

새로운 한반도 정세와 남북경협 방향

임을출 | 경남대 극동문제연구소 | peter@kyungnam.ac.kr

남과 북은 전쟁 없는 평화의 시대를 넘어, 평화가 경제의 새로운 성장 동력이 되는 평화경제의 시대를 함께 열어 가야 한다. 물론 완전한 비핵화와 함께 한반도에 평화가 정착되어야 본격적인 경제협력이 이뤄질 수 있다. 분명한 사실은 평화경제, 경제공동체의 꿈을 실현시킬 때 우리 경제는 새롭게 도약할 수 있다는 점이다. 문재인 대통령은 3.1절 기념사에서 ‘신한반도체제’로 담대하게 전환해 통일을 준비해 나가겠다고 하면서 ‘신한반도체제’는 이념과 진영의 시대를 끝낸, 새로운 경제협력공동체라고 규정했다. 그러면서 한반도에서 ‘평화경제’의 시대를 열어 나가겠다고 선언했고, 당장 금강산관광과 개성공단의 재개 방안도 미국과 협의하겠다고 밝혔다. 비핵화가 진전되면 남북 간에 ‘경제공동위원회’를 구성해 남북 모두가 혜택을 누리는 경제적 성과를 만들어낼 수 있을 것으로 전망했다.

평화경제론은 기능주의 대 정치군사주의의 이분법에서 벗어난 개념이다. 과거 우리의 대북·통일정책은 기능주의에 근거하는 반면, 북한은 정치군사문제의 우선 해결을 주장했다. 기능주의는 비정치·군사분야인 경제, 사회문화의 교류협력에 의해 정치적 신뢰구축과 군사분야 협력이 가능하다고 가정하고 있다. 정치군사주의는 정치군사문제를 우선 해결하지 않는 한 경제, 사회문화의 교류협력이 불가능하다고 주장한다. 평화경제론은 기능주의의 장점을 수용하는 동시에 정치군사문제의 해결을 병행함으로써 시너지 효과가 발생한다고 가정한다. 무엇보다 평화경제론은 평화정착과 경제협력의 선순환 구조 형성에 역점을 두고 있다. 군사적 긴장완화와 신뢰구축을 통해 경제협력이 촉진될 수 있는 여건을 조성하고 교류·협력에 대한 군사적 장애요인을 제거하고자 한다. 또한 경제협력을 추진함으로써 평화를 내실화하고 공동이익을 창출함으로써 평화를 공고화하고자 하는 지향점을 갖고 있다. 이럴 경우 평화가 경제협력을 위한 환경을 조성하는 한편, 경제협력이 평화를 뿌리 내리게 하는 상호관계가

형성될 수 있다.

평화경제의 선순환을 통해 남북경제협력의 업그레이드를 추진할 수도 있다. 우선 우발적 무력충돌방지, 비무장지대의 비무장화 등 군사적 신뢰구축을 통해 평화여건을 조성할 수 있다. 제재 국면에서 이루어진 남북공동연락사무소 운영, 철도·도로 연결, 산림협력, 보건·의료협력 등의 성과를 다른 분야로 확대할 필요가 있다. 북한의 실질적인 비핵화 진전에 따라 제재완화가 이루어질 경우, 한반도신경제구상의 구체화, 남북공동번영 프로그램의 본격적인 추진도 가능할 것이다. 문재인 정부는 군사적 긴장이 완화되고 평화가 정착되면 경기도와 강원도 등의 접경지역에 통일경제특구를 설치할 예정이다. 판문점 선언에서 합의한 철도·도로 연결을 추진하고, 이를 동북아 6개국과 미국이 함께 하는 '동아시아철도공동체'로 발전시키는 방안도 추진될 것이다. 이 공동체는 우리의 경제지평을 북방대륙까지 넓히고 동북아 상생번영의 대동맥이 되어 동아시아 에너지공동체와 경제공동체로 이어질 수 있다.

평화경제론은 비핵·평화프로세스, 남북관계 발전, 북한 변화의 3두 마차를 이끌어 가는 이론적 바탕이다. 비핵·평화프로세스가 한반도평화정착을 진전시킴으로써 남북관계 발전을 위한 긍정적 환경을 조성할 수 있다. 남북관계의 제도화와 발전에 의해 비핵·평화프로세스의 열매를 맺게 된다. 비핵·평화프로세스와 남북관계 발전은 북한의 개방과 경제발전을 촉진함으로써 북한의 경제개혁, 주민의식 변화, 사회적 다원화를 촉진할 수 있다. 또한 평화경제론은 남북한 평화공존과 이익공동체 형성을 가능하게 하고 장기적으로 경제공동체, 사회문화공동체, 생활공동체 형성을 촉진할 수 있다. 평화정착을 통해 남북한의 체제보장과 평화공존의 현실화가 이뤄진다. 초기단계에서 인적 교류, 정보 유통, 주민의식 변화 등을 촉진하고, 중장기적으로 남북한이 이익공동체를 형성하고 경제공동체, 사회문화공동체, 생활공동체 형성으로 이어질 수 있다.

향후 경험은 특히 남북 간 철도도로연결 가능성에 주목할 필요가 있다. 지난해 12월 26일 우여곡절 끝에 남북한 철도연결 착공식이 열렸다. 남북한이 철도연결에 대한 변함 없는 의지를 함께 보여줬다는 측면에서 눈길을 끈다. 철도연결을 완성하려면 제재완화를 비롯해 재원조달, 경제성 확보 등 풀어야 할 숙제들이 많지만 희망의 끈을 놓을 수는 없다. 누군가는 해야 될 일이고, 언젠가는 가야 할 길이기 때문이다. 사실 철도연결은 지난 보수정부에서도 최대 역점사업이었다. 다행스러운 대목은 북한 측도 우리와 비슷한 소망을 갖고 있다는 점이다. 김일성 주석은 이런 말을 남겼다. “철도가 운영되는 것은 인체에 비유하면 혈액이 순환되는 것과 같다. 철도가 운영되어야만 공업과 농업생산이 보장되고 민주주의 경제건설이 빨리 추진될 수 있으며, 또한 인민생활도 보장될 수 있다.”(조선노동당출판사, 『김일성 저작집』,

제2권, p. 294) 철도현대화는 그야말로 북한 정권 대대로 이어져 온 숙원사업이었다. 지속가능한 경제발전과 주민생활 향상을 위해 철도현대화가 필수적인 과제라는 점을 잘 인식하고 있었던 것이다.

철도연결은 연관산업의 동반 발전을 견인하면서 저성장에서 벗어나지 못하고 있는 우리 경제에 새로운 활력을 불어넣을 것으로 기대된다. 중장기적으로 남북 및 대륙철도가 연결될 경우 남북 간 물류비용은 약 1/4로 줄어들고, 부산-모스크바 기준 운송거리는 약 12,000km 단축된다. 당장 인적, 물적 교류를 크게 활성화시킬 것이다. 중국을 비롯해 많은 외국 관광객들이 기차를 이용한 한반도관광에 나서면서 관광대국의 꿈도 성큼 앞당길 수 있다. 도로, 통신, 상하수관 등의 연결이 함께 이뤄지면서 건설산업뿐 아니라 주택, 에너지, 산업단지 분야 등 우리 경제 모든 분야에서 신성장동력이 만들어질 수 있다. 철도를 잇게 되면 산업물류단지를 비롯해 역세권, 도시정비, 주택공급 등의 사업구상이 필수적으로 따르게 된다. 특히 철도연결사업은 남북경협특구의 성패와 활성화를 좌우하는 필수불가결한 기반시설이다. 이제는 바야흐로 철도네트워크가 국가의 경쟁력을 좌우하는 시대다. 철도네트워크로 동아시아를 한데 묶으면 한반도가 대륙과 해양의 가교 국가가 되어 남북한이 함께 번영하는 평화와 번영의 한반도를 만들 수 있다. 인접 국가인 중국은 이미 4종 4형의 25,000km에 달하는 고속철도 네트워크를 갖고 있다. 남북한이 고속철도로 연결되면 동북아는 '일일생활권'에 들어가게 되는 꿈같은 현실이 펼쳐진다. 서울-평양은 1시간, 서울-중국 심양은 3시간, 서울-북경은 6시간 안에 갈 수 있다. 남북과 중국, 일본, 러시아, 몽고 등 수많은 국가들과의 물류, 교류, 관광이 연결되면, 이는 곧 동북아 안보와 평화 정착으로 발전되어 일방에 의한 적대행위는 불가능해질 수밖에 없다. 그야말로 '돌이킬 수 없는 평화협력의 시대'가 열리는 것이다.