

중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점

현상백 · 이현태 · 최장호 · 이정균 · 이효진 · 오윤미



경제·인문사회연구회 협동연구 총서
“주변국의 국경안보와 한반도 통일환경”

1. 협동연구총서 시리즈

협동연구총서 일련번호	연구보고서명	연구기관
18-45-01	국경 협력의 가능성과 미래	통일연구원
18-45-02	북한과 주변국의 국경안보	통일연구원
18-45-03	중국 초국경 경제협력연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점	대외경제정책연구원

2. 참여연구진

연구기관		연구책임자	참여연구진
주관 연구 기관	통일연구원	이기태 부연구위원 (총괄책임자)	현승수 기획조정실장 성기영 연구위원 김수경 부연구위원 나용우 부연구위원
			김신규 교수(서강대학교) 주재우 교수(경희대학교) 장세호 부연구위원 (국가안보전략연구원) 송영훈 교수(강원대학교)
협력 연구 기관	대외경제정 책연구원	현상백 부연구위원	이현태 부연구위원 최장호 부연구위원 이정균 전문연구원 이효진 연구원 오윤미 연구원

중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점

총괄책임자: 이기태 (통일연구원 부연구위원)
연구책임자: 현상백 (대외경제정책연구원 부연구위원)
공동연구자: 이현태 (대외경제정책연구원 부연구위원)
최장호 (대외경제정책연구원 부연구위원)
이정균 (대외경제정책연구원 전문연구원)
이효진 (대외경제정책연구원 연구원)
오윤미 (대외경제정책연구원 연구원)

연구지원: 권혜진 (통일연구원 전문연구원)



중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점

경제·인문사회연구회 협동연구 총서 18-45-03
주변국의 국경안보와 한반도 통일환경(2/3년차)

KINU 연구총서 18-06


발행일 2018년 12월 28일
저자 현상백, 이현태, 최장호, 이정균, 이효진, 오윤미
발행인 김연철
발행처 통일연구원
편집인 국제협력연구실
등록 제2-02361호 (97.4.23)
주소 (06578) 서울시 서초구 반포대로 217 통일연구원
전화 (대표) 02-2023-8000
(FAX) 02-2023-8296
홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>
기획·디자인 (주)계문사(02-725-5216)
인쇄처 (주)아미고디자인(02-517-5043)
ISBN 978-89-8479-947-9 93340
가격 12,000원

© 통일연구원, 2018

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.
(구입문의)정부간행물판매센터: 매장(02-734-6818), 사무실(02-394-0337)

중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점

※ 본 보고서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며,
당 연구원의 공식적인 의견을 반영하는 것이 아님을 밝힙니다.



차 례

요약	13
I. 서론	21
1. 연구의 배경 및 목적	23
2. 연구의 범위 및 구성	29
II. 중국 변경지역 경제·무역 발전 현황 및 정책	33
1. 중국 변경지역 경제·무역 발전 현황	35
2. 중국 정부의 변경지역 경제·무역 발전 정책	75
III. 중국-인접국 간 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례	103
1. 중국 일대일로 추진 및 초국경 경제협력	105
2. 중국 동북-동북아시아 국가 간 초국경 경제협력	115
3. 중국 서북부-중앙아시아 국가 초국경 경제협력	180
4. 중국 서남부-아세안 국가 간 초국경 경제협력	215

IV. 결론: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점	247
1. 본문 요약 및 결론	249
2. 통일한반도 국경안보에 대한 시사점	253
참고문헌	260
최근 발간자료 안내	269

표 차례

〈표 II-1〉 중국의 변경지역 성(省)·자치구(自治区) 및 인접국	35
〈표 II-2〉 변경지역 성(省) 및 자치구 교역 추이	41
〈표 II-3〉 변경지역 성(省) 및 자치구별 국경무역 추이	42
〈표 II-4〉 헤이룽장성(省)의 수출입 추이	45
〈표 II-5〉 2017년 헤이룽장성의 주요 대상국별 교역 현황	46
〈표 II-6〉 2017년 헤이룽장성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	47
〈표 II-7〉 랴오닝성(省)의 수출입 추이	48
〈표 II-8〉 2017년 랴오닝성의 주요 대상국별 교역 현황	49
〈표 II-9〉 2017년 랴오닝성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	50
〈표 II-10〉 지린성(省)의 수출입 추이	51
〈표 II-11〉 2017년 지린성의 주요 대상국별 교역 현황	52
〈표 II-12〉 2017년 지린성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	53
〈표 II-13〉 네이멍구자치구의 수출입 추이	54
〈표 II-14〉 2017년 네이멍구자치구의 주요 대상국별 교역 현황	55
〈표 II-15〉 2017년 네이멍구자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	56
〈표 II-16〉 신장자치구의 수출입 추이	58
〈표 II-17〉 2017년 신장자치구의 주요 대상국별 교역 현황	58
〈표 II-18〉 2017년 신장자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	59
〈표 II-19〉 간쑤성의 수출입 추이	61
〈표 II-20〉 2017년 간쑤성의 주요 대상국별 교역 현황	61

〈표 II-21〉 2017년 간쑤성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	62
〈표 II-22〉 윈난성의 수출입 추이	63
〈표 II-23〉 2017년 윈난성의 주요 대상국별 교역 현황	64
〈표 II-24〉 2017년 윈난성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	65
〈표 II-25〉 시짱자치구의 수출입 추이	66
〈표 II-26〉 2017년 시짱자치구의 주요 대상국별 교역 현황	67
〈표 II-27〉 2017년 시짱자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목	68
〈표 II-28〉 광시자치구의 수출입 추이	69
〈표 II-29〉 2017년 광시자치구의 주요 대상국별 교역 현황	70
〈표 II-30〉 2017년 광시자치구와 주요국 및 지역 간 수출입 상위 3개 품목	71
〈표 II-31〉 〈변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견〉 주요내용	84
〈표 II-32〉 〈변경지역 및 주민생활 활성화 13.5 계획〉 주요내용	86
〈표 II-33〉 지방정부 〈변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견〉 주요내용	91
〈표 III-1〉 중국 일대일로 추진 전후 변경지역 주요 거점지 및 위상 비교	109
〈표 III-2〉 중국 초국경 경제협력구 조성 현황	111
〈표 III-3〉 중국 국가전략 추진에 따른 시기별 인프라 구축 현황	114
〈표 III-4〉 동북진흥전략 관련 주요 정책 (2003~2016년)	118
〈표 III-5〉 동북진흥전략에서의 지역별 대외개방정책: 국가전략을 중심으로	122
〈표 III-6〉 GTI 분야별 위원회와 사업 내용	130
〈표 III-7〉 GTI 협의체의 구성	130

〈표 Ⅲ-8〉 GTI 회원국의 공공기금 분담과 GDP 규모	132
〈표 Ⅲ-9〉 중국 동북지역 육상 실크로드 추진 계획	137
〈표 Ⅲ-10〉 라오닝성 자유무역구 지역별 육성 계획	146
〈표 Ⅲ-11〉 라오닝성 자유무역구 추진 정책 (6개 분야)	146
〈표 Ⅲ-12〉 일대일로 구상에서의 서북지역의 역할	186
〈표 Ⅲ-13〉 신장위구르자치구 일대일로 추진 계획	189
〈표 Ⅲ-14〉 중국-중앙아시아 주요 인프라 프로젝트 추진 현황	191
〈표 Ⅲ-15〉 호르고스 초국경합작구 국제교류 현황	197
〈표 Ⅲ-16〉 호르고스 초국경합작구 화물량 추세 비교	198
〈표 Ⅲ-17〉 중국의 국제철도 노선	206
〈표 Ⅲ-18〉 중앙아시아와 중국 가스관 건설 및 운영 현황	212
〈표 Ⅲ-19〉 중국 서남지역 일대일로 추진 계획	222
〈표 Ⅲ-20〉 핑샹 종합보세구(초국경합작구) 내 시행 중인 우대정책	229
〈표 Ⅲ-21〉 둥싱-몽카이 초국경 경제협력구 현행 및 시행예정인 우대정책	232
〈표 Ⅳ-1〉 중국 지역별 초국경 경제협력 현황 및 특징 비교	252

그림 차례

〈그림 I-1〉 국경 및 변경지역의 유형 및 변화	24
〈그림 II-1〉 중국의 국경무역 규모 및 비중 추이	38
〈그림 II-2〉 중국 국경무역 증가율변동 추이	39
〈그림 II-3〉 중국 국경무역의 변경지역 성(省) 및 자치구별 비중 추이	44
〈그림 II-4〉 헤이룽장성 변경교역액 및 비중 추이	48
〈그림 II-5〉 랴오닝성 변경교역액 및 비중 추이	51
〈그림 II-6〉 지린성 변경교역액 및 비중 추이	54
〈그림 II-7〉 네이멍구자치구 변경교역액 및 비중 추이	57
〈그림 II-8〉 신장자치구 변경교역액 및 비중 추이	60
〈그림 II-9〉 윈난성 변경교역액 및 비중 추이	66
〈그림 II-10〉 시짱자치구 변경교역액 및 비중 추이	69
〈그림 II-11〉 광시자치구 변경교역액 및 비중 추이	72
〈그림 III-1〉 일대일로의 육상 및 해상 실크로드 노선도	105
〈그림 III-2〉 중국 일대일로 추진과 변경지역 경제협력구 분포도	110
〈그림 III-3〉 중국이 추진하는 일대일로 초국경 인프라 사업	113
〈그림 III-4〉 랴오닝 연해경제벨트	123
〈그림 III-5〉 지린 창지투개발개방선도구	123
〈그림 III-6〉 헤이룽장 동부연안개발	124
〈그림 III-7〉 두만강 개발사업 및 두만강 하구 다국적 도시 건설 관련 언론 보도	125

〈그림 Ⅲ-8〉 GTI 조직도	129
〈그림 Ⅲ-9〉 두만강 삼각주(좌)와 GTI 사업지역(우)	131
〈그림 Ⅲ-10〉 중국-유럽 화물열차 운행노선 (서부, 중부, 동부 통로)	141
〈그림 Ⅲ-11〉 중국-유럽 화물열차 주요 허브 (항만, 철도역)	141
〈그림 Ⅲ-12〉 북극항로 개척 계획 및 러시아의 이용제한 추진	143
〈그림 Ⅲ-13〉 북극해 북극항로 현황	144
〈그림 Ⅲ-14〉 하무수동 경제회랑과 화물 열차 연결 계획	148
〈그림 Ⅲ-15〉 수이펀허 변경경제 합작구 계획도	151
〈그림 Ⅲ-16〉 수이펀허 종합보세구	151
〈그림 Ⅲ-17〉 수이펀허 국가임목업원가공구/목재비축기지	151
〈그림 Ⅲ-18〉 중러 가스공급 협력	156
〈그림 Ⅲ-19〉 중국 헤이허시의 ‘중러 헤이룽장대교’	158
〈그림 Ⅲ-20〉 중국 통장시의 ‘중러 철도대교’	158
〈그림 Ⅲ-21〉 중-몽-러 경제회랑	163
〈그림 Ⅲ-22〉 프리모리예-1,2 구축 계획	164
〈그림 Ⅲ-23〉 신압록강대교 건설 위치	167
〈그림 Ⅲ-24〉 신압록강대교 북측 도로 건설 구간	167
〈그림 Ⅲ-25〉 황금평경제특구 건설 위치	168
〈그림 Ⅲ-26〉 황금평경제특구 건설 현황	168
〈그림 Ⅲ-27〉 중조호시무역구 위치	169
〈그림 Ⅲ-28〉 중조호시무역구 전경	170
〈그림 Ⅲ-29〉 북한의 경제특구 및 경제개발구	172
〈그림 Ⅲ-30〉 나진-하산 프로젝트	176

〈그림 Ⅲ-31〉 중국 서북부의 일대일로 경제회랑	187
〈그림 Ⅲ-32〉 중국-중앙아시아 인프라 프로젝트 추진 상황	192
〈그림 Ⅲ-33〉 호르고스 합작구 위치	194
〈그림 Ⅲ-34〉 호르고스 합작구 전경	194
〈그림 Ⅲ-35〉 호르고스 초국경 경제합작구 계획	196
〈그림 Ⅲ-36〉 중국횡단철도(TCR) 노선	206
〈그림 Ⅲ-37〉 중앙아시아-중국 송유관	210
〈그림 Ⅲ-38〉 2010~2030년 중앙아시아 천연가스 수입량	211
〈그림 Ⅲ-39〉 중국의 천연가스 주요 수입 경로	213
〈그림 Ⅲ-40〉 대메콩강 유역 경제협력(GMS) 주요 경제회랑 계획도	218
〈그림 Ⅲ-41〉 중국-베트남 국경 관문 ‘요우의관’	225
〈그림 Ⅲ-42〉 핑샹종합보세구 육로 세관 전경	225
〈그림 Ⅲ-43〉 핑샹종합보세구 건설 계획도	227
〈그림 Ⅲ-44〉 핑샹보세구 1단계 구역 (1.2km ²) 계획도	227
〈그림 Ⅲ-45〉 둥싱-몽카이 초국경 경제협력구 위치도	231
〈그림 Ⅲ-46〉 둥싱-몽카이 초국경 경제협력구 중국 측 핵심구역 계획도 ·	234
〈그림 Ⅲ-47〉 중국 범아시아 철도(Pan Asia Railway) 구상도	241

요약

중국 변경지역에서 인접국가와 추진되고 있는 초국경 경제협력을 다루는 본 연구는 「주변국의 국경안보와 한반도 통일환경」제하의 3년 연구 중 2년차 과제에 해당하며, 이 단행본은 그 성과물이다. 본 연구에서 정의하는 국경안보는 단순 국경관리 차원을 넘어서 국가의 주권과 영향력을 유지 및 확장하기 위한 종합 전략의 일환이다. 보다 구체적으로 말하면, 국경안보는 국가의 육상·해상·공중 영역에서의 안전 및 국경관련 위협에 대한 억제와 육상·항만·공항 국경 등 모든 출입지역에서의 안전 증진을 의미할 뿐만 아니라, 인접국과의 분쟁 방지 및 해소, 더 나아가 국경 지역 발전을 위한 군사·경제적 정책을 모두 포괄한다.

중국은 세계에서 가장 많은 인접국을 갖고 있고 세계 최장의 국경선을 지닌 국가로 중국 정부는 전통적으로 변경지역을 안보적으로나 경제적으로나 국가의 집중적인 관리와 통제가 필요한 지역으로 인식하였다. 1990년대 이후 탈냉전 시대가 도래하고 세계화가 급속히 진행되면서 중국 정부의 변경지역에 대한 일부의 인식 전환이 있었지만, 경제개발은 무역·산업 입지가 좋은 동부 연해안 지역에 집중되어 중국의 변경지역은 여전히 경제개발에서 소외된 낙후지역이었다. 2013년 일대일로 추진은 중국 정부의 변경지역에 대해 근본적인 인식의 전환이 이뤄진 계기가 되고 있다. 중국 정부는 변경지역을 내륙지역의 新대외개방 창구로 활용하여 지역경제 격차 문제 해소, 신성장 거점지 구축, 안정적 에너지 공급·물류 루트 확보, 인접국과의 협력을 통한 배후세력 확대 등을 도모하여 경제협력 확대를 통한 국경안보 증진을 도모하고 있다.

이에 본 단행본은 중국이 일대일로 구상 추진 이후 변경지역에서 접경국가와 활발히 진행되고 있는 초국경 경제협력 현황 및 사례에 대해 살펴보고, 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점을 도출하였다. 중국 정

부는 일대일로 추진에 따라 정책적인 지원을 통해 변경지역과 주변 인접국 간 초국경 경제협력을 촉진하고 있다. 이에 본 연구에서는 중국 접경 지역에서 진행되고 있는 주변국가와의 경제협력 현황을 살펴보고, 중국 정부가 시행하고 있는 접경지역 발전 정책을 분석하였다. 아울러 기존의 중국 변경지역에서 인접국가와 공동으로 조성하는 새로운 협력 모델인 초국경 경제협력구 조성 현황과 주변 인접국과 연계가 활발히 추진되고 있는 교통·통신·에너지 초국경 인프라 협력 사례도 분석하였다.

2장 1절에서는 중국의 초국경 경제협력의 현황을 파악하기 위해 변경 지역에 해당하는 중국 9개 성과 자치구의 대외무역 및 국경무역 현황을 분석하였다. 중국 변경지역의 대외교류 현황을 파악할 수 있는 가장 중요한 경제지표인 무역 데이터를 통해 각 지역별 수출입 추이, 주요 대상국별 교역 현황, 주요국 간 수출입 품목, 변경교역액 및 비중 추이를 분석하였다. 일대일로 경제회랑에 위치한 국경지역은 대외무역이 확대되고 있고 주요 교역대상국은 인접국가로 나타났다. 교역품목은 동북부와 서북부는 1차 산품 위주인 반면, 서남부는 전자부품, 기계 등 좀 더 다양하게 나타났다. 국경무역은 규모 기준으로는 신장자치구와 광시자치구가 상위권을 차지하여 각각 중국-중앙아시아, 중국-아세안의 무역 거점지로 발전하고 있음을 확인할 수 있었다. 국경무역은 일대일로 추진에 따라 중국 접경지역과 인접국가 간 가장 기초적인 경제활동으로써 다양한 협력으로 확대할 수 있는 중요한 기반이 될 것으로 보인다.

2장 2절에서는 중국 정부가 추진한 변경지역 발전과 관련된 정책을 분석하였다. 중국 중앙정부는 1991년에 국경무역 확대 및 소수민족 소득증대를 통한 안정화를 위해 변경지역에 대한 정책적 지원을 추진했다. 그러나 이 시기 중국 정부는 동부 연해안지역을 중심으로 하는 임가공 무역 확대에 정책적 지원을 집중하였기 때문에 변경지역의 경제발전은 한계를 보였다. 일대일로 추진 이후 중국 정부는 2015년 ‘접경지역개발개방 계획’을 마련하여 변경지역을 △일대일로 전략 선도지 △인접국

과 협력 플랫폼 △새로운 대외개방 거점지라는 전략적 지위를 부여했다. 이에 따라, 경제협력 분야도 과거 변경무역 위주에서 벗어나 △무역·투자 촉진 △산업·물류 협력 △초국경 인프라 연계 △위안화 국제화 등 금융 협력 확대 등으로 확대되었다. 더 나아가 경제 분야뿐만 아니라 △사회 △환경 △국제사법 △지역안보 등 다양한 분야에서의 협력을 추진하고 있다. 이러한 변경지역 정책에 대한 분석을 통해 국경지역 발전 계획, 협력대상 및 범위, 지역별 중점 추진 사항 등을 확인할 수 있다.

3장은 중국과 인접국 간 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례에 대해 살펴보았다. 1절에서는 중국 일대일로 전략 추진 이후 중국 접경지역에서 활발히 추진되고 있는 초국경 경제협력구 및 초국경 인프라 협력에 대해 개괄하였다. 2~4절은 중국에서 추진되고 있는 초국경 경제협력을 동북부, 서북부, 서남부로 분류하여 지역별 현황과 사례를 살펴보았다.

2절에서는 중국 동북부 지역과 러시아, 몽골, 북한 간 협력 사례를 분석했다. 우선 동북진흥전략에 근거한 중국 동북지역의 대외전략을 살펴보았고, 동북지역의 초국경 협력에 있어 중요한 다자협의체인 GTI의 현황 및 과제를 분석하였다. 일대일로 이후 추진된 동북지역의 초국경 협력 계획을 살펴보았고, 중국-러시아, 중국-몽골-러시아, 중국-북한 간 초국경 산업 및 인프라 협력 사례에 대해 분석하였다. 동북지역은 낮은 인구밀도, 취약한 산업기반으로 인해 산업협력보다는 주로 교통·물류·에너지 인프라 구축이 활발히 추진되고 있다. 특히, 중국-러시아, 중국-북한 사례에서 알 수 있듯이 이 지역에서의 초국경 협력은 러시아의 중국 견제, 대북 제재 등 국제정치적인 요인으로 인하여 담보상태에 처해 있었으나, 크림반도 진출로 인한 러시아의 고립과 이로 인한 신동방정책의 적극적인 추진, 남북·북미 관계 개선 등 정치외교적 불안 요인이 해소된다면 다자간 초국경 경제협력이 본격적으로 추진될 가능성이 다대한 지역이다.

3절에서는 중국 서북부와 중앙아시아 간 추진되고 있는 협력 사례를 분석했다. 중국과 카자흐스탄 국경선상에 조성된 호르고스 초국경 경제협력구는 중국의 유일한 초국경 협력구이자 일대일로 초국경 협력의 새로운 모델로 합작구의 현황, 성공요인, 제약요인 등을 분석하였다. 또한, 중국 정부가 일대일로 핵심 사업으로 추진 중인 서북부 지역의 교통·에너지 인프라 사례도 살펴보았다. 중국 서북부 지역은 SCO라는 다자협의를 통해 국경지역 안보 협력에서 시작하여 경제협력으로까지 연결된 지역으로 통일 한반도 초국경 협력에 있어 시사하는 바가 큰 지역이다.

4절에서는 중국 서남부와 동남아시아 국가 간 추진되고 있는 협력 사례를 분석했다. 중국 광시자치구-베트남, 윈난성-라오스 간 국경지역에 조성 중인 초국경합작구와 범아시아 철도 건설 사례를 살펴보았다. 중국 서남부 국경지역은 중국-동남아시아 간 글로벌 산업체인에서 보완적인 분업관계가 형성되어 물류·산업 협력을 위한 초국경합작구 건설에 대한 논의가 활발한 지역이다. 초국경 경제협력구는 산업·물류 협력 이외에도 치안·사법·안보 등 비경제적인 분야에서도 협력을 추진할 수 있어 지역 간 통합의 테스트 베드로 활용 가치가 큰 모델이라 할 수 있다.

마지막 4장은 본 연구의 결론과 시사점을 제시하였다. 결론에서는 중국의 초국경 경제협력을 지역별로 분류하여 현황과 특징을 정리하였다. 또한, 통일 한반도 국경안보와 관련한 시사점으로는 대내외 환경 변화에 따른 국경안보와 변경지역에 대한 인식 변화의 필요성, 주변국과의 협력관계 구축 및 초국경 경제협력을 위한 역내 다자협의체 활용할 필요성, 중국이 인접국가와 추진하는 초국경 경제협력구 모델을 참고한 남북한 변경지역에 통일경제특구의 공동 조성 가능성 타진 및 지역통합의 테스트 베드로의 활용, 초국경 인프라 연계를 통한 지역 통합의 기반 마련 등을 제시하였다.

주제어: 중국, 일대일로, 초국경 경제협력, 국경안보

Abstract

The Study on China's Cross-Border Economic Cooperation: Implications for Korean Peninsular Border Security

Hyun, Sang Baek et al.

This study, which deals with the cross-border economic cooperation with neighboring countries in the China, belongs to the second-year assignment of the three-year project under the title of “National Security of the Neighboring Nations and the Reunification Environment on the Korean Peninsula” and this book is the outcome of the assignment. The definition of the border security mentioned in this study means a comprehensive security strategy to maintain a nation's sovereignty and project its influence overseas, which thus goes beyond the direct measures taken to protect and maintain the borderline. To be more specific, the border security means not just enhancing the security of a nation's land, maritime and air borderlines, controlling threats arising from the border regions and promoting the security of all the border crossing points including land crossing points, harbors and airports, but it also encompasses the prevention and

settlement of disputes with neighboring countries and the development and implementation of military and economic policies to develop the border regions.

This paper examines the current status and cases of the cross-border economic cooperation with the neighboring countries in the border areas after the Belt & Road Initiative of China, and draws implications for the border security on the Korean Peninsular.

Section 1 of Chapter 2 analyzes the status of foreign trade and border trade in the nine provinces of China, which are located in the border regions. Section 2 analyzes the policies of the Chinese government regarding the development of border areas.

Chapter 3 examines the status and major cases of the cross-border economic cooperation between China and neighboring countries. Section 1 outlines the cross-border economic cooperation and cross-border infrastructure cooperation that is being actively pursued in the Chinese border region. Section 2 analyzes the cross-border economic cooperation between the northeastern region of China and Russia, Mongolia and North Korea, especially in SuiFenHe, HeiHe, TongJiang, HunChun, DanDong. Section 3 analyzes the cooperation cases that are being promoted between Northwest China and Central Asia, such as the Horgos cross-border economic cooperation zone and Trans China

Railway. Section 4 analyzes the cooperation cases that are being promoted between Southwest China and Southeast Asian countries, such as cross-border economic cooperation zones in PingXiang, DongXing, LongBang, MoHan and Pan Asia Railway.

Finally, chapter 4 presents conclusions and implications of this study. The implications for border security on the Korean Peninsula include the need for changes in border security and changes in perceptions, the need to utilize regional multilateral consultations, the possibility of joint unification of special economic zones in the South and North Korea border areas as the test bed of the regional integration, and the foundation of the regional integration through the linkage of the cross-border infrastructure.

Key words: China, Belt and Road Initiative(BRI), Cross-border Economic Cooperation, Border Security/Control



I

서론

Korea Institute for National Unification

1. 연구의 배경 및 목적

본 연구의 목적은 중국이 일대일로(一帶一路) 구상 추진 이후 변경지역에서 접경국가와 활발히 진행되고 있는 초국경 경제협력 현황 및 사례에 대해 살펴보고, 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점을 도출하는 데 있다.

최근 국경의 개념은 ‘점’에서 ‘선’으로 움직임이 나타나고 있다. 즉 과거에는 국경의 특정 지역을 중심으로 교류와 협력, 혹은 위협의 대응이 이루어졌다면 최근에는 국가의 정책적 구상에 따라 국경 지역을 선으로 연결하는 형태가 나타나고 있다. 예를 들어 중국의 일대일로 구상은 중국-러시아-동해-아시아 각 지역을 연결하는 ‘선’이며, 이러한 구상은 중국의 변경지역 대외개방 및 경제협력 확대를 통한 국경안보 정책의 추진이라는 성격도 가지고 있다.

21세기에 들어서면서 글로벌 사회는 국경을 초월한 초국가적(transnational) 혹은 초국경적(transboundary) 위협이 확대되었다. 이러한 위협은 불법 교역, 대량살상무기 확산, 테러, 국제범죄, 불법이민 등으로 나타난다. 한편, 국가들은 위협에 대비한다는 측면에서 국가 간 교류와 협력을 저해하는 형태를 벗어나 글로벌 사회에서 국가 간 교류, 협력을 활발히 진행하는 ‘국경 협력(border cooperation)’을 추진하고 있다.

이처럼 최근 세계 각국은 ‘자국의 영토적 경계선을 안전하게 보호하면서, 어떻게 동시에 세계화의 추세에 적절하게 부응할 것인가’라는 딜레마에 직면하고 있으며, 상기 딜레마에 대응하기 위해 주요국들은 물리적 국경 관리 차원을 넘어 종합적 ‘국경안보(border security)’ 정책을 추구하고 있다. 종합적(포괄적) 국경안보 개념은 국가의 육상·해상·공중 영역에서의 안전 및 국경 관련 위협에 대한 억제와

육상·항공·공해 국경 등 모든 출입지역에서의 안전 증진을 의미할 뿐만 아니라, 인접국과의 분쟁 방지 및 해소, 더 나아가 국경 지역 발전을 위한 군사적 및 경제적 정책 모두를 포괄하고 있다.¹⁾

〈그림 1-1〉 국경 및 변경지역의 유형 및 변화



출처: 동북아역사재단, 『동아시아 평화와 초국경 협력』 (서울: 동아시아역사재단 기획연구58, 2013), p. 35.

중국은 13개국 및 북한 등과 2만 2,147km의 국경에 걸쳐 인접해 있어 세계에서 가장 많은 인접국을 갖고 있고 세계 최장의 국경선을 지닌 국가이기도 하다.²⁾ 이로 인해 중국의 변경지역에서는 인접국가와 소수민족과 관련된 다양한 갈등과 안보 문제가 발생하고 있는데, 중국 정부는 전통적으로 변경지역을 △국경 분쟁 지역 △경제 낙후지역 △소수민족 거주지로 인식하면서, 안보적으로나 경제적으로나 국가의 집중적인 관리와 통제가 필요한 지역으로 인식하였다.

1) 현승수 외, 『주변국 국경안보: 이론과 실제』, (서울: 통일연구원, 2017), p. 24.
 2) 중국 변경지역은 주변국가와 국경선을 접하고 있는 지역으로 헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성, 내이멍구자치구, 간쑤성, 신장위그루자치구, 시장자치구, 윈난성, 광시성 등 총 9개 성 및 자치구가 해당됨.

특히, 중국은 변경지역에는 55개의 다양한 소수민족이 거주하고 있어 중국 정부는 일부 지역의 문제가 다른 지역으로 연쇄적으로 확대되어 국가 분열로 이어질 수도 있는 점을 우려하여 다양한 소수민족 안정화 정책을 시행하고 있다. 이러한 의미에서 중국에서 통상적으로 국경안보의 개념은 대외적으로 접경국가에 대한 국경안보와 대내적으로 소수민족 안정과 관련된 국경안보의 두 가지 개념으로 사용된다. 중국 변경지역에 거주하는 소수민족은 인접국가의 민족과 맥을 같이하는 과계(跨界)민족이라는 특성을 지니고 있어 국경안보 및 인접국가와의 관계에서도 중요한 변수로 작용하고 있다.³⁾

이러한 변경지역 안보에 대한 중국 정부의 인식은 대내외 환경에 따라 변화해왔다. 신중국 설립 원년인 1949년부터 1950년대 중반까지 소련과의 밀월관계를 바탕으로 소련과 변경을 접하고 있는 동북 변경지역에서 활발한 대외 교류 및 투자가 이루어졌던 것을 제외하면 다른 변경지역은 안보위협에 취약한 군사적인 대치 지역으로 인식되었다. 중국 개혁개방 이전까지는 중국 변경지역은 국방안보의 최전선으로 인식되었다. 1962년 10월 중국과 인도 간 국경분쟁으로 인한 국지전이 발발했고, 1964년 베트남 전쟁이 본격화됨에 따라 중국은 국방정책으로 이른바 ‘3선(三線) 건설정책’을 시행했는데, 이는 중국 전역을 국방전략 차원에서 국방 전선을 세 단계로 구분한 것이다. ‘1선(최전선)’은 연해지역 및 변경지역, ‘2선’은 1선과 3선을 제외한 중간 지역, ‘3선’은 쓰촨성, 구이저우성, 윈난성, 산시성, 간쑤성, 칭하이성, 닝샤회족자치구 등 서부 내륙지역으로 지정하여 3선 지역에 국방공업을 중심으로 한 대규모 공업단지를 건설하였다. ‘3선 건설정책’은 1965년부터 1975년까지 시행되었는데 이 시기에

3) 동북아역사재단, 『동아시아 평화와 초국경 협력』, (서울: 동아시아역사재단 기획연구58, 2013), p. 183.

변경지역은 국방 최전선의 기능을 수행했다. 1978년 중국 개혁개방 이후 덩샤오핑의 선부론에 입각하여 중국 정부는 무역·산업 입지가 좋은 동부 연해안 지역을 우선적으로 개발하는 지역발전전략을 추진하였고, 이 시기에 중국의 변경지역은 여전히 경제개발에서 소외된 낙후지역이었다.

중국 정부의 변경지역에 대한 인식이 전환된 것은 1990년대 이후부터이다. 우선 대외적으로는 소련의 해체로 인해 탈냉전 시대가 도래함과 동시에 세계화 및 지역주의화가 급속하게 진행되면서 중국 변경지역 안보 환경이 획기적으로 개선됨에 따라, 변경지역의 대외 개방이 가능한 환경을 제공하였다. 대내적으로는 1992년 덩샤오핑이 남순강화를 통해 중국 특색의 사회주의 시장경제를 천명하면서 중국의 개혁개방 노선을 재확인하였고, 지역 간 발전격차를 축소하여 체제의 안정과 국가 통합을 강화하기 위하여 변경지역 개방을 포함하는 연변(沿邊)개방전략과 지역 간 균형발전전략을 추진하였다. 중국 정부는 1992년에 연변(沿邊)개방전략을 추진하였고 헤이허(黑河), 수이펀허(绥芬河), 훈춘(珲春), 만저우리(满洲里), 얼렌하오터(二连浩特), 이닝(伊宁), 보러(博乐), 타칭(塔城), 완딩(畹町), 루이리(瑞丽), 허커우(河口), 핑샹(凭祥), 동싱(东兴), 단둥(丹东) 등 14개 도시를 국가급 연변개방도시로 지정하였다. 이를 통해 국경무역 활성화를 통해 낙후된 변경지역의 경제발전을 도모하는 동시에 소수민족의 소득 증대를 통해 민족 통합을 이루기 위한 경제·정치적 인 목적을 달성하려 한 것이다. 이로써 신중국 성립 이후 최초로 중국의 변경지역은 국방 최전선에서 새로운 대외개방의 거점지로 인식이 전환되었다. 또한, 중국에서 국경안보의 개념이 협의의 국경안보에서 경제교류를 통한 지역안정을 추진하는 포괄적(종합적, 광의) 국경안보로 전환되었다.

1992년 이후 중국은 두 자리 수의 고속 경제성장 단계에 진입하였는데, 대부분의 국내외 자본의 투자는 동부 연해안 지역에 집중되어 변경지역의 경제발전이 국경무역 중심으로 더디게 발전하였다. 또한, 1990년대 중국 정부가 변경지역에 대한 대외개방을 추진한 것은 소수민족 안정화가 주된 목적이었기 때문에 국경무역에 대한 제도를 정비하여 소수민족 소득 증대에 기여하고 연변개방도시가 인접국과의 무역 거점지로 발전하였지만, 대규모 인프라 프로젝트나 정부재정 투입으로 인한 경제개발은 이루어지지 못하여 여전히 중국 경제가 낙후된 지역이었다.

중국 경제의 고속 성장으로 인해 중국 경제는 G2로 부상하였고, 중국 정부는 2013년 새로운 대외전략인 일대일로 구상을 발표했다. 일대일로 구상은 유라시아 대륙의 각 국가들과 무역·투자, 인프라, 금융 등의 분야에서 협력을 추진하여 하나의 경제운명공동체로 통합한다는 구상이다. 중국 정부의 변경지역에 대한 인식은 일대일로 추진을 계기로 전환되고 있다. 개혁개방 초기 동부 연해 지역의 주요 도시들을 경제특구로 선정한 것과 마찬가지로 변경지역의 주요 도시들을 새로운 대외개방 거점지로 발전시키고 있으며, 중국 내륙 지역과 인접국 간의 경제·무역 교류, 에너지·교통 인프라 구축, 금융 분야 등 협력을 확대하고 있다. 중국 정부는 변경지역을 내륙지역의 신대외개방 창구로 활용하여 지역경제 격차 문제 해소, 신성장 거점지 구축, 안정적 에너지 공급·물류 루트 확보, 인접국과의 협력을 통한 배후세력 확대 등을 도모하여 경제협력 확대를 통한 국경안보 증진을 도모하고 있다.

이는 중국 정부가 1992년에 소수민족 안정화 차원에서 변경지역의 대외개방을 추진한 것과는 차원을 달리한다. 중국 일대일로는 주변국과의 경제·무역·인프라·금융 등의 연계를 통해 지역통합을 추

진하려는 전략으로 특히 ‘일대’에 해당하는 육상 실크로드 전략 추진으로 인해 주요 변경도시들의 경제적·전략적 지위가 크게 제고되었다. 일대일로 추진으로 인해 국경도시들은 소수민족 및 변경주민들의 국경무역 거점지로의 지위를 넘어서서 초국경 산업체인의 거점지, 교통·물류 거점지, 주요 교통·물류·에너지 인프라 시설의 경유지, 석유·가스 파이프라인의 거점지, 위안화 국제화 추진 시범지, 초국경 관광 및 문화 교류의 플랫폼 등으로 발전될 전망이다.

이에 본 보고서에서는 중국의 변경지역 발전 현황과 정책을 살펴보고 인접국과의 초국경 경제협력 추진 현황 및 사례를 조사·분석하여 통일 한반도 국경안보 및 초국경 경제협력에 대한 시사점을 도출하고자 한다. 중국의 변경지역에서 추진되는 초국경 경제협력은 지역별 산업기반, 지리적 환경, 인접국의 경제수준, 인접국과의 관계 등의 차이로 인해 각기 다른 특징을 보이고 있다. 각 지역에서 추진되는 초국경 경제협력을 동북부-동북아시아 국가(러시아, 몽골, 북한), 서북부-중앙아시아 국가(카자흐스탄 등), 서남부-동남아시아 국가(베트남·라오스·미얀마) 등 지역별로 분류하여 살펴보고 각 지역에서 활발히 추진되고 있는 경제협력 사례를 분석한다.

중국 동북3성과 북한의 변경지역은 일대일로-신북방정책의 교차지이자 장기적으로 현 정부에서 제시한 ‘한반도 신경제지도’의 환동해 경제권 및 환황해 경제권과도 연계 발전이 가능한 전략적인 지역으로 남북한 및 중국과의 초국경 협력 플랫폼 조성과 초국경 인프라 구축에 있어 시사점을 제공하고자 한다.

2. 연구의 범위 및 구성

가. 연구의 범위

본 연구는 중국의 초국경 경제협력에 대한 연구이다. 우선 중국 정부가 추진하는 신대외전략인 일대일로 이후의 중국 변경지역에서 인접국과 진행되고 있는 경제협력에 대해 분석한다. 일반적으로 국경은 주권국가의 공간적 관할권이 배타적으로 미치는 범위로 국가간 영토나 공해를 가르는 실제적이고 가상적인 경계선으로 정의되고, 육상국경과 해상국경을 포함한다. 본 보고서의 연구 목적은 향후 통일한반도와 중국과 육상국경을 접하였을 때의 초국경 경제협력에 대한 시사점을 도출하는 것이므로 본 보고서의 국경은 육상국경으로 그 범위를 한정한다.

또한, 초국경 협력은 군사, 안보, 불법 거래, 밀수, 초국경 범죄, 세관 등 다양한 분야를 포함하는데 본 보고서에서는 주로 중국 변경 지역에서 주변 인접국가와 추진 중인 경제분야 협력에 논의를 한정하고자 한다. 경제분야의 협력도 다양한 분야를 포함하는데 주로 중국 일대일로 추진 이후 변경지역의 새로운 협력 모델로 부상하고 있는 초국경 경제협력구(공동 물류·산업 단지)와 초국경 교통·물류·에너지 인프라 구축 및 이에 따른 제반 협력 사항에 대해 살펴본다.

중국 초국경 경제협력의 논의는 중국 정부의 신대외전략인 일대일로 추진 이후 본격화되는 양상을 보이고 있어 주요 연구 대상 시기는 일대일로 추진 이후의 초국경 협력에 대해 살펴본다. 연구의 지역 범위는 중국의 동북부, 서북부, 서남부 지역에서 추진되는 초국경 경제협력을 살펴본다.⁴⁾ 중국 변경지역의 초국경 경제협력은 지

4) 중국 변경지역의 초국경 협력에 대한 논의는 동북부, 서북부, 서남부 지역에서 각각 GTI, SCO, GMS 등 역내 다자간 협의체와 연계되어 진행되고 있고, 일대일로 추진에

역별로 협력 분야가 상이한 특징을 지니고 있는데, 본 보고서에서는 중국 각 지역별 인접국과 교류가 활발한 물류·에너지·인프라·무역 투자 등 분야별로 성공 사례를 발굴하여 분석할 계획이다. 예컨대 중국 동북부 지역은 몽골·러시아와 인접하여 자원·에너지·물류 협력이 활발히 진행되고 있고, 중국 서북부 지역은 카자흐스탄·키르기스스탄 등 중앙아시아 국가와 인접하여 에너지·교통 인프라, 철도화물 관세·통관 협력이 활발히 진행되고 있으며, 중국 서남부 지역은 베트남·라오스·미얀마 등 동남아시아 국가와 인접하여 생산 가공, 물류, 전자상거래, 관광 등 분야에서 협력이 활발히 진행되고 있는 등 지역별, 분야별 특징을 고려한다.

나. 연구의 구성

본문의 구성은 아래와 같다. 1장은 서론 부분으로 연구 배경 및 목적을 서술하였다. 2장에서는 중국 변경지역에서의 경제·무역 발전 현황과 관련 정책을 분석하였다. 중국 변경지역의 경제무역 발전 현황은 국경무역 데이터를 통해 살펴보았고, 변경지역 발전 정책은 중앙정부 정책과 변경지역 지방정부 정책을 살펴보았다. 3장에서는 중국 지역별 초국경 경제협력 현황 및 사례를 동북부, 서북부, 서남부 등 3개 지역으로 나누어 살펴보았다. 우선 중국 일대일로 추진과 이에 따른 초국경 경제협력의 발전 상황을 살펴보았다. 중국 변경지역의 초국경 경제협력은 지역별로 협력 분야가 상이하고 다른데, 본 연구는 중국 각 지역별 인접국과 교류가 활발한 물류·에너지·인프라·무역투자 등 분야별로 성공 사례를 발굴하여 분석하였다. 특히

있어서도 각 지역별 협력 대상국가와 특징이 상이한 점을 고려하여 각 지역별로 구체적인 일대일로 참여 방안을 마련하여 초국경 협력을 추진하므로 본 연구에서는 동북부, 서북부, 서남부로 분류하여 분석.

일대일로 전략의 선도 사업이자 새로운 협력모델로 부상하고 있는 양국 공동 개발구인 ‘초국경 경제협력구’ 사례를 분석하였고 활발히 추진되고 있는 초국경 인프라 협력 사례에 대해서도 살펴보았다. 4장은 결론 부분으로 중국 초국경 경제협력구 통일 한반도 국경안보에 주는 시사점을 도출하였다.



II

중국 변경지역 경제·무역 발전 현황 및 정책

1. 중국 변경지역 경제·무역 발전 현황

중국은 러시아, 몽골, 인도, 부탄, 네팔, 아프가니스탄, 카자흐스탄, 파키스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 미얀마, 베트남, 라오스 등 13개 국가 및 북한과 국경을 마주하고 있다(〈표 II-1〉 참고). 중국의 해당 변경지역들은 대부분이 경제가 낙후된 지역으로 베이징, 충칭, 상하이 등 높은 경제수준을 보이는 중앙 및 동부 연해지역으로부터 지리적으로 멀리 떨어진 내륙에 위치해 있다. 경제가 상대적으로 낙후된 변경지역 성 및 자치구에 있어 국경무역은 지역의 경제 발전과 해당 지역주민의 수입 증대에 중요한 의미를 지닌다.⁵⁾ 그렇기 때문에 중국 중앙과 지방정부는 변경지역 성(省) 및 자치구의 경제 발전과 소수민족경제의 성장을 위해 지리적, 문화적 이점을 활용한 인접국가와의 국경무역(边境贸易) 확대를 적극 추진하고 있다.

〈표 II-1〉 중국의 변경지역 성(省)·자치구(自治区) 및 인접국

지역	성 및 자치구	인접국
동북 (东北)	헤이룽장성	러시아
	랴오닝성	북한
	지린성	러시아, 북한
	네이멍구자치구	러시아, 몽골
서북 (西北)	신장위구르자치구	카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 아프가니스탄, 파키스탄, 인도, 몽골
	간쑤성	몽골
서남 (西南)	광시자치구	베트남
	윈난성	미얀마, 라오스, 베트남
	시짱자치구	인도, 네팔, 부탄, 미얀마

5) 胡超·张莹, “我国边境地区的开放模式、形成机理与启示,” 『西南民族大学学报』, 第5期 (2017), pp. 126~131.



출처: 中国国务院, “国务院办公厅关于印发兴边富民行动“十三五”规划的通知” 2017;
Nations Online Project(<http://www.nationsonline.org/index.html>)를 참조.

중국의 국경무역은 ‘변경소액무역(边境小额贸易)’과 ‘접경주민 호시무역(边民互市贸易)’의 두 가지 방식을 포함한다.⁶⁾ 그중 ‘변경소액무역’은 변경지역에서 지정된 국경세관(口岸)⁷⁾에서 당국의 허가를 받은 기업(국경소액무역경영권 보유)이 상대국 기업 및 기타 무

6) 中国海关总署, “海关总署解读边境贸易政策,” 2014. 6. 20., <<http://fangtan.customs.gov.cn/tabid/301/Default.aspx>> (검색일: 2018. 8. 16.).

7) 중국의 ‘커우안(口岸, port)’은 통상적으로 중국의 대외통상 출입항구로 상품의 수출입을 관리하는 세관과 내외국인의 출입국을 관리하는 출입경사무국이 있으며, 본문에서는 ‘국경세관’으로 통칭. 중국커우안(口岸)협회의 『중국커우안연감(中国口岸年鉴): 2017년 판』에 따르면 2016년 기준 중국의 커우안(口岸)은 수운커우안(水运口岸) 136개, 항공커우안(航空口岸) 73개, 철도커우안(铁路口岸) 20개, 도로커우안(公路口岸) 71개로 총 300개가 지정되었고, 변경지역의 국경무역을 지원하기 위해 중국 정부는 국경선상의 특정 접점지역에 국무원이 지정하는 1급 커우안(2014년 기준 285개)-『중국커우안연감(中国口岸年鉴): 2015년 판』과 각 성 및 자치구가 지정하는 2급 커우안을 지정.

역기구와 행하는 방식으로 금액의 제한은 없다. 이와 다르게 ‘접경 주민 호시무역’은 국경 20km 이내 혹은 정부가 허가한 지점[(현(縣), 구(區) 등)]에서 변경지역의 주민 간에 이루어지는 무역방식으로써 1인당 8,000위안 또는 쿼터 범위 이내의 물품에 대해서 관세를 면제 받을 수 있다.

인접국가와의 국경무역 통계는 중국 변경지역과 인접국 간 경제적 연결성을 가늠할 수 있는 주요 경제지표로 중국 변경지역 성(省) 및 자치구와 주변국과의 경제무역 협력 현황을 반영한다. 중국은 매년 중앙 및 지방별 통계연감(统计年鉴)을 통해 대외무역 통계를 발표하고 있는데 국경무역과 관련해서는 무역 방식별 대외무역 통계 항목에 ‘변경소액무역’이 포함되어 있다. ‘접경주민 호시무역’의 경우는 통계연감의 대외무역 부분에 통계치가 제시되고 있지 않아 수치 활용에 한계가 있다.⁸⁾ 이에 따라 본 절에서는 변경소액무역의 통계치를 활용하여 중국 전체 변경교역 추이와 함께 9개의 성(省) 및 자치구와 접경국 간의 교역 추이를 분석하여 중국 변경지역과 인접국 간의 경제적 협력 상황을 살펴보고자 한다.

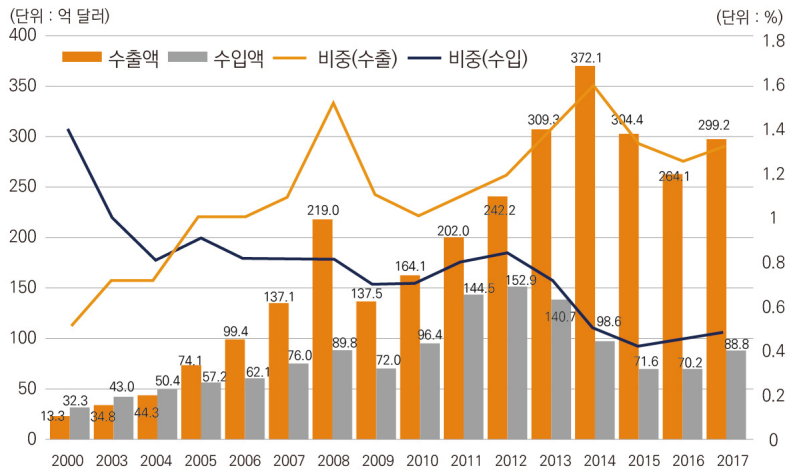
가. 중국 국경무역 현황

WTO 가입 전인 2000년 약 46억 달러에 불과했던 중국의 국경무역액은 2017년 388억 달러를 기록하며 8.4배 이상 크게 증가하였다. 그중 국경무역 수출은 약 299억 달러, 수입은 약 89억 달러로 전체 대외무역 수출과 수입에서 각각 1.3%와 0.5%의 비중을 차지하였다. 대외개방과 맞물려 두 자리 수의 증가율을 기록하며 빠르게 성장하던 중국의 국경무역은 2009년 글로벌 금융위기에 따른 대외적 수요 감소로 인해 수출(-37.2%)과 수입(-19.8%)이 모두 큰 폭으

8) 中国国家统计局, “对外经济贸易,” 2013.10.29., <http://www.stats.gov.cn/tjsj/zbjz/201310/t20131029_449534.html> (검색일: 2018.8.19.).

로 하락하였다(〈그림 II-2〉 참고). 이후 증가세를 다시 회복하여 2010년부터 4년 연속 두 자리 수 증가율을 이어갔으나 보호무역주의 확대 및 글로벌 수요의 위축과 더불어 위안화 약세에 따른 환율의 영향으로 2015년과 2016년에는 다시 마이너스 성장(-20.1%, -11.2%)을 보였다. 2017년 들어서는 중국 전체 수출입이 회복⁹⁾됨에 따라 국경무역도 수출과 수입이 각각 전년동기대비 13.3%와 26.2% 증가하였다. 2018년 들어 1~5월 수출입 증가율이 달러 기준 24.1%를 기록한 가운데 수출은 약 122억 달러(28.4%), 수입은 약 41억 달러(12.8%)를 기록하며 높은 증가세를 유지하고 있다.

〈그림 II-1〉 중국의 국경무역 규모 및 비중 추이



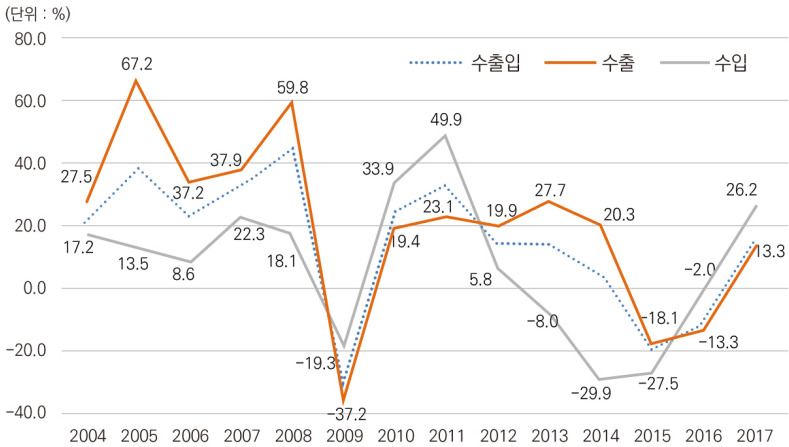
주: 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.

출처: 《中国海关统计年鉴》(2000년~2017년); 《中国商务年鉴》(2000년~2017년); 中国海关总署 사이트 <<http://www.customs.gov.cn/>> (검색일: 2018.9.9.) 참고하여 저자 작성.

9) 중국의 대외무역은 2015년(수출 -2.9%, 수입 -14.1%, 달러기준)과 2016년(수출 -7.7%, 수입 -5.5%, 달러기준) 2년 연속 감소하다 2017년 달러기준 수출이 7.9%, 수입이 15.9%의 증가율을 기록하며 플러스 증가세로 전환됨. 中国海关总署, “进出口商品总值表(美元值) A:年度表,” 2018.7.23., <<http://www.customs.gov.cn/customs/302249/302274/302276/1940030/index.html>> (검색일: 2018.8.20.).

〈그림 II-1〉에서 보는 것처럼 중국 전체 무역에서 국경무역이 차지하는 비중은 수출의 경우 2005년 처음으로 1%를 넘어선 이후 1%대(2018년 1~5월 1.3%)의 점유율을 지속적으로 유지하고 있다. 수입 비중의 경우는 0.7~1.0% 정도를 유지하던 비중이 2014년 0.5%로 떨어진 이후 0.4~0.5%대를 기록하고 있다.

〈그림 II-2〉 중국 국경무역 증가율 변동 추이



주: 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 출처: 《中国海关统计年鉴》(2000년~2017년); 《中国商务年鉴》(2000년~2017년); 中国海关总署 사이트 <<http://www.customs.gov.cn/>> (검색일: 2018.9.9.) 참고하여 저자 작성.

국경무역이 중국 전체 교역에서 차지하는 절대 비중은 1% 내외로 크지 않지만 주변국과 경제무역 협력 관계의 구축을 위해 필요한 중요 요소¹⁰⁾이자 지역 경제발전의 주요 활용 자원이란 점에서 의미를 가지고 있다. 특히, 국경무역은 변경지역 주민의 소득 향상과 소수민족 안정화라는 경제사회 측면에서 중요한 역할을 수행해오고 있다. 중국의 국경무역은 2001년 WTO 가입 이후 규모가 빠르게 확대

10) 최문·윤기관, “WTO체제하에서 중국 변경무역 증가에 따른 국제통상분쟁 발생 가능성 분석과 시사점,” 『비교경제연구』, 16권 1호 (2009), pp. 190~191.

되었고 특히, 2013년 중국 정부의 일대일로 및 대외개방 확대 등의 국가전략 추진에 따라 향후 교역의 규모가 지속적으로 늘어날 것으로 예상된다. 2018년 5월 중국국가정보센터의 발표에 따르면 2017년 중국과 일대일로 국가와의 교역 총액은 14,403억 달러로 전체 수출입보다 높은 증가율(전년동기대비 13.4%)을 보였다.¹¹⁾ 그리고 그중 중국과 일대일로 국가와의 변경소액무역은 2017년 대일대일로 국가 전체 교역의 2.6%를 점유하였으며 수출은 3.8%(2016년 3.6%), 수입은 1.3%(2016년 1.2%)의 비중을 차지했다.¹²⁾

나. 중국 국경무역 지역별 현황

중국 정부의 일대일로 추진 이후 중국의 접경 개방이 활발히 일어나면서 해당 지역의 수출입 교역 역시 비교적 빠르게 발전하고 있다. 그중 신장위구르자치구, 윈난성, 헤이룽장성, 광시자치구 등이 국경무역 중점지로 교역이 증가하는 모습을 보이고 있다(〈표 II-2〉참고).¹³⁾ 중국의 국경무역 발전 현황을 구체적으로 살펴보기 위해 중국의 변경지역 9개 성 및 자치구의 전체 수출입 및 국경무역 추이를 각 지역별로 나누어 살펴보고자 한다.

중국 변경지역의 9개 성(省) 및 자치구 중 2017년 기준 교역 규모가 가장 큰 지역은 랴오닝성으로 수출입 금액이 989억 5,200만 달러에 달했다. 그 뒤를 광시자치구, 윈난성, 신장자치구, 헤이룽장성, 지린성, 네이멍구자치구 등이 잇고 있다(〈표 II-2〉참고). 2015

11) 国家信息中心·国家电子政务外网管理中心, ““一带一路”贸易合作大数据报告2018,” 2018.5., p. 9, 〈<http://www.sic.gov.cn/archiver/SIC/UpFile/Files/Default/20180509162109827517.pdf>〉 (검색일: 2018.8.20.).

12) 위의 글, p. 28.

13) 中国政府网, “商务部举行发布会介绍我国对外贸易发展等情况,” 2018.6.14., 〈http://www.gov.cn/xinwen/2018-06/14/content_5298684.htm〉 (검색일: 2018.8.20.).

년부터 2년 연속 감소했던 지역별 교역은 2017년 들어 지린성과 간쑤성을 제외한 나머지 7개 성 및 자치구 모두 증가세를 회복하며 10% 이상의 높은 증가율을 기록하였다. 특히, 광시자치구는 다른 지역의 수출입이 마이너스 성장을 보였던 2015년과 2016년에도 각각 13.7%와 4.3%의 증가율을 기록하였고 2017년에는 전년동기대비 23.8% 증가하며 9개 성 및 자치구 중 가장 높은 증가율을 기록했다.

〈표 II-2〉 변경지역 성(省) 및 자치구 교역 추이

(단위: 백만 달러, %)

지역	수출입	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018, 1~6월
헤이룽장	금액	16,174	25,472	37,400	37,792	38,864	38,904	20,990	16,700	18,927	11,952
	증감률	-29.4	57.5	46.8	1.0	2.8	0.1	-46.0	-20.4	13.3	39.8
랴오닝	금액	62,861	80,559	95,967	103,773	113,810	113,707	96,271	86,404	98,952	55,404
	증감률	-13.2	28.2	19.1	8.1	9.7	-0.1	-15.3	-10.2	14.5	14.2
지린	금액	11,724	16,770	22,042	24,578	25,836	26,371	18,807	18,422	18,554	10,192
	증감률	-12.0	43.0	31.4	11.5	5.1	2.1	-28.7	-2.0	0.7	10.0
네이멍구	금액	6,735	8,706	11,947	11,257	12,018	14,553	12,785	11,951	14,016	7,808
	증감률	-24.5	29.3	37.2	-5.8	6.8	21.1	-12.2	-6.5	17.3	7.7
간쑤	금액	3,772	7,304	8,680	8,888	10,368	8,634	8,131	7,279	4,917	3,084
	증감률	-37.8	93.7	18.8	2.4	16.7	-16.7	-5.8	-10.5	-32.5	44.3
신장	금액	13,829	17,065	22,825	25,168	27,562	27,675	19,669	18,120	21,154	8,816
	증감률	-37.8	23.4	33.8	10.3	9.5	0.4	-28.9	-7.9	16.7	-7.5
시짱	금액	401	836	1,359	3,424	3,319	2,255	890	782	871	417
	증감률	-47.7	108.7	62.5	152.0	-3.1	-32.1	-60.5	-12.1	11.5	-52.1
윈난	금액	8,018	13,355	16,068	21,014	25,860	29,623	23,387	21,261	24,805	14,678
	증감률	-16.6	66.6	20.3	30.8	23.1	14.5	-21.1	-9.1	16.7	53.3
광시	금액	14,200	17,700	23,333	29,436	32,840	40,576	46,119	48,122	59,561	28,338
	증감률	6.7	24.6	31.8	26.2	11.6	23.6	13.7	4.3	23.8	9.2

출처: CEIC DB, 〈<https://www.ceicdata.com>〉 (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

전체 교역 변동추이와 더불어 주변국과의 경제무역 협력 현황을 반영하는 9개 변경지역 성 및 자치구의 국경무역 추이¹⁴⁾를 살펴보면 일대일로 전략이 제시되었던 2013년을 기준으로 국경무역 규모가 증가한 곳은 시짱자치구와 윈난성, 광시자치구 등으로 나타난다(〈표 II-3〉 참고). 이들 성 및 자치구는 모두 서남(西南)지역에 위치하고 있으며 베트남, 미얀마, 라오스, 네팔, 인도 등 동서남아시아 국가와 국경을 마주하는 지리적 특성을 가지고 있다. 동남아시아 국가와의 경제적 연계성이 강화되면서 국경무역도 함께 성장하고 있는 것으로 볼 수 있다.

우선, 각 지역의 대외 무역에서 국경무역이 차지하는 비중을 통해 각 지역의 국경무역 의존도를 살펴보고자 한다. 2016년 기준 국경무역이 각 성 및 자치구 전체 무역에서 20% 이상의 높은 비중을 차지하는 곳은 네이멍구자치구, 신장자치구, 시짱자치구, 광시자치구 등이다. 그중에서도 신장자치구와 시짱자치구의 경우는 국경무역 비중이 50%를 크게 상회하고 있어 해당 지역의 높은 국경무역 의존도를 반영하고 있다(〈표 II-3〉 참고). 다만 2017년의 경우 신장자치구는 국경무역의 비중이 더욱 확대되고 있는 반면 시짱자치구의 경우 국경무역 중 수출 감소로 인해 전체 자치구 무역에서 국경무역이 차지하는 비중이 전년보다 하락하는 모습을 보였다.

〈표 II-3〉 변경지역 성(省) 및 자치구별 국경무역 추이

(단위: 억 달러, %)

지역	국경무역	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
헤이룽장	무역액	34.8	50.2	64.5	78.2	78.9	73.4	34.9	26.5	32.7
	비중	21.4	19.7	16.7	20.7	20.3	18.9	16.6	16.1	17.3
랴오닝	무역액	5.1	5.5	8.1	10.0	10.4	10.0	8.2	7.5	-
	비중	0.8	0.7	0.8	1.0	0.9	0.9	0.9	0.9	-

14) 본 장에서 살펴보고 있는 9개 변경지역 성 및 자치구 중에서 간쑤성은 국경무역의 시계열 데이터 수집의 한계로 인해 분석 대상에서 제외함.

지역	국경무역	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
지린성	무역액	2.6	3.3	4.9	4.7	5.3	3.6	2.8	2.7	-
	비중	2.2	1.9	2.2	1.9	2.0	1.4	1.5	1.5	-
네이멍구	무역액	-	-	46.6	47.3	40.3	35.7	30.4	31.5	44.7
	비중	-	-	39.0	42.0	33.6	24.5	23.8	26.9	32.2
신장	무역액	91.2	100.4	128.4	130.0	143.6	142.3	96.2	110.4	138.3
	비중	65.9	58.6	56.2	51.7	52.1	51.4	48.9	61.5	67.0
시짱	무역액	2.5	5.0	9.3	16.9	19.2	19.8	4.9	4.5	3.5
	비중	61.9	59.9	68.5	49.3	58.0	88.2	53.5	57.8	39.8
윈난	무역액	12.6	17.4	20.0	21.5	33.3	35.8	24.9	29.5	34.2
	비중	15.7	13.0	12.5	10.2	12.9	12.1	10.2	14.7	14.6
광시	무역액	-	42.4	62.5	83.5	115.1	147.3	170.0	118.9	123.9
	비중	-	24.0	26.8	28.3	35.0	36.3	33.2	24.8	21.7

주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.

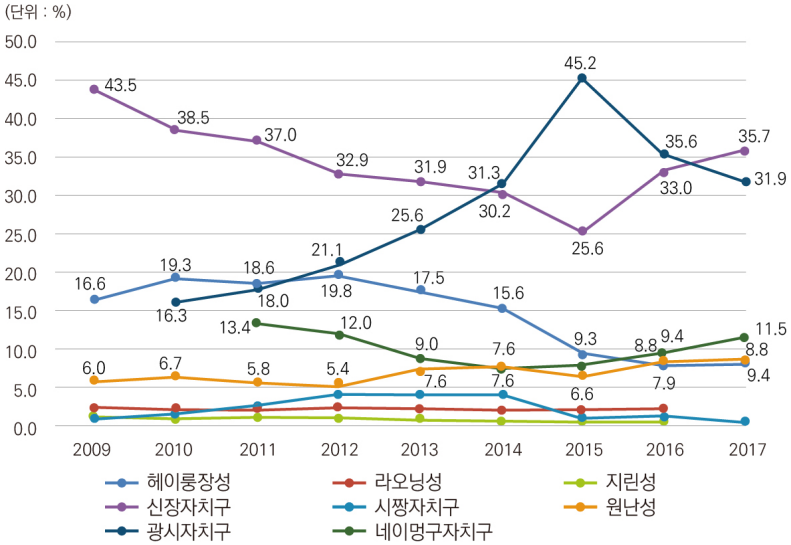
2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.

출처: 『黑龙江省统计年鉴』(2012年~2017年); 『辽宁省统计年鉴』(2012年~2017年); 『吉林省统计年鉴』(2012年~2017年); 『内蒙古自治区统计年鉴』(2012年~2017年); 『新疆维吾尔自治区统计年鉴』(2012年~2017年); 『西藏自治区统计年鉴』(2012年~2017年); 『云南省统计年鉴』(2012年~2017年); 『广西壮族自治区统计年鉴』(2012年~2017年); 商务部 中国对外经济统计学会, 2018.1.19., <<http://fjxh.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/feihuiyuan/201801/20180102701206>> (검색일: 2018.8.20.) 이를 참고하여 저자 작성.

다음으로 변경지역 9개 성 및 자치구의 국경무역이 중국 전체 국경무역에서 차지하는 비중을 통해 중국 국경무역에 있어서 각 지역별 위상을 살펴보고자 한다. 2013년 이전까지는 신장자치구가 중국 국경무역에서 가장 높은 비중을 차지하였으나 2009년 43.5%에서 2013년 31.9%로 하락하는 추세를 보였다. 반면, 광시자치구 국경무역이 중국 전체 국경무역에서 차지하는 비중은 상승하는 추세를 보이면서 2014년에는 31.3%로 신장자치구를 추월하여 3년 연속 가장 높은 점유율을 기록하였다. 2017년 들어서는 광시자치구의 비중이 감소하는 모습을 보인 반면 신장자치구의 점유율은 증가세를 이어가며 다시 8개 성 및 자치구 중 가장 높은 비중을 차지했다(〈그림

II-3) 참조). 이는 중국 정부의 일대일로 전략 추진 이후 새로운 대외개방 거점지로 발전하고 있는 중국 신장자치구와 광시자치구의 국경무역이 크게 증가한 현상을 반영하고 있다.

〈그림 II-3〉 중국 국경무역의 변경지역 성(省) 및 자치구별 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 국경무역이 중국 전체 국경무역에서 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 『中国海关统计年鉴』(2010년~2017년); 『中国商务年鉴』(2010년~2017년); 中国海关总署 사이트(<http://www.customs.gov.cn/>); 『黑龙江省统计年鉴』(2012년~2017년); 黑龙江省统计局, “2017年黑龙江省国民经济和社会发展统计公报”, 2018.4.11., <http://www.hlj.stats.gov.cn/tjsj/tjgb/shgb/201804/t20180411_63136.html> (검색일: 2018.8.20.); 『辽宁省统计年鉴』(2012년~2017년); 『吉林省统计年鉴』(2012년~2017년); 『内蒙古自治区统计年鉴』(2012년~2017년); 内蒙古自治区商务厅, “2017年全区对外贸易进出口完成情况表”, 2018.1.16., <<http://swt.nmg.gov.cn/news-9b9378d6-602b-4c92-b678-e11b-cf5a1ad.shimi>> (검색일: 2018.8.20.); 『新疆维吾尔自治区统计年鉴』(2012년~2017년); 中国乌鲁木齐海关, “2017年1-12月新疆外贸进出口统计月报”, 2018.1.15., <http://www.customs.gov.cn/urumqi_customs/556651/556655/556656/1800575/index.html> (검색일: 2018.8.20.); 『西藏自治区统计年鉴』(2012년~2017년); 中国拉萨海关, “2017年西藏边境小额贸易进出口情况报告”, 2018.1.31., <http://lasa.customs.gov.cn/lasa_customs/613421/613423/613424/1724317/index.html> (검색일: 2018.8.20.); 『云南省统计年鉴』(2012년~2017년); 人民网, “改革开放40年 云南跨越发展开创未来”, 2018.8.8., <<http://yn.people.com.cn/n2/2018/0808/c378439-31908454.html>> (검색일: 2018.8.20.); 『广西壮族自治区统计年鉴』(2012년~2017년); 中国南宁海关, “2017年广西外贸进出

口情况新闻发布会” 2018. 1. 16., <http://nanning.customs.gov.cn/nanning_customs/600391/600393/1732061/index.html> (검색일: 2018.8.20.) 참고하여 저자 작성.

(1) 중국 동북부 지역 현황

러시아, 북한, 몽골과 국경을 접하고 있는 중국 동북(東北)지역은 헤이룽장성, 네이멍구자치구, 지린성,랴오닝성이 포함된다. 이들 성 및 자치구의 가장 큰 무역 파트너는 러시아이며 <표 II-3>에서 살펴보았듯이 헤이룽장성과 네이멍구자치구가 동북지역 국경무역의 중심지 역할을 담당하고 있다.

각 성 자치구 별로 살펴보면, 우선 2015년부터 2년 연속 감소세를 보이던 헤이룽장성의 수출입은 2017년 전년동기대비 13.3%의 증가하여 약 189억 달러 규모를 기록하였다. 그러나 2017년 증가세를 회복했음에도 불구하고 수출입 규모가 2014년의 절반에 미치지 못하는 수준이며 특히 수출의 경우는 1/3 수준도 회복하지 못했다(<표 II-4> 참고).

<표 II-4> 헤이룽장성(省)의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월	
수출입	금액	16,174	25,472	37,400	37,792	38,864	38,904	20,990	16,700	18,927	11,952
	증감률	-29.4	57.5	46.8	1.0	2.8	0.1	-46.0	-20.4	13.3	39.8
수출	금액	10,070	16,286	17,671	14,435	16,232	17,338	8,076	5,182	5,282	2,069
	증감률	-39.2	61.7	8.5	-18.3	12.4	6.8	-53.4	-35.8	1.9	-15.6
수입	금액	6,103	9,186	19,729	23,357	22,632	21,566	12,914	11,518	13,645	9,883
	증감률	-3.4	50.5	114.8	18.4	-3.1	-4.7	-40.1	-10.8	18.5	62.1

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

헤이룽장성의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-5>와 같이 나타난다. 상위 10개국의 비중을 합하면 수출입 82.4%, 수출 69.3%,

수입의 92.4%를 차지하며 헤이룽장성 대외무역의 상당 부분을 차지하고 있다. 특히 그중에서도 대러시아 수입 비중이 77.6%, 수출입 비중이 61.6%를 기록하고 있어 러시아에 대한 교역 의존도가 매우 높게 나타나고 있다.

〈표 II-5〉 2017년 헤이룽장성의 주요 대상국별 교역 현황 (단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	러시아	10,204	61.6	러시아	1,489	27.9	러시아	8,715	77.6
2	미국	1,035	6.2	미국	770	14.4	일본	282	2.5
3	일본	447	2.7	벨기에	367	6.9	미국	265	2.4
4	벨기에	410	2.5	터키	206	3.9	몽골	247	2.2
5	독일	372	2.2	파키스탄	192	3.6	독일	229	2.0
6	몽골	313	1.9	한국	177	3.3	프랑스	182	1.6
7	한국	239	1.4	일본	165	3.1	스웨덴	175	1.6
8	프랑스	219	1.3	독일	143	2.7	이탈리아	111	1.0
9	터키	216	1.3	인도	119	2.2	영국	86	0.8
10	파키스탄	192	1.2	홍콩	75	1.4	스페인	80	0.7

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 헤이룽장성의 주요 교역대상국 중 러시아, 미국, 일본과의 수출입 상위 품목을 살펴보면 〈표 II-6〉과 같다. 헤이룽장성과 러시아와의 교역에서 수출은 신발 및 의류 등의 경공업 제품이 대부분을 차지하는 한편 수입은 광물성 연료와 목재 등이 높은 비중을 점유하고 있다. 이에 반해 미국으로 수출하는 품목은 HS 87류의 일반차량이 전체 對미 수출의 64.8%가 넘는 비중을 차지하고 있고 보일러 기계류와 광학/의료 측정 및 검사 정밀기기 등 고기술 제품을 수입해오고 있다. 헤이룽장성과 일본의 2017년 주요 교역은 수출의 경우 목재·목탄과 육류·어류 조제품과 채유용 종자 등 저기술 산품이 다수를 차지한 반면 수입은 일반차량과 보일러 기계류, 전기기기 및 부분품 등의 중위·고위기술 품목이 주를 이루고 있다.

〈표 II-6〉 2017년 헤이룽장성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

(단위: 백만 달러, %)

교역국	구분	수출				수입			
		순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액
러시아	1	64	신발류	387	26.0	27	광물성 연료 에너지	6,636	76.1
	2	90	광학/의료 측정 및 검사 정밀기기	133	8.9	44	목재·목탄	1,284	14.7
	3	7	채소	110	7.4	26	광·슬랙·회	224	2.6
미국	1	87	일반차량	499	64.8	84	보일러 기계류	91	34.3
	2	94	가구류 조명기구	64	8.3	90	광학/의료 측정 및 검사 정밀기기	46	17.4
	3	44	목재·목탄	39.0	5.1	85	전기기기 TV·VTR와 부분품	16.0	6.0
일본	1	44	목재·목탄	56.0	33.9	87	일반차량	92.0	32.6
	2	16	육·어류 조제품	31.0	18.8	84	보일러 기계류	83.0	29.4
	3	12	채유용 종자·인삼	19.0	11.5	85	전기기기 TV·VTR와 부분품	37.0	13.1

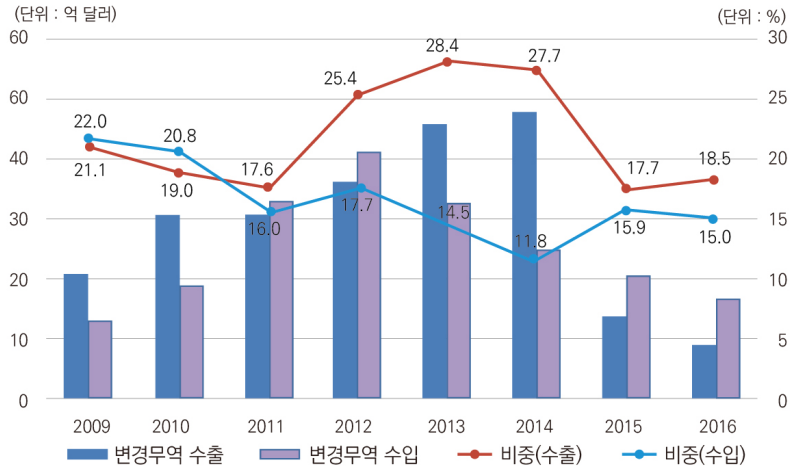
출처: K-stat, 〈<http://stat.kita.net/>〉 (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

헤이룽장성의 국경무역 규모는 2017년 기준 약 33억 달러로 전년 동기대비 17.3% 증가하였으며 성(省) 전체 교역의 17.3%를 차지하였다(〈표 II-3〉 참조). 〈그림 II-4〉에서 볼 수 있듯이 헤이룽장성 국경무역 수출과 수입이 성(省) 전체 수출과 수입에서 차지하는 비중이 다소 감소하는 양상을 보이고 있으나 점유율은 두 자리 수를 유지하고 있다. 특히 국경무역 수출 비중은 2013년 28.4%로 최고치를 기록한 이후 2년 연속 감소하다 2016년 소폭 증가하였으나 2013년 수준을 하회하고 있는 반면 수입 비중은 2015년과 2016년 2년 모두 2013년의 점유율 수치를 상회하고 있다.

2017년 랴오닝성의 수출입은 전년동기대비 14.5% 증가하며 989억 5,200만 달러를 기록하며 2015년 수준을 회복하였다. 그러나

24.9%의 높은 증가율을 보인 수입과는 달리 수출의 증가폭이 다소 충분하지 않아 2013년과 2014년에 기록했던 1,100억 달러 수준에는 미치지 못했다.

〈그림 II-4〉 헤이룽장성 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

〈표 II-7〉 라오닝성(省)의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월	
수출입	금액	62,861	80,559	95,967	103,773	113,810	113,707	96,271	86,404	98,952	55,404
	증감률	-13.2	28.2	19.1	8.1	9.7	-0.1	-15.3	-10.2	14.5	14.2
수출	금액	33,456	43,112	51,055	57,950	64,547	58,780	50,932	43,163	44,938	24,071
	증감률	-20.5	28.9	18.4	13.5	11.4	-8.9	-13.4	-15.3	4.1	11.5
수입	금액	29,405	37,448	44,912	45,823	49,263	54,927	45,339	43,241	54,014	31,333
	증감률	-3.1	27.3	19.9	2.0	7.5	11.5	-17.5	-4.6	24.9	16.3

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9)를 활용하여 저자 작성.

랴오닝성의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-8>과 같이 나타
난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입이
59.2%, 수출이 66.8%, 수입이 62.1%였다. 그중 일본에 대한 의존도
가 수출입, 수출, 수입 기준 모두 가장 높게 나타났으며 對한국 수출
입, 수출, 수입 비중은 두 번째로 높았다.

<표 II-8> 2017년 랴오닝성의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	일본	14,769	13.2	일본	8,934	18.0	일본	5,835	13.2
2	한국	11,050	9.9	한국	5,689	11.5	한국	5,361	9.9
3	미국	9,757	8.7	미국	5,364	10.8	호주	4,868	8.7
4	호주	5,513	4.9	싱가포르	3,612	7.3	브라질	4,614	4.9
5	독일	5,505	4.9	홍콩	2,174	4.4	미국	4,393	4.9
6	러시아	5,387	4.8	대만	1,767	3.6	러시아	4,380	4.8
7	브라질	5,128	4.6	북한	1,706	3.4	독일	4,032	4.6
8	싱가포르	4,319	3.9	독일	1,473	3.0	사우디 아라비아	2,176	3.9
9	북한	2,438	2.2	베트남	1,217	2.5	오만	1,553	2.2
10	사우디 아라비아	2,335	2.1	네덜란드	1,154	2.3	앙골라	1,408	2.1

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 랴오닝성의 주요 교역대상국 중 미국, 일본, 한국의 수출
입 상위 3개 품목을 살펴보면 <표 II-9>와 같다. 먼저 랴오닝성의
對미국 수출에서는 HS 85류의 전기기기 및 부분품이 가장 많이 수
출되었고 미국으로부터는 채유용 종자 및 인삼을 가장 많이 수입해
왔다. 또한 미국과의 교역에 있어 2위와 3위를 차지한 품목이 보일
러 기계류와 어패류로 수출과 수입의 상위 품목 분포가 유사하게 나
타났다. 일본에 대한 수출은 전기기기 및 부분품과 보일러 기계류
등의 중위·고위기술 품목이 25%를 넘는 비중을 차지하였고 수입에
서는 전기기기 및 부분품과 보일러 기계류와 유기화합물 수입이 상

당 부분을 차지하며 비중 합이 50%를 상회하는 구조를 보였다. 한국과의 교역에서 라오닝성이 주로 수출한 품목은 철강과 광물성 연료 에너지였으며 한국으로부터 수입은 유기화합물이 65%가 넘는 비중을 차지하며 수입의 대부분을 차지하고 있다.

〈표 II-9〉 2017년 라오닝성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

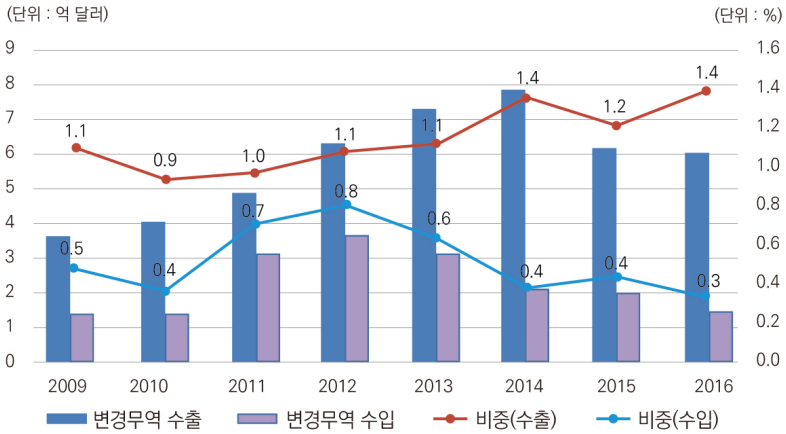
(단위: 백만 달러, %)

구분		수출				수입			
교역국	순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
미국	1	85	전기기기TV·VTR 및 부분품	823	15.3	12	채유용 종자·인삼	799	18.2
	2	84	보일러 기계류	634	11.8	84	보일러 기계류	758	17.3
	3	3	어패류	572	10.7	3	어패류	533	12.1
일본	1	85	전기기기TV·VTR 및 부분품	1,197	13.4	84	보일러 기계류	1,163	19.9
	2	84	보일러 기계류	1,167	13.1	29	유기화합물	1,016	17.4
	3	62	의류 및 부속품 (편물제 제외)	913	10.2	85	전기기기TV·VTR 및 부분품	796	13.6
한국	1	72	철강	1,102	19.4	29	유기화합물	3,506	65.4
	2	27	광물성 연료 에너지	1,100	19.3	84	보일러 기계류	360	6.7
	3	85	전기기기TV·VTR 및 부분품	806	14.2	85	전기기기TV·VTR 및 부분품	354	6.6

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

라오닝성의 국경무역 규모는 2016년 기준 7.5억 달러로 전년동기 대비 8.5% 감소한 가운데 성(省) 전체 교역액의 0.9%를 차지하였다 (〈표 II-3〉 참고). 성(省)의 전체 국경무역액이 감소한 것은 비교적 비슷한 수준을 유지한 수출과 달리 2억 달러에서 1.5억 달러로 감소한 수입의 영향을 받은 것으로 평가할 수 있다. 라오닝성 국경무역의 수출 비중은 2014년 이후 1.4%를 기록한 이후 2013년보다 높은 수준을 유지하고 있다.

〈그림 II-5〉 라오닝성 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

2017년 지린성의 수출입은 전년동기대비 0.7% 증가하며 185억 5,400만 달러를 기록하였으나 수출과 수입 모두 증가폭이 크지 않아 큰 폭으로 하락했던 2015년 수준을 하회하였다.

〈표 II-10〉 지린성(省)의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월
수출입	금액	11,724	16,770	22,042	24,578	25,836	26,371	18,807	18,422	18,554	10,192
	증감률	-	-12.0	43.0	31.4	11.5	5.1	2.1	-28.7	-2.0	0.7
수출	금액	3,134	4,471	4,997	5,983	6,758	5,778	4,654	4,211	4,434	2,434
	증감률	-	-34.3	42.7	11.8	19.7	12.9	-14.5	-19.4	-9.5	5.3
수입	금액	8,589	12,299	17,046	18,595	19,078	20,593	14,153	14,212	14,120	7,758
	증감률	-	0.4	43.2	38.6	9.1	2.6	7.9	-31.3	0.4	-0.6

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

지린성의 주요 교역대상국을 살펴보면 〈표 II-11〉와 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중을 합하면 수출입의

68.3%, 수출 66.1%, 수입의 74.2%를 차지하고 있다. 국경을 마주하고 있는 북한에 대해서는 수출 비중이 13.3%로 가장 높게 나타났으며 한국에 대한 수출도 10.8%를 기록했다. 수입에 있어서는 독일에 대한 의존도가 37.1%로 매우 높게 나타나고 있으며 그 뒤를 잇는 일본에 대해서는 9.3%의 비중을 보이고 있다.

〈표 II-11〉 2017년 지린성의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	독일	5,709	29.0	북한	704	13.3	독일	5,341	37.1
2	일본	1,791	9.1	한국	574	10.8	일본	1,343	9.3
3	북한	1,116	5.7	일본	448	8.5	슬로바키아	773	5.4
4	한국	971	4.9	미국	421	7.9	헝가리	691	4.8
5	미국	871	4.4	독일	368	6.9	체코	531	3.7
6	슬로바키아	782	4.0	이란	336	6.3	미국	450	3.1
7	헝가리	695	3.5	러시아	207	3.9	북한	412	2.9
8	체코	546	2.8	홍콩	153	2.9	한국	397	2.8
9	러시아	537	2.7	인도	148	2.8	브라질	385	2.7
10	벨기에	455	2.3	인도네시아	144	2.7	벨기에	367	2.5

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 성의 주요 교역대상국 중 독일, 일본, 북한의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 〈표 II-12〉와 같다. 우선 독일에 대한 지린성의 상위 수출 품목은 1차 상품과 원료 기반 제품들이 다수를 차지하고 있으나 수입은 자동차, 전기기기와 부분품, 보일러 기계류 등 중·고 위 기술 제품이 주를 이루고 있다. 특히 그중 HS 87류에 해당하는 자동차 수입이 랴오닝성의 對독일 수입의 67%를 상회하는 상당히 높은 비중을 기록하였다. 일본에 대한 수출은 채소, 목재 및 목탄, 조제사료 등이 주를 이루고 있으며 수입은 독일과 마찬가지로 자동차, 보일러 기계류, 전기기기 및 부분품 등의 품목이 대부분을 차지하고 있다. 반면, 랴오닝성의 북한에 대한 수출입 상위 품목을 살펴

보면 의류 및 부속품, 플라스틱 및 제품, 섬유 등을 북한으로 많이 수출하고 있으며 수산물과 과일 및 견과류, 광물 자원 등 상위 3개 품목의 수입이 전체 對북한 수입의 60%를 넘게 점유하고 있다.

〈표 II-12〉 2017년 지린성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

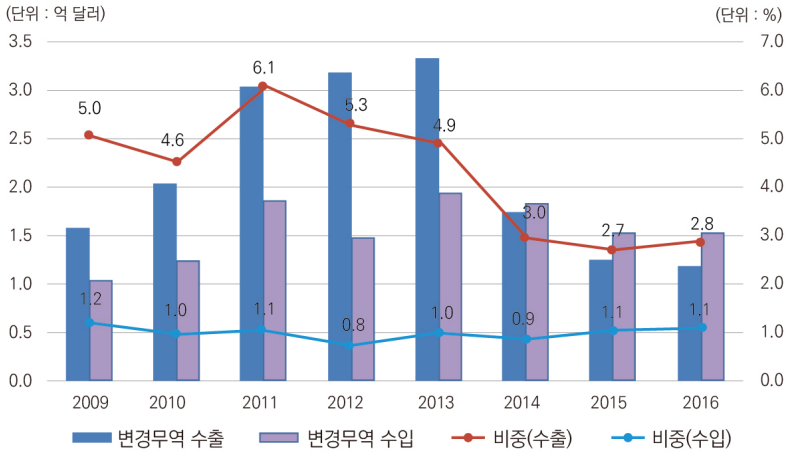
(단위: 백만 달러, %)

구분		수출				수입			
교역국	순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
독일	1	8	과실·견과류	64	17.4	87	일반차량	3,618	67.7
	2	44	목재·목탄	61	16.6	85	전기기기 TV·VTR와 부분품	473	8.9
	3	28	무기화합물	59	16.0	84	보일러 기계류와 부분품	355	6.6
일본	1	7	채소	64	14.3	87	일반차량	587	43.7
	2	44	목재·목탄	51	11.4	84	보일러 기계류와 부분품	348	25.9
	3	23	조제사료	49	10.9	85	전기기기 TV·VTR와 부분품	156	11.6
북한	1	61	의류 및 부속품 (편물제)	63	8.9	3	수산물·어패류	137	33.3
	2	39	플라스틱과 그제품	50	7.1	8	과실·견과류	64	15.5
	3	54	인조 필라멘트 섬유	48	6.8	26	광·슬랙·회	57	13.8

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

지린성의 국경무역 규모는 2016년 기준 약 2.7억 달러로 전년동기대비 1.8% 감소하였으며 성(省) 전체 교역의 1.5%를 차지하였다(〈표 II-3〉 참고). 지린성의 전체 수입에서 국경무역 수입이 차지하는 비중은 큰 변동 없이 비교적 완만하게 유지되고 있는 반면 수출의 경우 비중의 변동이 상대적으로 크게 나타났다. 2009년 5.0%였던 지린성의 국경무역 수출 비중은 2011년 6.1%로 최고점을 기록한 이후 감소세를 이어가고 있다.

〈그림 II-6〉 지린성 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

2017년 네이멍구자치구의 수출입은 전년동기대비 17.3% 증가하여 140억 1,600만 달러를 기록하며 2014년 수출입 규모를 약간 하회하는 수준으로 회복하였다. 특히 수입은 23.9% 증가하면서 2014년 수준을 오히려 상회하여 89억 달러 수준을 넘어섰다.

〈표 II-13〉 네이멍구자치구의 수출입 추이

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월
수출입	금액	6,735	8,706	11,947	11,257	12,018	14,553	12,785	11,951	14,016	7,808
	증감률	-24.5	29.3	37.2	-5.8	6.8	21.1	-12.2	-6.5	17.3	7.7
수출	금액	2,316	3,334	4,695	3,968	4,094	6,392	5,673	4,724	5,064	2,908
	증감률	-35.3	43.9	40.8	-15.5	3.2	56.1	-11.3	-16.7	7.2	13.0
수입	금액	4,418	5,372	7,251	7,289	7,924	8,161	7,112	7,227	8,952	4,900
	증감률	-17.3	21.6	35.0	0.5	8.7	3.0	-12.9	1.6	23.9	4.8

출처: CEIC DB, 〈<https://www.ceicdata.com>〉 (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

네이멍구자치구의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-14>와 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입 71.9%, 수출 59.0%, 수입의 88.5%를 차지하고 있다. 국경을 접하고 있는 몽골이 네이멍구자치구의 최대 교역대상국이며 러시아가 그 뒤를 잇고 있다.

<표 II-14> 2017년 네이멍구자치구의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	몽골	4,470	28.1	한국	809	13.6	몽골	3,987	39.9
2	러시아	2,721	17.1	몽골	483	8.1	러시아	2,542	25.4
3	한국	889	5.6	일본	418	7.0	호주	719	7.2
4	호주	759	4.8	인도	386	6.5	미국	358	3.6
5	미국	693	4.4	미국	335	5.6	칠레	334	3.3
6	일본	496	3.1	베트남	292	4.9	페루	264	2.6
7	인도	429	2.7	이란	252	4.2	독일	238	2.4
8	칠레	353	2.2	인도네시아	181	3.1	대만	146	1.5
9	독일	332	2.1	러시아	179	3.0	스웨덴	136	1.4
10	베트남	300	1.9	태국	166	2.8	멕시코	118	1.2

출처: K-stat, <http://stat.kita.net/> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 네이멍구자치구의 주요 교역대상국 중 몽골, 러시아, 한국과의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 <표 II-15>와 같다. 우선 몽골에 수출하는 품목은 광물성 연료와 의류 및 부속품이 40%가 넘는 비중을 차지하고 있다. 수입은 수출과 마찬가지로 광물성 연료 에너지가 수입 1위 품목이지만 비중이 對몽골 수입의 53%를 차지하고 있고 그 뒤를 이어 광물자원 수입이 40.9%의 높은 점유율을 기록하였다. 러시아로 수출하는 주요 품목은 유기화합물이 49.2%를 차지하고 있으며 수입은 목재·목탄에 대한 교역이 전체 對러시아 수입의 상당 부분을 차지하였다.

〈표 II-15〉 2017년 네이멍구자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

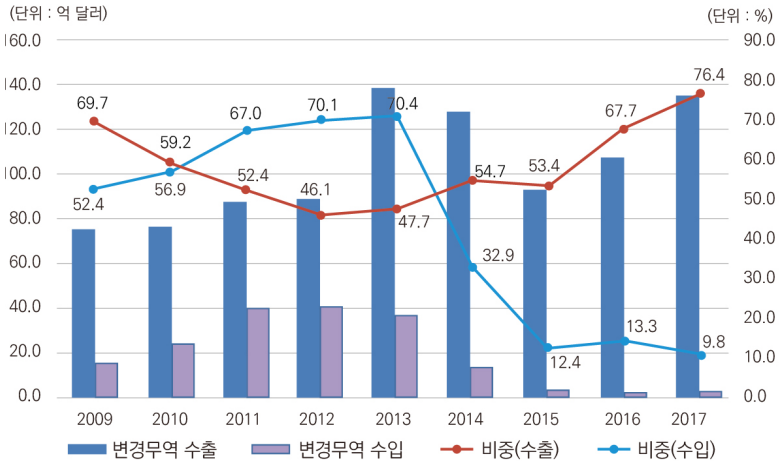
(단위: 백만 달러, %)

교역국	구분 순위	수출				수입			
		HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
몽골	1	27	광물성 연료 에너지	131	27.1	27	광물성 연료 에너지	2,148	53.9
	2	61	의류 및 부속품 (편물제)	73	15.1	26	광·슬랙·회	1,632	40.9
	3	87	일반차량	47	9.7	51	양모·수모	85	2.1
러시아	1	29	유기화합물	88	49.2	44	목재·목탄	1,844	72.5
	2	94	가구류 조명기구	15	8.4	26	광·슬랙·회	302	11.9
	3	39	플라스틱과 그제품	10	5.6	47	펄프	134	5.3
한국	1	72	철강	328	40.5	90	광학/의료 측정 및 검사 정밀기기	14	17.5
	2	38	각종 화학공업 생산품	171	21.1	28	무기화합물	14	17.5
	3	27	광물성 연료 에너지	119	14.7	27	광물성 연료 에너지	11	13.8

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

네이멍구자치구의 국경무역 규모는 2017년 기준 약 44.7억 달러로 전년동기대비 41.8% 증가하였다. 국경무역 수입이 2016년 27.5억 달러에서 2017년 40.1억 달러로 크게 늘어나면서 40%가 넘는 큰 폭의 증가율을 뒷받침했다. 아울러 2013년 이후 30% 이하로 떨어졌던 자치구 전체 교역 대비 비중이 다시 30% 대를 회복하며 32.2%를 기록하였다(〈표 II-3〉 참고). 특히 수출의 경우는 2013년 6.9%까지 떨어졌던 자치구 전체 수출 대비 비중이 2014년부터 3년 연속 8.5%를 상회하는 것으로 나타났다.

〈그림 II-7〉 네이멍구자치구 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

(2) 중국 서북부 지역 현황

몽골, 중앙아시아, 인도와 국경을 접하고 있는 서북(西北)지역은 신장자치구, 간쑤(甘肅)성이 포함된다. 이들 성 및 자치구의 가장 큰 무역 파트너는 중앙아시아 5개국(카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 파키스탄, 아프가니스탄)이며 신장자치구가 서북지역 국경 무역의 중심지 역할을 담당하고 있다.

2017년 신장자치구의 전체 상품무역 수출입 총액은 211억 5,400만 달러로 전년동기대비 16.7% 증가하며 지난 2년간의 감소세에서 증가세로 돌아섰다. 그러나 수출과 수입 모두 2012년의 수준을 하회하고 있어 2015년의 큰 감소폭을 완전히 회복하지는 못하고 있다.

〈표 II-16〉 신장자치구의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6
수출입	금액	13,829	17,065	22,825	25,168	27,562	27,675	19,669	18,120	21,154	8,816
	증감률	-37.8	23.4	33.8	10.3	9.5	0.4	-28.9	-7.9	16.7	-7.5
수출	금액	10,824	12,929	16,833	19,348	22,275	23,492	17,513	16,073	18,223	7,083
	증감률	-43.9	19.5	30.2	14.9	15.1	5.5	-25.4	-8.2	13.4	-14.3
수입	금액	3,006	4,136	5,993	5,819	5,287	4,183	2,156	2,046	2,931	1,733
	증감률	3.0	37.6	44.9	-2.9	-9.1	-20.9	-48.5	-5.1	43.2	36.1

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

신장자치구의 주요 교역대상국을 살펴보면 〈표 II-17〉과 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입의 92.1%, 수출 91.5%, 수입의 95.9% 차지한다. 주요 교역대상국으로는 러시아를 비롯한 중앙아시아 국가가 다수를 차지하고 있다. 그중에서도 국경을 접하고 있는 카자흐스탄이 신장자치구의 최대 교역국으로 수출입 의존도가 32.5%에 달한다.

〈표 II-17〉 2017년 신장자치구의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	카자흐스탄	9,937	32.5	카자흐스탄	7,936	48.3	투르크메니스탄	6,536	46.3
2	투르크메니스탄	6,558	21.5	키르기스스탄	3,890	23.7	러시아	3,221	22.8
3	러시아	4,266	14.0	러시아	1,045	6.4	카자흐스탄	2,001	14.2
4	키르기스스탄	3,948	12.9	타지키스탄	957	5.8	우즈베키스탄	789	5.6
5	우즈베키스탄	985	3.2	파키스탄	377	2.3	독일	369	2.6
6	타지키스탄	962	3.1	미국	200	1.2	미국	186	1.3
7	독일	418	1.4	우즈베키스탄	196	1.2	핀란드	137	1.0
8	파키스탄	414	1.4	인도	193	1.2	일본	129	0.9
9	미국	386	1.3	베트남	118	0.7	몽골	111	0.8
10	인도	261	0.9	한국	109	0.7	인도	68	0.5

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 신장자치구의 주요 교역대상국 중 카자흐스탄과 투르크메니스탄, 러시아와의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 <표 II-18>와 같다. 카자흐스탄에 대한 신장자치구의 수출은 대부분 신발과 의류가 다수를 차지하고 있으며 수입은 광물 및 광물성 연료 에너지가 큰 비중을 차지하고 있다. 투르크메니스탄으로는 보일러 기계류와 플라스틱, 자동차 등의 품목이 주로 수출되고 있고 수입은 광물성 연료 에너지가 유일한 품목이다. 신장자치구의 對러시아 교역에서 수출은 카자흐스탄과 마찬가지로 의류 및 부속품과 신발류 등이 상위 품목에 위치해 있고 수입은 광물성 연료 에너지가 95%가 넘는 비중을 기록하고 있다.

<표 II-18> 2017년 신장자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

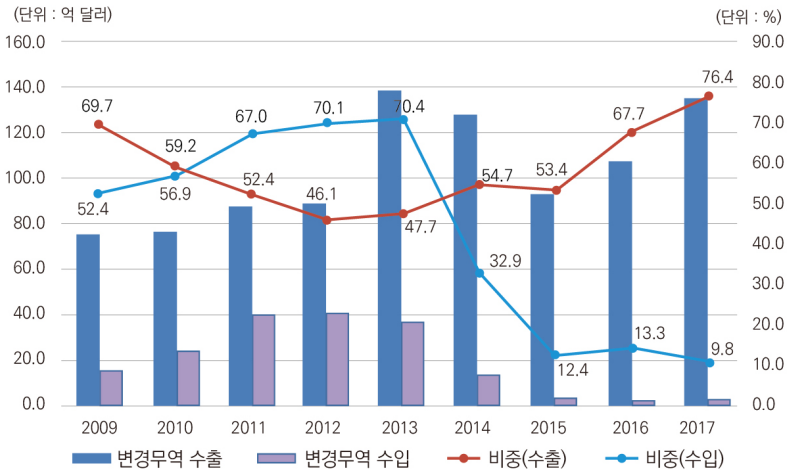
(단위: 백만 달러, %)

구분		수출				수입			
교역국	순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
카자흐스탄	1	64	신발류	1,658	20.9	27	광물성 연료 에너지	1,111	55.5
	2	62	의류 및 부속품 (편물제 제외)	808	10.2	26	광·슬랙·회	315	15.7
	3	61	의류 및 부속품 (편물제)	758	9.6	79	아연과 그 제품	238	11.9
투르크메니스탄	1	84	보일러 기계류와 부분품	5	22.7	27	광물성 연료 에너지	6,536	100.0
	2	39	플라스틱과 그제품	4	18.2	-	-	-	-
	3	87	일반차량	4	18.2	-	-	-	-
러시아	1	62	의류 및 부속품 (편물제 제외)	350	33.5	27	광물성 연료 에너지	3,070	95.3
	2	61	의류 및 부속품 (편물제)	221	21.1	44	목재·목탄	62	1.9
	3	64	신발류	170	16.3	47	펄프	52	1.6

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

아울러 신장자치구의 국경무역 규모는 2017년 기준 약 138억 달러로 전년동기대비 25.3% 증가하였으며 성(省) 전체 교역의 67.0%를 차지하며 높은 점유율을 보였다(〈표 II-3〉 참고). 특히 자치구 전체 수출 대비 국경무역 수출 비중은 2014년 50%를 회복한 이후 증가세를 이어가며 2017년 76.4%까지 확대되었다. 국경무역 중 수입의 경우 2013년 이후 자치구 전체 수입에서 차지하는 비중이 급격히 감소하는 양상을 볼 수 있다.

〈그림 II-8〉 신장자치구 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

2017년 간쑤성의 수출입은 49억 1,700만 달러로 전년동기대비 32.5% 감소하며 2014년부터 4년 연속 감소세를 이어갔다. 이러한 지속적 감소세는 2014년과 2015년에는 수입의 급격한 감소에 기인한 것이었으며 2016년과 2017년에는 수출이 대폭 감소하면서 전체적인 교역의 감소세를 이끌었다.

〈표 II-19〉 간쑤성의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6
수출입	금액	3,772	7,304	8,680	8,888	10,368	8,634	8,131	7,279	4,917	3,084
	증감률	-37.8	93.7	18.8	2.4	16.7	-16.7	-5.8	-10.5	-32.5	44.3
수출	금액	735	1,638	2,159	3,575	4,676	5,332	5,888	4,471	1,773	1,032
	증감률	-54.1	122.9	31.8	65.6	30.8	14.0	10.4	-24.1	-60.3	38.3
수입	금액	3,037	5,666	6,521	5,313	5,692	3,302	2,243	2,808	3,144	2,052
	증감률	-31.9	86.6	15.1	-18.5	7.1	-42.0	-32.1	25.2	12.0	47.6

출처: CEIC DB, 〈<https://www.ceicdata.com>〉 (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

간쑤성의 주요 교역대상국을 살펴보면 〈표 II-20〉과 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입의 70.7%, 수출 68.5%, 수입의 83.1%를 차지하고 있다. 최대 교역대상국은 카자흐스탄으로 전체 수출입의 20%를 카자흐스탄과의 교역에 의존하고 있다.

〈표 II-20〉 2017년 간쑤성의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	카자흐스탄	1,012	20.0	홍콩	470	27.2	카자흐스탄	985	29.6
2	홍콩	520	10.3	미국	208	12.1	러시아	366	11.0
3	러시아	461	9.1	한국	114	6.6	대만	269	8.1
4	대만	319	6.3	러시아	95	5.5	콩고	244	7.3
5	미국	258	5.1	네덜란드	63	3.7	호주	203	6.1
6	콩고	244	4.8	독일	51	3.0	남아프리카 공화국	185	5.6
7	호주	207	4.1	대만	50	2.9	몽골	180	5.4
8	남아프리카 공화국	193	3.8	투르크메니스탄	49	2.8	핀란드	176	5.3
9	몽골	186	3.7	인도네시아	42	2.4	페루	99	3.0
10	핀란드	176	3.5	일본	40	2.3	한국	59	1.8

출처: K-stat, 〈<http://stat.kita.net/>〉 (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 간쑤성의 주요 교역대상국 및 지역 중 카자흐스탄, 홍콩, 러시아의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 <표 II-21>과 같다. 먼저 카자흐스탄에 대한 수출은 보일러 기계류와 부분품, 전기기기 및 부분품, 철강 등이 주를 이루고 있으며 수입은 광물 자원 비중이 86%를 상회하며 수입의 상당 부분이 집중되어 있다. 홍콩에 대한 수출은 전기기기 및 부분품과 완구·운동용품의 점유율 합이 65%를 상회하고 있으며 홍콩으로부터의 수입은 시계가 98%를 넘는 매우 높은 비중을 기록하고 있다. 러시아와의 교역에서는 전기기기 및 부분품의 수출이 81.1%를 기록하며 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 수입에서는 광물성 연료 에너지의 비중이 99.2%로 간쑤성의 對러시아 수입의 대부분을 점유하였다.

<표 II-21> 2017년 간쑤성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

(단위: 백만 달러, %)

구분		수출				수입			
교역국	순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
카자흐스탄	1	84	보일러 기계류와 부분품	7	25.9	26	광·슬랙·회	851	86.4
	2	85	전기기기TV·VTR와 부분품	4	14.8	72	철강	99	10.1
	3	72	철강	3	11.1	10	곡물	18	1.8
홍콩	1	85	전기기기TV·VTR와 부분품	212	45.1	91	시계	49	98.0
	2	95	완구·운동용품	97	20.6	85	전기기기TV·VTR와 부분품	1	2.0
	3	91	시계	55	11.7	72	철강	0	0.0
러시아	1	85	전기기기TV·VTR와 부분품	77	81.1	27	광물성 연료 에너지	363	99.2
	2	20	채소·과실의 조제품	5	5.3	85	전기기기TV·VTR와 부분품	1	0.3
	3	84	보일러 기계류와 부분품	4	4.2	75	니켈과 그 제품	1	0.3

출처: K-stat, <http://stat.kita.net/> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

(3) 중국 서남부 지역 현황

동서남아시아 국가들과 국경을 접하고 있는 서남(西南)지역은 시짱자치구, 윈난성, 광시자치구가 포함된다. 이들 성 및 자치구의 가장 큰 무역 파트너는 인도, 네팔, 미얀마, 라오스, 베트남 등이며 <표 II-3>에서 살펴보았듯이 광시자치구가 중국 서남지역 국경무역의 중심지 역할을 담당하고 있다.

2017년 윈난성의 수출입은 전년동기대비 16.7% 증가하며 248억 500만 달러를 기록하였다. 수입이 2016년 증가세로 돌아선데 이어 2017년 46.4%의 높은 증가율을 기록한 것에 기인하여 2015년과 2016년 감소세를 이어오던 윈난성의 교역은 전체적으로 플러스 성장세를 회복하였다.

<표 II-22> 윈난성의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월
수출입	금액	8,018	13,355	16,068	21,014	25,860	29,623	23,387	21,261	24,805	14,678
	증감률	-16.6	66.6	20.3	30.8	23.1	14.5	-21.1	-9.1	16.7	53.3
수출	금액	4,529	7,605	9,470	10,022	15,972	18,808	16,536	12,723	12,304	5,624
	증감률	-9.5	67.9	24.5	5.8	59.4	17.8	-12.1	-23.1	-3.3	15.4
수입	금액	3,490	5,750	6,598	10,993	9,888	10,814	6,851	8,538	12,501	9,054
	증감률	-24.3	64.8	14.7	66.6	-10.0	9.4	-36.6	24.6	46.4	92.7

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

윈난성의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-23>과 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입 68.9%, 수출 80.3%, 수입의 72.3% 차지하고 있다. 주요 교역대상국은 동서남아시아 및 미국으로 그중 미얀마가 최대 교역국으로 2017년 윈난성 전체 수출입의 19.6%가 미얀마에 의존하고 있다. 2017년 수출입

비중으로 살펴볼 때 10개 상위국가 중 아세안 국가는 5개국이 포함되어 있으며 해당 5개국의 비중 합계는 약 44%에 달한다.

〈표 II-23〉 2017년 원난성의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	미얀마	3,745	19.6	홍콩	1,963	20.5	미얀마	2,751	29.0
2	베트남	2,243	11.8	베트남	1,900	19.8	사우디 아라비아	886	9.3
3	홍콩	1,975	10.4	미얀마	994	10.4	중국	662	7.0
4	태국	1,058	5.5	태국	824	8.6	페루	485	5.1
5	사우디 아라비아	902	4.7	인도네시아	550	5.7	미국	411	4.3
6	라오스	828	4.3	인도	429	4.5	라오스	402	4.2
7	중국	662	3.5	라오스	426	4.4	호주	373	3.9
8	미국	630	3.3	미국	219	2.3	베트남	343	3.6
9	인도네시아	576	3.0	말레이시아	208	2.2	이란	288	3.0
10	호주	519	2.7	일본	183	1.9	칠레	266	2.8

출처: K-stat, 〈<http://stat.kita.net/>〉 (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 원난성의 주요 교역대상국 중 의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 〈표 II-24〉와 같다. 우선 미얀마에 대한 원난성의 주요 수출 품목은 자동차와 전기기기 및 부분품, 과일·견과류 등으로 전체 對미얀마 수출의 43.8%를 차지하고 있으며 수입에 있어서는 광물성 연료 에너지와 광·슬랙·회 등이 85%가 넘는 비중으로 다수를 차지하고 있다. 원난성이 베트남에 가장 많이 수출하고 있는 품목은 과일·견과류이며 전기기기 및 부분품과 비료의 수출이 그 뒤를 잇고 있다. 그리고 원난성이 베트남으로부터 수입하는 광·슬랙·회는 전체 對베트남 수입의 51.3%를 차지하고 있다. 원난성과 홍콩의 주요 교역 품목은 수출에 있어서는 식용채소가 42.6%로 다수를 차지하고 있으며 전기기기 및 부분품도 31.5%로 큰 비중을 차지한다. 홍콩으로부터 수입하는 주요 품목으로는 고무와 그 제품, 전기기기와

부분품이 있는데 그중 고무제품의 비중은 전체 홍콩 수입의 75%를 차지하고 있다.

〈표 II-24〉 2017년 윈난성과 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

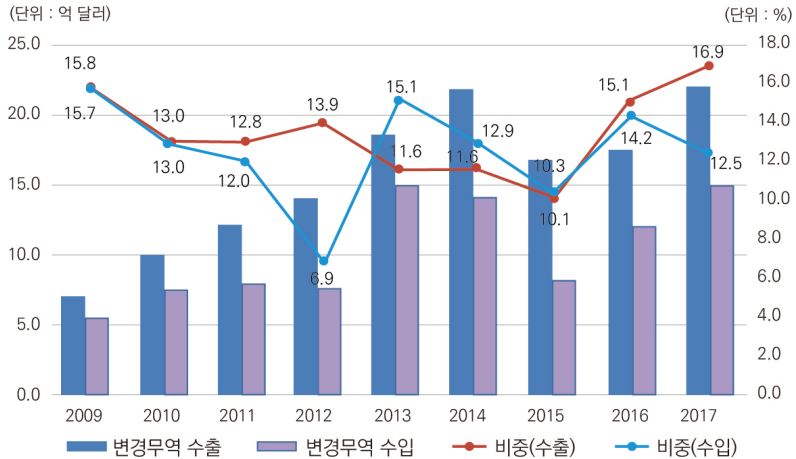
(단위: 백만 달러, %)

구분		수출				수입			
교역국	순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
미얀마	1	87	일반차량	205	20.6	27	광물성 연료 에너지	1,212	44.1
	2	85	전기기기TV·VTR와 부분품	117	11.8	26	광·슬랙·회	1,132	41.1
	3	8	과실·견과류	115	11.6	40	고무와 그 제품	204	7.4
베트남	1	8	과실·견과류	648	34.1	26	광·슬랙·회	176	51.3
	2	85	전기기기TV·VTR와 부분품	421	22.2	28	무기화합물	48	14.0
	3	31	비료	215	11.3	74	동과그제품	21	6.1
홍콩	1	7	채소	837	42.6	40	고무와 그 제품	9	75.0
	2	85	전기기기TV·VTR와 부분품	618	31.5	85	전기기기TV·VTR와 부분품	3	25.0
	3	8	과실·견과류	179	9.1	-	-	-	-

출처: K-stat, 〈<http://stat.kita.net/>〉 (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

윈난성의 국경무역 규모는 2017년 기준 약 34.2억 달러로 전년동기대비 16.1% 증가하였으며 성(省) 전체 교역의 14.6%를 차지하였다(〈표 II-3〉 참고). 윈난성의 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비중은 〈그림 II-9〉와 같이 2013년 이후 수출과 수입 모두 두 자리 수를 유지하는 것으로 나타났다. 특히 2015년 10%대에 머물던 국경무역의 수출비중은 2017년에는 16.9%까지 확대되고 있어 최근 2년 사이 윈난성의 변경지역 교역이 활발하게 이루어지고 있음을 반영하고 있다.

〈그림 II-9〉 원남성 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

2017년 시짱자치구의 수출입은 전년동기대비 11.5% 증가한 8.7억 만 달러를 기록하였으며 그중 수출은 4.4억 달러로 -6.4%의 증가율을 보인 반면, 수입은 전년동기대비 38.7% 증가하며 큰 폭으로 늘어났다. 특히 수입은 2013년 0.5억 달러에 불과하던 규모가 2014년 1.54억 달러로 대폭 확대되었고 2015년에도 100.9%의 높은 증가율을 보였다.

〈표 II-25〉 시짱자치구의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6월
수출입	금액	401	836	1,359	3,424	3,319	2,255	890	782	871	417
	증감률	-47.7	108.7	62.5	152.0	-3.1	-32.1	-60.5	-12.1	11.5	-52.1
수출	금액	375	771	1,183	3,355	3,269	2,101	580	472	441	171
	증감률	-46.9	105.4	53.4	183.6	-2.6	-35.7	-72.4	-18.7	-6.4	-9.0
수입	금액	25	65	176	69	50	154	310	310	430	246
	증감률	-56.7	157.8	170.4	-60.7	-27.0	206.0	100.9	0.2	38.7	-19.5

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

시짱자치구의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-26>와 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중을 합하면 수출입 96.9%, 수출 98.6%, 수입의 97.1%를 차지한다. 시짱자치구의 가장 큰 교역대상국은 네팔이며 전체 수출입의 57.4%를 의존하고 있다. 수출의 경우 네팔에 상당 부분 의지하고 있는 것으로 나타났으며 수입의 경우 프랑스로 부터의 수입이 전체 수입의 76.9%를 차지하는 모습을 보였다.

<표 II-26> 2017년 시짱자치구의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	네팔	349	57.4	네팔	346	93.5	프랑스	183	76.9
2	프랑스	183	30.1	홍콩	7	1.9	이스라엘	18	7.6
3	이스라엘	18	3.0	미국	3	0.8	미국	12	5.0
4	미국	15	2.5	네덜란드	2	0.5	한국	4	1.7
5	홍콩	8	1.3	영국	2	0.5	네팔	3	1.3
6	네덜란드	5	0.8	미얀마	1	0.3	네덜란드	3	1.3
7	한국	4	0.7	캐나다	1	0.3	독일	3	1.3
8	독일	3	0.5	폴란드	1	0.3	이탈리아	2	0.8
9	영국	2	0.3	러시아	1	0.3	뉴질랜드	2	0.8
10	이탈리아	2	0.3	에콰도르	1	0.3	홍콩	1	0.4

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 성의 주요 교역대상국 중 의 수출입 상위 3개 품목을 살펴 보면 <표 II-27>과 같다. 시짱자치구가 2017년 네팔로 가장 많이 수출한 품목은 의류 및 부속품과 신발류로 전체 對네팔 수출의 65.6%를 차지하였다. 반면 수입은 비금속 제품이 67%가 넘는 비중을 보이며 네팔로부터의 수입의 대부분을 점유하였다. 프랑스에 대한 수출은 유기화합물이 대부분을 차지하고 있다. 2017년 수출 비중이 98%를 기록하였고 시짱자치구가 프랑스로부터 수입해온 품목 중 가장 큰 비중을 보인 것은 항공기와 부분품으로 전체 對프랑스 수입

의 99.9%를 차지하였다. 이스라엘과의 교역에 있어서 시짱자치구는 이스라엘로 유기화합물을 수출하였으며 철강제품과 보일러 기계류 및 부분품을 주로 수입하고 있다.

〈표 II-27〉 2017년 시짱자치구와 주요국 간 수출입 상위 3개 품목

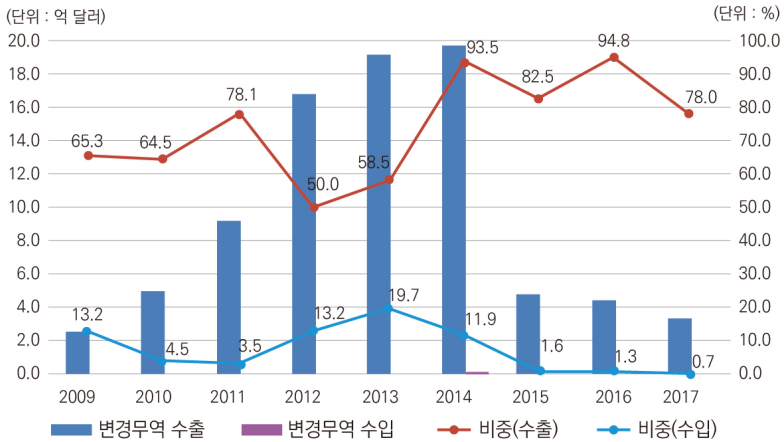
(단위: 천 달러, %)

교역국	구분 순위	수출				수입			
		HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액	비중
네팔	1	62	의류 및 부속품 (편물제 제외)	91,346	26.4	83	각종 비금속 제품	2,157	67.4
	2	64	신발류	68,991	19.9	74	동과 그 제품	163	5.1
	3	61	의류 및 부속품 (편물제)	66,966	19.3	94	가구류 조명기구	89	2.8
프랑스	1	29	유기화합물	446	98.0	88	항공기와 부분품	182,941	99.9
	2	12	채유용 종자·인삼	9	2.0	49	서적·신문 인쇄물	63	0.03
	3	73	철강제품	0	0.0	90	광학/의료 측정 및 검사 정밀기 기와 부분품	52	0.03
이스라엘	1	29	유기화합물	445	100.0	73	철강제품	9,880	55.6
	-	-	-	-	-	84	보일러 기계류와 부분품	6,407	36.1
	-	-	-	-	-	85	전기기기(TV· VTR)와 부분품	1,476	8.3

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

아울러 시짱자치구의 국경무역 규모는 2016년 기준 약 4.5억 달러로 전년동기대비 7.4% 감소하였으나 성(省) 전체 교역의 57.8%를 차지하며 높은 점유율을 유지하였다(〈표 II-3〉 참고). 그중 국경무역 수출은 2012년부터 3년간 16~20억 사이 규모를 기록하다 2015년 큰 폭으로 감소하였다. 그럼에도 불구하고 국경무역 중 수출이 자치구 전체 수출에서 차지하는 비중은 2013년부터 지속적으로 확대되어 2016년에는 9.5%를 기록하는 양상을 보였다.

〈그림 II-10〉 시짱자치구 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

2017년 광시자치구의 수출입은 595억 6,100만 달러 규모로 전년 동기대비 23.8%의 높은 증가율을 기록하였다. 2013년 320억 달러 선을 돌파한 이후 2017년에는 수출과 수입 모두 20%가 넘는 증가율을 보이며 큰 폭으로 늘어나 각각 자치구 사상 최고 수준의 교역 규모를 달성하였다.

〈표 II-28〉 광시자치구의 수출입 추이

(단위: 백만 달러, %)

분류	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018. 1-6	
수출입	금액	14,200	17,700	23,333	29,436	32,840	40,576	46,119	48,122	59,561	28,338
	증감률	6.7	24.6	31.8	26.2	11.6	23.6	13.7	4.3	23.8	9.2
수출	금액	8,377	9,608	12,459	15,471	18,695	24,337	28,080	23,193	29,310	13,804
	증감률	14.0	14.7	29.7	24.2	20.8	30.2	15.4	-17.4	26.4	19.8
수입	금액	5,823	8,091	10,874	13,965	14,145	16,240	18,039	24,929	30,251	14,534
	증감률	-2.2	39.0	34.4	28.4	1.3	14.8	11.1	38.2	21.3	0.7

출처: CEIC DB, <<https://www.ceicdata.com>> (검색일: 2018.9.9.)를 활용하여 저자 작성.

광시자치구의 주요 교역대상국을 살펴보면 <표 II-29>와 같이 나타난다. 2017년 교역 기준 상위 10개국의 비중 합계는 수출입 59.4%, 수출 74.2%, 수입의 61.7%를 차지하고 있으며 그중 홍콩, 미국, 싱가포르에 대한 수출 비중이 높게 나타나고 있다. 눈에 띄는 것은 수출 상위 10개국 중 동서남아시아 국가가 5개로 총 23%를 넘는 비중을 차지하고 있다는 점이다. 수입에 있어서는 호주, 브라질, 사우디아라비아 등에 대한 교역 의존도가 상대적으로 높게 나타났다.

<표 II-29> 2017년 광시자치구의 주요 대상국별 교역 현황

(단위: 백만 달러, %)

순위	국가	수출입액	비중	국가	수출액	비중	국가	수입액	비중
1	호주	4,069	9.2	홍콩	3,760	26.7	호주	3,540	11.8
2	미국	4,058	9.2	미국	2,121	15.1	브라질	2,620	8.7
3	홍콩	3,921	8.9	베트남	1,874	13.3	사우디아라비아	2,132	7.1
4	베트남	3,354	7.6	싱가포르	558	4.0	미국	1,937	6.5
5	브라질	2,692	6.1	호주	529	3.8	대만	1,627	5.4
6	사우디아라비아	2,170	4.9	일본	418	3.0	베트남	1,480	4.9
7	대만	1,868	4.2	인도네시아	325	2.3	UAE	1,314	4.4
8	UAE	1,368	3.1	한국	301	2.1	중국	1,297	4.3
9	캐나다	1,354	3.1	인도	293	2.1	칠레	1,287	4.3
10	칠레	1,337	3.0	필리핀	273	1.9	캐나다	1,266	4.2

출처: K-stat, <<http://stat.kita.net/>> (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

2017년 광시자치구의 주요 교역대상국 중의 수출입 상위 3개 품목을 살펴보면 <표 II-30>과 같다. 광시자치구가 호주로 수출하는 주요 품목은 광물성 연료 에너지와 전기기기 및 부분품으로 두 개 품목의 비중의 합은 광시의 對호주 수출의 81%를 상회한다. 아울러 호주로부터 수입하는 주요 품목 역시 광물성 연료 에너지가 가장 높은 비중을 차지하고 있으며 광·슬랙·회의 수입이 39.7%의 점유율을 기록하며 그 뒤를 잇고 있다. 미국과의 교역에 있어서는 전기기

기 및 부분품의 수출이 48.8%로 다수를 차지하고 있으며 수입의 경우 채유용 종자·인삼의 비중이 가장 높게 나타났다. 홍콩에 대한 수출은 전기기기 및 부분품과 보일러 기계류 등이 높은 비중을 차지한 반면 수입은 동과 관련 제품이 85.7%의 비중을 보이며 광시자치구의 對홍콩 수입의 대부분을 점유하고 있다.

〈표 II-30〉 2017년 광시자치구와 주요국 및 지역 간 수출입 상위 3개 품목
(단위: 백만 달러, %)

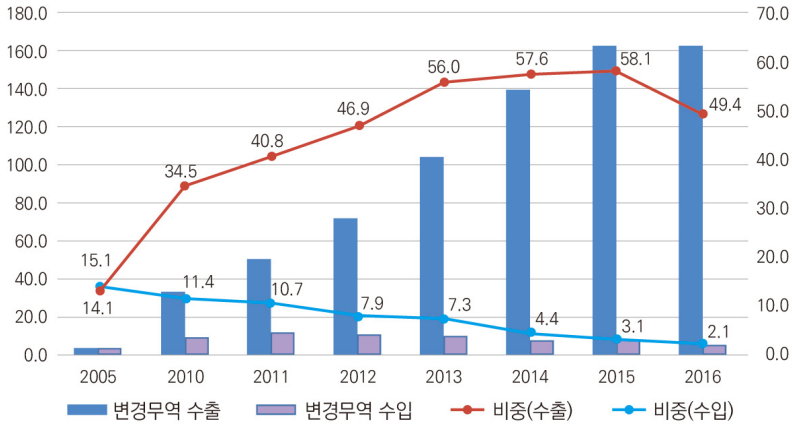
교역국	구분	수출				수입			
		순위	HS code	품목명	금액	비중	HS code	품목명	금액
호주	1	27	광물성 연료 에너지	235	44.4	27	광물성 연료 에너지	1,983	56.0
	2	85	전기기기IV·VTR와 부분품	198	37.4	26	광·슬랙·회	1,404	39.7
	3	28	무기화합물	26	4.9	10	곡물	79	2.2
미국	1	85	전기기기IV·VTR와 부분품	1,036	48.8	12	채유용 종자·인삼	1,304	67.3
	2	84	보일러 기계류와 부분품	133	6.3	27	광물성 연료 에너지	147	7.6
	3	64	신발류	129	6.1	10	곡물	143	7.4
홍콩	1	85	전기기기IV·VTR와 부분품	1,763	46.9	74	동과 그제품	138	85.7
	2	84	보일러 기계류와 부분품	1,225	32.6	39	플라스틱과 그제품	7	4.3
	3	90	광학/의료 측정 및 검사 정밀기기와 부분품	185	4.9	47	펄프	6	3.7

출처: K-stat, 〈<http://stat.kita.net/>〉 (검색일: 2018.9.9.) 중국무역통계 활용하여 저자 작성.

광시자치구의 국경무역 규모는 2016년 기준 약 118.9억 달러로 전년동기대비 30.1% 감소하였고 성(省) 전체 교역의 24.8%를 차지하였다(〈표 II-3〉 참고). 2016년 국경무역의 감소는 수출이 큰 폭으로 감소에 따른 것으로 2016년 국경무역 수출액은 113.7억 달러로 전년보다 30.2% 감소했다. 그럼에도 불구하고 국경무역 수출은 광

시자치구 전체 수출의 49.4%를 점유하고 있어 여전히 중요한 대외 무역 수단으로 활용되고 있음을 알 수 있다.

〈그림 II-11〉 광시자치구 변경교역액 및 비중 추이



주: 1. 국경무역 수치는 변경소액무역(边境小额贸易) 통계치를 의미함.
 2. 비중은 각 성(省) 및 자치구 전체 수출입에서 국경무역이 차지하는 비율을 의미함.
 출처: 성(省) 및 자치구의 연도별 통계연감 참고하여 저자 작성.

다. 소결

본 절에서는 중국 변경지역에 해당하는 9개의 성 및 자치구의 대외무역 및 국경무역 통계를 활용하여 각 지역별 국경무역 현황을 살펴보았다. 우선 변경소액무역 추이를 살펴보면 전반적으로 증가하는 추세를 보이고 있다. 특히, 일대일로가 제기된 2013년 전후로 빠른 성장세를 보였으나 글로벌 수요 위축 및 보호무역주의 확대 등으로 인한 대외여건 악화로 인해 성장세가 다소 주춤한 상황이다. 중국 변경소액무역이 중국 전체 무역액에서 차지하는 비중은 1% 내외로 낮은 수준에 머무르고 있으나, 2017년 중국의 국경무역액은 388억 달러를 기록하며 중국이 세계 경제에 본격 편입되기 이전인 2000

년의 무역액보다 8.4배 이상 성장하는 등 대외 여건이 호전되고 일대일로 추진이 심화됨에 따라 성장 잠재력은 클 것으로 보인다.

국경무역은 비록 중국 전체 교역액에서 낮은 비중을 차지하지만, 바다와 인접하지 않은 중국 내륙지역에 있어서는 주변국과의 경제 무역 협력관계 구축과 지역 경제발전의 활용 자원이란 측면에서 매우 중요한 의미를 지니고 있다. 특히, 2013년 이후 일대일로 및 대외 개방 확대 등 중국 정부의 국가전략 추진에 따라 향후 교역규모의 확대가 예상되는 가운데 경제가 낙후한 변경지역의 경우 최근 변경지역의 수출입 교역을 확대하기 위한 노력을 기울이고 있다. 이에 중국 국경무역의 현황을 보다 구체적으로 살펴보기 위해 중국 변경지역 9개 성 및 자치구의 지역별 국경무역 현황을 분석하였다.

각 지역별 교역 현황을 살펴보면, 2017년에는 지린성과 간쑤성을 제외한 7개 변경지역의 교역 증가율이 두 자리 수를 기록하였으며, 그중 일대일로 추진에 있어 주요 경제회랑의 거점지 역할을 하는 신장위구르자치구, 윈난성, 네이멍구자치, 광시자치구 등의 수출입 증가율이 15%를 상회하며 빠른 회복세를 보이고 있다. 지역별 주요 교역국 현황을 살펴보면 중국의 변경지역 9개 성 및 자치구 중 바다와 인접해 있는 랴오닝성과 광시자치구를 제외하고는 모두 국경을 접하고 있는 인접국이 주요 교역국임을 알 수 있다. 중국 변경지역의 지역별 최대 교역대상국을 살펴보면, 헤이룽장성은 러시아, 네이멍구자치구는 몽골, 신장자치구는 카자흐스탄, 윈난성은 미얀마, 시짱자치구는 네팔 등 모두 각 지역의 인접국가들로서 해당 변경지역의 대외무역 발전에 중요한 부분을 차지하고 있음을 알 수 있다. 중국 변경지역의 대외무역 주요 품목을 분석한 결과 각 지역별로 상이한 특징을 보이고 있는데, 동북부와 서북부 지역의 주요 교역품은 농수산물, 목재, 광물자원 등 1차 산업 및 의류·신발 등 경공업 제품 위

주인 반면, 서남부 지역은 열대 과일, 고무, 광물 등 1차 상품에서 의류·신발 등 경공업 제품 및 전자기기, 기계 등 중공업 제품까지 다양하게 구성되어 있다.

주변국과의 경제무역 협력 현황을 간접 반영하는 국경무역 추이를 살펴보면 국경무역액 기준 일대일로 전략이 제시되었던 2013년을 기준으로 국경무역액이 늘어난 지역은 시짱자치구와 윈난성, 광시자치구가 있다. 이들은 모두 서남지역에 위치하는 지리적 특성을 가지고 있으며 베트남, 미얀마, 네팔, 인도 등 동서남아시아 국가와의 경제적 연계성 강화에 따라 국경무역도 성장하고 있다. 국경무역액 기준으로 살펴보면, 신장자치구와 광시자치구는 중국 전체 국경무역에서 가장 높은 비중을 보이고 있는데, 일대일로 추진 이후 각각 중국과 중앙아시아 및 동남아시아 간 경제·무역 교류의 거점으로 발전하고 있는 것을 알 수 있다. 국경무역의 각 지역별 전체 수출입 비중이 20%를 넘는 지역은 네이멍구자치구, 신장자치구, 시짱자치구, 광시자치구 등이다. 그중에서도 신장자치구와 시짱자치구의 국경무역 비중은 50%를 크게 상회하고 있어 해당 지역의 대외무역은 국경무역에 크게 의존하고 있음을 알 수 있다.

이와 같이 중국의 변경지역 성 및 자치구와 인접국과의 경제적 연계성은 지역의 전체적 교역 측면뿐만 아니라 국경무역이라는 좁은 범위의 교역 측면에서도 중요한 의미를 가진다. 1990년대부터 중국 정부는 국경지역의 안보 증대와 불안정성을 해소하기 위해 국경무역의 확대를 통한 변경지역 경제성장과 소수민족 소득 증대를 도모하였다. 2013년 중국 정부가 일대일로를 추진하면서 변경지역은 국경무역 증대를 포함한 대외개방 확대라는 새로운 발전의 계기를 마련하였다. 과거에는 국경무역을 통한 변경지역 안정 확보가 주요 목적인 반면, 일대일로 이후에는 변경지역에 대한 인식의 전환이 이뤄

저 변경지역을 대외개방의 주요 거점지로 발전시키려는 노력을 하고 있다. 각 변경지역의 지방정부 또한 중국 중앙정부의 일대일로 전략 추진을 적극 참여하고 활용하여 각 지역별 경제수준 및 산업구조의 특성에 맞게 주변 인접국가와의 경제·무역 확대를 도모하고 있다. 특히, 일대일로 추진 이후 주요 경제회랑의 요충지에 위치한 신장자치구, 광시자치구의 국경무역 발전 잠재력이 증대되고 급속한 대외개방의 확대가 진행되고 있다. 국경지역에서의 주변국가와의 대외 교역 확대는 변경지역에 물동량 증가에 따른 교통·물류 인프라 수요 증대, 가공생산 단지 건설 수요 증대, 인적 교류 확대 등 새로운 기회를 가져다준다. 이에 따라 중국 변경지역의 대외교류 범위도 기존의 국경무역에 의존한 것에서 벗어나 산업·물류·금융·관광 등 다양한 분야의 초국경 경제협력으로 협력 범위가 확대되고 있다. 다음 절에서는 변경지역을 일대일로의 새로운 거점지로 발전시키고 다양한 분야에서 초국경 경제협력을 추진하기 위해 중국 중앙정부와 지방정부가 시행하고 있는 변경지역 경제발전 및 대외 개방 확대 정책에 대해 살펴보기로 한다.

2. 중국 정부의 변경지역 경제·무역 발전 정책

중국 정부의 변경지역에 대한 발전 정책은 중국의 변경지역에 대한 인식, 경제발전 수준에 따른 지역개발 정책 변화에 따라 추진되었다. 개혁개방 이전까지 변경지역은 주변국가와 국경 분쟁지역이자 국방의 최전선으로 인식되었다. 개혁개방 이후에는 동부 연해안 지역 위주의 지역발전 정책이 실시되었고, 변경지역은 경제개발에서 소외된 낙후지역으로 인식되었다. 냉전 종식과 주변국가와의 국

경분쟁 해결 등의 국제정세 변화로 인해 대외적인 안보 리스크가 감소하였지만, 소수민족이 집단 거주하는 경제 낙후 지역으로 중국의 경제사회 통합에 위협이 될 수 있다는 인식을 하게 되었다. 중국 정부는 변경지역에 대한 새로운 인식을 바탕으로 1991년 국경무역 활성화를 통한 변경지역의 경제발전을 추진하였다. 그 이후 변경지역에서의 국경무역 확대 및 소수민족 안정화 등 소기의 목표를 달성하였으나, 여전히 경제가 낙후하고 산업기반이 약하며 인프라 시설이 미흡한 지역으로 남았다. 2013년 일대일로 추진 이후에는 변경지역을 새로운 대외개방의 창구로 활용하여 새로운 발전 거점으로 발전시키려는 정부 정책을 발표하여 추진하고 있다. 본 절에서는 중국 정부의 변경지역 경제·무역 발전 정책을 중앙정부와 지방정부 정책으로 분류하여 살펴본다.

가. 중앙정부 정책

(1) 1990년대 변경지역 경제·무역 관련 정책

중국 정부의 변경지역에 대한 인식은 냉전 종식이라는 국제정세의 변화에 따라 1980년대 말부터 1990년대 초에 큰 전환점을 맞이하게 되었다.¹⁵⁾ 중국 정부는 1990년 10~11월 두달에 걸쳐 낙후된 중국 변경지역의 경제를 활성화하여 지역 간 경제 격차를 축소하고 소

15) 1987년 4월 중국 공산당과 국무원은 ‘몇 가지 민족 업무 중요 문제 관련한 보고(关于民族工作几个重要问题的报告)’를 발표하여, 신장(新疆), 시짱(西藏), 윈난(云南) 등 소수민족 변경경제권은 대외개방의 유리한 지리적 조건을 갖추고 있고, 풍부한 지상, 지하자원과 독특한 관광 자원을 보유하고 있는 바, 이를 활용하기 위한 개방을 통해 변경지역의 경제발전을 도모해야 한다고 강조함. “中共中央, 国务院与批转《关于民族工作几个重要问题的报告》的通知,” 『中国网』, 2012.9.12., <http://www.china.com.cn/guoqing/2012-09/12/content_26747738.htm> (검색일: 2018.9.15.), <http://www.360doc.com/content/08/1120/15/80095_1964832.shtml> (검색일: 2018.9.15.).

수민족이 대다수를 차지하는 변경지역의 소수민족 지원을 지원하고 자 변경지역에 위치한 헤이룽장성, 광시성, 신장위구르자치구, 윈난성 등 4개 성의 변경지역 현지조사를 실시하였다. 중국 정부는 조사 결과를 바탕으로 1991년 4월 ‘국경무역 및 경제협력 발전을 통한 변경지역 번영 및 안정 촉진에 관한 의견(关于积极发展边境贸易和经济合作促进边疆繁荣稳定意见)’¹⁶⁾을 발표하였다. 상기 의견은 국경무역 형식 및 관리 방법을 규정하여 정책 추진 체계를 정비하고 관리 감독을 강화하는 한편 변경지역 소액무역에 대한 세수 혜택을 제공하여 경제 활동을 촉진하도록 독려하였다.

상기 의견의 구체적인 조치로 중국 정부는 1992년 3월부터 순차적으로 ‘헤이허 등 4개 접경도시 대외개방 촉진에 관한 통지(关于进一步对外开放黑河等四个边境城市的通知)’, ‘난닝, 쿤밍 및 핑샹 등 5개 접경도시 대외개방 촉진에 관한 통지(关于进一步对外开放南宁, 昆明市及凭祥等五个边境城镇的通知)’, ‘이닝시, 보러시, 타청시 변경경제합작구 설립 비준(关于伊宁市, 博乐市, 塔城市设立边境经济合作区的批复)’을 통해 14개 변경지역을 국가급 변경경제협력구¹⁷⁾로 지정하면서 변경지역 발전전략을 본격적으로 추진하기 시작하였다.

중국 중앙정부는 지방정부에 국가급 변경경제협력구의 국경무역과 경제협력 관리 권한의 일부를 이양하여 국경무역, 가공, 노무협력 등에 대한 계약을 자체적으로 추진할 수 있도록 하고, 변경경제협력구의 국내외 투자 유치를 적극 촉진하기 위한 다양한 우대정책

16) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “国务院办公厅转发经贸部等部门关于积极发展边境贸易和经济合作促进边疆繁荣稳定意见的通知.” 『中国政府网』, 2010.12.23., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2010-12/23/content_4990.htm#> (검색일: 2018.7.10.).

17) 1차적으로 훈춘(珲春), 헤이허(黑河), 수이펀허(绥芬河), 만저우리(满洲里), 얼렌하오터(二连浩特), 이닝(伊宁), 보러(博乐), 타청(塔城), 완딩(畹町), 루이리(瑞丽), 허커우(河口), 핑샹(凭祥), 동싱(东兴) 등 13개 도시를 접경개방도시로 지정하고 랴오닝성 단둥(丹东)을 추가하여 총 14곳을 국가급 변경경제협력구로 지정함.

을 실시하기로 하였다. 변경경제협력구에 투자한 외자기업에 대해서는 법인소득세율을 중국기업과 같은 수준인 24%로 적용하고, 변경경제협력구에 자회사를 설립한 중국기업이 변경지역에 일정 규모 이상을 재투자한 경우에 모회사의 법인소득세율을 9%로 감세해주도록 하였다. 또한, 중앙정부는 각 변경지역의 국경세관 건물을 비롯한 기초인프라 건설비용에 대해 보조금을 지급하고, 특히, 헤이룽장성, 지린성, 내이멍구자치구 접경도시 4곳에 제8차 5개년계획 기간(1991~1995년) 동안 매년 1,000만 위안을 투자하여 변경경제협력구 조성을 지원하도록 하였다.¹⁸⁾

동 의견은 중국 정부의 변경지역에 대한 인식이 전환됨에 따라 기존에 변경지역을 국방의 최전선, 소수민족 관리지역으로 인식했던 것에서 탈피하여 변경지역의 경제개발 및 국경무역을 촉진하는 국가급 정책문건이 마련되었다는 점에서 큰 의미를 지닌다. 그러나 1990년대부터 2000년대까지 중국 중앙정부의 경제성장 정책과 정책자금 투입 및 지원이 동부 연해안 지역에 우선순위를 두고 추진되었고 2000년부터 추진된 서부대개발도 중서부 내륙 주요도시에 지원이 집중됨에 따라, 변경지역에 대한 경제 개발 및 인프라 투자가 더디게 진행되어 여전히 낙후한 지역으로 남아 있게 되었다.

18) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “关于进一步对外开放黑河等四个边境城市的通知,” 『税屋』, 1992.3.9., <<http://www.shui5.cn/article/d6/32595.html>> (검색일: 2018.8.14.); “关于进一步对外开放南宁,昆明市及凭祥等五个边境城镇的通知,” 『广西政府法制网』, 1992.6.9., <<http://www.gx-law.gov.cn/xzfg/1623.jhtml>> (검색일: 2018.8.14.); 国家级经济技术开发区和边境经济合作区 홈페이지에서 伊宁市(이닝시), 博乐市(보러시), 塔城市(다칭시) 변경경제합작구 비준 관련 내용 참조, <http://www.fdi.gov.cn/1200000020_5_0_1_6.html?style=1200000020-5-10000038> (검색일: 2018.8.14.).

(2) 일대일로 추진 이후 변경지역 경제·무역 정책

중국 변경지역에 대한 중앙정부의 관심은 2013년 9월 일대일로 협력에 대한 논의가 시작되면서 또 한 번의 새로운 전환점을 맞이하게 되었는데, 기존에 추진되었던 변경지역 개발 및 국경무역 활성화 등과 관련된 정책을 재정비하여 변경지역을 일대일로 추진에 있어 새로운 대외개방 거점지로 중점적으로 발전시키고자 다양한 정책을 시행하고 있다.

중국 상무부와 국가발전개혁위원회는 2013년 9월 ‘변경지역개방·개발규획 2013~2020(沿边地区开放开发规划 2013~2020年)’¹⁹⁾을 주제로 토론회를 개최하고 연해지역, 내륙지역, 변경지역이 상호보완적으로 발전할 수 있도록 새로운 개방전략을 수립하였다. 이에 따라 연해지역은 첨단제조업 및 서비스업으로 발전 방식을 업그레이드하고, 내륙지역을 개방하여 수출형 가공업을 유치할 수 있도록 하며, 변경지역은 주요 국경세관(口岸) 및 접경도시 건설을 통해 주변국과 협력, 발전을 추진하도록 하였다.

이후 중국 정부는 2015년 12월 변경지역 경제·무역 발전을 위해 ‘변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견(关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见, 이하 ‘의견’)²⁰⁾을 발표하고 변경중점지역은 주변국들과 지역협력을 위한 중요한 플랫폼이며 더 나아가 일대일로 전략을 견인하는 역할을 하게 될 것이라고 재차 강조하였다. 의견에 의하면, 주요 국경도시와 기존의 변경경제합작구를 새로운 성장 거점지로 발전시키기 위해 국가급 중점개발개방시

19) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “沿边地区开放开发规划或在三中全会后出台,” 『和讯网』, 2013.10.21., <<http://news.hexun.com/2013-10-21/158908451.html>> (검색일: 2018.7.10.).

20) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见,” 『中国政府网』, 2016.1.7., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2016-01/07/content_10561.htm#> (검색일: 2018.7.10.).

범구 5곳, 국가급 국경세관(口岸) 72곳, 국가급 국경도시 28곳, 국가급 변경경제협작구 및 초국경 경제협력구 17곳 등을 선정하여 지원하기로 하였다. 또한, 일대일로 정책 추진에 있어 변경지역의 중요성이 높다고 판단하여 투자무역, 인력 교류, 통관 등의 방면에서 편리성을 확대하고 차별화된 지원 정책 방안을 마련하였으며, 특히 관광산업을 중점으로 한 개방을 추진한다는 내용을 담고 있다.

동 의견 주요내용은 △주민 삶의 질 개선 △행정시스템 개혁을 통한 편의성 제고 △무역상품 및 방식 다원화 △특색산업발전 촉진 △관광업 개방 및 개발 △기초인프라시설 건설 △경제·사회발전자금 지원 △금융혁신 및 개방, 금융서비스품질 향상 등 8개 부문의 31개 정책 조치로 이루어져 있으며 구체적인 내용은 다음과 같다.²¹⁾

첫째, 변경지역 주민의 삶의 질 개선을 위해 일자리 확보를 통한 안정적인 생활을 보장하고 공공서비스 제공 범위를 확대하며 변경지역의 사법기관 간의 긴밀한 공조를 통해 치안을 강화할 계획이다. 이를 위해 우선적으로 안정적인 수익원을 확보할 수 있도록 취업기회를 확대하고 창업지원, 산업발전, 기술개발을 추진할 예정이다. 변경지역 주요도시 및 항구, 교통중심지를 중심으로 의료기관 설립을 확대해 나아가도록 하며 일정 요건을 충족한 지역은 12년 무상교육 및 무상 중등직업교육을 실시하도록 한다. 또한, 통신 설비건설을 추진하고 이를 활용한 전자정부, 전자 상거래, 원격교육, 원격의료 등 공공서비스의 품질을 제고할 계획이다. 사법기관의 국제협력 부문을 설립하고 관련 전문 인력 양성을 추진하고 법률 집행관련 연합기구를 창설하고 주변국과 정기회의를 개최하여 치안 및 보안 강화를 추진하고자 한다.²²⁾

21) 위의 글.

22) 위의 글.

둘째, 행정처리 간소화를 통해 국경무역 및 변경지역 투자를 활성화하며 변경지역의 육로 이동 절차를 간편하게 개선할 계획이다. 이를 위해 통관관련 각종 규제 폐지 및 간소화를 시행하고 통관심사 기준과 행정처리 소요기간을 명확히 할 수 있도록 통관시스템을 개선한다. 전자플랫폼을 통해 국경무역의 단일창구 시스템을 운영하고 일대일로 연선국가들과 공동 관리감독기구를 설립하여 협력을 추구하고, 국제 기준의 자유무역시범구를 확대하고 중국 내의 변경중점지역 간 네트워크를 통해 최적의 개방 모델을 탐색할 수 있도록 할 계획이다. 인접국과 협의를 통해 유효한 신분증을 소지한 변경지역 거주민들이 국경을 자유롭게 왕래하도록 하며 여행객들의 출입국 편리를 위해 비자발급처를 한곳으로 통합할 계획이다. 특히, 중국-미얀마 및 중국-북한 간 육로운송협정을 체결하고 운송 차량의 식별을 용이하게 하여 양국 간 운송 편의성을 향상할 예정이다.²³⁾

셋째, 무역 상품 및 방식의 다원화를 추구하며 지방정부 간 상이했던 국경무역 관리 방법을 일원화하도록 한다. 가공무역의 발전을 장려하고 기술력이 필요한 경쟁비교우위 상품 수출을 확대하는 방향으로 나아가고자 하는 목표를 가지고 있다. 관광, 운송, 건설 등 전통적인 서비스분야를 비롯하여 중의학, 아웃소싱서비스, 문화콘텐츠, 전자상거래 등 새로운 영역을 개척하여 차별화된 서비스무역 기업을 육성하도록 한다. 특히, 변경중점지역의 금융, 교육, 문화, 의료 등 서비스영역을 점차 개방하고 외자 진입을 규제하였던 양로, 건설설비, 회계, 무역물류, 전자상거래 분야도 순차적으로 개방하도록 하고, 각종 서비스기업이 신설, 인수, 합작 등의 방식으로 경외합작, 판로 개척, 사업 확장을 장려할 예정이다.²⁴⁾

23) 위의 글.

24) 위의 글.

넷째, 특색 산업 발전을 도모하고 이에 부합하는 창업을 지원하기 위한 기금을 조성할 계획이다. 변경중점지역을 우선적으로 수입에너지자원가공 및 변환 이용과 수입자원가공을 할 수 있도록 하고, 이동통신망, 클라우드 컴퓨팅, 빅데이터, 사물인터넷과 제조업과의 결합하는 산업 육성을 추진한다. 이를 위해 투자기관 및 민간 자본을 유치하여 창업투자를 지원하는 기금을 설립하고 자원, 농업, 가공제조업, 첨단기술산업, 서비스업 및 관광업을 전문적으로 인수·합병하도록 한다.²⁵⁾

다섯째, ‘변경관광임시관리방법(边境旅游暂行管理办法)’을 수정 및 완화하여 관리 제도를 개혁하고 관광특화지구를 개발한다. 인접국과 협의를 통해 초국경관광지역을 조성하고 향후 관광자원 및 상품 개발, 관광서비스표준제정, 관광시장 관리감독, 안전관리 등 지속적인 협력을 추진할 계획이다. 관광시범구 건설을 연구하여 소수민족관광특구를 개발하도록 하고, 관광특구개발을 추진하기 위해 표지판 설치, 응급구조시스템 등 기본 서비스 설비를 설치하고 변경지역 내 관광업 관련 직업교육을 통한 인재 양성 독려한다.²⁶⁾

여섯째, 경내외 운송 인프라 구축을 가속화하기 위해 다양한 기금을 활용하여 인접국과의 협상을 긴밀하게 진행할 계획이다. 국제기금 및 국제은행 대출, 역내투자자금 등을 활용하여 동남아시아회랑, 중국-미얀마, 방글라데시-인도-미얀마, 유라시아 대륙 교량, 중국-몽골-러시아, 중국-파키스탄, 동북아시아 다자간 운송채널을 중점적으로 건설한다. 특히, 일대일로를 건설기금을 적극 활용하고 아시아개발은행에 통신 인프라 설비 건설을 요청할 예정이다. 변경지역의 공항 시설을 개선하고 일대일로 연선국가 관광도시, 중국 주요 도시와 변경지역 관광특구 간 직항편 또는 관광여객편을 개설하는

25) 위의 글.

26) 위의 글.

한편, 변경지역 항만의 기능을 개선하기 위해 기초 인프라 투자를 우선적으로 실시하도록 하며 관리감독설비, 검사 및 운송설비를 건설할 예정이다.²⁷⁾

일곱째, 변경중점지역에 재정투자, 설비투자 확대, 세수 우대, 보조금 지원을 통해 지역 경제를 활성화하고자 한다. 중앙재정을 투입하여 변경중점지역의 재정적자 문제를 점진적으로 해결할 수 있도록 하고, 변경중점지역의 기초설비투자, 도시 건설, 산업 발전 등 다방면에 걸쳐 자금 지원을 확대한다. 접경경제합작구 중점 개발 및 접경개방시범구에 공공기초설비 건설자금 대출 이자에 대해 우대혜택을 제공하여 중점지역 중 비(非)서부 지역의 현(縣)급에 대한 투자, 금융, 산업, 토지, 가격, 생태, 인재개발 및 보조금 등 분야는 2020년까지 서부대개발정책과 동일한 혜택을 제공한다.²⁸⁾

여덟째, 금융 분야를 점진적으로 개방하고 다양한 우대 인센티브를 통해 금융기관의 상품 및 서비스 개발을 촉진한다. 변경중점지역 외국 금융기관의 지사 설립을 허가하고 중국대형은행이 인접국에 법인을 설립하는 것을 지원할 계획이다. 금융기관의 변경중점지역에 대한 신용 지원을 확대할 것을 권장하며, 접경중점지역 금융기관 지사는 신용 한도를 조정할 수 있도록 한다. 특히, 변경중점지역 금융기관들이 지역경제 및 사회발전을 위해 예탁금을 활용할 수 있도록 하고 이를 일정 비율 이상 시행하는 금융기관에 우대 혜택을 제공할 예정이다. 또한, 변경중점지역 중소기업 신용 시스템과 농촌 신용 시스템을 설립하여 신용 서비스 시장을 개선하고 신용담보상품 개발을 촉진할 계획이다. 금융관리감독 부문을 강화하고 행정부처, 세관, 사법기관이 공조하여 자금 세탁 및 테러 관련 자금을 방지할 수 있도록 한다.²⁹⁾

27) 위의 글.

28) 위의 글.

29) 위의 글.

〈표 II-31〉 〈변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견〉 주요내용

주요 임무	상세 내용
1. 주민 삶의 질 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 취업기회 확대, 창업지원, 산업발전, 기술개발 촉진 • 일정 요건 충족 지역은 12년 무상교육 및 무상 중등직업교육 실시 • 통신 설비건설을 통한 공공서비스의 품질 제고 • 사법기관의 국제협력 부문 설립
2. 행정시스템 개혁을 통한 편의성제고	<ul style="list-style-type: none"> • 행정처리 간소화 • 통관시스템 투명성 개선 • 단일창구 시스템 실시 • 국제 기준의 자유무역시범구 건설 추진 • 운송 편의성 향상
3. 무역상품 및 방식 다원화	<ul style="list-style-type: none"> • 국경무역 관리 방법 일원화 • 경쟁비교우위 상품 수출 확대 • 차별화된 서비스무역기업을 육성
4. 특색산업발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> • 인터넷+제조업 육성 추진 • 투자기관 및 민간 자본 투자 유치
5. 관광업 개방 및 개발	<ul style="list-style-type: none"> • 초국경관광지역 조성 • 소수민족관광특구 개발
6. 기초 인프라 시설 건설	<ul style="list-style-type: none"> • 다자간 운송채널 중점 건설 • 국경세관 시스템 및 인프라 개선
7. 경제·사회발전 자금 지원	<ul style="list-style-type: none"> • 재정투자, 설비 투자 확대, 세수 우대, 보조금 지원 • 2020년까지 서부대개발정책과 동일한 적용
8. 금융혁신 및 개방, 금융서비스품질 향상	<ul style="list-style-type: none"> • 외국금융기관의 지사 설립 허가 • 인접국에 중국대형은행 법인 설립 지원 • 금융기관의 신용 지원 확대 권장 • 신용 서비스 시장 개선 및 신용담보 상품 개발 촉진

출처: 중국 국무원 ‘변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견(关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见)’을 참고하여 저자 정리.

중국 중앙정부가 가장 최근 발표한 변경지역 관련 정책은 2017년 6월의 ‘변경지역 및 주민생활 활성화 13.5규획(兴边富民行动“十三五”规划)’³⁰⁾으로 2020년까지 변경지역을 샤오캉사회(小康社会)³¹⁾

30) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리, “国务院办公厅关于印发兴边富民行动“十三

로 만드는 것이 주요 목적이다. 더 나아가서는 일대일로 건설에 적극 참여하여 발전 지역 발전 기반을 마련하고 변경지역의 거버넌스 시스템을 개선하여 국경안보에도 일조할 수 있도록 변경지역 혜택, 재정, 금융, 토지, 사회보장, 자원개발 및 생태환경보호, 맞춤형 지원 등 7개 방면의 정책적 조치를 내놓았다.

이 정책의 핵심은 중국 변경지역의 지역적 특성을 활용한 발전과 차별화된 정책 실시를 강조하였다는 점에서 2015년 발표한 상기의 견의 주요내용과도 일맥상통하나 최초로 주시(州市)³²⁾를 정책연동 지역으로 설정한다는 점에서 의미가 있다. 변경지역은 대부분 중국 중서부 내륙 주요도시의 중심지로부터 다소 먼 곳에 위치하고 있어 일반적으로 발전이 비교적 느린 편이지만 국경이 맞닿아 있는 최전선 지역으로 인접국과의 교류를 통한 발전 가능성은 높다고 평가되고 있다. 이러한 지리적 특성을 적극 활용하여 주시(州市)가 변경지역 관련 정책을 신속히 수행하여 이를 기반으로 하여 경쟁력 제고, 자금유통의 주요 통로, 적합한 산업 발전, 변경지역 안보의 목적을 달성할 수 있도록 하였다.

또한, 변경지역이 시장경쟁에 의해 발전하기 어려운 조건에 처해 있고 민족구성이 다양하여 각 지역별로 비교우위가 다른 점을 고려하여 차별화된 정책을 통해 발전 기회를 제공하고자 재정, 금융, 토지, 사회보장, 자원개발 및 생태보호 지원, 맞춤형 지원 등 7개 분야에서의 우대정책을 강화한다고 밝혔다.³³⁾ 2020년까지 상기 정책의

五”规划的通知.”『中国政府网』, 2017.6.6., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-06/06/content_5200277.htm#> (검색일: 2018.7.10.).

31) 중국식 현대화, 경제발전, 민주적 정치, 문화 번영, 조화로운 사회, 아름다운 환경, 운택한 생활, 풍요로운 삶, 국력신장 등 경제, 정치, 문화가 조화롭게 발전하는 사회를 의미함.

32) 행정구역의 단위로 완난성에는 총 16개의 주시급 행정구가 있으며 이는 지급시 8곳과 소수민족자치주 8곳을 포함하고 있음.

목표를 달성하기 위해 6대 임무 및 정책 방안을 제시하였는데 주요 내용은 아래 <표 II-32>와 같다. 동 계획은 기존 정책들이 변경지역의 경제·산업·국경무역·인프라 등 경제적인 측면에 주안점을 두었던 것과 달리, 변경지역의 경제·산업적인 측면 뿐만 아니라 사회·환경의 삶의 질과 조화로운 발전, 더 나아가서 국가안보적인 측면까지 강조하였다.

<표 II-32> <변경지역 및 주민생활 활성화 13.5규획> 주요내용

6대 임무	주요내용
1. 변경지역 기초 인프라 시설 건설	<ul style="list-style-type: none"> • 종합교통운송시스템 건설 • 수력발전 기초설비 건설 • 정보통신 설비 건설 • 도시화 추진
2. 주민 삶의 질 개선	<ul style="list-style-type: none"> • 빈곤 탈피 • 주거 생활 개선 • 사회안전보장 시스템 건설 • 교육사업 우선 시행 • 건강보건사업 강화 • 취업 촉진 • 문화서비스 및 첨단기술 제공 기회 확대
3. 지역특색산업 발전 촉진	<ul style="list-style-type: none"> • 지역특화 농업 발전 촉진 • 지역 특화 가공업 발전 촉진 • 지역 특색 서비스업 발전 촉진 • 지역 특색 산업구 발전 촉진
4. 개발 및 개방 확대	<ul style="list-style-type: none"> • 일대일로 건설과 융합 협력 강화 • 대외무역발전방식 전환 • 개방 편의성 향상 • 개발 및 개방 플랫폼 건설
5. 환경보호	<ul style="list-style-type: none"> • 권역별 생태 환경 보호 • 지역생태계 유지 및 보수 • 환경오염 예방

33) 이 문단은 이하 자료 참고 저자 정리. 国务院办公厅关于印发兴边富民行动“十三五”规划的通知, <http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-06/06/content_5200277.htm#> (검색일: 2018.7.10.).

6대 임무	주요내용
6. 민족 단결 및 국경 안보	<ul style="list-style-type: none"> • 거버넌스 시스템 강화 • 민족 단결 사업 추진 • 군민 간 결속력 강화 • 평화로운 변경지역 건설

출처: 중국 국무원 ‘변경지역 및 인민 부강 행동 13.5규획(兴边富民行动 “十三五” 规划)’을 참고하여 저자 정리

(3) 일대일로 추진 이후 변경지역 국경세관(口岸) 관련 정책

국경세관(口岸)의 편리화와 관리·감독 제도 개선은 변경지역의 개방·개발에 있어 중요한 부분을 차지하고 있다. 중국 정부는 국경세관 관련 많은 정책들이 정책적 효과가 크다고 보았지만, 일부 국제적인 사법 협력이 필요한 부분에서는 집행 효율이 낮아 정책적 효과가 크지 않다고 보았다. 중국 정부는 이러한 한계가 변경지역에 개방형 경제특구를 조성하는 데 가장 큰 제약요인으로 작용한다고 판단하여 국경세관의 개혁에 대한 다양한 개선방안이나 정책을 추진하고 있다.

2015년 2월 중국 국무원은 ‘세 가지 부문 협력을 통한 개선방안(落实“三五”³⁴⁾推进大通关建设改革方案)’³⁵⁾를 발표하고 2020년까지 초변경지역에서의 정보교환, 관리·감독, 사법 협력 등 3가지 부문에서의 협력시스템 구축 계획을 수립하였다. 이어서 2015년 6월에는 ‘대외무역발전 지원을 위한 국경세관 개선에 관한 의견(关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见)’³⁶⁾을 발표하고 총 6가지 부문의

34) ‘세 가지 부문 협력(三五)’은 정보공유(信息互换), 관리감독 상호인정(监管互认), 법 집행 공조(执法互助)을 의미함.

35) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “国务院印发《落实“三五”推进大通关建设改革方案》,” 『中国政府网』, 2015.2.3., <http://www.gov.cn/xinwen/2015-02/03/content_2813943.htm> (검색일: 2018.7.10.).

36) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “国务院关于改进口岸工作支持外贸发展的若干意见”

22개 조항을 통해 국경세관(口岸) 관리감독 방식 개선을 통한 통관 효율성 제고, 수출입 시 발생하는 불필요한 비용 소취를 통한 기업의 부담 감소, 개방형경제 건설, 국제경쟁력 제고, 국가경제발전 최적화 지역을 조성하겠다고 밝혔다.

이후 중국은 2016년 12월 ‘국가국경세관발전 13.5규획(国家口岸发展“十三五”规划)’을 발표하고 향후 5년간 수행할 △국경세관 구도 최적화, 통관세관 가속화 △국경세관 안전 및 편리성 확대 △기초 인프라 설비 강화 △디지털 국경세관 건설 △국제협력 강화 △행정 간소화 등 6대 임무를 제시하였다.³⁷⁾ 상기 규획의 근본적인 목표는 국경세관 관리·감독 방법 혁신을 통해 인접국과의 외교관계를 강화하고 일대일로 정책 추진에 기여하는 것이다. 규획에서 강조하는 편리한 통관 환경 조성은 중국의 공급 측 구조 개혁을 촉진할 수 있는 원동력을 제공할 것이며 국경세관의 단일 창구 시스템 도입, 인접국과의 국경세관 협력사업 추진은 중국과 그 연선국가의 변경지역 발전과 일대일로 정책 추진에 기여할 것으로 보인다.

나. 지방정부 정책

일대일로 추진 이후 중국 중앙정부의 변경지역 경제·무역 활성화 관련한 다양한 정책이 마련되면서, 중서부 내륙 지방정부는 중앙정부의 정책을 따르면서 각 지역적 특색에 부합하는 구체적인 정책을 수립하고 있다. 특히, 일대일로의 주요 경제회랑의 거점지에 위치한 중국의 동북부, 서남부 지역의 지방정부들은 일대일로를 국경지역의

『中国政府网』, 2015.4.1., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2015-04/17/content_9617.htm> (검색일: 2018.7.10.).

37) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “国家口岸发展“十三五”规划出台 部署六项重点任务,” 『凤凰网』, 2016.12.23., <http://finance.ifeng.com/a/20161223/15099390_0.shtml> (검색일: 2018.7.10.).

경제·무역 발전의 새로운 기회로 삼아 지역경제 거점지로 육성하기 위해 지방정부 차원의 다양한 정책 조치를 활발하게 발표하고 있다.

(1) 변경중점지역 개발·개방 관련 지역별 실시 방안

헤이룽장성, 네이멍구자치구, 광시자치구, 윈난성 등 국경지역 지방 정부는 중국 중앙정부가 2015년 12월 발표한 ‘변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견(关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见)’을 골자로 하여 실시 의견을 발표하여 각 지역의 변경지역을 인접국가와의 대외교류 거점지로 발전시키기 위한 노력을 하고 있다.

중국 지방정부는 중앙정부의 정책의 기본 틀하에서 △변경지역 안전사회 기반 조성 △인접국과 무역·투자 확대 △기초 인프라 구축 △산업협력 확대 및 지역특색 산업 육성 △초국경 관광 개발 △금융 개방 확대 등을 주요내용으로 하여, 각 지역의 지리, 민족 구성, 인프라 발전 정도, 인접국과의 협력관계 등 지역적 특성을 반영한 지역정책을 제시하였다.

광시자치구는 변경지역의 국가중점개발개방시험구, 국가 1급 국경세관, 국경도시, 변경경제합작구 및 초국경 경제협력구를 위주로 변경지역의 경제발전과 대외개방을 추진할 계획이다. 특히, 인접국가인 베트남과 통관, 물류, 운송, 노무 등 분야와 초국경 교통 인프라 건설에서 협력을 강화하여 인적·물적 교류 확대에 중점을 둘 예정이다. 또한, 풍부한 자연관광자원 및 소수민족 특색 관광을 활용하여 인접국가와 초국경 관광특구 개발도 논의할 계획이다.³⁸⁾

38) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “广西壮族自治区人民政府关于支持沿边重点地区开发开放的实施意见,” 『中国国家发展和改革委员会』, 2016.10.23., <http://www.ndrc.gov.cn/fzgggz/wzly/wstz/wstzqk/201611/t20161130_828770.html> (검색일: 2018.7.10.).

인난성은 미얀마, 라오스, 베트남 등 동남아시아 3개국과 국경을 맞대고 있는 지리적 우위를 활용하여 쿤밍시에서 시작하는 범아시아 철도 등 초국경 교통 인프라 건설을 중점 추진하여 중국-중남반도 경제회랑에서 교통·물류 거점지로의 발전을 도모할 계획이다. 또한, 무역·투자 활성화를 위해 통관 및 물류 시스템을 개선하여 육상 및 항공 국경세관(口岸)을 대외개방의 거점지로 발전시킨다는 구상이다. 또한 변경지역의 안보 강화를 위해 중국, 미얀마, 라오스, 태국 등 4개국이 참여하는 ‘메콩강사법안보협력회의’를 활용하여 국제 범죄에 대한 사법 협력과 종교, 마약, 민족, 테러 등과 관련된 지역안보 협력도 추진하기로 하였다.³⁹⁾

헤이룽장성은 인접한 러시아 지방정부와 무역·투자 확대를 위해 이 지역에서 유일하게 중점개발개방시범구로 지정된 수이펀허의 대외교류를 확대하고 수이펀허와 헤이허의 변경합작구 및 초국경합작구 조성을 추진할 계획이다. 또한, 초국경 운송의 출입경 편리화 및 초국경 인프라 건설을 위한 초국경 협력을 추진할 예정이다. 경제·무역 협력 이외에 국경 치안·안보 강화를 위해 러시아와의 공조를 강화하고 중러 국제사법협력 협의체를 운영·조직할 계획이다.⁴⁰⁾

네이멍구자치구는 중국 북부지역과 몽골, 러시아, 유럽을 연결하는 교통·물류 거점지로 통관 편리화 업무에 중점을 두고 있다. 이 지역은 중국-유럽 국제화물열차가 경유하는 지역으로 동북3성과 징진지(京津冀, 베이징-톈진-허베이) 등 지역 및 인접국가와 통관 및 검역 일체화 협력을 강화할 계획이다. 국경무역에 대한 지원을

39) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “云南省人民政府关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的实施意见.” 『云南省人民政府』, 2016.10.21., <http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/wj/yzf/201610/t20161028_27364.html> (검색일: 2018.7.10.).

40) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “黑龙江省人民政府关于贯彻落实国务院支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的实施意见.” 『黑龙江省人民政府』, 2016.11.10., <<http://www.hlj.gov.cn/wjfg/system/2016/11/10/010798355.shtml>> (검색일: 2018.7.10.).

강화하여 국경무역을 확대하고 농축산품, 목재 등의 가공무역을 발전시킬 계획이다. 이 밖에, 중앙정부에서 개혁하는 변경관광임시관리방법에 근거하여 제도를 개혁하여 관광산업을 유치하는 한편 중앙정부의 변경지역발전기금을 적극 활용할 방안을 수립하여 초국경 관광 협력을 추진할 계획이다.⁴¹⁾

〈표 II-33〉 지방정부 〈변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견〉 주요내용

지역	변경지역 발전 거점지	인접국	초국경 협력 관련 주요내용
광시	<ul style="list-style-type: none"> • 중점개발개방시험구: 핑샹(凭祥), 동싱(东兴) • 국가급 국경세관: 핑샹, 동싱, 아이디엔(爱店), 요우의관(友谊关), 수이커우(水口), 룡방(龙邦), 핑멍(平孟) • 변경 및 초국경 경제협력구: 핑샹, 동싱, 룡방 	베트남	<ul style="list-style-type: none"> • 인접국가인 베트남과 통관, 물류, 운송, 노무 등 분야와 초국경 교통 인프라 건설에서 협력을 강화하여 인적·물적 교류 확대에 중점 • 풍부한 자연관광자원 및 소수민족 특색 관광을 활용하여 인접국가와 초국경 관광특구 개발도 논의할 계획
윈난	<ul style="list-style-type: none"> • 중점개발개방시험구: 멩라(磨腊(磨憨)), 루이리(瑞丽) • 국가급 국경세관: (철도)허커우, (도로)텐바오(天保), 두룽(都龙), 허커우, 진수이허(金水河), 멩강(勐康), 모한(磨憨), 다뤄(打洛), 멩딩(孟定), 완딩(畹町), 루이리, 텡충(腾冲) • 변경합작구: 허커우, 린창(临沧), 완딩, 루이리 • 초국경 경제협력구: 허커우, 모한, 루이리 	베트남, 라오스, 미얀마	<ul style="list-style-type: none"> • 쿤밍시에서 시작하는 범아시아 철도 등 초국경 교통 인프라 건설을 중점 추진하여 중국-중남반도 경제회랑에서 교통·물류 거점지로의 발전 • 무역·투자 활성화를 위해 통관 및 물류 시스템을 개선하여 육상 및 항공 국경세관(口岸)을 대외개방의 거점지로 발전 • 변경지역의 안보 강화를 위해 중국, 미얀마, 라오스, 태국 등 4개국이 참여하는 '메콩강사법안보협력협의회'를 활용하여 국제 범죄에 대한 사법 협력과 종교, 마약, 민족, 테러 등과 관련된 지역안보 협력도 추진

41) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리, “内蒙古自治区人民政府关于支持沿边重点地区开发开放的实施意见,” 『锡林郭勒盟商务局』, 2017, 3, 17., <http://swj.xlgl.gov.cn/zwgk_1/zcfg/201803/t20180326_1954151.html> (검색일: 2018. 7. 10.).

지역	변경지역 발전 거점지	인접국	초국경 협력 관련 주요내용
헤이룽장	<ul style="list-style-type: none"> 중점개발개방시험구: 수이펀허-둥닝(绥芬河-东宁) 국가급 국경세관 : (철도)수이펀허, (도로)후린(虎林), 미산(密山), 수이펀허, 둥닝 변경 및 초국경 경제협력구: 헤이허, 수이펀허 	러시아 북한	<ul style="list-style-type: none"> 수이펀허의 대외교류를 확대하고 수이펀허와 헤이허의 변경합작구 및 초국경합작구 조성을 추진할 계획 초국경 운송의 출입경 편리화 및 초국경 인프라 건설을 위한 초국경 협력을 추진 국경 치안·안보 강화를 위해 러시아와의 공조를 강화하고 중·러 국제사법협력 협의체를 운영·조직할 계획
네이멍구	<ul style="list-style-type: none"> 중점개발개방시험구: 얼렌하오터(二连浩特), 만저우리(满洲里) 국가급 국경세관 : (철도)얼렌하오터, 만저우리 (도로)처커(策克), 우리지(乌力吉), 간치마오두(甘其毛都), 만두라(满都拉), 얼렌하오터, 주은거다불이(珠恩嘎达布其), 아얼산(阿尔山), 어부두거(额布都格), 아르하샤터(阿日哈沙特), 만저우리, 헤이산터우(黑山头), 스웨이(室韦) 변경 및 초국경 경제협력구: 얼렌하오터, 만저우리 	러시아 몽골	<ul style="list-style-type: none"> 중국 북부지역과 몽골, 러시아, 유럽을 연결하는 교통·물류 거점지이자 중국-유럽 국제화물열차가 경유하는 지역으로 인접국가와 통관 및 검역 일체화 협력을 강화 국경무역에 대한 지원을 강화하여 국경무역을 확대하고 농축산품, 목재 등의 가공무역을 발전시킬 계획 중앙정부의 변경지역발전기금을 적극 활용할 방안을 수립하여 초국경 관광 협력을 추진할 계획

출처: 헤이룽장성, 네이멍구자치구, 광시자치구, 윈난성 등 지방정부별 ‘변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 실시의견(关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的实施意见)’을 참고하여 저자 정리

(2) 변경지역 및 주민생활 활성화 관련 지역별 정책

중국 동북지역과 서남지역의 접경지대에 위치한 지방정부는 중국 중앙정부의 ‘변경지역 및 주민생활 활성화 13.5규획(关于印发兴边富民行动“十三五”规划的通知)’에 따라 지역별 규획을 연이어 발표하였다.

랴오닝성은 △기초 인프라 설비건설 △주민생활 개선 △특색있는
우위산업 발전 △변경지역 개발·개방 △생태문명 건설 △도시화추
진 △민족단결력 강화 등 7대 목표를 제시하였다. 구체적으로는 라
오닝성의 국경무역 중심지인 단둥의 국내·국제선 확대를 비롯하여
농산품 수출 시범구 및 시범지역 건설을 적극적으로 추진할 것이며
소수민족 특색산업인 만족(满族)의료산업 발전을 지원하고 만족(满
族)의료산업조직을 결성하여 체계적으로 성장시키고자 한다. 또한,
통관편리화(무역 투자 촉진, 교통운송 협력 강화, 결제 편리화)를 추
진하고 변경지역의 도시를 선정하여 도시화를 추진하는 방안을 강
조하였다.⁴²⁾

헤이룽장성은 △종합경제력 향상 △주민보장시스템 제고 △기초
인프라설비 전면 개선 △특색 있는 우위산업 발굴·발전 △변경지역
개발·개방 확대 △환경친화적 녹색발전 △변경지역 안보체계 강화
를 8대 목표로 제시하고 특히, 주민 거주 환경 및 건강의료 시스템
개선, 특색산업 발전, 변경지역 개발·개방 플랫폼 건설을 가속화할
것을 강조하였다. 구체적인 조치로는 변경지역 주민과 소수민족 빈
곤층의 의식주, 교육, 의료에 대한 기본적인 권리를 보장, 농촌지역
붕괴위험 주택 수리, 특색농촌마을 발굴, 소수민족 교육 시스템 및
문화 재건, 의료서비스 강화, 직업교육 확대, 생태환경 보호를 제시
하였다. 기초 인프라 설비 건설 측면에서는 고속도로를 연계 개통할
수 있는 로드맵 수립, 원활한 수자원 공급, 국경세관 기초설비 건설,
귀면(国门)사업 추진,⁴³⁾ 정보통신 발전 가속화에 따른 정보 보안력

42) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “辽宁省兴边富民行动“十三五”规划”『辽宁民族宗教』, 2017.4.18., <http://www.lnmz.gov.cn/zfxxgk/mzsj/201706/t20170601_2959922.html> (검색일: 2018.7.10.).

43) 귀면(国门)은 ‘나라의 문’이라는 뜻으로 변경지역이 맞닿아 있는 지역임. 여기서 지칭하는 귀면사업(国门工程)에는 귀면학교(国门学校), 귀면병원(国门医院), 귀면 소수민족 문화교류센터(国门民族文化广场), 귀면스포츠센터(国门体育运动中心), 귀면전시관

강화, 친환경에너지원 발굴을 주요 추진방안으로 꼽았으며 특색산업 발전을 위해서 특화 농산품종 선정 및 생산지원, 농산품 시장 대내외적으로 개척, 농업경영능력 제고를 위한 교육을 실시할 것을 주요하게 다루었다. 변경지역 개발·개방 플랫폼 건설을 가속화하는 방안으로는 국경세관 산업 교육을 실시하고 수이펀허-둥닝 접경중점개발 개방시범구를 적극 추진하여 중러 국경무역시장의 발전을 촉진하고 적합한 접경도시를 선정하여 개발·개방할 것을 계획하였다.⁴⁴⁾

지린성은 변경지역의 △기초 인프라 설비건설 △주민생활 개선 △특색산업 발전 △변경지역 개발·개방 확대 △환경보호 △민족단결 등 6대 주요 과제에 따른 주민보조금, 재정, 인재교육, 금융, 토지, 사회서비스, 환경보조금 등 7개 분야의 정책을 수립하였다. 지린성은 구체적으로 철로, 도로, 공항, 국경세관, 국제운송 주요 추진항목을 선정하고 발전 계획을 수립하였으며 기초 인프라 설비 중 수력 발전시설을 강조하였다. 더불어 사회복지서비스센터 거점을 설치하고 교육·의료·문화·체육 등 공공서비스 부문의 개선을 위한 시설을 확충하여 주민생활 개선을 추진하고자 하였다. 지역경제활성화를 위해서는 장백산(한국의 백두산) 및 압록강 지역 관광특화지구를 조성하고 한곳의 농촌마을에서 한 가지 특화상품을 발굴하는 ‘일촌일품(一村一品)’을 목표로 하여 인삼을 비롯한 약초, 광천수, 장백산 지역 특색산업 강화 정책을 시행토록 할 것을 명시하였다.⁴⁵⁾

신장자치구는 △종합경제력 강화 △기초 인프라 설비 건설 △주

또는 박물관(国门展览(博物馆)), 귀면향촌도시(国门村镇), 귀면시장(国门市场)이 포함됨.

44) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “黑龙江省人民政府办公厅关于印发黑龙江省兴边富民行动规划(2016~2020年)的通知,” 『黑龙江省人民政府』, 2017.12.25., <<http://www.hlj.gov.cn/wjfg/system/2017/12/25/010857840.shtml>> (검색일: 2018.7.10.).

45) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “吉林省人民政府办公厅关于印发吉林省“十三五”兴边富民行动规划的通知,” 『中国科技情报网』, 2018.1.16., <<http://www.chinainfo.org.cn/article/detail?id=228673>> (검색일: 2018.7.10.).

민생활보장 수준 향상 △특색산업 발전 △변경지역 개발·개방 확대 △환경친화적 녹색 발전 등 6개 목표를 수립하였는데 그중 공공서비스를 포함한 사회기반시설 건설, 주민생활 안전, 민족단결 부문을 강조하였다. 인프라 부문은 세분화하여 각 부문의 목표를 제시하였으며 빈곤탈피, 안보, 취업 및 창업지원 정책을 마련하고 산악지대를 기반으로 한 산림업과 관광업을 발전시키고자 한다. 특히, 신장자치구는 소수민족과 지속적으로 마찰을 빚어온 곳으로 ‘변경지역 주민생활 활성화 시범구’를 선정하여 경제활성화를 통한 경제기반을 마련해 주고 문화, 교육 등 사회적 요소를 통한 단합을 꾀하고 있다.⁴⁶⁾

동남아시아 지역과 접경을 마주하는 광시자치구는 △변경지역 기초 인프라 시설 건설 △주민생활 전면 개선 △특색산업 발전 촉진 △변경지역 개발·개방 수준 제고 △생태문명 건설 △민족 단결 및 안보 강화 등 5대 목표를 수립하였다. 이에 따라 8곳 현급의 고속도로 및 철도를 건설하고 종합적인 운송 상황을 개선하며 수력발전 설비 건설을 촉진하여 인프라 환경을 개선할 계획이다. 또한 변경지역을 일대일로와 연계하여 베트남과의 협력 발전을 주도하는 방안을 제시하였다.⁴⁷⁾

윈난성은 가장 적극적으로 변경지역발전 정책을 추진하는 지역으로 많은 부분에서 성과를 보이고 있다. 윈난성에서 발표한 ‘변경지역 주민생활 활성화 13.5규획’에서는 변경지역 발전을 선도적으로 이끌고 체계를 확립하겠다고 밝히고 있다. 윈난성이 제시한 목표는 △기초 인프라 시설 완비 △종합경제력 향상 △특색산업 발전 체계

46) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “新疆生产建设兵团兴边富民行动“十三五”规划” 『新疆生产建设兵团统战部』, 2018, 6, 12., <<http://bttzb.xjbt.gov.cn/c/2018-06-12/5305048.shtml>> (검색일: 2018, 7, 10.).

47) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “广西出台贯彻落实国家《兴边富民行动“十三五”规划》的实施意见.” 『广西民族报网』, 2018, 1, 1., <http://www.gxmzb.net/content/2018-01/10/content_23532.htm> (검색일: 2018, 7, 10.).

조성 △개방형 경제 수준 제고 △지속적인 주민생활 개선 등으로 다른 지역 성정부보다 한층 더 높은 수준의 목표를 가지고 있다. 윈난성은 △‘5대 출경(五出境)’ 즉, 5개 국경을 거치는 철도⁴⁸⁾ 인프라 구축 △지리적 특성을 고려한 고원지대 특색산업 발전 △베트남, 라오스, 미얀마 북부를 연결하는 관광특화지대 건설 △인접국과 에너지 및 광산개발 협력 △민족단결 시범촌 건설을 강조하였다. 그중 동남아시아 3개국과 접경을 맞대고 있는 윈난성은 국경세관⁴⁹⁾ 설비 및 시스템 개선, 접경중점도시의 발전 확산 방안 등 정책적 조치를 지속적으로 실시하고 있으며 이를 통한 접경주민 복지를 향상시키고자 노력하고 있다.⁵⁰⁾

지방정부들은 일관되게 주민생활 개선, 인프라 설비 확충, 변경지역 개발·개방을 강조하고 있으나 각 부문의 발전정도는 다른 것으로 기획에서 나타나고 있다. 이에 따라 지역별로 각 지역의 발전정도와 지역의 지리적, 민족구성, 연선 국가와의 관계를 고려하여 구체적인 추진 방안을 달리하고 있다.

(3) 일대일로와 연계한 변경지역 개발 관련 지역별 정책

헤이룽장성과 네이멍구자치구는 2013년 9월 ‘헤이룽장성 및 네이멍구 동부지역 접경개발·개방규획(黑龙江和内蒙古东北部地区沿边开发开放规划)’에서 2020년까지 러시아 변경지역의 개발 및 개방을 통해 중국 동북지역의 낙후된 공업도시 경제를 활성화하고자 한다고 밝혔다. 이를 위해서 국경세관에 위치한 마을과 중점도시를 중심

48) 허커우 국경세관(河口口岸), 모한 국경세관(磨憨口岸), 칭수이허 국경세관(清水河口岸), 루이리 국경세관(瑞丽口岸), 허우치아오 국경세관(猴桥口岸)을 의미함.

49) 윈난성에는 국무원에서 승인한 1급 국경세관 17개, 윈난성 지방정부에서 승인한 2급 국경세관 8곳이 있음.

50) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리, “云南省人民政府关于印发云南省沿边地区开发开放规划(2016—2020年)的通知,” 『云南省人民政府』, 2016.7.13., <http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/wj/yzf/201607/t20160713_26079.html> (검색일: 2018.8.14.).

으로 발전 체계를 수립하는 한편 러시아와 전략적 동반자로서 다방면의 협력을 추진할 계획이다. 이 계획에서는 2020년까지의 목표로 △변경지역 내 일인당 연평균 소득 84,500위안 △도시화률 65% 이상 △對러시아 수출총액 700억 달러 △對러시아 투자 연평균 30% 이상 증가 △접경도시 주민 평균 가처분소득 43,000위안 △접경농촌지역 평균 순수입 19,200위안 등을 목표로 제시하였고, 주로 인접한 국가인 러시아와의 대외교류 확대를 통한 지역경제 발전을 도모하고 있다.⁵¹⁾

또한 네이멍구자치구는 2017년 7월 ‘네이멍구자치구 국경세관 발전 13.5구획(内蒙古自治区口岸“十三五”发展规划)’을 발표하고 중앙 정부의 일대일로 전략과 연계할 수 있도록 취약한 인프라를 개선하여 국경세관 지역을 발전시키고자 한다. 네이멍구자치구는 열악한 생태환경을 지닌 지역으로 다른 지역과 차별되게 경제·무역·산업 발전 이외에도 환경보호와 관련된 사업을 강조하여 생태계, 환경, 주민 건강 등을 고려하는 녹색 발전을 목표로 제시하였다.⁵²⁾

헤이룽장성은 2018년 8월 ‘헤이룽장성 대외무역발전 10대조치(黑龙江省支持对外贸易发展十条措施)’을 통해 △대외무역을 위한 브랜드 개발 △자원수입 확대 △무역의 새로운 패러다임 조성 △1,000개 기업의 100회의 박람회 참가 △국제 마케팅 네트워크 구축 및 지원 △통관 창구 단일화 △금융 지원 확대 △신용담보 지원 기준 완화 △국제운송 서비스 시스템 개선 등 10대 조치를 발표하였다. 구체적으로는 △2018년 10억 위안 규모였던 무역규모를 2020년 50억 위안 달성 △성 정부 주최 또는 승한 박람회 참여 시 참가자 2인 경비 및

51) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “黑龙江和内蒙古东北地区沿边开发开放规划” 『国家发展和改革委员会』, 2013.8., <<http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbtz/201309/W020130923355496142867.pdf>> (검색일: 2018.8.14.).

52) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. 《内蒙古自治区口岸“十三五”发展规划》印发, 『正北方网』, 2017.7.27., <<http://www.northnews.cn/2017/0727/2580009.shtml?mobile>> (검색일: 2018.8.14.).

부스 설치비 70% 지원 △통관 창구 단일화 2019년 완성 △수출신용 보험 지원 기준 완화하고 특히 농산물 수출업체에 대한 지원 확대 △‘인터넷플러스’ 정책과 융합한 초국경전자상거래 촉진 △초국경경제무역구 조성 △초국경화물운송 시스템 개선에 대해 언급하면서 적극적으로 변경지역 발전을 도모하고 있다.⁵³⁾

랴오닝성은 2016년 발표한 ‘랴오닝성 대외무역발전 13.5규획(辽宁省外贸发展“十三五”规划)’에서 랴오닝성과 맞닿아 있는 북한과 중국 단둥의 국경세관이 기능 제고를 언급하며 단둥 국경세관의 도시화 건설을 촉진하여 산업과 연계한 지속가능한 발전을 추구하겠다고 밝혔다.⁵⁴⁾ 2018년 7월에는 국경무역 서비스 수준을 제고하고자 ‘초국경 무역 경영환경 편리화 개선에 관한 조치(进一步优化跨境贸易营商环境提升便利化水平的若干措施)’를 발표하고 △수출입수 하물 전산화, △해관통관 시스템 개선 △통관 절차 간소화 △보증제도 다양화 △수출원산지증명 절차 간소화 △국경세관 관리 기업의 서비스 감독 강화 △민원 상담 전화 개설 등의 18가지 조치를 취할 것이라고 하였다.⁵⁵⁾

서북지역에 위치한 신장자치구의 변경지역은 총 8개 국가와 이웃하고 있어 동아시아, 남아시아, 중앙아시아, 유럽으로 통하는 중요한 통로로 변경지역의 발전과 일대일로 추진이 유기적으로 발전을 촉진하는 지역이다. 신장자치구는 2013년 3월 ‘신장위구르자치구

53) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “黑龙江省人民政府关于印发黑龙江省支持对外贸易发展十条措施的通知,” 『黑龙江省发展和改革委员会』, 2018, 7, 17., <http://www.hljdp.gov.cn/art/2018/8/2/art_293_22783.html> (검색일: 2018, 8, 14.).

54) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “辽宁省外贸发展“十三五”规划,” 『辽宁省商务厅』, 2016, 7, 11., <http://www.china-liaoning.gov.cn/ywxx/tztg/201607/t20160711_2452894.html> (검색일: 2018, 8, 14.).

55) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “关于印发《进一步优化跨境贸易营商环境提升便利化水平的若干措施》的通知,” 『辽宁省商务厅』, 2018, 7, 17., <http://www.china-liaoning.gov.cn/ywxx/tztg/201807/t20180717_3279687.html> (검색일: 2018, 8, 14.).

변경지역주민시장무역 관리 방법(新疆维吾尔自治区边民互市贸易管理辦法)⁵⁶⁾을 통해 접경주민지역시장(互市)의 범위, 거래 물품, 거래 한도에 대해 제정하여 지방정부의 관리·감독하에서 접경주민지역시장 거래가 변경지역 경제활성화를 촉진하도록 하였다.

서남지역에서는 윈난성이 가장 활발하게 변경지역 발전에 관한 정책을 발표하고 시행하고 있다. 2016년 7월 발표한 ‘윈난성변경지역개발개방규획2016~2020(云南省沿边地区开发开放规划(2016~2020年))’에서는 미얀마, 라오스, 베트남 3개국에 대한 개방전략을 제시하였는데 그 핵심은 ‘하나의 중심, 3개의 경제벨트, 3개의 경제권(一核三线三圈)’으로 디엔중(滇中)도시군⁵⁷⁾이 중심이 되어 접경도시들의 발전을 보조하고 망시-루이리(芒市-瑞丽), 쿤밍-모한(昆明-磨憨), 쿤밍-허커우(昆明-河口)를 3대 경제벨트로 하는 3개의 국제경제협력권역을 형성하는 것이다.⁵⁸⁾ 이후 2017년 2월에 발표한 ‘윈난성접경도시배치규획2017~2020(云南省沿边城镇布局规划2017~2020年)’에서는 ‘3개 성장거점지, 5개 특화발전지역, 8개 경제회랑’이라는 건설 목표를 수립하여 윈난성과 맞닿아 있는 베트남, 라오스, 미얀마와의 경제 교류 협력을 추진하고자 하였다. 루이리(瑞丽), 징홍(景洪), 허커우(河口)등 변경지역 도시 중에 비교적 성장 발전이 이루어진 도시들을 중심으로 성장 거점지를 구축하고 경제회랑은 중국의 서쪽에 위치한 베트남, 라오스, 미얀마 및 미얀마

56) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “关于转发《新疆维吾尔自治区边民互市贸易管理辦法》的通知,” 『新疆兴农网』, 2016.5.17., <<http://www.xjxnw.gov.cn/c/2016-05-17/494023.shtml>> (검색일: 2018.8.14.).

57) 디엔중도시군(滇中城市群)은 윈난성의 2개 횡축과 3개 종축(两横三纵) 연결하는 도시화전략의 남단에 위치한 쿤밍(昆明), 취징(曲靖), 추승(楚雄), 위시(玉溪) 등 4개 도시를 지칭함.

58) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. 云南省人民政府, “云南省人民政府关于印发云南省沿边地区开发开放规划(2016-2020年)的通知,” 2016.7.13., <http://www.yn.gov.cn/yn_zwlanmu/qy/wj/yzf/201607/t20160713_26079.html> (검색일: 2018.8.14.).

를 통한 인도와 연결한다는 계획이다.⁵⁹⁾

광시성은 2014년부터 육·해상 일대일로와 연계할 수 있도록 ‘쌍핵구동, 3구 통합(双核驱动三区统筹)’ 정책 추진하고 변경지역 발전 지대 구성에 힘쓰고 있다.⁶⁰⁾ ‘쌍핵구동, 3구 통합’은 베이부완(北部湾)경제권과 주강-시장(珠江-西江)경제권을 중심으로 경제를 발전시키는 전략이다. 이는 광시성의 지리적 이점을 활용하는 것으로 베이부완경제권 발전 전략은 중국 국가 전략으로 추진하고 있다. 두 개의 핵심경제권의 교통, 산업, 환경, 도시화, 개방, 공공서비스 분야 등을 개선하는 것에 목표를 두고 동남아시아 국가 및 홍콩, 마카오와의 협력을 통해 국제운송 중심지 역할을 하고자 한다. 2016년 광시성은 ‘새로운 형세하에서 국경세관 개선 강화를 위한 의견(关于新形势下进一步加强口岸工作的若干意见)⁶¹⁾’을 발표하고 △개방 촉진 △국제 경쟁력 확보 △인프라 완비 △통관 시스템 향상 △전자 플랫폼 설립 △국경 특화 산업 발전 등을 강조하였다.

시짱자치구는 변경지역 발전에 있어 주민 생활환경 개선에 중점을 두고 있다. 시짱자치구는 2017년 11월 ‘변경지역소강촌건설규획’을 발표하고 2020년까지 628곳이 1, 2선 마을에 301억 위안을 투자하여 그중 60억 위안을 변경지역에 집중 투자할 계획이며 광둥성의 지원을 받고 있는 린즈시(林芝市)를 발전 모델로 하여 변경지역을 발전시키고자 한다.⁶²⁾

59) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “《云南省沿边城镇布局规划(2017-2030年)》获批实施重点建设8条经济走廊.” 『云南政协新闻网』, 2017.8.21., <<http://www.ynzbx.cn/xwpd/ShiZhengXinWen/132966.shtml>> (검색일: 2018.8.14.).

60) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “广西: 奋力开创‘双核驱动、三区统筹’开放新局面.” 『中国投资指南』, 2014.10.31., <http://www.fdi.gov.cn/1800000121_21_69901_0_7.html> (검색일: 2018.8.14.).

61) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “广西壮族自治区人民政府关于新形势下进一步加强口岸工作的若干意见.” 『人民网』, 2016.3.14., <<http://gx.people.com.cn/n2/2016/0314/c374253-27932043.html>> (검색일: 2018.8.14.).

다. 소결

본 절에서는 중국 변경지역의 경제개발과 대외개방과 관련된 중국 정부의 정책을 중앙정부와 지방정부로 나누어 살펴보았다. 우선 중국 정부가 1991년 발표한 변경지역 관련 정책은 낙후된 지역 경제 활성화를 통한 지역 격차 해소를 주요 목적으로 추진되었다. 이 시기의 정책은 주로 국경무역 활성화와 소수민족 소득증대를 통한 안정화에 초점이 맞춰져 있다. 변경지역을 중국 경제발전 및 대외개방의 거점지로 인식하기보다는 국경지역의 안정과 소수민족 안정화 차원에서 경제정책이 추진된 것으로 보인다.

중국 중앙정부의 변경지역에 대한 인식이 전환된 것은 2013년 일대일로 전략이 추진된 이후이다. 개혁개방 이후 중국 정부의 대외정책은 동부연해안 지역을 중심으로 ‘동쪽(태평양)’을 향한 개방이었다면, 일대일로는 중서부 내륙지역을 중심으로 ‘서쪽(유라시아 대륙)’을 향한 개방이라 할 수 있다. 이러한 대외개방 방향의 전환은 중국 변경지역이 더는 경제가 낙후한 변두리 지역이 아닌 유라시아 대륙을 향한 대외개방의 거점지로의 역할이 부여된 것이다.

이러한 변경지역에 대한 인식의 전환하에 중국 중앙정부는 변경지역 경제·무역 활성화와 관련된 마스터플랜 격인 ‘변경중점지역 개발·개방 지원에 관한 정책조치 의견’을 발표하였다. 동 의견에서는 변경중점지역은 주변국들과 지역협력을 위한 중요한 플랫폼이며 더 나아가 일대일로 전략을 견인하는 역할을 수행할 것이라고 천명하였다. 그 이후 변경지역의 지방정부들은 지역별 실시방안을 마련하고 구체적인 변경지역 개발 계획을 수립하고 인접국가와 다양한 초국경 경제협력을 추진하고 있다.

62) 이 문단은 이하 자료 참고하여 저자 정리. “西藏制定《边境地区小康村建设规划》,” 『搜狐』, 2017.11.20., <https://www.sohu.com/a/205469143_543955> (검색일: 2018.8.14.).

중국 정부는 국경세관 행정 간소화, 전산화 등의 혁신을 통해서 개방형 경제 시범구를 조성하여 국경무역을 활성화할 계획이다. 또한, 인접국가와 산업협력을 확대하며 지역특색 산업(관광 등)을 육성하여 안정적인 지역경제 발전을 도모할 계획이다. 중국 정부 정책 문건에서도 확인할 수 있듯이, 변경지역의 연선국가들과의 협력의 범위를 경제·무역 협력 및 인적교류 확대 뿐만 아니라 금융, 행정, 국제사법, 지역안보 등의 다양한 분야로 넓혀 가려고 하는 시도를 하고 있다.

중국의 지방정부들 또한 각 지역의 지리적 환경, 천연자원, 민족 구성 등을 고려한 정책을 추진하여 변경지역의 발전을 추진하고 있다. 이들은 변경지역의 인프라 시설을 개선하고 환경보호에도 일조하며 전자상거래와 같은 첨단 시스템을 도입하여 일대일로 전략에서 중국이 동남아시아, 서남아시아, 유럽 등지로 뻗어나갈 수 있도록 변경지역의 역할을 충실히 수행할 수 있는 기반을 마련하고 있다. 변경지역은 변방에 있다고 여겨질 수 있으나 연선국가와의 교류 및 협력에 있어서는 중심에 있다고 할 수 있다. 중국 정부는 접경도시들을 중국 동부 연안의 발전된 도시들과 같은 수준으로 발전시키고자 지속적으로 정책적 지원을 추진할 것으로 보인다.



Ⅲ

중국-인접국 간 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례

1. 중국 일대일로 추진 및 초국경 경제협력

일대일로는 시진핑 지도부가 추진하는 신대외전략으로서 기존의 동부 연해지역 위주의 대외개방 전략에서 벗어나 유라시아 대륙 국가들과 육상, 해상 네트워크 구축을 통해 지역 통합을 목표로 하는 장기적이고 거시적인 국가 프로젝트이다.⁶³⁾ 일대일로는 2013년 중국 지도부의 해외 순방길에 최초로 제기된 이래, 2017년 5월에는 베이징에서 ‘일대일로 국제협력 정상포럼’을 개최하여 29개국 정상이 참여하여 다자협의체로의 발전을 모색하고 있다. 2017년 10월 개최된 제19차 당대회에서 일대일로는 중국 공산당 당장(黨章)에 포함되어 중국의 중장기 대외전략으로 격상되었다.

〈그림 III-1〉 일대일로의 육상 및 해상 실크로드 노선도



출처: The Economist, “Our bulldozers, our rules”, July 2, 2016, (<http://www.economist.com/news/china/21701505-chinas-foreign-policy-could-reshape-good-part-world-economy-our-bulldozers-our-rules>) (Accessed September 15, 2018); 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, (세종: 대외경제정책연구원, 2017), p. 34. 재인용.

63) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, (세종: 대외경제정책연구원, 2017), p. 34.

중국 일대일로 전략은 2013년 시진핑 주석이 제기한 이래 중국 정부 및 각 분야에서 구체화 작업이 진행되고 있다. 중앙정부 각 부처와 지방정부가 마련한 일대일로 참여 방안을 바탕으로 2015년 3월 중국 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부가 공동 발표한 일대일로 전략의 마스터플랜 격인 「실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동 건설 추진을 위한 비전과 행동 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》⁶⁴⁾을 발표하였고, 일대일로 연선국가들과는 대형 인프라 건설 계약 및 무역·투자 편리화 협정을 체결하고 있다. 마스터플랜에 의하면, 중국 일대일로 전략은 주로 6대 경제회랑⁶⁵⁾을 주요 협력지역으로 삼고, 5가지 협력분야(5通)⁶⁶⁾에서의 연계를 추진한다. 중국 정부는 2018년 8월에 일대일로 5주년 좌담회를 개최하여 △일대일로 국가 간 상품교역 누적액 5조 달러 달성 △대외직접투자액 600억 달러 달성 △20여만 개 일자리 창출 등의 지난 5년간의 성과를 발표하였다.⁶⁷⁾

중국은 일대일로 전략 추진을 통해 동부, 중부, 서부지역의 유기적 협력을 강화하고 개방형 경제수준을 제고함으로써 중국 전역의 균형적 발전을 이끌어내고자 하고 있다. 그중 일대(一帶)에 해당하

64) 2015년 3월 28일 중국 국가발전개혁위원회, 외교부, 상무부는 공동으로 발표한 「실크로드경제벨트와 21세기해상실크로드 비전과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)」은 일대일로 마스터플랜 격 정부문건으로 일대일로의 시대적 배경, 추진 원칙, 기본 사상, 중점 협력, 협력 메커니즘, 중국 각 지역 참여방안 등을 명시함. 中华人民共和国商务部综合司, <<http://zhhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml>> (검색일: 2018.9.15.).

65) 일대일로 6대 경제회랑으로는 △신유라시아대륙 경제회랑 △중국-몽골-러시아 경제회랑 △중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑 △중국-중남반도 경제회랑 △중국-파키스탄 경제회랑 △중국-미얀마-방글라데시-인도 경제회랑 등이 있음.

66) 5가지 협력분야로는 △정책소통 △인프라 연결 △무역원활화 △자금유통 △민심상통 등을 제시함.

67) 중국중앙정부 홈페이지, <http://www.gov.cn/xinwen/2018-08/27/content_5316913.htm> (검색일: 2018.9.15.).

는 육상 실크로드의 선상에 위치한 중부, 서부 및 동북부 내륙지역은 동부 연해지역에 비해 상대적으로 경제발전 수준이 뒤쳐져 있다. 이에 중서부 및 동북부 내륙지역 지방정부는 일대일로 전략 추진을 지역경제발전의 새로운 성장 동력으로 활용하려는 적극적인 태도를 보이고 있다. 육상 실크로드 선상의 주요 성시들은 동부지역으로부터의 산업의 이동 및 재배치를 통해 균형적 발전을 모색하고 육성 실크로드 연선국가들과의 연계가 용이하다는 지리적 이점을 토대로 대외개방을 심화하는 데 일대일로 전략과 적극 연계하고자 노력하고 있다.

이에 따라, 중국 중서부 내륙지역 및 주요 경제회랑에 위치하는 일대일로 연선국가들은 새로운 발전의 기회를 맞이하게 되었다. 특히, 중국의 중서부 내륙지역과 국경을 마주하고 있는 인접국가 간의 관계와 협력이 매우 중요하게 되었다. 이에 따라 중국의 변경지역에 대한 전략적 가치와 인식이 전환되었는데, 기존의 △국경분쟁지역 △경제낙후지역 △소수민족 거주지역 등에서 벗어나 △대외개방의 새로운 창구 △내륙지역 발전 거점지 △인접국가와 무역·물류·교통의 요충지 △교통·물류·에너지 초국경 인프라 경유지 △위안화 국제화를 포함한 금융 협력 시범지 등으로 전환되고 있다. 2015년 3월 중국 정부가 발표한 일대일로 마스터플랜에서도 △국경세관 협력 △국경무역 및 국가 간 전자상거래 확대 △변경 및 초국경 경제협력구 산업협력 확대 △교통·통신·에너지·발전 관련 초국경 인프라 구축 등을 포함한 인접국가와의 변경지역에서의 초국경 경제협력에 대해서 강조하였다.⁶⁸⁾ 본 절에서는 일대일로 추진 이후 중국 접경지역에서 인접국가 간 가장 활발한 협력이 추진되고 있는 분야인 초국경 경제협력구 건설 협력과 초국경 인프라 구축에 대해 살펴보기로 한다.

68) 중국 상무부 홈페이지, 《推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动》发布, 2015.3.30., <(http://zhs.mofcom.gov.cn/article/xxfb/201503/20150300926644.shtml)> (검색일: 2018.9.15.).

가. 변경지역의 신경제특구 모델: 초국경 경제협력구

1992년 중국 정부는 변경지역개방전략을 추진하면서 헤이허, 수이펀허, 훈춘, 만저우리, 얼렌하오터, 이닝, 보러, 타칭, 루이리, 허커우, 핑샹, 둥싱, 단둥 등 14개 국경도시를 국가급 연변(沿边)개방도시로 지정하였다. 변경지역에 인접한 지역에 17개의 국가급 변경(边境)경제합작구를 선정하여 연변개방도시의 국경무역 및 가공무역 발전 거점지로의 발전을 도모했다. 그러나 중국 정부의 지역전략이 동부연해안 지역 위주로 추진되었고, 서부대개발 전략도 중서부 지역 주요 대도시 위주로 추진되었다. 이에 따라 변경경제합작구는 주변 인접국가와의 국경무역 확대와 중국 소수민족의 소득 증대에는 긍정적인 역할을 하였으나 대외무역 거점지로서의 발전과 인프라 개선에는 지지부진한 진전을 보였다.

일대일로 추진에 따라 새로운 전략 추진에 맞는 개발구 모델을 정립하기 위해 중국 정부는 기존에 건설하였던 변경경제협력구를 재정비·확대하기 위한 노력을 진행 중이다. 중국 대내적으로는 변경지역 경제무역 거점지 역할 및 정책적 지원 강화를 위한 ‘중점개발개방시험구(重点开发开放试验区)’⁶⁹⁾를 지정하여 변경경제협력구의 외연 및 기능을 확대하여 변경지역 경제·사회 발전을 도모하고, 대외적으로는 인접국가와의 국경무역 위주의 교류를 넘어 물류, 관광, 제조·가공, 생태환경, 전자상거래, 인프라, 금융 등 경제교류를 더욱 강화하기 위하여 주변국과 협력하여 변경지역 토지를 공동으로

69) 중국 정부는 2018년 9월말 현재 7개 국가급 중점개발개방시험구를 비준하였음. 그중 네이멍구자치구 만저우리(内蒙古满洲里), 광시좡주자치구 둥싱(广西东兴), 윈난성 루이리(云南瑞丽) 등 3곳은 일대일로 전략 이전에 지정되었고, 네이멍구 얼리안하오터(内蒙古二连浩特), 윈난성 멩라(모한)(云南勐腊(磨憨)), 헤이룽장성 수이펀허-둥닝(黑龙江绥芬河-东宁), 광시좡주자치구 핑샹(广西凭祥) 등 4곳은 일대일로 전략 추진 이후 추가로 지정됨.

개발하는 산업단지인 ‘초국경(跨境) 경제협력구’ 조성을 적극 추진하고 있다.⁷⁰⁾ 이를 통해 기존 변경경제협력구를 중심으로 대내외적으로 외연을 확대하고 더욱 다양한 분야에서 협력을 도모하고 있다. 중국 변경지역의 경제특구 조성 현황(’18.8월 기준)을 살펴보면, 중점개발개방시험구 7개, 변경경제협력구 17개, 초국경 경제협력구 12개(이 중 11개 건설 중)⁷¹⁾가 건설되어 변경지역의 경제·산업 중심지 역할을 수행하고 있다.⁷²⁾

〈표 III-1〉 중국 일대일로 추진 전후 변경지역 주요 거점지 및 위상 비교

	일대일로 이전(1992~2012년)	일대일로 이후(2013년~)
변경지역 주요 거점지	연변(沿边)개방도시(14개) 변경(边境)경제합작구(17개)	중점개발개방시험구(7개) 초국경(跨境)경제합작구(1+11개)
정책 목표	소수민족 소득증대, 경제발전 을 통한 변경지역 안정화	중국의 새로운 대외개방 창구 주변국가와 경제사회 교류 확대를 통한 신성장거점지역
주요 협력분야	국경무역	무역, 산업, 물류, 노무, 금융, 관광, 환경, 인적교류, 국제사법, 지역안보
협력 주체	중국 지방정부 주도, 중앙정부 지원	중국 중앙, 지방정부 주도 및 인접국 가 정부와 협력

출처: 저자 정리

70) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 233.

71) 2018년 10월 현재 유일한 국가급 초국경 경제협력구으로는 ‘중국·카자흐스탄 후어얼구어스(霍尔果斯)국제변경협력센터’가 있으며, 일대일로 추진 이전인 2005년부터 논의가 시작되어 2011년부터 정식 운영을 시작하였음.

72) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 228.

〈그림 III-2〉 중국 일대일로 추진과 변경지역 경제협력구 분포도



출처: 바이두 지도(map.baidu.com) 활용하여 저자 작성. 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 235. 재인용.

일대일로 추진에 따라 중국 변경지역에서 인접국과 공동으로 개발하는 새로운 개발구 모델인 ‘초국경 경제협력구’ 건설도 중점 추진되고 있다. 중국 국무원 비준을 받은 국가급 초국경 경제협력구는 중국과 카자흐스탄 국경 지역에 설립한 ‘중-카 후얼구어스국제변경협력센터(中哈霍尔果斯国际边境合作中心)’가 유일하지만, 동북부, 서남부 지역에서 추가로 건설 중인 초국경 경제협력구는 11개가 있다(〈표 III-2〉 참조).⁷³⁾ 신규로 조성 중인 초국경 경제협력구 모두 기존 변경경제협력구를 기반으로 하여 그 계획 범위와 기능을 주변 인접국까지 확대한 것이다. 대부분이 중국 변경지역과 주변국 간 2개국이 공동으로 건설하지만, 만저우리, 훈춘 등 일부 지역은 3개국이 인접해 있다는 지리적 특징을 활용하여 중국, 러시아, 몽골 및 중국, 러시아, 북한 등 3자 간 공동 건설 논의도 진행되고 있다.

73) 위의 책, p. 235.

〈표 Ⅲ-2〉 중국 초국경 경제협력구 조성 현황

중국 지역	명칭	협력 대상	일대일로 회랑	주요 협력사업
서북	후얼구어스 국경국제합작센터	카자흐스탄	신유라시아 대륙교	무역, 상품 전시·판매, 운송, 숙박, 금융, 국제회의
동북	만저우리(네이멍구 자치구)-초이발산-자바이칼스키	몽골, 러시아	중국-몽골-러시아 경제회랑	에너지, 국제금융, 농축산물, 물류, 관광
	엘렌하오터(네이멍구 자치구)-자민우드	몽골		목재, 광물, 농축산물, 광산, 건축자재, 방직품
	수이편허(헤이룽장성)-파크라니치니	러시아		석유, 기전제품, 전력, 광산, 에너지, 목재, 농산물, 물류, 항공제조
	헤이허(헤이룽장성)-블라고베센스크(아무르주)	러시아		전력, 천연가스, 방직품, 물류, 농업
	훈춘(지린성)-하썬(자르비노항)	러시아		국제물류, 관광, 상품전시, 가공무역
서남	루이리(윈난성)-무세(Muse)	미얀마	중국-미얀마-방글라데시-인도 경제회랑	자동차, 핸드폰, TV, 식품, 보석, 커피, 물류
	모한(윈난성)-보텐(Boten)	라오스	중국-인도차이나 반도 경제회랑	현대물류, 수출입가공, 다국경관광, 금융
	허커우(윈난성)-라오까이	베트남		무역, 관광, 금융, 바이오자원 가공, 라텍스 가공, 기전제품, 건자재, 방직품
	둥싱(광시자치구)-몽카이			전자제품 제조, 의류 가공, 금융, 관광, 전자상거래
	핑상-동당			통상, 물류, 보세가공, 관광, 금융, 문화관광
	룽방-짜린			상품판매, 무역, 물류, 관광, 농임업 및 수산물 가공

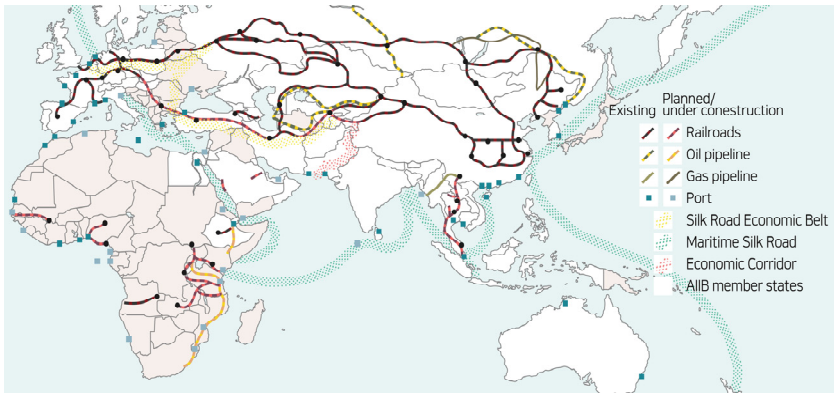
출처: 각 초국경 경제협력구 자료 참조하여 저자 정리.

나. 일대일로 추진과 초국경 인프라 협력

일대일로 추진 이전의 중국 인프라 건설은 주로 중국 국내 인프라 수요를 충족하는 데 집중되었다. 개혁개방 이후 1980~1990년대 중국은 동부연해지역에 경제특구를 통한 대외개방 전략을 추진함에 따라, 대규모 인프라 사업은 주로 중국 남부 지역의 주장(珠江)삼각주, 동부지역의 창장(長江)삼각주, 북부 지역의 환보하이(環渤海)지역 등에 위치한 대도시와 항구도시를 중심으로 추진되었다. 이 시기에는 주로 동부 연해지역 주요 대도시의 도시화와 임가공 수출주도형 경제모델에 필요한 항만, 도로, 철도, 산업단지, 전력망, 에너지, 도시 등 인프라 구축이 주를 이루었다. 주요 프로젝트로는 상하이 푸둥(浦东)신구 및 푸둥공항, 베이징-홍콩 구룡반도 철도, 베이징 서역, 광저우 바이윈(白云)공항, 거저우바(葛洲坝)수력댐, 상하이 바오산 제철공장 등이 있다.

중국 경제 고속성장과 규모화 발전으로 인해 동부지역에서는 자원·에너지·전력 등의 수요가 빠르게 증가하여 중서부 내륙지역의 풍부한 자원을 활용하여 주요 수요처인 동부지역에 공급할 필요성이 대두되었다. 이에 중국 정부는 2001년부터 서부 대개발 전략을 추진하여, 자원 및 전력 생산지인 중서부와 수요지인 동부지역을 연결하고, 서부 주요 대도시와 동부지역 간 교통망을 구축하고자 하였다. 대표적인 프로젝트로는 석유가스관 사업인 서기동수(西氣東輸), 전력망 구축 사업인 서전동송(西電東送), 수리공정 사업인 남북수조(南水北調), 교통망 구축 사업인 팔종팔횡(八縱八橫), 산샤(三峽)댐 건설, 칭장(靑藏)(칭하이-시짱 철도) 등이 있다.

〈그림 III-3〉 중국이 추진하는 일대일로 초국경 인프라 사업



출처: merics, <<https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative>>
(검색일: 2018.8.20.)

일대일로 추진 이후의 인프라 건설은 주로 중국 서부 인프라의 인접국가로 연계하는 초국경 인프라 구축이 활발하다. 중국 중서부 대도시와 중국 변경지역을 연계하고, 더 나아가 중국 변경지역과 인접국가의 주요 지역을 연결하는 초국경 인프라 협력이 추진되고 있다. 중국 정부는 주변국가와의 인프라 연계를 통해 △무역·투자 활성화 △물류·산업 협력 강화 △자원·에너지·전력 수급 안정화 △에너지 공급 루트 다변화 등을 도모하고 있다. 일대일로 주요 인프라 사업은 6대 경제회랑을 따라 고속철·고속도로 등 교통망, 석유가스 에너지 수송망, 수력댐 및 전력망, 항만, 산업단지, 신도시 등 다양한 분야에서 추진되고 있다.⁷⁴⁾ 대표적인 프로젝트로는 중국-파키스탄 석유가스관 및 고속철, 중국-미얀마 석유가스관 및 고속철, 미얀마 짜유푹 항구 및 산업단지, 스리랑카 함반토타 항구, 중국-싱가포르

74) 중국이 추진하는 일대일로 인프라 사업에 대한 자세한 내용은 미국 싱크탱크인 국제전략문제연구소(CSIS)가 운영하는 '리커넥팅 아시아' 홈페이지, <<https://reconnectingasia.csis.org/map/>> 또는 독일 싱크탱크인 메르카토르중국연구소(merics) 홈페이지, <<https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative>> 참조

범아시아 고속철 등이 있다.

〈표 Ⅲ-3〉 중국 국가전략 추진에 따른 시기별 인프라 구축 현황

국가 전략	동부 연해지역 우선 발전전략	서부 대개발	일대일로
시기	1978~2000년	2001~2012년	2013년~
목적	<ul style="list-style-type: none"> 고속 도시화 수요에 맞는 도시 인프라 구축 수출주도형 경제발전을 위한 산업·물류 인프라 구축 	<ul style="list-style-type: none"> 자원·에너지 수요처인 동부와 공급처인 중서부 지역 연계 중서부 주요도시와 동부 지역 간 교통 인프라 연계 중서부 내륙지역경제발전 및 지역 격차 해소 	<ul style="list-style-type: none"> 중국 중서부 지역과 인접국가 간 연계 무역·투자 활성화 물류·산업 협력 강화 자원·에너지·전력 공급 안정화 에너지 공급 루트 다변화
대상 지역	<ul style="list-style-type: none"> 동부연해안 주요 대도시 및 항구도시 	<ul style="list-style-type: none"> 중서부 자원·에너지·전력 공급지 중서부 주요 대도시 	<ul style="list-style-type: none"> 일대일로 6대 경제회랑 연선국가 중국 중서부 및 접경지역 중국과 국경을 맞대고 있는 인접국가
주요 분야	<ul style="list-style-type: none"> 항만, 도로, 철도, 물류, 산업단지, 도시 	<ul style="list-style-type: none"> 석유가스관 등 에너지 인프라 고속철, 고속도로 등 교통 인프라 수력발전댐 및 전력망 	<ul style="list-style-type: none"> 석유가스관 등 에너지 인프라 고속철, 고속도로 등 교통 인프라 수력발전댐 및 전력망 해외 또는 초국경 산업단지, 해외 신도시
대표 프로젝트	<ul style="list-style-type: none"> 상하이 푸둥(浦东) 신구 및 푸둥공항 베이징-홍콩 구룡반도 철도 베이징 서역 광저우 바이윈(白云) 공항 거저우바(葛洲坝) 수력댐 상하이 바오산제철공장 	<ul style="list-style-type: none"> 석유가스관: 서기동수 전력망: 서전동송 운하: 남북수조 교통망: 팔중팔횡 산썬(三峡)댐 건설 칭징(靑藏: 칭하이-시짱) 철도 	<ul style="list-style-type: none"> 중국-파키스탄 석유가스관 및 고속철 중국-미얀마 석유가스관 및 고속철 미얀마 짜유목 항구 및 산업단지 중국-카자흐스탄 호르고스 초국경경제합작구 스리랑카 힘반토타 항구 중국-싱가포르 범아시아 고속철

출처: 저자 정리.

중국이 일대일로 이후 추진하는 초국경 인프라 건설 협력은 양국의 공공자산이 국경을 넘어 상호 연계되는 것을 의미한다. 이는 변경지역이 국경 분계선으로의 의미가 퇴색되고 인적·물적 교류의 거점지역으로 새로운 의미가 생기는 것이다. 또한, 초국경 인프라는 초국경 인프라에 대한 기술표준 공유, 공동 운영, 관리, 이를 위한 시스템 통합 등의 협력이 가속화되고, 양 국가 간 경제통합의 기초적인 역할을 수행한다. 또한, 초국경 인프라는 양국의 공동자산으로 인프라 시설 보호에 대한 안보 협력까지도 확대될 수 있다.

본 장에서는 일대일로 추진에 따라 중국과 인접국가 간 다양하게 전개되고 있는 초국경 경제협력 중에 변경지역에서의 새로운 협력 모델로 부상하고 있는 초국경 경제협력구와 중국과 인접국이 추진하는 주요 초국경 인프라에 대해 살펴보고 중국의 접경지역인 동북부, 서북부, 서남부에서 추진되고 있는 초국경 협력 사례를 지역별로 분석하고자 한다.

2. 중국 동북-동북아시아 국가 간 초국경 경제협력

가. 중국 동북부 지역에서의 국제 경제협력

(1) 동북부 지역의 특징과 국제 협력의 전개

중국 동북지역⁷⁵⁾은 지리적으로 한반도, 일본의 해양세력과 중국 내륙, 러시아, 몽골의 대륙세력을 연결하는 변경지역으로 정치적, 경제적으로 중요한 전략적 요충지이다. 중국은 동북지역과 국경을

75) 랴오닝성(遼寧省), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龍江省) 지역을 ‘동북3성(東北3省)’, 내몽고(內蒙古)를 포함하여 ‘동북4성(東北4省)’으로 불림.

접하고 있는 러시아, 북한, 몽골 등과 오랫동안 다방면의 협력관계를 유지 발전시켜 오고 있으며, 동북지역의 경제부흥과 동북아시아 중심 국가의 선도적 지위 확보를 위하여 변경지역에서 주변국과의 경제협력을 강화해 나가고 있다.

변경지역은 두 국가 간의 접점으로 경제협력을 포함한 모든 협력이 양국 정치적 관계에 영향을 받는다. 중국과 러시아 양국은 정치·외교·경제 관계에서 최고 단계인 ‘전면적·전략적 협력관계’를 형성하며 동북아시아에서 미국 패권주의의 확대를 견제하는 한편, 경제협력을 발전시켜 나가고 있다. 중국과 북한은 그동안 전통적 혈맹관계를 바탕으로 ‘전략적 협력관계’를 형성하며 경제협력을 진행하여 왔다. 북중 관계는 북한의 핵·미사일 실험과 중국의 대북제재 동참 등의 원인으로 소원해졌으나 2018년 세 차례에 걸친 김정은 위원장의 방중과 정상회담 개최로 정상화됨에 따라 변경지역에서의 경제협력도 활기를 띠는 양상이다. 중국과 몽골 간 관계는 2014년 시진핑 주석의 몽골 방문 계기 ‘전면적 전략적 동반자 관계’로 격상되었고 몽골은 일대일로 주요 협력 대상국의 지위를 차지하고 있다.

중국 동북지역의 랴오닝성과 지린성은 북한과, 헤이룽장성은 러시아와, 내몽고자치구는 러시아 및 몽골과 국경을 접하고 있다. 이들 변경지역에서는 일대일로 정책 추진 이전부터 양국 간 교역은 물론, 경제개발구 조성, 교통·전력·에너지 및 관광 등 분야의 협력을 논의·추진하여 왔다. 중국 정부가 신대외전략인 일대일로 정책을 추진하면서 러시아, 북한, 몽골 등 동북아 국가와 국경을 접하고 있는 동북지역의 중요성은 더욱 증대되고 있다. 또한, 이 변경지역을 기점으로 국경도시 간 경협에 대한 관심이 고조되면서 동북아 국가 간 분야별 경제협력 논의가 확대되고 있다.

중국 동북지역과 동북아 국가 간 초국경 경제협력 현황을 살펴보

기 앞서 중국이 일대일로 정책 입안 이전부터 동북지역에서 추진해 온 ‘동북진흥전략’에 대해 살펴볼 필요가 있다. 중국 동북지역 부흥을 목적으로 하는 동북진흥전략의 대외 개혁·개방 정책이 일대일로 정책으로 확대, 추진되고 있기 때문이다.

(가) 동북진흥전략 추진 배경과 과정

동북진흥전략(振興東北)은 동북지역 경제침체 탈출을 위한 중앙 정부 차원의 국가급 경제발전 정책이다. 동북3성은 중국의 중화학 공업 중심지로 풍부한 부존자원, 철도·도로 등 교통 인프라, 중공업 생산시설을 바탕으로 중국 초기 경제발전을 견인하였다. 하지만 1978년 덩샤오핑의 개혁개방정책이 실시되면서 선부론(先富論)⁷⁶⁾에 의한 동남부연안지역 중심의 발전이 이루어졌고, 동북지역 발전은 점차 둔화되었다. 또한, 계획경제에서 시장경제로 전환과정에서 동북지역 경제성장을 선도해오던 중화학공업 국유기업들의 구조적 문제 출현, 생산설비 노후, 실업률 증가 등의 원인으로 이 지역 경제는 침체기에 들어섰다.⁷⁷⁾ 이에, 중앙정부는 2003년 10월, 동북지역 경제침체 해결을 통한 사회적 안정과 지역균형발전 정책의 일환으로 국유기업 및 산업구조 조정을 통한 경제체제 개혁, 투자활성화, 인프라 건설, 대외개방 확대를 주요내용으로 하는 ‘동북지구 노후공업기지 진흥전략에 관한 약간의 의견⁷⁸⁾’을 발표하고 동북진흥전략을 추진하기 시작하였다. 2007년 8월 동북지역을 중국 3대 경제권(장강삼각주, 주강삼각주, 환발해지역)에 이은 새로운 경제성장축으

76) 중국 덩샤오핑이 1978년 제1기 3중전회에서 ‘능력 있는 사람으로부터 먼저 부자가 되어라(讓一部分人先富起來)’고 주장한 이후 개혁개방의 기본원칙으로 운용함.

77) 중국 동북지역의 장기간 경제 침체를 ‘동북 현상’이라 일컫음.

78) 中共中央·國務院, “關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若干意見,” 『法律教育网』, 2003.10.5., <<http://www.chinalawedu.com/falvfagui/fg22016/873.shtml>> (검색일: 2018.8.14.).

로 발전시키기 위해 구체적인 종합계획이 담긴 ‘동북지역진흥계획’, 2009년 ‘동북지역 등 노후공업기지 진흥전략에 관한 약간의 의견’, 2013년 ‘헤이룽장과 네이멍구 동북부지역 변경 개발개방 계획’을 잇달아 발표하고 추진 중에 있다. 하지만 이러한 정책 실행에도 불구하고 2015년 동북지역의 경제성장률은 급격히 하락하였고, 경제침체가 더욱 심화되는 ‘신(新)동북현상’이 나타났다. 일부 전문가들은 ‘동북현상’과는 다르며 동북진흥전략의 높은 목표달성을 추구하는 과정에서 생겨난 과도기적 문제들이며 일종의 성장통으로 분석하고 있다.⁷⁹⁾ 중앙정부는 2016년 ‘동북지역 경제의 안정적 발전에 관한 중요 조치 관련 의견’ 등을 추가적으로 발표하면서 제도적, 재정적 지원을 가속화하고 있다.

〈표 III-4〉 동북진흥전략 관련 주요 정책 (2003~2016년)

문건명	발표 연월	발표 기관	주요내용
동북지역 노후공업기지 진흥에 관한 의견	2003.10.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 동북진흥에 관한 첫 국가급 정책 • △경제체제 개혁 △제조업 업그레이드 △자원의존형 도시의 발전방식 전환 △대외개방 확대 △인프라 건설 등 동북진흥정책의 기본 방향과 내용을 제시
동북 노후공업기지의 대외개방 확대 실시에 관한 의견	2005.6.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 동북진흥을 위한 대외개방의 중요성을 강조 • △투자환경 개선 △서비스분야 개방 확대 △외자참여 격려 △주변국과의 협력 강화 △외자이용의 질과 수준 향상 및 해외진출 가속화 등을 구체적으로 언급

79) 李政·薛莹, “新常态下东北老工业基地创新与创业经济发展—第二届全球创新与创业会议综述,” 『经济学动态』, 第06期 (2015), pp. 157~158.

문건명	발표 연월	발표 기관	주요내용
동북지역 진흥 종합계획	2007.8.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 2011년까지의 정책 구체화, 중대 사안의 경우 2020년까지 장기정책 구체화 • 지역 범주도 동북3성 뿐만 아니라 네이멍구자치구 동북지역까지 포괄하는 범위(3성1구)로 확대 • 지역·도농 간 조화로운 발전을 새롭게 강조
동북진흥정책 진일보 실시에 관한 의견	2009.9.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 동북진흥의 보다 근본적인 모순을 해결하고 발전을 가속화할 것을 제시 • 과거의 문건들에 비해 자주혁신과 민생개선을 강조
동북진흥 12·5계획	2012.3.	발전개혁위원회	<ul style="list-style-type: none"> • 각 분야에 대해 12·5 기간 구체적인 목표와 정책 제시 • △경제체제 개혁 △산업구조 조정 △대외개방 심화 △자원의존형 도시의 발전방식 전환 △인프라 건설 등
동북진흥 지원을 위한 중요정책에 관한 의견	2014.4.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 동북지역 지원을 위한 정책 제시, 과거 문건들에 비해 시장경제의 활성화 및 혁신을 중시 • 국유기업개혁에서 중앙과 지방 부문이 분리되어 제시
동북 노후 공업기지 혁신·창업 발전을 위한 새로운 경쟁우위 육성에 관한 실의견	2015.6.	발전개혁위원회, 과기부, 인사부 등	<ul style="list-style-type: none"> • 과학기술 발전을 통한 경제활성화 도모 • 동북노후기지 혁신·창업을 위한 5개 분야 22개 조치를 제시
동북지역 노후 공업기지의 전면적 진흥에 관한 의견	2016.4.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 2020년까지 동북지역의 산업 고도화, 정보화, 도시화 등 주요 개혁 추진 • 2030년까지 동북지역의 전면적 진흥을 실현

문건명	발표 연월	발표 기관	주요내용
동북지역 노후공업기지 진흥 3개년 실시방안	2016.8.	발전개혁 위원회	<ul style="list-style-type: none"> • 2016년부터 2018년까지 3년간 127개의 중대 프로젝트와 137개의 중점 임무를 추진 • 연도별로 프로젝트를 세분화
동북지역 경제의 안정적 발전에 관한 중요 조치 관련 의견	2016.11.	국무원	<ul style="list-style-type: none"> • 4월 발표된 「동북지역 노후 공업 기지의 전면적 진흥에 관한 약간의 의견」의 세부적·구체적 조치 • 단기간의 실현 가능성을 중시하고, 4개 분야의 14개 주요 과제를 제시
동북진흥 13.5규획	2016.12.	발전개혁 위원회	<ul style="list-style-type: none"> • 11개 분야의 39개 주요 목표를 제시 • △국유기업 개혁 △첨단제조업 및 신산업 발전 △민영경제 발전 등을 중시

주: 2016년 발표된 일련의 정책을 신동북진흥정책으로 보고 음영 처리함.
출처: 최지원, “중국 동북진흥정책 평가 및 신정책 방향 분석,” 『KIEP 지역기초자료』, 17-04 (2017), pp. 5~6 재인용.

(나) 동북진흥전략의 지역별 대외개방 정책: 국가전략을 중심으로

중국 동북지역은 동북진흥전략의 대외개방 확대정책 추진으로 지역 경제성장은 물론, 동북아 경제협력 전략 거점으로 발전하고 있다.⁸⁰⁾ 동북진흥전략 추진과정에서 중국 국무원은 2009년 랴오닝성의 ‘랴오닝성 연해경제벨트 개발규획’, 지린성의 ‘두만강지역협력개발규획-창지투(長吉圖) 개발개방 선도구 발전규획’, 2013년 헤이룽장성과 네이멍구의 ‘헤이룽장과 네이멍구 동북부지역 변경 개발 개방 규획’을 국가급 대외개방 정책으로 승인하였다. 동북 각 지역을 대표하는 이러한 정책들은 중국 일대일로 정책이 본격적으로 추진되면서 북한, 러시아, 몽골 등 주변국가와의 경제협력을 위한 기초

80) 홍편기 외, 『중국동북지역과 환동해지역의 관계성』 (서울: 경희대학교 출판문화원, 2017), p. 38.

를 제공하며 확대되고 있다.

2005년부터 랴오닝성 정부가 중점적으로 추진하던 ‘5점1선(5点1線)’⁸¹⁾ 프로젝트는 2009년 ‘랴오닝성 연해경제벨트’ 국가전략 사업으로 격상되어 진행되었다. 이 사업은 2020년까지 랴오닝성의 다롄, 단둥, 진저우, 잉커우, 판진, 후루다오 등 6개 연안도시의 우위 산업군과 자원을 ‘1핵-1축-2익’⁸²⁾ 구조로 배치하고 하나의 경제벨트로 연결하여 효율성을 극대화하고, 스피로버 효과를 통한 주변 지역경제 발전을 견인한다는 계획이다. 랴오닝성 연해경제벨트는 동북부 연안의 보하이(渤海)만과 황해가 접점을 이루고 있어 철도·해운·항공 등 교통 인프라 건설을 기초로 한국, 일본, 북한, 유라시아 대륙을 연결하는 동북아국제 허브로의 발전을 목표로 하고 있다.

지린성의 두만강유역개발계획(TRADP)은 동북지역 개발전략이자 동북아시아 국가가 참여하는 소지역 경제협력 사업이다. 1990년대 추진되기 시작한 두만강유역개발계획은 중국, 북한, 러시아 3개국 국경지대를 중국, 한국, 북한, 러시아, 몽골 등이 참여하는 소지역 경제협력 거점으로 건설하기 위한 전략이었으나 가시적인 성과를 도출하지 못하였다. 2005년 GTI 체제로 전환 이후 지역범위, 사업범위, 기간 등을 확대하면서 물류, 관광, 금융, 무역, 철도·도로·항만 등 교통 인프라를 바탕으로 대륙과 해양을 잇는 국가 간 초국경 경협 전략으로 변화를 모색하고 있다. 중국은 독자적으로 2009년 11월 창지투(長吉圖)개발개방선도구 건설 프로젝트를 국가전략으로 승인하고 추진 중이다. 창지투계획은 지린성 대외개방정책의 성공

81) 5점1선은 다롄(大連) 창싱다오(長興島) 임해공업구, 잉커우(營口) 연해산업기지, 라오시(遼西)의 진저우(錦州) 경제구, 단둥(丹東) 산업단지, 다롄(大連)의 화위안커우(花園口) 공업단지 등 5개 중점발전지역을 단둥(丹東)에서 후루다오(葫蘆島)까지 1,443km에 이르는 1개 연해도로로 연결하는 프로젝트.

82) 1핵(核): 다롄, 1축(軸): 다롄-잉커우-판진, 2익(翼): 보하이(渤海)만 (다롄-진저우-후루다오)과 황해 (다롄-단둥)를 유기적으로 연결.

적 추진을 통한 지역균형발전 및 유라시아 대통로 중심지로 발전 실현을 위한 전략이다. 지린성은 내륙지역으로 동북아시아에서 유라시아 대통로 중심지로 발전하기 위해서는 항만 확보가 필수적이다. 북한, 러시아와 국경을 접하고 있는 훈춘을 개방창구로, 옌룽투(延龍圖, 옌지-룽징-투먼)를 개방전진기지로, 창춘과 지린을 배후기지로 각각 활용하여 이들의 유기적 연동 강화를 통해 항만을 확보하고 대륙과 해양을 연결한다는 전략이다. 지린성의 동북진흥 대외개방 전략은 ‘차항출해(借港出海, 항을 빌어 바다로 나감)’와 ‘동북아 경제협력 중심지’ 발전을 목표로 하고 있다.

헤이룽장성의 ‘헤이룽장과 네이멍구 동북부 연안 개발개방규획’은 2013년 9월 국가급 전략으로 승인되었다. 대내적으로, 지리적 우위, 과학기술 발전, 국내외 산업의 글로벌 밸류체인 실현을 바탕으로 상품식량 생산, 녹색식품 가공, 장비제조업 및 에너지자원의 공급기지로 발전을 통한 지역경제 성장을 목표로 하고 있다. 대외적으로, 고속열차, 도로, 항공, 해운 등 종합적인 교통운수시스템을 갖춘 국제 대통로와 국경세관 현대화 건설을 통하여 러시아와 동북아시아 개방협력의 중요 플랫폼으로 성장을 목표로 하고 있다.

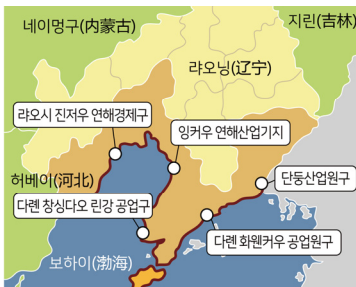
〈표 III-5〉 동북진흥전략에서의 지역별 대외개방정책: 국가전략을 중심으로

지역별 정책	주요내용
랴오닝성 연해경제벨트	<ul style="list-style-type: none"> • 2009년 7월 중국 국무원 국가전략으로 승인 • 기존 랴오닝성의 5점1선(五点一线)계획에서 발전 • 동북지역의 6개 연해도시(다롄·단둥·진저우·잉커우·판진·후루다오)를 중심으로 한 경제개발구로 대외개방에 중요한 역할 담당 • 동북지역에서 가장 먼저 형성되었으며 가장 규모가 큰 지역 • 기다롄 동북국제항운센터(东北亚国际航运中心) 건설 등을 정책 내에 명시, 다롄의 중심지위를 강화

지역별 정책	주요내용
지린성 창지투개발개방 선도구	<ul style="list-style-type: none"> • 2009년 11월 중국 국무원 국가전략으로 승인 • 기존 유엔개발계획(UNDP) 주도의 두만강개발사업(TRADP·두만강지역개발계획)에서 출발 • 지린성 내 창춘·지린(吉林)·옌벤(延边)자치주·훈춘(珲春)을 연결하는 대외개발정책으로 북한과의 경제협력의 요충지(훈춘 국제협력시범구를 중시) • 지린성 최초의 국가급 계획
헤이룽장성 헤이룽장-나이 멍구 동북부연 안개발	<ul style="list-style-type: none"> • 2013년 9월 중국 국무원 국가전략으로 승인 • 헤이룽장성 전역과 나이멍구 후룬베이얼을 연결한 지역경제 발전 견인 • 러시아, 동북아시아 연안개방의 중요 거점으로 발전 • 일대일로 6대 경제회랑인 중·몽·러 경제회랑과 연계를 통한 통관 및 운송편리화 실현

출처: 김부용·임민경, “중국의 동북진흥전략 10년 평가와 전망,” 『KIEP 중국성별동향브리콜』 (2013); 최지원, “중국 동북진흥정책 평가 및 신정책 방향 분석,” 『KIEP 지역기초자료』, 17-14 (2017)을 활용하여 저자 정리.

〈그림 III-4〉 라오닝 연해경제벨트 〈그림 III-5〉 지린 창지투개발개방선도구



출처: KOTRA 선양무역관, “중 라오닝성 자유무역구 선양편구 정식 출범,” 『KOTRA 해외시장뉴스』, 2017.4.19.



출처: “〈창지투의 거점 지린성〉中 새로운 경제중심지로 부상하는 지린성,” 『아주경제』, 2012.6.18., (<https://www.ajunews.com/view/20120618000447>) (검색일: 2018.7.25).

〈그림 III-6〉 헤이룽장 동부연안개발



출처: “《中共黑龙江省委黑龙江省政府“中蒙俄经济走廊”黑龙江陆海丝绸之路经济带建设规划》摘要”『人民網』, 2015.4.15., <<http://hlj.people.com.cn/n/2015/0415/c220027-24503827.html>> (검색일: 2018.7.25.).

(2) 동북지역 다자협의체: 광역두만강개발사업 (GTI)

중국 지린성은 광역두만강개발사업(Greater Tumen Initiative: GTI, 이하 GTI)과 함께 창지투(長吉圖)개발정책을 펴왔다. 광역두만강개발사업은 1995년에 시작되었고, 창지투개발정책은 2009년 시작되어 그 시기를 달리하고 있으나, 두 정책의 지향점은 동일하다. 두 정책이 중국 지린성에 의해 주도되고 있는 점, 해상항구에 대한 접근성을 개선하는 사업이 중심을 이루고 있는 점, 특히 주변국인 극동러시아, 북한과의 초국경 협력을 필요로 한다는 점에서 공통점이 많다고 할 수 있다(〈그림 III-7〉 참조). 이 절에서는 해상항구에 대한 접근성 개선을 중심으로 중국 지린성과 헤이룽장성(이하 지린2성)이 GTI를 어떻게 활용하여 왔는지, 또 주변국은 이에 대해 어떻게 반응하여 왔는지 살펴보겠다.

〈그림 III-7〉 두만강 개발사업 및 두만강 하구 다국적 도시 건설 관련 언론 보도



출처: (위) “중국, 북경에서 훈춘까지 고속철 연결, 두만강 지역 개발 박차,” 『중국망』, 2014.12.30., <<http://www.cmnews.kr/ChinaNow/329937>> (검색일: 2018.8.12.).
 (아래) “[통일이 미래다] 두만강에 南北·中·러 ‘다국적 도시’ 만들자,” 『조선일보』, 2014.12.26., <http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2014/12/26/2014122600255.html> (검색일: 2018.8.12.).

GTI는 동북아 개발을 위한 한국, 중국, 러시아, 몽골 4자 정부의 다자협의체이다.⁸³⁾ GTI는 1992년 두만강 유역 개발을 위해 유엔개발계획(United Nations Development Program: UNDP, 이하 UNDP) 주도로 남한, 북한, 중국, 러시아 몽골 등이 참여한 ‘두만강개발계획

83) 우리정부는 GTI를 ‘광역두만강개발계획’으로 칭하다가, 2017년부터는 ‘광역두만개발계획’으로 명칭을 바꾸어 부르고 있음.

(Tumen River Area Development Program: TRADP)’으로 출범하였다가, 1995년 12월 ‘5개국 위원회 협정’이 체결되면서 공식사업으로 출범하였다. 출범 당시 회원국이었던 북한은 2009년 핵실험을 계기로 탈퇴하였다. 일본은 1996년부터 중앙정부가 아닌 지방정부 차원에서 옵저버로 참여 중이다.

TRADP(1995~2005년)는 출범한 지 10년이 되는 2005년을 계기로 새로운 전기를 마련하게 된다. 2005년 9월 제8차 총회에서 회원국들의 적극적인 지지로 사업지역 확대, 공공기금 설립 등의 협의체계를 확대하는 데 합의하여 그 이름을 지금의 GTI로 변경하였다. TRADP가 GTI로 이름을 바꾸게 된 데는 러시아와 중국의 지지가 주효하였다. 이 두 국가는 두만강 인근의 북·중·러 변경지역 인프라 연결이 지역경제활성화에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단하고 GTI가 이를 효율적으로 관리 운영할 수 있는 다자협의체가 되기를 희망하였다.⁸⁴⁾

러시아는 2000년을 전후하여 페레스트로이카(Perestroika)의 사회적 혼란을 수습하고 외국인 투자를 중심으로 한 경제성장을 꾀하였다. 러시아는 극동 개발에 한국·중국·일본의 투자가 필요하다고 생각하였으며, 특히 역내 산업을 정상화하기 위해 상대적으로 저렴한 인건비와 우수한 생산성을 보이는 중국인 노동자의 공급이 필요하다고 판단하였던 것으로 보인다. 극동러시아는 이를 촉진하기 위하여 GTI 플랫폼을 활용하기를 원하였다. 후술하겠으나 이러한 극동러시아의 이러한 전략은 2000년대 후반에 접어들면서 바뀌게 된다. 러시아가 두만강 유역의 접경 인프라 개발이 극동러시아의 경제적 안정성과 성장잠재력을 해친다고 판단하고 변경지역 인프라 개

84) 우리나라의 GTI 플랫폼 활용은 이보다 늦은 시기에 이루어졌음. 관세청이 주관하는 ‘무역원활화를 위한 역량강화 사업’은 2012년 시작되었으며, 강원도청이 주관하는 ‘GTI 국제박람회’는 2013년 시작되었음.

발보다는 극동러시아 내부지역을 개발하면서 GTI는 동력을 잃게 된다. 그러나 2005년 당시만 하더라도 러시아는 GTI가 극동러시아 개발에 이바지할 것으로 기대하였다.

중국의 지린성도 2000년을 전후하여 지역경제활성화를 위해 GTI를 전략적으로 활용하기 시작한다. 지린성과 헤이룽장성은 해상항구에 대한 접근성을 갖지 못한 맹지(盲地)이다. 멀리 랴오닝성 대련항과 단둥항을 이용할 수 있으나 먼 거리에 따른 물류비 증가와 철도로 화물 운송 시 항구 직전의 물류 병목현상 발생으로 인상 운송 지연 등으로 어려움을 겪고 있었다. 광물이나 농작물이 과잉 생산될 경우 수출 등의 판로를 찾지 못해 가격 하락폭이 큰 문제점을 갖고 있었으며, 또 해상항구에 대한 접근성이 떨어져 경쟁력 있는 노동력과 풍부한 자원을 갖추고 있음에도 불구하고 과도한 물류비 때문에 외국인투자(FDI)도 다른 지역에 비해 낮은 수준에 머물러 있었다. 만약 동북2성이 인근의 북한 라선항과 극동러시아 자루비노항을 이용할 수 있게 된다면 지역경제의 고질적인 장애요인을 해결할 수 있을 것으로 판단하였고, 여기에 GTI가 역할을 해줄 수 있을 것으로 기대하였다.

GTI(2005년~현재)는 출범 10년을 맞아 국제기구 전환을 시도하게 된다. UNDP의 GTI에 대한 지원이 종료되는 2015년 12월을 계기로 독자적인 국제기구로 전환하려 하였으며 이에 2013년 제14차 총회에서 관련 논의를 시작하였다. GTI는 국제기구로의 법적 전환과 함께 사무국 조직과 예산을 확대하고 총회 참석을 차관에서 장관으로 격상하며 북한의 GTI 회원국 복귀를 주문하는 등 다양한 시도를 통해 새로운 추진동력을 얻고자 하였다. 그러나 국제기구 전환을 논의하던 제17차 GTI 총회(2017.6., 러시아 모스크바)와 제18차 총회(2018.6., 몽골 울란바토르)에서 한국·중국·몽골의 찬성에도 불구하고 러시아의 반대로 국제기구화되지 못하였다.

러시아는 표면적으로는 국제기구로 전환을 위한 준비 미흡과 이를 위한 ‘2017~2020년 전환기 동안의 전략적 행동 계획(Strategic Action Plan for Transit Period)’⁸⁵⁾ 수립과 국제기구 전환 전 실질적인 사업계획의 수립 등을 이유로 국제기구 전환을 거부하였다. 그러나 실질적으로 한편에서는 GTI 플랫폼을 활용한 중국의 극동 지역에 대한 영향력 확대, 특히 연변지역과 극동 지역의 초국경사업 추진에 대한 우려 때문에 GTI의 국제기구 전환을 반대하였던 것으로 보이며, 또 다른 한편에서는 극동개발의 주도권을 초국경사업을 추구하는 GTI와 같은 다자플랫폼이 아닌 극동 내부지역 개발사업을 추구하는 동방경제포럼(Eastern Economic Forum)과 같은 러시아 주도의 플랫폼에 힘을 실어주기 위한 이유에서 국제기구 전환을 반대하였던 것으로 보인다.

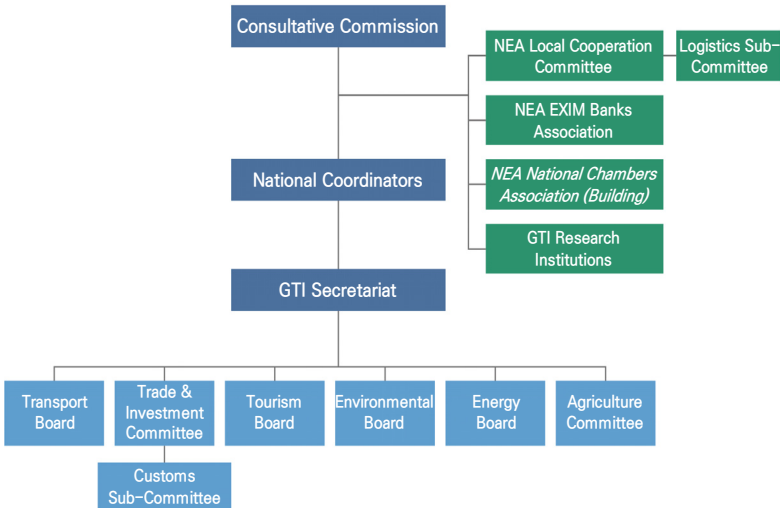
일각에서는 GTI가 2017년과 2018년에 걸쳐 국제기구 전환에 실패함에 따라 추진동력을 잃게 되는 것이 아니냐는 우려를 낳고 있다. 특히 GTI를 해상항구에 대한 접근권을 얻고자 하였던 중국의 입장에서 보면 국제기구 전환 실패는 상당히 실망스러운 것이었다. 중국은 국제기구를 전환함과 함께 GTI의 사무국을 베이징에 유치하고 초국경 사업을 본격적으로 추진하려고 하였던 것으로 보인다. 그러나 GTI의 국제기구 전환이 연기됨에 따라 GTI는 운영에 어려움을 겪고 있다. 무엇보다 예상과 달리 국제기구로의 전환이 무기한 연기되면서 회원국이 GTI체제의 전략적 지위에 대해 의문을 갖기 시작하였고, 사무국의 사회적·재무적 지위가 보장되지 못하고 사기가 저하된 상황이다. 구체적으로 UNDP의 관리 수수료율이 인상되었고 GTI 사무국 직원의 비자 발급 등에 어려움이 가중되었다. GTI의 국제기구

85) 2005년 TRADP에서 GTI로 전환하면서 ‘2006~2015년 GTI 전략 행동 계획’을 수립하였음. 러시아는 GTI에서 국제기구로 전환하기 전 ‘2017~2020년 GTI 전략 행동 계획’을 수립하여 국제기구 전환의 내실을 기하자고 제안하였음.

전환은 제19차 총회(2019.6., 중국 예정)에서 재논의될 것이다.

GTI의 조직 및 사업 추진체계는 다음과 같다. 사업 추진은 북경에 소재한 사무국(GTI Secretariat)에 7명 내외의 직원이 상주하면서 사업전반에 대한 행정적인 지원을 담당한다. 구체적인 조직구성은 <그림 III-8>과 같다. 조직의 운영 방향과 주요 사업의 추진은 연례적으로 개최되는 총회(Consultative Commission)에서 만장일치로 심의·의결하여 결정한다. 총회는 회원 4개국(중국, 몽골, 라오스, 베트남)이 순차적으로 의장을 맡아 추진하고 있다. 총회는 각국 정부대표단의 차관급 인사가 참여하며 회원국 외에도 지자체(일본), UNDP, GIZ(독일국제개발협력단), UNESCAP(유엔아시아태평양 경제사회 위원회) 등이 참여하고 있다. 총회를 보조하는 것으로 조정관회의(National Coordinators)가 있다. 조정관회의는 연2회 개최되며 총회에서 결정된 예산집행과 사무국 운영을 결정하고 제안된 사업의 우선순위를 정한다.

<그림 III-8> GTI 조직도



출처: GTI 홈페이지, <<http://www.tumenprogramme.org/?list=1529.html>> (검색일: 2018.10.2).

이 외에도 6개의 분야별 위원회(Sectoral Boards)와 4개의 협의체(Partnerships)가 있다. 6개의 분야별 위원회와 사업내용은 <표 III-6>과 같다. 4개 협의체의 구성은 <표 III-7>과 같다.

<표 III-6> GTI 분야별 위원회와 사업 내용

분야별 위원회	사업 내용
교통 분과 위원회 (2009. 울란바타르)	동북아 교통망 연구
무역원활화 분과 위원회	동북아 국가의 세관, 검역 기관 간 네트워크 구축
관광 분과 위원회	다국가 경유 관광프로그램(multi-destination tourism)개발, 동북아 국가 간 비자 원활화 추진
에너지 분과 위원회	한러 간 발전·송전사업 추진, 에너지 그리드(Asian Super Grid)
환경 분과 위원회	GTI의 환경보호와 지속가능한 발전을 위한 연구
농업 분과 위원회 (2016년. 울란바타르)	GTI 플랫폼을 활용한 장단지 농업협력계획 수립
기업인 자문 위원회 (2007. 블라디보스토크)	시범사업 발굴 및 추진을 위한 자문

주: 기업인 자문 위원회는 비상설 조직으로 GTI 사무국은 공식적인 위원회로 분류하고 있지 않음.
출처: GTI 홈페이지를 참고하여 저자 작성 <<http://www.tumenprogramme.org/>> (검색일: 2018.8.12.).

<표 III-7> GTI 협의체의 구성

협의체	구 성
동북아 지방협력 협의체	한국(강원도청), 중국(랴오닝성 상무부), 러시아(프리모스키(Primorsky) 국제협력국-17년 연차 총회 불참), 몽골(도노드 개발정책국-17년 연차 총회 불참), 일본(도토리현 지방정부-17년 연차 총회 불참)
동북아 수출입 은행협의체	한국, 중국, 러시아, 몽골 등의 수출입은행으로 구성
GTI 연구기관 협의체	한국(KIEP), 중국(중국무역협회-CAIT-지린성 지부), 러시아(러시아 무역아카데미), 몽골(안보위원회 전략연구소) ※ 제1차 울란바타르 총회에서 설립이 제안되었음
상공회의소 협의체	설립 구성이 무기한 연기됨 (러시아 측의 지방급 상공회의소 참여 강행) ※ 제14차 울란바타르 총회에서 설립이 제안되었음

출처: GTI 홈페이지 <<http://www.tumenprogramme.org/>>를 참고하여 저자 작성 (검색일: 2018.8.12.).

GTI의 사업지역은 동북아 낙후지역이다. 1992년 TRADP 사업 출범 시에는 북한 청진, 중국 연길, 러시아 나흐트카 지역을 포괄하는 대삼각지역을 사업대상으로 하였다. 2005년 GTI체제로 전환하면서 사업지역을 한국 동해안지역(부산, 울산, 속초, 동해), 북한 라선경제무역지대, 중국 랴오닝, 지린, 헤이룽장, 네이멍구, 러시아 연해주 일부, 몽골 동부지역으로 확장하였다. 그러던 것이 2009년 북한이 탈퇴하면서 한국의 동해안지역, 중국의 랴오닝, 지린, 헤이룽장, 네이멍구, 러시아의 극동 지역, 몽골의 동부지역 등을 포함한다. 그러나 실질적으로는 두만강지역의 중국-북한-러시아 3국이 교차하는 두만강 소삼각, 대삼각 지역을 중심으로 사업이 추진되고 있다 (<그림 III-9> 참조).

<그림 III-9> 두만강 삼각주(좌)와 GTI 사업지역(우)



출처: (좌) 기획재정부 보도자료, “제18차 광역두만개발계획[GTI] 총회 참석 결과,” 2018.6.22., <http://www.moef.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?jsessionid=MUOMQXBLMI0lbMM6fTMXUaDL_node10?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028&searchNttId1=MOSF_00000000017819&menuNo=4010100> (검색일: 2018.8.12.).
 (우) GTI 홈페이지 <<http://www.tumenprogramme.org>> 갈무리 (검색일: 2018.8.12.).

GTI는 매년 회원국의 분담금 부담으로 운영된다. 공동기금의 납부 규모는 회원국의 경제규모에 비례하여 책정된다. 상술한 바와 같이 의사결정은 만장일치 제도로 운영되므로 기금 납부액의 차이에 따른 의사결정권한의 차이는 발생하지 않는다. 공동기금의 상당 부

분은 사무국 운영비로 활용되고 있다. GTI가 설립목적에 맞는 역할을 하기 위해서는 국제기구 전환과 함께 예산확충이 필요한 상황이다. 우리정부는 공동기금 외에 신탁기금을 조성하여 운영하고 있다. 이는 GTI 사업지역, 특히 두만강 삼각주에 인접하지 않아 주도적인 역할을 하기 어려운 단점을 극복하기 위한 것이다. 우리 정부는 1992년부터 매년 분담금으로 15~18만 달러를 부담하고 있으며, 신탁기금으로 매년 약 60만 불을 납부하였고 일부를 사업비로 지출한 뒤 현재 약 540만 달러(2018년 6월 현재)의 신탁기금을 조성하였다.⁸⁶⁾

〈표 III-8〉 GTI 회원국의 공공기금 분담과 GDP 규모

단위: 공동기금 & 신탁기금: 미국 달러, GDP (명목): 미국 10억 달러

회원국		2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
중국	공동기금	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000	260,000
	GDP	6,100	7,573	8,561	9,607	10,482	11,065	11,191	12,238
한국	공동기금	181,000	181,000	152,500	152,000	152,500	152,500	152,000	152,500
	GDP	1,094	1,202	1,223	1,305	1,411	1,383	1,415	1,531
	신탁기금					600,000	600,000	600,000	600,000
러시아	공동기금	159,000	159,000	212,500	212,500	212,500	212,500	212,500	212,500
	GDP	1,525	2,052	2,210	2,297	2,064	1,368	1,284	1,577
몽골	공동기금	25,000	25,000	25,000	50,000	50,000	50,000	50,000	50,000
	GDP	7	10	12	13	12	12	11	11
북한	공동기금	-	-	-	-	-	-	-	-
	GDP	-	-	-	-	-	-	-	-

주: 중국의 공동기금 지원은 \$185,000은 실비, \$75,000은 사무국 임차료(면제)로 지원.
출처: 통계(2010~14년): 박지연, 『매콩강 유역 개발 사례가 GTI의 동북아개발에 주는 시사점』, (서울: 한국수출입은행 북한·동북아연구센터, 2016.3.), p. 40; 공동기금(2014~17년): “GTI, Consultative Commission Meeting Progress Report” 각 연도 참조; GDP(2014~17년): The World Bank DataBank, 〈Y.GDP.MKTP.CD〉 (검색일: 2018.9.26.)를 참고하여 저자가 재작성.

86) 기획재정부 보도자료, “제18차 광역두만개발계획(GTI) 총회 참석 결과,” 2018.6.22., 〈http://www.moef.go.kr/nw/nes/detailNesDtaView.do?jsessionid=MU0MQXB LMiO1bMM6tTMXUaDL,node10?searchBbsId1=MOSFBBS_000000000028&searchNttId1=MOSF_000000000017819&menuNo=4010100〉 (검색일: 2018.8.20.).

GTI 출범 이후 대부분의 사업은 교통, 관광, 물류 분야 협력 강화를 위한 기초 조사와 연구를 중심으로 수행되었다. TRADP가 1992년 시작된 이래 6개 분과가 새롭게 개설되었고, 분과별 위원회를 중심으로 기술협력 세미나가 개최되었으며, 상술한 연구용역 등이 수행되었다. 구체적으로 두만강지역 수송량 예측 연구(1999년), 중몽 철도 사전 타당성 조사(1998년), 백두산관광타당성조사(1999년), 훈춘환경영향평가(2000년), 두만지역 도로망연구(2003년), 동북아 에너지 협력을 위한 기초연구(2005년), 비자획득절차 간소화 연구(2010년), 두만강 수자원보호 타당성 연구(2011년), 광역두만강 유역의 협력 전망(2017년)⁸⁷⁾, GTI의 물리적, 제도적 인적 연결성(Connectivity) 증진 방안(2018년)⁸⁸⁾ 등을 수행하였다. 그러다보니 GTI가 내세울 만한 시범사업이 부족하다는 의견이 제기되고 있다.

시범사업 부족은 크게 두 가지 문제에서 기인한다. 하나는 GTI 회원국 간의 이해관계 상충이며, 다른 하나는 사업지역의 특성상 경제 적 낙후성으로 인해 사업의 경제성이 열악하여 사업을 추진할 수 있는 주체와 재원을 조달하는 데 많은 어려움을 겪고 있다는 것이다.

회원국 간의 상이한 이해관계는 2010년대 접어들면서 커지고 있는 상황이다. 2010년대 이후 GTI는 중국과 한국이 주도하고 있다. 중국 지린성의 경우, 경제적으로 해상항구에 대한 접근성을 개선하기 위하여, 또 중앙정부로부터의 지원을 확대하기 위하여 GTI를 적극적으로 활용하고 있다. 구체적으로 매년 지린성 내에서 관련 세미나와 포럼을 최소 연 2회 이상 개최하고 있으며 관련 연구 추진과 책자 발간도 활발한 상황이다. 한국은 주로 동북아 다자 협력을 추

87) GTI Research Institution Network, "Research on Prospect of Greater Tumen Regional Cooperation," GTI, (forthcoming).

88) GTI Research Institution Network, "Promoting Connectivity in GTI in Physical, Institutional, and People-to-People Dimensions," GTI, (forthcoming).

진하는 과정에서 주변국의 지지를 얻기 위하여 GTI를 활용하고 있다. 최근에는 남북관계가 빠르게 개선되면서 북한의 역내 다자협력 참여 유도와 북한개발에 대한 주변국의 지지를 얻기 위하여 GTI를 활용하고 있다. 한중, 한러 정상회담 의제로 빈번하게 GTI가 논의되고 있다.

그러나 러시아의 극동 지역 초국경 개발에 대한 지양과 몽골의 투자 자원 부족은 GTI 사업 추진의 장애요인이 되고 있다. 러시아의 극동 개발 전략이 2010년을 전후하여 극동 내륙지역 개발로 옮겨가고 있으며, 중국의 극동 변경지역 진출에 대해 매우 신중한 태도를 보이고 있다. 또 몽골은 2017년 6월 IMF로부터 6번째 구제금융을 받았다. 만성적인 경제난이 이어지면서 GTI를 위해 운용할 수 있는 자원이 부족한 상황이다.

GTI 체제 내 사업추진을 위한 자원마련을 위하여 회원국 정책금융 기관 간 협의체를 설립하였다. 수은협의체에는 한국과 중국의 수출입은행, 러시아의 Vnesheconombank(VEB, 러시아 정부 산하의 개발은행), 몽골의 개발은행 등이 참여하고 있다.

현재 GTI 시범사업으로 논의되는 것은 극동러시아 자루비노(Zarubino Port)항 곡물창고 개발사업이다. 자루비노항 곡물창고 개발사업은 러시아 중국의 지린성과 헤이룽장성, 극동러시아 연해주에서 생산된 농산물을 수출하기 위하여 변경지역에 위치한 자루비노항에 환적을 위한 곡물터미널을 건설하는 것이 그 목적이다. 러시아 슈마 그룹의 사업을 추진하고, 수출입은행협의체가 차관 제공하기로 합의하였다. 사업 추진에는 부침이 있기는 하나 제17차 모스크바 총회에서 수은협의체 간에 금융협력 MOU가 체결하였고, 제18차 울란바타르 총회에서는 후속 협력방안을 논의하였다.

GTI는 한국의 '신북방정책', 중국의 '일대일로, 창지투', 러시아의

‘신동방정책, 극동 및 바이칼 지역 경제사회 발전 국가전략 2025’, 몽골의 ‘초원의 길, 제3의 이웃’ 등 동북아 국가의 개발 전략을 한데 모을 수 있는 유일한 정부 간 다자협약체이다. GTI가 처음 제안되었을 때 목표하였던 것처럼 동북아 낙후지역 경제개발을 주도하고 이 지역의 성장 잠재력을 구현시킬 수 있을 것으로 기대된다.

중국은 극동 지역과 북한지역의 해상항구 접근권을 확보하기 위하여 GTI 체제를 주도적으로 활용해왔다. 2010년대 이전까지만 하더라도 회원국의 지지를 얻으면서 확대를 거듭해왔다. 그러던 것이 2010년을 전후로 북한의 탈퇴와 러시아의 극동 지역에 대한 중국의 과도한 영향력 확대 우려로 추진 동력을 잃고 있는 상황이다. 그러나 그렇다 하더라도 중국 동북2성은 당분간은 해상항구에 대한 접근권 확보, 중앙정부로부터의 지원 확대 등을 위해 GTI와 창지투 전략을 연계하여 추진할 것으로 보인다.

(3) 동북부 지역에서의 일대일로 국제 협력

(가) 동북3성의 일대일로 참여 방안⁸⁹⁾

동북지역에서 헤이룽장성은 바다와 인접하지 않은 내륙지역으로 일대일로 추진에 있어 접경국가인 러시아와 초국경 경제협력을 가장 활발히 추진하는 지역이다. 우선, 헤이룽장성의 주요 도시와 러시아를 연결하는 철도, 도로, 교량 등의 인프라 건설을 적극적으로 추진할 계획이다. 또한, 중러 간 무역·물류 활성화를 위해 러시아 측과 통관 편리화와 관련된 협력을 강화하고, 러시아와의 초국경 산업협력에 대한 계획을 마련하여 전력, 에너지, 농업, 임업, 채광업, 물류 등의 영역에서 초국경적 투자협력을 강화할 계획이다. 변경지

89) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, pp. 74~75을 참조하여 본문 내용에 맞게 발췌·요약함.

역에는 초국경 경제협력구 건설을 통해 무역 및 가공기지를 확대할 예정이다. 금융 분야에서도 대러시아 및 동북아 지역 대상의 금융서비스 제공 기능을 강화하기 위해 금융서비스센터를 설립하고 초국경 위안화 사용 촉진을 위한 방법을 마련할 계획이다.

지린성은 바다를 인접하지 않은 내륙지역이지만 바다와 멀지 않은 지리적 특성으로 인하여 북한 및 러시아와의 협력을 통해 해상 진출이 가능하다. 이에 지린성의 일대일로 추진에 있어서 동북아시아 개방협력의 중심지이자 중·몽·러 경제회랑의 육·해상 연계운송의 핵심지로 도약을 위해 주변국가와의 협력을 적극 추진하고 있다. 훈춘-러시아 블라디보스토크 육로통로 건설과 중국-러시아 변경의 철도, 도로, 출입국관리소의 건설 추진을 계획하고 있다. 국제산업단지 육성을 정책방향의 핵심으로 밝히는 동시에 일대일로 연선국가와의 국제생산능력협력과 통관일체화 개혁 추진 등 무역원활화를 위한 방안도 함께 제시하였다. 이와 더불어 실크로드기금, AIIB 등의 국제금융기금을 활용한 인프라 건설을 확대와 지린성의 공사수주기업이 해외 프로젝트 입찰에 참여함으로써 자금조달비용을 축소할 수 있도록 도모할 계획이다.

랴오닝성은 동북3성 중 유일하게 바다와 인접해 항구를 보유하고 있어 동북3성 지역 중 중국-몽골-러시아 경제회랑의 거점 지역으로서의 역할을 강조하였다. 다렌-만저우리(滿洲里)-유럽을 연결하는 “요만구(辽满欧)” 종합교통운수대통로 구축을 통해 일대일로 발전전략에 참여하려는 계획을 가지고 있다. 또한, 북한과 인접한 단둥시를 중심으로 對북 개방의 중요한 문호 역할을 수행할 계획이다.

〈표 III-9〉 중국 동북지역 육상 실크로드 추진 계획

지역	초국경 협력 관련 주요내용
헤이룽장 (黑龙江)	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아를 잇는 철도, 도로, 교량 인프라 건설 추진 • 중·러·유 초국경 운송체계 구축을 추진하고 하얼빈-만저우리-러시아-유럽, 하얼빈-쑤이펀허·통장-러시아 극동 지역, 쑤이펀허-하얼빈-만저우리-러시아-유럽 등 화물운수통로의 개통 및 상시화 추진 • 헤이룽장성 국경세관은 연해발달지역 국경세관 및 러시아 측 국경세관과 대통관 협력기제를 수립하고 통관집행과 물류비즈니스 서비스와 관련한 통일된 정보플랫폼을 구축하여 원스톱 시스템 통관서비스 실현 • 러시아에 대한 초국경산업특정발전규획 제정하고 중-러 기업을 중심으로 산업협력 연합을 조직하고 전기, 전력, 에너지, 농업, 임업, 채광업, 물류 등의 영역에서 초국경적 투자협력을 강화 • 루블화 사용범위 시범지역을 확대하여 쑤이펀허와 푸위안(抚远), 헤이허 등 국경세관에 對러시아 무역결산센터를 세워 초국경 위안화 사용을 촉진하고 합리적 러시아 프로젝트 보험료를 제정 위해 노력 • 하얼빈, 무단장 등의 공항에서 국경통과 72시간 비자면제를 시범 실시하고 중러 초국경 자가용 관광 확대를 지지
지린 (吉林)	<ul style="list-style-type: none"> • 접경 국가와의 협력 강화와 해상 진출 루트 개척 프로젝트 실시 • 훈춘-러시아 블라디보스토크 육로통로 건설 추진, 중국-러시아 변경 철도, 도로, 출입국관리소 건설 추진 • 실크로드기금, AIB 등의 기금을 활용해 상호연결의 인프라 건설을 확대하고 장비제조, 건설, 전력, 교통, 수리 분야의 공사주기업이 해외프로젝트 입찰에 참여함으로써 자금조달비용의 축소를 유도(2)
랴오닝 (辽宁)	<ul style="list-style-type: none"> • 중국·몽골·러시아 경제회랑 건설을 중심으로, 對북 개방의 중요한 문호 역할을 수행 • 아시아-유럽 해상 및 육지를 연결하는 국제 종합 교통운수 통로 구축: 다롄-만저우리(满洲里)-유럽을 연결하는 “요만구(辽满欧)” 종합교통 운수대통로 구축 • 다롄 자유무역시험구 설립 추진 • 항구 통관 편리화 촉진: 전자항구 및 국제무역 단일창구 건설, 동북지역 해관 통관 일체화 심화 및 각 지역 해관의 상호 소통 및 상호 인증 추진

출처: 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, pp. 74~75 재인용, 본문 내용에 맞게 재구성함.

(나) 동북지역 초국경 해운·철도 복합운송 협력

중국은 2016년 10월 ‘중국-유럽 화물전용 열차 건설 발전 계획(2016~2020년)’을 발표하였다.⁹⁰⁾ 중국-유럽 화물전용 열차 건설로 자원결합 강화, 물류비용 감축을 실현함으로써 종합물류서비스의 국제경쟁력을 갖춘 일대일로의 중요 플랫폼으로 조성하고 지방과 전국, 육로와 해운을 연결하여 중국 국내 지역의 균형발전과 연선 국가들의 경제발전을 견인하는 기초를 마련한다는 계획이다. 동북지역의 지방정부도 일대일로 추진에 있어 이 지역의 화물철도 인프라 개선 및 주변국가와의 초국경 인프라 협력을 통해 물류·운송 기능을 확대하여 동북아시아와 유럽을 연결하는 교통·물류 거점지로의 발전을 도모하고 있다.

랴오닝성은 동북지역에서 유일하게 바다와 접하고 있어 항만을 이용한 대외개척개발 정책을 적극 추진하고 있다. 다렌, 잉커우항은 랴오닝성의 대표적인 국제항만으로 한국, 일본, 러시아 등 국가와 해운으로 연결되어 있으며, 동북아 주변국의 물동량을 TCR, TMR, TSR과 연계하는 국제 해상·철도 복합운송 구축 협력을 강화해 나가고 있다. 랴오닝성은 중국-유럽 화물전용 열차, 자유무역구 건설 등을 통해 ‘동북아 국제물류 허브’로의 발전을 도모하고 있다.

랴오닝성은 랴오(잉)만오(辽(营)满欧), 랴오명오(辽蒙欧), 셴만오(沈满欧), 판만오(盘满欧), 랴오신오(辽新欧) 등 5~6개 주요 노선의 중국-유럽 화물전용 열차를 운영하고 있다. 그중 다렌과 잉커우항에서 출발하는 랴오(잉)만오(辽(营)满欧), 랴오명오우(辽蒙欧) 열차는 2017년 기준 러시아와 폴란드, 슬로바키아, 벨라루스 등 유럽 국

90) 中国国家铁路局, “中欧班列建设发展规划(2016-2020年)发布,” 2016.10.19., <http://www.nra.gov.cn/jgzf/yxjg/zfdt/201610/t20161027_28807.shtml> (검색일: 2018. 8.20.).

가와 지역을 연결하는 12개 지선이 운행되었다.⁹¹⁾ 선만오(沈满欧) 열차는 선양을 출발하여 독일 함부르크까지 매주 2회 건축자재, 자동차부품, 기계설비, 모니터, 의류 등 품목이 운송되고 있다.

2017년 랴오닝성 중국-유럽(中歐)화물전용 열차 운영횟수는 1,123회로 중국 전체운송횟수 3,673회의 1/3을 차지하고 있으며, 물동량은 9.1만 TEU를 기록하였다.⁹²⁾ 랴오(영)만오(辽(营)满欧) 열차 노선이 대부분을 차지하고 있으며, 만저우리를 통과하여 운반되는 물동량은 약 5.6만 TEU로 전년동기대비 32% 증가하였고, 만저우리 국경세관 물동량의 30.8%를 차지하고 있다.⁹³⁾ 주요 품목으로는 기계 및 공구, 일상생활용품, 패션용품, 디지털가전, 전자전공, 자동차부품, 화공정밀, 기타 등이며 중국으로 향하는 화물열차는 자동차부품을 운반하고 있다.⁹⁴⁾

지린성 창춘에서 독일 슈바르츠하이데를 연결하는 창만오(长满欧) 열차⁹⁵⁾는 2015년 8월 정식 개통된 이후 6개국 18개 지역을 운행하고 있다. 지린성은 항구가 없는 내륙지역으로 랴오닝성 다롄항, 잉커우항을 주로 이용하였으나 창만오 열차 개통 후 내륙을 통한 수출이 가능해졌다. 또한, 다롄항, 잉커우항과 해운·철도 복합운송 시

91) 랴오만오 열차: 다롄-만저우리-러시아-유럽, 잉커우-만저우리-러시아-유럽, 다롄-잉커우-만저우리-러시아-유럽 3개 주요 노선 운영 / 랴오명오 열차: 판진(단둥)-만저우리-러시아 / 선만오: 선양-만저우리-러시아-벨라루스-폴란드-독일 함부르크, 뒤스브르크 / 판만오 열차: 판진-몽골-러시아 / 선신오 열차: 선양-신장(중국, 新疆)-유럽

92) 辽宁省发展和改革委员会, “‘转身向海、央企领航’—央企地方公司与辽宁领军企业共建“一带一路”工作会议在辽召开,” 2018.4.17., <http://www.lndp.gov.cn/article_show.asp?articleid=6779> (검색일: 2018.7.20.).

93) 营口市人民政府交通局, “2017年“辽(营)满欧”中欧班列运行情况,” 2018.1.16., <<http://www.ykjt.gov.cn/newsinfo.php?id=1571>> (검색일: 2018.7.20.).

94) 营口市人民政府交通局, ““辽(营)满欧”“辽蒙欧”中欧班列运行情况,” 2017.8.13., <<http://www.ykjt.gov.cn/newsinfo.php?id=1416>> (검색일: 2018.7.20.).

95) 창만오(长满欧): 지린성 창춘-만저우리-서시베리아-벨라루스 브레스트-폴란드 바르샤바-독일 슈바르츠하이데.

시스템을 구축하고 있다. 창만오 화물열차로 운송되는 화물은 수출 54%, 수입 30%, 국제환적 16%를 차지하고 있다. 주요 수출화물은 완성차이며, 수입화물은 목판자재, 광천수 등이다. 볼보, 화웨이, 콜게이트, 삼성전자, F1 경주용차 등의 세계적 기업이 창만오 화물 열차를 이용하고 있다.

헤이룽장성 하얼빈에서 독일 함부르크까지 운행하는 하만오(哈满欧) 열차는 2015년 6월 운행을 시작하였으며 중국산 완성차, 전자제품, 자동차부품 등과 한국, 일본 등 제품을 운반하고 있다. 초국경 운수통로건설을 기초로 함부르크, 모스크바, 블라디보스토크에 각각 대표처를 설립하여 운행열차의 효율과 중국으로 운반하는 화물 비중을 제고시킬 계획이다.⁹⁶⁾

동북지역의 중국-유럽 화물전용 열차 운행이 시행 초기단계에 있긴 하지만 발전 가능성은 다대하며 일대일로, 동북진흥정책 추진에서 다음과 같은 의미를 가진다. 첫째, 랴오닝성 다렌, 잉커우항에만 의존하던 지린성, 헤이룽장성은 유럽과 연결하는 내륙 열차항을 보유하게 되면서 교역 국가와 상품의 범위가 확대되고 있다. 둘째, 동북지역의 유럽 상품운송이 용이해졌음은 물론, 시간, 거리, 비용 등 감소 효과로 교역 효율성을 높이고 있다. 셋째, 동북지역 간 철도, 도로, 해운, 항공을 이용한 입체적 물류운송 시스템을 갖추며 동북아 국제물류중심지로 발전할 수 있는 기틀을 마련해 나가고 있다. 넷째, 한국, 일본, 러시아 등 동북아 국가의 상품이 중앙아시아, 유럽으로 진출하는 다양한 루트를 제공하면서 국제물류서비스 경쟁력을 높이고 있다. 다섯째, 중국-유럽 화물전용 열차 내륙항 연선국가 및 지역 경제성장에 이바지하고 있다.

96) “哈欧班列2017年运量加速增长,” 『新华网』, 2018.1.5., <<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1588754666813171862&wfr=spider&for=pc>> (검색일: 2018.7.25.).

〈그림 Ⅲ-10〉 중국-유럽 화물열차 운행노선 (서부, 중부, 동부 통로)



출처: 중국 일대일로 홈페이지, <<http://www.yidaiyilu.gov.cn>> (검색일: 2018.8.10).

〈그림 Ⅲ-11〉 중국-유럽 화물열차 주요 허브 (항만, 철도역)



출처: 중국 일대일로 홈페이지, <<http://www.yidaiyilu.gov.cn>> (검색일: 2018.8.10).

(다) 동북지역의 중국-유럽 북극항로 해운노선 운항

랴오하이오(辽海欧)⁹⁷⁾ 중국 랴오닝성을 출발, 북극항로를 통과 하여 유럽을 향하는 해상운송 노선이다. 2013년 8월, 다렌-유럽의 첫 북극항로 운송이 진행된 이후 2018년 6월, 잉커우-유럽의 두 번째 북극항로 운송이 이루어졌다. 주요 운송품목은 철강제품(강재, 철판)이다. 북극항로 운항으로 동북지역에서 유럽까지 운송거리 9,260km(5,000해리) 감소, 물류비용 약 30% 절감, 운송시간 40여 일에서 30여 일로 단축이 가능하다.⁹⁸⁾ 랴오닝성은 육상, 해상, 항공 운송을 연계한 동북아시아 국제물류의 중심 기지로 발전을 위하여 북극항로 개발에 총력을 집중하고 있다. 하지만 단순히 물류운송 목적을 위한 북극항로 개발로 해석하는 것은 주의할 필요가 있다. 중국의 일대일로는 자원개발과 에너지 확보를 목적으로 시작되었다. 북극지역은 수산, 에너지 등을 포함한 천연자원이 풍부한 지역이다. 이러한 점에서 본다면 중국의 북극항로 개발은 북극해의 풍부한 자원개발과 확보를 선점하기 위한 초석 다지기로 해석이 가능하다. 중국이 태평양과 인도양으로 향하는 해양 실크로드 건설 추진에 이어 북극해와 대서양으로 향하는 새로운 해양 실크로드 건설을 적극 추진할 가능성도 배제할 수 없다. 이미 중국은 ‘빙상 실크로드(冰上丝绸之路)’라는 정책을 준비하고 있고 관련국과 경제협력 논의와 연구를 강화해 나가고 있는 상황이다. 러시아 극동 지역은 북극해로 가는 관문이다. 북극항로를 이용하기 위해서는 러시아에 허가를 받아야 하며 통과료를 지불해야 한다. 러시아는 북극항로 이용 선박을

97) 랴오하이오우(해상운송): 다렌-베링해협-추크치해-동시베리아-노보시비르스크제도-랍테프해-세베르나야젬라제도-카라해-노바야제믈라제도-바렌츠해-노르웨이 북부 해안-유럽 각 항구.

98) “‘辽海欧’开通第二条北极航线.” 『辽宁日报』, 2018.7.1., <<http://ln.people.com.cn/n2/2018/0701/c378317-31762522.html>> (검색일: 2018.8.15.).

러시아 등록 및 건조선박으로 제한하는 법안을 추진하고 있다. 북극해의 원유와 천연가스 등 자원을 수송하는 배를 대상으로 하고 컨테이너 상선은 포함되지 않는다. 하지만, 이러한 제한의 범위가 확대될 가능성이 있다.⁹⁹⁾ 향후 북극항로 개발을 두고 동북아시아 국가 및 유럽을 포함한 북극해 주변국 간 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

〈그림 III-12〉 북극항로 개척 계획 및 러시아의 이용제한 추진



출처: “러, 북극 항로 선박 통행제한 추진.. 한국, 신북방정책 이상 없다,” 『서울신문』, 2018.6.2., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=081&aid=0002919846>> (검색일: 2018.8.25.).

99) “러, 북극 항로 선박 통행제한 추진... 한국, 신북방정책 이상 없다,” 『서울신문』, 2018.6.2., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=081&aid=0002919846>> (검색일: 2018.8.25.).

〈그림 III-13〉 북극해 북극항로 현황



출처: “〈그래픽〉 북극해 북극항로 현황.” 『연합뉴스』, 2013.06.16., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=101&oid=001&aid=0006317361>> (검색일: 2018.8.25.)

(라) 동북지역 자유무역구 건설

중국 정부는 일대일로 전략 추진에 따른 대외개방 확대와 지역경제 발전을 위해 2017년 3월 랴오닝성, 저장성, 허난성, 후베이성, 충칭시, 쓰촨성, 산시(陝西)성 등 7개 지역을 국가급 자유무역구(自由貿易試驗區, FTZ)로 추가 선정하였다. 이로써 2013년 승인된 상하이 자유무역구를 시작으로 광둥성, 톈진시, 푸지엔성을 포함하여 총 11개의 자유무역구가 승인되었다. 중국 자유무역구로 선정된 지역은 투자, 금융, 서비스, 행정 등 다방면의 우대정책이 다른 지역보다 우선적으로 적용된다.

동북지역에서 유일하게 자유무역구로 선정된 랴오닝성은 효율적인 자유무역구 건설을 계기로 랴오닝성의 대외개방 수준을 제고하

고 동북진흥정책의 산업구조 고도화와 경쟁력 강화를 추진한다는 목표를 제시하였다.¹⁰⁰⁾ 랴오닝성 자유무역구는 다렌, 선양, 잉커우 지역구(片區)로 나뉘어 각각 동북아 경제개방의 전략적 지위 제고, 선진화된 장비제조 산업기지, 육상과 해상을 연결하는 국제운송의 주요 허브로 육성시키기 위하여 6개 분야의 새로운 정책을 추진해나갈 계획이다(〈표 III-11〉 참조). 다렌, 잉커우는 국제적인 항구도시로, 선양은 동북지역의 대표적인 경제 도시로 발전시키고, 도로, 철도, 항만, 항공 등 입체적인 교통 인프라의 우위와 발전된 경제력을 바탕으로 동북지역의 부흥을 견인한다는 계획이다.

2018년 7월 기준, 랴오닝성 자유무역구에 등록된 기업 수는 3만 곳을 넘어섰으며 이 중 외자기업은 400여 곳, 계약금액 53억 달러에 이르는 성과를 거두고 있다.¹⁰¹⁾ 랴오닝성의 자유무역구는 지린성의 창지투 개발개방선도구 건설 계획, 헤이룽장성의 헤이룽장-네이멍구 동북부 연안 개발계획과 상호 유기적으로 연계되어 동북지역에서의 일대일로 정책과 동북진흥전략을 더욱 가속화시킬 것으로 전망된다.

100) KOTRA 선양무역관, “中 랴오닝성 자유무역구 선양편구 정식 출범,” 『KOTRA 해외 시장뉴스』, 2017.4.19., 〈<http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=158017>〉 (검색일: 2018.8.20.).

101) “辽宁自贸试验区挂牌以来新增企业突破3万户,” 『新华网』, 2018.7.26., 〈http://m.xinhuanet.com/ln/2018-07/26/c_1123178134.htm〉 (검색일: 2018.8.1.).

〈표 III-10〉 라오닝성 자유무역구 지역별 육성 계획

지역	면적(km ²)	발전목표	중점산업
다렌시	59.96	동북아개방협력의 전략적 고지 건설	항만·항공물류, 금융, 무역, 선진장비제조, 하이테크 기술, 순환경제, 교통서비스 등
선양시	29.97	국제경쟁력을 구비한 선진장비제조업기지 건설	장비제조업, 자동차 및 부속품 생산, 항공장비 등 선진제조업, 금융, 과학기술, 물류 등 현대 서비스업
잉커우시	29.96	국제 해양·철도복합 연계운송 대통로 허브	무역, 물류, 크로스보더 전자상거래, 금융 등 현대서비스업, IT 기술개발, 첨단장비 제조업 등 신흥 전략산업

출처: 中國政府網, “国务院关于印发中国(辽宁)自由贸易试验区总体方案的通知” 2017.3.31., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-03/31/content_5182284.htm> (검색일: 2018.8.20); KOTRA 선양무역관, “中 라오닝성 자유무역구 선양편구 정식 출범,” 『KOTRA 해외시장뉴스』, 2017.4.19., <<http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/6/globalBbsDataView.do?setIdx=322&dataIdx=158017>> (검색일: 2018.8.20.)을 참고하여 저자 작성

〈표 III-11〉 라오닝성 자유무역구 추진 정책 (6개 분야)

정책	내용
1. 행정혁신 및 절차 간소화	<ul style="list-style-type: none"> 자유무역구내 경제-사회 분야, 중앙정부 관리 권한 대폭 축소, 지방 정부 위임 상부부 공동 주관 반독점 심사절차 진행 지식재산권, 생산, 운용, 보호, 관리 등 전 방면을 망라하는 지식 재산권 서비스 센터 건립 국세 납부창구 단일화 행정처리 창구 단일화 산업경보(주), 정보공개, 권익보장제도 등 산업 보조제도 적극 추진
2. 투자부분 개혁	<ul style="list-style-type: none"> 부정부패 방지를 위한 전 프로세스 관리 및 감독 외국자본 투자제한 해제 및 절차 간소화 외국자본 관리-감독 과학적 운영 및 투명화 조건에 부합하는 외국자본의 경우, 투자이익 국외유출 허가
3. 무역구조 개혁	<ul style="list-style-type: none"> 수출관련 세금 환급신청 절차 간소화 해운화물 직접운수 판정기준 완화 기업 직접납세, 직접통관, 자동심사 절차 신설 집중 회계감사 제도 도입 원유가공기업 경영실태 검사 및 영업인가 절차 도입

정책	내용
	<ul style="list-style-type: none"> • 대외 문화교역 기초 건설 • 예술관련 품목 교역시장 활성화
4. 금융개방 및 혁신 유도	<ul style="list-style-type: none"> • 자유무역구 특성에 맞는 외화계좌 관리체계 신설 • 해외기업 캐시풀링(cash pooling) 서비스 제공 및 일반 외환업무 절차 간소화 • 자유무역구 조건에 맞는 기업 대상으로 외화 대여 및 용자리스 서비스 제공
5. 노후공업 기지 구조조정	<ul style="list-style-type: none"> • 구내(구내) 기업, 구외(외처) 산업 융합 유도 • 외국인 출입국 및 거주, 취업허가 간소화 • 운전면허 취득 행정업무 간소화
6. 동북아 개방 및 협력추진	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아를 향한 전문분야의 합작유도 • 아시아와 유럽을 잇는 해양 및 육로 허브 건설 • 항공 물류 허브 건설 • 외국자본 관리 및 국제 선박관리 업무 권한, 요녕성에 부여 • 보세 항공유 주유소 등 보세 주유소 건설

출처: 中國政府網, “國務院關於印發中國(遼寧)自由貿易試驗區總體方案的通告” 2017.3.31., <http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-03/31/content_5182284.htm> (검색일: 2018. 8.20.); KOTRA 선양무역관, “中 랴오닝성 자유무역구 선양편구 정식 출범.” 『KOTRA 해외 시장뉴스』, 2017.4.19., <<http://news.kotra.or.kr/user/globalEbs/kotranews/6/globalEbsData/view.do?setIdx=322&dataIdx=158017>> (검색일: 2018.8.20.)을 참고하여 저자 작성

나. 중국 동북부 지역 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례

(1) 중국 헤이룽장성-러시아 간 초국경 경제·산업 협력

중국과 러시아는 4,374km에 이르는 국경을 접하고 있다. 중국이 접하고 있는 14개 국가 중 중국-몽골 간 국경 4,710km 에 이어 두 번째다. 중국 최북단에 위치한 헤이룽장성은 역사적으로 러시아와 지속적인 교류를 진행해왔다. 헤이룽장성은 중국-러시아 간 교류에 있어 △수출입 가공기지 △전자상거래 거점지 △물류산업 거점지 등의 중심적인 역할을 담당하고 있다.

헤이룽장성 8대 경제구 중 하나인 ‘하무수동(哈牧綏東, 하얼빈-무단장-수이퐁허-동닝) 대러시아무역가공구’는 헤이룽장성의 성도

인 하얼빈을 중심으로 무단장-수이펀허-동닝을 하나로 연결하고, 하얼빈-수이펀허 철도와 수이펀허-만저우리 도로를 주축으로 주변 도시들과 연계하여, 동북아시아의 가공무역, 비즈니스, 관광 거점지로 발전시킨다는 계획을 가지고 있다.

〈그림 III-14〉 하무수동 경제회랑과 화물 열차 연결 계획



출처: “동북의 심장 하얼빈 웅비하다,” 『시사IN』, 2017.10.26., <https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=_SD&mid=sec&sid1=102&oid=308&aid=0000021870> (검색일: 2018. 8.14.).

이들 도시들은 헤이룽 장성의 대외 개방 거점지로 2018년 10월과 12월에 각각 이 지역을 지나는 하얼빈-무단장 고속열차와 무단장-수이펀허 고속열차가 개통될 예정이다. 중국 중장기철도망계획에서 제시한 ‘팔종팔횡(八縱八橫)’의 최북단 철도로 수이펀허-만저우리 운수대통로, 유라시아대륙 통로 건설에서 중요한 역할을 담당할 것으로 예상된다.¹⁰²⁾

102) “我国最东北端高铁顺利完成铺轨,” 『新华网』, 2018. 5. 10., <http://m.xinhuanet.com/2018-05/10/c_1122812283.htm> (검색일: 2018. 8. 14.).

러시아와 인접한 헤이룽장성의 대표적인 국경도시는 수이펀허(綏芬河)시와 헤이허(黑河)시이다. 백년통상(百年通商)구로 불리는 수이펀허는 중국의 1급 국가국경세관으로 중국의 대러시아 교역 거점지 역할을 담당하고 있다. 수이펀허는 동북지역 최대 러시아 목재 수입 집산지이자 헤이룽장성에서 유일한 원목가공 수출 창구이다. 러시아 포크라니치니와 국경을 접하고 있으며 우수리스크, 블라디보스토크와 인접하고 있다. 수이펀허와 동닝은 대러시아 주요 수입품인 목재, 금속과 주요 수출품인 의류, 가전제품, 건축자재와 관련한 임가공업이 발달했으며, 식량, 과일, 야채, 목축, 가축 등 풍부한 농축산품을 기반으로 한 수출생산 및 가공산업이 발달했다.¹⁰³⁾

중국 국무원 특구(特區)판공실은 1992년 3월 수이펀허 변경경제합작구를 국가급 변경경제합작구로 승인하였고, 2007년 말 5km² 규모의 부지에 대한 개발이 완료되었다. 2011년 9월 수이펀허시는 4km² 부지를 추가로 개발하여 변경경제합작구를 확장하였고, 2013년 5월 말 완공되어 일부 시설이 운영 중에 있다. 2020년까지 총계획면적 16.5km²을 개발하여 △수출입가공업(목재·식품·의류·장비제조) △현대서비스업 △신산업 △석화가공업 등의 산업단지를 조성할 계획이다. 이 밖에, △중러 수출입가공단지 △전자상거래단지 △국가임목원구 △종합보세구 △국제현대물류센터 △호시무역구를 조성 중이다. 수이펀허 변경경제합작구는 중국과 러시아가 양국의 자원 및 시장의 비교우위를 바탕으로 상호 보완적인 협력을 추진할 수 있는 중요한 플랫폼으로 발전하고 있다.

2013년 완공된 수이펀허 변경합작구 1단계 부지에는 △가구가공원구 △식품가공원구 △국가임목업성 △국가목재비축가공교역시범기

103) 최영진, “중국의 동북지역 개발과 환동해권 진출의 교두보,” 『중소연구』, 제37권 1호 (2013), p. 154.

지가 운영되고 있다. 목재정밀가공 프로젝트를 통해 가구, 건축자재, 인조합판 등 산업과 연계 발전시키는 물론, 동북임업대학 연구소, 국가목재실험실과 연구개발센터 등과 함께 산학협력을 강화하고 있다.

수출입가공단지에는 중러 양국의 자원을 이용하여 러시아 시장 요구에 맞춘 목재, 식품, 의류, 장비제조, 수산물 등 가공산업의 발전을 목표로 하고 있다. 종합보세구는 지리적 우위를 이용하여 한국, 러시아, 일본 등 동북아 국가를 해운대통로와 연결하는 현대 교통 네트워크를 구축하는 한편 헤이룽장성의 바다로 나가는 관문(出海口), 동북아 지역의 수출입상품 집산지로의 발전을 목표로 하고 있다.

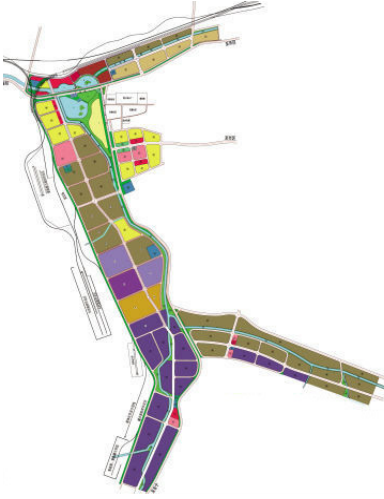
전자상거래단지는 정보서비스와 소프트웨어 기업들을 대상으로 전자상거래 등 인터넷 산업체계를 형성하여 현재 오프라인으로만 가능한 변경호시무역역을 온라인 거래가 가능하도록 확대·발전시킨다는 목표이다. 또한, 국경세관 인근에는 옥수수, 목축, 유업 등 중러 합작 가공업체가 진출하고 있는 종합보세구가 운영 중에 있고 물류저장창고, 화물환적시설, 보세물류서비스센터 등을 갖춘 국제종합물류센터는 2018년 말 운영에 들어갈 예정이다.

러시아 포그라니치니 변경지역에 위치한 ‘중러 호시무역구’는 총 6.5km² 면적으로 국제컨벤션센터, 호텔, 교역센터, 관광시설 등 종합 비즈니스 시설이 건설될 예정이다. 변경지역 주민증을 소지한 양측 지역 상인들은 무비자로 왕래가 가능하며 중국 국경무역법규에 따라 8,000위안에 해당하는 상품에 대해서는 관세 면제 혜택이 주어진다. 중국 측에는 호텔과 교역센터 건물이 일부 완공되어 운영 중에 있으나 이용객이 없어 다소 황량한 모습을 보이고 있다.

하지만, 이러한 중국 측의 적극적인 건설 추진과는 대조적으로 러시아 측 건설상황은 루블화 상승, 러시아 국내 정치적 문제 등 원인으로 답보상태에 머무르고 있다. 2017년 하얼빈무역상담회에서 중

러 양측 간 재협회가 진행된 이후 러시아 측 시설 건축 및 조성에 대한 검토가 다시 진행되고 있는 상황이다.¹⁰⁴⁾

〈그림 III-15〉 수이펀허 변경경제
합작구 계획도



〈그림 III-16〉 수이펀허 종합보세구



〈그림 III-17〉 수이펀허 국가임목업원
가공구/목재비축기지



출처: 〈그림 III-15〉 “绥芬河边境经济合作区,” 『东北网』, 2016.9.9., 〈https://heilongjiang.cbw.cn/system/2016/09/09/057371570_01.shtml〉 (검색일: 2018.10.2.); 〈그림 III-16〉 바 이두 이미지 자료 활용 (검색어: 绥芬河 综合保税区 规划图) 〈[http://news.hexun.com/2015-04-17/175064493.html](https://image.baidu.com/search/detail?ct=503316480&z=0&ipn=d&word=%E7%BB%A5%E8%8A%AC%E6%B2%B3%20%E7%BB%BC%E5%90%88%E4%BF%9D%E7%A8%8E%E5%8C%BA%20%E8%A7%84%E5%88%92%E5%9B%BE&step_word=&hs=0&pn=1&spn=0&di=42977069520&pi=0&m=1&tn=baiduimagedetail&is=0%2C0&istype=2&ie=utf-8&oe=utf-8&in=&cl=2&lm=-1&st=-1&cs=3487646867%2C815589938&os=3787856599%2C183804269&simid=3451790844%2C578820013&adpicid=0&lpn=0&ln=614&lr=&fmq=1545806762026_R&fm=result&ic=&s=undefined&hd=&latest=©right=&se=&sme=&tab=0&width=&height=&face=undefined&ist=&jit=&cg=&bdtype=0&oriquery=&objurl=http%3A%2F%2Fwww.hlj.gov.cn%2Fpic%2F0%2F10%2F00%2F67%2F10006729_748159.jpg&fromurl=jjpr_z2C%24qAzdH3FAzdH3Fooo_z%26e3Bis3_z%26e3B25e_z%26e3BvgAzdH3Fzj6xAzdH3Ffyfj4AzdH3Fda8aAzdH3Fa9AzdH3Fd0AzdH3Fa8aamdn8a_z%26e3Bfip4s&gsm=0&rpstart=0&rpnun=0&islist=&querylist=〉 (검색일: 2018.10.2.); 〈그림 III-17〉 “绥芬河产业园区掠影—木材进口深加工产业链初现” 『东北网』, 2015.4.17., 〈<a href=)〉 (검색일: 2018.10.2.).

104) 변경지역 현지조사.

헤이허는 아무르강을 사이로 러시아 블라고베센스크와 국경을 맞대고 있다. 헤이허는 러시아와 인접한 중국 국경도시 중 최초로 △중러 국경무역 개시 △중러 변경 관광 개통 △중러 국제경제기술합작 △중러 국제 마이크로통신 개통 △중러 위안화-루블화 결산업무 등이 이루어진 곳으로 러시아와 오랫동안 경험을 포함한 다양한 분야의 교류를 진행하고 있다. 헤이허 국경경제합작구는 블라고베센스크를 연결하는 대동로 상에 위치하고 있으며 수이펀허와 함께 1992년 중국의 연안개방전략에 따라 국가급 변경경제합작구로 지정된 중-러 경험의 중요한 거점지이다. 헤이허 변경경제합작구는 △중러 국제과학기술산업성 △석유화학 산업원 △신재료 특색산업기지 △대러시아 중점 수출입가공원 △생태공업시범구 등이 구성되어 있다.

(2) 중국-러시아 간 초국경 인프라 협력

(가) 중국-러시아 초국경 가스관 구축 사업

중국과 러시아 간에는 경제·산업 협력 이외에 대규모 초국경 인프라 프로젝트 협력도 진행 중이다. 중국과 러시아 양국 정부는 긴밀한 정부 간 협력을 통해 극동 지역의 거대 초국경 인프라 구축 프로젝트들을 추진하고 있다(글상자 1 참조). 양국 정상들은 상호 국빈 방문, 상하이 협력기구(SCO), 일대일로 포럼 등을 통해 수시로 만나서 경제협력방안을 논의해왔다.¹⁰⁵⁾ 또한 양국은 최고위급 대화 채널인 양국 총리 간 정례 회의체와 지방정부 간 협의 채널도 유지하고 있다.

105) 시진핑 주석 집권 이후 중러 정상회담이 이미 30여 차례 가깝게 개최됨. “심화되는 미국과 중·러 견해차, 북 핵 공조 차질 가능성,” VOA, 2017.7.15., <<https://www.voakorea.com/a/4165065.html>> (검색일: 2018.9.15.).

1. 에너지 부문

- (1) Gazprom과 CNPC “Power of Siberia” 가스관을 통한 가스 공급 개시 시점을 2019년 12월 20일로 확정
- (2) 러시아 NIPI gazpererabotka(NIPI Gas)社와 중국 거저우바그룹 (China Gezhouba Group Corporation, CGGC)은 Amur GPP의 저온 분리 설비 건설 작업 이행 계약 체결
 - Gazprom의 아무르 가스처리플랜트(Amur gas processing plant, Amur GPP) 프로젝트
 - NIPI Gas社는 러시아 석유화학기업 Sibur의 자회사
- (3) 러시아 Rosneft는 동시베리아 유전개발 자회사인 Verkhnechonskneftegaz社 지분 20%를 중국 Beijing Gas社에 11억 달러에 매각 하는 계약을 체결함.
 - 이는 중국 기업이 Rosneft의 상류부문 자회사 지분을 인수한 첫 번째 사례임.
 - Beijing Gas社는 중국 국영 BEH(Beijing Enterprises Holdings)의 산하 기업이며, 2017년 4월 러시아 정부 투자위원회는 Rosneft와 Beijing Gas 간 상기 지분 매매를 승인.
 - Verkhnechonskneftegaz社는 동시베리아 내 가장 큰 매장지 중 하나이며 ESPO 송유관(러시아 원유의 對아태지역 수출용)에 접근이 가능한 Verkhnechonskoye 매장지 개발 라이선스를 보유하고 있음.
- (4) Rosneft와 중국 화신에너지유한회사(CEFC)가 전략적 협력 협정 체결.
 - 同 협정은 석유 탐사 및 생산, 석유 정제 및 화학, 소매업, 금융서비스 부문 등에 관한 것이며, CEFC가 Rosneft 소매부문 (주유소망) 지분 매입에 대한 옵션도 포함.

2. 자금 조달 부문

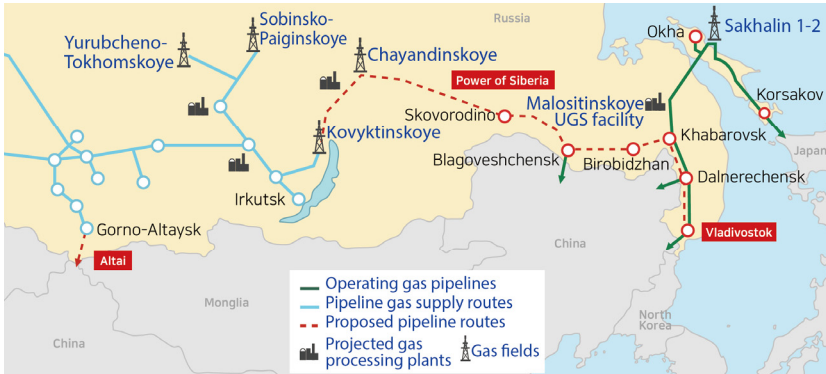
- (1) 러시아직접투자펀드와 중국개발은행(CDB)은 650억 위안(약 100억 달러) 규모의 러-중 투자협력펀드를 위안화로 조성하기로 합의.
- (2) 러시아직접투자펀드(RDIF)와 중국투자공사(CIC)은 러-중 직접 투자펀드의 자본금을 10억 달러 추가하고 중국 투자가로부터 20억 달러를 추가로 유치하기로 합의함(현재 자본금은 20억 달러).
- (3) 러시아 국영은행 Gazprombank와 중국 China Chengtong Holding Group은 인프라, 농업, 공업 분야 투자를 위해 10억 달러 규모의 공동 투자 펀드 설립에 합의.
- (4) 러시아 대외경제은행(VEB)과 중국개발은행은 혁신 및 신기술 발전 분야 프로젝트에 60억 위안(약 8.5억 달러) 규모의 금융지원에 대한 기본협정을 체결함.
- (5) 러시아농업은행(로스셀호즈뱅크)은 중국개발은행(CDB)으로부터 10억 위안(1.5억 달러) 차입 합의.

중국과 러시아 협력의 대표적인 사례가 Gazprom과 중국석유공사(CNPC)의 가스 공급 협정 타결과 이에 따른 가스관 인프라 구축이다. 현재 중러 가스 공급 사업은 3가지 노선으로 추진 중인데, ① 동부노선(Power of Siberia 1, POS 1)을 통한 가스 공급계약은 2014년 5월 체결하여 2014년 9월에 가스관 공사에 착공하였으며(연간 38bcm), ② 서부노선(Power of Siberia 2, 알타이 가스관)을 통한 공급 사업은 ‘기본 조건에 관한 협정’만 체결된 상태에서 협상 중이며, ③ 2017년 말에 ①키린스크, ②동키린스크 ③민긴스크 광구의 가스를 사할린-하바로프스크-블라디보스톡 가스관을 통한 가스 공급 계약이 체결되었다(연간 8bcm).¹⁰⁷⁾ 동부노선의 경우 거의 20

106) 변현섭, “러시아 극동 지역에서의 러중 협력사례,” 『KIEP 세미나 발표자료』 (2018), pp. 3~4 참조하여 작성함.

107) 에너지경제연구원, “주요단신: 러시아 중앙아시아,” 『세계에너지시장 인사이트』, 제17-17호 (출판: 에너지경제연구원, 2017.5.22.), <http://www.keei.re.kr/web_

〈그림 III-18〉 중러 가스공급 협력



출처: "Gazprom's Power Of Siberia Gas Link To China 75.5% Complete," *PanAmerica24.com*, March 21, 2018, <<https://www.panamerica24.com/2018/03/21/gazproms-power-of-siberia-gas-link-to-china-75-5-complete/>> (Accessed September 15, 2018).

(나) 중국-러시아 초국경 교량 건설 사업

중국 하이룽장성은 접경도시인 헤이허시와 통장(同江)시에 대러시아 무역 증진 및 경제협력 확대를 위해 초국경 교량 건설을 추진하고 있다.

헤이허시와 러시아 아무르주 블라고베첸스크(Blagoveshchensk)를 연결하는 자동차 전용교량인 '중러 하이룽장 대교'가 건설 중이다. 이 사업은 2016년 12월말 착공, 2019년 10월 완공 예정으로 총 20km 가량의 자동차용 다리와 연결도로를 건설하는 것으로 다리 건설에 대한 협의 시작 후 28년 만에 마침내 착공되었다. 양국이 자국 영토에 해당하는 부분을 각각 건설하는 이 대교는 총 길이 1,283.8m, 넓이 14.5m, 총 투자액 188억 루블(3억 5,500만 달러)이며 투자 자금은 러시아의 Asia-Pacific Bank (ATB)와 중국의 Longjiang bank (龙江银行)로부터 저리로 차입하였다.¹¹⁰⁾ 대부분의 자금은 중국 측

EB%A0%A5%20EB%8F%99%ED%96%A5%20EB%B0%8F%20EC%A0%84%EB%A7%9D.pdf) (검색일: 2018.9.15.).

에서 지원하였고 러시아 측은 석유 등 현물로 중국 측에 보상하는 형식으로 진행하고 있다. 이 다리가 완성되면 2040년까지 연간 650만 톤 화물과 300만 명의 운송이 이루어질 것으로 전망되고 있다.¹¹¹⁾

만저우리, 수이펀허 국경세관의 화물운송 적체를 해소하기 위해 헤이룽장성 통장시와 러시아 유대인자치주 니즈네레닌스코예(Nizhneleninskoye)를 연결하는 ‘중러 철도대교’ 건설이 진행 중이다. 동 철교는 전체 길이 31.62km이고, 교량 구간 길이는 2.2km이며, 이 중 러시아 측이 314m, 중국이 나머지 1,900m의 건설을 담당하였고¹¹²⁾ 표준궤 구간, 환적장, 관궤 구간으로 이뤄질 계획이다. 이 철교는 2008년 10월 27일 러-중 정부 간 합의에 의해서 추진되었지만, 그동안 지지부진하다가 2016년 가을 중국 측 철교가 완공되었다. 중국 측 구간의 총 투자비용은 25.8억 위안으로 투자 주체는 중국철로공사와 헤이룽장성 정부이다. 러시아 측 공정은 기술상의 문제와 해빙기로 인해 공사가 지연되었다가 중러투자기금, 극동개발기금이 주체로 참여하면서 본격 건설이 시작하였고¹¹³⁾ 2019년 6월 정식 개통될 예정이다.¹¹⁴⁾ 이 철교가 완성되면 동북철도망, 러시아

110) “Joint financing of the construction of the bridge Blagoveshchensk–Heihe can ATB and the Chinese Longjiang Bank,” *EASTRUSSIA*, December 4, 2016, <<https://www.eastrussia.ru/en/news/sovместно-finansirovat-stroitelstvo-mosta-blagoveshchensk-kheykhe-mogut-atb-i-kitayskiy-longjiang-ba/>> (Accessed September 15, 2018).

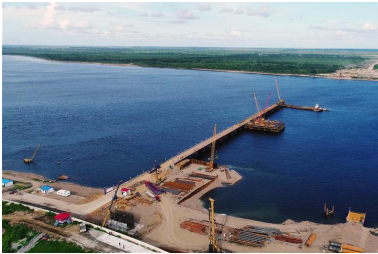
111) 黑河边境经济合作区管理委员会, “中俄跨黑龙江公路大桥项目稳步推进,” 2018.6.25., <http://www.hhhzq.gov.cn/index.php?p=news_show&id=1734#foucs> (검색일: 2018.8.13.).

112) “한, 러 극동 지역 투자·교역 중에 크게 밀려,” 『에너지경제』, 2018.2.13., <http://m.ekn.kr/section_view.html?no=343558#_enliple> (검색일: 2018.9.15.).

113) “An Unfinished Bridge, and Partnership, Between Russia and China,” *The New York Times*, July 16, 2016, <<https://www.nytimes.com/2016/07/17/world/asia/unfinished-bridge-russia-china-amur-river.html>> (Accessed September 15, 2018).

시베리아 철로(TSR), 바이칼 아무르 철도(Baikal-Amur Mainline: BAM)가 연결되어 중러 양국 간 연간 3천 만 톤의 물동량이 운송될 것으로 기대되고 있다(철광, 목재가공, 석탄, 농산물 등).

〈그림 III-19〉 중국 헤이허시의
‘중러 헤이룽장대교’



출처: 黑龙江边境经济合作区管理委员会, “中俄跨黑龙江公路大桥项目稳步推进,” 2018.6.25., <<http://www.hhzhq.gov.cn>> (검색일: 2018.8.13.).

〈그림 III-20〉 중국 통장시의
‘중러 철도대교’



출처: 中国同江市人民政府, “即将建成的中俄跨江铁路大桥,” 2017.8.22., <<http://www.tongjiang.gov.cn/Info.aspx?ID=7309&CategoryID=136>> (검색일: 2018.8.13.).

(3) 중국-몽골-러시아 3국 간 초국경 인프라 협력

중-몽-러 경제회랑은 몽골의 제안으로 시작되었다. 중국 일대일로 정책의 6대 경제회랑¹¹⁵⁾ 중 하나로 중요한 전략적 지위를 차지하고 있음과 동시에 중국, 러시아, 몽골 3개국 초국경 협력의 중요한 통로이다.

몽골의 대외정책은 1994년 발표된 ‘대외정책개념’을 바탕으로 한다. 중국, 러시아와 국경을 접하고 있는 몽골은 해외시장 진출, 수출 경쟁력 확보 등을 위한 교통·물류 인프라 개발의 필요성이 제기되었고 중국, 러시아와 관계발전을 통한 경제협력이 중요시되었다.¹¹⁶⁾

114) 中国同江市人民政府, “即将建成的中俄跨江铁路大桥,” 2017.8.22., <<http://www.tongjiang.gov.cn/Info.aspx?ID=7309&CategoryID=136>> (검색일: 2018.8.13.).

115) 일대일로 6대 경제회랑으로는 중-몽-러 경제회랑, 신아시아유럽대륙교, 중국-중동 아시아-서남아시아, 중국-남중국반도 경제회랑, 중국-파키스탄 경제회랑 등이 있음.

2013년 중국의 ‘일대일로’, 러시아의 ‘신동방정책’, 몽골의 ‘초원의 길’ 정책이 각각 발표되면서 중·몽·러 3국 간 경제협력 사업을 모색하는 기틀을 마련하였다. 2014년부터 2016년까지 개최된 3차례의 중·몽·러 정상회담에서 각국의 경제개발 정책을 기반으로 한 경제회랑 건설, 도로·철로 등 교통 인프라 구축 등 경제협력 사업에 대한 논의가 이루어졌고 2016년 3차 정상회담에서 32개 프로젝트를 내용으로 하는 중-몽-러 경제회랑 프로젝트가 확정되었다. 해당 프로젝트는 △철도·도로 등 교통 인프라 연계 △국경세관(口岸) 개발 및 세관·검역 간소화 △산업·투자 △무역·경제 △인적 교류 △환경 및 생태보호 분야 등에 걸친 다양한 협력방안을 제시하고 있다.¹¹⁷⁾ 중-몽-러 경제회랑 32개 프로젝트 중 중국 동북지역과 관련된 주요 프로젝트는 △동부철도회랑¹¹⁸⁾ △프리모리에-1¹¹⁹⁾ △프리모리에-2(두만강교통회랑)¹²⁰⁾ 등 교통 인프라 프로젝트이다. 중국 입장에서는 항구가 없는 동북 2성 물동량을 연해주 항만을 통해 중국 남부로 보낼 수 있어서 물류 비용 및 시간 절감이 가능하다. 러시아로서는 ‘프리모리에’ 프로젝트를 극동러시아 개발(블라디보스토크 자유항, 선도개발구역)과 연계하여 추진하면 △지역 운송 인프라 개선 △극동 지역 물류 경쟁력 제고 △지역 소득 증가 및 일자리 창출 △러시아와 아태지역 경제통합 등에 기여할 것으로 보고 있다.

프리모리에-1, 2 사업과 관련한 중국과 러시아의 논의가 지속되

116) 제성훈·나희승·최필수, 『중-몽-러 경제회랑의 발전 잠재력과 한국의 연계방안』, (세종: 대외경제정책연구원, 2016), p. 56.

117) 위의 책, p. 67

118) 동부철도회랑: 진저우/판진-차오양-즈핑-골(시린귀러맹)-실린-비치그트-후트-초이발상-에렌차브-솔로비엠프스크-보르자.

119) 프리모리에-1: 나훗카-블라디보스토크-수이펀허-무단장-하얼빈-치치하얼-만저우리-아르산-슌베르-초이발상.

120) 프리모리에-2: 자루비노-훈춘-옌지-창춘-울란호트-아르산-슌베르-초이발상.

고 있으나 장기간 본격적인 성과는 나타나지 않고 있다. 최근 일대일로 구상 등 중국의 활발한 해외 진출, 크림반도 진출로 인한 러시아의 고립과 이로 인한 신동방정책의 적극적 추진 등과 맞물려 최근 본격적으로 추진되고 있다. 2016년 12월, 러시아 연방정부는 프리모리에 개발 관련 기본 계획을 승인하였고, 프로젝트의 목표, 내용, 주요 방향 등을 정하였다. 2017년 7월 4일, 중러 정상회담에서도 정부 간 양해각서가 체결되어 프로젝트 관리를 위한 정부 간 TF를 구성하기로 합의하였다. 양해각서에 따르면 도로, 철도, 항만, 공항, 국경검문소 및 통신시스템 등의 필요한 인프라 기반 마련에 도움을 주고, 통관 절차 간소화와 화물운송 비용 및 시간 절감을 위한 조치도 취할 것을 밝히고 있다. 관련 프로젝트 시행 및 운영 담당 기관으로 중러 합작회사가 설립되는데, 이 합작회사는 프리모리에 인프라 개발 등을 주 업무로 하며 중국이 80%, 러시아가 20%의 지분을 가지는 형태가 될 것으로 예상되고 있다.¹²¹⁾ 프리모리에 프로젝트는 2030년경 완공 예정이며 현재 150만 톤에 불과한 동 지역 물동량을 연간 4,500만 톤의 물동량으로 크게 늘릴 것으로 예상된다.¹²²⁾ 2017년 11월 러시아 푸틴 대통령 방중시 개최된 중러 정상회담에서 프리모리에-1, 2에 대한 기술적·경제적 타당성 조사 실행을 합의하였고 중국은 조사결과를 올해 4월 러시아 측에 전달하였다.

프리모리에 개발은 2018~2019년 본격적으로 착수될 예정으로 주로 전용도로 및 철도 건설과 국경세관 확충, 항만 터미널 건설 등에 집중될 것이다. ‘프리모리에-1’의 경우 2016~19년(1단계) 약 100억 루블, 2030년~(3단계) 1,350억 루블의 투자, 프리모리에-2’는

121) 서종원·한은영, “프리모리에 국제운송회랑 개발 현황 및 협력 방향.” 『KOTI 동북아 북한교통물류 이슈페이퍼』, 제2018-04호, 2018.2.26., pp. 3~6.

122) 변현섭, “러시아 극동 지역에서의 러중 협력사례,” 『KIEP 세미나 발표자료』 (2018), p. 5.

2016~2019년(1단계) 약 1,400억 루블, 2020~2029년 300억 루블 투자가 계획되고 있다.¹²³⁾

프리모리에 인프라 개발 성공을 위한 가장 중요한 문제는 투자자 금 조달 원활 가능성이다. 우선 중국 정부는 2017년 양국 정부의 극동개발 투자협력위원회를 통해 향후 2년간 극동 지역의 교통물류 인프라 개발 등에 160억 달러를 투자하기로 했다. 또한 외국인 투자자 금 조달이 고려되고 있는데, 국내외 투자자 그룹을 형성, MOU 및 단계적 계약을 통해 도로, 항만, 검문소 건설 및 현대화 작업을 추진하겠다는 것이다. 다만 이를 위해서는 물동량 및 신규 비즈니스 발생 등의 가시적인 파급효과가 있어야 투자자를 유인할 수 있을 것으로 판단된다.¹²⁴⁾ 특히 프리모리에 사업은 중국과의 교통 연결성 강화 사업이므로 많은 경우 직간접적으로 사업의 수혜를 입을 중국 기업, 중국 금융기관과의 협력으로 진행될 가능성이 높다.

프리모리에 개발과 관련해서 주목할 만한 것은 프리모리에2의 자루비노 개발이다. 중러 국경에서 18km 떨어진 자루비노는 향후 한반도-시베리아 횡단 철도, 러시아-중국-남북한, 유라시아 대륙-동해가 만나는 물류허브가 될 가능성이 있다. 북한 개발, 개방 시 또 다른 물류허브로 성장할 나진항 및 나진선봉 경제특구나 북중러 접경도시인 지린성 훈춘과도 가깝다. 이런 지정학적 위상 때문에 중국은 그동안 자루비노 개발에 적극성을 보여왔다. 이에 2014년 자루

123) 2017년 7월 현재 ‘블라디보스토크-나홋카-보스토치니항’을 잇는 4차선 자동차 연방도로 건설이 진행 중이며, 본 공사는 연방정부에서 관리하고 주정부가 공사 발주 등을 담당하며, 공사는 모스크바 소재 회사인 TransStroyMechanizatsiya(Трансстроймеханизация)가 1차로 수주를 받아 연해주 내 도로건설 전문회사인 PrimAvtoDor(Примавтодор)에 재도급을 주어 진행 중임(IUC 해외도시개발지원센터 2017, 「[Primorye 1 프로젝트] 블라디보스토크-나홋카 도로공사 진행 상황」).

124) KOTRA 러시아 블라디보스토크무역관, “[Primorye 1 프로젝트] 블라디보스토크-나홋카 도로공사 진행 상황,” 『KOTRA 해외시장뉴스』 2017.6.13., <<https://news.kotra.or.kr/user/globalAllBbs/kotranews/album/2/globalBbsDataAllView.do?dataIdx=159151&searchNationCd=101093>> (검색일: 2017.6.13.).

비노 개발권을 가진 러시아의 수마(SUMMA) 그룹과 중국 동북아철도그룹과 길림성 훈춘시가 35억 달러 규모의 합작을 이미 추진한 적도 있으나 그동안 사업은 사실상 답보상태였다.¹²⁵⁾ 다만, 최근 소식에 따르면 중러 양국은 다시 자루비노 공동개발을 시작하기로 했으며 이런 결정의 배후에는 푸틴 대통령의 강력한 의지가 반영된 것으로 알려졌다.¹²⁶⁾¹²⁷⁾

중-몽-러 경제회랑은 초국경 교통 인프라 이외에도 헤이룽장-러시아 접경지대-네이멍구-몽골 간 경제협력 시범지역 건설 등 산업 협력, 에너지, 무역·세관업무·검사·검역, 환경·생태보호, 관광, 농업 등 분야의 협력을 추진할 계획이다.

125) 2014년 5월 푸틴 러시아 대통령의 중국 공식방문 기간에 솜그룹과 중국 지린 성(吉林省) 사이에 의향 협정서가 조인됨. 동년 10월 제18차 러-중 총리 정례 회담에서는 솜그룹과 지린 성이 훈춘 시에 물류센터를 조성키로 협정을 체결함. 동년 11월 북경 아시아·태평양경제협력체(APEC) 정상회의에서는 솜그룹과 중국의 China Merchants Group 사이에 협력 의향서 조인. “극동 자루비노 항만 건설사업에 중국 투자자 유치 예정,” *Russia Beyond*, December 11, 2014, <<https://kr.rbth.com/business/2014/12/12/46247>> (검색일: 2018.9.8.).

126) “중·러, 자루비노항 개발 합의… 韓, 압초 만나,” 『에너지경제』, 2018.1.29., <<http://www.ekn.kr/news/article.html?no=340346>> (검색일: 2018.8.29.).

127) 예를 들어, 중국 경제매체 차이신은 중국과 러시아 정부가 조만간 훈춘-자루비노를 잇는 양국 철로 궤간의 통일된 기준을 적용하는 내용의 양해각서(MOU)에 서명할 예정이라고 보도한 바 있다. “중·러 연결 철도 도약… ‘궤간 차이 문제 해결,’” 『아시아경제』, 2018.5.25., <<http://www.asiae.co.kr/news/view.htm?idxn=2018052514212258955>> (검색일: 2018.9.5.).

〈그림 III-21〉 중-몽-러 경제회랑



출처: “중-러 잇는 열차를 타고, 남북까지 달릴 날을 상상하다,” 『한겨레』, 2018.7.11.,
 〈<http://www.hani.co.kr/arti/politics/defense/852898.html>〉 (검색일: 2018.8.20.).

〈그림 III-22〉 프리모리예-1,2 구축 계획



출처: “중-러 잇는 열차를 타고, 남북까지 달릴 날을 상상하다,” 『한겨레』, 2018.7.11.,
 <<http://www.hani.co.kr/arti/politics/defense/852898.html>> (검색일: 2018.8.20.).

(4) 중국-북한 간 초국경 경제협력

중국 동북지역의 랴오성과 지린성은 압록강과 두만강을 사이로 북한과 1,400km에 이르는 국경을 접하고 있다. 랴오닝성의 단둥시, 지린성의 투먼시, 훈춘시가 북중 간 상품교역을 비롯한 경제협력이 진행되고 있는 대표적인 접경도시로서 이 지역에는 16개의 크고 작은 국경세관(口岸)이 설치되어 있다. 이 중 북중 교역의 핵심적인 역할을 하는 지역은 랴오닝성 단둥시이다. 단둥시에 소재한 국경세관은 3곳에 불과하지만 지린성의 13곳보다 월등히 많은 북중 교역이 단둥 세관을 통해 이루어진다. 이는 단둥시의 배후시장이 크고, 북한이 필요한 상품을 생산하는 산업이 있으며, 단둥-평양 간 양호한 교통·물류 인프라가 구축되어 있기 때문이다. 반면, 북한-지린성의 변경지역은 산지가 대부분인 지리적 한계로 인해 교통·물류가 불편하고 주로 광산물 위주의 교역이 진행되고 있다.

북중 간의 초국경 경제협력은 동북아 정세의 긴장구도와 대북제재라는 정치외교적 요인으로 인하여 장기간 불안정하고 예측하기 어려운 상황에 처해 있었다. 최근 북핵문제와 관련한 동북아시아 정세가 급변하면서 북중 간 변경지역에서의 경제협력 확대에 대한 기대가 높아지고 있다. 이에 북중 간 추진되고 있는 교통 인프라 구축, 초국경 경제협력구 조성 등과 같은 초국경 경제협력 현황 및 사례에 대해 살펴보고자 한다.

(가) 라오닝성 변경지역 경협사업

라오닝성 단둥시는 압록강철교(중국 측 중조우의교, 도로, 철로겸용)로 북한 제2의 경제도시인 신의주와 연결되어 있다. 중국 전체 북중 교역의 대부분이 단둥을 통해서 진행되고 있으며 관광, 교통 인프라 건설, 노동자 파견 등 경제협력이 이루어지고 있다. 북한과 접한 변경도시인 만큼 국제정치적 영향을 가장 많이 받는다. 중국의 국제사회 대북제재 참여로 교역량 감소, 경제협력 중단 등 상황이 지속되면서 단둥지역 경제 또한 침체된 모습이다. 단둥에서 진행되고 있는 대표적인 중국-북한 간 초국경 협력은 △신압록강대교 건설 △황금평경제특구 △중조호시무역구 △북한 노동자 파견 등이 있다.

현재 운영 중인 압록강대교는 1943년에 건설된 도로, 철로 겸용 단선 교량이다. 교량 노후화, 북·중 교역 물동량 제한 등 원인으로 새로운 압록강대교 건설의 필요성이 제기되었고, 2009년 10월 원자바오 총리의 방북을 계기로 단둥시 랑터우와 북한 남신의주·용천을 잇는 2차선의 도로전용 신압록강대교 건설을 합의하였다. 2010년 2월 ‘압록강대교 중조 공동건설과 관리, 보호 협정’을 체결하고 같은 해 12월 공사를 시작하여 2014년 10월 완공되었으나 현재까지 개통이 지연되고 있다. 현지조사 결과, 개통 지연과 관련하여 북핵문제

로 인한 국제사회 대북제재의 영향도 있지만, 북한이 통관 시설 및 장비, 북한 측 접속도로에 대한 경비를 중국에서 부담할 것을 요청하였고 중국이 이를 검토하고 있는 단계¹²⁸⁾에 있는 것으로 예상된다. 공식적인 중국 정부의 발표는 없었으나 일본 언론에 따르면, 중국이 약 6억 위안(1천억 원) 규모의 인접도로와 세관시설 건설을 지원하기로 결정¹²⁹⁾하였다. 김정은 위원장의 3차례 방중과 북중 정상 회담에서 중국의 대북한 경제지원 약속이 실행으로 옮겨지는 것으로 해석해 볼 수 있다. 단둥 현지는 북중 정상회담 이후 북중 교역 및 경협재개라는 기대 속에 부동산 가격 상승, 단둥발 북한 관광 상품 인기 등의 현상이 나타나고 있다. 하지만, 대북제재 완화 움직임이 보이지 않고 있는 상황에서 중국의 대북 경제지원은 UN 안보리 대북제재 결의안 위반사항으로 이어질 수 있다. 미중 무역마찰이 심화되고 있는 가운데 중국의 대북경제지원은 미중관계를 더욱 악화시키는 요인으로 작용할 수 있으므로 신중하게 진행될 수밖에 없다. 신압록강대교의 개통은 북중 양국의 접경도시 경제성장을 견인하는 역할을 담당하게 될 것으로 예상되는 만큼 신속한 개통을 위해 양국은 지속적인 논의와 합의를 진행해 나갈 것이며 중국은 러시아와 함께 미국과 국제사회에 대북제재 완화를 지속적으로 요청할 것으로 예상된다.

128) 변경지역 현지조사.

129) “中, 북 신압록강대교 개통에 1000억원 지원… 유엔 대북제재 결의 위반 가능성.” 『조선일보』, 2018.7.21., <http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2018/07/21/2018072100980.html?utm_source=naver&utm_medium=original&utm_campaign=news> (검색일: 2018.8.20.).

〈그림 Ⅲ-23〉 신압록강대교
건설 위치



출처: “〈그래픽〉 신압록강대교 건설 위치” 『연합뉴스』, 2016.10.28., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=104&oid=001&aid=0008785690>> (검색일: 2018.8.20.).

〈그림 Ⅲ-24〉 신압록강대교 북측
도로 건설 구간



출처: “신 압록강대교, 북한 허허벌판서 ‘뚝,’” 『뉴데일리』, 2014.11.2., <<http://www.newdaily.co.kr/site/data/html/2014/11/02/201411020006.html>> (검색일: 2018.8.20.).

황금평경제특구 건설은 2010년 11월, 북중공도지도위원회 제1차 회의에서 나선경제무역지대와 황금평·위화도 경제지대 공동개발 및 공동관리에 관한 협정이 체결되면서 본격화되었다. 2011년 6월 준공 이후 ‘중조공동개발관리 황금평경제구 관리위원회’를 설립하였으나, 장성택 숙청 사건(2013.12.) 이후 북측 관련자들이 소환되면서 개발이 중단되었고 현재에 이르고 있다. 황금평경제특구는 평안북도 신도군에 위치하고 있으며 작은 개울을 사이에 두고 중국과 접하고 있다. 총 면적 14.4km² 규모의 부지에 북중 양국이 공동으로 ‘정부주도, 기업위주, 시장원리에 의거한 운용, 상호이익’의 원칙을 바탕으로 국경관광, 문화, 현대농업, 의류가공, IT, 정보 등 지식집약형 신흥경제지대를 육성한다는 계획이다.¹³⁰⁾ 북한은 경제구개발 및 관리, 기업설립·등록·경영, 경제활동 보장과 관련한 ‘황금평, 위화도경제특구법’을 발표하면서 투자독려, 우대정책을 실시하였으나 정치적 불안정 속에 중국기업들의 관심을 끌기는 부족하였다. 황금

130) “[북한은 지금 황금평 개발 왜 늦어지나,” 『아시아투데이』, 2014.9.7., <<http://www.asiatoday.co.kr/view.php?key=20140905010003849>> (검색일: 2018.8.20.).

평경제특구 관리위원회는 단동시에 관리위원회 건물을 마련하고 22개 부문에 걸친 특구하위법률 초안 작성 진행 등 황금평 공동개발에 대한 기초 작업을 지속적으로 추진하고 있다.¹³¹⁾ 최근 노동신문은 김정은 위원장의 북중 변경지역인 신의주 방문을 보도하였다.¹³²⁾ 김정은 위원장의 이 같은 행보는 북중정상회담 이후 시진핑 주석의 경제지원 약속을 바탕으로 제2경제도시인 신의주를 나진-선봉에 이은 개발특구로 육성하겠다는 기존의 방침을 확인시킴은 물론 변경지역에서의 북중경협사업 재개의 의지로 해석해볼 수 있다.

〈그림 Ⅲ-25〉 황금평경제특구 건설 위치



출처: “황금평, 北에 개혁-개방 ‘황금’ 가져다 줄까,” 『동아일보』, 2011.6.9., <https://search.naver.com/search.naver?where=news&query=%ED%99%A9%EA%B8%88%ED%8F%89&sm=tab_opt&sort=0&photo=0&field=0&reporter_article=&pc=3&ds=2011.06.09.&de=2011.06.09.&docid=&nso=so%3A%2Cp%3Afrom20110609to20110609%2Ca%3Aall&mynews=0&mson=0&refresh_start=0&related=0>
(검색일: 2018.8.20.)

〈그림 Ⅲ-26〉 황금평경제특구 건설 현황



출처: KOTRA 뉴욕무역관, “북한, 중국과 황금평 경제특구 공동개발 가속화,” 『KOTRA 해외시장뉴스』, 2013.8.19., <<http://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/10/globalBbsDataView.do?setIdx=247&dataIdx=123611>> (검색일: 2018.8.20.)

131) “北中 해빙 첫 행사’ 단동 북중박람회 개막...호시무역구도 개장,” 『연합뉴스』, 2015. 10.15., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20151015169051097?input=1195m>> (검색일: 2018. 8. 20.),

132) “김정은, 이번엔 신의주화장품공장 방문...부인 리설주도 동행,” 『연합뉴스』, 2018. 7.1., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180701005400014?input=1195m>> (검색일: 2018. 8. 20.),

단둥신구에 위치한 중조(中朝)호시무역구는 일제강점으로 중단된 후 100년 만인 2015년 6월 요녕성정부 승인으로 계획면적 4만㎡, 건축면적 2.4만㎡ 규모로 건립되었다. 단둥시 정부는 호시무역구관리위원회를 설립하고 ‘정부주도, 시장화운영, 세관관리감독 운영’ 원칙하에 전시교역, 물류창고, 국경통과 이동 후 물품검사, 행정 서비스 등 지역으로 구분되어 운영되고 있다. 변민증(邊民證)을 가진 단둥시민들은 호시무역구에서 1일 8,000위안 이하 범위 내에서 관세 없이 북한 주민과 자유롭게 상품교역 활동을 진행할 수 있는 우대 정책을 실시하고 있다. 그러나 이러한 정책에도 불구하고 호시무역구에 입주한 기업은 대부분 건축자재, 양식(곡물 등)을 취급하는 중국업체가 대다수이다.

〈그림 III-27〉 중조호시무역구 위치



단둥 '조중 변민 호시(互市)무역구'

- 개시 2015년 10월 15일
(일제강점 중단 후 100년만에 부활)
- 규모 연면적 4만㎡, 건축면적 2만 4천㎡
- 北 입주시기 2016년 4월 입주 예정
(송이, 인삼 등 주요 농산·해산물 취급 업체)
- 수입관세·과징금 면제 범위
하루 인민폐 8천 위안(약 148만원)이하 상품
- 특징 북·중 국경지역 20km이내 거주
양국민에게 상품교역 활동 허용

출처: “〈르포〉 100년만의 北中호시무역...박람회 ‘활기’·무역구 ‘아직,’” 『연합뉴스』, 2015.10.15., (<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0007921518>) (검색일: 2018.8.20.).

〈그림 III-28〉 중조호시무역구 전경



출처: “(르포) 北핵실험에 100년만 부활 단둥 호시무역구 ‘찬바람’” 『연합뉴스』, 2016.1.7., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LS&mid=sec&sid1=104&oid=001&aid=0008102779>> (검색일: 2018.8.20.).

양국 정부차원의 경협사업 외에 가장 활발하게 진행되고 있는 민간차원의 대외경제기술 경협사업은 북한 노동자 파견이다. 북한의 입장에서 대북제재로 인한 기존의 외화벌이 사업이 타격을 입으면서 새로운 외화벌이 사업으로 노동자 해외파견을 추진하고 있는 것으로 예상되지만 중국은 국가 차원이 아닌 민간(기업)이 참여로 진행되고 있다. 단둥의 북한 노동자는 약 1.5~2만 명으로 추산되며 이들 대부분은 의류공장의 봉제공, 식품가공 공장에서 고용하고 있다. 인건비가 저렴하고 수가공 기술이 중국인보다 좋다는 이유에서이다.¹³³⁾ 하지만, 북한 해외노동자 파견 금지와 관련된 UN안보리의 2375호, 2397호 대북제재 결의안이 채택되면서 중국 상무부는 중국

133) 변경지역 현지조사.

의 북한인 명의 기업 120일 내 폐쇄, 북한 노동자 신규 허가 금지, 비자기간 만료 시 추가 허용 금지, 해외파견 노동자에 대한 24개월 이내 송환 관련 통지를 하달하는 등 대북제재 이행에 적극적인 모습을 보였다. 하지만 북중관계가 정상화되면서 북한인 명의 기업은 중국인 명의로 바뀌어 영업을 재개하고 있고 북한노동자들의 신규 고용, 비자기간 만료 시 우회적 방법을 통한 연장 허가 등 느슨해지는 모습을 보이고 있다. 최근 이와 같은 사실이 국제사회에 알려지자 중국은 다시 중국 내 북한 노동자 파견 관련 정책을 강화하고 있는 상황이다.

(나) 지린성 변경지역 경협사업

김정은 위원장은 북한 전역에 경제특구를 포함한 중앙·지방경제개발구 건설을 강조하고 있다. 경제개발구 건설을 통해 북한 경제성장 모멘텀 발굴, 경제 구조조정, 교역확대 등을 추진해 나가겠다는 계획이다. 북한은 2013년 5월 경제개발구법을 제정한 이후 대외개방 정책 확대를 위해 경제특구 5곳, 중앙급 경제개발구 4개, 지방급 경제개발구 17개 등 총 26개에 이르는 경제개발구를 건설하고 있다. 종합 경제개발구 5개, 공업개발구 4개, 농업개발구 3개, 관광개발구·특구 4개, 수출가공구 3개, 첨단기술개발구 1개, 국제녹색시범구 1개 등 각 지방의 비교우위가 높은 분야에서 특화된 경제개발구 건설을 목표로 하고 있다.¹³⁴⁾

134) 통일부, 북한정보포털 <<http://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/main/portalMain.do>> (검색일: 2018.9.9.) 자료 참고하여 저자 작성함.

〈그림 III-29〉 북한의 경제특구 및 경제개발구



출처: 통일부, 북한정보포털 <<http://nkinfo.unikorea.go.kr/nkp/overview/nkOverview.do?summaryMenuId=EC204>> (검색일: 2018.10.11.) 자료 인용.

지린성은 내륙지역으로 훈춘을 시발점으로 나진항을 이용한 출해(出海)형 경험사업을 추진하고 있다. 중국 지린성은 북한과 변경지역 경제개발구 건설 및 교통 인프라 확충과 관련한 경험사업을 진행 중이다. 나선경제무역역지대 개발, 나진항 개발, 신두만강대교 및 지안-만포대교 건설 등이 대표적 경험사업이다.

북한은 개발구 건설을 위하여 기술과 자본이 필요하고 중국은 북한의 나진항을 빌어 바다로 나가는 차항출해 전략 실현을 목표로 하고 있었으므로 나선경제무역역지대는 북한과 중국의 이해관계가 점점을 이루는 곳이다. 북한 김일성의 유훈이기도 하였던 나선시대 개발 사업은 2010년 11월 조중공동지도위원회 1차 회의에서 나선경제무

역지대와 황금평·위화도 경제지도 공동개발·관리에 대한 협의 체결 후 2011년 6월 준공하였다. 나선경제무역지대는 중국, 러시아와 국경을 접하고 있는 지리적 우위를 바탕으로 철도, 항만 등 기초 인프라, 공업단지, 물류 네트워크, 관광사업을 유기적으로 연결하는 동북아시아 육·해 운송의 중심기지, 북한 제1의 선진공업기지 건설을 목표로 하고 있다. 원자재공업(원유화학, 야금, 전자재, 산림), 장비제조공업(자동차, 기계, 조선·수리), 첨단기술산업(전자, 생물 의약), 경공업(방직·의류, 식품가공업), 서비스업(물류·창고, 관광), 현대농업(시범구, 선진적 농업생산체계 구축) 6대 산업 주축사업으로 육성·발전시킨다는 계획이다. 또한 나진항, 선봉항, 웅상항을 1중추로, 북으로 중국, 러시아, 남으로 북한 청진, 동으로 동해로 향하는 3방향으로, 중국 훈춘, 투먼, 러시아 하산, 북한 청진과 통하는 육해상 5통로를 연결하는 '1중추 3방향 5통로'의 교통 인프라 및 전력, 급수, 정보통신 등 기반시설 구축을 주요 사업내용으로 하고 있다.

또한, 중국은 무봉국제관광특구, 온성섬관광개발구 건설에도 참여하고 있다. 2015년 4월 북한최고인민회의 상임위원회는 양강도 삼지연군 모봉노자구에 20km² 면적의 무봉국제관광특구 조성을 발표하였다. 골프장, 스키장, 호텔, 온천 등의 시설이 건설될 예정으로 중국 기업이 참여하고 있다. 2015년 1월 투먼시 정부는 「중국도문북한온성접경문화관광합작구건설항목」을 발표하면서 온성섬관광개발구 참여를 공식화하며 외자기업 유치활동을 진행하였다. 하지만 외국자본 유치를 통한 개발구 건설은 구체적인 계획이 수립되어 있었음에도 불구하고 국제사회의 대북제재 조치와 중국의 대북제재 참여로 사실상 중단된 상태이다.

지린성의 취안허(圈河), 투먼(圖們), 지안(集安) 국경세관은 1급 북중 국경세관이다. 나선경제개발구 등 개발구 건설에 필요한 물자와 생활용품, 광물자원, 동해 수산물 등이 주요 교역품목이다. 지린성 훈춘시 취안허 국경세관과 북한 나선을 잇는 중조변경 취안허국경세관 대교(신두만강대교)는 왕복 4차로 교량으로 2016년 11월 개통되어 운영 중에 있다. 투먼시 투먼국경세관과 북한 남양주를 잇는 투먼대교도 교량 노후화에 따라 새로운 교량의 건설이 진행 중이다. 지안시 지안국경세관과 북한 만포시를 잇는 지안-만포대교는 2012년 5월 완공되었으나 신압록강대교와 마찬가지로 개통이 지연되고 있다. 변경지역의 교통 인프라 건설은 교역물동량 증가, 북한 개발구 건설 및 변경지역 관광 활성화에 대비하는 기초시설 경험으로 예상된다.

2011년 8월 대북수출무역가공기지 및 북한노동자 합작기지 건설을 목표로 하는 투먼시 조선(북한)공업원 설립은 지린성 각 지역에 북한노동자가 진출하는 계기가 되었다. 훈춘변경국제합작구, 연지첨단산업개발구에 많은 북한노동자 파견이 이루어지면서 북중변경지역 경험의 기반구조로 정착될 조짐을 보이고 있다.¹³⁵⁾ 허룽변경경제합작구는 합작구 투자기업이 요청할 경우 북한과 노동계약협의를 바탕으로 북한 노동자 제공이 가능한 것을 우위로 내세우고 있으며 실제 투자기업 내에 북한 노동자가 일을 하고 있다.¹³⁶⁾

신압록강대교, 두만강대교, 지안-만포대교 등 교통 인프라 구축과 황금평경제특구, 나선경제무역지대, 온성섬관광개발구 등 개발구 건설, 단둥·훈춘의 호시무역구 건설, 북한 노동자 고용 등의 형태로 진행되고 있는 변경지역 경험사업은 북중관계를 나타내는 바

135) 배종렬·윤승현, 『길림성의 대북경제협력 실태분석: 대북투자를 중심으로』 (서울: 통일연구원, 2015), p. 34.

136) 변경지역 현지조사.

로미터라 할 수 있다. 양국은 3차례 연이은 북중정상회담을 진행하면서 오랫동안 소원했던 관계를 정상화시키는 것은 물론 중국이 대북경제지원을 약속하면서 신뢰를 강화하고 있다. 북미정상회담 개최 후 북한은 억류 미국인 석방, 핵실험장 폐기, 장거리미사일 엔진 실험장 및 발사장 폐기, 미군유해 송환 등 조치를 이어가고 있으며 중국과 러시아는 미국과 국제사회 대북제재 완화를 요청하고 있는 상황이다. 이러한 상황 속에서 얼어붙었던 북중 변경지역의 교역을 포함한 경제사업은 대북제재 완화를 대비하여 조심스럽게 재개를 준비하고 있는 모습이다.

[글상자2] 북한-러시아 초국경 협력 사례: 나진-하산 프로젝트

북한과 러시아는 약 17km의 국경을 접하고 있다. 중국이 북한과 접하고 있는 국경과 비교하면 1/80 수준이지만 대륙세력과 해양세력을 연결하고 있어 지경학, 지정학적으로 매우 중요한 지역이다. 북러 간 변경지역 경제협력은 철도, 가스관, 전력, 북한노동자 파견 등 분야에서 이루어지고 있으나 대북제재 영향으로 현재 담보상태에 있다.

‘나진-하산 프로젝트’는 북러 변경지역의 대표적인 경제사업이자 한국이 참여했던 남·북·러 3각 협력사업이다. 나진항, 한반도중단열차(TKR), 시베리아횡단열차(TSR)를 연결하여 물류, 관광, 문화 교류의 허브로 육성한다는 목표이다. 남·북·러 3각 철도협력이 실현될 경우 연간 50만 개의 컨테이너 수송이 가능하게 될 것으로 예상된다.¹³⁷⁾ 나진-하산 프로젝트는 2000년부터 양국 정상회담 개최 시 주요 의제로 다루어져 왔으며, 북한은 러시아와 2008년 4월 나진-하산 간 56km 구간의 철도 개보수에 합의하고 철도와 연결되는 나진항 3호 부두 개발권을 러시아에 위임하였다. 2013년 9월 철도 개보수 공사, 2014년 7월 나진항 화물터미널이 완공됨에 따라 철도와 해운 연결이 가능하게 되었고 철도로 운반된 러시아산 석탄의 대중국 수출항으로 활용되고 있다.

나진과 하산을 연결하는 철도교량인 우정의 다리가 설치되어 있긴 하나 노후화로 안정성이 떨어져 북한은 지속적으로 북러 자동차 전용 교량 건설을 러시아에 촉구하여 왔다. 특히, 현재 중국을 통해 북러 교역이 이루어지고 있는 상황에서 자동차 전용 교량 건설은 북러 양국이 오랫동안 논의해오고 있는 의제이며, 최근 동북아정세 변화에 따라 러시아는 교량건설 계획을 수립하고 단계적 검토를 진행 중이다.

〈그림 III-30〉 나진-하산 프로젝트



출처: “나진-하산 프로젝트… 러 석탄, 북한 거쳐 반입 가능,” 『연합미디어스』, 2018.8.3., <http://www.yonhapmidas.com/article/180803170419_459566> (검색일: 2018.8.20.).

출처: “유럽·아시아 하나로 묶는 나진~하산 철도… 차 ‘동북아평화구상’ 실현 핵심방안,” 『국민일보』, 2013.11.13., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=005&aid=000600570>> (검색일: 2018.8.20.).

나진-하산 프로젝트는 대북제재의 예외 사업으로 한국도 참여해 왔으나 2016년 1월 북한의 4차 핵실험으로 중단되었으나 2018년 7월 남북러 국제세미나를 계기로 우리 정부가 나진항을 시찰하면서 재참여에 대한 가능성이 커지고 있는 상황이다.

북한은 2014년 10월 러시아 과학생산연합체와 북한 철도현대화 사업인 ‘포베다 프로젝트’에 합의하였다. 러시아는 기술, 설비를 제공하고 북한은 노동력을 제공하는 형태로 진행하며 사업비용은 북한의 희토류, 금속류, 석탄 등 지하자원을 채굴·판매하여 확보된 자금을 철도 현대화 사업에 투입한다는 계획이었으나 대북제재 영향으로 중단되었다.

북한의 전력문제는 주지하다시피 북한 경제발전에 큰 장애물이 되고 있다. 러시아는 자국의 풍부한 전력자원을 지원하는 한편, 그 반대급부로 북한의 구리광산 개발권을 요구하였다. 러시아 극동 지역에 위치한 아무르강의 수력자원은 풍부하고, 현재 운영 중인 극동 최대의 수력발전소인 부레이 수력발전소가 생산하는 전력의 양은 러시아 전체가 사용하고도 남는 수준이다. 또한, 필요에 따라 아무르강에 추가적인 수력발전소 건설도 가능한 상황이다. 2015년 4월 평양에서 열린 제7차 북·러 통상경제·과학기술협력 위원회에서 러시아는 북한의 동해안 지역(함경북도 나선, 청진, 함경남도 단천, 강원도 원산-금강산 등)에 전력을 공급하고, 그 반대급부로 함경북도 온성의 구리광산 개발권을 러시아가 갖는 방안을 제시하였다.¹³⁸⁾ 2015년 11월 메드베데프 러시아 총리가 북·러 전력분야 협력 협정 체결을 지시하였고 러시아 국영수력발전회사 루스기드로의 극동 지역 자회사인 라오동부에너지시스템(RAO Energy System of East)은 2015년 10월 부레이수력발전소와 블라디보스토크에 위치한 보스토치나야 열병합발전소의 잉여전력을 남한과 북한에 공급하기 위한 타당성을 검증하기도 하였다. 러시아가 15억 루블(313억 원), 북한이 20억 루블(417억 원)을 투자하여 63km(러시아 접경-나진 45km, 연해주지역 18km 전력선 부설)에 이르는 전력망을 건설하고 2017년까지 60MW를 송전하겠다는 계획이었으나 북핵문제로 중단되었다.¹³⁹⁾ 이처럼 대북제재 영향으로 중단된 포베다 프로젝트, 전력지원 경험사업은 대북제재가 완화될 경우 재개될 가능성이 다대하므로 신북방정책 실현을 위한 우리 정부의 남·북·러 3각 협력 참여방안이 수립되어야 할 필요가 있다.

북한노동자의 해외파견은 러시아에서도 이루어지고 있다. 러시아는 북한 노동자가 파견되는 주요국 중 하나이다. 2017년 기준 2만 4,000명¹⁴⁰⁾의 북한노동자가 러시아 전역에서 다양한 분야에 파견되어 있다. 러시아 시베리아 극동 지역의 북한노동자 파견은 1967년 소련 브레즈네프 서기장과 김일성 주석의 블라디보스토크 회담에서 체결된 협약을 기초로 시작되었다. 최초 시베리아 벌목공으로 파견

되던 북한노동자는 푸틴 대통령의 신동방정책 추진으로 극동 지역 경제건설 현장에서도 그 수가 증가하고 있다. 또한, 남성 위주의 파견에서 봉제가공, 농업 등에 종사하는 여성노동자 파견이 증가하고 있으며 파견 분야도 다양해지고 있다.¹⁴¹⁾ 국제사회 대북제재 영향으로 해외노동자의 신규파견, 기간연장 허가가 금지되어 있으나 러시아가 2018년 8월 북한노동자 1만 여명을 신규로 등록하면서 대북제재 위반 여부에 대한 유엔의 조사가 진행되기도 하였다.

다. 전망과 시사점

2017년 12월 진행된 한중 정상회담을 계기로 중국 요우커의 한국 방문 증대, 한중 FTA 서비스분야 협상 개시, 일대일로를 포함한 경제분야 전반의 협력 논의 등 관계회복을 위한 한중 양국의 노력이 활발하게 진행되고 있는 가운데, 한국과 중국 동북3성은 세계 어느 국가에서 볼 수 없는 지리적 근접성, 문화적 유사성, 역사적 유대성, 민족적 동질성, 경제협력의 상호 연계성 등을 바탕으로 정치, 경제, 문화, 관광, 교육 등 다양한 분야 교류협력 확대를 모색하고 있다.

137) “[북러정상회담] 김정일이 내놓을 선물은?,” *JPNEWS*, 2012.8.20., <http://www.jpnews.kr/sub_read.html?uid=11067> (검색일: 2018.8.21.).

138) “〈북러 밀월〉 ① ‘중국 혈맹’ 북한, 러시아 손 잡았다,” 『연합뉴스』, 2015.5.14., <<https://news.naver.com/main/read.nhn?mode=LSD&mid=sec&sid1=100&oid=001&aid=0007593605>> (검색일: 2018.8.21.).

139) “러시아, ‘북한경유 한국전력공급 송전망 사업 계속 추진,’” 『노컷뉴스』, 2016.9.22., <<http://www.nocutnews.co.kr/news/4649581>> (검색일: 2018.8.21.).

140) “WSJ “러시아, 유엔 안보리 제재에도 北 노동자 신규 허가,” 『조선일보』, 2018.8.3., <http://news.chosun.com/site/data/html_dir/2018/08/03/2018080300385.html?utm_source=naver&utm_medium=original&utm_campaign=news> (검색일: 2018.8.21.).

141) “러시아 北노동자, 4만 7천명.. 전년 대비 27% ↑,” 『데일리NK』, 2015.4.30., <<https://www.dailynk.com/%eb%9f%ac%ec%8b%9c%ec%95%84-%e5%8c%97%eb%85%b8%eb%8f%99%ec%9e%90-4%eb%a7%8c-7%ec%b2%9c%ec%97%ac%eb%aa%85%ec%a0%84%eb%85%84%eb%8c%80/>> (검색일: 2018.8.21.).

한국과 중국 동북3성은 대륙과 해양세력을 잇는 대륙 간 교두보 역할을 담당하는 전략적 요충지로 지정학적, 지정학적 가치가 대단히 큰 지역이다. 중국의 국가정책인 일대일로 전략에서 동북지역과 직접적으로 연계된 사업으로 ‘중-몽-러 경제회랑’으로 교통 인프라 및 경제협력 시범개발구 건설, 국경통과 지점 현대화, 환경 및 생태 보호 협력, 초국경 지방 간 관광 협력 등이 진행되고 있다.¹⁴²⁾ 이는 곧 동북진흥, 창지투개발계획, GTI(광역두만강개발계획) 등 전략과 연계될 것이며 그 이후 창출되는 시너지 효과로 동북3성 지역은 중국의 제4대 경제성장축으로 발전할 가능성이 매우 높다.

한국과 동북3성 간 협력의 중요성은 한국정부가 구상중인 ‘동북아 플러스 책임공동체 구상’에도 잘 나타나 있다. 이 구상은 동북아 지역 지정학적 긴장과 경쟁 구도 속에서 한국의 장기적인 생존 및 번영과 관련한 대외전략으로 동북아 평화협력 플랫폼을 구축하는 데 목표를 두고 있다. 또한, 중국 동북3성, 러시아 연해주, 유라시아대륙 국가들과 교통·물류·에너지 인프라 연계를 통한 경제협력 플랫폼 건설을 목표로 하는 ‘신북방정책’과 아세안(ASEAN) 국가들과의 연대강화를 통하여 교통 물류 네트워크를 구축, 경제·통상 협력체 형성을 목표로 하는 ‘신남방정책’ 추진 계획이 포함되어 있다. 한국정부는 ‘동북아플러스 책임공동체 구상’의 대외협력 정책과 ‘한반도 신경제지도 구상’의 대내협력 정책 간 상호 연계 및 보완을 통해 한국산업의 새로운 성장 공간을 확보하고 동북아 국가 간 공동번영을 실현할 노력을 해나갈 것으로 전망된다. 한국은 동북지역과의 경제협력을 중시하고 있으며, 중국의 동북지역 일대일로 사업에서 교통 인프라 및 경제협력 시범개발구 건설, 변경지역의 초국경 관광협력, 물류·유통 등 분야의 개발은 한국의 신북방정책과도 연계되어 향후

142) 진정미, “중국의 일대일로와 동북아 경제협력의 확장성 연구: 남·북·중 접경지 물류·관광 협력 중심으로,” 『동북아경제연구』, 제29권 4호 (2017), p. 99.

한국기업의 적극적인 참여가 필요한 부분이다.

한국의 ‘동북아플러스 책임공동체’, 중국의 ‘일대일로’, 러시아의 ‘신동방정책’ 모두 국가 간 정치적 신뢰, 경제융합, 문화포용 등 동일한 목표를 표방하고 있다. 시진핑 주석은 2017년 1월 스위스에서 개최된 다보스포럼 기조연설에서 ‘회남자(會南子)’를 인용해 ‘힘을 모아 대처하면 이겨내지 못할 바가 없고, 여럿이 지혜를 모아 행하면 못 이룰 것이 없다(績力之所舉 則無不勝也, 衆智之所爲 則無不成)’고 하였다. 비록 북한 문제가 동북아 발전에 장애요소가 되고 있긴 하지만 한국의 평창 동계 올림픽 계기를 통해 마련된 평화적인 분위기를 바탕으로 관련 국가들이 힘을 모아 지혜롭게 대처해 나간다면 한국, 중국, 북한, 러시아 4개국을 포함한 동북아시아 경제협력은 물론 동북아지역의 운명공동체로의 발전은 더욱 가속화될 것이다.

3. 중국 서북부-중앙아시아 국가 초국경 경제협력

가. 중국 서북부 지역에서의 국제 경제협력

(1) 서북부 지역의 특징과 국제 협력의 전개

중국의 서북부 지역은 신장위구르자치구(新疆维吾尔自治区)·칭하이성(青海省)·간수성(甘肅省)·산시성(陝西省)·네이멍구자치구(內蒙古自治區) 서부지역을 의미하며, 신장위구르의 카스(喀什)·이닝(伊犁)·보러(博樂)·타청(塔城)·휘얼귀스(霍爾果斯)·아라산코(阿拉山口)를 통해 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄 등 중앙아시아 국가들과 육로로 연결되어 있다. 본 연구가 관심을 갖는 서북부 지역의 대외교류 중심지는 중앙아시아와 국경을 공유하는 신장위구

르자치구(이하 신장)이다. 신장은 아시아와 유럽을 잇는 중간 다리이자 중국의 對유라시아 전략의 요충지로 중국의 대외전략과 안보영역에서 중요한 지정학적 위상을 차지하고 있다. 1990년대 냉전 종식과 소련의 해체로 여러 중앙아시아 국가들이 독립하자 신장의 대외교류 창구로의 역할은 더욱 강화되었다.

신장은 소수민족인 위구르족이 다수로 중국에서 민족, 종교, 인종분류 등 정치적 불안성이 가장 높은 지역이기도 하다. 위구르족은 이슬람교를 믿는 투르크계 무슬림으로 분리 독립을 지속적으로 요구하고 종종 테러와 소요사태를 일으키면서 중국 당국을 긴장시켜왔다. 그중 동투르키스탄 이슬람운동(ETIM) 등 몇몇 독립운동단체는 중동·중앙아시아의 범투르크 민족주의 및 이슬람 원리주의 운동과 연결되어 있다고 알려져 있다. 또한 개혁 개방 이후 중국 동남부 연안-중서부 내륙 간의 불균등 발전과 한족 중심의 서부 개발 과정은 위구르족들의 경제적 위상 저하로 이어졌는데, 이로 인한 불만은 쉽게 정치적, 민족적 문제로 연결되고 있다.

또한 신장은 중국 최대의 에너지 자원 매장지역으로의 경제적 가치가 크다. 중국 전체 석유의 30%, 천연가스의 34%, 석탄의 40%가 신장에 매장돼 있다. 세계 최대 에너지 수요국인 중국으로서는 이곳의 에너지 자원 없이 지속적 발전을 도모하기 어렵다. 중국은 2000년대부터 신장의 에너지 자원을 파이프와 전력망 등을 통해 동부 연안 지역으로 운송하는 '서기동수(西氣東輸) 프로젝트'를 시행하였다.

중국이 신장을 통해 對중앙아시아 대외협력에서 추구하려는 전략적 목표도 이런 신장의 특수성과 관련이 깊다. 첫째, 신장의 분리독립운동세력과 중동·중앙아시아의 동조 세력과의 결탁을 차단하여 국가 안정을 도모하고, 둘째, 개혁개방 과정에서 소외된 서북부 지역의 경제 발전을 중앙아시아와의 대외교류 활성화를 통해 추동하

고, 셋째, 역내 경제를 활성화시켜 위구르족을 비롯한 거주민들의 소득을 증가시키고, 넷째, 중국의 산업화로 인한 에너지 수요 증대를 충당하기 위해 중앙아시아-신장-중국 동부 연안을 연결하는 에너지 공급벨트를 구축하며, 다섯째, 중앙아시아에서 입지를 강화하여 미국과 러시아의 잠재적 위협에 대처하는 것이다. 중앙아시아는 동양과 서양, 기독교와 이슬람이 교차하는 지정학적 요충지이며, 러시아가 주도하는 유라시안 벡터(eurasian vector)와 미국이 주도하는 트랜스퍼시픽 벡터(transpacific vector)가 충돌하는 전략적 중심지이고, 석유 및 천연가스로 대표되는 에너지자원의 보고라는 지정학적 가치가 높은 지역이기 때문이다.¹⁴³⁾

결국 중국에게 신장은 대외적으로 중앙아시아 대외협력 및 영향력 확대를 위한 핵심지역이자 정치적으로 국가 안정 유지에 필수적인 소수민족중심지이며 경제적으로 포기할 수 없는 에너지 자원의 보고(寶庫)이다. 신장의 대외개방정책, 경제협력정책이 경제적 목표뿐만 아니라 외교적, 정치적, 안보적, 지역적 목표를 동시에 추구해야 하는 상황인 것이다. 국가의 대외경제정책이 순수하게 경제적 목표만을 추구하는 경우가 드물지만, 중국 신장의 경우 정치, 안보, 외교, 민족, 지역 문제가 얽혀서 복잡한 양상을 띠고 있다고 말할 수 있다.

이에 따라 신장은 1980년대 중반 이후 중앙아시아를 대상으로 국제경제협력을 적극적으로 추진해왔는데, 그 과정을 크게 두 단계로 나누어 볼 수 있다. 우선 1992년 이전까지의 1단계 대외개방의 기본 전략은 소위 ‘동련서출, 쌍향개방(東聯西出, 雙向開放)’ 전략이었다. 동쪽에서 중국 다른 지역의 상품, 자본, 기술을 도입하여 중앙아시아 시장으로 진출하면서 신장의 경제발전을 촉진한다는 의미이다. 2단계

143) 박상남·강명구, 『주요국의 대중아시아 통상전략 및 시사점』, (서울: 대외경제정책연구원, 2007), p. 3.

로, 1992년 덩샤오핑[鄧小平]의 ‘남순강화(南巡講話)’ 이후 중앙아시아 진출을 위한 신장의 역할이 더욱 강조되면서 ‘양선개방(兩線開放)’ 전략을 취하게 되었다. ‘양선개방’은 국경선과 중국-카자흐스탄 철로선을 중심으로 개방을 확대함으로써 신장을 전방위적으로 개방한다는 것이다. 이런 2단계 개방 과정을 통해 신장은 중앙아시아 경제협력의 창구이자 서북지역경제의 중심지로 역할을 강화하였다.¹⁴⁴⁾

중국 서북부 국제협력의 중요한 특징 중 하나는 중국이 러시아, 중앙아시아 국가와 국제다자기구인 <상하이협력기구(Shanghai Cooperation Organization: SCO), 이하 SCO>를 주도적으로 출범시켜 각종 문제해결에 적극 활용해왔다는 것이다. SCO는 소련 해체 후 신장과 접경한 지역에 독립한 중앙아시아 국가들과 중국 간에 국경 문제(변경 신뢰 강화, 국경 체제, 국경 상호 군축 등)를 논의하기 위해 시작된 양자 간 협상에 뿌리가 있다. 이후 1996년 중국, 러시아, 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄이 ‘변경지역의 군사적 신뢰구축에 관한 협정’을 체결하면서 소위 ‘상하이 5국 체제’가 시작되었고, 이는 상하이에서 열린 2001년 제6차 5국 정상회의에서 우즈베키스탄이 새롭게 가입하면서 SCO의 출범으로 이어졌다. 이후 SCO는 국경 문제를 비롯하여, 지역안보, 테러 대응, 경제협력으로 의제를 확대하였다. 대표적으로 SCO 제1차 정상회의에서는 ‘테러리즘, 분리주의 및 종교급진주의 타격에 관한 공약’에 서명하였다.¹⁴⁵⁾ SCO에서 중러 양국은 2004년 10월 중러 국경협정을 체결하고, 이듬해 6월 양국 간에 국경협정 비준서를 교환함으로써 양국 간의 오랜 국경분쟁을 종식시키는 성과를 거두기도 했다.¹⁴⁶⁾

144) 동북아역사재단, 『동아시아 평화와 초국경 협력』, pp. 190~191.

145) SCO는 중국 베이징에 설치된 사무처 외의 상설기구로 우즈베키스탄 타슈켄트에 지역반테러기구(地區反恐機構)집행위원회를 두고 있을 만큼, 테러, 분리주의, 종교적 극단주의에 대한 안보협력을 강화하고 있다.

또한 SCO는 2003년 베이징에서 「SCO 회원국 다자경제협력요강」에 서명하고 경제공동체로의 발전에 대한 논의를 시작하였다. 2003~2005년에 걸쳐 중국과 카자흐스탄이 호르고스 지역에 초국경 경제협력구를 공동 건설하기로 합의한 것도 이로 인한 중요 성과다. 이후 SCO의 최대경제대국 중국은 2008년 글로벌 금융위기 상황에서 러시아에 200~250억 달러를 지원하기로 하는 등 SCO 회원국들의 자금난을 해결하는 데 적극적인 모습을 보여주었다.¹⁴⁷⁾

이렇듯 SCO는 국경 문제 해결에서 시작된 양자 간 협력이 안보 문제, 테러 문제, 경제협력을 구현하기 위한 틀로 확장되면서 제도화된 국제협력기구로 발전해왔다. 중국은 SCO를 통해 중앙아시아 국가들과의 협력강화와 영향력 확장을 도모할 수 있는 제도적 장치를 마련하는 동시에 신장-위구르지역의 분리주의에 효과적으로 대응할 수 있는 다자주의에 입각한 공동전선 구축에도 성공한 것으로 평가된다.¹⁴⁸⁾ 또한, 2015년 인도와 파키스탄이 정회원국으로 참여하면서 전 세계 인구의 42%, GDP의 17.5%, 무역량의 30%를 차지하고 러시아, 중국, 파키스탄, 인도 등 유라시아 핵보유국을 모두 포함하는 지역협력조직으로 성장하였다.

(2) 서북부 지역에서의 일대일로 국제 협력

(가) 일대일로 구상과 서북부 지역의 정책: 신장을 중심으로

중국 서북부 지역의 대외경제협력과 관련하여 또 다른 전기가 된 것은 중국이 2013년 하반기부터 발표하고 추진해온 일대일로 전략이

146) 정만영, “최근 상하이협력기구 확대의 함의와 우리의 대처 방안,” (연세대학교 중국 연구원, 2017.7.1.), <<http://yonseisinology.org/archives/2153>> (검색일: 2018.8.4.).

147) 동북아역사재단, 『동아시아 평화와 초국경 협력』, p. 192.

148) 박상남·강명구, 『주요국의 대중아시아 통상전략 및 시사점』, p. 66.

다. 중국의 新국제협력 이념인 일대일로는 대내적으로는 지역 경제 발전 전략이며, 대외적으로는 대외개방 전략이다. 중국 주도로 무역, 인프라 금융, 정책, 민심 등 모든 분야에서 유라시아의 공동 발전을 꾀하는 세계화 전략이기도 하다. 또한, 중국은 일대일로 구상을 통해 기존 지역발전계획을 국제협력의 관점에서 구체화·가속화하면서 국내 과잉생산능력을 해외로 돌리고 新시장을 발굴하여 새로운 성장 동력을 마련하고자 한다.¹⁴⁹⁾

중국 서북부 지역, 특히 신장은 일대일로 중 ‘일대’의 핵심지역이다. 일대는 과거 ‘실크로드 경제벨트’를 의미하는 데, 과거 중국의 비단이 당나라 장안(현재의 시안(西安))에서 신장을 통과하여 중앙아시아·유럽까지 거래된 무역로를 현대적 의미의 경제벨트로 재연하고자 하는 것이다. 시진핑 주석이 2013년 9월 최초로 실크로드 경제벨트를 제안한 곳도 신장과 국경을 사이에 둔 카자흐스탄이었다. 이런 일대일로 구상은 신장의 대외경제협력에 새로운 계기를 마련하였다고 볼 수 있다.

중국 정부에서 2015년 3월 발표한 일대일로 전략의 총체 계획 ‘실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동건설 추진을 위한 비전과 계획(推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動)’은 아래 <표 III-12>과 같이 신장과 기타 서북부 지역의 역할을 명시하고 있다. 특히 신장은 실크로드 경제벨트의 핵심지역으로 국경을 공유하는 중앙아시아, 남아시아, 서아시아 국가와의 교류협력을 심화하고, 실크로드 경제벨트상의 중요 교통허브, 비즈니스 물류센터, 문화과학센터를 형성해야 한다고 강조하였다. 또한 일대일로 전략은 우선 유라시아 국가 간 연결성(connectivity)를 높이기 위해서 6대 경제회랑을 중심으로 각종 인프라 사업을 진행하고 있

149) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 26.

다. 교통·에너지 인프라는 무역확대, 인적교류, 자금유통 등 모든 경제협력의 기본이 되기 때문이다. 6대 경제회랑 중에서 중국 서북부(신장)-중앙아시아와 관련이 깊은 회랑은 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑과 新유라시아 대륙교량(중국-카자흐스탄-러시아-유럽)이다. 두 회랑에서 신장은 중국이 중앙아시아로 뻗어나가는 중요 통로의 역할을 맡고 있다.

〈표 III-12〉 일대일로 구상에서의 서북지역의 역할

지역	성시(省市)	역할
서북	신장(新疆)	<ul style="list-style-type: none"> • 실크로드 경제벨트의 핵심지역으로 조성 • 중앙아시아, 남아시아, 서아시아 국가와의 교류협력 심화 • 실크로드 경제벨트상의 중요 교통허브, 비즈니스물류센터, 문화과 학센터 형성
	산시(陝西)	<ul style="list-style-type: none"> • 산시(陝西)와 간쑤의 종합적 경제문화와 닝샤와 칭하이의 민족인문 비교우위를 활용 • 시안(西安)을 내륙형 개혁개방의 새로운 핵심지역(新高地)으로 조성 • 간쑤성 란저우(蘭州)와 칭하이성 시닝(西寧)의 개발개방 가속화 • 닝샤의 내륙개방형경제시험구 건설을 추진 • 중앙아시아, 남아시아, 서아시아 국가 대상의 통로(通道), 비즈니스물류허브, 중요 산업 및 인문교류 기지를 구축
	간쑤(甘肅)	
	닝샤(寧夏)	
칭하이(青海)		

출처: 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 55. 참고하여 재구성.

중앙정부의 구상에 발맞춰 신장 지방정부도 발 빠르게 실크로드 경제벨트 관련 계획 및 행동방안을 발표하는 등 적극적으로 참여하고 있다. 신장은 2013년 9월 부성장급(副省級) 간부회의에서 실크로드 경제벨트 공동건설의 중대 전략에 대해 심도 있는 논의를 시작하면서 육상 실크로드 활용 계획을 구체화하기 시작했다. 그리고 2014년 이후 점차 실크로드 경제벨트 건설 및 육상 실크로드 활용계획을

담은 문건들을 발표하며 국가 일대일로 전략 추진에 참여를 확대하고자 노력하고 있다. 2016년 상반기에 향후 5년간의 정책추진 방향을 제시하는 13.5규획을 발표하였는데, 여기서 중앙정부의 일대일로 전략을 지역의 대외개방 정책과 연계하여 개방을 확대하고 지역 경제 발전을 가속화시키려는 계획과 목표를 내세웠다.¹⁵⁰⁾

〈그림 III-31〉 중국 서북부의 일대일로 경제회랑

a. 중국-중앙아시아-서아시아



b. 신유라시아 대륙교



출처: 대외경제정책연구원 북경사무소 “일대일로 경제회랑 건설 추진 동향” 『KIEP 북경사무소 브리핑』, vol. 18, no. 13 (2015).

150) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 57.

13.5규획에 나타난 신장의 일대일로 추진 계획을 일대일로 오통(五通)¹⁵¹⁾을 중심으로 자세히 살펴보면 <표 III-13>과 같다. 우선 무역원활화를 위해서는 국경세관 교통 인프라 건설 확대를 통해 항구 물류 종합교통운수 서비스체계를 구축하고, 해관, 상품검사, 국경검사, 국제도로운수 현대감독관리 수단을 개선하여 국제운송수속을 간소화하고 물류유통환경을 개선한다. 또한, 현대비즈니스무역 물류체계 및 무역물류센터 건설을 가속화하여 경제무역협력을 심화한다. 인프라 연결을 위해서는 유라시아를 연결하는 종합교통의 전략적 요충지로서의 신장의 입지를 강화한다. 즉, 철도, 항공, 도로 통로의 건설을 추진하고, 물류·운송 편리화를 위한 협력을 강화하며, 우루무치를 중심으로 교통 허브센터를 건설하여 신장을 서부대통로와 교통허브로 조성하며, 교통(고속도로, 철도, 항공), 에너지, 정보 인프라 설비 건설을 강화하여 연선국가와의 협력 및 인프라 연결 수준 제고를 추진한다. 자금유통을 위해서는 지역금융센터의 건설과 자금유통 능력의 제고를 추진하고 금융서비스플랫폼 구축을 통한 다원화된 서비스 제공을 추진한다. 또한 실크로드 경제벨트 사업 국제 융자, 청산, 지역금융시장, 외환시장 등 금융플랫폼 건설을 통한 금융서비스업 발전을 가속화한다. 민심상통을 위해서는 의료서비스센터 건설과 의료서비스산업클러스터 조성, 주변국과의 의료·위생 분야 제도 및 의료보험과 시장에 대한 상호 이해 제고 등 의료 및 헬스 서비스와 관련 계획을 추가적인 문건을 통해 발표하였다. 또한 중앙아시아와의 문화, 교육, 관광, 체육 등의 인문교류도 추진한다. 인적교류의 확대, 박람회, 상담회, 문화제, 예술제 등의 국제행사를 지속 추진하면서 상호이해의 기회를 확대한다.

151) 오통은 일대일로 구상의 주요 협력 분야이며, 인프라 연통, 무역창통, 민심상통, 정책소통, 자금유통을 의미함.

〈표 III-13〉 신장위구르자치구 일대일로 추진 계획

오통(5通)	주요내용
정책소통	<ul style="list-style-type: none"> 경제무역, 인문 등의 방면에서 주변국가와 협력 심화 및 다층적 협력플랫폼 조성
인프라 연결	<ul style="list-style-type: none"> 철도, 항공, 도로 통로의 건설을 추진하고 물류·운송 편리화를 위한 협력 강화, 우루무치를 중심으로 한 교통 허브센터 건설 동서를 연결하는 종합교통 전략적 위치를 활용하여 신장을 서부대 통로와 교통허브 중심으로 조성 교통(고속도로, 철도, 항공), 에너지, 정보 인프라 설비 건설을 강화하여 연선국가와의 협력 및 인프라 연결 수준 제고 추진
무역원활화	<ul style="list-style-type: none"> 국제도로운송 편리화 추진, 국경세관 교통 인프라 건설 확대를 통해 항구물류종합교통운수 서비스체계 구축 해관, 상품검사, 국경검사, 국제도로운수 현대감독관리 수단을 개선하여 국제운송수속을 간소화하여 효율 제고 및 물류유통환경 개선 등 국제도로운송 편리화 수준 향상 현대비즈니스무역 물류체계 구축 및 무역물류센터 건설을 가속화하여 경제무역협력을 심화
자금융통	<ul style="list-style-type: none"> 실크로드 경제벨트 국제 융자, 청산, 지역금융시장, 외환시장 등 금융플랫폼 건설을 통한 금융서비스업 발전 가속화 추진 금융서비스플랫폼 구축을 통해 중요 인프라 프로젝트 및 무역·투자 편리화를 위한 금융지원 등 전방위적이고 다원화된 서비스 제공 추진 5~10년 내 지역국제금융중심을 건설하여 위안화 결제규모 및 범위 확대하는 등 지역금융센터 건설과 자금융통 능력 제고 추진
민심상통	<ul style="list-style-type: none"> 문화, 과학기술, 교육, 관광 등 연선국가와의 교류 증진과 교감 확대 의료서비스 센터 건설을 통해 국제의료 협력의 수준 제고 2020년까지 의료서비스산업클러스터 조성하고 신장을 실크로드 경제벨트 상의 중요한 의료서비스중심으로 구축 주변국과의 현행 의료·위생 분야 의료제도, 의료보험, 의료시장 등에 대한 상호 이해를 제고하고 협력의 기초를 심화해 실크로드 경제벨트 의료·위생 협력 기제 마련 의료서비스, 헬스문화 및 관광 발전 가속화 추진

출처: 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 65 참고하여 재구성.

일대일로 구상이 발표된 지 수 년이 지난 지금, 오통(五通) 중 신장-중앙아시아 사이에 가장 활발하게 협력이 이루어지고 있는 분야는 인프라 연결이다. 특히 교통·운송·에너지 인프라 연결은 모든 국제 교류에 기본이고, 신장은 신유라시아 대륙교와 중국-중앙아시아-서아시아 경제회랑의 핵심 통로이기에, 중국은 신장-중앙아시아 국가들과 일대일로 추진을 위한 분야별 정책 기반을 마련하는 한편, 교통 인프라 연결을 강화하는 데 적극 나서고 있다.

중앙아시아 지역 국가 중 일대일로 인프라 협력과 관련하여 중국과 가장 활발한 협력관계를 벌이고 있는 국가는 카자흐스탄이다. 카자흐스탄은 시진핑 주석이 2013년 9월 순방 중 일대일로 중심축의 하나인 '실크로드 경제벨트' 구상을 처음으로 제안했던 장소라는 점에서도 특별한 의미가 있다. 양국은 시진핑 주석과 나자르바예프 대통령의 상호 방문을 통해 협력관계를 공고히 다지고 있으며, 인프라 건설을 통한 일대일로 추진에 적극적인 입장을 보이고 있다. 정상회의를 통해 양국이 가장 중점을 두고 논의한 사항은 카자흐스탄이 추진하고 있는 신경제정책인 '누를리 졸(Nurly Zhol)'과 일대일로를 연계 추진하기 위한 협력을 확대하는 데 있었다.¹⁵²⁾ '누를리 졸'은 도로 및 철도의 교통·물류, 에너지 등 인프라 구축이 핵심이며, 유라시아대륙의 인프라 연결을 추진한다는 점에서 일대일로와 유사하다. 이러한 이유로 중국과 카자흐스탄이 일대일로와 누를리 졸의 연계 협력에 적극적인 입장을 취하고 있다. 중국이 2015년 5월 카자흐스탄 '아스타나 도시 신교통시스템' 사업의 하나인 경전철(LRT)사업

152) '누를리 졸'은 카자흐스탄의 '경제발전전략 2050'의 세부 프로젝트로 인프라 구축을 통한 경제안정이 핵심인 신경제정책(2015~2019년까지 시행될 예정)임. 이를 위해 카자흐스탄 정부는 총 90억 달러의 정부지출을 통해 도로, 철도, 항만, IT 분야의 발전과 현대화를 꾀하고자 하는바, 7개의 핵심 인프라 분야(교통 및 물류, 산업 인프라, 교육 인프라, 에너지 인프라, 주택 인프라, 공공시설 인프라, 사회 인프라)를 선정함.

에 참여한 것이 대표적인 사례라고 할 수 있는바, 향후 카자흐스탄의 인프라 개발을 통한 발전전략에 중국이 더욱 활발히 뛰어들 것으로 예상된다.

중국과 중앙아시아가 추진하는 주요 일대일로 인프라 프로젝트는 <표 III-14>에 정리되어 있다. 예를 들어 철도 인프라 프로젝트인 호르고스-악타우 철도가 있는데, 카자흐스탄의 카스피해 연안 항만 도시 악타우와 중국-카자흐스탄 접경지대의 호르고스를 연결하는 카자흐스탄 철도현대화 계획으로 차량 및 화물·여객운송을 현대화하고 450마일의 철도를 복구하는 작업이다. 이 밖에도 키르기스스탄, 우즈베키스탄과의 철도 연결사업, 중국-중앙아시아 가스 파이프라인 사업, 호르고스 초국경 경제협력구 사업 등이 있다.

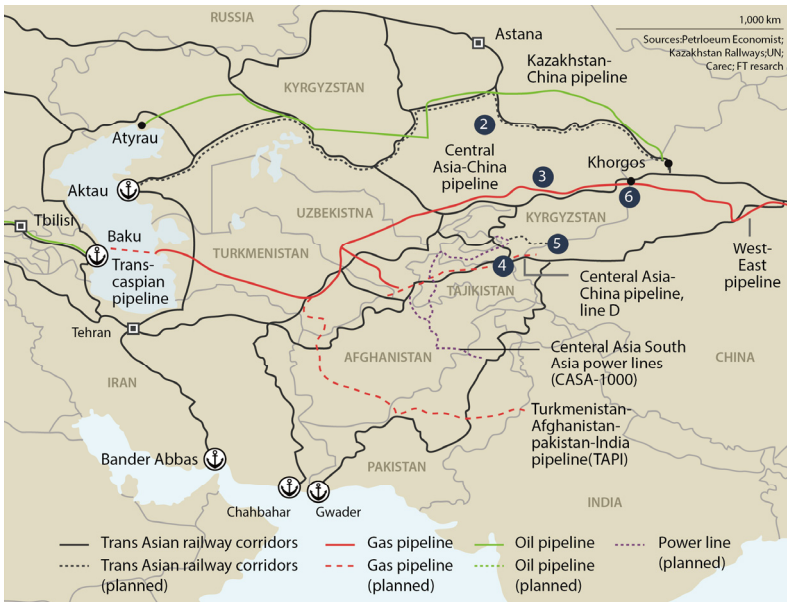
<표 III-14> 중국-중앙아시아 주요 인프라 프로젝트 추진 현황

프로젝트	주요내용
1. 호르고스-악타우 철도 (Khorgos-Aktau railway)	<ul style="list-style-type: none"> • 카자흐스탄 나자르바예프 대통령, 중국과 호르고스-악타우 철도 건설 계획 발표(2016.05, 27억 달러 규모) • 카스피해 연안 항만도시 악타우와 중국-카자흐스탄 접경지대의 호르고스를 연결하는 카자흐스탄 철도현대화 계획(차량 및 화물·여객운송 현대화, 450마일의 철도 복구 작업)
2. 중국-중앙아시아 가스 파이프라인 (Central Asia-China gas pipeline)	<ul style="list-style-type: none"> • 중국과 중앙아시아를 연결하는 인프라 연결의 근간을 이루는 프로젝트 • 투르크메니스탄에서 중국을 연결하는 총 3,666km의 가스 파이프라인 • 현재까지 중국이 73억 달러를 투자하여 세 개 파이프라인이 건설
3. 중국-중앙아시아 가스 파이프라인 D라인 (Central Asia-China gas pipeline, line D)	<ul style="list-style-type: none"> • 중국, 우즈베키스탄·타지키스탄·키르기스스탄 3국과 중국-중앙아시아 가스관의 네 번째 노선 건설계획 합의 (2013.09) • 이 건설계획이 완공될 경우 중앙아시아 투르크메니스탄에서 중국으로 공급 가능한 가스의 최대용량은 연간 550억 m³에서 850억 m³로 확대

프로젝트	주요내용
4. 중국-카자흐스탄-키르기스스탄-우즈베키스탄 철도 (China-Kyrgyzstan-Uzbekistan railway)	<ul style="list-style-type: none"> 중국, 알마티(카자흐스탄), 사마르칸트·타슈켄트(우즈베키스탄)를 연결하는 철도 키르기스스탄은 그동안 지연되었던 키르기즈 구간의 공사가 2016년 재개될 것이라고 발표 총 129km의 우즈베키스탄 구간 중 104km가 완공 (2015.09)
5. 호르고스(Khorgos) 초국경 경제협력구	<ul style="list-style-type: none"> 카자흐스탄, 중국 변경지역인 호르고스에 내륙항(dry port)과 경제특구를 건설하는 사업 실크로드 경제벨트 물류 중심지로 발전 계획 중국 장쑤성은 향후 5년간 6억 달러 이상을 투자할 계획(물류센터 및 산업공단 건설)

출처: "China seeking to revive the Silk Road," *Financial Times*, May 10, 2016, <<https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f#axzz49njqXeSV>> (Accessed June 1, 2018); 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 130 참고하여 재구성.

〈그림 III-32〉 중국-중앙아시아 인프라 프로젝트 추진 상황



출처: "China seeking to revive the Silk Road," *Financial Times*, May 10, 2016,

<<https://www.ft.com/content/e99ff7a8-0bd8-11e6-9456-444ab5211a2f#axzz49njqXeSV>> (Accessed June 1, 2018); 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응 방안』, p. 131에서 재인용.

나. 서북부 지역 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례

(1) 중국(신장)-카자흐스탄 호르고스 초국경 경제협력구 협력

(가) 호르고스 초국경 경제협력구 현황

중국과 중앙아시아의 국제경제협력을 상징하는 곳은 중국 신장-카자흐스탄 변경지역에 위치한 호르고스 초국경 경제협력구(이하 호르고스 합작구)이다. 이곳은 신장의 유일한 초국경경제합작구인 동시에 중국에서 국무원 비준을 받은 유일한 합작구이다. 호르고스 합작구는 양국 주민 간 소규모 변경 무역이 이루어지던 작은 국경 지역이 국가 간 정책적 협력과 지원을 통해 무역·교통·투자·물류·관광의 초국경 중심지로 거듭날 수 있는지 잘 보여주는 사례다. 이 장에서는 중국-중앙아시아 초국경 협력의 모범 사례로서의 호르고스 합작구를 분석해 보도록 한다.

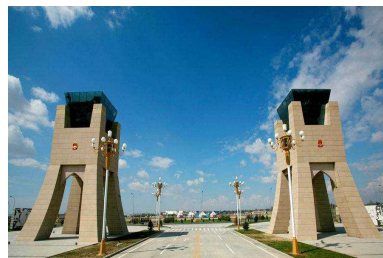
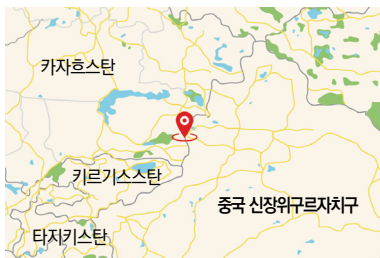
호르고스 합작구 건설은 양국 정부가 2004년, 2005년에 연이어 국제변경합작구 설립에 대한 협정을 체결하면서 본격적으로 시작되었다.¹⁵³⁾ 호르고스 합작구는 국경무역 및 경제협력을 활성화하고 외국인 투자와 관광객 유치를 촉진한다는 설립 목표를 내세웠다. 중국의 입장에서는 호르고스가 중앙아시아로 통하는 중요 관문이기에 합작구 설립은 계획 단계부터 건설 단계, 운영 단계에 이르기까지 중앙정부의

153) “中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府关于建立“霍尔果斯国际边境合作中心”的框架协议,” 『法搜』, <<http://www.fsou.com/html/text/eag/1006682/100668266.html>> (검색일: 2018.8.14.); “中华人民共和国政府和哈萨克斯坦共和国政府关于霍尔果斯国际边境合作中心活动管理的协定修订议定书,” 『法搜』, <<http://www.fsou.com/html/text/eag/1006694/100669473.html>> (검색일: 2018.8.14.).

적극적인 지원을 받았다(张道凡, 李승龙, 2018). 정부의 지원에 힘입어 2006년 6월에 합작구 건설을 본격 시작한 후 6년 만인 2011년 12월에 운영을 시작하였다(王雅静, 2016). 이는 중국-베트남, 중국-러시아, 중국-북한 등 다른 변경지역보다 훨씬 빠른 발전이다.

호르고스 합작구의 총면적은 528ha로 343ha는 중국 구역, 185ha는 카자흐스탄 구역이다. 배후 산업시설과 인프라를 포함할 경우 총 규모는 4,000ha에 육박한다. 합작구는 중심을 가로지르는 국경선을 기준으로 중국 구역, 카자흐스탄 구역으로 나뉜다. 국경선이 합작구 안에 위치하고 있기 때문에 출입자들은 여권이나 임시 통행증을 소지하고 출입이 가능하다. 합작구는 기업, 상인, 여행객들에게 여러 혜택을 제공하고 있다. 예를 들어, 합작구 투자기업은 최장 10년간 토지사용료를 면제받고 각종 세제지원 혜택을 받는다. 양국 국민은 30일간 무비자로 출입이 가능하다. 현재 독일, 한국, 중국, 홍콩 등 75개 면세점이 운영되고 있는데, 중국 국민은 한 사람당 8,000위안, 카자흐스탄 국민은 1,500유로 구매까지 면세 혜택을 받는다.

〈그림 III-33〉 호르고스 합작구 위치 〈그림 III-34〉 호르고스 합작구 전경



출처: 〈그림 III-33〉 바이두 지도 활용 (<http://map.baidu.com/?newmap=1&ie=utf-8&s=s%26wd%3Dhuoerguosi>) (검색일: 2018.10.2.); 〈그림 III-34〉 바이두 이미지 자료 활용 (검색어: 霍尔 果斯国门) (https://image.baidu.com/search/detail?ct=503316480&z=0&ipn=d&word=%E9%9C%8D%E5%B0%94%E6%9E%9C%E6%96%AF%E5%9B%BD%E9%97%A8&step_word=&hs=0&pn=12&spn=0&di=129311859270&pi=0&rn=1&tn=baiduimagedetail&is=0%2C0&istype=2&ie=utf-8&oe=utf-8&in=&cl=2&lm=-1&st=-1&)

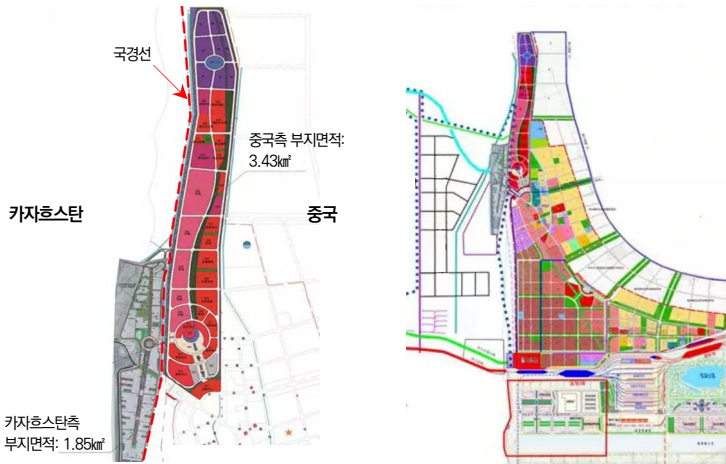
s=429044860%2C356099034&os=1187697853%2C601844396&simid=0%2C0&adpicid=0&ipn=0&in=1134&ir=&fmq=1545808878591_R&fm=result&ic=&s=undefined&hd=&latest=©right=&se=&sme=&tab=0&width=&height=&face=undefined&ist=&jit=&cg=&bdtype=0&oriquery=&objurl=http%3A%2F%2Fa4.att.hudong.com%2F18%2F78%2F01300544233146149863785162951.jpg&fromurl=ippr_z2C%24qAzdH3FAzdH3Fp7rtwg_z%26e3Bkwithj_z%26e3Bv54AzdH3Fw9_8b_0b_a8naac99dnn89m89lbnm0bc8mdlc8_89a_3r2_z%26e3Bip4s&gsm=0&rpsstart=0&rpnnum=0&islist=&querylist=)

(검색일: 2018.10.2.)

호르고스 합작구 발전을 주도하고 있는 중국은 중국 구역에 과감한 투자를 해왔다. 2018년 6월 현재 30개 프로젝트, 총 300억 위안이 넘는 투자 계획이 있는 상황으로, 이 중 18개 프로젝트, 총 100억 위안의 투자를 완료하고 운영을 시작하였다. 입주한 상가가 3,000개이며 취업 인원이 5,000명을 넘는다. 중국문화관, 쑤신센터(苏新中心) 등 10개의 중점사업 프로젝트도 건설을 마치고 운영에 돌입하였다. 카자흐스탄 구역의 발전은 중국보다 느리기는 하지만 진따오광장(金雕广场), 독일면세점, 이태리면세점 등이 이미 완성되어 운영을 시작하였다. 앞으로 카자흐스탄 구역에도 광장, 5성급 호텔, 미술관, 카페, 음식점 등과 세계면세상품센터, 아라비아풍의 거리, 국제의료건강센터, 국제금융빌딩, 전자상거래빌딩, 문화, 문화오락 휴식지 등이 건설될 예정이다. 총 25억 위안이 투자될 예정인데, 자본력이 부족한 카자흐스탄 투자자보다는 중국 투자자들이 적극적으로 나서고 있다.¹⁵⁴⁾

154) 현지조사에서 만난 중국 투자자의 말에 의하면, 중국 자본이 투자한 카자흐스탄 구역의 물류 창고 착공식에는 카자흐스탄 총리도 참석할 예정일 정도로 카자흐스탄 정부도 호르고스 합작구 개발에 관심을 보여주고 있는데, 정작 카자흐스탄 현지 사업가의 참여는 자본 부족 등의 문제로 많지 않다고 함.

〈그림 III-35〉 호르고스 초국경 경제합작구 계획



출처: “霍尔果斯发展规划”『霍尔果斯经济信息在线』, 2018.3.13., <<https://mp.weixin.qq.com/s/PSXFeoAsNraiReQ-Ul3ncA>> (검색일: 2018.10.14.) 자료 활용.

호르고스 정부가 발표한 통계에 따르면, 2013년 합작구를 찾은 방문객은 42.94만 명이었는데, 2017년에는 554.8만 명(32배 증가, 1일 평균 1.7만 명)에 달할 정도로 증가세가 가파르다. 이후 24시간 개방이 시작되고 숙박이 가능해지면 합작구를 찾는 인원은 더욱 늘어날 것으로 예상된다. 또한 합작구를 통한 대외무역액도 동 기간 2.69억 달러에서 6.74억 달러로 2.5배가량 증가하였다. 합작구 출입 차량 수, 화물운송량도 대폭 증가하고 있다. 2016년 다소 감소하긴 했지만 2012년 처음 운영을 시작했을 때와 비교하면 엄청난 숫자로 증가했다(〈표 III-15〉 참고).¹⁵⁵⁾

155) “中哈合作中心运营6年贸易额逾220亿元,”『新闻中心』, 2018.4.18., <<http://news.sina.com.cn/o/2018-04-20/doc-ifznefkf8482363.shtml>> (검색일: 2018.8.20.).

〈표 III-15〉 호르고스 초국경합작구 국제교류 현황

	대외무역액(억 달러)	출입 인원수	화물운송량(만 톤)
2013	2.69	42,94	45.27
2014	5.05	178,24	275.00
2015	4.63	366.48	283.93
2016	6.74	500.4	202.76
2017		554.8	

출처: 霍尔果斯口岸管理局, 〈<http://www.xjhegs.gov.cn/info/1822/17372.htm>〉, 阿布都伟力·买合普拉(2017)에서 필자 정리.

합작구에 들어오는 화물운송량이 전체 호르고스 화물운송량에서 차지하는 비중도 늘어나고 있다. 2016년 기준 호르고스의 철도, 도로를 통한 화물운송량과 비교할 때 합작구를 통한 화물운송량은 2016년 기준 각각 2.45배, 4.98배에 달할 정도로 많다. 이는 2013년 합작구 화물운송량이 45.27만 톤에서 2016년 202.76만 톤으로 크게 늘어났기 때문이다. 합작구를 통한 무역 증대가 호르고스의 무역 증가에 크게 기여하고 있음을 알 수 있다.

호르고스 합작구는 2013년 중국이 일대일로 구상을 본격적으로 추진한 이후에 더 주목을 받고 있다. 일대일로의 육상 실크로드 경제지대의 연결 회랑인 신유라시아 대륙교량과 중국-중앙아시아-아시아의 한복판에 호르고스가 있기 때문이다. 그야말로 중국의 일대일로 구상의 최전방에 있는 셈이다. 향후 호르고스 합작구의 발전이 더욱 기대되는 이유다.

〈표 III-16〉 호르고스 초국경합작구 화물량 추세 비교

(단위: 만 톤)

	합작구 화물운송량	철도 세관 화물운송량			도로 세관 화물운송량		
		수입	수출	합계	수입	수출	합계
2013	45.27	1.1	13.3	14.3	172.6	6.6	179.3
2014	275.00	4.8	164.5	169.4	6.1	62.7	68.9
2015	283.93	1.8	89.9	91.7	4.4	51.5	56.0
2016	202.76	3.25	78.8	82.2	4.2	36.5	40.7
2017				35.21			61.9

출처: 霍尔果斯口岸管理局, 2018.5.28., <<http://www.xjhegs.gov.cn/info/1822/17372.htm>>
(검색일: 2018.9.1.), 阿布都伟力·买合普拉(2017)에서 필자 정리.

(나) 호르고스 초국경 경제협력구의 성공 요인

호르고스 합작구가 비교적 빠른 시일에 성공적으로 안착한 이유는 무엇보다도 합작구 건설에 대한 중국-카자흐스탄 양국의 전략적 이해가 일치했기 때문이다. 앞 절에서 살펴보았듯이 다양한 이유로 중국은 중앙아시아와의 정치, 안보, 경제, 에너지 교류를 전략적으로 매우 중시하고 있다. 중국-카자흐스탄 국경의 호르고스는 중국의 중앙아시아 전략을 구현하는 최전선으로 여기서의 성공이 향후 중앙아시아 전체와의 국제협력과 육상 실크로드 구상 전체의 성공을 좌우한다고 해도 과언이 아니다. 중국-중앙아시아-유럽·중동을 잇는 유라시아 경제벨트 구축을 위한 중심 지역이 호르고스인 것이다. 따라서 중국은 중앙정부 차원에서 적극적으로 호르고스 합작구 건설과 운영을 지원해왔고 앞으로도 합작구 발전을 위해 많은 노력을 기울일 것이다. 특히 단순한 물류 중심지, 무역 중심지, 면세 중심지가 아니라 국제 금융, 전자상거래, 관광·문화·정책 교류 중심지로 발전시켜 호르고스 합작구에서 일대일로 오통 구상을 실현시키려 할 것이다.

카자흐스탄도 호르고스 합작구를 통한 중국과의 경제협력 확대가 간절하다. 카자흐스탄은 전형적인 자원형 국가로 국제에너지 가격의 흐름에 따라 경제 전체가 흔들리는 양상을 보여왔다. 따라서 경제 구조를 다변화할 필요가 있으며 이를 위해선 인접 경제대국 중국과의 산업, 인프라, 에너지 등 경제협력이 필수적이다. 카자흐스탄은 중국에 에너지를 수출하여 안정적인 수요처를 확보하고 중국의 투자로 인프라를 건설하거나 제조업을 발전시키려 한다. 또한 카자흐스탄인들이 호르고스 합작구와 관련된 물류, 도소매, 건설업에 종사하면서 지방민들의 고용 확대와 가성비가 좋은 중국산 제품의 수입 확대로 국민들의 생활수준이 올라가는 효과도 기대할 수 있다. 중국과의 경제협력 확대가 절실한 카자흐스탄에 호르고스 합작구는 이를 실현하기 위한 좋은 플랫폼이라고 할 수 있다.

합작구 성공의 다른 요인으로 양국의 유연한 합작구 관리시스템을 들 수 있다. 2005년 7월 체결된 〈호르고스 국제변경합작구 활동관리 협정(关于霍尔果斯国际边境合作中心活动管理的协定)〉에서 양국은 합작구 자국 영역에서는 각자의 수권(授權) 기관이 자국의 법률에 근거하여 분할 관리한다는 대원칙을 천명하였다. 중국 측은 신장위구르 자치구 정부가, 카자흐스탄 측은 공업무역부가 관리 기관으로 지정되었다. 양측은 합작구 경영에서 생기는 여러 문제를 일상적으로 협의하기 위한 상설기구와 협조기구를 설치하여 원활한 합작구 운영을 보장하였다. 또한 이 조약에 따르면 합작구의 경영 주체는 양국 법률에서 금지하는 활동을 제외하면 자유롭게 운영할 수 있다.¹⁵⁶⁾

양국 간의 형법, 민법 등 법제도가 다르기 때문에 양국의 영역이 공존하는 합작구의 관리 문제는 매우 복잡할 수 있다. 그러나 양국

156) 王雅静, “霍尔果斯在丝绸之路经济带“中哈经济走廊”建设中发挥互联互通作用的优势凸显,” 『大陆桥视野』, 第8期 (2016), pp. 44~47.

은 2005년 체결된 조약에서 각자의 영역은 각자의 기구와 법률에 의해 관리한다는 원칙을 명시함으로써 양국 법률 및 제도의 조정·통합이라는 어려운 과정을 피할 수 있었다. 다만, 양국 공동 관리를 위한 상설협조기구를 설립해서 실제 실행 과정에서 벌어지는 다양한 문제들을 해결할 수 있도록 하였다. 또한 합작구 경영 주체들에게 양국 법률을 어기지 않는 한 자유롭게 활동을 할 수 있도록 하는 네거티브 방식을 제시하여 보다 손쉽게 합작구에서 경영 활동을 할 수 있도록 보장하였다.

호르고스 합작구의 다른 발전 원동력은 우수한 국제 교통 인프라이다. 호르고스 교통 인프라의 시작은 1989년 이닝(伊寧)에서 카자흐스탄으로 이어지는 철로의 완공이었다. 또한 중국 정부는 60억 위안(약 1조 200억 원)을 투자해 징허(精河)현에서 이닝을 거쳐 호르고스로 이어지는 철로를 2009년 12월 개통했다. 이로써 우루무치에서 호르고스까지 총 687km의 철길이 열렸다. 2013년 5월에는 우루무치에서 호르고스까지 654km의 고속도로도 개통했다. 이 구간은 장쑤(江蘇)성 련윈강(連雲港)까지 이어지는 련호(連霍)고속도로의 마지막 코스였다¹⁵⁷⁾. 특히 최근 우루무치-호르고스-알마티-이스타나 국제여객열차가 2017년 9월 개통되었는데, 기존 화물 운송 위주의 양국 철도 운영을 넘어 여객 운송에 집중하고 있다. 여객들이 열차를 통해 호르고스 국경을 넘을 경우 걸어서 육로로 국경을 넘는 방법보다는 훨씬 편리하고 시간도 절약할 수 있으나 아직까지는 국제 열차 가격이 국제 버스 이용보다 100위안 정도 비싸 현지인들은 별로 이용하고 있지 않고 있다. 아직은 신생 노선이고 여객 수송률도 낮아 완전히 정착된 노선이라고 보기 어려우나 중국이 일대일로

157) “중아시아 일대 위어 경제, 정치 ‘두 토끼’ 몰이,” 『신동아』, 2016.11.18., <<http://shindonga.donga.com/3/home/13/783848/2>> (검색일: 2018.7.6.).

정책의 일환으로 강력하게 추진하는 전략 노선이기 때문에 당분간 수익성 문제로 운행을 중단하지는 않을 것으로 보인다.¹⁵⁸⁾ 또한 현재 호르고스 국제공항이 건설 예정이며 이것이 완공되면 유라시아 물류 중심지로의 호르고스의 입지가 더욱 강화될 것이다.

(다) 호르고스 초국경 경제협력구의 발전 제약 요인

중국과 카자흐스탄 정부에서는 장기적으로 호르고스 합작구를 고급화된 초국경 경제교류중심지로 육성하고자 한다. 현재의 저가 식료품, 의류, 전자제품 위주의 면세·물류 중심지를 넘어서 첨단 제품, 국제 금융, 신산업·전자상거래, 관광·문화·정책 교류 중심지로 발전시키려 한다. 이런 구상 실현을 위해서는 먼저 해결해야 할 제약 요인들이 많다.

우선 현재 중앙아시아 국가들의 경제 발전 수준과 소득 수준이 낮아, 합작구 내 고가 제품의 거래가 제한적이다. 오히려 현재 합작구에서 거래되는 많은 상품 중에는 중국 각지에서 몰려든 중저가, 가짜 상품이 지배적이다. 심지어는 합작구에서 거래되는 한국 상품들도 많은 경우 중국 광둥 지역에서 제조한 후 한국을 거쳐 재수입한 가짜 상품들이 저가로 거래되면서 브랜드 이미지에 악영향을 미치고 있다.

중앙아시아 국가들의 낮은 경제 발전 수준은 금융, 관광, 문화 협력 중심지를 지향하는 호르고스 합작구의 발전에도 제약 요인으로 작용한다. 일반적으로 금융 등 서비스 산업의 발전과 국제 교류는 소득 수준이 상당히 올라간 국가에서 본격적으로 이루어진다. 금융의 예를 들어 보아도 중앙아시아 국가들은 대부분 금융제도가 미비하고 금융시장 발달이 지체되어 있다. 호르고스 합작구는 중국의 위

158) 카자흐스탄 나즈호카 대학 Daniyar 교수 인터뷰(2018.6.18., 카자흐스탄 알마티).

안화 국제화를 위한 주요 거점으로 지정되어 있으나 단기적 발전 전망이 불투명하다.

호르고스가 중국-베트남 국경의 동싱, 핑샹 등 다른 초국경 협력 지역에 비해 비중 있는 배후 도시가 없다는 점도 미래 발전을 가로막을 수 있는 장벽이다. 호르고스에서 신장의 중심지인 우루무치, 카자흐스탄의 중심지인 알마티까지 각각 직선거리로 500km, 300km가 넘는다. 호르고스 인근은 대개 초원, 산맥, 사막으로 면적은 넓고 인구는 희소하여 산업 단지를 구축하거나 자주적인 경제권을 형성하기에 적합하지 않다. 따라서 호르고스 합작구가 종합형 초국경 도시로 성장하기보다는 지금처럼 물류·면세·소상인 무역 중심으로 남을 가능성이 크다. 이를 피하기 위해서는 독자적인 제조업 기반을 호르고스에 구축하고 양질의 일자리를 제공하여, 우수한 인력을 중국과 카자흐스탄 양국에서 끌어들이고 교육, 문화, 금융 등 생활밀착형 서비스 산업도 적극 육성하여 도시민이 살기 좋은 곳으로 만들어야 한다. 물론 이는 쉽게 해결할 수 없고 장기적인 정책적 노력이 필요한 난제이다.

양국의 합작구 공동관리 시스템이 합작구의 성장 속도에 비해 유아적이라는 것도 문제점으로 지적되고 있다. 현재의 느슨한 관리체계는 합작구 초기 발전단계에 적합할 수 있으나 점차 합작구가 장기체류가 가능한 종합형 도시 형태로 변모할 경우 발생할 문제들에 적절히 대응할 수 없다. 상주인구가 증가하고 화물량, 거래량이 증가함에 따라서 법적, 제도적, 사회적, 민족적 문제가 불거질 가능성은 점점 커진다. 구체적으로 치안 유지, 법 집행, 상거래·투자 기업 관리 등에서 양국이 공동 관리 기관을 형성할 필요성이 커지는 것이다. 이를 위해서는 양국이 공동 연구하여 합작구 안에서 통용되는 공동 법·제도를 제정하고 공동 관리 시스템을 고안하여 양국 정부

의 최종 승인을 받아야 한다. 이런 과정에는 긴 시간이 소요될 것이다. 합작구의 규모가 날로 커지는 지금 양국이 서둘러서 작업에 착수해야 하는 이유다.

마지막으로 카자흐스탄의 對중국 협력 의지가 과거보다는 약화되고 있다는 점이 향후 호르고스 합작구의 발전을 저해하는 가장 큰 요인으로 작용할 수도 있다. 그 이유는 2013년 일대일로 구상이 제시된 이후에도 카자흐스탄 국민에게는 별다른 혜택이 돌아가지 않고 있기 때문이다. 오히려 양국 간의 경제협력이 강화되면서 일부 카자흐스탄 국민들 사이에서 중국 자본 침투에 대한 두려움(Sino-phobia)이 고조되고 있다.¹⁵⁹⁾ 카자흐스탄 경제가 중국에 종속될 수도 있다는 우려인 것이다. 호르고스 합작구만 봐도 세계 최초의 초국경 경제협력구로 선전은 많이 되지만, 주로 중국의 이익을 위해 활용되고 있는 측면이 있다. 예를 들어, 합작구 내 카자흐스탄 구역에 입점한 상점들도 대부분 중국 자본에 의해서 운영되고 있고, 구역 내 개발프로젝트들도 많은 경우 중국 자본에 의해서 건설되고 있다. 이런 카자흐스탄 국민들의 중국의 대외 협력 의도에 대한 의구심이 증폭된다면 향후 호르고스 합작구의 발전에도 큰 악영향을 미칠 수도 있다. 현재 스리랑카 외 여러 국가에서 반(反)중국 지도부가 들어서면서 중국의 일대일로 구상의 여러 프로젝트가 어려움을 겪는 것과 유사한 맥락이다.

(라) 전망과 시사점

호르고스 합작구는 짧은 역사에도 불구하고 중국-중앙아시아 경제협력의 중요한 요충지로 성장했다. 중국은 일찍이 중앙아시아와의 대외 협력을 외교, 안보, 경제, 지역 등 다층적으로 매우 중시해

159) 카자흐스탄 나즈호카 대학 Daniyar 교수 인터뷰(2018.6.18., 카자흐스탄 알마티).

왔는데, 이는 2013년부터 지속된 新대외전략인 일대일로 구상에서도 마찬가지다. 호르고스 합작구가 일대일로 구상의 성공 사례로 앞으로 중국 정부의 지속적 지원에 힘입어 발전하리라는 전망이 가능한 이유다. 호르고스는 중국-중앙아시아 협력의 교두보로서 앞으로의 역할을 더욱 강화시켜나갈 것으로 예상된다.

호르고스 합작구는 1990년대 중국과 카자흐스탄이 국경 관리를 위한 양자 협의를 시작하고, 2001년 다른 중앙아시아 국가들과 SCO를 설립하여 점점 협력 범위를 안보 문제, 테러 문제, 경제협력 등으로 높여가는 과정에서 탄생한 초국경 자유무역지대이다. 중국과 카자흐스탄을 비롯한 중앙아시아의 국제 협력은 그 전략적 특성상 정치, 안보, 경제분야가 병행되어 있기에 모든 정책은 다면적인 목표를 갖는다. 호르고스 합작구 설립도 일견 중국-카자흐스탄 국경무역 원활화를 위한 계획으로 보이지만 지역 발전을 통한 정치적 안정 확보가 숨겨진 목표다. 호르고스 합작구를 비롯한 중국-중앙아시아 경제교류 발전은 신장 소수민족의 생활수준을 견인하고 불만 요소를 제거하여 국경 및 전체 지역 안정에 이바지한다. 더 나아가 중국-카자흐스탄의 국경 지역 및 양국 간 경제 통합의 가속화는 향후 불거질 수 있는 양측 간 정치, 외교, 군사 분쟁을 미연에 방지하거나 그 정도를 완화시키는 기제로 작용할 수 있다.

다만 호르고스 합작구 등 중국-중앙아시아 경제협력이 지속적으로 발전하기 위해서는 무엇보다 중국의 일대일로 구상 실현에 대한 세밀한 방향 조정이 필요해 보인다. 최근 일부 일대일로 국가에서 중국의 무리한 프로젝트의 실행으로 인한 문제점들이 불거지고 있다. 예를 들어, 스리랑카는 함반토다 항구를 중국 자본과 건설 기업을 통해 건설했으나 예상 외의 낮은 운영 수익 때문에 중국으로부터 받은 대출을 갚지 못하고 항구를 99년간 중국에 조차해야 하는 상황

에 몰렸다. 이런 유사한 사례가 여러 국가에서 발생하면서 중국의 일대일로 전략에 대한 경계심이 고조되고 있다. 호르고스 합작구는 그 본질상 양국 국민의 신뢰와 지지에 기반을 둔 협력이 절대적이다. 중국이 對중앙아시아 협력에서도 좀 더 상대국 정부와 국민을 배려한 정책을 고안해야 하는 이유이다.

(2) 서북부 지역의 초국경 교통·에너지 인프라 협력

(가) 초국경 교통 인프라 협력

중국 신장과 중앙아시아를 연결하는 교통 인프라는 중국횡단철도(이하 TCR, Train China Railway)가 대표적이다. 1995년 본격적인 물류 운송을 시작한 후 크게 발전해온 TCR은 2013년부터 시작된 중국 정부의 일대일로 전략에서도 6대 회랑 중 하나인 신유라시아대륙교(新歐亞大陸橋)로 지정되면서 더욱 중요성이 강조되고 있다.

1) 중국횡단철도(TCR) 개요

중국에서 출발하는 국제철도는 중국횡단철도(TCR), 몽골횡단철도(TMGR), 만주횡단철도(TMR)가 있다(〈표 III-17〉 참고). 그중에서도 중국 서북부 신장 지역을 거쳐가는 노선은 TCR로 중국 동부지역(렌윈강, 칭다오, 르자오 등)에서 출발하여 신장의 우루무치를 경유하고 카자흐스탄 국경인 아라산코우(혹은 호르고스)를 거쳐 카자흐스탄 도스틱(혹은 알틴콜)으로 연결되는 노선이다(〈그림 III-36〉 참고).

〈표 III-17〉 중국의 국제철도 노선

노 선	구 간	거리 (km)
중국횡단철도 (TCR)	렌윈강~정저우~란조우~우루무치~아라산코우/호르 고스(중국)~도스틱/알틴콜(카자흐)~자우랄리에역(러시아)에서 시베리아횡단철도(TSR)과 연결	8,613
만주횡단철도 (TMR)	투먼~만주리(중국)~자바이칼스크(러시아)~카림스카야역(러시아)에서 TSR과 연결	7,721
몽고횡단철도 (TMGR)	중국 텐진~베이징~얼렌하오터(중국)-자민우드(몽골)-울란바토르(몽골)~수흐바토르(몽골)-나우스키(러)~울란 우데역(러시아)에서 TSR과 연결	7,753

출처: 한국철도시설공단, “유라시아 대륙횡단철도 연결 현황” (<http://www.kr.or.kr/sub/info.do?m=050106>) (검색일: 2018.10.14.)에서 인용하여 저자 작성.

〈그림 III-36〉 중국횡단철도(TCR) 노선



출처: 서중물류 홈페이지, (<http://sjl.co.kr/solution/tcr/>) (검색일: 2018.7.6.).

TCR의 중국 내 구간(렌윈강~아라산코우)은 총연장 4,127km이며 장수(江蘇), 허난(河南), 산시(陝西), 간쑤(甘肅), 신장(新疆)의 5개

성을 지나며 련윈강(連雲港)-취저우(徐州)-징저우(鄭州)-시안(西安)-란저우(蘭州)-우루무치-아라산커우(阿拉山口) 등 동중서의 중요 도시를 모두 거쳐서 중앙아시아로 연결된다. 1980년대 중반 우루무치~아라산커우 간 철도건설이 1990년에 완성되고 1992년 9월 국제컨테이너 열차 수송이 시작되었는데, 이후 중국과 중앙아시아 간 수송 문제가 발생하여 중단되었다. 그 후 1994년 10월 TCR 관련 7개국(중국·카자흐스탄·러시아·우즈베키스탄·타지키스탄·키르기스·투르크메니스탄)의 철도장관이 베이징에서 회의를 개최했을 때, 중국철도부와 카자흐스탄 교통부가 국제화물·여객수송을 실시하는 협정에 서명하고 1995년 11월부터 컨테이너 수송이 본격적으로 재개되었다.¹⁶⁰⁾

2000년대에 중국 경제 성장 및 교역량 증가에 의해서 TCR을 이용하는 물동량이 점점 증가했다. 이후 2011년 즈음 아라산커우(阿拉山口)를 거치는 TCR의 정체가 극심했는데, 그 이유는 물리는 화물에 비해 카자흐스탄의 화차가 부족했기 때문이었다. 중국의 철로는 표준궤인 반면 카자흐스탄의 철로는 광궤라서 TCR 물류는 카자흐스탄 국경에서 광궤 화차로 환적해야 한다. 그러나 당시 카자흐스탄 철도청이 중국에서 오는 화물을 처리할 화차를 충분히 공급하지 못했다. 이 문제는 2013년 신장의 호르고스가 본격적으로 국경철도물류센터로의 역할을 나누어 담당하면서 사라졌다.¹⁶¹⁾ TCR이 우루무치-아라산커우 구간과 우루무치-호르고스 구간으로 확대되면서 더욱 중국과 중앙아시아·유럽을 잇는 물류 루트로 위상을 공고히 하게 되었다.

160) 서종원·양하은, 『중국 철도 운영 현황 및 조직』 (세종: 한국교통연구원, 2018), p. 4.

161) “중국횡단 철도, ‘유라시아 시대’ 앞당기다,” 『물류신문』, 2017.11.19., <<http://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=116359>> (검색일: 2018. 7. 6.).

2) 초국경 철도 인프라 발전과 함의

중국이 TCR을 발전시킨 이유는 우선 물류·경제 측면에서 찾아야 한다. 철도운송은 해상운송에 비해 2배 이상 비싸지만 운송 시간을 상당히 절약할 수 있고¹⁶²⁾, 정해진 시간 안에 보낼 수 있으며, 항공운송에 비해 상대적으로 싸기 때문에 고부가가치 상품의 운송에 적합하다. 중국이 글로벌 경제에 깊게 편입되고 수출입 물동량이 늘어나면서 기존 해상운송 이외에 물류 루트를 다양하게 만들 필요도 있었다. 또한 서부대개발, 일대일로 전략 등으로 중국 내륙의 경제규모, 교역규모가 확대되고 유럽으로 향하는 지역 물동량이 증가함에 따라 TCR의 활용도가 더욱 높아졌다.

중국이 TCR을 발전시킨 이유로 국제정치적인 면도 간과할 수 없다. 중국은 TCR을 중심으로 하는 중앙아시아 국가와의 철도협력을 통해 안정적인 운송노선을 확보하고 주변국가에 대한 영향력 확대를 도모하고 있다. 중국은 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등 중앙아시아 국가들과 다양한 철도 협력을 적극적으로 추진하고 관련 국제기구에 활발히 참여하면서 고속철도 프로젝트, 도시 철도 프로젝트 등에 대한 투자협정을 체결해왔다.¹⁶³⁾ 철도운송망 확대를 통해 중국과 중앙아시아의 경제교류가 늘어나 경제통합 정도가 높아지면 중국의 이 지역에 대한 영향력이 증가할 것이다. 마지막으로 중국은 TCR을 통한 역내 교통 인프라 구축을 통해 중국 신장 지역의 경제 발전을 도모하고 있다. 호르고스, 아라산코우우, 우루무치 등은 TCR의 중요 거점 도시들로 TCR의 발전과 동시에 성장하고 있다. 특히 물류 중심으로서 아라산코우를 보완하기 위해 개발된 호르고스는 중국-

162) 중국 동남부에서 해상운송을 통해 유럽으로 화물을 보낼 경우 약 40~50일이 걸리는 한편, 철도 운송은 2~3주를 단축하여 20여 일이 걸리는 것으로 알려져 있다.

163) 노상우, “중국의 국제철도 현황과 전망,” 『한국교통연구원 이슈페이퍼』 (2013), p. 15.

카자흐스탄 초국경 경제협력구로 동시에 지정되면서 물류중심지로 크게 발전하고 있다. 이런 물류 인프라 구축을 통한 신장 지역의 발전은 저개발로 인한 위구르 소수민족 등 지역민들의 불만을 완화하고 사회 안정을 도모하는 역할을 할 수 있을 것이다.

(나) 초국경 에너지 인프라 협력

중국 신장과 중앙아시아의 초국경 에너지 인프라 협력은 원유 송유관과 천연가스 수송관으로 크게 양분할 수 있다. 현재 개설되어 있는 원유 송유관은 카자흐스탄에서 출발, 중국 신장으로 연결되고 천연가스관은 투르크메니스탄에서 출발, 우즈베키스탄과 카자흐스탄을 걸쳐 중국 신장으로 연결된다.

1) 중앙아시아-중국 송유관

2004년 7월 중국석유천연가스공사(CNPC)의 자회사인 중국석유천연가스개발공사(中国石油天然气勘探开发公司, CNODC)와 카자흐스탄 국가석유운송주식회사(哈萨克斯坦国家石油运输股份公司, KTO)는 각각 50%의 지분을 투자하여 중국-카자흐스탄 파이프라인유한책임공사(中哈管道有限责任公司, KCP)를 설립하고 카자흐스탄 아타수(阿特劳)-중국 신장 아라산코우를 연결하는 송유관 건설을 시작하였다. 2005년 12월에 개통된 이 송유관은 총길이 2,798km에 이르는데, 2017년까지 이를 통한 누적 수입량은 1.1억 톤에 이른다(2017년 1230.8만 톤 수입, 전년 동기 대비 23.1% 증가)¹⁶⁴⁾

164) “哈中石油管道向中国输送了1.1亿吨原油,” Kzainform, 2018.9.7., <https://www.inform.kz/cn/1-1_a3383385> (검색일: 2018.10.26.).

〈그림 III-37〉 중앙아시아-중국 송유관



출처: “中国布局中亚-库页岛一线 石油外交拉开第二幕,” 『大众网』, 2006.7.18, <http://www.dzwww.com/caijing/cjsl/t20050706_1115820.htm> (검색일: 2018.10.14.) 자료를 활용함.

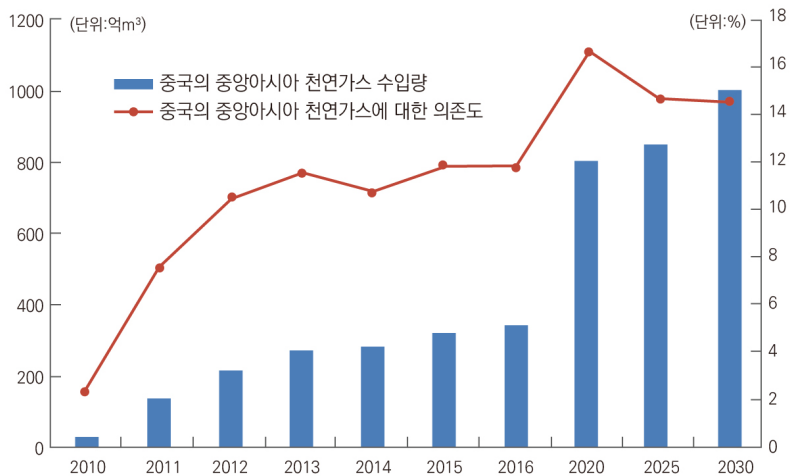
2) 중앙아시아-중국 가스관

2016년 기준 중앙아시아의 천연가스 부존량은 19.6억 m^3 로 전 세계의 10.5%를 차지한다. 특히 투르크메니스탄이 중앙아시아 매장량의 89%를 차지하는 천연가스 대국이다(우즈베키스탄 6%, 카자흐스탄 5%). 2016년에 중앙아시아는 천연가스 651억 m^3 를 수출하였는데, 그중 52.4%가 대중국 수출로 중국의 수입총량인 723억 m^3 의 47.2%를 차지하였다.¹⁶⁵⁾ 중국도 2016년 기준 5.4억 m^3 의 부존량을 가진 천연가스 생산국이나 급격한 경제성장과 많은 인구로 인해 국내 생산량이 소비량을 따라가지 못하고 있다. 따라서 2006년부터 천연가스 수입을 시작하였고 2009년 중앙아시아-중국 가스관 A기가 완공된 이후에는 중앙아시아에서도 본격적으로 수입을 시작하였

165) 英国石油公司(BP), “BP世界能源统计年鉴2017年6月”, <https://www.bp.com/content/dam/bp-country/zh_cn/Publications/StatsReview2017/2017版《BP世界能源统计年鉴》报告%20中文版.pdf> (검색일: 2018.8.6.).

다. 중앙아시아산 천연가스 수입이 점점 늘어나면서 2011년부터 투르크메니스탄이 호주를 제치고 중국의 최대 천연가스 수입국이 되었다. <그림 III-38>에서 보듯이, 2010년 36억m³에 불과하던 중앙아시아로부터의 수입량은 2016년 342억m³(2017년은 400억m³로 추정)에 도달하면서 중앙아시아에 대한 의존도가 2010년 3.2%에서 16.3%로 상승하였다. 이런 추세는 이후에도 계속되어 2030년에는 중앙아시아로부터의 수입이 1,000억m³에 이를 것으로 예상된다.

<그림 III-38> 2010~2030년 중앙아시아 천연가스 수입량



출처: 鲍超·王红杰, “丝绸之路经济带”中亚天然气资源开发利用对中国的保障效益及对策建议, 『中国科学院院刊』, 第4期 (2018), p. 588.

중앙아시아로부터의 천연가스 수입은 2009년 12월, 2010년 10월, 2014년 6월 각각 개통된 중앙아시아-중국 가스관 A기, B기, C기 건설로 크게 증가하였다(Central Asia-China Pipeline: CACP). 가스관 A기와 B기는 투르크메니스탄에서 시작, 우즈베키스탄 중부, 카자흐스탄 남부를 거친 후 중국 신장의 호르고스로 운송되어 중국 가스관인 서기동수(西气东输) 2기와 연결된다. 매년 300억m³운송

이 가능하고 총길이 10,000km에 달하는 세계 최장거리 가스관이 다. C기는 2012년 9월 건설을 시작하여 2014년 6월에 개통되었고 매년 250억m³가스 운송이 가능하다. 중앙아시아를 거친 C기 가스관은 중국 신장 휘얼귀스에 도착한 후 서기동수 3기와 연결되어 중국 전역에 가스를 공급한다. A, B, C 3기를 통한 2009~2017년 누적 수입량은 2,100억m³에 이르렀다. 또한 2014년 9월부터 투르크메니스탄-타지키스탄-키르기스스탄-중국 신장 우차(乌恰)를 거쳐 서기동수 5기와 연결되는 가스관 D기도 건설 중이다(〈표 III-18〉, 〈그림 III-39〉 참고). 2022년 D기가 완성되면 매년 300억m³의 천연가스 추가 운송이 가능하기에 2025년에는 중앙아시아로부터의 총 수입량이 850억m³에 이를 것으로 예상되고 있다.

〈표 III-18〉 중앙아시아와 중국 가스관 건설 및 운영 현황

가스관	경로	길이	연간최대 공급량	공급원	추진 현황
A	투르크-우즈베크 카자흐-중국 호 르고스(Horgos)	1,830km	150억m ³	투르크 아무다리아 (Amu Darya)	2008. 7 착공 2009. 12 운영
B			150억m ³		2008. 7 착공 2010. 10 운영
C			250억m ³	투르크(100억m ³) 우즈베크(100억m ³) 카자흐(50억m ³)	2012. 9 착공 2014. 8 운영
D	투르크-우즈베크- 타지키스탄-키 르기즈-중국 우 차(乌恰)	1,000km	300억m ³	투르크 갈키니쉬 (Galkynysh)	건설 중

출처: 윤지현, “중앙아-중국가스관 D라인 건설 프로젝트 연기 결정,” 『KEP EMRICs 이슈분석』 (2017), p. 2.

〈그림 III-39〉 중국의 천연가스 주요 수입 경로



출처: 亚心网, “中亚天然气管道D线开工 计划2016年通气,” 2014.9.15.,
 〈http://news.ifeng.com/a/20140915/41984144_0.shtml〉 (검색일: 2018.9.1.).

3) 對중양아시아 에너지 인프라 구축과 에너지 안보

중양아시아-중국을 잇는 에너지 인프라 구축은 에너지 안보를 해결하기 위한 중국의 절박함에서 시작되었다. 중국은 세계 최대의 에너지 소비국으로 부상하고 있다. 따라서 안정적인 에너지 자원 확보는 경제성장과 사회안정을 위해 중요한 요소이다. 또한 중국의 주요한 에너지 수입처인 중동과는 달리 중양아시아는 에너지 공급처로 많은 장점을 갖고 있다. 우선 중양아시아는 중국과 육로로 연결되어 있어 안정적인 에너지 공급처가 될 수 있다.¹⁶⁶⁾ 호르무스, 말라카 해협을 거쳐야 하는 해상 운송보다 거리도 짧고 파이프라인으로 운송하기 때문에 안전성·지속성도 높다. 또한 중양아시아의 에너지가 가격 면에서 다른 지역보다 저렴하다. 석유수출국기구(OPEC)이나 미국 등 에너지 강국들에 의해서 장악되어 있는 국제에너지 시장을

166) 반면 유사 시 미국이 우월한 해군력을 이용하여 호르무스 해협이나 말라카 해협을 봉쇄할 경우 중동을 통한 중국의 에너지 수입에는 치명적 문제가 발생할 것이다.

우회해서 중국은 쌍방 협상을 통해 자국에 유리한 조건으로 에너지 공급 계약을 체결할 수 있다. 따라서 그동안 중국 정부는 중앙아시아를 통한 에너지 공급 확보에 매우 적극적으로 임하면서 이 지역을 전략적 에너지협력 대상으로 설정하고 대규모 투자와 원조를 진행하였다. 예를 들어, 2006년 4월 중앙아시아-중국 가스관 건설에 관한 정부 간 협정을 체결하고 가스관 건설에 착공한 후 불과 3년이 지난 2009년에 가스관 건설을 완료할 정도로 정부가 적극 지원하였다. 가스관 A기 공사의 경우 중국의 정책금융기관인 국가개발은행(China Development Bank)이 공사 대금 전액에 해당하는 75억 달러의 차관을 제공하고 중국석유천연가스공사(CNPC)가 공사를 담당하여 건설하였다. 이런 중국 정부의 전폭적 지원이 없었다면 중앙아시아-중국 가스관 공사의 빠른 진행이 어려웠을 것이다.¹⁶⁷⁾

또한 철도 인프라와 마찬가지로 중국이 중앙아시아를 통한 에너지 인프라를 발전시킨 이유에는 국제지역정치에 대한 고려도 있다. 투르크메니스탄의 경우 가스관 건설 후 중국에 대한 천연가스 수출 의존도가 크게 증가하였다. 에너지 인프라로 중국과 중앙아시아가 긴밀히 연결되면 경제 대국인 중국의 영향력이 강화될 수밖에 없다. A, B, C기 가스관 건설을 이 지역에서의 중국의 전략적 승리로 평가하는 것도 그 이유에서다.¹⁶⁸⁾

167) 조정원, “중앙아시아 국가들의 대중국 경제의존도 증가 현황과 원인,” 『중앙아시아 학술회의 자료집』 (2014), p. 289.

168) 윤성학 외, “중앙아시아-중국 가스관 개통과 정책 시사점,” 『KIEP 지역경제포커스』, 10-01 (2010), p. 1.

4. 중국 서남부-아세안 국가 간 초국경 경제협력

가. 중국 서남부 지역에서의 국제 경제협력

(1) 서남부 지역의 특징과 국제 협력의 전개

중국 서남부 지역은 베트남, 라오스, 미얀마, 인도, 부탄, 네팔 등 국가와 인접해 있다. 중국 광시좡족자치구는 베트남과 인접한 지역으로 중국-아세안 경제·무역 교류 및 산업협력에 있어 핵심적인 교두보 역할을 수행하고 있다. 중국 윈난성은 베트남, 라오스, 미얀마와 인접하고 있는데 특히 미얀마와의 석유·가스 파이프라인을 연결하여 말라카 해협을 우회하는 주요한 에너지 공급 루트로 활용될 전망이다. 라오스와는 중국-아세안 고속철도 인프라 구축에 있어 핵심적인 역할을 수행하는 등 전략적인 가치가 높은 지역이다. 시장잠족(티베트)자치구는 네팔, 인도, 부탄과 국경을 접하고 있으나 높은 해발고도, 낮은 인구밀도, 국경선에 위치한 히말라야 산맥, 인도와의 영토분쟁 등으로 인해 국경 간 경제협력이 활발하게 이뤄지지 못하고 있다.

중국 서남지역의 초국경 국제경제 교류 및 협력 구상은 2006년 7월 ‘환베이부완(环北部湾)경제협력포럼’에서 중국-아세안을 연계 발전시키는 범베이부완 개념이 제기되면서 시작되었다. 범베이부완의 공간 구조로 ‘하나의 축과 두 개의 날개(一轴两翼)’를 제시하였는데, 중국 광시자치구 난닝시-하노이-비엔티엔-방콕-싱가포르로 연결되는 남북중단철도를 하나의 중심축으로 하고 광시베이부완(廣西北部湾) 경제구와 메콩강 유역 경제협력지대를 동서 양 날개로 하여 중국의 서남부 지역과 아세안 국가들 간의 협력을 추진하는 것을 의미한다.

광시베이부완 경제구는 난닝(南宁), 베이하이(北海), 친저우(钦州), 팡칭강(防城港), 위린(玉林), 충주어(崇左) 등을 포함하는 지역으로 중국 연해지역 서남단에 위치한다. 2008년 중국 국무원이 ‘광시베이부완 경제구 발전계획’을 승인하여 국가급 지역발전 전략으로 승격하였고, 2020년까지 주장삼각주, 장강삼각주, 보하이완(渤海灣)에 이은 4번째 지역 성장거점 건설을 목표로 추진되고 있다. 베이부완 경제구는 지리적으로 중국과 아세안 국가를 연결고리이자 중국의 서부대개발 전략과 중국-아세안 자유무역지대의 교차점에 위치하고 있다.¹⁶⁹⁾

메콩강 유역 경제협력지대는 인도차이나 지역의 젓줄이자 세계에 서 12번째로 큰 강인 메콩(Mekong)강이 관통하는 중국 윈난성 및 광시자치구, 미얀마, 태국, 라오스, 캄보디아, 베트남 등 6개국의 약 80km²에 이르는 메콩강 유역 지역을 의미한다. 메콩강 유역을 개발하려는 움직임은 1990년대 초반 이후 구체화되었으며 특히 1992년 아시아개발은행(ADB)이 주도가 된 확대메콩유역 개발사업 프로그램(Greater Mekong Subregion: GMS)이 시작되면서 구상단계를 벗어나 본격적으로 실행되고 있다. 이를 전후하여 메콩강 유역을 개발하자는 움직임은 UNDP가 지원하는 메콩강위원회(MRC)가 주도하는 사업, 아세안이 추진하는 ASEAN·메콩강유역개발협력(AMB-MBDC) 사업, ASEAN 통합 이니셔티브(IAI), 인도차이나 종합개발포럼(FCDI) 사업, 중국과 태국이 제기한 ‘메콩강 성장 사각지대’ 등으로 나타났다. 이 사업들은 주로 메콩강 유역의 수송망 정비, 에너지 개발, 통신망 정비, 관광 개발 등 인프라 전반에 걸친 대규모 개발프로젝트로 구성되어 있다. 그리고 이 개발사업들은 동 유역의 사회간접자본 확충과 풍부한 자연자원 발굴을 통해 유역국가들의 경제개발과

169) 동북아역사재단, 『동아시아 평화와 초국경 협력』, p. 193.

경제체제전환을 지원한다는 목적으로 출발하였다.¹⁷⁰⁾

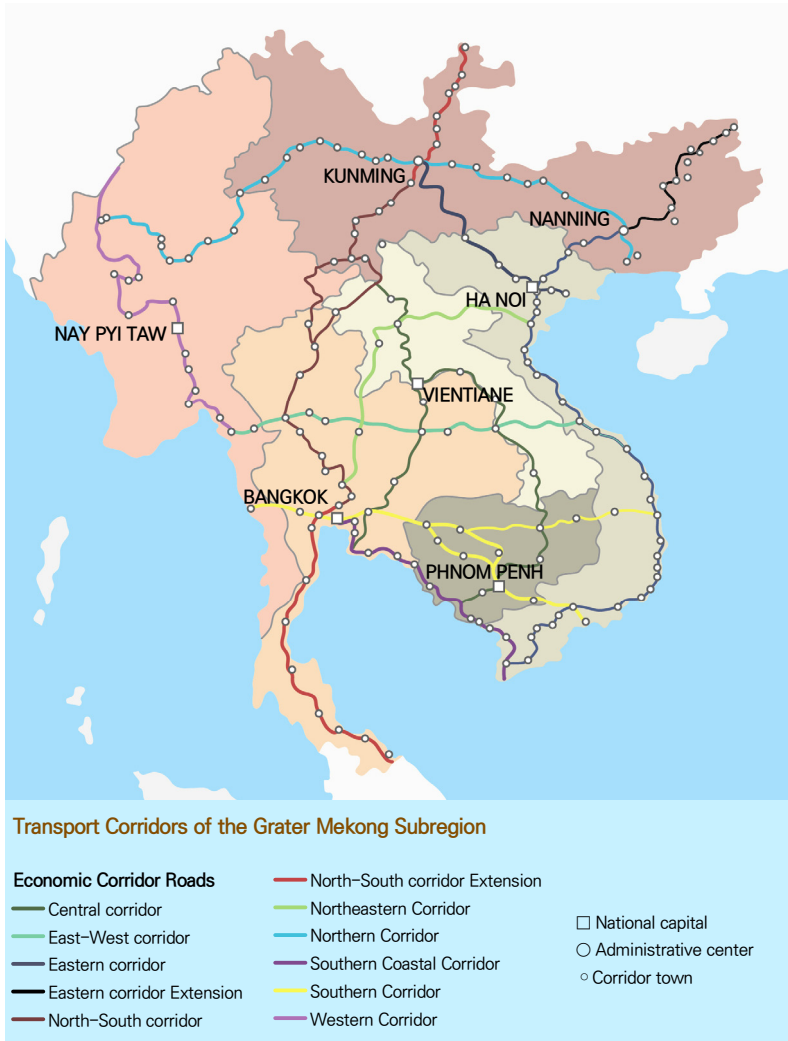
이러한 다양한 협력 논의 가운데 중국은 1993년부터 GMS 프로그램에 적극적으로 참여하였고 1997년부터 추진된 서부대개발 전략과 연계한 지원이 본격적으로 이루어졌다. 또한, 중국-아세안 FTA가 추진된 2000년대 초반부터는 무역, 투자, 인프라, 농업, 금융 등으로 협력 분야가 다양화되었고 2008년에는 쿤밍과 싱가포르를 연결하는 남북중단철도 타당성 조사, 메콩 유역 농가 메탄 저장소 설립, GMS 인력훈련 프로그램 등 다양한 협력사업을 진행하고 있다. 중국 정부는 이를 통해 아세안 지역통합의 주도권 확보를 목적으로 인프라, 인적자원개발, 에너지 등의 분야에서 대규모 원조사업을 확대하면서 메콩강 유역 개발에 직간접적으로 참여하고 있다.¹⁷¹⁾ 2013년 이후부터는 중국의 일대일로 전략 추진에 따라 일대일로 프로젝트와 연계하여 인프라, 무역·투자, 금융 등 다양한 협력이 추진 중이다. 범아시아 철도, 미얀마 석유·가스 파이프라인, 메콩강 유역 수력발전소 건설 등 다양한 인프라 사업을 추진 중이다. 또한, 중국은 변경지역 또는 아세안 국가 주요 거점지에 다양한 산업단지를 조성하여 제조업 협력도 추진하고 있으며, 관광·전자상거래·물류·금융 등 서비스 분야의 협력도 강화하고 있다.

중국 정부가 메콩강 유역 개발에 적극적으로 나서는 것은 지정학적 으로나 지경학적으로 중국에 매우 중요한 지역이기 때문이다. 미얀마에서 운영 중인 석유가스 파이프라인은 중국의 에너지 안보와 직결되어 있고, 미얀마 짜유폭 항구는 중국의 인도양 진출의 전략적 거점지이다. 메콩강 유역에서는 수력발전 프로젝트에 참여하여 발전량의 90%를 중국으로 송전하는 등 주요 전력 공급지로 활용하고 있다.

170) 정재완 외, “메콩강 유역개발: GMS 프로그램 10년의 평가와 시사점,” 『KIEP 지역연구』, 03-04 (2003), p. 7.

171) 위의 글, pp. 51~53.

〈그림 III-40〉 대메콩강 유역 경제협력(GMS) 주요 경제회랑 계획도



출처: ADB, "Greater Mekong Subregion Atlas of the Environment(2nd Edition)," <<https://www.adb.org/sites/default/files/publication/30074/gms-atlas-environment-2nd-edition.pdf>>, p. 210.

라오스, 태국은 중국과 아세안을 연결하는 범아시아 고속철, 고속도로 등 교통망 구축의 핵심 거점지로 중국-아세안 간 교역, 물류,

관광 확대를 도모하고 있고, 베트남과는 베트남 저임금 노동력을 활용한 초국경 산업밸류체인 구축 협력을 확대하고 있다. 중국은 동남아시아 지역 개발을 적극적으로 추진하여 단기적으로는 중국 에너지 공급 루트 다양화, 자원 개발 및 전력 공급지, 상호 무역·투자 확대, 신규 시장 발굴 등을 위한 것이고, 중장기적으로는 인도양 진출의 교두보를 마련하고 아시아 역내통합 과정에서 아세안을 우방으로 활용하고 일본, 미국 등과의 경쟁에서 주도권을 확보하기 위한 것으로 볼 수 있다.

종합해보면, 중국 서남부 지역의 대외경제협력은 중국 윈난성 및 광시자치구의 지역발전 전략과 ADB 주도로 추진되는 GMS 지역개발이 연계되어 추진되고 있다. 과거에는 중국 서남부 지역의 지역경제 발전에 주안점을 두고 동남아시아 지역과의 대외 협력을 추진하였다면, 국제 환경 변화 및 중국 G2 부상에 따라 중국 국가 전략적 차원에서의 협력으로 확대·전환되고 있다. 즉, 동남아 지역은 경제적으로는 풍부한 자연 자원, 농수산물 및 노동력을 보유하고 있어 무역·투자 확대와 글로벌 산업체인 내 보완적인 분업관계가 가능하며, 빠르게 성장하는 신흥 시장으로 가치가 있기도 하다. 또한, 외교·안보적인 측면에서는 중국의 에너지, 식량 안보에 있어 전략적인 가치가 높은 지역안보 협력지역이며, 중국의 인도양 진출 및 아시아 지역 통합 등 국제질서 재정립 과정에서도 전략적인 요충지역이기도 하다.

동남아시아의 전략적 가치 상승에 따라 중국은 기존의 동남아시아에서 추진되던 다양한 협력은 일대일로의 틀하에서 재정비하여 추진하고 있으며, 특히 중국과 동남아시아 변경지역에서의 새로운 협력 모델을 모색 중이다. 중국과 동남아시아 인접국 간의 변경지역에서는 중국의 일대일로 핵심 인프라 사업이 중국은 아세안 인접국

가와 협력하여 중국 서남부 지역과 연결되는 교통·통신·에너지 등 인프라 네트워크 구축을 적극 추진하고 있으며 중국 인접국가와 공동으로 조성하는 일대일로 신험력모델이자 지역통합의 테스트 베드인 초국경 경제협력구 조성도 추진 중이다.

(2) 서남부 지역에서의 일대일로 추진 및 초국경 협력

중국 서남부 지역은 일대일로 추진 이전부터 아세안 국가와의 경제교류 및 국경무역이 활발하게 진행되고 있는 지역이다. 아세안은 중국의 주요 교역대상지역으로 2010년부터 중국·아세안 자유무역협정(CAFTA)이 발효 중이며, 중국은 아세안의 최대 무역대상국이자 중국의 제3대 무역대상국의 지위를 유지하고 있다. 또한 중국은 인도차이나반도에 인접한 미얀마, 베트남, 라오스, 태국, 캄보디아 5개국과 대메콩유역(Greater Mekong Sub-region: GMS) 경제협력 프로그램에 참여하고 있을 뿐만 아니라 중국·인도차이나반도 경제회랑(China-Indochina Peninsula Economic Corridor)과 방글라데시-중국-인도-미얀마 경제회랑(Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor: BCIM)을 구성하고 있다.¹⁷²⁾ 중국 서남부 지역의 지방정부는 GMS와 두 개의 경제회랑을 추진하는 주체로서 광시좡족자치구, 윈난성, 시장좡족자치구 등 지방정부가 이에 해당된다. 일대일로 추진 이후 서남부 지역과 인접국가 간 경제교류가 활발히 진행되고 있는데, 광시좡족자치구는 중국-아세안 간 무역·물류·산업 협력을 중점적으로 추진하고 있다. 윈난성은 초국경 경제교류 추진과 동시에 전략적으로 중요한 에너지·교통·물류 인프라 구축에도 적극적으로 참여하고 있다. 시장자치구도 네팔, 인도 등 주변국가와 교통 인프라 구축을 논의하고 있다. 이 중 일대일

172) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 137.

로 추진이 활발히 진행되고 있는 광시좡족자치구와 윈난성의 일대일로 참여 방안을 살펴보기로 한다.

광시좡족자치구는 중국 서남부에 위치한 성급 행정구역으로 중국 화남경제권과 ASEAN을 육로와 해상으로 연결하는 교차점에 위치해 있다. 일대일로 추진 이전부터 중국의 대ASEAN과의 대외 교류에 있어 핵심적인 역할을 수행해왔고, 특히 인접국가와의 국경무역은 이 지역 대외교류에 있어 큰 비중을 차지했다. 광시좡족자치구는 ASEAN 국가와 경제 교류 및 무역 활성화를 위한 보세항구, 종합보세구, 보세물류센터, 수출가공구 등 대외 교류 플랫폼을 활용하고 있다. 일대일로 로드맵에 의하면, 광시자치구는 △ASEAN 국제통로 △서남부 발전거점지 △육상·해상 실크로드 교차지 등 3가지의 역할을 부여받았다. 2015년에 광시자치구 정부는 ‘일대일로 참여방안’을 마련하여, ‘1개 회랑, 2개 항구, 2개 회의, 4개 기지’로 요약되는 추진방안을 발표했다. 1개의 회랑은 ‘중국-아세안 경제회랑 건설’을 의미하며, 2개의 항구는 ‘중국과 아세안 주요 항구도시 간 해상물류 네트워크 구축’과 ‘중국-아세안 간 정보 네트워크 구축’을 의미하고, 2개 회의는 ‘중국-아세안 박람회’ 및 ‘중국-아세안 비즈니스·투자 서밋’을 의미하며, 4개 기지는 △초국경 생산설비 협력 시범기지 △생산요소자원 활용 협력기지 △인문교류기지 △베트남자유무역시범기지를 의미한다. 아울러 광시 일대일로 추진방안에는 △국제교통허브 건설 △물류거점지 조성 △초국경산업체인 구축 △초국경 금융협력 추진 △인문교류 확대 △해상협력 확대 △생태환경보호 협력 추진 △협력 플랫폼 구축 등의 8대 중점협력 분야를 제시하였다. 이 밖에, 광시자치구의 일대일로 중점 프로젝트로 △말레이시아와 ‘양국양원’ 모델의 자매 산업단지 건설 △중국-브루나이 경제회랑 건설 △인도네시아 내 해외경제무역합작구 조성 등을 추진 중이다.¹⁷³⁾

윈난성은 바다와 인접하지 않은 내륙에 위치한 성으로 성도인 쿤밍시를 거점으로 하여 중국 서부, 남부 지역과 아세안 국가를 연결한다. 특히 윈난성은 아세안 및 남아시아와 연계하는 일대일로 핵심 인프라 사업이 진행되는 지역으로 미얀마와의 석유·가스 파이프라인, 범아시아 철도 및 고속도로 등 교통·에너지 인프라 허브로의 발전을 도모하고 있다. 또한, 해상물류가 어려운 지리적 단점을 극복하기 위해 중국 청두, 충칭 등을 기점으로 하는 중국-유럽 철도화물과의 연계를 적극 추진하고 있다. 또한, 쿤밍시를 중국 서남부 지역의 국제무역 허브로 발전시키기 위해 주변국가와 무역 활성화 및 통관 편리화를 추진하는 동시에 변경지역에서의 초국경 경제협력구, 종합보세구 등의 일대일로 협력 플랫폼을 건설하고 있다.

〈표 III-19〉 중국 서남지역 일대일로 추진 계획

지역	주요내용
광시좡족자치구 (广西壮族自治区)	<ul style="list-style-type: none"> • 난닝-싱가포르 경제회랑을 주축으로 중국-인도차이나반도 국제경제 협력회랑 건설을 적극 추진하고, 인도-방글라데시-미얀마 국제경제 회랑(孟中印缅国际经济走廊) 건설, 메콩강-란창강(澜沧江-湄公河)·메콩강경제권(大湄公河次区域, The Greater Mekong sub region) 협력에 참여 • 초국경 복합운송 교통회랑을 개통하고, 경외산업단지 및 생산 기지를 건설하며, 초국경 산업기술, 가치사슬, 물류사슬을 구축 • ASEAN 국가와의 협력을 촉진하고 산업단지를 공동 건설, 변경 및 초국경 경제합작구 건설, 국내기업이 ASEAN에 공동투자를 진행할 수 있는 플랫폼 제공 • 곡류, 과일, 홍목(红木) 등 초국경 농림 제품 거래 플랫폼 구축, 지역별 국제 거래 시장 마련 • 연변 금융 종합 개혁 시범구로 역할을 충분히 수행하고, 연변 금융, 초국경 금융을 발전시키며, 난닝을 중심으로 하고, 동싱(东兴)과 핑샹(凭祥)을 그다음 중심으로 하는 “금삼각(金三角)” 연변 금융 구조를 구축

173) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, pp. 76~80의 주요내용 요약 및 발췌함.

지역	주요내용
	<ul style="list-style-type: none"> • 중국-ASEAN 박람회, 중국-ASEAN 비즈니스 투자 및 투자 정상회의 업그레이드 버전 개최
윈난성 (云南)	<ul style="list-style-type: none"> • 남아시아와 동남아시아로 향하는 종합교통체계를 구축하고 초지역적 전력교환과 천연가스운송 등의 에너지허브를 건설하고 지역정보통신 허브를 조성 • 쿤밍에 국제무역센터 조성, 무역편리화 및 통관간소화를 위한 서비스 기제 구축 • 중국-유럽 국제화물운송 통로 연결 추진 • 중점개발개방시험구, 국경경제협력구, 종합보세구 등 해관특수 감독구의 건설을 가속화 • 뎬중산업신구, 국경금융종합개혁시험구, 루이리개방시험구 등을 일대일로 건설의 플랫폼으로 활용 • 금융종합개혁시험구 건설 추진을 가속화 하여 금융업의 대외개방 수준을 제고시키고 쿤밍을 중심으로 남아시아와 동남아시아 지역을 잇는 지역금융서비스센터 건설을 추진 • 윈난성과 주변국가 및 지역과의 인프라 연결, 전력, 정보와 창고물 등 인프라 설비 건설의 금융지원역량을 강화

출처: 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, pp. 78~80 재인용, 본문 내용에 맞게 발췌·요약함.

나. 서남부 지역 초국경 경제협력구 발전 현황 및 사례

(1) 중국 광시좡족자치구-베트남 초국경 경제협력구 협력 현황

일대일로 이후 중국 변경지역에서 새로운 대외경제협력 모델로 부상하고 있는 초국경 경제협력구는 중국 서남부 지역 광시좡족자치구와 베트남 변경지역 지방정부 간에 일찍부터 논의가 시작되었다. 중국 광시좡족자치구는 2005년부터 국경을 접하고 있는 베트남 광녕(广宁), 량산(谅山), 까오핑(高平), 허장(河江) 등 4개의 성(省)과 공동업무위원회 협의체를 구축하였다. 광시자치구 정부는 협의체를 통한 논의를 거쳐 베트남 량산, 광녕, 까오핑 3개의 성과 공동

으로 핑샹(凭祥)-동당(同登), 동싱(东兴)-몽까이(芒街), 룡방(龙邦)-짜링(茶岭) 등 3개의 초국경 경제협력구 공동 조성에 대한 구상을 제기하였다. 일대일로 추진 이후 중앙정부의 변경지역 대외개방에 대한 전략적 필요성이 증대되었고, 2013년 10월 중국과 베트남 양국 정부는 ‘초국경 경제협력구 조성에 관한 MOU’를 체결하여 지방정부 간 논의되던 초국경 경제협력구가 국가 간 협력 프로젝트로 격상되었다. 2017년 11월 13일 시진핑 주석이 베트남을 방문하여 〈초국경 경제협력구 조성 협상추진 가속화에 관한 MOU〉를 체결하였다. 광시좡족자치구 정부는 이를 계기로 지지부진 했던 초국경 경제협력구 건설을 적극적으로 추진하고 있다. 중국과 베트남 양국 정부는 중월 초국경 경제협력구 시범지역으로 〈동싱-몽까이 초국경 경제협력구〉를 지정하고 공동 조성을 추진할 계획이다.

초국경 경제협력구 공동 조성 논의를 위해 광시좡족자치구와 베트남 허장, 까오핑, 량산, 광닝 4개성은 정기 협의체를 구축하였다. 5개 지방정부 성위원회 서기는 춘철 기간에 회의를 개최하여 지난 성과 및 미래 계획에 대해 논의한다. 2015년과 2016년 광시좡족자치구는 중국과 베트남의 초국경협작과 관련된 관계부처 인사와 전문가들을 초청하여 두 차례의 중국-베트남 초국경 경제협력구 건설 세미나를 개최하였고, 2017년 11월말에는 광시좡족자치구가 중국, 베트남 인사로 구성된 현지조사단을 조직하여 신장위그루자치구와 카자흐스탄 간 조성한 초국경 경제협력구인 ‘호르고스 변경협작센터’ 및 윈난 모한-라오스 모딩 초국경 경제협력구에 대한 현지조사를 실시하는 등 초국경 경제협력구 모델 연구를 추진 중이다.¹⁷⁴⁾

174) 중국 광시좡족자치구 상무청 Liang YiGuang 부청장 인터뷰(2018.7.31., 중국 광시좡족자치구 난닝시).

(가) 핑샹-동당 초국경 경제협력구

중국 광시자치구와 베트남 간 중점적으로 조성 중인 또 다른 초국경 경제협력구로는 핑샹-동당 초국경 경제협력구가 있다. 핑샹과 동당은 광시좡족자치구 수도인 난닝시와 베트남 수도 하노이를 최단거리로 연결하는 국경도시들이다.¹⁷⁵⁾ 이러한 지리적 우위를 바탕으로 핑샹과 동당은 중국과 베트남의 최대 교통·물류의 거점지이자 중국과 베트남 간 최대 국경무역이 이뤄지는 국경도시이기도 하다.

〈그림 III-41〉 중국-베트남 국경 관문 ‘요우의관’



〈그림 III-42〉 핑샹종합보세구 육로 세관 전경



출처: 바이두(www.baidu.com) 자료 활용.

핑샹시에 위치한 요우의관 세관(友谊关口岸)은 국가 1급 세관으로 중국과 베트남 간 무역량이 최대인 육로 세관이기도 하다. 변경지역에 있는 중국-베트남 국경 관문이자 유명 관광지인 요우의관이 위치해 있다. 요우의관은 국제정세와 중-베트남 관계에 따라 그 역할이 변화하였는데, 청나라 시대인 1885년에는 진남관(镇南关)으로 불렸는데 국경무역의 중심지로 활용되었고, 1939년에는 일본군의 중국 침략 루트로 활용되었다. 1949년 중

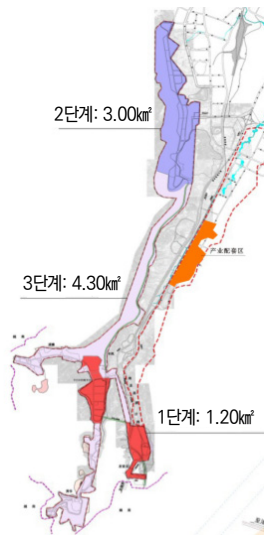
175) 핑샹시는 중국 광시자치구 난닝시까지 160km, 베트남 하노이까지 170km, 베트남 북부 최대 항구인 하이퐁까지 200km 거리에 위치하고, 핑샹철도세관, 요우의관도로세관 등 2개의 국가1급 세관 및 4개의 변민호시가 위치하여 중국-베트남 간 국경무역, 교통, 물류의 중심지 역할을 수행하고 있음.

국인민해방군이 점령하여 해방되었으며, 1951년에는 난닝-핑샹 철도가 개통하였다. 1965년에는 중국과 베트남의 우의를 기념하기 위해 요우의관으로 개명하였으나, 1978년 중월 전쟁으로 인해 중국군의 베트남 진출 경로로 활용되었다. 1992년 중국-베트남 국교 정상화 이후 중-베트남 간 최대 국경무역지역으로 발전하였다.

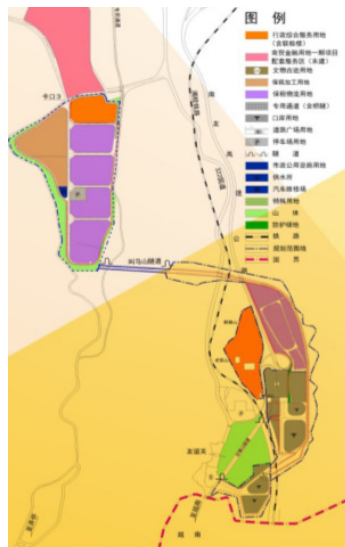
핑샹은 중국과 인접국가 간 초국경 경제협력구에 대한 최초의 논의가 시작된 지역이기도 하다. 2005년 4월 핑샹시의 상위 행정구역인 중국 광시좡족자치구 충주어(崇左)시와 베트남 량산(涼山)성 지방정부 간 핑샹-동당 초국경 경제협력구 건설에 대한 논의를 시작하였다. 그 이후 2007년 1월 광시좡족자치구와 베트남 량산성 간 〈중국-베트남 변경경제합작구 구성에 관한 MOU〉를 체결하였고, 양측이 국경선과 인접한 부지를 각각 8.5km²를 제공하여 중국-베트남 간 초국경 경제협력구 건설 구상을 최초로 추진한 것이다. 2008년 핑샹-동당 초국경 경제협력구의 중국 측 부지에 시범 프로젝트로 조성한 핑샹 종합보세구는 국가급 종합보세구로 지정되었고, 2011년 9월 정식 운영을 시작하였다. 2011년 광서자치구와 베트남 쩡닌성 간 핑샹-동당 초국경 경제협력구 건설방안을 마련하였다. 동 방안에는 중국과 베트남은 핑샹-동당 초국경 경제협력구 관리위원회 설립에 대한 내용이 포함되었는데, 핑샹 종합보세구 관리위원회 내에 조직을 설치하여 실질적으로 1개의 조직이 2개의 이름을 가지게 되었다. 2013년 10월 리커창 총리의 베트남 방문 시 중국 상무부와 베트남 공업무역부는 ‘중국-베트남 초국경 경제협력구 건설에 관한 MOU’를 체결하여 국가급 프로젝트로 승격하였고, 그 이후 중국 상무부, 광시자치구, 윈난성은 공동으로 「중국-베트남 초국경 경제협력구 공동 마스터 플랜」 초안을 마련하였다. 2015~2017년 기간에는 중국과 베트남 간 초국경 경제협력구 마스터플랜에 대한 협

상을 진행하고 있다. 초국경 경제협력구 현황, 공간구조, 육성 산업, 교통 인프라 등 내용이 포함된 핑샹-동당 초국경 경제협력구 건설 방안이 마련되었다. 2017년 11월 <초국경 경제협력구 건설 가속화 관련 양해각서>를 추가적으로 체결하여 협력구 조성 논의가 본격화 되고 있다.¹⁷⁶⁾

<그림 III-43> 핑샹종합보세구 건설 계획도



<그림 III-44> 핑샹보세구 1단계 구역 (1.2km²) 계획도



출처: 핑샹종합보세구 관리위원회 제공 자료.

핑샹-동당 초국경 경제협력구의 중국 측 총계획면적은 10.2km²으로 1992년 설립한 핑샹 변경경제협력구를 확대·발전한 것으로 세관 업무구, 국제물류구, 보세가공구, 쇼핑관광구, 금융비즈니스구 등을 포함한다. 핑샹-동당 초국경 경제협력구 배후단지는 총 79.42km² 규모로 조성될 계획이다.

176) 吴坚, “中越跨境经济合作区建设与台商机遇,” 『东南亚纵横』, 第4期 (2014), pp. 49~52.

핑샹-동당 초국경 경제협력구의 핵심 프로젝트인 핑샹 종합보세구¹⁷⁷⁾는 2008년 12월 국무원의 비준을 받아 전국에서 4번째로 국가급 종합보세구로 지정되었고 중국 최초로 육상 변경에 설립된 종합보세구이다. 총계획면적은 8.5km²로 3단계로 나누어 조성 중이다. 핑샹 종합보세구의 창고, 물류 기능 중심의 1단계 개발지역은 1.2km²로 세관업무구, 보세물류가공구, 서비스업무구로 구성되어 있으며, 2011년 9월에 완공되어 운영 중이다. 2016년 8월부터 경공업산업단지, 기계전자산업단지, 아세안 특색 자원 가공단지 등을 포함한 생산·가공 기능 중심의 산업단지 조성을 추진할 계획이다.

일대일로 추진 이후에는 동남아시아의 열대과일 최대 수입 세관인 요우의관 세관¹⁷⁸⁾을 중심으로 하는 핑샹 종합보세구¹⁷⁹⁾는 기존의 1차 농수산품의 물류 거점지에서 탈피하여 전자, 기계, 특수장비차, 의류 등으로 물류 품목이 다양화되고 있다. 이로 인해 핑샹 변경 지역에는 물류창고의 수요가 확대되고 있고 관련 물류·가공 인프라 구축이 진행되고 있다.

핑샹 종합보세구에서는 서부대개발 전략¹⁸⁰⁾, 국가보세구¹⁸¹⁾과 관

177) 종합보세구는 내륙지역의 보세항구 기능을 부여한 세관 특수 관리 지역으로 세관에서 운영·관리하고 기존의 보세구, 수출가공구, 보세항구에 적용하는 모든 세수 및 외환 정책을 실시하여 가장 많은 우대정책 혜택을 받을 수 있음. 일반적으로 수출가공구, 보세물류구, 상품전시, 검역·통관, 항구 등의 종합적인 기능을 수행하여 국제 화물의 환적, 배송, 구매, 중계무역, 수출가공 거점지로 활용됨.

178) 핑샹시 요우의관 세관은 중국의 최대 육로 세관이자 중국 광시자치구의 주요 무역통로로서 2017년 요우의관 세관을 통과한 중-베트남 간 무역액은 211억 달러를 기록하여 양국 간 총 교역액의 약 20%를 차지하였고, 광시좡족자치구의 총 무역액의 약 40%가 요우의관 세관을 통과하고 있음.

179) 핑샹 종합보세구는 2008년 12월 19일 국무원 비준을 얻어 설립되었으며, 전국의 4번째 국가급 종합보세구이자, 최초의 육로 종합보세구임.

180) '서부대개발전략의 심화와 관련된 세수정책 통지'에 근거하여 서부지역내 장려산업, 외국인투자장려 산업 등에 해당되는 프로젝트의 경우 투자 총액내 수입한 자구설비에 대해 관세를 면제하고, 2011~2020년까지 서부지역 장려 산업에 해당되는 기업

련된 우대정책이 적용될 뿐만 아니라 지역적 특색을 지닌 우대정책을 실시하고 있다.¹⁸²⁾ 평상 종합보세구 내에서 실시하고 있는 지역 우대정책으로는 보세물류장려책, 가공무역장려책이 있는데, 보세물류장려책으로는 창고임대비용 보조금 지급(1년차 30%, 2년차 20%, 3년차 10%), 종합보세구 설비비용 및 보세업무 관련 보조금 지급, 평상 고속도로 통행료 50% 절감 등의 우대혜택을 제공하고 있다. 가공무역장려책으로는 임대한 공장 면적에 따른 보조금 지급, 공장 임대(5년 이상) 비용 보조금 지급, 공장 생산 3년 이내 일정규모에 이르면 생산설비 확대에 대한 보조금 지급 등이 있다.¹⁸³⁾

〈표 III-20〉 평상 종합보세구(초국경합작구) 내 시행 중인 우대정책

보세물류 장려정책	<ul style="list-style-type: none"> • 창고임대비용 보조금 지급(1년차 30%, 2년차 20%, 3년차 10%) • 종합보세구 설비비용 및 보세업무 관련 보조금 지급 • 표준컨테이너 평상 고속도로 통행료 50% 절감 • 영업성고가 우수한 물류업체에 대해 광시자치구 보조금 신청 지원
가공무역 장려정책	<ul style="list-style-type: none"> • 업체가 공장 건설 시 공장 층수에 따른 보조금 지급 • 임대한 공장 면적에 따른 보조금 지급(1~3년차까지 임대료 면제, 4~5년차 임대료 50% 절감) • 공장 임대(5년 이상) 비용 보조금 지급 • 공장 생산 3년 이내 일정규모에 이르면 생산설비 확대에 대한 보조금 지급 • 광시자치구 가공무역 관련 보조금 신청 지원

출처: 평상종합보세구관리위원회 제공 자료.

의 기업소득세의 15%를 감면함.

181) ‘광시평상종합보세구 건설계획과 관련된 문건’에 근거하여 종합보세구 내 진입한 상품은 수출과 동일하게 보아 즉시 세금환급을 실시하고, 보세구 외국 상품은 보세 상태로 간주하며, 보세구 내 건설에 필요한 물품은 관세 및 수입세를 면제하고, 보세구 기업이 해외 또는 중국에서 판매하는 상품에 대해서는 가공과정의 부가가치세를 면제하며, 보세구 기업 간 거래는 부가가치세 및 거래세를 면제함.

182) 刘建文·刘丹蓉, “中越两国跨境经济合作区政策比较初探,” 『东南亚纵横』(2013.10.), pp. 50~53.

183) 중국 평상종합보세구관리위원회에서 제공한 자료 “광시평상종합보세구 투자유치 브로셔(广西凭祥综合保税区招商手册)”를 참조함.

또한, 평양종합보세구의 통관 편리화를 위해 모든 통관 절차를 온라인화하여, 중국 측 화물차량은 사전에 통관 절차를 온라인에 기입하고 세관 통과 시 전자카드를 사용하여 통과할 수 있어 2~3시간의 통관시간을 10~30분으로 단축하여 통관 효율이 크게 제고되었다. 평양 종합보세구는 첫 번째 단계로 창고물류 거점지로 발전을 도모하고 있으며, 종합보세구 물류창고에 상품을 보관해놓고, 아세안 지역에서 온라인 주문이 있을 시, 2~3일 내 배송하는 초국경 전자상거래 및 물류 시스템을 구축할 계획이다.

일대일로 추진에 따라 평양 종합보세구는 단기적으로는 중국-아세안의 물류 거점지로, 장기적으로는 중국-아세안 간 초국경 산업밸류체인의 일환을 담당하는 생산·가공 기지로의 발전을 도모하고 있다. 한국 기업들의 생산설비가 동남아시아로 이전하게 되고 베트남-중국-한국 간 초국경 산업밸류체인이 형성되면서, 일부 한국 및 중국에서 생산된 전자부품은 물류거점지인 평양을 통과하여 동남아시아로 운송되고 있다. 향후 위와 같은 물동량이 증가하게 되면 관련 기업들은 베트남 노동력과 중국의 산업기반을 동시에 활용할 수 있는 평양 초국경 경제협력구에 생산기지 이전을 유치한다는 계획이다.

(나) 동싱-몽카이 초국경 경제협력구¹⁸⁴⁾

중국과 베트남이 초국경합작 시범사업으로 추진할 예정인 동싱-몽카이 초국경 경제협력구에 대해 살펴본다. 중국 동싱¹⁸⁵⁾-베트남

184) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, pp. 241~245(동싱-몽카이 초국경 경제협력구 사례분석 내용)를 기본으로 하여, 최신 내용을 반영하여 일부 내용을 보완하였음.

185) 중국 해안선 남서단 끝에 위치한 광시좡족자치구 팡청강(防城港)시 동싱(東興)시는 면적 590km², 인구 30만 명의 현급시(县级市)로 베트남 몽카이시와 인접해 있다. 동싱시는 중국에서 유일하게 베트남과 육상 및 해상 물류가 모두 가능하다는 지리적 이점을 바탕으로 중국과 베트남 간 국경무역의 주요 통로 역할을 수행해왔다. 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 241.

몽카이 초국경 경제협력구(이하 ‘동싱 초국경 협력구’)는 중국과 베트남 간 접경도시인 광시좡족(广西壮族)자치구 팡청강(防城港)시 동싱(东兴)시와 팡닌(Quang Ninh)성 몽카이(Mong Cai)시에 양국 정부가 공동으로 조성하는 초국경 경제특구이다. ‘동싱 초국경 협력구’ 조성 논의는 일대일로 전략 추진 이전부터 지방교류 차원에서 국경 무역 확대를 위해 시작되었다. 2007년 중국 광시좡족자치구와 베트남 북부 4개 성(省)정부¹⁸⁶⁾ 간 개최한 ‘제1회 연합업무위원회’에서 △핑상(凭祥)-동당(Dong Dang) △동싱(东兴)-몽카이(Mong Cai) △룽방(龙邦)-짜린 등 3개 초국경 협력구 조성을 타진하였고, 같은 해 동싱시와 몽카이는 ‘중국 동싱-베트남 몽카이 초국경 경제협력구 기본협정’을 체결하여 중국 동싱 9.94km²와 베트남 몽카이 13.5 km²의 변경지역 23.44km² 부지를 조성하기로 합의하였다.

〈그림 Ⅲ-45〉 동싱-몽카이 초국경 경제협력구 위치도



출처: 구글 지도(map.google.com) 활용하여 저자 작성. 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 242 재인용.

186) 중국 광시좡족자치구와 인접한 베트남 북부 까오방(Cao Bang), 랑선(Lang Son), 팡닌(Quang Ninh), 하장(Ha Giang) 4개 성(省)급 지방정부를 의미한다. 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 242.

‘동성 초국경 협력구’는 2012년 7월 중국 국무원이 비준한 「동성 중점개발개방시험구 건설방안」의 3대 시범 프로젝트 중 하나로 ‘동성 초국경 협력구’를 명시함에 따라 국가급 협력구로 격상하였다. 2013년 10월 리커창 총리의 베트남 공식 방문 계기로 중국 상무부와 베트남 공업무역부 간 체결한 ‘초국경 경제협력구에 관한 양해각서’에서 ‘동성 초국경 협력구’ 조성을 가속화하기로 합의하였다.¹⁸⁷⁾ 현재 양국 정부는 초국경 협력구의 계획부지, 범위, 협력 방식, 내용, 관리방식 등을 담은 「초국경 경제협력구 공동 건설 마스터플랜」에 대해 공식 체결을 논의하고 있는 중이다. 2017년 5월에는 시진핑 주석과 베트남 쩌 다이 핑 국가 주석은 「마스터플랜」의 조속한 체결을 합의하기도 했다. 중국 측은 공동 마스터플랜 체결 이전에 중국 측 부지에 핵심 프로젝트를 선도적으로 건설하고 있으며, 관련된 무역·통관·금융·세금 관련 우대정책을 시행하여 투자 유치를 적극 추진하고 있다. 중국과 베트남 양국 정부가 마스터플랜을 체결하면 향후 우대정책을 확대 실시할 예정이다.

〈표 III -21〉 동성-몽카이 초국경 경제협력구 현행 및 시행예정인 우대정책

<p>중국 측 지역에서 추진 중인 현행 우대정책</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 초국경 경제협력구 내 법률에서 정한 범위에서 베트남 노동자 고용이 가능하며, 베트남 노동자 1인당 연 임금이 중국보다 1.3~1.5만 위안 낮아야 함. • 초국경 경제협력구 중국 측 핵심구역(10km²)의 공업용지 공급가격은 1묘(亩) 당 13~15만 위안으로 공급함. • 표준공장은 매월 1km² 당 10위안의 임대료 보조금을 지급하며, 최장 2년까지 가능함. • 광시동성국가중점개발개방시험구의 중점 육성산업 직접지분투자기금을 설립하여 관련 산업을 지원할 것. • 국가 서부대개발 육성 장려 산업에 부합하는 신규 기업의 경우, 2020년 12월 31일까지 기업소득세를 15% 세율을 적용하며, 기업소득세의 지
--	---

187) 何文聰, “中越跨境经济合作区建设问题及对策研究,” 『市场论坛』, 2016年第9期 (2016), pp. 25~28.

	<p>방부부의 면세 혜택을 받는 경우 실질적으로 9% 세율을 적용함.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 신규 설립 또는 광시 외 지역에서 이전해온 기업 헤드쿼터의 경우, 최초 매출액이 생기는 시점으로부터 1년차 및 2년차에는 지방정부에 납부하는 기업소득세 부분을 면제하며, 3년차부터 5년차까지는 50% 감세함. • 헤드쿼터 경제 발전을 지원하기 위해 2017년 1월부터 광시자치구에 1억 위안 이상의 자본금을 등록한 기업 헤드쿼터의 경우 상응하는 장려금을 지원함.
<p>공동 마스터플랜 이후 시행 예정인 우대정책</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 특수한 원산지 정책을 실시하여 중국과 베트남 양측 기업이 초국경 경제협력구 내에서 생산하는 상품에 대해 중국 또는 베트남 원산지를 선택할 수 있도록 하며, 수출입 무역은 자유무역구의 우대세율을 적용하도록 함. • ‘국경 내, 해관 외’의 세수정책을 실시하여, 초국경 합작구 내에서 보세, 감세 또는 면세, 세급 환급정책을 실시하고, 초국경합작구 내 양측 기업, 개인 또는 기타 조직의 경우 최저 세율을 적용하여 세금을 부과함. • 관광객에 대해 면세 정책을 실시하여, 초국경 합작구 내 관광객이 구입한 1인당 8000위안의 상품에 대해 면세 혜택을 제공함. • 특수한 변경호시무역 정책을 실시하고 특수한 금융정책을 실시함.

출처: 广西东兴国家重点开发开放试验区, <<http://www.gxdxsya.gov.cn>> (검색일: 2018.12.2).

‘동싱 초국경 협력구’의 중국 측 조성 현황을 살펴보면, 2016년 말 현재 총 14개 프로젝트(총 투자액 28억 위안)가 추진 중이고, 2016년 12월말까지 총 8.4억 위안이 투자되었다. 1개의 초국경 협력구 핵심 지역(9.94km)과 7개의 배후단지(74km)를 포함한 총 84.1km² 부지로 조성 중이다. 2016년 12월에는 중국 동싱과 베트남 몽카이를 연결하는 주요 통로인 ‘베이룬허(北仑河) 제2대교’가 준공되었으며, 중국 측 국경세관, 출입경 및 검역사무소가 들어설 종합서비스센터 건물인 ‘귀먼러우(国门楼)’의 골조 공사가 마무리 단계에 있다. 배후단지에는 △동싱 국경무역센터 △장핑(江平)산업단지 △송바이(松柏)산업단지 △충란(冲榄)공업원 △황샤수이(黄沙水)물류가공단지 △자랑(夹浪)물류단지 △창산(长山)신도시 등이 조성될 예정이다.¹⁸⁸⁾

〈그림 III-46〉 동싱-몽카이 초국경 경제협력구 중국 측 핵심구역 계획도



출처: 广西东兴国家重点开发开放试验区, <<http://www.gxdxsyq.gov.cn>> (검색일: 2018.12.2.)
자료 활용하여 저자 작성

동싱시는 일대일로 6대 경제회랑 중 하나인 중국-인도차이나반도 경제회랑의 국경무역 및 교통·물류 거점지이자 중국의 다양한 국가전략을 추진하는 지역이다.¹⁸⁹⁾ ‘동싱 초국경 협력구’는 동싱 국가중점개발개방시험구의 일부를 구성하고 있는데, 이는 중국 정부가 국가중점개발개방시험구¹⁹⁰⁾에 부여한 다양한 우대정책의 혜택을 볼 수 있다는 의미이기도 하다. 종합보세구, 수출입가공지역, 자유무역구 등 기존 개발구에서 실시되는 우대정책과 더불어 인접국

188) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 243.

189) 동싱시는 1992년 국무원 비준을 거쳐 변경경제협력구를 설립한 이래로 2008년 광시 베이부완(广西北部湾)경제구 5대 기능지역 중 하나로 선정되었고, 2012년 국가급 중점개발개방시험구(초국경 경제협력구 조성 내용 포함) 지정, 2012년 금융종합개척시험구 지정 등 4가지 국가전략 시범지로 지정되었으며 다양한 국가급 정책적 혜택을 누리고 있다. 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 244.

190) 중국 국무원은 2016년 1월 변경 중점지역에 대한 개발 및 대외개방 지원방안(国务院 关于支持沿边重点地区开发开放若干政策措施的意见, 国发[2015]72号)을 발표하여 △투자 편리화, △인접국과의 인적교류 편리화, △중앙재정 교부금 및 보조금 지원 규모 확대 등 31개 지원 조치를 제시하였다.

과의 공동 개발이라는 특수성으로 인해 초국경 협력구 내에서 인접국과의 원산지 상호인증, 상품 및 노동력의 국가 간 자유로운 이동 등 다양한 선도적인 시범정책을 실시하고 있다.

특히, 변경지역에 위치한 초국경 협력구 내에서는 양국 상품뿐 아니라 노동력의 자유로운 이동을 허용하는 선도 정책을 시행하고 있는 바, 중국의 자본·생산설비 및 베트남의 저렴한 노동력·원자재가 결합하는 협력 모델이 가능하다. 2015년 7월 등싱시는 ‘변경지역의 해외 노무인력 입국 시범정책’을 실시하여 초국경 협력구에서 베트남 노동자들에 대한 고용을 허가하였다. 2016년 12월말 현재 시범업체로 선정된 10개 중국 업체에 고용된 베트남 노동인력은 총 1,170명에 이른다. 베트남 노동자 월평균 임금은 중국 노동자보다 60% 저렴한 수준이어서 임가공 업체 및 노동집약산업 업체의 진출이 적합하며, 향후 농수산물 가공, 의류, 신발, 피혁, 가구 등 분야의 산업이전이 활발해질 것으로 예상된다. 이러한 초국경 노무협력은 향후 중국 변경지역과 인접국 간 경제협력에 있어 새로운 협력모델로 확대될 것으로 보인다.¹⁹¹⁾

(다) 룡방-짜린 초국경 경제협력구

광시자치구와 베트남 간 조성 중인 세 번째 초국경 경제무역합작구는 룡방(龙邦)-짜린(茶岭) 초국경 경제협력구이다. 2016년 7월에 싱가포르 업체에 룡방-짜링 초국경 경제협력구의 중국 측 마스터플랜 수립을 위탁하였고 2017년 4월 베이징 전문가 심의를 마친 상황이다. 2017년 2월 광시자치구 바이서시와 베트남 까오핑성은 <중국

191) “中国东兴—越南芒街跨境经济合作区（中方园区）开发建设取得突破性进展.” 『全景網』, 2017.3.3., <http://www.p5w.net/news/gncj/201703/t20170303_1727113.htm> (검색일: 2018.9.10.); 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, p. 244.

광시 바이서시와 베트남 까오핑성 간 중국 룡방-베트남 짜링 초국경 경제협력구 시범 프로젝트 건설에 관한 MOU를 체결했다.

중국 측 지역은 룡방핵심구(14.57km²)을 중심으로 하여 위에위(岳圩)단지(5.56km²), 후룬(湖潤)단지(2.5km²), 핑멍(平孟)단지(4.15km²), 징시(靖西)단지(25.22km²), 더바오(德保)단지(13.85km²), 바이동(百东)단지(61.11km²) 등 7개 단지를 포함한 '1구 7원'으로 구성되며 총계획면적 126.96km² 규모로 구성할 계획이다. 이 중 중국 측의 룡방핵심구 14.57km²와 베트남 측의 짜링산업단지 14.06km²를 초국경 경제협력구로 베트남과 공동으로 조성할 계획이다. 현재 중국 측 룡방핵심구 지역에서 중점 프로젝트인 완성룡(万生隆)국제비즈니스물류센터, 관련 기관 및 기초시설을 조성 중이다.

초국경 경제협력구 내 주요 산업으로는 1단계로 초국경 무역, 물류, 전자상거래, 알루미늄·망간·구리 금속가공, 금융, 관광을 육성하고 2단계로는 전시회의, 수출입가공, 하이테크산업 등을 육성하며, 3단계로는 교육훈련, 도소매 판매, 호텔, 엔터테인먼트 등을 육성할 계획이다.

초국경 경제협력구의 운영 및 관리는 네거티브 관리 원칙을 통해 개방 후 관리 방식을 채택할 계획이다. 특히 양국 세관 협력을 통해 신고-검사-통관이 동시에 진행되는 통관 원스톱 모델을 실행할 계획이다. 이를 통해 초국경 경제협력구를 양국이 공동 관리하는 자유무역지대로 발전시킬 계획이다. 이 지역의 교통 인프라의 낙후와 물동량 부족으로 인해 2015년 중국, 베트남 양국 정부가 마련한 「중국-베트남 초국경 경제협력구 건설 공동 마스터플랜」에는 포함되지 못하였으나, 룡방시의 완성룡국제비즈니스물류센터 설립 및 베트남 까오핑의 중국농수산물 수출가공단지 건설로 인해 2018년 수정된 「중국-베트남 초국경 경제협력구 건설 공동 마스터플랜」에 룡방-까

오링 초국경 경제협력구가 포함되었다. 다른 지역과 마찬가지로 중국과 베트남 측의 교통 인프라 발전 수준이 큰 격차를 보이는 점은 개선이 필요한 사항이다. 룡방-짜링 초국경합작구의 베트남 측 교통 인프라가 낙후되어 있어 베트남 짜링에서 타이위안까지 200km 구간이 6시간 이상이 소요되어 교통 인프라 개선이 시급한 상황이다.¹⁹²⁾

이상에서 살펴본 중국 광시좡족자치구와 베트남 간 3개의 초국경 협력은 각각의 특징을 가지고 있다. 동싱의 경우 육로와 해상 물류가 모두 가능하다는 지리적 이점과 함께 세계적인 관광지인 하롱베이 등 주변 여행자원과 연계가 가능하고 해산물이 풍부하여 해산물 교역 및 가공 협력이 가능하다. 핑샹의 경우 베트남 하노이와 170km 거리로 중국의 국경도시 중 하노이와 가장 근접한 거리에 있다는 지리적 이점을 바탕으로 하노이행 화물은 핑샹을 경유하여 운송되고 있고 동남아시아 열대과일의 중국 최대 수입 육로세관으로 중국-베트남 간 최대 육로 화물 물류 중심이라는 이점이 있다. 룡방(바이서시)의 경우 인접한 베트남 지역의 알루미늄 광산이 풍부하고 핑구이 알루미늄 생산기지가 위치하고 있어 공업 기초가 탄탄한 특징이 있다.

광시-베트남 간 3개의 초국경 경제협력구는 종합계획(마스터플랜)이 작성되어 중국 및 베트남 측 중앙정부의 비준을 기다리고 있는 상황이다. 중국 중앙정부와 지방정부 모두 초국경 경제협력구 조성에 대해 매우 적극적인 태도를 가지고 있으나, 초국경 경제협력구가 양국이 공동으로 조성해야 한다는 특성상 양국의 동시 비준 없이 추진이 어려운 상황이어서 베트남 중앙정부의 최종 비준을 기다리고 있는 상황이다. 베트남 측의 경우 변경지역의 3개 지방정부의 경

192) 韦志兴, “中越龙邦-茶岭跨境经济合作区概况, 广西凭祥综合保税区管委会跨境合作处,” 2018.6.6., <<http://www.pxftz.gov.cn/kjhz/gzljq/20180606-10290.shtml>> (검색일: 2018.9.20.).

우 매우 적극적인 태도를 보이고 있으나, 중앙정부는 매우 신중하게 검토하고 있다. 베트남 중앙정부는 경제 교류에 대해서는 큰 이견이 없지만, 사회, 정치, 법률, 안보 등 비경제적인 요소에 대한 제도적 마련과 과학적인 준비를 철저히 해야 한다는 입장을 가지고 있다. 예컨대 초국경 경제무역구 내에서 범죄 발생 시 양국의 법률 적용에 있어 속인주의를 적용할지, 속지주의를 적용할지 등 다양한 논의와 제도 마련이 필요하다는 입장이다. 중국 측은 베트남의 비준을 기다리는 동안 우선 초국경 경제협력구의 중국지역 개발을 추진하고 있고, 중국 중앙정부도 평상 및 동심을 중점개발개방시범구로 지정¹⁹³⁾하여 중국 측 변경지역 개발을 지원하고 있다.

(2) 중국 윈난성-라오스 간 초국경 경제협력

(가) 멩라(모한)-보텐 초국경 경제협력구

중국과 라오스는 710km에 이르는 국경선을 마주하고 있다. 중국과 라오스의 대표적인 국경도시로는 윈난성 최남단에 위치한 시쌍반나다이족자치주(西双版纳傣族自治州) 멩라현(勐腊县)이 있다. 멩라현에는 중국과 라오스를 연결하는 유일한 국가 1급 육상 세관인 모한(磨憨) 세관이 위치하고 있으며, 라오스의 보텐(Boten)시와 인접해 있다. 모한 세관은 중국과 라오스 간 화물 육상운송의 주요 거점지 역할을 수행하고 있다. 중국의 일대일로 전략 추진에 따라 모한은 중국과 라오스 간 대외교류 및 초국경 경제협력에 활발히 진행되고 있다. 이 중 가장 대표적인 협력 프로젝트로는 계획면적(중국

193) 중국 정부는 중국 변경지역을 경제사회발전 거점지로 발전시키기 위해 현재까지 국경도시 7곳을 국가급 중점개발개방시범구로 지정하였는데, 이 중 2곳이 광시성에 위치하고 광시성의 바이서(白色)시도 추가 지정을 기다리고 있는 상황으로 기존엔 10km² 내외 규모의 지역을 중점개발개방시범구로 지정한 반면, 바이서시는 시 전역을 시범구로 지정할 계획임.

측) 10km²의 멩라(모한)(勐腊(磨憨))-보텐 초국경 경제협력구 건설 프로젝트가 꼽힌다.

2013년 10월 중국 윈난성과 라오스 중앙특구관리위원회는 〈중국 모한-라오스 보텐 초국경 경제협력구 MOU〉를 체결하였고, 2015년 8월 중국 상무부와 라오스 국무원은 공동으로 〈中모한-라오스 보텐 경제합작구 총체방안〉을 체결하였다. 2016년 11월에 중국과 라오스 양국 정부는 〈중국-라오스 모한-보텐 경제합작구 공동발전 마스터 플랜〉을 체결하였고, 이를 계기로 초국경합작구 건설이 본격적으로 추진되고 있다.¹⁹⁴⁾ 2018년 5월에는 중국 윈난성 쿤밍에서 중국과 라오스 중앙정부, 지방정부, 경제합작구 관리위원회 등이 공동으로 참여하는 실무협의체인 ‘합작구 연합 협력 이사회’의 제1차 실무회의를 개최하여 구체적인 건설 방안에 대해 논의하였다.¹⁹⁵⁾

멍라현 정부와 멩라(모한)중점개발개방시범구관리위원회는 2018년 4월 「멍라현, 멩라(모한)중점개발개방시범구, 중국-라오스 모한-보텐 경제합작구의 투자유치 우대정책에 관한 통지」를 발표하였다.¹⁹⁶⁾ 동 통지에는 2016~2025년에 멩라현에 신규 등록한 기업에 대해 부지 공급 특혜 및 임대료 감면, 기업소득세를 포함한 세금 감면, 각종 보조금 지급 등 투자유치를 위한 우대정책을 지원한다는 내용을 포함하고 있다.

194) 周先平·袁丽琪·孙敬文, “中老磨憨-磨丁经济合作区人民币跨境使用的经验及后示,” 『国际金融』, 第8期 (2018), pp. 40~43.

195) 中国商务部, “中国老挝磨憨-磨丁经济合作区联合协调理事会第一次会议在昆明召开,” 2018.5.15., 〈<http://kmtb.mofcom.gov.cn/article/tupxw/201805/20180502743798.shtml>〉 (검색일: 2018.9.20.).

196) 勐腊县人民政府, 勐腊(磨憨)重点开发开发试验区管理委员会, “勐腊县人民政府勐腊(磨憨)重点开发开发试验区管理委员会关于印发勐腊县、勐腊(磨憨)重点开发开发试验区、中国老挝磨憨——磨丁经济合作区招商引资优惠政策(修改稿)的通知,” 2018.4.11., 〈http://www.ynml.gov.cn/358_news_detail_dhtml?news_id=16255〉 (검색일: 2018.9.15.).

동 경제합작구의 육성 산업으로는 현대물류, 수출입가공, 다국경 관광, 금융서비스업 등을 제시했다. 다른 지역이 물류, 가공, 금융 등 분야에 중점을 두어 초국경 협력을 추진하는 것과 다르게 윈난성과 라오스는 세계적인 자연 관광 자원이 풍부한 지역으로 중국-라오스 간 '초국경 관광협력구' 건설도 적극적으로 추진하여 변경지역 도착 비자 발급, 초국경 관광협력구를 자유롭게 왕래할 수 있는 1년 복수 출입증 발급, 한 곳에서 동시에 출입국 수속 완료 등의 협력을 추진할 계획이다. 모한-보텐 초국경 경제협력구의 라오스 측인 보텐 경제특구는 2016년 12월 조성이 시작되었고, 주로 윈난건설공정 그룹, 윈난하이칭그룹 등 중국 기업이 라오스 지역 기반 시설 조성에 참여하고 있다.¹⁹⁷⁾

(나) 범아시아 고속철 초국경 인프라 협력

중국과 라오스의 또 다른 중요한 초국경 협력 프로젝트로는 중국의 범아시아 고속철 중간라인(中線)과 관련된 초국경 인프라 구축 협력이다. 중국은 중국과 아세안을 연결하는 범아시아 철도 계획을 구상하였는데 동, 중, 서의 3개 라인 중 윈난성 쿤밍과 라오스 수도 비엔티안을 연결하는 철도 구간은 중국과 아세안 각국을 연결하는 범아시아 중간 라인의 핵심 구간이다.

197) 中国经济信息社, “中国-老挝“一带一路”合作机遇报告2018,” 2018, <<http://upload.silkroad.news.cn/2018/0309/1520580058501.pdf>> (검색일: 2018.9.15.).

〈그림 III-47〉 중국 범아시아 철도(Pan Asia Railway) 구상도



출처: "Completion of high-speed Southeast Asian rail link is still far down the track," 『The Nation』, January 22, 2018, <<http://www.nationmultimedia.com/detail/asean-plus/30336801>> (Accessed October 20, 2018) 자료 인용.

중국 정부는 범아시아 철도 건설에 있어서 ‘쿤밍-베트남 하노이-호치민-태국 방콕-싱가포르’ 노선인 동쪽라인(東線)을 우선적으로 추진하였다. 동 노선은 기존의 철로를 활용할 수 있고 신규 철도 건설 구간이 가장 짧아 투입자금 규모가 3개 노선 중에 가장 적다는 이점이 있었다. 그러나 중국과 베트남 간 남중국해 영해 분쟁과 중월전쟁 등의 역사적인 경험으로 인하여 베트남 측이 중국 주도의 초국경 인프라 건설에 비협조적인 태도를 보이게 되었다. 이에 중국 정부는 비록 산지 지형으로 인해 난공사 구간이 많다는 단점이 있지만 중국과의 철도 인프라 연계에 가장 우호적인 라오스, 태국을 경유하는 중간 라인이 범아시아 철도 인프라 구축에 있어 중요한 위치를 차지하게 되었다.

중국과 라오스 간 철도 건설에 대한 논의는 일대일로 추진 이후인 2016년 5월 분냥 보라치트(Bounnhang Vorachith) 라오스 대통령과 시진핑 주석의 정상회담에서 전면 전략적 협력관계에 기초한 협력 확대방안을 논의하면서 본격화되었다. 중국의 ‘일대일로’와 라오스의 발전전략인 ‘내륙국에서 내륙연결국으로 전환’, 중국의 ‘13차 5개년 계획’과 라오스의 ‘8차 5개년 계획’의 연계 발전을 위한 전략적 협력의 필요성에 대해 논의하였는데 대표적인 협력 프로젝트로 ‘쿤밍-비엔티엔 고속철도 프로젝트’를 추진하기로 합의했다.¹⁹⁸⁾

라오스는 아세안 국가 중에서 유일하게 바다에 인접하지 않은 내륙국가이다. 반면에 라오스는 중국, 미얀마, 태국, 베트남, 캄보디아 등 5개 국가와 국경을 인접하고 있다. 이러한 지리적 특징을 활용하여 교통 인프라 구축을 통해 교통·물류 허브 국가인 ‘내륙 연결국(Land-Linked)’으로 전환을 도모하고 있다. 동 프로젝트는 중국과 라오스의 국가 전략적 이해관계가 맞아떨어진 결과라 할 수 있다.

198) 이승신 외, 『중국의 일대일로 전략과 한국의 대응방안』, p. 139.

2015년 11월 중국과 라오스 정부는 중국 윈난성 쿤밍시와 라오스 수도 비엔티엔(Vientiane)을 연결하는 고속철도 건설 프로젝트를 추진하기로 합의하고 ‘철도 협력협정’을 체결하였다. 주요 경유지로는 쿤밍을 기점으로 하여 중국 윈난성 징홍(景洪), 모한을 거쳐 라오스 보텐(Boten), 루앙프라방(Luang Prabang), 방비엥(Vang Vieng), 비엔티엔으로 연결된다. 동 고속철은 총 길이 418km이고 평균 시속은 160km으로 운영될 예정이다. 총 사업 비용은 400억 위안(63억 달러)이 투입될 계획이다. 중국 금융기관과 라오스의 재정부도 원활한 자금 조달을 위한 ‘자금조달 협력 MOU’를 체결하였고, 프로젝트 건설 비용은 중국과 라오스가 각각 70%와 30%를 부담하기로 합의하였다.¹⁹⁹⁾ 중국 정부는 라오스 정부에 5억 달러를 3%대 저금리 차관을 제공하기로 합의하였고, 라오스 정부는 광산 자원 수입 등으로 변제할 계획이다.

동 고속철 프로젝트는 중궈중테(中国中铁) 산하 쓰촨청두중테얼위안(四川成都中铁二院) 공정그룹이 주도적으로 추진하고, 중국 기술표준이 적용되고 중국 설비를 사용하여 건설하기로 합의하였다. 쿤밍-비엔티엔 고속철 노선은 산지가 많은 지형적 특징으로 인하여 전체 구간의 60%는 교량과 터널로 연결되는 만큼 난공사 구간이 많다. 중국 정부는 쿤밍-비엔티엔 고속철 프로젝트를 시작으로 총 길이 3,000km에 이르는 태국, 말레이시아, 싱가포르까지 철도망을 구축할 계획이다.

쿤밍-비엔티엔 고속철 프로젝트와 같은 초국경 인프라 협력을 통해 중국과 라오스, 더 나아가 중국과 아세안 간의 인적·물적 교류가 확대될 전망이다. 특히, 이러한 교류 확대에 따라 변경지역은 새로

199) 发改委, “中国老挝铁路项目正式签约,” 2015.11.14., <http://www.sohu.com/a/41754115_119731> (검색일: 2018.9.15.).

은 발전 기회를 맞이할 것으로 기대된다. 중국과 라오스 국경도시인 멩라(모한)과 보텐은 양국의 교통·물류·인적 교류의 관문 역할을 수행할 것으로 기대된다.

다. 전망과 시사점

초국경 경제협력구는 중국 일대일로 추진에 있어 새로운 대외협력 모델을 시도하고 있는 지역으로 변경지역 대외개방 및 경제 성장거점 역할을 수행하고, 일대일로 연선국과의 무역 및 투자를 확대하는 중요한 플랫폼으로 활용될 것이다. 중국 중앙정부는 인접국과의 노무협력, 변경지역 금융개혁, 국가 간 전자상거래 및 물류, 초국경 관광 등의 분야에서 선도적인 개혁이 이뤄질 수 있도록 적극적으로 정책적 지원을 하고 있다. 이를 통해 중국 변경지역의 대외경제 교류는 기존에 국경무역 위주로 이루었던 것에서 탈피하여 초국경 경제협력구를 중심으로 무역, 투자, 가공생산, 관광, 물류, 전자상거래, 금융 등 보다 광범위한 분야에서 새로운 협력이 이뤄질 것으로 전망된다.

다만, 중국과 베트남 간 조성되고 있는 초국경 경제협력구 사례에서 알 수 있듯이, 중국과 베트남 정부는 일대일로 구상의 일환으로 변경지역에 공동으로 조성하는 초국경 경제협력구를 중요한 경제협력 플랫폼으로 생각하고 있으나, 초국경 경제협력구 건설에 대한 기본 입장이나 적극성은 다소 차이가 있다. 현재 중국 측은 중앙정부, 지방정부가 모두 적극적인 태도를 보이고 있는 반면, 베트남 측은 지방정부는 지역개발을 위해 적극적이지만 중앙정부는 경제·비경제적 측면을 고려하여 비교적 신중한 입장이다. 베트남 중앙정부는 초국경 경제협력구가 중국-베트남 무역수지에 미치는 영향, 국경무역에 미치는 영향 등 경제적인 요인과 치안, 사회관리, 안보 등 비경제적 요인에 대한 법적·제도적 근거 등을 고려하여 신중한 접근을

하고 있다. 중국 측은 우선적으로 초국경 경제협력구 건설을 추진하면서 문제가 생길 때마다 제도적으로 보완하자는 입장인 반면, 베트남 측은 공동 서명 이전에 발생 가능한 문제를 사전적으로 검토하고 관련 제도 및 법률이 마련된 후 시행하자는 입장이다.

중국 서남부 지역의 초국경 경제협력구 논의는 2005년부터 시작되었지만 서북부(신장)-카자흐스탄 호르고스 초국경 협력지구보다 추진 진도가 더딘 이유는 호르고스의 경우 양국의 전략적 이해가 부합하여 국가 최고 지도자가 직접 협의하여 추진하는 탑-다운 방식으로 진전이 빠른 반면, 중국과 베트남은 지방정부에서 제기하고 중앙에서 허가하는 바텀-업 방식으로 양국 간의 전략적 이해가 상충하는 부분이 있어 상대적으로 더디게 진행되고 있는 것이다.

중국 측은 베트남 중앙정부의 비준을 기다리지 않고 초국경 경제협력구의 중국 측 부지에 대해 개발을 우선적으로 추진하고 있는데, 중국 중앙정부도 주요 국경도시를 대외개방 및 경제개발 거점지로 육성하기 위한 중점개발개방시범구로 지정하여 정책적 지원을 하고 있다. 중국과 베트남 정부 간 초국경 경제협력구 마스터 플랜에 대한 합의가 성사되고 초국경 경제협력구 건설이 본격화되면 글로벌 외자기업의 경우 입지 환경과 조건의 뛰어난 동성이나 평양을 물류 또는 생산 기지로 활용하여 중국과 베트남 간 초국경 산업벨류체인을 형성하거나 강화시킬 수 있을 것으로 기대된다. 특히, 초국경 경제협력구 안에 제조 공장을 건설할 경우 베트남의 저렴한 노동력을 활용할 수 있고, 중국의 산업체인, 기술인력, 시장 활용이 가능하며, 생산품에 대한 베트남 또는 중국의 원산지 선택을 통해 수출대상국의 관세장벽을 피할 수 있는 이점이 있다.

중국과 인접국 간 초국경 경제협력구는 일대일로 추진에 따라 중국 변경지역에 대한 대외개방의 전략적 수요가 증대됨에 따라 주변

국과 공동으로 조성하는 물류·산업 단지이다. 기존의 산업단지와 구별되는 점은 영토를 공유하면서 산업, 물류, 금융, 관광, 인프라, 전자상거래, 통관 등 경제적인 협력 이외에 법률, 치안, 사회관리, 안보 등 비경제적인 분야에서도 양국 간 협력이 이뤄져야 한다는 점이다. 즉, 양 국가가 하나의 공간을 어떠한 방식으로 운영하고 관리하는지에 대한 시범구로 볼 수 있으며 이는 곧 지역 간 통합에 있어 테스트 베드의 역할을 수행한다고 볼 수 있다. 향후 남북한 간 또는 통일 한반도와 중국 간에도 변경지역에서의 초국경 경제협력구 조성을 통해 양 지역 간 경제·사회 통합의 테스트 베드로 활용하는 방안을 모색할 수 있다.



IV

결론: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점

1. 본문 요약 및 결론

본 연구는 중국 정부가 신대외전략으로 추진하는 일대일로 이후 중국 국경지역에서 인접국가와 활발하게 추진되고 있는 초국경 경제협력에 대해 분석하였다. 과거에 국경분쟁지역, 소수민족이 거주하는 낙후지역으로 인식되던 중국 국경지역은 새로운 대외전략인 일대일로 추진에 따라 그 전략적 지위가 상승하였다. 일대일로 주요 경제회랑에 위치한 중국 변경지역은 대외개방의 새로운 거점지로 거듭나고 있으며, 중국과 주변국가와의 교류의 무역·물류·산업·인프라 등의 다양한 협력을 추진하는 플랫폼으로 변모하고 있다. 특히, 중국 정부는 정책적인 지원을 통해 변경지역과 주변 인접국 간 초국경 경제협력을 촉진하고 있다. 기존의 중국 개발구 모델을 변경지역에 적용하여 인접국가와 공동으로 조성하는 초국경 경제협력구는 새로운 협력 모델로 부상하고 있다. 또한, 중국 서부대개발 추진에 따라 중국 중서부 내륙지역에 구축된 교통·통신·에너지 인프라를 주변 인접국과 연계하는 초국경 인프라 협력도 활발히 추진되고 있다. 국경분쟁 및 소수민족 집단거주로 인해 안보적으로 가장 취약하고 불안하였던 중국 변경지역은 중국과 인접국가 간의 교류·협력 거점지로 전환되고 있다. 이에 본 보고서에서는 최근 중국 국경지역에서 인접국가와 활발하게 추진되고 있는 초국경 경제협력의 현황과 주요 사례에 대해 살펴보았다.

2장 1절에서는 중국의 초국경 경제협력의 현황을 파악하기 위해 변경지역에 해당하는 중국 9개 성과 자치구의 대외무역 및 국경무역 현황을 분석하였다. 중국 변경지역의 대외교류 현황을 파악할 수 있는 가장 중요한 경제지표인 무역 데이터를 통해 각 지역별 수출입 추이, 주요 대상국별 교역 현황, 주요국 간 수출입 품목, 변경교역액

및 비중 추이를 분석하였다. 일대일로 경제회랑 위치한 국경지역은 대외무역이 확대되고 있고 주요 교역대상국은 인접국가로 나타났다. 교역품목은 동북부와 서북부는 1차 산품 위주인 반면, 서남부는 전자부품, 기계 등 좀 더 다양하게 나타났다. 국경무역은 규모 기준으로는 신장자치구와 광시자치구가 상위권을 차지하여 각각 중국-중앙아시아, 중국-아세안의 무역 거점지로 발전하고 있음을 확인할 수 있었다. 국경무역은 일대일로 추진에 따라 중국 접경지역과 인접국가 간 가장 기초적인 경제활동으로 다양한 협력으로 확대할 수 있는 중요한 기반이 될 것으로 보인다.

2장 2절에서는 중국 정부가 추진한 변경지역 발전과 관련된 정책을 분석하였다. 중국 중앙정부는 1991년에 국경무역 확대 및 소수민족 소득증대를 통한 안정화를 위해 변경지역에 대한 정책적 지원을 추진했다. 그러나 이 시기 중국 정부는 동부 연해안지역을 중심으로 하는 임가공 무역 확대에 정책적 지원을 집중하였기 때문에 변경지역의 경제발전은 한계를 보였다. 일대일로 추진 이후 중국 정부는 2015년 ‘접경지역개발개방 계획’을 마련하여 변경지역을 △일대일로 전략 선도지 △인접국과 협력 플랫폼 △새로운 대외개방 거점지라는 전략적 지위를 부여했다. 이에 따라, 경제협력 분야도 과거 변경무역 위주에서 벗어나 △무역·투자 촉진 △산업·물류 협력 △초국경 인프라 연계 △위안화 국제화 등 금융 협력 확대 등으로 확대되었다. 더 나아가 경제분야뿐만 아니라 △사회 △환경 △국제사법 △지역안보 등 다양한 분야에서의 협력을 추진하고 있다. 이러한 변경지역에 대한 정책에 대한 분석을 통해 국경지역 발전 계획, 협력대상 및 범위, 지역별 중점 추진 사항 등을 확인할 수 있다.

3장은 중국과 인접국 간 초국경 경제협력 현황 및 주요 사례에 대해 살펴보았다. 1절에서는 중국 일대일로 전략 추진 이후 중국 접경

지역에서 활발히 추진되고 있는 초국경 경제협력구 및 초국경 인프라 협력에 대해 개괄하였다. 2~4절은 중국에서 추진되고 있는 초국경 경제협력을 동북부, 서북부, 서남부로 분류하여 지역별 현황과 사례를 살펴보았다.

2절에서는 중국 동북부 지역과 러시아, 몽골, 북한 간 협력 사례를 분석했다. 우선 동북진흥전략에 근거한 중국 동북지역의 대외전략을 살펴보았고, 동북지역의 초국경 협력에 있어 중요한 다자협의체인 GTI의 현황 및 과제를 분석하였다. 일대일로 이후 추진된 동북지역의 초국경 협력 계획을 살펴보았고, 중국-러시아, 중국-몽골-러시아, 중국-북한 간 초국경 산업 및 인프라 협력 사례에 대해 분석하였다. 동북지역은 낮은 인구밀도, 취약한 산업기반으로 인해 산업협력보다는 주로 교통·물류·에너지 인프라 구축이 활발히 추진되고 있다. 특히, 중국-러시아, 중국-북한 사례에서 알 수 있듯이 이 지역에서의 초국경 협력은 러시아의 중국 견제, 대북 제재 등 국제정치적인 요인으로 인하여 답보상태에 처해 있었으나, 크림반도 진출로 인한 러시아의 고립과 이로 인한 신동방정책의 적극적 추진, 남북·북미 관계 개선 등 정치외교적 불안 요인이 해소된다면 다자간 초국경 경제협력이 본격적으로 추진될 가능성이 다대한 지역이다.

3절에서는 중국 서북부와 중앙아시아 간 추진되고 있는 협력 사례를 분석했다. 중국과 카자흐스탄 국경선상에 조성된 호르고스 초국경 경제협력구는 중국내 유일한 초국경합작구이자 일대일로 초국경 협력의 새로운 모델로 합작구의 현황, 성공요인, 제약요인 등을 분석하였다. 또한, 중국 정부가 일대일로 핵심 사업으로 추진 중인 서북부 지역의 교통·에너지 인프라 사례도 살펴보았다. 중국 서북부 지역은 SCO라는 다자협의체를 통해 국경지역 안보 협력에서 시작하여 경제협력으로까지 연결된 지역으로 통일한반도 초국경 협력에

있어 시사하는 바가 큰 지역이다.

4절에서는 중국 서남부와 동남아시아 국가 간 추진되고 있는 협력 사례를 분석했다. 중국 광시자치구-베트남, 윈난성-라오스 간 국경 지역에 조성 중인 초국경합작구와 범아시아 철도 건설 사례를 살펴 보았다. 중국 서남부 국경지역은 중국-동남아시아 간 글로벌 산업 체인에서 보완적인 분업관계가 형성되어 물류·산업 협력을 위한 초국경합작구 건설에 대한 논의가 활발한 지역이다. 초국경 경제협력구는 산업·물류 협력 이외에도 치안·사법·안보 등 비경제적인 분야에서도 협력을 추진할 수 있어 지역 간 통합의 테스트 베드로 활용 가치가 큰 모델이라 할 수 있다.

〈표 IV-1〉 중국 지역별 초국경 경제협력 현황 및 특징 비교

	동북부	서북부	서남부
중국 행정구역	헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성, 네이멍구자치구	신장위그루자치구, 간수성	윈난성, 광시자치구, 시짱자치구
인접국가 및 지역	러시아, 몽골, 북한	카자흐스탄, 키르기스스탄, 아프가니스탄, 타지키스탄, 파키스탄	베트남, 라오스, 미얀마, 인도, 부탄, 네팔
다자 협의체	광역두만강개발계획(GTI)	상하이협력기구(SCO)	대메콩강 유역 경제협력(GMS)
일대일로 경제회랑	중-몽-러 경제회랑	신유라시아 대륙교	중국-인도차이나반도 경제회랑 중국-미얀마-방글라데시-인도 경제회랑
초국경 경제 합작구	수이펀허, 헤이허, 훈춘, 얼렌호터, 만저우리	호르고스(후얼구어스)	둥싱, 핑샹, 룡방, 모한, 허커우, 루이리
초국경 인프라	중러 가스관 사업 중러 철도대교 헤이룽장 대교 프리모리에-1,2	중국횡단철도(TCR) 중국-중앙아 송유관 중국-중앙아 가스관	중국-라오스 범아시아 고속철 중국-미얀마 송유관, 가스관, 고속철

	동북부	서북부	서남부
초국경협 협력 추 진 동기	중국: 차항출해, 지역 경제발전 러시아: 고립 탈피 위 한 극동 지역 개발 북한: 주민소득 및 외 화수입 증대	국경분쟁 해결 안보 협력 테러 협력 경제협력 정치경제적 상호 전략 적 이해관계 부합	산업체인 내 상호 보완적 인 분업관계 구축 동남아 :인프라 구축을 통 한 경제발전
제약 요인	러시아의 중국 견제 미국의 대러 제재 UN의 대북 제재	과도한 차입, 중국기업 진출 등 중국 영향력 확대에 따른 반중정서 확대	중국-베트남 남중국해 영 해 분쟁 과도한 차입, 중국기업 진 출 등 중국 영향력 확대에 따른 반중정서 확대

2. 통일한반도 국경안보에 대한 시사점

가. 국경안보 및 변경지역에 대한 인식의 변화 필요

국경은 한 국가의 주권이 미치는 지리적, 정치적 경계로 분리와 단절의 장벽이자 동시에 접촉과 접합의 출발점이라는 이중적인 특징을 지니고 있다. 이에 한 국가가 인접국가와 어떠한 관계를 형성하고자 하는지는 접경지역을 어떻게 활용하는지에 반영된다고 볼 수 있다. 예컨대, 미국 트럼프 대통령은 미국과 멕시코 접경지역에 장벽을 설치하여 분리와 단절의 선으로 활용한다. 이와 달리 유럽 국가는 개방형 국경을 통해 인적·물적 교류에 장애가 없는 실질적인 지역 통합을 이루었다. 한·중·일 동아시아의 경우, 국가체제 상이성, 경제발전 수준의 차이, 역사적 관계, 민족주의 등으로 인해 무역·투자 규모에 비해 지역통합 논의가 미진하다. 국경에 대한 인식도 완전한 개방형 국경에 이르지 못하고 과도기적인 필터의 국경에 머무르고 있다.

본 연구에서 알 수 있듯이 중국은 신 대외전략인 일대일로 추진과 새로운 국제질서 수립과정에서 국경지역에 대한 인식이 큰 전환을 이루었다. 중국은 국방의 최전선과 소수민족 관리 지역이라는 소극적(협의적) 안보의 개념에서 경제 및 인적 교류의 중요 플랫폼이라는 적극적(포괄적) 안보로 인식이 전환되었다. 본문의 중러, 중북, 중·베트남 등 사례 분석에서 알 수 있듯이, 국경지역에 대한 인식의 전환은 국경지역의 경제발전 및 인접국가와의 무역·투자 확대라는 경제적인 동기뿐만 아니라 국가의 장기적인 발전전략, 국경지역 안보전략, 주변국가와의 관계 등 외교안보의 전략적 고려에 의해 결정된다고 할 수 있다.

남북한 평화와 변영의 새로운 시대를 대비하여 국경안보와 변경지역에 대한 새로운 인식이 필요하다. 변경지역에 대한 인식이 과거의 군사안보적 최전선, 분절된 경계선 등의 인식에서 경제통합의 테스트 베드로의 인식 전환이 필요하며, 변경지역 경제협력을 계기로 안보 등 다양한 협력으로 확대 논의 가능하다.

나. 협력관계 구축 및 초국경 경제협력을 위한 다자협의체 활용

다자협의체를 활용한 협력관계 구축은 참여국가 간의 공동의 이익을 위해 협력할 수 있는 기회를 제공한다. 또한, 양자 간 추진하기 어려운 사업이나 국력 차이로 인한 국가 간 불균형을 조정하는 장점이 있다. 중국 서북부-중앙아시아 간 초국경 경제협력 과정에서도 알 수 있듯이, 역내 국가 간 신뢰관계 구축과 협력사업 추진에 있어 지역 다자협의체인 SCO는 핵심적인 역할을 수행했다. SCO를 통해 국경 안보협력에서 테러 협력, 초국경 인프라 구축, 초국경 경제협력구 조성까지 발전할 수 있었다. 중국 서남부-아세안 국가 간에

도 역내 다자협약체인 GMS는 초국경 인프라 구축 계획 수립 및 협력 추진에 중요한 역할을 수행했다. 양자 간의 신뢰 및 협력 관계 구축이 어려운 경우에는 다자협약체를 활용할 필요가 있다. 동북아시아 지역에 대표적인 다자협약체인 GTI를 활용하여 역내 국가 간 협력관계를 구축하고 초국경 경제협력 사업을 추진하는 방안을 모색해야 한다.

GTI는 통일 한반도 초국경경제협력과 관련하여 다섯가지 역할을 할 수 있을 것으로 기대한다. 단 GTI 플랫폼을 통일 한반도 초국경 경제사업과 연계하여 활용하기 위해서는 북한이 GTI 회원국으로 복귀하는 문제가 선제되어야 한다.

첫째, 북한의 국제기구 가입을 준비할 수 있는 디딤돌 역할을 할 수 있다. 북한은 UN을 제외하고 WTO, IMF, ADB, World Bank 등 경제개발에 필요한 주요 국제기구에 가입되어 있지 않다. 과거 북한이 이들 국제기구에 가입 시도를 한 적이 있으나 이들 기구에서 개발협력 재원 마련을 위한 경제통계 공개를 북한에 요구하여 무산된 사례가 있다. 북한은 경제통계 공개를 사회주의 체제에 부합하지 않는 다며 거부하고 있으며, 실제로 1960년대 이후부터 경제통계를 공개를 금지하고 있는 상황이다. GTI는 동북아 낙후지역 개발을 위한 (준)국제기구 형태의 정부 간 다자협약체라고 할 수 있다. 북한이 GTI에 가입하여 필요사항 요구사항을 충족시킴으로서 국제기구 가입에 필요한 절차나 과정을 선제적으로 익힐 수 있고, 또 일부 기술 지원도 받을 수 있다.

둘째, 북한지역 개발재원을 마련할 수 있는 통로가 될 수 있다. 구체적인 예로 GTI의 재원 마련 협의체로 고려되고 있는 수출입은행협의체를 꼽을 수 있다. 수출입은행협의체가 다자개발은행(Multilateral Development Bank)의 역할을 함으로써 부족한 개발

재원을 조달할 수 있다. 수출입은행협의체의 재원 공급이 원활하지 않을 경우, 북한개발을 대비한 동북아개발은행 설립 논의를 GTI와 연계하여 추진해볼 수 있다. 다른 한편에서는 GTI가 AIIB나 ADB가 대북한 개발협력을 하고자 할 때 관련 정보를 제공하고 투자를 원활하게 하는 중간자 역할도 할 수 있을 것으로 보인다.

셋째, 문재인 대통령이 2018년 8·15 경축사에서 밝힌 동북아철도공동체 논의를 시작하는 플랫폼으로 GTI를 활용할 수 있다. GTI에는 교통 분과 위원회가 설립되어 있다. 이 분과 위원회를 활성화하여 한국이 제안한 동북아철도공동체 관련 연구를 추진하는 한편 각국의 관심을 제고시킬 수 있다.

넷째, GTI는 동북아철도공동체 설립과 연계하여 남한의 철도를 북한은 물론 중국, 러시아와 연결하는 플랫폼을 활용할 수 있다. 상술한 바와 마찬가지로 GTI 산하의 교통 분과 위원회를 활성화하여 관련 연구와 논의를 추진해볼 수 있다. 보다 원활한 협의가 필요한 경우, 철도 협의체 등을 별도로 구성하여 관련 논의를 주도하도록 할 수도 있을 것이다.

다섯째, GTI는 강원도를 중심으로 한반도 동해안 축을 다자 개발하는 플랫폼이 될 수 있다. 중국 지린성이 관심을 보이는 라선시 개발과 극동러시아가 관심을 보이는 자루비노항 개발을 평양선언(2018.9.19.)에서 밝힌 동해관광공동특구 조성하고 연계하여 추진해볼 수 있다. 조건이 형성될 경우, 다자협력의 틀에서 동해안 축 개발을 DMZ 평화공원 조성하고 연계하여 추진하여 볼 수도 있을 것이다.

다. 남북한 변경지역에 통일경제특구의 공동 조성 및 지역 통합의 테스트 베드로 활용

남북한 화해 분위기 속에 변경지역에서의 교류 협력에 대한 관심이 커지고 있다. 문재인 대통령도 광복절 경축사에서 경기도와 강원도 변경지역의 통일경제특구 설치를 제안하였다. 통일경제특구가 단순히 북한의 값싼 노동력을 이용하는 데 그치지 않고 더욱 폭넓은 분야에서 협력을 구상할 필요가 있다.

중국의 사례에서 보듯이, 남북한 변경지역에 각각 부지를 마련하여 공동으로 초국경 경제특구를 조성하는 방안도 검토가 가능하다. 남북한의 토지를 공유하는 초국경 경제특구를 조성하는 것은 남북한 협력에 있어 특별한 의미를 가져다 줄 수 있다. 기존의 산업단지 와 구별되는 점은 토지를 공유하면서 산업, 물류, 금융, 관광, 인프라, 전자상거래, 통관 등 경제적인 협력 이외에 법률, 치안, 사회관리, 안보 등 비경제적인 분야에서도 남북 간 협력이 이뤄져야 한다는 점이다. 즉, 초국경 경제협력구 모델은 양 국가가 하나의 공간을 어떠한 방식으로 운영하고 관리하는지에 대한 시범구로 볼 수 있으며 이는 곧 지역 간 통합에 있어 테스트 베드의 역할을 수행한다고 볼 수 있다. 향후 남북한 간 또는 통일 한반도와 중국 간에도 변경지역에서의 초국경 경제협력구 조성을 통해 양 지역 간 경제·사회 통합의 테스트 베드로 활용하는 방안을 모색할 수 있다.

초국경 경제특구는 앞서 호르고스 초국경 경제협력구 사례에서 분석하였듯이, 단계적인 접근이 필요하다. 초기 단계에서는 유연한 합작구 관리시스템을 도입할 필요가 있다. 즉, 합작구 내 자국 영역에서는 각자의 수권 기관이 자국의 법률에 근거하여 분할 관리하고 합작구 운영과정에서 발생하는 문제들은 상설기구(관리위원회)를 설치하여 해결하는 것이다. 또한 합작구 내 경영 주체는 양측 법률

에서 금지하는 활동을 제외하면 자유롭게 운영하는 네거티브 방식의 규제를 적용한다. 중국과 베트남 간의 사례에서 보듯이 베트남 정부의 포지티브 방식의 규제 도입은 고려해야 할 사안과 예측불가능한 상황이 많기 때문에 합작구의 초기 단계에서는 적합하지 않은 것으로 보인다. 중장기적으로 합작구 내 상주인구가 증가하면 치안 유지, 법 집행, 상거래 및 투자기업 관리 등 양측이 공동으로 해결해야 하는 사안이 증가하게 되고 합작구의 통용된 법과 제도를 정비하여야 할 것이다. 이는 곧 남북한이 경제·사회 통합 및 지역 통합으로 가는데 있어 중요한 테스트 베드로의 역할을 수행할 수 있을 것으로 기대된다.

라. 초국경 인프라 연계를 통한 지역 통합 기반 마련

중국이 일대일로 이후 추진하는 초국경 인프라 건설 협력은 중국과 인접국 양국의 공공자산이 국경을 넘어 상호 연계되는 것을 의미하여, 국경지역이 국경 분계선으로서의 의미가 퇴색하게 된다. 초국경 인프라가 구축되면 인접국가와의 물적, 인적 교류가 확대되고 지역통합의 기반이 마련된다. 중국 동북부의 프리모리에-1, 2, 서북부의 TCR, 서남부의 범아시아철도 등 고속철, 화물철도, 고속도로 등 초국경 교통 인프라 건설은 접경지역에는 물류 거점지로의 새로운 발전의 기회를 가져다줄 뿐만 아니라 인접국가와의 교류 확대를 통해 경제·산업적인 협력이 확대될 것이다. 중국의 초국경 에너지 인프라 구축은 중국의 에너지 안보와 관련된 사안으로 경제적인 동기보다는 에너지의 수급 상황 안정과 공급 루트 다변화라는 측면에서 추진된다. 초국경 인프라 협력을 통해 인접국가와 인프라의 관리, 운영, 시스템 통합, 기술표준 협력까지 확대될 수 있고, 더 나아가서는 초국경 인프라 시설 보호를 위한 안보 협력까지 확대될 수 있다.

남북 및 북미 관계 개선에 따른 북한의 대외개방 가능성이 높아짐에 따라 중국 랴오닝성은 2018년 9월 일대일로 차원에서 북한과 철도, 도로, 통신망 등 초국경 인프라 사업을 추진할 계획이라고 밝혔다. 단둥-평양-서울-부산을 교통 인프라로 연계하는 동북아 경제 회랑을 조성하여 지역통합을 추진한다는 계획이다. 중국 지린성도 창지투 지역과 북한의 나선특구를 연계하는 초국경 인프라 구축을 통해 ‘차항출해’를 본격적으로 추진할 것으로 예상된다.

이는 한국 문재인 정부가 제시한 한반도 신경제지도와 중복되는 부분이 적지 않아 북한 인프라 구축에 있어 한중 간 주도권 경쟁이 예상된다. 한국 정부는 남북한 교통·통신·에너지·물류 등 초국경 인프라 사업을 구체화하여 남북한 지역통합의 기반 마련을 적극적으로 추진할 필요가 있다. 남북한 초국경 인프라 사업은 경제·산업적인 효과뿐만 아니라 장기적인 전략적 안목을 갖고 대비할 필요가 있다.

참고문헌

1. 단행본

- 동북아역사재단. 『동아시아 평화와 초국경 협력』. 서울: 동아시아역사재단 기획연구58, 2013.
- 박상남·강명구. 『주요국의 대중양아시아 통상전략 및 시사점』. 서울: 대외경제정책연구원, 2007.
- 박지연. 『메콩강 유역 개발 사례가 GTI의 동북아개발에 주는 시사점』. 서울: 한국수출입은행 북한·동북아연구센터, 2016.
- 배종렬·윤승현. 『길림성의 대북경제협력 실태분석: 대북투자를 중심으로』. 서울: 통일연구원, 2015.
- 서종원·양하은. 『중국 철도 운영 현황 및 조직』. 세종: 한국교통연구원, 2018.
- 서종원·한은영. 『프리모리에 국제운송회랑 개발 현황 및 협력 방안』. 세종: 한국교통연구원, 2018.
- 이승신 외. 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』. 세종: 대외경제정책연구원, 2017.
- 이현태 외. 『13.5규획 시기 한국의 중국 동북지역 경제협력 과제와 전략』. 세종: 대외경제정책연구원, 2017.
- 제성훈·나희승·최필수. 『중-몽-러 경제회랑의 발전 잠재력과 한국의 연계방안』. 세종: 대외경제정책연구원, 2016.
- 현승수 외. 『주변국 국경안보: 이론과 실제』. 서울: 통일연구원, 2017.
- 홍면기 외. 『중국동북지역과 환동해지역의 관계성』. 서울: 경희대학교 출판문화원, 2017.5.

中国海关, 『中国口岸年鉴: 2015』. 北京: 中国海关出版社, 2015.
中国海关, 『中国口岸年鉴: 2017』. 北京: 中国海关出版社, 2017.

2. 논문

- 김부용·임민경. “중국의 동북진흥전략 10년 평가와 전망.” 『KIEP 중국성별동향브리핑』. 2013.
- 김추운. “중국 동북지역의 개방특구인 훈춘의 개발전망: UNDP의 두만강유역개발계획과 관련하여.” 『토지연구』. 1993.
- 노상우. “중국의 국제철도 현황과 전망.” 『한국교통연구원 이슈페이퍼』. 2013.
- 대외경제정책연구원 북경사무소. “일대일로 경제회랑 건설 추진 동향.” 『KIEP 북경사무소 브리핑』. 제18권 3호, 2015.
- 리 정. “중국 동북지역, 새로운 발전의 기회 맞아.” 『CSF 중국전문가포럼 전문가오피니언』. 2015.
- 변현섭. “러시아 극동 지역에서의 러중 협력사례.” 『KIEP 세미나 발표자료』. 2018.
- 윤성학·이재영·이시영. “중앙아시아-중국 가스관 개통과 정책 시사점.” 『KIEP 지역경제포커스』. 10-01, 2010.
- 윤지현. “중앙아-중국가스관 D라인 건설 프로젝트 연기 결정.” 『KIEP EMRiCs 이슈분석』. 2017.
- 정재완 외. “메콩강 유역개발: GMS 프로그램 10년의 평가와 시사점.” 『KIEP 지역연구』. 03-04, 2003.
- 조정원. “중앙아시아 국가들의 대중국 경제의존도 증가 현황과 원인.” 『중앙아시아학술회의 자료집』. 2014.
- _____. “우크라이나 사태 이후 러중 경제협력: 극동 지역을 중심으로.” 『KIEP 세미나 발표자료』. 2018.
- 진정미. “중국의 일대일로와 동북아 경제협력의 확장성 연구: 남북중

- 접경지 물류·관광 협력 중심으로.”『동북아경제연구』, 제29권 제4호, 2017.
- 최문·윤기관. “WTO체제하에서 중국 변경무역 증가에 따른 국제통상 분쟁 발생 가능성 분석과 시사점.”『비교경제연구』, 제16권 1호, 2009.
- 최영진. “중국의 동북지역 개발과 환동해권 진출의 교두보.”『중소연구』, 제37권 1호, 2013.
- 최지원. “중국 동북진흥정책 평가 및 신정책 방향 분석.”『KIEP 지역기초자료』, 17-04, 2017.
- 刘建文·刘丹蓉. “中越两国跨境经济合作区政策比较初探.”『东南亚纵横』, 第10期, 2013.
- 李政·薛莹. “新常态下东北老工业基地创新与创业经济发展—第二届全球创新与创业会议综述.”『经济学动态』, 第06期, 2015.
- 广西凭祥综合保税区管理委员会. “广西凭祥综合保税区招商手册.” 2017.
- 阿布都伟力·买合普拉. “新疆建设丝绸之路经济带商贸物流中心的思考.”『中国流通经济』, 第1期, 2017.
- 吴坚. “中越跨境经济合作区建设与台商机遇.”『东南亚纵横』, 第4期, 2014.
- 鲍超·王红杰. “‘丝绸之路经济带’中亚天然气资源开发利用对中国的保障效益及对策建议.”『中国科学院院刊』, 第4期, 2018.
- 何文聪. “中越跨境经济合作区建设问题及对策研究.”『市场论坛』, 第9期, 2016.
- 胡超·张莹. “我国边境地区的开放模式, 形成机理与启示.”『西南民族大学学报』, 第5期, 2017.
- 周先平·袁丽琪·孙敬文. “中老磨憨-磨丁经济合作区人民币跨境使用的经验及启示.”『国际金融』, 第8期, 2018.
- 王雅静. “霍尔果斯在丝绸之路经济带“中哈经济走廊”建设中发挥互联互

通作用的优势凸显.”『大陆桥视野』. 第8期, 2016.

3. 기타자료

KOTRA <www.kotra.or.kr>.

기획재정부 <www.moef.go.kr>.

에너지경제연구원<www.keei.re.kr>.

연세대학교 중국연구원 <yonseisinology.org>.

Kzainform <www.inform.kz>.

GAZPRM <www.gazprom.com>.

PanAmerica24.com <www.panamerica24.com>.

IISS. <www.iiss.org>.

Merics <www.merics.org>.

The Economist <www.economist.com>.

英国石油公司 <<https://www.bp.com>>.

『法搜网』 <www.fsou.com>.

中国经济信息社, <<http://upload.silkroad.news.cn>>.

中国海关总署. “中国海关统计年鉴” (2010~2017年).

商务部. “中国商务年鉴” (2010~2017年).

黑龙江省统计局. “黑龙江省统计年鉴” (2010~2017年).

辽宁省统计局. “辽宁省统计年鉴” (2010~2017年).

吉林省统计局. “吉林省统计年鉴” (2010~2017年).

内蒙古自治区统计局. “内蒙古自治区统计年鉴” (2010~2017年).

新疆维吾尔自治区统计局. “新疆维吾尔自治区统计年鉴” (2010~2017年).

西藏自治区统计局. “西藏自治区统计年鉴” (2010~2017年).

云南省统计局. “云南省统计年鉴” (2010~2017年).

广西壮族自治区统计局, “广西壮族自治区统计年鉴”(2010~2017年).
商务部 中国对外经济毛体统计学会. 〈<http://tjxh.mofcom.gov.cn>〉.
黑龙江省统计局. 〈<http://www.hlj.stats.gov.cn>〉.
内蒙古自助区商务厅. 〈<http://swt.nmg.gov.cn>〉.
中国乌鲁木齐海关. 〈<http://www.customs.gov.cn>〉.
中国拉萨海关. 〈<http://lasa.customs.gov.cn>〉.
人民网. 〈<http://yn.people.com.cn>〉.
中华人民共和国南宁海关. 〈<http://nanning.customs.gov.cn>〉.
『个人图书馆』 〈<http://www.360doc.com/>〉.
国家级经济技术开发区和边境经济合作区 〈www.fdi.gov.cn〉.
国家信息中心·国家电子政务外网管理中心 〈www.sic.gov.cn〉.
国务院 〈www.gov.cn〉.
吉林省人民政府 〈xxgk.jl.gov.cn〉.
『内蒙古日报社』 〈baijiahao.baidu.com〉.
内蒙古自治区人民政府 〈swj.xlgl.gov.cn〉.
『全景網』 〈www.p5w.net〉.
辽宁省发展和改革委员会 〈www.lndp.gov.cn〉.
辽宁省商务厅 〈www.china-liaoning.gov.cn〉.
『辽宁日报』 〈liaoning.nen.com.cn〉.
『网易新闻』 〈news.163.com〉.
勐腊县人民政府 〈www.ynml.gov.cn〉.
『发改委』 〈www.sohu.com〉.
『凤凰网』 〈<http://finance.ifeng.com>〉.
西藏自治区人民政府网 〈www.xizang.gov.cn〉.
『新疆兴农网』 〈<http://www.xjxnw.gov.cn>〉.
新疆生产建设兵团统战部 〈<http://bttzb.xjbt.gov.cn>〉.
『新浪财经』 〈finance.sina.com.cn〉.
『新华网』 〈www.xinhuanet.com〉.

亿企赢网 <www.gx-law.gov.cn/xzfg/1623.jhtml>.
『广西民族报网』 <www.gxmzb.net>.
『税屋』 <http://www.shui5.cn/>.
『广西政府法制网』 <http://www.gx-law.gov.cn/>.
广西壮族自治区人民政府 <www.ndrc.gov.cn>.
『亚心网』 <news.ifeng.com>.
云南省人民政府 <www.yn.gov.cn>.
云岭先锋网 <wldj.yn.gov.cn>.
韦志兴 <www.pxftz.gov.cn>.
人民网 <gs.people.com.cn>.
营口市人民政府交通局 <www.ykjt.gov.cn>.
『界面』 <www.jiemian.com>.
霍尔果斯口岸管理局 <www.xjhegs.gov.cn>.
法宝 <www.pkulaw.cn>.
『正北方网』 <www.northnews.cn>.
『法律教育网』 <http://www.chinalawedu.com>.
中国国家铁路局 <www.nra.gov.cn>.
中国国家统计局 <www.stats.gov.cn>.
中国同江市人民政府 <www.tongjiang.gov.cn>.
中国商务部 <zhs.mofcom.gov.cn>.
中国政府网 <www.gov.cn>.
中国投资指南网 <www.fdi.gov.cn>.
中国海关总署 <www.customs.gov.cn>.
中国海关总署 <fangtan.customs.gov.cn>.
中国黑河边境经济合作区管理委员会 <www.hhhzq.gov.cn>.
中华人民共和国国家民族事务委员会 <www.seac.gov.cn>.
中华人民共和国国家民族事务委员会 <www.seac.gov.cn>.
中华人民共和国国家发展和改革委员会 <www.ndrc.gov.cn>.

中华人民共和国中央人民政府 <www.gov.cn>.
曉東鐵道物流 <www.amiue.com>.
黑龙江省发展和改革委员会 <www.hljdpc.gov.cn>.
黑龙江省人民政府 <www.hlj.gov.cn>.
『凤凰网』 <http://finance.ifeng.com>.
锡林郭勒盟商务局 <http://swj.xlgl.gov.cn>.
『辽宁民族宗教』 <http://www.lnmz.gov.cn>.
『中国科技情报网』 <http://www.chinainfo.org.cn>.
『云南政协新闻网』 <http://www.ynzxb.cn>.
『搜狐』 <https://www.sohu.com>.
『和讯网』 <news.hexun.com>.

『JPNEWS』.
『국민일보』.
『노컷뉴스』.
『데일리NK』.
『동아일보』.
『물류신문』.
『서울신문』.
『시사IN』.
『신동아』.
『아시아투데이』.
『아주경제』.
『에너지경제』.
『연합뉴스』.
『연합마이더스』.

『중국망』.
『조선일보』.
『중앙일보』.
『한겨레』.

Voice of America.
EASTRUSSIA.
Financial Times.
The New York Times.

『人民網』.
『辽宁日报』.

구글 지도 <<http://map.google.com>>.
바이두 <<http://www.baidu.com>>.
바이두 지도 <<http://map.baidu.com>>.
서중물류 홈페이지 <<http://sjl.co.kr/solution/tcr/>>.
통일부 북한정보포털 <<http://nkinfo.unikorea.go.kr>>.
중국 일대일로 홈페이지 <<http://www.yidaiyilu.gov.cn>>.
한국무역협회 Kstat 중국통계 <<http://stat.kita.net/>>.

ADB <<https://www.adb.org/>>.
CEIC database <<https://www.ceicdata.com>>.
GAZPRM 홈페이지 <<http://www.gazprom.com/>>.
GTI 홈페이지 <<http://www.tumenprogramme.org/>>.
Nations Online Project <<http://www.nationsonline.org/index.html>>.
The Nation <<https://www.thenation.com/>>.
The World Bank DataBank <<http://databank.worldbank.org>>.

广西东兴国家重点开发开放试验区 <<http://www.gdxxsyq.gov.cn>>.

中国海关总署 <<http://www.customs.gov.cn/>>.

中华人民共和国商务部 <<http://www.mofcom.gov.cn>>.

中华人民共和国中央人民政府 <<http://www.gov.cn>>.

최근 발간자료 안내

KINU 통일포럼 시리즈

2016-01	제12차 KINU 통일포럼: 북한의 4차 핵실험 이후 한반도 정세와 대북정책방향	통일연구원
2016-02	제13차 KINU 통일포럼: 북한 제7차 당대회 분야별 평가 및 향후 전망	통일연구원
2016-03	제14차 KINU 통일포럼: 북한인권법 제정 이후 한국의 북한인권정책 방향	통일연구원

통일나침반

2016-01	효율적 대북제재: 데이터 분석과 합의	이 석
2016-02	2016년 북한 신년사 분석	김갑식 외
2016-03	4차 북핵실험 이후 대북정책	통일연구원 현안대책팀
2016-04	4차 북핵실험 이후 정세 전개와 향후 전망	통일연구원 현안대책팀
2016-05	사드 배치 결정 이후 한반도 정세 및 대응 방안	통일연구원 북핵대응 T/F팀
2016-06	4차 북핵실험 이후 미중관계와 대북정책 방향	통일연구원 대외협력팀
2017-01	트럼프 대통령의 한반도 관련 주요 발언	통일연구원
2017-02	2017년 북한 신년사 분석	홍 민 외

KINU Insight

2017-01	북한의 핵·미사일 관련 주요 활동 분석	홍 민
2017-02	중국의 19차 당 대회 평가와 정책적 고려사항	전병근
2017-03	북한 노동당 중앙위원회 제7기 제2차 전원회의 평가 및 권력구조 전망	박영자
2018-01	2018년 김정은 신년사 분석과 정세 전망	홍 민 외

북한인권백서

북한인권백서 2016	도경옥 외 18,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2016	도경옥 외 22,500원
북한인권백서 2017	도경옥 외 20,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2017	도경옥 외 24,500원
북한인권백서 2018	한동호 외 20,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2018	도경옥 외 24,000원

연구보고서

2016년도 연구보고서

<연구총서>

2016-01	북한 핵 개발 고도화의 파급영향과 대응방향	정성윤 외	14,000원
2016-02	일본 아베정권의 대외전략과 대북전략	이기태, 김두승	6,500원
2016-04	과학기술발전과 북한의 새로운 위협: 사이버 위협과 무인기 침투	정구연, 이기태	6,000원
2016-05	김정은 정권의 대남정책 및 통일담론: 텍스트마이닝을 이용한 분석	오경섭, 이경화	8,000원
2016-06	남북통일과 국가재산·채무·양허권의 승계	이규창	8,000원
2016-07	남북통합에 대한 국민의식조사	박주화 외	12,000원
2016-08	대북정책전략 수단 효용성 분석: 이란의 경험과 경제제재를 중심으로	홍우택 외	7,000원
2016-09	북한 민생경제 진흥을 위한 개발협력 방안	김석진, 홍제환	8,000원
2016-10	북한 기업의 운영실태 및 지배구조	박영자 외	13,000원
2016-11	북한에서 사적경제활동이 공식경제부문에 미치는 영향 분석	조한범 외	9,500원
2016-12	북한인권 제도 및 실태 변화추이 연구	임예준 외	8,500원
2016-13	최근 중동사태에 비추어본 북한체제지속성 연구	김진하 외	7,000원
2016-14	「그린데탕트」 실천전략: DMZ 세계생태평화공원사업을 중심으로	조한범 외	7,000원
2016-15	Pathways to a Peaceful Korean Peninsula: Denuclearization, Reconciliation and Cooperation	도경욱 외	14,000원
2016-16	한중수교이후 북중관계의 발전: 추세분석과 평가	이기현 외	8,000원
2016-17	국내적 통일준비 역량 강화방안	김수암 외	8,500원
2016-18	민주주의 및 시장경제에 대한 탈북민 인식조사	김수암 외	15,000원
2016-19	전환기 남북관계 영향 요인 및 향후 정책 방향	신종호 외	16,500원
2016-20	북한인권 책임규명 방안과 과제: 로마규정 관할범죄에 대한 형사소추 문제를 중심으로	이규창 외	12,000원
2016-21	2016년 통일예측시계	홍우택 외	7,000원
2016-22	남북한 주민의 통일국가정체성 인식조사	박종철 외	19,000원
2016-23	구술로 본 통일정책사	홍민 외	12,000원
2016-24	북한 전국 시장 정보	홍민 외	13,000원
2016	국제사회의 북한인권 논의와 한국의 정책	북한인권연구센터 편	7,500원
2016	북한의 제4차, 5차 핵실험 이후 통일환경 변화에 따른 통일전략 모색과 통일공감대 확산 방안	홍석훈 외	9,500원

〈정책연구시리즈〉

2016-01	미국 대선 주요 후보의 Think-Tank 및 의회 네트워크 분석	정구연, 민태은
2016-02	대북제재 평가와 향후 정책 방향	신종호 외
2016-03	개성공단 운영실태와 발전방안: 개성공단 운영 11년(2005~2015)의 교훈	임강택, 이강우
2016-04	북한 해외노동자 실태 연구	이상신, 오경섭, 임예준

〈Study Series〉

2016-01	Identifying Driving Forces for Changes and Policy Challenges on the Korean Peninsula(2015-2030)	Park, Hyeong Jung et al.
2016-02	China's Neighborhood Diplomacy and Policies on North Korea: Cases and Application	Lee, Ki-Hyun et al.
2016-03	The Costs and Benefits of Unification on the Korean Peninsula: in the Political, Social and Economic Areas	Cho, Han-Bum et al.
2016-04	Development of Unification Diplomacy Contents	Kim, Jin-Ha
2016-05	South and North Korean Integration and North Korea's Adaptability: From the Perceptive Point of View	Kim, Soo-Am et al.

2017년도 연구보고서

〈연구총서〉

2017-01	북한인권 피해구제 방안과 과제 - 인도에 반한 죄를 중심으로 -	이규창 외 11,500원
2017-03	2017 남북통합에 대한 국민의식조사	박주화 외 12,000원
2017-04	통일 이후 통합방안: 민족주의와 편익을 넘어서는 통일담론의 모색	이상신 외 8,500원
2017-05	대북·통일정책 관련 주요 쟁점과 정책추진방향	민태은 외 9,500원
2017-06	북한이탈주민의 교육, 복지, 그리고 시민권에 대한 인식	민태은 외 13,000원
2017-07	전환기 남북관계 발전 추진 방안	조한범 외 7,500원
2017-08	한반도 평화로드맵 실천전략	홍민 외 7,000원
2017-09	북한 주민들의 복지와 시장화	임강택 8,000원
2017-10	한반도 평화체제 구상과 대북정책	정성윤 외 8,000원
2017-11	평양과 해산, 두 도시 이야기: 북한 주민의 삶의 공간	조영아, 최은영 9,500원
2017-12	북중관계 주요분야별 현황 분석	임강택 외 12,000원
2017-13	트럼프 행정부 출범 이후 동아시아 전략환경 변화와 한국의 대응	김상기 외 11,000원
2017-14	동맹의 진화와 글로벌 파트너십	정구연 외 7,000원
2017-15	북한인권 정책환경 분석	한동호 외 7,500원
2017-16	북한 재난협력 방안과 과제	임예준, 이규창 9,000원
2017-17	김정은 시대 조선노동당의 조직과 기능: 정권 안정화 전략을 중심으로	박영자 13,000원
2017-18	김정은 정권 5년의 북한경제: 경제정책을 중심으로	홍제환 7,500원

2017-19	김정은 정권의 통치 테크놀로지와 문화정치	홍민	6,000원
2017-20	김정은 정권의 핵전략과 대외·대남 전략	정성윤	6,500원
2017-21-01	뉴노멀 시대 미중 전략 경쟁관계와 한반도에의 함의(1부)	전병곤 외	9,500원
2017-21-02	뉴노멀 시대 미중 전략 경쟁관계와 한반도에의 함의(2부)	전병곤 외	9,500원
2017-22-01	주변국 국경안보: 이론과 실제	현승수 외	10,000원
2017-22-02	주변국 국경안보: 사례와 검증	현승수 외	9,500원
2017	사회권의 관점에서 본 북한인권	북한인권연구센터 편	13,500원

〈정책연구시리즈〉

2017-01	지속가능한 통일·대북정책: 환경 분석과 추진방향	이규창 외	
2017-02	통일국민협약 추진방안	조한범, 이우태	
2017-03	동서독 통일과정에서 서독정부의 대동독정책 연구	이상신 외	
2017-04	대북제재 국면에서 남북교류협력 추진 방안	임강택, 홍제환	
2017-05	평화와 번영의 한반도: 정책목표와 추진방향	이규창 외	

〈Study Series〉

2017-01	Implications of North Korea's Nuclear Advancement and Response Measures	Chung, Sung-Yoon et al.	
2017-02	Study on Changing Trend of Human Rights Institution and Situation in North Korea	Rim, Ye Joon et al.	
2017-03	Advancement of Science and Technology and North Korea's Asymmetric Threat: Rise of Cyber Warfare and Unmanned Aerial Vehicle	Chung, Kuyoun·Lee, Kitae	
2017-04	Study on North Korean Defectors' Perception about Democracy and the Market Economy	Kim, Soo-Am et al.	

2018년도 연구보고서

〈연구총서〉

2018-01	평화의 심리학: 한국인의 평화인식	박주화 외	19,000원
2018-02	사회문화교류협력 및 인적 접촉 활성화 방안	이규창 외	14,000원
2018-03	남북관계 발전과 북한주민 의식 변화	성기영 외	10,500원
2018-04	국경협력의 가능성과 미래	이기태 외	9,000원
2018-05	북한과 주변국의 국경안보	이기태 외	8,000원
2018-06	중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점	현상백 외	12,000원
2018-07	KINU 통일외식조사 2018: 남북평화 시대의 통일외식	이상신 외	11,000원
2018-08	한반도 비핵평화체제 구축과 남북관계 전략	조한범 외	8,000원
2018-09	북한의 주민 이탈과 법적 대응	박영자 외	11,500원

2018-10	'하나의 시장' 형성을 위한 시장친화적 남북경제협력방식의 모색	임강택 외	9,500원
2018-11	한반도 평화통일을 위한 글로벌 네트워크 전략	김진하 외	9,500원
2018-12	북한 민생 실태 및 협력 방안	홍제환 외	9,000원
2018-13	북핵위기와 북미 간 전략환경 인식	이우태 외	11,000원
2018-14	북한의 핵전략 분석	홍우택 외	6,500원
2018-15	제재 국면에서의 주민의 인권	도경옥 외	10,000원
2018-16	한반도 평화와 남북협력 종합연구 (총괄보고서)	김상기 외	5,500원
2018-17	북핵 종합평가와 한반도 비핵화 촉진전략	정성윤 외	21,000원
2018-18	동북아 플러스 책임공동체 형성 방안	이기태 외	12,000원
2018-20	한반도 평화체제 구축과 한미관계	김상기 외	10,000원
2018-21	북한에서 국가-사회관계 양상 연구	한동호 외	14,000원
2018-22	김정은 시대 북한의 국가기구와 국가성	박영자 외	13,500원
2018-23	북한 군사경제 비대화의 원인과 실태	오경섭 외	12,000원
2018-24	한반도 평화번영과 남북중 협력방안	정은이 외	9,500원
2018-25	중국 시진핑 2기 지도부 구성과 대외정책 전망	신중호	8,500원
2018-26	2030 미중관계 시나리오와 한반도	신중호 외	12,000원

〈정책연구시리즈〉

2018-01	김정은 시대 북한 경제사회 8대 변화	박영자 외
2018-02	2018년 미국 중간선거 평가와 미국의 향후 대외정책 전망	민태은 외
2018-03	대북 제재 현황과 완화 전망	서보혁 외

〈Study Series〉

2018-01	The Implementation Strategy of the Establishment for Peaceful Community on the Korean Peninsula	Hong, Min·Cho, Han-Bum·Park, Ihn-Hwi
2018-02	2017 Survey of Inter-Korean Integration	Park, Juhwa·Rhee, Minkyu·Cho, Won-Bin
2018-03	North Korean Economy in the Kim Jong-un Regime	Hong, Jea Hwan
2018-04	Peace Regime of the Korean Peninsula and North Korean Policy	Chung, Sung-Yoon·Lee, Moo Chul·Lee, Soo-hyung
2018-05	Eight Changes in North Korean Economy and Society under the Kim Jong Un Regime	Park, Young-Ja et al.

연례정세보고서

2016	통일환경 및 남북한 관계 전망 2016~2017	통일연구원
2017	통일환경 및 남북한 관계 전망 2017~2018	통일연구원

논총

통일정책연구, 제25권 1호 (2016)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 25, No. 1 (2016)	10,000원
통일정책연구, 제25권 2호 (2016)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 25, No. 2 (2016)	10,000원
통일정책연구, 제26권 1호 (2017)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 26, No. 1 (2017)	10,000원
통일정책연구, 제26권 2호 (2017)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 26, No. 2 (2017)	10,000원
통일정책연구, 제27권 1호 (2018)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 27, No. 1 (2018)	10,000원
통일정책연구, 제27권 2호 (2018)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 27, No. 2 (2018)	10,000원

기타

2016	북한 내 고문 및 비인도적 처우	한동호 외
2016	Torture and Inhumane Treatment in North Korea	Han, Dong-ho et al.
2016	북한 여성·아동 인권 실태	도경옥 외
2016	Human Rights Situation of Women and Children in North Korea	Do, Kyung-ok et al.
2016	러시아 사할린 지역의 북한 노동자	이애리아 외
2017	북한 내 이동의 자유	한동호 외
2017	Freedom of Movement in North Korea	Han, Dong-ho et al.
2017	러시아 모스크바 및 상트페테르부르크 지역의 북한 노동자	이애리아 외
2018	한반도 평화체제 및 비핵화 관련 자료집	박주화, 윤혜령 53,500원
2018	북한의 건강권	이금순 외
2018	The Right to Health in North Korea	Lee, Keumsoon et al.
2018	미·중·일·러 한반도 정책 연구 네트워크 다이렉토리	김진하 외

통일연구원 定期會員 가입 안내

통일연구원은 민족공동체 실현을 위한 국민 역량을 축적하고 통일환경 변화에 적극적 주도적으로 대응할 수 있도록 통일문제에 관한 제반 사항을 전문적, 체계적으로 연구하고 있습니다. 본원의 연구성과에 관심이 있는 분들에게 보다 많은 정보와 자료를 제공하고자 연간 회원제를 운영하고 있습니다.

연간 회원에게는 간행물을 우편으로 우송해 드리며 각종 학술회의에 참석할 수 있는 혜택을 드립니다.

1. 회원 구분

- 가) 학생회원: 대학 및 대학원생
- 나) 일반회원: 학계나 사회기관소속 연구종사자
- 다) 기관회원: 학술 및 연구단체 또는 도서관

2. 가입방법

- 가) 회원 가입신청서 작성
- 나) 신한은행 140-002-389681(예금주: 통일연구원)으로 계좌입금
- 다) 연회비: 학생회원 7만원, 일반회원 10만원, 기관회원 20만원

3. 회원 특전

- 가) 연구원이 주최하는 국제 및 국내학술회의 등 각종 연구행사에 초청
- 나) 연구원이 발행하는 정기간행물인 『통일정책연구』, International Journal of Korean Unification Studies, 단행본 시리즈인 연구총서, 학술회의 총서, 협동연구총서 등 우송
- 다) 도서관에 소장된 도서 및 자료의 열람, 복사이용
- 라) 통일연구원 발간자료 20% 할인된 가격에 구입

4. 회원가입 문의

- 가) 주소: (06578) 서울시 서초구 반포대로 217 통일연구원 도서회원 담당자
- 나) 전화: (02)2023-8009, FAX: (02)2023-8299, E-Mail: books@kinu.or.kr
- 다) 홈페이지: <http://www.kinu.or.kr>

※ 가입기간 중 주소 변경 시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

KOREA INSTITUTE FOR NATIONAL UNIFICATION



중국 초국경 경제협력 연구:

통일 한반도 국경안보에 대한 시사점