

2010년도 KINU KOREA-CHINA
민간전략대화 및 국제적 공동연구

중국의 동북지역개발과 한반도

배정호 · 주시엔핑 편

2010년도 KINU KOREA-CHINA
민간전략대화 및 국제적 공동연구

중국의 동북지역개발과 한반도

배정호 · 주시엔핑 편

중국의 동북지역개발과 한반도

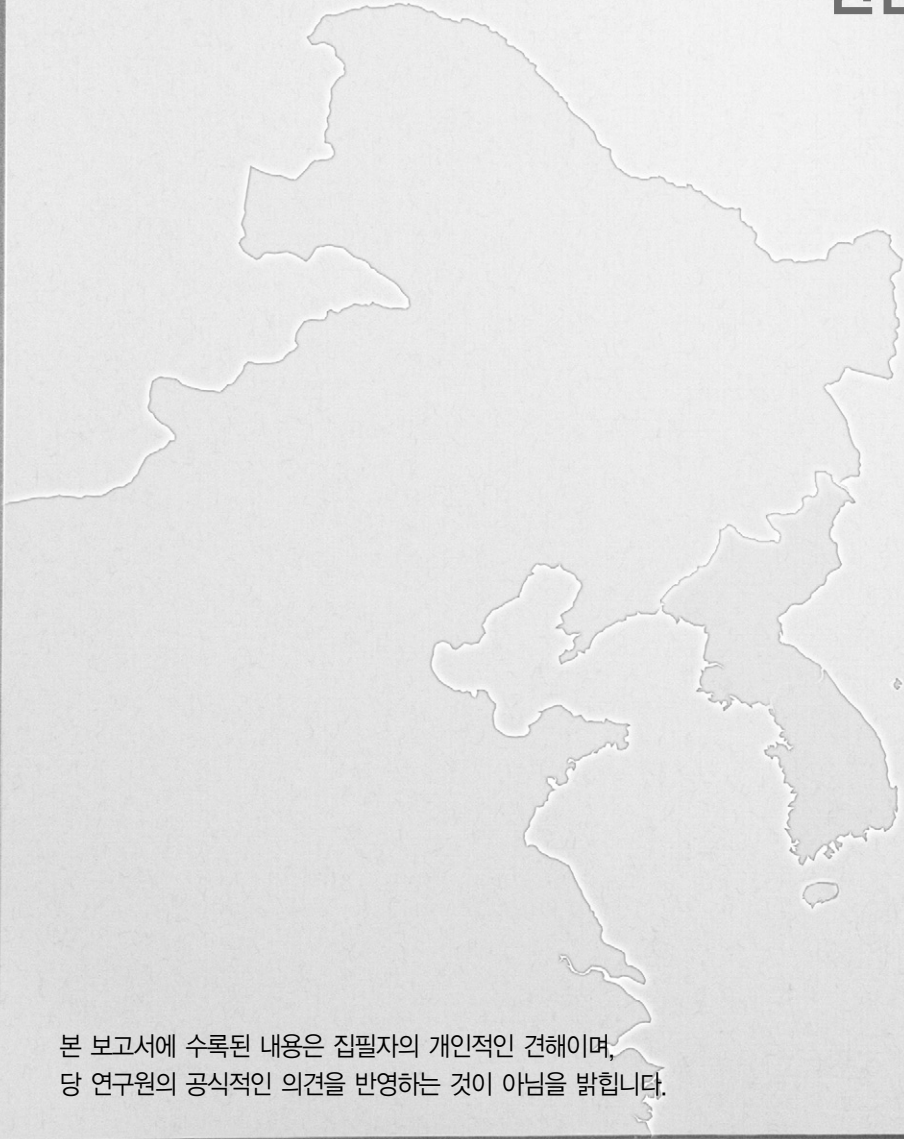
인	쇄	2010년 12월
발	행	2010년 12월
발	행	처 통일연구원
발	행	인 통일연구원장
편	집	인 국제관계연구센터
등	록	제2-2361호 (97.4.23)
주	소	(142-728) 서울특별시 강북구 4.19길 275 통일연구원
전	화	(대표) 900-4300 (직통) 901-2527 (팩시밀리) 901-2543
홈	페이지	http://www.kinu.or.kr
기획·디자인		(주)예원기획 (02-745-8090)
인	쇄	처 (주)예원기획

비매품

© 통일연구원, 2010

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.
(구입문의) 정부간행물판매센터: · 매장: 734-6818 · 사무실: 394-0337

중국의 동북지역개발과 한반도



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

목 차

서장. 중국의 동북 3성 개발과 한반도.....1	
배정호(裴廷鎬)	
통일연구원 국제관계연구센터 소장	
I. 중국의 지역발전전략과 동북진흥.....15	
우하오(吳昊)	
길림대학 동북아연구원 교수	
II. 창지투 개발계획과 국제협력의 구상 및 현황.....65	
위샤오(於瀟)	
길림대학 동북아연구원 교수	
III. 랴오닝성의 연해경제지역 발전계획과 국제협력 구상.....93	
이기현 (李基鉉)	
통일연구원 국제관계연구센터 부연구위원	
IV. 단둥~신의주 간 초국경 경제무역 협력의 전개과정 및 개발전략121	
만하이펑(滿海峰)	
요동학원 한반도연구소 소장	

중국의 동북지역개발과 한반도

- V. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력 연구159
렌샤오메이(廉曉梅)
길림대학 동북아연구원 교수
- VI. 러시아 동부발전전략이 한반도에 미치는 영향.....185
주시엔핑(朱顯平)
길림대학 동북아연구원 원장
- VII. 북한의 경제특구개발 구상과 대중 접근전략209
윤승현(尹勝炫)
연변대학교 경제관리학원 교수
- VIII. 중국의 동북지역개발과 한·중협력 구상249
전병곤(田炳坤)
통일연구원 국제관계연구센터 연구위원
- 최근 발간자료 안내.....281

표·그림 목차

〈표 II-1〉 2003~2009년 지린성 자동차 생산량 및 성장률	88
〈표 III-1〉 5개 중점 지역의 비교우위와 주요 산업	102
〈표 III-2〉 연해경제지역 교통체계망 구축	109
〈표 III-3〉 랴오닝성 대한국 무역량 변화 추이	114
〈표 IV-1〉 단둥 관할 지역 9개의 대북 무역 통상구 일람표	128
〈표 IV-2〉 2008년 단둥시 주요 농산물 및 부업 생산물 수출 현황	137
〈표 V-1〉 북한 라진항의 기초시설 현황	173
〈표 V-2〉 북한 라진항의 수송능력 현황	174
〈표 VI-1〉 러시아 사회경제 성장 동향	196
〈표 VII-1〉 경제특구 8개 도시 분석	230
〈표 VII-2〉 2000년 이후 북한의 대중국 무역추이(2000~2009년)	234
〈표 VII-3〉 북한의 대중국 5대 수출 품목 추이	235
〈표 VIII-1〉 중국 동북 3성 GDP 성장률 추이	264
〈도표 II-1〉 1994~2009년 중국 자동차 판매량 및 증가율	86
〈도표 III-2〉 랴오닝성 대일본 무역량 변화	112

중국의 동북지역개발과 한반도

〈도표 Ⅲ-3〉 라오닝성 대한국 무역량 변화.....	113
〈도표 Ⅲ-4〉 라오닝성 대북한 무역량 변화.....	115
〈도표 Ⅳ-1〉 단둥시의 대북한 무역 수출입 현황.....	133
〈도표 Ⅳ-2〉 2008년 단둥시 대외수출 주요상품 현황.....	136
〈도표 Ⅳ-3〉 2008년 단둥시 대외무역 수출 주요 무역 방식.....	139
〈도표 Ⅳ-4〉 단둥에서의 북한관광 인원수, 관광수입의 변화 (1988~2009년).....	145
〈그림 Ⅲ-1〉 라오닝성 연해 경제 지역.....	98



서장. 중국의 동북 3성 개발과 한반도

배정호(裴廷鎬)
통일연구원 국제관계연구센터 소장

1. 중국의 동북 3성 발전구상과 한반도 그리고 전략적 고려 사항

가. 중국의 동북 3성 발전구상과 한반도

중국은 개혁·개방과 더불어 연안지역 개발전략을 전개하였는데, 1990년대 후반 이후, 중국은 동남부 연해지역의 편중발전 전략의 한계를 극복하기 위해 서부대개발을 추구하였고, 21세기에 접어들어서는 동북 3성 지역에도 개발전략을 추구하게 되었다.

중국의 개혁·개방 이후, 동북 3성 지역이 연안지역 개발전략에 밀려 점차 낙후지역으로 변모했기 때문이다.

따라서, 중국은 동북 3성의 개발을 위한 동북진흥 전략을 수립하여, 랴오닝성 연해지역의 경제 개발을 전개하고 있고, 최근에는 창지투 개발·개방 선도구 프로젝트를 추구하고 있다.

랴오닝성의 연해 경제지역 개발계획과 창지투 개발·개방 선도구 프로젝트는 지경학적 차원에서 한반도와도 연계되어 있다.

랴오닝성은 연해 경제지역을 동북아 경제협력의 전진기지로 설정하고, 역내 국가들과 경제협력의 강화를 추구하고 있는데, 연안지역은 보하이(渤海)만 지역의 중심지역에 위치하며 북한, 일본, 몽골 등과의 교량역할을 할 수 있는 지리적 비교 우위를 가지고 있고, 한국과 일본을 주요 경제협력 파트너로 삼고 있다. 그리고, 연안지역은 북한과 단둥-신의주를 통해 공식·비공식 교역 등에 의해 밀접하게 연계되어 있다.

단둥-신의주의 교역은 2000~2008년 9년간 대북 수출액 16.51%, 수입액 35.94%로 성장하였고, 단둥과 신의주는 교통·물류 등 특성화된 기초 인프라 환경이 장점이다.

단둥은 단둥-선양, 단둥-다롄 등 4개의 고속도로가 개통되어 있고,

베이징-단둥 등 3개의 고속철로망이 운행 중이며, 모스크바-베이징-평양 국제 연계 열차의 경유지이다. 따라서 단둥은 항구·육로·철로와 연결되는 9개의 무역 통상구를 관할하고 있다.

신의주도 철도·도로·운하·해운 등의 환경을 갖추고 있다. 특히, 신의주-평양 철로는 전기화가 되어 있고, 압록강 대교를 통해 단둥과 연계되어 국제운송망으로 운행되고 있기 때문에 중국과 북한은 2010년 2월 '북·중 압록강 도로대교 신축사업'을 공동으로 선언하기도 하였다.

또, 중국은 단둥을 '북·중 우호 경제특구'로 지정함과 더불어 이를 북·중 경제교류 및 협력의 증대를 추구하고 있다.

요컨대, 랴오닝성의 연안 경제지역 개발계획은 단둥-신의주를 축으로 하여 북한경제와 밀접하게 연계되어 있는 것이다.

창지투 개발·개방 선도구 프로젝트는 길림성이 추진하는 개발계획인데, 창춘(자동차 산업), 길림(석유화학 산업), 두만강 유역지역(자유무역지대) 등에 역점을 두고 개발하며, 극동지역의 물류 중심기지를 개발하는 계획이다.

따라서, 창지투 개발·개방 프로젝트는 북한, 러시아, 일본, 한국, 몽골 등과 연계되며, 자동차산업·석유화학산업·국가생물산업 등의 발전은 물론, 중국-몽골 대통로, 블라디보스토크-하산 고속도로와의 연계를 고려한 창춘-훈춘 고속도로, 지린-창춘 고속도로, 훈춘(통상구)-러시아의 까메소바야(통상구) 국제철도, 중국의 라진항 개발과 남방항로, 속초항 및 라진-부산 항로, 자루비노항과 일본 쓰루카 항로 등 교통·물류산업의 발전을 추구하는 개발계획이다. 즉, 엔벤지역이 포함되는 창지투 개발·개방 프로젝트는 지경학적으로 북한과 밀접하게 연계되어 있으며, 한국의 동해지역과도 연계되어 있다.

이처럼, 중국의 경제개발은 서부대개발을 통하여 중앙아시아 지역과

연계되고, 랴오닝성의 연해 경제지역 개발계획과 창지투 개발·개발 선도구 프로젝트를 통하여 한국, 일본, 러시아, 몽골 등과 밀접하게 연계되어 있는 것이다.

나. 한국의 전략적 고려사항과 대중국 경제협력 방향

랴오닝성의 연해 경제지역 개발계획이나, 지린성의 창지투 개발·개발 선도구 프로젝트는 중국의 동북 3성의 경제개발 계획이지만, 앞에서 언급한 바와 같이 북한경제에 적지 않은 영향을 미칠 수 있다.

그러므로, 한국은 중국의 동북 3성의 경제개발과 한반도에 대해 다음과 같이 전략적 고려를 하여야 할 것이다.

첫째, 중국의 동북 3성의 경제개발과 한반도에 대해 전략적으로 고려하기 전, 먼저 중국의 대북전략의 특징에 대해 살펴보아야 할 것이다. 중국은 티베트·신장 위구르 등의 내부분제로 그다지 여유가 없기 때문에 한반도의 현상유지를 추구하고 있고, 대만문제의 방파제로 활용하려는 전략적 이해의 관점에서 북한을 ‘완충지대(buffer zone)’로 활용하고 있다. 아울러, 중국은 동아시아 국제사회에서 정치적 영향력의 증대를 도모하는 데 6자회담과 북한 핵문제를 전략적으로 활용하고 있다.

따라서, 중국은 북한 급변사태, 남북한 통일 등의 급격한 변화를 원하지 않고, 대북제재에 신중하며 대북 포용정책을 선호하고 있으며, ‘대북제재 무용론’ 및 이명박 정부의 대북정책의 전환을 강조하고 있다. 아울러, 중국은 천안함 폭침, 연평도 도발 등과 관련해서도 북한의 후견인으로서 일방적 ‘북한 편들기’를 하고 있으며, 6자회담을 대신하여 미·중·북 3자회담을 미국에 비밀리에 제안하기도 하였다.

둘째, 북·중 경제협력에 대해 ‘상호의존도 심화의 양면성’이라는 전략적 시각에서 고찰하여야 할 것이다. 단둥·신의주의 경제 교류 및 협력, 극동지역의 물류 개발 및 라진·청진 항만의 개발 등을 통한 북·중 경제 교류 및 협력의 증대가 북한경제의 개방을 촉진하는 측면도 있고, 다른 한편에서는 북한경제의 중국 의존도를 심화시켜 동북 3성 경제권에 북한 북부지역의 경제가 편입되는 결과를 초래할 수 있는 측면도 지니고 있기 때문이다.

셋째, 북·중 협력의 질적 특성을 고려하며 북·중 경제협력의 한계성에 대해서도 전략적으로 고찰하여야 한다. 북·중 협력은 양국의 신뢰관계를 기반으로 공동목표를 갖고 전개되기보다는 정치·경제적 차원의 상호 필요성에 의해 전개되는 측면이 크다. 중국은 대만문제의 방파제로 활용하려는 전략적 이해의 관점에서 북한을 ‘완충지대(buffer zone)’로 활용하기 위해 대북 협력을 전개하는 측면이 적지 않고, 북한 또한 체제유지에 중요한 경제·외교적 지원의 획득이라는 전략적 이익을 위해 중국의 대북 전략적 이해를 역으로 이용하며 대중 접근을 하고 있기 때문이다. 이와 같은 북·중의 전략적 이해관계로 인해 중국의 대북 경제지원에는 한계가 있다. 즉, 중국의 대북 경제지원은 북한의 경제회복 수준이라는 대규모 차원이 아니라, 북한이 정권을 겨우 유지할 수 있는 수준으로 이루어지는 것이다. 현실적으로 북한의 투자 인프라 취약 및 전문 인력의 절대 부족 때문에 북·중의 대규모 경제교류는 한계가 있다.

2. 본 연구서의 주요 내용

본 연구서는 이와 같은 문제의식을 바탕으로 중국의 동북 3성 개발 계획 즉, 랴오닝성 연해 경제지역의 개발계획, 장길도(창지투) 개발계획 등에 분석한 뒤, 단둥-신의주 연계개발, 훈춘-라선 경제협력 등 중국과 북한의 경제관계를 분석하였으며, 나아가 중국의 동북지역개발과 한·중협력 구상에 대해 고찰하였다.

제 I 장 “중국 지역발전전략과 동북진흥”의 부분은 우하오(吳昊) 중국 길림(吉林)대학 교수가 집필했다. 우 교수는 현재 길림대학 동북아연구원의 부주임을 맡고 있으며, 지역경제와 산업정책을 전공으로 하고 있다. 우 교수는, 개혁·개방 이후 중국의 지역발전 전략은 동에서 서로 향하는 점진적 불균형 발전전략이었으나, 최근 들어 통합발전, 지역 간 협력발전을 지향하는 변화가 일어나고 있다고 진단했다. 이에 따라 중국 특색의 지역 간 협력발전전략 체계가 형성되었다고 보고, 이 체계의 주요한 내용을 소개했다. 우 교수는 ① 지역 간 발전 격차를 축소시키는 전략, ② 지역발전 종합 전략, ③ 국토개발 구조 전략, ④ 지역 일체화 전략, ⑤ 특수 및 빈곤지역 보조 전략, ⑥ 도시화 전략, ⑦ 연해지역 개발전략, ⑧ 지역협력발전 전략, 실현을 위한 정책 보장과 같은 8개 부문에 대한 전략 내용을 분석했다. 또한, 중국 지역발전전략의 주요 구성요소 중 하나를 동북진흥 등 노(老) 공업기지전략이라고 보고 있으며, 동북진흥 전략의 과정과 성과를 자세하게 분석해냈다. 우 교수는 동북진흥 전략이 산업발전, 국유기업개혁, 세수 우대, 자원 활용 도시로의 전환(폐광 및 낙후지역 개발 포함), 사회보장개혁, 대외개방 등 다양한 정책을 포함하고 있으며, 이러한 정책 조치를 실시하면서 단계적으로 성과를 거두고 있는 중이라고 평가했

다. 그러나 그는 현재의 동북진흥 전략이 아직은 초기단계이며, 한계가 존재한다는 것 역시 진단하고 있다. 중국 정부는 동북 노 공업기지의 진흥을 장기적이며 사회경제발전과정에 존재하는 체제적, 구조적, 생태적 모순이 쉽게 해결되지 않는다는 것을 잘 인지하고 있다고 했다. 또한 국가 정책상 전폭적 지지가 필요하기 때문에 아직은 한계가 있으며, 중국 정부가 최근 들어서, 창지투 개발·개방 선도구 지정, 라오닝성 연해지역 경제발전 전략 추진, 선양지역의 개혁 실험구 설립, 헤이룽장(黑龍江)성 정부의 공업발전 전략 등을 지원하고 있다고 했다. 우 교수는 이러한 변화들을 종합해 볼 때, 향후 동북지역은 창춘과 지린, 다롄, 선양, 하얼빈의 4개 지역을 중심으로 경제성장을 이룩할 것이고, 대외개방의 신국면을 맞이하며, 동북지역 협력 발전의 실질적 성과를 거둘 것이라고 예상했다.

제Ⅱ장 “창지투 개발계획과 국제협력 구상과 현황”은 위샤오(於瀟) 길림(吉林)대학 교수가 집필했다. 위 교수는 현재 길림대학 동북아 연구원의 부주임을 맡고 있으며, 창지투 개발과정에서 국제협력 분야에 대한 연구를 줄곧 진행해 왔다. 이전 장에서 우하오 교수가 거시적으로 중국 지역 발전 전략의 측면에서 동북진흥 전략을 소개하고 설명했다면, 위 교수의 글은 좀 더 미시적인 시각에서 동북 진흥의 핵심요소 중 하나인 지린성의 창지투 개발전략을 집중 분석하고 있다. 창춘, 지린, 투먼을 잇는 이 개발전략은 향후 북한과의 경제협력 확대 등의 가능성이 높아 우리의 관심이 매우 높은 연구대상이기도 하다. 위 교수는 창지투 개발전략의 개발대상이 되는 두만강지역 개발의 역사와 현황에 대한 역사적 개괄을 통해, 이 지역에 대한 주변국들의 관심이 높았다는 사실을 확인시키는 동시에 북한 변수 등 지역의 불안정 요인 때문에 국제협력이 용이치 않았다는 점을 부각시켰다. 다음으로, 최근 중국

이 이 지역에 대한 발전가능성을 재인식하고 있으며, 이 지역에 대한 적극적인 투자와 개발로 동북아 지역 협력을 추진하고 있다고 분석하고, 중국이 추진하고 있는 창지투 개발계획의 주요 내용을 소개했다. 위 교수는 창지투 개발이 국제협력을 증진시킬 것이라고 예상된다. 이는 이 지역이 동북아 6개국의 투자를 끌어들이 수 있다는 지리적 장점이 있으며, 러시아의 자원, 중국의 시장과 인력, 일본과 한국의 자금과 기술 등 합작의 공간이 크기 때문이라는 것이다. 또한 창지투 개발에 따라 국제협력이 교통운송, 경제 합작지역, 환경합작 등 다방면, 다층적 차원에서 가능할 것이라고 예견했다.

지린성이 창지투 개발계획을 구상하고 있듯이 랴오닝성 역시 지역 발전 전략을 구상하고 실천하고 있다.

제Ⅲ장 “랴오닝성의 연해경제지역 발전계획과 국제협력 구상”은 중국 동북지역에서 ‘공화국의 장자’, ‘중국 공업의 요람’이라는 별칭을 얻을 정도로 경제성장을 견인해 왔던 랴오닝성의 최근 발전전략을 분석하고자 했다. 이 부분은 본 연구원의 이기현 부연구위원이 집필을 담당했다. 이 연구위원은 중국 베이징대학에서 정치학 박사 학위를 받은 중국 전문가이다. 논문에 따르면 랴오닝성은 개혁·개방 이후 시행된 동남부 연안지역 위주의 불균등 발전전략으로 과거의 명성이 퇴색되었다고 한다. 랴오닝성(遼寧省)은 종합경제력 순위가 1978년 전국 2위에서 2003년 15위로 떨어지는 지경에 이르렀을 정도였다. 그러나 중국 정부가 동북진흥 전략을 추진하는 계기로, 랴오닝성은 연해지역을 중심으로 산업기지 조정과 산업육성을 꾀하는 전략을 구상했다고 한다. 이 위원은 랴오닝성 연해지역이 발전가능성이 높은 조건을 갖추고 있었다고 분석한다. 랴오닝성은 ① 지리적 우세성, ② 항구 등 항만자원, ③ 대외개방의 용이성, ④ 자원의 우수성, ⑤ 교통망, ⑥ 도시 간 자원

교환의 원활성 등이 우수했다. 또한 동북진흥계획의 효율성을 확대시키기 위해서도 연해지역과의 연동 개발이 동시에 진행되어야만 했기 때문에 랴오닝성 정부가 이러한 상황을 심분 활용해왔다고 분석하고 있다. 2006년 랴오닝성 정부는 지역개발 전략 수립과정에서 연해지역 개발 계획을 제1순위로 두고 연해경제지역을 설정했다. 더구나 중국 중앙정부는 대외개방의 진일보한 확대는 동북진흥 전략의 중요한 구성요소이자 동시에 중요한 경로라고 밝히면서, 연해지역 개발의 중요성을 확인시켜주기도 했다. 랴오닝성 연해경제지역 산업발전 주요 전략은 지역 개발·개방과 동북 내륙경제 구조조정의 연계, 중공업 위주의 산업 육성, 친환경적 산업 개발, 중소기업의 내구성 강화, 중점지역의 우선 투자와 집중개발 그리고 장기적 종합개발의 연계 등이다. 또한 랴오닝성은 연해경제지역을 동북아 국제 협력의 전진기지로 설정하고, 동북아 지역과의 경제 협력을 강화하려 하고 있다. 그러나 연해경제지역 발전계획은 아직 초기단계이기 때문에 계획의 효과가 크게 나타나지는 않고 있는 상태이다. 또한 랴오닝성 정부가 얼마나 외자를 원활하게 유치할 수 있는가가 향후 지속 발전에 관건이 될 것이며, 중북투자와 효율성 저하를 어떻게 극복할지, 또한 대형 중화학 공업을 육성하는 과정에서 과연 계획대로 환경보호의 목표를 달성할 수 있을지가 우려되는 부분이라고 계획의 한계에 대해서도 지적하고 있다.

제IV장부터 제VI장은 중국의 동북지역 개발과정에서 한반도와의 연관성에 대한 좀 더 구체적이고 미시적인 분석을 제공한다.

제IV장은 중국 단둥과 북한 신의주 간의 경제협력의 전개과정과 중국의 전략에 대한 부분을 집중적으로 조명했다. 이 부분을 집필한 만하이평(滿海峯) 교수는 중국 요동(랴오둥)학원의 한반도연구소 소장을 맡고 있으며, 중·북 간 경제교역과 교류에 대해 집중적으로 연구해 온 학자

이다. 또한 랴오둥 대학이 단둥시에 위치하고 있어 북한 정보를 많이 접할 수 있다는 이점도 있다고 할 수 있다. 중·북 간 경제협력의 내용과 정보에 대해서는 공개가 극히 제한되고 있는 현실을 감안해 볼 때, 만 교수의 글을 통해 중·북 경제협력의 현황과 중국의 전략을 어느 정도 유추해 볼 수 있는 계기가 될 것이다. 만 교수는 랴오닝성 단둥시가 지정학적 지위 때문에 북한과의 경제 무역 합작에 있어 중요 통로 역할과, 대북 원조 제공의 중개기능을 맡아 왔으며, 이러한 기능이 더욱 발전할 것이라고 보고 있다. 또한 단둥-신의주 두 도시의 경계가 서로 인접해 있으며 주민 간 우호적 관계 때문에 양국 민간 경제 교류에서 상호 이해와 신뢰의 환경이 조성되어 왔으며, 단둥-신의주 두 도시가 전개하는 국경 경제무역 협력 과정은 이미 중·북 간 경제무역 발전 방향을 모색하는 중요한 무대가 되었고, 국제 사회의 이목이 집중되고 있다고 평가했다.

만 교수는 두 도시 간의 경협 역사는 매우 길지만, 최근 북한의 중국에 대한 의존도가 높아지고 있는 추세라고 분석한다. 1882년 중국 청조는 단둥항을 통해 조선과 일본과 무역통상을 진행했으며, 20세기 1920~30년대에도 단둥과 조선 간의 경제무역은 매우 발전했었다고 한다. 그러나 1990년대 이래 북한의 경제 상황이 악화되고 주로 외국 원조에 의존하면서 양 도시 간 경제 무역 역시 북한의 일방적 의존 형태로 변했다고 진단했다. 만 교수의 분석 중 1990년대에 중국의 해외 원조 중 대북한 원조가 80%를 차지했고 이 중 70%가 단둥-신의주 간의 무역 교류의 형태로 진행되었다는 점은 매우 주목할 사항이다. 현재 두 도시 간의 경제무역 방식 역시 다양화되고 있다고 한다. 압록강 철교의 비효율성 때문에 잦은 무역 차량들의 정체와 시간 지체 현상이 발생했고, 이를 극복하기 위해 양 도시는 압록강 변에 부두를 설치하

고 수상무역 통로를 확보했다고 한다. 또한 점차 많은 중국인 관광객들이 북한을 여행하고 있으며, 두 도시 간 보따리 무역이 빈번하게 진행되고 있다고 소개했다. 그러나 북한의 정치, 경제, 군사 문제로 인한 불확실성과 북한 지역의 인프라 낙후 등의 문제가 양 도시 간의 교역에 장애가 되고 있다는 점 역시도 확인시켜주었다.

제V장은 중국 훈춘(琿春)시와 북한 라선시의 경제협력에 관한 연구이다. 렌샤오메이(廉曉梅) 길림대학 동북아연구원 교수가 집필을 담당했다. 훈춘은 중국 길림(지린)성 연변 조선족 자치주 구역 내에 위치하며, 신흥 변경 개발 도시이자, 창지투 개발 선도구의 창구이기도 하다. 라선시는 북한 동북부에 위치한 개성, 평양에 이은 제3의 도시이다. 훈춘과 라선 양 도시는 지리적으로 북한, 중국, 러시아 3국의 교차지역이며, 동북아 지역 합작의 전진기지가 될 수 있는 지역이다. 렌 교수는 이러한 지리적 이점 때문에 두 도시 간의 경제협력 강화가, 중국 동북 진흥의 촉진에 도움이 될 것이라고 보고 있다. 그러나 렌 교수는 두만강지역 개발협력은 UNDP가 이 지역 개발계획을 제시한 이래 국제적 개발 협력이 사실상 효율적이지 못했으며, 북한정부의 통제 때문에 라선시의 활동영역이 매우 제한적이었다고 비판했다. 그럼에도 불구하고, 그는 두 도시 간의 기초 인프라 부문에서 많은 변화와 발전이 있었고, 특히 교통과 통신 분야에 있어 혁혁한 개선이 있었기 때문에, 양 도시 간의 공동 발전이 가능할 것이라고 낙관적 견해를 제시했다. 그는 훈춘이 어느 정도의 개발 성과를 내고 있는 상태이며, 북한 역시 라선지역의 개방과 개발을 통해 지역 경제발전을 희망하고 있기 때문에 북한의 인프라의 낙후성에도 불구하고, 상호 간의 협의와 노력이 있다면 공동이익을 발전시킬 수 있다고 보았다. 또한 북한이 경제위기를 극복하기 위해서는 대외개방이 필연적이고, 최근 한반도 정세가 불안

정해지면서, 경제적 동맹자가 절실히 필요한 상황이 전개되었기 때문에 두 도시 간 경제협력이 가속화될 것으로 전망했다.

제VI장은 “러시아 동부발전전략이 한반도에 미치는 영향”이라는 제목으로 주시엔핑(朱顯平) 길림대 동북아연구원 원장이 집필했다. 주시엔핑 교수는 경제학자로 중국의 대표적인 러시아 경제 전문가이다. 주 교수는 러시아 경제, 동북아지역 경제 연구 분야에 심도 깊은 연구 성과를 쌓아왔으며, 지린성 정부의 주요 정책결정과정에도 혁혁한 공헌을 해왔다. 이 논문을 중국학자의 시각에서 러시아의 극동 발전 전략에 대해 이해할 수 있는 계기가 될 것이다. 러시아의 동부지역은 자연 자원이 풍부하고, 러시아 경제발전에 중요한 작용을 할 수 있다고 인식되어왔다. 최근 러시아는 동북아 질서에 하나의 구성원으로 참여하려는 강한 의도를 보이는 것을 볼 때, 러시아의 극동발전 전략을 이해하려는 시도는 의미 있는 작업이 될 수 있을 것이다. 러시아는 전 소련 정부 때부터 이 지역에 대한 발전계획을 구상해 왔지만 실질적인 결과와 효과는 없었다. 그러나 러시아 정부는 2007년 동부발전계획을 구상하고, 2008년부터 본격적으로 이 계획을 가동하기 시작했다. 러시아의 동부발전 전략은 한반도를 포함, 동북아 각국의 관심을 불러일으켰다. 특히 한국은 러시아 동부발전 전략에 적극적으로 참여하고 있다. 2008년 한국 이명박 대통령은 향후 한국이 러시아와 교통, 에너지, 농업 분야의 경제협력을 강화할 것이라고 밝힌 바 있으며, 각 분야의 양국 간 협력은 한국에게도 유리한 면이 많다고 저자는 평가하고 있다. 저자는 러시아가 한반도가 안정화되기를 바란다고 분석했다. 러시아의 동부발전전략의 차원에서 볼 때, 남북한의 화해와 안정화가 경제협력을 이끌어낼 수 있기 때문이다. 에너지 방면에서 러시아는 북한을 통해 한국으로 가는 송전선 건설 계획을 이미 시작하고 있으며, 천연가스관

건설 역시도 충분히 가능한 이야기라고 보고 있다. 이 밖에도 시베리아까지 이어지는 철도 건설 등이 있을 수 있으며, 만일 이러한 운송로 건설이 완성된다면, 이 프로젝트의 참여자는 엄청난 이윤을 담보할 수 있다고 전망했다.



I. 중국의 지역발전전략과 동북진흥

우하오(吳昊)
길림대학 동북아연구원

개혁·개방 이래, 중국의 지역발전전략은 동부에서 점차 서부로 추진되는 비균형적, 편향적 전략에서 지역을 총괄하는 지역협력(協調)발전 전략으로 조정되었다. 동시에 중국 특색의 지역협력발전 전략체계와 지역협력발전전략을 이끄는 이론체계를 형성했다. 지역발전전략의 조정은 중국 사회주의 현대화 건설에 적합한 시대별 요구와 지역발전 과정 중 존재하는 주요 모순 및 도출되는 문제에 맞추어 이루어진다. 그 중, 동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략은 중국지역발전전략의 중요 부분이다. 본 내용은 중국지역발전전략의 형성과 기본내용, 동북진흥 전략과 관련 정책의 실시과정과 효과, 동북진흥의 신 동향을 중심으로 미래의 지역발전과 동북진흥에 대한 전망을 분석했다.

1. 중국 지역발전전략의 변천과 기본내용

중국의 지속적이고 빠른 경제발전 과정 중에 발생하는 지역 간 격차가 확대되는 문제를 정확히 인식하고 해결하는 것은 지역경제의 균형 발전을 촉진한다. 이를 위해서는 지역발전전략과 지역정책체계를 파악할 수 있는 시스템이 필요하다. 이와 관련해 중국 지역발전 전략의 변천과 기본내용을 검토, 설명하고자 한다.

가. 중국 지역발전전략의 변천

개혁·개방 이후, 중국은 짧은 시간 내에 국내경제의 어려움에서 벗어나 경제성장을 실현하기 위해 먼저 동부 연해지역 발전을 중심으로 하는 비균형적 지역발전전략을 실시하였다. 이러한 전략은 동부지역 발전을 가속화하고 국가의 전체적인 경제역량을 제고하는 동시에 한

편으로 지역발전 불균형의 모순을 가중시켰다. 이러한 상황에서 중국 지도부는 어떻게 지역발전의 불균형문제를 처리할 것인가를 고민했다. 이것은 1988년과 1992년 두 차례에 걸쳐 강조된 ‘양개대국(兩個大局)론’이라는 지역발전전략 사상에서 잘 나타난다. 양개대국론은 다음과 같이 요약될 수 있다. “연해지역의 대외개방 가속화가 인구 2억의 넓은 지역을 더욱 급속하게 발전시키고, 이를 통해 내륙지역까지 발전시킬 수 있다. 따라서 내륙지역은 이러한 흐름(大局)에 따라야 한다. 역으로, 발전이 어느 정도 단계에 이르면 연해지역이 내륙지역의 발전에 기여하도록 요구하는데 이 또한 다른 하나의 큰 흐름(大局)이다. 이때가 되면 연해지역은 이 흐름(大局)을 따라야만 한다.” 그리고 20세기 말 샤오캉(小康) 수준에 이르게 되면, 본격적으로 두 번째 대국문제를 제기하여 해결할 수 있을 것이라고 인식했으며, 지역 불균형적 발전에서 지역협력발전으로 전환하는 시기 및 조치를 초보적으로 구상했다.

1990년대 중반, 지역차가 커짐에 따라 중국 정부는 지역협력발전 문제에 대해 고민하기 시작했다. 비단 중앙의 문건형식뿐만 아니라, ‘지역경제협력발전유지 및 지역 간 격차의 점증적 축소’를 『9·5계획(1996~2000년)』의 일환으로, 더 나아가 2010년 경제와 사회발전에 반드시 관철되어야 할 주요방침의 하나로 확정했다. 게다가 지역경제의 합리적 안배와 협력발전에 대한 기본구상을 명확히 했다. 즉 동부지역은 개혁·개방을 추진하는 가운데 더욱 높은 수준의 발전을 실현시키고, 중서부지역은 개혁·개방과 개발을 가속화하고, 정부는 중서부지역에 대한 지원을 강화해야 한다는 것이다. 1999년 중국 정부는 서부대개발의 기본구상과 중점전략을 명확히 하고, 이듬해 서부대개발 전략을 전면적으로 실시했다. 이것은 서부, 중부, 동부의 순서에 따라, 각 지역의 발전방향에 대한 총체적인 계획을 재조정하는 것이다. 다시 말하

면 중국이 「7·5계획」 이후 동·중·서의 순서에 따라 추진하겠다는 지역 발전의 전략방향을 근본적으로 조정한 것이다. 2002년까지 중앙정부는 서부대개발 추진을 지역협력발전을 촉진하는 중점전략으로 하여, 중부와 동부지역의 발전구상을 더욱 구체화시켰다.

이후, 중국은 지역협력발전전략의 내용을 더욱 보완하였고, 점차 중국특색의 지역협력발전전략체계를 형성했다. 2003년 중국 정부는 「동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략 실시에 관한 의견(關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若幹意見)」과 「중국공산당중앙위원회의 사회주의 시장경제문제개선에 관한 결정(中共中央關於完善社會主義市場經濟若幹問題的決定)」 등의 결의를 잇달아 선포하였고, 동북지역 등 구 공업기지 진흥과 관련한 문제에 대하여 전면적으로 고려하여 총괄적 지역발전(統籌區域發展)의 기본방향을 제시했다. 2005년 중국 정부는 합리적 지역발전 구조형성, 지역 간 조화로운 상호작용체제 완비, 도시화의 건전한 육성 촉진 등을 내용으로 하는 자립도가 높은 신지역 개발구상을 제시하였다. 이러한 개발구상은 지역발전 종합전략과 주체기능구(主體功能區)형성전략의 구상으로 나타났다. 또한 2006년 중국 정부는 중부지역 발전을 촉진하는 지역발전전략을 제안하고, 지역발전격차의 축소, 지역발전 종합전략의 실시, 국토계획 및 경제적 안배의 조정강화, 특수지역 발전에 대한 지원강화, 그리고 중국특색의 도시화 등의 내용을 발전시켰다. 이에 따라 중국특색의 지역협력 발전전략 체계가 본격화되었다.

나. 중국 지역발전전략의 기본내용

중국의 지역협력 발전전략 체계의 기본내용은 다음과 같다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

(1) 지역발전 불균형 완화전략

공공서비스의 균등한 분배와 생산요소의 합리적 흐름을 실현하는데 중점을 둔다. 중국영토는 광활하여 지역발전 격차가 매우 두드러져 동부, 중부, 서부 세 지역뿐만 아니라 같은 지역 안에서도 성(省) 간, 심지어 성내 도시 간의 발전 격차가 비교적 크다. 지역발전 격차를 줄이는 것이 지역협력 발전전략을 실시하는 중요한 목표이며, 1990년 중반 이후 중국 정부의 각 중대지역 발전전략의 기본 출발점이 되었다.

지역발전 격차를 줄이는 방법은, 저개발지역의 발전을 가속화시킬 수 있는 정책을 세우고, 동시에 저개발지역으로 하여금 발전지역의 경제발전 성과를 충분히 공유할 수 있도록 해야 한다. 기본 공공서비스의 균등한 분배를 실현하고, 또한 저개발되고, 대규모 경제건설에 부적합한 지역의 인구를 주요 경제집중지역으로 이동시킴으로써 경제역량과 인구가 적절하게 분배되고 조화를 이루도록 해야 한다. 이를 통해 지역별 주민 1인당 소득수준의 격차를 줄일 수 있을 것이다. 이처럼 지역발전 격차를 줄이는 전략은 바로 기본 공공서비스의 균등한 분배와 생산요소의 지역 간 합리적인 이동을 통해 이루어진다.

(2) 지역발전 종합전략

4대 지역은 합리적인 발전구조와 상호협력기제를 형성한다. 다른 지역과의 발전관계를 조정하는 것은 줄곧 중국 지역발전 전략의 주요 노선이었다. 비록 계획경제 시기 연해와 내륙 간의 격차가 크지 않았다 해도, 진정한 지역협력발전이 실현되었다고 볼 수는 없다. 중국 정부의 연해지역을 우선적으로 발전시키는 비균형발전전략은 당시의 상황에 적합했는지 모르지만, 이 때문에 광대한 내륙의 발전 잠재력

을 발휘할 수 없었고 지역부조화 문제가 심화되었다. 이러한 상황에서 중국 정부는 국민경제와 사회발전 제11차 5개년 계획(이하 『11·5계획』으로 약칭) 중 지역발전 종합전략을 구체화시켰다. 즉 서부대개발 추진, 동북지역 등 구 공업기지 진흥, 중부지역 발전촉진, 동부지역 선도적 발전지속 등을 꾸준히 견지해 간다는 것이다. 지역발전 종합전략의 실시는 개혁·개방 이래 중국이 실시한 비균형적 지역경제 발전전략에 대한 중대한 조정이라고 할 수 있다. 그러나 이러한 조정은 결코 계획경제 시기에 실행한 균형발전전략으로 돌아가는 것이 아니라, 본질적으로 각 지역 간 발전우위와 발전 잠재력을 충분히 발휘하고 각 지역의 공동발전과 상호협력을 촉진하는 비균형적 협력발전구상을 실현시키는 것이다.

(3) 국토개발구성(格局)전략

주체기능구 형성을 통해 경제구도를 조정한다. 지역협력발전에서 의미하는 협력은 단지 지역 간 격차를 줄이고 상호협력기제를 완비하는 지역발전 구도를 형성하는 것뿐만 아니라 각 지역의 사회경제발전은 반드시 그 지역의 자원환경의 수용능력과 서로 적응하여 이루어져야 한다는 것이다. 각 지역이 자신의 조건과 특성에 근거하여 생산력의 공간배치를 최적화하고, 공간개발의 질서를 규범화하고, 합리적인 국토개발계획을 형성하는 것이 지역협력발전을 실현하는 중요한 요소이다. 주체기능구 계획과 건설의 핵심목표는 바로 오랫동안 지속되어 온 국토정비작업의 비효율, 지역개발질서의 혼란, 지역생태환경문제 등을 해결하는 것이다. 이를 위해서, 『11·5계획』에서는 “국토계획을 강화하고, 주체기능구 형성의 필요에 따라 지역정책을 개선하고 경제구조를

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

조정한다”고 명확히 제안하였다. 주체기능구 형성의 주요임무는 각 지역의 자원환경 수용능력과 현재의 개발비중 및 발전 잠재력에 근거하여 주체기능구의 여건을 확정하고, 합리적으로 최적화개발(优化開發), 중점개발, 제한개발, 금지개발구역을 구분하는 것이다. 아울러 경제구조, 인구분포, 자원이용, 환경보호 및 도시화 구성에 대해 총체적으로 계획하는 것이다. 이러한 지역개발전략의 구상은 과거 중국의 지역개발모델에 대한 중대한 조정과정이다.

(4) 지역일체화 전략

행정구역 경계를 초월하여 몇몇 경제권과 경제벨트를 형성한다. 지역일체화 개념은 매우 풍부한 내용을 담고 있다. 한 국가 내의 지역일체화란 주로 행정구획을 초월한 경제협력, 경제연합 및 경제벨트와 경제권 건설 등을 말한다. 전통적 시장경제체제 아래서 각급 지방정부는 자기 지역의 상대적인 균형과 독자적 체계의 발전을 추구함으로써, 수직적·수평적 분할은 더욱 심해지고 지역 간 산업 연계성은 더욱 약화되었다. 개혁·개방 이래, 사회주의 시장경제체제의 끊임없는 개선에 따라 전국적으로 통일된 큰 시장이 이미 기본적으로 형성되었으며, 지역분업도 끊임없이 심화되었다. 그러나 부인할 수 없는 것은 일부지역에서 지역폐쇄성과 지방보호가 아직도 심각하며, 여전히 지역분업의 불합리한 문제점이 두드러지게 나타난다는 것이다. 이 문제를 해결하기 위하여 중국 정부는, “시장경제규율을 준수하고, 행정적 한계를 타파하며, 추진력이 강하고 연계가 긴밀한 몇몇 경제권과 경제벨트를 만든다”는 입장을 밝혔으며, 합리적인 경제구조의 실현과 발전의 가속화라는 기본방침을 통한 지역공동체추진의 방향을 명확히 했다.

(5) 특수지역 및 빈곤지역의 지원전략

혁명근거지, 소수민족지역, 변방지역, 빈곤지역에 대한 발전지원 강도를 증대시키고, 자원고갈지역을 도와 경제구조를 전환한다. 개혁·개방 이래, 국가가 비록 투자와 정책지원의 중심을 연해지역에 두었으나, 소수민족지역에 대해서는 여전히 인력, 물자, 재정력과 기술 등의 부문에서 그곳에 상응하는 지원을 했다. 중국의 경제력이 부단히 커짐에 따라 혁명근거지, 소수민족지역, 변방지역의 경제사회발전을 위한 지원능력도 끊임없이 향상될 것이다. 1980년대 초 중국이 빈곤지역문제 해결을 준비하고 착수한 이래, 다년간의 꾸준한 노력을 통하여 빈곤구제사업은 세계가 주목할 만한 위대한 성과를 얻었고, 많은 빈곤지역 주민의 생활조건은 두드러지게 개선되었다. 빈곤지역의 경제사회발전을 위한 지원은 장기적인 역사적 임무이며, 또한 지역협력발전을 실현시키는 중요 일환 중 하나다. 자원고갈지역은 새로운 역사조건 아래 나타난 새로운 형태의 빈곤지역으로 경제구조조정이 매우 어렵고 또한 정부의 큰 지원이 필요하다. 이를 위해 중국 정부는 앞으로 각 유형의 특수지역과 빈곤지역에 대한 지원을 증대시키고, 지역협력발전의 실현을 위한 중요한 임무 중의 하나로 확정지을 것이다.

(6) 성진(城鎮)화 전략

대·중·소도시와 성진(城鎮)을 조화롭게 발전시키며 또한 도시군을 발전시킨다. 이러한 성진(城鎮)화 전략도 지역협력 발전전략의 중요한 부분이다. 본질적으로 성진(城鎮)화는 단지 농촌인구가 도시인구로 바

1 성진(城鎮)은 '작은 도시와 촌'이고, 성진화 전략은 일종의 도시 확대 전략이다. (역자 주)

꺾는 것뿐만 아니라, 성진(城鎮)체계가 끊임없이 발전하고 개선되며 경제구조가 끊임없이 조정되는 과정이다. 건강한 성진(城鎮)화의 발전을 촉진하고 합리적인 성진(城鎮)체계와 성진(城鎮)공간 분포방식을 형성하는 것은 지역경제의 균형발전을 촉진하는데 매우 중요한 의미를 갖는다. 개혁·개방 초기, 중국은 “대도시의 규모를 규제하고, 중등 규모의 도시를 합리적으로 발전시키며, 소도시를 적극적으로 발전시킨다”를 성진(城鎮)체계 건설의 주요방침으로 삼았다. 성진(城鎮)화 과정이 부단히 빨라짐에 따라, 종전의 대도시 규모를 규제하던 성진(城鎮)화 전략은 이미 새로운 시기의 빠른 성진(城鎮)화 발전의 요구에 적응할 수 없게 되었고, 이를 위해 중국 정부는 대·중·소도시와 성진(城鎮)의 협력적인 발전을 지속할 수 있는 새로운 구상을 내놓았다. 그리고 “총괄적 도시농촌관리, 합리적 구성, 토지절약, 기능완비, 이대대소(以大帶小, 큰 것이 작은 것을 이끈다)라는 원칙에 따라, 대·중·소도시와 성진(城鎮)의 협력적인 발전을 촉진시킨다. 종합적인 수용능력강화를 중점적으로 하여, 특대도시를 중심으로 방사작용이 큰 도시군을 형성하고, 새로운 경제성장거점을 육성한다”는 성진(城鎮)화 전략을 명확히 했다. 이러한 성진(城鎮)화 전략은 중국의 성진(城鎮)화 건설과정에서 나타나는 문제점에 맞추어 조정한 것이다. 즉, 성진(城鎮)의 건강한 발전과 도시가 농촌을 이끌어 주도록(以城帶鄉) 하여 도시와 농촌의 이원적 구조문제를 더욱 빨리 해결해 줄 수 있는 관계를 촉진토록 하였고, 성진(城鎮)화 수준과 성진(城鎮)의 합리적인 구조 및 완비된 성진(城鎮)기능의 관계를 제고하도록 충분히 고려했다. 이는 토지집약이용형 성진(城鎮)화 노선의 기본방침을 명확히 한 것이다.

(7) 국경지역 개발·개방전략

국경지역 개발·개방의 새로운 모델을 모색한다. 1990년대 초 이래, 중국 정부는 연이어 지린성(吉林省) 훈춘(琿春) 등 14개 국경도시를 진일보한 개방도시로 하고, 점차 주요 변경도시와 변경경제합작구의 건설을 중심으로 한 국경지역 거점식 개발·개방모델을 형성하도록 비준하였다. 다년간 끊임없는 노력을 통하여 국경지역의 개발·개방은 많은 진전을 이루었고, 변경무역의 규모는 꾸준히 확대되고, 주변국가의 경제무역왕래는 날이 갈수록 밀접해지고 있다. 게다가 주민의 부 증가, 변방의 안정, 선린관계 등 다양한 방면에서 중요한 역할을 발휘했다. 그러나 부인할 수 없는 것은 최근 몇 년 사이에 이러한 개발모델의 한계성이 날이 갈수록 심화된다는 것이다. 변경도시들은 일반적으로 규모가 비교적 작아, 단시간 내에 경제자원과 인구를 대규모로 유입하는 것은 매우 어렵다. 그 때문에 국경지역의 경제사회발전에 대한 추진력은 유한하다. 많은 변경도시와 변경경제합작구는 국내 배후지의 지원이 부족할 뿐만 아니라, 인접국가와의 협력도 효율적인 추진이 어렵다. 이러한 배경에서 갈수록 국경지역의 개발·개방모델에 대한 혁신이 요구되고, 이 때문에 국경지역의 대외개방을 끌어올린 것이다. 이를 위해 중국 정부는 창지투 개방·개발 선도구를 두만강지역에 건립할 것을 제안했다. 창춘·지린이라는 두 개의 특대도시, 즉 창지 경제구를 중국이 참여하는 두만강지역 합작개발의 중점지역에 포함시켜 창지 경제구의 방사능력을 더욱 강화하고, 두만강지역의 개발 및 개방을 위하여 더 많은 지원을 함으로써 효과적으로 국경지역의 개발 및 개방을 촉진시키려 한다. 이로써 국경지역의 경제사회를 더욱 빠르게 발전시키고, 특히 기타 내륙변경의 성 및 해당지역의 개발·개방 가속화를 위한 신 모델을 모색하고 경험을 축적할 수 있다.

(8) 지역협력 발전전략 실시에 따른 정책보장대책

관련부문의 제도개혁을 심화한다. 하나의 합리적이고 유효한 전략 체계는 명확하고도 과학적인 전략목표가 필요하다. 게다가 일련의 실시수단 즉, 정책지원체계가 필요하다. 기본공공서비스의 균등화를 실현하기 위한 첫 번째 조건은 각 지역의 공공재정능력의 기본적 균등화이다. 서로 다른 지방정부의 재정능력 차이가 매우 큰 상황에서는 기본 공공서비스 균등화의 실현이 매우 어렵다. 주체기능구(主体功能区區)의 건설도 재정체제 개혁을 전제로 하여야 한다. 주체기능구 건설의 본질은 바로 장기적 이익과 국가의 전체이익을 위하여, 생태가 심하게 취약한 지역, 생태가치가 비교적 높은 지역, 특수한 생태와 인문적 가치를 구비한 지역 등지에서서의 개발행위를 제한 또는 금지하는 것이다. 경제발전 잠재력이 비교적 크고 또한 종합적인 수용능력이 비교적 높은 지역은 되도록 빨리 인구를 유입하고 경제건설의 중심지대로 발전시켜야 한다. 또한 개발밀도가 높고 종합적인 수용능력이 약해지기 시작한 지역은 반드시 규모 확장을 적당히 규제하는 가운데 최적화하는 길로 나아가야 한다. 그리고 개발제한 및 개발금지지역이 지불해야 하는 희생은 반드시 그에 따른 보상을 받아야 한다. 이를 위하여 정부는 “기본공공서비스 균등화 및 주체기능구 건설의 추진을 중심으로 공공재정체제를 개선한다”는 것을 당면 재정체제 개혁의 심화를 위한 하나의 기본방침으로 확정했다. 또한 “중대 프로젝트 구성에서 중서부발전을 충분히 고려해야 한다”는 것을 명확히 제기하여, 전면적으로 중국 특색의 지역협력 발전전략 체계에 적용할 수 있는 중요한 정책보장대책으로 삼았다.

2. 동북진흥 전략과 정책체계의 형성 및 실시효과

2003년 10월 중국 정부는 동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략을 공포, 실시하였다. 동북지역의 각 지방정부도 동북 구 공업기지 진흥에 관한 일련의 정책조치를 잇달아 발표했다. 진흥 전략과 정책의 전면적 실시에 따라, 구 공업기지 진흥은 중요한 진전을 이루었다. 아래에서는 동북진흥 전략이 제기된 배경 및 정책체계의 형성과 주요내용, 그리고 진흥 전략의 실시효과에 대하여 간단하게 분석할 것이다.

가. 동북진흥 전략의 제기 배경

건국 후, 중국은 중공업을 우선 발전시키는 공업화의 길을 걸었다. 동북지역은 그곳의 풍부한 자연자원과 양호한 공업기반 등의 비교우위를 바탕으로 국가가 처음 중점적으로 건설하는 중공업기지가 되었으며, 공업화 초기에는 국민경제체계를 세우고 공업화 및 도시화를 추진하는 데 중요한 공헌을 했다. 1950년대까지 개혁·개방 이전의 20여 년간, 동북지역의 공업생산액은 약 11% 성장하였고, 전국 공업총생산액에서 차지하는 비중이 높게는 16.2%²에 달했다. 그러나 개혁·개방 이후부터 동북지역은 체제전환과정 중에 많은 어려움을 겪었다. 몇 가지 있는 발전우위는 점차 상실되었으며, 전통적인 계획경제체제가 남겨놓은 여러 가지 폐단들이 끊임없이 드러나 동북지역의 개혁과 발전을 제약했다. 1980년도와 비교해 볼 때, 2000년 동북 3성의 공업총생산액과 GDP총량은 전국총액에서 차지하는 비중이 각각 6.4%와 4.3%³로 하락했고, 공업생산액은 전국순위가 대폭 하락해 랴오닝성

2. 王勝今·吳昊主編, 『中國東北振興與東北亞區域合作研究』(吉林人民出版社, 2006).

3. 丁四保, “克服東北現象的出路探討,” 『腦庫決策』, 第20期(2003), <<http://www.cdi.com.cn>>.

(遼寧省), 지린성, 헤이룽장성(黑龍江省)의 공업생산액은 각각 전국 2위, 7위, 15위에서 7위, 13위, 18위로 떨어졌다.

전체적으로 볼 때, 중국이 대외개방의 정도가 심화됨에 따라, 동북 구 공업기지의 경제발전은 궁지에 처하게 되었다. 전통적인 우위산업-장비제조업이 미증유의 국제경쟁에 처했을 뿐만 아니라, 게다가 계획경제체제하에 구 공업기지가 남겨놓은 대량의 국유기업 내부의 조직구조, 경영관리 방식으로서는 시장경제의 요구에 효과적으로 적응할 방법이 없었다. 이러한 곤경을 야기한 원인은 여러 가지인데, 가장 주요한 것은 세 가지 측면에서 구체적으로 나타난다.

하나는 체제전환과 경제발전의 제도적 환경이 근본적으로 변한 것이다. 계획경제가 사회주의 시장경제체제로 전환하는 과정에서 동북지역에는 국유경제가 비교적 큰 비중을 차지했는데, 다른 지역에 비해 더 비싼 개혁과 체제전환의 비용에 직면하여 시장경제환경을 빠르게 개선하기 어려웠다. 둘째는 천혜의 자원과 ‘자원주도’의 경제발전에 중대한 변화가 발생했다. 동북지역의 많은 자원개발형 도시와 자원개발형지구(地區)는 1990년대 초부터 채굴할 수 있는 자원의 부단한 감소, 심지어 자원고갈의 문제가 나타나기 시작하였고, 생산량의 끊임없는 감소와 채굴원가 대폭 상승은 동북 구 공업기지의 자원성산업의 지위를 심하게 떨어뜨렸다. 게다가 정보와 기술의 발전은 현대 경제가 광범위한 ‘무역’활동을 통해서 충분히 공급받을 수 있도록 하여 원래 그 곳의 자원우위에 의지하여 세워졌던 중화학공업도 갈수록 치열한 국내외의 경쟁상황에 처했다. 세 번째는 대외개방 전략단계와 지리적 우위에 있어서 중대한 역전이 발생했다는 것이다. 개혁·개방 이후 정부는 동남연해지역으로부터 점차 내륙으로 추진되는 단계적 대외개방 전략을 실행하여, 동북 구 공업기지의 절대다수 지역이 국가의 대외개방 중점지구에 선정되지 못했다. 또한 몇 가지

중요한 지원조건이 약화, 소실 심지어 상반된 곳으로 전환됨에 따라, 동북 구 공업기지의 경제발전은 큰 어려움과 도전에 직면하게 되었다.⁴ 이러한 배경 속에서, 중국 정부는 “동북지역 등 구 공업기지의 더 빠른 조정과 개선을 지원하고, 자원채굴 중심의 도시가 그 산업을 계승발전 시키도록 지원한다”를 새로운 시대 경제건설의 중요한 전략임무로 확정하고, 이어 동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략을 제기했다.

나. 동북진흥정책체계의 형성과 주요 내용

동북 구 공업기지 진흥 전략의 틀에서, 각종 동북진흥과 관계된 정책이 계속해서 수립되어 비교적 완성된 정책체계를 이루었다. 전체적으로 두 시기로 나누어 동북진흥 전략의 전면적인 실행 및 정책체계형성과 그 주요 내용을 분석해 보도록 하겠다.

(1) 동북진흥정책체계의 초기형성단계(2003.10~2006.12)

이 단계에서 중앙정부와 동북지역의 각 지방정부는 관련정책을 수립했는데, 그 내용에 건설사업 지원정책, 세금우대 및 세계개혁정책, 국유기업개편 및 개혁정책, 자원형 도시의 전환 및 광산지역 개조지원정책, 도시 사회보장체계의 개선정책, 농촌 및 농업발전추진정책을 포함한다. 더 나아가 대외개방정책 등 다방면으로 확대하여 초보적인 동북진흥정책체계를 형성했다.

4- 王勝今·吳昊主編, 『中國東北振興與東北亞區域合作研究』(吉林人民出版社, 2006).

○ 산업 및 사회기반시설사업 지원정책

- 국채자금사업 지원정책: 2003~2004년, 중국 정부는 두 차례에 나누어 국채자금사업 297건을 추진하였는데 총 1,089억 위안을 투자, 국채사업 어음할인 자금 8억 위안을 하달했다. 2005년 재차 동북지역 국채자금 44.07억 위안을 하달했고, 국채자금 4.29억 위안을 배정했으며, 주요 용도는 광산개조, 변압기 제조기지 건설, 발전기개조, 중형기계, 농산품 가공 기계 등 다양한 영역에 쓰이며, 그 취지는 동북 등 구 공업기지의 산업구조를 개선하고 주요산업의 기술 수준을 제고하는 데 있었다.
- 산업발전 지원정책: 2004~2005년, 중앙정부는 두 차례에 걸쳐 27건의 하이테크산업 특별프로젝트를 구상했는데, 장비제조, 석유화학, 농산품가공, 자동차부품 등 비교우위산업 및 기간산업의 육성을 중점적으로 배치했다.⁵ 또한 18억 위안을 전자정보산업, 생물의약산업, 정밀화학공업 등 중점영역에 투자하여 하이테크산업의 발전을 촉진하고 산업구조를 한 단계 높이는 데 취지를 두었다. 2006년, 국무원은 「장비제조업 진흥의 가속화에 관한 의견(關於加快振興裝備制造的若幹意見)」을 하달하여, 전면적으로 장비제조업의 진흥을 추진했다.

지방정부의 관련정책은 다음과 같다. 2004~2005년, 지린성은 과학기술기업, 중국제일자동차그룹(中國第一汽車集團)의 발전과 자동차 및 부품수출, 민영경제, 현(縣)급 지역경제를 지원했고, 랴오닝성은 건설사업 환경영향 평가문건의 등급별 심사비준과 정보산업 및 현대화

5- 鮑振東主編, 『2006年: 中國東北地區發展報告(東北藍皮書)』(社會科學文獻出版社, 2006), p. 485.

물류업 발전을 지원하며, 헤이룽장성은 국가건설사업의 회계감사 방법과 비정부성 투자사업의 심사비준 방법, 하다치(哈大齊)공업회랑지대 건설지원 등 관련정책을 각각 내놓았다.

- 사회기반시설건설 투자지원정책: 전력망 건설사업 및 하천관리 사업에 중점을 두었다. 전력망 건설사업은 2004~2005년 국가개발개혁위원회에서 「동북지역 전력산업 중장기 발전계획(2004~2020년)」을 수립했고, ‘서전동송(西電東送, 서부 지역의 전력을 동부 공업지대로 보냄)’ 계획 및 지역핵심 전력망 사업 특별자금 14.69억 위안을 하달하여, 동북전력망 ‘서전동송(西電東送), 북전남송(北電南送)’ 계획의 설비구조건설에 사용하게 했다. 하천관리사업에는 2005년 7월 중앙정부가 먼저 하천관리사업 특별자금 19.23억 위안을 배정했고, 그 용도는 수리기반시설건설이다. 2006년 3월 국무원은 「송화(松花)강유역 수질오염방지기획(2006~2010년)」을 채택하고 총 100여억 위안을 투자하는데, 그 취지는 대·중도시의 심각한 수질오염개선과 하천유역의 환경관리감독, 수질오염의 조기경보 및 긴급처리능력을 강화하는데 있었다.

지방정부의 정책으로 2005년 랴오닝성 정부는 수리사업관리체제 개혁과 관련한 실시의견을 공포하였다. 헤이룽장성 정부는 외자를 이용한 도로기반시설 건설의 가속화를 추진하고, 4가지의 구체적 조치를 제안하였다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

○ 세금우대와 세제개혁정책

- 세금우대정책: 2004~2006년 중국재정부, 국가세무총국은 잇달아 동북 구 공업기지의 광산유전기업 자원세액(礦山油田企業資源稅稅額) 및 기업소득세 등과 관련한 우대정책을 내놓았고, 또한 7가지 동북지역과 관련한 부가가치세의 공제범위 확대 및 동북 구 공업기지기업의 과거 미납세금을 면제해주는 관련규정과 정책을 연달아 내놓고, 먼저 동북 3성 8개 업종에서 생산형 부가가치세를 소비형 부가가치세로 개정실행했다. 랴오닝성, 지린성도 중앙정부의 관련정책에 근거하여 각 성의 현실과 결부되는 규정을 제정했다.
- 세제개혁정책: 2005년 중국 재정부, 국가세무총국은 『동북구 공업기지 자산감가상각 및 할부판매정책 집행의 조건에 관한 통지』를 인쇄 배포했는데, 기업소득세우대정책을 관철시키고 세금징수관리의 틈을 막는 데 의의가 있었다.

○ 국유기업의 개혁·개편·개조 관련정책

- 국유기업의 개혁·개편·개조는 동북 구 공업기지 진흥 전략의 중요한 목표이다. 2004~2005년 중앙정부는 다양한 정책을 내놓았는데, 그 주요내용은 중앙기업의 조정 및 개혁, 중앙기업에서 사회적 기능을 분리·운영(中央企業分離辦社會職能)하고, 집단적 공장소유운영제(廠辦大集體)개혁을 추진하는 등 3개 부문이다.
- 중앙기업의 조정·개혁 지원정책: 회사법인의 설립과 완벽한 관리구조를 통해, 주식제(股份制)개혁의 속도를 높이고 기업의 노동계약제도, 인사제도 및 소득분배제도 등 3가지 제도개혁을 추진한다.

- 중앙기업의 사회적 기능을 분리·운영하는 정책: 대규모 회사, 대기업이 발전하고 국유중소기업 및 시장화 개혁이 활기차게 되어 외자 및 민간자본이 국유기업의 구조조정에 참여하도록 장려하고, 기업의 자회사 분리 및 제도 개혁을 추진시켜 중앙기업의 사회적 기능(企業辦社會)을 분리·운영하는 것을 가속화한다.
- 집단적 공장소유 운영제 개혁정책: 자산과 채권채무, 직원인사, 사회보장 등의 방식을 합리적이고 효과적으로 처리하여, 동북지역의 집단적 공장소유 운영제 개혁을 추진한다.

지방정부의 정책으로 2005년 지린성은 국유기업의 구조조정 과정에서 경영자에게 격려와 제한을 했고, 랴오닝성은 기업의 개혁목표, 핵심 및 주요임무를 심화시켰으며, 헤이룽장성은 중앙기업의 사회적 기능을 분리·운영하는 등 각각 상응하는 것으로 마련했다.

○ 자원형 도시의 경제전환과 광산지역 개조 지원정책

- 광산지역 관리정책: 국책투자로 랴오위엔(遼源), 통화(通化), 훈춘(敦化)을 포함 3곳의 지역관리 사업을 지원하는 것이 중점내용이다.
- 판자촌 개조정책: 2005년 중앙정부는 『동북지역 판자촌 개조작업의 추진에 대한 지도의견(關於推進東北地區棚戶區改造工作的指導意見)』을 내놓아, 각지의 구체적인 실정에 맞는 다양한 방식으로 판자촌 개조를 추진하기 위한 엄격한 법규, 이주절차 및 관리를 요구했으며, 중점적으로 거주민 배치에 신경 쓰고 사회기반시설 건설 및 서비스 강화에 힘쓰도록 했다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

지방정부의 정책으로 랴오닝성 정부는 성 전체 도시에 집중되어 있는 판자촌 개조를 추진하는 데 있어 그 환경보호 우대조치와 관련한 조치를 발표했다. 이는 폐기물 처리비용, 환경영향 평가비용을 감면하는 내용이며, 아울러 환경보호 우대정책의 혜택을 누리게 하는 것이다.

○ 도시 사회보장체계의 개선정책

- 도시 사회보장 시범정책: 2004년 중국 정부(국무원)는 지린과 헤이룽장의 사회보장 시범개선사업에 관한 통지를 공포했고, 연이어 지린, 헤이룽장 두 성의 시범방안을 비준하여 중점적으로 두 성의 사회보험기금 총괄 기금과 개인계좌 결합(統賬結合) 방식의 기본양로보험제도를 완성하고 안정적으로 일원화하도록 지원했다.
- 취업정책: 2005년 11월 국무원은 「취업 및 재취업사업의 강화에 관한 통지(關於進一步加強就業再就業工作的通知)」를 인쇄, 배포했다. 주요 내용은 체제전환으로 생겨난 실업자 재취업문제를 해결하고 도산기업의 근로자 배치 및 고교 졸업생, 도시에 들어와 종사하는 농촌 노동자 및 농경지를 빼앗긴 농민 등의 취업 및 재취업 관련 사업을 재편, 개혁하는 것이다.
- 기업근로자 기본양로보험제도 개선정책: 2005년 12월 국무원은 기본양로금을 적절한 시기에 충분한 액수로 교부하고 기본 양로보험의 범위를 확대하고 총괄적 계층의 관리 및 퇴직자 사회화 관리서비스 제고를 주된 내용으로 하는 결정을 했다.

지방정부의 정책으로 헤이룽장성 정부는 이민행동 임무목표(利民行動任務目標)에 관한 공지를 하달하였는데 주된 내용은 5개 항의 사회보장

건설과 관련된 이민행동(利民行動), 그리고 기업과 개인노동자의 기본 양로보험을 성급에서 총괄관리 하도록 구체적인 실시의견을 내놓았다.

○ 농촌과 농업발전 촉진정책

- 농민부담경감정책: 농민의 수입증대와 농업세율 감소를 촉진, 농업세 면제개혁을 시범실시하는 것이 주된 내용으로, 농작물 우량종 확대 보조금사업, 우수품질의 벼 보조금사업에 집중하며, 지린성과 헤이룽장성은 농업세 면제개혁을 시범적으로 실시하고, 랴오닝성은 농업세 세율을 3% 낮추는 것에 주력한다.
- 농촌기반시설 건설정책: 농촌의 식수안전사업과 대형 관개지구 시범사업공사가 주된 내용으로, 농촌식수사업 35개 항목에 국채를 투자하고 관개지구 부대시설과 절수효과 증대 시범사업 52개 항목에 국채를 투자한다.
- 농림자원의 효과적 이용보존 및 생태건설정책: 토지사용 우대정책, 광산자원 우대정책 및 방호림(防護林) 공사가 주된 내용으로 전국의 중점 방호림 공사와 ‘삼북(三北)’ 방호림 4기 공사 건설에 국채 3억 위안을 투자한다.

지방정부의 정책으로 2005년 지린성 정부는 어업발전의 가속화에 관한 결정을 공포하고 어업발전 방향, 발전경로와 보장대책을 수립했으며, 랴오닝성은 양식보조금 6.35억 위안을 배정, 중점적으로 주요 양식생산지역의 옥수수, 벼, 보리, 수수, 잡곡 등에 대하여 직접적인 보조를 실시했고, 헤이룽장성 정부는 농업의 종합생산능력을 제고하고, 현대 농업건설의 걸음을 가속화하는 데 10개 항목의 구체적 방안을 내놓아 전면적인 농업세의 면세와 농민의 양식보조금 실시 등 농민부담경감의 목표를 실현했다.

○ 동북 구 공업기지의 진일보한 대외개방 확대정책

- 외자이용정책: 2005년 1월 국가상무부, 재정부, 노동사회보장부, 국유자산감독관리위원회, 해관(세관)총서, 은행관리감독위원회는 외자의 적극·합리·효과적인 이용에 관한 의견에 대해 공동발표를 했는데 주된 내용은 외국상인의 투자환경을 최적화하고, 자금의 효과적인 이용과 합리적인 유동을 촉진, 외자의 산업부문에 대한 개입을 장려하는 것이다.
- 대외개방 확대정책: 2005년 6월, 중국 국무원은 「동북 구 공업기지의 진보한 대외개방 확대촉진에 관한 실시의견(關於促進東北老工業基地進步擴大對開放的實施意見)」을 발표했는데 주된 내용은 외자의 국유기업 구조조정에 대한 참여를 장려하고, 중점업종과 기업의 기술진보를 중점적으로 추진하며, 서비스업의 발전수준을 끌어올리고, 지역경제 협력 및 대외개방 환경의 최적화를 촉진하는 것이다.

상술한 7개 부문의 정책 외에도, 중앙정부는 동북지역의 인재은행 건설, 교육사업 발전에 대한 일련의 정책을 내놓았다.

(2) 「동북지역진흥계획」 제정 및 전면실시단계(2007.1~2008.12)

2007년 3월 중국 정부는 산업의 구조조정 강화, 자원고갈형 도시의 경제전환 실시 및 석탄채굴 함몰지역 관리의 가속화, 판자촌 지역 개조사업 가속화를 중심으로 동북지역 등 구 공업기지 진흥의 적극적 추진을 제기였다. 8월 20일 「동북지역진흥계획」(이하 「계획」)을 정식으로 공포 실시했으며, 「계획」은 내몽고 동부지역(내몽고 자치구의 후룬베이

얼시(呼倫貝爾市), 싱안명(興安盟), 통랴오시(通遼市), 츠핑시(赤峰市) 및 시린귀러명(錫林郭勒盟)을 포함)을 동북지역에 포함시켰다. 또한 동북지역진흥을 실현하는 시간적 절차, 사회경제발전의 주요목표, 기본경로 및 보장대책을 명시하여 동북지역의 향후 10~15년의 경제사회 건설의 기본방향을 설정했다. 2007년 말, 중국 국무원은 『자원형도시의 지속가능한 발전을 촉진하는 의견(關於促進資源型城市可持續發展的若幹意見)』을 정식으로 공포 실시하여 자원형도시의 지속가능한 발전을 위한 지원력을 강화했다. 전반적으로 볼 때, 2007년 이후 동북진흥은 『계획』의 정책구상에 따라 전면적으로 여러 진흥사업을 추진했다. 그 정책구상과 기본내용은 아래의 4개 부문과 같다.

- 산업구조의 최적화를 핵심으로 한 지역경제발전의 가속화
 - 『계획』은 동북지역을 국제경쟁력을 갖춘 장비제조업기지, 국가 신소재 및 에너지보장기지, 국가중요상품식량 및 농축산품기지, 국가중요기술연구개발 및 혁신기지로 건설할 것을 명시했다.
 - 공업구조의 최적화 및 향상: 선진장비제조업, 하이테크산업, 에너지산업, 원자재산업 및 특색 있는 경공업을 중점적으로 발전시키고, 이러한 방향으로 산업구조를 조정한다.
 - 현대적 서비스업발전: 시장화, 산업화, 사회화의 방향으로 지속적으로 나가고, 중심도시를 거점으로 현대적인 서비스체계를 구축하여, 국제적인 서비스무역으로의 전환을 적극적으로 추진하며, 서비스업의 발전수준을 제고한다.
- 지역협력과정을 핵심으로 지역균형발전을 촉진
 - 지역공간 구성: 하대 경제지대(哈大經濟帶)를 우선적으로 발전시키고, 연해경제권을 건설함으로써 두 개 축의 건강한 발전을

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

- 촉진함으로써, ‘3종 5횡(三縱五橫)’의 공간발전구성을 이룬다.
- 지역협력: 지역을 초월해 대형 사회기반시설의 건설에 협력하여 동북지역 경제일체화를 이루고, 지역을 초월한 기업연합을 장려하여 미시적 측면에서 지역경제 일체화를 추진한다.
 - 자원형 도시의 지속가능한 발전문제: 자원개발 보상구조 및 쇠퇴산업지원구조를 만들어 자원보상, 생태환경 보장 및 복원 책임을 강화하며, 계승산업을 육성하고, 사회보장체계 및 직업훈련을 강화하여, 기업이 쇠퇴산업으로부터 안정적으로 벗어나 사회 안정을 이루도록 보장한다.
- 개혁·개방 및 자주혁신 가속화를 핵심으로 한 지역발전 활력 강화
- 「계획」은 사고를 더욱 넓히고, 시장의 선택적 역량과 조절기능을 충분히 발휘하며, 정부가 시장 환경을 효율적으로 운영함에 있어 그 역할을 발휘하여 동북지역 발전에 활력을 강화하는 것을 제시했다.
 - 체제개혁과 메커니즘의 혁신: ‘제한정부’, ‘책임정부’, ‘투명한 정부’를 통하여 정부기능의 전환을 가속화한다. 행정체제 개혁을 통하여 지속적으로 국유기업개혁을 심화하고, 비국유경제를 발전시키고, 현대적 시장체제를 갖추고, 종합적인 개혁을 추진한다.
 - 개방 확대: 외국자본 이용의 질을 높이고, 대외무역을 적극적으로 발전시키며, 국제경제기술협력을 강화하고, 대외개방구조를 최적화한다.
 - 자주혁신 추진: 기업의 기술혁신의 지배적 위치를 강화하고, 자주적이고 혁신적인 능력을 강화하며, 자주적이고 혁신적인 투자를 확대한다.

- 사회사업 및 생태건설의 발전을 중심으로 지역발전의 지원보장 능력 제고
 - 교육 및 인재육성: 교육자원 배치의 최적화, 인재개발체계의 완성, 인재교육 및 교류 강화를 통해 점차 인력자원의 이용효율을 제고한다.
 - 취업 및 사회보장: 노동집약형 산업을 적극적으로 발전시키고, 일자리를 개발한다. 농촌의 사회보장정책을 완성하고, 사회보장망의 범위를 확대하며, 사회보장기금의 전체적인 수준을 제고하고, 건전한 사회보장체계를 추진한다.
 - 지속가능발전능력의 제고: 생태건설과 환경보호를 강화하고 자원의 합리적 이용을 촉진하였다. 그리고 동북지역의 2005~2010년간 국내총생산 대비 단위당 에너지소비(單位生產總值能耗) 감소비율, 공업 증가치 대비 단위당 용수량(單位工業增加值用水量) 감소비율, 주요 오염물질 배출감소비율, 농경지보유량, 공업 고체폐기물 종합이용비율 및 삼림 복개율 등의 지표에 대한 제약지표를 제시했다.

다. 동북진흥 전략과 정책 실행에서 얻은 성과

동북진흥 전략과 정책 및 「동북진흥계획」의 전면 실시에 따라 동북구 공업기지 진흥은 중요한 성과를 얻었다.

- 경제의 지속적인 빠른 발전, 경제총량의 대폭 증가: 2008년 동북 3성의 경제총량은 28,196억 위안에 달하며, 2003년과 비교하여 경제총량은 배 이상 증가하여 연평균 13.05% 증가했다. 그 중 지린성의 증가

속도는 전국 2위로 경제총량 증가 폭도 동부 연해지역의 평균 증가폭보다 높은 성장을 유지했으며, 헤이룽장성은 5년 연속 11.6% 이상의 증가 폭을 기록했다.⁶

○ 국유기업개혁의 실질적 성과: 2007년 말까지 동북 3성의 국유기업의 구조조정은 기본적으로 완료되었는데, 그 중 랴오닝성 대형국유공업기업의 90%는 주식제로 전환했고, 중·소형 국유공업기업의 재산권제도개혁도 기본적으로 완성되었다. 헤이룽장성은 2004년 이래 구조조정 범위 내의 3,500개 국유기업 중 3,302개(96%)를 기본적으로 구조조정했다. 2008년 지린성은 전체 3,366개 공업 및 비공업 영역의 국유기업 구조조정을 기본적으로 완료했다.⁷ 국유기업은 합작, 합병을 통하여 활력을 되찾았고, 대형, 중형국유기업의 사회적 기능(企業辦社會)의 분리·운영과 기업의 파산보호정책 면에서 뚜렷한 성과를 보였다.

○ 투자유치 성과, 소비수요의 안정적 확대: 2008년까지 동북 3성은 국가중점발전산업과 사회기반시설 확충을 바탕으로 사회고정자산 투자규모가 날로 확대되어 투자총액이 배 이상 증가했다. 그 중 지린성은 5년 누계 1.5억 위안 이상 투자, 1인당 평균 2만 위안 이상을 투자하여 전국 평균치보다 훨씬 앞섰다. 같은 기간 동북 3성 사회소비수요는 전반적으로 안정적 확대를 유지하여 2007년 까지 동북 3성의 사회소비품 판매총액은 5,450.8억 위안에서 8,360.4억 위안으로 증가했다.

6- 인민일보 논설위원 평론, “東北站上全面振興的新起點,” 『人民日報』(2009.10.26).

7- 國家發展改革委東北振興司, 『振興老工業基地工作簡報』, 第311期 (2009.8.27).

- 대외무역과 외국자본 이용의 빠른 증가: 2007년까지 동북 3성의 수출입총액은 870.71억 달러로 연평균 20% 이상의 증가폭을 기록했다. 그 중 수출액은 연평균 25% 이상의 증가율을 기록해 무역흑자가 날로 확대되었다. 외자이용가치도 날로 높아졌다. 2007년까지 동북 3성의 실제 외국자본 이용액은 120.75억 달러에 달해 배 이상 증가하여 연평균 증가율이 전국 평균치보다 현저히 높았다.
- 재정수입의 안정된 증가: 2008년 동북 3성의 지방재정수입의 합계는 2,000억 위안을 넘었고, 연평균성장률은 20%를 초과했다. 그 중, 랴오닝성 지방재정수입의 증가속도가 전국평균치보다 높은 것을 제외하고, 지린성과 헤이룽장성의 지방재정수입의 증가속도는 평균적으로 전국 평균치보다 낮았다.
- 사회사업의 안정적 발전: 동북 3성의 사회사업은 빠르게 발전하고 있으며, 이미 도시 사회보장체계의 틀을 초보적으로 수립했다. 2008년까지 동북 3성은 이미 기본적인 국유기업 퇴직일원화사업이 완성되었고, 또한 전국에서 처음으로 자금출처의 다원화, 보장제도의 계획화, 관리서비스 사회화의 사회보장체계가 초보적으로 시작됐다. 이외에, 동북지역 취업난은 기본적으로 안정적으로 유지되었고, 5년간 3성의 누계는 성진(城鎮) 취업 1,108만 명의 새로운 일자리를 만들어 냈고, 등록된 성진(城鎮) 실업률은 기본적으로 5.0% 이내로 통제하고 있으며, 제3차산업 종사자와 취업자의 비율은 평균적으로 증가 추세를 나타내고 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

3. 동북진흥 전략과 정책의 새로운 동향

앞서 분석한 것처럼, 동북진흥은 분명히 단계적인 성과를 거두었고, 경제추세는 뚜렷한 호전을 보이고 있다. 그러나 우리는 동북 구 공업기지 진흥이 비교적 장기적인 과정을 거쳐야만 하고, 현재 동북지역의 경제발전수준이 장삼각(長三角), 주삼각(珠三角), 베이징-텐진 경제권(京津冀) 등 주요 경제권과 비교할 때 아직 비교적 큰 격차가 존재하며, 발전 잠재력 또한 충분히 발휘하지 못했음을 알 수 있다. 동북 구 공업기지의 사회경제발전에서 일부 문제점이 여전히 존재한다. 예를 들면, 체계적, 구조적 문제와 생태적 모순에 직면해 있고 기업개혁도 완전하지도 종합적이지도 못할 뿐 아니라, 개별기업의 부담과중과 잉여인력 과다 등의 문제가 아직 해결되지 못하고 있다. 이 때문에 진일보한 동북진흥의 추진이 필요하고 국가가 정책적으로 더 강력한 지원을 하여야 한다. 이러한 배경 하에, 중국 정부는 2009년 9월 9일 『동북 등 구 공업기지 진흥 전략의 진일보 실시에 관한 의견(關於進一步實施東北等老工業基地振興戰略的若幹意見)』을 공포하고, 새로운 형세하의 진일보한 동북지역 등 구 공업기지 진흥실시전략을 전면적으로 배치했다. 진일보한 동북진흥 전략의 실시와 일련의 정책추진은 동북진흥을 새로운 단계로 진입하게 했다. 구체적으로, 2009년 이후 동북진흥을 둘러싸고 제기된 새로운 정책과 기본내용은 다음의 4개 부문이다.

가. 창지투 개발·개방 선도구 수립

2009년 8월 31일 중국 국무원은 「중국 두만강지역 협력개발계획 강요-창지투 개발·개방 선도구(中國圖們江區域合作開發規劃綱要-以長吉圖爲開發開放先導區)」(이하 「계획강요」로 약칭)를 비준했다. 이것

은 중국 정부가 비준하여 실시하는 첫 번째 변경지역 개발계획으로, 중국 정부는 처음으로 두만강지역 협력개발을 국가전략으로 끌어올린 것이다. 또한 창지투 선도구의 수립은 중국이 실시하는 동북진흥 전략의 중요 전략조치의 하나이다. 『계획강요』는 창지투 선도구의 지리적 범위와 선도구 내의 건설계획의 기본내용을 명시했다. 그 지리적 범위는 지린성 창춘시, 지린시의 일부지역⁸과 옌벤주 관할 전지역을 포함하고, 총면적은 7.3만km²이며, 인구는 1,090만 명이다. 이 지역의 면적과 인구는 지린성의 약 1/3에 해당하며, 경제총량은 지린성의 1/2에 달한다. 선도구 내의 건설계획 내용은 경제공간배치계획, 산업발전계획, 사회기반시설건설 및 환경보호계획 등 3개 부문이다.

(1) 경제공간배치계획

『계획강요』는 창지투 선도구의 경제공간 배치와 기능 정립을 명확히 제시하고, 3개 지대로 구분했다.

- 훈춘시: 대외개방의 창구기능을 담당하고 중점적으로 국경을 뛰어 넘는 경제협력을 전개한다.
- 옌룽투(옌지, 룡징(龍井), 투먼): 대외개방의 최전방 지대로서, 중점적으로 두만강지역의 주요 물류중심과 국제 산업협력 서비스 기지의 기능을 담당한다.

⁸ 창춘시 일부지역은 시 지역 및 시가 관할하는 더후이시(德惠市), 쉼타이시(九臺市)와 농안현(農安縣)을 가리키고, 지린시 일부지역은 시 지역 및 시 관할의 자오허시(蛟河市)와 용지현(永吉縣)을 가리킨다.

- 창지 경제구(창춘, 지린 2개시): 해당지역의 산업기반과 인재, 과학기술우위를 이용하고, 생산요소의 결합과 산업개발을 통해 지역협력개발을 지원하는 핵심 배후지 기능을 담당한다.

(2) 산업발전계획

『계획강요』는 선도구의 산업개발 방향, 즉 현대화된 농업과 특색 있는 농업의 기지와 선진화된 제조업과 현대화된 서비스업을 중심으로 한 농업체계 건설을 명시하였다.

- 공업영역: 자동차제조업, 석유화학공업, 농산품가공업, 전자정보 산업, 야금건재산업, 장비제조업, 바이오산업, 신소재산업 등 8대 신형공업기지를 건설한다.
- 서비스영역: 현대적 물류업, 특색 있는 관광업, 혁신적 문화산업, 서비스 외주업, 비즈니스 전시산업, 금융보험업 등 최첨단 서비스 산업을 발전시킨다.
- 농업영역: 농경지 자원보호와 농업기반시설 건설을 강화하고, 식량의 종합적인 생산능력을 점차 제고시키며, 특색 있는 농업을 발전시킨다.

(3) 사회기반시설건설과 환경보호계획

- 교통시설: 창춘을 핵심요충지로 하는 하다(하얼빈~다렌) 여객철도, 창지(창춘~지린) 여객철도, 지린~투먼 고속철도, 창춘, 지린 등 중심도시의 순환고속도로와 기타 도로가 있다.

- 수리시설: 송화강(松花江), 두만강 및 주요도시의 홍수예방공사, 지린성 중부지역의 송화강 물을 끌어들이는 급수공사, 농업용 수리공사, 수자원오염정비공사 등이다.
- 에너지개발: 훈춘의 발전소 3기 프로젝트, 둔화의 수력발전소 프로젝트, 재생에너지 개발사업, 오일세일탐사·개발사업, 창춘~지린, 지린~옌벤 천연가스 파이프라인사업 등이다.
- 정보기초시설: 제3세대 이동통신, 디지털TV, 차세대 인터넷사업 건설을 중점적으로 강화하고, 전자상거래를 위하여 더욱 강력한 지원기반을 다진다.
- 환경보호: 순환경제, 저탄소경제를 발전시키고, 창바이산(한국명: 백두산) 천연림보호, 송화강 유역 수질오염정비, 지린성 중부지역의 유희지 정비 등의 사업을 실시한다.

여기서 지적해야 할 점은, 창지투 선도구는 하나의 독립된 지역이 아니어서, 전면적인 전개와 기타지역과의 협력이 선도구건설의 전제 조건이다. 이를 위하여 『계획강요』는 다음의 3개 부문에서 국내 기타 지역과의 협력발전의 기본방향을 제시했다.

- 지린성 기타지역과의 협력: 한편으로는 창지투 선도구는 반드시 지린성의 성장점이 되어 지린성 기타지역의 경제성장을 이끌고, 다른 한편으로는 지린성 기타지역은 창지투 선도구 건설에 융합되어 사회기반시설 확충, 산업개발 등 여러 방면에 있어서 선도구건설과 연계되어야 한다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

- 헤이룽장, 랴오닝, 네이멍구와의 협력: 창지투 선도구는 헤이룽장, 랴오닝, 네이멍구 간의 철도, 도로를 중점적으로 건설하여, 고효율의 교통망을 형성한다. 성 지역을 초월한 기업의 협력을 지원하고, 동북지역 에너지개발·이용에 대해 협력한다.
- 중국 국내 기타지역과의 협력: 중국 동남부 연해지역의 성 및 시와 산업단지 건설협력을 전개하고, 발달된 성 및 시는 선도구에 대한 산업 이전을 맡는다.

이것으로써 창지투 선도구 건설은 변경지역과 내륙배후지의 연동개발을 통해 지린성 경제사회발전을 추진하며, 나아가 성(지역) 간 상호협력개발을 통해 진일보한 동북 구 공업기지 진흥을 추진할 수 있음을 알 수 있다.

나. 랴오닝 연해경제벨트 건설 가속화계획

2009년 7월 1일 중국 국무원은 「랴오닝 연해경제벨트 발전계획(遼寧沿海經濟地帶發展規劃)」(약칭 「계획」)을 비준했다. 이로 인해 2005년 랴오닝성 정부가 제시한 ‘5점1선(五點一線)’⁹⁾ 연해경제벨트 개발은 정식으로 국가 총체적 지역발전전략에 속하게 되었다. 이것은 중국 정부가

⁹⁾ ‘5점1선(五點一線)’의 ‘5점’은 다롄장상다오(大連長興島)임항공업구, 랴오닝(잉커우, 營口)연해산업기지, 진저우(錦州)서해공업구와 후루다오북항(葫蘆島北港)공업구를 포함, 단둥(丹東)산업단지 및 다롄화위안커우(大連花圍口)공업구를 가리킨다. ‘1선’은 단둥에서 후루다오수이중(葫蘆島綏中)의 1,433km의 임해도도를 가리킨다. ‘5점1선’ 연해경제벨트개발 즉, “점을 연결하여 선, 선으로 지대, 지대로 면을 이룬다(以點連線, 以線促帶, 以帶興面)”라는 공간발전배치를 말하고, 방사 및 추진거리가 해안선 100km 범위 내의 연해경제벨트의 발전을 말한다.

동북 구 공업기지 진흥목표를 전면적으로 실시하고, 연해와 배후지의 상호 발전적 구성을 가속화하여 전국지역 협력발전 촉진 및 동북지역의 대외개방을 진일보 확대하기 위한 하나의 중대한 결정이다.

『계획』은 랴오닝 연해경제벨트의 지리적 범위를 명시하였는데 즉, 다롄, 단둥, 진저우(錦州), 잉커우(營口), 판진(盤錦), 후루다오(葫蘆島) 6개 연해지역의 시가 관할하는 행정구역¹⁰으로, 총면적은 5.65만km²로 성 전체의 38%, 동북 3성의 7%를 차지한다. 인구는 1,769.9만 명으로 성 전체의 41.8%, 동북 3성의 16.2%에 달한다. 지역 총생산액은 6,950억 위안, 성 전체의 51.6%, 동북 3성의 24%로, 동북지역의 유일한 연해지역으로 랴오닝과 동북지역의 경제발전에서 중요한 위치를 차지한다.

『계획』의 기본내용은 공간배치계획, 산업발전계획, 도시와 농촌발전계획, 사회사업과 자원환경계획, 사회기반시설계획과 대외개방계획 등 6개 부문이다.

(1) 공간배치계획

『계획』은 랴오닝 연해경제벨트가 ‘1핵, 1축, 양익(一核, 一軸, 兩翼)’의 지역공간 배치라고 명시했는데 즉, 다롄의 핵심지위를 높이고, 다롄~잉커우~판진을 주축으로 발해만(판진~진저우~후루다오 발해연안)과 황해만(다롄~단둥 황해 연안 및 주요도시) 두 날개축을 성장시키는 것이다.

¹⁰ 상술한 6개 시의 21개 시 지역과 12개의 연해지역 시와 현으로 좡허시(莊河市), 푸란덴시(普蘭店市), 와팡덴시(瓦房店市), 창하이현(長海縣), 동강시(東港市), 링하이시(凌海市), 가이저우시(蓋州市), 다스차오시(大石橋市), 다와현(大窪縣), 판산현(盤山縣), 싱청시(興城市), 수이중현(綏中縣)을 포함한다.

- '1핵': 다롄을 동북아 국제해운 중심지, 동북아 국제물류 중심지, 지역금융 중심 및 국제경쟁력을 갖춘 현대산업 집합지로 건설하는 것이다.
- '1축': 다롄 창싱다오(長興島)를 임항(臨港)공업구로 건설하고, 임항산업단지를 형성한다. 잉커우 연해산업기지 건설, 대형 임항 생태산업구를 건설하고 판진 라오빈 경제구 건설을 가속화한다. 선양-다롄 교통 회랑시대 및 다롄, 잉커우, 판진 등 중심도시에 의존하여, 다양한 국가급, 성급 개발구를 훌륭하게 건설한다.
- '양익': 발해만 날개축에는 진저우만 국가제련기지, 국가석유저장기지, 판진 석유장비제조업기지, 후루다오 북항공업구를 중점 건설한다. 황해만 날개축에는 장허(莊河)공업단지, 화위안커우(花園口)경제구, 덩사허(登沙河)임항공업구, 창산군도(長山群島)경제구, 피양루다오(皮楊陸島)경제구 및 단둥산업단지를 중점적으로 육성, 발전시킨다.

(2) 산업발전계획

「계획」은 랴오닝 연해경제벨트의 산업발전방향을 명시했는데, 즉 크고 강한 비교우위산업 및 하이테크산업을 기반으로 현대적인 서비스업 및 현대화된 농업의 발전을 가속화하고, 선진장비 제조업을 위주로 한 현대화된 산업체계를 형성하는 것이다.

- 공업영역: 선진장비제조업을 중심으로 교통운수설비, 통용설비 및 플랜트제조업, 선박공업, 자동차부품산업, 원자재공업, 석유화

학산업, 제련산업, 신소재산업 및 하이테크산업 등 현대화된 공업을 발전시킨다.

- 서비스업영역: 서비스업생산을 위주로 금융비즈니스 지구, 소프트웨어 개발 및 서비스 외주산업기지, 물류단지, 특색 있는 관광지구 등 현대적인 서비스업을 중점적으로 발전시킨다.
- 농업영역: 식량 1,000억 근 증산사업, 농업시설건설사업, 우수한 품질의 과수개발사업, 특색 있는 산업개발사업, 규모화 표준화된 목축·양식장 건설사업, 건강한 수산물 양식사업, 현대화된 농업 공공서비스체계 구축사업을 중점적으로 추진한다.

(3) 도시와 농촌발전계획

『계획』은 랴오닝 연해경제벨트의 도시화 및 성진(城鎮)체계건설에 대한 기본구상을 제시하였는데, 즉 신형 성진(城鎮)화의 길로 계속해서 나아가고, 특대도시를 선두로, 대도시를 중심으로 중등 도시 및 여러 중소 성진(城鎮)의 순차적 발전으로 네트워크화된 성진(城鎮)체계를 마련하는 것이다.

- 도시와 농촌발전의 총괄관리: 토지이용, 사회기반시설 건설, 호적 개혁, 산업발전, 도시생산요소 흐름, 시장체계, 공공서비스체계 등의 측면에서 도시와 농촌발전을 총괄적으로 관리한다.
- 성진(城鎮)의 종합기능: 중심도시의 기능 강화, 도시사회 기반시설 및 공공서비스시설의 건설강화, 중점 성진(城鎮) 및 분산집중

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

식(組群)¹¹ 성진(城鎭) 건설 강화, 소성진(城鎭) 발전 개혁 시범 등을 중점적으로 추진한다.

- 신농촌건설: 현(縣)지역경제를 중점적으로 발전시키고, 향진(鄉鎭)과 농촌마을 건설을 추진하며, 인구 집중과 이전을 합리적으로 이끌고, 농촌의 사회기반시설을 개선, 정보화 서비스를 제고한다.

(4) 사회사업 및 자원환경계획

「계획」은 기본 서비스 균등화의 단계적 추진을 핵심으로 사회사업을 발전시키고, 자원 절약형 및 환경 우호적 사회건설을 목표로 삼아 자원보호, 환경관리 및 생태건설을 강화하는 기본방향을 명시했다.

- 문화·교육·위생사업: 의무교육 9년, 직업교육, 고등교육을 중심으로 교육사업을 발전시킨다. 도시와 농촌의 공공문화 서비스체계 확산 및 문화인프라 구축을 중심으로 문화사업을 발전시킨다. 공공의료 위생서비스체계, 비상대응체계, 신형도시 위생서비스체계 및 농촌 위생서비스체계 구축을 바탕으로 공공 위생사업을 발전시킨다.
- 취업: 취업 활로를 넓히고, 공익성 일자리를 개발하며, 취업 및 재취업 교육훈련을 강화하고, 취업지원을 전개하며, 인력자원 시장을 규범화한다.

¹¹ 도시의 공간배치형태를 말하는 것으로 일반적으로 몇 개의 지역으로 구성된 것으로 각 지역은 상대적으로 독립적이면서 또한 상호의존적으로 통일된 형태를 구성한다. (역자 주)

- 사회보장: 도시와 농촌의 사회보장체계를 확산시키고, 근로자의 기본적인 의료보험제도 및 신형 농촌협력 의료제도를 완성하고, 실업보험제도, 도시와 농촌의 최저생계 보장제도를 완비하며, 단계적 사회구호체계를 마련하고, 사회복지서비스체계 및 주택보급체계를 구축한다.
- 자원환경보호: 수자원을 절약하고 보호하며, 토지자원을 절약하고 집약적으로 이용하며, 에너지를 절약하고 고효율적으로 이용한다. 청정생산, 순환경제의 발전 및 관리감독체계의 수립을 통해 환경보호를 강화한다. 국가급 및 성급 자연보호구, 방호림체계 구축 및 중요한 해양생태계의 보호를 중심으로 생태건설을 추진한다.

(5) 사회기반시설계획

- 교통운수시스템: 항구를 중점적으로 건설한다. 다롄항, 잉커우항을 주요 항구로, 진저우항, 단둥항을 지역적 중요 항구로, 후루다오항, 판진항을 일반항구로 건설하는 등 단계적으로 구성한다. 베이징~선양~하얼빈(다롄), 진저우~잉커우, 선양~단둥으로 이어지는 여객철도, 단둥~통화(通化), 단둥~하이청(海城), 좡허~까이저우(蓋州), 수이중(綏中)~링위엔(凌源), 판진~푸신(阜新), 피커우(皮口)~창싱다오 등 여러 노선의 고속도로를 건설한다. 다롄저우수이쯔(周水子)국제공항, 단둥공항의 확장과 다롄 등의 신공항을 건설하고, 국내외 항공망을 완비한다.
- 에너지 보장체계: 열원공사, 연해원자력공사, 풍력발전공사, 화력발전공사, 수력발전공사, 대형 석유·가스사업을 중점적으로 추진한다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

- 수자원개발 및 홍수예방: 다뤄팡댐(大伙房水庫), 진링댐(錦凌水庫), 청산댐(靑山水庫) 등 수자원정비공사, 중점수로 및 도시의 홍수예방공사, 연해방조제공사, 농촌의 소규모 수리공사를 중점적으로 추진한다.
- 정보네트워크체계: 현대적인 통신네트워크 구축으로 인터넷정보의 보안유지 관리체계를 강화하며, 긴급통신보안체계를 구축한다.

(6) 대외개방계획

「계획」에서 랴오닝 연해경제벨트는 대내외적으로 연동, 상호 공동 이익을 추구하도록 하며, 안전한 고효율 개방형 경제체계라는 대외개방의 기본방향을 명시하였다.

- 개방형 경제발전: 대외무역 발전방식의 전환, 국제서비스업의 개발, 외자이용의 질과 수준을 제고하고, 지원과 서비스체계를 완비한다.
- 국제협력: 동북아 각국, 아세안, 홍콩·마카오·대만지역, 유럽·미주 등의 국가와의 경제 및 기술 협력을 확대하고, 변경무역을 적극적으로 발전시킨다.
- 국내지역협력: 성 내의 선양경제구와 랴오닝 서북부지역과의 상호협력 메커니즘을 정비하고, 종합 운수망 구축과 동북 배후지와 순조로운 상호작용을 통하여, 항구 및 산업적 우위를 발휘하여 베이징-톈진 도시경제권(京津冀), 산둥반도 도시군, 장삼각, 주삼각 등 국내 기타지역과의 협력을 강화한다.

다. 선양경제구의 국가신형공업화 종합개혁 실험구 비준

2010년 4월 6일 중국 국무원은 선양경제구를 국가신형공업 종합개혁 실험구(國家新型工業化綜合配套改革試驗區)로 정하였다. 이것은 상하이 푸둥(上海浦東), 텐진 빈하이(天津濱海)신구, 청두(成都), 충칭(重慶), 우한(武漢)도시권, 장주탄(長株潭)도시군과 선전(深圳) 등 7개 지역에 이어, 중국 정부가 비준한 제8의 국가종합개혁 실험지역이며, 또한 전국 유일의 신형공업종합개혁 실험지역으로, 국가가 전면적으로 추진하는 동북 구 공업기지 진흥의 또 하나의 중요한 전략조치이다.

선양경제구의 지리적 범위는 선양, 안산(鞍山), 푸순(撫順), 번시(本溪), 잉커우, 푸신, 랴오양(遼陽), 티에링(鐵嶺) 8개의 시와 7개의 현급 시 및 475개의 소성진(城鎮)을 포함하고, 총면적은 7.5만km²로 성 전체의 50.8%, 총인구는 2,359만 명으로 성 전체의 55.6%에 달하며, 도시화율은 65%로 전국에서 도시화 수준이 가장 높고, 전국에서 종합교통은 수체계가 가장 발달된 지역 중의 하나이다.

선양경제구의 종합개혁의 기본구상 및 방향은 다음의 주요 3개 부문으로 나눈다.

(1) 공간배치와 기능정립

선양경제구 종합개혁의 중요한 목표 가운데 하나는 도시 간 연계벨트의 증대효과를 발휘하여, '1핵, 5대, 10군(一核, 五帶, 十群)¹²을 구축하는 것이다.

12- “審陽經濟區構建‘一核, 五帶, 十群,’” 『共產黨員』, 第5期 第12頁 (2010).

- ‘1핵’: 선양경제 핵심구를 건설하는 것으로, 세계 정상급의 선진장비제조업 연구개발기지, 지역적 상거래 물류중심, 지역적 금융중심, 과학기술·문화 서비스중심, 하이테크 산업중심을 건설하여, 점차 동북아의 국제적 중심도시로 발전시키는 것이다.
- ‘5대’: 5개 도시 간 연계벨트를 구축하는 것으로, 선양~푸순도시 연결벨트 외에 선양~번시, 선양~푸신, 선양~랴오양~안산~잉커우 및 선양~티에링 도시 연결벨트가 있다.
- ‘10군’: 5개의 도시 간 연결벨트를 매개체로 하여 주요업종이 뛰어나고 비교우위가 현저한 10개의 핵심산업 클러스터를 만드는 것으로 즉, 선시(審西) 선진장비 제조산업 클러스터, 선양 항공제조산업 클러스터, 선양 훈난(審陽渾南)전자정보산업 클러스터, 안산 다다오만(鞍山達道灣) 철강심 가공산업 클러스터, 푸순 신소재 산업 클러스터, 잉커우 셴런다오(營口仙人島)석유화학산업 클러스터, 랴오닝 방향족탄화수소(芳香烴)화학섬유 원료산업 클러스터, 티에링 특수차량산업 클러스터 및 푸신 장우(阜新彰武)임가공산업 클러스터이다.

(2) 발전목표

- 국가신형산업기지 중요성장구의 건설: 선진장비업, 고가공원재료업 양대 공업기지를 건설하고 전국적인 기술연구개발과 변화혁신의 기지를 만들어 동북아지역의 현대화된 상거래, 물류, 금융중심지로 건설한다.

- 구 공업기지 체제 메커니즘 혁신선도구의 건설: 지역의 혁신체계를 수립하고, 비교적 완벽한 종합개혁정책체계를 형성한다.
- 자원형 도시경제전환 시범구의 건설: 자원형도시의 경제전환을 추진하는 데에, 계승·대체산업 개발을 지원하고, 다양한 산업발전 모델을 육성한다.
- 신형공업화로 현대적인 농업발전을 이끄는 선행구의 건설: 공업으로 농업을 촉진시키고, 장기적으로는 도시가 농촌을 선도하는 효과적인 메커니즘을 구축하여, 현역경제를 육성하고 도·농일체화를 추진한다.
- 자원절약, 환경보호, 조화발전의 생태문화구 건설: 순환경제를 핵심으로 신형공업체계, 지속 이용 가능한 자원보장체계, 화목한 주거생태환경체계를 건설한다.

(3) 보장대책

상술한 발전목표를 구현시키기 위하여, 랴오닝성 정부는 15개 항의 유기적 정책을 공포하여, 선양경제구 종합개혁을 위한 훌륭한 기초 환경 보장을 제공한다. 그 구체적 내용은 다음의 3가지 부문과 같다.

- 토지정책: 도시와 농촌의 건설용지 증감 연계정책을 실시하고, 집약적이고 절약적인 토지사용을 목표로 삼아 새로운 토지관리 기제를 마련한다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

- 행정관리기제: 관리위원회를 구성하여, 경제구 내의 경제와 사회 관리업무를 책임지도록 하고, 훌륭한 인력자원의 선임과 보수제도를 실시한다.
- 용자정책: 사회기반시설 건설 및 주도산업사업을 위해 대부액과 이자부문에 대해서 지원한다.
- 사회사업 발전정책: 솔선하여 호적관리제도를 개혁하고, 도시와 농촌발전을 총괄적으로 관리하는 사회보장체계구축을 가속화하며, 선양·푸순·티에링의 통신을 일체화하고, 통일된 인재정보망을 구축하며, 도·농 기초교육 일체화 개혁을 실시하고, 고속도로, 철도 등 교통망 건설을 가속화하며, 오수정화공사 등을 추진한다.

라. 하다치 공업회랑지대 건설추진

중국 정부가 동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략을 실시하는 데 있어, 2004년 헤이룽장성 정부는 중도알칼리성 토지개발을 제기하고, 「헤이룽장성 하다치지역의 중도알칼리성 토지 등 미사용지 개발이용계획(黑龍江省哈大齊地區重度鹽鹼地等未利用地開發利用規劃)」을 비준하였다. 이것을 기초로 「헤이룽장성 구 공업기지 진흥 종합계획(黑龍江省老工業基地振興總體規劃)」을 결합시켜, 2005년 헤이룽장성 정부는 「하다치 공업회랑지대구성 전체계획(哈大齊工業走廊產業布局總體規劃)」(약칭 「종합계획」)을 비준하였다. 하다치 공업회랑지대의 빠른 개발을 추진하기 위해 헤이룽장성 정부는 2005년에 「하다치 공업회랑지대 건설을 지원하는 정책(支持哈大齊工業走廊建設若幹政策)」을 발표

했고, 29개의 지원정책을 내놓았다. 2008년 헤이룽장성 정부는 1개의 핵심 시범구 및 5개의 중점단지를 우선 건설하는 발전구상을 내놓았는데, 핵심시범구와 중점단지의 기반시설 건설에 대한 자금 대출에서 5년 재정할인을 부여받았다. 2009년 중국 국무원은 「동북 등 구 공업기지 진흥 전략을 진일보 실시하는 데 대한 의견(關於進一步實施東北等老工業基地振興戰略的若幹意見)」을 공포하고, 하다치 공업회랑지대 등 국내일류의 현대적인 산업기지건설의 추진을 제기했다. 「종합계획」은 하다치 공업회랑지대의 지리적 범위, 발전목표, 방향, 산업구도 및 보장대책을 명확히 정하였다. 「종합계획」에 근거하여 하다치 공업회랑지대는 하얼빈, 다칭(大慶) 및 치치하얼(齊齊哈爾)을 중심으로 하고, 하다치 연장선인 짜오둥(肇東), 안다(安達) 등의 시를 포함하는 지역으로, 총면적은 2.118만km²로 성 전체의 4.67%에 해당하며, 2004년 총인구는 802.99만 명, 지역총생산액은 2,600억 위안으로 각각 성 전체의 21.04%와 54%를 차지한다.

총체적으로 볼 때, 하다치 공업회랑지대의 발전구상과 지원정책은 다음과 같다.

(1) 전략적 위치와 발전목표

「종합계획」은 하다치 공업회랑지대의 지위를 명확히 했는데 즉, 비교우위에 의존하여 국내외 자본 및 기술을 유입하고, 다양한 산업이 상호협조하는 새로운 체제, 고도의 과학기술, 외향형, 생태화, 합리적 구조, 고속성장의 산업고지 및 경제밀집구를 건설하여, 헤이룽장성의 구 공업기지 진흥의 핵심구 및 선행구를 만든다.

○ 발전목표

- 단기: 사회기반시설 건설, 민영경제 발전, 산업협력체계 구축
- 중기: 장비제조, 석유화학, 식품, 의약, 최첨단기술과 현대적 물류업을 위주로 한 서비스업 등 특색 있는 산업클러스터 육성
- 장기: 산업클러스터의 우위를 현저히 하고, 생산력을 합리적으로 배치하며, 과학기술지원을 강력히 하고, 보장체계를 완비하며, 생태환경이 우수한 공업회랑지대를 건설한다.

○ 기본발전구상

- 핵심시범구와 중점단지의 우선적 건설: 자금 및 프로젝트 지원을 통하여 사회기반시설 건설에 대한 집중역량을 강화한다.
- 강력한 선전과 홍보: 국내외 다량의 홍보활동을 통하여 지명도를 높이고, 국내외 투자를 유입시켜 공업회랑지대 건설을 가속화한다.
- 비교우위 산업클러스터 개발: 각 단지는 비교우위산업을 둘러싸고 관련기업 및 정밀 가공업을 발전시키며, 우위지역에서 점차적으로 산업클러스터를 형성한다.
- 자원의 집약적 이용, 생태환경을 보호하는 신형공업단지조성: 투자확대를 통하여 녹색의 생태단지를 조성한다.

(2) 산업분포

『종합계획』은 하다치 공업회랑지대의 산업분포를 명시했는데, 즉 장비제조, 석유화학, 농부산물가공, 의약, 하이테크산업을 중점적으로, 현대적 물류업 등의 서비스업을 보장하고 지역경제의 균형발전을 추진한다.

- 하얼빈: 최첨단기술이 선도하는 자동차, 항공, 전기, 의약, 환경, 정보, 녹색식품 및 물류업을 발전시키고, 장베이(江北)공업신구 및 핑팡(平房)공업신구를 건설한다.
- 다칭: 고부가가치의 석유화학공업, 천연가스화공 등의 계승산업 및 식품, 방직, 신소재, 기계제조, 전자정보 등의 대체산업을 발전시킨다. 동청(東城)최첨단기술개발구, 홍강(紅崗)건자재가공구, 룡펑(龍鳳)제품가공구, 랑후루(讓胡路)기계제조와 화공원료가공구 및 현대적 물류체계를 건설한다.
- 치치하얼: 장비공업, 식품공업, 석유화학공업, 전자정보, 환경, 에너지, 제지, 야금, 건재 등의 산업을 육성한다. 중점적으로 난위안(南苑)최첨단기술산업, 베이위안(北苑)경제개발구, 푸라얼지(富拉爾基)민영과학기술시범구 및 물류시스템을 만든다.
- 자오둥: 바이오산업 및 특색 있는 농산품, 한약재가공업을 발전시켜, 자오둥 경제기술개발구를 건설한다.
- 안다: 유제품공업, 다칭시에서 방사된 정밀화학공업 및 석유제품가공업을 발전시키고, 종합개발구 및 정밀화학공업구를 건설한다.

(3) 지원정책

- 토지정책: 건설용지의 지표는 우선적으로 공업회랑시대 건설용지의 수요를 보증하도록 한다. 일반적으로 공업용지의 양도금은

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

기준지가의 70%를 수납하는데, 한 번에 납부하기 곤란한 자는 분기 혹은 여러 해로 나누어 납부할 수 있다. 투자총액이 5,000만 위안이 초과하는 사업은 토지사용권을 출자방식으로 평가하여 토지를 공급할 수 있다.

- 재정정책: 세수분배 및 감면정책을 통하여 「공업회랑시대 프로젝트」를 우선적으로 지원하고, ‘공업회랑시대’ 내 기업의 수출 확대를 장려한다.
- 과학기술 및 인재정책: 다양한 형태로 특출한 공헌을 한 과학기술자 및 관리자를 격려하고, ‘공업회랑시대’의 인적자원 정보은행 및 인터넷 콘텐츠를 활용해 인재 채용체계를 구축한다.
- 투자정책 : 규범화되고 간소화된 심사절차, 녹색통로 등의 방식으로 투자자를 위한 민첩하고도 효과적인 서비스를 제공하고, 훌륭한 투자환경을 조성한다.

4. 향후 전망

최근 2년 중국 정부가 일련의 전략과 정책을 제시하고 실행한 것은 지역협력발전을 촉진하고 동북진흥을 추진하는 기본구상을 더 명확히 하였을 뿐만 아니라, 제도 및 정책 상의 보장을 제공하였다는 것을 의미한다. 이러한 전략 및 정책의 전면적인 실시는 동북지역진흥을 추진하는 효과적인 절차가 될 것이다.

첫째, 동북 4개 지역은 성장거점으로 성장할 가능성이 있다. 창지투

선도구 건설을 통하여 체제혁신을 가속화하고, 창춘-지린 일체화를 실현하며, 또한 창춘-지린을 핵심으로 동북지역의 새로운 중요 성장거점으로 빠르게 발전할 것이다. 랴오닝 연해경제벨트는 항구의 우위를 통해, 임항산업클러스터를 형성하며, 다롄을 중심으로 한 동북아 국제해운 중심 및 국제물류 중심을 구축하는 등, 동북지역 및 환발해지역의 경제성장 거점을 이룰 수 있다. 선양경제구 건설로 동북지역의 도시권역 형성 및 원자재 공업, 장비제조업과 국방전략산업기지의 발전을 더욱 촉진시킬 수 있다. 나아가 선양을 중심으로 지역경제의 성장거점을 형성할 수 있다. 하다치 공업회랑지대건설은 산업구조를 최적화하고, 하얼빈, 다칭, 치치하얼 등 도시의 방사능력을 증강하여, 하얼빈을 중심으로 한 지역성장 거점을 차츰 형성할 수 있다. 하얼빈~다롄 교통축을 따라 4개 지역 성장거점은 협력 발전할 수 있고, 동북지역의 자금, 정보 및 인재흐름을 축적하고 증가시켜 동북진흥을 촉진, 더 나아가 중국의 동·중·서부지역의 균형발전을 구현할 것이다.

둘째, 동북지역은 새로운 대외개방구도를 형성할 가능성이 있다. 창지투 선도구는 유일하게 국가가 비준한 변경 개발·개방지역이다. 동북아로 향한 대외개방창구라는 선구자적인 정책우위를 이용, 내륙배후지와외의 상호발전을 도모하고, 변경 개발·개방의 새로운 모델 및 새로운 메커니즘을 형성, 장차 국가의 대외개방구도에서 중요한 역할을 발휘할 것이다. 랴오닝 연해경제벨트의 발전으로 경제의 중심이 연해로 이동하게 하며, 연해 도시건설과 산업구조의 발전을 추진할 것이다. 또한 선양경제구의 총체적인 발전은 연해 및 배후지의 상호발전의 개방경제구도를 형성할 것이다. 이것은 랴오닝 연해의 지리적 우위를 충분히 발휘하게 할 뿐만 아니라, 중국 연해경제 구도의 발전을 의미하기도 한다. 하다치 공업회랑지대는 서쪽의 만저우리(滿洲里)에서

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

시작하여 동쪽의 수이펀허(綏芬河)까지의 동북지역 북부경제벨트의 핵심지역에 위치하여, 중화학공업과 교통망에 있어 우위를 갖추고 있다. 게다가 중국 정부는 2009년 4월 수이펀허에 제1의 내륙 변경지역 종합보세구 설립을 비준하여, 수이펀허 지역의 개발·개방 수준을 부단히 향상시킬 것이 예상된다. 하다치 공업회랑지대 건설은 향후 만저우리와 수이펀허 두 곳의 중국 최대 대러(對俄)통상항구를 통한 헤이룽장성과 러시아와의 협력을 가속화시키고, 나아가 동북 연해·변경 지역의 전방위적인 개방을 촉진시킬 수 있을 것이다.

셋째, 동북아 지역협력은 실질적 발전을 이룰 수 있는 가능성이 있다. 창지투 선도구는 러시아 및 북한의 항구밀집지역, 몽골 동부 및 러시아 시베리아 극동 배후지와 긴밀히 연결되어 있어 중국이 참여하는 두만강 협력개발사업의 핵심지역이고, 또한 동북아 경제기술협력의 중요한 기반이다. 한편으로 창지투 선도구 건설로 두만강지역의 중·몽, 북·중 국제통로 건설과 변경경제합작구 및 자유무역구의 발전을 가속화시킬 수 있다. 동북아 각국과의 자원 및 에너지 개발, 환경보호, 국제관광 등의 영역에서도 협력을 강화함으로써, 두만강지역협력의 새로운 메커니즘을 형성할 수 있다. 다른 한편으로 창지투 선도구는 랴오닝과 헤이룽장성을 잇는 연결체로 동북지역 동부통로 등 사회기반설비 건설 및 산업의 상호보완을 통하여 향후 랴오닝 연해경제벨트 및 헤이룽장의 대러시아 변경개방의 상호융합을 가속화할 것이다. 특히 연해·변경 개방과 국외자원 개발, 지역경제협력, 국내외 산업 이전과 결합되고 동북 3성의 모든 역량은 국제협력을 전면화시킬 것이다.

참고문헌

王勝今·吳昊主編. 『中國東北振興與東北亞區域合作研究』. 吉林人民出版社, 2006.

鮑振東主編. 『2006年: 中國東北地區發展報告(東北藍皮書)』. 社會科學文獻出版社, 2006.

丁四保. “克服‘東北現象’的出路探討.” 『腦庫快參』. 第20期, 2003.

國家發展改革委東北振興司. 『振興老工業基地工作簡報』. 第311期, 2009.

“審陽經濟區構建 ‘一核, 五帶, 十群.’” 『共產黨員』. 第5期 第12頁, 2010.

『人民日報』.

<<http://www.cdi.com.cn>>.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII



Ⅱ. 창지투 개발계획과 국제협력의 구상 및 현황

위샤오(於瀟)
길림대학 동북아연구원

2009년 8월 30일, 중국 정부는 「중국 두만강 지역 협력개발 계획 강요 - 창지투 개발·개방 선도구」(이하, 약칭 「계획강요」)를 비준하였다. 이로써 창지투 선도구는 중국이 비준하여 시행한 최초의 국경 개발·개방 지역이 되었다. 이러한 전략의 실시는 지린성의 발전에 역사상 유례없는 기회를 제공하였을 뿐만 아니라, 두만강 지역의 국제적 개발과 동북아지역 협력 진전을 촉진시킬 것이다. 이 글에서는 먼저 창지투 개발·개방 선도구의 건설 상황을 소개하고, 중점적으로 창지투 선도구 산업발전 방향을 설명함으로써, 창지투 선도구의 건설 과정 중 국제적 협력의 주요 영역과 전망을 분석해 본다.

1. 두만강 지역 개발의 역사 및 현황

두만강 지역 지리적 범위는 좁은 의미와 넓은 의미로 구분할 수 있다. 넓은 의미의 두만강 지역은 ‘큰 삼각주’로 불리는 지역으로 북쪽 꼭짓점은 러시아의 블라디보스토크, 서쪽 꼭짓점은 중국의 옌지(延吉)시, 남쪽 꼭짓점은 북한의 청진시이다. 하지만 동북아 각 나라와 국제사회는 러시아 연해주 남부의 하산, 중국의 훈춘(琿春)과 북한의 라진~선봉 일대를 포함하는 ‘작은 삼각주’ 지역의 국제적 협력을 주시하고 있다. 넓은 의미의 두만강 지역은 중국의 동북지역(지린성, 헤이룽장성 및 내몽고 지역의 동부), 몽골, 러시아 극동, 한국 및 북한의 서해안 지역을 포함한다.¹³ 본 연구의 두만강 지역 국제 협력 개발은 넓은 의미의 두만강 지역을 가리킨다.

두만강 지역의 국제 협력 개발은 1980년대에 지린성(吉林省) 학자들에 의해 최초로 제기되었고, 그 출발점은 지린성이 바다로 향하는 통로가

13- 王勝今·於瀟, 『圖們江地區跨國經濟合作研究[M]』(吉林人民出版社, 2006), p. 152.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

필요하다는 것이었다. 냉전 체제 종결에 따라 동북아 지역 양대 진영의 대치도 사라졌고, 경제 협력의 잠재력도 부각되었다. 경제 협력의 확대 추세 속에 두만강 지역의 지정학적 장점은 각국의 주목을 끌었고, 관련 국가의 정부와 기업은 두만강 지역의 국제적 개발을 적극적으로 추진하고자 했다.

1991년 유엔개발계획본부(UNDP)는 정식으로 두만강 지역 국제개발계획을 제기했다. 중국, 러시아, 북한은 관련 우대 정책을 공포하는 등 두만강 지역 개발의 1차 붐이 조성되었다. 1995년 12월, 중국, 러시아, 북한 3국은 『두만강 지역 개발 협조위원회 설립에 관한 협정』을 체결하였다. 한국, 중국, 러시아, 북한, 몽골 5개국은 『두만강 경제 개발구 및 동북아 개발 협상위원회에 관한 협정』 및 『두만강 경제 개발구 및 동북아 환경 준칙 양해각서』를 체결했다. 이후 동북아 각 나라는 두만강 지역 개발 사업에 다양한 방식으로 참여했다. 중국은 훈춘시를 중심으로 잇따라 100억여 위안(RMB)을 투자하여 두만강 일대의 교통, 자원, 수리시설, 항구 및 도시 기초 인프라 시설을 대상으로 대규모 건설을 진행하였고, 훈춘시 및 러시아, 북한 접경지역에 대한 투자와 무역, 관광, 국경 운송의 발전을 촉진시켜 이 일대를 과거 군사 금지 구역에서 협력 개발의 신흥 지역으로 탈바꿈시켰다.¹⁴

UNDP는 베이징에 두만강 지역 개발 프로젝트 사무소를 설치하여, 각 회원국의 협력 작업을 지원했다. 중국은 1990년대 초에 중국 두만강 지역 개발 사업 협조 조직을 구성하였고, 현재 협조 조직의 구성원은 이미 20개 부와 위원회로 증가했으며(省지역), 국가발전개혁위원회가 조직의 수장을 맡고 있다.

¹⁴ 王勝今·於瀟, 『圖們江地區跨國經濟合作研究』, p. 157

지린성이 1994년에 두만강 지역 개발 지도 조직을 구성하자, 연변주와 훈춘시도 잇따라 두만강 지역 개발 지도 조직을 설립했다. 이로써, 국제적, 국가적, 지역적으로 비교적 완벽한 조직체계가 구축된 셈이었다.

또한, UNDP 두만강 프로젝트 사무 기구 내에 중·러·북 3국 협조위원회 기구 및 한·중·러·북·몽 5개국 협조위원회 기구 등 두만강 지역 국제 협력개발의 3대 핵심 협상 기구를 기반으로 일련의 양자, 다자 간 협조 기구가 설립되었다.

양자 간 협력 기구는 주로 중·러 총리 정기 회견 위원회 및 그 이하의 각 분과 위원회 기구, 중·북 과학기술 경제무역 위원회 기구, 중국 지린성과 러시아 연해주 공동 작업 조직 기구 등으로 구성되었다. 다자 간 협력 기구는 주로 동북아 박람회, 동북아 경제 협력 세미나, 동북아 지역 정부 수뇌 회의 기구 등으로 구성되었다. 2005년 개최된 UNDP 두만강 지역 개발 프로젝트 제8차 정부 협상·협조 회의에서 각 회원국은 2개 협정 및 1개 양해각서의 유효기간을 2015년까지로 연장했고, 두만강 지역 개발을 두만강 지역 협력으로 격상시켰다. 이러한 협력 기구의 구축은 이 지역의 양자, 다자 간 협력 전개를 촉진했다. 다년간의 발전을 거쳐 중·러·북 3국의 국경 교통 인프라 시설은 많은 부분 개선이 되었고, 두만강 일대에 초기 국제 운송망이 형성되었으며, 지방 정부 간 정기적인 협상·대화 기구가 설립되어 양자 간 무역, 투자, 인적 교류가 끊임없이 확대되었다.

최근 몇 년간, 동북아 국제환경에 엄청난 변화가 발생했다. 2003년, 중국은 동북 지역의 경제 발전에 새로운 활력을 불어넣기 위해 구 공업기지 진흥 전략을 실시하기 시작했다. 2007년 8월, 러시아 연방정부는 「2013 극동 및 바이칼 경제사회발전 강요」를 비준하여 극동지역의 대개발 전략을 실시하기 시작했다.

2008년, 동북아 각국은 국제 금융 위기의 영향을 받아 국가 간 협력을

강화하고자 하였다. 2009년 6월, 중·러 양국의 수뇌부는 러시아 극동 지역 개발 전략 및 중국 동북지역 진흥 전략을 유기적으로 공동 진행하는 데 합의하여 쌍방은 협력을 더욱 강화하고, 공동 발전을 위해 노력했다. 물론, 북핵 문제의 불안정 국면, 정치적 불신, 영토 및 영해 분쟁 등 여전히 존재하던 제약 요소들은 두만강 지역 개발의 주된 장애물이었다. 동시에 두만강 유역 및 환동해 지역은 모두 각국 경제 상황상 상대적으로 낙후된 지역으로써, 경제 협력의 기초가 잘 다져지지 않았기 때문에 결과적으로 두만강 지역 개발과 동북아 지역 협력의 빠른 전개를 가로막았다.

이러한 상황에서 중국은 두만강 지역 개발 추진 및 동북아 지역 협력이라는 장기 비전을 위해 창지투 개발·개방 선도구 건설을 비준했다. 즉, 이곳 선도구의 발전을 가속화시켜 두만강 지역 개발 및 동북아 지역 협력을 도모하고자 했다.

2. 창지투 개발·개방 선도구의 전략수립 및 주요내용

『계획강요』는 두만강 지역 개발을 실제에 적용시켜 동북아 지역 협력 미래 발전 수요를 충분히 고려했다. 또한, 두만강 지역 협력 개발 추진의 중요 의의, 기회 및 전략을 서술했고, 창지투 개발·개방 선도구 건설의 전략 방향과 발전 목표, 공간 배치, 산업 발전, 기초 인프라, 제도, 국제 협력 등 중점적 임무를 제시했다.

가. 전략수립

『계획강요』의 창지투 선도구의 전략수립은 아래와 같이 4개의 방향으로 나뉜다. 첫째, 창지투 개발·개방 선도구의 발전은 중국 엔지

의 개발·개방에 있어 중요하다. 둘째, 중국의 동북아로 향하는 필수 관문이다. 셋째, 동북아 경제 기술 협력의 중요한 무대이다. 넷째, 동북 지역의 발전은 구 공업기지를 전면적으로 진흥시키고, 두만강 지역 국제 협력 개발의 새로운 국면을 여는 중요한 역할을 담당하게 한다.

나. 지리적 범위

창지투 개발·개방 선도구의 지역은 지린성 내 창춘(長春)시, 지린(吉林)시 일부분 및 두만강 일대를 범위로 하고, 총면적은 약 3만km²이며, 인구는 약 770만 명이다. 이 지역의 면적과 인구는 지린성의 1/3 수준이며, 경제 규모 1/2 이상을 차지하는 두만강 지역 협력 개발의 핵심 지역이다.



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

다. 선도구 건설 내용

「계획강요」에 의하면 창지투 개발·개방 선도구 건설 내용은 구역 구분, 단계적 건설 목표, 지역 연계 발전, 대외 협력 영역 등을 포함한다. 최종적으로 창지투 지역을 중국 동북아 지역의 신흥 공업 기지, 현대 농업 시범 기지, 과학기술 개발 기지, 현대 물류 기지 및 동북아 국제 비즈니스 서비스 기지로 건설한다.

(1) 창지투 선도구 지역의 역할분담

창지투 선도구는 공간 구조상 대외 협력의 창구, 최전방, 배후 이 3부분으로 구분할 수 있다.

첫째, 훈춘을 대외 개방의 창구로 한다. 도시의 규모를 적절하게 확대시켜 국제 협력의 경쟁력을 높이고, 훈춘을 국경 지역 수출 가공 제조, 생산 서비스, 국제 물류, 국제 관광 등 여러 대외 협력 방식의 특수 경제 지역으로 건설하여 두만강 지역 협력 개발의 교두보로 삼는다.

둘째, ‘옌룽투’(옌지, 룡징(龍井), 투먼(圖門))를 대외 개방의 최전방으로 한다. 옌룽투 시내 통합 과정을 추진하여 두만강 지역의 핵심 물류 허브 및 국제 산업 협력 서비스 기지로 건설한다.

셋째, ‘창지’(창춘, 지린) 두 도시를 배후로 한다. 창지 일체화 건설 추진을 가속화하여 창지 지역을 두만강 지역의 자원 집중지, 산업과학 기술 개발지, 국제 물류 허브 중심 및 동북아 국제 비즈니스 서비스 기지로 육성한다. 창지투 지역의 도시화 수준을 향상시켜 창춘, 지린 등 중부 도시의 발전을 촉진하고, 명확한 계층 구조, 상호 보완적 기능, 합리적인 구조를 지닌 도시 체계로 점차 탈바꿈시킨다.

(2) 단계적 건설 목표

『계획강요』에 의하면 2012년까지 창지투 경제 규모는 2008년 수준에 비해 두 배 상승함으로써 중국 동북지역 경제 발전의 새로운 희망이 될 것이다. 2020년이 되면 특수 산업 체계는 뚜렷한 경쟁 우위를 점하게 될 것이며, 과학 기술 개발 능력도 국내 선진 수준으로 올라 설 것이다. 창지투 지역 실제 경제 규모는 4배 이상 성장하여 중국 동북 지역 경제 발전의 중요한 성장축이 될 것이다.

(3) 지역 연계 발전

창지투 개발·개방 선도구 건설은 첫째, 선도구와 지린성 기타 지역의 유기적인 연계를 강화한다. 지린성 남부와의 유기적인 연계를 강화하여 공동으로 동북지역의 동부 통로 건설을 진행하고, 지린성 북부와의 유기적인 연계를 강화하여 북부의 더후이(德惠), 푸위(扶余), 유수(榆樹) 및 남부의 스팅시(四平市)와 공동으로 하얼빈(哈爾濱)에 인접한 경제 벨트를 만들어 남북 대외 통로를 형성한다. 지린성 서부와의 유기적인 연계를 강화한다. 지린성과 쑹위안시(松原市)가 공동으로 석유화공기지를 건설하여 자원 채취·가공, 분업·협업이 상호 융합된 지역 산업체를 형성한다.

둘째, 선도구와 동북 기타 지역의 협동 작업을 강화한다. 종합 교통 운송 네트워크 구축 건설을 통해 연해항과 내륙항의 협력을 더욱 강화한다. 석탄, 천연 오일 가스 등 에너지원의 개발 협력을 강화하고, 수리 시설 건설을 전면적으로 추진하여 지역 산업 협력과 상호보완적 기능을 모색한다.

셋째, 창지투 선도구와 기타 성(省)지역과의 심도 깊은 협력을

추진한다. 지방정부 간 교류 무대를 심분 활용하고, 업종 협회, 상회 등 중개 조직을 매개체로 하여 장강 삼각주, 주강 삼각주 등 중국 내에서 수준 높고, 개방 정도가 큰 지역과의 협력을 적극적으로 도모한다. 또한, 기존의 개발 지역을 토대로 공동으로 특색 있는 산업 단지로 건설해 나간다.

라. 산업 발전 방향

독자적인 개발 능력 향상을 토대로 산업 구조를 전환시키는 데 적극 노력한다. 현대 농업 및 특수 농업을 기초로 하고, 선진 제조업 및 현대 서비스업을 중심으로 하는 산업 시스템을 형성한다.

(1) 신공업의 육성

창지투 선도구가 주도하는 산업은 자동차, 석유화학, 농산물 가공, 전기전자, 건축자재 야금, 장비제조, 생물, 신소재 등의 분야이고, 발전의 핵심 및 목표는 다음과 같다.

- ① 자동차산업: 자동차산업은 지린성의 주도산업으로 창지투 개발·개방 선도구의 가장 경쟁력 있는 산업이기도 하다. 선도구의 건설을 통해 이치(一汽)기업을 굴지의 글로벌 기업 대열에 합류시킨다. 독자적인 완성차 생산 능력을 키우고, 완성차의 국산화 비율을 향상시키며, 100만 대 생산능력을 갖추기 위해 중점적으로 노력한다. 또한 신에너지원을 이용한 자동차 개발에 힘쓰며, 산하 100여 개의 전문 부품 기업을 양성한다.
- ② 석유화학산업: 석유화학산업은 선도구의 2차 산업이다. 지화(中石油吉化)기업의 석유화학산업이 원료의 다양화, 제품의 정밀화

를 실현할 수 있도록 하며, 지린 화학공업 순환경제 시범단지
건설한다. 기초 화학공업, 화학공업 신소재, 종합 화학품, 화학섬
유 방직, 생물 화학공업, 천연가스 화학공업의 6대 산업 분야를
발전시켜 1,000만 톤의 정제유, 100만 톤의 에틸렌을 생산할 수
있는 시설을 갖춘다.

- ③ 농산품가공업: 창지투 선도구는 농업 자원이 풍부하여 옥수수 가
공업 발전 및 상품 부가가치 향상에 유리하다. 농축산물 가공은
바이오 건강 품목으로 영역을 넓히고, 최우선적으로 식품 안전
체계를 확립하여 전국적으로 인지도 있는 브랜드를 만든다. 창
바이산(한국명 백두산) 특산품, 광천수 등 특색 있는 자원을 중
점적으로 개발하여 친환경 식품, 유기농 식품, 고급 건강상품으
로 그 영역을 확장함으로써 국제적 인지도 역시 상승시킨다.
- ④ 전자정보산업: 창춘 국가 반도체·전자 산업기지를 선두로 산업
집결도 향상을 가속화하고, 광모니터, 레이저 제조 및 가공, 반도
체 장비 제조, 자동차 전자, 전력·전자 및 반도체 부품, 소프트웨
어 등 6대 산업을 양성하고, 발전시킨다.
- ⑤ 야금건재산업: 광산자원 개발을 통해 기술 및 상품의 수준을 높
이고, 에너지 소비 감소와 환경 보호를 중시하며, 신형 광산자원
종합 개발 기지를 건설한다.
- ⑥ 장비제조업: 중국 베이차(北車)기업 주식회사를 필두로 창춘 철
도 교통 장비 제조 산업원, 지린 풍전핵 장비 산업원, 창춘 및 엔
벤 농기계 산업원 등 독자적인 장비 제조업을 발전시킨다.
- ⑦ 바이오산업: 지역 내 바이오 의약 및 현대 한의약 등의 산업발전
우위를 내세워 천억 위안(RMB)대의 의약산업으로 키워야 한다.
중점적으로 창춘 국가 바이오 산업기지를 건설하고, 지린 바이오

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

첨단기술 산업단지, 둔화(敦化)~옌지 현대식 산업벨트, 바이오 의약, 바이오 자원보호 및 개발 등 바이오 산업 첨단기술 전략을 실시한다.

- ⑧ 신소재산업: 지린 화공 순환경제 산업단지, 창춘 첨단단지, 지린 경제개발구 등의 인프라를 기반으로 자원을 재정비하고, 독자적인 개발 능력을 향상시켜야 한다. 또한 특수섬유 재료, 합성수지 재료, 합성 고무 등을 활용한 신소재 산업을 중점적으로 발전시킨다.

(2) 현대적 서비스업

창지투 선도구는 현대적 서비스업을 크게 발전시키고자 하며, 중점 영역은 다음과 같다.

- ① 전체 경제: ‘동북아 투자무역 박람회’를 계기로 삼아 창춘 남부의 신도시 비즈니스 구역을 기반으로 창춘·동북아 국제 비즈니스 지대를 건설하여 국내외 우수 기업들의 연구개발센터, 구매·마케팅 센터 설립 등 투자를 적극 유치한다.
- ② 현대 물류업: 지역 내 종합 교통망을 기반으로 창춘과 훈춘 사이 지린, 둔화, 옌지를 중심으로 하는 물류 허브를 구축한다. 훈춘~아얼산(阿爾山), 하얼빈~다롄(大連) 간, 서쪽 내몽고, 북쪽 쉬펀허(綏芬河) 및 만주리, 남쪽 다롄 및 단둥항을 잇는 양방향 유통 현대 물류 네트워크를 구축한다.
- ③ 특수관광업: 지역 내 독특한 관광 자원을 앞세워 생태 관광, 민속 관광, 겨울 관광, 국경 관광 등을 테마로 하여 백두산 자연 보호 구역, 송화호(松花湖) 풍경지, 징위에탄(淨月潭) 삼림공원을 중심으로 하는 관광 자원을 개발하고, 관광 시설을 건설한다. 또한

생태, 민속, 겨울 경관을 한 번에 즐길 수 있는, 국내외적으로 유명한 관광의 중심지로 만들어 창지투 관광산업 벨트를 형성한다.

- ④ 문화창조산업: 지역의 민족 풍속과 관동 지역 역사·문화의 특색을 십분 활용하고, 문화 산업 시설 건설을 통해 동북 지역 산업의 중심으로 만든다. 창춘, 지린, 옌벤 내 현존하는 문화 창조 산업 단지를 기반으로 영상, 가무, 자동차 문화, 출판 인쇄, 예술품 유통, 예술 창작, 전시 등 다기능 문화 창조 산업 기지를 건설하는데 모든 역량을 기울인다.
- ⑤ 서비스 외주산업: 소프트웨어 및 정보 서비스 아웃소싱을 대폭 발전시키고, 한국, 일본을 비롯한 유럽, 미국 시장을 적극적으로 개척한다. 소프트웨어 기업과 학교를 집중 육성하고, 과학 연구원, 세계 우수 소프트웨어 기업과 협력하여 소프트웨어 및 정보 서비스 외주 산업 단지를 건설한다.
- ⑥ 비즈니스 전시산업: 전시산업을 주로 육성하여 기초 인프라를 구축하고, 완벽한 관리감독 체계를 갖춘다. ‘중국 지린·동북아 투자 무역 박람회’, ‘중국 창춘 국제자동차 박람회’, ‘중국 창춘 국제 농업 식품 박람회’ 등을 전국적 인지도를 갖춘 전시 브랜드로 키운다.
- ⑦ 금융보험업: 금융기관의 적극적인 개혁 추진을 통해 지역 내 금융 자원을 재정비하고, 국내외 각종 금융, 증권, 보험 등 금융 기관을 적극 유치한다. 또한 국제 금융 서비스를 확충하며, 금융 서비스 환경을 개선한다.

결론적으로, 창지투 개발·개방 선도구의 건설은 현대 농업과 특색 있는 농업을 기초로, 선진 제조업과 현대 서비스업 중심으로, 국제협력의 적극적 전개를 통해 산업을 한층 발달시키고, 경제 구조조정을

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

실현함으로써 고부가가치, 에너지 효율성 제고, 오염 최소화 등을 추구하는 새로운 형태의 경제 성장 방식으로의 전환을 의미한다.

마. 지원 정책

창지투 개발·개방 선도구를 건설하기 위해 중국 정부는 창지투 선도구에 국경 무역에 대한 개발을 우선적으로 부여하였을 뿐만 아니라, 다음과 같은 부문에 대해서도 일련의 정책적 지원을 유지하고 있다.

- ① 지역 내 용지 증설 계획, 도시 건설 용지 증감 제휴 작업, 방치된 토지 활성화, 지역 내 건설 용지 추가 공급, 중대한 사업 건설 용지 확보에 힘쓴다.
- ② 지역 내 건설 사업의 심사, 비준, 준비를 최우선 지원한다.
- ③ 인접 지역 교통 인프라 구축에 관한 협력 사업에 지원을 확대한다.
- ④ 여러 기업의 대외 자원 개발 활동을 촉진하고 이끌어낸다. 지역 내 국제 협력 산업 단지 건설을 지방 정부 쌍방 간 협력 프로젝트에 포함시킨다.
- ⑤ 선도구의 교통 인프라 건설에 전폭적 지원을 하고, 전용 기금을 조성한다. 두만강 지역 국제 협력에 관한 사업은 규정 절차에 따라 아시아 지역 협력 전용 기금에 서면보고한다.
- ⑥ 지역 내 도시의 자원 활용성을 제고하는 작업을 추진하고 중대한 사업은 주로 시범 운영 및 빈곤 구제 등에 치중한다.
- ⑦ 두만강 지역 협력 개발 신탁 기금을 연구·조성하고, 창업 투자, 증권 기금 및 사업 융자 기관을 유지하며, 국외 금융 기관의 기관 설립을 독려한다.

3. 창지투 개발·개방 선도구 국제협력 영역

가. 국제협력 영역

다년간의 실무 경험에서 알 수 있듯이, 꾸준한 대외 개방 확대는 두만강 지역 협력 개발이 진전을 거둘 수 있었던 중요한 추진력이었다. 창지투 선도구의 건설 과정 중 러시아, 북한 인접 지역 기초 인프라 협력, 중국~몽골 대동로 건설 사업, 국경 경제 협력 지대, 국외 자원 개발을 중심으로 주변 국가와 적극적으로 협상하여 두만강 지역 개발 협력 체제를 한층 업그레이드시켜야 한다. 위에서 언급한 각 영역의 경제 협력을 통해 새로운 진전과 새로운 돌파구를 마련해야 한다. 이와 동시에, 선도구 내 여러 국제 공업단지 건설을 가속화하여 한국, 일본 및 유럽, 미국 기업의 투자를 적극적으로 유치함으로써 산업 구조 개혁을 모색해야 한다.

창지투 개발·개방 선도구 국제 협력 전개 과정에서 얻어지는 장점은 다음과 같다. 첫째, 동북아 6개국의 경제 규모가 커지고, 특히 중국과 일본은 세계 경제 규모에서 상위권을 차지할 것이다. 둘째, 발전 잠재력이 크다. 특히 브릭스(BRICs) 4개국 중 중국과 러시아가 그렇다. 셋째, 협력 가능성이 크다. 중국의 거대 시장 및 인력 자원과 러시아의 풍부한 자연 자원의 결합, 선진국인 한국, 일본과의 자원 및 기술 결합 등 협력의 여지와 시장 잠재력이 무궁무진하다. 넷째, 창지투 지역의 우월한 지리적 장점상 동북아 지역의 중심지이자, 신 유라시아 대륙의 가교 역할을 할 것이다. 또한 동북아 각국으로 통하는 허브로써 러시아, 북한의 항구, 몽골 동부, 러시아 시베리아 극동 배후지를 긴밀하게 연결할 것이다.

창지투 개발·개방 선도구 내 국제 협력은 포괄적이며, 다단계 양상

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

을 띠고 있으며, 특히 강조하는 주요 분야는 다음과 같다.

첫째, 국제 대통로 개통 공사 가속화. 종합 교통 운송 인프라를 구축하고, 동북아 경제 지대를 관통하는 국제 운송 통로를 건설한다.

둘째, 국경 경제 협력지대 건설 적극 추진. 투자무역, 수출가공, 국제 물류 등을 하나로 묶는 멀티 경제 지대를 형성한다.

셋째, 환경분야 협력 강화. 자원의 종합적 활용, 순환경제의 발전, 두만강 지역 생태환경 종합 관리 등을 강화하고, 국경 자연보호 구역, 국경 습지 등 중요 지역 생태 건설 및 환경 보호의 국제 협력을 적극적으로 증진한다.

넷째, 국제 산업 협력단지 건설 가속화. 과학기술 협력 및 산업 통합을 강화하고, 새로운 공업화 과정을 적극적으로 촉진한다.

다섯째, 지식, 문화, 관광 분야의 교류 및 협력 강화. 그 중 지식 협력을 우선적으로 추진하고, 대외 문화교류를 강화하여 국경관광 협력을 모색한다.

여섯째, 두만강 지역 국제협력 체제 혁신. 기존 협력 체제를 기반으로 동북아 경제 협력 정기 포럼, 두만강 지역 도시 세미나 등 전문적인 토론 활동 개최를 통해 상호 신뢰, 상호 작용하는 인적, 정보 교류의 장으로 만든다.

나. 대두만강 국제 운송 통로

창지투 선도구는 중국이 비준·실시한 최초의 국경 개발·개방 지역으로서, 대외로 향하는 통로의 건설이야말로 선도구의 대외 개방에 있어서 관건일 뿐만 아니라, 두만강 지역 개발 및 동북아 지역 협력의 우선적 사업이다. 창지투 선도구의 대외 국제 대통로 개통 사업은

중국, 러시아, 북한, 몽골을 연결하는 두만강 국제 대통로와 일맥상통한다. 즉, 몽골 동부를 지나 중국 동북 경제 지대를 관통하며, 러시아 극동 항구, 북한 북부지역 항구를 공동 개발·이용하는 종합 교통 운송 기초망 사업이라 할 수 있다. 구체적으로, 몽골 초이발산~중국 아얼산~바이청(白城)~창춘~훈춘~러시아 자루비노 및 북한 라선의 국제 대통로를 일컫는다.¹⁵

두만강 국제 대통로는 동북아 국제 운송길 중 하나이다. 이 통로의 건설 구상은 20세기 90년대 중후반부터 시작되었다. 다년간, 중국 정부와 지린성은 막대한 자금을 투자하여 두만강 지역의 교통 인프라를 건설했고, 훈춘시를 중심으로 중~러 고속도로, 중~러 철도, 중~북 고속도로, 한~중 항로 등 여러 갈래의 육·해상 복합 운송 통로가 잇따라 개통됨으로써 두만강 지역 개발 및 동북아 지역 협력이 촉진되었다. 하지만 몇몇 제약 요소들로 인해 두만강 국제 대통로는 유명무실해졌고, 이로 야기된 현상은 다음과 같다.

(1) 중~러 통로

두만강 지역 중~러 구간은 도로와 철로 교통 체계로 이미 연결되어 있다. 즉, 중국 훈춘~창링즈(長嶺子)항~러시아 클라스키노~슬라브 양카를 잇는 도로이며, 이 도로는 중국 기준상 중급 도로에 해당한다. 중국 투먼~훈춘~창링즈~러시아 카메이소와야~시베리아 대철도를 연결하는 철로이다. 중국 화물은 훈춘의 연안도로와 철도를 통해 러시아 극동 포셋트, 자루비노 등 항구로 운송되며, 이러한 항구들은 각

¹⁵- Kazumi Kawamura, "Outline of the Working Group Meeting on Breathing Life into the Tumen River Transportation Corridor," *ERINA REPORT*, Vol. 60 (2004.4).

국가 및 지역으로 통하는 국제 복합 운송 노선의 역할을 한다. 현재, 중~러 구간의 가장 큰 제약은 중~러 철도가 제 구실을 못한다는 점이다. 러시아 국영 철도와 사영 철도 간의 갈등으로 훈춘~카메이소와야 철로는 2004년 11월 이후 사실상 방치 상태이며, 이는 중국, 러시아 간 무역 및 물류 발전을 심각하게 저해하고 있다.

(2) 중~북 통로

두만강 지역 중~북 통로는 2개의 도로 및 3개의 철로로 구분할 수 있다. ① 중국 훈춘~권하항~북한 원정리항~북한 라선 도로, ② 중국 훈춘~사타자항~북한 라진 도로, ③ 중국 투먼항~북한 남양~두만강~라진 철로, ④ 중국 투먼항~북한 회령~청진 철로, ⑤ 중국 투먼항~북한 남양~두만강~러시아 하산 철로. 현재, 중~북 통로는 훈춘에서 북한 라진항, 청진항을 거쳐 한국 속초, 부산으로 이어지는 해상 운송 노선이 개통되었고, 이 경로는 일본의 사카이미나토항과 니가타항으로도 연결된다. 중~북 구간의 가장 큰 문제점은 북한의 도로 및 철로 시설이 상대적으로 낙후되었다는 점이다. 특히, 북한 원정리~라진의 도로는 자갈길로 도로 사정이 매우 좋지 않아 대형 컨테이너 차량은 드나들기 어렵다. 투먼에서 라진, 청진으로 향하는 철로 역시 마찬가지로 부대시설 낙후, 전력 공급 부족, 차량 부족 등의 문제가 존재한다. 이외에도 라진항의 기중기 등 항구 시설이 낡아 하역능력이 떨어진다.

(3) 중~몽 통로

중~몽~두만강 통로는 중국, 러시아, 북한, 몽골을 연결하는 국제 대통로로서, 러시아 치타~몽골 초이발산~중국 아얼산~바이칭~

창춘~투먼~북한 라진, 청진 (또한 훈춘~러시아 하산~자루비노) 구간이다.¹⁶ 현재 이 통로는 몽골 초이발산~중국 아얼산 (이하 약칭 ‘양산철도’) 구간만이 철로 공사가 진행 중이다. 그리하여 중국 지방 정부 및 기업은 일련의 중국, 몽골 간 철로 건설 계획을 제기했고, 주요 내용은 다음과 같다. ① 양산철도의 남부선 즉, 몽골 초이발산~중국 송베이얼(松貝爾)항~아얼산 구간은 지린성에서 건설을 추진하며, 총 연장은 410km이다. ② 양산철도의 북부선 즉, 몽골 초이발산~중국 킬룬(克爾倫)항~아얼산 구간은 내몽고 자치구에서 건설을 추진하고, 총 연장은 520km이다. ③ 진주(錦州)~초이발산 철도 즉, 몽골 초이발산~중국 비치거투(畢其格圖)항~츠핑(赤峰)~진주 구간은 랴오닝성(遼寧省)이 건설을 담당하며, 총 연장은 1,600km이다.¹⁷

위에서 서술한 철도 건설 계획 중, ‘양산철도’의 남부선은 2007년 8월 중국 정부가 공포한 「동북지역 진흥계획」에도 포함되어 있고, 이 철도의 건설 계획은 「중국 두만강 지역 협력개발 계획강요」의 중점 건설 사업으로서, 창지투 선도구 국제 대통로 개통을 좌우하는 매우 중요한 프로젝트이다. 현재 ‘양산철도’ 남부선은 이미 국가의 비준을 획득한 상태로 새로 짓는 구간이 짧은 점, 거대한 발전 잠재력 등 여러 장점에도 불구하고, 이 사업은 아직 몽골 측과의 협상이 남아있으며, 동시에 기타 다른 노선 건설과도 경쟁 관계에 놓여 있다. 이에 국가 관련 기관은 두만강 지역 개발 추진 및 창지투 선도구 건설 전략 실행 차원에서 이 사업의 건설을 서둘러 추진해야 한다.

16- 葉宝明, “我國東北與蒙古國鐵路通道建設研究[J],” 『世界地理研究』, 6(2) (2004), p. 72.
 17- 於瀟, “長吉圖開發開放先導區與國際大通道建設研究[J],” 『東北亞論壇』, 2010(2), p. 48.

(4) 변경 통상구

두만강 일대 중국, 러시아, 북한 3국의 변경 통상구는 아직까지 통일된 자유 통관 제도 및 검사 제도를 마련하지 못했다. 3국 간 통관, 출입경 관리 제도는 많은 차이가 있으며, 화물 검색, 인원 검색 분야는 제각기 다른 시스템에 의해 이루어진다. 특히 러시아와 북한의 변경 통상구 인프라가 상대적으로 낙후되었기 때문에 초과 화물 및 초과 여객 처리능력이 떨어지고, 검사 속도도 느려 통상구 기능에 영향을 미친다.

(5) 국제 육·해 연합 운송 항로

몇 년 동안 두만강 일대는 여러 환동해 국제 항로가 개통되었다. 주요 노선은 훈춘~라진~부산 정기 컨테이너 항로, 훈춘~자루비노~속초 육·해 여객 화물 연합 운송 항로, 훈춘~포세트~아키타 부정기 컨테이너 항로, 훈춘~자루비노~니가타 벌크 화물 항로 등을 들 수 있다. 2009년 6월 29일, 훈춘~자루비노~속초~니가타 4개국을 연결하는 항로가 개통되었다. 이러한 국제노선의 개통은 두만강 지역의 지리적 이점이 뚜렷이 드러난 하나의 예이다. 그러나 여러 원인들로 인해 몇몇 노선들이 잇따라 중지되었고, 현재 운영되고 있는 노선들도 많은 어려움을 겪고 있다. 훈춘~라진~부산의 정기 컨테이너 항로를 예로 들면, 이 항로는 1995년 10월 개통되었다. 육로 운송은 주로 권하항을 통해 이루어지지만 권하항에서 북한 라진으로 향하는 도로는 자갈길이라 대량 화물 운송이 원활치 않다. 철도 운송은 투먼~남양~라진 철로를 이용하지만 이 구간 철로의 운송 능력이 낮아 자주 운송이 지연되는 상황이 발생한다. 훈춘~자루비노~속초의 육·해 여객 화물 연합 운송 항로를 다른 예로 들면, 이 항로는 2000년 4월 28일 개통되

어 한·중 합자 동춘항운주식회사에 의해 운영되었지만, 운송비용 특히, 러시아 내의 운송비용이 꾸준히 상승하여 운영에 어려움을 겪고 있다.

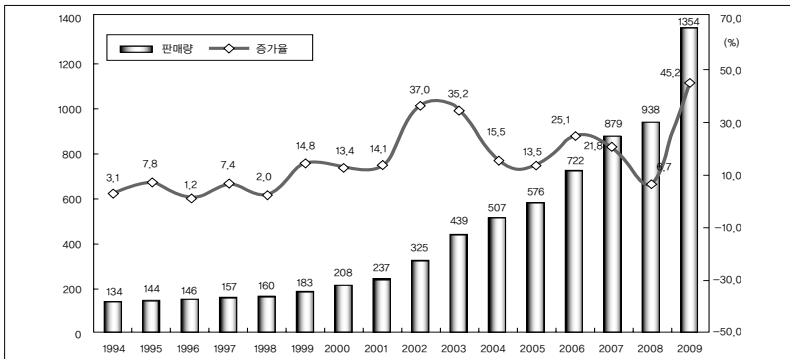
위 내용을 종합하자면, 창지투 선도구 국제 대통로 건설을 서둘러 지린성 및 동북아 전체 지역 내 입체적 교통 네트워크의 건설을 한층 가속화하고, 중·몽, 중·러, 중·북 국경 지대 도로, 철도, 항구의 건설 및 연결 사업을 착실히 추진하자는 것이다. 첫째, ‘양산철도’의 건설 추진에 박차를 가하여 대두만강 지역 국제 대통로 개통을 앞당긴다. 둘째, 중·북 육로 통로의 건설을 가속화하여 북한 내 라진~원정리 간 47.8km의 국도 건설, 권하항을 건너는 중·북 대교 시공, 투먼~남양~라진 및 투먼~회녕~청진 철로 개선을 추진한다. 셋째, 훈춘~카메이소와야 철로 문제를 조속히 해결하여 중·러 철도의 정상 운영을 회복한다. 넷째, 러시아 자루비노항, 북한 라진항, 청진항의 개선 확장 공사에 적극적으로 참여하여 향후 러시아, 북한 내 항구를 융통성 있게 활용한다. 다섯째, 첨단 항구의 건설을 가속화하여 통관 환경을 개선하고, 통관 효율을 상승시킨다. 여섯째, 러시아, 북한 항구와의 연결 및 협력 강화의 일환으로 각종 채널을 동원하여 상대 항구의 시설 및 첨단화 수준을 향상시키고, 양자 간 물류 유통을 촉진한다. 일곱째, 아열산~바이칭 철로 개선 공사를 통해 지린성 서부 지역 내 풍력 발전, 화력 발전 등 에너지 산업의 발전을 촉진하여 창지투 선도구의 에너지 기지로 삼는다. 여덟째, 국경 경제 협력 지대의 건설을 추진한다. 창지투 선도구를 기반으로 중·러 훈춘~하산 및 중·북 훈춘~라선 국경 경제 협력 지대의 건설에 박차를 가하여 대외 개방을 확대하는 새로운 모델로 만든다.

다. 국제산업협력: 자동차산업의 예

창지투 개방·개발 선도구는 국제 산업 협력의 중요 무대이다. 현재, 중국이 유치한 투자는 주로 제조업 분야에만 집중되어 있고, IT산업, 환경 보호 산업, 청정 에너지 산업, 저탄소 및 순환 경제 산업 등의 분야는 여전히 새로운 영역으로 남아있다. 이는 창지투 선도구 건설에 시사하는 바가 크며, 특히 자동차 산업의 협력 비전은 더욱 밝다.

자동차 산업은 지린성의 지주산업일 뿐만 아니라, 창지투 개방·개발 선도구 건설에 있어 향후 발전을 선도할 중요한 산업이다. 동시에 국제 경제 협력을 확대할 중점 산업이다. 21세기 이래(특히, 미국발 금융위기 이래), 세계 자동차 산업에는 일련의 새로운 변화가 발생했다. 미국, 유럽, 일본 등 선진국의 자동차 수요는 점차 줄어든 반면, 아시아 태평양, 동유럽, 남미 등 신흥 자동차 시장은 빠른 성장 추세를 보였다. 글로벌 자동차 산업이 전략적 구조조정 속도를 가속화하고, 시장 경쟁이 나날이 치열해지는 추세 속에서 에너지 절약, 환경 친화형 자동차는 자동차 산업 발전의 주요 트렌드로 떠올랐다.

●도표 II-1 1994~2009년 중국 자동차 판매량 및 증가율



출처: 중국자동차공업협회, 2010.

중국의 자동차 산업도 고속 성장했다. 2003년 말, 국내 자동차 판매 규모는 이미 400만 대를 넘어섰고, 그 후 매년 30%에 가까운 성장률로 발전했다. 2009년 중국은 사상 처음으로 세계 자동차 판매 1위의 대국이 되었고, 자동차 생산량은 1,379.1만 대, 판매량은 1,364.5만 대에 이르러 2010년, 자동차 생산량은 1,500만 대에 달할 것이다.

지린성은 자동차 산업의 요람이다. 1956년 7월, 중국 최초의 차량인 ‘해방’이란 상표를 부착한 트럭을 조립 생산한 이래 오늘날에 이르기까지 50년에 가까운 세월을 거치면서 지린성 자동차 산업은 이치(一汽) 그룹을 중심으로 각종 자동차와 부품의 연구·개발 및 생산, 무역을 포괄하고 있으며, 중형 트럭, 중·고급 세단, 경차 등 각종 차량을 제조해 낼 수 있는 비교적 완벽한 시스템을 구축한 결과, 중국 내에서 규모가 가장 크고, 경쟁력 있는 자동차 제조기지가 되었다. 그 상징적 의미는 다음과 같다.

2009년, 지린성 자동차 생산량이 처음으로 100만 대를 넘어섰고, 사상 유래 없는 속도로 자동차 생산량이 123.5만 대에 달했다. 그 중 승용차 생산량이 86.2만 대였다. 성 전체의 자동차기업 생산액은 2,982억 위안(RMB), 실질이윤 총액은 226억 위안에 이르러 자동차 산업은 이미 지린성 경제의 지주 산업이 되었으며, 성 전체 경제를 이끌어 가고 있다.

● 표 II-1 2003~2009년 지린성 자동차 생산량 및 성장률

연도	자동차 생산량	성장률 (%)	승용차 생산량	성장률 (%)
2009	123.5	43.4	86.20	43.8
2008	86.13	4.7	59.93	3.6
2007	82.30	30.1	57.82	42.1
2006	63.25	21.2	40.70	33.4
2005	52.20	-19.1	30.50	-9.4
2004	64.59	0.8	33.68	-4.0
2003	64.06	21.2	35.07	54.6

출처: 『2004~2010년 지린성 통계연감』.

현재, 지린성은 신에너지 차량을 전략 육성하는 등 새로운 산업화에 박차를 가하고 있다. 관련 기업들도 응용연료전지, 에탄올 가솔린, 천연가스 및 수소 연료 기술을 적극적으로 개발하고 있으며, 전기 자동차, 하이브리드 자동차를 연구·발전시켰다.

2009년 12월, 이치(一汽)그룹을 중심으로 하는 지린성 신에너지 자동차 산업 연맹을 설립하였다. 이 연맹은 신에너지 자동차 및 핵심 부품 생산 기업, 과학 연구원, 시내 버스회사 등 22개의 구성체로 조직되어 주로 신에너지 자동차의 연구 개발과 기술 보급 업무를 담당하고 있다.

창지투 선도구 건설 과정에서 기존 자동차 산업의 국제적 협력은 엄청난 발전이 예상된다. 하지만 신에너지 자동차 산업이야말로 잠재력이 무한한 분야이다. 이미 자동차 산업 방면에서 한국, 일본의 기업들이 기술 및 자금의 우위를 선점하고 있지만, 창지투 개발·개방 선도구의 장점을 충분히 활용하고, 연구 개발의 장 및 새로운 합자 기업

들의 활동 무대로 만들어야 한다. 또한 윈-윈 협력을 확대하여 쌍방향 경제무역 관계를 심화 발전시켜야 한다.

라. 글로벌 관광 협력

두만강 지역의 관광 자원은 매우 풍부하다. 백두산의 자연경치, 북한의 풍속, 중·북·러 국경지대 등 수많은 자연경관 및 문화적 경관은 글로벌 관광 전개에 밝은 전망을 제시해 줄 것이다. 글로벌 관광 협력은 창지투 선도구 국제 협력의 중요 영역 중의 하나이다. 이 때문에 창지투 선도구는 관광 루트 개발, 관광명소 건설, 독자적인 창지투 관광산업벨트 조성사업을 강화해야 한다. 다른 한편으로는 한국, 북한, 일본, 러시아와의 관광협력 강화의 일환으로 협력도시 선정 혹은 도시 간 자매결연 체결, 글로벌 관광루트 공동 개척, 출입국 절차 간소화, 글로벌 관광협력 체제 구축, 관광상품 개발 등을 추진하여 관광산업의 발전을 모색한다.

마. 기타 영역의 국제적 협력

창지투 개발·개방 선도구의 건설 과정 중 러시아, 북한과 쌍방향 협력을 강화하여 두만강 지역 개발의 협력 체제를 더욱 공고히 하고, 중·북·러 훈춘~라선 국경 경제 협력 지역 및 중·러 훈춘~하산 국경 경제 협력 지역을 건설한다. 아울러 북한, 러시아 두 나라와의 협조 방안 및 상호 이익을 증진하는 효과적인 수단을 연구하고, 기초 인프라 시설, 환경 보호 등의 협력을 강화한다. 이와 동시에 선도구 내 각종 공업 단지의 건설을 가속화하여 한국, 일본 및 유럽, 미국 기업들의 투자를 적극적으로 유치한다. 산업 개혁과 경제 구조 조정을 촉진하여 저탄소

경제, 순환 경제를 도모한다.

결론적으로, 창지투 선도구의 국제 협력 분야는 매우 광범위하다. 한국, 일본 등 선진국의 기업들에게 새로운 기회를 제공해 줄 뿐만 아니라, 두만강 지역 개발 및 동북아 지역 협력의 발전에도 유리한 작용을 할 것이다.

참고문헌

王勝今·於瀟. 『圖們江地區跨國經濟合作研究[M]』. 吉林人民出版社, 2006.
於瀟. “長吉圖開發開放先導區與國際大通道建設研究[J].” 『東北亞論壇』,
2010(2).

葉寶明. 我國東北與蒙古國鐵路通道建設研究[J]. 『世界地理研究』, 6(2), 2004.

Kawamura, Kazumi. Outline of the Working Group Meeting on
Breathing Life into the Tumen River Transportation Corridor.
ERINA REPORT. Vol. 60, 2004(4).

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII



Ⅲ. 랴오닝성의 연해경제지역 발전계획과 국제협력 구상

이기현 (李基鉉)
통일연구원 국제관계연구센터

1. 랴오닝성과 동북진흥

건국 초기 중국 공산당은 중공업 우선 발전 전략을 선택했다. 이는 혁명을 막 성공한 중국이 사회주의 국가들의 맹주인 구소련의 경제발전 모델에 영향을 많이 받았기 때문이다. 중국 정부는 새 모델의 우선적 적용지역으로 동북지역을 선정했다. 당시 동북지역은 구소련과 가까운 지리적 이점과 일본 식민지시기에 구축된 근대산업 시설을 갖추고 있어서 중공업 위주의 경제 발전 전략을 시행하는 데 적절했다. 이후 중국 정부는 기계, 석유화학, 야금 등의 주요 산업을 동북지역에 집중적으로 건설 투자했다.¹⁸ 계획경제기간 동안 동북지역은 인구나 면적에 비해 경제적 중요성이 매우 컸으며, ‘공화국의 장자’, ‘중공공업의 요람’이라는 별칭을 얻을 정도로 중국 경제성장을 견인했다.

그러나 개혁·개방 이후 시행된 동남부 연안지역 위주의 불균등 발전 전략은 동북지역을 점차 낙후지역으로 변화시켰다. 동북지역이 중국 전체 경제에서 차지하는 비중 역시 감소했다. 개혁·개방 이전인 1978년 동북지역의 1인당 GNP 수준은 광둥성(廣東省)이나 푸젠성(福建省)보다 높았지만, 2001년 동북 3개 지역의 국내 생산 총액이 광둥성 1개 성에도 미치지 못하는 수준으로 전락했다. 랴오닝성(遼寧省)의 경우 종합경제력 순위가 1978년 전국 2위에서 2003년 15위로 떨어지는 지경에 이르렀다.¹⁹ 동북지역은 중화학공업 육성 지역이라는 특성상 국유 중대형 기업들의 영향력이 강했다. 이들 기업들은 역사가 오래되어 설비가 낙후되었을 뿐 아니라, 시장 경제에 유연하게 대처하지 못하는 구조적 모순 등으로 그 효율성이 매우 낮았다. 이 때문에 기업의 불량

¹⁸ 林毅夫, 『中國的奇跡：發展戰略與經濟改革』(上海三聯書店, 1994).

¹⁹ 李文·劉春光, “振興東北戰略大解讀,” 『新長征』, 第2期(2004), p. 7.

자산 비율이 높았고, 대부분의 경우 적자와 파산을 면치 못하는 상황이었다. 또한 국유기업 개혁 과정에서 구조조정으로 인해 대규모 실업자 양산, 사회적 불안정이 야기되었다. 1990년대 이래 동북 3성 지역에서는 대규모 실업인구가 발생했으며, 랴오닝성의 경우 1995년에서 2001년까지 475만 명의 실업 노동자가 양산되었다. 이는 전국 실업 노동자의 1/10을 차지하는 규모였다. 실직 노동자들은 새로운 산업으로 흡수되지 못하고, 대부분 도시의 빈민층으로 전락하게 되었다. 당연히 사회는 불안정해졌다. 2001년 3~5월에 랴오닝성 각 지역에서 일어났던 대규모 노동자 시위는 동북지역의 불안정성을 잘 보여주는 사례라 할 수 있다.²⁰

중국 정부는 동북지역의 이러한 문제들을 극복하고, 구조조정과 경제발전을 위한 개혁안을 구상했다. 2003년 9월, 원자바오(溫家宝) 총리가 주재하는 회의에서 「동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략에 관한 약간의 의견(關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若幹意見)」의 초안이 통과되었으며, 10월 공산당 중앙위원회와 국무원이 이 문건을 공식화했다. 동북지역은 서부 대개발 전략의 대상인 내륙 서부 지역에 비해 산업 인프라가 우수하다는 장점이 있었다. 또한 중국 정부가 내세운 ‘전면적 소강사회 건설’과 ‘비균형 발전의 극복’이라는 매우 중요한 정치경제적 의의가 있었다. 그러나 서부 대개발 전략이 중앙정부의 막대한 투자로 진행되었던 반면, 동북진흥 전략의 경우는 중앙정부의 지원과 계획보다는 지방정부의 자율성과 시장원리가 더욱 강조되었다.²¹

²⁰- Yongshun Cai, “The Resistance of Chinese Laid-off Workers in the Reform Period,” *The China Quarterly*, No. 171 (2002).

²¹- 이에 대해서는 Jaeho Chung, *et al.*, “Assessing the ‘Revive the Northeast’ Programme: Origins, Policies and Implementation,” *The China Quarterly*, No. 197 (2009), pp. 113~116을 참고.

이런 상황을 볼 때, 각 지방정부의 지역개발에 대한 의지와 발전전략이 더욱 주목될 수밖에 없으며, 지방정부의 노력과 투자유치가 동북진흥의 성공을 결정할 요소라고 할 수 있었다. 랴오닝성은 중앙의 동북진흥 전략을 기회로 삼아, 연해지역을 중심으로 산업기지 조정과 산업육성에 적극적으로 임했다. 랴오닝성 계획위원회 당조(黨組)는 노후한 산업기지 조정문제에 대해 전면적 조사를 진행하고, 전통적 산업기지의 발전역사와 현황, 최근의 추세 등을 연구하여 문제점을 지적하고 향후의 발전경로와 정책건의를 활발하게 제기하여 왔다. 또한 랴오닝성 발전계획위원회가 지역발전을 위한 구체적 안을 제시했으며 중앙정부와의 지속적인 공조를 강조하고 있다.

2. 랴오닝성 연해지역의 발전조건

랴오닝성 정부는 지역경제 활성화를 위해서 연해지역에 주목했다. 랴오닝성의 연해지역은 동남연해지역에 비해 경제발전이 상대적으로 낙후되어 있었다. 연해 6개 주요 도시(다롄(大連市), 잉커우(營口市), 판진(盤錦市), 진저우(錦州市), 후루다오(葫蘆島市), 단둥(丹東市)) 중 다롄이 상대적으로 발전한 지역이기는 했지만, 다른 5개 시의 GDP는 주강 삼각주(珠三角)지역이나 장강 삼각주(長三角) 지역의 최하위 도시의 1/2 수준에도 못 미쳤다. 그러나 랴오닝성의 연해지역은 동북아 지역과의 협력과 대외개방에 유리한 잠재적 조건을 갖추고 있었다.

I

II

III

IV

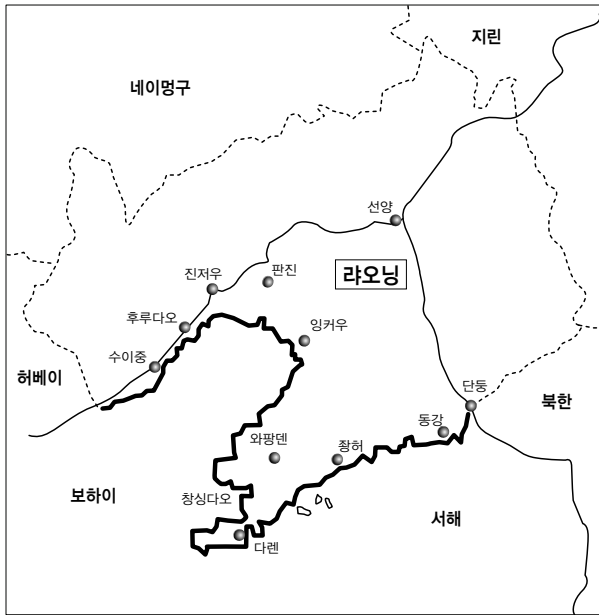
V

VI

VII

VIII

●그림 III-1 라오닝성 연해 경제 지역



- ① 지리적 우세성이다. 연해지역은 동북지역의 전진기지로서, 보하이(渤海)만 지역의 중심이자, 동북아 경제권의 핵심지역에 위치해 있다. 특히 한국, 북한, 일본 등 동북아 국가들과 지리적으로 인접하며, 러시아, 몽골 등과도 교량 역할을 할 수 있는 지리적 우세성이 있다.
- ② 항구 등 항만자원이 우수하다. 연해지역은 해안선이 2,290km에 달할 정도로 길며, 선박 접안이 가능한 해안 길이만 400km가 넘는다. 또한 대부분 해역의 수심이 깊어 대형선박 출입이 용이하다. 5개 대형 항구가 있으며, 351개의 부두와 그 중 만 톤급 이상 선박이 출입 가능한 부두가 111개 이상이다(2008년 기준). 현재 160여 개 이상의 국가 및 지역과 통항 중이다.

- ③ 대외개방이 용이한 지역이다. 연해지역은 동북지역의 주요 대외 개방 창구이다. 다렌시의 경우는 중국 개방의 상징적 도시이며, 현재 25개의 국가급과 성급 개발구를 갖추고 있으며, 세계 유수의 기업들이 진출해 있다.
- ④ 동북지역 자원의 우수성이다. 동북지역은 전통적으로 중화학 공업의 전진기지였다. 이는 우수한 지하자원을 바탕으로 이룩된 것으로, 40여 종의 광산자원의 규모는 전국 3위를 차지할 정도로 그 매장량이 풍부하다. 또한 중화학 공업이 육성되었던 지역인 만큼, 석유, 화학, 제조, 조선 산업의 대형 기초 설비 등이 잘 갖추어져 있다.
- ⑤ 교통망이 우수하다. 연해지역은 동북지역에서 가장 우수하고 발달된 교통운송체계를 갖추고 있다. 연해지역은 각 도시가 고속도로로 연결되어 있으며, 내륙 공업지역과의 철도망이 우수하다. 또한 랴오닝성의 항공통로는 다렌 공항을 중심으로 단둥과 진저우 공항이 각각 지역의 동쪽과 서쪽을 항공물류를 담당하고 있는 형국이어서, 각 공항별 역할 분담과 상호 협조를 통해 항공물류의 확대가 가능하다.
- ⑥ 도시 간 자원 교환의 원활성이다. 다렌의 경우 인력과 기술 등 기본 인프라가 다른 도시에 비해 월등히 높은 도시이다. 특히 발달된 금융업과 정보통신산업은 다른 도시의 경제발전과정에서 필요한 자금, 기술, 인재 등을 제공할 수 있다. 대신 다른 도시들은 상대적으로 자원이 빈약해 대외의존도가 강한 다렌에게 자원을 지원할 수 있다. 판진의 천연가스, 단둥의 광물자원, 후루다오의 금속, 광철 등은 각 도시를 대표하는 주요 자원들이다. 특히 단둥의 수자원은 그 수질이 우수하기 때문에 다른 도시들의 수자원 부족을 충분히 보충해 줄 수 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

3. 연해경제지역 발전계획과 방향

랴오닝성의 연해지역은 기타지역에 비해 상대적 경쟁력과 잠재성을 갖추었음에도 불구하고, 중국의 국가발전전략에서 소외당해왔다. 개혁·개방 이후 중국의 발전전략은 남동 연해지역에 집중되어 왔다. 주강 삼각주의 선전(深圳) 특구, 장강 삼각주의 푸둥(浦東) 특구, 최근의 텐진(天津) 개방구역 등이 이를 잘 대표하고 있다. 이렇게 볼 때 랴오닝성 연해지역은 발전가능성이 높은 조건을 잘 갖추고 있으면서도, 아직까지 전면적 개발이 안 된 유일한 지역일 수 있다. 이러한 조건들은 중국 중앙정부가 야심차게 기획하는 동북진흥계획과 지역경제발전이라는 지방정부의 이해와도 일치하는 것이었다. 특히 해외투자 유치와 대외무역을 활성화시키기 위해서는 이 지역을 통한 개방이 필수조건이 되었으며, 동북진흥계획의 효율성을 확대시키기 위해서도 연해지역과의 연동 개발이 동시에 진행되어야만 했다.

중국 중앙정부는 2005년 대외개방의 진일보한 확대는 동북진흥 전략의 중요한 구성요소이자 동시에 중요한 경로라고 밝히면서, 연해지역 개발의 중요성을 확인시켜 주었다. 2006년 랴오닝성 정부 역시 지역개발 전략 수립과정에서 연해지역 개발 계획을 제 1순위로 두고 연해경제지역을 설정했다.²² 랴오닝성 연해경제지역은 다롄(大連市), 잉커우(營口市), 판진(盤錦市), 진저우(錦州市), 후루다오(葫蘆島市), 단둥(丹東市) 6개 연해 도시 소재의 21개 구역과 12개 연해 현금 시(창허시(莊河), 푸란덴시(普蘭店), 와팡덴시(瓦房店), 창하이현(長海縣), 동강시(東港), 링하이시(凌海), 가이저우시(蓋州), 다스차오시(大石橋), 다와현(大洼縣),

²² 王丹·楊金保, “遼寧沿海經濟帶建設的思考,” 『東北亞論壇』, 第18卷 第2期 (2009), p. 124.

관산현(盤山縣), 싱청시(興城), 수이중현(綏中縣)을 포함하는 지역으로 길이는 약 1,400km, 그 면적이 5.65만km², 성 전체 면적의 38%, 인구는 성 총인구의 42%를 차지한다. 또한 랴오닝성 정부는 연해경제지역 내 5개 중점 발전 구역을 선정하고, 대외개방을 확대하기 위한 우대정책과 조치를 내용으로 하는 ‘5점 1선 전략’을 수립하게 된다. 5점 1선(五點一線)의 5점은 5개 중점 발전 구역으로 다롄 창싱다오(長興島) 주변 공업구, 랴오닝 연해 산업기지, 랴오닝 서부 진저우 주변 경제지역, 단둥 산업구, 장허 화위안커우(莊河花園口) 공업구를 포함하는 총 계획 면적 482.9km²의 지역이다. 1선은 단둥에서 후루다오까지 이어지는 1,443km의 해안 도로를 일컫는다. 이 지역을 집중 발전시킴으로써 연해경제지역의 발전을 더욱 확대시킨다는 전략이다. 특히 항구를 기반으로 석유화학, 철강, 제조, 조선 등의 업종을 선택 발전시킴으로써, 가공무역, 물류, 금융, 정보 통신분야까지 확대 발전시킬 계획이다.²³ 이는 랴오닝성 연해지역의 발전과 대외개방의 신국면을 형성하는 것이다.

²³- 5점1선 계획의 배경에 대해서는 “東北優化開發主體功能區建設進程中的遼寧沿海經濟帶開發研究,” 『經濟研究參考』, 第16期 (2009), pp. 1~14.

● 표 III-1 5개 중점 지역의 비교우위와 주요 산업

5개 중점	비교우위	주력 발전 기지	선택가능한 산업
창싱다오품업구	중국 제5대 섬, 보하이만 최적의 항구 건설 조건 보유	다롄국제항공센터의 중심항구 대형조선기지	항만산업 장비제조업(선박, 철강) 항공산업
장허화위안커우	다롄과 1시간 경제권, 행정, 상무비용 저	수출산업기지 개방형 항구	신재료, 신에너지 자동차부품 농산물 가공 전기, 전자
잉커우 연해기지	항구자원 풍부 성 중심 도시권과 요동반도 경제권의 접합지역	연안생태산업구 생태문화과학신도시	신재료, 경공업 장비제조업 전자, 화학산업
랴오서 진저우 연해경제구	동북과 화북의 교차지 및 물류집산지 지하자원, 석유자원, 해양자원 풍부	서부경제, 문화, 금융, 상무센터 연해 중공업기지	석유화학공과 정제 금속제련 특수선박 및 부품 전자, 항만공업
단둥산업구	북한과의 접경 삼림, 광산자원 풍부	변경무역 신항구	전자, IT, 화학의약 농산물가공, 제지업 관광, 물류, 방직업

출처: 林森, “遼寧沿海經濟帶與腹地互動協同發展的路徑分析,” 『財經問題研究』, 2009.10, p. 122.

랴오닝성의 연해경제지역 발전계획에서 활용되는 지역들은 용의 형상에 종종 비유된다. 다롄시는 용의 머리에, 잉커우와 후루다오는 몸통에, 단둥지역은 양 날개, 각각의 중점도시들을 잇는 교통체계는 골격이다. 『랴오닝 연해경제지역 발전계획(遼寧沿海經濟帶發展規劃)』에 따르면, 연해경제지역 발전 방향은 전체적으로 1개의 핵심, 1개의 축, 2개의 날개로 구성된다. 1개의 핵심은 다롄을 중심으로 주변지역의 도시화를 통한 다롄 권역을 건설하는 것이다. 1개의 축은 다롄-잉커우-판진을 연결하는 선이며, 2개의 날개는 보하이(渤海) 연안과 황해(黃海)

연안 지역을 의미한다. 핵심지역과 주축선 그리고 양 날개 지역을 중심으로 개발과 개방을 강화할 예정이다. 향후 발전계획은 크게 단기, 중기, 장기의 3단계로 구상되어 있다. 단기는 2006~2010년의 기간 동안의 발전계획이다. 주로 다렌-창싱다오 지역의 산업구, 잉커우 연해 산업기지 건설을 중심으로 5개 중점 지역의 산업 육성이 주요 목표이다. 다렌과 잉커우의 항구 증설, 내륙과 연계되는 교통 인프라 구축, 동북 지역의 해상 출구로서의 서비스 기능 강화 등을 내용으로 하고 있다. 중기는 2010년부터 2020년까지 향후 10년간의 계획인데, 주로 도시, 항구, 산업구를 종합적으로 개발하고 연해도시권의 경쟁력 강화와 도시권의 일체화를 강화하는 것을 목표로 하고 있다. 장기적으로는 연해경제권의 경제 발전을 통해 내륙경제의 활성화, 도농 간의 조화발전을 계획하고 있다. 구체적인 개발계획은 다음과 같다.²⁴

첫째, 다렌시 지역을 용머리의 지위로 격상시키고, 창싱다오-푸저우만(復州) 간 신흥지역을 개발함과 동시에 잉커우-판진 지역의 도시화를 확대해 연해지역과 내륙지역의 연계를 강화하는 것이다. 창싱다오-푸저우만 신흥 개발 계획은 제2공항과 하얼빈-다렌 노선의 확대 건설을 통해 이 지역을 다렌 도시구역의 부심으로 승격시키는 것을 목표로 하고 있다. 이는 이 지역을 동북아 항공 운송의 중심지로 확대 발전시키기 위함이며, 동시에 서비스업을 발전시켜 내륙발전까지 이어지는 시너지 효과를 기대한다. 다음으로 잉커우-판진 지역 건설은 잉커우가 선양-다렌 구간의 교차점이라는 지리적 이점을 살려 랴오닝성 중심의 물류 창구 역할을 할 수 있을 것이라고 기대하고 있다. 이 지역의 연해

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

²⁴ 遼寧省人民政府, 『遼寧沿海經濟帶發展規劃』, (2007.3.15).

산업기지 건설을 위한 협력을 강화하고, 판진을 적극적으로 개발해 새로운 발전 축을 형성시킨다는 계획이다. 그 다음으로 연해지역과 내륙지역의 연계 발전을 위해 선양-다롄 발전 축의 발전능력을 최대화시키고, 양 지역의 기초 인프라의 활용을 통해 내륙 지역의 발전을 연해지역 발전과 동시에 도모할 계획이다.

둘째, 진저우-후루다오 도시권, 단둥 도시권 양 지역의 발전을 통해 연해경제지역의 일체화 정도를 제고할 것이다. 진저우-후루다오 도시권의 경우는 베이징-톈진 경제권역과 선양지역의 경제 영향권하에 있기 때문에 양 지역과의 연동 발전이 가능하며, 신도시 건설, 관광자원의 복합적 개발, 서부철도 및 신공항 건설 등을 통해 지역의 종합 발전을 강화시킬 수 있다. 진저우를 이 도시권의 중심지역으로 설정하고 후루다오는 부심(副中心)으로 건설할 예정이다. 단둥도시권의 경우는 연해와 변경지역의 지리적 이점을 활용하고, 동변도 철도 건설을 기회로 삼아, 북한지역과의 무역과 동북 동부지역에 대한 영향력을 강화시킬 계획이다. 동시에 서북부 삼림 보호를 통해 랴오닝성의 허파 역할을 담당케 할 것이다. 단둥이 지역의 중심이 되고, 동강(東港)이 부심이 된다. 또한 연해경제지역의 종합적 교통체계 건설은 주로 고속도로, 철도를 골간으로 할 것이며, 해변도로를 중심으로 연해도시 간 연결을 강화하고, 항구자원의 활용도를 높이는 것을 목표로 한다. 이를 통해 연해경제지역의 일체화 정도를 향상시킬 수 있다.

셋째, 연해지역과 내륙지역과의 연동발전을 지향할 것이다. 연해경제지역의 우수성을 바탕으로 성 중부지역과의 산업, 물류, 인재, 자금, 과학기술, 토지 등 각 영역에서의 밀접한 협력이 가능하다. 이는 랴오닝성 전체 발전을 위한 연해지역 개발·개방 정책의 전략적 의의이기도 하다. 연해지역과 중부지역과의 연계통로를 확대하고, 농촌지역 소도

시들의 기능을 확대해서 도농 공동발전의 신국면을 완성할 수 있다. 중부지역과의 연계를 위해 선양-진저우, 선양-단둥, 동변도, 서변도 그리고 네이멍구를 통하는 종합 도로망을 형성할 것이다. 또한 농촌지역의 발전을 위해 특히 쟈창(建昌), 이셴(義縣), 베이닝(北寧), 헤이산(黑山), 핑청(風城), 관톈(寬甸) 등 현급 도시들의 기능을 확대시켜, 도농 간 협조 발전을 지향할 것이다.²⁵

마지막으로, 종합산업지역의 개발을 통해 공업화와 도시화를 동시에 실현할 계획이다. 종합산업지역의 개발은 산업집단들을 집결시킬 수 있으며, 공업화를 통해 연해지역, 나아가 전 지역의 노동력을 유인할 수 있다. 종합산업지역 개발의 대표적인 것은 각종 개발구의 건설이다. 성 정부는 자연조건의 집중, 용지 절약, 산업 집약 3개 항을 주요 원칙으로 삼고 경제기술개발구, 첨단기술산업구, 특별공업구 3종류의 개발구를 건설할 계획이다. 개발구의 주요 발전 방향으로, 경제기술개발구는 우수한 외자의 유치, 현대제조업의 발전, 우수한 수출구조의 구축, 첨단기술산업과 고부가가치산업의 발전을 통해 다기능적이며 종합적인 산업구를 형성토록 하고자 한다. 또한 첨단기술산업개발구는 하이테크 산업의 육성을 위해 인재를 집중시키고, 산업의 밀집도를 높이며, 개방 환경을 조성해서 기업의 독창성과 자주성을 높이도록 할 것이다. 이는 기업이 창조적인 주체가 되는 것이며, 산학협력의 가능성 또한 높일 수 있는 계기가 될 것이다. 특별공업구는 특색 있는 산업군들을 연결시켜 브랜드 가치를 제고하는 개발지역으로 육성할 계획이다. 다롄의 산스리마오(大連三十里堡), 잉커우 셴런 에너지 화공구역(營口仙人能源化工區), 진저우 바이마 종합공업구(錦州白馬綜合工業

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

²⁵ 이에 대한 자세한 분석은 林森, “遼寧沿海經濟帶與腹地互動協同發展的路徑分析,” 『財經問題研究』, 第10期 (2009), pp. 119~123 참고.

區), 후루다오 가오링 공업구(葫蘆島高嶺工業區), 판진의 덴허 공업구(盤錦天河工業區) 등을 주목하고 있다.

4. 연해경제지역 산업별 발전전략과 계획

연해경제지역 산업발전 주요 전략은 지역 개발·개방과 동북 내륙경제 구조조정 연계, 중공업 위주의 산업 육성, 친환경적 산업 개발, 중소기업의 내구성 강화, 중점지역의 우선 투자와 집중개발 그리고 장기적 종합개발의 연계 등이다. 산업별 구체적 발전 계획은 다음과 같다.

첫째, 농수산업 등 1차산업 육성을 위해 3대 우수 산업구를 선정한다. 랴오둥(遼東)반도 지역을 중심으로 수산물, 과일, 채소, 화훼 생산을 강화시켜 수출형 농산물 가공업을 육성한다. 그리고 특수농업을 중심으로 한 농업 기지를 건설한다. 랴오허(遼河) 평원지대에는 대형 곡식 및 야채 생산기지를 건설, 과학적이고 첨단 설비를 동원한 생산이 가능케 한다. 랴오시(遼西)지역은 생태환경 보호와 친환경 농업 기술을 통해, 농지를 개간하고, 절수형 농업, 축산업의 발전을 도모할 것이다. 이렇게 생산된 곡식, 수산물, 채소 등은 연해경제지역의 주요 도시들과 개발구 등에서 가공을 통해 수출될 수 있다.

둘째, 산업 발전계획은 주요 5개 산업을 육성하는 것으로 구성된다. ① 석유화학산업의 육성을 위해 연해경제지역 주요 도시를 생산기지화 할 계획이다. 다롄을 국제 최대 규모의 정유 생산기지로, 판진은 중국 최대의 윤활유 및 화학비료 생산기지로, 잉커우와 진저우에는 국가급 화학정제 생산기지를 건설할 예정이다. 또한 진저우와 후루다오는 국가석유 비축기지로 발전시켜, 고부가가치의 석유화학 제품 생산 기지로서 연계망을 구축할 것이다. ② 잉커우 산업 기지를 중심으로 선

박용 강철, 스테인리스강을 생산토록 하며, 다렌, 진저우, 단둥이 철강 재료 가공을 담당케 한다. ③ 설비제조업의 육성을 위해 다렌-창싱다오 공업구에서는 선반, 공작기계 등을 생산케 하며, 잉커우 연해산업기지는 야금을 위한 중장비, 석유채굴설비, 진저우 연해 경제구에서는 석유 화학 설비, 단둥 산업구에서는 각종 측량 계측 설비 등을 분업해서 생산토록 한다. 다렌과 단둥 공업지역에서는 자동차 산업 발전을 위한 각종 부품 및 완성차 생산을 발전시킨다. ④ 선박제조업은 주로 다렌 창싱다오 공업구가 10만 톤급 이하 선박제조와 설비를 담당하며, 잉커우는 주로 1만 톤급 선박과 선박용 설비를, 판진(盤錦)에서는 5만 톤급 이하 중소형 특수 선박을, 진저우에서는 대형 특수선박과 설비를 생산토록 안배한다. ⑤ IT 산업 및 첨단산업의 육성을 위해 다렌은 소프트웨어, 정보통신, 제약 산업을 위주로 발전시키고, 진저우와 잉커우에는 성급 첨단 개발구를 건설해 태양광 산업을 확대시킨다.

셋째, 교통산업 발전이다. 연해지역 각 도시별 산업 연계 발전을 위해서는 기존 도로, 항구, 항공망 등의 확대, 발전과 체계적이고 종합적인 연계망 구축이 매우 중요하다. 랴오닝성 정부는 기존 교통체계를 종합적으로 관리하고, 새로운 교통망 건설 등을 계획 중이다. ① 5주 6련(五主六聯)으로 대표되는 고속도로망의 구축이다. ‘5주’란 5개의 주요 간선도로로, 베이징-선양, 선양-다렌, 진저우-차오양(朝陽)-츠핑(赤峰), 다렌-단둥, 선양-단둥 구간의 고속도로를 의미한다. ‘6련’은 주요 간선 도로를 연결하는 6개의 연계도로들로 하이청(海城)-둥강(東港), 가이저우(蓋州)-좡허(莊河), 판산(盤山)-다스차오(大石橋), 수이중(綏中)-링위안(凌源), 진저우(錦州)-푸신(阜新), 다렌 창싱다오(大連長興島)-좡허(莊河) 구간의 고속도로이다. ② 항구발전 계획은 1개의 중심과 1개 부심 그리고 다 주변(一主一副多点支撑)의 전략이다. 다렌항과 잉커우

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

항을 동북아 국제항만의 중심이자 핵심 항구로 키우고, 단둥항, 진저우 항을 지역 중심 항구로, 후루다오항과 판진항은 일반항구로 발전시킬 예정이다. ③ 항공망은 다렌 공항을 주축 공항으로 두고, 저우웨이즈(周水子) 공항과 계획 중인 진저우 덴하이구(金州填海區) 공항으로 하여금 국제선 연계 등 대외 창구로 활용할 계획이다. 또한 잉커우와 단둥, 진저우 공항은 중심 공항들의 보조 역할과 지역 내 연계를 주요 업무로 한다. 잉커우 공항의 경우는 장기적으로 국내선과 항공의 역할을 담당할 수 있을 것으로 예상된다. ④ 철도부문은 5개 지역 철도, 5개의 연계철도, 2개의 객차 전용선, 항만연계 철도선 등을 통한 종합적 철도망 구축이 목표이다. 5개 지역 철도는 베이징-선양, 선양-다렌, 선양-단둥, 동부철도, 진저우-츠평(赤峰) 간 철도이며, 5개 연계 철도는 하이청-동강, 다렌창싱다오-황허, 잉커우-진저우, 후루다오-청더(承德), 진저우-푸신(阜新) 간 철도이며, 2개 객차 전용선은 친황다오(秦皇島)-선양, 선양-다렌 철도선을 말하며, 진저우-잉커우 간에 전용선을 신설해 2개 객차 전용선을 잉커우를 통해 연계할 계획이다. 또한 각 항구도시들을 연결하는 지선 철도를 종합적으로 연계해 활용할 계획이다.

이 밖에도 보하이만(渤海)을 가로질러 랴오둥 반도와 산둥(山東)반도를 연결하는 세계 최장의 해상대교 건설을 추진 중이다. 바다 위의 만리장성을 일컬어지는 이 대교는 랴오둥반도의 끝 뤼순(旅順)에서 산둥반도의 평라이(蓬萊)까지 바다구간 106km를 연결하는 대역사이다. 이 대교는 환 보하이 경제권 통합의 핵심 인프라이며, 이 대교가 건설되면 랴오닝성의 다렌과 산둥성의 칭다오(靑島)의 두 주요도시의 거리가 1,000km 이상 단축되는 효과가 있다. 다렌과 칭다오 산업지대가 연결되며 이는 더 나아가 베이징-톈진(天津)의 산업단지와 결합되어

동북아 최대 산업 연계망이 형성되는 것을 의미한다.²⁶ 이는 랴오닝성의 연해경제지역 경제발전에 막대한 파급효과를 가져 올 것이며, 기존에 건설되었거나, 계획 중인 해안 교통체계와의 긴밀한 연계를 통해 랴오닝성뿐 아니라 보하이만 주변의 주요 지역들과 동북아 전체 물류 산업에 획기적인 공헌을 할 것으로 예상된다.

● 표 III-2 연해경제지역 교통체계망 구축

교통망	계획	내용
도로망	5주 6련(五主六聯)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 주요도로: 베이징-선양, 선양-다렌, 진저우-차오양-츠핑, 다렌-단둥, 선양-단둥 구간 ○ 연계도로: 하이청-둥강, 가이저우-좡허, 판산-다스차오, 수이중-링위안, 진저우-푸신, 다렌 창싱다오- 좡허
항만망	1개의 중심, 1개 부심, 다주변	<ul style="list-style-type: none"> ○ 중심: 다렌항 ○ 부심: 잉커우항 ○ 주변활용: 단둥항, 진저우항, 후루다오항, 판진항
항공망	동북아 항운의 중심	<ul style="list-style-type: none"> ○ 동북아 대외기지: 다렌 공항 ○ 대외창구의 보조: 저우웨이즈, 진저우 텐하이구 공항 ○ 지역연계: 단둥, 진저우, 잉커우 공항
철도망	종합적 철도망 구축	<ul style="list-style-type: none"> ○ 지역 철도: 베이징-선양, 선양-다렌, 선양-단둥, 동부철도, 진저우-츠핑(赤峰) ○ 연계 철도: 하이청-둥강, 다렌 창싱다오-좡허, 잉커우-진저우, 후루다오-청더, 진저우-푸신
해상 연계망	보하이만 해상대교	○ 랴오둥반도 뤼순-산둥반도 핑라이 해상구간 106km

26- “渤海灣跨海通道呼之欲出,” 『中國經濟觀察報』 (2010.8.17).

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

넷째, 에너지산업의 발전을 위해 송유, 송수시설 건설을 계획 중이다. 홍옌허(紅沿河) 핵발전소, 귀덴좡허 발전소(國電莊河電廠), 잉커우 화닝 발전소 2기(營口華能電廠二期), 귀화수이중 발전소 2기(國華綏電廠二期), 화닝 단둥발전소 2기(華能丹東電廠二期) 등 5개 전력 프로젝트가 계획 중이며, 총 투자액이 450억 위안에 달한다. 다롄에는 국가급 석유비축기지를 약 30개 이상 건설하고, 10만m³ 규모의 원유탱크를 건설할 것이고, 액화천연가스(LNG) 기지 및 천연가스전(氣田) 개발 역시 진행 중이다. 이 밖에도 연해경제지역의 용수공급을 위한 13개 수리(水利) 프로젝트가 계획되어 있다. 이 프로젝트는 연해 5개 중점지역에 중장기적으로 용수공급을 원활하게 하기 위한 목적이다. 수자원이 풍부한 지역에서 물을 끌어오는 수로 공정과 저수지 작업이 준비 중이다.

다섯째, 친환경 산업 육성을 위한 환경 마련이다. 환경보호와 친환경산업 육성을 위해 랴오닝성 정부는 다롄, 잉커우, 판진, 후루다오의 4개 도시를 순환경제 중심 도시로 선정하고 엄격한 환경 표준규칙을 규정하고 있다. 계획에 의하면, 고오염·고소비·저효율의 산업은 적극 퇴출대상이다. 또한 랴오닝성 정부는 연해지역을 중심으로 방풍림 지역을 건설하고 산업지역 건설과정에서 녹지 확보를 우선적으로 안배할 계획이다. 28개 생태보호 관리지역을 선정하고 성 동부지역과 압록강 등지의 습지들은 성급 이상의 자연보호구역으로 지정할 것이다. 생태환경 관리는 생태 안전망 구축을 통해 이루어질 예정인데, 연해지역 5개 삼림지역, 5개 습지구역, 갈지자(之)형 녹지대, 자연하천지역의 보호를 주요 축으로 설정하고 그 중간에 판진 습지지역과 단둥 습지 생태 지역을 생태 보호의 연결점으로 계획하고 있다. 그 밖에도 해양 자원 친환경적 개발을 위해 근해수역의 수질관리 표준을 강화했으며, 수질 오염을 방지하기 위해 2010년까지 연해 6개 중점시의 오수 처리

율 80% 이상, 유해물질 처리율을 90% 이상, 12개 현급 시의 경우 오수 처리율을 80% 이상, 유해물질 처리율을 60% 이상으로 그 기준을 대폭 강화했다. 이 밖에도 수자원 및 토지자원의 절약과 효율적 이용을 위해 각종 수리 공정과 토지관련 규정을 제정하고 있다.

마지막으로, 관광자원의 활용을 통한 관광산업의 상호발전이 계획 중이다. 연해 6개 도시는 관광자원이 풍부한 편이다. 다렌시는 이미 세계적으로 아름다운 도시로 알려질 정도로 도시의 풍광이 빼어나며, 각종 관광 인프라가 잘 갖추어져 있다. 판진은 생태 환경이 잘 보존되어 있는 지역이며, 후루다오는 해변을 중심으로 휴양시설이 우수하다. 또한 단둥은 북한과의 근접성 때문에 한국의 관광객들이 많은 관심을 보이는 곳이다. 각 도시별 관광자원의 연계할 수 있는 프로그램의 개발을 통해 관광산업 육성을 도모하고 있다.

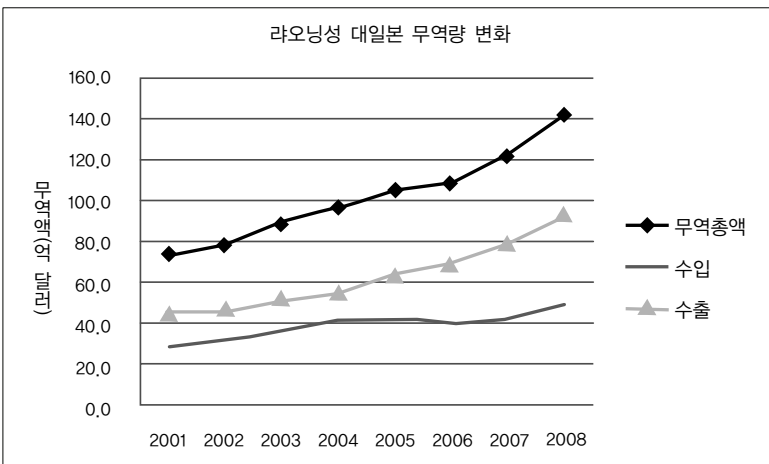
5. 국제무역 현황과 발전가능성

랴오닝성은 연해경제지역을 동북아 국제 협력의 전진기지를 설정하고, 동북아 지역과의 경제 협력을 강화하려 하고 있다. 동북아 경제 협력에 있어 한국과 일본은 랴오닝성의 중요한 무역 파트너이다. 2008년 랴오닝성의 대 한·일 무역 수출액은 각각 56.03억 달러, 92.60억 달러로 한국과 일본은 랴오닝성의 최대 수출 대상국이었다. 수입규모 역시도 28.10, 49.14억 달러도 역시 최대 수입국이었다. 양국와의 무역액은 전체 성 무역 총액의 30% 이상을 차지하고 있다. 두 국가 외에도 2000년 대 이래 북한과 러시아와의 무역이 급증하고 있다. 더구나 랴오닝성 정부는 동북아 주변 국가들과의 경제협력의 잠재성에 비해 그 협력정도가 낮다고 판단하고 있으며, 연해경제지역의 발전을 통해 주변 국가들

과의 무역 교역을 더욱 확대하려 노력 중이다. 각 국가별로 무역현황을 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.²⁷

일본은 랴오닝성의 최대 무역 파트너였으며, 막대한 수입을 산출하는 시장이다. <도표 III-2>에서 나타나듯이 랴오닝성은 2000년대 이래 줄곧 대일본 무역에서 흑자를 유지해왔다. 일본에 대한 주력 수출품은 전자제품, 의류, 석유(휘발유, 디젤유 등), 수산물, 목제품 등이며, 수입 품목은 주로 전자제품, 철강재, 방직제품, 수산물 등이다. 랴오닝성과 일본과의 수출입 상품은 비슷한 종류가 많은 것이 특징이다. 그러나 최근 들어 랴오닝성의 전자제품 수출비중이 점차 증가하고 있으며, 일본 제품의 수입이 상대적으로 줄고 있는 상황이다.²⁸

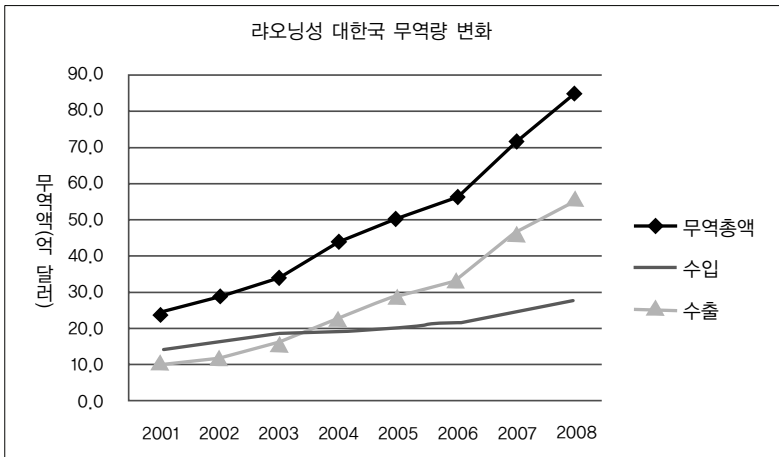
●도표 III-2 랴오닝성 대일본 무역량 변화



27- 무역현황은 『遼寧統計年鑒』, 2002~2009년을 참고했음.

28- 각 국가별 구체적 교류 품목 비중에 관해서는 『遼寧對外經濟貿易年鑒』 참고.

●도표 III-3 라오닝성 대한국 무역량 변화



한국은 라오닝성의 제 2의 무역파트너이다. 더구나 한국과의 교역량은 최근 들어 급성장하고 있다. 2008년 대한국 수출입 총액은 84.14억 달러로 성 전체의 11.6%를 차지하고 있다. 수입은 28.10억 달러, 수출은 56.03억 달러로 역시 무역 흑자를 기록하고 있다. 라오닝성은 동북 3성 중 한국과의 교역이 가장 많은 지역이기도 하다. <도표 III-3>에 나타나듯이 2000년대 초까지만 해도 라오닝성은 무역 적자를 기록했지만, 2004년 이후 전세가 역전되어 흑자폭이 급증하고 있다. 이러한 현상은 향후 한국과의 교역이 더욱 확대될 수 있다는 것을 의미한다. 한국에 대한 주력 수출품은 전자제품, 의류, 철강재, 석유제품, 수산물 등이며, 수입품은 전자제품, 방직제품, 강철재, 석유제품 등으로 유사한 품목에서 교류가 진행되고 있다. 더구나 한국기업들의 투자 및 이전이 증가하면서 상호교류가 더욱 증대되고 있는 상황이다.

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

●표 III-3 랴오닝성 대한국 무역량 변화 추이

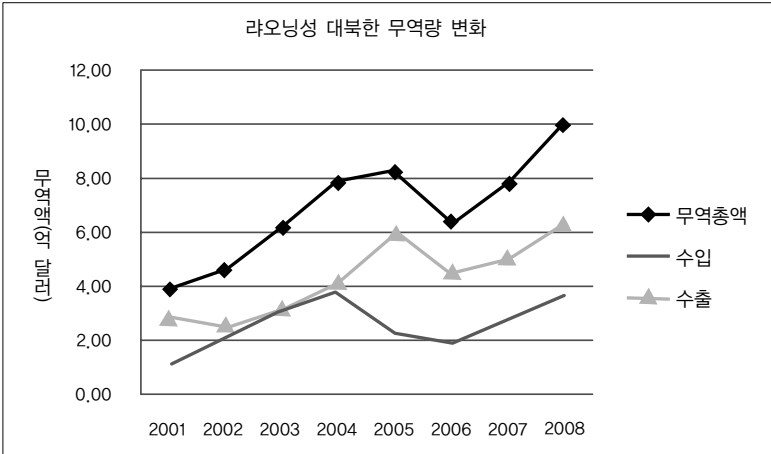
연도	무역총액(만달러)	성장률(%)	수입	성장률	수출	성장률
2001	241,843	-2.5	134,496	-8.9	107,347	6.8
2002	284,723	17.7	158,103	17.6	126,620	18.0
2003	339,180	19.1	183,146	15.8	156,034	23.2
2004	427,924	26.2	196,491	7.3	231,433	48.3
2005	494,036	15.5	205,700	4.7	288,336	24.6
2006	563,170	14.0	216,155	9.9	337,015	16.9
2007	712,100	26.4	251,882	11.4	460,220	36.6
2008	841,408	18.2	281,098	11.6	560,310	21.7

출처: 遼寧統計年鑒, 2002~2009.

러시아와 북한은 랴오닝성 대외무역에 있어서 보충 역할을 해왔다. 러시아는 랴오닝성의 6대 무역 파트너 중 하나이다. 2007년 랴오닝성의 대러시아 무역액은 16.03억 달러로 전체 성 총액의 2.3%를 차지하고 있다. 북한과의 관계는 매우 흥미롭다. 2000년대 이후 랴오닝성과 북한과의 무역량은 급증하기 시작했으며, 2008년에는 그 액수가 9.95억 달러로 2006년 6.36억 달러의 규모에 비해 약 56.4% 성장했다. 이는 중국 전역 대북 무역량의 약 40% 이상을 차지하는 규모이다. 랴오닝성의 대북 무역 변화 추이는 2004년을 기점으로 대북한 수출이 급증하는 대신 수입은 지속적으로 감소하고 있는데, 이는 북한의 대중국 의존도가 점차 높아지고 있음을 의미한다. 2006년의 대북무역 마이너스 성장은 북한의 정치적 상황에 따른 한시적 결과이다. 주로 단둥시가 대북한 교역의 80%이상을 담당하고 있으며, 대북한 무역이 단둥시 전체 수출액의 25% 이상을 차지하면서 단둥 무역의 주요 구성요소가 되었다.

주요 수출품은 원유, 전자제품, 의류, 농산품 등이다.²⁹

도표 III-4 랴오닝성 대북한 무역량 변화



6. 연해경제지역 발전계획의 향후 효과

연해경제지역 발전계획은 아직 초기단계에 머문 상태이기 때문에 계획의 효과가 크게 나타나지는 않고 있는 상태이다. 그러나 연해경제지역의 개발과 건설은 중국 개혁·개방 전략의 대전환과 동북진흥 전략이라는 배경하에서 진행되는 계획이기 때문에 분명한 향후 효과를 기대할 수 있을 것이다. 2009년 중앙정부는 랴오닝성 연해경제지역을 국가급 개발구역으로 승격시킬 정도로 이 지역의 개발 가능성

²⁹ 李鐵立 袁曉猛, “遼寧省邊境地區與朝鮮經濟貿易合作研究” 『東北亞論壇』 (2004.3), pp. 27~30; 중북 간 무역변화에 대한 정치경제학적 분석으로는 Jaechel Kim, “The Political Economy of Chinese Investment in North Korea,” *Asian Survey*, Vol. 46, No. 6 (2006), pp. 898~916.

에 주목하기 시작했다. 국내외 다른 투자자들도 이 지역에 본격적인 관심을 보이기 시작했다. 2010년 8월에 열린 투자박람회에서 외자 투자 열풍이 엄청나게 분 것을 보더라도 이 지역에 대한 세계적 관심이 높다는 것을 분명 알 수 있게 해준다.³⁰ 향후 기대되는 효과는 다음과 같다.

첫째, 생산요소의 집적 효과이다. 연해경제지역은 이미 살펴보았듯이, 우월한 지리적 조건을 갖추고 있으며 지방정부의 적극적인 우대 정책으로 국내외 투자자들의 관심을 받고 있는 상태이며, 대량의 국내외 자금이 지속적으로 이 지역으로 몰리고 있는 상황이다. 2010년 현재, 연해경제지역 5개 중점 지역만 약 437개의 투자 프로젝트(投資項目)가 진행 중이며, 총 투자액이 1,265억 위안에 달한다. 5점 외 지역까지 합치면 그 규모는 더욱 확대된다. 그 중에도 외국기업들의 투자가 상당한데, 미국의 인텔, 한국 STX, 싱가포르의 완방(萬邦) 향운, 대만의 팍스콘(富士康) 등 굴지의 기업들이 투자를 하고 있다. 현재 창싱다오 지역의 경우 한국 STX와의 계약을 통해 연 1,560만 톤 생산규모의 중국 최대의 조선 기지가 현실화되고 있는 단계이다.³¹ 또한 연해경제지역은 풍부한 자금과 선진기술, 인재를 자랑한다. 이러한 자원을 통해 제조업, 철강, 정보통신, 전자 위주의 산업이 신속하게 발전해 왔으며, 국제경제와의 분업도 가능한 수준이 되었다. 국제 산업의 전이 속도가 점차 빨라지고, 동북아 지역 경제협력의 심도가 깊어지면서 국내외 기업들의 투자가 점차 동북 지역으로 이동하고 있다. 연해경제지역은 이러한 산업 기류의 변화를 기회로 삼아 연해경제지역을 동북지역의 대

30. “遼寧5個重點招商區引資1265億 龍頭大連責無旁貨,” 『新商報』 (2010.8.23).

31. “實地調查遼寧沿海經濟帶最佳投資樣本,” 『大連招商網』, <www.invest.dl.gov.cn/news/2010418>.

외개방의 전진기지이자, 국제·국내의 투자와 산업 집산지로 활용 발전시킬 수 있는 가능성이 매우 높다.

둘째, 기업들의 체질 개선 효과이다. 연해경제지역에 진입하는 기업들은 대다수가 외자기업, 민영기업들이다. 설령 국유기업이라고 해도 현대기업체제로 이미 개혁된 기업들이다. 이들 기업들은 성 내 다른 지역의 기업들에 비해, 재산권 구조가 명료하고, 관리체계가 선진화되었으며, 그 효율성 또한 매우 높다. 따라서 동북 구 공업기지의 전통적 체계의 속박에서 자유로울 뿐만 아니라, 시장 경제 체계에 적응성이 매우 높다고 할 수 있다. 또한 연해경제지역에는 각종 개발구와 산업구들이 설정되어 있어, 그 관리방식, 관리조직, 관리수단 등에서 각종 개혁과 선진화가 진행되고 있다. 이는 국제적인 기업들과의 협력을 원활히 도모하게 해줄 수 있고, 기업 발전에 양호한 환경을 제공해 주는 것이다.

셋째, 지속가능한 발전의 효과이다. 연해경제지역은 건설계획부터 생태환경과 자연보호를 매우 중시했다. 개발과 보호를 동시에 진행시킬 계획을 가지고 있기 때문에 해양자원의 보호를 위해 토지 및 해안 지역의 사용효율을 제고시킬 수 있다. 특히 엄격한 환경 보호 규칙을 제정하고, 오염을 유발하는 유해 환경 프로젝트는 우선적으로 배제하려는 노력을 해왔다. 친환경적인 기업들을 육성하기 위해 다롄, 판진, 잉커우, 후루다오를 순환경제 도시로 선정하고, 에너지 낭비 방지, 환경오염 최소화, 경제 효율성이 높은 집약형 발전 모델 도입 등의 노력을 해왔다. 이를 통해 인간과 자연이 협조 발전하는 순환 경제를 만들고, 지속가능한 발전의 기초를 제공하고자 했다.

그러나 다음과 같은 한계가 있음을 유념해야 한다. 일단 중국 중앙-지방관계의 동화에 주의할 필요가 있다. 중앙정부가 동북진흥에 많은

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

관심을 기울이고 있고, 연해경제지역이 국가급 개발지역으로 승격 되었음에도 불구하고, 동북진흥의 발전전략이 기존 발전전략에 비해 중앙정부의 전폭적인 지지를 받고 있는 상황이 아니라는 점이다. 사실 동북진흥 전략이 국가급 대전략으로 주목받고 승격되게 된 데는, 지방 정부의 의지와 노력이 많이 작용했다는 점 역시 이미 알려진 사실이다. 중앙정부도 공식적으로 밝혔듯이 동북진흥 전략은 중앙정부의 지원과 계획보다는 지방정부 중심, 시장원리를 더욱 강조하고 있으며, 서부 대개발과 같은 대규모 자금 투입은 이루어지지 않는 것으로 분석된다. 서부 대개발에 비해 동북진흥에 대한 투자는 상대적으로 적은 규모일 뿐 아니라, 중국의 중앙정부는 지방의 자력갱생을 강조하고 있다.³² 문제는 랴오닝성 정부가 얼마나 자력갱생을 위한 여력이 있으며, 외자를 원활하게 유치할 수 있는가가 향후 지속 발전에 중요한 요소가 될 것이다.

둘째, 연해경제지역 주요 도시들의 투자에 대한 열망 때문에 중복투자와 효율성 저하가 우려된다. 예를 들어 연안부두 개조 사업은 모든 해안 도시들이 앞 다투어 진행하고 있으며, 다롄 보하이 연안선을 따라 주요 도시들이 조선 산업 발전을 위한 투자 유치를 계획 중에 있다. 그러나 문제는 선택과 집중 없이 연해지역 주요 도시들이 대형 조선업에 참여하는 현실은 중복투자와 과잉경쟁에 따른 효율성 저하를 우려하지 않을 수 없게 한다.³³ 또한 최근 금융위기 이후 전 세계 조선업 및 항운 시장이 침체되고 있는 상황에서 조선 산업의 중복 육성이 장밋빛 전망을 보장할 수는 없다.

마지막으로 대형 중화학공업을 육성하는 과정에서 과연 계획대로

32- “2003 中國發展報告,” 『瞭望新聞周刊』, 第51期.

33- “熱投重工業: 遼寧沿海經濟帶急劇擴張,” 『21世紀經濟觀察報』 (2008.11.26).

환경보호의 목표를 달성할 수 있을지에 대한 우려이다. 중화학공업, 전력, 각종 설비산업들이 집중 개발되는 연해경제지역에서 환경오염은 피하기 힘든 상태이다. 물론 환경보호를 위해 친환경적 산업 규정과 규칙을 마련하고 있다고는 하지만, 이 지역의 주요 산업들이 친환경과는 사실상 거리가 멀다는 점에서 환경문제가 심각하게 대두될 수 있다. 또한 이 지역은 한반도의 해역과 인접해 있어 국제적 해상 오염 분쟁 문제 역시 야기될 수 있다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

참고문헌

- 林毅夫. 『中國的奇跡：發展戰略與經濟改革』. 上海三聯書店, 1994.
- 李文·劉春光. “振興東北戰略大解讀.” 『新長征』. 第2期, 2004.
- 王丹·楊金保. “遼寧沿海經濟帶建設的思考.” 『東北亞論壇』. 第18卷 第2期, 2009.
- 林森. “遼寧沿海經濟帶與腹地互動協同發展的路徑分析.” 『財經問題研究』. 第10期, 2009.
- “東北優化開發主體功能區建設進程中的遼寧沿海經濟帶開發研究.” 『經濟研究參考』. 第16期, 2009.
- 李鐵立·袁曉猛. “遼寧省邊境地區與朝鮮經濟貿易合作研究.” 『東北亞論壇』. 2004.3.
- 遼寧省人民政府. 遼寧沿海經濟帶發展規劃. 2007.3.15.
- “渤海灣跨海通道呼之欲出.” 『中國經濟觀察報』. 2010.8.17.
- 『遼寧統計年鑒』. 2002~2009.
- 『遼寧對外經濟貿易年鑒』.
- “遼寧5個重點招商區引資1265億 龍頭大連責無旁貸.” 『新商報』. 2010.8.23.
- “實地調查遼寧沿海經濟帶最佳投資樣本.” 『大連招商網』.
- “2003中國發展報告.” 『瞭望新聞周刊』. 第51期.
- “熱投重工業：遼寧沿海經濟帶急劇擴張.” 『21世紀經濟觀察報』. 2008.11.26.
- Cai, Yongshun. “The Resistance of Chinese Laid-off Workers in the Reform Period.” *The China Quarterly*. No. 171, 2002.
- Chung, Jaeho. *et al.* “Assessing the ‘Revive the Northeast’ Programme: Origins, Policies and Implementation.” *The China Quarterly*. No. 197, 2009.
- Kim, Jaechel. The Political Economy of Chinese Investment in North Korea. *Asian Survey*. Vol. 46, No. 6, 2006.
- <www.invest.dl.gov.cn>.



IV. 단둥~신의주 간 초국경 경제무역 협력의 전개과정 및 개발전략

만하이펑(滿海峰)
요동학원 한반도연구소

중국과 북한은 국교 수립 이래, ‘전통계승, 미래비전, 선린우호, 협력 강화’의 정신에 의거하여, 상호 존중과 평등을 기초로, 고위층 교류 및 경제무역 발전 등의 부문에서 실무 협력을 유지해 왔다.³⁴ 2009~2010년, 북·중 수교 60주년 기념을 계기로 양국 정부 간 고위층 교류가 더욱 활성화되었고, 민간 교류도 보다 활기를 띠게 되었다. 왕래 및 교류의 내용 또한 다채로워졌으며, 협력 사업도 한층 발전하여 육·해·공을 넘나드는 협력 채널을 구축하게 되었다.

랴오닝성 단둥시는 중국의 최대 국경도시로서, 북한 평안북도 제1의 도시인 신의주시와 압록강을 사이로 마주하고 있다. 그런 지정학적 위치를 고려했을 때 단둥의 발전은 북·중 양국 경제무역 협력의 중요 창구로서 매우 중요하다. 다른 관점에서 북한 경제 상황 및 직면해 있는 특수한 정치 환경은 북한이 대중(對中) 무역과 중국의 원조에 장기적으로 의존할 수밖에 없게 만든다. ‘지리적 위치 우월+경제무역 협력 의존’이라는 두 가지 중요 요소는 단둥으로 하여금 북·중 경제무역 협력 전개에 있어 중요한 역할을 담당하고, 대북 원조 제공의 ‘중개 기능’을 맡게 할 것이다. 그리고 장기적인 우호 협력의 지속을 통해 단둥~신의주 두 도시 간 국경 ‘중개 기능’을 정상적으로 발휘하게 한다.

사실상, 우여곡절이 많았던 한반도 정세의 발전은 두 도시 간 국경 협력 사업 전개로 인해 유발되는 ‘통로+중개’ 이 두 가지 중대한 기능에 직접적인 영향을 미쳤다. 한편으로, 두 도시가 위치한 국경 지대는 양국 국경 안전을 수호하는 최전방 방어 기지이며, 양국 간 무역 교류를 전개하고, 대북 국제 원조 물자를 수송하는 필수 관문이다. 다른 한편으로는, 두 도시의 경계가 서로 인접한 지리적 이점과 주민 간 우호적

34. 『新華网』 (2009.10.6).

인 관계는 양국 민간 경제 교류에 있어 상호 이해와 신뢰, 정보의 신속·정확, 안전·편리한 협력 등의 ‘중개’ 환경을 제공해 주었고, 객관적으로는 양측의 정책과 법률 상 갈등을 보완해 주었다.

이러한 ‘통로+중개’ 기능의 가치는 협력 사업 추진 시, 이 지역을 매우 편리하며, 안정되고, 안전한 지역으로 만드는 것이다. 또한 제재가 필요할 때에는, 이 지역을 직접적이고, 효율적으로 통제할 수 있는 것이다. 단둥~신의주 간의 국경 경제무역 협력 과정은 이미 북·중 간 경제무역 발전 방향을 모색하는 중요한 무대가 되었고, 국제 사회의 이목을 집중시키고 있다.

1. 강에 인접한 지리적 환경의 중요성

지역 경제 협력의 물결은 세계 경제 발전의 중요한 추세 중 하나이다. 좁은 의미의 지역 경제 협력 이론은 주로 지역이익을 ‘함께 얻는다’는 사고에 기초한다. 1990년대 이래, 개발도상국의 지역 경제 협력은 각자의 이익 추구를 기초로, 개발도상국의 현실과 결합하여 진행되었다. 이는 세계 경제 발전 추세에 부합했고, 대부분의 실무사업 수행 채택은 개발도상국 모델 및 개방과 지역주의 협력 패턴에 유리하게 작용했다.

개방과 지역주의 협력은 과거의 폐쇄적인 통합 패턴을 바꾸어 놓았고, 동시에 지역 외부 이익을 더욱 중시하게 했다. 또한 개방성, 비제도성, 비구속력을 지니는 특징이 있고, 시장 원리에 의한 경제 협력이 추진되었으며, 지역 기관 및 회원국 정부의 정책 시행은 보조적 수단이었다. ‘개방 지역주의’는 무역 전환 효과로 인한 부정적 영향을 제거하는 데 도움을 주고, 배경이 서로 다른 국가 간의 경제 협력 전개에

도움을 준다.³⁵ 개방 지역주의 원칙 하에 개발도상국 간 사상, 정치체제, 문화 및 역사 배경의 유사성을 억지로 요구하지 않으며, 외부 국가에 대해서도 경제 교류의 장벽을 두지 않고, 차별대우를 하지 않는다.

중국과 북한의 경계인 압록강변 단둥~신의주 두 도시의 국경 경제 무역은 바로 양국이 공동으로 지역 경제 협력을 촉진하려는 것을 의미한다. 한반도의 복잡한 정치 상황과 북한의 특수한 사정을 고려해 보면, 두 도시가 장기적인 국경 경제무역 사업을 추진하려는 의도는 무엇일까? 북·중 간의 장기적 우호관계가 양국 협력을 안정적으로 유지하고, 실효를 거두고자 하는 데 그 해답을 찾을 수 있다. 동시에 개방 지역주의 협력 모델에서도 그 답을 얻을 수 있다. 즉, 지리적 위치가 가까운 국가 간에는 운송 운임이 저렴하고, 공동의 지정학적 이익이 존재하기 때문에 양국 모두 지역 경제 통합의 장점을 가지고 있으며, 이는 국경 경제무역 사업 전개에 있어서 매우 유리한 조건이 아닐 수 없다.³⁶

가. 단둥~신의주 국경 경제무역 협력의 지리적 장점

압록강은 북·중 양국 사이의 경계로서, 양국은 물을 사이에 두고 ‘공유, 공용, 공동관리’의 원칙을 시행하고 있다. 압록강 본류의 길이는 859km이고, 선박이 다닐 수 있는 구간의 거리는 740km이다. 압록강의 발원지인 백두산에서 훈강(渾江) 입구 구간은 603km이며, 지린성 영토에 속한다. 훈강 입구에서 압록강 입구 구간은 256km이며, 랴오닝성

35- 宋玉華等, 『開放的地區主義與亞太經濟合作組織』(商務印書館, 2001).

36- 黃友愛, “區域經濟合作理論對發展中國家區域經濟合作的影響和啓示,” 『經濟界』, 2006(1).

단둥시 영토에 속한다. 중국 국경인 단둥시와 북한 반도 사이에는 306km의 국경선이 있고, 단둥시는 북한의 2개의 도(평안북도, 자강도)와 1개의 시(신의주시), 8개의 군(철산군, 신도군, 용주군, 의주군, 삭주군, 창성군, 벽동군, 우시군)과 마주하며, 신의주와 강을 사이에 두고 서로 마주 보고 있다. 그리고 관할 구역인 관톈현(寬甸縣), 후산(虎山), 단둥시 안민진(安民鎮) 두 지역은 북한과 육로로 연결되어 있으며, 철로, 도로, 수로를 통해 북한 중심지역과 연결된다. 단둥~평양 간 철로 거리는 220km로서 북한 지역과 중국 및 아시아 대륙을 연결하는 주요 육상 노선이다. 관할 해안선의 거리는 120km이다. 지리적 장점을 바탕으로 단둥~신의주 두 도시는 양국 경제무역 협력의 전초기지가 되었고, 단둥은 이 사업에 있어 필수 관문이 되었다.

신의주는 북한 평안북도 제1의 도시로서, 북한의 4번째 대도시이다. 북한 서북부 북·중 국경 지대의 압록강 남쪽에 위치하고 있으며, 압록강 하류 좌측 평야지대에 자리 잡고 있다. 압록강이 바다로 흘러드는 곳에서 약 40km 떨어져 있고, 단둥시와는 944m의 압록강대교로 연결되어 있다. 신의주는 북한과 중국의 무역 통상구로서, 경의선(서울~신의주)의 종착역이고, 신의주~평양~함흥~라선 전기 철도의 출발역이다. 신의주는 북·중 무역 화물량의 80%를 담당하는 통상도시이다.³⁷

나. 단둥~신의주의 특성화된 기초 인프라 환경의 장점

현재, 단둥 지역이 계획 중인 교통 네트워크는 사통팔달이다. 교통 체계의 종류는 도로, 철도, 통상항구, 공항을 아우르며, 국경 경제무역

37- 孟慶義·劉蕾, “朝韓經濟態勢比較分析,” 『學習與探索』, 2006(1).

협력 사업의 발전에 있어 하드웨어적 환경은 매우 우수하다. 단둥시는 지역 간 도로 운송의 허브이다. 단둥 지역에 집중된 교통 환경은 다양하면서도 높은 수준을 자랑하며, 4개의 고속도로 노선과 3개의 고속철로망을 보유하고 있다. 이미 개통된 단둥~선양(瀋陽), 단둥~다롄(大連) 간 고속도로와 현재 건설 중인 단둥~통화(通化), 단둥~안산하이청(鞍山海城) 간 고속도로는 서로 교차한다. 철로는 전국의 철도망과 이어진다. 단둥~베이징 고속열차는 저녁에 출발하면 아침에 도착할 정도로 빠르며, 이외에도 칭다오, 하얼빈, 선양, 다롄 등 여러 도시로 향하는 열차의 종류도 다양하다. 모스크바~베이징~평양의 국제 연계 열차 노선도 단둥을 경유하여 국경을 드나든다. 선양~단둥, 단둥~다롄 간 승객 수송 전용 고속철로 및 동북지역의 동부 철로는 현재 건설에 박차를 가하고 있는 중이다.

동북지역의 동부 철로가 건설됨에 따라 단둥시는 중국 동부에서 바다로 나가는 가장 편리한 도시이자, 물류 터미널이 될 것이다. 단둥은 중국 대륙 해안선 최북단에 위치한 천연 부동항이다. 한국, 북한, 일본, 러시아, 홍콩 등 50여 개 국가 및 지역의 70여 개 통상구와 물류 컨테이너, 승객 운송 항로를 개통하고 있다. 대동항과 랑두항 2개의 항만이 있고, 8곳의 정박 장소가 있다. 연간 물동량은 최대 3,000만 톤에 달한다. 단둥민항(항공)은 이미 11개 항공노선을 개통하고 있으며, 공항은 대형 여객기의 이·착륙이 가능하다. 또한 베이징, 상하이, 선전(深圳), 쑤야(三亞) 등 10여 개 도시로 취항 중이며, 한국의 서울과는 전세 노선을 개통했다. 향후 단둥 공항이 확장 건설됨에 따라 항공 노선이 더욱 증가할 것이 예상된다.³⁸ 통상시설 면에서 단둥 관할 지역 내

38- 『丹東新聞网』에서 인용.

압록강 국경선을 따라 9개의 대북 무역 통상지역(이하 통상구)이 있고 (<표 IV-1>), 각 통상구들은 항구, 육로, 철로와 연결되며, 통상구의 기반시설은 비교적 완벽하다.

● 표 IV-1 단둥 관할 지역 9개의 대북 무역 통상구 일람표

1급 통상구(5개)	대동항 통상구, 량두항 통상구, 압록강철로 통상구, 압록강 육로 통상구, 북·중 송유관로 통상구
2급 통상구(4개)	대륙도통상구, 대대자통상구, 단지부두, 대평만통상구

신의주 지역은 철도, 도로, 운하, 해운 등의 환경을 갖추고 있다. 그 중 신의주는 항공 노선이 있고, 전기화된 철로 및 도로는 평양으로 연결된다. 평양으로 향하는 철로는 전철화가 실현되었다. 중국과의 국제 연계 운송도 있다. 신의주~평양~함흥~라선 간 전기화된 철로의 출발점이며, 경의선 철로(서울~신의주 간)의 종착점인 동시에 북·중 국제 철로 노선 북한 구간의 첫 번째 기차역이다. 신의주는 약 944m의 철도·도로 병용교인 압록강 대교를 통해 단둥시와 연결되며, 중국의 철로를 거쳐 시베리아 철도와도 이어진다. 비교적 거리가 긴 도로 노선 중 하나는 신의주~삭주~벽동 구간의 압록강 도로이다. 신의주에는 1.2km의 활주로를 갖춘 민/군 병용 공항이 있어 단둥시의 량두 공항을 경유한다. 신의주는 본래 북한 서북부 평안북도에 위치한 작은 어촌에 불과하였으나, 이후 성하 항이 건설되고, 도청 소재지가 되었다. 평안북도의 주요 통상구는 신의주, 용암포, 신도, 철산이다.³⁹⁾

³⁹⁾ 『新華網』(2009.10.6). 외교부장관 양체츠는 “双方簽署了兩國政府經濟技術合作協定等一系列合作文件, 并宣布新建中朝鴨綠江界河公路大橋(쌍방은 양국정부 경제기술 협력 협정 등 일련의 협력문건에 서명하고, 중·조 압록강대교 신축을 선포)”라고 말했다.

이처럼, 육해공을 아우르는 다차원적인 교통체계 및 통상구 등의 인프라라는 두 도시의 국경 경제무역 협력에 교통 환경을 제공해 주고, ‘국경을 통과하는 통로’로서의 중개 기능을 발휘한다. 그러나 두 도시의 하드웨어적 교통 인프라 때문에 사업이 확대될 가능성이 높으나, 중국과 북한의 경제 발전 수준, 상품 가격의 차이가 심하기 때문에 밀수업자들의 성행 및 위법 행위가 존재한다는 것을 경계해야 한다. 밀수 행위는 날이 갈수록 심각해져서 압록강 수역의 특수 지리적 환경을 이용하는 사례가 빈번해지고, 특히 겨울철 압록강 결빙 시 밀수현상이 자주 발생하고 있다.⁴⁰

2. 경제무역의 역사와 북한의 대중 무역·원조의 의존성

가. 2000년 이전 두 도시의 국경 경제무역 협력 종합

(1) 초기 및 발전 과정

역사상, 단둥~신의주 두 도시 간 경제무역 협력은 초창기엔 무역, 특히 국경 무역 위주의 초보적인 수준에 머물렀다. 두 도시 간 경제무역 협력의 역사는 길다. 단둥은 옛날부터 줄곧 중국의 대북교류 창구였다. 1882년, 당시의 청나라 정부는 단둥과 북한, 일본 등 국가 간 통상 무역을 시작했고, 북·중 국경 간의 구상무역(barter trade)이 있었다. 1920~30년대에는 북한상인들이 단둥에 설립한 상점수가 70여 개에 달할 정도로 단둥과 북한 간 무역 성장 속도는 매우 빨랐다. 이 시기에 단둥은 중국 동북지역의 대외무역에 있어 중요한 역할을 담당하였다.

⁴⁰ 呂超·張萬裏, “中朝經濟關係的現狀與前景,” 『東北亞論壇』 (2010).

그 후, 일본이 한반도와 중국 동북 지역을 침략하는 바람에 중국해방 전쟁, 한국 전쟁으로 인해 단둥과 북한의 무역은 부득이 중단되었다.

1958년에 이르러 라오닝성, 지린성의 대표단이 평양에서 북한 소비협동조합 중앙연맹과의 협상을 통해 「북·중 양국 국경지방 구상무역에 관한 의정서」를 체결하여 1961년 초, 정식으로 대북 국경 무역이 시작됐다.⁴¹ 문화대혁명 시기에 일시적으로 양국의 무역이 중단되기도 했으나, 1981년 9월 중국 정부의 비준을 거쳐 무역관계가 회복되었고, 줄곧 밀접한 경제무역 관계를 유지해왔다. 1988년 이후, 단둥시가 라오둥반도의 개방지역으로 선정되었으나, 이 시기에는 1개의 국유기업만이 대북 무역 활동에 참여하는 한계가 있었다. 1990~1995년 12월 사이, 정부는 국경 무역 발전 촉진을 위해 일련의 우대 정책들을 제정했다. 이로써 단둥의 대북 국경 무역의 발전은 더욱 가속화 되었다.

1996년 3월, 중국 정부는 국경 무역 우대 정책을 공포했고, 단둥의 일부 기업들이 국가 대외 무역부에 의해 대북 국경 소액 무역 경영권을 부여 받음으로써 단둥의 국경 무역은 안정적인 성장 추세를 보였다. 1996년 4월~1999년 12월 사이, 단둥시의 대북 국경 무역 교역액은 매년 15%의 속도로 증가했고, 당시 단둥의 대북 무역 총액은 7.87억 달러, 그 중 수입이 1.52억 달러, 수출이 6.35억 달러였다.

⁴¹ “丹東對外開放之窗,” <<http://dd.nen.com.cn>>.

(2) 경제무역 협력의 특징

이 시기 북·중 간 경제무역 협력의 추세는 점차 북한이 대중국 무역에 의존하는 상황으로 바뀌었고, 더욱 뚜렷한 일방적 의존도 양상을 띠었다. 그 원인을 분석해 보면, 북한 경제 발전의 기본 노선이 ‘자립적 민족경제 확립’의 장기적인 추진이었기 때문이다. 즉, 자기들만의 기술, 자원, 노동력에만 의존하여 경제를 발전시킴을 뜻하며, 기본적으로 국내생산만으로 국내 증공업 및 경공업 상품과 농산품의 수요를 충족하는 대신, 대외무역은 북한 경제의 부족한 부분을 채우는 정도의 수단에 불과한 것으로 인식했기 때문이다. 북한에게 대외 수입은 국내에서 생산할 수 없거나 국내 생산이 부족해서 국내 생산량이나 수요를 채우지 못했을 때 그 어려움을 해결하거나 보충하기 위한 수단에 지나지 않았고, 수출의 목적도 수입 과정에서 필요한 외화를 벌기 위한 수단에 머물렀다. 과부족을 조절할 목적으로 국내에 부족한 품목이 있다면 바로 수입을 통해 해결하고, 수입에 필요한 외화를 벌기 위해 국내에 상대적으로 넘치는 품목을 다시 수출했다. 1992년, 북한이 ‘농업 제일주의, 경공업 제일주의, 무역 제일주의’의 경제 발전 전략방안을 제시하고, 무역 체계를 개혁했으나, 경제 발전의 기본 노선에는 변화가 없었기 때문에 별다른 효과가 없었다.⁴² 한국무역협회의 통계에 의하면 북한의 대외 무역 총액(한국과의 무역액 제외)은 1990년 47.2억 달러에 달하였으나, 1991년 27.2억 달러로 급감하였다. 1992년 ‘무역 제일주의’를 표방하고도 대외 무역 총액은 계속 하강 곡선을 그려 1998년 14.4억 달러 선까지 떨어졌다.

42. “朝鮮經濟發展史及政策得失,” 『鳳凰網』 (2009.7.26), <<http://news.ifeng.com>>.

1999년부터 북한 경제가 회복단계에 접어들어 따라 대외 무역도 점차 회복 성장 조짐을 보여, 당해 대외 무역 총액은 14.8억 달러로 소폭 증가했다. 1990년대 초부터 북한 경제는 막대한 해외 원조에 의존하게 되었다. 한국, 중국, 미국에서 큰 원조를 받았으며, 그 중에서도 중국의 원조가 가장 많고, 가장 실리적이며, 가장 효율적이었다. 북한의 대외 무역 정책 및 국가 경제 발전 수준의 영향을 받아 두 도시의 국경 경제 무역 협력은 점차 뚜렷한 일방적 의존 양상을 띠었다.

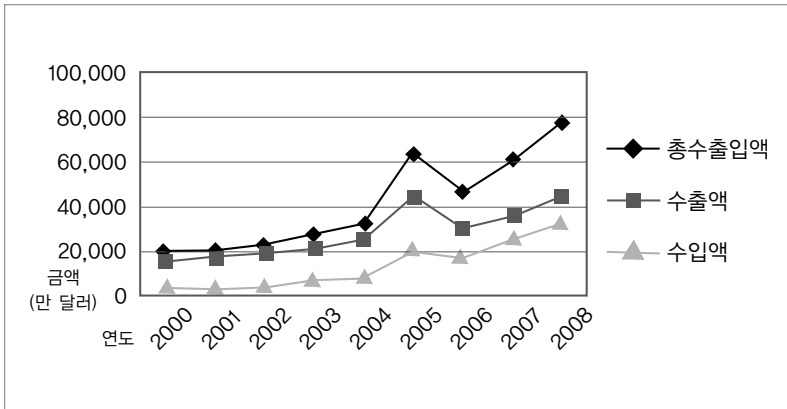
양국의 교류 과정 중, 중국은 시종일관 북한의 정치, 경제 등 여러 방면에 대해 지지와 성원을 보내주었고, 대북 정책에 있어 연속성과 객관성을 유지해 왔다. 한동안 양국관계가 소원했던 적도 있었지만, 중국은 대북 경제무역 협력과 경제 원조를 한번도 중단한 적이 없이 줄곧 북한의 주요 무역 거래국이자 원조국이었다. 이에 따라 단동의 ‘통로+중개’ 기능이 장기간 유지될 수 있었다. 특히 1995~2000년 사이, 북한이 국내외적 경제 위기에 직면했을 때, 중국은 경제적 어려움을 극복할 수 있도록 식량, 석탄, 원유, 비료 등의 원조 물자를 무상으로 제공해 주었다. 통계 자료에 의하면, 1990년대 이후 10년 동안 북·중 양국 간 상품 수출입 구조는 줄곧 일방적이면서 고정적이었다. 중국이 북한에서 수입하는 품목은 주로 원목, 강철, 광석, 해산물 등 이었고, 그 중 강철과 원목은 북한의 대중 수출 총액에 있어 절반 이상을 차지했다. 중국이 북한을 상대로 수출하는 주요 품목은 원유, 식량, 섬유 등 이었다. 이 시기에 중국의 대북 원조는 전체 해외 원조의 80%를 차지했고, 그 중 70% 이상은 단동~신의주 두 도시 간 경제무역 교류를 통해 이루어진 것이다.

나. 2000년~현재의 두 도시 간 국경 경제무역 협력

(1) 발전 과정

21세기에 접어들면서부터 양국의 무역액은 빠르게 증가했고, 단둥은 북·중무역협력에서의 지위가 두드러졌다. 2000년부터 쌍방무역액의 성장폭은 계속해서 두 자리 수 성장률을 유지했는데, 2000~2008년 9년간 북·중무역액의 연평균 성장률은 21.31%였다. 그중 단둥에서의 북한 수출액 연평균성장률은 16.51%, 수입액의 연평균 성장률은 35.94%이다.(<도표 IV-1> 참조). 불완전한 통계이기는 하지만, 2009년 전체 대외수출이 대폭 떨어지는 상황에서 단둥의 대북수출액은 6.6억 달러에 달하며, 30%에 가까운 성장을 한 것이다.

●도표 IV-1 단둥시의 대북한 무역 수출입 현황



I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

(2) 경제무역 협력 특징

2002년 북한의 '7·1 경제관리개선조치' 이후로 다수의 중국기업들이 북한경제의 개방 가능성을 예상하고, 국경 지대를 중심으로 대북 투자를 시작했다. 대북 투자는 최근 몇 년간 뚜렷한 성장세를 보였고, 식품, 의약, 경공업, 전자, 화공, 광산 등의 영역에 걸쳐 진행되었다. 그러나 여러 환경적 제약 때문에 북·중 양국 협력의 규모는 더 이상 확대되지 않았고, 중국 측 기업의 이윤은 확보되지 못했다. 이 시기 두 도시 간 경제무역 협력은 다음과 같은 특징을 보였다.

첫째, 양국 경제무역은 여전히 빠른 성장세를 유지했고, 이에 동참하는 기업의 숫자도 배로 증가했다. 2008년 말까지 단둥 지역 내 외국 무역회사, 국경 무역회사 등 국경 무역권을 취득한 1,000여 개 기업 중 대북 국경 기업의 숫자가 500여 개에 달했다. 이들은 자영 또는 위탁 대리 등의 방식으로 국경 무역에 참여했다. 외국계 무역 기업, 상업 기업, 생산 기업뿐만 아니라 국유 기업, 단체/개별 사업자를 아우르는 다차원, 다채널화 된 국경 무역 수출입 관리 네트워크가 형성되었다. 이와 동시에 무역 활동의 편리함을 위해서 북한의 대외 무역 회사도 하나둘씩 단둥에 지사를 개설함에 따라 단둥이 중국 내 대북 무역 활동의 요충지로 부상했다. 또한 120여 개 북한상사들도 잇따라 단둥에 사무실을 개설하였고, 단둥에 상주하는 북한 상인들의 수도 3,000여 명에 이르렀다.

이처럼 단둥은 다차원, 다채널화 된 대북 무역 관리 체계를 갖추게 되었고, 중국 내 대북 무역활동 기업의 중심지가 되었다. 2008년 말까지 단둥에 투자한 북한 기업의 수는 24개, 투자 총액은 5,192만 달러, 외국자본과의 계약액 2,661만 달러, 실제 유치 자금 259만 달러이다. 단둥에 투자한 북한 기업의 업종을 분석해보면 주로 기계, 제련, 의약,

공예품, 수산물, 식품, 건축재료, 농업, 식음료, 엔터테인먼트 등이며, 그 중 투자 규모가 비교적 큰 5개 기업은 식품, 계량, 금속, 제련 등의 분야에 투자를 했다.⁴³

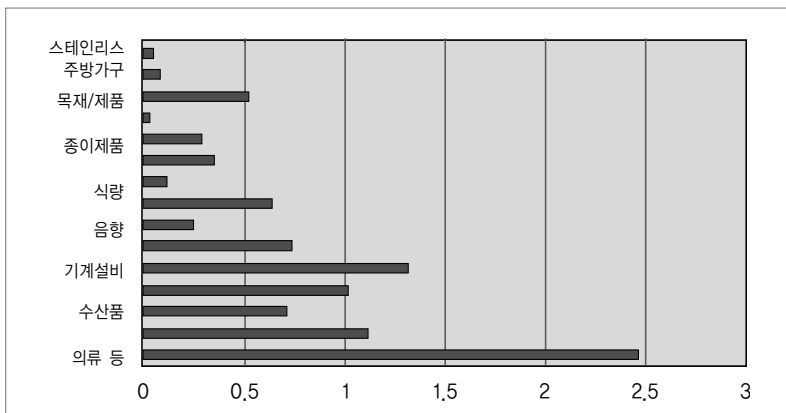
둘째, 양국 수출입 상품 구조에 변화가 발생했다. 수입 부분을 살펴 보면, 중국이 단둥을 거쳐 북한으로부터 수입하는 주요 품목은 수산물, 강철, 발전기, 가전 및 전자제품, 집적회로 및 마이크로 전자 부품, 원목, 철광석, 톱재, 의류 등이다. 북한이 중국으로부터 수입하는 주요 품목 중 원유가 단연 가장 많은 부분을 차지하고 있고, 기타 전기 기계 제품, 석탄, 식량, 섬유, 방직품, 기계/부품, 가전/전자제품, 철강재 등이다. 이를 통해 두 나라 간 상대적으로 부가가치가 높은 상품의 수입이 증가했음을 알 수 있다. 반면, 수출 부분에선 중국이 단둥을 거쳐 북한으로 수출하는 기초 원료도 많이 증가했고, 전기 음향설비/부품, 강철 완제품과 같은 완성품의 수출도 더욱 증가하는 추세이다. 이는 이 시기 경제발전을 통해 북한이 주민들의 생활수준 향상을 꾀하려는 의도가 반영된 것으로써, 그만큼 완제품, 강철 등에 대한 수요가 많아졌다고 볼 수 있을 것이다. 그러나 동 시기 북한이 수출한 물자는 광산품, 수산물 등 저부가가치 상품 위주인데다가, 최근 북한 정부가 원재료의 수출을 제한하고, 외환 보유고가 바닥나는 바람에 양국의 무역수지 적자폭은 매우 컸다.

셋째, 단둥시의 대북 무역 수출 상품 구조는 소액 상품 위주에서 대중(Bulk)상품 위주로 바뀌었다. 상대적으로 단둥의 경제 발전 수준이 북한보다 훨씬 높고, 대다수의 상품이 시장에서 공급이 수요를 초과한 상황이기 때문에 판매 채널 확장이 절실했을 것이다. 반면, 북한의

43. 2009년 단둥 대외무역협력국이 발표한 수치 계산.

물자 상황은 상대적으로 부족했고, 국내 개혁 흐름에 따라 시장 수요도 증가했다. 이러한 수요를 충족하기 위해 단둥의 수출 전략은 식량, 비누 등의 생필품 수출 위주에서 생필품 생산 위주로 바뀌었다. 주로 일용품, 의류, 방직원료/원단, 가전제품, 기계설비, 석유제품, 살충제/비료, 화공제품, 스테인리스 주방기구 등의 완제품들(2008년의 예, <도표 IV-2>)이다. 주요 농산물 및 부업 생산물은 수산물, 식품, 과일, 목재/목제품, 식량, 식용유 등(2008년의 예, <표 IV-2>)이다. 대북 수입 상품은 주로 광산물, 의류(중계무역), 약재, 금속재료(강철조각/폐강철), 말린 채소 및 견과류, 목재, 모피, 목재 펄프 등이다. 위와 같은 추세 속에 미가공 생산물은 감소하고, 가공 생산물이 증가하여 전체 수출 상품에서 공업 완제품이 차지하는 비율이 73.6%에 달했다. 또한 양국의 수출입 품목이 끊임없이 증가하는 과정에서 단둥의 대북 수출이 부가가치 및 기술 수준이 높은 상품 위주로 진행된 반면, 수입 물품은 부가가치 및 기술 수준이 상대적으로 낮은 수출입 상품 구조를 형성했다.

●도표 IV-2 2008년 단둥시 대외수출 주요상품 현황



● 표 IV-2 2008년 단둥시 주요 농산물 및 부업 생산물 수출 현황
(단위: 만 달러)

수출총액	30,758달러	전국대외 수출총액 차지비율	22.2%	성장	-24.1%	
상품목록			국가 (지역)			
상품명	수출액	성장(%)	국가 (지역)	수출액	성장(%)	
수산물	7,193	14.4	1. 아시아	24,893	-3.40	
식품	11,247	-6.5		일본	7,538	-6.02
과일	2,698	2.1		한국	7,422	-12.02
목재&목제품	5,245	40.2		북한	9,252	5.82
야채	1,273	37.2	2. 유럽	2,451	14.66	
식량	1,095	-72.2		EU	2,130	5.82
식용유	3,096	71.1	3. 북미주	2,948	15.02	
				미국	2,902	15.5

참고: 대외경제무역 통계에 따라 설명.

넷째, 두 도시의 국경 경제무역 협력은 일방적 의존 양상을 띤다. 북한 수출 무역의 중국 의존도 변화는 상당히 컸다. 가장 낮은 해(2000년)에는 6.6%, 가장 높은 해(1998년)에는 무려 62.5%였다. 2003년 이후 기본 50% 정도를 유지하다가 특정 시점(2004년)에는 57%에 육박했다. 이와 반대로, 북한의 대중 수입 무역 의존도는 꾸준히 높고, 안정된 수준을 유지했다.⁴⁴ 이는 북한이 수입 부문에서 줄곧 중국에 심각하게 의존했음을 뜻한다. 현재 북한의 대외 경제무역 협력 전개의 환경은 악화되어 대중 무역 의존도는 앞으로도 계속 증가할 것이다. 이러한 일방적 의존은 대북 경제무역 협력 전개에 있어 단둥의 가치와 영향력을 한층 증대시킬 것이다. 동시에 중국 기업의 경영 리스크 부담이 커지고, 국경

44. 陳龍山, “朝鮮對中國的經濟依存度分析,” 『東北亞論壇』(2008).



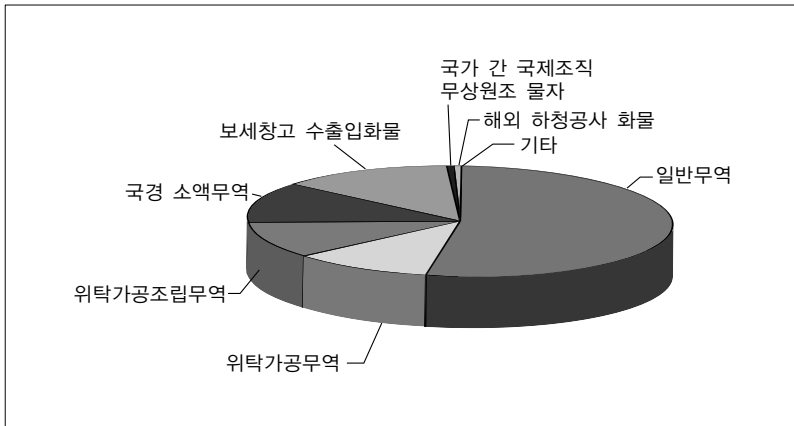
밀수 행위가 보다 성행할 것으로 예상된다.

3. 두 도시 간 국경 경제무역 협력 전개 형식의 다원화

두 도시의 장기적인 경제무역 협력 과정 중, 단동시의 대외 수출 무역 형식은 초기의 단일 물물교환에서 다각 무역의 형식으로 발전하였고, 그 중 주된 무역 방식은 일반무역(일반적 현금무역, 구상무역 포함), 위탁 가공무역(원료수입 가공무역, 임가공 무역 포함), 국경 소액무역, 보세창고 수출입화물 저장 운송, 국가 간 국제조직 무상 원조 물자, 해외 하청공사 화물보호 등을 포함한다(<도표 IV-3>). 기타 무역 방식은 한국, 미국, 유럽 등 국가 및 지역과의 중계무역, 양국 국경 지대 주민 간 일종의 보따리 무역인 민간무역(관광구매 무역), 해상 어민의 국경 수운 구상무역 등을 포함한다.

무역 방식 중 국경 수운(水運) 구상무역과 관광무역은 북·중 국경 지대 압록강 유역이라는 특수성을 감안한 무역방식으로써, 양국이 공동으로 인정한 ‘상징적’ 협력 모델이자, ‘상징적’ 협력 브랜드로 점차 발전해왔다. 이 두 가지 방식을 통한 협력 전개는 제도·규범화되어 운송 시 안정적이고, 수익이 보장되며, 운영이 쉬운 장점 때문에 양국의 인기를 받아, 두 도시 간 국경 경제무역에 중요한 위치를 차지하고 있다. 이 외에 국경 호시무역, 국경 소액무역, 보따리 무역 등의 무역 방식도 편리함과 안전함, 적시적소에 쓰일 수 있다는 이점 덕분에 점차 발전 확장되었으며, 이후의 발전 과정도 주목해 볼만하다.

도표Ⅳ-3 2008년 단둥시 대외무역 수출 주요 무역 방식



가. 단둥에서의 국경 수운 무역 비중 증가

국경 수운이란 바로 수상(水上) 운송 경영권을 가진 업체가 운송 공급을 제공하고, 국가가 지정한 국경 수상 통상구를 통해 무역의 일부 운송을 담당하는 것을 일컫는다.

(1) 발전 과정과 현재 규모

북한에 대한 단둥의 국경 수상 무역 전개는 1980년대 말부터 시작되었다. 1996년, 단둥시 정부는 국경 무역 운송의 수요에 근거해 ‘단둥시 국경 소액 무역 수상 운송 관리 시행 방법’을 공포하고 실시했다. 이는 단둥 국경 수운 무역이 법제화되었다는 것을 의미하고, 무역이 신속발전 할 수 있게 했다. 과거 단둥이 주로 사용하던 육지통로인 압록강 대교는 철교 위에 간이 도로를 부설하는 방식이어서, 차량의 일방통행만이 가능했다. 또한 기차와 차량이 동 시간대에 운행할 수 없어서 철로

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

의 운송 능력이 시장수요를 감당할 수 없었다. 이 외에도 철로 객차 배분의 어려움, 하역 장비의 낙후, 그리고 북한의 통상적이지 못한 세관 관리 방식으로 인해 철로의 운송 능력과 시장수요와의 격차가 크게 벌어지게 되었고, 결과적으로 단둥 육지항의 교통 정체와 화물 유통의 지체와 같은 사태로 이어져 국경 무역의 발전을 심각하게 제약했다. 이러한 북·중 국경 무역 발전의 병목현상은 압록강의 랑두항에서 신의주항으로 이어지는 국경 수상 운송 무역 통로를 개통하면서부터 숨통이 트이기 시작했다. 최근 20년 동안의 발전을 거치면서 단둥, 랑두항 지역에는 이미 많은 선박들이 운항하고 있고, 이런 선박들은 2006년의 168척에서 2008년의 257척으로 발전하였으며, 규모는 5톤에서 100톤까지 다양하고, 이용 가능한 부두는 총 7곳이다.

중국과 북한의 국경 수상 무역의 특징은 고정된 숫자의 항로 및 선박, 짧은 운송 거리, 짧은 운송 시간(30분~5시간), 선박들의 규모가 비교적 작고(10톤~100톤), 연간 경영 기간이 짧다는 점이다. 북한이 경제를 점차 개방하고, 양국 경제가 꾸준히 발전함에 따라 국경 수운 무역은 점차 빠른 발전 양상을 띠고 있다. 단둥 통상구를 통과하는 북·중 국경 무역의 교역량은 해마다 25%의 폭으로 증가하고 있고, 향후 발전 잠재성은 더욱 크다. 단둥 국경 무역량 중에서도 특히 압록강 통상구를 거치는 수출입 무역량은 급속하게 증가하고 있는데, 2006년에 170만 톤, 2007년에는 약 204만 톤, 2008년의 238만 톤, 그리고 2009년에는 254만 톤에 이르렀고, 화물은 주로 북한의 신의주에서 랴오닝성 단둥시까지 온 후, 다시 다른 곳으로 운송되는 공업 원료, 연료 등 대량의 각종 잡화들이 주를 이루고 있다.

(2) 기여한 점

중국의 ‘선린(善鄰), 안린(安鄰), 부린(福鄰) (이웃과 화목하게, 안정되게, 부유하게 지내자)’정책 아래, 단둥 국경 수상 운송 무역은 북·중 양국의 협력을 통하여 국경 지역의 물자 운송을 위한 신속한 수상 운송 통로를 제공하였고, 최근 2년간 국경 무역 화물 중 무려 50% 이상이 이 통로를 통했다. 향후 라오닝성과 해당 시는 협상을 더욱 확대시켜, 북·중 국경 수상 운송 무역 항로가 북한의 모든 항까지 개통될 수 있도록 노력할 필요가 있다.

(3) 문제점

단둥 국경 수운 구상무역은 양국 국경 무역 발전에 크게 기여했지만, 여러 문제점 또한 존재한다. 운송 통로의 부족, 낮은 수준의 통상구 시설, 운송 협상 체제의 더딘 발전, 관리정책의 부조화, 사적 운영 등의 문제들이 북·중 국경 무역의 발전에 제약이 되고 있다. 첫 번째 예로 사적 운영이 무역질서에 혼란을 가져다주고 있다는 점이다. 북·중 국경 무역 선박들은 국제관례에 따라 북한의 선박은 랑두항에 정박할 수 있고, 중국 정부가 허가하는 안강(安康), 다타이즈(大臺子), 이서즈(一撮子) 같은 2등급 개방 통상구에 머물 수 있도록 되어있다. 그러나 중국선박들은 정부 통상구 관리 정책의 제한을 받아, 2등급 개방 통상구 또는 압록강의 소규모 부두 또는 자연 정박 지점에 머물러야 한다. 비록 통상구와 부두라고는 하지만, 전문적인 하역 시설이 없을 뿐더러 통상구 감독 관리와 당직사무실조차 없는 곳이 부지기수이다. 그보다 심각한 것은 여러 ‘불법’ 선박들이 사적으로 화물을 운송함으로써 수상 운송의 질서를 해친다는 점이다. 이러한 ‘불법’ 선박들은 경영 면허증이

없기 때문에, 압록강 수역 내의 자연 정박 지점에 머물거나, 교역 선박들과 물 위에서 직접 구상무역을 진행하는 등 선박 대 선박의 화물 거래를 함으로써 해상 기관의 순찰에 더욱 어려움을 주고, 사건 사고 발생 확률을 증가시키는 동시에 각종 세수 유실을 초래하고 있다. 두 번째 예는 북·중 양국의 협력 체제의 더딘 발전이다. 압록강은 양국의 경계선이자, 어느 한 국가의 법규로 다른 국가를 규제할 수 없는 곳이다. 또한 한 쪽의 법규 내용을 적용하면, 때로는 평등하지 못한 결과를 낳을 수도 있기 때문에 외교문제와 직접적으로 연결되기도 한다. 중국은 현재 여러 국제 법규 조직에 참여하고 있지만, 북한은 그렇지 않다. 그렇기 때문에 아무리 국제적인 법규를 적용한다고 하더라도 두 국가 모두를 제재하기 어려운 것이 지금의 현실이다. 유일한 방법은, 북·중 양국의 협력 체제를 충분히 발전시키는 것인데, 이런 체제의 발전이 매우 더디게 이루어지고 있다. 더구나 양국이 반드시 공동으로 완성해야 하는 업무들이 아직 시작되지 않아 문제가 되고 있다. 결과적으로 이러한 문제들이 국경 수운 무역의 지속적인 성장을 제한하고 있다고 볼 수 있다.

나. 변경 관광에 대한 협력 강화와 국경지역 관광 프로젝트

두 도시가 국경 경제 무역 협력을 진행하는 과정 중에 국경 물류량이 증가하였고, 그에 따른 여행객들 또한 증가하여 북·중 변경 관광사업의 발전으로 이어졌다. 국경을 드나드는 관광 프로젝트를 발전시키는 것은 이미 북·중 국경지역 경제 발전에 있어 중요한 사업 중 하나가 되었다. 단둥 통상구 역시 이미 북·중 국경지역 관광 프로젝트를 발전시키는 데 있어서 가장 중요한 통로로 자리 잡았고, 국경관광은 국경

협력의 가장 ‘상징적인’ 프로젝트가 되었으며, 발전 잠재성도 무궁무진하다.

(1) 시작과 발전과정

랴오닝성의 북·중 국경 여행은 1987년 시작되어, 지금까지 23년의 역사가 흘렀다. 이 기간 동안 단둥 통상구의 변경 관광사업은 급속한 발전을 이루었고, 이미 양국 간의 중요한 산업으로 자리매김했다. 현재까지 집계된 북한여행 횟수는 총 42만여 회이고, 순수익은 5.5억여 위안이다. 1987년 11월, 국가 관광국과 대외 무역부는 단둥시에서 북한 신의주로의 ‘1일 관광’을 허가했고, 이는 전국의 국경 인접 도시 중 첫 번째 사례가 되었다. 단, ‘1일 관광’의 목적지는 북한의 신의주시로 한정했고, 북한으로 가는 중국인 역시 랴오닝성 거주민으로 제한했다. 또한 매년 총 관광 누적 횟수가 5,000회 이상을 넘지 않을 것을 규정했다. 1990년, 양국이 함께 노력한 결과 북한으로의 관광 일수 제한은 3일로 늘어났고, 목적지 역시 묘향산, 평양 등 지역으로 확장됐다. 1990년에서 1997년, 행정관리가 한동안 약화되고, 시장개방으로 인해 무질서한 경쟁 현상이 일어났다. 1998년 9월, 관련 기관은 인원 제한 초과 문제와 타지의 증명서 발급 문제를 이유로 내세워 북한 관광을 잠정 중단할 것을 선포했다. 1999년 국가관광국과公安부처는 『랴오닝성 단둥시의 대북관광 관련 문제처리에 관한 지침』을 발표하여 본래의 인원 제한 규정을 삭제하였으며, 여행 일수 제한 역시 6일로 연장하면서 대북 관광 사업은 회복세로 접어들었다. 2001년, 랴오닝성 관광국의 동의를 거쳐 ‘랴오닝성 단둥 변경 관광 관리 사무실’을 설립하여 대북관광에 대한 통일성 있는 관리를 시작하였으며, 이로 인해 단둥의 관광사업이

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

신속하게 확장·발전되었다. 2002년 4월, 국가 관광국의 허가를 통해 북한 관광사업을 담당하던 여행사의 수를 본래 중국 국제여행사 1개 업체에서 5개 업체로 확대시켰다. 이는 2005년 이후 6개 업체로 늘어났다. 그리고 2009년 1월, 관련 기관들은 공동조사와 평가를 통해 타지 사람들도 단둥시에서 변경 관광과 관련 서류를 직접 발급 받을 수 있도록 허용하였으며(그 이전에는 자신이 속한 도시에서만 가능),⁴⁵ 이는 전국적으로 첫 번째 사례였다. 즉, 단둥시에 거주하지 않는 관광객들은 신분증과 증명사진을 지참하기만 하면, 비교적 짧은 시간 내에 단둥시에서도 북한 관광에 필요한 모든 수속을 밟을 수 있게 되었다. 『중화인민공화국 여권법』이 규정한 ‘법으로 정한 해외 출국 금지 대상’과 관련기관이 출국을 금지한 사람 외에는, 중국인이자면 누구나 변경 관광에 참가 할 수 있었다. 그리고 변경 관광의 출입국 통행증의 유효 기간은 3개월이 되었으며, 2010년 4월 12일부터 중국인의 대북 단체 여행도 허가되었다. 결론적으로, 단둥의 대북 관광 프로젝트 발전 과정은 아래의 4단계로 요약 할 수 있다(<도표 IV-4> 참조).

- 제1단계 ‘탐색과 발전’(1988~1992년)
 - ： 관광객 2,500~17,700여 명, 관광 수입 18.8~2,100만 위안
- 제2단계 ‘정비와 향상’(1993~1998년)
 - ： 관광객 13,000~5,000여 명 사이, 관광수입 2,300~1,000여만 위안
- 제3단계 ‘빠른 발전’(1999~2003년)
 - ： 관광객 32,000~12,700여 명 사이, 관광수입 4,500~893만 위안

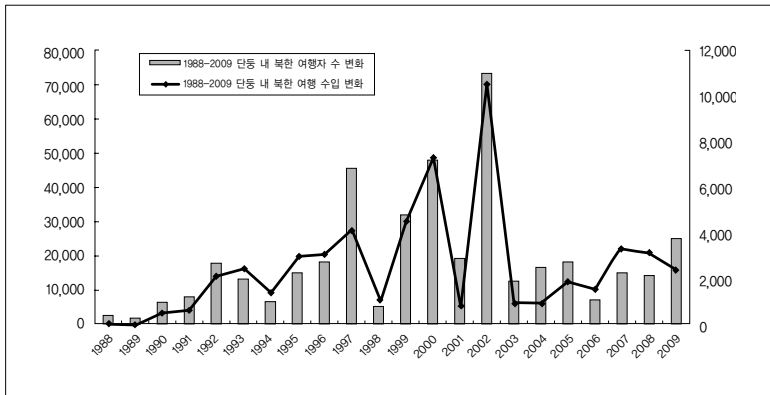
⁴⁵ 타지에서 수속처리를 한다는 것은 변경관광에 참여하는 자가 호구가 있는 지역에서 여권 발급을 하지 않아도 되는 것이며, 변경관광 업무를 처리하는 도시공안 출입 관리부서에 가서 출입 통행증을 신청하고 관련수속을 하면, 관광이 가능하다는 것을 의미한다.

그러나, 2003년 북한의 '아리랑' 축제 이후, 관광 비자만으로 북한 여행을 하는 중국 여행객들을 더 이상 접수하지 않고, 여권과 입국 비자를 따로 발급하는 형식으로 전환함에 따라 여행객의 대다수는 '3일 여행'이 아닌, 신의주를 목적지로 하는 '1일 여행'을 선택했다. 이는 곧 관광수입의 하락으로 이어졌다.

- 제4단계 '불경기의 지속'(2004년~현재): 국경왕래인 수 16,000~14,000여 명 사이, 관광수입은 900~3,100만 위안

특히, 2009년에는 북한의 핵문제 및 금융 위기 등의 영향으로 비록 북한 관광객 수는 계속 상승하는 추이를 보였으나, 대다수 관광객들이 '1일 여행'을 선호하고, 평양 등으로 향하는 여행객의 수는 크게 감소하여 실질적인 관광수입은 약 2,400만 위안으로 하락했다.

도표 IV-4 단둥에서의 북한관광 인원수, 관광수입의 변화 (1988~2009년)



(2) 기여한 점

첫째, 북한관광이 특색 있는 관광상품으로 자리 잡으면서 관광객들이 북·중 국경 지역에 모여들기 시작했고, 양국 국민 간의 이해관계 성립에 큰 역할을 하였다.

둘째, 양국의 국경지역 관광사업을 촉진시켜 경제를 활성화시켰다. 북한관광은 비록 중단과 재개를 반복하는 등 불안정했지만, 관광객들이 나날이 늘어 결과적으로 북한에서의 소비를 이끌어내었다. 그리고 몇 년에 걸친 국경지역의 관광사업은 호텔, 여행사 또는 관광지구 등의 전통적인 산업영역에서 사회의 각 방면으로 확대되었고, 관광산업 체계 또한 확고히 자리잡게 되었다. 또한 기업도 더 이상 단일 지역이 아닌 여러 지역으로 확대되었고, 관광 위주의 단순상품 개발에서 ‘관광 & 바캉스 & 테마’의 결합 상품개발로 방향을 바꾸었다. 이러한 변화들은 현재 북·중 국경 지역의 관광산업이 사실상 이미 ‘구조적 업그레이드’와 ‘구조적 효율 증대’ 과정을 겪고 있음을 의미한다.

셋째, 양국 국민의 우호와 상호이해를 증진시켰다. 중국 관광객들은 북한의 아름다운 풍경을 감상하며, 북한의 풍속을 이해하고, 북한 주민들의 부지런함, 용감함 그리고 애국 정서를 배울 수 있었다. 북한 주민 또한 중국 관광객들을 보며 중국의 발전과 변화를 느낄 수 있었다. 그리고 관광사업은 양국의 문화 교류 또한 촉진시켰는데, 매년 5월에서 7월 까지 북한이 개최하는 ‘아리랑’ 축제 시기에는 입국 절차와 수속을 크게 완화시켜, 수만 명의 관광객이 대규모 공연을 관람할 수 있게 했다.

넷째, 변경 관광과정에서 북한의 특수성이 부각되었다. 북한은 20여 년 동안 관광객을 엄격하게 통제하여 관광코스를 제한했으며, 일정을 빈틈없이 체크하는 등 관광객들의 자유 활동을 제약했다.

다섯째, 변경 관광 자원의 개발 관점에서 보면, 변경 관광자원 중 국내와 성(省)내의 유명한 자원을 제외하면 일부 자원은 이미 개발되었으나 아직 초기 단계에 머물고 있는 실정이기 때문에 개발의 여지가 매우 크며, 관광산업 향상의 기초를 다질 수 있다. 또 다른 일부 자원은 아직 개발조차 되지 않은 상태이며, 이는 관광산업의 구조 자체를 한층 더 업그레이드할 수 있는 거대한 잠재력을 가지고 있다.

(3) 문제점

첫째, 북한이 정치, 경제, 군사, 외교, 주민의식 등과 같은 여러 요인의 영향에 상당히 민감하기 때문에, 북한 관광 프로젝트는 지금까지 중단과 재개를 반복하는 등 우여곡절을 많이 겪었고, 전체적으로 순조롭지 못했던 것이 사실이다. 그래서 관광 경제 협력의 ‘안정성’은 상당히 탄력적이다. 그리고 양국의 협력은 ‘비대칭성’이 두드러지고 있는 것이 현실이다.

둘째, 북한이 북·중 양국이 이루어낸 변경 관광 협약에 대해 대수롭지 않게 여기고 있기 때문에 변수가 매우 많다는 점이다. 매년 일방적으로 관광을 중단하는 현상이 발생하고 있고, 이러한 통지가 사전에 이루어지지 않아 관광객들의 여행 계획이 무산되는 경우가 부지기수였다. 이러한 문제들에 대해 북한과 소통을 시도해 보았지만, 효과는 매번 미미했다.

셋째, 협약이 너무 ‘탄력적으로’⁴⁶ 운용된다는 점이다. 북한에서 기차가 지연되거나 정전과 단수, 그리고 아무 이유 없이 관광지가 축소된다거나, 숙소에서 씻을 수 없는 등의 문제가 발생한다 하더라도

⁴⁶ 소위 탄성화(彈性化)는 북한의 관광정책과 집행과정 중에 나타나는 불안정성을 가리킴.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

관광객은 하소연 할 길이 없다. 북한 측이 갑자기 관광을 중지함으로써 중국이 손실을 보는 경우 또한 적잖이 발생한다.

넷째, 관광 접대 시설의 수준이 낮아 관광의 질에 영향을 준다는 점이다. 접대 시설은 워낙 한정되어 있고, 숙식의 전체적인 수준도 뒤떨어지며, 교통 조건이 열악하여 이동 시간이 길고, 출입국 심사가 오래 걸리는 등의 문제들은 시급히 해결되어야 한다.

최근의 천안함 사건으로 인해 한국과 북한의 외교 관계가 단절된 이 시기에, 북한에 대한 국제여론은 더욱 악화되었다. 객관적으로, 북·중 변경 관광 협력 프로젝트의 안정적인 운영은 북한의 제한된 외화 획득에 도움을 줄 것이고, 변경 관광 사업을 더욱 발전시키는 것이야말로 북한에게 있어서 최선의 선택이 될 것이다. 따라서 양국은 협력을 더욱 확대시켜, 공동 발전의 기회를 도모하고, 실천해야 한다.

다. 국경 지대 주민들의 화물 운송

관련 기관 소식통에 의하면, 매년 설 연휴가 다가오는 시기에 북·중 국경 지역에서 출입국 통행증의 발급 수속을 받는 사람의 수가 급격히 증가한다고 한다. 국경 무역 회사의 통계에 따르면, 일반적으로 하루에 20~30명이었다면, 연휴 기간 바로 전에는 400여 명에 이른다고 한다. 북·중 국경 무역이 바로 명절 전에 정점에 다다른 것이다. 그 이유는 설 명절 전에 중국 내 북한산 해산물의 수요가 급격히 상승하기 때문이다. 그리고 매년 친지 방문을 위해 중국에 오는 북한 주민은 약 3~4만 명에 이르고, 단둥에서 국경을 넘는 북한 주민이 매년 휴대하는 물품만을 가치로 환산해도 약 6,000만 위안 규모이다. 이러한 물품들은 거의 본인의 생활용품이 아닌, 상품 유통을 위한 물품들이다. 세관

직원은 ‘왕래가 좀처럼 끊이지 않음’과 ‘숨긴 물건이 한계를 넘어설 정도로 많음’이 두 문장으로 북한 주민과 중국의 조선족들의 잦은 왕래를 묘사했다. 이러한 ‘출국 화물’들은 중국의 수출입 통계에 포함되지는 않지만, 실로 엄청난 양으로 추산된다.

라. 국경 지역 ‘밀수 무역’ 성행

최근 몇 년간(2006~2008년), 북한은 식량 부족 현상을 겪었던 반면, 중국은 식량이 풍족해서 국경 지역의 식량 밀수가 이상적으로 증가하였다. 이러한 현상들은 아무리 합법무역이 큰 폭으로 발전하였다 하더라도 불가피한 것이었다. 중국 세관통계에 따르면, 2008년 이전 7개월간 중국이 북한으로 수출한 옥수수 총 97,606톤으로, 이는 전년 대비 무려 564% 증가한 수치였다. 그리고 2007년 겨울, 북한이 수입하는 식량이 증가하였는데, 이는 북한의 식량 생산량이 수요를 더 이상 맞출 수 없다는 것을 의미했다. 2008년 봄에 수입이 감소했고, 2008년 6월에는 수입량이 37,111톤까지 상승했으며, 2008년 들어 가장 많은 식량수입 수치를 기록했다. 실제로 2008년 북한의 식량 부족 현상은 매우 심각했고, 단둥, 투먼 등 지역에서 북한으로의 밀수가 성행하기에 이르렀다. 하지만 국제적으로 식량가격이 폭등했기 때문에 2008년 하반기 이래 중국은 국내 식량 확보를 위해 식량수출을 엄격히 제한했다. 이에 따라 정식적인 경로로 북한으로 수출되는 식량은 급격히 감소했다. 단둥 세관에서는 2008년 1월에서 5월까지의 대북 식량 수출이 전년 동기 대비 50.5%가 감소했다. 그러나 밀수가 합법적인 수출보다 크게 많은 것은 공공연한 비밀이다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

4. 단둥~신의주 국경무역 협력 및 발전 방향

2009년 7월 1일, 중국 정부는 ‘랴오닝 연해 경제벨트 구축 계획’을 정식 비준하여 국가급 전략으로 승격시켰다. 단둥시는 ‘랴오닝 연해 경제벨트의 전체 계획’ 구도 중 ‘황해 축’으로서, 국경 경제무역 협력 발전의 무대로 격상되었다. 2010년 북·중 양국 정부는 ‘북·중 압록강대교 신축 사업’을⁴⁷ 공동으로 승인했으며, 이는 특히 북한 지도층의 높은 평가를 받았다.⁴⁸ 또한 국경 경제무역 협력 모델을 새로운 방향으로 계승·발전시킴으로써, 향후 발전 방향이 더욱 주목을 끌고 있다. ‘상호이익, 공동발전’의 고수는 앞으로 양국이 엄격히 준수해야 할, 그리고 양국 정부의 공동 발전을 모색하기 위한 국경 경제무역 교류의 원칙이다.

가. 국경 경제무역 협력 수준 강화

현재 단둥시의 발전은 국가정책의 전폭적 지원하에 절호의 기회를 맞고 있다. 특히 계획 구도에서 두드러진다. 단둥시는 동북지역 동부의 관문으로 기초 인프라 구축과 산업 보완성을 연계하여 종합적인 도시로 탈바꿈하고 있다. 또한 랴오닝 연해 경제벨트 가속화 및 창지투 개발·개방 선도구, 국경 개방 상호융합 과정에서 많은 이익을 얻었고, 연해와 국경개방 및 해외자원 개발, 지역경제 협력을 담당했다. 단둥은 지리적 환경으로 인해 더욱 국제 사회의 관심을 끌고 있다. 대외 무역

47- 2010년 2월 25일, 중·조 압록강대교 신축에 관한 정부 간 협정식을 단둥에서 거행되었다. 중국외교부장조리 우하이룡(吳海龍)과 북한외무성부상 박길연이 『中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設，管理和維護鴨綠江界河公路大橋的協定』에 서명했다.

48- 김정일은 후진타오의 양국실무협력 건의에 대해 동의한다고 표명하고, 양국이 협의한 압록강대교신축공사가 향후 북·중 우호협력의 새로운 상징이 될 것이라고 했다. 『新華網』(2010.5.7).

의 주요 관문으로써 ‘통로+중개’의 가치가 장기적으로 구현될 곳이기 때문이다. 따라서 향후 단둥은 대교를 건설하는 ‘선 개념’의 기회를 잘 이용해야 하며, ‘면적 개념’ 으로서도 주변 발전을 적극적으로 모색해야 한다. 이러한 ‘면적 개념’의 계획은 두 나라 각각의 국가적 이익 및 공동 발전을 동시에 고려해야 하는 것이다. 개발 방향도 통상구 기반 경제에서 산업 종합개발 위주로 가야 한다. 앞으로도 국경 무역 위주의 통상구 경제발전이 양국 간 개방에 있어 중요한 사항이 될 것이다.

그러나 주목해 보아야 할 점은 단순히 통상구 경제발전에 의존하는 것만으로는 국경지역경제의 전반적인 발전을 촉진할 수는 없다. 이 때문이라도 산업 종합 개발 속도를 가속화하고, 산업구도를 최적화해야 한다.

나. ‘새로운 상호 무역지대’ 건립과 ‘보세구역’·‘경제특구’ 설립

단둥~신의주 두 도시 간의 협력은 ‘새로운 상호 무역지대’ 건립, ‘북·중 연합 보세구역’ 설립, ‘북·중 우호경제특구’ 계획을 통해서 그 돌파구를 찾을 수 있다. 이는 구체적인 사업 수행과 북한정부의 허가를 얻기 쉬운 방안이다. 현재 북한경제 발전 상황은 겹겹의 어려움에 처해있고, 국제적 여론도 악화되어 있다. 여러 해 동안의 경제무역 협력에서 보듯, 북한의 대외 경제무역 최대 파트너는 오로지 중국이며, 단둥은 주로 의존하는 무역 창구이다. 최근 북한은 국제 사회에 경제 개혁의 신호를 보내고 있다. ‘새로운 상호 무역지대’ 건설, ‘북·중 연합 보세구역’ 확립 및 ‘북·중 우호경제특구’ 설립은 단동시에 있어 의심의 여지가 없는 매우 좋은 기회이다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

(1) 건설 방안은 4개 단계에 따라 완성 예정

제1단계는 ‘새로운 상호 무역 지대’ 건립이다. 국경지역의 호시무역 지대는 자유무역지대의 초기단계로서 협력 수준을 더욱 강화하는 중요한 방법이다. 단둥~신의주 두 도시 간 호시무역은 매우 좋은 취지이나 여러 객관적 요인들로 인해 단둥시가 타당한 장소가 될 수 없었다. 또한 국경 지대 주민 간 호시무역 및 수운 구상무역은 국경 내 무역을 이어가는 수단이었으나, 아직 낮은 단계에 머물러 있어 그 규모를 형성하기 매우 어려웠다. 따라서 양국 정부는 공동 협력을 진행해 나가야 한다. 단둥~신의주 두 도시는 일정한 지역을 선정하여 폐쇄식 호시무역 시장을 건설하고, 양국 국경 주민의 출입 및 자유로운 시장 거래를 허용해야 한다. 아울러 호시무역지대에서 상품 무역, 관광 무역, 서비스 무역, 가공 무역, 정보교류, 첨단과학단지 등 다양한 무역 거래를 진행해야 한다. 즉, 새로운 호시무역지대는 ‘종합 단지’가 되어야 한다. 이곳에선 자본, 기술, 노동력의 자유로운 교류가 일어나며, 이는 곧 지역 협력의 공동 번영과 균형 발전을 실현하는 중요 수단이다. 이 단계를 추진하는 데 있어서 최대 관건은 양국이 상호 신뢰를 기초로 안전하면서도 안정적인 환경을 구축하는 것이다.

제2단계는 북·중 연합 보세구역의 추진이다. 중국과 북한은 단둥, 신의주에 각각 일정한 범위를 구획하여(예를 들면 각각 10km의 지역 구획) 북·중 연합 보세구역의 시범 지역을 건설한다. 북·중 양국이 공동으로 세관을 감독 관리하고, 중국이 먼저 단둥시의 일부 지역을 완전히 격리시켜 북한 신의주에 완전히 개방하며, 중국 본토의 우수 기업을 유치한다. 보세지역에서 필요한 노동력과 기술 인원은 북한 측에서 제공하고, 북한 측 인원을 우선적으로 배치한다. 북한이 단둥식 모델이

연합보세구역의 초기형태로서 적합한지에 대한 조사를 끝내면, 신의 주 일부지역에도 똑같이 추진한다.

제3단계는 북·중 연합 보세구역 시범 지역의 성공을 토대로 보세구역의 규모를 확대하여 기업 및 외자를 유치하는 것이다. 그 대상은 중국 본토 및 대만, 홍콩, 마카오 등지의 중국 기업이며, 북한에 시급한 수출지향형, 과학기술형, 자원개발형 기업 및 엔지니어링 건설 기업을 우선적으로 유치한다. 보세구역에 위치한 기업들에 대해 중국 정부는 정치적 위험 부담을 감수해야 하며, 중국 측 은행은 수출 신용 보증 혜택을 제공해야 한다. 보세구역의 수준 및 규모가 점점 향상될수록 북한 측이 징수하는 세금 및 경제적 이익은 증가할 것이다.

제4단계는 제3단계 성공을 토대로 적절한 시기에 단둥을 ‘북·중 우호 경제특구’로 지정하는 것이다. 단둥의 ‘경제특구’ 정책은 북한의 법률, 법규를 적용하는 데 도움이 되도록, 또한 중국 사정에 부합하도록 시행한다. 특구 내에 ‘북·중 연합 첨단과학기술 단지’, ‘북·중 동포 공업 단지’ 및 ‘한·북·중 유학생 단지’를 조성하고, 여러 역량과 자원을 집중시켜 전반적인 북한경제 개혁 및 대외 개방을 도모한다.

다. 현대 물류 시스템 구축과 ‘면적 개념’ 발전목표

국경 지역 협력에 필요한 물류 시스템을 구축하는 것은 물류 환경 정책, 물류 인프라 등을 포함하고, 물류 수요량 및 물류 기술 등의 방면을 고려해야 하는 일종의 매우 복잡한 과정이다. 두 도시는 지리적 장점을 발휘하여 단둥을 핵심 축으로 동북지역 및 북한 본토와 내륙 도시를 배후지로 하는 물류 시스템을 구축함으로써, 동북아 지역의 물류 중심으로 만든다. 북·중 지역 협력의 여러 장점 때문에 협력 산업의 영역

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

또한 한층 넓어질 것이다. 그 예로 석유화학, 전기, 첨단기술산업(소프트웨어, 전자정보, 바이오·제약 산업), 농수산물 가공산업, 관광, 금융 등의 광범위한 영역을 들 수 있다. 정책적 지원을 등에 업고 전국의 인지도 높은 도매 시장과 세계적 기업들이 잇따라 단동에 상륙할 것이다. 주요 기업들의 체인경영 등 현대적 유통 시스템 발전을 통해 물류의 효율을 높여 산업 구조 및 상품 구조의 조정을 촉진할 것이다.

라. 단동~신의주 간 금융 협력 추진과 ‘면적 개념’ 발전목표 실현

단동은 그동안 국경 무역 위안화 사용 시범 지역으로 편입되지 못했다. 여러 해 동안 존재하던 국경 수출 위안화 결제 세금 반환 등의 문제가 근본적으로 해결 될 수 없었기 때문에 국경 무역 기업의 환율 위험도나 환전 비용이 더욱 가중되고, 자금이 비효율적으로 사용되는 등 국경 경제무역 협력의 적극적 행보에 악영향을 미쳤다. 앞으로 정부에 관련 정책의 시정을 적극적으로 요구하여 위안화가 북한 지역에서도 자유롭게 유통될 수 있도록 하고, 위안화의 대북 영향력을 증대시켜야 한다. 그리고 북한의 중국 경제 및 금융에 대한 의존도를 더욱 높임으로써, 중국의 대북 영향력을 지속 유지시켜야 한다.

마. 효율적인 감독 기구 설립과 네트워크 구축

첫째, 단동시와 신의주 간 연락 협조 체계를 구축하여 양측이 협상을 통해 기초 인프라 건설, 통관 수속, 무역 분쟁 등의 문제를 해결한다. 정부 관련 부처는 반드시 전문적 기구를 설치하여 북한 시장 동향의 조사 업무를 담당하게 한다. 동시에 북한 시장을 개척하기 위한 공용

데이터베이스 망을 구축하여 정부 웹사이트를 통해 누구나 열람할 수 있게 한다. 둘째, 비공식적인 기업 협회 및 중개 조정 기관을 설립하여 기업 간 교류를 촉진시켜 기업관계를 상호 소통, 학습 작용을 통한 경쟁과 협력의 관계로 만든다. 이러한 네트워크 구축은 중국이 국경 지대를 대북 경제무역 협력 기업의 집중지로 조성하는데 도움이 될 뿐만 아니라, 기업 간 상호 감독 및 자발적 협조, 시장 정보 획득, 교역 비용 절감 등에 도움을 줄 것이다.

바. 국경 무역 체계의 통일화 및 규모 확장

현재, 북한의 정세 및 대외 경제정책이 변하지 않고 계속 유지된다 는 전제 하에, 단둥 국경 수운 구상무역을 발전시키는 유일한 방법은 국경 경제무역의 현실적 환경에 적합한 효율적 운영이다. 중국과 북한 이 이미 협정한 국경무역 운송협력을 토대로 양국은 협상과 협력을 더 욱 강화해야 한다. 국가적 측면에서 북·중 수상 운송 협조 체계를 심분 활용해야 하며, 북한과의 협상을 통해 양국의 운송협정 추진을 관철시켜 실행에 옮겨야 한다. 향후 양국 국경 수상운송 노선이 북한의 모든 통상구로 개통될 수 있도록 한다면, 단둥의 국경 무역 발전도 새로운 국면을 맞이할 것이다.

사. ‘신의주 특구’와 국제협력

신의주 특구 건설의 기업 및 외자 유치 사업을 분석해 봤을 때, 일용 공업품, 농업 생산용 화학비료, 농약 및 사료 공업 등의 육성에 우선적 으로 착수해야 한다. 이러한 사업들은 대부분 단둥시가 장점을 가진 영역으로서, 단둥시는 신의주 공장 건설 투자에 매우 적극적으로 나서

야 한다. 이는 북한의 수요도 충족시키고, 단동시의 경공업 및 농업 기구 생산도 촉진시키는 일종의 윈-윈(Win-Win) 전략이다. 신의주 특구 건설과정에서 한국과 일본이 이곳에 투자를 한다면 노동 집약적, 자본 집약적 산업인 기계가공, 전자 공업 등 분야에 발전이 가능하다. 단동도 적극적 참여를 통해 신의주특구를 대외적인 공업단지로 건설하고, 산업발전을 모색해야 한다. 동시에 기존에 진행되던 기초 인프라 건설 사업에서도 향후 대규모 건설 자재와 시공 업체를 필요로 할 것임으로 이는 단동의 건축자재 공업 및 기본 인프라 건설 업체에 있어 천재일우의 좋은 기회이다. 앞으로 사전 준비 하에 적극적으로 입찰에 참여하여 더욱 많은 건설 프로젝트를 수주해야 할 것이다.

참고문헌

- 李向平. 『東北亞區域經濟合作報告』. 北京: 社會科學文獻出版社, 2009.
- 林今淑. 『中朝經貿合作』. 延邊大學出版社, 2006.
- 高新力. “中朝邊境小額貿易與丹東城市經濟發展.” 『遼東學院學報』. 2007(8).
- 古毅良·海波. “科學監管推動鴨綠江邊貿水運發展.” 『中國水運雜誌』. 2009(8).
- 金明玉·推進. “五點一線’經濟帶建設研究－加強丹東與朝鮮的經貿合.” 『審陽師範大學學報』. 2009(1).
- 金哲. “中朝經貿合作現狀分析.” 『北韓經濟動向』. 2008(5).
- 李鐵立·袁曉猛. “遼寧省邊境地區與朝鮮經濟貿易合作研究.” 『東北亞論壇』. 2004(2).
- 常萬年. “人民幣對朝貿易結算存在的問題及對策.” 『金融電子化』. 2008(2).
- 徐江·遼寧. “五點一線, 沿海經濟帶的重要作用 and 戰略意義.” 『理論界』. 2008(3).
- 薛恒. “五大核心優勢蓄勢待發.” 『安家』. 2008(6).
- 王志偉. “安全利益與經濟發展, 朝鮮的困境與出路.” 『亞太經濟』. 2009(1).
- 於美華. “透視朝鮮經濟變化.” 『財經』. 2005.12.
- 審旭輝. “感悟朝鮮‘第二經濟’.” 『南風窗』. 2009(4).
- 呂超. “中國確立東北亞安全環境的戰略選擇.” 『世界經濟與政治』. 2008.7.
- 張慧智. “中韓對朝經濟合作探析.” 『東北亞論壇』. 2008(3).
- 張寶仁. “近期中朝經貿合作現狀及其發展趨勢剖析.” 『東北亞論壇』. 2005.5.
- 張寶仁. “俄與朝韓經貿合作發展狀況剖析.” 『東北亞論壇』. 2009(2).
- 陳龍山. “朝鮮對中國的經濟依存度分析.” 『東北亞論壇』. 2008(2).
- 黃友愛. “區域經濟合作理論對發展中國家區域經濟合作的影響和啓示.” 『經濟界』. 2006(1).

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

丹東的對朝貿易開始實行人民幣結算. 《丹東之窗》資訊, 2008.02.21.

《遼寧省政府工作報告》. 2008, 2009.

《中華人民共和國海上交通安全法》.

『海事法規彙編』. 人民交通出版社, 1949~1999.

『中華人民共和國水路運輸管理條例』. 中華人民共和國國務院令. 第544號.

『國內水路運輸經營資質管理規定』. 中華人民共和國交通運輸部令. 2008
第2號.

『北韓經濟速報』. 韓國: KOTRA, 2008.

中國商務部網站. 進出口統計快報. <<http://zhs.mofcom.gov.cn/tongji.shtml>>.

丹東市政府網站. <<http://www.dandong.gov.cn>>.

丹東對外開放之窗. <<http://www.ddwjm.gov.cn>>.

丹東旅游网. <<http://www.ddtour.gov.cn>>.

中華人民共和國海關總署網站. <<http://www.customs.gov.cn>>.

中華人民共和國水利部網站. <<http://www.mwr.gov.cn>>.



V. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력 연구

렌샤오메이(廉曉梅)
길림대학 동북아연구원

훈춘(琿春)시는 중국 지린성(吉林省) 동남부에 흐르는 두만강 하류 지역의 옌벤 조선족 자치구역 내에 위치하고 있으며, 최근 새롭게 떠오르는 국경지대 개방도시이자, 중국 정부가 현재 추진하고 있는 ‘창지투(창춘(長春), 지린(吉林), 투먼(圖門)) 개발·개방 선도구’의 창구 역할을 맡고 있다. 라선특별시는 북한의 동북부지역에 위치하고 있고, 원래는 함경북도에 속해 있던 도시로서 현재 북한에서 개성, 평양 다음으로 큰 제3의 특별시이다. 훈춘과 라선, 이 두 도시는 지리적으로 중국, 북한, 러시아, 3국의 국경이 인접하고 있는 지역으로서 중국과 북한 양국이 현재 추진하고 있는 두만강 지역 협력개발과, 동북아 지역 협력의 최대 요충지라고 볼 수 있다.

중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력을 강화하는 것은 두만강 지역의 국제 협력개발 형식을 기존의 단적 방향 개발 위주에서, 단방향과 쌍방향 또는 단방향과 다방향 협조로의 변화를 의미한다. 또한 중국 변방민족 지역의 평화를 지키고, 발전을 촉진시키는 데 아주 중요한 조치이며, 중국과 동북아 지역, 기타 국가와의 경제 협력 수준을 높이는 데 있어서 반드시 거쳐야 할 길이다. 그리고 중국 동북부 지역을 발전시키고, 지린성의 발전을 이끄는 가장 현실적인 방안이라고 볼 수 있다.

1. 두만강 지역의 협력 개발 추진이 중국에 미치는 전략적 의의

최근 몇 년 동안 중국이 지역경제 협력을 위해 취한 일련의 조치들로 봤을 때, 중국은 지역 경제 통합 전략을 통해 장기적인 경제 효과를 기대함과 동시에 지역의 평화와 국가 주변의 안전 또한 매우 중요하게 여기고 있음을 알 수 있다. 동북아 국가들과의 지역 협력은 줄곧 중국의

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

발전과 주변국가 및 지역 협력 전략의 중요한 부분이었다. 이 과정에서 두만강 지역 협력개발은 동북아 지역협력의 상징적인 프로젝트로써 단순히 해상 통로를 마련하겠다는 수준에서 인프라 건설, 자원 개발과 무역, 에너지 개발, 환경보호 등 전면적 수준으로 발전했다.

가. 동북아 지역 협력의 상징적 프로젝트 ‘두만강 지역 협력 개발’

냉전 체제 종결 이후, 중국과 주변국가의 관계는 지속적으로 발전하고 있고, 주변 국가들의 환경 또한 개선되고 있지만, 동북아 지역의 수많은 갈등들은 아직 해결되지 않고 있으며, 평화 발전에 한계가 존재한다. 주지하다시피, 동북아 지역은 세계적으로 국가 간 경제 수준 차이가 가장 현저하게 나타나는 지역 중 하나이다. 각국의 사회제도, 정치와 경제 체제, 역사문화 전통, 경제 발전 단계와 발전 수준에 있어 현격한 격차가 존재하고, 각국 간에는 역사적인 갈등과 현실적인 대립이 항시 존재하고 있다. 단기간 내에 동북아 지역에 체계적인 지역 협력체제를 구축하는 것은 힘들어 보인다. 이런 상황에서는 양자 협력을 통한 지역 개발 협력과 환경보호 등 보다 구체적인 영역의 협력으로 동북아 지역의 평화와 공동 발전을 이끌어 내야 한다. 이는 안정된 지역 환경을 조성하는 데 매우 중요하다.

두만강 지역 협력 개발은 유엔개발계획(UNDP)이 1990년대 초에 제기한 계획 중 하나로서 동북아 지역 협력의 상징적 프로젝트이다. 비록 초창기 예상만큼 발전 속도가 빠르지 않았지만, 최근 몇 년 동안 중요하고도 의미 있는 발걸음을 내딛었다. 현재까지 두만강 지역 협력 개발은 초기단계(1991~1995년), 실질적 발전단계(1995~2005년), 확장단계(2005년 이후)의 3단계 발전 과정을 거쳤다. 이 기간 동안 『두만

강 지역 개발 협력위원회 수립에 관한 협정」, 「두만강 경제개발 및 동북아개발 협력위원회 수립에 관한 협정」, 「두만강 경제개발 및 동북아 환경규범 양해 각서」 등 3개 협정을 체결했을 뿐만 아니라, 1995년 체결된 자문위원회 협의를 10년 연장시켰고, 동시에 협력지역을 두만강 지역으로 확장시켰다. 지역범위는 중국의 동북 3성과 내몽고, 북한의 라진특별시, 몽골의 동부지역, 한국의 동부 해안도시와 러시아 연해주 일부까지 포함되었다. 두만강 지역은 유리한 지리적 위치, 편리한 교통 환경, 풍부한 자원의 이점을 바탕으로 협력 시스템 구축 및 기초 인프라 건설, 항로개설 등의 방면에서 큰 발전을 이루었다. 나아가 각국의 지속적 노력으로 현재 동북아 지역 경제 협력의 연결고리가 되었고, 동북아 지역 경제 협력의 발판이 되고 있다. 또한, 두만강 지역 협력 개발 추진을 가속화하기 위해 이 지역의 안정과 발전을 촉진시키고 있으며, 이는 중국의 평화와 발전에 있어서 중요한 의의를 지닌다고 할 수 있다.

나. 두만강 지역 협력 개발 추진과 중국 변방 민족의 번영과 안정

민족 평등 정책, 소수민족 지역의 사회 안정, 각 민족 간 우호관계 유지는 중국이 일관되게 고수하는 방침과 정책이다. 특히 개혁·개방 이래 중국 정부는 소수민족 지역의 경제발전에 많은 관심을 기울여 왔다. 두만강 지역 협력 개발은 중국이 국가안전과 국경지대의 정치적 안정을 유지하고, 이 지역 소수민족을 부유하게 하는 등 지역 평화를 촉진시키는 중요한 전략적 선택이었다. 중국 서부지역과 동북지역은 국경지대이자, 소수민족 집단거주지일 뿐만 아니라, 중국이 주변국과의 협력을 꾀할 수 있는 중요한 지역이다. 연변의 조선족자치주는 중국

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

동북지역 지린성 영토 내에 위치하고 있다. 이곳은 두만강 지역 협력 개발의 핵심 구역이자 중국에서 가장 큰 조선족 밀집지역으로서 국경과 인접해 있고, 바다와도 가깝다. 중국 정부는 1999년 서부대개발 전략, 2003년 동북 노후 공업기지 진흥 전략을 연이어 실시해 왔고, 2009년에 『중국 두만강 지역 협력 개발 계획 강요 - 창지투(창춘, 지린, 투먼) 중심 개발·개방 선도구』를 승인했다. 이는 조선족 자치주의 지정화·지정학적 이점을 충분히 살리고, 민족의 단결력을 강화시키며, 경제 능력을 한층 증강시키고, 인민들의 생활을 대폭 개선하는 데 도움을 줌으로써 이 지역경제가 빠르게 발전하는 데 기여했다. 또한 중국과 주변 이웃 국가 간의 경제·무역 관계를 밀접하게 하고, 개방 수준을 높여 협력 분야를 더욱 다양화하는데 유리하게 작용되었으며, 이 지역 민족을 부유하게 하고, 응집력을 강화시켜 조화로운 변방 지대를 만드는 데 일조했다.

다. 두만강 지역 협력 개발 추진과 동북아 평화와 발전

동북아 각 국과의 적극적 협력 확대는 중국의 대외 정책에 있어서 중요하다. 냉전 체제 종결 이래로 동북아 지역 정세는 완화되었고, 지역 간 무역, 투자, 관광 등의 영역에 있어 경제협력 또한 중요한 진전을 이루었다. 하지만 주목해야 할 부분은 동북아 지역 각 국가 간 지역협력은 근본적인 돌파구를 찾지 못했다는 점이다. 왜냐하면 동북아 각국의 사회 제도 및 전통 문화의 차이가 비교적 크고, 각국의 경제 발전 단계와 발전 수준이 다르고, 역사 왜곡과 현실 대립 등 여러 복잡한 문제가 얽혀있기 때문이다. 게다가 이 지역의 평화와 안정에 영향을 미치는 국제적 갈등은 아직도 존재한다. 그 예로 중·일, 한·중, 일·러

간 영토 및 영해 분쟁, 3국(한국·중국·북한)과 일본 간 일본의 침략 역사에 대한 침예한 대립, 북핵문제 등의 전통적 안보문제와 환경오염문제, 국제 범죄, 테러리즘 등 비전통적 안보문제를 들 수 있다. 이런 복잡다양한 문제들이 내포한 상황에서 지역 경제 협력을 모색하는 가장 현실적 방안으로 대두된 것이 양자 간, 다자 간 협력을 촉진하는 것과 비전통 영역의 협력을 통해 전통적 영역의 협력을 증진하고 하위 지역의 협력을 통해 전반적인 협력을 꾀하는 것이었다. 위에서 언급한 바와 같이, 두만강 지역 협력 개발은 동북아 지역 협력의 상징적인 프로젝트이며, 동북아 지역 경제 협력을 제고하는 중요한 무대이다. 두만강 지역 개발 사업을 발판 삼아 국제 대통로 건설, 자원개발과 무역 협력, 에너지 개발, 국경관광 협력, 환경보호 협력 등 구체적 영역에 대한 상호 협력이 이루어진다면, 한국, 중국, 일본, 북한, 몽골, 러시아 각국 간 상호의존 관계가 심화될 것이다. 또한 각국의 이익을 밀접하게 연계하여 동북아 지역의 안정과 번영, 화합에 기여할 것이다.

라. 두만강 지역 협력 개발 추진과 중국 동북지역 활성화 및 지린성의 발전

중국 동북지역 및 지린성은 두만강 지역 및 동북아 지역 각국 경제 관계의 중심으로서 국제적 지위가 나날이 부각되고 있다. 또한 동북아 지역 및 지린성의 발전은 두만강 지역 협력 개발, 더 나아가 전체 동북아 지역 협력 네트워크와 직결된다. 2003년 중국 정부는 동북지역 등 노후 공업기지 진흥 전략이 시행된 이후, 동북지역의 경제 상황이 현저히 향상되고 있음을 인식했다. 경제성장의 속도가 뚜렷하게 상승했고, 국유 기업 개혁에 중요한 실마리를 찾았으며, 민간경제가 날로 건설해졌다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

또한 경제구조의 효율성과 대외개방 수준이 확연히 높아졌고, 기초 인프라가 개선되는 등 엄청난 변화를 실감했다. 그러나 동북 노후 공업기지 진흥 전략은 장기적인 계획이며, 동북지역의 경제 발전 수준은 아직 장삼각(長三角), 주삼각(珠三角), 베이징·톈진·허베이(京津冀) 등 중국의 주요 경제권역과 비교해 열악한 수준이다. 이러한 맥락에서 동북 노후 공업기지 발전 정책을 계속 지원하는 것이 여전히 중국 지역경제 정책의 기본 방향 중 하나이다. 중국은 최근 몇 년간 동북 노후 공업기지 발전을 촉진하는 일련의 정책들을 쏟아냈다. 예를 들어 중국 정부는 쑤이퉁허(綏芬河)종합 보세구역 건설(2009.7.21), 『랴오닝 연해 경제벨트 발전 계획(2009.7.1)』, 『중국 두만강 지역 협력 개발 계획 강요 - 창지투(창춘, 지린, 투먼) 개발·개방 선도구(2009.8.21)』를 비준했고, 『동북 구 공업기지 진흥 전략의 발전에 관한 의견(2009. 9)』을 발표했다. 이를 통해 볼 때, 두만강 지역 협력 개발은 중국 동북진흥 전략의 중요한 조치 중 하나라고 볼 수 있다.

2. 두만강 지역의 협력 개발에 있어 북한 라선특별시의 지위

북한 라선특별시는 북한의 동북부 지역에 위치한 대외개방의 창구이자 요충지 중 하나이다. 1991년 12월 라진~선봉 자유경제 무역구를 건설했고, 1994년 라진~선봉 경제무역지대로 명칭 변경 후, 2000년 8월 그 명칭을 라선시로 바꾸었다. 2005년 특급시(特級市)로 승격되었고, 2006년 9월 직할시로 승격, 2010년 1월 4일 함경북도에서 분리되어 특별시로 승격되어 북한에서 개성, 평양 다음으로 큰 제3의 특별시이다.

가. 두만강 지역 협력 개발의 요충지 ‘라선특별시’

1992년 유엔개발계획(UNDP)이 두만강 지역 개발 사업을 정식 시행한 이래로 두만강 지역 협력 개발의 범위는 최초의 중국 연변주 행정구역 4.27만km², 북한에 인접한 두만강의 함경북도 1.5만km², 러시아 블라디보스토크 남쪽의 1만km²에서 현재의 중국 동북 3성과 내몽고, 북한의 라선특별시, 몽골의 동부지역, 한국의 동부 해안도시와 러시아의 연해주 일부를 포함하는 영역으로 확장되었다. 두만강 지역 협력 개발에 있어서 그 영역의 끊임없는 확장의 과정 중, 학술계는 ‘소삼각 권역’ 개념과 ‘대삼각 권역’ 개념을 제안한 적이 있다. ‘소삼각 권역’은 북한의 라선, 중국의 훈춘, 러시아의 자루비노 세 곳을 연결하는 영역으로서 이 세 도시를 꼭짓점으로 하는 삼각형 내 지역이며, 면적은 약 1,000km²이다. ‘대삼각 권역’은 북한의 청진, 중국의 연지(延吉), 러시아의 블라디보스토크 세 곳을 연결하는 영역으로 이 세 도시를 꼭짓점으로 하는 삼각형 내 지역이며, 면적은 약 10,000km²이다. 두만강 지역 개발의 영역 범위 변화를 놓고 보면, ‘소삼각 권역’, ‘대삼각 권역’과 상관없이 ‘대두만강’ 국제 협력 개발 사업임은 분명하고, 북한의 라선특별시는 모두 그 안에 포함되어 있기 때문에 두만강 지역 협력 개발의 필수 지역임을 알 수 있다.

나. 북한 라선특별시는 두만강 지역 국제통로의 핵심 축

두만강 지역 국제통로는 동북아 국제운송 노선 중 하나이다. 이 통로의 건설 계획은 1990년대 중·후반에 제기되었고, 수 년 동안의 건설을 거치면서 현재의 큰 발전을 이루었다. 2009년 중국 정부가 비준한 『중국 두만강 지역 협력 개발 계획 강요 - 창지투 개발·개방 선도구』는

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

몽골 동부지역을 거쳐 중국 동북 경제구역을 관통하며, 러시아 극동 항구와 북한 북부지역 항구에 대한 개발 협력과 이용을 목적으로 하는 종합 교통 수송 기초시설 협력 사업이다. 즉, 몽골의 초이발산, 중국의 아얼산(阿爾山), 바이청(白城), 창춘, 훈춘, 러시아의 자루비노와 북한 라선의 국제대통로가 연결되는 것이다. 이 계획은 두만강 지역 국제대통로 건설 협력 시행의 핵심이다. 그 중, 북한의 라선은 교통 운송의 요충지이자 허브 역할을 담당한다. 예를 들면 중국 훈춘~취안허(圈河)항~북한 원정리항~라선의 고속도로, 중국 훈춘~샤타즈(沙陀子)항~북한 라진 고속도로, 중국 두만강항~북한 남양~두만강~라진 철로, 중국~몽골~두만강 노선(러시아 치타~몽골 초이발산~중국 아얼산(阿爾山)~바이청(白城)~창춘~투먼~북한 라진, 청진), 중국 훈춘~북한 라진~한국 부산 정기 컨테이너 노선이 있다. 이러한 루트의 개통은 두만강 지역의 지리적 이점을 상승시키고, 두만강 지역 협력 개발을 촉진하는 데 중요한 작용을 한다. 그러나 이러한 교통 운송 루트가 상대적으로 낙후된 북한의 도로 및 철로 상황과 부대시설, 전력 부족, 낡은 항구 시설 등 여러 문제로 인해 실제 운행에 있어 크게 효율적이지 않으며, 어떤 노선은 사실상 운행정지 상황에 처해있다. 이러한 문제들은 분명 두만강 지역 협력 개발을 방해하는 걸림돌이 되고 있다. 이 때문에 라선특별시가 두만강 지역 국제대통로의 중요한 한 축임은 부정할 수 없는 사실이다. 만약 라선특별시가 교통 요충지로 적절하게 개발되지 못한다면 대통로 건설 계획은 수포로 돌아가며, 결국은 두만강 지역 협력 개발 또한 큰 난관에 봉착할 것이다.

다. 양자 간, 다자 간 협력의 두만강 지역 개발

유엔개발계획(UNDP)이 두만강 지역 개발 계획을 제안하였지만,

두만강 지역 국제 개발 사업의 국제 협조체제는 제대로 수립된 적이 없었고 사실상 각국이 일방적인 독립 개발 방식을 고수했다. 비록 ‘3국 협정’과 ‘5국 협의’가 두만강 지역 국제 협력 개발에 있어 가장 기본이 되는 국제법상의 기초를 제공해 주었다 할지라도, 협정 내용이 모호하기 때문에 개발과정에서 겪는 현실적 문제를 효과적으로 해결하기에는 한계가 있었다. 최근 두만강 지역에 대한 양자 간, 다자 간 협력 개발의 요구가 높아졌으나, 각국의 입장과 정책 등의 현저한 차이 때문에 큰 진전이 없었다.

북한은 두만강 지역 협력 개발의 핵심 국가로서 이 지역의 개발과 개방에 관한 일련의 정책들을 추진해왔다. 1991년 12월에 라선 자유경제무역지대를 설립했고, 1996년에는 80여 조항의 법률과 법규, 일련의 우대 정책을 공포 시행했고, 철로, 항구, 사업승인, 외사, 토지관리 등의 관리권한을 하급기관으로 이양함으로써 어느 정도 북한 라선 지역의 개발과 두만강 지역 협력 추진을 가속화시키려는 의도를 보였다. 그러나 북한 라선지역의 적극적인 태도와 행동에도 불구하고, 북한 중앙정부가 각종 경제 활동을 통제했기 때문에 실질적 결과가 없었다. 라선특별시는 사실상 독자적 결정권이 없었다. 따라서 중국 지방정부가 협력을 추진하려 해도 라선특별시의 적극적인 반응을 이끌어 낼 수 없었고, 결국 두만강 지역의 양자 간, 다자 간 협력 개발에 영향을 미쳤다. 이외에 북한 정부의 변덕스러운 태도 역시 두만강 지역 개발을 어렵게 했다. 비록 북한정책이 변화될지는 미지수지만, 두만강 지역에서 양자 간, 다자 간 협력 개발이 가져다주는 공동 이익과 각자의 이익을 생각하면 중장기적으로 협력 가능성은 매우 크다고 할 수 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

3. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력의 전개 방안

중국 훈춘은 개발 이후 경제상황이 개선되었다. 특히 인프라 및 서비스 방면에서는 많은 변화가 있었다. 북한 라선도 엄청난 변화가 있었다. 특히 1996년 이후 지방정부의 꾸준한 노력 덕분에 교통과 통신 환경이 현저하게 개선되었다. 동시에 동북아 국가 간 경제 협력이 활발해지면서 두만강 지역 협력 개발은 중국 훈춘과 북한 라선의 국가 간 경제 협력에 중요한 역할을 했다. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제 협력은 합리적인 지역 간 역할 분담, 효과적인 산업 협력 개발을 기초로 해야 하며, 기초 인프라, 물류 네트워크, 통신 네트워크의 협력 개발 및 구축을 필두로 하여, 북·중 양국의 협력 작업과 공동 개발을 통해 중국 훈춘과 북한 라선의 공동 발전을 실현해야 한다.

가. 중국 훈춘과 북한 라선의 산업 협력

(1) 기초 인프라 및 현대 물류 산업 협력

지역협력 개발과 경제발전을 위해 교통 인프라를 구축하는 한편, 중국 훈춘과 북한 라선의 지리적 장점 및 무역 화물 중계기능을 충분히 활용하여 현대 물류산업의 발전을 꾀하는 등 그 영향력과 경쟁력을 강화한다.

(2) 관광 산업 협력

독특한 자연경관과 다양한 문화경관 및 편리한 교통 환경을 바탕으로 자연경관 관광, 생태 관광, 민속 문화 관광 등 차별화된 관광사업 개발을 통해 관광 서비스와 연관된 산업발전을 이끌어야 한다.

(3) 통신 및 정보 산업 협력

중국 훈춘과 북한 라선 모두 상대적으로 낙후된 변방 지역이기 때문에 통신 및 정보산업의 발전이라는 최근의 추세를 따라잡기 어렵다. 따라서 이 지역 우편 및 통신 서비스를 대대적으로 발전시키고, 정보전송 능력과 정보화 수준을 향상시켜야 한다. 또한 광대역 인터넷 네트워크 건설을 가속화시키고, 전자 상거래 및 전자 정부 업무를 확충함으로써 유관 분야 협력을 위해 우수한 통신 및 정보 환경을 갖추어야 한다.

(4) 환경보호 계획 및 산업 협력

중국 훈춘과 북한 라선의 전반적인 생태 환경 계획 및 폐기물 처리, 폐수 처리 등 환경보호 산업의 협력을 통해 이 지역 생태계 시스템을 양성순환 구조로 변화시키고, 생물학적 다양성을 추구해야 한다. 아울러 자원 보호와 지속 확산을 모색하여 사회적, 경제적 생태적 발전을 동시에 추구한다.

(5) 수출 가공업 협력

중국 훈춘과 북한 라선의 자원이 풍부한 이점을 활용하여 석유화학공업, 목재가공업, 건축자재업, 방직품 및 의류업, 수산물 양식 및 가공업, 유기농업 및 식품가공업 등 수출 산업 육성에 힘써, 대외적으로 경쟁력 있는 현대산업으로 키워야 한다.

(6) 무역 서비스 협력

중국 훈춘과 북한 라선의 지리적 장점과 수출가공업의 발전 잠재력을

바탕으로 지방무역, 국경무역, 통상무역을 활성화하고, 양국 무역회사의 지점사무소 설립 허용과 대외 수출 무역 발전 등을 통해 경제관계를 보다 밀접하게 해야 한다.

나. 중국 훈춘과 북한 라선의 항만(라진항) 협력

(1) 라진항의 환경과 지리적 위치

라진항은 북한 라진특별시 서남쪽 창평동에 위치하고 있다. 항구의 동, 서, 북쪽이 산으로 둘러싸여 있고, 남쪽 대초도, 소초도 등 섬들이 자연 방파제 역할을 대행한다. 이러한 천연 방파제는 북동쪽과 동쪽에서 오는 바다 폭풍과 조수로 인한 피해를 막아준다. 항만의 총 길이는 동서로 3.5km, 남북으로 5.1km이다.

(2) 라진항의 기초시설 현황

현재 라진항의 하역 능력은 300만 톤이며, 항만 총 부지 면적은 38만㎡, 수심은 10~20m이다. 총 3개의 부두가 있는데,

- ① 1호 부두의 연장은 970m로서 5천 톤급 선박 2척과 만 톤급 선박 3척이 접안 가능하며, 연간 하역 능력은 50만 톤이다. 주로 목재와 잡물을 수송한다.
- ② 2호 부두의 연장은 965m로서 5천 톤급 선박 2척과 만 톤급 선박 3척이 접안 가능하며, 연간 하역 능력은 150만 톤이다. 주로 화학비료를 수송한다.
- ③ 3호 부두의 연장은 590m로서 5천 톤급 선박 1척과 만 톤급 선박

2척이 접안 가능하며, 연간 하역 능력은 100만 톤이다. 주요 수송 화물은 석탄이다.

3개의 부두 중 2호 부두의 하역 능력이 가장 크고, 1호 부두의 하역 능력이 가장 적다. 보관면적이 20만 3,000m², 창고면적이 2만 6,000m², 야적장 면적이 17만 7,000m²이고, 부두 쪽 수심은 9~10m이다.

● 표 V-1 북한 라진항의 기초시설 현황

항목	수치	항목	수치
부두총길이	2512 m	부두	3 개
접안능력	10 개	방파제 길이	640 m
항구 면적	38만 m ²	기중기	5~10 톤
창고 면적	20.3만 m ²	기중기	17 개
야적장 면적	17.7만 m ²	수리도크	1 개
하역능력	300만 톤		

(3) 라진항의 수송 능력 현황

라진항은 청진~회령~남양~라진~청진으로 이어지는 순환철로와 연결되어 있고, 총 길이는 405km이다. 그 중 청진~라진 구간은 복선(광궤도와 표준궤도 결합)으로서, 길이가 80km이며, 전기화된 철로이다. 라선~두만강 철로의 총 길이는 50km이고, 단선 혼합형 철로로서 이미 전철화되었다. 항만 내 전용 철로의 총 연장은 16km이다. 이 중 표준궤도 철로가 4.3km(표준궤도 너비 1.435m, 중국 철로 및 일본 신만센 철로와 일치)이며, 광궤도가 11.7km(광궤도 너비 1.527m, 러시아 철

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

로와 일치)로서 러시아 열차가 들어와서 화물을 처리할 수 있다. 라진항의 초과 화물 용량은 실제 화물 수송능력보다 크다.

●표 V-2 북한 라진항의 수송능력 현황

노선명	수송능력(만 톤)	노선명	수송능력(만 톤)
북한~중국	420	중국~북한	300
러시아~북한	120	북한~러시아	260

(4) 라진항의 문제점

라진항은 주로 다음과 같은 문제가 존재한다. ① 도로 시설이 낙후되었고, 관리 부실로 화물 운송흐름이 자주 지연됨 ② 항구의 하역 능력이 각국 간 경제 무역 교류에 필요한 최소한의 조건에 못 미침 ③ 철로 및 궤도 형식이 중국, 러시아, 북한 3국의 화물·승객의 원활한 흐름을 제한함 ④ 항만의 기초 인프라와 경제발전 수준이 주변국과 비교하여 상대적으로 뒤떨어짐 등이다.

(5) 라진항 협력 개발의 포인트

항구의 하역 능력 향상은 중국 훈춘과 북한 라선 간 경제협력 발전과 원활한 유통을 위해서 선행되어야 할 조건이다. 현대화된 부두시설과 창고 터미널 건설 등 인프라 구축이 가장 시급하다. 양국의 정부 및 지방정부는 부두 건설 투자, 토지 사용 권리, 항구 및 부두 사용 권리 등의 방면에서 공통된 인식을 이끌어내고, 합의점을 도출하여 공동 건설, 공동사용을 통해 중국 훈춘과 북한 라선의 상호 발전과 이익을 모색해야 한다.

다. 중국 훈춘과 북한 라선의 기초 인프라(도로) 구축 협력

(1) 북한 라선의 기초 인프라(도로) 현황

중국 훈춘과 북한 라선은 92km의 도로 및 85km의 철로로 연결되어 있다. 그러나 도로와 철로의 사정이 좋지 않아 화물·승객 수송에 어려움이 있어 라진시가 남북 간 물류 허브 역할을 하는 데 장애가 된다. 북한 라선특별시는 라진, 선봉, 웅상, 두만강 4개의 도시로 구성되어 있고, 라진, 선봉, 웅상은 항구도시이고, 라진항과 선봉항은 부동항(不凍港)이다. 항구 내에 철로와 도로가 있는데 배후지와 연결되어 있다. 광궈 철로는 두만강 우의대교와 러시아 하산지역이 연결되어 있고, 표준궈 철로는 중국의 투먼과 연결되어 있다. 92km의 도로는 라진과 훈춘의 샤타즈(沙砬子)항을 연결하며, 48km의 도로는 라진과 훈춘의 쥐안허(圈河)항을 연결하는데 도로사정이 나빠서 대부분 비포장 도로이다. 북한 중앙정부는 2009년 11월 원정리~라진 고속도로, 쥐안허항~원정리항 대교 간 도로의 시공 계획을 발표했으나, 아직까지 라진, 선봉 일대의 도로 건설이 이루어지지 않고 있다.

(2) 중국 훈춘의 기초 인프라(도로) 현황

1990년대 말부터 중국 정부와 지린성 정부는 훈춘에 항구, 자원, 교통, 통신 등 기초 인프라 건설에 매진했다. 훈춘시와 각 항구를 잇는 도로망 건설 등 수준 높은 부대 시설 건설에도 힘썼다. 창춘~엔지~훈춘을 연결하는 고속도로는 총 연장 370km이다. 훈춘시를 중심으로 중~러 도로, 중~북 도로, 중~러 철도, 한~중 항공노선 및 중국 훈춘~러시아 자루비노~한국 속초를 잇는 여객·화물 복합운송 항로가 있

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

따라 개통되는 등 훈춘시를 중심으로 하는 육·해·공 입체 교통망이 완성되어 훈춘시의 대외 개방 수준이 크게 향상되었다. 하지만 중국과 북한의 교통 인프라 확충 계획과 도로 건설 기준이 서로 다르고, 도로 구간별 끊김 현상이 있어 중국 훈춘과 북한 라선의 경제 협력 발전과 물류의 원활한 흐름에 많은 제약이 있다.

(3) 기초 인프라(도로) 건설 협력의 관건

도로 개통은 물류와 승객의 원활한 수송에 있어 필수 전제 조건이다. 이는 중국 훈춘과 북한 라선의 경제협력 개발과 활발한 무역을 촉진할 것이다. 도로수준을 제고하고, 철로 궤도 너비 표준화 및 기초통신 네트워크 건설은 중국 훈춘과 북한 라선의 국가 간 경제 협력에 있어 선행되어야 할 사업이다. 그리고 투자정책과 기술 등의 분야에 일정한 혜택을 제공해야 한다. 현재 양국은 위안허항~원정리항 대교 간, 원정리~라진 간 도로 건설 사업에 합의한 상태이며, 라선특별시 내에 라선의 강성무역회사, 훈춘의 창리(創力) 기업, 라선시 위원회로 구성된 지휘 본부를 설립하여 건설 사업에 차질이 없도록 하고 있다.

라. 북·중 훈춘~라선 초국경 경제협력구 건설

(1) 북·중 훈춘~라선 초국경 경제협력구 건설 내용

저자가 제안하는 북·중 훈춘~라선 경제협력구는 양국 중앙과 지방 정부의 협상과 협력·협조를 전제로 하여 기초 인프라 및 물류 네트워크·통신 네트워크의 협력 건설과 전반적인 산업 협력 개발이다. 이를 통해 중국 훈춘시의 일부 지역 및 북한 라선특별시에 현대산업 단지,

생태농업 및 농업기술 보급 단지, 물류·무역 산업 단지센터, 여행·관광 자원 및 생태 보호 구역을 건설하는 것이다. 이는 전통적인 ‘자유무역 지대’, ‘관세동맹’, ‘공동시장’ 등 이전의 조직형식과는 다르며, 양국의 제도, 체제, 정책 등 방면에서 다름을 인정하고, 같은 것을 추구하고, 다른 것은 가능한 협조적인 방법을 모색하는 협력 방식을 취하자는 것이다.

(2) 북·중 훈춘~라선 경제협력구 건설 목적

협조와 협력개발을 통해 국경 협력지대는 근대화된 항만을 필두로, 고효율의 항구를 주축으로 하여 원활하고도 편리한 수륙 교통망의 허브 역할을 하고, 배후지 및 도시를 기반으로 수출가공업·현대물류·국제무역·국제관광을 하나로 묶는 산업개발단지 및 물류기지, 여행 관광 단지로 건설되어야만 한다. 아울러 상품, 인력, 노동력, 자금의 국경 간 교류는 더욱 유리한 환경으로 조성해야 한다.

(3) 북·중 훈춘~라선 경제협력구 지역분담의 목표

양국은 기초 인프라와 현대 물류업, 국제 관광업, 통신 및 정보 산업, 환경 계획 및 환경보호산업, 인력자원 및 역량 개발을 공동으로 하는 것을 토대로, 국경 경제 협력 지대의 정밀가공산업은 중국 훈춘 지역에 중점적으로 배치하고, 기초가공산업은 북한 라선 지역에 주로 배치한다면 각 지역의 자원, 산업, 기술상의 장점이 충분히 발휘될 수 있으며, 더불어 인구 및 노동력 요소, 생산재 및 소비재 요소, 자금 요소, 기술 요소, 정보 및 관리 등 요소의 합리적인 지역 교류를 촉진시켜 협력지대의 빠르고 안정된 발전에 기여할 것이다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

(4) 북·중 훈춘~라선 경제협력구 중점도시의 발전목표

첫째, 중국 훈춘시의 발전 방향은 국경 개방 도시이다. 지리적 장점을 최대한 활용하고, 정책, 환경, 자연 자원의 이점을 바탕으로 훈춘시를 점차 수출 가공·조립 제조업을 기초로 하는, 경제·무역과 관광, 환경 보호가 적절히 결합된, 경제적 효과도 뛰어난 국경 개방 도시로 건설하는 것이다. 훈춘시를 해산물 가공, 목재 가공, 라이트 섬유 가공, 금융, 정보, 문화의 중심으로 건설하고, 한국, 일본, 러시아, 북한으로 수출하는 유기농 채소 생산 거점으로서 두만강 중·하류 일대의 물류 허브로 키운다.

둘째, 북한 라선시의 발전 방향은 현대화된 항구도시이다. 시장경제와 WTO 규칙에 따라, 그리고 도로·교량 경제이론에 근거하여 지리적 자원, 교통 자원, 해양 자원에 대한 재통합 작업에 착수하고, 철로, 항구, 창고 등 기초 인프라 시설에 대한 투자를 늘려 물류 기능을 강화한다. 동시에 한국과 중국, 일본의 투자를 유치하고, 외자 기업을 지원하여 라선시를 중계가공무역의 수출지향형 경제지대로 육성하고, 나아가 자유무역항이자, 해산물 수출 가공업, 정보·통신의 거점으로 키워야 한다.

(5) 북·중 훈춘~라선 경제협력지대의 기능 분산

첫째, 산업 개발구 건설이다. 국경 경제협력지대의 배후지 및 주변 지역의 자원을 활용하여 국경 경제협력지대의 자원을 공유한다. 라선을 기초가공기지로, 훈춘을 정밀가공기지로 건설하는 산업 분배를 통해 공동의 발전이익을 모색한다. 수출을 목표로 석유·화학 공업, 섬유·의류 공업, 임산물 가공 공업, 식품 가공 공업, 신형 건축 자재 산업,

의약 공업, 신형전자산업 등 주요 분야를 육성 발전시킨다. 동시에 독자적이고도 특색 있는 공업단지를 점차 늘려간다. 섬유 공업단지, 임산물 공업단지, 에너지 공업기지, 식품 가공기지, 첨단 기술 공업단지 등을 그 예로 들 수 있다.

둘째, 생태 농업 및 농업 과학기술 보급단지 건설이다. 중국 농업과 학 기술의 우수성을 내세워 우량 품종을 재배하고, 생태 농업을 발전시키며, 농작물과 경제 작물의 생산 능력을 향상시킨다. 또한 북한 농작물의 단일 품종 문제와 생산량 저하에 따른 양식 부족 문제를 해결한다.

셋째, 물류무역산업단지 건설이다. 저장, 수송, 포장 등 국제 물류 서비스체계를 구축하는 동시에 섬유 및 의류판매센터, 임산물 판매센터, 식품판매센터, 수산물 판매 센터 등 물류 무역의 중심지로 건설하여 항만·항구 운송, 도로 운송, 물류 대리 및 중개 업무를 발전시킨다. 이를 토대로 정보화되고, 지능화된 물류 무역 환경을 조성하고, 국경 경제 협력 지대의 입지적 장점과 무역 화물 환송 능력을 최대한 활용하여 현대 물류산업의 발전을 추진한다.

넷째, 관광단지 건설이다. 국경 경제협력지대 내 기존의 관광명소를 기반으로 자연 자원을 회복하고, 아름다운 경관 자원을 보호한다. 아울러 서비스 센터를 건설하며, 주변 교통망을 개선한다. 이를 토대로 새로운 여행 테마를 개발하고, 교통 시스템과 서비스 체계를 갖춘다면 진정한 관광 명소로서의 골격이 완성될 것이다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

4. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력의 미래 비전

중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력을 추진하는 것은 두만강 일대 협력 개발과 세계 번영 그리고 안정을 앞당기기 위함이다. 또한 북·중 양국이 동북아 녹색경제와 안정된 정치안보 요구에 부응하고, 두만강 일대 및 국제 경제·무역 시스템 도입에 동참하는 계기이자, 두만강 일대 경제를 통합하여 동북아 지역 내 국가 간 경제·무역 관계를 한 단계 격상시키는 것이다. 그러나 이 사업의 발전을 저해하는 여러 문제들이 존재한다. 예를 들면, 소규모 민영기업이 위주가 된 중국의 국경무역기업, 북한의 약한 대외지불능력과 부족한 물자 및 수출품, 중국의 국경 무역 정책상의 혜택 축소, 북한 경제정책의 불규칙성과 불투명성 등이다. 또한 북한의 전력·교통운수·통신 등 기초 인프라 낙후도 그 예가 될 수 있다.

그러나 중국 훈춘과 북한 라선 간 접경지대 경제협력은 양국의 공동 이익 및 각자의 특수 이익 도모에 유리하고, 최근 양국의 정책 조정 방향과도 부합하는 등 잠재력이 엄청난 동시에 전망 또한 매우 밝다고 할 수 있다.

가. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력 및 북·중 양국의 이익 도모

두만강 일대를 보다 효율적으로 개발하기 위해 중국 훈춘시는 창링즈(長嶺子) 중·리 호시(互市)무역구, 훈춘 수출가공구, 경제협력구를 건설해 어느 정도의 진전을 이루었다. 북한 정부는 라선의 개방과 개발을 매우 중요시하고 있기 때문에 금강산관광 지역 및 개성 공업 단지에 비해 혜택을 더욱 부여하는 대외개방 정책을 시행할 것이다.

북한은 이를 통해 해외 투자를 유치하고, 국내 경제 발전을 촉진하고자 한다. 비록 북한의 개발속도가 느리고, 도로 및 철로의 수준이 떨어지는 등 불리한 요소들이 존재하지만, 지역 내 협조 개발과 인프라 구축을 통해 이러한 부정적 요소를 완벽히 극복한다면 오히려 유리한 요소로 작용할 것이다. 이에 따라 중국 훈춘과 북한 라선의 접경지대 경제 협력은 양국이 자원을 상호보완하고, 이익을 공유하는 방향으로 발전하는 데 많은 도움을 줄 것이다.

나. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력 및 북·중 양국의 정책 조정

비록 북한이 중국 훈춘과의 초국경 경제협력에 관한 구체적 방안과 구상에 대해 명확한 입장을 밝히지 않았지만, 최근 북한 라선 측 정부 관계자는 중국 지린성 정부 및 훈춘시 정부에 양국 협력 개발 문제를 공동 연구할 것을 여러 차례 건의했다. 북한은 1990년대 심각한 경제 위기를 겪은 이래로 전체 경제규모가 상당히 축소되었다. 경제 발전을 촉진하기 위해 ‘라선 자유경제무역지대’, ‘금강산관광 지역’, ‘신의주 특별행정구’, ‘개성공업단지’ 등 개방과 경제 발전을 가속화하는 프로젝트를 잇달아 진행했다. 이를 볼 때, 북한은 현재 경제적 어려움을 해결하기 위한 방안을 찾는 데 혈안이 되어 있으며, 대외 개방 속도를 가속화하고 있음을 알 수 있다. 특히 유연한 개방 조치는 일시적인 대책이 아니라 장기적인 대외경제정책이 될 것이다. 현재 한반도 정세의 불안정 속에서 경제동맹을 유지하는 것은 매우 중요하다. 경제동맹을 내세워 정치적 리스크를 줄이는 것은 북한이 우선적으로 선택할 대책일 것이다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

다. 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력의 국제적 의미

1980년대부터 지역경제의 통합 추세가 강화되었고, 다자 간 혹은 양자 간의 소지역 경제협력체계가 발전했다. 이 때문에 세계 지역 곳곳에 생기와 활력이 넘치는 ‘성장 삼각’이 많이 출현했다. 메콩강 하류 일대의 협력개발은 좋은 사례이다. 메콩강 하류 일대의 개발 초기단계 당시 베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마, 태국 등 각국은 독자적 개발 정책을 고집했고, 상호 간의 효율적인 커뮤니케이션과 협조체계가 이루어지지 않아, 개발사업이 난관에 봉착했었다. 그러나 아시아개발은행(ADB)의 지원 하에 관련 국가들은 개발에 협력하기로 합의했고, 최근 메콩강 하류 일대의 개발에 주목할 만한 새로운 변화가 생겨났다. 중국 훈춘과 북한 라선의 국경 경제 협력에 있어서 메콩강 일대의 개발 경험은 좋은 본보기이다. 북·중 훈춘~라선 경제 협력 지대 건설을 내세워 유엔개발계획(UNDP), 아시아개발은행(ADB), 세계은행(IBRD) 등 국제기구의 자금 유치와 협조 지원을 이끌어 낼 수 있다.

라. 중국 훈춘과 북한 라선 초국경 경제협력의 정책 및 물질적 환경 조성

개혁·개방 이후 중국 훈춘시의 전반적인 환경은 대폭 개선되었다. 중국은 이미 북한과의 경제 협력에 있어 수반되는 기본 원칙(법률체계 등)을 확립했다. 북한 역시도 1991년부터 746km²의 토지를 정비했고, 라진~선봉자유경제무역지대 설립 이래로 「경제무역구법」, 「외국인투자법」, 「합작법」, 「외환관리법」, 「토지거래법」, 「외국투자은행법」, 「관세법」, 「외국투자기업 및 외국인세금법 임시규정」, 「외국인기업시행규정」 등을 포함하는 80여 항의 법률 및 법규와 외국인 소득세

감면 등 우대 정책을 잇달아 공포하여 외국인 투자 유치를 위한 법적, 정책적 환경을 조성한 바 있다. 또한, 교통·통신 인프라가 대폭 개선되었고, 라선의 외부기업 투자 유치 사업도 절반의 성공을 거두어 중국, 일본, 싱가포르, 홍콩, 호주, 러시아 등 10여 개 국가의 100여 개 기업이 이곳에 투자하여 활동 중이다. 이외에 중국 훈춘과 북한 라선 간 도로 건설 사업도 시작되었다. 육로 교통 환경과 두만강 하류 항로 환경이 점차 개선됨에 따라 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력은 한층 탄력을 받을 것이다.

종합해보면, 비록 중국 훈춘과 북한 라선의 초국경 경제협력에 있어 여러 현실적이고 예측 불가능한 문제들이 존재하지만, 이 사업은 무한한 잠재력과 발전 가능성이 있으며 전망 또한 매우 밝다고 할 수 있다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

참고문헌

於瀟. “長吉圖開發開放先導區與國際大通道建設研究.” 『東北亞論壇』, 第2期, 2010.

Kazumi Kawamura. “Outline of the Working Group Meeting on BreathingLife into the TumenRiver Transportation Corridor[J].” *ERINA REPORT*. Vol. 60, 2004(4).

三橋郁雄. “北東アジア國際フェリ輸送の現狀と課題(日/英)[J].” *ERINA REPORT*. Vol. 53, 2003(3).



Ⅵ. 러시아 동부발전전략이 한반도에 미치는 영향

주시엔핑(朱顯平)
길림대학 동북아연구원 원장

1. 러시아 동부발전전략의 제기

러시아 동부지역(극동과 시베리아 동부지역)은 자연자원이 풍부하고, 러시아의 사회경제발전에 있어 아주 중요한 지역이다. 구소련과 러시아 정부는 동부지역 경제발전을 중요하게 여겨왔으며, 여러 차례 발전방안을 제기한 바 있다. 그러나 그 성과는 미미했으며, 1996년 옐친 정부의 「극동 및 자바이칼 1996~2005년 경제와 사회발전 연방 특별요강」 역시 집행되지 못했다.

2007년 8월, 러시아연방정부회의는 「2013 극동·자바이칼 지역 경제사회발전 연방특별프로그램」(약칭 「동부발전계획」)을 비준하고 2008년부터 계획을 시행했다. 푸틴 정부가 동부지역 발전을 포함하여 계획·구상한 러시아 동부발전의 제1단계(2008~2013년)는 아·태지역에서의 전략적 위상을 강화하고, 아·태국가와의 국제협력 환경개선, 천연자원 개발을 통한 동부지역 발전을 유도하는 것이다. 이를 위해 동부지역에 대한 재정투입을 늘리고, 기초시설 개선과 동시에 인구의 안정적인 성장을 촉진하고자 했다.

2008년 5월, 러시아 정부는 「2025년 전의 극동지역 및 부랴티아공화국, 자바이칼 변경지역 및 이르쿠츠크주의 사회-경제발전전략」을 편성하고, 동시에 「2013 극동·자바이칼 지역 경제사회발전 연방특별프로그램」을 수정했다. 전략적 편성은 러시아 지역발전 국제센터가 주도하여 러시아 과학원 극동분원 경제연구소, 지리연구소, 러시아 극동경제발전센터 등 10개 기관을 뽑아 공동으로 담당하게 했다. 이 계획은 이미 러시아 지역발전부서의 검토와 러시아 의회의 심의를 통과했다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

가. 러시아 경제발전과 동부발전전략

2000~2007년 동안 러시아 경제는 지속적으로 성장했다. GDP 72% 증가, 연평균 7% 이상 성장하면서 러시아는 세계에서 경제성장이 가장 빠른 국가가 되었다. 러시아 경제발전무역부는 2020년 전에 GDP 2배 이상의 성장을 목표로 하는 사회경제발전 구상을 제출했다. 2007~2012년 연간 GDP 35%~36% 성장, 2012~2017년 연간 37%~39% 성장, 2017~2020년 다시 연간 19%~22% 성장하여 러시아는 세계 5대 강국에 진입하고, 1인당 GDP는 3만 달러에 도달한다는 것이다.

선진국과 비교해 보면, 러시아의 제조업과 가공업의 현대화 수준은 낮으나, 성장률은 연이어 상승하고 있다. 이는 주로 원재료와 1차상품의 수출입이 원동력이 된 것이며, 특히 국제시장의 자원-에너지 가격의 지속적 상승과 직접적 관련이 있다. 러시아는 자원대국으로 이미 확인된 자원매장량만 세계 총량의 21%를 차지, 세계 1위이다. 러시아가 생산·판매하는 천연가스 역시 확인된 매장량은 46만 억 m^3 로 세계 1위를 접하며, 장기적 매장량은 236만 억 m^3 로 세계의 1/3을 차지하고 매년 2,000억 m^3 를 수출한다. 현재 러시아의 석유 생산·판매는 이미 사우디아라비아를 초과하여 역시 세계 1위이며, 확인된 원유매장량만 130~160억 톤으로 세계 매장량의 13%를 차지하고 있다. 최근 국제 에너지 가격의 상승으로 러시아는 최대 에너지 수출국의 이름에 걸맞게 큰 이익을 획득했다. 이는 러시아 공업 총생산액의 30%를 차지하며, 약 54%의 예산 수입과 45%의 외환수입을 발생시키며, 연 GDP 성장률의 절반 이상을 차지한다. 반면, 에너지 의존형 러시아 경제구조에 대해, 푸틴은 구조 개혁을 단행하지 않으면 러시아를 기다리는 것은 장차 장기적인 경제 침체라고 주장했다. 또한, 구조개혁은 단지 계획을 제정하는 데만 머무를 수 없다고 강조했다. 그에 따르면 러시아 경제구조개혁은 “에너지,

원재료 및 금속 수출부문을 통한 충분한 흑자를 통해, 공업발전에 투자해 세계경제에서 경쟁력을 획득하는 것을 지향해야 한다”가 그 핵심이다. 이처럼 러시아 경제의 지속적 성장과 경제구조의 변화에 있어, 에너지 생산 및 수출은 주요 요소이다.

그러나 러시아의 유전자원은 날로 감소하고 있고, 에너지 생산의 성장속도는 근래 몇 년간 하락세를 보였다. 석유 생산 증가율의 경우 2004년 11%에서 2008년 1.5~2%로 급감했다. 세계은행의 한 전문가는 “러시아의 현재 경제성장은 이미 그 잠재력이 한계에 놓였다”는 의견을 피력했다. 러시아의 입장에서 보면 새로운 석유·가스자원의 개발은 불가피한 상황이다.

러시아의 전통적인 주요 에너지 발굴지역은 우랄-볼가 및 남부지역이나 그 지역의 매장량은 이미 고갈 직전이며, 현재는 서시베리아 지역으로 그 중심이 이동했다. 이 지역 석유는 러시아 총 매장량의 53%, 천연가스는 36만 억^m로 매장량은 가장 많으나, 채굴하기 쉬운 지역이 갈수록 적어지고, 생산량은 하락하기 시작했다. 이에 따라 새로운 개발 대상은 동시베리아와 극동지역으로, 이 지역의 석유 매장량은 약 60억 톤이며 천연가스 역시 풍부하다. 또한 러시아에 속해 있는 카스피 해는 이미 확인된 석유매장량만 9.93억 톤이다. 이 외에도 러시아를 둘러싸고 있는 대륙붕의 극동해역과 북부해역(북극지역)에 매장된 탄화수소(석유, 천연가스와 기타 에너지)자원은 약 1,500억 톤으로 매우 풍부하나, 채굴난이도가 높고 개발에 요구되는 기술조건이 매우 까다로워 가까운 시일에 전면적으로 개발하는 것은 어렵다. 종합해보면, 동부와 카스피 해 지역이 단기간에 러시아 에너지 개발의 우선지역이 될 것이란 전망이다.

서시베리아지역과 비교해 보면, 러시아 동부지역의 환경은 열악하고 기초시설이 뒤떨어져 탐사와 발굴비용이 높다. 이 때문에 과거

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

러시아 정부는 이 지역의 발굴을 전면적으로 시행하지 못했다. 그러나 석유가격이 폭등함에 따라, 동부지역의 유전개발 수익은 이미 투입 비용을 초과했고, 러시아 정부는 이 지역에 대한 적극적인 탐사와 개발 의지를 보였다. 동시베리아-태평양 석유파이프의 부설을 가속화했으며, 대륙붕 석유, 가스자원개발 전략계획을 제정했다.

나. 러시아의 아·태전략 추진의 관건: 동부발전전략

러시아의 천연자원은 유럽, 독립국가연합(CIS), 미국, 중국 등에게 수출되었다. 유럽시장은 러시아에게 이상적인 판매수입과 투자자금, 선진기술과 설비를 가져다주는 동시에 정치적 상호신뢰와 협력관계를 통한 러시아의 국제지위를 강화시켰다. 현재, 러시아의 천연가스는 이미 유럽 수요의 30%를 담당하고 있으며, 유럽의 주요국가(예를 들어 독일 등)들이 에너지 안전 보장을 위한 수입제한 규정에 근접하고 있는 수준이어서, 유럽연합시장의 추가적 개척은 상대적으로 어려운 상황이다. 따라서 러시아는 아·태지역의 급속한 발전과 이에 따른 에너지 수요에 관심을 돌리기 시작했다. 이 지역에서 발생하는 경제이익의 기회는 러시아의 에너지·자원수출 안전을 보장하고, 나아가 국제적 지위를 제고할 수 있는 조건을 제공할 수 있기 때문이다.

러시아 동부지역은 아·태지역에 위치한다. 러시아는 아·태지역에서의 정치적 지위에 큰 관심과 의욕을 보여 왔으며, 아·태지역의 관문인 동부지역에 대한 정책을 조정해왔다. 대외적 원인뿐 아니라 대내적인 필요로도 지역 정책 조정을 견인했다. 지역발전의 불균형은 러시아가 시급히 해결해야 할 문제이다. 최근 4년간 각 지역 공업발전의 차이는 거의 배에 가깝다. 공업 성장은 중부, 서북과 남부 연방지역에 집중되

었다. 2006년의 경우, 각 지역의 국민총생산량 중 극동지역이 가장 뒤 떨어진다. 기초시설 낙후, 비싼 물가, 열악한 생활환경 등이 주된 이유이다. 동부지역 인구 대부분은 외지에서 유입되었다. 동시에 지난 10년 이래 극동지역 주민의 10%가 외지로 이주했는데, 그 중 뛰어난 기술을 가진 전문인재가 적지 않다. 극동경제를 발전시키고 극동지역의 안전을 보장하여야 하는 것은 이미 러시아 정부가 당면한 현실 과제가 되었다. 아-태지역과의 경제협력 강화를 통해 극동지역 발전을 촉진시키는 것이 문제를 해결하는 유효한 수단이다.

다. 동부발전전략 추진 능력

러시아 정부의 「극동 및 자바이칼 1996~2005년 경제와 사회발전 연방 특별 요강」이 실행되지 못한 것은 당시 경제상황과 연관이 깊다. 체제전환 이후 러시아의 경제 성장률은 대폭 하락했고 1998년의 금융 위기를 경험했다. 루블화의 가치는 300%이상 떨어졌으며 중앙은행의 황금 및 외환보유고는 60여 억 달러 수준까지 하락하기도 했다. 즉, 「요강」을 실행할 여건이 안 되었던 것이다. 이에 러시아는 외국투자를 활용한 동부발전을 시도하기도 했다. 실제로 일본이 투자와 에너지를 교환하려는 의향을 보이기도 했다. 그러나 이는 실현되지 않았다.

그러나 현재 러시아 경제상황은 당시와 다르다. 러시아는 1999~1997년 지속적으로 빠르고 안정된 경제성장을 유지했고, 2007년 GDP는 1.2만 억 달러, 1인당 9,500달러로, 이탈리아와 프랑스를 초월하여 세계 7강에 진입했다. 2008년 5월 러시아의 외환보유고는 5,344억 달러로 정부의 안정 기금 1,600억 달러를 더하면 7,000억 달러에 근접하여 외환보유고 총량으로는 세계 3위, 1인당 외환보유액은 세계 제1위이다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

또한 러시아는 사회적 안정을 실현해서 지속적인 발전을 위한 심리적 선결조건을 구축했다. 이러한 러시아의 국력 신장은 동부지역 개발의 여건을 제공하고 있다.

라. 동부발전전략의 실시

2007년 2월, 러시아 정부는 총리가 지휘하는 ‘극동, 부랴티아공화국, 이르쿠츠크와 치타주 사회경제발전문제 국가위원회’를 설립했다. 위원회 위원은 러시아 정부의 거의 모든 부처 위원회 수장, 과학원 등의 과학연구 학술기관의 책임자 및 극동·시베리아 연방지역의 대표와 관계된 주(州)의 행정장관을 망라했다. 이는 러시아 독립 이래 동부문제에 관한 한, 최고로 강력한 권위를 가진 조정기구이다. 2007년 개최된 여러 차례의 회의는 유관 기관 간 책임 전가 등이 횡행하던 풍토를 변화시켜 동부발전문제에 관한 새로운 지평을 열었다. 나아가 2007년 8월 러시아연방 정부회의는 「2013 극동·자바이칼 지역 경제사회발전 연방 특별프로그램」을 비준했다.

연방특별프로그램의 제1단계(2008~2013년)는 러시아 정부가 170억 달러의 재정지출을 통해 동부경제를 발전시킨다는 것이 주요 골자이다. 동부지역 개발계획의 주요항목은 교통기초시설 개선, 발전소 건설, 석유·천연가스 발굴, 석유가공, 제지, 금속제련, 목재와 어업가공 등 자원개발과 국제협력 영역으로 구성되었다. 특히 극동지역의 기초시설 건설 강화, 6,600km의 도로보수, 5,100km의 전력선로, 2,400km의 통신선로 부설이다. 17개의 공항, 10개의 항구, 7개의 대형금수시설, 3개의 폐기물처리시설을 건설한다. 운송선과 전력수송에 대한 투자는 56억 달러를 상회할 것이다. 또한, 철로 및 도로와 항구를 건설하고,

공항 신축 및 개축 등의 교통기초시설 건설에는 88억 달러를 투자할 것이다. 러시아 정부의 극동지역 항구에 대한 투자는 전체 러시아 항구 투자의 40%를 차지한다. 이러한 도로, 파이프, 송전선로는 장차 극동에서 중점 개발되는 석유, 가스, 금속, 석탄 등 자원산지와 연결될 것이다. 그 목적은 우선, 정부의 재정정책을 이용, 기초시설의 개조와 확충, 중국을 포함한 동북아 국가들과의 국제협력 환경을 근본적으로 개선하는데 있다. 다음으로, 국가 주도의 석유 및 가스와 기타자원을 개발하기 위한 조건을 제공하고, 극동지역 인구의 안정적인 성장과 동부지역 경제의 신속한 발전을 추진하는 것이다. 이에 따라 동부지역 총생산액 2.6배 증가, 기초투자 3.5배 증가, 인구 10% 증가를 이루는 것이다.

러시아 동부지역 개발은 이미 시작되고 있으며, 지역 연방들 간의 합병 과정도 순조롭게 진전되고 있다. 현재, 크라스노야르스크 변경구, 예벤키 자치구와 타이미르 자치구가 새로운 지역연방으로 합병되었고 러시아 매체는 이를 두고 동부지역 발전을 이끄는 ‘견인차’라고 보고 있다. 러시아 정부는 향후 이르쿠츠크, 앙가라스키와 셴리호프를 합하여 시베리아지역의 대도시로 건설할 계획이며, 해당 인구는 100만 명에 달한다. 동부지역의 각 연방은 주체적으로 각자의 발전계획을 수립하여 적극적으로 추진하고 있다.

2. 국제금융위기의 러시아 동부발전전략에 대한 영향

러시아 동부발전전략은 이미 구체화되었다. 그러나 2008년 금융위기가 발발하여 국제유가는 대폭 하락했고, 러시아 경제는 심각한 충격을 받았다. 이에 동부발전전략의 행보에도 부정적 영향이 있었다. 러시아 정부는 일련의 대응조치를 취하여 위기를 극복하고자 했다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

가. 경제위기와 러시아 경제

러시아 경제구조는 현저한 자원 의존적 특징을 가지고 있어 국제유가에 쉽게 영향을 받는다. 2008년 금융위기 이후 국제유가는 최고 배럴당 147달러에서 최저 40여 달러까지 하락했고, 이 영향으로 러시아 경제는 금융영역뿐 아니라 실물경제도 큰 충격을 받았다.

첫째, 스태그플레이션이 발생했다. 2008년 한 해 국내총생산은 단지 5.6% 증가했다. 이는 예상치보다 1.1% 낮은 것으로 공업생산 부문에서는 단지 2.1% 증가하여 예상치보다 3.6% 낮았다. 그러나 물가상승률은 최고 13.3%로 한 해 예상치보다 11.8%를 초과했다. 2009년 러시아 국내총생산은 7.9% 하락했다.

둘째, 주가폭락과 대량의 기업부채로 인해 러시아 상업은행 자산이 대폭 축소되었고 부실부채와 악성부채가 증가하면서 은행들이 파산하여 금융시장의 혼란이 가중되었다.

셋째, 자본도피와 외환보유 감소 등의 문제가 나타났다. 러시아 중앙은행의 통계에 의하면 2008년 러시아 자금의 순수출은 1,299억 달러로, 역사상 최고치를 기록했다. 외국자본의 유출은 루블화 환율을 하락시켰고, 외환보유고는 대폭 감소했다. 2009년 2월 외환보유고는 3,819억 달러로 떨어졌고 2008년 2월 대비 36% 이상 하락했다.

넷째, 실업률 역시 상승했다. 러시아 통계국이 2009년 2월 중순 발표한 보고서에 의하면, 2009년 1월 실업률은 8.1%, 실업인구는 610만 명에 이르며, 이는 전년 동기 대비 23.1% 증가한 것이다.

마지막으로, 무역흑자가 대폭 감소했다. 러시아 세관통계에 의하면, 유가 폭락과 석유수출 감소의 영향으로, 2008년 4분기 러시아의 대외무역 규모는 급격히 위축되어 전년 동기 대비 대외무역이 46% 하락했다.

2009년 1~2월 러시아의 대외무역총액은 628억 달러, 전년 동기 대비 41.7% 하락했으며, 수출액은 390억 달러로 44.5%, 수입액은 238억 달러로 33.3% 하락했다. 대외무역 흑자는 152억 달러로 54.5% 하락했다.

2010년은 러시아 경제의 회복기였으나, 초기에는 정부의 기대수준에 한참 못 미쳤다. 2010년 1분기의 국민총생산은 겨우 2.9% 회복되었고, 또한 3월의 국민총생산 성장치는 0에 가까웠다. 그러나 4월 이후 러시아의 국민총생산은 성장추세로 전환되었다. 공업부문의 성장이 두드러졌다. 공업 생산액은 2010년 3월 5.7%에서 4월 10.4%까지 성장했다. 동시에 투자도 회복되었다. 1~2월 투자는 8.0% 하락했으나, 3월 0.7% 성장했고, 4월에는 오름세를 보여 2.3%에 달했다. 철도운수의 회복은 아주 두드러져 4월 화물 운송량은 3월의 10.6%에서 15.5%로 급속히 증가했다. 5월 중순에 이르자 인플레이션은 사실상 멈추어, 2010년 1~5월 중순 인플레이션의 수준은 겨우 3.5%였다.

5월 글로벌위기로 인해 새로운 단계가 시작되었다. 이는 남유럽의 문제와 긴밀하게 연관되어 있는데, 자본이 급속히 후진국 시장으로부터 미국으로 흘러 유로화 약세현상을 만들었고 유가 역시 하락했다. 이에 따라 러시아에서도 대량 자본이 유출되면서 기금시장이 쇠락하기 시작했다. (MMBB-모스크바은행 화폐 거래는 4월 중순부터 5월 중순까지 17.4% 하락했고, 5월 전 3주간은 11.9% 하락한 바 있다.) 루블화는 3.6% 평가 절하되었다.

2010년, 러시아에서 제 2의 금융위기 가능성이 제기되었다. 러시아 금융위기의 제1물결(2008.8~ 2009.1)은 러시아의 외환보유고를 2,500억 달러 감소시킨 바 있었다. (2010년 5월 전 러시아의 외환보유고는 1,100억 달러를 회복했다.) 2009년의 위기와 비교해 보면, 2010년의 제2차 위기는 많이 느슨한 편이었으나, 이러한 상황은 정부의 공신력에

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

영향을 끼친다는 점에서 부정적이었다. 제2차 위기가 나타난 원인은 러시아은행의 불량대출과 부실채권 부분이 대출총액의 20%에 달한다는 것이었다. 2010년 2월, 러시아 재정부는 2010년 말까지 러시아은행에 1만 억 루블의 자금을 투입할 계획을 발표했다. 이 결정은 유로화가 평가절하되기 전에 정해진 것이었다. 자금의 일부분으로 국가는행이 몇몇 대형 민영기업을 인수할 것이나, 주요 목적은 은행의 부채 청산을 위해 사용될 것이었다. 동시에 은행에 투입된 1만 억 루블은 장차 외환 시장으로 유입되어 러시아 외환보유고의 감소를 야기할 것이며, 또한 증권시장에 부정적 영향을 미칠 것이다. 국가의 재정지원이 끝난 후, 이러한 자금은 외환시장으로부터 기금시장으로 유입되고 그 다음 금융부문으로 흘러 잠시 국면을 안정시킬 것이다.

● 표 VI-1 러시아 사회경제 성장 동향

(단위 %)

구 분	2000~2007	2008	2009	2010(예측)	2010. 1~4
국민총생산	7.1	5.6	-7.9	3.6/1.5	2.9
공업생산	6.1	2.1	-10.8	3.1/4.5	6.9
농업생산	3.0	10.8	1.2	3.1/4.0	3.6
투자	13.2	9.8	-17.0	4.0/0.5	-2.3
실업자	-7.1	4.4	32.3	0/5	-0.5
상품도매	11.8	13.5	-5.5	3.9/4.0	2.0
주민수입	11.8	2.7	1.9	3.0/5.0	6.5
인플레이션	13.6	13.3	8.8	6.5/8.0	3.5
수출	16.4	33.1	-35.5	19.1/30	52.0
수입	22.2	30.6	-34.3	18.8/40	63.9
외채	12.9	1.9	-1.6	-	0.4
외환보유	1.6	-10.8	3.2	-	4.0
Urals주식지수	19.0	36.2	-35.4	13.1/-10	-5.4

나. 경제위기가 동부발전전략에 미치는 영향

러시아 정부 재정은 천연자원에 상당 부분 의존하기 때문에, 국제원료가격의 하락은 러시아 정부의 개발계획의 효과를 반감시켰다. 이에 따라 2007년 러시아연방정부가 비준한 「2013 극동·자바이칼 지역 경제사회발전 연방특별프로그램」 중 재정예산 170여 억 달러의 지출은 순조롭지 않을 것이 예상된다. 국제에너지 가격 폭락은 동시베리아 및 극동 석유가스의 탐사개발을 지연시킬 것이다. 러시아 지주 산업으로서의 석유천연가스 부문은 금융위기 때 영향을 받았고, 러시아 각 대형석유회사의 시장가치는 급격히 하락했다. 2008년 11월까지 러시아 석유회사의 주가는 85%, 루코일 석유회사의 주식은 70%, 수르구트 석유가스회사의 주식은 50%, 러시아 천연가스 공업주식회사의 주식은 72% 하락했다. 석유가스 부문의 투자 역시 급감했고, 2008년 9월부터 투자는 20~30% 이상 감소했다. 러시아 정부는 에너지 지질 탐사작업을 중단하기도 했다. 2009년 1월분 러시아 석유채굴량은 전년 동기대비 3.6%, 2월분은 6% 하락했다. 러시아 에너지와 탄광기업은 파산위험에 빠졌다. 러시아 중앙은행 통계에 따르면, 2009년 초까지 러시아 석유회사의 외채는 230억 달러에 달했고, 2009년 말까지 90억 달러를 상환해야 하는 상황이었다. 러시아 천연가스 공업회사의 2008년 3분기 채무총액은 약 530억 달러로, 그 중 단기 채무액은 약 480억 달러였다. 러시아 석유파이프 운수회사의 2008년 상반기 채무는 약 85억 달러였다.

러시아 극동지역 광산채굴기업의 대출상황도 좋지 않았다. 극동지역에는 현재 신용대출기관이 38개소, 외지 은행지점이 160개소가 있다. 거시경제 환경의 지속적인 악화, 투자리스크의 확대, 인플레이션 심화, 루블화의 가치하락의 상황 속에서 각 은행은 대출 문턱을 높이고 있고,

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

적지 않은 은행이 광업, 임업 등에 대한 대출을 중지했다. 결과적으로 대출에 의존해 투자를 확대해 온 기업은 곤경에 빠졌고, 일부 광산개발기업은 생산을 멈추고, 채굴사업은 침체에 빠져들었다.

총체적으로 보면, 국제금융위기로 인해 러시아 경제는 근 10년 고속성장의 추세에서 완만한 추세로 심지어 하락하게 되었다. 그러나 러시아는 약 10년간의 고속성장의 경험과 상대적으로 풍족한 외환보유고, 그리고 여러 차례의 금융위기 극복과정을 통해 1998년에 비해 경제위기에 대한 제어능력이 향상되었다. 물론 향후 러시아의 경제발전은 세계경제의 회복속도에 달려있으며, 국제금융위기가 지속되는 시간이 길수록 러시아 경제의 손실은 더욱 커질 것이다.

금융위기가 러시아 경제에 심각한 영향을 끼쳤지만, 동부발전전략은 러시아 경제발전의 장기성장과 석유산업의 지속적 발전보장 및 아·태 전략의 실행 등의 대내외적 의미 때문에 러시아 정부의 의지가 흔들리지는 않았다. 메드베데프 대통령은 총투자 3천억 루블의 ‘사할린-대륙 간 사업(사할린대교 가설, 사할린철도 확장보수 등을 포함한 교통기초시설 종합보수사업)’을 장차 지속적으로 추진할 것이라고 밝혔다. 2012년 블라디보스토크에서 열리는 APEC 정상회담을 위해서 러시아 정부는 이 지역에 대규모 인프라시설을 건설할 것이며, 그 중 10억 달러를 투자하여 가설하는 현수교는 그 길이가 약 2마일로 세계에서 가장 긴 현수교 중 하나가 될 것이다.

석유·가스산업의 육성은 러시아 정부가 중시하는 분야이다. 푸틴총리는 “금융위기 등으로 어려움이 있지만 당면한 위기 속에서도 정부는 석유산업을 지속 발전시킬 수 있도록 지원을 할 것이다”라고 말했다. 현재, 러시아 정부는 석유가스 부문에 있어 많은 정책을 시행하고 있다. 그 중 석유수출 관세의 하향조정, 기업의 세금경감 등이 있다. 근년에

러시아 석유수출 관세는 석유 수출액의 50%를 초과했고 광물채굴 세율은 16.5%에 달했다. 고액의 세금은 금융위기 시기에 에너지산업을 더욱 어렵게 했다. 석유수출을 장려하기 위하여, 2008년 9월부터 12월까지 러시아 정부는 석유관세를 하향 조정해서, 톤당 495달러였던 것을 192.1달러까지, 2009년 1월 1일부터는 톤당 119.1달러까지 낮추었다. 이 밖에, 일부 중요산지의 석유개발에 대하여 세금감면을 시행했다. 러시아 정부는 또한 천연가스공업회사, 러시아 석유회사, 루코일 석유회사 및 Turmin-영국석유회사에게 외채상환을 위한 90억 달러 규모의 지원을 약속했다. 4대 석유가스회사의 채굴량은 러시아 전체 석유채굴량의 70%, 천연가스채굴량의 90%를 점유하고 있다. 동시에 러시아연방 에너지부는 정책안을 제정하여 정부가 국가경제와 국민생활에 미칠 수 있는 석유, 전기 등 대형기업에게 특별지원을 제공하고, 충분한 유동자금 확보와 필요시 직접적인 재정지원까지 할 수 있도록 했다.

러시아 정부는 적극적 조치를 통해, 금융위기를 통제하는 동시에, 국제협력력을 모색, 위기극복을 위해 노력했다. 2008년 말 메드베데프 대통령과 유럽연합 의장국인 프랑스 대통령 사르코지는 세계경제 상황에 대한 의견을 나누었고, 국제금융위기를 극복할 수 있는 전략을 공동으로 모색할 것을 약속했다. 또한 메드베데프 대통령은 키르기스스탄 바키에프 대통령과의 회담 후 양국이 금융위기를 극복하는 데 있어서 협력해 나갈 것을 선포하기도 했다. 재정부장관 쿠드린은 워싱턴에서 개최된 G8과 G20회의에 참가하는 동안 미국, 영국, 브라질 등의 재정부 장관들과 미연방 은행총재와의 회담에서 금융시장의 안정화에 대한 중점토론을 했다. 이후, 메드베데프 대통령과 푸틴 총리는 미연방정부 각 장관들과 중국, 일본, 한국, 인도 등의 정상급 회담에서 국제협력력을 통한 위기 극복을 거듭 강조하고, 특히 상하이협력기구(SCO) 틀 안에

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

서의 협력의 필요성을 강조했다. 러시아 정부의 이러한 노력은 러시아 기업과 외국투자자들의 동부발전에 대한 자신감을 고무시켰다. 이 외에, 러시아는 500억 달러의 외환보유고를 사용하여 기업의 외채 청산을 지원함으로써 외국기업의 극동투자를 안정시키는 데 주의를 기울이고 있다.

3. 러시아 동부발전전략이 한반도에 미치는 영향

러시아 ‘동부발전전략’은 한국을 포함한 동북아 각국의 높은 관심과 참여 의사를 불러 일으켰다. 이는 한반도 지역의 국제협력과 한국과 북한에 대해서도 지대한 영향을 미칠 것이다.

가. 한국의 적극적 참여와 러시아 동부발전전략

2008년 9월 한국 이명박 대통령은 모스크바에서 열린 한·러 비즈니스포럼에 참석하여 한국이 향후 3개 영역에 있어 러시아 동부지역과 협력할 것이라고 표명했다. 첫 번째 영역은 교통협력이다. 부산~라진~하산을 경유하는 한국과 북한의 철로는 시베리아를 관통할 것이다. 이 철로의 총길이는 1만km에 달하며, 2010년 완공될 것으로 예상된다. 10월 4일 착공한 하산~라진 구간의 철로는 일본과 동남아국가의 화물을 운반할 것이다. 동시에 한국은 러시아가 시베리아 철도의 서비스시설을 개보수 하는 일에 협조할 것이다. 한국기업은 러시아 극동연해항구의 기초시설 건설 투자를 준비하고 있다. 사업의 총 투자액은 약 100~200억 달러이다. 두 번째 영역은 에너지협력이다. 한·러 양국은 송전 선로 부설을 포함한 에너지협력이 가능하고, 중·러 협력모델을 참고할 수 있다. 세 번째 영역은 한·러 간의 농업협력이다.

2009년 동부발전전략의 5개 원칙이 제기되었는데, 여기서 한국이 러시아 동부개발과 건설에 참여하는 것에 대한 이점을 확인할 수 있다.

첫째, ‘기술과 자원교환’ 원칙이다. 즉, 천연자원의 이용효율 극대, 환경보호 최우선, 러시아연방의 이익극대, 상품 부가가치의 극대화이다. 핵심은 선진기술의 도입이다. 기술의 낙후성 때문에 유전지역의 생산량이 하락한 러시아 사할린 1호 프로젝트의 교훈이 있다. 따라서 석유 채굴지수는 반드시 러시아의 평균수준을 밑돌지 않도록 보장해야 한다. 최첨단 기술 채용, 생태환경 보장, 생태환경복원을 위한 부대시설을 갖추어야 하고, 동식물의 생태안전을 보호해야만 한다. 나아가 러시아는 자연자원 훼손에 대한 보상 법률을 개정해야 할 것이다. 사할린 1호 프로젝트는 생태환경에 돌이킬 수 없는 훼손을 입혔다. 이에 대한 성실한 보상도 이루어져야 할 것이다. 이 외에, 에너지제품의 현지가공 부가가치를 증가시키고, 정밀가공제품을 수출해야 한다. 상업 활동의 기본조건은 사회책임을 지는 것과 사회기본시설의 건설과 발전에 참여하고, 이를 촉진하여야 하는 것이기 때문이다.

둘째, 러시아 동부지역의 운수(국경통과)능력을 충분히 이용, 러시아가 운수관련 산업 대국의 지위를 회복하는 것을 도와야 한다.

셋째, 국제협력에 기초한 혁신 프로젝트의 실시이다. 러시아 동부지역은 과학기술 잠재력, 풍부한 자연자원과 비교적 적은 인구를 가지고 있다. 이 때문에, 이 지역은 장차 국제적이고 창의적인 프로젝트를 실시하는 데 전망이 밝다. 이에 각국과의 협력을 위한 개방정책을 실시해야 한다. 창의적 정책 영역에 다수 국가가 참여하는 국제협력은 러시아 동부지역의 안정된 발전을 보장할 뿐만 아니라, 전 러시아의 경제 발전을 보장하는 중요한 요소이다. 특히 생태영역의 국제협력에 있어 이점이 있다. 희귀한 생태체계를 갖춘 바이칼호와 태평양의 역할은

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

매우 크다. 천연자원 원료를 이용한 생물학과 제약학 연구 분야가 전망이 있으며 특히 이웃국가들의 전통기술의 협력을 고려할 수 있다.

넷째, 지역 교통·에너지 등의 상황과 발전계획에 의거하여 자원개발의 우선순위와 주요 개발지역을 합리적으로 배치한다. 향후 동부지역은 46개 중점개발지역을 건설할 것이고, 새로운 인구조정이 단행될 것이다. 중점개발지역은 4개의 개발구로 구성되는데, ① 시베리아 횡단철도 주변의 산업개발 및 포스트 산업 개발구 건설, ② 바이칼~아무르(사할린섬 포함)와 아무르~야쿠티아철도, 동부도로망과 연안선 주변 개발구 건설, ③ 항만, 도로 개설에 따른 미래 개발구 건설, ④ 원시생태보호구 건설 등이다.

다섯째, 노동력의 흡수이다. 동부지역발전의 제약요소는 교통 및 에너지 인프라의 낙후성 외에도 적은 인구이다. 노동력의 결핍 때문에 외지 노동력의 유입과 노동효율성 제고가 요구된다. 철도, 도로, 공항, 부두, 발전소, 송전선로, 등 기본 인프라를 구축하는 1단계 프로젝트만도 100만 명 이상의 건설 노동자 유입이 필요하다. 동부지역 발전을 위한 인구정책은 ① 인구유출을 막기 위해 현지주민의 생활수준을 유럽의 수준으로 끌어올려야 한다. ② 양호한 주거환경과 생활기초시설을 제공함에 따라, 인재를 유입해야 한다. ③ 해외이민자 유입이 불가피하기 때문에 관련 법규를 제정하고 종합대책을 실시하여 동부지역 외국인에게 러시아 문화의 가치관과 전통적 공동체 의식을 배양시켜야 한다. 각종 문화, 언어와 기술 교육센터를 통해 외래 이민자들의 본토화를 달성해야 한다.

나. 러시아와 한국의 협력 발전가능성이 있는 영역

(1) 산업 협력

러시아 정부는 에너지 의존형 경제구조를 개선하고자 노력했으나, 현재까지 유효한 경제구조와 산업구조 조정을 이루어내지 못했다. 특히, 에너지자원이 풍부한 극동지역의 수출무역은 에너지, 철강, 수산물, 원목(주요 목재) 4개 부문에 집중되어 있고, 그 수출액은 극동지역 수출 총액의 90%를 점유한다. 대량의 원료수출과는 다른 극동지역의 수입은 고부가가치 상품이 주를 이루며, 그 중 기계제품이 약 23%, 교통수단이 29%, 생활필수품이 18%를 차지한다. 이번 금융위기를 통해 동부지역은 경제구조 조정의 필요성과 절박성을 깊게 인식하고, 원료 가공의 발전의 가속화와 고부가가치 제품의 생산 및 산업구조 선진화에 대한 노력을 기울여야 한다. 그리고 러시아 동부와 비교하여 한국의 경공업과 방직공업, 식품산업 등의 발전성과는 뚜렷한 우위를 갖고 있으며, 자동차, 화학공업, 기계제조, 의료기계 및 의약보건 등의 산업도 우세가 현저하기 때문에 러시아 동부지역 산업전환을 추진시킬 수 있을 것이다.

(2) 무역 협력

러시아 경제구조 조정과 경제발전모델의 개선은 단번에 성공할 수 없다. 현재의 자원 수출형 경제에서 하이테크, 인력자본을 기초로 한 혁신경제로의 전환은 장기적이고도 복잡한 과정이 필요하다. 현재 러시아는 약 60%의 경공업 제품과 40%의 식품을 수입에 의존하기 때문에 시장성이 매우 크다. 한국제품은 최근 몇 년간 러시아 동부지역 시장에서 이미 상당한 점유율을 차지하고 있고 미래의 발전 가능성도 매우 크다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

(3) 석유·가스 협력

러시아의 석유·가스자원 개발은 동부발전전략의 중요요소이다. 러시아 석유·가스 산업은 탐색의 어려움, 발굴조건의 악화, 채유 설비 노화 등의 문제가 있으며 대량의 투자를 필요로 하고 있다. 국제금융 위기의 충격으로 러시아에서 대량의 외자가 유출되었고, 주식시장은 대폭 하락했으며, 일부 석유대기업은 채무위기로 인해 러시아 석유산업은 가혹한 도전에 직면해 있다. 러시아는 대량의 자금을 투입해야만 대형 석유, 천연가스 기업의 문제를 완화시킬 수 있다. 또한 이번 금융위기는 러시아 지도층으로 하여금 러시아 석유가스 산업의 발전이 외국자본과 떨어질 수 없다는 현실을 인식하게 했다. 러시아 측 기업의 자금 부족으로 인해 투자계획이 축소되고 산업경쟁력이 약화되는 것은, 한국기업이 러시아 동부지역에 더욱 진입할 수 있도록 기회를 제공할 것이다.

(4) 교통운수 등 인프라 건설

러시아 극동계획은 주로 교통기초시설 보급, 발전소 건설, 석유·천연가스 채굴, 석유가공, 제지, 금속제련, 목재와 수산업 가공 등 자원개발과 국제협력에 집중되어 있다. 극동지역 인프라 건설의 강화를 위해서는 도로와 철도, 송전선로, 공항기초시설, 발전시설과 통신선로 건설이 포함된다. 한국은 극동 인프라건설에 적극적으로 참여하여 대규모 사업 협력을 이끌어낼 수 있다.

다. 동부발전전략이 러시아와 북한 정책에 미치는 영향

소련 해체 후, 러시아는 아시아와 극동지역(중국과의 협력을 공고히 하는 것을 제외)을 소홀히 했다. 러시아의 동부발전전략은 아태지역을 근간으로 하기 때문에 한반도를 포함한 동북아 지역은 매우 중요하다. 특히 북핵문제는 러시아가 이 지역에 자신의 이익을 공고히 하는 기회를 제공했으며, 러시아는 지역협력과 안보문제에 있어서 적극적인 노력을 펼치고 있다. 미국과 중국이 동북아에 있어서 영향력을 강화하거나, 미국과 중국의 충돌이 심화되는 것은 모두 러시아에게 불리하다. 오로지 한반도의 현재 상태가 유지되어야만, 비로소 이 지역의 힘의 분배가 러시아의 변화에 불이익을 주는 것을 모면할 수 있다. 그러나 한반도문제는 러시아와 미국 간에는 특별한 충돌지점이 없는 국부적 문제이기 때문에 이 문제에서 러시아는 미국과 협력을 할 수도 있을 것이다.

한반도 정세의 정상화 즉, 서방이 북한을 인정하고, 남북관계의 긴장이 완화되는 것이 러시아에게 거대한 경제 및 정치상의 이익을 가져다 줄 수 있다. 따라서 러시아는 남북화해를 지지한다. 한반도의 긴장국면이 완화되는 것에 대하여, 러시아는 적극적으로 방안을 제기할 것이다. 러시아가 동부발전전략을 추진하는 데 있어 한반도는 중요하다. 에너지 방면에서 대북지원의 경제적 이익은 단지 북한에만 국한된 것이 아니다. 러시아는 북한을 경유하여 한국으로 통하는 송전선 건설과 북한 지역의 발전소 개·증축 등의 사업을 이미 시작했다. (현재 잠시 정체상태에 놓여 있다.) 북한에서 한국으로 통하는 천연가스 파이프 건설 사업은 현재로는 아직 이상적인 구상에 가까우나, 이 구상은 한·러 대화의 대상이며 러시아에게 큰 이익을 줄 수 있기 때문에 인내심을 갖고 진행해 나가야 할 사업이다. 또한 철도운송 방안이 있는데, 먼저

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

한국에서 북한을 경유하여 시베리아 횡단철도로 이어지는 통로를 건설하는 것으로 이 운수통로는 참여자 모두에게 큰 이윤을 가져다 줄 것이다. 비록 현재 한반도 내부의 긴장 국면이 이 방안의 협의, 계획, 관철에 장애가 되었지만, 조만간 실현될 것으로 보인다. 러시아가 북한의 라진항을 임대하는 또 다른 프로젝트는 이미 북한과 협정을 맺어 가까운 시일 내에 개시할 것이다.

6자회담은 국제적 지지와 보장 하에 각 측의 이익을 협의하는 최고의 유효수단이며, 동시에 이는 동북아 지역의 중요한 공동 문제를 토의하고 해결하는 기구이다. 이 기구는 러시아가 아·태지역에서 장기적으로 지정학적 경제협력의 임무를 수행하는 데 유리하다. 러시아가 북한 문제의 협의와 해결에 참여함으로써 자기의 지위를 공고히 할 수 있고, 아시아에서의 이미지를 개선시키며, 지역 안팎에서의 외부 참여자의 독단적 행동을 방지할 수 있다. 또한 러시아는 6자회담을 통해 자기의 경제이익을 충분히 유지해 나갈 수 있고, 이 지역의 평화질서에 대한 영향력을 제고할 수 있다.(현재 러시아가 정책결정 과정에 참여할 수 있는 권리를 획득한 것은 성과이다.) 러시아는 또한 6자회담의 틀에서 하위협력기구를 구축하여, 지역 안에서의 새로운 도전과 위협적 문제에 대응하여 토론하고 협의할 것을 지지한다. 예를 들면 자연재해 발생, 전염병, 생태문제, 국제범죄, 마약, 불법이민 등의 문제이다. 상대적으로 독립적인 하위 협력기구의 제도화로 정치영역에서의 진전을 촉진시킬 수 있다. 동시에 설령 핵 문제에서의 담판이 교착상태에 빠졌다 할지라도 상호교류를 위한 외교기구로 남아있을 수 있으며, 6자회담의 진행과정 중, 문제의 구성-절차는 항상 문제의 실질과 같이 모두 중요한 것이다. 러시아 전문가는 하위협력기구를 구성하는 것이 북한에 대해 지속적으로 실시, 추진할 수 있는 경제강령 측면에서 지역 경제

공동화의 핵심(동북아에서 유럽까지의 철도통로, 에너지 네트워크, 한반도 천연가스 파이프라인, 송전선 방안 등)이 될 수 있다고 생각한다. 6자회담의 주요방향은 문화의 차이를 뛰어넘어 교류하고 상호영향을 주는 기초 인프라를 건설하는 것이다. 이 지역의 복잡한 역사와 국제 관계를 고려할 때, 청소년 교류, 교육, 과학 등 영역의 다자협력 계획은 향후 매우 유효할 것이다.

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII



VII. 북한의 경제특구개발 구상과 대중 접근전략

윤승현(尹勝炫)
연변대학교

1. 문제제기

북한의 경제특구 개발은 그 동안 남북 간의 중요 합의를 바탕으로 꾸준히 연구되고 진행되었던 사업이다. 남북교역이 처음 시작됐던 1988년 7·7선언을 시작으로 1992년 남북한 기본합의서 채택, 2000년 제1차 남북정상회담과 6·15남북공동선언, 2007년 제2차 남북정상회담과 10·4선언 등을 바탕으로 1998년 금강산 관광사업 시작, 2002년 개성공업지구 설정이 대표적이다. 또한 6·15남북공동선언의 구체적 조치로 2003년에 남북 간 4대 경협합의서가 발효되어 남북 간 경제협력이 긴밀해지기 시작하였으며, 10·4선언에서는 북한의 경제특구건설을 위한 구체적인 조치도 논의되었다.

이에 따라 남북경제협력은 지속적으로 증가하여 2000년 4억 2,000만 달러였던 남북 교역량이 2008년 18억 2,000만 달러로 4배 이상 늘어났다. 또한 남북경제협력은 북한 전체 무역에서 차지하는 비중도 급격히 높아졌는데 1998년 13%에서 2008년에는 32%로 확대되었다. 오늘날 남한은 북한의 제2교역국이 되었다. 남북경제협력은 초기 단순 물자의 유통 수준을 넘어 다양한 특구를 개설하여 좀 더 구체적이고 본격적인 형태로 진행되고 있으며, 남북경제공동체 형성을 지향하게 되었다.

그러나 현재 북한은 2차례의 핵실험으로 인한 유엔 제재 결의안 통과 그리고 천안함 사태와 관련한 남북교역 중단 등 전면적 대북제재가 실시될 가능성이 높아지고 있어 북한의 대외관계는 점차 악화될 수밖에 없다. 결국 북한이 선택할 수 있는 주요 대외자본 유입 통로는 중국이 우선시 될 수밖에 없으며, 이는 대중 경제의존도 심화를 가속화 시킬 것이다.

북한은 2009년 후반부터 최근에 이르기까지 시장통제, 화폐개혁,

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

경제 기간시설(infrastructure) 재구축, 신(新) 경제특구 지정 및 관련 기구 설립 등과 같은 경제정책의 변화를 모색하고 있다. 이러한 일련의 경제정책 조치는 ‘2012년 강성대국 진입’을 목표로 추진 중인 경제발전 프로젝트를 가시화시켜 북한 주민들에게 기대감을 제공하고, 궁극적으로 정권의 세습기반을 확고히 구축하기 위한 것으로 보인다. 한편으로 남북관계 경색 및 유엔안보리 결의안 1874호 등 대북 경제제재로 인한 경제적 압박 타파, 경제특구를 통한 외부자원 유치 및 대외 개방의지 표명으로 대북투자의 단초를 마련하고 절대적으로 부족한 재화를 마련하고자 하는 목적을 가지고 있다.

북한은 우선 2009년 10월 중국과 신압록강대교 건설을 합의하고, 2010년 1월 라선시를 특별시로 새롭게 지정하면서 1991년 12월에 설립된 라진·선봉 자유경제무역지대와 2002년 9월에 지정된 신의주 행정특구의 재개발 등을 북·중 양국 정부 차원의 협력 개발로 공식화하였다.⁴⁹ 이미 3월과 4월에 북한은 일본과 한국 등 관련 보도매체를 통하여 경제재건을 위한 신 경제특구로 평양과 남포, 신의주, 원산과 함흥, 김책, 라선, 청진 등 8개 도시를 중심으로 인프라 개발계획을 올해 착수했다고 보도하였다. 또한 신 경제특구의 개발을 위해 자금 조달을 지원할 ‘국가개발은행’과 ‘국가수출입은행’ 등 정책금융기관을 설립할 계획이라고 전하고 있다.⁵⁰

이에 따라, 본 연구에서는 최근 북한의 경제정책 선회는 개혁·개방을 통한 경제발전이 아닌 사회주의 자력갱생경제(autarky)의 복원 및 강화, 그리고 이를 위해 부족한 재원을 외부로부터 조달한다고 본다.

49- “북-중, 라선·황금평 공동개발위 설립키로,” 『한겨레』 (2010.6.17).

50- “北, 平壤など8ヶ所を特區に指定・開放,” 『니혼케이자이(日本經濟)신문』 (2010.3.2).
 “북, 8개 도시 인프라 개발 계획 올해 착수,” 『연합뉴스』 (2010.4.17).

다시 말해, 북한의 사회주의 강성대국을 위한 외부자원의 유입은 필수 조건이며, 외부자원 유치를 위한 경제특구 개발은 우선 선택의 전략이라 본다. 결국 지속되고 있는 남북 간의 갈등과 한반도의 긴장에도 불구하고 북한과 중국 양국 정부 차원의 경제협력이 집중 논의되고 있는 것은 현재로서는 북한이 중국에 의존할 수밖에 없는 상황에서 김정일 위원장 방중 당시 양국 간에 합의된 사항들이 빠르게 추진되고 있는 것으로 판단된다.

이러한 판단의 기본 설정을 바탕으로 본 연구에서는 라선특별시와 신의주 행정특구 등 북·중 접경지대 북한 경제특구개발을 중심으로 북한이 구상하는 신 경제특구개발과 북·중 경제협력 강화를 위한 대중 접근전략을 파악하는 데 초점을 맞추어 분석을 진행하고자 한다.

2. 북한의 구(舊) 경제특구 개발 전략과 평가

가. 경제특구 개발의 인식

경제특구(Special Economic Zone)는 오늘날 다양한 형태로 존재하며, 21세기 글로벌 경제의 변화에 따라 진화된 발전을 맞이하고 있다고 볼 수 있다. 본 연구에서는 경제특구를 협의와 광의의 개념으로 나누어 정리하고자 한다. 협의의 개념으로 경제특구는 일정구역을 지정하여 그 구역 내에서는 다른 지역과 달리 일정한 경제활동 부문에 대하여 예외적인 조치를 허용해 주는 특별지역으로 정의한다.⁵¹ 광의의

51_ 유엔공업개발기구(UNIDO)의 정의에 따르면 경제특구란 “어떤 한 국가 내에 정책적으로 특별히 선정된 공업단지 지역으로, 이곳에 진출하여 투자하는 기업에 대해서는 일련의 우대조치를 적용시켜 줌으로써 국내 및 외국기업들이 해당 지역에 진출, 기업을 설립하여 경영활동을 벌이도록 유도하기 위하여 설

개념으로 경제특구는 다음 제시하는 구역의 유형, 즉 변경경제협력구(Border Economic Cooperation Zone), 경제기술개발구(Economic and Technology Development Zone), 경제개발구(Economic Development Zone), 수출가공구(Export Processing Zone), 자유무역구(Free Trade Zone), 고신기술구(High and New Technology Zone), 산업단지(Industrial Estate), 공업단지(Industrial Park), 산업구(Industrial Zone), IT 및 소프트웨어 단지(IT and Software Park), 경제개방구(Open Economic Zone), 재건기회구(Reconstruction Opportunity Zone), 경제특구(Special economic Zone) 등을 모두 포괄하는 개념으로 정의한다.⁵²

또한 경제특구의 유형은 세부적 특성에 따라 다양하게 존재하며, 일반적으로 기능적 측면에서 구분하여 분류할 수 있다. 이 분류에 의하면 무역물류형, 제조가공형, 복합형, 과학기술형 및 기타 유형(錢志平, 1995), 무역·물류형, 제조·가공형, 복합형, 업무형(이상준·이성수, 2002), 생산중심형, 국제교역중심형, 생산교역복합형, 지식창조형(박재룡, 2002) 그리고 무역중심형, 생산중심형, 역외금융센터, 복합형(이창재, 2003) 등으로 구분할 수 있다.

정된 지역"이다. UNIDO(United Nations Industrial Organization), "Export Processing Zones in Development Countries," *UNIDO Working Papers on Structural Changes*, No. 19, UNIDO/ICIS 176 (New York, August 1980); 또한 경제특구는 일반적으로 한 국가의 일정 구역을 지정하여 구역 내 이루어지는 경제활동에 대한 규제완화나 조세감면 등의 특혜를 부여하는 배타적인 경제운영원리가 적용되는 공간을 지칭한다. 임성훈, "주요국의 자유무역지역의 운영실태와 고려사항," 『경제정책연구』, 5권 2호 (2003), pp. 167~237. 즉 경제특구는 시대와 국가에 따라 다양한 형태가 존재하는데, 중국이 개방전략의 일환으로 경제특구를 지정하면서 국제적 용어로 정착되었다고 볼 수 있다.

⁵² 미국국제개발처(USAID)는 경제특구를 "특별한 경제적 활동이 일련의 정책에 의해 추진되는 한정된 지역으로 일반적으로 그 국가의 타 지역에는 적용되지 않음"으로 정의하고 있다. USAID(United States Agency for International Development), *Special Economic Zone Benchmarking and Policy Action Plan*, 2007, p. 23.

한편으로 경제특구의 설립은 1970년대부터 중국 등 아시아·태평양 지역의 국가를 중심으로 그 수가 크게 늘었고, 현재는 세계적으로 119개국 2,301개로 1975년(25개국 79개)보다 30배 가까이로 늘었다.⁵³ 그러나 북한은 ‘경제특구(대외개방지대)’를 다음과 같이 규정하고 있다.

융통성 있는 대외경제시책들을 실시하는 중국의 특수경제구역. 1979년에 중국 국무원은 4개 도시의 일부 지역을 경제특구로 공포하였다. 중국에서 경제특구를 설치한 목적은 외국의 자본, 기술, 경영관리경험을 끌어들이고 취업조직을 마련하여 대외무역을 확대하고 외화수입을 늘려 경제발전을 촉진하자는데 있다. 중국의 경제특구는 자본주의 나라들에 있는 《공업단지》와 본질적 차이가 있다. 자본주의 나라들의 《공업단지》는 외국자본을 끌어들이 자본주의 경제를 발전시키고 있으나 중국의 경제특구는 사회주의 경제형태가 지배적 지위를 차지하는 조건에서 여러 가지 경제형태가 동시에 병존하는 구역이다. 외국자본가들은 특구 내에서 일정한 생산수단을 점유하고 부분 혹은 완전 경영관리권을 가지며 노동자를 고용 또는 해고할 수 있으며 중국 정부가 규정한 특혜와 기타 리권을 가진다. 그러나 그들은 경제특구 내에서 일체경제활동을 사회주의국가의 감독과 지도하에서 진행한다.⁵⁴

53- FIAS(Foreign Investment Advisory Service)는 각국에서 760개 지역 개발 사업을 진행하고 각종 외국인투자자에 조언을 한 경험을 바탕으로 2008년 *Special Economic Zones-Performance, Lessons learned, and Implications for Zone Development*이라는 보고서를 내놓고 바람직한 경제특구 개발 전략을 제시했다. 이 보고서에 따르면 근대적 경제특구의 효시는 1959년 아일랜드가 농업국가에서 공업국가로 산업 체질을 바꾸려고 새닌(Shannon)에 조성한 경제특구다. 현재 세계의 경제특구에서 경제적인 효과는 6,844만 개의 일자리 창출, 연간 8,510억 달러의 수출액을 보이고 있다고 한다. 한편으로 화려한 경제특구의 성공 사례 이면에는 실패 사례도 적지 않으며, 시장 환경이나 기업의 수요와 무관하게 관료 주의나 정치 논리로 특구를 지정·운영할 경우 실패 위험이 크다고 지적하고 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

북한이 특수경제구역으로 정의하고 있는 중국의 경제특구(대외개방 지대)는 1980년대 초 사회주의 계획경제체제를 유지하면서도 자본주의 국가들의 자본과 기술을 끌어들이기 위해 대외무역체제를 개혁함과 동시에 선전(深川)과 주하이(珠海), 샤먼(廈門), 산터우(山頭), 하이난다오(海南島) 등 5개 지역에 경제특구를 설치하였다. 이들 5개 경제특구는 20년간 연평균 성장률이 30%를 넘는 등 개혁·개방 이후 중국 경제성장을 이끄는 견인차의 역할을 담당해 왔다고 볼 수 있다(원동욱·안병민, 2008).⁵⁵

그러나 북한은 사회주의 경제체제의 기본 틀 속에서 일정한 특혜를 부여하는 정도의 지역으로 경제특구개발을 인식하고자 하였으며, 실질적인 측면에서 그 가능성의 확대보다는 특구의 성격을 보다 경직되게 해석·적용할 수밖에 없었다. 북한은 일부 지역의 개방이라도 자본주의 외국 기업의 진출은 자국의 영토가 점령된다고 피동적으로 인식하였다고 판단된다. 즉, 외부적 요소로 인한 내부적 요소의 변화를 받아 들일 준비가 되어 있지 않았다. 결국 체제유지에 대한 두려움으로 개혁·개방을 표방하지 못하는 북한 체제의 한계가 명확하게 노정되었

54. 사회과학출판사 편, 『경제사전』 (평양: 사회과학출판사, 1985), p. 116. 1975년에 발행된 『경제사전』에서는 공업단지나 경제특구와 관련한 설명 자체가 없었으나, 중국이 추진하고 있는 경제특구에 대한 이해의 노력은 1985년에 발행된 『경제사전』에서 엿볼 수 있는 대목이다. 그러한 현재 북한당국의 입장을 반영하고 있다고는 볼 수 없다. 김강택·임성훈, 『북한의 경제특구와 외자유치 전략』 (서울: 통일연구원, 2004).

55. 선전과 주하이는 홍콩, 마카오와 육로로 연결되어 있으며, 샤먼은 대만과 마주 보고 있고 산터우는 동남아 화교의 본산지, 또 하이난 섬은 아시아의 하와이라 불리는 등 중국 정부는 개혁·개방의 실험장으로서 입지적 조건을 고려하여 이들 5개 지역을 경제특구로 지정하였다. 이처럼 경제특구 개발은 사회주의 국가들의 체제전환을 위한 수단으로 개혁·개방 정책 하에서 적극적으로 도입되었으며, 중국을 시작으로 러시아, 동유럽, 베트남 및 북한까지도 경제특구를 주요 정책으로 채택하게 되었다.

거나 될 것이라는 것과 연관되어 있다.

이 시기 북한은 심각한 경제침체 타개책의 일환으로 1984년 9월 「합영법」을 발표하여 외국인 직접투자 형태의 자본도입정책을 추진하였다. 그러나 합영의 주대상국을 중국과 러시아 등 사회주의 국가들로 보았으며, 외자유치는 재일본조선인총연합회(조총련)를 주축으로 이루어졌다. 즉 내부적인 요소의 문제점을 외부적인 요소의 선택으로 성과를 거둘 것으로 보았다. 결국 체제유지를 위한 고갈된 자본을 외부에서 유치하고, 이를 위한 개방은 사회주의체제를 유지하는 국가 및 친북단체로 규정했다고 볼 수 있다.

나. 구 경제특구개발의 추진배경과 현황

북한경제는 전후 복구 3개년 계획을 통해 전쟁 이전 수준으로 빠르게 회복되어 사회주의 공업화의 토대를 구축하였다고 볼 수 있다. 그러나 1960년대 이후 폐쇄화된 사회주의체제를 기반으로 외적 성장에 치중하던 경제정책은 일정한 한계를 노정하게 되어 성장이 주춤하기 시작하였다. 이는 전후 시기 사회주의 국가의 원조 감소, 중국과 구소련 등과의 외교적 마찰 그리고 1970년대 초반 오일쇼크 등의 요인으로 북한 경제는 큰 타격을 받게 되었던 것이다. 결국 외부 환경의 변화와 내부 한계로 인하여 대외무역정책 및 경제특구 개발의 필요성을 인식하게 되었으나 1980년대에 합영사업을 통한 경제개방정책 역시 한계에 봉착하게 되었다. 1990년대 들어 동구 사회주의권의 급격한 몰락과 구소련의 해체 등 사회주의 국가들에 의존하고 있던 북한 대외경제의 고립은 더욱 심화되었다.

결국 북한은 1991년 12월 정무원 결정 제74호를 통하여 라진·선봉 지역 621km²를 자유경제무역지대로 선포함으로써 경제특구정책을 추진

하기 시작하였다. 1993년에는 라진시와 선봉군을 통합하여 정무원 산하의 직할시로 승격시켜 중국 국경쪽의 125km²를 추가함으로써 지대의 총 면적을 746km²로 확장시켰다.

라진·선봉 자유경제무역지대는 2010년까지 동북아의 국제화물 중계기지, 수출가공기지, 관광·금융기지의 기능을 가진 중계형 수출가공지대(자유무역항 포함)로 발전시킬 것이라 구상되었다. 1993년부터 2010년까지 3단계 개발계획을 수립·추진하였으나, 1995년에 2단계로 재조정된 당면단계(1995~2000년)와 전망단계(2001~2010년)인 수정안이 나오게 되었다. 당면단계에서는 도로, 항만 등 경제하부망을 확장·현대화하여 국제화물 중계수송기지화에 주력(항만처리능력 3천만 톤 이상)하고, 전망단계에서는 동 지역을 21세기 세계경제 발전에 상응하는 종합적·현대적 국제교류의 거점으로 건설(항만처리능력 억 톤 이상)한다는 전략이었다.⁵⁶

북한의 라진지역 경제특구개발 추진은 다음과 같은 내부적 동인, 즉 ① 60년대 이후 경제성장의 한계와 제3차 7개년 경제계획기간(1987~1993년) 동안 마이너스 경제성장이라는 심각한 경제난 ② 이로 인한 정치적 위기의 직면 등과 외부적 동인 ③ 사회주의계획경제의 시장경

⁵⁶ 김일성종합대학출판사 편, 『라진·선봉 자유경제무역지대 투자환경』(평양: 김일성종합대학출판사, 1995). 한편으로 TRADP 사업에 따른 경제개발 지역 즉, 중국, 북한, 러시아 접경 3국 개발계획의 기본 목표를 살펴보면 모두 두만강 개발 지역에 자유무역항을 건설하고 자유무역지대를 만들 계획을 가지고 있다는 것을 알 수 있다. 또한 두만강지역 개발계획(TRADP: Tumen River Area Development Programme) 사업을 위한 두만강 접경 3개국 중점 프로젝트를 보면 모두 1990년대 초부터 2010년까지 3단계 개발 계획을 수립하고 있으며, 각 단계마다 중점적으로 추진할 사업은 1단계에 사회간접자본 시설 확충, 2단계에 유망 산업의 발전 도모, 마지막 3단계에 거점 도시의 성공적인 건설과 개발을 목적으로 하고 있다는 것을 알 수 있다. 윤승현, 『두만강지역의 新개발 전략과 환동해권 확대 방안』(춘천: 강원발전연구원, 2009).

제 전환 등 정치적 다극화 ④ 경제의 글로벌화 ⑤ 과학기술의 혁신과 경쟁의 가속화라는 국제적 환경 등이 복합적으로 작용한 것으로 볼 수 있다.

또한 북한의 라선지역 경제특구설치는 첫째, 조총련 일변도의 외자유치정책에서 탈피하여 서방 선진국 자본을 적극적으로 유치함으로써 침체된 경제를 활성화하려는 새로운 경제발전전략의 시도,⁵⁷ 둘째, 일부 지역에 한정된 경제개방정책으로서 동구권과 같은 전면적 개방의 경우에 수반되는 정치체제변화의 위험성을 최소화할 수 있는 방법,⁵⁸ 셋째, 두만강지역개발에 대한 중국과의 주도권 관계 우려,⁵⁹ 넷째, 중국의 경제특구 발전성과(특구 경험·연구)에 대한 자극 등의 이유를 거론할 수 있다.

북한은 라진·선봉 자유경제무역지대의 성공적 추진을 위해 초기 관련법을 지속적으로 정비해 나가는 동시에, 추가로 필요하거나 외부의

57- 1984년 9월 『합영법』 발표 이후 1993년 말까지 10년 동안 북한의 외자유치실적은 140여 건에 금액으로는 1억 5천만 달러 정도(조총련과의 합작이 90%)에 불과하였다. 이중 실제 설립된 것은 100여 건 정도로 투자액은 평균 100만 달러 이하의 소규모이며, 그나마도 가동 중에 있는 것은 70여 건에 지나지 않는 것으로 알려지고 있다. 남궁영, “북한의 외자유치정책 운용실태와 성과분석,” 『통일연구논총』, 제3권 1호 (서울: 민족통일연구원, 1994).

58- 북한은 라진·선봉 자유경제무역지대 설정 직후부터 라진·선봉지역과 청진항 동항지역의 주민성분 정리를 시작하여 보위부안전부에서 정년 퇴직한 사람 등과 같이 성분이 좋은 사람들을 이주시키고 있는 것으로 알려지고 있다. 민족통일연구원 간담회에서의 귀순자 증언 (1994.6.10); 남궁영, 『북한의 경제특구 투자환경 연구: 중국·베트남과의 비교』 (서울: 통일연구원, 1995).

59- 1993년 이후 유엔개발계획(UNDP: United Nations Development Plan) 주도하에 북한, 중국, 러시아 3국의 접경지역을 국제적으로 개발하자는 TRADP에 따라 중국은 훈춘을 자유무역지대로 하는 개발계획을 바탕으로 중·러 간에 훈춘-자루비노 철도연결계획과 자루비노항으로 연계를 계획하고 있어 북한으로서는 중계무역기지, 외자유치, 물동량 확보 등 주도권을 중국이 갖게 될 것이라는 인식하에 자체적인 라선지역 경제특구개발에도 더욱 주력하게 되었다. 김익수, 『두만강지역개발사업과 한반도』 (서울: 대외경제정책연구원, 1994).

I
II
III
IV
V
VI
VI
VII
VIII

권유가 있을 때에는 관련법과 규정을 추가 지정하여 경쟁력을 높였다. 그러나 이러한 노력에도 불구하고 동 지역에 대한 외국인투자는 대단히 저조하여 실패에 가깝다는 평가를 받고 있다(조명철, 2007).⁶⁰

북한은 라진·선봉 경제특구의 운영 성과가 지지부진한 상황에서 2002년에는 ‘7·1 경제개선조치(7월)’와 함께 신의주(9월), 개성(10월), 금강산(11월) 등으로 특구를 확장하였다. 이러한 북한의 조치는 대외적 개혁과 개방을 동시에 추구하여 경제의 획기적 개선을 시도하고 있다는 이미지를 대외에 과시함으로써 경제지원과 협력을 확대하고자 하였다. 또한 실패한 라진·선봉 경제특구의 효과적 경험은 기존과는 다른 한층 개방적인 법적 지위와 정치제도가 보장되는 특구정책을 전면화 하여 시행할 수 있었다.⁶¹

북한의 신의주 경제특구는 2002년 9월 최고인민회의 상임위원회 정령(제3303호)을 통해 중국과의 접경도시인 신의주 지역 132km²가 특별행정구로 지정되고, 신의주 특별행정구 기본법(6장 101조)⁶²이

⁶⁰- 계약 실적은 111건, 7억 5,077만 달러로 이 중 실제 투자된 금액은 77건, 5,792만 달러에 불과하다. 이 중 합영기업에 투자된 금액은 2,547만 달러, 합작기업 1,168만 달러, 단독투자 2,076만 달러를 각각 기록. 계약 건수별로는 합영 46건, 합작 14건, 단독 17건 등이며, 국별로는 홍콩, 중국, 태국, 네덜란드, 일본 등의 순으로 나타났다(KORTA 북한뉴스레터, 『98 라진·선봉경제무역역시대 투자상담회 북한측 기초연설문』, 1999).

⁶¹- 당시 북한은 미국이 핵문제를 제기한 데 대한 외무성 대변인 담화문을 통해 경제관리체계의 개선 조치와 함께 추진하고 있는 경제특구 조성사업으로 침체된 경제를 활성화하고자 한다는 점을 강조하였다. “우리는 변화된 현 정세와 우리의 구체적 실정에 맞게 경제관리에서도 일련의 새로운 대책들을 강구하고 경제특구를 내오는 등 경제를 활성화하기 위한 조치들을 련이어 취하고 있다.” 조선민주주의 인민공화국 외무성 대변인 담화, “협상의 방법에 의한 문제해결을 바라고 있다.” (2002.10.25).

⁶²- 신의주 특별행정구 기본법은 1990년 채택, 1997년 7월 실시된 중국의 홍콩 기본법(총 160조)을 도입한 것으로, 행정장관 임명, 입법·사법·행정권 부여, 외교권 제외, 50년 기간 설정 등 용어 및 내용이 상당 부분 일치한다.

발표되었다. 특히 신의주 경제특구는 입법, 사법, 행정 등의 분야에서 중앙정부로부터 독립적인 특별행정지구의 지위를 부여받아 동 지역을 금융, 무역, 상업, 공업, 첨단산업, 오락 및 관광 지구로 발전시키고자 하는 복합형 경제특구의 유형을 보이고 있어 무역중심형 경제특구의 유형인 라진·선봉 경제특구에 비해 보다 대외개방적인 경제특구 건설을 목표로 하였다.

또한 오지에 설립한 라진·선봉 경제특구와 달리 인구가 밀집된 기존의 주요 공업도시를 특구로 지정했다는 점과 신의주 특구를 지정했을 당시 북한의 대내 개혁과 대외 개방 및 평화적 이미지 개선 노력과 동시에 맞물리면서 국제사회에 북한 개방에 대한 희망을 갖게 하였다.⁶³ 신의주는 북한 서북부의 유력한 공업지구의 하나로 기계, 금속공업과 더불어 섬유를 중심으로 한 경공업이 상당히 발달해 있어 자체 발전 잠재력이 어느 정도 인정되는 지역이다(조명철, 2007).

신의주는 지리적으로나 역사적으로 중국 대륙으로 통하는 길목으로, 현재 철도와 교량으로 중국 단둥과 연결되어 대중국 변경무역의 70% 이상을 담당하는 요충지이다. 중국 역시 단둥-신의주 단일 경제권 개념을 계획하고 있어 신의주 지역 인프라 개발에 긍정적으로 작용할 것으로 예상되고 있었다.

북한의 신의주 경제특구 계획은 다음과 같은 대내외적 요인들이 복합적으로 작용한 것으로 볼 수 있다. 첫째, 심화된 경제 위기, 외채상환

⁶³ 신의주 시에 대한 파격적인 행정특구 지정은 2001년 1월 김정일 국방위원장의 상하이(上海) 푸둥(浦東)지구 방문 이후 '7·1 경제관리개선조치', 경의선 및 동해선 연결공사 착공, 남북 간 경협 관련 대화 진전, 북·일 정상회담을 통한 수교 교섭의 가속화 등 그간 북한이 취해온 개방조치의 연장선상과 맥을 같이 하면서 추진되고 있어서 라진·선봉 경제특구에 비해 성공 가능성이 높을 것으로 전망되었다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

문제로 인한 사회적 긴장도, 국가위협도의 상승 상황 전개로 인한 새로운 돌파구 마련이 필요했다.⁶⁴ 둘째, ‘7·1 경제관리 개선조치’의 성공에 필요한 국제자금 조달을 위한 창구로서 라진·선봉과 다른 경제특구의 역할이 필요했다. 셋째, 중국의 특구개발, 연해도시 개방의 성공사례와 경험에 대한 학습은 중국을 향한 개방이 체제 유지에 미칠 부정적 여파를 최소화하는 전략으로 우선되었다. 넷째, 미국과의 관계개선을 염두에 둔 개방 제스처로 당시 예상되는 미국의 이라크 공격 이후 불량국가(rouge state)의 안보위기를 벗어나기 위한 변화의 개방정책을 보여줘야 했다.⁶⁵

그러나 사실상 홍콩식 일국양제(一國兩制)를 표방하였던 신의주 특구 계획은 초대 특구장관으로 임명된 양빈(楊斌)의 중국 내 비리혐의로 인한 구속과 더불어 중국 정부의 부정적인 시각으로 인해 특구로의 이행은 실패하였다.

결국 실패한 북한의 라진·선봉 및 신의주 경제특구는 중국 동북지역을 경제파트너로 그 기능을 유지하게 되었으며, 북한 경제특구 접경지역인 랴오닝성(遼寧省)과 지린성(吉林省)의 통상구를 중심으로 변경 무역의 형태로 북·중 무역이 활성화되었다.

⁶⁴ 이 시기 북한은 만성적·지속적 마이너스 성장률, 원자재·에너지부족, 낙후된 기술과 생산시설 미비로 인한 공장가동률 저하, 농업생산성 하락·만성적 식량위기 등은 단기간에 개선될 수 없는 상황에 처해 있었다.

⁶⁵ 미국은 2002년 9월 20일 발표한 국가안보전략 보고서에서 연초 ‘악의 축’으로 지목했던 3개국 중 이란을 제외한 이라크와 북한을 대표적인 불량국가로 지목하면서 단호한 대처를 천명했다. The White House, *The National Security Strategy of the United States of America* (September 2002), pp. 13~16.

다. 구 경제특구개발에 대한 평가

북한의 구 경제특구정책에 대한 실패는 ① 특구개발정책과 외교정책이 상충되고 ② 계획경제를 지향하는 국가경제정책과 시장경제를 지향하는 특구개발정책이 상충되었으며 ③ 적절한 배후지가 없었고 ④ 주변국가 경제정책과의 긴밀한 연계가 부재하였으며 ⑤ 특구지역의 특성을 살리지 못하고 백화점식 특구개발을 추구하고 ⑥ 특구지역 당국의 권한을 지나치게 제한하는 등 잘못된 정책에 기인한다(조명철, 2007).

따라서 북한의 경제특구 설치에 대한 정책적 결정은 체제의 자립적 경제발전노선 한계를 스스로가 인정할 수밖에 없는 객관적 사실이라는 것이며, 북한에 있어 경제특구는 지속적인 하강곡선을 그려온 경제의 회생을 위해 북한 내부적으로 특정 지역을 대외적으로 개방함으로써 해당지역의 경제적 내구성 제고 및 외국과의 항구적인 교류협력의 공간을 마련하고자 하는 고육지책(苦肉知計)이었다. 결국 북한의 경제특구 실패는 경제발전의 근본개혁을 통한 내재적 발전보다는 외부로부터의 지원에 의존하는 경제구조 형성의 가속화를 초래하게 되었다.

3. 북한의 신(新) 경제특구개발 구상과 평가

가. 신 경제특구개발의 전략 배경과 내용

북한은 제3차 7개년 계획(1987~1993년)의 실패로 인한 ‘3부족(식량, 생필품, 외화)’을 해결하기 위하여 이른바 ‘3대 제일주의(농업·경공업·무역)’를 국가의 전략산업으로 선포 강조함으로써 이른바 ‘신무역체제’를 도입하였다. 이에 따라 경제특구개발 역시 무역확대정책의 하나로

‘3부족’ 현상을 타개하기 위한 의도에서 적극적으로 추진되었다. 그러나 북한의 경제특구개발은 체제유지와 경제발전을 동시에 보장해 줄 수 있는 자력갱생경제 완성을 위한 보조수단의 정책이며, 제한적 대외개방 정책의 일환으로 추진되었다.

이후 ‘3대 제일주의’ 전략산업은 1998년에 ‘강성대국 건설론’으로 표방되고, 2002년에 선군시대 경제건설 노선으로 정리된 바 있는 ‘국방공업을 우선시하면서 경공업과 농업의 동시발전을 이룩한다’는 기존의 정책으로 복귀하였다. 다시 말하면 체제 유지를 위한 군수산업에 국가 재원을 집중하고 기타 부분은 국가공급 이외의 다양한 방법을 동원해 해결해 나간다는 것이다. 따라서 국가공급 이외의 다양한 방법을 동원해 해결하는 것의 하나가 경제특구개발이며, 이는 중국과 한국을 중심으로 한 외부지원으로 2000년대 이후 북한 경제의 상대적 안정화를 만들어 내었다. 이와 동시에 북한 경제의 대 중국 및 한국의 교역 의존도가 심화되었다.

그러나 7·1 조치 이후 시장 및 시장세력의 성장으로 북한 통치기반의 사회통제력 약화를 가져왔고, 한편으로는 국가재정능력 약화와 인플레이션의 결과를 가져오게 하였다. 또한 북한은 경제가 상대적으로 안정되면서 기존 사회주의 계획경제 시스템의 복구 정책을 진행하였다. 이에 따라 북한은 정권의 통치기반 강화를 위하여 계획경제체제의 회복, 가중되는 인플레이의 해소 등을 위해 2009년 11월 화폐개혁을 단행하였으나 준비부족, 제한된 재화 공급능력, 그리고 이미 북한주민경제에 뿌리내린 시장역할에 대한 과소평가 등의 요인으로 경제적 혼란을 야기하면서 실패로 끝났다(배정호 외, 2010). 결국 식량가격 등 물가의 폭등으로 시장 중산층, 하층민 등 주민들은 경제생활에 상당한 고통만 안겨주게 되면서 시장을 대신하여 소비재를 제대로 공급하지 못하는

북한 체제능력의 한계를 스스로 노정하는 결과를 만들어 내었다.

이러한 결과로 인하여 현재 북한은 궁극적인 정권기반 공고화가 필요하며, 2012년 이른바 강성대국 원년을 선포하기 위한 ‘선군경제정책’을 추진해야만 할 수밖에 없다. 따라서 이는 다음과 같은 기반을 필요로 한다. 첫째, 사회통제력 강화를 위해 전통적 사회주의 경제체제의 원형을 복구·유지 및 시장통제, 둘째, 가시적 경제성과 기반 마련을 위해 4대 선행부문(금속, 전력공업, 석탄공업, 철도운수) 경제 기간시설 건설, 셋째, 필요자원 해결을 위해 경제특구 설치 및 외자유치 확보가 중요하다.

결론적으로 북한의 사회주의 계획경제 시스템의 강화는 주민에 대한 통제력을 확보할 수 있고, 이는 정권의 통치기반을 공고화 할 수 있는 구조가 되기 때문에 외부자원의 유입을 필수적 조건으로 하고 있는 오늘날의 북한 경제 시스템은 신 경제특구 발전전략을 선택할 수밖에 없으며 특구를 통한 외자 유치가 유일한 대안이다.

이에 따라 북한의 신 경제특구 설립 및 발전전략은 다음의 언론보도를 통해 구체적으로 진행되고 있음을 알 수 있다. 북한은 지난 1월 20일 국방위원회 결정으로 국제금융기구, 국제상업은행과의 거래와 국가 정책에 따르는 중요 대상에 대한 투자업무를 수행할 국가개발은행을 설립하고, 조선대풍국제투자그룹이 국가개발은행의 투자유치를 전담 하게 하였다. 이어 지난 3월 10일에는 국가개발은행의 첫 이사회를 개최 하여 대풍그룹이 향후 10년간 100억 달러규모의 외자유치를 통해 식량, 철도, 도로, 항만, 전력, 에너지 등 6개 국가전략분야를 해결할 계획이며, 국가예산과 별개의 독립된 프로젝트 형태로 진행할 계획임을 밝혀 주목되고 있다. 또한 대풍그룹은 외국인 투자유치를 위해 라진항을 전면 개방하고 중장기적으로 라선특별시와 청진항을 잇는 동북아 물류중심

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

지로 개발하며, 라선과 청진을 포함하여 평양(첨단기술), 신의주(방적 등 경공업), 함흥(석탄화학), 김책(중공업), 원산(조선), 남포(의약품) 등 8개 도시를 경제특구로 지정하여 외국자본에 개방함으로써 지역 거점도시로 집중 개발할 계획임을 밝혔다. 이를 위해 5년 이내에 평양~신의주, 평양~원선~라선, 평양~개성, 혜산~김책 사이의 철도 현대화와 고속도로 건설 등 인프라구축을 완료할 계획으로 알려졌다(『日本經濟新聞』, 2010.3.2; 『연합뉴스』, 2010.4.17).

더구나 북한은 2008년 이후 남북관계가 경색되면서 한국으로부터의 자원유입이 축소되고 불확실성이 증가하면서 체제유지를 위한 중국의 경제적 지원이 필요한 시점이다. 북한은 중국과의 경제협력확대를 위해서 ‘호혜협력, 공동발전’, ‘정부주도, 기업참여, 시장운용’의 원칙을 따라야 하는 입장이며, 이제는 제도적 협력관계를 구축해야만 중국 자원 유치가 가능할 수밖에 없다. 즉 중국과의 경제협력을 강화하기 위해 북한 정부차원의 경제특구 지정이 필요하였으며, 이는 북·중 양국 정부 차원의 공동개발위원회 설치로 연계되어 나타나고 있다. 따라서 북한의 신 경제특구는 최근 중국과 연계된 전략적 양상이라는 분석이 설득력을 얻을 수밖에 없는 것이다.⁶⁶

북한은 2009년 11월 두만강지역 개발계획에서 탈퇴⁶⁷하면서 동

66- 결국 북한의 「라선경제무역지대법」의 개정을 통한 라선경제특구의 재추진은 중국의 ‘동북진흥계획’과 특히 ‘창지투 개발·개방 선도구’ 공식 지정과 긴밀히 연관되어 있으며 중국과 북한의 공유된 경제적 이해가 바탕이 되고 있다. 이지용, “최근 북한의 경제정책 및 북·중 경협 강화 분석,” 『주요국제문제분석』 (외교안보연구원, 2010).

67- 북한이 두만강지역 개발계획에서 탈퇴한 것은 ① 두만강 유역이 개발돼 국경 지역에서 인적, 물적 교류가 활발해 질 경우 사상 통제와 주민 통제에 문제가 생긴다는 우려 때문 ② 따라서 시장 경제의 유입을 차단하겠다는 의도(共同通信社, 2009.12.4). ③ 18년 동안 외자 도입 등에 기대를 갖고 참여했는데 아무런 효과가 없었기 때문(『오마이뉴스』, 2010.4.2)으로 알려지고 있다.

지역 개발을 포기한 것으로 보였으나, 중국·러시아와의 경제협력을 통한 동 지역 개발계획을 다시 추진하면서⁶⁸ 2010년 1월 4일 라선시를 특별시로 승격했을 뿐만 아니라 동년 1월 27일에는 최고인민회의 상임위원회 정령 제583호로 『라선경제무역지대법』을 개정하게 되었다.⁶⁹

특히 이번에 개정된 라선경제무역지대법은 북한이 현재 추진 중인 경제특구개발의 특징을 보여줄 수 있는 기반이 되기 때문에 북한 경제 개방의 확대를 조심스럽게 가늠해 볼 수 있다. 개정된 라선경제무역지대법은 7장 45조로 구성되어 있으며, 투자주체, 관리체계 간소화와 라선시 인민위원회 권한강화, 기업활동의 자유보장, 기타 등으로 나누어 투자여건의 변화를 살펴 볼 수 있다(조선민주주의인민공화국 라선경제무역지대법, 2010).

첫째, 투자주체. 구법은 외국 투자가에 대한 명문규정이 없었으나 제8조(해외조선동포의 경제무역활동)에서 북한 영역 밖에 거주하고 있는 조선동포도 투자주체로 인정하고 있다. 이는 한국의 투자가능성을 인정한 것으로 해석된다.

둘째, 관리체계 간소화와 라선시 인민위원회 권한강화. ① 제9조(지대

⁶⁸ 라선경제무역지대와 관련된 주요 동향을 살펴보면 우선, 2008년 12월 5일에 조선중앙방송이 라선시의 경공업 공장들이 생산 정상화에 박차를 가차고 있다고 밝혔다(『연합뉴스』, 2008.12.5). 2009년 12월 17일에는 김정일 위원장이 라선시 경제특구 지정된 이래 18년 만에 처음으로 이곳을 방문하고 라선대흥무역회사 등에 대한 현지지도를 진행했다(『연합뉴스』, 2009.12.17). 2010년 1월 4일 라선시가 특별시로 지정, 또한 북한 정부는 중국과 러시아에게 각각 10년, 50년간 라선항 사용권을 부여하는 계약을 체결하였다(『연합뉴스』, 2010.3.8).

⁶⁹ 라선경제무역지대법은 1993년 1월 31일 최고인민회의 상설회의의 결정 제28호로 채택(제정), 1999년 2월 26일 최고인민회의 상임위원회 정령 제484호로 수정(1차 개정), 2002년 11월 7일 최고인민회의 상임위원회 정령 제3400호로 수정(2차 개정), 2005년 4월 19일 최고인민회의 상임위원회 정령 제1083호로 수정(3차 개정), 2007년 9월 26일 최고인민회의 상임위원회 정령 제2367호로 수정(4차 개정), 2010년 1월 27일 최고인민회의 상임위원회 정령 제583호로 수정(5차 개정) 등 지속적인 개정을 보이고 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

개발과 관리운영의 담당자)에서 라선경제무역지대 지도기관과 라선시 인민위원회로 관리기관이 이원화되어 있다. ② 제13조(라선시 인민위원회의 임무와 권한)에서 기업의 창설·승인과 토지임대 권한 및 세칙 제정권을 라선시 인민위원회에 부여하고 있어 라선시 인민위원회의 권한이 강화되었다.

셋째, 기업활동의 자유보장. ① 제4조(투자형식과 기업관리방법의 선택권)에서 기업관리와 경영방법의 자유로운 선택권 인정과 구법(2005년) 제7조 합영·합작·단독투자 형식 인정 내용이 삭제되어 주식회사 투자형식이 인정될 것으로 예측된다. ② 제27조(위탁가공)에서 북한 내지 기업에 위탁가공 인정 및 제21조(지대밖의 기관, 기업소, 단체와의 경제거래)에서 지대 내 기업과 북한 내지 기업간의 일반적인 경제거래 허용으로 기업의 자유로운 경제활동이 보장되고 있다. ③ 제25조(상품의 가격)에서 일부 대중필수품의 가격을 라선시 인민위원회가 정할 수 있어 상품가격 결정에 있어서 자유가 보장되었다. ④ 구법(2005년) 제18조 내각의 승인 하에 지대 내 북한 기업소 투자 가능 조항이 삭제되어 북한 측 투자를 불허하고 있어 개방의 방어적 성격을 보이고 있다.

넷째, 기타. ① 제3조 투자장려부분의 신설 ② 제39조 기업소득세율의 일반 14%, 장려 10% 이원화 ③ 제40조 조세감면대상 투자액 3천만 유로는 서방국가 투자를 고려한 것으로 보인다. 한편으로 라선경제무역지대 제2조(라선경제무역지대의 지위)에 따르면 “라선경제무역지대는 특혜적인 무역 및 투자, 중계수송, 금융, 관광, 봉사지역으로 선포한 조선민주주의인민공화국 특수경제지대이다”라고 정의하고 있다.

나. 신 경제특구개발 지역의 산업발전 방향

북한의 신 경제특구 설립 및 발전전략을 보면 8개 도시를 경제특구로 지정하고, 각각의 경제특구에 중점 특화산업을 육성하는 것이다.⁷⁰ 8개 도시는 평양(하이테크산업), 남포(의약품·식용유), 신의주(경공업·방직), 원산(조선), 함흥(석탄산업), 김책(금속제련), 라선(석유화학), 청진(중공업) 등이다.⁷¹

8개 도시의 특징을 보면, ① 평양은 북한의 수도, 경공업과 중공업이 집중되어 있는 최대의 공업도시, 정치·경제의 중심지 ② 남포는 평양과 함께 핵심적인 공업지역을 형성, 북한 최대의 기계, 금속 공업 중심지, 평양과 인접한 서해안의 중심항으로 물류거점으로서의 발전 잠재력이 큼 ③ 신의주는 경공업, 교역도시로 대중국 수출입거점 지역 ④ 원산은 수산가공·경공업 및 중공업 중심도시로 배후에 북한 최대의 아연생산 공장(문평제련소)이 위치 ⑤ 함흥은 북한의 주요 화학공업도시 ⑥ 김책은 중공업도시로 제철, 제강, 금속 산업 ⑦ 라선은 중개무역 및 수출가공기지, 러시아, 중국, 일본 등을 연결하는 화물중계기능 ⑧ 청진은 북한의 주요 철강공업도시, 대러시아 무역항 등으로 잠재력을 가지고 있다 (이상준 외, 2004).

⁷⁰ 북한 도시지역의 산업현황은 전체적으로 남포, 신의주, 해주, 개성 등의 서해 연안도시로는 경공업이 주로 배치되어 있으며, 원산, 함흥, 청진, 라선 등 동부지역으로는 기계, 금속, 화학공업이 배치되어 있다.

⁷¹ 한국토지공사가 작성한 ‘북한 개발 로드맵’ 보고서에서는 북한의 6개 도시를 개발의 핵심거점으로 조성해야 한다는 내용을 담고 있다. 동 보고서는 가장 산업 잠재력이 높은 도시로 남포를 선정, 이외 해주, 함흥, 원산, 신의주, 라선 등이 포함되며, 이들 지역 개발을 위해 10조원 이상의 경비가 소요될 것으로 추산했다(『조선일보』, 2007.9.28).

● 표 VII-1 경제특구 8개 도시 분석

8개 도시	강점	취약점
평양	① 양적으로 풍부하고 질적으로 높은 노동력 확보 ② 철도, 도로, 공항 등 우수한 교통 인프라 확보 ③ 휴대전화 및 인터넷 등 현대적 통신 인프라 확보	① 정치적으로 민감한 지역 ② 일부 중공업 입지에 따른 환경 문제
남포	① 배후지에 풍부한 노동력 확보 ② 남포항 등 교역에 유리한 인프라 확보	① 취약한 전력인프라 ② 중공업 집중에 따른 환경오염
신의주	① 북·중 간 교역에 유리한 지경학적 요충지 ② 단둥항 등 중국 단둥의 양호한 인프라 활용 가능	① 압록강 하류 침수피해 발생 ② 철도 외에 도로 인프라 취약 (고속도로 부재)
원산	① 남북교류와 동북아교류에 유리한 지경학적 잠재력: 항만, 철도, 도로, 공항을 통한 접근성 ② 풍부한 관광자원 ③ 경공업 기반	① 취약한 전력 ② 노후한 교통물류인프라 ③ 상대적으로 빈약한 노동력
함흥	① 풍부한 지하광물자원 ② 비교적 양호한 수력발전 잠재력	① 철도, 도로시설 취약 ② 중화학공업 집중에 따른 환경 문제
김책	① 배후지에 풍부한 광물자원 ② 청진항과 인접	① 철도, 도로시설 취약 ② 중공업 집중에 따른 환경오염
청진	① 청진항을 중심으로 교역 잠재력이 높음	① 철도, 도로시설 취약 ② 전력공급 여건 취약
라선	① 중국, 러시아와의 접경지역 교역 잠재력이 높음	① 철도, 도로 등 육상교통시설 및 통신시설 취약 ② 전력생산 여건 취약

출처: 이상준 외, 『남북경제통합에 대비한 북한 주요 도시의 산업발전 방향과 남북 협력 방안』 (안양: 국토연구원, 2004) 참조 재구성.

북한 신 경제특구개발 지역의 발전 잠재력과 분석을 통하여 산업개발의 SWOT를 정리하면 첫째, 강점: ① 저임금, 양질의 노동력 확보, ② 연안 공업지대의 가용토지, ③ 풍부한 광물자원. 둘째, 약점: ① 취약한 전력, 교통, 통신 인프라, ② 군사적 긴장, 계약불이행 등 북한의 부정적 이미지, ③ 제도적 불안정. 셋째, 기회: ① 한·중·일 경제교류 확대, ② 중국의 동북 3성 투자확대, ③ 핵문제 해결 이후 대북투자 여건 개선. 넷째, 위협: ① 중국, 베트남 등의 경제특구와 경쟁가열, ② 동북 3성, 극동러시아 지역과의 투자 유치 경쟁 가열 등을 거론할 수 있다.

그러나 현재까지는 2009년 10월 중국과 신압록강대교 건설 합의와 2010년 1월 라선시를 특별시로 새롭게 지정한다는 국가적 차원의 공식적인 발표 외에, 최근 라선과 신의주의 황금평을 북·중 양국 정부 차원의 공동 개발로 체계화하기 위한 북·중 공동개발위원회 설립에 합의했다고만 알려지고 있다(『한겨레』, 2010.6.17).

따라서 현재 북한 신 경제특구개발 방향은 단기적으로 중국 자본을 우선 유치하기 위한 라선특별시 및 신의주 특구의 지경학적 조건을 협상기제로 내세울 것으로 보인다. 즉 북한은 이전과 같은 특구개발의 실패를 반복하지 않기 위해 중국 동북 3성 진흥 전략과 연계한 개발 전략을 추진할 것이다. 이를 통해 중국 자본과 인프라 투자를 적극 유치함으로써 북·중 경제협력을 강화하고 투자의 안전성을 확보하여 외국 자본의 투자 여건을 마련하고자 할 것이다.

다. 신 경제특구개발에 대한 평가

2009년 후반부터 최근에 이르기까지 북한이 보이고 있는 일련의 경제정책 조치는 북한의 신 경제특구개발 구상이라는 전술적인 입장으로 우선 설명된다. 특히 이번 개정된 라선지대법을 바탕으로 경제특

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

구 정책을 평가해 보면 현재 북한은 이른바 ‘2012년 강성대국’의 가시적 성과 달성을 위한 외부자원의 필요성을 충족시키려는 목적을 우선시 하기 때문에 자력갱생경제 완성과 체제 안정보장의 기본 원칙하에 경제발전을 추구하는 ‘모기장식 개방’이라고 평가할 수 있다.

북한의 경제특구정책이 성공하기 위한 전제조건은 특구정책과 대외정책의 일치, 개방을 목표로 한 특구정책과 국가경제정책의 일치, 효율적이고 경쟁력 있는 투자제도와 서비스의 제공 등이 전제되어야 한다(조명철, 2007). 그러나 현재의 북한은 계획경제 강화라는 경제정책 기본노선을 바탕으로 국가의 경제활동 통제 강화라는 기존 정책에 변함이 없다. 여전히 정권의 정책적 우선, 지시를 통한 통제가 시장논리보다 우선한다. 따라서 북한의 신 경제특구개발은 내부경제와 특구경제의 선순환적 경제구조의 발전이 아닌 외국인 투자만 받아 관련 기간시설을 구축하겠다는 내용으로 구 경제특구개발 정책과 동일한 오류를 범하고 있다.

그러나 2009년 11월 화폐개혁 이후 체제 단속을 한층 강화하고 있어 소위 ‘자본주의 오염’이 북한 내부에 미치는 영향을 차단하려는 전략하에서 진행된 북한의 신 경제특구개발 정책은 중국이 2003년부터 국책사업으로 추진하고 있는 동북 3성 재건계획인 동북진흥 전략과 경제적 이해관계를 같이 하고 있음을 볼 때 북한이 목적으로 하는 외자유치는 중국을 통해 확보할 것으로 보인다. 결국 북한은 중국을 향한 경제특구개발의 가능성을 현실화시키는 선택을 하게 되었다.

4. 북·중 경제협력과 대중 접근전략

가. 북·중 경제협력의 현황과 특징

북·중 무역은 2000년에 들어서면서 북한경제 회생과 북한 대외무역 증가로 북·중 교역규모가 급증하게 되었다. 2003년에 총 무역액이 10억 달러를 넘어섰으며, 2008년에는 27억 9천만 달러로 북·중 무역액 최초로 20억 달러를 넘어 역대 최대를 기록하면서 2000년 무역총액의 5.7배나 증가하였다.⁷² 이처럼 북·중 교역의 급격한 증가는 대중 무역의존도를 높여왔으며, 2000년 25%에서 2005년 53%로 절반 이상을 넘어서면서 2008년에는 73%로 심화 추세에 있다. 북한의 대중 의존도가 급속히 심화된 원인은 ① 국제사회의 대북제재로 인한 대부분의 수입물품을 중국에서 조달, ② 중국이 지리적으로 근접, ③ 중국제품의 가격이 상대적으로 저렴하기 때문이며, 이러한 요인으로 인해 향후 중국의 대북 경제 영향력이 더 확대될 것으로 전망된다(윤승현, 2009).

또한 북한의 대중 무역수지는 수십 년간 지속적인 적자상태이다. 2008년에도 12억 8천만 달러의 무역수지 적자로 역대 최대를 기록하면서 만성적인 적자구조를 벗어나지 못하고 있다.⁷³ 이러한 북한의 대

72- 지난 2009년도 북·중 교역규모는 2008년 대비 3.8%가 감소한 26억 8,077만 달러를 기록하였다. 북·중 무역의 70% 이상을 점하고 있는 북한의 대중 수입부문에서 큰 감소세를 보인 반면, 북한의 대중국 수출은 오히려 증가한 것으로 나타났다. 2009년 북한의 대중 수입규모는 전년대비 7.1%가 감소한 18억 8,774만 달러를 기록한 데 반해, 북한의 대중 수출은 오히려 2008년 대비 5.2%가 늘어난 7억 9,303만 달러에 달해 대중국 무역 적자규모도 전년에 비해 14.5%가 감소한 11억 달러수준으로 축소되었다. 이와 같은 북·중 교역실적은 북한의 외화부족으로 무역탄을 비롯한 광물연료의 적극적인 수출 증대 노력에 기인한 것으로 보인다. 『KDI 북한경제리뷰』, 2010년 2월호, p. 86.

73- 북한의 전체 대외무역적자에서 대중국 무역적자가 차지하는 비중은 2000년 48%에서 2002년 25%, 2003년 28%, 2004년 26%로 3년간 감소 추세를 보였으나, 2005년(59%)부터 급증하기 시작하여 2006년 69%, 2007년 73%, 2008년 82%까지 급증하였다.

중국 무역수지 적자의 원인은 기술력 부족으로 인한 저부가가치 상품 중심의 수출, 중국으로부터의 원유, 곡물 및 산업원자재 수입의 절대적 의존 등에 따른 것으로 분석된다.

●표 VII-2 2000년 이후 북한의 대중국 무역추이(2000~2009년)

(단위: 백만 달러, %)

연도		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
북한 총 무역액		1,970	2,270	2,260	2,390	2,860	3,000	3,000	2,940	3,820	NA
북·중 무역액	금액	488	737	738	1,023	1,377	1,581	1,670	1,974	2,787	2,681
	증가율	31.8	51.1	0.1	38.6	34.6	14.8	5.6	16.1	41.2	3.8
수출	금액	37	168	271	396	582	497	468	582	754	793
	증가율	10.8	354	61.3	46.1	46.7	14.6	5.8	24.3	29.7	5.2
수입	금액	451	571	467	628	795	1,085	1,232	1,392	2,033	1,888
	증가율	37.2	26.6	18.1	34.3	26.6	36.5	13.5	13.0	46.0	7.1
무역수지		414	404	196	232	212	588	764	810	1,279	1,095
비중		24.8	32.5	32.6	42.8	48.1	52.7	55.7	67.1	72.9	NA

출처: 한국무역협회 통계데이터베이스 <www.kita.net>, KOTRA, 『북한의 대외무역동향』 각년도.

주: 북한 총 무역액은 남북교역을 제외한 금액.

북한의 대중 주요 수출품목은 2003년의 경우 동식물성 식품(39%), 섬유제품(18%), 기계·전기전자(13%), 비금속류(8%), 광물자원(7%), 플라스틱(4%) 등 순이었으나 2008년에는 광물자원(41%), 비금속류(17%), 섬유제품(11%), 기계·전기전자(7%), 화학, 플라스틱 7%), 귀금속류(3%) 등 순으로 수출품목 구조가 변화하고 있다(KOTRA, 2003;2008). 북한의 대중 주요 수출품목의 추이를 살펴보면 어패류는 북한의 대표적인 수출품으로 2001년부터 대중 수출 증가를 이끌어 왔으나 2005년부터 수출단가의 하락으로 무연탄, 철광석 등 광물자원의 수출비중이

증가하고 있는 것이 특징이다.⁷⁴ 북한의 대중 수입은 에너지 비중(약 30%)이 가장 크고, 산업생산에 필요한 기계, 철강의 수입비중이 확대되고 있다. 또한 곡물, 비료 등 전략물자와 경제에 필요한 각종 물품의 수입도 꾸준히 증가하고 있으며, 생산기자재의 수입증가는 북한의 생산설비 개선을 반영한 것으로 보인다.⁷⁵

●표 VII-3 북한의 대중국 5대 수출 품목 추이

(단위: 천 달러)

구분	2005		2006		2007		2008		2009	
	품목	금액	품목	금액	품목	금액	품목	금액	품목	금액
1	무연탄	108,273	무연탄	96,651	무연탄	162,619	무연탄	201,273	무연탄	208,633
2	철광석	66,521	철광석	76,594	철광석	79,952	철광석	172,259	철광석	48,480
3	오징어, 조개	51,140	오징어, 조개	38,177	아연	47,667	오징어, 조개	36,064	선철	20,557
4	철스크랩	34,800	여성의류	19,214	오징어, 조개	25,798	선철	35,005	오징어, 조개	19,342
5	갑치, 명태	23,270	남성의류	19,114	선철	22,188	합금철	31,039	남성의류	18,067

출처: 한국무역협회 중국무역통계 <www.kita.net>.

주: HS Code 4단위 기준.

74- 이러한 변화는 국제원자재가격 상승과 중국의 급속한 산업발전에 따른 북한 광물자원에 대한 수요가 증가하고, 북핵문제로 인한 국제사회의 대북제재로 인한 경화수입이 감소되면서 광물생산량이 증대된 결과로 분석된다. 윤병수·동에영, 『북·중 경제협력의 심화가 남북경협에 미치는 파급영향과 시사점,』 『금융연구 시리즈』, 3호 (하나금융경영연구소, 2010).

75- 2009년의 경우 북한의 대중 수입액이 7.1% 감소한 것으로 나타났는데, 수입물량에는 큰 변화가 없는 점으로 미루어 수입비중이 가장 큰 원유의 국제가격 하락(2008년 상반기 국제원유가격 톤당 799.7달러, 2009년 상반기 국제원유가 377.8달러 53% 하락)으로 인하여 수입액이 감소한 것으로 추정된다. 결국 북한의 대중 수입의 감소가 외화부족을 해소하기 위한 북한의 노력이라기 보다는 국제유가의 하락에 따른 상황적 요인으로 평가할 수 있다. 『KDI 북한경제리뷰』, 2009년 8월호, p. 102; 9월호, p. 54.

<표 VII-3>에 나타난 바와 같이 북한의 대중 수출 품목에는 무연탄, 철광석, 선철 이외에도 아연괴, 천연흑연, 규소, 철의 스크랩 등 지하자원의 대중 수출 증가폭이 크게 나타나고 있다. 이는 상대적으로 다른 품목들의 대중 수출이 한계에 봉착하였었다는 것을 방증하기도 하지만 지하자원의 대중 수출 증가를 높여도 대중 수출규모가 그다지 증가하지 못하고 있음을 알 수 있다. 그러나 현재의 북한에 있어서는 지속적인 대중 수출 증가를 위해서 선택할 수 있는 가장 손쉬운 방법은 지하자원의 수출을 지속적으로 높여 나가는 것이다. 이는 또한 합법적으로 북한의 외화부족을 다소나마 해결할 수 있는 유일한 방법이기도 하다.

그러나 북한은 자국의 값싼 노동력에도 불구하고 상대적으로 시설의 노후화, 전력부족, 인프라 부족 등의 요인으로 자력으로 지하자원 개발이 어려운 상황이다. 결국 중국에 대한 북한의 요구와 투자유치 차원으로 2003년 이후 중국의 대북 투자가 본격적으로 확대되기 시작하면서 철광을 비롯한 금광, 동광, 몰리브덴광, 탄광 등 거의 모든 분야에 투자를 추진 중에 있으며, 지하자원 개발에 총 투자 금액의 70% 이상을 투입하고 있다.⁷⁶

중국 역시 북한 자원개발에 대한 지리적 인접성, 정치적 리스크 부재, 동북 3성 진흥의 상승 효과 등 이점을 가지고 있기 때문에 자국의 경제발전에 필요한 자원을 안정적으로 수급할 수 있다는 판단을 하고

⁷⁶ 한국광물자원공사의 2009년 3월 국회 국정감사 제출자료, 『외국기업 북한자원 개발 추진현황』에 따르면 북한은 5개국(중국, 일본, 싱가포르, 프랑스, 이집트)과 25건의 자원개발을 진행 중이며, 이 중 중국이 80%인 20건을 차지한다. 또한 중국의 투자성격이 소규모 상업투자에서 2000년 이후 광물·에너지 자원 확보를 위한 전략적 투자로 선회하고 있으며, 특히 중국의 대북 투자금액 중 70% 이상을 지하자원 개발에 투입하고 있는 것으로 파악하고 있다. 한편 중국 신화사(新華社)의 보도(2008.4.24)에 의하면 2008년 1월 말 기준으로 중국 정부가 공식 비준한 대북 투자는 총 84건, 4.4억 달러 규모로, 이 가운데 북한과 협의된 투자 총액은 2.6억 달러이다.

있다. 이에 따라 북한 지하자원 개발의 열악한 여건을 개선해주는 대가로 지하자원의 장기 채굴권 및 수출권한을 획득하는 등 현재 북한의 열악한 인프라 조건을 십분 역이용하고 있다.

한편으로 북·중 경제협력의 강화는 북한의 인프라 구축사업으로 연계되어 나타나고 있다. 대표적으로 중국의 무상원조 형태로 진행된 남포의 대안친선유리공장 건설 및 운영지원을 포함하여 김책제철연합기업소 근대화, 천진항 정비, 단천항 현대화, 북·중합작 철도회사 발족 등의 성과가 있었다. 최근에는 원자바오(溫家寶) 총리의 방북(2009.10)과 김정일 위원장의 방중(2010.5)을 계기로 북·중 간 경제교류와 협력은 구체화되어 나타나고 있다. 신압록강대교 건설, 위화도·황금평 개발, 신의주-평양 간 고속도로 건설, 라진항 도로(원정리-라진항) 확장 및 포장, 라진항 부두개발, 라진 국제물류기지 조성, 남포항 개발, 남포 보세구역 개발, 압록강 수력댐(임포, 문악) 공동개발 등 중국의 전략적인 대북 인프라 투자가 추진 중에 있다.

또한 원자바오 총리의 방북(2009.10)으로 『중국 관광객의 북한관광에 대한 양해각서』를 체결함으로써 북·중 관광협력에 대한 제도적 지원이 마련되어 향후 양국의 관광협력사업이 확대될 것으로 예상된다.

나. 북·중 접경지역의 경제협력 강화

4세대 후진타오(胡錦濤) 정부는 2003년부터 낙후된 동북지역 개발을 위한 동북진흥계획을 추진하면서 북·중 지방 간 협력의 기제로 만들어진 북·중 변경무역지대를 최근 들어 국가 간의 협력지대로 탈바꿈시키고자 하고 있다. 이는 동북 3성 재건 프로그램의 상당한 진전과 함께 향후 지속 가능한 지역경제발전정책으로 기초 에너지와 필수 원자재 확보가 필수적이기 때문이다. 또한 북·중 접경지대 발전 및 북한의 향

구를 통한 해외진출 도모와 지하자원 물류기지 확보 등 다층화된 전략이 함축되어 있다. 북한 역시 중국과의 협력 관계를 강화함으로써 핵문제로 인한 국제적 고립의 상황을 타개하고 당면한 경제위기를 극복하고자 하기 때문에 북-중 간 경제협력에 대한 전략적 이해 공유, 경제협력을 통한 공동이익 추구라는 기제가 형성되었다.

북-중 접경지역의 경제협력 강화는 두만강유역과 압록강유역을 중심으로 인프라 개발 투자의 확대라고 할 수 있다. 두만강유역은 중국 훈춘(琿春)을 거점으로 광역두만강계획(GTI: Greater Tumen Initiative)⁷⁷의 이니셔티브(initiative)를 주도하여 동북아물류거점을 확보하는 차원이다(윤승현, 2007). 압록강유역은 단둥(丹東)에서 지린성 통화(通化)를 잇는 ‘통-단 경제벨트’⁷⁸를 형성하여 대북 교류의 전진기지로 활용하는 차원이다. 또한 두만강유역과 압록강유역을 연계할 동변도철도⁷⁹ 건설사업의 추진은 북한 접경지대를 통과하여 동북 3성을 이어주는 역할을 할 것이다(윤승현, 2009).

77- 2005년 9월 중국 창춘(長春)에서 개최된 TRADP사업 제8차 Commission 회의에서 10년간의 동 사업기간을 만료하고 GTI 체제로 출범키로 하면서 동 사업 관련 협정을 10년간 연장키로 하였다. 동 회의에서는 회원국의 ownership 제고 및 UNDP의 지속적인 참여와 사업대상을 두만강지역에서 중국의 동북 3성 및 내몽골, 몽골의 동부지역, 러시아 연해주 등으로 확대하기로 합의하였다(윤승현, 2009).

78- ‘통-단 경제벨트’는 340여km 떨어진 랴오닝성 단둥과 지린성 통화 두 도시와 주변 지역을 묶는 개방 선도구 건설로 2012년까지 4억 4천만 위안이 투입된다(『中國新聞社』, 2009.10.27).

79- 중국은 동북 3성 사회간접자본 확충 계획의 일환으로 북한과 중국의 국경지역을 따라 랴오닝성의 다롄(大連)을 기점으로 단둥을 거쳐 지린성의 투먼(圖們), 훈춘, 헤이룽장성의 수이펀허(綏芬河)를 연결하는 전장 1,318km에 이르는 동부 변경도로 및 동변도(東邊道)철도 건설을 계획 중이다. 동변도철도는 북한과 러시아의 국경 경계지점을 따라 이어져 있기 때문에 2010년 완성을 앞두고 있어 조만간 중국 동북 3성 10개 시 30개 현이 다롄 및 단둥 등의 연해지역과 이 지역을 관통하는 물류체계의 일대 현식을 가져올 것으로 전망된다(윤승현, 2009c).

두만강유역은 중국 지린성의 ‘창지투 개발·개방 선도구’⁸⁰ 계획을 바탕으로 동서축의 교통로를 중심으로 연계시켜 동북아시아의 신 경제성장지점을 지향한다. 서축은 ‘중·몽 대통로’⁸¹부터 동축은 북한 및 극동러시아 항만으로 연결되는 환동해권을 향하며, 중국 동부연해지역, 한국, 일본, 동남아 등으로 연결되는 점진적인 중장기 프로젝트이다. 북한은 동 프로젝트의 주요 연결 포인트인 라진항 개발의 확대를 위해 라선시를 특별시로 승격 및 라선시대법을 개정하였을 뿐만 아니라 북축으로 극동러시아 하산-라진항⁸²에서 남축으로 청진항, 단천항 및 김책, 함흥, 원산 등으로 이어질 수 있는 동부지역을 경제특구로 지정하여 인프라 구축의 연계성 확대 전략을 보일 것이다. 따라서 중국 지린성의 동 계획과 연계될 연동개발계획의 한 축으로 라선특별시 경제특구에 중국의 인프라 투자를 유도시켜 외자를 유치함으로써 경제

80- 중국 국무원은 2009년 8월 30일 『창지투 개발·개방 선도구를 위한 중국의 두만강구역 합작개발 계획 요강(以長吉圖爲開發開放先導區的中國圖們江區域合作開發規劃綱要), 이하 창지투』을 국가전략으로 정식 비준, 2009년 11월 18일 국내의 언론보도발표회를 통해 정식 반포함. 규획 요강에 따르면 지린성 창춘시와 지린시의 일부지역, 그리고 연변조선족자치주가 개발 대상지역으로 창지투가 중국 두만강지역의 핵심지역으로 개발된다는 것으로 의미한다(윤승현, 2009c).

81- 창지투는 우선적으로 동북 3성 진흥의 핵심인 장비제조업과 원자재 공업 개발에 필요한 자원 공급을 위하여 ‘중·몽 대통로’를 몽고 초이발산(Choibalsan)-내이명구(內蒙古) 아얼산(阿爾山)-지린성 창춘-훈춘까지 연결하는 철도와 도로를 2012년까지 완성시켜 창지투 지역 내에 집중 공급할 뿐만 아니라 러시아의 자루비노항, 북한의 라진-청진항까지 연계시켜 일본, 한국 및 유럽으로 천연자원을 운송시킬 계획이다(윤승현, 2009).

82- 러시아는 북한의 라진항 개발을 위하여 2008년 10월 4일 하산-라진 철도 및 라진항 개보수 착공식을 조려 친선각에서 가졌다. 러시아 측에서 발표한 자료에 의하면 하산-라진 구간의 개수공사는 약 1억 5천만 유로의 예산으로 계획되어 54km의 새로운 철로를 건설하고 10개의 철로역, 3개의 터널, 40개 이상의 교량과 그 외의 설비들을 개수 공사하는 프로젝트이다. 그러나 현재 한-러 합작사업으로 추진되고 있는 동 사업의 추진이 부진할 뿐만 아니라 한국이 북-러 간 합영회사의 러시아 측 지분을 확보한 상황은 여전히 불완전한 구도임을 부인할 수 없다. 윤승현, 『두만강지역의 新개발 전략과 환동해권 확대 방안』.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

특구 육성 및 국내 경제 인프라 건설 재원으로 활용할 것이다.

압록강유역은 중국 랴오닝성의 ‘랴오닝 연해경제벨트 발전계획’⁸³을 바탕으로 동북연해지역을 동남연해지역과 하나의 선으로 연결시켜 신경제성장축을 지향한다.⁸⁴ 즉 랴오닝성 연해지역 항만 후루다오(葫芦島), 진저우(錦州), 잉커우(營口), 다롄, 단둥을 발해만으로 하나로 연결시켜 텐진(天津)과 산둥(山東)반도 등 남쪽 연해지역으로 향하며, 북측은 선양(瀋陽), 장춘, 하얼빈(哈爾濱)으로 그리고 단둥시를 거점으로 남북축의 동변도철도와 연계된다. 북한은 동 프로젝트가 단둥시를 포함한 발전권을 형성하고 있기 때문에 현재 북·중 간 주된 교역통로라 할 수 있는 단둥-신의주 중국 측 인프라개선 제안을 받아들여 압록강대교 건설을 통한 물류통로의 확대와 신의주-평양 간 고속도로 건설로 연계시켜 서해 연안도시의 발전을 꾀할 수 있는 확대 전략으로 경제특구를 지정하고자 한다.

특히 2010년 10월 착공 예정인 신압록강대교 건설은 북·중 간 경제협력의 대표성과 상징성을 의미하고 있으나 멈춰버린 신의주 경제특구의 재점화라는 측면과 배후지역 평양까지, 그리고 단둥의 배후지

⁸³- 중국 국무원은 2009년 7월 1일 『랴오닝 연해경제벨트 발전계획(遼寧沿海經濟帶發展規劃)』을 국가전략으로 정식 비준, 동북아 경제 허브로 육성하고자 한다. 이에 따라 한국에 있어 배후지역으로서 동북지역의 가치는 환황해권을 중심으로 보완적 분업체계의 형성에서 향후 경제전쟁을 불러일으킬 소지를 만들어 내고 있다는 점에서 공산품 생산구조에서 유사성을 보이는 동북 3성과 한국의 경쟁이 치열해 질 것으로 보인다. 윤승현, “중국 개혁개방 30년 동북 3성의 주요 공산품 생산 변화 규율 연구,” 『한중사회과학연구』, 제7권 2호 (한중사회과학회, 2009).

⁸⁴- 중국의 두만강유역 발전 전략이 지역협력강화와 대외개방심화를 통한 동북지역의 새로운 주요 성장지로 육성하는 것이라면 중국의 압록강유역은 발해만을 통한 환황해권 및 동북아 경제권의 주도권, 유럽과 아시아를 연결할 태평양의 주요 대륙교의 하나로 중국 동북지역 발전을 견인할 핵심지역의 발전 추진을 지향한다.

역인 랴오닝성의 공업지대와 이어지고 있어 신의주-단둥 연계개발 전략은 북한과 중국 모두 변경무역을 한 단계 끌어올리는 기회로 판단할 것이다. 더구나 단둥 린장(臨江)산업단지 개발에 따라 인접한 북한의 비단섬, 황금평, 위화도 등의 개발이 가시권에 들어오고 있는 상황이다. 또한 여기에 북·중 간 압록강 중상류의 수력자원을 공동이용하기 위해 수력발전소 2개를 건설하는 협약을 지안(集安)시에서 체결하였으며, 지안을 통해 철광석 등 북한의 천연자원이 들어오는 관문이라는 점에서 통화-지안-만포(자강도) 연결축이 형성될 것으로 보인다.

북·중 접경지역의 경제협력은 북한과 중국 동북 3성의 동반성장 가능성을 제고시키고자 라진항과 압록강대교의 두 축을 중심으로 더욱 가속화될 것으로 예상된다.

다. 대중 접근전략에 대한 평가

최근 북한의 신 경제특구 설치 및 발전전략은 2010년 현재 전면적 대북제재로 인한 대외관계 악화로 체제유지를 위한 경제난 해소와 공급물자를 확보하기 위한 차원이며, 이를 해결하기 위한 북·중 경제협력 강화의 필요성에 의해 진행된 전략적 선택으로 본다. 결과적으로 이러한 경제의 재건을 통해 북한이 궁극적으로 이루고자 하는 것은 안정된 후계구도를 구축하고자 하는 절실함에서 나온다고 본다. 따라서 이러한 기반을 바탕으로 한 북한의 경제특구개발 구상은 이미 오랜 시기 진행되고 있던 중국 동북지역 개혁·개방 정책을 위한 환동해로의 대외통로 및 출해구 확보라는 중국의 이해관계가 서로 맞아떨어졌기 때문이다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

따라서 두만강유역부터 압록강유역까지 북·중 접경지역의 경제협력은 최근 중국의 동북진흥계획이 지역균형발전 및 내생적 성장을 위한 새로운 동력 창출이라는 목표를 가지고 추진하고 있기 때문에 북·중 접경지역 기간시설 협력개발은 정치적 요인에 크게 영향을 받지 않으면서 단기적 정책으로 끝나지 않을 것을 고려한 북한의 대중 기간시설 협력 정책이라는 전략이라 볼 수 있다.

결과적으로 북한은 기간시설 개선을 위한 중장기적인 소요 시간을 고려하여 당장은 중국으로부터 단순 외자유입 및 이용에 초점을 맞추고자 하겠으나, 북한 당국차원에서 두만강유역부터 압록강유역까지의 지역을 경제적으로 이용할 수 있는 의지를 보여줌으로써 중국에 대한 북한의 산업구조 연관성 강화라는 기대치를 높이고자 할 것이다. 이는 대북 제재국면 속에서 부족한 공급 물량을 확보하는 동시에 외자유치를 위한 기반을 조성함으로써 경제재건 및 경제활성화라는 북한의 대중 접근 전략의 시그널(signal)로 볼 수 있다.

또한 북한은 중국의 동북진흥 전략 확대정책과 중국 주도의 새로운 동북아 경제권의 형성에 주도적으로 참여한다는 의사를 북·중 경제협력을 통해 공식화함으로써 두만강유역과 압록강유역에 대한 각종 경제협력 및 대규모 지원 계획 체결로 북·중 경제협력의 토대를 마련한다고 본다. 결국 이는 사회주의 계획경제 체제유지를 도모하고 정권의 통지기반 공고화를 통한 후계구도의 안정적 정착을 염두에 둔 전략적 의도가 북·중 간의 국제정치적 역학구도와 서로 합치된다는 점이다.

5. 결론

2000년 이후 최근까지 북·중 정상 상호방문 이후 후속조치를 살펴보면 ① 2000년 5월 김정일 위원장 방중 - 남북정상회담(2000.6), 개성공단 개발사업 본격화(2000.8), ② 2000년 1월 김정일 위원장 방중 - '7·1 경제 관리개선조치' 발표(2002.7), 신의주·개성·금강산 특구 제정(2002.9~11), ③ 2001년 1월 장쩌민(江澤民) 주석 방북 - 북·중 관계 16자 방침 전달 (전통계승, 미래지향, 선린우호, 협력강화), ④ 2004년 4월 김정일 위원장 방중 - 북·중 기업 다양한 형태의 호혜협력, ⑤ 2005년 3월 북한 박봉주 총리 방중 - 북·중 「투자장려 및 보호에 관한 협정」 체결, 「경제협력공동 위원회」 설치 합의, ⑥ 2005년 10월 후진타오 주석 방북 - 3대 중공업 분야(광산개발, 제철공업, 항만개발) 개발원조제공 합의, 북한과의 도로·항만·지역 일체화 건설 촉진⁸⁵, ⑦ 2006년 1월 김정일 위원장 방중 - 북·중 경제협력 강화(정부주도, 기업참여, 시장운영), ⑧ 2009년 10월 원자바오 총리 방중 - 신압록강대교 건설 등 경제지원 약속, ⑨ 2010년 5월 김정일 위원장 방중 - 중국 5개 분야 협력 제안, 북·중 경협 강화, 경제특구 개발 가속화, 라진항 및 황금평 개발 등으로 정리될 수 있다.

북·중 무역과 이러한 후속조치를 연계시켜 보면, 북·중 무역은 2000년 이후 급격히 증가하였는데 특히 2001년과 2008년의 증가세가 두드러지며, 2002년과 2006년 2007년에는 증가세가 둔화(북핵문제와 상관성

⁸⁵ 국무원은 2005년 6월 20일 '동북 노공업기지의 대외개방 확대 실시에 관한 의견 ([2005] 36호)' 24조에서 "북한과의 도로, 항만, 지역 일체화 건설을 촉진하고 대외협력 프로젝트를 실시한다. 국가는 대외원조를 실시하는데 있어 우선적으로 동북지역의 변경세관과 연계되는 교통, 항만, 공항 등 기초 인프라 건설 프로젝트를 배정한다"라고 명기하였다. 윤승현, "중국의 두만강지역 개발 현황과 시사점," 『한중사회과학연구』, 제5권 2호 (한중사회과학학회, 2007), pp. 29~53.

이 높다고 판단)되었고, 2009년에는 11년 만에 마이너스 증가율을 보였다. 북·중 경제협력과 연계시켜 보면 2001년 9월 장쩌민 주석의 방북과 2002년 북한의 7·1조치로 중국의 대북 투자가 본격화되면서 2004년 이후 자원개발과 인프라 투자가 급증하기 시작하였다. 결과적으로 북·중 정상 상호방문과 북·중 무역 및 경제협력의 연관성을 보면 중국 중앙정부와 당 차원의 전략적 판단과 주도로 이루어지고 있으며, 중국의 전략적 이익과 북핵문제라는 측면에서 민감하게 작용하고 있다는 것을 알 수 있다.

또한 그동안 북·중 정상 상호방문의 결과는 양국 우호관계의 강화, 경제지원 및 협력 등으로 나타나며, 이는 북한정세의 안정적인 관리·유지, 영향력 확대·과시라는 중국의 전략적 실리 추구하고 체제유지에 필수적인 경제·외교적 지원 획득이라는 북한의 전략적 이익이 일치된 결과라고 판단한다. 그러나 북·중 협력은 양국이 상호 완전한 신뢰형성 및 공동이익·공동목표에 기반하기보다 상호 필요성에 의한 것이라는 점에서 한계도 존재한다. 대표적인 예로 2006년 김정일 위원장의 방중 이후 북한의 미사일·핵실험 단행이다.

따라서 원자바오 총리의 방북(2009.10)과 김정일 위원장의 방중(2010.5)을 계기로 북·중 간 경제교류와 협력이 구체화되어 나타나고 있는 것은 중국으로서는 이미 비준한 두만강유역 및 압록강유역의 개발계획을 북한과 연계, 개발·협력을 구체화 하는 실질적인 협력이 필요했기 때문이다. 동북 3성 개발을 지속가능한 경제성장의 동력으로 삼으려는 중국의 정책에서 북한과의 안정적인 경제협력은 필수적이다. 또한 현 상황으로서의 북한은 안정된 후계체제의 구축과 체제유지를 위한 중국의 지원 획득이 필요한 상황이다.

그러나 김정일 위원장의 방중에서 중국은 지원의 한계를 표명하고,

북한은 6자회담 복귀의 한계를 중국에 노정시킴으로써 북·중관계의 한계선을 그어 놓았으나 북한의 심각한 경제난은 중국에 대한 개방 정책을 선택함으로써 북·중 한계선을 회복할 수 있는 여지를 만들어 놓고 있다.

따라서 북한의 경제특구개발은 두만강유역과 압록강유역에 대한 중국의 경제정책과 연동시켜 개발할 수 있는 기회를 열어둠으로써 지원과 투자라는 외부자원 통로를 확보하고, 자력갱생을 통한 사회주의 계획 경제 시스템의 복구와 강화를 지속적인 목표로 할 것으로 보인다. 또한 북한이 중국과 대규모 경제교류를 하기에는 북한의 투자 인프라가 정비되어 있지 않고, 실행할 전문 인력도 절대 부족한 상태에 있기 때문에 북한은 경제특구개발을 통한 대중 협력을 구체화하고 전문화 하기 위한 단계를 시작하고자 한다고도 볼 수 있다. 이는 중국이 지정학적 접근을 넘어 지경학적 접근에 바탕을 두고 넓은 범위의 동북아공동체 구축을 고려하여 북한과의 관계를 설정하고 있다는 것을 염두에 두고 있기 때문에 현재 북한이 대중 접근 전략으로 취할 수 있는 경제 전략으로써 중국에 북한의 경제특구개발을 공식화하는 것은 북한의 최대한의 선택적 전략일 것이다.

북한이 현재의 경제적 어려움이 가중되어 대중 의존도가 갈수록 심화된다면 정책 변화를 통한 국가의 재도약을 위해 중국식 개방을 선택할 여지도 없지 않으나, 북한은 북·중 간 전략적 이해관계 속에서 양국이 부합될 수 있는 길을 선택할 것으로 판단된다. 이 역시 북·중 간 의도적인 결과를 추구하기 위한 고도의 계산된 결과일 것이다.

참고문헌

- 김영근. “중국의 대북 투자 동향과 정책적 시사점.” 『통일경제』. 여름호 (현대경제연구원), 2008.
- 김익수. 『두만강지역개발사업과 한반도』. 서울: 대외경제정책연구원, 1994.
- 남궁영. “북한의 외자유치정책 운용실태와 성과분석.” 『통일연구논총』. 3권 1호 (통일연구원), 1994.
- _____. 『북한의 경제특구 투자환경 연구: 중국·베트남과의 비교』. 서울: 통일연구원, 1995.
- 박재룡. “경제특구의 성공적 추진 방안.” 『CEO Information』. 제364호 (삼성경제연구소), 2002.
- 배정호 외. “김정일 방중과 중국의 전략외교.” Online Series Co 10-15, 2010.5.18.
- 원동욱·안병민. 『북한 경제특구 개발에 따른 연계교통망 구축방안 연구』. 서울: 한국교통연구원, 2008.
- 윤병수·동애영. “북·중 경제협력의 심화가 남북경협에 미치는 파급영향과 시사점.” 『금융연구 시리즈』. 3호 (하나금융경영연구소), 2010.
- 윤승현. “중국의 두만강지역 개발 현황과 시사점.” 『한중사회과학연구』. 5권 2호 (한중사회과학학회), 2007.
- _____. “북·중 무역의 현황과 남북경협에 대한 시사점.” 『국제금융위협관리』. 10권 3호 (한국수출보험학회), 2009.
- _____. “중국 개혁개방 30년 동북 3성의 주요 공산품 생산 변화 규율 연구.” 『한중사회과학연구』. 7권 2호 (한중사회과학학회), 2009.
- _____. 『두만강지역의 新개발 전략과 환동해권 확대 방안』. 춘천: 강원발전연구원, 2009.
- 이상준·이성수. 『국제적 협력을 통한 북한의 지역개발사업 추진 방안』. 안양: 국토연구원, 2002.

- 이상준 외. 『동북아 협력시대의 북한 경제특구 활용전략』. 안양: 국토연구원, 2004.
- 이지용. “최근 북한의 경제정책 및 북·중 경협 강화 분석.” 『주요국제문제분석』. 봄호 (외교안보연구원), 2010.
- 이창재. “경제특구의 유형 및 발전방향.” 『경제특구』. 서울: 삼성경제연구소, 2003.
- 임강택·임성훈. 『북한의 경제특구와 외자유치 전략』. 서울: 통일연구원, 2004.
- 임강택 외. “2010년 북한 신년 공동사설 분석.” 『통일정세분석』. 2010-1 (통일연구원), 2010.
- 임성훈. “주요국의 자유무역지역의 운영실태와 고려사항.” 『경제정책연구』 5권 2호 (국제문제조사연구소), 2003.
- 조명철. “북한 경제특구정책의 교훈과 정책과제.” 『오늘의 세계경제』. 서울: 대외경제정책연구원, 2007.
- 조명철·이준용. “최근 두만강지역 개발 동향과 정책 시사점.” 『오늘의 세계경제』. 서울: 대외경제정책연구원, 2009.
- 법률출판사 편. 『조선민주주의인민공화국 라선경제무역지대법』. 평양: 법률출판사, 2010.
- 사회과학출판사 편. 『경제사전』. 평양: 사회과학출판사, 1985.
- 김일성종합대학출판사 편. 『라진·선봉 자유경제무역지대 투자환경』. 평양: 김일성종합대학출판사, 1995.
- FIAS(Foreign Investment Advisory Service). *Special Economic Zones: Performance, Lessons learned, and Implications for Zone Development*. Washington D.C.: The World Bank, 2008.
- Nanto, Dick K. and Emma Chanlett Avery. “The North Korean Economy: Overview and Policy Analysis.” *CRS Report*. April 2008.

The White House. The National Security Strategy of the United States of America. September 2002.

UNIDO(United Nations Industrial Organization). “Export Processing Zones in Development Countries.” *UNIDO Working Papers on Structural Changes*. No. 19. UNIDO/ICIS 176. New York, August 1980.

USAID(United States Agency for International Development). *Special Economic Zone Benchmarking and Policy Action Plan*. 2007.

錢志平. “關於經濟特區發展模式的比較研究.” 『經濟特區』. 第2期, 1995.

丁汀·趙鎮江. “中國資本跨過鴨綠江.” 『價格輯刊』. 第11期, 2002.

紀凱奇. 『圖們江區域經濟合作研究』. 長春: 吉林人民出版社, 2006.

朝鮮經濟問題研究 課題組. 『朝鮮經濟問題研究』. 遼寧省金融學會, 2008.

尹勝炫. “論東北亞地區次區域經濟合作模式.” 『東北亞研究』. 3(71), 2008.

林森. “遼寧沿海經濟帶與腹地互動協同發展的路徑分析.” 『財經問題研究』. 第10期, 2009.

吳昊·閔濤. “長吉圖先導區: 探索沿邊地區開發開放的新模式.” 『東北亞論壇』. 第2期, 2010.

於瀟. “長吉圖開發開放先導區與國際大通路建設研究.” 『東北亞論壇』. 第2期, 2010.



VIII. 중국의 동북지역개발과 한·중협력 구상

전병곤(田炳坤)
통일연구원 국제관계연구센터

1. 문제 제기

2008년부터 본격 추진하기 시작한 중국의 동북진흥 전략은 2009년 7, 8월 라오닝(遼寧)성의 ‘5점 1선(五點一線) 연해경제벨트’ 구축전략⁸⁶과 지린(吉林)성의 『창지투(長春·吉林·圖門) 개발·개방 선도구 계획』⁸⁷이 국무원의 비준을 받음에 따라 한 단계 더 심화되고 있다. 특히, 이 계획은 변경도시 연해지역과 내륙 배후지를 연동하는 새로운 개혁·개방모델, 인접해 있는 접경국(몽골, 러시아, 북한)의 지역경제와 연계되는 지역경제협력모델, 인접 국가들과의 인프라·물류·교통망도 일체화하는 국제협력모델 등이 총합된 새로운 개발계획으로 주목을 받고 있다.

그러나 이에 대한 국내적 관심은 중국의 동북지역개발 그 자체보다도 그로 인한 북·중경협 확대 가능성에 더 주목하는 것 같다. 이러한 관심도 2010년 김정일 국방위원장의 2차례 방중을 계기로 증폭되기 시작했다. 특히 2010년 8월 26일부터 30일까지 김정일 위원장이 기존의 관례를 깨고 창춘(長春)에서 후진타오(胡錦濤) 주석과 정상회담(8.27)을 갖고 중국의 동북지역을 답사하면서 이러한 관심은 더욱 증폭되었다.⁸⁸

86. ‘5점 1선’ 정책은 ‘5점’, 즉 다롄 창싱다오 임항공업구(大連長興島臨港工業區), 잉커우 연해산업기지(營口沿海產業基地), 랴오시 진저우만 경제구(遼西錦州灣經濟區), 단둥 산업원구(丹東產業園區), 다롄 화위안커우 공업원구(大連花園口工業園區)의 5개 중점 발전지역을 개발 및 건설하는 것을 의미함. ‘1선’은 다롄, 단둥, 진저우, 잉커우, 판진(盤錦), 후루다오(葫蘆島)의 6개시 해안선을 잇는 해안도로 건설을 의미한다.

87. 이 계획은 창춘, 지린, 투먼과 두만강유역개발(투먼-훈춘) 및 북한경제특구(라진·선봉)를 연결함으로써 인접한 러시아 극동, 일본, 한국을 포함하는 환동해경제협력권 형성을 촉진시킬 수 있다는 점에서 주목된다. 이에 대해서는 윤승현, 『두만강지역의 신개발 전략과 환동해권 확대방안』 (춘천: 강원발전연구원, 2009) 참조.

88. “胡錦濤同金正日在長春舉行會談,” <<http://www.fmprc.gov.cn>>.

사실, 한국의 입장에서 중국의 동북지역은 역사적 기원과 민족적 정체성과 관련된 지역이다. 더욱이 근대와 일제강점기에 200만여 명의 동포가 이주한 곳이기도 하다. 게다가 동북지역은 북한과 1,300km의 국경으로 연결되어 있고 19곳의 공식적인 변경 창구 및 비공식 통로를 통해 인적, 물적 왕래가 빈번한 곳이다. 그런 점에서 동북지역은 한민족의 역사와 정체성만이 아니라, 한반도 특히 북한문제와 밀접하게 관련되어 있다. 그렇기 때문에 중국의 동북지역개발이 순수 경제발전을 위한 전략이라 해도, 한국의 입장에서는 경제적 측면만이 아닌 다양한 측면에서의 전략적 접근이 필요하다.

그러나 이에 대한 기존 논의는 북한을 제외한 한·중경협에 초점을 둔 접근과 북한변수를 포함한 접근으로 대별된다. 북한변수를 포함한 논의는 북한의 대중국 경제적 의존도 심화가 정치군사적 의존도로 이어질 것이라는 우려와 북한의 변화 및 한반도의 안정에 기여할 것이라는 긍정적 평가가 엇갈리고 있다. 본고는 이러한 관점들에 대한 평가를 유보하고, 비판적인 수용을 통해 한국의 대중 협력 공간을 찾고 종합적이고 장기적인 구상을 제시하고자 한다. 이를 위해 우선 중국의 동북지역개발을 보는 기존 논의들을 살펴본 후, 중국의 동북지역개발 구상을 토대로 발전가능성 및 한반도에 미칠 영향을 분석하고자 한다. 이어서 동북지역개발을 고려한 한·중 협력 구상을 제시할 것이다.

2. 중국의 동북지역개발을 보는 기존 논의

가. 중국의 부상에 대한 국제정치적 관점

일반적으로 중국의 부상에 대한 국제정치적 관점은 현실주의, 자유주의, 구성주의로 구분할 수 있다.⁸⁹ 그러나 1978년 개혁·개방 이후 특히, 국제금융위기에도 불구하고 중국의 부상이 점차 현실화되면서 중국의 부상을 보는 국제정치적 시각도 중국의 부상 여부가 아닌 중국이 어떻게 부상할 것인가에 초점이 모아지고 있다. 이러한 논의들은 대부분 중국의 입장이나 시각보다는 미국을 중심으로 한 서구의 입장에서, 중국의 부상이 기존 질서에 안정적일지 혹은 불안정일지를 평가하는데 주력한다. 물론 각각의 관점에 따라 중국의 부상을 다양하게 평가하지만, 낙관적 입장과 비관적 입장이 공존하고 있는 것 또한 사실이다.⁹⁰

먼저, 현실주의는 중국의 부상을 국력, 의지, 안보딜레마의 변수를 중시하며 접근한다. 즉, 중국의 국력이 확대되고 있는지, 이를 행사하려는 의지가 강한지, 이에 따른 안보딜레마가 심화될 것인지 등이 그것이다. 현실주의적 낙관론은 중국의 부상에도 불구하고 국력의 한계와 패권의지의 약화로 상호 균비를 증강하는 안보딜레마가 심화되지 않을 것으로 본다. 반면, 현실주의적 비관론은 세력전이의 관점에서 중국의 경제성장이 군사력의 확장으로 이어지고 극심한 안보딜레마를 야기할 것으로 인식한다.

⁸⁹ 박홍서, “중국의 부상과 국제관계이론: 중국위협에 관한 이론적 시각,” 김태호 외, 『중국외교연구의 새로운 영역』 (파주: 나남, 2008), pp. 23~68.

⁹⁰ Aron L. Friedberg, “The Future of U.S.-China Relations: Is Conflict Inevitable?” *International Security*, Vol. 30, No. 2 (2005), pp. 7~45.

둘째, 중국의 부상을 제도화, 민주화, 상호의존을 통해 접근하는 자유주의적 관점은 중국의 경제발전이 정치발전 및 민주화로 확산될 수 있을 것인지, 또는 경제발전이 국가 간 상호의존관계를 증대시킴으로써 갈등보다는 협력과 평화를 더 선호할 것인지에 관심을 둔다.⁹¹ 낙관론자들은 중국의 경제발전이 상호의존을 증가시키고 이것이 제도화를 가져올 뿐만 아니라, 민주화를 촉진시킬 것으로 파악한다. 반면에 중국의 경제발전이 민족주의 동원 및 사회주의 노선과 결합된 중국형의 권위주의 체제로 전이될 경우 미국과의 경쟁이 불가피할 것이라는 비판론도 존재한다.

셋째, 정체성, 규범, 개체와 구조 간의 상호 구성성을 강조하는 구성주의는 중국의 부상에 대해서도 이러한 관점에서 접근한다. 즉, 중국의 경제발전이 새로운 규범에 적응하면서 정체성이나 전략문화를 연화시킬 것이라는 낙관적 입장과 중국의 경제발전이 오히려 중국적 규범과 정체성을 강화시키는 데 기여할 것이라는 비판적 입장이 공존하고 있다.

이상에서 보듯이 중국의 부상을 보는 국제정치적 관점은 각각의 패러다임과 상관없이 모두 낙관적 견해와 비판적 견해를 공동으로 보유하고 있다. 이를 종합하면, 중국의 부상은 주변국 및 국제사회에 위협이 된다는 ‘중국위협론’과 기회가 될 수 있다는 ‘중국기회론’으로 양분된다. 즉, 중국위협론은 중국의 부상이 옛 중화질서로의 복귀를 추구하는 계기가 될 것이며, 이 과정에서 중국은 현재의 패권국인 미국에 도전하는 세력전이의 국가로서 호전적 성향을 가질 것이라는 주장이다. 이는 현실주의, 자유주의, 구성주의의 비판론과 맞닿아 있다. 반면에,

⁹¹ 이러한 상호의존 효과에 대해 현실주의는 상호의존으로 증대된 접촉이 협력보다는 갈등을 야기한다고 인식한다. 특히 비대칭적 상호의존관계의 형성은 갈등을 증폭시켜 국제평화를 저해한다고 본다.

중국기회론은 현실주의, 자유주의, 구성주의의 낙관론과 궤를 같이 하고 있는데, 중국이 국제사회에 안정적으로 편입하면서 국제규범과 책임을 준수하는 협력적 국가로 변모하면서 국제사회에 위협이 아닌 기회를 제공할 것이라는 관점이다.

나. 중국의 동북지역개발에 대한 국내적 관점

중국의 동북지역개발을 보는 관점 역시 중국의 부상을 보는 관점과 밀접하게 연관되어 있다. 즉, 중국의 부상을 위협으로 간주하는지, 기회로 간주하는지에 따라 엇갈린다. 사실 지금까지 중국의 부상은 우리에게 위협보다는 기회의 측면이 더 부각되었다. 중국은 스스로 패권을 추구하지 않으며, ‘평화와 발전’ 및 ‘조화세계(和緩世界)’를 강조해왔을 뿐만 아니라, 실제 한국의 최대 무역파트너이자 흑자대상국으로 부상하였다. 구체적으로 1992년 한·중 수교 당시 64억 달러에 불과했던 양국의 무역규모는 2008년 약 1,683억 달러로 26.4배 증가하였고, 2009년 금융위기에도 불구하고 무역규모 1,409억 달러에 338억 달러의 흑자를 기록할 정도로 중국은 한국에 많은 경제적 이익을 제공하는 기회의 땅으로 부상하였다.

그럼에도 불구하고, 2004년 중국의 ‘동북공정(東北工程)’으로 표출된 역사왜곡문제는 한·중관계의 갈등문제로 아직까지 잠재되어 있으며, 2009년 천안함 사태에서 드러난 중국의 모호한 태도는 2008년 양국이 합의한 ‘전략적 협력 동반자관계’를 무색하게 만들었다. 물론 여기에는 한반도의 평화와 안정 유지라는 국익을 위해 남북한 및 대미 균형·견제 외교를 수행하는 중국의 한반도전략에 대한 이해 부족도 작용하였지만, 이로 인해 중국에 대한 막연한 기대감이 실망감으로 변화

되었던 것 또한 사실이다. 이러한 실망감은 한·미동맹에 대한 중국의 과도한 대응과 어우러지면서 한반도에 대한 중국위협론의 근거로 확장되었다.

이처럼, 중국의 경제적 부상은 우리의 발전에 기회를 제공하는 측면과 증대된 영향력에 따른 외교안보적 부담을 초래하는 측면이 동시에 존재한다. 따라서 중국의 동북진흥 전략으로 상징되는 동북지역개발에 대한 국내적 관점 역시 중국의 부상에 대한 시각의 연장선에 있다. 다만, 중국의 동북지역이 한반도와 맞닿아 있고, 우리의 통일 대상인 북한에 깊은 영향을 주기 때문에, 중국의 동북지역개발은 북·중 및 한·중 경제영역만이 아닌 남북관계 전반과 향후 한반도 통일지형에도 적지 않은 관련성을 내포하고 있다.

따라서 이에 대한 국내적 관점도 중국의 동북지역개발이 한반도에 부정적 혹은 긍정적 영향을 미치는가에 따라 민감하게 분기된다. 모든 다양한 논의들을 도식화할 수는 없지만, 대체로 중국의 동북지역개발에 대한 부정적 평가는 중국의 부상에 대한 비관론과 연계되어 있으며, 반대로 긍정적 평가는 낙관론과 연계되어 있다.

우선, 부정적 비관론은 중국의 부상이 한반도에 위협적이라는 인식에서 출발한다. 중국의 동북지역개발은 중국 부상의 원동력이 되고, 그것이 한반도 및 동북아에 대한 영향력 확대로 이어질 것에 주목한다. 즉, 중국의 동북지역개발은 한반도에 대한 미국의 영향력에 대응하기 위한 경제적 접근이라는 견해를 갖고 있다. 중장기적으로 한반도에 대한 중국의 영향력 증대는 한반도 통일을 저해하거나 통일과정에 부담을 준다는 논리이다. 비록 일부이지만, 배타적 민족주의를 배경으로 동북지역개발을 동북공정과 연계시켜 과거 중화질서에 편입해 조공을

강요받던 역사적 경험을 상기하기도 한다.⁹²

특히, 중국의 동북지역개발은 중국의 대북 경험을 강화해 북한을 선점하기 위한 전략적 기획이라는 주장도 적지 않다. 여기에는 동북 4성론, 신식민지론, 위성국가론, 중국예속론 등이 포함된다.⁹³ 중국이 경제적 실익이 크지 않음에도 불구하고 북한과의 경제교류협력을 지속적으로 강화한다는 점과 2010년 5월 김정일 방중 시 양국이 내정 및 외치에 대한 전략적 소통 강화에 합의한 점을 주요 근거로 삼고 있다.⁹⁴ 이밖에 동북지역개발로 강화된 북·중관계는 대북제재 효과를 반감시켜 북핵문제 해결을 저해할 뿐만 아니라, 남북경협을 악화 및 남북관계의 악화를 초래하고, 우리의 대북 영향력을 제한한다는 정책논의도 여기에 해당된다.

반면에, 긍정적 낙관론은 중국의 부상이 우리에게 기회를 제공한다는 중국기회론의 입장에서 출발한다. 따라서 중국의 동북지역개발도 우리의 경제성장에 기회를 제공함으로써 한·중 양국의 동반성장에 기여한다는 동반성장론을 제시한다. 더 나아가 이 논의는 동북아협력론 또는 동북아공동체론으로 확대된다. 즉, 중국의 동북지역개발이 동북아 협력을 촉진하고, 이렇게 형성된 동북아 경제협력이 동북아의 평화안보협력으로 확산됨으로써 궁극적으로 지역공동체 형성에 기여할 수 있을 것으로 전망한다. 이 과정에서 한·중·일 간에 우리의 역할을 극대화할 수 있는 기회를 잡을 수 있다고 주장한다.

이 관점은 중국의 동북지역개발로 인한 북·중경협의 확대 및 북·중

92. 윤휘탁, “중국의 동북변강정책: 동북진흥 전략을 중심으로,” 『중국근현대사연구』, 제27집 (중국 근현대사학회, 2005), pp. 123~124.

93. 위성국가론과 신식민지론과 그에 대한 비판적 시각은, 윤덕민, “북한은 중국의 위성국가가 될 것인가,” (미래전략연구원, 2006.3.24.)

94. “朝鮮勞動黨總書記金正日對我國進行非正式訪問,” <<http://www.fmprc.gov.cn>>.

관계의 강화에 대해서도 민족주의적 관점보다는 국제관계의 맥락 속에서 분석한다. 즉, 중국의 대북 진출 확대가 북한을 선점하기 위한 전략적 기획이 아닌 경제성장을 위한 중국의 필요에 의한 것이라는 점, 중국의 대북 경협 전개는 정치논리가 아닌 경제논리로 접근한다는 점, 북한도 자국의 필요에 따라 자주적인 정책선택을 한 결과라는 점, 중국의 대북 영향력에 여전히 한계가 있다는 점 등이 그렇다. 오히려 대북제재 국면 하에서 북·중 경제교류협력이 과도하게 부풀려졌을 뿐 제재국면이 해제되면 북한의 대중 의존도도 곧 해소될 수 있을 것이라고 주장한다.⁹⁵

특히, 이 논의는 중국의 동북지역개발로 인한 북·중경협의 확대 및 북·중관계의 강화 추세에 대해 부정하지는 않지만, 부정적 측면보다 긍정적인 측면에 주목한다. 시장화와 국제화를 추진하고 있는 중국의 동북지역개발은 북한의 시장화 개혁이나 개방을 촉진시킴으로써 북한의 변화에 기여하고 정상국가화를 유도할 수 있다고 본다. 그리고 이는 북한의 긴장고조 행위를 억제해 남북한 긴장완화 및 남북관계의 진전에 기여한다는 정책적 입장의 근거로도 활용되기도 한다.

3. 중국의 동북지역개발 구상과 영향

가. 개발구상과 내용

중국의 동북지역개발은 후진타오 체제가 출범한 2002년 11월 중국 공산당 16차 전국대표대회에서 ‘동북진흥 전략’이 제기되면서 시작되

⁹⁵ 이희옥, “중국의 대북한 정책 변화의 함의: 동북 4성론 논란을 포함하여,” 『현대중국연구』, 제8집 1호 (현대중국학회, 2006), pp. 97~99.

었다. 동북진흥 전략은 2003년 10월 중국공산당 16기 3중전회에서 「동북지역 등 노후공업기지 진흥 전략 실시에 대한 의견(關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若幹意見)」을 발표하면서 공식화되었는데, 이후 중앙정부는 동북지역에 610억 위안을 지원하는 100대 프로젝트를 통해 동북지역개발을 본격적으로 추진했다.

이어 중국 국무원은 2004년부터 2006년까지 동북진흥 전략 실시 3년간의 성과와 과제를 종합적으로 평가하고, 이를 토대로 마련한 「동북지구 진흥계획(東北地區振興規劃)」을 2007년 8월에 비준했다. 여기에는 지리적으로 가깝고 경제적 유대관계가 높은 내몽골의 동부를 동북지역에 편입시키는 한편, 중국 동북지역을 2020년까지 중국경제 성장의 4번째 축으로 삼는 내용이 포함되었다.⁹⁶

이에 따라 지방정부는 중앙정부의 지원 하에 각자의 특성이 반영된 종합적이고 구체적인 발전전략을 수립하고 적극적인 개발을 추진하였다. 특히, 국무원은 2009년 7월 랴오닝(遼寧)성 연해경제벨트 개발계획과 8월 지린성 '창지투계획'의 비준에 이은 9월 「국무원의 동북지역 등 구 공업기지 진흥 전략 진일보 실시에 관한 의견」 발표는 중국이 동북지역개발을 국가차원에서 추진하고 있음을 보여주는 대표적인 예라 할 수 있다.

동 발표는 그동안 추진된 동북진흥 전략을 재평가하고, 향후 발전방향을 새롭게 정리한 동북지역개발 프로젝트에 관한 내용을 담고 있다. 구체적으로 경제구조 및 산업체계, 농업발전, 기초시설, 자원형 도시 건설, 생태환경, 민생문제, 지역경제협력, 개혁·개방 심화 등 총 9개항 28조로 구성되어 있다. 특히 6조와 28조에는 랴오닝 연해경제벨트, 선

⁹⁶ 鮑振東, “國務院批准的東北地區振興規劃,” 『2007年:東北地區發展報告』(北京:社會科學文獻出版社, 2007), pp. 559~583.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

양(沈陽)경제구, 하다치(哈大齊)공업구, 창지투 경제구 등을 중국 일류 현대산업기지로 만들려는 구상과 러시아 등 인접국과 연계된 동북아 물류중심지 건설 구상을 담고 있다.⁹⁷

그렇다면 중국이 2020년까지 동북지역개발을 적극 추진하려는 목표와 구상은 무엇일까? 이는 크게 다음 3가지로 집약할 수 있다.

첫째, 동북지역 자체의 발전을 통한 소위 ‘동북현상’의 해결이다. 동북현상이란, 개혁·개방 이전 중국경제의 중심 역할을 하던 동북지역이 개혁·개방 이후 상대적인 낙후와 소외지역으로 전락함으로써, 중국 전체의 지속가능한 발전 및 정치사회적 안정을 위협하게 되었음을 의미한다. 동북지역은 국유비중이 높고, 민영화와 시장경제화가 늦은 체제상의 문제와 중공업 및 대형기업의 비중이 지나치게 높은 산업구조상의 문제가 중첩되어 있었다.⁹⁸ 게다가 중국이 동남연해 지역을 중심으로 하는 불균형발전전략을 추진한 결과 기존 설비가 노후화되어 있었고, 이를 시정하기 위해 1990년대 후반 추진한 국유기업개혁의 여파로 실업률이 18%에 달하는 등 매우 불안정한 상황에 처해 있었다. 따라서 동북진흥 전략은 국토균형발전 차원에서 이러한 동북현상을 해소하려는 목표를 갖고 있다.

둘째, 중국은 지속가능한 발전을 위해 동북지역을 4번째 성장 축으로 삼고자 한다. 중국은 그동안 주장 및 장강 삼각주, 북경-천진을 중심으로 한 환발해경제권을 세계경제에 편입시킴으로써 전체 중국경제의 성장을 견인해왔다. 2000년대 들어서서 중국은 발전된 동남부 연해

97- “國務院關於進一步實施東北地區等老工業基地振興戰略的若干意見,” 『國發』, 33號 (2009), <<http://www.gov.cn>>.

98- 湯吉軍, “再論振興東北老工業基地的新思路,” 『東北亞論壇』, 第15卷 第1期 (2006), pp. 57~62.

지역의 우위를 낙후한 중서부 지역으로 확산시키려는 서부 대개발을 추진해왔다. 이와 함께 중국은 노후화된 동북지역의 중화학 공업기반을 재활성화 시키고 산업구조를 고도화함으로써 전체 중국의 경제성장을 견인하는 원동력으로 삼고자 한다.⁹⁹ 즉, 중국의 동북진흥 전략은 동남부와 중서부 그리고 동북지역을 유기적으로 결합해 새로운 성장 동력으로 삼아 2020년으로 예정되어 있는 전면적 ‘소강(小康)’사회 달성을 위한 국가 전략적 성격을 갖는다.

셋째, 동북지역개발과 동북아 각국과의 협력을 연계함으로써 동북지역을 동북아의 중심지로 육성하고 동북아협력의 주도권을 확보하려는 구상을 갖고 있다.¹⁰⁰ 동북지역개발이 성과를 거두기 위해서는 주변국과의 경협이 필수적이다. 따라서 중국은 동북지역의 잠재력 및 지리적 이점을 활용해 한국과 일본의 자본과 기술, 러시아와 몽골, 북한의 자원을 결합해 동북지역의 노후 공업기지의 진흥을 촉진시키고자 한다. 이는 중국이 추구해 온 평화발전의 노선과 조화세계 건설에 유리한 국제환경의 창출과도 맞닿아 있다. 즉, 경제협력을 수단으로 동북아 지역의 경제협력에 적극 참여함으로써, 중장기적으로 주변국과의 관계를 공고히 하는 한편, 견제와 균형에 입각한 강대국의 이익관계를 조정할 수 있는 역내 발언권과 주도권을 확보하려는 구상을 갖고 있다고 평가된다.

이상에서 보면, 동북진흥 전략으로 대표되는 중국의 동북지역개발은 중국 내부의 안정과 경제발전을 주요 목표로 설정하고 있음을 알

99- 이에 대해 최근에 정리된 자료로는 鄭文君, 『東北增長極』(長春: 吉林人民出版社, 2010)을 참조.
100- 趙成儀, “中國大陸參與東北亞區域經濟合作的嘗試,” 『展望與探索』, 第6卷 第3期 (2008), pp. 42~59.

수 있다. 따라서 일각에서 제기하는 동북공정의 물적 토대 마련이나 한반도 특히 북한 선점을 위한 기획 의도는 지나친 비약이라 할 수 있다. 다만, 동북지역개발이 중국의 구상대로 현실화될 경우 동북아 지역 특히 한반도에 미칠 영향은 적지 않을 것으로 예상된다.

나. 동북지역의 발전 가능성 및 영향

(1) 발전 가능성 평가

중국 동북지역의 자체 발전 가능성을 단선적으로 평가하거나 전망하는 것은 쉽지 않다. 이에 대한 견해는 다양하지만 대체로 소극적, 적극적 평가와 절충적 입장으로 구분할 수 있다. 동북지역의 발전 가능성을 낮게 평가하는 견해는 국유 및 중공업 위주의 동북지역 경제를 개혁하기 위해서는 많은 시일이 소요되는 만큼 장기적 관찰이 필요하다는 점과 동북지역이 발전에 절대적인 외자유인에 매력적이지 않다는 점, 동북 3성의 통일된 시장 구축이 미흡하다는 점, 지역협력 및 경제발전에 필수적인 주변 국제환경이 불확실한 점 등을 주요 근거로 한다.¹⁰¹

반면에 동북지역의 발전 가능성을 높게 평가하는 견해는 중국 정부의 적극적인 정책지지, 풍부한 자원 및 고품질의 노동력, 교통요충지로서의 지리적 이점 등 무한한 성장잠재력을 강조한다.¹⁰² 절충적 입장은 동북지역의 발전 가능성에 대한 비관적이거나 낙관적인 견해를 모두 비판한다. 즉, 동북지역의 성장 잠재력을 인정하고 이는 장기적으

¹⁰¹ 趙成儀, “中國大陸參與東北亞區域經濟合作的嘗試,” 『展望與探索』, pp. 54~55.

¹⁰² 중국 내부의 관점은 대부분 이러한 입장에서 중국의 경제성장을 견인해 낼 수 있는 동북지역의 진흥을 위한 정책제언을 도출하고 있다.

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

로 중국 전체 경제의 성장을 지속시킬 수 있는 요인임을 긍정적으로 평가하지만, 그렇다고 단기간에 동북지역 경제가 중국 내 지역 간 경제판도의 변화를 초래할 것이라는 데에는 소극적이다. 특히 절충론은 내부 조건보다 외부환경의 변화에 주목하고 동북아 경제협력의 가능성을 평가한다. 즉, 동북지역 발전에 유리한 국제환경을 어떻게 창출할 것인가가 관건임을 강조하면서 동북아 협력을 가능하게 하는 촉진요인과 저해하는 장애요인을 분석한다.

이에 따르면, 중국의 동북지역이 동북아협력을 촉진할 수 있는 요인으로 동북지역의 지리적 위치와 경제적 상호 보완성을 들고 있다. 즉, 동북지역 특히 지린성은 이 지역의 경제개발에 관심을 갖고 있는 러시아 및 북한과 접경하고 있어 경제협력을 유인하는 데 유리하며, 자원, 노동력, 산업구조, 시장 등에서 중국의 동북지역과 러시아 극동지역, 몽골, 북한, 한국, 일본 등이 상호 보완성이 강해 경제협력을 강화할 수 있는 조건을 갖추고 있다는 것이다.¹⁰³

그러나 동북아 지역에 내재해 있는 역사해석문제, 영토·영해·주권 문제, 발전수준 및 체제의 상이성과 그로 인한 경제법제의 차이 등은 경제협력을 저해하는 요인이다. 여기에 역내 국가는 아니지만 이 지역 협력에 상당한 영향력을 갖고 있는 미국의 참여와 협력 범위 및 수준의 문제가 남아 있다.¹⁰⁴ 특히 무엇보다도 중요한 것은 북핵 위기 및 북한 문제 전반을 포함한 북한변수이다. 북한변수를 완전하게 통제할 수 있느냐의 여부가 관건이 될 전망이다.

103. 王勝今, “中國東北振興與東北亞地域經濟合作新构想,” 『圖們江區域合作開發研究』(長春: 吉林人民出版社, 2010), pp. 312~319.
 104. 巴殿君, “論東亞區域共同體的构建,” 『東北亞區域合作與長吉圖開發開放國際學術研討會論文集』(長春, 2010.7.20), pp. 289~293.

종합하면, 동북지역의 발전 가능성을 한마디로 단언하기는 곤란하다. 하지만 앞에서 지적했듯이, 2003년부터 추진되었던 중국의 동북진흥 전략이 2020년까지 구체적 청사진을 갖고서 한 단계 더 심화된 것만은 분명하다. 이러한 중국 정부의 정책적 의지와 현실적 수요를 통해 볼 때, 동북지역의 경제성장은 지속될 것으로 전망된다(<표 VIII-1> 참조).

● 표 VIII-1 중국 동북 3성 GDP 성장률 추이

(단위: %)

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
전국	8.3	9.1	10.0	10.1	10.4	10.7	11.4	9.0	8.7
랴오닝성	9.0	10.2	11.5	12.8	12.3	13.8	14.5	13.1	9.6
지린성	9.3	9.5	10.2	12.2	12.0	15.0	16.1	16.0	9.1
헤이룽장성	9.3	10.2	10.2	11.7	11.6	12.0	12.1	11.8	6.1

출처: 『中國統計摘要』(北京: 中國統計出版社), 각년판.

이러한 발전은 몽골, 러시아 극동, 북한의 협력을 제한적이지만 유인할 수 있을 것이다. 2012년 블라디보스토크에 APEC을 유치한 러시아는 극동개발을 추진하려는 자체 전략을 갖고 있고, 북한 역시 경제난 극복과 2012년 강성대국 건설을 위해서도 중국과의 협력이 긴요한 실정이다. 따라서 중국의 동북지역과 러시아 극동 및 북한의 협력도 증가할 전망이다. 이러한 협력이 장기적으로 전개될 경우 이들 국가의 중국 동북지역에 대한 경제의존도도 완만하게 심화될 수 있을 것이다. 물론 핵심인 북한변수가 쉽게 해결되지 않을 전망이어서 한계가 없는 것은 아니다. 그러나 만일 북한문제에 대한 국제사회의 일정한 합의가 이루어질 경우 동북지역개발은 탄력을 받을 가능성이 크며, 여기에 다

자협력이 더해지면 중국의 구상대로 동북지역이 동북아의 경제허브로 등장할 가능성도 배제할 수 없을 것이다.

(2) 한반도에 미치는 영향

앞에서 살펴보았듯이, 동북지역의 발전 전망은 그다지 낙관적이지 않지만 그렇다고 해서 비관적이지도 않다. 다만, 랴오닝 연해경제벨트와 창지투 개발·개방 선도구 계획 등 굵직한 프로젝트가 막 출범했다는 점에서 향후 동북지역의 경제는 활발할 전망이다. 이러한 상황에서 중국의 동북지역개발이 인접하고 있는 한반도에 어떠한 영향을 미칠 것인가는 우리의 주요 관심 사항이 아닐 수 없다. 이를 알아보기 위해서는 중국의 동북지역개발이 남북한 경제에 미칠 영향과 남북경협 및 남북관계에 미칠 영향을 검토할 필요가 있다.

동북지역의 개발을 통해 동북지역의 경쟁력이 강화되고 민간경제 부문이 활성화된다면, 투자환경 호전 등 한국경제에 긍정적 영향을 줄 것으로 보인다. 동북지역의 높은 경제성장률, 막대한 잠재소비력, 중국 정부의 경기부양책 등은 한국기업의 중국진출을 유인하는 요인으로 작용할 것이다. 실제로 한국의 주요 기업들이 생산기지를 동북지역으로 이전하고 있으며, 동북지역개발이 확대될수록 이러한 움직임은 가속화될 전망이다. 철도, 도로, 공항 등 대규모 SOC 투자와 도시건설, 환경보호 등 분야에서 한·중경협의 기회도 증가할 전망이다.

그러나 부정적 측면도 무시할 수 없다. 중국의 동북지역개발이 산업 구조 조정을 통해 동북지역의 자본집약형 산업의 재육성을 추진하고 동남연해지역의 산업과 연계성을 강화함으로써 전 중국의 경제성장을 지속하려는 데에 있기 때문에, 동북 3성이 중국 동남지역의 자본 유치에

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

치중할 수 있어 한국기업의 투자에 불리한 요소로 작용할 수도 있다. 더욱이 동북지역에서 육성하고 있는 중화학공업이 성과를 거둘 경우 우리와 경쟁구도 형성이 불가피하고, 동북지역개발로 인한 자원의 고갈은 동북아 전체의 자원갈등으로 확산될 수도 있다.¹⁰⁵

다음은 중국의 동북지역개발이 북한경제에 미칠 영향이다. 중국의 동북지역개발은 북한과의 동반성장 가능성을 제고시키고 있다. 최근 중국은 훈춘(琿春)을 거점으로 두만강유역을 동북아물류 벨트로 개발, 연계하여 광역 동북경제권으로 발전시킬 계획을 추진하고 있다. 실제로 중국과 북한은 백두산관광단지 건설 및 화룡-남평 간 철도건설, 신압록강철교 공동건설, 라진항 1호 부두 사용권에 합의하였고, 북한도 조선대풍국제투자그룹과 라선지역을 특구로 설립하였다.¹⁰⁶

이와 같이 동북지역개발이 북·중 국경지역을 중심으로 개발을 확대하고 재정투자가 증대되면서 대북 인프라 투자도 가속화되고 있다. 이러한 북·중경협 확대는 북한의 자원과 노동경쟁력을 지리적 이점을 통해 중국의 산업구조에 편입함으로써 오히려 북한의 외자유치와 산업구조 재편에 장애가 될 가능성이 있다. 또한 향후 동북지역개발의 진전에 따라 북한과 동북 3성의 무역·투자 확대, 나아가 북한경제의 동북 3성 의존도 심화를 가속화시키고 이는 북한경제의 자생적 발전을 제약할 수 있을 것이다.

그러나 중국의 동북지역개발은 북한경제에 다음과 같은 긍정적 효과를 줄 수 있다. 첫째, 북한의 경제난과 북·미 및 남북관계 경색국면을

¹⁰⁵ 신호윤, 『동북 3성 진흥 전략과 한·동북 3성 경제협력 방안』 (서울: 산은경제연구소, 2007), pp. 27~29.

¹⁰⁶ 배종렬, “중국의 장길도(창지투) 개발계획과 북·중경협의 향방,” (평화재단 제 38차 전문가포럼, 2010.4.20), pp. 5~18.

고려하면, 현재 추진되고 있는 북·중경협 강화는 북한의 경제회생을 위한 유력한 대안으로 볼 수 있다. 둘째, 북한의 입장에서 중국 동북지역과의 경제관계 확대는 대외개방의 확대이며, 북한은 이를 통해 시장경제에 대한 학습기회가 늘어날 수 있다. 셋째, 중국의 동북 3성 진흥과 북한의 연계개발 전략은 상호 시너지 효과가 커 북한의 산업발전을 유인하는데 기여할 수 있다. 넷째, 북·중 경제교류 활성화뿐만 아니라, 한국, 일본, 러시아 등 주변국과 국제사회와의 교류를 촉진하는 계기가 되어 북한의 대외개방과 산업구조 개편을 유도할 수 있다. 다섯째, 중국의 대북 경제협력 강화는 오히려 한국, 일본, 러시아 및 국제사회의 대북 투자를 유도하여 외국자본의 진출이 활성화될 수 있다.¹⁰⁷

이처럼 북·중 경제협력 강화 추세는 북한경제의 개혁·개방을 유도하고 정상국가로 발전시킨다는 긍정적 측면과 북한에 대한 영향력 확대 및 유지를 위한 북한의 대중국 의존도의 심화라는 부정적 측면이 공존하고 있다. 그러나 북한의 개혁·개방 확대나 정상국가로의 변화가 획기적으로 진전되리라는 예상은 비현실적이다. 북한의 국내정치 및 국제정치적 요인에 의해 결정되는 바가 크기 때문이다.

마지막으로, 중국의 동북지역개발이 남북경협 및 남북관계에 미칠 영향이다. 이 역시 긍정적 측면과 부정적 측면을 모두 갖고 있다. 부정적 측면의 대표적인 것은 북·중 양자 간 협력의 심화는 북한이 남북경협에 대한 관심과 노력을 축소할 가능성이 있다는 점이다. 그리고 이는 북·중 및 북·러 접경지역을 중심으로 한국이 배제된 북·중 양자와 북·중·러 3자 간 협력 확대로 이어질 가능성이 있다. 게다가 북한경제의 대중 의존도 심화는 남북경협의 레버리지 약화 및 남북관계에서

¹⁰⁷ 윤병수 외, 『북·중 경제협력의 심화가 남북경협에 미치는 파급영향과 시사점』 (서울: 하나금융경영연구소, 2010), pp. 22~29.

남한의 영향력 약화를 초래할 수 있다. 이는 곧 통일 한반도와 그 이전 단계로서의 남북경제공동체의 실현에 부담으로 작용할 수 있다. 특히, 북핵문제 해결이 지연되고 대북제재의 강화로 남북경협이 더욱 위축될 경우, 북한경제의 중국 의존도가 더욱 심화되어 중국 의존적 경제 및 산업구조가 고착화되면서 남북경협의 시너지 효과도 상실될 것이다.

반면, 긍정적 측면으로 북·중경협의 발전과정에서 남북경협도 동반 성장할 가능성이 있다는 점을 들 수 있다. 중국과의 경협을 위해 단행한 개혁·개방 조치와 경협과정에서 습득한 경험 및 지나친 대중 의존도에 대한 경계심이 결합한다면, 남북경협에 대한 북한의 경계심도 다소 완화될 수 있을 것이다. 특히, 동북 3성도 스스로의 이익을 위해 북한의 대외개방 확대와 안정적 환경을 원하기 때문에, 중국이 이를 북한에 요구하고 북한도 이를 수용할 경우, 남북관계의 긴장완화와 안정적인 발전에 기여할 수 있다.

4. 한국의 대중 협력 구상

중국의 동북지역 개발은 한국에 기회와 도전의 과제를 동시에 부여한다. 한국의 입장에서는 도전을 극복하고 기회를 활용할 수 있는 방향으로 중국과의 협력을 전략적으로 모색해야 한다. 그러기 위해서는 한·중관계의 중장기적 비전과 상호 조율할 수 있는 접근이 필요하다. 그런 점에서 여기에서는 한·중 전략적 협력 방향을 먼저 설정한 후, 중국의 동북지역개발을 고려한 우리의 대중 협력 구상을 제시하고자 한다.

가. 한·중 전략적 협력 방향

2008년 5월 한·중 정상은 한·중관계를 전략적 협력 동반자 관계로 격상시킬 것에 합의한 바 있다. 이는 한·중이 아직 ‘전략적’ 관계에 도달하지 못했으며, 이를 지향하고 있음을 의미한다. 사실 한·중관계를 냉정하게 검토한다면, 상호 공동이익을 바탕으로 한 경제교류·협력관계는 어느 정도 성숙되어 있으며, 이를 토대로 정치·외교적 협력이 활발히 모색되고 있으나, 군사안보적 관계는 초보적 수준에 머물러 있다.

따라서 한·중 양국은 경제적 실리협력을 가속화하는 한편, 상호 이해와 신뢰증진을 위한 정치군사적 협력을 점진적으로 증대시켜야 한다. 물론 상호 불신 해소와 신뢰를 형성하는 데는 많은 시간과 다층적인 접근이 필요할 것이다. 그러나 만일 한·중 양국이 상호 신뢰구축을 통한 전략적 공감대를 형성한다면, 북핵 및 북한 문제, 한반도 평화체제 구축 및 통일문제, 에너지자원·기후·환경 등 역내 안보 및 경제협력은 물론 한·중 FTA, 탈북자와 인권, 무역마찰 등 양국 간 현안문제를 해결하는데 기여할 수 있다.

따라서 한국은 중장기적이고 다차원적인 접근을 통해 경제적, 정치적, 군사안보적 관계를 종합적으로 고려한 한·중관계의 발전방향을 설정해야 한다. 이 과정에서 한·중협력을 한·미관계와 점진적으로 균형을 이룰 수 있도록 안정적으로 관리하면서 전개해야 한다. 우리는 한·중협력이 긴밀해질수록 한·미협력이 손상되거나 견고한 한·미관계하에서 한·중협력은 커다란 효용성이 없다는 이분법적 사고에서 벗어날 필요가 있다. 물론 한·미관계는 우리의 국익상 무엇과도 바꿀 수 없는 중요한 동맹관계이지만, 중국의 위상과 중·미협력·경쟁관계 등 동북아 국제관계의 변화를 주시할 필요가 있다. 한·미관계를 공고히 하면서도

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

한·중협력을 확대할 수 있는 방향을 모색해야 한다. 한·중협력 관계가 한·미관계 및 중·미관계와 상호 배타적인 관계가 아닌 상호 보완적이고 상호 촉진적인 관계로 설정되고 작동되도록 노력해야 할 것이다.

또 하나 중요하게 고려해야 할 점은 대북 및 통일정책을 둘러싼 한·중협력이다. 한국의 입장에서 중국의 증대하는 영향력과 비중, 6자회담 의장국, 북·중관계 등을 고려할 때, 중국이 배제된 북핵문제 해결, 북한의 개혁·개방, 남북통일은 현실적으로 불가능한바, 중국의 협력과 지지를 얻을 수 있도록 대화와 협력을 확대할 필요가 있다. 이 과정에서 한·중 양국은 상호 공동목표를 찾아 협력을 확대함으로써 이견을 좁혀나가는 ‘구동존이’의 자세가 필요하다. 왜냐하면 통일의 대상인 북한에 대한 한국의 정책목표·이익과 주변국인 북한에 대한 중국의 정책 목표·이익이 상호 일치할 수 없기 때문이다.

구체적으로 한반도의 평화와 안정, 북핵문제의 평화적 해결에 대해서는 양국의 목표가 일치하고 있다. 반면 양국이 상호 이견을 보이는 부분은 대북정책에 대한 중국의 포용기조와 한국의 압박기조이다. 그러나 북한의 1·2차 핵실험 이후 중국이 유엔 안보리의 대북제재안에 찬성한 예에서 보듯이, 중국의 대북 포용정책은 무조건적인 포용이 아니다. 마찬가지로 북한이 핵 포기와 개방의 길로 라선다면 북한에 대한 지원을 확대할 것을 공언한 한국의 대북 압박정책 역시 무조건적인 압박은 아니다. 즉, 조건이 있는 포용과 압박정책이다. 따라서 한·중 양국이 상호 협력할 수 있는 공간이 없는 것이 아니다. 한·중협력이 북·중협력 및 남북협력의 안정적 발전과 상호 긍정적 영향을 주고받을 수 있는 선순환 구도를 창출하고, 이것이 동북아협력으로 확산할 수 있는 방향을 모색해야 할 것이다.

나. 중국의 동북지역개발을 고려한 한·중협력 구상

(1) 기본 구도

중국의 입장에서, 중국의 동북지역개발이 성과를 거두기 위해서는 지리적으로 인접한 한국의 자본과 기술을 필요로 할 뿐만 아니라, 안정적인 주변 환경과 더불어 북한지역의 개방을 필요로 한다. 또한 안정적인 주변 환경을 위해서는 한반도 평화가 필수 불가결하다. 한반도의 불안정은 동북지역에 대한 직접적 불안정을 조성할 수 있는 요인일 뿐만 아니라 해외의 동북지역에 대한 투자를 제한하는 요인이 되기 때문이다. 또한 폐쇄된 북한은 동북지역의 물류를 제한하고 동북지역에 대한 외부의 접근성을 제한한다는 점에서 동북지역의 개발을 저해하는 요인으로 작용한다. 이는 중국의 동북지역개발이 한반도의 안정과 평화 및 북한의 개방에 대한 중국의 유인을 강화시키는 기회로 작용함을 의미한다.

다른 한편, 동북지역개발의 필요조건으로서 북한의 개방과 교류의 증대는 북한경제의 동북지역 경제에 대한 의존성을 강화시킬 것이며, 북한 경제의 동북지역 경제로의 통합을 촉진시킬 가능성도 있음을 간과해서는 안 된다. 즉, 북한과 동북지역의 교류와 협력의 증대는 북한의 개방과 발전을 촉진하는 요소가 되겠지만 그것으로 인한 북한경제의 동북지역 경제로의 통합은 한반도의 내적 경제통합에 부정적으로 작용할 수도 있음을 의미한다. 이를 방지하기 위해서는 남북경협이 확대를 통한 남북경제의 통합도를 높이고, 북한경제와 통합될 수 있는 동북지역 경제와 한국경제의 연관성을 강화시킬 필요가 있다.

따라서 한·중협력의 기본 방향과 동북지역개발이 한반도에 주는 합의와 영향을 고려했을 때, 남북한 및 중국 모두에 이익이 되는 3자 협

I

II

III

IV

V

VI

VII

VIII

력의 구도를 마련하는 것이 필요하다. 그러나 현 단계에서 3자 협력을 통한 이익 창출 및 주도권 문제로 중국은 소극적이며, 북한 역시 분리해 접근할 것이기 때문에, 단계적이고 우회적인 접근이 필요하다. 즉, 동북지역개발이 북한, 러시아, 몽골 등과의 협력만으로 전개되는 것을 원하지 않는 중국의 입장을 활용해 한·중 경제협력을 포괄적 수준에서 강화한 후 확대된 북·중 경제협력 관계와 한·중 경제협력 관계를 상호 연계시키는 것이다. 아울러, 남북경협을 병행 추진해 남·북·중 3자 협력을 모색하고 궁극적으로 동북아협력과 연계하는 중장기적 구도를 마련해야 할 것이다.

(2) 한·중협력과 남북경협의 병행추진

단·중기적 차원에서 한·중협력과 남북경협의 병행 추진이 필요하다. 남·북·중 3자 협력을 추진하기 위해서는 우선 한·중협력과 남북경협이 상호 조응할 수 있도록 한 단계 진전 및 심화될 필요가 있기 때문이다. 현 단계에서는 남북관계의 특성과 정치·경제 제도적 차이로 인한 신뢰 부족 및 경험부재로 한국이 3자 간 협력을 추진하기도 어려운 실정이다. 그렇다고 해서 북·중 경협강화에 대응하기 위한 남북경협의 경쟁적 접근은 모두에 단기적인 최소한의 이익만을 보장할 뿐이기 때문에 이를 지양할 필요도 있다. 따라서 우선 남·북·중 3자 협력을 위한 한·중협력과 남북경협의 병행 추진이 불가피하다.

앞에서도 분석했듯이, 중국의 동북지역개발은 동북 3성을 중국 경제 성장을 위한 제4대 축과 동북아 경제의 중심지로 육성하려는 장기적 구상이다. 이에 따라 인접하고 있는 북한과 러시아의 협력도 점차 가시화될 것으로 보인다. 이는 우리에게도 철도, 도로, 공항 등 대규모

SOC 구축 및 주요 산업 육성에 따른 막대한 개발금융기회를 제공할 것으로 예상된다. 또한 동북 3성에서의 지리적 위치를 활용하여 북한 SOC 구축, 극동러시아 가스전 파이프라인 건설, 동북아 역내 철도망 구축, 몽골 SOC 구축 등 사업으로의 확대 참여가 가능할 것이다. 따라서 중국의 동북지역에 대한 전략적 투자와 자본진출을 통해 한·중협력을 강화함으로써 경제적 이익을 도모하는 한편, 중장기적인 맥락에서 한반도와 동북아의 평화와 협력을 형성할 수 있는 토대를 마련할 필요가 있다.

동북지역개발이 국가차원에서, 지방정부가 시행하고 있는 만큼 우리정부도 중국의 지방정부와 긴밀한 협의를 통해 한국기업에 유리한 투자환경이 조성되도록 적극 지원할 필요가 있으며, 한 차원 높은 한·중협력을 위해 한·중 FTA에 대한 협상을 개시할 필요도 있다. 한·중 FTA는 제도화를 통한 양국 경제협력의 진전만이 아니라 남북 경협에도 긍정적 영향을 줄 수 있기 때문이다. 예를 들면, 증대된 한·중경협은 막대한 물류량을 소화하기 위한 중국 동북지역과 경의선 철도·도로 연결사업의 경제성을 높여줄 수 있다. 또한 북한기업을 참여시키는 지역개발 사업, 대북 인프라 개발, 에너지협력 등이 활성화 될 수 있다.¹⁰⁸

이와 동시에 남북경협에 대한 유연한 접근과 확대가 필요하다. 남북 경협의 확대는 북한의 대중 의존도 심화를 예방하는데 유용하며, 남북 경제공동체 실현을 위한 북한의 자립경제능력을 제고시키는 데에도 유용한 수단이다. 남북경제공동체를 실현하기 위해서는 남북 간 경제력 격차를 줄여 통일비용을 최소화하는 것이 필요하고 북한의 급변사

¹⁰⁸ 전병근, 『중국의 한·중 FTA 추진의도와 남북관계에 주는 함의』 (서울: 통일연구원, 2008), pp. 108~109.

태를 대비하기 위해서도 한국의 대북 영향력 유지 및 확대가 필요하기 때문에 남북경협을 유연한 접근이 요구된다.¹⁰⁹

따라서 남북 당국 간의 대화채널 유지와 남북교역 및 투자 활성화, 인도적 지원 등을 통해 민족적 유대감을 유지하는 동시에 북한의 대외 개방을 유도하고 남북경제공동체 구축을 위한 점진적 기반을 조성해 나갈 필요가 있다. 구체적으로, 개성공단에 대한 안전장치를 보강하고 북한과 합의한 개성공단 개발과 우리기업의 진출을 지속하여 성공적 남북경협모델로 정착시킴으로써 상호 신뢰를 구축하는 것이 중요하다. 또한 북한 자원개발과 남북접경지역 개발도 남북한 모두에 이익이 되는 사업이라 할 수 있다. 이러한 신뢰와 이익 공유를 바탕으로 남북경협을 확대해 남북경제공동체 및 한·중 및 동북아 다자협력의 기초를 다지는데 주력해야 할 것이다.

(3) 남·북·중 3자 협력과 동북아협력의 연계

중·장기적인 차원에서 공고한 한·중협력과 남북경협의 경험을 바탕으로 남·북·중 3자 협력을 모색하고 이를 동북아협력과 연계시킨다. 남·북·중 3자 협력은 양방향에서 접근할 수 있다. 즉, 하나는 동북지역을 중심으로 강화된 한·중협력을 북·중협력과 연계하는 것이고, 다른 하나는 남북경협을 북·중협력과 연계하는 것이다. 굳이 구분하자면 전자가 후자보다 협력이 용이해 먼저 추진가능한 점은 있지만, 실제로는 명확히 나누어 추진할 필요는 없을 것이다.

남·북·중 3자 협력은 중국의 대북 영향력 확대 및 경제 예측화에 대

¹⁰⁹ 윤병수 외, 『북·중 경제협력의 심화가 남북경협에 미치는 파급영향과 시사점』, pp. 29~35.

한 한국의 우려를 완화시킬 수 있다. 동시에 한국의 대북 영향력 확대 및 남북한 경제통합 등으로 인한 중국의 북한에 대한 입지 약화를 보상할 수도 있다. 북한을 사이에 두고 한국과 중국이 경쟁하는 구도에서 협력구도로 전환하도록 함으로써 동북아 지역협력 촉진과 동북아 평화·안보체제 건립에도 기여할 수 있는 효과도 있다.

중국의 동북지역에서 한·중협력이 안정화되면, 북한이 상대적으로 거부감이 없거나 이미 협력을 진행 중인 중국기업과 한국기업의 협력을 통해 남·북·중 협력이 가능할 수 있다. 구체적으로 중국은 신의주와 인접한 단둥(丹東)과 라선지역을 배경으로 하는 훈춘(琿春)지역을 집중 육성하고 있는바, 이 지역에 대한 한국기업의 진출은 남·북·중 3자 협력을 활성화해 북한의 개혁·개방을 촉진하는 데 기여할 수 있을 것이다.

다른 한편, 남북경협을 남북한 양자 간 차원에서 확대·발전시켜 나가기보다는 북한이 전통적인 우호관계를 유지하고 있는 인접국인 중국 등 동북아 국가들과 연계해서 발전시켜 나가는 방안을 모색해야 한다. 북한이 관심을 가지고 추진하고 있는 라선 경제특구에 대한 한국의 투자도 모색할 수 있다.¹¹⁰

특히, 한반도와 중국 동북 3성이 상호 협조하고 공유할 사업을 발굴·추진함으로써 남·북·중 3자의 공동이익을 창출토록 노력해야 한다. 구체적인 사업으로는 관광과 철도부문을 들 수 있다. 예를 들면 백두산, 금강산, 설악산, 제주 등 중국 동북 3성과 남북한의 관광자원을 연계하는 육로 및 해로의 관광루트를 개발할 수 있다. 경의선과 중국을 연결하는 남·북·중 철도협력도 이에 해당한다.¹¹¹

¹¹⁰ 라선특구의 개발 초기단계에서 이전 가능한 분야는 수리조선업, 수산물가공업, 제조업, 관광산업 등을 들 수 있다. 조명철, “두만강 유역 개발 잠재력 평가와 정책적 시사점,” 『통일경제』, 여름호, 2009 참조.

향후 북핵문제의 평화적 해결에 일정한 진전과 그에 상응하는 대북 국제지원이 있을 경우에 대비, 한·중 양국은 양국 간 경험 및 동북아 경험을 활성화해 북한의 참여를 유도할 수 있는 환경을 마련할 수 있을 것이다. 그런 점에서 한국은 2009년 북한이 탈퇴한 광역 두만강유역 개발사업(GTI)의 지원 및 확대에도 전향적으로 참여할 필요가 있다.¹¹² 중장기적으로 동북지역개발과 연계한 항만과 교통망의 개발 및 회원국의 비교우위를 통한 교역확대와 물류산업의 발전이 가능하기 때문이다. 예를 들면, 라선항, 청진항, 자루비노 항을 통한 해운·물류산업과 한반도중단철도(TKR), 시베리아횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 몽골횡단철도(TMGR), 만주횡단철도(TMR) 등의 교통망 개발이 해당된다. 북한 역시 에너지, 지하자원, 철강제품, 수산물, 노동력 등 비교우위를 갖고 있어 한국과 일본으로부터의 기술 및 자본도입이 이루어진다면 참여할 수 있을 것으로 예상된다.¹¹³

5. 결론

지금까지 중국의 동북지역개발 구상과 발전 가능성 그리고 그것이 한반도에 주는 영향을 평가한 후, 한·중 전략적 협력방향 및 동북지역 개발을 고려한 한·중협력의 구상을 제시하였다. 한국은 중국의 동북지역개발에 적극 참여해 한·중경협을 강화함으로써 실리를 도모하고 동

¹¹¹ 최수영, 『북·중 경제관계 확대와 대응방안』 (서울: 통일연구원, 2007), pp. 94~95.

¹¹² 1991년 UNDP의 주도로 시작된 두만강 개발사업은 2005년 창춘 포럼을 계기로 교통, 에너지, 관광, 투자, 환경 등 지역개발을 위한 GTI체제로 개편되었으며, 현재 중국, 한국, 러시아, 몽골이 회원국으로, 일본이 옵서버로 참여하고 있다.

¹¹³ 최성근, “중국의 동북지역개발과 한·중협력 방안 구상,” (통일연구원 자문회의 자료, 2010.9.1), p. 10.

북아 경제협력의 주도권을 확보할 수 있는 효과를 거둘 수 있을 것이다. 아울러 북·중경협관계를 활용해 북한의 개혁·개방 및 정상국가화를 유도하는 한편, 새로운 남북경협을 통한 남북관계의 안정 및 남북경제공동체 형성에 기여할 수 있는 남북협력과 동북아협력의 연계 추진도 가능할 것이다.

그러나 중·북관계를 활용해 북한의 변화를 촉진시키기 위한 한·중협력을 효율적으로 하기 위해서는 고려해야 할 과제도 남아 있다. 무엇보다도 중요하게 고려되어야 할 것은 북한의 수용여부, 즉 북한의 능력과 의지이다. 북한은 대내외적 체제안전을 위해 핵무기를 개발해왔으며 체제에 미칠 영향을 고려 개혁·개방을 제한적으로 운용해왔기 때문이다. 즉, 북한은 체제를 유지할 수 있는 일정 수준의 통제력을 보유하고 있는 것으로 평가되나, 문제는 의지에 있다. 따라서 한·중협력은 북한이 관심을 갖고 의지를 보일 수 있는 분야를 개발해야 할 것이다.

둘째는 환경조성이다. 북한의 참여는 물론 국제협력의 환경을 한국과 중국이 마련할 필요가 있다. 한·중협력이 미·일·러 등 주변국과 3자 및 다자협력으로 연결되는 네트워크도 고려될 수 있을 것이다. 이러한 환경 마련 및 형성을 위해서는 우선 북핵문제의 평화적 해결에 일정한 진전이 이루어져야 가능하다. 그런 점에서 선 비핵화라는 전제조건보다는 비핵화와 경제협력 및 개발지원이 동시에 병행될 수 있는 정책 환경도 중요한 고려사항이 되어야 할 것이다.

마지막으로 중국에 대한 국내시각의 교정이다. 비록 일부이긴 하지만, 국내에는 중국을 냉전적 시각에서 이해하거나, 편협한 민족주의적 입장에서 바라보는 관점이 여전히 존재한다. ‘중국위협론’이나 북한의 ‘동북 4성론’ 등이 대표적인데, 이러한 관점은 북한에 대한 관점에서 비롯된 남남갈등과 어우러져 중국을 협력의 대상이 아닌 경쟁 심지어

I
II
III
IV
V
VI
VII
VIII

대립·극복의 대상으로 간주하고 있어 중·북관계를 우리의 국익에 맞게 활용하는데 적지 않은 장애가 되고 있다. 따라서 중국에 대한 객관적 연구와 더불어 중장기적인 대중 정책 매뉴얼을 마련해야 할 것이다.

참고문헌

- 박홍서. “중국의 부상과 국제관계이론: 중국위협에 관한 이론적 시각.”
김태호 외. 『중국의외교연구의 새로운 영역』. 파주: 나남, 2008.
- 배종렬. “중국의 장길도(창지투) 개발계획과 북·중경협의 향방.” 평화재
단 제38차 전문가포럼, 2010.4.20.
- 신호윤. 『동북 3성 진흥 전략과 한·동북 3성 경제협력 방안』. 서울: 산은경
제연구소, 2007.
- 윤덕민. “북한은 중국의 위성국가가 될 것인가.” 미래전략연구원,
2006.3.24.
- 윤병수 외. 『북·중 경제협력의 심화가 남북경협에 미치는 파급영향과
시사점』. 서울: 하나금융경영연구소, 2010.
- 윤승현. 『두만강지역의 신개발 전략과 환동해권 확대방안』. 춘천: 강원
발전연구원, 2009.
- 윤휘탁. “중국의 동북변강정책: 동북진흥 전략을 중심으로.” 『중국근현
대사연구』. 제27집 (중국근현대사학회), 2005.
- 이희욱. “중국의 대북한 정책 변화의 함의: 동북 4성론 논란을 포함하여.”
『현대중국연구』. 제8집 1호 (현대중국학회), 2006.
- 전병근. 『중국의 한·중 FTA 추진의도와 남북관계에 주는 함의』. 서울:
통일연구원, 2008.
- 조명철. “두만강 유역 개발 잠재력 평가와 정책적 시사점.” 『통일경제』.
여름호, 2009.
- 최성근. “중국의 동북지역개발과 한·중협력 방안 구상.” 통일연구원 자
문회의자료, 2010.9.1.
- 최수영. 『북·중 경제관계 확대와 대응방안』. 서울: 통일연구원, 2007.
- Friedberg, Aron L. “The Future of U.S.-China Relations: Is Conflict
Inevitable?” *International Security*. Vol. 30, No. 2, 2005.

- 王勝今. “中國東北振興與東北亞地域經濟合作新构想.” 『圖們江區域合作開發研究』. 長春: 吉林人民出版社, 2010.
- 鄭文君. 『東北增長極』. 長春: 吉林人民出版社, 2010.
- 趙成儀. “中國大陸參與東北亞區域經濟合作的嘗試.” 『展望與探索』. 第6卷第3期, 2008.
- 湯吉軍. “再論振興東北老工業基地的新思路.” 『東北亞論壇』. 第15卷 第1期, 2006.
- 巴殿君. “論東亞區域共同體的构建.” 『東北亞區域合作與長吉圖開發開放國際學術研討會 論文集』. 長春, 2010.7.20.
- 鮑振東. “國務院批准的東北地區振興規劃.” 『2007年:東北地區發展報告』. 北京: 社會科學文獻出版社, 2007.

<<http://www.fmprc.gov.cn>>.

<<http://www.gov.cn>>.

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 함의	전병근, 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	조민 외	8,000원
2009-13	Modernization and Opening-Up of North Korean Economy: Roles and Efforts of Neighboring Countries	김규륜 외	7,500원
2009-15	Peace-Keeping on the Korean Peninsula: The Role of Commissions	Gabriel Jonsson	20,000원
2010-01	북한 핵 보유 고수 전략의 도전과 대응	박형중 외	9,500원
2010-02	탈사회주의 경제이행 국가의 권력구조 유형과 개혁 경로: 포스트-김정일 체제에 대한 시사점	최진욱, 김진하	8,000원
2010-03	북한 개방화와 인권개선 방안연구	김국신, 김연수, 서보혁	7,000원
2010-04	북한의 체제위기와 사회갈등	조한범, 양문수, 조대엽	7,500원

2010-05	오바마 행정부 출범 이후 동북아전략 환경의 변화와 한국의 동북아 4국 통일외교전략	배정호 외	12,500원
2010-06	북한주민 인권의식 실태연구	이금순, 전현준	8,500원
2010-07	라진·선봉지역 물류분야 남북 협력방안 연구	김영윤, 추원서, 임을출	8,000원
2010-08	민족공동체 통일방안의 새로운 접근과 추진방안: 3대 공동체 통일구상 중심	박종철 외	11,500원
2010-09	통일한국의 정치체제	허문영	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 남북경협의 대북 파급효과 비교분석	최수영	7,500원
2010-14	East Asian Community Building: Issue Areas and Perspectives of Regional Countries	김규륜 외	10,000원
2010-15(I)	신아시아 외교와 새로운 평화의 모색 I	김규륜 외	13,000원
2010-15(II)	신아시아 외교와 새로운 평화의 모색 II	김규륜 외	13,000원

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 국가사회관계와 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 지원체제와 대북 활동	최춘흠 외	6,500원
2008-08-05	양자간 개발기구의 체계와 활동	권 율 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)	임강택 외	8,500원
2009-15-02	북한개발지원의 이론과 포괄적 전략	박형중 외	10,000원
2009-15-03	북한개발지원의 쟁점과 해결방안	김정수 외	10,000원
2009-15-04	북한개발지원을 위한 국제협력 방안	장형수 외	10,000원
2009-15-05	북한개발지원체제의 구축방안	이종무 외	9,000원
2009-15-06	지방자치단체의 북한개발지원 전략과 접근방법	양현모 외	10,000원
2009-16-01	복잡계 이론을 통한 북한의 정상국가화 방안 연구 (총괄보고서)	김국신 외	6,000원
2009-16-02	북한체제의 행위자와 상호작용	이교덕 외	8,000원
2009-16-03	북한 계획경제의 변화와 시장화	이 석 외	9,000원
2009-16-04	탈냉전 이후 국제관계와 북한의 변화	민병원 외	8,000원
2009-17-01	비핵·개방·3000 구상: 추진전략과 실행계획 (총괄보고서)	여인곤 외	7,500원
2009-17-02	이명박 정부의 대북정책 및 추진환경과 전략	박종철 외	8,000원
2009-17-03	비핵·개방·3000 구상: 한반도 비핵화 실천방안	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
통일정책연구, 제19권 2호 (2010)		10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 19, No. 2 (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

기타

2008	2006 독일통일백서		8,000원
2009	Lee Myung-bak Government's North Korea Policy	Suh, Jae-Jean	5,500원
2009	김정일 현지도 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 현지도 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

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

비매품

2008-01	2008년 북한 신년 공동사실 분석	정영태, 김영윤, 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	아스 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 최고인민회의 대의원 선거 결과 분석	전현준
2009-05	2008년 북-중무역의 주요 특징	임강택, 박형중
2009-06	북한 최고인민회의 제12기 제1차 회의 결과 분석	최수영, 정영태
2009-07	한-미 정상회담 결과분석	김국신
2010-01	2010년 북한 신년 공동사실 분석	임강택 외
2010-02	북한 최고인민회의 제12기 제2차 회의 결과 분석	최수영
2010-03	김정일 방중과 중국의 전략외교	배정호, 박영호, 전병곤
2010-04	2010상반기 북한정세 분석 보고서	정영태, 이교덕, 최수영, 임순희, 조정아
2010-05	독일통일 20주년 조망: 독일통일이 한반도 통일에 주는 시사점	황병덕
2010-06	야로슬라블 한-러 정상회담 결과 분석	여인곤

2010-07	북한 3대 세습 후계구도 분석 및 정책변화 전망	김진하
2011-01	2011년 북한 신년 공동사설 분석	최진욱 외
2011-02	미·중 정상회담의 의미와 한국의 전략적 고려사항	배정호 외
2011-03	2011년 미·중 정상회담 평가: 동북아 및 한반도에서의 함의	황병덕 외

KINU정책연구시리즈

비매출

2008-01	남북 상생·공영을 위한 비핵·개방·3000 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 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(I): 접경지역 평화적 이용을 위한 이론적 검토와 사례연구	손기웅 외
2009-02(II)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(II): 접경지역 평화적 이용을 위한 기존제안 검토	손기웅 외
2009-03	대북정책의 대국민 확산방안	조한범 외
2009-04	통일 예측 시계 구축	박영호, 김지희
2009-05	북핵일지 1955-2009	조 민, 김진하
2009-06	미국 대북방송 연구: 운용실태 및 전략을 중심으로	이원웅
2010-01	한반도 녹색성장을 위한 남북한 산림협력 법적 개선방안 예비연구	이규창
2010-02	2010년 통일예측시계	박영호 외
2010-03	북한 경제개발계획 수립방안 연구: 베트남 사례를 중심으로	임강택 외
2010-04(III)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(III): 정책제안	손기웅 외
2010-04(IV)	접경지역의 평화시대 조성을 통한 남북교류 활성화 방안(IV): 2010년 「코리아 접경포럼」 자료집	손기웅 외

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, 김영윤, 전현준, 이금순, 이규창

월간 북한동향

비매출

2008	월간 북한동향 제2권 제1호	북한연구실
2008	월간 북한동향 제2권 제2호	북한연구실

2008	월간 북한동향 제2권 제3호	북한연구실
2008	월간 북한동향 제2권 제4호	북한연구실
2008	월간 북한동향 제2권 제5호	북한연구실
2008	월간 북한동향 제2권 제6호	북한연구실
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

비매품

2008-01	Conceptions of Democracy and Human Rights in the Democratic People's Republic of Korea	Kim Soo-Am
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-Ok
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

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

통일연구원 회원가입 안내

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

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

1. 회원 구분

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

2. 가입방법

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

3. 회원 특전

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

4. 회원가입 문의

- 가) 주소: (142-728) 서울특별시 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 주소변경시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

2010년도 KINU KOREA-CHINA
민간전략대화 및 국제적 공동연구

중국의 동북지역개발과 한반도

