대한지리학회지 제45권 제5호 2010(628~646)

한 · 중 소무역의 변화 과정과 공간적 특성

장영진*

The Development Process and Spatial Characteristics of Sino-South Korean Cross-border Small-scale Trade

YoungJin Jang*

요약 : 본 연구는 다수의 사람과 상품이 반복적으로 국경을 넘어 왕래하는 한 · 중 소무역, 일명 보따리 무역을 대상으로, 소무역의 등장 배경 및 성장 과정에서 한 · 중 여객 항로의 역할을 설명하고, 소무역의 규모와 소무역상의 조직, 그리고 소무역상의 구성 등의 변화를 살펴봄으로써 한 · 중 소무역의 내적 변화 과정을 규명하고, 한 · 중 소무역에서 거래 품목의 특성과 수출입 과정 및 소무역 결절지의 특성을 고찰함으로써 한 · 중 소무역의 공간적 특성을 규명하는데 목적이 있다. 본 연구는 위와 같은 연구 목적을 달성하기 위해, 한 · 중 소무역과 해운사의 관계를 논의했고, 한 · 중 소무역의 내적 변화를 소무역에 대한 규제 강화를 중심으로 고찰했으며, 한 · 중 소무역을 설명하기 위해 1980년대 말부터 소무역이 폭발적으로 증가한 구소련 및 중 · 동부 유럽의 소무역 현상에 관해 논의했다.

주요어 : 한 · 중 소무역, 보따리 무역, 소무역상, 결절지

Abstract : The subject of this research is the small-scale trade between South Korea and China (this trade is a so-called shuttle trade.) This research attempts to find the background to the emergence of the Sino-South Korean (cross-border) small-scale trade and the role of travel routes between the two countries. This research also aims to identify the development process of the bilateral small-scale trade by studying the scale of the small-scale trade and the organization of small-scale traders. Moreover, this research tries to discover the spatial characteristics of the interregional small-scale trade by reviewing the characteristics of traded goods; process of export and import and nodes of small-scale trade. To accomplish aforementioned purposes, the author discussed the relations between small-scale traders and maritime companies. The author also studied the internal change in the small-scale trade by focusing on the reinforcement of the regulation against the small-scale trade. Lastly, the author cited the case of the Soviet Union and middle-eastern Europe, which tremendously expanded the small-scale trades in the 1980s, in order to explain the growth of the Sino-South Korean small-scale trade.

Key Words : Sino-South Korean (cross-border) small-scale trade, shuttle trade, small-scale trader, node

이 논문은 2009년도 한국교원대학교 학술연구비를 지원받아 수행되었음.

* 한국교원대학교 지리교육과 조교수(Assistant Professor, Department of Geography Education, Korea National University of Education), Jangyj@knue.ac.kr

1. 서론

최근 지리학을 비롯한 몇몇 분야의 연구자들은 다수의 사람과 상품이 반복적으로 국경을 넘어 왕래하는 '소무역(small-scale cross-border trade)', 일명 '보따리 무역'에 주목하고 이에 대한 학문적인 설명을 시도하고 있다(Thuen, 1999; Wallace *et al.*, 1999; Williams and Baláž, 2002; 2005; Egbert, 2006; Yükseker, 2004; 2007). 보따리 무역(이하 소무역, shuttle trade, suitcase trade)은 개인이 소량의 물품을 소지하고 국경을 넘어 이웃국가를 왕복하면서 무역을 함에 따라 붙여진 이름이다(Williams and Baláž, 2005; Yükseker, 2007; Kim, 2000). 소무역상(small-scale trader)이 여행자로 가장하고 국경을 넘는 특성 때문에, 소무역 관광(trader tourism)이라고 부르기도 한다(Hann and Hann, 1992). 국경을 넘을 때 관세를 면제받는 개인용 수하물을 개인용으로 사용하지 않고 판매한다는 점에서, 비공식적이고 비합법적인 성격을 갖는 무역행위라고 할 수 있다. 일반적으로 소무역은 수많은 행위자들이 제한된 자본으로 유사 상품의 국가 간 가격차를 이용하여 단거리 구간을 왕복하면서 거래하는 특성을 갖는다(Egbert, 2006).

소무역은 시대를 막론하고 수많은 국경지대에서 발생했지만, 연구자들이 특히 관심을 기울인 곳은 지난 20여 년 간 소무역이 폭발적으로 성장한 구소련과 중 · 동부 유럽, 중국 등과 국경을 접하는 지역이다. 이들 지역의 소무역은 주로 사회주의 경제권의 붕괴에서 직접적인 원인을 찾을 수 있다. Williams and Baláž (2002)에 의하면, 1980년대 초반 헝가리와 폴란드에서 시작된 소무역은, 1989년 이후에는 여타 중 · 동부 유럽(체코, 슬로바키아)과 구소련지역에서 크게 활성화되었다. 이후 구소련 및 중 · 동부 유럽의 소무역은 규제가 강화되고 제도가 정비되면서 전체적인 무역량은 감소했지만, 한편으로는 '소무역'이라는 말이 무색할 정도로 자본의 규모가 커지고 원거리 거래가 일반화되었으며, 활동이 조직화되고 지원기능도 체계화되는 경향을 보이고 있다. 다른 한편으로는 보다 합법적이고 공식적인 무역조직으로 나아가고 있다(Thuen, 1999; Egbert, 2006).

한국의 경우에는, 일본, 중국, 러시아 등 이웃나라들과 소무역이 이루어지고 있는데, 이 가운데 현재 거래규모가 가장 큰 국가는 중국이다. 중국과의 소무역은 한국의 입장에서는 가장 큰 비중을 차지하지만, 중국의 입장에서는 이웃 국가들, 예컨대 북한, 몽골, 구소련, 인도, 베트남, 미얀마 등과의 소무역 가운데 한 부분에 불과하다. 한 · 중 간 소무역은 수교 이전인 1990년, 인천-웨이하이(威海) 간 항로가 개설되면서 한국 화교를 중심으로 시작되었다. 1970년대부터 타이완을 방문하면서 관광을 겸한 소무역을 하던 한국화교들은 1989년 해외여행이 자유화되자 타이완과 본격적인 소무역을 시작했다. 그리고 한 · 중 여객항로가 개설되자 산둥성 웨이하이를 중심으로 한국산 의류, 원단, 전자제품을 판매하고, 돌아오는 길에 농산물을 가져와 중간상인에게 판매하는 전형적인 소무역을 시작했다. 다시 말하면, 한 · 중 소무역은 양국 간 우호적인 분위기가 조성되고 수교가 이루어지는 등 정치적인 여건이 성숙되고, 여행자유화 및 항로의 개설 등 제도적 여건이 갖추어짐에 따라 본격적으로 성장할 수 있었다(Kwak, 2007; Koo, 2003; Cho, 2007; Han, 2002; Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation, 2008).

소무역에 관한 연구는 소무역 현상이 본격적으로 나타나기 시작한 1990년대부터, 중 · 동부 유럽 및 구소련 지역을 대상으로, 지리학, 사회학, 경제학 등의 분야에서 서구 및 동부 유럽, 터키 등의 연구자들에 의해 이루어지고 있다. 그동안 많은 연구가 이루어진 것은 아니지만, 연구 성과는 적지 않다. 먼저 소무역의 발생원인을 설명하기 위해, 한편으로는 세계화의 흐름과 관련하여, 다른 한편으로는 중 · 동부 유럽 및 구소련 지역의 전환기 경제와 관련하여 소무역을 설명하고자 했다. 미시적으로는, 소무역 결절지에서 이루어지는 거래 과정과 상품을 소지하고 국경을 넘는 과정에서 나타나는 비공식적이고 비합법적인 특성에 주목했다. 나아가 소무역에서 나타나는 성별 분업과 민족적 특성, 국가별 차이 등에 대한 연구도 이루어지고 있다.

분야별 주요 연구를 살펴보면, 먼저 사회학 분야의 경우, Wallace *et al.*(1999)은 소무역의 비공식적이고

불법적인 특성으로 인해 소무역상들이 예측불허의 상황에 처해있음에 주목하고, 소무역상들이 이를 극복하기 위해 어떠한 사회 자본을 이용하는지를 고찰했다. Yükseker(2004, 2007)는 터키의 라레리(Laleli) 지구와 같은 소무역 네트워크의 결절지에서 이루어지는 상인들 간 거래 특성과 국경을 가로질러 나타나는 서구 패션과 이미지의 흐름을 살펴보았다. 경제학 분야의 연구(Egbert, 2006)에서는 사회 자본만으로는 소무역을 제대로 이해하기 어렵다고 보고, 소무역상들이 세관을 통과하는 과정을 거래비용 및 주인과 대리인 개념을 통해 설명했다.

한편 지리학 분야의 경우, Williams and Baláž (2002)는 소무역 활동이 사회적 관계를 통해 국지적으로 제도화된 경제적 관행이라고 보고, 로컬 경제 및 정치체제에 착근된 소무역을 고찰했다. 또한 소무역상의 성별, 교육 수준별, 사회적 배경 등에 따라 어떠한 차이를 보이는지 살펴보고, 소무역의 특성과 조직이 시간이 흐르면서 어떻게 변화되었는지를 설명했다. Williams and Baláž(2005)는 경제의 세계화 과정에서 자본과 정보의 이동에 비해 인간의 이동이 간과되는 경향이 있다고 보고, 소무역 현상을 세계화의 맥락에서 인간의 이동과 관련지어 이해하고자 했다. 특히, 소무역과 같은 세계화 현상은 시간 및 장소 특수적임을 강조하고, 나아가 소무역 활동에서 어떠한 사회 자본이 이용되었는지를 설명했다. 이처럼 소무역 관련 연구는 공통적으로 사회 자본을 주요 설명 개념으로 간주하면서, 동시에 분야별로 주안점이 다소 상이함을 알 수 있다.

국내에서 소무역 연구는 무역학, 경영학, 경제학 분야에서 부분적으로 수행되고 있을 뿐, 그다지 활발하게 이루어지지 않고 있다. 이들 분야에서는 한 · 중 소무역의 긍정적인 측면을 강조하면서, 소무역의 발전을 당면과제로 상정한다. 예컨대, 한 · 중 소무역상은 우리나라에서 정착되고 있는 하나의 직업군으로서, 중국 시장을 개척하여 대중국 수출에 상당한 기여를 하며, 무역업에 대한 경험을 축적할 수 있는 시험적 직업군으로서 실업자나 미취업자 해소에 기여한다는 것이다. 따라서 이러한 연구들에서는 소무역을 활성화시킬 전략을 제시하는데 주안점을 두고 있다(Koo, 2003; Han and Lee, 2004; Shim, 2005). 이밖에 한 · 중 페리호의 휴대품 통관제도에 관한 연구에서 한 · 중 소무역의 현황 및 통관절차를 설명한 연구(Cho, 2007)와 러시아의 전환기 경제에서 경제주체들이 자본주의에 어떻게 적응하는지를 고찰하기 위해 소무역상을 사례로 한 연구(Lee, 2002)가 있다.

이상과 같이 한 · 중 소무역에 관한 연구들은 소무역의 활성화나 통관제도를 중심으로 논의를 진행함에 따라, 소무역 현상 자체에 대해서는 피상적 기술에 머무는 경우가 대부분이다. 따라서 한 · 중 소무역이 그동안 내적으로 어떠한 변화를 겪었으며, 양국 간 소무역이 공간적으로 어떤 의미를 갖는지에 대해서는 설명하지 않고 있다. 한 · 중 소무역이 시작된 지 20년이 지난 지금, 소무역을 '노반(사장)'과 '따이공(짐꾼)'의 수하물 운반 행위로만 인식하는 수준에서 벗어나 소무역에 대한 보다 체계적이고 깊이 있는 접근이 필요하다고 판단된다.

실제로 한 · 중 소무역이 본격화된 이후, 소무역 참여자들의 특성이나 조직에는 많은 변화가 있었으며, 한 · 중 간 거래품목은 구소련이나 중 · 동부 유럽과는 다른 특성을 보이면서 양국의 공간적 특성을 반영하고 있다. 또한, 소무역이 이루어지는 항구와 그 주변지역은 단순히 선박의 출항지와 기항지로서의 기능만을 수행하는 것이 아니라 관련 기능이 집적된 소무역의 결절지로서, 구매자와 판매자의 상호작용이 이루어지는 소무역 상품의 수집 및 분배 네트워크의 중심이다. 따라서 이와 같은 소무역의 내적 변화과정과 거래특성 및 소무역 결절지에 관한 연구는 소무역에 대한 기존의 피상적인 이해에서 벗어나 보다 깊이 있는 통찰을 제공해 줄 것이다.

본 연구에서는 Williams and Baláž(2002, 2005)의 관점을 토대로 한 · 중 소무역의 장소 특수적 성격에 주목하고, 비공식 부문으로서의 소무역이 정부 규제와 같은 제도적 환경에 따라 어떠한 적응과정을 통해 변화되어 왔는지에 주안점을 둔다. 따라서 본 연구에서는 첫째, 국내에서 소무역이 가장 활발하게 이루어지고 있는 한 · 중 소무역을 대상으로, 소무역의 등장 배경 및 성장 과정에서 한 · 중 여객 항로의 역할을 설명하고, 둘째, 소무역의 규모와 소무역상의 조직, 그리고

소무역상의 구성 등의 변화를 살펴봄으로써 한 · 중 소무역의 변화 과정을 규명하고, 셋째, 한 · 중 소무역에서 거래 품목의 특성과 수출입 과정 및 소무역 결절지의 특성을 고찰하는 것을 목적으로 한다. 이 과정에서 구소련 및 중 · 동부 유럽에서 나타난 소무역의 특성과 관련지어 설명할 것이다.

이와 같은 연구목적을 달성하기 위해, 기존 연구에 대한 문헌조사와 통계조사를 실시하고, 자료구득이 곤란한 비공식부문이라는 특성 때문에 심층 인터뷰 내용과 신문기사, 소무역에 대한 경험을 기록한 문헌 등을 함께 이용했다. 심층 인터뷰는 소무역상, 경기도 평택항 소무역연합회, 해운사, 국제여객터미널 담당자 등을 대상으로 실시했다. 특히 노반과 따이공에 대한 조사를 위해, 소무역이 활발하게 이루어지고 있는 인천-웨이하이(威海) 항로와 평택-롱청(榮成) 항로에서 따이공으로 참여하면서 선상 및 항구 지역에서 참여관찰 및 심층 인터뷰를 수행했다. 또한 소무역 결절지에서 소무역 관련 기능에 관한 조사를 위해, 인천항과 평택 · 당진항, 웨이하이(威海)항과 롱청(榮成)시 소재 롱옌(龍眼)항 지역에 대한 현지답사를 실시했다. 이상과 같은 참여관찰 및 심층 인터뷰 그리고 현지답사는, 2007년 8월과 2010년 1월에 주로 수행되었다.

2. 한 · 중 항로의 개설과 소무역

1) 여객항로의 개설과 소무역의 등장

한 · 중 소무역은 1990년 인천항과 중국 산둥성(山東省) 웨이하이(威海)를 연결하는 여객선이 운항되면서 시작되었다(Table 1). 한 · 중 항로가 최초로 개설된 인천-웨이하이 구간은 운항시간이 짧고 운임이 저렴하여 오늘날에도 소무역상들이 선호하는 항로이다. 1992년 한 · 중 수교 이후에는 항로가 점차 증가하여, 2000년에는 현재 운항되고 있는 항로를 기준으로 7개 노선이 운영되었고, 평택, 군산 등에서도 항로가 개설되면서 2009년 이후에는 출항지 4곳, 기항지 12곳, 총 15개 노선이 총 13개 해운사에 의해 운영되고 있다. 이들 항로는 현재 정도의 차이는 있지만 모두 한 · 중 소무역

Table 1. Opening year of each of travel routes between South Korea and China and their travel time and distances in 2009. 한 · 중 여객항로별 운항개시 시기와 운항시간 및 거리(2009년).

Route	Maritime company	Opening year	Travel time (hr.)	Distance (mile, km)
Incheon - Weihai (威海)	Weidong Ferry	1990	13	238 (383)
Incheon - Tianjin (天津)	Jinchon Ferry	1991	24	460 (740)
Incheon - Qingdao (青島)	Weidong Ferry	1993	16	338 (544)
Incheon - Dalian (大連)	Dain Ferry	1995	16	292 (470)
Incheon - Dandong (丹東)	Dandong Ferry	1998	16	284 (457)
Sokcho - Hunchun (琿春)	Dongchun Ferry	2000	20	316 (508)
Incheon - Yantai (煙臺)	Hanjoong Ferry	2000	15	283 (455)
Pyeongtaek - Rongcheng (榮成)	Dalong Ferry	2001	12	210 (338)
Incheon - Shidao (石島)	Huadong Ferry	2002	15	220 (354)
Incheon - Yingkou (營口)	Yingkou Ferry	2003	24	420 (676)
Incheon - Qinhuangdao (秦皇島)	Qinin Ferry	2004	23	405 (652)
Incheon - Lianyungang (連雲港)	LYG CK Ferry	2005	24	390 (628)
Pyeongtaek - Lianyungang (連雲港)	LYG CK Ferry	2007	23	379 (610)
Gunsan - Shidao (石島)	Shidao Ferry	2008	15	240 (386)
Pyeongtaek - Weihai (威海)	Jiaodong Ferry	2009	13	276 (444)

Source: Incheon Port Authority (www.icpa.or.kr); Gyeonggi Pyeongtaek Port Corporation (www.gppc.or.kr); website of each maritime company.

Table 2. Travel time for each port of call. 기항지별 운항시간.

Province	Port of call	Travel time (hr)
Jilin (吉林省)	Hunchun (琿春)	20
Liaoning (遼寧省)	Dandong (丹東)	16
	Dalian (大連)	16
	Yingkou (營口)	24
Hebei (河北省)	Qinhuangdao (秦皇島)	23
	Tianjin (天津)	24
Shandong (山東省)	Yantai (煙臺)	15
	Weihai (威海)	13
	Rongcheng (榮成)	12
	Shidao (石島)	15
	Qingdao (青島)	16
Jiangsu (江蘇省)	Lianyungang (連雲港)	23

Notes: The above time table indicates the shortest time regardless of outports.

Source: Incheon Port Authority (www.icpa.or.kr); Gyeonggi Pyeongtaek Port Corporation (www.gppc.or.kr); website of each maritime company.

에 이용되고 있다.

기항지는 한반도 방향으로 돌출되어 있는 산둥성에 가장 많이 분포한다(Table 2). 산둥성의 동쪽 해안에 위치한 옌타이(煙臺), 웨이하이(威海), 룽청(榮成), 스다오(石島), 칭다오(青島) 등은 운항시간이 12~16시간으로 짧아서 선박을 이용한 왕래에 가장 유리하기 때문이다. 그밖에 랴오닝성의 단둥(丹東)과 다롄(大連)이 16시간, 기타 지역은 20~24시간이 소요된다. 20시간이 넘는 항로는 선박에 머무는 시간이 길어 거래횟수와 거래량이 적고, 이에 따라 소득이 상대적으로 적기 때문에, 일부 소무역상들은 이러한 장거리 노선을 꺼리는 경향이 있다.

이상과 같은 내용으로 보건대, 오늘날 이루어지고 있는 한 · 중 소무역은 한 · 중 항로의 개설에서 비롯되었고, 항로의 개설은 소무역의 전제조건이라고 할 수 있다. 우리나라는 반도국이자 분단국으로서의 제약과 항공교통의 높은 운임률 및 엄격한 검색 등으로 인해, 소무역의 운송을 전적으로 선박에 의존하고 있기 때문이다. 이는 자동차나 버스, 기차 등 육상 교통은 물론, 항공기와 선박 등 다양한 운송수단이 동원되고 있는 구소련 및 중 · 동부 유럽의 소무역과는 많은 차이를 보인다(Wallace *et al.*, 1999; Yükseker, 2004; Egbert, 2006). 따라서 소무역에서 주로 이용되는 교통수단은 해당 지역의 지리적 조건 및 주변국과의 관계적 위치에 의해 영향을 받으며, 소무역에 대한 규제 수준 등 제도적 환경에 의해서도 많은 영향을 받는 것으로 판단된다.

2) 소무역에서 여객항로의 역할

경기도 평택항 소무역연합회 내부 자료에 의하면, 한 · 중 항로에서 활동하고 있는 소무역상의 규모는 평균 승선인원을 기준으로 할 때, 2009년 현재 약 4,200명 정도이다(Table 3). 특히, 평택-룽청, 평택-웨이하이, 군산-스다오 등의 항로는 각각 연평균 승선인원이 500~600명에 이른다. 이와 같은 모든 항로의 소무역상 연평균 승선규모(4,195명)와, 모든 항로에서 운항되는 선박의 여객 정원(9,304명)을 토대로 전체 여객에서 소무역상이 차지하는 비중을 계산해 볼 수 있다. 선박의 여객정원 대비 소무역상의 연평균 승선규모는 전체적으로 45.1%에 이른다. 지역별로는 인천이 37.8%, 평택 65.2%, 군산 68.0%로 나타난다(Table 3). 이는 전

Table 3. Passenger capacity of a ferry for each route and annual number of small-scale traders (SSTs) on board, 2009. 항로별 선박의 여객정원과 소무역상의 연평균 승선규모(2009년).

(Unit: Number of persons, %)

Outport	Port of call	Passenger capacity (A)	Number of on-board SSTs (B)	SST-to-passenger capacity ratio (B/A)×100
Incheon	Dandong	579	175	30.2
	Dalian	461	100	21.7
	Shidao	1,000	300	30.0
	Lianyungang	392	300	76.5
	Yantai	392	250	63.8
	Yingkou	290	250	86.2
	Weihai	660	350	53.0
	Qinhuangdao	348	230	66.1
	Tianjin	800	80	10.0
	Qingdao	731	100	13.7
	Subtotal	5,653	2,135	37.8
Pyeongtaek	Rongcheng	834	600	71.9
	Weihai	800	530	66.3
	Lianyungang	668	370	55.4
	Subtotal	2,302	1,500	65.2
Gunsan	Shidao	750	510	68.0
Sokcho	Hunchun	599	50	8.3
Total		9,304	4,195	45.1

Notes: The above data excludes the Russian small-scale traders who do their business in Sokcho (approx. 40 people).
Source: The above table is written based on the data from Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation and website of maritime companies.

체 여객 승선률을 100%라고 가정했을 때 전체 여객 대비 소무역상의 비율을 의미한다. 이와 같은 수치로 보건대, 평택과 군산 항로는 소무역상의 비율이 높은 반면, 인천의 경우에는 승객의 구성이 비교적 다양함을 짐작할 수 있다.

그렇지만, 항로별로 자세히 살펴보면, 동일한 항구에서 출항하더라도 항로에 따라 소무역상의 비중은 매우 상이하다. 예컨대, 인천-톈진 항로는 10.0%이고 인천-칭다오 항로는 13.7%로 매우 낮은 수준이며, 소무역상의 규모도 각각 80명과 100명 정도에 불과하다. 그러나 인천-잉커우 항로는 86.2%, 인천-롄윈강 항로는 76.5%에 달하고, 소무역상도 각각 250명과 300명으로 규모가 매우 크다. 이처럼 소무역상의 비중이 큰 항로들은 인천항에서 출발하는 항로들 가운데에서도 비교적 늦게 개설된 항로이다. 예컨대, 인천-잉커우 항로는 2003년, 인천-롄윈강 항로는 2005년, 인천-친황다오 항로는 2004년, 그리고 인천-옌타이 항로는 2000년 등이다. Table 1에서 보듯이 인천-옌타이 항로를 시작으로 2000년대 들어 개설된 대부분의 항로는, 인천항이나 평택 · 당진항, 군산항을 막론하고 전반적으로 소무역상의 비중이 높음을 알 수 있다. 항로의 개설은 일반적으로 선박 운항에 대한 수요가 큰 지역이나 수요가 유발될 가능성이 높은 지역에서 우선적으로 이루어진다. 따라서 항로별 소무역상의 규모에 차이가 나는 것은, 운항 기간이 오래된 항로는 산업 시설, 관광 상품 및 관련 인프라 등으로 승객이 비교적

다양한 반면, 새롭게 개설된 항로는 이와 같은 일반 승객이 거의 없기 때문이다.

이처럼 항로별 개설 시기의 차이는 일반 승객의 규모에 영향을 미치고, 이는 다시금 세관의 검색 수준에 영향을 준다. 소무역상들이 항로를 선택하는 중요한 요소 가운데 하나는 세관의 수하물 검색 수준이다. 이는 그들의 수익과 직결되는 사항이기 때문에 가능하면 검색이 느슨한 항로를 선택하게 마련이다. 새로 개설된 항로들은 일반 이용객이 별로 없기 때문에 소무역상들을 끌어들이기 위해서라도 수하물 검색은 느슨해진다. 반면, 기존 항로는 일반 이용객이 상대적으로 많기 때문에 전반적으로 검색이 엄격한 편이며, 특히 일반 이용객이 많이 몰리는 성수기에는 더욱 그러하다. 이러한 검색 수준은 다시금 소무역상의 항로 선택에 영향을 주게 되고 결과적으로 소무역상 규모의 항로별 차별화를 유발하게 된다. 이와 같은 사실은 다음의 면담 내용에서 확인할 수 있다.

> 항구에 따라 검사가 느슨한 곳도 있고, 엄격한 곳도 있다. 이것이 항상 일정한 것은 아니고 때에 따라 달라진다. 위해 쪽이 강화되면 물건을 단둥을 통해 가져다주기도 한다. 비수기에는 선박회사가 이윤을 얻을 수 있도록 검사를 느슨하게 하고, 성수기에 손님이 몰릴 때는 소상인이 줄어들도록 검사를 강화한다(40대 남자 개인 상인, 인천-웨이하이 항로, 2007년 8월 6일 면담).

한편, 한 · 중 항로가 개설되던 초기에는 여객선에 대한 수요가 공급을 초과했으나, 수교이후 항로가 지속적으로 개설되면서, 여객선에 대한 공급이 수요를 훨씬 초과하는 상황이 되었다. 따라서 여객 승선률을 100%로 가정하는 것은 매우 비현실적이다. 실제로 한 · 중 항로의 여객 승선률은 2003년 31%로 최저를 기록했고, 2005년 53%였으며, 2008년에는 군산, 평택에서 출항하는 항로의 신규개설로 승선률은 44%로 낮아졌다(http://koreainews.kr/ArticleView; http://www.mpress.co.kr/v1maritime). 이와 같은 수치를 고려하여 연평균 여객 승선률을 50%로 가정했을 때, 전항로의 전체 여객 대비 소무역상의 승선률은 90.2%로 대폭 높아진다. 이는 승선률을 현실적으로 가정했을 때, 승객의 대다수가 소무역상임을 의미하는 것이다.

모든 항로에서 소무역상이 압도적인 비율을 나타내는 것은 아니지만, 인천에서 출발하는 일부 항로를 제외하면, 수학여행객과 같은 단체 손님이 없는 경우, 여객의 대부분은 소무역상이 차지한다. 경기평택항만공사 관계자에 의하면, 평택 · 당진항은 수학여행객이 없는 경우, 극소수 관광객을 제외하면 전원 소무역상으로 채워지고 있다. 전체적으로 보아 일반 여행객은 아무리 많아도 20%를 넘지 않는다(경기평택항만공사 이현우씨와 2010년 1월 13일 면담). 여객선 승객 가운데 한 · 중 소무역상의 비중에 대한 기존 연구의 추정치에서도, Shim(2005)은 2001년까지 70~80%, Cho(2007)는 2006년 현재 80~90%로 예상했다. 이는 시기가 달라져도 소무역상의 비중은 여전히 높은 수준을 유지하고 있음을 의미한다. 다음 기사는 현재 휴항 중에 있는 군산-칭다오 항로에 관한 내용으로, 한 · 중 여객선 승객 가운데 소무역상의 비중이 어느 정도인지를 가늠하게 해주는 사례이다.

> 군산항에서 중국 청도를 오가는 카페리 여객선 요금인상 계획[1만원 인상]이 전격 철회됐다. 이에 요금인상 계획에 반발해 승선을 거부했던 보따리상들이 정상적인 소규모 무역을 계속하게 됐다. …… 지난 15일 오후 4시 50분 군산항을 출발한 '해도지' 호 여객선은 보따리상 200여 명이 여객선 요금 인상계획 철회를 요구하며 승선을 거부하는 바람에 여행객 3명과 승무원 8명 등 모두 11명만 태우고 중국 청도 항으로 출항한 바 있다(http://www.ihaesa.com/News/list_view.html).

기사에서 보는 바와 같이, 승선을 거부한 소무역상 200여 명을 제외하면, 일반 여행객은 단 세 명에 불과함을 알 수 있다. 따라서 사례에서 제시된 여객선은 소무역상을 위한 '전용' 선박이라고 해도 과언이 아니다. 이와 같이 소무역상이 승객의 절대다수를 차지하는 현상은, 앞에서도 논의한 것처럼 새로 개설된 항로일수록 뚜렷하게 나타난다. 따라서 신규 항로의 경우

에는 해운사에서도 소무역상의 편의를 보아주면서 승객으로 유치하고자 노력하고 있다. 이러한 사실은 정도의 차이는 있지만 기존 항로에서도 나타난다.

> [위동항운] 김 사장에 따르면 현재 한국-산동성 간 카페리항로의 경우 …… 위기에서 벗어나기 위해서는 한 · 중 카페리항로 운영선사들의 페어플레이와 공급억제를 위한 정부의 정책적 지원이 절실하다는 것. …… 특히 선상비자 발급 중단, 여객 곡물휴대 제한 등으로 당분간 수요를 기대하기 어려워진 소무역상, 소위 '보따리' 무역상들의 승선을 늘리기 위해 한국과 중국 정부에 건의하고 협조체제를 구축할 계획이다(http://www.klnews.co.kr/news/articleView.html).

위동항운은 1990년 인천-웨이하이, 1993년 인천-칭다오 항로를 개설하고 한 · 중 항로를 최장기간 운영하고 있는 해운사로서 승객구성이 비교적 다양하다. 그럼에도 불구하고 소무역상을 유치하기 위해 양국 정부와 협조체제를 구축하려는 것은, 해운사 운영에서 소무역상이 얼마나 중요한지를 보여준다.

요컨대, 해운사들은 승객의 다수가 비공식부문에 해당하는 소무역상임을 인지한 상황에서도 지속적으로 항로를 개설하여, 소무역의 유지 · 성장에 기여하고 있다. 따라서 한 · 중 여객선의 운항은 소무역이 유지되는 필수 조건이며, 한 · 중 소무역 활동은 이러한 해운사들의 존립 기반으로서, 소무역상과 해운사 양자는 상호 공생관계에 있다고 할 수 있다. 한 · 중 여객항로는 소무역상의 활동을 지원할 목적으로 개설된 것은 아니지만, 결과적으로 한국과 중국을 반복적으로 왕래하는 소무역상과 그들의 소위 '수하물'을 실은 컨테이너 운송이 한 · 중 여객선의 주된 역할임을 부인할 수 없게 되었다. 더욱이 항로별 소무역상의 규모는, 항로별 여건의 차이로 인한 규제 당국의 태도와 이에 대한 소무역상의 대응에 따라 차별화되고 있다.

3. 한 · 중 소무역에 대한 규제강화와 소무역의 변화

1) 소무역의 성장 · 쇠퇴 그리고 규제강화

한 · 중 소무역은 주로 중국에 진출한 기업들이 사용할 원 · 부자재를 수출하고, 국내외 가격차가 큰 농산물을 수입하여 소득을 얻는다. 이러한 한 · 중 소무역의 추이를 살펴보기 위해서는 소무역에 종사하는 상인들의 시기별 규모를 통해 확인할 수 있다. 그러나 관계기관에서는 선박을 이용하는 소무역상의 규모를 공식적으로 발표하지 않고 있으며, 정보공개 요구에도 '자료가 없다'는 답변으로 일관하고 있다. 소무역상이 공식적인 직업군으로 인정된 바 없고, 당국에서도 통계를 따로 집계하지 않고 있다는 것이다. 하지만, 관세청 '훈령 제 1033호 제 4-2조(우범여행자 지정 및 해제기준) F급(빈번출입국자)'과 같은 규정이 있는 것으로 보아, '빈번출입국자'에 해당하는 소무역상들을 별도로 관리하고 있음을 쉽게 알 수 있다. 인천항과 평택 · 당진항의 국제여객터미널 측과의 인터뷰에서도 해운사별 소무역상 규모를 지속적으로 집계하는 것으로 확인되었다. 그러나 소무역 행위가 현행법상 불법으로 규정된 상황에서 이들에 대한 자료를 공개하는 것은 부담스러운 일일 것이다.

Table 4. Annual number of small-scale merchants trading between South Korea and China. 한 · 중 소무역상의 연도별 규모.

Period	Number of merchants
1999	3,000 (or 4,500)
2000	3,000 (or 4,500)
2001	2,000
2002	1,500
2003	1,000
2006	2,500
2009	4,195

Source: Shim (2005); Cho (2007); http://www.cbs.co.kr/Nocut/Show.asp?IDX=375686; Data from Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation.

Table 5. Duty free allowance for the custom clearance of incoming food items. 농림축수산물 면세통관범위.

Period	Duty free allowance per person
1990. 9. ~	Beginning of ferry service between South Korea and China
1990. 12. ~	Combined articles worth ₩300,000 or less and below 300 kg in total
1992. 3. ~	Combined articles worth ₩100,000 or less and below 300 kg in total
1999. 9. ~	Below 80 kg in total
2000. 6. ~	Below 70 kg in total
2000. 8. ~	Below 60 kg in total
2000. 10. ~	Below 50 kg in total and 5 kg per item
2003. 5. ~	Combined articles worth ₩100,000 or less, below 50 kg in total and 5 kg per item

Source: Shim (2005); Cho (2007); Korea Customs Service 'Notice 2003-18' and 'Notice 2009-59'.

따라서 기존 연구에서는 대중매체 기사를 통해 소무역상의 규모를 추정하고 있다(Shim, 2005; Cho, 2007). 기존 연구와 대중매체 및 경기도 평택항 소무역 연합회 내부 자료를 토대로, 시기별 한·중 소무역상의 규모를 정리하면 Table 4와 같다. 한·중 소무역은 한국 화교를 중심으로 본격화되었고 한국계 중국인(조선족)과 한국인 및 중국인까지 가세하면서 규모가 성장했으며 국제통화기금(IMF) 구제금융 하에서는 참여자가 폭발적으로 증가했다. 소무역상의 규모는 집계하는 주체에 따라 다소 상이해서, 국제통화기금 구제금융 당시 소무역상의 규모는 3,000~4,500명으로 추정된다. 당시 원화가치가 하락하면서 국제통화기금 구제금융 이전, 1달러에 700원하던 환율은, 구제금융 초기에 1달러에 2,000원까지 상승했다. 이러한 환율상승은 한국 상품의 가격경쟁력을 급격히 상승시켰고 이에 따라 소무역은 별다른 규제가 없는 상황에서 호황을 누렸다. 그러나 국제통화기금 구제금융 이후 소무역상의 규모는 지속적으로 감소하여, 2003년에는 약 1,000명으로 가장 적은 규모를 보였다.

이와 같은 감소 현상은, 무엇보다도 소무역상의 주요 수입원인 농산물의 면세통관 범위에 대한 규제가 1990년대 말부터 수년 간 지속적으로 강화되었다는 점에서 원인을 찾을 수 있다(Table 5). 이는 소무역이 비합법적인 활동으로 규정되어 있을 뿐 아니라, 당시 소무역상에 의한 중국산 농산물 반입이 증가하면서 해당 농민들과 농산물 수입업체들이 크게 반발했기 때문이다. 게다가 우리나라가 외환 위기에서 점차 회복되고 있었다는 점도 중요한 배경이 되었다.

한·중 소무역 초기에 농산물 면세통관범위에 대한 규제는 매우 미약해서 오늘날에 비하면 규제가 없는 것이나 마찬가지였다(Table 5). Kwak(2007)에 의하면, 이는 한·중 수교직후 양국이 상당히 우호적이었고 중국 측이 관세제도가 미비한 가운데 산둥성 출신 한국 화교들을 배려해주었기 때문이다. 화교가 소무역을 독점하던 시기가 지나고, 2000년을 전후하여 중국산 농산물에 대한 한국 농민의 반발이 커지면서 한국 측에서 면세범위를 축소하자, 중국도 규제를 강화하면서 소무역상의 입지는 좁아지게 되었다.

특히, 국내 농업에 대한 부정적 영향을 약화시키기 위해 2000년부터 실시한 농산물의 품목별 제한 규정(총량 50kg, 품목당 5kg)으로 인해, 소무역상들은 높은 수입을 얻을 수 있는 고추와 참깨 중심의 반입을 더 이상 지속할 수 없게 되었다(Table 5). 따라서 수익성이 낮은 10여 가지 농산물을 함께 들여올 수밖에 없었는데, 이는 소무역상들의 급격한 소득 하락으로 이어졌다. 2003년부터 지금까지 시행되고 있는 '전체 해외취득가격 10만원 이내' 규정은 중국의 물가가 상승함에 따라 소무역 활동을 더욱 위축시켰다. 결국, 농산물 면세통관에 대한 규제 강화는, 2000년대 초반까지 소무역상이 지속적으로 감소하게 된 중요한 원인으로 작용했다.

2) 규제강화와 소무역의 재활성화

소무역상은 2003년에 가장 낮은 수준을 나타냈으나 이후 꾸준히 증가하여 2009년에는(평균 승선인원 기준) 약 4,000명이 넘는 것으로 집계되고 있다. 2003년 이후 농산물의 면세통관범위에 대한 규정은 완화되지 않은 채 오늘날까지 지속되고 있지만 소무역상은 지속적으로 증가하고 있는 것이다. 다시 말하면, 소무역상의 규모를 기준으로 할 때, 한 · 중 소무역은 그동안 성장과 쇠퇴를 겪은 이후, 다시금 재활성화되어 오늘날에는 외환위기에 버금가는 전성기를 구가하고 있다.

이를 설명하기 위해서는 우선 실업률과 소무역에 소요되는 비용 등 경제적 요인을 살펴보는 것이 필요하다. 먼저, 소무역 종사자는 60세 이상 연령층이 다수를 차지하는데(Table 7 참조) 이들의 실업률은 2000년 1분기에 2.4%이던 것이 2002년과 2003년에는 1.0~1.2%로 낮은 수준을 나타냈고, 이후 2004년부터 2009년까지는 1.2~1.6% 범위에서 전반적으로 증가했다(http://kosis.kr/nsportal/abroad/abroad_01List.jsp). 따라서 소무역상의 증가는, 해당 연령층의 실업률이 2003년 이후 상대적으로 높아진 사실과 관련지어 생각해 볼 수 있다. 또한 2003년 이후 소무역상의 증가는 소무역 비용의 대부분을 차지하는 선박 요금의 하락에서도 원인을 찾을 수 있다. 한 · 중 수교 이후 지속적인 항로개설로 인해, 해운사 간 운임할인 경쟁은 매우 치열한 상황이다. 최근에는 해운사의 경영이 악화되자 해운사 간 과도한 할인 경쟁을 지양하고 일정 수준의 가이드라인을 정할 정도로 선박요금이 낮아졌다. 예컨대, 2007년 여름만 해도, 인천-웨이하이 항로의 경우, 단체할인을 적용 받는 소무역상의 왕복 요금은 18만원 정도였다. 그러나 2010년 1월 현재, 거리가 유사한 평택-룽청 항로의 왕복 요금은 10만 원 정도로 대폭 낮아졌다(현지 조사, 2007년 8월 5일, 2010년 1월 2일). 이와 같이 저렴한 요금은, 소무역의 수익이 감소하는 추세 속에서도 소무역에 참여하는 상인을 증가시키는 요인이 되고 있다.

그러나 소무역의 재활성화를 설명하기 위해서는, 농산물 면세통관 범위에 대한 규제강화와 같은 제도적 측면을 논하지 않을 수 없다. 앞에서 설명한 것처럼 소무역에 대한 규제강화는 소무역의 쇠퇴를 가져온 직접적인 원인이지만, 동시에 소무역상들은 규제강화에 적응하는 과정에서 내적으로 많은 변화를 겪었다. 다음에서는 규제강화를 비롯한 몇 가지 배경으로 인해 소무역이 어떠한 변화를 겪었으며 어떻게 재활성화 되었는지 살펴보고자 한다.

(1) 소무역상의 계층화 · 조직화

한 · 중 소무역은 초기에는 개인 상인 중심으로 시작되었으나, 점차 노반(사장, '꽁터우' 라고도 함) 아래 따이공(짐꾼)이라는 운반책을 두는 피라미드 조직을 가진 단체 상인의 비중이 커지고 있다. 개인 상인은 상품의 구입 · 판매, 배표 구입, 통관, 상점의 유지 · 관리 등을 단독으로 또는 가족을 중심으로 개별적으로 수행하는 반면, 단체 상인은 위의 모든 과정을 책임지는 노반과 단순히 노반의 지시에 따라 통관 절차를 진행하는 다수의 따이공으로 구성된다. 노반들은 자신이 구성한 팀을 이끌며, 동시에 노반들 간 조직을 통해 상호 정보교류를 하고 있다(참여관찰, 2010년 1월 3일). 이처럼 소무역상은 노반과 따이공이라는 두 개의 계층으로 분화되고, 노반을 중심으로 상인들이 조직되어 활동하고 있다. 이는 독립적으로 활동하는 개인 상인 중심의 소무역이, 소무역상의 계층화와 함께 역할 분담이 뚜렷해지면서 조직화되는 방향으로 변모하고 있음을 의미한다.

이처럼 소무역이 단체 상인 중심으로 조직화된 배경은 관세 회피와 위험부담 회피 등 소무역 자체의 특성, 그리고 이러한 특성을 더욱 강화시킨 소무역 행위에 대한 규제강화 등 두 가지 측면에서 살펴볼 수 있다. 우선, 소무역의 조직화 현상은 관세를 회피하면서 대량의 물품을 반출입하려는 목적과 관련지어 설명할 수 있다. 노반이 여러 따이공들에게 물건을 나누어 주어 소량씩 반입하면, 반입한 물건은 '수입품'이 아닌 '수하물' 형태가 되어 관세를 피할 수 있기 때문이다. 이러한 조직화는 한 · 중 소무역 초기부터 참여한 한국화교를 중심으로 이른 시기부터 부분적으로 나타나기 시작했다. 2000년 즈음만 해도 여행객들이 일시적으로 따이공을 하거나, 다수의 개인 상인들이 따이공을 겸하면서 부수입을 올리는 경우가 많았기 때문에, 오늘

날과 같이 개인 상인과 단체 상인 간 구분이 명백하지는 않았던 것으로 보인다. Kim(2001)의 관찰에 의하면, 완제품이 많이 수출되던 2000년 당시 다수의 개인 상인들은 따이공을 겸했으며 따이공 물건에 대한 경쟁도 치열했음을 알 수 있다.

> 배에서 내려 따이공을 했다. 따이공을 하는 날은 기분이 좋다. 비록 3만원이 큰돈은 아니지만 중국에서 지내는 동안 생활비가 되므로 큰 보탬이 된다. …… 따이공 가격은 물건의 가치에 따라 달라진다. 라면 같은 식료품은 2만원, 비누, 샴푸 같은 잡화는 3만원, 화장품 같은 고가품은 4만원이다(Kim, 2001, 93).

> 화장품 따이공이라도 하여 경비를 줄일 생각으로 아침 일찍 집을 나섰다. 부두에 도착하는 즉시 따이공 물건을 찾아보지만 자기들 끼리끼리 다 나눠 갖고 남에게 줄 것이 없다고 한다(Kim, 2001, 231).

또한, 소무역의 조직화 현상은 개인 상인들이 소무역을 하면서 겪게 되는 여러 가지 어려움에서 원인을 찾을 수 있다. 다음 사례에서 볼 수 있듯이 개인 상인은 본인 스스로 상품을 처분해야 하고, 소무역에서 발생하는 손해를 고스란히 떠안아야 하며, 개인적으로 거래 네트워크를 만들지 않으면 소무역을 지속할 수 없다.

> 두 번 연달아서 부두에 농산물 구입상인이 나와 있지 않았기 때문에 물건을 처분하지 못해 일부는 이웃사람들에게 나누어 주었다. 그래도 집에는 중국물건만 잔뜩 쌓이게 되었다. 보따리 오래 한 사람치고 창고 하나 없는 사람 없다. …… 벌써 야금야금 가져다 쓴 돈이 200만원이 넘었다. 이 돈이 고스란히 적자가 난 셈이다. 한 달에 이만큼 벌어도 시원찮은데 3주 만에 까먹고 있으니 기가 막힐 노릇이다(Kim, 2001, 53).

이와 같은 경제적 위험 부담으로 인해, 개인 상인들은 한편으로는 소무역을 포기하기도 하고, 다른 한편으로는 노반으로서 활동의 폭을 넓히거나 따이공으로 참여하기도 한다. 특히 따이공은 소무역에 대한 경험이나 창업 자본이 전무한 사람들도 참여할 수 있으며, 어떠한 경제적 부담도 발생하지 않기 때문에 많은 이들이 손쉽게 활동하고 있다. 개인적으로 활동하는 소무역상들은, 소무역 활동에서 생기는 어려움에 함께 대처하고, 심리적으로 서로 의지하기 위해, 가족이나 동료 소무역상들과 함께 움직이는 경향을 보인다. 이러한 사실은 다음 사례에서 확인할 수 있다.

> 한국 사람들은 개별적으로 다니기가 어려워 단체로 많이 다닌다. 개인 상인이라고 해도 단독으로 다니는 사람은 없다. 함께 일하는 가족이나 소무역을 하면서 알게 된 3~5명의 상인들과 함께 다닌다. 소무역은 그동안 개인 상인으로 시작해서 단체 활동으로 바뀌었다고 보면 된다(50대 남자 노반, 평택-롱청 항로, 2010년 1월 3일 면담).

그렇지만 소무역의 조직화 현상의 심화는 무엇보다도 소무역에 대한 규제 강화에서 그 원인을 찾을 수 있다. 앞에서 논의한 '관세 회피'는 본래 소무역이 성립되기 위한 전제조건이고, '위험 부담'은 소무역상이라면 감수해야 할 소무역 자체의 특성이다. 따라서 과거와 같이 많은 수입을 올릴 수만 있다면 소무역상들은 개인 상인으로서 위험부담을 기꺼이 감수하고자 했을 것이므로 오늘날과 같은 정도의 조직화는 기대하기 어려웠을 것이다.

그러나 소무역에 대한 규제가 강화되면서 소무역상들의 수입은 급격히 감소했고, 이러한 소득의 감소는 소무역상들의 적응 내지 대응을 유발했다. 규제 강화로 통관 규모가 감소하고 그에 따라 소득도 줄어들게 되면서 개인 상인의 활동이 더욱 위축되었음은 물론이다. 또한 따이공에게 일을 맡기고 급여를 제공하는 노반의 입장에서 볼 때, 규제가 강화되면 따이공 1명의 1회 통관에서 얻을 수 있는 수입은 감소하게 된다. 수입을 유지 또는 증가시키기 위해서는 노반이 거느리는 '식구'(따이공)의 수를 늘리는 것이 가장 손쉬운 방법이다. 이러한 이유로, 노반이 이끄는 따이공의 규모는

과거에 비해 증가하게 된다. 현재 한 명의 노반이 이끄는 따이공의 규모는 적게는 7~8명에서 많게는 40~50명에 이른다. 이로써 통관 업무에만 수동적으로 관여하는 따이공들이 소무역상의 다수를 구성하는 계층이 되었다. 이처럼 1회 통관에 의한 소득의 감소는 소무역의 조직화를 강화시키게 되었고, 결국 단체 상인의 증가로 인한 따이공의 증가는 전체 소무역상의 증가로 이어지게 된 것이다.

구소련과 중 · 동부 유럽에서는 여행사에서 소무역상들을 모집하여 교통과 숙박 및 통관을 도와주는 과정에서 소무역상들이 단체로 이동하는 경우는 있지만(Wallace *et al.*, 1999; Egbert, 2006), 우리나라에서와 같은 소무역의 조직화 현상은 보고된 바 없다. 따라서 소무역상의 계층 분화에 기반 한 소무역의 조직화는 우리나라 소무역의 특수한 현상이라고 할 수 있다.

(2) 소무역상의 고령화

개인 상인이나 노반의 수입은 개인적 역량에 따라 차이가 있지만, 따이공을 전업으로 하는 대다수 소무역상들의 수입은 전 항로에 걸쳐 별다른 차이가 없다. 경기도 평택항 소무역연합회에서 제시한 자료와 필자의 참여관찰에 의하면, 따이공은 현재와 같은 면세통관 범위에서 1항차에 보통 4만원에서 9만원의 수입을 올리고 있다(Table 6). 여기에서 1항차란 출항지에서 기항지를 경유하여 출항지로 되돌아오는 1회 왕복을 말한다. 예컨대, 한 · 중 항로 가운데 최단거리(편도 12시간)인 평택-룽청 항로의 경우, 평택 · 당진항에서 오후 4시부터 승선이 시작되어 다음날 오전 9시에 산둥성 룽청시에서 하선하고, 당일 오후 4시에 다시금 승선하여 다음날 오전 9시에 평택 · 당진항에서 하선하게 된다.

이와 같은 단거리 항로의 경우, 일주일에 보통 3항차 운항이 가능하고 한 달이면 12항차를 운항한다. 이처럼 따이공으로 한 달 내내(12항차) 배를 타고 얻는 수입은 보통 50만원 내외에 불과하다(Table 6). 건강이 좋지 못하거나 사정이 생겨 몇 차례 거르는 경우에는 월수입이 30~40만원대로 떨어진다. 1항차에 9만원의 수입을 올리는 평택-롄윈강 항로는, 운항시간이 매우 길기 때문에 1주일에 2항차만 운항하고 있어 월수입은 그다지 높지 않다. 이와 같은 수입은 개인 상인 중심의 소무역이 이루어지던 초기에 비하면, 비교할 수 없을 정도로 낮은 수준이다. 다음은 과거 소무역상들의 소득 수준을 설명해 주는 사례이다.

> 배가 처음 출항하기 시작했을 때는 휴대품 규모에 한도가 없었다. 실을 수 있는 만큼 실어서 가져가면 큰돈을 벌 수 있었다. 그래서 대기업 임원을 그만두고 이쪽 일을 시작한 사람도 있었다. 어떤

Table 6. Income of small-scale traders using Pyeongtaek · Dangjin Port in 2009 (classified according to maritime companies). 평택 · 당진항 해운사별 소무역상의 수입(2009년).

Maritime company (route)	Income per one travel (₩ 10,000)	Number of travels per week	Number of travels per month	Monthly income (₩ 10,000)	Travel time (one way) (hr.)
Dalong Ferry (Pyeongtaek - Rongcheng)	5	3	12	60	12
Jiaodong Ferry (Pyeongtaek - Weihai)	4	3	12	48	13
LYG CK Ferry (Pyeongtaek - Lianyungang)	9	2	6	54	23

Notes: The above data refers to the incomes of so-called 'Tiagongs,' excluding so-called 'Nohbans'.
A Travel mentioned here means a round Travel.
Source: Data from Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation; Interviews with Tiagongs and Nohbans.

Table 7. Age composition among the members of the Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation, 2009. 경기도 평택항 소무역연합회 회원의 연령구성(2009년).

Age group	Numbers of membership (%)
30s	30 (0.8)
40s	475 (12.3)
50s	940 (24.4)
60 or older	2,410 (62.5)
Total	3,855 (100.0)

Notes: Table 3 and 4 refer to annual number of small-scale traders on board while Table 7 mentions the members of the Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation (shuttle traders using Pyeongtaek · Dangin Port).

Source: Data from Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation.

사람은 중국에 아파트를 두 채나 사놓은 사람도 있고, 보따리로 번 돈으로 사업을 시작한 사람도 있었다(50대 남자 개인 상인, 인천-웨이하이 항로, 2007년 8월 5일 면담).

'용돈 벌이' 수준에 불과한 낮은 수입에도 불구하고 오늘날 따이공으로 참여하는 사람들은 다른 일자리를 구하기 어려운 60대 · 70대의 고령자들이 대부분이다. 평택 · 당진항을 이용하는 소무역상들의 경우, 전체 회원 가운데 60대 이상이 62.5%로 다수를 차지한다(Table 7). 30대 · 40대 젊은 층은 약 13%에 불과하며, 이마저도 한국인은 찾아보기 어렵다. 대신, 이들 젊은 층은 소득에 대한 기대수준이 상대적으로 낮은 중국인들로 채워지고 있다. 이와 같이 소무역에서 얻을 수 있는 소득에 대한 기대 수준에 따라 소무역에서의 역할이나 비중이 민족별로 달라지는 현상은 다음 면담 내용에서 확인할 수 있다.

한국 사람들은 4~5만원 남아서는 보따리상[개인 상인]을 하지 않는다. 한국의 물가수준과 생활수준이 있기 때문이다. 그렇지만 조선족이나 중국인들은 3만원 보고도 한다. 기대수준이 다르기 때문이다. 우리에게는 작은 돈이지만 중국에서는 한 달 월급의 1/4 수준이 되기 때문이다. 조선족은 국내에서 취업이 자유롭기 때문에 이 일을 계속하지 않을 것이다. 그래서 현재 중국인 보따리상 비중이 높아지고 있다(40대 남자 개인 상인, 인천-웨이하이 항로, 2007년 8월 4일 면담)

Kim(2001)이 관찰한 바에 의하면, 노인들이 따이공으로 대거 참여하기 시작한 것은 2000년 무렵이다. 이 시기는 농산물 면세통관범위가 '총량 50kg, 품목당 5kg' 으로 제한되면서 소무역을 통한 수입이 급격히 감소한 시점이다. 따라서 개인 상인으로 활동하던 젊은 이들은 빠져나가고, 대신 경험이 전혀 없는 노인들을 단순히 통관 업무를 수행하는 따이공으로 모집하는 경우가 증가하게 된 것이다.

지금까지의 논의를 정리해 보면, 농산물 면세통관범위에 대한 규제 강화는, 한편으로는 소무역의 위축을 가져왔지만, 다른 한편으로는 규제 강화에 대한 적응 과정에서 소무역상의 계층 분화가 심화되면서 단체 상인 중심의 조직화가 강화되고, 이에 따라 다른 일자리를 찾기 어려운 고령자들이 따이공으로 소무역에 참여하는 대신 젊은 층이 대거 이탈하면서 고령층의 비중이 높아지게 되었다. 이는 소무역상 가운데 고령층 위주의 따이공이 다수를 차지하는 계기가 되었고, 이와 같은 과정을 통해 소무역은 소무역상의 규모면에서 볼 때 1990년대 말 외환위기에 버금가는 전성기를 누리게 되었다.

4. 한 · 중 소무역의 거래 특성과 소무역 결절지

1) 거래 품목의 특성

한 · 중 소무역에서 거래되는 품목은 시간이 흐르면서 변화를 겪었다. 한 · 중 소무역 초기에는 중국으로 진출한 한국 기업이 오늘날과 같이 많지 않았기 때문에, 원 · 부자재의 비중은 적은 대신 중국산에 비해 품질이 월등했던 의류나 전자제품 등 완제품을 중심으로

수출이 이루어졌다. 특히 외환 위기에는 국내 의류 재고품이 대량으로 수출되었고, 그밖에 품질이 우수한 국산 생필품이 주로 거래되었다. 중국에서 수입하던 물품은 오늘날과 마찬가지로 농산물이 대부분이었지만, 초기에는 면세통관범위에 대한 규제가 매우 미약했기 때문에 고소득을 올릴 수 있는 참깨와 건고추가 대부분을 차지했다.

오늘날에는 주로 중국에 진출한 한국기업이 사용할 원단, 단추와 지퍼 같은 부자재와 의류 샘플, 기계 및 전자 부품 등을 수출하고, 그밖에 현지에서 인기가 많은 과자류와 화장품 등이 반출되고 있다. 이에 반해 수입품은, 건고추, 참깨, 참기름 등 양국 간 가격차가 큰 품목과 건생강, 녹두, 땅콩, 흑콩, 잣, 깐마늘, 대추 등 비교적 고가의 저장성이 좋은 농산물이 대부분이다(Table 8).

한 · 중 소무역에서 상품의 통관은, 앞에서도 논의한 바와 같이 수출품 또는 수입품이라기보다는 '수하물' 형태로 이루어진다. 보다 현실적으로 보면, Cho(2007)도 지적한 것처럼, 중국으로 반출되는 수하물은 '택배 상품'에 해당한다. 소무역상은 반출되는 수하물에 대해 단위 무게 당 일정액을 수수료로 받고 물품을 운송해주는 역할을 하기 때문이다(Table 9). 다음 면담 내용에서 보듯이, 우체국의 국제특급우편(EMS)이나 택배 전문회사에 비해 소무역상을 통해 수하물로 보내는 것이 경제적으로나 시간적으로 매우 유리함을 알 수 있다. 이러한 이점은 따이공의 저임금에서 비롯된 소무역의 경쟁우위에서 기인한다.

> 우체국에서는 중국 어디든지 30kg에 88,000원이고, 100kg은 293,000원이다. 우리는 상품에 따라, 항구로부터 거리에 따라 다르지만, 보통 kg에 1,500원이다. 지퍼 100kg 한 상자는 150,000원 정도이다. DHL과 같은 회사는 우리보다 훨씬 비싸다. 그런 회사는 중국 곳곳에 사무소와 다수의 차량을 보유하고 있어, 유지비가 많이 들기 때문에 높은 가격을 매길 수밖에 없다. 그래서 우리 같은 곳에 물건을 의뢰하는 것이다. 컨테이너로 하거나 인편으로 보낸다(30대 남자, 인천시 중구 답동, ○○무역, 2007년 8월 6일 면담).

Table 8. Major import/export items of small-scale trade between Korea and China.
한 · 중 소무역의 주요 수출입 품목.

Major export items (from South Korea to China)	Major import items (from China to South Korea)
Materials: fabric, button, zipper, clothing labels, shoe materials, machine parts, electronic parts	Agricultural products: dried hot pepper, sesame seed, sesame oil, dried ginger, mung beans, peanut, black bean, pine nut, peeled garlic, jujube
Industrial products: snacks, coffee, wallpaper, clothing samples, clothings such as blue jeans and sweaters	-
Duty-free products: cigarette, liquor, cosmetics	Duty-free products: cigarette, liquor

Source: Direct observation and interviews with small-scale traders.

Table 9. Transport cost of exporting goods to China through small-scale trade, 1 June, 2009.
중국 수출품 운송단가(2009년 6월 1일).

Items	Unit	Transport cost
clothing, food, machinery, materials	20 kg	₩ 10,000

Source: Data from Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation.

이에 비해 중국에서 반입되는 '수하물'은 관세를 납부하지 않은 '수입 상품'이라고 할 수 있다. 소무역상은 중국의 도매상으로부터 농산물을 구입하여, 한국의 유통업자에게 판매하기 때문이다. 또는 국내 유통업자들로부터 주문을 받아 '구매를 대행'하기도 한다. 본 연구에서는 소무역의 주요 행위자에 대해 '소무역상'이라는 용어를 선택했으므로, 이하에서는 양국 간의 거래 상품을 '수출품'과 '수입품'이라고 지칭할 것이다.

한편, 앞에서 논의한 구소련 및 중·동부 유럽의 소무역은, 제조업의 붕괴로 인한 극심한 생필품 부족에 직접적인 원인이 있기 때문에, 거래 물품은 완제품을 중심으로 물자가 부족하거나 물가가 높은 국가로 이동하는 특성을 보인다. 이들 지역은 시장경제를 보다 이른 시기에 채택한 주변 국가들로부터 생필품을 수입하거나, 국가 간 생필품 가격차를 이용하여 소득을 얻기 위해 자국산 제품을 해외에 판매했다. 소무역이 본격화된 이후에는 이웃의 보다 안정된 전환기 국가나 터키, 중국 등은 물론, 아랍에미레이트의 두바이, 인도 그리고 한국까지 진출하여 물품을 구입했다. 이들이 구입한 물품은 가정용품, 식품, 섬유, 의류, 신발, 화장품 등과 냉장고 등 가전제품, 중고자동차, 가구 등 더 이상 휴대품이라고 할 수 없는 상품까지 구매했다 (Kim, 1994; Kim, 2000; Moon, 1994; Ahn, 1994; Wallace *et al.*, 1999; Yükseker, 2007).

일반적으로 유사상품의 가격차에 기반 한 소무역은 시간이 흐르면서 국가 간 가격 수렴현상이 발생함에 따라, 교역 행위는 단기간으로 제한되는 경향이 있다. 이는 중·동부 유럽의 소무역에서도 경험한 바 있고, 초기의 한·중 소무역에서도 수출이 활황을 누리던 일부 완제품들이 환율 하락이나 인플레이션 등 여건의 변화로 인해 가격 경쟁력을 상실함에 따라 거래가 중단된 바 있다.

오늘날 한·중 소무역은 이상과 같은 생필품 구매 행렬과는 상이한 특성을 갖는다. 한·중 소무역에서는 완제품의 비중은 낮은 반면, 주로 공장에서 사용할 원·부자재를 수출하고, 농산물을 수입하는 쌍방향적 특징을 보인다. 소무역이 주로 이루어지는 중국의 북동부지역은 우리나라와 기후 조건이 유사하여 국내에서 소비하는 주요 농산물 생산에 적합하고, 해안지역의 개방 도시들은 국내 기업의 진출이 활발하기 때문이다. 특히, 기업의 대중국 직접투자는 기업의 운영 단위별 공간적 분업에 의한 기업 내 교역을 유발한다. 이처럼 중국에 진출한 기업들은 원·부자재를 보다 신속하고 저렴하게 전달받고자 하고, 양국 간 농산물 가격 차이는 상당기간 지속될 것이라는 점에서, 소무역의 제도적 환경에 큰 변화가 없는 한 한·중 소무역의 수요 조건은 매우 안정적이라고 할 수 있다.

다시 말하면, 최근 20년 간 지속되고 있는 한·중 소무역은 계획경제의 붕괴라는 경제적 충격에 의해 촉발된 구소련 및 중·동부 유럽의 소무역과 달리, 한·중 간 기후 조건의 유사성과, 불균등 발전에 의한 양국 간 임금 격차, 그리고 한국 농업 환경이 맞물리면서 나타난 중국 농업의 경쟁우위, 여기에 한국과 중국 양자 간에 진행된 공간적 상호작용, 특히 생산의 세계화로 인한 교역의 증가 그리고 이러한 배경 하에서 저임금에 기반을 둔 소무역상들의 틈새시장 전략이 맞아떨어진 결과이다. 따라서 한·중 소무역은 완제품 위주의 구매행렬과 달리 보다 안정적이고 지속성이 강한 무역 행위인 것이다.

2) 소무역 결절지의 특성

인천항과 평택·당진항 등의 출항지는 중국으로 화물을 운송하고자 하는 물류업자나 기업가와 소무역상의 거래가 이루어지는 장소이자, 소무역상들과 농산물 유통업자들의 만남이 이루어지는 장소이다. 또한, 웨이하이나 룽청 등의 기항지는, 소무역상과 중국 내 물류회사가 거래하는 장소이자, 농산물을 구입하고자 하는 소무역상과 중국 내 농산물 도매상의 만남이 이루어지는 장소이다. 따라서 출항지와 기항지에는 소무역 관련 기능이 다수 입지하고 있어 독특한 경관을 형성한다.

먼저, 한·중 항로의 대표적 출항지인 인천항 인근의 중구 답동, 신생동 일대에는, 건물 임대료가 저렴한 골목이나 정비대상지역을 중심으로 약 50여 개의 무역 및 물류업체가 입지하고 있다. 이들은 주로 ○○무역, △△물류, ××로지스틱스, □□항업 등의 상호를 내

Table 11. Functions related to small-scale trade surrounding Incheon and Pyongtaek · Dangjin Ports.
인천항 및 평택 · 당진항 주변지역의 소무역 관련 기능.

Region	Major function	Major port and region
Surrounding Incheon Port (Jung-gu Dap-dong, Sinsaeng-dong)	About 50 companies such as ○○trade, △△distribution, ××logistics, □□ marine service	Weihai, Tianjin, Dandong, Shanghai, Dalian, Yantai, Qingdao
Surrounding Pyongtaek · Dangjin Port (Poseung-eup, Manho-ri)	About 10 companies such as ○○ distribution, △△trading firm, ×× trade, □□logistics, 'agricultural products, trade'	'all the regions in China', Shandong, Rongcheng, Weihai, Qingdao

Source: Field survey.

걸고, 여기에 주요 운송지역으로서 '위해, 천진, 단동, 상해, 대련' 또는 '위해, 연태, 단동, 청도, 대련' 등의 지역을 제시하고 있다. 그리고 'Hand Carry' 또는 '수화물 운송', '소화물 대행' 등의 업종을 제시하고 있다(Table 11). 평택 · 당진항 인근 포승읍 만호리 일대에도, ○○물류, △△상사, ××무역, □□로지스틱스 등의 상호를 내건 무역 및 물류업체가 10여 개 입지하고 있다. 그리고 이들은 '중국 전지역 운송', '중국 전 지역 소화물 수출입 대행,' '산동성 영성, 위해, 청도 운송전문', '농산물, 무역', '참깨, 들깨, 깐마늘, 건생강' 등의 부제를 내걸고 있다(Table 11).

이러한 업소들의 역할이 전적으로 소무역상의 수하물 공급에만 있는 것은 아니지만, 이들은 소무역상들이 중국으로 입국할 때 소지하는 수하물의 주요 공급처이자, 중국에서 수입한 농산물을 국내에 공급하는 근거지이다. 이들이 주로 서비스를 제공하는 지역은 한 · 중 항로가 개설되어 있는 중국 산동성 일대가 압도적이다.

한편, 웨이하이와 롱청 등의 기항지에는, 주로 농산물을 공급하는 전문업소가 집적하게 되었다. 웨이하이와 롱청에 입지한 농산물 상가, 일명 '따이공 상가'는 수십 개의 점포로 구성되었는데, 웨이하이는 여객터미널 맞은편에 집단화되어 있고, 롱청은 여객터미널에서 자동차로 2~3분 거리에 집단화되어 있다(현지 조사, 2007년 8월 5~9일, 2010년 1월 2~4일). 이밖에 항로가 개설되면서 검역소와 세관 등이 새롭게 입지했고, 소무역 활동과 관련된 차량, 물류 기능이 집적했다. 이러한 사실은 다음 면담내용에서 알 수 있다.

> 항로가 생긴 초반에는 건물이 거의 없었다. 검역소와 세관 건물도 배가 들어오면서 짓기 시작했고 슈퍼마켓도 생긴 지 얼마 되지 않았다. 이 앞에 호수공원도 최근에 완공됐다. …… 배가 다니기 시작하자, 소무역, 무역회사, 차량, 물류, 컨테이너 등으로 먹고살게 된 사람들이 상당하다. 택시만 해도 배가 들어오는 날이 대목이다. 이 근처에 정기시장이 서는데 원래 장날을 배가 들어오는 날로 바꿨다. 한국 사람들이 오길 기대한 것이다(50대 남자 노반, 평택-롱청 항로, 2010년 1월 4일 면담).

나아가, 소무역상이 기거할 민박집이나 여관, 그리고 이들의 투자 및 임대를 기대하며 신축된 아파트 단지, 그리고 이들이 머무는 동안 휴식을 취하고 오락을 즐길 수 있는 시설 등이 새롭게 입지하였다. 이처럼 소무역으로 인해 형성된 결절지에는 소무역 관련 기능을 중심으로 집적이 이루어지면서 고용을 창출하는 등 지역 경제에도 긍정적인 영향을 미치고 있다. 더욱이 중국 측에서는 농산물을 중심으로 수출을 함에 따라 중국 북동부 농촌지역에서는 고추와 같은 농산물을 수출용으로 계획적으로 재배하면서 기존의 농업적 토지이용에 많은 변화를 겪고 있다. 이는 현지에서 오랫동안 소무역을 하며 농산물을 수집해오던 소무역상과의 면담을 통해 확인할 수 있다.

농산물은 우리나라와 위도가 같은 북부 중국에서 주로 온다. 산동성, 청도, 동북 3성, 내몽골이다. 따이공 덕분에 내몽골 일대에 대규모 고추밭이 조성되었다. 한국 수출을 위해서 계획적으로 작물을 재배하고 있다. 고추 수요는 증가하고, 중국 물가와 인건비는 오르고 있어 가격이 오르고 있다(60대 남자 노반, 평택-룽청 항로, 2010년 1월 3일 면담).

Egbert(2006)에 의하면, 소무역 과정은 3단계로 나눌 수 있다. 첫째, 자본을 마련하여 해외에 나가 상품을 구매하는 단계, 둘째, 국경을 통과하여 상품을 운송하는 단계, 셋째, 이러한 상품을 판매하는 단계가 그것이다. 이 가운데 첫째와 셋째 단계는 무역상이 상품을 사고파는 시장과 긴밀하게 관련을 맺는다. 구소련 및 중·동부 유럽의 소무역에서는, 일부 소무역상들이 여러 상점에 수입품을 도매로 넘기기도 하지만, 구매와 판매는 도소매를 가릴 것 없이 시장에서 이루어진다. 이는 자본주의적 상품유통이 보편화되지 못했을 뿐 아니라 생필품 중심의 완제품을 주로 거래함에 따라, 소무역상이 직접 시장에서 구매하고 국경을 넘어 또 다른 시장에서 판매하는 형태를 취할 수밖에 없기 때문이다. 예컨대, 터키 이스탄불의 라레리 지구(Laleli district)는 대표적인 구매시장이고, 러시아의 모스크바(Moskva)와 불가리아의 바르나(Varna) 등은 주요 판매시장이다. 따라서 구소련 및 중·동부 유럽에서는 기존의 체육관이나 광장이 시장으로 변모하면서 수많은 소무역상과 소비자들이 직접 대면하여 상품을 매매하는 노천시장이 잘 발달하게 되었다.

단체 상인 위주의 소무역이 주류를 이루는 한·중 소무역에서는, 시장에서 직접 구매를 하거나 소비자에게 직접 판매하는 행위는 거의 나타나지 않는다. 먼저, 한·중 소무역의 수출 경로를 보면, 한국에서 상품의 수집 → 운송 및 통관(선박/세관) → 물류회사를 통한 중국 전역으로의 배송 과정을 거친다. 이 과정에서 소무역상이 소비자를 상대로 직접 시장에서 구매 또는 판매하는 과정은 거의 존재하지 않는다. 소무역이 성장하던 초기 또는 외환 위기에는 동대문시장이나 남대문시장 등에서 물건을 직접 구매하거나 주문하기도 했으며, 오늘날에도 의류와 과자류 등의 완제품을 일부 취급하는 경우가 있다. 이처럼 완제품을 취급하는 경우에도 단체 상인 중심의 소무역상들은 상품을 수집하거나 상품을 처분하기 위해 제조업체나 물류회사와 직접 거래하고 있다. 실제로 노반들은 매항차마다 배를 타기 때문에 시장에서 별도로 상품을 구매할 시간적 여유가 없다.

한편, 수입 경로를 보면, 중국의 농산물 도매상으로부터 농산물 구매→ 운송 및 통관(선박/세관)→ 한국의 농산물 수집상에게 판매하는 과정을 거친다. 이 과정에서 소무역상이 농산물을 일반 시장에서 직접 구매하는 경우는, 소무역 초기 및 오늘날 일부 개인 상인으로 한정되고, 대부분은 도매를 전문으로 하는 소무역상들의 전용 상가에서 농산물을 전달받는다. 국내에서 판매하는 과정에서는 농산물이 완제품이 아닌 식재료인데다 대량으로 반입되므로 농산물 유통업자에게 판매하는 형식을 취하게 된다. 수입 농산물을 중간 유통업자에게 넘기는 형식은 소무역 초기부터 시작된 방식이다. 이처럼 한·중 소무역은 거래 주체, 거래 상품 및 거래 장소에서도 구소련 및 중·동부 유럽의 소무역과 차별화된다.

요컨대, 구소련 및 중·동부 유럽의 소무역에서는 많은 판매자와 소비자를 만날 수 있는 대도시의 시장이 주요 결절지로서 기능하는 반면, 한·중 소무역에서는 주로 물류회사나 기업, 도매상, 유통업자 등을 대상으로 거래가 이루어지기 때문에, 대도시 시장보다는 수출입 상품의 적재와 하역이 이루어지는 출항지 및 기항지가, 관련 기능의 집적 및 관련 행위자들의 주기적인 집중이 이루어지면서 소무역의 결절지로서 기능하고 있다.

5. 결론

지역 간 대규모 인적, 물적 이동과 이 과정에서 형성되는 공간 즉, 소무역 결절지는 지리학의 주요 관심사이다. 본 연구에서는 소무역의 장소 특수적 성격에 주

목하고, 한 · 중 소무역의 등장 배경과 제도적 환경으로 인한 변화과정을 고찰하였다. 한 · 중 소무역은 고령층과 외국인 등 한계노동력의 저임금을 기반으로, 화물의 규모에 비해 지나치게 많은 소무역상들이 선상에서 숙식을 해결하며 한 · 중 양국의 항구 지역을 상품과 함께 반복적으로 왕래하는 독특한 일상을 보여준다. 이렇게 반복되는 일상, 즉 소무역 상품과 사람의 흐름은 결과적으로 출항지와 기항지를 소무역 결절지로 만들었으며 소무역과 관련된 기능의 집적에 의한 독특한 경제경관을 형성하고 있다.

지금까지의 논의를 정리해보면, 첫째, 한 · 중 소무역은 원 · 부자재의 수출과 농산물의 수입이라는 거래품목의 특성으로 볼 때, 양국 간 기후 조건의 유사성과 중국 농업의 경쟁우위, 그리고 해안지역 개방도시들에 대한 국내 기업의 진출로 인한 공간적 분업 등 한 · 중 간 공간적 상호 작용에 기반을 두고 있다는 점에서, 구소련 및 중 · 동부 유럽과 같은 갑작스러운 계획경제의 붕괴에 의한 생필품 구매행렬을 특징으로 하는 소무역과는 매우 상이하다고 할 수 있다.

둘째, 우리나라는 반도국이자 분단국으로서의 제약으로 인해, 한 · 중 항로의 개설은 한 · 중 소무역의 전제조건이 되었고, 한 · 중 소무역은 소무역상들과 수하물의 운송을 중심으로 하는 해운사들의 존립 기반이 됨에 따라 해운사와 소무역상은 상호 공생관계에 놓이게 되었다. 이처럼 소무역의 운송수단은 해당 지역의 자연적 조건과 주변국과의 관계적 위치 등에 의해 크게 영향을 받음을 알 수 있다.

셋째, 10여 년 전부터 시작된 규제 강화는 한편으로는 소무역의 위축을 가져왔지만, 다른 한편으로는 규제 강화로 인한 소득의 감소에 적응하는 과정에서 소무역상 내부의 계층 분화와 단체 상인 중심의 조직화가 심화되고, 이에 따라 다른 일자리를 찾기 어려운 고령자들이 따이공으로 참여하면서 최근 수 년 사이에 재활성화되고 있다. 이처럼 소무역은 면세통관범위에 관한 규제 등 제도적 환경에 매우 민감하게 반응하면서 구성원의 특성과 조직에서 커다란 변화를 겪고 있다.

넷째, 한 · 중 소무역의 거래 네트워크의 산물인 소무역 결절지에는 수출입 상품의 생산, 수집, 유통과 관련된 다양한 기능이 집적하면서, 독특한 경제경관이 출현하고 관련 일자리가 창출되면서 지역 경제가 활성화되었다. 수많은 판매자와 구매자가 만나는 대도시 지역이 소무역 결절지로서 기능하는 구소련 및 중 · 동부 유럽과 달리, 물류회사와 기업, 유통업자 등과의 거래가 주로 이루어지는 한 · 중 소무역은 수출입 상품의 적재와 하역이 이루어지는 출항지와 기항지를 중심으로 결절지가 형성되는 특성을 보인다.

참고문헌

Ahn, T.-W., 1994, Russian shuttle traders brightening a night in Seoul, *Monthly Korea Forum, February issue*, 54, 172-177 (in Korean).

Cho, K.-S., 2007, *Study of the customs clearance system for effective management of the ferry*, Master's thesis, Chungang University (in Korean).

Egbert, H., 2006, Cross-border small-scale trading in South-Eastern Europe: Do embeddedness and social capital explain enough?, *International Journal of Urban and Regional Research*, 30(2), 346-361.

Gyeonggi-do Pyongtaek Port Small Trade Federation, 2008, *Human and Botari*, 1, 17 (in Korean).

Han, J.-E., 2002, *Research on the function of Dandong city in China*, Master's Thesis, Seoul National University (in Korean).

Han, S.-S., and Lee, G.-G., 2004, A study on the north-east trade of the East Sea Rim region and developing strategy of small-scale traders, *Korea Management Consulting*, 4(2), 221-236 (in Korean).

Hann, C. and Hann, I. 1992, Samovars and sex on Turkey's Russian markets, *Anthropology Today*, 8(4), 3-6.

Kim, G.-S., 2001, *Botari Merchant*, San Kyo (김계수, 2001, 보따리 장수, 산교, 서울).

Kim, S.-K., 1994, Current situation and prospect of the Russian shuttle traders, *Information on*

Northward Trade, 107, 19-24 (in Korean).

Kim, W.-S., 2000, The Sociological study about the "челноки" (shuttle traders) in Far Eastern Siberia, *Korea-Siberia Journal*, 2, 53-71 (in Korean).

Koo, J.-S., 2003, A Study on individual small trade (Botari Trade) between Korea and China, *CNU Journal of Management & Economics*, 26(1), 19-42 (in Korean).

Kwak, Y.-C., 2007, *A Study On The Korea's Policy To The Chinese In Korea And It's Social Adaptation*, Master's thesis, Chonnam Naitonal University (in Korean).

Lee, H.-J., 2002, *Shuttle traders in the Russian Far East: Transforming Economic Relations*, A Thesis presented to Graduate Interdisciplinary Program in Area Studies in partial fulfillment of the requirements for the degree of Master in the subject of Russian Studies, Graduate School, Seoul National University, Seoul, Korea.

Moon, B.-W., 1994, First ever on-the-ship report, Russian shuttle traders are coming, *Social Critics Gil*, 94, 98-103 (in Korean).

Shim, U.-S., 2005, Trend and prospect of shuttle trade between Korea and China, *Korea Journal of Social Science*, 24, 81-98 (in Korean).

Thuen, T., 1999, The Significance of borders in the East European transition, *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(4), 738-750.

Wallace, C., Shmulyar, O., and Bedzir, V., 1999, Investing in social capital: The case of small-scale, cross-border traders in post-communist central Europe, *International Journal of Urban and Regional Research*, 23(4), 751-770.

Williams, M. and Baláž, V., 2002, International petty trading: Changing practices in Trans-Carpathian Ukraine, *International Journal of Urban and Regional Research*, 26(2), 323-342.

Williams, M. and Baláž, V., 2005, Winning, then losing, the battle with globalization: Vietnamese petty traders in Slovakia, *International Journal of Urban and Regional Research*, 29(3), 533-549.

Yükseker, D., 2004, Trust and gender in a transnational market: The public culture of Laleli, Istanbul, *Public Culture*, 16(1), 47-65.

Yükseker, D., 2007, Shuttling goods, weaving consumer tastes: Informal trade between Turkey and Russia, *International Journal of Urban and Regional Research*, 31(1), 60-72.

http://koreainews.kr/ArticleView.asp?intNum=140&ASection=001001

http://kosis.kr/nsportal/abroad/abroad_01List.jsp

http://www.cbs.co.kr/Nocut/Show.asp?IDX=375686

http://www.ihaesa.com/News/list_view.html?Pass=DA-4-3547-

http://www.klnews.co.kr/news/articleView.html?idxno=91716

http://www.mpress.co.kr/v1maritime/interview/interviewView.asp?GotoPage=4&inte_id=748&searchKey=&searchWord=

교신: 장영진, 363-791, 충북 청원군 강내면 다락리 산 7번지, 한국교원대학교 지리교육과(이메일: Jangyj@knue.ac.kr, 전화: 043-230-3649)

Correpondence: YoungJin Jang, Department of Geography Education, Korea National University of Education, San 7, Darak-ri, Gangnae-myen, Cheongweon-gun, Chungbuk, 363-791, Korea (e-mail: Jangyj@knue.ac.kr, phone: +82-43-230-3649)

최초투고일 2010. 8. 3
수정일 2010. 9. 14
최종접수일 2010. 10. 6