

KINU 연구총서 10-07

라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구

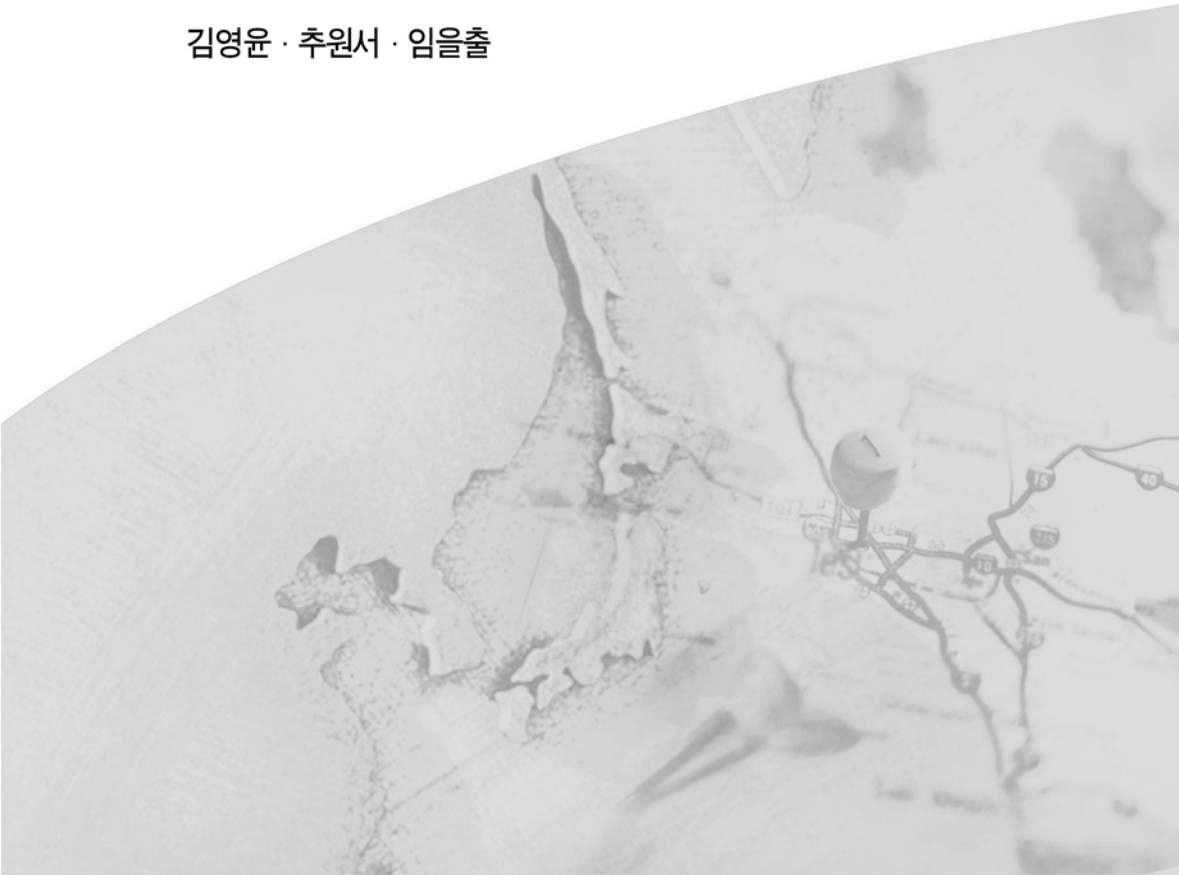
김영윤 · 추원서 · 임을출

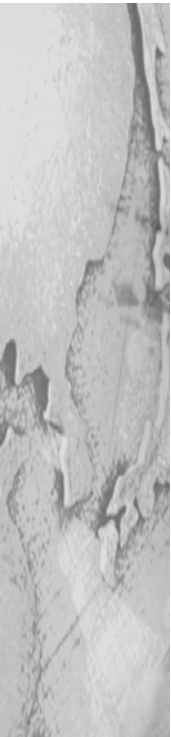


KINU 연구총서 10-07

라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구

김영윤 · 추원서 · 임을출





**라진·선봉지역 물류분야
남북 협력방안 연구**

인 쇄 2010년 12월

발 행 2010년 12월

발 행 처 통일연구원

발 행 인 통일연구원장

편 집 인 북한인권연구센터

등 록 제2-02361호 (97.4.23)

주 소 (142-728) 서울특별시 강북구 4·19길 275 통일연구원

전 화 (대표) 900-4300 (직통) 901-2528 (팩시밀리) 901-2546

홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>

기획·디자인 (주)예원기획 (02-745-8090)

인 쇄 처 (주)세원문화사 (02-2265-1141)

ISBN 978-89-8479-564-8 93340

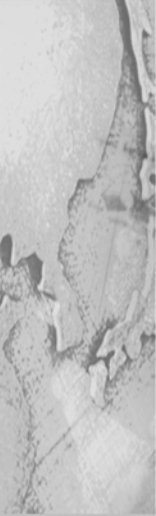
가 격 ₩8,000

© 통일연구원, 2010

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.

(구입문의) 정부간행물관리센터:

·매장: 734-6818 ·사무실: 394-0337



라진 · 선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구

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

목 차

I. 서론	1
1. 연구 배경과 목적	3
2. 연구내용 및 방법	8
II. 물류의 개념과 물류인프라 문제	11
1. 물류의 개념	13
2. 물류의 최근 경향	14
III. 라진·선봉지역의 지리적 조건 및 지정·지정학적 의미 ...	19
1. 라진·선봉지역의 지정·지정학적 의미	21
2. 라진·선봉지역 개발에 대한 인식	34
IV. 라진·선봉지역 물류분야 협력의 의미와 필요성	39
1. 북·중 경제심화 대응 차원	41
2. 북한 경제개발 차원	44
3. 남북관계발전 차원	49
4. 동북아 경제협력 차원	54

V. 라진·선봉지역 물류운송분야 개발 현황 및 전망	61
1. 라진·선봉지역 물류운송분야 개발 현황	63
2. 라진·선봉지역 물류운송분야 잠재력과 발전 전망	95
VI. 라진·선봉지역 물류운송분야 협력방안과 과제	109
1. 라진·선봉지역의 물류인프라 건설	111
2. 중국 동북 3성 개발과의 연계 및 공동협력	120
3. 국제협력 프로젝트의 참여	129
4. 정책사항 및 과제	146
VII. 결론	153
참고문헌	161
최근 발간자료 안내	167

표 목 차

<표 III-1> 라진·선봉 자유무역지대 개요	26
<표 IV-1> 북한의 대중국 교역 추이 및 무역의존도	42
<표 IV-2> 북한의 국민소득 추이	46
<표 V-1> 창·지·투 개발개방 선도구 현황	74
<표 V-2> 엔지경제개발구 현황	75
<표 V-3> 라진항 건설 주요 경제지표	79
<표 V-4> 라진항 부두별 현황	95
<표 V-5> 라진항 접안·하역능력	96
<표 V-6> 부두별 개발 현황	97
<표 V-7> 2022년 라진항 유치 가능 물동량 추정치	101
<표 V-8> 중국 내수물량 이동소요시간 비교 (흑룡강성 하얼빈~절강성 상하이남)	103
<표 V-9> 라진항 경유 수송로별 운임/기간 비교	105
<표 VI-1> 라진관련 중국의 도로·철도 사업	115
<표 VI-2> 두만강개발계획(GTI) 프로젝트	132
<표 VI-3> 라진·선봉 물류분야 조사대상 분야	150

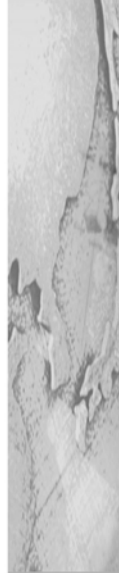
그림 목 차

라진·선봉지역 물류분야
남북 협력방안 연구

<그림 Ⅲ-1> 라진·선봉지역 주변도	24
<그림 Ⅲ-2> 북한의 도로 및 공업지구	31
<그림 V-1> 중국의 창·지·투 개발계획과 북·중경협	76
<그림 V-2> 라진항 경유 물류이동 예상도	80
<그림 V-3> 라진항 부두	97
<그림 VI-1> 라진~햇산 철도 현대화 사업	135
<그림 VI-2> 환동해 해상물류운송도	139
<그림 VI-3> 환동해권 운송항로	140

I. 서론

라진 · 선봉지역 물리조사
결과 종합보고서



1. 연구 배경과 목적

북한 라진·선봉지역에 대한 세간의 관심이 다시 높아지고 있다. 라진·선봉지역은 그 자체가 갖는 지리적 이점 때문에 개발의 당위성이 확보되어 있는 지역이다. 북한도 이를 인식, 일찍이 1990년대 초 라진·선봉을 경제특구지대로 지정한 바 있다. 그러나 북한의 폐쇄적인 정책과 현실에 부합하지 않는 법·제도, 핵문제를 둘러싼 동북아의 불안정한 정세가 라진·선봉지역의 개발을 가로막고 있었다. 그러나 2010년 8월 김정일 위원장의 당해 년 두 번째 중국 방문이 북·중 간의 경제협력을 강화하는 데 주목적이 있었던 것으로 알려지면서 중국의 동북 3성 개발과 연계된 라진·선봉지역이 다시 한 번 세간의 주목을 받게 되었다. 북·중 간 논의된 협력의 주 대상지역이 중국의 「창·지·투(창춘·지린·투먼)」지역과 북한의 「라진·선봉지역」이었다는 점에서 이들 두 지역이 앞으로 어떻게 연결·발전할 것인지가 주목되고 있다. 이런 점에서 남한의 라진·선봉지역에 대한 진출 채비도 서둘러야 한다는 요구도 제기되고 있는 실정이다. 본 연구의 목적은 남한의 라진·선봉 지역 물류분야 진출 방안을 제시하는 것이다. 크게 다음 두 가지 분야를 면밀하게 논의하고자 한다.

첫 번째로는 라진·선봉지역에 대해 고조되고 있는 중국의 관심과 그 정책적 배경을 논의하는 것이다. 주지하는 바와 같이 중국은 현재 「동북진흥전략」이라는 거시적 구상 아래 동부 연안지역에 비해 크게 낙후되어 있는 동북 3성을 발전시키기 위한 전략을 세워 놓고 있다. 중국 국무원은 「창·지·투 개발개방 선도구를 위한 두만강구역 협력개발 계획 요강」을 국가 전략으로 정식 비준(2009.8)한 바 있다. 북한과 직접 국경을 접하고 있는 랴오닝성도 2009년 국가급 전략으로 격상된

I

II

III

IV

V

VI

VII

「랴오닝연해경제벨트발전계획」을 마련해 놓고 있다.¹ 특히, 물류분야에 대한 중국 정부의 관심은 그 어느 때보다도 높다. 중국 정부는 2005년 6월 이미 「국가표준화관리위원회」를 통해 ‘전국 물류표준 2005~2010년 발전계획’을 만들었으며, 이를 5대 중점분야에 걸쳐 시행하고 있다. 5대 중점분야는 ① 물류기초, ② 물류기술, ③ 물류정보, ④ 물류관리, ⑤ 물류서비스의 표준화다. 중국 정부는 이를 3단계로 나누어 실천하려고 한다. 1단계(2005~2006)에서는 물류기초 표준 및 시급히 요구되는 표준의 제정, 2단계(2007~2008)에서는 물류기술, 정보, 서비스 품질, 안전 분야의 표준과 물류통계 분야의 표준을 추진하며, 마지막 제3단계(2009~2010)에서는 물류일체화 서비스 창출을 위한 종합 표준안의 제정 및 수정을 추진하는 것이다.

이상과 같은 물류분야의 계획에 따른 성과 면에서는 동북 3성 중 랴오닝성과 지린성이 단연 돋보인다. 랴오닝성은 2006년 ‘랴오닝성 현대물류산업발전 촉진에 관한 의견’을 만들어 물류발전을 위한 우대정책과 통관절차의 간소화, 전자상거래 활성화, 물류산업의 대외개방 등을 추진해 왔다. 지린성 또한 2006년 ‘지린성 현대물류산업 발전강화에 관한 건의’를 기반으로 복합물류, 물류기초기설 및 정보화를 강화하고 있다. 2007년 제정한 ‘지린성 서비스무역발전 십일오(十一五) 계획 요강’에서는 물류산업을 포함한 서비스 산업 발전을 명시한 바 있다. 또한 2011년부터 시행에 들어가는 12차 5개년 계획기간 중에도 산업경쟁력 제고를 위한 종합운수시스템 건설을 주요 과제로 채택하

¹ 랴오닝성은 2010년 1월 21~22일 개최된 제10회 정치협상회의와 제11회 인민대표대회에서 경제성장과 산업구조조정을 주요 의제로 채택하고, 첨단과학기술 위주의 9개 주요 신산업 육성을 통해 경제구조를 선진화하고, 산업구조 개혁과 대외개방을 확대하여 해외투자를 적극적으로 유치하기로 했다.

는 등, 물류분야의 발전을 위한 노력을 지속적으로 전개할 계획이다.

동북 3성의 물류분야 개발과 관련, 한 가지 특징적인 점은 중국이 북한과의 연계를 통해 물류산업의 발전을 도모하고 있는 점이다. 중국은 교통물류인프라를 중심으로 하는 두만강지역 개발을 추진, 동해로의 새로운 출해통로(出海通路)를 개척하고, 동북지역을 새로운 경제성장 거점으로 성장시킬 계획이다. 이의 일환으로 이미 2005년부터 「하나의 핵과 두 개의 축」² 건설이라는 기치 아래 두만강지역 개발과 관련된 5대 프로젝트를 진행하고 있다. 5대 프로젝트 중에는 훈춘~라진·선봉 「도로·항만·구역 일체화」 프로젝트가 포함되어 있다.³ 본 프로젝트에 따라 중국은 이미 라진항에 대한 10년 간의 사용권을 확보, 숙원사업인 ‘차항출해(借港出海)’를 성사시킨 바 있다. 더 나아가서는 대북한 전략적 판단에 기초하여 신의주와 단동을 연결하는 「신압록강 대교」를 건설할 계획을 세워놓고 있다. 본 공사는 조만간 착공할 계획이며, 10월 초 현재 측량조사 중인 것으로 나타났다.⁴ 본 계획은 2009년 10월 원자바오 총리의 북한 방문 시, 김정일 위원장과 논의된 사항으로, 양국 간 체결된 중국의 대북 경제지원, 경제기술협조, 교류협력 등의 협정에 포함시켜 매듭지어진 것으로 판단된다.

2. 하나의 핵이란 중국 지린성 훈춘시를 국제물류단지 및 선진개방형의 변경세관도시로 건설한다는 것이며, 두 개의 축이란 러시아에 대한 ‘도로·항만·세관’과 북한에 대한 ‘도로·항만·구역’의 물류통로를 지칭

3. 2008년 2월 「중국~북한 도로 및 항구 일체화 계획」을 발표, 훈춘~라진·선봉 일체화를 선언. 본 계획은 2009년 9월 4일 베이징에서 열린 제3차 북한~중국 경제무역과학기술협조위원회의 의제로 상정되었으며, 현재 중국 상무부에서 본 계획의 실현을 위해 협상을 진행하고 있다.

4. 이는 필자가 2010년 10월 11일 단동의 신압록강철교 건설현장을 방문 확인한 사항임. 당초 10월에 착공한 후 본격적인 공사는 2011년부터 진행될 예정이었으나, 북·중 간 초청인사 등의 문제를 놓고 합의가 이루어지지 않아 착공식이 지연되고 있는 것으로 보인다.

중국의 동북 3성과 라진·선봉지역이 연결된 철도·도로, 발전소·항만·공단 등에 대한 투자는 향후 북·중경협 확대에 큰 영향을 미칠 것이 분명하다. 북한도 중국 정무원이 창·지·투 선도구 개발 사업을 국가적 사업으로 공식화한 것을 계기로 2010년 1월 4일 최고인민회의 상임위원회 정령을 통해 라·선시를 특별시로 승격시키고 기존의 「라진·선봉경제무역지대법」을 개정(2010.1.27)한 바 있다. 종전의 “라진·선봉경제무역지대의 효과적 관리운영”을 “라진·선봉경제무역지대 개발과 관리운영사업의 개선”으로 바꾸고, 투자형식과 기업관리 방법의 선택권을 투자자에게 보장하고 있다. 이와 함께 중앙에는 「라진·선봉경제무역지도기관」을 신설하였으며, 「라진·선봉경제무역지도위원회」도 두고 있다. 이어 「조선대풍국제투자그룹」을 통해서는 「국가개발은행」의 설립을 발표한 바 있다. 본 연구에서는 이상과 같은 북·중 간 경제적 밀착의 현황과 정책적 배경을 분석하고 향후를 전망하고자 한다.

두 번째로는 북한의 대중 경제적 밀착을 억제하기 위한 라진·선봉 지역 물류운송분야의 남북경협 방안을 제시하는 것이다. 북·중경협 심화는 북한 경제의 대중국 의존도 제고와 함께 지경학적 차원에서 큰 파급효과를 미칠 것이다. 단기적으로는 G2로 성장한 중국의 동북 진흥계획에 북한이 급속히 빨려 들어갈 가능성⁵⁾을 배제할 수 없다. 또한 장기적으로 남북경제공동체 형성과 통일경제를 지향하는 데 있어서도 큰 지장을 초래할 것으로 판단된다. 따라서 ‘라진·선봉특구개발’과 ‘창·지·투계획’과 같은 개발 프로젝트에 남한이 적극적으로 참

⁵⁾ 권영경, “중국의 장길도개발계획과 북중경협의 미래,” 『한반도집경지역개발과 동북아의 미래』(남북물류포럼 동북아경제협력회의 자료집, 2010.7.20), pp. 10~11.

여, 경제적으로 편중되는 북한의 대중 관계를 완화시키는 것이 바람직할 것이다.

라진·선봉지역 개발에 대한 북한의 의도는 항만시설, 철도 등 수송 인프라를 이용한 국제물류사업을 전개하는 것으로 알려지고 있다. 보다 구체적으로는 라진·선봉지역을 ① 중국 동북지역에서 중국 동부 연안지역으로 농산물 및 광산자원을 중계수송하고, ② 중국 동북지역 및 러시아와 일본, 한국 사이에 각종 자원 및 공업제품 등을 운송하는 화물중계지로 성장시키는 것이다. 더 나아가서는 ③ 한국과 일본 등으로부터 자본과 첨단기술을 유치해 수출가공구를 육성하고, 국제관 광사업을 통한 외화에 있다. 그동안 북한은 법·제도적 투자환경의 미비, 열악한 인프라 수준, 낮은 국가 신용도와 안보불안 때문에 기대만큼의 성과를 거두지 못했다. 하지만 앞으로 중국 동북 3성과 연계한 개발을 통해 그 성과를 극대화할 의도를 가지고 있는 것으로 보인다. 이와 같은 의도는 경우에 따라 한국과 중국이 상호협력하는 형태로 대북한 진출이 이루어지게 할 가능성을 배제할 수 없다. 이 경우 남한은 중국과 협력하여 북한을 개방시키고, 동북아 경제협력을 강화할 수 있는 계기를 마련할 수 있을 것이다. 이렇게 될 경우에는 남북관계 개선뿐만 아니라, 남한경제에도 상당한 도움을 가져다 줄 것으로 전망된다. 본 연구는 이와 같은 측면을 감안, 라진·선봉 중심 물류분야에서 남북이 협력할 수 있는 대안을 도출하고자 한다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

2. 연구내용 및 방법

중국의 동북 3성 개발은 그 자체가 지니고 있는 성격적 특성상 북한의 접경지역과 연결될 수밖에 없다. 라진·선봉지역은 이의 핵심지역이 된다. 이는 라진·선봉이 지리적으로 한반도와 대륙을 연결해 주는 교두보적인 역할을 하고 있기 때문이다. 이런 점에 착안, 본 연구는 라진·선봉지역이 그 지리적 이점을 살려 과연 동북아 협력의 중심에 설 수 있는지, 또한 그런 역할이 가능하다면 남한의 진출은 어떻게 이루어져야 할 것인지를 제시하고자 한다.

본 연구는 남북경협을 전공하는 세 명의 연구자에 의해 이루어졌다. 집필자들은 다음과 같은 세 가지 방법을 동원하여 연구를 진행했다. 첫째, 관련 자료 및 문헌에 대한 분석이다. 본 연구가 거의 매듭지어지는 시점에서는 중국 엔지의 연변대학에서 개최된 「두만강 학술논단」 2010(2010.11.1~2)에 참가하여 중국, 북한, 러시아 등 학자들의 발표 자료를 획득, 본 연구 내용의 정확성과 적실성을 확보하고자 노력했다.

둘째, 관련 기업가 및 전문가들로부터의 자문과 함께 라진·선봉지역의 현황을 보다 더 자세히 파악하기 위해 최근 1~2년 내에 탈북한 북한이탈주민 약 10여 명과도 면담했다. 또한 세 명으로 구성된 집필진 이외에도 본 보고서를 작성하기 위해 개최된 관련 분야의 자문회의가 많은 역할을 했다.

셋째, 북·중 접경지역 현장 방문 등을 통한 현황을 파악하기 위해 노력했다. 집필과정에서는 창·지·투 지역으로 명명되는 창춘, 지린, 투먼지역을 찾아 현지 분위기와 실정을 파악하는 한편, 북한과 접경을 이루고 있는 연변지역 일대를 시찰하기도 했다. 특히, 라진·선봉지

역과 가장 가까운 훈춘지역을 방문, 강호권(Jiang Huquan) 훈춘시장
을 비롯, 경제발전국 채희남 국장 등과 면담했으며, 이들로부터 중국
의 동북 3성 개발과 대북한 진출 계획과 관심을 확인한 바 있다.

집필진 내부적으로는 자료수집과 현황 파악에 근거한 연구진 간
상호 의견교환 등을 거쳐 목차를 구성하고 내용을 결정했다.

본 연구는 다음과 같이 구성되어 있다. 제Ⅰ장의 서론에 이어 제Ⅱ
장에서는 물류의 개념과 물류의 최근 경향 및 파급효과와 함께 물류
인프라 문제를 검토, 물류분야의 중요성을 총체적으로 제시하고 있
다. 제Ⅲ장에서는 라진·선봉이 가진 지리적 조건과 지경·지정학적 중
요성, 그리고 중국·북한·남한이 본 지역에 대해 가지고 있는 인식을
정리하고 있다. 특히, 라진·선봉이 교통·지리적 여건, 사업 및 경제발
전 가능성 측면, 정치·사회적 관점 및 역사적 관점에서 물류중심지로
서 그리고 국제협력의 교량역할을 할 수 있는 지역으로서의 가능성이
있는지를 진단하고 있다. 제Ⅳ장에서는 본 지역에 대한 남북 간 물류
분야 협력의 의미와 필요성을 논의하고 있다. 여기에서는 남북 간 협
력이 북한 경제 개발과 남북관계 발전에 어떠한 의미를 갖고 있으며
북한의 대중 경제의존도 심화를 완화시키고 동북아 경제협력을 가속
화하기 위한 방안을 제시하고 있다. 제Ⅴ장에서는 현재 본 지역을 중
심으로 이루어지고 있는 물류운송분야의 개발 현황과 전망을 살펴보
고 있다. 다시 말해 라진·선봉 자유무역지대 설치 의도와 개발을 위한
노력을 살펴보고, 라진·선봉지역을 포함한 두만강지역 일대의 개발협
력 현황과 문제점을 알아본다. 제Ⅵ장에서는 지금까지의 논의를 바탕
으로 라진·선봉지역에서의 남북협력 방안을 제시하고 있다. 제Ⅶ장은
결론이다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

II. 물류의 개념과 물류인프라 문제

라진 · 신항지역 물류분야
연구개발사업
중점분야인 연구

1. 물류의 개념

물류란 물적유통(physical distribution)이다. 상품과 물자를 생산자로부터 소비자에게 효율적으로 이동시키는 것과 관련된 제반활동이다. 여기에는 ‘수송·보관·하역·포장’ 등이 포함된다.⁶ 그러나 재화가 판매자로부터 구입자에게로 넘어가는 공간적 이동을 의미하는 판매물류 중심의 물류개념이 생산과 소비를 결합하고 정보의 흐름(情報流)을 포함한 종합적인 로지스틱스(logistics)로 이해될 필요성이 제기되면서부터 물류의 기능에 ‘정보’가 추가되었다.⁷ 최근 들어서는 물류센터 내에서 유통·가공이 이루어지면서 물류의 개념은 이상의 모든 개념을 포함한 기능으로 확대되고 있다.⁸ 이런 점에서 물류산업은 정부 관련기관 외에도 육상·해상·항공 운송업은 물론 택배업, 물류시설업 등 광범위한 영역에 걸친 시장 참여자를 포괄하고 있다.

물류는 ‘조달’, ‘생산’ 그리고 ‘판매’에 걸쳐 이루어진다. 따라서 이를 ‘물류의 3대 영역’이라고 부른다. 그리고 물류체계⁹를 구성하는 공간적 개념, 즉 물류가 이루어지는 일련의 과정을 link, node 그리고

⁶ 김영규, 『경영학원론 (제2판)』 (서울: 박영사, 2009). 이는 전통적 의미의 ‘물류의 4대 기능’이라고 할 수 있을 것이다.

⁷ 한주성, 『경제지리학의 이해』 (서울: 한울아카데미, 2007), p. 400.

⁸ 이같은 추세를 반영, 현행 물류정책기본법(구 화물유통촉진법) 제2조(정의)에 「물류」란 재화가 공급자로부터 조달·생산되어 수요자에게 전달되거나 소비자로부터 회수되어 폐기될 때까지 이루어지는 운송·보관·하역(荷役) 등과 이에 부가되어 가치를 창출하는 가공·조립·분류·수리·포장·상표 부착·판매·정보통신 등을 말하는 것으로 정의하고 있다. 현암사, 『2010년 법전』 (서울: 현암사, 2010), p. 5372.

⁹ 앞의 물류정책기본법 제2조 3호에 의하면 「‘물류체계’란 효율적인 물류활동을 위하여 시설·장비·정보·조직 및 인력 등이 서로 유기적으로 기능을 발휘할 수 있도록 연계된 집합체」를 의미하나, 여기서는 물류전반 과정을 지칭하는 일반적 개념이다.

mode로 나누어 이를 ‘물류 네트워크(network)의 3대 요소’로 부르고 있다. ‘link’는 도로, 철도, 해상항로, 항공항로와 같은 ‘물류기반시설’을, ‘node’는 link의 교차점으로서 공장 등 물류발생원과 집중원간에 게재되는 항만, 공항, 철도역, 물류단지나 물류센터와 같은 ‘물류거점’을, ‘mode’는 link를 운행하는 화물자동차, 철도, 선박, 비행기 등의 ‘운반수단’을 의미한다.¹⁰ 일반적으로 사용되는 ‘물류시설’이라는 개념은 화물의 운송, 보관 또는 하역 등 화물의 유통을 위한 도로, 항만, 철도, 공항, 화물터미널 및 창고 등을 포괄적으로 정의하고 있다.¹¹

2. 물류의 최근 경향

가. 물류와 국가경쟁력

대외무역의 중요성이 매우 커진 현대사회에서 물류는 산업의 미래를 좌우하고, 국가적 차원의 경쟁력을 갖추는 중요한 화두가 된다. 전통적으로 한 나라의 국가경쟁력을 결정짓는 요소는 제조업 부문의 기술경쟁력으로 간주되어 왔으나, 최근에는 지식, 정보, 금융, 유통물류 등 서비스 부문의 첨단화 정도가 국가경쟁력을 결정짓는 중요 요

¹⁰ 물류산업 인적자원개발협의체, 『물류시설설비 합리화』 (물류산업 인적자원개발협의체 재직자 직무능력향상 교육교재, 2010).

¹¹ 물류정책기본법상 ‘물류시설’은 1. 화물의 운송·보관·하역을 위한 시설, 2. 운송·보관·하역 등에 부가되는 가공·조립·분류·수리·포장·상표부착·판매·정보통신 등을 위한 시설, 3. 물류의 공동화·자동화 및 정보화를 위한 시설 4. 앞의 시설이 모여 있는 물류터미널 및 물류단지를 말한다(제2조 4호). 한편, 본 연구에서는 이상에서 언급한 물류의 개념 가운데서 주로 물류네트워크의 핵심이 되고 있는 도로, 철도, 항만, 공항 등 물류 수송인프라를 중심으로 논의를 전개한다.

소로 등장하고 있다. 선진국들의 경우에는 국내총소득(GDP)에서 차지하는 서비스부문의 비중이 제조업 부문을 크게 능가하고 있으며 정보화와 지식화로 무장한 서비스산업은 부가가치 창출의 새로운 원천으로 부각되고 있다. 오늘날 물류산업은 IT(정보통신)와 결합, 글로벌 차원의 스피드경쟁(time based competition) 시대의 성장을 위한 중요분야로 인식되고 있는 실정이다.¹²

일반적으로 한 국가에서의 물류비 상승은 대외적으로 외국상품에 대한 가격경쟁력을 약화시켜 무역수지를 악화시킬 뿐만 아니라, 대내적으로는 유통비용을 상승시켜 국가전체의 경쟁력 약화를 초래한다. 특히, 글로벌 경쟁 시대에는 해외자본 유입에 방해가 되는 열악한 물류 인프라와 높은 물류비가 국내 제조업체들의 해외 생산기지로의 이동을 촉진시켜 제조업 공동화의 원인을 제공하기도 한다.

나. 물류와 속도경쟁

정보화와 글로벌화로 상징되는 21세기의 무한 경쟁시대에서는 지식경쟁, 기술경쟁, 디자인경쟁과 함께 기업활동의 인프라가 되는 물류경쟁도 중요한 역할을 한다. 국가적 차원에서 볼 때 물류 인프라의 개선은 국내기업들의 물류비용을 감소시키며 외국기업들의 해외직접투자를 유도한다는 점에서 대단히 중요하다.

정보화의 진전에 의해 기술과 가격에 대한 정보 접근의 용이성, 디자인의 모방 경향 등으로 시장에서의 경쟁우위를 위한 기업들의 경쟁에는 물류 스피드의 영역이 최대의 관건으로 작용하고 있다.¹³ 물류

¹² 한국과학기술정보연구원, 『유통물류: 물류산업의 트렌드와 기업물류혁신 전략』 (한국과학기술정보연구원, 2004), p. 1.

I
II
III
IV
V
VI
VII

스피드 경쟁은 물류의 사이클을 단축시킴으로써 기업의 일반관리비를 감소시킬 뿐만 아니라, 고객의 구매욕구가 존재하는 시점과 장소에 즉시 또는 최대한 빨리 제품을 인도하여 고객만족을 극대화하는데 초점을 맞추고 있다. 물류의 스피드경쟁은 항공화물의 급속한 성장세를 가져왔다. DHL, Fedex, UPS 등과 같은 특급화물수송 업체들이 괄목할만한 성장세를 보이고 있는 것은 바로 이 때문이다.

다. 물류 정보화

물류의 정보화는 생산에서 소비에 이르기까지 물류활동을 구성하고 있는 조달·생산·수송·보관·유통·금융 등 제 기능을 정보기술(IT)을 이용, 기업 내 또는 기업 사이를 유기적으로 결합하여 전체 물류체계의 운영효율화를 도모하는 시스템 구축을 의미한다. 물류 정보화를 위해 정부 차원에서는 종합물류정보망 사업이 추진되고 있다. 이는 정보통신기술을 이용, 육상·해상·항공을 통한 수·출입 화물 및 국내 화물의 유통과 관련된 물류활동을 효과적으로 지원하는 데 그 목적이 있다. 여기에는 물류활동에 수반되는 정보흐름을 전산화·자동화하는 국가기간전산망(Infra-VAN) 구축이 대표적인 사업이다. 그 외에도 국가기간전산망으로 국토해양부의 종합물류정보전산망, 항만운영정보망(PORT-MIS) 이외에 지식경제부의 무역망, 관세청의 통관망, 철도공사의 철도운영정보망(KROIS) 등이 있다.¹⁴

물류 정보화를 통해 얻을 수 있는 기대효과는 다음과 같다. 첫째, 산업경쟁력 차원에서 제조기업의 생산성 향상과 적기수송과 재고감

¹³. 위의 책, pp. 8~9.

¹⁴. 국토해양부, <<http://www.mltm.go.kr>>.

소를 통해 물류비 절감에 기여할 수 있다. 또한 다양한 고객수요에 부응함으로써 고객서비스 향상을 기대할 수 있으며, 치열한 경쟁상황에서 기업경쟁력 제고에 기여할 수 있다. 둘째, 물류관련 통계DB의 구축을 통해 국가정책과 기업경영전략의 체계적 수립에 필요한 자료를 제공함으로써 국가 간, 기업 간 경쟁상황에서 유리한 고지를 선점할 수 있다. 셋째, 물류 정보화는 기존물류시설의 운용효율화를 통해 사회간접자본 투자부담을 경감시키고 경쟁이 치열한 부분의 시설투자 가용성을 높임으로써 국가물류경쟁력 우위를 선점하고 확보한 우위를 유지하는데 기여할 수 있다. 더 나아가 유통부문에 급격한 팽창이 예상되는 전자상거래 시대에 대비한 정보화 환경구축에도 기여할 수 있으며, 정보화 사회의 조기정착 및 관련 정보통신산업의 경쟁력 향상에 기여할 것이다.

라. 물류의 글로벌화·대형화·종합화

오늘날 글로벌 기업들과 제3자 물류 기업들은 세계 주요지역에 지역 물류센터와 수송수단을 확보하고 글로벌 물류정보시스템을 구축하고 있다. 유력한 물류기업들을 인수·합병하거나 전략적 제휴를 통해 시장을 지배하고 있다.¹⁵ 한국은행이 산업연관표를 이용하여 1995년부터 2003년까지 물류관련 업종들에 대한 경제적 파급효과를 분석한 연구¹⁶에 따르면 물류관련 업종들은 생산유발효과와 수입유발효과가 크지 않은 반면, 부가가치유발효과와 노동유발효과는 큰 것으로

¹⁵ 한국과학기술정보연구원, 『유통물류: 물류산업의 트렌드와 기업물류혁신 전략』, pp. 8~9.

¹⁶ 심재희, “물류산업의 경제적 파급효과 분석,” 『산업경제연구』, 제22권 2호 4월호 (한국산업경제학회, 2009), pp. 919~937.

I
II
III
IV
V
VI
VII

나타났다. 또한 물류관련 업종은 높은 고용창출과 부가가치를 유발하며 타 산업에 의해서 발생하는 유발수요의 특성을 지니고 있는 것으로 알려지고 있다. 과거 산업화시대에는 물량위주의 공업화전략이 성장을 견인하였지만, 오늘날에는 물류산업이 성장을 이끄는 고부가가치 산업으로 발전해 가고 있으며 서비스산업으로서의 물류산업이 제조업, 유통업 등 관련 산업과의 유기적인 연계성을 가지면서 성장을 주도하고 있는 것으로 나타나고 있다. 이런 점에서 물류산업의 발전이 국가경쟁력을 좌우하는 고부가가치 산업이라는 인식을 바탕으로 각국 정부는 물류산업을 성장동력 산업으로 적극 육성하고 있다.

Ⅲ. 라진·선봉지역의 지리적 조건 및 지경·지정학적 의미

1. 라진·선봉지역의 지경·지정학적 의미

가. 지리적 조건: 지역 개황

라진·선봉지역은 한반도 동북단에 위치하고 있으며, 1991년 12월 조선민주주의인민공화국 정무원 결정 제74호(1991.12.28)에 의거하여 「자유경제무역지대」로 지정되었다.¹⁷ 본 지역은 2000년 8월 라진·선봉시의 라진구역과 선봉군을 통합, 신설한 직할시인 라·선시(羅先市)¹⁸로 되었다가, 2010년 1월에 다시 특별시로 지정되었다.¹⁹

함경북도에 속해 있으며, 전체면적은 746km², 행정구역은 20동 12리로 구성되어 있다.²⁰ 시 북부는 함경북도 은덕군, 서부는 함경북도 청진시 청암구역, 동부(정확히는 북동부)는 두만강을 사이에 두고 중국 및 러시아와 접해 있으며, 남부는 동해에 면해 있다. 동해를 사이에 두고 일본과 마주하며, 남한지역과는 동해안을 따라 왕래가 용이할 수 있는 곳이다.

두만강 하구에서는 「굴포문화(屈浦文化)」로 특징지어지는 구석기 시대의 유물들이 대량으로 발굴된 바 있어 오래 전부터 이 지역 일대에 사람들이 살았음을 입증해 준다. 부여, 숙신, 말갈, 옥저 등이 부족 국가를 형성하고 있었던 지역이자, 삼국시대에는 고구려의 지배하에

¹⁷-이는 제도적으로 사실상 경제특구라고 할 수 있다. 양문수, 『북한 경제의 구조: 경제개발과 침체의 메커니즘』 (서울대출판부, 2001), p. 380. 1998년 4월 「자유경제무역지대」의 당초 명칭에서 ‘자유’를 삭제.

¹⁸-라·선시는 라진구역의 ‘라’자와 선봉군의 ‘선’자를 따서 명명됨.

¹⁹-2009년 12월 김정일 국방위원장이 직접 라진·선봉을 방문하여 현지 지도 하였으며, 2010년 1월 4일 최고인민회의 상임위원회 정령을 통해 라·선시를 특별시로 지정함.

²⁰-당초면적은 621km²이었으나 1993년 현재 규모로 확대하여 중국의 취안허(圈河)와 연결됨.

I
II
III
IV
V
VI
VII

있었다. 고구려 멸망 후 한때 당나라에 예속되었으나, 발해 건국 후 발해의 「동경용원부」에 소속되었다. 발해 패망 후부터 고려 후반기까지는 다시 다른 민족의 지배하에 들어간 적이 있다.²¹ 고려 말기에 이르러서야 동북면 공주의 치하에 들어오고 이어 조선 건국 후 태조 7년(1398년)에 경원부로 개칭되었다. 세종 19년(1437년) 경원부에 경흥군이 신설되면서 그 관하에 소속하게 된다. 1920년대 이후 라진지역에 항구가 건설되고 철도가 부설되면서 도시건설이 활발해졌으며, 인구가 급증하면서 동북변방 지역의 주요 도시로 성장하게 된다.²²

라진·선봉지역은 20세기 초 일본의 서부지역에서 만주로 들어가는 최단 종단항으로서 일제의 대륙침략 선봉지역으로서의 역할을 했다. 1921년 개항한 라진항은 1930년대 만주국을 세운 일본에 의해 지정학적 가치가 더욱 높아졌다. 당시 일본은 장춘과 투먼을 연결하는 철도 노선을 한반도 북단까지 연장하는 계획을 세웠고 철도의 최종 도착지 항구를 라진으로 결정한 바 있다. 일본은 만주철도회사를 앞세워 라진을 전략적인 항만으로 개발하고 배후도시도 건설하게 된다. 이런 측면에서 라진은 조선 최초의 시가지 계획령에 의해 도시계획이 고시되었던 도시라고 할 수 있다. 아울러 조선 최초로 토지계획정리지구 지정고시가 이루어진 도시이기도 하다.²³ 현재 라진시의 중심 시가지는 1934년 추진된 라·선시 시가지 구역의 가로망 계획을 그대로 반영

²¹ 라진·선봉지역을 포함한 두만강 일대는 역사적으로 발해국 시기에 정치, 경제, 문화의 중심지로 최고의 번영을 누렸으며, 그 유적이 둔화(敦化)를 비롯한 이 지역 일대에 광범위하게 분포되어 있다. 鄭永振, “古代圖們江流域의開發歷史,” 『圖們江學術論壇』(延邊大學 주최, 2010.11.1~2), p. 229.

²² 한국평화문제연구소·조선과학백과사전출판사 공편, 『조선향토대백과』(서울: 평화문제연구소, 2004), pp. 438~461. 이하 인문지리를 포함한 지역개황에 관한 기술은 주로 본 책자를 참조.

²³ <<http://kr.blog.yahoo.com/h125se/43439>> (검색일: 2010.10.28).

하고 있다.

20세기 초 해양세력이 대륙으로 진출하는 입구로서의 역할을 한 라진항은 21세기에 들어 대륙이 해양으로 진출하는 출구로 바뀌었다. 라진항이 위치한 라진만 입구의 대초도, 소초도 2개의 섬은 방파제처럼 파랑을 막아 주고 있어 자체적으로 정온수역을 유지할 수 있게 한다. 또한 수심이 깊고, 물이 맑으며 조수간만의 차이가 0.2~0.3m에 불과해 지형적 조건이 중국과 러시아가 선호하는 천혜의 항구로서 자리매김 되기에 충분하다. 과거 구소련은 극동해군의 작전 및 부동항으로서의 기항을 위해 라진항을 1970년대 중반까지 군사항구로 사용한 적이 있다. 당시 구소련 항내까지 16km의 표준궤와 광궤의 복합 철로를 부설한 것이 현재 인입 철도로서의 역할을 함으로써 물동량 처리에 별도의 환적이 필요없는 편리성을 제공하고 있다.

그렇지만 라진·선봉 주변지역은 대부분 산지다. 북부와 서부지역은 함경산맥에서 갈라진 송진산맥(松眞山脈)과 그 지맥들로 비교적 높은 산지를 형성하고 있다. 북부의 선봉군 경계를 따라 송진산맥의 송진산(1,146m)·화대산(691m)·유현덕산(853m)·마대령(467m)으로 이어지며, 서부의 라진구역 경계에는 보로지봉(815m)·광대덕(627m)이 솟아있다. 동부 두만강 연안은 주로 구릉성 산지와 평야를 형성하고 있는데, 이곳에는 증산봉·우암산·구룡산·두리봉 등 해발 200m 안팎의 산들이 솟아있다. 그 아래로 농경지와 목장으로 이용되고 있는 넓은 벌판이 전개되어 있다. 동부의 경계를 이루는 두만강을 제외하면 큰 하천은 없는 편이다. 두만강에는 은계섬·벽신포섬·사회섬·증산섬·큰 섬 등 수로변화와 퇴적작용에 의해 형성된 크고 작은 모래섬이 있으며 어귀에는 삼각주가 형성되어 있다. 두만강 연안과 남동부에는 큰 자연호수인 서번포(西藩浦), 동번포, 만포 등의 자연호수들이 있

I
II
III
IV
V
VI
VII

다. 해안은 주로 침강해안과 퇴적해안으로 되어 있는데, 여기에는 특
 징과 규모를 갖춘 조산만(造山灣)과 라진만(羅津灣) 등이 자리한다.
 앞바다에는 대초도(大草島)와 알섬을 비롯한 크고 작은 섬들이 분포
 되어 있다. 이 중 라진만은 성정단~대초도~방진만 남동 끝을 연결
 하는 수역으로 해안의 길이는 44.5km, 만어귀의 폭은 5.6km, 어귀에
 서 연안까지의 깊이는 12.4km, 평균수심은 11m이다. 조산만은 라·선
 시 우암리 오폐단으로부터 추진단 사이에 이루어져 있으며 해안선의
 길이는 68.5km, 만어귀 폭은 18.2km, 만어귀에서 연안까지의 거리는
 10.3km이다. 해안선은 비교적 직선으로 형성되어 단조로운 편이다.
 앞 바다는 수산자원이 풍부하여 좋은 어장을 이루고 있다. 라진·선봉
 지역은 북한 동해안의 주요 수산기지의 하나로서 라진수산사업소, 선
 봉수산사업소, 우암수산사업소를 비롯한 수산부문 기업소들이 소재
 한다. 명태, 청어, 정어리, 이면수, 가자미 등이 많이 잡히며 담수양어
 와 해안양식업도 이루어지고 있다.

●그림 Ⅲ-1 라진·선봉지역 주변도



라·선시는 바다의 영향으로 봄과 여름에 안개가 자주 끼며 날씨가 흐린 편이다. 겨울철에는 북서풍이 강하게 분다. 봄과 여름에 냉해가 심하고 눈과 진펄이 많아서 주로 조, 수수, 피와 같은 작물이 재배된다. 농경지 중 80%가 밭이며, 주로 옥수수가 재배되고 있다. 이 밖에 벼, 콩, 감자 등도 재배되고 있다. 연평균 강수량은 750mm 내외(라진: 750mm, 선봉: 770mm), 연평균 기온은 6.2°C, 1월 평균기온은 -8.8°C, 8월 평균기온은 20.8°C 정도다.

라진항은 1932년부터 중계무역항으로 활용되기 시작했으며, 해방 이후 해군기지로 사용되다가 1973년부터 무역항으로 개항됐다. 최북단의 부동항인 라진항이 북한의 대외무역에서 차지하는 비중은 9.3% 정도다. 주로 시멘트, 면화, 타이어, 합판, 코크스 등을 취급하고 있다.²⁴

라진·선봉지대와 인접한 함경북도 북부지구의 도로는 청진~무산, 청진~회령, 청진~라진, 무산~라진 등 2~3급 도로들이 대부분이다. 청진~회령~온성~새별~선봉~라진~청진을 연결하는 도로는 384km의 순환망(북부 순환도로)을 형성하고 있다. 그 밖에도 회령에서 새별, 은덕, 선봉까지 각각 직접 연결하는 도로가 있으며, 은덕~원정리, 라진~선봉~두만강노동지구, 선봉~우암리까지도 도로로 연결되어 있다. 또한 청진~남양(182km)도로구간에서 회령·삼봉·남양에 있는 국경다리를 통해 중국의 산허(三合)·카이산툰(開山屯)·투먼(圖門)과 각각 연결된다. 청진에서 온성까지의 218km 도로는 라진·선봉·새별군을 경유, 원정·훈융·온성 국경다리를 거쳐 중국의 경신·훈춘지구와 연결되어 있다. 라진에서 선봉을 거쳐 두만강을 연결하는 43km의 도로는 두만강 하구에 있는 친선 철도다리를 통해 러시아의

I
II
III
IV
V
VI
VII

²⁴ 한국해양수산개발원, 『북한의 항만』 (서울: 한국해양수산개발원, 2008).

햇산과 연결된다. 지대내 도로는 후창~라진~청학~원정, 선봉~웅상~두만강~원정, 굴포~우암간 도로 등이 있으나, 폭 6~7m의 비포장도로로 평탄성이 아주 불량하다.

표 III-1 라진·선봉 자유무역지대 개요

설치	1991년 12월 28일 정무원 결정 제74호에 근거
대상지역	라진·선봉시(직할시) 746km ² (당초는 621km ²)
개발방향	(1) 국제적인 중계무역 화물수송기지 (2) 종합적인 수출가공기지 (3) 관광·금융기지 - 향후 라진·선봉항과 함께 인근 청진항도 자유무역항으로 지정 - 1단계(2000년까지)와 2단계(2010년까지)로 나누어 단계적으로 건설
외자형태	합영, 합작, 단독투자의 세 가지 형태
투자관련	투자국의 제한 없음. 국가는 모든 외국인이 투자한 자본과 재산, 기업운영을 통해 얻은 소득 등을 법적으로 보호함.
특혜조치	외자 100% 투자용인, 관세면제, 기업소득세 감면, 낮은 소득세율(14%, 장려업종은 10%), 토지는 50년간 대여, 무비자 입국 허용 등
관계법령	외국인투자법, 자유경제무역지대법을 기본법으로 관계법령 제정

자료: 양문수, 『북한경제의 구조-경제개발과 침체의 메커니즘』 (서울: 서울대출판부, 2001), p. 382.

나. 라진·선봉지역의 지경·지정학적 의미와 중요성

라진·선봉지역은 <표 III-1>에서 보는 바와 같이 자유무역지대 지정 당시부터 북한의 대외개방정책의 시범사업 및 선도사업의 추진 지역으로서의 의미를 갖고 있었다. 이 가운데서도 특히, 교통물류분야 국제협력 지역으로서의 의미가 크다. 단순한 경제자유지대가 아니

라 국제적인 중계무역 화물수송기지로써, 여기에서 수출기공기지 및 관광·금융서비스 기지로 육성·발전하는 것이 목표였다. 물론, 여기에는 남북 간 물류분야의 협력 가능성도 고려되었을 것으로 판단된다.

라진·선봉지역이 다른 지역에 비해 지정 및 지정학적 차원의 특별한 의미를 가지고 있는 이유를 정리하면 이하 설명과 같다.

(1) 교통·지리적 여건

한 국가나 지역이 물류중심지 역할을 하기 위해서는 무엇보다 지리적 여건(입지)이 좋아야 한다. 라진·선봉지역은 우선 두만강 하류삼각지대에 위치하고 있으며, 두만강을 사이에 두고 중국 및 러시아와 접하고 있다. 또한 동해를 사이에 두고 일본과 교역하기 편하며 동해안을 따라 남한지역과 육·해상 운송도 용이한 지역이다. 이와 같은 지리적 이점은 이 지역이 향후 동북아시아 중계무역의 중심지로, 국제협력을 통한 물류허브로 발돋움할 수 있는 조건을 갖추고 있음을 말해준다.

지리적 이점을 뒷받침하고 있는 교통상황을 좀 더 구체적으로 살펴보면, 철도의 경우 본 지역에는 평라선²⁵ 철도와 함북선 철도 그리고 그 지선들인 두만강선, 승리선, 홍의선들이 부설되어 있다. 평라선에 위치한 라진역은 평라선 철길과 함북선 철길의 마지막 역이다. 그리고 두만강선에 위치한 두만강역²⁶은 러시아와의 국경역이다. 평라선

²⁵ 평라선은 동해안축의 기본 간선으로 평양 간리~라진 간 781.1km 구간을 낭림산맥을 동서로 횡단한 후 동해안의 해안선을 따라 종단한다.

²⁶ 그동안 검토되어온 한반도대륙연결철도망(TKR: 11,061km)인 부산~월산~두만강~햇산~이르쿠츠크~모스크바 노선에서 한반도 최북단에 위치한 역이기도 하다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

은 화물수송량이 가장 많은 노선으로 1973년 단선으로 전철화했다. 함경북도 지역에서 생산된 광물을 동부의 주요 공업지대로 공급하는 역할을 한다.

라진부터 청진, 흥남을 거쳐 원산까지는 원라선으로 이어져 있다. 이 지역은 해상운수가 발전한 지역이기도 하다. 원산항과 라진항과 선봉항, 웅상항과 청진항들은 수심이 깊고 겨울에도 얼지 않아 사철 운영이 가능하며, 방파제를 건설하지 않고서도 1억 톤 이상으로 항을 개발할 수 있는 유리한 조건을 지니고 있다.²⁷ 라진항과 선봉항은 대외무역화물 수송 비중이 각각 10% 내외를 차지하여 인근 청진항의 취급비중 24%와 합칠 경우, 이 세 항만이 북한 대외 화물량의 45% 정도를 담당하고 있다. 라진항은 부산~라진 항로를 통해 남한과 연결되어 중국 동북 3성 간 해상물동량을 처리해 왔다.²⁸

도로는 청진~라·선시~우암 간 1급도로가 본 지역을 통과하고 있으며, 라·선시~은덕간, 우암~조산~두만강~흥의~사회~하여평간, 굴포~두만강(16km)간에는 2급도로가 개설되어 있다. 원산~라진간 도로는 함흥, 청진을 경유하여 중국 동북부와 러시아를 연결하는 660km의 동해안 중추도로로 경제·군사적인 성격이 강하다. 이 지역의 대표적 항만인 라진항이 동해로의 출구를 원하는 중국과 러시아로부터 투자를 유도할 수 있었던 것은 본 지역이 갖고 있는 수륙양면을 활용한 교통인프라와 지리적 이점에서 비롯되었다고 할 것이다.

한편, 라진·선봉지역은 남한으로부터 멀리 떨어져 있는 반면, 중국

27. 김상학(북한), “동북아시아지역내 경제협력과 라선경제무역지대의 개발,” 『圖們江學術論壇』(延邊大學 주최, 2010.11.1~2), p. 10.

28. 한국산업은행, 『新 북한의 산업(上)』(한국산업은행 동북아연구센터, 2005), pp. 119~120.

과 러시아와 가깝게 접하고 있어 북한 입장에서 볼 때, 체제유지나 안보상의 큰 부담 없이 외자유치나 개혁을 통한 산업과 경제발전을 모색할 수 있는 지역이라고 할 수 있다.

이상과 같은 라진·선봉의 교통 및 지리상 이점은 1990년대 초반, 국제연합개발계획(UNDP: United Nations Development Programme)의 관심을 받기에 충분했다. 국제연합개발계획은 라진·선봉지역을 중심으로 하는 두만강개발계획(TRADP: Tumen River Area Development Program)을 수립, 북한의 라진·선봉, 중국의 훈춘, 러시아 연해주의 포시에트를 잇는 두만강 하류 약 1천km²의 소삼각 지구에 국제자유무역지대를 설립하는 동북아지역 협력 프로젝트를 출범시켰다. 북한도 이와 같은 협력구도에 발맞추어 라진·선봉지역 621km²를 「자유경제무역지대」로 설정하고, 2010년까지 동북아의 국제적인 화물중계지, 수출가공기지, 관광·금융기지 기능을 갖춘 경제특구로 발전시키려고 했다. 외국인투자 유치를 위해 관련법을 정비하고 새로운 법을 추가함으로써 라진·선봉 경제특구를 북한 대외개방의 실험무대가 될 수 있도록 했다.²⁹

(2) 산업 및 경제발전 가능성

라진·선봉지역은 함경북도의 풍부한 광물자원을 활용할 수 있는 곳에 위치하면서도 <그림 III-2>에서 보는 바와 같이 북동부의 최대

²⁹-1993년에는 조선민주주의인민공화국 「라진~선봉경제무역지대법」을 제정했으며, 1998년에는 법 개정을 통해 지대명칭에서 '자유'라는 표현을 삭제하기도 했다. 1999년 다시 법을 개정, 지도주체를 「중앙대외경제기관」에서 「내각」으로 변경했다. 그 후 10년 동안의 공백기를 거쳐 2009년 12월 19일 김정일 위원장의 현지도가 있었던 다음, 2010년 1월 4일 최고인민회의 상임위원회 정령에 따라 라·선특별시로 승격됐다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

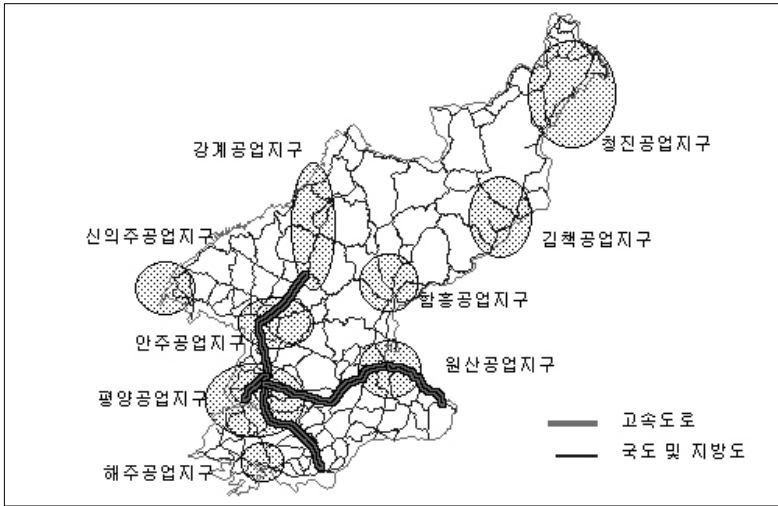
종합공업지역이자 5대 공업지구의 하나인 청진공업지구에 속해 있다. 청진공업지구는 제철, 제강, 기계, 화학 등 핵심 중공업과 각종 경공업이 발달한 지역으로 평양·남포지구 다음으로 큰 공업지구다. 이 때문에 북한 경제에서 차지하는 비중이 매우 크다. 청진공업지구의 형성에 큰 영향을 준 것은 풍부한 매장량을 갖고 있는 무산지역의 철광과 함북 북부탄전의 갈탄 등 연료자원이다. 이와 같은 지역적 여건 때문에 청진공업지구는 금속공업, 채취공업, 기계공업, 전력공업, 건재공업, 화학공업을 비롯한 중공업과 다양한 경공업을 발달시킬 수 있었다.³⁰ 라진·선봉지역은 이 가운데서도 특히 전력, 화학, 기계, 목재 가공 공업의 핵심 지역이다. 본 지역의 전력공업은 화력에 의한 전력 생산, 화학공업은 원유가공, 기계공업은 조선과 선박수리·농기계생산, 목재가공공업은 침목생산이 큰 비중을 차지하고 있다. 그 밖에도 라·선시에는 식료품, 일용품, 천, 옷, 종이, 의약품, 의료기구, 가구류, 칠감류, 시멘트 등을 생산하는 공장과 기업소들이 위치하고 있다.³¹ 특히, 라진·선봉지역의 선봉항이 석유수입항으로 이용되고 있고, 원유가공 공업 등 석유화학공업이 발달해 있는 것으로 볼 때, 앞으로 본 지역이 석유·천연가스의 공급기지로 개발될 가능성도 크다.³²

³⁰ 한국산업은행, 『新 북한의 산업(上)』, pp. 48~49.

³¹ 한국평화문제연구소·조선과학백과사전출판사 공편, 『조선향토대백과』, p. 452.

³² 『산케이신문』, 2010년 3월 8일.

●그림 III-2 북한의 도로 및 공업지구



(3) 정치·사회적 관점

라진·선봉지역을 지역·인문적 특성에서 평가하면, 그 곳에 살고 있는 함경도 사람들(함경남북도, 양강도 주민)은 기질이 세고 일을 할 때 누구도 당할 수 없을 만큼 확실하고 분명하다는 평을 받는다. 1993년 북한을 탈북·귀순한 윤웅의 전언에 따르면 북한 인민군 사관장(중대의 하사관들 중의 우두머리 하전사, 즉 중대에서 군관을 빼놓고 제일 직급이 높은 자)의 80%가 함경도 출신이라고 한다. 이는 함경도 사람들은 평소 근면·성실하고 끈질긴 점이 있는데다, 6·25 때 미군과 한국군이 청진 이북으로는 들어가지 못했기 때문에 성분상 크게 걸리는 자가 없어 북한 체제의 주요 핵심부에 들어가기에 용이했기 때문이라고 한다. 또한 8·15 이전 항일 투쟁 인사들도 상당수 함경도 사람들 이었고 김일성과 같이 빨치산 투쟁한 사람들도 대부분 이 지역 출

I
II
III
IV
V
VI
VII

신이었기 때문에 북한 권력의 중심에 서게 된 것은 어쩌면 자연스러운 일이었다는 평이다.³³ 물론, 이와 같이 많은 함경도 출신 인사들이 기득권층에 선 반면, 한국전쟁 포로나 정치범을 비롯, 그 후손들도 상당수 이곳 지역에 살고 있다는 점도 알려지고 있다. 그들은 주로 탄광 등 열악한 근로환경에서 일하는 경우가 많다고 한다. 그러나 이 지역이 과거 항일투쟁과 북한 공산주의 체제건설 핵심세력의 본향(本郷)이라는 점에서 북한으로서는 보다 자신감을 가지고 남북협력과 국제협력을 추진할 수 있는 정치적 동인을 갖고 있다고도 평가할 수 있을 것이다.

(4) 역사적 관점

앞서 언급한 바와 같이 라진·선봉지역은 중국과 러시아와 접하고 있고 바다 건너 일본과 마주 하고 있어, 광복 전에는 이 지역이 일제의 대륙침략을 위한 군사적 전진기지로서의 역할을 수행했다. 일제는 라진항을 통해 한반도 북동부 일대와 중국 동북지방의 풍부한 자연자원과 농·토산물을 약탈해 갔다. 또한 이 지역은 광복을 위해 활동했던 애국지사들도 간도나 연해주 등과 연결하여 항일투쟁을 전개했던 곳이기도 하다. 이처럼 일본의 한반도 강점시대에는 광복을 위해, 또는 생계를 위해 남부여대(男負女戴)하여 이 지역을 거쳐 만주나 연해주로 건너간 사람들이 많았다. 현재 중국에는 약 200만 명의 조선족 인구가 거주하고 있는데 이들 중 상당수가 바로 이와 같은 경로를 거쳐 중국에서 터전을 잡은 한민족의 후대들이다. 그 중 약 80만 명이 이곳과 가까운 연변 땅에 살고 있는 것으로 알려져 있다.³⁴ 이 때문에 연변

³³ 윤웅, 『북한의 지리여행』 (서울: 문예산책, 1995), pp. 37~38.

지역은 조선족 최대의 집거 지역으로서 과거 한민족의 역사, 특히 19세기 이후 한민족의 삶의 터전으로서 그 역사성을 자연스럽게 계승해왔다.³⁵ 따라서 조선족을 매개로 하는 엔벨을 중심으로 국경을 넘나드는 ‘작은 한민족공동체’라는 민족적 의미를 견지하고 있다고 보아야 할 것이다.

한편, 해방 이후 중국의 국공 내전시기 라진은 국민당 군대에 대하여 싸우는 중공군의 배후기지로서의 역할을 수행한 경험도 갖고 있다. 1946년 6월 국민당 군대의 진격으로 수세에 몰린 중공군은 북한 북부지방을 은폐된 후방으로 삼아 남만작전을 지원한다는 방침아래 평양에 북한 주재 동북국 판사처를 설립한다. 판사처는 당시 정세를 고려하여 『평양이민공사 00분공사』라는 대외명칭을 쓴 4개의 분판사처를 라진을 비롯한 남포, 신의주, 만포 4곳에 세운다. 이 가운데 라진 분판사처에는 간부 100여 명과 노동자 500여 명이 소속되어 라진항을 이용, 중국 관내와 북만 사이를 오가는 식량·소금·피륙·석탄의 운수 임무와 국경을 넘는 인원의 업무를 처리했다.³⁶ 이렇듯 이 지역은 라진항이라는 천혜의 항만여건을 활용하여 대륙침략과 전쟁 수행의 배후기지로서 주변국가들에 의해 이용된 경험을 지니고 있다.

이상의 여러 관점에서 종합해 볼 때, 라진·선봉지역은 수륙교통의

³⁴-이 수치는 호구를 기준으로 추정한 수치로 보인다. 현재는 상당수가 한국이나 일본 등으로 취업을 위해 나가 있어 실제 거주 조선족 수는 이보다 훨씬 적을 것이다. 한편, 해방 직전 중국 전역에는 216만 명의 조선족이 거주하고 있었으며, 그 중 대다수가 현재의 동북 3성에 해당하는 만주지역에 터를 잡고 있었다. 해방이 되자 이 중 반가량이 귀국하고 만주에는 110만 명(1947년 기준)의 조선족이 남게 된 것으로 알려지고 있다. 이종석, 『북한·중국 관계 1945~2000』 (서울: 중심, 2000), p. 46.

³⁵-이승률, 『누가 이 시대를 이끌 것인가』 (경기: 물푸레, 2009), p. 26.

³⁶-이 때 해양교통선이 바로 다리엔(大連)~라진 노선이었다. 이종석, 『북한·중국 관계 1945~2000』, pp. 54~62.

중심지로서 도로·철도·항만을 통해 남한은 물론, 중국 및 러시아 등 대륙과 일본·미국·동남아 등 해양과도 연결할 수 있는 교량역할을 수행함으로써 북한의 산업과 경제발전 그리고 동북아 국가 간 경제협력에 기여할 수 있는 이점을 지니고 있다고 할 것이다.

2. 라진·선봉지역 개발에 대한 인식

라진·선봉 개발에 대한 인식은 일찍이 1990년 초반 두만강지역개발사업을 통한 동북아 경제협력사업의 중심지역으로 자리매김하면서부터 싹트기 시작했다. 두만강지역 개발사업은 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽골 등 5개국의 다자간 협력사업이다. 사업추진과 관련 수차례의 위기를 맞기도 했으나, 그 때마다 새로운 가능성을 확보함으로써 사업의 명맥을 유지해 왔다. 점진적 조화(Progressive Harmonization) 방식에 의한 5개국 간의 개발합의가 이루어질 수 있었기 때문에 사업추진의 제도적 기반을 마련할 수 있었다. 점진적 조화방식에 의한 개발은 소삼각지역 혹은 대삼각지역에 국한되지 않고 각 접경국이 독자적인 개발을 추진하되, 관련국 간의 긴밀한 협력을 통해 점진적으로 제도 및 경제활동의 여건을 일치시켜 나가며 상호 연계된 인프라를 건설하는 것이라고 할 수 있다.³⁷ 북한은 라진·선봉지역을, 중국은 훈춘지역, 러시아는 블라디보스톡·나호트카 지역 개발에 초점을 두었다.

본 사업이 활력을 상실하게 되었던 것은 1997년 동아시아 금융위기 때문이었다. 한국기업의 구조조정과정에서 정부의 북방정책 후퇴에

³⁷ 배종렬, “두만강지역개발사업의 진전과 국제협력과제,” 『수은북한경제』, 제6권 4호 겨울호 (한국수출입은행, 2009), p. 57.

따른 두만강지역 개발사업 회의의 불참, 라진·선봉지역의 대외적 위상저하(자유경제무역지대에서 경제무역지대로의 명칭변경, 외국인 투자관계법의 개정 등), 한국기업의 라진·선봉지역 진출에 대한 정부의 불허 등이 주요 요인이었던 것으로 평가된다.³⁸

가. 중국

저하된 라진·선봉지역 개발에 대한 인식이 새롭게 변화하게 된 계기는 2002년 중국의 동북진흥에 대한 계획과 「7·1경제관리개선조치」에 따른 북한의 시장화 조치였다. 동북지역에 대한 중국 정부의 증대된 관심과 동북 3성지역의 수출입 물동량의 급증이 기폭제 역할을 했다. 특히, 중국 지린성의 대일본 및 대러시아 수출입의 급증이 주목되었다. 그러면서도 라진·선봉이 개발의 활성화로 연결되지 않았던 것은 북한이 남한기업의 이 지역 접근을 계속적으로 차단한 데 있었다. 대신 북한은 광물자원에 대한 중국과의 협력, 북·러 협력을 통한 라진항의 개발 등 쌍무적 차원에서의 협력에 치중했다.

별다른 진전없이 정체상태에 머무르던 라진·선봉지역 개발 문제는 그 후 2006년 북한의 제1차 핵실험과 미사일발사, 2008년 중반부터 터진 국제금융위기로 인해 더욱 사람들의 관심에서 멀어져갔다. 2008년 후반에는 국제금융위기의 영향으로 중국과 일본 및 한국과의 교역이 크게 감소했다. 특히, 중국 지린성의 대러시아수출 감소와 북한의 대중철광석 수출 감소는 자체 경제에 큰 타격을 안겼다. 북한에 대해서는 국제사회의 제재 분위기가 이어졌다. 2008년 2월에 출범한 남한 정부의 새로운 대북정책도 이전의 남북경협에 대한 인식을 바꾸게

³⁸- 위의 논문, p. 57.

I
II
III
IV
V
VI
VII

만들었기 때문에 라진·선봉지역은 더 이상을 관심을 끌 수 없었다.

라진·선봉지역 개발에 대한 관심은 후술하는 중국의 동북진흥과 관련된, 보다 적극적인 시도에 의해 다시 수면위로 떠오르기 시작했다. 중국은 핵개발을 추진하고 있는 북한에 대해 제재 일변도에 서 있기 보다는 대북 경제협력에 중점을 두는 방향으로 정책을 전환했다. 이는 중국의 창·지·투 개발과도 깊은 연관을 가지고 있는 것으로 판단된다. 이런 점에서 라진·선봉에 대한 중국의 입장은 자체 경제를 위한 전략적 판단에 기초하고 있는 것으로 평가할 수 있다. 다시 말해 제2차 북한의 핵실험 이후 미·중관계와 국제사회에서의 중국의 역할 등을 고려할 때 대북 제재조치에 적극 동참해야 하나 전통적인 북·중 관계 및 한반도의 지정학적 특성을 감안하면, 대북 제재에만 매달릴 수만은 없는 입장이라는 것이다. 중국은 국제사회의 대북 제재에는 참여하지만, 이는 대량살상무기를 비롯한 일부 군수부분에 국한하고 양국 간의 경제협력에 대해서는 특별한 제한을 가하지 않는다는 입장인 것으로 분석된다. 특히, 지린성 및 헤이룽장성의 발전을 위해서도 물류운송 분야에서 북한과의 협력은 절실해지고 있다.

최근 들어 중국의 대북한 입장은 전통적 관계를 유지·강화하되, 북한 체제를 위협하는 조치나 행동에 대해서는 단호하게 반대한다는 입장을 정립한 것으로 판단된다. 이는 2009년 10월 원자바오 총리의 방북을 통해 분명해졌다. 중국 정부는 대북 제재와 압박보다는 북한이 느끼는 안보 및 경제상의 위협요소를 제거하는 것이 더 효과적이고 중국의 국익에도 부합하는 것으로 보고 있다. 물론, 이와 같은 중국의 입장은 북한은 물론이거니와 미국을 비롯한 한국 등에게는 불만스러운 것일 수 있다.

나. 북한

북한은 1990년대 초반, 라진·선봉지역을 최초의 경제특구로 지정했지만, 이후 핵문제를 비롯한 국제정치적 요인과 투자환경 미비 등 경제적 요인으로 별다른 성과를 거두지 못했다. 그러나 최근 들어 중국과의 경제협력을 통해 라진·선봉지역의 경제개발 효과를 적극적으로 활용할 의도를 가지고 있는 것으로 판단된다. 이와 같은 의도의 연장선상에서 김정일 위원장이 2009년 12월 처음으로 라진·선봉지역을 현지도 하고, 2010년 1월 이 지역을 특별시로 지정, 경제무역지대법을 개정한 것은 이를 반증하는 조치로 보기에 무리가 없다. 최근 연변대에서 개최(2010.11.1~2)된 「두만강학술포럼」에서도 북한 측 학자들은 라·선경제무역지대의 개발을 동북아시아 내 경제협력 문제와 연계하여 그 중요성을 설명했다. 즉, “동북아시아지역 내 협력을 강화하는 데서도 조선민주주의인민공화국의 라진·선봉경제무역지대 개발이 매우 중요한 의의를 가진다. 라진·선봉지대의 개발은 우선 국제중계화물수송을 활성화하여 지역경제협력을 새로운 높은 단계로 끌어올릴 수 있게 한다”고 주장한 바 있다.³⁹

북한이 라진·선봉지역을 의도대로 개발해 나가기 위해서는 지속적인 외자유치와 대외경제협력의 확대가 이루어져야 한다. 하지만 핵문제가 해결되지 않은 채로 남아있고, 미국과의 관계개선이 이루어지지 않는다면, 대북 투자에 나설 국가는 중국밖에 없을 것이다. 물론, 북한은 핵문제 해결 이전, 중국기업을 집중 유치하고, 핵문제 해결 및 북·미관계의 개선 이후에는 한국을 비롯한 서방권 국가로 확대해 나갈 의도를 가지고 있는 것으로 판단된다. 따라서 우선 중국의 지원을 받

³⁹ 김상학(북한), “동북아시아지역내 경제협력과 라선경제무역지대의 개발,” p. 10.

I
II
III
IV
V
VI
VII

아 본 지역의 교통, 전력, 통신 등 인프라를 우선적으로 개발할 가능성이 크다. 이와 같은 과정에서 북한은 중국으로부터 많은 정치·경제적인 영향을 받게 될 것이다.

다. 남한

남한 정부, 특히 이명박 정부는 현재까지 라진·선봉의 개발에는 관심을 보이지 않았다. 민간차원에서만 북·중경협이 전면적·포괄적 확대가 북한의 대중 경제적 의존도를 제고함으로써 남북경협 위축을 불가피하게 만들 것이라는 우려가 제기되는 정도다. 남한 정부가 관심을 보이지 않는 것은 대북 ‘선 비핵화’를 고수하는 대북정책과 연결되어 있기 때문이다. 그러나 북한의 지나친 대중 의존도를 억제하고 통합과정에서 북한 경제발전에서 소요되는 막대한 자금을 단독으로 조달하기 어려운 점을 감안, 중국과 연계한 대북 진출은 한반도 전체로 볼 때 긍정적인 측면이 많다.

더욱이 최근 들어 우리 기업의 중국 진출여건이 갈수록 악화되고 있는 상황에서 동북 3성 지역은 투자와 시장 확보라는 측면에서 중요한 대안이 될 수 있으며, 그 대전제가 ‘물류문제의 해결’이라고 볼 때, 라진·선봉지역 진출문제에 깊은 관심을 기울일 필요가 있다. 북·중경협의 활성화에 비례한 남북경협의 강화가 중요한 것은 북한의 높은 대중국 의존도가 구조화될 가능성을 염두에 두기 때문이다. 향후 동북아 경제협력이 중국의 주도에 의해 추진될 경우, 이로 인한 대북 정치적 파급효과가 통일 한반도나 남북한 통합에 상당히 부정적으로 작용할 것이 틀림없다. 라진·선봉지역에 대한 남한 정부의 무관심에도 불구하고, 이 문제에 대해 견지해야 할 입장에 대해서는 제Ⅳ장을 통해 제시하고자 한다.

IV. 라진·선봉지역 물류분야 협력의 의미와 필요성

1. 북·중 경제심화 대응 차원

중국은 13억 명이 넘는 인구나 광대한 영토를 가진 국가로, 모두 19개 국가와 국경을 접하고 있다. 유럽연합(EU)을 제외한 미국, 일본, 러시아, 인도 등 세계 강대국이 모두 중국과 국경을 접하거나 바다를 통해 직·간접적으로 연결되어 있다. 그 중 한반도는 인도를 제외한 나머지 주요 강대국들의 핵심적 이해가 걸려있는 지역이다. 이러한 지역적 특성이 중국으로 하여금 한반도 문제에 깊은 관심과 전략적 고려를 소홀히 할 수 없게 만들고 있다.

순망치한(唇亡齒寒)으로 표현되는 북·중관계는 2010년 봄에 발생한 ‘천안함 사태’ 이후 전개된 양국의 입장과 대응태도에서 여실히 나타나고 있다. 양국 간 기본 관계는 서로에게 서운하고 못마땅한 점은 있을 수 있지만, 그래도 각자의 국가이익을 위해서는 소중한 존재다. 특히, 중국의 입장에서 북한은 지정학적으로 인접국인 동시에 미국, 일본, 러시아 등 강대국과의 이해관계가 교차하는 지역이기 때문에 정치·군사적 측면에서 결코 소홀히 할 수 없는 존재다. 더구나 미국이나 일본과의 관계가 좋지 못하거나 악화될 경우에는 그 전략적 가치가 더욱 높아진다.

북·중관계는 기본적으로 같은 사회주의 형제국가로서 국공내전과 한국전쟁 시 피를 나눈 혈맹의 관계라는 정치적·군사적·이념적 유대에서 출발했다.⁴⁰ 중국 입장에서 북한은 동북아지역에서 미국, 일본

40- 중국은 한국전쟁 시 자신들이 북한을 도운 것은 미국이 자신들의 항의와 경고에도 불구하고 미공군기가 38선은 물론 중국의 동북 변경지역을 무단히 침입하여 자구행위 차원에서 이루어진 것이라면서 이를 ‘중국인민지원군 항미원조(抗美援朝) 작전’이라고 말한다. 王檉林·主編, 『中國現代史(下柵策)』(北京: 高等教育出版社, 2010), pp. 16~21. 사실 한국전쟁 시 중국의 북한 지원은 국공내전 당시 북한의 중공군에 대한 물심양면의 지원에 대한

I
II
III
IV
V
VI
VII

등 서방세계와의 군사적 대치를 완충해주는 역할을 수행하는 지역이다. 반면, 북한 입장에서 중국은 자신들의 생존과 안전을 뒷받침해주는 배후지로서의 역할을 수행한다고 볼 수 있다. 경제적인 측면에서는 1990년대 초 구소련 해체 및 동구사회주의권의 붕괴에 따라 중국은 북한이 의지할 수 있는 거의 유일한 국가이자 경제적 생존을 좌지우지할 만큼 중요한 국가로 자리매김 되고 있다. 이 같은 점은 2008년 이후 남북관계의 경색과 UN의 경제제재조치 이후에 여러 방면에서 더욱 분명하게 확인되고 있는 것이 사실이다.

● 표 IV-1 북한의 대중국 교역 추이 및 무역의존도

(단위: 백만 달러, %)

	수출		수입		무역총액		무역 수지	무역 의존도
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율		
2000	37	-10.8	451	37.1	488	31.8	-414	24.7
2001	167	348.1	571	27.1	738	51.1	-404	32.5
2002	271	62.3	467	-18.1	738	0.1	-197	32.7
2003	395	46.1	628	34.3	1,023	38.6	-232	42.8
2004	586	48.2	800	27.4	1,386	35.4	-214	48.5
2005	499	-14.8	1,081	35.2	1,580	14.1	-582	52.6
2006	468	-6.3	1,232	13.9	1,700	7.5	-764	56.7
2007	582	24.3	1,392	13.0	1,974	16.1	-811	67.1
2008	754	29.7	2,033	46.0	2,787	41.2	-1,279	73.0
2009	793	5.2	1,888	-7.2	2,681	-3.8	-1,095	78.5

자료: KOTRA, 중국해관총서

보답의 성격도 있다. 이종석, 『북한·중국 관계 1945~2000』, pp. 134~143.

현재 중국에 대한 북한의 무역의존도는 남한을 제외할 경우 80%가 넘을 것으로 추정된다. 북한의 시장에는 중국 제품이 80~90%를 차지할 정도로 범람하고 있는 것으로 알려지고 있다.⁴¹ 북·중 간 거래는 합법적 변경무역과 보따리 등 밀무역을 비롯하여 임가공제조업 그리고 광산 및 항만시설 등 인프라 구축을 위한 투자에 이르기까지 그 영역을 넓혀 가고 있는 중이다. 이런 추세 속에 북·중 교역은 꾸준히 증가하여 과거의 단순 교류 및 대북지원 수준을 넘어서서 양국 간 경제관계 확대를 위한 제도적 협력을 모색하는 단계로 접어들고 있다. 2005년에는 북·중 간 「투자 장려 및 보호에 관한 협정」이 체결되었으며, 2006년 1월에는 경제협력공동위원회 설치에 합의하면서 원자바오 총리가 김정일 위원장에게 ‘정부주도, 기업참여, 시장운영’의 경제협력 방향을 제시하기도 했다.⁴²

경제적 이해가 작용하여 추진되고 있는 북한의 「라진·선봉지역 개발계획」과 중국의 「창·지·투 개발개방 선도구 사업」을 둘러싼 북·중 경제관계의 밀착은 남한으로 하여금 걸맞는 대응을 필요로 하고 있다. 북·중 간에 이루어지는 경제협력이 남북경제공동체 형성과 통일 경제를 지향하는 데 있어 당장은 위협이 되는 것은 아니겠지만, 이를 방치했을 경우에는 장기적으로 이러한 요인들이 G2로 성장한 중국의 동북진흥계획에 북·중경협이 급속히 빨려 들어갈 가능성⁴³을 배제할 수 없다. 남한으로서는 ‘라진·선봉특구개발’과 ‘창·지·투계획’과 같은 프로젝트를 통한 국제 간 협력사업에 적극 참여하여 경제적으로 편중

41. 지난 해 탈북한 북한이탈주민들의 한결같은 증언임(2010년 7월 중 10명의 북한이탈주민 인터뷰).

42. 윤승현, “최근 북중관계의 현황과 전망,” 『중국의 장길도 개발계획과 북중 경협 방향』 (평화재단 제38차 전문가 포럼, 2010.4.20).

43. 권영경, “중국의 장길도개발계획과 북중경협의 미래,” pp. 10~11.

I
II
III
IV
V
VI
VII

되는 북한의 대중 의존 관계를 완화시킬 필요가 있다.

2. 북한 경제개발 차원

북한 경제가 총체적으로 어려움에 처해 있음은 어제, 오늘의 일이 아니다. 북한 경제는 구 사회주의권 시장의 붕괴, 자연재해 및 대외고립 등으로 1990년 이후 1998년까지 9년 연속 마이너스 성장을 하다가 1999년부터 플러스 성장으로 반전했다. 2000년대 초반 남북관계 개선의 영향으로 다소 나아지는 듯 했으나 2006년과 2007년 연속으로 -1.1%와 -2.3%의 성장을 기록했다. 이는 작물생산 감소로 인한 식량 부족 및 핵문제로 인한 국제사회의 경제제재 등에 기인한 것으로 판단된다. 그러나 2008년 들어 중국과의 경제교류가 급증하고 2009년에는 150일 전투 및 100일 전투 등 주민 동원을 통한 외형적 확대를 통해 플러스 경제성장을 이루는 듯했으나, 남북경제교류 축소와 사경제부문의 급격한 위축 등의 영향으로 다시 마이너스 경제성장에 머물렀다.

1980년대 말까지 비교적 정상적으로 운영되던 북한의 제조업 역시 1990년대 이후 시작된 에너지난, 원자재난, 식량난 등에 의해 극히 저조한 가동률을 보이기 시작하였다. 2000년대 들어 7:1 조치에 힘입어 공장 가동률은 미미한 수준이나마 다소 회복되고 경제도 좀 나아지리라는 기대가 있었으나, 핵문제를 둘러싼 대외관계의 악화로 인해 경제회생을 위한 돌파구를 마련하지 못한 채 계속 악화일로였다. 그리하여 군수부문을 제외한 대부분의 북한 공장은 가동이 중단되거나 지극히 낮은 가동률을 보였다.

무역규모는 1998년 14.4억 달러를 기록한 후 꾸준히 증가하여 2009년도에는 34.1억 달러를 기록했으나, 이는 북한이 최대 무역규모를 기록하였던 1988년의 73% 수준에 불과하다. 2000년대 들어 서방국가의 지원과 남북화해무드에 따른 식량, 구호물자 지원 등에 힘입어 어느 정도 성장세를 보였으나, 이는 잠재 성장력의 증가에 기인한 것이라기보다는 원조성 물자와 원자재 공급으로 인한 일시적 성장으로 분석된다.⁴⁴ 이와 같은 분석은 북한의 2차 핵실험 이후 유엔의 강도 높은 제재결의인 1874호 발효 이후 대외교역이 축소하면서 경제성장세가 급격히 위축된 현상에서도 알 수 있다. 따라서 남북관계 경색이 시작된 2008년의 경우, 북한 대외무역의 증가는 주로 북·중 교류의 급격한 증가에 기인한 것이라고 할 수 있으며, 대중무역적자는 12억여 달러에 달했다. 대중 무역수지의 적자상태는 수십 년간 지속된 것으로 뒤의 <표 IV-2>에서 보는 바와 같이 2005년 이후 갈수록 심화되고 있는 상태다.

북한의 대중 무역의존도가 이렇게 심화되고 있는 원인은 국제사회의 대북제재로 인해 대부분의 수입물품을 중국에서 조달할 수밖에 없는 현실적 요인 외에 중국이 지리적으로 근접해 있는데다 제품가격이 상대적으로 저렴한 데 따른 것으로 풀이된다.

이렇듯 북한 경제는 현재 식량난과 경쟁력 저하, 근로의욕 저하, 자본스톡 감소 등으로 인해 심각한 「빈곤의 늪(poverty trap)」에 빠져 있는 상태다. 특히, 현재의 북한 산업은 오랫동안 이루어진 자원배분의 왜곡과 함께 대부분의 공장들이 원자재 공급부족과 산업설비의

⁴⁴ 북한 경제는 국제사회의 구호 및 지원으로 식량공급, 전력공급 등이 확대되었을 때 높은 경제성장 유발효과가 나타나는 것으로 분석되었다. 황진훈·김영희, “국제사회의 대규모 대북지원 효과분석과 시사점,” 『산은조사월보』, 제647호 10월호 (산업은행, 2009), pp. 37~58.

I
II
III
IV
V
VI
VII

노후화로 지극히 저조한 공장가동률을 보이고 있다. 또한 산업의 기초 체력이라 할 수 있는 전력 사정이 지극히 불량하며, 철도·도로 등 물류 인프라 역시 열악하여 산업의 원활한 작동과 발전을 뒷받침하지 못하고 있다. 여기에 산업현장의 인력마저 생계유지에 급급하거나 각종 활동에 차출되어 생산 활동에 전념할 수 있는 여건이 마련되어 있지 못한 실정이다. 라진·선봉지역이 위치해 있으며 북한 최대 공업 지구의 하나인 청진공업지구 역시 예외가 아니며, 어쩌면 가장 심각한 문제점을 안고 있는 지역이라고 볼 수 있다.

표 IV-2 북한의 국민소득 추이

	연도	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2009
	단위							
명목GNI	억 달러	135	151	231	223	168	242	224
1인당 GNI	달러	758	860	1,142	1,034	757	1056	960
경제성장률	%	3.8	2.5	-4.3	-4.4	0.4	3.8	△0.9
		(-3.7)	(7.0)	(9.3)	(8.9)	(8.8)	(4.0)	(0.2)

자료: 한국은행 등

주) 경제성장률은 전년대비 성장률이며 ()내는 남한의 GDP성장률

따라서 북한 경제가 회생의 길로 들어서기 위해서는 새로운 전기가 필요하다. 적어도 중국이 걸어왔던 경제개혁을 모델로 삼아 작지만 성과를 이루어내고 이를 점차 확산해 나가는 전략이 필요하다. 아울러 경제개혁을 뒷받침하기 위해서는 반드시 개방을 필요로 한다. 이러한 관점에서 볼 때 라진·선봉지역은 북한 당국 입장에서 그들의 경제개혁과 개방을 시험할 수 있는 가장 적합한 지역이라고 할 수 있다. 수도인 평양과 멀리 떨어져 있어 대외개방에서 오는 부작용을 최소화

할 수 있고, 정치·군사적으로는 가장 믿을 수 있는 중국과 러시아가 인접해 있는 반면, 남한과 일본과는 원거리에 위치해 있어 개혁·개방과 체제유지를 동시에 추구하기에 적합한 지역이다. 또한 이 지역은 물류와 생산기지를 연계하여 개발을 추진할 수 있는 지정학적 입지가 갖추어져 있다. 북한 역시 당초 ‘라진·선봉경제무역지대’를 설치할 때, 이 지역을 동북아의 국제적인 화물중계지로 육성하면서 동시에 수출 가공기지로서의 역할을 담당토록 하기 위하여 신흥·백학·후창 등 10개 공업단지를 조성하여 의류·전자·자동차 부품 등의 공장유치를 계획하였다.⁴⁵ 이 중 신흥공업구는 업종에 관계없이 공장을 유치하고 후창공업구는 주로 식료공업부문을, 창평공업구는 선박수리 및 건조기지를 조성하며 동 지역 최대 규모인 관곡공업구는 원유가공업과 석유화학부문의 공장 설립을 예정했었다. 또한 백학공업구는 전자자동차공업부문의 공장을, 흥의공업구는 자동차 조립 및 부속품 생산공장과 경공업공장을, 웅상공업구는 목재가공업과 건재공업을, 우암공업구는 편의시설 중심의 경공업공장을, 원정공업구는 변경무역에 필요한 경공업공장과 첨단과학기술분야의 공장들을 배치하도록 하였다. 그러나 주지하다시피 라진·선봉지역은 도로·항만·통신 등 사회간접자본의 미비와 핵문제 등 정세불안정 그리고 북한의 대외신뢰도 추락 등으로 외국자본의 투자가 제대로 이루어지지 않아 공단부지의 조성도 제대로 이루어지지 못한 상태로 현재에 이르렀다. 따라서 앞으로는 이러한 시행착오를 교훈으로 삼아 라진·선봉특구에 항만, 철도, 도로를 제대로 갖추고 여기에 외국의 물류전문업체와 IT기업을 등을 적극 유치하여 물류 및 복합산업단지로 발전시켜 이 지역을 인근

I
II
III
IV
V
VI
VII

⁴⁵ 위의 책, pp. 50~51.

청진공업지구의 산업기지와 연결시킨다면, 북한 동북부에 교통망과 산업클러스터가 연계된 새로운 활력과 면모를 갖춘 대공업지구가 등장할 수 있을 것이다. 여기에 중국 지린성과 변경지역 지방정부들이 함께 추진하고 있는 「창·지·투 계획」이 제 궤도에 들어설 경우에는 변경지역에 접한 라진·선봉지역은 상호 상승작용을 통해 북한 동북부 지역발전 핵심 엔진으로의 도약이 기대된다.

북한 역시 이러한 분위기를 적극 활용하려는 의도가 엿보인다. 지난 8월 27일 북·중 정상회담에서 양국 정상간 창·지·투 개발계획에 북한이 참여하는 방안에 대해 의견이 모아진 것 외에 지난 2010년 9월 1일 창춘에서 개최된 「동북아경제협력포럼」에 북한 무역성 부상이 참석, “이미 라진·선봉경제무역특구를 세계적인 수출가공무역 및 중계무역지구로 발전시키려는 청사진을 가지고 있다”고 하면서 “라·선시의 개발 속도를 더욱 가속화할 것”이라고 천명한데서도 알 수 있다.⁴⁶ 그러나 이러한 계획은 북한만의 독자적 노력으로는 한계가 있어 보인다. 설혹 「대풍국제투자그룹」의 외자유치가 이루어진다 하더라도 그것은 중국을 중심으로 한 일부 국가가 참여하는 형태로 기대에 훨씬 미달하는 자본참여로 그칠 공산이 크다. 더욱이 산업 및 물류단지의 운영 노하우 등을 확보하기가 용이하지 않다. 따라서 지역 내에 국제물류 및 산업단지를 건설할 때에는 남한이 적극 참여하는 가운데 공단 운영노하우를 가진 싱가포르와 같은 국가들의 참여를 유도해 내는 것이 바람직하다. 특히, 남한의 참여는 북한의 라진·선봉 지역 개발 노력을 내실화하는 계기가 될 뿐만 아니라, 최근 들어 날로 심화되고 있는 대중국 의존도를 완화시켜줌으로써 북한 경제운용에

46. 『東亞經貿新聞(長春)』, 2010년 9월 1일.

있어 운신의 폭을 넓혀줄 뿐만 아니라, 향후 남북경제공동체 건설과 통일 이후를 대비하는 효과를 가져다 줄 것이다. 물론, 남한의 적극적 역할이 가능하기 위해서는 현재와 같은 남북관계가 근본적으로 개선되어 어느 정도 상호 신뢰하는 가운데 협력을 진행할 수 있는 대외적 여건이 갖추어져야 함은 재론의 여지가 없다.

3. 남북관계발전 차원

한반도의 평화정착과 통일은 주변 강대국들의 이해관계와 세력구도에 대한 거시적이고 주도면밀한 대응, 지혜로운 남북관계의 구축에 달려있음은 주지의 사실이다. 외부의 힘을 최소화하고 민족공동체 내부의 힘을 극대화하는 것이 자주적 평화통일의 요체라는 말이기도 하다. 현재의 남북관계는 상호 불신과 책임전가의 비생산적 단계를 탈피하지 못하고 있다. 따라서 남북 양측은 역지사지의 입장에서 상호 이해하고, 양보를 통해 그 관계를 발전시켜 나갈 필요가 있다. 남북이 서로 대치하고 힘겨루기에 매진할 때, 결과적으로 피해를 입는 것은 남북 당사자와 한민족이며 그 가운데서 이익을 취하는 것은 결국 주변 강대국들일 것이다. 이런 점에서 앞으로 남북 간 협력문제는 라진·선봉지역 진출을 적극 검토하고, 개성공단의 경험을 살려 남북물류분야 협력을 중심으로 하는 협력방안을 적극 강구할 필요가 있다. 그 근거를 제시하면 다음과 같다.

첫째, 한반도 전체적으로 보다 효율적이고 균형 있는 교통물류체계를 구축함과 동시에 남한의 대중국, 극동러시아 등 북방 지역과의 교류를 활성화하고 명실상부한 동북아 물류중심국가로 발돋움하기 위

I
II
III
IV
V
VI
VII

해서다. 남한은 그 동안 교통체계를 도로 중심으로 운영해왔다. 지난 20년 동안 지역 간 도로는 3,884km 증가했지만 철도는 287km밖에 증가하지 않은 점이 이를 반증한다. 그러나 이런 방식으로는 큰 규모로 성장하고 있는 여객 및 화물수요를 감당하는 데 한계가 있다. 또 국가 균형발전이나 녹색성장시대를 대비하는 차원에서도 새로운 패러다임이 필요하다. 그 대안이 바로 철도와 연안운송이다. 한국 정부는 국가 교통물류체계를 도로에서 철도로 전환한다는 방침을 세워놓고 있다. 2010년 9월 1일 이명박 대통령이 참석한 가운데 의왕시 철도기술연구원에서 열린 KTX 고속철도망 구축 전략 보고회의에서 “2020년까지 전국 주요 거점 지역을 KTX망으로 연결해 국토의 95%를 두 시간대 생활권으로 묶는” 계획을 내놓은 바 있다.⁴⁷ 이러한 맥락에서 최근 답보 상태에 있지만 지난 10여 년간 추진해 온 남북 간 철도연결 사업이 실효를 거두기 위해서라도 차제에 라진·선봉지역의 철도망 구축에 관심을 기울일 필요가 있다. 이러한 노력이 궁극적으로는 한반도가 동북아의 육상물류체계 및 국제복합운송망의 거점지역으로 도약하기 위한 대륙연계 기반시설 구축사업의 일환이라고 볼 수 있다.⁴⁸

연안운송의 중요성도 간과해서는 안 될 상황이다. 인천항만공사(IPA)는 2010년 6월 말 현재 인천의 연안운송 물동량이 2만 2,525TEU로 2009년 같은 기간보다 86.2% 증가했는데 이는 인천 등 수도권 화물을 부산으로 운반하는 해상운송수단이 육상(고속도로)을 이용하는 것보다 물류비용을 크게 절감할 수 있었기 때문이었다고 밝히고 있

47. 『매일경제신문』, 2010년 9월 2일.

48. 국토해양부, 『2009 국토의 계획 및 이용에 관한 연차보고서』(국토해양부, 2009).

다.⁴⁹ 이렇듯 교통수단의 다양화와 효율화가 강조되는 시점에서 남한이 라진·선봉지역의 교통물류 구축에 참여하게 될 경우, 중·장기적으로 부산에서 라진까지 동해안을 타고 철도와 연안운송이 활성화될 수 있는 전기를 마련하게 될 수 있을 것이다. 이를 통해 정부가 목표로 하는 교통체계의 혁신과 함께 보다 균형 있는 교통물류체계를 마련할 수 있을 것으로 보인다. 중·장기적으로는 이를 기반으로 부산·울산 등 동남지역에 위치한 남한 기업들의 중국 동북 3성 등 북방지역과의 교역과 투자를 보다 용이하게 함으로써 기업의 성장 동력 확충에도 기여할 수 있게 될 것이다.

한편, 남한은 그동안 동북아에서 차지하는 지리적 이점을 활용하여 동북아 물류중심국가가 되고자 노력해 왔다. 특히, 참여정부 시절에 내건 『동북아경제중심』이라는 정책은 그 핵심이 바로 ‘물류’였다. 인천이나 부산, 광양 등이 나름대로 동북아 중심공항이나 중심항만이 될 수 있도록 노력을 경주하였던 것은 바로 이러한 국가적 목표에 적합하다고 보았기 때문이다. 그러나 남한의 물류중심국가를 향한 노력이 결실을 맺기 위해서는 가로막혀 있는 북방루트를 뚫는 것이 중요하다. 북방이 가로 막혀서는 진정한 물류중심국가를 건설한다는 것 자체가 난센스에 지나지 않기 때문이다. 적어도 한반도 북서해안에 위치한 남포나 북동해안에 위치한 라진항 등이 남한의 주요 항만 등과 더불어 한반도 주요거점 항만의 역할을 수행할 때, 한반도 전체적으로 균형 있는 물류체계가 가능하며 진정한 ‘동북아 물류중심국가’의 위상을 확보할 수 있게 될 것이다.

⁴⁹ 인천~부산 간 운송비용은 40피트 및 20피트짜리 컨테이너 한 개가 연안운송(하역비 포함)시 35만 원과 23만 4천 원인 반면, 고속도로는 각각 42만 원과 31만 원으로 각각 7만여 원이 비싸다. 『서울경제신문』, 2010년 7월 7일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

둘째, 남북관계 안정과 발전에 크게 기여할 수 있다고 보기 때문이다. 북한은 그동안 중국의 특구전략을 벤치마킹하는 방법으로 라진·선봉 특구를 시발로 신의주, 금강산, 개성 특구를 추진해 왔다. 남북경협 차원에서 추진했던 개성공단과 금강산 특구 사업은 그동안 남북이 협력하여 어느 정도 궤도에 들어설 수 있었지만 라진·선봉 특구 및 신의주 특구계획은 북한체제 상의 한계, 그리고 관련 주변국의 비협조 등으로 크게 진전되지 못하거나 제자리걸음을 걷고 있는 상황이다. 비록 최근 남북관계의 경색으로 인해 금강산관광이 재개되지 않고 개성공단 역시 크게 위축된 상태에서 진행되고 있으나, 두 지역에서의 특구사업이 남북 간의 긴장완화와 남북관계 안정에 크게 기여했음은 부인할 수 없는 사실이다. 더욱이 라진·선봉지역은 여러 측면에서 북한 내의 어느 특구보다 유리한 지정학적, 지경학적 이점을 지니고 있기 때문에 동북아경제공동체 형성을 위한 교두보 역할을 할 수 있다. 아울러 이 지역에서의 남북협력은 남한의 지정학적 위협을 크게 해소해 줌으로써 국가신인도를 제고하고 국가브랜드 가치를 높여주는 효과를 나타낼 것이다.

셋째, 장기적으로 통일 후를 대비하는 효과가 있다. 이명박 대통령의 8·15 경축사(2010.8.15)를 계기로 촉발되고 있는 『통일세』 논의는 결국 언젠가 통일이 이루어지리라는 전제하에 미리 재원을 확보해둌으로써 통일로 인한 지나친 재정압박을 줄이고 후세대의 부담을 덜어 주자는 취지에서 나온 것으로 보인다. 그러나 통일을 위한 가장 현실적이면서도 효과적인 방법은 대북 직접투자를 통해 북한지역에 공장 및 사회간접자본(SOC) 등을 조성하는 일이다. 남한은 1992년 한·중 수교 이후 2009년 말까지 중국에 2만여 개 기업이 진출, 총 294억 달러(홍콩제외)를 투자한 바 있다. 이러한 투자는 중국의 경제발전에 도

기여했지만 결국은 새로운 성장 동력과 시장을 필요로 하는 한국경제에 큰 기여를 했음은 재론의 여지가 없다. 마찬가지로 북한에 대한 남한기업의 투자도 새로운 돌파구를 필요로 하는 남한기업과 남한경제에 커다란 이익을 안겨줄 것이다. 더구나 북한에 투자한 시설은 결국 통일한국의 자산으로 남는다는 사실을 상기할 때, 그 투자효과는 실로 숫자로 환산할 수 없는 이익을 가져다 줄 것이다. OECD 한국경제보고서(2010.6)가 밝혔듯이 “남북 간 소득과 건강수준 등의 격차는 결국 향후 남북경제통합 비용을 끌어올릴 것”이기에 “남한기업들이 이끄는 남북교역의 확대가 남북격차를 줄이는 데 최선의 희망을 제공할 것”이라는 조언을 크게 참고할 필요가 있다. 남북경제협력의 강화는 이를 통해 민족동질성을 회복할 수 있고 다가오는 통일에 대비하여 그 비용을 분산하고 줄일 수 있다는 점에서도 민족적 대의명분에 합치한다. 결국, 한국에 있어서 지역 경제협력의 문제는 통일의 문제와 본질적으로 다를 바 없다. 북한이 남한과 경제협력의 기반을 갖지 못하고 중국과 같은 타 국가와 경제협력을 통해 구조적으로 종속되어 버릴 경우에는 대변환기적 상황에서 아무런 협상력을 가지지 못할 수도 있다.⁵⁰ 이런 관점에서 남한이 우선 남북 간 물류협력의 일환으로 라진·선봉지역에 진출하여 북·중 접경지역을 중심으로 하는 경제협력권을 조성하는 것은 남북한 모두에게, 장기적으로는 통일 한국의 미래를 위해서 이로운 결과를 가져다 줄 것이다.

⁵⁰-윤영관, 『전환기 국제정치경제와 한국』 (서울: 민음사, 1996), pp. 372~373.

I
II
III
IV
V
VI
VII

4. 동북아 경제협력 차원

북한이 1991년 12월 라진·선봉지구를 「자유경제무역지대」로 지정한 것은 주변국가와의 경제협력을 통해 어려운 경제를 회생시키기 위한 것이었다.⁵¹ 1990년대 들어 소련 및 동구 사회주의권이 붕괴함에 따라 북한은 심각한 경제난에 봉착하게 된다. 북한은 이러한 위기를 타개하기 위한 새로운 외자유치정책의 도입 필요성을 절감, 제한적 개방정책을 모색하게 된다. 그런 가운데 유엔개발계획(UNDP)의 주도하에 1990년 7월부터 동북아지역 발전을 위한 협력방안의 하나로 두만강유역 3개국인 북한, 중국, 러시아 간 「두만강유역개발계획(TRADP: Tumen River Area Development Program)」이 논의되기 시작했으며,⁵² 북한도 여기에 동참하여 경제회생의 발판을 마련코자 했다. 북한은 중국의 개혁·개방 정책의 모델인 경제특구정책에 주목하여 1990년 10월 정무원 총리였던 연형묵이 중국의 경제특구인 선전(深川), 주하이(珠海), 텐진(天津), 광저우(廣州) 등을 시찰한 후, 함경북도 최북단인 라진·선봉지구에 자유경제무역지대를 설정하기로 했다. 이 지역을 자유무역지대로 선정한 것은 ‘두만강개발계획’에 적극 동참하면서도 자본주의 사조의 유입에 의한 부작용을 최소화할 수

51. 양문수는 경제특구설치의 배경으로 첫째, 1984년 제정한 합영법에 의한 외자유치 부진 둘째, 사회주의권 붕괴에 따른 대외경제관계 방향 전환 필요성 셋째, 중국의 경제특구 성공의 영향 넷째, UNDP의 두만강지역 국제적 개발 제창 등을 들고 있다. 양문수, 『북한경제의 구조: 경제개발과 침체의 매커니즘』, pp. 380~381.

52. ‘두만강유역개발’은 1990년 7월 중국 지린성 창춘시에서 열린 ‘제1회 동북아시아 경제발전 국제회의’에서 중국 학자들에 의해 처음 제기되었다. 이 남주, “동북아 경제협력과 한반도 경제,” 『한반도 통일론의 재구상』 (고려대학교 민족문화연구원·경남대학교 극동문제연구소 학술회의, 2010.9.9~10), p. 215.

있는 방안이라고 판단했기 때문이다. 이듬해인 1991년 3월 UNDP는 두만강유역개발을 제5차 사업계획(1992~1996)의 중점사업으로 채택하기로 결정했으며, 북한은 1991년 7월 몽골 울란바토르에서 개최된 UNDP 회의석상에서 라진·선봉·청진 일대에 자유무역지대화 계획을 발표하고 국제사회에 정식으로 투자를 요청했다. 이어 1991년 10월 평양에서 열린 관련 회의에서 두만강유역개발계획 관리위원회(PMC: Program Management Committee)의 설치를 결정했으며, 1992년 2월에는 서울에서 남한, 북한, 중국, 몽골의 대표가 참가한 제1차 PMC 회의가 개최되어 향후 20년 동안 300억 달러가 소요될 것으로 보이는 재원조달방안 등에 대한 논의가 이루어졌다.⁵³

이와 같은 배경 하에 출발한 라진·선봉지역 개발은 그 지경 및 지정학적 이점 때문에 당초 많은 기대를 받았다. 그러나 정치적 불안, 제도 미비, 복핵문제 등이 대두되면서 국제사회의 관심에서 멀어지게 되었고 뚜렷한 성과를 보여주지 못한 채 많은 시간을 소모해버린 상태다.⁵⁴ 그러나 이 지역은 앞서 언급한 바와 같이 국제협력 허브로서의 가능성을 안고 있음은 부인할 수 없는 사실이다. 라진·선봉지역이야말로 지리적으로 동북아 권역을 연결하는 중심축에 위치해 있다. 이 지역만큼 동북아시아의 다수국가가 지리적으로 국경을 접하고 있는

⁵³ 위의 글, p. 215; 『연합뉴스』, 1992년 2월 28일.

⁵⁴ 지금까지 유치한 외국투자는 홍콩, 중국, 타이나 해외동포 중심에 의한 도로, 통신, 호텔 등 사업이며 수출가공단지 건설은 별다른 진전을 보지 못함. 김수열 라진·선봉시 인민위원장은 1999년 3월까지 총 111건에 7억 5,077만 달러의 계약이 체결되었으나 그 중 1억 4천만 달러의 투자가 이행되었다고 밝힘. 통일부, 『북한개요』 (통일부, 2000). 한편 지난해 북한을 탈북한 한 북한이탈주민은 자유무역지대 지정 이후 주민들의 생활수준은 평양보다 높을 정도로 향상되었고 멋있는 건물도 제법 되나 최근엔 외국인들(이 지역엔 중국인이 많음-주로 보따리 장수들)이 대부분 철수한 상태라고 증언(2010.7 인터뷰).

I
II
III
IV
V
VI
VII

지역이 없다. 이는 곧 라진·선봉지역이 동북아시아의 경제협력을 추동하는 허브로서의 가능성이 높다는 것을 의미한다.

한반도 면적의 3.5배 정도 큰 중국의 동북 3성은 중국의 전통 공업 지대로서 1억여 명이 거주하는 거대 소비시장이다. 농업이 발달되어 있는 곡창지역이기도 하다. 러시아, 특히 극동러시아는 에너지, 광물, 임수산자원 등이 풍부하여 경제개발의 잠재력이 높으며, 이 지역의 천연가스를 비롯한 풍부한 에너지 자원을 육로 및 해상을 통하여 북한과 남한에 공급할 수 있다. 그리고 반경 2,000km 이내에 10억 명 이상의 인구가 거주하고 있으며, 서울에서 3시간 비행거리에 인구 100만 이상 도시 43개가 위치하고 있다. 남한이 라진·선봉지구 경제 특구 및 국제물류단지 건설 등의 사업에 참여할 경우 이 지역은 남북한 포함 시 5개국 협력의 교차점이 될 수 있다.

최근 그 필요성이 강조되고 있는 한·중·일 3국 간 FTA 체결문제는 물론, TSR·TCR 등 대륙철도 건설문제, 아시아하이웨이 및 한일해저 터널 건설 문제 등 대형 월경(越境)프로젝트들은 장차 동북아를 하나로 잇는 제도적 인프라와 관련된 사업이다. 이러한 사업들의 성사는 물론, 장차 남북한·중국·일본·극동러시아·몽골로 이어지는 동북아경제공동체의 실현을 위해서는 우선 시범적(pilot) 사업인 라진·선봉지역개발이 국제적 협력을 통해 소기의 성과를 거둘 필요가 있다.

남한의 입장에서 볼 때도 이 지역은 중국, 러시아 및 일본 등과 함께 협력을 펼칠 수 있는 최적의 장소다. 우선 중국은 남북한 모두에게 최대 교역국이다. 지난 2009년 말 기준 남한의 대중교역액은 1,557억 달러⁵⁵로 전체교역액 6,866 달러의 22.7%를 점해 미국과 일본을 합친

⁵⁵ 이 중 수출이 1,021억 달러, 수입이 536억 달러로 485억 달러의 무역수지 흑자를 나타냈다(중국통계기준).

액수를 초과했으며, 2010년 2/4분기 기준으로는 대중 무역의존도가 약 20%에 달해 미국과 일본을 합친 액수인 약 21%에 거의 육박했다. 또한 2009년 기준 최대투자대상국이기도 하다. 북한의 경우 대중무역 의존도는 2000년 24.7%에서 2005년 52.6%로 절반을 넘었으며 2009년에는 78.5%를 차지할 정도로 시간이 지날수록 심화되고 있다. 따라서 앞으로 남북한 경제의 미래는 상당부분 중국의 성장을 어떻게 활용하고, 협력해 나가느냐에 달려있다고 해도 과언이 아니다. 특히, 북한의 대중국 의존도를 적절한 수준으로 낮추어 나가는 것은 통일 후의 민족경제를 위해서도 매우 중요한 과제다. 이러한 측면에서 이 지역에서의 중국과의 협력은 남한의 대북한 투자리스크를 줄이면서도 북한 경제의 회생을 돕고 통일 후를 대비한다는 일석삼조(一石三鳥)의 효과가 있는 것으로 평가된다.

러시아도 극동시베리아 개발과 경제 현대화를 위해 한국과의 협력을 필요로 하고 있다. 한국 역시 자원 확보 및 북방 지역으로 시장 확대를 위해 러시아와의 협력이 절실하다. 특히, 시베리아에는 풍부한 천연가스가 매장되어 있고 그것을 개발하여 파이프라인(pipeline)으로 중국, 한국, 일본에 공급하는 구상이 관련국 간에 꾸준히 논의되어 왔다. 양국 간 교역규모는 2009년 말 현재 99억 7천만 달러로 러시아는 한국의 10대 교역국이기도 하다. 그러나 전체적으로 볼 때 한국과 러시아 간 경제협력 수준은 아직은 양국의 경제규모나 잠재적 가능성, 그리고 수교 역사에 비추어 기대에 미치지 못하고 있다. 따라서 현재와 같은 답보상태를 타개하기 위해서는 자유무역협정(FTA) 논의를 시작하는 한편, 스마트그리드, 원자력, 의료, 우주, IT와 같은 5대 핵심분야에서 협력을 추진해나갈 필요가 있다.⁵⁶ 아울러 양국의 이해가 일치되는 라진·선봉지역에서 서로 협력할 수 있는 방안을 적

I
II
III
IV
V
VI
VII

극 강구하고 이를 한층 심화시켜나가야 할 것이다.

일본 역시 이 지역에 상당한 관심과 이해를 기울여 왔다. 한 때 일본은 북한의 대외무역에서 없어서는 안 될 존재였다. 1994년의 경우 북한의 대일 수출은 293.3백만 달러로 전체 북한 수출의 약 30%를 차지하여 중국의 18.5%(181.1백만 달러)를 제치고 1위를 점했다. 수입은 중국의 467백만 달러(37.4%)에 이어 187.9백만 달러(15.0%)로 2위를 차지할 정도였다. 1995년에는 중국을 제치고 북한의 제1위 교역국으로 부상하는 등, 중국과 함께 줄곧 1~2위의 교역국가의 위치에 있었다.⁵⁷ 그러나 북핵문제 및 일본인 납치문제 등이 현안으로 등장하면서 양국관계가 점차 악화되고 여기에 일본이 유엔의 대북제재에 적극 동참하면서 1994년 481백만 달러에 달하던 양국 간 교역액은 2009년 270만 달러로 급감하기에 이른다. 지난 2009년 말 기준 북한의 주요 교역국은 중국에 이어 독일, 러시아, 인도, 싱가포르 순이며 일본은 아예 10대 교역국에도 끼지 못한 상태다.⁵⁸ 따라서 과거 주요 무역 파트너의 하나였던 일본과의 교역관계 회복은 북한 경제 회생을 위해 중요한 계기가 될 수 있으며, 이 과정에서 라진·선봉지역이 양국 간 중요한 협력의 발판이 될 소지가 있다. 특히, 중국의 동북지역과 시베리아지역, 더 나아가 유럽지역의 진출을 위해서도 일본은 향후 양국

56. 한국 슬라브학회 회장인 김현택 교수는 러시아가 경제현대화의 핵심과제로 추진하고 있는 위의 5대 사업에 세계적 경쟁력을 갖추고 있는 한국기업의 적극적 참여 필요성을 강조하고 있다. 『매일경제신문』, 2010년 7월 26일.

57. 김영건, 『북일 경제관계 현황과 전망: '00~'05 북일 교역액을 중심으로』 (KOTRA, 2006).

58. 일본은 2006년 10월, 북한의 핵실험에 대한 대응조치로 북한으로부터의 화물수입을 금지하는 제재조치를 취한 데 이어, 2009년 6월에는 북한의 탄도미사일 발사에 대한 조치로 일본에서 북한으로 수출되는 모든 화물에 대한 수출금지조치를 단행했다. JETRO, 『北朝鮮の經濟と貿易の展望』 (JETRO, 1995); KOTRA, 『2009 북한의 대외무역동향』 (KOTRA, 2010).

관계 개선 시 지리상 이점을 지니고 있는 라진·선봉지역의 각종 협력 사업에 적극 참여할 가능성이 높다.

이상에서 살펴본 대로 두만강유역을 중심으로 하는 접경지역개발은 관련국들 입장에서 모두 그 필요성을 공유하고 있는 사업이기는 하나, 관련국 모두가 자국입장에서 동상이몽의 구상과 비전을 가지고 있는 측면이 있다. 그러나 두만강유역개발 문제, 특히, 중국의 「창·지·투계획」이 실효를 거두기 위해서는 동해안에 항만을 가지고 있는 북한의 협력이 절대적으로 필요하다. 더욱이 이러한 사업들은 두만강유역 내에서 자족적인 순환체계를 갖추는 것으로 끝나는 것이 아니고 동북아 차원의 물류와 연계되어 산업협력을 강화하는 것을 궁극적인 목표로 한다. 즉, 사업의 핵심은 몽골, 중국, 러시아, 북한 사이의 교통망 구축을 통해 국제무역대통로를 만들어 이를 동해와 연결함으로써 남한, 일본 및 태평양으로 이어지는 물류망을 구축하는 것이다.⁵⁹

관련국가 간 다자협력과정에서 조정 역할을 수행할 수 있는 국가는 바로 한국이다. 라진·선봉지역을 중심으로 물류분야 협력사업에 한국이 적극 나서 국제협력의 범위를 넓혀갈 경우, 두만강유역 개발사업과 라진·선봉 특구 개발은 탄력을 받을 가능성이 크다. 한국과 일본의 참여는 물류망 구축에 필요한 투자재원 확보를 용이하게 할 것이다. 관련국 간 협력분위기가 지속되면 남북 간 물류분야 협력이 궤도에 오를 수 있게 되고 환동해경제권 형성에도 긍정적 영향을 줄 수 있을 것이다. 이는 북핵문제 해결을 위한 동북아 다자안보체제 구축을 위한 논의에도 긍정적 영향을 주게 되어 지역안정과 평화정착에 크게 기여할 수 있을 것으로 판단된다.

⁵⁹- 이남주, “동북아 경제협력과 한반도 경제,” p. 220.

I
II
III
IV
V
VI
VII

V. 라진·선봉지역 물류운송분야 개발 현황 및 전망

라진·선봉지역 물류운송분야
개발 현황 및 전망

1. 라진·선봉지역 물류운송분야 개발 현황

가. 북한 차원

(1) 라진·선봉지역 개발 계획

북한은 1991년 12월 라진과 선봉을 묶은 라진·선봉지역을 북한 최초의 경제자유무역지대로 지정했지만, 외국인의 기업활동을 제약하는 요소가 많아 이 지역이 기대한 만큼 활성화하지 않았다.⁶⁰ 하지만 2009년 10월 원자바오(溫家寶) 중국 총리의 북한 방문을 계기로 많은 것이 달라지기 시작했다. 그 후 한 달 뒤인 2009년 11월 중국의 두만강유역개발 프로젝트인 ‘창·지·투(長·吉·圖: 창춘·지린·투먼)’ 개방 선도구 사업의 국무원 비준 통보를 계기로 라진항 개발 문제가 다시 본격적으로 대두되기 시작했다.

원자바오 총리의 방북 직후 한창푸(韓長賦) 성장(省長)⁶¹을 대표로 하는 지린성 정부 대표단이 함경북도와 라·선시를 방문, 한홍표 함경북도 인민위원장과 김수열 라진·선봉시 인민위원장 등과 차례로 만나 라진항은 물론, 청진항 개발에 대해서도 논의했다. 뒤이어 2009년 11월 지린성 발전연구센터 류시밍(劉庶明) 거시경제처장이 공식 석상에서 라진항을 중계무역과 수출 가공, 보세 물류 등 국제 물류기지로 개발하기로 북한과 합의했음을 언론에 공개했다.⁶² 중국이 라진항

⁶⁰북한은 라진·선봉지역의 인프라 개발에만 총 32억 달러 이상의 외자를 유치하려는 계획을 수립하였지만, 투자실적은 극히 미미했다. 2000년 6월까지 투자실적은 금액기준으로 계약금액의 약 50% 수준인 2억 5,000만 달러에 그치고 있는데, 투자 산업은 서비스업이 대부분이며 인프라부분의 경우 외자유치 실적이 약 3,700만 달러에 그치고 있다. 이상준 외, 『동북아 협력시대의 북한 경제특구 활용전략』(국토연구원, 2004).

⁶¹한창푸 지린성 성장은 2010년 초 농업부 부장으로 승진하였다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

1호 부두 사용권 확보에 이어 4호 부두의 신축권까지 북한으로부터 확보했다는 사실이 공개된 것도 이 자리였다.

2009년 12월 김 위원장의 현지시찰을 계기로 라진·선봉지역에 대한 관심은 다시 한 번 높아졌다. 김 위원장은 경제자유무역지대 지정 후 처음으로 2009년 12월 라·선시를 시찰한 뒤 “대외활동을 성공적으로 벌여 대외시장을 끊임없이 넓혀가야 한다”고 강조한 바 있다.⁶³ 곧이어 2010년 1월 초 라·선시는 「특별시」로 지정되었다. 그런 다음 김정일 국방위원장의 매제인 장성택 노동당 행정부장(현재 국방위원회 부위원장, 중앙군사위원)이 2010년 3월 라·선시를 방문해 “6개월 후에 이곳을 완전히 개방하겠다”고 말하기도 했다.⁶⁴

「특별시」 승격을 통해 라·선시는 인력 해외 파견이나 해외 인사 초청을 중앙의 승인을 받지 않고도 자유롭게 할 수 있을 만큼 상당한 자율권을 확보한 것으로 전해진다.⁶⁵ 이는 라진·선봉지역개발을 위한 법·제도적 측면의 개혁·개방조치이다. 이와 관련, 중국 지린(吉林)성 창춘(長春)에서 개최(2010.9.2)된 제6회 창춘국제무역박람회에서 구분태 북한 무역성 부상은 ‘동북아경제무역합작 고위층 토론회’의 기조연설을 통해 “(북한은)이미 라·선시를 경제특구로 지정했으며, 이 특구를 국제적인 가공·중계 무역지구로 육성·발전시키려는 원대한 계획을 세웠다”고 언급했다. 이미 2009년 10월 지린(吉林)성이 북한

62. 류 처장은 “라진항을 중계무역 기지로 개조하기 위해 중국 접경지역인 북한의 원정에서 라진까지 폭 9m의 4차로 도로를 개설하고 라진항 기존 부두의 보수·확장과 4번 부두 신축에 양측이 합의했다”며 “라진항이 수출 가공과 보세, 중계 무역 기능을 갖춘 국제적 물류단지로 탈바꿈하게 될 것”이라고 전망했다. 『연합뉴스』, 2009년 11월 25일.

63. 『조선중앙TV』, 2009년 1월 17일.

64. 『산케이신문』, 2010년 3월 8일.

65. 『연합뉴스』, 2010년 8월 31일.

과의 경협 방안을 공개하면서 라진·선봉지역을 국제무역지구로 개발하기로 북한과 합의했으며 이를 위한 외자도 유치했다고 밝힌 바 있으나, 당시 북한은 이를 공식적으로 확인하지 않았다. 구 부상은 라진·선봉을 국제가공·중계무역지구로 만들기 위해 행정적·법률적 조건을 준비 중임을 밝히기도 했다. 동시에 “라진·선봉 특구개발을 위한 발걸음을 적극적이고도 신속하게 내 걸을 것”임을 강조했다.⁶⁶

북한은 기본적으로 두만강 개발계획을 축으로 해외투자를 유치할 복안을 갖고 있는 것으로 분석된다. 즉, 라·선특별시와 청진항을 연결하는 지역을 북한~중국~러시아를 잇는 동북아 물류·교역의 중심지로 개발하려는 움직임이 보이고 있는 것이다. 우선 두만강 개발을 축으로 라진·선봉~청진을 먼저 개발하고, 중·장기적으로는 신의주·함흥·김책·원산·안주·남포 등의 지역 거점도시가 개발 대상인 것으로 평가된다. 이와 같은 의도는 김정일 위원장의 두 차례 중국 방문을 통해 보다 구체적으로 나타난 것으로 판단된다. 김 위원장의 방문(2010.5)이 랴오닝성 최대 항구도시 다롄과 베이징 허베이 랴오닝 산둥성을 아우르는 환보하이(環渤海)만의 핵심 항구도시 텐진 빈하이 신구(濱海新區)를 포함시킨 것은 라진·선봉지역개발과 관련이 있다. 그가 이들 항구도시를 방문한 것은 개발사례를 참작하여 라진·선봉지역을 북·중 경제협력으로 본격 개발하겠다는 의도를 보여준 것으로 분석된다. 이어 김 위원장은 2010년 8월 다시 후계자로 내세운 3남 김정운을 대동하고⁶⁷ 후진타오 중국 주석 등을 만나 정치적으로는 안정적인 권력세습에 대한 협력을 요청하는 한편, 경제적으로는 중국

⁶⁶- 위의 신문.

⁶⁷- 공식적으로 확인된 바는 없으나 수행원 등 자격으로 동행했을 가능성이 높음.

I
II
III
IV
V
VI
VII

동북 3성 지역인 창춘·지린·투먼 개발계획과 라진·청진항 개방 문제 등을 협의했다. 당시 김 위원장은 “동북지방은 북한과 접경하고 있으며 산천이 서로 닮았고 공업 구조도 비슷하다”며, “북한은 중국 동북 지구와 교류협력을 강화하고 열심히 중국의 경험을 연구해야 한다”고 강조한 것으로 알려지고 있다.⁶⁸

북한의 이와 같은 의도는 중국의 투자를 먼저 이끌어내고, 주변 정세가 호전될 경우, 서방국가들로부터 외자유치를 확대하는 방법으로 현실화될 것임을 예상케 한다. 북한은 이 업무를 2010년 초에 설립한 「국가개발은행」이 주도하도록 하면서, 외자 유치는 「조선대풍국제투자그룹」(이하 대풍그룹)이 담당하는 구상을 한 것으로 보인다.⁶⁹ 중국 언론 『환구시보』(2010.1.22)⁷⁰는 라·선특별시와 북한 국제개발은행의 외자도입 창구역할을 맡은 대풍그룹이 라·선시를 국가개발의 중심지로서, 동북아의 육지와 바다를 잇는 물류중심지로 개발하는 데 인식을 같이했다고 보도한 바 있다. 대풍그룹 박철수 총재는 두만강 개발을 위해서는 라진항 부두 1개, 2개를 임대하는 것으로 충분하지 않고 라진항을 국제항구로 개발해야 한다는 구상을 밝힌 바 있다.⁷¹

본 지역과 연관된 북한의 계획은 큰 틀에서 보면 두만강 하구 개발을 축으로 라진을 석유·천연가스 공급기지, 청진은 제철·중공업·중기

⁶⁸ 홍콩 시사주간지 『아주주간(亞州週刊)』 최신희; 『중앙일보』, 2010년 9월 6일 재인용.

⁶⁹ 대풍그룹의 박철수 총재는 언론 인터뷰에서 “우선 라·선특별시에 중국·러시아의 자본을 유치하려고 한다”고 밝힌 바 있다. 『조선신보』, 2010년 3월 2일.

⁷⁰ 2010년 1월 22일 중국 공산당 기관지인 『인민일보』(人民日報)가 발행하는 국제문제 전문지 『환구시보』(環球時報)가 대풍그룹 시찰단과 동행해 라·선시를 방문한 후 작성한 르포 기사를 실었다.

⁷¹ 『환구시보(環球時報)』, 2010년 1월 22일.

계 단지, 그리고 김책·신의주·함흥·원산·남포 등을 지역 거점도시로 개발하는 것이다.⁷² 특히, 중점 건설 분야는 철도·도로·항만·공항·전력·에너지 등으로 예시되었다. 북한은 라·선시에 국제공항을 건설하는 구상도 갖고 있었다. 평양 지역 외 지방 최초의 국제공항을 라·선시에 건설해 러시아와 중국, 몽골과 연결한다는 것이었다. 그러나 이 공항의 착공이 실제 이뤄질지는 불투명하다. 북한이 새 국제공항을 건설하기 위해서는 중국 등에서 외자를 끌어들이 수밖에 없으나, 중국은 아직 시기상조라는 입장을 보인 것으로 전해지고 있다.⁷³

(2) 라진·선봉지역 개발을 위한 법·제도적 정비

북한은 2010년 1월 27일 외국인 투자를 활성화하기 위해 기업에 대한 혜택을 강화하는 내용과 조항으로 「라진·선봉경제무역지대법」을 개정했다.⁷⁴ 북한은 이미 이 법과 더불어 하위규정들인 라진·선봉 무역지대 관광규정(2000년 채택), 벌금규정(2001년 수정보충), 세관 규정(2005년 수정보충), 외국기업상주사무소대표규정(2005년 수정), 외국인 출입 및 체류규정(2000년 채택), 외국인투자기업 재정관리규정(2005년 수정), 중계무역규정(2000년 채택), 중계집임자대리업무규

72. 『산케이신문』, 2010년 3월 8일.

73. 『요미우리신문』, 2010년 8월 5일.

74. 2010년 1월 27일 북한은 「라·선경제무역지대법」을 최고인민회의 상임위 정령 제583호에 따라 개정하였다. 북한은 금번 개정을 통해 6개의 조항을 신설(3, 8, 11, 17, 21, 24조)하고 1개 조항을 삭제(10조)하는 한편 4개 조항(5, 7조, 18, 19조)의 내용을 2개(4조, 20조)의 조항으로 통폐합하였다. 이에 따라 「라·선경제무역지대법」의 구성은 기존 7장 42조에서 3조항이 추가된 총 7장 45조로 변경되었다. 이 법의 개정은 1993년 1월 31일 최고인민회의 상설회의 결정으로 법이 제정된 이래 금번까지 총 5차례('99, '02, '05, '07, '10년) 이루어졌다. 통일부, “최근 라·선경제무역지대법 개정관련 언론브리핑 자료” (통일부, 2010.3.12).

I
II
III
IV
V
VI
VII

정(1999년 채택), 청부건설규정(2005년 수정), 통계규정(1999년 채택) 등을 정비해놓고 있다.

「라진·선봉경제무역지대법」 제2조는 「라진·선봉경제무역지대」를 “특혜적인 무역 및 투자, 중계수송, 금융, 관광, 봉사지역으로 선포한 특수한 경제지대”라고 정의하고 있다. 이처럼 「라진·선봉경제무역지대」를 ‘개발’ 대상으로 명문화하고 지역의 지위도 과거와 달리 ‘투자·관광’ 지역으로 확대했다.

개정된 법에는 첨단기술 및 과학연구부문, 하부구조 건설부문, 국제시장에서 경쟁력이 높은 제품을 생산하는 부문 등 국가의 투자 장려 분야를 명시하고, 이런 분야에 투자하는 기업에는 소득세 감면 등의 혜택을 제공한다고 명시하고 있다.

제3조는 투자분야와 투자장려 부문을 이야기하는 신설된 조문으로 투자가는 라진·선봉경제무역지대의 공업, 농업, 건설, 운수, 통신, 과학기술, 관광, 유통, 금융과 같은 여러 분야에 투자할 수 있으며, 국가는 첨단기술 및 과학연구부문, 하부구조 건설부문, 국제시장에서 경쟁력이 높은 제품을 생산하는 부문에 대한 투자를 장려하는 것으로 되어있다. 제39조에서는 기업소득세율을 명시하고 있는데 라진·선봉경제무역지대 내의 기업소득세율은 결산 이윤의 14%이나 국가가 특별히 장려하는 부문의 기업소득세율은 10%로 하고 있다.

제3조(투자분야와 투자장려 부문) : 신설

투자가는 라진·선봉경제무역지대의 공업, 농업, 건설, 운수, 통신, 과학기술, 관광, 유통, 금융 같은 여러 분야에 투자할 수 있다. 국가는 첨단기술 및 과학연구부문, 하부구조 건설부문, 국제시장에서 경쟁력이 높은 제품을 생산하는 부문에 대한 투자를 장려한다.

제39조(기업소득세율) : 구(舊) 36조 보충

라진·선봉경제무역지대안의 기업소득세율은 결산 이윤의 14%로 한다. (추가 내용)국가가 특별히 장려하는 부분의 기업소득세율은 결산이윤의 10%로 함.

또한 ‘공화국 영역 밖에 거주하는 조선동포도 라진·선봉지대에서 경제무역활동을 할 수 있다’는 조문(제8조)을 신설해 남한 기업의 투자와 생산 활동에 대한 법적 근거를 제시하고 있다.

제8조(해외조선동포의 경제무역활동) : 신설

공화국 영역 밖에 거주하고 있는 조선동포도 이 법에 따라 라진·선봉경제무역지대에서 경제무역활동을 할 수 있다.

개정법은 또한 외국기업들이 라진·선봉지대에 대리점이나 지사를 세울 때 내각 승인을 받도록 한 기존 규정을 없애고, 라진·선봉지대 입주 기업들이 북한 시장에 진출할 수 있는 길을 열어놓고 있다. 즉, 지대 밖의 기관, 기업소, 단체와의 경제거래가 허용된 것이라고 할 수 있다. 투자신청 심의, 기업창설 승인 등 중앙정부가 쥐고 있던 권한들이 개정법에 따라 신설된 「라진·선봉경제무역지대 지도기관」으로 넘어간 것도 달라진 대목이다.

제21조(지대밖의 기관, 기업소, 단체와의 경제거래) : 신설

라진·선봉경제무역지대의 기관, 기업소, 단체와 외국투자기업은 지대 밖에 있는 공화국의 기관, 기업소, 단체와 경제거래를 할 수 있다. 이 경우 정해진데 따라 ‘라선경제무역지대 지도기관’ 또는 ‘라선시 인민위원회’ 승인을 받는다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

외국기업의 지점·대리점 설립 관련 제한조항을 완화하고, 특수경제구 설립에 대한 내용을 추가한 것도 특징이다. 개정 전에는 내각의 승인 없이 라진·선봉경제무역지대 내에 지사나 대리점 또는 출장소 같은 것을 내올 수 없는 것으로 규정했다.

제20조(기업과 특수경제구 운영) : 舊 18·19조 통합 및 수정 보충
 투자가는 라진·선봉경제무역지대에서 합작기업, 합영기업, 외국인기업이나 지사, 대리점, 출장소 같은 것을 창설 운영할 수 있다.

(개정前 제19조 : 내각의 승인 없이 라진·선봉경제무역지대안에 지사, 대리점, 출장소 같은 것을 내올 수 없다)
 (새롭게 추가된 특수경제구 설립 조항) 정해진데 따라 공업구, 농업구, 과학기술구, 가공무역구 같은 것도 설립 운영할 수 있다.

그러나 라진·선봉지대에 적용될 법률과 관련, ‘국가가 특별히 세운 제도와 질서에 따라 경제무역활동을 할 수 있다’는 이전 조문이 ‘공화국의 주권이 행사된다’로 바뀌었다. 이는 외국인에게도 북한법을 적용하겠다는 뜻이다. 또 기존법은 외국인에게 조건없는 무비자 방문·체류 혜택을 보장했지만, 개정법은 조건(북한 다른 지역을 거치지 않을 경우)을 달았다. 즉, 외국인의 출입·통제 관련 규정의 경우 외국인 무사증제 등에 대한 적용을 ‘다른 지역을 거치지 않고 라선경제무역지대에 직접 들어오는’ 등의 방식으로 제한함으로써 오히려 통제가 강화된 측면이 있다.

제44조(외국인의 출입, 체류, 거주와 무사증제의 실시) : 舊

41조 수정·보충

외국인은 해당 절차에 따라 라선경제무역지대에 출입, 체류, 거주할 수 있다. 공화국의 다른 지역을 거치지 않고 라선경제무역지대에 직접 들어오는 외국인에게는 무사증제를 실시한다.

개정前 제44조(외국인의 입국, 체류, 거주) : 외국인은 라선경제무역지대에 해당 절차에 따라 사증 없이 직접 들어올 수 있으며 체류, 거주할 수 있다.

또한 라선경제무역지대의 투자유치를 국가가 주도한다는 내용의 조항을 추가했다. 새지대법 제9조에서는 ‘라진·선봉경제무역지대기관은 라진·선봉경제무역지대의 개발과 관리 운영사업을 지도하는 중앙기관이며 라진·선봉시인민위원회는 현지집행기관이다’라고 규정하여 ‘라진·선봉경제무역지대 지도기관’의 역할을 ‘라진·선봉시인민위원회’와 구분⁷⁵하면서 제10조에서 ‘지대의 투자유치사업 및 투자대상 심의·승인’으로 명문화했음을 알 수 있다.

제10조(라선경제무역지대지도기관의 임무와 권한) : 舊 제9조

수정·보충

라선경제무역지대지도기관의 임무와 권한은 다음과 같다.

1. 라선경제무역지대의 개발, 경제무역사업과 관련한 국가의 정책집행대책을 세운다.
2. 지대에 대한 투자유치사업을 한다.(새로 추가)
3. 지대의 개발과 경제무역사업을 장악 지도한다
4. 지대에 대한 중요 투자대상을 심의, 승인한다.(기존 내용 수정·보완)

⁷⁵ 김신호, “조선민주주의인민공화국에서 외국투자법률환경의 재정비에 대하여,” 『두만강포럼』 (2010.11.1), p. 367.

개정前 제9조(중앙무역지도기관의 임무)
 중앙무역지도기관은 라선경제무역지대와 관련하여 다음과 같은 사업을 한다.

1. 무역, 외국투자와 관련한 국가적인 집행대책을 세운다.
2. 해당 중앙기관들과의 연계 밑에 경제무역사업을 정상적으로 지도한다.
3. 외국투자대상신청을 접수하고 심의 처리한다.

앞서 언급한 ‘국가가 특별히 장려하는 부문’에 한해 기업 소득세율을 14%에서 10%로 낮춘 것을 제외하면 관세, 토지임대료, 은행대출 등의 조건은 개선되지 않은 것으로 평가할 수 있다.

나. 중국 차원

(1) 중앙정부 차원

(가) 「창·지·투 개발계획」과 라진·선봉지역 활용

중국은 두만강 하구와 인접한 라진항을 동북 3성이 태평양으로 뻗어갈 수 있는 경제전략적 요충지로 판단, 라진항의 이용권 확보 및 개발→훈춘-라진-상하이 해상 항로 개통→투먼-남양-청진항 항로 개척 등을 동시·병행적으로 추진하고 있다.

라진·선봉지역 물류운송인프라 개발지원과 관련해 가장 주목할 중국의 개발계획은 2009년 11월 중국 국무원이 정식으로 비준한 ‘창춘(長春)-지린(吉林)-투먼(圖們)을 개발선도구로 하는 두만강지역합작개발전망계획(일명 창·지·투 개발계획)’이다.⁷⁶ 본 계획은 2020년까지 창춘과 지린, 투먼 일대 3만km²를 대단위 산업 및 물류단지로 개발

⁷⁶ 중국 국무원은 2009년 11월 16일, 두만강개발계획인 「중국 두만강구역 합작개발계획 강요 : 창지투를 개발·개방의 선도구로」를 정식 통과시켰다.

하려는 사업이다.⁷⁷ 이 세 도시를 개발 및 개방의 선도구로 삼아 노후 산업기지인 동북 3성의 진흥을 추진하는 것이다. 중국은 한걸음 더 나아가 기존에 추진해 온 두만강구역의 개발을 새로운 단계로 격상, 「초(超)국경 경제협력특구」로 개발할 계획을 갖고 있다. 이샤오준(易小准) 상무부 부부장(차관)은 창춘에서 열린 다투먼(大圖們)제안회의(2010.9.1)에서 “두만강구역의 경제발전 잠재력이 매우 크다”면서 “초국경 경제협력구 설립을 적극 모색해야 한다”고 말한 바 있다.⁷⁸ 이는 「창·지·투 선도구 개발사업」을 북·중경협과 연계함은 물론, 이를 포함한 더 광범위한 경험의 추진을 의미하는 것이라고 할 수 있다. 이와 관련, 중국 측은 현재 두만강구역에서 이뤄지는 중국, 러시아, 일본, 한국, 몽골 등 관계국 간 변경무역으로는 협력 수요를 만족시킬 수 없기 때문에 초국경 경제협력구를 선택한 것이라고 강조하고 있다. 이어 구체적으로 관련 당사국들이 공동으로 역내 철도와 도로 항구 등을 잇는 교통망을 구축할 것을 제안하고 있다.

중국은 우선 두만강구역과 지린성의 창춘·지린·투먼을 하나로 묶는 「일체화 전략」을 통해 개발하려는 전략을 보여주고 있다. 창·지·투 선도구를 우선적으로 개발하는 한편, 러시아와 북한의 접경지역인 훈춘(琿春)시를 개방창구로 삼을 계획이다. 또한 ‘엔지(延吉)–룽징(龍井)–투먼(圖們)’ 삼각지를 개방의 전진기지로, 창춘과 지린 양대 대 도시를 직접적인 배후지로 하여 개발 및 개방의 파급효과가 국내외로

⁷⁷ 계획 목표년도인 2020년까지 ‘창지투’ 선도구를 장비제조업을 중심으로 한 동북진흥의 주요 성장축 되도록 개발한다는 것이다. ‘창지투’ 선도구 개발로 인해 2020년까지 경제총량이 2배 이상 증가하고, 기초 공공서비스 체계가 크게 개선되며, 중국 동북지구에 △신형 공업기지, △현대적인 농업시범기지, △과학기술 창조기지가 건설될 예정이다.

⁷⁸ 중국 관영 『신화통신』, 2010년 9월 2일; 『한국경제』, 2010년 9월 2일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

흘러갈 수 있도록 하는 것이다.⁷⁹ 러시아, 북한, 몽골 등 주변국들과의 교통물류협력을 위해 국경지역을 필요에 따라 경제특구형식(경제합작구, 수출가공구, 수출입자원가공구, 변경무역지구 등)으로 지정, 협력을 강화할 수 있음을 강조하고 있다.⁸⁰

이와 같은 계획에 따라 중국 국무원은 이미 지난 2005년 작성한 「동북 3성 진흥계획」 제24조에서 “대북한 도로, 항만, 산업지구 일체화 건설을 촉진하고, 대외협력 프로젝트를 실시한다”라는 내용을 포함, 중·북한 국경지역 내 교통, 운수, 인프라 현대화 등에 대한 자금지원 의사를 표명한 바 있다. 북·중 접경지역의 도로, 항만, 인프라 일체화계획을 「동북 3성 진흥계획」의 주요 요소로 포함시키면서 북한 북부지역의 광산과 라진항 개발의 연계를 시사하고 있는 것이다.⁸¹

표 V-1 창·지·투 개발개방 선도구 현황

구분		주요내용
대상지역		창춘시, 지린성 일부, 옌벤조선족자치주 등 7만3000km ² (창춘~지린~투먼을 잇는 중국 동북지역 신경제벨트)
발전 목표	1단계(~2010)	훈춘~투먼 고속도로 등 기반조성작업, GDP 4800억 위안
	2단계(~2012)	북한과 러시아의 항구 인프라 건설, 중·몽 대통로 건설, GDP 7200억 위안
	3단계(~2015)	창지투 국제산업협력단지 조성, 몽골~일본을 잇는 운송 루트 건설, GDP 1조 2000억 위안
	4단계(~2020)	경재우위 산업체계 형성, 동북지역 성장동력화, GDP 1조 9000억 위안

자료: 중국국무원

⁷⁹ KIEP 북경사무소, “중국의 제3차 두만강구역 합작개발계획,” 『중국경제 현안브리핑』, 제10-03호 (KIEP, 2010), p. 1.

⁸⁰ 권영경, “중국의 동진정책과 북중경협 의 향방,” p. 3.

⁸¹ 위의 글, p. 1.

표 V-2 연지경제개발구 현황

구분	주요내용
총면적	11.98km ²
구분	지린성동부경제발전선도구, 고신(하이테크)산업집중구, 대외개방중심구, 투자창업인큐베이터구
개발현황	207개 기업 입주(대기업57개), 고용인원 1만 2000명
공장임대 우대정책	공자입주 첫 1년무료 임대
	2년째부터 ㎡당 월 5위안, 판매수익㎡당 1,000위안 이상시 반환
	3년째부터 ㎡당 월 5위안, 판매수익㎡당 2,000위안 이상시 반환
	4년째부터 ㎡당 월 10위안, 판매수익㎡당 4,000위안 이상시 절반 반환

자료: 연지경제개발구

지린성 정부는 창춘(長春)~지린(吉林)~투먼(圖們) 일대를 동북아 물류 거점으로 육성하기 위한 창·지·투 개발의 성공 열쇠가 북한의 라진항이나 청진항을 통한 동해 진출이라고 판단하고, 이들 항구들에 대한 사용권 확보에 주력해 왔다. 이는 창·지·투 개방 선도구가 동북아 물류 핵심기지가 되기 위한 관건은 동해로 진출할 수 있는 뱃길 확보 여부가 무엇보다 중요한 것임을 인식한 결과라고 할 수 있다. 이를 위해 중국 정부는 2009년 10월 원자바오 총리의 방북을 통해 북한을 강하게 설득한 것으로 파악된다. 이에 북한도 마침내 라진항 개방을 통해 화답했던 것으로 보인다.⁸²

⁸²-앞서 2010년 2월 28일 쑨정차이(孫政才) 지린(吉林)성 당서기는 동북 3성을 방문한 북한 노동당 김영일 국제부장에게 지난해 중국 국무원이 확정 한 ‘창지투(長吉圖) 개방 선도구’ 사업을 소개하면서 “도로망과 기초 설비 건설 분야에서 지린성과 북한 간 새로운 협력의 계기가 마련됐다”고 설명한 것으로 전해진다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

그림 V-1 중국의 창·지·투 개발계획과 북·중경협



자료: 오마이뉴스

중국은 라진항을 단순한 해상 통로 확보 차원이 아닌 북·중 경제협력이라는 큰 틀에서 접근하고 있다. 이는 중국이 두만강유역의 동해 진출만 노린 것이 아니라 북한과의 폭넓은 경제협력을 통해 동북아시아권의 물류 주도권을 잡으려는 의도에서 비롯된 것으로 풀이된다. 실질적으로 창·지·투 개발계획에는 적절한 시기에 국경을 넘는 교통 운수프로젝트 합작건설을 시작하여, 동북지구 동부변경철로(東北地區東部邊境鐵路)⁸³와 고속도로를 개통하고 점차 중국 동북지구의 새

⁸³ 창지투개발계획에서 밝힌 ‘동북지구동부변경철로’는 원래 노선계획이 헤이룽장성의 무단장시(牡丹江市)에서 시작하여, 지린성의 투먼과 통화(通化) 및 라오닝성의 단둥, 좡허(庄河)를 통과하여, 남쪽으로 다롄시에 이르

로운 국제통로를 만든다는 구상이 포함되어 있다.⁸⁴ 또한 중몽대통로(中蒙大通道)로 불리는 중국~몽고 간 대륙횡단철로의 건설도 포함하고 있다.⁸⁵

현재 중국 지린성은 라진항 개발뿐만 아니라 라진항이나 청진항과의 접근성을 높이기 위해 두만강유역의 대북 무역통상구인 취안허(圈河), 산허(三合), 투먼(圖們) 등과 북한 변경지역을 잇는 다리 보수 공사를 비롯해 투먼~청진 간 노후 철도 보수, 난핑(南坪)~북한 무산 간 철도와 투먼~라진항 철도 건설도 추진 중인 것으로 알려지고 있다.

는 전장 1,380km의 노선이었으나, 후에 동북 3성이 국가발전계획위원회에 보고하는 자리에서 계획노선보다 더 길어진 2,322km로 수정되어 진정한 동북 3성 동부변경 지역을 관통하는 교통대동맥이 되었다.

⁸⁴ 현재 동북지구 동부변경철로의 지린성 구간 공사가 진행 중이다. 러시아 접경인 헤이룽장성 동녕현(東寧縣)에서 수이펀허(綏芬河)를 거쳐 북·러 접경지역인 훈춘시를 잇는 3개 통상구를 연결하는 황금통로(도로)가 작년 말에 개통되었으며, 2010년 올해에는 이 구간의 철도 건설을 시작하여 2014년에 완공할 예정이며 동북지구동부변경철로와도 연결된다. KIEP 북경사무소, “중국의 제3차 두만강구역 합작개발계획,” p. 7.

⁸⁵ 새롭게 건설될 중국~몽골 간 대륙횡단철로는 중국 내몽고의 아얼산(阿爾山, Erxan)에서부터 몽고 초이발산(喬巴山, Choybalsan)에 이르는 구간으로, 중국 내 기존의 개통구간과 연결되면 전 구간은 유럽~몽고~중국의 싱안명(興安盟)~바이청(白城)~송위엔(松原)~창춘~지린~연변~러시아~북한~동해가 되며, 중간에 투먼시와 훈춘시를 통과하게 된다. 창춘에서 지린에 이르는 고속철도가 건설 중에 있으며, 지린에서 투먼에 이르는 고속철중도가 2010년에 착공될 예정이다. 중국~몽골 간 대륙횡단철로가 개통되면 중국 동북지역과 유럽을 관통하는 새로운 대동맥이 될 뿐만 아니라, 두만강 지구의 개발 및 동북 노후공업기지 진흥을 촉진하게 된다. 위의 글, p. 9.

I
II
III
IV
V
VI
VII

(나) 중국의 라진항 개발

라진항 1호 부두의 사용권을 따낸 주체는 다롄(大連)의 환경설비 제조 전문업체인 창리(創力)그룹이다. 이 회사는 2008년 라진항 개발 권과 함께 최소 10년의 독점 사용권을 확보한 바 있다. 북한은 제1호 부두사용권을 10년간 추가 연장하는 방안을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.⁸⁶ 이 결과에 따라 중국은 2028년까지 라진항 1호 부두에 대한 독점 사용권을 확보할 수 있을 것으로 전망된다. 라진항 1호 부두는 10억 위안의 투자 예정 자금 중 이미 3천만 위안(50억 원)을 투자해 연간 150만 톤의 하역 능력을 갖춘 정박지 보수공사를 마친 것으로 전해진다. 중국 측이 1호 부두를 자신의 용도에 맞게 사용할 수 있도록 설비건설 작업을 마친 것으로 이해할 수 있다.

라진항 개발을 위한 자금은 외자유치를 포함, 중국 측이 조달할 계획인 것으로 알려졌다. 라진항 개발을 위한 외자유치와 관련해, 류시밍(劉庶明) 거시경제처장은 “세계 화상(華商)연합회와 미국계 그룹으로부터 30억 위안(5천억 원) 규모의 투자 협약까지 체결했다”고 언급한 바 있다. 라진항 합작 개발 사업이 이미 상당한 진전을 이뤘음을 시사하는 대목이다. 또한 북·중 양측은 라진항을 통과하는 중국의 선박과 인원에 대한 출입국 절차를 최대한 간소화하는 데도 합의했다.

⁸⁶ 전국인민대표대회(전인대)에 참석 중이었던 리룽시(李龍熙) 지린(吉林)성 연변조선족자치주 당위원회 부서기는 “북측이 라진항 3호 부두를 50년간 사용할 수 있는 권리를 러시아에 제공했고, 2008년 중국에 제공했던 제1호 부두사용권을 10년 간 추가 연장하는 방안을 적극 검토하고 있다”고 이례적으로 공개한 바 있다. 2008년에 체결된 계약내용을 뒤늦게 공개한 것과 관련해, 리룽시 당 부서기는 “이는 상업적인 비밀이어서 보호가 돼 왔다. 그러나 중국이 ‘창·지·투’ 개방 선도구 사업을 지난 해 확정하면서 이 정도는 알려져도 될 것이라고 판단됐다”고 설명했다. 이는 북·중 간의 합의가 되돌릴 수 없는 수준으로 이뤄졌음을 시사한 것이다. 『연합뉴스』, 2010년 3월 8일.

표 V-3 라진항 건설 주요 경제지표

나진항 건설 주요 경제 지표 현황						
순서	명칭	단위	제1방안		제2방안	
1	화물운송량	만톤/년	1,155 (곡물45, 잡화30, 컨테이너8, 석탄1000)			
2	설계 통관 능력	만톤/년	1,279			
3	부두	개	3			
4	부두 이용률	%	곡물	다용도	석탄	
			60.9	58.4	52.5	
5	(선박설계 시)효율	/h	곡물	잡화	컨테이너	석탄
			104.5t	104.5t	54.72TEU	3,000t
6	(선박설계 시) 선적 소요시간	주야 (晝夜)	곡물	잡화	컨테이너	석탄
			7,906	7,719	1,115	1,917
7	안벽 점용 길이	m	390		799	
8	육지항구 전용면적	만m ²	69		63	
9	매장량	만m ³	404.5		371	
	(모래, 자갈 등)채굴량	만m ³	351		336	
10	야적장 도로	m ²	컨테이너 야적장		22,118	
			공(空)컨테이너 야적장		8,738	
			산적화물 야적장		290,360	
			잡화화물 야적장		40,555	
			도로		55,874	
			보조지역		56,802	
11	건설 면적	m ²	19,470			
12	변압기 용량	KVA	5,450		5,450	
13	하루 최대 용수량	m ³ /일	3,415			
14	항구 정원	명	416		416	
15	건설 투자 총액(건설 기간 이자제외)	만 위안	108,722		106,075	
16	재무 분석	%	내부 수익률		8.28	
			재무순현재가치 (Financial Net Present Value)(ic=8%)		2,464.87	
			투자 회수 기간		12.48	
			자본금재무(내부수익률)		9.43	

자료: 윤승현, “최근 북중관계의 현황과 전망,” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협 방향』 (평화재단 제38차 전문가포럼, 2010.4.20).

(다) 훈춘~라진~상하이/칭다오 해상 항로

훈춘~라진항~상하이 해상 항로는 2010년 7월 29일 개통될 예정이었다. 중국 국가 해관총서는 연변(延邊)조선족자치주 훈춘(琿春)~북한 라진항~상하이를 잇는 석탄수송 해상 항로의 개설을 2010년 5월 승인한 바 있다.⁸⁷ 이 계획에 따르면 라진항 이용권을 확보한 중국 창리그룹이 라진항을 이용한 첫 본격적인 해상 운송⁸⁸이 된다. 그동안 러시아와 북한에 가로 막혀 동해 진출이 불가능했던 중국 동북지역의 물자가 라진항을 이용, 남방으로 운송되는 첫 사례가 되는 것이다. 이에 따라 헤이룽장(黑龍江)과 지린(吉林) 등 중국 동북의 풍부한 지하 자원과 곡물이 중국 남방지역이나 동북아시아 국가 등으로 진출할 길이 열리게 된다. 본 항로는 2010년 3월 착공한 훈춘~북한 원정리 간 두만강 다리 보수 공사가 마무리(2010.6)됨으로써 가능할 수 있었다.

●그림 V-2 라진항 경유 물류이동 예상도



87. 『연변일보』, 2010년 5월 12일.

88. 『연합뉴스』, 2010년 7월 16일.

본 항로가 정상적으로 이용되면 연간 150만 톤에 달하는 동북 3성 지역의 물자가 라진항을 거쳐 남방으로 수송될 수 있을 것으로 보인다. 특히, 훈춘지역의 석탄을 중국 남방지역으로 수송하는 것이 필요하다. 훈춘지역은 해마다 700만 톤의 석탄이 생산되고 있으나, 자체 전력생산을 위한 수요는 400만 톤에 지나지 않는다. 나머지 300만 톤 중 150만 톤 정도가 석탄 수요가 있는 남방 지역에 보내야 할 형편이다. 그러나 선양 이남의 지역에 철로 수송량이 크게 늘어 수송에 많은 시간(14일 정도)이 소요되고 있다. 따라서 라진항을 통한 상하이로의 수송은 주요 대안 가운데 하나로 간주된다. 중국은 향후 화물 수요가 발생할 때마다 라진항에서 배를 띄울 계획을 갖고 있다. 그러나 지난 2010년 5월 훈춘~라진~상하이 해상항로가 승인되었음에도 불구하고, 고속도로 건설과 통행료 징수 등을 놓고 북한과 갈등을 빚기도 했다. 그러다가 2010년 8월 초 중국 상무부 인사 30여 명으로 구성된 대표단이 라진항을 방문, 현지 시설들을 둘러보고 라진항을 조기에 개항하는 문제를 북한과 협의한 바 있다.⁸⁹

한편, 2010년 9월 2일 훈춘 중련(中聯)해운공사, 라·선시, 라진항 그리고 라진·선봉대외운수회사는 제6회 동북아무역박람회가 열리는 중국 창춘(長春)에서 만나 라진항에서 컨테이너 운송선을 공동 운항하기로 합의, 협약서에 서명한 바 있다.⁹⁰ 중련과 라·선시는 우선 라진~칭다오(靑島)를 운항하는 컨테이너선을 운항하기로 했으며, 한반도 정세가 호전되면 한국과 일본 운항 노선도 가동할 계획이다. 『훈춘 중련해운공사』는 라진에 자회사를 설립, 라·선시와 공동으로 4척의

⁸⁹ 『연합뉴스』, 2010년 8월 31일.

⁹⁰ 이날 협약식에는 리룡시(李龍熙) 연변조선족자치주장과 김수열 라·선시장, 배호철 라진항장 등이 참석했다. 『연합뉴스』, 2010년 9월 2일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

화물선을 이용해 북한 내 해상 운송 사업을 펼쳐왔으며, 훈춘시로부터 훈춘~라진 통로를 이용한 해상 운송 사업을 승인받은 바 있다. 중렌은 라 선시와 합작해 중국 동북지역의 물류를 북한 내 도로와 철로를 이용, 라진으로 수송한 뒤 해상 항로를 통해 중국 남방이나 해외로 운송할 계획을 갖고 있다. 중렌 측은 2010년 내에 라진항에서 출발하는 해상 항로가 개통될 것으로 전망하고 있다. 중렌이 라진항 해상 항로를 개척함에 따라 라진항을 기점으로 하는 해상항로를 운항하는 중국 기업은 2개로 늘게 됐다. 그러나 2010년 10월 초 현재 훈춘에서 상하이로의 해상항로 수송은 아직 이루어지지 않고 있는데, 수송 대상 주요 화물인 석탄이 해상 수송에 요구되는 환경 규정을 지키지 못하고 있는 때문인 것으로 알려지고 있다.⁹¹

(라) 투먼~남양~청진항 항로

「옌벤하이화(延邊海華)무역공사」가 북한 당국으로부터 청진항 부두 사용권을 확보한 것으로 알려지고 있다. 중국이 라진항에 이어 청진항을 확보한 것은 훈춘(琿春) 경제특구 건설을 시작으로 러시아와 북한을 상대로 중국이 18년간 추진해 온 ‘초국경(跨境)경제(국경을 넘어선 경제활동)’ 구상이 실현됐음을 의미한다. 투먼 통상구에서 북한의 남양을 거쳐 청진항으로 가는 화물 철도수송에 대해서도 북한 철도성과 합의를 마친 것으로 전해지고 있다.⁹² 「옌벤하이화공사」는 2010년 11월 시험운행을 시작으로 12월부터 청진항에서 부산을 오가는 컨테이너선을 정식 운행할 계획이다. 투먼~청진 철도의 운영을 맡고 있는 공사는 이 프로젝트에 2천만 위안을 투입한 것으로 알려지

⁹¹ 훈춘시 강호권 시장과의 조찬 인터뷰 (2010.10.11).

⁹² 『연합뉴스』, 2010년 7월 22일.

고 있다.⁹³ 이와 같은 청진항 항로 개척에 따라 투먼과 청진을 통한 중국의 대외 무역도 활기를 띠게 될 수 있을 것으로 전망되고 있다. 현재 「엔벤하이화공사」는 중국의 3개 물류업체와 해상 운송계약까지 마친 것으로 알려지고 있으며 곧 남방지역 화물운송에도 나서게 될 것으로 전망하고 있다. 또한 투먼~청진 간 철도 수송에 사용될 50량의 화물 열차를 이미 북한에 보낸 데 이어 150량을 추가로 제작 중이다.

한편, 투먼 통상구에서 북한의 남양을 거쳐 청진항으로 가는 화물의 철도수송과 관련, 중국 정부가 투먼시에서 청진항까지 약 170km에 걸친 철도 보수에 드는 비용은 차관형태로 북한에 지원하기로 한 것으로 알려지고 있다.⁹⁴

(마) 국제해상항로 개척

중국이 라진항 사용권 확보, 훈춘~라진~상하이 해상 항로 개통, 투먼~남양~청진~부산 항로 개척 등에서 가시적인 성과를 보임에 따라 동북 3성 지방정부들은 품질이 우수한 석탄, 곡물자원들을 동해를 거쳐 상하이(上海) 등지로 운송할 수 있을 뿐만 아니라 한국, 일본, 미국 등 태평양 지역 국가로의 수출도 가능하게 되었다.

라진항을 거점으로 하는 해상항로 개설 이전, 중국은 러시아 항구를 통한 동해 해상항로 개척도 적극 추진해 왔다. 훈춘 세관에서 러시아 자루비노항까지의 71km를 도로·철도로 이동한 뒤, 동해 뱃길로 나

⁹³ 동사에서 투입한 50대의 컨테이너가 청진으로 넘어간 상태며, 청진항에 맞추어 만든 40톤 컨테이너와 비포장물 운반 기중기는 상하이에서 제작을 마쳐 곧 청진항에 들어가 조립단계에 들어서게 된다. 청진항 부두 개조공사도 순조롭게 진행 중인 것으로 알려졌다. 『동북저널(長春)』, 2010년 10월 24일~30일.

⁹⁴ 『자유아시아방송(RFA)』, 2010년 8월 11일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

갈 수 있게 하는 것이다. 그 결과 2000년 훈춘~러시아 자루비노~속초 간 해륙 교통로가 개통된 바 있다.⁹⁵ 그러나 이 교통로는 중국을 견제하는 러시아의 소극적인 태도와 높은 통관 비용이 문제점으로 지적되고 있다. 기업인들에게 자루비노항을 거쳐 훈춘으로 들어갈 때 1인당 25만 원(한국) 상당의 뱃삿 외에 12만 5천 원의 통관세를 물어야 했다. 게다가 러시아 세관의 고압적인 자세도 훈춘~자루비노항 노선 발전의 장애로 작용하였다. 이와 같은 상황은 현재까지도 바뀌지 않는 실정이다. 따라서 중국은 라진항을 통한 동해로의 진출에 더 주력해 온 것으로 판단된다.

(2) 지방정부 차원 물류인프라 구축

중국의 라진·선봉지역 물류인프라 구축과 관련, 나타나고 있는 특징은 중앙정부가 두만강유역을 동북아시아 물류 거점으로 육성하기 위해 추진 중인 「창·지·투 개방선도구」의 해양 진출 관문 지위를 차지하기 위해 지방정부들이 각축을 벌이고 있다는 점이다. 특히, 창·지·투 개발의 최대 수혜지역인 지린성(吉林省)이 성정부를 중심으로 사업의 핵심 요소인 대외통로 건설 및 확보를 위해 시(市)급 정부들과 함께 동시 다각적인 노력을 기울이고 있는 점이 눈에 띈다. 특히, 라선시와 도로로 가장 가까운 거리에 있는 훈춘시와 철도로 가장 가까운 거리에 있는 투먼시가 가장 두드러지게 활동하고 있는 것으로 나타나고 있다.

훈춘(琿春)시도 북한 라진항을 이용해 동해로 진출하는 물류거점

⁹⁵- 훈춘~라진~부산(컨테이너 항로: 주1항차)항로는 1995년 10월, 훈춘~자루비노~속초(카페리항로: 주3항차)항로는 2000년 4월, 훈춘~자루비노~니가타~속초 카페리항로는 2009년 7월 개통되었다.

도시로 빠르게 성장하고 있고, 이어 투먼(圖們)시가 청진항까지 이어지는 노후 철도 보수를 서두르는 등 옌벤자치주 도시들이 북한의 항구를 이용해 동해로 빠져나가는 통로 확보에 경쟁적으로 나서고 있다.⁹⁶ 여기에 중국 옌벤(延邊)조선족자치주 룡징(龍井)시도 가세해 북한 청진과 연결하는 고속도로를 건설키로 하는 등, 동해 진출을 위한 국제물류통로 개척을 추진 중이다. 우선은 동해 진출과 북한 자원 개발 확보에 적극적인 중국의 지방정부들이 북한을 잇는 교량 건설에 경쟁적으로 나서고 있는 모양새다.

(가) 훈춘시: 훈춘~원정리 다리(두만강대교)보수, 원정리~라진항 고속도로 건설

훈춘은 중국 지린성 옌벤 조선족자치주의 동쪽에 위치한 현급시다. 「훈춘」이란 만주어로 ‘변경’을 뜻한다. 남쪽은 두만강을 경계로 북의 라·선(라진·선봉)특별시, 동쪽은 프리모르스키 크라이(러시아, 연해주)와 국경을 접하고 있다.⁹⁷ 중앙정부와 지린성의 적극적인 지원에 힘입어 2008년 북한의 라진항 1호 부두 사용권을 확보한 훈춘시는 취안허(圈河)통상구와 북한의 함경북도 은덕군 원정리를 잇는 두만강대교 다리 보수공사를 2010년 6월 1일 완료했다. 1938년에 건설된 취안허~원정다리의 중국 측 구간은 2001년 보수공사가 진행되었으나, 북한 측 구간은 북·중 간의 이견으로 그동안 공사가 중단되었었다.⁹⁸

⁹⁶ 『연합뉴스』, 2010년 4월 19일.

⁹⁷ 인구 26만의 국경개방도시로 지정되어 있는 훈춘시는 연길 조선족 자치주의 동쪽에 자리 잡고 있다. 조선족이 전체 인구의 40% 이상을 차지하고 있다. 북의 라진·선봉지역과 맞붙어 있어 북·중 무역이 활발하다.

⁹⁸ 배종렬, “중국의 장길도 개발계획과 북·중경협의 향방,” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협의 향방』 (평화재단 제38차 전문가포럼, 2010.4.20), p. 7.

I
II
III
IV
V
VI
VII

훈춘시는 라진항을 통한 동해 운송로가 활성화되면 연간 150만 톤의 자원을 남방으로 수송하게 돼 명실상부한 두만강유역 해상 관문이 될 것으로 전망하고 있다. 또한 현재 취안허교~선봉~라진항 간 54km 보수공사도 추진 중이다. 선봉~라진항 구간 22km에는 아스팔트가 깔려 있지만, 취안허교~선봉 32km 구간은 아직 흙길이라 도로 포장에 이워져야 한다. 중국은 이 도로를 너비 12m의 중국 표준 2급도로로 보수한다는 계획을 세워 놓고 있다.⁹⁹

창춘~훈춘 간 고속도로 중 창춘~엔지~훈춘 구간은 이미 개통됐고, 훈춘~투먼 구간도 2010년 9월 28일 개통했다.¹⁰⁰ 또 2015년 완공을 목표로 장춘~훈춘 간 고속철도 건설공사도 시작됐다. 시속 250km의 고속열차가 완공되면 훈춘은 동북지역의 지하자원과 식량을 라진항을 통해 밖으로 내보내는 창구역할을 하게 될 것이다. 엔지~룽징~투먼을 하나로 묶는 「연용도 일체화 계획」도 추진, 투먼을 동해 진출의 전진기지로 삼을 계획이다.¹⁰¹

특히 두만강대교의 개·보수로 두만강유역이 동북아 물류 거점으로 부상할 수 있는 좋은 여건을 마련한 것으로 평가받고 있다. 그동안 「사타자」 해관을 통해 물자를 운반함으로써 불편한 점이 많았으나, 이제는 라·선시로 곧바로 직행할 수 있는 길이 열리게 된 것이다.¹⁰²

훈춘에서 선봉까지 이어지는 도로 보수사업이 끝나면 훈춘은 러시아, 북한을 연결하는 거점도시가 된다. 현재 훈춘에는 북과 연결되는

⁹⁹ 민족21 특별취재팀, “기획기사: 두만강 북·중접경지대가 뜬다-신북·중협력시대의 거점도시 훈춘을 가다,” 『민족21』, 제112호, 2010년 7월 1일.

¹⁰⁰ 훈춘시항무국 박진순 국장의 언급 (2010.10.11).

¹⁰¹ 민족21 특별취재팀, “기획기사: 두만강 북·중접경지대가 뜬다-신북·중협력시대의 거점도시 훈춘을 가다.”

¹⁰² 위의 기사.

통상구(口岸) 2곳(취안허·사타자), 러시아와 연결되는 통상구 2곳(훈춘·훈춘철로)이 있다. 훈춘의 광천(防川)에서 동해까지는 불과 15km 거리다. 훈춘시는 2016년까지 100억 위안을 들여 「동북아변경무역센터」를 조성¹⁰³하는 한편, 한국과 일본, 홍콩 등 외국계 기업 유치를 위한 외국인 전용 산업단지 조성에도 나서고 있다.¹⁰⁴

(나) 투먼시: 투먼~청진항 노후철도 보수, 투먼~남양~핫산 철도 복원, 투먼~칠보산 철도관광

두만강 상류에 위치한 투먼(圖們)시의 동해 진출 행보도 점차 빨라지고 있다. 훈춘~라진항으로 연결되는 해상 진출 루트와 함께 투먼~청진항과 투먼~러시아 핫산 등 2개의 동해 뱃길 확보에 의욕을 보이고 있다. 이미 투먼~남양~청진 구간 노후 철도를 보수하기로 북한과 합의한 데 이어, 투먼 통상구를 국가 1급 통상구로 승격시킨 바 있다.

먼저 투먼시는 2009년 투먼~청진항을 잇는 170km 길이의 노후 철도를 보수하기로 북한과 합의한 것을 토대로 2010년 상반기 본 철도 보수공사에 착수했다. 투먼시는 또 1992년 개통됐으나, 운송량 부족으로 운행이 중단된 투먼~북한 남양과 두만강~러시아 핫산을 잇는 철도 복원에도 적극적이다. 남양~두만강~핫산 간 철도 운행 재개를 위해 북한·러시아와 협의, 상당한 의견 접근을 이룬 것으로 알려지고

¹⁰³ 중국 중앙정부는 1992년 국내 최초의 변경개방도시로 선정된 훈춘 변경 경제합작구 내에 2017년까지 100억 위안을 투자해 국제무역과 생산·관광 등 6개 분야에서 연 21억 위안의 수익을 올릴 수 있는 동북아변경무역센터를 조성하기로 결정했다.

¹⁰⁴ 민족21 특별취재팀, “기획기사: 두만강 북·중접경지대가 뜬다-신북·중협력시대의 거점도시 훈춘을 가다.”

I
II
III
IV
V
VI
VII

있다. 이는 북한의 청진항뿐만 아니라 러시아 극동항인 핫산항까지 확보하려는 전략이라고 할 수 있다. 이와 더불어 투먼시는 투먼~북한 칠보산 철도관광도 추진 중이다. 이미 북·중 민간기업들이 이 철도 관광을 위한 모든 절차를 완료했으며, 중국 당국의 승인이 나는 대로 관광을 시작할 계획이다. 투먼시의 전략은 북한 철도관광을 통한 여객 수송 기능을 강화함으로써 물류 거점뿐 아니라, 북한의 개방에 대비, 북·중 인적 교류의 창구 역할을 맡겠다는 것이다.

또한 투먼시는 두만강을 사이에 두고 마주 보는 북한 남양과의 호시무역을 위해 투먼통상구 부근에 1만㎡ 규모의 「호시무역구」를 마련했으며 호시 무역 시행을 위한 법률도 정비한 것으로 전해지고 있다. 호시(互市) 무역이란 접경지역 주민들이 통행증만으로 자유롭게 드나들며 무관세 교역을 하는 것이다. 투먼시는 이 호시무역구를 연차적으로 확대, 100만 톤의 화물을 적재할 수 있는 보세창고와 물류정보센터 등을 갖춘 1.36km²의 대규모 호시무역 시장을 건설하겠다는 구상이다. 종합하면 투먼은 남양을 거쳐 청진항으로 빠지는 두만강유역을 대북 교역 창구로, 중국은 북한의 라진항에 이어 청진항 사용권도 확보하면서 투먼 일대를 대북 경제 협력 거점으로 육성할 움직임을 보이고 있다.

(다) 룡징(龍井)시: 룡징~청진고속도로

중국 연변(延邊)조선족자치주 룡징(龍井)시도 북한 청진과 연결하는 고속도로를 건설키로 하는 등 동해진출을 위한 국제물류통로를 개척하고 있다.¹⁰⁵ 룡징시는 두만강유역 개발 프로젝트인 「창지투 개

¹⁰⁵-『장춘일보(長春日報)』, 2010년 4월 9일; 『연합뉴스』, 2010년 4월 9일 재인용.

방 선도구 사업」 추진을 계기로 관내 북한 접경인 산허(三舍) 통상구를 국제적 통상구로 육성하겠다는 전략을 세워놓고 산허~북한 회령~청진을 잇는 물류 통로를 확보, 동해로 진출하려 하고 있다. 룡징시는 이를 위해 산허~청진 간 고속도로를 신설하는 한편, ‘카이산툰(開山屯)’과 북한 삼봉리를 연결하는 철도 보수공사를 위해 북한과 협의 중이다.

룡징시는 또한 산허에 국제무역물류산업단지를 조성하는 한편, 룡징과 회령 일대를 묶어 국제경제협력구로 개발하는 방안도 추진 중이다. 궁극적으로 산허 통상구를 국제 여객 수송을 담당하는 국가 1급 세관으로 격상시키고, ‘카이산툰’에 국가급 철도 세관을 건설함으로써 두만강유역의 대표적인 북·중 교역창구로 육성할 계획을 세워놓고 있다.

다. 러시아 차원

러시아는 북한과 교통·물류·에너지 분야에서의 다양한 협력을 논의해왔으나, 가시적인 성과를 보이는 사업은 가지지 못하고 있는 편이다. 다만, 라진항 개발과 연계된 라진~햇산 철도 현대화사업이 사업의 규모와 파급효과의 측면에서 가장 큰 성과를 낼 수 있는 사업이라고 할 수 있다.¹⁰⁶ 그동안 러시아는 남·북·러 3각경협을 통한 한반도종단철도(TKR: Trans-Korea Railroad)와 시베리아횡단철도(TSR: Trans-Siberian Railroad) 간 연결사업을 통해 경제적 실리를 얻는데 큰 관심을 보여 온 것이 사실이다. 특히, 라진항이 북·러 사이의 국제

¹⁰⁶ 성원용, “북·러 접경지역 개발과 한국정부의 과제,” 『한반도 접경지역, 어떻게 발전시킬 것인가』 (남북물류포럼 제15차 정기학술회의 겸 한반도발전연구원 창립기념 세미나, 2009.11.24), p. 102.

I
II
III
IV
V
VI
VII

물류기지로 개발될 경우, 사할린과 시베리아산 원유 및 천연가스를 라진항으로 보내 주변국으로 판매할 수 있는 통로가 될 수 있다는 점에서 관심을 가진 바 있다. 즉, 라진항 개건과 라진~햇산 철도연결 사업을 통해 시베리아횡단철도(TSR)로 이어지는 국제적 물동량을 처리하겠다는 구상이다.

한편, 2006년 3월 16일~19일 러시아의 블라디보스토크에서 남·북·러 3자 간 철도운영자 회의가 개최되었고, 이를 통해 북·러는 라진~햇산 구간의 철도 개량 사업에 합의한 바 있다. 러시아철도공사(RZD)는 한국철도공사(KORAIL)와 2007년 6월 18일 모스크바에서 「라진~햇산 프로젝트 협력을 위한 양해각서」를 체결하고, 사업 실행을 위해 실무협상을 진행할 한국측 컨소시엄 주체인 루코로지스틱스(RUCO Logistics. Co. Ltd)와 「한·러 합작물류회사 설립을 위한 양해각서」를 체결한 바 있다. 「라진~햇산프로젝트 협력을 위한 양해각서」에서 양국은 부산~라진~햇산~TSR로 연결되는 물류사업(일명 「라진~햇산 프로젝트」)이 TKR-TSR 연결을 위한 파일럿프로젝트(pilot project)임을 천명하고, 본 프로젝트의 조속한 실행을 위해 제2차 남·북·러 철도운영자회의 개최에 합의했다. 이어 2008년 4월 24일 러시아철도공사(RZD)와 북한 철도부는 「라진~햇산 프로젝트」를 실행하기 위한 북·러 합작회사를 라진·선봉경제특구에 설립한다는 내용의 협약을 체결했다. 이 협약에 기초하여 북·러 간에는 러시아철도공사의 「따르고브이 돔」(Торговый Дом РЖД)과 북한의 라진항이 각각 70%와 30%의 지분으로 「라·선콘트란스」(РасонКонТранс)라는 합작회사를 설립, 같은 해 7월 16일 기업등록을 마쳤다. 그리고 다시 같은 해 8월 6일 평양에서 「라진·선봉콘트란스」와 북한 철도부의 「동해철도운송회사」간 협상이 이루어져 향후 49년간 북한의 라진~두만

강 구간의 철도인프라를 임차한다는 계약이 체결된 바 있다. 그 후 2008년 10월 4일 마침내 라진~햇산 구간의 철도 및 라진항 현대화사업의 착공식을 갖게 되었다.¹⁰⁷ 2008년 말 러시아는 햇산~라진 철도와 TSR 수송을 담당할 합영기업 설립에 합의함으로써 중국과 각축전을 벌여온 동해안의 중요 항구인 라진항의 운영권을 먼저 획득하는 성과를 올리기도 했다.¹⁰⁸

당시 북·러 양측은 라진~햇산 철도 현대화를 통해 북한의 표준궤 철로를 러시아의 광궤에 맞춰 넓히고, 라진 3호 부두의 컨테이너 처리 용량도 연간 40만 개까지 늘리기로 계획하였다. TSR로 이어지는 철로 연결을 위해 북·러 양측은 라진~햇산 간 철로를 중량급 화물을 적재한 차량이 통과할 수 있도록 철로를 보강하고, 노선폭이 다른 북

¹⁰⁷ 2008년 10월 4일 착공식을 가진 라진~햇산 철도 개선 사업의 경우는 중량급 화물을 적재한 차량이 통과할 수 있도록 철로를 보강하고, 노선폭이 다른 북한과 러시아 사이에 바퀴의 교체 없이도 열차가 오갈 수 있는 ‘혼합선’ 철로 부설이 주를 이루고 있다. 또 합영회사가 3단계로 나뉘어 추진하는 라진항 개선 사업 1단계 기간에는 컨테이너 기중기를 비롯한 노후설비를 교체하고 컨테이너용 창고, 디젤발전소 배전실, 물 정화장 등을 건설하게 되어 있었다. 북한은 1단계공사 완료 목표를 2010년 10월 말로 잡으면서, 1단계가 완공되면 컨테이너 20만 개의 처리능력을 갖고 2단계 완공시는 40만 개로 확대될 것이라고 전망한 바 있다. 위의 글, pp. 103~104.

¹⁰⁸ 『조선중앙방송』, 2008년 8월 19일. 북한과 러시아는 지난 2008년 수교 60주년을 맞아 라진~햇산 철도와 라진항 개선 공동사업에 착수함으로써 앞으로 양자 간 경제협력 확대를 위한 주요한 기반을 마련했다. 북·러 양측은 2008년 4월 라진~햇산 54km 철도구간 현대화를 위한 협력 계약을 체결하고 시베리아횡단철도(TSR)를 통한 국제화물 수송을 담당할 합영회사 설립에 합의한 데 이어 라진항에 컨테이너 터미널을 건설하기 위한 합작회사도 설립했으며 ‘라진~두만강 철도임대 계약서’도 체결했다. 이에 양국은 2008년 7월 북한 30%, 러시아 70%의 지분으로 ‘라진·선봉국제집합(컨테이너)수송합영회사’를 설립해 라진~햇산 철도와 라진항관련 16개 협력 사업을 추진키로 합의하고, 1억4천만 유로(미화 약 2억 달러)를 공동 출자하여 완료한 바 있다. 그리고 북한은 2008년 8월 초에는 평양에서 라진~두만강 철도임대 계약이 각각 체결돼 “대상 협조를 위한 모든 법적 및 기술적 문제들이 완전히 합의됐다”고 언급한 바 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

한과 러시아 사이에 바퀴의 교체 없이도 열차가 오갈 수 있는 ‘혼합선’ 철로로 만들 계획을 세웠다. 혼합선 철로는 궤폭이 좁은 북한쪽 철로에 바깥쪽으로 한 줄을 더 깔아 광궤 열차도 다닐 수 있게 하는 것이다. 당시 재일본 조선인총연합회 기관지 『조선신보』는 블라디미르 야쿠닌 러시아 철도공사 사장의 말을 인용해 라진~햇산 철도는 2011년 3만 5천 개, 2012년 7만 개, 2013년 10만 개의 컨테이너를 수송하게 될 것이라고 밝힌 바 있다.¹⁰⁹ 라진항의 관리·운영 책임자인 배호철 항장은 3단계로 나뉘어 개진되는 라진항의 1단계 사업이 마무리되는 2010년 10월 말이면 20만 개의 컨테이너를, 2단계 공사가 끝나면 40만 개의 컨테이너를 처리할 수 있을 것이라는 전망을 내놓기도 했다. 더 나아가 북·러 양측은 항구의 바다 준설을 통해 대형 선박의 정박도 가능하도록 한다는 계획도 세워놓았다. 『조선신보』는 라진항은 러시아의 항구들과 달리 1년 동안 얼지 않는 부동항이고 항의 동쪽으로 뻗은 라진반도와 앞 바다에 있는 대초도와 소초도라는 크고 작은 2개의 섬이 방파제의 역할을 해주고 있어 간만의 차도 20cm정도에 불과하다며 “그래서 오래전부터 이곳은 ‘천연의 양항’이라고 불려왔다”고 소개했다.

2008년 10월 4일 열린 착공식에는 사업 당사자인 북·러 양측의 관계자 뿐 아니라 영국·독일·체코·인도·몽골 등 북한에 주재하는 각국 대사관 관계자들도 참석했다. 특히, 북한은 이들을 위해 현지시찰 일정을 짜서 라진항 등을 둘러볼 수 있도록 하고 현지 관계자들로부터 공사 내용을 브리핑 받도록 했다. 참석자들은 북·러 간 협력사업이 아시아와 유럽을 연결하는 대륙간 국제수송로 창설로 이어질 가능성

¹⁰⁹- 『조선신보』, 2008년 10월 14일.

에 커다란 기대를 표시한 것으로 전해진다. 북한의 전길수 당시 철도상은 북한과 러시아가 라진~합산 철도 및 라진항의 개선 공사에 실제 착수한 것을 계기로 “정치, 경제, 문화 등 여러 분야에서 계속 심화되어온 양자 간 전통적인 친선협조 관계를 새로운 단계에서 발전시키게 될 것”이라고 밝힌 바 있다.¹¹⁰

또한 그는 특히 54km에 달하는 라진~합산 간 철도구간의 개선은 길지 않은 노선이지만 북한과 러시아 간 육상수송로를 새로 정비하는 것을 벗어나 “아시아와 유럽 사이의 대륙 간 수송을 원만히 보장할 수 있는 국제수송 통로의 실현을 위한 중요한 고리가 된다”고 말했다. 이어 전길수 철도상은 라진~합산 철도와 라진항의 개선 사업이 라진·선봉경제무역지대의 활성화에 미칠 영향에 대해 “라·선시는 러시아와 직접 잇닿아 있는 지대이며 전통적으로 러시아와 관계가 깊다”며 “이번 협력사업을 계기로 조·러 두 나라 사이의 내왕이 증진될 것이며 쌍방의 사회, 경제적 협조에 이바지하는 라진·선봉의 지대적 특성의 중요성이 한층 더 부각될 것”이라고 말했다. 그는 “라진·선봉에 수송의 일대 거점이 꾸려지게 되면, 이 지역의 개발사업도 보다 활성화될 것”임을 강조하기도 했다. 그러나 2009년 상반기 북한의 로켓실험 발사와 핵실험 이후 주변 정세가 급격히 악화되고, 자원 조달 문제가 난관에 봉착하면서 주요 합의들이 이행되지 못하고 있다.¹¹¹ 러

¹¹⁰ 『조선신보』, 2008년 10월 9일.

¹¹¹ 투자재원 마련 외에도 TSR 운송사업권 확보 문제로 한·러 합작 물류회사 설립에 관한 최종 합의에 도달하지 못하고 있다. 한·러 양국은 사업타당성, 총 투자액 투명성 확보, 자원마련 등 사업추진 방법에 대해 견해를 달리하고 있다. 한국의 루코 측은 러시아철도공사가 TSR 운송사업권 확보 요구에 대해 명확한 보장 방안을 제시하지 않고 있기 때문에 이에 대한 불만을 제기하고 있고, 러시아철도공사는 한국 측이 북한의 SOC 투자 부분에 대해서는 입장 표명을 회피하면서 무리한 사업권만 요구하고 있다며 불만을 표출하고 있다. 결국 이러한 상황에서 러시아 측은 ‘라진~합산

I
II
III
IV
V
VI
VII

아 측의 자료에 따르면 이르면 2009년 가을에 라진항에서 첫 컨테이너열차의 운행이 가능할 것으로 전망하였다.¹¹² 다만, 2010년 3월 러시아 측에서 3호 부두를 신규로 50년간 사용할 수 있는 권리를 취득했다는 소식이 전해지고 있으나 구체적인 내용은 밝혀지지 않고 있다.¹¹³

그러나 기본적으로 러시아는 라진항 개발에 큰 관심을 갖고 라진~햇산 프로젝트를 추진하고 있으며, 2012년 블라디보스톡에서 개최되는 아시아태평양경제협력체(APEC)회의 개최를 앞두고 극동지역 개발에 박차를 가하고 있다. 라진항과 러시아의 인프라 협력이 이뤄지면 TSR을 이용한 양측 간 화물 운송 연계가 가능하다. 러시아에게도 라진항은 남한과 북한, 러시아와 중국을 잇는 주요한 물류 중심지로서 높은 가치가 있다.¹¹⁴ 이런 맥락에서 러시아는 앞으로도 라진·선봉지역 투자를 통한 기득권 확보에 지속적인 관심을 보일 것으로 예상된다.

프로젝트'가 TKR-TSR 연결을 위한 pilot project라는 점을 들어 한국 정부의 적극적인 선투자 참여를 기대하고 있지만, 반대로 한국 정부는 TKR-TSR 연결에 대한 남·북·러 간 정부차원의 합의 후 라진~햇산 사업에 대한 참여를 검토하고 있는 입장이다. 성원용, “북·러 접경지역 개발과 한국정부의 과제,” pp. 106~107.

¹¹²- 위의 글, p. 105.

¹¹³- 『연합뉴스』, 2010년 3월 8일.

¹¹⁴- 최성근, “북한 나선특별시 개발전망과 시사점,” 『세계주평-세계경제 패러다임 변화와 한국경제』, 통권 386호 (현대경제연구원, 2010), p. 7.

2. 라진·선봉지역 물류운송분야 잠재력과 발전 전망

향후 북한에게 주어진 가장 중요한 전략적 과제는 두만강 하구에 위치한 라·선시를 동북 3성의 물류를 태평양으로 뻗게 할 경제전략적 요충지로 만들고, 사할린과 시베리아의 석유와 천연가스를 한국, 일본, 중국 등으로 판매할 수 있는 중간·매개지역으로 최적화하는 것이다.

가. 라진·선봉지역 물류운송 잠재력

현재 라진·선봉 물류분야의 개발은 라진항 개발에 초점이 맞춰져 있다. 라진항은 1~5호까지 총 5개 부두로 구성돼 있는 것으로 알려졌다. 3호 부두는 1호 부두에 비해 규모가 훨씬 크다. 그러나 4~5호는 소규모이거나 아직 개발이 끝나지 않아 경제성이 떨어지고, 1~2호 잡화 부두와 가장 긴 3호 컨테이너 부두가 주목을 받아왔다.

표 V-4 라진항 부두별 현황

구분	1호 부두	2호 부두	3호 부두	4~5호 부두
특징	- 잡화 부두 ¹⁾ - 양곡, 화학비료,	- 컨테이너 부두 - 컨테이너화물 취급	- 컨테이너 부두 - 지린성의 목편(목재) 취급	미확인 (소규모 혹은 미개발)
보관 시설	- 창고 3동(각각 8,100㎡, 5,400㎡ 및 3,100㎡) - 야적장 50,000여 평(약 165,000㎡)	- 컨테이너야적장 (10,000여 평) ※현재 컨테이너 연간 취급량은 7,000TEU 내외	- 창고(3,100㎡) - 야적장 30,000여 평(99,000㎡)	미확인
하역 장비	- 잭크레인 설치	- 30여 톤급 2기의 크레인(7호 안벽)		미확인

자료: 한국해양수산개발원, 『북한의 항만』 (한국해양수산개발원, 2008), 일부 수정
주1) 『연합뉴스』, 2010년 3월 3일.

라진항의 1~3호 부두의 연장은 총 2,448m이고, 5천~1만 톤급 선박 15척이 동시에 접안할 수 있다. 연간 하역능력은 300만 톤, 보관능력은 10만 톤이다. 라진항의 하역장비로는 주로 5~15톤급 크레인으로, 17기가 설치되어 있다. 부지면적은 38만㎡이며, 보관면적은 203,000㎡으로 이 가운데 창고면적이 26,000㎡, 야적장 면적은 177,000㎡이다. 또한 라진항에는 러시아의 광궤철도 11.7km가 연결되어 있다.¹¹⁵

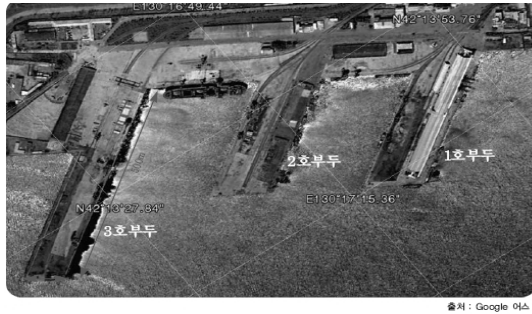
표 V-5 라진항 접안·하역능력

부두	접안능력	하역능력	주요화물
1호	2만 톤×2 1만 톤×1 6천 톤×2 2천 톤×2	50만 톤	비료·목재, 잡화
2호	2만 톤×2 1.5만 톤×1 6천 톤×2 2천 톤×2	150만 톤	석탄, 잡화 컨테이너
3호	2만 톤×2 1.5만 톤×1	100만 톤	석탄, 목재
4호	건설 예정		

자료: 김원배 외, 『중국 동북 3성 개발이 북중 접경지역 산업 및 기반 시설 개발에 미치는 영향분석』 (국토연구원, 2006), p. 158 참고.

¹¹⁵ 한국해양수산개발원, 『북한의 항만』 (한국해양수산개발원, 2008).

그림 V-3 라진항 부두



그동안 중국과 러시아가 라진항 3호 부두 사용권을 놓고 신경전을 벌인 것으로 알려졌는데, 중국 측 보도를 보면 3호 부두 사용권은 러시아쪽으로 가고 대신 중국은 1호 부두를 쓰는 것으로 정리된 듯하다. 한편, 중국은 최근 라진항 1호 부두 사용권 확보에 이어 4호 부두의 신축권까지 북한으로부터 확보한 것으로 전해진다.

표 V-6 부두별 개발 현황

1호 부두	3호 부두
<ul style="list-style-type: none"> - '08. 중국 1호 부두 사용권 취득 - '09.11 중국의 창리그룹 개발권 확보, 1기정박지 보수 완료 - '10.3 10년 사용권 추가 방안 검토 	<ul style="list-style-type: none"> - '08.3~4 나진~함산 철도 현대화 및 나진항 개보수 협의 및 합영회사 설립 - '10.3 러시아 신규 50년 사용권 취득

자료: 자원개발뉴스레터

라진항이 순조롭게 개발될 경우, 라·선시는 동북 3성의 개발과 더불어 물동량이 대량으로 유입되면서 동북아 물류거점 도시로 발전될 수 있는 잠재력을 발휘할 수 있을 것이라는 평가를 받고 있다.¹¹⁶ 이 밖에도 라진·선봉지역 인근에 위치하고 있는 청진항은 청진시내에

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

있는 천연항만으로 7개 부두 중에서 5천 톤급 선박 정착지가 5군데 있고, 1만 톤 급 선박정착지가 8군데 있다. 연간 하역량은 800만 톤에 달하는 것으로 전해진다. 이 밖에도 라진·선봉지역의 철도, 도로, 항구 등 교통운송 잠재력은 다른 지역에 비해 높은 것으로 평가되고 있다.¹¹⁷

특히 라진·선봉지역 철도는 지역 내 철도망과 중국과 러시아를 연결하는 북부지구 철도망으로 비교적 잘 구성되어 있어 개보수를 실행하고 전력사정이 뒷받침될 경우 이 지역 물류 활성화에 크게 기여할 수 있을 것으로 예상된다. 지역 안에는 평라선, 함북선의 일부, 그리고 두만강선이 있다. 지역 안의 평라선 구간거리는 11.7km이며, 평라선의 지선으로 라진항선(2.3km)과 송학선(1.3km)이 있다. 평라선의 청진~라진 사이의 철길은 1965년 10월에 개통되었고, 1972년에 전기화되었다. 지역안의 함북선 구간거리는 58.2km이며, 함북선의 지선으로 두만강선(9.4km), 승리선(4.2km), 송학선(1.3km), 홍의선(1.1km) 등이 있다. 북한의 북부지구철도는 중국, 러시아와 국경을 사이에 두고 두만강과 해안선을 따라 모두 405km의 평라선 일부와 함북선으로 순환망을 이루고 있다. 북한 측은 북부철도망의 현존 시설만으로도 중국, 러시아의 화물을 1,100여만 톤을 수용할 수 있으며, 앞으로 철도 전기화를 실현하고 복선 철길을 놓으며, 철도운영시설과 설비들을 현대화하고 운영을 자동화해 나가면 철도화물운송을 보다 원만히 처리할 수 있을 것이라고 밝히고 있다.¹¹⁸

¹¹⁶ 황진희, “중국의 라진항 개발과 발전 가능성,” 『북한 해양수산리뷰』, 제16호 (한국해양수산개발원, 2010), p. 5.

¹¹⁷ 조명철, “두만강지역 개발잠재력 평가와 정책적 시사점,” 『통일경제』, 통권 제100호 여름호 (현대경제연구원, 2010), p. 6.

¹¹⁸ 조선민주주의인민공화국 대외경제협력추진위원회, 『라진·선봉자유경제

라진·선봉지역과 연결된 함경북도 북부지구의 도로는 앞에서 살펴본 대로 청진~회령~온성~새별~선봉~라진~청진을 연결하는 순환망을 이루고 있으나 도로 사정은 지극히 열악한 편이다. 그러나 도로 역시 개보수를 실현할 경우 철도와 함께 라진·선봉지역의 물류운송을 뒷받침할 수 있도록 기본 배치는 어느 정도 되어있다고 할 수 있다.

나. 라진·선봉지역 물동량과 경제적 효과

현재 동북 3성에서 나오는 컨테이너 물량은 2007년 기준으로 약 400만 TEU 정도로 추정되고 있다. 그러나 2020년에는 1,370만 TEU로 증가할 것으로 내다보고 있다. 라진항이 정상적 기반시설을 갖출 경우, 유치할 수 있는 컨테이너 물량은 2020년 기준으로 동북 3성 물량의 20%인 약 263만 TEU로 예상하고 있다. 이 밖에도 TSR 연계 컨테이너 물동량, 동북 3성의 일반화물 등도 라진항이 유치할 수 있는 화물이 될 것이다.¹¹⁹ 이를 발판으로 2020년을 기준할 경우, 라진항은 연간 400만 TEU의 물동량에 약 4억 3천만 달러의 부가가치를 창출할 수 있을 것으로 분석된다.¹²⁰ 이에 더해 향후 주변 정세의 긍정적인 변화로 한국의 물동량이 유입될 경우 라진항 개발효과는 더욱 커질 수밖에 없을 것이다.

러시아철도공사(RZD)는 라진~햇산 프로젝트가 현실화될 경우, 라진~두만강 철도구간의 선로용량은 1일 12회 철도운행에 연간 수

무역시대 투자환경』(평양: 김일성종합대학, 1995), pp. 121~124.

¹¹⁹ 황진희, “중국의 라진항 개발과 발전 가능성,” p. 5.

¹²⁰ 한국해양수산개발원, 현대경제연구원 등이 동북 3성 물동량의 시계열데이터를 기초로 2020년까지 발생하게 될 각 성별 해상 물동량을 추정하였다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

송능력이 4백만 톤으로 증가할 것으로 전망하고 있다. 그 외에도 한국 등 아시아태평양 지역국가로부터의 물동량 유치를 기대하고 있는 바, 핫산을 통과하여 TSR과 연결되는 물동량은 2013년에는 10만 TEU 정도에 달할 것으로 전망했다. 한편, 철도 현대화와 함께 라진항 3호 부두에서 낡은 설비들을 제거하고, 3척의 선박이 동시 접안이 가능한 부두 확장과 컨테이너야적장, 철도인입선, 크레인 등 새 설비를 설치하는 보강사업이 이루어질 경우, 라진항 터미널 처리용량은 연간 40만 TEU에서 60만 TEU까지 증대할 수 있을 것으로 보고 있다.¹²¹

현재 북한은 라진·선봉지대에 재수출을 목적으로 들여오거나 지대를 통과하는 중계무역화물에 대해 관세를 면제하고 있다. 라진·선봉지대에는 중국, 일본, 호주, 대만, 홍콩 등의 운수대리점 또는 대표사무소들이 설치되어 있으며, 이들 외국 기업체들에게 중계수송, 중계무역을 비롯해 수입한 상품을 가공하지 않은 채로 다시 수출하여 이익을 얻는 ‘되거리무역(중개무역)’을 할 수 있는 권한을 부여하고 있다. 라진·선봉지대는 중계수송화물이 절대적이며 압도적인 비중을 차지하고 있는데, 10~15% 정도의 화물을 제외하고는 거의 모두가 다 지대를 통과하는 화물이다. 향후 라진~원정도로의 수송수요가 증대될 경우에는 이와 같은 역할은 더 강화될 것으로 예상된다. 훈춘경제개발구와 동북 3성에서 라진·선봉지대를 통한 중계화물량은 단기적으로는 연간 300만 톤으로 예상하고 있다. 그러나 장기적으로는 연간 1,300만 톤~3,600만 톤까지 성장할 것으로 내다보인다. 이 가운데서 60%를 자동차로 라진~원정도로를 통해 수송하는 것으로 상정하면, 단기적으로는 연간 180만 톤, 장기적으로는 연간 630만 톤~1,200만

¹²¹ 성원용, “북·러 접경지역 개발과 한국정부의 과제,” p. 105.

톤의 화물이 중계 수송될 것으로 예상된다. 여기에 1999년 7월 5일에 개통된 라진~니가타, 오사카의 화물까지 합친다면 라진항을 통한 중계화물은 더 늘어날 것으로 보인다.

표 V-7 2022년 라진항 유치 가능 물동량 추정치

(단위: 천 TEU)

연도	전체 물동량				라진항 유치가능 물동량			
	랴오 닝성	지린성	헤이룽 장성	합계	랴오 닝성	지린성	헤이룽 장성	합계
2010	3,379	585	956	4,920	311	202	527	1,040
2011	3,726	645	1,054	5,425	340	220	577	1,137
2012	4,076	705	1,153	5,934	374	243	635	1,252
2013	4,476	777	1,270	6,523	412	267	698	1,376
2014	4,931	853	1,396	7,180	452	293	767	1,511
2015	5,416	938	1,532	7,887	496	322	841	1,659
2016	5,945	1,029	1,682	8,656	545	353	923	1,821
2017	6,522	1,130	1,846	9,497	597	387	1,012	1,996
2018	7,151	1,238	2,024	10,413	654	424	1,109	2,188
2019	7,838	1,357	2,218	11,413	717	464	1,215	2,396
2020	8,584	1,486	2,429	12,499	785	509	1,331	2,625

자료: 한국해양수산개발원, 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안』(2008), p. 324. 내용을 일부 수정; 최성근, “북한 나선특별시 개발전망과 시사점,” p. 9.

주) 라진항과 시설과 운영체계 및 라진항~동북 3성 간 연계 운송망이 정비되었을 경우의 추정치임.

I
II
III
IV
V
VI
VII

중국은 북·중 간에 진행되고 있는 라진·선봉지역 개발은 중국의 동북 3성 개발과 연계되어 중국의 자본과 인프라 투자가 이뤄지고 있다는 점에서 다음과 같은 가시적인 성과를 보여줄 것으로 기대하고 있다. 첫째, 동해를 통한 중국 내륙 및 미주, 일본, 한국 등으로의 화물운송이 기존의 물류비용을 크게 절감할 것으로 예상하고 있다. 둘째, 라진항에 인접한 청진항 개발도 추진, 중·장기적으로 라진항~선봉항~청진항과 시베리아횡단철도(TSR) 및 기존 도로 등과 연계된 발전으로 인해 발생하는 물류 시너지 효과에 대해서도 기대할 수 있을 것으로 전망하고 있다.¹²² 셋째, 동북 3성 개발과 맞물린 대북 인프라 구축형 투자증대에 따른 대북한 육로 수송망 연결이 북한 시장을 선점하고 영향력을 확대할 수 있을 것으로 보고 있다. 넷째, 지린성의 북한 라진·선봉지역 도로·철도·항만 연계 개발지원, 랴오닝성 단둥~신의주 주변의 도로, 철도, 항만 개발과 더불어 중국과 북한의 접경지역을 따라 이어지는 동변도 철도는 북·중 대외무역 및 교통물류축면에서 앞으로 커다란 변화를 가져올 것으로 예상하고 있다.¹²³

중국은 「창·지·투 선도구」의 개발우세가 변경지구의 우세와 결합되어 ① 내륙과 바다를 연결하는 새로운 국제물류통로를 개척하고, ② 변경지구 국제경제협력 모델을 구축하며, ③ 두만강구역의 합작개발을 새로운 차원으로 끌어올리는 한편, ④ 전국의 변경지역 개발과 개방을 위한 경험을 제시하게 될 것이며, 그와 같은 개발 및 개방의 효과가 북한·한국·일본에까지 이어지는 동북아 개방의 거점역할을 담당하게 될 것으로 기대하고 있다.¹²⁴

¹²² 최성근, “북한 나선특별시 개발전망과 시사점,” p. 6.

¹²³ 윤승현, “최근 북중관계의 현황과 전망,” p. 41.

¹²⁴ KIEP 북경사무소, “중국의 제3차 두만강구역 합작개발계획,” p. 2.

더 나아가 중국은 「중·몽대통로」 건설을 통해 동북 지역 6개국을 연결하는 거대한 물류청사진을 갖고 있는 것으로 판단된다.¹²⁵ 「중·몽대통로」가 건설되면 몽골에서부터 중국, 러시아, 북한, 한국을 거쳐 일본까지 연결하는 동북아시아의 물류 대동맥이 완성되며,¹²⁶ 이 경우 철도를 이용한 육로에 의존했던 중국 북방의 지하자원 및 곡물의 물류운송비용을 대폭 절감할 수 있을 것으로 보고 있다. 예를 들어 매장량 규모가 1천만 톤에 이르는 것으로 추정되는 훈춘의 석탄 자원이 라진항을 통해 「창장삼각주」로 운송될 수 있게 되면, 점차 헤이룽장과 지린, 네이멍구 등 북방지역의 지하자원과 곡물도 남방으로 운송할 수 있는 길이 열리게 될 것으로 보고 있다.

표 V-8 중국 내수물량 이동소요시간 비교
(흑룡강성 하얼빈~절강성 상하이남)

이 동 수 단	소 요 시 간
내륙철도 이용 시	약 15일
대련항 이용 시	약 7일
나진항 이용 시	약 4일

자료: 한국해양수산개발원

위 표에서 보는 바와 같이 헤이룽장성(하얼빈)에서 저장성(상하이남)까지 이동소요시간이 내륙철도 이용 시에는 약 15일, 다련항 이용 시에는 약 7일이 걸리지만 라진항 이용 시에는 불과 4일 밖에 걸리

¹²⁵ 위의 글.

¹²⁶ 이미 2008년 훈춘(중국)~자르비노(러시아)~속초(한국)~니카다(일본)을 연결하는 항로가 시범 운행된 적이 있다고 한다. 『길림신문』, 2009년 11월 24일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

지 않는 것으로 나타나고 있다.

중국은 몽골의 지하자원에도 오래전부터 관심을 기울여왔다. 그러나 남방으로의 운송에 요구되는 막대한 물류비용 때문에 그동안 본격적인 개발을 미뤄왔다. 그러나 이제는 라진항을 통해 운송비용을 대폭 절감할 수 있게 됨으로써 몽골자원 개발도 탄력을 받을 것으로 기대하고 있다.¹²⁷

북·러 간 라진~햏산 연결프로젝트가 순조롭게 진행된다면 양국에 막대한 물류 수입을 가져다줄 뿐 아니라, 러시아의 극동지역 개발과 북한의 라진·선봉경제특구 개발이 탄력을 받을 것이다. 또한 아시아와 유럽을 연결하는 ‘철의 실크로드’ 사업이 본 궤도에 들어설 수 있을 것이다. 이는 동북아의 다자간 철도협력을 활성화하는 중요한 계기가 될 것으로 전망된다.

루코의 사업계획에 근거한 사업타당성 분석 자료에 따르면 SOC투자자와 운송사업기반조성에 소요되는 2,100억 원의 「라진~햏산 프로젝트」는 투자가치가 있는 것으로 제시되고 있다.¹²⁸ 라진항 경우 TSR운송이 여타 수송로와 비교하여 운임·시간상의 절감효과를 볼 수 있기 때문에 유라시아대륙 시장을 공략하려는 국내 화주기업들과 물류기업들의 경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 평가받고 있다.

¹²⁷ 중국은 몽골 가운데 특히 네이멍구와 인접한 몽골 동부의 초이발산에 큰 관심을 보여왔다. 초이발산은 석탄 1520억 톤, 철광석 20억 톤, 인 20억 톤, 동 800만 톤이 매장된 것으로 추정된다. 『프레시안』, 2010년 3월 24일.

¹²⁸ KIEP 북경사무소, “중국의 제3차 두만강구역 합작개발계획,” p. 106.

표 V-9 라진항 경유 수송로별 운임/기간 비교

(FEU당 Hook: Train 기준)

구 분			거리(KM)	가격(US\$)	기간(일)
기점	도착지	수 송 로			
부산	모스크바	나진항 경유 TSR운송	10,150	6,000	17
		기존 TSR운송	10,300	6,500	20
		해상운송	23,000	5,600	38

자료: 루코로지스틱스(RUCO Logistics, Co. Ltd)

다. 라진·선봉지역 물류운송분야 발전 전망

북한에게 라진·선봉지역 개발을 위한 중국과의 협력은 큰 기회이자, 도전이기도 하다. 이는 북한지역을 동북 3성 지역경제권에 일체화시키려는 중국의 계획과 중국 자본유치를 통해 개발이익을 챙기면서도 다른 한편으로 중국의 영향력을 적절하게 견제해야 하기 때문이다. 동시다발적으로 전개되는 중국의 개발·개방구상은 북한의 변화를 전방위적으로 촉진하게 될 것이다. 중국의 대북한 정책은 종래의 지정학적 접근을 넘어 지정학적 접근에 바탕을 두고 동북진흥(헤이룽강의 하다치공업벨트, 지린성의 창지투개발선도구, 랴오닝성의 랴오닝연해경제벨트 등), 즉 동북 3성을 중심으로 넓은 범위에서의 동북아경제공동체 형성을 염두에 두고 북한과의 관계를 설정하고 있다.¹²⁹

중국의 라진·선봉지역 물류인프라 건설 지원과 관련해 관찰되는 특징은 북한 핵문제, 유엔 등 국제사회의 대북 제재조치와 무관하게

¹²⁹ 배종렬, “중국의 장길도 개발계획과 북중경협의 향방,” p. 14.

I
II
III
IV
V
VI
VII

동북 3성 지역개발 연장선상에서 북한과 협력하는 데 있다. 더구나 물류인프라 구축과 관련된 북·중협력 사안들이 대부분 양국 간 정상 수준의 합의에 기초해 이행되고 있다는 점에서 지속 가능성이 높게 평가되고 있다. 북한과 중국은 2009년 라진항을 보세개공이 가능한 국제물류기지로 개발·협력하는 데 합의했다. 취안허교 보수공사는 2009년 10월 원자바오 총리가 방북했을 때 합의한 북·중경협을 위한 인프라 건설 사업이 하나둘씩 실행에 옮겨지고 있다는 증거 가운데 하나다.

과거 북·중 간 변경지역인프라 개발은 북한 핵문제에 대한 중국의 인식과 더불어 과도한 대중국 의존을 경계하는 북한의 견제심리가 작용하면서 가시적인 성과를 보이지 못했다. 북한은 1990년 탈냉전시대 이후 중국 정부가 염원해왔던 제2압록강대교 건설을 통한 단둥~신의주~평양 간 도로건설, 동북 3성의 동해 출구 확보를 위한 라진항 이용 등의 요구에 대해 소극적으로 대응해 왔다. 2005년 북한은 중국이 북한 원정에서 라진항까지 연결되는 도로를 건설해 주는 조건으로 라진항 3호, 4호 부두의 50년 운영권을 제공하려고 했으나, 2006년 제1차 북한 핵 위기에 의해 중국의 무성의로 성사되지 못했다. 북한은 한때 이와 같은 중국 당국의 태도에 강한 불만을 표시하며 라진·선봉 지역에 진출한 중국기업들을 철수시키는 조치를 취하기도 했다.¹³⁰ 그런 다음 러시아를 끌어들여 중국을 견제하려 했다. 이의 일환으로

¹³⁰ 북한은 지난 2008년 11월 라진·선봉 경제특구에 진출한 중국 기업인들에게 본국으로 철수하라고 요구한 적이 있는 것으로 알려지고 있다. 당시 이 지역에 진출한 중국 기업은 모두 250여 개로 알려졌다. 통일부는 이에 대해 “북한이 라진·선봉 경제특구에서 페이퍼 컴퍼니를 정리하기 위한 실태조사를 실시한 것 같다”고 밝혔다. 실제 투자가 없이 서류상으로만 존재하는 페이퍼 컴퍼니 정리를 위해 외국기업들에 대한 자료 등을 조사했다는 것이다. 하지만 구체적인 사유는 여전히 밝혀지지 않고 있다.

북한은 2006년 이후 러시아와 라진~하산 간 철도연계 사업을 추진하고, 2008년 4월 러시아 철도공사와 북한 철도성 간에 「라진~하산 프로젝트 추진협력 합의서」를 체결¹³¹한 후, 라진항 3, 4호 부두 50년 이용권을 러시아에 넘겨준 것으로 알려지고 있다.

그러나 이후 대내외 정세의 변화에 따라 중국은 북한의 2차 핵실험 직후인 2009년 7월 대북정책을 재조정하는 것으로 판단된다. 즉, 한반도 안정화를 최우선 목표로 설정해, 지경학적 접근에 토대를 두고 대북 정책을 추진하기로 한 것이다. 이는 중앙정부 차원의 국가개발전략을 통해 개방을 거부해왔던 북한을 끌어당기고, 북한지역을 동북 3성 지역경제권에 보다 밀착시키려는 의도가 내포되어 있는 것으로 볼 수 있다. 북한에 대해 개혁·개방 정책을 강요하기보다는 국경지역 경제 개발 프로그램을 추진하면서 이 계획들에 북한의 참여를 자연스럽게 유도하는 전략을 세운 것으로 인식된다.¹³²

중국의 동북진흥계획은 인근 국가들과의 초국가경제권을 형성하려는 계획이라는 점도 북·중 경제관계의 맥락에서 눈여겨 볼 대목이다. 즉, 중국은 경제적 수요 외 정치, 안보 등 전략적 고려를 하면서 북한과의 관계를 형성하고 있는 것으로 보인다. 중국은 남방지역에서 중국, 대만, 홍콩, 싱가포르를 중심으로 하는 중화경제권을 형성하였을 뿐 아니라 2010년 아세안국가들과도 FTA 체결을 본격적으로 추

¹³¹ 최근 예벤대 주최 「두만강포럼」에서 북측 학자는 현재 남양역과 두만강역을 통해 중국, 러시아와 화물수송을 진행하고 있다고 하면서 “2008년 4월에는 우리나라와 로씨야(러시아) 라진~하산(하산)철도개건 및 라진항개발에서 협력하기로 합의하였으며, 이 합의에 기초하여 ‘라선국제집합수송합영회사’가 조직되고 같은 해 10월에 라진~하산(하산)간 철도개건과 라진항3호 부두의 개건확장공사가 시작되었다”고 밝혔다. 김상학(북한), “동북아시아지역내 경제협력과 라선경제무역지대의 개발,” p. 11.

¹³² 권영경, “중국의 동진정책과 북중경협 의 향방,” pp. 7~9.

I
II
III
IV
V
VI
VII

진함으로써 동아시아를 위안화 경제권으로 만들려고 하고 있다. 이와 관련, 주목할 대목은 중국 단둥(丹東)시가 대(對)북한 무역거래에 위안화를 결제 통화로 사용하기 시작한 점이다.¹³³ 단둥시 당국이 2010년 8월 18일부터 이 같은 제도를 시행한 것으로 전해지고 있고, 단둥 세관을 거치는 소규모 무역상도 대상에 포함시켰다. 단둥 당국은 이 조치로 환율위험과 사업비용이 감소하고 자본 이용률이 높아짐은 물론, 세금 등에서 다양한 혜택을 받을 수 있다고 설명하고 있다. 특히, 단둥시는 북한과 중국 간의 교역이 70% 이상 이루어지고 있는 북·중 교역의 요충지로 중국 무역상 다수는 이미 위안화나 달러, 유로화 등의 통화를 대금 지급에 사용하거나 물물교환 방식으로 북한 측과 거래해 왔다. 동북 3성지역 개발은 위안화경제권의 영역확대 및 위안화에 토대를 둔 동아시아경제권의 형성과 관련해 중요한 출발점이 되고, 물류인프라의 구축과 함께 북한 경제에도 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상된다.

¹³³ 『단둥일보』, 2010년 8월 19일; 『데일리NK』, 2010년 8월 20일.

VI. 라진·선봉지역 물류운송분야 협력방안과 과제

1. 라진·선봉지역의 물류인프라 건설

가. 기본방향

최근 북한과 중국 간에 라진항을 매개로 한 「라진·선봉지역 개발」과 「창·지·투 개발개방 계획」이 양국 간 주요 경제협력 현안으로 대두되면서 두만강개발계획과 동 사업의 핵심인 북한의 라진·선봉지역에 대한 관심이 다시 고조되고 있다. 지난 2010년 8월 27일 전격적으로 이루어진 북·중 정상회담에서는 중국의 창·지·투 선도구개발사업과 북·중경협 연계방안에 관한 논의가 이루어진 것으로 알려졌다. 구체적으로는 특별시가 된 라진항의 연 물동량을 1억 톤으로 증가시키는 것을 목표로 라진을 개발하고, 개발을 위한 권한을 중국에 위탁하기로 합의한 것으로 알려지고 있다. 이에 따라 상당기간 정체를 면치 못했던 두만강유역 개발문제가 다시 국제적 관심을 끌게 되었으며, 그동안 동북아의 전략적 요충지로서 커다란 지정 및 지경학적 이점이 있음에도 불구하고 담보상태를 면치 못했던 라진항 개발 등 라진·선봉지역의 각종 인프라 구축과 특구사업 역시 새로운 전기를 맞고 있다.

라진·선봉지역은 앞서 언급한 바와 같이 수륙교통의 중심지로서 도로·철도·항만을 통해 남북 간 물류분야의 협력은 물론, 중국 및 러시아 등 대륙과 일본·미국·유럽·동남아 등 해양과의 물류를 책임지는 교량역할을 수행하면서 북한의 산업과 경제발전에 기여할 수 있는 지정 및 지정학적 이점을 지니고 있다. 또한 이를 잘 활용할 경우 북방시장 개척을 통해 새로운 성장동력을 필요로 하는 남한경제에도 큰 도움이 되며, 장기적으로는 남북경제공동체 형성과 통일에도 기여할 수 있을 것으로 예상된다. 더욱이 남한의 라진·선봉지역 진출은 관련국간 협력의 틀을 활용해 동북아 경제협력을 추동하면서 남북

I
II
III
IV
V
VI
VII

간 사업의 안정성과 지속성을 지탱할 수 있다.

북한의 경우에도 산업 활동의 극심한 침체와 빈곤의 늪에 빠져 있는 경제에 회생의 불을 지피기 위해서는 적어도 중국이 걸어왔던 경제개혁과 개방을 모델로 삼아 작은 성과를 이루어내고 이를 점차 확산해 가는 전략이 필요하다. 상대적으로 정치·군사적 부담이 적고 물류와 생산기지를 연계하여 개발을 추진할 수 있는 지경학적 이점을 갖추고 있는 라진·선봉지역에 교통망과 산업클러스터를 갖춘 대산업 단지를 건설하게 된다면, 이는 북한 경제에 큰 힘이 될 뿐만 아니라 경제회생의 동력으로 기능하게 될 것이다. 여기에 인근 지역에 풍부한 관광자원이 산재한 점을 감안할 때, 라·선지구를 포함한 함경북도 및 두만강지역 일대는 국제적인 관광지로 발전할 수 있는 여지가 충분한 곳이다.

그러나 이러한 계획은 북한만의 독자적 노력으로는 한계가 있다. 남한이 적극 참여하는 가운데 관련국들의 참여를 자연스럽게 유도하고 자금조달과 공단운영 노하우(know-how)에도 도움을 줄 필요가 있다. 남한의 참여는 남북관계 개선에 획기적 전기를 마련해준은 물론, 북한의 라진·선봉지역 개발 노력을 더욱 내실화할 수 있게 해줄 수 있다. 또한 창·지·투 계획을 통해 두만강유역개발계획에 본격 나서고자 하는 중국의 노력과 상승작용을 일으켜 그 효과를 보다 극대화할 수 있다. 또한 이러한 시도는 날로 심화되고 있는 북한의 대중국 의존도를 일정 부분 완화시켜줌으로써 남북경제공동체 건설과 통일 이후를 대비하는 효과도 기대된다. 더욱이 남한 입장에서는 부산·울산 등 동남지역에 위치한 남한 기업들의 중국 동북 3성 등 북방지역과의 교역과 투자를 보다 용이하게 함으로써 기업의 성장동력 확충에도 기여할 수 있을 뿐만 아니라 장차 동북아물류 중심국가로 발돋움하는

데 믿거름이 될 수 있을 것이다.

사실 두만강유역을 중심으로 하는 접경지역 개발문제는 사업자체가 두만강유역 내에서 자족적인 순환체계를 구축하는 것으로 끝나는 사업이 아니라 동북아 차원의 물류 및 산업협력의 영역까지 확장이 가능하다는 측면에서 관련국들 모두가 그 필요성을 공유하고 있는 사업이다. 그러나 관련국들이 자국의 입장에서만 문제를 파악하는 경향을 나타내고 있을 뿐이다. 그렇기 때문에 한국의 역할과 기여가 더욱 중요하다. 다만 현재로서는 남북, 북·미, 북·일 간 정치군사적 갈등이 장애요인으로 계속 작용하고 있기 때문에 사업을 둘러싼 불확실성이 여전히 높으며 사업의 성공을 담보할 수도 없는 상황이다. 따라서 이러한 계획이 소기의 성과를 거두기 위해서는 북한의 전향적인 자세 전환과 함께 관련국 간 긴장해소와 정치군사적 신뢰 증진 노력을 함께 이루면서 실현가능한 분야부터 하나씩 단계적·점진적으로 추진할 수밖에 없다.

라진·선봉 물류운송분야 개발은 기본적으로 본 지역의 총체적 개발과 함께 이루어지는 것이 바람직하다. 이는 장래 통일에 대비한 국토자원의 효율적인 개발 및 관리를 도모하고, 체계적인 개발 참여로 대북진출의 발판 확보와 제3국 등에 의한 개발선점을 방지하는 차원에서도 중요하다. 실무적인 차원에서는 본 지역의 자연 지리적 특성을 충분히 살리는 한편, 동북아 협력을 이루어낼 수 있는 국제 화물중계기지로서의 역할을 충분히 해낼 수 있는 방향이 되어야 할 것이다. 다시 말해 라진과 선봉을 주요 핵으로 하는 다중심(poly centric) 공간구조를 구축하고, 각 중심 간 기능적 연계가 강화될 수 있도록 동시에 두만강개발계획의 거점으로 기능할 수 있는 광역교통망체계 확립과 동북아 교역의 거점 및 국제물류기지로서의 기능을 위한 항만, 공항,

I
II
III
IV
V
VI
VII

정보통신시설 등을 확충하는 방향이 되어야 할 것이다. 남북협력 차원의 라진·선봉지역 진출의 가장 확실하고 효과적인 방법은 해당분야의 개발에 중국과 동반·진출하는 것이 가장 바람직한 방법이 될 것이다. 본 지역 개발을 위한 한·중 간 총괄적인 계획을 수립·제시하고, 남·북·중이 합의·협력하는 구도하에 단계별 개발전략을 세우되, 재정과 운영관리계획까지도 포함해야 할 것이다.

나. 라진·선봉지역 물류분야 개발 방안

라진·선봉지역의 물류·운송분야 개발은 중국과의 연계를 고려한 인프라 부문의 개발을 최우선적으로 고려할 수밖에 없다. 라진·선봉지대에는 년 400만 톤 능력의 라진항과 200만 톤 능력의 원유취급항인 선봉항, 60만 톤 능력의 목재취급항인 웅상항이 있다. 라진에서 청진으로 나가는 도로가 있으며 이 도로는 신수에서 지대 밖과 연결되어 있다. 이와 함께 라진에서부터 두만강친선다리로 가는 도로와 함께 해안선을 따라가는 관광도로가 있다. 지대안의 도로들은 라진항과 웅상항, 선봉항과 직접 연결된다. 중국과 연결된 철도는 라진에서 출발, 지대 밖을 통과하여 남양 국경다리를 거쳐 중국의 투먼으로 나가 훈춘과 연결된다. 또한 두만강 친선다리를 거쳐 러시아와 연결되는 철도가 있다. 비행장은 아직 없으나 부포리에 국제비행장이 건설될 예정인 것으로 알려지고 있다.¹³⁴

¹³⁴ 최근의 두만강포럼에서 북한 측 학자는 “지대안에 직승기(헬기) 2대가 동시에 리착륙할 수 있는 비행장이 건설되었다”고 밝혔으나 이는 활주로를 갖춘 정상적인 규모의 비행장은 아닌 것으로 판단된다. 김상학(북한), “동북아시아지역내 경제협력과 라선경제무역지대의 개발,” p. 11.

표 VI-1 라진관련 중국의 도로·철도 사업

고속도로

구간	길이	예산	완공연도
팔도~삼합~청진	47km	28억 위안	2015년
훈춘~권화~나진	39km	23억 위안	2015년
화룡~남평~청진	50km	30억 위안	2015년
훈춘~장령자~블라디보스토크	14km	8억 위안	2015년

철도

구간	길이	예산	완공연도
두먼~남양~두만강~함산	126km	24억 3000만 위안	2020년
두먼~청진	171.1km	20억 위안	2020년
화룡~남평~무산	53.5km	16억 위안	2015년
두먼~나진	158.8km	12억 7000만 위안	2020년
룡징~개산문	2.5km	1억 5000만 위안	2020년

교각보수

구간	길이	예산
권하·두먼·사타자·개산문·삼합·남영	총연장 2152km	5억 위안

라진·선봉지역의 물류분야 개발을 포함, 중국과의 연계에 있어 가장 중요한 대상은 라진~원정 간 도로의 개보수라고 할 수 있다. 라진·선봉경제무역지대를 포함하고 있는 함경북도 북부지구(청진 이북)에는 중국과 북한을 연결하는 국경다리인 회령, 삼봉, 남양, 온성, 훈흥, 원정다리가 있다. 이 가운데서 지대 밖을 통과하지 않고, 직접 중국과 연결되어 있는 다리는 오직 라진~원정을 잇는 원정다리뿐이

- I
- II
- III
- IV
- V
- VI**
- VII

다. 나머지는 모두 지대 밖을 통과해야 중국과 연결된다. 라진~원정 간의 도로가 중요한 이유는 이 도로가 중국과 지대를 연결하는 유일한 통로인 동시에 수송수요가 높기 때문이다. 북한과 중국 사이의 물동량은 초기에는 철도를 이용, 많이 수송되었으나, 라진~남양 간 철도가 지대 밖을 통과해야 하기 때문에 한계가 있었다. 1995년부터 취안허 세관이 1급 세관으로 승격된 후, 중국과 북한 간 변강사이의 물류와 인적 왕래가 활발해짐으로써 국제운수통로로 여겨지게 되었다. 라진·선봉시 인민위원회가 1994년부터 라진~원정 간의 도로를 6~7m로 확장하는 공사를 하여 컨테이너를 실은 중량화물차들이 비교적 원만히 통과할 수 있게 되었다. 중국에서도 1996년부터 이 도로에 국가적인 투자를 하여 훈춘에서부터 취안허까지 12m 폭의 2급도로를 건설, 2001년에 완공했다. 따라서 원정~라진 간 42km 구간의 도로만 12m로 개선하면 연변에서부터 라진까지의 원활한 수송통로가 열리게 된다. 원정~라진 간의 도로는 중계화물의 거의 유일한 통로이나 중국 수출입화물의 수송수요를 충족시키지 못하고 있는 편이다. 라진~원정 간 도로는 실처럼 가는 관으로 거대한 양의 물을 통과시키지 못하고 있는 셈이다. 따라서 라진~원정 간 도로를 우선 개선하자는 요구는 중국, 북한뿐만 아니라 국제기구인 두만강서기국에서도 인정한 바 있다.

라진~원정 간에는 두 개의 노선을 통해 이어진다. 라진~고산동~관곡동~선봉~백학~저슬령~청학~장호~하여평리~아래골을 통해 원정으로 통하는 노선은 대체로 산을 끼고 간다. 본 구간은 15°이상의 경사를 이루는 산길이 28%를 차지해 운송차들이 속도를 내기 어려운 상황이다. 높이 390m인 저슬령이라는 고개는 가파르고 곡선반경이 급한 도로로 되어 있어 화물수송에 장애가 많다. 라진~원정

간 도로건설은 노반공사와 아스팔트 포장, 총 18개에 달하는 다리의 개보수가 필요하다. 현재 보수·확장을 위한 설계가 이루어지고 있으며, 북한 정부로부터도 승인되었다. 다만 개보수를 위한 비용이 문제가 되는 바, 중국 정부차원에서 투자는 불가능한 것으로 판단이 내려진 상태에서 민간투자를 유치하기 위한 노력이 이루어지고 있는 것으로 알려지고 있다. 중국 정부에서는 현재 도로 개보수에 큰 진척이 이루어지지 않고 있으나,¹³⁵ 향후 3년 이내에는 획기적인 변화가 일어날 것으로 기대하고 있다. 라진~원정도로가 12m폭의 도로로 완성되면 라진·선봉경제무역지대가 중계수송기지로서의 기초적인 면모를 갖추 수 있으며, 훈춘을 떠난 자동차가 취안허까지 1시간이면 도착할 수 있고 원정에서 라진까지는 다시 1시간 내에 도착할 수 있게 된다. 이 경우 도로는 연 20만 대의 통과능력을 가질 수 있을 것이다. 이렇게 되면 400만 톤의 처리 능력을 가지고 있으나 30% 밖에 운영하지 못하고 있는 라진항이 크게 성장할 수 있을 것을 것으로 판단된다.

다른 길은 관광도로다. 라진~장화동~신해동~창진동~비파~선봉~동선봉~응상~구룡평~홍의리를 거쳐 두만강을 따라 원정에 도착하게 된다. 이 도로는 주로 해안연선을 통한 평지로 가기 때문에 거리는 약간 길어지나, 속도와 안정성이 담보되는 도로다. 총길이는 71.4km다. 다리 수는 5개이며 15°이상 되는 고개가 없어 비교적 평탄한 지역이다. 따라서 도로공사가 순조롭게 진행될 수 있는 장점이 있다. 총 투자금액은 1,200만 달러에 달하는 것으로 제시되고 있으며, 공사집행기관은 라진·선봉시 인민위원회이고 투자방식은 합작 혹은

¹³⁵ 그동안 중국과 북한 간에는 도로연결에 대한 의견의 불일치 때문에 진척을 보이지 않았던 것으로 판단된다. 당초 중국은 원정리에서 라진항까지 해변길을 따라 72km의 고속도로를 내자는 입장이었으나, 북한은 산길을 따라 54km의 길을 내자는 주장을 관철시키려고 했다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

대부상환방식이다. 지대법에 따르면 도로공사 시공 시 필요한 외국인 기술자, 전문가, 관리인원은 북한중앙무역기관과 협상하여 현장 지도, 감독 경영활동에 참가할 수 있는 것으로 되어 있다. 그러나 중국에서 라진으로의 도로 확장과 개보수는 관광도로가 아닌 최단 거리인 42km가 대상인 것으로 최종 확정된 것으로 알려지고 있다.

원정다리는 확장 개보수가 완료된 것으로 알려지고 있다. 그동안 원정다리는 자동차를 지장없이 통과시킬 능력이 부족했다. 개보수된 내용은 다리 노면을 철근을 깔고 콘크리트화하고, 교각을 보강했으며, 난관을 보수하고 볼트로 새로 고정시킨 것이다. 다리 자체를 넓히는 작업은 이루어지지 않았으며, 북한 측 부분도 중국 측에서 완료했다. 북측 지역 세관은 새로 짓고 있으며, 완공될 경우, 인원과 물자의 통행과 통관을 구분하여 이루어질 전망이다.¹³⁶

두 번째로는 라진~남양 간 철도노선의 개보수가 될 것이다. 라진항의 역량을 충분히 발휘할 수 있게 하고 물류비용을 낮추기 위해서는 라진~남양 간 철도의 개보수가 이루어져야 한다. 라진~남양철도는 30년대에 건설됐고 총길이 158.79km, 24개 역과 1개 임시역 및 1개 신호소가 있으며 철도 등급은 3급이다. 오랜 기간 선로 및 설비가 수리되지 않아 운행속도가 낮고 운수능력이 떨어진다. 선로는 사용기한이 지나 정상적인 능력을 발휘할 수 없는 형편이다. 침목의 나무가 부식되어 있고 갈라져서 압력을 받을 수 없고 콘크리트 침목은 부러졌거나 균열이 심하다. 라진~남양 간에는 크고 작은 다리가 70개나 있고 총 길이는 2,445m 정도다. 교각상태도 부식된 상태다. 라진~남양 간에는 대·중·소의 터널이 11개나 있는데 그 중 몇 개는 대수리를

¹³⁶-훈춘시항무국 박진순 국장과의 인터뷰 (2010.10.11).

해야 할 형편이다. 부분적으로 물이 새고 무너진 곳들도 있다. 신호·통신 설비는 낡아 지속적인 고장이 발생, 제대로 운행이 어려운 상황이다.

1998년 4월 2일부터 10일까지 중국의 현통집단이 청학·선봉·라진·남양역과 웅상터널 및 부분선로·다리·통신·신호 등을 조사한 바 있다. 본 기간 동안 북한 대외경제협력추진위원회와 북한 철도부건설국 부국장 등 북한 철도전문가들과 ‘라진~남양’철도기술개조대수리공사 건에 대해 협의한 것으로 전해진다. 양자 간에는 레일과 침목 및 신호 체계를 교체하고 다리와 터널을 대수리하는 것으로 합의했다. 총투자는 당시 비용으로 4,613만 달러였다.¹³⁷ 라진~남양철도가 개보수가 이루어질 경우, 연간 800만 톤의 수송능력을 발휘할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

그 외에도 라진·선봉 항만시설 개선을 들 수 있다. 라진항은 1938년에 개항하여 1965년도부터는 러시아 화학비료 전용항구로 이용되었다. 라진항은 현재 1호, 2호, 3호 부두로 구성되어 있고 10개 선석, 640m의 방파제로 구성되었다. 부두는 콘크리트 철근구조이고 수심은 9.7m이며 2만 톤급 이상 선박이 정박할 수 있다. 현재 연간 화물처리 능력은 400만 톤으로서 기존의 설비와 항구창고로서도 운송되는 화물을 처리함에는 문제가 없다. 라진항은 난류의 영향을 받아 겨울에도 얼지 않는다. 라진항 개조는 3호 부두를 5만 톤급 선박을 정박시킬 수 있는 안벽으로 개조하여 연간 화물처리 능력을 1천만 톤으로 제고하는 것이다.

¹³⁷ 궤도공사: 2,894만 달러, 다리·터널공사: 616만 달러, 통신공사: 405만 달러, 신호공사: 137만 달러, 보충시설예산: 155만 달러, 기관차: 272만 달러, 설계비용: 134만 달러 등

I
II
III
IV
V
VI
VII

라진항이 개발될 경우 유치 가능한 물동량은 2008년 기준, 약 62만 TEU에 달할 것으로 예상된다. 이는 2만 톤급 피더부두 기준 4~5개 선석이면 충분히 처리할 수 있을 것으로 판단된다.¹³⁸ 그런데 라진항의 경우 기존 안벽길이가 2,448m(15개 선석), 최대 수심도 11m에 달한다. 따라서 라진항은 당분간 새로운 부두의 건설 대신에 기존 부두의 정비를 통해 물류수요에 대응할 수 있을 것이다. 라진항의 정비는 무엇보다 부두 및 야드의 기반개선 및 포장, 하역장비의 현대화, 진입수로 준설, 배후도로의 정비 등이 추진되어야 한다. 특히 하역장비의 현대화는 북한의 전력사정을 감안, 자체동력을 가진 장비를 확보하는 것이 바람직할 것이다.

2. 중국 동북 3성 개발과의 연계 및 공동협력

향후 라진·선봉지역은 중국의 동북 3성과 연계·개발될 것이 분명하다. 이 지역은 지리적인 요충지로 항만을 끼고 있어 주변국들로의 진출과 물자유통이 용이하다. 또한 동북 3성의 배후산업단지 개발로 인해 연계된 산업개발 및 안정적인 물동량 확보가 가능할 수 있다. 앞서 언급한 바와 같이 중국은 2009년 창·지·투 개발 선도구를 지정하면서 두만강지역을 중심으로 새로운 동북아 국제 물류중심도시 건설을 추진하고 있다. 특히, 동북지역의 풍부한 자원과 농산물을 기존의 다롄항 대신에 라진항을 통해 남방지역으로 운송할 계획을 갖고 있다. 중국은 라진항을 이용하여 대륙에서 동해로 나가는 출해로를 확보하는

¹³⁸ 정봉민, “라진·선봉지역의 항만투자 여건,” 『월간 해양수산』, 통권 제281호 (해양수산개발원, 2008), p. 16.

동시에 북으로는 러시아와 몽골까지 물류망을 연계하는 청사진까지 제시하고 있는 것이다.

라진·선봉이 동북 3성 개발과 연계되면 향후 동북 3성과 북한, 일본, 한국, 러시아 등을 잇는 새로운 동북아경제권 형성이 가속화할 것으로 보인다. 또한 라진항의 개발이 북한 경제에도 긍정적인 영향을 미칠 것이 분명하다. 향후 한국, 일본, 러시아 등지로부터 물동량의 유입이 이루어질 경우, 라진항 개발은 훨씬 큰 경제적 효과를 창출할 수 있을 것이다. 더 나아가 라진·선봉지역의 개발은 남한 기업들에게 북방진출과 남북경협을 확대할 수 있는 기회를 제공할 수 있을 것이다.¹³⁹

이런 점에서 라·선시 개발에 따라 창출되는 북한 인프라와 물류망 개발 수요를 확보할 수 있는 사업에 적극 참여할 필요가 있다. 새로운 동북아 경제권 형성에 대비하여 라진항과 부산항을 연계한 물류 네트워크를 확보하는 한편, 도로 및 철도와 연계된 중·장기적인 육로연결을 계획하고 추진할 필요가 있다. 더 나아가서는 라진항 개발에 따른 북한과 동북 3성, 러시아, 몽골 등지의 자원시장의 활성화에 대비하여 자원공동개발사업과 국내반입을 위한 물류운송체계 구축도 고려해볼 필요가 있다.

가. 창·지·투 개발사업 연계한 라진·선봉 개발 참여

라진·선봉지역을 둘러싼 북·중 간의 물류분야 협력은 중국의 대북한 ‘육로·항만·구역일체화’ 프로젝트를 중심으로 중국의 동북진흥전

¹³⁹ 최근(2010.10.31) 연구진이 만난 현지지역의 한 기업인은 한국 등과의 운송을 위해 물동량을 다룬에 보내 처리하는데 시간은 물론 물류비 부담으로 인해 남은 게 없는 실정이라고 하소연했다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

략과의 긴밀한 연계 속에 추진되고 있다. 구체적으로 중국의 훈춘~취안허~북한의 원정~라진항을 잇는 도로의 현대화를 추진하면서 유라시아 대륙교의 거점 항만인 라진항 3, 4호 부두의 사용권 및 개발권을 확보하고 항만 배후부지를 개발하려는 것이다.¹⁴⁰ 라진·선봉지역은 지정학적 특성으로 인해 인접 국가들도 전략적으로 관심을 갖는 지역으로 이 지역개발을 선점하는 것은 동북아 물류협력의 주도권을 갖는 계기가 될 것으로 보인다.

라진·선봉지역 물류인프라 건설은 주로 중국의 적극적인 투자 혹은 지원에 의해 추진되고 있으나, 이를 위한 재원이 안정적으로 확보될 수 있을지가 양국 간 경제협력 사업의 관건이다. 북한과 러시아 사이의 라진·선봉지역 물류분야 협력 역시 재원조달 문제를 극복하지 못하면 가시적인 성과를 기대하기 어려운 상황이다. 주목할 대목은 창·지·투 선도구에 ‘초국경 경제협력지구’를 건설, 동북아 물류 거점으로 삼으려는 중국은 물론 러시아도 그들의 구상 실현을 위한 재원마련과 효과적 운영을 위해 한국과의 경제협력이 필수적으로 요구된다는 점이다.

중국 정부는 2020년까지 2020억 위안(약 35조 원)을 투입한다는 계획을 세운 바 있고, 라진·선봉지역 연계개발 계획도 2009년 11월 국무원(중앙정부)으로부터 국가사업으로 승인받았다. 그러나 중국이 라진항 진출의 전제 조건으로 제기한 두만강 원정리~라진항 사이의 도로 건설뿐만 아니라, 라진항에 국제물류기지를 건설하려면 막대한 예산이 소요될 것이다. 이를 위해서는 주변국의 민간 자본 유치가 뒷

¹⁴⁰ 원동욱, “북중 간 접경지역 교통인프라 협력의 현황과 전망,” 『한반도 접경지역, 어떻게 발전시킬 것인가』 (남북물류포럼 제15차 정기학술회의 자료집, 2009.11.24), p. 74.

받침되어야 한다. 원정리~라진항 도로 건설은 다련의 창리그룹이 맡았지만 어느 한 기업이 단독으로 이 대규모 건설비용을 감당하기는 어렵다는 평가가 많다. 중국은 라진지역의 개발을 위해 총 10억 달러 이상 투자할 의사를 북측에 통보한 것으로 알려지고 있다. 투자 대상은 훈춘~라진구간 철도 건설, 라진항 부두건설, 도로망 건설과 재정비, 보세구, 공업구 건설 등으로 전해지고 있다.

라진항 국제물류기지 건설을 위해 중국 정부의 공적 자금이 투입된다 하더라도 민간 자본이 적극적으로 뒷받침되어야 실현될 수 있는 프로젝트다. 중국 정부 입장에선 창·지·투 개발 선도구 건설을 보장하기 위해 외자유치를 전담할 금융기구 등의 설립도 검토해야 할 사안이다.¹⁴¹

라진항 개발과 맞물려 추진되는 창·지·투 개방 선도구 개발 사업의 목표연도가 2020년인 점을 고려하면 시간적 여유도 많지 않은 상황이다. 지린성과 엔벤주 당국은 민간자본 유치를 위해 적극적인 홍보전도 펼치고 있다. 라진항 개발이 북·중 간 합의됐음을 언론을 통해 공식화함은 국내외 기업들의 관심을 끌면서 조속한 시일 내에 많은 투자자를 유치하기 위한 목적으로 해석되고 있다. 재원조달과 관련해 주목할 만한 조치는 중국의 「초국경경제협력구 설립구상」이다. 앞서 소개했지만 중국은 이 구상 실현을 위해 관련 당사국들이 공동으로 역내 철도와 도로 항구 등을 잇는 교통망을 구축하자고 제안하고 있다. 초국경경제특구는 중국자본은 물론 한국, 일본 등 다국적 자본까지 유치함으로써 선전과 상하이·톈진을 잇는 중국식 개혁·개방특구

I
II
III
IV
V
VI
VII

¹⁴¹ Wu Hao (지린대학 동북아연구원 교수), “창지투 개발 개방 선도구와 대두만강 지역협력개발과의 관계,” 『대두만강 개발계획과 환동해권 지역의 발전전략』 (강원발전연구원·강원경제포럼 주최, 2010.4.7), p. 29.

를 동북지역에 만들겠다는 구상으로 해석되고 있다. 결국 개발의 주체는 북한과 중국 당국이지만 성공 여부는 한국, 일본 등 주변국과 민간 기업이 얼마나 적극적으로 참여하느냐에 달려 있는 것이다. 특히, 북·중경협이 핵심지역인 랴오닝성 및 지린성의 발전계획 모두 한국, 일본 등의 협력 및 투자가 필요한 실정이다. 따라서 중국의 동북지역에서 한국 및 다국적 기업의 투자유치를 위해서는 북한 경제의 개방과 정치적 안정이 필요하다.

중국은 무엇보다 북한 내부 상황의 안정과 더불어 6자회담 재개 등을 통한 핵문제 해결이 북·중 경제협력을 보다 활성화하는데 도움이 될 것으로 판단하고 있다. 또한 창·지·투 지역개발을 성공적으로 추진하기 위해서라도 동북아 지도자들과 이 문제를 논의하기를 희망하고 있다.¹⁴² 이런 맥락에서 북·중 정상 간의 대화는 향후 양국 간 경제협력을 강화하는 데 있어 중요한 발판이 될 것으로 판단된다. 후진타오 주석은 2010년 5월 정상회담에서 “중조협력을 강화하는 것은 양국의 사회주의 건설에 더욱 유리하며 양국의 공동 이익을 지키고 발전시키는 데 더욱 좋고, 이 지역의 평화, 안정, 번영을 유지하고 촉진하는 데 더욱 좋다”고 지적한 바 있다. 이어 원자바오 총리도 김 위원장과 만나 “북·중 경제협력은 매우 큰 잠재력이 있으며 양국은 함께 노력해 중점협력 프로젝트를 적극 추진하고 변경(국경지역)의 기초시설(인프라) 건설과 새로운 영역과 방식을 통한 협력을 위해 종합적으로 협력하기를 희망한다”고 말한 것으로 알려지고 있다. 이는 중국 지도부가 경제협력과 지역 평화와 안정, 그리고 번영과의 밀접한 연관성을 김 위원장에게 설명하고 협조를 요청한 것으로 해석된다.

¹⁴²-윤승현, “최근 북중관계의 현황과 전망,” p. 34.

북한이 중국 동북 3성과 러시아 극동지역과의 경제적 연계성을 강화하는 방향에서 적극 협력한다면 물류인프라를 정비하면서 외자유치와 지역개발에도 적지 않은 도움을 받을 수 있을 것으로 전망된다. 특히, 라진·선봉지역은 물류운송 중계기지와 제조업이 결합된 경제특구로 발전될 잠재력이 매우 높다. 따라서 남한으로서는 중국이 두만강지역을 중심으로 추진하고 있는 『초국경경제협력구 설립구상』에 적극 참여하는 한편, 중국·북한 등과 협력하여 라진·선봉지역의 물류인프라 개발에도 나서는 방안을 검토할 필요가 있다. 이를 위해 중국과 공동으로 금융분야의 협력을 포함한 자본참여 방안 등을 긴밀히 논의하고, 건설과정에서 기술을 이전시키는 방법 등과 이에 상응하는 남한의 요구사항 등이 반영될 수 있도록 제도적 협력 방안을 모색해야 할 것이다. 남한의 참여는 결국 새로운 시장과 성장동력을 필요로 하는 우리 기업의 동북 3성 지역의 진출과 교역을 위한 발판이 됨은 물론, 남북경협을 새로운 지평을 여는 계기가 될 수 있을 것이다. 창·지·투 지역과 라진·선봉지역에서 우리 기업의 진출이 유망한 분야로는 물류분야를 핵심으로 자원·에너지·자동차·IT·식품가공·녹색산업 및 관광분야가 될 것이다.

나. 훈춘지역 개발 참여

훈춘시는 5,145km²의 부지면적에 25만 명이 넘는 인구가 살고 있으며, UNDP에서 주도하는 국제협력개발의 핵심지다. 지린성에서 유일하게 항구를 빌어 바다 길을 열 수 있는 신흥 근해 통상구 도시라고 할 수 있다. 중국, 러시아, 북한의 접경지대에 위치, 중국 대륙에서 동해에 진출하는 유일한 통로이기도 하다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

훈춘의 200km 주변에는 러시아와 북한의 10개 항구가 분포되어 있다. 이미 장춘~훈춘 고속도로가 개통되었으며, 앞으로 장춘~훈춘 고속철도¹⁴³ 공사가 2014년 정도에 개통될 경우, 베이징까지 약 8시간 소요될 것으로 전망된다. 훈춘~취안허 도로(39km)는 이미 완공된 상태이며, 55만kW 발전용량의 훈춘화력발전소 2단계 공사도 완료된 상태다. 훈춘은 수력, 전력, 토지, 석탄 등 자원이 풍부하며, 조선족 인구가 40%를 점하고 있다. 훈춘~라진~동해 항로를 이용하여 지린성과 헤이룽장성에서 생산되는 광물자원과 농산물, 공산품을 수송할 수 있다.

2007년 11월 지린성 정부는 「훈춘국경경제합작구」에 1.91km²에 달하는 훈춘~지린성한국공업단지설립을 비준, 자동차부품수출가공업, 첨단전자, 물류업, 국제비즈니스, 신가재가공업, 방직복장 등 산업의 입주를 독려하고 있다. 현재 약 1.2억 위안의 투자가 이루어졌으며, 단지 내 입주 한국기업은 중국 중앙정부에서 부여하는 「동북노후공업기지진흥정책」, 「변강소수민족지역정책」, 「국경경제합작구」, 「수출가공구」, 「중·러자유무역구」 등의 우대정책을 받고 있다. 특히, 「노공업기지진흥정책」 차원에서 중국 정부로부터 교통운송업분야의 해외 투자를 적극 장려받고 있다. 철도여객운수와 화물운수, 다국 운송과 경내 도로운송, 정기, 비정기 국제해상운수 업무와 국제컨테이너 다종 연합운송, 항공운수업과 복합항공업에의 투자를 장려하고 있는 형편이다. 물류분야에서는 현대물류시스템을 구축, 지역경제경쟁력을 높이고 화물집산, 중계, 화물유통, 가공, 상품검역, 물류정보서비스,

¹⁴³-총투자 390억 위안으로 중국정부가 50%, 세계은행대출금과 국내은행대출을 통해 50%를 조달. 중국정부가 부담하는 50% 중 90%는 중국 철도부에서 나머지 10%는 지린성에서 출자하게 됨.

전자상무보조 등 복합물류센터의 건립을 도모하고 있다. 훈춘으로부터 한국, 일본에 이르는 국제항선을 토대로 통상구와 국가급 국경경제합작구, 수출가공구 등을 이용하고 있다.

『중국두만강지역합작개발계획요강』에 따라 중국은 훈춘을 지린성 대외개방의 창구이자 발판의 『구역중심도시』로 지정해 놓고 있다. 훈춘시는 대외개발개방을 변경경제합작구 수출가공구(1단계), 자유무역시범구(2단계), 동북아자유경제구(3단계)의 단계적인 자체 개발을 위한 청사진을 마련해 놓고 있다. 훈춘시 취안허 통상구와 북한 함경북도 은덕군 원정리를 잇는 두만강 대교 보수공사를 완료, 2010년 6월 1일 개통한 바 있다. 이를 통해 중국은 라진항을 거쳐 동해 항로를 이용하여 상하이로 잇는 해상항로를 개설¹⁴⁴해 놓고 있다. 그 외 훈춘시 『동린무역공사』와 『훈춘국경경제협력지구보세공사』는 북한의 『라진·선봉시인민위원회』와 50:50의 자본금을 출자, 『라진·선봉국제물류합영공사』를 세우고, 북한 라진항 3부두와 4부두를 향후 50년간 독점 운영할 수 있는 권리를 확보해 놓고 있다.

전체적으로 남한의 입장에서 훈춘지역은 중국을 이용한 남한과의 연계가 강화될 수 있는 지역적 특성을 견지하고 있는 것으로 평가된다. 이를 적절히 이용하여 대북한 진출의 방안을 강구하는 것이 바람직할 것이다. 무엇보다도 훈춘지역에 투자·진출하여 북한과 연계한 협력사업을 추진할 필요가 있다. 예를 들어 훈춘변경경제합작구 건설, 수출가공구 건립, 중·러자유무역시장 개설, 창춘~투먼고속도로 개통에 따른 무역, 관광, 물류방면에 진출하여 동북아 경제협력 환경

¹⁴⁴ 훈춘~라진~상하이 간 항로의 해상운송은 『위리엔』이라는 중국회사로 2010년 6월 18일 훈춘에 자회사를 설립하고 동해 해상항로를 통한 화물 운송 개시에 대비

I
II
III
IV
V
VI
VII

을 조성하는 데 이바지할 수 있도록 하는 것이다. 즉, 훈춘을 대외개발 창구로 엔지, 룡징, 투먼을 전초기지로, 지린성의 경제발달지역인 창춘, 지린을 배후산업단지로 동북부 전체발전에 기여할 수 있도록 하는 것을 고려해 볼 필요가 있다. 보다 구체적으로는 훈춘시가 추진하고 있는 물류분야의 사업에 남한의 기업이 참여, 이를 발판으로 라진·선봉지역과의 연계를 강화하는 것이 바람직할 것이다. 훈춘 등 중국 지방정부는 100억 위안을 들여 2016년까지 훈춘시에 물류센터를 건설하는 것을 비롯, 동북지역 곳곳에 내륙항을 개발할 계획으로 있다. 이를 위한 외자 기업의 유치도 본격화하고 있다. 한국 업체가 중국법인을 만들어 북한에 들어갈 것을 중용하고 있는 상황이다. 한국의 기업도 투자 의사를 보이고 있다. 포스코 그룹은 창·지·투 개발 프로젝트에 포괄적인 협력업체가 되기로 지린성 정부와 협력의향서를 체결했으며, 현재 투자와 관련된 타당성 조사를 진행 중에 있는 것으로 알려지고 있다. 훈춘지역은 포스코 그룹의 사업 성격에 맞는 철강과 석탄 등 벌크 화물이 많아 사업에 따르는 투자가 비교적 단기간 내 회수할 수 있는 가능성이 높다. 길림은행에 지분투자를 한 바 있는 하나금융도 금융부분에서의 협력을 중심으로 기업지원 방안 등에 관심을 가지고 있는 것으로 알려지고 있다. 보다 많은 한국 기업이 훈춘지역에 진출하고 북한과의 협력사업을 추진하는 것이 바람직할 것이다.

3. 국제협력 프로젝트의 참여

가. 두만강유역 개발의 실질적 참여

두만강지역은 북한의 청진과 라진·선봉, 중국의 연지, 러시아의 ‘나호드카’를 연결하는 황금의 삼각지역으로 알려져 있다. 이 지역은 지경학적 우수성과 경제적 보완성을 겸비한 지역으로 풍부한 자원의 이용 측면에서도 다른 어느 지역보다 발전 가능성이 크다. 문제는 누가 어떻게 이니셔티브를 쥐고 지역 발전에 임하는가 하는 것이다. 1991년 10월 유엔개발계획(UNDP)에서는 이미 이 지역의 잠재적 가치를 인정하고 다자간 협력을 통해 20년간 300억 달러를 투자하여 동북아의 경제무역중심으로 건설할 것을 제안한 바 있다. 이 제안이 다름 아닌 ‘두만강지역개발계획(TRADP)’이다. 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽골 등은 UNDP의 적극적인 지원과 협조 아래 1995년 12월 두만강지역개발에 관한 협정을 맺고, 1996년부터 10년간 사업을 추진한 결과, 국가별 개발계획수립, 거점지역 지정, 경제특구 조성, 해운항로 개설 등의 성과를 거둔 것으로 평가되고 있다. 다시 말해 동북아 유일의 다자 국가간 제도적 경제협력체로서 동북아지역에서의 경제협력기반 조성에 기여한 것으로 보고 있다. 그러나 UNDP의 자금조달 실패와 자체 경제력 약화, 북·중·러 위주의 개발사업 추진 등으로 기대한 만큼 성과를 얻지는 못했다. 특히, 참여 동기가 각 국가마다 상이하고 북한의 소극적인 태도, UNDP에 대한 의존도 심화, 배후 및 자체 산업단지의 미활성화, 교통인프라 부족, 실질적 협력체라고 하기 보다는 포럼 등의 형태로 협의체가 운영되고 있는 점 등이 문제로 지적되고 있다.¹⁴⁵

2005년 9월 창춘에서 개최된 제8차 5개국위원회에서는 두만강개발

I
II
III
IV
V
VI
VII

계획(TRADP)의 지역적 범위를 한국의 동해안 항구 도시까지 확대하고, 에너지, 기업인자문회의, 환경, 관광 등 4개위원회를 신설하는 등 기업 및 지방이 직접 참여하여 실질적 경제협력을 추진할 수 있는 ‘광역두만강개발계획(GTI: Greater Tumen Initiative)’으로 격상한 바 있다. 이에 따라 지역적 범위가 환동해권으로 확대¹⁴⁶됨으로써 중국·러시아 등은 기존의 대외 의존형 개발전략에서 탈피, 국가 핵심전략사업으로 직접 추진하고 있다. 그 과정에서 국제협력사업으로 자루비노항 기점 TSR 운송상용화(2008.6.29), 동해~사카이미나토, 동해~블라디보스톡(2009.6.29) 및 속초~니가타, 니가타~자루비노~훈춘(2009.7.20) 해운 항로가 개설되기도 했다.

한편 2010년 9월 1일부터 2일까지 중국 창춘에서는 제11차 ‘광역두만강개발계획’ 당사국회의가 개최되었다. 본 회의에서는 교통, 에너지, 관광, 투자, 환경 등 5개 분과별로 동북아 지역 내 다양한 협력 프로젝트의 성과를 점검하고 역내 국가 간 호혜적 협력을 확대·발전할 수 있는 방향에 관해 심도 있는 협의가 이루어져, 역내 국가 간 협력의 확대를 위해 공동 노력을 배가해 나가기로 했다. 제12차 당사국회의는 2011년 강원도에서 개최기로 했으며 기획재정부 제1차관이 차기 의장으로 선임됐다. 이에 따라 정부 차원에서 본 사업에의 참여가 이루어짐으로써 한국의 관심을 보다 더 크게 반영할 수 있는 가능성을 갖게 되었다. 한국은 GTI 국가의 지방정부간 협력을 촉진하는 별도

¹⁴⁵ 전홍진, “광역두만강개발계획과 강원도 환동해권 진출 전략” (강원경제포럼 발표논문, 2009.12.9), p. 6.

¹⁴⁶ 지역적 범위를 한국 동해안(강원, 부산, 울산, 경북), 북한 라진·선봉특구, 중국 동북 3성과 내몽고, 몽골 동부, 러시아 연해주로 조정 및 확대하기로 했다. 특히 본 광역두만강개발에는 한국, 중국, 러시아의 노력으로 북한의 라진·선봉특구를 개발하는 것이 가능해진 것이 특징이다.

의 협의회를 구축하고, GTI 미래 발전방향 수립에 필요한 연구 추진 방안을 제안했다. 또 금번 회의에서는 GTI 국가간 무역 장애요인 해소를 목적으로 하는 ‘무역원활화위원회’ 설립에 합의했다. 2011년 주요사업으로 ‘GTI 통합 교통·물류·인프라 개발 연구’, ‘다국가 경유 관광상품 개발’, ‘동북아 페리루트 구축’ 등 12개 프로젝트를 지원키로 합의했다. 이번 회의와 연계해 개최된 제6차 동북아엑스포, 동북아 경제포럼, 지역발전포럼에는 한국의 경제계, 학계 인사들이 다수 참가해 동북아 지역 국가 간의 산·학·민·관 협력 방안에 대해 논의했다.¹⁴⁷

남한은 2009년 5월 GTI협정 비준으로 타 회원국에 비하여 늦게 GTI에 참가했는 바, 빠른 시일 내 이와 연계한 국가차원의 개발전략을 수립·참여할 필요가 있다. 그러나 이후 2009년 11월에는 북한이 탈퇴한 바 있다.

¹⁴⁷ 『투데이포커스』, 2010년 9월 3일.

표 VI-2 두만강개발계획(GTI) 프로젝트

분야	사업명	사업내용	소요비용/재원조달
교통	동북아 페리 루트 국경 인프라	토로이차~속초~니가타 간 정기항로 개설	5만 달러/ 민간협력투자
	자루비노항 현대화	자루비노항 컨테이너 터미널 건설공사	8억 달러/ 민간협력투자
	몽골~중국 간 철도 타당성 평가	경제적 타당성 조사 및 철도 상세도안 마련	50만 달러/ 민간협력투자
	훈춘~마하리노 철도운행 재개	GRPC와 NRC간 협정체결 방안 등 마련	5만 달러/ 민간협력투자
	중국~북한 국경의 중국 도로항만 활용	국경간 수송촉진 협정체결을 위한 프로젝트 추진단 구성	5만 달러/ 민간협력투자
에너지	GTI 에너지 역량 구축	에너지위원회 건설 에너지교역을 저해하는 비물리적 장벽축소	25만 달러/ 민간협력투자
관광	GTI 관광산업 역량 구축	관광위원회 구성 GTI 관광가이드 제작 백두/장백산 다목적지 관광방안 마련	20만 달러/ 민간협력투자
투자	TRADP 회원국 관료시장경제교육	TRADP회원국중 저개발 국가의 관료를 대상으로 시장경제 학습기회제공	20만 달러/ 한국 및 관련국가
환경	월경성 환경영향 평가 및 환경기준 표준화	GTI월경간 환경영향평가 동북아 환경기준 표준화	30만 달러/ GEF와 회원국 정부
	두만강 수자원 보호 타당성 평가	두만강 환경보호를 위한 다자간 협력구축	5만 달러/ Toshiba(일본)

자료: 재정경제부, 보도자료 2007.11.16.

본 GTI 프로젝트의 가장 중요한 점은 북한이 비록 자체 개발 여력은 없으나, 한국, 중국, 러시아에서 라진항을 이용한 교통 물류망 구축을 추진하고자 하는 점이다. 북한은 2007년 6월 『한·러철도운영자회의』를 개최하여 라진~함산 프로젝트 협력을 위한 양해각서를 체결한 바 있다. 더 나아가 2007년 중국 훈춘과 도로항만 벨트화 사업을 추진하기로 했는가 하면, 2008년 10월 라진~함산 철도 및 라진항 개보수 공사와 관련된 협정도 체결했다. 이는 본 프로젝트에 대한 북한의 의지를 의미한다고 하겠다.

러시아도 본 프로젝트에 대해 기본적으로 관심을 표명하고 있다. 2007년 9월에 2012년 블라디보스톡 APEC 회의를 유치하기로 했으며, 이에 따른 교량, 항만건설 등 발전계획을 수립해 놓고 있다. 극동지역 내 항만 특구개발(나호드카, 보스토치니 항), 철도·도로·항만 등 주요 운송인프라 구축, 자루비노항 크라스키노 국경지역 터미널 개발사업, 에너지 개발 및 석유화학 등 산업 복합단지 건설, 환경, 교육, 의료 인프라 건설, 신극동지역 개발전략을 바탕으로 두만강지역을 환태평양 경제권 진출기지화, 자루비노 물류단지, 함산 경제특별구 건립을 추진하고 있다. 현재 GTI가 추진 중인 프로젝트를 총괄하면 <표 VI-2>와 같다. 한국으로서는 이와 같은 다양한 사업 중 충분한 타당성 조사를 거쳐 선별적인 참여를 고려할 필요가 있다.

나. 라진~함산 프로젝트의 재가동 및 참여

라진~함산 프로젝트는 동아시아에서 논의되는 철도로, 철도·항만 분야의 교통·물류협력과제가 총 집결된 사업이라고 할 수 있다. 라진~함산 프로젝트는 라진항 제3부두와 라진~함산철도(54km)의 개

I
II
III
IV
V
VI
VII

보수, 화물수송용 화차를 확보한 후 부산~라진 간 해상수송을 거쳐 시베리아횡단철도를 경유하는 컨테이너 물류수송사업이 핵심이다. 라진~햇산 사업은 북·러 간에 2000년 무렵부터 논의되기 시작했다. 러시아는 2001년 이후 수차례 이 구간 철도에 대한 정밀조사까지 마쳤으나, 구소련시절 북한이 가지고 있는 55억 달러의 채무 처리문제로 실행단계에 이르지 못했다. 그러던 중 2006년 3월 블라디보스톡에서 개최된 제1차 남·북·러 철도운영자 회의에서 북·러 간 라진~햇산 사업이 합의된 바 있다. 이를 토대로 2006년 7월과 10월 러시아철도공사의 『야쿠닌』 사장이 2차례 남한을 방문, 투자자 간담회 및 정부 측 관계자와 면담하고 곧바로 북한을 방문, 김용삼 철도상과 북·러 간 설립될 합영기업의 러시아 측 지분에 남한 자본이 투자될 수 있도록 한다는 데 합의했다. 이후 남한에서는 2007년 6월 6개의 물류회사로 구성된 컨소시엄 ‘루코로지스틱스’가 출범하고, 러시아철도공사와 함께 프로젝트의 타당성 검토 및 논의에 들어갔다. 한국철도공사와 러시아 철도공사는 2007년 6월 「라진~햇산 프로젝트 협력을 위한 양해각서」를 체결한 바 있다. 또한 한국측 컨소시엄 주체인 루코로지스틱스와 러시아 철도공사가 「한·러 합작물류회사 설립을 위한 양해각서」를 체결하였다. 양국은 부산~라진~햇산~시베리아횡단철도로 연결되는 물류사업이 한반도종단철도(TKR)~시베리아횡단철도(TSR) 연결을 위한 시범사업임을 천명하고, 라진항을 경유하는 시베리아 횡단 컨테이너 시범운송에 합의했으나, 실제 사업추진은 이루어지지 않고 있다. 남한에서의 정권교체에 따른 남북관계의 경색, 세계적 차원의 금융위기 발발로 남·북·러 연계물류사업은 중단되는 상황을 맞게 되었다.

●그림 VI-1 라진~햇산 철도 현대화 사업



한편, 북·러는 2008년 4월 24일 라진~햇산 철도개보수와 라진항 컨테이너 터미널 건설을 위한 협정을 체결한 바 있다. 그 후 2008년 8월 북한, 러시아 합작회사인 ‘라진·선봉 콘트렌스’를 라진에 설립하고, 같은 해 10월 라진~햇산 간 철도개량사업을 위한 착공식을 거행하였다. 49년간 유지될 합영기업의 북·러 간 지분은 3 : 7이며, 이 중 러시아는 자신들의 지분 중 40%를 남한 자본이 참여하기를 바라고 있다. 그 외 2012년 블라디보스톡에서 개최될 예정인 APEC의 정상회의 준비를 위해 극동지역의 SOC 건설 및 인프라 투자에 심혈을 기울이고 있다.

본 사업에는 약 2억 2천만 달러가 소요될 것으로 예상된다.¹⁴⁸ 라

¹⁴⁸ 황진희, “라진~햇산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안,” 『북한해양수산저널』, 제1권 (한국해양수산개발원 2009).

I
II
III
IV
V
VI
VII

진~햇산 개보수에 7천만 달러, 라진항 개보수에 8천만 달러, 화차구 입에 7천만 달러 등이 소요될 것으로 보고 있다. 러시아 측이 발표한 내용에 따르면 54km의 철로건설, 10개의 철도역, 3개의 터널, 40개 이상의 교량과 기타 설비에 대한 개보수를 골자로 하고 있다. 본 프로젝트는 동북아지역, 특히 남한에서 매년 10 TEU의 화물을 TSR로 운송하는 것이 가장 큰 목적이다. 중국과 러시아, 북한을 비롯하여 여러 나라가 공동협력하는 프로젝트로서 남한의 북방 진출에 결정적인 기여를 할 수 있는 사업이다. 또한 북한 라진항을 충분히 활용하는 프로젝트라는 점에서 남북경협 활성화에도 큰 기여를 할 수 있을 것이다. 본 사업의 성공여부는 인프라 개선을 위한 투자재원 마련에 달려 있으며, 투자에 따라 물류수요 창출에 많은 영향을 줄 것으로 기대된다.

라진~햇산 물류수요는 극동발 유럽통과화물, 중국 동북 3성의 동해 출구화물, 러시아 및 중앙아시아 수출입 화물, 북한 자체의 화물(라진·선봉경제특구) 등에서 발생 가능할 것이다. 특히, 극동발 유럽 통과화물은 라진항이 러시아 극동항보다 지리적으로 가깝고 이로 인한 수송시간의 단축이라는 측면에서 그 가능성이 높다. 러시아 철도 공사가 라진~햇산 프로젝트에 적극적인 것은 바로 이런 점을 감안하고 있기 때문이다. 러시아는 라진~햇산 프로젝트를 통해 유럽으로 가는 동북아 화물을 추가적으로 확보할 수 있다고 보고 있다. 물론, 시베리아 횡단철도가 북한 및 러시아의 정치적 불안정성 및 사회기반 시설 미비 등으로 당분간 새로운 물량 확보가 쉽지는 않으나, 러시아 당국이 시베리아횡단철도의 운영개선을 통해 수송능력과 수송물량의 지속적인 제고를 위해 노력하고 있으며, 라진~햇산지역 및 동북아에서 자국의 영향력을 확대하기 위해 다양한 정책을 추진하고 있기

때문에 라진~하산을 통한 시베리아횡단철도의 물량도 전체 TSR 물동량의 증가와 함께 증대될 가능성이 높다. 더 나아가 중국의 동북 3성 개발은 이 지역의 화물이 동해 출구를 찾아 새롭게 창출될 가능성이 크다. 동북 3성은 자동차산업과 중화학공업이 발달한 지역이고 석탄과 곡물생산이 많은 지역이다. 그동안 이 지역에서 생산되는 원자재와 공업제품은 동해 출구를 찾지 못해 다롄항을 이용하여 남중국 및 외국으로 수송되었다. 그러나 라진~하산 프로젝트가 성공할 경우, 동북 3성 화물은 라진항을 이용하여 남중국 및 제3국으로 수출될 것으로 기대된다.

다. 환동해 해상 물류 선점 및 활성화

환동해는 일본, 러시아, 미국을 비롯한 태평양 주요 세력들이 바다를 통해 이어지는 지역이다. 환동해권은 한국과 북한의 동해안지역, 중국의 지린성, 러시아의 연해주, 일본의 서안지역을 포괄하고 있다고 볼 수 있다. 광의적으로는 중국의 동북 3성, 러시아 극동지역 및 몽고지역을 포함하는 동북아경제권으로도 볼 수 있다. 이 경우, 환동해권은 인구 1.6억 명, 면적 651만km²(EU: 398만km²)나 된다. 그러나 이 지역들은 각국의 변방에 위치하여 자국 내 타 지역에 비해 크게 낙후되어 있는 형편이다.

환동해권 경제협력에 대한 구상은 1990년 중국 지린성 개최 「동북아 경제협력세미나」에서 이루어졌다. 중국이 두만강유역을 중국, 북한, 러시아 등 당사국과 한국, 일본 등 주변국이 공동으로 개발하는 방안을 제시하면서 논의되기 시작했던 것이다. 다자간 협력체계를 통해 북한의 개방을 이끌어내고자 북한의 경제특구지역과 인접한 중국, 러시아

I
II
III
IV
V
VI
VII

등과의 연계개발에 중점을 두었다. 특히, 체제갈등의 위험성이 낮은 교통 및 물류분야를 중심으로 상생모델로서의 발전 가능성을 제공하기 위한 것이었다. 이를 계기로 각국의 지방정부와 민간연구소 중심으로 협력범위 및 방안을 넓혀가는 논의를 계속 진행해 오고 있다.

일본의 환일본해 경제연구소(ERINA: Economic Research Institute for Northeast Asia)는 1993년부터 한국, 중국, 러시아, 북한, 일본, 몽골이 참여하는 「동북아 경제회의」를 매년 개최하여 농수산 및 제조업과 의료·보건, 환경 분야의 지역 내 우선협력을 타진한 바 있다. 동 연구소는 니가타 등 9개 현과 8개 민간기업이 1993년에 설립, 서울 및 중국 다롄에 사무소를 설치하고 중국 헤이룽장성, 러시아 하바로프스크시 및 연해주와는 협력관계를 체결한 바 있다. 한국의 강원도, 중국 지린성, 러시아 연해주, 일본 돗토리현 등 4개국 지방정부도 1994년부터 환동해권 지사 성장회의를 매년 개최해오고 있으며 1999년에는 몽골 튜브도도 참가하고 있다. 환동해권의 협력과 관련, 본 연구가 주목하고 관심을 가져야 할 대상은 환동해 해상물류운송 부분이다.

그림 VI-2 환동해 해상물류운송도



환동해 물류운송과 관련해서는 현재 한국의 동춘항운과 러시아 트란스그룹이 2008년 2월 속초~러시아 자루비노 경유~TSR로 연결되는 화물운송에 합의한 상태이며, 한·중·러 지방정부가 2009년 2월 하이룽장성(수분하)에 내륙 컨테이너기지를 건설하여 동북 3성 화물을 러시아 나홉카항까지 철도로 옮겨 부산항까지 수송하는 환동해 물류 프로젝트를 공동 추진하는 협약서를 체결할 것을 들 수 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII

해상운송의 경우 기존의 속초~러시아 자루비노 경유 백두산 항로와 부산~러시아 보스토니치 항로 외 한·일·러 3국을 연결하는 3국 간 항로인 「동북아 항로」를 개설해 놓고 있다. 2009년 6월 DBS크루즈 웨리, 동해항~일본 사카이미나토(돗토리현), 동해항~러시아 블라디보스톡을 주 1~2회 운행하는 정기여객화물선(이스턴드림호) 취항해 오고 있다. 또한 동북아웨리가 속초~일본~니가타~러시아 자루비노(중국훈춘과는 육로 연계)를 삼각 운행하는 대형 여객화물선(퀸칭타오호)이 2009년 7월 28일부터 취항하고 있다. 동북아웨리는 2008년 12월 강원도와 속초시가 각각 10%, 범한상선이 31%, 러시아 17%, 중국과 일본이 각각 16%를 투자, 총 300만 달러(약 40억 원)로 설립한 법인으로 여객 750명, 컨테이너 182 TEU의 수송능력을 갖춘 대형 선박으로 속초~니가타~자루비노 항을 주 1회 정기 운항하고 있다. 환동해권 항로를 그림으로 나타내면 아래와 같다.

●그림 VI-3 환동해권 운송항로



그러나 본 항로는 활성화 대책이 시급한 것으로 나타나고 있다. 취항한 지 1년이 지났으나, 1항차 당 여객 승선율은 평균 50% 정도에 불과하고 화물 적재율은 30% 수준이다. 여행사에서는 여행객 모집이 안 돼 출발 여부를 장담하지 못하는 등 활성화가 쉽지 않은 실정이다. 그러던 것이 여객선 취항 1년 3개월만에 동북아훼리가 당분간 폐지될 상황에 처했다. 『동북아훼리(주)』는 2010년 10월 28일 임시 이사회를 열어 속초와 일본 니가타~러시아 자루비노를 연결하는 외항정기여객운송사업면허 반납을 의결하고 10월 29일 국토해양부에 이를 시행한 것으로 전해지고 있다.¹⁴⁹ 이의 가장 근본적인 원인은 여객과 화물 부족이며, 이에 따른 적자가 누적되어 선박 운항이 최악의 상황을 맞았기 때문이다. 선박의 장기간 운항이 이루어지지 않을 경우에는 면허 취소의 우려가 있기 때문에 스스로 면허를 반납할 것으로 평가된다. 면허가 취소되면 2년이 지나야 같은 사업자가 면허를 낼 수 있기 때문이다. 동북아훼리는 2007년 합작회사 출범 당시 한국 수도권외 대 일본 화물의 80% 정도인 연간 24만 TEU를 유치하고, 승객도 첫째 2,900명을 시작으로 3년째는 25,000명을 확보할 수 있을 것으로 보았다. 이 경우 손익계산을 맞출 수 있을 것으로 평가했다. 그러나 그동안 승객과 화물 운송실적은 각각 234명과 238 TEU에 불과했다. 초기 상호 기념방문을 제외하면 거의 빈 배로 다닌 셈이다. 이에 따라 2009년 9월 14일 선박 교체를 이유로 잠정 운항 중단에 들어가기도 했다. 적자 운항에 따라 자본금도 많이 잠식되었으며, 정상적인 항로 운영을 위해 기존 주주들의 증자안도 제시되었지만 성사되지 못했다. 그러나 선박을 임대하기로 한 일본 측이 2011년 4월 재취항을 목표로

¹⁴⁹ 『중앙일보』, 2010년 11월 9일.

I
II
III
IV
V
VI
VII

노력하고 있는 것으로 알려지고 있다. 이 문제를 풀 수 있는 핵심은 두만강 개발 등 환동해권의 변화라고 볼 수 있다.

한편 환동해 물류운송에서 남북한이 직접 연결했던 부산~라진간의 항로도 2009년 3월 회사(동용해운, 1995년 10월 취항)가 해산됨으로써 중단되었다. 그 후 본 항로에는 북한 선박만 운항했으며, 이 또한 지난 5·24조치에 의해 중단되었다. 동용해운이 운항을 중단한 것은 원산지 증명문제에 대한 북한의 독점 때문이었다. 즉, 남쪽 해운사에게 북한이 원산지증명을 해주지 않아 화물이 북한 선박에 의해 운송되었기 때문이다. 과거 동용해운이 90%이상 물류를 원산지 증명을 받아 실었으나, 북한이 이를 독점하게 되자 물동량을 유지할 수 없었다.

동해항로는 남한 수도권 물류를 최단거리, 최소비용으로 해결할 수 있는 장점을 가지고 있다. 속초~니가타~자루비노~훈춘 항로를 한·중·일·러 4개국이 공동으로 추진, 기존 물류 운송망을 통할 경우, 중국에서 일본까지 13일 소요되는 운송시간이 1.5일로 줄어든다. 이런 점에서 본 항로를 활성화할 수 있는 대책이 요구된다.¹⁵⁰ 북한 라진항만 개발을 통한 새로운 성장동력을 창출, 신항만으로서의 환적기능을 활성화하는 것이 중요하다. 이를 위해서는 중국 동북 3성과 극동 시베리아지역 에너지 및 식량자원 개발을 통해 새로운 물동량이 창출해야 할 것이다. 북한 라진항이 중국 동북 3성과 연계해 물류를 창출하는 것이 중요한 대안이 될 수 있을 것으로 보인다. 라진항 3번 부두 뒤희를 개발하고 중국이 훈춘과 연결, 환적물동량을 처리하는 방향으로 추진하는 것이 향후 중요한 과제가 될 것으로 판단된다.

¹⁵⁰ 일본은 본 항로를 국가 차원에서 보고 있으나, 남한 정부는 일본이 독도 영유권 갈등과 연결, 본 항로에의 참여가 일본을 도우는 부정적인 것으로 보는 경향이 있는 것으로 파악되고 있다. 백성호 동춘항운 대표의 남북물류포럼 조찬회(2009.10)에서의 언급.

라. 라진을 통한 백두산 항로 개설

2000년 4월 28일 동춘항운에 의해 속초~자루비노~훈춘~백두산을 연결하는 해·륙항로, 「백두산 항로」가 개설되어 현재 여객 및 컨테이너 화물이 운송되고 있다. 백두산 항로는 2003년 11월 6일부터 러시아 연해주의 물류중심 항만인 블라디보스톡항까지 연장 운항함으로써, 남한과 중국의 지린성 및 헤이룽장성지역, 러시아의 연해주지역, 그리고 TSR을 이용한 중앙아시아 및 유럽지역 간의 물류 운송을 가능하게 했다. 특히, 백두산을 최단거리로 관광할 수 있는 교통로를 확보, 동북 3성지역의 고구려·발해 및 항일 유적지 등을 관광할 수 있도록 만들었다. 본 백두산 항로가 개설되기까지는 많은 시간이 필요했다. 1999년 10월 한국 70%, 중국 30%의 한·중 합작법인으로 출발한 동춘항운은 1992년 2월부터 속초~라진을 연결하는 북방항로 개설을 위한 협의를 북한과 시작했다. 속초~훈춘 간 항로개설을 위한 한·중 해운회담 이후, 1993년 한국의 해양수산부로부터 속초~훈춘 항로사업자로 선정되었다. 이에 따라 다시 북한과 1994~1999년까지 5년간을 라진항을 중계지로 하는 항로개설을 재협의 했으나, 북한 측의 과도한 보상요구 등으로 유보가 되었다. 그러다가 1999년 4월 20일, 러시아 자루비노항을 중계항으로 하는 한·러 해운회담을 열면서 남한 정부가 러시아 교통부에 항로개설 의견 조회를 거쳐 같은 해 6월 3일, 러시아 중앙정부로부터 속초~자루비노~훈춘 간 항로개설 동의를 받아냈다. 그 후 1999년 10월 동춘항운(주)가 설립되고, 해양수산부로부터 사업면허를 취득, 2000년 4월 28일에 국제여객선으로 「동춘호」가 처녀 취항을 했다.

본 백두산항로는 남북 화해 및 한·중 교류에도 기여하는 측면이

I
II
III
IV
V
VI
VII

강하다. 남한의 관광객들이 이 항로를 이용, 러시아의 자루비노항에서 훈춘을 거쳐 백두산에 오르는 기쁨과 즐거움을 맛볼 수 있다. 그러나 그것도 잠시, 1년 6개월만에 동춘항운은 유동성 자금 부족으로 문을 닫았고 서울중앙지법에서 정리계획안을 인가하여 2001년 7월 9일, 우선 협상대상자로 「범한상선(주)」에서 투자금을 출자전환하여 러시아 블라디보스톡항을 연장·운항하는데 합의를 했다. 그리고 다시 라진항을 기항으로 하는 협의를 북측과 시작했지만 현재까지도 결론을 내지 못하고 있는 상태다. 그 후 2006년 4월 6일, 신규로 대형여객선인 「뉴-동춘호」를 교체·취항하는 한편, 2007년 7월부터는 러시아 자루비노항을 기점으로 TSR운송을 시작했다. 국내유일의 북방항로인 백두산을 연결하는 동춘항운의 현 항로는 한국의 환동해권지역의 경제발전과 특히 중국 동북 3성 중 지린성지역과의 인적, 물적 교류 활성화 및 북한과의 남북화해 협력을 위한 정책적인 항로라고 할 수 있다. 한국의 강원도, 러시아의 연해주, 중국의 지린성을 잇는 유일한 정기 화객선 항로로 이 지역은 물론 연해주지역의 경제발전 및 고려인들의 한국 왕래를 위한 교통로 확보와 물적, 인적 교류 활성화에도 상당한 기여를 하고 있으며, 특히 지린성지역과 강원도 간의 유일한 교통로 확보로 UNDP의 두만강 개발계획상에도 조기의 가시적 성과를 보이고 있다. 그동안의 경과를 정리하면 다음과 같다.¹⁵¹

- 1991. 5 속초~라진~훈춘 간 해륙 교통로 개설 추진
- 1993. 2 한·중 해운 당국자 간 속초~훈춘 간 해륙 교통로 개설 합의
- 1993. 4 해양수산부로부터 속초~훈춘간 항로 운항사업자로 선정

¹⁵¹ <http://www.baitoushan.com/bbs/board.php?bo_table=menu2_6&wr_id=30>.

- 1994. 4 중국 지린성 정부와 러시아 연해주 정부간 항로 개설 합의
- 1995. 4 속초~라진~훈춘 간 카웨리 항로 개설 협정서 체결(훈춘시 인민정부와 라진시 인민위원회)
- 1999. 6 러시아 연해주 정부 항로 개설 동의
- 1999. 11 러시아 자루비노 항만 당국과 항만 및 항만 시설 사용계약서 체결
- 2000. 3 자루비노 항만 당국, 자루비노 해양주식회사와 항만 이용 관련 계약 체결
- 2000. 4 동춘호 첫 취항
- 2003. 11 동춘호 블라디보스톡 기항
- 2006. 4 뉴-동춘호 첫 취항
- 2007. 7 러시아 자루비노항 기점 TSR 시범 운송
- 2008. 6 러시아 자루비노항 기점 TSR 운송 서비스 상용화

그러나 백두산 항로는 러시아 측 세관을 통과해 훈춘을 경유, 백두산을 가는 데 있어 엄청난 불편이 따르고 있는 실정이다. 이 지역을 통과하기 위해서는 러시아의 통과수속과 비자를 받아야 하는데 현재 러시아는 2000년부터 지금까지 비자정책에 변한 것이 하나도 없는 실정이다. 비용은 오히려 3배로 올려놓고 많은 불편을 주고 있다. 최소 12시간은 통과수속이 이루어질 수 있도록 해야 함에도 불구하고 자루비노항을 찾는 외국인들에게 고루하고 낡은, 아주 폐쇄적인 비자정책을 통해 불편을 주고 있다. 러시아 측 세관의 통행·통관이 이루어지는 데만 평균 4~5시간이 소요됨으로써 백두산 항로를 이용하는 방문객의 러시아 통과 의지를 꺾고 있다.

본 항로는 훈춘을 비롯하여 라진·선봉지역이 개발될 경우, 충분한 경제성이 보장되는 통로가 될 수 있다. 서울에서 속초를 이용, 중국과 러시아와 연결될 경우, 라진항을 이용하게 되면 크게 시간을 단축할 수 있다. 따라서 백두산 항로가 라진을 통과할 수 있도록 남북한 간의

I
II
III
IV
V
VI
VII

대화와 협의가 필요하다. 라진을 통한 백두산 항로가 추가로 개설될 경우에는 중국의 훈춘을 비롯한 라진·선봉 개발에도 크게 기여할 수 있을 것으로 판단된다. 러시아를 통과하기 위해 지불하는 통과수수료도 연간 500만 달러나 되는 바, 이를 북한 경제에 기여할 수 있는 방안 마련 차원에서 라진항을 통한 백두산 항로의 개설이 필요하다. 선박의 운항거리 및 라진~훈춘 간 여객 및 화물 통과시간을 단축하고 백두산 관광의 최단거리를 확보하면서 남북한의 경제교류와 북한의 라진·선봉지역의 관광, 훈춘~연변 조선족자치주 등의 경제 활성화, 조선족 동포의 한국방문 확대 및 교류를 통해 민족의 동질성 회복 등에 크게 기여할 수 있을 것이다. 이를 추진하기 위해서는 라진~훈춘 간의 도로보수 및 포장, 통과여객에 대한 신변보장, 속초~라진 간 해상항로의 북한 영해상 통과 등에 대한 협의가 이루어져야 할 것이다.

4. 정책사항 및 과제

가. 북한의 대외 개방과 지역적 여건 조성

남북 간 물류분야 협력의 전초기지로서 라진·선봉지대를 개발하기 위해서는 먼저 북한의 대외 개방과 지역 내 여건이 조성되어야 한다. 이를 위해 북한이 충족시킬 조건을 들면 다음과 같다.

첫째, 라진·선봉 인프라 개발 및 확충방안을 협의, 공개하고 제공할 수 있는 지원책을 밝혀야 할 것이다. 아울러 개발에 요구되는 기초자료들도 제공해야 할 것이다.

둘째, 라진·선봉지대 조사를 위한 필요한 편의를 제공해야 할 것이

다. 투자주체의 입출·국을 자유롭게 하는 것은 물론, 지대 내에서의 조사를 자유롭게 할 수 있는 환경을 조성해야 할 필요가 있다.

셋째, 개발을 위한 투자가 유인될 수 있는 금융체제를 구축하고 자본의 국제유통이 원만하게 이루어질 수 있는 기구와 제도적 뒷받침이 있어야 할 것이다. 현재 북한의 금융정책과 기반으로는 자금의 유입이 어렵기 때문에 자본조달을 위한 제도 개혁이 요구된다. 특히, 다국적 투자를 받아들일 수 있는 금융회사를 설립하고, 투자위험을 분담할 수 있는 방안도 마련할 필요가 있다. 예를 들어 「두만강지역개발은행」 또는 「라진·선봉개발은행」을 설립하여 체계적인 개발을 지원하는 것이 중요하다. 2010년 초에 설립된 「조선(북한)국가개발은행」을 활용하는 것도 고려할 필요가 있을 것이다. 이를 위해서는 국가개발은행 중 대표적 성공사례에 속하는 한국산업은행(KDB)의 초기 경험 등을 참고하는 것이 유용할 것이다.

넷째, 라진·선봉지역의 발전과 안정적 성장을 위한 대외환경으로서 동북아 차원의 협력을 강화해 나가야 할 것이다. 동북아 협력이 본 지역의 지속적인 개방으로 이어질 수 있도록 해야 할 필요가 있다.

나. 한반도 평화창출과 남북관계 개선

현재의 대북정책은 핵연계 하의 봉쇄정책(containment policy)이다. 그러나 라진·선봉지역으로의 진출·협력을 위해서는 관계개선을 통한 개입전략(engagement strategy)이 필요하다. 이런 점에서 남한 정부의 한반도 비핵화를 통한 평화구상은 「9·19 공동성명」에 기초하여 추진하는 것이 합리적일 것이다. 「9·19 공동성명」에 따라 북한의 “모든 핵무기와 현존하는 핵계획을 포기할 것”이 확인된 만큼, 이 원

I
II
III
IV
V
VI
VII

칙에 입각하여 북한의 핵폐기를 달성할 수 있도록 노력할 필요가 있다. 이런 점에서 향후 다음과 같은 정책 추진이 요망된다.

첫째, 대북접근 방법으로서 평화와 경제의 동시 진행을 통해 상호 이익이 실현되도록 하면서, 평화문제와 경제문제가 선순환할 수 있도록 재설계할 필요가 있다. 경우에 따라서는 대북정책의 무게중심을 남북 교류협력 활성화에 두는 것이 오히려 더 합리적일 것이다. 북한의 비핵화에 있어 남한 정부 단독의 영향력 행사는 제한적일 수 있는 점도 간과하지 말아야 할 것이다.

둘째, 한반도 비핵화를 위해 6자회담의 재개가 필요한 바, 이를 개최할 수 있는 노력을 경주해야 할 것이다. 북한의 6자회담 복귀에 대한 의사표명을 적극적으로 수용하고, 북·미 대화가 이루어질 수 있도록 교량 역할을 중국과 함께 하는 것도 고려해 볼 필요가 있다. 이를 계기로 최근 다소 소원해진 대중국 관계를 개선해 나가는 것도 바람직하다. 북한이 주장하는 평화체제 논의 요구는 6자회담의 틀 내에서 가능하다는 미국의 입장이 표명되었는 바, 「9·19 공동성명」에 기초하여 대화의 발판을 적극적으로 마련하는 것이 필요하다. 이를 발판으로 정부가 동북아 지역의 안보와 협력 체제를 공고히 할 수 있는 방안 마련에 주력하는 것이 요구된다. 다자간 안보협력체제 형성을 위해 남한이 주도적인 역할을 하는 것이다. 유럽의 CSCE(유럽안보협력위원회)와 같은 「동북아 안보협력체제」 구축을 위해 한국이 주도적인 역할을 할 필요가 있다.

셋째, 중국 및 러시아와의 협력관계를 돈독히 할 필요가 있다. 라진·선봉지역의 항만개발은 1차적으로 중국 동북지역의 화물을 대상으로 하고 있다. 러시아 역시 라진항을 시베리아 횡단철도 화물 유치 및 동해지역 물류관문으로 이용할 계획을 가지고 있다. 라진항을 거

점으로 하는 동북아 통합물류체계 구축을 위해서는 중국, 러시아 등 주변국들과의 다자간 협력이 필요하다. 대북한 투자의 관리를 위해서도 중국 및 러시아를 개입시키는 것이 효율적일 것이다.

다. 라진·선봉지역 개발 계획 수립 및 타당성 조사사업 추진

라진·선봉지역 물류분야 투자 진출은 북핵문제로 경색되어 있는 남북경협을 재개·활성화하는 역할을 할 수 있을 것으로도 판단된다. 라진·선봉경제특구에 대한 투자계획을 중국과 공동으로 제시하고, 초기단계에서 중국 동북 3성과 러시아 극동지역의 자원과 연계하여 운송, 물류관련 시설확충을 지원하는 한편, 남북관계 개선을 기반으로 남한기업 전용의 물류센터를 시작으로 물류분야 전체를 개발할 수도 있을 것이다. 개발 형식은 법인형태의 특수목적법인(SPC: Special Purpose Company)을 설립하는 것이 유리할 것으로 판단된다. 본 법인에는 북한은 물론, 남한의 해당지역자치단체, 정부투자기관 등의 공공기관과 건설회사, 일반기업, 지역주민 등 다양한 민간부분의 출자가 가능하도록 하는 것이 바람직할 것이다. 다국적 형태의 민관주체들이 동시에 참여할 수 있다는 점에서 사업추진의 안정성 확보가 보다 용이할 것이기 때문이다. 현재의 남북관계, 대북지원에 대한 비판적 입장 및 사업의 위험성 등을 감안할 경우, SPC는 가장 적합한 사업방식이 될 수 있다. 다만, 현재 국내 현행법상 지방자치단체는 특수법인에 50% 미만을 출자하여 지역개발법인을 설립·운영할 수 있도록 되어 있으며, 정부투자기관의 경우에는 20% 이상 출자하지 못하도록 규제하고 있다. 이런 점에서 운영에 직접적으로 참고가 될 만한 형태의 조직은 라진~햇산 프로젝트의 합작투자형태라고 할 수

I
II
III
IV
V
VI
VII

있다. 한국 측의 루코로지스틱스가 투자 및 마케팅과 영업업무를 수행하고, 러시아의 RZD(러시아철도공사)가 차명하는 형태의 루코-RZDJV를 설립, 북한 측 파트너와 합작하여 북한~러시아 합영기업의 형태로 라진~햇산 간 교통망 건설사업을 추진하는 것과 같은 형태를 갖추는 것이 효율적일 것으로 평가된다. 본 법인이 그 규모와 사업대상을 확대할 경우, 라진·선봉지역개발법인으로서의 역할도 할 수 있을 것으로 판단된다. 이 경우, 장기적으로는 라선지역 내 한국공단을 건설하는 방안도 이 법인이 주체가 되어 추진할 수 있게 될 것이다.

표 VI-3 라진·선봉 물류분야 조사대상 분야

분야별	요인	조사대상
투자환경	일반적 투자환경	<ul style="list-style-type: none"> - 해당지역 인구 및 인구변화 동향 - 산업구조와 실태(관광분야 포함) - 최근 경제동향 및 정부시책 - 해당 지역 및 지역 내 투자 규정 - 투자에 대한 정부차원의 지원 등을 조사
	물류분야 투자환경	<ul style="list-style-type: none"> - 도로·철도, 항만, 통신 등 인프라 시설 - 물동량 및 물류방향 - 기존 물류분야 진출업체 - 물류시설 및 장비, 규모 - 물류분야 취업구조, 인력, 임금, 노동시간

그런데 사업을 실질적이고 효과적으로 추진하기 위해서는 해당지역 물류분야 진출을 위한 조사가 이루어져야 한다. 여기에는 해당 지역 물류분야의 투자 기반 및 법·규정을 포함한 제도적 환경을 제시하는 것이 핵심이다. 다음과 같은 두 가지 분야가 실질적 조사대상이

될 것으로 판단된다. 먼저 해당지역의 일반적 투자환경으로 ① 해당 지역 인구 및 인구변화 동향, ② 산업구조와 실태, ③ 최근 경제동향 및 정부시책, ④ 해당 지역 및 지역 내 투자 규정, ⑤ 투자에 대한 정부차원의 지원 등에 대한 조사 등이 될 것이다.

물류분야의 투자환경으로는 ① 도로·철도, 항만, 통신 등 인프라 시설, ② 물동량 및 물류방향, ③ 기존 물류분야 진출업체, ④ 물류시설 및 장비, 규모, ⑤ 물류분야 취업구조, 인력, 임금, 노동시간 등을 포함해야 할 것이다.

I

II

III

IV

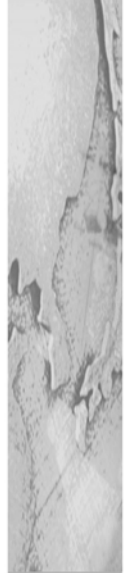
V

VI

VII

VII 결론

라진·신봉지역 물리조사
결과 종합보고서



라진·선봉지대는 두만강유역의 접경에 근접해 있고 동해항로로 쉽게 연결될 수 있으므로 국제화물의 중계수송거점으로서 최적의 입지조건을 갖고 있다. 이같은 유리한 입지적 여건은 라진·선봉으로 하여금 동해로의 출구가 없는 중국 동북지방의 관문으로서, 대륙과의 경제교류를 바라는 일본의 진출거점으로서, 러시아의 광궤가 연결되어 러시아를 통한 유럽철도의 시발점으로서의 역할을 기대할 수 있다.

그러나 라진·선봉지대가 동북아시아 및 국제적 물류유통의 거점이 되기 위해서는 개선·보완되어야 할 점이 많다. 그 중 가장 중요한 것은 수송 인프라의 구축이다. 현재 지대 내와 그 주변지역에 기초적인 도로와 철도, 항만 등 기반시설은 확보되어 있으나 낙후되고 노후화되어 정비가 필요하다. 또한 제한된 해운항로는 신설·확대해야 할 필요가 있다.

그 밖에도 지속적인 물동량의 확보가 요구된다. 라진항의 취급화물량은 중계 거점항으로서 상당히 부족한 편이다. 그동안 북한은 중국이나 러시아의 물동량을 끌어들이기 위한 수송 인프라의 개선과 신항로 개설을 위해 노력해 왔다. 그럼에도 불구하고 두만강 개발의 지연으로 외국 자본투자가 정체되어 산업시설을 유치하지 못한 결과 역내외의 물동량이 늘어나지 않아 라진항이나 선봉항의 가동률은 1/4 정도에 머무르고 있다. 그러나 장기적으로 볼 때, 중국 동북지방의 공업화에 따른 물동량의 증가, 일본과의 정기항로 개설, 한국과의 경제협력에 따른 교류물자의 증가, 대련항의 화물적체에 따른 대체항으로서 라진항의 위상이 높아질 것으로 예상된다.

중국 동북 3성 개발과 연계된 라진·선봉 개발은 남한 기업들에게 북방으로의 진출 및 새로운 남북경협의 기회를 제공하고 있다. 북한의 라진항과 중국 동북 3성과 연계된 개발로 인해 새로운 산업협력과

I
II
III
IV
V
VI
VII

인프라 및 물류망 개발 수요가 발생할 가능성이 크다. 또한 라진항 개발에 따라 남북한~중국~러시아~일본~몽골로 이어지는 새로운 동북아 경제권이 형성될 수 있으며, 동북 3성과 몽골, 러시아의 막대한 지하자원과 에너지 자원의 시장거래를 촉진시키게 될 것이다.

이런 점에서 라진·선봉지역으로의 남한 진출은 반드시 추진해야 할 과제다. 북·중경협이 가속화됨에 따라 북한 경제의 지나친 중국 예속화에 대처하기 위해서도 필요하다.¹⁵² 남한이 추진해야 할 과제는 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 라·선시 개발에 따라 창출되는 인프라와 동북아 물류개발 수요를 적극적으로 확보하는 방안을 마련해야 하며 이를 위해서는 남북 경협을 활성화해야 할 것이다.

둘째, 두만강지역 개발과 연계하여 중국과 러시아 및 유엔개발계획(UNDP) 등과 항만 개발과 무역지대 건설 등 공동 인프라 건설 사업에 공동 참여를 모색해야 할 것이다.

셋째, 주변 지역 개발에 따라 향후 대규모의 물류가 라진항에 유입될 전망이다. 이에 따른 해운, 물류, 유통 등의 신규 사업에의 한국 기업 참여가 시급하다. 특히 북한 또는 중국 기업과의 합작 투자를 통한 제조업의 활성화와 지리적인 이점을 활용한 주변국들로의 유통 사업을 연계해 나가야 할 것이다.

넷째, 라진항 개발에 따른 동북아 경제권 형성에 대비한 통합국제 물류체계를 건설해 나가야 할 것이다. 라진항과 남한 항구와의 물류 연계시스템을 개발하고 북방지역 물류도입에 대비한 인프라 확충이 요구된다. 새로운 동북아 경제권 형성에 대비하여 한반도중단철도,

¹⁵² 최성근, “북한 나선특별시 개발 전망과 시사점.”

시베리아횡단철도, 중국횡단철도, 몽골횡단철도, 만주횡단철도 등과 연결되는 통합 국제물류시스템을 개발해야 할 것이다.

라진·선봉경제특구의 재활성화 움직임은 한국의 활용 여부에 따라 북핵문제로 경색되어 있는 남북경협을 촉진하는 역할을 할 수 있을 것이다. 6자회담을 통해 북한과 핵문제 타결을 위한 협상을 진행할 때, 남한은 북한에 대한 지원책의 일환으로 라진·선봉경제특구에 대한 투자계획을 제시할 수 있다. 북한으로서는 김일성 주석의 유훈사업인 라진·선봉경제특구에 관심을 가질 수밖에 없다. 라진·선봉은 개성공단과는 달리 정치·안보적 우려가 적어 남한 정부의 제안에 적극적인 태도를 보일 가능성이 크다. 북한이 배후접경 지역인 중국 동북 3성과 러시아 극동지역과의 경제적 연계성을 강화하는 방향으로 라진·선봉특구를 개발하는 전략을 택한다면 개성공단에 비해 투자리스크를 낮추면서 라진·선봉경제특구 활성화와 경제회복을 지원하는 전략적 효과가 있을 것으로 본다. 개성공단의 경우, 공단부지 조성에서부터 공장 설립시까지 공단개발과 관련된 모든 비용을 남한이 부담하면서 기본 인프라 시설의 구축에 막대한 자금이 소요되었을 뿐만 아니라 투자한 초기비용 때문에 북한의 개성공단 폐쇄 위협에 적극적인 대응을 하지 못하고 있는 실정인 바, 라진·선봉지역의 운송인프라 건설 등 기반시설 구축에 중국과 러시아가 일정한 역할을 맡아준다면 남한은 공동투자 형식으로 인프라 시설 확충에 참여함으로써 대규모 초기자본 소요에 대한 부담을 경감할 수 있다. 남한은 특구개발 초기 단계에서 중국, 러시아의 자원과 연계하여 운송·물류 관련 시설확충을 지원하고, 경제특구개발에 대한 북한의 정책의지가 가시화되는 시점에서 남한기업 전용 산업공단 건설도 추진할 수 있을 것이다.

라진·선봉경제특구 활성화를 위한 관련국의 협력과제를 정리하면,

I
II
III
IV
V
VI
VII

남한은 북한의 핵폐기를 유도하면서 국내기업의 라진·선봉경제특구 진출을 지원하는 것이 바람직할 것이다. 북한으로서는 핵폐기를 통한 남북한 관계개선을 도모하는 동시에, 미국, 일본과의 관계정상화를 위해 노력하고, 경제특구내의 자유로운 기업활동을 보장해야 할 것이다. 중국은 북한의 핵폐기와 대외개방 촉진을 위한 외교적 노력을 기울이는 동시에 동북 3성 개발과 연계한 라진·선봉지역 운송물류인프라 시설의 구축을 지원하는 일이 필요하다. 러시아는 러시아 극동지역개발을 위한 투자확대, 라진항 현대화 사업투자, TSR-TKR 연결 사업 지원, 북한지역에 가스 파이프라인을 구축하기 위해 북한당국을 설득할 필요가 있다. 가스파이프라인의 경우 심각한 에너지난에 처해 있는 북한으로서도 관련국과의 협력을 절실히 원할 것이다. 일본은 핵문제 해결과정에서 북한과의 관계정상화 추진¹⁵³ 및 양국 간 교역 관계 회복, 라진·선봉경제특구 인프라 구축 지원 참여 등의 조치와 함께 운송, 제조업부문 민간기업의 경제특구 투자 등을 고려해야 할 것이다. 이러한 각국의 조치와 함께 북한의 ‘라진·선봉지역개발’과 중국의 ‘창·지·투’ 연계개발이 성공하기 위해서는 한·중 간의 긴밀한 협력이 절실하다. 이를 위해서는 북·중경협과 남북경협을 경쟁적 관계로 보지 말고 상호보완적인 관계로 발전시켜 나가는 정치적·경제적·외교적 지혜가 필요하다.

지금까지의 논의를 종합하여 살펴볼 때, 안팎으로 많은 경제적 어려움에 처해있는 북한으로서는 모처럼 찾아온 대외개방과 경제발전의 모멘텀을 적극 활용하여 두만강유역개발사업과 연계한 라진·선봉특구 개발을 다시 점화시킬 필요가 있다. 남한 역시 중·장기 국가전략

¹⁵³-북일수교 시 일본의 대북한 수교자금 지급은 북한 경제개발에 큰 힘이 될 것으로 오래전부터 이야기가 되어 온 사항이다.

과 통일한국을 대비하는 차원에서, 라진·선봉지역을 북한은 물론 중국·러시아 및 일본 등과 함께 협력을 펼칠 수 있는 최적의 장소로서, 그리고 환동해경제권 형성을 위한 첫 단추로 삼아 물류분야를 중심으로 하는 체계적 진출 방안을 적극 강구할 필요가 있다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

참고문헌

1. 단행본

- 고바야시 히데오, 임성모 옮김. 『滿鐵 - 일본제국의 싱크탱크』. 서울: 산치림, 2004.
- 국토해양부. 『2009 국토의 계획 및 이용에 관한 연차보고서』. 국토해양부, 2009.
- 김연진. 『북일 경제관계 현황과 전망: '00~'05북일 교역액을 중심으로』. KOTRA, 2006.
- 김영규. 『경영학원론 (제2판)』. 서울: 박영사, 2009.
- 김원배 외. 『중국 동북 3성 개발이 북·중 접경지역 산업 및 기반 시설 개발에 미치는 영향분석』. 국토연구원, 2006.
- 물류산업 인적자원개발협의체. 『물류시설설비 합리화』. 물류산업 인적자원개발협의체, 2010.
- 산업은행 동북아연구센터. 『新 북한의 산업(上)』. 산업은행 동북아연구센터, 2005.
- 양문수. 『북한경제의 구조: 경제개발과 침체의 메커니즘』. 서울: 서울대출판부, 2001.
- 윤영관. 『전환기 국제정치경제와 한국』. 서울: 민음사, 1996.
- 윤 용. 『북한의 지리여행』. 서울: 문예산책, 1995.
- 이승률. 『누가 이 시대를 이끌 것인가』. 경기: 물푸레, 2009.
- 이장규 외. 『중국의 부상에 따른 한국의 국가전략연구』. 대외경제정책연구원, 2009.
- 이종석. 『북한·중국 관계 1945~2000』. 서울: 중심, 2000.

- 정봉민 외. 『남북한 물류체계 통합 및 활용방안(1)』. 한국해양수산개발원, 2007.
- 조선민주주의인민공화국 대회경제협력추진위원회. 『라진·선봉자유 무역지대 투자환경』. 평양: 김일성종합대학, 1995.
- KOTRA. 『(2009) 북한의 대외무역동향』. KOTRA, 2010.
- 통일부. 『북한개요』. 통일부, 2000.
- 한국과학기술정보연구원. 『유통물류: 물류산업의 트렌드와 기업물류 혁신전략』. 한국과학기술정보연구원, 2004.
- 한국산업은행. 『新 북한의 산업』. 한국산업은행 동북아연구센터, 2005.
- 한국산업은행 선양사무소. 『중국 동북 3성의 투자환경과 한국기업의 투자사례』. 한국산업은행 선양사무소, 2009.
- 한국평화문제연구소·조선과학백과사전출판사 공편. 『조선향토대백과』. 서울: 평화문제연구소, 2004.
- 한국해양수산개발원. 『북한의 항만』. 한국해양수산개발원, 2008.
- 한주성. 『경제지리학의 이해』. 서울: 한울아카데미, 2007.
- 현암사. 『2010년 법전』. 서울: 현암사, 2010.
- JETRO. 『北朝鮮の經濟と貿易の展望』. JETRO, 1995.
- 王檜林·主編. 『中國現代史(下冊策)』. 北京: 高等教育出版社, 2010.

2. 논문

- 국토해양부. “화성시 물류시설의 적정입지 선정 및 규모결정에 관한 연구.” 『국토의 계획 및 이용에 관한 법률 시행령. 시행규칙』.

- 서울대학교·화성시, 2007. 10.
- 권영경. “중국의 장길도개발계획과 북중경협의 미래.” (사)남북물류포럼동북아경제협력회의, 2010. 7. 20.
- 극동문제연구소. “라진·선봉자유경제무역지대 투자환경.” 『극동문제』. 통권 제202호, 1995.
- 김신호. “조선민주주의인민공화국에서 외국투자법률환경의 재정비에 대하여.” 두만강 포럼, 2010. 11. 1.
- 대외경제정책연구원 북경사무소. “중국의 제3차 두만강구역 합작개발계획.” 『중국경제 현안브리핑』. 2010. 2. 8.
- 리은철. “나진·선봉경제무역지대 인프라 확충과 중국의 역할.” 『통일문제연구』. 제34권, 2000.
- 배종렬. “두만강지역개발사업의 진전과 국제협력과제.” 『수은북한경제』. 제6권 4호 겨울호, 2009.
- _____. “중국의 장길도 개발계획과 북중경협의 향방.” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협의 향방』. 평화재단 제38차 전문가포럼, 2010. 4. 20.
- 성원용. “북·러 접경지역 개발과 한국정부의 과제.” 『한반도 접경지역, 어떻게 발전시킬 것인가』. 남북물류포럼 제15차 정기학술회의 겸 한반도발전연구원 창립기념 세미나, 2009. 11. 24.
- 심재희. “물류산업의 경제적 파급효과 분석.” 『산업경제연구』. 제22권 2호 4월호, 2009.
- 원동욱. “북중 간 접경지역 교통인프라 협력의 현황과 전망.” 『한반도 접경지역, 어떻게 발전시킬 것인가』. 남북물류포럼 제15차 정기학술회의, 2009. 11. 24.
- _____. “중국의 동북 3성 개발과 남북한, 중국의 공조방안 - 북중간

- 교통인프라 협력을 중심으로.” 『동아시아 평화와 변경협력』. 제2차 동아시아평화와 변경협력 국제학술회의, 2009. 11. 26~27.
- 윤승현. “최근 북중관계의 현황과 전망.” 『중국의 장길도 개발계획과 북중경협 방향』. 평화재단 제38차 전문가 포럼, 2010. 4. 20.
- 이남주. “동북아 경제협력과 한반도 경제.” 『한반도 통일론의 재구상』. 고려대학교 민족문화연구원·경남대학교 극동문제연구소 학술회의, 2010. 9. 9~10.
- 전홍진. “광역두만강개발계획과 강원도 환동해권 진출 전략.” 강원경제포럼, 2009. 12. 9.
- 정봉민. “나진·선봉지역의 항만투자 여건.” 『월간 해양수산』. 통권 제281호, 2008.
- 조명철. “두만강지역 개발잠재력 평가와 정책적 시사점.” 『통일경제』. 통권 제100호 여름호, 2010.
- 최성근. “북한 나선특별시 개발전망과 시사점.” 『세계주평-세계경제 패러다임 변화와 한국경제』. 통권 386호, 2010.
- 황진희. “라진~햇산 프로젝트를 이용한 남북관계 진전방안.” 『북한 해양수산저널』. 제1권, 2009.
- _____. “중국의 라진항 개발과 발전 가능성.” 『북한해양수산리뷰』. 통권 제16호, 2010.
- 황진훈·김영희. “국제사회의 대규모 대북지원 효과분석과 시사점.” 『산은조사월보』. 제647호 10월호, 2009.
- Wu Hao. “창지투 개발 개방 선도구와 대 투먼강 지역협력개발과의 관계.” 『대두만강 개발계획과 환동해권 지역의 발전전략』. 강원발전연구원·강원경제포럼 주최, 2010. 4. 7.

- Arnold, J. and J. Stone. "Vietnam Logistics Development, Trade Facilitation & the Impact on Poverty Reduction." *The World Bank* Vol. 1, No. 1, 2003.
- Canen, A. G. and I. Tammela. "Brazil Logistics Infrastructure: Challenges to Face." *Universidade Federal do Rio de Janeiro* 2007.
- GONZALEZ, J. A., GUASCH, J. L. and SEREBRISKY, T. "Latin America: High Logistics Costs and Poor Infrastructure for Merchandise Transportation Trade Facilitation." *The World Bank* 2007.
- Liu, S. "A Research on the Relationship of Logistics Industry Development and Economic Growth of China." *International Business Research* Vol.2, No.3, July 2009.
- 鄭永振. "古代圖們江流域的開發歷史." 『圖們江學術論壇2010』. 延邊大學 주최, 2010. 11. 1~2.

3. 기타

- 민족21 특별취재팀. "기획기사: 두만강 북·중접경지대가 뜬다-신북·중협력시대의 거점도시 훈춘을 가다." 『민족21』. 제112호, 2010. 7. 1.
- 『단동일보』.
- 『데일리NK』.
- 『동북저널(長春)』.

『東亞經貿新聞』.
『매일경제신문』.
『산케이신문』.
『서울경제신문』.
『신화통신』.
『연변일보』.
『연합뉴스』.
『요미우리신문』.
『자유아시아방송(RFA)』.
『장춘일보(長春日報)』.
『조선신보』.
『조선중앙 TV』.
『조선중앙방송』.
『중앙일보』.
『투데이포커스』.
『프레시안』.
『한국경제신문』.
『환구시보(環球時報)』.

<<http://kr.blog.yahoo.com/h125se/43439>>.

<http://www.baitoushan.com/bbs/board.php?bo_table=menu2_6&wr_bid=30>.

<<http://www.antt.gov.br/default.asp>, ANTT- Agência Nacional do Transporte de Cargas,(on line 05/07/2010)>.

연구총서

2008-01	북한체제의 안정성 평가 시나리오 워크숍	최진욱 외	9,000원
2008-02	한반도 선진화를 위한 남북 경제관계 발전방안 모색	임강택 외	10,000원
2008-03	남북한 출입제도 [통행·통신·통관] 개선 및 정착 방안 연구	김영운	8,000원
2008-04	전환기 동북아 국가들의 국내정치 변화와 대북전략	배정호 외	10,000원
2008-05	중국의 한·중 FTA 추진의도와 남북관계에 주는 합의 전병곤, 구기보		7,500원
2008-06	한반도 통일 외교 인프라 구축 연구	박영호 외	9,000원
2008-07	북한 주민의 일상생활	조정아 외	10,000원
2008-08	김정일 정권 등장 이후 북한의 체제유지 정책 고찰과 변화 전망	전현준 외	10,000원
2008-09	이명박정부 대북정책의 추진환경과 정책과제	박형중 외	6,500원
2008-10	국제사회의 인권개선 전략 이론과 실제	이금순, 김수암	9,000원
2008-11	North Korea's External Economic Relations	김규륜 편	9,000원
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	여인근 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 인권의식 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	조 민 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 인권의식 실태연구	이금순, 전현준	8,500원
2010-07	라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구	김영운, 추원서, 임을출	8,000원
2010-08	민족공동체 통일방안의 새로운 접근과 추진방안: 3대 공동체 통일구상 중심	박종철 외	11,500원
2010-09	통일한국의 정치체제	허문영	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 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

학술회의총서

2008-01	이명박 정부 대북정책 비전 및 추진방향		10,000원
2008-02	The Vision for East Asia in the 21st Century and the Korean Peninsula		9,500원
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

협동연구총서

2008-07-01	한반도 평화 번영 거버넌스의 모형개발 및 발전방안(총괄보고서)	김국신 외	6,500원
2008-07-02	남북 교류협력 효율화를 위한 거버넌스 모형구축	양현모, 이준호	6,000원
2008-07-03	북한의 국가 사회관계와 통일정책 거버넌스	최진욱 외	7,000원
2008-07-04	남북연합 형성·운영의 거버넌스	박종철 외	8,000원
2008-08-01	국제사회의 개발지원 이론과 실제: 북한개발 지원을 위한모색(총괄보고서)	박형중 외	10,000원
2008-08-02	국제 개발이론 현황	이금순 외	8,000원
2008-08-03	국제사회의 원조 현황 및 추진전략	임강택 외	10,000원
2008-08-04	UN기구의 지원체계와 대북 활동	최춘송 외	6,500원
2008-08-05	양자간 개발기구의 체계와 활동	권 울 외	10,000원

2008-08-06	다자간 개발기구의 체계 및 활동	장형수 외	10,000원
2008-08-07	국제 NGO의 원조정책과 활동 연구	이종무 외	8,000원
2009-15-01	북한개발지원의 포괄적 추진방안(총괄보고서)	임갑택 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	조 민 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

논문

통일정책연구, 제17권 1호 (2008)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 17, No. 1 (2008)	20,000원
통일정책연구, 제17권 2호 (2008)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 17, No. 2 (2008)	20,000원

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

북한인권백서

북한인권백서 2008	이금순 외	10,000원
<i>White Paper on Human Rights in North Korea 2008</i>	이금순 외	10,000원
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

기 타

2008 2006 독일통일백서		8,000원
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

연례정세보고서

2008 통일환경 및 남북한 관계 전망: 2008~2009	6,000원
2009 통일환경 및 남북한 관계 전망: 2009~2010	7,000원
2010 통일환경 및 남북한 관계 전망: 2010~2011	7,000원

통일정세분석

비매출

2008-01	2008년 북한 신년 공동사실 분석	정영태, 김영운, 박영호, 서재진, 임순희, 허문영
2008-02	중국 11기 전국인민대표대회 제1차 회의 결과분석: 지도부 개편을 중심으로	전병곤
2008-03	최근 북한 권력엘리트 변동 분석	전현준
2008-04	한-미 정상회담 결과분석	김국신, 박영호
2008-05	이명박 대통령의 방일과 한-일 정상회담에 대한 분석	배정호
2008-06	북한 최고인민회의 제11기 제6차 회의 결과분석	최수영
2008-07	북한인권 특별보고관 유엔인권이사회 보고서 평가	이금순, 김수암
2008-08	2단계 비핵화 이후 북한의 대남정책 전망	최진욱, 박형중
2008-09	남북 이산가족문제: 평가와 향후 정책 방안	임순희
2008-10	상반기(08년 1월~6월) 북한의 대내외 정세 분석	서재진, 정영태, 전현준, 최수영, 최진욱, 임순희, 조정아
2008-11	아소 정권의 출범과 대외전략노선 및 대북전략	배정호
2008-12	한-러 정상회담 결과분석	여인곤
2009-01	2009년 북한 신년 공동사실 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 최고인민회의의 대의원 선거 결과 분석	전현준
2009-05	2008년 북-중무역의 주요 특징	임강택, 박형중
2009-06	북한 최고인민회의의 제12기 제1차 회의 결과 분석	최수영, 정영태
2009-07	한-미 정상회담 결과분석	김국신
2010-01	2010년 북한 신년 공동사실 분석	임강택 외
2010-02	북한 최고인민회의의 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	아로슬라블 한-러 정상회담 결과 분석	여인곤
2010-07	북한 3대 세습 후계구도 분석 및 정책변화 전망	김진하

KINU정책연구시리즈

비매출

2008-01	남북 상생·공영을 위한 비핵·개방3000 정책의 이론적 체계: 연구	서재진
2008-02	향후 5년 남북관계 주요 환경과 전개 시나리오	박형중, 허문영, 조 민, 전성훈
2008-03	북한의 기상관리 정책의 변화와 남북한 기상협력 방안연구	최은석, 황재준
2009-01	신평화구상 실현을 위한 전략과 과제	김규륜 외
2009-02(I)	접경지역의 평화지대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(I): 접경지역 평화적 이용을 위한 이론적 검토와 사례연구	손기웅 외
2009-02(II)	접경지역의 평화지대 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	조 민, 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 통일에측시계	박영호 외
2010-03	북한 경제개발계획 수립방안 연구: 베트남 사례를 중심으로	임강택 외
2010-04(III)	접경지역의 평화지대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(III): 정책제안	손기웅 외
2010-04(IV)	접경지역의 평화지대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(IV):	
	2010년 「코리아 접경포럼」 자료집	손기웅 외

북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응

비매출

2008	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제3권 1호	이금순, 김수암, 임순희
2008	북한인권: 국제사회 동향과 북한의 대응, 제3권 2호	이금순, 김수암
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, 김영연, 전현준, 이금순, 이규창

월간 북한동향

비매출

2008	월간 북한동향 제2권 제1호	북한연구소
2008	월간 북한동향 제2권 제2호	북한연구소
2008	월간 북한동향 제2권 제3호	북한연구소
2008	월간 북한동향 제2권 제4호	북한연구소
2008	월간 북한동향 제2권 제5호	북한연구소
2008	월간 북한동향 제2권 제6호	북한연구소
2009	월간 북한동향 제3권 제1호	북한연구센터
2009	월간 북한동향 제3권 제2호	북한연구센터
2009	월간 북한동향 제3권 제3호	북한연구센터
2009	월간 북한동향 제3권 제4호	북한연구센터
2009	월간 북한동향 제3권 제5호	북한연구센터
2009	월간 북한동향 제3권 제6호	북한연구센터
2010	월간 북한동향 제4권 제1호	북한연구센터
2010	월간 북한동향 제4권 제2호	북한연구센터
2010	월간 북한동향 제4권 제3호	북한연구센터
2010	월간 북한동향 제4권 제4호	북한연구센터
2010	월간 북한동향 제4권 제5호	북한연구센터

Studies Series

비매출

- 2008-01 Conceptions of Democracy and Human Rights in the Democratic People's Republic of Korea Kim Soo-Arn
- 2008-02 Internal and External Perceptions of the North Korean Army Jeung Young-Tai
- 2008-03 PSI and the Korean Position Cheon Seong-Whun
- 2008-04 Transformation of the U.S.-Japan Alliance and South Korea's Security Strategy
Kim Kook-Shin, Yeo In-Kon, Kang Han-Koo
- 2008-05 Changes in North Korea as revealed in the Testimonies of Saetomins
Lee Kyo-Duk, Lim Soon-Hee, Cho Jeong-Ah, Lee Gee-Dong, Lee Young-Hoon
- 2008-06 Economic Hardship and Regime Sustainability in North Korea Suh Jae-Jean
- 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-Ryoon, 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 Jinwook, Lee Kyo-Duk, Cho Jeong-Ah
Lee Jin-Yeong, Cha Moon-Seok
- 2010-02 Unification Clock: Predicting Korean Unification Park Young Ho

기타

비매출

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

■■ 통일연구원 定期會員 가입 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, 정세분석보고서 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 4·19길 275 통일연구원
통일학술정보센터 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 주소 변경시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

라진·선봉진역 물류분야
남북 협력방안 연구

www.kinu.or.kr