

동북아 중추국가의 건설과 주변국의 역할

배 정 호 (통일연구원 선임연구위원)

◆ 논문 요약 ◆

본 논문은 (1) 21세기 평화교류국가로서의 역할 및 기능에 중점을 둔 동북아 중추국가, (2) 동북아 중추국가의 건설을 위한 미·일·중·러 등 주변국의 역할 (3) 한국의 대주변국 외교전략 등에 관해 분석·연구하였다. 그 결과, 본 논문에서는 한국은 동아시아 중추국가로서의 발전을 추구하는 '21세기 한반

반도의 그랜드 디자인(Grand design)'의 수립과 더불어 남북한과 동북아 지역의 상호 이익의 증대 및 상호의존도의 심화를 꾀할 수 있는 상생의 전략(win-win strategy)을 지향하여야 하고, 그와 같은 상생의 전략으로서 '한반도-동북아 연계 발전전략'을 추구하여야 한다는 결론을 도출하였다.

I. 문제제기

1997년의 동아시아 외환위기를 계기로 공동체 의식이 높아진 동아시아 국가들은 EU, NAFTA의 발전에 따른 위기의식¹⁾으로 인하여 동아시아 경제협력의 제도화·공식화를 가속화시키면서도²⁾ 자국의 21세기의 경제발전 전략을 중심으로 동아시아 경제공동체의 건설 및 동북아 경제협력

1) 2002년 1월부터 유럽연합(EU)의 단일화폐가 출범되고, 미국을 포함한 북남미 34개국이 2005년을 목표시한으로 미주 자유무역시대(FTA)의 결성을 추진하는 등 세계경제의 블록화가 강화되면서 한국, 일본, 중국 등 동아시아 국가들도 동아시아 경제통합에 높은 관심을 갖게 되었다.

2) 1980년대에 동아시아 개발도상 국가들에 대한 일본의 해외직접투자가 증가하면서 동아시아 지역에서는 생산과 교역의 네트워크가 형성되었고, 중국의 개혁·개방과 더불어 중국과 주변국들간의 경제교류이 활발하게 전개되고 있다. 게다가, 1997년부터는 ASEAN 10개국과 한·중·일은 매년 정상회의를 개최하고 있고, 여기서 합의된 사항들의 이행을 위한 재무·외무·경제·농업장관회의가 정례화되어 열리고 있다.

을 추구하고 있다. 즉, 중국은 동남아의 화교자본과 연계아래 중국 중심의 동아시아 경제공동체의 건설을 구상하면서 동북 3성 지방의 개발을 추구하고 있고, 일본 역시 아세안과의 자유무역협정의 체결과 더불어 동아시아 확대 경제공동체의 건설을 추구함과 동시에 동북아 경제협력을 추진하고 있다. 또 러시아는 극동 및 시베리아 지역의 개발계획의 수립과 더불어 가스전 개발 등 대형 국제 프로젝트를 추진하고 있다.

이와 같은 동아시아 경제환경 속에서 한국은 향후 5~10년 내에 동북아 비즈니스 중추국가로서 위상을 확보하지 못할 경우, 일본과 중국사이에서 너트크래커(nutcracker)사이의 호두와 같은 상황에 빠질 수 있다.

즉, 현재 한국은 역사적 전환기의 국가발전전략에 대한 중요성을 인식하면서 21세기 발전전략의 구상·수립과 더불어 역내 국가들과의 경쟁과 협력을 전개하여야 하는 상황에 있고, 따라서 참여정부도 이와 같은 맥락에서 ‘동북아 경제중심 건설’을 21세기의 국가비전으로 제시한 것으로 볼 수 있는 것이다.

본 논문은 이와 같은 문제의식아래 21세기 한국 발전전략의 지향성에 대한 고찰을 바탕으로 평화교류국가로서의 역할 및 기능에 중점을 둔 동북아 중추국가에 관해 살펴보고, 나아가 동북아 중추국가의 건설을 위한 미·일·중·러 등 주변국의 역할에 관한 분석과 함께 한국의 대주변국 외교 전략을 모색하는 것이다.

II. 21세기 한국의 발전전략 방향과 동북아 중추국가

1. 21세기 한국 발전전략의 지향성

21세기 한국의 발전을 위한 국가전략은 앞에서 언급한 한반도의 역사인식을 바탕으로 물질 환경 및 국내외 환경에 적절하게 대응하면서 민족모순의 극복, 번영과 발전 등을 효율적으로 달성할 수 있는 방안이어야 한다

그러므로, 그와 같은 한국의 국가발전전략은 다음과 같은 공통적 지향성을 가질 것이다

첫째, 21세기를 주도하는 추동력은 세계화, 지식정보화, 민주화이므로

세계화, 지식 정보화, 민주화의 흐름에 전향적으로 대응한다.

둘째, EU, NAFTA처럼 세계화와 더불어 지역화가 전개되고 있으므로 동아시아 역내 국가들과의 지역경제 협력을 강화하면서, 다른 한편에서는 EU, NAFTA와의 경제협력도 추구한다.

셋째, 세계 제2의 경제대국인 일본과 21세기의 경제대국으로 부상하고 있는 중국사이에 위치한 한반도의 지경제적 이점을 전략적으로 최대한으로 활용하면서 발전을 도모한다.

네째, 한반도 냉전체제의 해체에 따른 분단모순의 극복과 더불어 한반도 경영시대를 개막하며, 21세기의 한민족의 도약과 번영을 추구한다.

다섯째, 남북관계의 진전에 따른 한반도 경영이 동북아 지역발전과 조화를 이루도록 추구함으로써, 역내 국가들과의 상호이익의 창출 및 증대, 협력의 강화를 도모한다. 즉 한반도-동북아 지역의 연계 발전을 추구하며 21세기 동북아 국가들의 한반도에 대한 의존도의 증대를 추구한다.

이상과 같이 21세기 한국 국가전략의 공통적 지향성을 고찰해 보면 한국은 한민족의 역사의식, 한반도의 지전략적·지정학적·지경학적·지문화적 조건, 한국의 국력 등을 고려하여 '동아시아의 중추국가로서의 발전전략을 국가전략차원에서 구상하고 추진하여야 하는 것이다.

여기서 의미하는 중추국가(hub state)의 개념은 패권적 개념의 중심국가와 달리, 사람, 물자, 문화가 모여서 전파되는 동태적이고 평화적인 교류국가를 의미한다.³⁾ 이는 한국의 국력에 대한 현실적 고려와 더불어 동아시아의 전략적 관문으로서 대륙과 해양, 동양과 서양, 북반구의 부국과 남반부의 빈국, 기독교·불교·유교문화를 연결할 수 있는 한반도의 지전략적, 지정학적, 지경학적, 지문화적 가치를 전략적으로 최대한으로 활용하여⁴⁾ 동아시아의 ①물류 중추, ②정보네트워크의 중추, ③비즈니스·금융 중추, ④평화·민주주의 중추 등을 추구한다는 21세기 국가발전전략의 구상에 따라 제시된 것이기도 하다.⁵⁾

3) 이와 같은 중추국가에 비해, 중심국가는 정태적이고 패권적인 개념이다. 한국의 인구, 국토의 크기, 경제력, 군사력 등을 고려해 볼 때, 한국이 일본, 중국 등을 제치고 아시아의 중심국가가 되기는 현실적으로 어렵다.

4) 홍철·김원배 편저, 『21세기 한반도 경영전략』 (안양: 국토연구원, 1999).

5) 임혁백·안석교 외, 『새천년의 한국과 과제』 (서울: 나남출판, 2000).

2. 21세기 한국의 발전과 '동아시아 중추국가' 구상

1) 한국의 동아시아 중추국가로서의 발전 여건

한국이 동아시아 중추국가로서의 발전을 추구해 가는데 있어서 동아시아 비즈니스 중추국가로서의 발전은 매우 중요하다. 이는 한국이 동아시아의 문화중추, 정보중추, 민주주의의 중추 등을 도모하는데 지극히 중요한 물질적 기반의 확립에 직결되기 때문이다.

한국은 산업화의 추진과 더불어 수출주도형 전략을 전개하였는데, 수출주도형 전략은 국내 영토 및 노동력을 바탕으로 하며 중상주의의 성향을 지니고 있는 전략이다.

이에 비해, 동북아 중추국가를 위한 비즈니스 중추화 전략은 국내 영토 및 노동력뿐 아니라 주변국의 경제적 기회까지 활용하여 세계적 기업, 자본, 기술 및 전문인력 등을 흡입함으로써 한국경제의 선진화 및 고부가가치화를 도모하는 전략이며 근간에는 개방적·포용적 사고가 자리잡고 있는 전략이다.

한국은 이와 같은 동아시아 비즈니스 중추국가로서 발전을 도모하는데, 다음과 같은 긍정적 여건과 취약·부정적 여건을 지니고 있다.

(1) 긍정적 및 유리한 여건

한국이 동북아 비즈니스 중추국가로서 발전을 도모하는데 유리한 여건은 무엇보다도 지경학적 이점이다. 앞에서 언급한 바처럼, 한국은 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있는 동북아 경제권에 속해 있고, 아울러 세계 제2의 경제대국인 일본과 향후 경제대국으로 부상할 중국 사이에 위치해 있으며, 21세기 시베리아 개발이라는 대형 프로젝트를 추진중인 러시아 극동지역에 인접해 있다. 게다가, 대륙과 해양의 접점에 있는 한반도는 세계의 주요 간선헥로(Main Trunk Route)상에 위치하고 있을 뿐 아니라, 1,200Km 반경내에 7억 인구와 6조 달러 GNP를 가진 거대한 시장이 존재하고 있다. 게다가, 서울은 동북아 5대

도시 즉 도쿄(東京), 베이징(北京), 상하이(上海), 서울, 블라디보스톡 가운데 다른 도시에 최단시간에 접근할 수 있는 중심적 위치에 있고, 아울러 서울에서 3시간 비행거리에 인구 100만 이상의 도시가 43개 위치해 있다. 또, 한반도 횡단철도(Trans Korea Railway, TKR)는 경의선 및 경원선의 복원과 더불어 중국 대륙횡단철도(Trans China Railway, TCR), 시베리아 횡단철도(Trans Siberian Railway, TSR), 몽고 횡단철도(Trans Mongolia Railway, TMR) 등과 연결될 수 있다⁶⁾. 이처럼 21세기의 ‘동아시아의 십자로’이자 전략적 관문(strategic gate)으로서의 잠재적 기능을 가진 한반도의 지정학적·지경적 가치는 한국으로 하여금 싱가포르, 홍콩 등에 비해 월등한 비교우위를 가질 수 있게 하는 것이다.

그리고, 한국은 정보 인프라 및 정보산업 등 IT분야에서 높은 경쟁력을 지니고 있고, 도시국가인 싱가포르나 홍콩에 비해 전자·자동차·철강·조선 등 기간산업 분야의 제조업이 강하고 R&D 기반도 강하다. 나아가, 중국의 상해, 싱가포르는 민주화의 전개에 따른 정치적 불안요인을 안고 있고, 홍콩은 상당한 경제적 어려움을 겪고 있는데, 이러한 상황들 또한 상대적으로 한국의 비교우위로 작용할 수 있다.

이외, 한국인들의 높은 교육열, 문화적 잠재력 등도 한국이 동북아 중추국가로 발전을 도모하는데 기여할 수 있는 긍정적 요인이다.

(2) 취약 및 부정적 여건

한국은 경쟁상대인 홍콩 및 싱가포르보다는 물론, 대만, 중국의 상해보다도 ‘동아시아 중추국가화’ 정책을 늦게 입안·추진하고 있다. 도시국가인 싱가포르나 홍콩은 일찍부터 국제 금융·물류의 중심지로 발전을 도모하였고, 대만도 1995년 ‘아시아·태평양 지역운영센터’(Asia-Pacific Regional Operations Centre; APROC) 추진계획의 발표와 더불어 아시아 비즈니스 거점으로서의 발전을 위한 자유로운 기업환경의 조성을 도모하기 시작하였으며, 중국은 「10·5계획 (2001~2005년)」 아래 상해의 동아시아

6) 임혁백, “21세기 아시아 중추국가의 비전,” 『통일연구원 초청 간담회 발제 논문』 (2000. 9. 5).

비즈니스 중심지로서 기능의 강화를 추구하기 시작하였다

따라서, 한국은 물류인프라, 외국인 편의시설, 제도의 개방성 및 투명성, 서비스 및 금융부문 등이 홍콩이나 싱가포르에 비해 낙후되어 있고, 국제화된 인력 또한 홍콩이나 싱가포르에 비해 부족하며, 중국이나 일본에 비해서 내수시장이 협소하다. 따라서, 한국은 세계적 대기업의 동북아 지역본부의 본포면에서도 홍콩, 싱가포르, 동경 등에 비해 상당히 뒤진 상태에 있다.

그리고, 한국이 동아시아 중추국가로서의 발전을 도모하는데 한국인의 배타적 성향 및 경직된 집단이기주의, 교육제도의 질적 문제 등은 취약요인으로 거론되고 있고, 남북분단에 따른 한반도의 불안정한 상황 역시 매우 부정적 저해요인으로 지적되고 있다

2) ‘동아시아 중추국가’ 구상과 『동북아 비즈니스 중심국가 실현방안』 (2002년 7월)

동북아 경제권이 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있는 가운데 동북아 물동량 선점 및 비즈니스 거점화를 위한 중국의 상해 및 홍콩, 대만, 일본 등 주변국간 경쟁이 가속화되고 있고, 중국의 경제가 급성장하고 있으므로, 향후 5~10년내에 한국이 동북아 비즈니스 중추국가로서 위상을 확보하지 못할 경우, 한국은 일본과 중국사이에서 넛크래커(nutcracker)사이의 호두와 같은 상황에 빠질 수 있다.

다시 말해, 한국이 동아시아 비즈니스 중추국가로서 발전을 추구하는데 있어서 긍정적이고 유리한 여건을 최대한 활용하지 못하고, 취약·부정적 여건을 개선하지 못한다면 한국의 지정학적 여건은 오히려 생존에 장애요인으로 작용할 수 있는 것이다.

따라서, 김대중 정부는 “21세기 동아시아의 중추국가로서의 발전방안을 모색하여 『동북아 비즈니스 중심국가 실현방안』 (2002년 7월)⁷⁾을 발표하게 되었고, 2003년 2월 등장한 노무현 정부도 이를 기본적으로 계승하

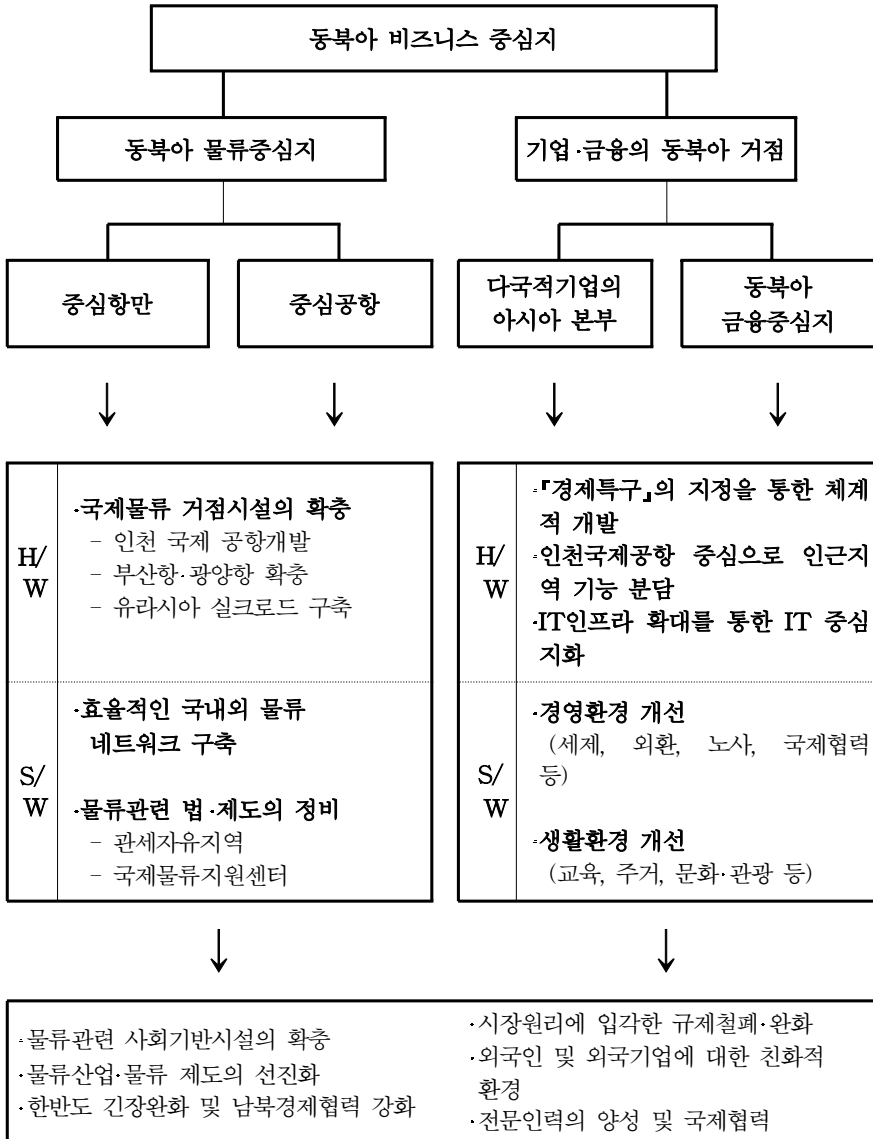
7) 재정부 등 관련 21개 정부기관, 『동북아 비즈니스 중심국가 실현방안』 (2002. 7. 29)

고있다.

『동북아 비즈니스 중심국가 실현방안』의 주요 전략적 구상 및 핵심내용은 <그림 1>과 같은데, 동북아 물류 중심 및 거점화를 위한 H/W확충 및 S/W 발전 등 제4차원의 국내 제반여건 개선·개혁에 중점을 두고 있다. 즉, 동북아 물류중심화를 위한 세부 계획은 (1)인천공항, 부산·광양항 확충 등을 통해 동북아 중심공항 및 항만으로 개발하고 중장기적으로 남북철도 연결을 통한 유라시아대륙과의 연계를 추진하며, (2)국내외 물류 네트워크의 구축, 관세자유지역 지정 및 국제물류지원센터의 설립 등 관련 제도의 정비를 추구하는 것을 핵심내용으로 하고 있다. 그리고, 동북아 비즈니스 거점화의 추진을 위한 세부계획은 (1)경제특구의 지정 및 체계적인 개발 (2)지방핵심 거점의 중점개발 및 지역균형 발전 도모 (3)동북아 IT 및 미디어 산업 중심지 개발 (4)외국인 친화적 경영·생활환경의 조성을 위한 국내 제도 개선 (5)경제특구내에서의 선진국 제도 운영 및 특별행정기구 설치 등을 핵심내용으로 하고 있다.

요컨대, 동 정책보고서는 분단이라는 현실적 제약의 틀내에서 한국경제의 생존과 번영을 추구하기 위한 ‘국가경쟁력 강화 전략’의 개발에 역점을 둔 중기적 수준의 보고서라고 평가할 수 있다. 즉, 분단의 제약을 극복할 수 있는 남북관계의 성숙화와 주변국가들과의 상호이익을 증대시킬 수 있는 전략의 보완을 필요로 하는 정책보고서이다.

<그림 1> 동북아 비즈니스 중심지 개념도



<출처> 「동북아 비즈니스 중심국가 실현방안」 (2002. 7. 29)

Ⅲ. 동북아 중추국가의 건설과 주변국의 역할

한반도의 동아시아 중추국가로서 발전은 분단의 제약과 한계를 극복했을 때, 해양과 대륙을 연계하며 본격적으로 전개될 수 있다. 다시 말해, ‘동아시아의 중추국가로서의 발전은 남북관계의 진전과 더불어 주변국과의 상호협력이 원만하게 전개될 때, 한층 가속화되어 추진될 수 있는 것이다. 이는 동북아 중추국가로 발전하기 위해서는 남북관계 차원의 노력뿐 아니라 주변국의 협력 및 지지 또한 중요함을 의미한다.

이와 같은 관점에서 살펴 본 21세기 동북아 개발 및 한반도 경제공동체에 대한 주변국의 입장 및 구상과 역할은 다음과 같다.

1. 미국

동아시아 및 동북아 지역 경제협력과 관련하여 미국은 역내 국가가 아니므로 적극적이지는 않지만 최근 동아시아 지역이 교역면에서 NAFTA 보다 크고, 특히 동북아 경제권이 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상함에 따라 높은 관심을 보이고 있다. 즉, 미국은 중국, 일본, 러시아 등 역내 국가들에 비해 상대적으로 소극적이지만 이것이 곧 미국의 역할이 상대적으로 미약하다는 의미는 결코 아니다. 세계경제에서 차지하는 미국경제의 양적, 질적 비중을 감안할 때 향후 지역협력에서도 미국과의 관계 설정 및 활용이 지역협력 성패의 관건이 될 수도 있다.

미국은 동아시아 및 동북아 지역 경제협력과 관련하여 시장의 상호의존, 자원확보를 위한 투자자의 역할 등의 면에서 중요한 역할을 할 수 있고, 아울러 한반도 경제공동체의 건설에도 중요한 영향을 미칠 수 있다. 남북한 경제협력에 필수적인 국제금융기구의 대북 자금지원과 경제협력의 결과 활성화될 북한 상품의 수출 환경 개선 등의 핵심과제들이 대부분 미국과 직·간접적으로 관계되어 있기 때문이다.

요컨대, 미국은 대북 경제제재의 해제, 국제기구 가입지원을 통한 투자 자원 확보, 시장 제공 등을 통해 북한 경제의 회복 및 한반도 경제공동체의 건설에 중요한 역할을 할 수 있는 것이다.⁸⁾

1) 대북 경제제재의 해제

북한경제가 안고 있는 구조적 문제를 고려할 때, 경제난의 극복은 외부 지원이 없이는 불가능하고, 그러한 외부 지원의 필요조건 가운데 중요한 것이 미국의 대북 경제제재 완화이다.

그런데, 대북 경제제재 완화는 북한의 핵 및 미사일 문제 등 대량살상 무기 문제와 한반도 평화협정 문제에 대한 북한의 진전된 입장을 전제로 하는 것이다.

따라서, 북한 핵의 평화적 해결과 더불어 한반도 평화체제 구축의 순기능적 환경이 조성되어 미국이 대북 경제제재를 완화하게 되면, 북한은 대외신인도의 상승과 함께 남북한 경제협력에 필수적인 외부 투자재원의 유치에 보다 유리한 환경을 조성할 수 있게 되는 것이다. 즉, 초기의 제한적인 제재 완화 조치가 당장 외국 자본의 대북 진출 러시로 이어지지는 않겠지만, 북한의 국제적 신용 상승을 통해 국제기구의 지원이 가능하게 될 것이고, 나아가 본격적인 제재 완화조치가 이루어지게 되면 미국 및 유럽의 자본을 포함한 다국적기업의 대규모 자본의 유입도 가능해 질 수 있는 것이다.

아울러, 이와 같은 미국의 경제제재 조치의 완화는 해외자본의 유입, 수출기지로서의 북한의 가치 제고⁸⁾ 등을 통하여 남북한간 경제협력의 활성화를 가져올 수도 있는 것이다.

-
- 8) 외교안보연구원의 조용균교수는 “남북경제공동체의 건설과 미국의 역할”에 관한 『필자와의 토론(2002. 8)』에서 동아시아 및 동북아 지역 경제협력에서의 미국의 역할은 한반도 경제공동체의 건설에도 중요한 영향을 미칠 수 있다는 문제의식아래 미국의 주요한 역할로서 대북 경제제재의 해제, 국제기구 가입지원을 통한 투자재원 확보, 시장 제공 등을 제시하였다.
- 9) 미국의 경제제재 완화로 북한 내 현지생산을 통한 대외수출이 가능하게 되면, 물류 등 제반경비의 절감과 값싼 노동력을 바탕으로 하는 저렴한 생산비를 활용하기 위해 노동집약적 산업의 대북 진출이 본격화되는 계기가 마련될 수 있다.

2) 북한의 국제금융기구 가입

북한의 국제금융기구 가입은 대북 경제제재 완화와 연결된 문제이면서 독자적 중요성을 가지는 문제이고, 아울러 북한의 국제금융기구 가입을 통한 남북경협 투자 재원 확보에 있어서는 미국의 역할이 절대적이다.

북한에 개발자금 및 투자자금을 제공할 수 있는 국제금융기구로는 국제통화기금(IMF), 세계은행(IBRD) 그리고 아시아개발은행(ADB) 등을 들 수 있다.

이들 국제금융기구들이 제공하는 양허성 자금은 무상지원 환산율이 높은 장기 저리자금이므로 북한으로서는 큰 도움이 될 수 있다. 또, 국제금융기구들은 직접적인 자금 지원 이외에도 시장경제로의 전환에 필요한 다양한 형태의 기술지원을 제공함은 물론 국제 민간부문의 대북한 직접투자를 유도하는 간접적인 효과도 가져올 수 있다.¹⁰⁾

이러한 점을 인식하여 북한은 얼마 전부터 이들 국제금융기구와의 접촉을 확대하려는 노력을 기울여왔으나¹¹⁾, 국제금융기구의 지원은 공통적으로 북한의 가입을 전제로 한다. 특히 양허성 자금지원은 가입 이전에는 불가능하다고 할 수 있다.

따라서, 북한은 이미 1997년 ADB 가입 의사를 표명하였고 한국도 이에 대해 가입지지 의사를 밝힌 바 있지만 북한이 국제금융기구에 가입하는데 있어 가장 큰 문제는 미국 및 일본의 지지 확보이며 그 중에서도 특히 미국의 입장이 중요하다.¹²⁾

10) 북한의 국제금융기구 가입 의미에 대해서는 Bradley O. Babson, "Potential for Multilateral Economic Cooperation in North Korea," in *The Political Economy of Korean Reconciliation and Reform* (The Korean Economic Institute of America(KEI), 2001), pp. 59-64 참조.

11) 지난 1997년 IMF 조사단이 최초로 북한을 방문하여 북한경제 실태에 관한 보고서를 작성한 바 있으며 이듬해인 1998년 2월에는 같은 목적으로 세계은행 대표단이 북한을 방문하였다. 이러한 기회를 통해 IMF와 세계은행은 북한관련 정보수집과 기초연구에 입각한 지원의 준비 및 조사를 실시하여 왔다.

12) 북한의 IMF, 세계은행 등 국제금융기구 가입조건 및 그 가능성에 대해서는 장형수, 이창재, 박영곤, 『통일대비 국제협력과제: 국제금융기구 활용방안을 중심으로』 (대외경제정책연구원, 1998) 및 장형수, 박영곤, "국제협력체 설립을

미국은 북한을 테러 지원국으로 지정하고 있고 미국의 국내법은 테러 지원국에 대한 국제금융기구의 자금 지원에 대해서는 국제금융기구 의사 결정회의에서 반드시 반대하도록 규정하고 있다. 즉, 북한이 미국의 테러 지원국 지정에서 해제되지 않는 한 국제금융기구 가입은 사실상 불가능하다. 북한의 국제금융기구 가입은 미국이 북한에 대해 행사할 수 있는 주요 외교적 카드의 하나이기 때문에 북한의 적극적인 태도 변화 없이는 이루어지기 어려운 것이다.

3) 미국시장

동아시아 지역협력의 경우와 마찬가지로 한반도 경제공동체 형성과정에서도 북한에서 생산된 상품의 판매 시장으로서의 미국의 역할이 매우 중요하다.

현재 남북경제협력을 통해 생산된 재화의 대부분이 선진국의 시장으로 진출하지 못하고 남한으로 반입되고 있는 실정이다. 세계 최대의 시장인 미국 시장이 북한 상품에 대해 개방된다면, 한국 기업은 물론 노동집약적 산업을 중심으로 외국기업의 대북 투자도 크게 활성화될 수 있다.

그러나 미국은 현재 수출규제법과 적성국 교역법 등에 의거하여 대부분의 북한과의 교역 및 금융거래를 금지하고 있으며, 무역법에 따라 일반특혜관세 공여나 최혜국대우 부여를 금지하고 있다. 그 동안 수차에 걸친 미국의 대북 제재 완화로 원칙적인 의미에서 제한된 분야에서의 수출입이 가능해졌지만, MFN 부여나 GSP 공여 없이 북한산 제품의 대미 수출은 사실상 불가능하다. MFN이나 GSP의 혜택 없이는 북한산 제품이 중국 제품과 가격경쟁력에서 상대가 되지 않기 때문이다.

그런데, 북한이 MFN이나 GSP 혜택을 얻기까지는 상당한 시간이 걸릴 것이다. 그것은 이러한 혜택 역시 북한의 테러 지원국 지정 및 인권 등의 문제와 연계되어 있고, 특히 핵 문제의 평화적 해결을 비롯한 북한의 변화를 전제로 하지 않고는 이루어질 수 없기 때문이다.

2. 일본

1) 일본의 동북아 경제권을 위한 전략적 구상과 한반도

일본은 21세기 동아시아 및 동북아 지역의 발전과 관련하여 식민통치의 역사적 유산에 의한 잠재적 갈등, 경제발전의 수준 및 정치체제의 차이, 지역차원의 경제협력의 상대적인 부진 등으로 인하여 유럽에 비해 지역협력의 기반이 취약하다고 판단하고 있고, 그러한 판단에 따라 상호협력의 기반을 조성·구축하기 위한 역내 인적 교류의 활성화와 공생의식의 제고, 다양한 분야의 상호접합 등을 추구하여야 함과 더불어 이를 통하여 국민 국가에 대한 귀속의식과 동아시아 지역에 대한 귀속의식이 공존하도록 다양한 노력을 경주하면서 지역별 국지경제권(局地經濟圏)을 초지역 생활교류권으로 확대·발전시키야 한다고 인식하고 있다.

즉, 일본은 동아시아 지역의 포괄적 협력을 지향한 파트너십의 구축 강화를 위하여 동아시아 공동체의 정신인 ‘동아시아 의식’의 확산·공유의 중요성을 강조하면서 그와 같은 동아시아 의식을 바탕으로 국지경제권인 동북아 경제권, 화남경제권, 대태평양권, IMS-GT의 상호결합 및 확대·발전을 통한 ‘21세기 동아시아 지역공동체의 건설을 구상하고 있다³⁾.

따라서, 일본은 동남아와 동북아 경제의 첫 결합인 일본-싱가포르 자유 무역협정(FTA)의 체결과 더불어 ASEAN+한·중·일에 오스트레일리아와 뉴질랜드를 포함하는 ‘동아시아 확대 공동체’의 건설을 추진하고 있고, 아울러 동북아 경제권의 구축을 위해 역내 국가들과의 협력과 국내 개발을 전개하고 있는 것이다.

일본은 21세기 동북아 경제권의 구축을 위한 협력사업으로 TKR과 TCR 및 TSR의 연계 등 간선동맥 및 교통망 정비, 극동 러시아의 사할린, 이르쿠츠크, 야쿠츠크 등의 천연가스田으로 부터 북한, 한국, 중국, 일본에 이르는 파이프 라인의 건설, 동북아 전력 네트워크의 구축, 동북아 정보통신 네트워크의 구축 등을 구상·계획하고 있고, 아울러 국내 차원에

13) 北東アジア・グランドデザイン 研究会 編著, 『北東アジアのグランドデザイン』(日本經濟評論社, 2002).

서는 니이가타縣, 도야마縣, 이시가와縣 등을 환태평양권의 동해측 거점으로 개발하고 있으며 중국의 동북 3성 및 극동 러시아와의 경제교류 확대에 대비하여 야마가타縣의 시스템을 정비하고 있다.

이와 같은 일본의 21세기 동아시아 및 동북아 구상은 북한과의 관계 개선과 더불어 남북경제협력의 활성화를 필요로 하는데, 한반도 동북아 물류 중추로서의 기능은 일본의 구상에 중요한 이익을 줄 수 있다 즉, 일본은 한반도를 통하여 대륙진출이 가능한 것이다.

2) 북일수교와 대북 투자의 활성화

일본은 동아시아 및 동북아 경제권의 구축 및 발전을 위한 전략적 구상에 따라 한일 협력을 강화하면서 대한반도를 전개할 수 있다.

북·일 국교 수립시, 일본은 북한에게 50~100억 달러의 보상 및 배상금을 지급할 것으로 추정되는데 일본은 50~100억 달러의 보상 및 배상금의 전략적 활용을 통하여 중국 견제 및 대륙진출을 위한 교두보 확보를 지향한 북한의 인프라 건설 등 투자환경 정비 부문에 관여하면서 아울러 전략적 정부개발원조(ODA)도 추진할 수 있다. 일본 정부의 대북 경제지원이 추진되면 일본 기업들의 대북 진출도 전략적 사업을 중심으로 활발하게 전개될 것이다.

요컨대, 일본의 대북 지원 및 투자는 남북경제협력의 활성화와 더불어 남북 경제공동체의 건설을 촉진시키는데 순기능적으로 기여할 수 있는 것이다. 일본의 자본과 기술이 북한에 투입될 경우에 한국의 자본 및 기술과 결합되어 북한을 생산기지로써 발전시킬 수 있고, 아울러 한국-북한-중국 동북 3성 지역-극동 러시아 지역-일본 동해안 연안 지역의 경제교류를 활성화시키면서 한반도 경제공동체의 건설을 촉진시킬 수 있는 것이다.

3. 중국

지난 20년간의 지속적인 경제성장을 바탕으로 새로운 강대국으로 발돋움하고 있는 중국은 강대국으로 발전하는 과정에서 가장 중요한 요소로

지속적인 경제발전을 들고 있으며 이를 위하여 중국은 대외개방과 대내개혁을 연계시키며 촉진시키고 있다. 즉, 중국은 남쪽으로는 ASEAN과의 경제협력을 강화하고 있고, 북쪽으로는 서부지역의 대개발과 연계하여 동북지역의 공업화 및 사회간접자본의 확충을 추진하고 있다⁴⁾. 특히, 동북대개발은 동북지역의 지리적 조건 즉 대내적으로는 河北省, 山東省 및 北京市, 天津市, 대외적으로는 내몽고, 러시아, 북한, 한국, 일본 등과 인접하고 있는 지리적 조건을 이용한 개발이 도모되고 있다.

이와 같은 21세기 중국의 발전전략 및 동북부 지역 개발은 북한의 경제개발 및 한반도 경제공동체의 건설에 적지 않은 작간접적 영향을 미칠 수 있는데, 남북 경제협력의 확대 및 한반도 경제공동체의 건설을 위한 한·중 협력사업 분야는 다음과 같다⁵⁾.

1) 동북아 인프라망 구축

해운, 철도, 육로 등 교통망의 정비 등 동북아 인프라 연계망의 건설을 위한 한중협력은 중국 경제와 한반도 경제를 연계하며 상호 이익의 증대를 도모할 수 있고, 따라서 한반도 경제공동체의 건설을 가속화시킬 수 있다.

예컨대, 인천-남포-단둥-대련 해로 및 신의주-단둥-심양 육로는 남북한 경제 및 중국 동북 3성 경제를 연계하고, 인천-상하이 해로는 남북한 경제(개성공단 포함)와 화중 경제권(양자강 유역)을 연계하며, 경의선·동해 북부선의 복원에 따른 TKR은 TCR 및 TSR과 연결되면서 남북한-중국 동북 3성 지역-극동 러시아 지역의 물류망을 구축하게 되는데 이는 통신망 연결 등 다른 기반시설의 구축을 촉진시키면서 남북한-중국 동북 3성 지역-극동 러시아 지역의 개발을 가속화시키면서 경제교류 및 인적 문화 교류를 촉진시킬 것이다.

14) 黑岩達也·藤田法子, 『開かれた中國巨大市長』(東京: 蒼蒼社, 2002).

15) 최수영, 위의 책.

2) 국경지역의 거점 연계 개발

남북한과 중국의 경제교류는 특정지역을 중심으로 산업협력을 하는 것이 효과적인데, 북한과 중국간에는 중국의 동북 3성 지역을 중심으로 이루어지고 있다. 즉, 중국은 동북 3성지역에 교류거점을 개발하여 북한의 교류거점과의 연계를 통하여 북한 경제의 및 한반도 경제공동체의 건설에 순기능적인 역할을 할 수 있는 것이다.

예컨대, 중국의 동북부 지역의 거점도시인 훈춘을 나진 선봉지대와 연결할 경우, 나진·선봉지대는 동북아 중계수송의 거점 역할을 하면서 훈춘 등 길림성 북부지역의 배후 경제권으로서의 역할도 하게 될 것이다 중국의 훈춘에서 나진·선봉지대를 통하여 일본의 니이카타항으로 화물을 수송하는 경우, 대련을 통하여 수송하는 것보다 육로는 1/10, 해상으로는 1/2를 단축하게 되고, 일본에서 나진항을 통하여 유럽으로 가는 경우, 대서양으로 가는 것보다 수송거리는 1/2, 수송시간은 1/3로 단축할 수 있다.

요컨대, 북중 국경지역의 거점 연계 개발은 북한 지역의 개방 및 시장 경제체제의 도입을 유도할 수 있고, 나아가 남북 경제협력의 확대 및 한반도 경제공동체의 건설에 기여할 수 있는 것이다.

3) 국경 관광사업의 연계 협력

한·중 수교와 더불어 1990년대에 들어오면서 한·중간의 관광 인구는 급속히 증대하는 추세에 있지만, 중국과 북한간의 관광협력은 아직 본격적으로 이루어지지 않고 있고, 변경지역의 도시간 관광 합작 수준에서 이루어지고 있다. 즉, 중국의 요녕성은 1988년부터, 지린성은 1991년부터 국가관광국의 허가를 받아 북한 관광사업을 추진하였는데, 연변지역에서는 훈춘-새별간 1일관광에 이어 평양-금강산 및 나진·선봉 관광코스를 개발하기도 하였다.

북한도 1997년부터 나진·선봉지대에 대한 출입 완화 조치를 취함에 따라 중국과 북한간의 관광은 비교적 용이해 지고 있다. 현재, 중국 지린성은 북한과의 국경 관광사업 협력을 위하여 6개 육지통상구를 개설하고 20

여개의 관광코스를 개설·운영하고 있다¹⁶⁾.

중국과 북한간의 관광협력 사업은 한국-중국-북한을 연계하는 관광협력으로 발전할 수 있고, 그와 같은 관광사업 협력은 인적 교류의 활성화 촉진과 더불어 북한을 개방으로 유도하는데 일조할 수 있으며 아울러 남북 경제협력의 확대 및 한반도 경제공동체의 건설에 기여할 수 있는 것이다.

4. 러시아

1) 21세기 러시아의 발전전략 구상과 동북아 경제협력

푸틴 정권은 21세기 러시아 경제발전을 위하여 시장경제로의 경제강국 도약, 서구 자본주의 국가들이 인정하는 러시아 자본주의체제의 완성, 세계무역기구(WTO) 가입 등을 추구하고 있으며, 이를 위하여 시베리아·극동 개발을 위한 대형 국제프로젝트를 추진하고 있다. 즉, 푸틴 정권은 러시아가 전체 면적의 약 3/4 정도가 아시아 지역을 차지하는 유라시아 국가이므로, 주변국들과의 우호관계를 통한 아시아·태평양지역으로의 진출을 도모하고 있고¹⁷⁾, 이는 21세기 러시아의 동북아 경제공동체의 건설 구상과 연계되어 있는데, 러시아의 동북아 경제공동체 구상은 다음과 같은 핵심 사업의 추진과 더불어 전개되고 있다¹⁸⁾.

(1) 나호트카 공단조성 사업

한·러 양국정부는 1990년대 초부터 나호트카 한·러 공단 조성을 어려운 여건 하에서도 계속 추진하여 왔다. 1999년 김대중 대통령의 러시아

16) 중국 지린성과 북한을 연결하는 6개의 통상구는 집안 육지 통상구, 장백 육지 통상구, 남평 육지 통상구, 삼합 육지 통상구, 두만강 육지 통상구, 사타자·권하 육지 통상구 등이다.

17) 윤익중, “VI. 남북한 실질적 통합과 러시아의 역할,” 배정호 외, 『남북한 실질적 통합과 주변국 협력 유도 방안』 (서울: 통일연구원, 2002).

18) 권원순, “러시아의 동아시아 경제공동체 구상과 대러 외교정책의 문제점 및 대책,” 『통일 연구원 정책간담회 발제논문』 (2002. 5. 29).

방문 및 2001년 2월 푸틴의 한국 방문시에 재확인된 나호트카 공단사업은 현재까지 가시적 성과는 나타나지 못하고 있지만 TKR과 TSR이 연계될 경우, 한·러 경제관계 뿐만 아니라 남북한-중국-러시아의 경제교류의 활성화에 상당한 영향을 줄 수 있다. 나호트카 공단지역은 한반도와 시베리아 횡단철도가 연결되는 교차지점의 근거리에 위치해 있으므로, 한국으로부터의 원자재의 조달 및 제품의 판매에 매우 용이한 입지적 조건을 갖추고 있다.

(2) 이르쿠츠크 가스전 및 사할린 가스전 개발사업

동시베리아 지역의 이르쿠츠크 가스전 개발사업은 이르쿠츠크시 북방 450km에 위치한 코빅틴스크 가스전을 개발하여 일부는 러시아에 공급하고 나머지는 파이프라인을 통하여 중국, 한국 등 인근국가에 공급하는 동북아 지역차원의 대표적인 에너지 국제협력사업이다. 매장량이 8억 4000만으로 추정되고 있는 이르쿠츠크 코빅틴스크 가스전은 현재 한국, 러시아, 중국간에 상당히 구체적으로 논의되고 있으나 연결 노선을 둘러싸고 관련국에 이견이 많은 것이 단점으로 지적되고 있다. 즉, 북한 통과 루트, 중국 동북지방 통과 루트 등을 두고 각국의 이해가 얽혀 있는 것이다.

사할린 가스전은 추정 매장량 5억 8000만으로 이르쿠츠크 가스전에 비해 규모는 작지만, 가스 수송망의 연결 거리가 짧고 북한을 통과하도록 되어 있다. 현재 북한도 이에 높은 관심을 나타내고 있으므로, 사할린 가스 수송망의 건설은 북한의 에너지난 해소 및 남북한 에너지 공동체의 구축에 지극히 순기능적으로 기여할 수 있을 것으로 전망된다⁹⁾.

(3) TSR과 TKR 연계사업

TSR과 TKR 연계사업은 한·러간 경제협력의 활성화와 더불어 ‘철의 실크로드’ 구상을 구체화시킬 수 있는 동아시아 경제공동체 실현에 있어서 가장 핵심적인 협력 분야이다. 특히, 러시아측이 확고한 시베리아 횡단철

19) 『매일경제』, 2003. 1. 18.

도의 개선의지를 표명하고 있음을 감안할 때, 철도수송 부문에서의 협력은 한·러 경제협력을 새로운 분야로 확대시키는 것 외에도 양국간 물리적 거리를 단축시킴으로써 이에 따른 다양한 긍정적인 파급효과를 가져올 수 있다.

극동지역의 연해주, 하바로프스크주, 아무르주 등 지방정부들은 TSR과 TKR의 연계는 러시아 지역경제의 활성화에도 도움이 될 뿐 아니라 한국 및 북한 모두에게 커다란 경제적 실익을 가져다주는 상생의 전략사업으로 평가하고 있다. 최근, 러시아는 TSR과 TKR의 연계를 위하여 통과화물을 위한 절차의 간소화와 더불어 통과 화물용 철도 운임을 낮추는 등 제도적 미비점 등을 보완하고 있다.

러시아는 현재 통과화물 수익이 10억 달러에 불과하나, 장기적으로 볼 때 TSR의 활성화로 인한 통과화물 수수료는 150억달러 이상이 될 것으로 전망하고 있다.

2) 한반도 경제공동체의 건설과 러시아의 역할

위에서 언급한 바와 같이, 21세기 러시아의 발전전략의 핵심사항인 시베리아·극동지역 개발계획의 구체적인 추진과 그 성과는 북한 경제 및 한반도 경제공동체의 건설에 적지 않게 직·간접적으로 영향을 미칠 수 있다.

시베리아·극동지역의 주요 개발사업이 전개될 경우, 러시아는 한국의 자본·기술 등과 결합하여 북한-중국-러시아 접경지역의 경제개발을 촉진시키면서 동북아 경제권의 형성을 가속화시킬 것이고, 이는 북한의 경제개발 및 한반도 경제공동체의 건설의 촉진시키는데 적지 않게 기여할 수 있다.

예컨대, 경의선 및 동해선의 TSR 연계사업은 직접적으로는 북한 철도의 현대화, 국제화물에 대한 통관료 수입의 발생, 중간기착지로서의 대규모 물류집하시설 및 환적 시설의 건설 등에 기여할 수 있고, 간접적으로는 극동 시베리아 지역의 개발 촉진에 의한 북·러 경제교류의 활성화를 통하여 북한 경제 및 한반도 경제공동체의 건설에 다양한 영향을 줄 수 있다. 극동 연해 지역의 나호트가 공단 등은 러시아의 기술 및 시장, 한국의 자

본 및 기술, 북한의 노동력을 결합하여 제3국 또는 러시아 시장을 향한 제품을 생산할 뿐 아니라, 나진·선봉 지대와 연계되어 수송로의 개척과 더불어 북·러간 인적, 물적 교류를 활성화시킬 수 있다. 그리고, 대형 국제 프로젝트인 이루크츠크 코빅틴스크 가스전 개발사업 및 사할린 가스전 개발사업 등은 동북아 다자간 경제협력사업일 뿐 아니라, 파이프 라인이 북한을 지나 한국으로 이어지므로 북한으로 하여금 천연가스의 안정적인 공급과 파이프 라인의 통관료 수입을 확보할 수 있게 해주는 남북경제협력 및 한·러경제협력을 촉진시키는 사업이다. 이외에, 시베리아·극동지역의 주요 개발사업이 전개될 경우, 러시아는 수력 자원의 개발과 더불어 동일한 전력 시스템을 갖추고 있는 북한에 전력 공급을 할 수 있다. 현재, 러시아도 자원 부족으로 수력발전 잠재력의 1%미만을 이용하고 있으므로, 한국과 러시아, 북한간의 주요한 협력 사업분야이다.

요컨대, 러시아는 한국과의 협력아래 북한의 철도 및 산업시설의 현대화, 에너지 및 자원 개발 등에 일정 부분 역할을 하면서 북한의 경제개발 및 한반도 경제공동체의 건설에 순기능적인 역할을 할 수 있는 것이다.

IV. 한국의 대주변국 외교전략

동북아 중추국가로서의 발전을 지향하는 한국의 대주변국 외교전략은 (1)동북아 경제협약체 및 동북아 개발은행의 설립 등 동북아 경제협력체제의 구축을 위한 기반의 조성을 도모하는 대외 경제협력전략의 추구하고 보조를 맞추면서, 아울러 (2)남북경제협력의 활성화 및 한반도 경제공동체의 건설이 21세기 동북아 지역개발의 순기능적으로 기여할 수 있음을 강조하고, 남북 경제협력의 활성화 및 한반도 경제공동체의 건설에 대한 미·일·중·러 등 주변국의 긍정적 역할의 극대화 및 부정적 역할의 극소화를 추구하여야 한다.

1. 대미국 통일 외교전략

북한 핵문제의 해결과 더불어 북·미관계가 개선되어 북한이 테러지원국

에서 해제되지 않을 경우, 앞에서 언급한 미국의 경제적 역할은 기대할 수 없고, 아울러 한반도경제공동체를 지향한 한국의 대북 경제협력의 추진에도 한계가 있다. 즉, 한국의 대북 경제교류 및 협력은 양과 질면에서 북·미 갈등에 의해 제약을 받을 수 있는 것이다.

따라서, 한국은 동북아 중추국가의 건설을 위해 경제적 차원뿐 아니라 안보적 차원까지 포함하는 포괄적인 전략을 추진하여야 하는 것이다.

1) 북·미관계 개선의 지원과 대북 설득 강화

부시 정부의 대북 인식은 대체로 부정적인데, 그와 같은 부정적인 대북 인식은 2001년의 9·11 테러사건이후에 한층 강해지고 있다. 즉, 9·11 테러사건 이전, 부시 정부의 대북 인식은 ‘국제사회의 이탈세력으로서 불량국가’이며, 체제유지만을 추구하는 ‘변하지 않는 신뢰성 없는 독재정권’이라는 부정적인 것이었는데, 9·11 테러사건 이후에는 대테러 전쟁의 차원에서 핵, 미사일 등 대량살상무기의 개발 및 확산에 대해 우려하는 맥락에서 북한을 ‘악의 축’으로 규정함과 더불어 불량국가·테러지원국가·국가안보위협국가로 간주하는 한층 더 부정적인 대북 인식을 나타내고 있다.

따라서, 9·11 테러사건 이후의 미국의 대북정책은 북한의 대량살상무기를 본토안보와 직결된 것으로 파악하여 협상과 거래의 가능성을 제시하면서도 ‘공세적 압박’전략을 전개하고 있고, 북·미관계는 2002년 10월 켈리 특사의 방북시의 북한의 농축 우라늄 30Kg 보유 발언, 2003년 4월 베이징 회담시의 북한의 핵무기 보유 발언²⁰⁾ 등으로 인하여 한층 냉각되고 있다.

이와 같은 미국의 대북 정책 및 북·미관계의 갈등은 남북관계에도 적지 않은 부정적 영향을 주고 있는데, 한국으로서는 한·미공조의 강화속에 대미 설득외교를 전개하면서 아울러 대북 설득을 적극적으로 추구해야 할 입장에 있는 것이다. 즉, 한국은 ‘채찍과 당근’의 역할 분담이라는 전략적 차원에서 미국의 대북 강경정책과 공조를 이루면서, 다른 한편에서는 앞에서 구체적으로 언급한 있는 북한의 경제회복 및 한반도경제공동체의 건

20) 『중앙일보』, 2003. 5. 10.

설에 있어서의 미국의 역할 즉 미국의 제재 조치 해제 및 그에 따른 시장, 자본 유치 등의 혜택 등에 대해 적극적으로 설명하면서 대북 설득을 적극적으로 추구하여야 할 것이다.

2) 개방적 지역협력을 위한 한·미 경제협력의 강화 및 확대

미국은 21세기의 아시아 신흥시장의 중요성을 인식하여 중국 등 동아시아 지역을 중심으로 하는 거대신흥시장(BEMs: Big Emerging Markets)의 달성을 추진하고 있으나, EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권의 하나로 부상하고 있는 동북아 경제권은 동북아 FTA의 추진과 내부결속을 추진할 수 있다. 이 경우, 동북아 지역협력은 EU 및 NAFTA와의 경쟁을 의식한 나머지 배타적 지역협력으로 나아갈 수 있다

따라서, 한국은 동북아 경제권이 협력의 활성화와 더불어 통합이 심화되더라도 배타적 방향으로 나아가지 않고, 미국을 포함한 역외 국가들과의 새로운 무역을 창출할 수 있는 개방적 지역협력으로 전개될 수 있도록 역내 주도적 역할을 추구하면서 대미 호혜적 통상관계의 강화를 도모하여야 할 것이다.

그리고, 한국은 대미 호혜적 통상관계의 강화를 위한 일환으로 한국의 FTA 정책의 틀내에서 한·미 자유무역협정(FTA)의 체결을 전략적 차원에서 적극적으로 도모할 필요가 있다²¹⁾. 한·미 FTA는 농산물과 일부 서비스 등의 국내산업에는 다소의 부담되지만, 한국경제 선진화의 계기를 제공하는 한편 다양한 제조업 분야에서 한국의 수출증대 효과를 가져올 수 있다. 또, 지역협력의 시각에서 보면, 아직은 미국과의 FTA를 체결하고 있는 동아시아 국가가 존재하지 않은 상황에서 한국이 미국과의 FTA를 통해 양자간의 창구 역할을 담당하게 될 경우, 동북아 및 동아시아 역내협력에서 미국의 역할을 확보하는 한편 한국의 지역적 위상을 제고하는 효과도 겨냥할 수도 있을 것이다. 따라서, 한국은 FTA 정책의 국가별 우선순위에 대한 총체적 청사진 마련을 위한 종합적 연구를 전개함과 더불어

21) 현재 한국은 칠레와의 FTA 체결, 한·일 FTA 검토 등 과거에 비해 양자간 FTA에 대해 전향적 자세를 견지하고 있다.

이를 한반도경제공동체의 건설에 전략적으로 활용하는 방안을 모색하여야 할 것이고, 이와 같은 연구를 바탕으로 대미 호혜적 통상관계의 강화를 위한 한·미 FTA의 체결을 추진하여야 할 것이다²²⁾.

2. 대일본 외교전략

1) 일본의 동아시아 경제공동체 구상의 전략적 활용과 동북아 물류망의 한반도 기점 확보

일본의 21세기 동아시아 및 동북아 개발구상은 북한과의 관계 개선과 더불어 남북경제협력의 활성화에 따른 한반도의 동북아 물류중추로서의 기능 등을 필요로 하므로, 한국은 한반도-동북아 연계개발에 21세기 일본의 동북아 구상의 전략적 활용을 도모하여야 할 것이다. 즉, 한국은 한일 상호 국익에 부합되고 상호이익을 증대시킬 수 있는 방향으로 한·일협력이 전개될 수 있도록 '21세기 동북아 개발과 남북경제공동체의 건설'에 관한 구체적인 협력방안을 한·일 공동으로 마련하고, 이를 공조체제의 틀 내에서 추진하여야 할 것이다. 이와 같은 맥락에서 한·일 자유무역협정(FTA)의 체결시, 한국은 한·일 자유무역지대에 개성 공업특구를 비롯하여 향후 한·일이 협력하여 투자·개발하는 경제특구를 포함시키는 방안을 일본과 사전협의를 하여야 할 것이고, 마련된 방안은 공조체제의 틀 내에서 추진되도록 하여야 할 것이다.

그리고, 한국은 대륙과 해양을 연결하는 동북아 물류중추의 기능을 위한 기점을 한반도에 확보하는 전략적 노력을 하여야 할 것이다. 즉, 동북아 경제권의 구축 및 발전을 위한 차원에서 한·일 협력은 강화하되, 한·일 해저터널의 건설 등은 절대 하지 않아야 하는 것이다. 한·일 해저터널이 건설될 경우, 동북아 물류망의 기점은 한국이 아닌 일본이 되고, 한국은 그에 따른 상당한 경제적 손실을 입게 될 것이다.

22) 조용균 교수, 필자와의 토론, (2002. 8)에서 주장.

2) 국교정상화를 지향한 북·일 관계개선의 지원과 일본의 대북 투자 유도

현재 일본의 대북 투자는 소강상태의 수준을 벗어나고 있지 못하지만 북·미관계의 개선과 더불어 북한이 테러 지원국 지정에서 해제되고, 북·일 국교정상화 회담이 순조롭게 전개될 경우, 일본 정부의 대북 경제지원과 함께 일본 기업들도 재차 대북 진출을 적극적으로 도모할 것이다.

특히, 국교정상화와 더불어 북한에 제공되는 약 50~100억달러의 보상금 및 배상금은 일본의 기업의 대북 진출을 촉진시키면서 북한 경제 및 한반도 경제공동체의 건설에 상당한 영향을 미치게 될 것이다.

따라서, 한국은 남북경제공동체의 건설과 동북아 중추국가로서의 발전을 도모하는데 일본의 대북 지원을 전략적으로 활용할 수 있는 방안을 수립하여야 할 것이며, 나아가 한·일 공조의 강화를 추구하여야 할 것이다. 즉, 북·일 국교정상화와 더불어 제공되는 일본의 보상금 및 배상금이 북한 경제의 개발 및 한반도 경제공동체의 건설에 긍정적으로 활용될 수 있도록 한국은 한·일 공조체제의 강화와 함께 사전협의를 전략적으로 전개하여야 할 것이다.

3) 일본 자본의 대북 투자 유치와 북한의 투자환경 개선

일본은 어느 국가보다도 북한의 투자 환경의 문제점을 정확하게 파악하고 있으므로, 일본 자본의 유치를 위해서는 북한의 투자환경의 개선은 불가결하다.

일본이 니이가타 지역을 중심으로 환동해 경제권의 발전과 대륙진출을 위한 거점 확보차원에서 대북 진출을 도모하고 있으므로, 한국은 남북 경제협력추진위원회의 협의를 통하여 북한의 동해안 지역에 경제특구를 설립하는 등 ‘연안지역 발전전략의 추진과 함께 북한의 사회간접자본 등 투자환경을 개선하면서 일본의 대북 투자의 유치를 도모하여야 할 것이다. 연안지역의 경제특구화는 도로·철도 등 사회간접자본의 취약성을 어느 정도 극복하면서 자본주의식 경영이 가능한 투자환경의 정비를 추구할 수

있을 것이다.

그리고, 동북아 물류중추로서의 한반도의 기능은 일본경제에게 적지 않은 이익을 줄 수 있으므로, 한국은 ‘동북아 물류기지의 건설과 일본의 경제적 이익’이라는 관점에서 북한의 사회간접자본의 건설에 일본의 자본 투자를 유치하는 전략을 전개하여야 할 것이며, 대북 투자의 위험도를 감소시키기 위한 일환으로 ‘북한의 비교생산 우위+조총련계 기업+한국기업’ 등과 같은 협력형태의 대북 진출도 꾀하여야 할 것이다.

3. 대중국 외교전략

1) 21세기 중국의 경제발전 계획의 전략적 활용

21세기의 지속적인 경제성장을 위하여 중국은 대외개방과 대내개혁을 연계시키며 촉진시키고 있는데, 남쪽으로는 화교자본과의 결합아래 ASEAN과의 경제협력을 강화하고 있고, 북쪽으로는 서부지역의 대개발과 연계하여 동북지역의 공업화 및 사회간접자본의 확충을 추진하고 있다

따라서, 한국은 한반도 경제공동체의 건설과 동아시아 중추국가로서의 발전을 도모하는데, 이와 같은 중국의 경제발전 계획의 전략적 활용을 도모하여야 할 것이다. 즉, 한국은 동아시아 중추국가로서의 발전을 위하여 중국 경제발전 계획의 전략적 활용과 한중 경제협력아래 환황해 경제권의 발전 및 중국 시장의 확보를 도모하여야 하고, 아울러 동북 3성과 북한간의 경제교류 등 북·중 경제관계를 활용하여 남북경제협력의 활성화를 위한 환경 조성을 추구하여야 할 것이다.

2) 동북 3성-북한 경제관계의 전략적 활용과 남북한 연계 및 중국 진출의 거점 개발

중국은 21세기 국가발전전략 차원에서 서부 대개발과 더불어 동북 대개발을 추진하고 있고, 북한과 중국간의 경제관계는 중국의 대북 지원을 제외하다면 사실상 중국의 동북부 지역과 북한간의 경제관계가 대부분을 차

지하고 있다.

한국은 21세기 중국의 발전전략에 관한 냉철한 분석과 더불어 동북 3성-북한 경제관계의 전략적 활용을 도모해야 할 것이다. 즉, 동북지역-북한 접경지역에 남북한을 연계하고 중국 진출의 거점이 될 수 있는 거점의 개발과 더불어 지역 특성에 맞는 산업을 육성하는 것이다 단둥 및 훈춘에는 이미 한국이 개발한 공단이 있고, 최근 북한이 제2의 개방지역으로 신의주를 개발하려 하고 있으므로, 압록강 하구의 단둥-신의주, 두만강 하구의 훈춘-나진·선봉의 연계 개발은 남북을 연계하는 공간축으로서 동시에 북한산 제품의 중국 진출의 거점으로서 전략적 가치가 매우 높다.

3) 경의선-TCR 연계사업과 동해선-TSR 연계사업의 상생적 경쟁전략의 추구

경의선 복원은 남북교역의 물류비 절감뿐 아니라 TCR과 연결될 경우, 동북아의 지하자원, 노동력, 자본, 기술의 결합을 촉진시키면서 황해경제권의 형성을 가시화시킬 수 있다. 즉, 경의선의 복원과 더불어 남북한과 중국의 협력이 이루어 질 경우, 중국 동북부 지역의 개발 및 한반도 경제공동체 건설의 촉진을 통하여 동북아 경제권의 구축을 가속화시킬 수 있는 것이다. 중국은 동북부 지역의 개발차원에서 동해선-TSR의 연계를 경제하면서 경의선-TCR연계사업에 높은 관심을 나타내고 있다.

따라서, 한국은 중국과 러시아의 협력을 유도하기 위한 차원에서 경의선-TCR 연계와 동해선-TSR 연계 사업을 전략적으로 경쟁시키면서 추진하되, 제로섬(zero sum)적 경쟁이 아닌, 중국-한반도-극동 러시아 지역의 경제권 발전에 상호 보완적으로 기여할 수 있는 상생의 경쟁전략을 추구하여야 할 것이다.

4. 대러시아 통일 경제외교전략

1) 21세기 러시아 경제발전을 위한 시베리아·극동 지역 개발 계획의 전략적 활용

러시아는 21세기 경제발전을 위하여 시장경제로의 경제강국 도약, 러시아 자본주의체제의 완성, 세계무역기구(WTO) 가입 등의 추구하고 더불어 아시아와 유럽을 연결하는 동북아 중추국가로서의 발전을 도모하고 있으며, 이를 위해 나호트카 공단조성 사업, 이루크츠크 가스전 개발사업, TSR과 TKR 연계사업 등을 추구하고 있다.

그런데, 이와 같은 대형사업은 한국을 비롯한 국제적 차원의 자본·기술 유치를 필요로 하고 있다. 즉, 한국은 대러 통일경제외교차원에서 시베리아·극동지역의 주요 개발사업의 참여를 상생적이고 전략적으로 활용하여야 하는 것이다.

한국의 자본·기술 등이 러시아의 노동력 및 자원과 결합될 경우, 시베리아·극동지역의 주요 개발사업을 촉진시키는 물론 북한-중국-러시아 접경지역의 경제개발을 촉진시키면서 동북아 경제권의 형성을 가속화시킬 것이고, 이는 북한의 경제개발 및 한반도 경제공동체의 건설의 촉진시키는 데 적지 않게 기여할 수 있다.

요컨대, 러시아는 한국과의 협력아래 북한의 철도 및 산업시설의 현대화, 에너지 및 자원 개발 등에 일정 부분 역할을 할 수 있으므로 한국은 21세기 러시아 경제발전을 위한 시베리아·극동 지역 개발 계획의 전략적 활용을 통하여 북한의 경제개발 및 한반도 경제공동체의 건설에 대한 러시아의 순기능적인 역할을 유도하여야 하는 것이다.

2) 대러 경제협력을 위한 다채널 확보와 활용

1990년대 이후 러시아에서는 정치·경제적으로 중앙에서 분리되는 지역 주의 및 지방시대가 전개되어 지고 있다. 이는 한국이 중앙정부 및 지방정부 양 수준의 공식외교, 민간수준의 비공식 외교 등 대러 접근을 다각적으

로 하여야 함을 시사한다.

따라서, 한국은 대러 통일경제외교의 효율성 제고를 위해 중앙정부간 수준의 상위 경제외교와 극동시베리아 지역을 기반으로 하는 지역 수준의 통일경제외교를 동시에 추구하여야 할 것이고, 아울러, 민간차원의 다양한 네트워크의 구축 지원 등을 통한 비공식 외교도 추구하여야 할 것이다. 즉, 한국의 대러 통일 외교전략은 공식 및 비공식 수준, 중앙정부 및 지방정부 수준등의 다양한 채널을 확보하며 전개하여야 하는 것이다.

3) 대러 장기적·포괄적 접근

한국이 러시아의 시베리아 횡단철도 개발계획이나 극동 및 시베리아 개발 프로젝트 등 관련하여 경제적 타산에만 입각한 근시안적인 대러시아 접근을 지속할 경우에 그 결과는 매우 부정적으로 될 수 있다²³⁾. 이는 극동·시베리아 개발에 대해 한국이 러시아를 비롯한 인접국가들(중국, 일본, 몽골 등)과 함께 협력하며 살아가야 할 공동체로 이해하고 접근해야 함을 의미한다.

따라서, 한국은 TKR과 TSR의 연결을 이용한 범아시아 교통망의 건설 등에 대해서도 단순히 물류로 대변되는 경제적인 고려에서뿐만 아니라, 교통망을 통한 인적, 문화적 교류의 활성화 및 그에 따른 동북아 문화권의 형성 등이라는 시각에서 접근하여야 하며, 아울러 남북경제협력의 촉진 및 남북경제공동체의 건설을 위한 대러 통일외교도 장기적이고 포괄적 수준에서 추진하여야 하는 것이다.

V. 결론: 한반도-동북아 연계 발전전략의 지향

한국의 동아시아 중추국가로서의 발전은 분단의 제약에 대한 극복과 더불어 주변국들과의 전략적 협력관계를 구축할 때, 해양과 대륙을 연계하며 본격적으로 추구될 수 있다.

23) 윤익중, 앞의 논문 (2002).

따라서, 한국은 한반도의 동아시아 중추국가로서의 발전을 추구하는 ‘21세기 한반도의 그랜드 디자인(Grand design)’의 수립과 더불어 남북한과 동북아 지역의 상호 이익의 증대 및 상호의존도의 심화를 꾀할 수 있는 상생의 전략(win-win strategy)을 지향하여야 하고, 그와 같은 상생의 전략으로서 ‘한반도-동북아 연계 발전전략’을 추구하여야 하는 것이다.

한반도-동북아 지역 연계 발전전략은 남북관계의 개선 및 성숙화를 전제로 하면서 주변국가들과의 경제적 상호이익을 도모하는 것이며, 역으로 주변국가들과의 상호이익의 창출 및 상호의존의 심화를 추구하여 이를 남북관계의 성숙화를 촉진하기 위한 환경조성에 활용하려는 ‘순환고리형 전략’인데, 한국은 이와 같은 한반도-동북아 지역 연계 발전전략의 전개를 위한 환경조성을 지향하여 동북아 지역차원의 포괄적 협력을 추구하여야 할 것이다.