



10년 만의 중국, Part 2 통제외의 깊이

글 : (주)보성 권효재 상무 / kwon7775@bosunggroup.com

중국은 큰 나라다. 국토의 크기는 러시아, 캐나다 다음으로 커서 한반도의 50배 정도라고 하고, 인구는 14억이 넘는다. 유사 이래 인구가 제일 많은 나라의 대명사가 중국이었고, 한때 마오쩌둥은 중국에 사람이 너무 많아 문제라는 말도 했듯이 큰 땅과 많은 인구는 중국의 DNA에 새겨져 있다. 중국이라는 말 자체가 세계의 중심이라는 자기 인식에서 나온 말이다. 당나라, 송나라 때 중국의 GDP는 전 세계의 40%를 차지했다는 추정도 있듯이 큰 땅에 사는 많은 사람들은 큰 국력으로 이어졌고, 한반도는 이 크고 강한 나라와의 관계 속에서 늘 많은 영향을 받았다. 조선 분야에서도 90년대 이후 계속 중국 추격론, 더 나아가 중국 대세론 속에서 압박을 받았고, 2020년 이후 GT 기준이든 DWT 기준이든 건조 척수 기준이든 수주 잔량 기준이든 더 이상 물량으로는 중국 조선업이 세계 최대 규모라는 걸 부인하기 어려워졌다.

한때 중국 조선업이 한국의 LNG 운반선 건조 기술을 확보하고자 총력전을 펼친 적이 있었다. 2001년 중국이 WTO에 가입한 이후 전 세계의 자본이 중국으로 집중되었고, 중국은 매년 10% 이상의 급성장을 이어갔으며, 에너지 공급 문제가 심각해졌다. 파이프라인을 이용한 천연가스 수입에는 오랜 시간과 협상이 필요했기 때문에 중국 정부는 LNG를 대량으로 수입하려고 했고, 마침 그 당시 LNG 국제 시세도 저렴했으며 공급 과잉 상태였으나 문제는 LNG 운반선이었다. 조선업을 육성해서 중국 해군을 세계 최강으로 키운다는 장기 전략을 세운 상태였으므로 중국 정부는 중국의 일류 조선소들에게 LNG 운반선 건조를 지시했으나 관련 기술이 없었던 후동중화 조선소, 대련 조선소들은 일본과 한국 조선소에 기술 제휴를 요청한다. 하지만, 일본은 물론 한국 조선소들조차 기술 제휴를 거부했고, 이 때 이후 중국 조선소들은 한국과의 공식적인 협력을 금지시켰다. 그 이후 한국 조선소 관계자들이 중국의 후동중화, 대련 조선소 등 국영 조선소를 공식적으로 방문하기는 아주 많이 어려워졌고, 지금도 그런 상황이 이어지고 있다.

2023년 9월 기준으로 세계에서 인구가 제일 많은 나라가 중국인지 인도인지는 분명치 않다. 정확한 인구수를 집계하려면 방대한 인구 조사를 해야 하는데, 비용이 많이 들기 때문에 5년에 한 번씩 하는 게 통례이다. 중국과 인도 모두 14억 명 이상일 거라 추정되지만, 정확히 어느 나라 인구가 많은지 확실하지는 않지만, 수년 내 인도가 중국의 자리를 추월할 걸로 예상된다. 2022년을 정점으로 중국 인구가 줄어든다는 연구 결과도 있으며, 중국의 현 출생률은 1.18 수준으로 인구를 유지하기 위한 2.1에는 한참 떨어진다. 중국도 한국처럼 고령화와 인구 감소가 중요한 문제로 떠올랐다. 수많은 노동자들이 저렴하지만 양질의 노동력을 공급하고 사회 인프라의 집중 투자를 통해 해외 투자와 기술을 가져와서 가성비 좋은 제품들을 전세계에 공급하는 소위 “세계의 공장” 모델도 어느덧 바뀌어야 하는 시기가 도래하고 있다. 세계의 공장으로서 중국의 산업 경쟁력은 여전히 좋고 어떤 점에서는 그동안 부족했던 기술력과 품질, 디자인과 상품 개발 능력이 보강되면서 경쟁력은 더 좋아졌지만, 우수한 가성비의 한 축이었던 풍부하고 싼 노동력의 공급은 옛이야기가 되어버렸다. 사실 구매력 지수 기준으로 중국의 인당 GDP는 15,000 달러 수준에 도달했으며, 엄연한 중진국이니 중국도 더 이상 싼 원가에 의지한 경제 구조를 유지할 수 없는 노릇이다.

2000년대 초반 이후 우리나라의 수출 산업은 저렴한 노동력 확보를 더 이상 하기 어려운 문제에 직면했다. 이때 국내 기업들에게 중국은 기회의 땅으로 다가왔다. 한국의 기술과 중국의 노동력을 결합하여 크고 번듯한 땅에 최첨단 공장을 지어서 중국과 세계 시장을 공략하는 사업 방식이 유행했다. 조선업에서도 2001년 이후 STX, 삼성중공업, 한화오션(구 대우조선)이 중국에 조선소나 블록 공장을 건설했고 지금까지 운영 중인 곳도 있다. 동부 연안 지역의 수많은 공장이 이 시기 건설되었고, 그중 절반 이상이 해외 자본과 기술에 의존한 FDI 투자 기업들이었다. 그 시기 중국의 농촌은 급속히 인구가 유출되었는데, 농촌의 1년 수입이 우리 돈으로 100만원도 되지 않으니 다들 정말 먹고 살기 위해 도시로 나가는 시절이었다. 개혁개방 이후 7억의 농촌 인구 중 절반 이상이 도시로 이주한 것으로 추정된다. 즉, 3~4억 명의 노동력이 도시로 이주했고, 이중 상당수가 더 높은 임금을 주는 동부 연안 지역 도시와 공단으로 몰려 들었다. 중국은 법적으로 주거 이동의 자유가 제한되어 있어서, 임시로 혹은 불법적으로 도시에 체류하며 일하는 소위 “농민공”들이 넘쳐났다.

필자가 일했던 중국 Y시의 조선소 주변 마을에도 일자리를 찾아온 농민공들이 바글바글했다. 현장 작업자들도 다양한 지역 사람들이 모여들었고, 현장 사무실에는 다양한 지역의 방언들로 왁자지껄했다. 사무실에서 일하던 직원들도 출신이 다양했지만, 소위 3D 분야 작업자들은 정말 별별 사람들이 다 있었다. 지금도 기억에 남는 사람들은 사천성에서 온 오지의 소수민족 출신 도장팀이다. 한 동네에서 온 수십 명의 사람들은 중학교만 나왔다고 들었는데, 이들은 중국 표준어인 북경어가 서투렀다. 그러니 중국어를 모르는 선주 감독관이 이들에게 직접 도장 작업 품질에 대해 지적을 하고 업무 논의를 하려면 통역이 세 명 필요했다. 작업자가 반장에게 소수민족어로 설명을 하면, 반장은 표준 중국어로 생산 관리 직원에게 설명을 하고, 이 직원이 내게 한국어로 통역을 해 주면, 내가 감독관에게 영어로 설명을 했다. 키가 160cm도 안 되는 작업자가 온몸에 그라운드 분진을 뒤집어쓰고는 반장과 생산 관리 직원과 나와 선주 감독관 앞에서 자신의 작업 결과에 열심히 변호하던 일이 생생하다.

중국에는 주된 종족인 한족을 포함해서 60여 민족이 있고, 14억이나 되는 사람들이 치열한 생존 경쟁을 벌이다 보니, 질서를 유지하고 충분한 일자리를 제공하기 위한 통치술이 발달했다. 사석에서 속내를 털어놓을 만한 지인들은 대부분 민주주의 국가들에서 볼 수

있는 정치적 변동성을 두려워했다. 14억 명이 각기 제 목소리를 내어서 혼란과 분열을 겪을 바에 공산당 일당 독재 하에서 잘 먹고 잘 사는 게 더 낫다는 것이다. 즉 인민의 먹고사는 문제를 해결해주는 공산당은 인정받지만, 경제가 어려워지고 살림살이가 팍팍해지면 공산당에 대한 지지는 언제라도 흔들릴 수 있는게 중국이다. 이런 사정을 중국 정부와 중국 공산당도 너무나 잘 알고 있어서, 크게는 국가 전체 작게는 작은 지자체까지 투자 유치 성과나 경제 발전 규모가 공무원들과 당 간부들의 평가와 승진을 결정짓는 성과지표였다. 그래서 어떻게든 더 많은 기업을 유치하고, 다른 지역보다 더 많이 생산하고 수출하기 위해 최선을 다해 기업들의 편의를 봐주었다. 그 과정 중에 기업과 정부와 당의 간부들 사이에 유착이나 검은 거래가 발생하기도 했으며, 부정부패가 독버섯처럼 피어났지만 2012년까지는 고도성장의 대가로 치부되었다.

하지만, 중국의 인구가 정점을 찍고 감소하고 고령화가 본격화되어 은퇴자들은 늘어나고 농민공들이 이제는 나이가 들어 고향으로 돌아가면서 중국도 공장에서 일할 사람은 없는데, 대졸자는 일자리를 못 구하는 곳이 되었다. 2012년 시진핑 주석 취임 이후 지속적으로 강화된 통제와 감시는 점차 활력을 잃어가는 중국 경제로 인해 통제력을 상실할 것을 우려한 공산당의 어쩔 수 없는 선택일지도 모른다. 과거에도 절대 녹록지 않았던 정부의 감시와 통제, 공권력의 남용이 첨단 IT 기술과 결합하여 이제는 상상할 수 없을 정도의 수준까지 심화되었다. 중국은 14억 인민의 일거수일투족을 핸드폰과 인터넷 모니터링을 통해 추적하고, 수천만 대의 CCTV를 실시간으로 분석해서 누가 어디서 무엇을 하는지 몇 분 안에 확인할 수 있는 기술력을 확보했다. COVID-19는 첨단 IT 기술을 통해 전 국민을 실시간으로 감시하는 체계를 실제로 적용하고 보완해서 이러한 거대한 감시와 통제 체계를 완성하는 계기로 작용했다. 그게 어떤 것인지 10년 만에 중국을 다시 들어가기 위해 비자를 신청하고, 비행기를 타고, 기차를 타고 목적지 호텔에 도착할 때까지 생생하게 겪을 수 있었다.

작년부터 교섭을 하던 C사와 중국 현지 미팅이 4월 초로 결정되었다. 말도 많고 탈도 많았던 입국자 격리의 무가 해제되고, 외국인의 중국 방문도 허용되면서 비자 발급과 항공 운항도 재개되었다. 여기까지 오기까지 정말 많은 희생이 따랐다. 2022년 여름 이후 오미크론 변이가 확산되어 COVID-19의 치명률이 낮아져 중국을 제외한 대부분의 국가들은 방문이 자유로워졌지만, 중국은 여전히 엄격하게 해외 방문자들을 통제했다. 한두 명의 확진자만 나와도 도시 전체를 봉쇄했고, 도시 간 이동을 해도 일주일 이상의 격리가 필요였으며, 해외 입국자들은 아주 중요한 일이 아니면 비자를 받을 수도 없었고, 심하게는 3주의 격리를 참아내야 했다. 이러한 극단적인 정책으로 인한 경기 침체와 함께 사람들은 불만을 쌓였고, 결국 연초부터 두 달 가까이 봉쇄를 당한 상하이 주민들의 반발과 백지 시위로 이어졌다. 깜짝 놀란 중국 정부는 방역 정책을 180도 바꾸어 3월부터 대대적으로 국내외 이동과 교류를 허용하면서 드디어 다시 중국으로 들어갈 수 있게 되었다.

하지만, 비자를 받기부터 쉽지 않았다. 예전에는 여행사나 대리인을 통해 초청장을 받고, 여권 복사본과 현주소 정도의 정보만 제공하면 비자를 받을 수 있었지만, 사정이 완전히 바뀌었다. 이유 불문하고 당사자가 직접 대사관을 방문해야 하고, 진짜 초청장이 있어야 하고, 신청자의 상세한 인적 사항을 다 적어 내고, 거의 항공료 수준의 수수료를 내야 했다. 인적 사항 서류에는 출신 초등학교, 중학교, 고등학교, 대학교를 적어야 했고, 가족 사항과 가족들의 정보도 적어야 했다. 현 직장 정보와 연간 수입에 중국 방문 목적과 방문 도시의 주소와 연락처까지 다 기재를 해야 하니 보통 일이 아니었다. 대사관에서는 간단한 인터뷰를 하고 얼굴 사진과 함께 손가락 전부의 지문을 날인했는데, 미리 정해진 시간에 대사관을 가지 않으면 비자를 받을 수 없는 시스템이었다.

COVID-19가 사실상 종식되었으니 걱정하지 말라는 중국 정부의 발표와 달리 입국 시 중국 정부가 지정한 보건 정보앱에 상세한 건강 정보를 기입해야만 했다. 중국에서는 현금이나 신용카드 대신 모바일 앱을 통한 결제 시스템이 발달되어 있는데, 보건 정보앱은 중국에서 가장 많이 쓰는 모바일 결제앱의 확장 프로그램 형태였다. 모바일 결제앱은 항시 위치 정보 확인 옵션을 켜야만 이 확장 프로그램이 기능을 했다. 게다가 보건 정보앱은 상세한 정보를 요구했다. 나의 개인 정보는 물론, 지난 2주간 어디에 있었는지, 중국 어디를 가는지, 어느 항공기의 어느 자리를 이용했는지까지 다 적어야 했다. 핸드폰이 없는 사람들을 위해 공항에는 키오스크 수십대가 비치되어 있었다. 입국 심사대의 직원들은 비자 신청서에도 적었고, 보건 정보 앱에도 적었던 것을 또 물어보았다. 어디로 가는지, 누구를 만나는지, 왜 만나는지, 어디서 자는지, 중국은 며칠 동안 체류하는지 등 질문이 이어졌고, 지문을 다시 날인했다. 사진도 여러 번 찍었는데, 부스 뒷면 아크릴판에 비친 입국 심사관의 컴퓨터 화면에는 비자 신청 때 찍은 사진, 과거 중국 비자 신청할 때 찍었던 사진, 과거 중국을 출입할 때 찍었던 사진 등 다양한 내 사진들이 화면에 떠 있었다.

택시를 타니 운전사가 교통 안내 앱을 켜다. 구글 앱이나 티맵 등과 비슷하데 한 가지 인상적인 기능은 목적지로 가는 도중 신호등의 위치와 신호등의 현 상태가 앱에 바로 표시되는 소위 실시간 교통정보 표시 기능이었다. 즉 저 앞 신호등이 몇 초 후에 파란색으로 바뀌는지 내 앞에 차가 몇 대 있는지 앱에 실시간으로 표시가 되는데, 도시 교통 통제 시스템과 통신 네트워크의 유기적인 결합의 결과였다. 택시 기사가 신호등 정보를 실시간으로 파악하듯 교통 당국도 지금 택시가 어디 있는지, 교통 앱의 사용자가 지금 어디 있는지 실시간으로 파악할 수 있었다. 그래서, 택시 기사는 앱에 표시된 기차역까지의 도착 시간에 대해 깊은 신뢰를 보였다. 앱에 표시된 기차역 도착 시간은 기차 출발 시간 10분 전이었는데, 기사 말로는 기차 타기 쉽지 않을 테니 다른 방법을 강구하라는 것이었다. 좀 빨리 갈 수 없냐고 하니, 택시가 과속했는지 아닌지 다 실시간 확인되므로 자신도 방법이 없다고 했다.

기차역에 도착하니 택시 기사의 말이 이해가 갔다. 기차역에 들어가기 위해서는 휴대폰 X레이 검사와 함께 신분증을 스캔하여 확인을 받는 절차가 있었다. 누가 언제 기차역에 들어갔는지 아닌지 확인하는 시스템인데, 플랫폼에 들어갈 때 신분증 스캔 절차가 한 번 더 있었다. 플랫폼에 들어갈 때의 점검 절차는 좀 더 복잡했는데, 표를 샀을 때 기재한 정보와 일치하지 않으면 스캐너 기계를 통과할 수 없었다. 예를 들어 10시 10분에 23번 플랫폼에 들어오는 기차표를 예매한 사람만이 그 시간에 스캐너를 통과해서 23번 플랫폼에 들어갈 수 있었다. 탑승객은 수백명인데 스캐너는 몇 대 없다 보니 역 전체에 줄을 서서 기다리는 사람들로 가득했다. 스캐너가 모든 신분증을 정확히 읽어내는게 아닌데다 A라는 사람이 표를 사서 B가 탑승을 하려는 경우 통과가 안 되니 역은 아수라장이었다. 10분 남짓한 시간에 긴 줄을 서서 두 개의 스캐너를 통과하고 플랫폼으로 내려가 기차를 타는 건 무리였다. 결국 표를 바꿔서 다음 기차를 탈 수밖에 없었다. 매표소에서 표를 바꿀 때도 여권을 스캔했다. 내가 누구인지 내 신분증이 진짜인지 가짜인지 확인하고, 언제 어디서 어디로 가는 표를 샀는지 확인해야 한다는 것이다.

30분 후에 오는 다음 기차표를 어렵게 구해서, 플랫폼 스캐너를 통과해서 기차에 타니 기차 자체는 깨끗하고 좋았다. KTX보다 진동도 적고 실내도 조금 더 넓었지만, 보통석이 1열 5석 구조여서 좌석 하나하나는 다소 좁았다. 빈자리는 하나도 없었고, 우리는 짐도 많은데다 기차 안이 분주해서 잠시 서서 기다리고 있는데 승무원이 오더니 내 신분증과 표를 보자고 했다. 표가 판매된 자리가 비어 있으면 일정 시간이 지나면 알람이 뜨는 듯했다. COVID-19 역학 추적 때문인지 몰라도 구매한 자리에 있어야지 다른 곳에 있으면 안 된다는 듯했다.

목적지 호텔에 도착하니 또다시 여권을 확인하고 사진을 찍는다. 모든 투숙객의 사진을 찍어서 보관하는게 규정이라고 하고, 정해진 위치에서 사진을 찍을 수 있도록 카메라와 모니터가 잘 세팅되어 있었다. 호텔 방에 앉아 이날 하루 내가 몇 번이나 여권을 제시했는지

생각해 보니 최소 7번이었다. COVID-19 보건 정보앱이 내가 언제 어디에 있었는지 다 모니터링 되는 있는 상태에서 신분증으로 크로스 체크하는 꼼꼼함이 대단했다. 결국 중국 내 모든 스마트폰에 보건 정보앱이 깔려 있는 상태에서는 내 방에 스마트폰을 두고 나오지 않는 한 내가 언제 어디에 있는지 실시간으로 파악되고 있으니 참 대단한 나라인 셈이다.

지인의 말에 따르면 위치 정보는 약과라고 했다. 모바일 결제가 보편화되니 내가 언제 어디서 무엇을 먹고, 사고, 마시는지도 다 모니터링 되고 있는 셈이었다. 게다가 해외 제조사의 전화기는 좀 낫지만, 중국산 전화기는 정부가 깔아놓은 숨은 앱을 통해 폰의 마이크나 카메라가 나도 모르게 가동될 수도 있으니 중요한 이야기를 할 때는 스마트폰은 가방 안에 두거나 다른 방에 놓아두어야 한다고 했다. 그래서 어떤 사람들은 아이폰만 사용한다고도 하고 다른 사람 명의의 전화기를 여러 개 만들어서 쓴다고도 했다. 물론 그런 차명폰 자체가 불법이라 상당한 위험이 있지만, 회사의 기밀 정보가 언제 어떻게 정보의 손을 거쳐 경쟁사로 갈지도 몰라 어쩔 수 없다고 했다. 이렇게까지 해야 돈맛을 알아버린 14억 인구를 통제하고 질서를 유지할 수 있을지는 몰라도 21세기판 빅브라더 세상 한가운데 체류하는 건 그리 유쾌하지 않았다. (to be continued)