

시진핑의 AIIB 설립 구상과 동북아 물류협력을 위한 한국의 과제

김영운
(사)남북물류포럼 회장

- I. 중국의 성장과 아시아 경제
- II. 북중 경제관계의 특징
- III. 동북아 물류협력과 한국의 과제

I. 중국의 성장과 아시아 경제

동북아시아는 인구, 자원 등 경제적 차원에서 공동체를 형성할 수 있는 충분한 잠재력을 확보하고 있다. 육지면적만 약 2,900만 평방km로 세계면적의 22%, 인구는 약 15억 6,000만 명으로 2012년 현재 세계인구의 28%를 차지하고 있다. 국내 총생산(GNP)은 약 6조 3,000억 달러로 세계총생산의 약 25%를 차지, 아시아에서 최대 규모일 뿐만 아니라 세계적으로도 유럽연합(EU) 및 북미(NAFTA)와 비견되는 규모다. 한국과 일본의 자본과 기술, 개발경험, 중국·북한의 노동력, 중국·러시아·몽골 및 북한의 자연자원 등은 역내 경제발전에 필요한 중요한 요소다. 이는 역내 국가간 상호 보완적 경제협력의 가능성을 높이는 역할을 한다.

이와 같은 동북아시아 지역에 중국 주도의 역내 정치·경제 질서가 구축되고 있는 현상이 뚜렷하다. 미국의 경제적 퇴조와 비교되는 중국의 부상이 세계의 패권을 유럽권에서 아시아 권 특히, 동북아로 그 중심축을 이동시키고 있는 것이다. 중국은 바야흐로 세계 정치·경제 무대에서 팍스아메리카나(Pax Americana)를 대신한 팍스시니카(Pax Sinica)시대를 열고 있다고 해도 과언이 아니다. 중국은 지난 30년 이상 연평균 9.6%의 경제성장률을 달성했으며, 외환보유고 1위, 무역 2위의 대국으로 성장, 2010년 이미 미국 다음의 대국(GDP 기준)으로 성장했다. 2020년에는 GDP 면에서 미국을 추월할 것으로 예상되고 있다.

중국의 경제적 자신감은 민족주의로 이어져 스스로 반대해 온 지역 패권주의의 모습을 드러내고 있다고 해도 지나침이 없다. 이와 같은 중국의 자신감은 중국의 대주변국 경제적 관계와도 밀접한 관련이 있다고 할 것이다. 다시 말해 동북아시아 대부분 국가들이 경제 및 교역관계에서 중국으로부터 경제적 이익을 얻고 있기 때문이라는 것이다. 최근에는 「아시아 인프라투자은행(AIIB)」의 설립과 배타적인 회원 가입을 통해 중국 중심으로 아시아 경제를

주도해 나가려는 의도를 유감없이 발휘하고 있다. 「아시아인프라투자은행」의 설립 이면에는 신실크로드 사업을 추진, 육상을 통해서도 중국과 중앙아시아, 러시아, 유럽을 연결하고, 해상을 통해서도 중국 동부 연안과 동남아시아 국가를 연결, 미국의 포위전략에서 벗어나 세계로 뻗어나려는 전략이 도사리고 있다고 할 것이다.

II. 북중 경제관계의 특징

한반도와 관련하여 나타나고 있는 특징은 북한과 중국과의 예사롭지 않는 경제적 밀착을 들 수 있다. 이 경제적 밀착은 북한의 대중국 의존관계를 심화시키는 방향으로 계속 진행 중이다. 북한의 대중 무역의존도는 현재 거의 90%에 달한다. 원유와 식량 등은 거의 대부분 중국으로부터 수입하고 있으며, 원자재와 설비도 중국이 북한시장을 장악하고 있다. 소비재 또한 각종 합법·불법적인 경로를 통해 중국으로부터 수입되고 있다.

북한은 이와 같은 중국의 의도에 적극 부응하고 있다, 다수의 경제특구를 설치하여 외국인 투자를 위한 개방조치를 취하고 있는 것이다. 특히, 라진·선봉을 비롯, 황금평, 위화도 등 북·중 접경지역을 중국과 함께 개발하려는 강한 의지를 보이고 있다.

라·선경제무역지대 및 황금평 등 접경지역 개발은 북·중 접경지역 인프라 개발의 바탕 위에서 추진하는 사업이지만, 앞으로 북·중 협력이 전산업적 차원에서 이루어질 것임을 예견하고 있다. 그 이유는 북한 경제특구 내 개발되는 공업지대가 중국 동북3성 산업구조에 계열화된 형태로 계획되어 추진되고 있기 때문이다. 예를 들어 상당히 느리게 주로 물류중계 수송업, 가공업, 관광업 위주로 진척되고 있는 황금평 경제지대는 중국 단둥 경제개발구와의 밀접하게 연계되어 있다.

더 나아가 중국은 두만강 하구와 인접한 라진항을 동북 3성이 태평양으로 뻗어갈 수 있는 경제전략적 요충지로 판단, 라진항의 이용권 확보 및 개발→훈춘-라진-상하이 해상 항로 개통→투먼-남양-청진항 항로 개척 등을 동시·병행적으로 추진하고 있다.

라·선지역 물류·운송인프라 개발지원과 관련해 가장 주목할 부분은 2009년 11월 중국 국무원이 정식으로 비준한 ‘창춘(長春)-지린(吉林)-투먼(圖們)을 개발선도구로 하는 두만강지역합작개발전망계획(일명 창·지·투 개발계획)’ 이라고 할 수 있다. 본 계획은 2020년까지 창춘과 지린, 투먼 일대 3만km²를 대단위 산업 및 물류단지를 포함한 「초(超)국경 경제협력특구」로 개발하려는 목표를 갖고 있다. 지린성의 창춘·지린·투먼을 하나로 묶고 러시아, 북한, 몽골과의 국경지역을 경제특구로 지정, 협력을 강화하는 것이다.

창·지·투 개발계획에는 국경을 넘는 교통운수프로젝트의 합작건설과 함께, 동북지구동부변경철로(东北地区东部边境铁路)와 고속도로를 개통, 점차 중국 동북지구의 새로운 국제 통로를 만든다는 구상이 담겨있다. 그러나 창·지·투 개방 선도구가 동북아 물류 핵심기지가 되기 위한 관건은 동해로 진출할 수 있는 뱃길 확보 여부에 있다. 따라서 중국 정부는 2009년 10월 원자바오 총리의 방북을 통해 북한을 강하게 설득했다. 그 결과 2028년까지 라진항 1호 부두에 대한 독점 사용권을 확보한 바 있다. 이를 통해 라진항을 자신의 용도에 맞게 사용할 수 있도록 설비건설 작업을 완료할 계획이다.

Ⅲ. 동북아 물류협력과 한국의 과제

이상과 같은 동북아의 경제협력적 상황 하에서 한국은 어떻게 할 것인가? 어떤 전략으로 스스로의 입지를 강화할 수 있는 북방협력을 만들어갈 것인가? 그 길은 오직 대륙세력과 해양세력 사이에서 균형자·조정자·중재자·교량(bridge)역할을 수행해 낼 수 있도록 하는데 있다고 판단된다. 이를 위해서는 동북아 전체를 연결할 수 있는 경제프로젝트를 개발, 주변국들과 함께 북방협력을 추진하되, 이의 관건을 한국으로 하여금 동북아 지역의 물류·금융·연구개발(R&D)의 허브가 될 수 있도록 하는 데 두는 것이다.

이의 시발이 될 수 있는 사업으로 가장 중요한 것은 다름 아닌 한반도를 관통하는 동북아 철도, 도로 및 해로의 연결이라고 할 수 있다. 이것이 북방협력의 핵심적 관건이 되는 사업이라고 할 수 있다. 그래야만 남북이 가로막혀 섬 아닌 섬으로 고립된 한국으로서 성장동력을 살리고, 그 힘을 유라시아 대륙으로 뻗어나가게 할 수 있다. 남북한과 동북아가 철도와 도로 및 해로로 연결되어야만 동북아 물류산업과 연관 금융 산업을 선점·조성할 수 있다.

이를 시발로 중국과 한국과 일본을 잇는 해저터널 같은 것이 건설될 경우, 향후 아시아에는 10억 명의 인구가 도시화된 삶을 살 수 있을 것으로 평가된다. 이는 유럽권 3억 5천만 명과, 북미권 2억 5천만 명 정도와는 비교도 안되는 큰 시장을 형성할 것임이 분명하다. 더 나아가 환황해, 환동해 경제권 생성을 촉진시키는 데에도 크게 기여할 것이다.

그 외 중국과 동북아 경제공동체 형성을 목표로 대북한 연계 교류·협력을 강화하는 경제 프로젝트를 추진하는 것도 중요하다. 특히, 라진·선봉지역 물류인프라를 건설, 라·선지역을 국제 화물중계기지 및 정보통신(IT)센터 구축하는 것을 최우선 과제로 두는 것이 바람직하다. 그 밖에도 유라시아 횡단철도 건설과 대러시아 천연가스 협력 프로젝트 추진, 라진-함산 프로젝트의 재가동, 환동해 해상 물류 활성화 사업개발 및 동참, 북·중 접경지역의 투자 및 대북한 연계 협력사업 공동추진 등이 동북아 협력과 관련된 물류분야의 과제가 될 것이다.

이상과 같은 사업이 원만하게 이루어지기 위해서는 남북관계의 개선이 필수적이다. 남북한간의 교류·협력의 강화가 없이는 북방협력은 허구일 수밖에 없다. 남북간의 분단을 실질적으로 극복해야 섬으로서의 고립되어 있는 상황을 탈피할 수 있다. 북방협력의 시작은 남북관계의 개선이다. 남북경협은 북방협력을 추동하는 힘이다.

동북아 경제공동체 형성의 시작이 바로 남북경협에 있다. 이는 한반도의 평화정착을 위해서라도 필수적이다. 북한이 지정하고 있는 경제특구도 눈여겨보고, 남북경협의 거점으로 활용하는 지혜가 필요하다. 경제특구의 개발효과를 북한 특구 배후지 및 기타지역으로 과급시켜 북한의 개발거점지역으로 육성하고, 이를 남한 지역과의 연계함으로써 북한 지역 발전 잠재력과 남북한 통합효과를 극대화하는 것이다. 이를 위해서는 지금이라도 경제프로젝트를 실천할 수 있는 환경이 조성되어야 한다. 그것은 바로 정치·군사적인 대립관계에도 불구하고 민간 및 지방자치단체 차원의 남북경협이 이루어질 수 있는 제도적 장치를 갖추는 것이다. 다시 말해 악화된 경협 환경에서도 기업이 자신의 역량을 발휘하고, 투자된 자산을 보호받을 수 있는 바탕을 마련하는 것이다. 정경분리 또는 민관분리를 가능하게 하는 법적·제도적인 장치의 마련이 무엇보다도 절실하다.(2015/04/07)

※ 코리아연구원은 네트워크형 싱크탱크로 정치·외교, 경제·통상, 사회통합분야의 정책대안을 제시합니다. 회비 및 기부금은 공익성기부금으로 인정되어 세제혜택을 받을 수 있습니다. 세상을 바꾸는 생각네트워크, 코리아연구원의 회원 등록을 권합니다.