北韓 羅津·先鋒 自由經濟貿易地帶의 國際貨物中繼 輸送基地 役割에 관한 硏究

제 옥 광[1], 崔 在 洙[2]

The Study Of the Role of Rajin-Sunbong Free Economic Trade Zone as International Cargo Transportation Facilities

Ok-Kwang Je, Jae-Su Choi

KOREA MARITIME UNIVERSITY 1945 한국해양대학교

ABSTRACT

Since the end of the Cold War, drastic changes have taken place in the all area of the world including the Northeast Asia. In particular, the area around t he Tumen River has been paid attention by the international community. The project known as the Tumen River Development Program (TRADP) has been supported and coordinated by UNDP since 1989.

The North-Korea economy growth has continued to be sluggish and has shown negative growth of GDP since 1990 due to the closed economy policy. It's caused severe stagnation phenomenon of maritime transportation and has

1)한국해양대학교 해운경영학과 석사과정
2)한국해양대학교 해운경영학과 교수

resulted in poor public investment in all parts of logistics.

Under this circumstance, North Korea announced Rajin-Sunbong free trade zone in December 1991 for constructing a hub of logistics in Northeast Asia and the international cargo transportation facilities with the developing of the economy in this area. However, this project has basically been planned to seek the development of the economy with maintain existing social system.

Therefore, South Korea faced a necessity to keep a counter method to negotiate with NK on the maritime transportation in the time of the starting of the light water atomic power plant construction at Sinpo area by the KEDO (Korea Energy Development Organization) and construction of 2 million square exclusive industrial plant by public land development corp.

But our information collection of North Korea's intention for the development of Rajin-Sunbong area is very limited and superficial. Most of South Korea companies have faced the difficulties in investigating the validity of their new project due to poor information for the area. They paid much transportation cost to carry their export and import cargo in which produced from 3 provinces in north east China through Dalian port, even though liner service had been opened between Rajin and Pusan port since October '95.

This study focuses on the understanding of correct situation of the development plan in Rajin-Sunbong Free Economic Trade Zone and examines the possibility of international cargo transportation facilities.

1. 서 론

본 연구는 실정이 제대로 파악되지 않고 있는 북한 나진·선봉 경제개방실상에 대해 올바르게 이해하고 이를 토대로 중계화물수송기지역할에 대한 가능성여부를 검토하는데 그 목적이 있으며, 더 나아가서는 남북한 해운교류협력 및 동북아 물

dCollection

류거점으로서의 역할도 기대할 수 있다.

따라서 우리측은 향후 남북한 경제협력 활성화와 토지공사의 나진·선봉지대 200만평 전용공단 건설 및 한반도 에너지 개발기구 (KEDO)의 함남 신포지역 경수로 사업 추진시 필연적으로 제기될 남북한 해운협력문제에 대해 우리측의 대안을 확보할 필요성이 있다.

2. 北韓의 緩衝期(94-96년) 經濟 實績 및 經濟運用 展望

북한은 노동당 중앙위원회 제6기 제21차 전원회의(1993년 12월 8일)에서 제3차 7개년계획(1987-1993)의 실패와 심각한 경제침체에 따라 1994년도부터 새로운 경제계획에 착수하지 못하고 3년간의 경제완충기를 설정하였고 이 기간중 기존의 경제노선을 일부 수정하여 3차 7개년계획기간중 달성못한 수치목표의 달성에 노력하는 한편 농업, 경공업, 무역발전에 중점을 두고 의식주문제의 해결과 수출확대를 통한 외화획득을 목표로 하는 신경제정책을 추진해온바 있다. 북한경제가 파산상태에 빠진지 이미 수년이 경과되었다. 80년대부터 경제속도는 급속히 후퇴를 보이기 시작했고 90년대에 들어서는 마이너스 성장을 보이고 있다. 김일성도 생전에 이 문제를 심각하게 생각하고 1993년 12월 조선노동당중앙위원회에서 농업제1주의, 경공업제1주의, 무역제1주의를 제창하게 되었다.

2.1 最近 北韓의 經濟政策 基調

정권수립 후 북한의 경제정책은 자립적 민족경제의 건설과 중공업 우선정책이란 큰 틀하에서 수행되어왔다. 그러나 90년대 들어 대외경제여건의 악화와 당면한 경제난에 대처하기 위해 북한의 경제정책 기조는 상당한 변화를 보이고 있다.

이러한 경제정책 기조의 변화는 두가지로 나타나고 있다. 즉 소위 '혁명적 경제전략' 이라고 일컬어지는 완충기(94-96년) 경제전략과 나진·선봉지대를 중심으로 한 적극적인 외국인 투자유치 정책, 이 두가지가 최근 3-4년간 북한경제정책의 기

dCollection

조로 나타나고 있는 것이다.

2.2 北韓經濟變化와 部分的 經濟改革

북한의 식량난과 생필품난이 악화일로를 걷게됨에 따라 북한 경제의 기본틀인 배급제도가 무너지고 있는 것으로 보인다. 이에따라 식량생산 및 공업생산을 확대하는 방향으로 부분적 경제개혁 조치가 점진적으로 확대시행될 것으로 판단된다.

이미 농업부문에서는 적으나마 개혁적 조치들이 시행되고 있다. 대표적인 예가 전술한 분조관리제의 개편시행으로 주된내용은 농업분조에 생산계획초과달성 부분의 자유처분권을 부여한다는 것이다. 이러한 움직임은 공업부문으로도 전파될 수 있는데 공장, 기업소 등에서 목표초과분에 대한 인센티브 부여 등의 조치가 나올 수 있다. 이미 8·3 인민소비품 생산운동의 생산품에 대해서는 국영상점이나 직매점에 자유롭게 판매해 수익금을 분배하는 인센티브제도가 일부 적용되고 있는 것으로 알려지고 있다.

한편, 90년대 이후 식량난 생필품난이 가중됨에 따라 북한에서는 농민시장·암시장 등 사적시장이 넓게 확산되고 있다. 이러한 사적시장은 일반주민들의 '생존'을 위한 돌파구가 되는 것이며 앞으로 개인텃밭 경작이 확대되고 분조의 생산계획초과물에 대한 자유매매가 일반화됨에 따라 가속화되고 북한전역으로 확산될 것으로 보인다.

3. 羅津·先鋒地帶 開發現況과 問題點

3.1 羅津·先鋒地帶 開發現況 및 投資誘致 實績

북한 정무원은 1991년 12월 中國 吉林省의 훈춘지역 및 러시아의 연해주 지방과 국경을접하고 있는 두만강 하구의 함경북도 나진, 선봉지역을 자유무역지대로

dCollection

지정하였다.

나진·선봉지대의 개발전략은 2단계로 추진되고 있다. 2000년까지의 제 1단계 계획은 현재의 항만, 철도, 도로 등 각종 수송인프라를 정비, 확충하여 국제물류거점 조성을 목표로 하고 있다. 또한 수출을 위주로 하는 외자기업의 유치 및 육성도 중요 정책목표로 하고 있다. 한편 2000-2010년 까지의 제 2단계 계획에서는 국제물류의 중계기능, 수출위주의 제조업, 관광 및 금융서비스등 종합적인 경제지대로 육성하여 동북아시아의 물류거점 및 공업지대로 발전하는 것을 기대하고 있다.

나진·선봉지대와 관련한 평양국제회의가 개최된 1992년 5월경부터 북한정부는 지속적으로 투자유치활동을 펼쳐 왔다. 95년 9월 북경에서는 대외경제협력추진위원회 주최의 투자세미나가 개최되었고, 96년 7월에는 동경과 니이가타 등 일본의 4개 도시에서 투자설명회가 개최되었으며, 홍콩에서도 상담회가 열렸다. 그리고 96년 9월에는 UNIDO 등과 공동으로 현지에서 나·선 국제투자포럼이 개최되어 일본에서는 비지니스맨 등 160여명이 참가한 바 있다.

그러나 투자실적은 부진하여 1996년 6월말 현재 계약수 49건, 금액 3억 5천만불에 그치고 있으며 실제 집행액은 3,400만불 정도에 불과하다. 주요 투자국은 재일, 재미동포 이외에 네덜란드, 영국, 중국, 홍콩, 태국 등이다.

3.2 羅津·先鋒地帶 投資 環境의 問題點 및 當面課題

지대 투자환경의 플러스 요인으로는 북한 정부의 적극적인 외자유치 의욕, 각종 우대조세, 상대적으로 저렴한 양질의 노동력 등을 들 수 있다. 한편, 마이너스 요인은 노무관리, 해외수출, 원료조달, 금융문제 등 열악한 산업인프라가 문제점으로 남아있다. 특히 심각한 문제는 정치, 경제, 사회의 안정도와 직결된 컨트리 리스크가 최악인 것으로 지금과 같은 한반도 정세하에서는 서방기업 뿐만아니라 한국기업도 나진·선봉지대에 진출할 수 있는 환경이 아니다. 또한 중계화물운송사업은 1995년 10월, 연변항운공사와 한국 특수선사간 합작사인 동룡해운에 의해 나진-부산간 정기 컨테이너 운항이 시작되었으나, 회송화물량 부족으로 경영문제에 봉착해 있다.

dCollection

경제정보의 공개는 해외기업의 경영활동에 있어서 불가결한 것이다. 이점에서 북한경제정보는 제도정보이외에는 극히 불투명하여 산업인프라에서부터 임금수준, 고용제도 등의 노동문제, 세제, 원재료의국내외 조달, 제품의 국내판매 · 수출, 금융 및 환전문제 등에 대한 정보가 극히 늦다.

남북한의 긴장상황은 서방자본의 대북투자를 저해하는 최대의 문제이다. 한반도를 둘러싼 국제적 환경의 긴장상태가 계속된다면 서방자본에 의한 대북투자는 진전되지 않을 것이며 한국정부가 제창한 투자활동을 포함한 남북경제협력사업은 성사되지 않을 것이다.

4. 羅津·先鋒地帶 國際貨物 中繼輸送基地 役割 展望

북한이 현재 전력을 기울여 추진하고 있는 나진·선봉지대의 인프라 시설 확충은 결국 중국 동북 3성 지역과 러시아 연해 지역의 물류를 나진항을 통해 동해 항로로 이어지도록 하는 중계 수송망 건설에 집중되어 있다. 이를 위해 북한은 지난 1995년 이후 1년반 동안 1억 5,000만 북한원(약7,500만 달러)을 인프라 시설 정비에 투자하였다. 그 결과, 나진 선봉지대를 중국 훈춘 지역에 직접 연결하는 원정리 세관이 개통되었으며(1995. 9), 북부환상철도의 전기화 사업이 완성되었고(1995.10), 나진-부산간 정기 컨테이너 항로 개설(1995.10)과 나진 헬리포트(연길- 나진 항공연결)건설(1996. 6)이 완료되었다. 그리고 현재, 나진-원정리간 도로와 청진- 회령간 도로 확장 및 포장, 나진항 부두개조 사업이 진행 중이며, 나진- 청진항 부두신설(5억 7,000만 달러),선봉공항 건설(4억달러), 청진어랑공항 확충(3,000만 달러) 등이 계획되어 있다. 또한 나진 · 선봉지대를 남한 및 일본과 연결시켜줄 대외 신항로(동해항로)가 개설 또는 추진되고 있다.

중국 길림성은 동해로의 물류 출구를 확보하고 낙후된 변경 지역 경제 발전을 위해 1991년 7월 훈춘을 경제특구로 대외 개방할 것을 발표하여 두만강 지역 개발의 기초를 놓았다. 동 계획은 1992년 11월 훈춘시가 변경경제합작구로 중앙 정부의 승인을 얻음으로써 본 궤도에 오르고, 이어 길림성은 「두만강 하류 훈춘지역 종합 개발계획대강」을 제정하였으며, 1995년에는 「길림성 두만강 지역 1996-2010년 발전계획」을 제정하였다. 이내용에 따르면 제9차 5개년계획 기간(1996-2000)가

dCollection

운데 67개 항목의 프로젝트에 총 329억 元(약 40억 달러)이 투자될 예정이다. 중국의 두만강 지역 개발은 공업 부문과 교통 통신 부문의 개발에 집중되어 있다. 이미 교통, 인프라부문에 대해서는 1992-95년의 4년간 30억원 (약 3.6억 달러)이 투자되었으며, 1996년 6월 초에는 도문-훈춘(65km)간 철도가 개통되었다. 또한 러시아의 자루비노항까지의 연결될 훈춘-그라스키노(42km)간 철도는 1996년 말 레일이 접속되어 1997년 중 영업 운행이 개시될 예정이다.

중국 두만강 지역 개발의 핵심 지역인 훈춘시는 1995년 약 35만 톤의 대외 화물 통관실적을 보였는데, 2000년에는 이를 500만-1000만톤으로 확장할 계획을 세우고 있다.

훈춘시는 1998년에 총 360만 톤의 대외 예상 물류량 가운데 러시아측과 310만 톤, 북한측과 50만톤의 물류량이 발생할 것으로 계획하고 있다. 여기에 훈춘 이외 지역에서 발생하는 대북한(도문-남양간)물류량 약 270만톤을 더하면, 북한과 러시아가 50:50의 비율로 중국 두만강 지역의 물류량을 중계하는 것이 된다. 이 비율은 2010년까지의 계획에서도 계속 유지되고 있다.

중국은 대외 물류량의 안정적인 루트 확보 차원에서 북한과 러시아를 동시에 활용하려는 입장을 갖고 있다고 할 수있다.

이러한 중국의 정책은 나진·선봉지대의 중계 수송에 있어서의 지리적 우위성을 반감시키는 결과를 낳게 되어, 중국 길림성 화물의 중계 수송을 놓고 북한과 러시아가 경쟁 관계로 될 가능성이 대단히 높다.

대러시아 물류량에 대하여는 러시아가 자루비노항을 개발하여 중국화물의 중계 수송과 자국 화물의 수송기지로본격 활용할 계획이어서, 러시아 화물의 나진·선봉지대 중계수송은 북한의 의도대로 되지 않을 가능성이 더 높다고 하겠다. 따라서 나진·선봉지대를 국제적 화물 중계 수송 기지로 건설하려는 북한의 계획은 중국과 러시아의 물류량 증가전망과 자루비노항 건설을 충분히 고려하지 않은 채 발표된 것으로 보인다. 이러한 면에서 나진항-러시아 핫산간의 광궤 신설 등 대 러시아 화물 중계 수송을 위한 인프라 건설은 러시아 측과의 충분한 사전 협의가 필요할 것으로 생각된다.

dCollection

5. 結 論

5.1 羅津·先鋒地帶 經濟開放의 障碍要因

사회주의 경제권에서는 다른 어떤 투자 환경 요소보다도 당국의 개방 의지와 외국인 투자유치를 위한 당국의 시장개입여부가 가장 중요한 만큼, 나진 선봉지대는 적어도 단기적으로는 최적의 투자처로 평가된다.

그러나 정치·경제적 조건의 개선은 북한의 개방 의지 못지 않게 개방의 실질적 성과에 의존하며, SOC 시설의 확충은 그 자체가 대규모의 외자 유치를 필요로 하므로, 이 부문의 개선이 이루어지지 않는 한 투자 전망은 밝지 못하다고 할수 있다. 아울러 북한 사회의 정치 경제적 예측 불가능성과 불안정성, 지대 관리 운용 인력의 부족 등도 투자유치의 장애요인으로 지적된다. 결국, 부족한 SOC 시설과 투자보장제도의 개선은 물론, 국제적으로 알려진 대기업이나 남북관계 개선을 통한 남한의 투자유도없이는 서방측의 대규모 투자유치가 어려울 것이다.

5.2 羅津·先鋒地帶 發展可能性

나진·선봉지대는 두만강을 사이에 두고 중국과 러시아에 접하고 있으며, 남동부의 동해안과도 접해있어 남북한은 물론 일본과의 무역이 용이한 장점을 지니고 있다. 특히, 나진·선봉지대 개발은 김일성 유훈 사업인 동시에 체제유지와 경제난 해소의 이중효과를 얻기 위해 도입한 자본주의 체제의 시험무대인 만큼 다른 어느 지역보다도 시장이 널리 개방되어 있다. 더욱이 1995년 하반기 이후 최근 1년간 투자실적이 전체 투자액의 90%를 차지할 만큼 비약적인 성장을 하고 있으며, 나진·선봉지대의 인구를 현재의 13.9만명에서 2000년에는 35만명, 2010년에는 100만명까지 확대할 계획을 가지고 있어 시장 규모도 급속히 커질 것으로 예상된다.

북한은 현재 중국, 러시아와 철도위주의 운송을 하고 있고 일본과는 해상운송 체계를 가지고 있다. 앞으로 북한의 대외 무역이 증가하면 중국, 러시아와의 철도

dCollection

연결만으로는 만족하지 못할 것이므로 해상운송이 비교우위를 가지게 될 것이다. 따라서 단기적으로는 중국-북한, 러시아- 북한간에 부정기선 항로가 활성화될 것이고 장기적으로는 정기선 항로체제로 발전해 갈 것이다. 또한 남북한간의 직교역이 본격화 되고 더 나아가 경제교류가 확대되면 남북한간의 정기선항로 개설도 경제적인 측면에서만 본다면 충분히 가능성이 있다.

따라서 우리측은 나진·선봉권 투자에 대한 기본 방침수립시 단기적인 이익보다 중장기적인 관점으로 대북진출의 교두보확보 및 동북아 물류 전진 기지 확보 차원에서 접근해야 할 것이다.

5.3 國際貨物 中繼 輸送基地 役割 期待

나진·선봉지대는 두만강 지역에서 지리적으로 가장 유리한 지역에 위치하고 있기 때문에 다른 지역에 없는 특유의 자연 지리적 유리성을 가지고 있다. 우선 방대한 수송수요가 있는 이 지역은 가장 유리한 해상 육상 수송의 관문에 위치하고 있다.

중국 동북 3성과 몽고, 러시아의 시베리아 지역에는 1억의 인구가 살고 있어, 이 지역의 경제는 급속히 성장하고 있으며 그에 따른 수송수요는 크게 신장하고 있다.

여기에 1억 2,000만의 인구, 1인당 GNP가 세계 제1위를 자랑하는 일본과 한반도의 7,000만 인구를 고려한다면, 이 지역에서의 수송 수요는 현재로도 대단할 뿐만 아니라 앞으로 보다 더 성장할 것이다.

이런 수송 수요에 입각해 볼 때, 현시점에 있어서 이용할 수 있는 항구는 이 지역에서는 나진·선봉지역밖에 없으며 그 확장 가능성도 충분히 갖추고 있다.

따라서 광대한 아시아·유럽 대륙과 연결되어 있어 대륙과 바다를 연결하는 위치에 있는 나진·선봉지역이야말로 국제화물 중계 수송업 발전이 기대되는 지역이다.

dCollection

參 考 文 獻

· 강정모, 「북한의 무역 및 대외경제」,대외경제정책연구원, 1991.

· 김영호, "북한경제의 개방과 개혁의 전망", 한국경제학회,1995.

· 김운근, "북한의 식량난, 북한경제의 오늘과 내일",현대경제사회연구소

· 내외통신사, 「내외통신」,각호.

· 동남은행지역개발연구실,「북한의 최근 경제동향과 남북경제교류의 전망」, 1995.1

· 북한경제연구센터, 「남북한 경제협력의 당면과제와 두만강지역 개발 계획」, 1992.6

· 산업연구원, 「북한경제전망과 남북경협」,1995.1.

· 유진수, 「북한경제의 현황 및 대외경제협력의 필요성」, 1991.

· 이상만, 「통일경제론」, 형설출판사, 1994.

· 이현재, 「남북한경제교류를 보는 시각」,1995.

· KOTRA, 「대북교역 투자설명회」, 1995.12.

· _____, 「북한뉴스레터」,각월호.

· _____, 「1995년도 북한의 대외무역동향」,1996.6.

· _____, 「나진 · 선봉지대투자환경 및 관련법규」,1996.9.

· 통일원, 「북한무역상사등 관련기관 일람」, 1994.10.

· _____, 「남북교역사례집(제4호)」,1995.

· _____, 「남북교역실무안내」,1995.

· _____, 「1996년도 상반기 북한경제동향」,1996.9

dCollection

· _____, 「월간남북교류협력동향」,각월호.
· 한국개발연구원, 「북한경제의 현황과 전망」,1991.10.
· _____, 「북한경제동향」,1994.8.
· 한국무역협회, 「'96 남북경협리포터」,1996.12.
· _____, 「두만강지역 개발계획의 현황과 전망」,1995.12.
· _____, 「나진·선봉자유경제무역지대 투자환경안내서」, 1996.9.
· _____, 「북한경제의 이론과 실재」,1996.
· _____, 「북한경제지표」,1996.
· _____, 「남북교역 및 투자실태조사」,1996.2.
· _____, 「나진·선봉자유경제무역지대 투자환경안내서」,1996.9.
· 한국수출입은행, 「 남북경제협력실무안내」, 1994.12.
· 길림성정부, 「길림성 두만강지역 1996-2010년 발전계획」,1995.
· 김일성, "사회주의 경제건설에서 새로운 혁명적 전환을 일으킬데 대하여", 1994.7.
· 동ASIA무역연구회, 「동ASIA경제정보」,1993.
· 일본아시아경제연구소, 「고난의행진-김정일시대의 정치경제전망」,1997.1.
· 대외경제협력추진위원회, 「나진·선봉지대개발 96년도성과와 올해의 전망」, 1997.1.
· _____, 「황금의 삼각지 나진·선봉(1-7권)」,1993.5.
· _____, 「나진·선봉 자유경제무역지대 투자문답집」, 1996.6.
· _____, 「투자대상종합목록」,1996.7
· 임태덕, 「나진·선봉지대개발현황과 개발계획」,1996.9.
· IMF, 「Direction of Trade Statistics」, 각년호

dCollection

· Institute of Asian Affairs, 「North Korea Quarterly」, 1993.

· JDI, 「Industrial Survey for the Rajin-Sunbong Free Economic & Trade Zone」,1996.4.

· OECD, 「Statistics of Foreign Trade」,1991-1993

· Tumen River Area Development, 「UNDP Mission Report」,1991

· UNDP, 「Rajin-Sunbong FETZ Investment Forum Results」,1996.9.

· 信和物産(株) 東洋엔지니어링(株), 「나진·선봉자유경제무역 지대 투자촉진 안내서」, 1996.9

· 日本貿易振興會,「北朝鮮の經濟と貿易の展望」, 各年號.

· 日本 ラジオフレス,「北朝鮮 政策動向」,1994年 2號.

KOREA MARITIME UNIVERSITY 1945 한국해양대학교

dCollection