

## 훈춘지역 물류경쟁력 발전방안 연구\*

리춘위\*\* · 안우철\*\*\*

### A Study on the Development plan of Logistics Competitiveness of Hunchun Region

Li Chunyu\*\* · Woo-Chul AHN\*\*\*

#### Abstract

The Hunchun area is the only development and opening line in Jilin Province and the Changchun-Jilin-Tumen Developmental Plan area, and as a hub area for regional logistics, promoting the logistics competitiveness of the Hunchun area is an important factor in promoting economic development in the Northeast region.

The purpose of this study is to derive the factors for activating logistics competitiveness in Hunchun area by applying SWOT analysis and to present them to policy-makers by drawing priority of factors for promoting logistics competitiveness in Hunchun area through AHP survey of Chinese and Korean logistics experts.

According to the analysis, the weighting was high in order of opportunity factors and strength factors, and the priority was high in order of factors such as promotion and expansion of One Belt, One Road policies, active support through national policies, construction of international logistics center cities, construction of logistics centers, and supply of bulk cargo. Finally, from a comprehensive perspective, this study presented policy implications such as SO Strategy (Strength-Occupancy Strategy) and ST Strategy (Strength-War Strategy) focusing on the strengths of the Hunchun Region for the strategy of strengthening the logistics competitiveness of the Hunchun area.

*Key words: Hunchun, Jilin Province, Logistics Competitiveness, A development plan, Analysis of SWOT-AHP,*

▷ 논문접수: 논문접수: 2019.08.31.      ▷ 심사완료: 2019.09.16.      ▷ 게재확정: 2019.09.23.

\* 본 논문은 2018년도 강릉원주대학교 대학원 석사학위논문 「훈춘지역 물류경쟁력 발전방안 연구」를 바탕으로 저널로 재구성되었음

\*\* 제1저자, 강릉원주대학교 석사, 274961714@qq.com

\*\*\* 교신저자, 강릉원주대학교 국제통상학과 조교수, logistics\_gwnu@gwnu.ac.kr

## I. 서론

중국이 2013년 발표한 “일대일로” (一帶一路)는 중국 중서부에서 중앙아시아-유럽으로 이어지는 육상 실크로드와 중국남부 해상과 동남아-인도양-지중해로 이어지는 해상실크로드를 건설한다는 국가전략이다.

“일대일로”와 연계되는 국가는 60여 개국으로 세계인구의 63%를 차지하는 44억 명과 세계 GDP의 30%에 달하는 22조 달러 규모의 경제권이다.

“일대일로” 전략의 내부적요인 원인으로는 낙후지역 개발과 신성장동력의 발굴이고, 소수민족 안정화 정책, 서부 대개발 전략, 동북지역 개발, 해상 영향력 확대 전략 등이며, 현재 초국경 개발협력을 위한 철도 및 도로망 연결 사업이 진행되어 오고 있다.



그림 1. 중국 “일대일로” 노선

자료: <http://bj.house.sina.com.cn>

훈춘지역은 중-북-러 3국과 접경해있는 국경도시이고, 지린성의 대외 개방문호로 러시아, 북한과 육로로 통하고 한국, 일본과 바다를 사이에 두고 마주하며 전략적 요충지 역할을 하고 있다. 중국 “실크로드” 과 “실크로드경제권”의 중요한 거점 도시로서 중국 동북과 아시아-유럽대륙과 통하는

국제통로 및 화객 해륙통관 운송에 편리한 연결점이라 할 수 있다.

중국 훈춘지역의 개발은 “해상 영향력 확대” 및 “초국경 개발 협력” 등의 문제점을 모두 포함하고 있다. 따라서 중국 정부는 훈춘지역 물류경쟁력의 활성화로 해상운송을 통해 상대적으로 발전된 남부 연안, 한국, 일본과의 교류가 활발해지기를 기대하고 있다. 또한 최근 10년 동안 중국은 초국경 경제활동인 이른바 과징경제(跨境经济)를 표방하면서 동해로 나가려는 의도를 북한에서 극동러시아 지역으로 빠르게 확장하고 있다. 즉 북한의 나진항과 러시아 자르비노항을 이용한 동해 진출을 동시에 추진하고 있는 것이다(戈金哲, 2012). 실제 2012년 중국 지린성의 석탄, 곡물을 북한의 나진항에서 선적 후 상하이까지 운송한 결과, 내륙철도는 15일이 걸렸지만 동해의 해상운송으로는 3일 소요되었으며, 물류비용도 1/3수준으로 감소하였다. 즉, 내륙을 통한 철도운송보다 동해를 통한 해상운송의 경제성을 입증한 것이다.

항만 물류는 지리적 우세와 선천적인 자연조건을 이용하여 교통인프라, 배후지 여건, 산업구조와 물류시설을 기반으로 발전한 종합물류체계라 할 수 있다. 특히 중국 정부는 “인근 국가의 항만을 통해 해상으로 진출 확장하는 전략”을 수립하고 2010년 3월에는 북한 나진항 사용권을 확보했다. 2009년에는 중국 국무원은 “중국 투문강지역 합작 개발 전망계획 요강”을 발표, 장춘-지린-투문강 지역을 개발개방선도구로 지정하여, 훈춘지역은 ‘장-지-투’ 지역의 전진기지가 됨으로써 지린성 물류거점 도시로 주목 받게 되었다.

따라서 훈춘지역은 지린성의 대외 개방 문호 및 창지투 지역의 유일한 개발개방선도구로 지역 물류의 발전에 중요한 거점 지역으로써 훈춘지역의 물류경쟁력을 촉진시키는 것은 동북지역 경제발전을

촉진시키는 데는 중요한 요인이라고 할 수 있다.

이에 본 연구는 훈춘지역의 물류 현황과 발전과정에서 SWOT분석을 적용하여 물류경쟁력 활성화 요인을 도출하고, 중국과 한국 물류전문가를 대상으로 AHP분석을 통해 훈춘지역 물류경쟁력 활성화 요인의 우선순위를 도출함으로써 실현 가능성이 높은 물류경쟁력 활성화 요인을 정책결정자에게 제시하는데 그 목적이 있다.

최근 중국지역의 물류경쟁력 향상을 위한 연구가 조금씩 수행되고 있으나, 대부분의 기존연구에서는 훈춘지역을 대상으로 한 연구는 전무한 실정이다. 따라서 본 연구를 통해 훈춘 지역의 물류경쟁력 활성화 요인을 제시함으로써 지린성 및 동북지역 경제발전에 기여할 수 있을 것이다.

## II. 이론적 배경

### 1. 훈춘지역 개요

현재 두만강 개발지역(일대)<sup>1)</sup>를 동북아시아 국가와 국제사회는 여전히 국제적 협력의 주요 지역으로 주목하고 있다. 그 중에서도 훈춘지역은 창지투 대외개방의 창구로 대외협력의 특수경제지역으로 건설하여 두만강 개발지역의 교두보라고 할 수 있다.

훈춘지역 국경경제합작구는 1992년 중국국무원의 심사비준으로 설립된 국가급 개발구로 계획면적은 73km<sup>2</sup>이다. 합작구 내에 훈춘수출가공공단과 훈춘중-러 상호무역구 설립으로 '3구 1합'의 관리모

델을 형성하였다. 훈춘수출 가공공단은 2000년 중국 국무원 심사통과로 설립된 전국 제1기 15개 시험 수출가공구의 하나로 훈춘 국경경제합작구 내에 소재하고, 계획면적은 2.44km<sup>2</sup>이다. 훈춘 중-러 상호무역구는 2001년 중국국무원의 심사통과로 설립된 중국과 러시아 상품 무역특정지역으로서 계획면적이 9.6km<sup>2</sup>이다(현동일, 2011).



그림 2. 훈춘지역지도

자료: 百度文库 <https://wenku.baidu.com/>

훈춘동부에서의 물류운송경로는 러시아의 자루비노항을 통하여 동해로 이어지고 있다. 서부는 몽골의 치오바산(乔巴山)철도, 러시아의 시베리아철도(西伯利亚大铁路)와 연결된다. 또한 훈춘지역 물류 인프라 강화를 위해 총 3억 위안의 투자를 계획하고 있는 동북아철도 확장사업이 완공되면, 환적능력은 300만 톤에서 1,000만 톤으로 증가될 것으로 예상하고 있다. 이외에도 총 5억2000만 위안 규모의 훈춘국제화물터미널은 63만m<sup>2</sup>이고, 훈춘시와 3km에 위치하고 서쪽으로는 고속도로, 동북쪽으로는 러시아 훈춘철도를 경유하고 동남쪽으로는 창령자항만과 10km 위치에 있어, 국제물류, 정보, 자금이 훈춘지역을 중심으로 형성되고 있다.

훈춘지역은 총 도로길이가 687.147km로, 1급 도로는 9.986km, 2급 170.55km, 3급 1,77.9km, 4급

1) 두만강 개발지역은 중국의 동북지역(지린성, 흑룡강성, 요녕성 및 내몽고 지역의 일부), 몽골동부, 러시아극동, 한국 및 북한의 동해안 지역을 뜻한다. 원래는 두만강개발지역의 중요지역으로서 러시아 연해남부의 하산과 자루비노, 중국의 훈춘과 북한의 라선(나진-선봉) 연관이 있다.

374.081km, 국외를 통하는 국도는 24.9km 이다. 지린에서 훈춘까지의 고속철도는 이미 개통되어 있으며, 훈춘에는 현재철도 총연장이 78km로, 투문은 훈춘에서 64km, 훈춘-러시아 접경지역은 14km 이다. 특히 중국은 협궤철도를 운영하고 있으나, 훈춘지역의 철도항만을 통해 러시아 보세트항으로 직행할 수 있다.

## 2. 훈춘지역 경제 산업구조

중국의 개발개방 이후, 중국정부는 훈춘에 막대한 관심과 투자 등의 다양한 지원책으로, 훈춘시 행정구역내에 다수의 특수경제구역이 계획, 운영 중에 있다. 국가급 개발구<sup>2)</sup>, 훈춘 국경경제협력구역, 훈춘수출가공구역, 중-러 훈춘통상무역구, 중국두만강국제협력시범구역 등이 있다.

최근 훈춘지역의 주요 경제지표는 점진적으로 증가세를 보이고 있다. 2016년 훈춘시 지역 총생산액(GRDP)은 151.03억 위안으로 전년 동기 대비 8% 증가하였으며, 2011년 대비 1.7배 증가하였다. 특히, 1차 산업의 부가가치가 5.38억 위안으로 3.5%, 2차 산업은 105.5억 위안으로 7.4%, 3차 산업은 40.15억 위안으로 11.5% 증가하였다. 1차, 2차, 3차 산업구조의 비율은 3.6 : 69.8 : 26.6 으로 나타났다.

2016년 훈춘시 농림어업 생산액은 10.6억 위안으로 전년 대비 3.9%p 증가하였다. 이 중 농업 생산액은 6.6억 위안으로 0.8%p, 임업 생산액은 0.9억 위안으로 9.7% 감소하였으나, 목축업 생산액은 2.6억 위안으로 39.7%p, 어업 생산액은 0.3억 위안으로 10.7% 증가하였다.

규모이상<sup>3)</sup>의 공업 총 생산액은 2016년 403억 위

안으로 2011년 대비 2.3배 증가하였다. 규모이상의 공업부가가치가 121.22억 위안으로 전년 대비 8.3%가 증가하였다. 이 중 경공업은 56.01억 위안, 중공업은 65.21억 원으로 4.6%가 증가하였다. 경제유형별로는 국유기업이 2.64억 위안, 8.6%가 감소하였으며, 주식회사는 102.93억 위안으로 15.1%가 증가하였다.

표 1. 2016년 규모이상 공업부가가치와 증가율

지표	공업부가가치	증가율
총계	121.2	8.3
경공업	56	16.2
중공업	65.2	4.6
국유기업	2.6	-8.6
집체 기업	0	0
주식회사	102.9	15.1

자료: 吉林省年国民经济和社会发展统计公报(2016)

2016년 고정자산투자는 145.6억 위안으로 전년 대비 10.8%가 증가하였는데, 산업별로 1차 산업은 2.2억 위안으로 10%, 2차 산업은 65.5억 위안으로 11%, 3차 산업은 80.8억 위안으로 6.1%p가 증가한 것으로 분석되었다.<sup>4)</sup>

2016년에는 수출입 총액이 13억 5300만 달러로 전년보다 6.3% 증가했다. 수출액은 5억800만 달러로 27.2% 감소했다. 수입액은 8억4500만 달러로 47.2% 증가했다. 또한 훈춘지역 여객수송량은 250만 명으로 전년보다 7.1% 감소하였으며, 화물 수송량은 351만 톤으로 4.8% 증가했다.

지린성은 중국 지역경제 순위에서 2010년 25위

2) 중국 국무원이 비준한 진일보한 대외 개방도시

3) 연간 수입이 2000만 위안 이상의 기업

4) 珲春市2016年国民经济和社会发展统计公报  
http://www.hunchun.gov.cn/archives/38856/

표 2. 훈춘지역 국제해운항로 현황

항선	개통 시간	화물 공급원	운영 업자
훈춘-자루비누-속초	2000개통;2010년 정지;2013년 복항	중-한;한-러(소액)	한국동춘 해운주식회사
중러일한 4국한선	2009년개통; 2009.09정지	중-한일;한-러(소액)	동아시아 해운주식회사
훈춘-자루비누-부산	2011.06개통	중-한;한-러(소액)	대련영길선박관리유한공사(大连永吉船舶管理有限公司)
훈춘-자루비누-니가타	2011.08개통	중-일;일-러(소액)	일본반야항운주식회사(日本饭野港运株式会社)
훈춘-나진-부산	1996년개통; 2008.12정지	북한-한;중-한(소액)	연변통물류해운집단유한공사(延边通物流海运集团有限公司)

자료: 훈춘시청(<http://www.hunchun.gov.cn>)이 발표한 자료와 인터넷 데이터에 근거하여 연구자가 정리함

에서 3위로 급상승하였는데, 그 가운데 훈춘지역이 새로운 엔진이라 할 수 있다. 동북 진흥의 신 거점이고 “일대일로” 전략으로 북쪽, 동쪽 향한 새로운 출발점, 동북아로 향한 새로운 문호가 되고 있다. 또한 훈춘지역은 항공, 화학, 비철 금속, 전자상거래, 방직 의류, 목재, 해산물, 건강 산업, 신형 건축 자재와 신소재 등 특화된 제품 및 산업을 견인하는 공업단지 설립에 주력하고 있다.<sup>5)</sup>

### 3. 훈춘지역 물류산업과 수요 현황

역사적으로 훈춘은 중국 대외경제의 중요한 관문으로 당나라 시대부터 일본과 무역 거래를 해왔다. 1992년 중국정부는 지린성 훈춘의 경제 벨트를 대대적으로 확장하면서 현지 개발전략을 추진하였다. 철도를 이용한 육로수송은 주로 러시아에서 이루어지고, 북한과 러시아를 통한 해상경로를 이용해 일본과 한국으로 운송된다. 매년 훈춘지역을 통관하

는 화물이 약 200만톤에 달하는 것으로 추산되며, 중국의 핵심 국책사업으로 국가 정책의 대대적인 지지를 받고 있다. 이러한 해상운송에서의 경쟁우위는 항로가 짧고 운송거리가 가까워 최단 거리로 한국 부산항을 연결하는 뱃길이 될 수 있다.

훈춘역내 대외 국가급 항만은 4개(琿春口岸, 琿春铁路口岸, 沙坨子口岸, 和圈河口岸)가 위치하고 있는데, 그 중에 훈춘항만(琿春口岸),훈춘철도항만(琿春铁路口岸)은 대 러시아항만과 무역하고 사투오자항만(沙坨子口岸), 취안허항만(和圈河口岸)은 바로 대북한 무역 거래하는 항만이다. 훈춘항만, 훈춘철도항만, 취안허항만은 물동량이 연간 50만 톤에 달하여, 사투오자항만은 매년 물동량이 10만 톤에 달한다.

훈춘항만은 훈춘시내로부터 15km 떨어져 있으며, 그 맞은쪽은 바로 러시아 크라스키노 항만이며, 대 러시아에 유일하게 개방된 항만이다. 러시아 자루비노 항만과의 거리가 71km이고, 블라디보스토크까지의 거리는 170km이다. 1998년 훈춘항만은 정식적으로 통관업무가 시작되었다. 훈춘철도항만은

5) 琿春市十大特色产业齐头并进  
<http://www.hunchun.gov.cn/archives/45732/>

훈춘시내로부터 6km 거리에 있다. 화물물동량이 연간 50만 톤이며, 여행객이 연간 50만 명이다. 훈춘철도 업무와 항만 기능이 확대됨에 따라 많은 훈춘지역 경제성장을 이끌어 내고 있다.

취안허항만은 북한 나진항과 48km 거리에 있으며, 중국과 북한 나진-선봉 자유무역지대 연결하는 유일한 통로이다. 화물물동량은 연간 60만 톤, 여행객 통관능력이 연간 60만 명이며, 1995년부터 취안허항만-나진-부산육해운송항선이 운영되어 왔다.

사투오자항만은 민간무역항으로 화물 통관능력이 연간 10만 톤, 여행객 통관 능력이 연간 10만 명으로 2007년부터 대외개방이 시작되었다. 훈춘항만부터 러시아, 북한 항만을 통한 한국, 일본항으로 화물운송이 가능하며, 중국 다롄항에서의 운송거리에 비해 거리가 거의 절반에 가깝고 운송시간이 1/3, 운송비용이 30%~40% 절약된다(东北亚近海口岸城市琿春, 2014).

훈춘항만의 세관은 휴일없이 24시간 통관 업무를 실시하고 있어 항만의 서비스수준이 대폭 상승하였다. 또한 전자 통관을 실시하여 국가외환관리국과 인터넷을 연결하면 전자통관이 신속하고 정확하게 수행되어 통관 효율이 크게 향상됐다. 이렇듯, 항만의 통관여건이 개선됨에 따라, 훈춘시 물류기업의 경쟁력 수준이 향상되었다. 현재 물류업체가 121개 있고, 규모이상 업체가 3개, 창고총저장면적은 약 5만㎡이며, 현재 훈춘에는 20개 제조기업이 대 러시아 무역을, 26개 기업이 대 한국 무역을, 13개 기업이 대 일본 무역을 수행하고 있다. 훈춘에서 북한, 한국, 러시아, 일본, 중동에 수출하고 있는 주요 상품으로는 원목바닥재, 신형건축자재, 식량, 석탄, 의류모자신발, 일용잡화, 식품, 가전제품, 공예품, 완구, 화장품, 문화용품, 위생설비, 알루미늄, 플라스틱창문, 곡물, 채소, 곡물가공품, 비료, 시멘트, 철강, 정유, 전자기계제품 등 있다. 러시아와 북한

등에서 훈춘으로 들어오는 상품은 주로 섬유원료와 제품, 목제품, 오징어, 꽃게 등 해산물 등을 포함한다. 2014년 훈춘지역 전체의 화물물동량은 580만 4800톤 인데, 이 중 이들 화물수송 물동량은 총 242만 톤 이며, 훈춘시 화물물동량의 96.32%인 것으로 나타났다. 화물회전량은 총 28924만 톤으로 연벤주의 총량의 10.2%를 차지했다. 일부화물이 육상, 해상복합운송으로 훈춘항만을 통해 일본, 한국, 중국 동남쪽연해지역에 도착해서 일부는 도로운송 방식으로 다롄, 잉커우 등 항만을 통해 수출된다.

훈춘의 대 러시아 수출은 현재 도로운송방식을 채택하고 있으며, 대부분 화물들은 주로 길림우벨(宇别尔)운수집단, 봉원(丰源)무역집단, 옥정(旭程)무역집단 등 3개 국제물류회사를 통해 운송된다.

훈춘은 천연적 위치우세, 교통, 자원, 산업우세를 기반으로 고속도로-철도-항공운송 등 복합운송모델의 설립, 보세물류, 대내무역물류, 상업무역전담, 물류금융, 유통가공, 전자상거래를 구축을 위해 혼신의 힘을 다하고 있다. 10여개 대형물류사업이 국제물류센터에 진출하여 단계적으로 건설을 진행 중이다. 포스코-현대물류, 천도물류중심 등 일부 항목은 이미 운영에 들어갔다. 총 4억 달러를 투자한 훈춘 포스코-현대국제물류단지(총 150만㎡)이고 물동량이 연간 1500만 톤에 달하였다.<sup>6)</sup>

#### 4. 선행연구 검토

중국 및 한국의 지역 물류경쟁력 활성화와 관련한 선행연구를 검토한 결과, SWOT-AHP분석을 적용하여 중국 양하항과 난창 항공물류, 닝보항, 다롄 등 중국 항만과 물류 중심지의 경쟁력 활성화에 관한 연구에 집중되었다. 이외에도 한국에서도 관련한 연구가 다수 수행된 것으로 나타났다. 선행연구는

6) 훈춘시청(<http://www.hunchun.gov.cn>)

다음과 같다.

林文树, 周沫, 吴金卓(2014)은 헤이룽장성의 Underwood 경제발전전략을 SWOT-AHP 분석 방법을 적용, Underwood 지역 경제발전의 강점, 약점, 기획 및 위협 등 네 가지 방면에 16개 지표를 설정하였다. 분석결과 헤이룽장성 Underwood 지역 경제의 지속가능한 발전은 SO형 전략모델임을 제시하였다.

Lichuan GU, Chengji Wang, Jianxiao Liu(2013)의 연구는 Delphi분석방법, AHP-SWOT분석을 적용, 정량분석모델을 구축하였다. 이 모델은 중국 안후이성 농업 물류경쟁력에 대한 각각 요인의 정량적 우선순위를 명확하게 제시하였다.

柳语, 谢奉军(2016)은 SWOT-AHP 분석방법을 적용하고 종합평가모델을 수립하였다. 난창 항공물류 경제 발전의 강점, 약점, 기회 및 위협요인 제시하고 이들 세부 경쟁력 요인의 우선순위를 제시하였다.

龚新蜀, 程伟(2014)는 중국서부 개발지역을 대상으로 SWOT-AHP분석 기법을 적용하여 현대 물류시설의 경쟁력을 실증적으로 분석하여 경쟁력 요인의 우선순위를 제시하였다.

백인흠(2009)은 울산항을 대상으로 SWOT-AHP 분석 방법을 적용하여 울산항의 강점, 약점, 기획 및 위협요인을 파악하여 제시하고, SWOT Matrix를 작성하여 모형을 구축, 각각의 요인에 대한 쌍대비교를 실시, 요인의 우선순위를 제시하였다.

김용정, 정중재(2012)는 한국의 항공물류 산업의 발전전략 시사점을 찾기 위해 기존의 SWOT분석을 통해 경쟁요인들을 계층화하고 전문가 AHP분석을 실시하여 직관에 의존하던 SWOT요인들을 계량화하여 개별요인들의 상대적인 중요도를 분석하였다.

Tavana, M., M. Zareinejad, D. Caprio and M. Kaviani(2013)은 outsourcing reverse 물류관점에서

제3자 물류공급자를 선택하는 요인에 대해 SWOT 분석 방법으로 연구모형을 도출하고, 요인별 상대적인 가중치를 도출하였다.

지금까지 국내의 훈춘지역에 관한 연구가 많지 않았고, 물류경쟁력의 중요성에도 불구하고 훈춘지역 물류경쟁력에 대한 직접적인 연구가 이뤄지지 않았다. 이에 본 연구는 훈춘지역의 물류경쟁력에 대해 SWOT분석을 통해 요인을 도출하고 물류경쟁력 활성화 요인의 우선순위를 제시한 연구으로써 기존연구와 차별성이 있다.

张文龙(2010)은 훈춘의 지리적 이점과 조건에 의해 훈춘 국경 경제협력지대 발전 전략과 전략방안을 제시하고, 구체적인 대안을 제시하였다.

金石柱(2011)은 훈춘지역의 역사 지리적 배경과 근대 훈춘의 역사적 변천을 명백히 논술하고 훈춘지역의 중요성을 물류관점에서 분석하였다. 그리고 대내외적 배경조건, 자연적 우세, 세관건설의 우위에 근거하여 훈춘지역의 물류중심지 건설 가능성을 주장하였다.

崔荣珍(2013)은 개방통상구 기능의 결절도시 훈춘과 쑤이펀허(綏芬河)가 각기 지린성 하무쑤둥(哈爾濱-무단강-쑤이펀허-둥닝)개발지구라는 광역경제권과 인근 북한의 나진 및 러시아의 블라디보스토크 등의 동해안 항구도시와의 관계에서 어떻게 역할을 하며 발전할 것인가를 연구하였다. 먼저 지준 공간이론에 있어서 중요한 지역개발이론인 산업지구론과 소지역 협력에 대해 비판적으로 검토한 후, 적합한 이론에 대해 논의하였다.

림금숙(2011)의 연구에서는 창지투 선도구와 북한의 나진, 러시아 극동지역간의 경제협력과 투문강 지역 개발에서 한국의 과제에 대한 구체적 서술을 통해 투문강지역 다국적 협력과제에 대한 논의하였다.

### III. 연구모형 및 분석방법

#### 1. 훈춘지역 SWOT분석

훈춘지역 물류경쟁력 강화방안을 도출하기 위해서 먼저 SWOT평가 요소들을 도출하였다. 본 요소지표체계는 총 2단계로 구성되었다.

#### 2. 연구모형설정

본 연구의 주요 목적은 중국 지린성 훈춘지역 물류경쟁력 강화에 대한 종합적인 연구 관하여 살펴보는 것이다. 따라서 연구목적을 달성하기 위해서 우선 훈춘지역 물류경쟁력을 SWOT분석 방법으로 강점, 약점, 기회, 위협 등의 관점에서 종합적으로 평가하고 나서 계층내 요소간의 쌍대비교를 통한 AHP 분석방법을 적용하여 상대적 중요도를 도출할 것이다. 훈춘지역 물류경쟁력의 발전전략을 도출하기 위해서 앞서 도출한 19개 SWOT 평가 요소들을 고려하여 연구모형을 <그림 3>과 같이 계층화 하였다.



그림 3. SWOT 연구모형 계층도

첫 단계지표는 주로 훈춘지역 물류경쟁력의 강점, 약점, 기회, 위협 등 4가지 지표이며, 연구모형과 각 지표의 의미는 아래의 표와 같다.

표 3. SWOT분석 각 세부평가지표

대분류	중분류	평가지표의 의미	선행 연구
S 장점	S1 3국과 연계된 입체교통망구축	지린성 7개 시정부 소재지와 성도를 연결하는 고속도로로 건설, '5종5횡' 고속도로망 중 가장 중요한 '3종1횡' (베이징-하얼빈, 다칭-광저우, 지린-선양, 훈춘-우란하오터)을 건설. 국제통로 및 이와 연결되는 성내 교통망 구축을 통해 동서남북을 가로지르는 입체적 교통망이 현재 건설중. 엔지공항은 서울 등 10여개 국제노선 운항, 허룽-룽펑간 철도 개통으로 동북동부철도와 연결, 북한, 러시아 등 인근 항만을 통한 해상루트 등 중-북-러 3국 연결하는 점에 위치하고 도로, 철도, 항공, 해운이 서로 연결되는 기본적인 입체적 교통망을 지속적으로 구축하고 있어 물류측면에서 지속가능 발전이 가능하다.	서종원 (2011)
	S2 대량화물 공급지	지린성은 중국 동북 전통공업기지의 중요부부이자 중국의 중요 곡창지대이다. 자동차산업, 석유화학산업, 농산물 가공업을 기간산업으로 삼고, 제조업, 정보기술산업 등 신흥전략산업이 뒷받침하는 산업구조변경을 추진하고 있다. 자동차산업은 지린성의 최대기간산업으로 창춘, 지린, 쓰핑은 완성차와 부품물류단지를 지역 내에 건설하여 내수는 물론 향후 동북아 자동차 수출가공 및 물류배송기지로 구축 중이다. 따라서 지린성내 교역 화물 충분하며, 특히 자동차, 부품 관련 산업 발전으로 물류중심의 산업지역으로 거듭나고 있다.	孟庆栋(2014)
	S3 물류중심지건설	지린성 자동차 제조, 석유 화학, 생물 의약품, 농산물 가공 등 기간산업을 둘러싸고 있는 지린성은 물류자원에 대해 합리적인 구조조정 통해 운송루트를 만들고 물류 교차점을 증설하고, 물류시설개선을 통해 효과적으로 물류효율과 서비스 수준을 제고시킬 계획이다. 이를 통해 자동차, 석유화학, 농산물 등 전문분야의 물류발전을 도모할 계획이다. 이와 더불어 물류산업 발전을 위해 현지의 대형물류기업을 육성을 통해 3자 물류산업의 발전을 도모할 계획이다.	金石柱(2011)
	S4 성내 대내무역 운송 유일한 항구 기능	2010년 <지린성 대내무역 화물 운송 시범을 준비사항 해내에 관한 통지>를 《关于做好吉林省开展内贸货物跨境运输试点准备工作的通知》 발표를 통해 훈춘항을 지린성내 유일한 대내외의 화물 운송 항구로 비준하였다. 이 정책은 근본적으로 지린성과 헤이룽장성이 장기적으로 항구가 없는 병목상황을 해결한다. 지역 입지의 유리함을 이용하여 지역 식량, 목재, 광산물, 화학공업 원료, 특산물 등 산업을 위해 더 나은 운송방식을 제공한다. 이러한 조건은 지역물류 경쟁력 향상에 기여한다.	孟庆栋(2014)
S5 국가급 항만 4개 보유	훈춘 지역내 국가급 항만이 4개 (琿春口岸, 琿春铁路口岸, 沙坨子口岸, 和圈河口岸)있다. 그 중에 훈춘항만, 훈춘철도항만은 대 러시아 항만과 무역하고 사투오자항만' 취안허항만은 바로 대북한 무역 거래하는 항만이다. 훈춘항만부터 러, 북 항구 통해 한국, 일본 항으로 화물운송은 중국 다롄항 에서의 운송화물에 비해 거리가 거의 절반	金石柱(2011)	

대분류	중분류	평가지표의 의미	선행 연구
		<p>에 가깝고 운송시간이 1/3, 운송비용이 30%~40% 절감이 가능하다. 따라서 훈춘지역은 대북, 대러 수출입, 가공 무역 등에 유리한 조건을 제공한다</p>	
	<p>W1 중심지역 경제규모가 크지않다</p>	<p>동북지역 노후공업기지 진흥정책의 영향을 받아 지린성 경제는 최근 몇 년간 빠른 성장세를 보이고 있다. 2009-2013년 5년간 평균 12.3%에 이르는 증가율을 보이고 있다. 그러나 인접 지역인 헤이룽장성 및 랴오닝성과 비교해보면 경제총량은 미미한 수준이다. 특히 GDP는 지린성과 마찬가지로 북한과 국경이 맞닿아있는 랴오닝성 GDP의 절반에도 미치지 못하고 있는 실정이다. 따라서 약한 경제력은 지린성 물류수요를 급속하게 늘리기 어려울 것이며 물류공급량의 증가도 쉽지 않을 것으로 예상된다.</p>	<p>吴金哲 (2012)</p>
	<p>W2 대외무역 불균형</p>	<p>원활하지 못한 대외개방은 경제발전의 제약요소 중 하나이다. 지린성의 2016년 수출액이 수입액의 1/3수준으로 대외무역에서 불균형이 심각한 것을 알 수 있다. 그러므로 지린성은 내수형 경제구조 특징을 보이며 대외개방이 부족하여 물류경쟁력 성장에 부정적 영향을 미치고 있다.</p>	<p>李佳欣 (2015)</p>
<p>W 약점</p>	<p>W3 물류수요에 비해 인프라건설미흡</p>	<p>물류 인프라는 지역 물류 경쟁력을 평가하는 중요한 지표 중 하나이다. 지린성 물류인프라의 질적수준은 선진국과 여전히 큰 차이를 보이고 있다. 단위면적 당 철도노선을 비교하면 일본은 지린성의 3.5배, 미국은 1.5배이다. 단위면적 당 도로노선은 일본은 지린성의 3.5배, 미국은 1.5배이다. 이와 더불어 도로의 노면 수준은 선진국에 비해 크게 뒤떨어져 운송속도에 제한을 받고 있다. 이외에 대북, 대러 교통 연결도 원활하지 못한 실정이다. 항만 및 도로로 통하는 도로는 건설 및 개보수한 지 오래 되어 도로 상황이 열악하다. 낙후된 물류인프라는 경제발전을 저해하고 있으며 대외무역이 끊임없이 증가하여 중리, 북중 제품, 화물수출입량이 매년 증가하고 있는데 반해 운송 능력은 그 수요를 충족시키지 못하고 있다.</p>	<p>서종원 (2011)</p>
	<p>W4 제3자물류 수요 부족</p>	<p>제3자 물류는 물류 경쟁력 강화와 물류합리화에 필수적이다. 중국창고협회가 실시한 조사에 따르면 현재 지린성 제3자 물류수요는 주로 기본적인 운송, 보관 등 전통적인 물류사업에 집중되어 있어, 재고관리, 물류총괄, 물류시스템 설계 등 부가가치가 높고 종합적인 물류서비스에 대한 수요와 공급능력은 떨어지고 있다. 소수의 글로벌 기업 외에 대부분의 중소기업은 수직형 경영을 하기 때문에 공급사슬에서 우위를 점하는 기업이 없으며, 이에 따라 지린성내 물류업 발전과 핵심경쟁력 제고를 저해하는 요소로 작용하고 있다.</p>	<p>唐传亮 (2015)</p>

대분류	중분류	평가지표의 의미	선행 연구
	W5 항로제약이 있다	<p>훈춘지역은 반경 200km 이내 러시아와 북한의 10여개 항구가 밀집해 있으며 천연 부동항이 위치하고 있다. 중화인민공화국 수립 이후 중국 정부는 북한과 러시아로부터 중국 훈춘에서 항만이용권을 요구하여 이용하고 있으나, 북한과 러시아의 보이지 않는 견제를 받고 있다. 중국정부는 대외개방을 확장하기 위해 차항출해 전략 등 다양한 시도를 추진 중이나 이들 국가들과의 정치적, 경제적 이해관계 대립으로 현실화에 직면하고 있다. 물론 기술적인 문제도 존재한다. 따라서 훈춘지역은 북, 러의 항만의 의존도가 높고, 통관, 물류비 등의 제약을 받는 실정이다.</p>	서종원 (2011)
	O1 북한, 러시아와의 국제협력적극추진	<p>최근 주변국은 동북아 협력개발에 적극 참여하고 있어 지린성도 기회를 놓치지 않고 북한, 러시아 등 주변국과 다수의 국제협력 사업을 추진하고 있다. 2012년 4월 중국은 지린성 훈춘에 중국두만강구역(훈춘)국제협력 시범단지 조성을 승인하였다. 또한 훈춘시와 나선이 협력한 취안허항-나진항 도로 사업 준공, 훈춘시를 중심으로 중러 육해연계운송을 위한 국제운송항로 개설 추진 등 중-러 경제협력을 강화하고 있다. 특히, 2014년 지린성은 훈춘-하산 경제협력특구 건설을 제안, 도로, 철도, 해상 항로 등 구축을 통해 중국 훈춘과 러시아의 자루비노 및 블라디보스토크 등의 국제항만을 연결, 기존의 훈춘 국제협력시범단지, 편셰이링안무역구역 등의 활성화를 통한 산업발전을 도모하고 있다. 이러한 북한, 러시아와의 국제협력 및 인프라 건설을 통해 국제화물량 증가를 통해 물류산업의 발전을 추진 중이다.</p>	김부용, 임민경 (2012)
O 기회	O2 국가정책을 통한 적극적 지원	<p>중국 정부는 훈춘국제협력시범단지를 적극 지원하고 훈춘국제협력시범단지 인프라 건설에 대한 지속적인 예산 투자 중 이다. 지역 내 정부가 독려하는 내외자 투자사업에 대해 국내에서 생산 불가능한 설비 및 관련 부품에 대해 무관세혜택을 제공, “창춘-지린-투먼계획” 이 추진됨에 따라 훈춘지역 물류경쟁력이 점진적으로 발전할 것으로 예상된다. 현재 39개 A급 물류기업이 창춘-지린-투먼 루트에 분포해 있으며 창춘 싱롱 보세구역, 23억 위안을 투자한 다링 자동차물류단지, 동북철강제품물류 단지 등이 건설되고 있다. 또한 2013년부터 중국정부는 3년간 매년 8억 위안을 항로건설에 투자해 러시아, 북한과 연결되는 새로운 운송루트를 개발, 창춘-지린-투먼의 물류인프라를 한 단계 더 끌어올릴 것으로 예상되며 이를 통해 훈춘지역에 새로운 기회를 제공할 것으로 판단된다.</p>	金石柱 (2011)
	O3 한국 기업의 진출 확대	<p>2016년까지 지린성에는 613개의 한국기업이 등록되어 있다. 특히 한국의 48개 기업은 4조원에 이르는 투자협력을 추진했다. 협력분야는 농업, 건설, 에너지, 유통, 관광 등으로 지린성의 중공업이 발전하며 최근 연 평균 13%를 육박하는 성장률을 기록하고 있으며 자동차, 석유화학산업을 발전시키고 있어 향후 한국기업과의 협력 가능성이</p>	김부용, 임민경 (2012)

대분류	중분류	평가지표의 의미	선행 연구
		<p>크기 때문에 풀이된다. 따라서 향후 지린성과 한국의 경제 협력이 크게 증가하며 한국기업의 진출 또한 확대될 것으로 전망되며, 중국의 주요 무역국인 한국의 기업들의 지린성 진출 확대는 훈춘지역 물류 경쟁력 제고에 기여할 수 있다.</p>	
	<p>O4 국제물류센터도시의 건설시작</p>	<p>물류센터도시가 형성될 수 있는 조건으로 경제여건, 배후지 경제 발전 정도, 기반시설, 서비스 수준, 교통, 지리적 위치 등이 좌우한다. 훈춘시는 국제물류센터 도시 플랫폼 구축을 위해 항만연계 기반 건설을 적극 추진하고 있다. 훈춘 국제물류센터는 총 면적이 약 12km<sup>2</sup>에 달하며, 도로-철도-항공운송 등 복합 운송 모델의 설립, 보세 물류, cross-border 물류, 상업무역전시, 물류금융, 유통가공, 전자 상거래 기능을 포함하고 있다. 현재 훈춘시는 10여개 대형 물류 사업이 국제물류센터에 진출하여 단계적으로 건설을 진행 중이고, 포항현대물류, 천도물류중심(天道物流中心) 등 일부가 이미 운영 중이다. 국제물류센터도시조성은 '거침없이 개방된 국제 협력 시범 도시'를 만드는 데 중요한 역할을 하고 있으며, 구주,미주 지역과 연결되는 국제물류단지로서 훈춘지역 물류 경쟁력 제고의 중요한 역할을 할 것이다.</p>	<p>唐传亮 (2015)</p>
	<p>O5 일대일로 정책 촉진 및 확대</p>	<p>중국정부는 '일대 일로'를 개척하여, 두만강 지역의 개발 확장을 가속화함으로써 새로운 동북 진흥을 위한 새로운 환경을 조성하고 있다. 한·일 투자 유치와 기술을 접목하고 러시아·북한·몽골과 에너지, 광산 분야의 협력을 강화해 동북아 각국의 허브 거점을 구축할 것이다. 2015년 이후 이 지역은 각국 경제, 무역 협력발전 추세를 보이고 있다. 따라서 “일대일로” 정책의 심화와 확대를 기반으로 창지투개발 선도구를 기점으로 하는 훈춘동부에서의 물류운송 및 인프라 건설은 러시아의 자루비노항을 통하여 일본해 방향으로 이어지고, 서부는 몽골의 치오바산(乔巴山) 철도, 러시아의 시베리아철도(西伯利亚大铁路)와 연결된다. “일대일로” 정책을 통해 지린성의 새로운 물류 경로를 건설하여, 해상-육상 복합운송을 실현하고 지린성 유일한 대외통로인 훈춘지역 물류경쟁력 향상의 계기가 될 수 있다.</p>	<p>孟庆栋 (2014)</p>
<p>T 위험</p>	<p>T1 국가 간 역학관계에 좌우</p>	<p>동북아 각국은 았다투어 지린성 두만강구역발전에 참여하여 지린성 경제 및 물류산업발전에 활력을 불어넣었다. 그러나 각국의 각기 다른 정치, 경제의 영향을 받아 지린성과 각국 무역협력은 불안정한 요소가 존재하고 있다. 한국, 일본 양국은 두만강지역 경제협력에 대해 적극적인 태도를 보였으나 실질적 투자이행이나 투자 진행으로 이어지지 않고 있다. 러시아는 현재 시장 경제체제로 넘어가는 과도기로 시장경제의 질서나 규칙, 환경이 아직 완벽하지 못하고 체제의 영향을 받아 통관효율이 낮고 시간이 오래 걸린다. 또한 대북운송 협력은 더 많은 불확실성에 직면해 있다. 북한은 세계에서 보기</p>	<p>尹丽萍 (2014)</p>

대분류	중분류	평가지표의 의미	선행 연구
		<p>드문 계획경제를 실시하는 국가이기 때문에 대외개방 수준이 낮고 정치적 영향을 많이 받는다. 따라서 훈춘 지역의 물류경쟁력 발전은 주변국 한·일의투자규모 와 북·러의 협력 깊이한테 영향을 많이 받는다.</p>	
	<p>T2 경쟁통상구의 발전 확대</p>	<p>동북3성의 수출입중 80%이상이 랴오닝성을 거쳐 다롄, 잉커우에 도달하며, 그 다음으로 진저우(錦州) 단둥항을 이용하고 있다. 소수만이 헤이룽장의 쉰이펀허와 헤이허, 네이멍구의 대러 육로운송 또는 몽고 일롄하오터(二连浩特)육로운송을 이용하고 있어 지린성 국경을 통과하는 경우는 극히 적은 실정이다. 따라서 지리적으로 우세한 훈춘지역이 제 역할을 다하지 못하고 있다. 근년에 환 동해 경제권 국가들은 중국 랴오닝성 및 동남연해 지역의 항구도시와 교역에 집중하는 추세가 보인다</p>	<p>吳金哲 (2012)</p>
	<p>T3 세계경제 불황</p>	<p>최근에 미국의 보호주의 무역정책, 미-중의 통상분쟁 조짐, 영국의 브렉시트 등 국제 경제의 전반적인 환경 및 경제 발전의 동력이 부족하다. 국제운송노선은 침체되어 있고, 신흥 시장은 침체되어 있고, 이는 경쟁력이 부족한 훈춘 지역은 필연적으로 부정적인 영향을 미칠 것이다.</p>	
	<p>T4 주변 불안정적인 국제환경</p>	<p>훈춘주변 정세는 복잡다단하고, 한반도의정세는 물론이고, 중, 일간 영토 분쟁, 미국의 아시아 회귀계획 등 이지역의 불안정한 요소로 작용한다, 훈춘 지역 국제 협력 프로세스 및 깊이에 영향이 미친다</p>	<p>李佳欣 (2015)</p>

## IV. 연구방법 및 분석결과

### 1. 연구방법

#### 1) AHP 분석 개요

AHP기법은 문제를 구성하고 있는 여러 속성들을 계층적으로 분류하여 각 속성의 중요도를 파악함으로써 최적 대안을 평가하는 계층 분석적 의사결정 방법으로 1970년대 초반 Thomas L. Saaty에 의하여 제시되었다. 의사결정 문제를 상호 관련된 의사결정사항들의 레벨로 분류하여 의사결정계층을 설정하고 계층구조를 구성하고 있는 요소간의 상대비교에 의한 판단을 통하여 평가자의 지식, 경험 및 직관을 표착하고자 하는 방법으로 주로 상충되는 복수의 기준이 존재하는 상황에서의 의사결정에 사용되어 왔다(조근태·조용근·강현수, 2003).

AHP기법의 신뢰성 분석은 각 평가 요소들의 사이의 상대적 중요도를 평가하는 경우 대상자 개개인의 판단상 오차 정도를 측정하는 방법인 일관성 비율(C.R.)을 계산함으로써 가능하다. 일반적으로 C.R.은 그 값이 작을수록 판단의 일관성이 크다고 볼 수 있다. C.R.값이 0의 값을 갖는다는 것은 응답자가 완전한 일관성을 유지하며 쌍대비교를 수행하였음을 의미한다. 반면에 C.R.값이 0.1 이상이면 일관성이 부족한 것으로 재검토가 필요함을 의미한다. 그러나 이러한 논리적 일관성은 특정 기준에 대한 비교대상이 3개 이상일 경우 검증이 가능하며, 비교행렬의 주대각선을 활용한 1:1 비교결과와 통합과정에서 비일관성 지수를 도출해 주며, 이를 이용하여 의사결정자의 논리적 일관성 유지여부를 확인하고 판단의 합리성과 논리성을 높일 수 있다. Satty(1980)는 일관성비율의 값이 0.1이하이면 합리적인 일관성을 갖는 것으로 판단하고 0.2이하

일 경우에는 허용할 수 있으나, 0.2를 초과하면 일관성이 부족한 것으로 판단하였다.

#### 2) 조사개요

훈춘지역 물류경쟁력강화 대한 평가지표의 우선 순위를 도출하기 위해 2017년5월10일부터 15일까지 E-mail을 통한 설문조사를 실시하였다. 이를 위해 중국인 물류전문가(학계, 공무원, 민간), 한국인 학계전문가, 경제학교수, 공무원 등 대상으로 설문조사한 결과 총 25부가 사용하여 이를 바탕으로 AHP 분석을 수행하였다. 19개 분류평가속성에 대하여 상대적 중요도인 가중치를 도출하였으며, 분석은 Expert Choice 8.0 Version을 사용하였다.

표 4. 조사대상의 분포

조사대상	부수
<b>회수된 설문지</b>	<b>33</b>
<b>이용된 설문지</b>	<b>25</b>
<b>중국 물류관련 전문가</b>	<b>21</b>
무역, 물류학과교수	3
경제학과 교수	2
기업(물류, 무역, 외국인투자기업)	7
공무원	7
세관원	2
<b>한국 전문가</b>	<b>4</b>
무역, 물류학과교수	2
기업(물류, 무역, 외국인투자기업)	2

#### 3) 속성간 중요도 척도

요소들을 상대비교를 통하여 중요도를 부여한다. AHP에서의 판단자료는 계층 내 요소간의 상대비교를 통하여 도출한 요소간의 상대적 중요도를 나타내는 점 추정치를 사용하는데 상대비교를 통한 계량적인 판단을 수행하기 위해서는 신뢰할만하고 이용가능한 척도가 필요하여 이를 위하여 아래

〈표.5〉와 같이 통상 9점 척도가 많이 이용되고 있다(이정희, 2012).

강점요인의 상대적 중요도에서는 “물류중심지 건설” (S3, 0.282), 대량화물 공급지(S2, 0.244), 3국과 연계된 입체교통망구축( S1, 0.227)순으로 나타

표 5. AHP분석 시 척도의 개념

중요도	정의	설명
1	같다	어떤 기준에 대하여 두 항목이 비슷한 중요를 가진다고 판단됨
3	약간 중요	경험에 의거하여 판단할 때 항목이 다른 항목보다 약간 선호됨
5	중요	경험에 의거하여 판단할 때 한 항목이 다른 항목보다 강하게 선호됨
7	매우중요	경험에 의거하여 판단할 때 한 항목이 다른 항목보다 매우 강하게 선호됨
9	절대중요	경험에 의거하여 판단할 때 한 항목이 다른 항목보다 절대 선호됨
2,4,6,8	위값들의중간 값	경험에 의거하여 판단할 때 위 비교 값의 중간에 해당한다고 판단될 경우에 해당됨

2. 상대적 중요도 분석 결과

SWOT그룹의 상대적 중요도는 기회(0.450), 강점(0.344), 약점(0.107), 위협(0.099)순으로 나타났다. 이 중에서 기회요인이 상대적으로 가장 높은 중요도를 보일 수 있다.

표 6. SWOT그룹의 상대적 중요도

SWOT그룹	중요도	순위
강점	0.344	2
약점	0.107	3
기회	0.450	1
위협	0.099	4

Inconsistency Index = 0.07

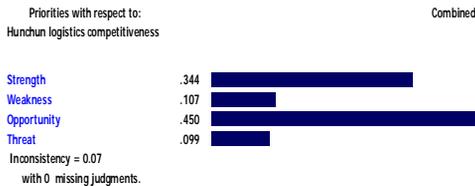


그림 4. SWOT그룹의 상대적 중요도

났다. 성내 대내무역 운송 유일한 항구기능(S4)와 국가급 항만 4개가 보유(S5) 이 두 개요인의 중요도가(0.123) 공동으로 최하위를 차지하는 것을 볼 수 있다.

표 7. 강점요인 상대적 중요도

구분	중분류요인	중요도	순위
S 강점	S1 3국과 연계된 입체교통망구축	0.227	3
	S2 대량화물 공급지	0.244	2
	S3 물류중심지 건설	0.282	1
	S4 성내 대내무역 운송 유일한 항구기능	0.123	4
	S5국가급 항만 4개 보유	0.123	4

Inconsistency Index = 0.00605



그림 5. 강점요인 상대적 중요도

약점요인의 상대적 중요도는 물류수요에 비해 인프라건설 미흡(W3, 0.337), 대외무역 불균형(W2, 0.177), 중심지역 경제규모가 크지 않다(W1, 0.169), 제3자물류 수요 부족(W4, 0.169), 항로제약이 있다(W5, 0.147) 순으로 나타났다. 그중에 중심지역 경제규모가 크지 않음(W1)하고 제3자 물류수요 부족(W4) 두개요인의 중요도가 0.169로 공동하게 3위를 차지하는 것을 알 수 있다.

표 8. 약점요인 상대적 중요도

구분	중분류요인	중요도	순위
W 약점	W1 중심지역 경제규모가 크지 않다	0.169	3
	W2 대외무역 불균형	0.177	2
	W3 물류수요에 비해 인프라 건설 미흡	0.337	1
	W4 제3자물류 수요 부족	0.169	3
	W5 항로제약이 있다	0.147	4

Inconsistency Index = 0.01

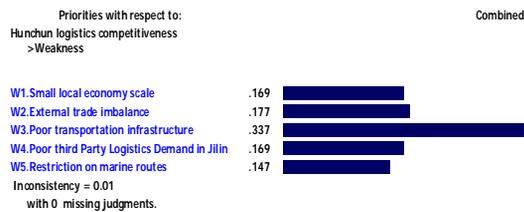


그림 6. 약점요인 상대적 중요도

기회요인의 상대적 중요도는 일대일로 정책 촉진 및 확대(O5, 0.292), 국가정책을 통한 적극적 지원(O2, 0.248), 국제물류센터도시의 건설시작(O4, 0.229), 북한, 러시아와의 국제협력적추진(O1, 0.174), 한국 기업의 진출 확대(O3, 0.058)순으로 나타났다. 이 중에서 일대일로 정책 촉진 및 확대(O5)가 상대적으로 가장 높은 중요도를 보일 수 있다.

표 9. 기회요인 상대적 중요도

구분	중분류요인	중요도	순위
O 기회	O1북한, 러시아와의 국제협력적추진	0.174	4
	O2국가정책을 통한 적극적 지원	0.248	2
	O3한국 기업의 진출 확대	0.058	5
	O4국제물류센터도시의 건설시작	0.229	3
	O5일대일로 정책 촉진 및 확대	0.292	1

Inconsistency Index = 0.00293



그림 7. 기회요인 상대적 중요도

위협요인의 상대적 중요도는 국가간 역학관계에 좌우(T1, 0.415), 경쟁통상구의 발전 확대(T2, 0.214), 주변 불안정적인 국제환경(T4, 0.214), 세계 경제 불황(T3, 0.157)순으로 나타났다. 그중에 경쟁통상구의 발전 확대(T2)하고 주변 불안정적인 국제환경(T4) 이두개요인의 중요도가 0.214로 공동하게 2위를 차지하는 것을 볼 수 있다.

표 10. 위협요인 상대적 중요도

구분	중분류요인	중요도	순위
T 위협	T1 국가간 역학관계에 좌우	0.415	1
	T2 경쟁통상구의 발전 확대	0.214	2
	T3세계경제 불황	0.157	3
	T4주변 불안정적인 국제환경	0.214	2

Inconsistency Index = 0.00361



그림 8. 위협요인 상대적 중요도

건설계기(O4)가 가장 높은 중요도를 나타냈고, 다음에 강점요인 속하는 물류중심지 건설(S3), 대량화물 공급지(S2), 3국과 연계된 입체교통망구축(S1)의 순으로 나타났다.

따라서 훈춘지역 물류경쟁력 강화를 위해서는 강점요인과 기회요인은 활용해야 할 것이고, 약점요인과 위협요인은 없애거나 보완해야 할 것이다. 즉 강점요인과 기회요인으로 부각된 대량화물 공급지,

표.11 최종 중요도(가중치)

순위	SWOT	중분류요인	최종중요도
1	기회	O5 일대일로 정책 촉진 및 확대	0.131
2	기회	O2 국가정책을 통한 적극적 지원	0.112
3	기회	O4 국제물류센터도시의 건설	0.103
4	강점	S3 물류중심지 건설	0.097
5	강점	S2 대량화물 공급지	0.084
6	강점	S1 3국과 연계된 입체교통망구축	0.078
7	기회	O1 북한, 러시아와의 국제협력적극추진	0.078
8	강점	S4 성내 대내무역 운송 유일한 항구 기능	0.042
9	강점	S5 국가급 항만 4개가 보유	0.042
10	위협	T1 국가간 역학관계에 좌우	0.041
11	약점	W3 물류수요에 비해 인프라건설 미흡	0.036
12	기회	O3 한국 기업의 진출 확대	0.026
13	위협	T2 경쟁통상구의 발전 확대	0.021
14	위협	T4 주변 불안정적인 국제환경	0.021
15	약점	W2 대외무역 불균형	0.019
16	약점	W1 중심지역 경제규모가 크지 않다	0.018
17	약점	W4 제3자물류 수요 부족	0.018
18	약점	W5 항로제약이 있다	0.016
19	위협	T3 세계경제 불황	0.016

평가대상이 되는 각 요인들의 종합순위를 얻기 위하여 의사결정 항목들의 상대적 중요도를 종합화 하였다. <표.11>과 같이 SWOT그룹별 세부요인들의 최종 중요도(가중치)결과를 살펴보면, 기회요인 속하는 “일대일로 정책 촉진 및 확대” (O5), 국가정책을 통한 적극적 지원(O2)과 국제물류센터도시의

국제물류센터도시의 건설계기, 일대일로 정책 촉진 및 확대, 물류중심지 건설 등은 활용해야 할 것이다. 이와 동시에 약점요인과 위협요인으로 부각된 물류수요에 비해 인프라건설 미흡, 제3자 물류수요 부족, 주변 불안정적인 국제환경, 대외무역 불균형 등은 시급히 보완해야 할 과제이다.

## V. 훈춘지역 물류경쟁력 발전방안

### 1. 훈춘지역 물류경쟁력 발전방안

SWOT그룹별 세부요인들의 종합분석결과에 의한 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위한 실현할 수 있는 전략 형태를 구성해 보면, 강점을 이용하고 기회를 활용하기 위한 SO전략, 강점을 이용하고 위협을 해소하거나 극복하는 ST전략, 약점을 보완하고 극복하고 기회를 활용하는 WO전략, 약점을 보완하고 위협을 회피하거나 극복하는 WT전략으로 수립할 수 있다. 이들 4가지의 전략형태들은 앞서 분석결과로 도출된 그룹별 평가요인들의 중요도와 연계하

미흡, 제3자 물류수요 부족, 주변 불안정적인 국제 환경, 대외무역 불균형 등은 시급히 보완해야 할 과제이다. 이에 따라 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위한 구체적인 전략은 <표.12>와 같다. 본 연구에서는 훈춘지역 물류경쟁력 강화를 위해 훈춘지역이 가진 강점을 바탕으로 한 SO전략과 ST전략을 중심으로 서술하였다.

#### 1) SO전략(강점-기회전략)

##### (1) 정부 간 양자 혹은 다자협력체제 구축

훈춘지역의 교통, 세관 등 인프라 건설은 관련 국가와 직접적으로 연관되므로 각국 중앙정부 간의 협의가 반드시 필요하다. 또한 인프라 건설에 필요

표.12 훈춘지역 물류경쟁력 강화 대책

	강점 S	약점 W
기회 O	1. 정부 간에 이루어 질수 있는 긴밀 한 양자 혹은 다자 협력 모델 및 협력체제를 구축한다. 2. 장기적인 계획, 중점적이고 점진적인 발전 전략을 수립한다. 3. 두만강 지역의 물류 중심지 건설을 적극 추진한다 4. 지역 경제 발전과 물류 수요 확대를 가속화한다. 5. 중한 자유무역지구를 설치한다. 6. 창지투 지역은 일대일로건설에 빠른 속도로 참여하다.	1.러시아와 북한의 항구 이용효율을 크게 높이다 2.중국 투문강-훈춘항구로 바다에 나가는 권력을 이루어 지고 동북의 두 번째 유라시안 대륙교를 조속히 개통하다 3.모듈을 다각화 중일 산업단지 설립하다.
위협 T	1. 제조업, 관광업, 물류 산업과 연동 성장을 촉진하고 충분한 물품 공급을 보장하다 2. 다국적 물류 협력 체제를 수립하다. 3. 물류 기업에 대한 정책 지원, 물류 기업 구조 조정 4. 대외 개방 및 과학 기술 협력을 촉진하다. 5. 훈춘의 대외 협력개발개방 신국면을 개척하다.	1.현대 물류 기업 육성함 2.국제 인문 교류를 강화하다.

여 구성할 수 있다. 즉 강점요인과 기회요인으로 부각된 대량화물 공급지, 국제물류센터도시의 건설 계기, 일대일로 정책 촉진 및 확대, 물류중심지 건설 등은 활용해야 할 것이다. 동시에 약점요인과 위협요인으로 부각된 물류수요에 비해 인프라건설

한 투자 규모가 크고 자금회수 주기가 길어서 일반적으로 정부의 투자지원이 필요한 실정이다. 그러나 현재 투문강-훈춘지역 협력개발 추진주체는 연변과 지린성 등 중국 지방 정부들이 주도로 추진되고 있으며, 중앙정부차원의 적극적인 참여는 이루어

지지 않고 있다. 따라서 개발을 위한 국제 협상력이 약하고 효율성이 떨어지는 문제가 있다. 이 때문에 훈춘지역의 물류중심지 건설을 위해 정부와 기업을 포함한 실질적인 양자 또는 다자협력체제 구축이 반드시 필요하고 중앙정부 차원의 적극적인 투자지원을 강화해야 한다. 아울러 중국 각 지방 정부들이 각자의 대외 수송로 건설을 추진하고 있는데 이러한 불요불급한 경쟁과 중복건설을 막아야 한다. 따라서 지방 정부 간 협력의 강도를 높이고 각국 정부 간 외교 통상을 협의를 위한 통일된 장구를 개설해야 할 것이다.

(2) 장기적 계획, 중점적이고 점진적인 발전 전략 수립

북한의 정치적, 경제적 발전 추세가 불투명 하지만 훈춘지역의 발전을 위해서 북한과 조속히 개혁 개방정책을 실시해야만 한다. 구체적으로 말하자면, 두만강개발협력추진 중 단기적으로 한·일 등 선진국과의 경제협력과 교류를 촉진하기 위하여 훈춘-나진항-한국, 훈춘-자루비노-일본 등 2 가지 국제물류 경로를 동시에 추진해야 한다. 반면에 장기적으로 북한의 항만을 활용하고 있는 만큼 환동해 국제물류 경로를 항만중심으로 건설해야 하고 러시아항만을 이용하는 국제물류 경로 건설은 차선책으로 삼아야 한다. 물류 인프라가 구축된 후 실패하면 회수할 수 없고, 폐기할 수밖에 없으므로 훈춘 지역 국제 물류 경로 구축 시, 단기적 이익과 장기적 이익 사이의 관계를 조화를 고려할 필요가 있다.

따라서 이러한 원칙에 따라 당분간 훈춘지역 국제물류거점을 집중적으로 건설해야 한다. 원정(元汀)나진항(羅津) 도로건설을 강화하고 훈춘-자루비노항의 통관 인프라 및 국제물류환경건설을 개선해야한다. 장기적으로 두만강, 훈춘지역과 나진항, 청진항을 잇는 철도 수송통로 건설도 포함시켜야한

다. 국제복합운송 컨테이너터미널 업체와 복합물류단지, 물류 노드시설, 물류센터, 물류정보 시스템 등을 구축하고 국제물류 마스터플랜, 물류단지 발전 계획 등의 체계적 계획을 통해 미래물류통로의 타당성과 운영효율성, 물류경쟁력을 확보해야 한다. 또 한국 및 북한정부와 관련하여 불필요한 오해나 마찰을 방지할 수 있도록 하고, 아울러 북한과의 관계를 강화해야 한다.

(3) 두만강 지역의 물류 중심지 건설 적극 추진

훈춘 지역의 현대물류 산업 발전 현황을 보면, 물류 운영 자원이 부족하고 인프라 시설의 용량과 처리능력이 낮다. 대부분의 물류 업체들은 규모가 작고, 전문적인 인력이 부족하고, 현대적 물류 기기 및 시스템을 운영하는 기업이 극히 드물어 물류 관리 수준이 낮다.

따라서, 훈춘-나진항과 훈춘-자루비노 항만의 인프라 시설을 집중적으로 건설해야 한다. 훈춘 국제물류 센터를 건설하고 수송 통로를 확충하는 서비스 수준과 효율성을 높여야 한다. 훈춘을 기점으로 환동해 국제 물류경로 개설 기반을 구축해야 할 것이다.

여기에다 북한의 개혁개방 움직임과 물류 수요 증가 추세를 감안하여 남양과 나진항, 청진항을 잇는 철도 수송의 대동맥을 개통하여야 한다. 두만강 철도 세관은 지린성과 헤이룽장성의 수출입 화물취급창구가 될 것으로 판단된다. 국제복합물류터미널, 다목적 국제물류센터 등 종합 물류시설 등 국제 화물운송의 중계기능을 향상해야 한다. 또한 통관 절차를 간소화하고, 원스톱 서비스를 실시하여 통관의 효율을 높여야 한다.

그러나 이같은 물류인프라 구축에는 막대한 투자 자금이 필요하다. 따라서 정부와 기업의 협력을 통한 인프라 투자, 중국정부의 대북 경제 지원 등으

로 훈춘-나진항, 청진항 물류인프라 구축의 직간접적인 투자를 확대해야 한다.

#### (4) 지역 경제 발전을 통한 물류수요 확대

국제물류센터는 지속적인 발전을 위해서는 인프라 구축뿐만 아니라 아울러 상응하는 물동량을 확보해야 한다. 즉, 인프라 건설과 물동량의 증가를 양성하는 선순환 상태에 놓여야 한다. 이를 위해서는 규모의 경제 효과를 실현하여 원가를 낮추고, 물류경쟁력을 높여야 한다. 훈춘 지역의 낙후된 인프라 건설은 훈춘 지역 물류 경쟁력 향상을 위한 근본적인 저해원인이다. 부족한 물동량 수요가 인프라 구축을 유력하게 추진하지 못한 중요한 요인 중 하나로 꼽힌다.

따라서 나진항과 청진항을 잇는 중국 동북 지역과 동남쪽 연해를 잇는 화물 운송 통로를 적극적으로 개척하고, 지린성과 헤이룽장성의 식량, 석탄 등 대량화물량과 동남연해의 경공업 제품 수송로를 적극 활용해야 한다. 또한 창지투 개발개방선도구 추진 기회를 활용해 지린성, 헤이룽장성은 대 한,일 수출입 화물 수송을 적극적으로 발굴하고 이를 확대함으로써 국제 물류 단지 건설 초기의 화물 수송량을 늘려 나가야 할 것이다.

마지막으로 훈춘 지역은 지리적인 우세, 자원우위, 국가가 부여한 각종 혜택을 활용하여야 한다. 이를 통하여 투자 환경을 부단히 개선하여, 외자유치를 더욱 강화하고 산업 발전을 촉진해야 할 것이다. 나아가 수출 증대를 촉진하고 산업 발전을 촉진할 수출 상품 생산 기지 건설을 강화해야 한다. 특히 유명한 다국적 기업과 중국 연해의 우수한 기업 유치에 역점을 두고 있는 기업 유치에 역점을 두어야 한다. 이로써 국제 분업 체계에 신속히 가입하게 되어 있고 대외 무역의 발전을 촉진시킬 수 있을 것이다.

이와 함께 일본해 연안과 지역 간 경제 교류와 협력을 적극적 모색하고 추진하여야 한다. 일본의 3대 주요 경제권에 의존하고 대외 경제 교류항구는 주로 나고야, 고베, 요코하마 등 태평양 연안 항만이다. 3대 경제권의 국내 운송비용이 높아 환동해 물류 통로를 이용해 3대경제권간의 경제 교류가 제한을 받고 있다. 이에 따라 현재 일본과 강화해야 하는 지역 간의 일본해 연안, 무역 등 산업 협력 투자를 해야 한다.

#### (5) 중한러 자유무역지구 설치

중한러 자유무역지구를 설치한다면 한국의 대중 무역 의존도가 제고될 수 있고 쌍방 간의 경제 교류를 촉진할 수 있다. 훈춘지역은 풍부한 무역 협력을 통해 이길 수 있는 조건을 갖추었다. 2015년 말 실시된 “중한 자유 무역 협정”은 중한 자유무역지구의설립에 조건을 만들었다. 한국과의 연락을 통해 훈춘지역의 무역 거래를 강화할 수 있고 물류 활성화도 늘릴 수 있다. 한국과 동북아시아의 국제 경쟁 구도를 형성하며 한국이 동북아시아의 안정에 중요한 역할을 할 것이다. 중한러 자유무역지구를 설치하면 동북아 지역의 물류 교류와 실질적인 금융 확대를 효율적으로 촉진할 수 있다.

또한 한국·중국·러시아 간의 협력에 의하여, 러시아 자루비노항을 거쳐 한국 부산까지의 항로가 정상화 될 것이며, 화물 수송 거리의 단축을 위하여 교역 루트를 제공할 수 있다. 한국의 투자 건설과 교역 발전 환경에 비추어 볼 때, 현지의 경제는 장기적인 발전 추세를 보인다. 게다가 훈춘지역은 한국과 더불어 발전하는 창구에 위치하고 있기 때문에 중한 양국의 경제 무역 왕래가 빠르게 발전함에 따라, 훈춘 국제 지리적 우세와 정책적 우세가 끊임없이 나타나고 있다. 갈수록 많은 한국 기업들이 훈춘에 진출하려는 움직임을 보이고 있다. 마지

막으로 중한러 자유무역지구의 설치는 창지투 발전 전략과 일대일로 전략을 출발점이 될 수 있다. 이를 통해 한중, 중러, 한러 양국 간의 경제 무역 교류는 더욱 발전 할 것이며, 주변 국가 교통, 자원, 기술 등 다양한 장점을 고루 융합시킬 수 있고 훈춘과 동북아의 도약을 위해 새로운 엔진을 제공할 수 있을 것이다.

2) ST전략(강점-기회전략)

(1) 제조업, 관광업, 물류 산업과 연동 성장을 촉진하고 충분한 물품 공급 보장

동북 지역은 발달한 도로, 철도 교통망, 교통 네트워크가 있다. 철도 밀도는 1.25km/100km로 전국 철도의 평균 밀도의 1.8배 수준이다. 동북 지역은 옛 공업 기지로서, 대내, 대외 통로를 이용해 육로, 철도 교통망을 구축하고 동북 지역 제조업 생산품들이 훈춘방향으로 흐르는 가능성을 제공한다. 이렇게 단기간 내에 수출품은 목재 가공품, 금속 가공품, 방직 공업, 곡물과 축산업 제품을 위주로 한다. 수입 물류는 극동의 석탄, 목재가공품, 금속제품 및 일본, 한국 등의 전기 제품을 위주로 한다. 동북 지역의 산업을 보려면 과학 기술 집약형 제품으로 전환해야 한다. 고부가 가치 전기 제품과 자동차, 항공 부품 등의 산업이 훈춘-투문 지역으로 상호 수출입의 주요 물류 품목이다. 지린성 현대형 농업과 농축 수산물 가공품 제품은 일본해 연안의 나라별 주요 수출입 제품 행정을 가속화하다, 물류 산업을 발전시키기 위해 충분한 물품 공급원을 확보해야한다.

또 중국, 러시아, 북한, 몽골의 지리적 우세를 활용해 두만강 지역의 우수 관광 코스를 만들어야한다. 북, 중, 러 국경관광과 환동해 관광노선을 중점적으로 개발해야한다. 훈춘-두만강지역에서 현지

비자를 실시하여 훈춘-투문강 지역의 여객 수송량을 증가시키고 관광업으로 훈춘의 물류와 정보 흐름을 빠르게 이끌어 나가면된다.

(2) 다국적 물류협력체제 수립

다국적 물류협력체제는 국경 지대의 물류 흐름을 원활하게 하는 정책이다. 동북아 6국의 사회발전제도가 다르며, 북핵 문제, 남북 관계와 미중간 통상 문제, 미일간의 경제적 압박 등 민감한 문제까지 존재하다. 다국적 물류 협력 체제를 구축할 때에는 각국의 항만과 통로, 항로가 여러 국가의 주권 문제에 얽혀 있다. 따라서 중국은 주체로서 앞장서 책임을 갖추어야 할 것이다. 평등한 대화와 정보 공유를 위한 플랫폼을 설립해야한다. 러시아, 북, 일, 한, 몽과 법률적 효력이 있는 협정을 체결하고 서명을 해야 한다. 양자 간 구속력을 갖고 다각적으로 견제해야한다. 다국적 물류협력체제를 완비하고 하나의 통로로써 소통이 잘 되는 것을 보장해야 한다.

(3) 물류 기업에 대한 정책 지원, 물류 기업 구조 조정

국경 지대 물류 체계 중 가장 기본적인 요소는 물류 인프라 건설과 서비스 시설 건설 등이다. 가장 활발한 요소는 물류 기업이다. 이 때문에 훈춘 지역의 지리적 우세를 활용해야 하고 지역 중계 허브를 구축하는 다기능 서비스형 물류 발전 모델을 건립해야한다. 완벽한 물류 인프라와 서비스 시설 제공해야한다. 하지만 지방 정부단독으로 의한 물류 인프라 시설을 건설하는 것은 부족하다. 이것은 성급과 국가급차원에서 상응하는 자금과 정책적 지원을 제공해야 한다. 시장 경제 아래 전통적인 물류 기업 구조를 잡아야한다. 국경 지대의 물류 기업을 발전시키고 규모 효율을 형성한다. 물류 기업

구조를 더욱 합리화하도록 재촉하고 훈춘 지역의 물류 분산시키고 작은 발전 형세를 이끌어 내야한다. 이에 따라 훈춘 지역 물류 업체의 경쟁력을 강화시키고 물류 업체 신속한 발전을 가속화 할 수 있다.

#### (4) 대외 개방 및 과학 기술 협력 촉진

훈춘은 일대일로 전략에 북부 경로의 출발점으로 중국 동북과 유럽을 연결할 수 있다. 따라서 항만 건설을 추진하면 국내외 상호 협력 수준을 높이고 적극적으로 국제복합운송 노선을 활성화하여 동북아 지역의 입체적 교통망을 형성하고 지린성의 대외 경로를 완벽하게 건설할 수 있다. 그러므로 훈춘이 동북아시아지역 무역 자유화, 투자가 번창하는 핵심 도시로 추진되어야 한다. 투문강 지역 산업협력기지의 건설 위한 훈춘의 대외 개방 신국면을 개척할 수 있다.

훈춘지역의 대외 개방을 위해서는 상호 소통이 원활하고, 국외와 관련된 교통 인프라 건설을 강화하여, 원활한 교통 노선의 상시화 운영을 추진한다. 고속 철도를 이용하여 고속도로와 성급 간선 도로 건설을 추진한다. 훈춘 철도 세관과 러시아 자루비누항만 간 복합적 국제 화물 운송 철도노선의 건설에 대한 러시아 측과 교섭을 진행하도록 서둘러 해야 할 것이다. 훈춘-마하린노항의 철도 노선도 운영 수준을 높이고 훈춘-블라디보스토크 고속철도 건설, 훈춘-자루비누항 간 고속 도로 건설을 계획해야 한다.

또한 해상실크로드를 대대적으로 건설해야 한다. 훈춘-자루비누항-부산항과 복합운송 노선의 제도화를 통해 상시운영을 추진한다. 그리고, 동북아시아 뿐 아니라 유럽을 향해 나아가는 새로운 노선을 개척하는 것이다.

중국과 러시아 양측이 협력하여 건설한 자루비누항과 슬라프양카항(斯拉夫揚卡港)의 확장공사, 북

중 합작의 나진항과 홍상항(雄尚港)간 확장공사를 추진해야 한다.

대내무역 화물 운송과 상시화 운영을 추진한다. 나진항-상하이, 나진항-닝보 노선을 모방하고 훈춘-자루비누항을 통해 중국 상하이, 푸젠, 광둥성, 절강성까지 중국 남부 연해 도시와 새로운 항로를 개척해야 할 것이다.

대외 개방을 전면적으로 촉진하여 대외 경제 무역 협력의 시너지를 높인다. 창지투 지역 종합보세 구역의 경쟁우위를 활용하여 내륙 항만을 형성하고, 완제품의 수입화물과 식품, 농산물의 선별 검사하는 부서를 설립함으로써 중단없는 지린성의 대외물류 경로를 형성할 수 있다. 또한 대외개방을 촉진하려면 반드시 국제 시장의 수요를 목표로 노력해야 하고, 수출을 확대하는 것과 선진국 자본, 기술을 늘리는 것은 고급화하지는 취지로 가져야한다. 일대일로 전반적인 배치 하에 동북 진흥과 동북아 협력을 위한 확실한 목표를 둘러싸고 비즈니스 활동, 문화 교류, 여가 교류가 일체로 융합시킨다. 다층적인 기능체제를 만들고 새로운 국면에서 동북아시아 비즈니스 센터를 형성한다.

개방형 개발 플랫폼 건설을 위해 열심히 노력해야 한다. 최전방과 내륙의 협력을 강화하여 창지투 구역과 훈춘 국제 협력 시범 지구의 발전을 촉진함으로써, 동북아 국제 과학 기술 혁신 센터 등 개방 플랫폼을 각 플랫폼 간의 상호 작용 발전도 더욱 긴밀해 질 것이다 지역 물류가 활성화될 조짐을 보일 수 있다.

## VI. 결론

훈춘지역은 지린성의 대외개방도시인 동시에 동아시아지역 지리적 중심지역에 위치하고 있다. 훈춘지역의 물류경쟁력을 촉진시키는 것은 환 동해경

제권의 물류발전도 촉진하는 데는 중요한 의미가 있다. 본 연구는 지역경제학과 국제경제협력에 관한 이론적 지식을 주로 적용하였으며, 문헌조사, SWOT-AHP방법론을 적용하여 중국 훈춘지역의 경제, 물류 발전현황과 물류 개선요인에 대해서도 자세히 소개하고 훈춘지역 물류경쟁력 측면에서 강점과 약점, 기회와 위협요인을 상세히 분석하였다. 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위한 총체적방안을 제시하기 위해서 중국, 한국의 물류전문가 25명을 대상으로 설문조사를 실시하고 분석된 결과를 통해 다각도로 훈춘지역 물류경쟁력에 대한 강점, 약점, 기회, 위협 등의 세부요인별로 우선 순위를 도출했다.

SWOT그룹별 세부요인들의 최종 중요도(가중치) 결과에 의해 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위한 강점요인과 기회요인은 활용해야 할 것이고, 약점요인과 위협요인은 없애거나 보완해야 할 것이다. 즉 강점요인과 기회요인으로 부각된 대량화물 공급지, 국제물류센터도시의 건설계기, 일대일로 정책 촉진 및 확대, 물류중심지 건설 등은 활용해야 할 것이다. 동시에 약점요인과 위협요인으로 부각된 물류수요에 비해 인프라건설 미흡, 제3자 물류수요 부족, 주변 불안정적인 국제환경, 대외무역 불균형 등은 시급히 보완해야 할 과제이다. 결국 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위한 총체적방안을 제시하였다.

본 연구는 훈춘지역의 물류경쟁력강화를 위해 문헌자료와 전문가 설문조사 등 객관적 요소를 바탕으로 훈춘지역의 물류경쟁력 강화는 우선 국제협력과 공조를 강화에 주력해야 한다고 제시하고 있다. 한국, 북한, 일본, 러시아, 몽골 등 동북아국가간 국제협력과 공조가 선행된다면, 훈춘지역은 동북아시아의 교통, 물류허브 역할을 하며 다자간 물류협력 체제를 구축하고, 두만강지역 국제협력과 중국 국경개방지역의 효율적인 지역경제 및 물류협력 모델을 모색할 수 있을 것이다. 본 연구를 통해 훈춘지역

의 물류경쟁력 개선효과 및 동북아시아의 경제 및 물류중심이 될 가능성을 제공하길 기대한다.

### 참고문헌

김부용·임민경(2012), 창지투개발의 현황과 시사점:훈춘을 중심으로. 대외경제정책연구원. 제3권 제17호

김용정·정중재(2013), 국제공항 물류허브화를 위한 전략평가모델 연구, 貿易 研究, 제9권 제1호, 263-290.

김석주(2011), 훈춘지역의 역사 지리적 배경과 물류거점으로의 가능성. 남북물류포럼 학술대회 자료집, 3-26.

림금숙(2011), 길림성과 나선시 간 경제협력과 한국의 역할, 전남대학교 세계한상문화연구원 국제학술회의 자료집, Vol.2011 No.11, 77-91.

백인흠(2009), SWOT/AHP를 이용한 울산항의 전략적 발전방향에 관한 연구, 수산해양교육연구, 제21권 제2호, 1-5.

서종원(2011), 훈춘-중국 변방도시에서 동북아 지역 교통물류의 중심 도시로, 남북물류포럼학술대회 자료집, 6, 49-63.

이정희(2012), AHP 및 ANP기법을 활용한 아파트구매결정요인 우선순위도출에 관한연구, 세종대학교 도시부동산대학원, 석사학위논문

현동일(2011), 장길도(長吉圖)개발개방 전략과 훈춘시의 역할, 남북물류포럼 학술대회 자료집, 2011, 28-48.

Tavana, M., M. Zareinejad, D. Caprio and M. Kaviani(2013), An integrated intuitionistic fuzzy AHP and SWOT method for outsourcing reverse logistics, Applied Soft Computing, 40, 544-557.

Lichuan, G., Chengji, W. and L. Jianxiao(2013), SWOT Analysis for planning development of Agricultural Logistics in Anhui Povice, *Information Technology Journal*, 12, 7336-7344.

龚 健·黄文军(2011), 新形势下珲春市重点产业选择, 延边大学学报社会科学版

戈金哲(2012), 珲春开放型经济发展现状及对策

近海听潮亦澎湃(2013), 吉林日报

吉林省人民政府(2011), 吉林省国民经济和社会发展第十二个五年规划

唐传亮(2015), 珲春国际合作示范区研究延边大学, 硕士论文

东北亚近海口岸城市珲春(2014), 管理观察

刘青(2007), 物流中心城市的物流系统规划研究, 硕士论文

刘景春(2007), 珲春实施开放型经济发展战略的理性思考, 吉林农业大学

刘丽琴·李秀敏(2005), 论边境县域经济优势产业的选择——以珲春市为例, 经济问题探索

李佳欣(2015), 珲春示范区国际合作发展现状, 问题, 对策研究, 行政与法

李小刚(2011), 吉林省交通运输业发展现代物流对策研究

孟庆栋(2014), 辩证分析珲春的比较优势, 珲春市委财经办公室

孙兆龙(2010), 吉林省现代物流业发展对策研究, 长春工业大学

延边州经合局(2015), 乘势扬帆启新程.

吴金哲(2012), 珲春开放型经济发展现状及对策.

王德宇(2013), 珲春国际合作示范区发展研究, 硕士论文, 延边大学经济管理学院

王法权(2012), 关于支持中国图们江区域(珲春)国际合作示范区建设的若干意见

尹丽萍(2014), 珲春国际物流业发展现状, 存在的问题及对策, 延边党校学报

张丽, 杨明(2016), 吉林省物流产业发展现状研究, 中国管理信息化, 5, 149-155.

张文龙(2010), 珲春边境经济合作区承接国内产业转移的对策研究【硕士论文】, 延吉延边大学经济管理学院.

郑秀恋·姚洪权(2014), 吉林省现代物流业发展现状及对策研究, 研究与探讨, 吉林省财经大学亚泰工商管理学院, 09, 021.

赵月峰·孙书洋(2011), 关于珲春构建东北亚贸易集散地的现实论证, 延边大学学报社科版

中共珲春市委关于定制珲春市国民经济与社会发展第十三个五年规划的建议(2015), 图们江报

中国物流与采购网物流企业评估办公室(2011), 关于2011年下半年开展A级物流企业复核工作的通知

中国新闻网(2016), 韩企关注吉林延边商机 组团洽谈投资合作

千相玲·朱健, 刘政(2012), 环日本海航线建设背景下的珲春市产业结构, 东北亚论坛

中华人民共和国国家统计局  
(<http://www.stats.gov.cn/tjsj/ndsjsj>)

吉林省人民政府  
(<http://www.jl.gov.cn/sj/sjcx/nbcx/tjgb/>)

吉林省物流与采购联合会  
(<http://0ds418809.atobo.com.cn/>)

珲春市人民政府 (<http://www.hunchun.gov.cn/>)

中国国际海运网 (<http://port.shippingchina.com/>)

百度文库 (<https://wenku.baidu.com/>)

中华人民共和国海关总署 (<http://www.chinaports.com/>)

## 훈춘지역 물류경쟁력 발전방안 연구

리춘위·안우철

### 국문요약

훈춘지역은 지린성의 대외 개방 문호 및 창-지-투 지역의 유일한 개발개방선도구로 지역 물류의 발전에 중요한 거점 지역으로써 훈춘지역의 물류경쟁력을 촉진시키는 것은 동북지역 경제발전을 촉진시키는 데는 중요한 요인이라고 할 수 있다.

이에 본 연구는 SWOT분석을 적용하여 훈춘지역의 물류경쟁력 활성화 요인을 도출하고, 중국과 한국 물류전문가를 대상으로 AHP 설문조사를 통해 훈춘지역 물류경쟁력 활성화 요인의 우선순위를 도출함으로써 정책결정자에게 제시하는데 그 목적이 있다.

분석결과, 기회요인, 강점요인 순으로 가중치가 높게 나타났으며, 일대일로 정책 추진 및 확대, 국가정책을 통한 적극적 지원, 국제물류센터도시의 건설, 물류중심지 건설, 대량화물 공급지 등의 요인 순으로 우선순위가 높게 제시되었다. 마지막으로, 종합적 관점에서 본 연구는 훈춘지역의 물류경쟁력 강화 전략을 위해 훈춘지역이 가진 강점을 중심으로 한 SO전략(강점-기회전략)과 ST전략(강점-위협전략) 등 정책적 시사점을 제시하였다.

주제어: 훈춘, 지린성, 물류경쟁력, 발전계획, SWOT-AHP방법

