

한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력

최장호 · 허재철 · 이정균 · 최유정 · 임소정

경제·인문사회연구회 협동연구 총서
“주변국의 국경안보와 한반도 통일환경”

1. 협동연구 총서 시리즈

협동연구 총서 일련번호	연구보고서명	연구기관
19-43-01	한반도 평화·번영 실현을 위한 국경 협력	통일연구원
19-43-02	한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력	대외경제정책 연구원
19-43-03	주변국의 사이버 환경과 한반도 평화체제 구축	한국국가정보 학회

2. 참여연구진

연구기관	연구책임자	참여연구진
주관 연구 기관	통일연구원 현승수 연구위원 (총괄책임자)	오경섭 연구위원 이우태 부연구위원 나용우 부연구위원 김규륜 석좌연구위원 이승열 입법조사관 (국회 입법조사처) 박성용 교수(전북대학교) 윤인주 부연구위원 (한국해양수산개발원)
협력 연구 기관	대외경제정책 연구원	허재철 부연구위원 이정균 전문연구위원 최유정 전문연구위원 임소정 연구위원
	한국국가정보 학회	김일기 책임연구위원 (국가안보전략연구원) 김상규 연구교수 (한양대학교 중국문제연구소) 이상현 객원연구위원 (제주평화연구원)

한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력

주관

최장호 (대외경제정책연구원 부연구위원)

공동연구자

허재철 (대외경제정책연구원 부연구위원)

이정균 (대외경제정책연구원 전문연구원)

최유정 (대외경제정책연구원 전문연구원)

임소정 (대외경제정책연구원 연구원)

한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력

주변국의 국경안보와 한반도 통일환경(3/3년차)

KINU 연구총서 19-28

발행일 2019년 12월 30일
저자 최장호, 허재철, 이정균, 최유정, 임소정
발행인 임강택
발행처 통일연구원
편집인 평화연구실
등록 제2-02361호 (97.4.23)
주소 (06578) 서울시 서초구 반포대로 217 통일연구원
전화 (대표) 02-2023-8000
(FAX) 02-2023-8296
홈페이지 <http://www.kinu.or.kr>
기획·디자인 (주)에이치에이엔컴퍼니(02-2269-9917)
인쇄처 세일포커스(주) (02-2275-6894~6)
ISBN 978-89-8479-969-1 93340
가격 10,000원

© 통일연구원, 2019

통일연구원에서 발간한 간행물은 전국 대형서점에서 구입하실 수 있습니다.
(구입문의)정부간행물판매센터: 매장(02-734-6818), 사무실(02-394-0337)

한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력



본 보고서에 수록된 내용은 집필자의 개인적인 견해이며,
당 연구원의 공식적인 의견을 반영하는 것은 아닙니다.

차례

요약	11
I. 서론	21
1. 연구의 필요성	23
2. 연구의 목적과 내용	34
II. 초국경 관광정책 방향과 추진 현황	39
1. 북한의 초국경 관광정책과 현황	41
2. 중국 동북지역의 초국경 관광정책과 현황	58
3. 극동러시아 초국경 관광정책과 현황	72
4. 한국의 초국경 관광정책과 현황	78
III. 교통·물류 초국경 인프라 현황 및 다자협력 사례 ...	89
1. 중국 동북지역의 교통·물류 인프라 연결 현황	91
2. 극동러시아 교통·물류 인프라 연결 현황	114
3. 북·중·러 접경지역 교통·물류 인프라 운영: 통상구를 중심으로	122
4. 초국경 교통·물류 인프라 구축: 다자협력 사례 분석	141

IV. 초국경 관광·인프라 협력 해외 사례 분석:	
아세안 국가를 중심으로	153
1. 중국의 일대일로 구상과 아세안	155
2. 중국-아세안의 초국경 관광과 일대일로	163
3. 북·중 초국경 관광에 대한 시사점	182
V. 한반도 접경지역의 초국경 협력에 대한 제언을	
중심으로	187
1. 평화경제와 동북아 초국경 협력에 대한 제언	189
2. 대외 환경 변화와 초국경 협력 추진에 대한 제언	192
3. 동북아 초국경 관광 협력에 대한 제언	196
4. 동북아 초국경 교통·물류 협력에 대한 제언	198
참고문헌	200
최근 발간자료 안내	205

표 차례

〈표 II-1〉 원산-금강산 국제관광지대 구성	44
〈표 II-2〉 유엔 안보리의 대북제재 결의안	51
〈표 II-3〉 13.5 계획에 따른 관광업 발전 목표	59
〈표 II-4〉 중국의 인바운드/아웃바운드 관광 통계(2013~2017년)	61
〈표 II-5〉 랴오닝성 산업별 GDP 기여율(2013~2017년)	63
〈표 II-6〉 랴오닝성 북중 접경지역 관광산업 집중지역 건설사업 현황	64
〈표 II-7〉 랴오닝성 관광산업 관련 통계(2013~2017년)	65
〈표 II-8〉 랴오닝성 지역별 관광(외화) 수입	66
〈표 II-9〉 지린성 내 북·중 접경지역 주요 관광구 현황(2016년 기준)	68
〈표 II-10〉 지린성 관광산업 관련 통계(2012~2017년)	71
〈표 II-11〉 극동러시아 선도개발구역과 관광 특화 지역	74
〈표 II-12〉 러시아 연해주 관광 지표	76
〈표 II-13〉 신북방정책의 목표와 중점·세부과제	78
〈표 II-14〉 주요 북방지역 지자체와 우리 지자체 간 협력 채널 구축 현황	80
〈표 II-15〉 접경지역 발전 종합계획-생태·평화 관광 활성화 정책 내용	83
〈표 II-16〉 국적별 한국 입국 외국인 통계(2016~2018년)	83
〈표 II-17〉 한국인의 국적별 출국 통계	84
〈표 III-1〉 랴오닝성 철도·고속철도현황	95
〈표 III-2〉 랴오닝성 국가 및 지방 고속도로 현황	97
〈표 III-3〉 랴오닝성 주요 항구 물동량 운송 현황	99

〈표 Ⅲ-4〉 2018년 라오닝성 공항 화물/여객 운송 현황	100
〈표 Ⅲ-5〉 지린성 철도·고속철도현황	102
〈표 Ⅲ-6〉 지린성 국가 및 지방 고속도로 현황	103
〈표 Ⅲ-7〉 2018년 지린성 공항 화물/여객 운송 현황	105
〈표 Ⅲ-8〉 헤이룽장성 철도·고속철도현황	106
〈표 Ⅲ-9〉 헤이룽장성 국가 및 지방 고속도로 현황	108
〈표 Ⅲ-10〉 2018년 헤이룽장성 공항 화물/여객 운송 현황	110
〈표 Ⅲ-11〉 극동러시아 개발 프로그램에 따른 교통인프라 프로젝트	115
〈표 Ⅲ-12〉 2030 러시아 철도교통 발전계획 주요 지표	116
〈표 Ⅲ-13〉 러시아 철도 화물컨테이너 운송실적	117
〈표 Ⅲ-14〉 러시아 극동연방관구 주요 항만	120
〈표 Ⅲ-15〉 러시아 극동연방관구 주요 항만 화물 물동량	120
〈표 Ⅲ-16〉 북·중 접경지역 통상구 현황	123
〈표 Ⅲ-17〉 2017년 북·중 접경지역 통상구 통과 화물량 및 여객량	125
〈표 Ⅲ-18〉 중·러 접경지역 통상구 현황	134
〈표 Ⅲ-19〉 중·러 접경지역 주요 통상구 통과 화물량 및 여객량	139
〈표 Ⅳ-1〉 일대일로의 5가지의 중점 협력 분야	157

그림 차례

〈그림 Ⅱ-1〉 중국과 일대일로 대상국가 간 관광객 변화 추이	62
〈그림 Ⅱ-2〉 중국 허룽시-북한 무봉국제관광특구	69
〈그림 Ⅱ-3〉 두만강 관광합작구 위치	69
〈그림 Ⅱ-4〉 극동러시아 9개주	72
〈그림 Ⅱ-5〉 한반도 신경제구상의 3대 벨트	81
〈그림 Ⅱ-6〉 접경지역 4대 발전 전략과 지역별 주요 사업	82
〈그림 Ⅱ-7〉 원산-금강-설악 국제관광자유지대	86
〈그림 Ⅲ-1〉 중국 동북지역 철도인프라 현황	111
〈그림 Ⅲ-2〉 중국 동북지도로 인프라 현황	112
〈그림 Ⅲ-3〉 중국 동북지역 공항 인프라 현황	113
〈그림 Ⅲ-4〉 러시아 철도 화물컨테이너 운송실적	117
〈그림 Ⅲ-5〉 연해주 주요 항만과 연계된 연방도로	119
〈그림 Ⅲ-6〉 동북아(남·북·중·러) 접경지역 주요 교통인프라 현황 ..	121
〈그림 Ⅲ-7〉 단둥 도로, 철도 통상구	127
〈그림 Ⅲ-8〉 단둥-평양 국제여객열차 및 접경지역 관광객	127
〈그림 Ⅲ-9〉 지안 도로 통상구	128
〈그림 Ⅲ-10〉 지안 철도 통상구	128
〈그림 Ⅲ-11〉 건설중인 투먼대교(도로)	129
〈그림 Ⅲ-12〉 투먼 철도 통상구	129
〈그림 Ⅲ-13〉 신두만강대교와 북한 원정리 여행자검사소	130

〈그림 Ⅲ-14〉 취엔허 통상구	130
〈그림 Ⅲ-15〉 중·몽·러 경제회랑	143
〈그림 Ⅲ-16〉 프리모리에-1, 2 구축 계획	144
〈그림 Ⅲ-17〉 랴오닝성 일대일로 종합실험구 건설 총체 방안	146
〈그림 Ⅲ-18〉 GTI 발전 현황	149
〈그림 Ⅲ-19〉 두만강 삼각주 국제관광합작구(유람선 선착장)	152
〈그림 Ⅳ-1〉 윈난성-라오스 관광 협력을 저해해 온 문제	166
〈그림 Ⅳ-2〉 쿤밍-방콕 국제고속도로 노선	169
〈그림 Ⅳ-3〉 TAR과 윈난-비엔티안 철도 구간	169
〈그림 Ⅳ-4〉 윈난성 텡충(騰冲)과 미얀마 미치나(Myitkyina)의 위치 ..	171
〈그림 Ⅳ-5〉 텡충 공안국 출입경 부서 전경과 내부에서 수속을 밟고 있는 여행객	173
〈그림 Ⅳ-6〉 중-미얀마 국제철도 노선 중 차우크푸-쿤밍 노선	175
〈그림 Ⅳ-7〉 베트남이 제기한 양랑일권(兩廊一圏) 구상	181
〈그림 Ⅳ-8〉 북한의 인프라 수준 평가	185
〈그림 Ⅴ-1〉 평화경제와 동북아 초국경협력의 파급 효과	191

요 약

동북아 남·북·중·러 접경지역(이하 동북아 지역)은 성장 잠재력에 비해 발전하지 못한 지역으로 꼽힌다. 중국 동북지역은 2003년 ‘동북진흥’ 전략을 발표하고 동북지역 경제 성장을 꾀하였으나, 2013년 중앙정부의 일대일로 구상 발표 이후 동북진흥 전략을 구상의 일부분으로 포함시켜 추진 중에 있다. 극동러시아는 2012년 신동방정책을 발표와 함께 극동개발부를 신설하였으며, 2015년부터 동방경제포럼을 중심으로 지역경제 활성화에 나서고 있다. 한국 정부도 박근혜 정부의 유라시아 이니셔티브 및 한반도 신뢰 프로세스, 문재인 정부 시기에 신북방정책, 한반도 신경제구상 등의 동북아 지역 경제협력 정책을 발표하였다.

동북아 지역의 성장 동력을 마련하려는 많은 노력이 있었으나 초국경 협력의 측면에서는 당초 기대에 미치지 못하는 성과를 내고 있다. 동북아 지역의 초국경 협력이 미진한 것은 ① 인프라 부족에 따른 높은 생산 비용, ② 소비 시장에 대한 접근성 부족, ③ 낮은 투자 수익률, ④ 한반도 문제에 따른 군사안보적 불확실성, ⑤ 노동가능 인구 감소와 고령화, ⑥ 지역 간 경제 격차에 따른 이해관계의 상이 등 때문이다.

초국경 관광과 교통 협력은 상술한 장애요인을 극복할 수 있는 주요한 협력 분야로 부상하고 있다. 본 연구의 목적은 남·북·중·러 접경지역의 초국경 관광 및 교통 협력 현황을 소개하고 정책 방향을 분석하여 향후 동향을 전망하는데 있다. 동북아 지역의 초국경 관광·교통·물류 인프라를 분석하는 한편, 해외사례로 중국과 국경을 접하고 있는 아세안(미얀마, 라오스, 베트남) 국가와의 협력 사례를 살펴보았다. 이를 바탕으로 한국 정부가 추진하고 있는 평화경제 구상과 초국경 관광·교통 협력의 연관성을 규명한 뒤 정책방향을 제안하였다.

관광은 상대적으로 투자 대비 높은 이익을 올릴 수 있어 개발도상국이 경제성장 초기에 주요하게 육성하는 분야이다. 동북아 지역에서의 관광 분야 육성 정책은 접경국 협력을 통해 부족한 관광 인프라를 보완하여 더 많은 관광객을 유치하는 초국경 관광 형태로 나타나고 있다. 동북아 지역은 초국경 관광 협력을 추진하기에 유리한 환경을 갖추고 있는데, 지리적으로 인접해 있고 사회·문화적 자원이 다양하며 자연 자원이 우수한 장점이 있어 상호 보완적이기 때문이다. 다만 접경국의 관광 목표 대상은 미세한 차이를 보이는데 중국은 내국인 관광객 유치, 러시아와 북한은 해외 관광객 유치, 남한은 크루즈 관광객 유치를 목표로 하고 있다.

초국경 교통 협력은 개발도상국이 단기간에 빠른 경제성장을 하기 위해 추진하는 수출 주도 경제성장의 기반이 되는 분야이다. 동북아 지역 초국경 교통협력은 중국은 해상 항구에 대한 접근성 확보, 러시아는 시베리아 철도에 대한 수익성 개선과 시설 현대화를 위한 투자 유치, 북한은 시설 현대화를 위한 투자 유치, 남한은 북방 지역과의 교통 인프라 연결 등의 이해관계 속에서 추진되고 있다. 중국은 지역 경제 성장을 위해 초국경 교통 협력에 적극적인데, 중국 지린성 훈춘시는 바다와 인접해 있지 않은 지리적 맹지(盲地)임에도 불구하고 ‘항무국(港務局)’이 설치되어 있다.

구체적으로 동북아 지역의 초국경 관광정책과 현황을 보면, 북한의 관광산업은 국제사회 대북제재 이후 외화 벌이의 원천이 되고 있으며 최근 관광특구 건설이 활발하게 이루어지고 있다. 중국 지린성은 차항출해의 전략적 핵심지로 북·중·러 3국 간 교류협력 증진의 주도적 역할을 담당하고 있으며, 대북 초국경 관광의 창구 역할을 하고 있다. 극동러시아는 비자협정 체결, 비자발급 간소화, 외국인 관광객 인센티브 정책 등 추진을 통한 관광산업을 육성하고 있다. 한국은 신북방정책의 일환으로 환동해 크루즈 활성화와 두만강 국제관광특구 조성을 추진하

고 있다. 또한 경기도, 강원도, 대구, 포항 등 지방정부 차원에서 초국경 관광협력 사업을 추진하고 있다.

동북아 지역의 초국경 교통 협력 정책과 현황을 보면, 북한은 초국경 교통 협력에 매우 수동적으로 임하고 있다. 중국은 동북지역의 고속철도와 도로를 확장, 건설해 나가고 있으며 향후 중-몽-러 경제회랑과 연계시켜 중앙아시아, 유럽까지 연결을 목표로 하고 있다. 중국 랴오닝성은 중국 전지역에서 최초로 ‘성급 일대일로 종합실험구 총체 방안’을 제출하여 적극적인 정책 의지를 보였으나 중앙 당국의 승인을 얻지는 못하였다. 이 방안은 사상 처음으로 중국과 한반도 간의 철도, 도로, 통신 연결을 명문화하였다는 점에서 의미가 있기에 후속 정책을 면밀히 살필 필요가 있다. 극동러시아는 시베리아철도(TSR)의 종점으로 육해 복합운송은 물론 북극항로 허브로 자리매김하기 위하여 노력하고 있다. 북·중·러 접경지역에서는 향후 20~30년 동안 철교, 도로 교량 등 교통 인프라 협력 사업은 물론 상품, 인적 교류를 위한 통상구 협력이 지속적으로 검토될 것으로 예상된다.

초국경 협력 사례로 중국 남부 접경지역과 동남아 국가(라오스, 미얀마, 베트남)의 협력을 살펴보면, 중국은 일대일로 구상 가운데 이들 국가와의 협력을 추진하고 있으며 실크로드 비전 행동을 통해 구체적인 사업을 제시하고 있다. 동남아국가는 중국과의 초국경 협력이 자국 경제발전에 도움이 된다면 긍정적으로 평가하고 있으나, 최근에는 초국경 협력에 따른 채무가 경제에 부담으로 작용할 것이라는 우려도 제기되고 있다. 중국이 주도하여 중국의 윈난-라오스, 윈난-미얀마, 광시-베트남 초국경 관광이 활성화되고 있으며 이를 연결하는 철도, 고속도로 등 교통·물류망 건설 사업이 추진되고 있다. 하지만 이들 국가의 국내 교통인프라 부족, 관광 인력 부족, 치안 문제 등은 여전히 해결해야 할 문제점으로 남아있다.

동북아 초국경 경제협력을 촉진하기 위하여 우선적으로 필요한 것 중

하나가 이들 지역의 평화 정착과 그로 인한 상호 신뢰 구축이다. 동북아 평화 정착은 초국경 협력을 위한 상호 신뢰 구축은 물론 각국 산업의 국제 경쟁력 제고, 투자 환경 개선과 수익성 개선, 저비용, 고수익 산업 개발 등의 파급 효과로 이어질 것으로 기대된다.

앞으로 한국은 지속적인 동북아 지역 협력 추진을 통해 주도권 확보를 위한 동력을 유지할 필요가 있다. 동북아 초국경 협력이 중장기적으로 한반도 경제 개발과 직간접적으로 연관되어 있으므로 경제적 수익성만을 고려하기보다는 한반도 개발의 중장기적인 비전, 남북한 경제통합 등을 고려하여 추진할 필요가 있다. 단기적으로는 중국, 러시아가 북한과 연결하는 인프라 건설에 우리 기업 또는 지방자치단체가 참여할 수 있도록 다양한 방향을 구축할 필요가 있으며, 장기적으로는 한국은 남북경제 협력의 한 축을 주변국의 초국경 경협사업과 같이하면서 한반도 교통·물류 환경에 유리한 방향으로 정책을 수립해야 할 필요가 있다.

동북아 초국경 관광은 앞으로 성장 가능성이 높은 분야이다. 한국이 초국경 관광에 참여하는 것은 첫째, 한국 경제 성장에 도움이 되며, 초국경 관광을 한반도 경제 통합에 활용할 수 있으며, 나아가 남한과 극동 러시아, 중국 동북지역 경제를 같은 권역으로 통합시킬 수 있기 때문이다. 당분간은 북한을 경유하는 육상 초국경 관광보다는 해상 초국경 관광, 즉 크루즈 관광을 중심으로 초국경 관광을 추진하는 것이 적절한 것으로 사료된다.

동북아 초국경 교통·물류 협력은 초국경 관광보다 더욱 추진이 어려운 상황이다. 그러나 여건이 조성된다면 동북아 초국경 교통·물류 협력은 남북한 간의 교통·물류 협력을 우선적으로 추진하는 방향으로 이루어지는 것을 검토해볼 필요가 있다.

주제어: 중국, 러시아, 동북아, 초국경, 경제협력, 관광협력, 교통협력

Abstract

Cooperation in Cross-border Tourism and Transport with Countries Bordering the Korean Peninsula

Choi, Jang Ho et al.

Border areas between South and North Korea, China and Russia(hereafter Northeast Asia) is portrayed as underdeveloped areas even though it has tremendous growth potentials. Northeast China has declared “economic buildup plans in the Northeast China’ to promote economic growth which became a part of the Belt and Road Initiative pursued by the central government in 2013. Far East Russia established Ministry for the Development of the Russian Far East and Arctic along with the launch of its New Eastern Policy. Administrations of the Republic of Korea have proclaimed Eurasia Initiative, Building Trust on Korean Peninsula, New Northern Policy and New Economy Design on the Korean Peninsula since 2013.

There were numerous attempts to bring momentum to economic growth in the Northeast Asia yet there has been no tangible outcome in terms of cross-border cooperation. The

reasons can be ① high production cost due to lack of infrastructures ② limited access to consuming markets ③ low rate of returns ④ political and military insecurities due to North Korea ⑤ diminishing number of labour force and aging and ⑥ conflict of interest due to heterogeneous economic conditions of parties interested.

Cooperation in cross-border tourism and transport sectors came into radar to overcome aforementioned hurdles. The purpose of this study is to present current state of cooperation in the Northeast Asia in terms of tourism and transportation and analyse policy guidelines to predict the trend. Analysis of tourism, transportation, logistics infrastructure as well as overseas cases of China and its neighbouring countries, especially ASEAN(Myanmar, Laos, Vietnam) are covered in this study. Based on the preliminary analysis, propositions for policies to promote peace economy on Korean peninsula that are related to cross-border tourism and transportation are introduced at the end of the study.

The rate of return in the tourism sector is relatively high and developing nations foster this sector in order to attain economic growth fast. Policies to encourage tourism sector heavily focus on cooperation across borders in order to complement lack of infrastructures in tourism. Northeast Asia has favourable conditions to promote cross-border tourism as it shares borders with several countries and has rich social and cultural resources. There are subtle

differences across countries in terms of their targets, as China wishes to attract more domestic tourists whereas Russia and North Korea does foreign tourists. South Korea, on the other hand, wishes to invite more tourists on cruise ships.

The cooperation across border in transportation sector is a fundamental base of export-led economic growth for developing nations which aim for speedy economic growth. China wishes to gain access to port-based sea outlets, Russia does to raise the rate of returns from and modernise trans-Siberian railways whereas South Korea wishes to connect transport infrastructures with nations up in the North. China is highly cooperative to boost local economies and has established harbour board in Jilin province despite the fact it is landlocked.

More specifically, tourism business in North Korea has been a source of foreign reserves after international sanctions and it has been actively engaging in special tourist zones. Jilin province of China is the tactical place for gaining access to oceans and is playing a crucial role in terms of trilateral cooperation between China, Russia and North Korea. It is also place where there is on-going cross-border tourism between North Korea and China. Far East Russia is fostering its tourism sector by signing visa waivers, simplifying visa application process, and providing incentives to foreign tourists. The Republic of Korea is promoting cruise ship

tourism across East Sea, as a part of New Northern Policy, and is making attempts to establish international special tourist zones in Tumen River area. Local governments, such as Gyeonggi-do, Gangwon-do, Daegu and Pohang are fostering cross-border tourism cooperation business.

North Korea has been withdrawn when it comes to cross-border transportation cooperation, China, on the other hand, has been very ambitious so that it is expanding the high-speed railway and roads in the Northeast Asia and is expecting them to be connected through economic corridors between China, Mongolia and Russia to reach Central Asia and Europe. Liaoning province of China was the very first in China to show its willingness for cooperation by handing in the plan of it but never gained approval from the central government. This plan was the very first attempt to explicitly identified how to connect railways, roads and communication between China and Korean peninsula and it is worth monitoring its follow-up. Far East Russia is the end destination of Trans-Siberian Railway(TSR) and it is making attempts to build a transportation hub in this region that connects sea and land as well as the Arctic. The border areas between North Korea, China and Russia will be places where cooperation in railways, bridges as well as trades of goods and passengers for the next 20~30 years.

As for cases outside of Northeast Asia, especially Southeast Asia(Laos, Myanmar, Vietnam), China is pursuing

cooperation with them as part of its Belt and Road Initiative and proposing specific business sectors via action plans. Southeast Asia is welcoming the cooperation with China as it will be beneficial for their economic growth, but recently there has been concern over indebtedness which would be of a big burden to their economies. China is leading cross-border cooperation between Yunnan and Laos, Myanmar and Guangxi and Vietnam. It is constructing railways and highways which are frames of transportation and logistics networks. However, there remain problems such as lack of domestic transportation infrastructures, manpower and insecurities in the region.

One of the primary issues that need be addressed in order to promote economic cooperation in the Northeast Asia is to settle peace and build trust one another. Cross-border cooperation is linked to economic development of Korean peninsula both directly and indirectly and therefore, it is imperative to take into account long-term vision of development of Korean peninsula as well as economic integration of both Koreas. In the short term it is crucial to propose various guidelines for South Korean corporations or local governments to be part of constructing infrastructures that connect North Korea and China as well as Russia. In the longer term, South Korea needs to establish policies to render cross-border economic cooperation as part of inter-Korean economic cooperation and guide it to rejuvenate

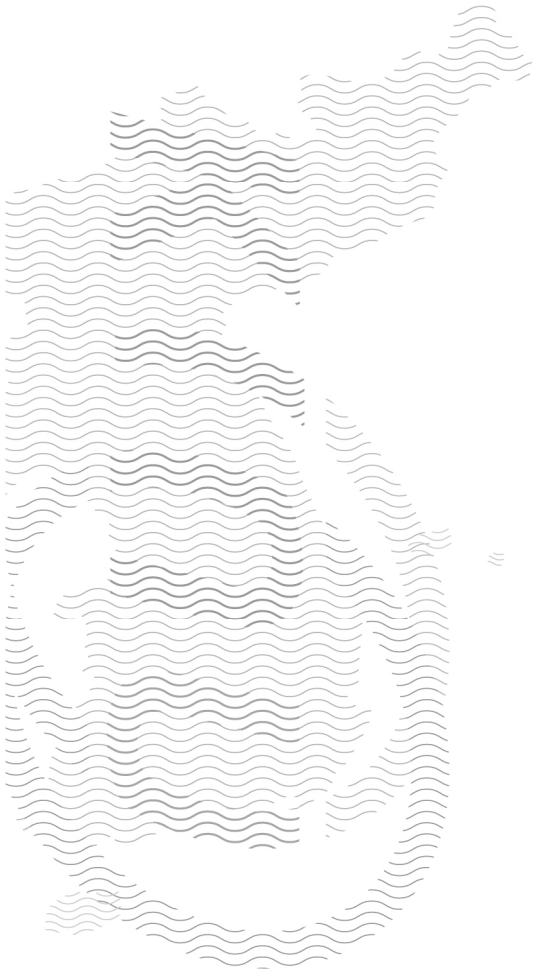
transportation and logistics of the Korean peninsula.

Cross-border tourism business in the Northeast Asia has high potentials for growth. The engagement of South Korea in this business is not only beneficial for economic growth of Korea and harness it for economic integration of both Koreas but also it can integrate Far East Russia, Northeast China into one huge economic bloc. For the time being, it is rather appropriate to promote cruise tourism using sea routes as the overland tour crosses North Korea inevitably.

Cross-border cooperation in transportation and logistics sector are far more difficult than that in tourism. It would be worth considering inter-Korean cooperation in transportation and logistics first and then that of Northeast Asia in the future.

Keywords: China, Russia, Northeast, Economic Cooperation, Cross-border Tourism Cooperation, Cross-border Transport Cooperation

I. 서론



1. 연구의 필요성

가. 초국경 협력의 필요성

동북아 남·북·중·러 접경지역(이하 동북아 지역)은 성장 잠재력에 비해 발전하지 못한 지역으로 꼽힌다. 성장 동력을 마련하려는 많은 노력이 있었으나 초국경 협력의 측면에서는 당초 기대에 미치지 못하는 성과를 내고 있다. 중국 동북지역은 2008년부터 창지투 정책을 폈고 2018년부터는 일대일로를 동북지역으로 확대하기 시작하였으며, 극동러시아는 2012년부터 신동방정책을 발표하고 극동개발부를 신설하였으며 2015년부터 동방경제포럼 개최를 통해 지역경제 활성화에 나서고 있다. 이 경제정책은 당국 주도로 자국을 개발하려고 하였다라는 점에서 어느 정도의 성과를 거두고 있다. 그러나 이들 지역의 초국경 협력은 미진한 수준에 머물러 있다. 중국-러시아 간의 에너지 협력인 ‘시베리아의 힘(2014년)’ 프로젝트 외에 초국경협 세관·통관 인프라 개선, 초국경 철도·도로·교량 건설, 상호 투자 유치, 비자면제 협력 체결 등이 모두 성과를 내지 못하고 답보 상태에 머물러 있다. 이들 지역이 원활한 경제협력을 위해서는 접경 지역과의 경제협력을 통해 지역에 부족한 성장 요인을 보완할 필요가 있음에도 불구하고 별다른 성과를 거두지 못하고 있는 것이다.

한국 정부도 박근혜 정부 시기에 유라시아 이니셔티브, 한반도 신뢰 프로세스, 문재인 정부 시기에 신북방정책, 한반도 신경계구상 등의 동북아 지역 경제협력 정책을 발표하면서 초국경 협력을 꾀하였다. 그러나 이들 정책의 성과는 미진한 상황인데, 동북아 지역에 대한 투자 수익률이 높지 않아 대기업의 이들 지역에 대한 투자가 활성화되어있지 않고, 중국, 러시아와 접경을 하지 않아 동북아 지

역에서 경제협력을 추진할 수 있는 동력이 모자랄 뿐만 아니라, 북한과의 경제협력 없이 동북 3성과 극동러시아와의 경제협력을 추진하기 어려운 상황이었기 때문이다. 그러다보니 한국이 동북아 지역 초국경 협력을 주도하기에는 제약이 많은 상황이 되었다.

남·북·중·러 간의 다자, 소다자, 양자 경제협력이 원활하게 이루어지지 않은 것은 지역적 특성이 작용하기 때문이다. 동북아 지역에 투자가 많지 않고 경제 발전이 늦은 것은 ① 낮은 투자 수익률, ② 정치·군사적 불안정, ③ 지역간의 큰 격차 등이 요인 때문이다. 1990년 사회주의 경제권 붕괴 이후 UNDP 등 국제기구가 이들 지역 경제 개발에 많은 관심을 기울였으며, 극동러시아와 중국 동북 3성도 외국인 투자 주도형 수출정책을 적극적으로 장려했었다.

그러나 이들 지역에 대한 외국인 투자는 ‘인건비 빼고 다 비싸다’라는 표현으로 요약할 수 있는데, 원부자재를 지역에서 조달하기 어려워 상당부분을 수입에 의존해야 하는 상황에서 부족한 인프라로 인한 높은 물류비용, 느린 행정 처리 속도, 지역의 낮은 소득 수준으로 인한 소비시장의 부재 등으로 규모의 경제를 형성하기 곤란한 문제에 부딪혀 크게 늘지 못하고 미진한 상황에 머물러 있다. 외국인 기업은 1990년대 후반 이들 지역의 높은 성장 잠재력에 높은 방점을 두고 시장을 선점하기 위하여 투자를 하였으나, 2000년대 초반까지 이들 지역이 높은 성장 잠재력을 현실화하지 못하자 더 이상 투자비용을 감당하지 못하여 투자를 하지 않는 상황이 연출되고 있다.

그러던 것이 북한의 연이은 제1차(2006년), 제2차(2009년) 핵실험으로 정치·군사적 환경이 불안정해지면서 이들 지역에 대한 추가 투자를 중단하거나 기존 사업을 축소하는 파급효과를 낳게 되었고, 투자가 중단되면서 기존 사업이 추가 수익을 내지 못하고 파산하는 경우가 많았다. 예를 들어 농심이 2005년에 투자해 건설한 백산수

의 경우, 나진-하산 프로젝트 일환으로 북한 나선항을 거쳐 남한의 부산으로 수입하는 시범운송 사업을 제1~3차에 걸쳐 추진되었으나 2016년 북한의 제4차 핵실험으로 중단되었다. 또 다른 예로 다수의 한국인이 2000년대 초반부터 대북 사업을 위해 중국 단둥에서 업체를 설립하였으나 2010년 남한의 5·24조치로 대북사업이 어려워지면서 대부분 사업체를 헐값에 매각한 뒤 귀국하였다. 농심처럼 자금이 있는 회사는 남북관계 악화와 무관하게 관련 사업을 추진할 수 있으나, 중소기업의 경우 남북관계가 악화되어 중국 동북지역과 극동러시아에서 하던 사업 자체를 중단하고 포기해야 하는 사례가 빈번하게 발생하였다. 대표적인 예로 2016년 북한의 핵실험 이후 중단된 나진-하산 프로젝트와 대북제재로 북한산 수산물 수입이 막혀 경영이 악화되었던 중국 훈춘의 포스코현대국제물류센터를 꼽을 수 있다. 동북아시아에 대한 투자가 정치·군사 상황에 영향을 받으며 연속적으로 이루어지지 못하고 반복적으로 중단되면서 기업인들이 이 지역 투자를 기피하는 현상이 발생하게 된 것이다.

북한의 정치·군사적 불안 요인 외에도 지역 간 경제 및 인구 격차도 이들 지역의 협력을 막고 있다. 중국 동북 3성과 극동러시아의 인구, 경제 규모는 큰 차이를 보인다. 동북 3성에는 약 1억 875만 명¹⁾의 인구가 거주하는데 반해, 극동러시아에는 약 2,550만 명²⁾의

1) 랴오닝성 4,369만 명, 지린성 2,717만 명, 헤이룽장성 3,789만 명 등 총 1억 875만 명임. KOTRA, 「중국선양출장자료」, 『해외출장 가이드 2018』, p. 1, p. 8, p. 16, <<https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/17/globalBbsDataView.do?setIdx=302&dataIdx=167330&pageViewType=&column=&search=&searchAreaCd=&searchNationCd=&searchTradeCd=&searchStartDate=&searchEndDate=&searchCategoryIdxs=&searchIndustryCatIdx=&searchItemCode=&searchItemName=&page=2&row=10>> (검색일: 2019. 9. 10.).

2) KOTRA, 「러시아 블라디보스톡 출장 자료」, 『해외출장 가이드 2017』, p. 4, <<https://news.kotra.or.kr/user/globalBbs/kotranews/17/globalBbsDataView.do?setIdx=302&dataIdx=163167&pageViewType=&column=title&search=&searchAreaCd=10007&searchNationCd=101093&searchTradeCd=1039532&searchStartDate=&sea>>

인구가 거주하고 있어 중국 동북 3성이 압도적으로 높은 수준이다. 인당 GDP도 2017년 기준 중국 동북 3성이 약 6,000~7,900달러³⁾ 수준인데 반해, 극동러시아는 9,790달러⁴⁾ 수준으로 높은 편이다. 중국은 2000년대 후반부터 일대일로로 요약되는 대외 확장적인 경제정책을 펴고 있는데, 문제는 대외확장 정책과 함께 중국인 노동자가 높은 인금을 받기 위하여 극동러시아로 이주하고 정착하는 형태로 경제 협력이 이루어지고, 러시아는 이를 극동지역에 대한 경제 주권 상실로 해석을 하면서 중국과의 경제협력을 기피하는 경향이 있다는 점이다.

남·북·중·러 접경지역의 미진한 경제협력을 돌파하기 위해서는 상술한 세 가지 장애요인을 극복할 필요가 있다. 이 중 첫 번째 요인인 낮은 투자 수익률은 유망 투자 분야를 우선적으로 발굴하여 극복하는 것이 가장 적절해 보인다. 최근 중국 장춘시에서 개최된 제12회 중국-동북아 엑스포⁵⁾에서도 가장 유망 협력 분야로 검토된 것이 초국경 관광과 초국경 교통 협력이다. 실제로 이 두 분야는 동북아에서 이루어지는 다양한 학술 세미나에서 주요 주제로 검토되고 있는데, 초국경 관광의 경우, 제반 투자비용이 높지 않는데 반해 상대적으로 투자 수익률이 높다는 점에서 투자 유망 분야이다. 초국경 교통 협력의 경우, 이 지역이 낮은 수익률을 제고하기 위해서는 화

rchEndDate=&searchCategoryIdxs=&searchIndustryCateIdx=&searchItemCode=&searchItemName=&page=1&row=10> (검색일: 2019.9.10.).

3) 랴오닝성 54,745위안(7,707달러), 지린성 56,102위안(7,898달러), 헤이룽장성 42,699위안(6,011달러)임. KOTRA, 『중국선양출장자료』, 『해외출장 가이드 2018』, p. 1, p. 8, p. 16.

4) Deloitte CIS Research Center, 2018, 『Business and Financial Climate in the Far Eastern region』, p. 6, <<https://www2.deloitte.com/content/dam/Deloitte/ru/Documents/research-center/far-eastern-federal-district.pdf>> (검색일: 2019.9.10.).

5) The 12th China-Northeast Asia Expo, <<http://www.cneaexpo.org/en>> (검색일: 2019.9.10.) 필자는 이 연구와 별개로 이 행사에 참석함.

물 물동량을 증가시킬 필요가 있는데, 화물 물동량 제고의 기본이 되는 것이 초국경 교통 인프라를 개선하는 것이다.

다음으로 동북아 지역의 정치·군사적 불안정성 문제를 해결하기 위해서는 한반도 지역에 평화정착을 공고히 할 필요가 있다. 문재인 정부는 불가역적인 한반도 평화 정착을 위해 ‘평화경제’를 발표하였는데, 평화경제는 동북아 지역의 정치·군사적 불안정을 완화한다는 측면에서도 중요하다. 평화경제의 정의를 동북아 지역에 적용해보면 ‘한반도에 불가역적인 평화를 정착시키고 이를 기반으로 중국, 러시아, 일본과 함께 초국경 경제협력을 추진하는 한편, 안정적인 초국경 협력이 다시금 동북아의 평화 구축을 공고히 하는 평화와 경제의 선순환 구조’라고도 생각해 볼 수 있다. 한반도 비핵화를 통해 초국경 경제협력의 기반을 만들어 경제협을 추진하고, 초국경 협력이 창출하는 경제적 이익이 경제협력의 기반인 평화를 더욱 공고히 하는 형태의 선순환 구조를 이룩할 수 있다. 이 경우, 북한을 경유한 초국경 관광, 초국경 철도·도로 연결, 초국경 가스관·송유관·송전선 등이 연결되면서 동북아 지역 투자 수익률이 빠르게 개선되면, 이들 지역에 대한 외국인 투자 또한 증가할 것으로 예상된다.

마지막으로 지역 간 경제 격차는 변수별로 차이를 두어 살펴볼 필요가 있다. 인구 격차의 경우 동북지역의 인구 증가세와 극동러시아의 인구 감소세는 당분간 지속될 것으로 보인다. 그러나 경제 격차, 즉 인당 GDP의 격차는 시간이 지날수록 해소될 것으로 전망하는데, 현재 동북지역 인당 GDP는 극동러시아의 61.2~80.7%⁶⁾ 수준이다. 중국이 러시아보다 높은 수준의 경제성장률을 유지하고 있기 때문에 두 지역의 경제 격차는 시간이 흐를수록 좁혀질 것으로 보인다. 양

6) 상술한 중국 동북지역의 인당 GDP 6,000~7,900달러와 극동러시아의 9,790달러를 비교하여 산출하였음.

지역의 경제 격차가 작아지거나 역전될 경우, 중국 동북 3성에서 극 동러시아의 노동자 이동은 상당 부분 줄어들 것으로 예상된다.

본 연구에서 초국경 관광과 교통 협력을 동시에 검토하는 것은 두 분야가 긴밀하게 연계되어 있기 때문이다. 초국경 교통 협력, 엄밀하게 말하면 초국경 교통 물류 인프라 협력은 국경지역에 철도, 도로, 교량, 세관, 면세점 등을 건설하여 양국의 경제협력을 촉진하고 경제적 수익을 얻는 데 목적이 있다. 초국경 교통 협력이 잘 이루어진 지역으로 EU 등 유럽 지역, 캐나다, 미국 멕시코 등 북미 지역을 꼽을 수 있다. 초국경 교통 협력이 잘 이루어질수록 양국에 대한 접근성이 개선되어 양국에 대한 초국경 관광도 늘어나게 된다. 즉, 초국경 교통 협력이 초국경 관광을 견인하는 역할을 하는 것이다.

그러나, 동북아 지역에서는 상술한 관계가 뒤바뀌어있다. 초국경 교통 협력의 수익성이 낮아 관련 협의를 진행할 수 있는 추진 동력이 낮은 상황이기 때문에 관련 논의를 이끌어 내기 위하여 초국경 관광이 활용되고 있다. 초국경 관광은 상대적으로 사업비가 저렴한 장점이 있는데, 초국경 관광을 우선적으로 활성화하여 양국의 인적·물적 이동량을 증대한 뒤, 초국경 교통 협력을 추진해도 될 정도로 충분한 사업성을 갖게 되면 초국경 교통 협력 논의를 재개하는 방식으로 논의가 되고 있다.

때문에 동북아 지역에서 초국경 협력을 논의하는 경우 초국경 관광과 초국경 교통 협력이 동시에 검토되는 경우가 많고, 그 순서도 초국경 관광이 먼저 이루어지고 초국경 교통 협력이 그 다음으로 논의되는 경우가 많다. 초국경 유망한 사업 분야이자 평화경제에 기여할 수 있는 사업 분야로 검토할 수 있는 초국경 관광과 초국경 교통 협력을 구체적으로 살펴보자.

나. 초국경 관광 협력

관광 활성화는 개발도상국을 포함한 다수의 국가에서 지역경제 활성화를 위해 추진하는 주요 경제 정책이다. 관광 분야는 다른 산업 분야에 비해 투입 비용이 적게 들고, 단기간에 성과를 낼 수 있는 분야이다. 제조업의 경우, 해당분야 기술 습득과 인프라 조성(발전·상하수도·단지조성·도로·항만 등)에 많은 비용 투입이 필요하다. 반면 관광의 경우, 개발도상국의 사회·문화는 물론 자연경관도 우수한 관광 자원이 될 수 있어 투입 비용 대비 높은 성과를 낼 수 있는 분야이다.

특히 동북아 지역은 지리적으로 인접해 있으면서도 사회·문화적 자원이 다양하고 자연 및 자원의 우수성이 높아, 이들 지역을 연계한 초국경 관광을 추진한다면 상호 시너지 효과를 발휘할 것으로 판단된다.

중국 동북지역과 북한의 북동지역, 극동러시아, 한국의 부산항과 제주도는 지리적으로 인접해 있어 관광 목적의 크루즈, 기차, 버스 연계가 가능하다. 현재 우회하고 있는 북한 영공을 이용할 경우, 인천-중국 연변, 인천-블라디보스톡 간 비행시간 2시간 20분을 1시간 50분 이내로 약 30분 단축할 수 있다.

문화적으로 극동러시아는 아시아에서 유일한 유럽식 도시 양식을 갖추고 있고, 전쟁을 겪지 않아 19~20세기 건축 양식이 잘 보존되어 있으며, 북한은 집단체조 등 독자적인 사회문화를 보유하고 있고, 한국의 제주도와 부산은 휴양, 레저, 소비를 위한 시설이 구축되어 있다.

역사적으로 동북아 지역은 항일운동 유적지를 보유하고 있어 이를 관광자원으로 활용할 수 있다. 자연적으로 북한의 북동지역은 백두산, 극동러시아는 국립공원(Land of the Leopard National

Park, Zov Tigra National Park)이 위치해 있다.

다만 이들 지역은 관광객 유입을 위한 관광 홍보 및 관련 인프라가 구축되어 있지 않아 독자적으로 대규모의 관광객을 유치하기는 어려운 상황이다. 동북아 지역의 초국경 협력을 통해 상호 시너지 효과를 발휘하면서 협력할 수 있다.

관련 지역도 관광산업을 정책적으로 육성하면서 지역경제 활성화를 꾀하고 있기에 이들 정책을 잘 연계한다면 효과적인 초국경 관광 프로그램을 구성할 수 있을 것이다. 중국 동북지역의 경우, 랴오닝성 ‘관광발전 13.5 계획’, 지린성 ‘창지투’ 등을 통해 내국인과 외국인의 동북지역 관광을 장려하고 있다. 지린성은 광업을 중심으로 한 1차 산업이 쇠퇴하고 있는데, 이는 자원 고갈과 에너지·원부자재 가격하락에 따른 것이다. 그 대안으로 3차 산업인 백두산 관광 산업을 육성하고 있다. 중국당국도 이에 호응하여 2017년부터 중국 선양과 백두산 인근인 바이허를 잇는 430km의 고속철도 건설을 위해 660억 위안(한화 10조 7천억 원)을 투자하였다.⁷⁾

극동러시아의 경우, 연해주 지역을 중심으로 ‘아시아의 유럽 문화권’을 테마로 관광 붐이 일면서 관광산업을 빠르게 발전하고 있다. ‘동북아의 라스베가스’를 꿈꾸는⁸⁾ 극동러시아 카지노가 2015년 11월에개장하여 중국 관광객을 유치 중이다. 관광을 촉진하기 위한 제도적인 기반 구축을 위해 극동러시아의 경우 ‘한·러 무비자협정’이 체결되어 있고, ‘러·중 단체관광객 비자면제 협정’도 체결되어 있으며, ‘연해주 복합 카지노 단지 사업’ 블라디보스톡 취항 항공편 및

7) “백두산 공돌이는 中, 10조원 들여 선양-백두산-고속철도 추진,” 『연합뉴스』, 2018.11.5., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20181105075700097>> (검색일 2019.9.11.).

8) “In Russia’s Far East, a Fledgling Las Vegas for Asia’s Gamblers,” *New York Times*, July 1, 2017, <<https://www.nytimes.com/2017/07/01/world/europe/russia-vladivostok-gambling-casinos.html>> (Accessed July 2, 2019).

크루즈 입항 증가에 따른 외국인 관광객 증가 추세이다.

북한의 경우, 집단체조, 대동강 맥주 축제, 평양 마라톤 대회 등을 관광 상품으로 육성하면서 외국인 관광객 유치에 많은 노력을 기하고 있다. 2019년에는 제4차 북중 정상회담(2019.1.8.) 이후 중국의 대북 관광객이 빠르게 늘어 사상 최대치를 기록하고 있는 것으로 알려져 있다. 추가 확인이 필요하나 일부 해외 언론은 2019년 중국의 대북 관광이 500만 명에 육박할 것이라고 전망하였다.⁹⁾

한국은 풍부한 관광 인프라와 인력을 갖추고 있음에도 불구하고 한국 방문 외국인 관광객 수가 정체상태에 있어 관광 산업이 질적·양적 한계에 봉착한 상황이다. 방한하는 외국인 관광객은 2014년 약 1,420만 명에서 2018년 1,535만 명으로 소폭 증가에 그친 반면, 한국인의 해외관광은 2014년 약 1,608만 명에서 2018년 2,870만 명으로 대폭 증가하였다.¹⁰⁾

한국 관광산업의 질적·양적 성장을 위해 새롭게 부상하고 있는 동북아 지역과의 연계를 통해 △ 동북지역과 극동러시아 관광객의 방한을 촉진하며, △ 해외관광을 하는 내국인 수요의 일부를 한국을 연계한 동북지역 관광을 이용하도록 하여 국내 경제와의 연계성을 확대하고, △ 동북아 지역 경제협력을 통한 공동의 경제적 이익을 추구할 필요가 있다.

9) “中, 대북 물밑지원 본격화 ... 북한 관광도 적극 장려,” 『연합뉴스』, 2019.8.20., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20190820051000073>> (검색일: 2019.9.11.).

10) 한국관광공사 홈페이지, ‘2019년 10월 외래객 입국-성별/국적별,’ 한국관광 통계자료를 참조하여 저자 작성, <<https://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/statis/profit/notice/inout/popup.kto>> (검색일: 2019.6.29.).

다. 초국경 교통 협력

초국경 관광 산업의 기반이 되는 것이 초국경 교통 인프라이다. 지리적 인접성과 높은 인구 밀도로 중국의 동북지역, 극동러시아, 한국, 일본은 지역가치사슬(Regional Value Chain: RVC)을 통해 하나의 물류권을 형성해 왔다. 이는 한국과 일본이 기술과 자본재, 중간재를 공급하고 중국이 풍부한 노동력을 활용해 최종재를 생산하는 구조이다. 극동러시아는 풍부한 천연자원을 한·중·일에 공급하고자 하며, 북한도 저렴한 노동력을 활용하여 지역가치사슬(RVC)에 참여하고자 한다. 그러나 충분한 초국경 교통 인프라가 구축되지 않아, 동북아 지역가치사슬 구축이 한계에 봉착한 상황이다.

동북아 지역의 초국경 교통 협력은 중국이 주도하고 있는데, 주변 지역인 극동러시아, 북한 등에서는 중국 주도 사업에 대한 거부감, 자원 부족 등의 이유로 관련 사업이 성과를 내지 못하고 혼란에 빠져 있다. 중국은 초국경 교통 협력에 적극적인데, 중국 지린성의 훈춘시의 경우 바다와 인접해 있지 않은 항만이 없는 지역임에도 불구하고 ‘항무국’이 설치되어 있어 이 지역의 항만 유통망 연결에 중국 정부가 상당한 관심을 갖고 있음을 엿볼 수 있다. 반면 극동러시아는 교통인프라 발달이 미약하여 지역 경제 발전의 장애요인으로 작용하고 있음에도 불구하고 매우 느린 행정 집행 속도, 자원부족 등을 이유로 관련 사업 추진에 어려움을 겪고 있다.

극동러시아 경제의 핵심적인 비중을 차지하는 것이 물류이다. 블라디보스톡 항만 개발과 함께, 이를 연계한 교통물류 구상(프리모리예-1, 프리모리예-2)이 발표되었으며, 연해주 국제운송회랑 개발 개념도 승인을 얻고 관련 프로젝트도 추진 중이나, 관련 논의가 2016년에 시작되었음에도 불구하고 별다른 성과를 내지 못하고 있다. 외국인 투자를 유치하기 위해서는 물류비가 저렴해야 하나, 그

렇지 못하기에 자국 기업도 극동러시아 투자를 꺼리고 있는 상황이다. 연해주에서 집중적으로 육성하고 있는 카지노 사업도 육로에 의존하고 있는데, 동절기에는 추위와 폭설로 인한 교통이 어려워 카지노 운영이 쉽지 않다. 지역 인력 유출의 원인이 되고 있는 소비문화의 부재를 보완하기 위해서 쇼핑센터가 건립되어야 함에도 불구하고, 높은 물류비로 인하여 관련 업체들이 진출을 꺼리는 상황이다. 최근 러시아 항만개발 수요가 증가하고 있으나, 개발 재원이 부족하여 어려움을 겪고 있다. 중장기적으로 극동러시아는 별도의 '석탄, 곡물, 가스'전용 부두가 필요한 상황이다. 극동러시아의 주요 수출품은 석탄인데, 2018년부터 차폐 시설 없이 부두에 석탄을 야적하는 행위가 법적으로 금지되면서 새로운 항만 개발에 대한 수요가 증가하였다. 비용적으로 기존 부두를 재개발하기보다 북한의 나진항 등 인근 지역에 새로운 항구를 개발하는 것이 효율적인 것으로 보인다.

실제 관련국에서 추진 중인 사업은 러시아의 프리모리예(Primorye) 1-2와 한국의 국제복합운송 항로 등을 꼽을 수 있다. 극동러시아와 중국 동북지역은 프리모리예1-2 프로젝트 개발 협정을 체결(2015년 12월)하였다. 드미트리 메드베데프(Dmitry Medvedev) 러시아 총리 방중 기간 중 러시아와 중국 간 '프리모리예 1-2' 프로젝트 개발 협정 체결한 것이다. 동북지역에서 생산된 제품이 다롄항까지 이동하는데, 평균 1,300km를 이동해야 하는 반면, 프리모리예 1과 2 사업 추진을 통해 극동러시아의 블라디보스토크항이나 슬라비앙카항 등 극동러시아의 항구를 이용하는 경우, 평균 500km만 이동하면 된다. 중국은 극동러시아의 해상루트 확보를 위해 대대적인 투자를 약속하고 있는 상황이다.

한국에서도 국제복합운송 항로도 개설하였다. 한-중-러 물류 루트는(2016.1. '인천항 ↔ 다롄 ↔ 만주 횡단철도 ↔ 시베리아 횡단철

도 ↔ 유럽’을 잇는 물류 루트로 삼성과 LG가 활용 중인 것으로 알려져 있다. 여기에 더해 ‘중국 하이룽장성 하얼빈 ↔ (화물차량) ↔ 쉰이펀허 ↔ (기차) ↔ 블라디보스토크 ↔ (배) ↔ 부산항’을 연결하는 국제복합운송 항로가 개설(2016.4.)되었다.

그러나 초국경 교통 협력과 관련하여 구조적인 변화가 생기면서 주도적인 역할을 했던 중국의 협력 방식이 변화될 우려가 있다. 최근 중국 동북 3성에 고속철도가 개발되면서 일반철도를 활용한 육상 운수 처리량이 증가하면서 극동러시아와의 초국경 교통 협력에 대한 관심이 줄어드는 경향이 나타나고 있다. 만약 중국이 초국경 교통 협력과 관련된 논의에 유보적인 태도를 보일 경우, 관련 논의가 동력을 잃고 답보상태에 빠질 개연성이 있다.

한국이 동북아 지역의 초국경 교통협력과 관련된 논의에 참여함으로써 관련 사업 추진할 필요가 있다. 초국경 교통 협력 사업을 추진할 경우, 중국과 한국은 물류비를 절감하고, 러시아는 추가적인 화물 통관 수입을 확보할 수 있는 장점이 있다.

2. 연구의 목적과 내용

본 연구의 목적은 초국경 관광과 교통·물류 인프라를 중심으로 우리정부의 평화경제 추진을 위한 제반환경을 분석하고 정책방향을 제언하는 것이다. 이를 위해 첫째, 평화경제와 동북아 초국경 관광, 교통·물류 인프라 협력의 연관관계를 규명하였다. 둘째, 동북아 지역의 동북아 초국경 관광과 교통·물류 인프라에 대한 정책 방향을 분석하였다. 셋째, 동북아 지역에서 추진되고 있는 초국경 관광과 교통·물류 인프라 협력의 현황과 향후 전망을 분석하여 관련 자료

를 정리하였다. 넷째, 북한의 관광정책과 관광 인프라(관광 프로그램, 호텔, 운송, 서비스 인력) 등을 분석하였다. 다섯째, 남·북·중, 남·북·러 초국경 관광, 교통·물류 인프라 협력 방향을 모색하였다. 여섯째, 중국·아세안(미얀마, 라오스, 베트남) 국가와의 초국경 관광, 교통·물류 인프라 협력 사례를 분석하였다. 일곱째, 대북제재의 단계별 해제방향과 그에 따른 초국경 관광, 교통·물류 인프라의 협력방안을 제언하였다.

연구 범위는 지역적으로 남·북·중·러 접경지역을 중심으로 분석하였다. 중국의 동북 3성인 지린성, 랴오닝성, 헤이룽장성, 극동러시아, 북한의 전지역, 남한 전 지역의 초국경 관광과 초국경 교통 협력 현황을 분석하고 향후 전망을 제시하였다. 해외사례로 중국남부와 베트남 접경지역의 초국경 관광과 교통 협력 사례를 분석하였다. 분석 기간은 2000년부터 2018년까지이다.

2장에서는 국경을 접하고 있는 북한, 중국 동북2성(랴오닝성, 지린성), 극동러시아와 한국의 관광정책과 현황, 관광 통계 자료를 분석하였다. 북한의 관광산업은 국제사회의 대북제재 이후 외화획득의 주요 루트로 전환되고 있고 이에 따라 관광정책 변화와 관광특구 건설이 진행되고 있다. 중국 랴오닝성은 북한 관광객 출입의 창구역할을 담당하고 있으며 지린성은 차항출해 전략적 핵심지로 북·중·러 3국 간 교류협력 증진의 주도적 역할을 담당할 것으로 예상된다. 전통적으로 제조업 육성을 해온 극동러시아는 인구감소와 열악한 인프라 조건으로 지역경제 발전에 난항을 겪고 있는 상황에서 비자협정 체결, 비자발급 간소화, 외국인 관광객 인센티브 정책 등 추진을 통한 관광산업 육성에서 그 대안을 찾아나가고 있다. 한국은 신북방정책의 세부과제 중 환동해 관광협력 활성화를 위해 환동해 크루즈 활성화 및 두만강 국제관광특구 조성을 추진하고 있다. 또한, 경기

도, 강원도, 대구, 포항 등 지방정부 차원의 초국경 관광협력 사업 추진을 위한 노력이 진행되고 있다.

3장에서는 북·중·러 접경지역을 중심으로 북·중, 중·러, 북·러 양자 간 초국경 교통·물류 인프라 현황과 협력사례를 분석하였다. 동북진흥을 일대일로 구상에 포함시켜 추진 중에 있으며 특히, 라오닝성은 성(省) 단위에서는 일대일로 종합실험구 총체 방안을 제출하였는데, 중국 정부기관으로서 처음으로 한반도와 중국의 철도, 도로, 통신 연결에 대한 구체적인 내용을 명문화하여 밝혔다는 점에서 향후 추진 방향을 예의주시할 필요가 있다.¹¹⁾ 중국은 동북지역의 고속철도와 도로를 확장, 건설해 나가고 있으며 향후 중·몽·러 경제 회랑과 연계시켜 중앙아시아, 유럽까지 연결을 목표로 하고 있다. 극동러시아는 시베리아철도(TSR)의 종점지로 육해복합운송 허브, 북극항로 개척의 선제적 지위를 차지하기 위하여 교통·물류 인프라 건설에 집중하고 있다. 북·중·러 접경지역에는 양자 간 상품, 인적 교류를 위한 통상구가 운영 중에 있으며 양국을 잇는 철교, 도로 교량 등 교통인프라 협력 사업이 지속적으로 추진되고 있다.

4장에서는 중국 남부 접경지역에서 아세안 국가(라오스, 미얀마, 베트남)와 진행되고 있는 초국경 관광, 교통·물류 인프라 구축 사례를 살펴보았다. 중국은 일대일로 구상을 아세안 국가로 확대하고 있으며 실크로드 비전 행동에서는 구체적인 사업을 제시하고 있다. 아세안 국가들 대부분이 긍정적인 태도를 가지고 있고 중단기적으로 자국 경제발전에 도움이 된다고 판단하고 있는 것으로 보인다. 중국의 윈난-라오스, 윈난-미얀마, 광시-베트남 국경지역 관광이 활성화

11) 지금까지 중국 정부는 한반도와 중국의 철도, 도로, 통신을 연계한다는 방향성만 갖고 있었으며, 구체적인 사업 내용과 기간, 운영 방식, 기대효과 등은 밝히지 않았다. 라오닝성의 일대일로 종합실험구 총체 방안은 중국 지방정부가 처음으로 그 구체적인 사업 내용을 밝혔다는 점에서 기존의 것과 차별점이 있다.

화되고 있으며 이를 연결하는 철도, 고속도로 등 교통인프라 건설 사업이 추진되면서 이들 지역에 교통망 운수망을 구축에 중국이 큰 역할을 담당하고 있다. 하지만, 이들 국가의 국내 교통인프라 부족, 관광인재 부족, 치안 문제 등은 여전히 해결해야 할 문제점으로 제기되고 있다.

마지막 5장에서는 앞으로 한국은 지속적인 동북아 지역 협력 추진을 통해 주도권 확보를 위한 동력을 유지할 필요가 있음을 살폈다. 동북아 초국경 협력이 중장기적으로 한반도 경제 개발과 직간접적으로 연관되어 있으므로 경제적 수익성만을 고려하기 보다는 한반도 개발의 중장기적인 비전, 남북한 경제통합 등을 고려하여 추진할 필요가 있다. 단기적으로는 중국, 러시아가 북한과 연결하는 인프라 건설에 우리 기업 또는 지방자치단체가 참여할 수 있도록 다양한 방향을 구축할 필요가 있으며, 장기적으로 한국은 남북경제협력의 한 축을 주변국의 초국경 경협사업과 같이하면서 한반도 교통·물류 환경에 유리한 방향으로 정책을 수립해야 할 필요가 있다.

동북아 초국경 관광은 앞으로 성장 가능성이 높은 분야이다. 한국이 초국경 관광에 참여하는 것은 첫째, 한국 경제 성장에 도움이 되며, 초국경 관광을 한반도 경제 통합에 활용할 수 있으며, 나아가 남한과 극동러시아, 중국 동북지역 경제를 같은 권역으로 통합시킬 수 있기 때문이다. 당분간은 북한을 경유하는 육상 초국경 관광보다는 해상 초국경 관광, 즉 크루즈 관광을 중심으로 초국경 관광을 추진하는 것이 적절한 것으로 사료된다.

동북아 초국경 교통·물류 협력은 초국경 관광보다 더욱 추진이 어려운 상황이다. 그러나 여건이 조성된다면 동북아 초국경 교통·물류 협력은 남북한 간의 교통·물류 협력을 우선적으로 추진하는 방향으로 이루어지는 것을 검토해볼 필요가 있다.

II. 초국경 관광정책 방향과 추진 현황



1. 북한의 초국경 관광정책과 현황

가. 북한 관광정책 배경

북한은 1984년 합영법을 제정하고 외국기업과의 합영·합작사업을 장려하는 한편, 외국인 관광객 유치에 관심을 기울이기 시작하여 1987년 세계관광기구(World Tourism Organization: UNWTO)에 가입하였고, 1990년대 이후 사회주의 국가들의 시장경제 도입, 체제전환을 보면서 국제변화에 대처하기 위해 관광을 주요 외화벌이 수단으로 도입했다. 1990년대 들어 북한 당국은 나진-선봉지역 관광자원 개발을 통한 외화획득에 주력했다. 1995년 아시아-태평양관광협회(PATA)에 가입하는 한편, 1996년에는 나선 경제무역지대에 관한 관광규정을 제정하였다. 2002년 ‘금강산관광지구법’ 채택으로 2003년부터 금강산 육로관광이 시작되었고 9월부터는 한국 국민을 대상으로 한 평양관광을 추진하였다. 또한, 2001년, 2002년에 걸쳐 조선국제총여행사(KITC)와 관광총국(National Directorate of Tourism DPRKorea)명의로 베를린 국제관광박람회에 참가하기도 했다. 2007년 11월에는 ‘백두산관광 합의서’를 체결, 12월부터는 개성관광을 개시하는 등 관광사업 발전을 위한 지속적인 노력이 이뤄졌다.

2010년에는 중국과 체결한 ‘중국인 북한 단체관광에 관한 양해각서’가 시행되어 북한관광이 확대되었다. 2014년 북한당국이 관광객 입국 수속 간소화하여 과거에는 4일 전 관광객 명단을 북한에 제출해야 관광 가능했던 것을 2014년부터는 2일 전에만 제출하면 바로 관광 가능하도록 했다.

2015년 상반기에는 북한 정부 주도의 관광을 포함한 투자설명회

가 북한 현지 및 해외에서 활발히 개최되었다. 1월에는 스위스 관광 엑스포에서 ‘조선국제여행사’ 주관으로 각종 사진 및 관광 홍보물 들을 전시하였으며 스위스 약 10개 여행사에서 북한 여행객을 모집하는 행사를 주관했다.¹²⁾ 5월 중에는 러시아, 중국, 독일, 스위스, 프랑스 등 300여 개국 기업이 참가한 평양 봄철 국제상품전람회에서도 금강산에서도 원산-금강산국제관광지대에 대한 투자 설명회를 개최했다. 또한 주독일북한대사관에 북한 국가관광청 파견자를 보내 EU 소속 국가들에 북한 관광정보를 소개하기도 했다.¹³⁾ 4월에는 조선평양무역, 금강산 무역 등 6개 기업이 베트남 엑스포에 참가하고 3월에는 베트남 상공회의소 홈페이지에 원산-금강산 개발 관련 외국인 투자유치 홍보글을 올리기도 했다.¹⁴⁾ 2015년 7월에는 UNWTO(세계관광기구)와 양해각서를 서명하여 북한관광의 활성화를 꾀했다.

2015년 7월에 시진핑 중국 국가주석이 취임 후 처음으로 지린성 연변조선자치주를 방문했다. 이는 북한·중국·러시아 3국을 잇는 ‘동북진흥’계획을 본격 추진하고자 하는 의지를 보인 것으로 보인다. 시주석은 방문 중 “창바이산(백두산)은 겨울에도 여행할 수 있느냐”라는 질문도 하며 이 지역의 관광 산업에 대한 관심을 보였다.

북한의 핵개발 이후 강화된 제재국면 가운데 북한당국에서는 수출 또는 해외파 노동자들로 인한 외화벌이 통로가 축소됨에 따라 제재의 영향이 거의 없는 관광 산업 개발에 많은 노력을 쏟고 있는 것으로 보인다. 2017년에는 북한의 대표적 산업단지인 남포단지를 돌

12) “북한, 스위스 관광엑스포 참가… 마식령 스키장 등 홍보,” 『연합뉴스』, 2015.1.15., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150115195400088>> (검색일: 2019.8.17.).

13) “북한, 유럽 관광객 유치전… 대사관서 여행정보 제공,” 『연합뉴스』, 2016.6.16., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150616057300009>> (검색일: 2019.8.17.).

14) “북한 기업, 베트남 진출 활발… “외화벌이 나서,” 『연합뉴스』, 2015.6.23., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150623019600014>> (검색일: 2019.8.17.).

러보는 산업관광을 비롯해 자전거 일주, 스키, 골프와 같은 레포츠 관광 상품이 등장했고 북한의 일반 가정을 방문하는 홈스테이 체험 상품까지 등장했다.¹⁵⁾ 2019년 3월에는 베트남 하노이에서 개최된 베트남관광박람회에 처음으로 참가하여 1시간 반 동안 설명회장에서 관광지 소개와 질의응답시간을 성황리에 진행하는 등 관광객 모집에 힘썼다.

관련법으로는 금강산국제관광특구법, 개성공업지구법 내 관광관련 항목들, 경제개발구법 내 관광개발구 관련 항목 등이 재정되어 있다.

나. 북한 관광특구 정책

북한은 1984년 합영법의 제정을 통해 관광산업을 외국기업과의 합영대상으로 포함하면서 서구 관광객의 유입을 최초로 승인했다. 1991년 ‘나진-선봉 자유경제무역지대’의 선포 이후 관광산업을 국가산업의 일환으로 지정하여 관광자유지역 설정, 외국기업의 투자 및 해외관광객 방문을 촉진시키는 노력을 기울였다. 2002년 ‘7·1조치’ 이후 ‘금강산관광지구법’과 ‘개성공단지구법’을 재정하여 본격적인 한국인 관광객 방문을 허용하였다.

2013년에는 기존 4개의 특구와 14개의 경제특구에 개성고도과학 기술개발구를 더해 19개의 경제특구를 지정했다. 2014년에는 추가로 6곳의 특구를 지정하였다. 다음에서는 주요 관광특구에 대해 설명하고자 한다.

15) “[이슈&논점] 김정은 정권과 북한의 관광산업,” 『통일신문』, 2015.6.19., <http://www.unityninfo.co.kr/sub_read.html?uid=18558§ion=sc6> (검색일: 2019.8.17.).

(1) 원산-금강산 국제 관광 지대

2014년 6월 북한 정부는 ‘금강산-원산 국제관광지대’ 지정, 2025년까지 78억 달러 규모의 투자를 통해 연간 100만 명 수준의 외국인 관광객 유치로 목표를 스키, 온천, 등산, 해상관광의 종합관광특구로 육성하고자 하는 계획을 밝혔다. 이 지구는 원산지구를 비롯한 총 6개의 주요 관광지로 구성되어 있다. 2012년 12월 준공된 마식령 스키리조트는 외국인 및 북한 주민 대상으로 운영 중이며 평창 올림픽 직전 한국 대표선수단 훈련지로도 활용되고 있다.

〈표 II-1〉 원산-금강산 국제관광지대 구성

대상지	주요 관광요소	육성대상산업	면적 (km ²)
원산지구	원산시가지, 갈마반도, 섬, 명사십리	복합 도시기능 (도시중심가, 산업, 주거, 관광 등)	74
마식령스키장 지구	마식령스키장	국제 레포츠 관광	22
울림폭포지구	울림, 구슬, 비단폭포, 담소	자연생태관광	10
석왕사지구	석왕사, 보문암	역사유적, 자연경관, 치료 관광	15
통천지구	총석정, 자연호, 감탕	휴양, 자연경관 관광	90
금강산지구	내금강, 외금강, 해금강, 삼일포, 역사유적, 백사장	위락, 자연경관 관광	225

자료: 조선민주주의인민공화국, 원산지구개발총회사 편, 『원산-금강산국제관광지대 투자대상안 내서』(Introduction to investment projects in Wonsan-Mt.Kumgang international tourist zone) (평양: 조선민주주의인민공화국 원산지구개발총회사, 2016) (<https://unibook.unikorea.go.kr/material/view?mGubun=1&method=KEYWORD&fields=SUBJECT&keywords=%ED%88%AC%EC%9E%90+%EC%95%88%EB%82%B4+&uid=CAT-20190100000000004>) (검색일: 2019.8.8).

2015년 3월에는 중국 선양에서 관광객 유치를 위한 설명회를 개최, 5월에는 원산지구 건설 착공식을 열었으며, 각 나라 기업관계자

등 약 130여명을 초대해 원산에서 투자 설명회를 벌이는 등 이곳 관광지대 개발에 북한당국이 지대한 관심을 갖고 있음을 볼 수 있다.

(2) 무봉 국제관광특구

2015년 북한 최고인민회의 상임위원회가 관광특구로 지정, 백두산 관광을 위한 삼지연공항이 위치하고 있으며, 중국과 국경지역이다. 북한당국은 이 지역을 중국 화룡시와 공동 개발 추진 중이며, 화룡시에 1차 특구지역 무상 사용권 부여 방안 검토 중이다. 합작협의로 인해 홍콩의 성운투자유한공사의 무봉국제관광특구에 대한 개발권, 경영권, 사용권 등의 기한은 50년이며, 북한 측은 무상으로 토지를 제공하고 10년 동안 면세혜택을 주는 조건이다.¹⁶⁾ 북한 쪽 관광명소로 백두산 동파, 이명수폭포, 백두관, 정일봉, 밀영, 김일성대기념관장, 덕수천 등 10개로 구성되어 있다.

2016년 무봉국제관광특구의 건물과 도로를 보수하고 전력공급망을 신설하는 등 본격적인 관광지 개발 움직임이 포착되었으며 삼지연 공항도 개보수 중에 ‘무봉특구’와 도로 연결도 예상되고 있다.¹⁷⁾

(3) 청수 관광개발구

2015년에 지정되었으며 평안북도 삭주군 방산리 일부지역과 청성노동자구 포괄, 중국과 국경을 맞대고 있다. 평안북도 인민위원회와 중국의 랴오닝성 및 단둥시 인민정부, 단둥해외여행사유한공사가 협력하여 추진할 예정이었다. 그러나 이 개발구는 북한 당국에서 중

16) 김송철, “북한 무봉 국제관광특구 관련 상황의 소개,” (한중 국제학술대회 자료집, 2015), pp. 140~144.

17) “북, ‘무봉국제관광특구’ 개발 꺾걸음,” 『RFA』, 2016.2.23., <https://www.rfa.org/korean/weekly_program/c704c131c0acc9c4-d558b298c5d0c11c-bcf8-bd81d55c/satellitenk-02232016145019.html> (검색일: 2019.9.15.).

국인을 상대로 투자유치 활동을 활발히 벌였으나 끝내 실패했다는 보도가 있다.¹⁸⁾

(4) 신평 관광개발구, 온성섬 관광개발구

신평관광개발구는 황해북도 신평군 평화리에 위치하고 면적은 8.1km²이며, 외자유치 목표액이 1.4억 달러 규모이다. 온성섬관광개발구는 중국 투먼시의 중국 측 개발구와 북한 온성군 온성섬 구역으로 구성돼 있다. 이곳은 전통적으로 관광지로 유명한 곳은 아니지만 신평군의 경우 평양-원산 고속도로가 지나가고 저수지가 있어 여행객들의 편의시설을 건설해 외화벌이 지점이 될 수 있으며 임꺽정의 주요 활동 지역이었던 정방산도 있어 이를 개발한 관광지가 될 잠재력이 있다. 온성 지역은 중국의 옌벤 지역을 비롯한 투먼과 근방 왕재산이 있어 연계 관광상품 개발에 유리한 지역이다.

다. 북한 관광총국

북한 관광정책은 국가관광총국이 국제여행사, 청소년여행사, 체육여행사, 조선국제태권도 여행사, 평양고려국제여행사, 조선민족유산국제여행사 등 6대 여행사를 관리하면서 집행되고 있다. 이 여행사들은 외국파트너 여행사와 계약을 맺고 관광객들의 모객, 송객, 접객 과정을 관리하는 형식으로 운영되고 있다. 지방의 명승지들은 평안북도 묘향산여행사, 양강도 백두산 여행사, 함경북도 칠보산 여행사, 나선특구 라선 국제여행사 등 지방담당 독점 여행사가 따로 설립돼 있다.

북한 당국은 최근 여러 방면으로 관광객 모집에 힘쓰고 있는데 이는

18) “미 매체 ”북, 중국내 한국기업 투자유치 추진… 성과없어,” 『연합뉴스』, 2017.5.19., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170519050700014>> (검색일: 2019.8.17.).

관광총국의 인터넷 홈페이지에서도 엿볼 수 있다. 2017년 7월 국가관광총국은 ‘조선관광’이라는 공식 홈페이지(tourismdprk.gov.kp)를 개설했다. 홈페이지의 모든 내용은 영어, 중국어, 러시아어, 일본어 등으로 구성하여 하부 메뉴를 상세히 나누고 주요 관광지구와 지구별 관광지들을 구체적으로 설명하고 있으며 대표 축전 및 행사도 소개하고 있다. 2018년 초에는 홈페이지 개편을 통해 노동생활 체험관광, 평양시 공중유람관광, 건축관광, 파도타기 관광, 운수애호가 관광, 대중교통수단 관광 등의 체험형 관광 상품을 신설했다. 뿐만 아니라 북한 측 여행사뿐 아니라 외국파트너 여행사 정보도 수록되어 있으며, 주로 중국, 유럽, 러시아 및 동구권 여행사들로 구성되어 있으며, 이전에 거래했던 미국, 캐나다, 호주 주재 여행사들은 포함되지 않았다.

라. 북한 관광 인프라 현황

(1) 비자 절차

비자는 보통 출발 10~30일 전에 해당 여행사에 신청서를 제출해야 하며 전염병이 만연한 지역이나 나라 관광객들은 전염병예방접종 확인 요구를 받을 수 있다. 보통 국가보다 출입이 까다로운 국가적 특징으로 인해 비자 발급이 보통 자유민주주의 국가에 비해 상당히 어렵다. 그러나 북한 당국은 중국 등 대규모 관광객이 방문하는 국가, 또는 방문객을 적극적으로 끌어들이기 원하는 국가나 지역의 경우 비자절차를 간소화시키는 노력을 지속적으로 기울이고 있다. 중국의 경우 2010년 12월 중국 당국에서 변경여행임시관리방법이 제정되어 이로 인해 비준을 받은 여행사는 지정된 변경지역의 출입구를 통해 단체여행객들을 출입시키며 여권 없이 변경통행증만으로

출입을 할 수 있도록 하였다. 2013년에는 지린성이 중국인이 북한관광에 필요한 통행증을 발급하는 지역의 수를 늘려 훈춘, 투먼 등도 포함되고 종래 2~4일 걸리던 통행증 발급기간을 하루로 단축하기도 했다. 2017년에는 러시아 관광객을 유치하기 위해 평균 20일이 걸리던 북한 비자 발급 기간을 2일로 축소시키는 등, 제재 이후 적극적인 관광객 모집에 힘쓰고 있음을 볼 수 있다.

(2) 통용화폐수단

조선관광중국에 의하면 관광객들은 무역은행 또는 호텔, 상점 식당 등에 있는 은행 대리 지점에서 환전(화폐교환)을 할 수 있으며, 유로, 스위스 프랑, 영국 파운드, 싱가포르 달러, 오스트레일리아 달러, 중국 위안, 홍콩 달러, 케나다 달러, 미국 달러, 일본 엔화 등을 환전할 수 있다. 북한에서는 공식환율과 비공식 환율이 존재하는데 외국 관광객들을 위한 이러한 공식적인 기관에서는 조선무역은행이 고시하는 공식환율을 따른다.

그러나 북한 내 외화 유통이 활발해짐에 따라 관광객들도 주로 달러·위안화·유로 등으로 손쉽게 물건을 구매할 수 있는 환경이다. 북한의 달러라이제이션은 2009년 화폐개혁의 실패로 인해 자국민폐에 대한 신뢰가 하락한 이후 지속적으로 확대되어왔다. 특히 최근 북한의 자산 및 통화 대체 달러라이제이션은 80%를 상회할 것으로 추정하기도 한다.¹⁹⁾ 2000년대에 들어 북한 무역의 90%이상을 차지하는 중국과의 수출입 교류로 인해 위안화 결제로 인해 위안화(yuanization)도 동시에 이뤄지고 있다. 실제로 북중무역 종사자들과의 인터뷰에 의하면 달러화 결제는 큰 액수의 경우 자주 이뤄지는

19) 박은진, 「북한의 달러라이제이션 실태 및 평가」, Weekly KDB Report, 2019, pp. 1~2, <<https://rd.kdb.co.kr/index.jsp-동향분석-북한동향>> (검색일: 2019.8.17.).

반면, 소액결제 및 일상생활 통용화폐는 위안화가 더욱 활발하게 사용된다고 한다.

(3) 교통인프라

북한의 교통인프라는 비교적 열악하나 관광지 개발을 위해 북한 당국의 노력이 꾸준히 반영되고 있는 추세이다. 주로 단동-신의주-평양으로 이어지는 열차나 고려항공이나 중국항공사 등 항공으로 관광객들이 이동한다.

북한을 방문하는 이동수단은 크게 3가지인데(선박은 관광용으로는 거의 운행되고 있지 않음) 주로 비행기, 열차, 육로(버스, 자가용) 등이다. 이중 비행기 운항은 북한의 경우 취항지와 운항 편수가 한정돼 있다. 고려항공의 경우 2016년 기준 200여 명의 승객을 태울 수 있는 TU-204 기종 두 대와 80여 명이 탑승 가능한 AN-148 두 대 만을 운영하고 있는 것으로 알려졌다.²⁰⁾ 정기적으로 취항하는 곳은 중국의 베이징과 상하이, 선양, 그리고 러시아의 블라디보스토크이다. 중국 옌지의 경우 관광성수기인 6월 말부터 10월 중순까지 매주 2회씩 운항하나 해마다 전세기 운항여부는 상이하다. 이외에도 칭다오, 지난, 쿠웨이트, 방콕, 말레이시아 등 비정기적 노선에 취항하기도 한다. 2016년 5월 말에는 중국 칭다오에서 평양까지, 지난해 서 평양까지의 전세기 운항이 개시되었으며 7월에는 타이위안-평양 노선도 개통되는 등 중국관광객들을 중심으로 보다 편안한 관광을 위한 새로운 항로를 개통하는 노력도 기울이고 있다. 2017년 초에는 북한 접경도시인 단동과 평양을 오가는 전세기 취항으로 제재 국면에도 불구하고 교통 인프라를 증축하기도 했다.²¹⁾

20) “북한 고려항공, 여객기 3대로 8개 노선 운항,” 『VOA』, 2016.6.7., <<https://www.voakorea.com/a/3364166.html>> (검색일: 2019.8.18.).

북한의 공항시설도 개선하는 노력을 기울이고 있다. 북한의 대표적인 공항인 평양 순안국제공항의 제2청사가 2015년 7월부터 최첨단 시설 공사를 마쳐 새로 개통되었다.²²⁾ 이에 따라 기존 1청사는 국내선 전용으로, 백두산 관광 등의 용도로 사용되게 되었다.

열차의 경우 주로 중국 관광객들이 즐겨 이용하는 교통수단이다. 주요 노선은 베이징-평양을 잇는 노선(심양, 단둥 경유), 모스크바-평양노선, 그리고 단둥-평양 노선 등이 있다. 2015년 5월 27일부터는 선양과 평양을 잇는 직행 관광열차가 운행을 시작했으며, 이를 통해 5월부터 10월까지 매달 4~5개 그룹이 북한으로 관광을 할 것으로 예상했으며, 전체 승객은 3천여 명에 이를 것으로 보았다.²³⁾ 2018년 5월 박태성 북한 노동당 부위원장을 필두로 한 북한 노동당 참관단은 베이징을 방문해 기초시설투자유한공사를 찾아 중국횡단 철도(TCR) 등 인프라 재건 협력을 논의하는 등 북중 간 철도 관광 활성화 등을 위해 철로 보수 및 확충, 현대화에 중국이 지원하는 방안을 모색하고 있다.

여객선의 경우 초기 남북한 간 금강산관광객의 주요 운송수단으로, 1998년부터 육로관광이 시작된 2003년까지 이어졌으나 2008년 한국 관광객 피살로 인해 중단되어 재개되지 못하고 있는 상황이다. 2017년 국제사회의 대대적인 대북제재 체제하에서 북한은 금강산 관광 여객선 투자유치 관련 계획을 공고하는 등 지속적인 여객선을 통한 관광 상품 개발에 노력을 기울이고 있음을 볼 수 있다.

21) “안보리 대북제재 ‘역행’ 중, 단둥-평양 전세기 신규취항 허가,” 『연합뉴스』, 2017.3.21., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170321079300097>> (검색일: 2019.8.17.).

22) “북한, 평양국제공항 신청사 완공… 7월 1일 준공식,” 『연합뉴스』, 2015.6.25., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150625021400014>> (검색일: 2019.8.17.).

23) “중국 선양-평양 직행 관광열차 개통… 6일 일정에 53만원,” 『연합뉴스』, 2015.5.28., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150625021400014>> (검색일: 2019.8.17.).

마. 대북제재와 북한의 관광정책

(1) 유엔 안보리 대북제재

2016년 말 북한의 5차 핵실험에 대한 대응책으로 유엔 안보리의 대북제재가 한층 확대 강화된 형태로 채택되었다(유엔 안보리 결의 제2321호). 이는 2006년 가장 첫 유엔 안보리 대북제재 결의 이후 핵실험 관련 5번째 결의였는데, 이후 북한의 연이은 핵실험 및 ICBM 미사일 발사에 대한 대응책으로서 일련의 유엔안보리 대북제재들이 제정되었다(표 II-2 참조). 유엔 대북제재 2397호는 역대 가장 강력한 제재로 꼽히는데, 원유 및 정제유 대북수출 쿼터 명시 및 HS코드까지 상세히 지정한 각종 대북 수입품 금지 등 구체적인 제재 항목들이 특징적이다. 특히 해외파견 노동자, 대북경협, 어획권 판매 등을 금지시킴으로써 북한 외화획득의 공식적 통로들을 사실상 대부분 차단시켰다고 볼 수 있다.

〈표 II-2〉 유엔 안보리의 대북제재 결의안

제재 안	UNSCR 2270 (2016.3.2.)	UNSCR 2321 (2016.11.30.)	UNSCR 2371 (2017.8.5.)	UNSCR 2375 (2017.9.11.)	UNSCR 2397 (2017.9.11.)
관련 사건	4차 핵실험 (2016.1.6.)	5차 핵실험 (2016.9.9.)	ICBM미사일발사 (2017.7.3. 및 2017.7.28.)	6차 핵실험 (2017.9.3.)	ICBM미사일발사 (2014.11.28.)
경제 관련	대북 수입 금지 -WMD 개발과 연 계된 무연탄 및 철·철광석 금지 ※ 민생 목적은 허용	대북 수입 금지 -무연탄 수출 상 한 설정: 2016년 12월 5,340만 달러 또는 100만 톤 중 작은 쪽 2017년부터 4 억 달러 또는 750만 톤 중 작 은 쪽	대북 수입 금지 -무연탄, 철, 철 광석, 납, 납광 석 수산물 금지 해파노동자 고용 금지 -현 수준 동결	대북 수출 제한 -정제유: 2017 년 4/4분기 50 만 배럴, 2018 년부터 200만 배럴 ※ 현 공급량의 55% 수준	대북 수출 제한 -원유 금지 ※ 민생 목적은 허용, 그러나 총량은 제재 안 통과 이후 연간 4백만 배럴 또는 525,000톤 이하만 가능
주요 내용	-금, 바나듐광, 티타늄광, 희토 류 전면 금지 대북 수출 제한 -항공유 수출 금지	-은, 동, 아연, 니 켈 전면 금지	경협 금지 -북한과 합작 사 업 신규 및 확 대 금지	-원유: 현재수준 유지(400만 배 럴) -LNG, 콘덴세이 트 전면금지	-정제유 금지 ※ 민생 목적이며 매30일마다 안

제재 안	UNSCR 2270 (2016.3.2.)	UNSCR 2321 (2016.11.30.)	UNSCR 2371 (2017.8.5.)	UNSCR 2375 (2017.9.11.)	UNSCR 2397 (2017.9.11.)
	<p>※ 인도 주의적 인 용도 및 북한 민항기 해외 급유는 허용</p>	<p>화물제재 - 북한국적선박 소유, 운영, 대 여, 보험 등 각 종 서비스 제공 금지 지정된 선박의 입항 금지, 입수가능</p> <p>금융제재 북한 내 금융서비 스 지사, 대표사 무소, 계정 폐쇄, 자국 내 북한에게 금융서비스 제공 금지 다량의 현금(bulk cash)유입으로 제재 회피 여지에 대한 우려 표명</p>		<p>대북 수입 금지 - 식물 및 의류 완제품</p> <p>해파노동자 고용 금지 - 신규허가 금지 - 기존 노동자 비자 갱신 금지</p> <p>경험 금지 - 북한과 합작 사업 설립·유 지·운영 금지 ※ 기존합작사는 120일 이내 폐쇄</p> <p>화물제재 북한선박으로부터 공해상에서 화물 이동 금지</p>	<p>보리에 보고하 는 조건으로 허 용. 그러나 총 량은 2018년 1 월1일 이후 연 간 50만 배럴 이하만 가능</p> <p>-북한 민간항공 기 수리에 필요 한 것들을 제외 한 모든 기계류, 운송기기, 금속</p> <p>대북 수입 금지 - 식품, 농산물, 기계류, 전자기 기, 토석류, 목 재, 선박</p> <p>해파노동자 고용 금지 - 제재안 통과 12 개월 안에 모든 북한 해파노동자 본국으로 송환</p> <p>경험 금지 여획권 구입 금지</p>
관련 주요 조치	중국 상무부 고시 (2016.4.5): 비민생용 북한산 무연탄 수입 금지	중국 상무부 고시 (2017.2.17): 2017년 남은 기 간 동안 북한산 무연탄 수입 전면 금지	중국 상무부 고시 (2017.8.14): 북한산 석탄, 철, 철광석, 납, 납광 석, 수산물 수입 금지	중국 상무부 고시 (2017.8.25): 북한의 기업 및 개인의 중국 내 합자, 합작, 외자 기업 활동 금지, 기존 설립된 기업 의 증자 및 규모 확대 금지 (2017.9.22): 대북 석유제품 수 출 제한, 북한산 섬유제품 수입 전 면 금지	중국 상무부 고시 (2018.1.5): 철광석, 전자기 기, 운송기기, 원 유, 정제유 수출 금지, 식품, 농산 품, 기계류, 전자 기기, 토석류, 목 재, 선박 수입금 지

자료: 임소정, 『국제사회의 대북제재 현황과 전망』, KIEP 기초자료 18-01, 2018, <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=KiepBaseLine&nttId=200368>> (검색일: 2019.10.30.)

그러나 북한관광을 명시적으로 금지하는 항목은 없다. 그나마 저축가능성이 있는 부분은 대량 현금(bulk cash) 송금에 대한 우려를 표명한 부분인데, 이는 미국의 양자 대북제재에서는 아예 필수 제재 항목으로 금지시키고 있다.²⁴⁾ 그러나 이 역시 구체적인 상한액이 명시되지 않아 대량현금이 어느 정도 수준이어야 하는지가 모호하다. 따라서 북한의 관광산업을 직접적으로 제재할만한 항목은 현재로서는 없다고 볼 수 있다.

(2) 대북제재 이후 북한의 관광정책

북한 당국은 앞서 2016년 핵실험 직전인 2015년에 각종 나라에서 활발한 관광 홍보활동을 하였고 UNWTO와의 양해각서를 체결하고 각종 국제관광특구 설치 및 개발하는 등 해외 관광객 유치에 상당한 노력을 기울였다. 그러나 2015년 관광홍보 노력이 무색하게도 2016년 새해를 맞이한 후 얼마 지나지 않아 북한에서는 제4차 핵실험을 강행했으며 얼마 지나지 않아 3월에는 강경한 유엔 대북제재안이 통과되었다. 원래 연초는 관광 성수기는 아니지만 다수의 북·중 접경 지역 중국 관광업계에서는 핵실험 이후 한동안 중국관광객들의 발길이 끊겼다.²⁵⁾ 단동에서 압록강 유람선을 운항하는 여행사 관계자에 의하면 중국 정부로부터 북한쪽으로 배를 너무 가까이 접근시키지 말라는 지시를 받았고 투먼시의 북중 국경에 있는 교량 관광 프로그램이 핵실험 후 폐쇄되었다고 전했다.²⁶⁾ 칠보산 관광 역시 한 번

24) 미국의 ‘이란, 러시아, 북한에 대한 통합 제재법,’ (2017년 8월 제정).

25) “북중접경 밀무역 중단·통관강화… 중 대북제재 시동으로 관측,” 『연합뉴스』, 2016.1.9., <https://yna.co.kr/view/AKR20160109047100083?site=n_relative_cts> (검색일: 2019.8.17.).

26) “교도 “중, 동북 관광업자들에 ‘북한쪽으로 접근말라’ 지시,” 『연합뉴스』, 2016.1.9., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160109051600073>> (검색일: 2019.8.17.).

에 평균 100명에 이르던 관광객들이 당시 20~30명으로 줄었다.²⁷⁾ 3월 중국 춘절 명절에도 현지 관광업계에 의하면 예년 인원의 20% 정도의 중국인 관광객들이 북한관광을 신청했으며 출발이 가능한 최소인원의 25%도 차지 않았다.²⁸⁾ 특히 2016년 4월 이후 한국 정부 측에서는 북한관광상품을 제공하는 여행사들을 통해서는 중국인들에게 한국행 비자 신청을 받지 않는 조치를 취함으로써 123곳 중 52개 여행사에 대해 한국 비자 대행 업무 잠정정지를 통보해 북한 관광을 억제하려는 유인을 제공하기도 했다.²⁹⁾

그러나 이와는 달리 서양 여행사 측에서는 핵실험으로 인한 여행객들의 관광일정에 차질이 없으며 향후 북한관광이 핵실험의 영향을 받을 것 같지 않다는 전망을 내놓기도 했다.³⁰⁾ 미국 뉴저지에 본사가 있는 우리투어스에 의하면 2016년에 평양 마라톤에 참가할 외국인의 전체 규모가 1,200명에 달할 것으로 예상했으며 이 여행사를 통해서 참가 신청한 인원수만 해도 2015년 신청 인원수의 두 배인 100명이었다.³¹⁾ 공식적으로는 미국, 호주, 캐나다, 영국 등의 국가에서 북한 여행을 자제하라는 정부 권고를 지속적으로 발령하기도 했다.³²⁾

-
- 27) “북 칠보산 관광 중단위기… 핵실험·혹한 탓?,” 『연합뉴스』, 2016.1.25.,
 <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160125043500014>> (검색일: 2019.8.17.).
- 28) “말썽꾸러기 이웃… 북한행 중국인 관광객 20%로 ‘뚝’,” 『연합뉴스』, 2016.3.3.,
 <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160303111400097>> (검색일: 2019.8.17.).
- 29) “북중접경 일부 중국여행사, 한국행 비자대행 못한다,” 『연합뉴스』, 2016.4.4.,
 <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160404068800097>> (검색일: 2019.8.17.).
- 30) “북한 핵실험에도 서양 관광객 예약취소 없어,” 『연합뉴스』, 2016.1.8.,
 <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160108059000014>> (검색일: 2019.8.17.).
- 31) “미 여행사 대표 ‘4월 평양마라톤에 외국인 1천200명 참가,’” 『연합뉴스』, 2016.3.10.,
 <<https://www.mk.co.kr/news/politics/view/2016/03/183930/>> (검색일: 2019.8.17.).
- 32) “미국, 북한 여행경보… 7개월 만에 다시 발령,” 『연합뉴스』, 2015.11.21.,
 <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20151121005300071>> (검색일: 2019.8.17.).

한편 북한당국에서는 이러한 외적 상황에도 불구하고 지속적으로 관광객들을 유치하려는 시도를 했으며 관광 상품의 다양화 및 관광 여건 개선을 위해 노력했다. 2016년 9월에는 강원도 원산 갈마 비행장에서 ‘원산 국제친선항공축전’이 열려 관련 여행상품인 비행기 애호가를 위한 구소련 항공기와 헬기를 체험 탑승할 수 있는 상품도 4월 출시되었다. 또한 7월에는 단동에서 신의주로 중국인들이 비자 발급 없이 신분증만 지참하고 반일관광을 할 수 있는 여행상품을 내놓아 인기를 끌기도 했다. 이 신의주 반일관광 상품은 판매 70여 일 만에 1.6만여 명이 방문해 하루 평균 200명 이상을 끌어 모았으나 이후 감소하여 하루 평균 90명 이하로 떨어졌다. 단동 중국국제여행사 측에 따르면 연간 북한 방문 외국인 관광객이 10만 명인데 신의주 반나절 관광만으로 방문 인원이 2만 명을 넘어섰다.³³⁾ 2016년 8월에는 또한 최초로 대동강맥주축제가 개최되어 8월 한 달 간 매일 오후 7시부터 자정까지 진행되었으며 외국인 관광객들에게 새로운 이벤트를 제공하기도 했다.³⁴⁾ 단동의 한 여행사 대표에 의하면 최근 북·중 관계 개선으로 북한 관광 상품이 인기를 얻으면서 중국관광객이 증가하였고 단동을 거쳐 북한에 들어가는 중국인 관광객은 하루 300명에 달했다.³⁵⁾

2017년 초에 들어와서도 북한 전문 여행사들은 스쿠버 다이빙, 자전거투어, 평양시내 도보관광,³⁶⁾ 심지어 김일성대학에서 제공하는

33) “북한엔 볼거리가 없다”... 중 유커 ‘반나절 신의주 관광’에 시큰둥, 『연합뉴스』, 2016.12.28., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20161228095600097>> (검색일: 2019.8.17.).

34) “북, 내년 8월에도 외화벌이용 대동강맥주 축제, 『연합뉴스』, 2016.12.23., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20161223048300014>> (검색일: 2019.8.17.).

35) “북, 여행제한 완화로 관광객 끌기 ‘안간힘’... 유커 방북 증가세, 『연합뉴스』, 2016.11.28., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20161128076900074>> (검색일: 2019.8.17.).

36) “스쿠버, 자전거투어... 북 전문여행사들 상품 다양화, 『연합뉴스』, 2017.1.29.,

3주간의 맞춤형 한국어 교육³⁷⁾ 등 다양한 북한 여행 상품들을 내놓았는데, 이는 다른 외화 획득 통로가 줄어든 상황에서 관광을 통한 외화수입을 늘리려는 노력의 일환으로도 볼 수 있다. 북한 당국은 2017년 초 카지노업을 허용하는 조건으로 금강산 관광 여객선 유치를 위한 투자 공고를 냈지만³⁸⁾ 뚜렷한 성과는 없었던 것으로 보인다. 2017년 말에는 러시아 관광객 유치를 촉진하기 위해 비자 발급 기간을 20일에서 2일로 단축했다.³⁹⁾

그러나 이러한 북한 당국의 노력에도 불구하고, 중국은 2017년 4월부터 북한의 도발에 대한 조치로 북한 관광을 한동안 중지시키기도 했고 미국은 워비어 사망사건으로 인해 8월부터 자국민의 북한 여행을 전면 금지⁴⁰⁾시키는 등 제재의 직접적인 영향은 아니었으나 북한관광이 다소 위축되는 양상을 보이기도 했다. 그러나 중국은 한시적으로 대북관광을 제재했으나 김정은 국무위원장의 방중 이후 2017년 말에는 다시 재개되어 북한관광의 주요 수입원으로 맥을 이어갔다.

2018년 초 평창올림픽을 계기로 한반도에 평화의 기류가 흐르기 시작했으나 북미회담 및 미중 무역 분쟁 등 여러 가지 지정학적 상황 하에 중국 당국의 대북관광정책은 상황에 따라 오락가락하는 모습을 보였다. 초반에는 김정은 국무위원장의 세 차례 방중 이후 7월에 시안-평양 간 국제항로를 개통⁴¹⁾할 계획을 발표했으며 소식통에 따

〈<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170125147700014>〉 (검색일: 2019. 8. 17.).

37) “북 김일성대, 올여름 외국인 상대 ‘한국어 서머스쿨’ 개최,” 『연합뉴스』, 2017. 4. 21., 〈<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170412150700014>〉 (검색일: 2019. 8. 17.).

38) “북, 금강산관광 여객선 유치 투자 공고… 카지노 허용,” 『연합뉴스』, 2017. 3. 23., 〈<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170322181100014>〉 (검색일: 2019. 8. 17.).

39) “북, 러 관광객 유치에 총력… ”비자 발급기간 20일 → 2일로 단축,” 『연합뉴스』, 2017. 11. 14., 〈<https://www.yna.co.kr/view/AKR20171114155800080>〉 (검색일: 2019. 8. 17.).

40) “미 8월말부터 여행금지 조치에 북 외화벌이 타격될 듯,” 『연합뉴스』, 2017. 7. 22., 〈<https://www.yna.co.kr/view/AKR20170722035100097>〉 (검색일: 2019. 8. 17.).

르면 북한관광중국 선양지국이 2018년 6월에 북한을 관광한 중국인이 1월에 비해 100배가량 늘었다고 밝힐⁴²⁾ 정도였으나 북미회담의 성과가 분명치 않고 미중 무역 마찰이 심화되면서 당초 청두, 시안 직항노선 개설 계획을 잠정 중단시켰다.⁴³⁾

그러나 철도를 이용한 중국인의 북한관광은 지속적으로 인기를 누리고 있는 것으로 나타나 중국당국이 미국과의 관계로 인해 북한에 대한 눈에 띄는 지원은 지양하지만 물밑으로는 지속적인 민간교류를 허용하고 있음을 볼 수 있다. 안투-삼지연 코스와 북한 혜산, 백두산 관광 상품이 개발되어 접경지역 관광을 더욱 활성화시키는 시도⁴⁴⁾들이 있었으며 2013년 이후 공연이 중단되었던 집단체조 ‘아리랑’의 5년만의 공연이 거의 매진되는 등 중국인들의 관광 활성화에 크게 기여한 것으로 보인다.

41) “중, 김정은 방중에 대북제재 완화 조짐… 평양~시안 노선 개통,” 『연합뉴스』, 2018.6.21., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180621091000083>> (검색일: 2019.8.17.).

42) “‘중국인 북 관광 100배 늘었다’… 관광부터 풀리는 북 ‘빚장’,” 『연합뉴스』, 2018.6.29., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180629051700083>> (검색일: 2019.8.17.).

43) “미중 무역분쟁 후폭풍… 중, ‘신규직항’ 대북관광 무기한 중단,” 『연합뉴스』, 2018.7.9., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180709049700083>> (검색일: 2019.8.17.).

44) “북중 관광분야 해빙확대… 연변 안투~북삼지연 코스 개설,” 『연합뉴스』, 2018.7.12., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20180709049700083>> (검색일: 2019.8.17.).

2. 중국 동북지역의 초국경 관광정책과 현황

가. 최근 중국의 관광정책과 현황

(1) 관광정책

2013년 4월 중국은 「여유법(旅遊法)」을 제정하여 관광업 발전 정책을 본격적으로 시행하였다. 중국의 관광은 내수 관광과 외국인 관광으로 나누어 볼 수 있다. 최근까지 중국의 관광정책은 내수 관광 촉진에 중점을 두고 있는데, 이는 광활한 영토와 풍부한 관광 자원, 15억 이상의 인구가 내수 관광 활성화의 기반이 될 수 있기 때문이다.

2019년 현재 중국의 관광 업무를 총괄하는 중앙정부기관은 국무원 소속 기관인 문화관광부이다.⁴⁵⁾ 2018년 중국은 도시인들의 휴일 관광을 활성화시키기 위해 2018년 국가관광국과 문화부를 통합하여 문화관광부를 설치하였다. 내국민의 휴일 관광과 문화 활동이 활성화 되면 내수 진작에 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

2015년 중국은 「제13차 5개년 국민경제사회발전 계획(13.5 계획)」에서 관광업의 기본 발전 방향을 제시하였다. 이 계획은 관광업과 농업 현대화, 서비스 산업과 연계 발전할 수 있는 방안을 모색할 것을 제안하였다.⁴⁶⁾ 구체적으로는 농업과 관광레저의 산업간 융합 추진하여 관광농업, 체험농업, 창의농업 등 새로운 경영방식을 모색할 것을 권고하였다. 또한 서비스 품질 제고 차원에서 ① 관광산업의 강력한 발전, ② 관광산업의 품질과 효과 증진, ③ 국제관광섬 건설

45) 中国旅游研究院, 2019, 「“2018旅游经济运行盘点”系列报告(一): 旅游消费」, <<http://www.ctaweb.org/html/2019-1/2019-1-3-16-32-94384.html>> (검색일: 2019.8.15.).

46) “최근 중국 관광정책 동향 및 전망,” 『뉴스원』, 2017.1.13., <<http://newsone.co.kr/?p=6494>> (검색일: 2019.6.3.).

가속화, ④ 생태관광, 문화관광, 레저관광, 산지관광 등의 관광산업의 4가지 발전 방향을 제시하였다.

2016년 중국 정부가 「13차 5개년 관광업발전 계획 통지(13.5 관광업 발전 계획)」를 발표함에 따라 관광업의 발전 방향이 보다 구체화되었다. 이 계획에서는 ① 관광경제의 점진적인 성장, ② 종합적인 효율과 이익 증진, ③ 인민군중의 만족 증진, ④ 국제영향력 대폭 제고 등의 4가지 목표와 세부 과제를 제시하였다(표 II-3).

〈표 II-3〉 13.5 계획에 따른 관광업 발전 목표

	목 표	주요 내용
1	관광경제의 점진적인 성장	<ul style="list-style-type: none"> • 도시 및 농촌 거주민의 관광 횟수 연평균 10% 증가 • 관광총수입 연평균 11% 증가 • 관광에 대한 직접투자 연평균 14% 증가 • 2020년까지 관광객 67억명, 관광투자 총액 2조 위안, 시장규모 7조 위안 달성
2	종합적인 효율·이익 증진	<ul style="list-style-type: none"> • 관광업의 국민경제소득 종합 기여도 12% 달성 • 식음료·숙박·항공·교통운수업의 종합 기여도 85% 달성 • 연평균 관광업 취업인 100만 명 이상 증가
3	인민군중의 만족 증진	<ul style="list-style-type: none"> • 화장실 혁명 • 관광교통 편리화 및 관광공공서비스 건전화 • 유급휴가제도 시행 • 관광시장 질서 및 관광환경 개선 • 문명관광 풍토 조성
4	국제영향력 대폭 제고	<ul style="list-style-type: none"> • 인바운드/아웃바운드 관광의 지속적인 성장과 발전 • 선진국과의 격차 감소 • 글로벌 관광 규제 및 업무에 대한 영향력 제고

자료: 중국인민공화국중앙인민정부, 「国务院关于印发, “十三五.” 旅游业发展规划的通知」(2016.2.26.)을 참고하여 저자 번역.

한편, 중국 중앙정부에서는 동북진흥정책에 따라 동북지역 서비스 산업의 GDP 기여율을 높이기 위해 노력하고 있다.⁴⁷⁾ 이에 중국

47) 피아르펑, 「북한의 경제개발구 추진과 동북아 협력(2015 한·중국제학술회의)」 발표내용, <http://www.ipa.re.kr/ipa2008.artboardv15/mboard.asp?exec=view&strBoardID=bbs_mnu02_04&intPage=1&intCategory=0&strSearchCategory=%7Cs_na>

접경지역의 성(province)정부에서는 최근 초국경 관광에 대해 많은 관심을 보이고 있다. 부족한 관광자원을 보완하여 해외로 나가는 내국인을 국내관광으로 전환시키고자 하기 때문이다. 초국경 관광의 주요 대상은 중국 내국인과 한국, 일본인이다. ‘13.5 계획’에 따르면 동북지역에는 2개의 지역특색관광구와 3개의 풍경 관광로가 설치되어 있다. 향후 산악·섬·호수·습지속 풍경 관광지가 추가적으로 설치될 예정이다.⁴⁸⁾

(2) 관광 통계

중국의 관광 부흥 정책의 결과 중국의 인바운드 관광객과 아웃바운드 관광객이 모두 증가 추세를 보이고 있다(표 II-4). 2017년 중국에 입국한 외국인인은 291만 명이며, 해외로 출국한 중국인은 1.4억 만 명으로 각각 전년대비 3.6%, 5.6% 증가하였다. 국제관광수입은 12억3천4백만 달러로 전년 대비 2.8% 증가하였다. 인바운드 관광객의 분포를 살펴보면 홍콩, 마카오, 대만으로부터의 관광객이 인바운드 시장에서 여전히 큰 역할을 하고 있는 것으로 나타났다.

me%7Cs_subject%7C&strSearchWord=&intSeq=21644) (검색일: 2019.7.2.). ‘2015년 한·중국제학술회의에서 “중국 중앙정부의 요구대로 GDP 대비 서비스산업을 40% 이상으로 증가시킬 예정이다. 최근 동북지역은 경제적 하락세를 보이고 있어 동북진 흥발전 차원에서 서비스산업을 증대하는 목적을 가지고 있는데 국제물류단지, 훈춘·두만강관광단지, 동북아금융센터 등의 프로젝트뿐만 아니라 경원경제개발구 프로젝트도 구상중이다”라고 언급함.

48) 동북 지역에 설치된 지역특색 관광구는 창바이산산림생태여유구(지린성)와 다사오싱 안링삼림생태여유구(헤이룽장성)이며, 관광 풍경로는 다싱안링풍경로(네이멍구-헤이룽장), 동베이변경풍경로(랴오닝-지린-헤이룽장), 동베이임해석원풍경로(지린-헤이룽장)임.

〈표 II-4〉 중국의 인바운드/아웃바운드 관광 통계(2013~2017년)

(단위: 만 명, 억 달러)

	2013	2014	2015	2016	2017
해외로부터의 입국	12,908	12,850	13,382	13,844	13,948
– 외국인	2,629	2,636	2,599	2,815	2,917
– 홍콩, 마카오	9,763	9,677	10,234	10,456	10,445
– 대만	516	537	550	573	587
중국인의 해외 출국	9,819	11,659	12,786	13,513	14,273
국제관광수입	517	569	1,137	1,200	1,234

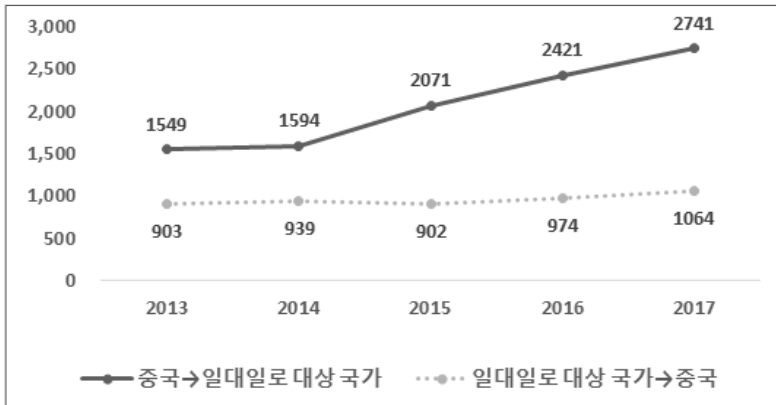
자료: “2018 중국통계연감.” 〈<http://www.stats.gov.cn/tjsj/nds/2018/indexeh.htm>〉 (검색일: 2019.8.10.)을 참고하여 저자 작성.

특히 중국의 주변국과의 관광 협력에 있어 일대일로 정책의 실현으로 중국과 일대일로 대상국가와의 관광협력이 심화된 것으로 나타났다. 중국은 일대일로 대상 국가들과 비자발급 간소화를 통한 관광·레저 산업 협력을 강화하고 있다. 이러한 정책의 성과로 중국과 일대일로 대상 국가와의 관광 협력이 증진되고 있으며, 이는 관련 통계를 통해 확인할 수 있다. 중국인의 일대일로 대상 국가로의 여행은 2013년부터 2017년 5년 동안 77%(1,549만 명→2,741만 명) 증가하였으며, 반대의 경우도 2013년부터 2017년 5년 동안 18%(903만 명→1,064만 명) 증가하였다. 2017년 중국이 일대일로 대상국가로부터 창출한 수입은 약 210억 달러로, 이는 중국의 국제 관광 수입 총액의 약 17.0%를 차지한다. 한편, 2017년 일대일로 대상국가의 국제관광수입은 3,851억 달러이며, 그 중 30.8%가 중국인 관광객이 소비한 금액이다.⁴⁹⁾ 결과적으로 중국의 일대일로 프로젝트가 관련 국가들과 중국의 인바운드, 아웃바운드 관광객 증가에 긍정적인 영향을 미치고 있는 것을 알 수 있다.

49) 中国旅游研究院, 2019, 『“2018旅游经济运行盘点”系列报告(一): 旅游消费』, 〈<http://www.ctaweb.org/html/2019-1/2019-1-3-16-32-94384.html>〉 (검색일: 2019. 8.15.).

〈그림 II-1〉 중국과 일대일로 대상국가 간 관광객 변화 추이

(단위: 만 명)



자료: 新旅界, 「“一带一路”旅游大数据专题报告(全文)」, 2018.9.28, <<http://www.lvjie.com.cn/destination/2018/0928/9214.html>> (검색일: 2019.6.24.)을 참고하여 저자 작성

중국의 관광산업의 성장에는 일대일로 정책 외에도 소비증가, 출입국절차간소화(무비자정책), 해외결제시스템 개선 등도 긍정적인 영향을 미친 것으로 나타났다. 2018년 현재 중국의 비자면제 국가 및 지역의 수는 67개다. 중국의 대표적인 신용카드 및 금융 결제망 회사인 Union Pay 가맹국가와 지점, ATM이 증가하고 있어 중국인의 해외여행을 위한 편의가 개선되고 있는 것으로 나타났다.⁵⁰⁾

나. 랴오닝성의 관광정책과 현황

(1) 관광정책과 추진 현황

랴오닝성의 산업구조는 2010년대 중반까지 중화학공업과 같은 2차 산업이 높은 비중을 차지하였으나 국영기업 개혁에 따른 이윤 감소와 신규 투자 부진으로 인해 최근에는 서비스 산업이 더 높은 비중

50) 2018년 기준 Union Pay 가맹 국가는 168개국이며, 가맹 지점은 2,300만 개, ATM은 1,640만 개가 설치되어있는 것으로 파악된다.

을 차지하고 있다(표 II-5). 2016년 추진된 신동북진흥정책에 따라 관광 산업 또한 대안의 산업으로 관심을 받고 있다.⁵¹⁾ 또한 2009년 랴오닝 연해경제벨트 건설 정책과 2018년 일대일로 종합시험구 정책에서도 해양관광벨트 건설을 주요 관광정책으로 제시하고 있다.

〈표 II-5〉 랴오닝성 산업별 GDP 기여율(2013~2017년)

(단위: %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017
1차산업	7.2	7.0	7.2	8.4	8.1
2차산업	52.1	51.0	46.2	39.3	39.3
3차산업	40.7	42.0	46.6	52.3	52.6

자료: 행정안전부, 접경지역에 13조원 투자해 성장 동력 마련, 2019.2.8., 보도자료, <https://www.mois.go.kr/irt/bbs/type010/commonSelectBoardArticle.do?bbsId=BBSMSTR_000000000008&nrtId=68661> (검색일: 2019.10.30.).

2016년 랴오닝성은 13.5 관광업 발전 계획을 이행하기 위해 「랴오닝성 관광발전 13.5 계획」을 발표하여 관광 산업 발전을 위한 주요 원칙을 발표하였다. 이 계획에서는 관광산업 발전을 위해 ① 관광업의 혁신, ② 조정, ③ 친환경, ④ 개방, ⑤ 공유 등의 다섯 가지 주요 원칙을 제시하였다. 2020년까지 연 700억 위안의 관광수입과, 연평균 12.5%의 증가를 목표로 하고 있다.

북한과 국경을 접하고 있는 랴오닝성의 초국경 관광정책은 연안 지역의 관광자원(대련 놀이공원, 해수욕)과 북한 관광을 연계한 형태로 이루어지고 있다. 단둥 및 번시 지역은 북중 접경지역에서 4개의 관광산업 집중 건설 사업을 추진하고 있다(표 II-6). 단둥은 베이징과 선양 등 중국 대도시와 고속철도로 연결되어 있으며, 북한 신의주와는 철도와 항만, 도로 등으로 연결되어 있어 중국 내륙과 북한을 이어주는 주요 관광 도시로 발전하고 있다.

51) 이상훈·허유미, “중국의 지역별 산업고도화 추진 현황 및 시사점: 랴오닝(辽宁)성,” 『오늘의 세계경제』 16-10(2016) p. 4, <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=chinaRegGenBas&nrtId=191031>> (검색일: 2019.10.30.).

〈표 II-6〉 라오닝성 북중 접경지역 관광산업 집중지역 건설사업 현황

사업명	발전방향	주요방안
단둥 압록강 관광산업 집체구 (丹東鴨綠江 旅遊產業集聚區)	해양 관광, 해변 휴양, 해양 관경, 쇼핑, 비즈니스회의, 음식, 휴가 낚시, 크루즈 관광	동강 금강석 항만, 다보스 포럼, 크루즈 모항, 라우후탄 해양 공원, 방추이섬, 선야 해양 세계, 다롄삼림 동물원, 싱하이광장, 푸자장 해변
번시 수이둥온천 관광산업 집체구 (本溪水洞—溫泉寺 旅遊產業集聚區)	수동경구, 과학교육, 온천 보양, 산림 휴양지	번시 수동 국가 5A급 관광경구, 텐주온천 마을, 파자협곡 산지공원, 보양 테마 호텔, 문화 테마 랜드
단둥 다구산 북황해 온천 다루다오 관광산업 집체구 (丹東大孤山—北黃海溫泉—大鹿島 旅遊產業集聚區)	하이다오 휴양지, 해양 관경, 종교 관광, 온천 보양, 신선한 음식, 역사문화체험	다루다오 경구, 다구산 풍경 명승지, 북황해 온천 마을, 장다오 경구, 소다오경구, 구산진 갑오해전 고성지
번시 우뉘산-환릉호-빙주 마을 관광산업 집체구 (本溪五女山—桓龍湖—冰酒 小鎮 旅遊產業集聚區)	세계유산경관, 빈후 휴양지, 장위안 휴양지, 풍경 마을, 생태 휴양지	우뉘산-환릉호 국가 5A급 관광구 지위획득, 환런빈지 우풍경 마을, 환런 바과 고성, 환릉호 빙주창 집군, 베이장 포도주 산업 관광구

자료: 辽宁省旅游局, 「辽宁省旅游业发展十三五计划」, 2015; 서종원 외, “동북아(남·북·중·러) 철도 관광벨트 구축방향 연구-동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로,” p. 52 재인용.

랴오닝성은 신의주 관광 상품 출시하여 대북관광 활성화를 도모하고 있다.

중국인은 2015년 12월 북한이 개장한 신의주압록강관광단지에서 당일애 한해 무비자 관광을 즐길 수 있게 되었으며, 이후에도 꾸준히 신의주 관광 상품을 개발되고 있다. 언론 보도에 따르면 신의주 관광 상품 이용자 수가 2017년 초 현재 2만 명에 달하는 것으로 알려졌다.⁵²⁾ 한편, 2017년 3월부터는 단둥과 평양을 연결하는 전세기 운행을 시작하였다.

52) “중국 단둥-북한 신의주 50달러짜리 관광상품 인기,” 『뉴스핌』, 2017.1.13., 〈<http://www.newspim.com/news/view/20170113000253>〉 (검색일: 2019.8.4.).

(2) 관광통계

랴오닝성의 관광산업 통계에 따르면 2013년을 기점으로 관광객 수와 관광수입이 크게 하락한 이후 아주 느린 속도로 관광 시장이 회복되고 있다. 2017년 랴오닝성의 입경관광객수는 278만 명이며 그 중 외국인이 2,170만 명으로 78%를 차지하고 있다. 2017년 국제관광수입은 17억 7천 8백만 달러로 이는 전년 대비 2.1% 증가한 금액이다. 호텔과 여행사수가 꾸준히 증가하고 있어 관광 인프라가 점차 개선되고 있음을 알 수 있다. 한편, 랴오닝성에 위치한 지역 중 가장 많은 국제관광수입을 창출하고 있는 곳은 다롄이며, 선양과 안산이 그 뒤를 잇는다.

〈표 II-7〉 랴오닝성 관광산업 관련 통계(2013~2017년)

구분(단위)	2013	2014	2015	2016	2017
입경관광객수(천 명)	5,031	2,607	2,640	2,737	2,788
- 외국인	4,017	2,006	2,046	2,122	2,170
- 홍콩,마카오,대만 동포	1,014	600	593	614	617
평균체류시간(日)	3	3	3	3	3
국내주민의 출국(천 명)	2,035	2,503	2,870	-	-
국내여행객(만 명)	40,427	45,925	39,711	44,873	50,318
관광수입					
- 국제여행수입(만 달러)	347,714	161,800	168,272	174,141	177,806
- 국내여행수입(억 위엔)	4,433	5,190	3,620	4,122	4,621
성급호텔(개)	512	533	536	534	671
여행사수(개)	1,243	1,296	1,360	1,386	1,443

자료: 中国统计出版社, 2018, 『辽宁统计年鉴』을 참고하여 저자 작성.

〈표 II-8〉 라오닝성 지역별 관광(외화) 수입

(단위: 만 달러)

지역	2013	2014	2015	2016	2017
관광(외화)수입	347,714	161,800	168,272	174,141	177,806
다롄	81,341	46,012	51,625	53,948	55,081
선양	66,451	32,837	33,081	34,404	35,127
안산	50,086	14,924	15,035	15,516	15,842
푸순	15,123	12,128	12,218	12,536	12,799
번시	48,636	11,485	11,570	11,836	12,085
진저우	21,213	10,972	11,054	11,319	11,557
판진	13,201	9,454	9,525	9,773	9,978
단둥	24,473	8,192	8,252	8,500	8,684
잉커우	10,657	6,221	6,267	6,442	6,578
테링	4,689	2,718	2,738	2,806	2,865
랴오양	2,869	2,436	2,454	2,510	2,563
후루다오	6,329	2,302	2,319	2,375	2,426
차오양	1,403	1,244	1,253	1,277	1,304
푸신	1,243	874	881	899	918

자료: 中国统计出版社, 2018, 『辽宁统计年鉴』을 참고하여 저자 작성

다. 지린성의 관광정책과 현황

지린성은 북·중·러 3국의 국경이 맞닿아있는 지역으로 북·중·러 초국경 경제협력 추진에 핵심이 되는 지역이며, 동시에 중국의 차항 출해 전략의 핵심지역이다. 중국은 1억 명 이상의 인구가 거주하는 동북지역의 모든 물류가 대련에 집중되는 것에 큰 부담을 느끼고 있으며 북한의 나진항과 러시아의 자루비노항을 통해 동해로 진출하여 물류의 흐름을 다양화 할 수 있기를 희망하고 있다. 따라서 접경 지역에서 관광협력을 통한 3국의 교류협력 증진은 장기적으로 이들 국가 간의 인적교류와 물류 효율성 증대에도 긍정적인 영향을 줄 수 있다.

(1) 관광정책과 추진 현황

지린성은 「지린성 관광발전 13.5 계획」을 발표하여 관광 산업 발전을 위한 주요 원칙을 발표하였다. 이 계획에서는 관광산업 발전을 위해 ① 세계화, ② 생태화, ③ 브랜딩, ④ 국제화, ⑤ 인간화 등의 다섯 가지 주요 원칙을 제시하였다. 또한 도시화 및 농업 현대화와 빙설 자원과 생태 자원에 중점을 둔 관광 산업 개발을 촉구하였다. 또한 휴가 관광과 더불어 국경 관광을 적극적으로 개발할 것을 권고하였다. 2020년까지 연 5,000억 위안의 관광 수입을 목표로 하고 있다.

지린성은 2019년 8월부터 접경지역 관광 활성화를 위해 8개의 출입국 지원 조치를 단행하였다.⁵³⁾ 해당 조치의 주요 내용은 ① 그룹 관광 비자 발급, ② 도착 비자 발급, ③ 여권 분실 시 긴급처리 창구 운영, ④ 훈춘에서의 북한 직접 통관 절차 도입(4일 이내 여행에 한함), ⑤ 국경 통과 온라인 등록 시스템 및 사후 인증제도 도입, ⑥ 호텔과 입국관리국 정보 조정 메커니즘 구축, ⑦ 여행 연장 요건 면제 및 개인 비자 신속 처리, ⑧ 안전 알림 서비스 제공 등이다.

지린성의 주요 관광 도시인 옌벤은 러시아와 북한과 국경을 접하고 있으며 통화는 북한을 접하고 있다. 옌벤은 지린성에서 장춘에 이어 외국인 관광객이 두 번째로 많이 찾는 도시고, 통화가 그 다음이다. 지린성 정부는 옌벤은 동북아지역 국제관광도시, 훈춘은 국제관광합작구, 통화는 동북지역 동부 초국경 관광 경유지, 투먼과 화룽은 북·중 초국경 관광도시로 육성할 계획을 가지고 있다.⁵⁴⁾ 옌벤과 북한 접경지역에 설치된 주요 관광구는 <표 II-9>와 같다.

53) 中国新闻网, 「吉林出台服务出入境新措 助推边疆近海旅游发展」, 2018.8.1., <<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1607581193905913976&wfr=spider&for=pc>> (검색일: 2019.7.2.).

54) 吉林省旅游局, 2017, 「吉林旅游业发展十三五规划」.

〈표 II-9〉 지린성 내 북·중 접경지역 주요 관광구 현황(2016년 기준)

(단위 : 만 명)

급수	관광구 명칭	위치	관광객수
5A	백두산관광구(북파) 長白山觀光區(北坡)	장백산관리위원회	153
5A	둔화육정산문화관광구 敦化六鼎山文化觀光區	둔화시육정산	125
4A	모두모아민속관광리조트 夢都美民俗旅遊度假村	연길시의란진춘흥촌	15
4A	중국조선민족민속풍경원 中國朝鮮族民俗風景園	연길시연남로	8
4A	엔벤박물관 延邊博物館	연길시장백산서로	2.5
4A	연지시해란호풍경구 延吉市海蘭湖風景區	연길시하룡촌	5
4A	안투장백산대관동문화원 安圖長白山大關東文化園	안도현영경향동청촌	46
4A	장백한협곡부석림 長白山峽谷浮石林	안도현이도백하진	24
4A	안투장백산대사타이허풍경구 安圖長白山大戲臺河	안도현이도백하진	10
4A	안투설산호풍경구 安圖龍順雪山飛湖	안도현량강진	10
4A	안투장백산마계관광구 安圖長白山魔界觀光區	안도현이도백하진	10
4A	훈춘방천관광부 琿春防川觀光區	훈춘시경신진	27
4A	둔화안명호온천리조트 敦化雁鳴湖溫泉度假村	둔화시연명호진	6

자료: 延边州旅游发展委员会, (2017), 延边州旅游产业发展报告, (2016); 서종원 외, “중국 동북지역과 연계한 남북중 신(新)인프라 전략 연구,” p. 59 재인용.

2015년 7월 지린성 엔벤 남부에 위치한 허룽시와 북한 백두산에 위치한 무봉관광특구가 개방하였다. 무봉국제관광특구는 2015년 4월 북한이 특구조성계획을 공개한 후 중국 허룽시가 공동개발을 제

의함에 따라 북중합작사업으로 추진되었다. 무봉국제관광특구의 총 면적 84km²이며, 2015년 개방한 1차 개발지의 면적은 20km²이다. 2015년 7월부터 무봉특구를 통한 백두산 관광과 삼지연 관광을 시작하였다.

〈그림 II-2〉 중국 허룽시-북한 무봉국제관광특구



자료: “중국 허룽시-북한 ‘무봉관광특구’ 15일 개방된다.” 『연합뉴스』, 2015.7.12., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20150712016800097>> (검색일: 2019.7.24.).

〈그림 II-3〉 두만강 관광합작구 위치



자료: “北·中·러 특구에 부는 ‘관광 바람’.” 『조선일보』, 2015.4.3., <<http://m.chosun.com/svc/article.html?sname=premium&contid=2015040300350#Redyho>> (검색일: 2019.10.4.).

2015년에는 북한·중국·러시아는 두만강 하구 접경지역에 두만강 관광합작구(图们江三角洲国际旅游合作区)를 설치하는 것에 합의하였다. 2015년 2월 길림성 제12차 인민대회 회의에서 두만강관광합작구 건설 구상이 인가되었다. 이후 2016년 6월 길림성 관광국은 ‘두만강삼각주 국제관광합작구 총체계획(2016~2025년)’을 수립하여 추진 중에 있다. 이는 중국 훈춘 팡촨 일대를 중심으로 북한 나선시 두만강동과 러시아 연해주 하싼의 각 10만 km² 구역을 관광특구로 지정하고 3국 공동 관광휴가위락시설을 건설하는 계획이다. 외국인 관광객은 유효 서류만 지참하면 자유롭게 출입이 가능하며 별도의 비자가 필요 없고 면세 혜택을 받을 수 있다.

훈춘시는 두만강 수상관광, 국경관광 등 관광코스를 개발하고, 북한 전통 마을을 관람할 수 있는 1일 관광 코스를 개발하여 관광객을 유치하고 있다.⁵⁵⁾ 또한 북한으로의 자가용과 보트를 이용한 북한 관광 상품이 인기를 끌고 있다. 2019년 1월 훈춘시는 ‘북·중 두만강 수상 관광로’ 개최식을 열고, 보트를 이용한 북한 관광 상품을 운용하기 시작하였다. 2019년 5월부터는 훈춘과 지안 통상구에 자동출입국 심사 제도가 도입되어 북중 관광 편의성이 향상되었다. 자동출입국 심사 시 북한을 방문하는 여행객들의 출입국 심사에는 약 8초가 소요된다. 이는 기존의 인력을 투입하여 심사하던 방식에 비해 시간이 1/3 정도 단축된 것이다.⁵⁶⁾

55) 한국관광공사, “(중국) 훈춘시, 북중 국경관광 호황,” 2019, <<https://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/mast/global/jgsj/board/view.kto?id=431561&isNotice=false&instanceId=279&rnum=10>> (검색일: 2019.10.2.).

56) “中 훈춘 이어 지안 통상구도 자동출입국심사 도입,” 『연합뉴스』, 2019.5.17., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20190517137600097>> (검색일: 2019.7.3.).

(2) 관광통계

지린성의 관광통계에 따르면 관광객 수가 꾸준히 증가하고 있다. 2016년 지린성의 입경관광객수는 162만 명이며 그 중에 외국인이 142만 명으로 88%를 차지한다. 2016년 한국인의 지린성 방문객은 85만 명으로 방문 외국인 중 가장 많은 비중을 차지하고 있으며, 이는 전년 동기 대비 85% 증가한 것이다. 2016년 러시아인의 지린성 방문객은 19만 명으로 두 번째로 많으나 2012년부터 지속적으로 감소하고 있다.

〈표 II-10〉 지린성 관광산업 관련 통계(2012~2017년)

구분	2012	2013	2014	2015	2016
관광객수(만명)	8,973	10,369	12,141	14,131	16,579
입경관광객수(명)	1,182,689	1,273,559	1,376,852	1,480,994	1,619,530
외국인	1,009,035	1,104,519	1,199,413	1,292,095	1,421,729
– 한국	443,453	524,902	612,304	786,576	853,083
– 러시아	319,743	341,880	290,728	248,802	187,979
– 독일	33,747	52,627	52,736	56,049	61,953
– 일본	55,125	52,925	45,768	47,508	55,445
– 싱가포르	9,921	19,955	40,266	45,360	49,670
– 미국	23,391	19,235	14,325	15,809	18,104
– 캐나다	7,182	5,853	8,653	10,825	11,505
– 영국	3,310	6,855	9,774	10,829	11,437
– 필리핀	4,426	5,116	4,557	4,049	4,191
홍콩	96,960	93,368	96,366	105,700	111,713
대만	76,694	75,672	81,073	83,300	86,088

자료: 2017 吉林统计年鉴을 참고하여 저자 작성.

3. 극동러시아 초국경 관광정책과 현황

극동러시아는 연해주를 포함한 극동관구 지역을 말하며, 이 지역의 면적은 러시아 연방의 36.4%를 차지한다.⁵⁷⁾ 인구는 약 600만 명으로 러시아 총인구의 4.4%를 차지한다.

〈그림 11-4〉 극동러시아 9개주



자료: 외교부, “러시아 극동시베리아 개황,” 2016, <https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4099/view.do?seq=367526&srchFr=&%3BsrchTo=&%3BsrchWord=&%3BsrchTp=&%3Bmulti_itm_seq=0&%3Bitm_seq_1=0&%3Bitm_seq_2=0&%3Bcompany_cd=&%3Bcompany_nm=> (검색일: 2019.10.30).

러시아는 전통적으로 관광산업보다는 제조업 육성을 통해 극동러시아를 개발하려는 경향을 보였다. 극동러시아는 전통적으로 군사지역이기 때문에 관광업에 익숙하지 않으며, 지속적인 인구유출을 경험하고 있어 고용 효과가 큰 제조업의 발전을 선호해 온 것이다.

57) 러시아 연방은 총 85개의 연방주체로 구성되어 있으며, 이 중 극동지방에 위치한 9개의 연방주체가 극동관구에 속함.

그러나 이 지역은 풍부한 에너지 자원과 지경학적으로 전략적인 위치에 불구하고 이민에 의한 인구감소와 열악한 인프라 조건으로 인해 지역경제 발전에 난항을 겪고 있다.

가. 최근 극동러시아의 관광정책과 현황

(1) 관광정책

푸틴대통령은 극동·시베리아 지역의 저성장기조를 타파하기 위하여 2012년 연방정부 차원의 「신동방정책」을 추진하고 있다. 「신동방정책」의 핵심은 ‘극동지역 선도개발구역’ 조성과 ‘블라디보스톡 자유항’ 건립이다. 2015년 3월 ‘극동지역 선도개발구역 연방법’이 통과되었으며, 동년 10월 ‘블라디보스톡 자유항 설립에 관한 연방법’ 채택되었다. 연해주 정부에서는 <2013~2020년 프리모르스키 주 관광 발전 국가프로그램>에서 4개의 하위 프로그램을 발표하였고, 2020년까지 관광산업 발전 위한 세부 계획안과 지역 내 관광산업 개발 방향을 확정하였다. 이 프로그램의 주요내용은 ① 관광, 레크레이션 종합단지 조성, ② 관광서비스 질 개선, ③ 국내외에 관광지로서의 연해주 홍보강화, ④ 연해주의 해외연계 활동 등이다.⁵⁸⁾

극동러시아에 위치한 선도개발구역은 총 12개이며, 그 중에서 관광업에 특화된 지역은 캄차트카와 고르니보즈두호 2개 지역이다. 캄차트카 지역은 세계적인 자연 자원과, 다양한 관광자산을 보유하고 있는 지역으로 국내외 관광객 유입이 매년 증가하고 있는 지역이다. 캄차트카 지역은 북극항로 개발과 관광산업 육성을 위해 카차트카 공항과 항만 현대화 사업이 검토하고 있다. 또한 고르니보즈두호

58) 서종원·양하은·최성원·한은영·장동명·안귀산, 『동북아(남·북·중·러) 철도 관광벨트 구축방향 연구-동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』(세종: 대외경제정책연구원, 2018), p. 71, <https://www.nkis.re.kr:4445/subject_view1.do?otpId=OTP_000000000002357&otpSeq=0&popup=P> (검색일: 2019.10.30.).

지역에 위치한 사할린주에서는 고르니보즈두후 프로젝트와 함께 쿠릴열도에 관광클러스터 조성 계획을 수립하여 추진 중이다.

〈표 II-11〉 극동러시아 선도개발구역과 관광 특화 지역

	구역명칭	지역	특화분야	투자소요액 (단위: 10억 루블)	
				민간자본	정부예산
1	나데진스카야	연해주	경공업, 물류	6.73	3.2
2	하바롭스크	하바롭스크주	산업, 물류	28.52	1.8
3	콤소몰스크	하바롭스크주	산업(항공기 제작)	15.23	1.2
4	프리아무르스카야	아무르주	산업, 물류	128.9	0
5	벨로그orsk	아무르주	농업	1.45	0.086
6	캄차트카	캄차트카주	산업, 관광	28.1	8.33
7	미하일롭스카야	연해주	농축산업	39.03	4.44
8	베링곰스키	추코트카	광업	8	0
9	캄갈라시	아쿠티아	산업	1.11	0.2
10	볼쇼이 카멘	연해주	조선	140	3.1
11	고르니보즈두흐	사할린주	관광	-	10
12	유즈나야	사할린주	농업	-	1.46

자료: 외교부, “2016 러시아 극동시베리아 개황.” pp. 15~16.

관광특화 지역은 아니지만 하바롭스크주, 연해주, 마가단주 등지에서 대규모 관광 사업이 추진되고 있다. 하바롭스크시에서는 중러 접경지역에 위치한 볼쇼이 우수리스크섬 개발(관광레저구역), 하바롭스크 공항 현대화 등의 사업을 추진 중이다. 연해주 지역에서는 복합카지노 단지 사업(최초의 카지노호텔)을 2015년에 착수하여 2016년부터 건설공사를 진행 중이다. 마가단시 인근 연안 산악지대의 해양관광과 연계한 스키장, 호텔 등을 건설하려는 Marchekan 리조트 개발 프로젝트가 추진 중이다.⁵⁹⁾

59) 마가단주는 연중 9개월 이상 자연설을 볼 수 있는 산악지대를 보유하고 있어 관광산

한편, 2016년부터 극동러시아 경제 활성화와 관광산업 발전을 위해 극동 지역을 하나의 경로로 연결하는 동방 링(Eastern Ring) 브랜드를 개발하여 프로젝트 추진 중에 있다.

최근 극동러시아의 인바운드 관광객이 증가하는 추세를 보이고 있는데, 이는 비자 면제 협정과 비자 발급 간소화 정책, 외국인 관광객 대상으로 한 인센티브 정책 등에서 기인한다.

먼저, 러시아는 비자 면제 협정 및 비자 발급 간소화 정책을 추진하고 있다. 2014년 1월에는 한국과 60일 비자면제 협정을 체결함에 따라 극동러시아 지역을 방문하는 한국인 관광객 수가 증가하였다. 러시아는 비교적 최근까지도 아시아 주요 국가들과 비자 면제 협정을 체결하지 않고 있었다. 중국과는 2000년 단체 관광에 한해 30일간 비자 면제 협정을 체결하였으나, 개인 비자는 예외였다. 2017년 8월부터는 「극동 외국인 비자 발급 간소화법」을 시행하여 북한과 중국, 인도, 일본을 포함한 18개국 관광객에게 전자 비자를 수수료 없이 발급하고 있다.⁶⁰⁾ 관광객들은 신상 정보를 정해진 인터넷 사이트에 입력하면 30일간 사용 가능한 전자비자를 수수료 없이 발급 받을 수 있다. 또한, 러시아 방문 목적을 기재한 증명 서류를 첨부하지 않아도 전자 비자 발급 시 입국일로부터 최대 8일 동안 러시아에 체류할 수 있다. 최근에는 북한 또한 러시아인의 입국 비자 절차를 간소화하는 정책을 계획 중인 것으로 추정된다.

2019년에는 외국인 관광객을 대상으로 한 인센티브 정책을 도입하였다. 주요 관광협력국의 관광객 유치에 기여한 여행사를 대상으로 보조금을 제공하는 법안을 채택하였다.⁶¹⁾ 최근에는 국내외 투자

업 발전의 잠재력을 보유하고 있음.

60) “러시아, 북한 등 18개국에 극동지역 e-비자 발급 시행,” 『RFA』, 2017.8.2., <https://www.rfa.org/korean/in_focus/food_international_org/evisarusssia-08022017104325.html> (검색일: 2019.7.3.).

자들이 참여하는 연해주 복합카지노 단지 사업(최초의 카지노 호텔)을 추진하고 있다.⁶²⁾ 또한 블라디보스톡 취항 항공편 및 크루즈 입항이 증설됨에 따라 연해주 입국 외국인관광객 증가 추세를 보이고 있다. 그러나 인구의 지속적인 유출과 제조업의 부재로 물류비용이 높아 쇼핑타운이 없고, 영화관 등이 부족하여 관광 산업 성장을 제약하는 요인으로 꼽힌다.

(2) 관광 통계

극동러시아 지역은 최근 관광산업 발전을 위한 편의조치를 도입함에 따라 외국인관광객 수가 증가하는 추세를 보이고 있다(표 II-12). 대표적으로 연해주 관광 지표를 살펴보면, 연해주를 방문한 외국인 관광객은 2015년 약 20만 명이었으나, 2016년은 약 50만 명으로 증가하는 추세를 보인다. 관광 산업의 발전에 따라 관광산업에 창출되는 고용효과 또한 증가하고 있는 것으로 보인다.⁶³⁾

〈표 II-12〉 러시아 연해주 관광 지표

(단위: 천 명, 개)

구분	2015	2016	2017*	2018*
유입 관광객	2,199	3,138	4,094	7,448
러시아인	2,000	2,658	3,521	6,462

61) 한국관광공사, 「(러시아) 외국인 관광객 유치 인센티브 정책 시행, 2019, <<https://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/mast/global/yrsj/board/view.kto?id=431296&isNotice=false&instanceId=281&rnum=10>> (검색일: 2019.10.10.). 법안에 따르면, 러시아 관광청은 한국과 일본을 포함한 10개국 국적의 관광객을 유치한 여행사가 신청하는 경우 이들 관광객의 숙박과 교통비 일부에 대한 보조금을 지급한다. 3년(2019~2021년) 동안 인바운드 관광 보조금 예산은 총 24.6억 루블(약 442억 원)임.

62) 주 블라디보스톡 대한민국 총영사관, “러시아 극동지역 정세,” <<http://overseas.mofa.go.kr/ru-vladivostok-ko/index.do>> (검색일: 2018.7.3.) 참고.

63) “Why Russia’s Far East lures foreign tourist,” Tass, 2017.11.30., <<https://tass.com/society/978410>> (Accessed October 8, 2019).

구분	2015	2016	2017*	2018*
- 외국인	199	480	574	986
객실 수	15,305	18,604	21,889	28,539
관광산업 피고용자 수	86	89	91	96

주: 2017~2018년 통계는 추정치임.

자료: 기획재정부·KOTRA·국민대학교 유라시아연구소, “2018. 2016/17 경제발전경험 공유사업 (KSP): 러시아 연해주,” p. 59, <<http://news.kotra.or.kr/user/reports/kotranews/20/usrReportsView.do?page=2&reportsIdx=9061&hotClipType=&orderByType=list&searchStartDate=&searchEndDate=&searchReportGbn=&searchText=&searchAreaCd=&searchIndustryCatIdx=&CSRFToken=a6153022-542c-4c4f-81c4-da47a81a4ada>> (검색일: 2019. 10.30.).

2014년부터 발효된 비자면제 협정 이후 최근 5년 동안 극동러시아로 향하는 한국관광객이 빠르게 늘고 있으며, 한국인의 미니호텔 등 숙박업 투자 또한 빠르게 증가하고 있다. 한국인의 극동러시아 방문의 주요 요인은 저렴한 항공료(가장 저렴한 항공료는 250달러 내외, 무비자 입국), 풍부한 먹거리(조지아 음식, 킹크랩, 차가버섯)와 볼거리 등이다. 한편, 최근 부산을 방문하는 러시아 관광객은 매해 20%의 증가율을 보이고 있으며, 그 중에서도 블라디보스톡은 3개 항공사가 직항 편을 운영하고 있어 관광정책 다변화의 핵심지역으로 꼽힌다. 한편, 일본과는 무비자 협정은 아직 체결되지 않았지만 전자 비자 발급 제도 도입 이후 일본인의 극동러시아 관광객도 증가하고 있다.⁶⁴⁾ 극동러시아에서 개최되는 주요 행사(동방 경제 포럼과 태평양 관광 포럼, 아무르 웨이브 국제 음악 축제, 하바롭스크 지역의 얼음 축제, 국제 영화제 등)들도 외국인 관광객 유입에 긍정적인 역할을 하고 있다.

64) “Japanese visitors to Russian Far East surge as electronic visa program eases entry,” *Japan Times*, 2019.6.8., <<https://www.japantimes.co.jp/news/2019/07/08/national/japanese-visitors-russian-far-east-surge-electronic-visa-program-eases-entry/#.XaO4Z0b7SUK>> (Accessed October 12, 2019).

4. 한국의 초국경 관광정책과 현황

가. 한반도 정책과 관광 협력 추진 현황

한국은 신북방정책의 세부 과제 중 환동해 관광협력 활성화의 일환으로 환동해 크루즈 활성화 및 두만강 국제관광 특구 조성을 추진 중이다. 먼저, 환동해 크루즈는 해양수산부와 통일부 주관 사업으로 국제 여건 변화 시 북한 크루즈 인프라 및 기항상품 개발을 주요 내용으로 한다. 2018년에는 국내 크루즈 관심도 제고를 위해 크루즈 체험단(200명)을 운영하기도 하였다. 둘째, 북·중·러 접경지역 관광특구인 ‘두만강 국제관광특구’와 이 지역 관광 상품 개발 참여를 위한 3국 협력을 도모하고 있다. 북방경제협력위원회를 중심으로 우리 정부는 북방지역에서의 인적·문화적 교류 확대 방안으로 각국의 정부 간 문화·체육·관광 협력을 확대해 나가고자 하고 있다.

〈표 II-13〉 신북방정책의 목표와 중점·세부과제

목표	중점과제	세부과제
소다자 협력 활성화	① 초국경경제협력추진	• 경제특구 다자간 개발 • GI 활성화
	② 환동해 관광협력 활성화	• 환동해 크루즈 상품 개발 • 두만강 국제관광특구 개발 (훈춘-하산-나선특구)
통합 네트 워크 구축	③ 유라시아 복합물류망 구축	• 러시아 횡단철도(TSR) 이용 활성화 • 중국 횡단철도(TCR) 블록트레인 활성화 • 국제철도협력기구(OSJD 협력) • 남북철도 연결 • 항공용량 증대 및 신규항로 개설
	④ 동북아 수퍼그리드 구축	• 한·중·일 전력망 연계 • 남·북·러 전력망 연계
	⑤ 한·러 천연가스 협력 강화	• 대(對)러 LNG 협력 • 대(對) PNG 협력
	⑥ 북극항로 진출로 해운조선 신시장 개척	• 해운·조선 연계 북극항로 이용 활성화 • 극동지역 항만개발

목표	중점과제	세부과제
신성장 동력 창출	⑦ 한·러 혁신 플랫폼 구축	• 한·러 혁신플랫폼 구축
	⑧ 인프라·환경 협력 확대	• 인프라 협력 확대 • 인프라 협력기반 강화 • 연해주 산업단지 조성 • 수자원 협력 강화 • 환경협력 강화
	⑨ 4차 산업혁명 대응, 산업협력 강화	• 과학기술 협력 • ICT 협력 • 조선협력 확대 • 산업 협력 • 몽골 친환경에너지타운 조성 지원 • 한·러, 한-EAEU FTA 추진
	⑩ 북방진출 기업의 금융접근성 강화	• 금융 플랫폼 활성화 • MDB, 전대금융 등 금융지원 강화
	⑪ 보건의료 및 헬스케어 산업협력 확대	• 한국형 의료시스템 확산 • ICT 의료기술 협력 확대 • 제약·의료기기 협력 확대
	⑫ 농수산 분야 진출 활성화	• 민간교류 및 농식품 교역 확대 • 시설원예 진출 • 종자보급 확대 • 곡물유통망 확대 • 수산협력 강화 • 수산물 가공복합단지 조성
인적· 문화 교류 확대	⑬ 문화·체육·관광 협력 확대	• 정부 간 협력 및 문화행사 확대 • ODA 활용 • 콘텐츠 수출
	⑭ 대학·청년·학술단체 교류 및 인력 양성	• 우수 유학생 유치 • 대학 간 교류 확대 • 특수외국어 지원 및 북방지역 전문가 양성 • 학술교류 네트워크 구축 • 유라시아 청년아카데미 운영 • 기업재직자 교육 등 중앙아 청년 무역전문가 양성 • 글로벌 마케터 육성
추진 체계 구축	⑮ 위원회 중심의 협력 체계 구축	• 유관기관 협의체 운영을 통한 협업체계 구축 • 대국민 소통 강화 • 기업진출 지원
	⑯ 다각적인 외교협력 기반 조성	• 양자협력 활성화 • 다자협력 활성화 • 주요 협력대상국과의 협력채널 구축 • 한·러 지방협력 포럼 개최 • 북방경제권 ODA 및 지식공유사업

출처: 북방경제위원회, “신북방정책 중점추진과제 이행점검 결과,” 2018, <http://bukbang.go.kr/bukbang/vision_policy/history/> (검색일: 2019.10.30).

신북방정책의 정책의 일환으로 북방경제위원회에서는 초국경 관광체계 구축을 위해 중국, 러시아 정부와의 경제협력에 대한 논의를 진행하고 있다. 2018년 9월 제4차 동방경제포럼에서는 민간 차원의 남·북·러 등 초국경 연계관광체계 구축 방안 제안하였다. 이에 러시아 측에서도 나진·하산 지역에서의 물류교통, 항만, 관광, 산업단지, 농업, 수산 등 6개 분야에서의 남·북·러 3각 협력 사업 공동 연구를 추진하는 데에 합의하였다.⁶⁵⁾ 지난 5월 라오닝성 천추파 당서기와의 면담에서도 2017년 설치된 라오닝 자유무역시범구에서 이들 분야에서의 한·중 협력을 확대해 나갈 것을 제안하였다.⁶⁶⁾

우리 정부는 세계 구조적 변화를 감안하였을 때 제조업 분야에서의 협력도 중요하지만, 관광, 보건의료, 오락 등 서비스 분야에서의 성장 잠재력이 중요하다는 입장을 견지하고 있다. 북방지역에서 이러한 분야에서의 협력을 강화하기 위해 우리 지방자치 단체와 주요 북방지역 지방자치 단체와의 협력 채널(우호·자매도시 결연, MOU 체결 등) 구축을 지원하고 있다(표 II-14 참조).

〈표 II-14〉 주요 북방지역 지자체와 우리 지자체 간 협력 채널 구축 현황

북방지역	지자체명	우리 지자체
중국 동북 3성	지린성	부산, 경기, 강원, 경북, 경남, 충남
	헤이룽장성	세종, 경남, 제주, 충남
	랴오닝성	경기, 경남, 강원, 충남
러시아	연해주	경기, 강원, 충북, 경북
	블라디보스토크	부산, 울산, 대구
	상트페테르부르크	부산, 서울, 대구

자료: 북방경제위원회, 「북방경제협력위원회 제4차 회의 개최 보도자료」, 2019.3.27., <http://www.bukbang.go.kr/bukbang/issue_news/release/?boardId=bbs_0000000000000005&mode=view&cntId=24&category=&pageIdx=> (검색일: 2019.10.30).

65) 북방경제협력위원회, 「북방위원장, 제5차 동방경제포럼 참석결과 보도자료」, 2019.9.7.

66) 북방경제협력위원회, 「북방위원장 중국 출장 보도자료」, 2019.8.28.

한반도신경제구상에서는 환동해 경제벨트와 접경지역 평화벨트를 구축하여 국제관광 협력사업과 남북 접경지역 내 생태·역사 관광벨트 조성을 구상하고 있다(그림 II-5). 환동해 경제벨트는 금강산-원산-백두산을 연결하는 환동해 국제관광 협력 사업을 포함하고 있으며, 접경지역 평화벨트는 한강하구의 생태·역사 관광벨트 조성 사업을 포함한다.

〈그림 II-5〉 한반도 신경제구상의 3대 벨트

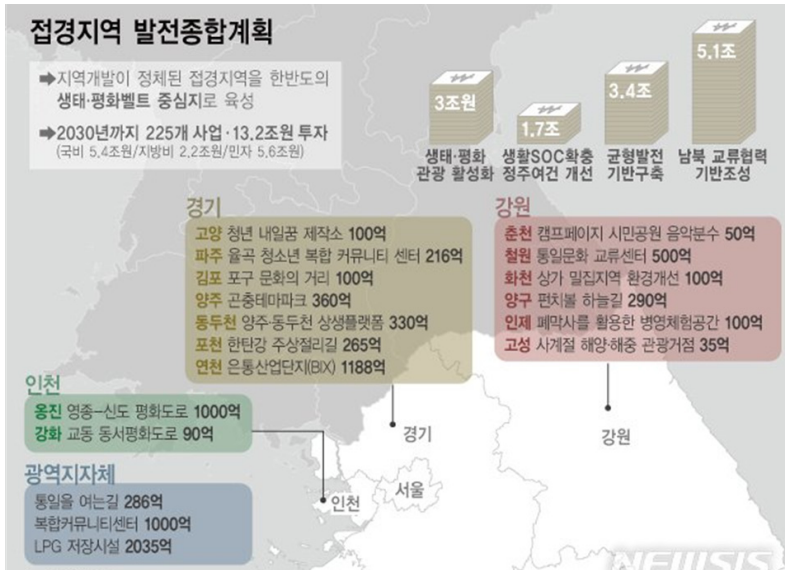


자료: “70년 단절 ‘남북 혈맥’ 연결해 ‘한반도, 하나의 경제권’으로” 『한겨레』, 2018.4.3., <http://www.hani.co.kr/arti/economy/economy_general/842615.html>, (검색일: 2019.7.3).

2019년 「접경지역 발전종합계획 변경(안)」이 통과됨에 따라 접경지역 평화벨트 내 관광벨트 조성 사업이 구체화될 것으로 보인다. 한반도 정세 변화로 인한 접경지역에서의 새로운 정책환경을 변화하기 위해 2019년 접경지역 발전종합계획 변경(안)이 통과되었다(그림 II-6). 이는 2030년까지 225개 사업에 13.2조원을 투입하여 한반도 생태·평화벨트를 조성하는 계획이다. 변경 계획안은 ① 생태·평화 관광 활성화, ② 생활 SOC 확충 등 정주여건 개선, ③ 균형발전 기반 구축, ④ 남북 교류협력 기반조성 등 4대 전략에 따라 추진될 예정이다.⁶⁷⁾

상술한 계획안 중 ① 생태·평화 관광 활성화 정책의 일환으로 2019년 남북접경지역 비무장지대(DMZ)인근에 도보여행 코스가 조성되었다. 정부는 강원도 지역에 ‘DMZ 평화의 길’을 조성하고 지역별 코스를 단계적으로 개방하고 있다. 2019년 4월 고성구간을 1차로 개방, 6월에는 철원 구간을 2차로 개방, 9월에는 파주 구간을 3차로 개방하였다. 또한, DMZ 평화의 길을 따라 ① 접경지역 생태체험공간, ② 하늘길 전망대, ③ 병영 체험공간 등이 조성될 예정이다.

〈그림 II-6〉 접경지역 4대 발전 전략과 지역별 주요 사업



출처: “‘살고 싶은 접경지로’… 2030년까지 13.2조원 투자,” 『중앙일보』, 2019.2.7., <<https://news.joins.com/article/23350970>> (검색일: 2019.7.3).

67) 대한민국 정책브리핑, “에타 면제 접경지역 포천 가보니,” 2019.2.22., <<http://www.korea.kr/news/reporterView.do?newsId=148858476&startDate=2008-02-29&endDate=2019-03-28&srchWord=&srchType=>> (검색일: 2019.7.3).

〈표 II-15〉 접경지역 발전 종합계획-생태·평화 관광 활성화 정책 내용

생태·평화 관광 활성화 : 108개 사업(예산: 3조원)					
	추진 사업	내용	지역	기간	예산
1	통일을 여는 길	비무장지대 인근 도보여행길 조성	강화-고성	2019 ~2022	286억 원
2	편치불 하늘길	양구 편치불 지역을 감상할 수 있는 하늘길(곤돌라) 전망대 조성	양구	2020 ~2024	290억 원
3	한탄강 주상절리길	한탄강 주변 주상절리 협곡을 감상할 수 있는 생태체험공간 조성	연천·포천·철원	2017 ~2020	611억 원
4	병영체험 공간	국방 개혁에 따라 발생하는 폐막사 등 군사시설을 활용한 병영 체험공간 조성	인제	2020 ~2022	100억 원

자료: 행정안전부, “접경지역에 13조원 투자해 성장 동력 마련” 2019.2.8. 보도자료.

나. 한국의 관광 통계

최근 한국의 인바운드 관광은 비교적 꾸준히 증가하는 추세를 보여 왔으나, 2017년 사드 배치 문제로 인해 중국인의 한국인 단체관광이 중단됨에 따라 큰 폭으로 감소하였다. 이러한 추세는 2018년 다시 회복되는 모습을 보인다. 2018년 한국에 입국한 외국인은 1,534만 명이며 이 중 아시아 국적을 가진 외국인이 80.6%를 차지한다. 그 중 중국 국적을 가진 입국인은 478만 명으로 전체 외국인은 31.2%를 차지하였으며, 러시아 국적을 가진 입국인은 30만 명으로 2.0%를 차지하고 있다.

〈표 II-16〉 국적별 한국 입국 외국인 통계(2016~2018년)

(단위: 천 명, %)

국적별	2016년			2017년			2018년		
	인원	성장률	구성비	인원	성장률	구성비	인원	성장률	구성비
전체	17,241	30.3	100	13,335	-22.7	100	15,346	15.1	100
아시아주	14,464	33.9	83.89	10,556	-27	79.16	12,363	17.1	80.56
구주	942	16.9	5.47	936	-0.7	7.02	1,003	7.2	6.54

국적별	2016년			2017년			2018년		
	인원	성장률	구성비	인원	성장률	구성비	인원	성장률	구성비
중 국	8,067	34.8	46.79	4,169	-48.3	31.26	4,789	14.9	31.21
러시아	233	24.4	1.36	270	15.6	2.03	302	11.9	1.97

자료: 관광지식정보시스템, 「입국관광통계」, <<https://know.tour.go.kr/stat/tourStatSearchDis.do?sessionId=F22141439546B60A9A187E1C8EF1E9AD>> (검색일: 2019.7.3.)을 참고하여 저자 작성

한국인의 해외 출국 통계에 따르면,⁶⁸⁾ 2017년 해외로 나간 한국인은 2,649만 명으로 전년 대비 18% 증가하였다. 그 중에서 385만 명이 중국으로 출국한 것으로 보이며, 이는 전년대비 19% 감소한 것이다. 한편, 25만 명이 러시아로 출국하였으며, 이는 전년대비 58%나 증가한 것이다.

<표 II-17> 한국인의 국적별 출국 통계

(단위: 천 명, %)

통계출처	한국 법무부·KTO		중국 국가관광국		러시아 통계	
	출국자수		한국인 입국자수		한국인 입국자수	
	명수	전년대비	명수	전년대비	명수	전년대비
2014	16,081	8%	4,182	5%	136	26%
2015	19,310	20%	4,444	6%	139	3%
2016	22,383	16%	4,762	7%	161	16%
2017	26,496	18%	3,855	-19%	254	58%

자료: 한국관광공사, (알림)자료>통계<한국 관광통계>, <<http://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/status/profit/board/view.kto?id=423699&isNotice=true&instanceId=294&num=0>> (검색일: 2019.7.3.)

68) 2006년부터 국민 출국카드 제출 의무가 폐지됨에 따라 우리 국민의 해외 행선지 파악이 어려워져 한국관광공사에서는 각국의 관광부처 통계를 수집하여 한국인의 출국 통계를 제공하고 있음.

다. 지방정부가 추진 중인 초국경 관광협력 사업

(1) 경기도와 북한 관광협력 합의

2018년 10월 경기도는 북한과 교류협력 6개항에 합의하고 남북 관광협력 사업을 구상하고 있다. 남북은 2018.10.4.~6일 평양에서 열린 10·4 정상선언 11주년 기념행사에서 문화·체육·관광 분야에서의 상호협력 사업에 대해 합의하였다. 현재 구상 중인 관광 자원은 파주 임진각 일대에서 진행되는 평화통일마라톤대회 코스를 개성공단까지 연장하여 (가칭)평화국제마라톤 대회로 확대하는 방안과 북한 식당 옥류관을 경기도에 유치하는 사업이다. 경기도는 옥류관 유치를 위한 관계자 협의를 진행할 예정이라고 밝혔다.

(2) 강원도의 설악-금강산 관광자유지대 사업 확장

강원도는 과거 금강산 관광 사업 당시 제안되었던 설악-금강산 관광자유지대 아이디어를 북한 원산지역까지 확장한 「설악-금강산-원산 국제관광자유지대」를 구상하고 있다.⁶⁹⁾ 이 사업은 과거 금강산관광이 경험에만 치중, 지역발전의 파급력이 약했던 측면을 보완하고자 하는 취지를 가지고 있다. 「설악-금강 국제관광자유지대」 아이디어를 확장하여 「설악-금강산 관광지구」에 「원산-금강산 관광지구」와 「설악-강릉 관광지구」를 더해 총 3개의 권역과 5개의 거점지구(강릉 국제관광자유도시, 설악산 관광특구, 고성 통일경제관광특구, 금강산 관광특구, 원산 국제관광자유도시)로 조성하는 구상이다. 강원도는 속초와 양양의 설악산과 크루즈, 강릉 등에 풍부한 관광 자원을 가지고 있다. 국제관광자유지대 조성이 실현되면 양양

69) "[Local Networks_ 강원] 북강원도 휴양지 원산에서 강릉까지 국제관광자유지대 조성계," Hotel&Restaurant, 2018.9.6., <<https://www.hotelrestaurant.co.kr/news/article.html?no=5589>> (검색일: 2019.7.3.).

국제공항과 원산의 갈마국제공항의 활성화에도 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

〈그림 11-7〉 원산-금강-설악 국제관광자유지대



자료: “[Local Networks_ 강원] 북강원도 휴양지 원산에서 강릉까지 국제관광자유지대 조성계.”
 Hotel&Restaurant, 2018.9.6., <<https://www.hotelrestaurant.co.kr/news/article.html?no=5589>> (검색일: 2019.7.3.).

(3) 대구와 러시아 블라디보스토크 의료 관광 협력

최근 대구는 극동러시아와의 의료 관광 협력을 추진하고 있다. 2018년 10월 블라디보스토크에서 대구의료관광산업 상품전인 ‘헬로 in 대구’를 개최하였다. 이들 지역은 이미 의료기관과 협력하여 이르쿠츠크에서 대구의료관광 홍보센터 운영한 경험이 있다. 최근 대구와 블라디보스토크 직항노선이 취항함에 따라 러시아와 의료관광산업 협력 증진 노력이 지속되고 있다.

(4) 포항과 중국 지린, 러시아 하산 3각 협력

2015년 5월 포항시와 훈춘(중국)·하산(러시아)시는 상호발전을 위한 공동선언문을 채택하고 이들 도시 간의 물류·관광 협력을 증진시켜 나가기로 협의하였다.⁷⁰⁾ 포항시는 훈춘시와 하산시와의 3각 협력을 통해 포항항에 ‘동북아 오일 관광허브’를 조성할 예정이다. 포항시 영일만항을 물류 특화항을 개발하고, 광역두만강개발계획과 훈춘 방천지역의 무비자 국제관광특구 조성에 협력할 것을 합의하였다. 또한, 포항과 러시아 자루비노항을 잇는 크루즈와 페리 항로를 개설키로 하고 하산시와 물류·관광교류에 대한 양해각서를 체결하였다. 2019년에는 포항 영일만항과 중국 상해항 러시아 블라디보스톡항 정기항로 개설 협약을 체결하였다.

70) “포항시, 중·러 3자 교류 협력… 영일만항 ‘물류·관광허브’ 개발,” 『한국경제』, 2015.5.18., <<https://www.hankyung.com/society/article/2015051823431>> (검색일: 2019.8.2.).

Ⅲ. 교통·물류 초국경 인프라 현황 및 다자협력 사례



1. 중국 동북지역의 교통·물류 인프라 연결 현황

중국 동북지역은 한반도, 러시아와 국경을 접하고 있으며 지정학, 지경학적 가치가 매우 큰 지역이다. 하지만 선부론(先富論, Getting Rich First)에 기초한 중국의 개혁개방정책이 중국 남동연해지역 중심으로 추진되면서 발전된 중화학공업을 기초로 중국경제 발전을 견인하던 동북지역은 스스로의 모순에 의한 경기침체로 지역경제 발전은 답보상태에 머물러 있다. 이에, 중국 중앙정부는 2003년부터 동북지역의 노후화된 공업기지의 부흥을 위한 ‘동북진흥’ 전략을 국가경제발전 정책으로 지정하였다.

동북진흥전략은 동북지역을 주장(珠江)삼각주, 창장(長江)삼각주, 환보하이(環渤海)의 3대 경제발전축에 이은 4대 경제성장축으로 육성하는 목표를 가지고 있다. 중국 중앙정부는 2014년 8월 국무원 비준을 거쳐 △시장 활성화, △국유기업 개혁, △중대 인프라 건설 확대, △전방위적인 대외협력범위 확대 추진 등(11개 분야 35개 조항)을 내용으로 하는 발전된 동북진흥 정책을 발표하였다.⁷¹⁾ 또한, 2016년 4월, △산업구조조정, △신형공업화, △도시화, △현대 농업화, △현대서비스업, △정보화를 통한 신형발전 모델 추진 중(6개 분야, 26 항목)을 내용으로 하는 새로운 동북지역 전면진흥에 관한 의견을 발표하였다. 2017년 3월, 국무원 비준을 거쳐 일대일로 구상과 연계한 선양지구, 잉커우지구, 다롄지구 3개 구역으로 구성된 중국(랴오닝) 자유무역시험구가 정식 출범되었고⁷²⁾ 동북지역 주

71) 중화인민공화국 중앙인민정부, 2014.8.8., 国务院「关于近期支持东北振兴若干重大政策举措的意见(国发〔2014〕28号)」, 〈http://www.gov.cn/zhengce/content/2014-08/19/content_8996.htm〉 (검색일: 2019.6.7.).

72) 중화인민공화국 중앙인민정부, 2017.3.15., 国务院「关于印发中国(辽宁)自由贸易试验区总体方案的通知(国发〔2017〕15号)」, 〈http://www.gov.cn/zhengce/content/2017-03/31/content_5182284.htm〉 (검색일: 2019.6.7.).

요도시를 잇는 고속철도(高鐵)가 지속적으로 확대 개통되면서 교통 인프라 발전을 기반으로 동북 3성과 베이징을 연결하는 일일생활권이 형성되는 등 교통 및 물류부문의 혁신이 진행 중에 있다.

동북지역의 경제중심지인 라오닝성은 자유무역시범구 출범이후 2018년 9월 전국 지방정부에서는 처음으로 교통인프라 건설을 기반으로 동북아시아 교통물류허브 중심지 건설과 한국, 일본, 북한 등과 연계한 일대일로 추진 방안을 구체적으로 명시한 《라오닝 일대일로 종합실험구건설 총체방안》을 발표하였다. 지방정부의 계획이긴 하지만 중-몽-러 경제회랑 건설을 제외하고 동북지역에서 구체적인 일대일로 구상 프로젝트가 발표된 것은 이번이 처음이므로 그 의미는 상당하다고 할 수 있다.

이와 같이 일대일로 구상 이전부터 추진되어온 동북진흥정책은 일대일로 구상과 연계되어 효과를 극대화해 나가는 방안을 지속적으로 모색해 나가고 있다. 하지만, 동북지역은 지리적 특성상 한국, 북한, 러시아 등 동북지역 주변국가 간 국제정치적 요인에 큰 영향을 받는다. 따라서 중국 중앙정부의 정책적, 재정적 지원을 받고 있다 하더라도 국제정치적 환경이 뒷받침되지 않는다면 동북지역의 경제발전은 물론 이 지역에서의 일대일로 구상 추진은 한계가 있다.

2018년 초부터 북한의 김정은 위원장과 한국, 중국, 미국, 러시아 등 정상들의 연이은 회담이 개최되면서 대화를 통한 동북아시아 평화무드가 조성되었다. 한국의 한반도신경제구상과 신북방정책, 중국의 일대일로와 동북진흥, 러시아의 신동방정책의 연계를 통한 동북아 국가 간 다자협력의 가능성도 한층 높아졌다.

하지만 미·중 무역 분쟁, 북·미 하노이 정상회담 결렬과 남·북·미 판문점 정상회담 이후 양국 간 관계진전의 담보상태 지속, 한·일 간 역사문제로 인한 무역 갈등, 한일군사보호협정(GSOMIA) 중

료 등 한반도를 포함한 동북아국가 간 갈등이 심화되면서 많은 우려를 낳고 있다.

이러한 상황에서도 중국은 동북지역이 북한을 향하는 주요 관문이며 동북아 협력의 거점지역으로 이 지역을 통한 주변국 간 협력의지를 강조하고 있다.⁷³⁾ 랴오닝성과 지린성은 북한과, 헤이룽장성은 러시아와 국경을 접하고 있으면서 육지를 통한 물적, 인적 교류를 활발하게 진행하고 있으며 도로, 철도 등 교통인프라는 교류 확대 및 심화의 기초 환경을 제공하고 있다. 이렇게 중국은 미국의 동북아시아 패권 장악을 위한 정책 추진을 견제하고 향후 동북아시아에서 선도적인 위치를 가지기 위하여 교통인프라 건설을 중심으로 동북지역의 경제부흥과 북한, 러시아 등 접경국과의 관계 강화 등 발전의 초석을 다져나가고 있다.

이에, 3장에서는 북·중·러 3국의 양자, 다자간 교통인프라 현황을 살펴봄으로써 향후 비핵화 협상 진전에 따른 대북제재 완화, 북한의 개혁개방에 대비하여 한국과 중국, 러시아 등 주변국가와의 교통·물류 분야 협력 방안을 모색해 보고자 한다.

가. 랴오닝성

랴오닝성은 동북지역의 경제 중심지로 지린성, 헤이룽장성 경제발전을 견인하고 있으며 일대일로 구상, 동북진흥전략 등 추진에 있어 가장 핵심적인 지역이다. 특히, 동북지역에서 유일하게 바다와 접해 있어 다롄항, 잉커우항 등 국제적인 항만시설을 보유하고 있으며 철도, 도로와 연계된 육·해복합운송시스템을 통하여 중국 전 지역 및 유럽까지 화물운송이 가능한 교통·물류의 중심지이기도 하다.

73) 변현섭, “중국의 일대일로와 중러협력: 동북3성 및 극동지역 교통물류협력을 중심으로,” 『중화연구』, 제42권 제4호 (2019), p. 294.

랴오닝성은 13.5 계획이 끝나는 2020년까지 철도, 도로, 항만, 공항 등 교통인프라 건설을 확대하고 이들 교통망이 유기적으로 연계되는 종합교통운수체계를 구축할 계획이다. 이 계획에서 가장 주축을 이루고 있는 철도의 경우 고속철도와 도시 간 여객전용선 건설 촉진을 통한 도시와 도시의 고속철도연결망 구축과 전기화 사업, 항만과 철도를 연결하는 컨테이너연합운송시스템 구축 사업 등을 추진해 나갈 예정이다.⁷⁴⁾ 또한, 중국 정부는 내륙지역의 원활한 물동량 수송과 육해복합운송시스템 발전을 위하여 중국-유라시아를 연결하는 ‘중국-유럽 유라시아 화물열차(中歐班列)’운행을 확대시켜 나가고 있다. 이러한 화물열차의 운행 빈도 증가는 향후 여객수송으로 확대될 것으로 전망된다. 또한, 이들 동북지역 철도와 한반도 철도의 연결이 가능하므로 한국 정부가 추진하고 있는 신북방정책, 동아시아 철도공동체구상과의 연계를 위한 충분한 협력 논의가 필요하다.

랴오닝성 철도는 현재 6개의 주간선 고속철도와 8개의 일반철도 간선을 포함한 총 57개선으로 운영되고 있다.⁷⁵⁾ 12.5기간(2011~2015년) 랴오닝성의 철도 총연장은 11.5기간(2006~2010년) 대비 32.6% 증가한 5,320km이고 그 중 고속철도 총연장은 298% 증가한 1,513km를 건설하였다. 2018년 기준, 랴오닝성 철도총연장은 6,154km이며 그 중 고속철도 총연장은 2,035km이며, 13.5기간 1,176km 증가한 6,496km의 철도를 건설할 계획이다. 랴오닝성의 철도화물 운송량은 성(省) 전체의 8.8%인 1억 9,685만 톤, 여객수송량은 성(省) 전체의

74) 랴오닝성인민정부, 「辽宁省人民政府关于印发辽宁省“十三五”综合交通运输发展规划的通知(辽政发[2017]49号)」, <http://www.ln.gov.cn/zfxx/zfwj/szfwj/zfwj2011_119230/201711/t20171124_3119076.html> (검색일: 2019.6.15.).

75) 서종원 외, 『동북아(남·북·중·러)철도 관광벨트 구축방향연구-중국동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』, pp. 100~101, <https://www.nkis.re.kr:4445/subject_view1.do?otpId=OTP_0000000000002357&otpSeq=0&popup=P> (검색일: 2019.10.30.).

19.8%인 1.44억 명/회로 전체 운송수단에서 차지하는 비중이 많지 않으나 점차적으로 증가하는 추세를 보이고 으며,⁷⁶⁾ 13.5기간 철도 화물 운송량 2% 증가, 여객운송량 3.5% 증가를 목표로 하고 있다.

〈표 III-1〉 라오닝성 철도·고속철도현황

철도명	기점/종점	주요 경유 도시	총연장 (km)
선자고속철도 (沈佳铁路)	선양/자무스	선양-푸산-통화-바이산-둔화- 무단장-자무스	436.5
하대고속철도 (哈大高速铁路)	하얼빈/다렌	하얼빈-창춘-선양-다렌	921
판잉고속철도 (盘营高速铁路)	판진/잉커우	판진-잉커우 (판진-징선여객전용선/징하철도) (잉커우-하대고속철도)	89
선단여객전용선 (沈丹客运专线)	선양/단둥	선양-번시-난펀-평청-단둥	208
단대쾌속철도 (丹大快速铁路)	단둥/다렌	단둥-둥항-징하-다렌	292
징선고속철도 (京沈高速铁路)	베이징/선양	베이징-(허베이)청더-(랴오닝)차오양- 푸산-선양	679.6
선지철도 (沈吉铁路)	선양/지린	선양-푸산-메이허커우-투안산- 연통산-지린	446
징하철도 (京哈铁路)	베이징/선양	베이징-(허베이)량팡-탕산-칭황다오- 텐진-(랴오닝)후루다오-진저우-선양- 테링-(지린)쓰핑-창춘-(헤이룽장)하얼빈	1249
선대철도 (沈大铁路)	선양/다렌	선양-랴오양-안산-하이청-다스차오- 다렌	400
선단철도 (沈丹铁路)	선양/단둥	선양-번시-평청-단둥	261
선산철도 (沈山铁路)	선양/산하이관구	선양-진저우-후루다오-싱청-(허베이) 성 칭황다오/산하이관구	425.2

76) 라오닝성통계국, 「2018年遼寧省國民經濟和社會發展統系公報」, 〈http://www.ln.stats.gov.cn/tjgz/gzdt/201902/t20190226_3443498.html〉 (검색일: 2019.9.2.) 2018년 라오닝성의 전체 화물운송량은 22억 3,354만 톤이며 여객운송량은 7억 2,985만 명임.

철도명	기점/종점	주요 경유 도시	총연장 (km)
진청철도 (錦承鐵路)	진저우/청더	진저우-젠핑-링위안-핑취안-청더	437
예츠철도 (叶赤鐵路)	예바이서우/츠핑	(랴오닝)예바이서우-차오양-(네이멍구)츠핑	147
다정철도 (大鄭鐵路)	다후산/통랴오	(진저우시) 다후산-헤이산-둥베이-장우현-(네이멍구)통랴오-(지린성 상랴오)정자툰	370

자료: 서중원 외, 『동북아(남·북·중·러)철도 관광벨트 구축방향연구-중국동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』, p. 100.

랴오닝성 도로는 28개의 고속도로(4,654km)와 44개의 성급 지방 국도(7,676km)가 있으며 선양, 다롄 등 14개 성(省)내 도시 및 남으로 베이징, 북으로 지린성, 헤이룽장성, 네이멍구를 연결하고 있다. 12.5기간 건설한 도로 총연장은 11.5기간 대비 20% 증가한 122,044만km로 그 중 고속도로는 4,331km이다. 13.5기간 1.5만km 증가한 13.5만km 건설을 목표로 하고 있다. 내륙에 있는 지린성과 헤이룽장성은 항만시설이 없어 하대(哈大, 헤이룽장성 하얼빈-랴오닝성 다롄)고속도로, 허대(鶴大, 헤이룽장성 허강-랴오닝성 다롄)고속도로를 통해 다롄항, 잉커우항까지 화물을 운송하고 다시 선박을 통해 국내외로 수출되고 있다. 2018년 도로 화물 운송량은 189,737만 톤으로 전체성의 84.9%를 차지하고 있으며 여객 수송량은 전체성의 77%인 56,355만 명으로 운송수단 중 가장 큰 비중을 차지하고 있다.⁷⁷⁾ 13.5기간 도로 화물 운송량 5% 증가, 여객 운송량 1.5% 증가를 목표로 하고 있다.

77) 랴오닝성통계국, 앞의 글, p. ~

〈표 III-2〉 라오닝성 국가 및 지방 고속도로 현황

도로명	기점/종점	구성 및 연결	총연장 (km)	
변랴오고속도로 (本辽高速公路)	G91	번시/랴오양/ 랴오중	랴오중 고속도로의 중요 구성 도로	113
다아오만항만고속도로 (大窑湾疏港高速公路)	S23	다롄항/ 까오칭산	201, 202국도, 단다, 선하이 고속도 로 연결선	29
단다고속도로 (丹大高速公路)	G11	단둥/다롄	G11 허다고속도로 일부 구간 단둥-창허, 단창 고속도로(136km) 창허-다롄, 다창 고속도로(124km)	260
단푸고속도로 (丹阜高速公路)	G1113	단둥/푸신	G11 허다고속도로 중요 구성 도로 단둥-번시-선양-신민(개통, 295 km)-푸신(예정)	376
단통고속도로 (丹通高速公路)	G11	단둥/통화	G11 허다고속도로 중요 구성 도로 헤이룽장성, 지린성 물자가 단둥항, 다롄항과 연결되어 바다로 진출 선단, 단다 고속도로와 연결	197
등랴오고속도로 (灯辽高速公路)	S20	등타/랴오중	선하이고속도로와 연결	45
진푸고속도로 (锦阜高速公路)	G2512	진저우/푸신	101, 102 국도, 징선고속도로와 연결 진저우에서 네이멍구를 연결하는 중 요 통로, 푸신시 석탄을 진저우 항을 통해 수출	117
푸판고속도로 (阜盘高速公路)	S21	푸신/판진	하다, 판하이잉 고속도로와 연결	96
판하이잉고속도로 (盘海营高速公路)	G16	판진/하이칭/ 잉커우	랴오동반도와 징선고속도로 연결	123
푸통고속도로 (抚通高速公路)	S10	무순/통화	선지, 지통고속도로와 연결	95
환옹고속도로 (桓永高速公路)	S13	환른/용링	훈니아오, 선지 고속도로와 연결	65
랴닝중부순환고속도로 (辽宁中部环线高速公路)	G91	랴오중/ 랴오중	징하, 선지, 단푸, 선하이, 선강 고속 도로와 연결 랴오중-신민-티에링-무순-번시-랴 오양-랴오중	405
랴오카이고속도로 (辽开高速公路)	S14	(지린성)랴오 위안/ 카이위엔	이통-라위엔고속도로 시평-카이위엔고속도로와 연결	37
지엔싱고속도로 (建兴高速公路)	-	지엔창/싱칭	318성도, 102국도와 연결 해안고속 도로	90
창피고속도로 (长皮高速公路)	S12	창싱다오/ 피커우	-	79
핑강고속도로 (平康高速公路)	S17	핑강/ (지린성)스핑	창선, 선강, 징하고속도로 와 연결	84

도로명	기점/종점	구성 및 연결	총연장 (km)	
선다(선하이)고속도로 (沈大高速公路)	G15	선양/다렌	중국내륙의 최초 고속도로 선양-랴오양-안산-잉커우-다렌	375
선단고속도로 (沈丹高速公路)	G1113	선양/단둥	선양-번시-단둥 선양타오셴 국제공항, 허다고속도로 와 연결	222
선지고속도로 (沈吉高速公路)	G1212	선양/ (지린성)지린	훈나오고속도로 일부	84
선스고속도로 (沈四速公路)	G1	선양/ 지린성(스핑)	징선고속도로 일부 랴오닝성과 지린성을 연결	160
선강고속도로 (沈康高速公路)	S2	선양/강핑	티에차오고속도로와 연결 지린, 헤룽장, 네이멍구 연결	93
선산고속도로 (沈山高速公路)	G1	선양/ 산하이관	징선고속도로 일부 선양-안산-판진-진저우-후루다오	361
선양순환고속도로 (沈阳绕城高速公路)	G1501	선양시 순환	징하, 단푸 고속도로 일부	82
투양고속도로 (土羊高速公路)	G15	투청즈/ 양토우와	선다, 단다 고속도로와 연결 선하이고속도 중요 구성 부분	57
시카이고속도로 (西开高速公路)	S14	시핑/ 카이위엔	랴오닝성과 지린성을 연결 징하, 허다, 선지 고속도로와 연결	87
신루고속도로 (新鲁高速公路)	G2511	신민/(네이멍 구)루베이	창선고속도로와 연결 신민-통라오-네이멍구 루베이	281
티에차오고속도로 (铁朝高速公路)	G25	티에링/ 차오양	창춘-선전 고속도로 중요 구성부분 징하고속도로와 연결 동북, 요녕성 경내 제일 긴 고속도로, 네멍구 동부 와 징진지, 환발해 경제권, 육로 출해 제2대 교통대동도	541
장가이고속도로 (庄盖高速公路)	S17	장허/ 카이저우	선다, 단다, 허다 고속도로와 연결	100

자료: 중국 고속도로, 高速公路网, 国家高速公路线路大全, <www.chinahighway.org> (검색일: 2019.8.6).

랴오닝성은 12.5기간 14.2% 증가한 항구의 생산용 정박지 410개를 건설하였으며 항만을 통한 화물 운송량은 54.4% 증가한 10.5억 톤, 그 중 컨테이너 물동량은 89.7% 증가한 1,838만 TEU이다. 13.5기간 항구를 통한 화물 운송량 2.7% 증가, 여객 운송량 0.7% 증가를 목표로 하고 있다. 2018년 항구를 이용한 화물 운송량은 1억 3,918만 톤으로 성(省) 전체의 6.2%, 여객수송량은 0.8%인 567만 명/회

이다. 다롄항, 잉커우항은 중국 전체 항구 물동량 처리 10위권에 진입하고 있을 정도로 랴오닝성의 대표적인 국제항이다. 환발해경제권 발전이 가시화 될 경우 랴오닝성 오염일선 정책의 주요 항구들(다롄, 잉커우, 단둥, 진저우, 후루다오)의 국제화는 더욱 심화될 것으로 예상된다. 현재 인천항과 랴오닝성 다롄항, 잉커우항, 단둥항 구간 여객 및 화물 페리가 정기적으로 운행하고 있으며 향후 남북러 크루즈 관광사업으로 확대가 가능하다.

〈표 III -3〉 랴오닝성 주요 항구 물동량 운송 현황

항구명	2017년 전국 순위	2018년 전국 순위	년도, 만톤			증가율
			2016년	2017년	2018년	
다롄항	8	8	43,660	45,517	46,784	2.8
잉커우항	10	11	35,217	36,267	37,001	2

자료: 중항망(中港网), '2018中国十大港口吞吐量排行榜出炉,' <<http://www.chineseport.cn/bencandy.php?id=47&id=286929>> (검색일: 2019.8.6.)를 활용하여 저자 정리.

랴오닝성은 선양, 다롄 등 2개의 국제공항과 단둥, 진저우 등 6개의 국내공항을 보유하고 있다. 단둥은 한국과 비정기 노선을 운영하기도 한다. 12.5기간 선양, 다롄 공항의 여객 운송량은 1,000만 명/회를 돌파하였다. 13.5기간 선양 공항 등 4개 민간공항을 확장할 예정이며 다롄, 환롄 등 신공항 건설, 푸신, 티어링 공항 건설에 대한 사전작업을 진행할 예정이다. 2018년 공항을 통한 화물 운송량은 33.2만 톤(전국 1%), 여객 운송량은 3,890만 명/회(전국 1.5%)이다. 단둥은 북한과 육로(철도, 도로)로 연결되어 있으나 기초인프라 시설이 제대로 갖추어져 있지 않으므로 향후 대북제재 완화, 북한의 대외개방이 이루어질 경우 이동거리 및 시간단축이 가능한 랑터우 공항의 인적, 물적 교류가 활발하게 이루어질 가능성이 높다.

〈표 III-4〉 2018년 랴오닝성 공항 화물/여객 운송 현황

공항명	화물(톤, %)			여객(인/차, %)			항공기 이착륙(대, %)		
	순위	운송량	증감율	순위	운송량	증감율	순위	항공편 수	증감율
선양 타오셴 국제 (沈阳桃仙国际机场)	18	168,558	5.9	23	19,027,398	9.7	25	137,661	8.1
다롄 저우수이즈 국제 (大连周水子国际机场)	19	161,887	-1.8	24	18,758,171	7.2	23	146,652	3.7
단둥 랑터우 국제 (丹东浪头国际机场)	147	432	-64.5	209	83,241	-58.1	224	715	-62.4
진저우 진저우완 (锦州锦州湾机场)	124	809.4	-11.2	162	294,297	26.5	184	2,568	21.7
차오양 (朝阳机场)	205	21.6	42.3	186	172,962	27	35	98,393	39.6
잉커우 란치 (营口兰旗机场)	186	71.6	-62	161	297,963	45	181	3,156	28.3
안산 텡아오 (鞍山腾鳌机场)	211	4.7	-69.8	164	260,922	30.9	185	2,564	14.8
창하이 다창산다오 (长海大长山岛机场)	232	-	-	231	2720	-8.0	231	432	7.7

자료: 중국민용항공국, 2018년民航机场吞吐量排名, 2019.3.5., <<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201903/P020190305338562571372.xls>> (검색일: 2019.8.6.).

나. 지린성

지린성은 내륙지역이라는 한계에서 벗어나고 동북지역에서의 일대일로 구상을 심화·발전시키기 위해 1992년부터 교통·물류 인프라 건설을 중심으로 하는 창지투개발개방선도구 사업을 적극 추진해오고 있다. 창지투 전략의 첫 번째 목적은 두만강지역의 개방 조건 완성을 통한 지역경제 견인, 옌룽투(옌지-롱징-투먼) 배후지역의 기능 제고, 훈춘지역의 대외창구 육성 등을 통한 지역경제의 부흥이다. 둘째, 송웬(松原)-바이청(白城)-몽골에 이르는 국제운수통로건설, 헤이룽장성 통상구 도시들과 밀접한 교류 강화를 통한 동북아 각국, 유럽, 미국 등 국가와 개방협력, 중·몽·러 경제회랑 건설을 통한 육해연합운송과 동북아개방의 핵심구로 성장시킨다는 것이

다. 셋째, 랴오닝성 연해경제벨트, 징진지(京津冀)경제권, 환발해경제권과 연결하기 위하여 개방을 촉진시키는 한편, 중국 중동부지역의 입체적인 교통망과 연계한 현대물류산업단지를 조성함으로써 국내외 개방창구로 건설하는 것이다. 넷째, 대내외적으로 교통인프라 시설을 발전시켜 동북아 대통로의 허브를 건설하고 차항출해(借港出海) 전략을 적극적으로 추진하여 유럽, 미국으로 향하는 북극 항로를 선제적으로 개척하는 것이다. 다섯째, 한국, 일본과 국제육해연합운송항로를 연결하여 창만오(長滿歐)⁷⁸⁾ 국제화물운송열차의 안정적인 운행 실현을 실현하고 다렌, 단둥, 잉커우 등 항구 도시와 만저우리, 수이펀허 등 통상구 도시의 일체화를 가속화하여 동북아 국제협력에서 선도적인 역할을 담당하는 것이다.⁷⁹⁾ 또한, 지린성은 랴오닝성과 함께 도로, 철도, 항공 등 교통인프라 구축을 기반으로 한 북·중 접경지역 특색 관광, 고구려유적지 관광, 백두산(온천, 리조트, 스키, 골프장 등) 관광 등 테마관광 벨트 조성을 계획하고 있다. 북한 역시 중국과 접경지역에 무봉국제관광특구, 온성섬관광개발구 등 건설을 추진하고 있어 향후 이들 관광벨트를 연계한 관광협력이 진행될 것으로 예상된다.

지린성 철도망은 창춘을 중심으로 하얼빈-다렌을 횡축으로 훈춘-울란바토르를 종축으로 하는 십자축으로 구성되어 있다. 2017년 지린성 철도총연장은 5,022km이며, 그 중 하얼빈-다렌 여객전용선으로 구성된 고속철도는 1,137km로 지린성 철도의 20% 이상을 차지하고 있다. 창춘-훈춘 전용선과 창춘-바이칭 고속철로 등으로 구성되는 십자형 고속철도망은 지역내 18개 현급시를 연결하고 있으며

78) 창춘-만저우리-유럽을 잇는 중국-유럽 화물블랙트레인 노선중 하나이다.

79) 중국바이두 백과, 长吉图开发开放先导区, <<https://baike.baidu.com/item/%E9%95%BF%E5%90%89%E5%9B%BE%E5%BC%80%E5%8F%91%E5%BC%80%E6%94%BE%E5%85%88%E5%AF%BC%E5%8C%BA/3721342?fromtitle=%E9%95%BF%E5%90%89%E5%9B%BE&fromid=3686585&fr=aladdin>> (검색일 2019.8.6.).

13.5기간 동안 2,885km 건설을 목표로 하고 있다. 일반 철로는 3,885km로 징하(京哈)철로, 통량(通讓)철로, 선지(沈吉)철로, 핑치(平齊)철로, 동북 동부철로, 창투(長圖)철로 스메이(四梅)철로, 메이 지(梅吉)철로 등 ‘5종 5형’의 철도망으로 구성되어 지린성 전지역의 95%를 연결하고 있다.⁸⁰⁾ 지린성의 2018년 철도운송 화물량은 전년 대비 12.1% 증가한 5,370만 톤이며 여객 운송량은 8,445.5만 명/회로 10.2% 증가하였다.⁸¹⁾

〈표 III -5〉 지린성 철도·고속철도현황

철도명	기점/종점	주요 경유 도시	총연장 (km)
하대고속철도 (哈大高速铁路)	하얼빈/다렌	하얼빈-창춘-선양-다렌	921
창훈국제철도 (长珲城际铁路)	창춘/훈춘	창춘-지린-둔화-연지-투먼-훈춘	471
징하철도 (京哈铁路)	베이징/선양	베이징-(허베이)량팡-탕산-친황다오-톈진-(랴오닝)후루다오-진저우-선양-테링-(지린)쓰핑-창춘-(헤이룽장)하얼빈	1249
창투철도 (长图铁路)	창춘/투먼	창춘-지린-송화강-둔화-룽징-연지-투먼	529
창바이철도 (长白铁路)	창춘/바이청	창춘-송위안-다안-바이청	328
핑치철도 (平齐铁路)	쓰핑/치치하얼	(랴오닝)쓰핑-바이청-(헤이룽장)치치하얼	571
선지철도 (沈吉铁路)	선양/지린	선양-푸신-메이허커우-투안산-연통산-지린	446
스메이철도 (四梅铁路)	쓰핑/메이허커우	쓰핑-둥라오-랴오위안-둥평-메이허커우 (징하철도와 선지철도 교통을 연계하는 간선철도)	155
메이지철도 (梅集铁路)	메이허커우/지안	메이허커우-통화-지안 (북한 만포역과 마주)	251

자료: 서중원 외, 『동북아(남·북·중·러)철도 관광벨트 구축방향연구-중국동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』, pp. 104~105, <https://www.nkis.re.kr:4445/subject_view1.do?otpld=OTP_0000000000002357&otpSeq=0&popup=P> (검색일: 2019.10.30).

80) 길림성교통운수청, 「吉林省交通运输“一主, 六雙”发展计划(2018年~2025年)」(2018), pp. 5~6.

81) 중국통계신식망, 「吉林省 2018年 國民經濟和社會發展統計公報」, <http://www.tjcn.org/tjgb/07jl/36011_6.html> (검색일: 2019.8.6.).

지린성 도로총연장은 10,54만km이며 그 중 고속도로 3,282.3km, 성급 지방도로 10.06만km, 기타 도로 4,799.47km로 전체의 3.1%, 95.4%, 4.6%를 차지하고 있다. 16개의 고속도로와 6개의 국도(국가관리), 16개 성급 국도(성관리)가 있다. 2018년 도로 화물 운송량은 전년대비 4% 증가한 46,520만 톤이며 여객 운송량은 7.3% 감소한 23,372만 명/회이다. 2020년까지 창춘을 중심으로 각 시(市)와 주(州)를 연결하는 4,000km 이상의 고속도로 건설, 2급 이상 지방 국도 비중 90% 달성 및 성급 국도 비중 60% 달성, 압록강과 두만강 연선상의 도로를 중심으로 관광노선과 서비스 설비 건설을 목표로 하고 있다.

〈표 III-6〉 지린성 국가 및 지방 고속도로 현황

도로명	기점/종점	구성 및 연결	총연장 (km)	
창춘순환고속도로 (长春绕城高速公路)	G2501	장춘순환(5환)	장하, 창지, 창잉, 창샹, 훈야오 고속도로와 연결	89.9
창지고속도로 (长吉高速公路)	G12	창춘/지린	통장-싼야 도로의 창춘-훈춘간 구성 부분	83.6
창핑고속도로 (长平高速公路)	G1	창춘/스핑	통장-싼야 도로의 일부구간	133.3
창잉고속도로 (长营高速公路)	S26	창춘/잉청즈	창춘-러산진-이통현-잉청즈	68.7
바이린고속도로 (白临高速公路)	-	바이산/린장	후이난-린장고속도로의 일부구간	48
푸창고속도로 (抚长高速公路)	S26	푸송/창춘	동북고속도로망의 횡축중 하나 푸송현-징위-후이난-비스-이통-창춘	294
후이바이고속도로 (辉白高速公路)	-	후이난/바이산	장춘-징백 고속도로와 연결 후이난-린장고속도로의 일부구간	79.5
지쌍고속도로 (集双高速公路)	G1112	지안/샹랴오	동북도로망의 횡축중 하나 허다, 장선 고속도로와 연결 지안-통화-랴오웨이-샹랴오	450

도로명		기점/종점	구성 및 연결	총연장 (km)
랴오시고속도로 (辽西高速公路)	-	랴오웬/ (랴오닝성)시펑	이통-랴오닝성)카이웬 고속도로 일부 구간	37
선지고속도로 (沈吉高速公路)	G1212	(랴오닝성)선양/ 지린	훈나오고속도로 연결선 중 하나 (훈춘-올란바토르 고속도로)	372
통메이고속도로 (通梅高速公路)	G1112	통화/메이허커우	동북도로망의 종선중 하나 허다, 지상고속도로의 일부구간	97.8
왕옌고속도로 (汪延高速公路)	S1116	왕칭/옌지	창훈고속도로와 연결	50.9
이카이고속도로 (伊开高速公路)	S15	이통/ (랴오닝성)카이웬	지린성, 랴오닝성 연결구간	20
이랴오고속도로 (伊辽高速公路)	S206	이통/랴오웬	창인고속도로와 연결	45
잉메이고속도로 (营梅高速公路)	S2611	잉청즈/ 메이허커우	지린성남남부지역과 창춘연결선 단둥항과 연결로 바다로 진출용이	74.5
잉송고속도로 (营松高速公路)	S103	잉청즈/송장허	창인고속도로, 창바이산공항과 연결	250

자료: 이정근 외, “대북제재로 인한 북·중 접경지역에서의 무역거래관행 변화 분석”, 2016.12.30.,
 대외경제정책연구원 <http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=search_report&ntId=194263> (검색일: 2019.10.30.).

지린성에는 1개의 국제공항과 4개의 민용(民用)공항이 운영 중이다. 장춘 룡자국제공항은 동북지역 4대 국제공항의 하나로 동북아 지역의 중요 항공교통허브로 발전시킬 계획이다. 장춘시 룡자국제공항외에 옌지시 차양촨공항, 통화시 싼웬푸공항, 창바이시 창바이산공항, 바이청시 창안공항이 있다. 이 중 창바이산 공항은 중국정부가 백두산 관광자원을 활성화시키기 위해 건설한 최초의 삼림관광 공항으로 매년 많은 국내외관광객이 이용하고 있다. 2019년 1월 중국민항총국이 발표한 ‘13.5 기간 전국 공항 건설 항목’에는 지린성의 송웬, 바이청(지속 건설), 스펡(신건설), 창춘, 창바이산, 지린(확장 건설), 랴오웬, 둔화, 바이산, 위슈, 옌지(건설준비작업) 등 11개 지역이 포함되어 있다.

〈표 III-7〉 2018년 지린성 공항 화물/여객 운송 현황

공항명	화물(톤, %)			여객(인/차, %)			항공기 이착륙(대, %)		
	순위	운송량	증감율	순위	운송량	증감율	순위	항공편 수	증감율
창춘 룡자 국제 (长春龙嘉国际机场)	30	83,093	-6.5	31	12,969,503	11.2	37	92,807	7.9
엔지 차오양촨 (延吉朝阳川机场)	74	5,460	-14.1	77	1,513,262	7.2	109	12,638	7.3
바이산 창바이산 (白山长白山机场)	170	147.2	24.3	126	549,691	-12.3	140	6,339	-14.9
통화 쓰위안푸 (通化三源浦机场)	231	-	-	201	116,391	11.7	211	1,174	6.1
바이청 창안 (白城长安机场)	147	432	-64.5	207	83,241	-58.1	224	715	-62.4

자료: 중국민용항공국, 2018년民航机场吞吐量排名, 2019.3.5., <<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201903/P020190305338562571372.xls>> (검색일: 2019.8.6.)

다. 헤이룽장성

헤이룽장성은 신장, 티벳, 네이멍구, 칭하이, 쓰촨 지역 다음으로 큰 면적을 차지하고 있다. 중국의 개혁개방이후 동부연해지역에 비해 개발이 늦었으나 석유, 광물 등 지하자원과 산림자원이 풍부하여 발전 잠재력이 큰 지역이다. 또한, 지리적, 전략적으로 러시아와의 국경무역의 중심지이자 중국 일대일로의 동북지역 프로젝트인 ‘중·몽·러 경제회랑’ 건설을 통해 아시아 및 유럽대륙, 태평양을 연결하는 핵심지역이기도 하다. 헤이룽장성의 2018년 철도 화물운송회전량은 전년대비 20.3% 증가한 885.8억 톤/km이며 여객운송회전량은 2.5% 증가한 278.2억 명/km로 각각 성(省) 전체의 43.8%, 32%를 차지하고 있다. 12.5 기간 철도총연장은 11.5 기간 대비 7.9% 증가한 6,120km이며 그중 고속철도는 475km이다. 국가철도중장기 계획에 따라 건설되고 있는 고속철도는 내륙지역인 헤이룽장성을 지린성, 랴오닝성, 베이징과 연결함으로써 대내외 개방과 지역경제 발전

을 견인하고 있는 주요 교통수단으로 자리 잡고 있다. 현재 하다(하얼빈-다렌)선, 하치(하얼빈-치치하얼)선, 하자(하얼빈-자무스)선, 하무(하얼빈-무단장)선이 건설, 운영 중에 있다. 헤이룽장성은 13.5 기간 철도 총연장 7,500km, 고속철도 총연장 1,100km 건설, 철도 화물 운송량 10,100만 톤, 여객 운송량 12,500만 명/회를 목표로 하고 있다. 또한, 하얼빈을 중심으로 헤이룽장성 내의 고속철도 건설을 가속화하여 효율성을 제고하는 한편, 지방 자원개발성 철도, 산업원구와 물류기지의 철도전용선 등 지선철도 건설을 촉진시킴으로써 철도화물운송 능력을 향상시킬 계획이다.

〈표 III-8〉 헤이룽장성 철도·고속철도현황

철도명	기점/종점	주요 경유 도시	총연장 (km)
하다고속철도 (哈大高速铁路)	하얼빈/다렌	하얼빈-창춘-선양-다렌	921
하치고속철도 (哈齐高速铁路)	하얼빈/ 치치하얼	하얼빈-안다-다칭-치치하얼	282
하자쾌속철도 (哈佳快速铁路)	하얼빈/자무스	하얼빈-팡정현-이란현-자무스	343
하무여객전용선 (哈牡客运专线)	하얼빈/무단장	하얼빈-마오얼산현-상즈-하이린-무단장	293
무자여객전용선 (牡佳客运专线)	무단장/자무스	무단장-린커우현-지사-치타이허-화난현-송아산-자무스	375
하수이도시철도 (哈绥城际铁路)	하얼빈/수이화	하얼빈-수이화 (2021년개통예정)	136.1
징하철도 (京哈铁路)	베이징/선양	베이징-(허베이)광팡-탕산-친황다오-톈진-(랴오닝)후루다오-진저우-선양-태링-(지린)쓰핑-창춘-(헤이룽장)하얼빈	1,249
빈쑤이철도 (滨绥铁路)	하얼빈/ 쑤이펀허	하얼빈-아칭-상즈-하이린-무단장-무링-쑤이펀허	529
빈저우철도 (滨洲铁路)	하얼빈/ 만저우리	하얼빈-자오둥-안다-다칭-양양시-(네이멍구)자룬툰-아커스-다안-하라얼-자라누얼-만저우리	935
핑치철도 (平齐铁路)	쓰핑/치치하얼	(랴오닝)쓰핑-바이청-(헤이룽장)치치하얼	571

철도명	기점/종점	주요 경유 도시	총연장 (km)
푸시철도 (富西铁路)	푸위현/모허현	치치하얼 푸위현-자거다치-모허현	860
무자철도 (牡佳铁路)	무단장/자무스	무단장-하이린현-린커우현-보리현-화난현-화촨현-자무스	332
베이헤이철도 (北黑铁路)	베이안/헤이허	베이안-헤이허 (빈베이철도, 치베이철도와 연결되어, 치치하얼, 쉰이화, 하얼빈, 창춘, 선양, 다렌등으로 연결)	303
쑤이다철도 (绥大铁路)	쑤이화/다칭	쑤이화-자무스-이춘-허강-송야산-다칭	215

자료: 서종원 외, 『동북아(남·북·중·러)철도 관광벨트 구축방향연구-중국동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』, p. 107, <https://www.nkis.re.kr:4445/subject_view1.do?otpld=OTP_0000000000002357&otpSeq=0&popup=P> (검색일: 2019.10.30.).

헤이룽장성은 18개의 고속도로와 30개의 국(성)급 지방도로가 있다. 12.5 기간까지 건설된 도로 총연장은 16.3만km이며 그 중 고속도로는 4,346km, 2급 이상의 지방도로는 1.8만km, 도농을 연결하는 농촌도로는 14.1만km이다. 이들 도로는 12개 도시와 34개 현급시는 물론, 지린성과 네이멍구를 연결하고 있다. 2018년 도로를 이용한 화물운송회전량은 전년대비 11.3% 감소한 810.7억 톤/km로 전체의 40% 수준이며, 여객운송회전량은 전년대비 13% 감소한 154.1억 명 km로 전체의 17.8%를 차지하였으나 철도에 비해 낮은 수준이다. 헤이룽장성은 13.5기간 허다(허강-다렌)의 자무스 구간, 허강(鶴岡)과 이춘(伊春) 등 국가 고속도로, 우창(五常)-하얼빈 등 구간의 성급 고속도로, 하얼빈 도시권 순환선과 쑤이화(绥化)-다칭(大慶)간 고속도로 등 건설을 촉진시킴으로써 전 지역 교통능력을 제고할 계획이다. 2020년까지 도로총연장 17.5만km, 고속도로 5,000km, 2급 국도 비율 65%, 화물 운송량 5억 9,689만 톤, 여객 운송량 4억 3,438만 명/회 달성을 목표로 하고 있다.

〈표 III-9〉 헤이룽장성 국가 및 지방 고속도로 현황

도로명		기점/종점	구성 및 연결	총연장 (km)
다치고속도로 (大齐高速公路)	G10	다칭/치치하얼	수이펀허-만저우리 고속도로 일부 구간	100.8
하대고속도로 (哈大高速公路)	G10	하얼빈/다칭		132.8
하무고속도로 (哈牡高速公路)	G10	하얼빈/무단장		299.5
하쌍고속도로 (哈双高速公路)	G1	하얼빈/샹청	베이징-하얼빈 고속도로 종단구간 하얼빈서순환, 하다, 하수이, 하아, 하통 고속도로와 연결 하얼빈을 중심으로 동서, 남북을 연결	100.9
하수이고속도로 (哈绥高速公路)	G1111	하얼빈/수이화	222국도와 연결 하허고속도로 일부구간	79
하통고속도로 (哈同高速公路)	G1011	하얼빈/통장	하얼빈-자무스-지센-통장	595
하이고속도로 (哈伊高速公路)	G11	하얼빈/이춘	하허고속도로 일부 구간	302
하얼빈순환고속도로 (哈尔滨绕城高速公路)	G1001	하얼빈 순환	하얼빈 동남, 서, 동북 구간을 연결	92
허자고속도로 (鹤佳高速公路)	G11	허강/자무스	하대고속도로 시작 구간	35
젠시고속도로 (建鸡高速公路)	S11	젠산장/지시	자무스, 샹아산, 지시 3지역 연결 젠후고속도로와 연결	204.3
무수이고속도로 (牡绥高速公路)	G10	무단장/수이펀허	수이만고속도로의 일부 구간	169
치능고속도로 (齐嫩高速公路)	G111	치치하얼/눈장	하얼빈-(다싱안링)자거다치 고속도로를 횡으로 연결하는 중요 구간	230.7
치타이고속도로 (齐泰高速公路)	G111	치치하얼/타이라이	수이만고속도로와 연결	138.2
수이베이고속도로 (绥北高速公路)	S13	수이화/베이안	베이안-헤이허, 베이안-우라렌츠 고속도로와 연결	208
이치고속도로 (依七高速公路)	-	이란/치타이허	헤이룽장성 고속도로망 건설계획의 중요 구간	117
젠푸고속도로 (建抚高速公路)	G1012	젠산장/푸웬	중국 동쪽 최단 식량운반의 중요 구간(베이다황)	166.5
산장고속도로 (三江高速公路)	-	푸진/후린	베이다황 제1로, 하통, 지후, 허다 고속도로와 연결, 6개 현대화 대형 국유농장과 연결	204
이수이고속도로 (伊绥高速公路)	G1111	이춘/수이화	헤이룽장성 도로 구축의 중요 구간	232

자료: 중국고속도로망, 高速公路网, 国家高速公路线路大全, (www.chinahighway.org) (검색일: 2019.8.27.).

헤이룽장성은 국제공항 1개, 민용(民用)공항 10개로 동북지역에서 가장 많은 총 11개의 공항을 보유하고 있으며 전국에서 5위를 차지하고 있다. 2018년 항공을 통한 화물운송회전량은 2.7억 톤/km로 전년대비 2.7% 증가하였으며, 여객운송회전량은 433.9억 명/km로 전년대비 10.3% 증가하면서 성내 전체 운송수단 여객운송 회전량 중에서 가장 큰 증가폭을 기록하였다. 하얼빈 국제공항의 여객 운송량은 전국 20위로 동북지역에서 가장 높다. 13.5 기간 공항수를 14개로 증설하는 한편, 항공을 통한 화물 운송량은 19.5억 톤/km, 여객 운송량은 2,700만 명/회 달성을 목표로 하고 있다. 하얼빈 국제공항의 기능을 확대·발전시키는 한편, 치치하얼(齊齊哈爾), 다칭(大慶) 공항의 확장건설, 무단장(牡丹江), 자무스(佳木斯) 공항의 이전을 통해 간선공항의 서비스 및 운송능력을 제고시킬 계획이다. 또한, 중요 우다렌츠(五大連池), 젠산장(建三江), 수이펀허(綏芬河), 야부피(亞布力) 등 관광지와 연결하는 신공항을 건설하고 허강(鶴江), 후린(虎林), 수이화(綏化), 바오칭(寶清), 라오허(繞河) 등 지선 공항 및 모허(漠河), 헤이허(黑河), 지시(鷄西), 이춘(伊春) 등 공항 확장 건설 준비 사업을 진행시켜 나갈 예정이다.

〈표 III-10〉 2018년 헤이룽장성 공항 화물/여객 운송 현황

공항명	화물(톤, %)			여객(인/차, %)			항공기 이착륙(대, %)		
	순위	운송량	증감율	순위	운송량	증감율	순위	항공수	증감율
하얼빈 타이핑 국제 (哈尔滨太平国际机场)	23	1,250,042	3.2	20	20,431,432	8.6	24	146,416	7
무단장 하이랑 (牡丹江海浪机场)	107	1,237	25.4	99	933,716	18.9	129	7464	21.9
자무쓰 동자오 (佳木斯东郊机场)	112	1,152.2	7	103	865,076	29.5	131	7015	12.5
다칭 싸얼투 (大庆萨尔图机场)	100	1,419.9	1.5	104	831,589	33.9	138	6539	19.7
치치하얼 썬자즈 (齐齐哈尔三家子机场)	120	919.5	57.9	145	409,783	1.7	171	3616	1.7
지시 싱카이후 (鸡西兴凯湖机场)	169	149	-42	173	215,872	-2.8	177	3342	21.4
헤이허 (黑河瑯珺机场)	194	49	-32.4	181	180,905	20	182	3083	14.3
이춘 린두 (伊春林都机场)	198	39.6	-25.4	192	162,113	19.8	201	1,818	29.2
젠산장 셔디 (建三江湿地机场)	226	-	-	210	82,449	605	207	1,455	969.9
모허 구롄 (漠河古莲机场)	184	80	3.4	213	80,735	-3.7	202	1,708	-8.8
푸위안 동지 (抚远东极机场)	218	1.4	-18.6	218	58,444	-10.3	219	922	8.2
우다렌츠 더두 (五大莲地德都机场)	222	-	-	221	39,673	62.7	221	833	891.7

자료: 중국민용항공국, 2018년民航机场吞吐量排名, 2019.3.5., <<http://www.caac.gov.cn/XXGK/XXGK/TJSJ/201903/P020190305338562571372.xls>> (검색일: 2019.8.6.)

〈그림 Ⅲ-1〉 중국 동북지역 철도인프라 현황



자료: 서종원·양하은·최성원·장동명·안국산, 『중국 동북지역과 연계한 남북-신(-)인프라 전략 연구 -한반도 신경제지도와 중국 일대일로연계를 중심으로』 (세종: 대외경제정책연구원, 2017), p. 42.

〈그림 Ⅲ-2〉 중국 동북지대로 인프라 현황



자료: 서종원·양하은·최성원·장동명·안국산, 『중국 동북지역과 연계한 남북- 신(-)인프라 전략 연구 -한반도 신경제지도와 중국 일대일로연계를 중심으로』 (세종: 대외경제정책연구원, 2017), p. 47.

〈그림 III-3〉 중국 동북지역 공항 인프라 현황



자료: 서종원·양하은·최성원·장동명·안국산, 『중국 동북지역과 연계한 남북- 신(-)인프라 전략 연구 -한반도 신경제지도와 중국 일대일로연계를 중심으로』 (세종: 대외경제정책연구원, 2017), p. 48.

2. 극동러시아 교통·물류 인프라 연결 현황

러시아 푸틴행정부는 극동러시아의 지속적인 인구 감소, 경제침체로 인한 경제발전 저하 등 안보·경제·사회 문제를 해결하기 위해 2006년 12월 국가위원회 설립을 시작으로 극동 시베리아 개발에 관한 본격적인 개발 프로그램을 추진하고 있다. ‘2025 극동·바이칼 지역 경제·사회 발전 전략’은 한국, 중국, 일본 등 주변국과 교통인프라 건설, 에너지, 대외무역 및 투자유치 등 다양한 경험을 통해 극동 시베리아 지역의 경제발전을 견인해 나가는 한편, 지하자원 개발과 물류 수송망 구축 및 확충, 지역주민의 안정적인 정착 등을 목표로 하고 있다. 현재 러시아 정부는 이 전략에서 개선·보완된 지역경제 성장 6%대 달성, 인구유출 중단 및 러시아 평균 수준의 생활수준 유지 등 내용을 포함하고 있는 ‘2025 극동개발 국가프로그램’ 정책을 준비하고 있으며 2019년 하반기 발표될 것으로 전망된다.⁸²⁾ 2014년 러시아의 크림반도 병합 문제로 인한 유럽연합(EU)의 경제제재가 러시아 경제발전에 장애요인으로 작용하면서 러시아 정부는 극동 시베리아 개발에 더욱 집중함은 물론, 동북아시아 국가들과의 협업을 통한 연대를 더욱 강화해 나가고 있는 상황이다. 2019년은 중·러 수교 70주년으로 중·러 정상은 상호 방문을 통해 양국관계를 제일 높은 수준인 ‘신(新)시대 전면적, 전략적 협력 동반자 관계’로 격상하고 한반도를 포함한 동북아시아의 여러 국제적 현안에 대해 공동으로 대응하는 한편, 경제무역, 인문, 사회, 과학, 군사, 우주항공 등 제분야 협력을 강화해 나가고 있다. 또한, 물류, 건설, 제조업

82) 조영관, 『북·중·러 교통물류 협력과 신북방정책에 대한 시사점: 러시아 정책을 중심으로』, vol. 2019, 지역이슈 2 (2019), p. 3, <http://www.bukbang.go.kr/bukbang/info_data/pds/0001/?boardId=bbs_0000000000000013&mode=view&cntId=86&category=정보&pageIdx=> (검색일: 2019.10.28.).

분야의 한국기업 투자진출 확대를 노력중이며 한반도 문제의 조속한 해결을 통하여 에너지, 지하자원, 관광 등 분야에서 남·북·러 3자 경협 사업의 추진을 강력하게 희망하고 있다.

〈표 III-11〉 극동러시아 개발 프로그램에 따른 교통인프라 프로젝트

교통 부문	주요 내용
철도	<ul style="list-style-type: none"> - 시베리아 횡단철도 (TSR) 및 바이칼-아무르 철도(BAM) 현대화 - 사할린 철도 개·보수 - 우수리스크-블라디보스토크 및 블라디보스토크-하바롭스크 구간 고속화 - 야쿠츠크(니즈니 베스타흐-모마-마가단) 철도 건설
도로	<ul style="list-style-type: none"> - 아무르 (치타-하바롭스크) 자동차 도로 건설 - 하바롭스크-블라디보스토크 자동차 도로 개·보수 - 보스토크 (하바롭스크-나훗카) 자동차 간선도로 건설 - 바이칼-브라츠크-야쿠츠크 자동차 도로 건설 - 블라디보스토크-나훗카-보스토치니 항 자동차 도로 건설 및 개·보수
공항	<ul style="list-style-type: none"> - 울란우데, 블라고베센스크, 야쿠츠크, 마가단, 페트로파블롭스크-캄차스키, 유즈노-사할린스크 공항 현대화
항만	<ul style="list-style-type: none"> - 연해주 및 하바롭스크 주의 주요 항만들과 캄차트카(페트로바블롭스크-캄차스키), 사할린(홀름스크) 항만들의 현대화 및 확대

자료: 조영관, 『북·중·러 교통물류 협력과 신북방정책에 대한 시사점: 러시아 정책을 중심으로』, vol. 2019, 지역이슈 2 (2019), p. 6, <http://www.bukbang.go.kr/bukbang/info_data/pds/0001/?boardId=bbs_0000000000000013&mode=view&cntId=86&category=정보&pageId=> (검색일: 2019.10.28.)

가. 철도

러시아 철도는 지리적으로 유라시아 철도망의 필수적인 부분이며 유럽, 동아시아 국가 간 철도시스템과 직접 연결되어 있다. 러시아 철도의 개발은 ‘2030 러시아 철도교통 발전계획’을 기반으로 하고 있다. 이 계획에서는 △ 수송의 완전성, 독립성, 보안 및 국방능력, 사회경제성장 및 교통 시민의 요구 실현을 위한 조건을 확보하고 기반시설로 접근 및 지속가능한 운송 시스템 형성, △ 국제운송 시스템과 통합한 러시아의 대중교통 잠재력 실현, △ 경제적 통합 심화

및 노동 이동성 증대를 위한 환경 조성, △ 철도운송의 효율성 증대를 포함한 총 운송비용의 절감, △ 철도 수송의 기술적 발전에 기초한 인구 및 경제, 세계 표준의 요구사항에 부합하는 운송의 품질과 안전 수준 견인, △ 철도운송의 투자 매력 증대 등을 목표로 2030년까지 1단계 철도운송 현대화(2008~2015년), 2단계 역동적 확장사업(2016~2030년)을 통해 세계수준의 철도 운송 경쟁력을 제고한다는 계획을 가지고 있다.

〈표 III-12〉 2030 러시아 철도교통 발전계획 주요 지표

항목	단위	2007년	2015년		2030년	
			최소	최대	최소	최대
철도망 밀도	km/천km ²	5	5.29	5.29	8.93	6.2
여객운송량	인/km/인.년	1,224.1	1,344	1,344	1,744.5	1,779.2
화물운송량	백만톤	1,344.2	1,758	1,758	1,970	2,150
공용철도 신설	km	—	5,193	5,193	10,824	15,537
고속철 연장	km	650	3,833	3,833	11,557	12,445
-시속 160km급	km	650	3,174	3,174	10,898	10,917
-시속 350km급		—	659	659	569	1,528

자료: 서종원·김현철 “러시아 고속철도산업의 발전현황과 전망.” (교통연구원 유라시아 북한교통 물류 이슈페이퍼 22호, 2015.11.17.), p. 4. (https://www.kotire.kr/user/bbs/BD_selectBbs.do?q_bbsCode=1051&q_bbsctSn=20170131161410471&q_cdCode=-1&q_lwprtCICode=-1) (검색일: 2019.9.2).

러시아 철도 총연장은 85,600km로 미국에 이어 세계 2위를 차지하고 있으며 그 중 시베리아횡단철도(TSR) 철도 총연장은 9,298km로 러시아 철도 총연장의 10.9%를 차지하고 있다. 러시아 정부가 중점프로젝트로 추진하고 있는 고속철도의 총연장은 2,971km로 2009~2014년 사이 10개 구간에 걸쳐 집중적으로 건설이 추진되었으며 2030년까지 하바롭스크-블라디보스토크(774km) 구간을 포함한 약 14개 구간의 고속철도가 건설될 예정이다. 2018년 러시아 철도여객 수송량은 11.56억 명/회로 전년대비 3.4% 증가, 철도 화물량은 12.9억 톤으로 전년대비 2.2% 증가하였다. 주요 운송 품목으로

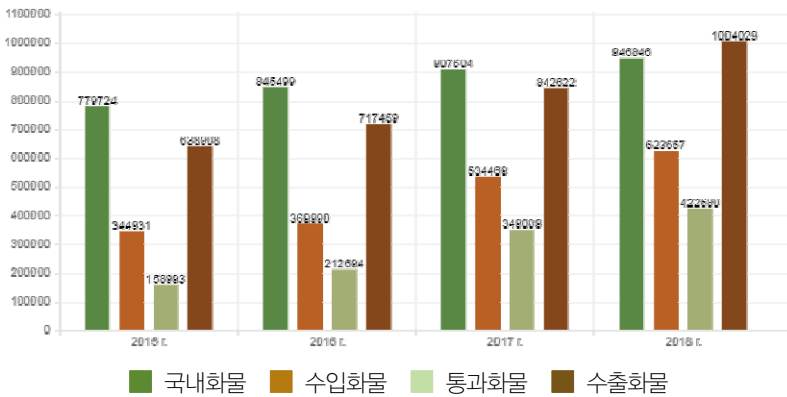
는 석탄(3.7억 톤, 4.6% 증가), 석유 및 석유제품(2.4억 톤, 0.4% 증가), 철광석 및 망간 광석(1.2억 톤, 5.7% 증가), 건설화물(1.3억 톤, 6.8% 감소) 등이다.

〈표 III-13〉 러시아 철도 화물컨테이너 운송실적 (단위: 천 TEU)

연도	국내화물	수출화물	수입화물	통과화물
2015	779,724	638,906	344,931	158,993
2016	845,499	717,459	369,990	212,694
2017	907,504	842,622	534,469	349,089
2018	946,846	1,004,029	623,657	422,580

자료: 러시아철도공사, *Перевозки грузных контейнеров в 2017–2018 гг.*, ДФЭ, http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=4094. (검색일: 2019.6.30.).

〈그림 III-4〉 러시아 철도 화물컨테이너 운송실적 (단위: 천 TEU)



자료: 러시아철도공사, *Перевозки грузных контейнеров в 2017–2018 гг.*, ДФЭ, http://www.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5232&layer_id=3290&refererLayerId=3290&id=4094. (검색일: 2019.6.30.).

시베리아횡단철도(TSR)는 모스크바에서 극동러시아 블라디보스토크를 연결하고 있으며 유럽과 아시아를 육상으로 잇는 최단 경로이다. TSR의 기본노선은 모스크바-니즈니노브고로드/카잔-예카테린부르크-튜멘/쿠르간-옴스크-노보시비르스크-타이셰트-울란

우데-하바롭스크-블라디보스토크/나호트카이며 TSR 운송조정협의회(CCIT)에서 구분하고 있는 지선은 총 12여 개로 CIS 국가, 몽골(TMGR), 중국(TCR), 일본, 북한 등과 연계되어 있다. TSR의 연간 화물수송 능력은 연간 1억~1억 2천만 정도이며 4기 푸틴정부가 서명한 '2024년까지 러시아연방 발전을 위한 국정 목표 및 전략과제' 대통령령에 따라 TSR 및 BAM 철도의 수송능력을 2024년까지 1억 8천만 톤까지 증가할 계획이다.⁸³⁾

극동러시아 철도는 시설 노후화, 낮은 용량 등 문제에도 불구하고 화물과 여객을 운송하는 주요 교통수단이다. 연해주 철도 총연장은 1,559km로 러시아 철도 총연장(8,494km)의 약 18%를 차지하고 있다.⁸⁴⁾ 2016년 TSR 국제화물 물동량(통과화물 포함)은 663,758만 톤으로 전년대비 3.7% 증가하였으나 2013년 이후 감소 추세를 보이고 있다.

나. 도로

극동러시아 도로 총연장은 62,420km로 이 중 34,535.8km는 극동연방관구에서, 7,184.5km는 중앙 정부에서 관리하는 연방도로이다. 극동러시아의 도로 중 연해주지역의 도로 총연장은 14,860km이다. 러시아 도로는 모스크바를 포함한 주변 지역과 극동지역의 차가 극명하게 나타남에도 불구하고 극동지역 도로 밀도는 90km/1,000km²로 기타 지역에 비해 높은 수준이다. 러시아 연해주의 주도로는 A-370이며 A-370 도로는 극동지역에서 중·러 국경지역을 따라 중심도시인 하바롭스크에서 우수리스크, 블라디보스토크를 연결하고 있다.

83) 서종원·한은영, “러시아 철도 운영 현황 및 조직,” (교통연구원, 동북아북한교통물류 이슈페이퍼 06호 제 2018-06호, 2018), p. 8, <https://www.koti.re.kr/user/bbs/BD_selectBbs.do?q_bbsCode=1051&q_bbscttSn=20180604171013009&q_clCode=-1&q_lwprtClCode=-1> (검색일: 2019.10.30.).

84) 서종원 외, “중국 동북지역과 연계한 남북중 신(新)인프라 전략 연구,” p. 113.

A-370 도로를 중심으로 R-449(레소바보츠크), A-182(투리로그), A-184(포그라니치니), A-187(폴타브카) 도로는 중국 접경의 후린, 미산, 수이펀허, 동닝 통상구와 연결되어 있다. 북·러 접경지역을 연결하는 도로는 A-189로 두만강 접경지역인 하산에서 시작되어 크라스키노-포시에트-자루비노을 경유하여 A-370 도로와 만나 블라디보스토크까지 연결된다.

〈그림 III-5〉 연해주 주요 항만과 연계된 연방도로



자료: 박건태·서종원, 『다자간 협력사업 사례를 통한 통일 도로사업 시행방안 연구』 (김천: 한국 도로공사, 2017), p. 35, <<http://www.alio.go.kr/popSusiViewB1040.do?seq=2018041701581812>> (검색일: 2019.10.30).

다. 항만

극동러시아의 항구는 연해주, 하바로프스크, 사할린, 마가단, 캄차트카 5개 지역의 총 22개이다. 그 중 절반이 넘는 15개의 항구가 연해주와 하바로프스크에 위치하고 있다. 극동러시아 항구는 TSR, TCR, TMGR 철도와 연계되어 다국적 교통물류복합운송시스템의 구축, 북극항로 개척, 경제특구 배후지 건설 등 미래 다자간 경제협력 가능성이 높다.⁸⁵⁾

〈표 III-14〉 러시아 극동연방관구 주요 항만

지역	항만수	항구
연해주	8개	포시에트, 보스토치니, 바니노, 블라디보스토크, 자루비노, 올가, 나훗카, 샤흐초르스크, (슬라비앙카)
하바롭스크주	7개	코르사코프, 니콜라옙스크-나-아무르, 드-카스트리, 소비츠키야 가반, 라자레바, 포로나이스크, 오후츠크
사할린	5개	알렉산드롭스크-사할린, 홀름스크, 모스칼보, 네벨스크, 프리고로드노예
마가단	1개	마가단
캄차트카	1개	페트로파블롭스크-캄차트카

주: (슬라비앙카) 항구는 현재 개발 타당성 조사가 진행 중인 한-러 경험프로젝트임.
 자료: 조영관, “극동러시아 항만 물류 인프라 개발과 한국의 협력 방안,” vol. 2016, 지역이슈-10, 2016.9.28, 한국수출입은행 해외경제연구소.

연해주에 위치한 8개 항구의 2018년 화물 물동량은 1.8억 톤으로 극동러시아(2.5억 톤)의 약 70%, 러시아 전체 항구 물동량(8.66억 톤)의 20.1% 차지하고 있다.

〈표 III-15〉 러시아 극동연방관구 주요 항만 화물 물동량⁸⁶⁾

지역구분 / 년도	2016	2017	2018	
러시아 전체	29,920	77,097	86,600	
극동연방관구 전체	18,550	19,763	25,540	
연해주	연해주 전체	17,240	17,330	17,980
	보스토치니	6,850	6,690	6,780
	바니노	3,020	2,920	2,950
	나훗카	2,330	2,420	2,460
	블라디보스토크	1,430	1,690	2,120

85) 조영관, “극동러시아 항만 물류 인프라 개발과 한국의 협력 방안,” vol. 2016, 지역이슈-10 (2016) pp. 1~4, <[http://tradenavi.or.kr/CmsWeb/resource/attach/report/\[597\]160928%20지역이슈_극동러시아_항만%20물류%20인프라_개발과_한국의_협력방안.pdf](http://tradenavi.or.kr/CmsWeb/resource/attach/report/[597]160928%20지역이슈_극동러시아_항만%20물류%20인프라_개발과_한국의_협력방안.pdf)> (검색일: 2019.10.30.).

86) “Грузооборот морских портов России в 2018 году вырос на 3,8% – до 816,5 млн тонн (детализация),”. PortNews, January 16, 2016., <<http://portnews.ru/news/270776/>> (Accessed October 2, 2019); “Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2018 году вырос на 4,5%,” *Infranews*, January 17, 2019, <<http://infranews.ru/logistika/more/53515-gruzooborot-morskix-portov-dalnevostochnogo-bassejna-v-2018-godu-vyros-na-45/>> (Accessed October 2, 2019).

지역구분 / 년도	2016	2017	2018
포시예트	820	770	710
드카스트리	1,150	1,080	1,260
프리고로드노예	1640	1760	1700

자료: “Грузооборот морских портов России в 2018 году вырос на 3,8% – до 816,5 млн тонн (детализация),” PortNews, January 16, 2016, <<http://portnews.ru/news/270776/>> (Accessed October 2, 2019); “Грузооборот морских портов Дальневосточного бассейна в 2018 году вырос на 4,5%,” Infranews, January 17, 2019, <<http://infranews.ru/logistika/more/53515-gruzooborot-morskix-portov-dalnevostochnogo-bassejna-v-2018-godu-vyros-na-45/>> (Accessed October 2, 2019).

<그림 Ⅲ-6> 동북아(남·북·중·러) 접경지역 주요 교통인프라 현황



자료: 서중원 외, 『중국 동북지역과 연계한 남북중 신(新)인프라 전략 연구 - 한반도 신경제지도와 중국 일대일로연계를 중심으로』, p. 176, p. 186, p. 195를 바탕으로 재구성.

3. 북·중·러 접경지역 교통·물류 인프라 운영: 통상구를 중심으로

가. 북·중 접경지역 통상구 운영 현황

(1) 통상구 현황

국가 간 상품교역, 인적교류는 통관(세관) 시설을 기반으로 이루어지고 있다. 한국은 지리적 특성상 항공과 해운을 통해 세계 각국과 상품과 인적 교류가 이루어지고 있는 반면, 중국, 러시아와 같이 여러 국가와 국경을 접한 국가들은 항공, 해운을 비롯하여 도로, 철로를 통한 교류가 활발하게 진행되고 있다. 중국, 러시아, 북한, 몽골은 상호 국경을 접하고 있으며 접경지역에는 도로, 철도 통상구(커우안(口岸), 통관설비)가 설치, 운영되고 있다. 이러한 물적, 인적교류 외에 교류확대를 위한 양자, 다자간 교통인프라 구축에 대한 논의와 이행이 활발하게 진행되고 있다. 물론, 접경지역에서의 다자간 경험에 대한 논의는 지속적으로 이루어지고 있으나 동북지역의 정세안정과 평화정착이 전제가 되어야 하며, 자국의 경제적, 안보적 이익이 우선시 되어야 하는 상황에서 실질적인 성과는 나타나지 않고 있는 상황이다. 하지만 양자 간 협력이 활발하게 추진되고 있어 향후 다자간 협력으로 발전할 수 있는 가능성은 매우 높다고 할 것이다.

아래 본문에서는 국경을 접하고 있는 지역의 교통물류 인프라 시설 중 통상구 시설(양자 통상구⁸⁷⁾)과 인프라 구축 협력사례를 중심으로 살펴보고자 하는 만큼 항공, 항만(다자 통상구)으로 이루어지는 것은 제외하였다.

87) 국경을 접한 양국 간 교류에만 이용되는 세관시설로 여기서는 북·중 간 교류에만 이용되는 통상구를 지칭함. (중국: 雙邊口岸)

중국 동북지역의 랴오닝성, 지린성은 북한과 약 1,400km의 국경을 접하고 있으며 11개 접경 지역에서 14개의 도로, 철도 통상구가 설치되어 있다. 랴오닝성에는 북·중 무역의 중심지인 단둥(丹東) 통상구가 있으며 지린성에는 지안(集安), 취안허(圈河), 샤틀즈(沙坨子), 투먼(图们), 썬허(三合), 카이산툰(开山屯), 난핑(南坪), 구청리(古城里), 창바이(长白), 린장(临江) 등 지역의 통상구가 있다. 단둥, 지안, 투먼 통상구는 도로 및 철도 통상구, 취안허, 썬허, 창바이는 도로 통상구를 통해 상품과 인적 이동이 이루어지고 있으며 샤틀즈, 카이산툰, 난핑, 구청리, 린장 통상구는 도로 통상구로 대부분 상품 교역에 이용되고 있다. 이들 통상구는 지방정부가 아닌 중앙정부의 해관총서(세관), 군부대의 통제하에 관리되고 있으므로 양국 간 관계변화, 국제정치적 정서가 빠르게 반영된다.

〈표 III-16〉 북·중 접경지역 통상구 현황

통상구	위치	비준년도	등급	북한측 통상구	통상구 유형			비고
					도로	철로	항구	
단둥 (丹東)	랴오닝성 단둥시	1954 1988(항구)	국가1급	신의주	●	●	●	신통상구 건설 완료(미개통)
지안 (集安)	지린성 통화시, 지안시	1954(건설) 2012 (건설)	국가1급	만포	●	●		도로개통 (2019)
취안허 (圈河)	지린성	2001.10	국가1급	원정	●			도로통상구
샤틀즈 (沙坨子)	연변주 훈춘시	1985 (건설) 2018 (확장)	국가1급	새별	●			신축
투먼 (图们)	지린성 연변주 투먼시	1941(도로) 1954(철로) 2018(확장)	국가1급	남양	●	●		신투먼대교 건설중
썬허 (三合)	지린성	1941	국가1급	회령	●			청진관광에 이용
카이산툰 (开山屯)	연변주 룡정시	1933	국가2급	삼봉	●			
난핑 (南坪)	지린성 연변주 허룽시	1951	국가2급	무산	●			

통상구	위치	비준년도	등급	북한측 통상구	통상구 유형			비고
					도로	철로	항구	
구청리 (古城里)		1953 (건설) 2018 (확장)	국가1급	삼장	●			
창바이 (長白)	지린성 바이산시 창바이 조선족자치현	1950 (건설) 2018 (확장)	국가1급	해산	●			
린장 (臨江)	지린성 바이산시 린장시	1950	국가2급	중강	●			

주: 단둥 통상구는 세부 유형으로 관로(파이프) 통상구도 운영하고 있음.
 자료: 이정균·김준영·임소정·안국산·미무라 미쓰히로, 『대북제재로 인한 북·중 접경지역에서
 의 무역거래관행 변화 분석』 (세종: 대외경제정책연구원, 2016), pp. 107~108 참고 작성.

(2) 주요 통상구 현황⁸⁸⁾

중국 세관총서와 상무부가 유엔 안보리 대북제재 이행을 위해 2017년 8월 15일부터 수산물 및 석탄, 철, 철광석 수입을 전면 금지 하면서 단둥, 투먼, 지안, 취엔허 등 북·중 무역의 주요 통상구를 포함한 대부분의 통상구에서 대북제재가 본격적으로 시작되기 이전인 2015년에 비해 상품교역이 감소하였다. <표 III-17>은 2017년 북·중 접경지역 통상구의 화물 물동량과 여객량 현황을 나타내고 있다. 자세히 살펴보면 랴오닝성 단둥 철도·도로 통상구의 화물, 여객 이동량은 전체 북·중 통상구의 49.2%, 46.2%로 거의 절반을 차지하고 있어 북·중 간 물적, 인적 교류는 대부분 단둥 통상구를 통해 이루어지고 있음을 볼 수 있다. 또한, 지안, 투먼, 취안허, 카이산 툰, 린장 등 일부 소규모의 통상구의 상품교역이 예전에 비해 증가하였는데 이는 세계의 이목이 집중되어 있는 주요 통상구 보다는 소규모의 통상구를 통해 상품교역이 이루어지고 있거나 기존 교역상품의 대북제재 항목 지정으로 비제재품목으로 변화가 이루어지고 있는 것으로 추정된다. 아래표에서 여객량 증가를 확인할 수 있는데

88) 中國口岸年鑒(2018) 데이터를 활용하여 저자 정리

이는 주요 외화벌이 수단인 지하자원과 수산물, 의류 등 품목이 대북제재 대상 품목으로 지정되어 거래가 금지되자 북한은 관광특구 건설, 관광 상품 개발 등 비제재품목인 관광분야를 활성화시키고 있으며 북한을 여행하는 중국 여행객 수가 지속적으로 증가하면서 관광수입이 새로운 외화벌이 수단으로 대체되고 있음을 의미한다.

〈표 III-17〉 2017년 북·중 접경지역 통상구 통과 화물량 및 여객량

중국 통상구		위치	북한 통상구	화물량 (톤)	증감율 (2015)	여객량 (명/회)	증감율 (2015)	차량수 (대)	증감율 (2015)
단둥 (丹東)	도로	랴오닝성	신의주	1,612,656	19.4	465,600	-66.0	159,328	6.8
	철도	단둥시		103,046	-42.3	146,879	7.6	1,946	36.8
지안 (集安)	도로	지린성	만포	16,419	-	0	-	0	-
	철도	통화시 지안시		36,633	1,804	8,648	-57.6	484	59.2
투먼 (圖們)	도로	지린성	남양	144,175	155	31,023	-96.7	9,771	
	철도	연변주 투먼시		67,661	-30.1	624	-	196	-3.0
취엔허 (圈河)	도로	지린성	원정	358,029	7.5	468,648	23.5	115,448	-10.4
샤튀즈 (沙坨子)	도로	연변주	새별	8,533	-28.6	2,712	136.9	58	-95.4
싼허 (三合)	도로	지린성	회령	116,882	-19.6	17,502	130.9	8,601	-5.2
카이산툰 (開山屯)	도로	연변주	룡징시	32,924	44.3	6,665	419.5	4,328	44.7
난핑 (南坪)	도로	지린성	무산	811,498	-13.5	52,052	7,109.4	45,847	-5.1
구청리 (古城里)	도로	연변주	허룡시	18,667	-80.7	8,564	462.7	1,720	-69.4
창바이 (長白)	도로	지린성	헤산	144,129	-35.6	65,444	853.2	10,700	26.8
린장 (臨江)	도로	바이산시	중강	65,230	98.8	17,125	771.9	7,950	111.3

자료: 中國口岸年鑑, '各地口岸運行管理 辽宁省, 吉林省,' (2016) pp. 135~170을 활용하여 저자 정리.

(가) 단둥 통상구(도로, 철도)

중국 랴오닝성의 단둥시는 북한 신의주시와 마주하고 있으며 압록강대교(중국어명: 중주우의교(中朝友誼橋), 도로, 철로 겸용)를 통한 물류 및 인적교류가 활발하게 이루어지면서 북·중 무역의 중심 역할을 담당하고 있다. 단둥시는 1954년 중조철로연합운송 협정에 따른 북한 국제열차의 주요 통로로 매주 화, 목, 금, 일요일은 평양행 열차(베이징 또는 모스크바-단둥-평양), 월, 수, 목, 토요일은 베이징행(평양-단둥-베이징 또는 모스크바행) 열차가 운행되고 있다. 단둥 통상구를 통해 운송되는 주요 품목으로는 무연탄, 목재, 광석, 시멘트, 양식(糧食) 등으로 화물 물동량 400만 톤/년, 여객수송량 200만 명·회수/년에 이르고 있다. 단둥 철도 통상구를 통해 운반된 수출입 물동량은 2017년 기준 10.3만 톤(전년대비 24.8% 감소)이며 그 중 수출은 6.1만 톤(26.5% 감소), 수입은 4.2만 톤(22.2% 감소)이다. 여객수송량은 14.7만 명·회(전년대비 2.6% 증가)이며 그 중 출국은 7.43만 명·회, 입국은 7.26만 명·회로 전년대비 모두 증가하였다. 2017년 단둥 도로 통상구를 통해 운반된 물동량은 161만 톤(전년대비 16.5% 감소)이며 그 중 수출 141.1만 톤(4.4% 증가), 수입 19.9만 톤(전년대비 65.5% 감소)이다. 여객수송량은 46.5만 명·회(전년대비 11.1% 증가)로, 그 중 출국 24.6만 명·회, 입국 21.9만 명·회이다.

단둥시는 중국 대북무역의 중심지로 한반도를 둘러싼 국제 정세의 영향이 가장 빠르게 나타난다. 유엔안보리의 대북제재로 인하여 중국의 대북한 상품교역이 급감한 것과는 다르게 관광 등 서비스 교역의 비대북제재 항목이 지속적으로 증가하는 것은 첫째, 지하자원·광물·의류 등 품목의 수입금지로 막힌 외화벌이 루트가 관광산업으로 대체되고 있음을 의미한다. 둘째, 2018년 초부터 진행된 4차례의 북·중

정상회담 개최 계기 악화일로로 걸던 양국 간 관계가 이전으로 회복되면서 북한에 대한 중국인의 관심이 증가하였기 때문이다. 셋째, 유엔 안보리 대북제재가 지속되고 있는 상황에서 북한은 관광특구 개발, 관광상품의 다양화 등을 통해 중국을 포함한 외국인 관광객 유치사업을 확대시키고 있다. 실제로 직항노선이 있는 선양의 경우 항공권 구입을 위해 한달 이상이 소요되고 있으며 단둥 접경지역에서는 수많은 중국 관광객이 반일, 1일 여행(신의주), 3박 4일의 평양 관광 상품도 사전에 예약해야 할 정도로 인기를 누리고 있는 상황이다.⁸⁹⁾ 일반관광뿐만 아니라 비즈니스를 위한 북한 방문자도 증가하고 있다.

〈그림 Ⅲ-7〉 단둥 도로, 철도 통상구 〈그림 Ⅲ-8〉 단둥-평양 국제여객열차 및 접경지역 관광객



자료: 현지조사(2019년 7월) 저자 촬영

(나) 지안 통상구(도로, 철도)

지안 철도 통상구는 중국의 3대 대(對)북한 철도 통상구 중 하나로 지린성 지안경제개발구에 위치하고 있으며 북한 만포시와 마주하면서 지안-만포대교(도로(2015), 철로(1946))로 연결되어 있다.

89) 대북사업가 인터뷰(2019.7.24.~7.27., 중국 동북지역 현지조사).

최대 화물 통관능력은 30만 톤이며 주요 운송품목으로는 목재, 세멘트, 철광분, 스틸 빌레트, 강괴, 잡화 등이다. 월, 수, 금요일은 여객 운송 열차가, 화, 목, 토요일은 화물열차가 운영되고 있다. 2017년 지안 철도 통상구를 통해 운반된 물동량은 3.7만 톤, 여객량은 8,648명·회이다. 도로 통상구는 북·중 양국이 공동으로 2012년 기공한 이래 2013년 12월 준공하였으나 개통이 미루어지다가 준공 5년만인 2019년 4월 정식 개통되었으며 국가급 통상구로 지정되었다. 도로통상구의 정식 개통이 2019년 임에도 불구하고 2017년 화물 물동량 1.6만 톤이 운송된 것으로 집계된 것으로 보아 공식 개통 이전부터 이용되어 왔음을 짐작해 볼 수 있다.

〈그림 Ⅲ-9〉 지안 도로 통상구



〈그림 Ⅲ-10〉 지안 철도 통상구



자료: 중국 바이두, 集安口岸, (<https://image.baidu.com/search/index?tn=baiduimage&ct=201326592&lm=-1&cl=2&ie=gb18030&word=%BC%AF%B0%B2%BF%DA%B0%B6&fr=ala&la=1&alatpl=adress&pos=0&hs=2&xhttps=111111>) (검색일: 2019.9.28).

(다) 투먼 통상구(도로, 철도)

지린성 옌벤주 투먼시는 북한 남양 통상구와 마주하고 있으며 도로와 철도로 연결되어 있다. 투먼시에 건설된 투먼 통상구는 중국에서 두 번째로 북·중 교역 규모가 크며 최대 화물통과 능력 60만 톤에 이른다. 주요 수출 품목은 무연탄, 양식, 기계설비, 콘트리트 등이며 수입 품목은 철강괴, 생철, 규소철 등이다. 투먼 통상구는 북

한의 나진항, 청진항과 직통으로 연결되며 두만강을 경유하여 극동 러시아를 연결하고 있어 길림성의 대북한, 대러시아 무역 발전과 차항출해(借港出海) 전략의 중요한 통로이기도 하다. 2017년 투먼 도로, 철도 통상구를 이용해 운송된 물동량은 14.4만 톤, 6.7만 톤이며, 출입국 인원은 3.1만 명/회, 624명/회 이다.

〈그림 Ⅲ-11〉 건설중인 투먼대교(도로) 〈그림 Ⅲ-12〉 투먼 철도 통상구



자료: 현지조사(2019.7.) 저자 촬영

(라) 취엔허 통상구(도로)

지린성 옌벤주 훈춘시와 북한 함경북도 원정리를 육로(신두만강 대교)로 연결하면서 북한 원정리 세관과 마주하고 있다. 취엔허 통상구는 북·중·러 3국이 두만강을 사이로 국경을 접하고 있으며 동해로 진출하기 위한 중국 차항출해(借港出海) 전략의 주요 거점지이자 북한의 나선경제무역지대로 통하는 중요 통로이기도 하다. 취엔허 통상구는 2015년, 2016년 국가질량검역총국에서 전국 양식(糧食), 수산물 보급 통상구로 지정됨에 따라 북한, 러시아 등 동해수역에서 잡힌 명태, 오징어 등 수산물(생물)이 수입되고 있다. 나선경제무역지대에는 약 50여 개의 중국 기업이 투자한 수산물 가공공장이 운영되고 있으며 가공된 수산물이 이곳을 통해 수입된다. 수산물 외에도 채소, 수공예품, 가발 등이 수입되고 있으며 주요 수출 품목으

로는 건축자재, 식품, 의류, 승용차 등이다. 취안허 통상구를 통해 운송된 물동량은 35.8만 톤, 관광객은 46.8만 명/회 이다. 기존에 운영되던 두만강대교는 교량 노후화에 따른 안전문제로 인하여 2016년 확장, 건설되어 운영되고 있다. 또한, 2017년에는 수산물 및 특산물 교역시장이 건설되어 중국인이 별도의 입국사증 없이 자유롭게 입장(입장료 70위안)하여 상품 구입이 가능하나 대북제재로 인하여 운영이 중단된 상태이다. 중국의 유엔 안보리 대북제재 동참으로 2017년 8월 15일부터 수산물 거래가 금지되면서 이 지역 중국 기업들이 운영난을 겪고 있기도 하다. 1995년 11월 취안허 통상구를 경유하여 북한 나진항에서 한국 부산으로 향하는 육해연합운송 노선이 개통되기도 하였으나 현재는 중단된 상태이다.

〈그림 Ⅲ-13〉 신두만강대교와 북한
원정리 여행자검사소

〈그림 Ⅲ-14〉 취안허 통상구



자료: 현지조사(2019.7.) 저자 촬영

(마) 샤퉈즈 통상구(도로)

지린성 옌벤자치주 훈춘시 서부와 북한 함경북도 경원군(삿별)이 육로(교량)로 연결되어 있으며 전통적인 북중 접경지역 민간무역 통상구이다. 호시무역구 활성화를 위한 정책이 마련 중이며 유다도(柳多島) 관광 상품이 운영되고 있다. 샤퉈즈 통상구는 중국 기업이 북한 경원에 운영 중인 하청공장의 일감이 오고 가는 소규모 세관이

다. 중국 샤퉈즈 통상구를 통해 운송된 물동량은 8.5만 톤이며 여객 운송량은 2,712명/회이다.

(바) 싼허 통상구(도로)

지린성 옌벤자치주 룡징시와 북한 함경북도 회령시가 육로로 연결되어 있으며 회령 세관과 마주하고 있다. 중국 동북지역에서 동해와 태평양으로 나갈 수 있는 북한의 항구(청진항 86.8km) 까지 가장 가까운 거리의 통상구로 청진을 방문하는 중국 여행객이 주로 이용한다. 2017년 11.6만 톤의 화물, 1.7만 명/회 여객 운송이 이루어졌다. 주요 수출품목으로는 식품, 양품, 도자기, 방직품, 플라스틱 제품, 자전거, 자동차 부속품 등이며 주요 수입품목으로는 철광석, 철가루, 마른 오징어 등이다.

(사) 카이산툰 통상구(도로)

지린성 옌벤자치주 룡징시 동부와 함경북도 은성군을 육로로 연결하고 있으며 삼봉 통상구와 마주하고 있다. 카이산툰 통상구에서 나선경제무역지대까지는 96km이며 청진시까지는 120km이다. 조선 화교(조교)가 많은 함경북도와 마주하고 있어 '화교 통상구'라는 명칭도 가지고 있다. 2017년 카이산툰 통상구를 통해 운송된 화물 물동량은 3.3만 톤, 여객량은 6,600 명/회이다. 주요 수출 품목으로는 식품, 약재, 도자기, 방직품, 플라스틱 제품이며 수입품목으로는 마른 오징어, 송이버섯 등이다.

(아) 난핑 통상구(도로)

지린성 옌벤자치주 허룽시와 북한 함경북도 무산군이 육로로 연결되어 있다. 난핑 통상구에서 무산군까지는 12km, 청진항까지 84

km 이다. 아시아최대 철광석 산지인 무산 노천광산과 근거리에 있어 북한 철광석의 주요 수입 통로이다. 허가받은 중국의 화물트럭이 무산광산까지 들어가 채굴된 철광석을 중국으로 운반한다. 대북제재로 인하여 철광석의 중국 수입이 금지되면서 화물차의 운행도 줄었으나 암묵적으로 광물자원을 운송하고 있는 것으로 추정된다. 난핑 통상구의 운송 물동량은 단둥 통상구에 이어 두 번째 규모이다. 2017년 81.2만 톤의 물동량과 5.2만 명/회의 여객인원이 운송되었고 주요 수출 품목은 채굴설비, 건축자재, 차량 등이며 수입 품목은 철광석, 철광분 등이다.

(자) 구청리 통상구(도로)

지린성 옌벤자치주 허룽시 남부와 북한 양강도 혜산시가 육로로 연결되어 있으며 양강도의 유일한 북·중 통상구이며 삼강 통상구와 마주하고 있다. 2017년 구청리 통상구를 통해 운송된 화물량은 1.9만 톤이며 여객량은 8,564명/회이다. 주요 수출 품목은 일용품과 건자재이며 수입 품목은 목재, 전분, 블루베리, 잣, 팥 등이다.

(카) 창바이 통상구(도로)

지린성 창바이시와 북한 양강도 혜산시와 육로(창후이(長惠)국제대교로 연결되어 있으며 혜산 통상구와 마주하고 있다. 혜산시는 평양, 개성과 철도로 연결되어 있을 뿐만 아니라 나진항(196km), 청진항(140km), 김책항(116km), 신포항(145km), 함흥항(175km) 등 북한 동해안 항구들과 가까운 거리에 위치하고 있어 지린성 차항출해(借港出海) 전략의 새로운 통로로 부상하고 있다. 2017년 창바이 통상구를 통해 운송된 물동량은 14.4만 톤이며 여객량은 6.5만 명·회이다. 주요 수출 품목은 쌀, 옥수수, 국수, 농부산물, 전력, 경유, 기계

설비, 가전제품, 건축자재, 방직제품, 일상 생활용품 등이며 주요 수입 품목: 원목, 목제품, 동, 금, 아연, 잣, 중약재 등 이다.

(타) 린장 통상구(도로)

지린성 린장시와 북한 자강도 증강군이 육로로 연결되어 있다. 2017년 린장 통상구를 통해 운송된 물동량은 6.5만 톤이며 여객량은 1.7만 명/회이다.

주요 수출 품목은 콘크리트, 맥아분, 정제쌀, 건축자재, 강철 및 철강제품, 광산기계설비, 채굴 설비 등이며 수입 품목은 채소, 철광분, 나무판(백양나무, 낙엽송, 자작나무), 황산, 동정광 등이다.

나. 중·러 접경지역 통상구 운영 현황

(1) 통상구 현황

중국 정부가 동북지역에서 일대일로 구상의 일환으로 추진 중인 중·몽·러 경제회랑 건설에 러시아가 적극 참여하는 등 현재까지 220억 달러 규모의 30여 개 합작사업⁹⁰⁾을 가속화시켜 나가고 있다. 이러한 상황에서 중국 헤이룽장성(黑龍江省)은 중·러 경제협력의 중심이자 선도적인 역할을 담당하고 있다. 헤이룽장성은 중국 최북단에 위치하며 중국의 대러시아의 국경 무역 중심지이자 아시아 및 유럽대륙과 태평양을 잇는 중요 요충지이다. 러시아와 2,981km의 국경을 접하고 있으며 국경지역 약 20여 개의 통상구(철도 1개, 도로 3개, 내륙항 16개)를 통해 러시아와 상품 및 인적교류가 진행되고 있다. 랴오닝성, 지린성이 철도, 도로 등 육로로 북한과 연결되어

90) “방러 시진핑 “푸틴은 내마음 아는 가장 좋은 친구”, 『경향신문』, 2019.6.5., <http://news.khan.co.kr/kh_news/khan_art_view.html?artid=201906052059015&code=970100> (검색일: 2019.9.30.).

있는 반면, 헤이룽장성은 대부분 아무르강을 사이에 두고 내륙향으로 러시아와 연결되어 있는 것이 특징이다. 이러한 내륙향은 동절기에 아무르강이 얼기 때문에 일정기간 운영 중단이 불가피하다. 이러한 이유로 중국은 러시아와 교량(도로) 건설 사업 등 교통인프라 협력을 진행하고 있다. 중·러를 잇는 첫번째 철교인 통장철교와 중·러 도로 교량중 규모가 가장 큰 헤이룽장대교가 건설 중에 있으며 2019년 10월과 2020년 3월 개통 예정이다.

〈표 Ⅲ-18〉 중·러 접경지역 통상구 현황

중국 통상구	위치	비준 년도	등급	러시아 통상구	통상구 유형			비고
					도로	철로	항구	
수이펀허 (綏芬河)	헤이룽장 무단장 수이펀허시	1899	국가 1급	우수리스크	●	●		
동녕 (東寧)	헤이룽장 무단장 동녕시	1990	국가 1급	폴타브카	●			
밀산 (密山)	헤이룽장 지시시 미산시	1993	국가 1급	투리로그	●			
후린 (虎林)	헤이룽장 지시시 후린시	1993	국가 1급	레소자보츠크	●			
라오허 (饒河)	헤이룽장 쑹야산시 라오허현	1993	국가 1급	포크로브카			●	
푸옌 (撫遠)	헤이룽장 자무스 푸옌시	1992	국가 1급	하바로프스크			●	
통장 (同江)	헤이룽장 자무스 통장시	1958 1994	국가 1급	니즈네레닌스키			●	문화대혁명으로 중단후 재개
루베이 (蘆北)	헤이룽장 허강시 루베이현	1989	국가 1급	아무르지트			●	
지아인 (嘉蔭)	헤이룽장 이춘시 지아인현	1989	국가 1급	파쉬코보			●	
신커 (遜克)	헤이룽장 헤이허시 신커현	1990	국가 1급	포야르코보			●	
쑤오 (孫吳)	헤이룽장 헤이허시 쑤오현	1993	국가 1급	콘스탄티노브카			●	
헤이허 (黑河)	헤이룽장 헤이허시	1986	국가 1급	블라고베센스크	●		●	
모허 (漠河)	헤이룽장 다싱안링	1993	국가 1급	스크보로디노			●	
후마 (呼瑪)	헤이룽장 후마현	1994	국가 1급	유샤코보			●	

자료: 中國口岸年鑑(2016), '各地口岸運行管理 黑龍江省,' pp. 173~187을 활용하여 저자 정리.

(2) 주요 통상구 현황⁹¹⁾

(가) 수이펀허 통상구(도로, 철도)

수이펀허시는 중국 일대일로의 동북지역 프로젝트인 중·몽·러 경제회랑(프리모리예-1)의 중심축이며 백년(百年) 통상구 도시라는 별칭을 가지고 있을 만큼 오랜 역사를 가지고 있다. 수이펀허 통상구는 중-러 무역의 중심지로 러시아 포그라니치니 통상구와 철도와 도로로 연결되어 있다. 철도 통상구는 헤이룽장에서 유일한 대러시아 철도 통상구로 중국 빈수이(濱綏) 철도⁹²⁾와 극동러시아 철도가 만나는 접점이다. 러시아 포그라니치니까지 26km, 우수리스크까지 123km, TSR 중착점인 블라디보스토크까지는 230km로 중국, 러시아, 한국, 일본 등 동북아 국가 간 육해복합운송 네트워크 구축이 가능하며 태평양으로 향하는 동북아시아 교통·물류의 요충지이기도 하다. 2017년 헤이룽장성의 대러시아 상품교역은 중국 전체의 3.5%를 차지하고 있으며 수이펀허 통상구는 헤이룽장성 대러시아 교역의 40%를 차지하고 있다. 수이펀허 통상구의 연평균 화물 1,000만 톤 이상으로 2017년 운송된 물동량은 1,223.3만 톤(철도 1,157.7만 톤, 도로 65.6만 톤, 전년동기대비 30.8% 증가), 여객 운송량은 106.83만 명/회(철도 89.5만 명/회, 도로 17.4만 명/회, 전년동기대비 6.6% 증가)로 대부분의 화물과 여객이 철도 통상구를 이용하여 운송되었으며 지속적으로 증가하고 있는 추세이다.

91) 中國口岸年鑑, '各地口岸運行管理 黑龍江省,' (2016), pp. 173~187 활용하여 저자 정리

92) 원래명칭은 동청(東淸)철도 동쪽 철로로 하얼빈을 시발역으로 무단장을 경유 수이펀허에 이르는 헤이룽장성 주요 철도노선 중 일부이며 백년의 역사를 가지고 있음. 총연장은 489km이고 하얼빈-상팡역 구간은 단선, 상팡-수이펀허 구간은 복선임. 현재 전기화 사업이 진행 중.

(나) 동녕 통상구(도로)

동녕 통상구는 헤이룽장성 최남단의 중·러 접경지역 통상구로 러시아의 폴타브카 통상구(34km) 교량으로 연결되어 있어 동절기 기후의 영향을 받지 않는다. 헤이룽장성 4대 중·러 국경 통상구 중 하나로 최대 연평균 화물 120만 톤, 여객 60만 명/회 이상의 처리할 수 있는 능력을 가지고 있다. 2017년 화물 운송량은 36.5만 톤(전년대비 45.3% 증가), 여객운송량은 26.1만 명/회(전년대비 10.1% 증가)이다.

(다) 미산 통상구(도로)

미산 통상구는 러시아의 투리로그 통상구(2km)와 마주하고 있으며 우스리스크까지 150km, 블라디보스토크까지 260km 떨어져 있다. 최대 연평균 화물 50만 톤, 여객 30만 명/회 이상을 처리할 수 있는 능력을 가지고 있다. 2017년 화물 운송량은 0.75만 톤(전년대비 51.9% 감소), 여객운송량은 20.9만 명/회(전년대비 39% 증가)이다.

(라) 후린 통상구(도로)

후린 통상구는 러시아 레소자보츠크 통상구(8km)와 마주하고 있으며 동녕 통상구와 같이 교량으로 연결되어 있어 동절기 기후에 영향을 받지 않는다. 최대 연평균 화물 260만 톤, 여객 100만 명/회 이상을 처리할 수 있는 능력을 가지고 있다. 2017년 화물 운송량은 4.24만 톤(전년대비 17.1% 증가), 여객운송량은 3.7만 명/회(전년대비 55.5% 증가)이다.

(마) 라오허 통상구(내륙항)

라오허 통상구는 아무르강의 내륙항으로 러시아 포크로브카 통상구(760m)와 연결되어 있으며 하바로프스크까지 263km, 블라디보스

토크까지 520km 떨어져 있다. 2척의 천 톤급 화물선의 정박지와 동절기 자동차 운수가 가능한 수륙양용 항구, 2척의 대마력 크루즈가 정박할 수 있는 설비가 갖추어져 있다. 연평균 화물 처리 물동량은 60만 톤 이상이다. 2017년 화물 운송량은 0.31만 톤(전년대비 57.9% 증가), 여객 운송량은 2.71만 명/회(전년대비 1.23% 증가)이다.

(바) 푸웬 통상구(내륙항)

푸웬통상구는 아무르강, 우수리강이 교차하는 삼각지대에 위치하고 있으며 극동러시아 최대도시인 하바로프스크(65km)를 마주하고 있다. 3척의 3,000톤급 선박의 정박할 수 있으며 연평균 50만 톤의 물동량 처리능력을 구비하고 있다. 2개의 고속도로와 무단장까지 연결되어 있어 육해복합운송이 가능하지만 동절기 화물운송 문제가 아직 해결되지 않고 있는 상황이다. 2017년 화물 운송량은 13.9만 톤(전년대비 42.2% 증가), 여객운송량은 12.6만 명/회(전년대비 25.1% 증가)이다.

(사) 통장 통상구(내륙항, 철도교량 건설중)

통장 통상구는 대외 개방 이전부터 설립된 역사가 가장 오래된 최대의 내륙항 통상구이다. 러시아 니즈네레닌스키 통상구(35km)와 마주하고 있으며 하바로프스키까지 272km 떨어져 있으며 송화강을 지나는 중국 국내외 수출입 선박의 중요 루트이기도 하다. 5개의 3,000톤급 선박 정박시설이 구비되어 있으며 연평균 70만 톤의 물동량 처리가 가능하다. 2017년 화물 운송량은 34.1만 톤(전년대비 14.5% 감소), 여객운송량은 4.9만 명/회(전년대비 27.4% 감소)이다. 현재 통장 통상구와 니즈네레닌스키 통상구를 연결하고 서시베리아철로와 연계되어 하바로프스크, 유럽까지 통할 수 있는 중·러간 최초의 철교 공사가 진행 중에 있다.

(아) 루베이 통상구(내륙항)

루베이 통상구는 러시아 아무르지트 통상구(1.5km)와 마주하고 있으므로 해상으로 7분, 동절기 빙상 자동차 운송으로 5분이면 도착이 가능하다. 3,000톤급 선박의 정박시설과 석탄, 목재 전용시설이 설치되어 있고 연 평균 50만 톤의 물동량 처리가 가능하다. 석탄 전용 부두는 평균 400톤/시간의 석탄 상선 능력을 가지고 있으며 헤이룽장성 최대의 석탄 수출항이기도 하다. 2017년 화물 운송량은 6.04만 톤(전년대비 76.5% 감소), 여객운송량은 2.1만 명/회(전년대비 56.7% 감소)이다.

(자) 윈커 통상구(내륙항)

윈커 통상구는 러시아 아무르강 연안의 3대 항구인 포야르코보 통상구(15km)와 마주하고 있다. 3개의 천 톤급 이상 선박 정박지가 설치되어 있고 동절기에는 빙상 자동차 운송이 이루어지고 있으며 연 평균 화물 처리 능력은 20만 톤이다. 2017년 화물 운송량은 2.2만 톤(전년대비 3.9% 감소), 여객운송량은 0.35만 명/회(전년대비 2.3% 증가)이다.

(차) 헤이허 통상구(내륙항, 중·러 접경지역 최대 규모의 도로 교량 건설 중)

헤이허 통상구는 중·러 4대 국경지역 통상구 중 하나로 러시아 블라고베센스크(화물항 3.5km, 여객항 750m) 통상구와 마주하고 있다. 중국 건국 이전부터 민간과 정부의 무역 통상구로 이용되어 왔으며 현재는 국가, 지방, 변경소액, 변방지역 호시 등 중·러 국경 무역과 국제 관광객 유치의 중심지 역할을 담당하고 있다. 12개의 천 톤급 선박 정박시설을 갖추고 있으며 연간 화물 및 여객 처리능력은 각각 120만 톤, 100만 명/회이다. 2017년 화물 운송량은 38.3만

톤(전년대비 20.2% 증가), 여객 운송량은 76.5만 명/회(전년대비 6% 증가)이다. 현재 헤이허-블라고베센스크 간 중·러 접경 최대 규모인 도로 교량이 건설 중에 있으며 2020년(4월경) 개통 예정이다. 개통 이후 600만 톤의 화물과 200만 명의 여객 운송의 효과가 있을 것으로 예상된다.⁹³⁾

(가) 모허 통상구(내륙항)

모허 통상구는 중국의 최북단 통상구로 러시아 자린다 통상구(500m)와 마주하고 있으며 천 톤급 선박의 정박이 가능하다. 연평균 화물 처리능력은 10만 톤 이상이다.

〈표 III-19〉 중·러 접경지역 주요 통상구 통과 화물량 및 여객량

중국 통상구	러시아 통상구	형태	연평균 처리능력		화물량 (만톤)	증감율 (2016, %)	여객량 (만 명/회)	증감율 (2016, %)
			화물	여객				
수이펀허 (綏芬河)	우수리스크	도로		-	65.6	9	17.4	-6.44
		철도	1,000	-	1,157.7	32.2	89.5	9.5
동닝 (東寧)	폴타브카	도로	120	60	36.5	45.3	26.1	10.1
미산 (密山)	투리로그	도로	50	30	0.75	-51.9	20.9	39
후린 (虎林)	레소자보츠크	도로	260	100	4.24	17.1	3.7	55.5
라오허 (饒河)	포크로브카	내륙항	60	-	0.31	-57.9	2.71	1.2
푸웬 (撫遠)	하바롭스크	내륙항	50	-	13.9	42.2	12.6	25.1
통장 (同江)	니즈네레닌스키	내륙항	70	-	34.1	-14.5	4.9	-27.4

93) “두만강 접경지역 러시아 하산역에 가다,” 『Economy21』, 2019.6.8., <<http://www.economy21.co.kr/news/articleView.html?idxno=1006678>> (검색일 2019.9.30.).

중국 통상구	러시아 통상구	형태	연평균 처리능력		화물량 (만톤)	증감율 (2016, %)	여객량 (만 명/회)	증감율 (2016, %)
			화물	여객				
루베이 (萝北)	아무르지트	내륙항	50	-	6.04	-76.5	2.1	-56.7
신커 (逊克)	포야르코보	내륙항	20	-	2.2	-3.9	0.35	2.3
헤이허 (黑河)	블라고베센스크	내륙항	120	100	38.3	20.2	76.5	6.1
모허 (漠河)	자린다	내륙항	10	-	-	-	0.008	250

자료: 中國口岸年鑑, ‘各地口岸運行管理 黑龍江省,’ (2016), pp. 173~187을 활용하여 저자 정리.

다. 북·러 접경지역 철도 통상구 운영

북한과 러시아는 두만강을 사이에 두고 약 17.5km의 국경을 접하고 있으며 북한의 두만강 통상구와 러시아 하산 통상구가 철교로 연결되어 있다. 2010년 북·러 간 나진항 3호 부두에 대한 50년 장기 계약이 체결되면서 나진-하산 물류협력사업을 위한 나진항 3호 부두 개보수 공사와 나진-두만강역-하산을 잇는 54km의 철도 연결 사업이 진행되었다.⁹⁴⁾ 두만강역에 표준궤와 광궤가 가설되어 궤간대차가 가능하며 북·러 간 국제철도의 연결 사업(나진-하산)이 2013년 완료되면서 러시아산 석탄의 대중국 수출 통로로 활용되어 왔다. 하지만 두만강 철교의 노후 문제로 인하여 북한은 러시아에 새로운 도로 교량 건설을 지속적으로 요청하고 있으며 양국은 오래전부터 이와 관련한 사항을 논의해오고 있다. 2018년 3월 개최된 제8차 북·러 무역·경제 및 과학기술 협조위원회에서 교량 건설을 위한 실무팀

94) 이정균 외, “북·러 관계 70주년 평가와 전망,” (KIEP 기초자료 18-22, 대외경제정책연구원, 2018.10.8.), p. 14, <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=KiepBaseLine&nttId=201963>> (검색일: 2019.9.30.).

조직을 합의하였으며 전문가 협의를 통해 예비타당성 조사 추진을 언급하였으나 구체적 결과는 발표되지 않았다. 2019년 4월 북·러 정상회담 개최 시 푸틴대통령은 두만강 자동차 전용도로 건설을 극동 개발부에 위임하였고⁹⁵⁾ 이후 알렉산드르 코즐로프 러시아 극동·북극 개발 장관은 이를 포함한 북·러 간 경제협력 등 후속조치를 위해 북한을 방문하기도 하였으나 구체적인 회담 내용은 공개되지 않았다.

4. 초국경 교통·물류 인프라 구축: 다자협력 사례 분석

가. 중·러 교통물류 협력: 중·몽·러 경제회랑

중국의 일대일로 구상은 경제회랑, 경제벨트를 통한 주변국의 관계발전, 지역협력을 통한 경제발전이라는 외교적, 경제적으로 매우 중요한 의미를 가지고 있다. 중국 일대일로 구상의 6대 경제회랑 건설프로젝트 중 동북지역에서 유일하게 추진되고 있는 프로젝트는 중국, 러시아, 몽골을 잇는 ‘중·몽·러 경제회랑’이다. 중·몽·러 경제회랑은 3국이 4,710km(중·몽), 3,645km(중·러), 3,543km(러·몽)의 국경을 마주하고 있는 지리적 특성, 중국의 실크로드 경제벨트, 러시아의 유라시아 발전 벨트(신동방정책), 몽골의 초원의 길 정책이 상호 이익에 부합하는 경제적 이점, 프로젝트 공동 추진을 통한 3국 간 전략적 파트너 관계 구축이라는 정치적 영향이 유기적으로 연계되는 프로젝트이다. 중·몽·러 경제회랑 건설은 도로 연결을 기 초로 철도, 항공 등 교통의 상호연계를 최우선으로 하고 있으며 국

95) “러 극동개발구, ‘북미회담 논의’ 두만강 자동차교량 건설 전담.” 『뉴스시스』, 2019.4.29., <http://www.newsis.com/view/?id=NISX20190429_0000635935&cID=10101&pID=10100> (검색일: 2019.9.30.).

경세관 개발 및 세관·검역간소화, 개발투자, 에너지협력, 인적교류를 통한 상품무역 확대, 생태환경 보호 등을 단계적으로 추진해 나갈 계획이다.⁹⁶⁾

중·몽·러 경제회랑 건설에서 주목해야 할 프로젝트는 한반도와 마주하고 있는 중국 동북지역과 극동러시아에서 추진되는 동부철도 회랑, 프리모리예-1, 프리모리예-2 사업이다. 이들 프로젝트는 우리 정부가 한반도 철도 연결을 기반으로 추진하고 있는 신북방정책과 연계가 가능하므로 중·몽·러 3국과 함께 한국의 참여 방안에 대한 논의가 이루어져야 할 필요가 있다. 프리모리예 프로젝트는 2030년경 완공 예정이며 현재 150만 톤에 불과한 물동량은 연간 4,500만 톤으로 늘릴 예정이다.⁹⁷⁾ 중국은 프리모리예 프로젝트를 통해 항구가 없는 지린성, 헤이룽장성의 물동량을 극동러시아 항구를 이용하여 중국 남부지역으로 운송함으로써 시간과 비용을 절감할 수 있을 것으로 예상하고 있으며 동북진흥 정책과 연계를 통한 동북지역 발전, 북극항로 개척의 선도 주자 역할을 모색하고 있다. 러시아의 경우 극동러시아 개발 프로젝트와 연계 추진을 통해 교통인프라 개선, 극동지역 물류 운송의 경쟁력 제고 등이 가능할 것이다.

96) 李勇慧, 2015, 「中蒙俄经济走廊的战略内涵和推进思路」, 중국바이두원쿠, <<https://wenku.baidu.com/view/966cc1dad3383c4bb4cf7ec4afe04a1b071b0d3.html>> (검색일 2019.9.11.).

97) 현상백 외, 『중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점』 (서울: 통일연구원, 2018), p. 160.

〈그림 III-15〉 중·몽·러 경제회랑



자료: “[차이나인사이드] ‘중국의 일대일로로는 우리에게 그림의 떡인가.’” 『중앙일보』, 2017.9.19., <<https://news.joins.com/article/21947817>> (검색일: 2019.9.11.).

〈그림 III-16〉 프리모리예-1,2 구축 계획



자료: “중·러 잇는 열차를 타고 남북까지 달릴 날을 상상하다.” 『한겨레』, 2018.7.11.,
 〈<http://www.hani.co.kr/arti/politics/defense/852898.html>〉 (검색일: 2019.9.11.).

나. 남·북·중 교통물류 협력: 라오닝성 일대일로 종합 실험구 건설 총체 방안

중국은 일대일로 구상 발표이후 중국 서부, 남부 등 국내 지역과 그 주변국을 중심으로 관련 프로젝트에 대한 논의와 시행을 지속적으로 추진해 왔다. 하지만, 동북지역에서 일대일로 추진과 관련된 구체적인 프로젝트는 시행되고 있지 않다. 일대일로 구상은 상술한 바와 같이 경제회랑, 경제벨트를 통한 주변국의 관계 발전, 지역협력을 통한 경제 발전이라는 외교적, 경제적 의미를 가지고 있음에도 불구하고 현재 상황에서 동북지역 주변국인 북한, 러시아와 일대일로 프로젝트를 추진하는 것은 외교적, 정치적, 경제적으로 더 큰 손실을 가져올 수 있다. 이 때문에 중국은 중앙정부 차원이 아닌 지방 정부 차원 일대일로 프로젝트 추진을 암묵적으로 지지하고 있다. 동

북진흥 전략은 동북지역 경제부흥을 위한 지방경제 발전 정책이지만 이미 국가 프로젝트로 진행되고 있으며 중앙정부에서는 동북지역의 일대일로 추진의 바탕을 동북진흥 전략에 두고 확장해 나가는 형세이다. ‘중·몽·러 경제회랑 건설’, 랴오닝성의 〈자유무역경제지대 건설 계획〉, 지린성의 〈창치투개발개방선도구 건설계획〉, 헤이룽장의 〈헤이룽장성과 네이멍구 동북부 지역 연안개발개방 계획〉 등이다. 동북지역 각 지방정부에서 추진 중인 이들 정책에는 이미 일대일로 구상이 담겨져 있다. 최근 랴오닝성은 2018년 초부터 조성된 동북아시아의 평화적 정세변화를 기회로 한국, 북한, 몽골, 러시아를 연결하는 ‘동북아경제회랑’ 건설을 주된 내용으로 하는 〈랴오닝성 일대일로 종합시범구 건설 총체방안〉을 발표하였다.⁹⁸⁾ 이 방안에서는 각 국과의 대외개방정책 협력 분야를 언급하고 있으며 특히, 대한반도 대외개방정책 부문에서 단둥-신의주-평양-서울-부산 간 철도 및 통신 연결 사업을 제시하고 있다. 처음으로 일대일로 구상의 한반도 확장을 명문화했다는 것에서 주목할 필요가 있다. 또한, 단둥-훈춘-블라디보스토크를 연결하는 철도 건설과 단둥항-블라디보스토크항을 직접 연결하는 해상 통로 건설, 단둥지역의 북한과의 경제협력 특구건설, 랴오닝 지역 공항의 북한과 극동러시아로 취항 확대 등을 내용으로 하고 있다. 중·몽·러 경제회랑을 확대 발전시킨 동북아경제회랑 건설을 통해 대북한 개발협력 사업 및 향후 동북아시아에서 선도적 지위를 차지하기 위한 의도로 해석해 볼 수 있다.

98) 「辽宁建设“一带一路”综合试验区总体方案公布」, 中国一带一路网, 2018.8.28., 〈<https://www.yidaiyilu.gov.cn/xwzx/dfdt/64012.htm>〉 (검색일: 2019.10.7.).

〈그림 III-17〉 랴오닝성 일대일로 종합실험구 건설 총체 방안



자료: “中 “단둥-평양-서울-부산 연결”... 일대일로 한반도 확장 첫 명사!”, 『동아일보』, 2018.9.17., <<http://www.donga.com/news/article/all/20180917/92027830/>> (검색일: 2019.9.11.).

다. 광역두만강개발계획(Great Tumen Initiative)⁹⁹⁾

1991년 유엔개발계획(UNDP)이 중국, 러시아, 북한 3개국이 국경을 접하고 있는 두만강지역에 대한 개발(Tumen River Area Development Programs: TRADP) 필요성을 제기함에 따라 한국, 중국, 러시아, 북한, 몽골 5개국 참여한 가운데 지역개발을 목적으로 ‘두만강지역개발에 관한 협정’을 체결되면서 1995년 광역두만강 개발계획이 본격적으로 시행되었다. 하지만 2000년대 중반까지 가시적 성과를 거두지 못하고 UNDP 프로그램이 종료됨으로써 각국의 지역별 개발 사업으로 전환되어 추진되고 있다(예: 중국 창치투개발 개방선도구, 나선경제지대 등).

TRADP은 2000년대 이후 회원국 중심의 경제개발로 전환을 모색하면서 UNDP가 행정적 지원을 담당하는 형태로 참여하는 GTI(Great Tumen Initiative)로 전환되었다. GTI는 지역개발에 국한된 사업에서 교통, 에너지, 관광, 투자, 환경분야로 경제협력 범위를 확대하고 지역적으로는 두만강지역을 넘어 중국(동북지역, 네이멍구), 북한(나진, 선봉), 몽골(동부), 한국(동해연안), 러시아(연해주 지역)로 확대하였다. 이후 중국 동북지역의 동북진흥 정책과의 연계, 중·러 간 두만강지역 교통·운송 인프라 확충 등 적극적인 협력 사업이 진행되었으나 2009년 11월 북한이 GTI의 미흡한 사업성과와 UN 안보리 대북제재 등을 이유로 탈퇴하면서 북한에 대한 프로젝트가 중단되었다. 북한의 탈퇴는 동북아 지역 협력에 있어 지리적 단절을 의미하므로, GTI 핵심사업인 교통, 물류 분야 협력에 차질을 빚고

99) 신상훈, “GTI 체계에서 동북아 국가간 경제협력 강화-DPRK와 일본의 (재)가입,” (제 12회 두만강포럼 경제분과회의 발표 논문, GTI사무국, 2019), <http://www.prism.go.kr/homepage/researchCommon/downloadResearchAttachFile.do?jsessionid=33DE45A35BB2484F747F639877136EF5.node02?work_key=001&file_type=CP R&seq_no=001&pdf_conv_yn=N&research_id=1051000-201600045> (검색일: 2019.10.30.).

있으며 그 영향은 현재까지 지속되고 있다. 2018년부터 동북아 지역 정세의 평화 분위기 전환 조짐과 북한의 사회주의 경제건설노선 채택으로 동북아 지역 국가 및 지역 간 협력 발전의 가능성이 점차 증대되고 있다. 이러한 상황에서 북한의 GTI 재가입은 지리적 단절을 극복한 동북아 지역 국가 간 연결성을 제고시킬 뿐만 아니라 동북아 지역의 평화번영, 지역 및 경제발전을 위한 중요 요소로 인식되면서 GTI 회원국들은 매년 총회 선언문을 통해 북한의 재가입을 권유하고 있음은 물론 북한의 조속한 GTI 재가입 검토를 요청하고 있다.

동북아 지역에는 GTI, TCS(한중일 3국 협력사무국), ESCAP(UN 아시아태평양지역 이사회) 등 다양한 다자협력체들이 활동 중이나, 동북아 지역 국가로 구성되고 회원국이 주도하는 경제협력 중심의 기구는 GTI가 유일하다. 재원조달, 전문성, 프로젝트 실적 등 보완·개선되어야 할 사항이 많지만 현재 회원국의 중앙정부(CC), 지방정부(LCC), 정책연구기관(RIN), 개발은행(EBA), 동북아 지역 경제인 단체(NEA BA)가 종합적으로 참여하고 있으므로 북한의 재가입은 동북아 다자 경제협력 기구로 확대 발전할 수 있는 계기가 될 것으로 예상된다. 또한, 일본이 가입할 경우 동북아를 대표하는 명실상부한 국제기구로 발전이 가능하다. GTI는 지난 5년간(2014~2018년) 농업, 에너지, 환경, 초국경 관광, 무역 및 투자, 교통운송 등 6개 중점영역에서 20개 이상 160만 달러 규모의 프로젝트를 수행하였으며 ESCAP, GIZ, ADB 등과 파트너 관계를 가지고 협력 사업을 지속적으로 추진 중이다.

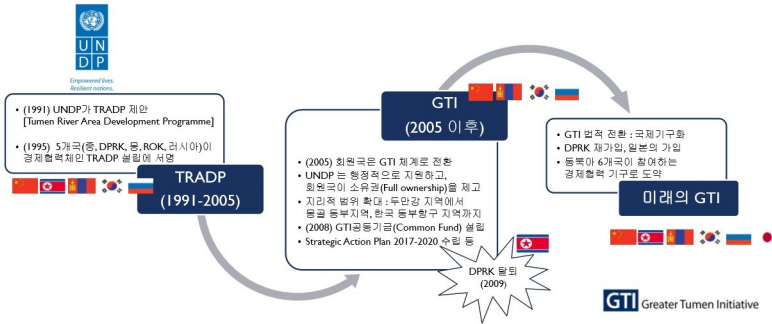
GTI가 동북아 지역 경제협력에 미치는 효과를 살펴보면, 첫째, 역내교역 활성화 등 경제협력의 확대가 가능하다. GTI 회원국은 모두 지리적 인접국으로 긴밀한 관계를 유지해 오고 있다. 특히, 경제무역 분야에서 동북아 역내 6개국은 국가 간 상호의존성을 보이고 있으며 국경 간 무역제도 및 인프라 개선 등을 통한 지역 간 경제통합

및 인접국 간 무역관계 개선에 기여할 것이다.

둘째, 동북아 지역에 대한 직접투자 활성화의 모멘텀을 제공할 것이다. GTI 회원국은 동북아 지역 연계 사업에 높은 관심과 이해관계를 가지고 있으며 회원국의 경제제재 등 선결과제가 있으나 대외신뢰성 제고 시 개발사업의 본격적 논의와 함께 회원국 개발은행 및 국제개발은행 등 자본(직접투자)유치가 가능할 것이다.

셋째, 동북아 지역 경제통합 등 다자협력을 강화할 수 있다. GTI는 무역투자 분야 주요 사업으로 회원국 관세당국 간 교류 및 무역원활화 능력배양 프로그램을 운영 중에 있으며 ESCAP, WCO와 함께 무역원활화 협정 (WTO TFA) 이행지원, 싱글윈도우 등 제도개선 사업을 공동으로 추진하고 있다. 특히, 북한이 장기적으로 WTO 가입 등 국제기구 가입을 통한 다자경제협력을 강화할 것으로 예상됨에 따라 WTO 가입 이전이라도 회원국들 간 무역협정 체결 등이 가능하며, 이를 통해 다자협력 기구 참여를 위한 중간 가교 역할을 할 수 있을 것이다.

〈그림 III-18〉 GTI 발전 현황



자료: GTI 베이징 사무국, 'GTI 체계에서 동북아 국가간 경제협력 강화: DPRK와 일본의 (재)가입' 2019.9.21.

라. 북·중·러 두만강 삼각주 국제관광합작구(图们江三角洲国际旅游合作区)

두만강 삼각주 국제관광합작구는 무국경(無國境)관광구라고도 불린다. 두만강 삼각주는 중국(훈춘시 핑촨현), 북한(나선시 두만강구), 러시아(프리모르스키 하산스키군) 3개국이 두만강을 사이에 두고 국경을 마주하는 지역이다. 두만강의 길이는 총 505km이며 그 중 490km가 중국과 북한에, 하류지역 15km는 북한과 러시아에 접하고 있다. 1860년 베이징조약으로 중국은 러시아에 우수리스크 지방의 40만km²를 할양하면서 동해로 진출할 수 있는 출구를 잃게 되었다.¹⁰⁰⁾ 두만강 동해출구를 확보하기 위한 중국의 꾸준한 노력으로 1992년 러시아와의 협상에서 동해 출구를 이용할 수 있게 되었음에도 불구하고 러시아는 두만강지역 어민의 조업을 위한 출입은 허용하되 상업선박의 운항은 불허하였다. 또한, 북·러를 연결하고 있는 두만강 철교의 높이가 7m로 선박이 출입하기에는 너무 낮고 침전물이 발생하면서 작은 선박(300톤 이하)만 운행이 가능한 상태이다. 중국은 동해로 진출하기 위한 출구 확보를 위해 부단한 노력을 지속하여 왔으며 두만강지역 개발은 하나의 수단이라고 할 수 있다. 두만강지역의 경제협력은 상술한 두만강지역에 대한 개발(Tumen River Area Development Programs: TRADP)과 광역두만강개발계획(GTI)에서 중점적으로 추진해온 다자간 프로젝트 중 하나이다. 2014년 중국은 국제관광합작구 건설에 대한 구상을 제기하였고 2015년 중·북·러 3국은 두만강 삼각주 국제관광합작구 건설에 합의하였다. 북한 두만강동지역과 러시아 하산지역의 각 10km²(총100km²) 토지를 개발 건설구로 지정하여 3국이 공동으로 관광휴양오락시

100) 조성찬, “두만강삼각주 국제관광합작구 추진 배경과 의미,” <<http://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=34393>> (검색일: 2019.10.11.).

설을 건설하고 공동으로 관리하는 방식을 채택하고 있다. 유효한 신분증을 소지한 관광객은 무비자로 출입이 가능하며, 면세점 운영도 계획하고 있다. 두만강 삼각주 국제관광합작구는 지린성 13.5계획의 중요 프로젝트이며 국가발전개혁위원회의 국가 중점항목으로 신청해 놓은 상태이다. 지린성은 훈춘시 뿡촨국제관광개발구를 설치하고 두만강 삼각주 국제관광합작구의 중국 측 대표로 참여시키고 있다.¹⁰¹⁾ 하지만, 동북아 지역의 국제정치적 문제와 이 지역의 안보적, 경제적 이해관계로 인한 3국 간 입장차로 공동개발에 관한 논의는 답보상태에 머물러 있다. 그럼에도 불구하고 중국은 뿡촨 용호각 전망대 부근에 유람선 선착장을 건설하였고 현재 자체적으로 소규모의 유람선과 쾌속정을 운행하고 있다. 북한 두만강에도 유람선 선착장 건설이 시작되었으나 현재 중단된 상태이며 러시아 하산은 현재까지 별다른 움직임이 없는 상황이다. 하지만 정상회담 계기, 북·중·러 3국 관계가 긴밀해지고 있고 북·러 간 우정의 다리 건설 논의가 지속되면서 두만강 유역 개발에 대한 다자간 협력이 재개될 것으로 예상된다. 현재 상황에서 가장 현실적이고 실현가능한 동북아 지역 국가 간 협력은 관광협력이다. 두만강은 동해로 나가는 출구이며 동해를 중심으로 한국, 중국, 러시아, 일본 등 국가의 전문가들은 환동해 크루즈 관광산업 활성화를 위한 협력을 제창하고 있다. 북한 역시 두만강 지역과 연계가 가능한 온성섬 관광개발구, 무봉관광특구 건설 등을 통한 관광업 활성화 정책을 추진해 나감에 따라 다자협력을 통한 두만강 삼각주 국제관광합작구 건설 필요성이 재조명되고 있다.

101) 중국 지린성 훈춘시정부 관계자 인터뷰(인터뷰 대상자 정보 비공개 요청, 2019.7.25. 훈춘시).

〈그림 III-19〉 두만강 삼각주 국제관광합작구(유람선 선착장)



자료: 구글어스를 활용하여 저자 작성.

IV. 초국경 관광·인프라 협력 해외 사례 분석: 아세안 국가를 중심으로



1. 중국의 일대일로 구상과 아세안

가. 일대일로의 주요 내용

(1) 일대일로의 제기 과정

2013년 9월 7일, 시진핑(習近平) 국가주석은 카자흐스탄의 나자르바예프대학에서 새로운 협력 모델을 강조하며 처음으로 ‘실크로드 경제벨트’를 공식적으로 언급했다. 이어 2013년 10월 3일에는 인도네시아 국회에서 아세안 국가와의 해상 협력을 강조하며 ‘21세기 해상 실크로드’ 건설을 제시했다.¹⁰²⁾ 이렇게 최고 지도자에 의해 일대일로가 공식적인 장소에서 언급되면서 일대일로의 추진이 본격화됐는데, 2013년 11월 제18기 중국공산당 중앙위원회 3차 전체회의에서는 일대일로 건설을 위한 각종 정책이 구체적으로 제시되기에 이르렀다.

한편, 2015년에는 일대일로가 중국 정부의 중점 추진 사업으로 선정됐는데, 중국 정부는 일대일로 사업 추진에 필요한 자금 마련을 위해 2014년 10월 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립을 선언했고, 2016년 1월 16일에 정식으로 창립총회가 개최되면서 AIIB는 공식 출범하게 됐다.

그 후, 일대일로에 대한 중국 정부의 정책 추진은 더욱 가속화했다. 2017년 5월 14일, 중국은 베이징에서 ‘일대일로(一帶一路) 국제협력 정상포럼’을 개최하였으며, 여기에는 28개국 정상을 포함해 130여 개국의 고위급 대표단이 참석했다. 또한 2019년 4월 26일에 개최된 제2회 ‘일대일로(一帶一路) 국제협력 정상포럼’에서는 규모

102) “박근혜 정부가 반드시 주목해야 할 일대일로,” 『프레스리안』, 2015.1.8., <<http://www.pressian.com/news/article/?no=123040>> (검색일: 2019.9.10.).

가 더욱 확대되어 37개국 정상과 150여 개국의 대표단, 90개 국제기구 대표 등 5천여 명이 참석했는데 이로써 일대일로라는 명실상부 대규모 국제 프로젝트로서의 면모를 과시하게 됐다.¹⁰³⁾

2019년 4월 23일, 중국 관영 신화통신은 AIIB가 코트디부아르, 기니, 튀니지, 우루과이 등 4개국의 신규 회원국 가입을 승인했다고 발표함으로써 AIIB의 회원국 수는 신규 4개국을 포함해 97개국으로 확대된 상태다.¹⁰⁴⁾

(2) 일대일로의 주요 내용

‘일대일로(一帶一路)’는 하나의 지대를 뜻하는 ‘일대(一帶, one belt)’와 하나의 길을 의미하는 ‘일로(一路)’를 의미한다. 여기서 일대는 중국과 중앙아시아, 유럽을 연결하는 ‘실크로드 경제벨트’를 의미하고, 일로는 아세안(ASEAN) 국가들과의 해상 협력을 기초로 동남아시아에서 출발하여 서남아시아를 거쳐 유럽과 아프리카까지 이어지는 ‘21세기 해양 실크로드’를 의미한다.¹⁰⁵⁾

이러한 일대일로는 크게 5가지의 노선으로 구성되는데, 구체적인 노선은 다음과 같다. 먼저 실크로드 경제벨트는 △중국에서 출발하여 중앙아시아와 러시아를 거쳐 유럽으로 이어지는 노선 △중국에서 출발하여 중앙아시아, 서남아시아를 거쳐 페르시아만과 지중해로 이어지는 노선 △중국에서 동남아시아, 남아시아, 인도양으로 이어지는 노선 등 3가지로 구성된다. 그리고 21세기 해양 실크로드는

103) “中 일대일로 포럼 폐막…시진핑 “640억 달러 프로젝트 체결,” 『아시아경제』, 2019. 4. 27., <<http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2019042721432833902>> (검색일: 2019.9.10.).

104) “중국 주도 AIIB 회원국 97개국으로 확대,” 『아시아경제』, 2019. 4. 23., <<http://view.asiae.co.kr/news/view.htm?idxno=2019042312175805241>> (검색일: 2019.9.10.).

105) 허재철, “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제,” 『한중관계연구』, 1권 2호 (2015), p. 29.

△중국의 연안 항구에서 출발하여 남중국해를 거쳐 인도양과 더 나아가 유럽으로 이어지는 노선 △중국의 연안 항구에서 출발하여 남중국해를 거쳐 남태평양으로 이어지는 2가지의 노선으로 이뤄진다.¹⁰⁶⁾

이러한 ‘일대일로’ 프로젝트가 중국의 계획대로 진행되어 완성될 경우, 총 64개 국가를 포괄하는 경제회랑이 구축되며, 해당 국가 및 지역의 총인구와 경제규모는 각각 전 세계의 63%(약 44억 명), 29%(약 21조)를 차지하고, 무역규모는 23.9%에 달할 것으로 예상되고 있다.¹⁰⁷⁾

〈표 IV-1〉 일대일로의 5가지의 중점 협력 분야

구분	주요 내용
정책 소통	- ‘일대일로’ 전략 추진 및 지역협력 기반을 구축하기 위한 전제조건 - 정상회담, 국제회의 등에서 총 56개 국가 및 국제기구와 협의체결
인프라 연결	- ‘일대일로’의 우선 추진사업으로 유럽과 아프리카까지 인프라 구축 - △기술표준 △교통 △에너지 △정보 등으로 나누어 국가별 추진
무역 원활화	- ‘일대일로’의 핵심영역으로 국가간 투자·무역의 장벽 제거 및 활성화 - △투자·무역 편리화 △협력플랫폼 구축 등으로 나누어 국가별 추진
자금 융통	- ‘일대일로’ 추진을 위한 버팀목 역할로 양자·다자 간 협력심화 - △금융협력 △위안화 국제화 △금융감독 협력 등으로 나누어 추진
민심 상통	- ‘일대일로’의 사회적 근간으로 다자간 민간협력 기반조성 - △교육·문화 △관광 △과학기술 △민간 교류 등으로 분류하여 추진

자료: “중국의 일대일로 추진 현황 및 평가와 전망.” (KIEP 북경사무소, 2017.5.1), <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=kiepBejOffBri&nttId=194949>> (검색일: 2019.6.26.).

106) 人民网(2015.3.28.), 「推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动」, <<http://world.people.com.cn/n/2015/0328/c1002-26764633.html>> (검색일: 2019.6.26.); 허재철, “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제,” p. 29에서 재인용.

107) “중국의 일대일로 추진 현황 및 평가와 전망.” (KIEP 북경사무소, 2017.5.1), <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=kiepBejOffBri&nttId=194949>> (검색일: 2019.6.26.).

(3) 일대일로 추진 배경

중국이 범국가적으로 중점 추진하고 있는 일대일로 전략은 다음과 같은 배경에서 추진되고 있는 것으로 평가된다.

먼저, 새로운 성장 동력의 필요성을 들 수 있다. 중국은 개혁개방 이후 이어 온 고속성장의 시대를 마감하고, 중고속 성장과 구조변화, 성장 동력 전환 및 불확실성 증대 등으로 대표되는 신상이(新常态, New Normal)를 맞이하고 있다. 이러한 새로운 상황에 대응할 필요성이 대두되고 있으며 그 중 가장 시급한 과제의 하나가 새로운 경제성장 동력의 발굴이라고 할 수 있다. 중국은 일대일로 건설 과정에서 철로 및 항구, 도로 건설 등의 인프라 구축을 위해 관련 국가에 자본과 인력, 기술을 제공하는 등 대규모 협력 사업을 진행하고 있는데, 이는 자연스럽게 중국에게 있어 새로운 시장의 개척과 일자리 창출, 과잉 축적된 자본을 활용하게 함으로써 새로운 경제 성장의 동력으로 작용하고 있다.¹⁰⁸⁾

둘째, 중국 국내의 격차 문제를 해소할 필요성으로 인해 추진되고 있다. 중국은 개혁개방 이래 눈부신 경제성장을 보여 왔지만, 그 이면에는 빈부격차와 지역격차, 도농(都農)격차 등 심각한 격차문제를 안고 있다. 또한 덩샤오핑의 선부론(先富論) 등에 따라 대도시와 동부 연안 지역은 눈부신 경제 발전을 이뤘지만, 중서부 지역은 여전히 낙후되어 있는 등 도농격차, 지역격차 문제도 심각한 상황이다. 최근 신장(新疆) 위구르자치구에서 빈번히 발생하고 있는 독립운동 및 무장테러범죄는 이러한 경제발전의 도농격차, 지역격차가 그 배경의 하나라고 지적되기도 한다.¹⁰⁹⁾ 따라서 중국은 이와 같은 지역

108) 허재철, “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제,” p. 31.

109) 왕쌍, “일대일로 정책하의 한국의 대중국 투자전략에 대한 연구,” 전북대학교 석사논문, 2019, p. 7.

격차 및 도농격차, 그리고 소수민족의 분리 독립운동에 대응하기 위한 효과적인 방법으로서 일대일로 사업을 활용하고 있는 것으로 평가된다.¹¹⁰⁾ 왜냐하면 일대일로 사업의 핵심 지역 중 하나가 중국의 서부지역으로, 이를 통해 서부지역의 경제발전을 획기적으로 추동할 수 있으며 이것이 소수민족의 불만을 완화시켜줄 것으로 기대하고 있기 때문이다.

셋째, 일대일로는 미국의 대(對)중국 견제에 대한 대응책이라고 볼 수 있다. 정치, 경제, 군사 등 다방면에서 중국의 부상이 현실화되면서, 중국에 대한 미국의 견제가 다방면에서 진행되고 있다. 특히 최근에는 남중국해와 무역관세 등을 둘러싸고 양국의 대립은 더욱 첨예화되고 있는 양상을 보여주고 있는데, 미국은 오바마 정부 시기 ‘아시아 회귀(Pivot to Asia)’ 전략을 통해서 중국을 견제한 바 있으며, 현재 트럼프 정부는 ‘자유롭고 열린 인도·태평양(free and open Indo-Pacific)’ 전략을 통해 중국 견제를 강화하고 있는 상황이다. 중국은 이러한 미국의 대(對)중국 견제 전략에 대응하기 위해 일대일로 전략을 추진하고 있는 것으로 평가된다. 즉, 일대일로라는 경제협력을 통해 동남아시아 및 중앙아시아 국가들을 유인하고, 이들 국가들과의 관계 발전을 통해 미국의 봉쇄망을 무력화하려는 의도를 갖고 있다. 그 대표적인 예가 파키스탄과의 경제협력 추진이라 할 수 있다. 중국은 파키스탄과의 경제협력을 통해 과다르항에 대한 이용권 확보 및 과다르항에서 중국의 서부지역에 이르는 교통로를 건설함으로써 남중국해에서의 불안 요인에 대응하고자 하고 있다.¹¹¹⁾

넷째, 과잉설비 해소와 산업 구조전환 가속화 등도 중요한 배경으로 작용하고 있다. 즉, 일대일로는 대규모 인프라 투자를 통한 과잉

110) 왕쌍, 앞의 글, p.~

111) 허재철, “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제,” p. 32.

설비 해소와 산업 구조전환 가속화, 중국 기업의 해외 진출 확대 및 위안화의 국제화 추진 등을 배경으로 진행 중인 것으로 보인다.¹¹²⁾

이와 함께 일대일로는 시진핑 주석이 중화민족의 새로운 부흥을 위해 제시한 신(新)대외전략으로서, 기존의 동부 연해안지역 위주의 대외개방에서 벗어나 유라시아 대륙을 향한 전방위적 대외개방으로 전환하는 의미를 지니고 있다고도 볼 수 있다.¹¹³⁾

나. 일대일로와 아세안의 연결

그렇다면 중국이 역점 추진하고 있는 일대일로는 아세안 지역과 어떻게 연결될 것인가? 이에 대해서는 다양한 루트를 통해 그 연결 내용을 짐작해 볼 수 있다.

먼저, 중국의 공식 문서에서 나타난 내용을 통해 일대일로와 아세안의 연결을 살펴볼 수 있다. 2015년 3월 28일, 중국의 ‘국가발전과 개혁위원회(발개위)’와 외교부, 상무부가 연합하여 <실크로드 경제 지대와 21세기 해상 실크로드의 공동 건설을 추진하는 비전과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)>(이하 실크로드 비전 행동)¹¹⁴⁾을 발표한 바 있다. 이 문건에서는, “함께

112) 남효정, “중국의 실리와 명분 담긴 큰 구상 21세기 실크로드,” 『LG Business Insight』, 2015.3.18., <http://www.lgeri.com/uploadFiles/ko/pdf/eco/LGBI1345-02_20150318133944.pdf> (검색일: 2019.8.9.); 허재철, “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제,” p. 32에서 재인용.

113) 이승신 외, “중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안,” 『KIEP 정책연구 브리핑』, 2018.1.12., <<http://www.kiep.go.kr/sub/view.do?bbsId=breifing&nttId=200046>> (검색일: 2019.6.29.).

114) 百度百科, “推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动,” <<https://baike.baidu.com/item/%E6%8E%A8%E5%8A%A8%E5%85%B1%E5%BB%BA%E4%B8%9D%E7%BB%B8%E4%B9%8B%E8%B7%AF%E7%BB%8F%E6%B5%8E%E5%B8%A6%E5%92%8C21%E4%B8%96%E7%BA%AA%E6%B5%B7%E4%B8%8A%E4%B8%9D%E7%BB%B8%E4%B9%8B%E8%B7%AF%E7%9A%84%E6%84%BF%E6%99%AF%E4%B8%8E%E8%A1%8C%E5%8A%A8/17010381>> (검색일: 2019.6.30.).

고민하고 함께 건설하며 함께 공유한다(共商、共建、共享)”는 일대일로 프로젝트의 원칙이 강조되면서, 관련 국가의 발전전략과 상호연계하면서 일대일로를 추진해야 한다는 점이 부각됐다. 그러면서 21세기 해상 실크로드의 중점 방향이 중국의 해안 항구로부터 시작하여 남중국해를 거쳐 인도양에 이르며, 이것이 유럽까지 이어진다고 제시했다. 또한 중국 해안 항구로부터 시작하여 남중국해를 거쳐 남태평양에 이르는 또 다른 루트를 언급하기도 했다.

이에 따라 중국-파키스탄, 방글라데시-중국-인도-미얀마의 두 개 경제회랑과 일대일로 건설 추진은 밀접한 관련이 있고 앞으로 협력이 더욱 강화될 것으로 보인다. 이와 함께 협력 시스템과 관련해서는 다자 협력 체제와의 연계 강화가 강조되었는데, 그 중 중국-아세안의 ‘10+1’, 메콩강 경제권(Greater Mekong Subregion: GMS)과의 경제협력이 언급됐다.

이러한 전체적인 밑그림을 바탕으로 일대일로와 아세안의 연결을 지역별로 좀 더 상세히 살펴보면 다음과 같다. 상기의 ‘실크로드 비전 행동’ 문헌에서는 중국의 각 지역별 특성을 활용하여 일대일로 건설에 실질적 역할을 해야 함이 언급됐다. 그 중 중국의 서남지역과 관련해서는, 광시(广西)와 아세안 국가가 육지와 해상에 걸쳐 인접해 있는 특징을 최대한 이용하여 △북부만 경제구와 주장(珠江)-서강(西江)경제지대 개방·발전 가속화, △동남아 지역을 향한 국제통로 건설, △중국 서남과 중남지역의 개방·발전을 위한 새로운 전략 거점 구축, △21세기 해상 실크로드와 실크로드 경제지대가 연결될 수 있는 중요 관문 형성 등이 강조됐다. 한편 윈난(云南)지역의 경우, △주변 국가와의 국제 운송통로를 건설하고, △메콩강 경제권과의 경제협력에 있어서 새로운 기회를 만들어 남아시아와 동남아를 향한 영향력 거점을 건설할 것이 강조됐다. 또한 시장(西藏)에 대

해서는 네팔 등의 국가와 변경무역 및 여행문화 협력을 추진할 것이 언급됐다.

이와 같은 일대일로와 아세안의 연결 구상은 중국 최고 지도자의 언급을 통해 그 정책 추진의 의지가 더욱 선명히 드러난다.

2015년 11월 6일, 시진핑 주석은 베트남 국회에서 〈중국-베트남 우호의 새로운 장을 함께 써 가자〉라는 강연을 실시했는데, 여기에서 “일대일로 프로젝트의 가장 중요한 협력 파트너는 주변 국가이고, 가장 우선적인 수혜자도 주변 국가”라는 점을 강조했다. 그러면서 주변국가, 특히 베트남 등 아세안 국가의 일대일로 참여를 환영한다고 밝혔고, 2015년 11월 6일에는 역시 시진핑 주석이 싱가포르 국립대학의 강연에서 아세안 국가의 일대일로 참여를 다시 한 번 독려하기도 했다. 여기서 더 나아가 시진핑 주석은 2015년 11월 18일 필리핀에서 개최된 APEC 최고경영자 회의에서 미얀마를 특정하며 미얀마가 일대일로를 지지하고 적극 참여하고 있는 것에 대해 높게 평가한다고 밝혔다.

그렇다면 이렇게 중국이 적극적으로 일대일로와 아세안 지역을 연결하고자 하는 움직임에 대해서 동남아 국가들은 어떻게 반응하고 있을까? 대부분의 동남아 국가들은 정부 차원에서 일대일로 프로젝트에 대하여 표면적으로 긍정적인 태도를 나타내고 있다. 일대일로 프로젝트가 자국의 장·중·단기 발전계획을 실현하는데 있어 경제적으로 도움이 된다고 판단하기 때문이다. 다만, 일대일로 프로젝트에 대한 관심과 참여 정도에 있어서는 국가마다 일정한 온도차가 나타나고 있으며, 정부와 민간의 입장이 반드시 일치하는 것도 아니다. 예를 들어, 캄보디아와 라오스, 태국, 싱가포르는 일대일로에 대해 높은 관심을 갖고 적극적으로 나서고 있는 반면, 말레이시아와 인도네시아, 필리핀과 같은 국가들은 일대일로에 대해 지지를 하면

서도, 국내 정치에 대한 압력, 남중국해 분쟁 및 중국의 영향력 확대에 대한 우려 등으로 인해 유보적인 태도를 보이고 있다. 또한 베트남과 미얀마는 정부 차원에서 일대일로를 지지한다고 표명하고 있지만, 중국과의 인프라 건설 및 지역 연결 사업 과정에서 국내의 심각한 반발에 직면하고 있다. 이에 따라 일대일로가 이 두 국가에서 추진되는 데에 큰 제약이 존재하고 있는 상황이다.

2. 중국-아세안의 초국경 관광과 일대일로

가. 윈난-라오스 초국경 관광

(1) 윈난성-라오스 관광 협력 현황¹¹⁵⁾

라오스는 관광 자원이 매우 풍부한 나라로, 자연 관광자원이든 문화 관광자원이든 많은 외국인 관광객들을 매료시키고 있다. 특히 루앙프라방(Luang Prabang)과 왓푸 사원(Vat Phou)은 세계적인 문화유산으로 유명하며, 블루라군(Blue Lagoon)과 탐남동굴(Tham Nam Cave) 등도 전 세계 여행객이 찾는 유명 관광지이다.

중국 윈난성의 관광 자원도 매우 풍부하다. 수많은 고원과 호수, 협곡, 동굴 등이 있고 역사적 유물과 고적, 전통 민속 문화 등은 윈난성이 가지고 있는 독특한 관광 자원이라고 할 수 있다. 그 중 리장 고성(丽江古城)과 홍허(红河) 하니족 계단식 밭은 세계문화유산으로 등재된 귀중한 관광 자원이다.

이렇게 윈난성과 라오스는 모두 풍부한 관광 자원을 가지고 있으면서도 동시에 차별성을 가지고 있기도 하다. 윈난성은 고원(高原)

115) 주로 다음의 논문 내용을 요약, 발췌함. 许亮, “一带一路倡议下老挝与云南旅游合作研究,” 윈난 사범대학 석사학위 논문, 2018, pp. 20~22.

의 자연 풍경과 현지의 전통 민족문화가 관광 자원으로서의 큰 매력을 가지고 있다면, 라오스는 현지의 종교문화를 독특한 관광 자원으로 하고 있어 상호 보완적인 성격을 지니고 있다.

한편, 중국과 라오스가 모두 사회주의 국가라는 점도 윈난성과 라오스 사이의 초국경 관광에 우호적인 사회 문화적 환경을 제공하고 있다. 1961년 중국과 라오스가 정식으로 국교를 맺은 이후, 양국은 줄곧 우호적인 관계를 이어 왔다. 비록 라오스가 1978년에서 1988년 사이에 베트남과 함께 중국을 반대하는 편에 서기도 했지만, 1989년에 양국은 다시 외교 관계를 정상화했다. 그 후 중국과 라오스는 정부 및 민간 차원에서 활발한 교류를 이어 오면서 정치와 사회 등 각 분야에서 우호관계를 발전시키며 관광 협력에 유리한 기초를 만들었다.

이러한 바탕 위에, 윈난성과 라오스는 그 동안 관광 영역에서 오랫동안 협력을 진행해 왔다. 먼저, 양측은 모두 관광업 종사자의 업무 능력을 배양시킬 수 있는 제도가 필요했는데, 이를 위해 여행 가이드 종사자를 상호 파견하여 연수의 기회를 제공하고 있다. 또한, 학생 상호 파견과 교사의 수업 방면에서도 상당한 노력을 기울여 서로의 언어를 자유롭게 구사할 수 있는 관광 관리 인재를 육성해 오고 있다.

그 동안 라오스 쪽의 열악한 인프라 상황은 양국의 관광 교류를 활성화 시키는데 큰 장애물이 되어 왔다. 이에 따라 라오스와 윈난성은 라오스 쪽의 도로와 철도, 공항, 통신 기초설비 등을 개선하기 위한 협력 사업을 진행해 왔다. 예를 들어, 라오스 정부는 중국 정부로부터 차관 8,642만 달러를 빌려 루앙프라방(Luang Prabang)에 대한 개보수 작업을 전개했고, 라오스 수도 비엔티엔에 왓파이 공항을 함께 건설하고 중국산 상용 항공기를 도입하는 등의 협력 사업을 진행했다. 이러한 노력에 힘입어 현재 윈난성과 라오스 사이에는 큰

밍(昆明)-비엔티엔 노선과 쿤밍-루앙프라방 노선 등 중요 항공 노선이 운영되고 있다.

(2) 윈난성-라오스 초국경 관광의 문제점¹¹⁶⁾

하지만 이러한 노력에도 불구하고, 윈난성과 라오스 사이의 초국경 관광 협력에는 여전히 많은 어려움이 남아 있었다. 먼저, 관련 정책이 일관되게 추진되지 못하는 상황이 있었다. 관광산업의 발전은 해당 국가 정부의 정책 지원과 지속적인 관심이 필요한데 윈난성과 라오스 사이에서는 이러한 정책 집행의 협력이 미흡했다.

중국 정부는 1978년 개혁개방 이후, 자국의 관광산업 발전을 위해 지속적인 관심과 지원을 추진해 왔다. 중앙정부와 각급 지방정부 할 것 없이 관광 시장의 변화와 발전 방향에 대해 연구하며 관광 산업 발전을 위해 다양한 정책들을 생산해 왔다. 이러한 관광산업 발전에 있어서 중국 중앙정부의 정책 생산과 집행은 비교적 일관되게 진행되어 왔다고 평가된다.

물론 라오스도 자국 관광산업의 발전을 중시하며 이를 위해 많은 정책을 발표해 왔다. 하지만 실질적으로 양국 정부가 관광 분야에서의 협력 사업을 추진하는 과정에서 해당 사업이 중단되는 일이 자주 발생했다. 특히, 라오스의 경제발전 수준과 자금 조달 능력 등으로 인해, 양측의 협력 사업이 제대로 집행될 수 없는 일들이 자주 발생했다.

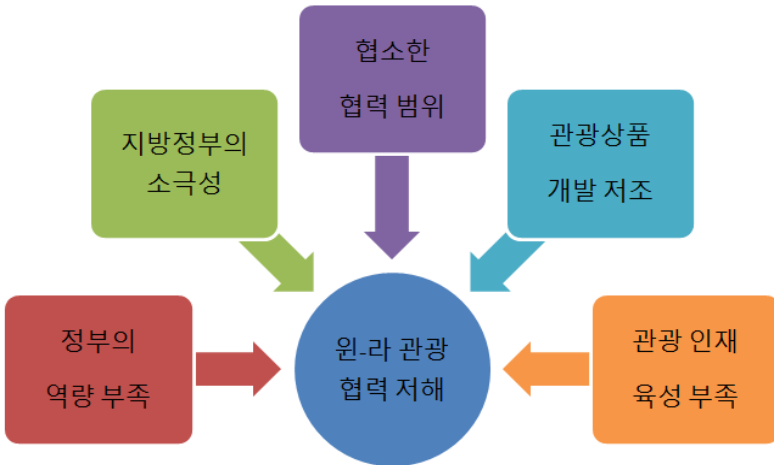
이와 함께 중앙 정부 차원에서는 협약을 체결했음에도 불구하고, 지방정부나 민간의 관련 기관들이 과거의 관성에 따라 새로운 협력 내용을 받아들이지 못하는 상황도 발생했다. 이들은 자신들의 관광 자원 및 시장을 독점하려고 한 나머지, 다른 지역과 함께 협력해서 좀 더 경쟁력과 발전 가능성이 있는 관광 공동체를 형성하는 데 매우

116) 주로 다음의 논문 내용을 요약, 발췌함. 许亮, “一带一路倡议下老挝与云南旅游合作研究,” 윈난 사범대학 석사학위 논문, 2018, pp. 22~25.

소극적이었다. 이로 인해 양국 정부가 합의한 정책들이 관철되지 못하여 협력의 효과를 만들어내는 데 한계가 있었다.

둘째, 윈난성과 라오스의 초국경 관광 협력의 범위가 충분하지 못했다. 양측의 협력 범위가 너무 협소하고 협력의 깊이가 얕았으며, 민간 기업의 주동성도 높지 않았다. 양측의 협력 사항을 살펴보면, 주로 인프라와 교통 운송 체계, 도시 발전과 홍보, 인재 공동 배양 측면에 한정되어 있었다. 이마저도 정부가 주도하여 이뤄지고 있고 민간의 참여가 미미했다. 이로 인해 양측의 협력 사업이 힘 있게 추진되는 데 여러 가지 한계를 지닐 수밖에 없었다. 이와 함께 윈난성과 라오스 사이의 지역 관광협력은 여전히 양자 간의 협력과 소통 단계에 머물러 있어 국제 관광시장의 급변과 수요에 효과적으로 대응하지 못했다. 즉, 세계를 대상으로 한 과학적인 관광 상품을 만들어내는데 소홀했던 것이다.

〈그림 IV-1〉 윈난성-라오스 관광 협력을 저해해 온 문제



자료: 저자 작성

셋째, 관광상품 개발에 있어서 양측 사이의 협력이 부족했다는 것도 문제점 중의 하나였다. 양측에 의한 관광상품 개발은 주로 관광 명소에 치우쳐 있어, 문화 민속전통 부분에 대한 개발은 제대로 이뤄지지 않았다. 윈난성과 라오스는 모두 자연 관광자원이 풍부하고 독특한 민족 특색을 가지고 있으며, 깊은 역사·전통 및 인문학적 자원 등을 골고루 갖추고 있음에도 불구하고, 양측 모두 관광 명소에 의존한 협력에만 치중해 온 것이다. 이에 따라 도시 여행이나 농촌 여행, 변경지역 여행과 같은 새로운 영역의 관광 상품을 개발하는 데는 소홀한 측면이 있었다.

넷째, 윈난성과 라오스의 지역 관광 협력을 위해서는 양국 정부의 정책적 뒷받침과 함께 관광 산업을 이끌어갈 인재가 필수적이다. 관광 산업에 대한 높은 이해를 갖고 과학적으로 관련 정책을 만들어 낼 수 있는 고급 인재와 함께 관광 현장에서 활약할 수 있는 실무 인재들을 확보하는 것은 관광시장의 육성에 있어 매우 중요하다. 그럼에도 불구하고 라오스의 경우, 관광 관련 인프라 구축이 사회발전의 수요를 따라가지 못하며, 관광 산업과 관련한 인재 육성 방면에 있어서도 심각한 문제를 가지고 있다. 관광 관련 정책을 생산할 수 있는 고급 인력은 물론이고 현장에서 활약하는 여행 가이드와 관리 인원도 매우 부족한 현황이다. 이것이 라오스 국내의 관광산업 발전을 저해하는 동시에 윈난성과 라오스 사이의 초국경 관광 협력에 있어서도 커다란 장애물이 되고 있다.

마지막으로 양측의 소통 방식과 문제 해결 방식에 있어서의 제도화가 부족하다는 점을 들 수 있다. 현재 윈난성과 라오스 사이의 지역관광 협력 과정에서 문제가 발생할 경우, 모두 임시방편식의 협상을 통해 해결하고 있다. 이와 같이 협력 처리 기구가 아닌 임시방편식의 협상에 의존하는 방식은 관광 협력 과정에서 다양한 문제를 야기해 왔다.

(3) 윈난-라오스 초국경 관광과 일대일로

라오스는 동남아 국가 중에서 가장 경제발전이 늦은 나라 중 하나다. 특히 인도차이나반도의 다섯 개 국가 중에서 라오스는 유일하게 철도 시스템이 없는 국가로 현재의 3.5km 철도는 태국 철도망의 연장선에 불과하다. 이와 같이 열악한 상황은 라오스의 대외무역을 제약하는 주요 요인인데, 이에 따라 라오스는 자국의 교통 인프라를 개선시킬 수 있는 일대일로 프로젝트를 강력히 지지하고 있다.¹¹⁷⁾

라오스 정부는 일대일로 프로젝트가 라오스의 인프라 설비와 북부 지역의 발전 계획에 매우 적합하다고 인식하고 있고, 라오스-중국 철도 항목은 일대일로 구상 제기 후 중국-라오스 협력의 상징이 됐다. 국제철로공보에 따르면, 중국-라오스 철도는 라오스의 사상 최대 인프라 건설 사업이 될 것이라고 평가되고 있다. 이 사업은 5년의 협상을 거쳐, 최종적으로 7:3의 지분으로 건설하기로 합의된 상태다. 2017년 말 현재 중-라 철도 건설은 20.3% 완성되었고 2021년 완공될 것으로 예상되고 있다.¹¹⁸⁾

이와 같이, 교통 운수망의 건설은 윈난성과 라오스의 초국경 관광 협력에 있어서 매우 중요한 기초 요건이기에 그 동안 양측은 이를 매우 중시해 왔다. 2007년에 중국과 아세안의 교통부장 회의에서 중국과 아세안은 향후 10여 년에 걸친 아세안 국가의 교통운수 인프라 구축 방안에 대해 논의했다. 그 후, 중국과 메콩강 유역의 국가들은 <GMS국가 간 국경교통통합 협정(CBTA)>을 체결했는데, 윈난성은 줄곧 베트남과 라오스, 태국, 미얀마 등 국가들과 교통운송의 편리화를 위해 협력해 왔다. 그 결과 2008년에 윈난성 쿤밍에서 출발하여

117) 李明江·李倩如, “一带一路”倡议在东南亚的进程与展望, 『边界与海洋研究』, 2019年02期, p. 76.

118) 위의 글, pp. 77~78.

라오스를 거친 후 태국 방콕까지 연결되는 쿤밍-방콕(昆曼)고속도로가 개통됐다. 그리고 2013년 말에 중국과 태국 정부가 절반씩 출자하여 라오스와 태국 사이를 연결하는 후이샤이(会晒)대교를 완공함으로써 쿤밍-방콕(昆曼)고속도로가 사실상 완전히 연결됐다. 쿤밍-방콕(昆曼)고속도로는 <그림 IV-2>에서 보는 바와 같이, 중간에 181km에 걸쳐 라오스의 경내를 통과하는데,¹¹⁹⁾ 이것이 쿤밍과 라오스 사이의 관광 인프라에 있어 중요한 한 축을 이루고 있다.

<그림 IV-2> 쿤밍-방콕 국제고속도로 노선 <그림 IV-3> TAR과 원난-비엔티안 철도 구간



자료: 百度百科, “昆曼大通道”, <<https://baike.baidu.com/item/%E6%98%86%E6%9B%BC%E5%A4%A7%E9%80%9A%E9%81%93/8012884?fromtitle=%E6%98%86%E6%9B%BC%E5%85%AC%E8%B7%AF&fromid=796537&fr=aladdin>> (검색일: 2019.9.10).



자료: 百度百科, “中老铁路” <<https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E8%80%81%E9%93%81%E8%B7%AF/1899470?fr=aladdin>> (검색일: 2019.9.10).

119) 乐居网, 「云南交投开始昆曼大通道老挝段高速可行性研究 全长181公里」, <http://www.sohu.com/a/325646118_99986045> (검색일: 2019.9.25.).

한편, 중국과 라오스는 2010년에 합자회사의 형식으로 라오스와 중국 윈난성을 관통하는 고속철도를 건설할 것에 대해 합의했다. 이 고속철도의 기점은 윈난성의 쿤밍이고 종점은 라오스의 비엔티안으로 아시아 횡단 철로망(Trans-Asian Railway: TAR)을 구성하는 일부분이 된다. 중국은 수출입은행의 저리 용자를 통해 라오스 측에 70억 달러의 건설 자금을 대여했고, 건설 자체는 중국 측이 맡고 있다. 이 철로는 2021년에 개통될 것으로 예상되고 있는데, 이렇게 될 경우 현재 일반 트럭으로 며칠이 걸릴 거리를 6~7시간으로 단축할 수 있어 여행객과 물류 운송의 시간을 대폭 절약할 수 있을 것으로 기대되고 있다.¹²⁰⁾

나. 윈난-미얀마 초국경 관광

(1) 윈난-미얀마 초국경 관광 협력 현황

윈난성과 미얀마는 산수(山水)가 이어져 있고, 관광업을 발전시키고자 하는 정책적 의욕이 모두 강한 지역이다. 또한 초국경 관광의 발전을 가로막는 요소가 다른 무역이나 투자, 물류업보다 적어 관광업은 윈난성과 미얀마 모두에게 선도적 산업이라고 할 수 있다. 이에 따라 양측은 초국경 관광을 발전시킬 수 있는 넓은 전략적 공간을 가지고 있는데, 실제로 근래 들어 양측 사이의 교류가 점차 빈번해지고 있다.

특히, 중국-아세안 자유무역구와 메콩강 지역(Greater Mekong Subregion: GMS) 경제협력하에서, 양국 간의 관광 협력은 한층 강화됐다. 매년 중국은 국제 관광교역 행사장에서 미얀마를 포함한 아세안 국가들에게 무료로 전담 공간을 제공하고 있고, 비정기적으로 중국-아세안 관광 육성반을 운영하는 등 동남아 국가들의 관광 실

120) 百度百科, “中老铁路,” <<https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E8%80%81%E9%93%81%E8%B7%AF/1899470?fr=aladdin>> (검색일: 2019.9.10.).

무자 양성을 위해 노력하고 있다. 그 중, 중국의 윈난성과 미얀마의 지역 관광 협력은 더욱 긴밀하게 이뤄지고 있는 상황이다.¹²¹⁾

두 지역 간에 이뤄지고 있는 관광협력의 내용에 대해 간략히 살펴 보면, 2008년 1월, 중국국가관광국(中国国家旅游局)이 윈난성 텡충(腾冲)과 미얀마 미치나(Myitkyina) 사이에 있는 초국경 관광 노선의 개통을 허가한 이후, 텡충현성(腾冲县城)에서 허우차오(猴桥) 항구까지의 표준 2급 도로가 이미 완성되어 통행이 이뤄지고 있다. 윈난성의 8개 변경지역의 주민들은 변경 통행증을 가지고 있으면 미얀마 미치나 지역까지 여행을 할 수 있는 상황이다. 게다가 미얀마의 캄바이티(Kambaiti) 국가급 항구의 건설이 완성되면, 앞으로 비자와 여권을 가진 중국 및 제3국의 관광객은 미얀마 전역을 여행할 수 있게 된다.¹²²⁾

〈그림 IV-4〉 윈난성 텡충(腾冲)과 미얀마 미치나(Myitkyina)의 위치



자료: 두산백과, “바오산” <<https://terms.naver.com/entry.nhn?docId=1097666&cid=40942&categoryId=40008>> (검색일: 2019.9.27.).

121) 胡莹, “云南与缅甸边境旅游合作发展现状及其对策研究”, 『旅游纵览』, 2018年01期, p. 96.

122) 위의 글.

원난성과 미얀마 사이에서 이뤄지고 있는 초국경 관광의 사례로서 앞서 언급한 원난성 텡충(騰冲)-미얀마 미치나(Myitkyina) 사이의 변경 관광을 들 수 있다.

텡충은 중국 윈난성(雲南省) 바오산(保山)에 있는 현(縣)급 시로 성급 역사문화 명소이다. 주요 관광지로는 화산군(火山群) 국가공원, 첩수하(疊水河) 폭포, 북해습지(北海湿地) 보호구, 국상묘원(國殇墓園) 등이 있다.¹²³⁾

한편, 미치나는 미얀마어로 ‘큰 강의 주변’이라는 의미인데, 에야와디 강의 원류인 말리카 강과 메에카 강의 합류점 밋소네(Myitsone)로부터 40km 남쪽에 있는 도시이다. 인구는 약 30만 명으로 카친족이 주류를 이루고, 버마족, 샨족이 함께 사는 것으로 알려져 있다. 한편, 미치나는 미얀마의 옛 수도 양곤에서부터 화물선이 올라오는 미얀마 최북단의 하항(河港)이자 양곤에서부터 오는 철도의 종점으로서 전략적으로 매우 중요한 도시다.¹²⁴⁾

이런 텡충과 미치나 사이에서 초국경 관광이 이뤄지고 있고, 그 출입경 과정은 다음과 같이 이뤄지고 있다. 텡충에서 미치나까지의 변경지역 여행을 위해서는 중국 정부가 허가한 변경관광 자격을 갖춘 여행사를 통하면 가능하다. 개인 신분증을 여행사에 제출한 후, 여행사의 인솔하에 하루 전, 또는 당일에 공안국(한국의 경찰서에 해당) 출입경 부서에 가서 수속을 마치면 된다. 2018년 현재 텡충에는 변경관광 자격을 가진 여행사가 모두 4곳이 있고, 여행 상품은 3박 4일과 2박 3일, 1박 2일 등이 다양하며 가격은 2,000위안(한화 약 33만원)을 초과하지 않은 것으로 알려져 있다.¹²⁵⁾

123) 百度百科, “騰冲,” <<https://baike.baidu.com/item/%E8%85%BE%E5%86%B2/185326?fr=aladdin>> (검색일: 2019.9.30.).

124) 百度百科, “密支那,” <<https://baike.baidu.com/item/%E5%AF%86%E6%94%AF%E9%82%A3/3442867?fromtitle=Myitkyina&fromid=11219254&fr=aladdin>> (검색일: 2019.9.30.).

〈그림 IV-5〉 텅충 공안국 출입경 부서 전경과 내부에서 수속을 밟고 있는 여행객



자료: 搜狐, “说走就走: 从腾冲到密支那旅行这样办证,” <https://www.sohu.com/a/219829224_609915> (검색일: 2019.9.30.).

(2) 윈난성-미얀마 초국경 관광의 문제126)

윈난성과 미얀마 사이에서 초국경 관광 협력이 이뤄지고 있지만, 여기에도 여전히 해결해야 할 문제점이 남아 있다.

첫 번째는 여행과 관련한 인프라가 미비하다는 점이다. 예를 들어, 미얀마의 경우, 67만km²의 국토 면적과 6,000만 명의 인구 규모를 가진 국가임에도, 모든 종류의 도로를 합친 것이 13만km에 불과하다. 이는 인구 1,000명 당 2천m의 도로만이 정비되어 있다는 것을 의미하는데, 이러한 교통 인프라의 낙후는 여행 시간을 늘어지게 하고 비용을 높이는 중요한 요인으로 작용한다.

두 번째는 관광 정보가 부족하다는 것이다. 정보와 자료의 획득은 관광 협력을 심화시키는데 있어 매우 중요하다. 그럼에도 현재 윈난성과 미얀마 사이에는 관광 관련 정보를 교류할 수 있는 시스템이 갖춰져 있지 못하다. 즉, 일반인들이 여행 관련 정보를 검색하고 획득할 수 있는 다국적 언어로 된 플랫폼이 없는 것이다. 양측의 소통

125) 搜狐, “说走就走: 从腾冲到密支那旅行这样办证,” <https://www.sohu.com/a/219829224_609915> (검색일: 2019.9.30.).

126) 주로 다음의 논문을 요약, 발췌함, 姚勤华, 「中缅交通互联互通现状与前景分析——以云南基础设施建设为视角」, 『社会科学』, 2017年第5期, pp. 30~35.

은 학술과 정부, 비즈니스 등의 범위에 한정되어 있어 전면적인 관광 협력을 추진하는데 한계가 있다.

세 번째는 중국과 미얀마 사이에 관광 협력을 추진하기 위한 공식 기구가 아직 마련되어 있지 못한 점을 들 수 있다. 특히 미얀마는 아직까지 권위 있는 관광 관련 기구를 설치하지 못하여 미얀마 국내 및 지역 간 관광업의 발전을 위한 유관 협조 및 관리 작업을 체계적으로 진행하지 못하고 있다. 게다가 전체적으로 관광업에 대한 정비가 부족하고 효율적인 관리 체계를 갖추고 있지 못하여, 윈난성-미얀마 초국경 관광 활성화에 큰 장애가 되고 있다.

네 번째는 관광업 관련 인재가 부족하다는 점이다. 미얀마의 관광 산업이 발전하고 있는 추세에도 불구하고, 전체적으로 관광 인재의 공급이 수요를 따라가지 못하고 있는 상황이다. 이는 국제 언어에 능통한 인재와 숙달된 관광 가이드 및 고급 관광 관리인재가 부족하기 때문이다.

(3) 윈난성-미얀마 초국경 관광과 일대일로¹²⁷⁾

윈난성은 중국이 중남반도 및 남아반도와 직접 접하는 지역이면서 이들 시장을 포용할 수 있는 중요한 지역이다. 이러한 지리적 위치로 인하여, 윈난성은 일대일로 전략에서 중요한 대통로의 역할을 담당하고 있는데, 쿤밍을 중심으로 도로와 철도, 항공노선으로 이루어지는 입체적인 교통 건립을 추진하고 있다. 또한 변경지역과 접하고 있는 지리적 중요성을 바탕으로 범아시아 교통망에서 중국남부 지역의 통로와 허브로서의 역할을 담당하고 있다.

이와 같은 배경 속에서 윈난성은 “중-미얀마 루이리-차우크푸 통

127) 주로 다음의 논문을 요약, 발췌함. 姚勤华, 「中缅交通互联互通现状与前景分析——以云南基础设施建设为视角」, 『社会科学』, 2017年第5期, pp. 30~35.

로 계획(中緬瑞麗-皎漂通道计划)”을 바탕으로 미얀마와 연결되는 입체 교통 계획을 확립한 바 있다. 범아시아 교통망인 항루이 고속도로(杭瑞高速)와 미얀마 양곤-미치나 간선 도로의 연결을 통해 중-미얀마 도로의 완전한 개통을 실현해 가고 있다.

중-미얀마 국제철로는 범아시아 철도망의 동아시아 철로가 동남아 및 남아시아 철로와 연결되는 중요한 부분이다. 현재 윈난성 쪽 국경을 거쳐 미얀마로 이어지는 철로는 3가지 노선으로 계획되고 있는데, 기본적으로 윈난-미얀마 초국경 도로의 방향과 일치한다. 하지만 윈난성이든 미얀마든 국경을 통과해서 양쪽을 잇고 있는 초국경 철로는 현재 존재하지 않는다. 게다가 미얀마 쪽의 철로는 영국 식민지 시기에 건설된 것으로 수준이 낮고, 속도도 늦어서 이를 개건하는 공사가 새로운 철로를 건설하는 것보다 더 많은 비용이 소요될 것으로 평가된다. 이에 따라, 윈난성과 미얀마를 연결하는 초국경 철로를 건설하는 것은 일반적인 철로 건설 이상의 공사와 기술, 자금 등이 소요될 것으로 보인다.

〈그림 IV-6〉 중-미얀마 국제철도 노선 중 차우크푸-쿤밍 노선



자료: 搜狐 “中緬皎漂-昆明铁路工程为何被叫停?” (http://www.sohu.com/a/153389259_40 2008) (검색일: 2019.9.17.)을 바탕으로 필자가 재구성.

한편, 중-미얀마 국제철도의 기점은 쿤밍이고 종착역은 미얀마의 양곤과 인도양 쪽의 차우크퉁(Kyaukpou)항이다. 양곤 쪽은 깊은 수심의 항구가 없기에 인도양을 통해 중국으로 들어가는 운수는 주로 차우크퉁항에 의존하고 있다. 하지만 차우크퉁항에서 만달레이(Mandalay)까지는 새로운 철로를 건설해야 하고, 미치나-만달레이-네페도(Naypyidaw)-양곤 노선은 이미 기존의 철로가 설치되어 있다. 이 중에서 차우크퉁항-만달레이 노선은 중국에게 중요한 가치가 있고, 미치나-양곤 노선은 미얀마 교통의 핵심이라고 할 수 있다. “중-미얀마 루이리-차우크퉁 통로 계획(中緬瑞麗-皎漂通道计划)”의 일부분으로서, 루이리-차우크퉁 철로는 2010년에 의제로 올려져 중국철로공정총공사(中国铁路工程总公司)와 미얀마 철로운수부가 비망록에 사인을 한 바 있다. 여기에는 200억 달러의 자금이 투입될 것으로 예상되고 있는데, 중국 측이 BOT방식¹²⁸⁾으로 출자하여 자금 문제를 해결했고 50년의 경영권을 갖기로 했다.

이와 같이 계획했던 중-미얀마 국제철도 노선이 실현된다면 중국과 미얀마 사이의 초국경 관광에 있어 중요한 인프라로서 작용할 것이다. 하지만 안타깝게도 이 계획은 현재 순탄하게 진행되지 못하고 있다. 일대일로 전략 등 중국 측으로부터의 추진 동력은 충분하지만 미얀마 쪽에서 여러 가지 문제가 발생하고 있기 때문이다. 2014년 5월 24일, 미얀마의 철로운수부 장관은 미디어를 대상으로 쿤밍-차우크퉁 철로 항목이 미얀마 현지 민중의 지지를 받지 못할 경우 실시되기 힘들다고 말한 바 있다. 실제로 이 계획이 미얀마 현지에서 환경 문제와 해당 주민에 대한 실질적인 이익 창출 여부, 그리고 미얀마 중앙정부와 철로가 지나가는 지역을 실제 장악하고 있는 소수 민

128) 건설업자가 사업에 필요한 자금을 조달하고 건설을 마친 후 자본설비 등을 일정 기간 동안 운영하는 방식.

족 사이의 대립 등을 이유로 추진이 어려운 상황이다. 이에 2014년 7월 21일, 이 사업에 참여하고 있는 중국 측 관계자도 “본 사업의 추진이 잠시 늦어지고 있다”고 밝힌 바 있다.¹²⁹⁾

한편, 항공 운수 방면에서도 윈난성-미얀마 사이의 초국경 관광 활성화를 위한 기초가 마련되고 있다. 윈난성은 텡충(騰冲)과 바오산(保山), 망스(芒市), 린창(临沧) 등 변경 지역 공항을 확장함으로써 늘어나는 관광 수요를 충족시키고자 노력하고 있다. 이는 국내 여행에 대한 수요를 충족시키기 위한 것이면서도 동시에 일대일로 전략에 따른 동남아시아와 남아시아 관광 수요를 충족시키기 위한 것이라고 할 수 있다.¹³⁰⁾

다. 광시-베트남 초국경 관광

(1) 광시-베트남 초국경 관광 현황¹³¹⁾

광시성은 베트남과 가장 긴 국경을 가지고 있는 중국 남부 지역이다. 이 지역은 3개 시와 8개 현에 걸쳐 베트남과 접해 있고, 2개의 국가급 중점 개발개방시험구를 가지고 있다. 또한 동싱(东兴)-몽카이(Móng Cái), 핑샹(凭祥)-동당(Đông Dǎng) 등 16개의 국가 일류 항구와 8개의 국가 이류 항구(그 중 12개는 육지 변경 항구), 4개의 연해 무역항을 가지고 있다. 광시성과 베트남은 각각 변경 지역에 특색 있는 관광 자원을 가지고 있어 두 지역의 초국경 관광 협력을

129) SOHO망, “中緬較漂-昆明铁路工程为何被叫停?” <http://www.sohu.com/a/153389259_402008> (검색일: 2019.10.2.).

130) 姚勤华, 「中緬交通互联互通现状与前景分析——以云南基础设施建设为视角」, 『社会科学』, 2017年第5期, p. 35.

131) Tran Thi Thuy 베트남사회과학원 연구위원과의 인터뷰(2019.9.19., 베트남 하노이 현지조사) 내용과 관련 논문(任爽, 梁振然, “广西中越跨境旅游带构建研究,” 『旅游纵览』, 2018年4月下半月刊; 杜钟, 贝小为, “一带一路背景下中越跨境旅游合作区开发策略探析,” 『中国市场』, 2017年第11期 등)을 바탕으로 작성.

위한 양호한 기초를 형성하고 있다.

이와 같은 환경 속에서 현재 광시성과 베트남은 크게 4가지 분야에서 초국경 관광 협력을 진행하고 있다.¹³²⁾

첫째, 초국경 연해(沿海) 관광으로 광시성 북부만과 베트남 연해 도시를 관통하는 관광이다. 여기에는 광시 북부만과 베트남 하롱베이, 하이퐁, 다낭, 냐짱이 주요한 관광지를 이루고 있다. 이와 관련하여, 2017년 8월 베트남과 접해 있는 광시성의 항구도시 팡청강(防城港)시에서 두 지역을 잇는 여객선의 개통을 알리는 기자회견이 열렸다. 여기서 팡청강-베트남 해상 노선은 중국 여행객들에게 “가장 아름다운 해상 동남아 여행”을 제공해 줄 것이라고 선전되었다. 하지만 한 달여가 지난 후에 해당 여객선이 이유가 분명히 알려지지 않은 가운데 운행이 정지됐는데, 언론 보도에 따르면 해당 노선을 유지할 수 있을 만큼 여행객이 많지 않기 때문인 것으로 알려졌다.¹³³⁾ 이에 따라 현재 중국에서 베트남으로 가는 여객선은 하이난성(海南省)에 있는 하이커우(海口)를 중심으로 이뤄지고 있다.

둘째, 육로 여행 벨트로서 광시성 구이린(桂林)에서 베트남 호치민시까지 이어지는 관광 협력이다. 여기에는 광시성의 구이린과 난닝(南宁), 더텐(德天)폭포, 핑샹 푸자이문화관광불야성(凭祥浦寨文化旅游不夜城), 베트남의 하노이, 호치민 등 자연 관광 자원과 풍부한 문화 자원을 가진 많은 도시들이 포함된다.

셋째, 변경 관광 벨트로서 중국과 베트남의 접경 지역을 중심으로

132) 주로 다음의 논문을 요약, 발췌함. 任爽, 梁振然, “广西中越跨境旅游带构建研究,” 『旅游纵览』, 2018년4월下半月刊.

133) 中国日报网, “广西防城港至越南邮轮8月29日首航, 打造最美海上东南亚之旅,” 2017. 8. 23., <http://www.chinadaily.com.cn/interface/zaker/1142841/2017-08-23/cd_30992087.html> (검색일: 2019.10.2.); 央广网, “广西至越南跨国邮轮突然停航 200游客出行受阻,” 2017.9.21., <<http://baijiahao.baidu.com/s?id=1579120095552206412&wfr=spider&for=pc>> (검색일: 2019.10.2.).

양국의 문화 교류와 융합을 경험할 수 있는 체험형 관광 협력이다. 여기에는 동싱(东兴)과 충궤(崇左), 핑샹(凭祥), 그리고 베트남의 카오방(Cao Bằng)과 랑선(Lang Sơn), 몽카이(Mong Cai) 등 지역이 포함된다.

넷째, 소수 민족의 문화를 느낄 수 있는 관광 협력으로서, 동싱에 있는 징족3도(京族三岛)와 광시 좡족(壮族), 야오족(瑶族), 둥족(侗族)의 문화를 경험할 수 있다.

(2) 광시-베트남 초국경 관광 협력의 문제점

이상과 같은 관광 협력이 이뤄지고 있음에도 불구하고, 여전히 중국 광시성과 베트남의 초국경 관광 협력에서도 다음과 같은 문제점이 나타나고 있다.¹³⁴⁾

먼저, 관광에 필요한 인프라의 부족을 들 수 있다. 관광 활성화에 필수적인 먹고 자고, 쇼핑할 수 있는 시설이 소비자의 수요를 따라가지 못하고 있다. 있다고 하더라도 서비스의 수준이 낮고 국제적 수준의 호텔도 부족하다. 또한 교통에 있어서도 중국과 베트남을 연결하는 철도 노선의 수량이 적고, 도로 상황은 더욱 열악하여 양국 관광 협력의 발전을 가로막고 있다.

두 번째는 비자 수속 등 통관 절차의 불편함을 들 수 있다. 예를 들어, 자가용 차량을 통한 초국경 관광의 경우, 관광 인원 에 대한 출입경 수속과 함께 차량에 대한 출입경 수속도 거쳐야 한다. 게다가 각종 수속에 필요한 시간이 적어도 15일이 걸리는 등 이러한 각종 복잡한 수속이 관광객들의 여행 선택을 주저하게 만든다.

셋째, 우수한 관광 인재가 여전히 부족한 상황이다. 중국과 베트

134) 杜钟, 贝小为, “一带一路”背景下中越跨境旅游合作区开发策略探析, 『中国市场』, 2017年第11期(总第930期), p. 158의 내용을 요약 정리함.

남의 양쪽 언어에 능통하고 양국 문화에 대한 이해가 높은 고급 관광 인재에 대한 수요를 따라가지 못한다.

넷째, 최근 관광객의 안전 문제도 양국의 초국경 관광 협력을 강화하는데 어려움을 조성하고 있다. 예를 들어, 남중국해에서 벌어지고 있는 영토 분쟁이 양국 관계에 영향을 끼치고 있는데, 이것이 양국을 오고가는 관광객들의 안전과 더 나아가 양국의 초국경 관광 협력에 악영향을 끼치고 있다. 2014년 남중국해 서사군도에서 양측의 대립이 발생했을 때, 베트남을 찾는 중국 관광객의 수가 급감한 바 있다. 이와 같은 베트남 관광에 있어서의 안전 문제는 중-베트남 관광에 지대한 영향을 끼치고 있는 중요한 요인이 됐다.

(3) 중국-베트남 초국경 관광과 일대일로¹³⁵⁾

베트남 정부는 베트남 북부 지역의 경제발전을 위해 2004년 양랑일권(兩廊一圏)을 공식적으로 거론했다. 여기서 양랑(兩廊)이란 두 개의 회랑을 뜻하고, 일권(一圏)은 하나의 경제벨트를 뜻한다.

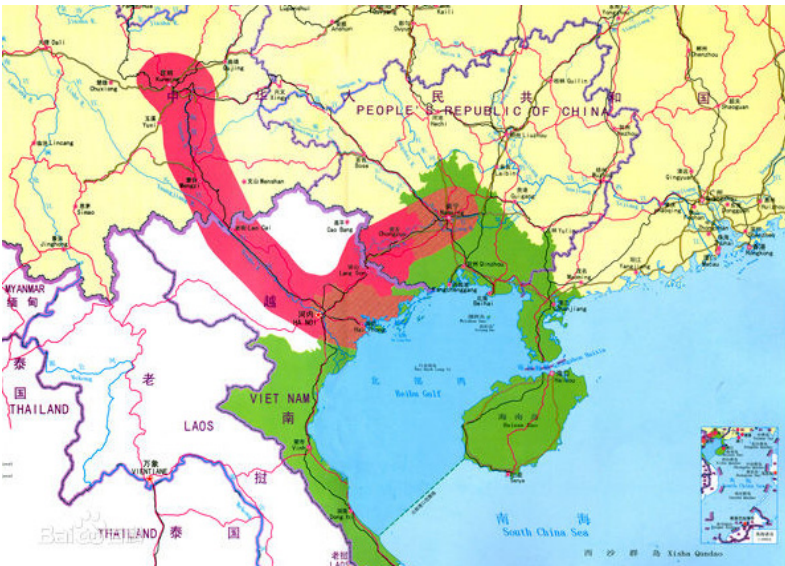
먼저 양랑, 즉 두 개의 회랑은 중국과 베트남을 연결하는 두 개의 철도 라인을 뜻하는데, 하나는 서북쪽에 위치한 철도라인으로서 중국 측의 쿤밍(Kunming)에서부터 베트남의 라오카이(Lao cai)와 하노이(HaNoi), 하이퐁(Haiphong)을 연결하는 회랑이다. 그리고 다른 하나는 베트남의 북동쪽에 위치한 철도라인으로서 중국의 난닝(Nanning)과 베트남의 랑선(Lang Son), 하노이(HaNoi), 하이퐁(Haiphong), 광닌(Quang Ninh)을 연결하는 철도 라인이다. 한편 일권, 즉 하나의 경제벨트는 중국과 연결되는 퉁킹 만(북부만)경제

135) Do Tien Sam 베트남사회과학원 중국연구소장과의 인터뷰(2019.9.19., 베트남 하노이) 내용 및 관련 논문(정혜영, “중국과 베트남 관계의 새로운 모색 일대일로(一帶一路)와 양랑일권(兩廊一圏)의 전략 연계,” 『국제지역연구』, 23권 1호 (2019), 등)을 바탕으로 작성.

권을 가리킨다.¹³⁶⁾

2006년 이후 양국은 이 구상과 관련하여 꾸준한 논의를 해왔으며, 2015년 시진핑 주석의 베트남 방문 시에도 이 문제가 언급됐다. 2017년부터는 베트남 북부경제의 활성화와 중국기업의 투자 확대로 국경협력이 활기를 띠고 있는 것으로 알려졌다.¹³⁷⁾

〈그림 IV-7〉 베트남이 제기한 양랑일권(兩廊一圏) 구상



자료: 百度百科, “两廊一圏,” <<https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%A4%E5%BB%8A%E4%B8%80%E5%9C%88/4303879?fr=aladdin>> (검색일: 2019.10.2.).

양랑일권 구상 중에서 특히 중국의 일대일로와 직접적으로 연계되는 부분은 중국 쿤밍과 베트남 서북쪽이 연결되는 회랑이다.

중국이 역점 추진하고 있는 일대일로와 베트남의 양랑일권이 유

136) 정혜영, “중국과 베트남 관계의 새로운 모색 일대일로(一帶一路)와 양랑일권(兩廊一圏)의 전략 연계,” 『국제지역연구』, 23권 1호 (2019), p. 108.

137) 위의 글, p. 109.

기적으로 연계된다는 것은 윈난성 및 광시성과 베트남 사이의 교통 인프라가 개선된다는 것을 의미한다. 그리고 이것은 양국 사이의 초국경 관광 협력에 있어 중요한 동력을 제공해 줄 것이다.

하지만 2013년 중국이 일대일로 전략을 공식화 한 이후, 중국은 라오스 및 미얀마와는 교통 인프라를 포함한 경제협력을 강화하고 있지만, 베트남의 양랑일권과는 협력 사업에 있어 속도를 내지 못하고 있는 형국이다. 남중국해 분쟁 등 중국과 베트남이 갖고 있는 정치적 갈등이 내면에서 작용하고 있는 것이다.¹³⁸⁾

하지만 최근 베트남에서 서북쪽 회랑과 관련한 철로 연결에 상당히 적극적으로 나서고 있고,¹³⁹⁾ 중국 또한 미중 무역 갈등 속에서 베트남을 포함한 아세안과의 협력을 강화하고자 하기에 양랑일권과 일대일로의 연계 사업은 향후 지속적으로 추진될 것으로 보인다. 이렇게 될 경우, 양국 사이의 초국경 관광 협력은 더욱 탄력을 받을 수 있을 것으로 전망된다.

3. 북·중 초국경 관광에 대한 시사점

앞서 살펴본 바와 같이, 중국의 윈난성 및 광시성은 라오스 및 미얀마, 베트남과 국경을 접하며 다양한 형태 및 수준에서 초국경 관광을 전개하고 있다. 이들은 단순히 국경이 접해있다는 지리적 조건뿐만 아니라 다양한 요인을 바탕으로 초국경 관광 협력을 진행하고

138) 정혜영, “중국 일대일로(一帶一路)와 베트남 양랑일권(兩廊一圏)연계의 지전략(地戰略)적 가치와 정치경제적 함의,” 『대외경제정책연구원 중국전문가포럼』, 2019. 3. 31., <<https://csf.kiep.go.kr/expertColr/M004000000/view.do?articleId=33933>> (검색일: 2019.10.3.).

139) Do Tien Sam 베트남사회과학원 중국연구소장과의 인터뷰(2019.9.19., 베트남 하노이 현지조사) 내용.

있고, 때로는 특정 요인에 의해 초국경 관광 협력을 발전시키는데 있어 어려움을 겪고 있기도 하다.

먼저, 베트남과 라오스는 중국과 마찬가지로 일정부분 시장경제 시스템을 도입하면서도 정치적으로는 여전히 사회주의 체제를 유지하고 있다. 미얀마 또한 과거에 사회주의 체제로서 국가를 운영한 경험을 가지고 있다. 이러한 체제적 공통점이 중국과 이들 접경지역 국가들이 관광 협력을 포함한 인적 교류를 진행하는데 있어 문화적 거부감을 줄여줬다. 특히 이들 국가들이 지금은 대외적으로 상당히 개방적인 정책을 취하고 있지만, 관광 협력을 진행하기 시작한 초기 단계에서는 타국과 관광 및 인적 교류를 진행하는 것에 대해 상당히 신중했던 것으로 알려진다. 이런 상황에서 체제의 동질성이 초국경 관광 협력을 진행하는 것에 대한 거부감을 상당 부분 줄여준 것으로 평가된다.

이런 점에서 보면, 북한과 중국의 체제 유사성은 북한이 중국과 초국경 관광을 진행하는데 있어서 북한의 부담을 다소 줄여줄 것으로 보인다.

다음으로, 중국이 미얀마 및 라오스, 베트남과 초국경 관광 협력을 진행하는 과정을 살펴보면, 공통적으로 제기되는 문제점이 있다. 초국경 관광에 대한 수요를 충족시킬 수 있는 양질의 인재가 부족하다는 것이고, 이것이 양국의 초국경 관광 협력에 있어 큰 걸림돌로 작용하고 있다는 점이다.

중국과 북한이 초국경 관광을 진행하기 위해서도 마찬가지로 관광산업 분야의 인재 확보라는 과제를 해결해야 할 것이다. 다만, 중국-미얀마, 중국-라오스, 중국-베트남 사이의 초국경 관광과는 달리 중국과 북한 사이에서는 관광 인재 확보라는 점에 있어서 상황이 좀 더 양호한 것으로 판단된다.

주지하다시피, 중국 동북지방, 특히 지린성 조선족자치주에는 상당수의 조선족이 살고 있고, 중국 전국적으로도 2010년 현재 약 183만 명의 조선족이 있는 것으로 파악되고 있다.¹⁴⁰⁾ 이러한 조선족들은 대부분 중국어와 조선어에 능통하고, 양국의 문화에 대해서도 상당한 이해를 가지고 있어 양국의 초국경 관광을 이끌어갈 수 있는 잠재적 인재라고도 할 수 있다. 게다가 북한은 미얀마나 라오스, 베트남보다 더욱 높은 교육수준을 가지고 있는데, 우리의 고등학교에 해당하는 시기까지 12년간의 의무교육 제도를 시행하고 있고,¹⁴¹⁾ UNDP는 북한의 문맹률을 0%라고 보고하기도 했다.¹⁴²⁾ 게다가 최근에는 평양에 중국어능력시험센터가 개소될 정도로 중국어가 북한에서 가장 인기 있는 외국어로 각광을 받고 있다고 알려졌다.¹⁴³⁾ 이러한 상황은 북한이 다른 동남아 국가들보다 더욱 적극적으로 중국과의 초국경 관광 협력을 추진할 수 있는 기초를 제공해 주고 있다는 점을 부각시킨다.

한편, 중국과 북한이 초국경 관광 협력을 강화하기 위한 가장 중요한 요건으로서 교통 인프라 구축을 들 수 있다. 현재 중국은 북한과 접해 있는 동북지역, 즉 랴오닝성과 지린성까지 고속도로는 물론이고 고속철도 및 항공노선 등 교통 인프라가 상당히 잘 마련되어 있다. 문제는 북한인데, 삼성증권의 연구 보고에 따르면, 북한 인프라의 전반적인 수준은 상당히 낙후되어 있는 것으로 나타났다. 그나

140) 百度百科, “朝鲜族,” <<https://baike.baidu.com/item/%E6%9C%9D%E9%B2%9C%E6%97%8F/131038?fr=aladdin>> (검색일: 2019.10.3.).

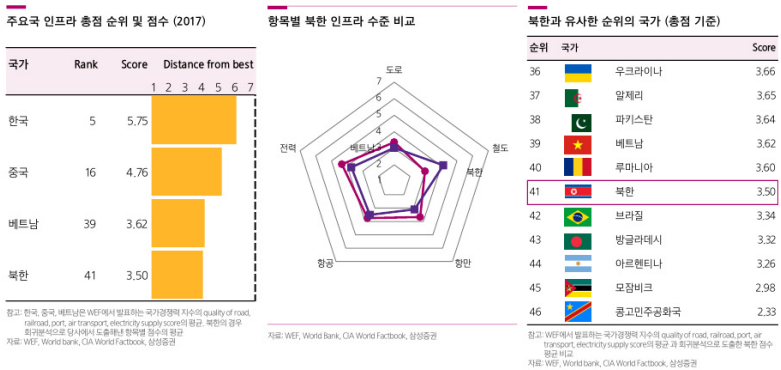
141) “북한, 올해 4월부터 ‘12년제 의무교육’ 전면 시행,” 『연합뉴스』, 2016.1.18., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20160118131800014>> (검색일: 2019.10.3.).

142) “UNDP “북한 문맹률 0%,” 『자유아시아방송』, 2013.3.14., <https://www.rfa.org/korean/in_focus/literacy-03142013164021.html> (검색일: 2019.10.3.).

143) “北에서 몸값 올라가고 있는 ‘중국어,’” 『매일경제』, 2019.5.28., <<https://www.mk.co.kr/news/politics/view/2019/05/357892/>> (검색일: 2019.10.3.).

마 철도의 경우 산악 지형에 따른 집중적인 투자와 높은 의존도로 인해 타 인프라에 비해 상대적으로 높은 수준이긴 하지만, 낙후된 설비와 유지보수 미비로 인해 질적 수준은 매우 낮을 것으로 추정되고 있다. 또한 도로 인프라는 철도의 보조 간선기능으로서 주로 단거리 노선에 사용되는 정도이며, 각종 터널과 교량은 노후화되어 있어 안전상 문제가 심각한 것으로 알려져 있다.¹⁴⁴⁾ 이러한 북한 인프라의 전반적인 수준은 베트남과 비슷한 정도로 평가된다(그림 IV-8 참조). 중국과 베트남의 초국경 관광 협력의 과제로서 베트남의 낙후된 교통 인프라가 지적됐듯이, 북중 초국경 관광 협력을 강화하기 위해서는 북한의 교통 인프라 개선이 필수적이라고 할 수 있다.

〈그림 IV-8〉 북한의 인프라 수준 평가



자료: 삼성증권 북한투자전략팀, “한반도 CVIP의 시대로,” 『북한투자전략보고서』, 2018.6.12., p. 66, <https://www.samsungpop.com/mbw/search/search.do?cmd=report_search&cbr=5334> (검색일: 2019.10.30.).

144) 삼성증권 북한투자전략팀, “한반도 CVIP의 시대로,” 『북한투자전략보고서』, 2018. 6.12., pp. 66~67, <https://www.samsungpop.com/mbw/search/search.do?cmd=report_search&cbr=5334> (검색일: 2019.10.30.).

남북 경제협력 및 북미관계가 여전히 풀리지 않고 있는 상황에서, 북한의 노후화된 교통 인프라를 개선하기 위해서는 중국과의 협력이 필요한 상황이다. 이를 위해서는 중국의 일대일로와 북한의 자체 경제발전 계획이 유기적으로 연계될 수 있는 방안이 마련되어야 할 것이다. 베트남의 서북부 철도가 중국과의 협력아래 개보수 공정에 들어갈 수 있었던 것도 베트남의 '양량일권' 발전전략과 중국의 일대일로 전략이 연계되었기 때문이다. 2018년 9월 초 라오닝성이 '라오닝성 일대일로 종합시험구' 방안을 공개했는데, 여기서 북한을 포함한 한반도와의 일대일로 협력 의지를 나타낸 만큼, 북한도 이에 호응해 구체적인 협력 방안을 고민할 필요가 있다.

이와 함께, 북핵문제가 조속히 해결되어 북중 사이의 관광 협력을 적극적으로 추진해 갈 수 있는 정치적 토대를 마련하는 것도 매우 중요하다. 중국과 베트남 사이의 초국경 관광이 남중국해 영유권 갈등으로 주춤하는 모습을 보여 왔던 것은 북중 초국경 관광 협력에 대해서 시사하는 바가 크다.

또한, 중국과 베트남 사이에 관광 여객선이 운항되고 있는 점을 고려하면, 중국 변경지역과 북한을 연결하는 해상 관광도 충분한 가능성을 가지고 있다. 최근 환동해 크루즈 관광 개발에 대한 논의가 진행되고 있는데, 대북 제재가 해제되어 북한도 이러한 크루즈 네트워크에 합류할 수 있는 상황에 대비해야 할 것이다.

V. 한반도 접경지역의 초국경 협력에 대한 제언을 중심으로



1. 평화경제와 동북아 초국경 협력에 대한 제언

한국은 GDP가 1조 6,194억 달러로 전 세계 205개 국가 중 12위 수준이다.¹⁴⁵⁾ 고도의 경제 성장기를 거쳐 2011년 이후 매년 3.5% 이하의 GDP 성장률¹⁴⁶⁾을 보이고 있으며, 당분간은 높은 수준의 경제성장을 기대하기는 어려운 상황이다. 이런 시기에는 성장 잠재력이 높은 신흥지역에 투자를 하고 성장의 과실을 얻어 오는 것이 저성장 국면을 돌파하는 주요한 방법 중 하나가 될 수 있다.

동북아 지역은 풍부한 노동력과 자원 매장량, 소비시장을 보유하고 있어 잠재성장력이 높은 지역이다. 특히 이들 지역은 지리적으로 인접하고 있고, 문화적으로 유사하여 동남아 지역이나, 아프리카, 남아메리카 지역에 비해 투자가 용이한 장점이 있다. 그러나 사회주의 경제권이 붕괴된 1990년 이후 한국 기업들이 이들 지역에 적극적인 진출을 시도해왔음에도 불구하고, 중국 동부 연안이나 동남아시아에 비해 경쟁력이 부족하여 기대만큼의 투자를 유인하지 못하였고, 진출한 기업들도 성공사례를 만들지 못하면서 높은 잠재성장력을 현실로 옮겨오지 못하였다.

이들 지역의 경제협력을 막은 요인은 제2~4장에서 기술한 바와 같이 군사안보적 긴장, 지속적인 인구감소, 사회·경제 인프라 부족, 투자 자원 부족 등을 꼽을 수 있다. 이 중에서 가장 큰 장애요인으로 작용한 것이 군사안보적 긴장이다(그림 V-1). 물론 최근에는 동아시아에서 미국의 중국에 대한 견제가 확대되면서 중국과 러시아의 협력이 개선되고 있으나, 전통적으로 중국과 러시아는 중소 이념 분

145) “한국 GDP 순위 12위 유지 … 1인당 국민소득은 세계 30위권.” 『연합뉴스』, 2019.7.7., <<https://www.yna.co.kr/view/AKR20190706050300002>> (검색일: 2019.10.9.).

146) e-나라지표, “국내총생산 및 경제성장률(GDP),” <http://www.index.go.kr/potal/stts/idxMain/selectPoSttsIdxSearch.do?idx_cd=2736> (검색일: 2019.10.9.).

쟁, 중소 국경 분쟁, 중·러 헤이샤즈섬 국경분쟁 등 오랜 시간 동안 군사안보적인 갈등을 경험해왔다. 필자의 의견으로는 2000년대 초부터 동북아 지역에서 중국이 초국경 인프라 건설 등 주변국에 영향력을 확대하는 경제정책을 펴오고, 극동러시아에 차이나타운 건설 등의 실질적인 사회문제로 대두되기 시작한 것으로 보인다. 중·러 간에 잠재되어 있던 군사안보적 갈등이 초국경 협력으로 야기된 사회문제로 결합하면서 이 지역의 초국경 경제협력의 장애요인으로 대두된 것이다. 제3장에 나타난 바와 같이 실제로 극동러시아는 접경지역 협력에는 소극적이면서 내륙 지역 개발을 장려하기 위하여 동방경제포럼 등을 개최하여 투자 유치를 하고 있다.

또한 3장에서 밝힌 바와 같이 중국 당국이 의욕적으로 추진하고 있는 일대일로 정책 또한 동북아 지역에서 별다른 성과를 내지 못하고 있는데, 이 역시 한반도의 군사 안보적 불안에서 기인하는 바가 크다. 중국 일대일로 구상은 중·몽·러 경제회랑 프로젝트를 통해 동북아 지역으로 확대를 꾀하였다. 그러나 중·몽·러 경제회랑은 전체 6개회랑 중 구체적인 발전 전략을 확정짓지 못하고 있다. 랴오닝성은 일대일로 종합시험구 조성계획(2018.11.16.)을 통해 일대일로 정책의 동북아 지역 확장을 시도하였으나, 중앙 정부의 승인을 얻지 못하였고, 2019년 한 해 동안 북한 비핵화 협상이 별다른 진전을 이루지 못하고 답보상태에 빠지면서 후속 정책이나 계획이 발표되지 않으면서 다소 소강상태에 머물러 있다.

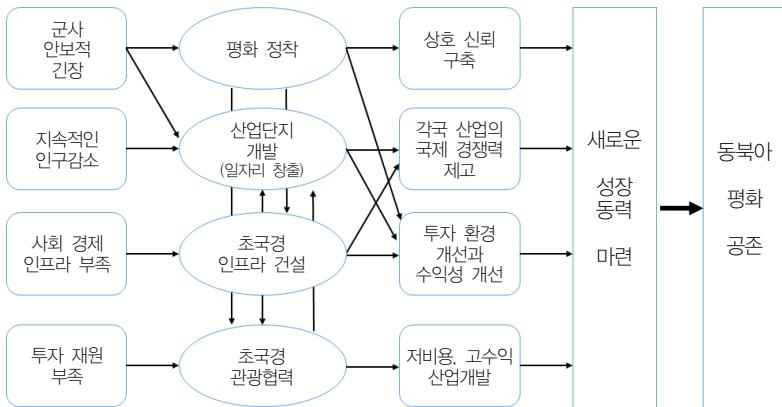
이러한 현상은 과거에서도 발생하였던 것으로 2000년대에는 동북진흥정책, 랴오닝 자유무역구 건설, 창지투 선도구, 차항출해 등 경제발전 전략을 통해 동북지역의 경제부흥, 동북아 지역 교통·물류허브 중심지 도약을 목표로 하고 있으나 북한발 국제정치적 이슈로 투자가 이루어지지 않으면서 정책 추진이 실질적인 성과를 내지

못하고 부진에 빠졌다.

동북아 지역 초국경 경제협력을 촉진하기 위하여 우선적으로 필요한 것 중 하나가 이들 지역의 평화 정착과 그로 인한 상호 신뢰 구축이며, 이것이 평화경제의 취지이다. 동북아 지역 평화 정착은 산업단지 개발, 초국경 인프라 건설, 초국경 관광 협력 등을 촉진하여 동북아 지역의 초국경 경제협력의 장애요인이 되었던 지속적인 인구감소, 사회·경제 인프라 부족, 투자 자원 부족 등의 문제를 해결할 수 있을 것으로 기대된다.

동북아 평화 정착은 초국경협력을 위한 상호 신뢰 구축은 물론 각국 산업의 국제 경쟁력 제고, 투자 환경 개선과 수익성 개선, 저비용, 고수익 산업 개발 등의 파급 효과로 이어질 것으로 기대된다. 동북아 초국경 협력은 중국과 러시아, 남한과 북한 모두에게 공동 번영의 마중물이 될 수 있을 것이다. 초국경협력을 통해 서로에게 필요하고 부족한 부분을 채워간다면 경제분야의 협력을 넘어 동아시아 평화 공동체를 만들어 갈 수 있을 것으로 기대된다.

〈그림 V-1〉 평화경제와 동북아 초국경협력의 파급 효과



자료: 저자 작성

2. 대외 환경 변화와 초국경 협력 추진에 대한 제언

중국은 일대일로 구상 추진을 위한 선행 단계로 동서남북으로 국경을 접하고 있는 모든 국가들과 교통인프라 건설을 통한 연결 사업을 진행하고 있다. 이는 동북아 지역 초국경협력의 주요한 동력이 되어왔다. 대북제재 상황임에도 불구하고 북한과 국경을 접한 지역에서는 철교, 도로 교량의 신설 및 개보수 공사가 진행 중이며, 신두만강 대교의 경우 마무리 단계에 있다. 러시아와 북한은 접경지역 개발 협력에 소극적인 반면, 중국은 자본력과 풍부한 인적자원을 무기로 공세적으로 초국경협력을 추진해 왔다. 러시아는 중국의 공세적인 경제협력 요구에 소극적으로 임하면서 접경지역이 아닌 극동 러시아 내륙에서부터 경제성장과 초국경협력의 모멘텀을 만들어가기 위해 노력해 왔다.

중장기적으로 동북아 지역의 경제 지형이 변하면서 중국의 극동 러시아 진출에 대한 압력이 약화될 것으로 보인다. 무엇보다 중국의 인건비가 빠르게 상승하면서 극동러시아와의 임금 격차가 점진적으로 줄어들 것으로 보인다. 양측의 임금 격차가 줄어들수록 중국 노동인력의 극동러시아 이동 압력도 약화될 것으로 보이며, 그에 상응해서 극동러시아의 중국 영향력 확대에 대한 견제 수위도 낮아질 것으로 전망된다. 또한 중국의 경제 성장률이 둔화되고 부채 리스크가 가중될수록 초국경협력보다는 내수 경기 부양에 많은 관심을 보일 것으로 기대된다. 기존에 경제협력을 막던 장애요인들이 동북아 지역의 구조적인 변화로 더 이상 장애요인으로 작용하지 않으면서 중국 동북 3성과 극동러시아 초국경협력이 새로운 국면을 맞을 것으로 보인다.

한국의 중국 동북 3성과 극동러시아 투자 역사는 크게 네 시기로

구분할 수 있다. 1990~1998년은 태동기로 사회주의 경제권 붕괴 이후, 한국의 기업들이 저렴한 인건비와 토지 임대료, 풍부한 노동력을 활용하기 위하여 이들 지역에 적극적으로 진출하였다. 1999~2002년은 성장기로 동아시아 경제위기(IMF) 이후 한국의 많은 기업이 해외 투자에 관심을 보이면서 동북 3성과 극동러시아에 대한 투자가 양적·질적으로 증가하였다. 2003~2009년은 정체기로 태동기와 성장기에 이루어졌던 투자가 일부 지역(동북지역)에서는 소기의 성과로 이어졌으나 기대보다는 미흡한 수준이었다. 2008년 경제위기와 금강산 관광객 피습 사건을 계기로 남북 경협이 경색 국면에 접어들면서 북한을 연계하여 이루어졌던 동북지역에 대한 투자가 어려움을 겪었다. 2009년~현재는 조정기로 중국 동북 3성과 극동러시아가 환경규제 강화, 노동 가능인구 유출 및 고령화, 인건비 상승 등의 문제를 겪으면서 기존 투자 기업이 어려움을 겪고 동남아 등지로 옮겨가거나 한국으로 회귀하고 있다.

한국의 동북아 지역 초국경 협력 참여가 부진한 것은 첫째, 중국·극동러시아와 접경하고 있지 않아 명분이 크지 않기 때문이다. 예를 들어 중국과 극동러시아가 초국경 세관 또는 교량을 건설한다고 할 경우, 설계 등의 기술 제공, 투자 자금 제공, 건설 자재 제공 등에서 중국과 러시아를 설득할 수 있는 유인이 충분하지 않다. 무엇보다 기술과 자금, 자재, 노동력 등은 중국이 모두 공급할 수 있어 3개국 이상의 다자 협력보다는 양자 협력을 선호하고 있는 상황이다.

이들 지역에 진출하기 위해서는 정부의 협력과 이해, 지원이 필요하나 아직까지는 원활하지 못한 상황이다. 정부에서는 상대 정부와의 협력을 통해 진출 지원을 하고 있는데, 이 경우 진출하려는 기업과 견해 차이가 존재하여 기업이 실질적인 지원을 받지 못하는 경향이 있다. 또한 기업은 동북 3성과 극동러시아 진출을 제도적으로 뒷

받침해주기를 원하나, 정부 측에서는 제도 개선보다는 단기적인 예산 지원을 선호하는 경향이 있다.

둘째, 동북 지역 진출의 투자 여건이 좋지 못하여 수익성이 높지 않다. 동북지역과 극동러시아 모두 물류비용이 높고 인건비가 저렴한 노동력을 조달하기 어려운 상황(고령화, 노동가능 인구 유출)이다. 중국 동북 3성과 극동 러시아 모두 주요 경제지대와의 교통체계의 연계와 통합 수준이 미흡하여, 경제적으로 고립되어 있는 형태를 취하고 있다. 정부 측에서 대대적인 투자를 확대해야 함에도 불구하고 실질적인 투자 확대로 이어지지 않고 있다. 그러다보니 한국기업이 현지에 투자를 하더라도 충분한 수익을 내지 못하는 경우가 많고, 투자를 철회하는 경우가 많다.

이들 지역에 대한 한국 기업의 투자 부진은 투자의 악순환으로 이어지고 있다. 이들 지역에 진출이 용이한 기업은 높은 불확실성하에서도 고수익을 올릴 수 있는 중소기업인데 반해, 높은 신용도와 자본력을 가진 대기업만 이 지역에서 수익을 내고 살아남을 수 있기 때문이다. 잦은 투자 부진과 실패는 한국 투자자들의 투자를 꺼리는 부정적인 선입견으로 이어지고, 이는 현지 파트너의 한국기업에 대한 불만과 신용도 하락으로 이어지고 있다.

우려스러운 점은 상술한 투자의 악순환이 한국의 이들 지역에 대한 경제 협력 주도권 상실로 이어질 개연성이 있다는 점이다. 이들 지역에 대한 투자가 줄어들면서 한국에게 중요한 북한-중국, 북한·러시아 경제협력에 한국이 참여할 수 있는 기회가 줄어들고 있다. 이러한 문제가 장기화될 경우 중국과 러시아에 의해 주도되는 북한지역 개발 프로젝트에 한국이 참여하기 어렵게 되고, 한반도 교통·물류 인프라 구축이 중국, 러시아 등이 주도하게 될 개연성도 커진다.

앞으로 지속적인 동북아 지역 협력 추진을 통해 주도권 확보를 위

한 동력을 유지할 필요가 있다. 동북아 초국경 협력이 중장기적으로 한반도 경제 개발과 직간접적으로 연관되어 있으므로 경제적 수익성만을 고려하기보다는 한반도 개발의 중장기적인 비전, 남북한 경제통합 등을 고려하여 추진할 필요가 있다. 단기적으로는 중국, 러시아가 북한과 연결하는 인프라 건설에 우리 기업 또는 지방자치단체가 참여할 수 있도록 다양한 방향을 구축할 필요가 있으며, 장기적으로는 한국은 남북경제협력의 한 축을 주변국의 초국경 경제사업과 같이하면서 한반도 교통·물류 환경에 유리한 방향으로 정책을 수립해야 할 필요가 있다.

또한 한반도-중국-러시아-유럽으로 이루어지는 초국경 교통 및 물류 루트 및 인프라 건설을 해당 국가들의 지역정부가 참여하는 다자간 소지역 경협으로 진행할 필요가 있다. 과거 동북아 지역 국가 간 경협 논의는 중앙부처 주도로 다수 추진되었으나, 국가 간 정치적, 안보적, 경제적 이해관계 상충을 확인한 채 뚜렷한 성과를 얻지 못한 경우가 많았다. 앞으로의 동북아 지역 초국경협력은 국가 간 협력이 아닌 해당 지역의 지방정부간 분야별 경제발전 프로젝트 협의체(예: 북방도시경제협의회)를 구성하고 건설 방안을 논의하는 것이 정치적, 경제적 리스크를 최소화하고 투자를 유치할 수 있는 방안이 될 수 있을 것이다.

동북아 지역 주변국 지방 도시들과 교통·물류 인프라 건설에 대한 논의를 진행하면서 다른 한편으로 남북 양자 간 인프라 건설 및 확대에 대한 지속적인 논의와 추진방안 모색, 성과도출이 필요하다. 남북 간 철도·도로·항공·해운 관련 고위급 및 실무 회담을 통한 공동조사, 공동 건설 및 개보수 진행을 통한 시범운송 등의 성공 사례를 만들 필요가 있다. 전체 지역이 아닌 빠른 성과 도출이 가능한 지역을 선정하고 관련 사업을 추진하는 것을 검토해야 한다. 신북방

정책 실현을 위하여 그 핵심인 남북 경협은 비교적 쉬운 범위에서부터 시작하여 넓은 범위로 확대해 나가는 것이 바람직하다.

3. 동북아 초국경 관광 협력에 대한 제언

동북아 지역 초국경 관광은 앞으로 성장 가능성이 높은 분야이다. 무엇보다 중국의 해외여행인구가 빠르게 증가하고 있고, 이와 더불어 초국경 관광에 대한 수요도 늘고 있다. 2019년 중국인의 해외여행은 약 1억 6,800만 명으로 예상되며 이는 전년 대비 12% 증가한 것이다.¹⁴⁷⁾ 중국의 접경 지역, 특히 동북 3성 지역과 중국 연안지역은 늘어나는 해외여행을 지역경제 성장으로 연결시키기 위해 다양한 초국경 관광 협력 프로그램을 개발하고 있다. 중국이 동북아 초국경 관광의 주요 동력이 됨에 따라 동북아 지역 초국경 관광은 빠르게 성장할 것으로 예상된다.

한국이 초국경 관광에 참여하는 것은 크게 두 가지 이유 때문이다. 첫째, 한국 경제 성장에 도움이 된다. 최근 동북아 지역에 초국경 관광에 대한 수요가 빠르게 증가하고 있기에 이에 호응하여 초국경 관광을 충분히 수용할 수 있다면 경제적으로 많은 도움을 얻을 수 있었다. 대표적으로 당시 제주도와 부산, 인천항, 서울 명동 인근에 관광업이 크게 활성화된 것을 꼽을 수 있다.

둘째, 초국경 관광을 한반도 경제 통합에 활용할 수 있으며, 나아가 남한과 극동러시아, 중국 동북지역 경제를 같은 권역으로 통합시

147) 한국관광공사, “(중국) 금년 중국인 해외여행 약 1억6천8백만 명 전망,” (세계 관광 시장 정보), <https://kto.visitkorea.or.kr/kor/notice/data/mast/global/jcsj/parentBoard/view_kto?instanceId=279&rnum=16&searchType=&searchWord=> (검색일: 2019.10.12.).

킬 수 있다. 2019년 6월 중북 정상회담 이후 중국인의 대북 관광이 활성화되고 있으나, 남한은 대북제재와 5·24 제재로 인해 북한을 경유한 초국경 관광에 참여하고 있지 못하다. 만약 여건이 조성되어 한국이 육상 초국경 관광에 참여할 수 있다면 남한과 북한이 하나의 관광권역으로 묶이면서 간접적인 남북한 경제통합효과를 거둘 수 있을 것으로 기대된다. 또한 적절한 여건이 조성되어 남한의 관광객이 북한을 거쳐 중국 동북지역의 관광지까지 관광하게 된다면 관광 측면에서 한반도와 중국 동북 3성의 경제가 통합되는 효과를 누릴 수 있을 것으로 기대된다.

초국경 관광은 크게 두 가지 방향으로 이루어지고 있다. 하나는 해상 초국경 관광으로 크루즈를 중심으로 근거리인 중국-한국-일본-극동 러시아를 축으로 이루어지고 있다. 크루즈 관광은 2016년 까지 빠르게 증가하다가 한국의 사드(THAAD) 배치 문제로 2017년 이후 다소 소강사태에 빠져있다.

다른 하나는 육상 초국경관광으로 현재 한국은 초국경 육상 관광에 참여하지 못하고 있으나, 적절한 여건이 조성된다면 육상 초국경 관광을 추진해 볼 수 있다. 예를 들어 현 상황에서도 북한을 관광하는 중국이 관광객이 남북출입사무소를 통해서 남한으로 입경한 뒤, 남한 관광 뒤에 인천을 통해서 중국으로 돌아가는 방안을 검토해볼 수 있다. 물론 중국인이 남북출입사무소를 통과하기 위해서는 남한 뿐만 아니라 유엔군사령부의 협조도 필요하다. 그러나 적절한 여건이 조성되어 유엔군사령부가 협조해준다면 관련 사업을 충분히 추진해 볼 수 있다.

그러나 당장은 여건상 북한을 경유하는 초국경 관광 협력을 추진하기는 어려운 상황이다. 북한의 비핵화와 관련된 실무협상이 진행 중이기에 일정기간 동안은 국제사회의 대북제재와 5·24 조치가 유

예되거나 해제되기 어려운 상황이다. 때문에 당분간은 북한을 경유하는 육상 초국경 관광보다는 해상 초국경 관광, 즉 크루즈 관광을 중심으로 초국경 관광을 추진하는 것이 적절한 것으로 사료된다.

4. 동북아 초국경 교통·물류 협력에 대한 제언

동북아 지역 초국경 교통·물류 협력은 초국경 관광보다 더욱 추진이 어려운 상황이다. 그러나 여건이 조성된다면 동북아 지역 초국경 교통·물류 협력은 남북한 간의 교통·물류 협력을 우선적으로 추진하는 방향으로 이루어지는 것을 검토해볼 필요가 있다.

남북 초국경 교통·물류 협력은 경협 활성화 수준에 맞춰 추진하는 것을 검토할 필요가 있다. 교통·물류 협력에서 핵심적인 역할을 하는 것이 철도와 도로인데, 이에 대해서도 크게 두 가지 방안이 제시되고 있다. 하나는 북한이 현재 활용하고 있는 철도와 도로를 그대로 활용하는 방안, 다른 하나는 별도로 철도와 도로 모두를 신규 건설하는 방안이다. 두 방안 모두 장단이 있으나, 현재 대북제재 상황을 고려할 때 기존 노선을 활용하는 방안을 주요하게 검토해볼 필요가 있다.

기존 철도·도로 노선을 긴급 복구/개량하여 사용하는 방안의 장점은 ① 사업 기간이 짧음, ② 단기에 필요한 자원 규모가 작음, ③ 사업 기간이 짧아 남북 관계 악화로 인한 사업 중단의 불확실성이 적음, ④ 대북 퍼주기 논란에서 상대적으로 자유로움 등을 꼽을 수 있다. 반대로 단점은 ㉠ 중복 투자의 가능성이 큼, ㉡ 북한의 수용 가능성이 낮을 수 있음 등을 꼽을 수 있다. 단점 ㉠의 경우, 현재 북한지역 철도와 도로는 수용 용량에서 한계가 있어 긴급 복구/개량

하더라도 수용 한계가 명확한 점이 가장 큰 단점으로 거론된다. 중장기적으로 경험규모가 커질수록 북한 내 경제활동이 커질수록 신규 노선 건설이 불가피하다. 단번에 신규 노선을 개발하지 않고 선(先)기존 노선을 복구/ 개량, 후(後)신규 노선을 개발하는 것은 동일한 효과를 얻기 위해 이중으로 투자를 하는 것과 같다. 때문에 중장기적으로 필요한 자원 규모가 크다.

참고문헌

1. 단행본

- 박건태·서종원. 『다자간 협력사업 사례를 통한 통일 도로사업 시행방안 연구』. 김천: 한국도로공사, 2017.
- 서종원·양하은·최성원·한은영·장동명·안귀산. 『동북아(남·북·중·러) 철도 관광벨트 구축방향 연구-동북지역의 초국경 관광과의 연계를 중심으로』. 세종: 대외경제정책연구원, 2018.
- 서종원·양하은·최성원·장동명·안귀산. 『중국 동북지역과 연계한 남북 신(-)인프라 전략 연구 -한반도 신경제지도와 중국 일대일로연계를 중심으로』. 세종: 대외경제정책연구원, 2017.
- 조선민주주의인민공화국. 원산지구개발총회사 편. 『원산-금강산국제관광지대 투자대상안내서 =Introduction to investment projects in Wonsan-Mt.Kumgang international tourist zone』. 평양 :조선민주주의인민공화국 원산지구개발총회사, 2016.

2. 논문

- 변현섭. “중국의 일대일로와 중러협력: 동북3성 및 극동지역 교통물류 협력을 중심으로.” 『중화연구』, 제42권 제4호, 2019.
- 왕 쌍. “일대일로 정책하의 한국의 대중국 투자전략에 관한 연구.” 전북대학교 석사논문. 2017.
- 정혜영. “중국과 베트남 관계의 새로운 모색 일대일로(一帶一路)와 양랑일권(兩廊一圏)의 전략 연계.” 『국제지역연구』. vol. 23, no. 1, 2019, 한국외국어대학교 국제지역연구센터.

허재철. “새만금-일대일로 연계의 정치적 의의와 과제.” 『한중관계연구』, 제1권 2호, 2015.

3. 중문자료

中国统计年鉴. 2019. 中国统计出版社.

辽宁统计年鉴. 2018. 中国统计出版社.

吉林统计年鉴. 2017. 中国统计出版社.

中国口岸年鉴. 2016, 2018. 中国海关出版社.

李勇慧. 2015. 「中蒙俄经济走廊的战略内涵和推进思路」, 中国百度文库.

许亮. 2018. 「一带一路倡议下老挝与云南旅游合作研究」, 윈난 사범대학 석사학위 논문.

李明江, 李倩如. 2019. 「“一带一路”倡议在东南亚的进程与展望」, 『边界与海洋研究』, 2019年02期.

胡莹. 「云南与缅甸边境旅游合作发展现状及其对策研究」, 『旅游纵览』, 2018年01期.

姚勤华. 2017. 「中缅交通互联互通现状与前景分析——以云南基础设施建设为视角」, 『社会科学』.

任爽, 梁振然. 2018. 「广西中越跨境旅游带构建研究」, 『旅游纵览』, 2018年4月下半月刊.

杜钟, 贝小为. 2017. 「“一带一路”背景下中越跨境旅游合作区开发策略探析」, 『中国市场』, 2017年第11期(总第930期).

国务院. 2016. 「国务院关于印发“十三五”旅游业发展规划的通知」(2016.2.26.).

辽宁省旅游局. 2015. 「辽宁省旅游业发展十三五计划」.

吉林省旅游局. 2017. 「吉林旅游业发展十三五规划」.

延边州旅游发展委员会. 2017. 延边州旅游产业发展报告 2016.

4. 기타자료

〈신문〉

- 『경향신문』.
- 『동아일보』.
- 『매일경제』.
- 『뉴스원』.
- 『뉴스핌』.
- 『뉴시스』.
- 『아시아경제』.
- 『연합뉴스』.
- 『조선일보』.
- 『중앙일보』.
- 『통일신문』.
- 『프레스리안』.
- 『플라이트레이더24』.
- 『한겨레』.
- 『한국경제』.
- 『RFA』.
- 『Economy21』.

Infranews.

Japan Times.

New York Times.

PortNews.

Tass.

〈웹자료〉

- 관광지식정보시스템 <<https://www.tour.go.kr/>>.
교통연구원 <www.koti.re.kr>.
구글어스 <<https://www.google.co.kr/intl/ko/earth/>>.
국민대학교 유라시아연구소 <<http://evrazia.or.kr/main/index.html>>.
기획재정부 <www.moef.go.kr>.
대외경제정책연구원 <www.kiep.go.kr>.
대한민국 정책브리핑 <www.korea.kr>.
두산백과 <www.doopedia.co.kr>.
북방경제위원회 <www.bukbang.go.kr>.
삼성증권 북한투자전략팀 <www.samsungsecurities.co.kr>.
외교부 <www.mofa.go.kr>.
행정안전부 <www.mois.go.kr>.
주 블라디보스톡 대한민국 총영사관 <<http://overseas.mofa.go.kr/ru-vladivostok-ko/index.do>>.
통일연구원 <www.kinu.or.kr>.
KDB <www.kdb.co.kr>.
KOTRA <www.kotra.or.kr> .
LG Business Insight <www.lgeri.com>.
한국관광공사 <www.visitkorea.or.kr>.
한국도로공사 <www.ex.co.kr>.
한국문화관광연구원 <www.kcti.re.kr>.
한국수출입은행 해외경제연구소 <keri.koreaexim.go.kr/>.
e-나라지표 <www.index.go.kr>.
Hotel&Restaurant <www.hotelrestaurant.co.kr/>.
Deloitte CIS Research Center <www2.deloitte.com/ru/en.html>.
The 12th China-Northeast Asia Expo <<http://www.cneaexpo.org/en>>.

GTI사무국

2015 한·중국제학술회의

中国旅游研究院 <www.ctaweb.org>.

중화인민공화국 중앙인민정부 <www.gov.cn>.

랴오닝성인민정부 <www.ln.gov.cn>.

길림성 교통운수청 <www.jtyst.jl.gov.cn>.

랴오닝성 통계국 <www.ln.stats.gov.cn>.

러시아교통부 <www.mintrans.ru>.

러시아철도공사 <www.rzd.ru/>.

중국 고속도로망 <www.chinahighway.org>.

중국 민용항공국 <www.caac.gov.cn>.

중국 바이두 <www.baidu.cn>.

중국 일대일로망 <www.yidaiyilu.gov.cn>.

중국 통계신식망 <www.tjcn.org>.

人民网 <www.people.com.cn>.

百度百科 <<https://baike.baidu.com/>>.

SOHO망 <www.sohu.com>.

中国日报网 <www.chinadaily.com.cn>.

央广网 <www.cnr.cn/>.

〈인터뷰〉

중국 동북 접경지역 현지조사. 2019.7.24~7.27. - 훈춘시관계자 인터뷰

중국 남부 접경지역(광저우, 난닝), 베트남(몽까이, 하노이, 량선) 현지

조사. 2019.9.16~9.21. - 베트남사회과학원 중국연구소 관계

자 인터뷰

최근 발간자료 안내

연구보고서

2017년도 연구보고서

<연구총서>

2017-01	북한인권 피해구제 방안과 과제 - 인도에 반한 죄를 중심으로 -	이규창 외	11,500원
2017-03	2017 남북통합에 대한 국민의식조사	박주화 외	12,000원
2017-04	통일 이후 통합방안: 민족주의와 편익을 넘어서 통일담론의 모색	이상신 외	8,500원
2017-05	대북·통일정책 관련 주요 쟁점과 정책추진방향	민태은 외	9,500원
2017-06	북한이탈주민의 교육, 복지, 그리고 시민권에 대한 인식	민태은 외	13,000원
2017-07	전환기 남북관계 발전 추진 방안	조한범 외	7,500원
2017-08	한반도 평화로드맵 실천전략	홍 민 외	7,000원
2017-09	북한 주민들의 복지와 시장화	임강택	8,000원
2017-10	한반도 평화체제 구상과 대북정책	정성윤 외	8,000원
2017-11	평양과 해산, 두 도시 이야기: 북한 주민의 삶의 공간	조정아, 최은영	9,500원
2017-12	북중관계 주요분야별 현황 분석	임강택 외	12,000원
2017-13	트럼프 행정부 출범 이후 동아시아 전략환경 변화와 한국의 대응	김상기 외	11,000원
2017-14	동맹의 진화와 글로벌 파트너십	정구연 외	7,000원
2017-15	북한인권 정책환경 분석	한동호 외	7,500원
2017-16	북한 재난협력 방안과 과제	임예준, 이규창	9,000원
2017-17	김정은 시대 조선노동당의 조직과 기능: 정권 안정화 전략을 중심으로	박영자	13,000원
2017-18	김정은 정권 5년의 북한경제: 경제정책을 중심으로	홍제환	7,500원
2017-19	김정은 정권의 통치 테크놀로지와 문화정치	홍 민	6,000원
2017-20	김정은 정권의 핵전략과 대외·대남 전략	정성윤	6,500원
2017-21-01	뉴노멀 시대 미중 전략 경쟁관계와 한반도예의 함의(1부)	전병근 외	9,500원
2017-21-02	뉴노멀 시대 미중 전략 경쟁관계와 한반도예의 함의(2부)	전병근 외	9,500원
2017-22-01	주변국 국경안보: 이론과 실제	현승수 외	10,000원
2017-22-02	주변국 국경안보: 사례와 검증	현승수 외	9,500원
2017	사회권의 관점에서 본 북한인권	북한인권연구센터 편	13,500원

<정책연구시리즈>

2017-01	지속가능한 통일·대북정책: 환경 분석과 추진방향	이규창 외
2017-02	통일국민협약 추진방안	조한범, 이우태

2017-03	동서독 통일과정에서 서독정부의 대동독정책 연구	이상신 외
2017-04	대북제재 국면에서 남북교류협력 추진 방안	임강택, 홍제환
2017-05	평화와 번영의 한반도: 정책목표와 추진방향	이규창 외

〈Study Series〉

2017-01	Implications of North Korea's Nuclear Advancement and Response Measures	Chung, Sung-Yoon et al.
2017-02	Study on Changing Trend of Human Rights Institution and Situation in North Korea	Rim, Ye Joon et al.
2017-03	Advancement of Science and Technology and North Korea's Asymmetric Threat: Rise of Cyber Warfare and Unmanned Aerial Vehicle	Chung, Kuyoun·Lee, Kitae
2017-04	Study on North Korean Defectors' Perception about Democracy and the Market Economy	Kim, Soo-Am et al.

2018년도 연구보고서

〈연구총서〉

2018-01	평화의 심리학: 한국인의 평화인식	박주화 외 19,000원
2018-02	사회문화교류협력 및 인적 접촉 활성화 방안	이규창 외 14,000원
2018-03	남북관계 발전과 북한주민 의식 변화	성기영 외 10,500원
2018-04	국경협력의 가능성과 미래	이기태 외 9,000원
2018-05	북한과 주변국의 국경안보	이기태 외 8,000원
2018-06	중국 초국경 경제협력 연구: 통일 한반도 국경안보에 대한 시사점	현상백 외 12,000원
2018-07	KINU 통일인식조사 2018: 남북평화 시대의 통일인식	이상신 외 11,000원
2018-08	한반도 비핵·평화체제 구축과 남북관계 전략	조한범 외 8,000원
2018-09	북한의 주민 이탈과 법적 대응	박영자 외 11,500원
2018-10	'하나의 시장' 형성을 위한 시장친화적 남북경제협력방식의 모색	임강택 외 9,500원
2018-11	한반도 평화통일을 위한 글로벌 네트워크 전략	김진하 외 9,500원
2018-12	북한 민생 실태 및 협력 방안	홍제환 외 9,000원
2018-13	북핵위기와 북미 간 전략환경 인식	이우태 외 11,000원
2018-14	북한의 핵전략 분석	홍우택 외 6,500원
2018-15	제재 국면에서의 주민의 인권	도경옥 외 10,000원
2018-16	한반도 평화와 남북협력 종합연구(총괄보고서)	김상기 외 5,500원
2018-17	북핵 종합평가와 한반도 비핵화 촉진전략	정성윤 외 21,000원
2018-18	동북아 플러스 책임공동체 형성 방안	이기태 외 12,000원
2018-19	북한 변화 실태 연구: 시장화 종합 분석	홍 민 외 20,500원
2018-20	한반도 평화체제 구축과 한미관계	김상기 외 10,000원

2018-21	북한에서 국가-사회관계 양상 연구	한동호 외 14,000원
2018-22	김정은 시대 북한의 국가기구와 국가성	박영자 외 13,500원
2018-23	북한 군사경제 비대화의 원인과 실태	오경섭 외 12,000원
2018-24	한반도 평화변영과 남북중 협력방안	정은이 외 9,500원
2018-25	중국 시진핑 2기 지도부 구성과 대외정책 전망	신종호 8,500원
2018-26	2030 미중관계 시나리오와 한반도	신종호 외 12,000원

〈정책연구시리즈〉

2018-01	김정은 시대 북한 경제사회 8대 변화	박영자 외
2018-02	2018년 미국 중간선거 평가와 미국의 향후 대외정책 전망	민태은 외
2018-03	대북 제재 현황과 완화 전망	서보혁 외
2018-04	지자체 남북교류협력사업의 평가지표와 발전방향	나용우 외

〈Study Series〉

2018-01	The Implementation Strategy of the Establishment for Peaceful Community on the Korean Peninsula	Hong, Min·Cho, Han-Bum·Park, Ihn-Hwi
2018-02	2017 Survey of Inter-Korean Integration	Park, Juhwa·Rhee, Minkyu·Cho, Won-Bin
2018-03	North Korean Economy in the Kim Jong-un Regime	Hong, Jea Hwan
2018-04	Peace Regime of the Korean Peninsula and North Korean Policy	Chung, Sung-Yoon·Lee, Moo Chul·Lee, Soo-hyung
2018-05	Eight Changes in North Korean Economy and Society under the Kim Jong Un Regime	Park, Young-Ja et al.

2019년도 연구보고서

〈연구총서〉

2019-01	트럼프 행정부의 안보전략과 한반도 평화체제의 전망: 미국의 적대국 관계정상화 사례와 한반도에 주는 시사점	이기태 외 8,000원
2019-02	남북관계 2023: 도전요인과 대북정책 추진방향	김갑식 외 17,500원
2019-03	한반도 평화협정의 법적 쟁점과 과제	도경욱, 인준형 8,500원
2019-04	한반도 평화체제 구축을 위한 국제협력	이재영, 김주리 8,000원
2019-05	화해협력 이론과 사례 그리고 한반도	서보혁 외 12,000원
2019-06	한반도 평화체제 구축을 위한 한중협력방안	이재영 외 11,500원
2019-07	북한 여성의 일상생활과 전더정치	조정아 외 11,000원
2019-08	북한 변화의 변수와 경로: '핵문제'와 '개혁·개방'의 조합을 중심으로	박영자 외 11,000원
2019-09	남북연합 연구: 이론적 논의와 해외사례를 중심으로	이무철 외 15,000원

2019-10	뉴노멀시대 미중관계 변화와 한국의 대북·통일전략	신종호 외	18,000원
2019-11	남북한 인도협력 방안과 과제: 인도·개발·평화의 트리플 넥서스	홍석훈 외	9,000원
2019-12	남북 사회문화교류 활성화를 위한 교류거버넌스 구축방안: 체육교류를 중심으로	이우태 외	9,000원
2019-13	분권형 대북정책 추진 전략과 실천과제: 대북교류협력정책의 지속가능성 제고 방안을 중심으로	나용우 외	10,000원
2019-14	북한 외교정책: 정책패턴과 북핵외교 사례분석	김진하 외	10,000원
2019-15	김정은 정권 핵심집단 구성과 권력 동학	오경섭 외	9,500원
2019-16	북한이탈주민 가치적응 실태연구: 지역사회통합 중심으로	김수경 외	7,500원
2019-17	변화하는 통일환경에 따른 대북·통일정책 개선과제: 신한반도체제 구상을 중심으로	조한범 외	14,500원
2019-18	남북교류협력 재개 과정에서의 신변안전 보호에 관한 연구 - 영사접견 기능의 제도화를 중심으로 -	이규창 외	11,500원
2019-19	국민과 함께하는 통일·대북 정책	이상신 외	24,000원
2019-20	한반도 평화와 남북 협력 종합연구 총론: 평화·경제·화해 협력 구상	서보혁	10,000원
2019-21	한반도 평화체제 관련 쟁점과 이행방안	서보혁 외	14,000원
2019-22	2019 한국인의 평화의식	박주화 외	19,000원
2019-22-01	평화의식 문항별 분석	박주화	18,500원
2019-22-02	평화의식 문항별 테이블	박주화	14,500원
2019-23	평화교육의 실태와 쟁점: 통일교육과의 접점을 중심으로	조정아 외	12,000원
2019-24	북한 실태 연구: 도시경제의 네트워크와 로지스틱스	홍민 외	21,500원
2019-25	김정은 시대 서부 주요 도시의 기업현황 및 가동률 결정요인 분석	정은이 외	14,000원
2019-26	남북경협 발전 잠재력과 정책 과제	김석진, 홍제환	10,000원
2019-27	한반도 평화·번영 실현을 위한 국경 협력	현승수 외	14,000원
2019-28	한반도 접경국과의 초국경 관광·교통 협력	최창호 외	10,000원
2019-29	주변국의 사이버 환경과 한반도 평화체제 구축	채재병 외	8,500원
2019	제3세대 인권과 북한	인도협력연구실 편	16,500원

〈정책연구시리즈〉

2019-01	한반도 평화협정문 구상과 제안	김상기 외	
2019-02	국제 전략환경의 변화와 한국의 신남방정책	이기태, 배정호	
2019-03	국제 비교를 통해 본 북한의 생활수준	김석진, 홍제환	
2019-04	급변하는 동북아 정세가 한국인의 주요 인접국가 인식에 미치는 영향: 한미동맹과 한일관계를 중심으로	이상신 외	

〈Study Series〉

2019-01	North Koreans' Current Living Conditions Based on UNICEF Survey Results: With a Focus on the Status of Infant Nutrition	Hong, Jea Hwan
---------	--	----------------

- 2019-02 The Impact of Sanctions on the Enjoyment of Human Rights
Do, Kyung-ok · Baek, Sangme
- 2019-03 South Koreans' Perception on Peace: With a Focus on Peace, War,
the Way Peace is Realized, and the Attitude for Inter-Korean Reconciliation
Kim, Kap-Sik · Park, Juhwa

KINU Insight

2017-01	북한의 핵·미사일 관련 주요 활동 분석	홍 민
2017-02	중국의 19차 당 대회 평가와 정책적 고려사항	전병곤
2017-03	북한 노동당 중앙위원회 제7기 제2차 전원회의 평가 및 권력구조 전망	박영자
2018-01	2018년 김정은 신년사 분석과 정세 전망	홍 민 외
2019-01	2019년 김정은 신년사 분석과 정세 전망	홍 민 외
2019-02	김정은 정권의 정보화 실태와 특징: ICT 부문을 중심으로	정은미
2019-03	미국의 INF조약 탈퇴 의미와 트럼프 행정부의 군사·안보 전략에 대한 함의	김주리
2019-04	'우리 국가제일주의'의 문화예술적 표상과 시사점	이지순
2019-05	중국의 4차 산업혁명과 북한에 주는 함의	이재영
2019-06	한반도 국제정세의 역동성과 한국의 대응 방향	서보혁
2019-07	신한반도 체제 구상의 이해	조한범
2019-08	최근 한반도 정세 평가와 정책 과제	김갑식 외

북한인권백서

북한인권백서 2016	도경옥 외 18,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2016	도경옥 외 22,500원
북한인권백서 2017	도경옥 외 20,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2017	도경옥 외 24,500원
북한인권백서 2018	한동호 외 20,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2018	한동호 외 24,000원
북한인권백서 2019	김수경 외 20,000원
White Paper on Human Rights in North Korea 2019	김수경 외 24,500원

연례정세보고서

2016	통일환경 및 남북한 관계 전망 2016~2017	통일연구원
2017	통일환경 및 남북한 관계 전망 2017~2018	통일연구원
2018	2019 한반도 정세 전망	통일연구원

정기간행물

통일정책연구, 제25권 1호 (2016)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 25, No. 1 (2016)	10,000원
통일정책연구, 제25권 2호 (2016)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 25, No. 2 (2016)	10,000원
통일정책연구, 제26권 1호 (2017)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 26, No. 1 (2017)	10,000원
통일정책연구, 제26권 2호 (2017)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 26, No. 2 (2017)	10,000원
통일정책연구, 제27권 1호 (2018)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 27, No. 1 (2018)	10,000원
통일정책연구, 제27권 2호 (2018)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 27, No. 2 (2018)	10,000원
통일정책연구, 제28권 1호 (2019)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 28, No. 1 (2019)	10,000원
통일정책연구, 제28권 2호 (2019)	10,000원
<i>International Journal of Korean Unification Studies</i> , Vol. 28, No. 2 (2019)	10,000원

기타

2016	북한 내 고문 및 비인도적 처우	한동호 외
2016	Torture and Inhumane Treatment in North Korea	Han, Dong-ho et al.
2016	북한 여성·아동 인권 실태	도경옥 외
2016	Human Rights Situation of Women and Children in North Korea	Do, Kyung-ok et al.
2016	러시아 사할린 지역의 북한 노동자	이애리아 외
2017	북한 내 이동의 자유	한동호 외
2017	Freedom of Movement in North Korea	Han, Dong-ho et al.
2017	러시아 모스크바 및 상트페테르부르크 지역의 북한 노동자	이애리아 외
2018	한반도 평화체제 및 비핵화 관련 자료집	박주화, 윤혜령 53,500원
2018	북한의 건강권	이금순 외
2018	The Right to Health in North Korea	Lee, Keumsoon et al.
2018	미·중·일·러 한반도 정책 연구 네트워크 다이렉토리	김진하 외

통일연구원 定期會員 가입 안내

통일연구원은 민족공동체 실현을 위한 국민 역량을 축적하고 통일환경 변화에 적극적·주도적으로 대응할 수 있도록 통일문제에 관한 제반 사항을 전문적, 체계적으로 연구하고 있습니다. 본원의 연구성과에 관심이 있는 분들에게 보다 많은 정보와 자료를 제공하고자 연간 회원제를 운영하고 있습니다.

연간 회원에게는 간행물을 우편으로 우송해 드리며 각종 학술회의에 참석할 수 있는 혜택을 드립니다.

1. 회원 구분

- 가) 학생회원: 대학 및 대학원생
- 나) 일반회원: 학계나 사회기관소속 연구종사자
- 다) 기관회원: 학술 및 연구단체 또는 도서관

2. 가입방법

- 가) 회원 가입신청서 작성
- 나) 신한은행 140-002-389681(예금주: 통일연구원)으로 계좌입금
- 다) 연회비: 학생회원 7만원, 일반회원 10만원, 기관회원 20만원

3. 회원 특전

- 가) 연구원이 주최하는 국제 및 국내학술회의 등 각종 연구행사에 초청
- 나) 연구원이 발행하는 정기간행물인 『통일정책연구』, International Journal of Korean Unification Studies, 단행본 시리즈인 연구총서, 협동연구총서 등 우송
- 다) 도서관에 소장된 도서 및 자료의 열람, 복사이용
- 라) 통일연구원 발간자료 20% 할인된 가격에 구입

4. 회원가입 문의

- 가) 주소: (06578) 서울시 서초구 반포대로 217 통일연구원 도서회원 담당자
- 나) 전화: (02)2023-8009, FAX: (02)2023-8293, E-Mail: books@kinu.or.kr
- 다) 홈페이지: <http://www.kinu.or.kr>

※ 가입기간 중 주소 변경 시에는 즉시 연락해 주시기 바랍니다.

회원가입신청서

* 표는 필수항목입니다.

신청자 성명* (입금자가 다를 경우 별도 표기)		소 속*	
간행물* 받을 주소	(우편번호 :)		※ 도로명 주소 기입必
연락처*	TEL		이메일
이메일 서비스	수신 ()		수신거부 ()
회원구분*	학생회원 ()	일반회원 ()	기관회원 ()
본인은 통일연구원의 연회원 가입을 신청합니다.			
20 년 월 일 성명 (인)			

개인정보 이용 동의서

통일연구원은 개인정보보호법 등 관련 법령상의 개인정보보호 규정을 준수하며 개인정보 보호에 최선을 다하고 있습니다. 연구원은 다음과 같이 연구원 업무 수행에 반드시 필요한 범위 내에서 개인정보를 이용하는 데 동의를 받고자 합니다.

- 개인정보의 수집·이용 목적: 도서회원 가입 신청 관리
- 수집하려는 개인정보의 항목
성명, 소속, 주소, 연락처, 회원구분
- 개인정보의 보유 및 이용 기간: 입금일로부터 1년
※ 회원자격 갱신 시 개인정보 보유기간은 1년간 연장됩니다.
- 동의를 거부할 권리 안내
귀하는 위와 같은 개인정보를 제공하는 데 대한 동의를 거부할 권리가 있습니다. 그러나 동의를 거부하실 경우 도서 회원 가입 및 발송이 원활히 이루어 질 수 없음을 알려 드립니다.

20 년 월 일 성명 (인)

※ 본 신청서 및 개인정보 이용 동의서를 보내주십시오.

(06578) 서울시 서초구 반포대로 217 통일연구원 도서회원 담당자앞

전화: (02)2023-8009, FAX: (02)2023-8293, E-Mail: books@kinu.or.kr

※ 온라인 신한은행 140-002-389681 (예금주: 통일연구원)

한반도 접경국과의
초국경 관광·교통 협력

 통일연구원

