

# 2014 NEAR 국제포럼

하나 되는 동북아시아, 하나 되는 공동체  
- 도전과 기회

Presentation Book

2014년 8월 28일 목요일 | 하바롭스크, 러시아

주최 |  동북아시아지역단체연합사무국

 하바롭스크변경주정부

후원 |  외교부  
Ministry of Foreign Affairs

 Assembly  
of European  
Regions

 R20  
REGIONS OF  
CLIMATE ACTION

 Russian Academy of Sciences  
Far Eastern Branch  
Economic Research Institute



# 2014 NEAR 국제포럼

하나 되는 동북아지역, 하나 되는 공동체  
- 도전과 기회

Presentation Book

2014년 8월 28일 목요일 | 하바롭스크, 러시아

주최 |  동북아시아지역단체연합사무국



하바롭스크변경주정부

후원 |  외교부  
Ministry of Foreign Affairs



Russian Academy of Sciences  
Far Eastern Branch  
Economic Research Institute

## 프로그램

8월 28일 목요일, 러시아 하바롭스크변경주 국제회의장

시간	프로그램												
09:00 ~ 09:30	등록												
09:30 ~ 10:25	오프닝 세션												
	<table border="1"> <tr> <td>개회사</td> <td><b>김재효</b> 동북아시아지역자치단체연합 사무총장</td> </tr> <tr> <td>환영사</td> <td><b>바체슬라프 쉬포르트</b> 하바롭스크변경주지사</td> </tr> <tr> <td>축사</td> <td><b>이인선</b> 경상북도 정무부지사</td> </tr> <tr> <td>기조연설</td> <td><b>정태익</b> 한국외교협회 회장</td> </tr> <tr> <td>특별연설</td> <td><b>미셸 샤방</b> R20(기후변화대응지역) 의장</td> </tr> </table>	개회사	<b>김재효</b> 동북아시아지역자치단체연합 사무총장	환영사	<b>바체슬라프 쉬포르트</b> 하바롭스크변경주지사	축사	<b>이인선</b> 경상북도 정무부지사	기조연설	<b>정태익</b> 한국외교협회 회장	특별연설	<b>미셸 샤방</b> R20(기후변화대응지역) 의장		
개회사	<b>김재효</b> 동북아시아지역자치단체연합 사무총장												
환영사	<b>바체슬라프 쉬포르트</b> 하바롭스크변경주지사												
축사	<b>이인선</b> 경상북도 정무부지사												
기조연설	<b>정태익</b> 한국외교협회 회장												
특별연설	<b>미셸 샤방</b> R20(기후변화대응지역) 의장												
10:25~10:30	홍보동영상 상영												
10:30~10:40	기념촬영												
10:40~10:50	Coffee Break												
10:50~ 11:00	MOU 체결 (NEAR – R20)												
11:00~12:30	세션1   유라시아와 동북아시아지역의 발전적 결합												
	<table border="1"> <tr> <td>좌장</td> <td><b>레빈탈</b> 러시아 하바롭스크변경주 제1부지사</td> </tr> <tr> <td>발표</td> <td><b>성원웅</b> 한국 인천대학교 동북아통상학부 교수</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>더르쯔 슈르후</b> 몽골 과학아카데미 국제연구원 원장</td> </tr> <tr> <td>토론</td> <td><b>리더민</b> 중국 헤이룽장성 동닝화신 그룹 대표</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>이마무라 히로코</b> 일본 토야마대학 극동지역연구센터장</td> </tr> <tr> <td></td> <td><b>고료노프</b> 러시아 과학아카데미 극동지부경제연구소 부학장</td> </tr> </table>	좌장	<b>레빈탈</b> 러시아 하바롭스크변경주 제1부지사	발표	<b>성원웅</b> 한국 인천대학교 동북아통상학부 교수		<b>더르쯔 슈르후</b> 몽골 과학아카데미 국제연구원 원장	토론	<b>리더민</b> 중국 헤이룽장성 동닝화신 그룹 대표		<b>이마무라 히로코</b> 일본 토야마대학 극동지역연구센터장		<b>고료노프</b> 러시아 과학아카데미 극동지부경제연구소 부학장
좌장	<b>레빈탈</b> 러시아 하바롭스크변경주 제1부지사												
발표	<b>성원웅</b> 한국 인천대학교 동북아통상학부 교수												
	<b>더르쯔 슈르후</b> 몽골 과학아카데미 국제연구원 원장												
토론	<b>리더민</b> 중국 헤이룽장성 동닝화신 그룹 대표												
	<b>이마무라 히로코</b> 일본 토야마대학 극동지역연구센터장												
	<b>고료노프</b> 러시아 과학아카데미 극동지부경제연구소 부학장												

# 목차

12:30~14:00	<b>오찬</b>
14:00~15:30	<b>세션2   환동해지역의 새로운 성장 엔진 모색</b>
	좌장 <b>미나키르</b> 러시아과학아카데미 극동지부 경제연구소장
	발표 <b>우하오</b> 중국 지린대학교 동북아연구원 부원장
	<b>미무라 미쯔히로</b> 일본 환일본해경제연구소 조사연구부장
	토론 <b>원동욱</b> 한국 동아대학교 국제학부 교수
	<b>바트투르</b> 몽골 몽골국립대 국제관계대학 교수
	<b>칼라쉬니코프</b> 러시아 하바롭스크주변경주 부지사
15:30~15:50	<b>coffee break</b>
15:50~16:00	<b>홍보동영상 상영</b>
16:00~17:30	<b>세션3   기후변화와 동북아지역 대응</b>
	좌장 <b>조용성</b> 한국 고려대학교 식품자원경제학과 교수
	발표 <b>박환일</b> 한국 삼성경제연구소 수석연구원
	<b>베른하르트 젤리거</b> 독일 한스자이델 재단 한국사무소 대표
	토론 <b>천잉즈</b> 중국 지린대학교 동북아연구원 교수
	<b>오키무라 타다시</b> 일본 시마네현립대학 종합정책학부 교수
	<b>틀로흐 노프</b> 러시아연방 상원의원
17:30~17:35	<b>폐회</b>

행사진행 : 중국어, 일본어, 한국어, 몽골어, 러시아어, 영어

## 오프닝세션

개회사 <b>김재효</b> 동북아시아지역자치단체연합 사무총장	9
환영사 <b>바체슬라프 쉬포르트</b> 하바롭스크변경주지사	11
축사 <b>이인선</b> 경상북도 정무부지사	12
기조연설 <b>정태익</b> 한국외교협회 회장	14
특별연설 <b>미셸샤방</b> R20(기후변화대응지역) 의장	18

## 세션1 - 유라시아와 동북아시아지역의 발전적 결합

유라시아 이니셔티브와 신북방정책 <b>성원용</b> 한국 인천대학교 동북아통상학부 교수	23
유라시아 이니셔티브와 몽골의 통로(출구) : 가능성, 전망, 도전 <b>더르프 슈르후</b> 몽골 과학아카데미 국제연구원 원장	26

## 세션2 - 환동해지역의 새로운 성장 엔진 모색

중국 “창지투선도구” 와 “범동해경제권” 연동 개발의 가능성 <b>우하오</b> 중국 지린대학교 동북아연구원 부원장	41
환동해(일본해)지역 협력 이점 가시화의 중요성 <b>미무라 미쯔히로</b> 일본 환일본해경제연구소 조사연구부장	52

## 세션3 - 기후변화와 동북아지역 대응

기후변화 · 기후변동성 위험과 대응 <b>박환일</b> 한국 삼성경제연구소 수석연구원	65
중국, 러시아, 한국의 "골든트라이앵글"에서의 환경협력 <b>베른하르트 젤리거</b> 독일 한스자이델 재단 한국사무소 대표	70

# 오프닝세션

## 개회사

### 김재효

동북아시아지역자치단체연합 사무총장

---

## 환영사

### 바체슬라프 쉬포르트

러시아 하바롭스크변경주지사

---

## 축사

### 이인선

경상북도 정무부지사

---

## 기조연설

### 정태익

한국외교협회 회장

---

## 특별연설

### 미셸샤방

R20(기후변화대응지역) 의장

---

## 개회사

김재효 동북아시아지역자치단체연합 사무총장

존경하옵는,  
 바체슬라브 쉬포트트 하바롭스크변경주 지사님,  
 이인선 경상북도 정무부지사님,  
 정태익 한국외교협회 회장님,  
 미셸 샤방 세계기후변화지방정부기구(R-20) 의장님,  
 그리고 내외 귀빈 여러분 안녕하십니까

먼저, 오늘 동북아자치단체연합(NEAR)이 주최하는 국제포럼에 참석하기 위해 이곳에 자리를 함께 해주신 모든 분들을 진심으로 환영합니다.

그리고 이번 국제포럼이 성공적으로 개최되기 까지 변함없는 지지와 지원을 아끼지 않으신 러시아 하바롭스크 주정부를 비롯한 연구소 등 관련 기관 관계자 여러분들에게도 깊은 감사의 뜻을 전합니다.

이 국제포럼은 연합(NEAR)의 회원지역인 동북아 6개국의 광역지방정부의 대표뿐 아니라, 다른 국가와 국제기구에 소속한 여러 저명한 전문가와 대표들도 참가하는, NEAR사무국이 주관하는 중요한 행사 중의 하나입니다.

지난 2007년 이래, 동북아지역의 발전과 번영을 위한 다양한 주제를 가지고 개최해온 국제포럼은 금년으로서 6회째 맞이하고 있습니다.

많은 전문가들이 ‘21세기는 아시아의 세기’ 라고 하는 가운데, 그 중심에는 세계 3대 경제 축의 하나로 부상하면서 그 비중이 날로 커지고 있는 동북아가 있습니다. 우리가 지향하는 비전으로서 ‘하나 되는 동북아지역, 하나 되는 지역공동체One Northeast Asia Region, One Community’ 라는 대주제로 이번 포럼을 개최하게 되었으며, 새로운 아젠다로 떠오르는 유라시아(Eurasia)의 결속, 환동해 지역의 신성장동력 추구, 기후변화에 대한 지역의 대응 방안을 세부 주제로 삼고 있으며, 이러한 변화속에서 우리가 맞고 있는 ‘도전과 기회’ 를 논의하는 장으로 마련되었습니다.

우리 모두가 주지하시는 바와 같이 동북아시아가 세계의 중심으로 부상하고 있지만, 동시에 지역 내에는 오래되었거나, 새로이 대두하고 있는 문제점들을 다수 내포하고 있는 것도 사실입니다.

지역내의 지정학적 갈등을 해소하기 위해서는 국가 간은 물론, 국가와 상호보완적인 관계인 지방정부간의 교류와 협력이 어느 때 보다 절실히 요청되고 있습니다. 동남아시아에는 동남아국가연합(ASEAN)이 결성되어있으며, 많은 문제들을 극복하고 2015년부터는 완벽한 지역공동체로서 출범하게 된 점은, 우리들 동북아시아에 시사하는 바가 크다고 하겠습니다.

갈등의 해소에는 신뢰의 회복이 무엇보다 중요합니다.

과거 제 2차 세계 대전 이후 유럽에서는 극도로 악화된 국가간의 신뢰 회복을 위해, 대립과 갈등이 가장 심했던 프랑스와 독일은 양국의 지방정부간 1,000 건의 우호교류협정 체결을 목표로 설정하고 이를 달성하였으며, 이는 신뢰회복에 큰 성과로 이어진 바 있습니다.

동북아시아의 갈등을 해소함에 있어서도 이와 다르지 않습니다. 중앙정부간의 협력에 앞서 지방정부간의 교류와 협력의 증대가 필요한 이유이기도 합니다. 다행히 현재, 한중일 3국간만 해도 1,059건의 우호협력협정이 체결되어 활발한 교류를 하고 있습니다.

또한, 동북아시아는 역사적, 문화적 동질성을 가지고 있기도 하지만, 관습과 사고방식, 정치 경제 등 제도적 측면에서 이질성도 많습니다. 이를 해소하기 위해서는 지역공동체 정신과 정체성을 확립해 나간다면 어느 지역보다 발전과 번영을 누릴 수 있을 것으로 믿습니다. 동북아의 중심에는, ‘동북아시아의 지중해’ 라고 할 수 있는 동해(The East Sea/Sea of Japan)가 있으며, 한반도는 지리적으로 그 중앙에서 유럽 지중해의 이태리와 같은 위치에 있으면서 다양한 역할을 할 수 있다고 하겠습니다.

끝으로, 경제적인 상호의존도가 매우 큰 동북아시아는, 이번 포럼을 통해 저명하신 참가자들로부터 다양한 비전, 정책, 경험들을 나누고, 독창적인 아이디어들이 도출되기를 바라며, 교류와 협력의 불가피성에 대한 인식과 대응을 배울 수 있는 기회를 갖기를 진심으로 기원하면서, 모든 참가자 여러분들의 건승을 기원합니다.

감사합니다.

## 환영사

**바체슬라프 쉬포르트** 하바롭스크변경주지사

친애하는 여러분!

러시아 극동의 수도인 하바롭스크시에서 개최되는 동북아시아자치단체연합 국제포럼에 참가해 주신 참석자 여러분, 진심으로 환영합니다!

참고로, 1995년 9월 NEAR 제3회 회의가 하바롭스크에서 열렸고, 당시 회의안건으로 동북아시아 자치단체간 공식협의체인 자치단체연합 설립 및 사무국 설치 협의가 논의되었습니다.

이후, NEAR 제4차 총회가 2002년에 하바롭스크 변경주에서 개최되었고, 2004년에는 하바롭스크 변경주의 발의로 NEAR 변경협력 분과위원회를 신설하게 되었습니다.

오늘 우리가 또다시 저희 지역에서 NEAR 국제포럼에 참석하시고 손님 여러분들을 만날 수 있게 되어 대단히 기쁩니다.

김재효 사무총장님 이하 연합 사무국과의 긴밀한 협조아래 저희들은 가장 알찬 프로그램이 될 수 있도록 노력했습니다.

저는 이번 포럼의 결과가 동북아 지역의 무대에서 새로운 도전에 대응하기 위해 지방정부들의 노력이 하나로 합쳐져 실질적인 결과를 도출하기 위한 공동 솔루션을 개발을 가져오리라 확신합니다.

여러분들의 소망과 앞으로의 동북아 국가들의 발전을 목표로 참가하신 모든 분들의 원하시는 모든 목적을 달성 할 수 있기를 간절히 희망합니다.

## 축사

**이인선** 경상북도 정무부지사

존경하는 쉬포르트 바체슬라프 하바롭스크 변경주 주지사님을 비롯한 회원자치단체 대표 여러분!  
미셀사방 R20이사회의장을 비롯한 내외귀빈 여러분!  
오늘 극동러시아의 중심도시 하바롭스크에서 동북아자치단체연합 국제포럼의 성대한 개최를 매우 기쁘게 생각합니다.

이번 여섯 번째 국제포럼은 동북아를 통해 지역을 보고, 또 세계를 보는! 그래서 평화와 번영의 동북아 시대를 열고자하는 결의의 현장입니다.

참으로 자랑스럽게 생각하며,  
하나 되는 동북아, 하나의 지역공동체를 향한 도전과 기회의 장이 되기를 기대합니다.

별써, 동북아자치단체연합이 출범한 지 18년이 되었습니다. 처음 4개국 29개 단체로 경상북도 경주에서 출범하여 이제는 6개국 72개 단체가 가입한 동북아를 대표하는 국제기구가 되었습니다. 이는 동북아 지역의 공통 관심사를 심도 있게 논의하고 해결하고자 하는 회원 자치단체의 적극적인 참여와 협조가 있었기에 가능했다고 봅니다.

자랑스러운 회원단체 대표 여러분!

세계사적으로 동북아 지역의 책임과 역할이 날로 증대되고 있습니다.  
동북아는 이제 세계사의 당당한 주역으로서 인류의 번영을 이끌어갈 시대적 책무도 주어지고 있습니다. 북미, 유럽과 더불어 세계경제의 한축으로 자리하고 있고, 무한한 잠재력과 발전 가능성이 가장 역동적인 지역으로 세계 어느 지역과 비교해도 뒤지지 않는 잠재력을 보유하고 있습니다.

각 국, 각 지역 고유의 특성과 다양성을 조화롭게 융합할 때 새로운 동북아시대는 열릴 것으로 생각합니다. 동북아가 진정 세계를 역동케 하는 현장이 되기 위해서는 상생과 협력의 시대정신을 되새겨야 할 것입니다. 이를 위해서는 먼저 지방정부 차원의 노력이 선행되어야 합니다.

중앙정부에 비해 이해관계에 비교적 자유로운 지방정부는 인적·물적 교류의 확대가 용이할 뿐만 아니

라, 통합의 기반을 구축해 나갈 수 있기 때문입니다.

그러한 의미에서 우리 연합의 지난 18년은 동북아의 공동 번영을 향한 여정이었습니다.

국가간의 제도화된 협력의 틀이 없는 동북아에서 동북아자치단체연합의 가치는 날이 갈수록 커질 것으로 굳게 믿습니다.

함께 하는 회원자치단체 대표 여러분!

우리의 선택에 관계없이 동북아의 변화는 이미 시작되었습니다. 유라시아, 환태평양, 북방항로로 대변되는 지리적 공간은 분명 새로운 기회요인입니다.  
역설적이게도, 지구촌의 공동 문제인 기후변화로 인한 북극항로의 개발은 동북아의 물류혁명을 예고하고 있습니다.

경상북도는 이러한 국제적 여건에 따라 환동해를 이용한 북방지역과의 통상, 농수산, 항만, 에너지, 관광 등의 협력을 확대하고! 지리적으로 가까운 포항 영일만항을 유라시아 시대와 한반도 통일에 대비해 북극항로 거점항만으로 개발해 나가고자 합니다.

연합의 사무국이 있는 경북의 포항과 러시아 연해주간의 정기여객선 운항! 영일만항-블라디보스톡항간의 물류항로 개설!

특히, 현재는 꿈으로 머물러 있지만 한반도와 일본-러시아-중국 등과의 대륙철도 연결은 동북아 지역의 공동번영을 위해 현실로 만들어가야 할 미래입니다.

시대를 선도하는 대표단 여러분!

혼자 가면 단순한 길이지만 함께 가면 역사가 된다고 했습니다.

저는 모든 일이 만남과 인연으로 이루어진다고 믿습니다.

그래서 오늘 여러분과의 만남을 참으로 자랑스럽게 생각하며 귀한 인연, 소중하게 간직하겠습니다.

이번 자리를 마련해 주시고 환대해 주신 하바롭스크 주지사님과 먼 길 오신 모든 분들의 건승을 기원합니다.

대단히 감사합니다.

## 하나되는 동북아 지역공동체의 도전과 기회

정태익 한국외교협회 회장

동북아시아 지역자치단체연합 사무국이 "하나 되는 동북아 지역, 하나의 지역공동체"를 주제로 개최하는 국제 포럼에서 기조연설을 하게 된 것을 기쁘고 영광스럽게 생각합니다. 특히, 2014년은 러시아 내 고려인 이주 150주년을 기념하는 뜻 깊은 해이며, 1884년 조선(대한제국)-러시아 우호통상조약 체결 130주년이 되는 해이기도 합니다. 따라서 특별한 역사적 의미를 지니고 있는 청마의 해에 열리는 금번 포럼은 희망적이고 발전적인 결과물들을 도출하여 동북아지역의 평화와 번영을 바라는 많은 사람의 기대에 부응할 수 있게 되기를 기대합니다.

그리고 2014년은 제 1차 세계대전 발발 100주년을 맞는 해입니다. 기존 강대국인 영국에 대해 후발주자인 독일이 급속하게 국력을 증대시키면서 강대국간 상호긴장과 두려움을 유발시켜 전쟁이 일어났습니다. 제 1차 대전 종전 이후 국제사회는 국제 연맹을 만들고, 국제적인 군비 축소를 추진하고, 민족자결주의 원칙에 따라 동유럽과 중동에 신생국가들을 독립시키면서 전쟁원인을 감소시키고자 했습니다. 그러나 이와 같은 평화구축 노력에도 불구하고 100여 년이 지난 지금 인류는 전쟁의 위협에서 벗어나지 못했습니다. 최근 여러 요인에 의해 악화되고 있는 우크라이나 사태, 중동지역에서 격화되고 있는 수니파와 시아파간의 분쟁들과 이스라엘·팔레스타인간의 최근 무력 공격사태들은 21세기 질서에서도 여전히 대규모 국제 분쟁 요인들이 잠복해있음을 보여줍니다.

### 동북아지역이 직면한 도전

특히 현재의 동아시아 국가들 간에 전개되는 상황에 눈을 돌리면 정세가 매우 우려스러운 정도로 불안정성을 내포하고 있습니다.

중국이 급속한 경제 성장을 바탕으로 군사적인 투사능력을 확대하면서 기존 강대국 미국의 세계전략과 부딪치고 있습니다. 부상하는 신흥 강대국의 불안감이 결국 상호 전쟁을 유발하게 된다는 투키디데스의 함정을 과연 회피할 수 있을지 주목됩니다. 일본은 이에 대응하는 형태로 그 동안 금기시 되어 온 해병대 전력 보유를 명시하기 시작했고, 집단적 자위권의 용인이라는 루비콘 강도 건넜습니다. 이에 더해 핵개발 정책을 지속하고 있는 북한과, 핵프로그램의 포기를 요구하고 있는 한국과 주변국들과의 경색된 관계가 동북아시아 역내의 잠재적 분쟁 유발 요인 가운데 하나임이 분명합니다.

세계 3대 경제축의 하나로 부상하고 있는 동북아 지역의 국제정세는 앞에서 설명한 바와 같이 국가 간 영토문제, 역사문제, 국가주의 부상과 군비확장 등으로 과거 어느 때보다 불안정성을 보이고 있습니다. 여기에 더하여 지역 내 각국은 저성장, 고령화, 심각한 환경문제 등으로 공통적 안보 과제에 또 다른 어려움을 보태고 있습니다.

동시에 석유, 가스뿐 아니라 셰일가스, 희토류 등 자원·에너지 확보를 위한 각국의 경쟁도 더욱 첨예하게 지속될 전망입니다. 지구 온난화의 여파로 인한 기후변화 문제는 일부 지역에서 물 부족 현상으로 국지분쟁 가능성이 크며, 다른 지역에서 대규모 태풍으로 자연재해를 낳고 있습니다. 따라서 국제질서의 평화 안정을 해치는 이러한 요인들에 대한 철저한 대책과 사전예방이 필요합니다.

1990년 소련이 해체됨으로써 거의 한 세기 가량 지속되었던 동서냉전이 끝나고 세계는 탈냉전과 세계화 시대를 맞이하게 되었습니다. 세계 각국에서는 과거역사와 이념에 얽매이기보다는 미래를 위해 상호 협력함으로써 새로운 아시아를 만들어 나가자는 논의가 활발하게 진행되어왔습니다. 21세기 초 시작된 동아시아 평화지향 지역 질서가, 지난 세기와 같은 갈등과 분쟁의 위협에 직면하게 된 이유는, 21세기가 탈냉전과 세계화와 동시에 세력전이의 위협이라는 이중성을 함께 지니고 있기 때문입니다.

21세기의 이중적 요소를 반영하고 있는 현재의 동아시아의 국제정세는 지역 강대국이 각자의 국익에 따라 제각기 경쟁과 협조를 반복하고 있어 더욱 복잡하게 얽혀있습니다. 동아시아는 탈냉전과 세계화 시대의 기회를 활용하여 공동번영으로 나아가느냐 아니면 세력전이의 위협에 빠져 '신냉전'시대로 돌아가느냐의 기로에 서 있습니다. 기로에 선 동아시아질서 속에서 포럼 참가국들은 세력전이에 따른 대결 구도보다는 평화와 번영을 위한 교류와 협력의 길을 선택하는 것이 바람직한 방향일 것입니다.

동북아지역은 먼저 지적인 바대로 협력적 요소가 부재함에도 불구하고 무역국가라는 공통된 정체성으로 인해 경제적 상호 의존도가 높아지는 현상을 보여주고 있습니다.

박근혜 한국 대통령은 경제 분야에서는 각국 간의 상호 의존도가 높아지는데 정치 외교·안보 분야에서는 되레 갈등이 심해지는 동북아 지역의 질서를 패러독스라고 진단하고 이를 극복하기 위한 처방으로서 동북아평화 구상을 제시하였습니다.

동북아 평화 협력 구상의 성공여부는 여전히 미지수입니다. 정세의 불안정성은 도전이고, 경제 상호 의존성은 기회입니다.

동북아 지역공동체가 실현되기 위해서는 이론적 치밀성과 현실적 처방책의 강도를 높여야 합니다. 또한 "영토 및 정치적 주권의 인정", "분쟁의 평화적 해결", "국제법 존중" 등의 동북아 구범 3원칙을 지키는 것이 지역공동체 형성의 초석을 다지는 일입니다.

### 공동체로 나아가는 기회

동북아에는 이미 정치, 경제, 문화, 사회 등 분야에서 기능적 협력 질서가 구축되어 있습니다. 유럽의 헬싱키 프로세스가 정치적 사안으로 지역안정에 기여했다면, 동북아시아 지역 협력체는 큰 틀에서 정

치문제를 기능적 협력을 통해 해결해 나간다는 점에 합의를 해야 할 것입니다.

철도, 환경, 에너지, 문화, 분야에서의 기능적 협력은 정치적 사안에 대한 선결적 대합의가 이루어져야 그 전이효과가 지속적으로 발전되어나갈 수 있을 것입니다. 다시 말하여, 영토 및 정치적 주권의 인정, 분쟁의 평화적 해결, 국제법 존중이라는 3원칙이 이 지역에서 안보공동체라는 제도를 창출하는데 우선적으로 적용되어야 합니다. 지역공동체의 형성은 사실상 국가 간 공동의 이해관계가 정립되고 이것에 대한 상호이해가 구체화되어야 가능한 것이기 때문입니다. 또한 지역안보공동체는 현실적으로 국가 간 경제적, 문화적 그리고 정치적 유사성 및 통합이 높은 수준으로 이루어져야 가능합니다. 이것은 유럽의 경험에서 관찰된 사실입니다.

이런 맥락에서 통합의 수준을 높이기 위해서는 중앙정부와 지방정부 간의 교류와 협력이 어느 때 보다도 절실히 요청되고 있습니다.

동북아시아가 가지고 있는 공통성과 다양성을 결합시킨 지역공동체 형성에 적극적으로 나서야 할 때가 지금입니다.

이러한 정세의 변화 속에서 개최하는 금번 국제 세미나에서 우리가 맞고 있는 '도전과 기회'에 대해 심도 있는 토의가 이루어질 것과 지역의 공동번영과 평화를 이룩하는 효과적 방안이 도출되기를 기대합니다. 최근에 동북아시아에서는 고무적인 움직임이 감지되고 있습니다.

최근 한국의 박근혜 정부는 아시아와 유럽지역을 상호 연결하여 경제적 통합을 이루고, DPRK의 참여를 자연스럽게 유도하여 동북아시아의 중심에 있는 한반도의 긴장완화를 동시에 이룩하려는 목표를 추구하고 있는 '유라시아 이니셔티브' 정책을 제안하였습니다.

푸틴대통령은 아시아와 유럽을 연계하는 '유라시아 경제공동체 (EEU: Eurasia Economic Union)' 결성을 추진할 뿐만 아니라 러시아와 극동지역의 협력을 도모하는 '신동방정책 (New East Politic)' 추진을 발표하였습니다. 동북아시아 각국 정부와 지방정부는 양 정책간의 접점을 찾기 위한 합당한 역할을 담당하여야 합니다.

이 기회를 활용하여 동북아시아 협력공동체 구축에 관련하여 한국과 러시아의 역할에 대해 저의 생각을 밝히고자 합니다.

한국은 동북아시아 협력이 한반도의 평화와 번영에 중요하다는 인식을 가지고 있습니다. 이러한 상황에서 러시아가 동북아시아에서의 역할을 높인다면 다자안보협력의 발전을 위한 새로운 동력을 제공해 줄 수 있습니다. 러시아는 지구적 차원에서의 외교적 영향력, 중국과의 전략적 협력관계, 북한과의 협력관계 등 이 지역의 평화정착을 위해 기여할 수 있는 여러 자원을 가지고 있습니다. 이 지역에서 안보경쟁이 강화되는 것은 극동지역의 경제적 활력을 제고하려는 러시아의 전략에도 부정적인 결과를 초래한다는 점에서 안보경쟁을 통제할 수 있는 안보질서 구축에 큰 이해관계를 가지고 있습니다.

한·러가 동북아시아 다자안보협력을 위해 같이 노력할 수 있는 객관적 이유는 충분합니다. 다만 이를 위해서는 무엇보다 먼저 양국 사이에 동북아시아 지역 협력의 전망에 대한 공감대를 만들어야 합니다. 동북아시아 평화체제에 대한 대화를 통해 협력이 가능한 영역을 찾아내며 양국 사이의 신뢰를 증진시키는 것이 우선적인 과제입니다.

실천적 영역에서 한반도-러시아 협력의 증진시키는 것에서 돌파구를 찾아야 합니다. 그리고 이를 환동해경제권의 발전구상으로 연결시키는 구상도 필요합니다. 러시아와 한반도의 교통 및 에너지 협력을 증진시키고, 환동해경제권 형성을 위한 새로운 협력을 추진해야 합니다.

한국과 러시아는 '유라시아 이니셔티브'와 '극동개발계획' 등을 각각 추진하면서 협력 공간이 어느 때보다 넓어지고 있는 상황을 적극적으로 활용한다면 한·러 협력의 수준을 높일 수 있을 뿐만 아니라 이를 통해 동북아시아 평화의 새로운 돌파구를 열 수도 있을 것입니다.

이 밖에 최근에 진행되는 동북아시아의 관련국간의 협력을 위한 움직임을 주목하고자 합니다.

우선, 일본은 러시아와의 북방영토문제가 있음에도 불구하고 시베리아개발 사업에 대한 관심을 증대시키고 있습니다. 중국의 동북3성과 극동 러시아지역간의 경제협력 및 개발전략에 대한 공유 논의가 활발하게 전개되고 있습니다.

DPRK는 지정학적 리스크에도 불구하고 나진항을 중심으로 한 중국-러시아-DPRK 간의 3각 협력 사업을 점진적으로 추진하고 있으며 물류와 에너지를 기반으로 한 한국-러시아-DPRK간의 3각 협력에 대해 관심을 표명하고 있습니다.

또한 국익에 바탕을 둔 동북아시아 국가 간의 국익 대립 양상 속에서도, 지방정부간의 교류와 협력이 지속적이고 활발하게 이루어지고 있으며 이는 중앙정부간의 교류와 협력에도 긍정적인 영향을 미치게 될 것입니다. 이러한 맥락에서 본인은 세계 어느 지역보다도 동북아시아의 지방정부간의 교류협력이 활발하게 진행되고 사례가 금번 포럼에서 발표되고 협력 증진 방안에 대하여 구체적인 제안이 나오기를 기대하고 있습니다.

이러한 지방정부간의 풀뿌리 교류 협력은 국가 간의 관계를 보완할 수 있는 매우 중요한 플랫폼이 되고 있습니다. 위기와 기회를 동시에 맞고 있는 동북아시아의 중앙정부간 또는 지방정부간의 교류와 협력을 촉진하기 위해 동북아시아 지역지방정부(NEAR) 사무국이 제6회 '2014 NEAR 국제포럼'을 극동 러시아의 수도 역할을 하고 있는 하바롭스크에서 개최하는 것은 매우 시의적절하고 역사적 의의를 지니고 있다고 생각합니다.

끝으로 2014년 동북아시아 지역 자치단체 연합이 러시아 하바롭스크 변경주와 공동으로 주최하는 국제포럼이 하나 되는 동북아시아 협력공동체가 나아갈 이정표를 마련할 것임을 확신하고 있습니다. 포럼에서 좋은 발표해주시는 전문가 분들과 회의를 준비해주신 모든 관계자들에게 감사드립니다.

감사합니다.

## 특별연설

**미셸샤방** R20(기후변화대응지역) 의장

신사숙녀 여러분,

안녕하십니까, 저는 R20의 의장으로서 NEAR에서 주관한 국제포럼에 참가할 수 있어서 매우 기쁘게 생각합니다. 저는 이번 포럼을 통해 2015 Road to Paris 회의, 그 중에서도 특히 제가 R20와 더불어 10월에 직접 주관하게 될 세계기후정상회담(The World Summit of Region for Climate)의 목적과 성공적인 개최에 필요한 지역단위의 노력에 대해 논의할 수 있기를 희망합니다.

COP21 (Climate Conference in Paris 2015, 2015년 파리기후회의)는 프랑스에서 개최하기로 결정되었습니다. 이 회의의 중요성에 대해선 저뿐만 아니라 여러분들도 잘 알고 계실 거라 생각합니다. 조만간 효력을 상실되는 교토의정서, IPCC의 신간 보고서, 그리고 최근 기후협상의 부진으로 인해 저희는 이를 더 이상 방관하지 않고 효율적인 대응방안을 도출하기 위해 노력했습니다.

더 이상 한 국가가 기후변화의 부담을 책임지는 것이 아닌, 모두가 함께 헌신하는 모습을 보여주어야 합니다.

오늘날 국제기구들은 정부 이하 단위의 소규모 집단들이 서로서로 힘을 모아 전체를 지탱할 수 있는 구조를 형성하므로 해당 집단의 적극적인 참여가 중요함을 강조하고 있습니다. 이러한 체계가 형성되어야만 전세계의 각 지역 및 도시들이 새롭고 신선한 해결책을 제안할 수 있을 것입니다. 저는 이러한 시스템이 국가와 전세계 모두에 이득이 될 것이라고 확신합니다. 더반플랫폼 또한 이러한 이유로 인해 만들어졌습니다.

이러한 이유로 인해 R20는 새로운 녹색경제를 위한 재단을 설립함으로써 각 지역 및 도시를 한데로 모아 운명론에 맞서 싸우고 기후변화에 대처하고자 하는 것입니다. 저희는 기존의 기술로 2050년까지 이산화탄소 배출량을 저감하는 동시에 지속 가능한 에너지를 장려하고, 이와 관련된 직업을 창출 시킴으로써 녹색경제의 성장을 이루어야 합니다.

이것이 제가 R20 의장으로서 본 단체활동에 헌신을 다하는 이유입니다. 아울러 R20 설립자인 아놀드 슈왈츠제네거 전 캘리포니아 주지사 또한 지속 가능한 발전을 위해 헌신을 다하고 있습니다.

R20는 2010년 코펜하겐 회의 결렬 후에 설립되었습니다. R20의 목적은 정부 이하 단위의 단체들이 탄소 배출량이 적은 재생 가능한 에너지 프로젝트를 선별하고 개발하는 것을 원조하는 것입니다.

R20는 이러한 프로젝트들이 착수될 수 있도록 지역단체 지도자들과 협력하고 있습니다. R20는 각 지역들이 녹색경제 시스템으로 전환할 수 있도록 지원하는 협력체입니다. 오늘날 R20는 500여개의 지역으로 구성된 컨소시엄으로 기술 부문의 50여명의 파트너와 녹색금융네트워크 (Green Finance Network) 소속의 105명의 투자자들과 제휴를 맺고 있습니다.

위에서 언급된 프로젝트들은 지역, 사업체, 그리고 공공 및 민간 투자를 통해 개발되며, R20는 정부 이하 조직들이 지속 가능한 발전을 위해 그들의 정책을 실현시킬 수 있도록 최선을 다할 것입니다.

R20는 로랑 파비우스 (Laurent Fabius) 프랑스 외무부 장관의 지원에 힘입어 2014년 10월 11~12일 이틀간 파리에서 열릴 세계기후정상회담을 준비 중에 있습니다. 이번 정상회담은 2015년 파리기후회의 (COP 21)의 성공적인 개최를 위한 초석이 될 것입니다.

세계기후정상회담의 목적은 상향식 접근법을 통해 국가에서 기업에 이르기까지 모든 참여자들이 실행할 수 있는 최고의 정책들을 제안하기 위함이며, 아울러 연구자들과 시민들의 적극적인 참여를 위해 노력할 것입니다.

저는 또한 이 자리를 빌어 18~30세의 젊은이들의 직업 교육을 진행할 국제 이동형 교육프로그램이 발족되었음을 여러분께 알려드리는 바입니다. 해당 프로그램은 녹색사업에 필요한 미래의 직업인 양성에 역점을 둘 것이며, 세계기후정상회담에서 본격적으로 시작될 것입니다.

녹색경제는 앞으로 전망이 밝은 직업들을 만들어 낼 것이며, 저는 녹색경제가 직업창출뿐만 아니라 지속 가능한 해결책을 제시해줄 것이라고 확신합니다.

이번 정상회담은 “Road to Paris 2015”의 긍정적인 아젠다로 적극적이고 진취적인 단체들이 확고한 해결책을 제시하기 위한 공동의 노력을 펼칠 것입니다. Road to Paris는 COP21의 성공적인 개최를 위해 다양한 이벤트를 제공하는 발판이 될 것이며, 저는 저희의 모든 추진 안들이 이러한 맥락 속에서 이루어지기를 희망합니다.

우리는 COP21의 성공적인 개최를 위해 모두 협력해야 할 것이며, 하나의 팀으로서 문제들을 해결해야 합니다. 저는 팀워크 개선을 위해 세계기후정상회담 기간 동안 참여 네트워크들이 함께 어울릴 수 있는 공간을 마련하고자 합니다. 우리는 ORU-FOGAR, The Mexico City Pact, FMDV (글로벌 도시개발 펀드), Metropolis, 지역위원회, ICLEL, AER, NEAR와 같은 기관들과 함께 머리를 맞대고 일할 것입니다. 우리는 앞으로 파리가 기후협상에 필요한 변화를 불러올 수 있는 주춧돌 역할을 할 수 있도록 함께 노력할 것입니다.

지금은 교토의정서 이후 처리 사항보다는 파리에서 개최될 세계기후정상회담에 신경을 써야 할 때입니다. 우리 모두 힘을 합쳐 긍정적인 마인드를 잃지 않기를 바랍니다.

여기 계신 여러분의 존재가 기후변화 문제를 해결할 수 있는 긍정적인 신호입니다. 저는 다음문장을 끝으로 연설을 마무리하고자 합니다. “지금은 과거에 대해 왈가왈부할 때가 아니라 행동으로 실천해야 할 시기입니다. 지금도 변화하고 있는 세계기후를 그대로 방관하지 말고 우리가 동행해야 합니다. 그러면 10월 10~11일 파리 세계기후정상회담에서 모두 뵙겠습니다!

감사합니다.

# 세션 I

## 유라시아와 동북아시아지역의 발전적 결합

### 발표

#### 유라시아 이니셔티브와 신북방정책

성원용 한국 인천대학교 동북아통상학부 교수

#### "유라시아 이니셔티브" 정책 제안 및 연결 통로로서 몽골의 기회, 도전, 향후 전망

슈르후 몽골 과학아카데미 국제연구원 원장

### 토론

#### 유라시아 이니셔티브와 중-러지역 농업협력발전의 심화 확대

리더민 중국 헤이룽장성 동녕화신그룹대표

#### 유라시아: 협력의 이상향인가, 불화의 도가니인가

이마무라 히로코 일본 토야마대학 극동지역 연구센터장

발표자 (1)

## 유라시아 이니셔티브와 신북방정책

성원용 한국 인천대학교 통북아통상학부 교수

2013년 10월 18일 박근혜 대통령은 ‘유라시아 시대의 국제협력’ 컨퍼런스에서 ‘유라시아 이니셔티브’ (Eurasia Initiative)를 제안했다. 그 핵심은 유라시아 지역을 소통·개방·창조·융합의 공간으로 만들어 역내 국가 간 평화를 구축하고 교류협력을 활성화하여 공동 번영하는 유라시아를 건설하는 것이다. 유라시아 대륙을 ‘하나의 대륙’으로 연결하기 위해 우선 대륙을 ‘실크로드 익스프레스’ (SRX: Silk Road Express)로 연결하고, 다음 북극항로를 개발하는 것과 아울러 유라시아 에너지네트워크를 구축해 명실상부한 세계 최대의 단일 경제시장을 형성하자는 제안이다.

그림 1) 박근혜 대통령의 ‘유라시아 이니셔티브’ (2013. 10. 18)



대한민국 외교의 변방에 있던 ‘유라시아’가 그 중심으로 진입하기 시작한 것이다. 그 구상을 실천하는 단초도 마련되었다. 대한민국의 포스코, 현대상선, 코레일 3사가 컨소시엄을 구성하여 그간 북-러간 진행된 TKR-TSR 연결의 시범사업으로서 ‘나진-하산 프로젝트’에 참여하기로 결정했다. 올 7월까지 총 2차례의 현지조사가 실시되었고, 상업적 타당성 검토 완료와 동시에 본격적인 물류사업에 착수할 예정이다. 이로써 ‘5.24 조치’ 이후 단절되었던 남북경협이 비록 우회 간접투자 방식이기는 하지만 재개될 수 있는 계기를 만들었고, 그 동안 논의만 무성했던 남·북·러 삼각협력을 비로소 현실에서 구현할 수 있는 첫걸음을 내디뎠다.

그래도 아직 ‘유라시아 이니셔티브’는 선언적 의미만을 가질 뿐이다. 구상의 성공 여부는 과연 얼마나 현실적인 콘텐츠가 채워질 것인지, 또 관련된 역내 국가들이 얼마나 적극적으로 참여하고, 합의를 통해 행동에 나설 것인가에 달려있다. 그래서 아직은 ‘구상’도 아니고 그야말로 ‘이니셔티브’에 불과한 것이다. 대한민국 입장에서 보면 유라시아적 정체성에 대한 합의가 존재하지 않는다. 또한 대한민국의 발전과 문화의 백터로서 과연 유라시아가 어떤 의미를 함축하는지 내부적 논란이 종결된 것도 아니다. 그러나 이러한 모든 한계에도 불구하고 ‘유라시아 이니셔티브’가 의미를 갖는 것은, 한국외교사에서 처음으로, 그리고 공식적으로 ‘유라시아’를 가리켜 한국의 외교 역량을 투사하는 전략적 협력 공간으로 언급했다는 데 있다. 유라시아의 동쪽 끝 분단된 반도국가 ‘유라시아’의 중심국들을 향해 유라시아 경제공동체 건설을 가속화하자는 메시지를 던졌다는 것은 의미심장한 사건이다.

그렇다고 현실을 과장할 필요는 없다. 냉전과 남북 분단으로 어쩔 수 없이 ‘섬’ 나라의 운명을 벗어날 수 없었던 대한민국이 ‘유라시아’의 일원임을 주장하려면 반드시 넘어가야 할 장벽이 있다. 다름 아닌 북한이라는 협력의 ‘진공’ 상태를 뚫고 나가 러시아, 중국, 몽골 등 북방국가들과 물리적 접경성을 회복하는 것이다. 박근혜 대통령은 유라시아를 ‘평화의 대륙’으로 만들자고 제안하면서 “유라시아와 태평양을 연결하는 관문인 한반도의 평화는 유라시아는 물론 전 세계 평화를 위한 필수적인 조건”이라고 언급하였고, “물류, 에너지, 인적교류를 비롯한 대부분의 협력과제들은 남북관계의 안정과 북한의 개혁·개방 없이는 풀어가기 어려운 과제”라고 밝힌 바 있다. 따라서 이제 남은 과제는 북한과의 관계 정상화로 나갈 수 있는 실천적 대안을 제시하고, 이를 통해 북한의 개혁·개방을 유도하는 것이다.

그래서 지금 대한민국은 신북방정책으로 달려가야 한다. 유라시아와의 지역협력 중에서 한·러 경제협력은 중핵적인 역할을 하고, 그 중에서도 한국의 시베리아 극동 진출은 그 미래를 결정짓는 가늠자이다. 러시아의 신동방정책에 부응하여 어떻게 한국과의 이해관계의 접점을 마련할 것인지, 어떻게 시베리아 극동지역에 대한민국의 경제공간을 개척할 것인가가 관건이다. 그러한 비전과 전략, 목표와 과제를 응축하여 표현하는 것이 바로 ‘신북방정책’이다.

그렇다면 현재의 신북방정책은 과거의 그것과 무엇이 다른가?

첫째, 신북방정책에서 북방은 과거의 이념적 범주(구사회주의권)에서 벗어나 물리적으로 한반도와 접경하고 있거나 근거리에 위치한 북방국가들, 즉 러시아, 중국, 몽골을 포함하여 유라시아의 내륙에 위치한 중앙아시아 국가들을 지칭하는 공간적 개념이다.

둘째, 신북방정책의 목표는 과거처럼 북한을 고립·포위·압박하는 것이 아니라 역내 국가들간 다양한 방식의 양자·다자간 협력을 통해 북한을 개혁·개방으로 유인하고, 이를 통해 북한체제의 점진적이면서도 장기적인 이행과 정상국가화를 달성하는 것이다.

결론적으로 사실상의 ‘섬’ 나라인 대한민국이 남북의 경계를 넘어서야 우리는 비로소 물리적인 측면에서 북방국가들과 접경국이 될 수 있으며, 이것이 충족되어야 시베리아 극동 진출의 도약판을 마련할 수가 있다. 신북방정책은 유라시아로 가는 관문이다. 이 정책이 성공적으로 완수되어야 유라시아로 가는 출로가 열린다. 그 시작은 남북에 가로놓인 빗장부터 다시 여는 것이다.

이런 이유로 신북방정책은 또한 대한민국의 국가전략의 문제이기도 하다.

첫째, 그것은 개방형 복합 국가발전전략을 의미한다. 해양과 대륙의 가교로서 한반도의 지정학적 성격을 복원하고, 북방지역 국가들과 다자적 국제협력(3자·4자 등)을 통해 초국경 북방경제협력 벨트를 구축함으로써 대한민국의 경제공간을 확장한다는 의미이다.

둘째, 분단체제의 극복 및 한반도경제 구축 전략을 의미한다. 북방협력의 잠재력을 극대화하기 위해서는 남북의 긴장·갈등관계를 근본적으로 화해·협력관계의 틀로 바꾸는 패러다임 전환이 필요하다. 이런 의미에서 신북방정책은 통일정책이다. 대륙횡단철도(TSR, TCR, TMR, TMGR 등) 및 Asian Highway 연결을 통해 북방으로 가는 육상교통물류의 ‘진공’ 상태를 종식시키고, 북방국가들과 접경성을 회복하는 대전략이 실현되면 유라시아적 정체성은 공유될 것이다.

이렇게 신북방정책이 함축한 의미를 고려하여 러시아와의 관계 설정을 고민한다면, 그것은 바로 남-북-러 삼각협력의 실행과 직결된다. 남-북-러 삼각협력은 신북방정책의 요체이며, 그것의 실현 가능성을 결정짓는 가늠자이다. 한·러 경제협력의 비약적인 발전은 한국의 대러 직접투자의 증대와 남-북-러 삼각협력의 착수를 전제하고 있다. 이와 관련하여 양국간 물리적(지리적) 공간을 극복하는 노력이 필요하다. TKR-TSR 연결을 통한 철의 실크로드 구축, 남-북-러 PNG 연결, 한-러 전력계통 연계는 바로 이러한 의미를 함축한 3대 Mega-Project이다. 따라서 이들 사업을 검토할 때에는 단순히 경제적인 편익만이 아니라 지전략적·지정학적 국익 증대 차원까지 포괄적으로 고려하면서 접근하는 것이 필요하다. 또한 사업의 성격상 3대 Mega-Project는 논리적 순환구조에 놓여 있어 동시병행 접근이 가장 바람직하며, 상호 연계되어 있기 때문에 융합적·통합적 접근이 필요하다.

3대 Mega-Project는 러시아가 신동방정책을 추진하면서 낙후된 극동지역 개발과 관련하여 중요한 의미를 부여하는 교통, 에너지 부문의 현대화·효율화 과제와 긴밀하게 연관되어 있다. 따라서 이들 사업을 한반도의 차원을 넘어 한국의 극동 시베리아 진출, 나아가 유라시아 대륙 진출을 위한 발판으로 활용하는 접근이 필요하다. 그리고 설사 북핵문제로 인한 교착국면이 장기화될 경우라도 한·러 간의 실질적인 협력을 강화하면서 공동으로 미래 과제에 대비하는 노력이 필요하다.

향후 극동지역에서 한국과 러시아의 경제협력은 더욱 확대·심화될 것이다. 이것은 한국이 극동지역의 풍부한 천연자원, 무엇보다도 에너지, 어류 및 임업자원에 대한 관심이 크기 때문이다. 또한 극동시장에서 앞으로도 오랜 기간 한국이 주요 수입상대국의 하나로 남아 있게 될 것이라는 사실도 분명해 보인다. 다른 한편으로는, 극동지역에서 한국과의 경제협력의 잠재력을 가장 효과적으로 실현할 수 있는 방법은 극동지역의 자원개발 등 수출과 관련된 대규모 프로젝트에 보다 적극적으로 투자 진출을 하는 것이다. 가장 우선적으로는 극동지역의 연료에너지복합체에서 양국간 협력관계를 강화하는 것이다. 이외에도 현대화 전략과 관련된 분야에서 매우 다양한 형태의 협력을 추진할 수 있다. 가공산업의 발전을 위한 대규모 공동 투자 프로젝트 실행, 과학기술 협력과 첨단혁신제품 교류 등이 여기에 해당될 수 있다. 한국 기업이 극동지역의 목재가공단지 건설 및 운영, 호호츠크 해 바이오자원 개발, 첨단 영농기업 건설 등의 프로젝트에 참여하는 것도 유망한 사업들이라 할 수 있다. 또한 최근 확대되고 있는 중소기업의 협력관계에 보다 많은 관심을 기울일 필요가 있는데, 이것은 중장기적으로 교역투자의 획기적인 증대가 바로 광범위한 중소기업간 유대관계 구축에 결정적으로 좌우되기 때문이다.

발표자 (2)

## “유라시아 이니셔티브” 정책 제안 및 연결 통로로서 몽골의 기회, 도전, 향후 전망

더르프 슈르후 몽골과학아카데미 국제학연구원 원장

**요약**- 지리적 특성, 지하 및 에너지 자원, 지역 발전의 미래 등을 고려해 보았을 때 몽골은 유라시아 물류 및 교통의 허브로 발전할 수 있는 무한한 잠재력을 지니고 있는 나라이다. 이것은 몽골의 향후 발전 방향 및 지정학적 문제, 국가 안보와 연결되는 문제이니만큼 몽골정부에서도 많은 관심을 가지고 있다. 한국의 박근혜 정부가 2013년 10월에 아시아와 유럽지역을 상호 연결하여 경제적 통합을 이루기 위한 “유라시아 이니셔티브” 정책을 제안한 것도 유라시아 연결통로의 중심인 몽골 영토에 물류센터를 건설하고자 하는 몽골의 발전 전략과도 정확히 맞아떨어지고 있다.

본 연설문에서는 대한민국의 유라시아 이니셔티브 정책 제안과 몽골의 교통 물류 정책 및 전략과의 연관성, 또는 도전에 대해서 소개하고자 한다.

**키워드:** 몽골 유라시아 이니셔티브 제안, 교통, 물류, 국가 안보, 철도

### 유라시아 이니셔티브 제안이 동북아 협력에 미치는 긍정적 영향

세계 경제 및 정치상황이 최근 몇 년 사이 많은 변화를 겪고 있다. 세계 경제 발전의 축이 동북아로 이동하고 있다. 즉, 에너지 자원 강국 러시아, 경제 강국으로 급 부상하고 있는 중국, 정보기술 분야에서 세계 최고인 한국 및 일본이 21세기의 경제발전 방향을 선도하고 있다. 또한 세계 7대 지하자원 보유국인 몽골 및 경제발전의 새로운 출구를 찾고 있는 북한 등의 나라도 많은 관심을 모으고 있다.

하지만 경제적 관심이 집중되고 있는 아시아태평양 및 유라시아 지역에서 양면성을 지니고 있는 현상들이 일어나고 있다. 긍정적인 측면은 많은 나라들이 시장을 개방하면서 통합적인 교통물류시스템을 개발하는 것을 선호하고 있다는 것이며, 이러한 과정 하에 FTA 체결, 다국가 참여 에너지자원 확보 및 교통물류의 대형 프로젝트 등이 진행되고 있다. 즉, 동북아 국가들은 통합적인 물류교통 네트워크를 개발함으로써 비용 절감 및 경쟁력 강화 등을 추구하고자 하는 입장을 취하고 있다.

이에 반해 시장 및 전략지정학적인 공간에서의 독점, 에너지자원의 확보 등과 관련하여 많은 대립들이 일어나고 있는 것이 현실이며, 최근 들어 여러 요인에 의해 악화되고 있는 우크라이나 사태, 중국-일본-한국간의 영토 분쟁, 중국과 동남아 영토 분쟁 등이 그의 한 예이다. 뿐만 아니라 세계 강대국들이 제안하고 있는 TPP, RCEP 문제와 유라시아의 경제협력회 설립 문제 등과 관련하여 많은 경쟁들이 일어나고 있다. 이러한 현상들은 세계 강국들의 대립을 더욱 악화시킴과 동시에 개발도상국들의 입장을 밝히는 것과, 결정을 내리는 과정에도 악영향을 끼치기 시작하였다. 이것은 기존의 긍정적이고 개방적인 입장, 또는 활발한 협력활동에 문제를 초래하기 시작하였고, “무역 및 입장 차이의 냉전 시대” 를 열게 됨으로써 경제성장이 약한 나라들이 중립적이거나 소극적인 입장을 취하게 만들고 있다.

따라서 동북아 국가들은 지역 자유 무역을 차차 활성화시켜 경제성장을 일으키는 방법으로 유럽연합처럼 대규모 시장을 만들 것인지 혹은 폐쇄적인 입장을 취한 채 이익만을 추구할 건지 결정할 때가 왔다.

러시아와 중국은 경제발전의 속도를 지속화시키고, 일본과 한국은 시장 확장을 위한 새로운 방법을 찾고, 북한은 경제성장을 위한 새로운 시도를 할 필요가 있으며, 몽골은 광산 개발에 기반한 발전방향을 추구하기 위해 교통인프라를 개선할 필요가 있다.

동북아 국가들의 지도자들은 한 단계 발전한 새로운 협력 및 교류를 하기 위해 좋은 제안들을 내놓고 있다. 가장 뚜렷한 예로 대한민국 박근혜 정부가 안전하고 같이 성장하는 유라시아를 만들기 위해 제안한 “유라시아 이니셔티브” 정책이 있으며 이는 큰 의미가 있다고 생각한다.<sup>1</sup> 한국의 박근혜 대통령은 2014년 10월에 서울에서 개최된 “유라시아 시대의 글로벌 협력” 국제회의에서 유라시아를 건설하기 위해서 시장 및 인프라구축에서의 통합적인 공간을 만들고, 최첨단 기술을 도입하며, 부가가치를 창출해야 함을 강조하였으며, 이때 동북아 국가들간의 상호 이해관계 및 신뢰를 돕는 몇 가지 제안을 한 것이 세계 각국의 관심을 끈 바가 있다. 이 때 세계 무대에서 유라시아 통합 시장을 개발하고, 교통, 에너지자원의 통합 네트워크를 만들어야 한다는 것이 주 포인트였다. 한국 정부는 한반도에서 유럽까지 연결되는 도로, 철도, 수로망 건설을 희망하며 부산에서 북한, 러시아, 중국, 중앙아시아를 거쳐 유럽까지 가는 초고속 도로망을 2-3개의 주요 스테이션과 같이 건설하자는 제안을 하였다. 세계 최대의 에너지자원 보유국과 에너지 수요국이 공존하는 이 지역에서 지역적 특성을 고려한 즉, 에너지자원 보유국들과 유라시아 에너지, 석유, 가스의 통합 네트워크를 개발하기 위해 적극적으로 협력하기를 제안한 것이 동북아 국가들의 관심을 끌었다. 한국 정부는 유라시아 지역에서 대규모 시장네트워크를 건설하게 되면 교통 물류 비용 절감, 물가 안정 등의 긍정적인 영향들이 발생할 것을 강조하였으며, 더불어 내륙국가들이 새로운 발전정책을 세울 수 있을 뿐만 아니라, 경제성장이 침체되고 있는 일본, 한국 등의 나라에도 큰 변화가 일어날 것이라고 판단하였다. 유라시아 이니셔티브 제안을 성공적으로 실현시키기 위해 가장 먼저 동북아 국가간의 신뢰를 형성하는 것이 필요하며, 이 때 이들 국가는 평화와 발전을 위해 적극적으로 힘쓰는 것이 중요하다고 생각한다. 신뢰를 형성하는 것은 핵개발 문제를 어떻게 해결하느냐와 연관이 있으며, 이 때 남북한 및 러시아, 또는 남북한 및 중국간의 3자 협력도 매우 중요하다.

박근혜 정부의 제안을 많은 국가들이 긍정적으로 받아들였으며, 실행 가능하다는 것을 증명하는 행동의 일환으로서 동북아 국가들간의 2자 및 다자 회담 협력이 활성화되었다는 점이다. 가장 먼저 러시아의 극동지역에서 경제 및 외교 정책이 활성화되고 있다는 것을 언급하고 싶다. 러시아는 중국과 지난 5월에 10년간 검토해온 천연가스 공급과 관련된 계약 체결이 성공적으로 완료되었다. 러시아는 30년간 4조 달러에 달하는 천연가스를 공급하기로 하였다. 러시아와 세계 최대 천연가스 수요국인 일본의 관계에 많은 국가가 주목하고 있으며, 오는 9월에 이 두 국가간의 에너지자원 대형 계약이 체결될 전망이다.

러시아의 동북아를 겨냥한 에너지자원 시장 확장 정책에는 한반도의 문제가 큰 연관을 갖는다. 러시아 정부의 외교 정책의 새로운 방향은 남북한 및 러시아 협력을 발전시키는 데에 큰 변화를 초래할 것이라고 기대하게 만들고 있다.

<sup>1</sup> 2013 Eurasia Initiative, Global Cooperation in the Era of Eurasia, <http://www.kiep.go.kr/eng/publications>

남한은 러시아의 아시아에서의 3대 무역 상대국 중 하나이며, 2012년 투자규모는 190억 달러에 달하였다.<sup>2</sup> 러시아 푸틴 대통령은 한국정부의 “유라시아 이니셔티브” 정책을 제안한 직후 즉, 2013년 11월에 방한 하였으며, 이 때 한반도에서 러시아의 극동지역 시베리아까지 철도를 건설하여 가스, 에너지 공급망 확충에 대해서 의견을 나눈 바가 있다. (The Look East Policy of President Putin and the Eurasia Initiative of President Park) 푸틴 대통령의 이러한 외교정책은 한국의 박근혜 정부의 입장과도 잘 맞아떨어지고 있으며, 2008년도에 체결된 “전략적 협력 파트너십” 을 새로운 단계로 개선시켰을 뿐만 아니라, 한반도를 거친 에너지자원 및 인프라구축 대형 프로젝트들이 시작되는 데에 큰 보탬이 되고 있다.

러시아-북한간의 무역, 경제협력이 최근 몇 년 사이 급속도로 발전하고 있다. Interfax 에 의하면 2014년 6월에 블라디보스토크에서 개최된 러시아-북한의 회담에서 양국간의 무역, 투자와 관련하여 중요한 안건들이 소개되고, 향후 협력에 대해서 심도 있게 논의되었다. 본 협약에서는 무역 시 통화를 루블화로 하기로 함으로써 러시아 투자자들에게 유리한 조건들이 주어졌다. 극동 지역 개발부 총리 A.Galyushka 는 그 협약에 대한 기대로 무역량이 2013년의 112백만 불에서 400-500백만 불로 증가할 것이라고 하였다.<sup>3</sup>

중국의 시진핑 주석은 2014년 7월에 한반도 방문을 북한이 아닌 한국으로 한 것을 많은 나라들이 의미 있게 보고 있으며, 이는 한편으로 “유라시아 이니셔티브” 정책 제안이 적극적으로 실행되고 더 나아가 북한에 지정학적인 압박을 줄 것이라고 외부 언론들은 보도하였다.

**연결 통로로서 몽골의 기회, 도전, 향후 전망**

한반도 핵 문제, 중국의 영해 분쟁 등이 아직도 떠들썩하고 있지만 위에서 언급했던 것처럼 동북아 지역에서 2차 및 다자 무역 협정이 이루어지고 있는 것은 몽골이 앞으로 유라시아로 뻗어나가는 교통인프라를 확충하는 데에 큰 기회로 작용할 것이라고 기대하고 있다. 최근 몇 년 동안 몽골은 러시아, 중국, 한국, 일본, 북한 등의 이웃 국가들과 교통 물류 및 에너지개발과 관련하여 많은 협정을 맺기 시작하였다. 몽골 정부는 이번 8, 9월에 예정되어 있는 중국 및 러시아 대통령의 몽골 방문에 큰 의미를 두고 있으며, 특히 이들 국가를 거쳐 제3국가에 광물을 수출할 수 있는 유리한 조건들에 대해서 논의할 계획을 가지고 있다. 몽골정부는 최근 5년 동안 철도 및 도로 건설, 발전소 개발 등 기본 인프라를 구축하기 위해서 범국가적으로 다양한 사업을 시행하고 있다. 또한 신국제공항 건설 사업이 적극적으로 시행 중에 있으며, 물류교통 확충 문제가 가장 큰 이슈로 남아 있다.

몽골은 전국 통합 도로망을 건설한 후 이를 대륙 국가들과 연결할 기회를 가지고 있다. 몽골은 최근 몇 년 동안 도로 및 철도 인프라의 부족 및 낙후로 인해 무역 확장, 외국인 투자 유치 등에 어려움을 겪기 시작했으며, 석탄, 철광석 등의 주요 수출품 가격 인하로 경제 위기에 달하고 있다. 몽골 통계청에 따

<sup>2</sup> Russia to boost economic ties with South Korea, English.news.cn 2013-11-13  
<sup>3</sup> Russia and North Korea deepen ties, http://www.nknews.org/2014/06/russia-and-north-korea-deepen-ties/

르면 2011년 몽골 무역량이 1억140만 불에서 2013년 1억06만 불로 축소되었으며,<sup>4</sup> 무역량 및 수출량이 크게 줄어든 이유는 주요 수출품의 세계 시장에서의 가격 인하 때문이었다. 예를 들어, 석탄수출량이 2013년에 전년대비 230만톤 줄어들어 1,820만톤, 수출합계가 전년대비 8억불 줄어 11억 100만불로 감소했다.<sup>5</sup> 몽골개발 은행 및 몽골은행에 따르면 몽골 직접 투자규모가 2012년에 44억불에서 2013년에는 2배로 준 22억불이 되었으며, 2014년 상반기에는 70%가까이 줄어든 것으로 나타났다.

몽골 정부는 최근 5년 동안 에너지 자원, 철도, 도로망 확충을 위해 다양한 사업을 진행하고 있다. 몽골은 넓은 영토를 가지고 있지만 에너지자원, 도로망이 발전되지 않아 이 분야의 투자 및 개발이 중요 시되고 있다. 사업 첫 번째 단계에서는 몽골 전국에서 도로망을 건설함으로써 산업도시 및 광산 도시들을 국경과 연결하는 사업이 이루어져야 한다. 그 다음 단계에서는 이웃 국가와의 도로망과 연결하는 사업이 이루어져야 하며, 이를 위해서 국경도시를 개발하고, 세관 및 출입국 관리를 강화하는 등 관련 규정을 정의할 필요가 있다고 보고 있다. 물류 교통망 및 고압 발전소 건설 등은 현재 논의 중에 있다. 몽골에서의 사업 1, 2단계에서 도로 건설 사업이 전국적으로 비교적 잘 진행되고 있으나 철도 및 발전소 건설 사업은 남쪽에서 이제 시작 단계에 있다. 몽골 정부는 2016년까지 몽골 전 아이막(Aimag) 및 대도시를 국경 도시와 포장도로로 연결하는 목표를 세우고 사업을 진행하고 있다 또한 최근 3-4년 동안 몽골 정부는 전국 통합 도로망으로 АН4(올란바이샨트-야란), АН3(알탄보락-



그림1

자밍우드), АН32(흐드-고비슈베르) 3개 노선의 고속도로 건설을 계획하고 있다 현재 몽골 경제의 원동력으로 광산개발이 떠오르고 있으며, 광산개발 및 수출을 위해 전국 통합 도로망

<sup>4</sup> Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013, p-83  
<sup>5</sup> Monthly bulletin of statistics, NSO, Mongolia, 2013 December, p-88

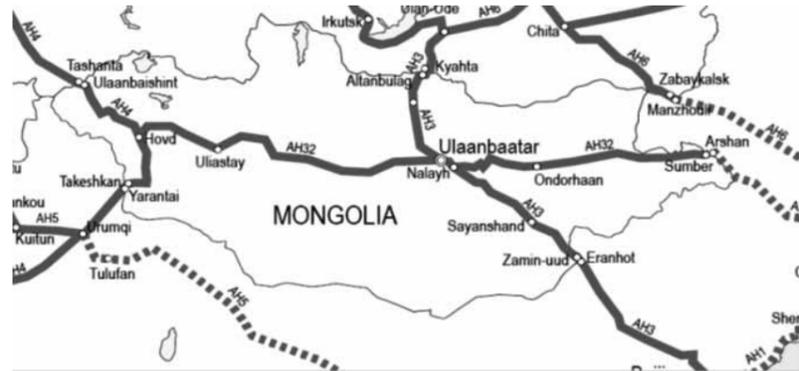


그림2 몽골 전국 통합 도로망 연결 노선

의 건설이 중요시되고 있으며, 이웃 국가들과의 도로망 연결 준비를 위해 관련 규정 및 법령을 개정하고 있다. 2010년에 몽골정부에서 철도 교통에 관한 정부 정책을 수립하고 단계별로 철도건설 사업계획을 제시하였지만 지정학적인 분쟁 및 투자 환경에 관한 각종 문제들이 발생하여 사업이 지체되고 있다. 이와 같은 분쟁을 해결하고 철도 건설 사업을 가속화시키기 위해 몽골정부는 2014년 6월 18일에 “철도 건설에 관한 정부 정책” 의 시행을 관리 감독하고자 국회에 관련 안건을 제출하였다.



그림3 몽골 철도 건설 현황

본 안건에는 몽골정부는 중국과 교통물류 협정을 맺어야 함을 강조하여 몽골-중국의 국경 관리 및 몽골에서 앞으로 이용하게 될 중국의 항구 개수 확대, 중국 영토를 통과하는 몽골 물류의 장기적인 계획현황, 노선, 물류량, 세금, 기타 문제에 대한 내용이 포함되었다. 또한 새로운 철도 건설에 관한 문제를 다음과 같이 해결해야 한다고 언급하였다.

몽골정부는 중국정부와 교통물류 협정을 맺었을 경우 타완톨고이-가순소하이트, 사인샨프-자밍우드, 후우트-비칙트행 선로폭1435mm 의 새로운 철도, 아르츠소오리-에르프네트, 타완톨고이-사인샨프-바론오르트- 후우트-초이발승, 후우트-누르룩행 선로폭 1520mm의 새로운 철도 건설이 각각 가능하다고 보았다.

호주의 Aspire Mining Ltd 가 몽골 북쪽에서 석탄 개발을 하게 됨으로써 2010년 정책 수립에 포함되지 않았던 아르츠소오리-에르프네트행 철도 건설이 새로 계획되었다. 이뿐만 아니라 러시아의 Tuva에서

엘레게스트 광산의 석탄을 몽골을 거쳐 중국으로 수출하기를 희망한다고 몽골 정부측에게 입장을 밝힌 바 있다.

위의 사업이 계획대로 진행될 경우 몽골 철도망은 남에서 북으로 3개의 철도노선, 서쪽에서 동쪽으로

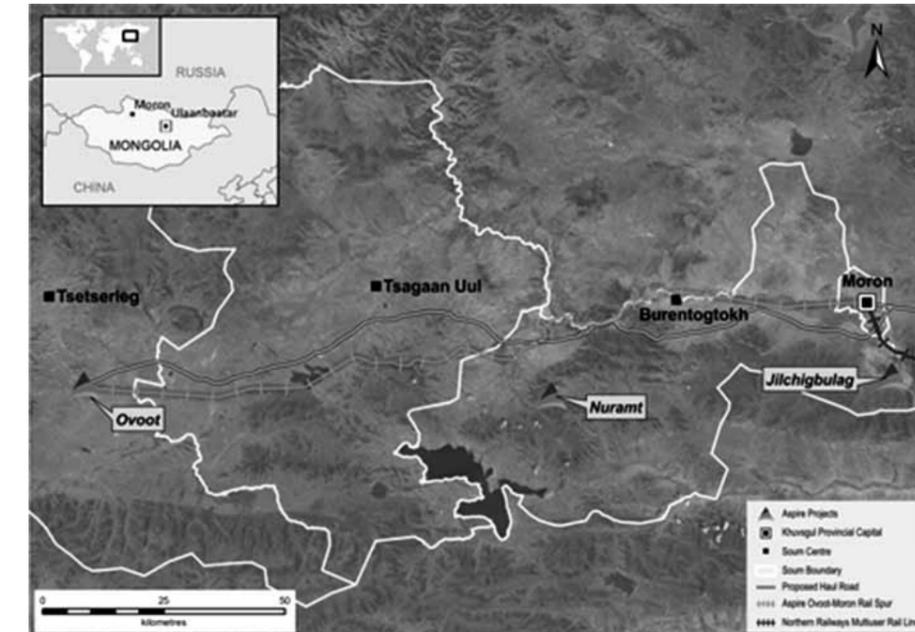


그림4 오보이트 광산에서 무릉까지 건설될 철도 노선

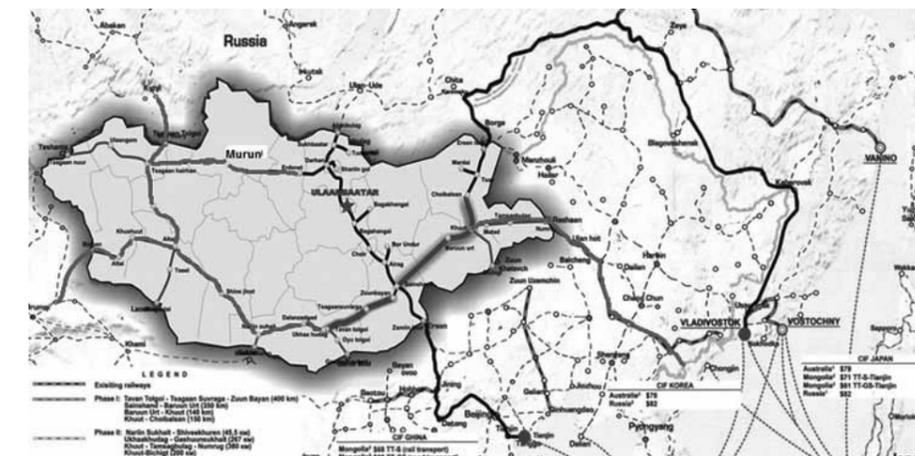


그림5 새로운 철도 건설의 노선 현황

1-2개의 철도노선이 건설될 예정이다. 이럴 경우 한국 정부에서 제안한 “유라시아의 이니셔티브” 정책이 시행되는 데에 몽골의 역할도 중요하게 작용될 것으로 기대하고 있다.

한국 열차가 몽골을 통과하여 유럽으로 갈 경우 러시아행 2개의 노선, 중국행 1개의 노선이 가능하게 되며, 이들 3개의 노선은 시간과 비용 절감하는 데에 크게 도움을 될 것이라고 판단된다.

하지만 한국정부에서 제안한 유라시아의 이니셔티브 정책이 성공적으로 진행되고, 지역 시장 확산 및 통합 물류시스템이 개발되기 위해서는 가장 먼저 한반도 핵 문제가 해결되어야 할 것이다. 세계 시장에 북

물가 상승, 선로 폭의 차이, 각종 자연 재해, 법적인 환경, 강대국들의 경쟁 등으로 인해 많은 어려움이 발생하고 있지만 상호 이해관계 및 신뢰를 형성하게 되면 이러한 문제들이 손쉽게 해결될 수 있다고 보고 있다.

몽골정부는 지정학적인 문제 및 경제적인 악 요소들을 성공적으로 극복하고, 교통 물류 통합 시스템을 건설하게 되면 동북아 국가뿐만 아니라 지역발전은 물론 세계 경제 발전에 큰 이바지할 것이다.

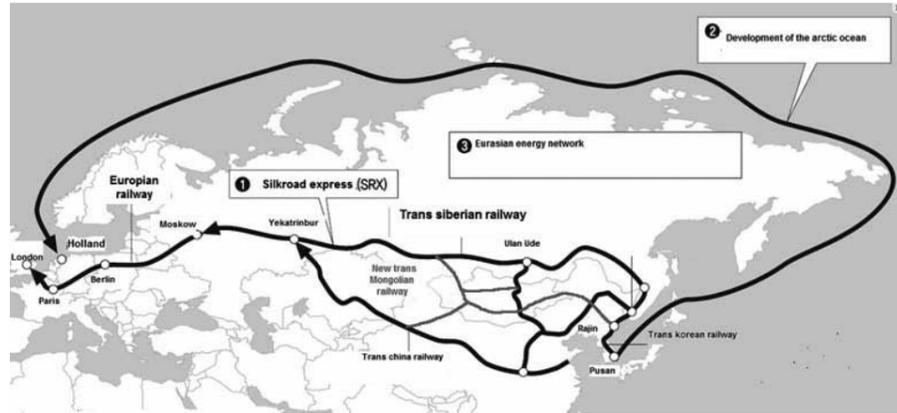


그림6 유라시아 고속열차의 몽골통로

한을 참여시킴으로써 정치 및 사회적 안전을 확보하고, 책임감 있는 사업 파트너로 만드는 것도 핵 문제를 해결하는 하나의 방법이 될 것이다. 몽골정부는 동북아 국가들과 신뢰를 형성하고, 외교 협력을 강화시키기 위해서 다양한 노력을 하고 있으며, 몽골 대통령 체엘벡더르찌가 “울란바타르에서의 논의” 라는 주제 하에 동북아 국가들간의 협력 메커니즘을 제안한 바가 있다.

이 제안은 국가 대 국가뿐만 아니라 사업자간, 또는 일반 시민들간의 협력 및 교류를 활성화시키는 데에 목적을 두었다. 몽골 대통령의 이와 같은 제안은 “유라시아의 이니셔티브” 정책과 매우 잘 맞으며, 동북아 국가들간의 협력 및 신뢰를 형성하는 데에 큰 도움이 될 것으로 기대하고 있다

**결론**

몽골의 경제 발전 및 국가 안보, 국민들의 권익을 보호하기 위해 저렴한, 빠른 도로망을 건설하는 것이 매우 중요하게 떠오르고 있다. 이를 위해 도로 건설뿐만 아니라 에너지자원 개발을 동시에 함으로써 이웃 국가들과 협력을 강화시키고, 국제 물류센터 및 최첨단 시설 등을 건설할 필요가 있다고 보고 있다. 따라서 몽골정부는 석유 가공공장, 화력 및 태양 발전소, 철도 및 도로 건설 사업 등을 계획하여 이웃 국가들과의 협력 하에 2개의 물류 환승센터를 3개의 노선으로 건설할 계획을 세웠다.

이 중요한 시점에 한국의 박근혜 대통령이 “유라시아의 이니셔티브” 정책을 제안한 것은 시기상으로 매우 잘 맞아떨어지고, 앞으로 몽골-한국간의 철도 건설 및 물류교통이 한 단계 발전할 수 있는 계기가 되었다.

또한 몽골정부는 중국 및 러시아와 외교 교류를 강화시키고 위해 다양한 노력을 하고 있는 것은 몽골의 경제 발전을 가속화시키고, 세계 시장에서의 자리매김을 할 때 긍정적으로 작용하게 되었다.

토론자 (1)

**유라시아 이니셔티브와 중-러 지역 농업협력발전의 심화 확대**

리더민 중국 헤이룽장성 둥닝화신그룹대표

중국과 러시아의 농업 협력은 그 유래가 깊다. 일찍이 19세기 후반, 러시아 극동지역의 남쪽에 대량의 중국 농민을 모아 땅을 경작하게 하였으며, 1950년대에는 구소련 정부가 전문가 대표단을 중국 헤이룽장성으로 파견해 당시 중국에서 가장 큰 규모의 국영농장인 “우의(友誼) 농장”의 설계와 건설을 도왔다. 최근에는, 러시아 극동지역 대 개발과 중국 “우주추취(走出去):밖으로 나아간다” 발전 전략에 따라, 중국자본의 대 러시아 농업투자협력이 박차를 가하고 있다.

통계에 따르면, 현재 중국 헤이룽장성에서 러시아에 진출한 농업경영 기업이 150여 개로, 농업협력개발면적이 750만묘(1묘=666㎡, 약50만 헥타르), 곡물생산량이 170만 톤에 달한다. 러시아에 소개하는 농업기업 개발의 규범화를 위해 2012년 10월 헤이룽장성 인민정부는 “헤이룽장성 대 러시아 농업산업협회”의 성립을 비준했다. 협회는 중국-러시아 농업협력경영의 법규준수 및 상호보완, 윈윈전략을 제창하며, 업계자율, 정보교류, 컨벤션 홍보, 상호이익협력 등을 중점 업무로 추진하고 있다. 현재, 이미 100여 개의 기업이 회원으로 가입하였으며, 국외 경작구역은 주로 러시아 극동지역에 분포한다. 경작물로는 대두, 옥수수, 밀, 쌀이 있고, 가축 사육 및 가공이 주로 이루어지고 있다. 경작 면적은 600만 묘에 달하며, 중국의 재 러시아 경작지 면적 중, 82%는 헤이룽장성 출신 기업이 차지하는 등 현재 중-러 농업협력의 주요 원동력이다. 그 중, 둥닝화신그룹이 투자 건설한 중러(연해변경주)현대농업산업합작구는 현재 중러 농업프로젝트 중 가장 큰 규모로, 구매 혹은 임대한 경작지 면적이 102만 묘에 달하며, 현지인 300명을 고용하고 있다. 일자리 창출 및 최근 3년 1.5억 루블의 세금을 지불하는 등 경영 “현지화”를 구현하며, 사회적 기업으로서 현지 정부와 주민의 지지를 받고 있다.

중-러 지역 농업협력은 양측 모두 각자의 장점을 가지고 있어 광범위한 발전의 가능성을 보여준다. 먼저 정책적 이점이다. 중국, 러시아 양 국가의 원수는 공동으로 <중-러 극동 및 동시베리아지역 협력계획요강>을 비준하였으며, 농업은 우선적인 투자협력 영역으로 채택되었다. 2014년의 <중국-러시아 연합 성명>에서도 농업협력의 확대와 농산품 무역 및 농업 생산 투자 조건의 개선을 언급한바 있다. 또한, 2013년 러시아는 극동지역의 농업 국제협력을 중요 내용으로 하는 <극동 및 바이칼지역 사회경제발전 국가 계획>이 실시되었다.

두 번째는 지리적인 이점이다. 중국, 러시아 양국간의 4000km가 넘는 국경선 중, 헤이룽장성에 접해 있는 국경선이 3000km에 달한다. 헤이룽장성은 러시아의 아무르주와 유대인 자치주, 하바롭스크변경주, 연해변경주, 자바이칼변경주와 맞닿아 있으며, 15개의 국경 포트(ports)가 연결되어 있고, 비슷한 자연조건과 기후환경을 가지고 있어 지리적 우세함이 아주 두드러진다.

세 번째로는 중국 헤이룽장성이 농업강성이라는 점이다. 헤이룽장성은 중국 최대의 상품 곡물 생산기지로서 중화인민공화국 성립 후, 최초로 기계화 농장을 구현한 지역이며, 세계 일류의 경작관리 시스템인 “헤이룽장 개간(開墾)지구”도 위치하고 있다.

중-러 지역농업협력의 추진과 중-러 농업협력의 창조적 발전 및 수준향상을 실현하기 위하여, “헤이룽장성 대 러시아 농업 산업 협회”는 이미 건설되어 있는 중러(연해변경주)현대농업산업협력구의 기틀 위에서, 협회 기업이 러시아 극동지역인 유대인 자치주, 아무르주, 자바이칼변경주, 하바롭스크변경주에 다시 3~4개의 중국, 러시아 정부가 지지하는 농업산업합작구 건설에 힘을 보태고 있다. 이는 중국의 농업투자기업을 유치하여 중러농업협력시범구역을 조성하고, 궁극적으로는 유라시아지역의 식량안보와 중-러 양국간의 영원한 우정에 기여하고자 함이다.

토론자 (2)

## 유라시아: 협력의 이상향인가, 불화의 도가니인가

이마무라 히로코 일본 토야마대학 극동지역 연구센터장

중국은 현재 주변국과 경제교류를 활발하게 펼치고 있다. 특히, 중국의 서북지역에서는 ‘서부지역 대 개발’ 과 더불어 교류를 활성화시키려고 한다. 세계2위의 경제대국으로서 주변 국가와의 경제관계 강화는 당연한 이치이나, 때로는 너무 서두르고 있는 것은 아닌지 우려가 될 정도이다. 주변국가와 경제 교류수단 중 하나가 ‘실크로드 경제벨트’ 이다. 이는 단순히 교통회랑이 아닌 경제회랑이라고 볼 수 있다. 예를 들면 중국은 카자흐스탄과 신장웨이우얼 자치구 칼가스(CALGAZ)의 국경을 넘은 경제합작지역구로 건설할 것을 2005년에 합의하였고 경제교류를 활성화하고 있다. 하지만 다른 한편으로 이는 한족(漢族)과는 다른 동일민족이 국경을 사이에 두고 협력하는 것을 의미한다. 또한, 중국 내에서 중앙아시아를 지나 유럽을 통과하는 회랑이기도 하며, 2013년 4월에 쓰촨성 청두(成都, 성도)와 폴란드를 연결하는 철도도 완성했다. 청두는 ASEAN에서 오는 열차도 들어올 수 있고, 동남아시아에서 유럽까지 육로로 연결되게 된다. 또한, 중국은 아프리카 경제회랑 건설도 목표로 하고 있어, 유럽과 연결되고자 한다. 그리고 ‘바다 실크로드’ 차원에서 북극해항로와 일본해(동해)항로에도 주목하고 있다. 반면, 러시아는 카자흐스탄, 벨로루시와 관세동맹을 결성하여, 장차 가맹국을 넓혀나가 ‘유라시아 연합’ 을 형성하고자 한다. EU의 입장에서 보면, 이는 러시아가 소련 부활을 지향하는 것으로 보는 건 아닐까. 동유럽, 발트3국, 우크라이나로 서서히 그 영향력을 동쪽으로 뻗고 있으며, ‘동방 파트너십’ 구상을 주장하던 EU 입장에서는 새로운 ‘위협’ 이다. 우크라이나문제를 필두로 러시아와 EU의 대립이 급진화되고 있다. 우크라이나문제로 인해 실제 대리 전쟁(Proxy war)도 일어나고 있다.

또한, 2001년에는 중국, 러시아, 카자흐스탄, 우즈베키스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄 6개국에서 상하이협력기구<sup>1</sup> 가 결성되었다. 무역촉진과 인프라정비, 금융 및 농업협력 등 경제협력을 주로 하고 있으나, 테러에 대한 투쟁 등에도 주목하고 있다. 중국과 러시아는 4000키로가 넘는 국경선을 접하면서 상호간의 충돌도 있었고, 40년 가까이 이데올로기 측면에서 대립도 있었다. 하지만, 1990년 이후, 특히 시진핑 정부가 된 이후부터 유럽과 미국으로부터 인권문제로 비난을 받고 있는 같은 국가 입장에서 두 나라는 급격하게 가까워지려고 한다.

이러한 상황하에 중국과 러시아는 현시점에서는 협력관계를 강화하고 있지만, 중국이 이 지역에 대한 영향력을 강화하면 중국과 러시아는 재차 대립하는 관계가 될 수도 있다. 그렇게 되면 EU도 개입되어, 구소련과 각국을 둘러싼 3파 계쟁(係爭)의 가능성도 있다.

한국도 유라시아 이니셔티브를 주장하며, 유라시아의 ‘랜드 브릿지(Land Bridge)’ 로서의 역할을

<sup>1</sup> 2004년에는 몽골이, 2005년에는 이란, 인도, 파키스탄이 준가맹국이 됨.

하고자 한다. 이를 실현하기 위해서는 북한 문제를 비롯한 안전 보안상의 문제 및 자금 문제 등 극복해야 하는 과제는 많으나, 물류 발전을 촉진하게 될 것이다(1980년대에는 중국 다롄(大連)이 유라시아 대륙의 ‘랜드 브릿지’ 가 되고자 했으나, 30년이 지난 지금도 실현되지 못함. 이처럼 실현시키는 것은 매우 어려움).

일본도 지정학적 요충지이며 테러 전쟁의 중요거점으로서 중앙아시아국가를 지원하고 있다. 중앙아시아 독립 이후 30억 달러에 달하는 금전적인 지원을 한바 있으며, 2014년에도 엔화차관으로 키르기스에 제공했다. 일본과 중앙아시아 각 국가간의 관계는 중국에 비하면 작으나, 일본의 이런 움직임은 중국의 신경을 곤두세우게 한다. 중국은 주변국과의 외교에 있어서 ASEAN이 정문이고 중앙아시아가 후문이다. 중국 과 ASEAN국가간 관계는 예를 들면, 2010년부터 경제협력 기본협정이 본격적으로 시작되어 무역 및 투자 측면에서 순조롭게 증가되고 있으나, 한편으로는 베트남 및 필리핀 등 분쟁이 여전히 해결되지 못하고 남아있다. 또한, 일본(미국)간 외교적 흥정이 지속되고 있다. 즉, 정문에서는 전쟁이 일어나고 있고, 후문에서는 일본이 세력을 확장한다고 판단하여 중국은 경계를 하고 있는 것이다. 중국 내 후문에 가까운 지역에서는 민족문제를 떠안고 있다.

기원전에 열린 실크로드는 무역을 하기 위해 캐러밴(caravan)을 통해 많은 어려움을 헤쳐나갔을 것이다. 평화목적이 아닌 통행을 허용했을 수도 있을 것이다. 현재 실크로드의 목적은 평화지향의 경제회랑이지만, 관계자들간의 균형이 깨졌을 때 또는 어느 한쪽이 뜻을 굽히지 않고 주장한다면 그 평화는 깨질 것이며, 현재 이미 그렇게 되었다. 자원부존(賦存) 및 민족문제 등 그 양상은 훨씬 더 복잡해졌다. 이상론적 사고일 수 있으나, 자원개발의 투자 또는 지원을 하려면, 그 지방의 고용을 창출하고 그 지역 경제에 환원되어야 한다. 그렇게 해야 중국에서 주장하는 ‘중국의 꿈’ 인 대외적인 Win-Win관계가 형성된다. 중국 중심의 실크로드라고 할지라도 이 원칙은 굽힐 수 없을 것이다. 물류에도 분쟁이 발생하면 정체된다.

외교정책 중에 지방자치단체가 짊어지는 부분은 적다. 하지만 국가를 넘어, 예를 들면 지역 경계선을 접하고 있다는 점에서 서로 이해해간다면, 이는 국가를 한발 더 승화시키게 되며 나아가 동북아시아차치연합의 활동이 한층 더 활발해 지고 그 역할도 중요해질 것이다.

일본이 이 지역에 지원함으로써 관계국의 이해관계가 분쟁을 일으켜서는 안 된다. 어려운 방책이나 분쟁을 쿨 다운시킬 수 있도록 지원하는 것이 중요하다.

# 세션 II

## 환동해지역의 새로운 성장 엔진 모색

### 발표

중국 “창지투선도구” 건설과 “환동해경제권” 연동 개발의 가능성 분석

우하오 중국 지린대학교 동북아연구원 부원장

환동해(일본해)지역 협력 이점 가시화의 중요성

미무라 미쯔히로 일본 ERINA 조사연구부장

### 토론

중국의 ‘창지투 개발계획’ 과 환동해경제권 활성화에 대한 한국의 견해

원동욱 한국 동아대학교 국제학부 교수

환동해지역 협력 이점 가시화의 중요성

바트투르 몽골국립대 국제관계대학 교수

발표자 (1)

## 유라시아 이니셔티브와 신북중국 “창지투선도구” 건설과 “환동해경제권” 연동 개발의 가능성 분석방정책

우하오 중국 지린대학교 동북아연구원 부원장

2009년 8월 31일, 중국 국무원은 <중국 두만강 지역 협력개발 계획 요강·지린성의 창춘, 지린, 투먼을 우선 개발구역으로 지정>(이하:계획요강)을 비준했다. 이는 중국 정부가 비준한 첫 번째 국경지역 개발계획인 동시에 두만강 지역 협력 개발이 중국의 국가적 전략으로 승격된 최초의 사례이다. “계획요강”의 비준 이래, 창지투선도구(長吉圖先導區) 건설은 중국이 동북아지역협력에 참여하는 중요한 플랫폼이 되었다. 이번 발표는 중국 창지투선도구 조성과 “환동해” 지역 협력의 가능성에 대한 일차적인 분석을 진행할 예정이며, 주요내용은 아래와 같다.

- 중국 창지투선도구 건설의 주요성과
- 중국 창지투선도구 건설이 “환동해권경제” (두만강지역)협력에 끼치는 영향
- “환동해경제권 (두만강지역)” 협력이 직면한 주요 문제
- 결론 및 대책 제안

### I. 중국 창지투선도구 건설의 주요성과

중국 국무원이 “계획요강”을 통과시킨 이후, 창지투선도구 건설은 여러 가지 가시적인 성과를 내고 있다.

#### 1. 경제규모의 꾸준한 고속성장세

2010년, 전체적인 중국 경제 상황은 점차적으로 국제금융위기의 부정적인 영향권을 벗어나면서 고속성장의 흐름이 나타나고 있다. 지린성과 창지투개발개방선도구의 경제운영은 중국의 현황과 기본적으로 일치하나, 경제규모와 주요 공산품의 생산, 재정수입 방면의 증가속도는 중국의 전국평균수준을 크게 웃돌고 있다. 지린성의 지역생산총액이 8577.06억 위안인 해에는 그 전년도와 대비 13.7%가 성장을 했으며, 10.3%의 전체 중국 성장률과 비교하여 3.4%의 높은 성장세를 보였다. 창춘시와 지린시, 옌벤조선족자치주 각 지역의 GDP 규모는 3329.0억 위안, 1800.6억 위안, 545.0억 위안으로, 세 지역의 GDP인 5674.6억 위안은 지린성 전체 GDP의 60.3%를 차지한다. 한편, 이 세 지역의 성장속도를 보면 차이가 있는데, 옌벤의 성장 속도가 17.2%로 전체 지린성의 성장속도에 비해 3.5%가 높은 동시에 가장 높은 성장률을 보였다. 창춘시의 GDP 성장률은 15.3%로 지린성 평균에 비해 1.6% 높았으며, 지린시는 12.3%로 지린성 평균보다 조금 낮았다.

최근 특정 기간 동안 지린성을 포함한 중국 동북지역의 경제가 한동안 정체 현상이 나타났다. 2014년 상반기, 랴오닝성과 지린성의 경제 성장률이 각 7.2%, 7.0%고, 헤이룽장성은 4.1%에 그쳤다. 동북지역 경제 성장 속도의 하강은 중앙정부와 관련부서의 주목을 끌었고, 중국국가발전개혁위원회는 이미 이와 관련된 전문

적인 조사와 연구를 시작하였으며 새로운 정책적 조치를 취할 준비 중에 있다. 이는 창지투지역의 경제발전과 주요지역의 발전 사업에 새로운 기회를 제공할 것이다.

2. 장족의 발전을 거둔 주요 인프라 구축

중국 국무원의 “계획요강” 비준 이후, 창지투개발개방선도구의 인프라 구축 발걸음은 가속화 되어 상당히 많은 주요 인프라가 속속 준공되었다. 2010년 9월, 창춘과 훈춘(琿春, Hunchun)을 잇는 고속도로 전구간이 개통되었으며, 2011년 1월 창춘(長春)-송위엔(松原)-바이청(白城)-스토우징즈(石頭井子)를 연결하는 고속도로가 개통되었다. 또한 원래 1시간 48분 소요되던 창춘-지린 구간의 고속열차도 30분으로 소요시간을 줄여, 2010년 12월, 창춘과 지린을 연결하는 도시간 철도 운행이 시작되었다. 지린과 훈춘 간 고속철도 건설은 이미 사전준비가 끝난 상태이며, 2011년 10월 공사가 시작되었다. 그리고 2009년 6월 창춘의 룡자(龍嘉)공항 건설이 시작되어, 현재 진행되는 건설속도를 보면 당초 예상 준공시기보다 앞당겨 공사를 마칠 것으로 보여진다. 2010년 10월 지린성정부와 중국 철도부는 지린 철로 건설 가속화를 위해 공동으로 협의 한 바 있고, 지린성의 중동부 도시벨트 철도 네트워크 구축을 비롯한 대규모 건설 프로젝트를 확정했다. 창춘, 지린 간의 가스관 연결 사업 역시 순조롭게 진행되어 올 연말에는 준공될 예정이다. 이처럼 “치화지린(氣化吉林)”이라고 불리는 지린성 전체의 가스관 연결사업 프로젝트는 이미 구현 단계에 들어갔다. 2010년 11월, 둔화(敦化)수력발전소 건설도 순조롭게 진행 중이며, 라오룽커우(老龍口)수리시설 역시 이미 완공되어 운영 중에 있다. 그리고 투먼(圖門), 창바이(長白), 샤투어즈(沙陀子), 구청리(古城里)등 4개의 국경포트(Port)도 이미 국가급(國家給) 포트로 승격되었다.

3. 대규모 산업 개발 프로젝트의 순조로운 진행

지린성정부가 제정한 < “계획요강” 실시방안>에서 100여 개의 중점 기간산업 개발프로젝트가 확정되었으며, 특화단지 건설 방안도 계획했다. 이러한 프로젝트와 특구 건설의 목표는 전략적으로 신흥산업을 육성하기 위한 것이며, 신흥산업으로 전통적인 공업의 격상을 이끌어 나가기 위한 것도 있다. “계획요강”의 점진적인 실시로 창지투개발개방선도구의 산업발전 목표 역시 더욱 뚜렷해졌다. 즉, 국가에서 지정한 중점 기간산업 과 지역적 우위에 근거하며, 지역 발전에 도움이 되는 바이오, 정보, 신소재, 신재생에너지, 재생에너지 자동차, 창바이산 특산품 등을 전략적 신흥산업으로 중점 발전시키려 한다. 2010년, 창지투개발개방선도구의 특화 기간산업 프로젝트는 속속 공사를 시작하거나 준공되었다. 그 예로, 폭스바겐의 연간 15만대 자동차 확대생산, 토요타SUV차량의 20만 대 조립공정, GM의 10만 대 조립공정, 이치지린(一汽吉林, FAWMC)의 40만 대 조립공정과 확대생산이 가능한 공장건설을 시작했다. 또한 신후지린통텐(新湖吉林通田) 역시 연간 50만 대 조립공정이 가능한 공장건설을 시작했다. 지화(吉化)그룹은 정유설비 개선사업으로 인해 연간1000만 톤의 정유공정이 가능해졌으며 이미 생산에 들어갔다. 따청(大成)그룹 100만 톤 공업용 알코올 설비의 1단계 건설이 순조롭게 진행되고 있다. 철도 객실차량 산업단지의 1단계 건설이 완공된 상태며 이미 생산을 시작했다. 지엔룽(建龍)그룹의 300만 톤 철강생산 설비 구축 역시 순조롭게 진행되어 계획대로 2011년 말부터 생산을 시작했다.

4. 개선된 국제통로

국제통로가 있기는 했으나 소통이 원활하지 않아서 두만강지역 협력개발에 항시 걸림돌이 되었다. 이에, 창지투개발개방선도구 조성 과정에서 지린성의 각 부서는 이러한 병목현상을 해결하기 위해 여러 가지 방안을 검토하였다. 최근 2년간의 노력을 통해 철로, 도로, 항공, 해상의 국제통로 건설은 소기의 성과를 거두었다. 북한과 러시아와의 협상을 통해, 중국 투먼-북한 남양 두만강-러시아 하산을 잇는 국제철로의 연동운행이 올해 안으로 시험운행이 시작될 것으로 보여지며, 중국과 러시아간의 화물운송에 관한 협약은 이미 체결된 상태이다. 2010년 3월, 중국 국가세관총서(세관국)는 엔벤조선족자치주가 북한의 청진항과 나진항을 통해 중국 내수화물의 국제운송을 정식 비준한바 있다. 같은 해 8월, 오랜 검토 끝에 북한 나진항과 상하이간 석탄이 운송이 마침내 실현되면서, 중국의 훈춘-북한 나진항-중국 동남해안 항구의 내수화물 국제운송노선이 정식으로 개통되었다. 훈춘창리(勳力)해운물류유한공사는 이미 나진항 제1부두 공사를 마치고, 관련 항구설비를 구매 및 배치해 놓고, 운수선박을 임대했다. 중국측이 부담하고 있는 북한의 원정리 포트(북중 국경 세관)와 나진항을 잇는 도로 보수 사업 역시 순조롭게 진행되고 있다. 또한, 중국 훈춘-북한 나진-한국 부산을 연결하는 국제 해상육로 연동노선도 현재 협의 중에 있다.

2011년8월, 훈춘시에서 중국 훈춘-러시아 카메소바야 철도의 1000만 톤 국제 환적장 기공식이 열렸다. 이와 동시에, 러시아 연해변경주 자루비노항에서 자루비로항국제합자(合資)유한책임공사 현판식 및 해상육로 연동노선 발대식도 개최되었다. 중국, 러시아 쌍방의 철도부와 중국 지린성·러시아 연해변경주정부 및 기초단체, 양 측 기업의 공동 노력 아래, 중국 훈춘-러시아 카메소바야 구간 철로는 2011년에 운행이 다시 시작되었다.

II. 창지투선도구 건설이 “대두만지역(환동해경제권)” 협력에 끼치는 영향

이 문제에 대한 분명한 이해를 위해서는 먼저 대두만지역(Great Tumen Region, GTR)과 환동해(일본해)의 지리적 경계를 명확히 해야 한다. GTR은 광역두만개발계획(Great Tumen Initiative, GTI)에서 파생된 것으로 기존의 두만강지역 국제협력 개발프로젝트가 확대된 것이다. 1991년, UNDP가 정식 발대한 “두만강 지역개발”에서의 “두만강지역”은 주로 두만강 삼각주지역을 일컫는 것이다. 구체적인 지역적 범주를 두가지로 본다. 첫 번째는 엔지(延吉)와 러시아 블라디보스토크, 북한의 청진 이렇게 세 개 도시를 잇는 삼각지대를 일컫는 것으로 면적이 약 1만km<sup>2</sup>에 달한다. 두 번째로는 두만강 작은 규모의 삼각주 지대로 중국 훈춘, 러시아 자루비노, 북한의 나진 세 개 도시를 잇는 삼각지대 약1천km<sup>2</sup>를 두만강지역으로 보고 있다. 두만강 지역을 크게 적용하든 작게 적용하든 실제로는 두만강지역 협력개발은 두만강하류의 중, 북, 러 국경지대의 협력 개발을 지칭하는 것이다. 2005년, 중국에서 개최된 제1회 중국 지린·동북야투자무역박람회(창춘) 기간 동안 제8회 두만강지역개발 조정위원회 및 협상위원회가 개최되었다. 각 국 대표는 1995년 뉴욕 UN본부에서 체결한 협정서의 기한을 10년 연장하는 동시에 협력개발의 범위를 중국 동북삼성(랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성)과 네이멍구 동부지역, 북한의 나선경제무역특구, 몽골 동부지역, 한국 동해안의 주요 항구도시, 러시아 연해변경주로 범위를 확대하여, 두만강 지역협력이 “두만강지역 협력개발 플랫폼 구축”이라는 새로운 단계로 정식 전환되었다



여기서 말하는 동해는 한국에서 주로 지칭하는 “동해”로, 또는 일본에 의해 “일본해”로 지칭되기도 한다. “환동해(일본해)권 (pan-east sea circle)”은 동북아 지역협력을 연구하는 한국의 학자들이 자주 사용하는 개념으로 필자의 불완전한 검증에 의한 것이며, 아주 명확한 정의를 내리지 못했다. 대략 동해(일본해) 주위의 지역을 가리키는 것으로, 중국의 동북삼성과 러시아의 연해변경주, 북한, 한국, 일본을 포함하는 것으로 생각된다. 이는 대두만지역과 “환동해(일본해)권”의 범위가 대부분 상통하며, 다만 대두만지역은 일본을 비롯한 북한과 한국 전체를 포함하지 않는다는 것이 차이이다. 그리고 이는 영토분쟁이 아닌 지역협력 연구의 관점에서 보는 것이므로 양자의 실제적인 차이가 존재하지 않는 동북아시아 연속지역이다. 본문에서는 이 두 단어에 대한 엄격한 구분을 두지 않을 것이며, 중국의 창지투선도구 건설이 대두만지역(환동해권)협력에 미치는 영향을 집중 분석하려 한다.

**1. 대두만지역(환동해권)의 주요 구성부분인 창지투선도구**

지리적 위치에서 창지투선도구는 대두만지역(환동해권)의 핵심지역이다. 뿐만 아니라, 창지투선도구 조성에서 언급되는 국제협력 프로젝트는 대두만지역 협력의 주요내용이기도 하다.

- ▶ 국제적 대(大) 통로의 건설 : 중국에서 중-몽을 연결하는 통로와 두만강의 “차항출해 (借港出海: 항구를 빌려 바다로 나간다)” 사업은 큰 관심을 끌었다. 현재 북한, 러시아, 몽골과 관련사항을 협의조정하고 있으며, 중국-북한을 연결하는 두만강 도로·교량 확장공사는 이미 시작되었다. 이와 같이 국제적 연결통로 건설은 밝은 전망을 보이고 있다.
- ▶ 에너지개발과 무역 협력 : 두만강유역의 국제통로 건설이 진전이 있으면, 몽골과 러시아 극동의 자원개발 및 대외물류도 더욱 편리해질 것이다. 동북아 각 국가의 자원무역은 앞으로 발전을 거듭할 것으로 예상된다.

- ▶ 자원 개발 : 원유 및 가스의 국제협력, 새로운 에너지원 개발, 저탄소 경제발전은 창지투선도구 조성에 있어 중요한 내용이다. 이에, 중국은 창지투선도구를 통해 동북아에너지 협력 위한 새로운 무대를 제공한 것이다.
- ▶ 초국경 관광 협력 : 관광산업은 창지투선도구에서 추진하는 주요 산업이다. 중국은 창지투선도구 건설을 계기로 동북아 각국 간의 진일보한 초국경 관광협력을 추진할 것이다.



- ▶ 환경보호 협력 : 지역의 환경보호사업 강화와 관련 협력 추진은 창지투선도구의 중요 과제이다. 중국, 북한, 러시아 국경지대를 흐르는 강의 오염방지 및 동북아지역 사막화 방지는 우선적인 협력사업이다.
- ▶ 대두만지역 협력 메커니즘의 혁신 : 중국은 창지투선도구를 중심으로 동북아 각국 지도자를 초청하여, 두만강지역 협력개발 문제를 상의할 수 있기를 희망한다. 각국 정상들의 정기적 회동을 점차 정착시켜 대두만지역 협력개발에 관한 상호협조를 강화하기를 바란다.

**2. 북한이 동북아협력에 적극 참여하는 데에 중요한 역할을 담당하는 창지투선도구**

어떤 학자가 언급한 것처럼 동북아지역협력과정 중, 북한이 장기간 유지한 고립주의(North Korean's isolationism)는 동북아 공동체 형성에 걸림돌 (stumbling block) 이 되었다. 그래서 북한의 대외 개방을 이끌어 내고, “동아시아공동체”에 영입시키는 것은 동북아 경제공동체 추진 사업에 있어 매우 중요하다 (Coong Yong AHN, 2010). 최근 특정기간 동안 창지투선도구 조성을 포함하는 중국 동북지역의 경제발전은 이미 북한의 대외개방에 분명히 긍정적 역할을 하고 있다. 구체적인 성과는 아래 몇 가지 방면에서 나타난다.

첫째, 중국 개혁개방의 경험은 북한의 경제개혁에 중요한 학습모델이 되었다. 김정일의 사망 이전, 북한 국가간부와 고위관료들은 잦은 방중을 했으며, 개혁개방 이후의 중국 경제건설 성과는 방중한 북한 정부 관료들로 하여금 큰 충격을 받게 했다. 예를 들면, 김정일은 방중 기간 동안 “개혁개방 후, 중국은 매우 빠른 속도로 발전을 거두고, 곳곳에 활기가 넘친다”, “중국 공산당과 정부가 시작한 노후공업지대인 동북지역부흥과 서부대개발 전략, 지역균형발전, 화합사회와 사회주의 건설 정책은 매우 옳았다”는 발언을 수 차례 하였으며, 또한 중국 경험을 학습하고, 경제교류와 협력을 강화해서 경제발전과 민생개선을 추진할 것을 언급했다. 북한은 또한 대규모의 각 계급 정부관료를 중국에 파견하여 참관학습을 진행하였는데, 중국의 경제특구 건설과 관리방법 그리고 관련 법률제도를 중점 학습하게 했다. 이는 북한이 예전 중국 개혁개방 정책에 무시와 의심으로 일관하던 것과 완전히 다른 평가였다. 북한의 이러한 태도변화는 장기간 지속된 심각한 경제적 어려움에 따른 필연적인 결과이지만 아마도 북한 간부들은 “개혁이 아니면 현 상태를 벗어날 출구가 없고, 죽음뿐이다”라는 것을 인식한 듯하다.

둘째, 북한정부가 중국과의 초국경 경제무역 협력에 더욱 적극적으로 임하고 있다. 북한의 중국경제 의존도가 매우 높지만 오랜 기간 동안 중국과 초국경 경제협력을 비롯한 경제발전 전략에 대한 적극성이 부족했다. 중국에서 제안한 국경지대 교량, 도로, 철로 등 인프라 건설 사업에도 줄곧 성실하지 않는 답변으로 일관했고, 심지어 중국에서 일부분의 건설비용을 부담하겠다고 한 제안까지 협조를 해주지 않았다. 중국은 북한에 임차한 청진항과 나진항의 설비 확충 사업 역시 큰 우려를 하고 있었다. 하지만 최근 2년 동안 북한은 신속하게 건설 프로젝트를 진행하며, 예전과는 아주 다른 분명한 차이를 보였다. 2010년 말, 중국 당국과 북한 신의주를 잇는 압록강대교 착공행사가 개최되었으며, 3년을 계획한 이 공사는 중국 측이 17억 위안의 건설비용과 시공을 부담기로 했다. 중국의 압록강 통관 포트와 북한 원정리 포트를 잇는 도로교량은 이미 복원공사를 마치고 차량이 통행 중이며, 중국의 지원으로 수리를 시작한 북한 원정리, 나진항 도로 공사도 매우 순조롭게 진행되었다. 이 밖에도, 중국과 북한은 공동으로 북한철로 이용과 중국 내수무역 상품의 항공운송에 대해 협의한 바 있다.

셋째, 가장 큰 주목을 끄는 것은 북한과 중국정부가 공동개발·관리를 협의한 북한 나선경제특구와 황금평섬, 위화도 경제특구이다. 1992년 나진-선봉 자유무역지대는 북한이 제일 먼저 개발한 특구로, 그 개발과정은 순조롭지 못했다. 2010년 북한 나진시는 특별시로 격상되어 북한의 중앙정부가 직접관리하고, <나진경제무역특구법>을 수정하여, 기존의 외국기업 나선시 대리점, 사무소 등 입주에 필요한 내각 심의 규정을 취소하였다. 같은 해 중국, 북한 양국 지도자는 나진경제무역지대, 황금평, 위화도 세 곳의 공동개발, 공동관리에 대한 합의를 이끌어 냈다. 2011년 상반기 북한의 나진항과 황금평 섬에서 관련 프로젝트 시작을 알리는 행사를 거행했다. 여기서 주목할만한 사항은 중국이 이와 관련해서 적극적이지만 신중한 태도를 보였다는 것이다. 예전 중국 지도자들은 북한과의 경제협력에서 원칙을 고수해야 한다고 밝혔으며, “정부가 이끄는 데로, 기업이 참여하여 상호 윈윈” 하는 것을 강조했다. 하지만 북한의 나진경제무역지대, 황금평, 위화도 관리 및 개발에서 중국은 “정부의 주도아래, 기업이 주체가 되어 상호 윈윈 할 수 있는 원칙”을 내세우고 있다. 이는 중국 정부가 과도하게 개입하는 것을 원치 않으며, 다양한 기업의 역할을 발휘하여 시장경제규칙에 따라 개발과 관리를 진행하려 한다는 점

이 두드러진다. 중국이 시장경제 운영 원칙으로 북한 지역개발 및 관리사업에 참여하고자 하는 것이지, 북한정부를 대신하려는 것이 아니며 완전무상으로 개발을 하려는 것은 아니다. 중국정부의 이러한 구상은 사실상 북한측에 새로운 요구를 제시하고 있다. 즉, 위 세 곳의 개방은 북한이 필히 제도개혁을 거치고 투자에 대한 보호를 해야 한다는 것을 의미한다. 그렇지 않다면, 기업 참여를 이끌어 내기 힘들고 최종적으로 특구 건설의 목적이 실현되기 어려울 것이다.

아무튼, 창지투선도구 건설을 포함한 중국의 개혁개방 시책은 이미 북한에 막강한 영향을 끼쳤다. 또한 이러한 영향력이 아직은 시작단계이지만, 북한이 중국처럼 점진적으로 일부 지역을 먼저 시험대에 올려 부단히 좋은 성과를 내어 개혁에 박차를 가한다면, 최종적으로는 대두만지역협력 혹은 환동해경제권 안으로 녹아들 수 있을 것이다. 이런 추세는 동북아시아평화 유지와 한반도안정에 매우 중요한 것이다.

하지만 우리가 가장 걱정하는 것은 새로운 북한 최고지도자 김정은의 등장 이후, 북한 대내외적 정치환경 변화를 예측할 수 없고 앞으로 어떠한 경제정책을 채택할지는 현재로서는 분명한 결론을 내리기 힘든 상황이다.

### 3. 창지투선도구 건설이 러시아의 진일보한 동북아시아지역협력에 참여하는데 미치는 영향

최근 러시아는 동북아 각 국가의 지역 협력을 점차 중요시 여기고 있다. 동북아 각 국가의 협력을 강화하는 것은 러시아가 새로운 에너지자원의 수출시장을 개척하여 과도한 구미(歐美)시장 의존을 벗어날 수 있는 길이며, 또한 낙후한 극동 및 시베리아지역 개발을 위한 환경을 조성할 수 있다. 러시아 극동 및 시베리아 지역은 풍부한 삼림, 광물, 에너지, 수산, 관광 자원을 보유하고 있으나, 매우 낮은 인구 밀도와 지속적인 인구의 외부유출로 그 발전 정도는 줄곧 저조했다. 2007년, 러시아정부는 기존의 인프라와 새로이 건설된 인프라를 이용하여, 극동지역 경제발전과 인구 증가를 목표로 하는 <2013년까지 극동·자바이칼 지역의 경제·사회발전 연방특별 프로그램>을 채택하였다.

러시아는 동북아시아지역협력 특히 중국 동북지역과의 협력에 적극적으로 참여하지 않고서는 <2013년까지 극동·자바이칼 지역의 경제·사회발전 연방특별 프로그램>을 구현시키기 어렵다는 것을 잘 알고 있다. 그리하여 중국 지도자에게 중국 동북지역과 러시아 극동지역 교류협력을 매우 적극적으로 제안하고 있다. 2009년 9월 23일, 중·러 양국 지도자는 <러시아 연방 극동 및 시베리아 지역과 중국 동북지역 간 협력계획(2009-2018)>(이하: 중·러 협력계획)을 정식 비준했다. 이 계획은 서문, 협력영역, 첨부물 세 부분으로 구성되어 있으며, 협력영역과 첨부물이 핵심 부분이다. 협력영역은 8개의 장으로 나뉘어져 있는데 포트(Port), 국경 인프라 건설 및 개선, 초국경 운송, 특구 개발, 노동력, 초국경 관광, 인문교류, 생태환경보호와 지역협력의 원칙 등 내용을 포괄하고 있으며, 그 중 확정된 교류협력프로그램은 100건이 넘는다. 첨부물에는 200여건의 중·러 양자 중점 투자유치협력사업이 열거되어 있으며 광물자원, 에너지, 농업, 임업, 어업, 기계, 건축, 건축자재 및 기타 가공업 등 산업분야가 포함되어 있다.

중·러 협력계획의 지리적 범위와 중·러 양국이 참여하는 대두만지역은 아주 큰 공통성을 갖고 있다.

특히 관련 협력영역과 주요사업은 기본적으로 대두만지역 협력개발에서 추진하는 분야와 사업이다. 만약 “중·러 협력계획”이 전면적으로 실현된다면, 중국 동북지역과 러시아 극동 및 동시베리아의 경제단일화는 많은 진전이 있을 것이며, 두만강지역 협력개발 중 직면한 많은 난제 역시 쉽게 해결 될 것이다. 하지만 양국 지도자가 “중·러 협력계획”에 싸인 한지 이미 5년이라는 시간이 흘렀지만, 만족할만한 성과는 내지 못하고 있다.

중국 창지투선도구 건설은 “중·러 협력계획” 사업에 부분적으로 새로운 기회를 제공했다. 앞에서 언급한 바와 같이 지린성의 지속적인 노력으로 인한 중국 훈춘-러시아 카메소바야 철도 복원사업은 이미 많이 진척된 상황이며, 관련 인프라 건설 역시 순조롭게 진행되고 있다. 또한 양국은 이미 중국이 러시아 자루비노 항구를 이용하는 해상육로 운송에 관해 협의했으며, 이는 창지투선도구가 이미 “중·러 협력계획” 구현을 위한 중요한 돌파구를 마련했다는 것을 의미한다. 두만강 삼각주 지역에 원활한 중·러 간 통로가 생김에 따라, 중국 동북지역 역시 동해(일본해)를 향하는 접근성을 높였고, 한국, 일본 등 국가에서도 중국, 러시아, 몽골을 향하는 경제무역교류 역시 이곳을 경유 할 수 있게 될 것이다.

**III. “환동해경제권(두만강지역)” 협력이 직면한 주요 문제**

현재의 두만강지역(환동해경제권)협력개발은 전대미문 한 도약의 시기를 맞이 했으나, 전체적 측면에서의 지역협력개발은 여전히 극복해야 할 제약 요소들이 많이 존재하고 있다.

**1. 복잡 다양한 지역적 차이와 국제 정치적 불안**

현재 전 세계에서 동북아시아는 지역별 차이가 가장 크고, 국제 정치적 불안이 집중된 지역 중 하나이다. 이 지역은 세계 최고의 선진국과 가장 역동적인 신흥경제국, 비교적 낙후된 개발도상국이 공존하는 곳이다. 즉, 성숙한 자본주의시장을 가진 국가와 제도적 전환 중인 국가, 또한 각자 본연의 특색을 가진 사회주의 국가가 있다. 각국의 정치제도, 경제체제, 문화전통, 발전 정도 측면에서 아주 큰 차이를 가지고 있으며, 이는 각자 이해관계에 따른 분명한 견해차이를 야기해 지역협력에 큰 어려움이 되었다. 예전의 경험을 미루어 보면, 각자가 이미 검토를 끝내고 시작한 협력사업도 세부적인 진행 과정에서 다양한 문제가 발생했으며, 실제로 많은 협력사업들이 도중에 방치되기도 했다. 동북아는 여전히 해결되지 못한 역사적 문제들이 많은 지역이다. 또한 국가간 영토, 영해 분쟁이 존재하며, 이런 분쟁이 국가간 신뢰관계형성과 경제협력에 있어 가장 큰 장애가 되고 있다. 뿐만 아니라, 동북아시아는 여전히 냉전시기의 잔재가 가장 두드러지는 곳으로, 북한의 핵 문제는 냉전시대의 잔재와 이념적 갈등이 돌출되는 전형적인 사례로 단기간에 그 해결책을 찾기에는 어려움이 있다. 그 밖에도, 동북아시아 내의 몇몇 국가는 정도상의 차이는 있지만 여전히 냉전시기의 사고방식으로 중국의 급격한 발전을 바라보며, 지역협력 플랫폼 조성과 다양한 협력사업 추진에 적극적으로 임하지 않고 있다. 만약, 정치안보 신뢰관계가 형성 될 수 없다면, 지역의 평화와 안정은 유지 될 수 없으며, 두만강지역협력개발의 진전에도 악영향을 초래 할 것이다.

**2. 지역협력개발 협상·조정 기구의 미완비**

1990년대 초 UNDP(유엔개발계획) 제안에 의해 시작된 두만강지역 개발계획 이래, 두만강지역 국제 개발프로젝트의 국가 간의 협력조치가 효율적으로 만들어지지 못했다. 현재 두만강지역협력개발은 주로 아래 두 종류의 방법을 통해 협력을 이어 가고 있다.

첫째, 두만강지구개발프로젝트(TRADP)와 광역두만강계획(GTI)이다. TRADP는 UNDP GTI 사무국의 주도로 추진되는 것이다. 두만강지구협력개발 추진과정에서 UNDP GTI사무국은 의견 조정과 업무추진 과정에서 상당한 공헌을 했다. 심지어 1990년대 초 UNDP가 없었다면 협력프로젝트는 국제사회를 비롯한 동북아 각국의 관심을 얻기 어려웠을 것이다. 물론 GTI사무국의 부족한 자금력과 강력한 국제법에 따르는 활동 근거가 없기 때문에, 두만강지역 대외 협력 추진과 각 회원국의 공감대를 이끌어 내는데 그 힘이 부족했다. TRADP와 GTI의 틀 안에서 중, 러, 북(2009년 탈퇴), 한, 몽5개국 중앙정부는 5개국 차관급협의체를 구성했다. 두만강지역협력개발의 연구 및 초기 시행단계에서 이 기구는 아주 중요한 역할을 했으나, 개발이 진행되자 정책 결정과 조직 추진력 취약과 같은 문제점들이 분명히 드러났다.

두 번째, 각국 관련 지방정부 간의 협상 및 협력기구를 통한 협력이 있다. 두만강지역협력개발의 다양한 협력프로젝트 초기 연구조사와 논증은 각국 지방정부가 완성시키는 등 아주 중요한 역할을 했다. 심지어 많은 학자는 두만강지역협력개발을 지방협력으로 보고 있다. 그러나, 초국경 경제협력은 국가의 주권과 관세감면, 통관제도개혁 등과 같은 중앙정부 영역까지 포함하고 있어, 지방정부의 능력에 한계에 부딪치고 있다. 이로 인해 지역협력개발이 각국의 독보적인 개발로 변화되기도 하며 진정한 실효성을 거둔 협력사업은 드물다. 직권의 한계 외에도, 국제협력을 처리하는 능력이 부족하여 참가자의 관심을 이끌어내지 못했다. 미비한 국제교류 조직 및 시책 역시 지방정부의 지역국제교류에 영향을 끼쳤다.(Kee-Ho YANG, 2010)

**3. 경제무역활동을 펼치는데 여전히 열악한 환경**

두만강지역협력개발의 가장 중요한 주체는 각계의 기업이다. 정부의 주요 역할은 협력 공간 창조와 인프라 구성, 지역개발계획의 편성과 정책조정을 하는 것이다. 다수의 중요영역 개발협력은 모두 기업이 담당하고 완성시킨다. 인프라 건설과 에너지개발, 초국경 관광, 교통물류, 산업 특구 조성, 주요 산업 프로젝트 모두 각계 기업의 참여 없이는 실질적인 진전을 거두기가 불가능하다. 두만강지역협력개발에 기업의 참여를 유인하기 위해서 해당지역의 투자환경을 끊임없이 개선해야 한다. 하지만 현재의 상황은 그리 낙관적이지 못하다. 중국 두만강지구의 설비와 제도는 비교적 갖추어져 있으나, 러시아와 북한 두 국가의 해당지역은 인프라를 비롯한 법률제도 모두 심각한 문제를 안고 있다. 설비방면에서 본다면 러시아와 북한의 도로, 철로, 항구, 국경포트 등 인프라 설비는 비교적 오래되었고 통관 능력 역시 현저히 떨어진다. 게다가 러시아와 북한의 통관규정은 국제적 관례와 동떨어져 있어 복잡한 절차로 효율성도 매우 떨어진다. 또한 명확하지 않은 법률제도로 그 구속력이 부족하며, 국경 포트의 비용항목은 많으나 제공 받을 수 있는 서비스는 매우 부족하다. 이러한 환경적 제약은 많은 국제 통로가 있음

에도 불구하고 원활한 화물의 운송과 인적 교류에 심각한 영향을 끼치고 있다. 실제 두만강유역은 지리적으로 동북아시아의 중심에 위치하지만 교통운송 및 인적 교류가 아주 불편한 지역이다. 이 밖에도, 러시아와 북한의 투자자에 대한 보호제도 역시 미흡하다. 해외투자의 위험도가 크고, 중국 투자기업이 러시아와 북한에서 예상하기 어려운 문제에 직면한 사례가 있다. 한마디로, 이 지역의 인프라와 법률 제도적 환경이 빨리 개선되지 않는다면, 기업의 대규모 투자유치는 어려우며, 지역협력개발 역시 뚜렷한 성과를 거두기 힘들다.

**4. 합리적인 이익공유 플랫폼 조성의 어려움**

지역협력개발은 원조개발과는 다른 본질을 가지고 있다. 실제로는 두만강지역협력개발에서 추진하는 북한 나선경제특구의 도로, 항구 등 일부분의 인프라 개선과 수리가 원조에 의한 것이지만, 중국은 여전히 절대다수의 협력개발사업을 시장경제의 투자와 수익이라는 대등한 원칙을 따르고 있다. 투자자의 이익을 충분히 보호하고 존중 할 수 있다면 개발건설 이익의 합리적 공유는 구현 될 수 있는 동시에 지속적인 개발협력이 가능하다. 지역경제협력의 심화 발전은 최종적으로 각자의 이익이 보호받고 공유될 수 있는지의 여부에 달려있다. 중국과 러시아의 천연가스 담판은 10여 년의 어려운 과정을 거쳤는데 이는 주로 가격협상에서 의견차이가 컸기 때문이다. 2014년 5월, 중국과 러시아는 드디어 협의를 달성 할 수 있었는데 이는 양국이 상대방의 이익을 위해 함께 양보를 했기에 가능했다. 현재, 두만강지역 협력개발과정에서 합리적인 이익공유 플랫폼은 여전히 형성되지 못하고 있다. 초국경 교통 인프라 건설과 물류협력, 초국경 자원 및 에너지 개발협력, 초국경 관광 협력, 초국경 오염방지 및 환경협력 등은 이익공유와 위험의 공동부담이라는 문제를 가지고 있으며, 각 측의 진지한 연구와 해결을 필요로 한다.

**IV. 결론과 대책**

중국 창지투개발전략의 실시는 대두만지역(환동해경제권)협력에 새로운 기회를 제공했으나 전면적인 협력을 이끌어 내기에는 부족했다. 순조로운 지역국제협력을 위해서는 각국이 다방면에서 더 많은 노력을 해야만 한다.

첫째, 정치적 신뢰는 경제협력 추진의 전제조건이다. 동북아 각국이 상호간의 마찰과 의견차를 직시하고, 소통강화와 협상을 통해 서로의 의견차를 좁혀 나가야 한다. 중국 개혁개방의 총 설계자인 덩샤오핑(鄧小平)은 생전에 동북아 각국이 오랜 갈등을 해결하기 위해서는 “끊임없이 우호관계를 강화하고 협력발전을 하는 것이 유일한 방법이다.” 라고 여러 차례 언급했다. 이는 동북아 각국의 상호 관계형성에서 기본적인 원칙이 되어야 하며, 지역 평화와 안전을 유지하는 것에서부터 시작되어야 한다. 상호간의 모순과 의견차를 적절하게 처리하고, 북한 핵 문제 육자회담을 기초로 한 동북아시아안보 협의와 분쟁해결기구를 설립하여 상호간의 정치적 신뢰를 끊임없이 강화해야 한다.

둘째, 지역협력개발을 위한 조정 및 구성조직의 격상이 필요하다. 현재, 분산되어 있는 차관급협의체는 비체계적이고, 조직의 협상능력 역시 약하다. 각 국 중앙정부는 두만강지역협력개발에 대하여 적극

적인 참여와 후원을 아끼지 말아야 하며, 적기에 보다 더 고위층의 종합적 협의체를 조성해야 한다. 예를 들면, 중국, 러시아, 북한 세 나라가 두만강지역 개발협력 조정위원회의 기초 위에, 중·러·북 총리급 회의시스템을 갖춘다면, 세 나라 간의 무역, 투자, 국경운송은 실효성 있게 추진될 것이다. 동시에, 중·러·북·한·몽 5개국의 차관급협의체를 장관급으로 승격시키고, 동남아의 메콩강지역협력 지도자(총리급)회의기구를 참고하여, 대두만지역협력 정부서밋기구를 조성하여, 다양한 루트를 통한 국제협상과 공조능력 제고시켜야 한다. 나아가 미래의 동북아시아협력기구 건립을 위해 중앙정부 참여와 해당지역 국제교류협력의 지지를 적극적으로 얻어야 한다.

셋째, 금융, 에너지, 물류 등 핵심 분야의 다자간 및 양자 간 협력 추진을 가속화한다. 두만강지역협력 개발사업이 예상 결과를 얻지 못한 것은 자금조달이 여의치 않았기 때문이다. 이에 대한 대책으로, 많은 학자들이 “동북아개발은행” 구상을 제안한바 있다. 각 국 정부는 “동북아개발은행” 설립의 현실성과 출자방식, 운영제도 등에 관한 연구와 협상을 진행해야 하며, 이는 지역 금융협력의 중요한 시작점이 될 것이다.

에너지는 동북아시아 국가의 발전에 아주 중요한 역할을 할 것이다. 한중일은 안정적인 에너지 공급원을 필요로 하며, 러시아는 동북아 각 국에 에너지를 수출하여 수출시장의 다원화를 실현시켜야 한다. 러시아의 극동 및 시베리아 지역은 러시아 석유자원의 72%를 보유하고 있으며, 동북아 각국으로 수출하는 석유, 가스 자원의 운송거리가 짧아 경제적 이익창출에 유리하다. 주목해야 할 것은 한중일 삼국은 거대한 에너지 협력 잠재력을 가지고 있어, 안정적인 에너지자원 운송과 “동아시아 석유 프리미엄”의 제거, 공동의 해외 에너지 개발, 에너지 절약 기술 개발, 신·재생에너지 개발 등 방면에서 협력을 강화해야 한다.(우하오, 2009, b)

또한 두만강지역협력개발의 핵심내용 중 하나로 동북아시아 교통 인프라의 네트워크를 구현하는 것이다. 교통 인프라와 포트설비 구축을 가속화, 국경간 운송 절차의 간소화 및 통관제도의 협력강화로 효율적인 동북아시아 물류 네트워크를 구축하여야 한다. 물류 통관 비용의 하락은 원활한 인적 교류와 물류운송으로 이어질 것이며 더 나아가 보다 나은 투자환경을 조성할 수 있을 것이다.

발표자 (2)

## 환 동해(일본해) 지역 협력 이점 가시화의 중요성

미무라 미쯔히로 일본 ERINA 조사연구부장

### 1. 서론

환 동해(일본해) 지역에서는 지금까지 다자간 협력을 통한 성장 모색이 지속되어 왔다. 그러나 동서 냉전 종료 25 년이 경과한 현재에서도 지역의 국제 정치적 긴장은 여전히 남아 협력의 걸림돌이 되고 있다. 한편, 한중 관계, 러중 관계, 북중 관계, 일중 관계, 일러 관계, 한러 관계, 북러 관계, 몽중 관계 등은 최근 25 년간 큰 변화를 겪고 지역에서의 양자 간 협력이 활발하게 추진되어 왔다.

역내 각국의 경제 관계를 강화하고 양국 간 협력 관계를 다자간으로 바꾸어 나가기 위해서는 다자간 협력의 경제적 이점이 있다는 것이 전제가 된다. 실제로 무역 투자 관계 및 물류, 금융, 통신 등의 분야에서 다자간 협력을 통해 경제 협력의 효율성을 높일 수 있는 사례가 증가하고 있다.

본 발표에서는 환 동해(일본해) 지역에서 지금까지의 다자간 협력의 추이를 살펴보고 주요 양국간 관계에 대해 언급하면서, 이 지역에서의 다자간 협력을 저해하고 있는 요인들을 살펴보고, 향후 이 지역에서 다자간 협력을 추진할 때 필요한 조건이 무엇인지에 대해 검토한다.

### 2. 환 동해(일본해) 지역에서의 다자간 협력에 대한 추이

이 지역에서는 1990년대 중반에 두만강 개발 계획, 2005 년부터 광역 두만강 개발계획(GTI), 기타 유엔(UNESCAP)에 의한 아시아 하이웨이 구상을 비롯한 각종 프로젝트 프로젝트 들이 진행되고 있다.

#### 2.1 두만강 유역 개발계획(TRADP)

두만강(약500km)은 한반도 동북부와 중국 길림성 국경의 동쪽을 지나 동해(일본해)로 흘러가는 국제 하천이다. 하구(河口)에서 약15km 하류지역에는 러시아와 북한이 국경을 형성하고 있다.

동서 냉전 종결 후, 중국, 북한, 러시아, 한국, 몽골은 각각 동북아 국가들과의 관계 개선, 경제 교류 확대를 위해 노력하기 시작했다.

유엔 개발 계획(UNDP)은 1991 년 3월에 두만강 지역 개발을 UNDP의 제 5 차 사업 계획(1992~1996)의 중점 사업으로 채택했다.

개발 대상 지역으로는 중국 훈춘(琿春)~북한 나진(羅津)·선봉(先鋒)~러시아 하산 포세트·자루비노항을 연결하는 소(小)삼각지대(1,000km<sup>2</sup>)인 ‘두만강 경제지역(TREZ; Tumen River Economic Zone)’ 과 중국 연지(延吉)~북한 청진(淸津)~러시아 나훗카 항구를 잇는 대(大)삼각지대(10,000 km<sup>2</sup>)인 ‘두만강 경제개발지역(TREDA; Tumen River Economic Development Area)’ 과 같은 방안들이 제시되었다.

1993년 9월부터 UNDP주도의 두만강지역개발계획 제1기가 시작되었지만, 주 과제는 인접한 3국(중국,

북한, 러시아)에서 토지를 임대하고 국제공동관리의 경제특구를 건설하는 UNDP방안을 실현하는 것이었다. 그러나 북한과 러시아가 토지 임대를 반대하고, 관계각국에서도 300억 달러에 달하는 막대한 개발비용 조달에 대한 문제를 제기했다.

1994년 7월 모스크바에서 열린 ‘제4회 두만강개발 계획 관리위원회 (Programme Management Committee:PMC) <sup>2</sup> ’ 회의에서 UNDP의 당초 제안이 크게 수정되었다. 그 후, UNDP주도가 아닌 관계각국이 주도하고 UNDP가 지원하는 형태로 바뀌었다.

2000년 12월 베이징에서 열린 ‘두만강 지역 개발 계획 재구성 워크숍’ 에서 두만강 지역 개발 계획의 새로운 단계 계획이 논의되었고, 제3기(PhaseⅢ)가 2001년부터 시작되었다.

회원국은 협력 틀의 안정성을 강화시키고자 각국에서 재정적인 부담을 책임지고 전문가를 UNDP 두만강 지역 개발 사무국에 파견하였다. UNDP의 역할은 한국과 일본을 포함한 동북아시아의 지속적인 발전을 위한 정책 틀을 만드는 것으로, 국가 간의 장벽을 제거하고 회원국 정책을 지원하는 것이다.

#### 2.2 광역 두만강 개발계획(Greater Tumen Initiative: GTI)

2005년 9월 2일 제8회 두만강 지역 개발 자문위원회에서는 TRADP를 광역 두만강 개발계획(GTI)으로 하고, 대상 지역을 중국의 동북삼성 및 내몽골, 북한의 나선경제무역지대, 몽골의 도르노드 아이막, 한국의 동해(일본해)안 항구도시, 그리고 러시아 연해변경주의 일부로 지정하여, 회원국 정부 이니셔티브가 강화되고 UNDP는 이를 지원하는 방식의 프로젝트 추진이 결정되었다 <sup>3</sup> . GTI사무국의 역할은 그 외에도 비즈니스위원회와 수송, 에너지, 관광 등 분야별 협력을 추진하기 위한 매개체가 되는 것으로 결정되었다. 재정적으로는 회원국이 비용을 부담하고 공무원을 파견하는 것도 결정되었다. 그리고 2006~2015년 전략액션플랜이 합의되었다 <sup>4</sup> . 그 후 자문위원회에서는 비즈니스자문위원회, 에너지위원회, 관광위원회 등의 후속조치를 취하는 것과 동시에 환경 협력의 틀 만들기가 진행되었고, 운송 분야에서의 협력 강화와 민간 기업과 정부와의 협력 관계 중시 등의 활동이 이루어졌다. 2009년 11월 5일 북한이 GTI에서 탈퇴하였으나, GTI 프로젝트는 북한 부분을 제외하고는 계속 지속되어 왔다. 2010년 9월 2일에는 지방정부간 협력을 추진하기 위해 ‘지방정부 포럼’ 이 개최되었다.

2011년 9월 28일에는 GTI 지방정부 협력위원회 (LCC) 창설이 합의되어 중국 길림성, 일본 돗토리 현과 니가타 현, 몽골 도르노드 아이막(Dornod) 행티 아이막(Khentii), 수흐바타르 아이막(Skhbaatar), 한국 강원도와 부산광역시, 러시아 연해변경주와 하바롭스크변경주가 참가하였다 <sup>5</sup> .

2012년 10월 10일 블라디보스톡에서 열린 제13회 GTI자문위원회에서는 GTI를 독립된 법인으로 독립시키는 문제에 대한 논의가 진행되었고, 다음 해까지 해당 프로세스를 추진하는

<sup>2</sup> 중국, 북한, 러시아, 한국, 몽골의 5개국 멤버(정부대표·차관급)으로 구성됨.

<sup>3</sup> 2004년에는 몽골이, 2005년에는 이란, 인도, 파키스탄이 준가맹국이 됨.

<sup>4</sup> CGREATER TUMEN INITIATIVESTRATEGIC ACTION PLAN for the years 2012 - 2015 [http://tumenprogramme.org/UploadFiles/pdf/Documents/Strategic%20Action%20Plan%202012-2015.pdf]의 7-10페이지에 수록되어 있다.

<sup>5</sup> Pyeongchang Declaration [http://tumenprogramme.org/UploadFiles/pdf/Documents/2011Pyeongchang%20Declaration.pdf]

것으로 합의되었다. 또한 2012~2015년의 전략 액션 플랜도 합의되었다.

2013년 10월 30일 울란바타르에서 열린 제14회 GTI자문위원회에서는 기존 우선분야와 더불어 원활한 비즈니스교류추진을 위한 비자 제도를 포함한 국경 통과관련 제도 간소화를 실현하고자 국가(중앙정부)정책 입안의 중요성에 대해 언급했다. 그 밖에도 독일국제협력공사(GIZ), 유엔 아시아 태평양 경제사회위원회(UNESCAP), 아시아개발은행(ADB)등과의 협력을 추진해 나가기로 합의했으며, 회원국의 수출입은행간 협력의 필요성에 대해서도 지적했다.

두만강 개발을 비롯한 동북 아시아의 다자간 협력은 한반도의 냉전 잔존에 의한 국제 정치적 문제와 역내 각국의 경제 격차와 경제 체제의 차이(현존하는 사회주의 국가 및 구 사회주의 국가에서 시장경제로의 이행 단계에있는 국가가 존재함), 각국에서 차지하는 동북아 지역의 비율 차이, 중앙 정부의 인지도의 차이, 각국의 통치 시스템(중앙 정부 또는 연방과 지방 정부 간 분담 등)의 차이 등 여러 요인에 의해 진전하는데 어려움을 겪고 있다.

하지만 어려운 장벽을 극복하려는 시도는 각국의 다양한 상황을 반영하여 원만한 협력의 틀과 각국이 비교적 대처하기 쉬운 부분부터 접근을 선행시킴으로써 동북아에서도 국제적인 협력이 가능하다는 것을 보여주고 있다.

현재 동북아 다자간 협력에 있어 해결해야 할 과제로는 민간 무역 및 투자와 정부 간의 협력이 잘 결합되어 있지 않다는 점과 각국의 지방 정부의 의견이 중앙정부에 잘 전달되지 않는 점, 그리고 민간 의견이 다자간 협력의 틀 안에서 잘 흡수되지 않는다는 점 등을 들 수 있다.

이 중에서도 특히 개선이 필요한 것은 다자간 협력의 담당자가 주로 역내의 중앙 정부에 한정되어 있어 민간과 지방 정부의 관심사 및 요구가 반영되기 어렵다는 점이다. 이는 중요한 프로젝트가 있는 러시아와 중국의 경제가 시장 경제로의 이행 단계에 있는 것과도 관련이 있다.

민간 무역 및 투자를 받아 들이고, 한정된 자금으로 많은 프로젝트를 추진하기 위해서는 GTI에서 이루어지고 있는 분야별 워킹(working)그룹을 조직하여, 각국의 중앙 정부의 관계자뿐만 아니라 지방 정부 관계자와 전문가, 민간 기업 등이 섞인 형태로 경제 교류에 적합한 정책에 대해 논의하는 방향으로 하여 민간 기업이 투자하고 싶어하는 환경을 조성할 수 있는 연구가 필요하다. 개발 금융의 제공 등 중앙 정부만이 할 수 있는 서비스도 있기 때문에, 금융 협력의 워킹 그룹도 필요하게 될 것이다.

<sup>6</sup> GTI Strategic Action Plan2012- 2015 [http://tumenprogramme.org/UploadFiles/pdf/Documents/Strategic%20Action%20Plan%202012-2015.pdf]

<sup>7</sup> Ulaanbaatar Declaration [http://tumenprogramme.org/UploadFiles/pdf/Documents/UB%20Declaration2013\_14CC.pdf]

<sup>8</sup> 각국이 차지하는 동북아 내의 비율.

- 몽골, 한국, 북한은 영토 전체가 동북아에 속하고, 두만강 개발에는 일부가 속함.
- 중국은 동북삼성과 내몽골 자치구 영역의 꽤 넓은 지역이 포함됨.
- 러시아 바이칼호를 기준으로 동쪽 지역을 동북아라고 하지만, 두만강 개발에는 연해변경주의 일부가 참석하였고, LCC에는 하바롭스 크변경주에서도 참가함.
- 일본은 영토 전체가 동북아에 속해있지만, 활발한 교류가 이루어지는 곳은 홋카이도, 혼슈의 동해(일본해)측에 속한 지역과 규슈지역이다.

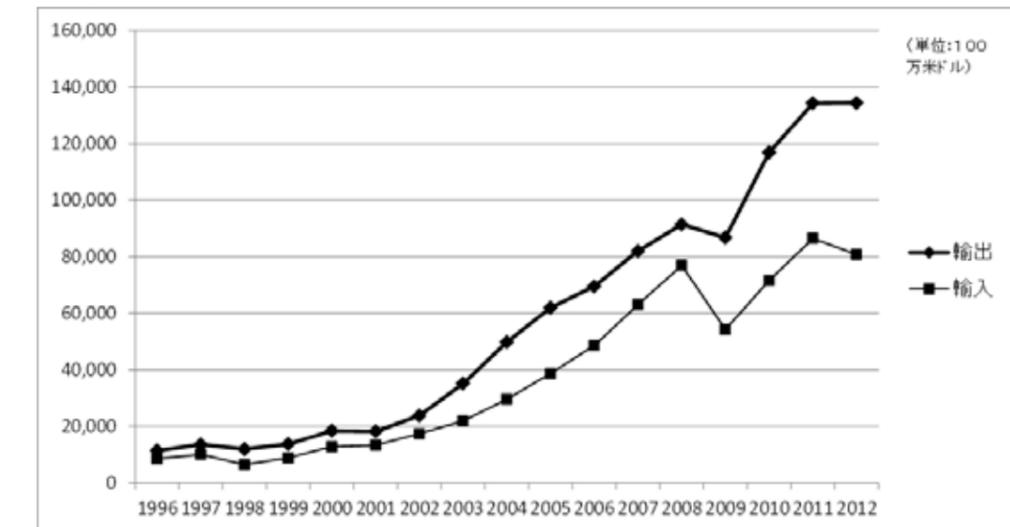
### 3. 동해(일본해)안 지역의 양국 관계

동북아시아의 다자간 국제 협력은 전술한 이유로 인한 유럽과 동남아와 같은 급속한 진전은 볼 수 없다. 반면, 양국 관계에서 보면, 냉전 종료 후 약 25년 동안 큰 변화를 보여준 사례도 있다. 본 발표에서는 그 변화의 현저한 사례로 한중 관계, 러중 관계, 북중 관계의 변화를 통한 시사점에 대해서 살펴볼 것이다.

#### 3.1 한중관계

한중 관계는 1992년 국교 정상화된 이후, 21세기에 들어 무역 관계가 급속하게 발전했다. 그림 1과 같이 1990년대 후반에는 수출입 모두 200억 달러를 넘지 않았지만, 2012년에 수출은 1300억 달러를 넘었고 수입도 800억 달러 이상이 되어, 중국은 한국의 가장 큰 무역 파트너가 되었다.

그림1) 한중무역액 추이



(출처) ERINA 『동북아시아 데이터북2013』

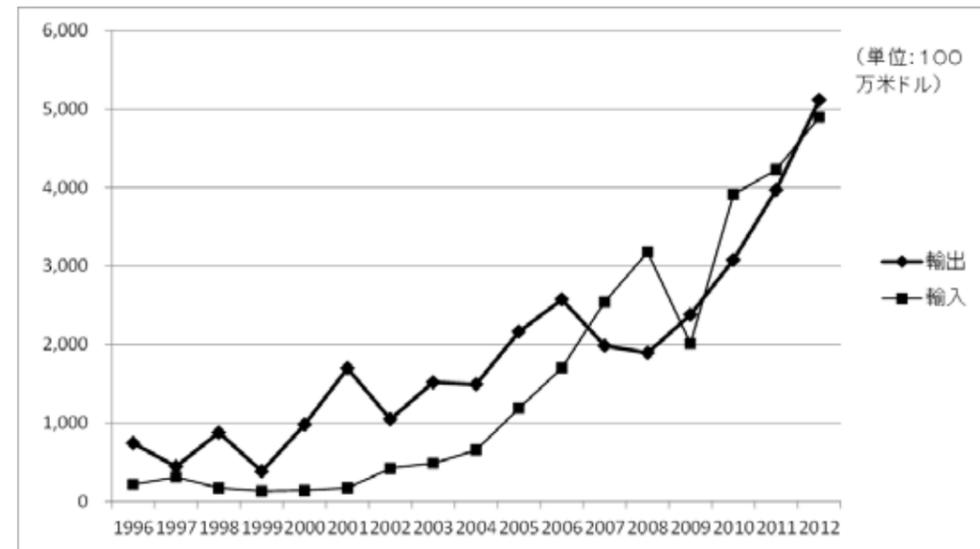
리먼 쇼크로 일시적인 수출입 침체가 있었지만, 그 후 한국의 대 중국 수출은 급속한 성장을 보이고 있다. 후술하는 2009년 무역 수치를 바탕으로 한 부가가치 창조와 관련시켜 말하자면, 한중 교역량의 급속한 증가는 한국에 중국의 중요성을 일방적으로 증가시키는 요소가 될 수 있다. 중국 입장에서 한국은 아직 중요한 부가가치를 창조하는 대상이 아니고, 설령 한국 시장을 잃어버릴 위험이 있더라도 그 위험은 한국이 중국 시장을 잃는 위험에 비하면 훨씬 작다.

#### 3.2 러중관계

러시아 극동연방관구와 중국과의 경제 관계의 밀접화는 특히 무역 관계에서 현저하게 나타나고 있다. 2003년경부터 러시아 극동과 중국의 무역은 증가하였으며, 2008년 리먼 쇼크로 잠깐의 침체가 있었지만 2010년 이후 다시 급속하게 늘어나고 있다. 러시아입장에서 중국의 중요성은 2009 년의 무역

수치를 바탕으로 한 부가가치 창조(이는 전 러시아의 수치 기준)에서 보더라도 미국과 독일 다음으로 중요하다. 또한, 일본과 한국을 포함한 동아시아와 북미를 더하면 EU의 절반 정도의 부가가치를 차지하게 된다. 따라서, 러시아입장에서도 아시아 태평양에 대한 접근을 개선해 나가는 것은 경제적 측면에서도 타당하다. 다만, 일상 생활에서 이미 많은 물품을 중국에 의존하고 있는 극동 연방관구, 특히 연해변경주, 하바롭스크변경주, 아무르주와 연방 정부가 있는 모스크바는 중국을 포함한 아시아의 중요성에 대한 인식의 차이가 있다. 그래서 GTI에서 제안하는 출입국 절차 간소화 등의 지방자치단체가 요구하는 항목에 대한 연방 정부의 반응은 그다지 호의적이지 않다는 점 등의 문제가 남아있다.

그림2) 러시아 극동연방관구의 대중무역 추이



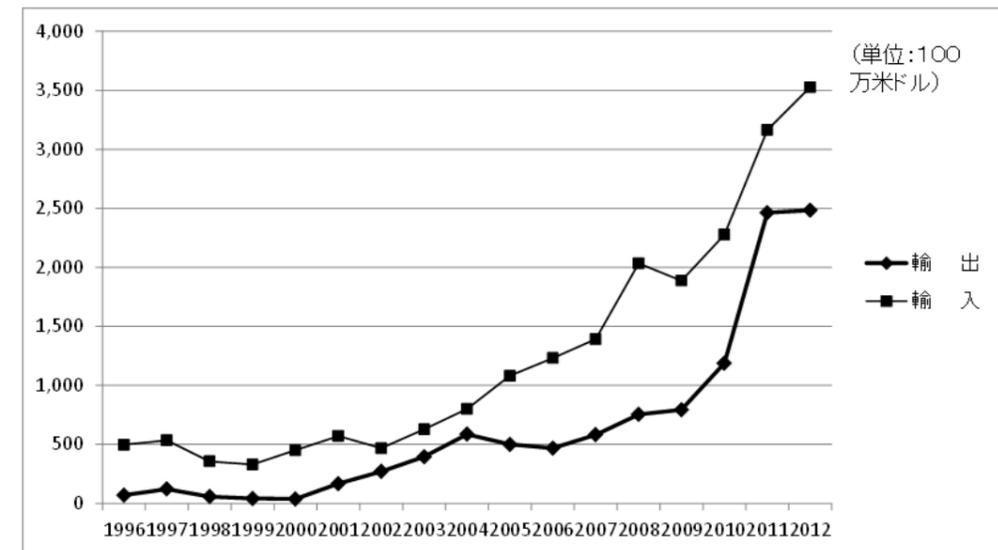
(출처) ERINA 『동북아시아 데이터북 2008및2013』

### 3.3 북중관계

북한과 중국은 서로 아시아의 사회주의 국가로 동서 냉전 시기에는 동맹 관계에 있었다. 이후, 동서 냉전의 종료와 사회주의 국제 시장의 소멸, 한중 국교 정상화, 무역에 의한 전환성외화(Hard Currency)에 의한 결제 도입, 북한 경제의 부진 등으로 1990년대 말까지 북한에게 있어서 중국은 가장 중요한 무역 파트너였지만 정체되어있었다. 그러나 북한이 경제 위기에서 어느 정도 회복 한 2003년경부터 북중 무역이 빠르게 증가하여, 지금까지 점진적인 증가 추세를 보이고 있다.

2011년부터 북한이 대량의 무연탄을 중국에 수출하기 시작하여, 이에 호응하는 것처럼 수입도 급격하게 증가했다. 현재 남북 교역을 제외한 북한의 대외 무역의 80% 이상을 대중 무역이 차지하고 있다. 중국은 북한에 대한 원유 지원 등 경제 지원도 하고 있지만, 최근 무역액의 증가는 중국의 지원에 의한 것이 아니라 상업적인 거래가 증가한 것이 주요 요인이라 보인다.

그림3) 북중무역 추이



(출처) ERINA 『동북아시아 데이터북 2013』

이상 3가지 사례를 살펴보았는데, 여기에는 공통점이 있다. 첫 번째로는 중국의 비약적인 경제 성장이 주변국과의 경제 관계를 크게 바꿔었다는 점이다. 두 번째는 예를 들어 한국, 러시아, 북한 모두 중국과의 무역을 급증시켰는데, 이들 대부분이 시장 거래에 의한 것이라는 점이다. 중국의 사회주의 시장 경제의 성장, 특히 2001년 세계무역기구(WTO) 가입과 연관된 중국 경제의 글로벌화가 이러한 시장 경제를 급속하게 증가시키는 요인이 되었다.

동북아에서 현재 필요한 것은 세계화와 그로 인한 시장의 역동성을 어떻게 해쳐나갈 것인가이다. 이 지역 경제 협력에 수익성이 있고, 민간이 적극적으로 투자하는 환경을 정비할 것, 그리고 양자간 또는 다자간 협력에서도 업계와의 긴밀한 협조를 어떻게 이끌어 가야 할지에 대한 고민을 할 필요가 있다.

### 3.4 부가가치측면에서 본 각국 무역 현황

동북아에서 각국의 경제 관계는 21세기에 들어 비약적으로 증가했다. 세계화가 된 지금, 특히 동아시아 국가들이 '세계의 공장'이 되어 수많은 자본재, 중간재, 원자재가 국경을 넘나드는 가운데, 무역 통계 수치가 반드시 각국 무역을 통한 가치 창조 즉 부가가치의 창조를 반영하고 있다고는 볼 수 없다.

표 1) 2009년 무역 수치를 토대로 한 각국 무역상대국의 부가가치 창출 비율

Partner	Total	Canada	Japan	Korea	United States	China	India	Indonesia	Russian Federation	EU27	NAFTA	Eastem Asia	ASEAN	BRICS
Australia	100.0%	1.4%	16.2%	5.1%	10.9%	18.3%	6.4%	2.3%	1.0%	12.9%	13.0%	42.3%	7.4%	28.0%
Japan	100.0%	2.4%	0.0%	4.5%	21.3%	14.0%	1.7%	1.8%	1.8%	19.2%	25.2%	23.3%	8.9%	19.6%
Korea	100.0%	2.1%	7.1%	0.0%	19.4%	14.9%	2.7%	1.4%	2.2%	18.0%	23.3%	23.7%	6.1%	22.0%
China	100.0%	3.0%	8.5%	2.8%	24.0%	0.0%	2.5%	1.1%	2.6%	25.2%	28.8%	14.0%	4.8%	7.4%
Russian Federation	100.0%	1.1%	3.7%	1.6%	10.6%	6.8%	1.9%	0.5%	0.0%	43.0%	12.2%	12.9%	2.5%	10.1%
United States	100.0%	12.6%	6.8%	2.5%	0.0%	6.2%	2.4%	0.9%	1.4%	29.3%	19.6%	17.5%	4.3%	13.3%
India	100.0%	1.4%	2.8%	1.6%	15.6%	6.7%	0.0%	1.1%	1.3%	23.3%	17.6%	12.4%	4.7%	10.8%
Indonesia	100.0%	1.3%	13.9%	4.8%	14.1%	9.7%	5.8%	0.0%	1.0%	16.6%	16.2%	31.1%	10.3%	19.0%
EU27	100.0%	2.9%	4.7%	2.0%	23.3%	7.3%	3.2%	0.9%	5.3%					

(출처) OECD가 추산하고 OECD.Stat에서 발표 한 데이터를 바탕으로 발표자 본인이 작성함

표 1은 경제협력개발기구(OECD)가 2009년 무역 수치를 바탕으로 계산한 각 국가별 무역상대국의 부가가치 창조 비율을 나타낸 것이다. 주요국가별, 지역별로 나누어, 주황색은 1위, 노란색은 2위, 그리고 연두색은 3위를 나타낸다. 이 수치를 통해 알 수 있는 것은 동북아의 주요국가인 일본, 중국, 한국, 러시아를 단일국가 측면에서 보더라도 미국과의 무역에서 가장 많은 부가가치를 창출하고 있으며, 미국 수출의 중요성이 여전히 남아있다. 러시아는 유럽연합(EU)과의 무역이 다른 지역보다 많은 부가가치 창출에 기여하고 있고(러시아는 독일과의 무역만으로도 7.4%를 차지), 일본과 중국은 동아시아와 무역보다 북미무역을 통해 더 많은 부가가치를 얻고 있다. 일본은 동아시아와의 무역이 2번째로 많고 그 다음이 BRICS인데, 그에 반해 중국은 EU와의 무역이 2번째이고 동아시아가 그 다음으로 많다.

무역액만 보면, 동아시아국가 입장에서 역대 무역은 이미 북미의 무역액보다 많은 나라가 많지만, 추정치이기도 하나, 부가가치에 초점을 두면 다른 결과가 나타난다(2009년 결과로서 현상을 즉각 반영하지 못한다는 문제점도 있다). 때문에 수치 분석 시, 비즈니스 현장과 가까운 관점에서의 분석이 필요하다는 것을 지적할 수 있다.

4. 결론

향후 환 동해(일본해) 지역의 국제 협력을 모색할 때, 지금까지의 다자간 협력 시도를 통해 배울 수 있는 점이 많다. TRADP 및 GTI는 대 메콩 권 지역(Greater Mekong Subregion: GMS)만큼의 경제적 효과를 지역 경제에 미친다고는 할 수는 없지만, 동북아의 현상에 맞춰서 국제 협력을 추진해 나가는 데어 있어서 필요한 것은 무엇인가라는 시사점을 던져준다.

경제에서 시장의 힘은 무시할 수 없다. 역내 각국의 중앙 정부 및 지방 정부는 협력 시 자체 역량으로의 협력만 고려할 뿐 아니라, 경제 실정과 협력의 방향성을 일치시키고 협력의 '경제적 이점=비즈니스 가능성'이 이루어지도록 구상해나갈 필요가 있다. 따라서 각 프로젝트 기획 시, 업체가 이것을 어떻게 해쳐나갈 것인가라는 관점을 반드시 염두하고 경제적 이점을 가시화하는 노력을 하고, 민간 기업이 참여할 수 있도록 만들어가는 것이 필요하다.

또한, 지방 정부가 해당 지역의 경제 활성화를 위해 중앙 정부에 대해 출입국 관리 및 세관, 교통정책면에서 국가정책 조정의 필요성을 구체적으로 지적하여 보다 좋은 조건을 쟁취해나가기 위해서는 수직 관계뿐만 아니라 국제적, 국내적인 수평 관계를 가지는 것이 매우 유용하고 중요하다. NEAR는 그런 점에서 환 동해(일본해)지역 권 더 넓게는 동북아에서 지방 정부의 횡적 연계를 강화하고 지방간의 협력을 통하여 중앙정부의 행동을 촉진하는 데에 매우 중요한 역할을 할 것이라 확신한다.

토론자 (1)

중국의 '창지투 개발계획' 과 환동해경제권 활성화에 대한 한국의 견해

원동욱 한국 동아대학교 국제학부 교수

중국의 '창지투 개발계획' 에 따른 북중 경제협력의 심화와 관련하여 국내적 논의 구도에서는 다양한 의견이 난립하고 있다. 이를 크게 대별하면 '중국경제론' 과 '중국역할론' 으로 나누어볼 수 있다. 우선 '중국경제론' 은 '동북4성론', 'M&A론', '신식민지론', '선점론' 등과 같이 '동북공정'으로 대표되는 중국의 역사왜곡이 북한경제의 대중국 '예속화'라는 경제적 접근으로 이어지고, 이는 장기적으로 중국의 한반도 지배로 연결될 것이라는 논리이다. 이러한 논리들은 남북관계 개선이나 남북경협 가속화 및 한미관계 강화의 불가피성을 사후적으로 설명하는 근거로 활용되어 왔다. 반면 이러한 주장과는 달리 중국과 북한의 교류심화는 '북한문제' '해결에 긍정적으로 작용할 수 있다는' 중국역할론 '도 제기된다. 즉 북한경제의 대중국 의존도 심화는 중국의 대북영향력 확대로 이어지고, 이는 '북한문제'를 중국을 통해 '관리'할 수 있다는 논리이다. 그리고 중국자본의 대북 진출과 이를 통한 북한의 시장경제 학습은 장기적으로 북한의 변화를 유도할 수 있다는 것이다.

이처럼 북중경협 심화와 관련한 한국 국내 논의 구도는 북한에 대해 중국이 취하고 있는 이니셔티브에 대한 대안적 발상이나 실효적 대책을 구상하지 못하는 가운데 일종의 '개념적 혼돈'에 빠져 있다고 볼 수 있다. 최근 두만강유역의 북중 접경지역에서 전개되고 있는 북중 경협 심화는 긍정적, 부정적 양 측면을 모두 내포하고 있다. 우선 북한의 경제발전과 대외개방을 촉진시켜주고 남한의 대북지원 부담을 덜어주는 측면이 존재한다. 특히 창지투 개발계획에 따른 북중간 인프라 연계를 중심으로 하는 초국경 경제협력의 강화는 북한의 물류시스템의 개선과 함께 경제적으로 북한을 개혁·개방으로 유인하는 데에 일정한 역할을 수행할 수 있을 것으로 기대된다. 더욱이 환동해경제권의 주요 물류거점이 될 수 있는 나진항 개발이 정체되어 있는 상황에서 중국의 주도적 참여에 따라 두만강지역의 물류인프라의 현대화와 함께 관련국가들간 상호연계가 활발해지고, 이에 따라 동북아 초국경 자유무역지대 나아가 환동해경제권의 형성에 기여할 것으로 전망되기도 한다.

하지만 현재 진행 중인 중국 및 러시아 등 제3국의 북한내 주요 간선과 거점에 대한 지배는 중장기적으로 경의선을 통한 유라시아 대륙과의 연계와, 나진항을 거점으로 환동해권과 유라시아 대륙권을 연계하고자 하는 우리나라의 동북아 경제공동체 구상은 물론이고 남북경협의 레버리지 기능과 남북경제 공동체 형성에 부정적 영향을 초래할 수 있다는 우려가 존재한다. 즉 한국이 배제된 상태에서 중국이 주도적으로 추진하는 창지투 개발과 나진지역과의 연계개발은 동북아 경제공동체 구축의 새로운 거점 확보를 통해 지역협력의 활성화를 꾀하려는 우리의 계획과 상충될 수밖에 없다. 또한 나진항에 대한 중국 주도의 지배구도는 환동해권 중요 물류거점의 상실은 물론이고 향후 한반도의 통일경제 구축과 남

북경협의 시너지 효과를 저해하는 동시에 궁극적으로는 남북통합의 장애요인으로 작용할 수 있을 것이다.

따라서 한국은 중국 및 러시아와 실제적 협력관계를 강화하고, 동시에 북한과 관계를 정상화하여 경제협력을 복원하는 노력이 절실히 요구된다. 하지만 남북관계가 단절되어 있는 현 상황에서 단기적으로는 중국이 추진하는 두만강유역 초국경 협력개발에 우회적으로 참여하는 방안을 모색하여, 중국의 일방적 대북영향력 확장을 견제하면서도 북한시장으로의 우회적 진출 기회를 확보하고, 동시에 한국 기업의 새로운 중국시장 진출거점 확보로 활용하는 것이 필요하다. 중장기적으로는 향후 지정학적 변화의 계기를 포착하여 몽골, 러시아, 일본, 미국 등 관련 국가의 참여를 통해 중국 주도의 양자간 초국경 협력 구도를 3자간, 다자간 협력구도로 점차 전환함으로써 환동해경제권 나아가 동북아 경제공동체에서 힘의 균형을 확보해 나가는 방안을 모색해야 할 것이다.

다자간 협력구도로의 전환은 구체적으로는 북중러 접경지역의 초국경 협력이 물류인프라 연계개발에 초점이 맞추어 진행되는 현실을 고려하여 우선 인프라 협력개발을 동북아 다자간 시범 프로젝트로 추진할 필요가 있다. 상호간 원활한 소통과 교류를 통한 공생과 공영의 매개체라 할 수 있는 물류인프라의 속성상 한 국가가 관련 국가들을 배제한 채 독점적 건설과 배타적 지배를 유지한다는 것은 그 의미나 효과 측면에서 매우 제한적일 수밖에 없기 때문이다. 결론적으로 남북경제공동체 그리고 나아가 통일 한반도를 고려해 볼 때, 중국 동북3성은 물론이고 극동 러시아 나아가 유라시아 대륙과의 연계에서 매우 중요한 거점이 될 수 있는 나진항 등 두만강유역에 대한 우리 정부 및 지자체, 기업의 적극적인 개입과 참여가 필요하며, 북중, 북러 양자협력 위주에서 남북중, 남북러, 남북중러 다자협력으로의 전환을 모색해야 할 시점이다.

토론자 (2)

## 환동해지역 협력 이점 가시화의 중요성

바트투르 몽골국립대 국제관계대학 교수

제가 토론방향을 쓰는 동안에 몽골 등 동북아시아국가간 몇 개의 회담 개최와 협정이 체결되었다. 예를 들자면 몽골 정부에서 북한에 원유가공공장 설립을 위해 노력하고 있으며 이와 관련하여 몽골 대통령의 특사가 북한에 방문하였다. 또는 얼마 전 동북아시아시장포럼이 개최되었으며 지금 동북아시아 화가들의 공동전시회가 진행 중이다.

엘벡터르찌 몽골국 대통령이 7월 22일부터 23일까지 일본을 방문하였으며 양국의 경제 분야의 협력 관계를 한 층 높이기 위해 협의하였다. 제가 이러한 예를 드는 이유는 오늘날 동북아시아의 국가, 국가 내 자치단체 및 민간들의 교류협력이 전보다 더욱 활성화되는데 이 점을 정책수립자, 연구 및 결정권자들이 더욱 더 주목할 필요가 있다는 것을 강조하고 싶기 때문이다.

미무라 미즈히로 일본 발표자의 발표방향을 보면 동북아시아의 구체적인 분야의 협력 이점 가시화 필요를 강조하였다. 저는 발표자와 같은 생각이다. 국가간뿐만 아니라 개인간 협력관계에 있어서 신뢰가 중요하며 ‘이분과 협력하면 나에게 유리하다, 필요하다’ 는 기본개념과 진실이 존재한다. 그리고 협력하고자 하는 상대방의 활동을 직접 눈으로 확인할 필요가 생긴다.

발표자가 일본분이므로 저는 몽골과 일본의 관계를 중심으로 이야기하고자 한다. 이것은 첫 번째로 몽골 및 동북아시아의 모든 국가와의 협력에 관해 이야기하는 것보다 시간을 아낄 수 있고, 두 번째로 동북아시아의 긍정적이고 부정적은 여러 문제가 몽골과 일본간 관계에 존재하고 있었으나 서로에 대한 부정적인 감정과 불신의 관계를 극복하고 현재 경제동반자협정 체결에 대한 대략적인 합의점에 도출하였다. 더 나아가 이번에 일본에서 일본-몽골 정상회담에서 자유무역협정체결에 합의하게 되어, 동북아시아의 다른 국가들에 좋은 롤모델이 될 것이라고 생각한다.

몽골과 일본의 관계는 그 동안 개방적이지 않았다. 수년 동안 반일감정과 불신이 존재했다. 그 시발점은 1930년대 ‘리훙브(Lkhumbе)사건’ 으로, 많은 몽골사람을 일본의 간첩이라고 임의로 조작하여 기소한 것으로 시작되었다. 이것은 많은 몽골사람에게 일본은 ‘적’ 이라는 혐의와 의혹을 주기 위해 당시 공산주의 당국의 조작행위였으며 이 사건으로 인하여 사회가 두려움에 빠졌다. 또한 할hing길 전투(Battles of Khalhkin Gol, 한국에서는 노몬한 사건으로 알려져 있다), 1945년 해방 전쟁시 몽골군과 일본 관동군의 전투로 몽골사회의 반일감정과 일본에 대한 불신을 초래하게 되었다. 그러다가 1990년대부터 상황이 달라졌다.

90년대 몽골의 공산주의체제 붕괴와 함께 불경기가 찾아왔다. 그 때의 몽골의 경제상황을 비유하자면 지금의 북한보다도 못했다. 그 당시 몽골의 지도자들이 민주주의를 택하여 개방적인 대외 정책을 실시

하기 시작했다. 그리고 몽골 영토를 비핵화 지대로 선언하여 핵폐기물 저장과 운반, 그리고 실험을 하지 않겠다는 UN 안전보장이사회의 확인을 받았다. 그 결과 대외, 특히 동북아시아국가들의 도움을 받을 길이 열렸다. 이러한 과정에서 기존의 적이었던 일본과 교육, 농·목축업, 재정, 보건, 무역 등 여러 분야에서 협력하게 되었다. 일본과 협력관계를 확대시키는데 가장 영향(원동력)을 미친 것은 실속이 없는 멋진 말도 아닌 실질적이고 가시적인 몽골인들에게 유리한 건설사업이었다. 한 예로 일본의 무상원조로 건설된 울랑바타르시의 서동을 연결하는 고속도로인 ‘나르니 잠’ 과 남북을 연결하는 ‘나르니 구르’ 교량 등을 들 수 있다.

몽골의 사회경제 전환 시 어려움을 겪고 있었던 교육, 보건분야를 부흥시키기 위해 일본 측의 도움으로 280여 개 학교, 가정의원을 세로 건설하거나 기존의 건물을 증축하였다. 이러한 실질적 사업은 민간인들에게 높이 평가되어 일본과 협력하는데 그들의 지지도 받을 수 있었다.

그렇게 해서 10년 채 안 되는 기간에 상호 불신과 적대관계에 있었던 양국이 협력파트너의 관계로 발전한 뿐만 아니라 신뢰와 협력의 최상위 단계라고 볼 수 있는 자무무역협정을 체결할 단계에 왔다. 자유무역협정체결에 대한 합의는 그렇게 쉬운 일이 아니었다. 적어도 몽골측에서 80여 명으로 구성된 팀이 2년간 협정체결 전 검토활동을 벌인 결과 16장 10,000쪽의 협정안이 나왔다. 이제 양국 정부대표들이 서명을 하면 양국 입법기관의 승인을 받을 것이다.

내년 상반기까지 협정 승인반도록 지금 절차를 밟고 있다. 협정이 체결되면 일본 승용차를 비롯한 기기, 몽골의 육류품, 밀, 비타민나무 열매(Hippophae) 에 대한 관세가 철폐될 것이다. 또한 몽골 기업인들에게 1년 기간의 일본비자를 발급하는 등 사증제도가 간소화될 것이다.

또 하나의 기회는 몽골의 자연자원을 일본의 기술과 투자로 개발하는데 양측의 협조의무 등 사항도 포함되어 있다.

오늘날 동북아시아국가들은 2가지의 선택 앞에 서 있다. 하나는 협력관계에 의해 발전하는 것이고, 다른 하나는 나누어 갈라지는 것이다. 국가간 관계에 있어서 밝은 시기도 있고, 어두운 시기도 있다. 몽골은 비록 내륙국인데다 대륙성 기후와 세계에서 가장 추운 수도의 나라이지만 몽골인들은 항상 밝은 내일을 희망으로 산다. 따라서 우리는 첫 번째의 선택을 할 것이다.

# 세션 III

## 기후변화와 동북아시아 지역 대응

### 발표

#### 기후변화·기후변동성 위험과 대응

박환일 한국 삼성경제연구소 수석연구원

#### 중국, 러시아, 한국의 "골든트라이앵글"에서의 환경협력

베른하르트 젤리거 독일 한스자이델 재단 한국사무소 대표

### 토론

#### 동북아국가의 기후변화 협력대응 - 성과와 도전

천잉즈 중국 지린대학교 동북아연구원

#### 국제네트워크를 통한 기후변화 대응

오키무라 타다시 일본 시마네현립대학 종합정책학부 교수

#### 각 세션 주제에 대한 러시아의 견해

틀로흐 노프 러시아연방 상원의원

발표자 (1)

## 기후변화 · 기후변동성 위험과 대응

박환일 한국 삼성경제연구소 수석연구원

2000년대 중반 이후 전 세계적으로 폭염, 폭우, 극심한 가뭄 등 대형 기상이변의 발생 빈도와 이로 인한 인명 및 재산 피해가 크게 증가하고 있다. 이렇게 기온 또는 강수량의 급변동과 같은 기상이변이 빈번히 발생하면서 기후변동성에 주목하기 시작했다. 기온, 강수량과 같은 기상요인이 특정기간 동안 변화율이 증가하면 기후변동성이 확대된다고 표현한다. 지금까지는 지구 평균기온이 상승하는 지구온난화에 관심이 집중됐으나 최근 기상이변이 빈발하며 기후변동성에도 관심이 커지고 있다.

기후변화는 자연적인 요인 또는 인간의 활동으로 인해 기후가 일정한 방향으로 변화하는 현상을 말한다. 기후의 장기적인 변화 또는 트렌드를 지칭하는데 일반적으로 10년 이상의 기간을 대상으로 한다. 기후변동성은 기후요인들이 장기평균으로부터 벗어나는 정도를 의미하며 평균보다 높거나 낮은 현상들이 반복되면서 기후변동성을 형성한다. 기온, 강수량 등 기후요인의 평균이 장기간 지속 상승 또는 하락하는 현상은 기후변화를 의미하고 분산이 증가하는 현상은 기후변동성 증가를 의미한다.

기후변화와 기후변동성은 발생 리스크와 파급 측면에서 서로 다른 특성을 나타낸다. 기후변화는 장기적이며 예측가능한 충격을 광범위한 지역에 걸쳐서 주는데, 특정한 임계점을 넘어서면 막대한 파급력을 초래한다. 기후변동성은 단기간에 걸쳐 예측불가능한 충격을, 특정지역에 한해 미치는데, 특히 사회경제적으로 직접적인 피해를 미치는 특성이 있다.

기후변화와 기후변동성의 특징을 파악하기 위해 서울, 홍콩, 도쿄 등 동아시아 3개 도시의 기온과 강수량 변화를 분석했다. 2005년부터 2012년까지 8년간의 일평균기온을 과거 평년자료와 비교했다. 평년은 1971년부터 2000년까지 30년의 평균치를 의미한다. 최근 8년간 서울의 일평균기온은 12.6도로써 평년 12.2도보다 0.4도가 상승했다. 도쿄는 최근 8년 평균기온이 16.5도로써 평년 15.9도보다 0.6도 상승했다. 더운 도시인 홍콩은 0.1도 상승한 것으로 나타났다. 이로써 최근의 일평균기온은 과거보다 더 높아지고 있는 것으로 보인다. 일평균강수량도 비슷한 결과를 보이고 있다. 최근 8년의 일평균강수량은 서울은 평년보다 22.4mm 많아졌고, 도쿄도 12.5mm 많아졌다. 반면에 홍콩은 평년보다 7.4mm가 줄었다.

주요 도시별 평년대비 기상요소 자료 (단위: 섭씨 도, mm)

지역	기상요소	2005~2012년(a)	평년(1971년-2000년)(b)	(a)-(b)
서울	평균기온	12.6	12.2	0.4
	강수량	134.4	112.0	22.4
도쿄	평균기온	16.5	15.9	0.6
	강수량	134.8	122.3	12.5
홍콩	평균기온	23.2	23.1	0.1
	강수량	191.2	198.6	-7.4

기상이변이 빈번해진 2011~2012년의 일평균기온을 평년과 자세히 비교해보았다. 서울, 도쿄, 홍콩 3개 도시 모두 여름철 기온은 평년보다 더 상승했다. 즉 여름은 더 더워지고 있는 것이다. 2012년 서울의 여름은 평년보다 1.4도가 더 높았고, 도쿄는 2011년 2012년 모두 1도 정도 높았다. 홍콩은 0.4도가 더 올라갔다. 반대로 겨울철 일평균기온은 평년보다 더 낮아졌다. 즉 겨울은 더 추워지고 있는 것이다. 서울의 겨울 평균기온은 2011년은 평년보다 1도, 2012년은 2도 낮아졌다. 도쿄도 0.9도, 0.5도씩 내려갔으며, 홍콩은 2012년은 기온이 올라갔지만 2011년은 1.1도 낮아졌다. 이와 같은 결과는 기후변화와 기후변동성의 차이를 잘 보여준다. 지난 8년간의 일평균기온은 평년보다 모두 상승하는 기후변화를 나타내고 있다. 하지만 여름철과 겨울철로 구분해서 보면 여름은 더 덥고, 겨울은 더 추운것을 알 수 있다. 이런 현상을 통해 기후변동성이 확대되는 것을 알 수 있다.

주요 도시별 평년 대비 평균기온 증감(2011, 2012년)

	서울		도쿄		홍콩	
	2011년	2012년	2011년	2012년	2011년	2012년
평년 대비						
1월 평균기온	-4.7	-0.3	-0.7	-1.0	-2.9	-1.4
2월 평균기온	1.5	-1.7	0.9	-0.7	-0.5	-0.8
6월 평균기온	0.1	2.2	1.0	-0.4	0.4	0.0
7월 평균기온	-0.3	0.5	1.9	1.0	-0.2	0.1
8월 평균기온	0.4	1.7	0.4	2.0	0.8	1.1
12월 평균기온	-1.1	-4.3	-0.9	-1.1	-1.2	0.0
여름 평균기온	0.0	1.4	1.1	0.8	0.4	0.4
겨울 평균기온	-1.0	-2.0	-0.9	-0.5	-1.1	1.2

기후변동성이 확대되면 사회 전반적으로 다양한 피해를 초래한다. 따라서, 기후변동성 위험이 파급되는 경로와 영향을 파악하고 대응방안을 수립할 필요가 있다. 기후변동성 위험은 다양한 파급경로를 통해 개인 및 지역사회의 라이프스타일, 기업의 경영활동, 국가 위기관리체계 등을 변화시킨다. 특히 지구온난화에 기후변동성까지 배가되면서 장기적 위협으로 인식되던 기후변화가 현실적 위협으로 다가오고 있는 것이다. 기후변동성 확대는 보건건강, 개인 및 지역사회의 라이프스타일, 에너지 소비, 식량생산, 정부재난관리 등 분야에 지대한 피해를 초래한다. 특히 산업분야에도 큰 피해를 초래하는데 농업, 에너지, 제조, 서비스 등 모든 산업에서 기후변동성이 생산, 판매, 투자 등 기업의 일상적 경영활동을 직·간접적으로 위협한다. 기후변동성이 확대되면서 에너지 수급에 차질이 발생하고, 원자재 가격과 물류비가 상승하는 등 기업의 비용 부담이 증가하게 된다. 수요 불확실성이 커져서 적기 대응을 놓치거나 재고비용이 급증하는 문제가 반복되기도 한다. 사업리스크 외에 자연환경을 오염시키지 않고 지역사회의 환경개선을 위해 노력해야 한다는 사회적 부담 또한 가중되고 있다. 기후변동성이 보건건강, 라이프스타일, 에너지소비, 식량생산, 정부재난관리 등 5개 분야에 미치는 위협은 다음과 같다.

1. [보건건강분야] 개인과 지역사회의 보건건강에 다양한 피해가 발생하고 있다. 폭염, 홍수, 가뭄 등 극단적 기상변동현상이 직접적으로 사망, 상해, 정신적 장애를 초래한다. 전염병 매개체 분포의 변화, 알레르기 유발물질의 확산, 식량의 안전성 저하로 설사, 말라리아 등 문제가 발생하기도 한다. 정신적

강의 악화, 새로운 질병 및 전염병 확산 속도의 증가, 자연재해로 인한 사상자 증가, 의료비 증가 등이 주요한 위협요인이 된다. 기후변동 및 지구온난화 등으로 인해 새롭게 창궐하는 질병은 사회적 혼란과 경제적 피해를 야기한다. 특히 전염성이 강한 질병은 빠르게 확산되고, 일부 치료제에 내성까지 보여 통제에 어려움이 있다. 각국은 조기경보시스템 운영, 전염병 정보 네트워크 구축, 교육 및 홍보 체계 강화 등 국가재난질병 대응 통합시스템을 운영 중이다. 미국 질병통제예방센터는 전 세계 질병의 “경찰” 역할을 수행하며, 연구·백신 보급·질병 경보 등을 통해 전염병 확산을 억제하고 있다. 극한 기후변동은 정신 건강 악화, 새로운 질병의 창궐 등 건강을 위협하여 인간의 스트레스를 증가시키고, 이에 따른 정신적 혼란으로 생활의욕이 저하되게 된다. 이상기후현상 등에 따른 병원체의 증가, 강수량 변동에 의한 모기 품종 변화 등으로 새로운 질병의 발병 가능성이 고조되고 있다.

2. [라이프스타일분야] 개인의 생활뿐 아니라 지역사회의 라이프스타일에도 피해를 초래한다. 더 추워지고 더 더워지면서 생활이 불편해지고 방한 및 냉방용품 구입이 증가하여 예상치 않은 추가적 소비지출이 발생한다. 야외 생산 및 레저활동이 위축되는데 특히 건설, 유통, 스키, 해수욕 등 활동에 어려움이 커진다. 벚꽃축제, 얼음축제 등 계절을 상징하는 자연자원을 소재로 하는 다양한 지역행사가 축소되어 지역경제에 타격을 미친다. 또한 홍수, 산사태 등 재해발생이 빈번해지면서 거주지 안전을 위협하고 자산에 대한 피해가 증가하기도 한다.

3. [에너지소비분야] 기온변동성 확대는 에너지 소비, 특히 전력소비를 크게 증가시키고 전기가격 상승을 초래한다. 하절기와 동절기의 냉난방 수요 증가로 연간 전력수요 변동폭이 커졌으며, 최대전력 수요도 지속 확대되고 있다. 전력수요 예측이 어렵고 발전소의 경제성이 낮아져 안정적인 전력공급계획 수립이 곤란하게 된다. 산업계의 생산비 증가요인이 되며, 전력수급불안이 커지면서 일상생활이나 사무환경에서 큰 불편을 초래한다. 전력 등 에너지 소비 증가로 인해 정부의 에너지 수급관리 부담이 가중된다.

4. [식량생산분야] 한국은 날씨변화에 민감한 채소, 과일 생산비중이 높고, 곡물수입 비중이 높는데 기후변동성 확대는 한국의 안정적인 식량공급을 위협한다. 쌀 농사, 과일 및 채소재배는 기온과 강수량 변동에 따라 생산량 변동이 커지는데 최근 2~3년 간 단위면적당 생산성의 변동폭이 커지는 상황이다. 미국, 러시아 등 주요 곡물생산국가에 가뭄이 반복되면서 국제곡물가격이 급등하고 이는 다른 식품가격상승과 식량소비를 불안하게 한다. 이런 현상은 물가상승으로 이어져 소득이 낮은 계층에게 큰 부담이 된다. 기상이변으로 인해 2000년대 중반 이후에만 2007년, 2010년, 2012년 등 세 번의 식량위기가 러시아, 미국 등 지역에서 발생했는데 곡물 가격 상승은 사료·육류·식품 등의 가격을 순차적으로 상승시켜 애그플레이션(Agflation)을 유발한다.

5. [정부재난관리분야] 재해로 인한 인명재산피해가 커지고 물가, 의료비 등 정부부담도 가중된다. 기후변화 위협 확대로 재해재난 발생 위험이 커짐에 따라 정부의 인력, 예산 등 국가 위기관리비용이 증

가한다. 건물, 시설, 항만, 교통 등 산업 인프라 피해가 커질수록 복구·방재 비용이 증가해 재정이 악화되고 경제성장에도 악영향을 미치게 된다. 각국 정부는 재해 발생에 효과적으로 대처할 수 있도록 정부조직의 역량을 강화하고 공공기반시설을 구축하고 있다. 영국정부는 기후변화의 위험성을 인식하여 2008년 '에너지 기후변화부(DECC: Department of Energy and Climate Change)'를 신설하기도 했다.

기후변동성 확대에 의한 영향

분야	세부 위험내용
보건건강	정신건강 악화(우울증, 분노 등)
	새로운 질병 발생 및 전염병 확산속도 증가 (조류독감, 구제역, 사스, 수인성 전염병 등)
	자연재해로 인한 사상자 증가(산사태, 홍수 등)
라이프스타일	예상치 않은 소비지출 증가(방한 및 냉방 용품, 주택 관련)
	야외 생산, 레저 활동 및 관광산업 위축(건설, 유통산업, 스키, 해수욕 등 활동)
	거주지 안전 위협 및 자산피해 증가
	계절축제 등 지역행사 축소(벚꽃축제, 얼음축제 등)
에너지소비	전력 피크수요 증가
	전기 가격 상승
	전력공급 부족으로 기업생산 감소
	전력공급 부족으로 개인생활 불편
식량생산	식량가격 상승(곡물, 과일, 수산물, 채소 등)
	식품의 안전성 악화
	국내 생산 가능한 식량의 변화
	식량소비의 양극화 심화(기아, 영양부족)
정부재난관리체계	도로, 항만 등 사회인프라 손실
	정부 재정지출 증가(재해복구, 행정비용, 의료비 증가)
	지역간 재난발생 및 대응능력 차이 발생

기후변동성은 지속 확대되는 추세로 개인, 기업, 정부 모두 내재적 리스크로 인식하고 관리해야 할 시점이다. 일상생활, 기업경영, 정부재정 등에 직접적이고 현실적인 피해를 유발하기 때문에, 기후변동성을 확대시키는 요인을 제거하고 대응력을 증진해야 한다.

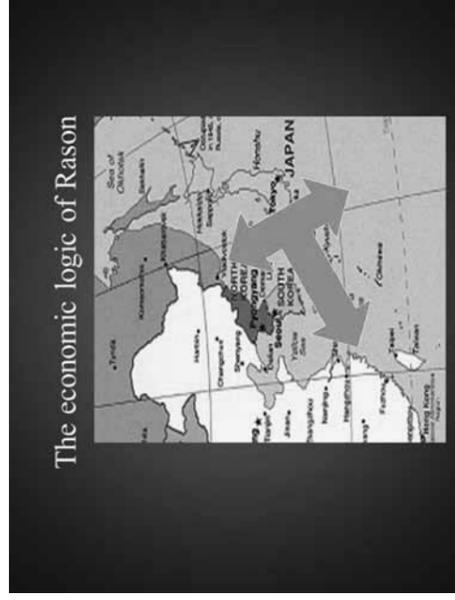
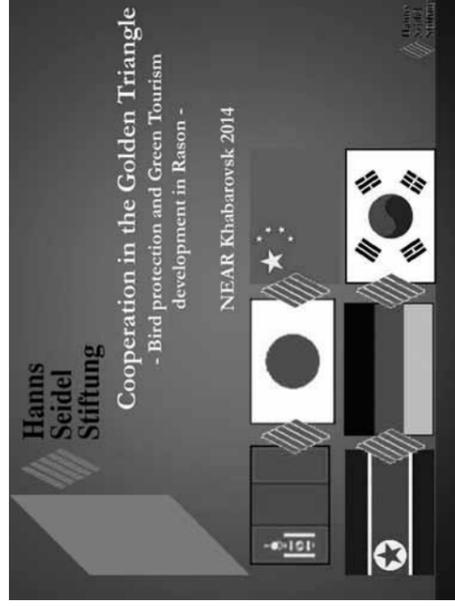
기후환경은 공공재적인 성격이 강하므로 민간부문의 자발적 참여를 유도하기 위해서는 정부의 주도적인 역할이 중요하다. 기후관련 산업과 다른 과학기술, 금융 산업간 융복합을 모색하고 지속 성장이 가능하도록 투자 및 지원을 강화해야 한다. 발상의 전환을 통해 농업에 대한 투자를 강화하여 기후변화 완화를 위한 대응방안을 모색할 시점이다. 그리고 미래의 지구를 책임질 어린이와 청소년에게 기후 및 환경교육을 강화해야 한다.

기업은 기후변화에 적극적으로 대응하여 새로운 기회를 창출해야 한다. 선진기업들의 대다수(86%)가 이미 기후변화 위협에 대처하고 있으며, 기후변화에 대한 투자를 새로운 기회요인으로 인식하고 있다. 기후변화 위협이 확대됨에 따라 경영시스템 변화 및 기존 사업의 가치사슬을 혁신하고, 새로운 비즈니스 기회를 모색할 필요가 있다. 한국기업이 보유한 제조경쟁력, IT 기술, 빠른 사업추진속도 등의 강점을 새로운 사업기회 발굴에 적극 활용해야 한다. 기업은 기후변화를 관리해야 할 핵심 리스크 요인 중 하나로 인식하고 전사 전략 및 실행 체계에 반영해야 한다. 기후변동성 및 온난화가 세일즈, 공급망, 글로벌 네트워크, 시장 등 사업 전반에 미치는 영향을 분석하고 계량화하여 관리기반을 구축할 필요가 있다. GM은 53개국 글로벌 사업장의 기후변동 취약성을 수치화한 '취약성 지도(Concentric Vulnerability Map)'를 활용하고 있다. 화학기업 듀폰은 기후변화 전담조직을 구성하고, 최고경영자가 최고환경 및 에너지 책임자를(Chief Environment &Energy Officer)를 겸직하고 있다. 기후변화에 보다 근본적으로 대응하기 위해 장기적으로 자원 및 에너지 절감 계획을 마련해야 한다. 그리고 운영, 생산과정, 설비, 시설 전반에 걸쳐 에너지 절약과 효율 향상 방안을 수립하고 실행해야 한다.

이제는 편안하고 쾌적한 기후환경을 누리는 것이 더 이상 공짜가 아니라 대가를 지불해야 한다는 공감대를 형성해야 한다. 이를 위해 개인 및 지역, 기업, 정부가 협력적으로 대응하는 노력을 해야 한다.

# 중국, 러시아, 한국의 "골든트라이앵글"에서의 환경협력

베른하르트 켈리거 독일 한스자이델 재단 한국사무소 대표



In the past years, Rason has been systematically linked to the regional economy through infrastructure cooperation projects with China and Russia

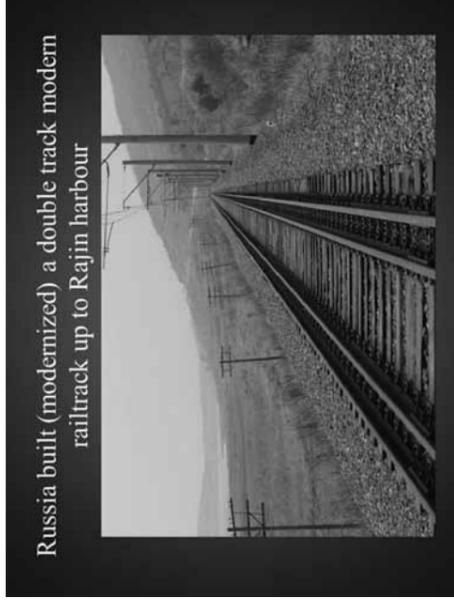


# 중국, 러시아, 한국의 "골든트라이앵글"에서의 환경협력





The modern road to Rajin 2013



Russia built (modernized) a double track modern railtrack up to Rajin harbour



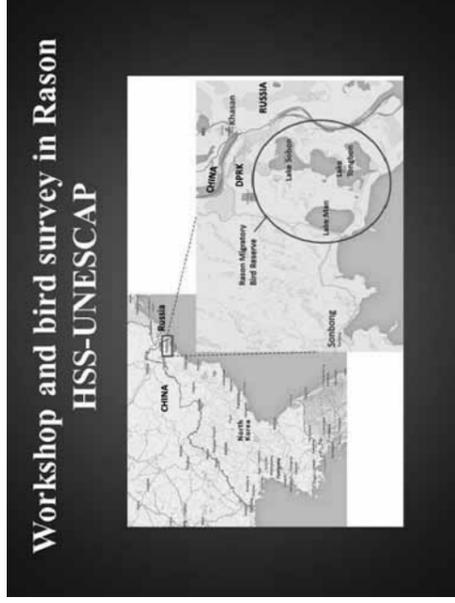
The excellent geographical position of Rason makes it ice-free all year.

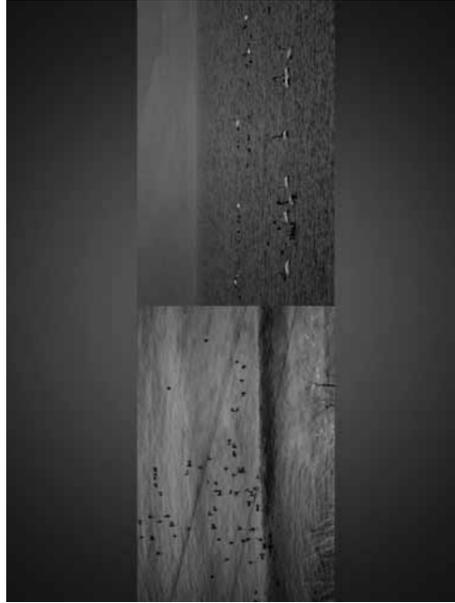
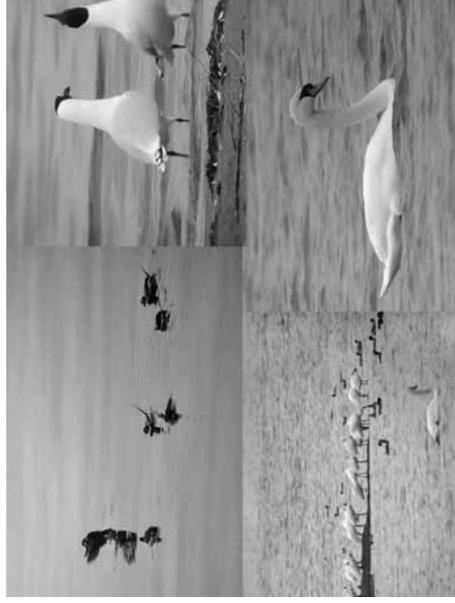


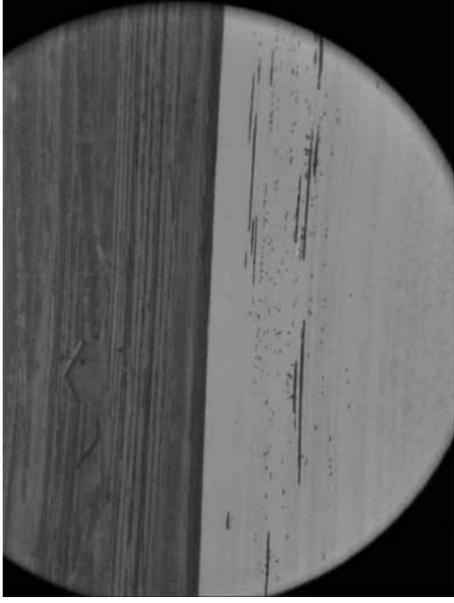
The Russian pier (right), North Korean pier (middle) and Chinese pier (left) of the harbour.



The Russian pier has been completely modernized and is opened.







### Key findings of the rapid assessment

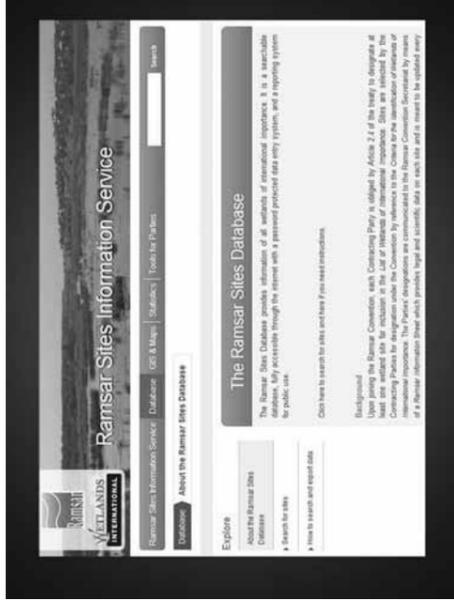
- Important habitats we surveyed included freshwater and brackish lakes, rocky shores and marine waters, rice-fields, river, and grassland edge and pine forest.
- During the rapid assessment, separately and combined both Manpo and Sonboonpo meet Ramsar criteria as "internationally important wetlands".
- We estimate that Manpo supported more than 20,000 waterbirds during the rapid assessment. These included internationally important concentrations of swans, falcated ducks etc.
- We estimate that "West Po" supported more than 22,000 waterbirds, especially towards the seaward part of the lake, including different kinds of cranes.
- Globally-threatened and globally near-threatened species were also recorded on Dongbonpo (*Larus relictus*), in rice-fields (*Coturnix japonica*, *Grus monacha*, *Gru sylvato*), in reed-beds (*Emberiza yessoensis*) and also in the coastal zone (*Callidris tenuirostris*, *Nycticorax nycticorax*) including in marine waters (Clangulalabemahs).

### A "green vision" for Rason

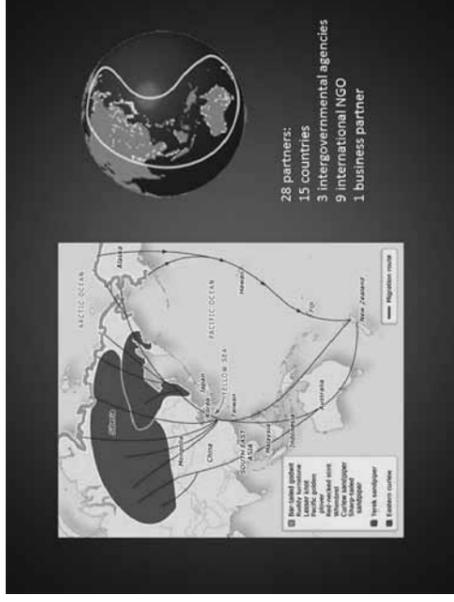
- Development of a wetland management programme for the Sonbong Migratory bird site
- Development of a green tourism project alongside the protection programme
- Improvement of the livelihood of local communities as precondition for sustainable protection efforts in the region

### Environmental cooperation is an international challenge... DPRK has to be integrated in treaties and regional networks like the Ramsar convention, NEASPEC and EAAFP...

The screenshot shows the Ramsar Convention website with a navigation menu (Home, About Ramsar, News, Activities, Publications, Documents, Media Gallery, Address Book, Events) and a main article titled "Ramsar surpasses 200 million hectares of global coverage". The article features a photograph of a wetland with palm trees and a person walking. Below the article, there are social media links for Facebook and Twitter, and a "Send a free email" button.



Environmental cooperation is also a capacity building challenge...



**Capacity-building for protection of the Sonbong Migratory bird site**

- Training of staff as bird-watchers and park rangers
- Awareness raising for local authorities as well as for the local population, e.g. through campaigns in schools etc.
- Training of local farmers in appropriate farming techniques for sensitive sites (e.g. organic farming, management of reed fields etc.)

(continued)... Capacity-building)

- Training of staff as guides for bird watchers, green tourism
- Training of local development planners for green development, green tourism
- Training of staff in the hospitality industry, tourism industry
- Training/ consulting for local authorities on the creation of an appropriate legal and administrative framework for green tourism development

Environmental cooperation and green development needs funding and offers business opportunities...

Funding needs for green development in the Rason area

- Funding for training (see above)
- Funding for tourism infrastructure (e.g. preparation of watching sites for bird watchers) apart from private investment
- Funding for modernization of local farming and improvement of the livelihood of the local population in areas adjacent to protected areas

Business opportunities in green development in the Rason area

- Travel agencies specializing in green tourism projects (not only bird watching, e.g. bicycle tourism along the Tumen river)
- Hospitality industry
- Real estate development



토론자 (1)

동북아국가의 기후변화 협력대응 - 성과와 도전

천영즈 중국 지린대학교 동북아연구원

전 지구적 문제인 기후변화는 특정 국가나 국한된 지역의 조치가 아닌 국제사회 공동의 노력을 필요로 한다. 동북아 각 국간의 기후환경 협력은 동북아지역, 더 나아가 지구의 기후 개선에 중요한 의의를 갖는다. 본 연구는 동북아지역 기후환경 협력의 필요성과 동북아 각 국이 지구기후변화 문제에 대응하는 실천적 방법을 모색하고자 한다. 최종적으로는 더 광범위한 동북아 각 국의 기후환경 협력 추구하고 양호한 협력 시스템 구축을 위한 나름의 노력을 이어간다.

1. 동북아지역 기후환경 협력강화의 필요성

동북아 각 국은 다른 이익적 요구 이해관계를 가지고 있는 동시에 넓은 협력적 기초를 갖고 있다. 기후환경 영역은 공동의 전략적 이익을 갖고 있으며, 특히 기술, 자금 등 방면에서 두드러지며 동북아 각 국 간의 아주 강한 이익적 상호작용을 만들어낸다.

2. 동북아지역 기후환경 협력의 진전과 성과

동북아지역의 기후협력 연구가 아직 많지는 않지만 기후변화에 대한 지역적 협력 대응은 일찍이 시작되었으며 다양한 경로와 차원, 영역에서의 협력이 형성되어 어느 정도의 성과를 거두고 있다.

3. 동북아지역 기후환경협력의 미래와 비전

각 국의 경제발전수준 차이로 인해 온실가스 배출량 조절 능력과 기후변화에 대한 취약 정도도 다르다. 또한 각 국은 기후변화문제에 대해 각기 다른 국제적 지위와 책임분담을 지고 있기도 하다. 국가간의 견해차이와 모순은 기후환경협력에 많은 장애가 되지만, 동북아 기후 환경협력에 대한 한계와 가능성의 분석은 동북아 각 국 기후환경협력 진전에 도움이 될 것이다.

토론자 (2)

## 국제 네트워크를 통한 기후변화 대응

**오키무라 타다시** 일본 시마네현립대학 종합정책학부 교수

박환일씨의 발표에서 언급된 기후변동문제는 동북아시아뿐 아니라 지구전체의 문제이며, 시민생활에 장기간에 걸쳐 심각한 영향을 준다고 본다. 이 문제에 대해서는 1997년에 합의했고 2005년에 발표한 ‘교토의정서’를 바탕으로 국제사회가 대응하고 있다. 지금 현재는 2015년에 개최되는 COP21에서 합의를 찾기 위해 국제교섭이 이루어지고 있다. 국제교섭은 각국의 경제·에너지 정책과 깊이 연관되어 있기 때문에, 이해대립이 격하며 합의를 찾기란 그리 쉽지 않다. 하지만, 에너지효율 개선은 ‘후회 없는 정책(no regret policy)’이기 때문에 모든 나라와 이해관계자들이 찬성을 했고, 국제협력의 가능성이 남아있다. 동북아시아에서도 정부뿐 아니라 지방자치단체간의 협력과 그린개발 매카니즘인 교토의정서에서 인정된 제도 하에서 민간기업이 국제협력을 책임지고 있다. 이처럼 다양한 채널에서 동북아시아는 기후변동문제에 대한 국제협력을 진행하고 있다.

베른하르트 젤리거씨의 발표에서 언급된 철새보호문제는 동북아시아지역 환경협력 중 하나로 시사 깊은 사례이다. 가장 큰 이유는 국제협력의 대상으로 언급이 잘 안 되는 북한에서 국제협력을 하고 있다는 점이기 때문이다. 유럽에서는 동서냉전 하에도 국가를 초월한 대기오염대책을 통해 국제협력 채널을 유지해왔다. 이 경험에서도 알 수 있듯이, 아직 남북으로 분단된 한반도에서 다른 문제에 비해 비교 논쟁이 적은 환경문제를 가지고 국제협력 실적을 쌓아가는 것은 매우 중요하다. 북한이 가맹하고 있는 몇 안 되는 국제협력조직인 ‘동북아시아지역 환경프로그램(NEASPEC: North-East Asian Sub-regional Program for Environmental Cooperation)’과 협력을 하면서 환경협력을 실천하는 것은 대립하기 쉬운 동북아시아지역의 긴장완화에 공헌한다고 저는 확신한다.

동북아시아지역의 환경문제로는 박환일씨가 언급한 기후변동문제와 같은 지구환경문제와 베른하르트 젤리거씨가 언급한 각 지역 공통의 환경문제, 그 외에도 미세먼지나 산성비 등의 국경을 초월한 환경 문제가 남아있다. 국경을 초월한 환경문제는 가해지역과 피해지역이 다르고, 국경을 넘어가기 때문에 이해관계가 복잡하게 얽혀있어서 국제협력 형성과 실천은 그리 간단하지 않다. 동북아시아지역을 비롯한 일본정부가 주도로 하고 있는 ‘동아시아 산성비 모니터링 네트워크(EANET: Acid Deposition Monitoring Network in East Asia)’라는 국제적인 틀에서도, 그리고 한국정부가 주도로 하고 있는 ‘한중일 대기오염물질 장거리이동연구 프로젝트(LTP: Joint Research Project on Long-range Transboundary Air Pollutants)’에서도, 현시점에서는 어느 누구도 국경을 초월한 대기오염문제 해결에 대해 충분한 공헌을 하지 못하고 있다.

하지만, 다양한 채널로 지속적인 국제환경협력을 실천하다 보면, 국가간의 긴장완화로 이어질 것이다. 특히 환경문제와 관련해서는 앞서 발표자분들이 언급한 바와 같이, 객관적인 자연과학에 대한 지견이

공통기반으로 되기 때문에, 가치관이 반영되기 쉬운 안전보장문제나 역사문제에 비해 협력체계를 형성하기 쉽다는 특징이 있다. 동북아시아 지역에서는 일본, 한국, 중국, 러시아, 몽골, 북한이 참가하고 있는 ‘NEASPEC’을 비롯해 ASEAN제국, 일본, 중국, 한국, 인도, 미국, 러시아 등이 참석하고 있는 ‘동아시아정상회의 환경장관회의(EAS EMM)’과 ‘한중일 환경장관회의(TEMM)’ 그리고 다양한 양국간환경협력 및 양국간 환경정책대화의 네트워크가 존재한다. 해양환경의 경우, 유엔환경계획(UNEP: United Nation Environment Program)의 지역해양 행동계획의 일환으로, 북서태평양 보전실천계획(NOWPAP: Northwest Pacific Action Plan)이 있고, 유엔개발계획(UNDP: United Nation Development Program)주도인 ‘동아시아해양환경관리협력기구(PEMSEA: Partnerships in Environmental Management for the Seas of East Asia)’가 형성되어 있으며, ‘아시아태평양경제사회위원회(UNESCAP: United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific)’를 포함한 여러 국제기관들이 활동하고 있다. 이러한 정부간/부처간 네트워크에 국제기관의 네트워크까지 합하여, NEAR와 같은 지방자치단체의 네트워크와 한스자이텔재단과 같은 민간단체를 포함한 네트워크 등 다양한 협력을 실천해감으로써 중층적인 국제환경협력의 균형이 형성된다. 이렇게 되면, 동북아시아 지역의 환경협력은 강화되고 동북아시아지역의 공동번영 발전에도 기여하리라 저는 확신한다.

토론자 (3)

## 각 세션 주제에 대한 러시아의 견해

**틀로호노프 아르놀트 키릴로비치** 러시아연방 상원의원

1. 우선 성원용 교수의 발표에서 동북아시아의 지리적 용어 정의가 필요하다. 최근 유라시아 대륙에서 발생하는 지정학적 사건(상하이협력기구의 설립, 유라시아연합 설립, 러시아에 대한 서방의 제재)들은 러시아, 중국, 카자흐스탄, 몽골, 한국 등 좀 더 긴밀한 상호이익, 정치, 경제, 문화 협력을 제안한다. 이론적 근거:

- 러시아는 가장 긴 국경을 접하고 있다. (카자흐스탄, 중국, 몽골, 소련 사회주의 연방공화국 시절 전통적인 경제와 문화의 관계)
- 이 국가들은 많은 유목민들과 고대 아시아의 역사적 뿌리가 긴밀하게 뒤섞인 대초원에 형성되어 있다. (홍노족, 징기스칸 제국, 위대한 몽골인 등)
- 유전학적으로 중앙아시아의 몽골인들은 한국, 일본, 알류트, 북미의 인디언과 가깝다.
- 상하이협력기구 설립, BRICs와 유라시아 협력기구 설립은 세계정치와 금융센터의 미국과 유럽 패권을 없애고, 동아시아로 이동했다.
- 동아시아에는 주요 세계 전략광물, 숲, 식수가 있다.
- 북아시아는 가까운 미래에 인류의 기본 식품을 생산할 수 있는 지구상에서 가장 큰 토지 면적의 자원을 보유하고 있다.
- 이 길을 따라가면 실크로드와 차마고도를 포함한 "동-남쪽" 역사길이 펼쳐져 있다.
- 현재 북아시아, 카자흐스탄을 통과하여 시베리아횡단열차를 통해, 미래에는 북극항로를 통해 가장 신속하고 안전하게 여객과 운송을 수행한다.
- 러시아를 통해 유럽에서 동남아 구간, 남아시아에서 북미 구간, 미국의 서부해안에서 아시아의 동해 구간을 항공으로 가장 단거리로 이동할 수 있다.

서방-동방 대립의 증가, 천연자원과 식량부족 상태에서 동북아의 중요 잠재력은 아주 긴밀한 경제통합과 전문화 만이 그 해답이다.

2. 슈르후의 발표에서 몽골의 주요 문제는 완제품이 없이 광물의 원료만을 수출하는데 있다는 것을 강조하고 싶다. 그리고 숙련된 인력, 전기, 교통 인프라와 수자원이 아주 부족해 보인다.

울란바토르, 다르한, 에르데넛 등 국가의 절반이 넘는 주민이 도시로의 과도한 인구유입은 국가 발전에 도움이 되지 않는다. 경제와 환경문제의 해결은 가스 파이프라인을 (코비크타-중국) 설치하여 가스를 공급하는 것이다. 국가의 경제발전의 제약과 외국인투자에 대한 법적 지원이 불충분하다.

적은 인구수는(300만명) 운송서비스의 효과적인 시장을 형성하지 못한다. 그러나 주민수가 적으면 외국 인력을 끌어들여 충분히 윤택한 삶을 보장할 수 있다. 예를 들어 아랍에미리트의 경우 외국인들은

사회의 특권이나 기타 권한과 권리가 없다.

농사에 적합한 몽골과 남시베리아의 광활한 땅에서 화학약품을 사용하지 않고 유기농법을 목표로 하여 농산물의 개발 가능성을 제시한다.

3. 우하오 부원장의 발표에서 동북아 국가들의 주요 관심은 중국 동북 발전 프로그램의 경험을 현실화시키는 것이다. 중국 동북 5성 (오래된 산업)은 러시아의 아시아 시장을 목표로 경제개발 가속화라는 전제조건을 가지고 있다. 가까운 시일에 중국 동북 지역은 새로운 고속도로의 신축과 더불어 중국에서 가장 큰 규모의 곡물 생산 및 다른 생산물 기지가 될 것이다.

그리고 주로 국가의 대외무역 정책에서 국경지역의 이익을 우선순위에 두고 경제문제 해결에 자율성을 지닌 지역 구성요소를 강조해야 한다.

포럼 전체의 대주제에서 동아시아 전체의 화물과 승객을 위한 교통 순환로 북경-울란바토르-바이칼-극동-서울 등 다양한 노선으로 가능성을 고려하는 것이 바람직하다.

4. 박환일 수석연구원의 발표주제를 살펴보면 이 문제는 도시기후보다 훨씬 넓게 살펴보아야 한다. 우선, 학술 연구자들은 매우 건조한 상태의 중앙아시아의 대초원 지형과 대초원 생태계의 저하에 관해 나 타냅니다. 농촌인구가 도시로 이동하면서 먼지와 고온 입자의 모래는 먼 거리를 이동하여 대도시의 스모그를 형성한다.

최근 아무르강, 레나강, 오비강 등 하천유역에 심각한 홍수가 자주 일어났다. 건조한 기후는 숲에 불을 발생시키고 불의 발생횟수는 매년 여름시즌 끝날 때까지 증가한다는 점이다. 여름 강수량의 부족은 시베리아의 강으로 여름물량 배송시기가 짧아지고 북쪽지역의 화물 운송량의 부족을 가져온다.

다른 측면에서는 최근 북 아시아의 기온 상승으로 러시아 북극 빙하 감소를 야기시켜 동아시아에서 유럽으로 북극 항로 운송을 가능케 한다. 이 경로는 수에즈 운하를 통해 운송하는 것 보다 훨씬 거리도 짧고, 안전하며 비용도 저렴하다. 가장 가까운 시기에 이 북극항로를 통해 화물을 운반의 횟수가 증가할 것이다.

현재 북경과 울란바토르는 공기오염이 극단적으로 심각하다. 오염의 근원을 찾아 이 문제해결 프로그램 방안과 재정문제를 모색해야 한다.

5. 베른하르트 젤리거 대표의 발표를 듣고 습지와 철새 연구의 경험을 공유하기 위한 프로그램이 필요하다는 생각을 했다. 이런 목적으로 저는 러시아 과학 아카데미 학계의 대표로서 람사르협약에 포함된 바이칼호수와 셀렝그강 삼각주의 세계유산보호라는 주제로 학술 세미나를 제안한다. 이 지역에 인력, 장비, 운송을 갖춘 러시아 학술연구소 기지가 있다.

따라서 저희는 내년 공동 연구를 위한 포럼에 전문가들을 초청한다. 저는 이 포럼에서 주제발표도 할 수 있다. 이 포럼에서는 잠수정으로 <바이칼의 세계> 심해 탐험의 결과와 바이칼호수, 셀렝그강 삼각주에 관한 환경 비디오 상영과 자유토론이 있을 것이다





# The Secretariat of the Association of Northeast Asia Regional Governments



동북아시아지역단체연합사무국

대한민국 경상북도 포항시 남구 지곡동 601번지(우790-834)

Tel : +82-54-223-2311~20, Fax : +82-54-223-2309

[www.neargov.org](http://www.neargov.org)