

북한과 중국의 무역과 물류체계 활성화 방안*

A Study on Development of Trade Relations and Logistics System
between North Korea and China

이충배(Choong-Bae Lee)

중앙대학교 상경학부

목 차

- | | |
|-----------------------------------|----------|
| I. 서 론 | V. 결 론 |
| II. 북한-중국 무역현황과 특징 | 참고문헌 |
| III. 북한-중국 물류체계 분석 | Abstract |
| IV. 북한-중국간 무역과 물류의 문제점과
활성화 방안 | |

Abstract

North Korea sharing a border with China has developed economic relations with China for a long time. During the cold war(from 1950s to late 1980s), political, military and economic ties between the two countries have become stronger because they had maintained the same political and economic system. However their economic relations have significantly changed after China has adopted market economies since the late 1970s. In particular, trade volume has been shrunk significantly since the late 1990s when China began to ask hard currency payments in their commercial transactions.

This paper aims to investigate the conditions and prospects of trade and logistics relations between North Korea and China including the problems existed and then make some suggestions to foster their trade relations.

In conclusion in order to develop its trade relations with China, it is suggested that North Korea should make significant changes in its economic and logistics system including infrastructure, institutional schemes, social and trade practices ect. because most problems in bilateral trade have been incurred from North Korea.

Key words : international trade North Korea China logistics investment economic relations

* 이 논문은 2010년도 중앙대학교 학술연구비(일반연구비) 지원에 의한 것임.

I. 서론

북한과 중국은 지리적으로 인접하여 있고, 오랜 기간 동안 정치, 경제, 문화 등 다방면에서 우호관계적인 관계를 유지해 왔다. 중국은 자금, 기술 등 여러 면에서 북한에 비해 우위를 지니고 있기 때문에 북한은 중국기업들의 투자처로 관심이 높은 국가이다. 중국은 1991년부터 현재까지 북한 무역에서 가장 높은 비중을 차지하고 있으며, 특히 2000년 이후에 북-중간의 무역, 투자, 원조 등의 경제부문에서 평균 약 30%이상의 증가율을 보이고 있으며, 중국은 북한의 제1교역국이 되었다.¹⁾

북한과 중국 간의 교역은 중앙보다는 지방정부 차원 특히 변경지역에서 주로 활발하게 이루어지고 있다. 변경무역은 국경지대를 중심으로 자연발생적으로 형성된 국제간의 거래를 의미하나 북-중 관계에서는 좀 특별하다. 전체 교역의 70~80%를 변경무역이라는 특정한 형태가 차지하고 있기 때문에 결코 정상적인 상황이라고 보기는 어렵다.

북한은 경제체제가 특수성을 가지고 있는 나라이고 모든 대외무역이 중앙정부의 통제에 의해서 이루어지고 있다. 이에 비해 중국은 1978년 이래 개혁개방 정책을 통해 자본주의 시장경제 체제에 거의 근접한 정책을 유지하고 있다. 이러한 이유에서 양국간 무역의 활성화에는 상당한 문제점이 상존하고 있다. 북한-중국은 이러한 경제체제의 차이 외에도 제도, 관행상의 차이, 통관 등에서 어려움이 발생하고 있기 때문에 양국간 무역규모가 증가하면서 마찰과 분쟁이 많아지고 있다.

북-중 무역은 북한의 경제 내·외적인 요인으로 인하여 아직도 단순교역 수준을 벗어나지 못하고 있을 뿐만 아니라 양국 무역거래의 물리적 이동을 가능하게 하는 물류인프라의 낙후, 거래과정에서 발생하는 분쟁, 대금결제상의 위험부담 등으로 인하여 활성화되지 못하고 있다. 대북 투자 또한 마찬가지이며, 대북 사업에 대한 정보가 공유되지 않아 신규로 대북 사업을 시도하는 기업들의 시행착오가 거듭될 뿐만 아니라 중국 기업들간에도 과열경쟁이 발생하고 있다. 또한 북-중 제도적 장치의 미비에 의한 간접무역방식에 의존, 북-중 경제교류에 대한 정치적 영향, 북한의 협소한 무역품목의 불일치, 체제와 산업구조의 내재적 모순으로 북한의 경제 시장 등 수 많은 요인들이 북-중 무역을 정체시키는 요인으로 작용하고 있다.

북-중간의 무역에 대한 연구는 주로 경제적 측면(조명철, 1997; 이영훈, 2006; Haggard S & Noland M, 2008; Jin Zhe, 2008; 이종운, 2009), 정치적 측면(오승력, 1994; Moor, 2008), 운영적

1) 이영훈, "북·중 무역의 현황과 북한경제에 미치는 영향", 『금융경제연구』, 한국은행 금융경제연구원, 2006, p.2.

측면 등에서 이루어져 왔으며, 이를 복합적으로 다룬 다수의 연구가 진행되었다. 그러나 양국간 교역에서 물류의 문제를 동시에 고려한 논문은 극히 제한적이다(황진희 외, 2009; Ducruet C et. al, 2009).

본 논문은 북한-중국 간의 무역의 문제점을 개선하기 위한 방안을 모색하기 위한 연구로 먼저 북-중간의 무역의 실태를 분석하고 이를 토대로 장애 및 문제점을 조사하였으며, 향후 북한-중국간의 무역의 활성화 방안을 제안하는데 목적을 두고 있다.

II. 북한-중국 무역현황과 특징

1. 북한-중국 무역 규모

북-중간의 교역은 1950년부터 시작되었는데 1991년까지는 정부 간 기장현물교역(記帳易貨貿易)방식을 취하여 왔다.²⁾ 그 후 1992년에 양국이 새로운 교역협정을 체결한 후 기장현물교역방식을 없애고 현찰결제 방식을 취하였다.

북한의 대중 무역의존도 심화에는 북일 관계 악화 및 북핵문제 관련 국제사회의 대북 지원 축소 등이 중요하게 작용하였다. 2000년까지만 하더라도 북한의 대외무역에서 일본과 중국은 비슷한 비중을 차지하였다.³⁾ 그러나 2002년 북한의 핵개발 시인 이후에 국제사회의 여론 악화로 대북 통상제재가 강화되어 미국, 일본, EU 등 주요무역국과의 교역이 감소하였고, 국제기구 등을 통한 대북 원조도 축소되었다. 이에 따라, 북한은 식량 및 에너지 부족 문제 해결을 위해 중국에 더욱 의존하게 되었는데, 이러한 편중 현상은 국제사회의 대북제재 조치가 완화될 때까지 계속될 전망이다.

〈표 1〉 북한의 대외무역에서 중국의 비중(남북교역 제외)

연도	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
비중(%)	28.6	25.0	24.7	32.5	32.7	42.8	48.5	52.6	56.7	67.1	73.0

자료: KOTRA, <북한의 대외무역 동향> 각호

2) 기장현물교역이란 수출대금을 정부에 기재하고 해당 금액에 해당하는 현물을 수입하여 정산하는 거래 방식이다.

3) 2001년의 북한의 수출액 중 동북아 국가의 비중은 65.5%에 이르며(중국:19.3%, 한국:20.1%, 일본:26.1%), 수입 비중은 46.6%(중국: 28.4%, 한국: 3.7%, 일본: 14.5%)에 달함(KOTRA, 2002)

1990년 이후 북·중 간 무역 추이를 살펴보면, 1999년을 기준으로 무역 규모의 변화를 파악할 수 있다. 1990~1999년 기간 동안 북·중 간 무역 규모는 부진을 거듭하다가, 1999년의 무역규모가 1990년 수준과 거의 같은 반면, 2000년 이후에는 지속적으로 가파르게 증가하는 양상을 보이고 있다.

1990~1999년 기간 중, 1993년까지의 북·중 간 무역액 증가는 1992년 중국의 경화결제 요구와 한·중 수교 등 양국관계의 악화에도 불구하고, 사회주의권의 붕괴에 따른 무역감소를 중국과의 무역으로 대체한 결과이다. 1994년 이후의 무역액 감소는 중국의 경기조절, 북한의 채무불이행 증가로 인한 중국 무역상사들의 거래중지 등이 원인이다.⁴⁾ 1997년의 일시적 무역액 증가는 1996년 북한 홍성남 총리의 방중 이후 중국의 대북한 무상지원, 그리고 우호가 격의 부활 등의 영향을 받은 것으로 보인다. 그러나 1998년과 1999년에 무역액은 감소추세를 지속하고 있는데, 그 이유는 아시아경제위기로 북한의 전체 무역이 줄면서 북한 생산에 악영향을 준데다 북한상품의 취약한 경쟁력으로 인한 거래 부진, 전기사정 악화로 인한 철도수송의 정체 등으로 보인다.⁵⁾

2000년 이후에 북·중 교역규모가 급증함에 따라 북한의 대중 무역의존이 심화되고 있다. 2000년과 2001년의 북·중 정상회담을 비롯한 양국 관계개선 노력이 무역에도 반영되는 등 북·중 무역의 증가추세는 최근까지 이어지고 있다. 2008년 북·중 교역액은 27억 8,700만 달러로 2000년에 비해 5배 이상 증가하였다.

2009년 세계 경제의 침체와 더불어 북·중국간 수출입 규모는 17억 1천만달러로 전년 대비 38% 축소되었다. 대중 수출은 5억 달러로 전년대비 33.6% 감소하였고, 대중 수입은 12억 1,000만 달러로 전년대비 40.5% 감소하였다.

북한의 전체무역(남북교역 제외)에서 중국이 차지하는 비중은 2000년 24.7%에서 2008년에 73%로 급증하였다. 북한의 대중 무역의 특징 중의 하나는 만성적인 적자를 유지해 온 것을 들 수 있다. 대중 수입의 급증으로 북한의 대중 무역적자 규모는 2002~2004년 기간 매년 2억 달러 정도에 불과하였지만 2005년 이래 적자규모가 더욱 확대되어 2009년에는 7.1억 달러로 증가하였다.

4) KOTRA, 1990~2000년 북한의 대외무역동향, 2001, p.47.

5) KOTRA, "1999년 북한-중국 간 교역 10.3% 감소", 2000

〈표 2〉 북한의 대중국 무역액

(단위: 억달러, %)

연도	수출입		수출		수입		무역수지
	금액	전년대비 증가율(%)	수출액	전년대비 증가율(%)	수입액	전년대비 증가율(%)	금액
1990	4.83	-	1.25	-	3.58	-	-2.33
1991	6.10	26.3	0.86	-31.2	5.25	46.6	-4.39
1992	6.97	14.3	1.55	80.2	5.41	3.0	-3.86
1993	9.00	29.1	2.97	91.6	6.02	11.3	-3.05
1994	6.24	-30.7	1.99	-33.0	4.25	-29.4	-2.26
1995	5.50	-11.9	0.64	-67.8	4.86	14.4	-4.22
1996	5.66	2.9	0.69	7.8	4.97	2.3	-4.28
1997	6.56	15.9	1.22	76.8	5.35	7.6	-4.13
1998	4.13	-37.0	0.57	-53.3	3.56	-33.5	-2.99
1999	3.70	-10.4	0.42	-26.3	3.29	-7.6	-2.87
2000	4.88	31.9	0.37	-11.9	4.51	37.1	-4.14
2001	7.37	51.0	1.67	351.4	5.71	26.6	-4.06
2002	7.38	0.1	2.71	62.3	4.67	-18.2	-1.96
2003	10.23	38.6	3.95	45.8	6.28	34.5	-2.32
2004	13.85	35.4	5.86	48.4	8.00	27.4	-2.14
2005	15.80	14.1	4.99	-14.8	10.80	35.0	-5.81
2006	17.00	7.58	4.68	-6.29	12.32	13.98	-7.65
2007	19.76	16.1	5.82	24.3	13.93	13.0	-8.09
2008	27.87	41.04	7.54	29.7	20.33	46	-12.79
2009	17.10	-38.64	5.00	-33.6	12.10	-40.5	-7.10

자료: 중국해관통계, Kita.net

2. 무역구조

1) 북한의 대중 수출품목 구조

북한의 주요 대중 수출품목은 광물자원, 광물성 연료와 철강, 어패류, 목재 등의 기초 원자재이다. 2009년 북한의 10대 대중 수출품목은 광물성연료, 광(鑛) 슬래그, 의류, 철강, 어패류, 나무, 나무제품 및 목탄, 알루미늄, 아연, 전기기기 및 영상설비 등이다.

<표 3> 북한의 대중 수출품목 추이

(단위: 천 달러, %)

	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
어패류	2,748 (4.79)	4,047 (10.87)	143,016 (52.80)	206,931 (52.34)	261,806 (44.71)	92,432 (18.52)	43,266 (9.25)	29,936 (5.13)	40,000 (5.30)	57,538 (7.26)
광 슬래그	5,946 (10.37)	2,607 (7.01)	8,537 (3.15)	14,963 (3.78)	60,114 (10.27)	95,066 (19.05)	118,425 (25.32)	164,006 (28.13)	212,691 (28.21)	140,249 (17.68)
광물 연료	7,889 (13.76)	3,416 (9.18)	11,295 (4.17)	17,250 (4.36)	53,100 (9.07)	111,855 (22.41)	102,344 (21.88)	170,028 (29.16)	207,550 (27.52)	261,426 (32.96)
목재나무 제품	15,853 (27.66)	9,926 (26.67)	9,425 (3.48)	13,725 (3.47)	15,247 (2.60)	15,050 (3.02)	26,593 (5.69)	20,452 (3.51)	7,712 (1.02)	9,369 (1.18)
방직섬유 제품	1,190 (2.08)	2,584 (6.94)	43,137 (15.93)	57,637 (14.58)	55,762 (9.51)	67,253 (13.47)	72,247 (15.55)	71,977 (12.34)	77,296 (10.25)	93,260 (11.76)
철강	10,511 (18.34)	8,662 (23.28)	27,860 (10.29)	46,794 (11.84)	75,925 (12.97)	72,596 (14.54)	35,249 (7.54)	45,188 (7.75)	78,448 (10.40)	72,598 (9.15)

자료: KOTRA, 무역협회 KITA.NET

2) 북한의 대중 수입품목 구조

북한의 대중 주요 수입 품목은 산업생산에 필요한 연료와 기계, 철강, 식용육류와 곡물, 그리고 생활품인 전기기기 및 플라스틱 제품 등이다. 2009년 10대 대중 수입품목은 광물성연료·광물유, 식용육류, 전기기기 및 부분품, 원자로·보일러와 기계류, 플라스틱 및 플라스틱 제품, 인조 필라멘트섬유, 차량 및 곡물, 유류, 어류 등의 조제품이다. 이처럼 중국은 북한의 산업생산에 필요한 주요 원자재와 소비재의 가장 중요한 공급국이다.

<표 4> 북한의 대중 수입품목 추이

(단위: 천 달러, %)

	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
식용 육류	2,828 (0.80)	1,474 (0.33)	10,372 (2.22)	63,623 (10.14)	140,575 (17.58)	104,219 (9.64)	111,868 (9.08)	42,188 (3.02)	43,753 (2.15)	37,953 (2.01)
곡물	51,433 (14.46)	34,049 (7.55)	29,910 (6.40)	49,961 (7.96)	15,388 (1.92)	49,811 (4.61)	16,853 (1.37)	36,511 (2.62)	34,875 (1.72)	55,461 (2.94)
제분 제품	24,863 (7.00)	6,886 (1.53)	10,044 (2.15)	8,092 (1.28)	14,539 (1.82)	24,096 (2.23)	27,466 (2.22)	35,795 (2.57)	15,113 (0.74)	7,984 (0.42)

	1998	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
광물 연료	84,790 (23.84)	117,893 (26.15)	117,969 (25.24)	180,727 (28.80)	204,657 (25.60)	285,714 (26.43)	347,483 (28.21)	401,961 (28.85)	598,954 (29.46)	327,078 (17.33)
방직섬유 제품	24,448 (6.88)	49,273 (10.93)	38,572 (8.25)	40,456 (6.45)	48,140 (6.02)	81,684 (7.56)	100,304 (8.14)	152,748 (10.96)	162,065 (7.97)	179,450 (9.51)
기계류 전기전자	16,333 (4.59)	35,457 (7.86)	56,921 (12.18)	66,624 (10.62)	85,975 (10.75)	133,306 (12.33)	180,624 (14.66)	173,099 (12.42)	246,132 (12.11)	291,914 (15.46)

자료: KOTRA, 무역협회 KITA.NET

북한과 중국은 긴밀한 정치적 동맹관계를 유지하고 있기 때문에, 다른 나라와의 관계에서 는 찾아보기 힘든 여러 가지 특징들이 있다. 중국 상품은 북한과 교역하는 다른 국가들에 비 해서 가격경쟁력이 있고, 지리적으로 인접하여 물류, 유통적인 면에서도 유리하다. 그리고 중 국의 무역제도 중에는 변경지역에 한해서 관세와 부가가치세를 절감을 해주는 세제감면혜택 이 있다. 또한 중국경제가 급성장하면서 원자재의 병목현상이 나타나고 있는데, 그중 일부를 북한에서 수입하여 대체하고 있다. 이 때문에 북한의 광물자원에 대한 중국의 수요가 크다는 점도 다른 나라와의 교역에서 찾아보기 힘든 이점이라고 할 수 있는데, 이는 동시에 북한의 대중국무역 의존도가 높은 이유를 설명해 주는 것이다.

3. 무역형태

북-중 무역의 특징으로는 지리적인 이점에 따라 동북3성에 집중되어 있다는 것을 들 수 있다. 동북3성 중에서는 랴오닝(遼寧)성과의 무역이 가장 활발한데 이는 신의주와 단동-심양 간의 연결 축에 양국의 주요 경제 중심지가 위치해 있기 때문이다. 최근 북-중 무역에서 동 북3성의 위상이 다소 약화되고 있으나 대체로 70% 정도의 비중을 차지하고 있다.⁶⁾

북-중 무역은 중국의 기준에 의하면 일반무역, 변경무역, 가공무역, 보세무역, 무상원조, 기 타 등 6가지 형태로 분류된다. 이들 중 큰 비중을 차지하는 것은 일반무역, 변경무역, 보세무 역이다. 일반무역은 국가 간 일반적 교역절차에 따라 경화결제를 바탕으로 이루어지는 무역 형태이고, 변경무역은 변경지역의 주민들이 인근 국가들과 교역을 하는 경우에 중국 정부가 관세와 부가가치세를 감면해 줌으로써 지역 경제의 활성화를 도모하는 무역제도이다. 또한 보세무역은 중국을 단순 통과하여 제3국으로 수출되거나 제3국으로부터 수입되어 북한으로

6) 최수영, "북한의 대중 경제의존 현황과 전망", 『수은북한경제』, 2009 가을호, p.19.

들어가는 중계무역으로서, 중국의 중간상인이 계약당사자로서 수출입 매매차익을 목적으로 수출입 거래에 개입하는 형태이다.)

〈표 5〉 북-중 무역의 유형별 비중

(단위: %)

	북한의 수출					북한의 수입				
	2001	2002	2003	2004	2005	2001	2002	2003	2004	2005
일반무역	5.8	3.3	5.3	12.8	29.6	60.8	64.3	68.7	70.8	62.8
변경무역	24.0	20.3	20.6	26.7	36.4	20.4	21.3	18.3	18.0	24.0
가공무역	12.7	4.1	2.6	3.7	4.2	4.6	4.8	7.2	4.4	4.8
보세무역	56.9	70.8	70.4	54.8	29.1	1.5	4.1	3.3	2.6	4.0
무상원조	-	-	-	-	-	12.1	3.4	1.7	1.7	3.5
기타	0.6	1.5	1.1	2.0	0.6	0.5	2.2	0.9	1.8	0.9

자료: 중국해관총서 통계사

2005년 북한의 대중 수출에서 변경무역이 차지하는 비중이 36.4%로 가장 높고, 일반무역과 보세무역은 비슷한 수준을 기록하였다. 일반무역은 2005년에 비중이 급증하고 있는 것으로 나타났다. 이것은 중국에서 수요가 커지고 있는 무연탄과 철광석 등의 수출이 주로 일반무역을 통해 이루어지고 있기 때문이다. 2001년 이후 대중 수입에서는 일반무역이 60~70%로 가장 높은 비중을 차지하고 있고, 그 다음인 변경무역은 20% 내외의 비중을 차지하고 있다. 이처럼 북한의 대중 수입에서 일반무역의 비중이 월등히 높은 이유는 북한 당국의 수입 계획에 따른 대중국 물자조달이 일반무역 형태로 이루어지기 때문이다.

북-중 교역은 주로 북한과 중국 동북3성의 변경도시를 통과하는 형태로 이루어지고 있는데, 중국의 중앙정부보다는 지방정부 차원에서, 특히 변경지역에서 일어나는 형태를 띠고 있다. 2002년 하반기 이후 북핵문제로 북한의 대외관계가 악화됨으로써 동북3성 간 교역은 요녕성 단둥과 길림성 연변지역, 훈춘을 통해 이루어지며, 신의주-단둥 경로가 북-중 교역의 약 70% 정도를 담당하고 있다.)

7) 이영훈, “북·중 무역의 현황과 북한경제에 미치는 영향”, 『금융경제연구』, 한국은행 금융경제연구원, 2006.
 8) 이종운, “북·중 접경지역 중국업체의 대북 거래관행 분석”, 『오늘의 세계경제』, Vol.9, No.27, 2009.8.10, p.3.

Ⅲ. 북한-중국 물류체계 분석

1. 주요 접경지역 물류체계

북-중간 국경선 길이는 1,334km이며, 육지 45km, 수계 1,289km로 연결되어 있다. 북한의 평안북도, 자강도, 양강도, 함경북도 등 4개 군과 중국의 지린성과 랴오닝성이 접하고 있다. 북-중간 철도망은 3개 노선(단동-신의주, 지안-만포, 남양-투먼)과 육로 통행로를 포함하여 17개 출입처로 화물 및 여객운송이 이루어지고 있다.

북-중은 양국 주민의 상거래 활성화를 위해 소규모 자유무역이 가능한 호시(互市) 무역구와 해상무역구 등을 지정 운영함으로써 양국 주민간 접촉과 교류, 무역 활성화에 기여하고 있다.

〈표 6〉 북-중 출입처 현황

출입로	위치	주요 특징
단동항-신의주항	단동시 성시구 단동제지 공장 부근	무역화물만 통과
단동-신의주(철로)	단동시	철도출입처는 국가 1급 출입처로 활용
단동-신의주(육로)	단동시	북-중 국제통로
태평만-삭주	랴오닝성 관전만주족자치현 태평만, 수풍 발전소 아래	수운
노호초-위윈	지안시에서 63Km 떨어진 위랍진에 위치	2009년 확장공사 후 활용
지안-만포	지린성 통화시 관내 지안시	철로통행, 국제통로
청석-운봉	지린성 청석진	출입국사무소 등 설치
린장-중강	지린성 바이산시 린장시	무역과 인원 왕래
창바이-혜산	지린성 창바이, 조선족 자치현	국제육로
쌍목봉-상두봉	연변조선자치주 안도현 북한측 삼지연군과 34Km	공무통로로 지린성과 북한 육로 통로
고성리-삼장	지린성 화룡시 홍선진, 화룡시에서 80Km	1994년 대교 건설
난핑-무산	화룡시 덕화진 난핑촌	2004년 연결대로 확충
삼합-회령	용정에서 47Km, 청진 87Km	화물과 인원 통행
개산둔-삼봉	용정시 개산둔진	화물, 인원 통행
투먼-남양	투먼시내서 177Km	화물, 인원의 철도 통로
사타자-셋별	훈춘 삼가자향	화물, 인원 통행
권하-원정	훈춘시 경신향	화물, 인원 통행

자료 : 김호성, “남북경협 활성화를 위한 한-중협력 확대방안 - 단동지역 활용 방안 중심”, 남북물류포럼 중국지역 워크숍, 2007.8.

1) 단동-신의주

단동-신의주간 연결로는 육로·철로·수로·해로로 연결되어 있으며, 북·중 물류량의 70% 정도가 이 출입처를 통과하고 있다. 단동지역은 과거부터 북한과 중국간의 연계협력 요충지로서 단동-신의주-평양을 연계하는 물류망이 가동되어 왔다. 단동은 한반도의 철도(TKR)가 중국의 TSR과 연결되는 지점으로 중요성이 점차 부각되어 북한의 대중 경제교류의 거점지역의 역할이 증대되고 있다.

압록강의 조·중 우의대교는 단동과 신의주를 철로와 육로로 연결하고 있으며, 제3국 인원도 왕래하는 국제 출입처의 역할을 하고 있다.⁹⁾ 2006년 기준으로 철도와 도로를 통한 연간 화물 통과량은 약 340만 톤(철도: 300만톤, 도로: 40만톤), 출입인원은 46만 명(중국인 34만, 북한인 12만명) 정도로 추정되고 있다. 중국의 대북 수출품은 기계·전기제품, 원유, 쌀·옥수수, 방직물, 철강재 등이며 수입품은 광산물과 해산물 등이다.

2006년 현재 단동에는 300여개의 무역업체, 1만 명 이상의 대북 무역 종사자, 대북투자 자문회사 30개, 각종 대북사업 중개회사 60개 등이 대북진출사업을 전개하는 교두보 역할을 하고 있다.

단동-신의주 접경지역은 여타 지역에 비하여 대북한 지원물자와 임가공 물동량 처리 규모가 가장 큰 지역으로서, 향후 북·중간 교역은 물론 한국을 포함한 삼각무역의 중심지로 부상하고 있다.

2) 투먼-남양

북한의 함경북도 남양(南陽)과 중국의 연변 조선족자치주인 투먼(圖們)은 공로와 철로로 연결된다. 이 교역로는 1933년에 개통된 이래 약 75여 년간 북·중 간 여객과 수출입 화물의 운송 통로로서 중요한 역할을 하고 있다. 공로 출입처의 경우 1941년에 북·중이 공동으로 교량을 건설하였고, 국가 1급 국제 출입처로 지정하였으며, 제3국 인원의 왕래도 허용된다.

공로는 주로 여행, 친척방문 등 인적왕래에 이용되고 있으며, 국경시대임에도 불구하고 출입처가 관광지로 개방되어 출입처 전망대에서 남양을 관망하거나 교량 중간까지 직접 걸어 갈 수도 있다.

투먼 철도 출입처는 중국의 대북 무역운송의 주요통로로 1954년 국제 출입처로 승격되었다. 북한의 나진과 청진항과 직접 연결되어 있으며 나진을 통하여 러시아의 광궤 철도와 연

9) 정봉민의, 남북한 물류체계 통합 및 활용방안 (1) - 물류체계 통합을 위한 물류현황 분석 및 물류정책방향 설정 -, 한국해양수산개발원, 2007. 12, pp.165-166.

결되어 있다. 화물처리량은 연간 350만 톤으로 중국의 대북 2대 철로 출입처이다. 현재까지 여객열차는 운행되지 못하고 있으나, 중국 정부는 나진까지 관광열차의 운행계획을 수립하고 북한 당국과 협의를 진행하고 있다.

3) 두만강 지역

북한과 중국은 두만강 지역 교통물류인프라 개발 사업의 일환으로서 중국 길림성의 훈춘-연길-장춘을 연결하는 간선도로 축과 나진항 간의 도로정비를 추진하고 있다. “11차 5년 계획기간”(2006~2010) 중에 훈춘-연길-장춘을 연결하는 고속도로가 완공될 예정이며, 중국 훈춘 권하세관과 마주하고 있는 북한 원정세관에서 나진항까지 도로현대화 사업이 시행될 계획이다. 나진-원정 도로는 북한과 중국을 연결하는 가장 주요한 운송로 중 하나이다. 북한 원정세관과 중국 권하세관은 교량으로 이어져 있으며, 현재 중국 길림성과 북한 간 육로를 통한 세관 중 여객 및 차량, 화물량이 가장 많은 곳이다.

현재 중국의 훈춘에서 권하 세관까지 39.1km의 구간은 중국 기준으로 2급 도로가 개통되어 있으며, 2001년 말에는 연길에서 도문 간 고속도로가 개통되었다. 또한 도문에서 훈춘까지의 고속도로가 “11차 5개년 계획” 기간 중에 개통될 계획이다. 북한의 나진에서 원정까지는 나진-비슬령-원정을 연결하는 산길 도로와 나진-사회-원정으로 이어진 연해 도로 등 2개의 도로가 있으며, 청학에서 2개의 도로가 만난다. 나진-원정 간 산길 도로는 총길이 54km이며, 두 지역을 연결하는 통로 역할을 하고 있다. 현재 이 도로는 상태가 아주 불량하고 보수가 이루어지지 않아서 교통사고의 위험성이 높다. 한편 나진-사회-원정 간의 연해 도로는 총길이 74.9km이며, 산길 도로보다는 조금 나은 상태이지만, 도로 상황이 열악하기는 마찬가지이다.¹⁰⁾

한편 북한이 나선경제무역지대 및 나진항 개발 의지를 표명하는 한편, 중국 동북지역이 사회경제적으로 발전하고 대외개방의 수요가 확대됨에 따라서 나진항 출해(出海) 통로의 중요성이 부각되고 있는 추세이다. 하지만 현재 나진-원정 도로는 기술등급이 낮고, 노면이 굴곡진 데다, 도로의 기울기가 급하기 때문에 차량이 정상적으로 운행되기 어려운 상황이다. 훈춘-나진 간의 거리는 약 94.7km에 불과하지만, 왕복하는 데 2일 정도가 소요되고, 특히 우천 시에는 교통이 두절되는 상황이 발생하기 때문에 운송비용의 증가를 초래하고 있다. 결국, 현재의 나진-원정 간 도로 상태는 급증하는 물동량 수요를 충족시킬 수 없는 상황이다.

1995년 훈춘시는 북한과 나진항 출항협의를 체결, 중국의 여객화물을 나진항에서 환적할

10) 吉林省工程諮詢科技公司, 羅津-元汀公路可行性研究報告, 2006.

수 있게 하였고, 나진항에서 부산항에 이르는 컨테이너 정기선을 정식 개통하였으며, 훈춘-나진-일본 니가타 항에 이르는 컨테이너 운송로를 개통한 바 있다.¹¹⁾ 2003년 훈춘시는 더욱 적극적으로 출해 통로를 확보하기 위하여 중국의 훈춘과 북한의 나선지역을 잇는 “도로·항만·구역 일체화” 프로젝트를 추진하였으며, 중앙 및 지방정부의 지원을 받아 민간기업이 협상에 적극적으로 참여하기도 하였다.

2. 북한-중국의 해상 및 항공 물류체계

북한은 주요 무역상대국인 중국, 러시아와 국경철도가 부설되어 있어 1970년대 이전까지 대부분의 무역화물은 철도로 운송되었다. 이로 인하여 북한의 대외항로의 개설은 아주 빈약한 상태이며 그나마도 동해안에 집중되어 있다. 주요 항로로는 동해의 청진 - 블라디보스토크, 청진-니가타, 원산 - 블라디보스토크, 원산 - 나호드카, 원산 - 니가타 노선이 있으며 서해에는 남포 - 상하이, 남포 - 싱가포르 노선 등이 있다. 이 밖에도 동남아 화물노선이 개설되면서 홍콩, 태국 등으로의 화물선이 운항되고 있다.

중국과의 교역은 주로 철도, 공로로 연결되어 있기 때문에 정기항로가 개설되어 있지 않다. 다만 텐진, 칭다오, 상하이 등의 항만과는 부정기선을 이용하여 화물 운송이 이루어지고 있다.

북한의 국제항공 여건은 항공기의 운항 거리, 노선 수, 운항 빈도 등에 있어 국제적 수준에 현저히 뒤떨어져 있다. 항공은 주로 여객운송을 담당하며 화물의 취급은 제한적이다. 항공운송의 대부분을 중국(베이징, 심양, 다롄)과 연결되어 있다. 그 외 정기 항공 노선은 동남아(방콕, 마카오), 러시아(블라디보스토크, 하바로프스크, 모스크바)와 연결되어 있다. 외국 항공사의 북한 취항은 중국북방항공이 순안 - 다롄 - 베이징 노선이 유일하다.

3. 북한-중국 무역·물류의 특징

북한과 중국의 통행 및 물류의 특징으로 다음과 같은 것을 들 수 있다. 첫째, 다양한 통로를 들 수 있다. 북-중 간에는 육로, 철로, 수로, 해로 등 다양한 통로를 통하여 열차·차량과 선박이 운행되고 있어서, 무역과 주민왕래가 비교적 활발하게 이루어지는 편이다. 양국의 전통적인 우호협력관계를 바탕으로 각종 협약이나 조약을 체결함으로써, 출입물류의 제도화 수

11) 강승호·최병현, “중국 동북3성 진흥계획과 인천의 대응”, 인천발전연구원, 2004, pp.23-24.

준이 높아진 결과라 할 수 있다. 양국은 또한 수상무역, 해상무역, 호시무역 등을 통한 물류 이동을 통하여 상호간의 무역을 촉진시키고 있다.

둘째 광범위한 비공식 접촉과 불법적 거래가 성행한다는 것이다. 압록강과 두만강 수계의 특성상 접촉면이 넓어 다양한 접촉과 교류가 이루어지고 있는데, 밀수 등 비공식적, 불법적 거래 또한 활발하다. 특히, 압록강 하류와 북한 서해 연안 지역을 중심으로 북한의 수산품과 중국 소비재가 물물교환 형식으로 밀거래되기도 한다. 이러한 불법적 거래는 세관, 변방 등 관리 관청의 묵인 하에 이루어지고 있다.

셋째, 북-중 화물운송의 일체화가 추진되고 있다. 중국 정부는 동북진흥공정을 구체화한 국무원 판공실 36호 문건에 따라 철도, 도로, 항만 등에 대한 투자를 집중함으로써 동북3성의 물류망 완비를 추진하고 있다. 그리고 이 동북3성 물류망을 북한의 물류·운송망과 연결하는 단동 물류운송 중심도시 건설을 계획하고 있다. 이를 위하여 중국은 다렌-목단강 고속도로 건설과 다렌-목단강 동변철도 전 구간 연결공사를 2020년까지 완성할 계획이다. 또한 북한과 도로망을 연계하기 위해서 단동-신의주를 잇는 제2 압록강 대교 신설계획을 수립하고 북한과 지속적으로 협의하고 있다.

북-중 간에는 일정한 제한을 받는 "국제시장"의 일종인 호시무역이 성행하고 있다. 중국은 호시무역 활성화를 위하여 북한과 호시무역구 설치에 합의했으나, 북측의 소극적 태도로 현재까지 활성화되지 못하고 있다.

중국과 북한은 북-중 물류운송 일체화 계획 일환으로 양국 국경지역 철도 및 도로의 정비, 확충에 노력하고 있다. 현재 북한과 중국 간에는 신의주-단동, 남양-투먼, 만포-지안 등 3개 노선이 운행되고 있다. 중국은 동북진흥공정 추진에 따라 동병철도와 고속도로를 건설하여 동북 3성의 물류망을 완성하고 이를 북한과 연결할 계획이다.

IV. 북한-중국간 무역과 물류의 문제점과 활성화 방안¹²⁾

1. 정치·경제 시스템의 문제점

북한-중국 무역의 가장 큰 문제점은 북한의 핵개발, 미사일 발사 등으로 야기되는 국제적 불안정한 관계유지와 이로 인한 대외관계 악화 및 교류 협력의 제한 등 국제화의 미흡 등이

12) 우가, "중국과 북한간 무역 물류 문제점과 활성화 방안 연구", 중앙대학교 대학원 석사학위 논문, 2009, pp.47-64.

다.¹³⁾ 또한 북한의 대외경제협력체제가 정비되지 않는다면 국제관례에 따른 사업 추진이 쉽지 않을 것이다. 현재 북한의 대외무역관리체제는 미비하여 많은 개선작업이 필요하다.

현재 중국에서 변경무역을 하는 회사는 대부분이 민영회사이고 북한은 국영회사이다. 북한에서 변경무역과 관련한 정책을 공개하지 않음으로써 중국측 무역회사는 경제적인 손실을 입고 있다. 이러한 불확실한 무역환경이 무역확대를 제한하는 요소로 작용하고 있다.

두 번째로는 인프라시설의 부족이라고 할 수 있다. 북한은 전력공급, 교통, 통신 등 사회기초시설이 열악한 상태이다. '90년대 후반이후 경제회복과 더불어 여러 분야에서 90년대 중반 최악의 시기보다 호전되어가고 있지만, 회복 속도가 매우 느리다. 이러한 낙후된 물류 인프라 시설은 물류정보화를 저해하고 있으며, 계약 불이행, 납기 지연, 각종 클레임 발생의 원인이 되고 있다.

셋째는 무역규모의 불균형이다. 북-중 무역에서 중국은 시종일관 무역수지 흑자를 기록하고 있고 지속적인 확대 추세를 보여주고 있다. 또한 북한의 산업생산 활동이 정상화되지 못함으로써 수출 경쟁력을 확보한 제품이 거의 없고, 외화 부족도 심각하여 수입을 확대하는 것도 불가능 하다. 따라서 변경무역은 높은 성장률을 기록하고 있지만 전체적인 무역규모는 여전히 소규모에 머무르고 있다.

2. 운영상의 문제점

북한과의 무역에서 운영상의 문제점을 살펴보면 다음과 같다. 첫째, 통신상의 제약을 들 수 있다. 북한은 국가의 안정을 고려하는 의도에서 외국인이 북한에 들어가면 휴대폰 같은 통신 시설을 공항이나 기차역에 있는 북한 직원에게 넘겨주어야 하고, 대부분 장소에서 국제 전화를 할 수가 없다. 이는 국제 비즈니스에서 커다란 장애 요소가 되고 있다.

둘째 외국인의 활동에 많은 제한을 받는다. 입국할 때에는 북한의 초청장을 가지고 있어야 할 뿐만 아니라, 맞이하는 사람이 있어야 한다. 그리고 어느 곳을 가더라도 북한사람이 항상 동행해야 한다. 이러한 제한적 접촉으로 인한 통행상의 문제점은 외국기업이 비즈니스를 행하는데 있어서 상당한 저해요소로 작용하고 있다.

셋째 통관검사의 문제를 들 수 있다. 북핵 실험 이후, 중국세관은 북한의 수출입물자에 대한 통관검사를 강화하고 있다. 과거에는 컨테이너 화물검사시 화물칸 입구에 있는 화물에 대해 한정검사를 하였으나, 현재는 수출에 대한 통관 서류가 복잡해지고 심사도 강화되었다.

13) Gregory J. Moore, "How North Korea threatens China's interests: understanding Chinese □duplicity□ on the North Korean nuclear issue", *International Relations of the Asia-Pacific*, Vol.8, No.1, January 2008, pp.4-6.

북한은 통관하는 화물은 모두 허가증을 요구하고 있다. 계획경제체제하에서 북한의 회사는 수입하기 전에 먼저 정부에 허가증을 받아서 통관할 수 있다. 이러한 양국의 까다롭고 복잡한 통관검사는 수출입과정에서 상당한 시간과 비용을 소모하고 있다.

또한 북-중 무역거래량은 증가하고 있으나 경제체제 때문에 아직 완벽한 결제시스템이 없다. 북-중간의 무역은 공식적으로는 과거 물물교환 방식에서 현금 결제 방식으로 변경되었으나 여전히 물물교환에 의한 교역이 큰 비중을 차지하고 있다. 이와 같이 물물교환이 높은 비중을 차지하는 것은 변경무역의 양적 한계를 극복할 수 없다는 문제점을 나타낸다.

3. 북한-중국 무역의 활성화 방안

북한과 중국과의 무역을 활성화하기 위해서는 인프라, 법률, 제도 및 관행, 운영 등 다양한 부문에서 발생하고 있는 문제점을 해결해야 할 것이다. 이러한 문제의 대부분은 중국측의 문제라기 보다는 세계 경제의 규범을 크게 벗어나 있고, 법률 및 제도 면에서 독자적이고 고립된 경영체제를 운영하고 있는 북한으로 기인된 것이다. 그러므로 북한이 현 정치 및 경제체제를 유지하는 상황에서 이러한 단시간에 해결할 수 없을 것이다. 이에 북한의 측면에서 중국과의 무역활성화를 위해 우선적으로 추진할 필요성이 있는 것을 중심으로 제시하면 다음과 같다.

1) 경제특구 개발

(1) 단동-신의주 연계 개발

북한은 2002년 9월 신의주 경제특구를 지정하고 같은 달 12일 특별포고령을 통해 신의주를 특별행정구역으로 지정하고, 별도로 신의주특별행정구 기본법(제6장 101조)을 제정해 신의주를 국제적인 금융·무역·상업·공업·첨단과학·오락·관광지구로 개발한다고 발표하였다.

신의주가 특별행정구가 된 배경은 생산, 수요, 입지, 물류 측면에서 볼 때 북한 북부의 공업지구의 하나로서 기계, 금속공업과 섬유를 중심으로 한 경공업이 상당히 발달해 있으며, 북한 제1의 변경 무역도시로서 철도, 도로, 항만이 잘 연결되어 있어 교역이 활발하게 이루어질 수 있다는 이점을 가지고 있기 때문이다.

중국 단동시는 요녕성에 속해 북한 신의주지역과 압록강을 연계로 접경하고 있는 국경도시이다. 단동지역은 경의선 개통, 북한 개방 등의 경우 북한 내수시장 진입을 위한 전략적 요충지이자 한반도와 유라시아를 연결하는 물류 거점지역이다. 단동시는 중국 14개의 변경도

시 중 최대 규모로 단둥~신의주간 압록강대교를 통한 북한과 활발한 교류가 이루어지고 있다.¹⁴⁾ 단둥은 중국대북 무역의 중심기지로서 중·북 무역 전체의 70%~80%가 단둥을 경유하여 이루어지고 있다.

신의주 지역은 중국과 북한간 교역에 유리한 지경학적 조건과 단도항등 중국 단둥의 양호한 인프라 활용이 가능하다는 산업입지 조건의 장점을 가지고 있다. 신의주 특구는 중단기적으로 중국의 수출가공기지와 관광산업, 위탁가공을 중심으로 한 경공업분야에 집중하되 장기적으로 남한-북한-중국을 잇는 물류기지 및 무역 등을 포함하는 첨단복합형 특구로 발전시키는 것이 바람직할 것으로 보인다.¹⁵⁾ 또한 단둥지역과의 통합경제권 형성을 통한 경제특구의 개발이 가능하며, 경의선을 통하여 한·중간의 육로운송이 시작되면 신의주지역은 동북아 중계운송의 주요 거점으로 성장할 가능성을 갖추고 있다.¹⁶⁾

중국은 단둥지역을 신의주지역과 하나의 경제권으로 묶어 개발하려는 계획을 가지고 있는 것으로 알려져 있어, 이러한 “신의주-단둥 경제권” 개념은 신의주지역의 철도, 도로 및 산업 기반시설 개발에 긍정적으로 작용할 것이다. 그래서 신의주 특구가 지리적 이점을 활용하기 위해서는 중국 단둥시와 신의주간이 도로·철도 연결을 강화해야 한다.

단둥시는 북한과 도로·항구·지역 일체화의 중심지역으로 물류집적 기능, 수출 가공기능, 국제 상업여행 기능을 강화해 나갈 방침이다. 이에 따라 국제무역, 투자, 과학기술과 여행 협력 등 4개 분야의 기반을 마련하고 대외개방을 주요 전략으로 하여 개방형 경제체제를 완성해 동북 동부지역의 대외개방 주요 창구 및 주요 기지로 단둥시를 발전시킬 계획이다. 단둥시는 북한과의 경제협력 강화를 위해 “일항양대삼구(一港兩帶三區)”라는 개방형 경제발전 체제를 구축하였다. 이는 대외개방, 특히 북한과의 경제협력의 핵심 내용이라 할 수 있다.¹⁷⁾

(2) 훈춘-나진·선봉의 연계 개발

북한은 지난 1991년 12월 함경북도의 나진·선봉지역에 “자유경제무역지대”를 설립하고 2010년까지 동북아의 국제적인 화물중계지, 수출가공기지, 관광기지의 기능을 가진 중계형 수출 가공기지로 발전시킬 것을 구상하였다.¹⁸⁾ 경제발전에 필요한 외화를 획득하기 위해서 합영법을 도입하였지만 별다른 성과를 거두지 못하였다.

14) 김영운·나희승·황진희, 남북 물류 운송 활성화 및 협력방안 연구, 통일연구원, 2007, p.138.

15) 정명수, “북한 경제특구에 관한 연구-신의주 특별행정구를 중심으로”, 건국대학교 행정대학원 석사학위논문, 2005, p.60.

16) 이종운, “신의주지역의 산업현황과 경제특구 성공의 과제”, 『세계의 경제』, 2002, p.39.

17) 김원배외 5인, 「중국 동북3성 개발이 북중 접경지역 산업 및 기반시설개발에 미치는 영향분석」, 국토연구원, 2006, p.73.

18) 조명철, “북한 경제특구정책의 교훈과 정책과제-나진·선봉 및 신의주 경제특구정책을 중심으로”, 『오늘의 세계경제』, 제07-42호, 2007, p.3.

<표 7> 나진·선봉지역 단계별 개발목표와 중점 프로젝트

단계 구분	당면단계(1995~2000년)	전망단계(2001~2010년)
개발목표	- 국제화물중계기지, 수출가공기지 건설	-종합적, 현대적인 국제교류 거점 도시(제2의 싱가포르)
중점 프로젝트의 우선순위	-나진지구의 경제특구 거점화 -중국-러시아와의 중계수송망 형성(철도, 도로, 통상 등) -자유무역항들의 하역능력 3,00만 톤 규모로 확장 -가공수출 산업기지형 공단의 본격적 조성 -공업지구별 전문화와 본격적화 자유차를 통한 수출주도형 가공기지 건설 -지대와 그 주변에 관광기지 개발	-자유무역항들의 하역능력을 1억 톤 규모로 확장 -중계무역, 수출가공, 제조업, 금융서비스, 관광의 제 기능을 종합적으로 수행할 수 있는 지대 건설 -21세기 국제 수준에 부응할 수 있도록 지대의 현대화의 정보화 추구
도시건설	-인구 30만 명 규모 -나진지역 중심으로 개발하고 이를 선봉지역으로 확대	-인구 100만 명 규모 -후창, 시해 등 나진 외곽지역과 사회, 흥의 등 두만강지역 신항도시 개발

자료: KOTRA, “나진·선봉 자유경제무역지대 투자환경”, 1995

나진·선봉지역은 무역기지로 개발할 수 있도록 러시아와 연결하고 신의주지역은 동북3성을 비롯, 중국경제와의 협력창구로서 중국단동 지구와 연결될 수 있도록 하는 것이 효율적이다. 중국과 러시아와의 연결은 수출시장으로서 큰 잠재력을 갖고 있는 중국 및 러시아와 육로를 통한 직접 교역이 가능해지기 때문에 교통망의 구축은 큰 의미를 갖게 된다.¹⁹⁾

훈춘시에는 변경 경제협력구, 수출가공구, 훈춘-러시아 호시무역구가 건설되어 있으며 이와 더불어 훈춘시의 일정구역에 자유무역지대를 지정·개발하는 방안도 추진 중에 있다. 자유무역지역 입주업체들에게는 무관세 등의 인센티브가 주어지며 북·중·러 3국의 노동력과 물류도 역내에서 자유롭게 이동할 수 있게 될 것이다. 이를 위해 북한, 중국, 러시아3국은 도로, 철도, 항만 등 인프라 확충에 나설 것으로 보이며, 이미 항만 건설은 진행 중 인 것으로 알려졌다.²⁰⁾

훈춘 자유무역지대는 북한의 나진·선봉 경제특구와 연계되어 이 지역 내 무역과 공업발전 을 이끌어 나갈 것으로 전망이다. 이는 중국이 북한, 러시아와 공동으로 중국 지린성 훈춘을 홍콩식 자유무역 도시로 만들겠다는 의미이기도 하다.

19) 김영윤·나희승·황진희, 전계서, p.105.

20) 김원배외 5인, 전계서, p.67.

2) 자원 개발의 확대

자원 개발은 2003년 길립성 상무청과 통화강철집단이 북한무산철광 개발 타당성조사를 실시하면서 시작하여, 2005년 2월 약 70억 위안을 투자하는 대신 그 대가로 통화강철집단이 50년간 채굴권을 획득하고 연간 1,000만톤의 철광석을 생산하고 있다. 그중에 50억 위안은 광산개발을 위한 기계, 설비 구입, 20억 위안은 통화-무산간 도로·철도·송전 시스템 정비로 사용되고 있다. 또한 2005년 10월 중국 우의 부총리와 후진타오 주석 방북시 중국 최대 광물 자원 수출회사인 오광(五礦)그룹이 북한 용등탄광 개발을 조인하였다. 용등 탄광은 한때 연간생산량이 300만톤에 달한 북한 최대 규모의 무연탄 탄광이었으나 현재는 연간 100만톤 정도의 석탄이 생산되고 있다. 그리고 2006년 1월, 북한과 중국은 산둥국대황금주식유한공사의 해산청년동광 공동개발 프로젝트에 합의하였다. 북한 중앙경제합작국의 비준을 얻어 설립된 혜산초금합영회사(惠山招金合營會社)는 북한과 중국이 50대50으로 합영하였다. 등록자본금 800만 유로, 합영기간은 25년이며 탐사결과 동광 150만톤, 금 60만톤, 은 1만6천톤 등 1,000억원 위안 상당의 가치가 있는 것으로 확인되었다.²¹⁾

현재 중국과 북한간의 경제협력은 주로 보상무역방식으로 진행되고 있다. 북한은 경제난, 시설 낙후로 기업 가동률이 30%밖에 되지 않기 때문에 보상무역방식으로 북-중 무역규모를 확대할 수 있다. 북한은 광물자원이 풍부하지만 자금부족, 시설과 기술 낙후하므로 외자도입이 시급하다. 현재 중국시장은 철강, 석탄, 목재와 금속의 가격이 많이 상승하였고 수요 또한 많이 증가하였다. 중국의 자금, 기술과 북한의 자원을 상호·보완하여 양국 협업을 통한 각종 자원을 개발해야 한다.

중국 기업은 앞으로 자원 개발에 대한 투자를 확대해야 한다. 북한입장에서는 광물개발의 성장과 함께 경제를 발전시킬 수 있는 이점이 있다. 북한의 광물자원 생산 시설에 대한 중국의 자본과 기술 투입이 광물자원의 효율적인 생산에 기여함으로써 궁극적으로 북한 경제를 성장에 도움이 될 수 있다. 북한은 현재 외화보유고가 낮아 공업 가동률 아주 낮아서 중국과 무역 불균형을 이루고 있다. 따라서 외화부족 문제를 해결하기 위해서는 북한과 중국 합작으로 많은 광물을 개발, 수출하여 북한의 외화부족 해소에도 도움이 되고 중국은 시장수요를 만족시키고 기업의 경제력도 제고 할 수 있다.

그리고 광물뿐만 아니라 북한은 어업, 임업도 풍부한 자원을 가지고 있고 이런 영역의 발전 잠재력은 엄청나게 크다고 할 수 있다. 따라서 중국과 북한은 여러 영역에서 협업을 통해 양국 경제무역의 활성화를 촉진할 수 있다.

21) 정이준, "최근 중국의 대북투자 동향 분석", 『동북아 경제이슈』, 2007, p.99.

3) 무역 개선방안

(1) 외부 환경의 개선과 개혁개방의 촉진

특구개발정책 추진 전에 평화적 외교정책이 반드시 선행되어야 하고, 항상 경제개발정책과 외교정책이 방향으로 일치되는 정책기조를 유지해야 한다. 현재 북한의 정치 및 경제적 이미지와 신뢰도는 세계 최하위이기 때문에 경제적 이익을 추구하기에 앞서 정치적 이미지 쇄신을 해야 하며, 평화적 대외정책의 추구 및 주요국과의 친선관계 회복해야 한다. 실제로는 체제 수호적인 강경외교를 유지한 채 국제자본을 유치하려 한 것이다.²²⁾ 안정된 사회 환경은 북한의 대외무역 경제발전에 큰 도움이 되며, 중국 변경무역에도 도움이 된다.

(2) 정책의 조정

북한과 중국간 무역활동의 촉진을 위해서는 무엇보다도 정부의 적극적이고 일관된 정책 추진을 통해 정부 정책에 대한 무역관계자들의 신뢰를 획득하는 것이 중요하다. 일관성 있는 정책의 추진은 무역관계자들이 거래를 결정하는 데 필요한 뿐만 아니라 경제무역활동의 지속 여부를 결정하는 데도 매우 중요한 변수가 된다. 정부가 약속을 지키지 않거나 정책을 쉽게 바꾸어 불이익을 초래할 경우 무역관계자에게 교역의욕을 위축시킬 것이다.

또한 중국 정부는 변경무역에 대한 융통성 있고 다양한 변경무역정책을 채택해야 한다. 중국 주변국가에 따라서 경제상황, 산업구조도 다르고 수출입 상품도 큰 차이가 있다. 현재 중국 정부는 주변국가에게 동일한 변경무역정책을 실행하고 있으나 변경무역의 발전에 제한이 있다.²³⁾ 정부는 변경무역의 관리권한을 변경성 정부에게 넘겨주어야 한다. 변경성 무역주관 부서는 주변 국가의 실제 상황에 따라서 변경무역정책방안을 중국 대외경제무역부에게 보고하고 허락을 받아서 관리를 해야 할 것이다. 이러한 방식이 변경지역의 이점을 살릴 수 있고 변경무역을 촉진시킬 수 있을 것이다.

(3) 법률 제도의 개선

북한과 중국의 무역은 계약 불이행, 대금회수 리스크, 무역 클레임 등의 문제가 있으며 이러한 문제점을 해결 할 수 있는 기구, 법률, 제도 등이 미비하다. 따라서 중국과 북한관련 법률 제도적 개선방안으로는 중북교류협정법에 대한 정비 및 기타 관계법에 대한 현실화 등이 있다. 특히 투자보장, 이중과세, 분쟁조정, 청산결제 등 중국의 제도 협력을 위한 세부대책이

22) 조명철, 전제서, p.5.

23) 沈相德, “延邊与朝鮮邊境貿易發展研究”, 延邊大學人文社會科學學院經濟系 碩士學位論文, 2003, p.34.

필요하다.

<표 8> 법률 제도적 장치의 주요내용

종류	내용
투자보상	북 상호투자 허용·증진·우대 투자보호 및 수익의 자유로운 송금
이중과세	이중과세 우려가 있는 조세의 대상, 기준, 방지방법
분쟁조정	분쟁해결 원cl, 공동분쟁해결기구 구성·운영
청산결제	청산결제 대상품목, 규모, 청산기간, 결제통화, 대월제도
산업재산권 보호	특허·상표권, 과학기술의 권리보호

자료 : 최상래, "남북무역의 활성화방안", 한국무역협회 하계 세미나 자료, 2000, p.556.

(4) 정보화 시스템의 개발

대북 무역과 관련한 정보가 공유되어야 하기 때문에 정보화 시스템을 개발을 해야 한다. 지금까지 중국과 북한 무역 확대에 큰 걸림돌이 되고 있는 요인으로서는 대북 무역관련 정보부족을 들 수가 있다. 따라서 대북 무역 관련 정보를 공유하기 위해서는 대북 정보 제공 및 상담공유체제 구축을 해야 한다.

첫째, 중국 정부직능부서는 전문기구를 설립하여 북한의 무역 정보를 수집하고 북한시장의 공공정보 시스템을 개발하고 정부 사이트를 통하여 외부에 공개해야 한다. 한국 대한무역진흥공사의 경험을 본 보기로 삼아야 할 것이다. 한국정부는 세계 여러 나라에 해외무역 조직을 설립하고 직원들이 인터넷을 통하여 실시간으로 한국기업에 정보를 제공한다. 중국정부도 이러한 방법을 참고하여 북한의 정보 사이트를 설립하고 중국과 북한간 무역을 촉진할 수 있다.

둘째, 사적인 기업, 조직이나 중계조달 조직을 설립하여 기업간 교류와 소통을 촉진하고 기업간 관계는 상호 경쟁과 합작의 관계를 이루어야 할 것이다. 이러한 시스템의 개설은 변경지역이 중국과 북한 경제무역 합작 기업의 집단을 형성하는데 도움이 될 뿐만 아니라 기업간 상호 감독과 조절, 정보의 획득, 교역 비용의 감소를 촉진할 수 있다.

V. 결 론

북-중간 무역은 지리적 인접성, 역사성, 경제적 상호보완성, 정치적 유대관계 등과 같은 요인으로 인해 오랜 기간 밀접한 관계를 유지해 오고 있다. 그럼에도 불구하고 중국 경제의 글로벌화, 정치적 이해관계의 대립, 중국의 시장경제로의 발전, 북한 경제의 고립화 촉진 등으로 인해 이들 관계를 많은 굴곡을 보여주고 있다.

본 연구에서 밝혀진 북-중 무역의 가장 큰 문제점은 북한의 핵개발, 미사일 발사 등으로 야기되는 국제적 불안정한 관계유지와 이로 인한 대외관계 악화 및 교류 협력의 제한 등 국제화의 미흡이다. 두 번째는 인프라 시설의 부족이다. 북한은 전력공급, 교통, 통신 등 사회기초 시설이 열악한 상태이다. 세 번째는 무역규모의 불균형이다. 북-중 무역에서 중국은 시종일관 무역수지 흑자를 기록하고 있고 지속적인 확대 추세를 보이고 있다. 또한 북한의 국가체제 때문에 외국인의 비즈니스 환경이 자유롭지 못할 뿐만 아니라 양국 간 통관절차가 매우 까다롭고 복잡한 상황이다.

이러한 문제점을 해결하고 북-중 무역을 활성화시키기 위한 방법으로는 첫째, 경제특구의 개발 및 발전을 들 수 있다. 경제 특구를 통해 자유로운 무역의 촉진이 이루어질 수 있어야 할 것이다. 둘째는 북한의 자원 개발의 확대를 들 수 있다. 단기적으로 북한이 수출할 수 있는 품목은 상대적으로 풍부한 광물자원을 들 수 있으며 이의 수출을 통해 북한내 외국의 투자를 촉진하는 방법을 들 수 있다.

셋째는 무역을 촉진시킬 수 있는 방안을 모색해야 할 것이다. 북한의 고립은 제한된 자원을 보유하고 있는 북한으로서 경제발전에 커다란 장애가 되고 있다. 따라서 북-중간 교역을 확대할 수 있는 방안이 강구되어야 할 것이다. 이를 위해 가장 시급한 문제는 북-중간 무역을 저해하는 각종 법률적, 제도적, 관행적 문제를 해결해 나가는 것이다. 이러한 문제의 해결 없이 양국간 무역은 파행적으로 이루어질 수 밖에 없으며, 중국의 무역관행이 국제화되면 될수록 북한과의 무역은 한계에 직면하게 될 것이다.

마지막으로 북-중간의 무역의 발전이 우리나라에 미치는 영향을 살펴보면 북-중간의 무역 중 일부 제품은 한국에서 중국을 통해 우회하는 제품들이며 따라서 우회교역은 증가할 수 있을 것이다. 그러나 남북한 직교역은 상대적으로 감소할 가능성이 높다. 또 하나 중국의 북한에 대한 영향력이 증대됨과 동시에 북한의 레버리지가 커지면서 남북한 관계에서는 부정적인 영향을 미칠 수 있다. 이러한 점을 고려할 때 우리나라의 대북한과의 무역도 보다 다원화된 접근, 즉 중국의 변경무역을 적극적으로 활용하는 방안을 수립해 나가야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 강승호 · 최병현, 중국 동북3성 진흥계획과 인천의 대응, 인천발전연구원, 2004.
- 김영운 · 나희승 · 황진희, 남북 물류 운송 활성화 및 협력방안 연구, 통일연구원, 2007.
- 김원배 · 이성수 · 조명철 · 홍익표 · 정승호 · 박현정, 중국 동북3성 개발이 북중 접경지역 산업 및 기반시설개발에 미치는 영향분석, 국토연구원, 2006.
- 오승력, 북한과 중국의 경제관계 분석, 민족통일연구원, 1994.
- 우가, “중국과 북한간 무역 물류 문제점과 활성화 방안 연구”, 중앙대학교 대학원 석사학위 논문, 2009.
- 이영훈, “북·중 무역의 현황과 북한경제에 미치는 영향”, 『금융경제연구』, 한국은행 금융경제연구원, 2006.
- 이영훈, “북·중 경제협력 강화는 도전이자 기회”, 『신동아』, 2006.6
- 이종운, “신의주지역의 산업현황과 경제특구 성공의 과제”, 『세계의 경제』, 2002.
- 이종운, “북·중 접경지역 중국업체의 대북 거래관행 분석”, 『오늘의 세계경제』, Vol.9, No.27, 2009.8.10.
- 정명수, “북한 경제특구에 관한 연구-신의주 특별행정구를 중심으로”, 건국대학교 행정대학원 석사학위논문, 2005.
- 정봉민의, 남북한 물류체계 통합 및 활용방안 (I) - 물류체계 통합을 위한 물류현황 분석 및 물류정책방향 설정 -, 한국해양수산개발원, 2007. 12.
- 정의준, “최근 중국의 대북투자 동향 분석”, 『동북아 경제이슈』, 2007.
- 조명철, 북한과 중국의 경제관계 현황과 전망, 대외경제정책연구원, 1997
- 조명철, “북한 경제특구정책의 교훈과 정책과제-나진·선봉 및 신의주 경제특구정책을 중심으로”, 『오늘의 세계경제』, 제07-42호, 2007.
- 주건영, “북한·중국관계의 특수성”, 『극동문제』, 1997.4.
- 최수영, “북한의 대중 경제의존 현황과 전망”, 『수은북한경제』, 2009 가을호.
- 황진희의, 남북한 물류체계 통합 및 활용방안(III), 한국해양수산개발원, 2009.
- Cheng Joseph Yu-shek, “China and the Korean situation: The challenge of Pyongyang’s brinkmanship”, *East Asia*, Vol.20, No. 4, 2003.
- Ducruet C, Roussin S and Jo J.C, “Going West? Spatial polarization of the North Korean port system”, *Journal of Transport Geography*, Vol.17, No.5, Sep 2009.

- Haggard S and Noland Marcus, "North Korea's foreign economic relations", *International Relations of the Asia-Pacific*, Vol.8, No.2, May 2008.
- Jin Zhe, "Economic Relations between China and North Korea: Current Status and Future Prospects" in Han-bum Cho, Hyeong-jung Park, Kang-taeg Lim, Zhe Jin, Mitsuhiro Mimura, Alexey Yu. Starichkov, Kyuryoon Kim, *North Korea's External Economic Relations*, 통일연구원, 통일연구원 연구총서, 2008.12.
- Moore, G.J. , "How North Korea threatens China's interests: understanding Chinese 'duplicity' on the North Korean nuclear issue", *International Relations of the Asia-Pacific*, Vol.8, No.1, January 2008.
- 吉林省工程咨詢科技公司, 羅津-元汀公路可行性研究報告, 2006.
- 沈相德, "延邊与朝鮮邊境貿易發展研究", 延邊大學人文社會科學學院經濟系 碩士學位論文, 2003.