

中國東北邊境地域開發의 現狀과 日韓技術士의 技術協力の 可能性에 對하여

中山 輝也*

1. 概要

日韓技術士의 技術協力は 92年(新潟), 93年(大田), 94年(札幌)에 提案하였다. 今回는 UNDP(國連開發計劃)가 進行하고 있는 豆滿江 地域을 模索한다.

冷戰構造의 崩壞, 中國의 對外 開放政策 以後는 東海에서의 出口確保는 中國吉林省의 悲願이라 할 수 있다. 河口에서 約15km에 國境線을 가진 中國은 關係國의 協力이 되지않아 UNDP에 90年 支援을 要請, 當初中國은 河口에서 15km을 넓게 하여 中國領에서의 港灣을 計劃하였는데, 技術的으로도 大規模인 港灣建設은 無理, 더욱이 二個國의 同意를 얻은것이 困難, 그 結果 Russia, 北韓도 開放港을 몇개 利用할 것을 提案, 特히 琿春市를 中心으로 朝鮮民族의 自治州이기에 積極的으로 行動.

한편 Russia는 Zarubino, posyet 등의 不凍港을 갖고 있어 鐵道에서 直結은 可能한데 國益과의 Balance上 어려운 問題도 있다. 또 Zarubino港 改善은 日本初의 自治體 ODA으로서 新潟縣 F.S.에 協力, 그러나 Russia는 Posyet港의 利用을 優先. 中國은 大連港의 大改造計劃으로 100Barth을 確保하는 建設에 着手. 또한 吉林省은 韓國企業에도 움직임. 두만강計劃에 協力を 求함. 그러나 中國政府가 民族主義에 警戒心을 가져 Fall in dilemma도 事實

이다. 한편 中國邊境貿易의 據點. 黑龍江省河市. 綏芬河市도 Russia側의 中國不信도 있고 閑散하고 華僑資本等의 撤退도 일어나고 있어 未完成 建築物이 林立하고 있어 Ghost town의 狀況이다.

이 狀況에도 Golden triangle Zone에 對하여서는 各國같이 思惑의 相違는 따로 開發의 意志는 있다. UNDP의 會議도 每年開催, 當時國으로서 中國, Russia, 北韓, 韓國, Mongol, 거기에 日本이 Observer를 派遣, Macro engineering의 立場에서의 評價는 別로하고 各國 各樣, 一部에서 좋으나 成功이 地域의 發展과 開催國의 共通의 利益으로 된다.

- 韓 國 陸地와 連結. 同一民族. 어느때고 統一. 南北和解와 進展·大陸 經濟發展한 가운데 極東에서 世界로의 最短 Route,
- 北 韓 經濟困窮으로 이 project에 生死를 걸고 새로운 經濟特區등을 設置
- 中 國 陸路의 短縮과 慢性化한 大運의 代替 및 地域間의 經濟隔差의 是正.
- Russia 極東重要港으로서의 機能擴大, 東南 Asia, 日本, 韓國에의 最短路
- Mongol 海岸에의 出口가 없는 나라로서의 貿易 Route의 確保
- 日 本 地域의 活性化. 表日本流通Route의 代替등, 北東Asia와의 共存共榮.

*應理學部門

2. 現況

豆滿江은 流路延長 516km이며, 中國, 北韓 및 Russia의 國境을 흐른다. 日本最長의 信濃川보다 길다. 그러나 年間降雨量이 적고, 平均流量도 떨어진다. 이 地域의 開發計劃은 當初는 新潟縣에서 發案하였다고 들리나 正式으로는 吉林省 副秘書長 丁士晟氏에 의해 90년에 提案. 地勢的으로 着目되는 地域이나, 100年以上으로 걸친 中國과 Russia, 그리고 近年日本과의 問題도 크고, 더욱 大戰後를 冷戰으로 日本海도 政治的 Barrier로서 冰結하였다. 그 被害者는 이 地域의 나라들의 住民이란 것은 말할 것도 없다. 겨우 冷戰도 끝났으나 이 地域은 發展이 늦어졌다. 經濟大國이라 하였고 日本에서도 이 地域을 向한 「裏日本」側은 劣. 首都는 太平洋側, 韓國, 北韓도 反對側에 首都가 있다. 한편 Russia도 極東에서는 GNP는 낮고 中國吉林省, 黑龍江省등도 같다. 이 地域의 開發은 各國共同으로 하는 目的으로서 91年 UNDP가 協力. 10월에 援助가 決定되었다. 95年 5月, 北京에서의 會議에서 中國, Russia, 北韓의 協力委를 만들어 또한 實務者의 委員會를 만든다. 또 北東Asia 5個國으로 協力委를, 環境, 開發에 關한 覺書를 正式調印의 豫定, 研究段階에서 實施段階로 最近約 3年間의 變化는

① 豆滿江이 國際的으로 有名하게

② 이 地域의 對外開放(91年 12月 羅津, 92年 1月 Vladivostok, 90年 8月 琿春開放)

③ 交通通信이 發展

④ 邊境의 投資가 增加

環太平洋地域에의 새로운 出口로서 市場에의 Link 되는 地理的 位置이기도 하다.

見聞한바

① 他地域에 比하여 企業·住民에 競爭力있는 Service의 提供이 없이 市場에의 Access에 欠乏, 輸送分野지연, 이것은 地域住民에의 福利에도 惡影響.

② 地域內貿易이 困難, Barter 貿易이 細分, 貿易의 規制나 規則에 加한 施設이 不整備, 時間이 너무 걸려 商談의 失敗, 遠隔地와의 去來意慾低下.

③ 새로운 投資, 技術, 市場 Access의 改善을 必要. 公共民間을 불문하고 等閑, 一部重工業이 있으나 技術은(舊式, 國際競爭에는 困難, 새로운 技術導入과 外國의 商業 Know-How도 必要

以上の 解消가 必要, 社會環境의 改善, 또한 同時達成을 目指하는 域內 Infra 其盤의 改善이 必要. 安易하게 外國에서의 投資를 求하든가 投資는 採算을 보아 처음으로 可能한가의 認識도 必要. 輸送 Service는 여히 改善하고 既存의 Infra의 有效活用. 致命的인 Bottle neck을 除去하는 것이 課題이다.

第1次 産業의 開催

林業

第1次 産業으로 廣範한 調査의 實施는 林業뿐이다. 北方隣接 地域은 木材生産으로 比較的 優位이고 植林에 의한 木材生産에 適合하다. 以下이 Action에 應해 林業開發을 促進된다.

① 林業의 開發과 環境保全, 木材伐採, 植林加工에 對하여 3國의 合意가 必要

② 環境計劃에 關한 決定과 關連하여 環境林業戰略을 檢討하여 合意한 後 實行

漁業

東海가 漁業에 對하여 良好한 環境, 이 資源을 子로 하여 將來에 繼續可能한 漁業管理가 必要. Russia, 北韓政府는 漁業資源保護로 協議하고 販路擴大의 可能性의 調査가 必要

鑛業

資源은 豊富하다고 하는데 評價는 없다. Mongol는 大規模의 鑛山資源의 輸送으로 鐵道網의 延長이 必要. 民間資本과 連係하여 國際的開發銀行 등의 活用. 採集可能한 輸送網의 整備.

農業

中國이 穀物의 備蓄, 處理에의 投資의 現況에서 이 地域은 當面穀物輸出로 比較的優位를 가진다. 港灣에서는 大連과의 Cost의 比較·北東部產의 穀物을 건어들이는 施設을 整備.

第2次 産業

第2次 産業은 比較的 싼 임금의 勞動力과 原材料의 良好한 Access의 有利한 條件을 基本的인 戰略으로 한다. Action는

① J.V나 他의 技術移轉을 同伴하는 事業을 通하여 鐵鋼, 化學 Plastic 등의 近代化策을 進行. 勞動集約型的 輕工業에의 波及效果

② 價格規制가 남은 物資의 國內市場을 早急に 改革한다.

③ Hi-Tech 産業의 發展을 妨害하는 技術移轉規制 등을 澈廢한다.

第3次 産業

注目되지 않는데 큰 可能性을 가진다. 國連指定의 「長白山自然保護區」(頂上은 韓國의 象徴이라하는 「白頭山」과 「牡丹江鏡泊湖(周恩來는 「東方 Geneva湖」)라 이름지었다. 地下森林과 連結하면 大觀光地域으로 되는 可能性, 宣傳活動을 通하여 政府는 그 成長이 貢獻된다. 또 過渡의 規制를 避하여 域內에의 第3次 Service의 提供하는 内外의 企業을 支援한다.

3. Project

(1) 防川開發(中國提案)

① 經緯: 90年 7月. 長春「北東Asia 會議」에서 吉林省이 提案, 北韓과 Russia가 反對.

② 開發概要: 河口에서 (5km의 中國領放川에 港口를, Russia와 北韓의 了解를 求.

③ Merit: 바다에의 出口을 求하는 中國의 領土內의 開發·中國側의 貨物의 一元管理가 可能.

④ Demerit: 河川의 中國航行權으로 Russia와 北韓의 合意가 없다. 水深이 얇고 土砂가 堆積되기 쉽고, 그 實用도 膨大. 多國間共同開發이라고 하는 經濟協力에 連結이 어렵다.

(2) 羅津先鋒自由經濟貿易地帶開發(北韓提案)

① 經緯: 91年 12月 北韓이 羅津 先鋒地區 (621km²)을 自由經濟貿易地帶로 淸津을 自由貿易港으로 할 것을 決定. 93年 3月 北韓이 「羅津先鋒自由經濟貿易地帶國土建設總計劃」을 承認, 同年 11月 國連開發計劃(UNDP)의 主催로 Seoul에서 開催되어 第2回 豆滿江地域産業, 資源協力會議에서 北韓의 自由貿易地帶로 擴張한 것을 正式表明.

② 開發概要: 豆滿江岸의 羅津市와 先鋒郡 746km²을 100% 外資企業의 進出可能으로하고 羅津港, 先鋒港, 淸津港의 3港을 自由港으로, 外國人이 自由로 經濟·貿易活動할 수 있는 據點.

③ Merit: 北韓의 對外開放을 促進·既存港의 利用, 氣象條件이 좋다.

④ Demerit: 北韓의 態勢가 不透明, 他는 開放하지 않고 經濟情報가 들어오지 않는다. 隣近과의 國交가 斷絶.

(3) 國際都市案(UNDP調整案)

① 經緯: 91年 10月. UNDP의 Mr. M. Miller 등 3名이 「두만강地域開發調整報告書」를 作成.

豆滿江地域開發費用은 300億 Dollar로 試算. 92年 2月 UNDP主催에 應한 第1回豆滿江開發計劃管理委員會(PMC)를 Seoul에서 開催, 92年 7月 專門家會議(Vladivostok)에서 中國이 土地 Lease方式에 對하여 提案. 92年 10月 第2回PMC를 北京(中國)에서 開催. 93年 5月 第3回 PMC를 平壤에서 開催, 本會議에서 以下の 點에 對하여 原則合意.

a) 中國, Russia, 北韓의 3國이 土地를 Lease하여 國際都市를 만든다.

b) 3國에 韓國 Mongol를 加하여 國際企業體를 創設하여 管理運營을 한다.

94年 7月 Moscow에서 開催, 300億 Dollar의 Master Plan을 事實上 方案

② 開發概要: 中國, Russia, 北韓이 土地를 Lease

1,000km²의 國際都市建設.

③ Merit : 多國間共同開發이란 地域間經濟協力を 제일 促進 豆滿江 流域의 3國(中國, Russia, 北韓)에 있어 公正, 公平한 開發計劃, 3國全部의 開發로 北東 Asia 全體의 地域開發付位置시킨다. 韓國·日本이나 他地域에서의 協力を 얻기 쉽다.

④ Demerit : 土地의 法的問題가 있어 調整이 되여왔는데 最終的인 合意는 없다. Russia가 中國人의 大量流入이나 環境을 念慮 基本的으로 反對의 姿勢.

(4) Zarubino 港開發(中國提案)

① 經緯: 92年 2月 中國測의 움직임에 따라 Russia代表國이 中國吉林省을 訪問. 92年 9月 中國吉林省과 Russia 極東間에 琿春~Zarubino間의 鐵道에 關한 J.V 設立契約書를 締結, 以降 韓國, 豪州, 日本 等 多數의 外國企業이 Zarubino港 開發를 爲해 現地를 視察, 여기까지 큰 成約은 없다. 95年 2月 琿春~Kraskino間의 鐵道는 琿春~중국, Russia 國境까지가 80割程度 끝났다. 國境~Kraskino는 Russia側의 財政難으로 不振.

② 開發概要: 中國吉林省의 琿春~Russia 沿海地方 Knasan 地區 Zarubino港間, 約600km에 鐵道를 敷設하여 Zarubino港을 中國大連港에 代替하는 中國, Russia의 東海側에로의 出口,

③ Merit : 出口를 求하는 中國, 吉林省과 Russia 民間企業과의 協議이고 既存設備利用으로 政府間의 制約이 적고, 現實的인 project, 늦어진 地域인 knason地區의 經濟開發에 92年의 中國, Russia 共同宣言以降 經濟交流가 進行. 國家間의 問題도 적다.

④ Demerit : Zarubino港을 管轄하는 Russia 沿海地方政府를 비롯하여 Russia側은 Zarubino港보다도 Vladivostok港, Nakhodka港, Vostochny港의 開發을 優先, Russia側은 Zarubino港 開發은 中國의 Merit라고 생각하고 있다. Zarubino港開發은 中國에서 大量移民이 流入된다고 警戒. 더욱 同港의

開發은 周邊의 Clean한 環境을 破壞한다고 主張.

⑤ 將來의 周邊地域의 經濟開發을 指目한다고하는 政府의 Level의 開發概念이 欠乏, 港灣開發은 사용하기 쉬운 물자가 있어 처음으로 開發된다고 생각하는 쪽이 強하다.

⑥ 以上の 理由에서 Russia는 Zarubino港 開發 資金의 政府保證은 하지 않는다고 한다.

4. 問題點

中國 東北部에서 보아도 問題點은 많다. 黑龍江省과 吉林省을 比較하여 보아도 經濟的인 實力에는 큰 差가 있어 吉林省만을 對象으로 한 것은 이 project는 成立되기 어렵다.

當初의 UNDP의 Ad balloon의 말, 거기에 中國吉林省의 獨步的인 感이 있다. 地域에 依해 利害와 相反하는 것도 있어 吉林省以外的 東北二省으로서 는 어렵지 않은가, 吉林省으로서도 長春中心의 二次產業對應이 이 計劃에 優先될 수 있는가가 問題다. 더욱이 一省의 project로서는 너무 크다.

遼寧省에는 大連港이 있어, 黑龍江省에서는 綏芬河(Vladivostok, Nakhodka Route)로 있어, 小規模 이기는 하나 東方 Silk Road(佳木斯에서 黑龍江을 下流 油田 新濤에)가 開通하고 있어 韓國東海岸이나 釜山에도 可能. 北韓 Route는 갖고있는 將來 實現의 可能性이 있는데 Russia Route는 時間이 要한다. 또 一次産業을 包含, 産業을 생각치 않은 物流Route를 만든것만은 無理이고, 二國이 利用하는 港灣의 一元管理가 不可能한 것등 問題을 안고 있다. 이것등의 觀點에서 政府의 背景을 빼, 이 地域 크게는 北東Asia 全體를 생각하여 經濟的 純技術的으로 實現possible한 것으로 보기 쉽다.

5. 兩國技術士의 協力可能性에 對하여

各國은 이 地域에 對하여 여러 project를 提出하고 있다. 이것을 各國의 利益의 Balance를 要하면

서 當該地에 統合한 Macro engineering의 入場에서 計劃을 綜合하지 않으면 그림에 떡이다.

歷史를 보아도 이 役割은 政治家보다 먼저 技術者이다. 또 이 地域에 投資한 나라는 主로 日本과 韓國이다. 日韓技術士가 興味를 가지고 이 歷史的 役割에 선 것은 可能하다고 본다. 日韓技術士가 이것을 各國의 希望과 思惑이든 project를 冷靜하게 보아 共同의 檢討는 할 수 없는가. 必要하면 中國의 技術者와도 協力은 可能.

UNDP의 共同視察이나 會議에의 出席. F.S 調査 등 各國의 思惑을 除하고 技術이란 純粹한 立場에

서 可能하지 않은가?

三國의 國境 中國琿春市の 東南端의 防川國境警備所의 望樓에 서서 멀리에 Russia Knason 驛 그리고 北韓 豆滿江驛을 바라보면서 北東Asia의 時代의 幕을 활짝 열어 日韓 兩國 技術士는 이 地域의 發展을 爲해 技術의 立場에서 檢討하여야 할 것이라 생각한다.

※〈그림 및 도표는 원고가 선명치 못하여 생략하였음. 자료는 본회 사무국에 비치되어 있음〉.