

중국의 동북지역 개발과 철도수송 전략: '동변도철도'를 중심으로

원동욱(한국교통연구원)

1. 들어가는 말

개혁개방이후 중국경제는 연평균 9%가 넘는 고속성장을 지속해왔다. 이에 따라 중국이 경제적 부의 축적과 함께 '세계의 공장'과 '세계의 시장'으로서 국제적 위상이 상당정도로 제고되었다. 향후 중국이 이러한 고속성장을 유지할 것인가의 여부는 중국 국내뿐만 아니라 동아시아 주변국, 나아가 전 세계의 초미의 관심사가 되었다. 또한 중국경제의 고속성장으로 인한 영향을 둘러싸고 우리나라와 주변 국가들에서 '중국위협론'과 '중국기회론'이 서로 교차하는 형국을 연출하고 있다.

WTO 가입을 계기로 중국은 국내경제 운영에 국제적 기준을 도입하고, 경제규모를 2020년까지 2000년의 4배로 성장시킨다는 '전면적 샤오강(小康)사회'의 목표를 설정하였다. 또한 이러한 장기적 목표의 실현을 위해 낙후지역의 개발이라는 새로운 성장동력의 발굴에 적극 나서고 있다. 이러한 노력은 '성장의 공백지대'인 중국 서부지역과 동북지역의 개발을 통해 경제발전의 지속성을 확보하면서, 다른 한편으로 개혁개방의 후파로 나타난 지역간 격차 문제를 해결하려 한다는 의미를 띠고 있다.

동북아 경제권 형성에 전략적 가치가 큰 동북지역의 행정기관들은 두만강 유역 개발과 낙후된 노(老)공업기지의 개조를 통하여 연해지역에 이은 또 하나의 새로운 쾌속성장을 도모하고 있다. 이 글에서는 중국의 동북진흥전략이라는 지역개발의 의미와 지역개발에 있어 중요한 영역을 차지하고 있는 철도수송로 확보 전략에 대해 논하려 한다.

중국이 철도수송로 확보차원에서 현재 추진하고 있는 전략은 그

저 단순한 물리적인 교통인프라에 국한 된다고보다는 ‘발전과 균형’의 국가발전전략과 긴밀하게 연결되어 있다고 볼 수 있다. 또한 이는 최근 핫이슈로 등장한 에너지 안보 및 수송로 확보를 위한 전략과도 무관하지 않다. 따라서 본 글에서는 중요한 전략적 의미를 가지는 동변도(東邊道)철도를 중심으로 중국이 추진하고 있는 지역개발에 대해 논하려 한다.

2. 중국의 동북지역 개발과 그 의미

개혁개방이후 중국은 등소평의 ‘선부론(先富論)’에 입각하여 주장(珠江)삼각주와 장강(長江)삼각주 등 동부 연해지역을 중심으로 ‘불균형 발전전략’을 추진하였다. 그 결과 동부 연해지역이 상당한 부를 축적시킬 수 있었으나, 한편으로는 동-서 지역간 격차의 심화라는 문제를 야기하였다.¹⁾ 이에 따라 ‘10차5개년계획’(2001-2005)에서 중국은 동부 연해지역의 축적된 부(富)를 서부로 돌려 지역간 격차를 줄이고 중국 전체의 균형발전을 추진하고자 하는 서부대개발 프로젝트를 마련한 바 있다. 또한 2002년 9월 ‘16차 당대회’에서 제4세대 지도체제가 출범하면서 낙후한 공업기지로서 동북지역에 대한 중점개발방침이 수립되었다.

중국은 1980년대의 경제특구를 중심으로 한 주장(珠江)삼각주의 개발이나 1990년대 상하이를 중심으로 한 장강(長江)삼각주의 개발에서와 같이 경제발전전략과 지역개발정책을 연계하는 방식을 취해왔다. 물론 기존의 동부 연해지역 개발이 신규투자를 위주로 하고, 서부대개발이 인프라 건설을 위주로 재정투자에 의존하고 있는 반면, 동북개발은 노후된 공업을 개조하여 산업구조를 개선하는 것이 위주라는 점에서 일정한 차이가 있다.²⁾

중국의 동북지역은 과거 계획경제시기 매우 중요한 중공업 및 농업생산기지로서 중국경제의 성장엔진 역할을 담당해 왔으나, 개혁개방이후 중국경제의 성장 중심이 동부 연해지역에 치중됨에 따라

1) 중국 전체 면적의 71.4%를 차지하고 있는 서부지역은 2002년 일인당 GDP가 동부지역의 42%에 불과한 것으로 나타났다.

2) 강승호, “중국의 동북진흥전략: 한중협력과의 관련성을 중심으로”, 『한국과 국제정치』 제21권 제1호, p. 198

경제쇠퇴의 길을 따라 주변화(marginalization)되었다. 또한 이 지역은 중국 국유기업개혁에 따른 실업 등의 파장이 가장 크게 나타났으며, 지역격차에 따른 상대적 박탈감이 더해져 최근 들어 노동자 파업 및 대중시위가 늘어나는 등 중국 공산당 체제의 위기로까지 인식되어 왔다. 이러한 배경위에서 동북진흥전략이 제출되었으며, 이는 후진타오(胡錦濤)-원자바오(溫家寶) 제4세대 지도체제의 핵심적 지역전략으로 간주되고 있다.³⁾

1) 중국 동북지역 개황

중국 동북지역은 아래 <표 1>과 같이 총 면적 약 79만km²으로 중국 전체면적의 8.2%를 차지하고 있으며, 2003년 말 현재 총 인구가 1억 729만 명으로 중국 전체의 8.4%를 차지하고 있다. GDP의 경우 동북지역은 중국 전체의 9.6%에 해당하는 12,955억 위안이며, 1인당 GDP는 중국 전체평균을 상회하는 12,078 위안에 달한다. 반면, 대외개방의 수준을 나타내는 중국 전체의 수출입총액이나 외국인직접투자(FDI)의 지표에서 동북지역이 차지하는 비중은 각기 4.5%, 6.3%로 상대적으로 작게 나타나 있다.

<표 1> 중국 동북지역의 사회경제 주요지표(2003년)

지표	중국 전체	동북지역	비중
면적(만km ²)	960.0	78.8	8.2
인구(만 명)	129,227	10,729	8.4
GDP(억 위안)	117,251.9	12,955.2	9.6
1인당 GDP(위안)	9,101	12,078	
수출입총액(억 불)	8,509.9	379.9	4.5
실제이용 외국인직접투자(억 불)	535.0	33.4	6.3

자료: 中國統計年鑑(2004), p.39의 내용을 재작성

개혁개방 이후 중국 동북지역은 연해지역의 급속한 공업발전과는 달리 심각한 정체에 빠짐으로써 지역생산총액(GRP: Gross Regional

3) 장쩌민(江澤民)을 중심으로 하는 제3세대 지도그룹의 경우 서부대개발을 본격적으로 제기하고 이를 적극 추진 했듯이, 동북진흥전략은 후진타오-원자바오 제4세대 지도그룹이 자신들의 권력기반 강화를 위해 독자적으로 추진하고 있는 전략으로 평가되고 있다.

Product)이나 공업생산액이 전국에서 차지하는 비중이 계속적으로 줄어들게 되었다. 1980년에서 2004년까지 동북지역의 GRP(Gross Regional Product)가 중국 전체에서 차지하는 비중이 13.7%에서 9.3%로 내려갔으며, 공업생산액은 17.8%에서 9.6%로 대폭 하강하는 추세를 보였다.4) 개혁개방 초기 전국 평균 수준보다 높았던 동북지역의 공업화 수준이나 경제성장률은 동부 연해지역과 비교하여 상당한 수준으로 뒤떨어졌을 뿐만 아니라, 전국 평균수준에도 못 미치는 상황이다.5)



<그림 1> 중국 동북지역

중국 동북지역은 라오닝(遼寧), 지린(吉林), 헤이룽장(黑龍江) 등의 동북3성을 지칭하며, 중국의 주요 원자재 공급기지이자 중화학 공업 단지로 집중 육성되어 왔다. 아래 <표 2>에서 보는 바와 같이, 2003년 말 현재 중국 동북지역의 원유 매장량은 중국 전체의

4) 王洛林·魏后凯, “东北地区经济振兴的战略思路及政策措施”, 中国社会科学院重大课题总报告, 2005, p.1.

5) 1980-2004년까지 중국 동북지역의 매년 평균 GRP 증가율은 8.96%로 연해지역의 12.8%는 물론이고 전국 평균인 10.74%에도 못 미치는 수준으로 나타났다. 또한 1980년 동북지역의 공업생산액이 GRP에서 차지하는 비중이 전국 평균 수준보다 13.7% 높았지만, 최근 들어서는 전국평균수준을 약간 상회하는 정도로 나타나 있다. 위의 논문 p. 2-3 참조.

38.1%, 원목은 28%, 철광석은 29.8%를 차지하고 있으며, 옥수수, 쌀, 대두 등 곡물생산량이 중국 전체의 40%를 차지하는 등 중국의 주요 식량공급기지로서 중요한 역할을 수행하고 있다.

<표 2> 중국 동북지역 주요 자원 매장량 현황(2003년 말 현재)

구분	원유 (만 톤)	비중 (%)	천연가스 (억 m ³)	비중 (%)	석탄 (억 톤)	비중 (%)	철광석 (억 톤)	비중 (%)
랴오닝	18,414.3	7.57	228.2	1.02	48.2	1.44	61.0	28.7
지린	14,479.8	5.95	171.3	0.77	15.3	0.46	1.8	0.84
헤이룽장	59,881.9	24.6	467.8	2.09	95.9	2.87	0.5	0.24
동북3성	92,776.0	38.12	867.3	3.88	159.4	5.77	63.3	29.8
전국	243,193.6	100	22,288.7	100	3,342	100	212.4	100

자료: 中國統計年鑑(2004), p.10의 내용을 참조하여 제작성.

2) 동북지역개발의 전략과 그 의미

중국정부는 개혁개방 20년 동안 1단계 성장목표인 '원바오(溫飽)'를 달성한 가운데, 제2단계 목표인 2020년까지의 '전면적 샤오캉(小康)사회 건설'을 달성하기 위해서는 동북공업지역 재건이 필수적인 것으로 인식하고 있다. 그 동안 단지 구조조정 차원에서 논의되었던 동북지역은 중국 공산당 '16차 당대회 보고'에서 "동북지역 등 노(老)공업기지의 조정과 개조를 가속화"할 것이 표명됨으로써 국가 전략차원에서 고려되기 시작했다. 이에 따라, 2003년 10월 중공중앙과 국무원은 '동북지역 등 노공업기지 진흥전략 실시에 관한 의견'(關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若干意見)을 발표하여 동북진흥전략을 공식화하였다.⁶⁾

'의견'에 따르면 동북진흥전략의 목표는 "노(老)공업기지를 선진 기술과 합리적인 구조 및 완벽한 기능을 갖추고, 차별화되고 시장 친화적인 시스템을 갖춘 경쟁력 있는 신흥 산업기지로 만드는 것"이다. 동북진흥전략은 이 지역의 국유기업 지원 및 인프라 건설을 위한 대형 프로젝트의 발주, 구조조정예 대비한 사회보장제도의 우

6) 이 '의견'의 핵심은 동북지역 등 낙후된 공업기지의 전면적 진흥에 있으며, 아울러 명칭에 있어서도 과거의 '調整改造'에서 '振興戰略'으로 격상됨으로써 동북지역은 21세기 중국 국가발전의 전략적 위상을 점하게 되었다. 王洛林·魏后凯, "东北地区经济振兴的战略思路及政策措施", 中国社会科学院重大课题总报告, 2005, pp.11-12.

선적 구축, 조세 및 재정지원, 민영화를 포함한 국유기업 구조조정 계획 마련 등 네 가지 방향으로 구체화되고 있다.

동북진흥전략의 추진을 위해서는 국유기업 개혁을 통한 산업구조 조정과 실업문제 해결 등 어려운 과제가 산적해 있는 것이 사실이다. 단, 풍부한 자연자원 외에 서부지역과는 달리 중공업 기반이 견실하고 인프라도 비교적 잘 갖추어져 있어 초기여건은 중국 서부지역보다 양호한 편이다. 이에 따라 관련 정책도 서부대개발에 비해 보다 신속하게 추진되고 있는 것으로 평가된다.

하지만 중국 동북지역은 경제성장을 이끌어 갈 동력이 상대적으로 미약하고, 자원고갈과 구조조정 미흡에 따른 경쟁력 약화로 인해 중국 내에서의 경제적 지위가 약화되고 있다. 무엇보다 동북지역은 국유경제에 대한 지나친 의존으로 정경(政經)분리가 이루어지지 않아, 시장경제의 원리가 작동되기 힘든 불리한 구조적 환경이 존재한다는 점에 주목해야 할 것이다.⁷⁾

3. 중국 동북지역의 대(大)통로 건설: 동변도철도를 중심으로

중국정부가 추진하고 있는 동북진흥전략은 앞서 논의한 바와 같이 취업의 확대와 경쟁력 제고를 핵심으로 하면서, 신형 공업화 및 도시화를 통한 전면적 지역경제 진흥을 그 기본 내용으로 하고 있다. 그 가운데 동북지역의 대(大)통로 건설을 통해 동북3성과 외부를 연결하는 교통인프라 구축이 중요한 전략수단으로 자리 잡고 있다. 동북지역의 진흥을 위해서는 동북지역의 각 성 및 외부를 연결하는 원활한 물류통로의 조성이 필수적이기 때문이다.

1) 중국 동북지역의 교통인프라 현황 및 문제점

중국의 동북지역은 철도를 중심으로 도로, 수운, 항공, 파이프라인 등 이미 비교적 발달한 교통운송망을 형성하고 있다. 2002년 현재 중국 동북지역의 항만(내륙항만 포함)은 총 456개이며, 그 중 만

7) 동북지역은 중국 내에서 계획경제체제가 가장 먼저 시작되고, 가장 늦게 시장경제체제가 도입된 지역으로서, 개혁개방이 시작된 지 26년이 지난 현재 이 지역의 국유기업은 재산권, 자본, 기술, 노동력 등 생산요소에서 여전히 농후한 계획경제적 색채가 잔존하고 있다. 이로 인해 혹자는 동북지역을 '최후의 계획경제 보루'로 부르기도 한다. 张兴波, “城市群：东北振兴的平台”, 中国经济导报 第1090期, 2004.6.18.

톤 급 이상의 선석이 88개로서 1.4억 톤 가량의 화물을 처리하고 있다. 도로의 경우는 동북 전 지역이 총 85,955km이고, 그 중 고속도로가 2,628km로서 13억 톤의 화물을 처리하고 있다. 또한 현재 동북지역의 공항은 4개의 국제공항을 포함해서 모두 11개이며, 국제선 30여 개를 포함해 총 280개의 국내외 노선이 개설되어 있다. 이외에도 총 연장 2,350km에 달하는 파이프라인을 통해 연간 3,870만 톤의 석유가 수송되고 있다.

지리적으로 동북지역은 지린성과 헤이룽장성이 내륙지역에 속하며, 연해지역인 랴오닝성을 제외하고는 출해(出海)통로가 확보되어 있지 못한 실정이다. 대외개방의 확대를 통한 지역의 통합적 발전을 이루기 위해 동북지역은 기존의 하얼빈-창춘-선양을 통해 다롄항으로 통하는 주요 물류 통로(Corridor)외에도 하얼빈-쉬편허-블라디보스토크항 통로, 창춘-지린-훈춘-자루비노항 및 나진항 통로, 동변도철도 통로 등 4대 출해(出海)통로를 확보할 계획이다.⁸⁾

동북지역의 가장 대표적인 물류 통로인 다롄 수송로는 철도, 도로, 항만과 같은 각 수송 모드의 연계가 원활하지 않다는 문제점을 안고 있다. 예를 들어 다롄항에서 취급된 컨테이너화물은 그 상태로 철도에 적재되는 것이 아니라, 항구에서 개봉된 후에 화물차량으로 환적이 이루어지는 불편함이 있다. 또한 철도화물 편성에 시간이 많이 소요되며, 철도 및 항만의 혼잡정도가 매우 심한 편이다. 더욱이 다롄항에서는 랴오닝성의 화물이 우선적으로 처리됨으로써 지린성과 헤이룽장성의 화물적체가 더욱 심각하며, 이로 인해 대체 통로이자 기타 출해 통로로써 러시아 및 북한의 항구를 이용하는 경우도 발생한다.⁹⁾

아래 <표 3>에서 보는 바와 같이, 철도의 경우 동북지역 교통네트워크의 핵심적 위치를 점하고 있다. 동북지역 국가철도의 현재 총 영업연장은 15,900여km로서 중국 전체 국가철도의 26.4%를 차지하며, 여객운송의 1/4, 화물운송의 1/5을 담당하고 있다.¹⁰⁾

8) 중국정부는 최근 다롄을 동북지역 전반을 배후지로 하는 국제적 대도시로 키울 계획을 수립하였다. 특히 다롄항을 북부 연해지역의 국제항운센터로서 부산항과 대적하는 허브항만으로 키우기 위해 2010년까지 300억 위엔에 달하는 투자를 할 계획이다.

9) 탁세령, "동북3성, 도시별 개발과 물류 인프라 개선을 위해 노력", 수은해외경제 2005.8.

10) 胡亚东, "加快铁路建设振兴老工业基地", <http://china5e.com.cn/news/zonghe/200409270154.html> (검색일:

<표 3> 운송수단 구성비(1998년, 단위: %)

항목	동북지역					중국 전역				
	철도	도로	수운	항공	파이프 라인	철도	도로	수운	항공	파이프 라인
여객수송량	21.36	77.87	0.47	0.3		6.8	91.29	1.49	0.42	
여객회전율	54.01	40.74	0.75	4.5		35	56.28	1.14	7.58	
화물수송량	18.04	75.5	1.62	0.01	4.83	12.75	77.19	8.66	0.02	1.38
화물회전율	67.4	14.56	11.41	0.09	6.54	32.54	14.49	51.28	0.09	1.6

자료: 衣保中 외, 『中國東北區域經濟』, 吉林大學出版社, 2000, p. 186

한편 중국 동북지역의 주요 철도망은 하얼빈(哈爾濱)-다롄(大連)을 남북으로 연결하는 노선과 만조우리(滿洲里)에서 하얼빈을 거쳐 쉬펀허(綏芬河)로 연결되는 동서노선, 창춘(長春)에서 투먼(圖門)까지의 동서노선으로 구성되어 있다. 현재 하대(哈大)선은 전체가 복선화, 전철화가 이루어져 있고 동북지역 화물수송의 중추적 역할을 담당하고 있다. 동서방향의 만쉬(滿綏)선은 양단에서 TSR과 연결되어 있어 국제화물수송의 기능도 수행하고 있다.¹¹⁾ 동북지역은 식량, 석유, 목재 등 에너지 및 자원의 중요 생산기지로써, 최근 들어 운송 수요가 급격히 증가하고 있다. 하지만 철도 용량의 부족으로 이 지역은 심각한 물류적체의 현상이 벌어지고 있으며, 대체로 철도의 시설수준이 낮고 노후화되어 수송의 효율성이 높지 않은 것으로 평가되고 있다.¹²⁾ 특히 하대선은 날로 늘어나는 여객 및 화물수요를 만족시켜주지 못하고 있는 상황으로, 식량, 석탄, 목재 등의 수송이 집중되는 시간에는 운송능력과 수요 간의 모순이 매우 심각한 상황이다.

2005.9.16)

- 11) 만쉬선은 헤이룽장의 하얼빈에서 시작하여 서북쪽으로 만조우리로 이어지는 총 연장 935km의 빈조우(濱洲) 철도와, 동쪽으로 쉬펀허까지 이어지는 549km의 빈취(濱綏)철도로 이루어져 있다. 빈조우철도는 러시아의 자바이갈스크(Zabaikalsk)를 통해 TSR과 연결되는 국제철도이며, 빈취철도 역시 러시아의 그로데코프(Grodekov)를 통해 러시아 극동지역의 철도와 서로 연결되어 있다. 楊占林主編, 『國際物流鐵路運輸操作實務』, 中國商務出版社, 2004, pp.9-10.
- 12) 현재 동북지역과 중국 내지를 연결하는 철도노선으로는 징하(京哈), 친칭(錦承), 징통(京通), 지통(集通) 등 4개의 여객·화물 혼용선과 친선(秦瀋) 여객전용선이 존재한다. 하지만 최근 계속 늘어나는 화물운송 수요에도 불구하고 징하선 및 주변 간선의 용량부족으로 년 통과물동량이 8,000만 톤 정도에 머물러 있어 동북진흥전략의 전면적 추진을 가로막는 요인으로 인식되고 있다.

이로 인해 동북진흥전략에 있어서도 철도건설 및 확충을 통해 종합적인 수송능력을 제고하는 것이 중요한 사업영역으로 설정되어 있다. 중국 철도부는 기존 철도에 대한 복선화, 전철화 등을 통해 징하(京哈)철도의 운송능력을 확대하고, 빈취(濱綏)선과 취자(綏佳)선을 개조·확장하여 헤이룽장성 동부지역의 석탄을 연간 5,000만 톤 이상 외부로 수송할 수 있는 능력을 확보할 계획이다.

또한 하대(哈大)선과 빈저우(濱州)선의 하얼빈(哈爾濱)-치치하얼(齊齊哈爾)구간에 대한 속도 제고를 꾀함으로써, 징하철도를 고속구간의 주요 통로로 활용하는 계획을 수립하고 있다. 이 외에도 하얼빈-선양-다롄 등에 컨테이너 전용역을 건설하고 징선(京沈)선과 하대(哈大)선의 개조를 통해 동북지역의 컨테이너 수송의 발전을 꾀하려 하고 있다. 이에 따라 2004년 9월 중국 철도부는 동북3성과 하대(哈大)철도의 여객전용선 부설과 동북 동부철도('동변도 철도') 건설을 중점사업으로 하는 협정을 체결한 바 있다.

2) 동변도 철도 건설계획과 그 의미

<그림 2>와 같이 중국 동북지역은 동북진흥전략의 기초가 되는 철도 인프라의 건설을 위해 하대(哈大)선의 개조 외에 러시아, 북한 등의 국경 경계지점을 따라 북으로는 헤이룽장성의 쉬펀허(綏芬河), 무단장(牡丹江)에서 시작하여 지린성의 투먼(圖們), 옌지(延吉), 통화(通化)를 경유하여 랴오닝성의 환런(桓仁), 단둥(丹東), 좡허(庄河), 다롄(大連)에 이르는 1,380km의 철도 대동맥인 '동변도철도'의 건설을 계획·추진하고 있다.¹³⁾

13) 吉林日報, 2004.9.30. 동변도철도는 기존의 하대선(哈大線), 진청선(金城線), 청왕선(城庄線), 단대선(丹大線), 선단선(沈丹線), 평상선(鳳上線), 메이지선(梅集線), 야다선(鴨大線), 훈바이선(渾白線), 허룡선(和龍線), 차오카이선(朝開線), 창투선(長圖線), 무투선(牡圖線), 빈취선(濱綏線), 무자선(牡佳線), 린동선(林東線), 허강선(鶴崗線), 자푸선(佳富線) 등 18개 철도선을 연결하는 중국 동북지역의 새로운 물류 Corridor 구상이라 할 수 있다.



<그림 2> 동변도 철도

중국 철도부의 계획에 따르면, 동변도철도는 기존에 건설되어 있는 970km의 구간을 그대로 활용하되, 통화(通化)-관수이(灌水), 허룡(和龍)-얼다오바이허(二道白河), 첸양(前陽)-장허(庄河) 구간 등 3개 단절 구간의 410km를 새로이 부설할 예정이다.





<그림 3> 동변도철도 상황

현재 동변도철도 프로젝트는 착공이전의 실질적 준비단계이다. 2005년 1월에 중국 철도부가 감측·설계 및 착공건설계획을 하달하였고, 2005년 6월부터는 이 구간의 선로방안에 대한 입찰이 진행 중이다. 동변도 철도는 11차 5개년계획 기간(2006-2010) 동북지역 철도건설 중점프로젝트의 하나로 설정될 전망이며, 3년 반의 건설 기간으로 2006년 하반기에 착공될 것으로 보인다. 중국의 지방철도는 수준이 비교적 낮아 아마도 개조를 위한 상당히 큰 투자가 이루어져야 할 것으로 보인다. 투자총액은 127.43억 위안에 이를 것으로 예측되는데, 협의에 따라 구간 확보에 따른 비용은 지방정부가, 나머지 건설비용은 철도부가 담당하기로 되어 있다.¹⁴⁾

중국 동북지역은 중화인민공화국 수립이후 공업의 요람으로 중국 최초의 철강, 자동차, 선박, 비행기 등이 생산되었던 중공업지역이다. 현재도 이 지역은 중국 전체 고정자산의 16%에 해당하는 1조 5,000억이 투자되었고, 대형 화력발전소 설비의 33%, 수력발전소 설비의 50%, 자동차 생산량의 16%, 원유의 50%, 석탄의 12%, 철강의 16%, 식량의 14%를 담당하고 있다.¹⁵⁾ 또한 앞으로 동변도철도가 관통하게 될 동북지역의 동부는 석탄, 건자재, 비금속광석, 목재, 약재 등의 자연자원이 풍부하여 경제발전의 잠재력이 매우 큰 지역으로 평가되고 있다. 하지만 그간 이 지역은 교통시설의 낙후함으로 인

14) 吴文化, “东北‘东边道’基本情况与建设意义”, 中國國家改革發展委員會 綜合運輸研究所 내부자료, 2005.6.

15) 丁俊发, “发展现代物流是振兴东北老工业基地的必由之路”, <http://www.cflp.org.cn>, (검색일: 2005.8.28)

해 자금과 기술 도입에 애로를 겪어왔고, 장기적으로 석탄을 제외하고는 자원의 개발 및 이용이 정체됨으로써 자원우위의 조건을 경제발전에 적극 활용하지 못했다.

중-러, 중-북간 변경지역을 따라 남북으로 연결되는 동변도 철도는 동북지역의 10여 개 도시, 30여 개 현, 배후지역의 면적이 22만 km², 인구 1,800여 만으로 러시아와 북한의 10여 개 변경 세관과 연계되어 있다. 동변도 철도는 하대(哈大)철도와 평행을 이루는 동북지역 제2의 철도운송망으로 동북지역 운송망의 합리적 배치를 통해 여객 및 화물의 수송압력을 완화하는 역할을 할 것이다. 또한 동변도 철도는 단둥(丹東), 다롄(大連) 등 두 항만의 새로운 배후통로를 확보하게 함으로써 항만과 배후지의 원활한 소통을 돕는 '해륙(海陸)대동로'의 전략적 역할을 수행하게 될 것이다.

동변도철도가 개통되면 동북지역의 동부는 다롄(大連), 단둥(丹東), 투먼(圖們), 훈춘(琿春) 등의 세관을 이용해 대외개방이 확대되고, 해외자본과 기술의 도입이 본격화될 것이다. 동시에 다롄(大連), 단둥(丹東), 통화(通化), 연지(延吉), 투먼(圖們), 훈춘(琿春), 동녕(東寧), 지시(鷄西), 미산(密山) 등 도시 간의 경제교류와 협력이 강화되고, 지역 내 산업구조의 개편과 기업구조 조정이 가속화됨으로써 새로운 성장동력을 확보하게 될 것이다.

이 외에도 동변도 철도의 개통은 중국에게 있어 동북 변경지역의 안정과 변경무역의 활성화를 가져올 것이다. 동변도 철도는 요동반도의 남단에서 중국-북한, 중국-러시아 등 10여 개 변경지역을 경유함으로써 동북3성과 러시아, 남·북한, 일본, 몽골 등 주변국가와의 경제교류와 무역의 활성화를 촉진시킬 것이다.¹⁶⁾ 특히 이 철도는 북한과 중국의 접경지대를 따라 이어짐으로써 북한의 개방과 경제발전에 적지 않은 영향을 미칠 것으로 예상된다.¹⁷⁾ 이 철도와 한반

16) 동변도 철도가 통과할 예정인 지린성 훈춘시는 최근 북한의 라선시와 라진항 공동개발에 합의하면서 우리나라의 속초와 부산, 러시아의 자루비노와 포시에트, 일본의 서부항만으로 이어지는 수송 루트로 떠오르고 있다. 보도에 따르면 이로 인해 중국 동북지역의 물동량 흐름이 촉진되어 이 지역은 물론이고 북한의 경제발전에 큰 도움이 될 것으로 전망하고 있다.

17) 중국 동북지역은 현재 단둥(丹東)-신의주, 투먼(圖們)-남양, 지안(集安)-만포 세 곳에서 북한과의 철도운행을 하고 있다. 선양(瀋陽)-단둥(丹東)간의 철도는 283km인데, 그 중 선양(瀋陽)-번시(本溪)까지는 복선으로 현재 번시에서 단둥까지 철도의 복선화가 계획되어 있다. 북한과의 또 다른 연결통로인 투먼(圖們)-창춘(長春)노선은 518.9km이며, 대부분 단선이다. 북한의 만포로 연결되는 지안(集安)-메이허(梅河) 노선은 244.3km로서 전 구간이 단선으로 이루어져 있다. Huijin Wang (2001) 참조.

도 종단철도(TKR)와의 연계 가능성을 중심으로 해서 양국간 국경 근접지역에 발전시설 및 통신망의 구축, 공업단지의 개발방안 등이 고려될 수 있다.

<표 4> 동변도 철도의 국경역 현황

국경역 명칭	주변 국가의 국경역 명칭	연결궤도(mm)	국경선과의 거리(km)	
			중국 국경역	주변국가 국경역
綏芬河	그로데코프(러시아)	1,520(광궤)	5.9	20.6
丹東	신의주(북한)	1,435(표준궤)	1.4	1.7
集安	만포(북한)	1,435(표준궤)	7.3	3.8
圖們	남양(북한)	1,435(표준궤)	2.1	1.3
琿春	까미쇼보에(러시아)	1,520(광궤)	7.9	18.6

또한 동변도 철도가 경유하는 지역은 조선족 및 만주족 등 중국 내 소수민족과 동북지역 빈곤층이 집중 거주하고 있는 곳으로서 철도의 개통은 자칫 발생할 수도 있는 민족분리운동 및 치안공백의 문제를 예방하는 국방과 정치·안보적 의미도 갖고 있다.

4. 맺음말

20여 년에 걸친 개혁개방에 따라 중국 경제는 놀라운 성장의 지속세를 보여 왔고, 앞으로도 이러한 성장세가 지속되리라는 낙관적 관측이 압도적인 견해를 차지하고 있다. 앞에서 우리는 균형전략 차원에서 진행되고 있는 중국의 동북지역 개발에 대해 그 현황과 의미를 살펴보았다. 또한 낙후지역의 개발과 지역 및 국가간의 원활한 물류소통 측면에서 동변도철도의 의미를 논의하였다.

앞에서 언급한 바와 같이 중국의 동북지역은 러시아, 몽골, 북한, 한국, 일본과 접경하거나 인접하는 등 동북아 각국과 연결될 수 있는 요충지이다. 중국의 WTO 가입으로 동북아 각국간의 역내 무역이 증가하고 있고, 이에 따라 물류의 수요가 급증하고 있다. 동북지역은 산장(三江), 쑹년(松嫩), 라오허(遼河) 등 비옥하고 광활한 평원이 분포되어 있는 전략적 식량생산기지이며, 다량의 에너지 및 자원의 보급기지이다. 또한 동북지역은 발전설비를 포함한 각종 기계,

자동차와 관련부품, 선박, 항공, 조선 등과 관련한 기계설비 제조업 기지이다. 중국은 이 지역의 축적된 과학기술 및 인력을 바탕으로 광전자, 생명공학, 신소재 등의 첨단기술 산업분야의 육성에도 역점을 두고 있다.¹⁸⁾

중국 동북지역의 개발은 우리나라에게 있어 새로운 진출의 전기를 마련하는 측면이 존재한다. 더욱이, 발전 가능성이 큰 미개척시장이라는 점과 중국정부의 적극적인 투자정책으로 다양한 혜택을 누릴 수 있다는 점에서 관심을 끌고 있다. 이들 지역의 개발에 있어 우리나라 기업들이 경쟁력을 보유하고 있는 교통인프라의 건설과 자원개발 등이 주요한 분야이다.

이러한 측면에서 우리나라 정부 및 민간기관들의 지속적인 관심과 세밀한 검토가 진행되어야 할 것이다. 특히 에너지 및 자원의 안정적 수송로 확보차원에서 전개되고 있는 동변도 철도의 경우, 한반도종단철도(TKR)와의 연계를 통해 동북아시아 국제운송로로 발전할 수 있다는 큰 틀에서 그 연계와 활용전략이 마련되어야 할 것이다.

참고문헌

강승호(2005), 「중국의 동북진흥전략: 한중협력과의 관련성을 중심으로」, 『한국과 국제정치』, 제21권 제1호.

김주영(2004), 「중국 동북3성 재건 배경과 전략」, 『수은해외경제』 2004년 6월호.

원동욱(2005), 「중국 교통인프라의 발전과 우리의 대응」, 『교통기술과 정책』, 제2권 제1호.

탁세령(2005), 「동북3성, 도시별 개발과 물류 인프라 개선을 위해 노력」, 國家發展和改革委員會交通運輸司(2005), 『中長期鐵道網規劃』.

吉林日報, 2004.9.30.

林凌(2004), “東西部差距在繼續拉大”, 中國經濟時報.

楊占林主編(2004), 『國際物流鐵路運輸操作實務』, 中國商務出版社.

18) 김주영, "중국 동북3성 재건 배경과 전략", 수은해외경제 2004.6, p.16.

吳冬艷, “振興東北等老工業基地國策出臺始末”, (<http://news.sina.com.cn>).

吳文化(2005), “東北‘東邊道’基本情況與建設意義”, 中國國家改革發展委員會 綜合運輸研究所 내부자료.

王洛林, 魏后凱(2005), “東北地區經濟振興的戰略思路及政策措施”, 中國社會科學院重大課題總報告.

衣保重 外(2000), 『中國東北區域經濟』, 吉林大學出版社.

張興波(2004), “城市群：東北振興的平台”, 『中國經濟導報』 第1090期.

丁俊發(2004), “發展現代物流業是振興東北老工業基地的必由之路”,

(<http://www.cflp.org.cn/lw/display.asp?id=784&Flag=1>).

中國人民共和國國家統計局(2005), 『中國統計年鑑』(2004), 中國經濟出版社.

胡亞東(2004), “加快鐵路建設振興老工業基地”, (<http://news.tom.com>).

Huijin Wang(2001), “Reinforcing cooperation between China and Korea by promoting bilateral economic development”, Workshop on Korea-China Land Transport Connections for the Facilitation of Economic Cooperation in Northeast Asia, 16 April, Anyang, Korea. Korea Research Institute for Human Settlements.