2011-14-02	북한정보관리체계 개선방안(上)	황병덕 외	13,000원
2011-14-03	북한정보관리체계 개선방안(中)	황병덕 외	12,000원
2011-14-04	북한정보관리체계 개선방안(下)	황병덕 외	13,500원
2011-15-01	북한 경제발전을 위한 국제협력 프로그램 연구: 국제사회의 경험 분석(총괄보고서)	임강택, 이상연	11,000원
2011-15-02	부패의 개념과 실태 및 반부패 개혁	박형중 외	10,000원
2011-15-03	체제전환국의 시장 - 민주제도 건설 지원	박영호, 캐스린버티니, 린리	13000원
2011-15-04	국제사회의 개발지원전략과 협력체계 연구	장형수, 김석진, 김정수	9,500원
2011-15-05	수원국의 역량발전을 위한 개발협력 전략과 사례	이종무, 김태균, 송정호	9,500원
2011-15-06	인프라 개발을 위한 국제협력 사례와 시사점	이상준, 남경민, 임을출	9,000원

논문

통일정책연구, 제18권 1호 (2009)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 18, No. 1 (2009)	20,000원

통일정책연구, 제18권 2호 (2009)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 18, No. 2 (2009)	20,000원
통일정책연구, 제19권 1호 (2010)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 19, No. 1 (2010)	20,000원
통일정책연구, 제19권 2호 (2010)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 19, No. 2 (2010)	20,000원
통일정책연구, 제20권 1호 (2011)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 20, No. 1 (2011)	20,000원
통일정책연구, 제20권 2호 (2011)	10,000원

북한인권백서

북한인권백서 2009	이금순 외	10,000원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2009</i>	이금순 외	20,000원
북한인권백서 2010	박영호 외	20,000원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2010</i>	박영호 외	20,000원
북한인권백서 2011	김국신 외	17,500원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2011</i>	김국신 외	17,500원

기타

2009 Lee Myung-bak Government's North Korea Policy	Suh, Jae-Jean	5,500원
2009 김정일 현지지도 동향 1994-2008		15,000원
2009 The U.S.-ROK Alliance in the 21st Century	Bae, Jung-Ho, Abraham Denmark	10,000원
2009 북한의 주요현안과 한-미 전략적 공조	배정호	10,000원
2009 오바마 행정부의 출범에 따른 미-중관계의 변화와 한반도	배정호	10,000원
2010 김정일 현지지도 동향 1994-2009		15,000원
2010 2010 독일통일백서		13,000원
2010 21세기 러시아의 국가전략과 한-러 전략적 동반자관계		10,500원
2010 Russian National Strategy and R.O.K.-Russian Strategic Partnership in the 21st Century		13,500원
2010 NPT 체제와 핵안보		13,000원
2010 Nuclear Security 2012: Challenges of Proliferation and Implication for the Korean Peninsula		15,000원
2010 통일 환경 평가(통일대계 연구 2010-01)	박종철 외	18,000원
2010 통일비전 개발(통일대계 연구 2010-02)	조민 외	12,000원
2010 독일의 평화통일과 통일독일 20년 발전상(통일대계 연구 2010-03)	황병덕 외	16,000원
2010 사회주의 체제전환 이후 발전상과 한반도통일-중국, 베트남 및 중동부 유럽 국가들의 사회주의 체제전환 중심 (통일대계 연구 2010-04)	황병덕 외	15,000원
2010 전환기의 북한과 통일담론(통일대계 연구 2010-05)	배정호 편저	11,000원

2010	한반도 통일과 주변 4국(통일대계 연구 2010-06)	최진욱 편저	11,000원
2010	Korean Unification and the Neighboring Powers (통일대계 연구 2010-07)	최진욱 편저	13,000원
2011	통일대비를 위한 북한변화 전략(통일대계연구 2011-01-1)	박형중 외	17,000원
2011	북한 변화를 위한 한-중 협력방안(통일대계연구 2011-01-2)	임강택, 김철, 민해봉	6,500원
2011	남북 친화력 확대 방안(통일대계연구 2011-02)	조 민 외	6,000원
2011	통일대비를 위한 국내과제(통일대계연구 2011-03)	박종철 외	13,000원
2011	통일외교 과제와 전략(통일대계연구 2011-04)	최진욱 외	13,000원
2011	US-China Relations and Korean Unification (Grand Plan for Korean Unification 2011-05)	최진욱 편저	12,000원
2011	통일 비용·편익 연구의 새로운 접근: 포괄적 연구요소의 도입과 대안의 모색 (통일 비용·편익 종합연구 11-01)	김규륜 외	19,000원
2011	체제전환 비용·편익 사례연구(통일 비용·편익 종합연구 11-02)	조한범 외	10,500원
2011	통일 비용·편익 추계를 위한 북한 공식경제부문의 실태 연구 (통일 비용·편익 종합연구 11-03)	임강택, 양문수, 이석기	9,500원
2011	2011년 통일에측시계구축	박영호, 김형기	7,500원
2011	한반도 통일과 동북아 4국의 입장과 역할	배정호 외	6,500원
2011	Korean Unification and the Positions and Roles of the Four Neighboring Powers	배정호 편	8,500원
2011	중국의 부상에 따른 동북아 전략환경의 변화와 한반도	배정호 편	12,000원
2011	2011 Unification Clock: When We See a Unified Korea? Park Young-Ho, Kim Hyeong Ki		4,000원
2011	알기쉬운 통일교육 12주제	허문영 외	15,000원

연례정세보고서

2009	통일환경 및 남북한 관계 전망: 2009~2010	7,000원
2010	통일환경 및 남북한 관계 전망: 2010~2011	7,000원

통일정세분석

비매출

2008-12	한-러 정상회담 결과분석	여인곤
2009-01	2009년 북한 신년 공동사설 분석	최진욱, 전현준, 정영태, 조정아, 최수영, 박영호, 박형중
2009-02	하반기('08년 7월~12월) 북한의 정세 분석	최진욱, 임순희, 전현준, 정영태, 조정아, 최수영
2009-03	북한의 대남 비방 공세의 의도와 전망	최진욱, 전현준, 정영태
2009-04	북한의 제12기 최고인민회의 대의원 선거 결과 분석	전현준
2009-05	2008년 북-중무역의 주요 특징	임강택, 박형중
2009-06	북한 최고인민회의 제12기 제1차 회의 결과 분석	최수영, 정영태
2009-07	한-미 정상회담 결과분석	김국신
2010-01	2010년 북한 신년 공동사설 분석	임강택 외

2010-02	북한 최고인민회의 제12기 제2차 회의 결과 분석	최수영
2010-03	김정일 방중과 중국의 전략외교	배정호, 박영호, 전병곤
2010-04	2010상반기 북한정세 분석 보고서	정영태, 이교덕, 최수영, 임순희, 조정아
2010-05	독일통일 20주년 조망: 독일통일이 한반도 통일에 주는 시사점	황병덕
2010-06	야로슬라블 한·러 정상회담 결과 분석	여인곤
2010-07	북한 3대 세습 후계구도 분석 및 정책변화 전망	김진하
2011-01	2011년 북한 신년 공동사설 분석	최진욱 외
2011-02	미·중 정상회담의 의미와 한국의 전략적 고려사항	배정호 외
2011-03	2011년 미·중 정상회담 평가: 동북아 및 한반도에서의 함의	황병덕 외
2011-04	2009년 헌법 개정 이후 북한 노동법제 동향	이규창
2011-05	최근 북한 주민의 의식변화와 정책적 시사점	임순희
2011-06	최고인민회의 제12기 제4차 회의 결과 분석	임강택, 최진욱
2011-07	중동 민주화 혁명과 한반도 전략적 함의	배정호, 박영호, 박재적, 이기현
2011-08	북한의 여성권·아동권 관련 법 제정 동향	임순희, 김수암, 이규창
2011-09	상반기 북한정세 분석 보고서	최진욱, 임강택, 임순희, 정영태, 김진하, 한기범

KINU정책연구시리즈

2009-01	신평화구상 실현을 위한 전략과 과제	김규륜 외
2009-02(I)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(I): 접경지역 평화적 이용을 위한 이론적 검토와 사례연구	손기웅 외
2009-02(II)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(II): 접경지역 평화적 이용을 위한 기존제안 검토	손기웅 외
2009-03	대북정책의 대국민 확산방안	조한범 외
2009-04	통일 예측 시계 구축	박영호, 김지희
2009-05	북핵일지 1955-2009	조민, 김진하
2009-06	미국 대북방송 연구: 운용실태 및 전략을 중심으로	이원웅
2010-01	한반도 녹색성장을 위한 남북한 산림협력 법제 개선방안 예비연구	이규창
2010-02	2010년 통일예측시계	박영호 외
2010-03	북한 경제개발계획 수립방안 연구: 베트남 사례를 중심으로	임강택 외
2010-04(III)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(III): 정책제안	손기웅 외
2010-04(IV)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(IV): 2010년 「코리아 접경포럼」 자료집	손기웅 외
2011-01	재스민혁명의 분석과 북한에 대한 시사점	박종철 외
2011-02	창지투(長吉圖) 선도구와 북한나선특별시, 러시아 극동지역 간 경제협력 과제	림금숙
2011-03	6자회담과 남북관계: 전망과 대책	박종철 외
2011-04	보호책임(R2P)의 이론 및 실행, 그리고 한반도에서의 함의: 리비아 및 코트디부아르 사례를 중심으로	조정현
2011-05	남북러 가스관 사업의 효과, 쟁점, 과제	이윤식
2011-06	DMZ 총람: 개요, 정치·군사적 현황	손기웅 외
2011-07	DMZ 평화적 이용의 국가적 의미	손기웅 외

북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응

2009	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제4권 1호	박영호, 이금순, 김수암, 홍우택
2009	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제4권 2호	박영호, 이금순, 김수암, 홍우택
2010	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제5권 1호	김국신, 김영윤, 전현준, 이금순, 이규창
2010	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제5권 2호	김국신, 전현준, 이금순, 이규창
2011	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제6권 1호	김수암, 전현준, 이규창
2011	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제6권 2호	김수암, 김국신, 이규창

Studies Series

2009-01	The Evaluation of Regime Stability in North Korea:Scenario Workshop Choi Jin Wook, Kim Kook Shin, Park Hyeong Jung, Cheon Hyun Joon, Cho Jeong Ah Cha Moon Seok, Hyun Sung Il	
2009-02	Developing Inter-Korean Economic Relations for the 'Advancement of the Korean Peninsula'	Lim Kang Teag, Kim Kyu Ryoan, Jang Hyung Soo, Cho Han Bum, Choi Tae Uk
2009-03	The Everyday Lives of North Koreans	Cho Jeong Ah, Suh Jae Jean, Lim Soon Hee, Kim Bo Geun, Park Young Ja
2009-04	North Korea's Regime Maintenance Policy Since the Kim Jong-il Regime and Prospects for Change	Chon Hyun Joon, Jeung Young Tae, Choi Soo Young, Lee Ki Dong
2010-01	Strategy for Encouraging North Korean Opening: Basic Direction and Sequential Tasks	Choi Jin Wook, Lee Kyo Duk, Cho Jeong Ah, Lee Jin Yeong, Cha Moon Seok
2010-02	Unification Clock: Predicting Korean Unification	Park Young Ho
2011-01	A New Approach to the National Community Unification Formula	Park Jong Chul, Hong Woo Taek, Lee Kyu Chang, Kim Philo, Chun Chae Sung, Cho Seong Ryoul, Hong Ihk Pyo, Hwang Sun Hye

기타

2010	2010 Unification Clock: When Will We see a Unified Korea	Park Young Ho
2010	In Search of New Peace on the Korean Peninsula	Kim Kyu-Ryoon

통일연구원 회원가입 안내

통일연구원은 민족공동체 실현을 위한 국민 역량을 축적하고 통일환경 변화에 적극적 주도적으로 대응할 수 있도록 통일문제에 관한 제반 사항을 전문적, 체계적으로 연구하고 있습니다. 본원의 연구성과에 관심이 있는 분들에게 보다 많은 정보와 자료를 제공하고자 연간 회원제를 운영하고 있습니다.

연간 회원에게는 간행물을 우편으로 우송해 드리며 각종 학술회의에 참석할 수 있는 혜택을 드립니다.

1. 회원 구분

- 가) 학생회원: 대학 및 대학원생
- 나) 일반회원: 학계나 사회기관소속 연구종사자
- 다) 기관회원: 학술 및 연구단체 또는 도서관

2. 가입방법

- 가) 「회원 가입신청서」 작성
- 나) 신한은행 140-002-389681(예금주: 통일연구원)으로 계좌입금
- 다) 연회비: 학생회원 7만원, 일반회원 10만원, 기관회원 20만원

3. 회원 특전

- 가) 연구원이 주최하는 국제 및 국내학술회의 등 각종 연구행사에 초청
- 나) 연구원이 발행하는 정기간행물인 『통일정책연구』, 『International Journal of Korean Unification Studies』, 단행본 시리즈인 연구총서, 학술회의 총서, 협동연구총서, 통일정세분석 등 우송
- 다) 도서관에 소장된 도서 및 자료의 열람, 복사이용
- 라) 구간자료 20% 할인된 가격에 구입

4. 회원가입 문의

- 가) 주소: (142-728) 서울시 강북구 한천로 1307(수유동) 통일연구원 통일 학술정보센터 출판정보관리팀 도서회원 담당자(pcm@kinu.or.kr)
- 나) 전화: (02)901-2559, FAX: (02)901-2547
- 다) 홈페이지: <http://www.kinu.or.kr>

※ 가입기간 중 주소변경시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

KINU 정책연구시리즈 11-02

창지투(長吉圖) 선도구와
북한 나선특별시, 러시아 극동지역 간
경제협력 과제

 통일연구원

