

중국 성(省)별 동향 브리핑

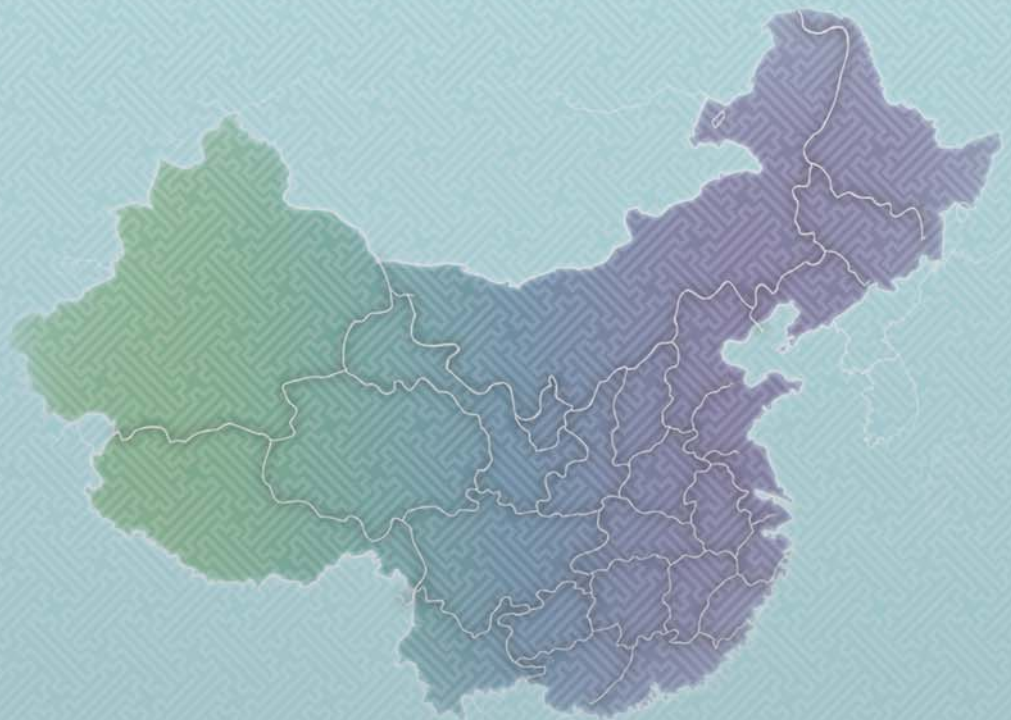
PROVINCIAL ECONOMIC TRENDS IN CHINA

2011년 10월 18일 | Vol. 2 No. 23

ISSN 2093-3282

중국 동북지역 물류 인프라 건설의 최근 동향: 수륙 연계형 물류 구축

임민경 신흥지역연구센터 중국권역별·성별연구단 연구원 (mklim@kiep.go.kr, Tel: 3460-1288)



차 례 ●●●

1. 동북지역 물류선 확보의 중요성
2. 지역별 현황
3. 결론 및 전망

주요 내용 ●●●

- ▣ 중국 동북지역은 최근 항구 접근성을 높이기 위해 수륙 연계형 물류 인프라 건설을 추진하고 있으며, 이를 통해 지리적 폐쇄성을 극복하고 대외무역·투자 환경을 개선하고자 함.
- ▣ 지린성은 ‘항구를 빌려 바다로 나가는 통로를 마련한다(借港出海)’는 전략하에 수륙 연계형 물류망을 구축함.
 - 대표적으로 바다로의 접근성이 취약한 내륙 도시에 항구의 주요 기능인 통관, 검역 등 수출화물 처리 능력을 보완해 연해항구에서 절차 및 비용을 간소화하는 내륙항(內陸港) 건설이 있음.
 - 지린성 수륙 연계형 물류망 건설은 두만강 유역을 중심으로 동북아 주변국과의 경제협력을 활성화하기 위한 ‘창지투(長吉圖, 창춘-지린-투먼) 개발계획’의 일환이기도 함.
- ▣ 헤이룽장성에서 바다로의 출구를 확보하는 방법으로 △ 육로로 남하해 랴오닝성의 항구를 활용하거나 △ 중국·러시아 육·해·육(陸海陸) 물류 노선 구축을 들 수 있음.
 - 첫째는 랴오닝성 다론허, 단둥항(丹東港) 혹은 지린성 훈춘에서 북한을 통해 바다로 빠지는 경로임.
 - 둘째는 러시아 연해주를 통해 동해를 거쳐 일본, 한국으로 수출하거나 중국으로 다시 들어오는 경로로, 현재 도로·철도를 비롯한 육로 인프라가 활발하게 건설되고 있으나 물동량 부족 및 중·러 간 통관절차의 불일치로 인해 육·해·육 노선은 사실상 난항을 겪고 있음
- ▣ 동북지역의 수륙 연계형 인프라 건설은 중국 동부 연해지역 대도시로의 접근성을 높이고, 러시아·북한 등 주변국과의 협력을 활성화하는 요인으로 작용할 것임.
 - 특히 몽골, 러시아, 일본으로의 접근성이 중국의 다른 지역보다 월등해, 향후 우리 기업이 동북아 주변국과의 무역을 염두에 두고 이 지역으로 진출할 때 물류상의 우위를 활용할 수 있을 것임.
 - 단, 통관 절차의 복잡성과 고질적인 물동량 부족이 해결해야 할 난제로 남아 있음.

중국 동북지역 물류 인프라 건설의 최근 동향: 수륙 연계형 물류 구축

1. 동북지역 물류선 확보의 중요성

- 중국의 동북지역은 삼면이 육지로 둘러싸여 있고 바다로 통하는 출구가 부족해 중국 내에서도 대외 개방도가 낮은 지역으로 분류되어 있음.
- 동북지역은 랴오닝성(遼寧省), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龍江省)을 일컬으며 북한, 러시아, 몽골 등과 국경을 접하고 있음.

그림 1. 동북지역 위치



자료: www.image.baidu.com(필자 수정).

- 동북지역은 과거 계획경제 시기에 중공업 발전의 중심지로 발전했으나 1979년 개혁·개방 이후 대외 개방을 통해 성장을 이룬 동부 연해지역과 달리 폐쇄적인 환경으로 인해 상대적으로 발전이 정체됨.
- 2003년 동북진흥규획(東北振興規畫)¹⁾ 실시 이후 연해지역에 속하는 랴오닝성은 적극적인 대외무역 및 외자유치를 통해 급속히 발전한 반면 내륙에 위치한 지린성과 헤이룽장성은 높은 육로 운송비와 열악한 물류 인프라로 인해 발전이 뒤처짐.
- 랴오닝성은 발해로 통하는 동북 3성 최대 항구인 다롄항(大連港)과 최근 급속히 성장 중인 잉커우항(營口港)을 보유하고 있어 해운을 통한 물류 운송에 적합한 요건을 지니고 있음.
- 랴오닝성 항구를 통해 나가는 화물은 △ 해외로 수출되거나 △ 황해를 거쳐 상하이항(上海港)이나 선전항(深圳港) 등을 통해 중국 동부 연해지역으로 다시 유입되어 유통되고 있음.

1) 동북진흥규획은 2003년 중국 국무원에서 「동북지역 노후공업기지 진흥전략에 관한 약간의 의견」을 하달하면서 본격적으로 시작되었으며, 주로 △ 산업구조 업그레이드 △ 현대농업 발전 △ 서비스업 발전 △ 지역균형발전과 도농통합(기초 인프라 확충, 도농 간 조화 발전) △ 사회보장체제 개선(생태환경조성, 인력개발 등) △ 대외개방 확대 등의 내용을 포함함.

그림 2. 라오닝성 항구를 통해 동부 연해지역으로 재수입되는 해운 경로



자료: www.image.baidu.com(필자수정)

- 반면 지린성과 헤이룽장성은 자체 내수시장이 취약할 뿐 아니라 높은 운임을 감당해야 하는 육로 운송의 한계까지 안고 있어, 외자를 유치하고 지역경제를 활성화하는 데 어려움을 겪음.

■ 이에 지린성과 헤이룽장성은 항구 접근성을 높이기 위한 일환으로 수륙 연계형 물류 인프라 건설을 추진, 이를 통해 지리적 폐쇄성을 극복하고 대외무역 투자환경을 개선하고자 함.

2. 지역별 현황

가. 지린성: 항구를 빌려 바다로 진출

- 지린성의 수륙 연계형 물류 인프라 구축에서 주목할 내용은 내륙항(內陸港) 건설임.
 - 내륙항 건설은 바다로의 접근성이 취약한 내륙 도시에 항구의 주요 기능인 통관, 검역 등 수출화물 처리 능력을 보완하는 것임.
 - 내륙항에서 통관된 화물은 연해 항구에 도착한 후 별도의 통관절차를 거치지 않아도 되기 때문에 시간과 비용을 절감하고 수출절차를 간소화할 수 있음.
 - 지린성에서 건설 중인 대표적인 내륙항으로는 △ 지린시(吉林市) 내륙항 △ 창춘(長春) 내륙항 △ 통화(通化) 내륙항이 있음.
 - 2011년 상반기에 착공해 건설 중인 지린시 내륙항은 향후 다례항, 잉커우항과 통관 및 검역 절차를 일체화해 원스톱 서비스를 제공하게 됨.

- 현재 지린시 내륙항에는 다론허항과 잉커우항의 관리 사무소가 설립되어 있음.
- 지린시에서 다론허까지는 철도로 약 12~14시간이 소요되며, 단둥항까지는 약 10~12시간이 소요됨.²⁾
- 2008년 12월 정식으로 운영을 시작한 창춘 내륙항은 다론허항의 기능을 반영해 건설되었으며, 국제·국내용 컨테이너 수송이 모두 가능하고 보세물류와 항구의 기능이 결합되어 있음.
- 2009년 창춘 내륙항의 화물 물동량은 약 4만 7천TEU를 기록함.
- 통화 내륙항³⁾은 2011년 말 ‘통화-단둥 고속철도’를 통해 단둥항과 연결되어 상호 통합된 서비스를 제공하게 되면서 내륙항의 기능을 수행하게 됨.
- 통화 내륙항 건설로 과거보다 약 270km의 거리가 단축되고 7시간의 운송 시간 절감 효과가 있을 것으로 예상됨.

■ 지린성의 수륙 연계형 물류 인프라 건설은 두만강 유역을 중심으로 한국, 러시아, 북한, 몽골, 일본 등 동북아 주변국과의 경제협력을 활성화하기 위해 추진 중인 창지투(长吉圖, 창춘-지린-투먼) 개발계획의 일환이기도 함.

- 지린성은 바다로 이어지는 직접적인 통로가 없는 지리적 폐쇄성을 극복하기 위해 주변국과 협력을 강화하고 대외개방을 확대해 지역경제 발전의 새로운 동력을 마련하고자 함.
- 2009년 국무원이 「중국 두만강 지역협력개발계획 강요-창지투 개발개방 선도구(中國圖們江區域合作開發規劃綱要——以長吉圖爲開發開放先導區)」를 비준한 이후, 지린성은 주변국과의 순조로운 경제협력을 위해 물류 인프라 구축 및 개선에 노력해 옴.
- 지린성은 훈춘을 대외개방의 거점으로 삼아 성(省) 내 내륙도시인 창춘, 지린 등과 교통 인프라 연계를 강화하고 결과적으로는 지린성의 대외 개방도를 높이고자 함.
- 이에 훈춘과 연계 가능한 항구를 보유한 러시아 연해주 및 북한의 나진, 청진 등과 도로 인프라 구축에 힘쓰고, 동시에 지린성 도시 내 항구와의 연계성을 높이기 위해 내륙항 건설을 추진하고 있음.

나. 헤이룽장성: 중국·러시아 육·해·육(陸海陸) 물류 노선 구축

■ 헤이룽장성의 수륙 연계형 물류 인프라 건설의 첫 번째 노선은 동북지역을 관통하며 남쪽으로 이동해 랴오닝성의 다론허, 단둥항(丹東港) 및 지린성 훈춘을 통해 바다로 통하는 경로임.

-
- 2) 지린시에서 다론허까지 거리는 철도로 약 843km, 도로로 약 916km이며, 단둥까지 거리는 철도로 약 452km, 도로로 약 640km임.
 - 3) 지린성에서 바다와 가장 근접한 지역인 통화시는 2009년 9월 동북아 박람회 기간, 랴오닝성 단둥시, 선양 철도국, 단둥항 등과 통화 내륙항 건설 프로젝트(通化陸港建設項目)에 관한 계약을 체결함.

- 이를 위해 헤이룽장성은 성 내 주요 지역을 연결하는 도로 및 철도 인프라를 건설 중임.
- 대표적으로 △ 무링(穆稜)-쑤이펀허(綏芬河)-다롄항 물류 프로젝트 △ 쑤이펀허-둥닝(東寧)-훈춘-단둥-다롄항 노선이 연장 또는 건설 중임.

그림 3. 쑤이펀허-둥닝-훈춘-단둥-다롄항 물류 노선



자료: www.image.baidu.com(필자 수정).

가) 무링-쑤이펀허-다롄항 물류 프로젝트

- 이 노선은 다롄항이 헤이룽장성에서 최초로 추진한 철도-해운 연계 프로젝트로, 2008년 5월 협의 후 현재 건설 중임.
- 이 노선의 건설로 헤이룽장성은 러시아에서 수입된 화물을 철도로 다롄항까지 운반한 후 다시 해운을 통해 중국 각지로 운송하거나 그 역방향으로 러시아로 수출할 수 있는 운송로를 확보하게 됨.
- 2005년 이후 쑤이펀허시와 무링시는 대(對)러시아 무역을 중시하는 정책의 일환으로 ‘쑤이-무 경제일체화’를 추진 중임. 2008년 초 무링시 주도로 쑤이-무 신도시 건설계획이 발표되어 향후 10년 동안 중·러 국경지역의 자원산업 중심(資源型産業增值中心)으로 발전시키고자 함.⁴⁾

나) 쑤이펀허-둥닝-훈춘-단둥-다롄항

- 이 노선은 헤이룽장성 쑤이펀허에서 둥닝을 거쳐 지린성의 훈춘을 통과해 랴오닝성의 단둥항을 지나 종착지인 다롄항으로 연결되며, 바다로의 출구가 없는 헤이룽장성이 동북 3성 내 유일한 연해지역인 랴오닝성 다롄까지 연결해 항구를 확보하는 것임.
- 쑤이펀허와 둥닝은 헤이룽장성 물류 인프라 건설의 주요 핵심 거점 지역으로 2009년 10월 시공함

4) 헤이룽장성 중점지역개발계획 중 하나인 ‘8대 경제구 발전규획(八大經濟區發展規劃)’은 하얼빈, 무단장, 쑤이펀허, 둥닝 등 4개 도시를 묶어 대(對)러시아 임가공지역으로 조성하는 ‘하-무-쑤-둥 대러시아무역가공구’ 설립을 포함함. 대러시아 무역은 헤이룽장성의 지역경제발전계획에서 무시할 수 없는 부분임.

- ‘쑤이-둥 고속도로’⁵⁾가 현재 연결·건설 중임.
- 둥닝과 훈춘은 중·리, 중·북 국경지대를 연결하는 핵심 도시이자 동북아 수륙 연계 프로젝트의 주요 지역으로 현재 ‘둥-훈 고속철도’와 ‘둥-훈 고속도로’가 건설 중임.
- ‘둥-훈 철도’⁶⁾가 완공되면 헤이룽장성·지린성 동부 국경지대를 잇는 ‘동부선(東邊道)’ 철도 노선이 전 구간 개통될 예정임.
- ‘둥-훈 고속도로’⁷⁾가 개통됨에 따라 헤이룽장성의 무단장(牡丹江), 쑤이펀허, 둥닝과 지린성의 훈춘, 랴오닝성의 단둥과 다롄이 연결되며 중국 동북지역의 주요 항구 접근성이 크게 개선됨.

■ 헤이룽장성 수륙 연계형 물류 인프라의 두 번째 노선은 국경을 넘어 러시아 연해주와 연결되는 경로임.

- 대표적으로 △ 하얼빈-쑤이펀허/둥닝-(리)블라디보스토크 △ 지시(鷄西)-미산(密山)-(리)우수리스크 △ 지시-후린(虎林)-(리)우수리강 등이 있음.

그림 4. 헤이룽장성 주요 도시와 러시아 연해주 간 물류 노선



자료: www.image.baidu.com(필자 수정).

- 5) 이 노선은 총 도로 길이 약 56km, 총 투자액 약 12.9억 위안의 건설 프로젝트임.
- 6) 이 철도는 총 길이 약 220km, 총 투자액 약 77억 위안으로 시속 120km의 노선임. 2010년 상반기에 착공했으며 2013년 상반기 준공 예정임.
- 7) 본 고속도로는 총 길이 약 50km, 총 투자액 약 1억 9,500만 위안으로 2007년 착공했으며 2009년 말 준공되어 개통된 상태임.

- 이 중 중·러 최초의 도시간 화물운송 노선인 ‘지시-(러)우수리스크 국제화물노선’⁸⁾이 2008년 12월 전 구간 개통했으며, 중·러·중 또는 중·러·한·일 등을 연결하는 ‘육·해·육 연계노선’⁹⁾이 마련된 상태임.
- 그러나 현재 물동량 부족 및 중·러 간 통관절차의 불일치로 인해 육·해·육 노선은 사실상 난항을 겪고 있음.¹⁰⁾

그림 5. 러시아를 통한 육·해·육 노선



자료: www.image.baidu.com(필자 수정).

- 이 외에 중·러 수륙 연계형 물류 노선으로는 지린성 훈춘을 통해 러시아 자루비노항으로 이동한 후 동해로 빠져 나오는 경로가 있음.
- 훈춘에서 자루비노까지 거리는 약 63km로 육로(철도)로 연결되어 있으며, 현재 ‘훈춘-자루비노-(일본)니가타’ 국제 항만노선이 운행 중임.¹¹⁾
- 2011년 8월 초 훈춘에서 자루비노항에 이르는 주요 교통 통로인 ‘훈춘-(러)카메이소와야’ 연결 철도가 시범 운행되었고, 이로써 훈춘-자루비노를 잇는 육로 노선이 완성된 상태임.¹²⁾

8) 이 노선은 총 길이 약 309km이며 운행시간은 약 4시간이 소요됨.

9) 이 노선이 초기 목표한 바는 중국에서 러시아 극동지역의 항구를 통해 동해로 빠져나온 후 한국과 일본 혹은 북미 시장으로 수출하거나(중·러·한·일), 한국의 부산항을 거쳐 다시 중국의 상하이항, 선전항(深圳港)을 통해 중국 내륙으로 운송하는 것(중·러·중)이었음.

10) 러시아 과학 아카데미 인터뷰 정리(2011. 9. 6).

11) 과거 ‘창춘-다렌-니가타’ 노선을 통한 운송은 약 9일 정도 소모되었으나 ‘훈춘-자루비노-니가타’ 노선이 생기면서 운송기간이 약 2~4일로 단축됨.

12) 『新華社』(2011. 8. 3), 「中俄珲卡铁路畅通进行试运行 陆海联运航线启动」, ‘훈춘-카메이소와야’ 국제철도는 1990년대 초에 시범 운행된 바 있으나, 지난 10여 년간 물동량 부족으로 운행이 정상적으로 이루어지지 못했음. 2011년 8월 시범 운행한 후 원래 9월에 정상 운행을 계획하였으나 현재 운행 재개가 연말로 미루어진 상태임.

그림 6. 훈춘-자루비노항 연결 노선



자료: www.image.baidu.com(필자 수정).

3. 결론 및 전망

■ 지린성과 헤이룽장성은 지리적 한계를 극복하고 투자여건을 개선하기 위해 교통 인프라를 대대적으로 확충하고 있으며, 이 중 수륙 연계형 물류망이 주목을 받고 있음.

- 지린성과 헤이룽장성은 폐쇄적인 지리적 환경과 열악한 대외무역 여건으로 인해 그동안 경제발전이 지체되었음.
- 또한 다른 성(省)에 비해 내수시장 규모도 크지 않고 베이징, 상하이 등 거대시장으로의 접근성도 낮아 외자유치에 어려움을 겪었음.
- 지린성과 헤이룽장성은 수륙 연계형 물류 인프라 구축을 통해 동북지역의 대내외적 접근성을 제고하고 외자유치 환경 및 무역 여건을 개선하고자 함.

■ 지린성과 헤이룽장성 지방정부는 수륙 연계형 물류 인프라 건설과정에서 주변국과의 협력도 적극적으로 개선하는 추세임.

- 지린성은 기초 인프라 건설, 산림·광산자원 개발 등에서 러시아 연해주와 경제협력을 지속하고 있으며,¹³⁾ 북한의 원정(元汀)에서 나진항에 이르는 도로재건 공사도 2011년 연말 완공을 목표로 진행 중임.
- 헤이룽장성은 향후 5년간 성 내 하천 운송, 항구 개방 및 정보화 서비스를 구축하고 특히 국경지역의

13) 2011년 6월 기준, 러시아 연해주에 설립된 지린성 기업은 27개(누적)이며, 투자액은 약 3억 2천만 달러(누적)임.

수운 인프라 건설과정에서 러시아와 적극적으로 협력하고 있음.¹⁴⁾

■ 중·러 간 수륙 연계형 물류망 건설의 최대 난제로 통관 문제와 물동량 부족이 지적되고 있음.

- 러시아의 목재, 화학비료 제품과 헤이룽장성의 기계전자, 방직 및 농산물 가공품을 중심으로 두 지역은 상호간 무역 및 운송 협력을 확대할 필요성이 있음.
- 그러나 헤이룽장성과 러시아 연해주 간 철도화물 운송은 통관절차가 복잡하고 많은 시간이 소요되어 양국간 교역을 저해하는 문제로 지적되어 왔음.
- 양국 정부는 비효율적인 통관절차의 문제점을 인식하고 있으나 아직 뚜렷한 성과는 나타나지 않는 상황임. 특히 러시아에서는 각 지역의 통관 문제를 해결할 권한이 연방정부에 귀속되어 있어 문제점을 개선하는데 긴 시간을 요하고 있음.¹⁵⁾
- 화물량 부족은 양국간 물류 인프라 건설의 실효성을 재고하게 하는 문제로, 중국 동북지역과 러시아 연해주는 상대적으로 경제가 낙후되어 있고 무역량도 많지 않아 물류 인프라를 건설해도 충분한 수익을 보장하기 힘든 상황임.
- 얼마 전 재개통한 훈춘-(러)카메이소와야 국제철도가 그동안 운행을 중단할 수밖에 없었던 주요 원인도 물동량 부족 때문이었음.

■ 향후 물류 여건이 개선된다면 동북지역의 수륙 연계형 인프라 건설은 그동안 외자유치를 저해해 온 비효율적인 물류망을 개선하고 중국 중심부로의 접근성을 높이는 데 기여할 것으로 보임.

- 중국 동북지역에서 러시아 연해주를 통해 다시 중국이나 일본, 한국으로 들어가는 육·해·육 노선의 경우 통관 문제가 원활히 해결되면 향후 발전 가능성이 큰 것으로 전망됨.
- 중장기적으로 물동량 문제가 해결된다면 러시아 연해주를 통해 중국 남부지역으로 내려가는 해상경로는 활용 가능성이 클 것으로 보임.
- 즉 현재 홍콩, 선전에서 해운을 통해 러시아 연해주로 수입되는 물동량이 증가하는 반면 동일 경로로 다시 남하하는 컨테이너는 화물 부족으로 빈 상태가 많아 러시아 연해주에서 중국 남부지역으로 내려가는 컨테이너는 적재율이 높은 편임.¹⁶⁾
- 특히 동북지역은 몽골, 러시아, 일본 동북지역으로의 접근성이 중국 내 타 지역보다 월등해 향후 우리

14) 『黑龍江日報』(2011. 5. 24), 「我省将与俄方全方位合作构筑水上交通大通道」.

15) 러시아 과학 아카데미 인터뷰(2011. 9. 6). 중·러 국경지역에서의 협력 활성화를 위한 정부간 협회가 매년 개최되고 있음. 가장 최근에는 2011년 1월 18-20일 중·러 국경연합위원회 제7차 회의가 베이징에서 열렸으며, 양국 외교부 및 중국 동북 3성과 네이멍구 자치구 대표, 러시아연방 교통부, 세관국 대표 등이 참석했음.

16) 현지 진출 기업 인터뷰 정리(2011. 9. 7).

- 기업이 동북아 주변국과의 무역을 염두에 두고 진출한다면 물류상의 우위를 활용할 수 있을 것임.
- 훈춘-나진항 도로 건설이 착공되고 동북 3성에서 북한을 통한 물류선 확보가 현실화되면서 동북 진출에 대해 회의적이었던 우리 기업도 동북의 자원과 물류 노선이 지닌 잠재력을 고려하며 선점에 나서기 시작함.¹⁷⁾
 - 현재 우리나라의 포스코와 SK가 훈춘시와 물류기지 조성에 관해 양해각서를 체결한 상태임.¹⁸⁾
 - 마지막으로 중·러 국경무역 활성화에서 중요성이 큰 쑤이펀허에 대해 지속적인 관심을 가질 필요가 있음.
 - 헤이룽장성 동남부에 위치한 쑤이펀허는 한국에 생소한 지명이지만 최근 중·러 물류 협력의 중심지로서 강조되고 있는 지역으로, 이 지역의 발전 동향을 주시할 필요가 있음. **KIEP**

17) 2011년 6월 9일, 훈춘-나진항 고속도로 시공식이 북한 나선시에서 열렸음. 『鳳凰網』(2011. 6. 10), 「中朝举行琿春-罗津公路改造工程奠基仪式」.

18) 『YTN』(2011. 5. 18), 「중국 훈춘, 포스코·SK와 양해각서 체결」; 『한국경제』(2011. 5. 30), 「포스코, 철광석 가공센터 추진」.