

동북아경제와 북한경제의 발전 방향*

최수영

통일연구원 선임연구위원

I. 동북아 국가와 북한의 경제관계

1. 북·중 경제관계

- 과거 북·중 경제관계는 대체로 정치·군사적 이해관계에 종속되는 방향에서 이루어진 것이 관례였음.
 - 전략적 이해관계가 우선되는 조건하에서 양국의 경제관계는 중국의 북한에 대한 일방적 지원의 성격을 띠고 있었음.
 - 이러한 불평등한 경제관계는 일반교역에서도 적용되어 중국은 북한에 대해 항상 특혜를 부여해 왔으나 1992년 이후 북·중 교역의 특혜적 성격은 완화되고 있음.
- 1990년대 후반 북한과 중국은 과거의 우호관계를 완전히 회복하고 전략적 협력관계로 접어들었음.
 - 1999년 6월 북한 김영남 최고인민회의 상임위원장과 50여명에 달하는 대규모 외교사절단의 중국 방문 시 중국은 북한에 식량 15만톤과 코크스 40만톤을 무상 지원하기로 결정함으로써 양국관계는 급진전되었음.
 - 이후 양국의 최고지도자를 포함한 고위 인사들의 상호 방문과 교류를 통해 북·중 우호협력관계는 한층 긴밀해지고 있음.
- 북한의 대외무역에서 차지하는 중국의 비중은 1990년대 매년 25~30% 수준을 유지해 왔으며 이러한 북한의 대중 무역의존도는 2000년대에 들어와서 지속적으로 높아지고 있음.
 - 2004년의 경우 북·중 교역액은 전년 대비 35.4% 증가한 13억 8,521만 달러(수출: 5억 8,570만 달러, 수입: 7억 9,950만 달러)임.
 - 이것은 북한 전체 무역액(남북교역 제외)의 48.5%를 차지하는 것으로 최근 중국에 대한 북한의 의존도는 급격히 심화되고 있음.¹

* 이 글은 2005년 7월 26일 통일문제연구협의회가 개최한 광복 60주년 기념 공동학술회의 『평화를 위한 우리의 한반도 정책 대(大) 구상』에서 발표한 논문입니다.

¹ KOTRA에 따르면 북한의 대중 무역의존도는 2002년 32.7%, 2003년 42.8%, 2004년 48.5%로 나타났음. 이와 같이 최근 북한의 대중 무역의존도가 심화되고 있는 것은 2002년 이후 북·일 교역 축소에 반비례하여 북·중 교역이 확대되고 있고, 수산물

- 이러한 북·중 경제교류는 주로 북한과 중국 동북3성의 변경도시를 통과하는 무역의 형태로 이루어지고 있음.
 - 북한과 동북3성간 교역은 주로 랴오닝(遼寧)성 단둥과 지린(吉林)성 연변지역을 통해 이루어지며, 신의주-단둥 경로가 북·중 교역의 약 80% 정도를 담당하고 있음.
 - 2002년 하반기 이후 북핵문제로 북한의 대외관계가 악화됨으로써 동북3성의 변경도시를 거쳐 거래되는 북·중 교역이 증가하고 있음.
- 최근 북·중 관계에서 특기할 사항은 중국의 대북 투자 열기가 고조되고 있다는 점임.
 - 북한의 2002년 「7·1경제관리개선조치」(7·1조치) 이전에 실현된 중국의 대북 투자는 대부분 소규모 형태로 외부에 알려진 사례는 10여건에 불과함.
 - 그러나 7·1조치 이후 중국의 대북 투자는 2003년 130만 달러에 불과했지만 2004년 들어와서 1억 7,350만 달러를 상회하는 것으로 집계되고 있음.²
- 북한의 산업구조는 중국의 원자재를 절대적으로 필요로 하고 있지만 중국으로부터의 수입을 보상할 수 있는 구조는 아님.
 - 원유, 코크스, 화학원자재 및 식량 등을 북한은 중국으로부터 공급받고 있지만 북한의 지불 능력에는 한계가 있음.
 - 북한은 전형적인 내수 위주의 산업구조를 가지고 있기 때문에 경제발전을 위해 필요한 물자 수입의 증대만큼 수출 증대를 이루기가 쉽지 않음.
- 현재 양국간 경제관계의 핵심은 중국 동북지역과 북한과의 경제관계를 정치적 고려에서가 아니라 경제적 측면에서 확대·발전시켜 나가는 것임.
 - 이를 위해서는 북·중 양국이 외자유치 등에 있어 서로 협력하는 것이 급선무임.
 - 상호 경쟁적이 아닌 새로운 산업의 양국간 인접지역 유치, 양국 연결 물류체계의 개선 등을 통해 북·중 경제관계는 새로운 길을 모색할 수 있을 것임.

2. 북·러 경제관계

- 북·러 관계는 1991년 소연방 해체 이후 소련의 권리와 의무를 계승한 러시아가 일방적인 친한(親韓)정책을 추구함으로써 전반적으로 악화되고 축소되었음.
 - 이러한 러시아의 대한반도정책의 결과로 1990년대 전반기 북·러 관계는 실질적으로 마비상태에 있었다

및 피복의 위탁가공 등이 일본에서 중국으로 전환되고 있기 때문임.

² 2003년 10월 우방귀(吳邦國) 중국 전인대상무위원장 방북시 무상 지원을 약속했던 유리공장 건설이 2004년부터 본격적으로 추진되고 있는 것으로 전해지고 있음. 또한 2004년 9월에는 산둥성 소재 짜오위엔공스(招遠山東國大黃金구분有限公司)가 북한의 대외경제협력추진위원회와 북한내 황금 채굴 및 제련사업에 관한 MOU를 체결하였음. 이 밖에도 슬레이트 공장, 백화점 운영, 무연탄 채굴, 담배, 운송 등 다양한 분야에 걸쳐 중국의 대북 투자가 이루어지고 있음. 이에 앞서 남경판다전자집단유한공사(南京熊貓電子集團有限公司)와 북한의 전자공업성이 합자한 아침-판다컴퓨터합영회사는 2002년 9월부터 펜티엄급인 아침-판다PC를 생산하고 있음. KOTRA, “중국의 對北 투자 熱氣, 그 의미는?” (2005.2.14).

고 평가할 수 있음.

- 러시아는 북한에 대해 경화결제를 적용하고 30억 루블을 상회하는 누적 채무의 상환을 촉구하면서 양국간 무역 및 경제협력 규모는 현저히 감소하였음.

● 1990년대 중반부터 러시아가 남북한 등거리 외교를 추진하면서 북·러 관계는 회복 조짐이 보이기 시작하였음.

- 1994년 옐친의 평양 방문 이후 북한과 러시아 사이에는 여러 차례 고위급 인사의 방문이 이루어지고 협의가 계속되었음.
- 1995~1999년 양국간 무역, 경제, 과학, 기술협력위원회가 열렸으며 양국은 과학아카데미간 상호 투자, 항공로 개설, 이종과세 방지, 경제 및 기술협력, 식물검역 및 보호, 농업협력, 과학기술협력, 임업협력 등의 협정을 체결하였음.

● 1996년 4월 러시아 대표단이 평양을 방문, 제1차 북·러 정부간 경제무역협력위원회를 개최하고 러시아의 대북 지원을 약속한 「경제무역협력위원회」의정서를 조인하였음.

- 이 회의에서 양국은 북한 노동자의 러시아 극동지역 진출문제, 제3국 시장 공동진출 방안, 북·러 합작기업 설립 등 양국간 경제협력 증진방안을 심도있게 논의하였음.
- 1997년 10월(13~15일)에 제2차 북·러 정부간 경제무역협력위원회가 개최되어 북한의 대러 부채해결에 대한 원칙적 합의가 이루어지고 다양한 경제분야에서의 상호협력이 논의되었음.

● 북·러 관계는 2000년 2월 「북·러 선린우호협력조약」이 체결되면서 정상화의 전기가 마련되었음.

- 2000년 7월 푸친 대통령의 북한 방문시 양국은 11개항의 공동선언문을 발표, 양국은 무역, 경제 및 과학기술적 관계를 적극 발전시키며 다양한 분야에서의 경제협력을 활성화하기로 합의하였음.
- 이어 2001년 8월 김정일 국방위원장이 러시아를 방문, 양국은 정상회담을 개최하고 8개항의 공동성명(‘모스크바 선언’)을 발표하였음.³

● 북·러 무역규모는 1999년 1억 달러 수준을 회복한 이래 증가 추세를 보이고 있음.

- 1990년 북한과 소련과의 무역액은 25억 달러를 상회하였으나, 1992년에는 3억 달러 수준으로 감소하였고, 1994년에는 1억 달러 이하로 크게 감소하였음.
- 2004년 북·러 교역규모는 2억 1,342억 달러로 전년 1억 1,837만 달러 대비 80.3% 증가한 것은 북한이 러시아로부터 정제유를 대량 들여왔기 때문임.
- 최근 북·러 무역액의 증가에 따라 북한 무역에서 차지하는 러시아의 비중은 2003년 4.9%에서 2004년 7.5%로 높아졌음.

● 북·러 양국은 수산업, 농업, 건설, 임업분야에서 교류가 이루어지고 있으며 자원 및 에너지분야에서 협력

³ ‘모스크바 선언’ 중 3개항은 양국간 경제관계를 다루고 있음. 여기에는 양국간 무역 확대, 북한의 대러시아 채무문제, 소련의 지원으로 건설된 북한 산업시설의 재건 및 관련 외자도입 방안, 철도협력 등이 포함되어 있음.

사업이 논의되고 있음.⁴

- 수산업: 북한의 러시아 해역에서의 어업쿼터는 1999년 25,000톤에서 2003년 2만톤 수준으로 감소추세에 있으며, 양국간 수산업 협력은 러시아 'Dalmoreproduct'사와 북한 '조선수산'의 실포에서의 생선통조림 합작생산 계약 체결과 북한 'T.V.수산'과의 나진에서 2002년 4월 합작회사 설립을 들 수 있음.
- 농업: 2002년 4월 북한 대표단(단장 조창덕)이 아무르 지역 방문, 북한 농업 노동자들이 3,000ha 규모의 농장에서 농업에 종사한다는 합의를 체결함.
- 임업: 2004년 4월 Blagoveshensk에서 개최된 임업협력 소위원회에서 양국은 임업협정 5년 연장에 합의, 2004년 중 북한 벌목공들은 아무르주에서 100만 CBM의 목재 벌채에 합의하였음.
- 자원 및 에너지: 2002년 2월 극동전권대리인 Pulikovsky가 북한 방문시 'Far East Investment Co.'사는 북한 국제무역촉진위원회와 연료, 에너지, 천연자원협력에 관한 의정서를 체결하였고, 양측은 북한 승리정유공장에서 러시아 석유 처리에 대해 논의한 바 있으며 4월 'Vostokenergo'사와 북한 조창덕 부총리와의 협상에서 북한은 500kV 송전선을 통해 300~500MW의 전력을 극동에서 북한으로 공급할 수 있도록 요청함.

- 2000년대 들어 북·러 양국간 무역, 경제관계의 가장 어려운 시기는 지나간 것으로 평가할 수 있음.
 - 러시아(경제개발통상부)는 현재로서 북한 노동자를 활용한 지방정부 차원의 협력이 실질적인 양국간 협력사업이라고 판단하고 있으며, 분야별로는 임업, 광업, 농업 및 어업 분야가 유망한 것으로 여기고 있음.
 - 또한 러시아는 남한이 러시아산 기계와 설비를 보유한 북한 산업 현대화에 자금 지원이 가능할 것이라는 전제하에 남북한 및 러시아 3자간 협력에 대해서 일반적 의미에서 긍정적으로 평가하고 있음.

3. 북·일 경제관계

- 북·일 경제관계는 그 중요성에도 불구하고 1990년대에 들어와 침체상태에 빠져있음.
 - 양국무역은 1980년 1,250억엔으로 최고를 기록하였으나 1990년대에 들어와 5억 달러(600억엔) 수준으로 감소하였음.
 - 1998년 8월 북한의 대포동 미사일 발사실험으로 일본이 대북 경제제재조치를 발동하자 북·일 무역액은 3억 9,500만 달러로 또 한 차례 감소하였음.
- 2002년 4월 북·일 양국은 수교회담을 7년 만에 재개하는 등 양국 관계 개선의 기미가 보였음.
 - 그러나 수교회담은 과거사 인식 및 배상금 지불문제, 북한의 일본인 납치 의혹문제, 핵·미사일 개발문제 등에 대한 이견으로 결렬되었음.
 - 북·일 경제관계는 정치외교적인 문제(북핵문제와 일본인 납치문제)로 일본이 북한 상품에 대한 규제를 강화함에 따라 더욱 축소되고 있음.

⁴ 윤정혁, 『2000년대 북한-러시아 경제교류협력현황』(KOTRA, 2004. 9)

- 최근 일본의 대북 경제압박조치가 계속 강화됨에 따라 북·일 교역액은 2001년 4억 7470만 달러에서 2004년 2억 5,260만 달러로 줄어들었음.
 - 북한의 대일본 무역의존도는 2004년 8.8%로 2001년 대비 절반 수준으로 감소하였음.
 - 일본은 2004년 3월 좌초한 배가 바다를 오염시키는 것을 막는다는 명분으로 「선박유타손해배상보장법」을 시행하고 있으나 실제로 이 법은 북한을 겨냥하고 있음.
 - 이와 함께 일본 농림수산성은 북한산 모시조개의 원산지 표시를 강화하고 있으며, 자민당은 일본인 납치문제에 대한 북한측 대응에 따라 단계별로 발동할 제재조치를 마련하고 있음.⁵
- 북·일간 직접적인 경제협력은 북한 자체의 문제와 일본의 소극적인 자세와 일본 기업의 신중하고 보수적인 태도로 매우 제한적임.
 - 조총련합영사업추진위원회의 자료에 따르면 북한에 대한 일본의 투자(대부분 조총련 동포기업이 투자한 합영, 합작, 임가공)는 1992년 말 현재 계약건수 약 120건(이중 조업건수 약 70건)에 총투자액은 1억 달러 규모임.
 - 이러한 조·조합영사업은 1996년 기준으로 실제로 가동중인 합영공장은 절반 정도로 추정되며, 북한의 문제(시장경제에 대한 무지, 자본주의 경영방식에 대한 의도적 무시 등)로 쇠퇴일로에 있음.
- 일본의 반복 분위기로 인해 북·일 양국 관계개선의 전망이 그다지 밝지 않은 실정이지만 북·일 경제관계의 발전은 기본적으로 양국의 수교협상과 연계되어 있다고 할 수 있음.
 - 북한이 일본과의 관계 정상화에 깊은 관심을 보이고 있는 것은 일본이 북한을 실질적으로 지원할 수 있는 국가라는 점임.⁶
 - 특히 북한은 일본으로부터 기대하는 대규모 수교자금(50~100억 달러 규모의 배상금)을 경제회생과 발전을 위한 투자재원으로 활용할 수 있기 때문임.
- 북·일 관계가 정상화되면 다양한 형태의 일본 수교자금이 북한에 투입될 것임.
 - 일본의 대북 수교자금은 양허성 자금, 사회간접자본에 대한 투자, 산업시설의 개·보수 지원 자금 등으로 예상할 수 있음.
 - 이 자금이 북한에 유입되는 과정에서 개발협력사업에 대한 일본 기업들의 참여가 확대될 것임.
 - 그러나 북·일 관계 정상화는 북한 핵문제 및 일본인 납치문제 해결 이후 국교 정상화를 위한 교섭을 통해서 이루어질 것임.

⁵ 여기에는 2004년 초 제정된 「개정 외환관리법」(금융기관이 3,000만엔 이상 해외로 송금할 경우 신고 의무화를 규정)과 「특정 선박입항금지법」(이 법은 정부의 판단으로 북한 선박과 북한에 기항한 선박에 대해 일정 기간 일본 입항을 금지한다는 내용을 포함, 북한의 일본인 납치문제와 핵문제가 해결되면 폐지되는 합시법) 등이 포함되어 있음.

⁶ 북한은 경제재건에 필요한 자금을 일본으로부터 획득하기를 원하고 있지만 2000년 7월 김정일 국방위원장은 남한 언론사 사장 단과의 면담에서 “일본과는 자존심을 꺾어 가면서 까지 수교하지 않겠다”는 강경 발언을 한 바 있음.

II. 최근 동북아 경제에서의 변화 움직임

1. 북한의 경제정책 변화

- 동북아 국가간 다자간 경제관계 혹은 경제협력이 형성되지 못하고 있는 것은 한반도 북쪽에 위치한 북한의 정치적 요인, 상이한 경제체제 등으로 인해 동북아를 연결하는 경제공간이 단절되고 있기 때문임.⁷
 - 북한경제는 기본적으로 시장보다는 계획에 기반을 두고 운용되고 있음.
 - 내부적으로 장기간에 걸친 중앙계획경제체제 및 선군정치로 인해 산업구조가 불균형을 이루고 있으며, 전반적으로 에너지 및 사회기반시설이 부족해 생산능력이 지나치게 낮음.
 - 또한 체제 특성상 외부세계와 단절되어 있으며, 정치적 고려를 앞세워 핵문제 등으로 인해 국제사회로부터 고립되어 있음.

- 동북아 공동경제관계의 형성과 경제협력에서 가장 큰 걸림돌로 작용해 왔던 북한에서도 변화가 일어나고 있음.
 - 북한은 2002년 7월 시장주의적 내용을 일부 포함하는 「7·1조치」를 단행하였음.
 - 「7·1조치」를 통해 북한은 분배에서의 평균주의를 타파하고 생산성을 제고하고자 하였으며, 동시에 국가 재정부담을 줄여나가하고자 하였음.
 - 2002년 하반기에는 신의주특별행정구, 금강산관광지구, 개성공업지구를 특구로 지정해 개방지역을 확대하면서 해외 자본 유치에 적극성을 보이고 있음.

- 북한은 「7·1조치」 이후에도 계속해서 추가적인 경제개선(개혁) 조치를 내놓고 있음.⁸
 - 2003년에는 농민시장을 종합시장으로 개편, 국영상점 경영권을 일부 기관·기업소에 이양, 식당 등 서비스업에 대한 개인영업을 허용하는 등 상업부문에서의 개혁 조치도 있었음.
 - 2004년부터는 농업부문에서 가족단위 영농과 공업부문에서 일종의 기업개혁 조치를 시범적으로 실시하고 있음.
 - 이와 같이 북한이 「7·1조치」를 실시하고 이후 추가적인 경제 조치들을 도입하고 있는 것은 무엇보다도 경제난 타개를 위한 변화가 불가피하다는 인식이 팽배했기 때문임.

- 2004년부터 북한은 외국자본의 직접 투자유치를 위해 적극적인 홍보활동을 전개하고 있음.
 - 2004년 5월에는 “제7회 평양국제상품전”을 개최하였고, 10월에는 세계해외한인무역협회(OKTA)와의 평양 무역상담회를 통해 해외 동포들의 대북 투자 유치에 나서고 있음.⁹

⁷ 남·북·중 3국을 잇는 경제공간은 물리적 공간의 단절, 경제성장 공간의 단절, 국제분업구조상의 단절, 시장의 단절 등 4가지 측면에서 단절을 야기하고 있다. 윤덕룡, “남·북·중 경제가 동북아시아 지역경제에서 차지하는 지위와 역할,” 조명철 편, 『남북한 및 중국간의 경제협력 활성화를 위한 실천과제 및 전망』 (서울: 대외경제정책연구원, 2002), pp. 50-52.

⁸ 7·1조치 및 이후 북한의 경제변화에 대해서는 김영윤·최수영, 『북한의 경제개혁 동향』 (서울: 통일연구원, 2005.3) 및 최수영, “7·1조치 이후 북한 경제의 변화,” 『북한 경제의 변화와 국제협력』 (서울: 통일연구원, 2005.4) 참조

⁹ 2004년 10월 평양-세계한인무역협회(World-OKTA) 무역상담회에서 김용술 무역부상은 해외동포들의 대북 투자를 촉구하였음. 여기에서 김용술은 북한 노동자 최저 임금을 80~120달러에서 37.23달러(30유로)로의 대폭 인하 및 각종 사용자 인하 등의 추진을 공언했음. 『문화일보』, (2004.12.30.)

- 2005년 3월 북한 박봉주 내각 총리의 중국 방문 기간에 북·중간에는 「북·중 투자 촉진 및 보호에 관한 협정」이 체결되었음.

- 북한이 경제체제의 제도적 변화, 생산역량의 확대 및 정치적 개방 확대로 나아갈 경우 동북아 경제협력은 확대될 수 있을 것임.
 - 이러한 북한의 경제정책 변화는 북한경제뿐만 아니라 동북아 국가의 경제성장에도 중요한 역할을 하게 될 것임.
 - 또한 최근 추진되고 있는 중국의 동북지역 개발과도 밀접한 연관성을 가지게 됨.

2. 중국의 동북3성 개발

- 중국은 2003년 10월 개최된 공산당 제16기 중앙위원회 제3차 전체회의(16기3中全會)에서 동북3성 지역의 개발계획을 국가적 중점사업으로 확정하였음.
 - 「동북3성 진흥계획」은 장쩌민(江澤民) 정부가 서부대개발계획을 본격적으로 제기하고 추진했듯이 후진타오(胡錦濤) 정부의 주요 경제정책 과제로 자리잡게 되었음.
 - 자본집약적 중화학공업이 집중된 동북3성 지역은 발해만에 면한 랴오닝성을 제외하고는 그동안 중국의 경제발전 과정에서 상대적으로 소외되어 왔음.
- 「동북3성 진흥계획」은 이 지역의 자본집약적 산업의 경쟁력을 회복하고, 지체된 국유기업 개혁의 돌파구를 마련하며, 실업증가로 인한 사회불안 요소도 해소하겠다는 목적을 가지고 있음.¹⁰
 - 동북3성 지역의 기업들은 개혁·개방에 따른 경쟁의 심화로 수익성 악화 및 도산이라는 상황에 직면해 왔음.
 - 산업구조 및 제품의 노후, 낙후된 기술, 기업관리의 경직성 등 많은 문제점을 안고 있는 이 지역은 경쟁력을 상실하였음.
 - 특히 기업의 도산으로 인해 대규모 실업이 발생하고 있어 사회 안정에도 큰 부담으로 작용하고 있음.
- 동북3성 개발계획은 이 지역 국유기업 지원 및 인프라 건설을 위한 대형 프로젝트의 발주, 조세 및 재정지원, 국유기업 구조조정 등 3가지로 구체화되고 있음.
 - 동북3성 개발전략의 특징은 ① 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장(黑龍江)성 모두 2010년까지 노후한 공업기지를 전면 개선한다는 취지 아래 중·장기계획을 수립, ② 3성 모두 자신의 지역적 비교우위산업을 발전시킨다는 계획과 함께 중점산업으로 농산품 가공업을 제시, ③ 3성 모두 체제 혁신 및 국유기업 개혁을 개발전략의 목표로 설정하고 있음.
- 이러한 전략과 더불어 동북3성은 자원, 교통, 지정학적 위치, 축적된 산업자원 및 인적자원을 바탕으로 지역경제공동체로 발전하기를 희망하고 있음.
 - 특히 랴오닝성과 지린성은 동북지역 경제의 공동 발전을 제시하고 있음.

¹⁰ 대외경제정책연구원, 『2004 중국경제년보』, p. 110.

- 지린성의 경우 노후한 공업기지 개조를 가속화하는 대책으로 동북 경제권간 상호 의존 및 공동 발전을 제시하면서 대외개방전략 속에서 사회간접자본시설(철도, 고속도로, 수로, 공항, 항구 등)의 효율적 활용을 위한 각 성별 협력방안을 모색하고 있음.
- 중국이 2004년 들어와 본격적으로 진행하고 있는 ‘동북공정’은 중국이 북한을 포함한 동북아 국가와의 정치적 안정 도모 및 경제교류 확대라는 의미를 내포하고 있음.¹¹ - 중국 발전전략상 자체 필요성에 의해 입안·추진되고 있지만 동북3성 개발계획은 남북한을 비롯한 동북아 국가간 경제협력에 상당한 영향을 주게 될 것임.
 - 동북3성 개발은 한국기업을 포함한 외국기업에게 새로운 사업기회를 제공하고 있는 것은 사실이지만 동시에 이 지역 개발을 통해 동북3성의 산업경쟁력이 강화되고 중공업 제품의 수입대체효과가 제고될 경우 한국의 비교우위가 사라져 위협요인이 될 수도 있음.
- 중국 경제발전에서 소외되었던 동북3성 개발은 인접국가인 북한에게는 지역경제협력의 기회로 작용할 수 있음.
 - 북한과 동북3성간 운송·물류 인프라의 연결, 자원의 공동개발 및 활용과 같은 각종 프로젝트들이 본격화 될 경우 중국 접경지역 북한 도시들의 경제활동 및 산업생산에는 긍정적인 변화가 일어나게 될 것임.
 - 북한은 동북3성 개발계획에 따른 중국과의 경제협력이 북한 경제회생과 산업재건에 유리한 방향으로 작용하도록 그 활용방안을 모색해야 할 것임.
- 한편 중국의 동북3성 개발계획이 북한의 외자유치나 산업구조 재편의 장애요인으로 등장할 가능성도 배제할 수 없음.¹²
 - 동북3성의 산업구조가 중화학공업 중심으로 되어 있어 외자도입을 통해 대대적인 구조조정이 필요한 북한 중화학공업에 직간접적인 영향을 줄 수 있기 때문임.
 - 뿐만 아니라 북한의 개혁·개방이 지연될 경우 동북3성 개발계획이 추진됨으로써 북한의 국제경쟁력 하락이 가속화될 수 있음.
- 동북3성 개발은 남북한 경제뿐만 아니라 남북경협 구조와 남한기업의 대북 투자에도 영향을 미칠 것으로 보임.
 - 중국의 동북3성 개발을 계기로 북한은 중국과 새로운 경제협력 방안을 마련할 필요가 있음.
 - 한국은 남북경협과 연계하여 동북3성 개발에 참여할 필요성이 있으며 한반도와 중국 동북3성이 상호 협조하고 공유할 사업을 발굴·추진함으로써 남·북·중 3국의 공동 이익 창출을 모색해 나가야 할 것임.

¹¹ 김주영, 『중국의 동북3성 재건과 우리의 진출방향』, (서울: 한국수출입은행, 2004), pp. 32-36.

¹² 이종운·김은국, “중국 동북3성 개발이 북한경제에 미칠 영향과 향후 과제,” 『세계경제』 (2005.1), pp. 71-72.

3. 동북아 다자간 협력과 갈등

<UNDP의 두만강지역개발사업>

- 동북아 국가간 다자간 경제협력사업으로는 유엔개발기구(UNDP)가 주관하는 두만강지역개발계획(TRADP)이 있음.
 - 1991년 몽골에서 개최된 동북아 개발관련 회의에서 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽골 5개국이 참여하는 이 사업을 UNDP가 동북아 지역사업 중 최우선 협력사업으로 추진하기로 합의한 이후부터 시작되었음.
- TRADP는 두만강 유역의 물류·교통 중심지로서의 전략적 위치와 보완적 생산요소 구조를 활용하여 교통·관광·제조 및 가공업의 중심지로 개발하려는 장기적인 목표에서 출발하였음.
 - 이를 위해 국제적 법인체를 조직하여 중심도시(core city)를 공동으로 개발하는 사업이 추진되었으나 시행착오를 거치면서 제반여건이 성숙되지 못했음을 확인하였음.
 - 특히 접경 3국(북·중·러)의 경쟁적 개발계획으로 인한 각국의 이해가 상충한 점은 심각한 장애요소로 등장하였음.
 - 1995년 말을 기점으로 TRADP는 보다 실현 가능한 대안을 모색하게 되었고, 접경 3국이 독자적으로 개발해 온 경제특구들간의 물적·인적 흐름과 정보교류를 원활하게 함으로써 연계성을 높이는 데 치중하기로 하였음.
- TRADP는 현재 주요 사업의 추진실적이 저조함에 따라 UNDP의 재정지원이 축소되어 전반적으로 사업이 위축되고 있는 상황임.
 - 그렇지만 이 지역은 동북아의 다자간 경제협력 문제를 협의할 수 있는 유일한 정부간 접촉창구라는 점에서 이 계획의 적극적인 활용방안이 다양하게 검토될 필요가 있음.
 - 이 지역의 개발 가능성은 북한 나진·선봉항에 대한 중국과 러시아의 관심 증대, 훈춘과 나진·선봉지대를 잇는 도로 확장 공사 및 하산과 나진·선봉지대를 잇는 철도 현대화 관련 러시아 기업의 투자 계획 등이 보도되면서 높아지고 있음.

<동북아 철도협력>

- 1990년대 들어와 동북아 역내 경제협력의 필요성이 증대되면서 동북아 통합철도망 구축 논의가 활발하게 진행되고 있음.
 - 동북아 철도는 기반시설이 체계적으로 정비되어 있지 않고 신속하고 효율적인 서비스가 제공되지 않아 물류체계로서의 잠재력이 충분히 발휘되지 못하고 있음.
 - 이러한 한계를 극복하기 위해 동북아 국가들은 자국 통과노선의 효율성 제고를 위한 시설의 현대화와 운용체계의 개선작업을 추진하고 있음.
 - 동시에 물동량 확보와 물류체계 개선을 위해 동북아 국가들은 양자 및 다자간 협상을 확대하고 있음.
- 동북아 철도협력사업과 관련하여 UN의 아시아·태평양경제사회위원회(ESCAP)가 가장 활발하게 움직이

고 있음.

- ESCAP는 동북아 역내 철도에 관한 정부간 협정¹³ 및 한반도를 거쳐 유럽까지 철도를 통해 컨테이너를 수송하는 시범사업을 추진 중임.
- 이 사업은 몽골 울란바토르에서 중국 천진(2003.11), 중국 연운강에서 카자흐스탄 알미티(2004.4), 몽골 울란바토르에서 벨라루스 브레스트(2004.6), 러시아 보스토치니에서 폴란드 마르세위체(2004.7) 구간 의 시범운송을 성공적으로 추진하였음.
- 한반도 구간에서는 북한의 소극적 자세와 남북철도의 단절로 인해 시범운송이 진행되지 못하였으나 ESCAP 관계자가 방북(2004.6.15~19)하여 북한의 참여 의사를 확인함.

- 동북아 철도협력과 연계하여 남북한간에 추진되고 있는 사업은 남북철도를 연계 운영하는 것임.
 - 남북철도 연계사업에 많은 관심을 가지고 러시아는 TSR(시베리아횡단철도)-TKR(한반도종단철도)을 연계 운영함으로써 상대적으로 개발이 더딘 동시베리아 지역의 개발을 촉진하고자 함.
 - TSR-TKR 연결과 관련 러시아는 ①북·러 국경인 핫산-두만강역을 통해 TSR-TKR을 연결하고, ② 연결에 소요되는 20~25억 달러의 자금을 조달하기 위해 국제 컨소시엄을 구성해야 한다는 입장을 보이고 있음.¹⁴
- TSR-TKR 연결을 위한 당국자 및 전문가들의 접촉도 진행되고 있음.
 - 북·러간 TSR-TKR 연결협력 체결(2001.8), 한·러 교통협력위원회(2001.9, 2002.12) 개최 등이 있음.
 - 2004년 4월에는 남·북·러 3국 철도전문가회의가 개최되어 향후 전문가 모임을 지속하기로 하였음.
 - 그러나 TSR-TKR 연결과 관련해서 ①북한측 구간 확정과 관련한 이견이 조정되지 않고 있으며, ②북한측 구간의 현대화 비용부담 및 재원조달 등의 문제가 장애요인으로 대두되고 있음.

<동북아 에너지협력>

- 동북아지역의 에너지협력사업과 관련하여 에너지자원의 공동 개발·이용 사업과 에너지협력체를 구성하는 사업이 있음.
 - 에너지자원의 공동 개발·이용은 ①에너지 네트워크 구축사업(천연가스 파이프라인과 송유관 연결 및 역내 전력망 연계 등)과 ②자원개발 및 도입사업(동시베리아 및 사할린의 석유·가스광국 공동 개발 및 이용 사업과 수력, 풍력, 태양열 등 신재생 에너지 공동 개발사업 등)이 있음.
 - 에너지협력체 구성을 위해 2003년 4월 '동북아 에너지협력을 위한 고위당국자회의'가 블라디보스톡에서 개최(한국, 북한, 러시아, 몽골 참석), 블라디보스톡 합의문을 도출하였음.
- 동북아의 에너지협력 환경에서 중·일간 에너지원 확보 경쟁 격화와 러시아의 에너지정책이 국가통제력 강화로 전환되고 있는 것이 특징임.

¹³ 2004년 11월 27개국(북한도 철도청과 외무성 관계자가 참석)이 참석한 가운데 협정 초안이 작성되었으며 2006년 3차 교통장관회의에서 서명할 예정임.

¹⁴ 2003년 말 약 100여명의 러시아 철도 전문가 및 기술진이 두만강과 나진간 50.7km에 이르는 철로를 답사하고 내린 실사 결과는 북한의 철로, 기관차, 철도차량을 포함한 총 리노베이션 비용은 20~25억 달러로 추정하고 있음.

- 중·일간 에너지 확보 경쟁은 앙가르스크 유전을 연결하는 송유관 노선과 관련하여 발생: 2003년 4월 앙가르스크-다칭 노선의 송유관 건설에 러시아와 중국이 거의 합의한 상황에서 일본이 대규모 재정지원을 내세우자 러시아는 통합에너지망 구축이라는 명분으로 일본이 제시한 앙가르스크-나훗카 노선을 선택함.
- 러시아 연방정부의 에너지산업에 대한 통제력 강화로 민간 석유회사에 대한 연방정부 통제 강화, 에너지부문 국영기업(가스, 전력, 철도)에 대한 민영화 점진적 추진, 에너지산업에 대한 외국인투자 형태 제한 등이 따르고 있음.

- 동북아 에너지협력은 북한의 에너지난을 해소하는 문제와도 연결되어 있음.
 - 천연가스 파이프라인의 북한 경우, 러시아 에너지개발사업에 북한 참여, 동북아 전력계통 연계사업의 북한 경우 등이 거론되고 있음.
 - 2003년 8월 러시아 및 남북한 에너지분야 전문가들이 하바로프스크에서 에너지 교류에 대한 기술적 측면 및 북한에 소형 송전선(500kV)과 남한에 대형 송전선(750kV) 건설을 논의하였음.¹⁵

III. 동북아에서 북한경제의 발전방향

1. 해외 에너지(전력) 확보

- 북한경제가 발전하기 위해서는 무엇보다도 심각한 에너지난을 해결해야 할 것이며, 특히 산업생산 활동에 필요한 전력 확보가 필수적임.
 - 북한의 공장가동률은 25~30% 정도인 것으로 알려져 있으며 이러한 낮은 공장가동률의 주된 원인은 전력부족 때문임.
 - 2004년 말 기준 북한의 발전량은 230~240억kWh로 남한 발전량 3,421억kWh의 약 1/14 수준이며, 발전용량은 777만kW로 남한 발전용량 5,996만kW의 약 1/8 수준임.
- 북한이 현실적으로 전력 공급을 확대할 수 있는 방안은 러시아로부터 송전방식을 통해 전력을 공급받는 것임.
 - 남한, 북한, 러시아는 에너지 교류에 대한 기술적 측면 및 러시아 극동지역에서 생산한 전기를 송전선 건설을 통해 북한에 공급하는 것을 논의한 바 있음.
 - 북한은 러시아 연해주에 전력교환 프로젝트(러시아와 북한이 유희전력이 존재할 경우 상호공급)의 제안 및 러시아에 40만kW 공급을 요청한 바 있음.¹⁶
 - 러시아의 Bureyskaya 수력발전소에서 생산된 전기를 북한이 활용할 수 있을 것임.
 - 또한 러시아 극동지역의 화력발전소에 석탄 등 발전연료나 발전 자금을 제공(남한이 자금 부담)하고

¹⁵ 이것은 러시아 부레이스카야(Bureyskaya) 발전소에서 생산한 전기를 대형 전력교환 네트워크를 통해 극동지역으로 공급하는 계획안의 일부임.

¹⁶ 김삼식, “2003년 북한의 대외경제관계 전망,” KOTRA, 심층기획조사, 2003.

여기에서 생산된 전기를 북한이 공급받을 수 있을 것임.

- 한편 북한은 핵 폐기에 합의할 경우 남한으로부터 200만kW 규모의 전력을 지원받을 수 있을 것임.
 - 정부는 2005년 7월 12일 ‘대북 중대 제안’을 통해 북한이 핵 폐기에 합의할 경우 남한에서 생산한 200만 kW 규모의 전력을 북한에 송전 방식으로 제공하기로 하였음.
 - 북한이 제의를 받아들일 경우 경기도 양주와 평양간 직접 송전 선로 건설을 통해 3년 이내에 북한 핵 폐기와 함께 송전방식으로 북한에 전력을 공급할 수 있을 것임.

2. 북한 노동력 활용

<북한인력 해외 진출>

- 북한의 많은 노동자들은 경제난 때문에 반실업 또는 실질적인 실업상태에 놓여있어 유희노동력이 상당수 존재하고 있음.
 - 북한은 이들 노동자에게 일자리를 제공하고 외화를 획득할 수 있도록 인력이 부족한 동북아 인접국인 러시아 극동지역에 북한 노동자를 파견할 수 있을 것임.
 - 러시아 또한 북한 노동자를 활용한 지방정부 차원에서의 협력이 가장 현실성이 있는 양국간 협력사업이라 판단하고 있음.
- 북한은 러시아 극동지역 3개주(연해주, 하바로프스크주, 아무르주)에 대해 농업, 임업, 건설 등의 분야에 대한 북한 인력을 제공하는 경제협력 프로젝트를 제안하고 있음.
 - 북한이 노동력을 제공하고 그 대가로 러시아로부터 목재를 제공하는 북·러간 임업협력은 오랜 역사를 가지고 있음.
 - 북한은 연해주에 대해서 북한의 벌목인력 공급 확대 및 건설인력 공급, 아무르주에 대해서는 3,000ha에서 북한 노동력을 활용한 농업, 벌목 및 북한인력 공급 등을 제의하고 있음.
- 북한 노동력의 러시아 극동지역 진출 확대를 위해 남북한과 러시아 3국은 농업, 임업 등 분야에서 공동 협력방안(3자협력)을 모색해 볼 수 있을 것임.
 - 러시아 극동지역, 특히 연해주 지방의 농업은 경작 가능한 광활한 토지에도 불구하고 투자부족에 따른 저장 및 가공설비의 부족, 판매시장의 부재라는 약점으로 인해 개발이 지연되고 있음.¹⁷
 - 남북한과 러시아의 농업협력은 러시아의 경작지에 남한의 자본, 농업기술, 마케팅 노하우와 북한의 노동력이 결합하는 형태가 될 것임.
 - 이러한 3자협력은 러시아에게 농지의 개발과 임대수익, 북한에게는 노동력 제공의 대가로 구상무역형태의 곡물 제공, 남한에는 식량 공급원의 다양화를 실현시켜줄 것임.
 - 현재 북·러간 양자협력 차원에서 진행되고 있는 임업협력에 남한의 자본이 참여하는 3자협력으로 발전시켜 나갈 수 있을 것임.

¹⁷ 러시아 극동 연해주 지방의 농경지는 250만ha로 남한 전체 농경지보다 넓은.

<노동집약적 산업 육성>

- 북한 경제의 발전을 위해서는 개발도상국의 일반적인 성장모델인 노동집약적 산업의 육성을 통해 우선 경공업 제품의 수출을 확대하는 것임.
 - 북한산업의 구조조정시 중공업부문의 시설 현대화는 많은 자본이 소요되지만 경공업부문의 육성에는 상대적으로 자본 수요가 적을 것임.
 - 동시에 북한은 저렴하고 양질의 유휴노동력을 확보할 수 있어 노동집약적 산업 경공업 가격경쟁력을 갖출 수 있을 것임.

- 개성공단에 진출 또는 진출을 희망하는 남한기업의 사례에서도 알 수 있듯이 북한은 경공업 제품을 생산하는 제조업을 육성해야 할 것임.
 - 2005년 4월 현재 개성공단에 입주를 신청한 기업은 총 1,807개 업체로 이들 기업의 대부분은 노동집약적인 섬유, 의류, 신발, 가방, 완구, 화학(고무, 플라스틱, 비닐 등), 전기·전자, 기계·금속(자동차부품, 볼트 등), 신변장신구, 기타(IT, 문구, 가발, 식품 등) 업종에 종사하고 있는 것으로 나타났다.¹⁸
 - 입주신청 기업현황에서처럼 남한의 개성공단으로의 진출수요가 노동집약적 경공업 분야에 집중되어 있는 것은 북한의 노동력과 토지를 최대한 활용할 수 있어 가격경쟁력을 제고할 수 있기 때문임.

- 북한경제의 발전을 위해서는 북한이 노동력을 효율적으로 활용할 수 있는 섬유, 의류, 신발, 전기·전자 등 노동집약적 산업의 가공 및 수출기지로 발전시켜 나가는 것이 중요함.
 - 동시에 상대적으로 우수한 기술인력을 확보하고 있는 IT산업, 특히 소프트웨어 분야의 육성도 필요함.

3. 북한 산업시설 현대화

- 북한의 주요 산업시설과 공장의 상당부분은 소련의 지원으로 건설된 것으로 러시아로부터 관련 부품, 설비 및 운영기술 등에서의 협력이 필요함.
 - 소련의 지원으로 북한에 건설된 노후화된 공장들의 현대화는 북한경제 발전에 있어 매우 중요한 사안임.

- 북한의 노후화된 산업시설의 개·보수, 현대화 및 공동 운영하는 사업은 이미 오래전부터 거론되어 왔음.
 - 1995년 체르노미르진 러시아 전 총리는 서울 방문시 소련이 북한에 지원한 17개 공장들이 부품과 원자재 부족으로 가동이 중지되었음을 지적하면서 한국측에 이들 공장의 회생에 공동 협력할 것을 제안하였음.
 - 푸틴 대통령의 북한 방문을 계기로 북한 산업시설의 재가동 및 현대화에 대한 러시아의 관심이 고조되고 있고, 실제로 이 분야에서 남북한과 러시아간 협력 가능성이 높아졌음.

- 북한 산업시설의 현대화에는 한국이 자본을 제공하고, 러시아가 기자재, 시설 및 전문인력을 투입하며, 북한이 노동력을 제공하는 형태를 고려할 수 있음.

¹⁸ 현대아산, 『개성공업지구 역사와 개발총계획』, (2005.4.27.)

- 이들 기업들 대부분 러시아의 원료 및 부품을 바탕으로 가동되기 때문에 한국의 단독투자 또는 북한과의 합영(합작)에 비해 북한의 호의적인 협력을 기대할 수 있음.
- 이러한 3자협력으로 생산된 제품은 러시아 및 북한시장, 제3국으로의 수출도 가능할 것임.

- 북한 산업시설 현대화의 최대 관건은 소요 재원의 조달 문제임.
 - 러시아는 북한 산업시설 현대화 관련 남·북·러 3자협력을 긍정적으로 평가하면서 남한의 자금지원으로 러시아산 기계와 설비를 구매해 주기를 희망하고 있는 실정임.
 - 북·일 관계가 정상화될 경우 일본은 북한 산업시설 현대화에 있어 대규모 자금이원이 가능함.
 - 그렇지만 핵문제 등 북·일간 정치외교적 문제가 조속히 해결되어야만 북한은 일본 자금을 활용하여 노후화된 산업시설 현대화에 박차를 가할 수 있을 것임.

4. 동북아 철도협력

- 동북아 경제협력 차원에서 논의되고 있는 물류부문의 인프라 연결과 같은 국가간 프로젝트의 추진으로 북한의 경제발전은 더욱 가속화될 수 있음.
 - 한반도중단철도(TKR)와 동북아 간선철도 연결, 중국과 한반도의 고속도로 연결, 동북아 에너지 협력(천연가스 파이프라인 연결 등) 등은 동북아 협력의 주요 과제임.
 - 이 중에서 동북아 물류공조체제의 구축, 특히 동북아 철도협력은 역내교역을 촉진하며 궁극적으로 동북아 경제협력 심화를 통해 북한경제 활성화에 기여할 것임.
- 동북아에서는 남북한간 도로와 철도의 단절로 인해 한·일·중·러간 물류운송은 시간 및 비용면에서 육상수송에 비해 불리한 해상수송에 거의 전적으로 의존하고 있는 실정임.
 - 동북아 경제협력의 확대를 위해서도 대륙과의 육상수송이 이루어질 수 있도록 최우선적으로 TKR를 대륙 횡단철도망인 TCR(중국횡단철도) 및 TSR(시베리아횡단철도)과 연결해야 함.
- 동북아 철도협력과 연계하여 남북한간에는 현재 경의선을 연계·운영하는 사업이 추진되고 있음.
 - 이와 관련 일차적 과제는 남북철도의 연결이며 이후에는 TCR 및 TSR과 연계운행이 가능하도록 북측 구간 현대화 작업과 남북간 기술협력이 필요함.
 - 남북철도 연계사업에는 중국보다 오히려 러시아가 더 많은 관심을 가지고 있는 것 같음.

<남·북·중 3국간 철도협력>

- 남·북·중 3국간 철도협력은 북한의 폐쇄로 발생하였던 중국 동북3성과 남한과의 물리적 고립을 해소하는 역할을 할 것임.
 - TKR와 TCR, 만주횡단철도(TMR), 몽골횡단철도(TMGR)의 연결은 북·중 접경지역의 발전을 촉진시키는 계기가 될 것임.
- TKR을 중심으로 한반도와 중국을 연결하는 3가지 철도 노선이 가능함.¹⁹

- ①경의선-경부선을 축으로 신의주와 단동을 연결하는 노선: 남북한 협력사업인 개성공단 활성화, 중국 상품의 남한 및 일본 수송, 동북3성에서 화물 채증이 가장 심한 하얼빈-대련 구간의 수송난 완화 및 장기적으로는 중국 요녕성, 내몽고자치구, 화북성 등의 산업발전에도 기여할 수 있음.
- ②경원선-평라선 혹은 동해선-금강산 청년선-평라선으로 구성되는 노선: 북한의 나진·선봉지역 개발과 청진·김책·함흥의 중화학공업단지의 회생 및 북·중·러의 두만강지역 개발을 촉진할 수 있음.
- ③북한 남양-중국 도문을 지나 TMR과 연계되는 노선: 중국의 동해안 진출루트로 활용될 수 있고, 특히 동북3성의 성장축으로서의 기능이 예상되며 장기적으로 중국 지하자원을 남한 및 일본으로 수출하는 자원수출 루트로 발전할 수 있음.

- 경의선이 복원되고 TCR과 연결되면 동북아의 지하자원, 노동력, 자본, 기술의 결합을 가속화시켜 남·북·중(동북3성) 3국간 경제권의 구축 및 단일 운송망 형성을 촉진시키게 될 것임.
 - 남북경협에 있어서는 남북한간 육상수송로가 확보됨으로써 물류비를 절감하고 현재의 단순 임가공 형태의 교역에서 남북한의 생산요소가 대규모로 결합하는 경제협력사업으로 변화하는 등 질적 향상이 촉진될 것임.
 - 북한은 경의선 통과 물동량 운임수입 확보와 외국자본 및 기업의 유치기반을 구축하고 궁극적으로 안정적인 경제성장에 기여할 수 있을 것임.

<TSR-TKR 연결>

- TSR-TKR 연결을 통한 동북아와 유럽을 잇는 철도노선 건설과 컨테이너 수송분야에서 남북한과 러시아 3자간 협력이 가시화되고 있음.
 - 2000년 8월 북·러 정상회담과 9월에 있는 한·러 관계자 회의에서 러시아는 남북한으로부터 TSR-TKR 연결 합의를 받은 바 있음.
 - 이로 인해 동북아 최대의 항구 도시인 부산과 프리몰스키(Primorsky)지방의 하산(Hasan)항을 TSR-TKR을 통해 연결계획이 수립되었음.
- 러시아는 TSR-TKR 연결을 통해 동북아에서 자국의 정치·경제적 영향력을 강화하고 한반도 문제 해결에 있어서 실질적 수단을 얻을 수 있기 때문에 이 분야의 협력은 매우 매력적임.²⁰
 - 러시아는 TKR과 시베리아횡단철도(TSR)를 연계·운행함으로써 상대적으로 개발이 더딘 동시베리아 지역의 개발 촉진, TSR의 경제적 효율성 증대, 나호트카 자유경제지대를 포함한 인접지역의 발전 가속화, 아·태지역 국가들과의 무역 활성화를 기대함.
 - 북한은 자국 영토를 통과하는 화물수송 통과료 수입과 함께 나진·선봉지대의 발전을 기대할 수 있음.
 - 한국의 경우 부산항을 동북아 운송의 중심지(시발지)로 만들 수 있으며 철도협력사업 관련 여러 경제부문에 큰 효과를 얻을 수 있음.

¹⁹ 안병민, “동북아 운송시장 통합을 위한 한반도중단철도(TKR)의 역할과 기능”, 조명철 편, 『남북한 및 중국간의 경제협력 활성화를 위한 실천과제 및 전망』(서울: 대외경제정책연구원, 2002), pp. 171-172.

²⁰ 남북한과 러시아의 3자간 경제협력에 관한 의미와 각국의 입장 및 방안에 대해서는 이재영, “남북한과 러시아의 3자간 경제협력 방안,” 『국제지역연구』 3권 4호 (1999년 겨울호), pp. 87-114 참조.

- 북한은 러시아의 자루비노와 청진간에 광궤를 부설하여 TSR과의 접근망은 이미 구축되어 있음.
 - 남·북·러 3국은 각국이 보유하고 있는 자본, 노동력, 기술을 결합하여 우선 러시아와 북한의 노후화된 철도시설을 현대화하는 등 철도운송 인프라의 공동개발사업을 수행해야 함.
 - 남북철도를 연결하기 위해서는 경원선의 복원과 수요증대를 감안한 복선화와 시설개량이 이루어져야 할 것임.
- 남북한과 러시아의 철도협력(TSR-TKR 연결)은 장기적인 남북경협을 발전과 확대를 위해 필수적임.
 - 이 사업이 실현될 경우 동북아 국가들의 참여가 예상되는 다른 대규모 프로젝트(이르쿠츠크 지역의 가스전 개발 및 파이프라인 건설, 한·일 해저터널 건설, TSR과 일본본토의 연결 등)의 실현 가능성이 높아지는 등 3국간 철도협력의 파급효과는 매우 클 것으로 예상됨.

5. 접경지역 공동 개발

- 중국의 동북3성 개발과 북한의 정책 변화를 북·중 양국은 공동 경제관계의 확대를 위해서 북·중 접경지역 및 도시간 지역협력 확대를 우선 고려해야 할 것임.
 - 국경 도시간 협력은 홍콩-심천, '성장삼각지대'(싱가포르-말레이시아의 조호르주-인도네시아의 리아우 주) 등의 다양한 접경 도시간 경제협력의 경험을 통해 지역경제 발전을 위해 긍정적 역할을 하는 것으로 입증되고 있음.²¹
 - 북·중 접경지역 공동 개발은 한국이 참여하는 다자간 사업으로 발전시켜나가는 것이 3국의 조화로운 발전에 기여할 수 있을 것임.
- 남북한과 중국 3국의 경제협력은 북·중 접경지역의 거점 도시간 협력에서 시작하여 단계적으로 점차 그 영향권과 발전지역을 넓혀나가는 것이 현실적인 방안이라 할 수 있음.
 - 북·중 주요 교류거점은 접경지역에 위치한 신의주와 단동의 압록강 하구 및 나진·선봉지대(청진 포함)와 도문 지역(훈춘 포함)의 두만강 하구지역을 들 수 있음.
 - 이들 두 지역은 상호보완성을 통해 경제적 역동성을 향상시키고 한반도와 중국을 연결하는 지리적 이점을 활용할 수 있다는 점에서 3국 경제협력의 개발거점으로 선정될 수 있을 것임.
- 북한의 나진·선봉지대와 중국의 도문·훈춘 지역은 두만강유역개발계획(TRADP)의 일환으로 개발이 추진된 바 있지만, 이에 비해 신의주-단동지역에서는 아직까지 협력사업이 이루어지지 않고 있음.
 - 최근까지 신의주-단동지역과 같은 북·중 접경도시들의 경제관계는 변경무역 중계지로서의 역할이 대부분이었음.
 - 양국간 산업구조나 외자유치, 도시기능의 상호보완성을 확대하려는 노력은 거의 이루어지지 않았음.
- 최근 중국은 동북3성 개발을 추진하고 있으며 북한은 제2의 개방지역으로 신의주를 특별행정구로 지정하는 등 대외개방의 움직임을 보이고 있음.

²¹ 이종운·김은국, "중국 동북3성 개발이 북한경제에 미칠 영향과 향후 과제," 『세계경제』 (2005.1), p. 70.

- 중국 단둥에는 이미 한국에서 개발한 공단이 있음.²²
- 이러한 사실을 감안할 때 단둥-신의주에 대한 공동협력을 통한 효율적 개발방안을 모색하는 것은 남·북·중 3국이 공동으로 편익을 얻을 수 있는 윈-윈(win-win)전략이 될 것임.
- 이 지역의 개발은 우선 인프라 구축에서부터 시작하여 공단개발, 관광지 개발 및 관광루트 공유 등 모든 사업이 하나의 패키지로 추진될 경우 상승효과를 얻을 수 있을 것임.

● 비록 TRADP는 별다른 진전을 보이지 않고 있지만 여전히 남·북·중 3국의 중심부에 위치한 도문·훈춘·나진·선봉지대는 국제무역 중계지로 연계·개발할 수 있는 가능성이 충분함.

- 이 지역 연계 개발사업으로 북한은 나진·선봉지대의 개발 및 인프라 개선 등의 편익과 함께 동북아 물류거점으로 성장함에 따라 시설이용료 및 통행료 수입 등 외화수입이 증대하게 됨.
- 중국은 동해로의 출구인 청진과 나진을 활용함으로써 수송 루트를 다양화할 수 있고 그에 따른 수송경비의 절감과 운송시간을 단축할 수 있음.
- 한국의 경우에도 저렴한 수송비용으로 특히 동북3성에 화물을 수송하는데 있어 많은 물류비용을 절감할 수 있음.

● 현재 남북한간에 추진되고 있는 개성공단 개발사업, 금강산 관광개발사업도 접경지역 공동개발이라는 차원에서 다자간 협력사업으로 확대해 나가야 함.

- 단순히 남북한만 참여하는 양국간 개발사업이 아니라 이것이 한반도와 동북아를 연결하는 축으로 발전해 나갈 수 있도록 동북아 국가들의 적극적인 참여가 필요함.
- 개성공단개발에 중국을 포함 동북아 국가 기업이 진출하고, 금강산 관광개발사업이 남북한과 중국의 3국간 연계관광으로 발전해 나갈 수 있도록 다자간 협력이 추진되어야 함.

²² 인천광역시가 1998년 53억원을 들여서 요녕성 단둥시 변경 경제합자구 금천공업지구에 조성한 인천단둥산업단지(약 132,000평)는 경기불황 등의 이유로 분양 및 입주 저조한 상태임. 2004년 단둥시 인민정부에서 투자실적이 미미한 외국인 투자구역에 대해 강력한 환수조치를 취함에 따라 국내 업체가 분양을 받았다가 입주를 포기한 2.8만평은 단둥시에 매각하였고, 나머지 10.4만평에 대해서도 신규로 포기업체가 나올 경우 단둥시에 추가 매각을 고려하고 있는 것으로 알려지고 있음. 인천광역시, 『인천-개성 연계발전 추진 전략』 (2005.4), p. 54.