

중국 丹東市の 기능적 특성에 관한 연구

한지은

(서울대학교 지리교육과 석사과정)

1. 서론

단동 지역은 역사적으로 한반도와 관련성이 깊은 지역으로 현재에도 중국 진출과 남북한 협력 창구로서 중요한 역할을 하고 있다. 더욱이 최근 경의선 복원과 단동-신의주의 협력가능성 등이 제기되면서 이러한 중요성이 더욱 증대될 것으로 예상된다. 이에 본 연구는 沿海·沿邊·沿江이라는 三沿의 특성을 통해 단동 지역의 기능적 특성을 살펴보고, '국경도시'로서의 기능을 북-중 교류 현황을 통해 고찰해보고자 한다. 나아가 남북관계의 변화와 함께 향후 동북아 물류 중심지로서의 역할을 모색하고 있는 단동 지역의 기능적 특성을 검토해보고자 한다.

2. 연해(沿海)·연변(沿邊)·연강(沿江) - 삼연(三沿)의 도시

1) 연해(沿海) 개방도시

일반적으로 해안도시는 해양자원에의 접근이 쉬운 입지적 특성 뿐 아니라 국가의 사회경제적·정치적인 상호작용에 있어서 거점의 역할을 하는 특성을 갖는다. 1978년 이후 중국에 개혁개방 정책이 도입되면서 내륙지역에서 해안지역으로 발전의 축이 전환되었다. 이에 단동 지역도 해안에 접하고 있는 東港市를 지역 발전의 축으로 활용하기 위해 이 지역의 경제 개발에 노력하고 있는데 동항시는 해안 도시로의 대외개방환경을 갖추고 있어 현재 일본, 한국, 미국, 홍콩 등 20여 개 국가와 교역 중이며 삼자기업을 120여 곳 건설되어 있다. 주요 업종으로는 기계가공, 경공업, 전자공업 등이 있다. 東港經濟開發區는 1994년 비준된 요녕성 省급 개발구로 전체 계획면적 10km로 한국과는 116해리, 일본과는 400해리의 거리에 있어 지리적 이점이 탁월한 지역이다. 현재 동항개발구에는 보세창고, 상업, 무역, 주택과 사무실 등의 기초시설이 완비되어 있으며 용수, 전력, 통신설비 등 五通이 완비되어 있다. 해안에 인접한 이점을 이용하여 가공공업과 보세창고업, 상업무역업을 3대 중점 사업으로 발전시키고 있으며 이외에 수산양식, 근해개발, 수산물가공업이나 과일, 채소가공업 등을 육성 중이다.

단동과 인천간에는 한중 합작 회사인 丹東國際港運有限公司(Dandong Ferry)가 카페리 노선을 운행 중에 있다. 이 노선에 투입되고 있는 동방명주호는 여객 500여 명과 컨테이너 110TEU, 냉동 컨테이너 22TEU를 적재할 수 있으며 주 2회(성수기 주 3회) 왕복 운행되고 있다. 현재 이 항로를 이용하는 사람들의 대부분은 보따리 무역상들로 인터뷰 결과 '팀장'이라 불리는 전문 보따리상의 경우 1회에 1000만원이 넘게 중국 농수산물을 구매한다고 한다. 이들은 물품 구입과 판매망을 갖고 있는 중국 상인과 한국 상인으로 구성되며 현재 한국인이 직접 단동에 가게를 차린 경우도 4점포가 있었다. 중국에서 주로 구입하는 품목은 참쌀, 깨, 한약품 등으로 규정을 어길 경우 모두 검역소에 압수 조치된다. 일인당 40kg으로 화물량이 제한되기 때문에 할인혜택을 받는 60세 이상의 노인이나 일명 '기쁨조'라 불리는 관광객들에게 수고비를 주며 운반을 부탁하기도 한다. 통관에는 병역검사와 비자

발급, 휴대품 검사 등이 실시되는데 중국과 한국의 무역 마찰이나, 납 꽃게 사건, 혹은 한국 연예인의 중국 공연 취소 등의 일이 일어나면 민감하게 세관의 분위기에 영향을 끼친다고 한다. 대부분의 보따리 상인들은 동항에 있는 저렴한 민박이나 여관 등에서 자고 다음날 인천으로 돌아오며 단둥 시내까지 가는 사람은 많지 않았다.

2) 변경(邊境) 개방도시 - 단둥변경경제합작구

1906년 청정부는 단둥항에 개항국(開埠局)을 설치하여 일본, 한국, 미국에게 개항하고 대외 무역을 시작한다. 이후 의복산업과 목재, 수산물, 콩기름 등의 원료를 중심으로 한 대외 무역이 급속 성장한다. 대외개방을 시작한 후 항구, 공항, 철도, 전화, 전기 등의 인프라를 구축하면서 단둥 지역의 투자 환경은 점차 개선되어 갔고, 무역을 발전시키고 삼자기업을 육성하기 위해 1992년 단둥에 邊境經濟合作區가 건설되면서 개방도시로의 우대정책을 받게 되었다. 이를 바탕으로 단둥의 대외무역은 성장을 계속하여 1999년 삼자기업 수는 580여 개, 외국인직접투자액은 1.8억 달러에 달하고 있다. 현재 해외 투자는 주로 방직가공, 수산양식, 가공공업 등의 부문에 집중되어 있다. 주요 투자국은 홍콩, 일본, 한국 등으로 한국 기업의 투자는 주로 의류, 식품, 공예품 등으로 일본과는 달리 주로 10-20만 달러의 소규모 투자가 많은 것이 특징이다. 한국의 단둥 투자는 IMF 경제위기로 한동안 주춤하였으나 경의선 복원 등 최근의 호재와 더불어 2000년부터 투자상당이 급증하는 추세이다. 현재 단둥에는 한국에서 100여 개의 중소기업이 진출해 활발한 기업활동을 벌이고 있는데 사업체들은 대부분 현지에서 법인을 설립하는 방식으로 진출해 있으며 1994년 이후 진출이 많았다. 단둥 진출 한국기업들은 合資기업보다 獨資 기업이 많은 것이 특징이다.

개방과 함께 단둥과 같은 중국 내 변경도시들에는 邊境經濟合作區 혹은 邊境貿易區가 설치되었는데 단둥에는 현재 변경경제합작구가 설치되어 있다. 단둥변경경제합작구는 1992년 국무원 비준된 국가급 개발구로 단둥시 시구에 위치하며, 총 계획 면적이 23.5km²로 전국 37개 변경경제합작구 중 최대 규모이다. 개발구 기본 시설인 7通 1평은 1998년 말 정비가 완료되었고 현재 개발구내에는 총 1,200여 개의 기업에 종업원 수는 4-5만 명 정도로 추산된다. 합작구내 금천공업구에 위치하고 있는 인천단둥산업단지는 인천광역시 정부가 단둥시 정부와 1996년도 계약을 체결, 총 52억 원을 투입해 13만평의 공단부지를 매입하고 50년간의 토지사용권을 취득한 후 산업단지로 개발하여 한국 기업체에 분양하는 사업형태를 취하고 있다. 총 사업면적은 438,858m², 단둥변경경제합작구내 금천공업구 1번지에 위치하고 있다. 현재 인천단둥산업단지는 입주 업체에게는 다양한 세제우대를 주고 있으며 제품을 수출하거나 중국 국내에도 판매가 가능하고 중국 내에서 구입하는 원자재 등의 구입이나 화물수송비, 의료비 등에서 중국기업과 동등한 대우를 보장하고 있다. IMF로 그 동안 분양율이 높지 않았으나 2001 남북정상회담과 대북 사업이 활발해지면서 입주계약이 급증하여 2001년 9월말 현재 총 36개 업체가 입주계약을 완료하여 전체 73.8%의 입주율을 보이고 있다.

3) 연강(沿江) 도시 - 압록강국가중점풍경구

백두산에서 시작해 황해로 흘러드는 압록강은 길이가 759km로 한반도에서 가장 긴 강이다. 만주국 시기의 자료를 보면 압록강은 하구가 얇아 대형선박의 출입이 불편하여 하구의 多獮島에 선박을 정박하고 수출입 화물은 다사도와 단둥시 사이에 소중기선 등이 왕래하며 운반하였다고 한다. 동절기에는 압록강이 완전 결빙하여 해상교통이 두절되었지만 오히려 결빙으로 단둥과 신의주간 마차이동 가능하였기 때문에 조선에서 단둥 지역 화물의 수입은 이 기간에 가장 활발하였다. 1911년 조선총독부는 압록강에 압록강대교(현재 鴨綠江端橋)를 건설하는데 단선철교인 이 다리는 1942년 새 철교(현재의 中朝友誼橋)가 개통된 이후에는 주로 인도교로 사용되었다. 압록강대교는 1950년 미국의 공습으로 북한 쪽 교량의 1/3 가량이 파괴되어 방치되어 오다가 현재는 명칭도 斷橋에서 端橋로 바

꾸고 압록강 풍경구의 중요 관광자원으로 활용되고 있다.

압록강풍경구는 국가급 관광지로 400km² 관광구역 내에 유구한 역사를 가진 명승고적들이 많다. 유람선을 타면 양안의 단동과 신의주를 마음껏 즐길 수 있는데 1인당 50 위안만 내면 신의주 강안 10m까지 접근이 가능하다.

한편 압록강에는 북한과 중국이 공동으로 경영하는 수력발전소가 운영 중으로 수풍, 운봉, 위원, 태평만발전소 등 총 4곳이다. 현재 4개 발전소의 총 발전용량은 168만kW로 북한과 중국이 절반씩 사용 중에 있다. 한편 2001년 朝-中 수력발전회사 제53차 이사회에서는 압록강 상류지점인 臨江, 하류지점인 북한측 의주에 각각 새로운 수력발전소를 건설키로 합의되어 압록강을 중심으로 북중간 협력이 증대될 전망이다.

3. 북-중 교류 중심지

1) 변경무역의 중심지

단동에서 근대적 의미의 무역이 시작된 것은 1905년 세관이 개설되면서부터로, 이후 1937년까지 한국과의 경제관계가 급속히 발전하여 단동 산업의 대부분은 이 시기에 정비되었다. 하지만 한국전쟁 이후 1970년대까지는 海關(세관)이 폐쇄되면서 북-중간 바터무역만 이루어지다가 1982년 단동해관이 재개설되면서 북한과의 무역이 재개되었다. 더욱이 1992년 변경무역교역관리완화조치가 시행되면서 변경무역은 급격히 증가하고 있다. 현재 단동 지역의 대북한 무역세관은 단동 해관 이외에 압록강해관, 태평만해관, 대동항해관 등이 있다.(이찬우, 2001)

현재 북-중간 변경무역이 가능한 도시로는 단동, 훈춘, 도문의 세 지역이 있지만 훈춘, 도문은 교통이 불편한데다 맞은편 북한 도시들의 경제가 낙후되어 있는 반면 단동은 북한 내에서 경제 수준이 높고 철도·도로 교통이 비교적 발달한 신의주와 마주하고 있어 중국의 대북한 변경무역 중심지로 그 중요성이 증가하고 있다. 현재 북-중간 변경무역의 형태는 일반무역, 바터무역, 가공무역, 보따리무역으로 나눌 수 있는데 보따리 무역은 주로 매일 단동-신의주 사이를 2회 왕복하는 정기 차편을 통해 이뤄진다고 한다. 보따리 무역은 단동에 체류하는 7-9천명의 朝僑(북한화교)들이 주로 활동하고 있으며 해관에 신고되지 않는 이들의 무역액은 연간 7000만 위안 정도로 추정된다.

변경무역이란 개념은 경제가 낙후된 중국내 변경지역들이 인접국가들과 원활한 경제교류를 맺어 경제를 발전시키기 위해 중국 정부가 만들어낸 제도이다. 즉, 일정한 범위 내에서 변경지역과 인근 국가간에 거래되는 물품에 대해 수입관세·증치세 상의 감면 혜택 하에 이뤄지는 거래를 일컫는다. 변경무역은 일반적으로 邊民互市貿易과 邊境少額貿易으로 구분되는데 단동 지역의 변경무역은 대부분 변경소액무역의 형태로 진행되고 있다. 이는 일정 정도 내에서 담배, 화장품 등을 제외한 전 물품에 대해 수입관세 및 증치세를 50% 감세해주는 무역을 말한다.

신의주에 들어가는 길목인 단동 시내 단동 통상구 주변에는 짐을 가득 실은 대형 트럭이 매우 많이 출국차레를 기다리면서 대기하고 있다. 단동내 무역회사를 통해 수출되고 있는 이들 상품은 대개 밀가루 등의 식품이며 수입품은 폐철, 목재, 수산물 등이다. 단동시 대외경제무역위원회에 따르면 2001년 상반기 단동시가 북한에 수출한 물품은 9,100만 달러에 달한다고 한다. 현재 단동시의 대북 변경무역 허가기업은 127개로 이 중 40개는 국가급 기업이며 중국과의 변경무역에 종사하는 북한 무역회사도 200여 개에 이른다. 단동을 경유하는 변경무역 제품은 북한 내 평양, 원산, 개성, 강원도 일대까지 유통되고 있다고 한다.

2) 북-중 관광의 관문

현재 북한과 중국간의 인적교류에 대한 정확한 통계는 없으나 중국에서 북한을 방문하는 숫자는 대략 연간 20만 명에 달하는 것으로 추산된다. 북한과 중국 사이에는 아직까지 국가간 관광협력은 없고 길림성과 요녕성이 북한의 道·도시와 관광협력을 진행 중이다. 현재 요녕성에서 북한과 관광협력을 맺고 있는 곳은 단동시와 관전만족자치현 두 곳으로 관전만족자치현은 평양북도와 관광사업을 하고 있으나 규모는 그리 크지 않은 반면 단동시는 1988년 제일 먼저 북한에 대한 관광사업을 시작하여 현재 중국 국민과 제3국 관광자의 단체 관광이 허용되고 있다.

북한 관광은 지난 1998년부터 매년 40,000~50,000명의 관광객이 이용하는 단동 내 최고의 관광 코스로 각광을 받아오고 있다. 중국인들이 이용하는 북한 관광상품 중에서는 인민패 2,300위안 전후의 3박 4일 상품이 가장 많이 이용되고 있으며 주요 고객은 인근지역에의 일반관광객과 수학여행, 인센티브 여행, 단체관광자, 출장자들이다. 북한관광의 동기로는 가격이 싸고, 중국 국민이면 누구나 여권 없이 3-7일전에 신분증 사본과 사진만 제출하면 출국이 가능하여 수속이 간편하고 신속하기 때문이다. 더욱이 단동시는 중국 내에서 주요 회의가 자주 개최되는 곳으로 회의에 참가한 대표들이 회의가 끝난 후 공비로 북한단체관광을 하는 비중이 매우 높은 것으로 알려져 있다.(장영, 2000)

3) 한반도와의 교류 중심지

한국과의 교류가 증가하면서 단동 지역에는 한국인 관련 서비스업이 많이 들어섰다. 중국 조선족, 한국인 뿐 아니라 북한에서 직접 경영하고 있는 사업체도 적지 않은 것을 확인할 수 있었다. 중국 조선족의 경우 예전에는 단동 시내 三馬路에 집단적으로 거주하였으나 현재는 조선족 학교가 있는 江城路 부근에 부분적으로 조선족이 거주하고 있다. 북한과 한국인들의 집단 거주 지역은 드러나지 않았지만 사업체들의 경우에는 단동 지역의 상업 중심구와 압록강 강변의 위락지역에 많이 모여 있다. 사업체 유형별로는 음식점이 23곳으로 가장 많고, 이외에 노래방이나 사우나·미용실, 커피숍, 호텔 등이 영업 중에 있다.

한편 단동은 남북 경협 중심지로서 그 중요성이 더하고 있다. 2001년 남측의 하나비즈와 북측의 평양정보센터가 합작으로 설립한 하나프로그램센터가 현재 운행 중에 있으며 이는 2003년부터 북한의 신의주로 사업을 확장할 계획에 있다. 또한 남북간 협력이 진전됨에 따라 장차 북한에 진출하는 교두보를 마련하기 위해 최근 단동과 인천단동산업단지에 진출하려는 우리 중소기업들이 최근 급증하고 있는 추세에 있다.

4. 동북아 물류중심지로의 역할 모색

단동-신의주 지역은 남북협력이 진전되면서 끊임없이 특구 개발 계획이 논의되고 있는 지역이다. 현재의 단동변경합작구를 동향시까지 확장하고 개발구 중심부인 낭두항 일대에 신도시를 건설하는 한편 맞은편 북신의주에도 개발구를 조성할 것이라는 등의 구체적인 계획까지 언론에 등장하고 있다. 하지만 WTO에 가입한 중국은 더 이상의 특구 건설 계획이 없음을 수 차례 밝혔을 뿐 아니라 북한도 개성 외에 경제특구 건설은 염두에 두지 않다는 주장 등 이에 대한 반론도 만만치 않다.

그러나 경의선 복원이 단동 지역을 동북아시아의 물류 기지로서의 중요성을 부각시킬 것은 확실해 보인다. 이에 단동시는 경의선이 개통될 경우 지금의 철교로는 교역 물량을 수용할 수 없다는 판단에 따라 고속도로와 철도를 신설하고 단동-신의주간 도로와 철도를 압록강 하구 쪽에 새로 건설하기로 확정했다. 또한 증가할 물류량을 위해 경의선이 통과하는 원안지역으로 지금의 단동역을 옮

기고 대규모 물류 창고를 만들 계획도 수립했다고 한다. 단둥 지역은 최근 단둥-심양간 고속도로가 개통, 2002년에는 전 노선이 개통될 예정이며 2005년에는 단둥-대련간 고속도로가 완공될 예정으로 중국 동북 지구의 육상 교통에서 그 중요성이 더하고 있다. 더욱이 전장 1380km인 단둥-通化-聯吉-綏芬河에 이르는 중국 동북지구의 東邊道 철로가(현재 956km 이미 연결) 연계 중으로 이 노선이 완공되면 단둥은 本溪, 통화, 훈강, 遼源, 吉林, 연길, 牡丹江 등의 지역을 직접 황해로 연결해주는 중국 동북 지구 연해 화물 운송의 통로가 될 수 있을 것으로 예상된다. 이처럼 단둥 지역은 동북아 물류 중심지로서의 새로운 역할을 모색 중에 있으며 남북 관계 개선과 경의선 개통 이후 한반도와 의 관계와 관련해 좀 더 심도 깊은 연구가 필요한 지역이다.

참 고 문 헌

- 이찬우, 2001, “동북아경제협력에 대한 중국 단둥시의 역할과 전망”, 통일경제 통권 75호, 72-83
장영, 2000, “조-중 관공협력 실태와 전망”, 한·중·조 협력실태와 지역개발의 전망, 국토연구원, 129-159
丹東邊境經濟合作區管理委員會, 丹東邊境經濟合作區
丹東經濟研究所編, 1999, 丹東投資指南, 丹東投資指南編輯委員會.
丹東市統計局, 2000, 丹東統計年鑒 2000, 丹東統計局咨詢服務中心.
丹東港務局, 1998, 丹東港: 中國大陸海岸線最北端的國際貿易港口.