

環東海 地方經濟 協力圈 形成과 蔚山地域經濟의 役割과 課題

張炳翼
經濟學科

<요 약>

본 논문은 환동해국가들의 경제권 추진논의의 배경, 환동해 경제권에 대한 각국의 입장, 환동해 다자간 경제협력 방안과 그에 따른 울산지역의 역할에 대해서 검토하였다.

The Formation of East Sea Rim Economic Zone and the Role and Task of Ulsan Regional Economy

Chang, Byung-Ik
Dept. of Economics

<Abstract>

This dissertation reviewed about the background of the discussion on the promotion of economic zone among East Sea rim nations, the position of each nation about East Sea Rim Economic Zone, the proposal about multilateral economic cooperation among East Sea rim nations and the role of Ulsan region.

I. 서 론

1980년대 이후 국제정세는 다극화·권역화가 급진전되어 왔으며 1990년대에 들어와 냉전체제가 와해되면서 탈이데올로기 현상과 화해무드가 조성되는 가운데 지역주의의 움직임이 팽배해지고 있다. 유럽공동체(EC)가 새로운 정치·경제적 구심력을 가지고 전유럽권을 수렴하고 있으며 북미자유무역협정(NAFTA), 중미공동시장(CACM), 카리브 공동시장(CARICOM),

중남미 통합연합(ALADI) 및 남미 공동시장(MERUCOSUR)등 지역협력이 추진되고 있고 아시아 지역에는 기존의 ASEAN 외에 동아시아 경제회의(EAEC) 남태평양회의(SPF) 및 동북아경제권 구상등의 지역협력이 모색되고 있다.¹⁾

이와 같은 큰 골대속에서 동북아 경제협력의 가능성과 필요성이 활발히 논의되고 있으며 동북아 경제권내에는 국지적 협력권으로 환황해 경제권과 함께 환동해권 구상이 제기되고 있다.²⁾

한반도를 축으로 양분되는 환동해 경제권과 환황해 경제권은 동북아 지역내 협력의 양대 지류를 형성할 수 있는 지역이다.

동북아시아 경제협력의 주무대가 환황해(또는 환발해)가 되어야 한다는 주장도 제기되고 있지만, 만약 주무대가 환황해가 된다면 러시아의 입장에서는 직접진출이 불가능하여 적극적인 참여가 어렵고 또한 러시아 극동지역의 풍부한 자원을 안정적으로 공급받기를 원하는 한국이나 일본의 입장에서는 환황해보다 환동해가 유리하다.

북한의 입장에서는 자유무역지대 설치를 고려하고 있는 나진 및 청진이 동해에 위치하며 일본과의 원활한 경제협력을 위해서도 환황해보다는 환동해를 선호할 것이다. 북한은 만약 동북아시아 경제협력이 환황해를 중심으로 이루어진다면 해안에서 비교적 가까운 곳에 위치한 평양으로 각종 해외정보가 유입되어 통치기반이 위협받을 가능성이 있기 때문이다. 이 때문에 북한은 경제적으로 실리를 취하면서도 평양으로부터 가장 먼 거리에 위치한 지역(동해안의 함경도지역)을 우선적으로 대외개방하려고 할 것이다.

한국은 중국과의 원활한 경제교류를 위해 1987년 서해안 종합개발계획을 발표한 이래 인프라스트럭처 정비 및 공장건설에 박차를 가하고 있으나 동북아시아지역의 긴밀한 경제협력과 함께 민족의 숙원인 남북통일의 기틀이 마련될 수 있는 경제권에 대해서도 깊은 관심을 가져야 하므로 환황해 못지 않게 환동해지역도 커다란 중요성을 가진다.

따라서 한국의 입장으로서서는 북한이 보다 적극적으로 참여할 가능성이 높은 환동해지역에 보다 많은 중점을 두는 것이 바람직하다.

이렇게 생각한다면 우리나라 동해안 쪽의 최대의 도시인 울산지역이 환동해 경제권 형성에 있어서 큰 역할을 해야만 할 시점에 와 있다. 주지하는 바와 같이 울산지역은 1962년 공단조성(시승격)이래 30년 동안 우리나라 경제성장에 견인차역할을 해오고 있으며, 직할시 승격을 목전에 둔 우리나라 7대 도시로서 금후에는 국제선진공업도시로 발전해 나가야 할 때이므로 환동해 경제권 추진에 지대한 관심을 가지고 능동적으로 대응해 나가야 할 것이다.

이에 본 논문은 환동해 국가들의 경제권 추진논의의 배경, 환동해 경제권에 대한 각 국가의 입장, 환동해지역 다자간 경제협력 방안 및 울산지역의 역할에 대해서 검토해 보고자 한다.

II. 환동해 지방경제 협력권 논의 배경

동북아시아 경제 협력이 논의 되기 시작한 것은 중국이 대외개방을 시작한 후인 1980년대 초 부터이지만 이 지역에서는 그동안의 국경분쟁, 동족 및 이데올로기 대립, 영토분쟁 등 정

1) NAFTA는 EC, EAEC, 대중화연방(중국, 홍콩, 대만)구상, 동북아경제권 구상 등 미국이 제외된 아·태지역경제통합 구상에 대한 반발로 볼 수 있다.

정도영 교수기념논문집 간행위원회, 국제경제와 한국경제, 박영사, 1992, p. 776.

2) 이 구상은 1990년 7월 중국 길림성 장춘에서 개최된 동북아시아 경제발전 국제회의에서 吉林省 과학기술연구위원회 주임 丁士晟이 제안한 것이다.

지역 갈등이 지속되었다. 특히 동해는 미국, 일본 및 소련의 주요 작전지역이었기 때문에 동해 경제협력은 불가능한 것처럼 보였으나 이 지역경제권 구상에 관한 논의가 가능하게 된 것은 1985년 3월 소련의 고르바초프 정권이 탄생되고 나서 부터이다.

1980년대 말부터 중소관계 정상화, 한소수교, 한중수교, 남북한 UN 동시 가입, 북한·일본, 북한·미국 수교논의 등 이지역의 정치·군사적 긴장이 완화기미를 보이기 시작하였다. 이와 함께 EC의 통일, NAFTA의 발족이 이루어지는 등 세계경제의 지역주의 추세가 강화되자 환동해 경제권에 관한 논의도 구체화되기 시작하였다.

현재 중국과 러시아가 추진하고 있는 개혁 가운데 하나가 분권화 즉 국내적 지역주의이다. 분권화는 대외개방과 밀접한 관계를 맺고 있는데 중국에서는 1979년 대외개방정책이 추진된 이래 1985년 1월부터 분권화가 정착되었다. 대외경제무역부가 일원적으로 관리·운영해오던 대외경제무역 체제를 완전히 개혁하여 중앙, 지방, 省, 市의 무역공사로 하여금 독립채산제의 원칙에 따라 대외경제활동을 하게 하는 실질적으로 지방에 자주권을 부여하는 것이다.

러시아에서도 경제분야의 과도한 중앙집권적 계획화 시스템을 완화하고 하부경제기관, 생산기업 및 지방행정기관 등에 자주적 재량권을 대폭 인정하는 분권화가 점차 실현되고 있는데 현재 추진중인 「극동개발계획」은 러시아의 극동지역이 자치권을 가지고 대외경제협력을 통해 해결하고자 하는 것이다³⁾.

이처럼 중국과 러시아에서는 「분권화」(국내지역주의)는 환동해 경제권구상에 국가전체가 아닌 일부지역(중국의 동북지방, 러시아의 극동지역)만이 참여를 가능하게 할 것이다.

한편 일본에서도 국가차원의 대외경제와는 별도로 지방 및 지역의 이해를 반영하여 당해지방 및 지역이 독자적으로 대외경제를 행하는 지방중시, 지방경제진흥 정책이 1973년부터 제기되었으며⁴⁾ 최근에는 상당히 구체화되고 있다. 이러한 일본의 지방경제 중시정책은 중국 및 러시아의 분권화 추세와 유사한것으로 한걸음 더 나아가 「구체화」단계로 나아가게 하는 역할을 하기에 충분하다.

III. 환동해 지방경제 협력권에 대한 각국의 입장

전술한 바와 같이 환동해제국의 정치적 관계의 변화는 이 지역에서의 경제관계에도 중대한 변화를 야기시키고 있다. 러시아는 극동지역 종합개발계획을 수립해 두고 있으며, 중국은 동북지방에 외국의 자본 및 기술을 보다 적극적으로 도입하려는 움직임을 보이고 있다.

북한은 중국 및 러시아와 인접한 함경북도 지역에 자유무역지역의 설치를 고려하고 있으며 일본은 일본해지역으로 北陸 新潟 및 北海道 등 지방경제 활성화를 서두르고 있다. 이러한 움직임은 지금까지 이 지역에서 양국간 이루어진 경제협력을 다자간 협력을 통한 지역경제권으로 나아가는데 충분한 역할을 할 수 있을 것으로 보인다.

아래에서는 이 지역에서 지역경제권이 형성될 경우 각국은 어떤 경제적 이익을 기대 할 수 있는가에 대해서 검토해 보기로 하자.

3) 최근에는 「극동 공화국」에 대한 구상이 활발히 제기되고 있다. 齊藤哲, 今度は 極東共和國 復活構想, 日經ビジネス, 1990.4.

4) 후쿠시마(福島正光)의 「日本海 經濟圈의 提唱」이라는 논문(1968.9)발표 후 일본수상 다나카(田中)의 日本列島 改造論에서 구체화 되었다.

1. 한국의 입장

한국경제는 1960년대 초이래 공업화와 대외지향적 성장전략을 통해 높은 성장률을 유지해 왔다. 그 결과 공업부문이 경제의 주도적 부문으로 성장하였으나 이러한 고도성장에 의한 자본축적은 최근 장애요인의 등장과 함께 한계에 직면하게 되었다.

먼저 보호주의 및 불력화(지역주의)의 심화를 들 수 있다. 2차대전 후 압도적으로 경제력을 보유한 미국의 주도아래 정착된 IMF 및 GATT체제가 붕괴되어 이는 한국경제의 입장에서 볼 때 기존의 대외지향적 정책을 재검토해야 할 필요성을 증대시키게 되었다.

특히 판매시장의 대부분을 미국 및 일본에 의존하는 현실을 감안할 때 현시점에서 시장의 다변화가 무엇보다 시급하며 수입쿼터 등 수입제한에 대처하기 위하여 직접투자를 통한 제3국에서의 생산거점 확보도 절실한 과제가 되었다.

둘째, 국내에서 임금인상에 의한 생산비의 압박을 들 수 있다. 최근 임금상승에 따라서 산업구조 고도화에 의한 고부가가치 산업으로의 이행과 함께 사양산업을 제3국으로 이전하여 성장의 원천을 계속 확보해야 할 필요성이 커지게 되었다.

셋째, 자본축적의 확대에 따라 더욱 중요해지고 있는 것은 원료 및 자원의 확보이다. 부존 자원이 부족한 상황에서 생산에 필요한 천연자원을 전량 해외에 의존하지 않을 수 없는 것이 한국경제의 현실이다. 자원의 안정적 공급 및 공급선의 다변화는 이미 1, 2차 석유파동에서도 잘 알 수 있었듯이 시장의 다변화 못지않게 중요성을 지닌다.

다음에는 북방정책이다.

한국경제가 안고 있는 이런 과제들을 해결하는 데에는 사회주의권, 특히 러시아 및 중국과의 경제협력이 중요한 역할을 할 수 있다. 이것은 한국정부가 추진해 온 북방정책의 중요한 목표 중의 하나이다.

러시아는 석유, 천연가스, 비철금속 등 각종 원·연료광물자원의 세계적 보유국이며 자원의 대부분이 극동지역에 부존하고 있어서 한국·러시아 경제협력은 한국에 대한 자원의 잠재적인 공급원으로서 손색이 없다고 할 수 있다. 또 러시아는 1980년 말 EC와 경제협력 협정을 체결하는 등 자본주의 국가들로 부터 수입제한 압력이 상대적으로 자유로운 상황에 있다.

따라서 러시아에 생산거점을 마련하는 것은 보호무역주의를 우회하는 하나의 방안이 될 수 있다.

중국도 러시아에 못지않게 한국경제에 있어서 원료공급원으로서의 중요한 역할을 할 수 있다. 그러나 중국은 러시아에서 찾아볼 수 없는 풍부한 노동력을 보유하고 있다. 따라서 한국 으로서는 산업구조 조정차원에서 중국과 협력하여 노동집약적 산업을 중국으로 이전하여 국제 경쟁력을 제고할 필요가 있다. 특히 중국 동북지방에는 약 200만명의 조선족이 거주하고 있으며 이로써 동북지방으로의 노동집약적 산업의 이전은 문화적 관습의 겹으로 인한 노동 생산성의 저하를 어느 정도 막을 수 있는 이점이 있기 때문에 이 지역과는 경제협력의 필요성이 높다.

한국은 북한과의 경제협력을 통해서도 경제적 이익을 기대할 수 있다. 예를 들면 광산물 및 농산물 등을 국제가격 정도로 북한에서 직수입할 경우 수송비가 크게 절감되어 한국의 수입가격을 낮출 수 있는 이점이 있다. 또한 러시아 극동지역의 개발에 남북한 공동(남한은 자본과 기술, 북한은 노동력제공)으로 참여하는 방안도 적극 모색해 볼 필요가 있다.

한국의 입장에서는 환동해제국에 지역경제권이 형성될 경우 북한과 동일한 역내에서 경제교류의 기틀을 마련할 수 있다는 점이 환동해 경제권형성을 바라는 가장 큰 이유이다.

한국의 대일 경제교류에서 일본은 미국에 이어 두번째로 큰 비중을 차지하고 있으며 최대 수입선이기도 하다. 이러한 경제적 요인 이외에도 일본이 다른 선진국에 비해 지리적으로 인접해 있으며 사회문화적 환경이 유사하기 때문에 인적·물적교류가 구미에 비해 유리하다.

2. 북한의 입장

북한은 최근 국제정세의 급격한 변화로 국제적 고립타개를 위한 개방화가 불가피한 데다가 갈수록 경제난이 가중되고 있는 것으로 알려지고 있다. 대외채무 누적⁵⁾, 중공업편중의 산업구조로 인한 주민들의 소비재에 대한 품질수준과 수량에 대한 불만고조, 전력, 철강 및 석탄 등 기초산업의 생산부진⁶⁾ 등 대내외적으로 경제환경이 악화되고 있다. 이에 북한은 현재의 경제난을 타개하기 위해 일본과 긴밀한 경제협력을 바라고 있다. 북한은 이리하여 1984년 9월에 '속법⁷⁾'을 제정, 공포하였다. 이 법은 경제활성화를 위해서는 선진자본주의 국가들로부터의 기술 및 자본도입이 절실했기 때문이다. 북한이 합영법을 제정하여 서방제국에 대하여 유연한 자세를 보이는 것은 중국이 경제특구를 통해 대외개방을 시작하는데 큰 영향을 받고 있다.

최근 북한은 북한, 중국, 러시아 등 3개국이 국경을 접하고 있는 哈山島 지역에 자유무역지역을 설정하기로 하였고 나진-청진간 철도부설공사가 1989년 완성되었다⁸⁾.

또한 최근 북한은 중국 심천의 경제특구 10주년 행사에 참석하여 중국과 외국과의 합작기업을 주의깊게 관찰한 것으로 알려지고 있다. 북한이 대외개방지구 설치를 검토하고 있는 두만강 하구 및 동해 인접지역은 북한, 중국, 러시아 3국의 접경지역일 뿐 아니라 중국과 러시아에서도 경제특구(중국의 훈춘, 러시아의 나호트카)설치를 적극 고려하고 있기 때문에 환동해 경제권이 구성될 경우 핵심적인 역할을 할 수 있는 곳이다⁹⁾.

따라서 북한의 입장에서는 환동해 경제권 구성에 크게 반대할 이유가 없다. 또한 지역경제권이 형성되어 한국 및 일본과 합작으로 러시아 극동지역 개발에 참여할 경우 많은 경제적 이익을 기대할 수 있다.

3. 러시아의 입장

러시아의 극동지역은 석탄, 석유, 천연가스 및 삼림 등 거대한 천연자원의 보고로 알려져 있으며, 어획고는 러시아 전체의 어획고의 50%에 해당하며, 그 외에도 풍부한 양의 구리, 니켈, 우라늄, 다이아몬드 및 칠광석이 매장되어 있어 향후 러시아 경제의 잠재력의 60%가 이곳에 집중되어 있는 것으로 평가되고 있다¹⁰⁾.

5) 북한의 대외채무는 1989년 현재 일본에 약 700억円, 서방측에 약 9억달러, 소련에 22억 루블인 것으로 알려지고 있다. 이를 합산하면 약 50억달러가 된다. 青木和雄, 89年の日朝貿易, 北朝鮮の經濟と貿易の展望, JETRO, 1990, p. 90.

6) 東洋經濟新報社, 週刊 東洋經濟, 1990. 10. 27, p. 65

7) 1989년 현재 계약건수는 98건, 그중 41건이 가동되고 있고, 재일 조총련에 의한 합작기업이 가장 많고, 소비재산업이 많은 편이다. JETRO, 北朝鮮の經濟と貿易の展望, 1990.

8) 로동신문, 1990. 5. 26.

9) 이 지역을 黃金의 三角地帶라고 부르고 있음.

이 용어는 1990년 7월 중국 길림성 장춘에서 개최된 동북아시아 경제협력에 관한 국제세미나에서 丁士晟이 처음 사용하였음.

10) 小川 和南·小牧輝夫 編, 環日本海經濟圈, 日本經濟新報社, 1991, pp. 26-28.

러시아가 환태평양지역 경제협력에 대하여 적극적인 관심을 보인 것은 1986년 7월 고르바초프의 블라디보스톡 선언¹¹⁾에서 비롯되어 1988년 9월 크라스노야르스크 연설¹²⁾을 통하여 이 지역에 대한 러시아의 정책적 배려가 재차 강조되었다.

환태평양 지역국가들과 경제협력을 강화하고자 하는 노력은 1987년 7월에 채택한 '극동종합개발계획'에도 잘 나타나 있다. 이 계획에 따르면 러시아는 2000년까지 극동지역의 사회발전 지표를 다른 지역의 평균지표에 떨어지지 않도록 하고, 극동의 산업구조를 개선하여 태평양지역의 분업체제 속에 극동경제를 편입시킨다는 것이다. 약 2천억 루블의 자금투입이 요청되는 이 계획의 자금조달은 중앙의 투자와 기업의 자기자금에 의해 이루어지도록 되어 있으나 중앙정부는 자금조달을 뒷받침할 능력이 없으며 극동지역의 경제력도 보잘것 없어 독자적인 자본확보가 불가능한 형편이다. 러시아는 '극동종합개발계획'을 발표한지 1년 후인 1988년에는 극동지역에 경제특구를 설치한다는 계획을 발표하였다. 이러한 극동지역에서의 경제특구계획은 '극동종합개발계획'을 보다 원활히 수행하기 위한 방안이다. 경제특구 후보지는 나호트카인데 이 지역은 환동해경제권이 형성될 경우 중심부로서의 역할이 기대되는 곳이다¹³⁾.

4. 중국의 입장

중국이 환태평양지역과 경제협력을 강화하기 위해 노력하고 있는 가운데 동북지방의 개방은 경제적으로 큰 의미를 갖는다. 동북지방의 북쪽에는 사회주의 경제강국인 러시아가 인접하고 있으며, 서쪽으로는 풍부한 희귀자원을 보유하고 있는 몽골에 접하고 있다. 또한 남쪽으로는 한반도와 인접하고 있는데 특히 한국은 개도국의 선두주자로서 각광받고 있다.

서쪽으로는 두만강 하구 방천에서 불과 470해리 떨어진 곳에 일본이 위치하고 있다. 즉 중국의 동북지방은 지리적으로 '전방위개방'을 통해 원활한 다자간 경제협력을 수행할 수 있는 전략적 지위를 확립하고 있다. 동북지방은 중국내에서도 상당한 경제적 비중을 차지하고 있다. 즉 풍부한 지하자원(석유매장량은 전국의 46%, 철광석 23%, 산림면적 전국 1위 등)과 농산물, 임업기지로써 큰 역할을 하고 있을 뿐만 아니라 공업조건이 타지역보다 유리하여 중공업이 발달하였다.

러시아 극동지역의 농산물이 크게 부족하기 때문에 중국의 동북지방은 농산물 수출기지로도 큰 역할을 할 수 있다¹⁴⁾. 이처럼 경제적 비중이 높은 반면 인프라스트럭처 미비, 자원개발에 필요한 자본부족, 전력부족 등 시급히 해결해야 할 과제도 많다.

중국의 동북지방은 중국내에서 차지하는 경제적 비중이 높음에도 불구하고 동해로의 항행권이 없는 것이 동북지방 경제발전의 커다란 장애요인으로 작용하고 있다.

중국의 대외무역중에는 일본의 비중이 가장 크다. 특히 동북지방의 수출은 대부분 일본으로 향하고 있는데 遼寧省의 대련항 통하여 이루어지고 있다. 중국 동북지방과 일본과의 거리는

11) 고르바초프는 "소련도 아시아 태평양 국가이다." 라고 강조하면서 아시아 태평양국가들과 정당한 관계수립을 제안하였음.

12) 극동지역에 경제특구설치, 외국과의 무역에 특혜제도 도입을 언급함. 小川和南 외 전제서, p. 42.

13) 나호트카가 유력시되고 있는 것은 ①충분한 공업용지 ②사회간접자본이 비교적 정비되어 있는 편이고 노동력 확보 용이 ③시베리아 철도의 지선 ④나호트카항과 보스토치누이항이 있어 수송기지로의 역할이 크다는 점 등이다. 小川和南 외 전제서, pp.43-44.

14) 중국의 三江平原에 대해서는 藤間丈夫, 動き始めた 環日本海經濟圏, 創知社, 1991, pp.42-45.

470해리 정도에 불과하다. 동해로 향하는 항구가 현상에서 없기 때문에 대련을 통해 일본으로 가는 1,070해리의 항로를 선택할 수 밖에 없다. 따라서 중국으로서는 동해로 향하는 항구 확보가 절실한 실정이다.

<表 1> 防川港 건설에 따른 거리단축

(단위: 해리)

| | 釜山 | 블라디보스톡 | 新 瀉 | 秋 田 |
|-------|-----|--------|-------|-------|
| 防 川 | 480 | 90 | 470 | 460 |
| 大 連 | 550 | 1,080 | 1,070 | 1,130 |
| 短縮 距離 | 70 | 990 | 600 | 670 |

자료: Ding Sibao, *The Exploitation of the TUMENJIANG Valley and the Economic Development and Cooperation in Northeast Asia*, 東北 아시아 經濟協力 세미나(1990. 7. 中國 吉林省 長春).

전술한 바와 같이 중국은 동해까지 15Km에 불과하지만, 두만강 항행권이 없으므로 길림성(연변 조선족자치주)을 통해 두만강의 항행권을 획득한 다음 하구에서 15Km 거리에 있는 방천을 새로운 항구로 건설하여 중국 동북지방의 거점으로 지정하려는 의도를 가지고 있다.

중국이 두만강 하구에 항행권을 갖게 되면 중국(방천)과 일본(니이가타)뿐만 아니라 한국과의 거리도 단축되어 원유 및 대두 등 중국 동북지방의 주요 수출품이 환동해제국에 보다 원활하게 수송될 수 있다. 이는 또한 동북내륙지방의 개발에도 크게 기여하게 될 것이다.

중국이 북한 러시아의 협조를 얻어 두만강하구의 항행권을 획득한다고 하더라도 문제는 방천항 건설에 필요한 자금확보는 쉽지않다. 방천에서 두만강 하구에 이르는 폭300-500m의 강바닥에는 두께 10m의 약 20만m³의 토사가 과거 50여년에 걸쳐 축적되어 왔다. 특히 북한과 러시아의 접경인 철교부근은 수심이 1m정도에 지나지 않는다.¹⁵⁾ 강바닥을 준설하여 선박이 원활하게 통행하기 위해서도 중국이 독자적으로 공사(특히 자본면에서)하기 어렵다.

또한 방천과 훈춘간(72Km)도로 및 철도도 건설하여야 하며 훈춘시와 러시아의 크라스키노까지 이르는 철도(14Km)도 건설할 필요가 있다. 중국의 입장에서는 북한 및 러시아의 협조뿐만 아니라 기술 및 자본축적 면에서 한국 및 일본과의 경제협력이 불가피하다.

5. 일본의 입장

일본의 경제 발전에는 미국을 위시한 환태평양 지역과의 경제, 무역관계의 확대가 원동력이 되었다. 일본의 對 태평양 경제, 무역 확대정책은 일본의 태평양지역(특히 관동, 관서지역)에 상대적으로 편중된 발전(<표 2>참조)을 가져오게 하였다. 즉 일본이 2차대전 이후부터 실시해 온 일본의 對 태평양 경제, 무역 확대정책에 의해 일본해에 접해있는 지역이 태평양에 접해있는 지역에 비해 상대적으로 지역발전 전략에서 등한시되어 왔다고 볼 수 있다.

15) 田中脩二郎, 圖們江河口開港の 立地 について, 日中東北, 618, 日中東北開發協會, 1990, p. 2.

<表 2> 일본의 지역별 공업출하액 비율 및 목표치
(단위 : %)

| 地 域 名 | 지역별공업출하액구성비 | |
|---------|-------------|-------|
| | 1985년 | 2000년 |
| 全 國 | 100 | 100 |
| 北 海 道 | 1.9 | 2.7 |
| 北 東 北 | 1.4 | 2.0 |
| 南 東 北 | 4.6 | 6.1 |
| 關 東 內 陸 | 10.6 | 11.4 |
| 關 東 臨 海 | 25.6 | 21.7 |
| 東 海 | 18.9 | 17.1 |
| 北 陸 | 2.4 | 2.9 |
| 近 畿 內 陸 | 4.3 | 4.9 |
| 近 畿 臨 海 | 14.2 | 12.4 |
| 山 陰 | 0.6 | 0.7 |
| 山 陸 | 6.9 | 7.0 |
| 四 國 | 2.6 | 3.1 |
| 北 九 州 | 4.1 | 5.0 |
| 南 九 州 | 1.8 | 3.0 |

註: 1. 1980년 가격
2. 1985년 실적은 工業統計에 의함.
3. 2000년 목표치는 經濟政勢에 따라 변화될 가능성이 있음.
4. 日本海地域은 北海道, 北東北, 北陸, 山陰 등임
資料: 日本通商産業省 立地工業局, 1990.

이러한 현상은 최근 일본의 환동해 4개국(한국, 북한, 중국, 러시아)과의 무역이 전국무역에서 차지하는 비중이 높아지고 있는데 비해 (1980년 8.5%에서 1989년 11.5%), 일본해 지역의 환동해지역과의 무역비중은 오히려 낮아지고 있는데서도 (1980년 6.9%에서 1989년 2.8%) 알 수 있다. 특히 일본의 총수출에서 이 지역의 수출이 차지하는 비중은 2.5%로 수입의 비중 3.2%에 비해 낮아 일본해에 접한 지역이 수출을 위한 생산기지로서의 역할이 극히 미미함을 알 수 있다. 그나마 일본해에 접하고 있는 지역의 수출은 니이카타현과 토야마현에 70% 이상 편재되어 있다.¹⁶⁾

이와 함께 동경권 집중가속화는 지역간 소득불균등을 확대시키며 동경권으로의 인구재집중을 초래하고 있다. 이는 사무실 임대료 급등에 의한 산업활동의 저해, 산업 인프라스트럭처 제약, 거주공간의 부족 그리고 통근시간의 장기화 등 제반 측면에서 중대한 문제점이 나타나고 있다.

한편 지방에서는 고도화된 도시기능의 결핍현상이 나타나고, 고용기회의 다양성이 부족하게 되어 필연적으로 인구의 대도시, 특히 동경권에 대한 유출이 가속화되고 있다. 이는 지방의 경제적 활기를 잃게 하고 또 다시 인제가 유출되는 악순환이 발생하는 사태가 벌어지고 있다. 지방인구의 감소경향과 지방경제의 활력저하는 최근 일본에서 심각한 문제점으로 부각되고 있다.

최근 환동해지역의 급격한 정치적 긴장완화는 지방산업의 국제화를 통하여 지역사회의 발전을 도모하고자 하는 일본해지역이 최대 관심사이다. 일본의 일본해지역은 北陸(토야마, 이시카와, 후쿠이), 北東北(아오모리, 아키타, 야가타, 니이카타) 및 北海道 등 3개 지역으로¹⁷⁾

16) Twu Jwu-Yann. 東洋資本主義. 講談社 現代新書, 1990, p. 211.

나눌수 있는데 일본은 그 중에서 北陸, 니이가타 지역을 개발하여 환동해 경제권과 환태평양 지역이 유기적으로 협력하게 하는 거점으로 지정하려 하고 있다. 이에 따라 일본은 北陸, 니이가타 지역에 도로, 항만 등 인프라스트럭처의 정비와 첨단산업 및 정보화 산업 등을 육성한다는 계획을 수립하고 있다.

한 지역내의 경제협력을 위해서는 그 발전단계에 따라 상이하지만 기본적으로는 시장확대와 경제적 효율이 제고되어야 한다. 전자의 조건을 필요조건, 후자의 조건을 충분조건이라 하고 그 밖의 환경조건 등을 경제협력의 기본조건이라고 할 수 있다. 학자에 따라 경제협력(통합)에 따른 기본조건은 다양하지만 R. Erbes, G. Myrdal, J. Diniâu, R. Sanwald 및 J. Tinbergen의 주장¹⁸⁾을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 필요조건으로서 협력(통합)에 참가하는 각 경제주체간에 경제활동에 상호의존성이 있어야 한다. 각 경제주체의 경제정책목표와 협력체 전체의 정책목표가 병존할 수 있어야 하며, 각 주체간 정책목표가 통합과정에서 통합체의 최종목표에 점진적으로 수렴되어야 한다는 것이다.

둘째, 충분조건은 가맹국간 경제적 관계를 통하여 무역창출 기회를 확대하고, 비대칭적 종속관계가 아닌 수평적 이질적 산업구조에 바탕을 둔 상호보완성을 구비해야 한다.

셋째, 환경조건으로서는 각국간의 재화와 생산요소의 이동을 용이하게 할 수 있는 지리적 인접성, 종교, 언어, 문화적 동질성 등이 동시에 갖추어져야 하지만 오늘날 교통, 통신수단의 발달로 이러한 조건은 부수적인 것이 되고 있다.

<表 3> 환동해 경제권의 생산요소 부존상태

| | 노 동 | 자 원 | 자 본 | 기 술 | 경영노하우 |
|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| 한 국 | - | X | ● | ● | ● |
| 북 한 | ● | ● | X | X | X |
| 일 본 | X | X | ◎ | ◎ | ◎ |
| 중 국 | ◎ | ● | X | X | X |
| 러시아 | X | ◎ | X | X | X |

註: ◎ : 풍부, ● : 여유, X : 부족.

자료: Ding Shi - Cheng, *The Golden Delta of Northeast Asia in the Future, The Delta of Tumen River*, 東北아시아 經濟協力 세미나(1990. 7. 중국 길림성 장춘).

17) 日本海 지역은 이들 3지역 외에도 山陰地方 (돗토리, 시마네, 야마구치)과 西九州지방(후쿠오카, 사가, 나가사키, 쿠마모토)등으로 구분할 수 있으나 이 지방들은 환황해에 많은 관심을 가지고 있다.

18) Erbes R, *L'integration Economique Internationale*, Presse Universitaire de France, Paris, 1966, pp. 106-136.

Diniâu J. F, *The Common Market, its structure and purpose*, London, 1960, p. 41.

Sanwald R. F and J. Stohler, *Economic Intergration*, Princeton University Press, 1959, p. 38.

Myrdal G, *An Internatinal Economy*, Harper and Row, N. Y. 1964, p. 41

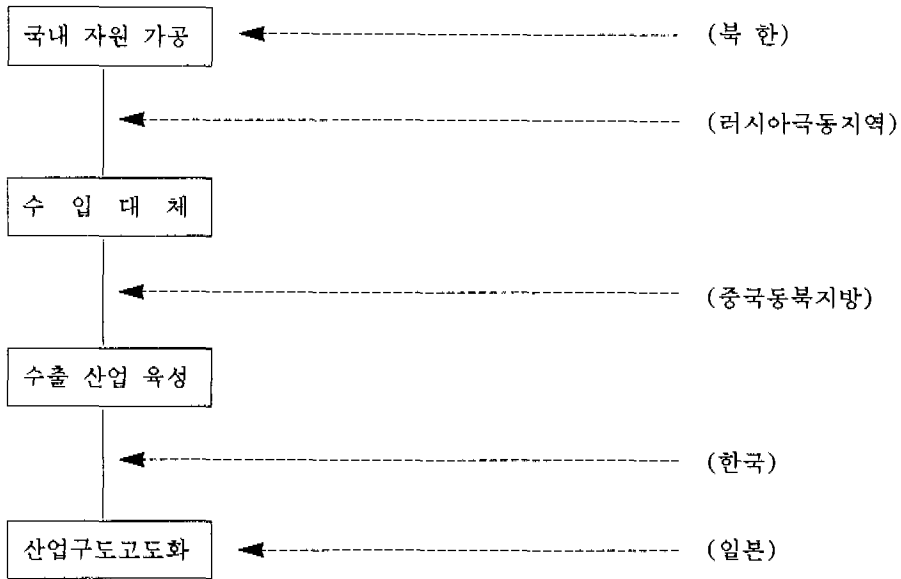
Tinbergen J, *International Economic Integration*, N. H. Co., Amsterdam, 1965, p. 57.

상기와 같은 경제협력(통합)의 기본조건과 결부시켜 보았을 때 환동해지역 경제협력구상은 그 타당성이 크다고 본다.

그 이유는 전술한 것처럼 이 지역의 정치적 긴장완화와 <표3>, <표4>에서 보듯이 역내국가들의 생산요소의 부존상태와 경제발전 단계가 다양하여 상호보완적 성격이 강하기 때문이다.

단기적으로 이 지역에서는 수직적 분업이 이루어져 상호보완적인 이익을 기대할 수 있으나 장기적으로는 부익부, 강익강, 빈익빈, 약익약 현상이 심화되어 경제발전격차가 더욱 커질 우려가 있으므로 환동해 경제협력에는 역내 무역자유화가 아닌 새로운 수단이 제시되어야 한다.

<表 4> 환동해 경제권의 공업화 단계



이처럼 공업화단계가 다양한 환동해 지역에서의 경제협력은 자본과 기술을 수반하는 직접투자를 통한 산업구조조정이 가능하다. 즉 선진국(일본)에서 산업구조조정이 이루어질 경우 후발국(한국)이 직접투자도입을 통해 연쇄적인 산업구조조정으로 선진국을 추적하고 후후발국(사회주의 국가들)이 또 다른 연쇄적 산업구조조정을 통해 후발국을 추적하는 소위 '중층적 추적'을 통해 환동해 경제권이 경제발전을 이룩함이 바람직하다. 그러므로 환동해권에는 산업구조 조정협력이 이 지역의 다자간 경제협력의 기본적인 수단인 동시에 궁극적인 목표가 되어야 한다.

또한 이 지역협력에서는 '효율성'의 강조로 인한 '형평성'의 결여가 일어날 수 있다. 경제적 효율성 강조로 인한 형평성의 손실을 보전해주는 방법으로는 후진지역(사회주의 3국)에서 생산된 제품에 대해 선진국이 특혜관세 및 지속적인 구매 등을 통해 시장을 확보해주는 방법이 있는데 이는 후진지역의 안정적 분업활동을 통한 경제성장에 도움이 되지만 특혜공여만으로는 형평성의 손실을 보전해주는 진정한 수단이 되지 못한다. 따라서 후진지역은 선진국으로부터 특혜공여에 의한 역내시장확보 뿐만 아니라, 역외 선진국시장도 확보할 수 있는 능력을 갖추어 나가야 한다. 이를 위해서는 역내 선진국은 후진지역에 대한 특혜공여 외에도 해외직접투자 등을 통해 자본, 설비, 기술 및 경영 노하우 등의 원조를 제공하여 역내 후진지역에서

발전가능성이 있는 유망산업이 국제경쟁력을 갖출 수 있도록 최대한 협조해야 한다.

즉 환동해권에서 선진국의 후진지역에 대한 '해외직접투자와 연계된 원조 및 산업구조 조정이 수반된 특혜공여'는 이 지역의 형평을 최대로 보장해주는 방법이며 분업이 합리적으로 이루어지게 하는 유력한 수단이다.

세계경제의 다극화 추세가 날로 진전되는 가운데 지역의 경제협력 확대가 하나의 큰 흐름이 되고 있다. 따라서 환동해 경제권도 이러한 국제적 추세에 동참해야 하므로 경제권은 '개방된 소지역주의(open sub regionalism)'적인 성격을 띠는 것이 되어야 할 것이다. 한편 이 지역의 경제협력의 어려움도 간과할 수 없는 바 다음과 같은 문제점도 지적될 수 있다.

첫째 북한과의 경제협력에는 정치, 군사 등 비경제적 요인이 경제교류를 저해하며, 중국과의 경제협력에는 상관행의 차이, 인프라스트럭처 미비로 인한 간접비용상승이 낮은 명목임금의 장점을 감소시킬 우려가 있고 중국 원화의 비태환성, 각종 행정기구의 권한소재 불명 및 법률 규정의 미비 등의 문제가 있다. 또한 러시아와의 경제협력에서는 환물변동의 문제가 있으므로 합작기업 설립에 상당한 어려움이 발생할 소지가 있어 루블화의 단일화가 필요하다.

둘째, 사회간접자본시설의 미비가 활발한 경제교류의 저해요소로 작용하므로 환동해 제국이 상호협력해서 해결해야 할 최우선 과제이다.

셋째, 환동해 경제협력에서 일본은 수요흡수자, 기술이전자 및 자금공급자로서 그 역할이 크게 강조되는데 이 과정에서 신식민주의의 기우로 부터 벗어날 수 있도록 한국, 북한 및 중국은 이를 충분히 경계해야 할 것이다.

V. 울산지역경제의 역할과 과제

환동해 중심도시의 육성의 필요성은 다음과 같다.

첫째, 신국제정치, 경제질서의 형성과 부상되는 동북아시아 내지 환동해시대에 능동적으로 대처해 나가야 한다.

둘째, 지방화 시대의 구현과 다극분산형 국토구조로의 개편이다. 지방자치시대가 개막되어 지방분권과 상향적 개발의 시대가 전개되고 있다. 그러므로 이를 조화롭게 이끌어 갈 수 있는 새로운 사고와 개발철학이 요구된다. 서울과 수도권을 북부 중부권의 개발거점으로 본다면 반도국가로서 서남권과 동남권 개발이라는 두개의 날개에 개발거점을 형성하는 것이 서울 수도권의 과밀화를 해소하는 방안의 하나가 되며 아울러 국토의 균형개발 및 환동해안 시대의 개막에 능동적으로 대처하는 방법일 것이다.

셋째, 산업구조의 고도화와 21세기를 향한 과학기술사회에 대비해야 할 것이다. 산업의 비교우위 패턴은 경제발전단계에 따라 변화하므로 동해안의 주력사업인 철강, 조선, 석유화학, 자동차 및 비철금속 산업도 보다 고도화, 첨단화된 산업구조로 대체해 나가야 할 것이므로 첨단과학기술 연구 및 산업개발을 위한 연구단지를 설립하여 고급과학 기술인력을 양성해야 할 것이다.

환동해 경제권 형성의 전략적 중심도시로서 최소한 인구 1백만명 이상의 도시와 기존의 집적이익을 최대한 살릴 수 있는 입지가 필요하다. 현재 동해안에는 속초, 강릉을 포함하는 동해권, 포항권, 울산권이 있으나 그 중 울산권이 인구, 산업규모, 경제규모 등의 면에서 타권역에 비해 압도적으로 우위에 있을 뿐 아니라 부산, 대구와 같은 대도시와의 1-1.5시간 거리에 있고 포항과도 2시간 정도의 거리에 입지하고 있으며 울산항은 우리나라에서 가장 규모가 큰

부산항으로부터 60Km떨어진 동해안에 위치하고 수심이 깊고 내항이 넓으며 방어진 남단과 용연의 동단에 마주하여 항구의 관문을 형성하고 있으므로 자연적인 방파제 역할을 하고 있는 까닭에 외항에 파도가 심해도 내항은 항상 잔잔하여 전국 항만 중에서도 가장 친해적인 양항으로 꼽히고 있다¹⁹⁾.

울산항은 해역이 16.7Km에 달하며 200m폭의 船路에다 조수간만의 차이가 현저하게 적어 평균 65cm 밖에 되지 않으며 수심 또한 평균 12m이상을 유지하고 있어 5천톤급 이상 4만톤급 선박이 자유로이 입항할 수 있다²⁰⁾.

한편 대소 선박 20여척이 동시에 접안하여 하역작업을 할 수 있는데 울산항은 부산항 다음으로 많은 물동량을 취급하여 전국 24개 개항장(제 1종 지정항)중에서 두번째 위치를 차지하고 있다. 최근 부산항의 컨테이너 화물이 포화상태에 이르러 인근항으로서 기능 뿐만 아니라 환동해경제권 형성에 대비하여 국제상업항 및 국제여객항으로의 기능도 갖추어야 할 것이다²¹⁾. 그리고 현재 울산공항(부지 40만m², 너비 30m, 길이 1500m 의 활주도와 부대시설을 갖춘)²²⁾이 1970년 10월에 건설되었는데 그 당시의 인구, 산업, 경제규모와 오늘날의 인구, 경제, 산업규모와 비교했을때 엄청난 차이가 있으므로 (인구 4.5배, 공산액 98.8배, 수출 128.8배 증가) 기존의 울산공항을 확장해야 할 것이며 또한 환동해 경제권의 중심 도시로서의 역할을 충분히 수행할 수 있도록 국제공항의 기능도 갖추어 나가야 할 것이다.

또한 울산은 대구, 포항 및 부산에 분산입지하고 있는 산업들의 전후방 연관효과를 재구성하고 지역적 산업복합체를 구축할 수 있는 여건을 갖추고 있으며 현재 산, 학, 관에서 적극추진 중인 산업기술연구단지가 완성되면 고급인력양성과 연구개발능력이 크게 향상될 것이다²³⁾.

환동해지역간 교류증진을 위해서는 경제적 교류외에도 다방면에 걸친 상호교류가 전개되어야 한다. 즉 서로 다른 역사와 전통을 가지고 있으며 경제발전수준, 정치제도 및 사회관습이 각기 다른 환동해지역의 협력을 추진하기 위해서는 문화, 교육, 학술연구, 해양의 공동보호 등에 대한 국제교류가 필요하다. 먼저 문화교류에 있어서는 우선 두 지역간 교류를 활발히 진행시킨 다음 다자간 문화교류로 이행하는 것이 바람직하며, 이를 위해 문화교류협회 등을 설립하는 방안을 생각할 수 있다.

대안지역 주민간 상호 이해증진을 위한 장기적 방안으로서 교육교류는 확실한 효과를 기대할 수 있다. 교육교류는 상호간 학생교류를 생각할 수 있으며, 이 때 이들 유학생들에게는 정부 및 민간단체가 장학금을 지급하는 방안을 적극 검토하여야 한다.

또한 학술교류 및 공동연구를 원활하게 추진하기 위해서는 대안지역의 각 대학 및 연구기관에 집적되어 있는 각종 정보를 집중적 통일적으로 파악할 수 있는 종합적인 자료문헌센터를 설립하는 방안도 고려할 수 있으며, 이 밖에 문화, 예술, 관광, 스포츠교류 등도 대안제국간의 상호이해 증진에 도움이 될 것이다.

이 지역에서 실질적인 다자간 협력방안으로서 동해를 이용하는 방안이 구체적으로 추진되어야 한다. 동해의 가치를 제대로 이해하기 위해서는 우선 동해의 환경을 파악하는 일이 필요

19) 울산시청, 울산시사, 1987, p. 582

20) 상계서, p. 582

21) 울산항만에 대한 연구는 김성득, 항만부문, 2천년대 공업도시 울산, 울산상공회의소, 1990을 참고바람.

22) 울산시청, 전계서, pp. 586-587.

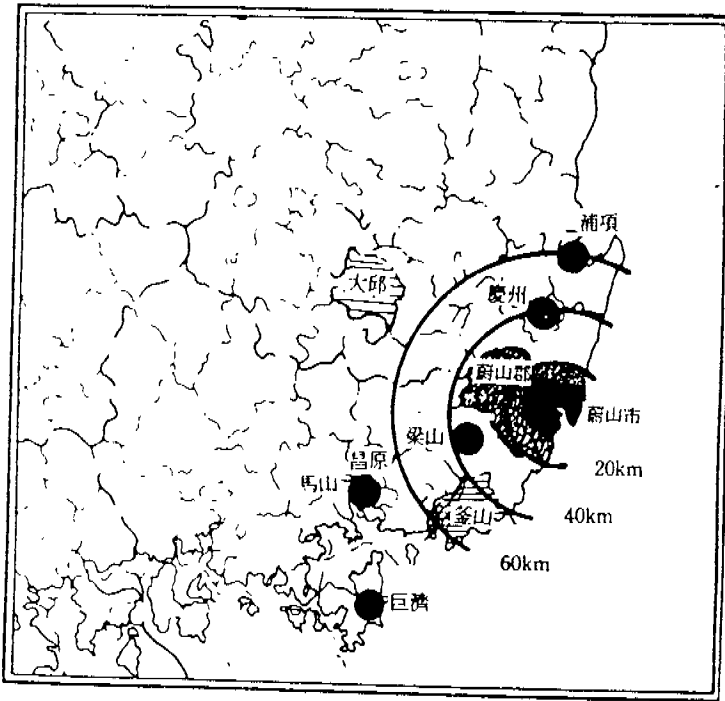
23) 이점에 대해서는 김복만, 산업부문, 2천년대 공업도시 울산, 울산상공회의소, 1990을 참조 바람.

하다. 가령 동해 해류순환, 동해 어업자원분포, 동해 해저자원 부존상황, 수질오염도 등에 대한 대안 제국의 공동조사 연구활동이 필요하다. 이를 위해서는 대학의 해양관련 학과나 연구소가 중심이 되어 환동해 해양과학 조사단을 구성함이 바람직하다.

이와 함께 환동해 경제권형성에 울산이 중심도시로 발전하기 위해서는 울산광역시권 설정이 필요한데 그 범위는 1차권과 2차권으로 나누어 생각할 수 있다. 1차권은 반경 40Km 이내 지역으로 울산시군, 양산군, 경주시군을 포함하며 이지역의 인구는 130만명에 이르고 있다. 2차권은 반경 60Km 내외 권역으로서 울산시군, 양산군, 경주시군, 포항 및 부산을 포함한 것으로 이 지역의 인구는 약 500만명에 이르고 있다.

울산광역시권 사업으로서 고려되어야 할 점들은 다음과 같다.

첫째, 광역권의 사회간접자본의 확충이 필요하다. 전술한 항만시설, 공항시설의 확충 외에 텔리포트(telcport)의 건설이 요구된다. 아울러 동해안개발과 관련하여 부산에서 포항까지만 연결되어 있는 철도를 포항에서 동해, 강릉, 속초까지 연장하고, 환동해 경제권에서 남북간 교류진전에 대비 속초-원산-블라디보스톡으로 연결되는 동해선 철도도 고려해야 할 것이며 동해안 고속도로의 건설, 경부고속도로와 연계를 위한 외곽 도시고속도로도 고려되어야 한다.



<그림 1> 울산광역시권의 범위

둘째, 대외접촉 관문으로서 울산의 수준높은 도시환경이 조성되어야 한다. 이는 주민 및 방문객이 쾌적하고 수준 높은 생활을 하고 레저를 즐길 수 있는 도시기능을 말한다. 이러한 도시기능 조성 및 환동해 지역의 정치, 경제, 문화 및 과학기술을 연구할 수 있는 두뇌집단(Think-Tank)인 가칭 '환동해 연구원'의 설립도 고려할 수 있으며 '환동해 개발기금'의 설

치도 필요하다.

셋째, 환동해 지역경제협력에 효율적으로 참여하기 위해서는 지역이기주의로 인한 마찰가능성을 최소화하는 방안도 모색되어야 하는데 이를 위해서는 동해안 각 지역(특히 강릉, 포항 및 울산)의 지방의회 대표, 기업인 및 학자들로 구성되는 환동해지역 개발협의회(가칭)가 구성될 필요도 있을 것이다.

끝으로 광역개발의 중심도시로서 울산의 이미지 메이킹을 위한 국제박람회 개최, 또는 국제전본시, 환동해지역 물산전 내지 전시관의 건설도 고려할 수 있을 것이다.

VI. 요약 및 결론

본 논문에서는 환동해 경제권 형성 논의의 배경, 각국의 입장, 다자간 협력방안과 그에 따른 울산지역의 역할에 대해서 검토하였으며 본 논문에서 밝힌 것은 다음과 같다.

첫째, 최근 환동해 경제권과 함께 환황해 경제권에 대한 논의가 활발히 전개되고 있는데 북한, 러시아 극동지역, 중국의 동북지방은 환동해 경제권 형성을 보다 선호하고 있으며, 한국도 낙후된 동해안 개발과 남북통일이라는 민족의 염원을 고려하여 환황해권보다는 환동해권에 더욱 관심을 갖는 것이 바람직하다.

둘째, 환동해권 논의의 배경은 1980년대 말 동서냉전체제 붕괴에 따라 중,소관계정상화, 한,소(러시아), 한,중 수교, 남북한 UN동시가입, 북한, 일본, 북한, 미국 수교논의 등 이 지역의 정치적, 군사적 긴장완화와 세계경제의 보호주의, 지역주의 강화로 인한 EC통일, NAFTA결성 및 중국, 러시아의 분권화, 일본의 지방경제 중시정책 및 지방산업의 국제화 추진 등에 기인한다.

셋째, 환동해 경제권 형성에 대한 각국의 입장을 보면, 한국은 세계경제의 보호주의 및 불확실성 심화, 국내 임금상승에 따른 생산비 상승, 자원의 안정적 확보의 필요성과 함께 북방정책의 지속적 추진을 통한 경제적 정치적 이익을 추구하기 위함이고 북한의 경우는 최근 국제정세의 급격한 변화로 국제적 고립을 타개하기 위해서는 개방화가 불가피한 데다가 갈수록 심화되고 있는 경제난을 타개해 보고자 하는데 있다.

러시아 극동지방은 자원의 보고이지만 지금까지 상대적으로 개발에서 소외된 지역으로 최근 독자적으로 개발계획을 수립하여 극동의 산업구조를 개발하여 태평양 경제의 분업체제 속에 극동경제를 편입시키기 위함이고, 중국의 경우는 1979년부터 추진된 연안도시를 중심으로 한 대외개방 정책은 큰 성과를 거두고 있는 반면 풍부한 자원, 인력 및 양호한 공업조건을 갖춘 동북지방은 개발이 지연되었다. 이를 타개하기 위해 전방위 개방과 특히 동해로 진출하여 환동해 경제권의 국제분업체제의 편입에 힘쓰고 있다.

한편 일본의 경우도 지금까지의 성장과정에서 소외된 일본해 지방을 중심으로 지역경제 활성화를 위한 지방의 자주성 강화, 지역산업의 국제화 움직임이 고조되고 있는 가운데 환동해 경제권을 적극 추진하여 이 경제권과 환태평양경제권을 유기적으로 연결시키려 하고 있다.

넷째, 환동해 지역은 경제협력의 필요, 충분조건을 충족하고 있으며 이 지역의 다자간 협력 방안으로서는 수직적 분업에서 시작하여 점차 수평적 분업으로 발전하여야 하며 경제적 효율성 뿐만 아니라 형평성도 고려하여야 하므로 이를 위해서는 '해외직접투자와 연계된 원조 및 산업구조조정이 수반된 특혜공여'를 통해 형평성을 최대한 보장해주는 방법으로 분업이 이루어져야 하며, 이 지역의 경제협력은 개방된 소지역주의적 성격을 띠어야 할 것이다.

다섯째, 울산은 우리나라 동해안의 최대의 도시이며 지난 30년간 성장, 개발의 경험을 가지고 있으며 환동해 경제권 형성에 필요한 상당한 여건을 갖추고 있으므로 환동해 경제권 추진에 적극적 능동적으로 대처하여야 하며, 경제적 교류, 협력 뿐만 아니라 문화, 체육, 교육, 학술연구, 해양보호 등의 측면, 즉 비경제적 측면에서도 대안제국들과 교류를 강화시켜 나가야 할 것이다. 환동해 경제권 형성을 보다 적극적으로 추진하기 위해서는 이 지역에서 부족한 도로, 철도 및 도시기반 시설 등 인프라스트럭처의 정비와 특히 공항, 항만의 확장, 텔리포트의 건설이 확대, 정비되어 모름지기 국제항으로 발전하여야 하며, 울산 광역권을 설정하여 인근지역과 긴밀한 협조체제를 유지해나가야 할 것이다.

이와 함께 환동해의 정치, 경제, 문화 및 과학기술 등을 전문적으로 연구하는 두뇌집단인 가칭 환동해 연구원의 설립과 환동해 문화교류 협회 및 환동해 개발기금등이 설치되어야 한다.

끝으로 환동해 경제권 추진에 있어서의 걸림돌은 이 지역의 정치, 경제체제상의 차이, 사회주의권의 사회간접자본 부족, 일본의 지나친 주도권 행사에 대한 우려 등이 있으나 다자간 협력을 통해서 슬기롭게 극복해 나가야 할 것이다.

<참고문헌>

- (1) 김복만, 산업부문, 2천년대 공업도시울산, 울산:울산상공회의소, (1990).
- (2) 김성득, 항만부문, 2천년대 공업도시울산, 울산:울산상공회의소, (1990).
- (3) 울산시청, 울산시사, 울산:울산시청, (1987).
- (4) 정도영교수 기념논문집 간행위원회, 국제경제와 한국경제, 서울:박영사, (1992).
- (5) 青木和雄, 89年日朝貿易, - 北朝鮮の經濟と貿易の展望, 東京: JETRO, (1990).
- (6) 小川和男·小牧輝夫 編, 環日本海經濟圈, 東京:日本經濟新聞社, (1991).
- (7) 濟藤哲, 今度は 極東共和國 復活構想, 日經ビジネス, (1990, 4).
- (8) 田中修二郎, 圖們江河口開港の 立地について, 日中東北, 618, 日中東北開發協會, (1990).
- (9) 東洋經濟新報社, 週刊東洋經濟, 東京:東洋經濟新報社, (1990).
- (10) Twu Jaw-Yann, 東洋資本主義, 東京:講談社 現代新書, (1990).
- (11) 福島正光, 日本海經濟圈の 提唱 - 平和と繁榮の 第3の道, コリア評論, (1968. 6).
- (12) 藤間丈夫, 動き始めた環日本海經濟圈, 東京:創知社, (1991).
- (13) Ding Sibao, *The Exploitation of the TUMENJIANG Valley and the Economic Development and Cooperation in Northeast Asia*, 東北아시아 經濟協力세미나 1990. 7. 中國, 吉林省, 長春
- (14) Ding Shi-Cheng, *The Golden Delta of Northeast Asia in the Future, The Delta of Tumen River*, 東北아시아 經濟協力세미나, 1990. 7. 中國, 吉林省, 長春.
- (15) Diniau J.F, *The Common Market, its structure and purpose*, London, (1960).
- (16) Erbes R, *L' integration Economique, Internationale*, Presse Universitaire de France, Paris, (1966).

- (17) Myrdal G, *An International Economy*, Haper and Row, N. Y., (1964).
- (18) Sanwald R. F and J. Stohler, *Economic Integration*, Princeton University Press, (1959).
- (19) Tinbergen J, *International Economic Integration*, N. H. Co., Amsterdam, (1965).