

중국 동북지역 고속도로망 확충의 특징과 국가전략*

: 도시간-성(省)간-국가간 사회경제적
네트워크를 중심으로

김 송 죽**

목차

- I. 서론
- II. 교통인프라 제도적 배경
 - 1. 동북진흥전략과 국가고속도로망규획
 - 2. 점-선-면의 네트워크와 방향성
- III. 동북지역 고속도로망 확충의 특징과 국가전략
 - 1. 고속도로망 확충
 - 2. 사회경제적 네트워크 특징과 국가전략
- IV. 결론

* 이 논문은 2009년도 정부(교육과학기술부)의 재원으로 한국연구재단의 지원을 받아 연구되었다(NRF-2009-362-A00002). 또한 2014년 8월 23일 한국국제정치학회 속초·하계학술회의, 2014년 11월 29일 인천대학교 중국학술원 중국·화교문화연구소와 중앙대학교 중앙시학연구소 공동주최의 제3회 국내학술회의에서 발표한 논문을 수정·보완한 것임을 밝힌다. 통찰력 있는 논평과 조언을 주신 강석찬, 정재홍 토론자님과 익명의 심사위원님들을 비롯한 김지환, 장정아, 이창호, 김희신 선생님 그리고 최유나 후배님께 감사드립니다. 더불어 이 논문을 쓰는데 있어, '정치학의 쟁점' 수업 중에 질문과 토론을 통해 많은 자극을 준 연세대학교 제자들에게 고마움을 전하고 싶다.

** 인천대학교 중국학술원 HK연구교수

I. 서론

“모든 길은 로마로 통한다”는 로마제국과 최초로 중국을 통일한 진나라는 각각 가도(Via Appia Antica)와 치도(馳道, 천자의 도로)라 불리는 춤 춤한 도로망으로 유명하다.¹⁾ 동서고금을 막론하고 중앙의 국가권력이 멀리 떨어져 있는 변방지역까지 영향력을 확대하기 위해서는 교통로의 건설과 확보는 필수적이었다.

중국 동북지역(3성1구)²⁾은 현재 총 21개의 고속도로를 확충 중이다. 중국정부가 이 지역에 고속도로망을 확충하게 된 계기는 2000년 초기 원자바오 국무총리가 이 지역을 몇 차례 순회하면서 부터이다. 동북지역은 1978년 개혁개방 이전까지는 석유·석탄·철강 등 풍부한 지하자원을 바탕으로 대형 중화학공업이 발달한 중국의 제1의 경제발전지역이었다. 그러나 중국정부가 개혁개방이후 동남부 연해지역의 우선적 발전을 용인하는 선부론(先富論)에 입각한 불균형 지역발전전략을 추진하면서, 동북지역은 상대적으로 쇠퇴하기 시작하였다. 중앙정부의 지원감소와 국유기업 위주의 노후한 설비 관리체제 경제구조에서 벗어나지 못한 동북지역은 1990년대 부실기업에 대한 구조조정이 본격적으로 진행되면서 위기를 맞았다. 특히, ‘동북현상’으로 불리는 경제적 쇠퇴와 실업, 국유기업의 경영성과 악화, 도농격차, 산업불균형, 사회보장 문제 등의 문제는 동북지역을 경제적 낙후지역으로 전락시켰다.

동북지역을 직접 방문하여 동북현상을 목격한 중국 중앙 정부는 2003년

1) 중국을 통일한 진시황은 수도였던 함양을 거점으로 삼아 폭이 50m에 달하는 도로를 전국 곳곳과 이어지도록 만들었다. 로마제국 또한 5만 마일의 포장도로와 25만 마일의 비포장도로를 건설하여 전 지역의 길들이 로마와 통하도록 건설하였다.

2) 동북지역은 3성1구로, 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성과 이 동북3성과 접경하고 있는 네이멍구자치구의 동부지역인 1구를 포함한 곳을 지칭한다.

동북진흥전략 발표와 함께 동북지역을 중국의 제4대 경제권으로 지정하였다.³⁾ 이것의 중점사업이 바로 교통인프라망 구축이고, 그 핵심에 고속도로 건설이 있었다. 고속도로는 철도·항만·공항·교량 등 여타 교통인프라에 비해 산업연관효과가 크다.⁴⁾ 또한 지역 간의 접근성 향상과 시간적 단축으로 인해 수송비용의 절감과 물류 및 유통구조의 변화를 가져오고 연쇄적으로 지역산업의 육성, 규모의 경제를 통한 사회경제적 변화를 수반한다.⁵⁾ 구체적으로 시장 및 경제권의 확대, 도시의 외연적 확대, 공장의 지방분산화, 농촌의 시장화 및 농업경제의 합리화 촉진, 재고 감소와 자본효율성 제고, 문화보급과 생활향상, 자동차산업 발달 등 고속도로의 효과가 발

-
- 3) 동북진흥전략은 후진타오 지도부가 출범한 2002년 11월 중국공산당 제16차 당 대회에서 처음으로 발표되었다. 동북지역의 노후된 공업기지를 새롭게 정비·발전시켜 자원개발형 도시 건설, 지속적 산업발전, 식량생산지역 육성 등의 목표로 동북지역경제의 체계개혁 및 산업발전계획을 국가의 주요 발전전략으로 설정하였다.
- 4) World Bank 2008년 보고서에 따르면 인프라에 대한 투자는 민간투자의 기회의 폭과 수익률을 확대시켜주는 성장과 핵심요소이다. 특히 여타 사회기반시설 투자에 비해 고속도로 건설은 생산유발효과가 크다. 건설업에 속하는 도로건설은 생산유발계수가 제조업과 비슷하다(제조업은 2.1, 건설은 2.0 자료: 한국은행 2005년 Input-Output Table) 또한 건설업 내 주요 세부 업종별 비교에서도 도로건설은 생산유발계수가 높은 편이다(항만 건설 0.81, 공항 건설 0.84, 철도건설 0.79, 도로건설 0.84). 따라서 구축된 도로 인프라는 제반 부문의 생산성을 증대시킴으로써 해당 지역 내의 지속적 성장을 가능하게 한다. 신관호, 『고속도로의 산업연관 및 경제성장 효과에 관한 연구』, 『도로교통연구원』, 2009.07.07.
- 5) 고속도로 건설에 의한 접근도 향상에 따른 수송비용의 절감과 사람 및 화물의 통행 및 유통구조의 변화를 가져온다. 여객 및 유통구조의 변화는 새로운 토지이용을 창출하며 토지이용의 잠재력을 증가시켜 토지용도 및 지가의 변화를 초래한다. 이어 토지 수요의 증가 및 변화는 도시 및 택지개발에서 인구의 재배분과 상업·공업입지변화에서 고용인구 및 지역 생산액 변화를 가져오기 때문에 결과적으로 지역개발효과를 가져오게 된다. 고속도로 개통은 원료의 구입선, 제품의 시장권, 지역산업의 육성, 규모의 경제를 통해 사회경제적 변화를 수반한다. 또한 도로의 개설은 지리적으로 떨어져 있는 각종 기능을 연결하여 생산 및 생활에 따른 공간적 거리를 극복시켜 주는 수단으로 접근성을 향상시켜 지역간의 경제·문화·사회 등의 교류를 촉진한다. (국토연구원, 『고속도로 사업효과 조사』, 1995. 참조)

생하기 때문에 분산형 국토공간구조의 한계를 극복하고, 지역발전효과와 국토이용의 효율성 및 형평성을 제고하는 데 매우 중대한 사업이다.⁶⁾ 고속도로 건설은 그 지역의 사회경제 네트워크를 활발하게 하는 기본적인 토대일 뿐만 아니라 정치적으로도 그 지역까지 세력권을 확장 시키는 주요한 수단이자 목표가 된다.

후진타오 정부에 이어 현(現) 제5세대 시진핑 정부에서도 동북지역의 중요성은 점점 더 증대되고 있다. 동북지역은 전통적으로 동북아시아에서 매우 중요한 전략적 위상을 차지하고 있는 지역이다. 19세기 이후로 러시아와 일본은 중국에 대한 영향력 강화를 위해 이 지역을 둘러싸고 쟁탈전을 벌였다. 중화인민공화국 수립 이후에도 한국전쟁, 중소분쟁 등을 경험했다. 게다가 2001년 중국의 가입은 동북아시아 각국 간의 역내무역을 증가시켰고, 이에 인적교류 및 물류의 수요 역시 오늘날까지 급증하는 추세이다. 이렇게 대외적으로 동북지역은 북한, 러시아, 몽골과 접경하고 한국, 일본과 인접한 동북아시아 각국과 연결될 수 있는 지전략적(geostrategy) 요충지이다. 동북지역은 대내적으로도 중요한 입지를 갖는다. 이 지역은 1978년 지역불균형 개혁개방정책으로 인한 부작용들 즉, 도농간—지역간 불균형 문제들의 해결을 보여줄 수 있는 시범창구가 되었다. 또한 오늘날 동북지역은 2003년 동북진흥전략과 함께 제4대 경제권으로 결정되어 실제로 후진타오 정부시기동안 연간 13%이상의 성장률을 보이고 있는 중국의 경제부상 및 성장거점 지역이다. 더불어 연변조선족자치구와 고구려·발해의 역사와 유물이 담긴 곳으로 우리나라와 북한을 포함한 한반도 국내정치에 중대한 영향력을 미치는 지역이다. 그러나 기존의 중국 동북지

6) 김종학, 「고속도로의 성과와 창조경제시대의 과제」, 『국토정책 Brief』, 2013.07.08, 국토연구원. 주원, 「도로의 고속화와 도시: 고속도로건설과 연쇄효과-도시성장에 미치는 영향을 중심으로 도시문제」, 1968. 김정연, 「간선교통망의 확충과 지역발전」, 『도시정보』, 2011.08., 대한국토·도시계획학회.

역의 교통·운송 인프라망 구축과 관련한 국내의 논문은 주로 창지투개발과 대두만강개발과 관련하여 동북지역 중에서도 지린성에 국한되어 있고, 이와 관련된 사례로 도로망, 철도망, 항만 등의 일부만을 취사선택하여 주장의 근거로 활용하였다⁷⁾. 또한 후진타오 정부의 동북진흥전략과 관련해서도 많은 연구가 진행되었으나 대체로 지역개발전략 차원에서의 인식적 접근이나 동북지역 개발에 따른 한중 및 동북아 차원에서 협력논의에 머물렀다. 교통망을 사례로 중국 동북지역의 도시-지방(3성1구)-국가를 아우르는 전체적인 맥락에서 분석을 시도한 것은 미흡한 실정이다. 특히, 2003년 동북진흥전략과 2005년 <국가고속도로망규획>에 따라 동북지역에 21개 고속도로망을 확충 건설하였으나 선행연구에서는 본 현상에 대한 담론형성이 없었기 때문에 본 연구에서는 이 부분을 진지하게 검토하고자 한다.

따라서 본 논문은 두 가지 목적을 지닌다. 하나는 중국 동북지역 고속도로의 점-선-면 네트워크와 방향성을 통해, 도시간-성(省)간-국가간 사회경제적 네트워크 변화의 특징과 국가전략을 분석하는 것이다. 다른 하나는 중국 고속도로 체계와 동북지역의 고속도로망에 관한 전반적인 소개 및 일차자료(raw data)를 제공함으로써 향후 이 주제에 관한 학문적 토대를 마련하는 것이다.

이 글의 분석대상인 중국 동북지역 고속도로망 확충의 배경과 전략적

7) 黃泰岩, 『長吉圖開發開放戰略的特色與道路』, 『工業技術經濟』, 第3期(總第 209期), 2011. 03, 3~9쪽. 祝濱濱, 『加快推進長吉圖開發開放先導區建設的路徑選擇』, 『社會科學戰線』, 博士論壇, 2011.09, 246~8쪽. 于瀟, 『長吉圖開發開放先導區與國際大通道建設研究』, 『東北亞論壇』, 第19卷 第2期, 2010.03, 11~17쪽. 張嘉昕·苗銳, 『長吉圖開發開放先導區通道建設的物流經濟效益分析:以中朝通道爲例』, 『東北亞論壇』, 總第103期, 第5期, 2012, 96~106쪽. 趙莹·夏光宇, 『長吉圖開發開放戰略的特色與道路研究』, 『企業導報』, 第11期, 2013, 138쪽. 李忠文, 『發揮口岸優勢暢通長吉圖大通道: 振興吉林』, 『新長征』, 第11期, 2012, 16~17. 원동욱, 『동북공정의 내재화, 중국 동북지역 인프라개발의 전략적 함의』, 『국제정치논총』제49집 1호, 2009. 233쪽. 참조.

의도를 밝히는 것이 중요한 이유는 첫째, 중국 국경지대와 동북지역(3성1구), 그리고 각 도시에서 교통·운송 인프라망의 변화에 따른 중국 동북지역 사회경제적 구조와 네트워크의 양상을 살펴 볼 수 있다는 점과 둘째, 고속도로 건설에 의해 새롭게 출현한 동북지역의 20개 경유신도시 부상과 이 도시들의 경제사회적 위치변화, 그리고 이 도시들을 연계한 중국정부의 국가전략(4대도시군 전략, 동북지역일체화와 지역균형발전, 변경지역 개발정책)과의 상관관계를 설명할 수 있다는 점 더불어 셋째, 고속도로망 확충이 향후 동북아시아 및 유라시아 대륙의 신국제질서와 경제권에 어떠한 의미를 갖고 있는 지에 관한 중요한 함의를 이끌어낼 수 있기 때문이다.

이상의 과제를 수행하기 위한 1차 자료로 중국교통운수부(中國交通運輸部)의 《2005年國家高速公路網規劃》, 『2009年中華人民共和國交通運輸部國家高速公路網布局方案』, 중국국가발전개혁위원회의 《國家公路網規劃2013年-2030年》, 중국국가고속도로망(中國國家高速公路網 <http://www.china-highway.com/>), 《中國公路命名與編號》, 『關於印發國家高速公路網里程樁號傳遞方案的通知』, 동북지역(遼寧省, 吉林省, 黑龍江省, 內蒙古自治區人民政府政) 성(省)정부와 해당지역의 도시정부 사이트 등이 주요한 조사 주체이다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. 다음 장인 2장에서는 2003년 동북진흥전략과 2005년 국가고속도로망규획에 따른 동북지역 고속도로망 확충의 제도적 배경과 점-선-면 네트워크 및 방향성의 개념을 논의한다. 3장에서는 동북지역 21개 고속도로망의 건설현황과 고속도로망 확충이 도시간-성(지방)간-국가간 사회경제적 네트워크에 가져오는 변화의 특징 및 국가전략 내용을 분석한다. 이 글의 결론인 4장에서는 동북지역 고속도로망 확충의 지전략적·대내외적 함의와 향후 연구할 주제를 제시한다.

II. 교통인프라의 제도적 배경

1. 2003년 동북진흥전략과 2005년 국가고속도로망규획

중국정부가 2003년 동북진흥전략과 2005년《국가고속도로망규획: 國家高速公路網規畫》을 발표함에 따라, 동북지역은 현재 총 21개의 고속도로를 확충 중이다. 1988년 중국의 첫 고속도로를 개통한 이래, 중국의 고속도로 건설 프로젝트는 1992년의 5종7횡, 2005년의 7·9·18망과 2013년의 7·11·18망으로 더욱 확대되고 구체화되었다.⁸⁾

중국의 첫 고속도로는 1988년 12월 상하이에서 개통한 후지아(滬嘉高速: Hujia)노선이다. 이어 1993년 베이징과 허베이성(河北省)의 스킨자좡(石家莊)을 연결한 징스(京石高速: Jingshi)노선이 전 구간 개통됐다. 그러나 이 두 고속도로를 제외하고 1993년까지 건설된 다른 고속도로는 거의 없었다. 1991년 중국정부는 2010년까지 35,000km의 5종7횡(五縱七橫)의 국가고속도로망을 구축하는 계획을 발표하였다. 5종7횡은 5개의 종단선(남북방향)과 7개의 횡단선(동서방향)으로 구성된 12개의 고규격간선도로를 말한다.⁹⁾ 2009년 말에 이미 65,000km의 고속도로를 포함하는 38,200km의 도로가 완성되었다.

2005년 1월 13일 중국교통부는 총연장 85,000km, 약칭 7·9·18망이라 불리는《국가고속도로망규획: 國家高速公路網規畫》을 발표했다. 7·9·18망이란 2020년까지 인구 20만 명 이상의 지방중핵도시를 연결하는 고속도로

8) 中國國家高速公路網

9) ‘五縱指同江-三亞, 北京-珠海, 重慶-北海, 北京-福州, 二連浩特-河口. ‘七橫指連雲港-霍爾果斯, 上海-成都, 上海-瑞麗, 衡陽-昆明, 青島-銀川, 丹東-拉薩, 綏芬河-滿洲里. 交通樞紐和主要陸上口岸連接起來并連接所有目前100萬以上人口的特大城市和絕大多數目前在50萬以上人口的中等城市, 逐步形成一個與國民經濟發展格局相適應、人口100萬名 이상의 특대도시(特大城市)와 50만 이상의 인구를 가진 중등도시(中等城市)를 연결하는 것이다. <http://baike.baidu.com/view/808542.htm>, (검색일: 2014년 11월 3일).

로, 수도인 베이징을 중심으로 방사선(放射線)형 7개 노선과 9개의 종단선, 18개의 횡단선을 말한다.¹⁰⁾ 이것이 완공되면 중국고속도로망은 세계에서 가장 큰 규모의 고속도로 체제를 갖추게 된다.

2013년 6월 20일 중국교통부는 2030년까지 서부지역에 2개의 종단선을 추가시켜 총연장 118,000km로 확대하는 7·11·18망의《국가도로망규획: 國家公路網規劃 2013~2030》을 발표했다. 한편, 중국 중앙정부가 건설하는 국가고속도로와는 별도로 성(省)정부가 건설하는 성급(省級)고속도로도 있다. 성급고속도로는 국가고속도로망을 보충하여 동북지역의 성내 또는 이웃 성간 주요도시를 연결하는 역할을 분담하고 있다.¹¹⁾

중국정부가 <국가고속도로망규획>을 발표하기 이전에, 중국 동북지역의 고속도로망 확충은 제4세대 후진타오 정부(2002~2012)가 추진한 2003년 동북진흥전략에서 비롯되었다. 동북진흥전략은 교통·운송 인프라건설 사업을 기반으로 산업구조 조정, 경제체제 개혁, 대외개방 확대¹²⁾ 등 지역

10) 이러한 계획을 방사선·종단·횡단 각 방향별 간선노선 수, 즉 7·9·18을 조합하여 '7·9·18 프로젝트'라 한다. 이 7·9·18망으로 구성된 주요 간선 고속도로망이 총 68,000km이다. 이와 관련된 지역순환선 5개와 병행지선 2개, 연결지선 37개를 포함한 노선이 총 17,000km이다. 총 연장 85,000km에 달하는 국가 고속도로를 완공하여 전국 주요 경유 도시를 유기적으로 연결하는 것을 목표로 하고 있다.

11) 2004년과 2007년에 걸쳐 중국교통부는 중국국가고속도로망(中國國家高速公路網)의 고속도로의 번호제(編號系統)를 지정하였다. 국가 고속도로의 번호는 국가(Guojia)의 병음 첫 글자를 딴 알파벳 G에, 1자리·2자리 또는 4자리의 아라비아 숫자를 조합하여 부여한다. (1)수도 방사선형 고속도로는 1자리 수로 구성되며, 베이징-하얼빈 고속도로(京哈高速)를 G1번으로 하고 나머지는 시계방향 순서에 따라 번호를 부여한다. (2)북남종단형 고속도로는 11-89사이의 두자리 홀수로 구성되며, 동쪽에서부터 서쪽 순서에 따라 번호를 부여한다. (3)동서횡단형 고속도로는 10-90사이의 두자리 짝수로 구성되며, 북쪽에서부터 남쪽 순서에 따라 번호를 부여한다. 간선도로에 부속되는 연락선에는 간선 번호의 뒤에 1이 있고 또 1로부터 시작되는 숫자로 되어 있다. 이것에 대한 자세한 참조는 中華人民共和國國家標準: 公路路線標識規則和國道編號 (GB/T 917-2009), 中華人民共和國『中國公路雜誌信息』, 『中國公路』, 雜誌社, 2013.07.01. 국가고속도로망(中國國家高速公路網: <http://www.china-highway.com/>) 참조.

12) 2005년 기점으로 동북진흥전략은 국가차원의 균형전략에서 점차 '대외개방'의 중시와

발전계획, 중국의 중공업 경쟁력 향상, 지역산업성장을 수립하고 있다. 이 전략의 핵심사업에 도로·철도의 교통망 강화, 철도 운행속도 제고, 부두·내륙항 건설, 수운·공항 신설 등 교통·운송 인프라 건설이 있는 이유는 이것이 경제성장과 산업구조 재편, 현대화, 도시화 등으로 이 지역의 사회경제적 네트워크에 변화를 줄 수 있는 가장 근본적인 토대이기 때문이다. 실제로 산업연관효과가 제일 큰 고속도로 건설은 인적교류·물류 및 운송 여건을 개선시켜 동북지역의 도시간-성간-국가간의 사회경제적 네트워크를 활발하게 하는 결과를 가져왔다.

동북진흥전략과 함께 지난 10여 년 동안 중앙과 지방정부 모두 교통인프라 건설을 중점사업으로 추진한 결과 도로, 철도 중심으로 인프라가 크게 개선되었다. 동북3성을 관통하는 중요한 도로와 철도가 완공·개통에 들어갔으며, 이에 철도와 도로의 운행 거리도 크게 늘어났다.¹³⁾ 현재 중국 동북지역의 21개의 고속도로망 확충 건설은 지역 내의 대도시와 중소도시, 지역 간의 지방과 지방, 국가 간의 국가와 국가의 경계에 위치한 분산형 국토공간구조의 한계를 극복하고, 국토이용의 효율성과 형평성을 제고하는 데 기여하였다. 특히 중국정부는 국유기업 뿐만 아니라 민간기업도 도로건설, 공공사업 영역에 진출하는 것을 허용함으로써 기술력이 높은 민영기업을 육성¹⁴⁾하는 결과를 낳았다. 나아가 동북지역은 지난 10년 동안

교통인프라개발을 매개로 북한 및 한반도 나아가 동북아시아 차원의 전략적 구상으로 확대·전환되었다. 원동욱, 앞의 글, 2009, 233쪽.

- 13) 헤이룽장성 무단장시 쉰이편에서 다렌에 이르는 총 연장 1415km의 동변도 철도도 2011년에 완공되었다. 2012년 12월에는 중국의 첫 후한지대 고속철도인 하얼빈-창춘-선양-다렌 간 고속철도가 정식 운영에 들어갔다. 2010년 9월 창춘-지린-자오허(蛟河)-둔화-안투(安圖)-옌지(延吉)-투먼(圖們)-훈춘을 잇는 총 연장 62.7km의 고속도로가 개통되었다. 2010년 10월부터 이 구간(창춘-지린 구간 제외) 고속철도 건설이 착공에 들어가 2014년 완공될 예정이다. 『新文化報』, 2010.10.31, 참조.
- 14) 이는 2006년 발개위가 발표한 <利用外資十一五規劃> 전문에서도 구체화되었다. 즉, 지역 산업구조조정을 위해 외자를 이용하자는 것이 골자인데, 외자 기업이 기초시설

전역의 평균을 웃도는 연간 13%의 경제성장률을 유지하는 가시적인 성과를 거두었다. 동북현상으로 낙후되었던 동북지역의 재건과 동시에 21세기 중국의 제4대 경제권을 만들기 위한 목표로 진행했던 동북진흥전략은 조화사회(和諧社會), 과학발전관(科學發展觀), 지역균형발전(2000년 서부대개발 이후)과 함께 후진타오 정부가 추진한 핵심국내정책 중에 하나가 되었다.

때문에 이 동북진흥전략과 2020년까지 완공계획을 갖고 있는 2005년 고속도로망규획은 현 정부인 제5세대 시진핑 정부에서도 중요한 지속적인 국가의 핵심사업으로 추진 중이다. 시진핑 정부는 2012년 자립형 지역발전기반 구축마련인 산업도시군, 신형도시화, 도시군 전략을 발표하였고 20만 명이상의 인구를 가진 중형도시를 연결하는 고속도로망을 건설 중이다. 고속도로 건설은 후진타오 정부에 이어 시진핑 정부에서도 지역균형전략과 조화사회의 핵심 토대사업인 것이다.

2. 점-선-면의 네트워크와 방향성

본 논문은 고속도로망 확충에 따른 동북지역의 사회경제적 발전양상을 도시간-성(지방)간-국가간 수준에서 분석하기 위해 점-선-면의 네트워크와 고속도로의 방향성에 대해 개념화(conceptualize)하고자 한다.

점이란 고속도로 건설에 의해 새롭게 출현하거나 혹은 기존보다 더욱 부상하여 발전이 기대되는 도시를 말하는데, 주로 2개 이상의 고속도로가 서로 교차·중복되는 결절점에 생겨난 ‘경유신도시’를 일컫는다. 선이란 이러한 도시와 도시 사이를 연결해주는 교통인프라, 즉 고속도로를 일컫는

건설에 참여하는 것을 장려한다. 대표적으로 도로건설, 항구 및 철도 교통인프라 건설, 용수 공급, 가스 및 전열 공급인프라, 오수처리 등 도시 기초 인프라 건설 항목을 포함한다. 黎雪榮, 申正遠, 蔡建明. <2013-2017年東北地區高速公路行業投資分析及前景預測報告> 2008.02.

다. 면이란 점과 선으로 인해 형성된 도시간-성간-국가간 발전 클러스터(cluster)를 일컫는다. 따라서 고속도로를 매개로 한다. 점, 선, 면으로 확장되는 네트워크 구성은 동북지역의 사회경제적 발전과 변화를 공간적으로 설명하고 있다.

점-선-면의 네트워크를 요약하자면 고속도로 교차지 등 파급효과가 큰 거점지역을 선정해 개발한 후 전 지역으로 확산을 유도하는 것이다. 점으로 표현되는 이 거점도시들은 고속도로가의 교차하는 지점에 생겨나는 경유신도시 자체이다. 이 경유신도시들이 성(지방)의 경계에 위치하게 되면 위치하게 되면 ‘접성(接省)도시’로, 그리고 국경을 마주하게 되면 ‘접경(接境)도시’로서의 성격을 가지게 된다. 즉, 경유신도시는 성내에서는 도시와 도시를 잇고, 성간에서는 도시와 성간을 연결하는 접성도시로, 국가 간에서는 도시와 국경을 연결하는 접경도시로서 역할을 하고 있다. 또한 점과 점을 연결하는 선인 고속도로에 의해 이 주요 경유도시들은 도시군을 형성하게 되고, 고속도로가 성간을 넘었을 때는 경유도시들을 중심으로 지역일체화, 단일경제권을 만들게 된다. 이러한 일련의 점-선-면 네트워크의 발달과정은 단순 자연발생적인 현상이 아닌, 국가주도적 정책에 의한 현상인 것이다.

방향성이란 선에 해당하는 고속도로가 다른 고속도로와 교차하면서, 교차점에 해당하는 도시를 중심축(1축)으로 여러 개의 방향을 갖게 되는 것을 말한다. 예를 들어 한 거점도시에 2개의 고속도로 노선이 지나갈 경우, 이 도시(1축)을 중심으로 2개의 고속도로는 상하좌우행선에서 4개의 방향성을 갖게 되는 것을 의미한다. 이 때 이 도시가 고속도로의 방향성을 많이 갖게 될수록 중앙성(centrality)이 높아져서, 인적·물적 자원이 이 도시로 몰리게 된다. 따라서 고속도로의 방향성은 향후 도시화·현대화·산업화의 발전정도를 예상할 수 있게 하는 지표가 된다.¹⁵⁾

Ⅲ. 동북지역 고속도로망 확충의 특징과 국가전략

1. 고속도로망의 확충

2003년 동북진흥전략과 2005년 국가고속도로망규획에 따라서, 동북지역은 21개의 고속도로 노선을 2020년까지 구간별 확충 중이다. 중국 전체 고속도로 7·9·18망에서, 동북지역은 방사선 1개, 종단선 4개, 횡단선 3개로 1·4·3망을 구성한다. 세부적으로는 1·4·3망을 기본 노선으로 하며, 이에 환형 순환선 4개, 종단선의 연결지선 6개, 횡단선의 연결지선 3개를 더 추가하여 총 21개의 노선을 확충 중이다.

이 21개 고속도로의 현황을 보면, 7개 노선이 전(全)구간 개통되었고 7개의 노선은 구간별 공사 중이며, 나머지 7개의 노선은 구간별 공사 계획 중에 있다. 구체적으로는 완공 및 개통된 노선을 제외하고, 랴오닝성은 3구간이 공사 중이고 3구간이 계획 중에 있다. 지린성은 1구간이 공사 중이고 4구간이 계획 중이다. 헤이룽장성은 4구간이 공사 중이고 1구간이 계획 중이다. 네이멍구자치구는 3구간이 공사 중이고 1구간이 계획 중이다.

동북지역의 고속도로 노선을 지방(省)간-국가 간에서 살펴보면, 세 지방(省)을 경유하는 노선은 3개(G1·G11·G45), 두 지방(省)을 경유하는 노선은 7개, 나머지 11개는 한 지방(省)내에서만 있다. 또한 이 지역과 접경하고 있는 국가를 연결하는 노선은 총 8개인데, 북한을 연결하는 노선이 5개(G11·G1112·G1113·G12·G16)이고, 러시아 3개(G10·G1011·G1211), 몽골 1개(G10)이다. 여기서 1개(G10)의 노선만이 러시아와 몽골을 두 국가를 연결하고 있다. 따라서 동북지역의 21개 고속도로망의 현황을 정리해 보면 아래 <표 1>, <그림 1>과 같다.

15) 신범식, 『러시아의 네트워크 국가전략: 푸틴시기 에너지수송망 구축사업을 중심으로』, 『세계지역연구논총』, 제27권 3호, 2009., 347~381쪽.

〈표 1〉 중국 동북지역의 21개 고속도로 현황

	노선 (기점-종점)	경유도시	지방(省)	국가	총연장	공사 현황
①	G1 베이징-하얼빈	진저우(錦州)-선양(沈陽)- 쓰핑(四平)-창춘(長春)- 하얼빈(哈爾濱)	랴오닝 지린 헤이룽장		수도방사 1280km	전 구간 개통(2001.09.28)
②	G11 허강- 다롄	허강(鶴崗)-자무스(佳木斯) -지시(雞西)-무단장(牡丹江) -둔화(敦化)-바이산(白山)- 통화(通化)-단둥(丹東)- 다롄(大連)	헤이룽장 지린 랴오닝	북한	중단 1390km	헤이룽장성 경계-통화(계획 중)
③	G1101	다롄 순환선	랴오닝			계획 중
④	G1111 허강-하얼빈	허강-이춘(伊春)-수이화 (綏化)-하얼빈	헤이룽장		G11 연결지선 1	허강-이춘 공사 중
⑤	G1112 지안-쌍랴오	지안(集安口岸)-통화-메이 허커우(梅河口)-랴오위엔 (遼源)-쓰핑-쌍랴오(雙遼)	지린	북한	G11 연결지선 2	계획 중
⑥	G1113 단둥-푸신	단둥-번시(本溪)-선양-신민 (新民)-푸신(阜新)	랴오닝	북한	G11 연결지선 3	신민-푸신(계획 중)
⑦	G15 선양-하이커우	선양-랴오양(遼陽)-안산 (鞍山)-하이청(海城)-다롄	랴오닝		중단 3710km	전 구간 개통
⑧	G1501	선양 순환선	랴오닝			공사 중
⑨	G25 창춘-선전	창춘-쌍랴오-푸신- 차오양(朝陽)	지린 랴오닝		중단 3585km	창춘-쌍랴오(계획중) 네이멍구 경계-랴오닝성의 강핑(계획중) 강핑(康平)-차오양 (개통)
⑩	G2501	창춘 순환선	지린			공사 중
⑪	G2511 신민-루베이	신민-짱우(彰武)-통랴오 (通遼)-루베이(魯北)	랴오닝 네이멍구		G25 연결지선1	짱우-네이멍구 (계획 중)
⑫	G2512 푸신-진저우	푸신-진저우	랴오닝		G25 연결지선2	전 구간 개통
⑬	G45 다칭-광저우	다칭(大慶)-송위안(松原)- 쌍랴오-통랴오-츠핑(赤峰)	헤이룽장 지린 네이멍구		중단 3550km	전 구간 개통
⑭	G5511 지닝-아롱치	지닝(集寧)-루베이-커서커 팅치(克什克騰旗)-자루터치	네이멍구		G55의 연결지선1	커서커팅치-시린호트 공사 중

	노선 (기점-종점)	경유도시	지방(省)	국가	총연장	공사 현황
		(扎魯特旗)-우란호트(烏蘭浩特)-아롱치(阿榮旗)				
⑮	G10 수이펀허-만저우리	수이펀허(綏芬河)-무단장-하얼빈-다칭-치치하얼(齊齊哈爾)-아롱치-만저우리(滿洲里)	헤이룽장 네이멍구	러시아 몽골	횡단 1520km	아롱치-후룬베이얼(呼倫貝爾) 네이멍구 공사 중
⑯	G1001	하얼빈 순환선	헤이룽장			공사 중
⑰	G1011	하얼빈-자무스-창야산(雙鴨)-통장(同江)	헤이룽장	러시아	횡단 G10 연결지선1	전 구간 개통
⑱	G12 훈춘-우란호트	훈춘(琿春)-둔화-지린(吉林)-창춘-송위안-바이칭(白城)-우란호트	지린 네이멍구	북한	횡단 885km	전 구간 개통
⑲	G1211 지린-헤이허	지린-수린(舒蘭)-우창(五常)-하얼빈-밍수이(明水)-베이안(北安)-헤이허(黑河:口岸)	지린 헤이룽장	러시아	횡단 G12 연결지선1	지린성 구간(계획 중), 지린-헤이룽장성 경계-베이안(계획 중), 베이안- 헤이허(개통)
⑳	G1212 선양-지린	선양-지린	랴오닝 지린		횡단 G12 연결지선2	전 구간 개통(2010.09.27)
㉑	G16 단둥-시린호트	단둥-하이칭-관진(盤錦)-진저우-차오양-즈펑-다통(大通)-시린호트(錫林浩特)	랴오닝 네이멍구	북한	횡단 960km	차오양-네이멍구 경계(공사 중)

출처: 中國國家高速公路网(<http://www.china-highway.com/>)의 자료를 바탕으로 필자구성.

<그림 1> 중국 동북지역의 고속도로망 확충



출처: http://www.onegreen.net/maps/m/gs_china.htm, (검색일: 2014년 11월 12일)

<그림 1>과 <표 1>에서 알 수 있듯이 동북지역의 21개 고속도로는 라오닝성 11개 · 지린성 9개 · 헤이룽장성 8개 · 네이멍구자치구 6개로, 노선들이 서로 교차·중복되어 연결되어있다. 또한 고속도로 확충으로 이 노선들이 서로 교차·중복되는 지점에는 경유도시가 새롭게 출현하거나 혹은 경유도시였지만 더 많은 교차선을 갖게 되어 기존보다 더욱 부상하는 ‘경유신도시’가 생겨났다.

동북지역의 경유신도시는 총 20개인데, 라오닝의 짡우·신민·푸신·차오양·단둥(5), 지린성의 샹랴오·지린·둔화·통화·쑹위안·쓰핑(6), 헤이룽장성의 무단장·자무스·치치하얼(3), 네이멍구자치구의 아룽치·우란호트·자루터치·통랴오·츠핑·커셔커팅치(6)이다.

구체적으로 도시와 성(省)을 연결하는 경유도시이자 접성도시는 다음과 같다. ①랴오닝성에서는 쟡우·푸신·차오양이 네이멍구자치구와 경계를 이루는 접성(接省)도시이다. ②지린성에서는 통화·메이허커우·쓰핑이 랴오닝성과 경계를 이루는 접성도시이고, 둔화와 쑹위안은 헤이룽장성과 경계를 이루는 접성도시이다. 또한 쓰핑시에 속하는 소도시¹⁶⁾인 샹랴오는 랴오닝성과 네이멍구자치구와 경계를 이루는 접성도시이다. ③헤이룽장성의 경유신도시인 무단장·자무스·치치하얼은 지린성과 네이멍구자치구의 경계로부터 비교적 멀리 떨어진 도시이기 때문에 접성에 위치한 경유신도시는 없다. ④네이멍구자치구에서는 츠핑·우란호트·아룽치가 각각 랴오닝성과 헤이룽장성의 경계를 이루는 접성도시이다.

한편 동북지역의 고속도로망 확충을 통하여 북한·러시아·몽골과 국경을 마주한 접경(接境)도시는 7개이다. 즉, 랴오닝성의 단둥과 지린성의 지안과 훈춘은 북한과 국경을 접하고 있고, 헤이룽장성의 수이펀허·통장·모허는 러시아의 국경을 마주하며, 네이멍구자치구의 만저우리는 몽골과 국경을 접하는 접경도시이다. ①지린성에서는 횡단선 G12가 동쪽의 종착도시인 훈춘이 북한과 러시아의 국경을 마주하고 있고, 이 노선의 서쪽 종착도시인 네이멍구자치구의 우란호트를 통해 몽골로 갈 수 있다. 또한 G1112의 종착도시인 지안은 북한과 경계를 이루는 도시이다. ②랴오닝성에서는 종단선 G11이 접경도시인 단둥을 통해 북한을 지나 러시아까지 갈 수 있다. ③헤이룽장성에서는 횡단선인 G10이 동쪽의 종착도시인 수이펀허가 러시아와 국경을 접하고 있고, 서쪽의 종착도시인 만저우리가 몽골과 접경하고 있다. 또한 G1211의 종착도시인 모허와 G1011의 종착도시인 동장은 러시아와 국경을 마주한 접경도시이다.

경유도시를 중심점(1축)으로 고속도로의 방향성을 살펴보면, 동북지역

16) 본 연구에서는 도시의 크기와 규모가 중요함으로, 부성급(副省級) 도시를 ‘대도시’로, 지급시(地級市) 도시를 ‘중형도시’로 현급시(縣級市) 이하의 도시를 ‘소도시’로 분류한다.

의 20개 경유신도시는 네이멍구자치구의 아롱치·우란호트·자루터치(1축 3 방향)를 제외하고 모두 1축 4~5방향을 갖는다. ①랴오닝성에서 1축 5방향을 갖는 경유신도시는 쟡우와 신민이고 1축 4방향을 갖는 경유신도시는 푸신·차오양·단둥이다. ②지린성에서 1축 5방향을 갖는 경유신도시는 황랴오이고, 1축 4방향을 갖는 경유신도시는 지린·둔화·통화·쑹위안·쓰핑이다. ③헤이룽장성에서 1축 5방향을 갖는 경유신도시는 없고 1축 4방향을 갖는 신도시는 무단장·자무스·치치하얼이다. 마지막으로 ④네이멍구자치구에서 1축 4방향을 갖는 경유신도시는 톡랴오·츠핑·커셔커팅치이고 1축 3방향을 갖는 도시는 아롱치·우란호트·자루터치이다.

반면 동북3성의 성도(省都)이자 부성급(副省級: 대도시) 도시인 선양·창춘·하얼빈은 이 경유신도시들보다 더 많은 방향성을 갖는다. 즉, 랴오닝성의 선양을 중심으로 1축 6방향, 지린성의 창춘을 중심으로 1축 5방향, 헤이룽장성의 하얼빈을 중심으로 1축 7방향을 가진다. 이 3개의 성도는 다수의 방향성을 갖고 있기 때문에, 이를 연계한 선양 G1501, 창춘 G2501, 하얼빈 G1001의 환형(環形) 순환선을 건설 중에 있다.

2. 도시간-성(省)간-국가간 사회경제적 네트워크 특징과 국가전략

(1) 도시간: 경유신도시 형성과 4대도시군 전략

<그림 1>과 <표 1>에서 알 수 있듯이 동북지역의 고속도로가 서로 교차·중복함으로써 점-선-면의 네트워크와 방향성을 구축하게 되고, 이로 인해 도시간-성간-국가간에서 발견되는 몇 가지 특징들이 있다. 동북지역의 21개 고속도로망 확충을 통해, 중국정부는 도시 간에서는 경유신도시 형성과 4대도시군 전략을, 성(지방)간에서는 동북지역일체화(東北區域一體化)를, 국가 간에서는 북한·러시아·몽골과의 변경지역개발정책을 추진하였다.

도시 수준에서 나타나는 고속도로의 사회경제적 네트워크 특징과 국가 전략은 다음과 같다. 첫째, 고속도로 확충에 의해 생겨난 20개 경유신도시의 부상과 역할 증대이다. 2개 이상의 고속도로가 교차하는 지점에서 생겨난 이 경유신도시는 고속도로 개통에 의해 도시간의 시간과 거리를 단축하게 되고, 기존에 있던 도시의 오지가 외연적으로 확대되어 도·농간의 격차를 줄이는 방안이 된다.¹⁷⁾

둘째, 황랴오(소도시)¹⁸⁾를 제외한 동북지역의 경유신도시들은 모두 지급시(地級市: 중형도시)이다. 중국정부는 고속도로 건설을 통하여 대도시(부성급 도시)에서 중형도시 중심으로 '성장 거점도시'를 구축하고자 했음을 알 수 있다. 즉, 대도시의 역할과 기능을 중소도시로 분산시킴으로써, 지역균형발전을 추진하기 위한 일환으로 고속도로가 확충되었다.

셋째, 동북3성의 성도(省都)들은 동북지역에서 육로교통의 중추역할을 하고 있다. 이것은 도시를 중심축으로 한 고속도로의 방향성에 의해 증명할 수 있는데, 동북3성의 성도는 평균 1축 6방향으로, 경유신도시들은 1축 4방향을 가진다. 따라서 대도시가 교통의 중추역할을 한다는 일반적 법칙에 어긋나지 않았다. 이 때문에 성도인 부성급 도시(대도시)들은 모두 환형의 순환선을 건설 중에 있다.

넷째, 동북지역의 고속도로 경유도시들은 중국정부의 4대도시군 전략과 맞물려 있다. 4대도시군은 랴오닝중부도시군(=선양경제특구), 랴오닝연해도시군, 지린중부도시군(=창지투개발경제구), 하다치공업지구(哈大齊工業走廊)로 동북지역의 도시화 및 공업화의 선행지역을 묶은 도시집합체이다. 4대도시군의 총인구는 동북3성 전체 인구의 40%에 달하고, 지역

17) 남영, 『철도망 분석을 통한 중국 도시 네트워크의 변화』, 『대한지리학회지』, 2003.

18) 현급시(縣級市)인 황랴오는 동북의 세 지방(랴오닝성, 지린성, 네이멍구자치구)을 연결하는 소도시로 이곳에 3개의 고속도로가 건설되고 있고 1축 5방향을 가지고 있어 향후 이 도시에 대한 연구와 투자전략이 필요하다.

총생산은 동북3성 전체의 70%를 차지해, 동북평원과 랴오동반도를 관통하는 핵심경제벨트로 부상했다.

구체적으로 ①선양경제특구라고 불리는 랴오닝중부도시군(遼寧中部城市群)은, 동북지역의 최대 중심도시인 선양을 중심으로 안산·푸순·번시·잉코우·랴오양·테링·푸신 등의 도시를 포함한다. 이 도시군은 400km의 선양순환선(G1501)을 중심으로 G1112, G15, G25의 노선에 있는 경유신도시들을 연결함으로써 새로운 공업지역을 발전시키고, 중심도시의 주변지역 경제 커버력을 강화하려고 한다. ②랴오닝연해도시군(遼寧沿海城市群)은 랴오닝성의 부성급 도시인 다렌을 중심으로 단둥·잉코우·진저우·후루다오 등 주로 랴오닝성의 동부 연안에 있는 항만도시들을 포함한다. 이 도시군은 다렌순환선(G1101)을 중심으로 G11·G15·G16의 노선에 있는 경유신도시들이 연결되어 있다. ③창지투(창춘-지린-투먼)경제구라고 불리는 지린중부도시군(吉林中部城市群)은 창춘을 중심으로 주변의 지린·랴오위엔·쑹위안·쓰핑 등의 도시를 포함하고 있다.¹⁹⁾ 창춘순환선(G2501)을 중심으로 G12·G1의 연선에 있는 경유신도시들의 연결되어 있다. 중심도시인 창춘시와 지린시를 지역발전의 배후지로 정하고 창지일체화 추진하고 중국 내에서 경쟁력 있는 선진 제조업기지로 육성, 대외개방의 플랫폼 역할 수행한다. 특히, 투먼(두만강 지역)은 북한과 국경을 마주한 접경도시로, 북한과의 협력을 추진 중이다. ④하다치(하얼빈-다칭-치치하얼)공업지구 는 하얼빈을 중심으로 다칭·치치하얼·자오둥(肇東)·안다(安達) 등 헤이룽장성에서 공업화 수준이 높은 도시들을 포함한다. 하얼빈순환선(G1001)을 중심으로 G10·G45의 노선에 있는 경유신도시들의 연결되어 있다.

이처럼 동북지역의 4대도시군 전략은 고속도로의 주요 경유도시들을 기반으로 하여 성(省)내의 대도시와 인근 중소도시의 기능연계를 강화하

19) 림금숙, 『창지투선도구와 북한나선특별시간 경제협력』, 『국제지역학논총』, 제5권 2호, 2012., 27~51쪽.

고, 도시군 내에 다수의 중심지 형성함으로써 다핵화 지역균형발전을 꾀하고 있다.

(2) 성(省)간: 지역균형발전 및 동북지역일체화 전략

성(省) 수준에서 나타나는 고속도로의 사회경제적 네트워크 특징과 국가전략은 다음과 같다. 첫째, <그림 1>과 <표 1>에서 고속도로망의 확충은 랴오닝성보다 지린성과 네이멍구자치구에 집중적으로 이루어지고 있는데²⁰⁾, 이것은 동북지역(3성1구)의 분산화 및 균형화와 연안지방에서 내륙지방으로의 발전을 유도하는 토대가 되고 있다. 랴오닝성에 비해 나머지 세 지방(지린성 5구간, 헤이룽장성 5구간, 네이멍구자치구 4구간)이 공사 진행 및 계획 중이다. 이 말은 동북지역의 자연조건과 교통망 등에 있어서, 그동안 이 세 지방이 랴오닝성에 비해 낙후하고 저발전이었다는 것을 의미한다. 또한 도시화·현대화·산업화가 랴오닝성에 집중되었던 것을 나머지 세 지방(省)으로 분산시켜 지역불균형을 해소하고, 기존에 다룬 중심의 동부 연안지방 개발에서 내륙지방의 발전으로 선회하고 있음을 보여준다.

둘째, 고속도로 확충에 생겨난 동북지역의 접성도시들은 중국정부의 동북지역일체화 전략과 맞물려 있다. 그동안 자연조건과 낙후함으로 랴오닝성을 제외한 타 지방들은 서로 간의 연계가 원활하지 못했다. 그러나 성(省)과 성(省)을 잇는 고속도로를 건설함으로써, 지방(省)의 경계에 있는 경유신도시이자 접성도시의 부상과 역할이 증대 되었다. 고속도로 연선에 위치한 접성도시들의 발전은 성(省)내에서는 도시간의 통합을 가져오고 지방(省)간에서는 동북지역의 일일생활권과 단일경제권을 가능케 함으로

20) 경제성장률을 보면 랴오닝성은 지린성의 2배의 성장률을 보였고, 헤이룽장성도 지린성의 1.5배였으며 지린성과 네이멍구자치구는 동북지역에서 경제성장률이 매우 낮은 곳이다.

써, 이 지역을 하나로 묶어<벨트>를 형성하는 고리의 기능을 하고 있다. 예를 들면 황랴오는 세 지방(지린성, 랴오닝성, 네이멍구자치구)과 경계에 있는 접성도시로, 3개의 고속도로 노선이 교차하여 이 세 지방을 하나의 지역벨트로 묶고 있다. 이 밖에도 랴오닝성의 쟁우·푸산·차오양과 지린성의 퉁화·메이허커우·쓰핑·둔화·쑹위안, 네이멍구자치구의 츠핑·우란호트·아룽치가 지방(省)과 지방(省)을 연결하는 접성도시이다.

셋째, 고속도로의 확충은 중앙정부와 지방정부의 관계를 강화시키고 있다. 고속도로의 개통은 중앙과 지방의 양방향에서 힘의 변화를 가져온다. 즉, 고속도로 개통에 의해 지방정부는 지방분권화를 촉진시킬 수 있고, 중앙정부는 지방정부와의 물리적인 장벽을 제거함으로써 관리와 관할이 용이해 질 수 있다. 중앙과 지방 중, 어느 쪽의 힘의 크기가 우세할 것인지 향후 연구가 필요하다. 그러나 현재로서는 중앙정부와 지방정부 모두가 고속도로 개통을 적극 추진하길 원하며, 두 정부가 서로 긴밀한 관계 속에서 건설이 진행되고 있다.

넷째, 동북지역의 자원우위 산업에 따른 효율성과 경제성장을 촉진시키고 있다. 4대 산업도시군은 각각 비교우위를 갖는 장비제조나 에너지 원자재 중공업 등을 특화시켜 동북지역의 지속적 경제성장에 견인역할을 하고 있다. 즉, 석유 및 광물, 식량, 목재 등 에너지 및 전략적 자원들의 생산기지²¹⁾인 동북지역의 고속도로 개통은 도시의 외연적 확대와 더불어 도시간-성간 인구의 교외진출을 촉진시키고 또한 인구의 과도한 도시집중을 억제시키기 때문에 도시화 율을 높인다. 뿐만 아니라 시장화 및 경제권 확대, 공장의 분산화, 재고 감소 및 자본효율성을 수반하기 때문에 그동안 외부

21) 즉, 주요 유전은 다칭유전, 지린유전, 랴오허유전을 비롯해, 이농평원, 산쟁평원, 쑹년평원, 쑹랴오평원, 이무초원 등 광활한 곡창지대와 목축지를 갖고 있고, 중국 산림면적의 절반을 차지하는 이린산지, 싱안링, 백두산 지역 등지에 풍부한 광물 및 에너지 자원이 매장되어있다.

자금과 기술도입에 어려움을 겪어왔던 동북지역의 자원우위 경제발전을 가져온다.

(3) 국가간: 북한·러시아·몽골과의 변경지역개발정책

국가 수준에서 나타나는 고속도로의 사회경제적 네트워크 특징과 국가 전략은 다음과 같다. 중국은 접경3국과 9개(북한 5개·러시아 3개·몽골 1개)의 국제고속도로 노선을 건설함으로써 첫째, 동북아시아는 물론 유라시아 육상교통로의 중심지 기능과 역할을 강화하고 있다. 특히, 러시아와 몽골을 잇는 헤이룽장성의 G10과 북한과 러시아를 연결하는 동시에 세 지방(헤이룽장성, 지린성, 랴오닝성)을 지나가는 G11, 북한을 잇는 지린성의 G12 노선은 동북아시아는 물론 유라시아 대륙교(land bridge)의 핵심노선이 될 것이다.²²⁾ 또한 중국정부는 2005년부터 동북지역의 대외개발정책을 본격화하였다. 북한·러시아·몽골 등 접경국가를 포함한 한국, 일본 등의 주변국가와의 경제협력 강화를 위해 변경세관도시에 변경경제합작구, 호시무역구, 수출가공구, 초국경공업구 건설 등 변경세관의 기초인프라 및 주변국가와의 국제물류수송로 건설이 중점적으로 추진하였다.

둘째, 동북지역 고속도로 연선의 종착지인 7개의 접경도시²³⁾는 대두만 강지역협력(GTI: Greater Tumen Initiative)²⁴⁾, 훈춘경제합작구 등의 변

22) 이것은 비단 중국 동북지역만의 현상은 아니다. 14개 국가와 국경을 접하고 있는 중국은 같은 방식으로 중국의 서부지역과 남부지역에도 위치한 접경국가와 국제고속도로를 건설 중이다. 전 방위적인 국제운송로 확충으로 미래의 동북아시아와 유라시아 대륙교의 역할을 자임하고 있다. 따라서 향후 이와 관련한 중국 고속도로망의 지역별 특징과 비교를 해보는 연구도 필요하다.

23) 랴오닝성의 단둥과 지린성의 지안과 훈춘은 북한과 국경을 접하고 있고, 헤이룽장성의 수이펀허·통장·모허는 러시아의 국경을 마주하며, 내이멍구자치구의 만저우리는 몽골과 국경을 접하는 접경도시이다.

24) 1990년대 초 두만강지역 개발프로그램의 틀 속에서 전개되었던 중국과 북한 간의 변경경제협력 사업은 중국의 동북진흥전략과 창지투개발, 북한의 두만강지역개발계획과

경지역개발정책과 맞물려 북한·러시아·몽골을 포함한 동북아시아 국가들과 초국적 지역경제협력에 담당하는 대외창구의 역할을 하고 있다. 대두만강지역협력 사업의 지역적 범위는 두만강 지역은 물론이고 중국 동북지역, 북한의 나선경제무역지구, 러시아의 연해주·하바로프스크주·사할린주, 몽골의 동부, 한국의 동부 연해도시 등을 포함하고 있고 인구는 총 3.5억 명에 이른다.²⁵⁾ 중국정부는 지린성의 접경도시인 훈춘을 대외개방의 창구로 삼아, 훈춘경제합작구로 지정하고 중국-러시아간 육로·항만·세관 일체화 프로젝트를 추진하였다. 즉, 훈춘-크라스키노 도로, 훈춘-카미쇼바야 철도, 러시아 지루비노항 및 포시에트 항 등 양국 국경지역의 세관을 통합건설하였다. 또한 이 훈춘경제합작구에 러시아-일본-한국 및 홍콩 산업단지 건설, 주변국과 연결하는 인프라 건설, 투자, 무역 및 인원 왕래 절차 간편화하여 변경국가와 경제무역, 과학기술, 자원 등 협력과 교류확대를 강조하고 있고, 이를 뒷받침할 교통물류 인프라의 구축을 동시에 추진해왔다.

셋째, 동북지역의 접경3국 중, 북한은 중국과 가장 짧은 국경선을 갖고 있음에도 불구하고²⁶⁾, 중국은 북한으로 향하는 5개(G11·G1112·G1113·G12·G16)의 고속도로 노선을 확충하고 있다. 연변조선족자치구와 네이멍구자치구 등 중국 소수민족의 정치적·사회적 안정과 통합은 물론 나아가

나선특구개발로 진화 및 확장되면서 오늘날 GTI까지 왔다. 신법식, 『북-중-러 접경지대를 둘러싼 초국경소지역 개발협력과 동북아시아 지역정치』 『국제정치논총』, 제53집 3호, 2013., 427~63쪽.

25) 두만강지역 국제협력개발사업은 UNDP등 국제기구와 관련국들이 공동으로 지역개발을 위한 여러 협력 메커니즘을 형성하고 있는데, TRADP 사업의 주도권을 행사하던 상황과는 달리 현재는 대두만강 지역협력에 따라 관련국의 자발적 노력에 더욱 의존하고 있다(원동욱, 2009., 246쪽. 참조).

26) 중국 동북지역과 맞닿아 있는 3국의 국경선 길이는 러시아가 4354km, 몽골이 4710km, 북한이 1334km이다. 즉, 러시아와 몽골은 북한의 3.5배 이상의 국경선을 중국과 맞닿고 있다.

북한을 포섭하기위한 조치로 해석될 수 있다. 동북지역은 연변조선족자치구와 한반도의 고구려·발해의 역사와 유물이 남아있는 곳이다. 중국의 고구려사 왜곡이 본격화된 2004년 동북공정을 기점으로, 한국과 중국은 심각한 외교적 갈등을 겪었다. 때문에 중국정부는 동북공정의 우회 전략으로 2005년 한층 더 고도화된 전략인 ‘동변도철도 복원’²⁷⁾과 대북한 ‘육로·항만·구역일체화’ 프로젝트를 추진하였고 한국보다는 북한을 포섭하는 쪽으로, 훈춘경제합작구·옌룽투(옌지-룽징-투먼)일체화²⁸⁾ 등 조선족 사회의 정치경제적 안정화에 주력하는 차원에서 고속도로망이 확충하고 있는 것으로 보인다. 이것은 동북공정이 단지 역사왜곡을 통한 논쟁에 국한하지 않고, 이 지역에 대외개발에 따른 교통인프라 개발을 중심으로 초기의 방어적 논리를 뛰어넘어 북한 및 한반도에 대한 영향력 확대라는 보다 공세적인 차원으로 나아가고 있는 것이다.²⁹⁾

넷째, 동북지역의 고속도로 확충은 천연자원부국이자 점경국가인 북한·러시아·몽골로부터 석유, 가스, 광물자원 등의 자원수송을 용이하게 위한 수단이다. 러시아는 세계1위 석유생산국이자 세계2위 천연가스 수출국이다. 몽골도 세계10위 자원부국이고, 북한 역시 풍부한 광물자원을 갖고 있다. 에너지 수급의 문제를 해결해야하는 중국정부 입장에서, 천연자원부

27) 朝鮮茂山鐵礦開發與中國東北東邊道鐵路建設-baidu.com “東邊道”鐵路建設對大連保稅港的影響研究

<http://wenku.baidu.com/view/9f822de9941ea76e58fa0489.html>(검색일: 2014년 11월 16일)

28) 옌루통일체화 추진사업을 개방의 전초지로 정하고 가공, 물류, 관광 및 첨단기술을 중심으로 하는 산업시스템 구축하는 국가급 개발구를 건설했다. 세 도시 간 대중교통 이용 통합카드를 사용하고 있으며, 투먼시 고등학교의 경우 옌루투로 범위를 확대하여 학생을 모집하고 있다. 옌지에서는 연변조선족자치주공업단지와 옌지시고신구 건설함으로써 북한과 연계한 산업협력을 추진 중이다. 金范松, 『창지투선도구와 나선특구개발 전망: 연변조선족자치주 지정학적 역할을 중심으로』, 『통일문제연구』, 통권 제55호, 2011.

29) 원동욱, 앞의 글, 2009, 231-233쪽.

국이자 접경국인 이 3국과의 국제인프라망(도로, 철도, 교량, 송유관-가스관) 건설 및 복합수송망 구축은 필수적이었다. 지리적 이점을 이용한 수송비의 절감과 더불어 동북지역의 자원우위 산업과 연관하여 경제성장을 도모할 수 있기 때문이다. 한편 국제고속도로, 국제철도와 같은 교통인프라 구축은 중국의 접경국가와 정치적인 협력과 합의가 전제되지 않으면 건설될 수 없다. 때문에 국제인프라망 건설은 양국 및 관련국이 평화협력적·상호호혜적의 상징물이고, 이 국가들에 대해서 정치외교적 영향력을 확대하였다는 것을 의미한다. 따라서 중국의 이 접경3국과의 고속도로 건설은 21세기 동북아시아의 신질서와 동북아경제권을 구축하기 위한 기초적·물리적 토대가 될 수 있다.

〈표 2〉 동북지역 고속도로망의 도시간-성간-국가간 특징과 국가전략

	도시간	지방(성)간	국가간
	경유신도시	접성도시	접경도시
랴오닝	1축 6방향: 선양 1축 5방향: 장우·신민 1축 4방향: 푸신·차오양·단둥	장우·푸신·차오양·네이멍구	단둥: 북한
지린	1축 5방향: 창춘 1축 5방향: 창랴오 1축 4방향: 지린·둔화·통화·송위안·쓰펑	둔화·메이허커우·쓰펑: 랴오닝성 둔화·송위안: 헤이룽장성 창랴오: 랴오닝성+네이멍구	지안: 북한 훈춘: 북한·러시아
헤이룽장	1축 7방향: 하얼빈 1축 4방향: 무단장·자무스·치치하얼		수이펀허·통장·모허: 러시아
네이멍구	1축 4방향: 퉁랴오·즈펑·커셔커딩치 1축 3방향: 아룽치·우란호트·자투터치	즈펑: 랴오닝성 아룽치: 헤이룽장성	만저우라: 몽골
전략	경유신도시 형성과 4대도시군	동북지역일체화	북한-러시아-몽골과의 초국경 변경지역개발 정책
사례	선양경제특구·창지투개발경제구, 하다치공업지구·랴오닝연안도시군		대두만강지역협력·훈춘경제합작구
목표	도시화·공업화·현대화 도·농간 격차 해소	동북진흥 및 지역균형발전	동북아시아 경제권 및 신국제질서 구축
특징	-기존의 부성급 도시(대도시)에서	-지린성과 네이멍구자치구에 고속	-동북아시아 및 유라

	도시간	지방(성)간	국가간
	경유신도시	접성도시	접경도시
지급시(중형도시)를 중심으로 한 '성장 거점도시'를 구축	도로 확충 집중작: 기존 랴오닝성의 연안지방에서 내륙지방으로의 발전을 유도 -고속도로의 확충으로 중앙과 지방의 관계 강화 -동북지역의 자원우위 산업에 큰 경제성장 촉진	시아 육상교통로의 중심지 기능 강화 -동북지역의 접경3국 중, 북한은 중국과 가장 짧은 국경선을 갖고 있음에도 불구하고, 가장 많은 5개의 고속도로 노선을 확충 -천연자원부국이자 접경3국으로부터 자원 수송 용이	

IV. 결론

이 글의 목적은 중국 동북지역 고속도로망 확충의 특징과 국가전략을 분석하는 것이다. 2003년 동북진흥전략과 2005년 국가고속도로망규획에 따라, 중국 동북지역(3성1구)은 2020년까지 총 21개의 고속도로망을 확충 중에 있다. 동북지역 고속도로의 점-선-면적 네트워크와 방향성을 분석한 결과, 도시간-성(省:지방)간-국가간에서 다음과 같은 사회경제적 특징과 국가전략을 도출할 수 있었다.

도시 수준에서 첫째, 20개 경유신도시의 부상과 역할이 증대되었다. 둘째, 상랴오(소도시)를 제외한 경유신도시들은 모두 지급시(중형도시)에 해당하였다. 이것은 고속도로 확충을 통하여, 기존의 부성급 도시(대도시)에서 지급시(중형도시)를 중심으로 한 '성장 거점도시'를 마련하고 나아가 도·농간의 격차를 해소하는 방안이 된다. 셋째, 동북3성의 성도(省都)들은 동북지역에서 교통의 중추역할을 하고 있었다. 따라서 대도시가 교통의 중추역할을 한다는 일반적 법칙이 어긋나지 않았다. 넷째, 동북지역의 고속도로 주요 경유도시들은 선양경제특구, 랴오닝연해도시군, 창지투개발경제구, 하다치공업지구 등 4대도시군 전략과 맞물려 있었다.

성(지방) 수준에서 고속도로망의 확충은 첫째, 지린성과 내이명구자치구에 집중적으로 이루어졌다. 이것은 기존 라오닝성 중심에서 동북지역(3성1구) 전체로의 분산화 및 균형을 고려한 것이고 연안지방에서 내륙지방으로의 발전을 유도하기 위한 것으로 해석될 수 있다. 둘째, 고속도로 확충에 생겨난 동북지역의 접성도시들은 중국정부의 동북지역일체화 및 지역균형발전 전략과 맞물려 있었다. 셋째, 고속도로의 확충은 중앙과 지방의 관계 강화와 넷째, 동북지역의 자원우위 산업에 따른 효율성과 경제 성장을 촉진시켰다.

국가 수준에서 중국은 북한·러시아·몽골 접경3국과 9개의 국제고속도로 노선을 건설함으로써 첫째, 동북아시아는 물론 유라시아 육상교통로의 중심지 기능을 강화하였다. 둘째, 동북지역 고속도로 연선의 종착지인 7개의 접성도시는 대두만강지역협력(GTD), 훈춘경제합작구 등의 변경지역개발정책과 맞물려 북한·러시아·몽골을 포함한 동북아시아 국가들과 초국적 지역경제협력을 담당하는 대외창구의 역할을 하고 있었다. 셋째, 동북지역의 접경3국 중, 북한은 중국과 가장 짧은 국경선을 갖고 있음에도 불구하고, 중국은 북한으로 향하는 5개의 고속도로 노선을 확충 중이다. 이것은 연변조선족자치구와 내이명구자치구 등 중국 소수민족의 정치·사회적 안정과 통합은 물론 동북공정의 우회 전략으로 북한을 포섭 나아가 한반도에 관한 영향력을 확대하기 위한 일환으로 해석될 수 있다. 넷째, 동북지역의 고속도로 확충은 천연자원부국이자 접경국인 북한·러시아·몽골로부터 자원수송이 용이하게 되었다.

결론적으로 동북지역 고속도로망의 확충은 그저 단순한 지역경제 활성화와 이를 위한 물리적인 교통망 건설에 국한된다기보다는 발전과 균형이라는 중국의 21세기 국가전략과 대내외적·지전략적 가치를 고려하여 중국정부가 의도적으로 추진한 핵심프로젝트임을 주장한다. 즉, 고속도로 확충은 지역균형전략 차원에서 낙후된 동북지역의 재건을 통해 새로운 성장동력을 확보하는 동시에 도·농간·지역 간의 안정을 도모하고, 나아가 동

북아시아 및 유라시아의 신국제질서에 영향력을 발휘하기 위한 경제적 토대 구축의 의미를 갖는다.

이 논문은 향후 몇 가지 연구주제를 남긴다. 첫째, 경유신도시인 상랴오에 대한 연구이다. 상랴오는 경유신도시 중 유일하게 1축 5방향을 갖는 소도시이며 네이멍구자치구와 랴오닝성을 접하는 접성도시로, 3개의 고속도로(G45·G25·G1112)가 건설 중이다. 따라서 이 도시에 관한 유통망의 변화, 투자전략 등에 관한 연구가 필요하다. 둘째, 고속도로 건설로 인한 중앙과 지방의 관계변화의 측정이다. 고속도로의 개통은 중앙과 지방의 양방향에서 힘의 변화를 가져온다. 즉, 지방분권화를 촉진할 것인지 아니면 중앙정부가 지방정부와의 물리적인 장벽을 제거함으로써 관리와 관할을 용이하도록 만들 것인지 이다. 이 두 방향에서 중앙과 지방의 힘에 영향을 미치기 때문에 이에 관한 연구가 요구된다. 셋째, 동북지역의 핵심 고속도로 노선으로 추정되는 G10·G11·G12의 연구이다. 이 3개의 노선은 동북지역의 도시-지방(省)-국가 간에서 사회경제적 네트워크의 변화에 가장 큰 영향력을 미치는 것으로 관찰된다. 따라서 미시적인 관점에서 이 노선에 대한 집중연구가 필요하다. 넷째, 사회경제적 재화로서의 고속도로가 아닌 정치적 재화로서의 고속도로 연구이다. 중국은 세계에서 가장 많은 14개의 국가와 국경을 접하고 있고 유라시아의 대륙의 중심지이다. 따라서 고속도로, 철도, 교량과 같은 교통인프라망의 정치적 함의에 대한 고찰이 필요하다. 다섯 째, 중국 내에서 고속도로망의 지역별(동북, 서북, 화북, 화동, 화중, 화남, 서남) 특징 및 비교연구와 더불어, 이를 철도망과의 연계성에서 검토할 필요가 있다.

주제어 : 경유신도시, 동북지역(3성1구), 고속도로망, 접성(接省)도시, 접경(接境)도시

(논문투고 : 2014.12.11 / 논문심사완료 : 2014.12.22 / 논문게재 확정일 : 2014.12.23)

참고문헌

- 김수한, 『한·중 교류의 새로운 방식: 인문유대와 도시 간 국제협력』, 『한중 사회과학연구』, 제29권 단일호, 2013., 255~277쪽.
- 김정연, 『간선교통망의 확충과 지역발전』, 『도시정보』, 2011.08., 대한국토·도시계획학회.
- 김중학, 『고속도로의 성과와 창조경제시대의 과제』, 『국토정책 Brief』, 2013.07.08, 국토연구원.
- 남영, 『철도망 분석을 통한 중국 도시 네트워크의 변화』, 『대한지리학회지』, 2003.
- 림금숙, 『창지투선도구와 북한나선특별시간 경제협력』, 『국제지역학논총』, 제5권 2호, 2012., 27~51쪽.
- 신관호, 『고속도로의 산업연관 및 경제성장 효과에 관한 연구』, 『도로교통 연구원』, 2009.07.07
- 신범식, 『러시아의 네트워크 국가전략: 푸틴시기 에너지수송망 구축사업을 중심으로』 『세 계지역연구논총』, 제27권 3호, 2009., 347~381쪽.
- 신범식, 『북-중-러 접경지대를 둘러싼 초국경소지역 개발협력과 동북아시아 지역정치』 『국제정치논총』, 제53집 3호, 2013., 427~63쪽.
- 원동욱, 『동북공정의 내재화, 중국 동북지역 인프라개발의 전략적 함의』, 『국제정치논총』 제49집 1호, 2009. 231-233쪽.
- 원동욱, 『북중경협 의 빛과 그림자: 창지투 개발계획과 북중 간 초국경연계 개발을 중심으로』, 『현대중국연구』, 제13집 1호, 2011., 41~73쪽.
- 주원, 『도로의 고속화와 도시: 고속도로건설과 연쇄효과-도시성장에 미치는 영향을 중심으로 도시문제』, 1968.
- 金范松, 『창지투 선도구와 나선특구 개발 전망: 연변조선족자치주 지정학적 역할을 중심으로』, 『통일문제연구』, 통권 제55호, 2011.

- 黃泰岩, 「長吉圖開發開放戰略的特色与道路」, 『工業技術經濟』, 第3期(總第209期), 2011.03, 3~9쪽.
- 祝濱濱, 「加快推進長吉圖開發開放先導區建設的路徑選擇」, 『社會科學戰線』, 博士論壇, 2011.09, 246~8쪽.
- 于瀟, 「長吉圖開發開放先導區与國際大通道建設研究」, 『東北亞論壇』, 第19卷 第2期, 2010.03, 11-17쪽.
- 張嘉昕·苗銳, 「長吉圖開發開放先導區通道建設的物流經濟效益分析:以中朝通道爲例」, 『東北亞論壇』, 總第103期, 第5期, 2012., 96-106쪽.
- 趙莹·夏光宇, 「長吉圖開發開放戰略的特色与道路研究」, 『企業導報』, 第11期, 2013., 138쪽. 李忠文, 「發揮口岸優勢暢通長吉圖大通道: 振興吉林」, 『新長征』, 第11期, 2012., 16-17.
- 中華人民共和國國家標準: 公路路線標識規則和國道編号 (GB/T 917-2009), 中華人民共和國 『中國公路雜誌信息』, 『中國公路』, 雜誌社, 2013.07.01.

1차 자료.

- 遼寧省人民政府 <http://www.ln.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 21일)
- 彰武縣 <http://www.zhangwu.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 22일)
- 新民市 <http://www.xinmin.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 22일)
- 阜新市 <http://www.fuxin.gov.cn> (검색일: 2014년 11월 7일)
- 朝陽市 <http://www.zgcy.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 4일)
- 丹東市 <http://www.dandong.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 8일)
- 吉林省人民政府 <http://www.jl.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 12일)
- 吉林市 www.jlcity.gov.cn/ (검색일: 2014년 11월 19일)
- 敦化新聞網 www.nmsrx.dhtv.tv/ (검색일: 2014년 11월 12일)
- 通化市 <http://www.tonghua.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 7일)

- 双遼市 <http://www.shuangliao.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 6일)
- 四平市 www.siping.gov.cn (검색일: 2014년 11월 6일)
- 黑龍江省人民政府 <http://www.hlj.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 2일)
- 牡丹江 <http://www.mdj.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 2일)
- 佳木斯 <http://www.jms.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 19일)
- 內蒙古自治區人民政府政 <http://www.nmg.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 1일)
- 通遼市 <http://www.tongliao.gov.cn/> (검색일: 2014년 11월 9일)
- 中國國家高速公路网 : <http://www.china-highway.com/> (검색일: 2014년 11월 4일)
- 中國國家發展与改革委員會. 《國家公路网规划(2013年-2030年)》. 2013年 5月24日.
<http://zfxgk.ndrc.gov.cn/PublicItemView.aspx?ItemID={93c7d13b-aa0d-4beb-955e-268adade8a8f}> (검색일: 2014년 11월 8일)
- 中華人民共和國中央人民政府. 『中華人民共和國公路法』第二次修正., 2004. 08.28.
<http://zh.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%AD%E5%9B%BD%E5%85%AC%E8%B7%AF%E5%91%BD%E5%90%8D%E4%B8%8E%E7%B C%96%E5%8F%B7>, (검색일: 2014년 11월 3일)
- 中華人民共和國交通部. 『國家高速公路网规划』. 2005.01.13.
http://www.moc.gov.cn/2006/06tongjisj/06jiaotonggh/guojiaigh/guojiajt/200608/t20060815_46064.html. (검색일: 2014년 10월 29일)
- 中華人民共和國交通部. 『中國公路命名与編号』
中國國家發展与改革委員會. 『中華人民共和國交通運輸部國家高速公路网 布局方案』
<http://www.mot.gov.cn/images/luwang2009.jpg>. (검색일: 2014년 11월 4일)

中國交通運輸部. 『關於印發國家高速公路網里程樁號傳遞方案的通知』, 『交通運輸部: 交公路發』, 157号, 2008., http://www.law-lib.com/law/law_view.asp?id=260526, (검색일: 2014년 11월 10일)

高速公路百科, ‘最新歷史版本: 鶴大高速公路’ <http://baike.cngaosu.com/index.php?edition-view-17767-6.html> (검색일: 2014년 10월 28일)

中國高速公路網, ‘G11, 鶴大高速公路路況電話查詢’
2013年03月30日 <http://www.cngaosu.com/a/2010/0322/52337.html> (검색일: 2014년 11월 1일)

黎雪榮, 申正遠, 蔡建明. <2013-2017年東北地區高速公路行業投資分析及前景預測報告> 2008.02. 中投顧問. <http://www.ocn.com.cn/reports/2008565dongbeigaosugonglu.htm>

朝鮮茂山鐵礦開發與中國東北東邊道鐵路建設-baidu.com

“東邊道”鐵路建設對大連保稅港的影響研究
<http://wenku.baidu.com/view/9f822de9941ea76e58fa0489.html> (검색일: 2014년 11월 16일)

東北振興“十二五”規劃(全文)

http://wenku.baidu.com/link?url=2xJ8FB5xG85zLVbhU1kNU4S-TJzasSj_ICvOuHzAsqd0ZRdqE10mejuo08xmmAd81Qb5vRK0iUCmsdHON_Knu9LZMVp2tzU-uVqekMKLMPS (검색일: 2014년 11월 5일)

The Characteristics and National Strategy of Highways Construction in Northeast China

: focused on socio-economical networks of
city(municipal)-province(local)-national level

Kim, Song-juk

The purpose of this research is to analyze the characteristics and national strategy of highway construction in Northeast China. Based on 2003 China's Northeast Project, and 2005 National Highway Network Plan, Northeast China(Liaoning·Jilin·Heilongjian provinces & Inner Mongolian Antonomous Region) has been extended 21 highways planning to complete til 2020. As a result of spatial analysis of 'point-line-facet network', it has been carried out the following features of national strategy.

First, at city(municipal) level the role of 20 intersectional cities has been magnified. Second, all intersectional cities except Shuangliao(small sized city) are categorized as medium-sized cities, which allow the designated areas to be developed into future metropolitan for the balanced national development. Third, capital city of the 3 Northeast Provinces of China (named Shenyang, Changchun, Harbin), has been played a pivot role in transportation throughout history, which conforms the geographical features of the local areas. Fourth, the infrastructure development of Northeast area of China in the intersectional cities has

been made a strategic pair with Shenyang special economic zone, Tumen River Area Development Plan & Changchun-Jilin-Tumen, Harbin-Daqing-Qiqihaer Industrial zone etc.

Futhermore at province(local) level highway construction has been focused in Jilin province and Inner Mongolian Antonomous Region, which aims to disperse and balance the previously concentrated economic activities in Liaoning province. Also, the intersectional cities are exposed not only to the infrastructure plan, but also to the local balance development plan. Moreover, the highway construction has reinforced the relation between the central and the local, prompting the economic efficiency and development in national resource industry in Northeast Area.

At national level, the 9 highways are expected to perform as a core of traffic route in Northeast Asia and Eurasia, along with the three bordering states, North Korea, Russia, and Mongolia. As the seven bordering cities of Northeast China have been under national development strategies(GTI: Greater Tumen Initiative Hunchun special economic zone), they has been acting as a economic port for international trading, which will facilitated the national resource transportation from the bordering states. Last but not least, 5 highways has been constructed in bordering area with North Korea although it possesses the shortest dimension of margins, which aims to promote socio-political stability of Ethnic minority groups like Yenbian Cha-oxianzhu Antonomous Region, and extend its influence on Korean peninsula.

As a result, the infrastructure construction in Northeast area has been implicating not only the physical transportation plan, but also grand

national strategy of central government based on geographical reckoning of internal and external factors. Hence it will secure the future developmental motivation, facilitate the stability between industry and agriculture, and lay out new international order of Northeast Asia and Eurasia.

Key Words : New Intersectional City, Northeast China, Highway Network, Bordering City of Provinces(接省城市), Bordering City of State(接境城市)

