

동북3성 연변 대외개방의 현황과 제약요소

KIEP 북경사무소 (mspark@kiep.go.kr, Tel: 86-10-8497-2870)

차 례 ●●●

1. 동북3성 연변(沿边) 지역 대외개방의 의의
2. 동북3성 연변지역 대외개방의 현황
3. 동북3성 연변지역 대외개방의 주요 제약요소

주요 내용 ●●●

- 중국 동북3성은 육지로는 북한 및 러시아, 바다로는 일본 및 한국과 인접하고 있는 동북아 지역의 중심 축이며, 동북아 개방의 문호 역할을 하는 지역
 - 중국정부는 동북지역의 대외개방 강화를 위해 랴오닝 연해지역의 경제 개방 및 개발, 선양 경제구 종합 패키지 개혁 실험(综合配套改革试验), 투먼강 구역 협력 개발, 러시아 극동 및 동시베리아와의 협력, 헤이룽장과 네이멍구 동북부지역 연변 개발·개방 등을 시행해옴.
 - 동북3성의 대외개방 강화는 동북지역의 새로운 경제 성장점을 형성하며, 중국 변경지역의 안정적인 경제발전 환경을 조성할 수 있다는 측면에서 중요한 전략적 의의를 지님.
- 현재까지 연변(沿边)지역 개방과 동북 노후 공업기지 진흥전략 등의 추진을 통해, 동북3성의 연변지역 대외개방은 가시적인 성과를 거둠.
 - 변경 소액 무역을 포함하여 동북아 인접 국가의 무역이 활발하게 이루어지고 있으며, 외자 이용과 대외직접투자 규모 측면에서도 꾸준한 상승을 보임.
 - 그러나 동북3성의 무역액이 중국 전체 무역에서 차지하는 비중은 다소 하락하였으며, 특히 가공무역 비중이 전국 평균 수준을 하회함.
 - 대외도급공사와 노무협력 등 대외경제협력 수준도 상대적으로 낮은 편이며, 해외여행 수익도 타 지역에 비해 적지만, 해외 여행객 수는 양호한 편이며, 향후 전망도 밝음.
- 중국정부가 시행해온 동북3성 지역의 경제 진흥과 대외개방 강화정책에도 불구하고, 동북3성 지역간 및 국가간 협력 메커니즘 문제, 대외개방에 필요한 인프라 건설 문제, 산업 구조 조정 관련 문제, 개방 지원정책 문제 등 여러 제약 요소들이 존재

1. 동북3성 연변(沿边)지역 대외개방의 의의

- 동북3성은 육지로는 북한, 러시아, 바다로는 일본, 한국과 인접하고 있는 동북아 지역의 허브이며, 중국의 동북아 개방에 중요한 역할을 함.
 - 동북3성의 12개 변경도시는 랴오닝성(辽宁省)의 단둥시(丹东市), 지린성(吉林省)의 통화시(通化市), 바이산시(白山市), 옌볜주(延边州), 헤이룽장성(黑龙江省)의 무단장(牡丹江), 지시(鸡西), 쌍야산(双鸭山), 자무쓰(佳木斯), 허강(鹤岗), 이춘(伊春), 헤이허(黑河), 다싱안링지구(大兴安岭地区)임.
- 중국 공산당 18기 3중전회는 ‘연변지역의 대외 개방을 확대하기 위해 연변지역의 주요 항구와 변경도시 및 경제협력구에서 특수 정책 실시를 허용한다’ 는 방향을 제시하며, 연변 개방의 긴박성과 중요성을 강조함.
 - 특수 정책 실시가 허용되는 분야에는 화물과 인원 왕래(往来), 상품의 가공, 여행 등이 있음.

가. 전면적 개방 국면 조성과 중국 대외개방 수준 제고

- 연변지역 대외개방은 중국의 대외개방 전략에서 매우 중요한 위치를 차지하며, 최근 수년간 중국 중앙정부는 광시와 윈난, 신장, 헤이룽장과 네이멍구, 창지투(长吉图) 지역 등의 대외개방을 차례로 시행하고 있음.
- 특히 동북3성 전체의 대외개방도는 상대적으로 낮지만, 지역간 발전 수준에 차이가 있음.
 - 2013년 동북3성의 평균 대외무역 의존도는 18.97%에 불과하나, 랴오닝의 대외무역 의존도는 26.19%로 매우 높은 수준임.
 - 반면 지린의 대외무역 의존도는 12.34%로 광시와 윈난의 평균치인 13.89%보다도 낮은 수준
- 따라서 동북3성 연변 대외개방의 확대 정책은 해당 지역은 물론 중국 전체의 대외개방 불균형 국면을 개선한다는 전략적 의미가 있음.

나. 새로운 경제성장점 형성과 노후 공업기지 진흥

- 동북3성 연해 지대는 노후 공업기지 진흥전략과 랴오닝 연해 경제지대 발전 계획의 실행으로 가장 활력 있고 발전이 빠른 지역이 되었으나, 동북 지역 내 경제발전의 심각한 불균형을 초래함.
- 동북3성은 연변지역 대외개방을 통해 변경 지역의 새로운 경제성장점을 형성하고, 동북3성 경제와 사회 전반의 균형 발전을 도모하며, 동북 노후 공업기지의 전면적 진흥을 실현할 수 있음.
 - ‘외자도입(引进来)’과 ‘해외진출(走出去)’을 결합하여 국내외 생산 요소의 자유로운 이동, 자원 배치의 최적화, 대외무역 규모 확대 및 외자 이용 수준의 향상을 동시에 추진

다. 동북3성 경제발전 방식의 전환

- 동북 지역의 경제발전을 이끌어온 주요 동력은 자원과 에너지 위주의 중공업이었으나, 동북3성의 경제가 발전함에 따라 노후 공업기지의 체제와 구조에서 비롯되는 갈등이 점차 부각
 - 자원과 환경문제가 지역경제 및 사회발전을 점차 제약하고 있어, 경제발전 방식의 전환이 동북3성의 시급한 사안으로 부상
- 동북3성 연변지역의 대외개방을 강화하여 글로벌 가치사슬의 분업에 적극 참여하는 것은 대외무역 구조 최적화에 유리할 뿐 아니라 산업의 전환 업그레이드와 경제발전 방식의 전환을 추진하며, 현대적 서비스와 전략성 신흥산업의 발전을 통한 경제구조 조정을 촉진할 수 있음.
 - 가공무역 방식을 혁신하고, 연변 지역의 자금 유통과 물류 및 비즈니스에 대해 특수한 정책을 시행 하며, 무역과 투자 및 기술 혁신의 협력 발전을 촉진하고, 경쟁우위를 보유한 산업 클러스터 육성을 추진
 - 국내외의 자원과 시장을 이용하여, 자원가공·녹색식품·기계전자·경공업·방직산업을 중점으로 하는 강한 자주혁신 능력과 국제시장 경쟁력을 갖춘 수출입 가공산업 클러스터를 구축

라. 동북아 지역 협력 및 이에 대한 중국의 영향력 강화

- 경제의 글로벌화와 지역화의 진행에 따라 동북아 각국은 괄목할 만한 성과를 거두며 세계에서 가장 잠재력이 있는 지역으로 부상했지만, 지역 안정을 위협하는 문제들이 대두되고 있음.
 - 반면 불균형 발전, 환경 악화와 생태계 파괴, 에너지 고갈 위기, 테러리즘과 핵 등 문제가 지역의 안정을 위협하고 발전을 저해하는 주요 원인으로 대두
 - 동북아 지역의 문제 해결을 위해 각국의 협력이 절실히 요구되는 상황이지만, 지역 협력의 진전 속도는 오히려 타 지역에 비해 느린 상황

- 동북아 국가는 동북3성 연변 지역에 국제 통로와 인프라를 건설하여 생산요소의 국가간 이동과 최적화 조합을 실현할 수 있음.
 - 지역 내 각국의 우위를 상호 보완하여 지역 협력과 지역관리 능력을 강화할 수 있음.

- 동북3성의 적극적인 개방은 동북아 지역의 유대 기능을 강화시킴.
 - 중국이 동북아 지역 협력에 적극적으로 참여하여 무역, 투자, 금융, 에너지, 환경, 안전관리 능력을 강화할 수 있게 함.
 - 자본, 기술 및 경영 능력을 일방적으로 수입하는 개방에서, 수입과 수출을 동시에 추구하는 개방으로 전환

마. 변경 지역 안정과 중국 발전의 평화적 환경 조성

- 동북아 각국은 정치, 경제, 문화 등에서 큰 차이와 다양성을 가지고 있음.
 - 정치와 제도 면에서는 사회주의 국가와 자본주의 국가, 민족 문화 면에서는 동방 문명과 유럽 문명으로 분류
 - 경제발전 정도에 따라서는 세계에서 경제성장이 가장 빠른 중국, 체제전환 과정이 진행 중인 러시아, 선진국인 일본과 한국, 그리고 경제발전 정도가 비교적 낮은 몽골과 북한이 존재
 - 또한 역사적 요인과 영토분쟁으로 동북아 지역에는 여러 가지 복잡한 이슈와 난제가 끊이지 않고 발생하고 있어 해당 지역 안정에 영향

- 동북3성 연변지역은 대외개방을 통해 변경 지역으로서 비교우위를 충분히 발휘할 수 있을 뿐 아니라, 지역경제와 사회의 양호하고 신속한 발전을 추진할 수 있음.
- 동북3성의 대외개방은 중국과 여타 동북아 국가의 긴밀한 협력과 경제 관계를 정립하고, 공동발전과 호혜공영(互利共羸)의 환경을 조성하여, 동북아 지역의 안정을 통해 중국의 발전 공간을 확장시킴.

2. 동북3성 연변지역의 대외개방 현황

가. 대외무역

- 동북3성의 상품 무역액은 상승해왔으나, 중국 전체 무역에서 차지하는 비중은 하락함.
 - 동북3성의 무역액은 1990년의 87.65억 달러에서 2012년 1,663.92억 달러로 크게 증가
 - 그러나 동북3성의 수출과 수입이 중국 전체에서 차지하는 비중은 1990년 12.00%, 2.47%에서 2012년 3.83%, 4.48%로 하락, 동북3성의 대외무역 증가 속도가 중국 전체 무역 증가속도에 비해 느림.

표 1. 동북3성 대외무역 현황

연도	동북 3성(억 달러)			전체 비중(%)		
	수출	수입	수출입	수출	수입	수출입
1990	74.48	13.17	87.65	12.00	2.47	7.59
2012	783.73	880.19	1,663.92	3.83	4.84	4.30

자료: 『중국통계연감』(2013); 『랴오닝통계연감』(2013); 『지린통계연감』(2013); 『헤이룽장통계연감』(2013); 闾登宇 马斌, p. 11 재인용.

- 동북3성의 일반무역 비중은 증가했지만, 가공무역과 변경 소액무역의 비중은 다소 하락
 - 2006년 이후 일반 무역의 비중은 꾸준히 상승하여 전국 평균보다도 높았으나, 가공무역의 비중은 전국 평균 수준을 하회
 - 2012년 동북3성의 일반무역 비중과 가공무역 비중은 각각 62.51%, 23.13%로, 일반무역은 전국 평균보다 10.53%포인트 높았으나 가공무역 비중은 전국 평균보다 11.64%포인트 낮게 나타남.
 - 반면, 최근 동북 3성의 변경 소액무역이 대외무역에서 차지하는 비중은 지속적으로 하락하고 있으나, 여전히 전국 평균 수준을 상회

표 2. 무역방식별 동북3성 대외무역 발전 현황

연도	동북 3성			전국			동북 3성/전국		
	일반무역(%)	가공무역(%)	변경소득무역(%)	일반무역(%)	가공무역(%)	변경소득무역(%)	일반무역(%)	가공무역(%)	변경소득무역(%)
2006	49.65	34.94	7.70	42.57	47.25	0.92	4.58	2.90	32.98
2007	52.50	32.68	6.99	44.49	45.36	0.98	4.73	2.89	28.55
2008	57.34	28.54	5.70	48.22	41.14	1.21	5.04	2.94	20.07
2009	52.73	30.87	4.68	48.19	41.20	0.95	4.51	3.09	20.38
2010	56.13	28.66	4.79	50.08	38.96	0.88	4.64	3.04	22.62
2011	61.10	25.84	4.95	52.84	35.84	0.95	4.97	3.10	22.36
2012	62.51	23.13	5.58	51.98	34.77	1.02	5.18	2.86	23.51

자료: 『중국통계연감』(2013); 『랴오닝통계연감』(2013); 『지린통계연감』(2013); 『헤이룽장통계연감』(2013); 『중국해관총서』, 關稅字 碼斌, p. 12 재인용.

■ 중국 동북3성의 주요 무역 상대국은 일본, 한국, 북한, 러시아 등 동북아 국가들임.

- 2012년 랴오닝의 제1위 무역 상대국인 일본과 무역액은 전체 무역의 14.99%를 차지했지만, 중국에 대 일본 무역 비중은 8.52%에 그침.
 - 한국, 북한, 러시아와의 무역액이 랴오닝 대외무역에서 차지하는 비중은 각각 8.67%, 2.37%, 2.36%이며, 각각 랴오닝의 제3위, 10위, 11위 무역 상대국
 - 한국, 북한, 러시아와의 무역이 중국 전체 무역에서 차지하는 비중은 각각 6.63%, 0.16%, 2.28%에 불과
 - 랴오닝과 북한의 무역액은 중국과 북한 대외무역 총액의 40.86%를 차지
- 2012년 지린과 일본, 러시아, 한국의 무역액은 각각 지린 대외무역 총액의 11.47%, 3.35%, 2.48%를 차지하며, 일본과 러시아는 지린의 2위, 5위 무역 상대국
- 헤이룽장의 제1위 무역 상대국은 러시아이며, 헤이룽장과 러시아의 무역 총액은 중국과 러시아 무역 총액의 24.16%를 차지하며, 한국과 일본은 각각 헤이룽장의 제 6위, 9위 무역 상대국
- 2012년 동북3성의 일본, 한국, 러시아 3개국과의 무역액은 동북3성 전체 무역액의 32.43%를 차지하며, 중국 전체의 3개국(일본, 한국, 러시아) 무역 점유율 17.43%를 크게 상회

나. 외자 이용 및 대외직접투자 현황

■ 최근 동북지역은 외자 이용(FDI)과 대외직접투자(ODI)가 꾸준한 상승세를 보임.

- 동북3성의 실질 외자 이용액은 2003년 69.30억 달러에서 2012년 323.42억 달러로 증가, 전국 실질 외자 이용 총액에서 차지하는 비중이 12.95%에서 28.95%로 상승
- 대외직접투자는 2003년 0.18억 달러에서 2011년 15.87억 달러로 증가하였으며, 전국에서 차지하는 비

중도 0.61%에서 2.31%로 상승

- 동북3성 실질 외자 이용액과 대외직접투자의 변화 추세를 비교하면, 실질 외자 이용액이 규모와 증가속도면에서 모두 대외직접투자를 초과

■ 일본, 한국, 러시아가 동북3성의 주요 투자국임.

- 2012년 일본과 한국의 랴오닝에 대한 직접투자액은 각각 21.45억 달러와 14.67억 달러에 달해 랴오닝의 2번째, 3번째 투자국이 됨.
- 2012년, 헤이룽장이 이용한 한국, 일본, 러시아의 외자는 각각 2.27억 달러, 1,739만 달러, 1,663만 달러였으며, 성 전체 이용 외자의 5.82%, 0.45%, 0.43%를 차지
- 러시아의 헤이룽장에 대한 직접투자액은 대중국 직접투자총액의 55.58%

다. 대외경제협력 및 해외여행

■ 동북3성의 대외경제협력 수준은 중국 전역과 비교하여 상대적으로 낮은 편임.

- 2012년 랴오닝, 지린, 헤이룽장의 대외도급공사 및 노무협력의 매출액은 각각 19.54억 달러, 8.42억 달러, 9.70억 달러임.
- o 대외도급공사 관련 파견인원은 각각 2만 5,495명, 1만 3,935명, 7,047명으로 전국 각 성(시, 구) 중 각각 6위, 11위, 19위를 차지
- 2012년 랴오닝, 지린, 헤이룽장의 대외도급공사 매출액은 각각 18.47억 달러, 4.67억 달러, 9.50억 달러로, 각각 전국 13위, 23위, 19위에 그침.
- o 동북3성의 대외도급공사 매출액 합계는 전국의 2.80%에 불과

표 3. 2012년 동북3성 대외도급공사 및 노무협력 현황

(단위: 억 달러, 명)

	랴오닝	지린	헤이룽장	동북3성 전체
매출액(完成营业额)	19.54	8.42	9.70	37.66
파견인원	25,495	13,935	7,047	46,477

자료: 瞭望 马斌 p. 13.

- 다른 성(省)과 비교 시 동북3성의 해외여행 수익은 비교적 낮지만, 해외에서 입국하는 여행자 수 측면에서는 비교적 양호함.
- 2012년 랴오닝, 지린, 헤이룽장의 해외여행 수입은 각각 32.64억 달러, 4.95억 달러, 8.35억 달러이며, 각각 전국 해외여행 수입의 4.91%, 0.74%, 1.23%를 차지
- 2012년 동북3성의 해외 입국 여행자는 781만 6,540명으로 전국의 28.75%를 차지
 - 랴오닝과 지린에 방문한 일본 여행객은 109만 514명으로 전국의 31%, 러시아 여행객은 59만 6,612명으로 전국의 24.59%를 차지
 - 지린의 한국인 입국자는 전국의 10.90%를 차지
- 동북3성은 동북아 국가 여행객들의 중요한 여행지이며, 향후 해외여행 협력의 전망도 긍정적임.

표 4. 동북3성 해외여행 수입 현황

	해외여행 수입(억 달러)	동북3성 해외여행 수입 비중(%)	전국 해외여행 수입 비중(%)
랴오닝	32.64	71.05	4.91
지린	4.95	10.77	0.74
헤이룽장	8.35	18.18	1.23

자료: 闕登宇 马斌 p. 13.

3. 동북3성 연변지역 대외개방의 주요 제약요소

가. 지역 협력의 메커니즘 불안전

- 중국정부가 동북지역에 여러 규획과 우대정책을 시행한 바 있으나, 해당 지역간 정책의 중복과 협력 메커니즘 미비로 인해 효율이 떨어지며, 각 성의 개발이 제각기 진행되어 통일성이 부족
- 중국정부는 동북지역의 노후 공업기지 진흥과 대외개방 강화를 위해 랴오닝 연해 경제지대 개방 및 개발, 선양 경제구 종합 패키지 개혁(综合配套改革) 실험, 투먼강 구역 협력 개발, 중국 동북지역과 러시아 극동 및 동시베리아와의 협력, 헤이룽장과 네이멍구 동북부 지역의 연변 개발개방 등을 시행
- 최근 수년간 각 성(省)간의 협력 의식이 지속적으로 강화되고 있지만, 대부분 일부 도시간 협력에 그칠 뿐 일원화된 성(省)간의 협력 메커니즘은 미흡

- 동북아 6개국의 경제 관계는 점점 긴밀해지고 있으나, 정치 환경, 경제체제, 역사적 요인, 영토 분쟁 등의 영향으로, 지금까지 효율적인 지역 협력 메커니즘을 구축하지 못함.
 - 동북아 6개국은 자원이 풍부하고 상호 보완적이어서 협력의 잠재력이 매우 크지만, 협력의 속도는 오히려 세계에서 가장 더딘 지역임.
 - 이 때문에 지역간 경제 협력의 일원화된 기준이 부족하여, 통관 효율이 낮을 뿐 아니라 무역 마찰을 초래할 가능성도 존재

- 동북아 국가간 지역경제 협력의 수준이 낮으며 협력 추진을 제도적으로 보장할 수 없는 상황임.
 - 동북아 지역의 경제 협력은 6개국의 국가경제 발전전략 중에도 포함되지 않으며, 협력의 주요 주체도 국가가 아닌 지방정부임.
 - 정부간 협력 프레임을 통한 지도력이 부족하기 때문에, 상응하는 조직 메커니즘이 제도적으로 보장되기 어렵고, 이런 느슨한 경제 협력으로 큰 불안정성이 존재하여 효율적인 협력 메커니즘 형성이 불가능

나. 인프라 건설이 지연

- 최근 수년간, 동북3성의 교통과 항구(口岸)¹⁾의 건설 상황이 비교적 큰 개선을 보였지만, 인프라 건설의 지연이 근본적으로 개선되지 않고 있음.
 - 양호한 인프라 환경은 연변개방 추진의 중요한 요소이며, 인프라 건설과 발전 수준이 연변개방의 수준을 결정
 - 동북3성의 내륙하천항로와 도로발전 수준은 상대적으로 낮은 편이며, 특히 도로 운행구간은 2012년 말 랴오닝과 지린 모두 전국 평균수준을 하회
 - 지린의 도로²⁾ 건설(고속도로, 1급 도로, 2급 및 등급 외 도로) 및 운행구간이 랴오닝과 헤이룽장 보다

1) 口岸은 원래 바다에 접한 지역의 항구를 뜻하였으나, 현재는 육상과 항공 교통을 이용한 상품과 여객의 국제 운송이 이루어지는 곳을 포함하는 단어임. 본문에서는 일괄하여 ‘항구’로 칭함.

2) 중국은 기능, 도로망 계획, 교통량, 서비스 등 기준으로 도로를 5개 등급으로 분류, 고속도로(高速公路)는 4차선 이상이어야 하며 일반적으로 연평균 주야간 교통량이 8인승 이하 승용차 기준 25,000대 이상, 1급 도로는 교통량이 1만~2만 5,000대 정도로 중앙분리대가 존재, 2급 도로는 교통량이 트럭 4,500~7,000대 수준, 3급과 4급도로는 교통량이 상급 도로보다 적으며 40km/h 이하의 속도만으로 주행이 가능하도록 설계

- 낮을 뿐 아니라, 전국 평균 수준을 크게 하회
 - 하이룽장의 도로 운행구간과 고속도로 운행구간은 전국 평균보다 높지만, 1급 및 2급 도로의 발전 정도는 전국 평균보다 낮아 랴오닝보다도 낙후
 - 랴오닝과 지린의 내륙하천항로의 건설 수준이 모두 전국 평균보다 낮으며, 특히 랴오닝은 413km에 불과
 - 동북3성 변경지역 대부분의 육지 항구는 화물검사 및 여행객 검사장소가 협소하여, 나날이 증가하는 화물 물동량과 유동인구 고려 시 부적합함.
 - 또한 대다수 변경무역 지역은 정보화 수준이 낙후되어 통관수속, 검역신고, 수출검사 효율 및 금융서비스 수준이 낮아 통관 효율의 제고를 심각하게 제약
- 동북3성 연변지역은 인프라 시설이 낙후되어 있어, 동북아의 허브로서 지역적 우위를 효과적으로 발휘하지 못하고 있음.
- 주변 국가의 인프라 부족도 동북3성 연변 개방수준의 향상과 경제 무역 협력의 발전을 크게 저해하는 요소로 작용

다. 산업 구조 동질화 심각

- 오랜 기간 중국 동북3성의 경제발전은 중공업 위주로 한 공업에 의존하여 왔으며, 이 과정에서 현대 서비스업을 비롯한 3차 산업의 발전과 1차 산업의 업그레이드가 간과됨.
 - 이는 2차 산업간, 그리고 각 산업간 시너지 효과를 크게 제약하기 때문에 이 지역 가공능력을 약화시켜 원재료 혹은 조방적인 상품의 가공과 수출에 대한 지나친 의존을 초래
- 동질화된 산업 구조 또한 동북3성간 효율적인 산업 연동 메커니즘을 형성하지 못하게 하였으며, 동북3성과 다른 성(省) 혹은 국가와의 협력에 제약요인으로 작용
- 3개 성(省) 사이의 산업 발전과 상품수출 중복 및 과다경쟁을 초래하는 경우도 발생
 - 이는 모두 동북지역 경제의 체계화를 어렵게 하고, 대외개방 과정에서 산업 지원능력 부족을 야기
- 동북3성뿐 아니라 주변의 러시아, 몽골, 북한의 산업구조 동질화 현상도 심각함.

- 국가간 산업구조의 동질화 문제는 자원 및 생산요소의 공유나 비교우위의 보완을 어렵게 하기 때문에 해당 지역의 산업 경쟁우위 형성을 저해하는 원인

라. 정책의 체계성 부족

- 다년의 변경무역정책이 집행되었음에도 불구하고 체계성이 크게 부족하며, 연변 지역기업의 해외 진출과 외자도입을 지원하는 주요 정책과 관련 서비스가 미흡함.
 - 변경무역에 중요한 역할을 하는 항구 지원정책이 상이하고, 항구의 관리방법도 각각 상이
 - 국가는 매년 일류항구(一类口岸)³⁾ 건설에 보조금을 지원하는데, 이는 일류항구를 크게 발전시키지만 일류항구와 이류항구(二类口岸)의 큰 격차를 초래하며, 일부 이류항구에서는 자금이 부족하여 변칙적으로 비용을 받는 경우도 발생
 - 변경지역 주민의 상호 무역의 수입 면세액 한도는 늘어났지만, 변경지역의 소액무역 수입세는 여전히 기존 형식대로 집행
 - 변경지역 대외투자를 보장하는 메커니즘이 불완전하고, 변경지역 기업의 대외투자, 역외 기업의 변경지역에 대한 투자 및 지역 본사와 사무기구 설립에 대한 정책적 지원이 부족
 - 상업은행은 변경지역 기업에 대한 대출 기피현상이 심하여 변경지역의 기업은 여전히 자금난을 겪으며, 이는 변경 경제의 활력을 저해하는 요인으로 작용
 - 변경지역의 외환관리제도가 지나치게 엄격하여 외환 결제과정이 제한

<참고자료>

- 「快东北三省沿边对外开放的制约因素与应对之策」(2014년6월), 『国际贸易』.
- 「东北地区扩大对外开放的制约因素分析」(2014년1월), 『当代经济研究』.
- 「东北沿边开放带的发展战略态势分析」(2014년6월), 『科技与企业』.
- 「东北亚区域经济合作途径探」(2014년4월), 『商业时代』.

자료 정리: 인민대학 경제학원 박사과정 한지민 (hanzhimin8@gmail.com)

3) 항구의 개방 정도에 따라 일류항구와 이류항구로 분류.

일류항구: 국무원 비준을 얻어, 중국국적과 외국국적 여객 및 화물의 직접 출입국을 허가하는 항구.

이류항구: 성급(지역) 인민정부의 비준을 얻어, 중국국적의 여객과 화물의 출입국만 허가하는 항구 및 인접국가의 여객과 화물의 직접 출입국이 허가되는 항구.