

# 두만강유역 개발 잠재력 평가와 정책적 시사점

## 1. 최근 두만강유역 개발동향

두만강개발사업의 10년 사업이 만료되던 2005년 9월, 제8차 5개국 위원회 회의에서 참가국들은 이 사업을 10년간 연장하는데 합의하였다. 또한 참가국들은 두만강개발 사업을 GTI(Greater Tuman Initiative) 체제로 전환하는 것에도 합의하였다. 참가국들은 회원국의 주인의식 제고와 UNDP의 지속적인 참여 필요성, 사업지역 확대 등을 논의하였다. 특히 참가국들은 사업지역을 두만강지역에서 중국의 동북3성과 내몽골, 몽골의 동부지역, 러시아 연해주 등으로까지 확대한다는 점에 합의하였다.

2007년 11월 개최된 제9차 5개국 위원회 회의에서, 회원국 대표들은 GTI 체제의 활성화를 위해 핵심 분야별 협의체의 설립과 신규 프로젝트의 선정을 합의하였다. 이러한 대표들의 합의는 이후 GTI 추진토대가 마련되는 계기로 작용되었다.

이후 참가국들은 GTI 체제 내에서 에너지, 관광, 투자, 환경 등 주요 분야의 협력을 적극 유도하기 위해 에너지 이사회, 관광 협의회, 기업자문 위원회와 환경 협력기구를 설립하였다. 나아가 5개국 위원회는 <표 1>과 같이 중장기적 관점에서 동북아 교통망 확충, 환경보전 등 10개 사업을 'GTI 신규 사업'으로 선정하여 추진할 것을 합의하였다.

<표 1> UNDP의 GTI 신규 사업 내용

분야	사업명	사업내용	비용	재원조달
교통	동북아횡리 노선 국경 인프라 구축	트로이지-속초-니카타 간 정기항로 개설	5만 달러	민간협력투자
	자루비노항 현대화	자루비노항 컨테이너 터미널 건설공사	8억 달러	민간협력투자
	몽골-중국 간 철도건설 타당성 평가	경제적 타당성 조사 및 철도 상세도안 마련	50만 달러	민간협력투자
	훈춘-마리노 철도운행 재개	경기도지역협력연구센터(GRR C)와 미국연구협의회(NRC)간 협정체결 방안 마련	5만 달러	민간협력투자
	중국-북한 국경의 도로 및 항만 활용	국경간 수송촉진 협정체결을 위한 프로젝트 추진단 구성	5만 달러	민간협력투자
에너지	에너지 역량 구축	- 에너지위원회 신설	25만	민간협력투자

		- 에너지 교역을 저해하는 비물리적 장벽 축소	달러	
관광	관광산업 역량 구축	- 관광위원회 구성 - GTI 관광가이드 제작 - 백두산 다목적 관광방안 마련	20만 달러	민간협력투자
투자	TRADP 회원국 관료 시장경제 교육	TRADP 회원국 중 저개발 국가의 관료에 대한 시장경제 학습기회 제공	20만 달러	민간협력투자
환경	월경성 환경영향평가 및 환경기준 표준화	- 국제기술규정 (GTR) 월경간 환경영향평가 - 동북아 환경기준 표준화	5만 달러	한국 및 관련국가
	두만강 수자원보호 타당성 평가	두만강 환경보호를 위한 다자간 협력	5만 달러	Toshiba (일본)

한국은 두만강지역개발에 꾸준한 관심을 보이고 있으나 실제적인 사업추진은 다양한 환경적 제약요인으로 인해 고전하고 있다. 한국철도공사와 러시아 철도공사는 2007년 6월 '라진, 하산 프로젝트 협력을 위한 양해각서'를 체결하였다. 이와 함께, 사업실행을 위한 한국측 컨소시엄 주체인 루코로지스틱스와 러시아 철도공사가 '한-러 합작 물류회사 설립을 위한 양해각서'를 체결하였다. 양국은 부산-라진-하산-시베리안철도(TSR)로 연결되는 물류사업이 한국철도(TKR)-TSR 연결을 위한 시범사업임을 천명하고, 라진항을 경유하는 TSR 컨테이너 시범운송에 합의하였으나, 실제 사업추진은 이루어지지 않고 있다. 또한, 1995년부터 '부산-라진' 간을 취항한 2,283톤급 화물선 '추성호'가 2008년 9월 미국 발 국제금융위기와 물동량 격감 등을 원인으로 2009년 3월 말로 운항을 중단하였다.

중국은 2006년 북핵문제가 발생한 이후 동 사업의 진행을 전면 중단하였다. 그러나 중국정부는 동북진흥정책의 일환으로 장춘·길림·도문 개발·개방선도구 개발 사업을 진행하였고, 두만강유역개발 사업을 확대하였다. 이러한 일련의 조치들은 두만강개발사업을 중국의 국책사업으로 승격시키는 계기를 마련하였다. 2009년 8월 30일 중국은 두만강지역을 중국 남방의 심천과 같은 특구지역으로 개발시킨다는 계획안을 국무원 비준까지 통과시켰고, 같은 해 11월 이를 공식 발표하였다. 중국은 2009년 8월 16일 동북아의 금삼각으로 지목되어온 훈춘변경합작구 내의 동북아 변경무역센터의 착공식을 거행하였다. 이 사업은 투자규모 100억 위안, 부지면적 4.65Km<sup>2</sup>, 건축면적 500

만 m<sup>2</sup>이고, 사업의 대상은 국제상무무역, 생산가공, 관광단지, 국제교육, 문화창의, 생태거주 등 6가지 기능성 단지의 건설로, '북경흙천은투자관리유한공사'가 개발에 착수하였다. 또한 2009년 6월 중국 요령성 대련창력경제무역유한공사의 계열회사인 훈춘창력해운물류유한공사와 북한의 라진 강성무역회사는 석탄운송을 위한 라진항 1호부두의 현대화 사업과 인근 8,100 m<sup>2</sup> 규모의 비료 중개창고를 석탄창고로 개조하는 작업을 완료하였다. 중국은 두만강유역을 동북아 물류거점으로 육성하기 위해 장춘·연길·도문 개방선도구 개발사업을 2010년부터 본격적으로 추진한다는 계획을 갖고 있다.

<표 2> 중국의 북한 접경지역 개발계획 및 추진 내용

정부	개발지원 내용
중양정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 국무원의 '동북 노(老)공업기지의 대외개방 확대실시에 대한 의견'에서 구체화(2005.8)</li> <li>- 동북3성지역 내 외자유치 확대와 함께 접경지역과의 연계 강화               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 변경무역 활성화 장려</li> <li>: 수출입 가공, 국제상업 지역 육성</li> </ul> </li> <li>- 중국기업의 북한 자원 개발 후 중국 수입               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 두만강 하류지역의 투자 사례로 나진 인근 지역은 산농산 금광에 산동성 귀다기업이 2006년부터 투자</li> <li>: 중국 통화철강집단은 함북 무산철광에 장기적으로 70억 위안 투자를 합의하고 50년간 철강 채취권 확보</li> </ul> </li> <li>- 동북3성 교통 인프라 확충 및 동해 출구 확보를 위한 북한 나진·선봉지역과의 연계               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 동변도철도 건설 완공(2008. 12)</li> <li>: 나진항 개발 투자 및 훈춘-나진 간 도로 확충 지원</li> </ul> </li> <li>- 북-중 간에 논의해 오던 신 압록강대교 건설 확정               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 2009년 10월 원자바오 총리 방북시 공식 발표</li> <li>: 왕복 4차로 단둥-신의주 간 배후 도로 건설 지원 및 압록강 하구의 비단도 개발을 추후 논의할 것으로 전망</li> </ul> </li> </ul>
길림성 정부	<ul style="list-style-type: none"> <li>- 길림성 정부의 11차 5개년 계획(2006-2010) 사업계획 강저</li> <li>- 두만강 하구지역 개방 촉진               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 훈춘국경경제합작구와 길림훈춘수출가공구의 개발 촉진</li> <li>: 국무원에서 승인한 장춘-길림-투먼 연계 지역개발 사업 추진</li> <li>: 훈춘에 '동북아변경무역센터' 건설 계획</li> </ul> </li> <li>- 중국 연변 훈춘-북한 나진시 간의 도로·항구·지역 일체화 사업               <ul style="list-style-type: none"> <li>: 중국측 훈춘-권하 도로 건설 사업 완료</li> </ul> </li> </ul>

	: 북한측 원정리-나진 간 도로건설 지원을 위한 조사 완료 - 훈춘화력발전소 2단계 공사 완료 : 현재 55만 Kw 발전 용량, 나진·선봉지역과 인근 지역에 잉여전력 공급 가능성 제기
--	---

자료: 조명철. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 2009. 12. 9. 세미나자료집. p. 12.

러시아는 2008년 8월 북한, 러시아 합작회사인 '라선 콘트랜스'사를 라진에 설립하고, 같은 해 10월 라진-하산간 철도개량사업을 위한 착공식을 거행하였다. 이 외 러시아정부는 2012년 블라디보스토크에서 개최될 예정인 APEC의 정상회의 준비를 위해 극동지역의 SOC 건설 및 인프라 투자에 심혈을 기울이고 있다.

## 2. 두만강유역 개발 잠재력 평가

### 가. 지경학적 여건

두만강 유역의 지경학적 우월성은 크게 3가지로 정리될 수 있다. 첫째, 이 지역은 북한, 중국, 러시아 세 나라의 교차 지역이다. <그림 1>에서 보는 바와 같이, 두만강 지역은 북한, 중국, 러시아 3개국의 국경선이다. 하구로부터 동쪽이 러시아, 서남쪽이 북한이고, 직선으로 15Km를 거슬러 올라가면 중국 길림성 연변 조선족 자치주 훈춘이다. 배후지역으로는 중국의 동북, 몽골, 러시아 시베리아와 원동지역이 있다. 일반적으로 좁은 의미의 두만강 삼각주는 북한의 나진, 선봉, 중국의 훈춘, 러시아의 포시에트를 잇는 두만강 하류 약 1,000Km<sup>2</sup>의 지역을 의미하고, 넓은 의미의 두만강지역 개발은 북한 청진, 중국 연길, 러시아 블라디보스토크를 연결하는 10,000Km<sup>2</sup> 지역을 지칭한다.

<그림 1> 두만강유역 지도



자료: 백성호. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 2009. 12. 9. 세미나자료집. p. 34.

둘째, 이 지역은 동북아 지역의 중심지로 평가된다. 두만강 입구가 동북아 중심부에 위치해 있으며, 동해의 해상운송, 육상운송, 항공운송의 거점지역으로 평가된다. 두만강하구에서 동해의 주요 항까지 최단거리를 살펴보면, 북한의 나진항까지 40Km, 청진항까지 80Km이며, 러시아 블라디보스토크항까지 160Km, 일본의 니가카항까지 800Km, 부산항까지는 750Km이다<sup>1)</sup>. 이뿐만 아니라, 두만강 유역은 유라시아 대(大)육교 동쪽의 새로운 시발점으로 평가된다.

셋째, 이 지역은 해운의 중심지로 손꼽힌다. 나진·선봉·하산구의 자루비노가 동해에 인접하고 현재 근대적 항만으로 개발되고 있다. 중국 훈춘은 직접 바다에 인접해 있지는 않지만 두만강 하류를 거쳐 동해로 연결된다. 1990년 중국은 두만강을 거쳐 동해로의 출해를 시도한 바 있다. 러시아와 두만강 철교는 중국 국경과 60Km의 거리에 있으며, 통과높이는 9.6m이다. 따라서 기존항로에 대한 별도의 정리없이, 항로표지만 설치하면 방천에서 중량 50-300톤급 선박이 자유롭게 통행할 수 있기 때문에, 이 지역은 해운거점지역으로 높이 평가받고 있다.

**나. 교통운송 잠재력**

이 지역의 교통운송 잠재력은 크게 북한·중국·러시아의 교통현황과 이

1) 심의섭, 이광훈. (2001). 『두만강 개발 10년의 평가와 전망』. 대외경제정책연구원.

지역의 물류운송망 잠재력을 비교·분석함으로써 정리될 수 있다.

<그림 2> 두만강유역 교통망



자료: 백성호. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 2009. 12. 9. 세미나자료집. p. 34.

북한의 교통운송 잠재력은 ▲철도 ▲도로 ▲항구로 세분화해 살펴볼 수 있다. 첫째, 북한은 이 지역의 철도체계가 비교적 발달하여 두만강 연안 청진-회령-남양-나진-청진의 순환 철도망이 이미 형성되었다. 두만강 철도는 두만강 역에서 러시아 패더거얼나(Padegirlna)역의 광궤로 연결되고 이어서 주변의 항구로까지 연결된다. 총 운송능력은 연간 1,200만 톤이다. 둘째, 북한은 청진-회령-온성-새별-선봉-나진-청진을 연결하는 431km 순환도로가 있으며, 이는 회령, 남양, 새별에서 중국의 삼합, 도문, 사카자와 연결되어 있다. 셋째, 청진항은 청진시내에 위치한 천연항만으로 평가된다. 7개 부두 중에서 5,000톤급 선박 정박지가 5군데 있고 만 톤급 선박 정박지가 8군데 있으며, 매년 하역량은 800만 톤에 달하고 있다. 나진항의 연간 화물처리 능력은 300만 톤이고, 부두는 3개, 5,000톤급 선박 정박지는 5군데, 만 톤급 선박 정박지는 8군데 있다.

<그림 3> 라진항 부두 현황



중국의 교통운송 잠재력은 크게 ▲국내외 철도 ▲도로 ▲항구 ▲공항으로 구분해 살펴볼 수 있다. 첫째, 두만강 유역은 10여 년의 건설을 통해서 교통운송이 비교적 발달되고 철도와 도로운송을 위주로 하는 교통망이 형성되었다. 국내철도는 도문-장춘, 도문-목단강, 도문-화룡, 도문-훈춘간 철도가 있고, 국제철도는 중국-북한-러시아를 연결하는 도문-남양-청진철도, 도문-남양-나진 철도, 도문-훈춘-자루비노 철도가 있다. 둘째, 도로는 도문-우란호트, 도문-훈춘, 도문-목단강, 도문-백산, 도문-삼합 연장도로가 있다. 북한과 중국 간 국제도로는 양국간 운송협약에 따라 연길-삼합-회령-청진, 연길-사토지-새별-나진, 도문-남양-선봉의 국제도로가 연결되어 있고, 러시아와는 훈춘-크라스끼노-자루비노-슬라브양카 등의 노선이 연결되어 있다. 셋째, 훈춘-북한-러시아 3국간 항구를 연결하여 한국, 일본으로 직통하는 육해복합수송항로는 이미 연결되었다. 나진항을 이용하는 훈춘-부산항 간의 정기컨테이너 항로는 1995년 10월 개척되어 정상적으로 운행되고 있으며, 러시아 포시에트항을 이용하는 훈춘-일본 아까타간의 정기컨테이너 항로는 1999년 8월, 러시아 자루비노항을 이용하는 훈춘-속초항 간의 정기카페리항로는 2000년 4월에 개통되어 현재 운행되고 있다. 이 외, 훈춘-나진-울산간 비정기 화물항로, 훈춘-자루비노-이요산꼬간의 비정기 화물항로도 개통되어 운행 중에 있다. 넷째, 이 지역은 공항 입지요건도 유리한 지역으로 평가되고 있으며, 현재 연길-장춘, 연길-심양-북경간 항로가 운영되고 있다.

러시아 연해 국경지역은 ▲해상, ▲육상, ▲항공 운송망이 발달된 지역으

로 평가된다. 첫째, 아시아-유럽대륙을 횡단하는 시베리아철도는 블라디보스톡을 중심으로 남쪽에 하산지역을 통과해 북한과 연결되어 있고, 북쪽을 통해서 중국의 수분하와 연결되며, 동시에 동남쪽으로는 철도를 통해 나훗카항과 연결되어 있다. 둘째, 연해 국경지역의 도로 총연장은 7,200Km이며, 블라디보스톡-하바로프스크의 1등급 도로를 주요노선으로 한다. 이 지역 도로는 블라디보스톡에서 출발하여 우스리스크를 거쳐서 중국의 동영현, 동쪽에 나훗카, 남쪽으로 중국의 훈춘과 연결되어 있다. 셋째, 이 지역은 항만시설이 발달된 지역으로 평가받고 있다. 이 지역 해상을 통한 화물 운송량은 러시아 원동지역 총 운송량의 80%를 차지하고 있다. 블라디보스톡항은 자연적 조건이 우수한 항구로 평가되고, 연물동량은 750만 톤이다. 나훗카항은 야메리카만 내에 위치하고 있으며, 상업항 1개, 석유항 1개, 어항 1개를 보유하고 있다. 항만이 열지 않고 연물동량은 800-900만 톤이며, 국제화물운송선로는 2개가 있다. 포시에트항과 자루비노항은 포세트만에 위치하고 있는데, 이들은 모두 양호한 천연항만으로 평가된다. 가장 추운 1월에도 해수 온도가 0.2-0.9°C이므로 연중 계속 통항할 수 있고, 수심 역시 10m 이상이기 때문에 자루비노항은 만 톤급 선박이 정박할 수 있는 천연항만으로 손꼽힌다. 실제 동북아 해운항만 전문가들은 두만강지역 항구발전 잠재력을 높이 평가한다. 예를 들면, <표 3>에서 보는바와 같이, 2010년 두만강지역 국제교통수송망을 통한 러시아 석유 물동량은 50만 톤에서 2020년에 100만 톤으로 100% 성장할 것으로 추정된다.

<표 3> 두만강지역(훈춘-투먼) 국제교통수송망을 통한 물류예측

(단위: 만 톤)

물동량 발생 지역 및 품종	2005년	2010년	2020년
러시아 석유	-	50	100
러시아 철광석	-	100	250
러시아 목재	100	200	300
몽골 광물	-	400	800
몽골 농축산물	-	-	150
중국 동북지역 농축산물	100	300	500
중국 동북지역 공업제품	-	50	100
훈춘 원료 및 공업제품	10	50	100
연변 기타지역 원료 및 공업제품	100	200	300
중-러간 경제교역으로 발생하는 물동량	20	80	120
합 계	330	1,430	2,720

자료: 원동욱, 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』, 대한상공회의소, 2009. 12. 9. 세미나자료집, p. 49.

이 지역의 신규 물류운송망 개발·설치는 운송 시간 및 비용을 절약하여, 이 지역 물류운송에서 경쟁력을 확보하게 한다. 환동해권 지역의 기존 물류 운송망은 <그림 4>에서 보는바와 같이 길림성·흑룡강성-대련항-부산항-니가타까지 총 13일을 소요하는데 반해, 신규운송망은 자루비노항-니가타항 또는 서울-속초-니가타항으로 직접 연결되어 운송시간을 1일~1.5일까지 대폭 단축시킨다.

<그림 4> 환동해권 지역의 기존 물류 운송망 vs. 신규 물류 운송망 비교



자료: 백성호. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 2009. 12. 9. 세미나자료집. p. 35.

## 다. 경제적 상호보완성

두만강지역개발에 따른 경제적 상호보완성은 크게 ▲자원협력 ▲물류수요로 구분해 살펴볼 수 있다.

자원협력과 관련하여, 두만강유역의 자원은 종류가 다양하고 매장량이 많으며 잠재력이 풍부한 것으로 추정된다.

첫째, 동북아 지역의 금속과 비금속은 그 종류가 매우 다양하다. 예를 들면, ▲러시아 마가단주와 사할린주의 금광, 주석 ▲중국 동북남부의 철광, 마그네사이트, 망간광, 길림성 대흑산의 몰리브덴, ▲몽골의 대형 몰리브덴 ▲북한의 중석, 몰리브덴, 마그네슘, 석목, 금, 중정석, 운모, 철광 등이 지적될 수 있다. 이 외에도, 이 지역에는 토지, 담수자원이 풍부하고, 산림자원은 세계에서 가장 큰 원시침엽수대가 조성되어 있다.

둘째, 이 지역의 자원매장량은 매우 풍부한 것으로 조사되었다. 석유, 천연가스의 경우, 러시아 사할린의 천연가스 매장량이 약 1억 2만 톤으로 추정되고, 석유 매장량은 약 50억 톤으로 추정된다. 중국 동북의 석유 매장량도 거대한 것으로 조사되었는데, 확인된 중국 내 석유 매장량만 211억 4만 톤에 이르는 것으로 조사되었다<sup>2)</sup>.

셋째, 이 지역의 자원은 가채년수가 긴 것을 특징으로 한다. 두만강 유역은 내륙개발이 비교적 더딘 편이고, 많은 지역과 풍부한 자원이 지금까지 원시상태로 보존되어 있다. 예를 들면, 러시아 원동의 수자원은 현재 30% 정도만 개발 이용되고 있으며, 천연가스의 가채년수는 1,000~2,000년에 이르고, 석탄은 20,000~30,000년에 이르는 것으로 조사되었다.

물류수요와 관련하여, 두만강유역은 경제협력을 활성화시키는 상호보완성을 갖고 있다. 각국이 경제자원요소의 자유유통과 교환을 조정할 수 있으면 각국은 경제자원의 최적 분배를 실현할 수 있다. 예를 들면, 일본은 자원과 기술의 수출, 북한·중국동북지역은 노동력 수입, 북한·중국·러시아·몽골은 에너지와 광물자원수입, 한국·중국은 경공업제품 수입, 중국·몽골은 농축산품과 식량수입 등이 있다.

첫째, 중국의 경우, ▲동북지역에 집중된 장비제조업, ▲동북3성의 공업부문 선진국 기술도입을 통한 시장경쟁력 확보, ▲대두, 옥수수 등 식량가공업, 육류가공 및 유제품 생산을 포함한 농산품 가공업, 노동집약형 경공업 등에서 경쟁력이 있는 것으로 평가된다. 따라서 중국의 수출은 노동력, 에너지,

2) 심의섭, 이광훈. (2001). 상계서.

광물자원, 화공제품, 경공업제품, 중급기술, 농축산품을 중심으로 이루어지고, 수입은 국별로 차별화될 것이다. 한국과 일본에서는 자본, 고급기술을 유입하고, 북한·러시아·몽골에서는 광산물과 건축자재를 수입하며, 한국·일본에서는 자동차, 정밀기계, 전자제품과 특수강 제품을 수입할 수 있다.

둘째, 러시아 시베리아 및 극동지역에는 석유, 천연가스, 금속광물, 석탄, 목재, 철광석, 초탄, 갈탄 등 천연자원이 풍부하게 매장되어 있다. 따라서 러시아는 에너지, 목재, 광산자원 및 부분 고급기술은 수출하고, 개발자금은 한국과 일본에서 유입하는 구조를 형성할 수 있다. 반대로 수입구조는 북한과 중국에서 노동력과 경공업제품을, 중국과 몽골에서 신선한 농축산품과 곡식을 수입하는 형태가 될 것이다.

셋째, 한국의 제조업 중심은 남동부에 위치해 있고, 일본의 제조업 중심은 태평양 연안지역에 위치해 있다. 따라서 양국의 수출입 물동량은 태평양 항로를 이용하고 있기 때문에 두만강지역 개발은 양국의 화물수송에 이익을 가져올 것으로 기대된다. 따라서 한국은 자본, 부분적 고급기술은 수출하고, 노동력은 북한과 중국으로부터, 에너지와 광산자원은 몽고로부터, 농축산품과 식량은 중국과 몽고에서, 부분적 고급기술은 일본으로부터 수입하는 구조를 형성, 유지할 것으로 기대된다.

넷째, 북한은 에너지, 광산자원, 철강제품, 수산물, 인력 등을 수출하고, 한국과 일본에서 자본, 고급기술, 중국으로부터 경공업제품, 중국과 몽고로부터 식량과 목축제품을 각각 수입하는 구조를 형성, 유지할 수 있다.

다섯째, 몽골 동부지역 역시 석유 및 석탄, 아연, 우라늄, 황금, 소금을 포함한 광산자원이 풍부할 뿐만 아니라, 내몽고 동부의 목축업은 동북아 지역에서 우위를 확보한 분야이다.

#### 4. 정책적 시사점

나진, 선봉 경제특구의 재활성화 움직임은 한국 정부의 대응정도에 따라 상이한 결과를 가져올 것으로 예상된다. 한국정부는 북한과 핵문제 타결협상을 진행할 때 북한에 대한 지원책의 일환으로 나진, 선봉 경제특구에 대한 투자계획을 제시할 수 있을 것이다. 북한으로서는 과거 정책의 연장선상에서 나진, 선봉 경제특구에 관심을 가질 수밖에 없으며, 유력한 투자후보자인 한국의 제안에 긍정적인 태도를 보일 가능성이 있다.

북한이 나진·선봉 경제특구 개발을 동북3성과 러시아 극동지역과의 경제적 연계성을 강화하는 방향에서 추진한다면, 북한은 두만강개발 사업을 통

해 나진·선봉 경제특구를 개발할 수 있을 뿐만 아니라, 이를 통해 외자유치 및 경제성장을 이룩할 수 있을 것이다.

나진, 선봉지역은 물류운송 중계기지와 제조업이 결합된 경제특구로 발전할 입지적 조건을 갖추고 있어 투자환경 개선을 위한 북한의 적극적인 자세가 동반될 경우에는 항만, 물류 부문과 국내 사양산업의 진출이 가능할 것이다. 현재 중국 대련을 통해 국내로 수출입하는 중국 동북지역 화물의 일부를 나진항으로 이전하는 방안이 검토될 수 있으며, 러시아 자루비노 항을 통해 운송되는 중국 연변지역의 화물 운송이 나진항을 통해 운송될 수 있을 것이다. 이와 함께, 중국 동북지역과 러시아 극동지역에 투자하는 한국기업의 물류비용 절감과 수송시간 단축 등의 이익 역시 기대할 수 있을 것이다.

나진·선봉 특구의 개발 초기단계에서 이전 가능한 분야는 ▲수리조선업 ▲수산물가공업 ▲제조업 ▲관광산업 등을 꼽을 수 있다. 첫째, 현재 국제수리조선업체에서는 러시아 선박을 연간 100여척 정도 수리하고 있기 때문에, 나진이나 청진의 조선소와 합작할 경우에는 사업성과를 기대할 수 있다. 또한 지난해부터 추진되고 있는 정부의 조선업체 구조조정 과정에서 국내 경쟁력이 약한 수리조선업을 북한으로 이전할 경우 남북한 모두에 유익할 것으로 평가된다.

둘째, 러시아 극동 오토츠크지역에서 생산된 수산물을 나진, 선봉지역에서 가공하여 한국이나 일본으로 수출하는 것 역시 전망이 밝을 것으로 기대된다. 이미 연변지역의 중국업체들이 나진에 위치한 북한 수산업체에 어망과 같은 자재를 지원하면서 근해에서 어획한 수산물을 나누고 있으며 일부 중국업체는 나진, 선봉 경제특구 내에 합작기업을 설립할 것으로 알려지고 있다. 국내 수산업체가 나진, 선봉지역의 식료품 가공업체에 설비 등을 지원하면서 위탁가공을 의뢰하는 방식과 현지에 생산공장을 직접 운영하는 방식을 고려할 수 있다.

셋째, 나진·선봉 경제특구 개발에 진전이 보일 경우 이미 한국기업들이 중국 연변지역에 투자하고 있는 분야인 의류, 섬유, 목재 가공업, 제지, 식품 가공업의 투자를 추진할 수 있을 것이다.

넷째, 나진·선봉지역에 인접한 백두산 지역이 관광레저단지로 개발될 경우, 운송부문과 호텔, 음식점, 관광 등과 같은 서비스분야로 투자가 확대될 것이다.

나진·선봉지역에 대한 한국기업의 투자 확대는 남북경협 활성화에 기여할 뿐만 아니라 기업들의 중국 동북지역 및 러시아 극동지역으로의 진출기회로 까지 연결될 것이다. 나진·선봉지역은 교통이 불편하여 북한 내 여타

지역과 단절되었고 사회간접시설이 낙후되어 있어 경제특구로서의 초기 투자환경을 갖추지 못한 것으로 평가되어 왔다. 그러나 나진, 선봉지역의 지리적 고립성은 북한 단독으로 경제특구 개발을 추진할 때는 단점으로 작용하지만, 한국, 중국, 러시아 기타 주변국과 연계하여 물류, 운송 중심의 개발을 추진할 때에는 크게 문제되지 않는다. 최근 추진되고 있는 나진항 개발과 나진, 선봉의 접경지역 운송 인프라 확충 사업이 완료되면 동변도철도와 같은 교통망을 통해 중국 동북3성 및 러시아 극동지역과 더욱 밀접한 경제권을 구축하게 될 것이다. 나진, 선봉지역이 한반도에서 대륙과의 주요 물류 연결 고리의 역할을 수행할 경우 중국 동북 내륙지역과 러시아 극동지역 진출을 고려하는 한국 및 외국 기업의 투자를 유도하기가 용이할 것으로 사료된다. 한국기업의 나진, 선봉지역 진출은 북한 접경지역의 대중국 예속을 완화하는 효과가 있을 것이다.

## 참고문헌

- 조명철, 노재봉, 윤덕룡, 이종운, 홍익표, 김운근, 김철환. 2003. 『북한경제백서』. 대외경제정책연구원.
- 동아일보 2008. 7. 28.
- 매일경제. 2009. 10. 7.
- 백성호. 2009. 12. 9. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 세미나자료집.
- 심의섭·이광훈. 2001. 『두만강 개발 10년의 평가와 전망』. 대외경제정책연구원.
- 연합뉴스. 2009. 10. 7.
- 원동욱. 2009. 12. 9. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 세미나자료집.
- 윤승현. 2007. “중국의 두만강지역 개발 현황과 시사점”, 『한중사회과학연구』. 제5권 2호.
- 조명철. 2009. 12. 9. 『최근 두만강유역개발 현황 및 시사점 세미나』. 대한상공회의소. 세미나자료집.
- 조선신보, 2008년 10월 6일자
- 통일부. 2005. 『주간 북한동향』 759호.