

해외출장복명서

기 간: 2015.8.9.~8.15(6박7일)

출장지: 중국 랴오닝성 및 헤이룽장성

출장자: 이현주

I. 출장개요

1. 출 장 지: 중국 랴오닝성 다렌, 단둥, 선양/ 헤이룽장성 하얼빈, 헤이허

2. 출장기간: 2015.8.9~8.15(6박7일)

3. 출 장 자

소속	직급	성명	비고
국토계획연구본부	책임연구원	이현주	

4. 출장목적

○ 본원에서 수행중인 수탁과제 “중국 동북지역 도시권의 발전전망과 시사점” 수행을 위한 중국 측 전문가와의 정책협의회 참석 및 현지조사 실시

○ 본 출장은 산업연구원 협동과제의 일환으로 올해로 4회째 산업연구원이 주관이 되어 위탁용역 기관의 연구진과 함께 수행하고 있는 출장으로 중국의 연구 대상지역을 현지 조사하고 중국 전문가와의 정책협의회를 통해 중국의 산업 및 지역정책 방향과 관련 시책을 파악하는데 목적을 두고 있음

- 올해에는 협동연구를 수행하고 있는 연구기관 연구진 3인이 동행하였음

※ 원외 기관포함 전체 출장자 명단(7명)

소속	이름			비고
산업연구원	이문형 박사	LEE/MOON HYUNG	李玟炯	산업연구원 북경사무소장
	강지연 연구원	KANG/JEE YON	姜芝妍	
	심완섭 박사	SHIM/WAN-SEOP	沈完燮	
	김학기 박사	KIM/HAK KI	金鶴起	8월 12일 합류
국토연구원	이현주 박사	LEE/HYUN JU	李賢珠	
교통연구원	서종원 박사	SEO/JONG WON	徐琮垣	
KOTRA	정환우 박사	JUNG/WHAN WOO	鄭煥禹	

II. 출장일정

일자/시간	지역	내용	비고
8월 9일(일) 오전	인천-다렌 이동	OZ301 09:40-09:55 다렌 KOIRA 관장 면담	대런 1박
8월 10일(월)오전 오후(13:00-18:00) 오후(18:00-20:00)	다렌-단동 이동	단동 한인회장 면담	임대버스 이용
	단동 지역	북·중 국경무역 시찰	다렌무역관
	단동-선양 이동	임대버스로 심양 이동	소형버스 이용
8월 11(화) 오전(10:00-12:00) 오후(13:00-17:00)	선양 SK빌딩 4층	랴오닝·지린 정책협의회 선양KOTRA관장 면담	선양에서 일괄진행
	선양	선양 한국전용 또는 대표적 산업단지 시찰	현지사정으로 취소
8월 12일(수) 오전(09:00-11:30) 오후(13:00-14:00) 오후(15:00-17:00)	선양-하얼빈 이동	고속철 이동 G705, 09:25-11:51	395위안(편도)
	하얼빈	하얼빈 한인회장 면담	
	하얼빈사회과학원	헤이룽장성 정책협의회	하얼빈 1박
8월 13일(목) 오후(12:40-14:05)	하얼빈-헤이허 이동	MU5613 12:40-14:05	헤이허 1박
8월 14일(금) 오전(09:00-12:00) 오후(14:50-16:10)	헤이허	중·러 국경무역 시찰	
	헤이허-하얼빈 이동	MU5613 14:50-16:10	하얼빈 1박
8월 15일(토) 오후	하얼빈-서울 이동	OZ340 14:30-17:50	임대버스 이용

III. 수행사항

1. 동북 3성 정책협의회 참석

가. 랴오닝성 및 지린성 정책협의회

□ 일시 및 장소: 2015. 8. 11(화), SK 빌딩 4층 자하문

□ 참석자: 총 12명

- 중국측: 진시청(金喜成) 원장(랴오닝성 공업정보과학연구원), 천잉즈(陈英姿) 교수(지린 대학), 우하오(吴昊) 교수(지린대학), 진정즈(金正植) 사장(선양미래에니메이션 기업), 김두희 관장(KOTRA 선양무역관), 김성훈 과장(KOTRA 선양무역관)

- 한국측: 이문형 박사(산업연구원), 심완섭 박사(산업연구원), 강지연 연구원(산업연구원), 이현주 박사(국토연구원), 서종원 박사(한국교통연구원), 정환우 박사(KOTRA)

□ 주요 발표 및 토론 요약

<발표 1> 랴오닝 사회경제발전현황(진시청 랴오닝성 공업정보과학연구원장)

○ 2015년 1분기 랴오닝성의 GDP 성장률은 1.9%에 불과, 전국 31개성(사·자치구) 중 가장 낮은 수준임. 2014년 기준, 규모 이상의 기업은 총 17,305개에 달하며 그 중 중앙 국유기업 42개 기업, 지방 국유기업 119개 기업, 외자기업 64개 기업이 있음. 같은 해 한국과의 교역은 주로 한국으로부터 전자기계류, 화학제품을 수입하고 강재, 전자기계 등 제품을 수출하였음

○ 랴오닝성의 경제는 자원의존형 및 투자 위주의 발전모델 견지, 심각한 인력 및 자본 유출, 산업구조 전환 지체, 대형 중앙 및 지방 국유기업의 비중 과다 등 여러 문제에 직면하고 있음

○ 랴오닝성의 경제상황을 개선하기 위해서는 중앙정부에 대한 재정적 의존에서 벗어나 자체 혁신을 제고하고 국유기업의 개혁 추진, 우수한 동북 지역 인력의 창업 지원, 새로운 발전 모델을 추진할 필요가 있음(공업4.0, 중국제조 2025, 인터넷+ 등)

〈발표 2〉 동북아 물류에서 차지하는 동북 3성의 지리적 위치와 중요성(진정즈 선양미래에니메이션 기업대표)

- 동북지역은 자원의 절대적인 우위를 보유하고 있으며 선전, 상하이, 베이징 등 지역과 비교해 저렴한 인건비와 물류 분야에서 높은 잠재력을 가지고 있음
- 중국정부는 과거 동부연해 지역을 중심으로 한 개방과 서부대개발 정책에 이어, 현재는 동북지역 개발에 중점을 두고 추진하고 있음
- 동북개발의 핵심은 철도, 육로, 항만부두 인프라가 전국에서 가장 잘 갖춰져 있는 랴오닝성이며 그 중에서도 선양이 중심임

〈발표 3〉 지린성 경제현황 및 주요산업 발전 분석(우하오 지린대 교수)

- 경제성장률 측면에서 현재 중국 동북지역의 경제발전 상황은 지난 2003년 동북진흥전략 추진 시기 보다 더 심각한 상황이라고 할 수 있음. 올해 헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성 경제성장률은 전국 최하위 5위권 내에 위치하고 있음. 동북진흥을 위한 많은 계획이 발표되었으나 현재까지 가시적인 성과가 나타나고 있지 않은 상황임
- 지린성의 최근 수년 동안의 경제성장률은 2011년 13.8%, 2012년 12.0%, 2013년 8.3%, 2014년 6.5%로 2012년부터 감소추세를 보이고 있음. 최근 발표된 2015년 상반기(1~6월)에 발표된 지린성 경제성장률은 6.1%로 나타났으나 실제로는 이보다 더 낮은 수준일 것으로 파악됨
- 2014년 지린성의 3차 산업구조의 비중은 11.0: 52.8: 36.2로 2차 산업 비중이 상당히 높게 나타나고 있음
- 지린성은 산업 구조적으로 서비스업의 발전 지체, 낮은 공업발전수준, 낮은 농업부가가치 등 문제에 직면하고 있음
- 2014년 기준 규모이상의 공업 부가가치 규모는 6,492억위안, 전년대비 6.6% 증가에 그치면서 2012년 14.1%, 2013년 9.6%에 이어 3년 연속 감소추세를 보이고 있음(이는 일정부분 통계집계상의 기준 변경에 따라 수치적으로 좀 더 확대 반영된 부분도 있음. 즉 규모이상 기업은 영업수익 500만 위안 이상 기업을 기준으로 하고 있으나 2013년부터는 영업수익 2,000만 위안 이상으로 집계기준이 변경됨)

- 지린성의 4대 산업은 자동차 제조, 식품, 석유화학, 야금 및 건축자재 등임. 2014년 기준, 이들 산업별 부가가치는 자동차 제조업 1,616억 위안(24.9%), 식품산업 1,136억위안(17.5%), 석유화학 산업 886억위안(13.6%), 야금 및 건축자재 산업 835억위안(12.9%)임
- 지린성의 산업발전 과제로는 자동차 산업의 경우 가정용 승합차와 신에너지 차량 위주로 발전, 석유화학 및 농산물 산업의 경우 기존 가공 위주에서 최종 상품(완성제) 위주로 발전시킬 필요가 있음
- 지린성이 전국에서 차지하는 공업생산 비중이 하락하고 있어 무조건적인 공업위주의 발전방향은 신중히 검토해 볼 필요가 있음
- 지린성의 주도산업이 적기 때문에 경기악화에 따른 지역경제 파급 효과가 상당히 크게 나타나고 있음. 중국정부는 이 지역에 신에너지 산업, 신자재산업, 환경보호 산업, 차세대 정보산업, 바이오 산업, 고위 장비제조업 등 신중공업 발전을 시키려고 하고 있으나 이들 산업의 발전이 더디게 이뤄지면서 규모경제를 이루지 못하고 있는 실정임. 이 밖에, 주도산업의 가치체인이 짧아 산업집적효과가 나타나지 못하고 있는 한계점이 있음. 자동차 산업의 부품의 현지보급율이 낮아데다가 식품과 석유화학의 경우는 다른 지역에서 가공되고 있어 부가가치를 높이는데 한계가 있음

〈발표 4〉 지린성 교통물류체계(천잉즈 지린대 교수)

- ‘일대일로(一帶一路)’에 따른 지린성의 주요 물류지역 및 물류 루트 건설은 지린성의 대외개방과 ‘창지투 개발개방선도구’ 건설 사업을 가속화하는데 도움이 될 것임
- 지린성은 남으로는 랴오닝 반도의 여러 도시와 인접하고 있고, 동으로는 훈춘과 투먼을 통한 북한, 한국, 일본, 러시아와 인접해 있으며 북으로는 헤이룽장성을 통해 러시아 등 국가와 인접해 있으며 서쪽으로는 네이멍구와 교류할 수 있는 지리적 여건을 보유하고 있음
 - 훈춘을 중심으로 200km 범위 내에 러시아와 북한의 10개 항구가 분포되어 있음. 이는 지린성의 발전전략인 ‘항구를 빌려 바다로 나간다’는 ‘차항출해(借港出海)’ 전략을 추진하는데 있어 중요한 지리적 여건을 제공함
- 중국 중앙정부도 동북 3성을 북쪽 개방의 중요한 창구로 인식하고 있음
 - 장춘시를 중국-몽고-러시아 경제벨트의 중요한 접점 도시로 인식
 - 훈춘에서 북극해(Arctic Ocean) 항로는 중국, 몽고, 러시아 수송통로의 한 부분임

- 하창도시군(하얼빈-창춘 도시군), 연변개발개방 시범구 등
- 연변 10개 현시는 국가변경지역의 개발개방계획에 포함
- 정부는 “동북지역 통관 일체화(통합) 계획”을 추진하고 있는데 이는 다렌, 선양, 창춘, 하얼빈, 후허하오터, 만저우리 6개 세관에서 기업의 통관 심사수속과 업무를 대폭 간소화하여 일대일로 건설과 동북진흥을 위한 새로운 서비스 환경을 조성키로 함(제도적 개혁)
- 지린성의 현대 교통물류발전의 강점요인(S)은 입지적 우위(동북아의 중심위치), 노후 공업기지, 산업기초시설 분야 최근 발전, 풍부한 자연자원 등임. 반면, 약점요인(W)은 낮은 집약도, 낙후된 기술장비, 물류시장환경 개선 지체, 정보 자원개발과 응용 부족, 물류전문인재 부족 등임. 기회요인(O)은 동북노후공업기지 진흥정책, 창지투 개발개방선도구 계획추진, 인프라 시설 확대 등임. 반면, 주변 국가의 국제정치적 불안전성과 대외무역의 경협관계 등은 위협요인(T)으로 볼 수 있음
- 지린성은 이미 ‘양횡삼종(兩橫三縱)’ 고속도로망을 구축하고 있음. 삼종(三縱)은 허강-다렌(鶴崗-大連)간 고속도로, 지아인-다렌(嘉蔭-大連)간 고속도로, 베이징-하얼빈(北京-哈爾濱)간 고속도로로 구성되어 있으며 양횡(兩橫)은 훈춘-우란하오터(琿春-烏蘭浩特) 고속도로와 국도 302로 구성되어 있음. 이 외에도 지린성에는 많은 순환고속도로와 연계도로가 있는데 창춘시 라오청(繞城)고속도로, 창춘경제권 순환 고속도로 및 중부도시군 순환 고속도로 등이 있으며 엔지-다푸차이허(延吉-大蒲柴河) 고속도로 등과 같은 연계고속도로가 있음.
- 지린성은 훈춘시 국제협력 시범지역을 기반으로 대 러시아, 일본, 한국, 북한, 몽고 등 국가와의 물류 네트워크를 확대함과 동시에, 제조업과 물류업의 연계 발전, 유통 및 전자상거래 분야에서의 현대물류 기능 제고, 농부산물, 자동차제조, 바이오제약, 장비제조, 비즈니스 등의 물류기지를 건설하고자 함

<주요 토론요약>

- (이현주박사): 지린성의 창지투(長吉圖)계획에 따르면, 창지(창춘, 지린)지역은 배후지로서의, 훈춘은 대외개방창구로서, 그리고 엔룽투(엔지, 룡징, 투먼) 지역은 이들 지역을 연계하는 기능을 중심으로 추진되고 있는 것으로 알고 있음. 이 계획이 시행된 지 이미 6년의 시간이 경과했는데 가시적인 성과가 있는지, 또는 개발계획

추진과정에서 나타나고 있는 문제점이 있는지, 있다면 어떤 문제점이 있는지.

- (우하오 교수): 훈춘은 상주인구가 십여 만 명에 불과함. 정부계획만으로는 안될 것임. 물론 창지투 계획의 추진을 통해 교통물류 인프라 개선 등 긍정적인 부분이 있으나 정부의 일방적인 산업 이전 등 계획만으로 성과를 실현하기 어려운 구조임.
 - (이현주박사): 랴오닝성의 단둥과 지린성의 훈춘 지역은 북한과의 주요 인접지역 역인데 향후 북·중 관계 또는 조국경협력에 있어서 중국정부 입장에서 어떤 지역을 전략적으로 더 중요하게 인식하고 있는지.
 - (우하오 교수): 북한과의 경협관계가 현재는 중단상태이기 때문에 어느 지역을 더 중요하게 보고 있다가 보다 북한과의 관계개선에 따른 경협을 추진하고자 함. (진정즈 대표) 단둥은 북한의 평양, 평안북도 등과 인접해 있는 반면, 나진은 인구도 적고 매우 낙후된 지역이므로 중국내에서도 단둥을 더 중요하게 보는 시각도 있음. 현재 단둥의 경우 북·중 무역의 60% 이상을 차지하고 있음
 - (심완섭 박사) 최근 북·중 무역의 현황은?
 - (진정즈 대표): 북·중 무역은 통계로만 파악할 수 없음. 원유의 경우 기장무역이라고 해서 장부상에는 기재되어 있지만 돈은 받지 않는 형태로 교역되어 왔음. 무역의 형태는 관(官)무역과 민간무역이 있는데 관무역은 비중이 가장 크지만 최근 감소추세에 있음. 반면 민간무역은 비중은 적으나 계속 증가 추세를 보이고 있음. 현재 대북사업은 조선족보다 한족의 수가 훨씬 많은 상황임. 그리고 최근에는 홍콩 등 화교자본의 투자도 이뤄지고 있음. 북한 사람들의 취업은 변경지역의 경우 취업증을 많이 내주고 있지만 선양 등 대도시 지역은 취업증 발행이 까다로운 편임(취업증이 있어야 거주가 가능함).
 - (이현주 박사) 연해경제벨트와 선양경제구의 기능적 차이?
 - 답변(코트라 김두희 관장): 연해경제벨트는 5점 1선 계획임. 선양은 물류분야 중심 지역으로 일례로 최근 알리바바가 잉커우(營口)에 물류센터를 건립하였음. 잉커우항은 실제 물동량이 최근 몇 년 동안 대련을 초과하고 있는 중요한 물류지역으로 성장하고 있음. 물동량은 철도 수송과 관련이 있는데 선양은 철도위주의 도시이기 때문에 이 같은 교통여건을 고려해 물류센터기지를 잉커우에 건립한 것으로 보여 짐
- ※ 알리바바는 2014년 기준 중국 온라인쇼핑 시장의 약 80%를 점유하고 있는 중국

최대 온라인 쇼핑시장임으로 오픈마켓인 ‘타오바오(淘宝网)’와 ‘티엔마오(天猫, Tmall)’ 등을 운영하고 있음

- (김두희 관장) “일대일로”는 북한이 포함되어 있지 않은데 이는 두 가지로 해석해 볼 수 있음. 첫째는 원래 범위에 안 들어간 것, 둘째는 들어가 있으나 중국측이 드러내지 않은 것으로 볼 수 있음. 현재 중국의 경제정책은 소비시장 활성화와 대외개발을 통해 추진하고 있음
- (진정즈 대표) 최근 중국의 대련 투자기업 중에서 맥슨이 있는데 연간 5만개 가스 레인지가 단둥에서 북한으로 들어가고 있음. 단둥이 국경무역에서 가장 좋은 위치를 가지고 있기 때문에 보따리상이 많이 있음.
- (김두희 관장) 대중국 무역통계의 오류를 고려할 필요가 있음. 예를 들어, 아모레 퍼시픽의 경우 매출액의 25% 이상이 중국인에 의해 면세점에서 판매되고 있음. 따라서 기존 무역통계만으로 판단할 수 없는 문제가 많기 때문에 한중 경제교역 현황을 파악하는데 있어서 환경변화를 고려한 새로운 지수(지표) 개발이 필요함
 - (이문형 박사) 산업연구원의 BSI 지수가 있으나 여러 가지 상황을 반영한 종합적인 지수의 개발이 시급한데 대해 전적으로 동의함. 관장님의 의견을 수용하여 적극적으로 정책제안을 하도록 하겠음
- (김두희 관장) 중소기업이 초창기대 제일 많이 들어온 곳이 라오닝성이었지만 지금은 생산기업이 거의 없음. 지금은 패러다임의 전환시기라고 볼 수 있음. 반면, 새로운 분야(서비스 분야, 문화상품 등)에서의 진입기회도 많아짐. 맥슨도 원래는 해외시장을 목표로 두었으나 내수로 전환하였음. 가공이 필요 없는 문화상품 위주로 중국 내수시장 진출을 확대할 필요 있음

나. 하이룽장성 정책협의회

□ 일시 및 장소: 2015. 8. 12(수), 하얼빈사회과학원

□ 참석자: 총 9명

- 중국측: 송쿠이(宋魁) 연구원(하이룽장성 사회과학원), 장쥘(张隼) 박사(하얼빈시 사회과학원 동북아연구소) 외 1명

- 한국측: 이문형 박사(산업연구원), 심완섭 박사(산업연구원), 강지연 연구원(산업연구원), 이현주 박사(국토연구원), 서종원 박사(한국교통연구원), 정환우 박사(KOTRA)

□ 발표 내용 요약

〈발표 1〉 하이룽장성 사회경제발전현황(송쿠이 하이룽장성 사회과학원 연구원)

- 룡장실�크로드벨트(龙江丝路带)는 국가의 일대일로 전략의 일환으로 하이룽장성의 실제적 여건을 기반으로 추진되고 있는 성장원의 개발계획임. 특히 “중국-몽고-러시아 경제회랑”계획은 2014년 12월 31일에 정식으로 발표되었으며 중앙정부의 일대일로 전략계획에 편입되어 추진되고 있음
- 주요 내용은 역내외 산업단지의 발전, 초국경산업체인 구축, 외향형 산업체계 건설, 지역경제의 신성장점 구축 등을 통해 러시아, 유럽, 동북아 협력을 도모하며 중앙정부의 일대일로 건설전략을 뒷받침하는 계획임

〈발표 2〉 하이룽장성 경제사회발전 동향(장쥘 하얼빈시 사회과학원 동북아연구소 연구원)

- 하이룽장성의 주요 산업은 신소재, 바이오제약 산업, 신에너지 장비 및 농기계 장비산업, 교통수송 장비 산업, 채굴산업, 임산물 가공업 등임
- 물류발전단계는 하얼빈-다칭-치치하얼 물류발전구, 하얼빈-무단장-수이펀허 물류발전구, 동부 도시군 물류 발전구 변경 물류 발전벨트(동부변경물류발전벨트, 3개 강 변경 물류 발전벨트, 북부 변경 물류 발전벨트)임
- 하이룽장성 주요 물류센터는 하얼빈시 13개 물류센터(종합형 6개, 농업형 5개, 기계제조형 1개, 의약형 1개), 치치하얼시 1개(농산물형), 다칭시 1개(석유화학형), 자무스시 4개(종합형 2개, 농산물 기계제조형 1개), 무단장시 4개(종합형 1개, 농업형 1개, 목재가공형 1개, 국제무역형 1개) 등이 있음

〈주요 토론요약〉

- (이현주 박사) 송쿠이 박사님 발표에서 중러간 협력사업이 활발히 추진되고 있는 상황을 알 수 있었음. 이러한 중국과 러시아간의 공동개발 사업에 있어서 한국이 참여한다면 어떤 분야로 함께

참여가 가능하다고 생각하시는지.

- (송쿠이박사) 매우 중요한 질문임. 동북아에 있어서 중국, 러시아, 한국 등 3국의 협력이 매우 중요한데 그 중에서 인프라 분야의 협력이 매우 중요한 것으로 판단됨.
- (이문형 박사) 중국 동북3성 정부의 재정난이 심각한 것으로 알고 있는데 일대일로 추진에 있어서 중앙정부와 헤이룽장성 정부의 부담비율은 어떻게 되는지.
- (송쿠이박사) 중국과 러시아간 투자기금이 41억 달러에 달함. 중앙과 지방정부가 공동으로 부담하며 민간기업과 해외자금의 투자가 가능함.

〈랴오닝성·지리성 정책협의회〉



자료: 필자촬영(2015.8.11)

〈헤이룽장성 정책협의회〉



자료: 필자촬영(2015.8.12)

2. 현지조사 및 면담

가. 북·중 접경지역: 단둥(丹东)

□ 현지조사

- 단둥시는 랴오닝성 동남부 연해지역에 위치해 있으며 압록강을 사이로 북한과 마주보고 있는 지급시임
- 2014년 기준, 단둥시는 인구 239만명에 GRDP는 1,023억 위안임
- 중국의 단둥과 북한 남신의주를 연결하는 신압록강대교(중국명 中朝鸭绿江大桥)는 이미 완공되었으

나 실제 개통은 이루어지지 않은 상태임

- 현재 중국측 교각은 도로와 연결되어 있으나 북한쪽 다리 끝이 평양-신의주를 잇는 국도와 연결되어 있지 않은 상태임
- 향후 신압록강대교의 개통은 단둥을 통한 북·중 교역비중의 60%를 차지하고 있는 상황에서 인적·물적 교류의 확대를 가져와 양국의 경협이 활성화되는데 상당히 중요한 영향을 미칠 것으로 전망되고 있음

〈압록강변에서 바라본 북측〉



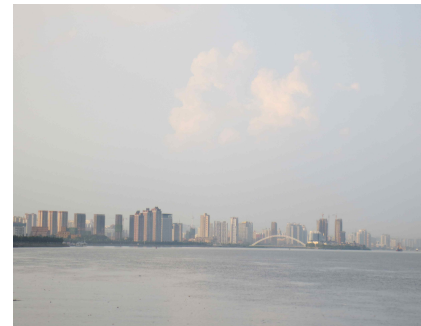
자료: 필자촬영(2015.8.10)

〈신압록강대교〉



자료: 필자촬영(2015.8.10)

〈압록강을 사이로 좌측 단둥 신도시〉



자료: 필자촬영(2015.8.10)

〈압록강을 사이로 우측 북한접경지역〉



자료: 필자촬영(2015.8.10)

- 황금평경제구는 압록강 하류의 북한 섬으로 지난 2011년 중국과 북한이 이곳에 14.4km²에 이르는 경제특구를 조성하기로 하였으나 북-중관계의 악화로 현재 개발이 이루어지고 있지 않은 상황임

〈황금평경제구 전경〉



자료: 필자촬영(2015.8.10)

〈황금평경제구 개발계획 표지판〉



자료: 필자촬영(2015.8.10)

□ 관련 인사 면담내용 요약(이희행 단동한인회 회장)

- 신압록강대교는 이미 완공되었으나 개통이 안 되어 있는 상황이며 아직 보세구 등 관련 시설도 건립되지 않고 있음
- 단동시에 진출한 우리나라 기업은 과거 4,000여개에 달했으나 현재는 100여개 기업에 불과하며 주로 북한 내 저렴한 인건비를 활용한 수공예품을 생산하고 있음
- 현재 단동에는 북한 국적자가 만 명 정도 있는 것으로 추정됨(2013년경에는 15,000명에 달했으나 현재는 만여 명에 불과)
- 중국입장에서는 북한 노동자들의 근로에 대해 반감은 없는데 이는 다른 중국 노동자에 비해 이직률이 적어 안정적으로 일할 수 있기 때문임
- 현재 악화된 남북관계를 이용해 중국기업이 돈을 벌고 있다는 생각함. 중국은 북한에 주로 소비재와 중간재를 수출하고 있고 북한은 중국에 광물자원(구리 등)을 수출하고 있음. 중국은 북한의 자원을 수입해서 대련에서 제련해서 판매하고 있음
- 향후 대북사업과 관련해 어떤 사업이 유망하다고 보시는지(질문). 실, 쿨링, 미싱, 부속기계

들이 전망이 좋다고 생각함

- 중국이 한국 등 다른 국가에서 주문을 받아 북한에서 위탁가공 형태로 생산하고 있음. 중국이 다 증개해서 많은 이득을 챙기고 있는 상황임
- 현재 중국기업의 대북투자가 저조한 것은 무엇보다 정책 리스크에 기인함

나. 하얼빈-다렌 고속철

- 2012년 12월 1일 개통된 하얼빈-다렌 고속철은 헤이룽장성 하얼빈에서, 지린성 창춘, 랴오닝성 선양을 거쳐 랴오닝성 남쪽 끝의 다렌까지 연결된 시속 300km의 고속철임(전 구간 약 3시간 소요)
- 하얼빈-다렌 고속철로 동북 3성이 하루 생활권으로 묶여지면서 동북 지역개발에 큰 영향을 줄 것으로 기대되어지고 있음
- 한편, 중국은 2020년까지 4종4형 고속철도망을 구축할 계획임(총 연장 18,000km)
 - 종단 노선: 베이징-상하이, 베이징-우한-광저우-선전(홍콩), 베이징-선양-하얼빈 노선, 상하이-항저우-닝보-푸저우 노선
 - 횡단 노선: 쉬저우-정저우-란저우, 항저우-난창-창사-구이양-쿤밍, 칭다오-스자좡-타이위안, 난징-우한-충칭-청두 노선

〈중국 고속철도 노선도〉



자료: 서울경제(2014.1.26)



자료: 한국일보(2012.11.26)

〈하얼빈-다렌 고속철〉



자료: 필자촬영(2015.8.12)

〈하얼빈 서역(중착역)〉



자료: 필자촬영(2015.8.12)

헤이허에서 주로 의류나 화장품류 등을 소비하고 있음

- 헤이허에도 북한 사람이 많이 거주하고 있으며 주로 학교에 다니는 유학생과 공장에서 근무하고 있는 근로자임
- 전자상거래가 보편화되어 주로 전자상거래를 통해서 중국물품을 구입하는 사례가 증가하고 있음. 이는 중-러간 국경무역의 정확한 통계를 파악하기가 쉽지 않음을 시사하고 있음
- 내년(2016년)에 중-러 협력사업으로 중국측 헤이허와 러시아측 블라고베시첸스크시를 잇는 교량 건설이 시작될 예정임

〈헤이허 공항〉



자료: 필자촬영(2015.8.13)

〈착륙 후 탑승객 공항내 진입 모습〉



자료: 필자촬영(2015.8.13)

다. 중-러 접경지역(헤이허: 黑河)

□ 현지조사 및 면담내용

- 헤이허시는 헤이룽장성 북부의 면적 68,926km²의 지급시로 헤이룽강(흑룡강)을 사이로 극동러시아 아무르주 블라고베시첸스크시와 마주하고 있음
 - 헤이허시의 전체 인구는 175만 명이며 도시인구는 62만 명, 농촌거주 인구는 101만 명 임
 - 헤이허시는 중국과 러시아 변경지역 가운데 거리가 가장 가까운 지역이며 중-러 국경무역이 활발히 이루어지고 있는 도시로 알려져 있음
- 헤이허시와 마주보고 있는 블라고베시첸스크시는 극동러시아의 아무르주의 주도로 인구 약 21만 명의 극동러시아 지역에서 세 번째로 큰 도시임
- 헤이허에 진출한 우리나라 기업으로 현대기아와 대우자동차가 동계시험장을 운영하고 있으며 만도도 연구소를 보유하고 있음
- 하루 평균 3만 명이 국경을 오고 가고 있으며 강이 얼기 전에는 배를 이용하고 강이 결빙되는 시기인 동절기 1월부터 4월까지의 주로 버스를 이용하여 왕래함
 - 중국인이 러시아로 입국 시 필요한 비자는 기간별로 다양하며 신분증만 있으며 쉽게 비자를 발급받음
 - 러시아측 도시에 카지노 등 유흥시설이 있어 중국 관광객이 주로 이용하고 있으며 러시아 관광객은

〈흑룡강(아무르강)을 사이로 중-러 접경지역〉



자료: 필자촬영(2015.8.13)

〈흑룡강(아무르강)에서 바라본 러시아 블라고베시첸스크〉



자료: 필자촬영(2015.8.13)

○ 헤이허에는 ‘중러호시상품교역소(中俄互市商品交易点)’가 있는데 이는 헤이허시 정부가 중국러시아 변경주민의 교역을 확대하기 위해 대흑하도국제상무성(大黑河岛国贸城)에 설치한 일종의 보세상품시장임. 해당 교역소 내에서 경영하는 상인은 러시아에서 수입한 호시무역제품을 별도 반입수속 없이 헤이허 주민에게 판매할 수 있음. 헤이허 시민은 ‘헤이허시 변경지역 거주민증’을 소지하여 이곳에서 러시아 면세 제품을 구입할 수 있음

※ 중국은 2008년부터 변경지역의 성, 자치구 등의 경제발전과 주변 인접국가과의 경제교류 촉진을 위해 여러 시책을 발표한 바 있는데 그 중 변민호시무역(변경지역 거주민 상호시장 무역)에서 1인당 면세 한도를 과거 3,000위안에서 8,000위안으로 크게 완화하였음

○ 국경무역은 중국이 러시아로 의류, 건축자재 등을 수출하고 있으며 러시아는 중국으로 호박(보석류) 등을 수출하고 있음

○ 한편, 헤이허시는 러시아시장을 겨냥해 기존의 3개 산업단지를 합쳐 약 60km² 면적의 헤이허 수출입 가공구(가공단지)를 조성하고 있음. 현재 가공단지내 기초인프라 시설이 완성되지 않은 상황이며 도처에서 공사가 진행 중에 있음

- 현재 현지 트레일러 생산기업인 리원다그룹(利源达集团) 등 10여개 기업이 입주되어 있는 것으로 알려짐

<대흑하도국제상무성(보세상품시장)>



자료: 필자촬영(2015.8.13)

<헤이허 수출입가공구>



자료: 필자촬영(2015.8.13)

부록 1. 정책협의회 중국측 전문가 및 주요 면담자 연락처

	지역	이름	소속기관	직책	연락처
정책 협의회	랴오닝성	金喜成	辽宁省工业和信息科学 研究院	院長	██████████
		金正植	辽宁省工业和信息科学 研究院	经理	██████████
	지린성	吴昊	吉林大学东北亚研究院	教授	██████████
		陈英姿	吉林大学东北亚研究院	教授	██████████
	헤이룽장성	宋魁	黑龙江省社会科学院	研究员	██████████
		张隽	哈尔滨市社会科学院 东北亚研究所	副研究员	██████████
협력 기관	랴오닝성	백인기	KOTRA 대련무역관	관장	██████████
	랴오닝성	김두희	KOTRA 선양무역관	관장	██████████
	랴오닝성	김성훈	KOTRA 선양무역관	과장	██████████
면담	랴오닝성	이희행	단둥 한인회	회장	██████████
	헤이룽장성	이성룡	중국하얼빈한국인회	회장	██████████
	헤이룽장성	마인기	중국하얼빈한국인회	부회장	██████████