

記 事

豆滿江 및 永宗島 開發計劃에 關한 小考

朴 仲 鉉

1. 豆滿江 開發計劃에 關하여

近年의 北方外交 以後, 눈에 띄게 東海經濟圈이 대두됨으로써, 東北亞細亞의 經濟的 움직임이 活潑해지고 있는 가운데, 1992年 10月 9일부터 10月 11일까지 3日間에 걸쳐 中國 北京에서 UNDP(유엔개발계획) 主催로 第2次 豆滿江地域 開發計劃管理委員會 會議가 開催되었다. 이 會議에서는 남북한과 중국, 몽골, 러시아가 參與하고 일본이 옵서버 資格으로 參席하였다. 開發案의 主要 骨子는 북한, 중국, 러시아 세나라가 50年 또는 100年間 土地를 賃借해 주고, 賃借된 土地를 當事國은 물론 會員國들의 共同開發을 통하여 UN市를 建設하고 國際産業 및 自由 貿易港口都市를 만들하고자하는 革新的인 內容이다. 이와 同時에 북한과 중국, 러시아 3개국이 각각 先鋒, 琿春, 포시에트 등, 既存의 都市를 中心으로 UN市와 連結하는 各國의 獨自의인 開發計劃도 推進한다는 것이다.

그러나, 이와같은 보라빛 靑靑眞에도 불구하고, 現代의 激動하는 變化의 소용돌이 속에서 北方大陸에 對한 우리의 뚜렷한 歷史觀이 뒷받침되지 않는 北方政策은 空虛한 메아리로만 남을 수 밖에 없을 것이다.

그러므로 本人은 우리정부의 公式立場에서 考慮되지 못한 또 다른 部分에 對한 意見을 開陳하고자 한다.

지금까지 東海開發案으로서 한국의 立場에서는 포항, 일본의 니가타, 러시아의 나오토카를 三角軸으로 하고, 일본의 立場에서는 니가타, 러시아의 하바로스스크, 중국의 하루빈을 三角軸

으로 보고 있으며, 러시아의 立場에서는 하마로스스크, 일본의 니가타, 미국의 시애틀을 構想하고 있는 것 같다.

이러한 東海開發案이 浮上되고 있는 가운데 UN市를 建設하여 豆滿江地域을 開發하고자 하는 것은 매우 跋扈의인 일이지만, 우리 韓民族의 立場에서 그 開發方式에 있어 異意를 提起하지 않을 수 없는 部分이 있다.

만일 UN市를 建設하기 위해 豆滿江掘鑿方式으로 UN市 內에 中國의 防川까지 國際港口를 建設하여 東北三省의 資源이 東海를 통하여 進출시키고자 하는 案에 對하여는 反對의 意見을 表示하는 바이다.

UN市에 國際港口가 開發되면 間島뿐만 아니라, 中國 東北三省의 2億程度의 人口가 東海에 進출함으로 인하여 韓半島는 완전히 漢民族에 包圍된 狀態로 孤島가 될 수 밖에 없기 때문이다.

우리의 안(An)民族은 5000여년의 歷史를 통하여 만추리안(Manchurian), 몽고리안(Mongolian), 코리안(Korean) 民族으로서 東北亞細亞 歷史속에 存在하여 왔지만, 만추리안의 境遇, 淸朝 建設以後 漢民族(Chinese)에 同化되어 現在 그 存在를 찾기 힘든 狀態이며, 몽고리안의 境遇도 중국과 러시아의 挾攻으로 因하여 民族의 存在가 縮小되고 있는 實情이고, 코리안은 日本(Japanese)에 의하여 植民地의 經驗을 가지고 있으며 이와같이 안(An)民族의 最惡의 時代라고도 말할 수 있을 것이다.

우리의 코리안의 境遇, 北으로는 해발 2,600여 미터의 長白山脈으로 둘러싸여 있음으로써 北方으로부터 漢族等의 進출을 抑制할 수 있었으며, 東·西·南으로는 바다로 둘러싸인 關係로 우리 民族 나름의 獨特한 文化와 傳統을 이어올 수 있

있다. 近世 및 現代에 있어서는 韓日合邦(1910), 國土分斷(1945), 同族相爭(1950) 등의 民族的 試鍊을 克服하고 1988年 서울올림픽을 通하여 民族에 對한 自覺과 矜持를 일깨우고, 이제 祖國統一과 北方領土의 失地回復이라는 歷史的 使命속에 서 世界속의 韓國으로서 雄飛하려고 있다.

現在 經濟開發의 一環으로써, 黃海를 둘러싸고 있는 우리나라의 인천, 일본의 후쿠오카, 중국의 상해를 連結한 經濟圈의 開發이 進行되고 있다. 이러한 黃海開發案은 한국, 일본, 중국으로 구성된 東北亞細亞 三國의 相互協力에 의한 經濟發展을 豫想할 수도 있지만, 同時에 우리민족의 20倍인 中國 12億人口라는 黃海의 높은 파도의 進出이라는 地殼 變動에 對한 對備도 힘들 수 있을 것이다.

이러한 때, 日本資本과 中國 東北三省의 資源의 連結이라는 그들의 經濟的 目的을 위하여, 豆滿江 流域에 또 다른 掘鑿港口를 開發하여 東海上에 漢族의 出入口를 내주는 것은 將來의 우리 民族의 保全에 커다란 威脅이라 하지 않을 수 없다.

그러므로 우리정부는 豆滿江地域開發에 있어서 豆滿江의 掘鑿을 통한 國際港口의 開發로 中國의 人口 및 資源을 東海로 進出시킴으로써 民族將來에 큰 誤謬를 犯하기 보다는, 북한의 청진, 나진, 러시아의 나호토크, 블라디보스토크 등의 既存의 港口를 利用하거나 陸路를 利用하는 方式을 擇하는 것이 바람직하다고 생각된다.

또한 우리의 故土, 間島를 비롯한 北方大陸을 우리 歷史意識 속에 제대로 包含시키지 못한채, 北方政策을 아무리 외쳐보아도 北方大陸은 우리에게 여전히 남의 집 앞마당에 不過할 수 밖에 없다. 1860年, 中·蘇協定에 의한 北京條約의 締結에 따른 沿海州의 蘇聯歸屬과 1909年 日·清協定에 의한 間島協約에 따른 間島의 中國歸屬은 우리민족의 立場이 反映되지 않은 他們만의 協定일 뿐이지 않는다.

그러므로 統一後 우리민족의 立場에서는 北方領土問題로서 우리의 故土인 間島問題와 沿海州問題를 解決하지 않고서는 東北亞細亞의 진정한 平和의 安着은 不可能할 것이다. 이와같은 우리의 故土 豆滿江地域에 對한 歷史的인 意識이 配

慮되지 않은 短期的인 眼目에 依한 開發은 自 制되어야 할 것이며, 豆滿江地域 開發에 關하여 보다 慎重한 姿勢가 必要하리라 思料되는 바이다.

2. 永宗島 新國際空港開發에 關하여

永宗島 新國際空港開發에 關한 贊反論議가 계속되고 있지만 永宗島 新國際空港의 位置를 東西로 보면 샌프란시스코, 동경, 영종도, 북경, 모스크바를 連結하는 軸을 形成하고, 南北으로 하바로스크, 영종도, 상해, 홍콩, 시드니를 連結하는 軸으로써 國際的 要衝地帶를 形成할 수 있다고 본다. 이러한 國際的 要衝地帶인 永宗島에 新國際空港을 建設함으로써 東北亞細亞의 新國際秩序의 制空權을 掌握할 수 있을 것이 期待된다.

現在 首都圈 流域의 空港으로서 金浦國際空港, 서울空港, 水原·烏山空港 등이 모두 內陸地方에 位置함으로써 막대한 土地가 空港으로 利用되고 있는 實情이다. 그러므로 또 다른 國際空港을 內陸에 建設한다는 것은 土地利用上 人口密度가 世界 3位인 韓國의 立場에서는 꿈에나 計劃이며, 바다를 埋立하여 새로운 土地를 造成(1,000萬坪)하는 것은 國土擴張의 意味上 바람직한 計劃이라고 할 수 있다. 또한 仁川港의 海上物動量의 一部를 永宗島 新國際空港에서 航空機를 利用한 代替 效果도 期待될 수 있을 것이다.

이와 더불어看過될 수 없는 部分은 永宗島 國際空港의 國內航空交通網과의 連繫問題이다. 現代의 國際化 時代에 있어서 國土의 合理的이고 效率的인 配置를 위하여 國內의 航空線을 비롯한 交通體系는 國際線과의 體系의인 連繫關係가 이루어질 수 있도록 細心한 配慮가 있어야 할 것이다. 이러한 點에서도 永宗島 新國際空港의 位置는 既存의 金浦空港과의 連繫 및 京仁地域 交通體系와의 連繫에 있어서 有利한 立地에 位置하고 있다고 보아진다.

위와 같은 現實的인 國內外 諸般與件을 考慮하여 볼 때, 東北亞細亞에 있어서 永宗島 新國際空港이 中地地가 될 수 있도록 하루속히 建設하는 것이 바람직하다고 思料된다.