

북·중 국경통상구의 현황과 시사점

오수대* 이정희**

| 목 차 |

I. 서론	실태 분석
II. 북·중 국경통상구의 변천 과정 분석	IV. 북·중 국경통상구의 특징과 시사점
III. 북·중 국경통상구 현황 및 통관	V. 결론

| 논문요약 |

본 연구의 목적은 북·중 국경통상구의 변천과정과 통관 실태 분석을 통해 통상구의 특징을 도출하고 남북경협에 주는 시사점을 제시하는 것이다.

북한과 중국은 1958년 10개, 1965년 14개, 2001년 15개 등의 국경통상구를 지정하여 관리해 왔다. 특히 2001년부터는 협정을 체결하여 국경통상구를 체계적으로 관리하기 시작하였다. 그리고 2010년 이후에는 국경교량이 신설되는 등 국경통상구가 확대되고 있다.

국경통상구의 통관은 대북제재에도 불구하고 지속적인 증가 추세를 보여 왔다. 또한 도로통상구의 통관량은 크게 증가하는 반면에 철로통상구는 통관량이 급감하고 있다. 지역별로는 압록강 및 두만강 하류와 북한산 철광석 수입루트인 지린성 난평통상구가 부각되고 있다.

앞으로 제재국면이 해소될 경우 국경통상구 통관이 크게 활성화되어 남북경협 구도에 영향을 미칠 가능성이 있다. 또한 현재의 북·중 국경통상구 건설과 운영 방식은 향후 남북한 접경지역에 육로교역 통로를 구축할 경우 참고 모델이 될 수 있을 것이다. 따라서 북·중 국경통상구에 대한 지속적인 연구와 관심을 가질 필요가 있다.

▪ 주제어: 국경통상구, 국경교량, 통관, 교역, 경험

* 제1저자: 중앙대학교 동북아학과 박사과정

** 교신저자: 중앙대학교 경제학부 교수

I. 서론

압록강과 두만강의 주요 지점에는 북·중의 교역통로인 국경통상구¹⁾가 설치되어 있다. 현재 개방 중인 통상구는 대부분 일제 강점기에 건설된 국경교량을 기반으로 하고 있다. 북·중은 일제 강점기에 건설된 교량을 개 보수하여 사용해 오다가 2010년부터 단둥, 지안, 투먼, 취안허 등지에 교량을 신설하기 시작하였다. 국경교량 신설의 이유는 여러 가지가 있을 수 있겠지만 중국의 ‘동북지역진흥정책’²⁾도 중요한 배경으로 추정된다. 북·중의 국경교량 신설은 지금까지는 대북제재 등의 영향으로 더디게 진행되어 왔다. 특히 2010년 말 착공한 신압록강대교³⁾의 경우 다리 자체는 사실상 완공된 상태이지만 북한 측 접속구역 마무리 공사가 되지 않아 개통이 지연되고 있다. 그런데 최근 중국이 신압록강대교 개통을 위해 북한을 지원할 것이라는 보도⁴⁾가 나오는 등 변화의 조짐이 나타나고 있다. 앞으로 대북제재 국면이 해소될 경우 북·중 국경교량이 증가하고 통상구 교역이 활성화되면서 북·중 접경지역의 경제협력이 남북경협 구도에 영향을 미치는 변수가 될 가능성이 있다.

지금까지 북·중 국경통상구에 관한 국내 연구는 많지 않았다. 대표적인 연구를 살펴보면, 서종원·노상우(2014)는 『중국통상구연감(中國口岸年鑑)』 등을 참고하여 접경지역의 교통 통로와 세관 및 통관 현황(2012년 기준)을 분석하였다. 이정균 외(2016)는 북·중 국경통상구의 개항과 2011년부터 2014년까지의 통상구 교역 동향을 분석하고 특징을 제시하였다. 최장호

1) 중국은 통상구를 ‘커우안(口岸)’이라고 한다.

2) 2003년 후진타오 정권이 출범하면서 ‘동북지역진흥정책’을 추진하였다. 2007년 8월 동북지역을 주강(珠江), 장강(長江), 환발해(環渤海)에 이은 제4의 경제중심축으로 육성하기 위한 종합시책으로 ‘동북지역진흥계획’을 발표하였다. 외교부, “2017년 중국 개황,” http://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4099/view.do?seg=367503. (2018년 8월 2일 검색)

3) 신압록강대교는 단둥신구 랑터우(浪頭)와 신의주 남쪽 용천을 연결하는 전체 길이 2.04km, 폭 33m의 왕복 4차선 다리이다. Baidu百科, “新鴨綠江大橋,” <http://baike.baidu.com/item>. (2018년 8월 2일 검색)

4) 일본 교도통신은 2018년 7월 21일 중국이 북·중 접경지역의 신압록강대교 개통을 위해 북한 측 접속도로 정비 등을 지원하기로 하였다고 보도하였다(『연합뉴스』 2018/07/21).

외(2016)는 국경통상구의 기본 현황과 함께 인프라 건설 및 보수(補修) 동향을 분석하였다. 이상의 연구들은 북·중 국경통상구의 현황과 특징을 파악하는 데 기여한 것으로 판단된다. 하지만 이들 연구는 통상구의 변천과정에 대한 자세한 분석이 없고 통관 현황에 대한 분석 기간이 2011년부터 2014년까지로 한정되어 있는 한계가 있다.

중국의 경우에는 우리나라보다 국경통상구에 대한 연구가 활발한 편이다. 중국은 육지국경선이 22,800km에 달하고 14개국과 국경선을 접하고 있어 인접국가와의 변경무역을 할 수 있는 유리한 여건을 갖추고 있다(최문·윤기관 2009, 181-182). 따라서 중국과 인접국 사이에는 통상구가 발달되어 있고 중국 정부는 통상구를 통한 변경무역을 정책적으로 뒷받침하고 있다(최문·윤기관 2009, 177-179). 북·중 통상구에 대한 연구는 지린성 옌지위와 랴오닝성 선양에 있는 대학과 연구소 등에서 주로 진행되고 있는 것으로 파악된다.⁵⁾

본 연구의 목적은 북·중 국경통상구의 변천 과정과 현황 및 통관 실태 분석을 통해 국경통상구의 특징을 도출하고 남북경협에 주는 시사점을 제시하는 것이다. 본 연구의 선행 연구와의 주요 차이점은 북·중 통상구의 변천 과정을 분석한 것과 통상구 통관 현황의 분석 범위를 2005년부터 2016년까지로 확대한 점이다.

분석 방법은 선행 연구가 많지 않은 점과 연구의 타당성 및 신뢰성을 확보하기 위하여 북·중이 체결한 협정, 의정서, 중국 당국이 발간하는 연감 등 공신력이 있는 1차 자료 분석을 위주로 하였다.

국경통상구의 변천 과정 분석은 『중북, 중소, 중몽의 조약, 협정, 의정서 자료집』(1974)⁶⁾과 중국 외교부 홈페이지에서 북·중이 국경과 관련하여 체결한 조약, 협정, 의정서를 전수 조사한 후 본 연구와 관련이 있는 자료를 선별하여 진행하였다. 주로 활용한 자료는 『중국통상구연감』,⁷⁾ 북·중 국경

5) 북·중 통상구에 대한 중국의 연구 사례로는 이문화(李文花 2005), 송석교(宋石橋 2012), 정증만(鄭增萬 2014), 이곤(李坤 2015), 장동철·장동명(張東哲·張東明 2015)의 논문을 들 수 있다.

6) 중문명은 『中朝, 中蘇, 中蒙 有關條約, 協定, 議定書 匯編』이다. 김립성혁명위원회 외사관공실(外事辦公室)이 내부용 기밀문건으로 작성한 것이다(윤회탁 2017, 150).

7) 중문명은 『中國口岸年鑒』이다. 중국구안관리관공실(國家口岸管理辦公室) 주관 아래 중국구안협회(中國口岸協會)가 발간한다.

구상무역(求償貿易)⁸⁾ 의정서,⁹⁾ 북·중 국경통상구 관리제도 협정,¹⁰⁾ 북·중 국경교량 건설 협정¹¹⁾ 등이다.

국경통상구의 통관 현황 분석은 『중국통상구연감』에 수록된 통계자료를 활용하였다. 『중국통상구연감』은 2001년도부터 발행되는 것으로 추정되지만 초기의 연감은 통계자료가 부실한 편이다. 그리고 최신 통계를 알 수 있는 2018년도 연감은 아직 발간되지 않았다. 따라서 본 연구의 통계는 자료 입수의 한계와 자료의 충실성 등을 감안하여 『중국통상구연감』(2006; 2010; 2013-2017) 7권을 활용하여 집계하였다.

II. 북·중 국경통상구의 변천 과정 분석

1. 국경교량의 변천

(1) 일제 강점기의 국경교량 건설

북·중 국경선은 백두산 정상 근처의 약 45km 구간을 제외하고는 하천으로 되어 있다. 현재 운영되고 있는 국경통상구는 대부분 압록강과 두만강에 건설되어 있는 국경교량을 기반으로 하고 있다. 따라서 국경통상구의 변천과정을 알기 위해서는 먼저 국경교량의 역사를 살펴볼 필요가 있다. 북·중 국경에 현재와 같은 다리가 건설되기 시작한 것은 일제 강점기

8) 수출입 물품의 대금을 그에 상응하는 수입 또는 수출로 상계하는 국제무역거래 방식이다.

9) 이 의정서의 중문명은 “關於中朝兩國邊境地方易貨貿易的議定書”이다. Baidu百科, “關於中朝兩國邊境地方易貨貿易的議定書,” <https://baike.baidu.com/item>. (2018년 8월 11일 검색)

10) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於邊境口岸及基管理制度的協定”이다. Baidu百科, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於邊境口岸及基管理制度的協定,” <https://baike.baidu.com/item>. (2018년 1월 13일 검색)

11) 단둥-신의주, 지안-만포, 투먼-남양, 취안허-원정 지역에 국경교량을 건설하기 위해 북한과 중국이 체결한 협정서 4건이다.

이다. 일제는 압록강과 두만강에 철로교 6개, 도로교 13개 등 19개의 교량을 건설하였다. 이 가운데 7개는 단교되거나 사용 정지된 상태¹²⁾이고 나머지 12개가 현재까지 사용되고 있다(이종석 2017, 128). 이 12개의 교량에는 대부분 통상구가 설치되어 있다. 따라서 북·중 국경통상구의 기반이 형성된 것은 일제 강점기라 할 수 있다. 일제 강점기에 북·중 접경지역에 건설된 국경교량(19개)은 <표 1>과 같다.

<표 1> 일제 강점기에 건설된 국경교량 현황

위치		교량 종류	교량 건설 시기	현재 상태
중국	북한			
단둥	신의주	철도교	1911년 준공	1950. 11 단교
		철도·인도 겸용	1937년 착공 1943년 준공	사용 중
허커우(河口)	청성(삭주)	인도교	1942년 준공	1951. 3 단교
상허커우 (上河口)	청수(삭주)	철도교	1938년 착공 1940년 준공	6·25 종전 후 사용 정지
지안	만포	철도교	1937년 착공 1939년 준공	사용 중
린장	중강	인도교	1935년 건설	사용 중
창바이	혜산	인도교	1936년 건설	사용 중
구청리	삼장	인도교	1929년 건설	사용 중
난평	무산	인도교	1929년 건설	사용 중
싼허	회령	인도교	1941년 건설	사용 중
카이산툰	삼봉 (온성)	인도교	1927년 준공	사용 중(철도는 해방직후 폐쇄)
		인도·철도 겸용	1934년 개건	
투먼	남양(온성)	철도교	1930년대 건설	사용 중
		인도교	1941년 준공	사용 중
량수이 (凉水)진	온성	인도교	1936년 착공 1937년 준공	1945. 8 단교
슈아이완즈 (훈춘)	훈용리 (경원)	인도교	1938년 건설	1945. 8 단교
슈아이완즈	훈용리	철도교	1934년 건설 1939년 개건	해방 후 철거
샤튀즈	경원	인도교	1936년 건설	사용 중
취안허	원정리	인도교	1937년 준공	사용 중

· 이종석(2017, 127-145)의 논의를 참고하여 작성

12) 7개 가운데 4개는 해방 전후 및 6·25전쟁 기간 중 단교되었고, 3개는 북·중이 합의하여 사용을 중지하였다.

<표 1>을 보면, 일제 강점기에 건설된 국경교량 19개 가운데 12개는 현재 국경통상구로 사용 중이고 4개는 해방 전후 또는 6·25 때 단교되었으며, 3개는 해방 직후 또는 6·25 종전 후 사용이 정지된 것을 알 수 있다. 건설 시기는 1910년대 1개, 1920년대 3개, 1930년대 10개, 1940년대 5개 등이며, 1930-40년대가 15개로 압도적인 비중을 차지한다.

(2) 2010년 이후의 국경교량 신설

북한과 중국은 일제 강점기에 건설된 국경교량을 개보수하여 국경통행로로 활용하였으며, 해방 이후 약 65년 동안은 국경교량 신설이 없었다. 2000년대 들어 중국 정부가 ‘동북지역 진흥’에 관심을 보이면서 국경교량 신설이 추진되는 등 변화가 나타나기 시작하였다. 2010년 이후 신압록강대교, 지안-만포대교, 투먼-남양대교, 슈아이완즈-훈융리철교, 샤튀즈-경원대교, 신두만강대교 등 교량 신설 동향이 확인된 것만 6개에 달한다.

신압록강대교는 2009년 10월 중국 원자바오 총리가 방북했을 때 건설에 합의하였으며, 2010년 2월 25일 단둥에서 교량 건설을 위한 협정¹³⁾이 체결되었다. 현재 북측 접속지점 마무리 공사가 되지 않아 개통을 못하고 있다. <사진 1>(2018년 3월 촬영)을 보면 북측 접속지점 외에는 거의 완공된 상태임을 알 수 있다.

지안-만포대교는 2012년 5월 10일 평양에서 체결된 협정¹⁴⁾에 따라 건설되었다. 착공 시기는 불확실하지만 현재 완공된 상태이다. 김정일이 2010년 8월 만포-지안 철로교를 통해 중국을 방문한 후 양국 간 협의가 본격화되었다. 북-중 국경교량 건설은 대부분 중국이 주도하는데 이 교량

13) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護鴨綠江界河公路大橋的協定”이다. 中國 外交部, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護鴨綠江界河公路大橋的協定,” <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t660352.shtml>. (2018년 1월 13일 검색)

14) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護集安-滿浦界河公路大橋的協定”이다. 中國 外交部, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護集安-滿浦界河公路大橋的協定,” www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tyfg_674913/t947949.shtml. (2018년 7월 21일 검색)

만은 북한이 주교(主橋)를 건설하였다. <사진 2>의 우측 도로대교가 신설된 지안-만포대교이고 왼쪽의 철로교는 일제 강점기에 건설된 것이다.

투먼-남양대교는 2015년 9월 15일 체결된 협정¹⁵⁾에 따라 건설되고 있으며, 위치는 원래 있던 투먼강대교 상류이고 다리 너비는 23m이다. <사진 3>은 2018년 2월 촬영된 것으로 당시 교량의 기초공사가 진행되고 있음을 알 수 있다.

<사진 1> 신압록강대교



<사진 2> 지안-만포대교



<사진 3> 투먼-남양대교



<사진 4> 슈아이완즈-훈융리철교



▪ 구글 어스(Google Earth)¹⁶⁾

슈아이완즈-훈융리철교는 1934년 훈춘시 슈아이완즈와 경원군 훈융리 사이에 건설되었으나 해방 이후 철로 설비가 철거되고 교각만 남아 있는

15) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設,管理和維護中朝圖們-南陽口岸新界河公路橋的協定”이다. 中國 外交部, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設,管理和維護中朝圖們-南陽口岸新界河公路橋的協定,” www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/t1453671.shtml. (2018년 7월 21일 검색)

16) Google Earth, <https://www.google.com/earth/download/gep/agree.html>. (2018년 5월 10일 검색)

곳에 철로를 재부설한다는 계획이다. 현재 위치 선정, 토지 예비심사, 환경 평가, 외사 협의 등이 완료된 상태로 알려져 있다.¹⁷⁾ <사진 4>의 왼쪽이 슈아이완즈 단교이고, 오른쪽은 교각만 남아 있는 철교 흔적이다.

샤튀즈-경원 대교는 계획단계로 추정되며 착공 징후는 발견되지 않고 있다. 현재 훈춘시가 교량 신설을 위한 협정¹⁸⁾ 초안을 마련하여 관련기관의 의견을 수렴하고 있다.

신두만강대교는 2014년 6월 27일 체결된 협정¹⁹⁾에 의해 건설되었으며 위치는 원래 있던 취안허-원정 통상구 다리 상류 30m 지점이다. 왕복 4차선 도로대교로 2016년 10월경 완공되었다. 공사비는 중국 측이 부담한 것으로 알려졌다.

2. 국경통상구의 변천

일제 강점기에 형성되기 시작한 국경통상구는 북한과 중국이 수립된 후 양측의 합의에 의해 장소가 결정되었다. 북·중 국경통상구는 1958년의 접경지역 상품 인계·인수장소 지정(10개), 1965년의 국경통행지점 지정(14개), 2001년의 국경통상구 지정(15개) 등의 과정을 거치면서 발전해 왔다.

(1) 1958년 상품 인계·인수 장소 지정

6·25전쟁이 끝난 직후인 1954년부터 연변조선족자치주와 북한의 함경북

17) Baidu贴吧, “훈춘 추진 주변국과의 18개 중점항목(琿春 啓動 18個與周邊國家互連互通重點項目),” https://tieba.baidu.com/p/4151333371?red_tag=2512732343. (2018년 8월 2일 검색)

18) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護中朝國境沙坨子口岸大橋的協定”이다. 吉林招商網, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護中朝國境沙坨子口岸大橋的協定,” <http://jl.zhaoshang.net/2017-11.29/616703.html>. (2018년 8월 2일 검색)

19) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護新建圈河-元訂界河公路大橋的協定”이다. 中國外交部, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護新建圈河-元訂界河公路大橋的協定,” https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/t1453668.shtml. (2018년 7월 21일 검색)

도 간에 물물교환(바터무역) 형태의 교역이 시작되었다. 당시 물물교환 장소는 두먼, 훈춘, 쑤허, 난핑 등으로 제한되었다(허동일 2017, 45). 북·중 접경지역 전체에 교역지점이 지정된 것은 1958년이였다. 중국 랴오닝성과 지린성 대표단은 1958년 12월 16일 평양에서 북한 소비협동조합 중앙연맹 대표단과 “국경지역 상품교역에 관한 의정서”²⁰⁾를 체결하였다. 이 의정서에서 북한과 중국은 상품 인계·인수장소를 압록강 6개, 두만강 4개 등 10개소로 정하였다. 이때 지정된 장소는 <표 2>와 같다.

<표 2> 1958년 지정된 교역상품 인계·인수장소

하천	위치	
	중국	북한
압록강(6개)	안둥(安東) ²¹⁾	신의주
	6도구(六道溝)	청수
	랑터우(浪頭)	신도
	지안(集安)	만포
	린장(臨江)	중강
	창바이(長白)	혜산
두만강(4개)	난핑(南坪)	무산
	카이산툰(開山屯)	회령
	투먼(圖們)	남양(온성)
	샤튀즈(沙坨子)	경원

▪ 북·중이 체결한 “국경지역 상품교역에 관한 의정서”(1958, 제4조)의 논의를 참고하여 작성

(2) 1965년 국경통행지점 지정

1960년대 들어서는 북·중 간에 공식적인 국경무역이 시작되었다. 국경조약²²⁾이 체결되고 국경에 관한 의정서²³⁾가 발효되는 등 국경관리체계가

20) 이 의정서의 중문명은 “關於中朝兩國邊境地方易貨貿易的議定書”이다. Baidu百科, “關於中朝兩國邊境地方易貨貿易的議定書,” <https://baike.baidu.com/item>. (2018년 8월 11일 검색)

21) 안둥은 1965년 1월 현재와 같은 단둥으로 개명되었다.

22) 북·중 국경조약은 1962년 10월 12일 평양에서 체결되었다.

정비되었다. 그리고 1965년 9월 북한 신의주에서 개최된 ‘중·북 공안·안전 총대표회의’에서 압록강과 두만강에 각 7개씩 14개의 국경통행지점(邊境通行口岸)을 지정하였다(지린성혁명위원회 외사관공실 1974, 117-149). 이때 지정된 통행지점이 국경통상구 역할을 하였으며, 위치는 <표 3>과 같다.

<표 3> 1965년 지정된 국경통행지점

구분	위치	
	중국	북한
압록강 (7개)	단둥시	평북 신의주시
	관티엔현 창티엔(長甸)하구	평북 청성군 청성읍
	지안현 해관(海關)	자강도 초산군 연풍리
	지안현 지안진(集安鎭)	자강도 만포군 만포읍
	훈장시 린장(臨江)	자강도 중강군 중강읍
	창바이현 8도구(8道溝)	양강도 후창군 보삼리
	창바이현 창바이진(長白鎭)	양강도 혜산시 혜산읍
두만강 (7개)	허룽현 구청리(古城里)	함북 연사군 삼장리
	허룽현 난핑(南坪)	함북 무산군 칠성리
	엔지현 썬허(三合)	함북 회령군 회령읍
	엔지현 카이산툰(開山屯)	함북 종성군 삼봉리
	투먼시	함북 온성군 온성읍 남양
	훈춘현 샤투즈(沙陀子)	함북 경원군 경원읍
	훈춘현 취안허(圈河)	함북 경흥군 원정리

▪ 지린성혁명위원회 외사관공실(1974, 124-131)의 논의를 참고하여 작성

(3) 2001년 국경통상구 지정

북·중 국경통상구가 양측의 협정에 의해 지정되고 체계적으로 관리되기 시작한 것은 2000년대 들어서다. 북한과 중국은 2001년 11월 24일 “북·중 국경통상구 및 그 관리제도에 관한 협정”²⁴⁾을 체결하였다. 이 협정에서는

23) 북·중 국경에 관한 의정서는 1964년 3월 20일 베이징에서 체결되었다.

24) 이 협정의 중문명은 “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於邊境

처음으로 국경통상구(口岸)의 개념을 정의²⁵⁾하였다. 그리고 15개소의 통상구를 지정하였다. 이때 지정된 통상구는 <표 4>와 같다.

<표 4> 2001년 지정된 국경통상구

구분	위치		기능
	중국	북한	
압록강 (7개)	단둥시	신의주시	국제여객·화물 철도수송 국제여객·화물 도로수송
	단둥 단즈(丹紙)부두	신의주항	쌍방 화물선 수송
	관티엔현 타이핑완(太平灣)	삭주군 방산리	쌍방 여객·화물선 수송
	지안시 라오후샤오(老虎哨)	위원군	쌍방 여객·화물선 수송
	지안시	만포시	쌍방 여객·화물 철도수송
	린장시	중강시	쌍방 여객·화물 도로수송
	창바이현	해산시	쌍방 여객·화물 도로수송
두만강 (7개)	허룽시 구청리(古城里)	대흥단군 삼장리	쌍방 여객·화물 도로수송
	허룽시 난평촌(南坪村)	무산군	쌍방 여객·화물 도로수송
	룽징시 썬허진(三合鎮)	회령시	쌍방 여객·화물 도로수송
	룽징시 카이산툰(開山屯)	온성군 삼봉리	쌍방 여객·화물 도로수송
	투먼시	온성군 남양구	국제화물 철도수송 국제여객·화물 도로수송
	훈춘시 샤튀즈(沙陀子)	새별군(현 경원군)	쌍방 여객·화물 도로수송
	훈춘시 취안허촌(圈河村)	나선시 원정리	국제여객·화물 도로수송
육상	안투현 쌍무핑(雙目峰)	삼지연군 쌍두봉	쌍방 공무인원 통로

▪ 북·중이 체결한 “북·중 국경통상구 및 그 관리제도에 관한 협정”(2001, 제2조)의
논의를 참고하여 작성

口岸及管理制度的協定”이다. Baidu百科, “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於邊境口岸及管理制度的協定,” <https://baike.baidu.com/item/>. (2018년 1월 13일 검색)

25) 이 협정의 제1조는 국경통상구에 대해 “북·중 국경 양측에 위치하고 있으며, 철도, 도로, 정류장, 하천, 항구를 통하여 국경을 출입하는 쌍방 또는 제3국의 사람들과 수송수단, 화물 및 기타 물품들에 대한 국경통행검사, 세관검사, 위생검역, 동식물검역, 상품검사 등을 하는 특정지역을 말한다. 국경통상구는 국제여객·화물 수송통과지점, 쌍방여객·화물 수송통과지점, 공무통로, 임시통과지점으로 나눈다”라고 정의하였다.

(4) 국경통상구의 변천 과정 분석

앞에서 고찰한 내용을 종합해 보면, 북·중 국경통상구(통행지점)는 1958년, 1965년, 2001년 등 세 번의 변화가 있었음을 알 수 있다.

<표 5> 국경통상구의 변천 과정

위치			1958년	1965년	2001년
중국		북한			
단둥시	단둥	신의주	o	o	o
	량터우진	신도	o		
	단즈부두	신의주항			o
	관티엔현 타이핑완	삭주군 방산리			o
	관티엔현 6도구	청수	o		
	관티엔현 창티엔하구	청성군 청성읍		o	
지안시	지안현 해관	초산군 연풍리		o	
	지안시 라오후샤오	위원군			o
	지안	만포			o
	지안현 지안진	만포군 만포읍	o	o	
린장시	린장	중강	o	o	o
창바이현	창바이 8도구	후창군 보삼리		o	
	창바이진	해산시 해산읍	o	o	o
구청리		삼장리		o	o
난펑		무산	o	o	o
싼허		회령		o	o
카이산툰		삼봉	o	o	o
투먼		온성	o	o	o
샤튀즈		경원	o	o	o
취안허		원정		o	o
안투현 썽무평		삼지연군 썽두봉			o

- “국경지역 상품교역에 관한 의정서”(1958, 제4조); 지린성혁명위원회 외사판공실(1974, 124-131); “북·중 국경통상구 및 그 관리제도에 관한 협정”(2001, 제2조)의 논의를 종합하여 작성

북·중 수립 초기인 1958년에는 양측의 물물교환 장소를 지정하는 수준

이었다. 그리고 국경조약과 국경관리 의정서 체결로 국경관리체계가 어느 정도 확립된 1965년에는 양측 공안기관이 통상구 역할을 하는 국경통행지점(邊境通行口岸)을 지정하였다.

그리고 이후 약 36년 동안 아무런 변화가 없다가 2001년도에 통상구를 재정비하였다. 이유는 1960년대 중반부터 약 10년 동안 진행된 중국의 문화대혁명 기간에는 북·중 관계가 악화되었고, 1990년대는 북한의 경제상황 악화로 정상적인 교역이 어려웠기 때문으로 추정된다. 2000년대 들어 북한의 경제가 회복되기 시작하면서 국경통상구를 정비할 필요가 있었을 것으로 보인다.

1958년, 1965년, 2001년 지정된 장소를 비교해 보면 국경통상구의 변천 과정을 좀 더 일목요연하게 이해할 수 있다.

1958년, 1965년, 2001년 모두 지정된 곳은 단둥, 지안, 린장, 창바이, 난핑, 카이산툰, 투먼, 샤튀즈 등 8개소이다. 그리고 단둥의 랑터우진, 관티엔현, 창바이현 8도구는 2001년도에 통상구를 재지정할 때 제외되었고, 단둥 단즈부두, 관티엔현 타이핑완, 지안시 라오후샤오, 안투현 쌍무평은 추가로 지정되었음을 알 수 있다.

Ⅲ. 북·중 국경통상구 현황 및 통관 실태 분석

1. 현재 운영 중인 국경통상구 현황

현재 북·중 접경지역에서 중국이 운영하고 있는 국가급 통상구는 2016년 12월 31일 기준으로 모두 300개이다. 종류별로는 수운(水運)통상구 136개, 항공통상구 73개, 철로통상구 20개, 도로통상구 71개이다. 북한과 접경을 이루고 있는 랴오닝성과 지린성에는 각각 13개와 16개의 통상구가 있다. 이 가운데 북한과 직접 연결되는 육로통상구(철로·도로)는 11개 지역에 설치되어 있다(중국구안협회 2017, 833-835). 이를 지도에 표기하면 <그림 1>과 같다.

<그림 1> 북·중 접경지역의 중국 통상구 위치



▪ 중국구안협회(2017, 833-835)의 논의를 참고하여 작성

현재 운영되고 있는 국경통상구 11개의 위치를 하천별로 구분해 보면, 압록강유역에 4개, 두만강유역에 7개가 있다. 압록강유역의 중국 통상구는 <표 6>과 같이 랴오닝성 단둥시와 지린성 지안시, 린장시, 창바이현에 위치하고 있다.

<표 6> 압록강유역 통상구

하천	위치		비준연도	등급	통상구 유형			비고
	중국	북한			도로	철로	수운	
압록강	단둥	신의주	1954(도로)	국가1급	o	o	o	
			1954(철로)					
			1988(수운)					
	지안	만포	1954(철로)	국가1급	o	o		임시개통
			미확인(도로)					
	린장	중강	1950	국가2급	o			
	창바이	혜산	1950	국가1급	o			

▪ 이정균 외(2016, 93-94 <표 5-1>)의 논의를 참고하여 작성

랴오닝성 단둥시와 평안북도 신의주시 사이에는 철로, 도로, 수운통상구가 있다. 철로통상구는 단둥역에 있다. 철로통상구의 개방시간은 쌍방이

협약하여 정하고 쌍방의 경축일과 휴일 등의 제한을 받지 않는다(중국구안협회 2017, 140). 도로통상구는 압록강대교 부근에 있다. 1966년 문화대혁명으로 문을 닫았다가 1981년 재개되었다. 수운통상구는 단둥항(海港)과 랑터우항(내륙수운항)에 있으며, 북한은 물론 한국, 일본 등 여러나라와의 교역이 이루어지는 곳이라는 점에서 철로·도로통상구와 구별된다. 이외에도 북한에 중국산 원유를 공급하는 관도통상구²⁶⁾가 따로 설치되어 있다.

지린성 지안시와 자강도 만포시 사이에는 철로통상구와 도로통상구가 있다. 철로통상구는 연간 통관능력이 30만 톤이다. 주요 통관품목은 목재, 시멘트, 금광분, 강철괴, 강괴, 잡화 등이다(중국구안협회 2017, 161). 2012년 5월 북·중이 체결한 협정에 따라 이 지역에 도로대교가 신설되면서 도로통상구가 추가로 설치되었다.

지린성 린장시와 자강도 중강군 사이에는 도로통상구가 있다. 연간 통관능력은 화물 50만 톤, 인원 30만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 동정광(銅精鑛), 철광분, 기타 광산물, 판재(板材) 등이다. 수출품목은 일용품, 시멘트, 밀가루, 정맥미, 건축재료, 강철 및 강철제품, 광산기계설비, 채광설비, 기전(機電)설비 및 그 부품 등이다(중국구안협회 2017, 164).

지린성 창바이조선족자치현과 양강도 헤산시 사이에는 도로통상구가 있다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 동(銅), 연(鉛), 몰리브덴 등 각종 광산물, 목제품, 해산물 등이며, 수출품목은 쌀 등 양식을 비롯하여 전력, 기기설비, 방직복장, 강철제품, 건재, 장식재료, 각종 일용품 등이다(중국구안협회 2017, 163).

두만강유역의 중국 통상구는 <표 7>과 같이 허룽(和龍)시 구청리·난펑, 룡징(龍井)시 쉰허·카이산툰, 투먼시, 훈춘(琿春)시 샤튀즈·취안허에 위치하고 있다.

26) 중문명은 ‘中朝輸油管道口岸’이다. 중국은 이 통상구를 통해 1976년부터 헤이룽장성 따칭에서 생산되는 원유를 북한에 수출하고 있다.

<표 7> 두만강유역 통상구

하천	위치		비준연도	등급	통상구 유형			비고
	중국	북한			도로	철로	수운	
두만강	구청리	삼장	1953	국가2급	o			
	난핑	무산	1951	국가2급	o			
	싼허	회령	1941	국가1급	o			
	카이산툰	삼봉	1933	국가2급	o			
	투먼	남양	1941(도로)	국가1급	o	o		
			1954(철로)					
	샤튀즈	경원	1985		o			
	취안허	원정리	2001	국가1급	o			

▪ 이정균 외(2016, 93-94 <표 5-1>)의 논의를 참고하여 작성

지린성 허룽시 충산진(崇善鎮) 구청리와 양강도 대홍단군 삼장 사이에는 도로통상구가 있다. 북한산 목재의 주요 반입통로이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 목재, 전분, 블루베리, 잣, 강낭콩 등이고, 수출품목은 일용잡화와 건재 등이다(중국구안협회 2017, 165).

지린성 허룽시 난핑과 함경북도 무산군 칠성리 사이에는 도로통상구가 있다. 연간 통관능력은 화물 100만 톤, 인원 30만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 철광분 등이고, 수출품목은 광산설비, 일용잡화, 건재, 차량 등이다(중국구안협회 2017, 162). 이 지역은 북한산 철광석 수입 루트로 발전하고 있다. 또한 허룽시에는 ‘변경경제합작구(邊境經濟合作區)’가 건설되고 있어 이 지역에서 북한과의 교역이 더욱 발전할 것으로 예상된다.

지린성 룡징시 싼허와 함경북도 회령 사이에는 도로통상구가 있다. 연간 통관능력은 화물 30만 톤, 인원 15만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 철광석, 철분, 마른 오징어 등이고, 수출품목이 식품, 약품, 도자기제품, 방직품, 플라스틱제품, 자전거, 자동차 등이다(중국구안협회 2017, 164).

지린성 룡징시 카이산툰진과 함경북도 온성군 삼봉노동자구 사이에는 도로통상구가 있다. 북한 거주 화교들이 많이 이용한다고 하여 ‘화교통상구(華僑口岸)’로도 불린다. 연간 통관능력은 화물 10만 톤, 인원 5만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 말린 오징어, 송이 등이고, 수

출품목은 식품, 약품, 자기제품, 방직품, 플라스틱제품 등이다(중국구안협회 2017, 164).

지린성 투먼시와 함경북도 온성군 남양구 사이에는 철로 및 도로통상구가 있다. 철로통상구는 지린성과 북한의 주요 무역통로이며 연간 화물통관능력은 500만 톤이다. 1954년 국제화물통관업무가 시작되었다. 도로통상구는 연간 통관능력이 60만 톤이며, 2004년 4월 ‘투먼-북한 온성 도보관광’이 개통되기도 하였다(중국구안협회 2014, 147-148).

지린성 훈춘시 샤튀즈와 함경북도 경원군 사이에는 도로통상구가 있다. 연간 통관능력은 화물 20만 톤, 인원 20만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 해산품, 술, 복장, 종이, 약품 등이고, 수출품은 사무용품, 일용품, 복장원료, 식품, 잡화, 건재 등이다(중국구안협회 2017, 165).

지린성 훈춘시 정신향(敬信鄉) 취안허춘과 함경북도 나선시 원정리 사이에는 도로통상구가 있다. 1937년 개통되었으며 1982년 임시 폐쇄되었다가 1995년 9월 재개통되었다. 연간 통관능력은 화물 60만 톤, 인원 60만 명이다. 주요 통관화물로는 중국의 수입품목이 해산품, 산나물, 수공업품, 가발 등이고, 수출품목은 공업품, 건재, 금속제품, 식품, 복장, 일용품, 승용차 등이다(중국구안협회 2017, 163).

이상에서 살펴본 11개소의 국가급 통상구 외에 백두산 정상 인근의 북한 쌍두봉과 중국 쌍무평을 연결하는 육상통로가 있다. 이 통로는 쌍방의 공무원이 이용하는 공무통로이며, 1985년 ‘쌍변공무통로(雙邊公務通道)’로 국가의 승인을 받았다. 그리고 2009년 9월에는 ‘임시통상구(臨時口岸)’가 됨으로써 북·중 양측의 개인 관광객들도 통과할 수 있게 되었다(중국구안협회 2017, 166). 쌍무평이 소재하고 있는 지린성 안투현 인민정부는 2016년 10월 12일 홈페이지를 통해 “중조(中朝) 유일의 육로통로인 안투 쌍무평통상구가 전면 개통될 예정이다”라고 소개하기도 하였다.²⁷⁾

2. 국경통상구의 화물 통관 실태

본 절에서는 북·중 접경지역의 국가급 통상구 11개소²⁸⁾에서 2005년부터

27) 안투현 인민정부(安圖縣 人民政府), <http://www.antu.gov.cn>. (2018년 7월 21일 검색)

2016년 말까지 진행된 화물 통관 현황을 분석한다. 분석 기간을 2005-2016년으로 한 것은 통계자료의 입수 가능성과 충실성을 감안한 것이다.

분석방법은 국가급 통상구 11개소의 화물 통관량을 연도별(2005-2016년), 통상구 종류별(도로통상구·철로통상구), 지역별(압록강 하류·중상류, 두만강 상중류·중하류)로 구분하여 분석하였다. 또한 통상구별 통관비중을 파악하기 위해 4개 연도(2005, 2012, 2014, 2016)의 통상구별 통관비중을 분석한 후 각 연도별로 상위 5개 통상구를 선정하여 비교해 보았다.

분석에 활용한 통계자료의 출처는 『중국통상구연감』의 ‘랴오닝성·지린성 통상구 화물통관 통계표’²⁹⁾ 및 ‘통상구 운행 현황’에 나오는 수치이다. 2016년도의 경우 랴오닝성은 화물통관 통계표가 있으나 지린성은 없기 때문에 ‘전국 도로·철로통상구 운행현황 통계표’(중국구안협회 2017, 37-40)를 활용하였다. 이 통계표에는 수출입 합계만 있기 때문에 <그림 2>의 2016년 통계는 수입과 수출이 표기되지 않았다.

북한과 중국의 교역통계는 중국 해관총서(海關總署)³⁰⁾가 홈페이지를 통해 공개하고 있다. 그러나 이 통계자료는 북·중의 전체적인 교역 현황에 관한 통계이며 국경통상구의 통계를 별도로 분류하지는 않고 있다. 따라서 북·중 국경통상구의 교역 현황에 관한 통계는 『중국통상구연감』에 수록된 자료를 활용할 수밖에 없는 실정이다.

『중국통상구연감』에 수록된 통계자료는 일부 부정확한 내용이 포함되어 있으며, 중국 당국이 발표하는 통계자료의 신뢰성에 대한 논란이 있는 것도 사실이다.³¹⁾ 따라서 본 연구에서 활용하는 통계자료가 부분적으로 부정확한 내용이 포함될 가능성이 있다는 점을 부정하지 않는다. 그러나 이러한 상황을 감안하더라도 본 연구의 목적이 통상구 통관의 추이분석에 초점을 맞추고 있기 때문에 약간의 통계적인 오류는 연구의 목적을 근본적으로 훼손하지는 않는다고 본다.

28) 『중국통상구연감』은 2016년 12월 31일 기준으로 북·중 접경지역의 국가급 통상구를 단둥, 린장, 지안, 창바이, 구청리, 난핑, 쟈허, 카이산툰, 투먼, 샤티즈, 취안허 등 11개소로 집계하고 있다(중국구안협회 2017, 833).

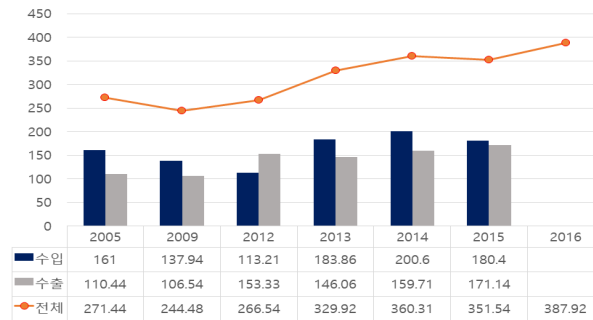
29) 중문명은 ‘遼寧省·吉林省口岸流量統計表’이다.

30) 우리의 관세청에 해당한다.

31) 시진핑 주석은 2017년 3월 전국인민대표대회 랴오닝성 분과회의에서 랴오닝성 통계의 문제점을 지적한 바 있다(『연합뉴스』 2017/08/22).

(1) 연도별 통관 현황

<그림 2> 연도별 통관량(2005-2016년) (단위: 만 톤)

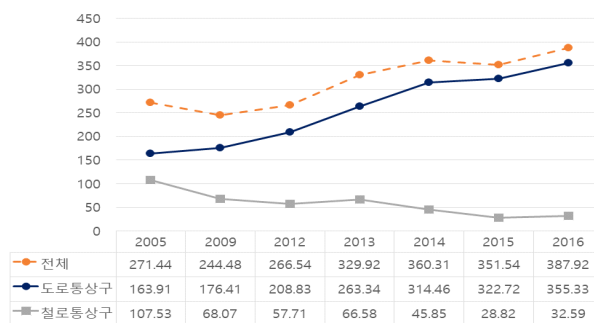


▪ 중국구안협회(2006, 126, 164); (2010, 96, 109); (2013, 136, 157); (2014, 134, 154); (2015, 153, 174); (2016, 148, 167); (2017, 37-40)

2014년까지는 비교적 가파르게 증가하다가 이후 증가세가 둔화되고 있다. 2012년을 제외하고는 대북한 수입이 수출보다 많다. 북·중 전체 교역에서 북한이 만성적인 적자를 보고 있는 것과는 다른 결과이다. 이는 북한의 대중국 수입에서 큰 비중을 차지하는 원유가 포함되지 않았기 때문으로 추정된다.

(2) 통상구 종류별 통관 현황

<그림 3> 도로 및 철로통상구의 통관량 비교 (단위: 만 톤)

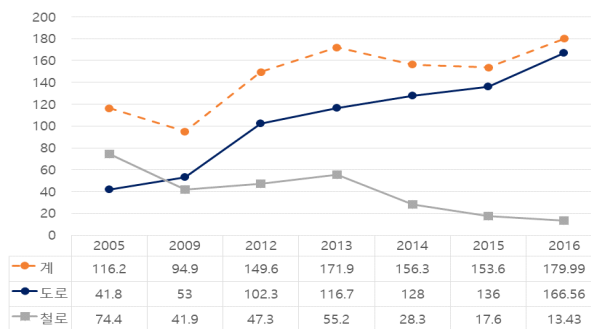


▪ <그림 2>의 출처와 동일

도로통상구는 지속적인 증가 추세인 반면, 철로통상구는 감소 추세를 보이고 있다. 특히 2013년 이후 감소세가 두드러진다. 이러한 현상은 북·중 접경지역의 통관수단이 철로에서 도로로 바뀌고 있음을 의미하는 것이다.

(3) 지역별 통관 현황

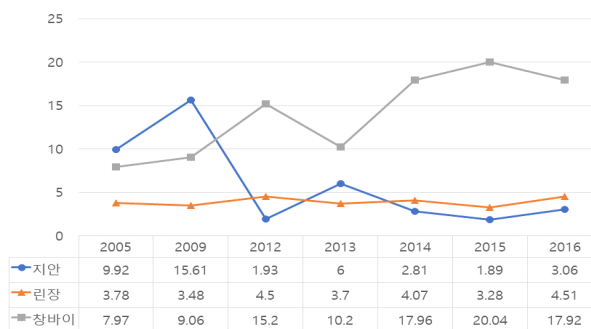
<그림 4> 압록강 하류(단둥) (단위: 만 톤)



▪ <그림 2>의 출처와 동일

단둥에는 도로, 철로, 수운 등 3종류의 통상구가 있다. 이 가운데 북·중 통관을 전담하는 것은 도로 및 철로통상구이다. 2005년과 2016년을 비교할 때 도로는 4배 정도 증가한 반면, 철로는 1/5 이상 감소하였다. 이는 단둥지역의 통관이 도로통상구 중심으로 진행되고 있음을 나타내는 것이다.

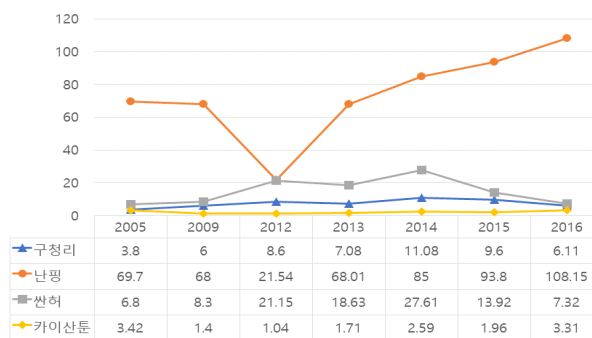
<그림 5> 압록강 중상류(지안, 린장, 창바이) (단위: 만 톤)



▪ <그림 2>의 출처와 동일

압록강 중상류는 하류인 단둥과는 비교가 안 될 정도로 통관 규모가 적다. 지역별로는 지안의 경우 등락폭이 비교적 큰 가운데 대체로 감소 추세이다. 린장은 큰 변화가 없으나 창바이는 비교적 큰 폭의 증가세를 보이고 있다. 창바이통상구의 통관량 증가는 북한 양강도에 있는 혜산청년광산에서 채굴된 광물(銅)의 통관루트이기 때문으로 추정된다.

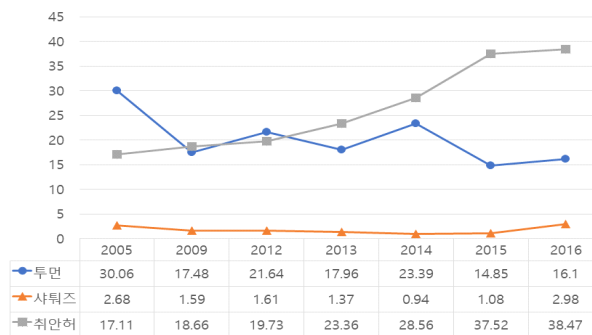
<그림 6> 두만강 상중류(구청리, 난핑, 썬허, 카이산툰) (단위: 만 톤)



▪ <그림 2>의 출처와 동일

난핑통상구를 제외하고 통관규모가 적은 것이 특징이다. 구청리와 썬허는 2014년에 최고점을 찍은 이후 지속적인 감소세를 보이고 있다. 카이산툰은 규모가 적고 연도별 변동 폭도 크지 않다. 반면 난핑은 큰 폭으로 증가하고 있다. 이는 무산광산 철광석을 난핑통상구를 통해 수입하기 때문이다.

<그림 7> 두만강 중하류(투먼, 샤튀즈, 취안허) (단위: 만 톤)

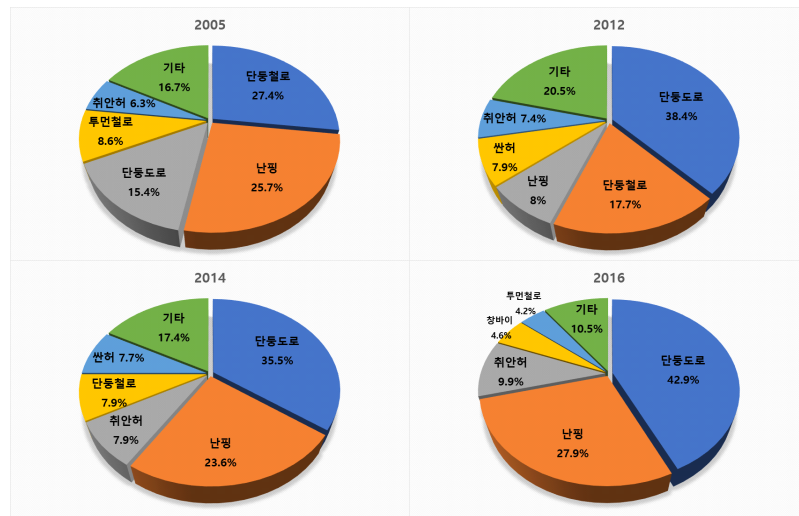


▪ <그림 2>의 출처와 동일

투먼은 2014년 이후 통관량이 감소하는 추세이다. 샤튀즈는 통관량이 적고 연도별 변동폭도 크지 않다. 그러나 취안허의 경우 통관 규모가 크고 지속적인 증가 추세를 보이고 있다. 이는 북한 나진·선봉 지역에서 수출입되는 물동량이 반영된 것으로 분석된다.

(4) 통상구별 통관비중

<그림 8> 연도별 통관량 순위 비교



▪ <그림 2>와 출처 동일

통상구별 통관량 순위는 단동, 난평, 취안허 순이다. 단동의 경우 도로와 철로통상구를 합산하면 전체 통관의 절반가량을 차지하고 있다. 특히 단동도로통상구는 2005년을 제외하고는 통관량 순위에서 모두 1위이며 2016년에는 42.9%를 차지하고 있다. 따라서 앞으로 신압록강대교가 개통될 경우 단동지역의 통관비중은 크게 늘어날 전망이다.

통관량 순위 2위인 난평은 2012년(8%)을 제외하고는 계속하여 20% 이상의 비중을 차지하고 있다. 3위인 취안허도 2005년 6.3%, 2012년 7.4%, 2014년 7.9%, 2016년 9.9%로 갈수록 증가 추세를 보이고 있다.

앞에서 분석한 국경통상구 운영 현황을 보면 단동은 통관품목이 다양한

반면, 난핑은 철광분, 취안허는 해산품이 주요 통관품목이다. 난핑은 함경북도 무산 철광산 인근에 있고 취안허는 북한이 동해에서 잡은 수산물을 중국으로 수출하기 적합한 지역이다. 2012년도에 난핑통상구의 비중(8%)이 줄어든 것은 국제 철광석 가격의 급락(남진욱 2016, 32)과 북한의 지하자원 수출지역 다변화(이종규 2013, 30) 때문으로 추정된다.

IV. 북·중 국경통상구의 특징과 시사점

본 장에서는 앞에서 분석한 북·중 국경통상구의 변천과정과 현재의 통상구 운영 및 화물 통관현황을 토대로 국경통상구의 특징과 남북경협에 주는 시사점을 도출할 것이다.

국경통상구의 특징은 통상구 자체의 특징과 통상구를 통한 교역의 특징으로 나누어 고찰한다. 그리고 남북경협에 주는 시사점에 대해서는 북·중 통상구 교역의 확대 및 활성화가 남북경협에 미치는 영향과 북·중 통상구의 건설 및 운영 사례가 향후 남북경협 활성화 국면에서 예상되는 남북 접경지역의 육로교역에 어떤 시사점이 있는지를 중심으로 살펴보려고 한다.

1. 북·중 국경통상구의 특징

먼저, 국경통상구의 위치, 변천 과정 등 통상구 자체의 특징을 살펴보자. 현재 북·중 접경지역에서 운영 중인 중국의 국가급 통상구는 압록강유역이 4개(단둥, 지안, 린장, 창바이)이고, 두만강유역이 7개(구청리, 난핑, 썬허, 카이산툰, 투먼, 샤퉈즈, 취안허)로 두만강이 상대적으로 많다. 이것은 북한과의 왕래와 교류가 많은 중국 내 조선족의 분포와도 관련이 있을 것으로 추정된다. 현재 중국에는 약 183만 명의 조선족이 거주하고 있으며, 이 가운데 100만 명 가량이 지린성에 거주하고 있는 것으로 알려져 있다.³²⁾ 또한 국경통상구의 변천 과정을 보면 압록강유역의 통상구는 변

32) 중국은 10년 단위로 인구총조사를 하고 있으며, 2010년 실시한 인구조사에서 중국내 조선족은 1,830,929명이고 지린성 거주자는 1,040,167명으로 조사되었다. 中

화가 많은 반면에 두만강유역의 통상구는 거의 변화가 없는 것으로 나타나고 있다. <표 5>를 보면 두만강유역의 경우 1965년과 2001년에 지정된 통상구의 위치가 동일함을 알 수 있다. 이처럼 두만강에 비해 압록강유역의 통상구에 변화가 많은 것은 압록강에 수력발전소³³⁾가 건설되면서 국경통로에 변화가 생겼기 때문으로 추정된다.

국경통상구의 위치 측면에서 또 다른 특징은 북·중 국경통상구가 중국의 변경경제합작구(邊境經濟合作區)³⁴⁾가 설치되어 있거나 조선시대에 교역통로³⁵⁾였던 곳을 중심으로 발전되어 왔다는 점이다.

국경통상구의 변천 과정에서 두드러진 특징으로는 1945년 해방 이후 약 65년 동안 국경교량의 신설이 없었는데 2010년 이후부터 단둥, 지안, 투먼, 취안허 등 주요 교역지점을 중심으로 국경교량이 신설되고 있다는 점이다. 여기서 특히 주목되는 것은 2010년 이후 국경교량이 신설되기 시작하는 배경이다. 이 시기의 국경교량 신설 배경을 알기 위해서는 당시의 중국 동북3성과 북한의 상황을 살펴볼 필요가 있다. 먼저 중국은 2000년대 들어 추진해 온 ‘동북지역 진흥정책’과 관련이 있다고 본다. 중국의 동북3성 지역은 동해로 진출하기 위해서는 북한의 항구를 빌릴 수밖에 없는 실정이다. 따라서 동북지역의 진흥을 위해서는 북한과의 교역통로 확장이 필요했을 것이다. 또한 북한과 접경을 이루고 있는 지린성과 랴오닝성이 북한과의 무역에서 줄곧 흑자를 기록³⁶⁾하고 있는 것도 중국이 대북 교역통로 확장에 관심이 많은 이유가 될 것이다. 다음은 북한의 사정이다. 김정일은 2010년 5월부터 2011년 5월까지 1년 동안에 중국을 세 번이나 방문했다.³⁷⁾ 김정일의 방중 이유는 여러 가지 해석이 가능하겠지만 당시의

國 國家統計局, <http://www.stats.gov.cn>. (2018년 8월 2일 검색)

33) 현재 압록강 본류에는 수풍, 운봉, 위원, 타이평완 등 4개의 수력발전소가 건설되어 있다(이종석 2017, 148).

34) 중국은 1992년부터 주요 변경지역에 ‘변경경제합작구’를 설치·운영(총 17개)하고 있으며, 북·중 접경지역에는 단둥과 훈춘이 1992년도에 설치되었고, 지린성 허룽과 지안에 합작구가 건설 중인 것으로 알려져 있다.

35) 단둥, 투먼, 샤튀즈(훈춘) 통상구는 조선시대에 개시(開市)가 열렸던 중강(단둥), 회령(투먼), 경원(샤튀즈) 등과 가까운 곳에 위치하고 있다.

36) 한국무역협회에서 제공하는 북·중무역 통계에 따르면 랴오닝성은 2005년, 지린성은 2007년부터 매년 무역수지 흑자를 기록하고 있다. 한국무역협회, <http://stat.kita.net/mainscreen>. (2018년 7월 14일 검색)

행보를 감안할 때 북한의 제한적인 개방이나 개혁을 염두에 두었을 가능성도 생각해 볼 수 있다. 또한 2012년 등장한 김정은 체제는 2013년 5월 경제개발구법을 제정하고 중국과의 접경지역 등지에 경제개발구를 지정하는 등 일련의 변화 조짐을 보이고 있다.³⁷⁾

북·중 교역의 최대 중심지인 단둥의 국경통상구 확장 움직임도 주목할 만한 특징이다. 단둥은 도로통상구, 철로통상구, 수운통상구가 설치되어 있으며, 북·중 교역량의 70% 정도가 통과하는 것으로 알려져 있다. 이러한 단둥에 2015년 10월 ‘중·조호시무역구(中·朝互市貿易區)’가 문을 열었고, 단둥과 신의주지역을 연결하는 왕복 4차선의 대형 현수교(신압록강대교)가 사실상 완공된 상태에서 개통을 기다리고 있다. 이 새로운 다리가 개통될 경우 단둥은 북·중 교역의 핵심거점으로 발전할 것으로 예상된다.

2. 북·중 통상구 교역의 특징

북·중 통상구는 시기별, 지역별, 통상구 종류별로 다음과 같은 특징이 있다. 첫째, 유엔 안보리의 대북제재 등 국제정세와는 무관하게 북·중 통상구 교역은 견고한 증가세를 유지해 왔다는 점이다. <그림 2>의 연도별 통관 현황을 보면 2009년과 2015년에 일시적으로 통관량이 줄어드는 추세를 보이지만 전반적인 추세는 지속적으로 증가하고 있다. 특히 대북 경제제재가 본격적으로 실시되기 시작하는 2016년의 통관량이 전년도에 비해 상당 수준으로 증가(2015년 351.54→2016년 387.92만 톤)했다는 점이다. 이러한 현상은 북·중 전체의 교역량 추세와도 일치한다. 북·중 접경지역의 교역이 제재에도 불구하고 증가세를 견지하는 것은 접경지역의 오래된 교역 관행과 사회·문화적인 유대감도 원인으로 작용했을 것이다.

둘째, 지역별로는 압록강과 두만강의 하류에 위치한 통상구의 발전이 두드러지고 하천의 중상류에 위치한 통상구 중에서도 특정 화물의 통관을 중심으로 특성화되는 경향이 나타나고 있다는 점이다. <그림 4> 및 <그림 7>을 보면 압록강 하류인 단둥과 두만강 하류인 취안허통상구의 통관

37) 김정일은 2010년 5월, 2010년 8월, 2011년 5월 중국을 방문하였다.

38) 북한은 2013년 5월 경제개발구법을 제정한 후 지금까지 모두 22개의 지방 경제개발구를 지정하였다.

량 증가폭이 크다는 것을 알 수 있다. 그리고 압록강과 두만강의 중상류에 위치한 통상구 중에는 난평통상구와 창바이통상구의 증가세가 특히 두드러진다. 두만강 상류에 있는 난평통상구는 함북 무산광산에서 채굴한 철광분을 수입하는 통로로 특화되고 있다.³⁹⁾ 압록강 상류에 위치한 창바이통상구는 양강도 혜산청년광산에서 채굴한 동(銅)을 수입하는 주요 통로가 되고 있다.⁴⁰⁾

셋째, 철로통상구의 통관량 감소와 도로통상구의 급증이다. 앞의 <그림 3>을 보면 철로통상구의 통관량은 급감(2005년 107.53→2016년 32.59만 톤)한 반면, 도로통상구는 대폭 증가(2005년 163.91→2016년 355.33만 톤)했음을 알 수 있다. 이처럼 도로통상구가 중시되는 경향은 2010년 이후 신설된 국경교량 4개가 모두 도로대교라는 점에서도 나타난다. 또한 <그림 8>과 같이 2005년에는 단둥철로가 1위였으나 2016년에는 순위 밖으로 밀려났다. 철로통상구가 쇠퇴하는 이유는 북한 철로의 노후화 때문으로 추정된다.

3. 남북경협에 주는 시사점

북·중 무역의 활성화가 북한과 남북경협에 미치는 영향에 대해 다수의 선행연구들이 북한의 개혁·개방 촉진이라는 긍정적인 측면이 있는 반면에 한국의 대북영향력 축소라는 부정적인 측면도 병존하는 것으로 진단하면서 다자협력, 남북경협 강화 등의 대안을 제시하고 있다.⁴¹⁾

39) '엔벤천지공업무역유한회사'는 2004년 무산광산에 설비를 투자하여 난평세관을 통해 철광분을 수입하고 있다. 또한 '통화강철집단'은 2005년 2월 북한과 무산광산 공동개발 협정에 조인하였고, 2006년 1월 '엔벤천지공사' 및 '중강그룹'과 공동출자로 무산광산 개발에 착수하였다(최수영 2015, 25).

40) 중국 '완상(万向)그룹'의 자회사인 '중광국제투자유한공사'는 혜산청년광산과 '혜중광업합영공사'를 설립하여 2011년 9월 19일 개업식과 함께 동광 생산을 시작하였다(최수영 2015, 26).

41) 최장호 외(2015, 11-15)는 북·중 무역과 경제협력 확대가 북한의 시장화와 개혁·개방 촉진 및 북한의 경제난 해소 등 긍정적인 측면이 있는 반면에 북한경제에 대한 중국 경제의 영향력 확대에 따른 한국의 대북영향력 축소 가능성이 있다고 분석하고, 남북경협 강화 및 남·북·중 다자협력 방안 등을 제시하고 있다. 윤승현(2009, 58-59)도 북·중 무역과 남북경협이 경쟁적으로 추진되는 측면이 있지만 동북아경제협력체 구축이라는 차원에서는 상호 보완성이 더 많다고 볼 수 있다.

본 연구에서는 현재의 대북제재 국면이 해소될 경우에 예상되는 북·중 국경통상구와 통상구 교역의 대폭적인 확대가 남북경협에 미칠 영향을 진단하고, 현재의 북·중 통상구 건설 및 운영 경험을 향후 남북한의 접경지역 육로교역 모델로서 활용할 가능성에 대한 시사점을 찾아보고자 한다.

먼저, 과거 대북제재가 북·중 무역에 미친 영향에 대해 최장호 외(2016)는 2006년 일본, 2010년 한국의 대북제재로 중국으로의 무역대체와 무역우회가 발생하였으며, 북·중무역이 급격하게 증가한 배경에는 북·중·한, 북·중·일 등의 우회무역 효과가 일정 부분 포함되어 있음을 시사한다고 분석하였다. 또한 KOTRA에서 매년 집계하여 발표하고 있는 북한의 대중 무역의존도를 보면 한·일이 모두 대북제재에 참여한 2011년 이후에는 대중 의존도가 90% 내외에 달하고 있다.⁴²⁾ 이로 보아 북·중 무역과 남북경협은 상호 경쟁구도일 가능성이 보다 높아 보인다. 따라서 대북제재 국면이 해소될 경우에는 개통이 지연되고 있는 신압록강대교의 개통과 2015년 10월 문을 열고도 개점휴업 상태인 ‘단둥 중조호시무역구(中朝互市貿易區)’의 본격 가동 등으로 북·중 무역이 크게 활성화되면서 남북경협 공간을 위협할 가능성도 예상된다. 따라서 북·중 국경통상구 및 통상구 교역에 대한 지속적인 연구와 모니터링이 필요해 보인다.

다음은 북·중 통상구 모델의 활용 가능성에 대한 시사점이다. 우리나라는 분단 후 70여 년 동안 접경지역의 통상구를 통한 상품교역의 경험을 하지 못했다. 그러나 앞으로 남북관계가 본격적인 협력국면으로 접어들면 북·중 접경지역과 유사한 형태의 교역이 남북한 사이에도 필요한 상황이 도래할 가능성이 있다. 이러한 상황이 올 경우 북·중 접경지역에서의 통상구 건설과 운영 경험은 좋은 선례가 될 수 있을 것이다.

먼저, 국경통상구의 건설 경험으로는 2010년 이후 단둥, 지안, 투먼, 취안허 등 4개소에서 건설된 국경교량의 사례에서 찾아 볼 수 있다. 북·중은 4개의 국경교량을 건설하면서 공통적으로 사전에 협정을 체결하였으며, 이 협정서에는 교량의 건설에 대한 중요한 사항들이 포함되어 있다. 이 4

면서 남·북·중 3자 간의 경제협력시스템 추진 필요성을 제안하였다.

42) KOTRA가 발표한 북한의 대중 무역의존도는 2011년 89.1%, 2012년 88.3%, 2013년 89.1%, 2014년 90.2%, 2015년 91.3%, 2016년 92.7%, 2017년 94.7%이다. KOTRA, “북한 대외무역동향(2011-2017),” <http://www.kotra.or.kr>. (2018년 8월 12일 검색)

건의 협정서 내용을 비교해 보면 <표 6>과 같다.

<표 6> 북·중 국경교량 건설 협정서 비교

구분		신압록강대교	지안-만포대교	신두만강대교	투먼-남양대교
협정 체결시기		2010. 2. 25	2012. 5. 10	2014. 6. 27	2015. 9. 15
건설 주관	북한	국토환경보호성	국방위원회 인민무장역량부 ⁴³⁾	나선시 인민위원회	함북도 인민위원회
	중국	교통운수부·상무부	교통운수부	지린성 인민정부	지린성 인민정부
설계·건설 담당		중국	북한: 주교(主橋)와 북측 인교(引橋) 중국: 중국 측 인교(引橋)	중국	중국
건설 후 관리		공동관리, 관리책임 한계는 주교 (主橋) 중간선	좌동	좌동	좌동

▪ 북·중이 교량 건설을 위해 체결한 협정서 4건의 내용을 기초로 하여 작성

<표 6>에 나타난 특징을 살펴보면, 건설 주관은 신압록강대교와 지안-만포대교는 중앙정부, 신두만강대교와 투먼-남양대교는 지방정부가 담당하였다. 교량의 설계와 건설은 지안-만포대교를 제외하고는 중국이 담당하였고 비용도 대부분 중국이 부담하였다. 북한이 지안-만포대교를 주도적으로 건설한 것은 김정일이 2010년 8월 방중시 지안-만포철교를 이용한 것과 관련이 있을 것으로 추정된다. 또한 신설 교량의 사후관리는 양측이 공동으로 하고, 관리책임 한계는 4건 모두 주교(主橋) 중간선으로 설정하고 있다.

이러한 협정서의 내용은 남북한 접경지역에 유사한 교량을 건설할 경우 참고할 수 있는 부분이 있을 것으로 보인다.

43) ‘인민무장역량부’는 북한 ‘인민무력부’의 중국식 표현으로 보인다.

V. 결론

이상의 연구를 통해 확인한 북·중 국경통상구의 특징과 남북경협에 주는 시사점은 다음과 같다. 먼저, 현재의 북·중 국경통상구는 일제 강점기에 건설된 국경교량을 기반으로 하고 있으며, 해방 후 약 65년 동안 변화가 없다가 2010년경부터 새로운 교량이 건설되기 시작하였다. 이러한 현상은 현재의 대북제재 국면이 해소될 경우 더욱 탄력을 받을 가능성이 높다. 특히, 단둥의 신압록강대교가 개통되면 이 지역은 한반도와 중국 대륙을 연결하는 핵심적인 교역거점으로 부상할 것이다.

또한 북·중 국경통상구와 통상구 교역의 확대는 남북경협과 경쟁하는 구도가 될 가능성이 있지만 북한의 개혁·개방을 촉진하고 나아가서는 한반도와 중국 대륙의 물류 통로 확장이라는 긍정적인 측면도 있다는 점을 유의할 필요가 있다. 특히 현재의 북·중 통상구 모델은 향후 남북한 접경 지역에 육로교역 통로를 구축하게 될 경우 참고모델이 될 수도 있다는 점을 감안할 때 지속적인 연구가 필요해 보인다.

본 연구는 다음과 같은 한계를 지니고 있다. 먼저 북·중 통상구를 연구하면서 북한 측 통상구에 대한 연구를 하지 못했다는 점이다. 국경통상구의 성격상 중국 측 통상구와 통관 실태에 대한 연구만으로도 필요한 연구 목적을 달성할 수 있겠지만, 보다 완성된 연구를 위해서는 북한 지역 통상구의 연구도 필요하다. 다행히 북한이 지난 2014년 ‘국경통과지점관리법’과 ‘종합무역장관리법’⁴⁴⁾을 제정한 바 있어 앞으로 북한 측 통상구에 대한 연구 가능성도 기대된다. 또한 본 연구에서 활용한 『중국통상구연감』은 2018년도 판⁴⁵⁾이 아직 발간되지 않아 최신 현황을 반영하지 못했으며, 통상구의 화물 통관실태에 대한 정량분석을 실시했으나 분석 결과에 대한 함의를 심층적으로 분석하지는 못했다. 이러한 부분들은 후속 연구의 과제로 남겨두고자 한다.

44) 동법 제2조는 ‘종합무역장’에 대해 “국경교두를 통하여 반출입되는 화물의 인도 인수와 검사, 검역 및 검수를 종합적으로 편리하게 할 수 있도록 하기 위하여 설치한 장소이다”라고 정의하고 있다. 이로 보아 북한의 ‘종합무역장’은 중국의 국경통상구(口岸)와 비슷한 기능을 하는 장소로 추정된다.

45) 『중국통상구연감』 2018년도 판은 현재 발간작업이 진행 중인 것으로 추정된다.

본 연구는 중국 당국이 발간한 연감과 홈페이지 자료 등을 주로 활용하여 진행하였으며, 관련 자료를 최대한 확보하려고 노력하였지만 검색 능력의 한계 등으로 일부 누락된 자료가 있을 수 있다는 점도 밝혀두고자 한다.

| 참고문헌 |

1. 논문 및 단행본

- 남진욱 (2016). “북한의 광물자원 수출유형 분석: 무역통계를 중심으로.” 『KDI 북
한경제리뷰』. 제18권. 제9호, pp. 21-46.
- 서종원·노상우 (2014). “북중 접경지역 교통물류 통로 현황.” 『동북아·북한교통물
류웹진』. 11호. 한국교통연구원, pp. 1-19.
- 윤승현 (2009). “북·중 무역의 현황과 남북경협에 대한 시사점.” 『국제금융위협관
리』. 제10권. 제3호, pp. 31-61.
- 윤희탁 (2017). “중국과 북한의 국경 관리실태: 1950-1960년대를 중심으로.” 『중국
사연구』. 제110집, pp. 147-184.
- 이정균 외 (2016). 『대북제재로 인한 북-중 접경지역에서의 무역 거래관행 변화
분석』. 대외경제정책연구원.
- 이종규 (2016). “성별 북중무역의 결정요인 분석: 2000년대 상황을 중심으로.” 『비
교경제연구』. 제23권. 제1호, pp. 27-59.
- 이종석 (2017). 『북한-중국 국경: 역사와 현장』. 세종연구소.
- 최문·윤기관 (2009). “WTO체제하에서 중국 변경무역 증가에 따른 국제통상분쟁
발생 가능성 분석과 시사점.” 『비교경제연구』. 제16권. 제1호, pp. 173-212.
- 최수영 (2015). “북한의 지하자원 수출실태 분석과 정책적 시사점.” 『정책연구』.
2015권. 30호. 한국경제연구원, pp. 1-47.
- 최장호 외 (2016). 『동북아 초국경인프라 개발과 자원조달: 중국 동북지역을 중심
으로』. 대외경제정책연구원.
- 허동일 (2017). “중국의 대북한 국경무역 연구.” 동국대학교 석사학위논문.
- 李坤 (2015). “基于經貿往來的中朝口岸和商品流通研究.” 延邊大學 碩士學位論文.
- 李文花 (2005). “延邊口岸与口岸經濟發展.” 延邊大學 碩士學位論文.
- 宋石橋 (2012). “口岸与通道建設同延邊經濟振興的關係研究.” 延邊大學 碩士學位論文.
- 張東哲·張東明 (2015). “對朝口岸貿易發展新模式研究: 以丹東口岸爲例.” 『遼東學院
學報』. 第17卷. 第5期, pp. 24-29.
- 鄭增萬 (2014). “吉林省圖們江口岸歷史變遷及發展歷程.” 『博物館研究』. 第2期, pp. 85-91.
- 中國口岸協會 (2006; 2010; 2013; 2014; 2015; 2016; 2017). 『中國口岸年鑒』. 北京:
中國海關出版社.

2. 기타

- 최장호 외 (2015). “북·중 분업체제 분석과 대북경제협력에 대한 시사점.” 『KIEP 정책연구브리핑』. 대외경제정책연구원.
- _____. (2016). “북한 주변국의 대북제재와 무역 대체효과.” 『KIEP 정책연구브리핑』. 대외경제정책연구원.
- 吉林省革命委員會外事辦公室 (1974). “中朝, 中蘇, 中蒙 有關條約, 協定, 議定書 匯編”. 長春: 吉林省革命委員會外事辦公室.
- “시진핑 ‘통계조작’ 일갈에 라오닝성, 명목 GDP 20% 감소로 ‘수정’.” 『연합뉴스』. 2017년 8월 22일.
- “일 언론 ‘중국, 1천억 원 들여 북중접경 신압록강대교 개통 지원.’” 『연합뉴스』. 2018년 7월 21일.
- 외교부. “2017년 중국 개황.” http://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4099/view.do?seg=367503. (2018년 8월 2일 검색)
- 한국무역협회. http://stat.kita.net/main_screen. (2018년 7월 14일 검색)
- KOTRA. “북한 대외무역동향(2011-2017).” <http://www.kotra.or.kr>. (2018년 8월 12일 검색)
- Google Earth. <https://www.google.com/earth/download/gep/agree.html>. (2018년 5월 10일 검색)
- Baidu百科. “關於中朝兩國邊境地方易貨貿易的議定書.” <https://baike.baidu.com/item>. (2018년 8월 11일 검색)
- _____. “新鴨綠江大橋.” <http://baike.baidu.com/item>. (2018년 8월 2일 검색)
- _____. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於邊境口岸及其管理制度的協定.” <https://baike.baidu.com/item>. (2018년 1월 13일 검색)
- Baidu貼吧. “琿春 啓動 18個與周邊國家互連互通重點項目.” https://tieba.baidu.com/p/4151333371?red_tag=2512732343. (2018년 8월 2일 검색)
- 吉林招商網. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護中朝國境沙坨子口岸大橋的協定.” <http://jl.zhaoshang.net/2017-11.29/616703.html>. (2018년 8월 2일 검색)
- 安圖縣 人民政府. <http://www.antu.gov.cn>. (2018년 7월 21일 검색)
- 中國 國家統計局. <http://www.stats.gov.cn>. (2018년 8월 2일 검색)
- 中國 外交部. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設、管理和維護新建圈河-元訂界河公路大橋的協定.” https://www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/t1453668.shtml. (2018년 7월 21일 검색)

- _____. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設,管理和維護鴨綠江界河公路大橋的協定.” <https://www.fmprc.gov.cn/web/zyxw/t660352.shtml>. (2018년 1월 13일 검색)
- _____. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設,管理和維護中朝圖們-南陽口岸新界河公路橋的協定.” www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tytj_674911/tyfg_674913/t1453671.shtml. (2018년 7월 21일 검색)
- _____. “中華人民共和國政府和朝鮮民主主義人民共和國政府關於共同建設,管理和維護集安-滿浦界河公路大橋的協定.” www.fmprc.gov.cn/web/ziliao_674904/tyfg_674913/t947949.shtml. (2018년 7월 21일 검색)

| 논문투고일 : 2018년 08월 17일 |

| 논문심사일 : 2018년 08월 21일 |

| 게재 확정일 : 2018년 09월 13일 |

ABSTRACT

Journal of Asia-Pacific Studies Vol. 25 No. 3 (2018)

Status and Implications of North Korea-China Border Trade Zone

Soo-Dae Oh

(Dept. of Northeast Asian Studies, ChungAng University)

Jung-Hee Lee

(School of Economics, ChungAng University)

The purpose of this study is to derive the characteristics of a border trade zone and to present implications for inter-Korean economic cooperation through an analysis of the transition process and the status of customs clearance of North Korea-China border trade zones.

North Korea and China has designated 10 border trade zones in 1958, 14 in 1965, and 15 in 2001 and administrated them. In 2001, both governments reached an agreement to manage the border trade zones systematically. In 2010, the border trade zones have expanded aiming to construct new border bridges.

Despite the sanctions imposed on North Korea, the status of customs clearance of border trade has increased. while the amounts of customs clearance of road lines have been grown rapidly, the amounts of railroad lines have been declined sharply. Focusing on region by region, the lower reaches of the Yalu and Tumen rivers and Nanping trade zone in Jilin Province of china, the import routes of iron ore from North Korea, have been emerging as major channels of customs.

If the current sanction phase is resolved in the future, the border trade customs clearance will be greatly activated, possibly affecting the composition of inter-Korean economic cooperation. In addition, the

current construction and operation of the between North Korea and China border trade zone will become a reference model when establishing a bilateral trade route in the border area between the South-North Korea. Therefore, it is necessary to have continued research and interest in the North Korea-China border trade zone.

- Key words: Border Trade Zone, Border Bridge, Customs Clearance, Trading, Economic Cooperation