〔提　言〕

豆滿江 및 永宗島 開發計劃에 관한 小考

On the suggestion of development plan to Dumangang-River and yung jong-Do

박 중 현*
J. H. Park

근년의 북방외교 이후 눈에 띄게 동해경제권이 대두되면서 급기야는 두만강 지역에 UN시를 건설하여 그 지역을 개발하자고 하는 매우 고무적인 계획까지 나오고 있다. 하지만 이런 일련의 변화 속에서 우리가 너무나 역사의식을 결여하고 있지 않나 하는 생각이 든다. 따라서 본고에서는 정부의 공식입장에 나타나지 않는 또다른 부분에 대한 의견을 개진하고자 한다.

1. 豆滿江 開發計劃에 관하여

近年의 北方外交 以後, 눈에 띄게 東海經濟圈에 대한 關心이 고조됨으로써, 東北亞細亞의 經濟的 움직임이 활발해지고 있는 가운데, 最近 豆滿江地域 開發事業과 관련하 論議가 활발하게 進行되고 있다.

이 事業은 北韓과 中國 러시아의 接境地域인 豆滿江流域을 東北亞地域의 觀光 및 輸送, 製造業 中心地로 開發한다는 것으로 1991年 7月 이후 본격적으로 開發計劃에 着手했으며, 이 事業과 관련하여 1992年 10月 9日부터 10月 11日까지 3日間에 걸쳐 中國 北京에서 UNDP(유엔개발계획)主催로 第2次 豆滿江地域開發管理委員會 會議가 開催되는 등 현재까지 3차례의 開發管理委員會 會議가 열렸다. 이 會議에는 豆滿江開發事業의 主要 參與國인 南北韓과 中國, 몽골, 러시아와 이 事業에 옵서버資格으로 參與하고 있는 日本이 參席하였다.

이 事業計劃案의 主要 骨子를 살펴보면, 北韓, 中國, 러시아 세나라가 50年 또는 100年間 土地를 賃借해 주고 賃借된 土地를 當事國은 물론 會員國들의 共同開發을 통하여 UN市를 建設하고 國際産業 및 貿易港口都市를 만들고자 하는 革新的인 내용이다. 이와 동시에 北韓의 羅津, 先鋒地域과 中國의 훈춘, 러시아의 자루비노 항등 旣存의 都市를 중심으로 各國別로 獨自的인 開發計劃을 推進하고, UN市와 關聯되는 基盤施設등은 共同으로 開發한다는 것이다.

그러나, 各國마다 體制나 利害關係가 조금식 다를 뿐아니라 이 事業을 통해 얻고자 하는 背後에 숨겨진 意圖도 있어 事業推進이 당초의 計劃보다 많이 늦어지고 있는 實情이다. 이와 같이 이 事業이 最近에 와서 各國의 利害關係에 의해 難航을 겪고 있는 점에 注目해 보면, 豆滿江開發計劃 그 자체가 우리에게 보라빛 靑寫眞을 제시해 준다고 할지라도, 現代의 激動하는 變化의 소용돌이 속에서 北方大陸에 對한 우리의 뚜렷한 歷史觀이 뒷받침되지 않는 北方政策은 우리 역사에 큰 오점을 남겨 후손에게 또 하나의 죄를 짓게 되는 결과를 초래할 것이라는 점을 우려하지 않을 수 없다.

그러므로 本人은 우리 政府의 公式立場에서 考慮되지 못한 또다른 部分에 대한 意見을 開陳하고자 한다.

東海開發案에 關해서 지금까지 알려진 各國의 基本的인 構想을 살펴보면, 韓國의 立場은 포항, 일본의 니가타, 러시아의 나오토카를 三角軸으로 하고 있으며, 日本의 입장은 니가타, 러시아의 하바로스크, 중국의 하루빈을 三角軸으로 構想하고 있는 것 같다.

* 서울工大 토목공학과(도시공학전공) 교수

이러한 東海開發案이 浮上되고 있는 가운데 UN市를 建設하여 豆滿江 地域을 開發하고자 하는 것은 매우 鼓舞的인 일이지만, 우리 韓民族의 立場에서 그 開發方式에 있어 異見을 提示하지 않을 수 없는 部分이 있다. 특히 豆滿江을 掘鑿하여 새로 建設되는 UN市에 國際港口를 建設하고자 하는 中國의 주장에는 반대하지 않을 수 없다.

먼저 이러한 中國의 立場을 구체적으로 살펴보면, 그들은 훈춘등 낙후된 中國東北部地方의 開發을 도모함과 더불어 오랜시간동안 원해 왔던 東海進出의 據點確保를 위하여 參與國중 가장 적극적으로 共同開發을 주장하고 있다. 특히 새로 開發되는 UN市에 國際港口를 建設하여 中國의 東北三省의 資源을 東海를 통해 進出시키고자 하는 원대한 욕구가 숨겨져 있다. 실제로 中國은 豆滿江流域의 開發을 통하여 東海로 직접 연결되는 海上據點을 形成할 수 있을 뿐 아니라, 輸送의 困難으로 開發이 부진했던 東北三省地域의 資源開發을 促進시키는 효과를 얻게 된다. 만일 中國의 바램대로 豆滿江을 掘鑿하여 港口를 建設하게 되면 間島뿐만 아니라, 中國 東北三省의 3억정도의 人口가 東海에 進出함으로 인하여 韓半島는 완전히 漢民族에 包圍된 狀態로 孤島가 될 수 밖에 없다.

한편, 러시아는 極東地域의 開發에는 관심이 있지만 豆滿江地域에 대해서는 投資餘力이 없다는 이유로 消極的인 자세를 보이고 있다. 러시아가 두만강유역의 공동개발에 소극적인 이유는 실제로 그들의 국가재정이 어렵다는 데에 있겠지만, 이미 블라디보스토크나 나홋카 등을 연해주개발의 거점으로 상당한 수준까지 開發해 놓은 상태에서 외국자본이 중국의 東北三省지역개발로 옮겨가는 것이 달가울리 없고, 두만강유역의 개발을 빌미로 東海로 進出하고자 하는 中國의 政治的인 意圖를 견제하고자 하는 뜻이 숨겨져 있다고 생각된다.

北韓은 1991年 12月 28日 정무원결정 제74호로 羅津市와 先鋒郡 일대를 自由經濟貿易地帶로 선포하고 羅津港, 先鋒港 및 인접한 淸進港을 自由貿易港으로 결정하는 등 이 지역을 開放經濟時代의 핵심으로 삼기 위한 작업에 박차를 가하고 있다. 北韓의 입장에서는 豆滿江流域開發事業을 經濟回生의 絶代絶命의 기회로 여기고 이 事業의 成功을 위해 總力을 기울이고 있지만 財政的인 어려움으로 인해 投資餘力이 극히 부족한 실정이다.

일본의 입장을 보면, 豆滿江流域의 開發은 中國東北三省地域의 엄청난 地下資源을 利用할 수 있을 뿐 아니라 過去부터 원해 왔던 大陸進出의 據點을 合法的으로 확보할 수 있는 기회가 되기 때문에 매우 적극적으로 나서고 있다. 실제로 이 地域의 開發은 풍부한 地下資源을 開發하고 이용한다는 직접적인 效果 外에도 開發된 資源을 輸送할 수 있는 輸送路의 建設등 그에 따른 막대한 利權이 걸려 있다. 따라서 日本도 이 事業에 큰 관심을 갖고 있지만 周邊國과의 관계를 의식하여 표면적으로는 드러나지 않는 背後 調整에만 적극적으로 나서고 있다.

이와 같이 두만강유역개발은 各國이 自國의 利益을 확보하고 自國經濟發展의 기회로 만들려는 角逐場이 되고 있다. 우리에게 있어서 豆滿江流域開發의 參與는 부족한 資源을 확보하고 北方推進의 기회를 가질 수 있다는 점에서는 긍정적으로 볼 수 있게지만, 前述한 바와 같이 이 事業에 참여하는 各國들은 經濟開發의 표면적인 이유이외에 政治的인 의도가 숨어 있다는 점을 인식하고 經濟的인 利益만에 傾度되어 결과적으로, 언젠가는 되찾아야 할 北方領土인 間島를 영원히 잃어버리게 되는 過誤를 범하지 않도록 愼重한 입장을 堅持해야 할 것이다. 經濟的인 利益도 물론 國家의 중요한 利益이지만 눈앞의 利益때문에 未來를 내다보지 못하는 愚를 범해서는 안될 것이다.

우리 民族은 5000여년의 歷史를 通하여 만츄리안(Manchurian), 몽고리안(Monogolian), 코리아(Korean) 民族으로서 東北亞細亞 歷史속에 存在하여 왔지만, 만츄리안의 境遇, 淸朝 建設以後 漢民族(Chinise)에 同化되어 現在를 찾기 힘든 狀態이며, 몽고리안의 境遇도 중국과 러시안의 挾攻으로 因하여 民族의 存在가 縮小되고 있는 實情이고, 코리안은 日本(Japanise)에 의하여 植民地의 經驗을 가지고 있으며 이와 같이 20世紀 最惡의 時代라고도 말할 수 있을 것이다.

우리 코리안의 境遇, 北으로는 해발 2,600여미터의 長白山脈으로 둘러 싸여 있으므로써 北方으로

부터 漢族 等의 進出을 抑制할 수 있었으며, 東·西·南으로는 바다로 둘러 싸신 關係로 우리 民族 나름의 獨特한 文化와 傳統을 이어올 수 있었다. 近世 및 現代에 있어서는 韓日合邦(1910), 國土分斷(1945), 同族相爭(1950) 等의 民族的 試鍊을 克服하고 1988年 서울올림픽을 通하여 民族에 對한 自覺과 矜持를 일깨우고, 이제 祖國統一과 北方領土의 失地回復이라는 歷史的 使命속에서 세계속의 韓國으로 雄飛하려 하고 있다.

現在 經濟開發의 一環으로써, 黃海를 둘러싸고 있는 우리나라의 인천, 일본의 후쿠오카, 중국의 상해를 連結한 經濟圈의 開發이 進行되고 있다. 이러한 黃海開發案은 한국, 일본, 중국으로 구성된 東北亞細亞 三國의 相互協力에 의한 經濟發展을 豫想할 수도 있지만, 同時에 우리민족의 20倍인 中國 12億 人口라는 黃海의 높은 파도 進出이라는 地盤 變動에 對한 對比도 힘겨울 수 있을 것이다.

이러한 때, 日本 資本과 中國 東北三省의 資源의 連結이라는 그들의 經濟的 目的을 위하여, 豆滿江 流域에 또다른 港口를 開發하여 東海上에 漢民族의 出入口를 내주는 것은 將來의 우리 민족의 保全에 커다란 威脅이라 하지 않을 수 없다. 그러므로 우리 정부는 豆滿江地域開發에 있어서 豆滿江의 굴착을 通한 國際港口의 開發로 중국의 人口 및 資源을 東海로 進出시킴으로써, 民族 將來에 큰 誤謬를 犯하기 보다는, 북한의 청진, 나진, 러시아의 나호로크, 블라디보스토크 等의 旣存의 港口를 利用하고 나 陸路를 利用하는 方式을 擇하는 것이 바람직하다고 생각된다.

또한 우리의 故土, 間島를 비롯한 北方 大陸을 우리 歷史 意識 속에 제대로 包含시키지 못한 채, 北方政策을 아무리 외쳐보아도 북방 대륙은 우리에게 여전히 남의 집 앞마당에 不過할 수 밖에 없다. 1869年, 淸·露協定에 依한 北京條約의 締結에 따른 沿海州의 蘇聯歸屬과 1909年, 日·淸協定에 依한 間島協約에 따른 間島의 中國歸屬은 우리 민족의 立場이 反映되지 않은 그들만의 協定일 뿐이지 않는가. 그러므로 統一後 우리의 故土인 間島問題와 沿海州 問題를 解決하지 않고서는 東北亞細亞의 진정한 平和의 安着은 不可能할 것이다. 이와 같은 우리의 故土 豆滿江地域에 對한 歷史的인 意識이 配慮되지 않은 短期的인 眼目에 依한 開發은 自制되어야 할 것이며, 豆滿江地域 開發에 關하여 보다 愼重한 姿勢가 必要하리라 思料되는 바이다.

2. 永宗島 新國際空港開發에 關하여

永宗島 新國際空港開發에 關한 贊·反論議가 계속되고 있지만, 本人의 意見으로는 永宗島 新國際空港의 位置를 東西로 보면 샌프란시스코, 동경, 영종도, 북경, 모스크바를 連結하는 軸을 形成하고, 南北으로는 하바로스크, 영종도, 상해, 홍콩, 시드니를 連結하는 軸으로써 國際的 要衝地帶를 形成할 수 있다고 본다. 이러한 國際的 要衝地帶인 永宗島에 新國際空港을 建設함으로써 東北亞細亞의 新國際秩序의 制空權을 掌握할 수 있을 것이 기대된다.

現在 首都圈 地域의 空港으로서는 金浦國際空港, 서울空港, 水原·烏山空港 等이 모두 內陸地方에 位置함으로써 막대한 土地가 空港으로 利用되고 있는 實情이다. 그러므로 또다른 國際空港을 內陸에 建設한다는 것은 土地利用上 人口密度가 世界 3位인 韓國의 立場에서는 몽매한 計劃이며, 바다를 埋立하여 새로운 土地를 造成(1,600萬坪)하는 것은 國土擴張의 意味上 바람직한 計劃이라고 할 수 있다. 또한 仁川港의 海上變動量의 一部를 永宗島 新國際空港에서 航空機를 利用한 代替 效果도 期待될 수 있을 것이다.

이와 더불어 看過될 수 없는 部分은 永宗島 國際空港의 國內航空交通網과의 懸案問題이다. 現代의 國際化 時代에 있어서 國土의 合理的이고 效率的인 配置를 위하여 國內의 航空熱을 비롯한 交通體系는 國際線과의 體系的인 連繫關係가 이루어질 수 있도록 細心한 配慮가 있어야 할 것이다. 이러한 點에서도 永宗島 新國際空港의 位置는 旣存의 金浦空港과의 連繫 및 京仁地域 交通體系와의 連繫에 있어서 有利한 立地에 位置하고 있다고 보아진다.

위와 같은 現實的인 國內外 諸般條件을 考慮하여 볼 때, 東北亞細亞에 있어서 永宗島 新國際空港이 中心地가 될 수 있도록 하루 속히 建設하는 것이 바람직하다고 思料된다.