

「황해경제권」 기반구축 80조원 투자

韓中수교 2년... 本社 禹炳賢 특파원 現地 리포트

북민은 黃海네틱

<3>

중국 산둥성 위해항에서 20여 km 떨어진 신항(新港) 지구. 토사 유반용 트럭들이 이 웅덩이를 채워 드나드는 사이에 수십㎞ 높이의 타워 크레인 회전대와 불도저의 굉음이 오랜 잠에 취해 있던 대륙의 아침을 열고 있다.

『현재 1만t 짜리 선박 80조원 규모다.』

양국, 사회간접자본 확충 총력

8월 5개년계획(91~95년)의 사회간접자본(SOC) 투자계획 속에 발해만개발을 포함시켜 천진 대연청도 연대 등 황해연안 4대 핵심항구의 하역능력을 2배로 확대하는 한편, 이들 항구를 중심으로 난주 광둥 등 중국 내륙 및 남부 지방과 연결하기 위한 고속도로 건설 철도전철화 사업 등을 추진하고 있다.

중국 대연경제연구센터 박창년 부주임은 『이른바 황해발해경제권 속에는 북경 천진 산둥성 하북성 요령성 등 중국 국민총생산의 22.7%(91년기준)를 차지하고 있는 중국 발해만경제권과 서울 경기 인천 충청 전북 전남 등 한국 경제력의 60%를 차지하고 있는 서해경제권이 포함되어 있고 인구만도 한국이 2천8백만명, 중국이 2억7백만명으로 모두 2억3천5백만명을 포괄하고 있다고 말했다.』

여기에 북한과 88년 기준 국민총생산액이 2천7백40억달러로 남한전체(1천7백만달러)보다 더 컸던 일본은 구슈(九州)지역이 가세할 경우, 단일시장으로서의 잠재력은 북미자유무역지대(NAFTA)와 견줄 정도로 엄청난 것이다.

황해안만단화사업은 이 경제권 구축의 성공여부를 좌우한다. 94년 상반기까지 양국에서 약 30%정도 진척된 것으로 평가되고 있다. 한중 최장정기항로인 인천~위해(90년개설)를 비롯, 인천~청도(93년), 인천~천진(91년), 부산~연대(94년) 등 기존 4개 정기페리호 항로는 연간 한국 중국 대만 일본 미국 러시아 몽고 등 10여 개국 승객 11만명을 실어 나르는 국제 교역기구를 하고 있다.

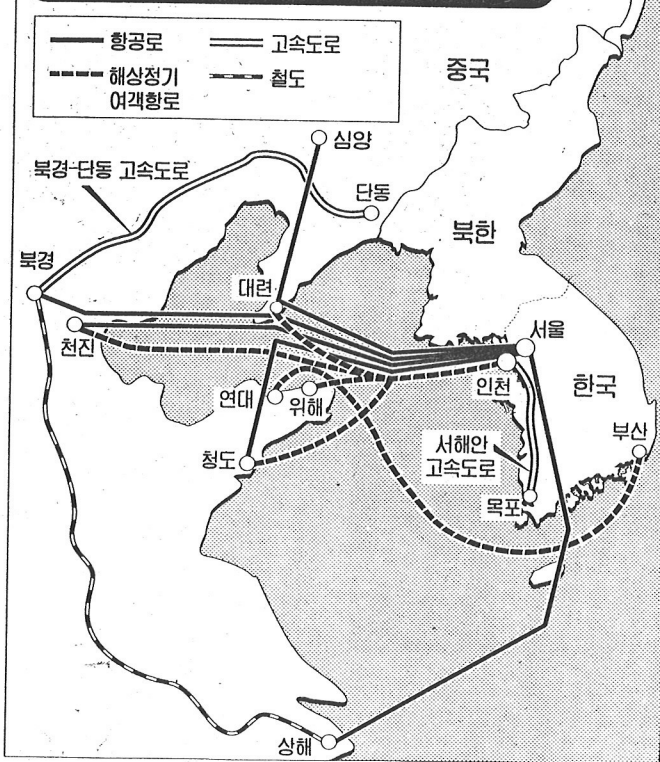
또 올 12월과 내년 상반기 중 신설될 인천~대련 부산~상해 목포~연운항 등 3개항로에 중국이 출한 중해운회사에서 제의했던 인천~영구 인천~단둥 등 2개항로까지 생기면 황해의 해상교류량은 6개 컨테이너 정기항로와 더불어 그들을 구성하게 된다. 항공로도 올 11월이면 활착 열릴 예정이어서 『아침은 서울, 점심은 북경, 저녁은 대련에서 먹을 수 있는 꿈』이 현실화하고 있는 것이다.

1척을 접안시키는 수준인 위해항의 항만능력을 2000년대 초반 1만t 10척이 동시에 접안할 수 있는 규모로 확장하기 위한 공사입니다. 『공사 책임자는 중국의 동북 3성과 한국이 서해안을 잇는 발해만 경제권을 형성하는데 대비하기 위해 위해항 확장은 불가피하다고 말했다.』

이곳에서 동쪽으로 수백 km 떨어진 북경 근교 92년 착공한 북경~단둥간 총 연장 8백50km의 4차선 고속도로 공사가 한창이다.

이 도로는 북경에서 러시아, 파리를 거쳐 해저터널로 대만에 이르는 유라시아 관통 국제고속도로의

황해연안지대 사회간접자본 투자현황



中 2억인구포용 「발해만개발」

“北-日 가세면 NAFTA수준”

【威海 禹炳賢 기자】

이하대 趙仁錫교수(62·경제학)는 『북한의 황해연안 도시도 공업이 발달해 있고 자연자원과 노동력의 질과 양이 풍부하다』며 『金正日체제가 본격적으로 개발을 시도하면서 남포항을 중심으로 북한 황해연안경제권을 확충해 발해경제권에 포함시키면 그 성장잠재력은 기하급수적일 것』이라고 말했다.

朝鮮日報 1994年8月23日(火曜日)より

「黄海経済圏」基盤構築 80兆ウォン投資

混みあう黄海の海路 〈その3〉

韓中修交2年……本社の禹炳賢特派員現地リポート

両国、社会間接資本の拡充に総力を
中国は2億の人口を包容し「渤海湾開発」
北朝鮮と日本が加勢すればN A F T Aの
水準に

中国の山東省の威海港から20キロ余り離れた新港地区。土砂運搬用のトラックなどが終日ひっきりなしに行きかうその中で、高さ数十メートルのタワークレーンが回転する音とブルドーザーの轟音が、永い眠りについてた大陸に夜明けを告げている。「現在、1万トン級の船舶が1隻接岸する威海港の港湾能力を、2000年代の始めには1万トン級が10隻同時に接岸する規模に拡張する工事である。」工事の責任者は「中国の東北3省と韓国が、西海沿岸（韓国の黄海沿岸）を結ぶ渤海湾経済圏の形成に備えるうえで威海港の拡張は不可避」と語った。

ここから東に数百キロ離れた北京の近郊。92年に着工した北京～丹東間の、総延長850キロの4車線の高速道路の工事が盛んだ。

この道路は北京からロシア、パリを経て、海底トンネルでロンドンに至るユーラシア貫通国際高速道路の一部区間。それだけではない。韓中の修交以後、急速に現実のものになっている黄海経済圏の構築に備えるため、韓中両国の政府が2010年までに黄海沿岸の都市－港湾開発、道路建設、物流基地設立などに投資する社会間接資本は約80億ウォン規模だ。

それぞれ、西海岸開発と渤海湾開発と命名された大工事は、韓国側では91年から永宗島新空港を始めとする牙山港の開発、群山港の拡張など港湾や空港の拡充工事と、セマナム干拓地開発、西海岸高速道路、テブル工業団地開発など背後の基盤造成工事が盛んに行なわれている。また中国も第8次5カ年計画（91年～95年）の社会間接資本（SOC）投資計画の中に渤海湾開発を盛り込み、天津、大連、青島、煙台など黄－渤海沿岸の4大重要港の荷役能力を2倍に拡大する一方、これらの港を黒龍江、蘭州、広東など中国の内陸および南部地方と結ぶ高速道路の建設、鉄道の電化事業を積極的に押し進めている。

中国の大連経済研究センターの柏長年副主任は「いわゆる環黄海－渤海経済圏には北京、天津、山東省、河北省、遼寧省など中国の国民総生産の22.7%（91年基準）を占める中国の渤海湾経済圏と、ソウル、京畿、仁川、忠清南道、全羅北道、全羅南道など韓国の経済力の60%を占める西海経済圏が含まれており、人口だけ見ても韓国が2千8百万人、中国が2億7百万人で合わせて2億3千5百万人を有する」と語った。

ここに北朝鮮と、88年時点の国民総生産額が2740億ドルと、韓国全体（1700

万?ドル)よりも大きい日本の九州地域が加わった場合、単一市場としての潜在力は北米自由貿易地帯(N A F T A)と比肩するほど莫大なものとなる。

黄海中庭化事業は、この経済圏構築が成功するか否かの鍵を握るもの。94年上半期まで両国で約30%程度進展したものと評価されている。韓中の最初の定期航路である仁川～威海(90年開設)を始めとして、仁川～青島(93年開設)、仁川～天津(91年開設)、釜山～煙台(94年開設)など既存の4つの定期フェリ航路は、韓国、中国、台湾、日本、アメリカ、ロシア、モンゴルなど10カ国余りの乗客を年間11万人乗せて運び国際交易の機能を果たしている。

また今年の12月と来年上半期までには新設される仁川～大連、釜山～上海、木浦～連雲港など3つの航路に、中国が韓中海運会談で提議した仁川～龍口、仁川～丹東など2航路が加われば、黄海の海上交通網は6つのコンテナ定期航路とともに網状に形成される。航空路も今年11月に一挙に開設する予定で「朝食はソウル、昼食は北京で、夕食は大連で食べるという夢」が現実のものになろうとしている。インハ大学の趙仁錫教授(62歳、経済学)は「北朝鮮の黄海沿岸都市も工業が発達しており、天然資源と労働力の質と量は豊富」「金正日体制が本格的に開放を目指し、南浦港を中心に北朝鮮の黄海沿岸経済圏を環黄海-勃海経済圏に包含させればその成長力はまさに爆発的なもの」と語った。