

■ 論 文 ■

# 인천과 중국 동북 3성 지역 간 교역 및 투자 협력에 관한 연구\*

A Study on Intra-Regional Cooperation in Trade and Investment:  
The Case between Incheon, Korea, and Three Provinces in Northeastern China

박 창 호

(인천발전연구원 도시경영연구실장)

이 기 철

(동아대학교 도시조경학부 부교수)

## 목 차

- |                                   |                                       |
|-----------------------------------|---------------------------------------|
| I. 서론                             | V. 인천과 중국 동북3성 지역 간 교역<br>및 투자협력방안 모색 |
| II. 한·중 교역의 전개과정 및 전망             | VI. 결 론                               |
| III. 인천의 경제 현황과 대 중국 교역<br>실태 분석  | 참고문헌                                  |
| IV. 중국 동북3성의 지역의 현황 및 투<br>자여건 분석 |                                       |

Key Words: 관세자유지역, 환황해권, 보세구, 수출가공구, 경제기술개발구, 자유지역

## ABSTRACT

This study was conducted in order to develop inter-local cooperation strategies between the City of Incheon, in Korea, and three provinces in northeastern China. We begin with a description of the history of and prospects for trade between Korea and China, an explanation of the current economic status of Incheon, statistics on the economy, trade and investment trends in the region, and information on the ports of the three Chinese provinces.

The following strategies are suggested for inter-local cooperation based on the current circumstances. First, cooperative industrial strategies and economic investment for promoting the mutual concerns and interests of China and Korea were developed. Second, a practical way of utilizing the Incheon Industrial Park located in Dandong, China, was devised to stimulate industrial and investment cooperation. Third, a method of building a network among major ports in Korea and other Northeast Asian port cities was developed. Fourth, an international logistics transportation system that makes connection between sea, land and air easier through logistics standardization was suggested in preparation for the changing environment of logistics brought about by the opening of the new Incheon International Airport. Fifth, methods of improving port facilities are suggested. And, finally, the role and necessity of the Incheon City Interchange Center in executing inter-local cooperation strategies is described.

\* 본 논문은 한국과학재단 지정 동아대학교 지능형 통합항만관리연구센터의 지원에 의해 연구되었음.

## I. 서론

국가권력으로부터 자유롭고 싶었던 사람들, 국가통치로부터 자유롭고 싶었던 도시들이 모여서 자유도시를 만들었다. 하나의 구속으로부터 벗어난다는 것은 자유로움과 동시에 고립감을 느껴야 하는 동전의 양면과도 같은 것이다. 그들은 자연스럽게 바다를 통하여 새로운 국제 공동체사회를 형성하기 시작하였고 그것이 북유럽의 한자동맹도시와 지중해 연안의 자유도시의 형태로 생겨났다. 전자는 엄격한 규율을 제정하여 수산물의 국제유통을 기반으로 새로운 국제해운공동체를 형성한 반면, 후자는 도시의 개성을 간직한 채 자유의지로 국제교역을 수행하였다는 면에서 다소 차이가 있으나 오늘날까지 전 세계적으로 퍼져 있는 자유도시와 자유지역, 해운동맹의 기원이 되었으며 나아가 20세기 국가단위의 동맹체인 국제동맹과 국제연합(UN), 유럽연맹(EU), 북미자유무역협정(NAFTA)의 기본 이념을 제공하고 있다.

UNCTAD보고서(1996)에 “자유항(Freeport) 또는 자유무역지역(Free Trade Zone)의 형태는 자유공업지역(Industrial Free Zone)과 자유상업지역(Commercial Free Zone) 등 기능별로 분류되며 자유공업지역은 수출품을 생산하기 위한 제조에 초점을 둔 반면, 자유상업지역은 중개무역과 환적화물의 유통에 초점이 있다. 그리고 자유항은 항만 인근에 있는 자유무역지역이다.”라고 규정되어 있다.

싱가포르와 홍콩 등은 이 개념이 통합되어 있는 자유도시이며 우리나라와 중국은 이 두 가지 개념을 구분하여 제도화하였다. 우리나라의 관세자유지역과 중국의 보세구는 자유상업지역, 우리나라의 자유무역지역과 중국의 경제특구, 경제기술개발구 등은 자유공업지역으로 생각할 수 있을 것이다.

본 연구에서는 그동안 정부 차원에서의 한중교류·교역 추진을 인천~동북3성을 중심으로 환황해권의 자유지역 간 협력체계를 구축함에 있어 인천지역에서 추진되고 있는 관세자유지역과 중국의 보세구 및 수출가공구를 통칭 자유지역(Free Zone)이라 정의하고 한·중 특히 인천~중국 동북3성의 자유지역들 간의 교역과 투자, 산업분야에 걸친 경제적 협력방안을 모색하고자 한다.

## Ⅱ. 한·중 교역의 전개과정 및 전망

### 1. 한중교역의 전개과정

한중 양국간 경제교류는 중국의 개혁개방 정책이 시행된 1979년을 전후 홍콩을 통한 간접교역형태의 소규모 상품교역에서 출발하여 1991년 양국간 무역대표부 설치를 계기로 홍콩을 통한 간접교역은 직접무역과 직접투자의 형태로 발전하였다. 1991년 우리의 대중국수출은 10억 달러, 수입은 34억 달러를 기록한 뒤 매년 평균 24.5%씩 증가하여 IMF직전인 1997년 수출 135.6억 달러, 수입 101.2억 달러로 총 교역 규모 236.9억 달러를 기록하였으나 IMF의 영향으로 1998년에는 전년대비 22.3%가 감소한 184.3억을 기록하였다가 1999년에는 전년대비 22.4% 증가한 225.5억 달러를 기록하여 전년 수준을 회복 한 뒤 2000년 8월말 기준 전년대비 47.1%가 증가하는 궤조를 보였다.

〈표 1〉 한중 교역현황

(단위: 억 달러)

구 분		1997년	1998년	1999년	2000년 8월말
한 국 통 계	총교역	236.9	184.3(-22.3)	226(22.6)	203(47.1)
	대중국수출	135.6(19.9)	119.4(-12.0)	137(14.6)	120(38.1)
	대중국수입	101.2(18.5)	64.8(-35.9)	89(36.7)	83(61.3)
	무역수지	34.6	54.6	48.0	37.0
중 국 통 계	총교역	240.5	212.6(-11.6)	250.4(17.7)	221.2(45.2)
	대한국수출	91.2(21.5)	62.7(-31.3)	78.1(24.9)	72.6(55.9)
	대한국수입	149.3(19.6)	149.9(0.4)	172.3(14.7)	148.6(40.5)
	무역수지	-58.1	-87.2	-94.2	-7.6

자료: 대한민국 관세청, 『中國海關統計』, 2000.

주: ( )는 전년대비 증가율

최근 들어 다소 감소 추세를 보이고 있지만 중국은 한국의 가장 큰 무역 흑자국가로 분류되고 있다. 그 동안 양국간 교역 형태는 산업간 비교우위에 따른 분업형태를 취해왔었다. 즉 한국의 대중국 수출은 주로 섬유류, 화공제품, 기계전자, 철강, 금속, 플라스틱 등 공산품이 총수출액의 95%를 차지하는 반면, 수입은 농산물을 비롯한 1차 산업 제품이 주종이었다.

그러나 최근 중국의 급속한 공업화로 인해 양국간 무역구조에 변화가 발생하고 있는데, 최근의 주요 수출품목은 건설 및 수출수요가 큰 산업용 원자재의 비중이 증가하고 있으며, 수입품목은 가격경쟁력이 있는 섬유, 전자제품과 부품, 기타 경공업제품의 비중이 증가하고 있어 양국간 산업내 무역비중이 증가하면서 수평적 분업체계의 가능성이 확대되고 있다.

한편 1999년 현재 중국시장에서 우위를 보이고 있는 제품은 광물성 연료(16.0%), 플라스틱(24.2%), 피혁(30.4%), 종이류(20.9%) 등 주로 경공업 분야에서 1위를 차지하고 있으며, 유기화학(25.7%)과 화학섬유(26.7%)는 높은 점유율에도 불구하고 각각 일본과 대만에 뒤이어 2위 기록하고 있다. 그러나 일반기계류(4.1%), 정밀기계류(2.6%), 전기전자(8.5%), 자동차(2.5%) 등 중공업 분야의 시장 점유율은 매우 낮은 수준에 머물고 있다.

〈표 2〉 중국시장에서 경쟁국간 주요 품목별 경합 현황

주요 품목	경 합 현 황
광물성 연료	· 한국이 1위로 싱가포르와 경합, 점유율 격차는 3.2%
유기화학	· 일본이 1위로 한국과 치열한 경합, 양국간 시장점유율 격차는 0.5%
플라스틱 및 화섬	· 한국이 1위인 가운데 일본, 대만의 3국간 시장점유율 격차가 0.4~5%로 치열한 경합
종이류	· 한국이 1위로 2위인 미국과의 점유율 격차는 4%
피혁(생피포함)	· 한국이 1위로 2위인 대만과의 점유율 격차는 7.6%
철강	· 일본이 압도적인 차이로 1위인 가운데, 한국과 대만이 치열한 경합
일반기계류	· 한국은 시장점유율이 4.1%인 7위로 일본, 미국, 대만에 크게 뒤쳐지고 있음
정밀기계류	· 한국은 시장점유율이 2.6%에 불과한 6위로 일본, 미국, 대만, 홍콩에 크게 뒤쳐지고 있음
전기전자	· 일본이 압도적인 격차로 1위인 가운데 한국은 대만, 미국, 홍콩과 경합
자동차	· 일본과 미국, 독일 등이 중국시장을 잠식하고 있는 가운데 한국은 점유율이 2.5%로 7위에 그침

자료: 대한민국 관세청, 『中國海關統計』, 2000.

## 2. 한중교역의 전망

그 동안 대중수출은 구조적인 수출부진 상태에 놓여 있던 미국, 일본, EU와 대 초적으로 유류, 화학제품, 전자·전기, 철강 및 금속제품 등에서 20%안팎의 높은 증가율을 기록해왔다. 1999년 말 동아시아의 외환위기로 인해 대외교역규모가 크게 위축되었지만, 우리의 대중국 무역수지는 흑자기조를 유지해왔으며, 1998년 대중국 무역수지는 54.4억 달러로 우리나라 전체 무역흑자의 14%를 차지하는 등 중요 시장으로 등장하였다.

품목별로는 교역초기 이래 주종 수출상품이었던 섬유류, 가죽모피, 신발부품, 종이류, 폴리에스터 칩 등은 중국당국의 수입억제 조치, 반덤핑 관세 부과 등으로 수출량이 위축된 반면, 금속, 플라스틱 제품 및 전자전기 제품은 중국정부의 내수확대 및 하이테크 육성 정책으로 인해 두 자리 수 이상의 증가세를 유지하였으며, 특히 컴퓨터, 천연 음극선관 등은 중국내 전자, 통신분야 생산증가에 힘입어 154.9%, 109.3%의 높은 증가세를 보이고 있다.

한편 내수확대 정책으로 인한 제품 수요증가에도 불구하고 중국내 기업의 공급과잉의 문제가 해소되지 않아 각종 수입제한 조치가 강화되는 추세이며 유가상승에 따른 생산비가 증가하고 있다. 또한 1998년 원화 평가절하 이후 중국 측의 지속적인 가격인하요구도 향후 수출전망을 어렵게 하는 요인으로 작용하고 있다.

반면 중국의 지속적인 재정확대에 의한 고정자산 투자, 대도시 고소득자를 중심으로 소비 활성화 움직임이 가시화되고 있다는 점에서 대중국 수출규모의 증대는 낙관적이다. 단 기존의 중저가 중심의 경공업제품에서 대도시 고소득자를 중심으로 한 고급 가전 및 통신제품, 건축자재, 운반, 하역기계를 비롯 각종 원부자재, 소비재 등의 수출이 호조를 보일 것으로 예상된다. 구체적인 세부품목으로는 정부의 정보통신 산업육성에 따른 휴대폰, 무선통신기기, 컴퓨터주변기기, IC, 다이오드, 디바이스, 음극선관, 전화교환기, 광섬유케이블 등에 대한 수요가 큰 폭으로 증가하고 있다.

한편, 대중국 수입 역시 그 동안 국내소비 및 투자 등 내수 위축, 금융기관 및 대기업 구조조정 등으로 인해 대부분의 품목이 30%이상 수입감소를 보였으나, 1999년 이후 국내 내수경기의 회복과 더불어 반도체(116.7%), 컴퓨터 부품(302.9%) 등의 자본재와 냉동수산물(101.8%), 석탄(43.8%) 등의 1차 산업 상품의 수입이 증가하고 있는 실정이다.

### Ⅲ. 인천의 경제현황과 대 중국 교역 실태 분석

#### 1. 인천광역시의 경제현황 분석

인천은 급속한 생산 규모 확대를 통해 6대 도시 중 서울, 부산에 이어 제3위의 지역내총생산(GRDP)을 기록하고 있다. 1인당 지역내총생산 규모는 1998년 현재 전국 6대 도시 중에서는 비교적 높으나 인접한 서울보다는 낮으며, 전국 평균에 비해서도 낮은 수준이다.

〈표 3〉 6대 도시의 지역내총생산 및 1인당 총생산(1998년 현재)

(단위: 백만원, 경상가격 기준)

지역별 총생산	전 국	인 천	서 울	부 산	대 구	광 주	대 전
지역내 총생산	424,793 (100)	19,951 (4.69)	94,410 (22.22)	27,236 (6.41)	14,823 (3.48)	9,209 (2.16)	9,834 (2.31)
1인당 총생산	9.22	8.59	9.43	7.18	6.42	7.53	7.36

자료: 통계청, 『1998년도 지역내총생산』, 2000.

주: ( ) 안은 전국 대비 비중.

최근의 추세를 볼 때, 인천의 지역내총생산은 점차 성장세가 둔화되며 정체하는 양상을 보이고 있으며 전국 대비 비중은 1990년대 들어 점차 감소하고 있는 것으로 나타나고 있다. 1995년의 경우 일시적으로 그 비중이 증가하였지만 이는 경기에 민감한 인천경제가 일시 호황 국면에 있었던 데 기인한 것으로 판단된다.

〈표 4〉 인천의 지역내총생산과 전국 대비 비중 추이(경상가격)

(단위: 10억원, %)

구 분	'92	'93	'94	'95	'96	'97	'98
전국(A)	244,428	270,858	310,369	357,722	398,639	432,195	424,793
인천(B)	12,313	13,438	15,074	18,007	19,721	21,149	19,951
비중(B/A)	5.0	5.0	4.9	5.0	4.9	4.9	4.7

자료: 통계청, 『지역통계연보』, 각년판으로 부터 재작성.

## 2. 인천항의 특성 및 대 중국 교역실태 분석

### 가. 인천항의 특성 및 시설 현황

인천항의 항계선은 인천광역시 고척도 남단(북위 37° 33' 54" ~ 동경 126° 21' 00"), 영종도 북단, 팔미도 등대와 변도를 거쳐 시흥군 군자면 죽울리 서단을 잇는 해면으로서 항계내 수면적은 283,170천㎡, 간만의 차가 9~10m이며, 선거내 수면적은 18,500천㎡에 수심이 8~13m이다.

인천항의 항로는 근접항로와 진입항로로 크게 구분되며, 근접항로는 입항로(동수도)와 출항로(서수도)로 세분된다. 입항로(동수도)는 변도에서 3km 떨어진 하류로부터 팔미도 옆을 지나는 항로까지의 수로를 말하며, 그 길이는 약 34km, 폭은 1km, 수심은 15~30m이다. 출항로(서수도)는 팔미도옆 항로에서부터 서쪽으로 소야도와 벌도까지의 수로를 말하며 수로의 길이는 약 38km, 폭은 1km, 수심은 11~58m정도이다.

인천항은 갑문시설을 중심으로 갑문내의 내항과 갑문밖의 외항으로 구분되며, 외항은 다시 위치와 기능에 따라 남항, 북항, 연안항 및 석탄부두로 구분되어 있다. 갑문을 보유한 인천항은 최대 10m에 달하는 조위변동에도 불구하고 5만톤급 선박 등 대형선박의 입출항이 가능해져 선거내에 외항화물 전용부두로 운영되고 있다.

선거외의 남항, 북항, 석탄부두는 주로 선거 내 처리가 어려운 유류, 액체가스, 석탄, 모래 등을 취급하고 있다. 연안부두는 서해도서를 잇는 여객선 접안시설 및 어선기지로 활용되고 있으며 지난 해 제1국제여객부두가 인근에 개장되었다.

인천항의 수출입화물을 취급하는 선거내 접안시설은 모두 8개 부두로 구획되어 있는데, 부두별 전문화계획에 의거, 제1, 2, 3, 6부두는 잠화취급부두로, 제 4, 5부두는 컨테이너 및 자동차전용부두로, 제7부두는 양곡전용부두로, 그리고 제8부두는 고철전용부두로 계획되어 있으나, 실제로는 완전한 부두별 전문화가 이루어지지 못하고 있는 실정이다.

### 나. 대 중국 정기선 항로 및 교역실태 분석

인천~중국간에는 컨테이너 항로가 없으며 1990년 9월 인천~위해간 화객선 운항이 시작된 이래 2000년 10월에 인천~연대간 화객선이 운항을 개시함으로써 위해, 청도, 천진, 대련, 단둥, 상해, 연대간 7개의 정기화객선 항로가 개설되어 있다.

우리나라의 대 중국 컨테이너 물동량은 1999년 기준 93만TEU이며, 이중 수도권 지역 물동량이 40% 가량 차지하는데 이들은 수도권에서 육송(68%)과 연안해송으로 부산항을 경유하여 중국의 항만으로 수출입 되었다.

1999년 인천~중국간 컨테이너 입출항 실적은 총 125,041TEU(적 101,494, 공 23,547)이었으며 입항 65,361TEU(적 44,796, 공 20,565), 출항 59,680TEU(적 56,698, 공 2,982)이었다. 또한 2000년 인천~중국간 컨테이너 입출항 실적은 총 146,549TEU이었으며 입항이 73,511TEU, 출항이 73,038TEU이었는데, 그 중 산동반도(위해, 청도, 연태)로의 입출항 실적이 87,456TEU로서 60%를 점하였다.

한중 교역의 문제점으로서 인천~중국간 수송비가 부산~중국간 컨테이너수송비에 비하여 매우 비싸서 수도권의 대 중국 무역에 걸림돌로 작용하고 있다는 것이다. 이는 인천~중국간에는 정기 컨테이너선 항로가 개설되어 있지 않아 대부분 화객선에 의한 수송이며 부산~중국간은 정기 컨테이너선에 의한 수송이어서 구조적으로 가격차이가 발생하기 때문이다. 이러한 불합리한 비용구조를 개선하고 수도권의 대 중국 수출입 활성화를 위하여 컨테이너 항로 개설이 필요함에도 불구하고 한중해운협정 등에 의해 신규 컨테이너선 항로 개설이 어려운 실정이다.

그런데 금년 중에 중국이 WTO에 가입할 경우 이에 따른 각종 규제가 완화되고 대외 개방이 가속화될 것이므로 대 중국 투자여건 개선으로 인한 한중 투자 및 교역 증대로 우리나라로 수출하는 화물이 급속히 증가할 것으로 예상된다.

그 동안 한중 교역량이 연평균 24.5%씩 증가되고 있으며 수도권지역의 대중국 컨테이너 물동량도 급증될 것으로 전망됨에 따라(1999년 대비 2001년도 55%, 2002년도 92% 증가 예상) 한중 컨테이너선 항로의 수요가 증대할 것으로 예상된다.

## IV. 중국 동북3성 지역의 현황 및 투자여건 분석

### 1. 동북 3성의 개황

요령(遼寧), 길림(吉林), 흑룡강(黑龍江)등 3개 성(省)으로 구성된 동북지구는 총 면적 78.9만km<sup>2</sup>(전국토의 8.6%)를 차지하고 있다. 이 동북 3성은 북으로 러시아 극동, 동으로 북한과 접한 변경지역이며, 남으로 황해를 통해 한국 등과 교류할 수 있는 유리한 입지적 조건을 갖추고 있으며, 기후 및 토양조건에서 양호한 자연환경과 풍부한 광물자원을 바탕으로 신중국(新中國) 이후 전통적 중공업지역으로 성장·발전해 왔다.

1999년 현재 동북 3성의 총인구 규모는 10,552.8만 명으로 중국전체인구의 약 8.5%에 해당하는 수치이다. 성별 인구규모와 관련하여 요녕성(遼寧省)은 4,103.2만 명으로 가장 많고, 흑룡강성(黑龍江省) 3,792만 명, 길림성(吉林省) 2,657.6만 명에 이른다.

한편 동북 3성 전체의 인구밀도 수준은 1km<sup>2</sup>당 133.63명으로 전국평균 130.01명과 큰 차이를 보이고 있지 않으나 동북 3성지역 전체면적의 57.6%를 차지하는 흑룡강성(黑龍江省)의 상당 규모의 토지가 불모지 또는 처녀지라는 점에서 성별(省別) 인구밀도의 차이가 심하게 나타나고 있다. 실제로 흑룡강성(黑龍江省)의 인구밀도는 83.37명인데 반해, 길림성(吉林省)과 요녕성은 각각 141.81명과 278.18명이다.

### 가. 지역별 경제규모

1999년 현재 동북 3성의 경제규모는 중국 전체의 11%를 차지하고 있다. 이러한 수치는 1990년 10.9%, 1995년 10.1%와 비교할 때 경제적 비중이 지속적으로 증가하고 있는데, 90년대 중반이후 경제규모의 양적 성장에도 불구하고 성별(省別) 경제성장의 정도와 규모는 상이한 모습으로 전개되고 있다.

국내총생산(GDP)규모를 통한 동북 3성의 지역별 경제규모는 1999년 현재 요녕성(遼寧省)이 4,171.7억 원(元)으로 가장 큰 규모를 보여주었으며, 흑룡강성(黑龍江省)과 길림성(吉林省)은 각각 2,897.4억 원(元)과 1,669.5억 원(元)에 이른다.

각 지역별 경제규모의 차이는 요녕성(遼寧省)을 100으로 했을 때, 흑룡강성(黑龍江省)은 69.4, 길림성(吉林省)은 40.0으로 나타난다. 한편 일인당 국내총생산의 지역별 규모는 요녕성이 10,086원(元), 흑룡강성(黑龍江省) 7,660원(元), 길림성(吉林省) 6,341원(元)으로 성간 경제규모의 차이가 심각한 실정이다.

### 나. 수출입 규모

1998년 말 현재 중국의 전체 수출입규모는 3,239.3억 불로 수출 1,837.6억 불(56.7%), 수입 1,401.7억 불(43.4%)을 기록하는 등 수출입활동을 통한 무역수지는 약 435.9억불의 흑자를 기록하고 있다. 한편, 동북 3성의 1999년 총 수출입 규모는 181.38억 불로 중국 전체 수출입의 5.6%를 차지하고 있으며, 수출은 101.6억불(5.5%), 수입은 79.6억불(5.7%)에 이른다.

각 성별(省別) 무역수지의 경우, 요녕성은 총 교역 규모 13.7억 불로 수출은 8.2억불(59.7%), 수입은 5.5억불(40.3%)에 이른다. 요녕성의 무역흑자규모는 267백만

불에 달한다. 흑룡강성(黑龍江省)과 길림성(吉林省)은 무역적자를 기록하고 있으며, 요녕성(遼寧省)과 비교할 때 총 교역규모 면에서 열세이다. 흑룡강성(黑龍江省)의 경우, 총 교역규모는 219백 만불이며 29백 만불의 무역적자를 기록하고 있으며 길림성(吉林省)은 총 교역규모 221.6백 만불로 17.7백 만불의 무역적자를 기록하고 있다.

#### 다. 지역별 투자 현황

우리 기업의 지역별 대중국 투자유형은 발해만과 동북3성 지역에 전체투자의 73.5%가 집중되고 있다. 북경(北京), 천진(天津), 산둥성(山東省), 요녕성 일부와 허베이성(河北省)으로 구성된 발해만 지역의 투자는 총 2,204건으로 전체 투자건수에서 68.9%를 차지하고 있으며, 투자금액 역시 19.1억 달러로 61.6%에 달하는 한편, 동북3성은 총투자 규모가 5억9,000만 달러, 1,159건으로 전체투자규모의 18.9%와 투자건수의 36.2%를 차지하고 있다.

여기서 동북 3성의 투자경향과 특징을 살펴보면 다음과 같이 요약할 수 있다.

첫째, 조선족 인력을 배경으로 한 언어, 문화, 정서적인 면이 크게 작용하였다. 이 지역은 IMF이전까지 우리의 최대 투자지역 (실행건수 기준)으로 성장하였으나, 조선족에 대한 중국내 지위와 경제에 대한 이해 부족으로 많은 시행착오를 경험하였다.

둘째, 동북 3성은 투자 건수 면에서 36.2%를 차지하지만 투자규모는 18.9%로 다른 지역에 비해 영세성을 탈피하지 못하고 있다.

셋째, 동북 3성이 차지하는 비중이 점차적으로 감소하고 있다는 점이다. 이는 동북 3성 지역의 투자 중요도가 하락한 것이라기보다 투자선택의 입지가 다양해진 결과일 것이다.

실제로 최근 들어 투자의 초점이 내수시장진출로 전환하고 있다는 점에서 북경(北京), 천진(天津), 대련(大連)(大連), 심양(沈陽)등 역내 지역에 대도시를 보유하고 있는 발해만(渤海灣) 지역과 상해(上海), 강소(江蘇)등에 대한 투자가 확대되는 추세를 보이고 있지만, 동북 3성 지역 특히 길림과 흑룡강에 대한 투자 가능성은 점차 희박해지고 있다.

## 2. 동북 3성의 해운 · 항만 현황 분석<sup>1)2)3)</sup>

중국의 수출입화물 운송은 중국원양운수집단 및 중국대외무역운수총공사에서 전담하고 있으며 두 기업은 주 업무인 해상운송 외에 중국 내륙운송업무 및 유통시설들을 운영하고 있다. 현재 여기에서는 국내외 화물의 집화, 분배, 포장, 보관, 운송, 컨테이너화물의 적입/반출, 공 컨테이너의 보관 및 화주 인도 등의 업무를 하고 있으나 하역장비의 노후화와 창고시설의 협소 등으로 중국 내륙 수출입화물 수요를 충족하지 못하고 있다.

동북3성지역에는 요녕성(遼寧省)에만 항만이 있어 그동안 요녕성의 대련항은 동북3성지역의 관문 역할을 수행해 왔다. 인천과는 1995년에 대련항, 1998년에 단둥항 간 화객선에 의한 정기선 항로가 개설되어 있다.

### 가. 대련항

인천항에서 항로로 288마일 거리에 있는 대련항은 상해 다음으로 큰 중국 제 2위의 무역항으로서 동북3성의 교두보가 되고 있으며 중국 동북지방의 풍부한 지하자원을 배경으로 신흥공업지역으로 부상하고 있는 배후지역의 관문이 되고 있어 이 지역의 물류중심기지로 부상되고 있다. 대련지역은 싱가포르의 PSA가 투자한 컨테이너 전용부두인 대련컨테이너터미널이 있어 추후 컨테이너 화물의 집산이 활발할 것으로 예상되며 동북3성 중심지까지 육로 및 철도로 잘 연결되어 있어 해륙교통 및 물류의 중심지로 발전될 가능성이 높다. 그럼에도 불구하고 세계 간선항로로부터 멀리 있어 모선의 직기항이 어려운 실정이므로 단기적으로 볼 때 원양화물은 주요 항만에서 환적되어야 하고 유럽 화물은 주로 홍콩항을 이용하고 있으며 북미 화물은 부산항과 고베항을 이용하고 있다.

### 나. 단둥항

인천항에서 항로로 283마일 거리에 있는 단둥은 압록강 하구의 변경무역지구로서 북한 서해안지역과 가장 근접한 거리에 있어 중국의 대북한 교역의 창구이며

- 
- 1) 남금식 · 김병운, 「새 천년을 향한 동북아 주요항만의 물류센터 운영에 관한 연구」, 『한국항만경제학회지』 제16집, 2000. 8, pp. 41~42.
  - 2) 이충배 · 이용근, 「광양항의 대중국 환적화물 유치전략」, 『한국항만경제학회지』 제16집, 2000. 8, pp. 106~107.
  - 3) 국립해양조사원, 「서지 제250호 해상거리표」, 1998. 12, pp. 52~53.

동항시 구역에는 컨테이너선의 접안이 가능한 중국 최북단의 부동항이 있다. 인천 광역시에서 투자한 인천단동산업단지가 소재한 곳이다.

### 3. 동북 3성의 외국인투자 우대조치

#### 가. 요녕성(遼寧省)의 외국인투자 우대조치

##### 1) 조세

기술집약형, 수출위주의 기업, 외국측 투자액이 30백만 달러 이상으로 투자 회수 기간이 장기인 사업, 에너지, 교통 등 사회간접자본 시설 확충사업에 대해서는 15%의 기업소득세를 부과하며 과실송금시 외화송금세를 면제한다.

농림목축업, 석탄채굴사업으로 경영기간이 10년 이상인 경우 세무기관의 승인을 거쳐 이익발생 1차 년도는 지방소득세를 면제하고 2~3차 년도에 대해서는 50% 감면한다.

##### 2) 토지사용

대련(大連) 경제기술개발지구(大連 經濟技術開發區), 영구(營口) 및 심양(沈陽)수출가공지구(輸出加工區) 내에서 외국인투자기업의 토지사용기간은 최대 70년이다.

#### 나. 길림성(吉林省) 외국인투자 우대조치

##### 1) 조세

길림성(吉林省)의 조세제도는 중앙정부가 시행하고 있는 조세체계 즉, 기업소득세는 33%(중앙세 30%, 지방세 3%), 개인소득세는 내외국인 일률적으로 5~45%의 누진세율을 그대로 유지하고 있으며, 다만 다음의 사항에 대해서는 외국인투자기업에 대해 우대하고 있다.

〈표 5〉 길림성(吉林省) 지역별 우대조건

구 분	경제기술개발구	첨단기술산업개발구	기타지구
	장춘(長春), 훈춘(蕪碯)	장춘(長春), 길림	
기업소득세율	10%(또는 15%)	좌동	30%
지방소득세율	면세	좌동	3%

국무원(國務院)이 정한 외국인 투자기업의 우대조치에 관한 규정에 따라 장춘(長春), 길림(吉林), 훈춘(蕪琿)(蕪琿) 등 주요도시에 위치해 있는 경제기술개발지구(經濟技術開發區), 첨단기술개발지구(高新技術開發區)에 진출한 외국인투자기업은 세 체상 우대조치를 받을 수 있다.

경영기간이 10년 이상인 외국인투자기업에 대해서 이익발생 1~2차 년도는 기업 소득세를 면제하고, 3~5차 년도는 50% 감면 부과한다.

에너지, 자원, 교통 등 인프라스트럭처 개발기업이고 경영기간이 15년 이상인 기업은 이익발생 1~5년간 기업소득세를 면제하고 이후 5년간 반감하며, 지방소득세는 10년간 면제한다.

재개발 농업지역 투자시 10년 간 지방소득세를 면제하며 이외에도 연길(延吉), 용정(龍井)등 각시별로 경제개발지구(經濟開發區)를 설치해 놓고 외국인투자 유치에 노력하고 있다.

투자우대조치와 관련해서 각 개발구내의 우대조치가 지역마다 약간씩의 차이가 있으나 만일 이러한 우대조치가 국가가 인정하는 우대조치와 상치될 경우에는 혜택을 보지 못할 수도 있음을 주의해야 한다.

## 2) 토지사용

외국인투자기업은 특별한 경우를 제외하고는 우선적으로 토지사용권을 취득할 수 있으며, 연간 사용료는 m<sup>2</sup>당 0.3~10元 정도이다.

사회간접자본 확충 및 자원개발, 기존 산업설비 개조, 성(省)정부가 추진하는 주요 프로젝트, 그리고 자본 및 기술집약산업과 관련된 외국인투자는 토지사용권 취득시부터 5년 간 토지사용료가 면제되고, 그 다음 5년은 상기 사용료의 50%만 납부한다.

미개발지역의 농업, 임업, 축산업, 수산업 등에 투자하는 외국인 투자기업은 관계기관의 승인을 얻어 초기 5년간 토지사용료를 면제한다.

## 다. 흑룡강성(黑龍江省)의 외국인투자 우대조치

### 1) 조세

국무원(國務院) 규정에 의한 기업소득세 감면혜택 외에 지방 소득세 등 조세감면, 감가상각 인정 등의 혜택을 부여하고 있다. 예를 들면 수출 및 선진기술을 보유한 기업의 경우 이윤획득 연도부터 10년 간 지방소득세를 면제해 주며, 또한 천연자원개발 및 에너지절약기업, 농·임업 종사 기업의 경우 이윤발생 연도부터 8년 간 면제해주고 있다.

이외에도 재정부(財政部)의 사전승인을 받은 경우, 투자기간 만료 후 중국측 파트너에게 이전되는 고정자산에 대해 감가상각의 혜택을 적용하고 있다.

## 2) 기타

외국인투자기업은 국내기업과 동등한 대우를 보장받으며, 계약서 범위 내에서 자금조달, 상품판매, 조직구성, 임금결정 등에 대해 독자적인 결정권을 행사할 수 있다. 이외에도 외국인투자기업은 사업 개시 후 10년 간 토지사용료를 면제받을 수 있다.

## 4. 동북3성의 각 성별 투자여건 분석

### 가. 요녕성(遼寧省)

요녕성은 산업경제구조가 어느 정도 정비되어 있어 각 부문에서 우리나라와 경쟁관계를 형성하게 될 것이다. 특히 주요 수출시장을 둘러싸고 우리와의 경쟁이 치열할 것으로 예상된다.

현재 요녕성(遼寧省)은 대련(大連)(大連)을 중심으로 일본의 미쓰비시, 심양(沈陽)(沈陽)의 LG, 삼보컴퓨터가 활동하고 있다. 새롭게 성장하는 산업은 자동차 부문으로 이는 현재 길림성(吉林省)이 승용차와 철도용 객차를 전문생산하고 있으며, 인천광역시에서 현지 공단을 설립한 요녕성(遼寧省)의 단둥(丹東)은 중형버스를 중점생산하고 있다. 이러한 점에서 자동차와 전자산업의 진출이 유리할 것이다.

### 나. 길림성(吉林省)

동북 3성 가운데 가장 개혁의 속도가 늦은 성(省)이다. 그러나 한국과의 경제교류에 있어서 물리적인 한계에도 불구하고 조선족이라고 하는 사회적으로 유리한 조건을 갖추고 있다.

길림성(吉林省)과 경제협력의 유형은 제3국 수출 또는 국내 반입을 위한 것보다 현지 시장을 목적으로 하는 것이 바람직할 것이다.

국내반입을 위한 업종의 경우, 현지의 동식물자원을 활용하는 생약부문이 유리한데, 이는 길림성(吉林省)에서 투자 유치희망 업종으로 다른 부문에 비해 혜택이 예상된다.

현지 시장진출을 위한 업종의 경우, 장춘(長春)과 길림(吉林)등 대도시 지역은 자

동차와 화학 등으로 특화되어 있다. 그러므로 도시지역을 대상으로 한 유통서비스업의 진출과 농촌지역을 대상으로 한 농산물 가공 및 노동집약적인 산업의 진출이 가능하다.

#### 다. 흑룡강성(黑龍江省)

풍부한 천연자원으로 인해 개혁개방에도 불구하고 중앙정부의 통제가 다른 지역에 비해 강하게 작용한다.

흑룡강성(黑龍江省)은 한국, 일본과의 관계보다 극동러시아지역과 교류가 가장 활발하게 진행되고 있으며, 향후에도 흑룡강성(黑龍江省)의 대외경제관계는 한국, 일본보다 지리적으로 접해있는 러시아와 더욱 밀접한 관계를 유지할 것으로 예상된다.

접근성의 측면에서 흑룡강성(黑龍江省)은 현재 가장 불리한 조건을 갖고 있을 뿐만 아니라 철도, 도로 등의 지역 내부적인 사회적 인프라가 낙후되어 있다는 점에서 건설투자의 가능성이 있다. 또한 자원개발사업의 동반진출 가능성이 있으나, 대규모 자본과 기술투입이 요구되고 있다는 점에서 투자의 단기적 효율성이 높지 않을 것이다.

인천의 측면에서 볼 때, 흑룡강성(黑龍江省)과의 경제교류 활성화는 지리적 요인 뿐만 아니라 지역의 산업전략의 구체적인 내용이 다소 차이가 있어 상당한 조정과 기반조성 등 각별한 관심과 노력이 요구된다.

## V. 인천과 중국 동북3성지역 간 교역 및 투자협력방안 모색

### 1. 인천과 동북3성 지역의 산업협력 방안 모색

인천의 산업은 자본집약형, 소재형 업종중심의 제조업기반을 갖추고 있음에도 불구하고 주력제조업이 저 부가가치와 비 첨단성의 문제를 안고 있다. 현재 인천 공항과 송도개발의 진전과 더불어 고부가가치의 지식기반제조업과 서비스 산업을 중심으로 국제교역중심지로 성장하기 위해 도심지역공장의 단계적 이전 재배치와 신산업지대 조성이 요구된다.

따라서 동북 3성 지역에 대한 구체적인 산업협력전략은 산업간, 산업내 유기적 분업체계를 형성하는 것이다.

인천과 동북 3성의 산업간 분업체계의 방향은 인천은 첨단산업형 산업과 국제유통 및 정보서비스의 중심으로, 동북 3성은 1차 산업과 제조업부문의 대량생산체계 및 생산서비스부문을 특화하는 전략을 구사할 수 있다.

각각의 산업별 협력방안을 구체화하면, 1차 산업의 경우, 동북 3성의 절대 우위를 인정하고, 농산물 가공의 현지화를 활성화한다(인천 식음료 부문의 현지투자 환경조성).

2차 산업의 경우, 대량생산방식을 중심으로 하는 전통적 기존산업 부문 가운데 지역경쟁력이 취약한 부문은 동북 3성 지역으로, 다품종 소량생산을 기반으로 하는 새로운 지역전략산업은 인천지역에 입지 하는 공간적 산업배분과 기능적 특화 전략이 요구된다(기존 대량생산방식을 채택하고 있는 조립금속, 고무 및 프라스틱, 의류부문의 해외투자를 통한 공간적 편익의 추구하고 동시에 지역전략산업의 육성을 통한 지역 내 산업구조의 고도화 추구).

3차 산업의 경우, 인천은 생산자 서비스 및 정보 서비스 부문을, 동북 3성은 생활관련 서비스 부문을 중심으로 특화할 경우 인천과 동북 3성은 하나의 경제협력 권으로 발전 가능할 것이다.

## 2. 중국 단둥 소재 인천공단의 활용방안

단둥(丹東)지역은 중국 내 여타 개발구에 비해 독특한 특성을 갖고 있으나 북한과 접해 있다는 점에서 길림성(吉林省)의 훈춘(蕪琿)과 유사한 지리적 조건을 갖추고 있다. 하지만 훈춘(蕪琿)과 다른 점은 한국을 제외하고 국제적인 관심의 초점이 되지 못하고 있다는 점이다.

즉 단둥(丹東)은 한반도의 남북관계변화에 가장 민감하게 작용한다는 점에서 특수성을 갖고 있는 것이다. 이러한 특수한 조건 하에서 단둥(丹東)공단에 대한 인천의 대응 전략은 다음과 같은 일련의 시나리오를 생각할 수 있다.

단둥(丹東)공단의 활성화 방안은 다음과 같다.

- ① 남북한 관계가 빠르게 전개되는 것을 적극적으로 이용하여 중소기업과 중국 기업의 대북한 진출 통로 역할제고 가능
- ② 한국내 대북한 진출을 모색하는 중소기업과 중국 내 기 투자한 노동집약형 기업에 대한 투자유치 홍보
- ③ 단둥(丹東)시가 제공하는 우대조치의 확대를 위한 시 차원의 교섭
- ④ 단둥(丹東)시와 신의주간 협력관계를 촉구(지원)
- ⑤ 단둥(丹東)시가 소유하고 있는 기업과 투자기업의 거래관계 촉구

- ⑥ 투자기업의 중국내수시장 진출방안 모색
- ⑦ 중국 현지기업에 대한 분양 활성화

그러나 다음과 같은 사항에 주의하여야 한다.

- ① 노동집약적인 투자패턴을 유지하고 있는 한국의 대중국 투자유형과 관련하여 단둥(丹東)만이 갖을 수 있는 투자메리트가 약함.
- ② 중국의 외국인투자제도는 여전히 변화하고 있음.
- ③ 외국인투자기업의 통제를 둘러싼 중앙과 지방의 역할분담이 아직도 불분명함.
- ④ 단둥(丹東)공단의 처리에 대한 현지정부의 정확한 입장이 없는 상태임.

끝으로 공단의 활성화를 위하여 분양완료 후 중국과 북한진출을 꾀하는 국내대기업에 위탁관리를 하는 방안을 모색해 볼 수도 있다.

### 3. 인천의 황해권 해운망 구축방안

그동안 냉전시대의 오랜 단절과 국가 간 체제의 차이, 세계 간선항로상에서의 긴 이로 등으로 인하여 인천항에서 연계되는 환황해권의 외국항만들간 해운망의 형성은 부산 등 국내 타 지역 항만에 비하여 매우 취약한 실정이다.

상대적으로 경제 발전 정도가 낮은 상해 이북의 중국 항만들 및 북한의 항만과 연계해야 하는 부담 등으로 추후 그 발전 잠재력은 높으나 현재 형성되고 있는 국제물류네트워크의 발전 수준은 낮을 수밖에 없다.

인천항을 기중점으로 하는 국제물류네트워크의 발전을 위해서는 우리나라의 대중국 및 대 북한 교역과 투자가 활성화되어야 한다.

현재 우리나라의 경제 여건으로 볼 때 대중국 및 대 북한에 대한 투자는 한계가 있으므로 인근 선진국인 일본의 자본을 유치하여 공동으로 투자하거나 한·중·일간 교차투자 및 교역의 활성화를 유도하여야 할 것이다.

인천항은 국내 동남권 항만들과 서해협력항만을 중심으로 중국의 단둥(丹東), 대련(大連), 천진, 청도 일본의 후쿠오카, 기타큐슈 등과 연계체계를 구성하여 환황해권 동북아시아의 국제물류네트워크를 구축하여야 한다. 또한 인천항은 환황해권 동북아시아의 중요항만들(남포, 단둥(丹東), 대련(大連), 천진, 청도, 후쿠오카 등)을 지역거점으로 한 항만들 간에 직접 연계체계를 구성하여 환황해 국제물류체계를 확립하도록 한다. 이때 각 지역거점항만을 중심으로 주변 지역항만들간 직접연계

체계를 구축한다.

#### 4. 인천과 동북3성지역 간 해·륙·공 연계수송망 구축

##### 가. 인천국제공항 개장에 따른 Sea & Air 화물운송체계 활성화

인천국제공항의 개항에 따라 인천항 통과 Sea-Air 화물량은 더욱 증가할 것으로 전망되며, 중국 연안지역을 중심으로 한 공업화의 진전에 따라 수출화물량이 크게 증가할 것이므로 항공화물수요도 급증할 것이고, 현재는 200톤 정도의 미미한 수준을 보이고 있는 중국산 수입화물을 대상으로 한 Sea-Air 운송서비스도 증대할 것이다.

2010년경에는 중국발 우리나라 경유 Sea-Air 화물량이 순수 한국발 항공화물량의 20% 수준에 달할 것으로 전망된다. 이러한 수요에 대비하여 인천신공항과 인천항을 해상으로 연결할 수 있는 여객 및 화물 수송용 터미널을 각각 건설하고 항로를 설정하여야 한다. 이음하여 인천신공항해상터미널과 인천항공항터미널이 그것이다. 이때 취항하는 선박은 초고속정기선부터 부정기바지선에 이르기까지 다양한 해상 교통수단을 제공하도록 한다.

##### 나. 경의선 철도에 경인선을 효과적으로 연계

남북경협이 일환으로 남북한간 경의선 철도 복원 작업이 추진되고 있어 경의선이 복원될 경우 남북한을 경유한 중국 동북3성 지역과의 육상 철도수송로가 확보될 수 있을 것이다. 그러므로 경의선과 경인선을 효과적으로 연계하여 인천에서 중국지역을 비롯한 유라시아 제국과의 철도운송이 가능하도록 한다. 이러한 철도운송은 해상운송과 연계하여 Sea-Rail 운송체계를 형성하여야 한다.

#### 5. 인천항의 시설개선 및 국제물류단지 조성

인천항의 시설개선은 단순히 항만시설과 장비의 현대화 뿐만 아니라 인천항의 고질적인 한계인 내항의 개방화(Open Port)를 포함시켜야 한다. 인천항은 조수간만의 차가 심하고 갑문 내의 수심이 평균수심보다 7미터 높게 유지되고 있기 때문에 갑문(Lock)을 그대로 개방해 버릴 경우에 항내 수심에 낮아지고 유속이 심하여 갑문통과시 조선(操船)이 어려울 뿐만 아니라 항만 수위변동이 심하여 부두의 전

면적인 개보수가 병행되어야 하기 때문에 고조시를 전후해서는 갑문을 개방하는 소위 '반 개방형(Semi-Open Port)'으로 운영하는 방안을 강구하여야 한다. 이때 갑문의 개폐 시간 변화에 따라 인천내항의 수위가 달라지게 되므로 면밀한 실태조사와 시뮬레이션 과정을 거쳐 개폐시간을 결정하여야 할 것이다. 인천항과 배후지 관세자유지역, 인천신공항과 배후지 관세자유지역 등을 중심으로 해·륙·공 연계 수송 및 복합운송화물 유통을 지원하는 국제물류단지를 조성하도록 한다. 이 국제물류단지는 그동안 논의되고 있는 한화관물류단지 등 기존 물류단지 계획과 연계하여 기능조정이 있어야 할 것이다.

또한 남동공단, 주안공단 등 국가공단지역 일부를 자유무역지역으로 지정하는 방안을 모색해 보아야 한다.

## 6. '인천광역시 한중교류센터'의 설립 및 운영

한중교류의 원활한 추진을 위하여 인천광역시에서는 한중교류센터 설립을 위한 준비팀을 발족하여 올해 1월부터 운영 중에 있다. 올해의 목표는 한중교류센터가 정식으로 출범하기 위한 준비 작업을 진행하면서 한·중 관련 지역 현안을 연구하고 국내외적으로 협력체계를 구축하는 한편 한중교류센터의 필요성에 대한 여론 공감대를 형성해 나가는 것이다.

기구는 인천발전연구원에 두고 준비과정을 거쳐 독립 재단법인을 설립하며 인천지역을 비롯한 한국 전역에서 필요한 중국관련 연구 및 사업을 추진할 계획이다.

이에 부응하여 중국 천진시에서는 외사관공실의 지원을 받는 민간단체로 '中韓交流中心'을 발족하여 인천의 한중교류센터와 공동 연구 및 협력사업을 수행할 예정이다. 이를 위한 준비 단계에서 지난 해 인천광역시장단의 중국 천진시 방문과 올해 1월 천진시대표단의 인천광역시 방문이 각각 이루어졌었다.

올해 3월 28일에는 대련수출가공구의 인천기업투자유치설명회를 대련수출가공구 관리위원회의 요청을 받아 한중교류센터가 수행한 것을 비롯하여 향후 인천항 관세자유지역과 대련보세구 및 수출가공구가 합동마케팅 활동을 벌여 외자를 공동 유치하는 방안 등을 강구하도록 할 것이다.

인천광역시의 한중교류센터는 그 동안 논의되어 오던 '환황해경제인협의회'와 '환황해도시간 교류센터'를 지역 차원에서 구체화시킨 사례이며 점차 환황해권의 경제교역 및 문화교류를 위한 실체로서 그 역할을 수행할 수 있도록 지방자치단체 뿐만 아니라 중앙정부 차원에서의 지원체계가 갖추어져야 한다.

## VI. 결 론

이상의 연구에서 인천~중국 동북3성 간 산업협력 기반과 투자 및 교역 여건 등을 분석하여 한·중, 특히 인천~동북3성을 중심으로 한 환황해권 자유지역 간의 협력체계 구축방안을 모색한 결과 다음과 같은 방안을 도출하였다.

먼저, 인천시의 동북3성 지역도시와의 경제협력 증진을 위하여 산업협력 방안과 투자 활성화 방안을 도출하였다. 동북 3성 지역에 대한 구체적인 산업협력전략은 산업간, 산업내 유기적 분업체계를 형성하는 것이다. 인천과 동북 3성의 산업간 분업체계의 구축은 인천은 첨단산업형 산업과 국제유통 및 정보서비스의 중심으로, 동북 3성은 1차 산업과 제조업부문의 대량생산체계 및 생산서비스부문을 특화하는 방향으로 추진되어야 할 것이다. 특히 요녕성 단둥시의 압록강 하구에 입지한 인천공단을 활성화하여 인천기업의 동북3성 진출 거점화하고 인천-동북3성지역간 경제협력의 기지로 활용하여야 할 것이다. 추후 공단의 활성화를 위하여 공단분양이 완료될 시점에 즈음하여 중국과 북한진출을 꾀하는 국내 대기업에 위탁관리를 하는 방안을 모색해 볼 수도 있다.

그리고 이러한 인천-동북3성지역간 투자 및 교역 활성화를 위해서는 국제물류체계가 잘 갖추어져야 하는 바, 인천항을 근거로 하는 해운·항만 네트워크를 구축하기 위하여 국내의 해운·항만네트워크와 인천항을 근거로 하는 해운·항만물류네트워크상 문제점을 분석하여 환황해권 동북아시아 국제물류네트워크 형성방안을 제시하였다.

또한, 해·륙·공 연계수송망 구축을 위하여 인천국제공항 개장에 따른 Sea & Air 화물운송체계를 전망하고 경의선 철도 복원 추진(남북간 연결) 상황을 고려한 환황해 국제복합운송체계 구축 방안을 모색하였으며 협력 주체 및 체계를 구성하기 위하여 '인천광역시 한중교류센터'의 설립과 운영 방향을 제시하였다.

그런데 한중 산업협력과 교역 활성화를 추진하는데는 근원적인 과제가 남겨져 있다. 그것은 정치사상과 제도 등의 차이와 경제적 격차, 언어와 풍습의 차이로부터 기인된다.

그러나 경제교류 뿐만 아니라 축제와 예술행사를 공동 개최함으로써 문화교류 활성화를 통한 인천-동북3성지역 간의 문화적 동질성을 유추하고 점차 공감대를 형성해 간다면 범 국가적인 지역간 협력체계가 갖추어질 수 있을 것으로 기대된다.

## 〈참 고 문 헌〉

1. 국립해양조사원, 『서지 제250호 해상거리표』, 1998. 12, pp. 52~53.
2. 남금식·김병윤, 「새 천년을 향한 동북아 주요항만의 물류센터 운영에 관한 연구」, 『한국항만경제학회지』 제16집, 2000. 8, pp. 41~42.
3. 대한민국 관세청, 『中國海關統計』, 2000.
4. 박창호, 「남북한 교역증진을 위한 새로운 항만물류체계의 구상」, 2000년 춘계 해양관련학회 공동 학술발표회, 2000.
5. 이충배·이용근, 「광양항의 대중국 환적화물 유치전략」, 『한국항만경제학회지』 제16집, 2000. 8, pp. 106~107.
6. 인천국제공항공사, 『인천국제공항 주변지역 개발연구(관세자유지역)』 최종보고서, 2000. 10.
7. 중국 각 쑤별 통계연보, 2000.
8. 한국해양수산개발원, 『우리나라 항만구역내 관세자유지역 도입에 관한 연구』, 2000. 5.
9. Robinson, Ross, "Asian hub/feeder nets: the dynamics of restructuring," *Maritime Policy and Management*, Vol. 25, No. 1, 1998.

논문투고일: 2001. 2. 28

논문심사일: 2001. 3. 18

심사판정일: 2001. 4. 20