

인도차이나의 경제회랑 공사와 주변국의 기대

인도차이나지역에서 가장 큰 메콩(Mekong)강이 중국과 인도차이나라는 거대한 시장 사이를 흐르고 있어, 이 메콩강 유역은 장차 큰 성장이 기대되는 지역이다. 그러한 경제성장에 중추적인 역할을 할 것으로 기대되는 것이 동서와 남북으로 공사하고 있는 도로, 즉 경제회랑(經濟回廊)이라고 할 수 있겠다. 그러나 일본·중국을 포함한 각국 속셈이 도로공사가 진행되는 데에도 영향을 주고 있다. 일본이 경제회랑 공사의 현황과 장래성을 검토해 본 내용을 소개한다.

◎ 아시아 여러나라를 엮어주므로써 경제성장에도 큰 기대

1990년대 이후로, 냉전이 끝나고 인도차이나 반도의 정세가 안정되자 메콩강 유역의 개발에 대하여 관심이 커졌다. 그래서 아시아 개발은행(Asian Development Bank : ADB)이 중심이 되어, 이 지역을 통합함으로써 경제성장, 사회적·경제적 평등의 실현, 소득을 증대시키기 위한 ‘GMS(Greater Mekong Subregional) 구상’이 만들어졌다.

대상지역은 지리적, 역사적으로 뿐만 아니라 문화적으로 밀접하게 연결되어 있는 약 4,200km의 메콩강 유역에 있는 태국(Thai), 라오스(Laos), 베트남(Viet Nam), 캄보디아(Cambodia), 미얀마, 중국 운남성(雲南省)의 5개국과 1개 지역이 되겠다. 이들 지역은 면적으로 보면 약 230만km²로서, 거의 서유럽 전역과 비슷한 넓이이며, 인구는 2억6천만명을 넘는다. 풍부한 천연자원과 함께 지리적으로 남아시아, 동아시아, 동남아시아를 연결시켜줌으로써 거대한 경제성장이 기대된다.

그러한 경제성장을 확실한 것으로 만들기 위하여 ‘GMS 구상’을 구체화하는 것이 중요하며, 1992년부터 관계된 여러나라들끼리 서로 이해하고 신뢰할 수 있어야 하며, 지역협력을 위한 성문화(成文化)된 사업규모를 확정하는 등 중요한 성과를 올리고 있다. ADB에 의하여 15건 총액 22억달러 규모의 인프라(infrastructure)관련 프로젝트를 실시하며, 63건에 걸친 총액 6,600만달러의 기술협력을 제공하고 있다.

또한 2001년에는 앞으로 10년간 전략적인 사업규모로 11개의 ‘플래그십 프로젝트(flagship project)’를 추진하고 있다. 내용은 ① 남북경제회랑 ② 동서경제회랑 ③ 남부(제2 동서)경제회랑 ④ 통신 네트워크 ⑤ 지역전력 상호 융통(融通) ⑥ 국경을 넘은 무역·투자·관광의 촉진 ⑦ 각 나라 영토간의 경쟁력 육성 강화 ⑧ 인적자원 및 기술력의 발전 ⑨ 전략적 관광 보호 프레임 워크(framework) ⑩ 홍수대책 및 수원(水源)관리 ⑪ 메콩지역 관광개발과 같이 여러 가지 계획으로 되어 있다.

이들 프로그램 중에서도, 경제교류라는 면에서 특히 중요하게 되는 것은 GMS 일대의 여러나라들을 동서, 남북으로 연결하는 경제회랑이다. 중국, 인도차이나라는 세계의 거대한 시장을 뒤에 엮고 있어 회랑이 완성되면 틀림없이 물건의 흐름은 크게 달라질 것이다.

◎ ‘차이나 플러스 원’의 가능성은 인도차이나가 품고 있어

인도차이나 반도를 동서와 남북으로 관통할 경제회랑을 말하기 전에, 일본이 GMS 여러나라로 진출하고 있는 상황을 간단히 보자면 일본에게 GMS 여러나라는 생산거점을 만들고 있는 기업들이 많아서 밀접한 관계가 있는 지역이라고 말할 수 있다. 태국 방콕에 있는 일본인 상공 회의소 회원규모는 4년전까지는 세계에서 가장 컸었는데, 현재는 상하이에 1위 자리를 빼앗겼으

며, 2위로 약 1,280개사의 회원을 갖고 있다. 실질적으로 태국에는 약 7천개사의 일본계 기업이 진출하고 있다.

최근 다시 회원수가 늘고 있으며, ‘차이나 플러스 원’을 고려한 움직임이 빨라지고 있다. 방콕은 ‘아세안(ASEAN : Association of South-East Asian Nations : 태국·인도네시아·필리핀·말레이시아·싱가폴·브루네이의 경제·문화 등 지역협력 기구)’의 중심이며, 물류의 거점으로서 전방의적(全方依的 : 동서남북 모든 방향의)으로 연결될 수가 있어, 동서경제회랑이나 남북경제회랑이 개통될 것으로 내다보고 물류기업이 활발하게 진출하고 있다.

베트남은 북의 하노이와 남의 호치민에 각각 일본인 상공 회의소가 있어, 둘 다 300개사 이상이 가입하고 있다. 특히 하노이는 가입수가 최근들어 늘어나고 있다고 한다.

다른 GMS 여러나라에는 일본계기업의 진출이 많지 않다. 그들 나라마다 일본인 상공 회의소가 있지만, 회원수는 캄보디아가 약 30개사, 라오스는 10여개사, 미얀마는 버어마라고 하던 1970~80년대에는 회원수가 200개사를 넘었었는데, 현재는 60~70개사 정도로 줄고 있다. 역시 구미의 경제 제재로 사실상 달러결제 안되어 상거래가 어렵게 되어 있기 때문이다.

섬유관련으로는, 근년에 태국에서도 미얀마 국경 부근에 봉제공장을 만들고 있는 경우가 많아지고 있다고 한다. 미얀마는 GMS 여러나라 중에서도 임금이 가장 싼 지역이며, 1명에 월 20~30달러 정도로 쓸 수 있다. 그러나 경제 제재를 받고 있기 때문에 미얀마에는 공장을 만들기 어려운 상황이다.

그래서 많은 미얀마 사람이 돈을 벌려고 태국 국경 부근에 봉제공장을 만들고 값싼 사람을 확보하려는 움직임이 태국에 생기고 있다. 태국의 노동법

을 지켜야 한다고는 하지만 1인당 하루 임금이 4달러 정도이므로 대단히 매력적이라고 할 수 있다.

그런데 태국에서도 소자(少子 : 산아조절), 고령화가 빠르게 진행되고 있다. 출생률은 해마다 떨어져 1.8명을 밑돌고 있다. 노동자 부족 문제도 있어, 해외노동자를 유연하게 받아들이고 있다. 실제로는 불법노동자도 상당히 있다고 하는데, 묵인하는 경우도 많다고 한다. 물론 외자계(外資系) 기업은 정식으로 노동비자를 탄 해외노동자를 쓸 필요가 있다.

일본 정부는 GMS 여러나라와의 자유무역협정(Free Trade Agreement) 체결 교섭을 계속하고 있으며, 체결이 이루어지면 일본에게는 갈수록 매력적인 지역으로 바뀔 것이다.

◎ 동서회랑 공사와 지역에 따른 여러과제들

일본으로서는 GMS 여러나라들이 발전하면, 일본의 이익으로도 연결될 것이다. 그래서 일본 정부는 여러 가지 지원을 하고 있는데, 그 중의 하나가 인도차이나 반도를 횡단하는 동서경제회랑의 건설을 돕고 있다. 도로나 다리의 건설에는 OEA(Official Development Assistance : 개발도상국을 지원하기 위한 선진국의 원조)의 무상지원이 들어 있다.

동서회랑은 베트남 다낭으로부터 라오스를 거쳐 미얀마 모울메인(Mawlamyine)까지 4개 나라를 연결하는 총 길이가 1,450km의 하이웨이로서 이 회랑이라고 하는 도로가 완성되면, 인도차이나 반도의 물류는 크게 바뀔 것이 틀림 없다.

메콩강에 놓는 제 2 메콩 국제가교(國際架橋)공사는 2005년 7월에 사고로 일본인 3명, 태국인 3명, 라오스인 3명, 필리핀인 1명, 합계 10명이 사망하는

참사를 겪으면서 2006년 12월말에 마침내 완공되었다. 이에 따라 태국으로부터 라오스를 지나 베트남까지 육로로 연결되어, 드디어 인도차이나를 횡단하는 동서경제회랑이 GMS지역 전체의 경제를 활성화할 역할을 맡게 될 것이다.

태국 방콕으로부터 베트남 다낭까지 해로로 가려면 5~7일이 걸리는데, 육로로 가면 불과 1~3일이면 충분하다. 방콕으로부터 미얀마 양곤(Yangon)까지 가려면 말레이(Malay) 반도를 돌아가야만 하므로 3주일이나 걸리지만, 육로는 3~4일에 갈 수가 있다.

그러나 문제점이 몇 개 있다. 하나는 태국으로부터 베트남으로 들어가는 통관수속은 한번에 할 수 있는 제도가 되어 있는데, 베트남에서 태국으로 가려면 아직 그러한 법적체제가 되어 있지 않으므로, 쌍방향 물류가 안되어, 해로보다도 배 가까운 물류코스트가 들게 되어 있다.

또한 라오스의 도로는 예상보다도 잘 정비되어 있기는 하나, 휴게소나 화장실 등이 전혀 없어, 화장실은 도중에 있는 민가를 이용하여야 하는 상태라고 한다. 말하자면 고속도로의 서비스 에어리어(service area) 등이 아직 정비되어 있지 않다.

태국 메소트로부터 미얀마 미야와디(Myawaddy)까지는 아직 개통이 안되어 있다. 이는 미국의 미얀마에 대한 경제제재 때문이며, 일본 정부는 너무 나서서 지원할 수도 없으며, 일본 정부보다는 태국 정부가 적극적으로 미얀마의 회랑건설을 지원하고 있다.

이뿐 아니라 2007년에 들어서 미얀마의 반정부 소수민족 무장집단인 ‘카렌 민족동맹(民族同盟 : KNU)’이 회랑 건설에 대한 보상으로, 태국 정부에 현금

을 요구하고 있어 건설공사가 막히고 있다. 미얀마 정부는 무장집단으로 자금이 유출되는데 대한 거부(拒否) 주장도 있어, 도로건설을 적극적으로 추진하지 못하고 있다.

각 나라마다의 속셈 뿐만 아니라 민족사정도 복잡하게 얽혀 있는 동서회랑 건설은 2008년까지 완성되기 어렵겠다는 견해도 나오기 시작하였다.

◎ 중국 - 인도차이나시장까지 내다보고 남북회랑 건설 중

동서경제회랑은 일본의 지원을 받아 건설되고 있는데, 남북경제회랑은 중국의 지원으로 공사가 진행되고 있다. 루트(route)는 중국 운남성(雲南省) 곤명(昆明)으로부터 미얀마, 라오스의 국경부근인 ‘경홍(景洪)’으로 이어지며, 이곳에서 미얀마루트와 라오스루트로 갈라진 다음, 태국의 첸라이에서 다시 합친다. 아직도 라오스루트와 미얀마루트가 모두 개통이 안되고 있다.

그러나 미얀마루트의 경우, 미얀마와 태국, 라오스의 국경이 뒤얽혀 있는 산악지대는 마약의 거대한 생산지역으로, 소위 ‘골든 트라이앵글(golden triangle)’이며, 치안에 있어서도 도로건설이 어렵다. 그래서 라오스루트를 건설하는 것이 유력하다는 말이 있다.

두 갈래로 갈라진 루트 사이에는 메콩강이 흐르고 있어, 배를 이용하는 중국과 태국의 교류가 활발하다. 중국 정부와 태국 정부는 FTA(Free Trade Agreement : 자유무역협정)를 맺고, 2003년 10월부터 야채, 농작물 관세를 철폐하고, 중국이 태국으로 야채를 수출하는 것이 늘어나고 있다.

그런데 쌍방향 무역, 즉 태국으로부터 중국으로의 수출은 잘 안되고 있다. 메콩강 흐름을 이용하여 중국으로부터 야채가 많이 운반되고 있는데, 태국으로부터 중국으로, 강물을 반대로 올라가야 하므로 이용할 수가 없어 결국

중국으로부터 일방적인 물류로 되고 있다. 중국으로부터 태국까지 배로 내려 가면 10시간밖에 안걸리는데, 반대로 흐르는 물을 타고 올라가려면 3~4일이 걸리기 때문에, 신선도가 중요한 과실 등을 수송하기가 어렵다. 그래서 태국에서는 중국과의 FTA에 대한 여론 중에 전(前) 탁신정권의 실책이었다는 의견도 들려오고 있다.

근년(近年)에, 중국은 GMS 여러나라에 투자를 늘리고 있다. ‘캄보디아 투자 위원회(CIB)’의 최신 통계자료에 의하면, 2006년에 중국이 캄보디아에 투자한 것 중에, 섬유 어패럴산업에 투자가 가장 많았으며, 캄보디아에게도 이 산업에서는 가장 큰 투자국이 되었다.

어떤 상하이의 ‘포워딩(forwarding : 貨物輸送代理業務)’ 기업에 의하면, 상하이로부터 베트남 호치민으로 가는 해상수송료는 2006년과 비교하여 이미 30~45%가 올랐다고 지적하고 있다. 그전 같으면 춘절(春節 - 舊正月) 전후 시기는 한산기(閑散期)였는데, 2007년에는 상황이 완전히 바뀌었다고 한다. 화물은 주로 텍스타일로 가공거점이 바뀜으로써 원료수송 니즈(needs)가 커진 것 같다.

중국입장에서 GMS 여러나라는 인도차이나 시장을 개척할 가능성을 생각하여도 중요한 지역이 되겠다. 중국은 앞으로 남북경제회랑의 건설을 비롯하여 인프라 정비를 적극적으로 지원함으로써 GMS 여러나라와의 관계를 더욱 깊게 만들려고 하고 있다.

이제까지 동서와 남북 경제회랑에 대하여 현황을 살펴 보았는데, 태국 방콕으로부터 캄보디아 프놈펜을 지나 베트남 호치민까지 약 1,180km를 이어주는 제 2 동서경제회랑에 대하여도 알아볼 필요가 있다. 이 회랑도 일본 정부가 지원하고는 있지만 GMS 여러나라는 그다지 관심을 보이지 않고 있는

것이 현황이다.

왜냐하면, 방콕과 호치민 사이는 육로나 해로나 거의 이동시간이 비슷하다. 또한 중심이 되는 캄보디아 정부도 너무 조급하게 회랑을 건설할 필요를 느끼지 않고 있는 것 같다. 이 회랑 건설예정지역 중에 시엠립이라는 마을이 있는데, 이 마을은 세계유산으로 지정된 앙코르와트에 가깝고, 방콕으로부터 항공기로 많은 관광객이 찾아오고 있다. 캄보디아 정부에게는 방콕과 시엠립 구간 항공 노선이 달러 박스로 되어 있어, 회랑을 건설하면 달러 수입이 적어지는 것 아닌가 걱정을 하고 있다.

캄보디아 정부 속셈으로서는 태국 국경 부근에 있는 포이페트 등의 마을을 경제특구로 활성화시켜, 그곳으로부터 경제회랑을 건설한다는 장기적인 관점에서 전략을 짜고 있다. 포이페트는 캄보디아의 라스베가스라고 하며 카지노를 목적으로 오는 태국 사람이 대단히 많다. 통화는 캄보디아 국내인데도, 태국의 바트화가 유통되며, 통신 인프라도 태국으로부터 공급받고 있어, 전화는 태국의 번호를 사용하는 색다른 마을이다.

베트남 정부도 북쪽에 있는 경제회랑도 포함하여 제 2 동서경제회랑에 기대감을 보이고 있지만, 기대감은 낮은 것 같다. 현재는 일본계 기업을 비롯한 외국으로부터 투자가 집중되어, 어느 쪽이나 하면 일본이나 미국 유럽에 더 많은 관심을 갖고 있다. 그래서 제 2 동서경제회랑은 좀더 시일이 흘러야 완성될 것 같다.

일본 정부로서는 아세안에 대한 정책으로 동서경제회랑을 빨리 완성시키려고 추진하고 있다. 중국이 지원하는 남북경제회랑이 먼저 완성되면, 선수를 빼앗겨 인도차이나 반도와 거래가 중국으로 더 많이 기울게 될 가능성을 걱정하고 있다.

그런데 태국으로부터 미얀마로의 회랑이 미국의 미얀마에 대한 금융제재 때문에 일본이 공개적으로 앞장서서 지원할 수도 없는 상황이다. 대(對)아세안, 대중국, 대미의 3개 정책을 견주어 보면서, 동서경제회랑을 건설하여야 할 난처한 면이 있다.

그러나 앞으로 각국 및 지역정부의 주도나 공적자금이 도입되면서 각국이나 지역에 있는 민간기업이 많이 참가하게 될 것이다.

PFI(민간자금을 이용하여 민간에 시설정비와 공공서비스를 제공토록 맡겨주는 경영수법) 방식의 개발로 바뀌면 국가간 정책에 의한 충돌은 다소 완화될 것이다. 민간기업에 의하여 활발히 개발되면 GMS 여러나라가 크게 성장할 가능성이 있는 가장 빠른 길인지도 모른다.♣