

## 중국 동북지역 개발에 따른 물류협력 가능성과 진출 전략에 관한 연구

김형근\*

### 〈목 차〉

1. 서 론
2. 중국 동북지역 개관 및 동북진흥계획
3. 중국 동북지역과 물류네트워크 구축 가능성
4. 향후 협력가능 물류 비즈니스 모델 구상
5. 결 론 : 동북 3성 물류산업에의 진출전략

### 1. 서 론

경제의 글로벌화와 지역일체화(regional integration) 추세가 진행되는 가운데 지역협력을 통해 경제 클러스터를 형성하고, 지역 간 상호작용의 중요성을 인식함으로써, 한 나라 또는 특정 지역이 타 지역과 연계하여 성공한 지역발전 사례가 꾸준히 등장하고 있다. 중국은 1978년 개혁·개방 전략을 발표한 이후, 동남연해개방전략(东南沿海开放战略), 푸둥개발(浦东开发), 서부대개발(西部大开发), 동북진흥전략(东北振兴战略) 등 다양한 지역발전전략을 잇따라 발표하고 있다. 특히 미국발 금융위기에 대한 대응으로 2009년 ‘주장삼각주지역 개혁발전 계획 개요(珠江三角洲地区改革发展规划纲要)’, ‘하이난 국제관광섬 건설발전 추진에 관한 의견(关于推进海南国际旅游岛建设发展的若干意见)’, ‘랴오닝 연

\* 신라대학교 중국어중국학과 교수 kimhg@silla.ac.kr

해경제벨트 발전계획(辽宁沿海经济带发展规划)’ 등 약 12개 지역발전전략을 발표하였다. 그 중 동북지역 발전전략은 2개<sup>1)</sup>에 불과했지만, 2010년 말 대선양경제권전략(大沈阳经济圈战略)이 새로이 비준을 받으면서 3개로 증가하였다. 국가적 전략과 관련 자금 및 프로젝트 등의 정책지원을 받으며 동북지역은 중국의 네 번째<sup>2)</sup> 경제성장지로의 부상을 목표로 육성되고 있다. 이는 국가 균형발전 로드맵과 성급(省級)전략의 상호지원을 바탕으로 이루어지고 있으며, 지역협력을 통한 경제사회의 전반적인 발전을 견인하여 지역일체화(一體化)와 대외개방을 추진할 것이다. 이에 따라 본 연구는 중국 동북지방과 인접국인 우리나라가 중국에서의 새로운 물류 비즈니스 기회를 모색하고, 성공적인 진출방안을 모색하기 위한 기초연구이다.

## 2. 중국 동북지역 개관 및 동북진흥계획

### 1) 동북지역 개관

동북진흥의 주요 내용인 『동북진흥계획』은 2002년부터 논의되기 시작해 2007년 8월 2일 국무원에서 원칙적으로 동의하였다. 논의과정 2년 여 동안 『동북진흥계획』 처음으로 동북경제구의 개념이 제시되었으며 그 범위를 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성과 네이멍구 자치구의 후룬베이얼(呼伦贝尔)시·쑹안명(兴安盟)·통랴오(通辽)시·츠핑(赤峰)시·시린귀러명(西林郭勒盟)으로 확정하였다. 동북지역과 네이멍구 동부지역의 경제구 범위를 합한 토지면적은 145만km<sup>2</sup>에 달한다. 총 인구가 1억 2,000만 명에 달하는 동북경제구는 다시 한 번 사람들의 관심을 받게 되었고 네이멍구 동부지역의 자원우위에 동북지역의 중공업기초를 더하여 동북진흥계획이 동북지역의 경제 전체를 발전시킬 수 있다는 가능성을 제시하였다. 또한 동북진흥계획은 11차 5개년 계획 시기를 중심으로

1) 랴오닝성 연해경제벨트 조성계획과 투먼장 개발계획개요

2) 첫 번째 경제성장지역은 광둥성의 주장삼각주를 중심으로 지정된 경제특구 지역이며, 두 번째 지역은 양쯔강 하류의 창장삼각주를 중심으로 한 절강성, 상하이 인근지역임. 세 번째 지역은 텐진의 빈하이신구 등 환보하이만 지역을 말함.

**중국 동북지역 개발에 따른 물류협력 가능성과 진출 전략에  
관한 연구(김형근)·229**

중대한 문제에 관하여 2020년까지 계획하여 장기적이고 지속 가능한 효과를 견비하였다.

표 1. 2009년 동북 3성 주요 경제지표

GDP ( 억 위안)	총량	30779.3	고 정 자 산 투자 ( 억 위안)	총량	24856.6	대 외 교역 ( 억 달러)	908.9
	랴오닝성	15212.5		랴오닝성	12292.6		629.2
	지린성	7278.8		지린성	7535.2		117.5
	헤이룽장성	8288.0		헤이룽장성	5028.8		162.2
인구 (만)	총 인구	10821.6	면적 ( 만 km <sup>2</sup> )	총 인구	78.73	실 제 이 용 외자 ( 억 달러)	189.4
	랴오닝성	4256		랴오닝성	14.53		154.4
	지린성	2739.6		지린성	19.05		11.4
	헤이룽장성	3826		헤이룽장성	45.15		23.6

자료 : 『2010년 중국통계연감』에 근거하여 작성

2003년부터 2010년까지의 발전시기에 동북지역은 GDP 성장률, 대외교역 증가율, 고정자산투자 모두 전국 평균보다 높고, 해외투자가 급격하게 증가하는 견실한 성장세를 보였다. 특히 2010년 상반기 글로벌 금융위기의 충격이 완전히 가시지 않은 상황에서 동북지역은 GDP, 대외교역규모, 외자유치와 해외투자 등에서 2003년 대비 장족의 발전을 이루었으며 빠른 성장속도에 사람들의 이목을 집중시키고 있다(표 1와 표 2 참고).

표 2. 2010년 1~6월 중국과 동북 3성 경제지표 비교

항 목	단위	중국	동북 3성 (1~5월)
GDP성장률	%	11.1	11.9(1~3월)
규모공업 증가치	%	11.0	18.5

고정자산투자 성장률	%	25.0	25.9
사회소비품소매판매 총액 성장률	%	18.2	18.2
소비자물가지수	%	2.6	2.5
수출입총액	억 달러	13549	354
수출 성장률	%	35.2	33.2
수입 성장률	%	52.7	57.5
외국인직접투자액(실행액 기준)	%	N/A	14.3
총 외환보유액	억 달러	24470.8	N/A

자료 : 중국 상무부와 동북 3성 통계자료에 근거하여 작성

2009년 국무원 정부업무보고에서 2010년과 향후 동북진흥 등 구(旧)공업기지의 중점사항을 재차 명확히 하였고 지속적인 개혁 심화와 개방 확대, 적극적인 산업구조조정 추진, 기초인프라 건설 강화, 자원형 도시의 지속가능발전 추진, 생태환경보호와 민생안정, 구공업기지 진흥에 대한 협력지도 강화 등 여섯 가지 목표를 제시하였다. 그리고 중국과 러시아의 협력계획 구체화, 변방지역의 기초 인프라건설 강화, 대규모 지역협력 프로젝트 실행, 중·러 지역협력 발전기금 설립, 랴오닝성 연해경제벨트와 창지투 개발개방선도구 건설의 추진, 헤이룽장성과 명동(孟东)지역의 국경개방벨트 건설 추진 등에 관한 규정을 명확히 하였다. 특히 중국정부가 동북지역의 국가전략과 정책에 대한 지원을 강화한 것을 눈여겨볼 만하다. 2009년과 2010년 랴오닝성 연해경제벨트, 중국 투먼장(图门江)개발계획개요, 대선양(大沈阳)경제권, 쑤이펀허(绥芬河)종합보세구 등 국가전략과 국가급 종합보세구를 연이어 승인하면서 동북지역의 국가급(国家级) 전략지역은 모두 3개가 되었다. 또한 국가급 종합보세구가 기존의 다롄(大连), 선양과 함께 헤이룽장의 중국과 러시아 변경지역으로 확대되어 3개로 증가하면서 동북진흥이 지속적으로 발표되는 국가 관련 정책의 강력한 실행 의지를 엿볼 수 있다.

## 2) 동북진흥전략 채택 배경

중국의 동북진흥계획은 지난 2002년부터 추진되기 시작하였다. 후진 타오 체제가 출범한 2002년 중국공산당 제16차 당 대회에서 동북지역의 노후된 공업기지를 새롭게 정비, 발전시켜야 한다는 방침을 정하고, 동북지역경제의 체제개혁 및 산업발전계획을 국가의 주요 발전전략으로 설정하였다. 또한 2003년에는 원자바오 총리가 3차례에 걸쳐 동북지역의 노후화된 중공업기지를 현대화하고 개혁하는 것이 중국경제 발전의 전략적 과제를 분명히 하였다.

이와 같은 중국 정부의 '동북진흥'정책으로 랴오닝성, 지린성 및 헤이룽장성 등 소위 동북3성 지역이 중국경제발전의 새로운 중심지로 부상하고 있다. 이러한 동북지역의 경제발전은 지리적으로 인접해 있고 동지역과 오랫동안 경제협력을 실시해 온 북한에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다. 실제 동북지역의 개발 프로젝트가 발표, 추진된 이후 북한의 접경지역과의 연계개발 가능성이 제기되고 있으며, 경제발전에만 원, 부자재의 공급에 의한 교역확대 및 중국 기업의 대북투자 활성화가 나타나고 있다. 또한, 동북지역의 시장경제화가 확산되고 경제발전의 성과가 나타나게 될 경우, 북한체제의 개혁과 대외개방에도 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망될 뿐만 아니라 우리나라와 일본 경제에도 긍정적인 영향을 미칠 전망이다.

중국의 지형은 답과 같은 형상을 띠고 있는데, 그 머리 부분에 해당하는 지역이 동북지역으로, 헤이룽장, 지린, 랴오닝 3개성이 자리 잡고 있다. 이 지역의 면적과 인구는 각각 중국 전체의 8.22%와 8.26%를 차지하며, 북으로는 러시아 및 몽고와 그리고 남으로는 북한과 국경을 맞대고 있다. 이 지역은 계획경제시기에는 중국 중공업의 요람으로 상당한 경제적 비중을 차지했지만, 시장경제로의 전환과정에서 낙후되고 경제, 사회적으로 많은 문제를 안고 있는 지역이 되었다.

동북지역의 경제는 중공업분야에 치중되어 있고 국유기업의 비중이 전국적인 수준에 비해서는 높은 편이지만, 외자기업의 비중은 전국평균보다 낮은 수준을 보이고 있다. 기업 규모별로 보더라도 중공업분야의 영향으로 대형기업의 비중이 매우 높다. 연해지역이 시장경제체제를 도입하여 경공업 분야의 민영기업과 외자기업을 중심으로 일용생필품에서 내구재의 내수 수요와 수출로 성장할 수 있었던 반면, 동북지역은 국가

의 기간산업인 중공업이 대부분이었기 때문에 민영화와 시장경제발전이 상대적으로 더디었다. 중국에서는 동북의 상대적 낙후는 국유비중이 높고 민영화와 시장경제화가 뒤늦은 체제상의 문제와 중공업, 대형기업의 비중이 지나치게 높은 산업구조상의 문제가 중첩되어 있기 때문으로 인식하고 이를 ‘동북현상(东北现象)’이라고 한다.

이와 같은 동북지역의 경제적 낙후와 낮은 경제성장 그리고 이로 인한 정치, 사회적 불안정 등은 중국 지도부가 이 지역에 대한 정책적 관심과 개발정책을 최우선 과제로 제시하게 된 근본적인 원인이라 할 수 있다. 중국의 동북지역 개발 정책 배경을 살펴보면, 우선 중국 정부가 기존의 ‘선부론(先富论)’ 또는 불균형 지역 발전전략에서 지역균형 발전 전략으로 정책을 전환하였다는 점이다. 중국은 1978년 개혁, 개방노선 하에서 부존자원, 인력 및 조건을 갖춘 일부 지역의 우선적 발전을 용인하고 이를 지원하는 ‘선부론’을 채택했으며, 이로 인해 광둥성을 비롯한 동남부 연해지역이 다른 지역에 비해 높은 경제성장과 소득증가 효과를 거두었다. 그러나 ‘점-선-면’으로 이어지는 연해개방의 결과는 동남부연해지역의 경제를 급성장시켰지만, 중서부 내륙 및 동북지역 등과의 심각한 격차현상을 야기시켰고, 이는 최근 수년간 중국의 성장을 가로막는 장애요인이자 정치, 사회적 불안요인으로 작용해왔다. 이를 해소하기 위해 장쩌민 당시 국가주석은 1996년부터 지역 간 격차의 존재를 인정하는 전제하에서 서부와 중부지역의 경제발전을 적극 지원하고 동시에 이들 지역 간의 상호보완을 강조하는 ‘비균형협조(非均衡协调) 발전전략’을 천명하였다. 이후 2002년에 등장한 제4세대 지도자 후진타오 주석은 “농촌과 도시의 발전, 지역의 발전, 경제와 사회의 발전, 국내발전과 대외개방 요구의 통합적인 계획”이라는 ‘과학발전관(科学发展观)’을 제시하면서 보다 적극적으로 지역 간 불균형 발전의 문제를 중앙정부 차원에서 교정하는 ‘지역균형 발전전략’을 주장하게 되었다. 중국 정부는 바로 이러한 맥락에서 기존의 서부개발 정책의 견지와 함께 개혁, 개방 이후 그 낙후의 추세가 가속화되고 있는 동북지역에 대한 대대적인 지원을 위하여 ‘동북진흥’ 전략을 제시하게 되었다.

둘째, 동북개발정책은 중국 정부가 새로운 성장거점 축을 마련하기 위한 전략 하에서 제시되었다. 후진타오를 비롯한 중국의 제4세대 지도

자 그룹은 ‘과학발전관’에 입각한 새로운 성장전략으로서 이른바 ‘신형 공업화’의 노선을 제시하였다. 이는 기존의 노동집약적, 자원소비 지향형, 환경오염 유발형 경제성장방식에서 탈피하여, 보다 기술집약적이고 자원 및 에너지 소비가 적으며 친환경적인 경제성장을 의미한다. 중국 지도부는 바로 이러한 신형공업화 노선을 바탕으로 하여 상대적으로 공업 기반시설이 잘 갖춰져 있고 인적, 자연 자원도 풍부한 동북지역을 기존의 주장(珠江) 삼각주, 창장(长江) 삼각주, 환보하이만(环渤海湾) 지역 등에 이은 중국의 제4대 경제성장 축으로 만들려고 하는 것이다. 셋째로는 정치, 사회적 안정을 도모하기 위한 것이 동북개발정책의 또 다른 핵심배경이라고 할 수 있다. 계획경제 시기부터 국유공업기업이 집중적으로 분포되어 있어 ‘공화국의 만아들’ 또는 ‘중국공업의 요람’으로 불렸던 동북3성 지역은 국유경제 체제의 구조적 특성을 가장 압축적으로 보여주고 있다. 특히 공업 부문에서 중대형 기업의 비중과 소유제 형식에 있어서 국유기업의 비중이 여타 지역에 비해 매우 높다. 이런 배경 하에서 1990년대 들어 부실기업에 대한 구조조정이 본격적으로 진행되면서 기업파산과 실업자 등이 증가하게 되면서 동북지역은 물론 중국 사회 전체의 정치, 사회적 불안정을 초래하게 되었다. 따라서 사회 안정의 유지를 최우선시하고 있는 중국 지도부로서는 동북지역에 대한 새로운 개발계획을 제시하지 않을 수 없게 된 것이다.

### 3) 창지투 개발계획

중국은 두만강 하구와 인접한 라진항을 동북3성이 태평양으로 뻗어 갈 수 있는 경제전략적 요충지로 판단하고 라진항의 이용권 확보 및 개발 → 훈춘-라진-상하이 해상항로 개통 → 투먼-남양-청진항 항로 개척 등을 동시에 병행적으로 추진하고 있다.

2009년 11월 중국 국무원이 정식으로 비준한 ‘창춘-지린-투먼을 개발선도구로 하는 두만강지역합작 개발전망계획(일명 창·지·투 개발계획/长吉图开发计划)’이다. 동 계획은 2020년까지 창춘과 지린, 투먼 일대 3만km<sup>2</sup>를 대단위 산업 및 물류단지로 개발하려는 사업이다. 이 3개 도시를 개발 및 개방의 선도구로 삼아 노후산업기지인 동북3성의 진흥을 추진하는 것이다. 중국은 한걸음 더 나아가 기존에 추진해 온 두만강 구

역의 개발을 새로운 단계로 격상시켜 ‘초(超)국경 경제협력특구’로 개발할 계획을 갖고 있다. 중국 당국은 ‘창·지·투 선도구 개발사업’을 북·중 경협과 연계함은 물론, 이를 포함한 더 광범위한 경협의 추진을 시행하고 있다. 중국은 현재 두만강 유역에서 이뤄지는 중국, 러시아, 몽골 등 관계국 간 변경무역으로는 협력 수요를 만족시킬 수 없기 때문에 초국경 경제협력구를 선택한 것이라고 강조하고 있다. 이어 구체적으로 관련 당사국들이 공동으로 역내 철도와 도로 항구 등을 잇는 교통망을 구축할 것을 제안하고 있다.

중국은 우선 두만강 구역과 지린성의 창춘·지린을 하나로 묶는 ‘일체화 전략’을 통해 개발하려는 전략적인 모습을 보여주고 있다. 창·지·투 선도구를 우선적으로 개발하는 한편, 러시아와 북한의 접경지역인 훈춘(琿春)시를 개방 창구로 삼을 계획이다. 또한 옌지(延吉)-룡징(龍井)-투먼(圖門) 삼각지를 개방의 전진기지로, 창춘과 지린 양대 대도시를 직접적인 배후지로 하여 개발 및 개방의 파급효과가 국내외로 흘러갈 수 있도록 한다는 것이다. 러시아, 북한, 몽골 등 주변국들과의 교통물류협력을 위해 국경지역을 필요에 따라 경제특구형식<sup>3)</sup>으로 지정하여 협력을 강화할 수 있음을 강조하고 있다.

이와 같은 계획에 따라 중국 국무원은 이미 지난 2005년 작성한 「동북3성 진흥계획」 제24조에서 “대북한 도로, 항만, 산업지구 일체화 건설을 촉진하고, 대외협력 프로젝트를 실시한다”라는 내용을 포함시키며, 북한·중국 국경지역 내 교통, 운수, 인프라 현대화 등에 대한 자금지원 의사를 표명한 바 있다. 북·중 접경지역의 도로, 항만, 인프라 일체화 계획을 「동북3성 진흥계획」의 주요 요소로 포함시키면서 북한 북부지역의 광산과 라진항 개발의 연계를 시사하고 있는 것이다.

표 3. 창·지·투 개발개방 선도구 현황

구분	주요내용
대상지역	창춘시, 지린성 일부, 옌변조선족자치주 등 7만3,000km <sup>2</sup> (창춘-지린-투먼을 잇는 중국 동북지역 신경제벨트)

3) 경제합작구, 수출가공구, 수출입자원가공구, 변경무역지구 등



**중국 동북지역 개발에 따른 물류협력 가능성과 진출 전략에  
관한 연구(김형근)·235**

발 전 목 표	1 단 계 (~2010)	훈춘-투먼 고속도로 등 기반조성작업, GDP 4,890억 위안
	2 단 계 (~2012)	북·러 각각의 항구 인프라 건설, 중·몽 대통로 건설, GDP 7,200억 위안
	3 단 계 (~2015)	창지투 국제산업협력단지 조성, 몽골-일본을 잇는 운송루트 개발, GDP 1조 2,000억 위안
	4 단 계 (~2020)	경제 우위 산업체계 구축, 동북지역 성장 엔진으로 부상, GDP 1조 9,000억 위안

자료 : 중국 국무원 웹사이트 정리

지린성 정부는 창춘(长春)-지린(吉林)-투먼(图门) 일대를 동북아 물류 거점으로 육성하기 위한 창·지·투 개발의 성공 열쇠가 북한의 라진항이나 청진항을 통한 동해 진출이라고 판단하고, 이들 항구들에 대한 사용권 확보에 주력해 왔다. 이는 창·지·투 개방 선도구가 동북아 물류 핵심 기지가 되기 위한 관건은 동해로 진출할 수 있는 뱃길 확보 여부가 무엇보다 중요한 것임을 인식한 결과라고 할 수 있다. 이를 위해 중국 정부는 2009년 10월 원자바오 총리의 방북을 통해 북한을 강하게 설득한 것으로 관측된다. 이에 북한도 라진항 개방을 통해 화답했던 것으로 여겨진다.

중국은 라진항을 단순한 해상 통로 확보 차원이 아닌 북·중 경제협력이라는 큰 틀에서 접근하고 있다. 이는 중국이 두만강유역의 동해 진출만 노린 것이 아니라 북한과의 폭넓은 경제협력을 통해 동북아시아권의 물류 주도권을 잡으려는 의도에서 비롯된 것으로 풀이된다. 실질적으로 창·지·투 개발계획에는 적절한 시기에 국경을 넘는 교통운수프로젝트 합작건설을 시작하여 동북지역 동부변경철로(东北地区东部边境铁路)와 고속도로를 개통하고 점차 중국 동북지역의 새로운 국제통로를 만든다는 구상이 포함되어 있다. 또한 중몽대통로(中蒙大通道)로 불리는 중국-몽고 간 대륙횡단철로의 건설도 포함하고 있다.

현재 중국 지린성은 라진항 개발뿐만 아니라 라진항이나 청진항과의

접근성을 높이기 위해 두만강유역의 대북 무역통상구인 취안허(圈河), 산허(三合), 투먼(圖門) 등과 북한 변경지역을 잇는 다리 보수공사를 비롯해 투먼-청진 간 노후 철도 보수, 난핑(南坪)-북한 무산 간 철도와 투먼-라진항 철도 건설도 추진 중인 것으로 알려지고 있다.

#### 4. 중국 동북지역 물류네트워크 구축 가능성

본 장에서는 중국 동북지역 개발에 따른 새로운 물류네트워크 형성 내용과 향로를 탐구해 봄으로써 향후 우리나라 항구와의 물류협력 가능성 및 우리기업의 진출 방향에 대해 기술하였다.

##### 1) 훈춘-라진-상하이/칭다오 해상 항로

훈춘~라진~상하이 해상항로는 2010년 7월 29일 개통되었다. 중국 국가 해관총서는 연변(延邊)조선족자치주 훈춘(琿春)~북한 라진항~상하이를 잇는 석탄수송 해상 항로의 개설을 2010년 5월 승인하였다. 이 계획에 따르면 라진항 이용권을 확보한 중국 창리(創利)그룹이 라진항을 이용한 첫 본격적인 해상 운송이 된다. 그동안 러시아와 북한에 가로막혀 동해 진출이 불가능했던 중국 동북지역의 물자가 라진항을 이용, 남방으로 운송되는 첫 사례가 된 것이다. 이에 따라 헤이룽장(黑龍江)과 지린(吉林) 등 중국 동북의 풍부한 지하자원과 곡물이 중국 남방 지역이나 동북아시아 국가 등으로 진출할 길이 열리게 되었다. 본 항로는 2010년 3월 착공한 훈춘~북한 원정리 간 두만강 다리 보수 공사가 마무리(2010.6)됨으로써 가능할 수 있었다.

본 항로가 정상적으로 이용되면 연간 150만 톤에 달하는 동북 3성 지역의 물자가 라진항을 거쳐 남방으로 수송될 수 있을 것으로 보인다. 특히, 훈춘지역의 석탄을 중국 남방지역으로 수송하는 것에 필수적이다. 훈춘지역은 해마다 700만 톤의 석탄이 생산되고 있으나, 자체 전력을 위한 수요는 400만 톤에 지나지 않는다. 나머지 300만 톤 중 150만 톤 정도가 석탄 수요가 있는 남방 지역에 보내야 할 형편이다. 그러나 선양 이남의 지역에 철로 수송량이 크게 늘어 수송에 많은 시간(14일

정도)이 소요되는 문제점이 있다. 따라서 라진항을 통한 상하이로의 수송은 주요 대안 가운데 하나로 간주된다. 중국은 향후 화물 수요가 발생할 때마다 라진항에서 배를 띄울 계획을 갖고 있다. 그러나 지난 2010년 5월 훈춘~라진~상하이 해상항로가 승인되었음에도 불구하고, 고속도로 건설과 통행료 징수 등을 놓고 북한과 갈등을 빚기도 했다. 그러다가 2010년 8월 초 중국 상무부 인사 30여 명으로 구성된 대표단이 라진항을 방문, 현지 시설들을 둘러보고 라진항을 조기에 개항하는 문제를 북한과 협의한 바 있다.

한편, 2010년 9월 2일 훈춘 중롄(中聯)해운공사, 라진·선봉시, 라진항, 라진·선봉대외운수회사는 제6회 동북아무역박람회가 열리는 중국 창춘(長春)에서 만나 라진항에서 컨테이너 운송선을 공동 운항기로 합의하고 협약서에 서명하였다. 중롄과 라·선시는 우선 라진~칭다오(靑島)를 운항하는 컨테이너선을 운항기로 했으며, 한반도 정세가 호전되면 우리나라와 일본 운항 노선도 가동할 계획이다. 「훈춘중롄해운공사」는 라진에 자회사를 설립, 라·선시와 공동으로 4척의 화물선을 이용해 북한 내 해상 운송 사업을 펼쳐왔으며, 훈춘시로부터 훈춘~라진 통로를 이용한 해상 운송 사업을 승인받은 바 있다. 중롄은 라·선시와 합작해 중국 동북지역의 물류를 북한 내 도로와 철도를 이용, 라진으로 수송한 뒤 해상 항로를 통해 중국 남방이나 해외로 운송할 계획을 갖고 있다. 중롄 측은 2010까지 라진항에서 출발하는 해상 항로가 개통될 것으로 전망한 바 있다. 중롄이 라진항 해상 항로를 개척함에 따라 라진항을 기점으로 하는 해상항로를 운항하는 중국 기업은 2개로 늘게 됐다. 그러나 2011년말까지 훈춘에서 상하이로의 해상항로 수송은 아직 이루어지지 않고 있는데, 수송 대상 주요 화물인 석탄이 해상 수송에 요구되는 환경 규정을 지키지 못하고 있는 때문인 것으로 알려지고 있다.

## 2) 투먼~남양~청진항 항로

「옌뎬하이화(延邊海華)무역공사」가 북한 당국으로부터 청진항 부두 사용권을 확보한 것으로 알려지고 있다. 중국이 라진항에 이어 청진항을 확보한 것은 훈춘(琿春) 경제특구 건설을 시작으로 러시아와 북한을 상대로 중국이 18년간 추진해 온 ‘초국경(跨境)경제(국경을 넘어서는 경제

활동)' 구상이 실현됐음을 의미한다. 투먼 통상구에서 북한의 남양을 거쳐 청진항으로 가는 화물철도수송에 대해서도 북한 철도성과 합의를 마친 것으로 전해지고 있다. 「옌벤하이화공사」는 2010년 11월 시험운행을 시작으로 12월부터 청진항에서 부산을 오가는 컨테이너선을 정식 운행할 계획이다. 투먼~청진 철도의 운영을 맡고 있는 공사는 이 프로젝트에 2천만 위안을 투입한 것으로 알려지고 있다. 이와 같은 청진항 항로 개척에 따라 투먼과 청진을 통한 중국의 대외 무역도 활기를 띠게 될 수 있을 것으로 전망되고 있다. 현재 「옌벤하이화공사」는 중국의 3개 물류업체와 해상 운송계약까지 마친 것으로 알려지고 있으며 곧 남방지역 화물운송에도 나서게 될 것으로 전망하고 있다. 또한 투먼~청진 간 철도 수송에 사용될 50량의 화물열차를 이미 북한에 보낸 데 이어 150량을 추가로 제작 중이다.

한편, 투먼 통상구에서 북한의 남양을 거쳐 청진항으로 가는 화물의 철도수송과 관련, 중국 정부가 투먼시에서 청진항까지 약 170km에 걸친 철도 보수에 드는 비용은 차관형태로 북한에 지원하기로 한 것으로 알려지고 있다.

### 3) 국제해상항로 개척

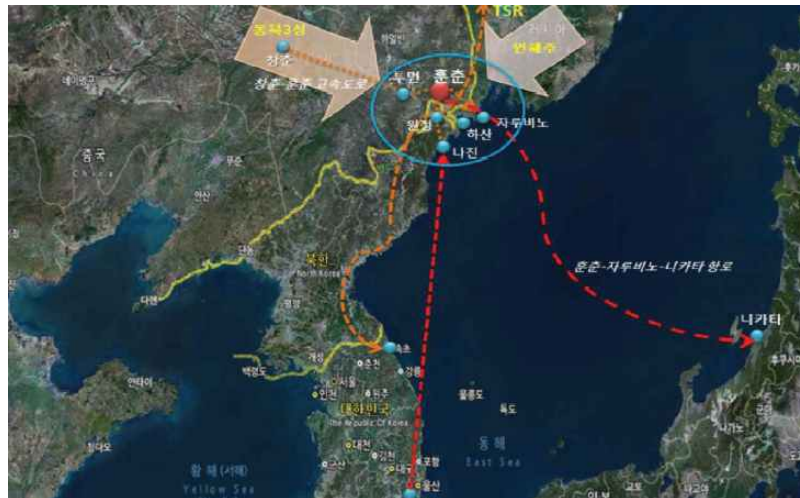
중국이 라진항 사용권 확보, 훈춘~라진~상하이 해상 항로 개통, 투먼~남양~청진~부산 항로 개척 등에서 가시적인 성과를 보임에 따라 동북 3성 지방정부들은 품질이 우수한 석탄, 곡물자원들을 동해를 거쳐 상하이(上海) 등지로 운송할 수 있을 뿐만 아니라 우리나라, 일본, 미국 등 태평양 지역 국가로의 수출도 가능하게 되었다.

라진항을 거점으로 하는 해상항로 개설 이전, 중국은 러시아 항구를 통한 동해 해상항로 개척도 적극 추진해 왔다. 훈춘 세관에서 러시아 자루비노항까지의 71km를 도로·철도로 이동한 뒤, 동해 뱃길로 나갈 수 있게 하는 것이다. 그 결과 2000년 훈춘~러시아 자루비노~속초 간 해륙 교통로가 개통된 바 있다. 그러나 이 교통로는 중국을 견제하는 러시아의 소극적인 태도와 높은 통관비용이 문제점으로 지적되었다. 기업인들에게 자루비노항을 거쳐 훈춘으로 들어갈 때 1인당 25만원(우리나라) 상당의 뱃삿 외에 12만 5천원의 통관세를 물어야 했다. 게다가

중국 동북지역 개발에 따른 물류협력 가능성과 진출 전략에  
관한 연구(김형근)·239

러시아 세관의 고압적인 자세도 훈춘~자루비노항 노선 발전의 장애요인으로 작용하였다. 이와 같은 상황은 현재까지도 바뀌지 않고 있는 실정이다. 따라서 중국은 라진항을 통한 동해로의 진출에 더 주력해 온 것으로 판단된다.

그림 3. 중국 동북지역의 국제해상 개척 가능 항로



자료 : 구글어스, 필자 작성

## 5. 향후 협력가능 물류 비즈니스 모델 구상

### 1) 항만연계 국제물류모델

항만연계 국제물류모델은 비즈니스 경쟁력 확보를 위해 동해 출해구 항만을 확보하는 행동이 전략적으로 필요하다. 중국 동북 3성에서 국내 물류기업이 중국 물류기업을 넘어서 비즈니스에 성공하기 위해서는 부산항 또는 포항항과 연계할 수 있는 항로 확보나 역내 해운과 연계할 수 있는 국제물류 루트 확보가 필요하다. 이는 러시아 및 중국기업을 활용한 라진항 항만 확보를 통한 중국 동북 3성의 국제물류 네트워크 역할을 수행할 수 있는 모델로 판단된다. 창지투 지역에서 국내 물류기

업들이 경쟁력 확보를 위해서는 무단장(牡丹江)-쑤이펀허(绥芬河)<sup>4)</sup>-나호드카/보스토치니/블라디보스톡, 훈춘-장영자-크라스키노-자루비노/포시에트 항만 운영이나 배후물류시설에 거점을 마련해야 경쟁력을 확보할 수 있을 것이다. 특히, 출해구 항만 확보를 위해서는 러시아에서 항만개발 또는 운영을 위한 한·러 합작법인, 중국에서는 물량 창출을 위한 한·중 합작법인 설립이 먼저 수행되어야 한다.

그림 4. 항만연계 국제물류 비즈니스 모델 예시



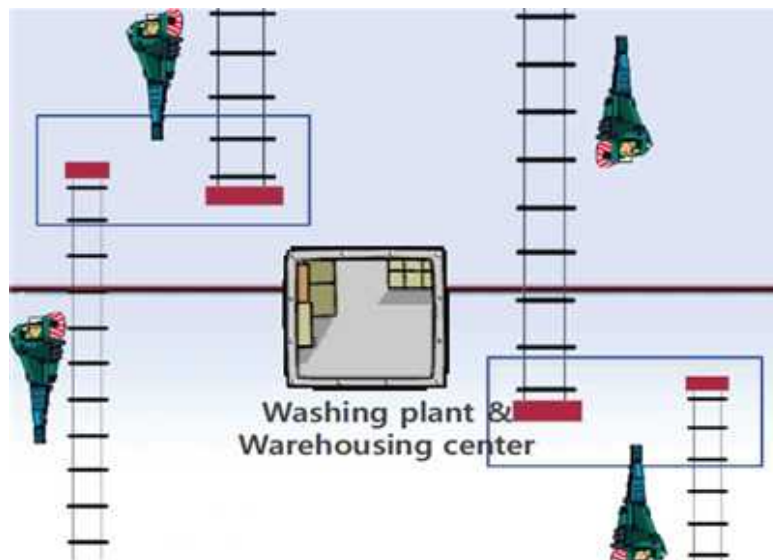
## 2) 자원연계 국제물류모델

자원연계형 국제 물류비즈니스 모델이 성공하려면 TMGR(Trans Mongolian Railway)과 연계한 자원물류거점 확보 전략이 선행되어야 한다. 몽골, 헤이룽장성, 러시아 극동지역의 풍부한 석탄, 철광석 자원과 연계한 자원물류거점을 선점해야 한다는 것이다. 이 국제물류모델은 중국 동북 3성을 출발하여 유럽까지 연결되는 장거리 운송서비스로써

4) 중국과 러시아 국경지역

단시간내에 실현될 수 있는 모델이라 판단된다. 단, 이 모델은 거점 확보는 물론 큰 규모의 초기 설비 투자 비용이 수반되어야 하는 점이 부담으로 작용하며, 중국 만저우리(满洲里)<sup>5)</sup>, 쑤이퉁허(绥芬河), 단둥에 광물개발기업과 연계하여 광물자원 운송, 가공 등이 가능한 물류거점 확보를 통해서 실현 가능하다. 물류비 절감 및 물류서비스 증대를 통한 부가가치 창출을 위해서 철도, 도로 연결거점에 washing plant & Warehousing center 건설을 추진해 보는 것도 해당지역에 효과적으로 진출하는 방식이 될 것으로 판단된다.

그림 5. 자원연계 국제물류 비즈니스 모델 예시



### 3) 시장맞춤형 물류거점 확보 모델

시장맞춤형 물류거점 확보 모델은 진출을 희망하는 지역내 화물 집적과 배송을 위해 현지 수요분석을 통한 적절한 물류거점을 확보하는 전

5) 중국과 몽골의 국경지역, 향후에는 아얼산(阿爾山) 지역도 고려해 볼 만함.

략적 움직이 선행되어야 한다. 단순히 현지 진출을 위한 물류거점 확보보다 지역 수요, 성공 가능성과 시장 특성을 고려한 물류거점 확보가 필요하다. 2009년을 기준으로 동북 3성의 보세 물동량은 6,856만톤이었으며, 2012년에는 9,605만톤으로 증가할 것으로 예상된다.<sup>6)</sup>

현재의 랴오닝성 기준으로는 정부의 비준 가능성, 수익성, 물류 수요 등을 고려할 때 종합보세창고 확보가 좋을 것으로 예상된다. 그러나, 지린성, 헤이룽장성의 경우는 시장 조사가 추가적으로 더 필요하다고 판단된다.

표 4. 물류형태별 비교

물류형태	비준기관	경영기능	비 고
보세창고	省 정부	수입관세 면제 + 단순가공	
수출검관 창고	省 정부	수출시 증치세 환 급 + 단순가공	
종합보세 창고	省 정부	보세창고 + 수출검관창고	보세물류센 터 A형과 거의 동일함. 단, 교 차저장 불가능
보세물류 중심 A형	중앙정부 (세관총국)	보세창고 + 수출검관창고	단일 물류기 업이 독자적인 운영 가능
보세물류 중심 B형	중앙정부 (세관총국)	보세창고 + 수출검관창고	2개 이상 물 류기업이 공동 운영
보세물류원 구	중앙정부 (세관총국)	보세창고 + 수출검관창고	다수 물류기 업이 입주한 대

6) 동 자료는 현지에 기 진출한 우리나라 S사의 내부자료로써 추정치임.



**중국 동북지역 개발에 따른 물류협력 가능성과 진출 전략에  
관한 연구(김형근)·243**

		+ 상품전시/상품 검측 및 수리	규모 단지
보세항구	중앙정부 (국무원)	보세창고 + 수출검관창고 + 상품전시/상품 검측 및 수리	다수 제조기 업 및 물류기업 이 입주한 대규 모 단지

자료 : 국무원 산하 ‘세관총국’ 규정인 ‘세관총국습’에 의거하여 작성

**4) 창지투 지역 외 국제물류 진출 모델**

중국 동북지역 국제물류 루트 대안으로 단둥항 및 배후단지 진출을 동시에 검토하여 중국 물류시장에 접근하는 것도 하나의 방법이다. 향후 개발 예정인 단둥항 개발이나 배후단지 개발 참여도 가능하다. 단둥항은 단둥국제항운유한공사 소유로 면적은 약 500만㎡이며, 2010년 처리 물동량은 5천만톤을 초과하였다. 수심 9m의 18개 기존 선석을 2015년까지 2배로 확장할 계획을 가지고 있다. 이 건설 프로젝트에 우리기업들의 선제적으로 참여하여 안정적인 중국진출 교두보를 확보하는 것도 좋은 대안이 될 수 있을 것으로 판단된다. 현재 이 프로젝트는 몽골 정부와 협의를 통해 대규모 자원수출 기지로 구축될 계획이며 현재 진행 중이다.

**결론 : 동북 3성 물류산업 진출전략**

중국 동북 3성에 안정적으로 자리매김하기 위해서는 현재의 시장 상황만을 보고 진출하는 것은 바람직하지 않다. 중국이라는 국가의 정치적, 사회적 문제점과 그에 따른 리스트 요인도 함께 인식하고 신중한 판단과 단계적인 진출이 필요하다.

창지투 개발개방 계획에 발맞춰 개발이 집중적으로 이루어지고 있는 훈춘, 투먼 등의 접경지역에 주목할 필요가 있으며, 외국인투자 인센티

브 및 물동량 확보 등이 용이함을 고려하여 접경지역에 우선 진출하는 것이 바람직하다. 이 지역에서의 진출은 법인설립, 영업망 확충, 물류센터 확보, 출해구 항만연계 등을 모두 고려하여 추진해야 할 것이다. 사업의 성과를 지켜본 후 지린성, 랴오닝성, 헤이룽장성 등 여타지역으로 확대 진출하는 것이 바람직하다.

화주기업과 함께 진출하는 것도 보다 안정성을 높일 수 있을 것으로 예상된다. 창지투 지역은 제조업 위주의 2차 산업이 집중된 지역이므로, 국내 제조업체, 자원개발기업, 프로젝트 수행기업과의 컨소시엄 또는 협약을 통한 동반진출이 초기 정착에 도움이 될 것이다.

중국 현지 파트너와의 협력을 통한 북한 지역 연계 진출도 검토해 볼 수 있다. 창지투 지역의 경제 부흥 및 두만강 유역의 다국간 무역확대에 대비하고 접경지역을 넘어선 초광역 비즈니스를 위해서는 반드시 북한을 활용한 비즈니스 모델 구축이 필요하다. 북·중 관계를 활용하여, 지린성 정부 및 민간기업과의 협력을 통해 북한 지역 연계 진출을 타진해 볼만하다. 북한의 라진항 개발 및 접경지역 도로·철도 개보수 등 물류인프라 구축사업에도 적극적으로 참여하려는 의지를 보일 때 이 비즈니스 모델이 빛을 볼 수 있을 것으로 예상된다.

마지막으로 현지에서 원만히 정착하기 위한 전략으로 현지 진출 우리기업, 중국기업 및 외국계기업에게 다양한 물류서비스 지원관계 구축이 필요하다. 중국 동북 3성에 6,949개<sup>7)</sup>의 우리기업이 진출해 있어 이들 기업과 연계를 통한 초기 비즈니스 모델 확보가 필요하다. 일본의 대표적 유통기업인 이토츠키(伊藤忠)상사는 중·일 국교가 정상화된 1972년 직후 실크 섬유 수출입을 중심으로 일본상사기업으로는 처음으로 중국에 진출하였다. 진출 초기 창고 설치를 시작으로 토지와 차량 구입 등의 거액을 투자하였다. 당시 언제 이익이 발생할지 모르는 불확실한 상황 속에서 중국 시장에 대한 장기적인 관점에서 사업을 구상하여 공격적인 경영을 실행하였다. 중국시장에 대한 이해도를 높인 후 중국의 최대 식품가공회사인 캉스푸의 자회사에 출자하여 물류자회사를 설립하였다. 캉스푸의 물량 대부분(90% 이상)을 담당하면서 중국 물류시장에서 돌

7) 2010년 기준, 한국수출입은행 통계자료, 우리기업의 중국진출 전체대비 11.3%에 해당.

품을 일으키기 시작했다. 안정적인 물동량 확보를 바탕으로 캉스푸 이외 상품으로 업무범위를 넓혀 현재는 캉스푸 물량을 유지한 채 이외 상품의 비율이 전체 처리량의 60%를 상회하고 있다. 상하이, 베이징(화북), 정저우(화남), 청두(서부), 선양(동북) 등 5개 권역에 법인을 설립하여 전국적인 서비스망을 구축하며, 중국에 진출한 외국 물류기업의 대표적인 성공사례로 꼽힌다. 우리는 이 케이스에 주목할 필요가 있다. 기 진출한 국내기업 뿐만 아니라 현지 그리고 기타 외국계 화주와 비즈니스를 지속적으로 넓혀가는 것만이 성공적으로 중국시장에서 뿌리내릴 수 있는 것이다.

#### <參考文獻>

- 국무원진흥동북판공실, 《동북지역진흥규획》, 중국: 국무원판공실, 2007.
- 김용웅·차미숙·강현수, 『新 지역발전론』, 한울, 28~34.(2009)
- 김원배·이성수·조명철·홍익표·정승호·박현정(2006), 『중국 동북3성개발이 북·중 접경지역 산업 및 기반시설개발에 미치는 영향분석』, 국토연구원, pp.84-88.
- 남기훈, 『남북협력개발 방향 모색을 위한 북·중·러 접경지역 실태 연구』, 2009, pp.34-45.
- 다즈강(笄志刚), 『동북진흥 점진적 성과 획득』, 「흑룡강역사지」, 2008.
- 동북삼성사회과학원, 「2008년 동북지역발전보고서」, 2009.
- 동북삼성사회과학원, 「2009년 동북지역발전보고서」, 2010.
- 랴오닝성정부, 「랴오닝성 2010년 국민경제사회발전통계공보」, 2011.
- 박동훈, 「두만강지역개발과 국제협력」, 2010. p.191, p.204.
- 수도과학결책연구회, <선양경제구일체화는 토지문제로부터 착수해야>, 「영도결책신식(领导决策信息)」, 2010, 제18호
- 이시연, 「중국 지역발전전략의 특징 연구」, 2007. p.17.
- 이정우 등, 「동북노후공업기지진흥론」, 2007.
- 임려수, 중국 동북3성과 한반도간 경제협력에 관한 연구", 2008. pp.58-61.

- 임수호, 「북중 경제 밀착의 배경과 시사점」, 삼성경제연구소, Issue Paper 2010.10.1, p.16.
- 조명철, 김지연, “GTI(Greater Tumen Initiative)의 추진동향과 국제협력 방안: 연구자료 10-16”, KIEP, 서울. 2010.12.27
- 지린성정부, 「지린성2010년국민경제사회발전통계공보」, 2011.
- 최우길, “중국 동북진흥과 창지투선도구 개발계획: 그 내용과 국제 정치적 함의”, 2010. p35, p49.
- 헤이룽장성, 「2010년 중국-동북아국가연감」, 2010.
- 中國統計出版社, 『吉林統計年鑒』, 2009.
- 中國統計出版社, 『中國統計年鑒』, 2010.
- 『長吉圖開發開放專題報導』:開展東北亞國際經濟合作需注重的四個方面
- 徐揚, “東北經濟振興與綜合交通網建設”, 『經濟參考報』, 2006.
- 張新穎, “振興東北老工業基地三省經濟發展戰略比較及其啟示”, 『城市經濟, 區域經濟』, 人民大學, 2004.
- 金鳳君·張平宇, 『東北地區振興與可持續發展研究』,商務印書館, 2006.
- 馬靜·鄭晶, 『FDI、區域經濟一體化與區域經濟增長』, 中國經濟出版社, 2009.
- 朴承憲·金強一, 『東北振興與東北亞區域經濟合作』, 延邊大學出版社, 2006.
- 王洛林·魏后凱, 『東北地區經濟振興戰略與政策』, 社會科學文獻出版社, 2005.
- 中華人民共和國海關網 (<http://www.customs.gov.cn>)
- 新華通訊社, 新華網 (<http://www.xinhua.org>)
- 中國經濟信息網 (<http://cei.gov.cn>)
- 中華人民共和國國家發展和改革委員會信息網 (<http://www.sdpc.gov.cn>)
- 中華人民共和國國務院發展發展研究中心信息網 (<http://www.drc.gov.cn>)
- 中國統計信息網 (<http://www.stats.gov.cn>)
- 哈大齊工業走廊核心示範區(<http://hdqpark.com>)
- 黑龍江省人民政府  
(<http://www.hlj.gov.cn/wjfg/system/2007/08/17/000142558.shtml>)

〈中文提要〉

对于中国东北地区开发开放物流合作  
及我国企业进军战略研究

金亨根

全球化时代的东北振兴不仅具有重要的中国国内经济发展意义, 还有重大的国际和地区战略意义, “韩中”双边物流合作, 对于从东北振兴迈向东北亚大同, 具有举足轻重的作用。自上个世纪90年代以来, 朝核问题成为影响东北亚和平稳定的主要因素, 在六方会谈框架下, 韩中双方在维护朝鲜半岛以及东北亚局势的稳定方面积累了合作的经验, 两国的经济联系也日益密切。在2008年金融危机背景下, 韩中经济均受到不同程度的冲击, 中国需要通过拉动内需防止经济发展势头中断, 韩国和中国也需要寻找新的增长空间, 而东北振兴计划能够为解决上述矛盾找到出路。中国东部跨越、中部崛起、西部开发都离不开东西和谐、南北合作。“韩中”在振兴东北问题上的物流合作如果奏效, 有利于吸引更多的国际资本流向该地区, 而且韩国企业在安定进军该市场, 从而为该地区的稳定繁荣打下进一步的基础, 为通向东北亚大同创造必要的条件。

**關鍵詞** : 东北振兴    物流合作    东部跨越    企业进军战略  
东西和谐    南北合作

투 고 일 : 2012.2.26
심 사 일 : 2012.3.10~4.15
게재확정일 : 2012.4.20