

중국 동북3성의 물류현황 및 시사점*

박병인** · 배종욱*** · 김창현**** · 신승식*****

Logistics of the Dongbei Area in China

Byung-In Park · Jong-Wook Bae · Chang-Hyun Kim · Seung-Sik Shin

목 차

- | | |
|---------------------|---------------------------------|
| I. 서론 | IV. 동북3성의 물류관련 법규, 정부조직, 및 투자환경 |
| II. 동북3성의 경제 및 산업구조 | V. 동북3성 물류의 시사점 |
| III. 동북3성의 물류현황 | VI. 결론 |

Key Words: Dongbei, Liaoning, regional logistics

Abstract

The goals of this paper are to analyze the present status of logistics on the Dongbei area in China and present implications to the related Korean companies. The mainland of China is very huge, we need to study each regional logistics of China separately. The Dongbei area is more than three times as much as the Korean peninsula, and the population is over two times as much as the two Koreas. Therefore, Korea which is trying to be a logistics hub in Northeast Asia has to pay attention to the logistics of China. This study tries to analyze the logistics of the Dongbei area, but except for the Liaoning province, we needs more information.

▷ 논문접수: 2007.05.22 ▷ 심사완료: 2007.06.11 ▷ 게재확정: 2007.06.14

* 이 논문은 '한국무역학회 2007년 춘계 학술발표대회 발표논문'을 수정·보완한 것입니다.

** 대표저자, 전남대학교 물류학전공, bipark@chonnam.ac.kr, 061)659-3351

*** 교신저자, 전남대학교 물류학전공, jwbae@chonnam.ac.kr, 061)659-3352

**** 공동저자, 전남대학교 물류학전공, chkim@chonnam.ac.kr, 061)659-3353

***** 공동저자, 전남대학교 물류학전공, shin2han@chonnam.ac.kr, 061)659-3354

I. 서론

한중일 3국은 협력 강화를 통한 경제성장을 위해 2006년부터 '한중일 물류장관회의'를 통해 지역 및 국가 간 화물의 자유로운 이동환경의 조성을 목적으로 하는 3국간 물류협력 체제를 추진하고 있다. EU, NAFTA 등도 민간 비즈니스 부문, 특히 물류부문에 대한 협력을 우선적으로 추진하고 이를 바탕으로 단계적인 경제협력 체제를 구축한 바 있다. 따라서 원활한 지역경제협력을 위해서는 우선적으로 상호 협력 강화를 통해 동북아 통합물류시장을 형성해 나가는 적극적인 전략을 추진해야 할 필요가 있다.

동북아 통합물류시장을 구축하기 위해서는 한중일 3국이 공감대를 가지고 이에 적극 참여할 수 있는 비전과 세부 계획이 마련되어야 한다. 즉, 동북아 통합물류시장 형성을 통해 참여국간 이익을 극대화할 수 있는 추진체계 및 전략을 사전에 마련해야 한다.

이들 한중일 3국간의 역내 교역비중은 1995년 한·중 간 교역이 13.9%, 한·일간 교역이 42.1%, 그리고 일·중간 교역이 44.0%를 차지했으나, 2005년에는 각각 29.2%, 21.3%, 그리고 49.5%로 한·일간 교역비중이 크게 줄고 한·중 간 비중은 기간중 2배 이상 늘었다. 한중일 3국 중 중국을 중심으로 한 교역이 지속적으로 늘어나고 있는 추세이다(한국무역협회(www.kita.net)). 이와 같은 한중일 3국간 교역량 증가와 대중국교역비중 확대는 국제교역을 뒷받침하는 새로운 물류경향인 세계화공급사슬경영(Global Supply Chain Management, GSCM)의 측면에서도 매우 중요하다.

또한 3국간 물류수요에 대한 중국의 비중이 지속적으로 높아지고 있는 상황에서, 우리나라가 동북아 물류시장을 선도하기 위해서는 중국시장에 대해 시스템적으로 분석해야 한다. 중국은 면적이 957.70만km²로 남한의 98배, 한반도의 약 40배에 달하는 광활한 국토와 약 13억 명의 인구를 기반으로 1990년 이후 세계경제에서 영향력이 크게 높아지고 있다. 이러한 광활한 중국을 한 번에 분석하기 어렵고 지역의 특성에 따른 물류전략도 필요하기 때문에 중국을 주요지역으로 나누어 분석하는 것이 필요하다. 따라서 본 연구에서는 랴오닝(遼寧), 지린(吉林), 헤이룽장(黑龍江)으로 구성된 동북3성의 물류현황과 우리에게 주는 의미를 중심으로 분석하였다.

중국의 물류현황과 투자환경은 여러 문헌에서 다루고 있다. 특히 강영진(2006)은 중국물류시장의 현황, 최재선 외(2005)에서도 중국물류의 전반적인 동향에 대해 분석하고 있다. 또한 이명현·이준엽 (2006)는 중국 주요거점도시의 물류경쟁력, 조삼현(2006)은 북중국과 서해안항만간의 유통경로, 그리고 전경련 중국산업연구센터(2006)에서는 중국의 물류센터에 대해 연구하였다. 그러나 본 연구의 주 대상인 동북3성과 관련하여서는 김승희(2004), 박현정·은종학(2006), 그리고 임명(2005) 등이 경제현황만을 분석하고 있으며, 김수진(2004)만이 동북3성의 물류에 대해 간략하게 정리하고 있다. 이에 본 연구는 동북3성의 경제 및 물류현황과 물류 법규 및 투자환경에 대해 자세히 분석하고, 우리나라가 동북3성에 진출하거나 물류분야의 협력을 위해 유의해야만 하는 과제들을 제시하고자 하였다.

본 연구는 다음과 같이 구성된다. 2장은 동북3성지역의 경제 및 산업구조를 살펴보았다. 3장은 동북3성의 지역물류현황, 그리고 4장은 동북3성의 물류관련 법규, 정부조직, 그리고 투자현황에 대해 분석했다. 5장에는 동북3성 물류현황의 우리에게 대한 시사점을 살펴보고, 마지막으로 6장에서는 결론을 제시하였다.

II. 동북3성의 경제 및 산업구조

1. 경제 및 산업구조

1990년대 이래 동북3성 GDP총액은 매년 빠르게 증가되고 있다(<표 1> 참조). 특히 1996~2005년 기간 중 연평균 GDP증가율은 랴오닝성이 10.9%, 지린성이 11.7%였으나, 헤이룽장성은 가장 낮은 9.7%를 기록했다.

<표 1> 중국 동북3성 연도별 GDP총액

단위: 억 위안

지역	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
랴오닝성	3,157.7	3,582.5	3,881.7	4,171.7	4,669.1	5,033.1	5,265.7	6,002.5	6,872.6	8,005.0
지린성	1,337.2	1,446.9	1,557.8	1,660.9	1,821.2	2,032.5	2,246.1	2,522.6	2,958.2	3,614.9
헤이룽장성	2,402.6	2,708.5	2,798.9	2,897.4	3,253.0	3,561.0	3,882.2	4,430.0	5,303.0	5,510.0
합계	6,897.5	7,737.9	8,238.4	8,730.0	9,743.3	10,626.6	11,394.0	12,955.1	15,133.8	17,129.9

자료: 연도별 중국 통계연감

한편 1990년대 이래 동북3성의 산업구조는 지속적으로 개선되어, 전 산업 중 1차 및 2차 산업이 차지하는 비중은 매년 줄어들고, 3차 산업의 비중은 매년 높아지고 있다(<표 2> 참조). 산업구조의 변화로 판단해 볼 때 1990년대의 동북3성 경제는 1차 및 2차 산업 위주로 편성되어 있어 물류수요가 크지 않았으나, 최근 들어 3차 산업 비중의 지속적인 증가로 물류수요도 점차 확대되고 있는 것으로 판단된다.

<표 2> 동북3성 지역별 1차, 2차, 3차 산업간 비중

지역	1차, 2차, 3차 산업 간의 비중		
	1990년	1995년	2005년
랴오닝성	15.9% : 50.9% : 33.2%	14.0% : 49.8% : 39.2%	10.7% : 48.8% : 40.5%
지린성	29.4% : 42.8% : 27.8%	26.9% : 42.5% : 30.6%	16.8% : 44.4% : 38.8%
헤이룽장성	22.4% : 50.7% : 26.9%	19.3% : 52.4% : 28.4%	12.2% : 53.9% : 33.9%

자료: http://microchina.lib.pku.edu.ch/tjdata_new/index.html (2006.10.27일자)

2. 11차5개년(十一五, 2006-2010년)규획기간 중 경제 및 산업 발전계획

중국 중앙정부의 "十一五"규획에 따르면 동북지역은 산업 구조조정과 국영기업 개혁의 가속화로 장비, 강철, 석유화학, 자동차, 선박 그리고 농산물 가공 등의 산업기지 건설과 하이테크 산업 발전을 도모하여 2010년까지 연 10%이상씩의 경제성장을 이루도록 계획하고 있다. 지역별로 랴오닝성은 2대산업, 하이테크산업, 12개 산업군, 서비스업, 지린성은 지주산업, 우위산업, 특색산업, 서비스업, 그리고 헤이룽장성은 6대산업기지, 하이테크산업 및 3차 산업을 각각 집중 육성할 계획이다 (<표 3>과 <표 4> 참조).

<표 3> 동북3성 지역별 "十一五"규획 주요 경제지표

구 분		랴오닝성		지린성		헤이룽장성	
지표	단위	2010년	연평균증가(%)	2010년	연평균증가(%)	2010년	연평균증가(%)
지역생산총액	억위안	13,488	11%	6,400	12%이상	10,000	10%이상
인당 지역 생산총액	달러	2000년 대비 2배 증가		2,800	12%전후	3,000	
지방재정수입	억위안		12%	400	14%	540	
전체 고정자산 투자누계	억위안		20%	15,500	20%	17,000	20%이상
실제 이용외자 5년 누계	억달러		20%	100	20%	100	
수출입 총액	억달러		15%	110	11%	240	20%

자료: 지역별 "十一五" 규획안

동북3성의 경제 및 산업현황과 지역의 '십일오'규획을 통해 볼 때, 동북3성도 경제발전에 따라 다른 지역과 마찬가지로 3차 산업 위주로 산업구조가 변화되고 있다. 특히 일본이 중국의 지배하던 19세기중반까지 병참기지로서의 역할을 수행하도록 중공업위주의 산업 편성이 되어있었기 때문에 그동안 동북3성 지역은 일반 기업물류의 수요가 그다지 높지 않은 것이 사실이었다. 앞으로 산업구조의 개편과 이에 따른 물류분야의 진흥계획에 따라 동북3성은 전체적인 물류서비스 분야에서도 많은 발전이 있을 것이다.

'십일오'규획에서 동북3성의 각 성정부가 해당지역의 물류분야를 기간 중 15%이상 발전시킬 계획을 하고 있지만, 기본적으로 동북3성이 중화학공업의 비중이 매우 높은 편이라는 사실은 동북3성의 물류산업발전 추세를 가늠할 수 있게 해준다. 또한 랴오닝성을 제외한 지린성과 헤이룽장지역에는 국제물류네트워크가 원활하지 못함을 감안 할 때, 일반 소비재 물류분야보다는 상대적으로 원재료, 곡물 그리고 장비 등의 중량물 물류분야가 그리고 국제물류보다는 국내지역물류분야가 향후에도 상당기간 동북3성의 주요 물류분야로의 역할을 수행 할 것으로 판단된다.

<표 4> "십일오"기간 동북3성 지역별 중점발전 산업 및 목표

지역	내용	세부 산업발전 및 목표
랴오닝성	2대 기지	- 선진 장비제조업 및 고 가공도 원자재 산업 기지를 의미함 - "십일오"기간 전성 공업 부가가치 년 평균 13% 증가 및 건축업 부가가치 년 평균 10% 증가를 목표로 함
	하이테크 산업	- 전자정보, 생물공정 및 제약, 신 자재 산업을 중점 발전시키고, NC시스템 기술 및 장비 등 100개 중점 하이테크 산업화 프로젝트를 추진
	12대 산업군	- 장비제조, 자동차 및 부품, 선박, 석유화학, 강철, 마그네슘 및 비금속 광석제품, 방직의상, 전자정보제품, 생물 및 의약 등 12대 산업군의 형성을 중점 추진
	서비스업	- "십일오"기간 전성 서비스 부가가치 년 평균 11% 증가, 그 중 현대물류업 부가가치 년 평균 15%이상 증가를 목표로 함 - 물류, 금융, 보험, 정보, 관광, 전시, 부동산, 중계 등 서비스업을 중점 발전시킴
지린성	지주산업	- 자동차산업, 석유화학산업, 농산물가공 등 기지 건설
	우위산업	- 현대 한의약 및 생물의약 산업, 광전자 정보 등 하이테크 산업을 건설하고, 생물산업 및 신자재 산업의 발전을 가속화
	특색산업	- 에너지, 야금, 건설자재 등 산업의 최적화 발전을 이루고, 경공업과 방직산업의 수준을 높이며, 장비제조업을 진흥시킴
	서비스업	- 2010년까지 서비스업 부가가치를 2,360억 위안, 년 평균 11% 증가계획. 동 산업종업자는 550만인, 그리고 누계증가인력 100만인 목표 - 물류, 금융, 정보, 상무, 전시 등 생산서비스업 우선 발전 및 생활 서비스업 진흥
헤이룽장성	6대산업기지	- 2010년까지 전성 규모이상 장비 제조업의 산업 부가가치 연평균 20%증가, 석유화학 산업의 부가가치 년 평균 15%증가, 식품산업 부가가치 년 평균 20% 증가, 의약 산업 부가가치 년 평균 20% 증가, 임업 부가가치 년 평균 11% 증가 - 주로 선진 장비제조업, 석유/석탄화학 산업, 에너지 산업, 녹색 및 특색식품 산업, 의약산업 그리고 임업 등 포함
	하이테크산업	- "십일오"기간 하이테크산업 생산액 년 평균 25%이상 증가 - 전자정보기술, 생물기술, 신 자재기술, 항공기술, 신 에너지기술 그리고 환경보호 등 산업의 중점 발전
	3차 산업	- "십일오"기간 3차 산업 부가가치 년 평균 11%증가 - 관광 및 물류산업을 중점 발전시키고, 금융, 보험, 부동산, 정보, 전시 및 상무 서비스 등 생산적 서비스업을 적극 발전
	서비스업	- "십일오"기간 전성 서비스 부가가치 년 평균 11% 증가, 그 중 물류업 부가가치를 년 평균 15%이상 증가 목표 - 물류, 금융, 보험, 정보, 관광, 전시, 부동산, 중계 등 서비스업을 중점 발전시킴

자료: 지역별 "十一五" 규획안

III. 동북3성의 물류현황

1. 지역 물동량

지역의 물동량은 경제규모, 산업구조 및 수출입 구조 등에 따라 변하는 데, 통계에 따르면 2005년 동북3성지역의 총 물동량은 20.0억 톤, 그리고 톤마일 운송량은 5,269억톤·km에 달하였다. 각 지역별 물동량은 <표 5>와 같다.

<표 5> 2005년도 지역별 물동량

운송수단	랴오닝성		지린성		헤이룽장성	
	만톤	억톤·km	만톤	억톤·km	만톤	억톤·km
총량	97,748(6.6)	3,401(13.5)	37,529(2.3)	708(1.3)	64,612(7.7)	1,160(7.4)
철도	1,4271(1.3)	1,195(3.2)	6,474(1.4)	506(1.4)	15,959(6.6)	899(4.9)
도로	74,799(6.6)	416(27.1)	27,441(2.9)	98(2.9)	44,376(9.0)	207(22.8)
해운	5,730(28.9)	1,738(19.0)	-	-	1,301(12.5)	20(5.8)
항공	9(9.3)	2(10.4)	-	-	4(-23.6)	1(14.6)

주: ()안은 전년비 증가율(%)
 자료: 中國物流與購買聯合會(2006)

2. 운송체제 현황

동북지역은 비교적 발달된 운송망을 갖추고 있으며, 지속적으로 항만을 대외 창구로 한 철도, 도로, 항공, 해운 등 편리한 해·륙·공의 종합 운송망을 구축하고 있다.

1) 국내 운송체제

(1) 철도

2005년 말까지 동북지역의 철도 총 운영거리는 18,798km인데, 이 중 복선은 4,307.4km에 복선화율은 22.9%, 전철은 1,421.4km에 전철화율은 7.6%에 달하고 있다(<표 6> 참조).

<표 6> 동북3성 지역별 철도 현황(2005년도까지)

단위 : km

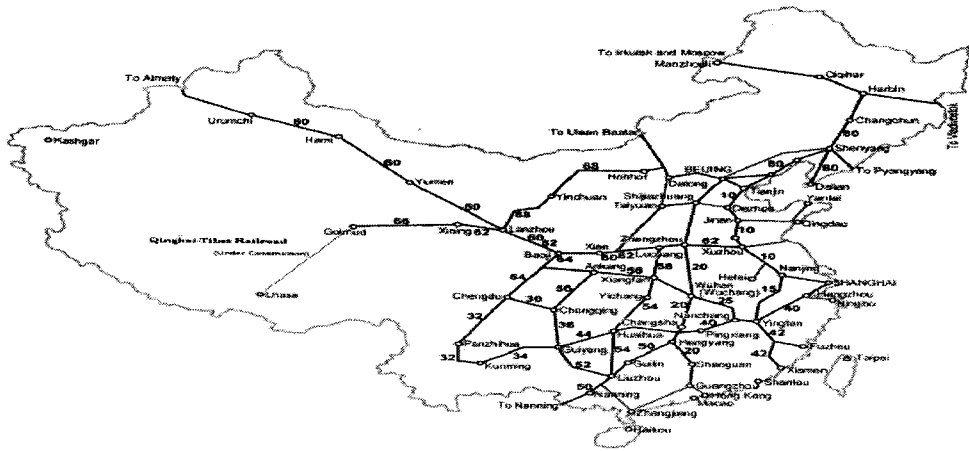
지역	총거리	복선	복선화율	전철	전철화율
랴오닝성	4,173.9	1,797.8	42.9%	1,050.1	25.2%
지린성	3,673.0	552.6	15.0%	290.5	8.2%
헤이룽장성	5,547.0	1521	27.4%	80.8	1.5%

자료: 中國物流與購買聯合會(2006)

동북지역 철도간선은 하얼빈(哈爾濱)-다롄(大連)선을 중심으로 한 "삼종사횡(三從四橫)" 구조를 갖추고 있다. 이 중 "삼종"은 중부 간선(하얼빈-다롄), 서부 간선(치치하얼(齊齊哈爾)-통랴오(通遼)-따후산(大虎山)) 그리고 동부 간선(하얼빈-지린-선양)이다. 또한 "사횡"은 만저우리(滿洲里)-치치하얼(齊齊哈爾)-하얼빈(哈爾濱)-무단장(牡丹江)-쑤이펀허(綏芬河), 이아얼(伊爾)-바이청(白城)-창춘(長春)-지린(吉林)-투먼(圖們)-훈춘(琿春), 통랴오(通遼)-쓰핑(四平)-메이허코우(梅河口)-통화(通話)-지안(集安) 그리고 치펑(赤峰)-푸신(阜新)-선양(沈陽)-단둥(丹東)

선으로 이루어져 있다(<그림 1> 참조).

<그림 1> 중국의 철도 네트워크



자료: SCMP(South China Morning Post)

(2) 도로

도로 총연장거리는 22.6만km이며, 이 중 고속도로 3,292 km, 1급도로 5,557 km, 2급도로 32,372km이며 도로망 밀도는 15.47km/백km²에 달한다. 특히 도우지양(同江)-다롄(大連), 창춘(長春)-훈춘(琿春), 쑤이펀허(綏芬河)-만저우리(滿洲里), 단둥(丹東)-산하이관(山海關) 등 4개 국도간선과 기타간선이 동북 도로망의 골격을 형성하고 있다. 또한 선양(沈陽)-다롄(大連), 선양(沈陽)-창춘(長春), 선양(沈陽)-산하이관(山海關), 창춘(長春)-지린(吉林)간의 고속도로가 건설되어, 동북경제구의 대동맥 역할을 하고 있다(<표 7> 참조).

<표 7> 동북 3성 지역별 도로 현황(2005년까지)

단위 : km

지역	총계	등급도로				등급외
		합계	고속	1급	2급	
랴오닝성	5,294	52,753	1,773	1,272	1,329	196
지린성	50,308	48,487	542	1,529	7,335	1,821
헤이룽장성	67,077	61,690	958	1,118	7,140	5,387

자료: 中國交通年鑑社(2006)

(3) 항공

동북지역의 민항노선은 총 200여개이며, 이중 국제 및 지역노선 60여개를 중심으로 항공 산업이 발전중 인데, 동북의 지역 공항 현황 및 주요공항 화물량은 <표 8> 및 <표 9>와 같다.

<표 8> 동북3성 지역별 공항 현황

지역	공항수	공항유치도시
랴오닝성	5	선양, 다롄, 단둥, 진저우(錦州), 차오양(朝陽)
지린성	4	창춘, 지린, 옌지(延吉), 투먼
헤이룽장성	5	하얼빈, 치치하얼, 무단장, 자무쓰(佳木斯), 헤이허(黑河)

자료: 中國交通年鑑社(2005)

<표 9> 동북3성 지역별 주요 공항 물동량

공항	물동량(만톤)		비행기 이착륙 횟수	
	2004년	2003년	2004년	2003년
다롄	89,699.4	74,784.0	46,554	35,248
선양	85,343.2	69,509.2	41,482	33,539
하얼빈	35,084.9	31,351.0	26,585	22,093
창춘	15,839.4	15,702.4	16,708	13,883
동북지역 총량	227,956.0	192,886.5	141,599	112,459
전국대비 동북지역 점유율	4.1%	4.2%	5.3%	5.3%

자료: 中國物流與購買聯合會(2005)

(4) 수로

지역 내 각종 항만은 선석 267개로 만 톤급 이상 선석 83개, 항만 처리능력 1.4억톤, 내륙 수운 총 능력 0.4억 톤으로 집계되었다.

2) 국제운송체제

동북지역은 해상, 육상, 항공을 통한 국제운송체제가 구축되어 있다. 다롄을 비롯한 연해 항만은 전 세계 150개 국가와 지역으로 연결되어 있으며, 다롄을 줄기로 잉커우(營口), 진저우(錦州), 단둥을 가지로한 망을 구축하고 있다. 또한 다롄, 선양, 창춘, 하얼빈, 만저우리간의 철도는 아시아/유럽의 대륙과 이어지고, 변경 각 지역의 주요도로는 해외 도로망

과 연결되어 있다. 한편, 하얼빈, 창춘, 선양, 다롄 등 국제공항은 국제 항공노선을 개설하고 있다.

3. 지역항만 현황

동북지역 주요 연해항만은 라오닝성에 집중되어 있으며, 라오닝성의 2005년 항만 물동량 30,179만톤 중 다롄이 56.6% 차지했다. 라오닝성에 개발된 선석은 모두 273개(연해 253개, 내해 20개)이고, 이 중 1만톤급 선석이 86개로, 총선석의 31.5%를 차지하고 있다.

<표 10> 2005년도 라오닝성 항만별 컨테이너 물동량

단위 : 만TEU, %

항만	합계		대외무역		내수	
	총량	비중	총량	비중	총량	비중
다롄	268.8	71.1	242	94.5	26.8	22.0
잉커우	78.8	20.9	6.9	2.7	71.9	59.0
진저우	20.1	5.3	0.2	0.1	19.9	16.3
단둥	10.2	2.7	6.9	2.7	3.3	2.7
합계	377.9	100.0	256	100.0	121.9	100.0

자료: 大連市港口與口岸局(2006)

1) 다롄항

2005년 말까지 다롄항에는 선석 200개가 건설되었으며, 그 중 1만톤급 이상 선석은 65개이다. 또한 전용부두는 50개 선석으로, 설계능력은 14,420만 톤이며, 그 중 원유부두는 6개에 3,678만 톤, 광석부두는 1개 1,000만 톤, 컨테이너부두는 11개 320만TEU, 석탄부두는 1개 500만 톤, 양곡부두는 5개 1,360만 톤, 유류부두는 26개 3,082만 톤이다. 다롄 경제기술 개발구 부근에 건설된 대련 다야오완(大窯灣) 신항만은 중국정부가 중점 개발·건설한 4대 國際 深水中轉(수심이 깊어 선회 가능한)항의 하나로, 장기적으로 80~90개의 선석을 개발할 계획이다. 2005년 다롄항의 처리 물동량은 전년대비 17.7%증가한 17,085만 톤으로 중국 항만중 6위를 기록했다. 이 중 컨테이너 물동량은 전년대비 21.5% 늘어난 268.8만TEU으로 주요 항만중 8위를 차지했다. 현재 다롄항은 컨테이너 노선을 80여개 개설하였는데, 그 중 외항노선이 15개로 월 400항차 기항하며, 연계항만은 전세계에 300여개에 달한다.

2) 잉커우(營口)항

잉커우항은 선석 33개(잉커우항 9개, 바이첸(鮫魚圈)항 24개)를 개발하였고, 연 3,380만톤(잉커우항 130만톤, 바이첸항 3,347만톤)의 처리능력을 갖추고 있다. 이 중 경유부두는 2개 400만톤, 액화부두는 1개 100만톤, 석탄부두는 1개 500만톤, 곡물부두는 1개 300만톤, 카페리 부두는 1개 190만톤, 컨테이너 부두는 선석 3개 600만톤(75만 TEU), 그리고 잡화부두는 22개 1,290만 톤이다. 잉커우항의 주 취급화물은 광석, 강철, 석탄 그리고 잡화이다.

3) 진저우(錦州)항

진저우항의 운영 선석은 12개이며, 이 중 1항지 선석은 7개로 5만톤급 유류제품선석 1개, 1만톤급 유류제품 화공 선석 3개, 3만톤급 다목적 잡화 선석 1개, 1만 톤급 공용 잡화 선석 1개, 3천톤급 잡화선석 1개로 구성되어 있다. 그리고 2항지에는 3.5만 톤급 컨테이너 전용선석 1개, 5만 톤급 잡화선석 1개, 7만 톤급 잡화 선석 2개로 구성되어 있으며, 5항지는 5천톤급 유류제품 화공선석 1개로 구성되어 있다. 한편 2항지에 2만 톤급 선석 1개, 3만 톤 컨테이너 선석, 그리고 3항지에 25만 톤급 유류제품 선석(연간 처리능력 1,100만톤)을 건설 중이다. 진저우항의 주요 취급 화물은 석탄, 유류, 곡물 등이다.

4) 단둥(丹東)항

단둥항에는 선석 13개가 계획되어 있다. 단둥항의 총 설계능력은 711만 톤이며, 이중 공용 선석은 11개로 5만 톤급 대형 잡화 선석 2개가 포함되고 연간 처리능력은 496만 톤이다. 또한 여객전용부두는 2개로 연간처리능력이 215만톤 수준이다. 단둥항의 주요 취급 화물은 석탄, 광석, 강철 등이다.

4. 동북 3성의 물류망 및 물류센터 현황¹⁾

1) 동북 3성 지역별 물류기능

현재 동북3성에서는 물류산업을 새로운 지주(支柱)산업으로 키우고 있으나, 동북경제구 물류망에서의 역할은 위치에 따라 다르다(<표 11>참조).

1) 동북3성의 '십일오'규획안을 기준으로 기술함

<표 11> 지역별 물류기능

지역	물류 기능
랴오닝성	- 동북 경제구 남쪽의 육해 물류구로 현대 물류 발전의 주체와 선도역할 - 동북 경제구의 생산 및 국제물류의 중심지이며, 전 지역 종합물류의 전방위 역할
다롄	- 전 지역 국제물류센터의 중심지
선양	- 동북 경제구 종합물류센터의 중심지로 전 지역중 허브기능이 가장 강한 도시 - 내륙지역에서 가장 우월한 지역적, 산업적, 물류적 장점 갖춘
지린성	- 동북 경제구의 중부 물류구역으로 지역물류와 국제물류 담당 - 곡물, 자동차, 제약, 특산물 등에서 지역을 넘는 물류서비스 제공으로 전 지역의 선도 역할
창춘	- 전 지역 중부 물류센터의 중심지로 본 성 물류업에 허브역할 - 곡물, 자동차 물류에서 전 지역의 중심지로 자리 잡고 있음
헤이룽장성	- 동북 경제구의 북부 물류구역으로 성내 물류 그리고 성에서 발생한 지역물류와 국제물류 담당 - 내몽고 동부지역물류에 선도역할을 하며, 러시아와의 변경무역물류, 석탄물류, 목재물류, 발전설비물류 등에서 지역물류센터의 기능 발휘
하얼빈	- 동북 경제구 북부 종합물류센터의 중심지로 본성 및 지린성 동부지역, 내몽고 동부지역의 물류의 허브역할 - 발전설비물류, 제약물류 등에서 지역적 물류기능중심 역할

자료: 지역별 '十一五' 규획안

2) 동북 3성의 물류망 구조

(1) 사점(四点), 삼선(三線), 양대(兩帶)의 물류망 체제

① 사점: 다롄, 선양, 창춘, 하얼빈

다롄, 선양, 창춘, 하얼빈은 동북 경제구의 4개 1급 물류결점이다. 이 4개 중심도시는 지리적 위치와 기능에 있어 지역물류센터의 집산기능을 수행하고 있다.

② 삼선: 양종일횡(兩縱一橫)

양종이란 하얼빈-다롄간의 전철과 고속도로, 그리고 도우지양(同江)-다롄간의 도로를 의미하며, 일횡은 수이핑허(綏芬河)-만저우리(滿洲里)간의 철도 및 도로를 의미한다. 이 중 하얼빈-다롄선 철도와 도로가 중심인데, 철도거리 1,230km와 도로거리 1,000km로 지역 물류의 35%이상을 운송하는 동북 경제구의 대동맥으로 지역 물류 발전에 중요한 역할을 하고 있다. 또한 도우지양(同江)-다롄선은 국가에서 확정한 삼종양횡(三縱兩橫)중 도우지양(同江)-산야(三亞)선간의 도우지양-다롄단으로 동북 경제구 동남부의 물류운송을 담당한다. 한편 일횡인 수이핑허(綏芬河)-만저우리(滿洲里)선은 헤이룽장성의 동서물류운송 그리고 대 러시아 물류운송을 담당하며, 헤이룽장성 내 및 내몽고 동부물류 그리고 대 러시아 물류,

러시아를 거치는 국제물류의 통로 역할을 하고 있다.

③ 양대(兩帶): 연안개방 물류대, 연변(沿邊)개방물류대

연안개방 물류대는 단둥-후루다오(葫芦島)간의 연안 개방대이며, 동북 경제구의 국제물류 및 지역물류의 연결지대이므로 화물의 집산 및 해상운송의 연결점 역할을 한다. 연변개방물류대는 단둥-만저우리간의 중국-북한, 중국-러시아 변경개방대이다. 동북3성 및 내몽고 동부지역은 모두 변경지역에 위치하므로 대(對)북한, 대(對)러시아 변경물류의 잠재력이 크다.

3) 중점 기획 항목²⁾

중국 동북3성 등 동북경제구의 물류산업 발전을 위한 장기목표와 전지역 및 각 성/시의 물류기능에 따라, 대형 종합물류기지, 전문 물류센터 및 교통운송기반시설 등을 중점 추진하고 있다.

(1) 종합물류원구(園區)

동북 경제구 물류발전 수요에 따라 지역 물류센터 기능을 하는 다롄, 선양, 창춘, 하얼빈 그리고 입지가 우수한 기타도시에 전 지역을 관장할 수 있는 1급 종합물류기지를 건설한다. 아래의 두 물류원구외에 선양시 수지아툰(蘇家屯), 창춘 맹지아툰(孟家屯), 하얼빈 룡운(龍運) 물류원구 등이 추진 중이다.

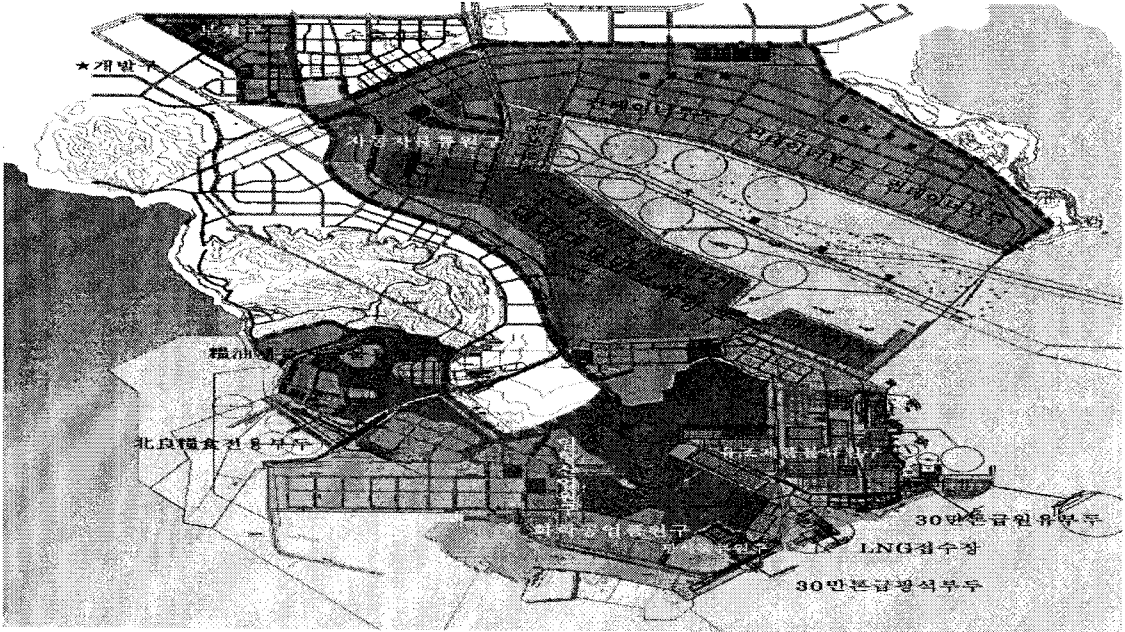
① 다롄국제물류원구

다롄개발구의 다이고산반도(大孤山半島)에 국제물류원구로 건설하여 다야오완(大窯灣)국제물류원구를 중심으로 다롄 신항 물류구, 북량항(北糧港) 물류구, 보세(保稅)(수출 가공구 포함) 물류구 그리고 화학제품물류구 등을 통합시키는 환도대상(環島帶狀)물류원구를 형성하고 있다(<그림 2> 참조).

원구의 총계획 면적은 약 15km²이며, 이 중 다야오완국제물류원구 3km², 신항 물류구 4km², 북량항 물류구 2km², 보세(수출 가공구 포함) 물류구 5km² 등이다. 주요 취급 화물은 컨테이너, 자동차, 유류제품, 곡물, 광석, 기계 전자제품 등이며, 주요기능은 저장, 분류포장, 전시, 교역, 정보검색 및 교류, 결산, 전환운송, 보세, 비즈니스 서비스 등이 포함된다.

2) <http://www.chinawuliu.com.cn/OTH/content/200704/200722918.html>(2007.04.22)

<그림 2> 다렌 국제물류원구



자료: http://www.dlftz.gov.cn/ftzone/zswebwz/korea/images/kor_tu.jpg(2007.05.19)

② 다렌 간징쯔루(甘井子陸)항 종합물류원구

다렌 호우안(后鹽)지역에 간징쯔루항 물류중심구를 건설하고, 수요에 따라 남꾸안링(南關嶺), 추수이지(周水子), 계첸부(革鎮堡)로 확장하여 호우안 물류구를 중심으로 한 기타 물류구 기능을 합리적으로 수행하는 대상(帶狀)형 물류구를 건설한다. 계획 면적은 5km²이며, 1단계 개발 면적은 1km²이다.

주요 취급화물은 자동차 및 부속품, 위험물, 화학비료, 농약, 농용물자와 강철, 기계설비, 원자재, 반제품, 곡물 및 가공품, 목재, 시멘트, 사기제품, 석재 및 기타 건축자재 등과 수산물, 육류 및 가공품 등이 포함된다.

또한 원구 주요역할은 지역물류 및 생산자재 물류를 위주로 산둥성 남쪽과 동북 경제구간의 물류활동, 그리고 생산업체를 위한 생산자재 물류활동을 제공하는 것이며, 본 물류원구에서는 저장, 분류포장, 전시, 정보서비스, 교역, 결산, 분류배송 등의 기능을 수행한다.

(2) 전문물류센터

동북 경제구의 경제규모, 산업구조 및 물류산업 발전에 따라 경쟁력 있는 물류품종을 선택하여 네트워크 및 통합화를 도모하는 전문 물류체계를 구축하고, 적당한 지역 및 기업을 선택하여 선도 역할을 할 수 있는 물류센터를 건설하고 있다. 이들은 석유 및 가공품 물류센터, 자동차 및 부속품 물류센터, 곡물물류센터, 기계전자제품 물류센터, 건축자재 물류센터, 강철 자재 물류센터, 목재 및 가공품 물류센터, 그리고 화공품 물류센터로 구성된다.

(3) 교통운송기반시설의 건설

물류총량의 증가 및 구조 변화와 기존 교통운송자원의 통합 최적화를 통해 동북 경제구의 중요한 교통운송기반시설의 건설을 추진하여 교통 운송 기능 및 물류운송의 효율을 제고시키고 있다. 특히 랴오닝성을 중심으로 한 항만개발, 물류원구 및 전문 물류센터를 연결하는 철도건설, 주요도시를 연결하는 고속도로 건설, 주요 공항의 확장 및 신공항건설을 통한 합리적 항공물류시스템구축, 그리고 운송의 말단을 연결하는 도시와 항진간 배송 및 운송시스템의 발전을 추구하고 있다.

위에서 열거한 동북3성지역의 물류현황을 하드웨어적인 측면에서 분석해보면, 동북3성은 다롄, 선양, 장춘, 그리고 하얼빈을 주요허브로하여 일반 도로보다는 삼중사행구조로 이루어진 철도망을 통해 형성된 물류네트워크를 구성하고 있으며, 변경지역에 위치해 있기 때문에 러시아와 북한 등과도 철도망을 중심으로 연결되어 있다. 국제물류의 경우 주요 지역허브도시를 중심으로 국제항공노선이 구축되어 있으나, 아직 여객운송위주의 항공노선이며 항공화물의 물동량은 미미한 실정이다. 그러나 다롄을 중심으로 구축된 국제해상운송 네트워크는 다롄항의 2005년 컨테이너 물동량이 약270만TEU에 달하는 등 지속적으로 늘어나고 있는 추세를 보이고 있다. 다롄항은 2006년에 약320만TEU의 물동량을 처리하여 중국내에서 8위의 컨테이너항만을 유지하였으나, 처리량은 전년비 20%이상 급증하는 추세를 보이고 있다.³⁾ 그러나 북중국에 위치한 다롄항은 간선항로에서 크게 벗어나 있다는 입지적인 약점과 물동량 수준 때문에 DSC(2006)에 따르면 컨테이너선의 직기항 서비스수가 2006년 6월 기준으로 미주항로에 4개 그리고 구주항로에 3개에 불과한 실정으로, 우리나라 항만들의 연계 운송서비스의 제공 가능성이 여전히 높은 것으로 판단된다.

최근 들어 중국컨테이너 물동량의 급증에 따른 중국항만의 약진이 주목되는 경향도 있지만, 지역의 운송수요를 합리적이고 저렴하게 국제적으로 중계해주는 지역이나 항만이 우선적으로 선호된다는 사실을 감안할 때 우리나라 항만들의 북중국화물의 환적서비스 제공도 상당기간 유효한 전략으로 판단된다. 이에 따라 작년에 이어 금년 들어서도 인천항의 컨테이너 처리량이 급증하고 있음을 주목해야 할 것이다.⁴⁾

한편 동북3성지역 물류의 중심인 랴오닝성, 그중에서도 다롄의 경우 종합물류원구들과 전문물류센터들을 구축하여 지역 물류를 현대화 시키려는 계획을 추진 중이다. 그러나 본 연구와 관련하여 2006년 8월에 실시된 현지 면담에 따르면, 동북3성에서 지속적으로 물류 서비스를 제공하려고 하는 정부의 계획이 여러 가지가 제시되고 있으나, 그러한 계획들이 제대로 실천되기 위해서는 해결해야만 하는 과제들이 적지 않은 것으로 파악되었다. 특히 조사에 따르면 동북3성지역은 물류관리관련 기술이 낙후된 것 뿐만 아니라 일부기관을 제외하면 물류개념에 대한 이해수준도 미미한 것으로 나타났다.

3) www.portcontainer.cn

4) 해양수산부 PORTMIS 참고

이러한 사실을 감안 할 때 상대적으로 선진화된 우리나라의 물류기업들이 동북3성에 물류관련 기술을 제공하면서 진출 및 협력하는 것이 필요한데, 면담중 만난 기업인들은 특히 보관하역과 관련한 분야의 가능성이 매우 높다는 의견이 조사된 바 있다.

IV. 동북3성 물류관련 법규, 정부조직 및 투자환경

1. 물류관련 법규 현황

중국 각 계층 정부와 관련 부서는 물류업 발전에 큰 관심을 기울이고 있다. 또한 물류 발전과 관련된 일련의 정책과 법규를 제정함으로써 현대 물류 발전을 위한 거시적 정책환경의 개선도 많이 이루어지고, 정책체계도 점차 갖추어 지고 있다.

중국에서의 물류는 《국민경제와 사회발전 10차 5개년 계획 강요》(2001)에서 크게 발전시킬 새로운 서비스업 중 하나로 선정되었다. 또한 당해 원(原)국가경제무역위원회, 철도부, 교통부, 정보산업부, 원(原)대외무역경제합작부, 중국민용항공총부 등 6개 부문에서 《중국 현대물류발전 추진을 위한 몇 가지 의견》(2001)을 공동 발표하면서 다음의 물류발전 관련 정책을 제시하였다(許俊 외(2005); 李曉娜 외(2005)).

- i) 현대 물류서비스 시장의 적극적인 육성
- ii) 현대 물류발전을 위한 거시 환경조성의 도모
- iii) 물류기초시설 계획 및 관리의 지속적 강화
- iv) 정보기술의 포괄적 수용으로 과학기술의 창의 및 표준화 건설 가속화
- v) 대외 개방의 발자국을 따라 외국의 선진 경험의 활용
- vi) 인재육성을 강화하며, 산학연 공동 추진

또한 2004년에는 중국 국무원의 허가를 거쳐 국가발전개혁위원회, 상무부,公安부, 철도부, 교통부, 해관총서, 세무총부, 민항총부, 공상총부 등 9개 부문에서 지금까지 중국에서 가장 종합적인 물류정책인 《중국 현대물류업 발전을 촉진시키는데 관한 의견》(2004)을 공동 발표하여 일련의 물류발전을 촉진시킬 수 있는 정책을 제시하였다.

1) 중국의 물류 관련 법규

중국의 물류 법규는 국가계층의 법규, 관련 행정부서계층의 법규 그리고 각 지방별 법규로 나뉘어져 있다. 국가계층의 법규는 최고의 물류 관련 법규로, 정부의 물류업 발전에 대한 전반적 원칙과 지침이다. 여기에는 ‘중국 현대물류업 발전에 관한 의견’, ‘국무원의 유통업 발전을 위한 몇 가지 의견’, ‘중화인민공화국 출입국상품검사법 시행조례’ 등이 있다.

또한 관련 행정부서계층의 법규는 관련 업종 총괄부서에서 본 업종내의 물류활동을 규범화하기 위해 제정한 법규와 행정정책 등이 있는데, 이것은 상무부, 철도부, 교통부, 해관총서, 민항총부 등 부서에서 제정한 물류 관련 법규이다. 여기에는 '항구관리를 위한 일시적인 조례', '도로관리조례', '항도관리조례', '외자 국제화물운송 포워드업체 들에 대한 관리방법(상무부)', '국제화물운송 포워드 업체의 등록 및 관리를 위한 상무부, 국가 공상행정관리총서의 통지' 등이 있다.

마지막으로 각 지방별 법규는 지방정부에서 중앙정부 관련정책과 법규에 의거하여 당 지역의 실제상황에 따라 제정한 일련의 지역성 물류 관련 법규이다. 지역성 물류 관련 법규는 중앙정부의 물류정책과 조율이 이루어져야 한다. 지역성 물류 관련 법규는 지역 법규, 조례, 규정, 통지, 의견 등 다양한 문서형식 외에 지방 정부에서 제정한 물류 기획방안으로도 발표된다.

2) 동북지역의 물류 관련 법규

동북지역의 물류 관련 법규는 아직 초보단계인데, 현재 중앙정부의 관련 행정부서별 법규에 의거하여 구축 중이다. 이러한 지역물류법규 구축은 《중국 현대물류업 발전을 촉진시키는데 관한 의견》(2004)을 기초로 랴오닝성은 '랴오닝성 현대물류업발전의 계획강요', 지린성은 '지린성 현대물류발전계획'을 수립하고 있다. 그러나 헤이룽장성의 '헤이룽장성 현대물류 11차 5개년 발전계획'은 발표가 지연되고 있는 상황이다.

랴오닝성 '계획강요'에 따르면 '11차 5개년' 기간의 주요목표는 2010년도까지 연평균 10%의 증가율로 전성 물류업 부가가치 2,200억 위안을 달성하고, 전성 GDP총량의 20%에 도달하며, 물류총량은 연평균 1.7%씩 늘어난 20.2억 톤을 달성하는 것이다. 이 중 제3자 물류업체의 물동량은 물류총량의 35%를 차지하며, 물류업 종사자는 연 평균 3%씩 증가하여 전종사자의 24%인 518만여명으로 늘일 계획이다.

또한 2010~2020년간의 주요 목표는 전성 물류산업을 연평균 8.5%씩 발전시켜 전성 GDP총량의 22%를 차지하게 하며, 물류총량을 연평균 1% 증가시키고, 제3자 물류량은 물류총량의 50%를 차지하도록 하며, 물류업 종사자를 연평균 2.8%씩 늘려 전체근로자의 29%에 달하도록 할 계획이다(張曙霄 외(2004); 王洛林(2006)).

또한 지린성에서 발표한 '발전계획'의 전략적 목표는 창춘, 지린에 2개 물류중심구를 만들고, 2년 후 년 수입 5억 위안 이상의 물류업체를 10개, 그리고 년 수입 1억 위안이 넘는 물류업체를 30개 육성하는 것이다. 그 다음 5~8년 동안 연 매출 30억 위안 이상 대형 상업기업 6개, 10억 위안 이상 상업기업 30개, 10억 위안 이상 물류기업 40개, 그리고 연간 물류저장운송수입이 1억 위안을 초과하는 물류기업 50개 육성을 계획하고 있다(許俊 외(2005); 李曉娜 외(2005)).

'발전계획'은 아래와 같은 발전구상을 제시하고 있다.

- i) 지린성 정부는 창춘, 지린 두 도시의 지역 물류구 건설을 통해 두 도시 정부로 부터

현대물류발전을 지원하는 토지, 세금 등의 정책 제정을 허가하려고 한다. 또한 두 도시에 자동차, 석유화학, 야금, 경공업 및 방직공업, 농산물 가공 등 산업의 물류시스템을 구축하여 연간 매출액 5억 위안을 초과하는 대형 상업, 무역, 그리고 체인기업 형성을 지원할 계획이다.

ii) 쓰핑(四平), 라오위안(遼源), 통화(通化), 바이산(白山), 옌지(延吉), 바이청(白城), 쑹위안(松原) 등 7개 도시에 전성 물류망의 물류중심구를 건설하여 과일과 야채, 일상 잡화, 공업물자, 생산자재 등의 상품과 물자시장을 발전시켜 물류망을 통해 중심 도시로 이동할 수 있도록 하고 있다.

iii) 3개 정보플랫폼 구축. 즉, 창춘통(長春通), 어우야상두(歐亞商都) 등 기업에 의뢰해 전성의 소비재 정보플랫폼을 만들고, 지린성 물자집단에 의뢰해 전성 공업 물자유통의 정보플랫폼을 만들며, 공급과 판매 합작사에 의뢰해 전성 농업생산자재와 농산물 유통의 정보플랫폼을 만들도록 한다.

iv) 소비재 배송, 공업 물자유통, 농업 생산자재 및 농산물 유통, 생산제조업물류 등 4대 물류시스템을 체계화시킨다.

3) 지방 법규체제

(1) 다렌항 법규체제

다렌시 항구 및 구안국은 다렌시정부의 항만, 해운행정관리 및 구안업무를 담당하는 기능부서로 중앙정부의 동북아 주요 국제해운센터 건설 관련 총 목표 요구에 따라 항만, 해운, 구안 그리고 현대물류산업 관련 중앙정부 및 지방정부의 발전 전략, 정책 및 법규, 규칙을 제정/시행하며, 다렌시 항구, 해운, 물류업에 대한 감독을 담당한다. 현재 법규체제는 <표 12>와 같다(張曙霄 외(2004)).

<표 12> 관련 법규체제

	법규	비고
구분	중화인민공화국 항구법	2003년 6월28일 제10기 전국 인민대표대회 상무위원회 제3차 회의 통과
	중화인민공화국 해상법	1992년11월7일 제7기 전국 인민대표대회 상무위원회 제28차 회의 통과
	중화인민공화국 안전생산법	2002년6월29일 제9기 전국 인민대표대회 상무위원회 제28차 회의 통과
	중화인민공화국 해역사용관리법	2001년10월27일 제9기 전국 인민대표대회 상무위원회 제24차 회의 통과
	중화인민공화국 해상교통안전법	1983년9월2일 제6기 전국 인민대표대회 상무위원회 제2차 회의 통과
법률	중화인민공화국 시민항공법	1995년10월30일 제8기 전국 인민대표대회 상무위원회 제16차 회의 통과
	중화인민공화국 건축법	1997년11월1일 제8기 전국 인민대표대회 상무위원회 제28차 회의 통과
	중화인민공화국 행정허용법	2003년8월27일 제10기 전국 인민대표대회 상무위원회 제4차 회의 통과
	중화인민공화국 행정소송법	1989년4월4일 제7기 전국 인민대표대회 제2차 회의 통과
	중화인민공화국 행정복의(復讐)법	1999년4월29일 제9기 전국 인민대표대회 상무위원회 제9차 회의 통과
	중화인민공화국 국가배상법	1994년5월12일 제8기 전국 인민대표대회 상무위원회 제7차 회의 통과

<표 12> 관련 법규체제(계속)

구분	법규	비고
행정 법규	중화인민공화국 수로운송관리조례	1987년5월12일 국무원발표, 1997년12월3일 <국무원에서 중화인민공화국 수로관리조례 수정에 관한 결정>에 의한 수정
	중화인민공화국 국제해운조례	2001년12월5일 국무원 제49차 상무회의 통과
	중화인민공화국 선박 및 해상시설검정조례	1993년2월14일 국무원 109호 발표
	건설 공정 품질관리 조례	2000년1월10일 국무원 제25차 상무회의 통과
	위험 화학품 안전관리조례	2002년1월26일 국무원 제344호 발표
지방 법규	라오닝성 항구관리 규정	2004년11월26일 라오닝성 제10기 인민대표대회 상무위원회 제15차 회의 통과, 2005년2월1일부터 실시
	다렌시 선박수리 및 지방선박 제조 관리 조례	2005년7월8일 다렌시 제13기 인민대표대회 상무위원회 제19차 회의 통과, 2005년2월1일부터 실시
관련 행정 부서 규칙	1) 항구 경영 관리 규정	교통부령 2004년 제4호
	2) 항구 위험화물 관리규정	교통부령 2003년 제9호
	3) 선박 인항 관리 규정	교통부령 2001년 제10호
	4) 항구시설 보안 규칙	교통부交水發 [2003] 제500호
	5) 항구 화물작업 규칙	교통부령 2000년 제10호
	6) 수로운송 관리 조례 실시 세칙(細則)	1987년9월22일 교통부 발표, 1997년12월3일 수정
	7) 국제 해운관리 조례 실시세칙	교통부령 2003년 제1호
	8) 국내 선박 운송 경영 자질 관리 규정	교통부령 2001년 제1호
	9) 수로 여객 운송 규칙	교통부交水發 [1995] 1178호
	10) 중화인민공화국 수로 운송 서비스 관리규정	1996년6월18일 교통부 발표, 1998년7월30일 수정
	11) 수운공정 건설 시장 관리 방법	교통부령 1997년 제1호
	12) 해상 여객카페리 감독 관리 규정	교통부령 2002년 제1호
	13) 국내 선박관리업 규정	교통부령 2001년 제3호
	14) 중고 운송 선박 관리 규정	교통부령 2001년 제3호
	15) 수로 운송 위법 처벌규정	교통부령 1990년제22호
	16) 수로 운송관리비 징수 및 사용방법	교통부, 재정부 [1990] 136호
	17) 중화인민공화국 항구요금 징수 규정(국내무역)	교통부령 2005년 제8호
	18) 중화인민공화국 항구요금 징수 규정(국제무역)	교통부령 2005년 제8호
	19) 항구 심수 연안 표준	교통부령 2004년 제5호
	20) 항구 공정 준공 검사방법	교통부령 2005년 제2호
	21) 항구 통계 규칙	교통부령 2005년 제13호
	22) 수운공정 품질감독 규정	교통부령 2000년 제3호
	23) 외자 국제 해운업 관리 규정	교통부, 상무부령 2004년 제1호
	24) 국내 수로 화물운송 규칙	교통부령 2000년 제9호
	25) 외자 선사 허가 관리 잠시 방법	교통부, 대외경제무역부령 2000년 제1호
	26) 선박 운반하는 위험화물 안전감독 관리규정	교통부령 2003년 제10호
정부 규칙	1) 라오닝성 항선 선박 안전 관리 방법	1992년4월16일 라오닝성 인민정부령 제7호 발표, 1997년12월26일 라오닝성 인민정부령 제87호 수정
	2) 라오닝성 수상 여행 운송 관리 규정	1998년5월19일 라오닝성 인민정부령 제92호 발표
	3) 다렌시 수로 운송 서비스업체 관리 규정	다렌시정부발 [1999] 91호 발표, 2004년6월21일 시정부 제28차 상무회의 수정
	4) 다렌시 항구 연안선 관리 규정	다렌시 인민정부령 2003년 제38호
	5) 항구 건설비 징수 관리 강화에 관한 통지	다렌시 정부발 [2004] 87호
	6) 다렌시 추수이지(周水子) 국제공항 안전 작업 강화에 관한 다렌시 인민정부 관공서의 통지	다렌시 정부발 [2004] 97호

(2) 다렌 보세물류원구 관련 법규 및 제도

다렌 보세구는 중국 동북지역의 유일한 보세구로 중국에서 대외개방 활성화와 해택정책이 가장 우수한 특별경제구역의 하나이다. 다렌 다야오완 컨테이너 부두와 인접한 다렌 보세물류원구는 면적 1.5km²에 보세구의 물류원구로 국무원 허가를 받은 "구항통합운영(區港統合運營)⁵⁾"의 시범지역으로 국제물류업을 발전시키는 해관 특별 감독 및 관리를 시행 구역이다. 보세물류구 관련 정책과 제도는 <표 13>과 같다.

<표 13> 다렌 보세물류구 관련 정책내용 및 법규

관련정책	정책내용	관련 법규
부가가치세 반납정책	·보세물류원구는 보세구 관련 정책을 수용할 수 있어 수출입세금면에서 수출 가공구역의 관련 정책에 따라 역내 진입한 국내화물은 수출과 같은 부가가치세 반납을 할 수 있으며, 해관수속을 통해 부가가치세 반납을 수행 ·역내 화물 내수시 화물수입 관련 규정에 따라 해관수속을 거쳐 납세. 역내 화물은 자유 유통할 수 있으며, 부가가치세와 소비세는 면세	《보세구 및 "구항통합시범운영" 확대에 관한 국무원 관공서 답변》 《보세구 및 구항통합 발전을 위한 징세 관련 국가세무총국의 통지》
면세 및 보세정책	·역내 기초시설 건설에 필요한 설비, 물자 등 역내 업체의 업무에 필요한 기계, 하역설비, 저장시설, 관리 시설 및 보전용 소비품, 부속품, 도구 그리고 역내 업체용 적당한 사무용품은 면세 ·역내 업체 업무수행에 필요한 화물 및 포장물자, 가공무역수입화물, 중계무역 화물, 외국상인 임시저장 화물, 국제해운 선석 및 항공기에 공급할 물자, 보전용 부속품, 수입위탁화물, 시험검사 및 보관용 화물 및 부속품, 전상품 및 샘플, 해관수속을 거치지 않은 일반무역화물 등은 보세	《중화인민공화국 해관 보세물류구에 대한 관리방법》
징세해택정책	·운송도구와 창고저장시설을 갖춘 교통운송, 창고저장 등 업무를 위주로 하는 외자 물류업체는 주관 세무기관의 허가를 받아 생산적 외자투자 업체로 인정하여 "면2감3"의 해택 ·신설된 단독 교통운송업 운영업체나 경영조직은 개업일부터 1차년은 소득세를 면제하고, 2차년은 소득세를 절반감면 ·신설된 단독 창고저장업 운영업체나 경영조직은 개업일부터 주관세무기관의 허가를 받아 1년의 소득세를 감면	물류업 관련 징세 정책
기업설립	·관련법에 따라 역내에 창고저장물류, 무역 및 운송 등 기업은 설립할 수 있으나 가공무역기업은 설립 못함 ·역내 기업은 기업법인자격을 갖추어야 함. 특별한 경우 직속해관 허가를 받아 지역외 법인업체도 법에 따라 역내 지사 조직 설립 가능	《중화인민공화국 해관 보세물류구에 대한 관리방법》
해관국가검사	·해관 및 수출입 검험 검역국은 다렌 보세물류구에 전문 감독관리기관을 설치하고, 구안 및 보세구의 감독관리 기능과 통합하여 통관절차를 간소화 하므로 통관 효율을 높임 ·해관은 "일선은 놓아주고, 이선을 잘 관리하며, 역내는 관대하다"는 원칙에 따라 역내외 경외간의 수출입 화물은 등록제를 시행하고, 역내외 역외간의 수출입 화물은 해관신고제를 시행 ·역내외 경외간의 수출입 화물은 해외고객의 특별 할당 목적 외는 일반적으로 수출입 할당제 시행 없음. 역내기업이 소르트, 다회 수출입 필요시 "다회 진출, 집중 해관수속, 보조통과" 수속을 밟을 수 있음 ·검험검역부서는 "일선 검역, 이선 검사" 기본 원칙에 따라 검험검역관리를 시행하고, 정보흐름을 통해 물류 및 상류를 감독 관리하며, 통관 데이터는 "1차 입력, 다차사용, 정보공용"을 하여 "한번 신고, 한번 검사, 한번 통과"를 행함으로 통관편리, 서비스 완화, 관리 규범화된 감독 관리 체제의 구축	《보세구 검험검역 감독 관리 방법》 《중화인민공화국 해관 보세물류구에 대한 관리방법》

자료: 張曙霄 외(2004); 王洛林(2006)

5) 보세구의 정책우위와 항구의 위치우위를 통합하여 보세구와 항구기능의 융합을 핵심으로 하는 정보화 관리를 통한 구항통합, 기능통합, 정보통합, 운영통합을 달성할 수 있는 종합적 보세물류 운영 무대를 구축하는 것이다

2. 물류 관련 정부조직 현황

《중국 현대 물류업 발전을 촉진시키는데 관한 의견》(2004)은 아래와 같이 제시하고 있다. 국가 발전개혁위원회의 주도로 상무부 등 관련부서와 협회가 참여한 전국 현대 물류업 조율조직을 설립한다. 조율 조직은 국가 발전개혁위원회, 상무부, 철도부, 교통부, 정보산업부, 민항총부, 공안부, 재정부, 공상총국, 세무총국, 해관총서, 품질검사총국, 국가표준위원회 등의 부서와 관련 협회로 구성한다.

중앙정부 조직 구조와 대응하여 동북3성 각 정부는 같은 조직 구조로 청급기관을 설립하여 중앙 주관부서의 지시를 받는 동시에, 관할 범위내에서 자체 과업을 수행한다. 랴오닝성 정부의 관련 기관은 랴오닝성 발전 개혁위원회, 랴오닝성 경제위원회, 랴오닝성 대외 무역경제합작청, 교통청, 정보산업청, 공안청, 재정청, 공상국, 세무국, 기술감독국, 랴오닝 해관 등이 있다. 또한 지린성 정부의 관련 기관은 지린성 발전 개혁위원회, 지린성 경제위원회, 상무청, 교통청, 정보산업청, 공안청, 재정청, 공상국, 세무국, 기술감독국, 지린해관 등이 있다. 마지막으로 헤이룽장성 정부의 관련 기관은 헤이룽장성 발전 개혁위원회, 헤이룽장성 경제위원회, 헤이룽장성 무역촉진위원회, 상무청, 교통청, 정보산업청, 공안청, 재정청, 세무국, 공상국, 기술감독국, 헤이룽장성 해관 등이 있다.

또한 각 시(市)급정부도 관련 국(局)급기관을 설치하여 성(省)급소속업종 주관부서의 지시를 받아들이는 동시에 관할범위내에서 자체 과업을 수행하고 있다.

3. 동북지역 물류관련 투자와 외자유치 관련 정책

1) 동북지역 전체 진흥정책

《중국중앙국무원의 동북지역 등 구 공업기지의 진흥전략 시행에 관한 몇가지 의견》(2003)에는 동북지역의 구 공업지역 진흥과 관련해 다음과 같이 기술하고 있다. "동북지역 등 구 공업기지 개혁 조정의 가속화 추진은 당 중앙에서 전반적으로 중층(小康)생활수준에 도달하는 사회를 건설하는데 착안점을 두고 결정한 또 하나의 중대 전략이다. 또한 각 지역 각 부서에서는 동북지역 등 구 공업기지 진흥전략의 중요성과 긴박성을 충분히 인식해야 하고, 전에 연안경제특구 건설, 상하이 포동신구 개발 그리고 서부 대개발전략의 수행과 같이 일심협력으로 전략의 순조로운 수행을 확보해야 한다."(楊國安, 2005)

《몇 가지 의견》은 전체 12가지 조항중 아홉 번째에 물류관련 내용을 제시하였다.

ix) 대내외 개방의 확대

위의 (ix)항 내용에 대해 물류관련 《국무원 관공서 동북공업기지 대외개방 확대 촉진을 위한 시행 의견》(2005)이 발표되었다. 《시행 의견》 5가지 중 특히 2개의 조항이 물류관

런내용을 강조하고 있다.

- iii) 개방영역을 더욱 확대하고, 서비스업 발전에 주목
- iv) 입지우위를 발휘하여 지역 경제협력의 건전한 발전을 촉진

(iii)항에는 특별히 아래와 같이 제시하고 있다.

- 교통운송업의 외국인 투자를 격려
- 철도, 도로 그리고 정기 및 비정기 국제해운업무와 국제컨테이너복합운송업무 등에 허가를 받아 외자 점유율 한계를 높이고, 항공운송업과 통용 항공업의 외국인 투자를 격려
- 물류업체의 외자투자 시범지역 범위를 확대 하며, 랴오닝, 지린, 헤이룽장 3성을 시범지역 범위에 포함시킴

(iv)항에서는 아래와 같이 제시하고 있다.

- 동북지역 변경무역의 대대적 발전, 변경무역 발전을 촉진하는 정책 연구를 통하여 수출세의 반납, 수출입상품의 경영관리, 인원왕래 등 다방면에서 관리를 강화하는 동시에 수속을 간소화
- 변경무역의 인민폐 결제를 완화하고, 무역 및 투자의 편리화를 촉진 하며, 동북지역에서 적은 금액의 변경 무역 거래시 수출화물의 인민폐 결제의 수출세 반납 시범지를 추진
- 동북아 지역의 국제 경제기술협력을 강화하고, 변경지역 개발과 대외개방을 촉진. 두만강 지역의 국제협력개발을 지속적으로 확대하고, 변경지역개발과 대외개방에 관한 새로운 모델을 적극적으로 탐색. 또한 변경경제협력구, 도시간의 무역구 그리고 수출 가공구의 건설을 가속화하여 헤이허(黑河), 쑤이펀허(綏芬河), 훈춘(琿春), 단둥(丹東) 등 변경지역이 물류무역의 집산, 수출입가공 그리고 국제상업, 무역, 여행 등 다기능을 갖출 수 있도록 함.
- 합자, 합작, 인수 등 여러 방법으로 해외 개발 추진을 격려. 관련 정책을 더욱 적극적으로 연구하고, 정책지원체계를 완화시키며, 동북지역 기업 해외 중점 개발 아이템의 초기 비용보조와 국내 대출어음할인료의 보조금 지원한도를 높이고, 그 생산품 수입을 우선적으로 배정.
- 유자격 기업이 적극적으로 입찰에 참여하여 대외합작 아이템의 담당을 하도록 격려
- 해외 도급이나 해외투자로 설비 수출과 노무 수출을 선도할 수 있는 생산 가공 아이템이나 기술 합작 아이템에 대해 정부는 현행 국내 대출어음할인료, 저금리 등 혜택대출 그리고 해외 전시회, 광고 등 시장 개척료에 대한 지원 등에 크게 지원.
- 다롄 동북아 국제항운센터의 발전을 가속화. 항만시설건설을 강화하고, 다롄항구의 개방도를 더욱 높이며, 외자유치와 해운요소의 응집력을 강화하며, 다롄 구항(區港)통합운영 시점의 범위 확대를 연구. 외국인 투자 대형부두, 격려류 항구인접산업 그리고 물류항목에 대해 정책적 지원을 하고, 우선적 심사허가를 부여.

위의 2개 "의견"에 따라 동북지역 각 성은 이미 관련된 정책을 제정하였거나 제정 중에 있으며, 또한 그 체계를 형성하고 있는 중이다(吳昊·劉丹, 2005).

2) 라오닝성 대외개방 지원 정책

라오닝성은 《라오닝성 인민정부 연안중점발전지역 대외개방 확대 격려에 관한 몇가지 정책 의견》(2006)을 발표했으며, 동 《의견》은 다음을 명확히 제시하고 있다.

성위원회, 성정부는 연해경제지역을 대대적으로 발전시키고, "5점(點) 1선(線)"의 전략적 구상에 따라 향후 일정 단계의 라오닝성 대외 개방업무는 다렌 창싱다오(長興島)항구 인접 공업구, 라오닝(잉커우(營口))연해산업기지, 라오닝서쪽 진저우(錦州)만 연해경제구(진저우 서해공업구와 후루다오(葫蘆島)북해공업구 포함), 라오닝 단둥산업원구, 다렌 화원구(花園口)공업원구 등 5개 구역(이하 5개 중점구라 칭함)에 초점을 맞추고 있다.

라오닝성 연해경제지역 발전의 가속화를 위해 5개 중점구는 2006년 1월 1일부터 2년 동안 아래와 같은 추가 정책혜택을 받는다.

i) 2005년도 기준으로 5개 중점구는 성에 납부하는 부가가치세, 영업세, 기업소득세, 개인소득세 그리고 부동산세 등의 증가량의 70%를 성으로부터 반납 받아 주로 기초시설 건설과 선도 산업건설에 사용하도록 함

ii) 5개 중점구내 설립기업은 관련 부서로부터 하이테크기업으로 인정받을 경우 15%의 소득 납세율을 적용 함

iii) 5개 중점구내 새로 설립한 하이테크기업은 이윤이 있기 시작한 해부터 2년간 소득세를 면제 받음

iv) 성 중소기업신용담보센터는 조건에 부합한 기업의 은행대출에 담보우선 제공

v) 5개 중점구내 설비제조, 원자재 가공, 정밀(精細-정세)화학공업, 농산물 가공, 방직, 의약 등 업종의 기술개혁과 서비스항목에 있어 성급 재정은 우선 일정기한의 대출어음할 인료를 부여 함

vi) 5개 중점구내 대외무역수출기업에서 발생한 품질인증, 대외제품홍보 및 추천소개, 국제전시회 등 관련 비용은 중소기업 국제시장 개척 자금으로부터 중점 지원을 받음

vii) 5개 중점구내에 설립한 수출 가공기업을 중점 지원. 지적소유권을 구매하고, 수출상품의 업그레이드와 신제품의 연구개발, 해외등록제품 및 정보발표, 농산물의 개발과 재배 등에 대해 동북 구 공업기지 국제무역발전자금을 주로 지원.

viii) 5개 중점구내의 모든 기업(건설중이거나 새로 설립된 기업포함)은 관련 행정비용을 면제 받음. 국가 관리와 연관된 행정비용은 동 원구 또는 소속된 시재정에서 부담하고, 성급 관리와 연관된 행정비용은 면제 받음. 혜택정책을 부여 받는 기간 중 새로운 행정비용 발생시 동 정책에 따름.

ix) 5개 중점구는 성급 경제기술개발구의 경제관리권한 혜택을 부여 받음.

x) "정부 주도, 시장적 운영, 융자 추진"의 원칙을 수행하므로 국가개발은행 등 금융기

관을 인도하여 융자플랫폼을 구축하고, 중점 지원 융자방식을 제정. 금융기관은 항목 기획, 검증으로부터 시작하여 기술지원과 융자지원을 결합하고, 정부신용과 기업신용을 결합하며, 5개 중점구의 중점항목개발사업을 적극적으로 추진.

xi) 라오닝 서쪽 진저우(錦州)만 연해경제구내 비지(飛地, A국 경내에 있으면서 B국에 예측된 영토)를 설치하여 혜택정책을 수행 함. 진저우시와 후루다오(葫蘆島)시는 각자 차오양시(朝陽市)와 푸신시(阜新市)를 위해 구역내 비지(飛地)를 확보. 비지내 설립 기업은 첫 번째 조항의 정책혜택의 증가량의 100%까지 환급 받아 두 도시에서(비지를 제공한 도시와 사용하는 도시) 각각 50%씩 나눠 가질 수 있음.

xii) 정책중 대련시와 관련된 내용은 대련시정부가 관련 성정책에 따라 구체적인 시행방법을 제정 함. 기타 관련 도시는 해당 시의 상황에 따라 적당한 지원정책을 적용 함.

3) 헤이룽장성 대외개방 지원 정책

헤이룽장성은 《대외개방수준 전면 제고, 경제발전 촉진 가속화에 관한 의견》(2006)을 공포하여 헤이룽장성 토지사용, 재정 지원, 개발구 건설 등의 정책을 조정하고, 더욱 유연한 대외 개방정책을 통해 전성의 경제발전을 촉진 하고자한다. 정책의 조정내용은 다음과 같다(趙大偉(2006)).

i) 우수한 토지사용정책을 시행. 국가 법률규정에 따른 양도방식이나 아니면 반드시 수행해야 될 입찰, 경매, 공시적 양도의 토지 외에 외국 투자인의 기업설립용 용지는 양도, 임대, 가격에 따른 출자, 주식 취득 등 방식으로 적극 공급. 지방정부는 총 수입을 확보하는 전제하에 될수록 투자인의 일부 또는 전부의 토지사용료 부담.

ii) 외래 투자기업에 대한 재정 지원을 강화. 지방 재정의 장려방법을 활용하여 외래투자에 대한 정책혜택 폭을 넓히고, 물, 전기, 가스 등의 경영 서비스 요금에 대해 지방정부는 투자 아이템의 구체적 상황과 현실 재정력에 따라 적당한 비례의 보조금을 지불.

iii) 헤이룽장성 중점우위산업 발전을 위한 외래인 투자를 격려. 헤이룽장성의 발전설비, 중형기계, 자동차와 엔진, 농업설비, 신형가공기계 등 산업에 투자를 하고, 석유, 석탄, 곡물과 축산물 가공을 발전시키는 외래 투자인은 기업기술개혁자금, 과학기술자금 등 지방적 전용자금으로부터 우선 지원을 받음.

iv) 삼자(三資; 합작, 합자, 독자)기업의 헤이룽장성 투자유치를 촉구. 외자비율이 기업등록자본의 25%이상일 경우 삼자기업의 납세혜택정책을 받음. 중점 아이템일 경우 일시 25% 도달하지 못하더라도 1년간의 여유를 주며, 역시 삼자기업의 납세혜택정책을 받음. "한 기업 여러 제도"를 허락하고, 공장, 작업장 등 단위로 부분적 합자도 허용하며, 단독 계산을 행하여 삼자기업의 혜택정책을 받을 수 있음.

v) 힘을 모아 다양한 채널을 통해 외자를 유치. 각 기업과 투자인의 투자유치를 위한 회사 설립을 격려하고, 각 계층의 정부는 투자유치를 위한 전용 자금을 모두 조달. 당 년도부터 성의 재정은 매년 2,000만 위안의 자금을 확보해 투자유치를 위한 초기업무 및 주

요 활동 그리고 중요한 아이템 유치 지원.

vi) 개발구 건설 촉구. 국가와 성급 개발구는 2004년부터 5년 내에 별도의 정부규정이 없는 경우 토지양도금중 지방배분을 전부 개발구로 돌려 개발구 건설.

vii) 수출무역을 고무. 2004년부터 성의 재정은 매년 대외무역발전자금 3,000만 위안의 예산을 확보하여 주로 수출기지 지원금으로 사용하며, 재정력 증가에 따라 지속적 추가. 중앙정부의 하이룽장성 기계전자와 하이테크 수출품에 대한 어음할인료 혜택에 대해 성정부도 1:1의 정책혜택을 행함.

본 장에서는 동북3성의 물류산업 발전을 위한 소프트웨어적인 내용들이 분석되었다. 동북3성 물류산업을 육성 및 발전시키기 위한 물류관련 법규 및 정책, 관련된 정부조직, 그리고 물류관련 기업들의 외자유치를 위한 투자환경 및 정책들을 살펴보았다. 동북3성뿐만 아니라 전체 중국은 기본적으로 중앙정부의 정책이 수립되면, 이러한 정책을 각성시에서 지역에 맞게 집행하기 위한 추가적인 세부정책과 조직을 구성하여 정책을 실행한다. 따라서 '십일오'규획으로 대별되는 중국의 2010년까지의 발전계획도 각 지역마다 <의견>의 형태로 각 지역 발전계획위원회 등을 비롯한 다양한 기관에서 추진하고 있다. 또한 동북3성의 물류발전을 촉진시키기 위해서 추진중인 물류관련 외국기업의 유치 및 외국인의 참여에 의한 물류산업발전을 위한 의지가 각 지역마다 대외개방촉진을 위한 시행의견을 형태로 분석되어 있다. 이들과 전술한 본 연구의 조사를 통해 얻은 동북3성의 외국자본 및 기술수요가 있는 업종을 중심으로 진출 및 협력을 다음 장에서 간략히 검토해 본다.

V. 동북3성 물류의 시사점

앞에서 동북3성의 경제 및 산업구조, 물류현황 및 투자관련 제 요소들에 대해 살펴보았다. 본 연구의 서론에 제시한대로 동북3성은 중국의 동남연해지역인 상하이, 창장(長江)지역 등에 비해 교역, 투자, 그리고 운송빈도면에서 열세지역이다. 또한 동북구공업지역에 국유의 대형 중공업기지와 기업들을 중심으로 편중 발전하여 물류수요를 많이 발생시키는 소비재 산업의 집적이 형성되지 못한 실정이다.

그러나 중국 중앙정부는 기존의 창장(長江)델타, 주장(珠江)델타, 쩡진(京津)경제권의 발전이 어느 정도 수준에 이르렀다는 판단하에, 동지역들에 대한 대외기업투자의 선별투자 움직임 등을 통한 규제 정책을 펴고 있다. 이에 상대적으로 경제가 낙후된 동북지역의 경우에는 구 공업기지의 혁신을 중심으로 한 동북진흥정책을 지속적으로 추진하여 동지역의 발전을 도모할 계획이다. 기존 중국 동남부 연해지역의 투자환경이 급속히 악화된다는 점을 감안하고, '십일오규획'에 따른 동북경제구지역의 3차 산업위주의 발전전략과 이에 따르는 물류수요증가와 해외투자기업에 대한 금융 및 세제 등에 대한 다양한 지원 등을 감안 할 때, 향후 동북3성지역은 노동집약형 투자 등에 있어 상당히 유리한 잠재적인 성장 경제권이 될 것으로 판단된다.

우리나라 기업중 대우건설이 2001년 중국 동북3성의 물류센터개발에 진출하였다가 2005년에 철수한 적이 있는 등 아직까지 성공적인 물류분야 교류나 협력사례를 찾기가 어려운 실정이다.

최근 들어서는 라오닝성이 아닌 동해안을 경유하여 블라디보스토크지역을 통해 우리나라와 동북3성을 후방에서 연결하려는 노력 등이 동부그룹 등에서 이루어지고 있다⁶⁾. 아직까지 성과는 내는 것은 없지만, 동북3성 지역에 제조업 분야 뿐 아니라 우리의 발전된 물류기술을 발휘하여 현지에 진출한 국내기업뿐만 아니라 중국 및 제3국기업의 물류수요를 충족시키면서 중국과 우리기업이 공동으로 발전 할 수 있는 지역임에 유의해야한다. 이에 우리기업은 환경, 경제구조, 투자, 정부, 정책 등을 세밀히 검토한 다음 동북3성의 투자여부, 투자지역, 그리고 진출을 위해 몇 가지 내용을 간략히 제안해 본다.

첫째, 전술한 대로 우리나라의 동북3성에 대한 물류산업 진출이나 협력은 상당히 유망한 것으로 판단된다. 그러나 동북3성지역이 전반적으로 아직 물류개념을 크게 이해하지 못하고 있다는 점을 감안할 때, 동북3성지역의 발전 추세에 유의하면서 투자 및 진출 방안을 검토해 보아야 할 것이다. 또한 동북3성 지역정부나 업체는 한국물류기업과의 협력을 통해 지역의 물류관련기술이나 경험 등의 제고를 원하고 있는 상황이기 때문에 우리기업들은 기술의 제공과 더불어 동북3성에 진출하는 방안을 고려하는 것이 필요할 것이다.

둘째, 면담에 따르면 주요 협력업종으로는 기존에 진출해 있는 기업들이 한국의 보관하역 또는 창고업종의 동북3성 진출이 가장 유망할 것으로 제시하고 있다. 동북3성은 곡물이나 석탄 등의 원료와 중공업 제품 등이 주로 생산 및 거래되는 지역이었기 때문에 그동안은 보관 및 하역에 대한 기술이 크게 필요하지 않았다. 그러나 산업구조의 변화와 경제성장에 따른 소비재 생산 및 수요, 그리고 교역의 증가에 따라 안전하고 신속한 제품의 보관에 대한 수요가 한층 더 높아질 것으로 생각된다. 2006년 말까지 보관하역과 관련된 다른 외국계 기업들도 아직 두각을 나타내고 있지 못하다는 것으로 감안 할 때 우리기업이 유의해야할 분야로 판단된다.

VI. 결론

동북3성지역의 물류 운송체계중 철도망은 "삼종사횡(三從四橫)"으로 구성되며, 대련을 비롯한 항만은 전세계 150개 국가와 지역으로 연결되어 있고, 하얼빈, 창춘, 선양, 다롄 등 국제공항은 각국과 국제 항공노선을 개설 중이다. 또한 동북3성의 주요 물류망구조는 사점(四點), 삼선(三線), 양대(兩帶)의 물류체계이다. 한편 동북3성의 주요 물류기지과 센터는 다롄국제물류원구, 다롄 간징쯔루(甘井子陸)항 종합물류원구, 선양 수지아툰(蘇家屯) 종합물류원구, 창춘 맹지아툰(孟家屯) 종합물류원구, 하얼빈 룡운(龍運) 물류원구 등의 종합물류원구와 석유 및 가공품, 자동차 및 부품, 곡식, 기계전자제품, 건축자재, 철재, 목재 및

6) 연합뉴스, 2007.03.29

가공품, 그리고 화공품 물류센터 등의 전문물류센터로 되어 있다.

한편, 동북3성의 대표적인 물류관련 법규 및 투자정책중 관련법규로는 중앙정부의 '중국 현대 물류업 발전을 촉진시키는데 관한 의견(2004)'하에 각성별로 랴오닝성의 '랴오닝성 현대물류업발전의 계획강요(2005)', 지린성의 '지린성 현대물류 발전계획(2005)', 그리고 헤이룽장성의 '헤이룽장성 현대물류 11차5개년 발전계획(2006)' 등이 있다. 또한 투자와 관련해서는 '국무원 관공서 동북공업기지 대외개방 확대촉진을 위한 시행 의견(2005)' 하에 각성별로, '랴오닝성 인민정부 연안중점발전지역 대외개방 확대 격려에 관한 몇 가지 정책 의견(2006)', '헤이룽장성 대외개방수준 전면제고, 경제발전 촉진 가속화에 관한 의견(2006)' 등이 있다.

향후 동북아의 물류발전을 위해 우리나라 기업이 동북3성지역에 원활하게 진출하고, 우리나라로부터 동북3성, 반대로 동북3성으로부터 우리나라의 특정지점까지 끊이지 않고 화물이 흘러가도록 하는 발전된 형태의 세계화 공급사슬체계(Global Supply Chain System)를 구축해야 할 것이다. 이를 위해 광활한 중국대륙은 동북3성을 비롯한 지역마다 인프라, 제도 등이 큰 차이가 난다는 점을 재삼 인식해야만 한다. 따라서 중국의 경우 중앙정부의 정책도 중요하지만, 광활한 국토와 지역적인 경제발전의 불균형으로 인해 각 지역에 대한 심층적 분석 및 전략 수립이 필요하다.

본 연구가 동북3성의 물류정책을 위주로 하여 동북3성전체인 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성 등을 주대상으로 하였으나, 동북3성중 랴오닝성을 제외한 헤이룽장성이나 지린성 등은 랴오닝성에 비해 상대적으로 발전단계나 한국과의 교역이 덜 하고 조사 자체가 곤란하였다. 따라서 본 연구의 분석이 동북3성 국제물류의 중심인 다롄항이 위치한 랴오닝성을 중심으로 이루어 질 수밖에 없었다. 추후 연구에서는 상대적으로 일본 등 해외기업의 진출이 덜하여 우리기업들에게 새로운 기회를 제공해 줄 수 있을 것으로 판단되는 내륙의 헤이룽장성이나 지린성에 대한 전략을 좀 더 면밀히 검토할 필요가 있을 것이다.

참 고 문 헌

1. 강영진(2006), 「중국물류시장의 현황과 전망」, 인하대 황해권 수송시스템 연구센터
2. 김수진(2004), "중국의 동북 3성, 동북아 물류지도를 바꾼다," 「해양수산동향」, 한국해양수산개발원, Vol.1151.
3. 김승희(2004), 「中國의 「東北3省 振興計劃」과 韓國의 對應方案」, 한국무역진흥공사.
4. 김용민, 이승신, 정환우(2006), 「중국 전국인민대표대회 10기 4차회의의 주요 결정내용과 시사점」, 한국무역협회 무역연구소.
5. 박현정·은중화(2006), 「중국의 동북3성 진흥계획 : 중간점검 및 시사점」, 세계지역연구센터.
6. 이명현·이준엽(2006), "중국 물류거점도시의 경쟁력 분석," 「한국항만경제학회지」, 22(4), pp.59-79.

7. 전경련 중국산업연구센터(2006), 「중국 물류단지의 실태와 활용방안」, 연구보고서 06-02.
8. 조삼현(2006), “북중국 주요항만과 서해안 항만간의 교역 컨테이너 유통경로 분석에 관한 연구,” 「한국항만경제학회지」, 22(3), pp.161-188.
9. 최재선 외(2005), 「세계 물류 환경변화와 대응방안(Ⅱ) - 유라시아 편」, 한국해양수산개발원.
10. 任明(2005), 「中國 東北3省 진흥 및 中·韓 經濟協力の 새로운 구상」, 동북아연구시리즈05-06, 대외경제정책연구원.
11. 大連市港口與口岸局(2006), 「2005 大連市港口与航運發展報告」, 大連出版社.
12. 王洛林(2006), 「東北地域經濟振興戰略与政策」, 社會科學文獻出版社.
13. 中國企業管理研究會·中國社會科學管理科學研究中心(2006), 「東北老工業基地振興与管理現代化」, 中國企業管理研究會年度報告(2004~2005)
14. 「中國現代物流發展報告-競爭合作與產業成長(2006年)」, 機器工業出版社.
15. 「中國現代物流發展報告-邁向全面開方的中國物流市場(2005年)」, 機器工業出版社.
16. 徐文吉(2005), “東北振興戰略与中、朝、韓合作前景,” 「東北亞論壇」, 3호, pp.3-9.
17. 吳昊, 劉丹(2005), “中國東北地區与周邊國家的貿易和投資關係,” 「東北亞論壇」, 6호, pp.46-50.
18. 張曙霄, 王爽(2004), “遼寧省与韓國的經貿合作論析,” 「東北財經大學學報」, 4호, pp.55-59.
19. 趙大偉(2006), “黑龍江省發展現代物流業的思考,” 「中外經濟」, 5호, pp.78-81.
20. 王灝陽(2004), 「黑龍江省物流產業發展研究」, 哈爾濱工程大學 석사논문.
21. 許俊, 林海濤, 王珂宇(2005), “吉林省物流業發展策略分析,” 「工業技術經濟」, 8호, pp.118-120.
22. 李曉娜, 韓增林, 李芳芳(2005), “吉林省現代物流業發展對策研究,” 「科技情報開發与經濟」, 18호, pp.116- 118.
23. 劉靜, 劉國彬(2005), “關於東北老工業基地產業結構問題的反思,” 「当代經濟研究」, 6호, pp.67-69.
24. 楊國安(2005), “東北三省區域工業結構与競爭力分析,” 「中國科學院研究生院學報」, 5호, pp.371-379.
25. 한국무역협회 웹사이트(www.kita.net)
26. 북경대 마이크로차이나(http://microchina.lib.pku.edu.ch/tjdata_new/index.html)
27. 國家統計局, 「中國統計年鑑」, 各年號
28. 中國物流與購買聯合會(2006), 「中國物流年鑑」, 中國物資出版社
29. 中國交通年鑑社(編)(2006), 「中國交通年鑑」
30. Drewry Shipping Consultants(2006), Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, June.

<요 약>

중국 동북3성의 물류현황 및 시사점

박병인 · 배종욱 · 김창현 · 신승식

본 연구의 목적은 중국의 동북3성지역의 물류현황과 우리에게 주는 시사점을 분석해보고 관련 기업들에게 간략한 시사점을 제시하는 것이다. 중국 본토는 광대하여 지역마다 사정이 각각 다르기 때문에 중국의 물류현황을 각 지역별로 별도로 연구하는 것이 필요하다. 본 연구의 대상인 동북지역도 면적이 한반도의 3배가 넘으며, 인구 또한 남북한을 합친 것보다 2배가 넘는 광활한 지역이다. 따라서 동북아의 물류허브를 목표로 하는 우리나라는 경쟁상대이며 우리의 주요 시장이 되는 중국에 대해 항상 주의를 기울일 필요가 있다. 본 연구에서는 관련정보의 부족으로 인해 동북3성 지역 중 랴오닝성을 중심으로 분석할 수밖에 없었다. 추후에는 랴오닝성 외에 지린성 및 헤이룽장성에 대한 심도 깊은 분석이 필요할 것이다.

□ 주제어: 동북3성, 랴오닝성, 지역물류