

# 출장보고서

## I. 출장개요

1. 출장자: 중국권역별·성별연구단 임민경 연구원
2. 출장기간: 2011년 11월 2일 ~ 11월 4일 (2박 3일)
3. 출장지: 중국 단둥(丹東), 베이징
4. 출장목적: 중국권역별·성별연구단 기초자료인 “중국 도시 정보 시리즈: 랴오닝성 단둥시” 현지 자료 조사 및 인터뷰
5. 기타: 베이징 경유(2007년 이후 인천-단둥 직항은 중단 상태)

## II. 출장일정

| 일자             | 출장지 및 일정 | 방문 기관 및 일정                                                            |
|----------------|----------|-----------------------------------------------------------------------|
| 2011. 11.2 (수) | 김포 출발    | - 베이징 경유, 단둥 도착(OZ3315)<br>- SK(단둥)네트웍스 면담                            |
| 2011. 11.3 (목) | 단둥       | - 단둥 한인상회 면담<br>- 랴오둥 학원, 한반도 연구소 소장 면담<br>- 자료 수집<br>- 단둥 출발, 베이징 경유 |
| 2011. 11.4 (금) | 인천 도착    | - 한국무역사무소(동북3성 관할) 면담<br>- 인천 도착(OZ334)                               |

### Ⅲ. 활동 내용

#### 1. 2011. 11. 2(수), SK단둥 전현수 총경리

##### □ 회사 개황

- SK는 2005년 말 단둥에 진출했으며 주요 사업 분야는 SK네트웍스(물류), SK부동산 개발이 있음.
- o SK물류의 경우, 2005년 말부터 단둥에 보세물류창고를 건설했으며 2011년 초부터 실질적인 영업을 시작한 상황임.
- 현재 4명의 한국인(총경리, 부총경리, 팀장, 대리)을 제외하면, 약 60~70명의 현지 직원으로 구성되어 있음.

##### □ 면담 내용

- 주로 SK네트웍스(물류)의 단둥 사업과 동북 3성의 물류선 구축 현황(도로 건설, 내륙항 건설 사업 등)에 대한 사실 확인을 중심으로 면담을 진행함.

#### SK네트웍스(물류)의 단둥 진출 계기

- 단둥은 지린성으로 연결되는 도로망을 확충하고 있고 이에 따라 향후 단둥항의 물동량이 증가할 것으로 기대됨. 또한 북한과의 경협 확대에 대비하기에 지리적으로 유리하다고 판단함.
- o 단둥시 지방정부의 특별한 우대정책은 없었음(현재 중국에 진출한 외자기업에 더 이상 정부 차원의 우대정책을 기대하기는 힘들며, 단둥도 같은 추세임).

## 단둥항의 발전 가능성

- 현재 단둥항을 통해 빠져나가는 물동량은 대부분 단둥 혹은 북한 신의주를 포함한 주변지역에서 생산·가공된 것임.
- 아직 단둥항 자체의 물동량은 랴오닝성 내 다롄항, 잉커우항과 비교할 때 많지는 않음.
  - o 그 이유는 단둥 지역의 경제 발전 수준이 낮고, 자체 생산여건도 열악하기 때문이다.
- 그러나 통화(지린성)-단둥 고속도로가 곧 완공되면 지린성 동·중부에서 나오는 화물이 단둥항으로 연결될 수 있어, 단둥항의 물동량은 증가할 것으로 예상됨.
  - o 참고로 통화-단둥 고속도로가 연결되면 지린성 동부와 단둥 간 도로 운송시간은 약 3시간 내외로 단축됨.
- 정치적인 리스크가 존재하지만, 북한과의 무역 환경이 개선되는 것도 단둥항의 물동량 증가를 기대할 수 있는 요인임.
  - o 특히 신압록강 대교가 완공되면(현재 완공이 2014년 9월로 미뤄짐), 단둥-북한 간 철도를 통한 화물 운송이 활발해지면서 북한에서 가공해 나온 물동량도 증가할 것으로 예상됨.
  - o 신압록강 대교가 완공되면, 북한과의 교역은 신압록강 대교를 통해 이루어지고, 기존의 구압록강 대교는 여객 운송 전용으로 전환될 예정임.

## 단둥항의 한계(다롄항과 비교해서)

- 동북에 진출한 대부분의 기업은 공장 소재지에서 다롄항까지의 육로거리가

상당함에도 불구하고(최대 약 1,000-1,500km에 달함), 동북 3성에서 가장 역사가 깊고 리스크가 적은 다롄항의 이용을 선호하고 있음.

- o 다롄항은 동북 3성의 최대 항구로서 체계적인 통관 서비스와 신속한 절차가 장점임.
- o 그럼에도 동북의 각 지역에서 다롄항까지 소요되는 육로 운임은 큰 부담으로 작용하고 있음(예를 들어 하얼빈에서 다롄항까지는 육로로 약 900km가 넘는 거리이며, 일반적으로 육로운임은 해운의 약 5배에 달함).
- o 동북 3성의 높은 육로운임과 항구 부족은 외자유치를 가로막는 고질적 원인으로 지적되어 왔음.
- o 이에 동북지역은 다롄항을 대체할 항구를 개발 중이며, 동북 3성의 내륙도시에서 비교적 가까운 지린성 훈춘(훈춘을 통해 북한 나진항으로 연결)이나 단둥항을 개발해 다롄항을 대체할 수 있는지 그 여부를 모색하고 있음.
- 그러나 현재로서는 동북 3성에서 다롄항을 대체할 항구가 나오기는 힘든 상황임.
- o 훈춘을 경유하는 북한 나진항의 경우, 북한과의 관계에 따라 물동량이 억류될 가능성이 존재하는 등 정치적인 리스크가 큼.
- o 단둥항은 통관 절차가 너무 늦고 서비스의 질도 다롄항에 비해 낙후되어 있음.
- o 따라서 기업의 입장에서는 운송비용이 높더라도, 안전하고 운송이 보장된 다롄항의 이용을 선호할 수밖에 없음.

#### **기타 동북 3성에서 추진 중인 내륙항에 대한 현지 기업인들의 견해**

- 최근 동북 3성의 주요 도시에서 추진하고 있는 내륙항 건설도 현재로서는

그 실효성을 기대하기 힘든 상황임.

- o 내륙항은 내륙도시에 항구기능을 추가하는 것으로, 화물이 초기에 도시에서 수출 통관 절차를 모두 마친 후, 항구에 도착해서는 별도의 검역 없이 그대로 수출되는 시스템을 지칭함.
- o 내륙항에서 통관 수속 절차가 신속하게 이루어진다면, 수출입 및 통관 서비스의 수준이 낮은 단둥항의 단점이 상대적으로 보완할 수 있음.
- o 그러나 현재 동북 3성 내륙항의 통관 절차도 기대에 못 미친다는 평이 나오고 있으며, 여기에는 해당 공무원들의 일 처리 태도도 문제가 있는 것으로 보임.
- o 또한 내륙항에서 통관된 화물은 이미 수출이 확정된 보세화물로 분류되어, 이후 도로로 운반되는 비용이 일반 화물보다 높게 책정된다는 단점이 있음.
- o 이에 과연 내륙항이 동북 3성의 고질적인 물류비를 감소시킬 효과가 있을지에 대해 회의적인 시각이 존재함.
- o 기업의 입장에서는 운임료도 높고 통관 절차도 미숙한 내륙항을 이용하느니, 똑같이 운임료가 높을 바에야 안전한 다롄항을 이용하는 게 차라리 더 낫다는 입장임.

## 2. 2011. 11. 3(목), 단둥 한인상회

### □ 면담 내용

- 단둥시에 진출한 한국회사 및 단둥시 전반적인 현황에 관해 인터뷰를 진행함.
- 단둥시 관할 지역에 거주하는 한국인은 약 2,000~3,000명 정도로 추산되며, 한국회사는 약 60~70여개로, 그 중 안정적으로 사업을 하고 있는 한국회사

는 약 10개 내외임.

- 대부분 임가공을 위주의 의류, 무역업이 주를 이룸.
- 무역업은 다양한 물품을 포함하는데, 과거에는 북한제 골동품이 주요 품목이었음. 현재는 단동의 농산물(포도, 딸기 등)이 단동항을 통해 중국 동부지역으로 나가고 있음.
- 북한 신의주에서 들어온 물품을 한국이나 중국 내륙으로 수출하는 사업에 종사했던 한국인들은 2010년 천안함 사태 이후 대북무역이 중단되면서 현재 한국으로 들어가거나 현지에서 버티고 있는 상태임.
- 단동시 정부는 외자유치 사업에 대해 적극적이지 않은 편임.
- 단동시는 전체 무역의 약 80%가 대북 무역이 차지하고 있는 만큼 대북 무역을 제외한 기타 사업 분야에 대해서는 소극적인 태도를 보임.
- 단동시에서 특화된 정책은 시계가공과 계측기 제조업 정도임.
- 단동시에 현재 신시가지가 건설 중으로, 향후 단동 상권의 중심축이 이동할 것임.
- 2011년 초, 기존의 구시가지에 위치해 있던 단동시 정부청사가 신시가지로 이전하였음.
- 단동시의 주요 상권은 현재 압록강 철교가 있는 구시가를 중심으로 형성되어 있으나, 향후 신압록강 철교가 완성되면 상권도 이 주변으로 이동할 것으로 보임.
- 단동시는 단동항 확장공사를 타진하고 있음. 여기에 한국기업인 D조선이 사업을 검토하고 있다는 이야기가 있음.
- 단동항은 수심이 얕아 큰 배가 입항할 수 없는 상태이므로, 확장공사를 통해 바닷물을 더 끌어올 예정임. 확장 후 규모는 2배가량 커질 것으로 예상됨.
- 지린성 통화시의 내륙항이 2년 내에 완공되면, 그 동안 단동항에서 느린

통관절차로 인해 물량이 적체되었던 상황이 완화될 것으로 기대함.

### 3. 2011. 11.3(목), 라오둥 학원

#### □ 면담 내용

- 라오둥 학원 한반도 연구소 만하이펑 소장과 면담을 진행함.
- 최근 다롄을 중심으로 라오닝성 연해경제벨트의 발전이 가시화되면서, 이 지역의 투자환경과 외자기업의 진출에 관한 연구 수요가 높음.
  - o 특히 일본기업의 다롄 진출이 급격히 증가하고 있음.
- 중국 지역연구를 수행하는데 있어서, 문서자료에만 의거한 연구는 한계가 크며 현지 연구자와 공동으로 연구를 진행하는 것이 중요하다는 점에 의견을 모음.
- 향후 라오닝성 연해지역과 한국의 경제협력에 관한 공동연구를 추진하는데에 긍정적인 의사를 교환함.

### 4. 2011. 11.4(금), 한국무역사무소(동북3성 관할)

#### □ 면담 내용

- 최근 동북 3성에서 증가하고 있는 외자기업의 지적권 분쟁 현황에 관해 면담함.
- 현재 라오닝성 선양에는 한국지식재산보호협회에서 설립한 해외지식재산 센터 동북 3성 지부가 설립되어 있음.
  - o 중국에 진출한 한국의 중소기업은 지적권 분쟁 시 최대 50~80%까지 소

송비를 지원받을 수 있음.

- 12·5규획 시기, 중국은 자주창신 발전전략에 따라 외자기업의 특허 보유 여부 및 중국기업의 지재권 관리능력을 강조하고 있음.
  - o 중국정부는 원칙적으로는 중국에 진출한 외자기업 혹은 중국기업과 합자한 외자기업의 지재권 문제에 있어서 중국기업과 동등한 대우를 보장함.
  - o 그러나 외자기업은 중국 지재권 관련 법률 및 우대책에 대한 정보의 부족으로 해당 혜택을 누리지 못하는 실정임.
  - o 중국의 자주창신 전략이 강조되면서, 외자기업은 단순히 상품제조에 그치지 않고 '상품개발과 판매'에 역량을 강화할 것임. 이는 최근 중국정부에서 외자기업 유치 시 강력히 요구하는 R&D센터의 현지화화도 맥락을 같이 함.
- 이제 R&D거점과 연구개발 인력을 중국 현지로 이동하는 것은 거스를 수 없는 추세인데, 이에 대한 리스크 대비 및 중국의 지역별 지재권 관련 법률 및 분쟁·승소 현황에 대한 연구가 필요함. /끝/