

북한경제 연구협의회

김정은 시대의 북·중 관계와 경제협력

김철

장길도(長吉圖) 선도구와 나선특별시 간
경제협력의 새로운 동향

림금숙

장길도(長吉圖) 선도구와 나선특별시 간 경제협력의 새로운 동향

림금숙 (연변대학경제관리학원 국제무역학과 교수)

lin_jinshu@hanmail.net

I. 머리말

2011년 6월 9일 중국과 북한은 나선시에서 “나선경제지대 조·중 공동개발 및 공동관리 대상 착공식”을 거행하였다. 이로써 북·중 경제협력은 ‘공동개발, 공동관리’란 새로운 협력모델을 국제사회에 공식 표명하였다. 연이어 2011년 12월 3일 북한은 제6차로 『라선경제무역지대법』을 수정·보충하였다. 이번에 개정된 『라선경제무역지대법』은 나선특구의 개발 중점을 명확히 규정한 동시에 지대개발 방식의 다양화, 기업경영활동 여건의 개선 등 파격적인 개정내용들을 포괄함으로써 거의 신규제정수준으로 개정되었다.

중국 국무원에서는 두만강지역 국제협력을 진일보 추진하기 위하여 2012년 4월 13일에 “중국 두만강지역 훈춘 국제합작 시범구 건설을 지지할 데 관한 약간의 의견”(이하 의견이라고 약칭함)을 반포하였다. ‘의견’은 재정세무, 산업배치와 투자, 토지사용, 경외 기초시설건설, 금융정책, 해관감독 관리 및 통상구 건설, 인재인입과 양성, 통관, 특별자금 등 9개 방면에서 훈춘국제 합작시범구에 특별한 우대정책을 부여하기로 하였다.

2010년 이후 장길도선도구와 나선특별시 간의 경제협력은 훈춘-나선-금강산 항로의 개통, 연길-금강산 직행로의 개설, 도문-칠보산 관광 열차의 개통, 나선시 자가용관광 등 북·중 관광업의 활성화, 나선특구 내 농업시범구의 건설, 장길도선도구의 적극적인 투자유치 등 새로운 동향들이 나타나고 있다. 본문은 “나선경제지대 조·중 공동개발 및 공동관리” 협력모델의 함의와 배경 및 의의에 대해 분석하고 경제협력의 최근 동향들을 살펴보고자 한다.

II. ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델의 배경과 의의

1. ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델의 함의

2011년 6월 8일 중국과 북한은 황금평에서의 ‘황금평, 위화도 경제지대 조·중 공동개발, 공동관리 대상 착공식’에 이어 6월 9일에는 나선시에서 “나선경제지대 조·중 공동개발 및 공동관리 대상 착공식”을 거행하였다. 이로써 북·중 경제 협력은 단순한 무역과 투자의 범위를 넘어서 ‘공동개발, 공동관리’란 새로운 협력단계에 진입하였다. 북·중 경제협력에서 ‘공동개발, 공동관리’란 표현은 2010년 12월 북한 합영 위원회 대표단이 베이징에서 중국 상무부와 체결한 ‘라선경제 무역지대와 황금평, 위화도 경제지대 공동개발 및 공동관리에 관한 협정’에서 처음으로 사용되었다. 그 협정문은 현재 매체에 공개되지 않고 있다. 따라서 ‘공동개발, 공동관리’의 구체적 함의에 관한 정부의 규정을 인용하기는 어렵다.

‘공동개발, 공동관리’라는 문자의 함의 그대로 해석한다면 양국은 ‘두 개섬 한 개구(兩島一區)’ 즉, 북한의 황금평, 위화도와 나선특구를 계획 단계에서부터 완공 단계까지 공동으로 진행한다는 것이다. 즉 두 개섬 한 개구(兩島一區)의 ‘공동개발, 공동관리’는 정부 간 협조 지도체계와 공동관리체계, 개발경영체계 등 3단계 협조체계 형태로 구성된다. 정부 간 협조 지도체계의 주요 업무는 두 경제지대 공동개발, 공동관리를 위한 조·중 공동 지도위원회의 설립, 주요한 정책 및 원칙적 문제에 대해 정부 간 협상과 조정, 양국 간 해당 성, 도(시) 사이의 공동 사업위원회의 구축 및 관리 등이다. 공동관리 체계는 실무를 담당하는 행정체계로 이해되며, 이의 주요 기능은 개발요강의 추진, 개발, 건설, 운영과 관계되는 투자유치, 대상 심사비준, 기업설립, 환경보호 등 관리권 행사, 토지개발, 상업개발, 기초시설 개발 운영방안 심사결정 이외 양국 정부가 합의한 기타 행정관리 업무 담당 등으로 정리된다. 개발경영 체계는 사업추진 체계로 이해할 수 있으며, 이의 주요 기능은 지대의 토지 및 해안선 개발, 상업개발 개발에 따르는 투자권, 경영권, 수익권 향유 등으로 요약된다.

‘공동개발, 공동관리’를 위해 양국은 중앙 정부 차원에서 개발협력 연합지도위원회를 구성하였다. 지도위원회의 양국 대표로 중국에서는 천더밍 상무부 부장이 임명되었고, 북한에서는 장성택 국방위원회 부위원장 겸 조선노동당 행정부장이 임명되었다. 지도위원회는 2010년부터 2011년까지 모두 2차례 회의를 가졌는데, 제1차는 2010년 11월 평양에서 개최되었고, 제2차는 2011년 6월 요령성과 길림성에서 개최되었다. 이로써 ‘공동개발, 공동관리’를 위한 제도적 틀을 마련한 셈이다. 2012년

8월 14일 북경에서 제3차 회의를 진행하였다. 이번 회의에서는 길림성 정부와 나선특별시 정부가 중조 나선경제 무역구와 황금평 위화도 경제구 관리위원회 설립을 정식으로 선포하고 관리위원회를 설립 운영하는 데 관한 협의, 경제기술협력에 관한 협의, 농업협력에 관한 협의, 송전, 공업단지 건설 등 관련 협의에 조인하였다. 2012년 10월 26일에 중조 나선경제무역구 공동관리위원회 현판식이 나선시에서 거행되었다.

2. '공동개발, 공동관리' 협력모델의 배경

지난 90년대 초반 UNDP가 두만강 개발을 추진할 당시 중국의 대외 개방은 남방연해 지역을 중심으로 이루어졌다. 중국은 훈춘변경 경제합작구를 설립하고 이 지역의 도로 건설에 적지 않은 투자를 하였지만, 두만강 개발은 지방정부 주체로 추진하는 형태로 커다란 진전이 없었다. 북한도 나선경제무역지대를 설립하는 등 적극적인 행동을 보이기는 했지만, 북핵위기로 인한 국제환경과 폐쇄적인 특구전략으로 인해 이 지역에 대한 외국인 투자 성과는 미비하였다. 따라서 90년대 두만강개발은 각자 추진하는 방식으로 진행되었고 당초 UNDP의 웅대한 개발계획과는 거리가 멀었다.

2000년대에 들어와 두만강개발의 주체국들의 경제발전 전략에 새로운 변화가 일어났다. 중국은 동북진흥 전략을 추진하는 과정에서 길림성의 대외개방을 확대하기 위한 전략의 일환으로 2009년에 『창지투를 개발개방 선도구로 하는 중국 두만강지역 합작개발계획』을 비준하고 국가급 프로젝트로 승급시켰다.

두만강 하구와 인접한 나진항은 중국 동북지역이 태평양으로 뻗어나갈 수 있는 전략적 요충지이다. 두만강지역 국제물류 운송 통로의 구축은 중국이 동해로의 새로운 출해구를 개척하여 동북아지역 물류운송의 주도권을 쟁취하는데 있어서 중요한 전략적 의의를 지니고 있을 뿐만 아니라 중국의 동북지역과 남방 연해 지역을 연결하는 대외 물류운송 통로의 개척에도 중요한 의의를 지니고 있다.

현재 중국이 두만강지역에서의 직접적인 출해구가 없는 상황에서 북한의 나선지역 간의 경제협력은 중국 동북지역이 '항구를 빌어 바다로 나가는 전략을 실현하는 관건이며 장길도선도구 개발개방의 전략적 목표를 실현하는 수요이다. 중국은 두만강지역 국제물류 운송통로의 구축을 장길도선도구 개발개방의 핵심과제로 삼고 전력을 다하여 추진하고 있다.

2008년 북한은 2012년까지 계획경제의 기능을 정비 완료하고 산업경제를 정상화하여 '강성국가'의 문을 열어야 한다는 경제발전 목표를 제시하였다. 하지만 현재 북한경제는 지난 80년대 말의 2/3 수준 밖에 회복되지 못한 상태이다. 특히 북핵위기로 인한 국제사회의 대북경제제재 조치와 2009년

말 제5차 화폐교환 조치의 실패로 국내경제는 여전히 어려운 상황이다. 북한경제의 조속한 회복과 강성국가 건설목표를 실현하기 위하여 북한은 새로운 돌파구 마련이 시급하다. 이와 같이 북·중간의 경제발전전략의 내재적 수요가 ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델의 근본적 배경이라 할 수 있다.

3. ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델의 의의

우선은 북·중 경제협력을 한층 폭넓게 지속적으로 추진하는데 전략적 의의가 있다. 과거 북·중 경제협은 주로 무역과 중국기업들의 대북한 투자로 이루어졌다. 북·중 무역은 북한의 경제난으로 대중국 의존이라는 일반적인 성격이 강하였다. 그러나 ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델로 양국 간 경제협력은 점차 상호 이익이 되는 차원으로 변화될 것이다. 현재 북한 경제는 해외자본 및 선진기술에 대한 지원 없이는 생산을 정상화하기 어려운 반면, 중국의 동북진흥은 북한의 항구와 지원을 이용하면 대외 개방도를 한층 높일 수 있다. 따라서 북한은 중국과의 경제협력을 통해 산업자원을 개발하고 산업시설을 현대화하며 인프라시설을 구축해 가는 한편, 중국은 대북투자를 바탕으로 북한의 광물자원 수입을 확대하고, 북한 내 산업·인프라시설을 이용하여 대외 개방도를 한층 상승시킬 것이다. 따라서 ‘공동개발, 공동관리’ 협력모델은 단순한 무역과 투자를 넘어선 더 넓고 깊이 있는 경제협력 단계로의 진입을 의미한다.

둘째로 이는 북한이 대외개방에서 중요한 걸음을 내딛은 것을 의미한다. 즉 기존의 완전 폐쇄적인 자립경제의 틀에서 벗어나 적어도 특구 내에서 중국정부와 기업과 공동으로 개발하고 공동으로 관리하겠다는 뜻이다. 북한의 입장에서 보면, 이는 커다란 변화이다. 90년대 초반 두만강 개발이 시작된 이래 북한은 외국 기업들의 국내 투자는 허용했으나 인프라에 대한 투자는 허용하지 않았었다. 심지어 북한은 공동으로 사용하는 국경다리의 북한 쪽에 속한 부분에 대해서 보수조차 허용하지 않았던 것을 고려해 보면, 이는 커다란 변화를 의미한다.

중국정부와 기업이 특구개발의 계획에서부터 실제 건설 및 운영에까지 참여하여, 나선특구의 인프라 건설 및 산업단지 건설이 본격적으로 추진될 것으로 예상된다. 또한, 이는 북한경제 회복에 필요한 자금을 확보하고 기술을 발전시킬 수 있을 뿐만 아니라, 북한의 시장화를 촉진하는 긍정적인 변화에 기여할 수 있을 것이다.

III. 장길도선도구와 나선특별시 간 경제협력의 새로운 동향

1. 훈춘국제합작시범구 비준

중국정부는 두만강지역 국제합작 개발을 진전시키고 훈춘시의 대외 창구로서의 역할을 충분히 발휘시키고자 2012년 4월 13일 ‘중국두만강지역 훈춘국제합작시범구 건설을 지지할데 관한 약간의 의견’(이하 ‘의견’이라고 약칭함)을 반포하였다. 훈춘국제합작시범구의 범위는 90평방킬로미터로서 국제산업합작구, 변경무역합작구, 중·조 훈춘 경제합작구와 중·러 훈춘 경제합작구 등을 포괄한다. 이는 1991년 국무원에서 비준한 훈춘변경경제합작구(73평방킬로미터)의 기초위에서 17평방킬로미터가 더 확대된 셈이다.¹⁾ ‘의견’에서는 훈춘국제합작시범구의 전략적 지위를 동북아지역의 중요한 종합 교통허브와 상업무역 물류 중심지로, 동북지역의 중요한 경제 성장극으로, 두만강지역 국제협력의 교두보로 규명하였다.

‘의견’에서는 훈춘국제합작시범구의 향후 10년간 성취해야 할 목표를 다음과 같이 제시하였다. 2015년까지는 비교적 완벽한 기초시설 체계를 구축하고 양호한 시장체계와 법률 환경을 조성하여, 상업무역 물류, 변경관광과 다국적 관광업을 힘써 발전시키고 다국적 협력모델을 모색하여 개방성 경제의 발전구조를 초보적으로 형성하는 것이다. 2020년까지는 각 산업의 분포가 합리적이고 여러 가지 기능이 구비되어 있고 서비스가 완벽하고 상업무역이 활발한 경제합작구를 건설하는 것이다.

사회기초시설 건설의 중점 목표는 길림-도문-훈춘 철도, 훈춘시에서 각 변경통상구로 통하는 고급 도로와 훈춘-동녕(东宁)철도의 1기공사 및 훈춘통상구와 훈춘철도 통상구의 기초시설 확장 개조사업을 빠른 시일 내에 완성하여, 훈춘국제합작시범구의 대외 통로를 구축하는 것이다. 즉, 훈춘의 지리적 위치를 충분히 이용하여 변경무역, 중계무역과 서비스무역을 대폭 발전시켜 훈춘국제합작시범구를 두만강지역의 국제물류 집산지로 건설하는 것이다. 산업발전의 중점 목표는 자동차 부품생산, 농수산물과 해산물의 가공, 신흥소재와 광산물의 정밀가공, 전자제품, 의약, 방직, 복장가공, 금융, 보험, 정보서비스와 문화산업 등 현대서비스업을 대폭 발전시키는 것이다.

상술한 목표를 달성하기 위하여 ‘의견’은 훈춘국제합작시범구에 재정세무, 산업배치와 투자, 토지사용, 경외 기초시설건설, 금융정책, 해관감독 관리 및 통상구건설, 인재 영입과 양성, 통관, 특별자금 등 9개 방면에서 특별한 우대정책을 부여하기로 하였다. 훈춘국제합작시범구의 설립은

1) 「国务院办公厅关于支持中国图们江区域(珲春)国际合作示范区建设的若干意见」, 国办发〔2012〕19号.

훈춘의 전략적 지위를 충분히 활용하여 두만강지역의 국제협력을 다그치려는 중국정부의 확고한 의지의 표현이라고 볼 수 있다.

2. 『라선경제무역지대법』의 개정

2011년 12월 3일 북한은 『라선경제무역지대법』(상임위원회 정령 2007호) 을 제6차 개정 하였다. 이번에 개정된 『라선경제무역지대법』은 나선특구의 개발중점, 산업구 중점건설 업종들을 명확히 규정한 동시에 지대개발 방식의 다양화, 기업 경영활동 여건의 개선 등 획기적인 개정내용들을 포괄하고 있다.

개정된 라선특구법 제1장 제1조에서는 라선특구를 ‘국제적인 중계수송, 무역 및 투자, 금융, 관광, 봉사지역’으로 규정하여 중계 수송에 초점을 맞출 것임을 천명하였고 제3조에서는 ‘국가는 경제무역지대에 첨단 기술산업, 국제 물류업, 장비제조업, 1차 가공공업, 경공업, 봉사업, 현대농업을 기본으로 하는 산업구들을 계획적으로 건설하도록 한다’고 해당 업종을 명확히 규정하였다.²⁾ 이는 지난 90년대 초 북한이 발표한 나선경제무역지대의 방대한 건설계획에 비해 개발 중점을 명확히 함으로써, 실현 가능성이 높을 것으로 예상된다.

지대개발 방식에 관해서 제13조에서는 “경제무역 지대는 일정한 면적의 토지를 기업이 종합적으로 개발하고 경영하는 방식, 기업에게 하부 구조와 공공시설의 건설과 관리, 경영권을 특별히 허가해 주어 개발하는 방식, 개발 당사자들 사이에 합의한 방식 같은 여러 가지 방식으로 개발할 수 있다. 개발기업은 하부구조 및 공공시설 건설을 다른 기업을 인입하여 할 수도 있다”³⁾ 고 규정함으로써 다양하고 개방적인 개발 방식을 도입하였다.

이번에 개정된 특구법에서는 기업활동 여건과 관련한 내용이 현저하게 개선되었다. 개정된 제40조에서는 “경제무역지대에서 기업은 경영 및 관리질서와 생산계획, 판매계획, 재정계획을 세울 권리, 노력채용, 로임기준과 지불형식, 생산물의 가격, 리윤의 분배방안을 독자적으로 결정할 권리를 가진다. 기업의 경영활동에 대한 비법적 간섭은 할 수 없으며 법규에 정해지지 않은 비용을 징수하거나 의무를 지을 수 없다”⁴⁾고 규정하였다. 제44조에는 “경제무역지대에서 기업들 사이의 거래되는 상품과 종사가격, 경제무역 지대안의 기업과 지대 밖의 우리나라 기관 기업소, 단체 사이에 거래되는 상품가격은 국제시장 가격에 준하여 당사자들이 협의하여 정한다.”고 규정하였다. 이는 특구 내에서 시장경제 가격체제의 도입을 의미한다고 볼 수 있다. 『라선경제무역지대법』의 파격적인 개정은

2) 조선민주주의 인민공화국 라선경제무역지대법, 법률출판사, 평양, 2012, p.3.

3) 조선민주주의 인민공화국 라선경제무역지대법, 법률출판사, 평양, 2012, p.6.

4) 조선민주주의 인민공화국 라선경제무역지대법, 법률출판사, 평양, 2012, p.12.

나선특구의 ‘공동개발, 공동관리’ 의 순조로운 추진에 중요한 법적 담보를 제공해 준 것으로 볼 수 있다.

3. 북·중 변경 관광업의 활성화

2009년 두만강개발계획요강이 발표된 이래 길림성에서는 “두만강 출해 관광 실시방안”을 제정하고 기존의 변경관광 코스를 활발히 운영하는 동시에 두만강지역 다국적 관광, 도문-칠보산 전용열차 관광, 연길-금강산 호화유람선과 공중직행 항로 관광, 나선시 자가용 관광 등 다양한 관광코스 등 8갈래 새로운 관광코스를 개발함으로써 두만강지역 다국 관광개발을 활성화시키고 있다.

1) 도문-칠보산 전용 열차 관광코스의 개통

칠보산은 북한의 명산으로서 중국의 관광객들이 많이 찾는 코스이다. 기존에 연변에서 북한의 칠보산 관광은 주로 용정시의 삼합-회녕-청진-칠보산 도로를 이용하였었다. 2011년 9월 27일부터 전용 열차관광이 국가 해당 부문의 비준을 거쳐 연변 해화그룹 산하의 두만강여행사에서 직접 운영하고 있다. 즉, 도문-남양-칠보산 철도를 이용하여 칠보산에 갈 수 있게 되었다. 이 열차는 한번에 180명을 (전부 침대차) 수용할 수 있어 더욱 많은 관광객들을 운송할 수 있다. 2011년 9월부터 10월말까지 도합 5개 팀의 485명 관광객들을 운송하였고 겨울철 잠시 중단되었다가 2012년 4월 17일부터 다시 운영되었다. 이 관광열차는 매주 한번 씩 운영되며 성수기에 승객이 많아지면서 두 차례로 증편되었다. 이 관광코스는 3박 4일이고 2,100위안으로 가격이 책정되어 있다. (한국 돈 34만 원) 저녁 6시에 남양역에서 승차하여 이튿날 아침 6시에 명천역에 하차하여 버스로 한 시간 이동하여 칠보산에 오를 수 있어 관광객들에게 인기가 많다.

2) 연길-금강산 호화유람선과 공중직행 항로 관광코스의 개통

2011년 8월 29일 나선시 국제무역박람회를 맞이하여 130명의 기업가와 기자들로 구성된 중국인 관광객들이 만경봉호를 타고 나진항에서 출발하여 금강산으로 갔다. 이러한 방문은 2011년 10월 말까지 4차례 조직되어 총 800여명이 이 코스를 통해 금강산에 다녀왔다.⁵⁾ 연변천우국제여행사가 금강산 호화유람선 관광 총 대리권을 위임 받았으며, 2012년 6월 27일에 약 100여명의 관광객이

5) 『연변일보』, 2011년 9월 1일

첫 출항을 하였다. 관광객들은 매주 금요일 오후 1시에 연길에서 관광 버스를 타고 훈춘 관하통상구에 도착하여 출국수속을 밟은 후 나선 시로 향한다. 나선 시에서는 18시에 유람선을 타고 다음날 고성항에 도착한 후, 고성항에서 관광버스로 금강산에 도착한다. 이 관광 코스는 금강산의 선계사, 만물상, 귀연암, 망장천, 천선대, 목란교, 금강문, 옥류담, 비룡폭포, 구룡폭포, 상팔담, 삼일포 등 내금강과 외금강, 해금강까지 전부 관광할 수 있는 3박 4일 코스로, 가격은 1인당 2,980위안이다. 2012년 9월 필자일행이 나선특별시 방문시 유관 책임자를 만나 요해한테 의하면 2012년 연길-금강산 호화유람선 관광은 여러 가지 원인으로 정상적으로 운영되지 못했으나 현재 북한은 만경봉호 내부수리에 착수하고 있는 중이며 2013년에는 정상적으로 운영할 타산이었다.

연길-금강산 전세기 관광코스도 2012년 7월 12일부터 10월말까지 왕복 32차례 운영하기로 계획되었다. 이 관광코스는 3박 4일과 4박 5일 코스(가격은 매인당 4,080위안, 4,580위안)로 매주 월요일과 금요일에 연길공항에서 출발한다. 4박 5일 코스는 연길-평양-금강산-개성을 거치게 되고 연길-금강산 전세기는 북한 고려항공 소속 76석 비행기로 연길공항에서 13시에 출발하여 80분 뒤에 평양에 도착하게 된다. 이 관광코스는 내금강과 외금강, 해금강 등 금강산의 모든 관광코스를 관람할 수 있을 뿐만 아니라, 개성과 평양 관광도 할 수 있다. 6) 필자가 요해한테 의하면 2012년 연길-금강산 전세기 관광코스는 중국 관광객들에게 인기가 아주 높아 초만원을 이루었으며 새해에도 호황을 이룰 것으로 본다.

3) 나선시 자동차 관광 인기 급증

2011년 6월부터 시작된 북한 나선특구 자동차 관광이 중국 관광객들에게 인기가 많다. 현재 북한의 교통사정이 좋지 못하기 때문에, 자동차 관광은 나선 시내에서 비파도 등의 관광명소를 다니는데 편리하다는 장점이 있으므로 중국 관광객들이 매우 선호하고 있다. 2011년 6월부터 10월까지 총 50대의 관광차가 북한에 다녀왔고 2012년 4월 28일부터 나선특구 자동차 관광이 다시 개시되었다. 2012년 9월 필자 일행이 자가용으로 나선특별시를 방문하였다. 북한의 세관검사도 예전에 비해 아주 간소화 되었으며 자가용을 이용하여 선봉향, 나진향, 비파도, 나진해운대학 및 나선 시내 곳곳을 직접 다닐 수 있어 단체 관광에 비해 훨씬 편리하고 관광속도도 컸다.

6) 『연변일보』, 2012년 6월 1일

4) 두만강지역 다국 관광코스의 활성화

2010년 3월 훈춘산장(三江)여행사와 러시아 극동지역 운송연합체, 북한 나선시 국제 여행사에서 공동으로 두만강지역 다국관광 사업을 추진하기로 결정하였다. 이 관광은 두개의 기본 코스로 구성되었고 각각 4일 코스로 구성되어 있다. 그 중 A코스는 훈춘~슬라브양카~하산~두만강철교~나선~훈춘이며, B코스는 훈춘~블라디보스토크~슬라브양카~하산~두만강철교~나선~훈춘이다. 중-러-북 3국을 경유하는 다국적 관광 코스는 동북아 지역에서 최초의 무비자관광 노선으로 수속 절차가 간편하고 빠르다.⁷⁾ 2011년 연변자치주에서 집계한 다국관광객은 총 21만2천200명에 달해 2010년 보다 30% 증가하였다. 그 중 러시아 관광객은 연간 15만 명을 초과하였다고 보도되었다.⁸⁾

2012년 3월 19일 대만여행사 시장으로 구성된 두만강 다국관광 시찰단이 러시아 블라디보스토크를 거쳐 연변에 다녀갔다. 시찰단 단장은 두만강지역 다국적 관광에 커다란 관심을 보이면서 “현재 매년 근 500만 명의 대만 관광객들이 중국 본토에 오고 있다. 향후 두만강지역의 다국관광을 대륙관광에 포괄시키면 더욱 많은 대만 관광객들이 관심을 보일 것이라고 본다”고 하였다.⁹⁾

3국 관광에 이어 훈춘시 관광국에서는 중-러-일-한 등 환동해 유람선 관광코스를 개발하기 위하여 2011년 5월 3일 현지답사를 진행하였다. 이 관광노선은 유럽에서 유행되고 있는 유람선 관광방식으로 중국 훈춘에서 출발하여 러시아 블라디보스토크에서 한국 DBS회사의 ‘동방의 꿈’ 유람선을 타고 한국 동해시를 거쳐 일본 사카미나도(境港)시까지 다녀오는 관광노선이다.¹⁰⁾ 이 관광코스가 본격적으로 개통 될 경우, 두만강지역의 다국적 관광은 동북아지역 관광협력으로 이어질 것으로 전망된다.

4. 기초시설 건설의 새로운 동향

1) 도로와 철도 건설

장길도선도구 100개 중점 프로젝트 중 북한의 나선, 청진과 관련된 도로, 철도, 통상구 건설에 160.5억 위안을 투자하기로 계획하였고 경내 구간은 2015년까지 완성하고 경외 구간은 2020년까지 완성하기로 계획하고 있다. 즉 현재는 경내 구간에 주력하고 있다. 두만강 국제운송통로 구축에서 북한과 연결된 도로의 경내 구간은 팔도에서 삼함을 경유하여 청진에 이르는 고속도로 경내 구간,

7) 『연변일보』, 2011년 4월 28일

8) 『다국관광 새 돌파 이룩』, 『연변일보』, 2012년 2월 29일

9) 『연변일보』, 2012년 3월 21일

10) 『연변일보』, 2011년 5월 17일

훈춘에서 권하를 경유하여 나진에 이르는 고속도로 경내 구간, 화룡에서 남평을 경유하여 청진에 이르는 고속도로 경내 구간 등이 있다.

현재 진전이 가장 빠른 것은 훈춘-권하(讷河)-나진 도로이다. 북한 원정리~나진 도로는 원정리를 출발점으로 전체 길이는 53.5km, 그중 선봉부터 나진 구간까지 17km는 아스팔트길이고 원정리에서 선봉까지 36.5km는 흙길이다. 이구간은 비포장도로여서 비가 오는 날이면 대형 컨테이너 차량들이 통과하기 어렵다. 훈춘-나진-상해 국내무역 초국경(內貿外運) 운송항로의 원활한 운영을 위하여 길림성에서는 2011년 5월에 2,268억 위안을 투자하여 훈춘~나진 간 고속도로가 건설되기 전까지 사용할 2급도로 개조에 착수하였고¹¹⁾, 2011년 말에 60%가 완성되었으며 2012년 10월 26일에 정식으로 개통되었다. 이 도로가 개조되어 훈춘을 떠난 자동차가 나진항까지는 한시간 반 내지 두시간 내에 도착할 수 있게 되었다. 이 도로는 연간 20만 대의 통과능력으로 설계되었으므로, 현재 300만 톤의 처리 능력을 가지고 있으나 30% 밖에 운영하지 못하고 있는 나진항이 크게 성장할 수 있을 것이다.

두 번째로 추진되고 있는 것이 훈춘에서 권하 통상구를 거쳐 나진항에 이르는 도로의 중국 경내 구간인 훈춘-권하 간 37km 길이의 4차로 고속도로이다. 이 고속도로 건설 프로젝트는 이미 '12차 5개년 계획안에 편성되었고, 2015년까지 완공될 예정이다. 팔도에서 삼합을 경유하여 청진에 이르는 고속도로 경내 구간과 화룡에서 남평을 경유하여 청진에 이르는 고속도로 경내 구간은 2015~2020년간의 장기계획에 포함되어 있다고 한다.

철도건설 추진상황을 보면 길림에서 훈춘으로 통하는 고속철도가 현재 건설 중이다. 이철 도는 2014년에 완공될 예정이다. 화룡에서 북한 무산철광 맞은편의 남평으로 통하는 철도는 2012년 말에 이미 정식으로 개통되었다.

2) 물류기지 건설

2010년 2월 중국 국가 상무부에서는 연길시를 전국유통업의 현대 물류시범도시 건설 명단에 포괄시켰다. 연변주의 수도인 연길시는 향후 10년간 신흥공업 집중구 보세물류원, 연길고신기술구 물류원, 연길농부상품 물류원, 조양천 종합물류원 등 4개의 대형 물류기지를 건설할 계획을 세웠다. 만원부동산개발공사에서 20억 위안을 투자하여 2012년 3월 28일 개장한 연길만원농산물(延吉万源农副产品)도매시장은¹²⁾ 연간 물류가 150만 톤, 교역액이 60억 위안 규모인 대형 농산물 도매시장이다. 이 도매시장은 향후 동북아 지역의 대형 농산물 도매 시장으로 발전될 전망이다.

11) 『연변일보』, 2011년 5월 24일.
12) 『延邊日報』, 2012년 3월 29일.

한국 포스코건설 주식회사 등 6개 한국회사가 공동으로 출자하여 투자한 훈춘 포스코 현대 국제물류 단지개발 프로젝트의 착공식이 2012년 9월 10일에 훈춘국제합작 시범구에서 성대히 거행되었다. 이 국제물류 단지는 부지 면적이 1.5 평방킬로미터, 연간 물동량이 500만 톤, 총투자가 1.8억 달러이며 3단계로 나뉘어 개발건설 될 예정이다.¹³⁾

3) 전력수송

북한 나선지역의 전력난을 완화하고 중국투자기업들의 전력문제를 해결하기 위하여 길림성 전력회사에서는 2011년 6월에 북한에 가 전력수요 상황을 살펴본 후, 11월에 연변배전회사를 북한 나선지역에 파견하였다. 약 2개월 동안의 조사와 측량을 거쳐 연변배전회사에서는 북한나선지역에 대한 전기 공급 배전선 설치 구간에 대한 초보적 조사와 측량을 마쳤고 연구 사업단계에 들어갔다.¹⁴⁾ 2012년 8월 14일 북경에서 열린 두 개 경제구 공동관리사업위원회에서 전력협력에 관한 구체적 협의서가 체결되었다.

5. 농업시범구 건설

길림성은 지리적으로 북한과 인접되어 있어 토양과 기후가 유사하며 농업기술이 상대적으로 발달되었다. 따라서 장길도선도구와 나선특별시 간 경제협력의 8개 항목에는 나선농업시범구 건설이 포함되었다. 즉, 나선시에 우량품종 생산기지를 건설하여 곡물생산량을 늘리고, 분수식 관개 및 특정한 관개시설을 이용하여 고효율 농업시범기지를 건설하는 동시에 태양에너지 온실, 채소, 과일, 화초생산기지를 건설하는 것이다.

2011년 봄 길림성 농업위원회의 지원으로 훈춘시 농업국에서는 북한 나선시의 모 협동농장에 표고버섯과 벼모 육종용 비닐하우스를 지어주었고 길림성 리수현(梨樹縣)에서는 벼와 옥수수를 시험 재배하였다. 종자와 화학비료, 농기구 등은 중국 측에서 조달하였고 기술인원들도 파견하여 구체적으로 지도하였다고 한다. 2011년의 시험결과 농업시범구의 산량이 기존 산량에 비해 3배 증가하였다고 한다. 이는 주로 종자, 화학비료, 농약, 농기계의 이용 및 선진적인 영농기술을 도입한 결과로 분석된다.

2012년 봄 흑룡강성 북대항(北大荒) 건설병단이 훈춘시의 연변선춘투자지문유한회사와 합작하여

13) 『연변일보』, 2012년 9월 11일

14) 『연변배전회사 대조선 전력공급량안 추진』, 『연변일보』, 2011년 11월 28일

북한 나선시 두만강하구의 용상항 부근에 위치한 2개 농장의 400헥타르 면적에 벼농사를 시범 재배하였다. 역시 중국 측에서 종자, 화학비료, 농기구 등을 조달하고 기술인원들을 파견하여 파종 등 기술을 지도하였다고 한다.¹⁵⁾ 중국의 목적은 농업시범구 건설을 통해 선진적인 영농기술이 북한 전역에 확산되어 북한의 식량문제 해결에 도움을 주려는 것이다.

6. 선도구내 자본유치의 성과

장길도선도구 개발을 추진하기 위해 선도구 각지의 정부들은 투자유치에 주력하고 있다. 2011년 연변의 국내 투자유치총액은 417.6억 위안(66.3억달러)로서 2010년보다 57.5% 성장하였고, 외상투자 유치액은 1.07억 달러(6.74억 위안)에 달하였다.¹⁶⁾ 2012년 연변자치주 정부사업 보고에 의하면 2012년 내에 연변 주에서는 투자가 3천만 원 이상에 달하는 프로젝트 500개, 1억 원 이상에 달하는 프로젝트 200개, 10억 원 이상에 달하는 대상 30개를 중점적으로 추진하여 전주 국내투자유치 총액을 2011년 보다 32% 성장시키기로 계획하였다.¹⁷⁾ 투자유치팀은 2012년 3월 21일부터 4월 2일까지 북경, 상해, 항주, 혜주, 본계, 대련 등 지역에서 “중국광채사업·연변행” 투자유치 사업을 진행하였고 북경에서 윤발집단 중외기업연맹, 북경탄보과학기술발전유한회사 등 여러 기업들을 상대로 투자환경 설명회를 진행하였다. 또한, 상해, 항주, 혜주, 본계 등 지역에서는 화립집단 등 기업들과 도시종합체, 전자정보 산업단지, 과학기술단지, 자동차, 생물제약 등 투자유치 프로젝트와 관련하여 협의를 진행하였다. “중국광채사업·연변행” 투자유치 홍보사업을 통해 연길시에서는 총 20억 위안의 5개 프로젝트 계약을 체결하였고, 2012년 4월부터 연이어 사업이 시작되고 있다.¹⁸⁾ 장길도선도구의 최전방인 훈춘시에서도 투자유치사업을 적극 추진하여 2012년 1월부터 4월까지 이미 10억 위안 이상 프로젝트 6개, 1억 위안 이상 프로젝트 16개를 유치하였으며, 2012년 6월까지 실제 이용한 자본금은 24.2억 위안에 달한다.¹⁹⁾ 동북아(훈춘)국제변경무역 물류센터는 부지면적이 36.16만km, 계획투자액이 15억 위안 정도이고, 1기 공사는 1.35억 위안의 투자 금액을 이용하여 이미 착공에 들어갔다.

2012년 9월 6일 장춘에서 열린 연변 동북아박람회에서는 14개의 투자프로젝트가 체결되었고 총투자액이 105억위안이며 외자가 4000만 달러이다.²⁰⁾

중국은 우선 장길도선도구에 대량의 국내 기업들을 유치하여 산업구를 건설하는 한편 북한의

15) 2012년 7월 필자가 훈춘시의 대북투자업체들과의 인터뷰조사
 16) “ 지난해 국내투자유치 총액 400억위 돌파”, 『연변일보』, 2012년 1월 5일
 17) “10억위 이상 대상 30개를 중점 추진”, 『연변일보』, 2012년 2월 10일
 18) “중국광채사업·연변행 투자유치순행”, 『연변일보』, 2012년 4월 10일
 19) “훈춘시투자유치성과 급증”, 『두만강보』, 2012년 6월 14일
 20) “연변동북아 박람회서 투자유치성과 주렁”, 『연변일보』, 2012년 9월 7일

인프라 여건이 개선되는 대로 점차 나선지역에 일부 기업들을 이전함으로써 두만강지역 산업단지 건설을 추진하기로 계획하고 있다.

IV. 당면 나선특구 사업의 추진 과제

1. 사회기초시설투자 강화

두만강지역 국제운송통로 구축은 한시가 급한 현안이다. 도로, 철도가 통해야만 물류가 이동할 수 있고 물류운송이 원활해야만 더욱 많은 기업들이 이 지역에 투자할 수 있게 되어 국제운송 통로와 산업단지 건설의 선순환을 이룰 수 있다. 장길도선도구의 100개 프로젝트를 살펴보면, 2015년까지는 중국 내의 인프라구축에 주력하고 북한 지역의 도로와 철도 건설은 2015년 이후로 계획되어 있다. 현재 건설 중인 훈춘 관하 통상구에서 나선항을 연결하는 2급 도로의 건설도 길림성 정부 재정에서 2,268억 위안을²¹⁾ 조달한 것이다. 2012년부터 2015년까지 중앙정부는 훈춘국제합작 시범구내 기초시설 건설에 정부예산 투자를 확대하기로 하였다. 이처럼 길림성 정부는 중앙정부의 재정지원을 확보하는 방법을 활용하여, 두만강지역 개발에 필요한 자금을 적극적으로 조달받아야 한다.

북한도 역시 중앙정부의 적극적인 투자가 필요하다. 중국 심천특구 초기에 고정자본 수요의 일정 부분을 중앙정부가 지원한 것처럼, 북한의 중앙정부도 나선경제 무역지대의 인프라 건설에 일정한 투자를 해야 한다. 이번에 개정된 특구법 제89조에서는 “하부구조시설과 공공시설, 특별 장려 부문에 투자하는 기업에 대해서는 토지위치 선택에 우선권을 주며 정해진 기간에 해당하는 토지사용료를 면제하여 줄 수 있다”²²⁾고 규정하고 정책적 혜택으로 사회기초시설 투자를 유도하고 있다. 그러나 나선특구 내 안과동명 고신기술개발구만 해도 개발구내 ‘7통 1평’(토지정리사업, 도로, 전기, 상하수도, 폐수, 폐기물 처리시설, 가스공급, 통신망 등) 이 이루어지지 않아 몇 개 기업체들이 공장부지 만 확보한 상태라고 한다. 2011년 6월 9일 “나선경제지대 조·중 공동개발 및 공동관리 대상 착공식”에서 공포한 5개 프로젝트의 하나인 아태 시멘트생산 프로젝트도 현재 나선시의 전력사정 때문에 가동되지 못하고 있는 상황이라고 한다. 즉 중국정부나 북한정부나 정책만 주고 모든 기초시설 투자는 기업체들에게 맡기면 나선특구 건설이 순리롭게 추진되기 어렵다.

나선특구는 중국의 심천특구의 경우와는 차이가 있다. 첫째, 심천특구의 경우 홍콩, 마카오,

21) 『연변일보』, 2011년 5월 24일

22) 조선민주주의 인민공화국 나선경제무역지역지대법, 제89조, 법률출판사, 평양, 2012, p.18.

대만 기업들이 투자주체를 이루었으나 오늘날 북한 나선지역에 대한 투자는 중국기업들이 주체를 이루고 있다. 특히, 현재 나선에 가장 많이 진출한 기업들은 대부분이 중소기업체들로 이루어져 있어 자금규모가 당초의 홍콩 기업들과는 비교할 수 없다. 따라서 기초시설에 대한 투자가 일정 정도 이루어지지 않으면, 투자기업들이 생산을 가동하기 어렵게 된다.

둘째, 당초 홍콩기업들이 빠른 시일 내에 심천특구 내 기초시설건설에 투자할 수 있었던 중요한 요인은 대량의 가공업체들이 진입하여 현지에서 가공하여 대외에 수출하기 위함이었다. 그러나 오늘날 북한의 나선특구의 대외적 환경은 당초 심천특구와는 많이 다르다. 미국과 일본의 대북제재가 심화되고 있는 상황에서 가공업체들의 대외 수출은 어려운 실정이다. 현재 북한에 투자한 중국업체들도 현지에서 가공한 제품을 일본 등의 국가에 직접 수출할 수 없게 되어 북한에서 생산하고 다시 중국의 대련, 단둥 등 지역으로 수출한 후 다시 포장하여 한국이나 일본으로 수출한다고 한다. 이러한 상황을 고려한다면 북한은 하루 속히 북핵문제를 해결하고 국제사회의 대북제재를 풀어 특구건설에 필요한 외부환경을 마련해야 한다.

2. 중국 특구건설경험의 적극 수용

나선경제특구 건설을 추진하기 위하여 북한은 중국의 경제특구 경험을 적극 수용할 필요가 있다. 중국이 경제특구에서 실시한 소유제 형태의 개혁, 기업자주권확대, 기업도급제, 건축공정의 공개입찰제, 시장가격 체제의 도입, 노동력의 공개채용 및 변동임금체제의 실시, 대외무역 기업의 자주권 확대, 금융 체제개혁 등 경험은 오늘날 북한 나선특구의 개발개방에 있어 소중한 시사점들을 제공해 줄 것이다.

80년대 초반 중국정부는 특구경제의 특징을 4개 위주 즉 “외자위주, 시장위주, 공업위주, 수출위주”로 규명하였다. 우선 소유제형식에서 사회주의 방식의 ‘전민소유제’와 ‘집단소유제’ 방식 이외에 중외합작, 합자, 외국인 독자기업 등을 대폭 발전시켜 비공유제가 주를 이루도록 하였다. 경제특구는 대부분 외자기업과 합자기업이 사업을 하고, 주로 수출에 집중하며, 시장 메커니즘을 따르는 경제운영 방식을 도입하였다. 즉 경제특구의 생산과 유통은 국가 계획에 따르지 않고 시장 메커니즘에 맡겼다. 또 한편으로는 특구 경제활동의 자율권을 인정하여 5백만 달러 이하의 중공업 투자와 3천만 달러 이하의 경공업투자는 국가계획의 생산건설 항목에서 제외되었고, 특구의 기본건설 지표 역시 국가 통제 항목과 별도로 작성되었다.

경제특구 내 국유 기업은 80년대 초부터 기업자주권 확대 개혁을 실시하여 기업에 노동력, 자금, 고정자산, 생산, 원자재조달, 상품판매 등 6가지 영역의 자주권을 부여했으며 기존에 정부에서

공장장을 임명하던 방식에서 탈피하여 기업노동자들이 선출하는 방식을 채택했다. 기업의 노동력 채용에서도 기존의 '국가노동 부분에서 기업에 노동력을 일괄적으로 배치'하던 계획경제체제의 노동력 관리시스템에서 기업이 '공개모집하고 개인이 지원(志願)하며 시험을 봐서 우수한자를 선발'하는 원칙을 실시하고 고정공(固定工)제도를 고용계약제(合同工)로 바꾸었다. 고용계약을 체결한 뒤 3개월에서 6개월의 수습 기간을 두었으며 고용인원의 해고 권한을 기업에 맡겼다. 동시에 기존의 고정임금제를 변동(浮動)임금제로 바꾸었다. 고정임금제도 하에서는 근로자들이 '잘해도 그만 못해도 그만'이라는 사고의식에 젖어 있어 노동효율성이 높지 않았으나, 변동임금제를 실시한 뒤에는 성과에 따라 임금을 지급하게 되어 근로자들의 노동의욕은 과거에 비해 훨씬 제고되었다. 이러한 고용계약제는 우선 1980년 심천(深圳)특구의 40개 외자기업에서 실시한 후 국유기업과 집단 기업에서도 뒤따라 실시되었으며, 점차 전국으로 확산되었다.²³⁾ 변동임금제 또한 성과급(計件工資)제, 직무급제 등 다양한 방식들을 채용하였다. 임금제도의 개혁으로 근로자의 실업이나 퇴직의 기회가 많아지게 됨에 따라 그 대응책으로 사회노동 보험제도가 마련되었다. 심천특구는 1983년 11월에 새로운 「사회노동보험조례」를 공포하여 외국인 투자기업은 노무비의 25%, 국가의 각 기업 단위는 노무비의 20%에 해당하는 노동보험금을 부담하도록 규정하였다. 노동보험금에 관한 모든 업무는 특구의 노동서비스 센터에서 일괄적으로 관장하게 하였다.

기본건설 공사는 공개 입찰제도를 실시하였다. 즉, 기존에 정부가 행정 명령으로 하달하는 관리방식에서 벗어나 설계부터 시공까지 모든 과정에 대해 공개 입찰제도를 도입하였다. 1981년 심천시 20층 국제상업빌딩 건축공사는 처음에 모 건축회사에 평당 580위안의 가격으로 2년 내에 시공을 완성하는 조건으로 시공을 맡길 예정이었으나, 투자 측에서 이 조건을 거부하는 바람에 공개입찰하게 되었다. 입찰 결과 제 1야금 건축회사가 평당 398위안, 1년 반의 시공 기한을 조건으로 하여 낙찰 받았고, 공사의 질도 보장하여 투자 측에서는 940만 위안을 절약하게 되었다.²⁴⁾ 1982년부터 심천시에서는 모든 건축공사와 사회기초시설 건설에 전부 공개입찰제를 실시하였고, 이 방법은 나중에 전국으로 보급되었다.

가격제도에서도 특구에서는 중요한 전략물자를 제외한 일반 상품에 대해서는 시장가격을 도입했다. 가격개혁 차원에서 가장 먼저 자유시장 가격이 적용된 부문은 농업에서는 농산물, 공업에서는 건축자재로서 이들 품목의 90% 이상이 시장의 수요와 공급에 의해 가격이 결정되게 하였다.²⁵⁾ 건축자재가 처음으로 시장가격 적용대상 품목으로 선정된 것은 경제특구에 대한 대규모 건설사업이 원활히 추진되도록 하기 위함이었다. 일용품에 속하는 공산품들은 일정한 상한선을 두고 그 범위

23) 陳基斌, 『中國經濟特區』, 南開大學出版社, 1986, p.76.

24) 中國深圳市委編『前進中的深圳』, 紅旗出版社, 1984, p.56.

25) 陳基斌, 『中國經濟特區』, 南開大學出版社, 1986, p.207.

안에서의 변동가격제를 적용하였다.

중국은 경제특구 초기부터 외자도입과 더불어 내지기업들과의 연합을 추진하는 외인내연(外引内联) 전략을 추진하였다. 내지기업과의 연결 형태는 주로 ① ‘머리’, 즉 관리기능은 특구에 두고, ‘몸’ 즉 생산기능은 내지에 두는 경우, ② 내지의 자원이나 반제품을 가공하여 특구를 통해서 수출하는 경우, ③ 내지의 특산품을 특구로 반출하여 높은 가격으로 수출하는 경우, ④ 특구기업과 내지기업이 협력하여 국제시장에서 경쟁력 높은 수출 상품을 개발하는 경우 등이 있다.²⁶⁾

경제특구와 내지기업들 간의 연합은 내지 산업의 발전뿐만 아니라 경제특구의 삼래일보(三來一補) 가공무역의 단점을 보완하는 데에도 목적이 있었다. 외국으로부터 원자재를 공급 받아 그것을 가공하거나, 외국의 디자인이나 상표를 사용하여 수출하는 방식은 국내 산업의 대외의존도를 지나치게 높이고 외국 투자자의 손에 달려 있는 원료공급의 안정성을 확보하기 어려운 등 문제들이 있었기 때문이다. 더욱 많은 내지기업들을 특구기업들과 연결시키기 위해서 중앙에서는 특구에 투자한 내지기업들에게도 토지사용료, 세금, 수출, 이윤배분 등 면에서 우대정책을 부여하였다. 이러한 정책적 우대조치로 내지기업들은 내지에서 특구로 기업의 범위를 넓히거나, 반대로 특구기업들은 특구에서 내지로 기업 활동 범위를 확장하는 등 내지 기업들과의 협력관계의 내용과 형식이 크게 다양화되었다.

경제특구와 내지경제의 유기적 연계를 잘 유지하는 것은 특구경제와 내지 경제의 상호 보완과 촉진에 있어서 중요한 제도적 장치일 뿐만 아니라 경제특구의 성공적인 경험을 내지 에 보급하는데도 전략적 의의를 가진다. 개정된 『라선경제무역지대법』 제48조에서는 “경제무역지대 밖의 우리나라 기관, 기업소 단체는 계약을 맺고 지대안의 기업이 생산하였거나 판매하는 상품을 구입할 수 있다”고 규정하였다. 이는 북한이 특구와 경제무역 지대 밖의 기업들과의 경제협력 관계의 중요성을 인식하고 모기장식 특구경영 방식에서 다소 개방적인 방식으로의 전환하겠다는 것을 의미한다.

현재 나선특구도 중국의 초기 경제특구와 비슷한 발전단계에 있다. 즉, 나선특구도 계획경제체제에서 시장경제체제로 전환하는 단계를 밟고 있다. 따라서 나선특구도 초기에 중국이 경제특구에서 실시했던 일련의 개혁경험들을 적극 수용하여 북한의 상황에 알맞게 새로운 개혁안들을 실시해야만, 특구도 발전하고 내지 경제도 발전하게 될 것이다.

26) 胡正庆, 『中国对外政策』, 成都理工大学出版社, 1989, p.27.

IV. 맺음말

두만강 개발은 세인들의 주목 하에 서서히 진행되고 있다. 거대한 공정인 만큼 사람들의 생각처럼 그렇게 빠른 속도로 진척되지 못하고 있는 것 또한 사실이다. 중국정부는 두만강개발을 두 단계로 나누어 추진하기로 계획하고, 2015년까지는 주로 경내의 인프라와 산업단지 건설에 주력하고, 2015년 이후 북한 경내의 나진항과 연결된 도로와 철도 등 인프라 및 산업단지 건설을 추진하기로 계획하고 있다. 현재 장길도선도구와 나선특별시 간 경제협력은 사회기초시설의 거대한 자금수요에 비해 계획된 자금의 구체적 조달, 북한 경내 도로, 철도, 항만 등 기초시설 건설의 자금부족, 두만강지역 국제물류 운송통로의 원활한 운영에 필요한 물류집산지 건설, 산업구 건설에 필요한 기업유치 등 여러 가지 문제에 직면하고 있다. 따라서 두만강지역 다국적 경제협력을 진일보 추진하려면 훈춘국제합작시범구의 설립 등 정책적 혜택과 동시에 중국 정부는 물론 북한정부도 공동개발에 필요한 자금지원의 확대가 필요하다. 동시에 북한 정부는 당초 중국의 심천특구건설 경험들을 적극 수용하여 북한 실정에 알맞은 특구건설 대안을 모색하는 것 역시 중요한 과제로 되고 있다.

참고문헌

- 『国务院办公厅关于支持中国图们江区域(珲春)国际合作示范区建设的若干意见』, 国办发, 2012, 19号.
- 中国深圳市委编, 『前進中的深圳』, 紅旗出版社, 1984,
- 胡征庆, 『中国对外政策』, 成都科技大学出版社, 1989,
- 陳基斌, 『中國經濟特區』, 南開大學出版社, 1986,
- 배종렬, “최근 개정된 북방특구법제의 개혁 개방성”, 수출입은행, 『수은북한경제』, 2012년, 봄호.
- 조선민주주의 인민공화국 『라선경제무역지대법』, 법률출판사, 평양, 2012,
- 『연변일보』, 2011년 9월 1일.
- 『연변일보』, 2012년 6월 1일.
- 『연변일보』, 2012년 4월 28일.
- 『연변일보』, 2012년 4월 20일.
- 『연변일보』, 2012년 4월 10일.
- 『연변일보』, 2012년 1월 5일.
- 『연변일보』, 2012년 2월 10일.
- 『두만강보』, 2012년 6월 14일.
- 中朝经贸合作网, <http://www.idprkorea.com>,

