

東北亞經濟圈과 豆滿江流域開發

~ 黃金三角地域을 中心으로 ~

李 鶴 圭

〈産業研究院 中國班長〉

1. 머리 말

두만강 일대의 개발에 대한 논의는 지난 해 7월 중국 장춘에서 개최된 동북아경제권 구상과 관련한 국제세미나를 계기로 폭넓게 확산되었다. 즉 두만강을 국경으로 하는 북한, 중국, 소련을 비롯하여 한국, 일본, 몽골, 미국 등 주변 관련국이 참가한 동북아경제권 구상에 대한 구체적인 논의 과정에서 나온 것이다. 두만강 유역이 각광받는 이유는 이 지역이 북한, 중국, 소련 3국의 접경지역이자 중국의 동북지방을 태평양으로 직접 연결시킬 수 있는利點이 있고, 또한 동북아의 중심지역이기 때문이다. 그러므로 두만강유역 개발과 이 일대에 자유무역지대 또는 경제특구를 설치하는 문제는 동북아경제권 구상과 관련하여 이해되어야 한다.

현재로서는 두만강개발과 동북아경제권 형성에 관하여 이해 당사국들이 공식적인 입장을 표명하고 있지 않지만 학자들간의 이론적 검토와 타당성에 관한 논의는 비교적 활발하게 진행되고 있다. 이와 아울러 북한, 중국, 소련 등은 내부적으로 두만강 주변지역에 경제특구 설치 등에 관한 개발계획을 수립하거나 수송망의 확충 등 준비작업에 나서고 있는 것으로 알려지고 있다.

두만강 일대의 개발은 우리의 동북아지역 진출확대와 남북한 경제교류 증진이라는 면에 있어서도 중요한 의미가 있다. 따라서 본고에서는 두만강 유역 개발과 소위 '황금삼각지역'에 관한 논의의 배경이

되는 동북아경제권 구상과 관련 각국의 이해 관계를 검토하고 두만강유역 개발과 그 주변지역의 경제특구 설치 논의에 이어서 우리의 대응책을 모색해 보자 한다.

2. 동북아경제권 구상의 배경

EC가 오는 1992년까지 완전통합을 목표로 경제통합을 가속화하는가 하면 미국도 FTA 정책을 통하여 캐나다, 멕시코 등과 북미경제권을 형성하는 등 세계경제의 블록화 추세가 동북아지역 국가들에게도 지역내 경제협력의 필요성을 고조시켰다. 소위 동북아경제권이란 남북한과 일본 그리고 중국의 요령, 길림, 흑룡강성 등 동북 3성 및 소련의 극동지역을 포함하는 광범위한 지역을 말한다. 이 지역은 아시아 총면적의 20%를 차지하고 있으며 아시아 전체 인구의 약 19%인 2억9,000만명의 인구가 거주하는 지역이다.

생산요소의 부존 형태면에서 각국간의 비교우위가 뚜렷이 다르게 나타나고 있다는 점에서 이 지역에서 국제분업의 확대가능성은 매우 크며 동북아지역 국가간의 쌍무적 또는 다변적 협력의 가능성을 더하고 있다. 한국과 일본은 자본과 기술면에서, 소련은 자원면에서 그리고 중국과 북한은 노동과 자원분야에서 비교우위를 갖고 있다. 따라서 만약 동북아경제권이 형성된다면 상호보완 관계에 의해 정태적 비교우위의 이익을 최대한 누릴 수 있을 것이다. 실제로 동북아 국가들간의 교역규모는 점차 확

의 관심이 큰 이유는 수출시장의 확대와 중국, 북한 등의 쌀 임금 그리고 시베리아와 중국 동북부의 풍부한 원료의 안정적인 확보 등 경제적 이익을 얻을 수 있고 국내적으로도 그동안 개발에서 소외되어 왔던 北陸, 北海島 등 북부지역을 균형적으로 개발하여 도시지역으로의 집중을 막는다는 이해관계가 일치되기 때문이다. 아울러 막강한 경제력을 이용하여 동북아지역에 대한 정치적 영향력을 강화할 수 있는 좋은 계기가 될 수도 있다.

3. 두만강유역개발과 경제특구

최근 동북아경제권에 대한 관심은 매우 확산되었으며 논의의 내용 역시 보다 구체화되면서 여러가지 현실적인 방안이 제기되고 있다. 지난 해에 이어서 금년 8월 29~31일 기간 중 중국 長春에서 동북아지역의 경제발전예 관한 세미나를 통하여 각국의 입장이 보다 분명하게 드러나고 있다.

주된 논의는 두만강유역개발 및 경제특구설치에 관한 것과 동북아지역의 경제협력에 관한 것으로 압축된다. 두만강 하구의 개발에는 이 지역에서 태평양으로 직접 통하는 항구가 없는 중국이 가장 적극적이었다. 즉 중국의 防川에서 동해까지 두만강 하류 15km를 개발하자는 안을 처음으로 제기한 측도 중국이었으며 두만강 하구를 중심으로 한 '황금삼각지역'이라는 단어를 만든 측도 중국이었다.

중국이 두만강 유역개발에 가장 적극적이라는 이유는 중국의 동북지역을 태평양으로 직접 연결할 수 있는 항만을 건설하는데 있다. 중국이 두만강을 통한 해상수송로를 이용할 경우 방천에서 청진까지 40km, 부산까지는 750km, 소련의 블라디보스톡과 일본의 니가다까지는 각각 800km의 거리다. 뿐만 아니라 북미지역과 유럽으로 연결하는 해상운송의 경우도 大連이나 連雲港보다도 900~1,000km 단축할 수 있다.

이와 관련하여 중국은 지난 해 5월 방천의 항만 건설을 염두에 두고 지질조사를 하였다. 그 결과 두만강 하구의 침적토를 100만~300만^m 정도 준설하면 깊이 3m, 폭 100m의 수로를 만들 수 있으며 이 수로를 통하여 2천톤급의 선박이 왕래할 수 있다는 결론을 얻었다.

그러나 중국이 두만강 수로를 이용하는 데는 많은 어려움이 있다. 최근 북한과 소련이 이를 허용했다는 보도도 있지만 강을 준설하는데는 북한과 소련 양국의 양해가 절대적으로 필요하다. 그리고 두만강은 유량이 많지 않으며 동절기에는 결빙된다는 단점도 가지고 있다. 중국은 제2단계 공사로 2015년까지 방천에서 훈춘까지 72km를 준설하여 1만톤 규모의 선박이 항해할 수 있도록 한다는 계획이지만 이를 위해서는 강을 더 깊게 준설하여 바닷물을 유입시켜야 할 것이다. 이렇게 되면 공사비용이 막대하게 소요될 뿐만 아니라 생태계 파괴 등 환경문제가 발생할 소지가 많다.

두만강 개발이 관련 당사국은 물론이고 인접국들에게도 중요한 관심의 대상이 되는 이유는 다음과 같은 장점이 있기 때문이다. 첫째, 북한, 소련, 중



