

東北亞綜合輸送體系의 建設과 東北亞의 經濟協力の 課題와 方向

張 世 和*

〈目 次〉

I. 摘要

II. 序言

摘 要

세계의 경제중심이 아시아 태평양지역으로 옮겨짐에 따라 아시아-태평양(이하 약칭 亞太)지역내의 경제협력은 그 어느시기보다도 더 重要하다고 보아진다. 90년대와 21세기에 접어들면서 太平洋西岸의 東아시아는 세계적으로 정치사회가 비교적 안정되고 경제성장이 가장 급속하고 가장 활력있는 地域으로 될 것이다. 여기서 말하는 東아시아는 東北아시아와 東南아시아를 가르키고 東北아시아는 全中國(臺灣, 홍콩, 마카오를 포함), 日本, 북한, 韓國, 러시아의 시베리아 遠東지역, 蒙古등을 포함한다.

東北아시아는 亞太지역가운데서도 지역면적이 제일 크고 인구가 가장 많으며 資源이 가장 풍부할 뿐만아니라 경제토대가 두텁고 과학기술이 제일 선진적이며 커다란 발전잠재력을 갖고 있는 중요한 지역이다. 東北亞各國은 天然資源, 資本, 技術, 市場, 產業構造, 경영노하우 등에서 모두 큰 相互補完性을 갖고 있으며 相互補完性의 매력은 東北亞나라들 나아가서는 세계각국을 흡인하여 경제, 과학기술 및 문화등 영역에서 여러가지 형식으로 협력을 벌이고 이미 훌륭한 성적을 안아왔다.

東北亞地域의 풍부한 資源을 加速개발하고 東北亞각국지간의 경제기술협력과 공동발전을 촉진하며 東北亞지역의 안전과 平和를 위하여 먼저 해야 할 일은 東北亞綜合輸送體系를 신속히 건립하는 것이다. 본 논문의 주요내

* 吉林大 교수.

용은 아래와 같다.

1. 東北亞交通輸送의 現況과 問題

가) 中國東北의 交通輸送網

㉠ 철도 ㉡ 도로 ㉢ 內河運送 ㉣ 海運 ㉤ 民用航空

㉥ 수송관운송 ㉦ 東北亞지역교통수송에 나타나는 문제

나) 東北亞수송體系의 現況과 問題

2. 東北亞수송체계의 建設실천과 展望

가. 中國교통수송업의 건설

나. 제2의 아시아-유럽大陸橋

다. 中國, 蒙古, 러시아 제2철도선 建設

라. 東北亞輸送主幹線의 건설

마. 龍井(중국)-淸津(조선) 고속도로건설

바. 東北亞北部지역의 江, 海, 陸路聯送의 國際大通路 開通

사. 中國東北東部の 橫斷鐵道の 연계를 加速化

아. 朝鮮에서 70억달러 주선했던 종합수송체계를 대대적 건설.

자. 朝鮮과 韓國의 交通수송網을 연결

序 言

제2차세계대전이후, 유럽과 東아시아의 쟁기, 미국경제지위의 상대적하강과 구소련의 해체는 세계질서를 불가피한 다극화으로 내몰고 있고 국제경제가 一體化, 지역화으로 나가는 것은 대세의 흐름으로 되고 있다. 1994년 1월 北아메리카자유무역협정의 효과발생등은 地域集團化를 가속하고 있는 것이며; 7년이나 지속되던 관세무역총협정 우루과이라운드다각무역회담은 1993년 12월 15일에 새로운 협의를 달성하고 세계무역조직(WTO)이 1995년부터 관세 및 무역총협정(GATT)을 대체하는 新協定의 마지막 서류는 500페이지나 되고 그 내용으로는 세계무역조직의 건립, 市場准入, 농업, 서비스무역, 知識財産權, 반덤핑법, 방직품, 기술장벽, 투자, 무역증재등 45개 서

류를 포함하며 그외에도 市場准入 페어의 증감은 12월15일 이후부터 가입자는 페어의 증감을 回收할 수 없고 개정할 수도 없다고 규정하여 세계는 더욱 더 치열한 경쟁을 진행하게 되었고 아시아의 쫓기는 세계의 注目을 받고 있을 뿐만 아니라 안정된 사회환경에서 진행되고 있는 中國의 개혁개방과 경제발전은 세계각국의 지대한 관심을 모으고 있다.

세계의 경제중심이 亞-太지역으로 움직임에 따라 亞-太지역내의 경제협력은 그 어느시기보다 더 중요하다고 보아진다. 90년대와 21세기에 접어들면서 태평양西岸의 東아시아는 세계적으로 정치사회가 비교적 안정되고 경제성장이 가장 급속하고 가장 활력있는 지역으로 승격되고 있다. 여기서 말하는 東아시아는 東北아시아와 東南아시아를 가르키고 東北亞는 全中國(대만성, 홍콩, 마카오를 포함해서), 일본, 조선, 러시아의 시베리아 遠東지역, 몽고등을 포함한다. 東北亞는 亞-太지역에서도 지역면적이 제일 크고 인구가 가장 많으며 資源이 가장 풍부할 뿐만아니라 제일 선진적이며 아주 큰 잠재력을 갖고 있는 중요한 지역이다. 동북亞지역은 천연자원, 인력자원, 자본, 기술, 시장, 산업구조, 경영노하우등에서 巨大한 相互補完性을 갖고 있으며 相互補完性의 매력은 동북아시아 나라들 사이 나아가서는 세계각국을 흡인하여 경제, 과학기술, 및 문화영역에서 여러가지 형식으로 협력을 벌이고 이미 훌륭한 成果를 안아왔다.

동북亞지역의 풍부한 자원을 가속개발하고 東北亞各國간의 경제기술 협력과 공동발전을 촉진하며 東北亞지역의 안정과 평화를 위하여 먼저 東北亞綜合輸送體系를 신속히 건립하여야 한다.

1. 東北亞 交通수송의 現況과 問題

종합수송체계란 陸上수송(철도, 도로), 海上路수송(내하운송을 포함), 항공수송 및 수송관운송 등이 서로 조화되고 입체적으로 교차된 綜合交通輸送網을 가르킨다.

교통수송업은 제3산업의 중요한 구성부분이며 사회생산과 생활의 필수조건인 동시에 독립적인 사회물질부분이다. 여객과 화물의 공간적 이동을 실현하는 것은 교통수송의 목적이며 기본적 기능이다. 그렇기 때문에 수송업은 사회재생산과정에서 없어서는 안될 중요한 고리로 되고 있다.

세계경제가 국제화되고 생산력의 국제적배치가 전개되며 여러나라와 지구의 생산분업의 전업화와 협력이 강화되고 각국, 각지역, 각 경제부문, 각 기업지간의 경제연계가 더욱 광범해지고 밀접해짐에 따라 원료, 연료, 반제품, 종자, 화학비료, 농약과 각종 소비재등 물자를 공장, 기업소와 농촌으로 送達되고 또 商品을 가공기업과 소비지역으로 제때에 送達하여 상회생산의 계속적인 순환을 담보해야 할 요구가 제기된다. 이런 요구를 만족시킬 수 있는 현대화한 교통수송이 없다면 현대경제생활은 정지하게 되며 각국, 각 지역간의 생산분업과 전업화 및 사회재생산은 진행될 수 없다. 이런 의미에서 볼 때 현대경제와 현대적 교통수송은 서로 떨어질 수 없는 존재이다.

가. 中國東北의 交通輸送網

建國 45년이래 中國東北經濟區의 교통수송업은 커다란 발전을 가져왔다. 현재 철도, 도로, 水上운송, 항공운송, 수송관운송등 5개 수송方式으로 구성된 區域交通輸送시스템이 기본상 형성되었다.

㉠ 철도

철도수송은 중국 동북교통수송망의 골간으로서 각종현대화수송수단 가운데서 아주 중요한 자리를 차지한다. 건국 후 정부에서는 동북의 철도에 대하여 대규모적인 技術改造를 진행했고, 4,000키로메터나 되는 철도를 새롭게 부설하였다. 이리하여 완성된 철도공업을 건립했고 철도수송으로 하여금 동북경제발전의 “先行官”역할을 충분히 발휘하도록 하였다. 1992년말 동북 3省(遼寧, 吉林, 黑龍江)의 철도운영리정은 17,377키로메터 全國 총이정 53,565키로메터에서 33.37% 차지하고 철도화물수송량은 34,841만톤으로서 全國 총수송량 157,627만톤에서 22.1%를 차지한다.

현재, 동북구에는 크고작은 철도선이 60여갈래가 있다. 완전통일된 동북 철도망가운데서 동북구의 남북을 관통하고 동북3성의 성소재지들을 연결하는 哈大線을 縱軸으로 하고 흑룡강성 경내와 內蒙古 呼倫부이르맹을 관통하는 濱州, 濱綏線을 橫軸으로 하여 “T”자형의 철도骨格을 형성하고 있다. 이것이 동북구철도선분포의 기본배치이다.

濱洲線, 濱綏線과 기본상 평행되는 東西向幹線도 4갈래가 있다. 즉; ① 伊圖里河—加格達奇—富裕—北安—綏安—佳木斯—雙鴨山線; ② 伊爾施—白城—長春—圖們線; ③ 通遼—四平—梅河—通化線; ④ 赤峰—阜新—瀋陽—

丹東線이다.

哈大선과 기본상 평행되는 南北向幹線도 4갈래가 있다. 즉: ① 齊齊哈爾—通遼—錦州線; ② 大慶—通遼—赤峰線; ③ 瀋陽—吉林—哈爾濱線 ④ 圖們—佳木斯線이다.

이런 철도간선들은 가로세로 교차되어 동북경제구내에 있는 공장, 광산, 립업구, 항구 등 공농업생산기지와 각 주요경제중심지를 연결해놓았다. 그리고 마치 인체의 혈관마냥 동북구로 하여금 내부연계가 밀접하고 외부와의 교류가 편리한 유기적인 경제전일체로 되게 하였으며 동북경제구의 발전과 번영을 힘있게 추진하고 있다.

동북구의 철도수송망은 아래와 같은 特點이 있다.

첫째, 밀도가 크고 線網化수준이 높다.

동북구철도운영리정은 전국철도길이의 33.7%를 차지하고 철도밀도는 1.17Km/100Km²로서 철도평균밀도인 0.54Km/100Km²의 2.17배에 상당하며 전국 여러 대경제구의 첫자리를 차지한다.

둘째, 동북구의 철도수송체계는 전형적인 開放型시스템이다.

東北區의 철도망은 京瀋, 京通, 京承—錦承 등 세갈래 철도와 全中國의 철도망을 연결해주고 東北과 關內각지와와의 경제거래를 진행하는 작은 철도망 역할을 한다.

연해지역에 있는 大連, 營口, 錦州, 丹東 등 항구들은 철도로 廣大한 腹地와 연결되어 있어 바다를 통해 남방 및 해외 각국과 경제왕래를 진행하는데 편리한 조건을 지어주었다.

濱洲線은 동쪽의 哈爾濱으로부터 시작하여 大慶, 齊齊哈爾, 海拉爾등 중요한 공업기지를 거쳐 중러(中俄)변경도시 滿洲里에 이르는데 그 총길이는 944.5킬로미터이다. 滿洲里역은 중러변경역인데 中國—러시아, 中國 유럽간의 巨額의 무역화물이 이곳에서 중계되며 北京에서 모스크바로 가는 국제열차도 이 역을 지난다. 濱洲線은 주로 석탄, 석유, 목재와 대외무역수입물자 운송을 한다.

濱綏線은 서쪽의 哈爾濱으로부터 시작하여 동쪽의 綏芬河에 이르는데 그 길이가 561.8킬로미터이다. 이선은 黑龍江省동부의 가장 큰 경제중심과 철도중추인 牡丹江市를 지나 동부변경의 개방도시인 綏芬河와 러시아의 올라지보스토크철도를 연결하는 중요한 國際線의 하나이다.

濱綏線은 흑룡강성동부의 중요한 석탄기지와 주로 밀과 콩을 재배하는 삼강평원상품곡물기지를 지나는데 여기에서 대량의 석탄, 목재, 콩, 곡물 등을 실어 哈爾濱에 집중시킨 후 남쪽으로 운송하여 동북 및 全國의 경제건설을 크게 후원한다. 지금, 이 철도선은 또 哈爾濱부터 小嶺까지의 復線을 부설했으며 小嶺부터 牡丹江까지의 復線도 부설중에 있다.

哈大線은 동북지구의 남북을 꿰지른 철도수송대동맥으로 그 길이가 945.4Km이다. 동북평원중부를 꿰지르고 있는 哈大線은 哈爾濱(흑룡강성 소재지), 長春(길림성소재지), 四平, 瀋陽(료녕성소재지) 鞍山, 大連항을 연결하는 60여갈래의 철도를 통하여 東北區各계의 정치, 경제 문화, 중심지들을 연결하여 하나의 완전한 都市-鎮의 체계를 형성하고 있다. 哈大線은 동북경제구내의 물자교역과 대외 수출입무역에서 중요한 역할을 담당하고 있다.

다시 복원한 黑龍江省북부의 北安-黑河철도선은 러시아의 시베리아 원동지구(블라그베손스크항구)를 연결하고 있다.

瀋丹線은 총길이가 277키로미터이고 丹東항에서 직접 북한철도(신의주)와 연결한다.

長圖線은 총길이가 529키로미터이고 圖們에서 조선철도(남양)와 연결한다. 1992년, 도문-남양역은 每晝夜에 화물수송을 7번씩 통차했다.

길림성의 동부의 通化-集安철도의 총길이는 115키로미터이고 북한의 만포역과 직접 연결된다. 1992년 集安-만포역에서 매주야에 여객화물연대 수송혼합차를 1차씩 통차했다. 도문 집안항의 資物出入量은 180.16만톤으로 1991년보다 34.1% 증가되었다.

中國, 북한, 러시아의 철도부문에서 3년간 4차례(1989년 6월 부터) 담판을 거쳐 1993년 3월 31일에 哈柔-두만강-남양-圖們철도수송선을 정식 開通했다. 이 철도선은 中國에서 러시아로 통하는 다섯번째의 철도선이다. 圖們역의 간년 수출화물은 13,102車, 1,037,838톤으로 1991년보다 86,451톤, 9.1% 증가하였다. 그중 조선을 상대한 수출화물이 1,032,236톤으로서(91년보다 179,038톤 増加) 99.5%를 차지하고 조선을 거쳐 일본으로 수출하는 화물이 5,506톤으로서(91년보다 90,557톤 감소) 0.5% 차지하며 또 동유럽나라들로부터 조선으로 가는 통과무역화물이 96톤이다. 그리고 圖們역의 년간 수입화물은 12387車, 633,632톤으로 91년보다 362,070톤, 112.6%나 증가하였다. 그중, 조선에서 중국으로 수입하는 화물이 616,902톤으로

(91년보다 296,051톤 증가) 90.3% 차지하고 조선에서 동유럽나라들로 보내는 통과무역화물이 52톤이고 러시아에서 조선을 통과하여 수입하는 화물이 1,188車, 66,673톤으로 9.3% 차지한다.

集安港의 연간 수출화물은 1,177車, 59,303톤으로 91년보다 471톤 감소되고 중국에서 조선철도를 거쳐 中북한협력으로 건설하고 中國에서 관리하는 雲峰수력발전소를 우회하여 수송하는 화물이 7,076톤으로 11.9% 차지한다. 연간 수입화물은 397車, 20,731톤으로 91년보다 10,010톤 증가했고 조선에서 集安항을 경유하여 臨江역에 도착한후 다시 道路로 국내에 우회수송하는 화물이 5,905톤으로 23.6% 차지하고 91년보다 3,009톤 증가하였다.

년간 出境旅客이 4,560人, 入境旅客이 4,552人으로 91년보다 각각 1,010人, 1,105人이 늘어났다.

총적으로 말해서 지금 滿州里, 黑河, 綏芬河, 丹東, 圖們, 集安 등 여섯개의 육상항구를 거쳐 동북의 철도망을 러시아, 북한의 철도와 연결시켜 하나의 개방형철도수송체계를 형성함으로써 동북아각국의 정치, 경제 왕래와 대외무역거래를 벌이는데 중요한 역할을 놓고 있다.

셋째, 철도공업의 發達

동북구는 완전하고 발달한 철도공업을 갖고 있을 뿐만아니라 이미 과학연구, 디자인, 생산이 서로 배합되고 계통을 이룬 철도공업시스템을 형성하였다. 그 가운데는 大連, 瀋陽, 長春, 哈爾濱, 齊齊哈爾등 7개의 기관차차량공장과 大連기관차차량공장에서 생산하는 “東風4型”의 디젤기관차는 中國의 화물기관차건인동력의 주력모델로서 1992년 현재누계 생산량이 1만대를 초과했다. 그리고 客車차량생산을 위주로 하는 長春객차공장은 전국에서 제일 큰 객차생산基地로 되고있다. 그 밖에 鐵道橋樑, 信號등 설비의 생산도 전국적으로 중요한 자리를 차지한다.

㉞ 도로

도로수송 역시 동북구의 중요한 교통수단이다. 1992년 遼寧, 吉林, 黑龍江, 內蒙古 3省1區의 도로里程은 160,324Km이고 그중 遼寧, 길림, 흑룡강 3省의 도로이정은 116,620Km로 전국의 도로이정가운데서 각각 15.2%와 11%의 비율을 차지한다. 동북3성에 분포된 14.24Km/100Km²의 도로는 전국의 10.6Km/100Km²보다(1991년의 통계) 31%나 더 높다. 1992년 동북3성의 高級, 次高級路面은 26,099Km로 22.38%(91년의 통계수치에 따르면

전국적으로 2.3%) 차지하고 等級內의 노면은 도합 104,488Km로 89.6% 차지한다. 1990년 동북3성 도로화물수송량은 95272만톤에 달하고 여객운송량은 5.7억人(91년통계수)을 돌파하였다.

1993년 9월29일 圖們-烏蘭浩特, 長春-松源구간의 도로가 정식 개통되었다. 圖鳥線은 圖們에서 시작하여 延吉, 吉林, 長春, 松源, 白城 등 10여개 都市와 縣을 경유하여 內蒙古의 烏蘭浩特에 이르르는데 그 총길이가 925.6Km이고 長春-松源도로의 총길이는 171Km이다. 1992년말까지 吉林省은 직접 러시아 조선과 경계를 접한 10개의 邊境항구를 대외로 개방하였다. 개혁개방이래 변경무역이 날따라 활발해짐에 따라 涉外자동차수송업은 도로수송의 중요한 부문으로 되었다. 통계에 따르면 항구개방 4년간 위의 10개변경항구로 출입경통과차량이 12.3萬大次, 수출입화물 600만톤, 여객운송 32萬大次에 달하고 日통과화물 500여톤, 日통과여객 3,000人次, 日통과차량 100여대에 달한다. 지금 장춘시의 3개 버스정류소에서 출발하는 도로객차선이 105갈래나 된다.

“神州第一路”라고 일컫는 瀋陽-大連고속도로(총길이 375Km)는 開通 2년이래 巨大한 경제효과와 사회효과를 가져왔다. 개통 當年만해도 통과료 3,700여만원 수익하고 91년 5,500만원, 92년 1억원을 돌파하였다. 현재 심대고속도로의 일통과차량이 평균 1만大次이고 最監期에는 3.3만大次에 달한다. 이 고속도로는 大型車와 特殊型車수송을 용납하여 도로연선의 기업소들에 아주 큰 도움을 주고 있다. 전문가들의 測算에 따르면 이 도로는 연간 4억원의 경제효과를 가져다준다고 한다. 료녕성은 벌써 이 고속도로를 축으로 하여 길이 수백키로미터 넓이 수십키로미터의 경제개발지대를 형성하였다.

黑龍江의 佳木斯, 同江, 富錦, 撫遠, 綏芬河, 삼차구, 當壁鎮, 虎林 등 항구들은 직접 러시아와 연결되어 있고 佳木斯的 “大通道”도 이미 골격이 형성되어 항구의 화물통과량은 20.2톤에 달한다. 그리고 黑龍江省동남부의 牡丹江市 虎林港을 개통한 후 綏芬河철도, 同江水路, 虎林도로등 3개의 동부골간통로를 형성하였다.

이렇게 동북지역의 13갈래의 도로가 러시아, 조선, 몽고와 직접 연결되고 있는 것은 국제철도선을 보조해줄 뿐만아니라 동북아시아각국간의 교류와 협력 및 對外指向性경제를 발전시키는데 아주 유리하다.

㉔ 內河水運

동북구의 內河航路 총리정은 8,888Km이다. 그중, 길림성의 松花江을 主線으로 하는 항로이정이 1,580Km이며 료녕성의 遠河항로이정이 508Km이다. 내하수송은 黑龍江, 烏蘇里江, 鴨綠江 등 國界하류외주로 松花江, 遠河 등 水系에 집중되고 있다. 黑龍江은 가장 발달된 수계로써 흑룡강남쪽의 最大支流인 松花江으로 온 흑룡강성을 관통시켜 줄 뿐만아니라 嫩江, 제2松花江, 烏蘇里江을 회합시켜 준다. 하류연안의 큰 항구들의 출입량을 보면 哈爾濱항은 200만톤/년, 佳木斯항은 100만톤/년을 초과한다. 黑龍江은 中國, 러시아, 蒙古 3국을 꿰지르고 흑룡가, 길림, 내몽고 2성1구의 9개 市, 55개 縣과 鎮을 경유하고 밖으로는 러시아의 9개 항구와 연결되어 있어 “黃金水路”로 알려지고 있다. 변경항구를 개방하고 兩國船舶들의 상호간 빈번한 래왕은 中國-러시아변경무역을 크게 촉진하고 있다. 1991년 흑룡강성의 대외수송량은 24만톤으로 86년의 1배나 되고 이듬해 동북3성의 수로화물수송량은 533만톤에 달한다. 지금, 길림, 흑룡강성의 선박이 송화강과 흑룡강하류를 타고 내려가 러시아의 하바로프스크(伯力)와 니콜라예브스키(廟街)를 경유하여 出海한 후 달단해협을 통과하여 직접 일본해동해안에 다다를 수 있는 海海國際연락수송선이 이미 열려져서 동북지역의 수로수송이 내하로부터 海洋으로 나갈 수 있게 되었다.

㉕ 海運

동북지역의 료녕반도는 항구가 많고 해안선(2,173Km)이 길어서 비교적 발달된 陸海空 立體교통망이 이루어져 있다. 陸路로 조선, 몽고, 러시아와 철도, 도로가 연결되어 있을 뿐만아니라 海路가운데서 근거리로서는 朝鮮, 韓國, 日本과의 여러갈래 항선이 연결되어 있고 또 새로 개척한 블라디보스톡 등 러시아의 극동항구로 통하는 항선도 있으며 중거리로는 베링해협을 가로 건너 아라스카, 대마해협을 질러서 시애틀, 밴쿠버 등 북아메리카에 통하는 항선들도 있다. 그리고 남태평양각국, 오스트레일리아와 뉴질랜드 등 지역으로 통하는 항선도 개선할 수 있다.

遼寧반도는 동북지역의 주요한 出海口로서 주요한 항구들로는 大連을 중심으로 해서 丹東, 營口, 錦州 등을 포함한다. 부두길이가 14,192m로 중국에서 두번째 긴 대련항의 부두는 75개이고 그중 만톤급 부두가 23개로서 연간 화물출입량이 5,909만톤이나 된다.(1992년통계)중국에서 세번째 크다.

大連항은 항구면적이 넓고 水位가 깊으며 풍랑이 잔잔하고 얼거나 침적되지 않을 뿐만아니라 육로교통도 아주 발달되어 있어 사계절 통항할 수 있는 훌륭한 항구이다. 국내항선이 8갈래 되는데 그들로는 大連－煙臺線 이정 89海里, 航時 3時間; 大連－上海線 563해리, 37시간; 大連－山東龍口港線 127해리, 11시간; 大連－威海線 93해리, 9시간; 大連－青島線 274해리, 26시간; 大連－山東石島港線 148해리, 11시간; 大連 塘沽線 216해리, 14시간; 大連－廣州線 1,348해리, 100시간; 그리고 大連－長海縣線은 8시간이다.

지금 대련항은 140여개 나라들과 무역거래가 있다. 大連은 “유럽－아시아 대륙교”의 중요한 중계역이다. “유럽－아시아대륙교” 연안의 배후지역들은 료녕성뿐 아니라 길림, 흑룡강, 내몽고동부를 포괄하고 있다. “대륙교”는 료동반도경내만 해도 滿洲里를 거쳐 러시아 시베리아철도와 베아철도간선과 연결되는 3갈래의 국제 陸海연락수송선이 있다. 첫째, 大連항에서 長春－大連도로선을 따라 滿洲里를 경유하여 러시아와 유럽각국에 통하고 둘째, 丹東 大東항을 건설한 후 東北동부를 관통하는 철도선을 따라 丹東－牧丹江－哈爾濱－滿洲里－러시아－유럽선이고 셋째, 錦州 筆架山港을 건설한 후 동북서부를 관통하는 철도선을 따라 錦州－通遠－齊齊哈爾－滿洲里－러시아－유럽선이다. 大連에서 독일 함부르크까지 철도이정은 3,600Km인데 海路수송보다 15－20일정도 단축시킨다. 大連항을 중계역으로 하는 일본, 조선, 한국－大連－유럽의 대륙교수송사업을 전개하는 것은 上海港 黃浦港보다 거리를 단축할 뿐만아니라 경제효과도 높여준다.

營口항은 부두길이가 2,671m이고 39개의 부두가운데 만톤급이상이 7개이며 1992년도의 화물출입량이 509만톤에 달한다. 營口는 또 철도로 中國동북간 省 및 내몽고, 조선, 한국, 러시아 등 나라들과 연결되어 있는 중요한 교통중추이기도 하다. 近年에 瀋陽－營口－大連고속도로의 開通과 營口鮫魚圈新港의 건설은 中國 및 東北亞지역에서의 營口의 지리위치의 중요성을 긍정해주었다. 1993년 營口鮫魚圈항의 출입실력은 704만톤인데 93년에 이미 시작한 第2期공사가 전부 완성되면 그의 출입실력은 5,000만톤으로 늘어나 大連항의 현재 규모와 비슷할 것이다. 鮫魚圈港은 벌써 40여개 국가 및 지역과 통항하고 컨테이너수송은 홍콩과 日本에서 중계하여 미국, 캐나다, 뉴질랜드, 오스트레일리아, 인도네시아등 국가에 통항할 수 있다. 그리고 항구에는 5,000m²에 달하는 保稅倉庫 등 현대화한 서비스시설도 마련되어 있

다.

丹東港은 鴨綠江어구에 위치있는 조선으로 통하는 水陸연락수송 항구이다. 압록강대교는 조선의 신의주와 연결되어 있다.

錦州항은 遼西走廊의 北京—哈爾濱, 錦州—承德철도선의 交叉點에 위치해 있는 軍事, 交通要地이다.

㉑ 民用航空

동북구의 民航수송업은 신속히 발전하고 있다. 현유의 民航비행장은 12개이고 이미 개항한 國內航路 35갈래인데다 國際航路가 10갈래나 있다. 國際航路를 보면; 瀋陽—이르쿠츠크(러시아), 瀋陽—홍콩, 哈爾濱—하바로프스크(러시아), 哈爾濱—홍콩, 大連—도쿄(일본), 大連—홍콩, 大連—후쿠오카(일본), 長春—홍콩, 長春—센다이(일본, 전세운행), 長春—서울(중국 전세운행)등 航路들이다. 국제항로의 開通은 동북구와 東北亞각국, 각 지역간의 경제협력에 아주 큰 편리를 가져다 주었다.

㉒ 輸送管連送

동북구는 석유가 많이 생산되기에 석유공업이 아주 발달했을 뿐만아니라 파이프(道管)운송사업도 크게 촉진하고 있다. 동북구의 송유관(가스)파이프 총길이는 2,376Km이고 초보적으로 동북구를 남북으로 관통하면서 9개 정유공장과 석유부두의 地下送油管網과 연결되어 있다. 연간 4,500만톤의 송유실력으로 대경, 遼河油田의 안정적 增産을 보장하고 동북철도수송의 긴장상태를 풀어주며 국민경제발전에 중요한 역할을 한다.

총적으로 동북경제구의 교통수송체계는 전반 동북아종합수송체계에 있어서 매우 중요한 자리를 차지할 뿐만아니라 東北亞종합수송체계의 中樞地帶라고 필자는 인정한다.

㉓ 동북구의 교통수송업에서 존재하는 問題

(1) 화물수송량의 대량증가와 수송실력이 부족한 모순이다. 區內의 교통수송의 주요幹線들인 大連, 營口항과 內地로 통하는 철도수송실력과 수송량 지간의 모순이 특히 선명하다. 遼寧省의 철도수송은 80%이상의 철도區間(13개)이 포화상태에 처해있고 그가운데서도 제일 엄중한 瀋陽—山海關, 長春—大連 구간은 포화구간중의 60%를 차지한다. 吉林省의 철도수송실력도 실제수요의 70%밖에 만족시키지 못하는데 내지수송은 수요의 40%밖에 만족시키지 못 한다. 黑龍江省철도수송은 80년대초기에 매년 대기하는 死藏貨

物이 1,000만톤이던 것이 지금은 1,500만톤에 달한다. 여객수송은 더욱 긴장하고 어떤 여객車는 초과인원비율이 50%까지 된다.

(2) 철도를 주요수단으로 하고 있는 동북구의 수송은 수송실력의 발전이 느리고 수송임무가 과중하기에 道路, 民航의 발전은 철도수송의 긴장을 완화하는데 일정한 역할을 하고 있지만 도로발전속도가 빠르지 못하고 또 도로의 장점을 아직도 충분히 발휘하지 못하고 있다. 그리고 도로, 민항의 수송료도 상대적으로 비싼 편이다.

(3) 철도, 도로의 시설이 낙후하고 기술혁신 실무수준이 낮다. 철도는 아직도 중기기관차를 위주로 데젤기관차는 30%밖에 사용하지 않는다. 전국적으로 사용하는 비율은 32.7%이다. 그리고 철도의 複線율이 낮고 현대화시설을 많이 이용하지 못한다. 동북구의 통차이정가운데서 高級, 次級노면이 10.96% 차지하고, 四級이하의 노면이 61.4% 차지한다. 특히는 黑龍江省이 四級이하의 노면을 46%나 차지한다. 차량기술이 낙후하고 중형차가 결핍하고 경형차가 적고 또 기름소모율은 공업이 발달한 날보다 한배나 크고 수송을 조직하는 현대적관리수준이 낮고 도로화물수송의 空駟率이 50~60%나 된다.

(4) 항구건설이 국민경제의 발전과 조화되지 않는다. 항구의 부두가 적고 통과실력이 부족할 뿐만아니라 집중, 분산수송조건이 차하고 중계저장실력이 낮다. 대련 등 沿海항구의 화물출입량은 이미 항구査定실력의 20%나 초과하였다. 때문에 항구에서 滯船, 滯貨하는 현상이 엄중하다. 그리고 현유의 항구배치가 불합리하고 수출하는 원양화물이 인근에서 바다에 나갈 수 없는 형편이다.

나. 東北아시아 輸送體系의 現況과 問題

2차대전후, 국제정세가 冷戰상태에 처해 있고 東北亞 각국지간도 정치, 군사상 서로 대립되어 있었기 때문에 東北亞각국들을 연결하는 철도, 도로, 海上路, 航空, 港灣등의 社會間接施設도 크게 부족하고 있다.

東北亞지역의 해상항로는 그동안 비록 정치, 군사상 대립되어 있는 상태면서도 政經분리정책에 의거하여 상호간의 교역물품의 수송사업은 벌써부터 전개되고 있었다. 中國과 日本의 定期航路에는 中國측에서 廣州원양운수공사(cosco광주), 上海원양운수공사(cosco상해), 天津원양운수공사(cosco천

진)등 5개 船舶公司의 34척에 약 13,500TEU의 컨테이너 船舶이 투입되어 中, 日間の 컨테이너 화물을 수송하고 있으며 일본측에서는 K-Line, Shoma 등 6개선박회사의 컨테이너船舶(7척, 약 1,600TEU의 컨테이너船舶)이 투입되어 就航하고 있는 바 컨테이너 船舶 규모로 볼 때 중국측 선박이 훨씬 많은 수송활동을 하고 있음을 알 수 있다.

일본과 러시아의 定期船路에는 러시아측에서 극동동해운공사(FAREAS-TERN SHIPPING)산하의 컨테이너 船舶 13척(약 7,000 船舶)이 運航되고 있고, 日本측에서는 IINO船舶회사의 컨테이너 船舶 3척(약 1400TEU船舶)이 運航되고 있다.

冷戰이 결속되고 中國, 러시아에서 개혁개방을 추진하면서 東北亞지역의 교통수송업이 신속한 발전을 가져왔다. 1986년 6월, 中國의 天津, 大連, 上海, 靑島와 한국의 부산, 인천을 연결하는 中韓 정기선직항로가 開設되었다. 새로 개설된 中, 韓정기항로에는 中國對外貿易運輸公司(SINO-TRANS)와 한국의 東南亞海運이 각각 50% 出資하여 설립한 長錦유한공사(SINOKOR攄公司)所屬의 200TEU級 船舶 5척이 수송활동을 하고 있다. 그후, 계속적으로 컨테이너 수송量과 여객 수송수요가 증가하여 1990년에는 中, 韓 威東航運이 설립되고 1991년에는 京海海運有限公司와 津川國際客貨항운이 설립되어 취항하게 되었다. 報道에 따르면 1994년 1~3월간에 中, 韓은 6척 컨테이너 船舶을 투입하여 中國의 上海, 大連, 連雲港, 天津과 한국의 釜山을 연결하는 네갈래의 항로와 釜山-仁川-南京間의 항로를 개설하였고 韓國 南洋商船, 現代商船 등 해운업소에서도 각각 2척의 선박을 투입하여 釜山과 大連, 靑島, 上海를 연결하는 3갈래 항로를 개설하려고 한다고 한다.

한, 러 해상항로는 1989년부터 한, 러관계의 개선으로 양국간 정기 컨테이너직항로개설을 추진하기 시작하여 1991년 7월부터 러시아의 보스토치니야 한국의 부산을 連結하는 한, 러, 해상직항로가 개설되었다. 한, 러 해상직항로는 러시아측에서 極東海運公司(FESCO)가 3,000TEU급 컨테이너 船舶 1척을, 한국측에서는 “朝鮮海運”이 300TEU급 컨테이너 船舶 1척을 투입하여 貨物積取 및 수입을 均等 分配하는공동운항 체제로 운영하고 있다.

東北亞지역에서 수송체계의 未備는 국가간을 연결하는 海上路뿐만아니라 도로 철도등 내륙수송시설이나 港灣시설도 크게 부족하다. 러시아의 형편을 보더라도 極東지역의 나호드카항은 항만시설의 부족으로 滯船滯資하는 현상

〈표1〉 中, 日 定期航路 主要 運航船社

單位：TEU

船 社	船隊	寄港地	船舶量	配船週期	비고
COSCO(中國 廣州)	7척	중국, 일본, 홍콩	3,794	週1回	중국/북미선대
COSCO(중국 상해)	7척	중국, 일본	2651	週1回	
	6척	중국, 일본, 호주	3549	2週1回	
COSCO(중국 천진)	3척	중국, 일본	1123	2週1回	
	5척	중국, 일본, 홍콩	625	週1回	
대련 Container (中國)	1척	중국, 일본	300	週1回	K-Line과 S/C
Sinotrans(중국)	3척	중국, 일본	346	週1回	
	2척	중국, 한국, 일본	733	週1回	
TSK Line(일본)	1척	중국, 일본	413	月1回	NYK 子會社
K-Line(일본)	1척	중국, 일본	431	週1回	Sinotrans와 S/C
MOL(일본)	2척	중국, 일본	460	2週1回	Showa Line과 共同運行
Shinwa Kaisha (일본)	1척	중국, 일본	228	月1回	
Daiichi chuo	1척	중국, 일본	50	月1回	
Kaisen					Kaisha(일본)
Navix Line(일본)	1척	중국, 일본	193	2週1回	
11社	41척		15,207		

資料：《國際 Containerisation 年鑑》1990年

이 많고 일본과 合作하여 설립한 보스토치니아항은 항만시설이 괜찮은 부두이지만 荷役실력이 부족하다. 그리고 극동지역의 수송시설도 시베리아大陸橫斷鐵道(TSR)와 베아대철도(BAM)밖에 없기에 이들 철도周邊을 제외한 지역의 수송이 매우 어려운 實情이다.

1994년 3월16일, 中國吉林省延邊海運空司는 한국 부산-조선 청진항간의 컨테이너船舶항로를 개설하고 船舶 “延龍4號”가 취항하였다. 3월14일13시에 釜山港을 떠나서 16일14시50분에 淸津항에 도착하였다. 개통된 항로는 한국과 조선간의 경제무역교류 나아가서는 동북아지역의 경제무역의 발전에

〈표2〉 日本, 러시아 定期航路 運航船社

單位: TEU

船 社	船隊	寄港地	船舶量	週 期	備 考
Far Eastern Shipping (러시아)	4척	러시아, 일본	1,600	월8회	Iino, Navix와 공동운행
	5척	러시아, 일본, 호주	3,576	월3회	
	4척	러시아, 일본, 뉴질랜드	1,889	월2회	
Iino Kaiun Kaisha (일본)	3척	러시아 일본	1,368	월8회	Navix와 공동운행 船舶共同所有
2社	16척		8,433		

資料:〈표1〉과 같음

〈표3〉 韓, 러 定期航路 運航船社

單位: TEU

船 社	船隊	寄港地	船舶量	週 期
Far Eastern Shipping (러시아)	1척	부산, 보스토치니	300	주2회 (공동운행)
한소 해운	1척		300	

資料:韓國船舶協會報. 43號. 1990. 11. 21

중요한 역할을 하고 있다.

남북의 분단으로 하여 “三通”(通信, 通往, 通商)이 실현할 수 없고 절단된 철도, 도로, 海上路는 연결할 수 없는 현상은 남북한의 교통사업과 經濟振興을 방해할 뿐만아니라 동북아종합수송체계를 형성하는데도 큰 장애가 된다.

2. 東北아시아 輸送體系의 建設實踐과 課題

가. 中國교통수송업의 건설

경제현대화를 실현하기 위하여 국민경제가운데서 철도의 병목현상을 개선

〈표4〉韓, 中 海運合作會社 現況

船 社	投資船과 資本金	設立日	投入船舶	就航航路	航次數
長錦有限公司 (콘테이너船社)	한국측 : 동남아해운(50%)	1989	200TEU급	부산, 인천	월 3~4
	중국측 : 대외무역운수공사 (50%)	4.14	5척	/ 上海, 天津	항차
	자본금 : 100만달러			大連, 新港	
威東航運有限 공사 (카훼리선사)	한국측 : 유공해운사(50%)	1990	5,400	인천/威海	주2회
	중국측 : 대외무역운수공사 (50%)	8.14	톤급 카훼리		왕복
	자본금 : 100만달러		1척		운항
京漢海運有限 公司 (콘테이너선사)	한국측 : 흥아해운(50%)	1991	150~450	부산, 인천	월 3~4
	중국측 : 중국원양운수공사 (50%)	3.8	TEU급	/	항차
	자본금 : 50만달러		4척	天津, 大連 靑島, 上海	
津州國際客貨 海運 (카훼리선사)	한국 : 국제대호개발(50%)	1991	6,800톤	인천, 천진	월6
	중국측 : 천진해운공사 (50%)	11	급카훼리		항차
			1척		

資料 : 韓國海運港灣廳

하기 위하여 中國정부는 일련의 特惠政策을 내놓았다. 특히, 철도건설基金制를 내놓음으로써 장기적으로 존재하던 資金緊張상태를 좀 緩和하였고 地方과 기업들의 철도부설 적극성을 동원하였다. 지금 中國은 集資, 合資하여 철도부설하는 사업이 바야흐로 힘있게 추진되고 있다.

中國의 철도건설은 역사성적인 발전단계에 들어갔다. 1993년, 國家에서 許可한 철도투자규모가 280억인민페로 역사상 투자액이 가장 큰 한해이다. 鐵道部에서는 全年 대, 중형 프로젝트 70가지를 배치하고 1,327km의 새로운 鐵道線을 부설하고, 993km의 複線철도線을 부설하였다.

중국은 “第8次5年計劃”기간에 철도건설의 重點프로젝트를 “京九線”에 두었다. 京九線(北京—深圳—九龍(香港))은 京廣線과 京滬(상해)선사이로 남북을 관통하는 中國철도건설역사상 규모가 제일 크고 투자액이 가장 많고

부설線路가 가장 긴 大通路로서 그의 全部里程은 2,538km이다. 철도선은 京, 津, 冀, 魯, 豫, 皖, 鄂, 贛(江西), 粵(廣東)등 9개 성시를 貫通하고 총투자액은 210億元이다. 현재 建設중에 있는 이 공사는 1995년 말에 개통할 것이다.

蘭新(甘肅武威南—新疆乌鲁木齐西)복선철도는 총투자액이 45억원, 총길이가 1,622Km이다. 1992년 9월에 착공하여 1993년 상반기에 벌써 4억원 투자하여 主幹線 40km를 완성하였고 연말까지 全線개통할 예정이다.

賓中(陝西宝鷄—寧夏中衛)선은 電氣化철도로서 총길이가 493Km고 총투자액이 41억원이다. 이 철도선은 섬감녕3성1구의 13개현시를 통과하고 룡해, 포란, 란신등 철도선과 연결한다. 유럽—아시아대륙교의 중요한 조성부분으로 되고 있는 보증선은 1992년말부터 부설하기 시작하여 1994년 7월 1일전까지 완공하고 1994년말에 정식 개통할 전망이다.

侯月(山西侯馬—河南月山)선은 총길이 262km, 총투자액 17억원이다. 1993년 10월에 착공하여 지금 구간의 노면을 다 닦아놓았다. 이 철도선은 룡해선과 평행으로 魯, 豫, 晉, 陝 등 省을 꿰지르는 동서간선으로서 山西철도의 긴장상태를 완화하는 데 커다란 역할을 할 것이다.

그외, 浙贛(浙江杭州—湖南株州)複線, 南昆(廣西南寧—雲南昆明)선, 성곤(西川成都—雲南昆明)전기화공사, 서강(陝西西安—安康)선 등 10대공사가 완성되면 서북, 남북 및 산서성의 석탄운송, 화동통로수송의 긴장상태를 크게 완화해 줄 뿐만아니라 경제발전與件도 크게 개선될 것이다.

1993년 4월 1일 蘭州—알마아따(까자크스탄)간의 국제열차가 처음 개통했다. 운행시간이 91시간인 이 철도선의 개척은 감속성과 독립국가연합체와의 연락을 강화한다.

경단(北京—丹東)고속도로는 총길이가 890km로서 “세계평화고속도로계획”인 일본의 도쿄—한국의 서울—조선의 평양—中國의 北京—러시아의 모스크바—영국런던 국제고속도로의 구성부분으로 되고 있다.

경광(北京—廣州)고속도로는 총길이가 2,300km이고 경광철도연선을 따라 수축하는데 1992년에 착공하였다.

합녕(哈爾濱—寧波)고속도로는 장춘, 심양, 秦皇島, 청도, 련운항, 남경등 도시를 경유하고 총길이 3,500km로서 동북, 화북, 화동을 연결하는 대통로이다.

합수(哈爾濱－牧丹江－綏芬河)고속도로는 현재 세 차게 밀어 닥치는 중이고 1995년말에 개통할 것이다.

長春－吉林－長春－西平간의 고속도로도 건설하고 있다.

1993년 交通部에서는 7.6억원을 투자하여 111개의 內河基本建設프로젝트를 내왔다. 투자액중, 中央투자액이 5.5억원, 地方투자액이 2.1억원이다. 프로젝트는 長江, 黑龍江, 珠江, 漢江, 湘江, 京抗運河 등 전국의 주요한 내하들의 航路補修, 부두시설, 港航監督, 通信誘導, 과학연구 및 교육 등 기본건설을 포함한다.

항만건설중 4톤급 부두 8개, 100톤급 부두 5개를 배치하였는데 운영에 투입되면 버드의 출입能力이 210만톤 더 증가된다. 그외 1,000톤항로 18.5km 補修하고 1,000톤급(항행용)水門2개를 건설하는 프로젝트도 있다.

나. 제2의 유럽 아시아대륙교

본세기 30년대, 소련의 시베리아철도가 부설됨에 따라 대서양연안국가의 철도와 태평양의 블라디보스토크(海參威)가 연결하여 시베리아횡단철도대륙교(TSR)를 개통하였다.

1989년 中蘇 두나라 당과 정부의 정상적관계가 회복된후 인차 철도를 복구, 건설하기 시작하였다. 1990년 9월 12일에 中國 蘭新線 서쪽끝과 소련철도가 알라산어구에서 연결되어 끝내 중대한 역사적 의의가 있는 제2의 유럽－아시아대륙교(TCR Trans China Railay)의 개통을 실현하였다. 이 대륙교는 中國경내의 江蘇, 安徽, 河南, 陝西, 甘肅, 新疆 등 6개 省, 自治區를 지나는데 그 총길이가 4,108km에 달한다.

제2유럽－아시아대륙교는 동쪽의 江蘇省 連雲港에서 시작하여 서쪽의 세계에서 제일 큰 항구인 로테르담에 이르는데 아시아－유럽대륙을 관통하여 中國, 러시아, 폴스까, 독일, 화란 등 나라의 철도대동맥을 연결한다. 그 총길이는 10,800km이다. 제2의 유럽－아시아대륙교는 원래의 아시아－유럽 대륙교보다 아주 큰 우세를 가지고 있다. 그의 지리위치와 기후조건이 시베리아보다 우월하고 항구도 결빙기가 없으므로 일년사계절 작업할 수 있다. 제2대륙교로부터 원 소련과 폴스까의 접경지대의 브레스트역까지는 시베리아철도보다 운행거리를 1,000km나 단축시키고 북경에서 원 소련과 이란의 변계변경 아슈하바드까지는 운행거리를 약 2,700km를 단축시킨다. 예를 들면,

連雲港에서 출발하여 알라산어구를 지나 로테르담까지 가자면 기차로 12-14일 걸린다. 배로 가는것보다 16~18일 더 적게 걸린다. 또한 天津에서 한톤의 화물을 독일의 브레메르하펜까지 수송한다고 할때 滿洲里를 경유하면 수송비용이 136달러가 들지만 알라산어구를 경유하면 119달러밖에 들지 않는다. 中國國內의 客貨輸送, 上海, 廣州, 湛江등 항구의 화물은 連雲港 혹은 京瀾線철도의 徐州역과 京廣線철도의 鄭州역을 가로질러 제2유럽-아시아대륙교를 이용해 수송될 수 있다. 중국 서부지역의 화물도 보성철도의 寶鷄역을 거쳐 수송선에 오를 수 있다. 때문에 이 대륙교의 흡인범위는 중국의 80% 지역과 76%의 인구(沿線에는 11개성, 자치구 89개 시, 지구, 자치주, 570개 현, 시가 란신, 룡해 經濟帶를 形成하고 있다)에 달하며 국제상에서는 주로 일본, 조선, 한국, 필리핀, 싱가포르와 홍콩 등 동부아시아지역의 국가와 지역이 범위내에 든다.

제2대륙교의 起点인 連雲港은 중국의 14개 연해개방도시중의 하나이고 역시 중국의 10대항구중의 하나이다. 그의 부두길이는 4,377m이고 25개버드가운데서 만톤급짜리가 15개이다. 連雲港에서 일본 오사카까지 850海里, 한국까지 383海里이다. 일부 大洋洲나라와 臺灣에서도 이를 이용해 컨테이너수송을 할 수 있다. 이 대륙교의 중국경내의 수송은 언제나 飽和상태에 있는 狀況에 비취 “八五” 계획에서 정부는 인민폐 45억원을 투자하여 95년 개통전망으로 蘭新복선철도를 부설하기로 하고 계속하여 蘭州-連雲港복선철도를 부설하기로 하였다. 복선철도가 완성되면 수송능력을 크게 제고할 뿐아니라 제2대륙교의 역할도 크게 발휘할 수 있다.

다. 中國-몽고-러시아철도제2선建設

백야철도선을 연장하여 빠른 시일내에 중국-몽고-러시아철도제2선을 건설해야 한다. 백야철도는 白城-阿爾山-伊敏철도와 연결되었다. 하여 백야철도와 빈주선이 이어졌다. 또 서쪽으로 뻗어 蒙古人民共和國 東方省의 초이발산시와 탐싸그블그타의 철도와 이어지고 더 나아가 시베리아철도와 연결되는데 이는 중국, 몽고, 러시아 세 나라를 연결하는 북경-울란바토르-울란우데철도선의 또 한갈래의 중요한 철도선이다. 때문에 이 철도선을 중국-몽고-러시아철도제2선이라고 부르고 역시 동북아시아종합수송체계중의 주요한 철도선이다. 阿爾山에서 탐차크블라그지간에 떨어진 구간길이가

100km밖에 되지 않는다. 이 구간은 중국과 몽고가 협력하여 건설하면 빠른 시일에 완성될 것이다. 만약 중국-몽고-러시아철도 제2선이 빨리 건설할 수 있다면 만주리역의 긴장상태를 완화시킬 수 있을 뿐만아니라 빈주철도의 분류작용도 할 수 있다. 더욱 중요한것은 東北亞의 경제기술협력을 추진할 수 있고 또 東北亞종합수송체계건설도 크게 추진할 것이다.

라. 동북아시아각국에 혜택을 줄 輸送主要幹線建設

東北亞수송주요가선은 圖們江三角洲의 개발과 중, 몽, 러철도제2선개발과 서로 밀접한 관계를 갖고 있다. 이 주요간선은 치타(러시아)-벨지아(러시아)-초바싼(몽고)-탐차그블라그(몽고) 阿爾山(중국)-白城-長春-吉林-圖們-琿春-그러스찌노(러시아)-보세트항 혹은 짜루비노항에 이르고 또 長春-圖們선에서 계속 南下하면 북한의 라진항, 선봉항에 다다를 수 있다. 이 두갈래선은 모두가 이미 草案한 도문강개발지역을 관통하여 陸路로 러시아, 몽고, 중국, 조선을 연결해주며 그의 수송이정은 치타-블라디보스토크선의 총이정의 43%로 1,700km나 단축시켜 준다. 이로보아 이 간선은 유럽과 아시아를 연결하고 러시아, 몽고, 중국, 조선을 관통하는 東北亞주요간선이 되기에 손색이 없다. 그리고 간선의 末端인 짜루비노, 보세트, 라진 선봉항들은 한국, 일본의 항구들과 東海를 사이 두고 마주보고 있어 해양이정도 매우 가깝다. 심지어 블라지보스토크에서 일본본토까지의 직선거리보다 150km나 가깝다.

몽고의 초바싼-치타-블라지보스토크선의 철도이정은 3,300km로서 거리가 멀고 수송비용이 높다. 몽고 올란바토르-알렌호트-북경-천진선의 총이정은 서시베리아극동철도보다 2,000여km 단축하지만 알렌호트-천진구간이 중국철도가운데서 제일 긴장한 간선이기에 지금도 超負荷로 수송하고 있다. 동북아수송주요간선이 중국경내의 借境거리는 1,299km이고 몽고변경에서는 중국을 가로질러 러시아의 짜루비노, 보세트항에 도착하는 철도수송거리는 1,341km이다. 러시아 치타이서지역의 商品수송이 동북아수송주요간선을 이용하면 수송비용을 줄이고 상품의 국제경쟁실력도 제고할 수 있다. 도문강어구에 있는 러시아의 짜루비노항은 물깊이가 9m이므로 2만톤급 선박이 碇泊할 수 있고 연간 화물출입량이 150만톤인 해안항구이다. 보세트항은 주로 석탄을 수송하는 항구로서 연간 출입량 100만톤짜리인 小型港口이

다. 東北亞수송주요간선은 이 두 항구를 대륙교의 據點이 되고 있는 두 항구는 러시아극동지역에서 처음으로 外資를 도입하여 국제화한 항구로 건설하기에 이 항만의 경제는 신속한 발전과 번영을 가져올 것으로 인정한다.

조선의 라진, 선봉항은 수송능력이 많이 남아 놓고 경제효과가 좋지 못하다. 동북아수송주요간선이 운영되면 주간선의 接點들인 라진, 선봉항은 조선, 몽고, 중국, 일본, 한국으로 드나드는 수출입화물수송을 담당할 것이다.

동북아수송간선은 동북지역의 철도망을 개선해 준다. 현재 중국경내의 철도선들의 運能剩餘은: 阿爾山—白城까지 354km에 1,350만톤/년: 白城—大安까지 115km 1,100만톤/년; 長春—吉林까지 128km에 300만톤/년: 吉林—敦化까지 210km에 100만톤/년: 圖們—러시아 보세트항 或 짜루비노항까지 1,200만톤/년이다. 만약 장춘—길림 138km구간의 4개 소구역지간에 복선을 건설하고 중점중간역전내선을 연장하면 阿爾山으로부터 러시아항구, 조선항구 전체철도의 여력이 모두 1,000만톤/년으로 되어 몽고, 러시아 등의 國境경과화물량의 수요를 만족시킬 수 있다. 長春—吉林구간 복선과 중점중간역전내선연장선 건설이 끝나면 전체철도의 여력이 1,000만톤/년으로 제고되므로 이는 2000년전에 東北亞지역 물자유통의 수요를 만족시킬수 있는 독특한 우세로서 다른 세 갈래 아시아—유럽대륙교가 가질 수 없는 것이다.

東北亞수송 주요간선을 개통하는데 다음과 같은 공사를 완성해야 한다.

1. 琿春—러시아 크라스찌노 철도接軌공사: 총길이가 103km로서 지금공사는 부설중에 있고 94년말에 운영이 투입될 것으로 예견한다.
2. 琿春—朝鮮訓戒里接軌공사: 訓戒—七盧洞—琿春까지 幹線길이는 5km이다. 1993년 12월16일 교각의 覆蓋層을 뚫었고 수요되는 투자는 1600만달러이다.
3. 中國 내몽고 阿爾山과 몽고의 탐차그브라그철도 接軌공사: 이 공사는 165km의 새로운 철도선과 중국, 몽고에서 각각 중계역을 부설해야 하기에 2.5~3억달러의 투자가 필요하다.
4. 러시아 짜루비노, 보세트항의 吞吐能力擴張공사:
5. 중국경내의 阿爾山—琿春구간에 중간역철도선을 원래의 500m좌우에서 850m로 延長해야 하는데 2억달러의 투자가 필요하다.

총적으로 투자총액이 8.35억달러(推算)인 이 공사들이 완성되면 東北亞주

요간선의 수송실력과 항구의 출입실력이 중국, 몽고, 러시아, 조선, 일본, 한국 등 周邊 六國의 화물수송요구를 만족시킬 수 있다.

마. 中國의 龍井—三合, 조선의 회령—청진항간에 고속도로를 건설

龍井市는 조선의 함경북도와 강을 사이두고 있는데 그 변경선 길이는 142.5km나 된다. 龍井은 지리위치가 우월할 뿐만아니라 교통이 발달하였다. 市 區域內의 朝陽川역과 龍井역은 동서를 관통하고 남북철도의 중추이다. 북쪽으로 장춘까지 400km, 묵단강까지 225km이고 남쪽으로 조선의 청진항(開山屯항을 거쳐서)까지 162km, 러시아의 블라디보스토크까지 270km이다. 그리고 도로도 사통팔달되어 있다. 國道線만해도 용정에서 長春까지 510km, 龍井에서 琿春까지 150km, 龍井에서 綏芬河까지 282km이고 日前, 길림성에서 陸路로 조선 청진항을 거쳐 조선동해(일본해)로 통하는 가장 가까운 通路인 龍井市—三合港—조선 청진항의 거리는 87km밖에 되지 않는다. 그 밖에 개산屯항에서 조선 청진항까지 도로길이 120km, 龍井에서 白頭山까지의 도로길이는 193km이다. 朝陽川境內에 위치하고 있는 延吉공항은 벌써 長春, 北京, 瀋陽, 大連등 도시에도 통하는 民航항로가 있다. 만약 龍井市—청진항의 고속도로를 건설하면 중국, 조선, 한국등 지역의 物資交流와 協力을 추진할 수 있다.

바. 東北亞북부지역의 江, 海, 陸연락수송의 國際大通路를 開通한다.

1. 黑龍江, 松花江 수계를 이용하여 러시아경내의 흑룡강下流를 거쳐 出海한다.

黑龍江, 黑河에서 러시아의 하바롭스크—니콜라예브스크를 경유하여 해운선에 도달하는 국제江海연락수송을 조직하면 일본北海道(삿포르, 왓카나이, 루모이 등)혹은 혼슈의 니이가타 혹은 조선의 라진, 청진, 원산, 韓國의 강릉, 포항, 부산 등지에 도달할 수 있다. 그외 송화강수로수송은 吉林省의 大安항에서 시작하여 佳木斯를 거쳐 同江市에서 黑龍江에 들어선 후 다시 하바롭스크, 니콜라예브스크를 경유하여 出海(육로로는 哈爾濱—佳木斯 或 富錦 등 항구에 도달)한다. 上行선박은 하바롭스크, 블라그위베센스크, 보알코브, 니즈노레님스코예 등 항구에 도달할 수 있을 뿐만아니라 시베리아육교와도 연결하여 유럽—아시아 水路, 철도연락수송선을 형성한다. 松花江항로

는 최대 4,000톤급 船舶이 통과할 수 있고 黑龍江항로는 최대 6000~8000톤급 船舶이 통과할 수 있다.

2. 哈爾濱－牧丹江－綏芬河出海通路.

빈수선철도로 출경하면 러시아철도를 이용할 수도 있고 또 도로를 이용해도 직접 블라디보스토크, 나호드카항구에 도달할 수 있다. 이는 中國북부에서 제일 훌륭한 수송통로이다. 지금 哈爾濱－綏芬河고속도로를 한창 다그치고 있는 중이다. 그중 牧丹江－綏芬河구간의 현유의 도로길이는 193km인데 고속도로를 수축하고 나면 140km로 단축한다. 이 도로를 따라 러시아항구를 거쳐 海運으로 직접 일본의 니이가다, 시모노세키, 조선의 라진, 창진, 한국의 포항, 부산 등 항구들에 도달 할 수 있다.

3. 牧丹江－圖們고속도로 建設

이 고속도로를 건설하면 지금의 牧丹江－圖們철도의 수송능력을 제고해주고 牧丹江지역으로 하여금 圖們江三角州개발에 적극 참여하도록 할 수 있다. 이 도로를 따라서 조선의 남양 혹은 러시아의 짜루비노항을 거치면, 또 琿春－조선 訓戒里를 거쳐 선봉, 라진항을 경유하면 조선동해(일본해)에 접어들 수 있다. 이는 東北亞종합수송체계의 건설에도 큰 의의를 가진다.

4. 牧丹江－佳木斯－密山－當壁鎮出海通路.

當壁鎮은 17~18세기 明, 淸朝 때부터 벌써 블라디보스토크에 통하는 교통인후였다. 密山에서 當壁鎮까지 철도 40km를 修復하고 러시아의 투리로 거와 接軌하면 직접 블라디보스토크에 도달할 수 있어 철도, 해로연락수송을 실현할 수 있다. 當壁鎮과 러시아경내의 도로수송은 이미 개통하였다. 또 密山－虎林항구를 거쳐서 러시아 시베리아극동철도선과도 연결할 수 있다.

5. 牧丹江－綏陽－東寧도로선

빈수선상의 중요한 곳인 綏陽에서 東寧항으로 접어드는 도로는 러시아 경내의 철도交叉點인 우수리스크(雙城子)와 연결하면 블라디보스토크에 도달한다. 東寧에서 블라디보스토크까지 164km밖에 되지 않는다.

6. 黑龍江省에서 북쪽으로 통하는 통로들은 :

(1) 黑龍江 黑河市の 越境大橋, 黑河市－러시아 블라그워신스크구간은 海運의 이미 도로를 延長하는 越境大橋를 수축할 협의를 달성하였다.

(2) 漠河에서 越境鐵道を 부설함. 中國 내몽고자치구내의 加格達奇에서 漠河로 통하는 철도를 북으로 늘구어 변경까지 70km만 부설하면 러시아경

내의 가린다와 連接할 뿐만 아니라 시베리아횡단대륙교와도 連接할 수 있다.

사. 中國 동북의 東部관통철도를 재빨리 疏通한다.

黑龍江省 佳木斯市에서 遼寧省 丹東까지 동부철도간선은 북에서 남으로 뻗었는데 흑룡강, 길림, 료닝, 3省을 관통하고 佳木斯에서 시작하여 林口, 牧丹江, 圖們, 和龍, 白河, 琿江, 通化, 桓仁, 灌木, 鳳凰城 上河口九선을 가로 지나 동북의 동부철도망을 구성한다. 동북경제구의 동부 철도간선을 소 통하면 동북3성동부의 경제, 문화를 활약시키고 추진시키는데 큰 역할을 놀 것이다. 동시에 동북철도망의 배치를 조절하고 빈수선, 瀋陽—山海關선, 哈爾濱—大連선의 과중한 수송량을 분류하고 철도수송의 긴장상태를 완화시켜 줄것이다. 이 밖에도 이는 東北亞종합수송체계의 주요한 구성부분으로서 “체계”를 완성화하고 지역협력을 촉진하는데 중요한 의의를 가진다.

아. 조선은 資金 70억달러 주선해 종합수송체계를 대대적 건설.

朝鮮政務院에서는 資金 70억달러를 投資하여 向後 20년동안 항구, 철도 고속도로, 공항, 통신, 電力, 유람 등 7개 基礎施設건설과 68개 공업프로젝 트를 건설하기로 결저하였다.그리하여 朝鮮은 2010년이면 經濟難에서 벗어나 現代化軌道에 들어설 전망이다.

7개 基礎施設中：港口擴張공사가 3개：

1. 라진항확장건설, 투자 15.2억 달러, 년 화물처리능력 5,000만톤.
2. 청진항확장건설, 투자 13,500만달러, 년 화물처리능력 1,000만톤.
3. 선봉항확장건설, 투자 150만달러, 년 화물처리능력 1,000만톤.

철도공사 6개：

1. 화녕—학송 電氣化鐵道.
2. 구룡평—조산리 寶軌鐵道.
3. 도문강 複線鐵道橋.
4. 라진역 擴大建設.
5. 두만강역의 自動化.
6. 청진—두만강철도의 通信現代化

고속도로 6개：

1. 라진-새별; 2. 청진-회녕; 3. 라진-두만강리; 4. 청진-라진; 5. 새별-남양; 6. 하여평-원정리. 이 6개의 총투자액은 약 37710달러이다.

선봉공항은 부지면적 870m² 여객수송량 2萬人/년, 화물역의 총길이 7만 m, 화물수송량 250만톤/년이다.

68개 製造業은 자동차부품, 造船, 家具, 바루조각, 商標印刷, 자동차조립, 高純度試驗劑, 컨테이너, 정유공장 등 부문들이다.

자. 북한과 韓國의 교통수송망을 연결한다.

한반도의 교통수송망은 東北亞종합수송체계의 중요한 구성부문이다.

1954년부터 中,북한 두 나라는 여객, 화물국제연락수송을 취급하기 시작하였다. 中,북한 철도연락수송항구들로는 丹東-신의주, 集安-만포, 圖們-남양이 있다. 조선과 한국의 중단되었던 교통을 연결하는 것은 남북의 경제를 진흥시키고 조선반도의 자주, 평화적인 통일을 실현하고 東北亞종합수송체계를 건립하는데 모두 중요한 경제, 정치적의의를 가진다. 조선과 한국의 철도, 도로, 해상로, 항공로, 수송관 등 교통수송들을 연결한다면 中國, 몽고, 러시아 및 유럽대륙 各國의 여객, 화물을 직접 丹東, 集安, 豆滿江리 등 항구역을 거쳐 평양, 서울, 부산 등 도시에 수송될 수 있다. 이와 동시에 한국과 북한도 신의주(丹東), 만포(集安), 남양(圖們), 두만강리(러시아의 하산)역을 이용하여 여객, 화물을 직접 中國, 蒙古, 러시아에 수송하고 다시 "유럽-아시아대륙교"를 거쳐 유럽과 중앙아시아에도 수송할 수 있다.

동북아시아區域間の 航路外 동부아시아지역 각국의 주요도시사이에도 항로를 개척해야 한다. 예를 들면 哈爾濱-牡丹江-서울항로; 哈爾濱-牡丹江-도쿄항로; 長春-瀋陽-도쿄항로; 延吉-北京-서울항로; 吉林-天津-서울항로들이다.

參 考 文 獻

1. 1993년 《中國統計年鑒》
2. 1993년 《吉林年鑒》
3. 張世和《東北亞綜合輸送體系의 建設問題에 關하여》李紹庚 주간한 《東北亞經濟 開發戰略研究》에 發表. 1993年 吉林人民出版社 出版.

4. 刊行物《軍事測繪》에서 편성한 《最新中國交通旅游地圖冊》 金盾出版社
1991年出版.
5. 이문영《交通輸送－中國東北發展外向性經濟의 “瓶頸”》
6. 崔章和《東北亞地域 經濟權 構想과 運送體系 發展展望》
1994. 5. 9.