

전략연구 2015-26

충남도 대(對)중국 교류지역 연구(I)
중국 허베이성·산둥성 현황과 주요 정책동향

박인성 · 유광철

발 간 사

중국의 국력과 영향력이 경제분야를 넘어서 정치, 사회, 문화 등 전방위적으로 확대되면서, 중국을 제대로 파악하고 대처해야 할 필요성과 시급성도 커지고 있습니다. 특히, 우리의 서해 바다와 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黄海) 바다를 사이에 두고 마주 보고 있고, 대(對)중국 중간재 및 부품수출을 주요 경제기반으로 하고 있는 충남의 입장에서 더욱 절실·시급한 실정입니다.

그러나 “중국 올바르게 알기”란 쉽지 않습니다. 한편으론, 장구한 역사기간을 거쳐서 광활한 국토와 14억에 달하는 거대한 인구를 보유한 대국(大國)이고, 또 한편으로는 각 지역별로 자연환경, 민족, 문화, 정치, 경제, 사회풍습과 제도 등의 차이가 매우 크고, 근대 이후에는 반봉건체제에서 사회주의 계획경제체제로, 그리고 다시 ‘중국 특색의 시장경제체제’로 체제전환과정 중에 수많은 문제들이 얽히고 누적되어 있는 나라이기 때문입니다. 또한, 최근에는 개혁개방 이후 30여년간 이룩한 양적 성장 성과의 바탕 위에서, 경제성장방식을 ‘신상태(新常态, New Normal)’로 전환하고, ‘육상 및 해상 신 실크로드(一帶一路)’ 건설과 해외특구 건설 등 해외자원 개발과 해외시장 개척을 적극 추진하고 있기 때문입니다.

충남도의 경우, 도청을 홍성 내포 신도시로 이전한 이후, ‘해양 충남’과 “황해를 아시아의 지중해로”라는 비전과 목표를 설정하고, 이를 실현하기 위해 도 정책기획관실에 ‘환황해프로젝트 추진팀’을 설치, 운영하고 있고, 최근에는 대(對)중국 전략적 대응체제 구축과 대(對)중국관련업무 종합화와 컨트롤타워 역할 정립을 위해 고민하고 있습니다.

따라서, 이러한 시기에 충남의 중국내 교류 및 합작파트너 성(省), 시, 현 지역을 대상으로, 지역 기본현황과 주요 산업 및 경제발전 동향, 그리고 주요 정책 이슈와 추진동향을 분석, 정리한 이 연구는 매우 시의적절하다고 생각합니다. 충남의 주요 현안과제들을 대(對)중국 전략

의 틀 안에서 구상하고 추진방안을 설계하기 위해 필요한 기초정보와 정책적 시사점을 제공해 줄 것이라 생각합니다. 본 연구가 충남도와 15개 시·군이 지방차원의 대(對)중국 전략을 수립하기 위한 방향을 제시해 주고, 충남도가 대(對)중국전략을 주축으로 하여, ‘서해안 비전’과 ‘환황해권 시대’를 선도해 나가기 위해 일정한 공헌을 할 수 있을 것이라 믿으며, 연구를 수행한 박인성 박사와 유광철 연구원의 노고에 감사드립니다.

2015년 12월 31일

충남연구원장 강 현 수

연구 요약

1. 필요성과 목적

본 연구는 ‘충남도 대(對)중국 교류 지역연구’의 1단계 연구로써, 중국 허베이성(河北省)과 산둥성을 연구대상으로 하고 있으며, 2016년에 진행할 2단계 연구에서는 라오닝성(辽宁省)을 포함한 중국 동북지구와 장쑤성(江苏省)을 포함한 장강삼각주지구를 대상으로 진행할 예정이다. 연구 목적은 충남도와 관할 시·군의 대(對)중국 전략적 대응을 위해서, 우선 중국측 교류파트너 지구에 대한 지역 주요 현황과 지역발전전략, 그리고 주요 정책이슈와 실시동향 등을 조사, 분석, 정리하는 것이다.

중국의 국력과 영향력이 경제분야를 넘어서 정치, 사회, 문화 등 전방위적으로 확대되면서, 중국을 올바로 알고, 제대로 파악하고 대처해야 할 필요성이 갈수록 커지고 있다. 이는 ‘중국 올바로 알기’가 대(對)중국 전략과 연결한 지역발전전략 수립의 전제와 시작이 되기 때문이다. 더구나, 충남도는 서해 바다와 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黃海) 바다를 사이에 두고 마주 보고 있고, 대(對)중국 중간재 및 부품수출을 주요 경제기반으로 하고 있기 때문에 ‘중국 올바로 알기’가 더욱 절실하고 시급하다.

본 연구에서는, 이 같은 문제인식하에, 충남의 대(對)중국 전략적 대응체제 틀 안에서, 중국내 교류 및 합작파트너 성(省), 시, 현 지역을 대상으로, 지역 기본현황과 주요 산업 및 경제의 발전동향, 그리고 주요 정책 이슈와 추진동향을 분석·정리했다. 이는, 충남도와 15개 시·군이 대(對)중국 교역·교류와 지방외교 추진과 네트워크 구축 등을 추진하기 위한 기초가 될 수 있을 것이다.

2. 주요 연구내용

서론 부분을 제외한 본 연구의 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

2장에서는 중국지역발전전략의 특징과 동향을 고찰·정리했다. 즉, 중화인민공화국 출범 이후 지역발전전략의 흐름과 동향, 지구별 발전전략, 그리고 최근의 중국의 주요 국가발전전략중 허베이성과 산둥성과 연관성이 높은 ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’ 건설, 베이징-톈진-허베이(京滬冀)협동발전, 남색(藍色)경제발전전략, 그리고 환보하이경제권 발전전략의 주요 내용과 추진동향을 고찰·정리했다.

또한, 충남도의 환황해권 및 대(對)중국 대응전략 현황과 과제를 고찰, 정리했다. 충남에서 서해안지역발전 목표와 비전 수립의 시야와 범위를 ‘환황해권’으로 확대하기 시작한 때는 2013년 ‘서해안비전 구상(안)’(2013~2014)을 수립하면서 부터였고, 최근에는 “황해를 아시아의 지중해로”라는 비전을 실현하기 위한 정책방안을 모색하고 있다. 그러나, 기본적인 문제는 가장 중요한 교역·교류 상대 파트너인 중국에 대한 기본적인 현황과 각 교류파트너 대상 지역에 대한 지방 층차(層次)에서의 전략적 대응이라는 측면에서는 여전히 미흡한 실정이다.

한편, 충남도와 15개 시·군의 대(對)중국 교류협력 추진현황과 과제를 고찰·정리했다. 충남도는 1994년 10월, 허베이성(河北省)과 자매결연 체결 이후 랴오닝성(辽宁省), 산둥성, 장쑤성(江苏省), 윈난성(云南省), 칭하이성(青海省) 등 중국내 7개 성급 지방, 그리고 옌비엔(延邊)조선족자치주와 우호협력 체결했고, 2015년 1월에는 헤이룽장성(黑龍江省)과 자매결연을 체결했다. 주요 교류 내용은, 자매결연 관계인 허베이성과는 문화 및 청소년 교류, 우호협력 관계인 산둥성과는 현지 중국어 연수와 청소년 교류, 옌벤(延邊)조선족자치주와는 투자유치와 농식품, 청소년 교류 등이다. 또한, 상하이시와는 투자유치 관련 교류, 랴오닝성과는 당진시의 현안인 항로개설을 위한 항만개설과 관련한 교류가 있었다.

한편, 2013년 기준, 충남도 관할 15개 시·군중 중국의 시·현과 자매결

연은 10곳, 우호협력은 16곳 체결했다. 이중 산동성에 소재한 시·현이 비교적 많아서, 자매결연이 10곳 중 4곳이고, 우호협력은 16곳 중 4곳을 차지하고 있다. 반면에 충남도와 20년 이상 교류협력 관계를 유지해 온 허베이성에 속한 시·현은 천안시와 자매결연 관계인 스자좡(石家莊)시와 논산시와 우호협력 관계인 랑팡(廊坊)시 정도이다. 더구나 이들 자매결연 및 우호협력 도시들 간에도 실제 교류협력활동은 미미한 상황이다. 이는 도와 시·군의 ‘대(對)중국 교류’활동에 전략적 연계가 결여되어 있음을 드러내고 있다.

3장에서는 허베이성 현황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 우선, 허베이성 전체와 징진지(京津冀)지구의 개황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 최근 중국정부는 전국 지역발전정책의 거시적 틀과 목표로 ‘4대 구역(四大板块)과 3대 지지구(支撐区)’를 제시했다. ‘4대 구역’은 동부, 중부, 서부, 동북지구이며, ‘3대 지지구’는 ‘장강유역경제지대(长江流域经济带)’와 ‘징진지(京津冀)지구’, 그리고 성장거점과 발전축을 대외로 확장시키기 위해 추진중인 ‘육상 및 해상 신실크로드, 즉 일대일로(一帶一路)’축을 가리킨다. ‘징진지’지구는 3개 지지구’중에서도 중점지구로 부상하고 있다. 또한, 베이징-톈진-허베이 3개 지구 지방정부는 물론, 중공 중앙과 국무원이 ‘징진지’협동 발전을 주요 국가급 발전전략과제로 선정하고, 장기발전 목표를 ‘강력한 비교우위를 보유한 세계급 도시군으로 구성된 신형 수도권(新型首都圈) 육성’이라고 설정했다. 따라서 ‘징진지’협동발전 추진동향에 따라 허베이성이 받을 영향은 매우 크다.

이어서 허베이성 주요 시·현별로 일반개황과 행정구역 현황, 인구, 도시화율, 그리고 경제 및 산업, 교통인프라, 토지이용 등 분야의 주요 지표별 현황과 변화추이 등을 분석, 정리했다. 또한, 최근에 허베이성이 발표·추진중인 주요 정책내용과 추진동향, 그리고 ‘징진지’지구 협동발전과 연관된 정책을 고찰·정리했다. 예를 들면, “허베이성 교통망, 방사형에서 네트워크형으로 전환”, “지역별 신에너지산업 특화 육성”, “취저우시(涿州市), 중국 농업실리콘 벨리인프라 구축”, “랑팡시 혁신창업 플랫폼 구축”,

“스자좡시 판자촌 재개발”, “옌자오 신도시 집값 상승”, “허베이성 10대 여가형 관광농장 선정”, “장자커우시, 베이징과 2020년 동계올림픽 공동개최”, “징진지 공항클러스터 조성”, “수도권 및 주변지역 자원순환형 제조업체계 육성”, “베이징 현대 창저우 공장 착공”, “베이징 스징산구, 도시관리체계 개혁시범구 선정”, “농촌 재래식 화장실 개조 추진”, “텐진항 폭발사고와 중화학공업도시의 안전문제” 등이다.

4장에서는 산둥성 현황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 우선, 산둥성 전체의 개황과 발전동향을 고찰, 정리했고, 이어서 산둥성 주요 시·현별로 일반개황과 행정구역 현황, 인구, 도시화율, 그리고 경제 및 산업, 교통인프라, 토지이용 등 분야의 주요 지표별 현황과 변화추이 등을 분석, 정리했다. 또한, 최근에 중국정부와 산둥성 인민정부가 해양자원 이용·개발과 보호를 위해 적극 추진하고 있는 산둥반도 남색경제구(蓝色经济区) 건설 전략과 산둥성 및 관할 주요 시·현이 발표·추진중인 주요정책 내용을 정리했다. 예를 들면, “산둥성 공간구조 발전구상”, “산둥반도 도시군 현황과 발전방향”, “칭다오 신형도시화 계획”, “산둥반도 남색경제구 발전전략”, “칭다오시 남색실리콘 벨리 조성계획”, “칭다오 서해안신구 해양개발 전략기지 육성”, “자오둥(胶东)반도 해상신도시 건설”, “산둥성 각 지역 남색경제구 관련 산업연맹 출범”, “칭다오시 5대 관광항목 건설 추진”, “산둥성 고속철도 건설계획”, “칭다오 신공항 착공”, “지역형 신형 직업농 양성”, “러링(乐陵)시, 농업생산의 규모화, 과학화, 고급화 추진”, “산둥성, 4G 모바일망을 통한 스마트농촌 조성” 등 산둥성 남색경제 발전정책과 연관된 정책 등이다.

마지막으로 5장에서는 연구내용 종합과 충남에 주는 정책적 함의와 시사점을 정리했다. 충남도는 중국의 황·보하이(黄渤海) 연해지구와 서해를 사이에 두고 마주보고 있다는 지정학적 조건과 ‘징진지’지구내의 허베이성과 20여년간 유지해 온 자매결연관계와 산둥성과의 우호협력 관계를 적극 활용하면서 전략적 대응체제를 구축·운영해야 할 것이다. 즉, 충남도와 15개 시·군이 전략적인 역할분담체제 틀을 구축하고, 지자체와 사회단체와

기업이 각자 보유한 조건과 능력에 따라, 상황을 정확히 파악한 기초 위에 중국 현지 협력 파트너 선정 및 네트워크 구축 등 전략적 대응방안을 모색해야 할 것이다.

충남도의 입장에서 주목할 점은, 우선, ‘징진지’지구가 중국의 중요한 내수소비시장권으로 성장, 부상할 것이라는 점과 베이징, 텐진, 허베이 3개 지구의 산업구조 조정 진행과정에서 전자상거래, 환경보호관련산업, 해운, 관광, 문화 등 업역에서 신규 협력가능 분야가 창출될 수 있는 가능성에 대비해야 한다는 점이다.

다음으로는, 중국 국가전략 및 산동성과 칭다오시 등 지방정부가 추진하고 있는 ‘남색경제(蓝色经济)’ 발전전략 추진 경험과 동향을 ‘해양 충남’을 기치로 내걸고 있는 충남도 해양정책에 주는 시사점을 올바르게 파악하고, 대응전략을 수립해야 할 것이다.

한편, 아직 취약한 충남의 해양수산발전 여건과 기초를 고려하면, ‘남색경제발전’을 정책목표로 설정하고, 해양관련정책을 전략적 체계적으로 추진하고 있는 중공중앙과 국무원, 그리고 산동성 및 칭다오시 정부의 남색경제 추진 동향은 충남이 배워야 할 학습대상이라 할 수 있다. 충남은 해양관련 기초시설과 해양관련 연구기관, 대학, 전문인력 등 해양경제관련 제반 여건이 전국 평균수준 및 타 시·도에 비해 상대적으로 취약한 실정이다. 2014년 현재 산동성 인구규모는 약 1억 명이고, 행정구역면적은 15만 7100km²로 충남인구(약 207만 명)의 약 47배, 충남 행정구역(약 8200km²)의 약 19배이다.(우리나라 전국 인구는 약 5150만인, 면적은 약 10만km²)

따라서, 중국의 남색경제 관련동향을 올바르게 파악하고, 적실한 틈새 찾기와 전략적 제휴 모색을 위한 대(對)중국 교류전략의 재정립이 필요하다. 그러기 위해서는, 산동성 남색경제 추진경험과 동향에 대해 그 내용별 층위와 층차를 충남의 지역공간규모와 인구규모, 산업 및 경제 특성에 맞출 필요가 있다.

대(對)중국 전략적 대응체제에 대한 정책적 결단을 지체하면 할수록 그에 따른 기회비용은 기하급수적으로 증가할 것이다. 따라서, 이제까지의

경험과 성과를 종합·정리·평가한 바탕위에, 충청도와 15개 시·군의 교역·교류 대상이자 전략적 파트너인 중국의 성(省), 시·현 단위 지방에 대해 주요 현황과 정책동향을 파악하고, 이를 충남의 현안사업과 연결하기 위해 노력해야 할 것이다.

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 성격과 목적	1
2. 연구의 범위 및 방법	3
3. 선행연구 검토 및 연구의 차별성	6
제2장 중국 지역발전전략과 충남의 대(對)중국전략 과제	11
1. 중국 지역발전전략의 특징과 동향	11
2. 충남도 및 시·군의 대(對)중국 교류현황과 과제	41
제3장 허베이성 현황과 주요정책동향	58
1. 허베이성 개황	58
2. 허베이성 주요 시·현 개황과 발전동향	70
1) 스자좡시	70
2) 친황다오시	75
3) 랑팡시	81
4) 바오딩시	88
5) 탕산시	94
6) 장자커우시	101
7) 창저우시	106
3. 허베이성 및 징진지(京津冀)지구 주요정책추진동향	113
제4장 산둥성 현황과 주요 정책동향	151
1. 산둥성 개황	152
2. 산둥성 주요 시·현 개황과 발전동향	171
1) 지난시	171
2) 칭다오시	177
3) 웨이하이시	184
4) 옌타이시	192

5) 르자오시	196
6) 린이시	201
7) 웨이팡시	210
3. 산둥성 주요정책 추진동향	215
제5장 종합 및 정책적 시사점	263
참고문헌	272

표 목 차

<표 2-1> 황보하이 연해지구 성,시별 1인당 GRP 순위와 인구규모	39
<표 2-2> 각 3대 경제권별 경제구 현황비교(2009)	39
<표 2-3> 충남도 대중국 교류협력 협정체결 현황	45
<표 2-4> 충남도의 對중국 자매결연 및 우호협력 체결 현황	46
<표 2-5> 충남도 시군의 대(對)중국 교류 현황(2015. 11)	57
<표 3-1> 허베이성 개요	59
<표 3-2> 허베이성 행정구역 현황	60
<표 3-3> 허베이성 관내 지급시 기본 현황	61
<표 3-3> 허베이성 각 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	66
<표 3-5> 스자좡시 개요	70
<표 3-6> 친황다오시 개요	76
<표 3-7> 랑팡시 개요	81
<표 3-8> 바오당시 개요	88
<표 3-9> 탕산시 개요	95
<표 4-10> 장자커우시 개요	101
<표 3-11> 창저우시 개요	107
<표 3-12> 중국 황보하이연해지구 성시별 개황	115
<표 3-13> 징진지 지구별 산업구조와 주도산업	117
<표 3-14> 한국의 대(對) 징진지 지구 수품품의 가공단계별 비중	118
<표 4-1> 산둥성 개요	153
<표 4-2> 산둥성 행정구역 현황	156
<표 4-3> 산둥성 관내 지급시 기본 현황	158
<표 4-4> 산둥성 지급시별 인구 현황(2014)	159
<표 4-5> 산둥성 각 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	164
<표 4-6> 지난시 개요	171

<표 4-7> 칭다오시 개요	177
<표 4-8> 웨이하이시 개요	184
<표 4-9> 옌타이시 개요	192
<표 4-10> 르자오시 개요	197
<표 4-11> 린이시 개요	203
<표 4-12> 웨이팡시 개요	210
<표 4-13> 중국 4대 국가급 해양경제 육성지역 발전계획 비교	226
<표 4-14> 산둥성 해양산업 지역별 배치계획	230
<표 4-15> 산도반도 남색경제구 관련 산업연맹 창립 현황	246
<표 4-16> 산둥성 고속철도 증차 현황	259

그림 목차

<그림 1-1> 연구의 흐름도	5
<그림 2-1> 3대 경제지구 획분 현황	16
<그림 2-2> 중국의 도시화율 변화추이	32
<그림 2-3> 주요 도시군 분포와 ‘2횡3종(兩橫三縱)’발전축	36
<그림 2-4> 단둥시 귀면완 가구생활광장	49
<그림 2-5> 당진시 방문단의 단둥 현지회의 장면	50
<그림 2-6> 타이안시 고신기술개발구 시찰 모습	51
<그림 2-7> 태안군- 평라이시 교류 의향서 체결 모습	52
<그림 2-8> 한상기 태안군수 등 엔타이 평라이시 기업방문 장면	52
<그림 2-9> 보령시 방문단, 상하이시 칭푸구 공업원구 방문 장면	54
<그림 2-10> 상하이시 칭푸구 인민대표대회 상무위원회 방문 장면	54
<그림 3-1> 허베이성 위치도	58
<그림 3-2> 허베이성 행정구역도	59
<그림 3-3> 허베이성 지급시별 1인당 GRDP 순위(2014)	61
<그림 3-4> 허베이성 인구 변화 추이	62
<그림 3-5> 허베이성 인구 구조 변화 추이	63
<그림 3-6> 허베이성 도시화율 변화추이	63
<그림 3-7> 허베이성 GRDP 및 1인당 GRDP 추이	64
<그림 3-8> 허베이성 소비자물가지수 변화 추이	65
<그림 3-9> 허베이성 산업부문별 총생산액 비율 변화 추이	65
<그림 3-10> 스자좡 시 행정구역도	71
<그림 3-11> 스자좡시 인구 변화 추이	71
<그림 3-12> 스자좡시 GRDP 및 1인당 GRDP 추이	72
<그림 3-13> 스자좡 시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	73
<그림 3-14> 스자좡시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	73
<그림 3-15> 친황다오시 행정구역도	76
<그림 3-16> 친황다오 총인구 변화 추이	77
<그림 3-17> 친황다오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화추이	78

<그림 3-18> 친황다오시 산업부문별 총생산액 변화추이	79
<그림 3-19> 친황다오시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	79
<그림 3-20> 랑팡시 행정구역도	82
<그림 3-21> 랑팡시 인구 변화 추이	83
<그림 3-22> 랑팡시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	85
<그림 3-23> 랑팡시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	86
<그림 3-24> 랑팡시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	86
<그림 3-25> 바오당시 행정구역도	89
<그림 3-26> 바오당시 인구 변화 추이	90
<그림 3-27> 바오당시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화 추이	92
<그림 3-28> 바오당시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	93
<그림 3-29> 바오당시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	93
<그림 3-30> 탕산시 행정구역도	95
<그림 3-31> 탕산시 인구 변화 추이	96
<그림 3-32> 탕산시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	98
<그림 3-33> 탕산시 산업부문별 총생산액 비중 변화추이	99
<그림 3-34> 탕산시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	99
<그림 3-35> 장자커우시 행정구역도	102
<그림 3-36> 장자커우시 인구 변화 추이	102
<그림 3-37> 장자커우시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	104
<그림 3-38> 장자커우시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	105
<그림 3-39> 장자커우시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	105
<그림 3-40> 창저우시 행정구역도	108
<그림 3-41> 창저우시 인구 변화 추이	108
<그림 3-42> 창저우시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	111
<그림 3-43> 창저우시 산업부문별 총생산액 비중 변화추이	111
<그림 3-44> 창저우시 산업부문별 종사자수 비중 변화추이	112
<그림 3-45> ‘징진지(京津冀)’지구 위치와 범위	114
<그림 3-46> 환황해권 및 전략적 범위 설정(안)	115
<그림 3-47> 중국의 주요 도시군 분포현황	119
<그림 3-48> 징진지 종합교통망 개념도	127
<그림 3-49> 베이징 대외곽순환도로(北京大外环) 개념도	128

<그림 3-50> 2015년 중국 농업과학기술산업발전 고위급회담	131
<그림 3-51> 옌자오 위치도	135
<그림 3-52> 베이징-옌자오 간 연결로	136
<그림 3-53> 허베이성 10대 여가형 관광농장 분포도	137
<그림 3-54> 베이징-장자커우 위치도	139
<그림 3-55> 베이징-장자커우 도시 간 철도 노선도	142
<그림 3-56> 북경신공항 입지 모식도	143
<그림 3-57> 스징산구 위치도	147
<그림 4-1> 산둥성 위치도	154
<그림 4-2> 산둥성 행정구역도	155
<그림 4-3> 산둥성 지급시별 1인당 GRDP 현황(2014)	157
<그림 4-4> 산둥성 인구변화 추이	160
<그림 4-5> 산둥성 인구구조 변화 추이	161
<그림 4-6> 산둥성 도시화율 변화추이	161
<그림 4-7> 산둥성 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	162
<그림 4-8> 산둥성 소비자 물가지수 변화 추이	163
<그림 4-9> 산둥성 산업부문별 총생산액 비중 변화추이	164
<그림 4-10> 지난시 행정구역도	172
<그림 4-11> 지난시 인구 변화 추이	172
<그림 4-12> 지난시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	173
<그림 4-13> 지난시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	174
<그림 4-14> 지난시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	174
<그림 4-15> 칭다오시 행정구역도	178
<그림 4-16> 칭다오시 인구 변화 추이	178
<그림 4-17> 칭다오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	180
<그림 4-18> 칭다오시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이	180
<그림 4-19> 칭다오시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	181
<그림 4-20> 웨이하이시 행정구역도	185
<그림 4-21> 웨이하이시 인구변화 추이	185
<그림 4-22> 웨이하이시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	189
<그림 4-23> 웨이하이시 산업부문별 지역총생산액 비중 변화추이	190

<그림 4-24> 웨이하이시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	190
<그림 4-25> 옌타이시 행정구역도	193
<그림 4-26> 옌타이시 인구 변화 추이	193
<그림 4-27> 옌타이시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화추이	194
<그림 4-28> 옌타이시 산업부문별 지역총생산액 비중 변화 추이	195
<그림 4-29> 옌타이시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이	195
<그림 4-30> 르자오시 행정구역도	197
<그림 4-31> 르자오시 인구 변화 추이	198
<그림 4-32> 르자오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	200
<그림 4-33> 르자오시 산업부문별 지역총생산액 변화 추이	201
<그림 4-34> 르자오시 산업부문별 고용 비중 변화 추이	201
<그림 4-35> 린이시 행정구역도	204
<그림 4-36> 린이시 인구 변화 추이	204
<그림 4-37> 린이시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화추이	207
<그림 4-38> 린이시 산업부분별 총생산액 비중 변화 추이	208
<그림 4-39> 린이시 산업부분별 종사자수 비중 변화추이	208
<그림 4-40> 웨이팡시 행정구역도	211
<그림 4-41> 웨이팡시 인구변화 추이	211
<그림 4-42> 웨이팡시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이	213
<그림 4-43> 웨이팡시 산업부문별 총생산액 변화 추이	214
<그림 4-44> 웨이팡시 산업부분별 종사자수 비중 변화추이	215
<그림 4-45> 산둥성 도시체계 및 공간 발전 개념도	218
<그림 4-46> 황하삼각주 고효율생태경제구 위치	219
<그림 4-47> 칭다오 남색 실리콘밸리 위치도	237
<그림 4-48> 칭다오 서해안신구 공간배치 계획도>	241
<그림 4-49> 칭다오 도심과 해양경제발전구역 간 철도노선도	243
<그림 4-50> 산둥반도 남색경제구 9대 핵심구	248
<그림 4-51> 자오저우만(胶州湾)을 중심으로 한 칭다오시의 공간구조	251
<그림 4-52> 지난-홍다오 간 고속철도 노선도	252
<그림 4-53> 동방에덴공원 모식도	253
<그림 4-54> 산둥성 린이시 농업생산 연수 과정	255
<그림 4-55> ‘손바닥 위의 농업자금(掌上农资)’어플리케이션	257

제1장 서론

1. 연구의 성격과 목적

본 연구는 ‘충남도 대(對)중국 교류 지역연구’의 1단계 연구로써, 중국 허베이성(河北省)과 산둥성을 대상 및 범위로 한다.¹⁾ 이는 충남도와 관할 시·군의 대(對)중국 전략적 대응을 위해서 우선 대(對)중국 교역 및 교류 파트너 지구에 대한 주요 현황과 발전전략, 그리고 주요 정책이슈별 실시동향 등의 정보를 체계적으로 조사, 분석, 정리해야 한다는 요구에 부응하기 위한 것이다.

중국의 국력과 영향력이 경제분야를 넘어서 정치, 사회, 문화 등 전방위적으로 확대되면서, 중국을 제대로 파악하고 대처해야 할 필요성과 시급성도 커지고 있다. 우리의 서해 바다와 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黄海) 바다를 사이에 두고 마주 보고 있고, 대(對)중국 중간재 및 부품수출을 주요 경제기반으로 하고 있는 충남도의 입장에서는 더욱 절실하고 시급하다고 할 수 있다. 대(對)중국 전략과 연결한 지역발전전략 수립의 전제는 ‘중국 제대로 알기’가 되어야 할 것이며, 이를 위해서도 중국내 전략적 파트너지구 선택과 집중적인 교류협력 네트워크 구축을 병행 추진해야 할 것이다.

그러나 ‘중국 올바르게 알기’는 결코 간단한 일이 아니다. 즉, 국가구조 측면에서는 장구한 역사기간을 거쳐서 광활한 국토와 14억에 달하는 거대한 인구를 보유한 대국(大國)이면서, 각 지역별로 자연환경, 민족, 문화, 정치, 경제, 사회풍습과 제도 등의 차이가 크고 각각의 특성을

1) 2016년에 수행할 2단계 연구에서는 랴오닝성(遼寧省)을 포함한 중국 동북지구와 장쑤성(江蘇省)을 포함한 장강삼각주지구를 연구대상으로 한다.

보유하고 있다. 또한, 근대 이후 반봉건체제에서 사회주의 계획경제체제로, 그리고 다시 ‘중국 특색의 시장경제체제’로 체제전환과정이 진행 중이다. 또한, 최근에는 그동안의 ‘서방국가 따라잡기’ 성과를 총결한 바탕 위에 새로이 ‘중국 특색의 길’을 모색하면서, 경제성장방식을 ‘신상태(新常态, New Normal)’로 전변(转变), 조정하고, ‘육상 및 해상 실크로드(一帶一路)’ 건설과 해외특구 건설 등 해외진출 및 개척을 적극적으로 추진하고 있다.

우리나라의 중앙정부 차원뿐만 아니라, 충남도 차원에서도 1980년대 후반경 부터 ‘서해안권 종합개발계획’(1988), ‘충청남도 권역별 개발계획’(1989), ‘4대권 개발경영구상’(1997), ‘환황해권 시도지사협의회’ 구성 운영(2003~2008), ‘서해안권 발전종합계획’(2010~2012), ‘제3차충청남도 종합계획’(2011) 등 계획 수립과 관련 활동을 추진해 왔으나 주요 관심범위는 국내 지역발전 측면에서 서해안지역이었고, 충남을 포함한 서해안 지역의 비전을 광의의 ‘환황해권’을 대상으로 모색하려는 시도가 시작된 것은 2013년 수립한 ‘서해안비전 구상(안)’(2013~2014)이었다. 이러한 계획과 관련정책들은 중앙정부 차원에서 제시된 환황해경제권, 환동해경제권, 동북아경제권 등의 틀 안에서 국가 예산지원 획득을 목표로 추진되었으므로, 환황해권 시대를 도래케 한 국제환경변화추세, 교역 및 통상환경과 해양자원 및 해양생태환경과 연관된 미래가치 등 새로운 개념과 기준을 충남의 입장에서 해석하고 반영하려는 노력은 부족할 수 밖에 없었다. 그 핵심 원인은 지자체 차원에서 대외 교역 및 교류 상대국의 기본현황과 주요정책을 파악하기 위한 조직과 전문인력 부재라 할 수 있다.

본 연구에서는, 이 같은 문제인식하에, 충남의 대(對)중국 전략적 대응체제 틀 안에서, 중국내 교류 및 합작파트너 성(省), 시, 현 지역을 대상으로, 지역 기본현황과 주요 산업 및 경제발전 동향, 그리고 주요 정책이슈와 추진동향을 분석, 정리하고자 한다. 이는, 충남도와 15개 시·군의 입장에서 교역·교류 및 지방외교 네트워크 구축 추진을 위한 기초가 될 수 있을 것이다.

2. 연구의 범위 및 방법

1) 연구의 범위

본 연구의 공간적 범위는 중국 허베이성(河北省)과 산둥성을 중심으로 하고, 보다 넓게는 베이징-톈진-허베이(京津冀)지구와 산둥성, 랴오닝성까지 포함하는 환보하이(环渤海) 연해지구까지 포함한다. 허베이성은 충남도와 20여년간 자매결연관계를 유지해 오고 있고, 산둥성은 충남도내 시·군이 자매결연 및 우호협력 관계를 기초로 교류하고 있는 대(對)중국 교류파트너 시·현(縣)이 가장 많은 성(省)이다.

연구의 내용적 범위는 상술한 공간적 범위에 속하는 중국 지역에 대해, 충남도와 15개 시군이 이들 지역과 교역 및 교류 전략 수립과 추진을 위해서 필요한 현황 및 정보를 대상으로 한다. 즉, 허베이성과 산둥성의 각 성(省), 시·현의 자연환경과 경제 및 산업 현황, 그리고 경제 및 산업분야의 주요 정책기조와 추진동향 등이다. 허베이성과 산둥성 내 각 현급시의 현황과 발전동향 분석은, 인구 수, 성별 연령별 인구구조, 1인당 GRDP, 도시화율, 주택보급율, 교육수준, 산업구조 변화추이 등을 포함한다. 또한 허베이성과 산둥성을 포함하는 ‘징진지’지구와 환보하이경제권에 관련된 중국 국가정책의 주요 내용과 추진동향, 그리고, 이에 대한 지방 층차(层次)에서의 대응 및 정합(整合) 노력 등도 고찰, 정리했다.

연구의 시간적 범위는 1978년 개혁개방정책 시행 이후로 하고, 특히 2000년대 이후 후진타오(胡锦涛)-윈자바오(温家宝) 집권시기와 시진핑(习近平)-리커창(李克强) 집권 시기의 주요 정책기조 변화동향을 중심으로 고찰한다. 통계자료 시계열 분석은 2000년부터 2013년까지 또는 자료 수집이 가능한 경우 2014년까지 추세를 분석했다.

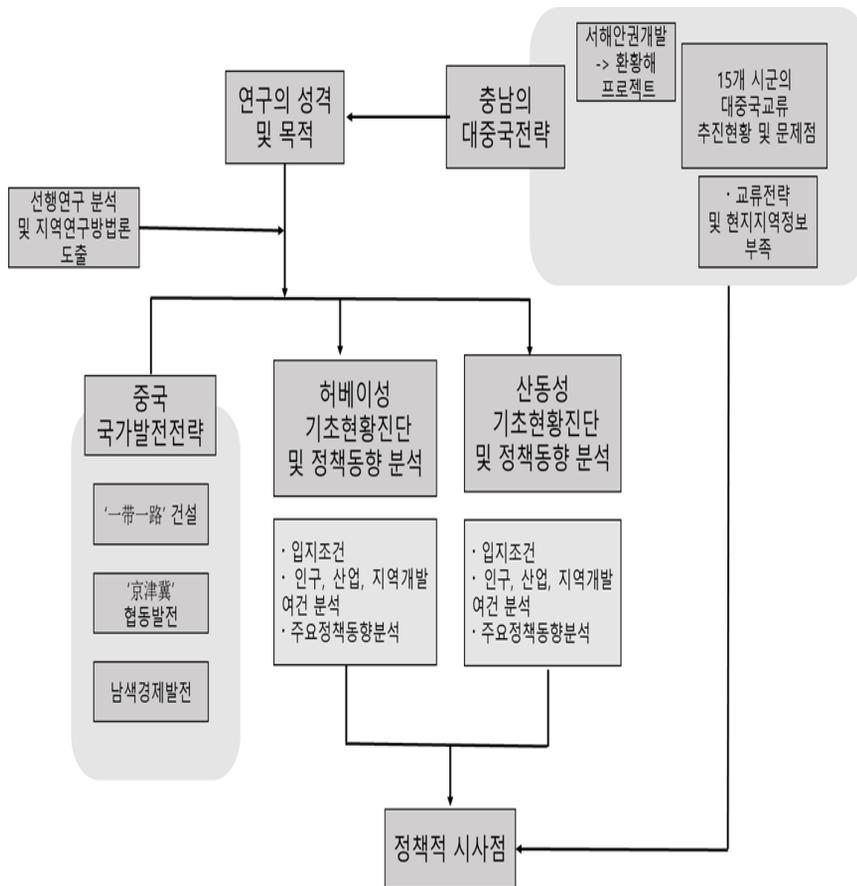
2) 연구방법

지역지리학과 경제지리학, 그리고 지역경제학 등의 학문분야에서 연구방법론을 둘러싸고 진행되어온 수많은 논의들을 통해 알 수 있듯이, 특정지역에 대해 적실한 기술(description)을 하기는 쉽지 않다. 자주 거론되는 이유와 문제는, 전체공간구조와 부분지역간의 관계, 장소와 장소간의 차이와 관계, 일반과정과 국지적 과정과의 관계, 하위분야의 자료부족, 실증적 해설과 종합해석간의 차이와 융합, 그리고 이와 연결되는 언어를 사용한 지역 기술(description)의 한계 등의 문제 때문이다.(이희연. 최재헌. 1998)

국외 지역인 중국의 허베이성(河北省)과 산둥성을 대상으로 하는 본 연구는 경제지리학과 지역경제학의 해외지역연구, 그리고 지역 및 도시계획학의 소지역 분석 관점과 방법론에 Giddens의 구조화 이론(structuration theory)을 결합하여, 개혁개방 이후 체제전환과정이 진행중인 중국정부의 지역발전정책과 제도 체계(system)와 공간구조를 포함한 사회의 각 층차별 구조(structure)의 변화동향을 충남도와 15개 시·군의 “대(對)중국 전략수립 지원을 위해 필요한 내용이 무엇인가?”라는 관점에서 분석, 정리했다.

한편, 전통적 지역연구에서는 통계자료, 문헌자료, 서적 등 2차자료를 이용하거나, 답사나 탐험을 통한 현지자료 수집과정에서 야기되는 시간적 지체로 인해 지역환경의 변화를 적시에 파악하기 어려웠다. 그러나 최근에는 정보통신기술과 인터넷상의 지역정보 이용을 통해 그 같은 지역연구의 한계와 문제를 대폭 극복할 수 있게 되었다. 중국의 허베이성과 산둥성 지역을 조사연구하는 본 연구에서도 현지 통계자료와 문헌자료, 서적 외에, 중국내 언론매체의 인터넷판과 관련단체의 홈페이지와 ‘百度(Baidu)’ 등 중국 검색 포털사이트 등에 등재된 정보를 매우 유용하게 활용할 수 있었다. 본 연구의 추진방법과 주요 활용자료 유형은 다음과 같다.

- 국내 및 중국내 관련 연구보고서, 서적 등 문헌자료.
- 중국내 유관기구와 중앙 및 지방정부 웹사이트내 관련 내용.
- 허베이성, 산둥성 인민정부 및 관할 주요 시·현급 인민정부 홈페이지 관련 내용.
- 현지 출장, 국제세미나 참석, 관계 전문가 인터뷰 등을 통해 수집한 정보 및 자료.



〈그림 1-1〉 연구내용 구성과 흐름

3. 선행연구 검토 및 연구의 차별성

국내의 관련연구는, 국책연구원과 지자체 연구원에서 수행한 연구, 대외경제정책연구원(KIEP)의 중국 권역·성별 연구단에서 수행한 중국내 권역 및 성(省)별 지역연구, 학계의 경제지리 및 지역경제 관점의 연구 3개 유형으로 구분할 수 있다.

1) 국책연구원/지자체 연구원

- 김천규외, 2014, “중국환발해지역 발전계획의 특성 및 도시경쟁력 분석 연구”, 대외경제정책연구원-국토연구원

경제인문사회연구회가 주관 추진한 중국종합연구 4차과제로서, 중국 환보하이지구중 랴오닝성을 제외한 징진지지구와 산둥성을 포함하는 2개 직할시, 2개 성(省)을 대상으로, 최근에 중국정부에서 수립·발표한 신형도시화, 도시군 발전계획, 산업 및 교통·물류발전전략 등을 환보하이지구와 연결하여 분석·정리했다.

- 이상준외. 2010, “동북아협력시대의 한반도 서해안권 종합발전 구상”, 국토연구원

동북아의 낙관적 여건변화에 대응하여 초국경협력을 중심으로 한 한반도 서해안권의 종합적인 발전전략과 개발의 우선순위를 정하기 위해, 남북한을 포괄하는 한반도 서해안지역과 중국의 환보하이지역 및 동북 3성 지역을 연구대상으로 하여, 한반도 서해안권의 발전방향, 남북협력 및 국제협력의 단계별 추진체계, 자원조달방안 등을 고찰, 정리 했다.

- 김원배외. 2008, “중국 국토전략하의 환발해권 물류체계와 한중 물류협력전략”, 국토연구원

한중간 물류협력 가능성 파악을 위해 중국의 11차5개년계획, 베이징, 텐진, 허베이성, 산둥성을 포함한 중국 환발해지역의 SOC, 국토개발계획을 고찰, 분석하고, 한중 환발해권 간의 물류협력 실천방안을 모색했다.

▪ 신중호외, 2011, “경기도의 저중국 교류협력 강화방안”, 경기개발연구원
경기도의 저중국 교류협력을 강화하기 위한 기본 방향과 4대 전략으로,
①쌍방향 맞춤형의 실용화, ②지역별 거점화, ③미래지향적 다원화,
④추진거버넌스의 체계화와 이를 실천하기 위한 정책방안을 제안했다.

▪ 김수행외, 2007, “경기도와 산동성의 문화산업 협력방안”, 경기개발
연구원

경기도와 산동성 양 지역간 문화산업 협력방안의 구체적 프로그램으로,
①경기-산동 문화산업 참가단 교류사업, ②창작리소스 공동개발 사업
지원, ③문화컨텐츠 전시회 참가지원 및 교류 활성화 지원 등을 제안했다.

▪ 한국지방자치학회. 2006, “동북아경제권 부상과 수도권 발전전략”,
경기개발연구원

주요 내용은 환황해경제권의 성장과 경기만 개발전략에 대한 시사점,
경기만권 산업 클러스터 발전전략, 환발해지역 개발에 대응한 환황해권
국제물류기반 구축을 위한 제도개선 과제 도출 등이다.

▪ 문환규외. 2004, “중국 산동성의 투자환경”, 광주전남발전연구원

중국 산동성의 투자환경을 자연 및 인문, 산업, 투자유치정책 및 제도,
대외무역 분야로 구분해서 종합적으로 고찰, 분석하고, 우리기업의 대
(對)중국 및 산동성 투자방향 및 전략을 제시했다.

▪ 한국정치학회. 2004, “한중 지방정부의 교류와 발전전략 비교”,
경기개발연구원

한중 양국 지방정부간의 교류과정과 성과를 상호경쟁과 협력모델
중심으로 고찰, 정리하고, 중국의 발전환경과 광동성 선전경제특구의
행정개혁 연혁과 특징, 전망, 경기도와 광동성간 경제교류협력 활성화
방안과 경기도의 지역산업발전전략 등을 고찰, 정리했다.

2) 대외경제정책연구원(KIEP)의 중국 권역·성별 연구팀

- “징진지(京津冀) 공동발전 추진동향”, KIEP 북경사무소 브리핑, 2014.11.27.

2014년 2월 시진핑 주석에 의해 “베이징-톈진-허베이(京津冀) 공동 발전을 위한 7가지 추진전략”이 제시된 이후, 이 ‘징진지(京津冀)’ 3개 직할시/성(省)급 행정구역의 공동발전 추진배경과 동향을 정리했다.

- 이한나. 2014, “중국도시정보 시리즈: 장쑤성(江苏省) 쑤저우시(苏州市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀

화동지역의 주요 대도시인 장쑤성 쑤저우시의 현황과 발전 동향을 일반현황, 경제동향 및 주요산업, 소비시장, 한국과의 교류협력 측면에서 고찰, 정리했다.

- 박진희. 2014, “중국도시정보 시리즈: 허난성(河南省) 정저우시(郑州市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀

허난성의 성도인 정저우시의 현황과 발전동향을 일반현황, 시장개황, 주요 발전계획, 한국과의 교류협력 측면에서 고찰, 정리했다.

- 최지원, 오종혁. 2014, “중국도시정보 시리즈: 하얼빈시”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀

헤이룽장성의 성도인 하얼빈시의 현황과 발전동향을 일반현황, 산업 및 소비시장, 국제교류현황 측면에서 고찰, 정리했다.

3) 학계 개인 연구자

- 박인성. 2009, “중국의 도시화와 발전축”, 한울아카데미

1949년 중화인민공화국의 출범을 전후한 시기부터 현재까지, 도시발전과 그에 따른 공간구조 변화 및 발전축 형성동향과, 1978년 개혁개방 정책 결정, 발표를 전후한 시기의 동향과 그 후 30년간 진행된 개혁개방 과정에서의 도시화와 공간구조 변화, 그리고 주요 ‘발전축’ 형성 과정을 고찰, 정리했다.

- 박인성외. 2000, “중국경제지리론”, 한울아카데미

중국의 국토 공간상에서 행해지고 있는 다양한 경제활동들과 계층별

공간구조와의 상관관계를 경제지리적 관점에서 분석·정리했다. 자연환경과 행정 및 경제구획, 인구 및 행정·경제구역 구획의 연혁과 현황, 주요 산업구조와 동향, 교통운수업과 수송체계, 그리고 동북지역, 황화이하이지역, 장강삼각주지역 등 주요지구별 현황 및 발전 동향, 자원 및 생산력 배치, 국토 및 지역 개발정책과 주요 이슈 등을 고찰, 정리했다.

- 박정식, 2006, “중국 신경제지리”, 두남

1949년 중공정권 출범 이래 중국 지역경제발전정책과 전략의 연혁과 성과, 중국내 31개 성·직할시급 행정구역 단위의 개황, 산업, 주요 도시 경제현황 등을 고찰 정리했다.

- 후자오량 저, 윤희도의 역. 2005, “중국의 경제지리를 읽는다”, 휴머니스트
중국의 사회발전을 경제적 시각에서 서술. 1장에서 3장까지는 경제발전속도, 4장에서 6장까지는 지역간 사회·경제적 차이를 설명하고, 7장에서 9장까지는 도시문제, 10장에서는 지속가능발전 전략에 대해 서술했다.

- 전송림. 2001, “중국산업지리”, 백산출판사

중국 산업의 발달연혁과 동향을 지리학적으로 고찰, 즉, 중국 산업발달의 기본조건을 자연환경과 인적자원을 중심으로 고찰하고, 각 산업 분야별 현황과 발달과정, 그리고 배치 및 분포 양상을 고찰, 정리했다.

4) 본 연구의 특징과 차별성

본 연구의 특징은, 연구목적과 대상을 “충남도와 15개 시·군의 대(對)중국 전략수립 지원을 위해 필요한 내용이 무엇인가?”라는 관점에서, 충남도와 20여년간 자매결연 관계를 유지하고 있는 허베이성(河北省)과 충남도와는 우호협력 관계이고 충남 시·군의 대(對)중국 교류 파트너 시·현이 가장 많은 산동성을 대상으로 설정했다는 점이다. 또한, 연구내용 측면에서도, 허베이성과 산동성의 주요 시·현급 지방 중 충남도내 시군과 교류협력이 진행중인 시현급 행정단위의 기본현황과 주요 정책이슈별 동향을 고찰, 분석, 정리했다.

연구내용 측면에서는, 개혁개방 이후 체제전환과정이 진행중인 중국정부의 지역발전정책과 제도 체계(system)와 공간구조를 포함한 중국사회의 각 층차별 구조(structure)와 변화동향을 분석, 정리하고, 허베이성과 산둥성, 그리고 이 두 성(省)의 주요 시·현에 대해 주요 지역현황과 지역발전전략, 주요 정책이슈와 실시동향 등을 분석, 정리한 점이다.

제2장 중국 지역발전전략과 충남의 대(對)중국 전략 과제

1. 중국 지역발전전략의 특징과 동향

1) 중국지역발전의 흐름

중국공산당(이하 ‘중공’) 정권 출범 이후, 중국 지역발전정책의 흐름과 특징은, 첫째, 중공이 두 차례에 걸쳐서 상반된 방향으로 진행한 사회주의 개조와 개혁개방 이라는 체제전환의 틀 속에서 진행되었고, 둘째, 국토 및 지역발전 정책기조가 균형발전-불균형거점발전-신균형발전이라는 흐름 속에 진행되었고, 셋째, 최근에는 육상 및 해상 신(新) 실크로드 건설과 해외특구 건설 등 해외자원 개발 및 해외시장 개척을 적극 추진하고 있다는 점이다.

① 개혁개방 이전 계획경제 시기(1949-1978)

1978년 개혁개방 선언 이전까지 시기에 중공은 당시의 국정과 국제정세에 근거해 지역균형발전 전략을 추진했다. 즉, 생산력이 낙후된 중서부 내륙지구 경제건설에 중점을 두었고, 동보전진(同步前进)을 통해서 동부연해지구와 내륙지구의 동보발전(同步发展)과 균형발전을 실현하고자 했다. 마오쩌둥을 핵심으로 하는 혁명 1세대 영도(领导) 집단이 주도한 지역발전전략의 기조는 균형배치(均衡布局)와 국방건설이었다. 즉 당시에는 “불균형은 자본주의제도의 산물이고, 사회주의경제는 필히 균형적이어야 한다”는 인식이 팽배해 있었고, 지역경제 방면에서도 생산력 균형배치, 지역간 및 도농(城乡)간 격차 감소에 치중했다. 이 과정에서 ‘동보전진(同步前进)’과 ‘동보부유(同步富裕)’추구가 지역발전 전략의 지도사상이 되었다. 또한 대외적 환경의 영향으로 국방 우선의

지역정책이 추진되었다. 즉, 사회주의 정권 출범 초기에 미국을 선두로 하는 서방 자본주의 진영 국가들이 중국에 대한 정치적 적대, 군사적 포위, 경제봉쇄정책을 취했고, 이에 중공이 전쟁발발 상황에 대비하고자 건설중점을 전략 후방인 대서남지구(大西南地区)와 대서북지구(大西北地区)에 두었다. 이 시기 지역균형발전의 주요 실천전략은 다음 3가지로 구분할 수 있다.(杨小军, 2009: 8)

첫째, 내륙지구에 대량의 자금을 투입했다. 1953년에 시작된 제1차 5개년계획(一五计划: 1953~57) 기간 중에는 주로 구소련이 원조한 건설항목 156개 중점공정항목 중 약 80%를 서부지구에 배치했다(赵曦, 2002: 2). 연해와 내륙의 재정투자 비율도 47 : 53으로 내륙이 높았다. 1차 5개년계획 기간 중 중국 전국 공업총생산액의 연평균 증가율은 18%였으며, 이 중 동부연해지구가 16.8%이고 내륙이 20.4%였다. 문화혁명(10년 동란) 기간에 추진된 3차 5개년계획(三五计划: 1966~70)에 포함된 대·중형 국가프로젝트 중 서남(西南), 서북(西北), 중남(中南) 지구에 투자 건설한 공정항목 건수 비중이 60.2%에 달했다.

둘째, 독립적인 지역공업체계를 건립했다. 1958년 6월, 중공중앙은 협작구(协作区) 업무 강화에 관한 문건을 발표하고, 전국을 7개(东北, 华北, 华东, 华南, 华中, 西南, 西北) 경제협작구(经济协作区)로 구분할 것을 결정했다. 각 협작구는 공업과 자원 등의 조건에 근거해 대형 골간(骨干) 공업과 경제중심을 신속히 건설해, 비교적 완비된 공업체계를 구비한 수개의 경제구역을 조성했다.

셋째, 전쟁에 대비해 후방의 3선건설(三线建设)²⁾에 중점을 두는 궤도로 전환했다. 1965년 중공중앙은 전국 및 각 성(省), 직할시에 전략후방 건설을 가속화하기로 하고, 전국을 1, 2, 3선 지구로 획분하고, 경제건설의 투자중점을 전략 후방인 3선지구로 하고, 공업건설은 대분산(大

2) 국방상의 관점에서 적(미국과 소련)의 공격에 노출될 위험이 큰 정도에 따라 전국을 1선, 2선, 3선 지구로 구분했고, 중·소 접경지역을 제외한 내륙지역을 적의 공격으로부터 상대적으로 가장 안전한 후방 개념의 3선지구(三線地區)로 분류하고, 이곳에 주요 산업과 기반시설 투자를 집중시켰다.

分散), 소집중(小集中) 시키고, 공장입지는 산기슭에 분산, 은폐한다고 결정했다. 즉, 당시 중국의 지역발전전략은 국방전략의 하부정책으로 추진되었다. 한편, 국방 관점과 지역균형개발 의지 외에도 ‘생산시설은 원료산지에 가까이 입지해야 한다’는 이론적 근거도 있었다.

이 같은 지역균형발전전략 실시에 따라, 공업배치중점이 급속하게 서쪽 방향으로 이동했다. 제1차 5개년계획(一五计划: 1953~57)부터 제4차 5개년계획(四五计划: 1971~75)까지 기간중 국민경제 총투자액의 분배 비율은, 내륙지구를 1로 할때 동부연해지구의 비중이 각각 0.87(1953~57), 0.79(1958~62), 0.46(1966~70), 0.74(1971~75)로 줄었고, 이 기간중 전체 누적 투자액중 동부연해지구의 점유비중이 중서부 내륙지구의 약 0.74로 떨어졌다.³⁾ 내륙지구의 지역공업총생산액, 고정자산 투자액, 전국 점유 직공비중 등이 모두 현저하게 상승했고, 내륙지구에 국방, 과학기술공업을 중점으로 하고 비교적 완비된 공업체계가 건립되어 전국 공업배치의 균형과 중, 서부지구 경제발전을 촉진시켰다. 즉, 건국 초기 지역경제 분포 불균형이 극심했던 상황을 개선했고, 중·서부지구 경제발전의 기초를 다졌다는 측면에서는 긍정적인 평가도 가능하다.⁴⁾

단, 개혁개방 이전 시기에 추진한 지역균형발전 전략은 다음과 같은 문제를 포함하고 있었다. 첫째, 동부연해지구의 발전을 억제하면서 내륙지구의 발전을 추진했으나, 실제로는 일종의 “저수준의 균형”을 추구했다. 둘째, 지역균형을 과도하게 강조해, 투자효율 희생을 대가로 지역 간 생산력 배치 조정을 추동한 결과, 동부연해지구가 이미 보유한 공업기초를 바탕으로 경제효율을 발휘할 수 있는 잠재력을 억제했고, 이는 결국 전체 국민경제 효율과 사회공평을 추진하기 위한 경제동력 까지도 실추시켰다. 셋째, 소위 ‘균형발전’ 추진을 위한 실천기준이 결

3) 공업투자 측면만 보면 내륙지구 투자비중이 60%에 달했다, 高新才, 2009. 16쪽

4) 1970년 각 성의 1인당 GDP 순위 12위 안에 6위 칭하이(青海), 7위 윈난(云南)과 산시(陕西), 닝샤(宁夏), 구이조우(贵州)가 포함되었다. 그러나 이후 3선건설이 중지되고 전략중점이 바뀐에 따라 이 같은 순위에 변화가 생겨서 1985년 이후에는 3선지역에 해당하는 성(省) 중에서 12위 안에 들어간 중·서부 성은 단 한 곳도 없다(陈秀山·徐瑛 2005: 104~107).

여되어 있었다. 예를 들면, ‘균형발전’의 함의와 내용이 무엇인가, 투자 균형인가 아니면 성장의 균형인가, 경제총량인가 아니면 동일 부문의 각 지역간 균형인가? 등에 대한 인식과 기준이 모호했다. 또한, 지령성 계획경제체제하에서 투자재원의 낭비와 비효율의 문제가 있었다.

② 개혁개방 이후

▪ 불균형 거점개발 시기(1979~1990년대 중반)

1978년 12월 중공 11기 3중전회에서 개혁개방 방침이 제출되고, ‘선부론(先富论)’과 함께 지역발전전략 기조도 동부연해지구에 경제특구와 개방구를 설립 육성하여 우선 발전시킨다는 ‘거점개발’ 전략으로 전환했다. 이는 개혁개방 이전 시기에 고수해 오던 ‘균형발전’을 포기하고 기본방향을 전환하겠다는 결정이었다. 이 같은 변혁의 배경과 주요 흐름은 다음과 같다.

1976년 9월 마오쩌둥이 사망하면서 문화혁명 10년 동란이 실제로 끝난 후, 덩샤오핑을 지지하는 예젠잉(叶剑英) 중심의 원로그룹 실용주의 개혁파가 화궈핑(华国峰)과 연합하여 4인방⁵⁾을 제압했다. 예젠잉과 덩샤오핑을 중심으로 하는 개혁파는 다시 마오쩌둥의 후계자인 당시 국가주석 화궈핑을 지지하는 범시파(凡是派)⁶⁾를 소위 ‘진리표준 논쟁’⁷⁾을 통해서 제압하고 중공내의 권력을 장악했다. 이후에, 덩샤오핑이 주도한 중공중앙은 ‘대내 개혁과 대외 개방’을 결정, 공표했다. 이 같은 변혁상황 속에서 지역발전정책도 경제효율을 중시하는 불균형 거

5) 마오쩌둥이 배후에서 조종한 문혁을 주도하며 권력을 장악하고 있던 마오쩌둥의 부인인 장칭(江青), 왕홍원(王洪文), 장춘차오(張春橋), 야오원위엔(姚文元)을 지칭한다.

6) “범시(凡是)”란 모두 그렇다는 뜻이고, “범시파(凡是派)”란 명칭은 마오가 죽은 후에 후계자인 화궈핑(华国峰)을 중심으로 “凡是毛主席作出决策我们都坚决拥护, 凡是毛主席的指示, 我们都矢志不渝地遵循(우리는 마오주석의 모든 결정을 결연히 옹호해야 하고, 마오주석의 모든 지시를 변함없이 따라야 한다)”라고 주장한 무리를 가리킨다.

7) 마오를 계승한 당시 국가주석 화궈핑(華國峰)을 중심으로 하는 “범시파(凡是派)”의 주장을 반박하기 위해 당시 중공중앙당교 교장이었던 후야오방(胡耀邦)이 주도하여 개혁개방파가 전개한 사상투쟁이다. “진리를 검증하는 유일한 표준은 실천이다.”라는 명제를 내세웠다.

점개발전략으로 전환했고, 경제자원의 지역배치전략도 상응하게 조정했다. 즉 중공정권 출범 이래 중시해 온 규범적 균형 대신 지역간 입지적 장점을 효율적으로 발휘토록 하는 방향으로 전환했다.

중공이 개혁개방 이전의 평균주의 정책의 폐단으로부터 체득한 교훈을 요약하면, “공동부유(共同富裕)는 동보부유(同步富裕)와는 다르며, 동보전진(同步前进)이나 동보부유(同步富裕)의 추구는 공동빈곤(共同贫困)에 도달할 수밖에 없다”는 것이었다. 중국은 국토와 지역이 광활하고 지리위치, 자연조건, 역사적으로 형성된 경제기초 등 객관적 조건의 차이가 매우 크므로 발전과정에서 지역별 발전속도가 다를 수밖에 없다. 모든 지역의 발전상태가 비슷한 상태나 ‘같은 보폭으로 전진’ 또는 ‘동보부유’는 가능하지도 않다는 것과 그 같은 극좌 모험주의적 시도가 초래한 저수준의 균형과 공동빈곤의 폐해를 확실하게 체득했다고 하겠다. 이는 전체 국면에서 발전을 진행시킬 동력을 확보하기 위해서는 (불균형) 거점개발이 필요하고, 그 과정에서 지역 간 격차 발생은 불가피하다는 인식의 변화로 이어졌다. 이 같은 인식을 바탕으로 광둥성 선전(深圳), 주하이(珠海), 산터우(汕头)와 푸젠성(福建省) 샤먼(厦門)에 경제특구를 설치하고 개혁개방정책실험을 추진하기 시작했다.

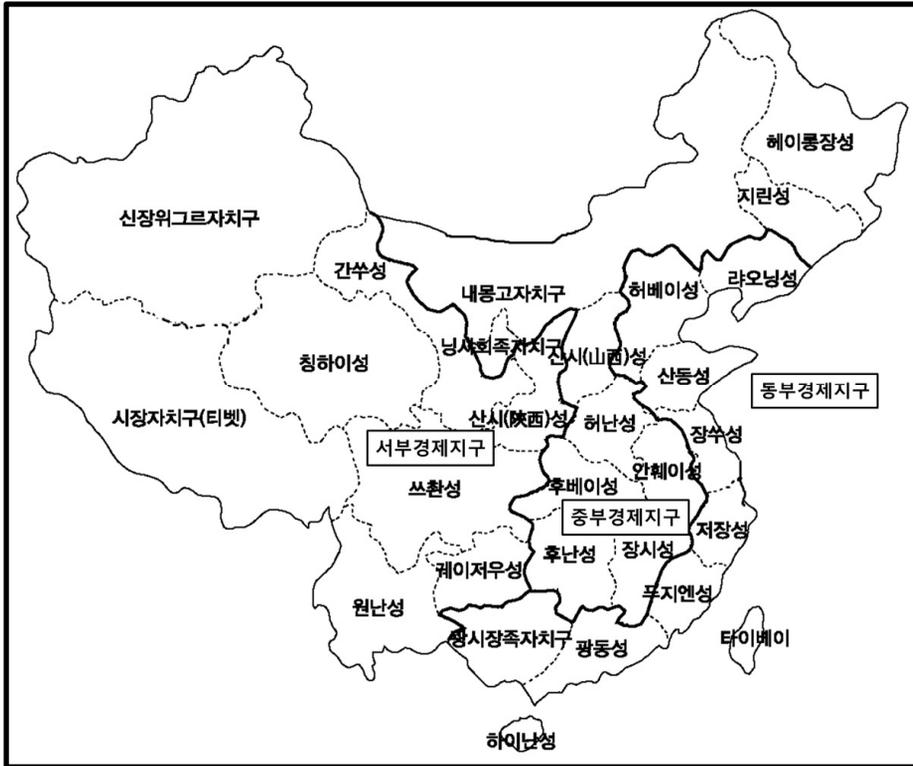
지역발전 차원의 전략은, 6차 5개년계획(六五计划: 1981~85)의 “연해지구의 경제기술적 우위를 최대한 활용한다”는 단계를 거쳐, 7차 5개년계획(七五计划: 1986~1990)에서는 이를 더욱 명확하고 구체적으로 밝혔다. 이에 따라, 동부연해지구에 상술한 4개의 경제특구를 설립하고, 이어서 3개의 삼각주경제개방구⁸⁾와 14개 연해개방도시⁹⁾를 지정, 설립했다.

한편, 개혁개방 이후 수립된 7차 5개년계획(1986~1990)부터 전국을 거시적 관점에서 동부, 중부, 서부의 3대 경제지구로 나누고, 이들 지

8) “3개 삼각주 경제개방구”는 장강(長江)삼각주, 주강(珠江)삼각주, 그리고 민강(閩江)삼각주인 샤먼(厦門)-장저우(漳州)-첸저우(泉州) 삼각지구(厦漳泉三角地區)로 구성되었다.

9) 14개 연해개방도시는 북에서 남 방향으로 따리엔(大連), 친황다오(秦皇島), 옌타이, 칭다오, 련윈강(連云港), 난통(南通), 상하이, 닝보(寧波), 윈저우(温州), 푸저우(福州), 광저우, 잔장(湛江), 베이하이(北海) 14개 동부연해지구 주요 항구도시들이다.

구의 현실적인 능력과 발전단계의 차이를 구분하기 시작했다.



<그림 2-1> 3대 경제지구 획분 현황

당시의 지도사상은 ‘효율을 우선하고, 공평을 함께 고려한다(效率優先, 兼顧公平)’였다. 더구나 실천단계에서는 효율을 보다 강조했다. 이후 동부연해지구의 경계가 빠른 속도로 발전했다. 중부, 서부, 동북 지구와 동부지구 간 1인당 지역총생산액(GRP) 비교를 통해서 보면, 1978년부터 2000년경 까지는 중부, 서부 및 동북지구의 비율이 동부지구보다 감소하는 추세가 지속되었다. 1978년 중부지구의 1인당 GRP는 동부연해지구의 45%였으나, 2000년에는 37%로 떨어졌고, 서부지구는 1978년 41%에서 2000년 32%로, 동북지구는 1978년 79%에서 2005년 57%로 감소했다.¹⁰⁾

10) 단, 1990년대말부터 중국정부가 ‘서부대개발’, ‘동북 진흥’, ‘중부 굴기’ 구호를 내걸고 추진한 구역협조발전 정책의 영향으로 2000년대에는 이들 3개 지구의 동부지구에 대한

이와 같이 동부 우선발전과 거점개발 전략이 중국의 경제발전을 성공적으로 이끌긴 했으나 이 과정에서 지역 간 격차 문제는 날이 갈수록 심각해졌다.

■ **신균형발전전략과 해외개척 시기(1990년대 후반~현재)**

1990년대 후반 부터는 중공의 지역발전정책 기조가 동부연해지구 등 선(先)발전지역의 발전추세를 유지 또는 가속화하면서, 발전의 성과를 중·서부 내륙지구로 파급, 확산시킨다는 ‘효율 우선, 균형 동시고려(效率优先,兼鼓均衡)’로 바뀌었다. 이를 ‘구역협조발전(区域协调发展)’ 또는 ‘신균형발전’이라 부른다. 중공중앙이 지역발전전략 기조를 개혁개방 이후 유지해 온 ‘불균형 거점개발’에서 ‘구역협조발전(区域协调发展)’또는 ‘신균형발전’전략으로 전환한 배경은 동부연해지구와 중서부 내륙지구간, 그리고 도시와 농촌간 발전속도와 주민소득 격차가 갈수록 커지면서 사회적 정치적 문제로 확대 심화되는 양상을 보인다고 판단했기 때문이다.

중국의 지역간 격차 문제를 표현하는 말로 “하나의 중국, 네 개의 세계(一个中国四个世界)”란 말이 있다.¹¹⁾ 즉, 중국이라는 국가 안에 발전 수준이 각기 다른 4개의 세계가 존재하고 있는 바, 제 1세계는 베이징과 상하이, 텐진 3대 직할시로 1인당 지역총생산액(GRP)이 1만달러를 넘었고 세계의 중진국 수준에 진입했다. 제2세계는 동부연해지구의 성(省)들로 1인당 GRP가 7000달러 선 이상이고 장쑤성(江苏省), 저장성(浙江省) 등은 이미 1만달러 선에 근접했다. 이 지구의 인구는 약 2.7억인으로 전국인구의 약 21.8%이다. 제3세계는 중부지구로 세계의 하·중등 국가수준이고, 이 지구 인구는 약 3.3억인으로 전국인구의 약 26%를 점한다. 제4세계는 중·서부의 빈곤지구로 1인당 GRP가 세계

1인당 GRP 비율이 상승하여, 2012년에는 중부지구 56%, 서부지구 54%, 동북지구 80% 선까지 회복했다.

11) 2008년에 중국과학원 국정연구소 소장인 경제학자 후안강(胡鞍钢) 등이 중국의 지역격차를 표현한 말이다.

적으로도 최빈국가 수준이고, 이 지구 인구는 약 6억으로 전국인구의 50%를 점한다. 즉, 중국 전국인구중 약 3/4 이상 인구의 경제수준이 세계 빈곤국가 수준이다(樊綱, 武良成, 2009: 141).

한편, ‘신균형발전’으로 전환한 배경에는 갈수록 확대 심화된 지역간 격차외에도 서부지구의 수토유실, 토지 사막화 그리고 모래폭풍(沙尘暴) 발생빈도의 증가와 같은 생태환경 파괴 문제와 이들 지역에 거주하고 있는 소수민족의 문제가 있었다.

9차 5개년계획(九五计划: 1996~2000)에서 계획의 장기목표와 지도사상으로, 그리고 경제건설의 주요 임무로 ‘지역경제협조발전(区域经济协调发展)과 지역발전 격차의 점진적 축소’를 제출했고, 이어서 10차5개년계획(2001~05) 기간 중에는 서부 대개발과 동북노후공업지구 진흥 전략을 적극적으로 추진했다(杨小军, 2009: 9~10). 11차 5개년계획(2006~2010)과 12차 5개년계획(2011~2015)에서도 이러한 기조를 유지하면서 중부 굴기(中部崛起) 전략을 추가하고, 지역간, 도농(城乡)간 화해(和谐), 선(先) 발전지역이 이룩한 부를 후발전지역에 되돌려 준다는 ‘반포(反哺)’¹²⁾ 개념과 ‘포용성 발전’을 강조하고 있다.

이 같은 정책기조는 1988년 덩샤오핑이 제시한 ‘2개 대국(两个大局)’과 ‘공동부유론(共同富裕论)’에 뿌리를 두고 있다. 1988년 9월에 덩샤오핑이 ‘중앙은 권위가 있어야 한다(中央要有权威)’라는 제목의 담화 발표를 통해서, ‘2개 대국’과 ‘선부론(先富论)’을 주창했다. 즉, “연해지구가 신속한 경제발전을 이룩하면서 내륙의 발전을 촉발시키도록 해야 한다. 내륙지구는 이러한 대국(大局)을 수용, 협조해야 한다. 단, 연해지구의 발전이 일정 정도 달성되고 난 후에는 연해지구가 내륙지구의 발전을 대동(帶同)해야 한다. 이는 연해지구가 반포(反哺)해야 하는 대국(大局)이다”(邓小平, 1993: 373~374, 高新才, 2009: 26). 또한 덩은 ‘공동부유’는 경제발전에 기초해야 한다는 인식 하에서 사회주의 초급 단계에서의 경제발전에 대한 단계별 전략목표로서 ‘참고 배고픈 문제

12) ‘反哺之孝’에서 유래된 말. 까마귀 새끼가 자라서 늙은 어미에게 먹을 것을 물어다 준다는 뜻.

의 해결(解决温饱), ‘소강사회(小康社会)의 실현’, ‘현대화’라는 3단계 발전전략을 제시했다(李合敏 2002: 50). 단, 당시의 덩샤오핑과 중공중앙은 당의 지배와 강력한 지도력에 대한 자신감이 과했고, 지역격차 문제를 지나치게 낙관적으로 인식했다고 판단된다.

덩샤오핑의 후계자인 장쩌민(江泽民)은 1999년 6월, 서부지구 순방중 산시성(陕西省) 시안(西安)에서 서부지구의 최대 현안문제인 생태환경보호와 충칭(重庆), 청두(成都), 시안 등 지역거점도시의 거점기능 강화를 주요 내용으로 하는 ‘서부대개발’ 방침을 발표하고 본격적으로 추진했다.

이어서 동북3성(辽宁省, 吉林省, 黑龙江省)과 내이명구자치구 동부를 포함한 지역의 노후공업과 ‘자원형 도시’¹³⁾ 문제 등을 포함하는 소위 ‘동북현상’ 문제에 대응하기 위해 ‘동북 노공업기지 진흥’, 그리고 중부 지구에 대한 ‘중부 굴기(中部崛起)’ 전략을 추진했다.

또 하나의 문제는 도농간 격차문제이다. 2004년 이래 중공중앙이 매년 년초에 발표하는 1호 공문의 내용이 모두 삼농(三农: 농민, 농업, 농촌) 관련 내용이다. 그만큼 중공중앙이 삼농문제를 중시하고 있으나 해결방안을 찾기가 쉽지 않다는 것을 의미한다.

삼농문제 중에서도 핵심은 농민의 수입증가추세가 둔화되고 있고, 도시주민과 비교한 수입 격차가 갈수록 커지고 있다는 점이다. 즉, 도농간 주민소득 절대액의 차이가 1998년 2.52: 1에서 2011년에는 3.13: 1로 확대되었다. 개혁개방 초기에 각 농가별 생산연계 도급책임제(家庭联产承包责任制) 실시 직후에는 농민의 생산 및 소득 증가속도가 비교적 빨랐다. 그러나 개혁개방이 도시와 공업부문으로 확대 추진되면서 도농간 주민소득격차가 갈수록 더 크게 벌어졌다(范剑勇等, 2013: 65, 胡愈等, 2012: 90-91).

주목해야 할 점은, 제10차 5개년계획 이후 중국정부가 견지하고 있는 ‘구역협조발전’ 정책은 지역간 ‘협조(协调)’를 강조하고 있지만 개혁개

13) 도시경제기반을 광물자원 채취에 의존하고 있으나, 자원 매장량과 채취량이 한계에 달해 도시경제가 쇠락해 가는 광업도시를 가리킨다.

방 이전의 평균주의적 균형 개념과는 다르다는 점이다. 즉, 전국적인 경제성장추세를 유지하려면 불균형 성장은 불가피하다는 인식을 기초로, 그 틀 속에서 지역간 부문간 ‘협조’를 추구하고 있다. 12차 5개년계획(十二五规划: 2011~2015)과 13차 5개년계획(十三五规划: 2016~2020)에서는 이 같은 ‘신균형발전’ 전략 기초를 유지하면서, 지역과 자연간, 그리고 지역과 지역간 ‘협조(协调)’와 ‘조화(和谐)’, ‘도농 일체화 발전’, 그리고 ‘포용성(包容性) 발전’과 ‘신형 도시화(新型城镇化)’ 또는 ‘중국 특색의 도시화’를 강조하고 있다.

한편, 최근에는 ‘일대일로(一帶一路)’ 건설과 해외특구 개발 등 해외 진출(走出去)을 통한 경제권의 세계화 전략을 추진하고 있다. ‘일대일로(一帶一路)’란 과거 중국이 서역과 교류하던 실크로드와 같은 국제 교역로 및 경제회랑을 육상지대(一帶)와 해상 실크로드(一路)로 건설한다는 구상이다. 즉, ‘일대(一帶)’는 육상으로 중앙아시아-러시아-유럽을 연결하고, ‘일로(一路)’는 바닷길로 중국 연해지구와 동남아시아-남아시아-인도-유럽-남태평양 까지 연결한다는 구상으로 ‘21세기 해상실크로드’라고도 부른다.

2) 지구별 발전전략

①서부대개발 정책

1999년 11월에 개최된 중앙경제공작회의에서는 향후 경제정책 추진을 위한 정책조정 주요목표를 ‘지역경제구조의 조정, 지역경제의 촉진, 도농간 협조발전’으로 채택하고, 국무원 산하에 ‘서부개발판공실’을 설치했다. 2000년 1월에는 국무원 서부지구 개발 영도소조(领导小组)가 베이징에서 ‘서부지구 개발회의’를 개최했고, 이 회의에서 서부개발의 방향과 전략적 임무 등을 체계적으로 발표했다. 장쩌민 당시 중공중앙 주석은 수차례 중부 및 서부지구의 발전을 강조했으며, 특히 ‘서부 대

개발'을 중국 현대화 발전의 대전략으로 하고, 계획의 수립, 실시단계, 정책, 방법과 조직형식 등을 강화할 것을 지시했다.

이어서 제10차 5개년계획(十五规划: 2001~05)에서 '서부 대개발'을 국토개발 및 지역경제 분야의 최대 중점과제로 확정했고, 2000년 10월, 국무원이 '서부대개발 실시에 관한 정책시책의 통지'를 공포했다. 이 '통지'에서 정책의 원칙 및 지원중점을 제정하고, 자금투입증가정책, 투자환경개선정책, 대내 및 대외개방확대정책, 인재 및 과학기술 발전정책 등의 내용을 확정했다. 2001년 9월에는 국무원 판공청(办公厅)이 '서부대개발에 관한 약간의 정책시책에 관한 실시의견'을 발표, 서부개발판공실에 전달하고, 건설자금투입강도, 건설항목 우선 안배, 재정전 이지불제도 강화, 금융신용대출지원 등 구체적 내용의 방안을 제출했다. 2002년 7월, 국무원 동의를 거쳐, 국가발전개혁위원회, 국무원 서부지구개발 영도소조 판공실이 '10차 5개년계획 서부개발총체계획'을 발표했다. 이 계획은 2010년 서부개발의 지도방침, 전략목표, 주요 임무와 중점지역을 명확하게 했다. 2003년말, 제10기 전국인민대표대회 상무위원회가 '서부개발촉진법'을 제정해 입법계획에 포함시켰고, 2005년에는 11차 5개년계획(十一五规划: 2006~10) 서부개발총체계획을 수립했다.

②동북진흥정책

중국정부가 소위 '동북현상' 문제를 중시하고 적극적인 대응을 시작한 것은, 1990년대 후반에 들어서면서, 자원고갈형 광업도시 문제에 대응하면서 부터이다. 1998년 8월에 천연림보호공정을 시작하면서, 동북 지역의 임업자원형 도시의 지속가능 발전을 위한 정책지원을 시작했고, 이후 자원형 도시와 노공업기지 관련 정책들을 발표 추진했다.

2001년 12월, 광산도시인 랴오닝성 푸신(阜新)시를 자원고갈도시 및 경제전환 실험도시로 확정했고, 2002년 11월, 중국 공산당 제16차 전국대표대회 보고에, "동북지구 등 노공업기지의 조정과 개조를 가속화하고, 자원채취형 도시·지구 산업의 지속가능발전을 지원한다."는 표현

이 포함되면서, ‘동북진흥’ 정책이 공식화되었다. 2003년 10월, 중공중앙과 국무원이, 동북지구 등 노공업기지 조정개조 가속화 실시와 관련, 자원채취형 도시와 지구의 연결산업 발전을 지원한다는 방침을 정식으로 발표 하달했다.

2003년 12월, 중앙정부가 ‘동북지구 노공업기지 진흥 영도소조(东北地区老工业基地领导小组)’ 건립을 결정, 원자바오 총리가 조장(组长)을 맡고, 국무원 25개 주요 부처 책임자를 구성원으로 조직했다.

2004년 2월, 국무원 국유자산감독관리위원회가 ‘동북지구 중앙기업 조정개조 가속화에 대한 지도의견’을 배포하고, 동북지구의 중앙기업 조정, 개조 추진을 가속화했다. 동시에 선진기술, 합리적 구조, 융통성 있는 기제(机制), 핵심경쟁력이 강화된 중앙기업을 만들고, 동북공업기지의 진흥을 촉진하고, 중앙기업의 통제력과 영향력과 대동능력을 제고해야 한다는 의견을 하달했다. 같은 해 4월에는 국무원이 ‘동북지구 등 노공업기지 진흥관공실’을 설립했다.

2005년 5월, 국무원 ‘동북진흥 영도소조’제 2차회의에서 심의 통과된 업무요점은 다음과 같다, 자원개발 보상기제와 쇠퇴산업 지원기제 관련정책과 시책을 시급히 건립하고, 랴오닝성 푸신시, 헤이룽장성 상야산(双鸭山)시 등 자원형 도시에 우선 시행한다. 헤이룽장 따칭(大庆)시는 석유, 이춘(伊春)시는 산림, 지린성 랴오위엔(辽源)시는 석탄 유형의 자원형 실험도시에 포함시킨다. 이어서 6월에는 국무원 판공청이 ‘동북 노공업기지 대외개방 진일보 확대 촉진에 관한 실시의견’을 발표, 하달했다. 주요 내용은, 국유기업 개조에 외국자본 참여 장려, 체제 및 기제(机制) 창신의 가속화, 정책지도 강화, 중점업종과 기업의 기술진보 추진, 개방영역의 진일보 확대, 서비스업의 발전수준 제고, 입지우세 발휘, 지역경제합작 건강발전 촉진, 양호한 발전환경 조성, 대외개방을 위한 보장 제공 등이다.

2009년 9월에는 중국 국무원이 ‘동북지구 등 노공업기지 진흥전략의 진일보 실시에 관한 약간의 의견’¹⁴⁾을 발표, 하달했다. ‘의견’은 기존의

발표된 정책들을 종합, 체계화한 것으로, 주요 내용은, ㉠경제구조 특화와 현대산업체제 건립, ㉡랴오닝 연해 경제지대, 선양경제구, 하얼빈-따리엔-치치하얼(哈大齐) 공업회랑, 창지투(长吉图: 长春-吉林-图们) 경제구의 가속 발전 추진, ㉢국내 일류의 현대산업기지 건설, ㉣기업기술 진보 가속화, 자주창신(自主创新) 능력의 전면적 제고, ㉤현대 농업의 가속적 발전과 기반시설 건설 강화, ㉥자원형 도시의 구조전환(转型)과 지속가능발전, 생태환경 보호와 녹색경제의 적극 발전 추진, ㉦성(省) 지구간 협력과 지역경제 일체화 발전 추진 등이다.

이어서, 2009년 11월에는, 중국 국무원이 ‘중국 두만강 구역 합작개발 계획 강요: ‘창지투(长吉图: 长春-吉林-图们)’를 개발개방 선도구로’ 계획을 승인했다. ‘창지투’는 지린성 창춘시, 지린시 부분지역과 연비엔(延边) 조선족자치주를 포함한다. 이 지역도 중국 두만강(图们江)지역의 핵심지구이고, 동북아의 중심에 위치한 새로운 유라시아대륙 철도의 중심이다. 러시아의 풍부한 자원과 함께 일본과 한국의 과학기술과 자본, 그리고 중국의 시장과 인력자원을 보유하고 있으며, 중국내 최대의 조선족 인구 집중거주지인 연비엔(延边) 조선족자치주도 포함하고 있다. ‘창지투’개발개방선도구 계획의 지역범위는, 창춘시 도시구(城区)와 관할 저우타이(九台)시, 더혜이(德惠)시, 농안(农安)현, 지린시 도시구와 관할 용지(永吉)현, 자오허(蛟河)시, 연비엔(延边) 조선족자치주 전체를 포함하며, 구역 총면적 7.3만km², 인구 1090만인므로, 면적과 인구가 모두 지린성 전체의 1/3을 점하고, 경제총량의 1/2 이상을 점하고 있다.

‘강요’는 창지투지구 계획의 주요 목적을, 두만강지구 합작과정에서 중국의 종합실력 증강, 국경(沿边)지구의 국제합작과 대외개방 수준 제고, 동북지구의 새로운 성장거점(增长极) 형성, 국경지구 경제사회 발전, 변경민족지구의 번영, 안정을 추동해 2020년까지 이 지역을 중국 국경 개방개발의 중요 지역, 동북아 개방을 겨냥한 관문, 동북아 경제 기술합작의 무대, 동북지구의 새로운 성장거점으로 건설하는 것이라

14) 国务院, 2009.9.9, “国务院关于进一步实施东北地区等老工业基地振兴战略的若干意见”(国发〔2009〕33号)

밝혔다.

③중부굴기 정책

중부굴기정책의 배경은 중부지구의 경제발전 수준이 동부연해지구에 비해 뒤진 것은 물론이고, 발전속도 측면에서 서부지구에도 추월 당하고 있다는 위기의식이었다. 이것을 ‘중부 함몰(中部塌陷)’이라 표현하기도 했다. 그 주요 원인은 대략 다음과 같다. 개혁개방 이후 동부연해지구에 대한 각종 정책적 지원에 따라 동부연해지구와 여타지구 간에 격차가 계속 벌어지자, 1990년대 후반부터 ‘서부대개발’과 ‘구역협조발전(区域协调发展)’ 전략이 실시되었고, 서부지구에 대한 대량의 투자와 정책지원이 진행되었다. 또한 2000년대에 들어서면서 ‘동북진흥’ 정책이 추진되었다. 그러나 이때 까지도 중부지구는 국가의 거시적 지역발전전략의 관심대상이 아니었고, 그 결과 중부지구의 노동력과 자본 등 생산요소가 동부지구 등으로 대량 유출되면서, ‘중부함몰’ 문제가 제기되었다.

소위 ‘중부함몰’ 문제를 통계수치를 통해서 보면 다음과 같다(刘玉, 冯健, 2008 : 300-301). 첫째, 중부지구 경제총량과 1인당 평균지표의 전국에서 차지하는 지위가 하락했다. 중부지구 6개 성 지역총생산액(GRP)의 전국 점유비중을 보면, 1980년 21.6%에서 1985년에 25.3%로 증가했으나, 2006년에 다시 20.5%로 낮아졌다. 둘째, 발전속도 측면에서, 서부대개발정책 추진 이후 중부지구의 발전속도가 서부지구와 전국평균수준보다 낮아졌다. 셋째, 공업화, 도시화, 시장화 진전과정(동부연해지구보다 낮을 뿐만 아니라) 전국평균수준보다도 낮다. 가령, 공업화를 반영하는 지표로, 2차산업 증가치가 GRP에서 차지하는 비중을 비교해 보면, 중부지구내 6개 성은 45%이고, 전국은 52.2% 수준이다(刘玉, 冯健, 2008: 302).

2004년초, 정부업무보고 시에, 원자바오(温家宝) 당시 총리가 ‘구역협조발전(区域协调发展)’을 강조하면서, “중부지구 발전을 가속화하는 것이 구역협조발전의 중요한 방향”이라고 밝히고, “서부대개발을 견지하

고, ‘동북지구 등 노후공업지구’를 진흥시키고, 중부 굴기를 촉진하고, 동부연해지구 발전의 가속화를 장려해, 동,중,서부 상호협조, 우세의 상호보완, 상호촉진, 공동발전의 새로운 틀을 형성한다”는 방침을 제출했다. 이어서 같은 해 6월에 개최된, 중부 6개 성(山西, 河南, 安徽, 湖北, 湖南, 江西) 거시경제 형세 좌담회에서 중부지구의 특성과 우세를 더욱 심도있게 분석하고, ‘중부 굴기’의 지도사상과 구체적 요구를 제출했다.

2006년 4월 15일에는 중공중앙과 국무원이 공동으로 중부굴기의 강령(纲领) 문건인 ‘중부지구 굴기 촉진에 관한 약간의 의견’을 공포, 하달했다. 주요 내용은 다음과 같다. ㉠중부의 위치, 자원, 산업과 인재 우세를 충분히 발휘하고, ㉡현대화농업, 특히 양식 주생산구 상품양식기지 건설을 강화하고, ㉢에너지와 중요 원재료기지 건설을 강화하고, ㉣현대종합운수교통체계, 현대유통체계와 현대시장체계 건설을 강화한다. ㉤노공업기지 진흥과 자원형도시의 경제체제 전환을 지원하고, 현대장비제조기지과 고기술산업기지를 건설한다. ㉦중심도시의 발전 확산 기능을 증강하고 도시군(城市群)과 경제지대 등 경제밀집구 발전을 장려해, 주변지구를 이끌고 함께 발전토록 한다.

3) 최근 중국지역정책 동향

①12차 5개년계획(2011-2015)의 주요 내용

▪ 지역발전총체전략

첫째 서부지구는, 서부대개발 전략을 심화하고, 특수정책을 통해 자원우세와 생태안전 보호막 역할을 강화하고, 기반시설 건설과 생태환경 보호를 강화하고, 과학기술교육을 대폭 발전시키고, 특성있는 비교우위 산업의 발전을 지원한다. 또한, 시장(西藏:티베트), 신장(新疆), 그리

고 기타 소수민족지구의 발전을 지원한다.

이와 함께 구혁명구(革命老区)와 소수민족지구, 변경지구, 빈곤지구에 대한 지원강도를 강화한다.

둘째, 동북지구는 기존 공업기지를 전면적으로 진흥하고, 자원고갈지구의 발전방식을 전환하고 현대산업체계를 완비한다.

셋째, 중부지구는 위치우세를 발휘해 교통운수중추 지위를 강화하고, 동부를 승계하면서 서쪽으로 발동시키고(承东启西), 투자환경 개선, 우수산업 육성, 현대산업체계 발전을 추진한다.

넷째, 동부연해지구는 보다 높은 층차(层次)에서 국제경제 협자와 경쟁에 참여하면서, 전국 경제발전의 선도, 지원 역할을 발휘토록 한다. 경제발전방식 전변(转变)과 경제구조 조정, 그리고 자주창신(自主创新) 과정에서 지역간 협작기제를 완비·강화하고, 시장(市场)내의 장벽을 제거하고, 요소 유동을 촉진하고, 순차적 산업 전이를 유도한다.

한편, 경제특구, 종합연계개혁시험구, 자유무역시험구 등이 개혁개방과정중 선행선시(先行先试) 역할을 더욱 양호하게 발휘토록 한다. 국경지구 개발개방을 가속화하고, 국제통로, 관문변경도시의 건설을 강화하고, 변경지역을 부흥시키고 주민을 부유하게 하는 ‘흥변부민(兴边富民)’시책을 심화, 실시한다.

▪ 도시화 배치와 관리강화

전국 경제의 합리적 배치 요구에 준해, 개발질서를 규범화하고, 개발강도를 규제하고, 고효율, 협조(协调), 지속가능한 국토공간 개발 틀(格局)을 구축한다. 인구가 밀집하고, 개발강도가 높고, 자원환경 부하가 과중한 일부 도시화지구는 특화 개발한다. 자원환경수용 능력이 비교적 강하고, 경제조건이 상대적으로 양호한 도시화지구는 중점 개발한다. 전체 생태안전에 영향을 주는 중점생태기능구에 대해서는 대규모, 고강도 공업화 도시화 개발을 규제한다. 법에 의거해 설립한 각급 각 유형의 자연문화자원보호구와 기타 특수 보호가 필요한 구역에 대한

개발을 금지한다.

대도시에 의탁하고, 중소도시를 중점으로 하고, 과급 확산 역할이 큰 도시군(城市群)의 점진적 형성을 유도하고, 대, 중, 소도시와 소성진(小城镇)의 협조발전(协调发展)을 촉진한다. 통합계획, 합리적 배치, 기능완비, 큰 것이 작은 것을 대동(带动)하는 원칙과 도시발전의 객관적 규율을 따른다.

도시군(城市群)내의 각 도시의 기능 위상 설정과 과학적 산업배치를 계획하고, 특대도시(特大城市) 중심 도시지구의 압력을 완화하고, 중소도시 산업기능을 강화한다. 소성진(小城镇)의 공공서비스와 거주기능을 증강하고, 대·중·소 도시의 교통, 통신, 전기공급, 급배수 등 기반시설 일체화 건설과 네트워크화 발전을 추진한다.

한편 도시관리 측면에서는 정착조건에 부합하는 농업전이인구를 점진적으로 도시주민으로 전환시킨다. 대도시는 인구관리를 강화 및 개선하고, 중소도시와 소성진(小城镇)은 외래인구에 대한 정착조건을 완화한다. 농민공(农民工) 권익보호 문제의 제도적 해결을 중점 추진한다.

도시개발 경계를 합리적으로 확정하고, 시가화지구(建成区) 인구밀도를 높이고, 특대도시 면적의 과도한 확장을 방지한다. 도시계획과 건설은, 사람을 근본으로(以人为本), 토지 및 에너지 절약(节地节能), 생태환경보호, 안전과 실용, 특색 돌출, 문화 및 자연유산 보호에 중점을 두고, 계획의 구속력을 강화하고, 도시공용시설 건설을 강화하고, ‘도시병(城市病)’의 예방 및 치료에 중점을 둔다.

②특구’의 임무와 역할 확대

2000년대 중반에 접어들면서, 급속하게 진행된 총량경제성장에 따른 부작용 문제가 심화되고 불거지면서 발전의 질(质) 문제가 제기되었고, ‘특구(特区)’의 명칭도 ‘경제특구(经济特区)’에서 ‘종합연계개혁시험구(综合配套改革试验区)’, ‘자유무역시범지구’ 등으로 바뀌었다. 경제특구의

주요 임무는 경제성장 우선이었으나, 종합연계개혁시험구와 자유무역 시범지구의 임무는 삼농문제, 환경 및 에너지, 민생 문제 해결 방안 모색 또는 국제금융 및 무역 기능 경쟁력 강화를 위한 정책실험이다. 따라서 각자 부여된 주요 임무에 따라서 ‘민생특구’, ‘사회특구’, ‘제도특구’, ‘금융무역특구’라고도 부른다.

▪ 종합연계개혁시험구

2007년 6월에는 도농통합(统筹城乡) 발전모델 탐색실험을 위해서 서부지구의 거점도시인 쓰촨성 청두(成都)시와 충칭(重庆)직할시를 ‘종합연계개혁시험구’로 지정했다. 도농통합정책실험 임무는 사회체제와 공공업무의 개혁에 중점을 두고 있으므로 ‘사회특구’ 또는 ‘제도특구’라고도 부른다. 이어서 같은 해 12월에는 중부지구의 거점도시인 후베이성(湖北省) 우한(武汉)시와 후난성(湖南省) 창샤(长沙)-주저우(株洲)-상탄(湘潭) 도시군(长株潭城市群)을 자원절약 및 환경친화형 사회건설을 주 임무로 하는 ‘종합연계개혁시험구’¹⁵⁾로 지정했다.

2008년 3월에는 중국 국무원이 텐진(天津)시가 제출한 ‘빈하이신구(滨海新区) 종합연계개혁시험방안’을 정식 비준했고, 12월에는 광둥성 선전(深圳)시를 기존의 경제특구의 우세를 유지하면서, 사회민생문제의 해결에 중점을 두는 ‘사회특구’ 성격을 강화한 ‘종합연계개혁시험구’로 지정했다. 또한 랴오닝성 선양(沈阳)경제구를 ‘국가신형공업화 종합연계개혁시험구’로 지정했고, 산시성(山西省)은 ‘자원형 경제전형(经济转型) 종합연계개혁시험구’로 지정했다.

2011년 3월에는 중국 국무원이 소상품 도매중심 현급시인 저장성 이우(义乌)시를 저장성 최초의 국가급 종합연계개혁시험지구인 ‘국제무역 종합개혁시험구(浙江省义乌市国际贸易综合改革试点)’로 지정했다. 이로써 이우시는 중국에서 현급시로서는 최초로 국무원 비준을 받은 종합연계개혁시험구가 되었다. 이우시는 이미 2008년에 ‘도농통합발전종합

15) 资源节约型和环境友好型社会建设综合配套改革试验区

연계개혁시험구(统筹城乡发展综合配套试点区)’로 지정되었고, 2009년 7월에는 중국 해관총서가 소상공품 수출시장 발전을 지원하기 위해 현금 시로는 유일하게 해관(海关)을 설립했다.

한편, 장강삼각주, 주강(珠江)삼각주, 그리고 베이징-텐진-허베이(京津冀) 지구에서 도시밀집지구, 즉 도시군(城市群)이 형성 발전하고 있다.

이 같은 도시군은 중국 국내만이 아닌 대외 무역 및 교류를 강화하면서, 국제중심 역할과 위상을 획득하기 위해 경쟁하며, 국제대도시 연계발전축으로 발전하고 있다.

또한, 국경에 접한 일부 성(省) 지역에서는 국경무역을 발전시키는 동시에 주변국가와 지역경제차원의 합작을 지속적으로 추진했다. 예를 들어 1990년대에 동북지방 지린성(吉林省)의 두만강(图们江)지역과 베트남과 접경하고 있는 윈난성(云南省)의 란창강(澜沧江)지역의 국제합작이 추진되었고, 2000년대 중반 이후부터 아세안(东盟) 국가들과의 교역 증대 및 교역거점 건설을 위한 광시성 베이부만(北部湾) 지구 개발, 그리고 북한자원의 개발 도입과 동북지구의 동해로의 출해항로(出海航路) 확보를 위해 ‘창지투(长吉图)’, 즉 창춘(长春)-지린(吉林)-투먼(图们) 연결축 지구에 개방·개발사업을 추진하고 있다.

▪ 자유무역시험구

2013년 8월에는 국무원이 ‘상하이 자유무역시험구(自由贸易试验区)’ 설립을 비준했고, 9월에 정식 출범했다. 이 시험구는 상하이 와이가오차오(外高桥) 보세구를 핵심으로 하고, 공항보세구(机场保税区)와 양산항(洋山港) 임항신도시를 보조로 하는 중국경제의 새로운 실험장이다. 자유무역시험구 설립 목적은 정부직능 전변(转变), 금융제도, 무역서비스, 외상투자과 세수정책 등 다양한 항목의 개혁조치를 실행하고, 이와 함께 상하이시의 중개무역(转口), 오프쇼어뱅킹업무(离岸业务: Off-Shore Banking Business)의 발전을 추동하는 것이다.

상하이 자유무역시험구는 금융개혁 실험에 치중한다. 그러나 광동성에

설립된 광둥-홍콩-마카오(粵港澳) 자유무역원구(自由貿易園區)는 광둥성과 홍콩, 마카오 양자간 경제연계에 착안한 것이고, 더 나아가 주강삼각주 지구경제에 정합(整合)토록 하기 위한 것으로 지역성격이 강한 자유무역구에 속한다.

상하이와 홍콩-마카오에 이어서, 최근에는 직할시인 텐진, 충칭(重慶) 대도시와 산둥성의 항구도시인 르자오(日照)시도 ‘자유무역시범지구’ 지정 신청을 했다.¹⁶⁾ 이들이 신청한 잠정 명칭은 ‘텐진자유무역시범지구’, ‘충칭내륙자유무역시범단지’, ‘르자오무역자유항시범지구’다.

텐진시는 ‘텐진자유무역시범지구’가 국무원의 최종 승인을 받게 되면, 자유무역시범지구에서, 내국민 대우, 네거티브 리스트 관리, 금융분야 개혁 등 국제무역 편리화를 위한 다양한 개혁조치를 취할 것이라고 밝혔다. 특히 텐진의 금융리스 규모는 중국 전체의 25%를 차지하고 있으며, 25개 국가 및 중국 국내 항공사에 600여 대의 비행기 및 선박을 임대해 주고, 12,000여개 품종의 산업, 농업, 의료, 소방설비 임대서비스도 제공하고 있다.

충칭(重慶)시는 기존의 신용보세구와 보세항구를 기반으로 내륙자유무역시범단지 설립을 중앙에 건의했다. 충칭은 수운, 육로, 항공 등 운송조건이 우수하며, 개방형 경제와 산업체계를 갖추고 있을 뿐만 아니라, 시정 간소화, 설립 전 내국민 대우와 네거티브 리스트 관리 등의 조치를 실시하여 내륙 경제 발전에 기여하고, 또한 실크로드 경제권과 장강경제권의 허브 역할을 담당하면서, 충칭-쿤밍을 통해서 미얀마까지 중-미얀마 간 가스관을 연결하고, 충칭-쿤밍 철도와 고속도로 건설을 진행하여 서부대개발과 서남지역의 경제발전을 지원할 수 있다. 또한, 국가 전략인 신유라시아 대륙교 건설과 주변 도시 지원정책을 시행하기 위해 중국정부가 산둥성 르자오(日照)시에 자유무역항 건설을 검토중이다. 신유라시아 대륙교 건설 시 르자오는 국제자본과 국제무역, 그리고 대륙교 주변국가가 보유한 풍부한 에너지 자원의 중요 통

16) 中國證券報, 2014. 3.6

로가 될 것이다.

▪ 해외특구

최근에는 중국정부가 해외진출(走出去)과 ‘일대일로(一帶一路)’ 건설을 추진하면서 해외특구(海外特区)를 건설, 운영하고 있다. 중국 홍도우집단(红豆集团)이 캄보디아에 건설 중인 ‘시아누크항 경제특구’가 대표적인 사례다. 중국정부는 ‘일대일로’건설을 추진하면서 중앙아시아 등 연선국가 주요 도시들에 ‘자유무역구’설립을 확대해 나갈 계획이다.

③신형 도시화 정책

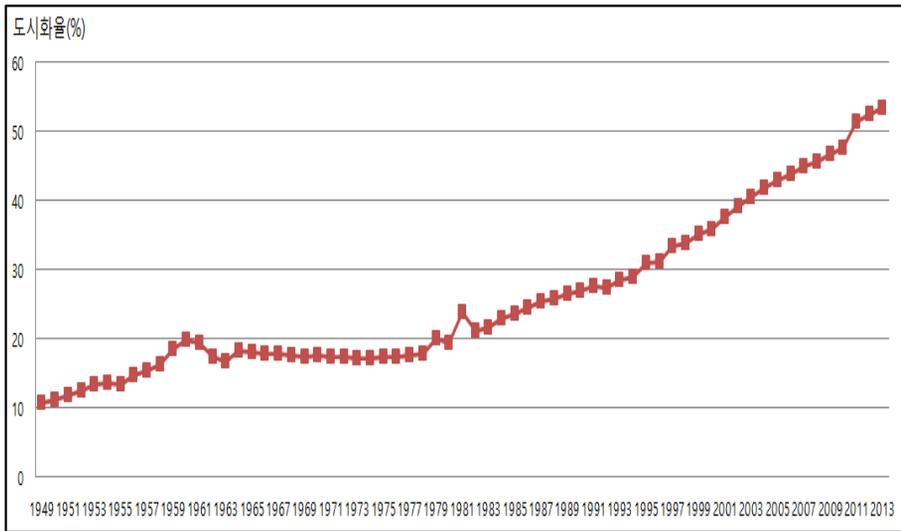
▪ ‘신형도시화’정책 제출 배경

중공과 중국 국무원이 ‘신형 도시화(新型城镇化)’를 주요 정책목표 및 수단으로 추진하게 된 배경 및 동기는, 첫째 개혁개방 이후 수출과 외자유치에 기반을 두고 고속성장을 유지해 온 총량경제 성장동력이 세계금융위기의 충격으로 둔화되면서 도시화를 통한 내수 확대가 필요해졌고, 둘째, 그러기 위해서 이제까지의 총량성장과 급속한 인구 도시화 추세에 그늘에서 누적되고 돌출되어온 삼농(三农)문제와 민생(民生)문제, 그리고 계층간, 도농간, 지역간 격차와 에너지 및 환경 문제 해소 방안과 연결하고 종합적이고 본질적인 대책을 모색해야 한다는 사회적 요구와 압력에 직면하게 되었기 때문이다.

‘신형 도시화’란 말은 2002년 3월, 중공 제16기 전국인민대표대회와 그해 말에 개최된 중공 16차 당대회에서 ‘중국 특색 도시화 길(道路)’과 ‘신형 공업화(新型工业化)’와 함께 공식적으로 등장했다. 2007년 3월, 제17기 전국인민대표대회에서는 ‘중국 특색 사회주의 도로’의 5개 실천전략중의 하나로 ‘신형 도시화’를 제출했다. 이후 ‘신형 도시화’는 ‘중국 특색 도시화’, ‘농업 현대화’, ‘도농 일체화 발전(城乡一体化发展)’, ‘도농조화(城乡和谐)’, ‘포용성 발전’ 등의 용어와 함께 사용되고 있다.

2011년에 중국의 인구 도시화율이 50% 선을 넘어서면서, 2012년 중공

18차 당대회와 중앙경제공작회의(中央经济工作会议)에서 ‘신형도시화’의 방향과 목표를 “도시화 전과정에 생태문명이념과 원칙을 융화시키고, 집약, 지능, 녹색, 저탄소의 길을 간다”고 제시했고, 이를 향후 경제발전의 새로운 동력 및 내수확대 및 민생개선을 위한 정책 목표 및 주요 수단으로 채택했다.¹⁷⁾



<그림 2-2> 중국의 도시화율 변화추이

▪ 신형도시화의 개념과 성격

2013년 중국정부가 공식 발표한 ‘국가신형도시화계획 (国家新型城镇化规划：2014-2020年, 이하 ‘2014년 계획’)’에서는 ‘도시화(城镇化)’에 대한 인식을 다음과 같이 밝히고 있다.

도시화(城镇化)는 공업화에 수반하여 발전해 왔으며, 비농업산업이 도시에 집적하고, 농촌인구가 도시로 향해 집중하는 과정이며, 내수 확대의 최대 잠재력이다.

도시화는 농업, 농촌, 농민 문제 해결을 위한 중요한 경로이다. 농촌 인구가 점진적으로 도시로 전이해 감에 따라, 농민 1인당 자원 점유량

17) 2015년말 중국의 도시화율은 56.1%로 빠른 증가추세를 유지하고 있다.

이 증가하고, 농업생산의 규모화와 기계화 추진이 가능해지고, 농업 현대화 수준과 농민 생활수준을 제고할 수 있게 된다.

도시화 과정중의 인구집적, 생활방식의 변혁, 생활수준 제고에 따라 생활서비스 수요를 확대할 수 있다. 도시화와 서비스업 발전은 밀접한 상관관계가 있다. 서비스업은 고용의 최대 수용체이다.

도시화는 사회의 전면적인 진보를 촉진하기 위한 필연적인 요구이다. 단, 도농이원체제와 도시내부 이원구조 모순 해소를 전제로 한다.

▪ 국가신형도시화계획의 주요내용

최근에 중국정부가 공식 발표한 ‘국가신형도시화계획 (国家新型城镇化规划：2014-2020年)’은 총 8개 편으로 구성되어 있다.¹⁸⁾

주요 내용은, 첫째, ‘사람의 도시화’라는 표제 하에 농업전이인구의 도시정착 또는 시민화를 제한하는 조건 완화. 둘째, 도시군을 발전시키면서 대·중·소 도시와 소성진(小城镇) 간의 협조발전 추동. 셋째, 도시의 종합수용능력을 증강시켜 지속가능발전 수준 격상. 넷째, 도시화발전체제기제의 혁신 완비이다.

‘2014년 계획’은 서두에서 계획의 개념과 성격을 “중국 특색의 신형 도시화의 길(道路), 도시화의 질 전면 제고라는 새로운 요구에 따라, 미래 도시화 발전노선과 주요 목표, 전략임무를 명확히 하고, 상관영역 제도와 정책 창신(创新)을 통합하고, 전국 도시화 건강발전을 지도하는 거시적, 전략적, 기초적 성격의 계획”이라고 밝히고 있다. 그러나 ‘신형(新型)’의 의미를 정책목표와 실천전략이라는 관점에서 어떻게 해석할 것인가? 라는 질문에 대해서는 아직까지도 다양한 토론이 진행 중이다.

- 지도사상

인간본위의 도시화를 핵심으로 하고, 인구유동을 합리적으로 인도하고, 농업전이인구(农业转移人口)의 시민화를 질서있게 추진하고, 도시

18) 1편 계획배경, 2편 지도사상과 발전목표, 3편 농업전이인구(農業轉移人口) 시민화의 순차적 추진, 4편 도시화 배치 및 형태의 특화, 5편 도시 지속가능발전능력 제고, 6편 도농일체화 발전 추동, 7편 도시화 발전체제기제개혁 완비, 8편 계획의 실시.

기본 공공서비스 혜택 범위를 점진적으로 도시 상주인구 전체로 확대하고, 현대화 건설 성과 향유 범위를 주민 전체로 확대한다. 도농간 요소 평등교환과 공공자원의 균형배치를 촉진하고, 공업으로 농업을 촉진하고, 도시가 농촌을 대동하고, 도농 통합형 신형 공농(工农) 도농 관계를 형성한다. 공업화와 도시화의 양성 상호작용, 도시화와 농업현대화 상호협조를 추동한다. 이외에도 도시공간배치 특화와 집약 고효율, 생태문명과 녹색 저탄소 발전 추구, 문화전승과 특색돌출, 시장 주도과 정부 인도의 조화를 추구한다.

중앙과 지방의 역할 분담 측면에서는, 중앙정부가 총체계획, 전략배치와 제도안배를 통합 총괄하고 분류지도를 강화한다. 지방정부는 지역실정에 맞게 순차적 점진적 구체적으로 관철하고, 기층의 창건(创建) 정신을 존중하고, 창신(创新)과 시험지구에서의 선행선시(先行先试) 탐색을 장려하고, 선도사업 중점돌파를 실현한다.

- 발전목표

첫째, 도시화율 목표를 2020년 60%로 설정하고(2015년 56.1%), 도시 상주인구중 75%가 도시호적을 보유할 수 있도록 한다.

둘째, 주요 도시군의 경제인구 집중능력을 증강시키고, 중심도시의 파급 및 선도 역할을 강화한다. 중소도시수를 증가시키고, 소성진의 서비스 기능을 증강한다.

셋째, 2020년에는 20만 이상 규모 도시들은 모두 고속도로로 연결하고, 50만 이상의 도시는 고속철도로 연결하고, 총인구의 90%가 민용항공서비스 제공 범위에 포함될 수 있도록 한다.

넷째, 도시주민 모두에게 쾌적하고 조화로운 도시환경과 기본공공서비스를 향유토록 하고, 녹색생산과 녹색소비를 도시경제의 규범이 되게 하고, 청정한 공기와 음용수 안전을 보장한다.

다섯째, 호적제도, 토지관리, 사회보장, 세수(稅收)와 일상생활 등 도시제도를 총체적으로 개선한다.

- 농업전이인구 시민화의 순차적 추진

농촌중심 소도시, 즉 소성진(小城镇)에 대한 농업전이인구(农业转移人口) 정착(落户)제한 완화뿐만 아니라, 대,중 도시의 정착조건도 완화한다.

각 유형별 도시는 취업연한, 거주연한, 도시사회보험 참여연한 등을 기준조건으로 하여, 농업전이인구(农业转移人口)의 정착표준을 지역특성에 맞게 제정한다. 건제진(建制镇)과 소도시는 합법적이고 안정된 취업과 거주장소 등을 전제조건으로 정착 제한조건을 전면 완화하고, 도시지구(城区) 인구 50만~100만 규모 도시는 순차적으로 완화, 도시지구 인구 100만~300만 규모 대도시에서는 합리적으로 완화하고, 도시지구 인구 300만~500만 규모 대도시에서는 정착제한 조건을 합리적으로 확정하고, 도시지구 인구 규모 500만인 이상인 특대도시에서는 엄격하게 통제한다. 한편, 대·중도시는 도시사회보험 참가연한 요구조건을 규정할 수 있으나, 최고 5년을 초과할 수 없다. 특대도시는 점수 누적제(积分制) 등 사다리식 정착 규제장치를 설치하여 정착규모와 추세리듬을 통제한다.

농업전이인구의 도시정착을 위한 호적제도 제한조건 완화를 위해서, 2020년까지 1억명의 농업전이인구를 도시에 정착, 입적시키고, 목표 도시화율을 상주인구 기준 60%와 호적인구 기준 45%로 한다. 도시내에서 유동하고 있는 농민공 총수의 1/3을 도시호구에 입적, 시민화(市民化)하고, 나머지 2/3에 대해서는 ‘유동인구거주증’ 제도 등을 통해 도시공공 서비스를 제공한다.

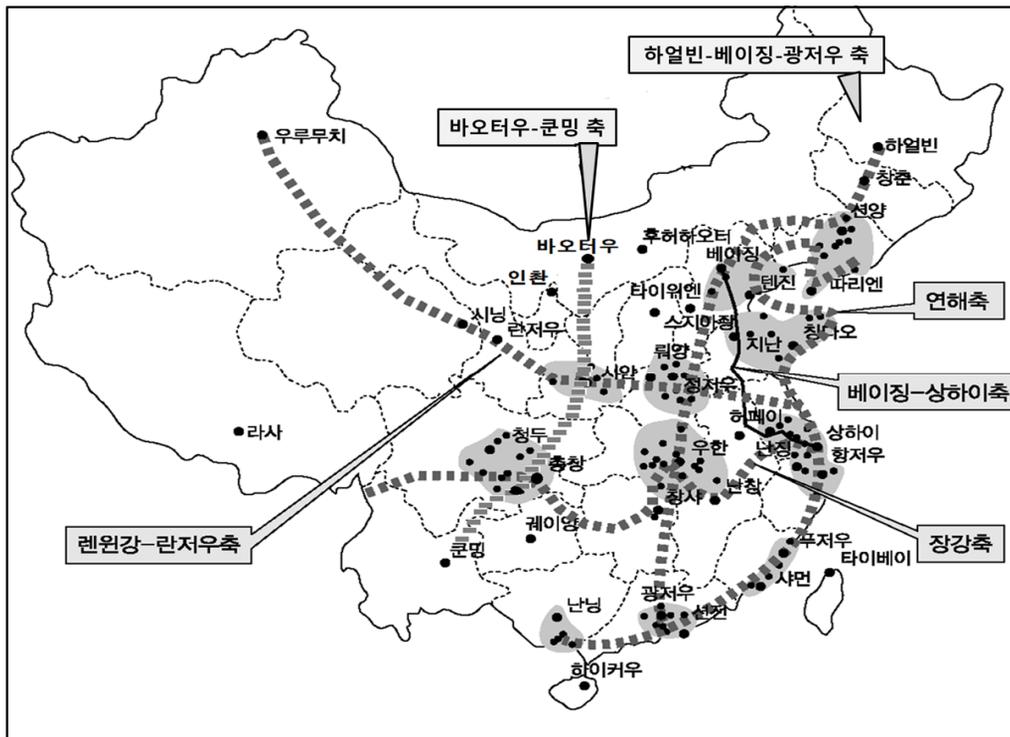
- 도시화 배치 및 형태의 특화

2020년에 8억 5000만명에 달할 것으로 추정되는 도시인구를 수용하기 위해 도시화의 배치 및 형태를 특화시킨다. 주요 내용은 다음과 같다.

토지, 수자원, 대기 환류특징과 생태환경수용능력에 근거해, 도시화 공간배치와 도시규모 구조를 특화하고, ‘전국주체기능구계획(全国主体

功能区规划’에서 확정된 도시화지구에 집적효율이 높고, 파급효과가 크고, 도시체계가 우월하고, 상호보강 기능을 보유한 도시군(城市群)을 발전시키고, 전국경제성장을 지탱하고, 구역협조발전을 촉진하고, 국제 경쟁협작에 참여하는 중요 기지로 육성한다.

대륙교(大陸橋: land bridge) 통로(通道)와 연장강(沿长江) 통로를 두 개의 횡축(橫軸)으로, 연해, 베이징-하얼빈-베이징-광저우(京哈京广), 바오터우-쿤밍(包斗-昆明) 통로를 3개의 종축(縱軸)으로 하고, 축선상의 도시군과 결절점 도시에 의지하고, 기타 도시화지구를 중요 구성부분으로 하고, 대중소 도시와 소성진이 협조발전하는 ‘2횡3종(兩橫三縱)’ 도시화 전략 틀을 구축한다.(<그림 2-3> 참고)



<그림 2-3> 주요 도시군 분포와 ‘2횡3종(兩橫三縱)’ 발전축

- 도농 일체화 발전 추동

도농간 격차를 점진적으로 줄이기 위해 공업이 농업에, 도시가 농촌에 반포(反哺)하고, 도농통합발전 강도를 높이고, 농촌의 발전활력을 증강하고, 도시화와 신농촌 건설 협조를 추진한다. 이를 위해 도농통합인력자원시장 건립, 도농 노동자 평등취업, 동일노동 동일보수제도 등을 구체화하고 정착시킨다.

4) 환보하이 경제권의 현황과 관련정책동향

우리가 자주 사용하고 있는 소위 ‘환황해권’의 범위는 관점에 따라 광의와 협의 등 다양하게 거론되고 있으나, 우리나라의 서해안 지역과 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黄海) 연해지구를 포함하는 지역이라 할 수 있다. 즉, 우리나라 서해 연해지역의 5개 광역지자체(인천, 경기, 충남, 전북, 전남)와 중국의 황하이(黄海)와 보하이(渤海)¹⁹⁾ 연해지구를 포함하는 지역이다. 본 연구의 연구대상인 허베이성은 징진지(京津冀: 北京-天津-河北) 지구에 속하고, 산둥성은 산둥반도 북부는 보하이(渤海)에 남부는 황하이(黄海)에 연하고 있다.²⁰⁾ 즉, 중국 북방지역의 인구, 산업, 도시의 밀집지역일 뿐 아니라, 중국의 정치, 경제, 문화의 중

19) 우리의 ‘황해’ 또는 ‘발해’란 호칭과의 혼동을 피하기 위해 중국어 독음인 “황하이(黄海)”와 “보하이(渤海)”를 사용한다.

20) 보하이(渤海)는 랴오둥(辽东)반도, 산둥반도, 그리고 화북(华北)평원에 의해 “C”자형으로 둘러싸인 내해(内海)이며, 황하이(黄海)는 보하이와의 경계구분선(分界线)인 랴오둥(辽东)반도와 산둥반도 끝을 연결하는 선의 서쪽 해역을 가리킨다. 중국 대륙 동부의 해안선은 그 길이가 길고, 구간마다 다른 4개의 이름으로 부른다. 즉, 랴오둥(辽东)반도와 산둥반도로 둘러싸인 내해(内海)인 ‘보하이(渤海)’가 있고, 다시 북에서 남쪽 방향으로 황하이(黄海), 동하이(东海, 동지나해), 난하이(南海, 남지나해)라 불리는 4개 해역으로 구분된다. 보하이와 황하이의 경계선은 랴오둥(辽东)반도 남단 라오티엔산(老铁山)과 산둥반도 북안(北岸) 평라이(蓬莱) 동단을 연결하는 선이고, 황하이와 동하이(东海)와의 경계선은 장강(长江) 하구 북안(北岸)의 치둥(启东) 남단과 한국의 제주도 서남단을 연결하는 선이다. 또한 동하이와 난하이(남지나해)의 분계선(分界线)은 타이완섬(台湾岛) 남단과 푸젠(福建: 闽), 광둥(粤) 양성 경계선과 연결한 선, 즉, 광둥성 난아오다오(南澳岛)와 타이완섬 남단의 어란비(鹅銮鼻)를 연결하는 선이다.(台湾海峡은 동하이에 속함.)

심지인 환보하이지구(环渤海地区)에 속한다. 즉, 랴오둥(辽东)반도, 산둥반도, 그리고 화북평원을 포함하는 환보하이 빈해경제지대(滨海经济带)를 가리킨다. 이 지구내의 주요 중심 도시는 베이징, 텐진(天津), 선양(沈阳), 따리엔(大连), 지난(济南), 칭다오(青岛), 바오딩(保定), 스자좡(石家庄) 등이다. 보다 광의의 개념으로는 황하, 화이하(淮河), 하이하(海河) 3개 강의 유역과 자연지형을 기준으로 구분한 황화이하이지구(黄淮海地区)²¹⁾가 있다.

그러나 통계자료 이용 편의 등을 위해, ‘환보하이지구’의 범위는 행정구역 구분에 기초해, 베이징, 텐진(天津) 2개 직할시와 허베이(河北), 랴오닝(辽宁), 산둥의 3개 성(省)으로 구성된 지역을 지칭하는 것이 일반적이다. 이 경우 면적은 전 중국 국토면적의 5.4%, 인구는 17.8%를 점한다. 이 지구는 베이징, 텐진 양대 중심 대도시를 둘러싼, 텐진 빈하이신구(滨海新区), 랴오닝성 연해경제지대, 산둥성 황하삼각주, 허베이 차오페이디엔신구(曹妃甸新区), 그리고 허베이 보하이신구(渤海新区) 5대 지대를 포함한다.

‘환보하이지구’는 토지자원이 풍부하고, 항구기초시설이 양호하고, 산업 및 과학기술 발달 수준이 상대적으로 양호하다. 이 같이 양호한 발전조건을 기초로 비교적 강력한 후발우세를 보이면서, 2000년대 이후 베이징 중관촌지구와 텐진 빈하이신구, 그리고 최근에 중국정부가 베이징-텐진-허베이(京津冀) 일체화 발전 전략을 중점 추진하면서 장강삼각주와 주강삼각주 보다도 높은 성장률을 보이고 있다. 세계적 범위에서 새로운 산업구조 조정과 승급이 진행되고, 중국의 연해지구 개발·개방 정책의 무게중심이 남에서 북으로 이전하면서 혁신과 기술창신(技术创新)이 가속

21) 황화이하이지구(黄淮海地区)는 황하(黄河), 화이하(淮河), 하이하(海河) 3강 및 그 지류로 총적된 황화이하이 평원(华北平原)과 인접한 산둥의 중남부 구릉과 산둥반도 지역, 그리고 북쪽으로는 만리장성, 남쪽으로는 퉁바이산(桐柏山), 다비에산(大别山), 서쪽으로는 타이항산과 위시푸뉴(豫西伏牛) 산지, 동쪽으로는 발해와 황해 연안지역까지 포함한다. 행정구역상으로는 베이징, 텐진, 산둥성의 전부와 허베이와 허난성의 대부분, 장쑤성과 안후이성의 화이하 이북 지구를 포함하며, 토지 총면적이 46.95만km²로 전 중국 국토면적의 4.89%를 점한다.

화 됨에 따라 이 지구의 발전이 더욱 활발히 진행될 것으로 예상된다.²²⁾

<표 2-1> 황보하이 연해지구 성, 시별 1인당 GRP 순위와 인구규모

1인당 GRP(달러)		전국순위	인구규모(만명)
텐진	12,471	1	1472
베이징	11,671	2	2115
상하이	11,280	3	2415
저장(浙江)	8,572	5	5498
랴오닝(遼寧)	7,723	7	4390
산둥	7,052	10	9733
허베이(河北)	4,847	16	7333
전국	5,247	*	136072

자료: 2014中國統計年鑑, 30, 50, 63쪽

* 2013년말 인민폐 대 달러 환율 1달러(USD) = 7.9868元 적용(2014中國統計年鑑: 894쪽)

<표 2-2> 각 3대 경제권별 경제구 현황비교(2009)

(단위: %)

경제권	경제구	면적 (km ² , %)	경제총량 (억위안, %)	산출밀도 (억원/km ²)
황보하이지구	텐진(天津) 빈해신구	2270(19.0)	3810.7(50.7)	1.68
	랴오닝(遼寧)연해경제지대	56500(38.2)	7835.3(52.0)	0.14
	산둥 황하삼각주	26500(16.9)	5014.8(15.3)	0.19
	허베이 차오페이디엔(曹妃甸)신구	1944(1.0)	650(3.8)	0.33
	허베이 보하이(渤海)신구	2375(1.3)	240(1.4)	0.10
주강삼각주지구	선전(深圳)특구	1992(100.0)	8201.3(100.0)	4.12
장강삼각주지구	상하이 푸둥(浦东)	1210(19.1)	4001(26.6)	3.31
	쑤저우(苏州)공업원구	288(3.4)	1120(14.5)	3.89

주: ()는 소속 성, 시내 점유비중, 출처: 2011 中國城市統計年鑒, 14쪽

중국정부의 국가발전 전략에 포함된 텐진 빈하이신구(滨海新区)와 랴오닝성 연해경제지대, 산둥성 황하삼각주, 그리고 허베이성 보하이(渤海)신구와 차오페이디엔(曹妃甸)신구 등이 이 지구에 있다. 이들 5개

22) 2011 中國城市統計年鑒, 11-18

경제구의 면적 합계는 총 9만km²로 광둥성 선전경제특구의 45배, 상하이 푸둥신구의 74배에 달하는 규모이다.(<표 2-1>, <표 2-2> 참조)

경제구(经济区)간 분업 및 주도산업 현황을 보면, 텐진 빈하이신구는 석유화학, 강철야금, 기계전자가 주도하는 종합형 공업집적구이고, 허베이성의 차오페이티엔(曹妃甸)신구와 보하이(渤海)신구, 랴오닝성 연해경제지대와 함께 중형기계, 강철, 조선, 화학 등을 주체로 하는 중형 공업기지이다. 또한, 산둥황하삼각주는 전자, 기계, 석유화학, 경방, 식품 공업 등이 주력산업이다.

산업내부에서도 5개 경제구간에 비교적 큰 차이가 있다. 전자정보산업의 예를 들면, 텐진빈하이신구는 미국의 모토롤라, 일본의 산요(三洋), 한국의 삼성 등 대형 이동통신기업이 입지하고 있고, 가장 완비된 휴대폰 생산 및 연계공장과 설비기초를 보유하고 있고, 향후 세계적으로도 최강의 경쟁력을 갖춘 생산기지가 될 것으로 전망된다. 산둥황하삼각주는 웨이팡(潍坊) 등 신흥전자공업도시를 중심으로 기계전자공업 산품, 디지털회로 통제교환기 등 중점업종과 후방연계 효과가 비교적 강한 산품을 생산하고 있다.

자동차 산업은 환발해지구 전 지구에 걸쳐서 중점산업으로 발전하는 중에, 텐진은 4대 국가 승용차 생산기지중 하나로 지정된 “샤리(夏利)”로 대표되는 소형 승용차 위주이고, 산둥성과 랴오닝성은 중형자동차 위주이다.

강철산업은 허베이성에 입지한 수도강철(首钢), 탕산강철(唐钢)은 특대형 강철기업이나, 텐진은 중소형 강재(刚才) 기지중 하나로 우수질의 강과 저합금강, 특수강 위주이다.

2. 충청남도 및 시·군의 대(對)중국 교류현황과 과제

1) 서해안권 개발에서 ‘환황해 프로젝트’까지 추진과정

① ‘서해안권 종합개발계획’(1988)과 ‘충청남도 권역별 개발계획’(1989)

충남 최초로 서해안 지역을 대상으로 수립한 계획인 ‘서해안권 종합개발계획’(1988)과 ‘충청남도 권역별 개발계획’(1989)은 국가적으로 서해안고속도로²³⁾ 건설계획 구상과 함께 ‘서해안 개발축’과 ‘서해안시대’ 관련 논의가 본격적으로 진행된 1980년대 말에 수립되었다.

당시, 중국과의 수교 가능성이 현실화 되면서, 경부축에 비해 상대적으로 침체되어 있던 서해안 지역에 대(對)중국 교역·교류에 유리한 위치와 교통 우세를 적극 활용하면서, 지역발전의 동력을 창출해 내자는 논의가 서해안권은 물론 국가적으로 활발하게 진행되고 있었다. 즉, 경부축에 편중된 국토발전축에서 소외되어온 서해안지역을 육성하여 대외적으로는 환발해 및 환황해 경제권 나아가 동북아경제권을 구성하는 소지역경제권으로 교역·교류 교두보(관문) 및 중심 역할을 담당케 하고, 대내적으로는 서해안지역에 새로운 국토발전축을 형성하면서 국토 균형개발을 추동하고자 했다.

그러나 ‘환황해권’ 또는 ‘대(對)중국 전략’이란 개념을 세부계획 내용으로 구체화 내용은 찾기 어렵다. 부분적으로나마 연관된 내용은, ‘서해안권 종합개발계획’에서는 서해안고속도로 건설과 아산항 및 군산-장항항 개발, 그리고 이와 연계한 중국대륙과의 교통망 확충 필요성과 가능성을 서해안지역의 잠재력으로 제시했고, ‘충청남도 권역별 개발계획’에서 ‘안면도 국제관광단지’사업의 개발목적과 필요성 언급 부분 정도이다.

우리나라의 중앙정부 차원뿐만 아니라, 충청남도를 포함한 서해안 지자체

23) 서해안고속도로는 1990년 12월 27일 착공하여 2001년 12월 21일 완공되었고, 서울과 전남 목포시까지 총길이 341km 구간으로, 그 길이가 경부고속도로 다음이다. 서해안고속도로 구간중 경기도 평택에서 아산만을 가로질러 충남 당진으로 연결하는 서해대교는 1993년 11월 착공, 2000년 11월 완공되었다. 인접한 아산항에 대형선박의 출입이 가능토록 하기 위해 사장교(斜長橋)로 건설되었고, 교각 사이가 470m에 달한다.

체에서도 소위 ‘서해안 시대’, ‘환황해권’, ‘서해안 비전’ 등의 주제와 키워드에 대한 관련 논의와 연구가 활발하게 진행, 축적되어 왔다. 충청남도 차원에서도 1980년대 후반경 부터 ‘서해안권 종합개발계획’(1988), ‘충청남도 권역별 개발계획’(1989), ‘4대권 개발 경영구상’(1997) 계획을 수립했다.

2003년 3월부터 2008년까지는 충청도가 주도하여 ‘환황해권 시도지사 협의회’를 구성, 운영해 왔고, 이어서 2008년 ‘동서남해안권 발전특별법’이 통과됨에 따라 2009년부터 충청도가 ‘서해안권발전종합계획’ 수립 주관단체 역할을 수행했고, 2008년에는 ‘충남 서해안 발전기본구상(안)’을 수립했다.

‘서해안권 발전종합계획’(2010~2012), ‘제3차충청남도 종합계획’(2011) 등 계획 수립과 관련 활동을 추진해 왔다. 그러나 주로 서해안지역 발전이라는 국내적 시각에서 국비지원 획득을 겨냥한 국책사업화 논리개발에 초점을 맞추어 왔다. 중앙정부 차원에서 제시된 환황해경제권, 환동해경제권, 동북아경제권 등의 틀 안에서 국가 예산지원 획득을 목표로 추진되었으므로, 환황해권 시대를 도래케 한 국제환경변화추세, 교역 및 통상환경과 해양자원 및 해양생태환경과 연관된 미래가치 등 새로운 개념과 기준을 충남의 입장에서 해석하고 반영하려는 노력이 매우 부족할 수 밖에 없었다. 핵심 원인은 지자체 차원에서 대외 교역 및 교류 상대국의 기본현황과 주요정책을 파악하기 위한 조직과 전문인력 부재라 할 수 있다.

충남을 포함한 서해안지역의 비전을 광의의 ‘환황해권’을 대상으로 모색하려는 시도가 시작된 것은 2013년에 ‘서해안비전 구상(안)’(2013~2014)을 수립한 때부터였다.

②‘서해안 비전구상’

‘서해안 비전구상’의 주요 내용은, ‘신해양시대의 선구자 해양 충남’을 비전으로 하고, 3대 목표를 ①서해안 교류교역 거점지대 형성,

②경쟁력 있는 신해양산업 육성, ③지속가능한 환경·사회 실현으로 설정하고. 6대 추진전략으로, ①지속가능한 해양환경, ②해양레저·관광 추구, ③생동감 넘치는 어촌·어항 건설, ④해양신산업 창출, ⑤국제물류항만거점지대 조성, ⑥육해공 교통망 확충으로 설정했다.

주요 현안 및 중장기 과제는 다음과 같다.

①핵심항만 및 관광·산업 연계 육해공 교통망 구축, 서산 대산항 여객선 취항 대비 종합개발대응체제 마련, 해미비행장 민항기 취항, 장항항 복원(녹색항 조성) 사업 등 항만, 도로, 철도, 공항, 산업·관광단지 조성 사업 등

②수산업, 해양신산업, 문화관광, 환경·레저 등 해양수산·문화관광 분야 해외 교류·교역 증진사업, 가로림만 갯벌생태공원, 안면도, 보령, 원산도 테마랜드 조성, 천수만 관광휴양벨트, 해양 마리나 종합연계관광지 조성, 대(對)중국 전략과 연결한 국책사업화 논리 개발

③‘환황해 프로젝트’ 추진배경과 진행경과

2014년말 안희정 충남지사의 중국 방문과 기자 간담회 이후 “황해를 아시아의 지중해로”라는 담론과 비전이 대두되면서 충남도 정책기획관실에 ‘환황해프로젝트추진단’ 구성, 운영중이며, 중국을 중심으로 하는 대외 자원 및 인구의 충남도로의 유입을 증대시키면서, 동시에 각 부문별로 충남도가 가진 자원과 특색을 차별화하여 비교우위를 확보하는 데에 중점을 두고 있다.

“도가 중앙정부 시책의 단순 전달자 역할에서 벗어나, 지역의 관점에서 노동력과 산업기반, 연구역량을 높이고, 환황해권 아시아경제시대에 대응해 서해안에 대한 개발 전략을 마련해야 한다.”(안희정지사, 2015. 2.12, 충남도 경제비전위원회)

‘환황해권 프로젝트’의 미션과 과제는 충남의 현안과제 및 사업들을 ①자력추진 가능한 것과 ②중앙의 예산지원 획득을 위한 국책사업화 대상으로 구분하고, 충남 특색의 대(對)중국 전략틀 안에서 실천과제를 선정하고 추진방안을 설계하는 데에 중점을 두어야 할 것이다.

“황해를 아시아의 지중해로”란 전략설계는 응당 대(對)중국 전략과 “중국 제대로 파악하기”에 초점을 맞추어야 할 것이다. 과제와 미션이 제시된 주요 동기, 그리고 현재와 향후 일정기간 성장동력의 최대 발원지가 중국이라는 점을 정확히 인식하고, 충남도의 자원배분 우선순위와 실천 가능성을 담보할 수 있는 틀 안에서 과제와 실천전략을 선정, 구상, 그리고 설계해야 할 것이다. 따라서, 대(對)중국 전략과 연결한 지역발전전략 수립의 전제는 ‘중국 제대로 알기’가 되어야 할 것이며, 이를 위해서는 중국내 전략적 파트너지구 선택, 그리고 집중적인 교류협력 네트워크 구축을 위한 노력과 실천이 우선되어야 할 것이다.

2014년 말에 안희정 충남지사가 “황해를 아시아의 지중해로”라는 비전을 제시했고, 이를 실현하기 위한 정책방안을 모색하기 위해 충남도 정책기획관실에 ‘환황해 프로젝트 추진팀’을 설치, 운영 중이다. 최근에는 대(對)중국 전략적 대응체제 구축과 대(對)중국관련업무에 대한 종합적 컨트롤타워 기능 강화 필요성에 대한 공감대가 형성되고 있는 중이라 할 수 있다. 그러나, 상대 파트너인 중국에 대한 현황파악과 국가 및 주요 지역별 발전전략 파악 측면에서는 여전히 미흡한 상태이다.

이제까지의 경험과 성과를 종합 정리 평가한 바탕위에 중요한 대상이자 전략적 파트너인 중국의 국가 및 지방단위의 주요 현황과 정책동향을 파악하고, 이를 자신의 특성과 우세, 능력을 기초로 현안사업과 연결하기 위한 노력이 요구되고 있다. 대(對)중국 전략적 대응체제에 대한 정책적 결단을 지체하면 할수록 그에 따른 기회비용은 기하급수적으로 증가할 것이다.

2) 충남도 및 시·군의 대(對)중국교류 현황과 과제

① 충남도 대(對)중국 교류협력 추진현황

충남도의 대(對)중국 자매결연 지역은 2개 성, 우호협력은 10개 성 및 지역이다. 충남도는 1994년 10월, 허베이성(河北省)과 자매결연 체결 이후

랴오닝성(辽宁省), 산둥성, 장쑤성(江苏省), 윈난성(云南省), 칭하이성(青海省) 등 중국내 7개 성급 지방, 그리고 옌비엔(延边)조선족자치주와 우호협력 체결했고, 2015년 1월에는 헤이룽장성(黑龙江省)과 자매결연을 체결했다. 2015년 현재 10개 성(省)급 지역과 자매결연 또는 우호협력을 체결했다.

<표 2-3> 충남도 대중국 교류협력 협정체결 현황

구 분	단 체(체결 년도)
자매결연	1)河北省(1994), 2)黑龍江省(2015)
우호협력	1)山東省(1995), 2)延邊朝鮮族自治州(2002), 3)吉林省(2005), 4)江蘇省(2005), 5)四川省(2008), 6)上海市(2008), 7)遼寧省(2010), 8), 雲南省(2013), 9)貴州省(2014), 10) 青海省(2014)

2013년말 기준, 충남도와 중국측 파트너 지구 간에 추진된 교류실적 회수는 허베이성이 가장 많았고(112회), 교류인원수는 옌벤(延边)조선족자치구가 가장 많았다(1,068명). 그 다음은 중국내 성(省)급 지방중에서 경제발달 수준과 1인당 주민소득이 가장 높은 장쑤성(江苏省)이 86회에 643명이다. (<표 2-4> 참고)

주요 교류 내용은, 자매결연 관계인 허베이성과는 문화 및 청소년 교류, 우호협력 관계인 산둥성과는 현지 중국어 연수와 청소년 교류, 옌벤(延边)조선족자치주와는 투자유치와 농식품, 청소년 교류, 지린성(吉林省)과는 박람회와 엑스포 참가 등이다. 장쑤성과는 환경과 복지 분야의 교류이고, 쓰촨성(四川省)과는 지진피해 위로성금 전달과 박람회 참가 등이었다. 또한, 상하이시와는 투자유치 관련 교류, 랴오닝성과는 당진시의 현안인 항로개설을 위한 항만개설과 관련한 교류, 그리고 윈난성(云南省)과는 화훼 박람회 등 농업분야의 교류였다.²⁴⁾

24) 박경철.강수현, 2014: 31.~32쪽

〈표 2-4〉 충남도의 對중국 자매결연 및 우호협력 체결 현황

구 분	단 체	체결일자	교류실적(횟수/인원)		
			'12년까지	2013년 말	누 계
합 계 (중국/전체국가)	-	-	440/3,836	28/243	468/4,068
자 매 결 연 (2/6)	허베이성 헤이룽장성*	1994. 10. 2015. 1.*	108/987 -	4/10 -	112/997 -
우 호 협 력 (8/18)	1. 산둥성	1995. 10.	43/329	1/100	44/429
	2. 옌벤조선족자치주	2002. 4.	88/1,064	2/4	90/1,068
	3. 지린성	2005. 9.	28/239	1/3	29/242
	4. 장쑤성	2005. 9.	78/610	8/33	86/643
	5. 쓰촨성	2008. 9.	25/194	-	25/194
	6. 상하이시	2008. 11.	35/174	4/18	39/192
	7. 랴오닝성	2010. 11.	9/59	2/11	11/70
	8. 윈난성	2013. 6.	-	4/34	4/34
체결계획 (3/4)	1. 광둥성	2014.	7/34	-	7/34
	2. 헤이룽장성	2014.	16/78	2/19	18/97
	3. 칭하이성	2014.	3/68	-	3/68

자료: 충남도청 국제통상과, 자료: 박경철·강수현, 2014: 32쪽

②시·군별 대(對)중국 교류협력 추진현황과 과제

2015년 기준, 충남도 관할 각 시·군 지자체가 중국의 시·현과 체결한 자매결연은 10곳, 우호협력은 16곳이다.(〈표 2-5〉 참고) 이중 산둥성에 소재한 시·현이 비교적 많아서, 자매결연이 10곳 중 4곳이고, 우호협력은 16곳 중 4곳을 차지하고 있다. 반면에 2015년초에 헤이룽장성과 자매결연 체결전까지 충남도의 유일한 자매결연 파트너 성(省)으로 20년 이상 교류협력 관계를 유지해 온 허베이성에 속한 시·현은 천안시와 자매결연 관계인 스자좡(石家莊)시와 논산시와 우호협력 관계인 랑팡(廊坊)시 정도이다. 더구나 이들 자매결연 및 우호협력 도시들 간에도 실제 교류협력실적은 미미한 상황이다. 이는 도와 시·군의 ‘대(對)중국 교류’활동에 전략적

연계가 결여되어 있음을 드러내고 있다. ‘대(對)중국 전략네트워크’ 구축은 이 같은 상황에 대한 문제인식과 진단에서부터 시작해야 할 것이다.

한편, 충남의 주요 시·군급 지자체가 진행중인 ‘대(對)중국 교류’ 현황에 대해, 최근에 대(對)중국 교류를 비교적 적극적으로 추진하고 있는 당진시, 태안군, 보령시의 사례를 중심으로 주요 교류현황과 과제를 정리해보면 다음과 같다.

▪ 당진시

당진시는 주로 자매결연 관계인 산둥성 르자오(日照)시와 대(對) 중국 교류를 진행해 왔고, 최근에는 저장성(浙江省) 타이저우시(台州市) 관할 위환현(玉环县)과도 (자매결연이나 우호협력 관계가 없는 상태에서) 실질적인 교류를 추진하고 있다.

당진시와 르자오시와의 공식 교류는, 2003년 11월, 르자오시 한인기업인회 초청으로 당진군 기업인회가 르자오시를 방문한 기간 중에 우호친선교류협정을 맺으면서 시작되었다. 이후, 공무원 상호 파견근무, 르자오시 한국인회와 한국상회 주최로 현지 한국어와 중국어 말하기 대회 행사를 개최해 왔다. 이제까지의 주요 교류활동으로는 르자오시 공무원의 당진군 파견(2004.3-2004.4), 르자오시 공무원의 당진군 연수(2006. 12), 당진군 공무원 르자오시 파견(2007.3-2008.3), 르자오시 항만협약식 체결(2009.6), 르자오시 녹차축제 참석(2012.7) 등 총28회이다.

고, 청소년 홈스테이 등의 교류를 진행하고 있고, 상호 공무원 파견근무도 실시하고 있다. 또한, 최근에는, 저장성 위환현과 공무원 및 청소년 교류 협의를 체결하올해 3월부터 당진시 기획예산담당관실 대외협력계의 주무관 1인이 저장성 위환현정부에서 1년 간 파견근무를 시작했다.

위환현은 저장성(浙江省) 닝보(宁波), 푸젠성 푸저우(福州), 타이완의 지룽(基隆) 등의 항구와 모두 180해리 거리 내에 위치하고 있으므로 입지조건이 비교적 우월하고, 추먼반도(楚门半島), 위환본도(玉环本島), 그리고 외곽을 둘러싸고 있는 135개 도서로 구성되어 있다.

한편, 당진시는 경기도 평택항에 치중되어 있는 물류운송량의 당진시 비중을 높이기 위해서 지역 항만시설을 국제무역항 규모로 키우면서 중국 내의 유명 항구와 연결하는 대(對)중국 물류운송 항로 확대를 추진하고 있다. 이러한 맥락에서 지역내 항만시설을 확충과 중국의 랴오닝성 따론펙(大連)과 창허항(庄河港), 잉커우항(营口港), 산둥성의 칭다오항(靑島港)과 한-중 항로 개설 방안을 모색하고 있다. 2013년 11월에는 당진시장을 포함한 15명의 사절단이 랴오닝성 따론펙(大連)시와 그 현급도시인 창허(庄河)시, 산둥성 칭다오(靑島)시 등을 방문해 우호항만 건립을 위한 협의서(MOU)와 우호친선 교류협정을 체결한 바 있다. 그러나 새로운 항로 개설은 당진시의 노력만으로는 한계가 있다. 특히 따론펙과 칭다오항 같은 중국내에서도 대표적인 국가급 항구와의 항로개설은 더욱 어려울 것이다.

철강항구도시인 당진시의 특성을 고려할 때, 충남도와 자매결연 관계인 허베이성(河北省)의 관문항구도시인 탕산(唐山)시와의 교류협력을 통한 전략적 접근을 시도해 볼 필요도 있다. 탕산시가 ‘국제항운중심’, ‘국제무역중심’, ‘국제물류중심’을 목표로 새로이 조성한 차오펬이디엔(曹妃甸) 신구에는 베이징으로부터 이진해 와서 입지하고 있는 중국내 대표적인 철강기업인 수도강철과 탕산강철 등 제철관련 계열공업이 입지하고 있다. 또한, 우리의 서해와 중국의 황하이(黃海)와 보하이(渤海) 바다를 사이에 두고 마주 보고 있는 충남의 당진(唐津)과 허베이성의 탕산(唐山)이란 지명도 두 항구도시 간 교류협력을 끌어내고 발전시켜 나가는 데에 유리한 연결고리가 될 수 있을 것이다. 따라서 한중의 대표급 철강도시인 충남도의 당진(唐津)과 허베이성의 탕산(唐山) 간의 교류협력 네트워크를 충남도-허베이성 간의 자매결연 네트워크로 연결하면서, 당진-탕산 간 한중 해로 개설을 협의해 나가는 전략 추진을 고려해 볼 수 있을 것이다.

한편, 당진시는 올해 6월 중국 랴오닝성(辽宁省) 단둥시(丹東市)에서 중한 국제 박람회를 중국 랴오닝성 단둥시와 공동으로 개최할 예정이다. 단둥시는 랴오닝반도 동남부에 위치한 지급시(地級市)로서, 압록강을 경계로 북한 신의주와 마주보고 있고, 북한과 농산물을 중심으로한 국경무역이 발달한 도시이다. 인구는 245

만명, GRDP는 1,022.6억 위안(2014년) 규모이며, 현재 SK 네트워크와 롯데마트 등의 한국기업이 진출해 있다.

올해 단동시 중한 국제 박람회는 6월 9일에서 13일까지 5박 6일 일정으로 귀먼완가구생활광장(国门湾家具生活广场)에서 개최되며, 한국, 일본, 러시아, 인도, 태국, 대만 등의 약 20여개 국가와 지역에서 참가할 계획이다. 한국 참가단의 규모가 100여개 기업으로 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 당진 27개, 인천 20개, 의정부 10개 등 전국적 규모이다. 한편, 이번 박람회는 2015년 11월 김홍장 당진시장의 단동시 방문을 계기로 논의가 시작되었으며, 그 다음 달(2015. 12)에 단동시 쑤지후(孙志浩) 부시장의 당진시 답방 시에 두 도시가 공동개최하기로 합의했다.



〈그림 2-4〉 단동시 귀먼완 가구생활광장

이를 위해, 올해(2016) 1월 20~22일까지 당진시 실무단이 단동시를 방문, 현지 실사 및 업무협의를 진행했다. 현지실사에서 실무단은 당진시를 비롯한 한국기업들의 부스 개수와 위치, 박람회 기간 반입상품에 대한 통관문제, 박람회를 위한 인천공항-단동 간 직항 노선 개통 문제, 홍보관 운영에 따른 통역지원 문제, 행

사참가자들에 대한 숙식지원 문제, 행사기간 중 당진시 기지 줄다리기 공연장 마련 문제 등 행사와 관련된 구체적 사안들에 대해 논의했다. 당진시는 지역기업들의 참여를 독려하기 위해, 숙식비와 국외여비 지원을 검토하고 있다.

또한, 당진시는 방문기간 중에, 단동시와 경제, 문화, 체육 등 각 분야별로 구체적인 협력사업 추진에 대해 협의할 예정이며, 특히, 박람회 기간 중 당진시-단동시 간 우호협력체결 및 단동시 무역축진회와 당진상공회의소 간 자매결연 체결을 추진하기로 합의했다.



〈그림 2-5〉 당진시 방문단의 단동 현지회의 장면

▪ 태안군

태안군은 1997년 4월에 산둥성 타이안시(泰安市)와 자매결연을 체결하고, 주요 인사 상호방문과 공무원 연수와 청소년 교류 등을 진행해 왔고, 보다 적극적으로 대(對)중국 전략을 추진하기 위해 작년(2015) 10월 26일~31일 기간에 한상기 태안군수를 대표로, 군의회의장 및 의원, 기획감사실장, 해양수산과장, 관광산업팀장과 충남연구원 중국연구팀 연구원, 지역언론사 기

자 등으로 대규모 중국방문단을 구성하여, 자매결연 파트너 도시인 산둥성 타이안시(泰安市)와 옌타이시(烟台市), 웨이하이시(威海市)를 방문하고, 타이안시(泰安市)와의 교류 확대 방안 협의, 관광·해양수산 분야 교류 방안과 서산 대산항 국제여객선 취항에 따른 중국인 관광객 유치 전략과 연관 상황 등에 관한 조사 및 현장답사, 실무협의 등을 진행했다.

타이안시에서는 고신기술개발구 및 태산(泰山)관광지를 방문하고, 리홍평(李洪峰) 당서기 주최 만찬과 타이안시장 주최 만찬을 통해 ‘泰安’이란 명칭을 공유한 두 도시간의 구체적인 교류협력 활동을 지속적으로 전개하는 방안을 협의했다.

옌타이시의 현급시(县级市)인 평라이시(蓬莱市)에서는 양 도시 간의 우호교류의향서 체결과 더불어, 문성와어너리와 봉래경로어업 유한공사 등 규모화된 농업 시설과 어업시설 현장을 방문했다.

웨이하이 롱청시(荣成市)에서는 롱옌항(龙眼港) 시설 등에 대한 현장답사와 향후 태안군과 웨이하이 롱청시 간의 교류 협력 방안 등에 대해 협의했다.



〈그림 2- 6〉 타이안시 고신기술개발구 시찰 모습

웨이하이 룽칭시에서는, 서산 대산항-룽옌항(龙眼港) 간 국제여객선 취항과 항로 개설에 따른, 관련 현황을 고찰하고, 해양식품 전시센터를 방문했다. .



〈그림 2-7〉 태안군- 평라이시 교류 의향서 체결 모습



〈그림 2-8〉 한상기 태안군수 등 엔타이 평라이시 기업방문 장면

▪ 보령시

보령시는 1999년 4월, 상하이시 칭푸구(青浦区)와 자매결연을, 2009년 7월에는 텐진시 한구구(汉沽区)와 우호협력 관계를 체결했다. 이중 상하이시 칭푸구하고는 꾸준히 교류를 지속·확대해 왔으며, 2015년 4월에는 칭푸구 공업원구내 홍보관에 머드화장품, 오쿠(압력 중탕기), 대천김 등 보령시에서 생산한 23종 118개 상품을 전시하는 성과를 거두었다.

텐진시 한구구는 빈하이신구(滨海新区)로 통합되면서 실제교류활동이 중단된 상태였으나, 올해 초 중공 빈하이신구 위원회 제1서기가 신년인사 서신에 대한 답장과 방문 요청을 해 와서 보령시 시장의 텐진 빈하이신구 방문과 상호교류를 추진하고 있다.

보령시는 동양 유일의 패각분(조개껍데기 가루) 백사장을 보유한 대천해수욕장과 이곳에서 매년 개최되는 ‘보령머드축제’를 연결고리로 한 중국인 입국관광객(游客) 유치와 시가 직영하고 있는 ‘머드화장품’의 중국 내수시장 판로 개척 방안과 대(對)중국 교류 네트워크와 연결하여 추진하는 방안을 모색하고 있다.

‘보령머드축제’는 ‘대한민국 상품대전’ 레저문화분야 대상을 수상했고, 18만여 명이 넘는 외국인 관광객들이 몰려들고 있을 정도로 국제적인 축제로 자리잡는 데 성공했다. ‘보령머드’는 대천해수욕장 주변의 청정갯벌에서 채취한 무공해 천연바다진흙으로, 세계 제일로 알려진 이스라엘의 머드보다 효험이 탁월한 것으로 입증된 바 있어서, 피부미용에 뛰어난 효능을 가지고 있는 청정머드팩 등은 경쟁력을 갖추고 있다고 할 수 있다.



〈그림 2-9〉 보령시 방문단, 상하이시 칭푸구 공업원구 방문 장면



〈그림 2-10〉 상하이시 칭푸구 인민대표대회 상무위원회 방문 장면

2015년 12월 25일~28일 기간에는 보령시 기획실과 교류협력계 실무자로 구성된 방문단이 중국 후베이성(湖北省) 마청시(麻城市)를 방문하여, 마청시 내에 한국인 사업가가 건설·운영 중인 ‘한양촌’과 마청시 관내의 철강 및 자동차 부품공장 등을 방문하고, 도시현황 및 상생협력발전 사항 조사와 더불어 대천해수욕장과 보령 머드에 대한 홍보활동을 진행했다.

마청시는 후베이성의 지급시인 황강시(黄冈市)에 속한 현급시(县级市)로서, 우한(武汉), 정저우(荊州), 후페이(胡佩) 경제구의 중심에 위치해 있다. 2015년 현재 인구는 120여 만 명이며, GRDP 248억 위안 규모로, 후베이성 각 시의 평균 GRDP 수준을 상회하는 수준이다.

이번 마청시 방문은 보령시의 옥계초등학교와 마청시의 보다(博达)학교 간의 자매결연 교류활동과 연계하여, 마청시 인민정부가 보령시에 상호교류를 제의하면서 시작됐다. 이번 방문을 통해, 올해 5월 마청시 구이평산(龟峰山) 풍경구에서 시작되는 진달래 축제에 보령시 방문단이 방문하고, 마청시에서는 시장을 대표로 하는 대규모 방문단이 7월 보령머드축제 기간에 보령시를 방문하기로 했다. 특히, 마청시의 진달래 축제장에 보령 머드체험장을 설치하고, 보령 머드축제와 마청 진달래 축제에 상호 체험단 파견 등 관광분야에서의 상호협력활동을 강화해 나가기로 합의했다.

마청시를 두 차례 방문한 보령시 교류협력계 최철구 주무관은, “후베이성 마청시는 내륙 도시이기 때문에, 대천 해수욕장 및 머드 축제 등 바다를 주제로 한 관광에 큰 관심을 보이고 있고, 향후, 자매결연 체결을 통해 보다 심도있는 교류활동이 가능할 것”이라 밝혔다. 또한, 적극적인 투자유치를 위해서는 시 차원에서의 인센티브 조치들과 더불어 충남도와 중앙 차원에서도 비자 수속 간편화 및 투자이민제 등 보다 적극적인 대처가 필요하다고 했다.

<표 2-5> 충남도 시·군의 대(對)중국 교류 현황(2015. 11)

지역	자매결연 (11곳)	우호협력 (15곳)	비고
천안시 (59.8)	허베이성(河北省) 스자좡(石家莊)시	산둥성 웨이하이(威海)시 원딩(文登)구	원딩(文登)구가 웨이하이시 관할 현급시에서 구(區)로 승격
공주시 (11.4)	-	랴오닝성(遼寧省) 선양(沈陽)시	최근 실질 교류는 없는 상태
보령시 (10.4)	상하이시 칭푸(青浦)구	텐진시 빈하이(瀕海) 신구	2014년 보령시장 등 칭푸구 방문 - 1999.4월 칭푸현과 자매결연 체결 후 행정, 교육, 문화, 의회 등 분야에서 방문 26회, 내방 31회
아산시 (29.4)	광둥성 동관(東莞)시 랴오닝성 푸란띠엔 (普蘭店)시	산둥성 웨이팡(濰坊)시	
서산시 (16.8)	산둥성 룽청(榮成)시(현급)	안후이성 허페이(合肥)시	랴오닝 잉커우(營口)시와 항로개설 접촉, 협의 추진중
논산시 (12.5)	-	2009, 랴오닝성 진저우(錦州)시, 허베이성 랑팡(廊坊)시	2014년 산둥성 지닝(濟寧)시와 상호방문, 우호협력체결 추진
계룡시 (4.1)	-	베이징(北京)시 화이로우(懷柔)구	2010년 방문이후 실질 교류 없음
당진시 (16.3)	산둥성 르자오(日照)시	랴오닝성 티에링(鐵嶺)시, 지린성 왕청(汪淸)현, 산둥성 자오난(膠南)시	최근 저장성(浙江省) 타이저우(台州)시 위환(玉環)현과 상호교환방문 등 교류 활발
금산군 (5.5)	지린성 안투(安圖)현	-	2013년 안투현 방문단 금산인삼축제 방문-금홍매장과 연결 추진
부여군 (7.2)	허난성 뤄양(洛陽)시	-	부여시 백제문화제 위령제 등에 뤄양시 방문단 來訪참가 뤄양시 목단축제 등에 부여시 방문단 참가
서천군 (5.8)	-	-	대(對)중국 교류관계 없음
청양군 (3.2)	랴오닝성 등타(燈塔)시	후베이수(隨)현, 허난성 내향현(2014.8.21)	수현은 청양군 운곡면 명씨 집성촌과 연관 교류진행중
홍성군 (9.2)	산둥성 린이(臨沂)시 이수이(沂水)현	헤이룽장성 하이린(海林)시	하이린시와 청소년 문화교류 등 추진중 湖北 경산현 방문단 來訪
예산군 (8.5)	-	헤이룽장성(黑龍江省) 지둥(雞東)현, 장시성(江西省) 이춘(宜春)시	교류중단으로 유명무실 상태임
태안군 (6.3)	산둥성 타이안(泰安)시	-	2015년 10월, 태안군 방문단 산둥성 옌타이(煙台)시 평라이(蓬萊)방문 후 점그적 교류협력관계 정립방안 협의중

제3장 허베이성 현황과 주요정책동향

1. 허베이성 개황

1) 허베이성 지리 특성 및 행정구역 현황

허베이성(河北省)은 약칭 ‘冀(ji)’라고도 불리고, 중국의 수도인 베이징과 텐진을 둘러싸고 있다. 허베이성의 지리위치는 화북(华北)지구에 위치해 있고, 동경 113°04'에서 119°53', 북위 36°01'에서 42°37'사이에 위치해 있다. 동쪽으로는 보하이(渤海)에 면해 있고, 서쪽으로 타이항산(太行山) 지구와 접하고 있으며, 북쪽으로는 연산산지(燕山山地)를 경계로 장베이 고원(张北高原)과 경계를 이룬다. 또한, 남쪽으로는 산둥성(山东省) 및 허난성(河南省)과 경계를 이루고 있고, 서북쪽으로는 내이명구자치구(内蒙古自治区), 동북쪽으로는 랴오닝성(辽宁省)과 경계를 이루고 있다. 행정구역 면적은 18.88만km²이고, 수도(省会)는 스자좡(石家庄)시이다.

(<그림 3-1> 참고) 한편, 역사적으로는 허베이(河北) 지역은 중화민족 문화의 발양지로서, 유구한 역사를 지니며, 장성(长城), 청더(承德) 피서산장(避暑山庄) 등 930여 곳의 문물보호단위(文物保护单位)를 보유하고 있다.



<그림 3-1> 허베이성 위치도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

<표 3-1> 허베이성 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	河北	기후조건	온대 계절풍 기후
영문명칭	Hebei Province	주요 명승지	베이다이허, 피서산장, 산하이관 등
별칭	옌자오(燕赵), 지저우(冀州)	주요 공항	스자좡 정딩공항, 한단공항, 친황다오 베이다이허 공항, 산하이관 공항 등
행정구역 유형	성	주요 기차역	스자좡역, 탕산역, 바오딩역, 한단역, 산해관 역 등
소속지구	화북지구	차량번호	冀A-冀T
관할 행정구역	11개 지급시	지역연고 축구팀	스자좡 용창(石家庄永昌), 허베이화샤싱푸 축구단(河北华夏幸福足球队)
성정부 소재지	스자좡시 차오시구 웨이밍지에 46호 (石家庄市 桥西区 维明街46号)	현 성서기	차오커즈(赵克志)
지역전화 번호	(+86) 0310至0319/ (+86) 0335	현 성장	장칭웨이(张庆伟)
지리적 위치	타이항산 동쪽에서 보하이만 서쪽의 중간지대	인구	7,383.75万人 (2014年)
면적	18.88万	방언	베이징어, 허베이-산둥어, 동북어

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)



<그림 3-2> 허베이성 행정구역도

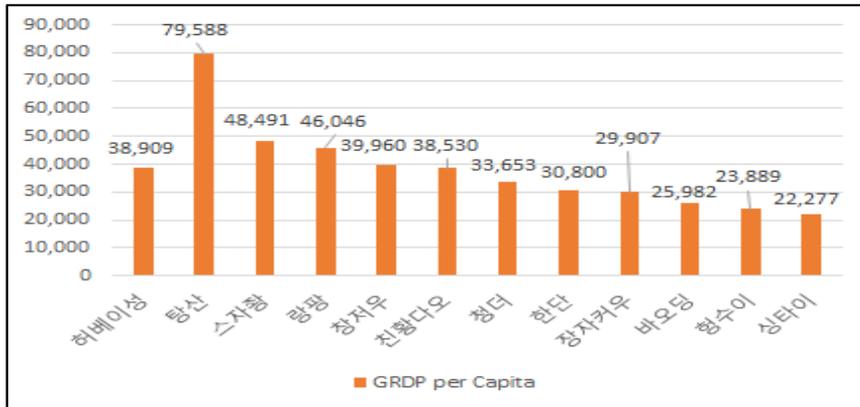
자료 : 我图网(www.oopic.com)

<표 3-2> 허베이성 행정구역 현황

지급시	세부행정구역	개수
스자좡 (石家庄)	长安区, 桥西区, 新华区, 井陉矿区, 裕华区, 藁城区, 鹿泉区, 栾城区, 井陉县, 正定县, 行唐县, 灵寿县, 高邑县, 深泽县, 赞皇县, 无极县, 平山县, 元氏县, 赵县, 晋州市, 新乐市, 辛集市	8구 12현 3시
탕산 (唐山)	路北区, 路南区, 古冶区, 开平区, 丰南区, 丰润区, 曹妃甸区, 滦县, 滦南县, 乐亭县, 迁西县, 玉田县, 遵化市, 迁安市	7구 6현 2시
친황다오 (秦皇岛)	海港区, 山海关区, 北戴河区, 抚宁区, 青龙满族自治县, 昌黎县, 卢龙县	4구 3현
한단 (邯郸)	邯山区, 丛台区, 复兴区, 峰峰矿区, 邯鄲县, 临漳县, 成安县, 大名县, 涉县, 磁县, 肥乡县, 永年县, 邱县, 鸡泽县, 广平县, 馆陶县, 曲周县, 武安市, 魏县	4구 14현 1시
싱타이 (邢台)	桥东区, 桥西区, 邢台县, 临城县, 内丘县, 柏乡县, 隆尧县, 任县, 南和县, 巨鹿县, 新和县, 广宗县, 平乡县, 威县, 清河县, 临西县, 南宫市, 沙河市, 宁晋县	2구 15현 2시
바오딩 (保定)	竞秀区, 莲池区, 满城区, 清苑区, 徐水区, 涿水县, 阜平县, 定兴县, 唐县, 高阳县, 容城县, 涿源县, 望都县, 安新县, 易县, 曲阳县, 蠡县, 顺平县, 博野县, 雄县, 安国市, 高碑店市, 定州市, 涿州市	5구 15현 4시
장자커우 (张家口)	桥东区, 桥西区, 宣化区, 下花园区, 宣化县, 张北县, 康保县, 沽源县, 尚义县, 蔚县, 阳原县, 怀安县, 万全县, 涿鹿县, 赤城县, 崇礼县, 怀来县	4구 14현
칭더 (承德)	双桥区, 双滦区, 鹰手营子矿区, 承德县, 兴隆县, 滦平县, 隆化县, 丰宁满族自治县, 宽城满族自治县, 围场满族蒙古族自治县, 平泉县	3구 8현
창저우 (沧州)	运河区, 新华区, 沧县, 青县, 东光县, 海兴县, 盐山县, 肃宁县, 南皮县, 吴桥县, 献县, 孟村回族自治县, 泊头市, 黄骅市, 河间市, 任丘市	2구 10현 4시
량팡 (廊坊)	广阳区, 安次区, 固安县, 永清县, 香河县, 大城县, 文安县, 大厂回族自治县, 霸州市, 三河市	2구 6현 2시
형수이 (衡水)	桃城区, 枣强县, 武邑县, 武强县, 饶阳县, 安平县, 故城县, 阜城县, 冀州市, 深州市, 景县	1구 8현 2시

자료 : 河北省人民政府(www.hebei.gov.cn)

2014년 허베이성 도시별 지역총생산(GRDP)의 순위는 탕산(21.4%), 스자좡(17.6%), 창저우(10.8%), 한단(10.6%) 등의 순이다. 1인당 GRDP의 경우에도, 탕산, 스자좡, 량팡 등이 허베이성 평균치를 상회하고 있으며, 특히, 탕산의 경우, 허베이성 평균치의 두 배 이상의 높은 수치를 유지하고 있다(<그림 3-3>).



<그림 3-3> 허베이성 지급시별 1인당 GRDP 순위(2014)

자료 : CEIC D.B.

<표 3-3> 허베이성 관내 지급시 기본 현황

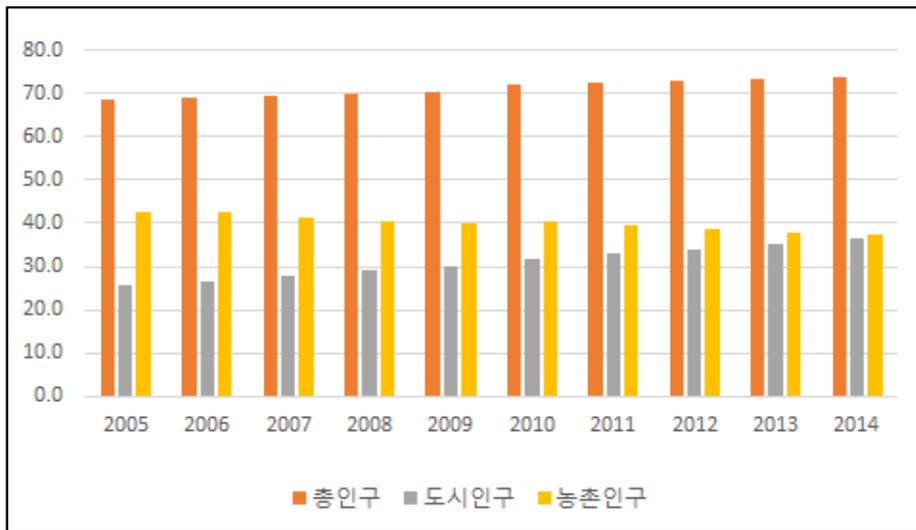
지급시	인구 (만 명)	면적 (만km ²)	GRDP (10억 RMB)	1인당 GRDP	산업구조		
					1차 산업	2차 산업	3차 산업
스자좡 (石家庄)	1,049.98	1.58	510.0	48,491	9.7	48.3	41.9
탕산 (唐山)	753.16	1.35	622.5	80,655	9.0	57.8	33.2
친황다오 (秦皇岛)	306.45	0.78	120.0	39,282	14.6	37.3	48.1
한단 (邯郸)	964.1	1.2	308.0	30,800	13.1	50.1	36.8
싱타이 (邢台)	718.86	1.25	166.8	23,051	16.4	50.1	33.5
바오딩 (保定)	1,017	2.09	275.8	26,873	13.0	55.7	34.2
장자커우 (张家口)	468.56	3.6	135.9	30,756	17.7	41.8	40.5
청더 (承德)	369	3.95	134.3	33,653	16.8	50.0	33.2
창저우 (沧州)	768.4	1.34	313.3	39,960	10.1	51.9	38.0
랑팡 (廊坊)	450.4	0.65	205.6	46,046	10.0	48.4	41.6
형수이 (衡水)	432.4	0.88	113.9	23,889	14.6	50.7	34.7

자료 : 허베이성 인민정부(www.hebei.gov.cn)

2) 인구

① 총인구

허베이성의 인구는 2014년 기준 약 7,200만 명이며, 완만한 증가 내지는 정체추세를 보이고 있다. 지속적으로 도시화가 진행됨에 따라, 도시인구 비중은 점차 증가하고, 농촌인구 비중은 점차 감소하고 있지만, 그 속도는 전국적 추세에 비해 완만하게 진행되고 있다.

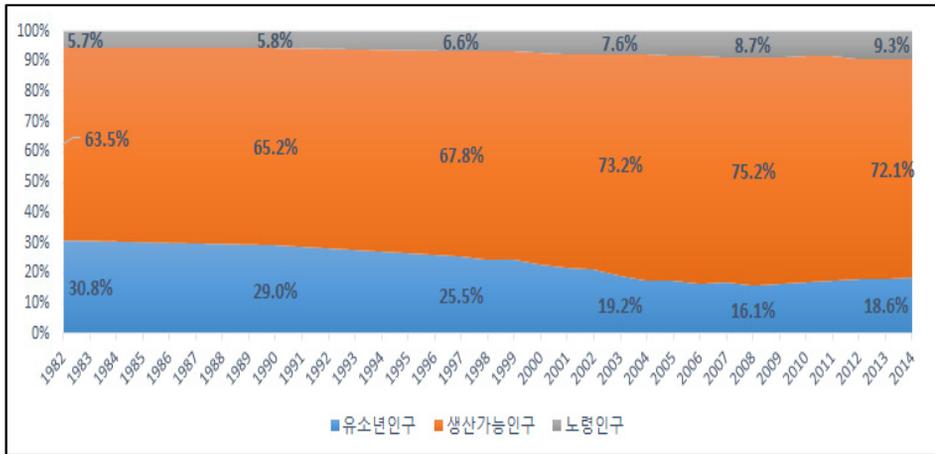


<그림 3-4> 허베이성 인구 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

②연령별 인구구조

허베이성 인구구조 변화의 가장 중요한 특징은 지속적인 노령인구 증가 추세 속에, 계획생육 및 산아제한의 부분적 폐지를 통한 출산장려 정책의 영향으로 유소년 인구 감소와 노령인구 증가에 대한 정부 정책의 효과가 나타나고 있다는 점이다. 단, 2010년대 이후에는 유소년 인구감소, 노령인구 증가추세가 다시 나타났다.(<그림 3-5> 참고)

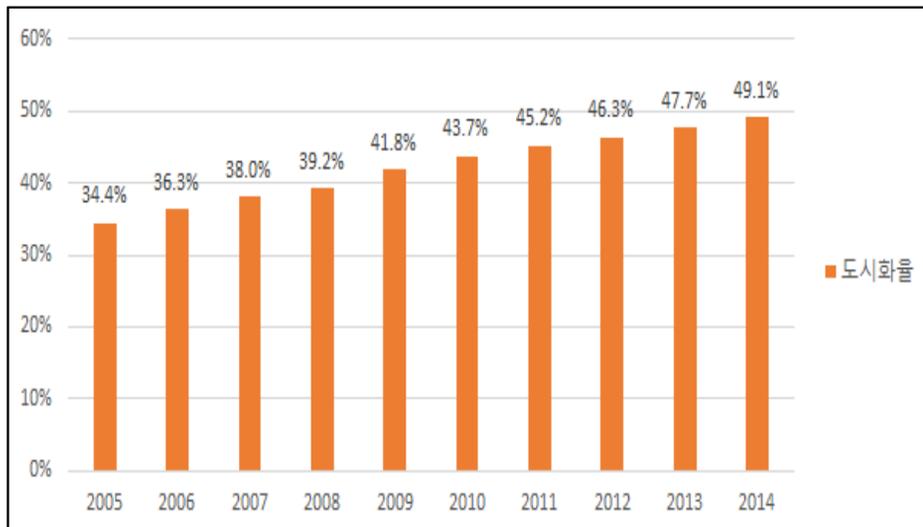


<그림 3-5> 허베이성 인구 구조 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

③ 도시화율

허베이성의 도시화율은 2014년 현재 49.1%로 중국 전국평균인 54.8%에 비해 낮은 편이다. 최근 지속적으로, 도시화가 진행되고 있고, 그 속도도 점진적으로 증가하고 있다



<그림 3-6> 허베이성 도시화율 변화추이

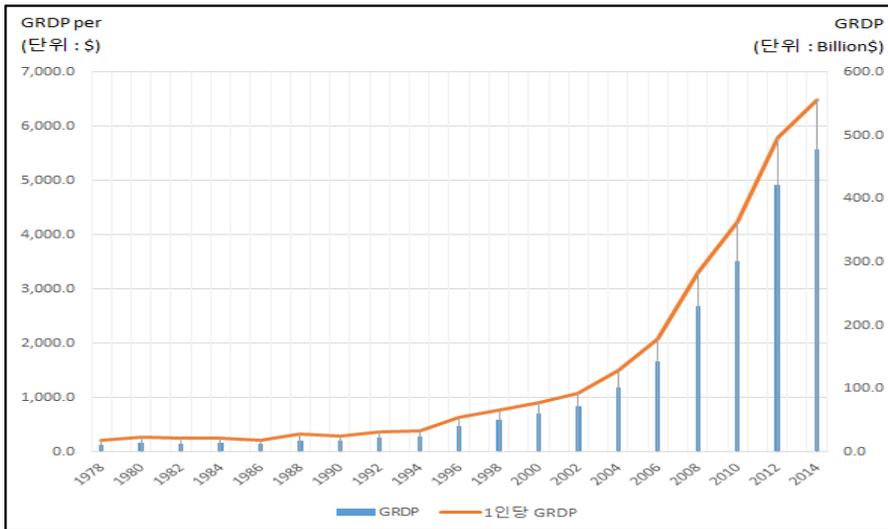
자료 : CEIC D.B.

3) 경제 및 산업

2014년 허베이성 GRDP는 2조 9,421.2억 위안으로 1, 2, 3차 산업비중이 11.7%: 51.1%: 37.2%이다. 재정수입은 3,764.5억 위안으로 중앙정부예산수입이 2,446.6억 위안, 세수입이 1,865.1억 위안이다. 도시주민 평균가처분소득은 2조 4,141위안이며, 농촌주민의 평균가처분소득은 1만 186위안이다. 사회고정자산투자액은 2조 6,671.9억 위안이며, 사회소비품지출총액은 1조 1,690.1억 위안으로 수출총액은 598.8억달러이다.

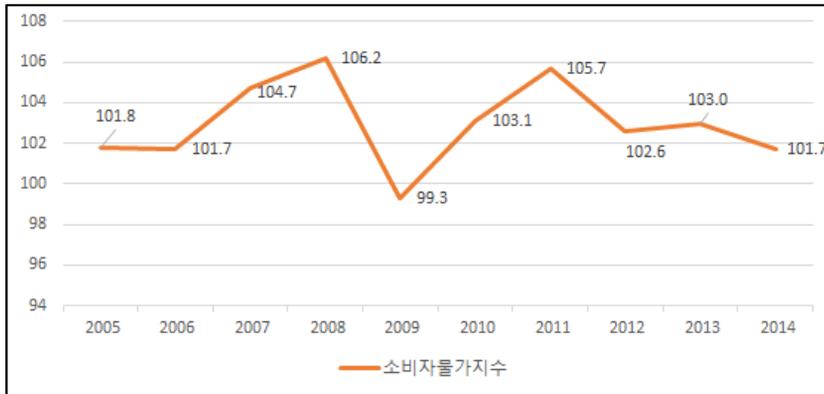
① 소득 및 물가수준

2014년 기준, 허베이성 GRDP 총액은 약 5,500억달러 규모이며, 1인당 GRDP는 5,600달러 수준이다. 물가는 2008년을 제외하고는 지속적인 상승추세를 유지하고 있다(<그림 3-7>, <그림 3-8>).



<그림 3-7> 허베이성 GRDP 및 1인당 GRDP 추이

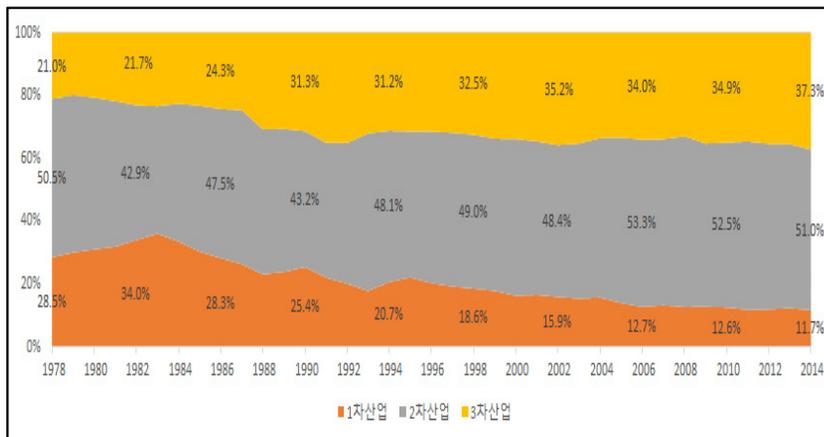
자료 : CEIC D.B.



<그림 3-8> 허베이성 소비자물가지수 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

② 산업구조 변화 추이

허베이성의 산업구조는 제조업과 서비스업의 지속적 성장 그리고 농업을 비롯한 1차 산업 부문의 점진적 쇠퇴가 지속되어 왔다.(<그림 3-9> 참고)



<그림 3-9> 허베이성 산업부문별 총생산액 비율 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 2차산업

허베이성의 주요 탄광은 카이관(开滦), 징싱(井陘), 평핑(峰峰) 등지에 있고, 생산품의 일부분은 국외로 수출하고 있다. 전력공업은 화력발전 위주이고, 스자좡(石家庄), 바오딩(保定), 한단(邯郸), 싱타이(邢台), 형수이(衡水), 창저우(沧州)가 허베이성 남부 전력망(河北南网)을 구성하고 있고,

또한 징진탕(京津唐: 베이징-톈진-탕산) 전력망을 구성하고 있다.²⁵⁾

<표 3-4> 허베이성 각 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이 (단위 : %)

연도	1차 산업	2차 산업	제조업		3차 산업	교통·운수·창고·택배	도소매업	음식·숙박업	금융업	부동산업	기타
			제조업	건설업							
1978	28.5	50.5	45.4	5.0	21.0	5.5	5.0	-	-	-	-
1979	30.1	50.1	44.1	5.9	19.9	5.4	4.1	-	-	-	-
1980	31.1	48.3	42.9	5.4	20.6	4.9	4.5	-	-	-	-
1981	31.9	46.4	41.5	4.9	21.7	4.9	4.9	-	-	-	-
1982	34.0	42.9	37.9	5.0	23.1	5.0	4.8	-	-	-	-
1983	36.1	40.6	36.0	4.6	23.4	4.8	5.4	-	-	-	-
1984	33.6	43.9	39.1	4.8	22.6	4.5	5.4	-	-	-	-
1985	30.3	46.4	41.4	5.0	23.2	4.3	5.6	-	-	-	-
1986	28.3	47.5	42.5	5.0	24.3	4.4	5.9	-	-	-	-
1987	26.4	49.0	44.3	4.7	24.6	4.6	5.6	-	-	-	-
1988	23.1	46.1	41.2	4.9	30.7	4.9	7.8	-	-	-	-
1989	23.9	45.6	41.2	4.4	30.6	5.0	6.9	-	-	-	-
1990	25.4	43.2	39.5	3.7	31.3	5.2	6.2	-	-	-	-
1991	22.1	42.9	38.9	4.0	35.0	7.4	10.2	-	-	-	-
1992	20.1	44.8	40.5	4.3	35.1	7.3	10.2	-	-	-	-
1993	17.8	50.1	44.8	5.3	32.0	6.8	9.6	-	-	-	-
1994	20.7	48.1	42.3	5.8	31.2	5.8	9.4	-	-	-	-
1995	22.2	46.4	40.4	6.0	31.4	6.3	9.2	-	-	-	-
1996	20.3	48.2	42.4	5.8	31.5	6.5	8.9	-	-	-	-
1997	19.3	48.9	43.0	5.9	31.8	7.0	9.0	0.0	5.1	1.7	1.0
1998	18.6	49.0	42.8	6.2	32.5	7.4	9.1	0.0	4.8	1.8	1.0
1999	17.9	48.5	42.0	6.5	33.7	8.0	9.1	0.0	4.4	1.9	1.0
2000	16.3	49.9	43.7	6.2	33.8	8.2	9.1	0.0	3.6	2.0	1.0
2001	16.6	48.9	43.1	5.8	34.6	9.0	9.1	0.0	3.1	1.9	1.1
2002	15.9	48.4	42.9	5.5	35.7	9.2	9.1	0.0	3.1	1.9	1.0
2003	15.4	49.4	43.5	5.9	35.2	8.8	8.7	0.0	3.0	2.0	0.9
2004	15.7	50.7	45.0	5.8	33.5	8.5	8.1	0.0	2.7	1.8	11.4
2005	14.0	52.7	47.0	5.7	33.4	8.6	7.0	0.0	0.0	2.9	0.0
2006	12.7	53.3	47.8	5.4	34.0	8.5	5.8	1.1	2.4	3.1	13.5
2007	13.3	52.9	47.9	5.0	33.8	8.5	5.3	1.0	2.6	3.0	13.9
2008	12.7	54.3	49.3	5.1	33.0	8.0	5.3	0.9	2.6	2.7	14.0
2009	12.8	52.0	46.3	5.7	35.2	8.7	6.7	1.4	3.0	3.6	11.8
2010	12.6	52.5	46.8	5.7	34.9	8.6	7.5	1.3	3.0	3.4	11.1
2011	11.9	53.5	48.0	5.5	34.6	8.3	7.3	1.4	3.0	3.7	10.8
2012	12.0	52.7	47.1	5.6	35.3	8.3	7.6	1.5	3.4	3.7	10.8
2013	12.4	52.2	46.6	5.5	35.5	8.4	7.6	1.5	3.7	3.7	10.6
2014	11.7	51.0	45.3	5.8	37.3	8.1	7.7	1.4	4.6	3.8	11.2

자료 : CEIC 중국 D.B.

25) 허베이성 북부 전력망으로, 허베이성내의 张家口, 承德, 唐山, 廊坊, 秦皇岛, 그리고 베이징과 톈진을 포함.

2012년 현재, 허베이성은 신에너지, 자동차, 전기, 석탄, 방직, 야금, 건재, 화공, 기계, 전자, 석유, 경공업, 의약 등 우세산업을 기본적으로 형성했다. 일부 공업 업종과 산품은 전국의 중요 지위를 차지한다. 이중 바오딩(保定)의 신에너지산업 집적구에 입지한 중국덴구(中国电谷)는 세계적으로도 앞줄에 있다. 장성자동차(长城汽车)를 대표로 고속발전중인 바오딩(保定)의 자동차공업은 허베이성의 90% 이상을 점하고, 생산 및 판매 규모가 매년 70만대에 달하고, 자동차 수출량이 전국 1위이다.

2012년 허베이성 방직공업중 실(纱)과 면(布)의 생산량은 각각 중국 전국 4위와 5위이고, 염색, 의류 생산량은 6위이다. 건재공업중 위생도자기와 평판유리 생산량은 1위와 2위이다. 에너지공업중 정제가공탄(洗精煤: cleaned coal), 원탄(原煤), 원유 생산량과 발전량은 각각 전국 1위, 6위, 7위, 4위이다. 야금공업중 철강과 생철(生铁) 생산량은 5위와 3위이다. 화학, 의약공업도 우세지위를 점하고 있다. 허베이성에는 4개 국가급 고신기술산업개발구(高新技术产业开发区)가 있다. 즉, 스자좡(石家庄)고신기술산업개발구, 바오딩(保定)고신기술산업개발구(保定)·中国电谷), 탕산(唐山)고신기술산업개발구, 그리고 옌자오(燕郊)고신기술산업개발구이다. 허베이성에는 또한 친황다오(秦皇岛)경제기술개발구(经济技术开发区), 랑팡(廊坊)경제기술개발구, 그리고 창저우(沧州)임항경제기술개발구 3개 국가급 경제기술개발구가 있다.

2014년, 허베이성 전체 공업 증가치 1조 3330.7억위안으로 전년대비 5.0% 증가했다. 규모이상 공업 증가치 1조 1758.3억위안으로 5.1% 증가했다. 규모이상 공업중, 국유와 국유주식지배기업(国有控股企业) 증가치는 1.4% 증가했고, 집체기업은 0.4% 증가, 주식회사(股份制企业)는 5.8% 증가, 외자기업(外商) 및 홍콩·마카오·타이완 기업은 1.4% 증가했다. 규모이상 공업기업 실현이윤은 2421.7억위안으로 전년대비 6.7% 줄었다.

2014년, 허베이성 전사회 건설업 증가치는 1702.7억위안이다. 자질등급 이상 건설업기업의 건물시공면적 3억 7112.7만㎡, 건물준공면적 1억

2582.7만㎡이다. 자질등급을 보유한 총도급(总承包)과 전문하청(专业承包) 건설업기업의 실현 이윤은 165.4억위안이고, 이중 국유 및 국유주식지배기업 실현분이 30.6억위안이다.

□ 3차산업

2011년, 허베이성은 이미 세계 180개 국가 및 지구와 경제무역관계를 건립했고, 성(省)·직할시급 우호도시가 75개에 달한다. 2011년말에, 허베이성의 실제이용외자 누계액은 2000억달러에 달했고, '3자(三资)기업'으로 합작 건립 생산활동중인 대기기업이 9728개이고, 2011년에 실현한 대외 수출액이 400억달러이다. 외국기업의 투자항목은 에너지, 교통, 통신, 원재료, 경방직(轻纺), 기계, 전자, 의류, 공용사업, 부동산 등 영역에 걸쳐 있다. 100여개 국가와 지구에서 온 외국기업이 있고, 이중 90여개 기업이 국제적 대기기업이다. 허베이성은 이미 중국 경공업생산중 매우 중요한 지위를 점하고 있고, 매우 많은 원료를 허베이에서 가공할 수 있다.

2014년, 허베이성 수출입총액은 598.8억달러이다. 이중 수출총액 357.1억달러, 수입총액 241.7억달러이다. 품목별 수출액은 방직과 직물 및 제품 19.1억달러, 의류 및 의류부속품 45.8억달러, 강재(钢材) 102.8억달러, 농산품 17.9억달러, 기계전기산품 97.6억달러, 고급신기술산품 27.5억달러이다.

2014년, 허베이성 방문 관광객중 외국인 관광객수는 132.9만 인·회이고, 관광외화수입은 5.3억 달러, 국내 관광객수는 3.1억 인·회, 창출수입은 2528.7억위안이다. 관광업 총수입은 2561.5억 위안이다. 또한, 허베이성 전체 금융기구의 각항 저축예금총액은 4조 3454.9억위안이고, 이중 개인 저축예금액이 2조 6069.9억 위안이다. 전체 금융기구 각항 대출총액은 2조 7593.8위안이다.

2014년, 허베이성 보험기업의 원(原)보험료 수입은 931.9억 위안이다. 이중, 재산보험업무 원(原)보험료 수입이 356.7억 위안이고, 생명보험업무 원(原)보험료 수입 493.6억 위안, 건강과 의외상해보험업무 원(原)

보험료 수입 81.6억 위안이다. 각 유형의 배상 및 지급액은 395억 위안이다. 이중, 재산보험업무 배상액 172.3억 위안, 생명보험업무 지급이 198.2억 위안, 건강과 의외상해보험업무 배상 및 지급이 24.5억 위안이다.

4) 교통 인프라

허베이성은 수도 베이징에서 전국 각 지역으로 연결되는 교통중추로서, 육상, 해상, 항공교통이 종합적으로 발달해 있다. 철도는 모두 25개의 주요 간선 철도가 통과하고, 전국 철도화물운송량 제 1위를 차지하고 있다.

도로는, 27개 노선의 국가간선 고속도로가 통과하고, 고속도로 화물운송량이 전국에서 제 2위에 해당한다. 고속도로 총연장은 2,007km로서 전국 제 3위이다.

항공은, 스자좡에 이미 47개의 항로가 개설되어 있으며, 홍콩 및 러시아 등 CIS 국가들과의 항로 또한 개설돼 있다. 친황다오(秦皇島) 산하이관(山海关) 공항은 25개 항공 노선이 개설돼 있으며, 전국 27개 도시로의 연결이 가능하다. 친황다오 베이다이허(北戴河) 공항은 이미 완공되어서 2015년 말부터 정식운영하고 있고, 한단(邯鄲)공항은 2007년 개통되어, 파리엔, 상하이, 항저우, 샤먼, 시안, 광저우, 충칭, 하이커우, 후허하오터, 윈저우 등 국내 도시들과 항공편이 운항 중에 있다. 탕산(唐山) 썬뉘허(三女河) 공항은 2010년 7월 운항을 시작했다. 또한, 베이징 수도공항, 텐진국제공항 등도 허베이성에서 이용이 가능하며, 현재 싱타이(邢台)에도 공항을 건설 중에 있다.

해운은 남북 방향으로 황허항, 텐진항, 탕산항 징탕(京唐) 항만구역(港区), 친황다오항(秦皇島港) 등이 있으며, 현재, 탕산 차오펬이뎐(曹妃甸) 항만구역의 공사가 진행되고 있다. 친황다오 항의 연간 화물처리능력은 약 2억 톤이며, 중국 제 2위의 항만이다. 탕산항 징탕(京唐) 항만지구는 연간 3억 톤의 화물처리능력을 갖추고 있으며, 탕산항 차오펬이뎐 항만지구도 3억 톤, 황화항(黄骅港)은 1억 톤을 초과했다.

2. 허베이성 주요 시·현 개황과 발전동향

1) 스자좡시

① 지리적 특성 및 세부행정구역 현황

스자좡(石家庄)시는 허베이성의 성회도시(省会)로서, 허베이성 서남부에 위치하고 있다. 동쪽으로는 형수이(衡水), 남쪽으로는 싱타이(邢台), 북쪽으로는 바오딩(保定)에 면하고 있고, 관할구역의 면적은 1만 5,848km²이며, 시구(市区)²⁶⁾ 면적2,206km²이고, 8개 구, 11개 현, 3개 현급시를 관할하고 있다 (<그림 3-10>참조). 스자좡시는 화북평원(华北平原)과 타이항(太行)산지의 양대 지역에 의지하여, 전국에서 곡물, 채소, 육류, 계란, 과일을 비롯한 주요 농산물의 주산지이고, 농업 집약화와 산업화 수준이 비교적 높다. 생산 규모 측면에서는 전국 36개 중점 도시 중 제 1위를 차지하고 있으며, 국가로부터 우수 보리생산기지로 인증되어, “북방의 양식창고”라고도 불린다.

<표 3-5> 스자좡시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	石家庄	기후조건	온대 계절풍 기후
영문명칭	Shijiazhuang	주요명승지	西柏坡, 古城正定 등
별칭	옌차오(燕赵), 지저우(冀州)	주요 공항	스자좡 정딩공항
행정구역 유형	지급시	주요기차역	스자좡역
소속지구	화북지구	차량번호	冀A
관할 행정구역	8구, 11현, 3 현급시	GRDP /GRDP per capita	5,100억위안(2014) /42,686위안(2013)
시정부 소재지	长安区 中山东路216号	현 시당서기	순웨이빈(孙瑞彬)
지역전화번호	(+86) 0311	현 시장	단궈휘(邢国辉)
지리적위치	타이항산 동쪽에서 보하이만 서쪽의 중간지대	인구	1,049.98万人 (2013年)
면적	15,848km ²	방언	베이징어, 허베이-산둥어, 동북어

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

26) 중국의 지방행정체계는 기본적으로 국가-성-지급시-현급시의 4단계체계를 원칙으로 하고 있으며, 지급시의 핵심구역을 시 직할구로 두고, 관할 구역 내에서 독립적, 자족적 도시기능이 강한 지역을 현급시로, 농촌적 성격이 강한 지역을 현으로 둔다.

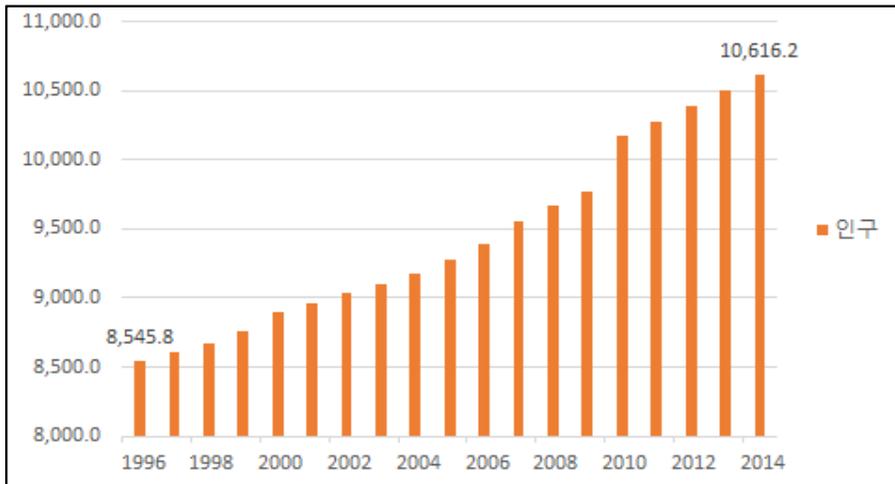


〈그림 3-10〉 스자좡 시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

스자좡 시의 인구는 꾸준히 증가하고 있고, 2014년 현재 상주인구 약 1,061만명이다.(〈그림 3- 11〉)



〈그림 3-11〉 스자좡시 인구 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

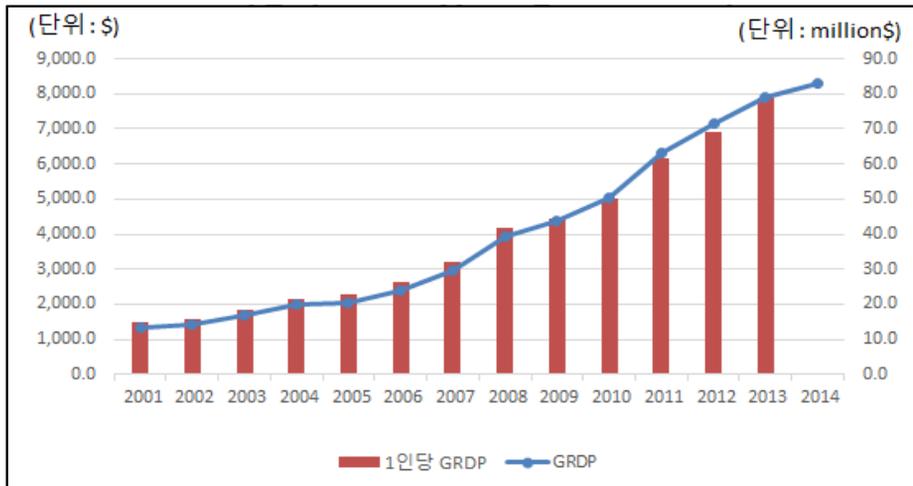
③ 경제 및 산업

2013년 기준 전시(全市) 총생산액은 4,863.6억 위안으로 전년대비 9.5% 증가했다. 이 중 1차산업이 3.0%, 2차산업이 9.8% 증가했고, 3차산업은 10.4% 증가했다. 1, 2, 3차 산업구조는 9.8 :472.:43.0이다. 2012년 스자좡시 총생산액은 4,500.2억 위안이며, 규모이상 제조업체가 1,800.2억 위안을 생산했으며, 규모이상 제조업체의 이윤율은 558.6억 위안, 고정자산투자액은 3,673.3억 위안, 재정수입액은 573.2억 위안, 공공재정예산수입은액 272.3억 위안, 사회소비품판매액은 1,894.8억 위안이다.

2013년 스자좡시 도시주민의 소득은 약 2.5만 위안으로 전년대비 9.5% 증가했고, 농촌주민의 소득은 약 1만 위안으로 전년대비 12% 증가했다.

□ 소득수준

스자좡시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2013년 기준, 1인당 GRDP가 8,000 달러를 돌파했으며, 2014년 기준 GRDP 총액이 8,200만 불을 돌파했다.(<그림 3-12>) 이는 같은 기간 허베이 성 평균 GRDP 및 1인당 GRDP를 크게 웃도는 수치이다.

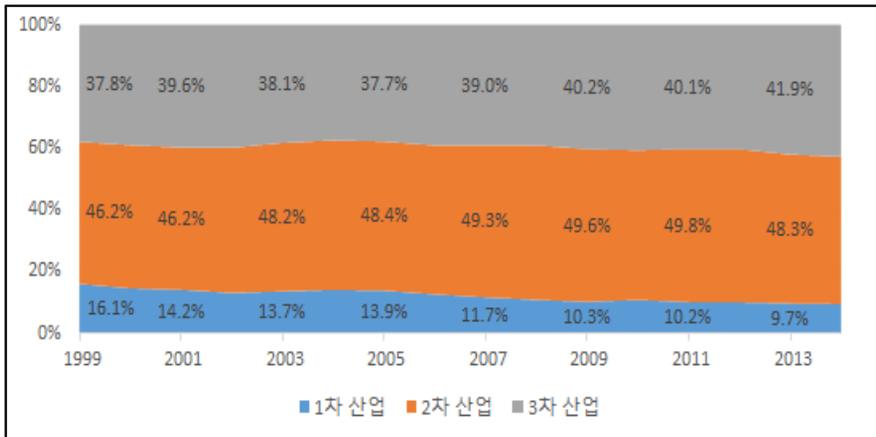


<그림 3-12> 스자좡시 GRDP 및 1인당 GRDP 추이

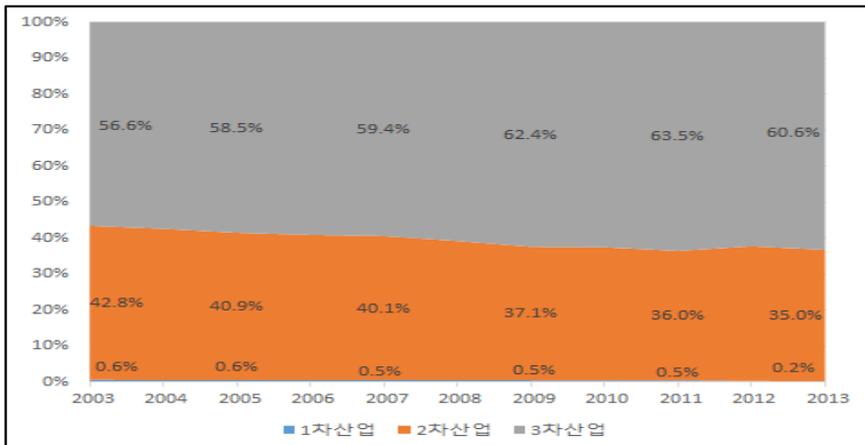
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

농업을 비롯한 1차산업의 비중은 점진적으로 감소하고 있으며, 서비스를 비롯한 3차산업의 성장세가 비교적 강하다.(<그림 3-14>) 제조업을 비롯한 3차산업의 성장세가 비교적 강하다.(<그림 3-14>) 제조업은, 비교적 안정적으로 유지되고 있다. 종사자수 기준으로 분석할 경우, 3차산업 종사자수의 성장세가 매우 강하고, 제조업 종사자수의 감소세가 뚜렷한 점을 확인할 수 있다. 이는 스자좡시 신규고용이 대부분 3차산업 부문에서 창출되고 있음을 의미한다(<그림 3-13>, <그림 3-14>).



<그림 3-13> 스자좡 시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.



<그림 3-14> 스자좡시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 주요 산업 현황

스자좡시는 허베이성 최대의 공업도시이고, 전국 최대의 의약품공업생산기지과 중요 방직물생산기지중 하나로서, 중국 최초의 생물산업기지이기도 하다. 현재, 화북제약집단(华北制药集团)을 포함한 스자좡시에의 6개 기업이 중국 국내 500대 기업에 속한다. 또한 끊임없는 구조조정을 통해, 의약, 방직, 화공, 기계, 전자, 식품, 경공업, 건축자재공업 등을 중심으로한 제조업 경제체계를 구축하고 있다.

규모이상 기업의 최종생산액은 1,955.4억 위안으로, 전년 대비 11% 증가했는데, 이중, 국유 및 국가통제기업의 비중은 2.1% 감소했으며, 집체기업은 5.8%, 주식회사는 13.4% , 외국 및 홍콩·마카오계 기업의 비중은 2.6% 증가했다.

경공업 생산액은 전년대비 11.4% 증가했으며, 중공업 생산액은 전년대비 10.6% 증가했다. 산업부문별로는 각각 장비제조업이 전년대비 12.7% , 의약품공업이 6.2% , 식품공업이 8.8% , 방직의류업이 13.4% , 석유화학이 7.7%, 제강제철업이 13.4% , 건축자재업이 10.7% 성장했다.

한편, 농업생산의 경우, 곡물재배면적이 75.8만ha로서, 총생산량은 525.6만톤이다. 채소류의 경우, 16.2만ha 재배면적으로서, 총생산량은 1,2907만 톤이며, 이 중 시설 재배면적은 7.3만 ha이다. 또한 육류 총생산량은 77.72만 톤이다. 한편, 농업 현대화 농가의 비중이 64.1%에 달한다.

④ 교통 인프라

스자좡은 베이징, 톈진, 지난, 타이위안, 정저우 등과 고속철도를 통해 1시간 이내 이동이 가능한 통합경제권을 형성하고 있다.

스자좡은 중국철도운송의 주요 허브로서, 베이징-광저우(京广) 철도, 스자좡-타이위안(石太) 철도, 스자좡-더저우(石德) 철도, 셴니-황허(朔黄) 철도 등 4개 주요 간선 철도망이 통과하며, 이 중 베이징-광저우선은 중국 국제물류의 핵심 노선이다. 스자좡역에서는, 일평균 108편의 여객열차, 승객 5만 명, 230편의 화물열차가 운행된다.

스자좡시의 총도로연장은 6,379km로서, 각 급 도로가 스자좡시 행정구역을 통과한다. 도로교통으로는 베이징-스자좡(京石) 고속도로, 스자좡-타이위안(石太) 고속도로, 스자좡-황허(石黄) 고속도로, 스자좡-시안(石安) 고속도로와 107, 207, 307, 308 국도 및 2개 노선의 성급(省级)도로, 42개 노선의 현급(县级)도로가 스자좡시 행정구역을 통과한다.

항공노선의 경우, 2013년 현재 44개의 국내·국제선 항공편이 운행중이며, 상하이, 선전, 파리엔, 홍콩 등 32개 국내 도시와 모스크바, 알마트 등 해외 도시들과의 항공편이 운행되고 있다.

2) 친황다오시

① 개황

친황다오(秦皇島)의 약칭은 ‘친(秦)’이며, ‘항구도시란 의미를 가진 “강청(港城)”이라고도 불린다. 허베이성의 지급시(地級市)로서 세계적인 자동차타이어 제조업중심지이자, 중국 최대의 알미늄 가공업 생산지이며, 북방최대의 식용유 가공기지이다. 연해개방도시이고, 동북아시아의 주요 대외무역항이다. 환보하이경제권 중심지대의 지리적 이점을 활용하여, 동북지방과 화북(华北)지방을 이어주는 가교역할을 하는 도시이다. 친황다오항은 세계 제1의 에너지 수출입항으로서 중국경제에서 매우 중요한 역할을 하고 있다. 또한, 친황다오는 베이징올림픽과 베이징 아시안게임의 일부 경기를 나누어 개최하여, 중국에서 유일하게 올림픽과 아시안게임을 동시에 개최한 도시이기도 하다.

한편, 친황다오는 저탄소시범도시, 중국종합교통허브도시, 제1회 국가스마트도시 시범지구일뿐만 아니라, 2012 중국특색의 매력도시, 전국 10대 휴양도시, 전국 무장애시설건설시범창건도시, 2013 중국 최고행복도시로 선정되었다.

<표 3-6> 친황다오시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	秦皇島	기후조건	온난대 반습윤 대륙성 기후
영문명칭	Qinhuangdao/Chinwangtao	주요 명승지	베이다이허, 산하이관, 황금해안 등
별칭	창청(長城) 빈해공원	주요 공항	산하이관공항, 친황다오 베이다이허공항
행정구역 유형	지급시(地級市)	주요 기차역	친황다오역, 산하이관역, 베이다이허역, 창리역
소속지구	중국 화북지구	차량번호	冀C
관할 행정구역	하이강구, 산하이관구, 우닝구, 베이다이허구, 청룡현, 창리현, 후룡현	GRDP /GRDP per capita	GDP1,200.02억위안/39,282元人民币
시정부 소재지	海港区 文化路206号	현 시당서기	명상웨이(孟祥伟)
지역전화번호	(+86)0335	현 시장	장웨이슈(张瑞书)
지리적 위치	화북지구 허베이성 동북부, 북으로 연산에 의지 남쪽으로 보하이(渤海)에 면함	인구	306.45万(2014년)
면적	7,812.4km ²	방언	동북관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

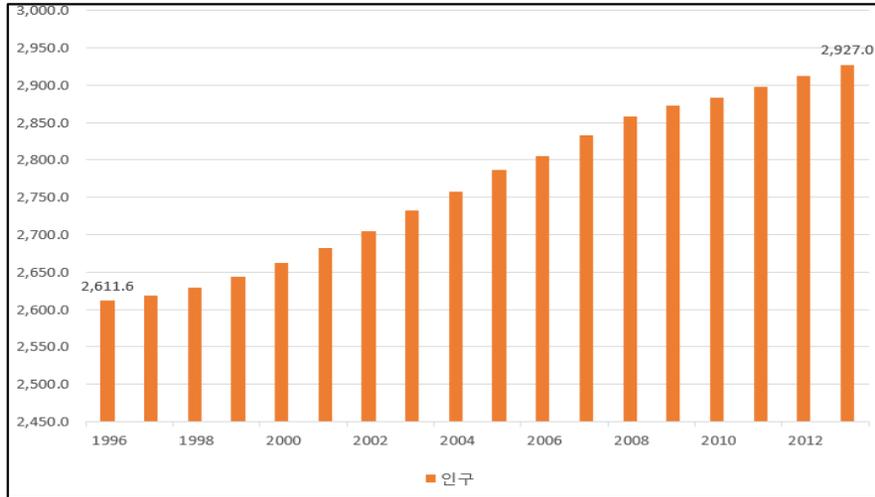


<그림 3-15> 친황다오시 행정구역도

자료 : 我圖網(www.oopic.com)

② 인구

2013년 현재 친황다오 시의 상주인구는 292만 7천여 명으로 꾸준히 증가하고 있다.



<그림 3-16> 친황다오 총인구 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

전시(全市) 생산총액 1200.02억 위안으로 전년대비 5.0% 증가했고, 이 중, 1차산업 증가치 174.66억위안으로 3.6% 증가, 2차산업 증가치 447.68억위안으로, 4.8% 증가, 3차산업 증가치 577.68억위안으로 5.4% 증가했다. 1차산업 증가치의 전시(全市) 생산총액 점유비중은 14.6%, 2차산업 증가치 비중은 37.3%, 3차산업 증가치 비중은 48.1%이다. 상주인구로 계산하면, 전시(全市) 1인당 평균 생산총액은 3만 9282위안으로 4.3% 증가했다.

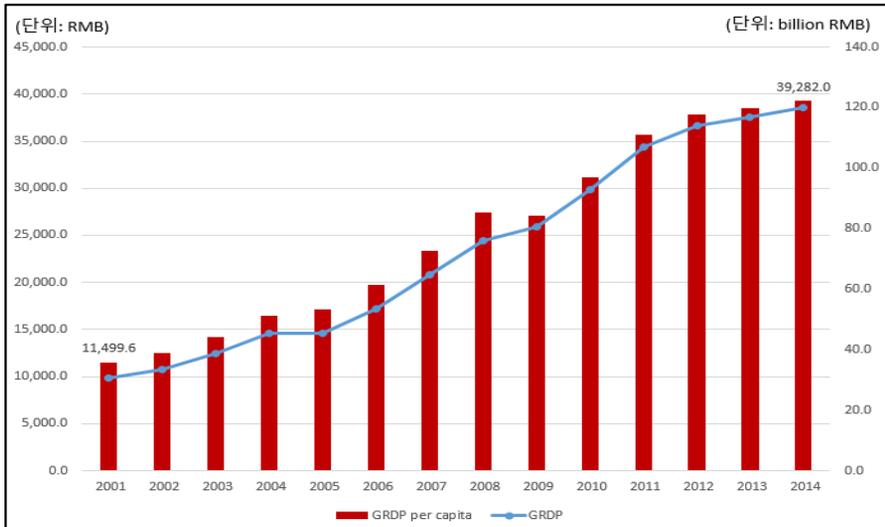
전년(全年) 전체 재정수입 누계 206.41억위안으로 전년대비 4.5% 증가, 이 중, 공공재정예산수입 실현 113.66억위안, 3.8% 증가했다. .재정지출은 255.21억위안으로 전년대비 13.1 감소했고, 이 중 공공재정예산지출 211.35억위안으로 5.9% 증가했다. 교육, 사회보장과 취업, 의료위생, 도농 사구(社区)서비스, 주택보장지출 등 민생방면에 사용한 지출

이 104.69억위안으로 13.2% 증가했다. .

전시(全市) 주민소비가격총수준 누계는 전년대비 1.7% 상승했고, 상승폭은 전년대비 0.7% 하락했다. 8대 유형상품(서비스) 가격은 “6개 상승, 2개 하락(六升二降)”했다. 이중, 식품류 가격은 전년대비 2.5% 올랐고, 의복류는 4.4% 상승, 오락교육문화용품과 서비스류는 2.3% 올랐다.

□ 소득

친황다오의 GRDP는 2001년 약 300억 위안에서 2014년 1,200억 위안으로 약 4배 가량 증가했다.<그림 3-17> 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약 11,499.6위안에서 2013년 약 39,282위안으로 약 3.3 배 가량 증가했다.



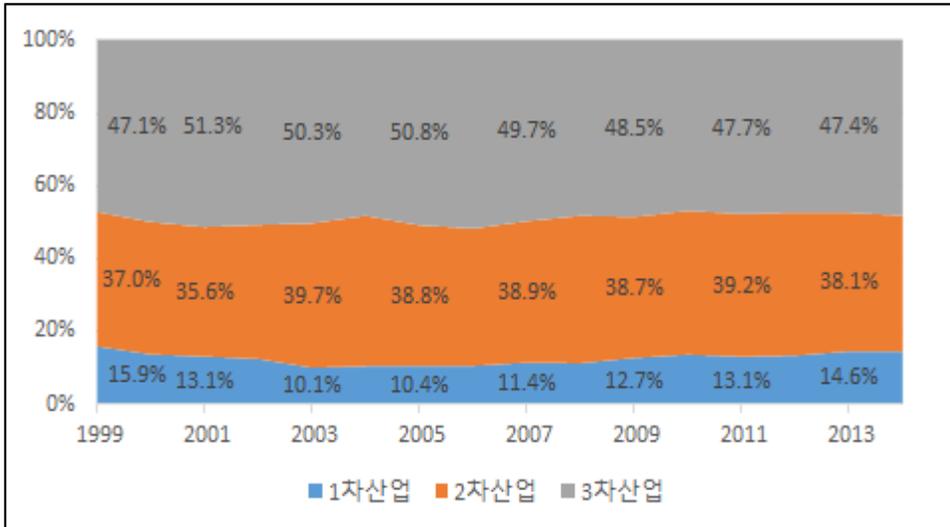
<그림 3-17> 친황다오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

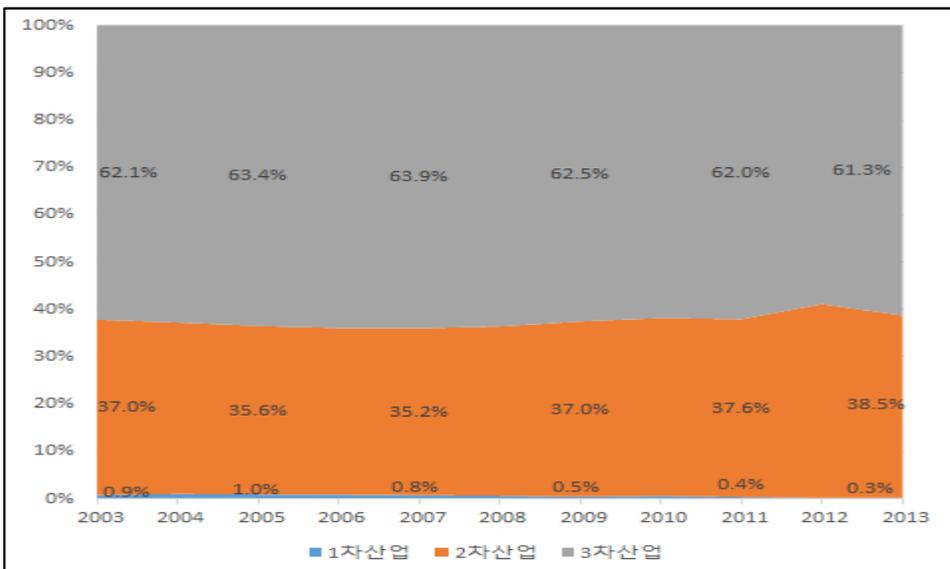
친황다오의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업의 위주의 성장이 일어났음을 알 수 있고, 서비스업 부문의 성장은 상대적으로 미약했다. 또한 1차산업의 감소폭이 상대적으로 작았다.<그림 3-18>

그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 1차산업종사

자수 비중만 완만히 감소할 뿐, 제조업과 서비스업 부문 종사자수 비중에는 큰 변화는 없다.(<그림 3-19>)



<그림 3-18> 친황다오시 산업부문별 총생산액 변화추이
자료 : CEIC D.B.



<그림 3-19> 친황다오시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

④ 교통 및 기타 인프라

친황다오는 화북지구와 동북지구를 연결하는 교통의 요지로서, 철도와 도로 기초시설이 고루 갖추어져 있다.

친황다오 철도는 베이징 철도국, 타이위안 철도국, 선양철도국이 공동으로 관리하며, 친황다오-선양(秦沈) 여객전용철도, 베이징-하얼빈(京哈) 철도, 톈진-산하이관(津山) 철도, 따리엔-친황다오(大秦) 철도, 톈진-친황다오(津秦) 여객전용철도 등 5개 노선의 간선 철도가 행정구역을 통과한다. 주요 역으로는 친황다오역, 베이다이허(北戴河)역, 산하이관(山海关)역, 창리(昌黎)역 등이 있다.

친황다오는 전국 종합교통허브도시로서, 베이징-하얼빈(京哈) 고속도로, 연해고속도로, 청더-친황다오(承秦) 고속도로 102번, 205번 국도 등이 통과한다. 2012년말까지 전시(全市) 도로 총연장은 8,774km이고, 그 중 고속도로 총연장은 269km이다. ‘1시간 경제권’의 형성을 목표로, 3종 6횡 9노선의 대자(大字)형 도로망을 구축하고 있으며, 현재, 제2친황다오 고속도로, 청더-친황다오(承秦) 철도, 환보하이(环渤海) 도시간 철도, 베이징-친황다오(京秦) 고속도로 등을 건설하고 있다.

친황다오 산하이관 공항은 군민합용공항으로, 하이강구(海港区)로부터 약 12.6km, 산하이관구(山海关区)로부터 약 5km거리에 있다. 현재 광저우, 상하이, 베이징, 스자좡, 따리엔 등 40여 개 도시와 항공편이 운행되고 있다. 한편, 친황다오 베이다이허(北戴河)공항은 여객전용공항으로서 창리현(昌黎县)에 위치하고 있으며, 친황다오 시구(市区)로부터 약 47km, 베이다이허 빈해지구로부터 약 34km, 베이다이허 신구(新区)로부터 약 20km거리에 있다. 연간 여객운송량이 50만인회에 달한다.

3) 랑팡시

<표 3-7> 랑팡시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	廊坊	기후조건	온난대대륙성 계절풍 기후
영문명칭	Langfang	주요 명승지	천하제일도시(廊坊天下第一城)
별칭	베이징-텐진 회랑의 명주 (京津走廊上的明珠)	주요공항	베이징 서우두 공항
행정구역 유형	지급시	주요기차역	랑팡역(廊坊站), 랑팡북역(廊坊北站)
소속지구	화북지구 허베이성	차량번호	冀R
관할 행정구역	2구 6현 2현급시	GRDP /GRDP per capita	2056억 위안
시정부 소재지	广阳区 广阳道230号	현 시당서기	王晓东(왕샤오둥)
지역 전화번호	0316	현 시장	冯韶慧 (펑샤오후이)
지리적 위치	허베이성 중부, 화북평원 북부	인구	450.4만 명
면적	6,500km ²	방언	허베이-산둥방언, 베이징관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

랑팡시(廊坊市)는 허베이성의 지급시로서, 허베이성 중부의 동쪽 지역에 위치해 있으며, 베이징, 텐진의 양대 직할시 사이에 위치해 있어, “베이징-텐진회랑 위의 명주(京津走廊上的明珠)”라고 불린다. 광양구(广阳区), 안츠구(安次区)의 2개 구와 따창(大厂), 상허(香河), 용칭(永清), 구안(固安), 원안(文安), 따청(大城) 등 6개 현과 랑팡경제기술개발구(廊坊经济技术开发区)와 썬허시(三河市), 바저우시(霸州市)의 2개 현급시를 관할하고 있다.

랑팡시는 징진지(京津冀)도시군의 지리적 중심으로서, 베이징과 텐진

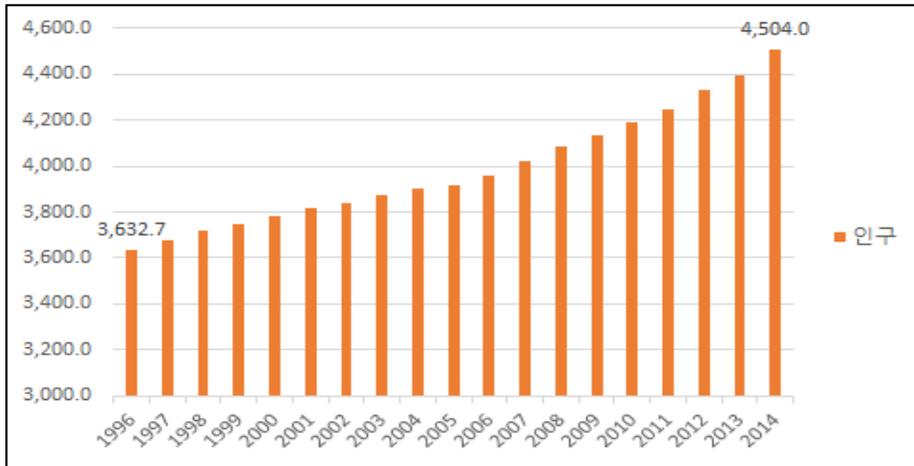
양대 국제도시의 사이에 위치해 있고, 10개 현급 행정구역을 관할 하고 있다. 시구(市区)지역에서 베이징 티엔안먼(天安门) 광장까지 40km, 톈진의 중심지구까지 60km 거리에 있으며, 서우두(首都)공항 및 톈진공항과 각각 70km 거리에 위치해 있고, 현재 계획 중인 베이징신공항과 매우 가까운 거리에 있다. 또한 7개 노선의 고속도로, 5개 노선의 간선 철도, 10개 노선의 국가급, 20개의 성급(省级) 고속도로가 종횡으로 교차하고 있고, 철도 및 도로밀도가 가장 높은 지구 중의 하나이다.



〈그림 3-20〉 랑팡시 행정구역도
 자료 : 我图网(www.ooopic.com)

② 인구

랑팡시의 인구는 1996년 3,632.7천명에서 2014년 4,504.0천 명으로 꾸준한 증가추세를 유지하고 있다.(〈그림 3-21〉)



<그림 3-21> 랑팡시 인구 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

2014년 랑팡시의 지구내 총생산액은 2,056억 위안으로 전년대비 8.2% 증가했다. 그 중 1차 산업이 205.5억 위안, 2차산업이 995.3억 위안, 3차산업이 855.2억 위안이다. 고정자산투자액은 1,882.2억 위안이고, 재정수입액은 406.7억 위안이다. 그 중 공공재정예산수입액이 250.5억 위안이며, 세수수입액이 374.1억위안, 공공재정예산지출액이 300.8억 위안이다. 도시주민인평균 가처분소득은 29,416위안이며, 농촌주민의 인 평균 가처분소득은 12,115위안이다.

□ 1차산업

랑팡시는 토지가 비옥하고 기후가 적당해서 다양한 농작물의 생산에 유리한 자연조건을 갖추고 있다. 랑팡은 화북충적평야의 하류지구에 위치하고 있고, 썬허(三河)와 옌산(燕山)산지를 제외하고, 대부분 지구의 토지가 평탄하다. 곡물, 과일, 채소, 화훼류 등의 생산이 활발하며, 소, 돼지, 양, 닭, 민물생선 양식업도 발달했다. 이는 베이징과 톈진의 양대 대도시의 중요 농산물 공급기지로서의 역할이 중요했기 때문이다.

량팡의 농업생산기지는 3개 구역으로 구분할 수 있다. 먼저, 북부3현 농업구로서, 옥수수, 밀, 채소를 주로 생산한다. 두 번째는 중부 4현의 영딩하(永定河)유역농업구로서, 옥수수, 밀, 채소, 과일을 주로 생산하며, 세 번째는 남부3현 따칭허(大清河) 유역 농업구로서 면화, 유류작물 등의 주산지이다. 2014년 경지면적이 59.3만무이며, 총생산량은 169.8만톤, 면화재배면적은 41.3만무(亩), 면화 총생산량은 3만톤, 유류작물 재배면적은 22.3만무(亩), 유류작물 총생산량은 3.9만톤, 채소류 재배면적은 167만무(亩), 총생산량은 706만톤이다.

낙농업상품의 경우, 베이징-톈진의 대도시 시장에 공급될 뿐만 아니라, 인민대회당(人民大会堂), 다오위타이 국빈관(钓鱼台国宾馆) 등에 공급되고, 한국, 일본, 북한 등의 지역에 수출되기도 한다.

2014년 기준, 전시(全市) 육류 총생산량은 32.6만톤이며, 그 중 돼지고기가 17.9만톤, 소고기가 6.2만톤, 양고기가 3.1만톤, 우유가 23.4만톤, 계란이 17만톤이다. 수산물의 경우, 3.5만톤이 생산됐다.

□ 2차산업

2014년 량팡시의 공업총생산액은 831.4억 위안으로 전년대비 5.6% 증가했다. 이중, 규모이상공업의 생산가치는 8.1% 증가했다. 규모이상공업 중, 채광업은 28.5% 감소했으며, 제조업은 8.8%, 발전, 난방, 용수 생산 및 공급업은 2.1% 성장했다. 규모이상의 첨단기술제조업은의 총생산액은 139.3억 위안으로 전년대비 13.2% 증가했다. 그 중 자동차제조업 및 컴퓨터, 통신·기타전자설비제조업이 전시(全市) 첨단기술산업의 발전을 주도 했으며, 각각 34.7%와 23%의 생산액 증가를 차지했다. 규모 이상제조업기업의 이윤세(利税)는 268.1억 위안으로 그 중 이윤총액은 170.4억 위안이다.

□ 3차 산업

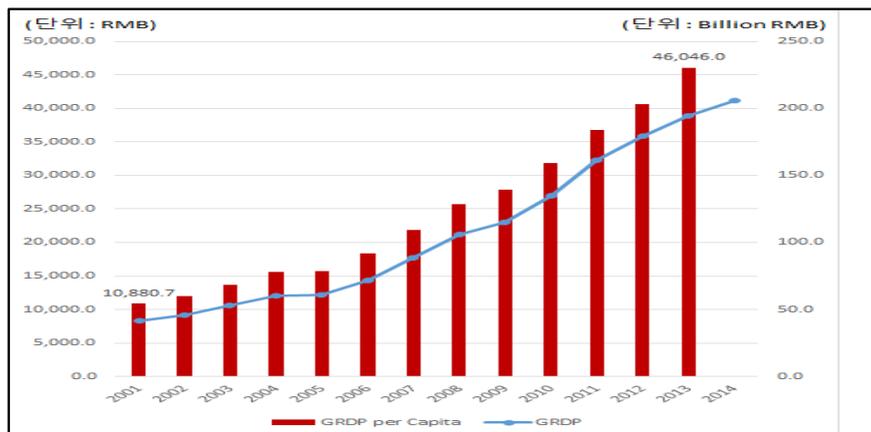
국내무역 : 2014년 량팡시 사회소비품판매액은 723.7억 위안으로 전

년대비 12.3% 증가했다. 그중 일정금액이상 기업의 소비품판매액은 171.9억 위안으로 9.7% 증가했다. 경영통계에 따르면, 도시소비품판매액은 450.7억 위안으로 전년대비 11.8% 증가했으며, 농촌소비품판매액은 263.0억 위안으로 13.3% 증가했다. 일정금액이상 도·소매기업의 상품판매액 중 자동차류는 5.9%, 석유화학제품은 10.0%, 식품·음료·주류·담배는 18.5%, 가전제품 및 음향기기는 6.6%, 의복·신발·방직물류는 9.5% 성장했다.

대외경제 : 2014년 랑팡시는 7억1719만 달러의 해외투자를 유치했으며, 그 중 직접투자가 6억 5,815만 달러이다. 직접투자 중, 1, 2, 3차 산업이 각각 1,100만 달러, 3억 5,717만 달러, 2억 9,000만 달러를 기록했다. 전자부품제조업, 부동산업 및 창고업의 투자는 각각 2억 47만 달러, 9,660만 달러, 9,148만 달러를 기록했다. 비준등록 현황 측면에서, 연내신규비준 투자 프로젝트가 18건으로 총투자액은 10억 5,680만 달러이다.

□ 소득수준

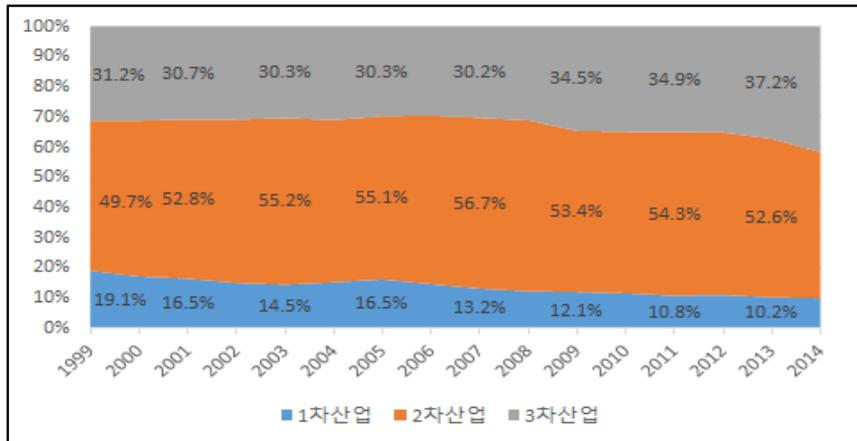
랑팡의 GRDP는 2001년 약 490위안에서 2014년 2,200억 위안으로 약 4 배 가량 증가했다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약 10,880.7위안에서 2013년 약 46,046위안으로 약 4 배 가량 증가했다.(<그림 3-22> 참고)



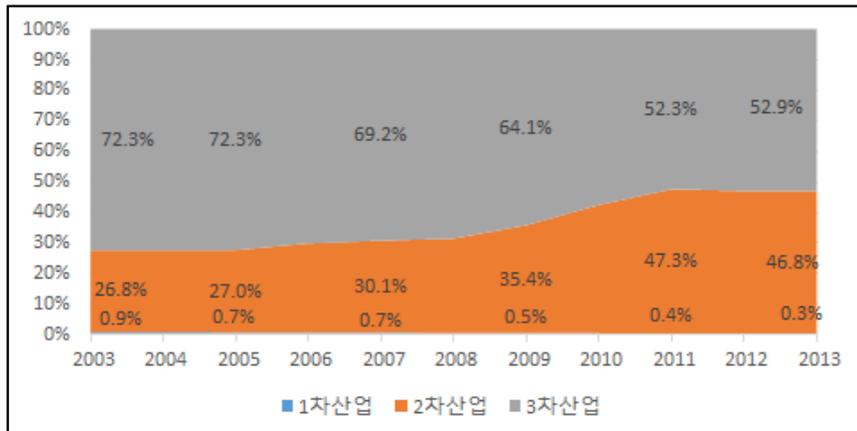
<그림 3-22> 랑팡시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

랑팡의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업과 서비스업의 위주의 성장이 일어났음을 알 수 있다.<그림 3-23> 제조업에 비해 서비스업의 생산액 비중이 다소 간 더 증가했다. 그러나 종사자수 기준으로 산업구조의 변화 추이를 보면, 1차산업종사자수의 경우, 절대 수치 자체가 매우 적었으며, 제조업 종사자수의 비중이 크게 증가한 반면, 서비스업 종사자 수는 큰 폭(약 20%)으로 감소하여, 서비스업 부문의 노동생산성이 매우 높아졌다.<그림 3-24>



〈그림 3-23〉 랑팡시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.



〈그림 3-24〉 랑팡시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 주요 인프라 현황

량팡은 베이징 시 중심지역에서 40km, 톈진시 중심지역에서 60km 거리에 위치해 있으며, 베이징-산하이관(京山), 베이징-상하이(京沪), 타이위안-친황다오(大秦), 톈진-바오딩(津保) 등 주요 간선철도가 지나며, 베이징-톈진-탕산(京津唐), 베이징-선양(京沈), 톈진-바오딩(津保) 등 3개 노선의 고속도로와 베이징-카이펑(京开), 베이징-하얼빈(京哈), 베이징-푸저우(京福), 베이징-톈진(京津) 등의 국가급 도로가 종횡으로 교차한다. 베이징과 톈진에 공항과 해항기능을 위탁하고 있는 독특한 성격을 지니고 있다.

철도 분야를 보면, 량팡은 베이징의 동남부에서 베이징-홍콩철도(京九铁路)의 중요한 길목으로 지키고 있으며, 매일 베이징(北京), 톈진(天津), 상하이(上海), 지난(济南), 난징(南京), 옌타이(烟台), 탕산(唐山), 바오터우(包头), 닝보(宁波) 등지에서 여러 편의 열차가 운행된다. 또한, 2011년 베이징-상하이(京沪) 고속철도가 개통되어, 베이징, 톈진까지 각각 20분 만에 도달할 수 있어, 30분 생활권 시대에 접어들었다고 평가된다.

도로분야를 보면, 량팡시에는 7개 노선의 고속도로, 5개 노선의 간선철도, 10개의 국가급 및 20개의 성급도로가 종횡으로 교차해서, 중국에서 철도, 도로밀도가 가장 높은 지구 중 하나로 꼽힌다.

베이징-톈진-탕산(京津塘) 고속도로가 서북에서 동남 방향으로 행정구역을 통과하는 데, 이는 량팡시 교통인프라의 골간으로서, 현재 건설 중인 베이징-톈진(京津)고속도로의 두 지선 또한 량팡(廊坊)시를 통과할 예정이라, 향후 량팡의 도로교통이 더욱 편리해질 전망이다. 량팡시의 장거리 버스터미널은 시구(市区) 남부의 지에팡다오(解放道)에 위치해 있으며 매일 많은 버스들이 베이징, 톈진, 청더(承德), 한단(邯郸) 등지로 운행된다.

량팡시 관내에는 공항이 없으나, 시구(市区)지역에서는 베이징수도공항 및 톈진국제공항과 자동차로 1시간 거리에 도달할 수 있으며, 공항버스를 이용할 수도 있다. 베이징시 따싱구(大兴区)의 신공항이 2011년부터 정식으로 착공되었는데, 량팡시 시계(市界)에서 18km에 불과하고, 공항부지의 1/3 가량은 량팡시 관내에 위치해 있다. 신공항 건설후 예상되는 연간화물처리량은

약 4500만인회이며, 2017년 준공, 2018년 정식 개장을 목표로 하고 있다.

4) 바오딩시

<표 3-8> 바오딩시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	保定	기후조건	온대대륙성기후
영문명칭	Baoding	주요 명승지	따즈커(大慈閣), 꾸론헤디(古蓮花池)
별칭	장수의 도시(長壽之城)	주요 공항	바오딩 장청공항 (保定江城机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	바오딩역(保定站), 바오딩동역(保定東站)
소속지구	허베이성	차량번호	冀F
관할 행정구역	5구, 15현, 5현급시	GRDP /GRDP per capita	2,757억 위안
성정부 소재지	竞秀区 东风西路 1号	현 시당서기	니에루이핑(聂瑞平)
지역전화번호	0312	현 시장	마위펑(马誉峰)
지리적 위치	허베이성 중부, 화북평원 중북부	인구	1,017만 명(2013)
면적	22,185km ²	방언	허베이-산둥방언 바오딩-탕산관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

바오딩(保定)은 허베이평원(华北平原)북부, 허베이성 중부지역에 위치해 있다. 허베이성 중부지구(冀中地区)는 곧 바오딩, 베이징, 텐진으로 구성된 황금삼각지대로서, 서로 마주보고 견제하고 있는 형세를 취하고 있다. 바오딩은 이전의 즈리성(直隶省)의 성회(省会)도시로서, 즈리총감(直隶总督)의 주재지이자, 허베이성의 가장 오래된 성회도시로서, 1669년에서 1968년까지 오랫동안 허베이성의 정치, 경제, 문화의 중심지였다. 바오딩은 징진지지구(京津冀地区)의 중심도시 중 하나로서, “원조의 대도시(元大都) 베이징의 안정을 영원히 보호한다”는 역할을 수행해 왔다.

바오딩은 국무원명령에 따른 역사문화도시로서, 약 3,000여 년의 유구한 역사를 지니며, 시구(市区) 내에, 따즈거(大慈阁), 랑야산(狼牙山), 바이양디엔(白洋淀), 꾸롄화츠(古莲花池), 종루(钟楼) 등의 문화유산을 보유하고 있다.

바오딩시는 대외개방적인 도시인데, 전국 최초로 혁신촉진시범시(创新驱动发展示范市), 저탄소시범도시, 중국우수여행도시, 희곡의 고장, 전국탁구중점도시(乒乓球重点城市), 제2차대중교통시범도시(公交都市试点城市)이며, ‘장수의 도시(长寿之城)’, ‘챔피언의 도시(冠军之城)’로 불린다. 또한, 2008년부터 2012년까지 ‘중국매력도시(中国魅力城市) 200강’에 선정됐다. 바오딩은 2025년까지 양종양횡(两纵两横)의 4개 노선의 지하철을 건설하고자 하며, 2030년까지는 주변 교외지역으로까지 노선을 확장할 계획이다.

2014년 3월 26일에 발표된 ‘허베이성 신형도시화계획’에서는, 바오딩(保定)과 량팡(廊坊)을 수도기능 이전의 집중지구이자 베이징-톈진의 산업이전의 중요 지역으로서 징진지(京津冀) 도시군의 핵심지역으로 육성하겠다고 밝히고 있다.

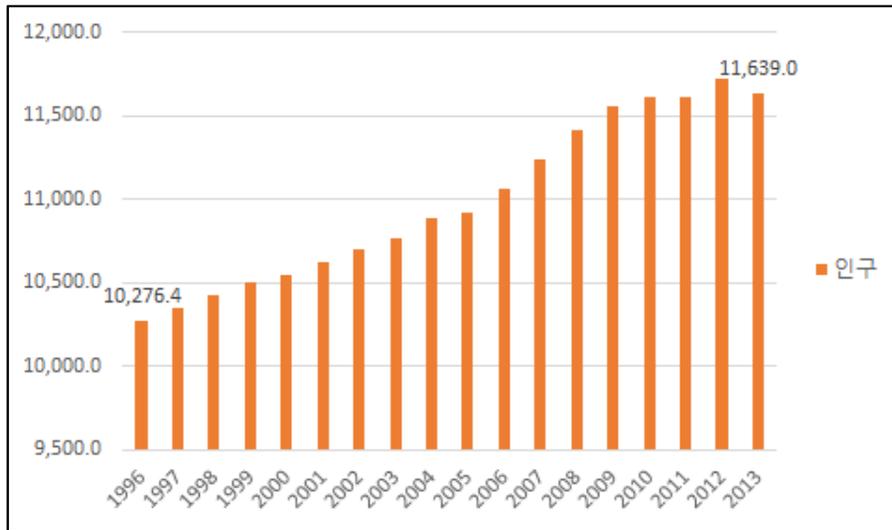


〈그림 3-25〉 바오딩시 행정구역도

자료 : 我图网(www.oopic.com)

② 인구

바오딩시 인구는 1996년 10,276.4천 명에서 2013년 11,639.0천 명으로 완만히 증가했다.<그림 3-26> 1995년-2006년 사이에 다소 가파른 증가세를 보였으나, 2006년이후에는 그 추세가 완만해졌고, 심지어, 2012-2013년 기간에는 약간의 감소추이도 나타났다.



<그림 3-26> 바오딩시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

④ 경제 및 산업

2012년 기준 전시(全市) 총생산액은 2,720.9억 위안으로 전년대비 10.0% 증가했다. 그 중 1차산업 생산액은 378.2억 위안으로 전년대비 4.2% 증가했으며, 2차산업은 1,495.9억 위안으로 12.2% 증가했다. 3차산업은 846.8억 위안으로 10.4% 증가했다. 1차산업, 2차산업, 3차산업의 총생산액 대비 비중은 각각 13.9%, 55.0%, 31.1%였으며, 인평균 총생산액은 24,954 위안으로 전년대비 9.8% 성장했다. 소비자물가지수는 전년대비 3.5% 증가했다. 이 중 식품가격이 11.0% 상승했고, 공업생산자

출고가격지수(PPI)는 전년대비 0.5% 하락했다. 고정자산투자총지수누계는 전년대비 0.4% 상승했다. 전시(全市) 도시신규취업자수는 9.9만명이며, 연말 도시실업률은 3.91%로 전년에 비해 0.14% 하락했다. 민영경제 생산액은 1,848.4억위안으로 전년대비 12.6% 증가했으며, 시 전체 GRDP에서 차지하는 비중은 67.9%로 전년대비 1.4% 증가했다.

□ 1차산업

2012년 말농업기계총동력은 0.12억kW/h로 전년대비 2.1% 증가했다. 기계화경작면적은 63.7만 ha로 전년대비 1.6% 증가했으며, 기계화과종면적은 87.7만 ha로 전년대비 2.1% 증가했다. 또한 유효관계면적은 66.2만 ha로 전년대비 0.2% 증가했으며, 농촌 전력사용량은 47.4억 kW/h로 전년대비 14.6% 증가했다.

□ 2차산업

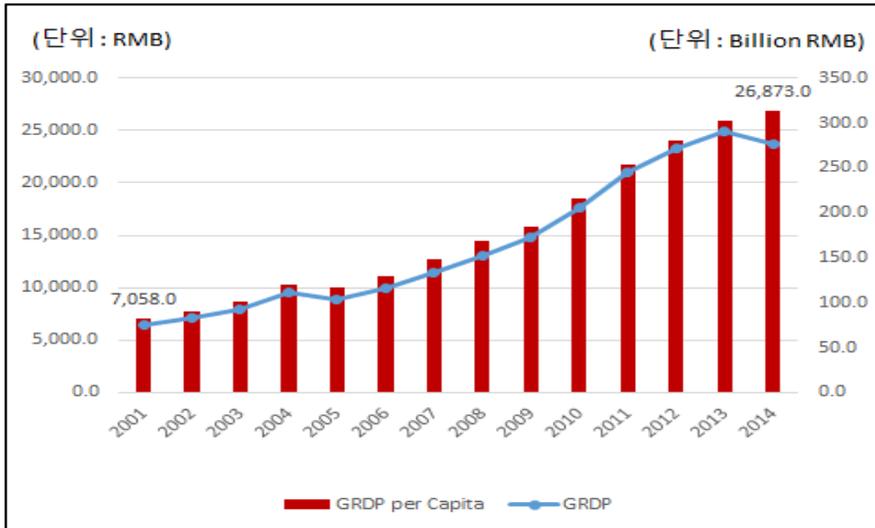
2012년 건축업의 총생산액은 236.5억 위안으로 전년대비 9% 증가했으며, 건축업의 이윤액이 30.7억 위안으로 전년대비 16.3% 증가했다. 그중 국유 및 국유통제기업의 이윤은 9.6억 위안으로 전년대비 7.9% 증가했으며, 주택건설착공면적은 7,719만㎡로 전년대비 25.2% 증가했다.

□ 3차산업

2012년 관광객수는 4,491.8만인회로 전년대비 23.2% 증가했다. 그중 국내 관광객이 4,472.7만인회로 전년대비 23.1% 증가했으며, 국제 관광객은 19.1만인회로 전년대비 66%증가했다. 국내 관광수입은 229.7억 위안으로 전년대비 20.1% 증가했으며, 국제관광객의 외화사용수입은 1.2억 달러로 전년대비 2.6배 증가했다. 4A급 이상 풍경구의 방문객수는 453.8만인회로 총 1.9억 위안의 수입을 올렸으며, 전년대비 35.7% 증가했다.

□ 소득수준

바오딩의 GRDP는 2001년 약 9,000억 위안에서 2014년 2조 7,000억 위안으로 약 3배 가량 증가했다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약 7,058위안에서 2014년 약 26,873위안으로 약 3.2배 가량 증가했다. (<그림 3-27>)

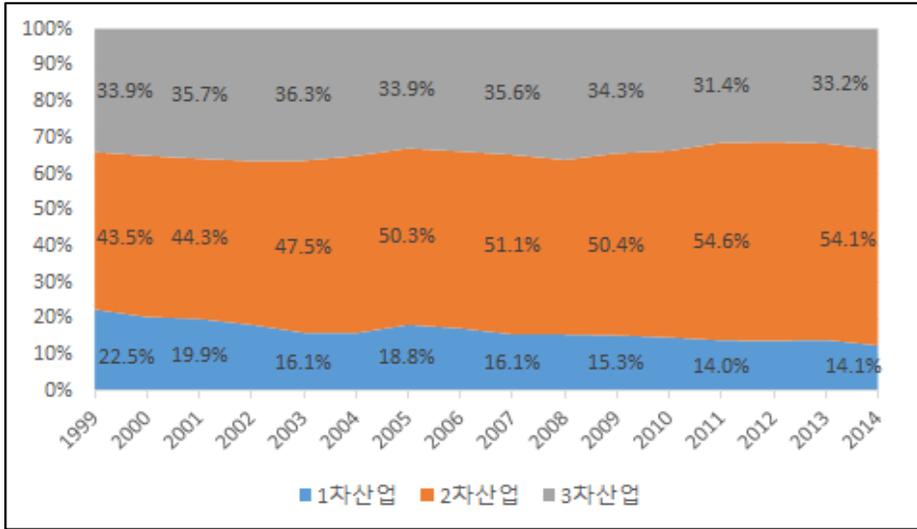


<그림 3-27> 바오딩시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

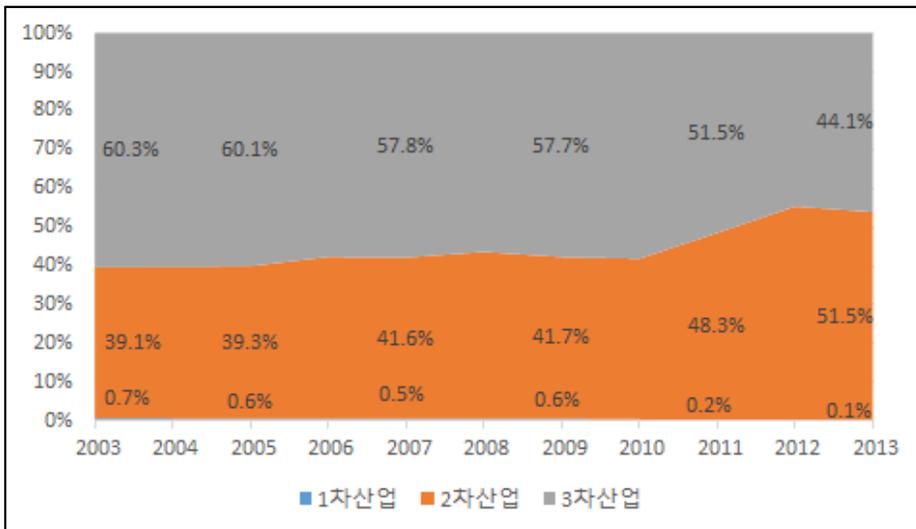
□ 산업구조 변화 추이

바오딩시의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업의 위주의 성장이 두드러진 가운데, 서비스업과 1차산업은 약간 감소했다.(<그림 3-28>)

그러나 종사자수 기준으로 산업구조 변화추이를 보면, 종사자수 비중의 절대치가 매우 작을 뿐 아니라, 감소폭도 컸으며, 서비스업 부분의 종사자수 비중은 큰 폭으로 감소했음을 알 수 있다. (<그림 3-29>)



〈그림 3-28〉 바오딩시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.



〈그림 3-29〉 바오딩시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

바오딩시는 징진지 지구의 도시인 만큼 각종 철도, 도로, 항공 교통의 발달이 원활하며, 특히, 베이징, 텐진까지의 접근성이 좋은 편이다 .

주요 철도는, 베이징-광저우 철도(京广铁路), 베이징-광저우 고속철도(京广高铁)가 있으며, 현재 건설 중인 텐진-바오딩 도시간 철도(津保城际铁路)가 완공되면 베이징에는 30분, 텐진까지는 40분만에 도착할 수 있다.

베이징-쿤밍(京昆)고속도로, 107번 국도, 베이징-홍콩-마카오(京港澳) 고속도로, 바오딩-텐진(保津) 고속도로, 빈저우-바오딩(滨保) 고속도로, 바오딩-창저우(保沧) 고속도로, 장자커우-스자좡(张石) 고속도로를 통해 사통팔달의 교통네트워크를 갖추고 있다.

바오딩의 주변에는 베이징수도공항(北京首都国际机场), 텐진빈하이국제공항(天津滨海国际机场), 스자좡정딩국제공항(石家庄正定国际机场) 등 3대 국제공항이 있는데, 모두 고속도로를 통해 쉽게 연결된다. 여행객은 바오딩동역(保定东站)에서 직접 고속철도를 통해 정딩공항역(正定机场站)까지 갈 수 있다.

5) Tangshan

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

Tangshan은 허베이성 동부, 화북평원 동북부에 위치한 지급시로서, 남쪽으로는 보하이(渤海)에 면해 있고, 북쪽으로는 연산(燕山)에 기대고 있다. 베이징, 텐진과 연접해 있을 뿐만 아니라, 화북(华北)지구와 동북(东北)지구를 연결하는 주요 요지로서, 징진탕(京津唐)공업기지의 중심도시, 징진지도시군(京津冀城市群)의 동북부 부중심도시로 꼽힌다.

Tangshan이라는 명칭은 당대종(唐太宗) 이세민(李世民)의 고구려 정벌의 동부기지라는 점에서 유래했으며, 중국근대공업의 요람으로서, 공업의 기초가 튼튼하여, 북방의 자원기지라는 별칭을 지닌다.

Tangshan시는 또한, UN으로부터 중국우수관광도시, 국가급 삼림도시 등의 칭호를 얻었으며, 1991년 제2차 중화인민공화국도시운동회,를 개최한 바 있으며, 2016년 세계 정원박람회 개최권을 획득했다.

<표 3-9> 탕산시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	唐山市	기후조건	온난대 대륙성 계절풍 기후
영문명칭	Tangshan	주요 명승지	난후공원(南湖公园)
별칭	봉황의 도시(凤凰城)	주요 공항	탕산 싰뉘허 공항 (唐山三女河机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	탕산역(唐山站), 탕산북역(唐山北站)
소속지구	화북지구, 허베이성	차량번호	冀B
관할 행정구역	7구 5현 2현급시	GRDP /GRDP per capita	6,225.3亿元 (2014年) /13,130 달러(2014)
성정부 소재지	路北区 西山道3号	현 시당서기	차오옌룽(焦彦龙)
지역전화번호	0315	현 시장	딩쇼펑(丁绣峰)
지리적 위치	화북평원 동부, 연산 남부, 보하이만 북안	인구	753.16만(2014)
면적	13,472km ²	방언	허베이-산둥 방언 바오딩-탕산 관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

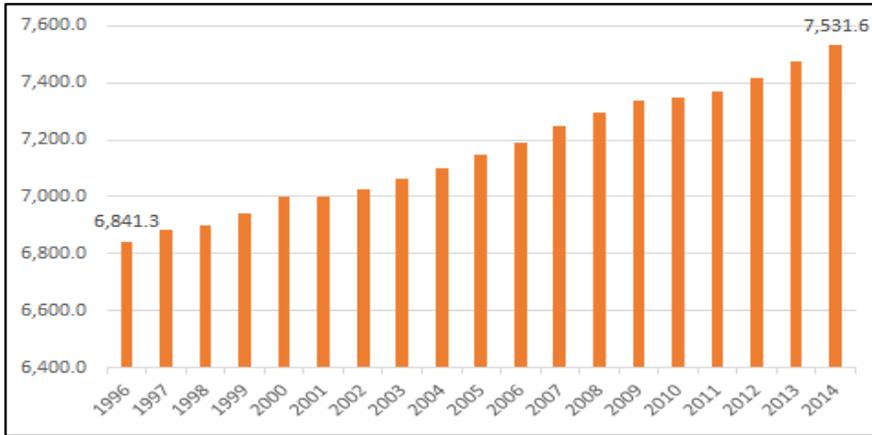


<그림 3-30> 탕산시 행정구역도

자료 : 我图网(www.oopic.com)

② 인구

탕산시 인구는 1996년 6,841.3 천명에서 2014년 7,531.6천 명으로 꾸준히 증가했다.<그림 3-31>



<그림 3-31> 탕산시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

④ 경제 및 산업

지구내 총생산액은 6,225.3억 위안으로, 허베이성 내 도시들 중 1위, 전국범위에서 19위를 차지했다. 이중 1차산업 생산액은 558.7억 위안으로 전년대비 3.5%증가했고, 2차산업 생산액은 3,595.75억 위안으로 4.8% 증가했으며, 3차산업 생산액은 2,0790.85억 위안으로 전년대비 5.8% 증가했다. 전시 1인당 GRDP는 8만 655위안으로 전년대비 4.6% 증가했다. 이 중 1차산업의 비중은 9%로서 전년 수준을 유지했고, 2차산업비중은 57.7%로서 전년대비 1% 감소했으며, 3차산업의 비중은 33.3%로서 전년대비 1% 증가했다.

□ 1차산업

2014년 곡물류 경지면적은 48.74만ha로서 총생산량은 305.0만톤이다. 총면화 재배면적은 2.34만ha로서, 총생산량은 2.66만톤이다.

채소류 재배면적은 18.94만ha로 1,432.54만톤이 생산됐으며, 그 중 시설 재배생산량은 512.13만톤이다.

2014년 과일류 생산량은 266.77만 톤으로 전년대비 3.4% 증가했으며, 화훼류 재배면적은 0.42만ha로서 전년대비 0.07만ha 증가했다. 2014년 육류 총생산량은 75.5만 톤으로 전년대비 4.6%증가했다. 그 중 돼지고기는 52만 톤으로 전년대비 4.7%증가했으며, 쇠고기는 7.9만 톤으로 0.8% 감소했다. 양고기는 1.6만 톤으로 6.5% 증가했다.

2014년 수산물생산량은 55.12만 톤으로 전년대비 2.5%증가했는데, 그 중 해수어종이 28.48만 톤으로 2.9% 증가했고, 담수어종이 26.64만 톤으로 2.1% 증가했다. 2014년 성급이상(省级以上) 농업생산선도기업은 37곳으로 전년대비 2곳이 증가했으며, 농업생태환경영률이 66.9%를 기록했다. 전시(全市) 신형농업경영주체단위는 6,504곳으로 그 중 농업전문기업이 4,955곳, 농민전문합작사가 834곳, 가정형농장이 435곳, 농업기업이 280곳이다. 신형농업주체경영률은 28.1%로 전년대비 4.4% 상승했다.

2014년 기계화경지면적이 54.23만ha로서 전체 농작물재배면적의 67.4%를 차지했고, 이는 전년대비 0.4% 증가한 수치이다. 또한, 농업기계 총 동력 사용량이 1,206.62만kW로 전년대비 2.3% 증가했다.

□ 2차산업

2014년 제조업총생산액은 3,340.81억 위안으로 전년대비 4.6% 증가했다. 규모이상제조업체의 생산액은 3,051.98억 위안으로 전년대비 4.6% 증가했으며, 그중, 국유통제기업이 2.4% 주식회사가 3.8%, 외국계 및 홍콩-마카오-타이완투자기업이 7.2%를, 민영 기업이 5.8%를 차지했다.

규모이상 제조업 중 제철이 957.03억 위안으로 전년대비 5% 증가했고, 장비제조업이 550.87억 위안으로 전년대비 11.3%증가했으며, 에너지 산업부분이 275.3억 위안으로 전년대비 7.5% 감소했고, 화학공업부분이 185.25억 위안으로 전년대비 2% 감소했다. 또한, 건축자재업이 121.56억 위안으로 전년대비 1.8% 감소했으며, 장비제조업부분이 18.1%로, 감소했고,

첨단기술산업의 생산액이 130.43억 위안으로 20.1% 증가했다.

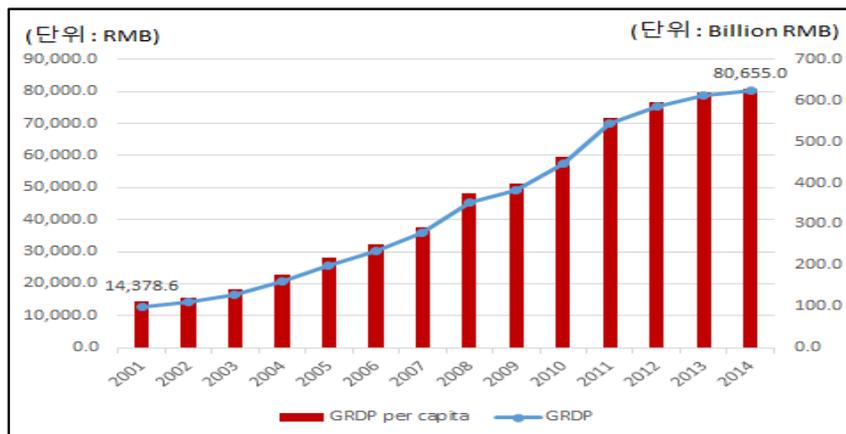
2014년 규모이상 제조업의 이윤액이 461.14억위안으로 전년대비 19.1% 감소했으며, 이중 장비제조업의 이윤이 88.47억 위안으로 20% 증가하여, 전체 규모이상제조업이윤의 19.2%를 차지했다. 2014년 말 규모 이상 제조기업은 1,451곳으로 그 중 신규기업은 8곳이다.

□ 3차산업

2014년 사회소비품판매총액은 1,957.11억 위안으로 전년대비 12.2% 증가했다. 도시소비품판매액은 1,594.29억 위안으로 12.7% 증가했으며, 농촌소비품판매액은 362.82억 위안으로 10.2% 증가했다. 산업부문별로 볼 때, 도매품 판매액액 280.53억 위안으로 14.3% 증가했고, 소매업 판매액은 1,462.4억 위안으로 12.2% 증가했다. 숙박업의 경우 14.84억 위안으로 7% 증가했고, 식음료업의 경우 199.34 억위안으로 10.1% 증가했다.

□ 소득 수준

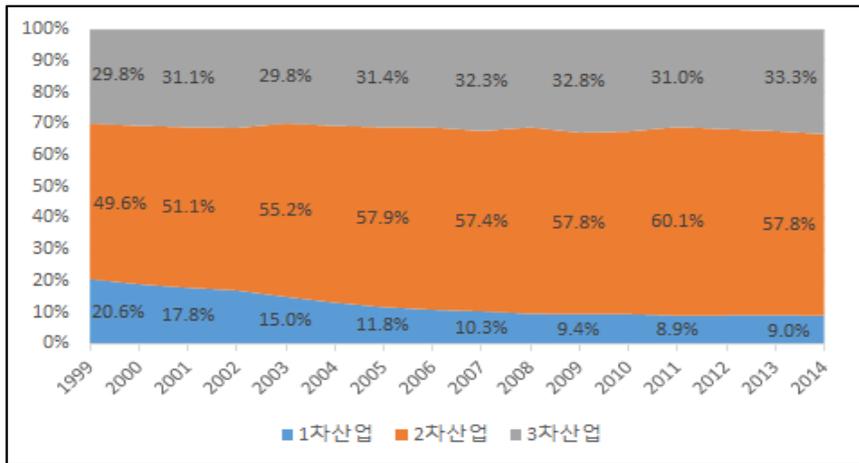
탕산시의 GRDP는 2001년 약 14조3780억 위안에서 2014년 80조 6,550억 위안으로 약 5배 가량 증가했다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약15,000 위안에서 2014년 약 80,000위안으로 증가했다.<그림 3-32>



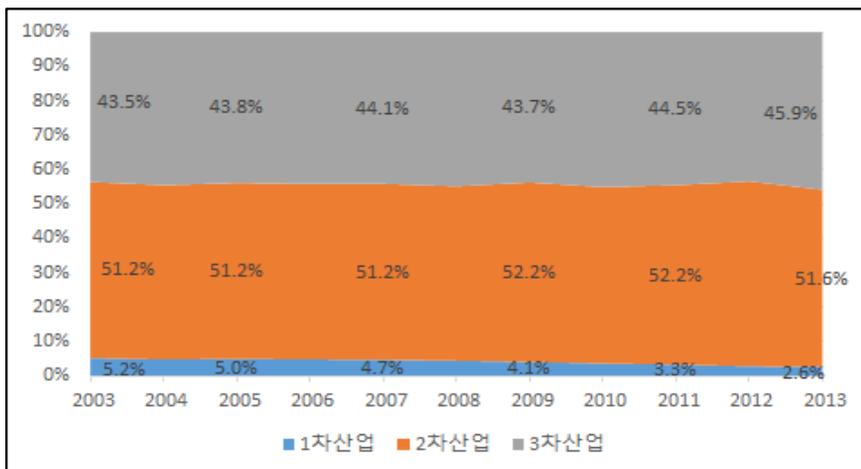
<그림 3-32> 탕산시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

탕산의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업의 위주의 성장이 일어났음을 알 수 있고, 서비스업 부문의 성장은 상대적으로 미약했다. 또한 1차산업의 감소폭이 상대적으로 작았다(<그림 3-33>). 그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 1차산업종사자수 비중만 완만히 감소할 뿐, 제조업과 서비스업 부문 종사자수 비중의 변화는 크게 발생하지 않았다.(<그림 3-34>)



〈그림 3-33〉 탕산시 산업부문별 총생산액 비중 변화추이
자료 : CEIC D.B.



〈그림 3-34〉 탕산시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

탕산시(唐山市)의 지리적 위치는 화북지구(华北地区)와 동북지구를 연결하는 요충지에 있다는 점에서 매우 중요하다. 철도, 도로, 고속도로, 항구가 서로 교차하는 이적지의 역할을 수행한다.

베이징-하얼빈(京哈), 베이징-통화(通坨), 베이징-친황다오(京秦), 따통-친황다오(大秦)의 4개 간선철도와 베이징-산하이관(京山), 선전-홍콩(深港) 간 철도 등이 종횡으로 교차한다. 베이징-선양(京沈), 텐진-탕산(津唐), 탕산-홍콩(唐港), 탕산-청더(唐承), 연해고속도로와 도시간 고속도로가 교차하며, 여러 노선의 국도를 통해 서로 연계된다. 탕산항(唐山港) 징탕항만지구(京唐港区), 친황다오항(秦皇岛港), 차오페이텐항만지구(曹妃甸港区)이 있으며, 텐진항과도 연계가 가능해 국제해운물류에 있어 중요기지의 역할을 수행한다.

철도는, 베이징-하얼빈 철도, 텐진-산하이관 철도, 텐진-친황다오(津秦) 고속철도, 따통-친황다오 철도, 선전-홍콩 철도, 장자커우-탕산철도, 탕산-준화(唐遵) 철도, 베이징-탕산(京唐) 도시 간 철도 등이 있다.

2014년 말 현재, 탕산시 도로 총연장은 1.74만km이며, 전년대비 368km 증가했다. 그 중 고속도로는 610km이다.

항공분야는, 탕산시 중심지구로부터 20km 거리의 평룬구(丰润区)에 탕산 썬뉬허(三女河)공항이 있으며, 현재 차오페이텐(曹妃甸) 국제공항 건설이 계획 중에 있다. 2014년 현재, 썬뉬허공항의 여객운송량은 21.08만인회로 전년대비 16.7% 증가했으며, 화물우편처리량은 905톤으로 18.6%감소했다. 기존의 6개 노선과 더불어 타이위안(太原), 청두(成都), 시안(西安)의 3개 노선이 신규 개통됐다.

항운분야는, 탕산항의 항구는 징탕항구지구(京唐港区), 차오페이텐(曹妃甸)항구지구와 평난(丰南)항구지구로 구분되며, 서로 각자의 기능을 분담하고 있다. 그 중 징탕항은 1992년 정식으로 통항을 시작했으며, 차오페이텐항은 2005년 12월 통항했고, 평난항구지구는 2013년에 건설을 시작했다. 탕산항의 화물처리능력은 전세계 10위 규모이다.

탕산은 차오페이톈(曹妃甸)항 국제 마리나항으로 조성하려 계획중이며, 탕산만국제휴향섬(唐山湾国际旅游岛)건설을 통해 국제 관광마리나항 조성을 추진하고, 기초예산 40억 위안을 투자한 바 있다.

차오페이톈(曹妃甸)종합보세구는 2012년 7월 정식으로 국무원 비준을 획득했으며, 차오페이톈신구 3번 도크 인근의 10만m² 규모로 조성돼 있다. 이는 허베이성의 첫 번째 종합보세구로서 상해 양산보세항지구(上海洋山保税港区)의 정책에 준해 운영되고 있다.

6) 장자커우시

<표 3-10> 장자커우시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	张家口	기후조건	온대 대륙성 기후
영문명칭	Zhangjiakou	주요 명승지	따징먼(大境门)
별칭	장단(张垣)	주요 공항	장자커우 닝위엔 공항 (张家口宁远机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	장자커우남역(张家口南站), 장자커우역(张家口站)
소속지구	허베이성	차량번호	冀G
관할 행정구역	4구 13현	GRDP /GRDP per capita	1,358.5억 위안(2014)
시정부 소재지	桥东区 长城西大街通泰大 楼	현 시당서기	후량(侯亮)
지역전화번호	0313	현 시장	마위준(马宇骏)
지리적 위치	허베이성 서북부	인구	468.56万人 (2014年) [
면적	3.6만km ²	방언	보통화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

① 개요

장자커우시(张家口市)는 허베이성 서북부에 위치한 지급시로서, 무예의 도시(武城)로 불리기도 한다. 약 200만년전부터 고대인류가 생활했다는 유적들이 있으며, 중화문명의 발원지로 꼽힌다. 행정구역 내에 만리장성 구간이 있으며, 총리(崇礼), 지청(赤城) 등은 화북지구(华北地区) 최대의 천연스키장으로 손꼽힌다.

2015년 7월 31일 국제올림픽위원회로부터 베이징과 함께 2022년 동계올림픽대회의 개최권을 획득했다.

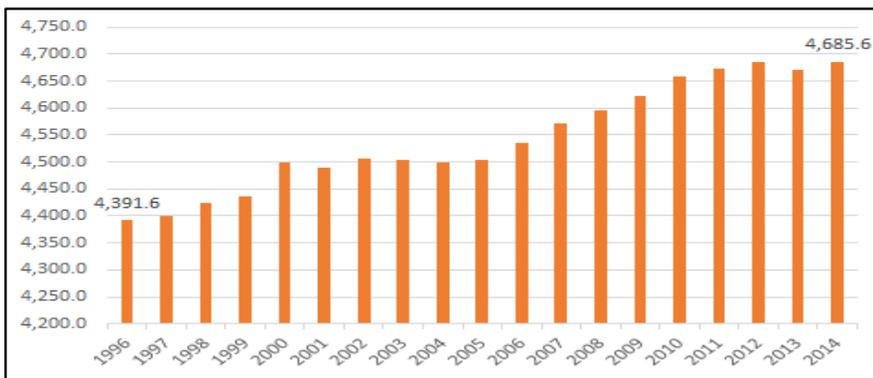


〈그림 3-35〉 장자커우시 행정구역도

자료 : 我图网(www.ooopic.com)

② 인구

장자커우시 인구는 1996년 4,391.6천 명에서 2014년 4,685.6천명으로 증가했으며, 2012-2013년 기간을 제외하고는 꾸준히 완만한 증가추세를 유지했다.(〈그림 3-36〉 참고)



〈그림 3-36〉 장자커우시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

④ 경제 및 산업

2014년 장자커우시(张家口市)는 지구내 총생산액은 1,358.51억 위안으로 전년대비 5.2% 증가했다. 그 중 1차산업은 239.83억 위안, 2차산업은 568.39억 위안, 3차산업은 550.29억 위안이다. 1인당 GRDP는 3만 756위안이다. 고정자산투자액은 1,422.61억 위안이고, 전시(全市) 재정 총수입액은 230.6억 위안, 공공재정예산지출은 331.9억 위안이다. 도시 주민인평균 가처분소득은 21,651위안, 농촌주민은 7,462위안이다.

□ 1차산업

장자커우는 다양한 지리적, 지형적, 기후적 특성을 지니고 있어, 여러 종류의 작물 재배가 가능하다. 목축업, 포도, 무공해채소, 옥수수, 젓소 사육 등이 대표적이며, 현재 각 50여 개 지역에서, 지리적 특성에 따라 전문화된 작물재배촌락을 형성하고 있다.

□ 2차산업

장자커우에는 2014년 526곳의 규모이상 제조업 업체가 있으며, 총 428.1억 위안을 생산하여, 전년대비 4.9% 증가치를 보였다. 이 중, 국유 및 국가통제기업이 3.4% 증가했고, 집체기업이 7.9% 감소했으며, 민영기업이 7.3%, 홍콩-마카오-타이완 투자기업이 2.9% 증가했다. 경공업은 7.9% 증가했고, 중공업은 4.1% 감소했다. 산업별로는 광산채굴 및 가공업이 167.1억 위안으로 전년대비 3.9% 증가했고, 식품가공업이 106.32억 위안으로 전년대비 3.3% 증가했으며, 장비제조업이 49.92억 위안으로 전년대비 9.5%, 신에너지산업이 75.45억 위안으로 전년대비 4.1% 증가했다. 또한 중소기업의 경우 86.94억 위안으로 전년대비 4.6%, 소형기업이 155.99억 위안으로 전년대비 5.9%, 영세기업이 7.61억 위안으로 전년대비 7.2% 증가했다. 규모이상공업의 영업수입이 1,067.43억 위안으로 전년대비 7.4% 감소했으며, 누계이윤은 135.23억 위안으로 전년대비 8.8% 감소했다.

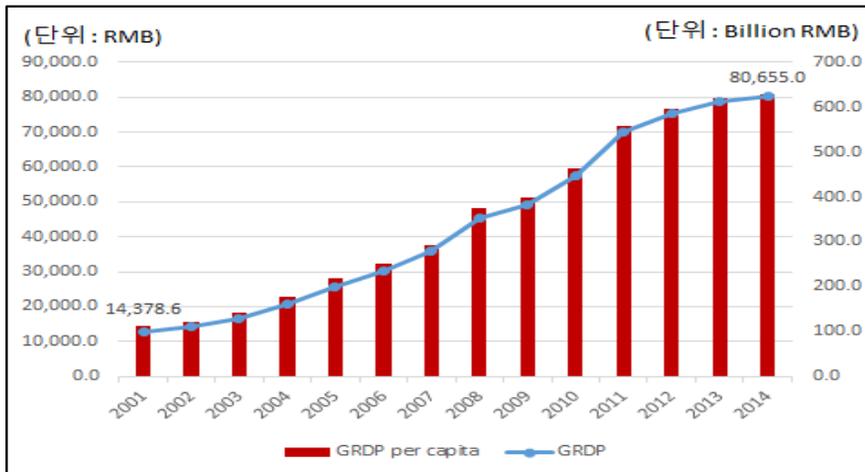
□ 3차산업

2014년 장자커우시 사회소비품총판매액은 556.47억 위안을 달성했다. 그 중, 335곳의 일정판매액 이상기업이 전체 사회소비품총판매액의 129.97억 위안을 달성했다. 지구별로 볼 때, 도시지역 사회소비품판매액은 421.26억 위안, 농촌지역의 사회소비품 판매액은 135.2억 위안이며, 산업부문별로 볼 때, 도매업은 109.41억 위안, 소매업은 348.09억 위안, 숙박업은 9.73억 위안, 식음료업은 87.74억 위안이다.

2014년 장자커우시의 외자투자는 3억 2,518만 달러로, 그 중 외국인직접투자가 3억 1,798만 달러를 차지했다. 신규해외투자 프로젝트는 12건으로, 4억 5,906만 달러 규모였으며, 신규투자 해외기업은 11곳으로 총 자본량은 3억 4,744만 달러, 투자총금액은 6억 7,075만 달러이다. 수출입총액은 5.2억 달러이며, 그 중 수출은 3.5억 달러이다. 2014년 장자커우시 각급 금융기관의 예금잔고는 2,113.79억 위안이다. 그 중 기업예금은 668.43억 위안, 개인예금은 1,417.5억 위안이다. 각종 보험회사는 32개이다.

□ 소득 및 물가수준

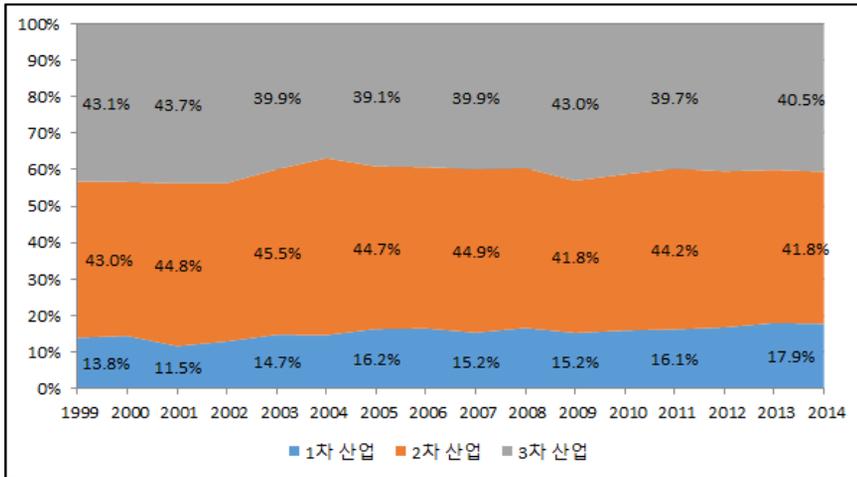
장자커우시의 GRDP는 2001년 약 14조3780억 위안에서 2014년 80조6,550억 위안으로 약 5배 가량 증가했다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약15,000 위안에서 2014년 약 80,000위안으로 증가했다.(〈그림 3-37〉)



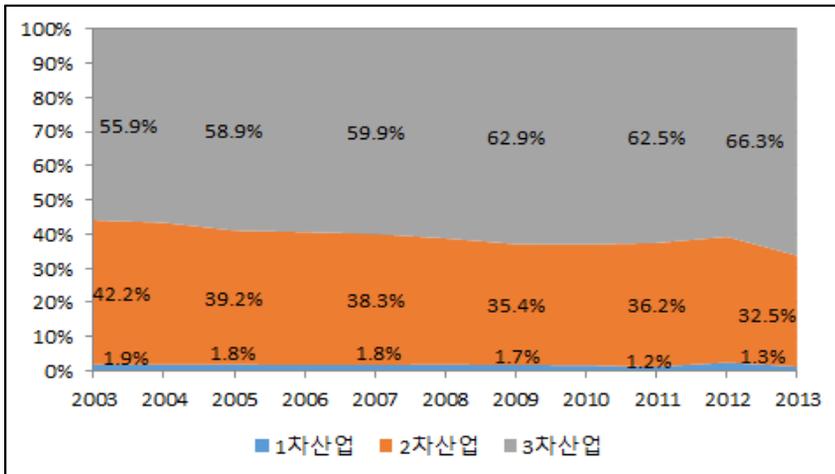
〈그림 3-37〉 장자커우시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

장자커우시의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업과 서비스업 위주의 산업구조가 이루어지고 있음을 알 수 있고, 상대적으로 1차 산업부문의 생산액 비중이 큰 것을 알 수 있다. 단, 서비스업의 종사자수가 비중이 생산액에 비해 높게 나타나, 서비스업의 노동생산성이 비교적 낮다고 볼 수 있다.(<그림 3-38> 참고)



〈그림 3-38〉 장자커우시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.



〈그림 3-39〉 장자커우시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

장자커우(张家口)는 베이징, 허베이성, 산시성, 네이멍구 자치구 등 4개 성시의 교차점에 위치해 있으며, 시구(市区)로부터 베이징까지 180km, 텐진항까지 340km 거리에 있다. 징진지경제권과 허베이-산시성-네이멍구 경제권의 교차지점으로서, 중요한 지리적 위치를 점하고 있다. 장자커우의 고속도로 총연장은 808km, 철도총연장은 623km이다.

고속도로망이 비교적 양호하다. 베이징-신장(京新)고속도로, 베이징-시장(京藏)고속도로, 수도권순환(首都环线)고속도로, 장자커우-스자좡(张石)고속도로, 장자커우-칭더(张承)고속도로 등이 있다. 철도의 경우, 베이징에서 연결되는 도시 간 철도가 현재 건설중에 있으며, 장자커우 공항에서 전국 대도시로 연결되는 각종 항공편을 갖추고 있다.

7) 창저우시

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

창저우시(沧州市)는 허베이성 동남부에 위치한 지급시로서, 동쪽으로는 보하이(渤海)에 면하고, 북쪽으로는 텐진, 산둥반도 및 랴오둥(辽东)반도와 바다를 사이에 두고 있다. 베이징(北京)과는 200km, 텐진과는 100km미터, 스자좡(石家庄) 및 지난(济南)과는 약 220km 거리에 위치해 있다. 또한, 국무원이 확정한 경제개발구로서, 연해개발도시 중 하나로서, 석유화학공업이 발달해 있고 북방의 중요한 육해상교통허브이자, 환보하이(环渤海)경제구 및 징진지(京津冀)도시권의 주요거점으로 기능한다.

<표 3-11> 창저우시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	沧州	기후조건	온대 대륙성 기후
영문명칭	Cangzhou	주요 명승지	티에샤즈(铁狮子)
별칭	무술의 도시(武术之乡)	주요 공항	톈진반하이국제공항 (天津滨海国际机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	창저우역(沧州站), 창저우서역(沧州西站)
소속지구	허베이성	차량번호	冀J
관할 행정구역	2구 10현 4현급시	GRDP /GRDP per capita	3,133.4억원 (2014年)
성정부 소재지	沧州市运河区解放西路39号	현 시당서기	상리광(商黎光)
지역전화번호	(+86) 0317	현 시장	왕다후(王大虎)
지리적 위치	허베이성 동남부, 화북평원 동북부	인구	768.4만 명(2014)
면적	13,419km ²	방언	허베이-산둥방언

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

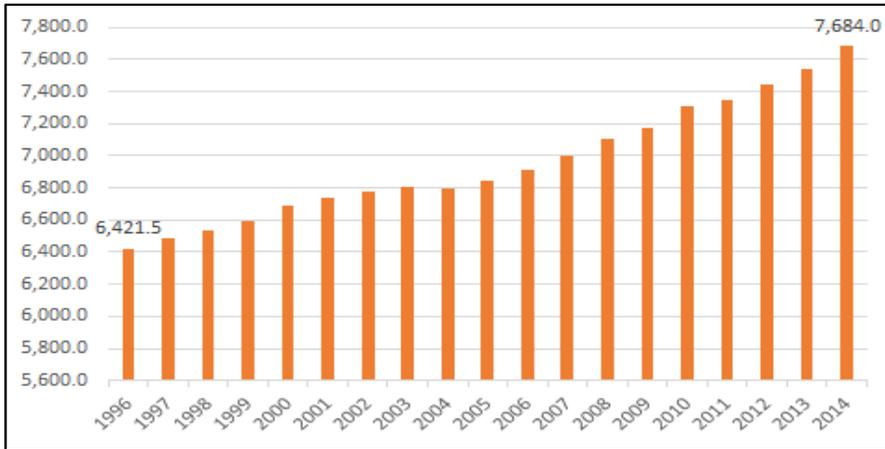


<그림 3-40> 창저우시 행정구역도

자료 : 我图网(www.oopic.com)

② 인구

창저우시 인구는 1996년 6,421.5천 명에서 2014년 7,684.0천 명으로 비교적 큰 폭의 증가추세를 유지하고 있다.(〈그림 3-41〉)



〈그림 3-41〉 창저우시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

2014년 창저우시의 지구내 총생산액은 3,133.38억 위안으로 전년 대비 8.0% 증가했다. 이 중 1차산업은 317.74억 위안이며, 2차산업은 1,626.52억 위안, 3차산업은 1,189.12억 위안이다. 고정자산투자액은 2,728.9억 위안이며, 재정수입액은 411.4억 위안으로 그 중 189.7억 위안이 공공재정예산수입액이다. 주민의 1인당 평균가처분소득은 16,099위안인데, 그 중 도시주민은 24,174위안, 농촌주민은 9,442위안이다.

□ 1차 산업

창저우시의 경지면적은 1,241.4만무(亩), 초지면적이 60만 무로서, 창저우는 허베이성의 곡물, 면화, 유채작물의 집중생산지 중 하나로 꼽힌다. 창저우시의 농가당 경지면적은 전국 및 허베이성 전체의 평균 수치를 넘어서며, 전체 농지 중 100만 여무(亩)가 경작되지 못한 상태로 방치되고 있다.

창저우시는 징진지 지구의 주요 무공해 채소 공급기지이자, 북방지역

의 우수물질 목축업생산기지로 꼽히고 있으며, 염전을 통한 소금 생산도 이루어지고 있다. 2014년 창저우시 농림목축수산업 총생산액은 646.4억 위안인데, 그 중 농업부문이 328.3억 위안, 임업부문이 5.8억 위안, 목축업부문이 197.1억 위안, 어업이 26.9억 위안, 관련서비스업이 88.1억 위안을 차지한다.

□ 2차 산업

2014년 창저우시 제조업 총생산액은 1,469.7억 위안으로 이중 규모이상제조업기업의 생산액이 1,302.8억 위안을 차지한다. 석유화학, 건축설비, 기계제조, 섬유·방직, 식품가공 등의 산업에서 1,132.9억 위안을 생산했고, 이는 전시(全市) 규모이상공업의 87.0%를 차지했다. 석유화학의 경우 443.2억 위안, 건축설비의 경우, 259억 위안, 기계조의 경우 326.6억 위안, 섬유·방직의 경우 63.3억 위안, 식품가공업의 경우 40.8억 위안을 차지했다. 전시(全市) 규모이상 제조업기업의 영업수입은 5,381.8억 위안이며, 영업수입이 10억 위안을 초과한 기업이 53 곳, 100억 위안을 초과한 기업이 6곳이다.

2014년 창저우시 건축업의 총생산액 증가치는 160.4억 위안이다 자격요건을 갖춘 건축업체는 232곳이며, 그들에 의한 총생산액은 419.9억 위안이고, 주택착공면적은 2,063.6만㎡, 주택준공면적은 929.2만㎡이다.

□ 3차 산업

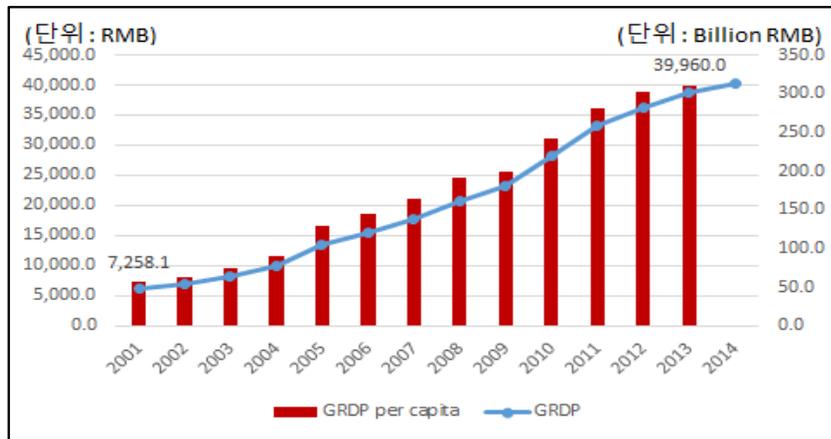
2014년 창저우시 사회소비품 총 판매액은 996.99억 위안이다. 도시 소비품 총 판매액은 724.06억 위안으로 전년대비 12.6% 증가했다. 농촌의 사회소비품 총판매액은 272.92억 위안으로 전년대비 12.2% 증가했다. 전시 일정규모이상 도·소매기업의 식품·음료·담배·주류 상품 판매액은 19.1% 증가했고, 의복·신발·섬유제품판매액은 15.6%, 일상용품 판매액은 15.7% 증가했다.

2014년 창저우시 직접해외투자유치액은 3억 4,156만 달러이며, 3자간

합작투자의 경우, 10억 2,381만 달러가 신규로 비준됐다. 수출입총액은 31.04억 달러이며, 이중 수출이 23.42억 달러로 전년대비 12.67% 증가했으며, 수입은 7.62억 달러로 55.09%가 증가했다.

□ 소득 수준

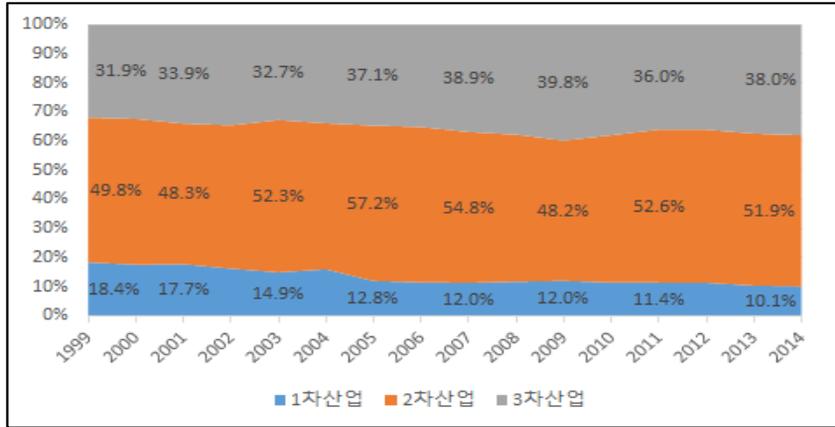
창저우의 GRDP는 2001년 약 700억 위안에서 2014년 3,000억 위안으로 약 4.4배 가량 증가했다. 또한 1인당 GRDP의 경우, 2001년 약 7,258위안에서 2014년 약 39,960위안으로 약 6배 가량 증가했다.(〈그림 3-42〉)



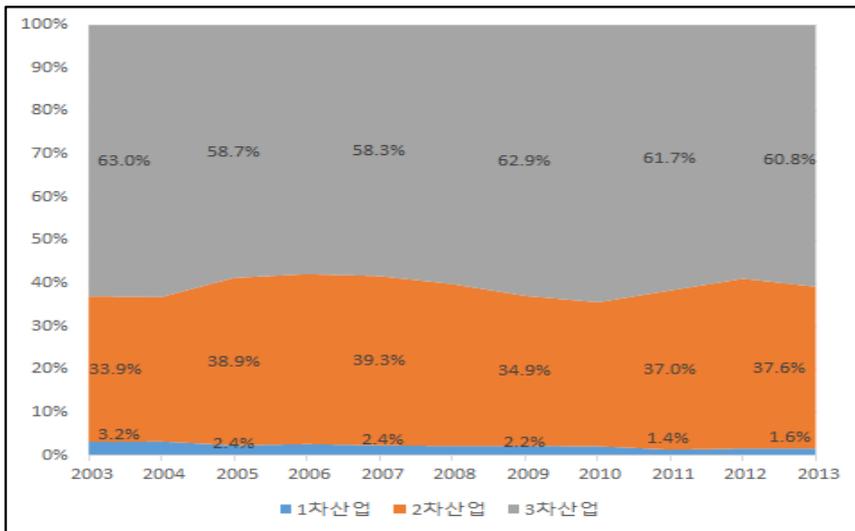
〈그림 3-42〉 창저우시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

창저우의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업과 서비스 부문의 위주의 성장이 일어났음을 알 수 있다. 그 중에서도, 서비스업부문의 성장폭이 비교적 컸으며, 그 와중에서 1차산업의 감소폭은 상대적으로 작았다.(〈그림 3-43〉) 그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 1차산업종사자수가 완만히 감소하는 가운데, 제조업종사자수가 다소 증가한 반면, 3차산업종사자수의 비중은 상대적으로 감소했다.(〈그림 3-44〉)



〈그림 3-43〉 창저우시 산업부문별 총생산액 비중 변화추이
 자료 : CEIC D.B.



〈그림 3-44〉 창저우시 산업부문별 종사자수 비중 변화추이
 자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

창저우는 수륙교통이 모두 편리한 항구도시(水旱码头)로서, 베이징-항저우 대운하(京杭大运河)를 비롯한 하운, 황허항(黄骅港)을 비롯한 해운, 그리고 각 항구로부터 연결되는 철도노선을 갖추고 있다.

철도의 경우, 베이징-상하이 철도(京沪铁路), 베이징-상하이 고속철도(京沪高速铁路), 베이징-홍콩 간 철도(京九铁路), 니저우-황허항 간 철도(朔黄铁路)가 있다.

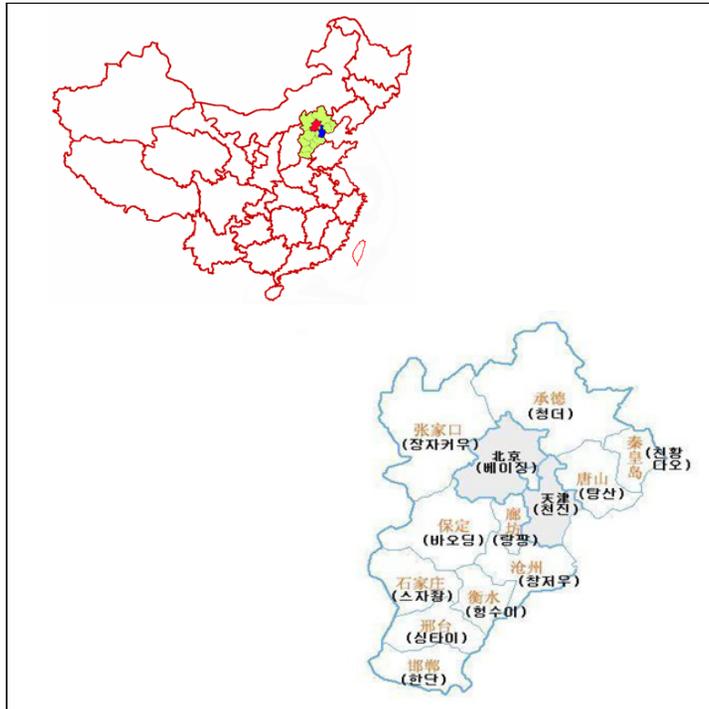
도로는, 베이징(北京)-푸저우(福州), 베이징(北京)-광저우(广州), 산하이관(山海关)-선전(深圳), 따칭(大庆)-광저우(广州) 등 국가급도로를 보유하고 있다.

3. 허베이성 및 징진지(京津冀)지구 주요정책추진동향

1) ‘징진지(京津冀)’지구 현황과 발전전략

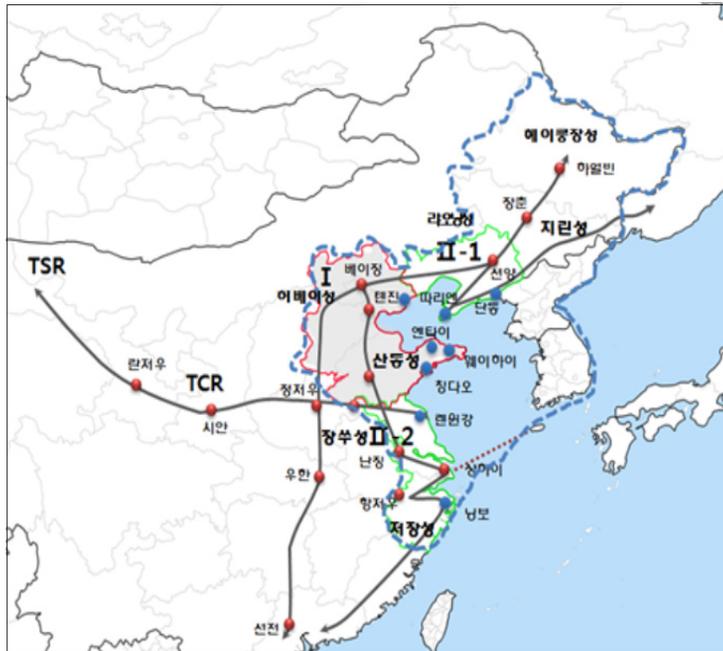
‘징진지(京津冀: 베이징-톈진-허베이)’지구는 중국의 수도인 베이징(北京)과 베이징의 해상관문 항구도시인 톈진(天津), 그리고 이 두 대도시를 둘러싸고 있는 허베이성(河北省: 冀)으로 구성되어 있다. 이중 허베이성은 충남도와 20년 이상 자매결연 관계를 유지하고 있는 대(對)중국 전략의 주요 파트너이다. 중국정부는, 최근에 세계적 범위에서 새로운 산업구조 조정과 승급(升级), 기술창신(技术创新)이 가속화되는 추세에 부응하고자, 연해지구 개발·개방정책의 무게중심을 남에서 북으로 이전하면서, 황하이(黄海)·보하이(渤海) 연해지구에 대한 지역발전전략을 더욱 중시, 강화하고 있다. 이중에서도 수도인 베이징(北京)과 베이징의 해상관문 항구도시인 톈진(天津), 그리고 이 두 대도시를 둘러싸고 있는 허베이성(河北省)으로 구성된 ‘징진지(京津冀: 베이징-톈진-허베이)’지구의 일체화발전 또는 협동발전을 중시하고 있다. 따라서 허베이성의 지리 특성과 지역개발정책 현황을 올바르게 파악하기 위해서는 ‘징진지(京津冀)’지구와의 연관성과 맥락 안에서 파악해야 할 필요가 있다.

‘징진지(京津冀)’지구 각 행정구역별 인구는 베이징시 2115만인, 1.64만km², 톈진시 1472만인, 1.19만km², 허베이성 7333만인, 18.8만km²이다. (*참고: 충청남도 면적 0.82만km², 남한면적 약 10만km²)



<그림 3-45> ‘징진지(京津冀)’ 지구 위치와 범위

충남도는 중국의 황하이(黄海)·보하이(渤海) 연해지구와 서해를 사이에 두고 마주보고 있다는 지정학적 조건과 ‘징진지(京津冀)’지구내의 허베이성(河北省)과 20여년간 유지해 온 자매결연관계를 적극 활용해야 할 것이다. 중국 성(省)급 지방중 지정학적 위치와 인구나 행정규모, 경제총량 등을 감안하여 충남도의 전략적 파트너를 선정한다면, 1순위는 환보하이만(环渤海湾) 지구내의 허베이성과 산둥성, 2순위는 랴오닝성을 포함한 동북3성과 장쑤성을 포함한 장강삼각주지구가 될 것이다.



〈그림 3-46〉 환황해권 및 전략적 범위 설정(안)

〈표 3-12〉 중국 황보하이연해지구 성시별 개황

구분	1인당 GRDP (달러)		1인당 GRDP 전국 순위	면적 (만km ²)	인구규모 (만 명)	비고
	중국전국	7,277	-	968.4	135,782	
I-1 권역 (징진지, 산둥성)	허베이성	6,240	16	19.0	7,384	인구:2억841만명, 면적 37.5만km ²
	베이징시	15,604	2	1.64	2,151	
	톈진시	16,424	1	1.19	1,517	
	산둥성	9,501	8	15.7	9,789	
I-2 권역 (동북 3성)	랴오닝성	10,175	7	14.8	4,391	인구 1억 976만명, 면적 80.4만km ²
	지린성	7,828	11	18.7	2,752	
	헤이룽장성	6,122	17	46.9	3,833	
I-3 권역 (장강삼각주)	장쑤성	12,777	4	10.3	7,960	인구 : 1억 8,594만명 면적 : 21.3만명
	상하이시	15,191	3	0.62	2,426	
	저장성	11,393	5	10.4	5,508	

환보하이(环渤海)지구라고도 불리는 중국 보하이만(渤海湾) 연해지구는 토지자원이 풍부하고, 항구기초시설이 양호하고, 산업 및 과학기술 발달수준이 상대적으로 양호하고, 최근에는 국가정책의 지원 하에 강력한 후발우세를 보이면서 경제발전속도 측면에서 주강삼각주와 장강삼각주 지구를 앞지르고 있다.

이 지구내의 베이징, 톈진, 허베이성 3개 지구간 발전수준 격차가 크다. 2013년 기준 베이징과 톈진의 1인당 GDP를 보면, 베이징은 11,671달러, 톈진은 12,471 달러로 중국 전국 31개 성, 직할시급 지방중 1-2위를 차지하고 있으나, 허베이성은 4,847달러로 16위이다.

‘징진지(京津冀)’지구는, 베이징과 톈진 두 대도시의 우세와 특색이 매우 강해서, 이들 중심 대도시와 지구 내 여타 중소도시 간의 수평적 연계는 미약하고, 수직적 연계가 강하다. 베이징은 정치, 문화, 그리고 고급과학기술의 우세를 지니고 있고, 톈진은 항구와 제조업의 우세를 보유하고 있다. 특히, 2008년 3월에 중국 국무원이 톈진시가 제출한 ‘빈하이신구종합연계개혁시험방안(滨海新区综合配套改革试验方案)’을 비준한 후에 톈진시의 경제발전 속도가 가속화되고 있다.

최근에는 육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)와 장강경제지대 건설 구상과 함께 ‘징진지(京津冀)’협동발전이 중국 국가발전전략으로 부상하면서, 베이징-톈진축을 중심으로 남쪽의 산둥성과 북쪽의 랴오닝성(辽宁省)까지 포함하는 환보하이만(环渤海湾)지구의 경제발전을 주도하고 있다.

톈진 빈하이신구(滨海新区)와 랴오닝성 연해경제지대, 산둥성 황하삼각주 3대 경제구는 중국의 국가급 발전전략에 포함되어있다. 톈진 빈하이신구는 1994년에 건립되었고 2006년에는 중국 국가발전총체전략에 포함되었다.

산둥 황하삼각주와 랴오닝 연해경제지대는 각각 2000년과 2006년에 건립된 후, 2009년 7월과 11월에 국무원 비준을 받고 중국 국가발전전략에 포함되었다.

허베이성 보하이신구(渤海新区)와 차오페이티엔신구(曹妃甸新区)는 각각 2007년과 2008년에 중공 허베이성 위원회와 성정부 비준을 받고 건립되었다. 이들 5개 경제구의 면적 합계는 총 9만km²로 선전경제특구의 45배, 상하이 푸둥신구의 74배 규모이다.

수도인 베이징은 인구과밀, 주택부족, 교통혼잡, 대기오염 등 소위 ‘도시병’으로 인한 국제경쟁력 약화가 현안문제로 제기되고 있고, 베이징을 둘러싸고 있는 허베이성은 조방적 토지이용으로 인한 발전정체가 당면문제로 제기되면서, 베이징의 ‘비(非)수도기능’과 과밀혼잡 도시기능을 인접한 텐진과 허베이성 지역으로 이전시키는 것이 ‘징진지(京津冀)’지구에 대한 ‘협조발전’과 ‘일체화 발전’의 핵심과제가 되었다. 베이징시 교외지구 신도시의 도시기능이 불완전하고, 허베이성내 중소도시들의 도시서비스 제공 기능 발달정도가 미흡하고, 그 결과 허베이성에서 베이징과 텐진으로의 인구유입이 증가하고 있다.

<표 3-13> 징진지 지구별 산업구조와 주도산업

구분	1차 산업	2차 산업	3차 산업	산업구조상의 특징과 주도 산업
베이징	0.9	22.2	76.9	금융, 문화창의, 관광전시, 부동산, 물류, 상업서비스 등 3차산업 위주 - 소프트웨어, 연구개발, IT서비스, 이동통신, 컴퓨터 및 네트워크, 집적회로, 광전자디스플레이, 바이오 등 첨단기술산업과 자동차, 장비제조, 석유화학 신소재, 의약 등 제조업
텐진	1.3	50.6	48.1	2차산업과 3차산업이 비슷한 비중 - 항공우주, 석유화학, 장비제조, 전자정보, 의약, 신에너지신소재, 경공방직업 등 2차산업과 금융물류, 기술정보서비스, 중개서비스 등 3차산업
허베이	12.3	52.2	35.5	철강, 장비제조, 석유화학, 경공방직, 식품, 의약 등 2차산업 위주이나 목축업, 채소, 과일산업 등 1차산업 비중도 높다.
중국전국	9.2	42.6	48.2	

자료:文魁외, '京津冀發展報告(2015)'.社會科學文獻出版社, 김부용, '충청중국포럼'(2015.8.26.) 발표자료

우리나라의 대(對)중국 수출 대상지 지역별 수출액 비중을 보면 텐진이 5위, 베이징이 6위이다. 그러나 그 점유비중은 감소추세이다. 2006년-2014년 기간중 텐진은 8.6%에서 7.3%로, 베이징은 6.4%에서 4.9%로 감소했다. 허베이성은 우리나라 대(對)중국 수출액의 0.6%를 점유했다.

전체 대(對)중국 수출품중 중간재 비중이 베이징은 62.5%, 텐진은 84.7%를 점유했다. 대(對)중국 소비재 수출액중 베이징이 49%를 점유, 텐진은 1차산품 수출액의 12.5%를 점유했다.

<표 3-14> 한국의 대(對) 징진지 지구 수출품의 가공단계별 비중

	베이징	텐진	허베이
전체	100.0	100.0	100.0
1차산품	0.0	0.7	9.1
중간재	62.5	84.7	80.9
자본재	14.1	13.4	8.8
소비재	23.4	1.2	1.2

자료 : 김부용, '총칭중국포럼'(2015.8.26.) 발표자료

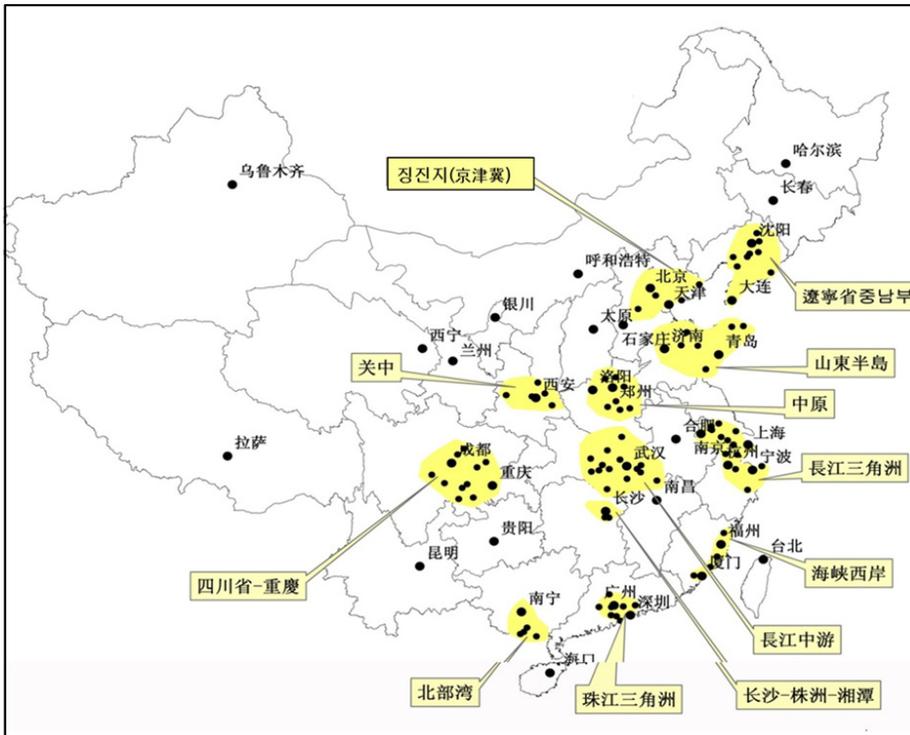
① '징진지(京津冀)'지구의 위상

개혁개방 이후 중국의 경제성장과 공간구조 변화과정을 개괄해 보면, 1980년대에는 홍콩과 연접하고 있는 광둥성 선전(深圳)과 마카오와 마주보고 있는 주하이(珠海) 등 '경제특구'를 중심으로 하는 광둥성 주강(珠江)삼각주가, 그리고 1990년대에는 상하이 푸동신구(浦东新区)를 중심으로 상하이-저장성(浙江省)-장쑤성(江苏省)을 중심으로 하는 장강삼각주 지구가 중국의 개혁개방과 경제성장을 주도했다.

2000년대에 진입하면서 텐진을 중심으로 하는 환보하이(环渤海)지구에서 동부연해지구내의 남부와 북부지구 간 경제발전 수준 격차문제가 제기되면서, 베이징 중관촌과 텐진 빈하이(滨海)신구 개발이 추진되었고, 수도권 발전

정책과 ‘징진지(京津冀)’지구 협동개발이 국가 지역발전전략으로 채택되었다.

2000년대에 들어서면서 중국 지역경제발전 구도와 형세상의 특징은 지구내 각 도시 및 ‘도시군(城市群: Urban Agglomeration)’ 간에 분업, 합작 네트워크가 전체 지역경쟁력을 결정하는 핵심요소가 되고 있다는 점과 지역간 경쟁이 단일 도시간의 경쟁에서 도시권을 기초로 하는 지역 전체 간의 경쟁으로 변하는 양상이 갈수록 뚜렷해지고 있다는 점이다. 이중 비교적 성숙도가 높고 발전속도가 빠른 3대 도시군은 상하이-난징(南京)-항저우(杭州)축을 중심으로 하는 장강삼각주 도시군과 홍콩-선전(深圳)-광저우축을 중심으로 하는 주장삼각주 도시군, 그리고 베이징-톈진축을 중심으로 하는 베이징-톈진-허베이, 즉 ‘징진지(京津冀)’ 도시군이다. 베이징은 정치, 문화, 그리고 고급과학기술의 우세를 지니고 있고, 톈진은 항구와 제조업의 우세를 보유하고 있다.



<그림 3-47> 중국의 주요 도시군 분포현황

2008년 3월에 국무원이 텐진시가 제출한 ‘빈하이신구종합연계개혁시험방안(滨海新区综合配套改革试验方案)’을 비준한 후에 텐진시의 경제발전 속도가 가속화되고 있다. 이 지구는 베이징-텐진을 중심축으로 산둥반도와 랴오닝성(辽宁省) 중남부 도시 밀집구를 포함한 보하이만(渤海湾) 연해지구의 경제발전을 주도하고 있다.

‘징진지(京津冀)지구 일체화 발전’관련 문제제기는 1982년 ‘베이징 건설총체계획 방안’에서 처음으로 ‘수도권’ 개념이 제시되면서 시작되었고, 1986년 ‘환보하이지구 합동위원회’가 구성되면서 ‘징진지(京津冀)지구’와 나아가 ‘환보하이지구’전체를 대상으로 한 일체화 발전방안에 대한 논의가 본격화 되었다. 이하에는 2000년대 이후 ‘징진지(京津冀)’지구 일체화 발전 또는 협동발전 정책동향을 정리했다.

- 2004년 2월, ‘징진지(京津冀)지구 경제발전전략회의 개최, ‘랑팡(廊坊)합의’ 채택, 발표했다.
- 2004년 11월, 국가발전개혁위원회가 징진지 도시권 구역계획 수립을 추진하고, ‘2+8(베이징, 텐진 + 허베이성 8개 도시)’ 모델을 채택했다.
- 2005년 1월 국무원은 ‘베이징시 도시총체계획’에 베이징과 텐진을 2시간대 교통권으로 조성할 것을 요구했다.
- 2010년 8월, ‘징진지(京津冀) 도시권 계획’을 국무원에 제출했다.
- 2010년 10월, 허베이성 정부가 ‘허베이성 환수도경제권 산업발전 가속화에 관한 실사의견’을 제출했다.
- 2011년 3월, ‘12차5개년계획(十二五规划)’에 ‘수도경제권 건설’을 포함했다.
- 2014년 2월 시진핑(习近平) 국가주석이 ‘징진지(京津冀) 협동발전 업무보고’에서 “징진지 협동발전의 실현은 중대한 국가적 전략이며, 상호보완과 이익 공유를 통해 건설히 추진해야 할 협동발전의 길”이라고 강조하면서, 징진지 공동발전을 위한 ‘7가지 추진 전략’, 즉, ①세부정책 마련, ②상호협력 강화, ③산업협력시스템 구축,

- ④도시기능 조정, ⑤환경보호 강화, ⑥종합교통망 건설, ⑦생산요소시장의 통합을 제시했다.
- 2014년 3월, 정부공작보고에서 리커창(李克强) 총리가“징진지(京津冀)지구와 전체 환보하이만 지구와의 경제협력을 강화한다”는 보다 거시적인 범위에서의 지역협동발전방안을 제출했다.
- 2014년 7월 23일, 베이징시 발전개혁위원회는 베이징시 인민대회에서 ‘징진지 일체화 협동발전’의 세부추진방안으로, 9대 유형, 58개 항목 계획을 발표함.
- 2014년 8월 국무원은 ‘징진지(京津冀) 공동발전 영도소조’를 설립하고, ‘징진지 일체화 협동발전’의 전반적 방향을 제시함.
- 2015년 4월, 중앙정치국 회의에서 ‘징진지 협동발전계획 강요(京津冀协同发展规划纲要)’가 통과되었다.

②‘징진지(京津冀) 일체화 발전전략 추진동향

2014년 2월, 시진핑 주석이 ‘징진지(京津冀) 공동발전 좌담회’에서 ‘7대 추진전략’을 제시한 이후, 지방 차원에서의 구체적 정책 협력 사항들이 나타나고 있다. 이 중 ‘징진지(京津冀)’ 3개 지구간 기능 재조정, 교통시스템 일체화, 대기오염관리, 물류·통관시스템 구축, 산업구조조정을 핵심적으로 추진하고 있다.

2014년 ‘징진지(京津冀) 발전보고’에서는, ①스자좡(石家庄)-탕산(唐山)의 부도심기능 육성, ②베이징-톈진의 고급과학기술산업벨트 구축, ③연해산업벨트와 전통산업벨트 등 집중발전 공간개념 구축을 제시했다.

구체적으로, 베이징시의 과밀과 허베이성의 상대적 저성장에 따른 역내 지역간 격차 해소를 목적으로 베이징시, 톈진시, 허베이성의 11개 시와 80여개 현을 포함하는 범위로서, 베이징, 톈진의 정치, 산업생산기능을 허베이성으로 이전하고, 교통기초시설 투자를 강화한다는 구상이다. 전체 9대 유형의 58개 항목을 추진하고 있으며, 이중 교통일체화, 대기오염관리, 산업협력 등 3개 방안을 특히 중시하고 있다.

또한, 개별 사업항목별로 베이징-톈진, 베이징-허베이, 톈진-허베이 간의 각종 협동항목들을 추진하고 있다.

‘징진지(京津冀) 교통발전협조계획’에 따르면, 1환, 2개 공항, 5개 항구, 6개 방사형 도로를 건설한다는 계획이다. 구체적으로, ‘1환’은 수도경제권의 환베이징 고속도로 회랑을 가리키고, ‘2개 공항’은 베이징수도공항과 베이징신공항을 가리킨다. 또한, ‘5개 항구’는 친황다오항(秦皇島港), 징탕항(京唐港), 차오펬이톈항(曹妃甸港), 톈진항, 황하항(黃河港)을 가리키며, ‘6개 방사형 도로’는 베이징을 중심으로 하는 6개의 방사형 고속도로를 가리킨다.

환경관리분야에서는, ‘에너지 절약 저탄소환경산업연맹’을 설립하여, 200억 위안 가량의 협동항목을 추진할 계획이다. 특히, 스모그 발생 억제를 위해, 신에너지 자동차 홍보, 배기가스 배출기준 미충족 차량(黃標車)에 대한 단속과 처분을 3개지구가 공동 실시하는 등 대기오염 부문에서의 공동관리 추진에 중점을 두고 있다.

물류 및 통관 분야에서는, 내륙 컨테이너기지를 건설하여 베이징, 톈진, 허베이 3개지구의 물류처리 시스템을 통합하고, 컨테이너화물정보 공유 플랫폼을 구축하는 한편, 수출입화물의 검역절차 간소화와 물류비용 절약을 추진하고 있다.

차오펬이톈(曹妃甸) 산업원구, 신공항경제합작구, 톈진빈하이신구, 중관촌과기원, 장자커우-청더(張承)생태경제구 등으로 제조업 생산기지 이전을 추진하고 있다. 각 지역의 발전단계에 따른 비교 우위를 활용해 분업구조를 최적화하여, 베이징, 톈진, 허베이 각 지역이 직면한 문제를 해결하는 동시에, 상호보완을 추진하고 있다.

‘징진지(京津冀)’일체화 발전계획의 주요 목표는 베이징의 소위 ‘비(非)수도 기능’분산을 통한 대도시병의 완화와 베이징-톈진-허베이 3개지구의 기능 재편을 통한 통합발전이다. 대기오염, 교통혼잡, 높은 주거비용 등 베이징이 직면하고 있는 ‘대도시병’의 문제를 완화시킬 수 있으며, 더불어 상대적으로 발전이 더딘 허베이성의 저발전 문제를 해소할 수 있다. 전통적으로 ‘징진지(京津冀)’지구의 산업구조는 베이징,

텐진, 허베이 3개 지구별로 폐쇄되어 있기 때문에, 3개 지구간 연계화된 산업생태계 구축과 3개 지구간의 비교우위에 따른 기능 분담이 중요하다. ‘징진지(京津冀)’ 일체화 발전계획을 통해, 베이징은 연구개발, 텐진은 물류거점으로 기능의 전환과 특화를 추진하고 있다.

2015년 4월 30일, 중앙정치국 회의에서 통과된 ‘징진지 협동발전계획강요(京津冀协同发展规划纲要)’에서는 베이징의 ‘비(非)수도기능’을 텐진과 허베이 지역으로 이전하고, 경제구조와 공간구조 조정을 주요 임무로 하고, 이 ‘강요’를 주요 국가전략으로 규정했다.

2014년 2월에 시진핑 주석이 주재한 좌담회에서는 베이징, 텐진, 허베이 세 지역의 발전방향, 베이징은 4개 중심(정치, 문화, 과학기술 및 혁신, 국제교류 중심), 텐진은 1개 기지(선진제조업 연구개발기지)와 3개 구(区: 국제해운핵심구, 금융혁신시범구, 개혁개방선행구), 허베이는 4개 기지(산업승급기지, 상업물류기지, 환경·생태보호기지, 과학기술및산업이전기지)로 제시했다. 2014년 한해 허베이에서 텐진으로 이전한 산업항목은 총 769개(263억 위안), 텐진에서 허베이로 이전한 항목은 1,037개(454억 위안)이다. 2015년 4월 28일, 베이징 중관촌(中关村)과 허베이 바오딩현(保定县) 간의 산업협동항목인 ‘바오딩·중관촌 협동중심’을 건립했다.

베이징은 3차산업과 IT산업을 기반으로 지식경제와 녹색경제를 적극 추진하고, 친환경 최첨단 산업으로 경제구조를 전환, 승급시킨다. 2015년 상반기 베이징의 3차산업 생산액은 전년대비 8557억위안 증가했으며, 베이징시 지역총생산(GRDP)의 80.9%를 차지했고, 베이징시 경제성장 공헌률이 88.1%에 달했다. 베이징의 제조업기지를 지속적으로 허베이성으로 이전시키고, 친환경농업 육성과 함께 도매시장과 물류기지에 대한 규제 완화를 함께 추진하고 있다.

텐진은 첨단장비, 전자, 정보통신, 항공우주, 바이오, 환경보호, 금융, 향운물류 등의 업종 육성에 주력한다. 특히 공업화와 정보화를 동시해 추진하면서 새로운 연구개발기지로 발전시킨다. 텐진 린강(临港)경제구에 첨단장비제조 산업기지를 건설하고, 텐진과 허베이성의 철강기업들

에 대해 구조조정을 진행한다.

허베이성은 베이징에서 이전하는 산업기지를 수용하고, 베이징과 텐진의 연구개발 성과를 이용해 전통산업의 승급을 추진하고 있다. 허베이성은 첨단제조업과 서비스업, 전략적인 신흥산업 위주로 발전시켜 나가며 공업기지와 산업체인을 고부가 가치화한다는 방침이다. 허베이성은 창저우(沧州市)에 베이징현대차 공장을 유치한 데 이어 수도철강 공장을 건설중이며, 클라우드 컴퓨팅 기지를 구축하고 있다. 또한 바이오 산업 등이 베이징으로부터 보하이(渤海)신구로 이전하고 있다. 허베이성 차오페이디안(曹妃甸)과 텐진 남항(南港)에 세계 일류급의 석유화학기지를 건설하고, 황화(黄骅) 지역에서는 합성재료산업과 장비제조산업을 기반으로 한 산업단지를 조성한다.

전자정보, 바이오, 항공우주, 신에너지, 신소재, 환경보호 등 신흥산업 분야에서는 베이징이 연구개발 기능을 선도해 나가고 텐진과 허베이는 제조업 승급을 추진한다. 또 고속철과 고속도로 확충을 통해 ‘징진지(京津冀)’지구 전체를 1일 생활권으로 조성하고 있다.

③ ‘징진지(京津冀)’지구 발전방향

‘징진지(京津冀)’ 3개 지구의 산업창신(产业创新)과 생태계 협동구축을 위해 ‘연구개발-전화(转化)-생산’의 양성순환 지역산업생태 시스템을 구축한다. 3개 지구의 산업협동발전 부문별계획을 수립하고, 산업창신장려기금을 설립한다. 최종 목표는 ‘과학기술창신-연구개발 전화(转化)-고급제조-고급서비스’ 능력을 보유한 ‘세계급 도시군’이다.

편리하고 효율적인 현대화 종합교통체계를 구축한다. ‘징진지(京津冀) 교통체계’를 통일 계획 건설하고, 네트워크화 배치와 스마트화(知能化) 관리, 일체화 서비스를 실현한다. 시(市)와 시(市)간에는 쾌속철도를, 현(县)과 현(县)간에는 고속도로를 개통하고, ‘1시간 교통권’, ‘반시간 통근권’, ‘지역내 대중교통 한 장 카드’, ‘여객서비스 1표제’, ‘화물서비스 1개 단(单)제’등 제도를 구축한다.

지역생태체계를 통일적으로 계획, 건립하고, 자원개발이용 상한(上限)과 환경하한선(底线), 그리고 생태보호선(红线)을 정한다.

포양호(鄱阳湖)생태경제구와 황하삼각주 고효율생태경제구의 경험을 빌려서, 국가의 지지를 생취하여, 장자커우(张家口)-청더(承德)지구를 주체로 하고, 베이징과 톈진 북부, 서부 산간지구를 포함하는 국가급 생태합작시범구를 공동 건립하고, 인구자원환경과 경제사회발전이 상호협조발전하는 새로운 모델을 탐색한다.

시가화구역(建成区) 또는 도시구역의 확산 경계를 획정하고, ‘환 베이징-톈진-허베이(环京津冀) 도시군 산림권’을 조성한다. 또한, 녹색 격리대를 설치하고, 개발강도의 상한과 생태공간의 하한을 정하고, 합리적 생산공간, 생활공간, 그리고 생태공간 비율을 유지한다.

탄소배출권, 오염배출권의 지역거래시장을 건립하고, 생태자원 유상사용 제도를 완비한다. 생태환경 위기관리 시스템을 건립한다. 중요한 지역 오염원 정보에 대한 연합통보와 연합 방지 및 통제(联防联控)를 실시하고, 입법을 통한 토지정비와 보호제도를 강화한다.

도시체계와 도시배치 특화와 질서있는 인구이동 및 재배치를 추진한다. 도시기능 위계를 도시계획과 명확히 연계시키고, 경제, 인구, 공간배치를 특화시킨다. 도시체계를 특화시키고, ‘쌍핵(双核), 다중심, 네트워크형’ 공간구조를 구축한다. 베이징과 톈진간 ‘쌍핵’관계를 잘 처리하고, 스자좡(石家庄), 탕산(唐山), 바오딩(保定), 랑팡(廊坊) 4개 중심을 집중 건설하고, 동시에 이들 각각의 도시권을 건설하고, 핵심도시가 선도 및 대동(帶同) 역할을 발휘토록 한다.

공공서비스 배치와 사회정책의 연결을 통해 기본공공서비스 균등화를 추진한다. ‘징진지(京津冀)’공공서비스 발전목표를 설정하고, 교육, 의료, 사회보장 등 공공서비스의 지역간 차이를 점진적으로 줄여 나간다. ‘징진지(京津冀)’ 각 지구의 과학기술, 산업, 생태합작시범구내에서 사회정책과 연결된 기본공공서비스 균등화를 우선 실현한다. 3개 지구간 사회보장 연결과 양로, 의료, 교육, 사회보장 등 민생영역의 기본공공서비스 대우의

상호 인정과 합작방안을 적극적으로 모색한다. 또한 의료보험의 타지역
결산, 타지역 주민 및 타직장 직공의 양로보험 상호연결 등을 실현한다.

2) 허베이성 교통망, 방사형에서 네트워크형으로 전환

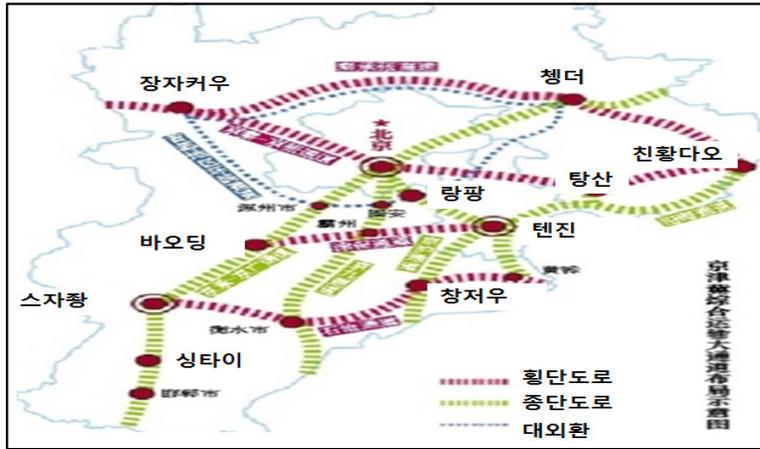
지난 7월 16일, 허베이성 교통운수청장은 징진지(京津冀)²⁷⁾ 교통일체화 실행계획에 대한 기자회견에서, ‘베이징을 중심으로 이루어진 방사형 도로 교통체계를 다중심 네트워크형 교통체계로의 전환할 것이라고 밝혔다.

베이징-톈진-허베이(京津冀) 지구(地区)는 전국에서 고속도로 밀도가 가장 높고 교통망이 가장 발달한 지구이지만, 또한 발전의 불균형 정도가 매우 심각한 지구이기도 하다. 허베이성은 ‘징진지’지구 면적의 87%, 인구의 67%를 점하고 있지만, 1인당평균 재정수입은 베이징의 1/4, 톈진의 1/3, 고속도로 밀도는 베이징의 1/2, 톈진의 1/3이다.

이에 대한 구체적 실행방안으로 ‘4종, 4횡, 1환 방식’의 허베이성 각 지역 중심의 교통망 구축을 추진한다고 밝혔다.

연해(沿海), 베이징-상하이(京沪), 베이징-청더(京承), 베이징-광저우(京广)의 4개 노선의 종축의 종합교통망을 갖추며, 친황다오-청더-장자커우(秦承张), 베이징-친황다오(京秦), 베이징-장자커우(京张), 톈진-바오딩(津保), 스자좡-창저우(石沧) 4횡 교통네트워크의 주요 골격을 구축할 것이며, 2020년까지 허베이성 구역 내에 9000km의 고속도로가 건설될 것이며, 각 고속도로는 모든 현에서의 접근이 가능하도록 하고, 베이징, 톈진, 스자좡 3개 중심도시 간을 연결하는 3개 고속도로와 베이징과 톈진에 접한 매 현마다 적어도 하나의 고속도로 IC를 갖출 수 있도록 할 것이다.

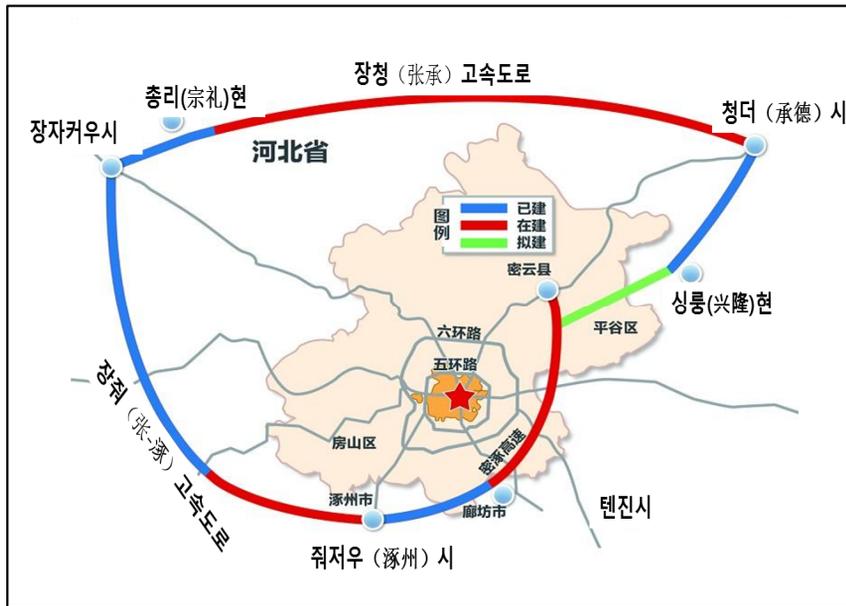
27) 베이징(北京), 톈진(天津), 허베이(河北)를 포함하는 중국수도권지역



〈그림 3-48〉 징진지 종합교통망 개념도

또한, 2015년 내에 허베이성 내 고속도로 총 연장이 6,000km를 돌파하게 될 것이라고 밝혔다. 허베이성 교통운수청에 따르면, 2015년에 완공되는 허베이성 내 고속도로는 장자커우(张家口)고속도로 충리-장자커우(宗礼-张家口), 칭더(承德)경계구간, 장자커우-칭더 고속도로(张-承高速) 장자커우-칭더 구간(张家口-承德段)에서 평산(凤山)구간, 베이징-쿤밍고속도로(京-昆高速) 스자좡·타이항산·베이징 노선의 스자좡 구간, 베이징-홍콩-마카오(京港澳) 고속도로(高速) 한단-랴오청 동남구간(邯鄲-聊城) 및 싱룬-칭더(隆德) 고속도로(高速) 고성(古城)지선을 포함한다. 특히, 금년에 착공되는 타이항산 고속도로(太行山高速)의 경우, 베이징과 허베이성의 경계인 장자커우에서 출발해, 평산(平山), 싱타이(邢台) 등 11개 도시를 거쳐 허베이성과 허난성의 경계까지 이어지는 관광도로로서 구간마다 48개의 4A급 풍경구²⁸⁾를 포함하고 있어, 진출입로가 설치되는 허베이성 각 시·현의 경제성장에 크게 이바지할 것으로 예상된다.

28) 중국의 명승지는 5개 등급으로 나누어 관리되는데, 5A급이 가장 높은 등급이다.



<그림 3-49> 베이징 대외곽순환도로(北京大外环) 개념도

베이징 대외환 허베이성 구간이 2017년 완공을 목표로 추진된다. 장자커우-청더(张家口-承德) 고속도로(高速) 건설이 추진되어 장자커우 총리(宗礼)에서 청더-핑산(承德-凤山) 고속도로(高速)구간이 금년 말에 시범적으로 개통된다. 한편, 베이징 대 외곽 순환 고속도로(北京大外环)은 징진지 교통일체화 정책의 핵심프로젝트로서 베이징, 텐진과 허베이성을 연결하는 총연장 약 940km의 고속도로로서 이 중 850km가 허베이성을 통과한다. 또한, 고속도로 및 각 간선도로의 건설과 더불어, 징진지 각 지역의 농촌도로들에 대한 정비작업이 추진되어, 2020년까지 약 2,000km에 해당하는 농촌도로를 정비·보수할 계획이다.

3) 허베이성, 지역별 신에너지 산업 특화 육성

허베이성(河北省) 발전개혁위원회는 ‘12.5. 허베이성 신에너지 산업발전계획’에 따른, 성 내 각 시, 현의 신에너지 산업발전분포도를 발표했다.

해당 계획이 2011-2015년 간의 산업 육성 계획이었던 점에 비추어 볼 때, ‘신에너지 산업 배치도’를 발표한 것은 그 간의 신에너지 산업 육성에 따른 성과를

평가하고, 최근의 ‘신상태(新常态: New Normal)’정책기조에 따른 산업구조고도화 및 질적 성장의 추세에 부합하고 있음을 강조하기 위한 것으로 평가된다.

▪ 신재생에너지 산업 배치 현황

- 바오딩(保定)은 태양광 발전과 풍력 발전을, 형수이(衡水)와 창저우(沧州)는 지열 발전을, 당산(唐山)과 친황다오(秦皇島)는 원자력 발전을, 싱타이(邢台)는 태양광 발전을 중점적으로 육성하였음. 인버터시스템은 스자좡(石家庄)과 싱타이(邢台)에 배치되며, 전력저장시스템은 한단(邯鄲)에서 육성되어 왔다.

▪ 에너지원 별 육성 현황

- 태양복사에너지는 바오딩의 다결정규소(多晶硅)를 위주로 한 영리기업과 싱타이 닝진(宁晋)의 허베이 ‘징롱그룹(晶龙集团)’을 설비생산대표기업으로 육성하여 세계 최대 규모의 규소생산기지과 실리콘칩 생산기업으로 나아가고자 함. 2013년 기준, 바오딩은 세계 제일의 태양광판 생산능력과 전국 2위의 전지 모듈 생산량을 갖추고 있다.
- 풍력발전의 경우, 허베이성 총생산능력이 3,000 조 와트(W)이며, 바오딩의 ‘중항회팅풍력발전설비 유한공사(中航惠腾风电设备股份有限公司)’가 국내 선도의 풍력발전기공급업체로 꼽히며, ‘바오딩티엔웨이그룹유한공사(保定天威集团有限公司)’ 또한 국가급 대용량송전설비 제조기지로 꼽히고 있다. 실제, 2013년 독일과 협력하여 허베이성 풍력발전수소제조 시범프로젝트를 통해 10만 kw의 풍력발전소를 건설한 바 있다.
- 인버터시스템의 경우, 스자좡 ‘통합전자과기 유한공사(通合电子有限公司)’와 싱타이 ‘스다전자 유한공사(思达电子有限公司)’가 설비생산대표기업으로 꼽힌다.
- 전력저장설비의 경우, 한단의 ‘베이팡알타에어나노기술 유한공사(北方奥钛纳米技术有限公司)’는 티탄산업 리튬전지를 주력 기술로 하며, 셔현(涉县)의 ‘허베이지에션신 에너지과학기술 유한공사(河北洁神新能源科技有限公司)’가 대표적으로 꼽힌다. 실제, 한단시에는 3,000 무(亩)를 관할하는 대형 버스 충전소가 있으며, 15분 충전으로 350km의 운행이 가능하다.

- 지열발전의 경우, 창저우의 ‘허베이이민우진제조 유한공사(河北益民五金制造股份有限公司)’가 지열원열펌프와 양방향 풍력-지열 에너지 전환조절기부문에서 두각을 나타내고 있고, 형수이의 ‘허베이과력에어컨공정 유한공사(河北科力空调工程有限公司)’는 발전보일러공기에열기와 에나멜 열전도소자를 주력으로 생산하고 있다. 실제, 허베이성 승현(雄县) 총 에너지 저량이 821억 m³에 달하고 있으며 지열 집중공급 면적이 240만m²에 달한다.
- 원자력 발전의 경우, 친황다오의 ‘하덴그룹중형장비 유한공사(哈电集团)’가 고온 고압핵전도설비 생산에서 중국 국내에서 중요한 입지를 점하고 있고, 탕산의 ‘중치징탕정밀단조 유한공사(中冶京唐精密锻造有限公司)’가주체적으로 원자력발전밸브를 생산하고 있으며, 특히, 허베이성 과학기술청, 재정청, 발전개혁위원회에 의해 ‘허베이성중형장비예비응력제조공정기술연구센터’로 인증되었다.

▪ **신상태(新常态) 성장기조에 따른 신재생에너지 산업의 재조명**

- 시진핑(习近平) 국가주석이 중앙재경영도소조 제 6차 조장회의에서 “에너지 공급격식의 변화를 통해 국제에너지발전의 새로운 추세에 부합하고, 국가적 에너지안보를 보장하기 위해 신에너지 생산과 소비방식의 혁명을 추진해야 한다”고 밝힌 바 있는데, 신상태 정책기조에 따른 산업구조고도화 및 생태환경 문명사회건설 그리고 징진지일체화에 따른 지역정책의 구현이라 할 수 있다.

4) 쥐저우시, ‘중국농업실리콘밸리’ 인프라 구축 추진

허베이성 쥐저우시(涿州市)가 향후, 현대농업과학기술의 이점을 활용하여, 세계 일류의 농업실리콘밸리로 조성된다. 지난 9월 26일, 허베이성 량광시(廊坊市)에서, 중국농업 첨단기술산업발전 고위급회담 및 농업선도 기업의 허베이성 진출기념행사가 허베이성 인민정부, 중국농업대학이 주관하고, 허베이성 발전개혁위원회, 농업청, 과학기술청, 바오딩시(保定市) 인민정부, 쥐저우시 인민정부가 참석한 가운데 진행되었다.

이 자리에는 농업 관련 저명학자 및 농업선도기업의 대표자들이 참석하여 농업기술에 대한 교류활동 또한 진행되었는데, ‘농업기술관련 전문가 풀’을 조직하고, 4인의 전문가에게 임명장이 수여되었다. 또한, 당일 중국농업과학원 부원장, 중국수산기술원

원장, 베이징대학기술연구개발원원장, ‘싼촨(三泉)그룹’ 사장, 전국공상연합농업사업상 회회장 등이 참석한 가운데, 징진지(京津冀)협동발전전략의 구체화를 위해 허베이성의 농업기술의 이점을 활용하고, 농업산업발전방식의 혁신을 통하여, 쥘저우시(涿州市)를 ‘국가농업첨단과학기술산업시범구’로 조성하고, 징진지협동발전의 배경 하에서 과학기술농업발전의 추세와 미래상에 대한 전문학자들의 토론이 진행됐다.

이 밖에 쥘저우국가농업과학기술산업시범구의 발전을 위한 첨단농업의 구체적 항목에 대한 관련 부분 지도자들과 전문가 및 농업선도 기업들 간의 협의가 진행되었다.



〈그림 3-50〉 2015년 중국 농업과학기술산업발전 고위급회담

한편, 고위급회담 및 관련 행사에 참석한 쥘저우시(涿州市) 시장은 향후 쥘저우시가 적극적으로 계획의 완결성을 높이고, 산업의 기초 역량을 튼튼히 다져서, 징진지 협동발전 전략의 구체화에 힘쓰므로서, 쥘저우시를 향후, 베이징 남부지역의 중요 결절지역이자 수도권의 위성도시로 조성하겠다고 밝혔다. 즉, 베이징의 비수도기능을 쥘저우시로 적극 이전하고, 수도 첨단산업의 이전과 과학기술 성과의 승계지, 신형도시화 및 도농복합발전의 시범지, 국가농업첨단기술산업시범구로서의 쥘저우시의 입지를 강화하겠다는 입장이다.

실제, 최근, 중국농업과학기술원, 농업부 관련 연구기관, 중국농업대학, 베이징대학 농학원 등 일련의 연구기관들이 쭈저우로 이전하고, ‘혜요우싼싱(惠友三兴)’, ‘루위엔농업(绿原农业)’, ‘바이룽그룹(百荣集团)’ 등 18개의 농업 관련 기업들의 투자가 이루어지고 있다. 또한, 중국농업대학 쭈저우 과학기술원의 경우, 2만1,600무(亩)의 면적을 차지하고 있으며, 중국에서 가장 큰 실험실습기지이기도 하다.

쭈저우시는 쭈저우국가농업과학기술산업 시범구 건설 및, 세계일류의 농업실리콘밸리의 목표를 달성하기 위해 다음과 같이 몇 가지 구체적 실천조치들을 단행하기로 했다.

- 국가급현대농업산업시범구 건설 : 과학기술혁신인재 및 농업 관련 산업의 발전을 위하여 2, 3차 산업과 연계된 농업부문의 산업연계망을 강화하고, 식품가공산업과 생물산업, 농림휴양여행업 및 농업금융, 농업관련 박람회 등의 전·후방 연관 산업의 발전을 도모한다.
- 국제현대농업혁신 전시관 조성 : 농업기술의 연구개발 및 산업화의 촉진, 교육훈련 및 국제교류의 기능을 강화하기 위한 기초적 플랫폼을 구축한다.
- 중국농업과학기술 전원 신도시 건설 : 현대농업 및 관련산업 기능, 베이징으로부터 연계되는 과학기술연구개발 및 산업화 관련 서비스업, 자연친화적 거주환경의 조성을 위해 신도시를 건설한다.

5) 랑팡시(廊坊市), 혁신창업플랫폼 구축

중국경제의 신상태(新常态, New Normal)진입과 징진지(京津冀) 일체화 전략의 정책 환경 속에서 랑팡시(廊坊市) 과학기술국이 혁신창업 플랫폼(平台) 구축을 핵심적으로 추진하기로 했다. 랑팡시(廊坊市) 과학기술국에 따르면, 중국경제의 ‘신상태’ 진입에 따른 지역산업구조 고도화에 대한 국가적 수요와 징진지 일체화 전략에 따른 베이징과 텐진의 제조업 생산기능과 연구개발기능의 허베이성으로의 이관에 대처하기 위해 지역 내 혁신창업 플랫폼을 구축하고, 과학기술산업단지, 창업인큐베이팅센터, 과학기술 금융 플랫폼, 과학기술서비스 플랫폼 구축을 핵심과제로 추진하겠다고 밝혔다.

▪ 과학기술산업단지 구축

- 시 과학기술국의 주도로 ‘구안신형산업시범구(固安新型产业示范区)’, ‘허베이-랑팡

신형산업시범구(河北廊坊新型产业示范区), ‘따창신형산업시범구(大厂新型产业示范区)’를 성급 첨단기술구로 승급시키고자하며, 시 전체의 성급 첨단기술구를 5개까지 늘리고자 한다. 구안(固安) 도시농업 산업기술구, 용칭(永清) 신태양광 산업기술단지 등을 성급농업과학기술 산업단지로 개발할 계획이다.

▪ **인큐베이팅 플랫폼**

- 과학기술형 중소기업의 육성과 기초과학 연구성과를 상용화 기술로 전환하는 문제를 해결하기 위해 랑팡시 과학기술국은 인재인큐베이팅센터, 위성항법 과학기술기업 인큐베이팅센터, 칭화대학 중대과학기술프로젝트 중국화 인큐베이팅 기지 등 7개의 시급 인큐베이팅센터를 신규 인준할 계획이며, 이는 허베이성 내 2위 규모로서, 400여 개의 기업이 입주하며, 향후 매년 3억 8천만 위안의 가치를 창출할 것으로 전망된다.

▪ **과학기술금융 플랫폼**

- 현재까지 시 과학기술국 주도로 랑팡시 혁신창업투자공사를 설립하여, 19개 프로젝트를 통해, 5,660만 위안의 투자를 모집했으며, 향후 2억 9천만 위안의 용자를 각 기업에 제공할 예정인데, 이는 과학기술분야 재정투자액의 약 6배에 해당한다.

▪ **과학기술서비스 플랫폼**

- 룡허(龙河) 과학기술성과 인큐베이팅 종합서비스센터를 설립하여, 지적재산권 교역, 성과전시, 과학기술 금융, 교류협력 컨설팅, 고가 대형장비에 대한 대여 등을 실시할 예정이며, 시 구역 내 벤처창업가에게 종합적, 전방위적 원스톱서비스를 제공할 계획이다. 과학기술혁신창업서비스센터, 과학기술지적재산권 교역센터는 이미 운영되고 있다.

중국의 산업구조가 범용제품의 대량생산에서 첨단기술제품을 위주한 다품종 소량생산의 단계로 전환되고 있으며, 성장동력 또한, 요소·투자주도형에서 혁신주도형으로 변화되고 있다. 특히, 중국 수도권인 징진지 지역의 경우, 징진지 일체화 전략을 통해

조성된 공간에 베이징 중관촌의 인재를 유치하고 창업을 활성화하기 위한 다양한 지역 정책을 추진하고 있다.

6) 스자좡시 판자촌 재개발, 52개 단지 입주

허베이성 스자좡의 보장성주택 및 부동산관리국은 2014년 보장성주택신축 및 판자촌재개발 프로젝트 52개가 완공되어, 20,304호에 입주했다고 밝혔다. 또한, 2015년 3월에 개최된 성 판자촌 재개발 업무회의에 따르면, 2015-2020년까지 85만 호의 ‘보장성주택(保障性住宅)’을 신규공급할 예정이며, 2015년에는 20만 호의 물량이 할당됐다.

전국적인 범위에서도, 리커창(李克强) 총리가 6월 18일 국무원 회의에서 도시의 판자촌 지역이 최소한의 생활인프라도 갖추지 못하고 있다고 지적하며, 구체적인 ‘3년 행동계획’을 제출하여 3년 간 1,800만 호의 주택을 공급하겠다고 발표하여 도시주택공급 대부분을 판자촌 재개발(棚户区改造) 방식으로 추진할 것임을 시사했다.

2014년 착공된 스자좡 시의 보장성주택 및 판자촌 재개발 프로젝트들은 총 102개로, 27,080채를 공급하며, 그 중 59개 프로젝트는 보장성 주택을 위한 것이고, 43개는 판자촌 재개발 관련 프로젝트이다. 13차 5개년 계획지침에 따르면, 보장성주택의 수혜 비율을 전국수준에서 23%까지 제고할 계획이며, 허베이성 전체로는 85만 채의 보장성주택의 신규 착공을 계획하고 있고, 이 중 20만 채를 2015년 까지 착공할 계획이다.

‘3년 행동계획’에 1,800만 호의 재개발 추진 목표와 더불어, 구체적인 추진방법을 제시했다. 중국정부는 사업주기 상 다양한 단계에 면해 있는 각종 재개발 사업을 신속히 추진하고, 공공교통, 수도, 가스, 난방, 통신설비 등의 각종 기초 생활시설의 설치를 재개발 공정에 포함시킴으로서, 주택공급의 양적인 측면과 더불어, 주민생활의 질 향상이라는 측면까지 고려하고 있다.

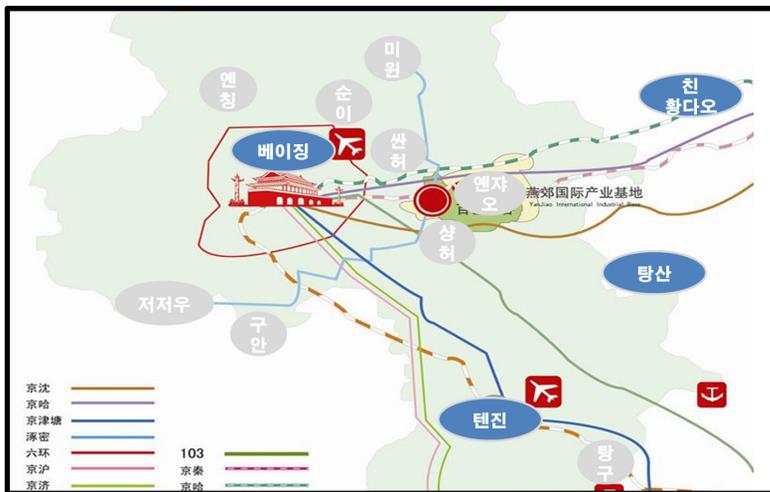
안정적인 판자촌 재개발 자금 공급통로 확보를 위해 ① 정부의 투자를 강화하고, ② 불량주택 수선에 대한 현금 정부의 직접보조금 지급 규모를 증대시키고, ③ 판자촌 재개발에 대한 재정투입과 부족한 사업비용에 대한 성급정부의 지방채 발행을 통한 지원, ④ 특수경영허가 방식을 통한 사업시행자에 대한 신용대출 규모 증대 등의 방안을 제시했다.

리커창 총리는 “판자촌재개발은 투입-산출의 경제적 영역일 뿐만 아니라, 사회공평을

논하는 정치적 영역”이라고 밝힘으로서, 기존 도시사회의 판자촌재개발에 대한 역량을 성장시켜, 도시인구증가에 따른 주택 수요에 대응할 것이라 밝혔다.

7) 옌자오(燕郊) 신도시 집값 상승 지속

옌자오(燕郊)는 허베이성의 랑팡시(廊坊市)에 속한 작은 진(镇)에 불과하지만, 베이징의 중심지인 텐안먼(天安门)광장과 거의 42.5km에 불과해. 베이징의 미윈(密云), 화이러우(怀柔) 등의 기타 교외 지역에 비해 접근성이 매우 좋은 편이다. 또한, 국가급 첨단과학기술산업단지가 위치해 있고, 베이징과의 지역 간 연계가 깊어, 베이징의 기능을 부담할 중요 지역으로 거론되어 왔다.



〈그림 3-51〉옌자오 위치도

옌자오(燕郊) 주택 시장은 전형적인 투자형 시장으로서, 베이징의 주택가격 변화와 징진지 일체화 정책의 각종 이전 조치 발표에 따른 개발 호재 여부에 따라, ‘널뛰기 형’으로 변했다. 베이징의 비수도기능의 허베이성으로의 이전에 따른, 옌자오 지역 주택에 대한 실수요가 존재하기도 하지만, 대부분의 투자가 외지인에 의해 이루어지고 있어, 산업, 교통 등의 각종 이전 정책의 신규발표 및 진행상황에 따른 가격 변화가 비교적 큰 편이다.

2009년 초, m² 당 6,000위안(평당 약 105만 원) 수준에서, 2010년 5월 베이징의 주택 가격이 최고가를 기록하던 시기에, 엔자오 ‘티엔양청(天洋城) 아파트’거래가가 m² 당 13,000 위안(평당 약 227만 원)까지 상승했다. 2010년 9월 허베이성이 외지인에 대한 주택담보대출 제한 정책을 실시하자, m² 당 8,000 위안 수준으로 가격이 하락했지만, 2010년 11월 ‘환수도권’에 대한 개념이 등장하면서 곧 m² 당 9,000 위안 수준을 회복했었다.

최근, 징진지일체화(京津冀一体化) 계획에 따른 각종 교통 여건의 개선으로 인해 허베이성 엔자오 진의 평균 부동산 가격이 2달 연속 25% 이상 상승해서, m² 당 1.5만 위안(3.3m² 당 약 891만 원)에 달하게 됐다. 징진지일체화(京津冀一体化)정책의 일환으로 베이징 도심의 행정기관들이 베이징 교외지역인 통저우(通州)로 이전이 결정됨에 따라, 통저우에 연접해 있는 허베이성 엔자오(燕郊) 지역 또한 교통 및 정주여건이 개선되는 등 많은 혜택을 입게 될 전망이다. 실제로, 징진지교통일체화 정책에 따라 지하철 평구선(平谷线)이 엔자오(燕郊)역과 싰허(三河)역이 설치되며, 베이징 지하철 6호선이 현재의 동샤오잉동(东小营东)역에서 엔자오(燕郊)까지 연장될 계획이 확정됐다. 또한, ‘동 6환 고속도로(东六环)’의 ‘쑤인루(徐尹路)’가 향후 ‘차오바이허시안(潮白河西岸)’까지 확장되어 내년 말 완공될 예정이며, ‘차오바이허대교(潮白河特大桥)’가 이미 개통되었으며, 이에 따라, 엔자오 주민이 15분 내에 베이징 6환 고속도로에 진입할 수 있게 됐다. 이에 따라, 엔자오(燕郊)의 부동산 가격이 유례없이 상승하고 있으며, 지난 5월 m² 당 11,000위안(3.3m² 당 약 635만 원)이었던 평균 아파트 가격이 7월 1일 현재 12,500위안(3.3m² 당 약 722만 원)까지 상승했다.



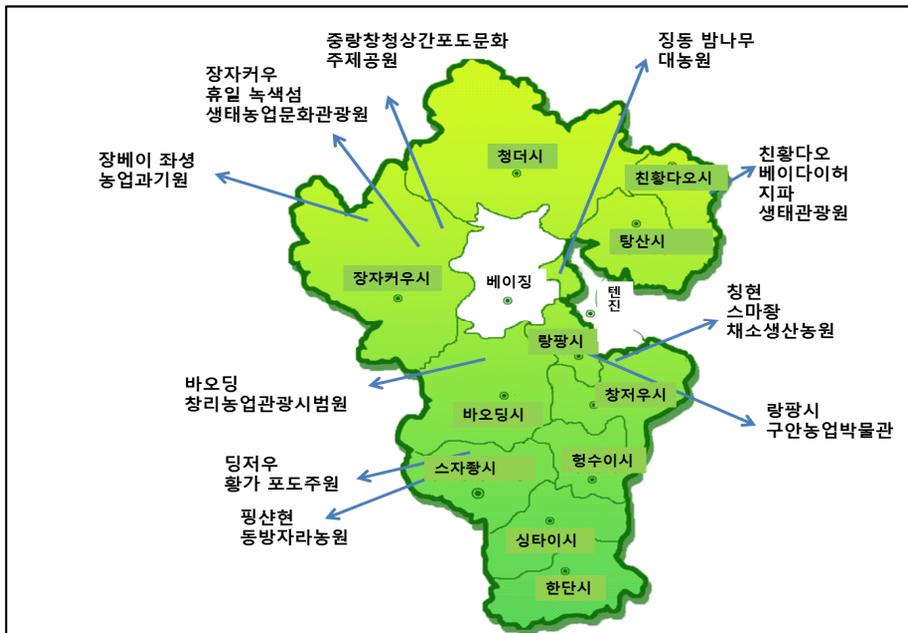
〈그림 3-52〉 베이징-엔자오 간 연결로

8) 허베이성, 10대 여가형 관광농장 선정

지난 9월 15일 허베이성 농업청이 ‘허베이성 10대 현대 여가형농촌건립활동에 관한 통지’²⁹⁾를 발표하면서, 각 급 행정기관 및 지역사회의 평가과정을 거쳐 성 관할 구역 내 각 지역 총 10 곳의 여가형 관광농장을 선정했으며, 고품질의 여가형 관광농장인 이들 농장에 조경, 생태환경관리, 관광경영 측면에서 지원할 것이라 밝혔다.

구체적으로, ‘징둥(京東) 알밤 대관원’, ‘친황다오(秦皇島) 베이다이허(北戴河) 지파 생태관광원’, ‘칭현(靑縣) 스마좡(司馬莊) 채소생산농원’, ‘순화현(宣化縣) 휴일녹색섬 생태농업문화여행관광원’, ‘장베이(張北) 좌성(佳聖) 농업과기원’, ‘딩저우시(定州市) 황가 포도주원’, ‘중량창청(中糧長城) 뽕나무포도 문화주제공원’, ‘랑팡시 구안 농업박물원(廊防市 固安 农博园)’, ‘바오딩(保定) 창리(唱利) 농업관광시범원’, ‘핑산(平山) 동방자라농원’ 등이다.

이는, 징진지 일체화발전정책의 일환으로서, 베이징으로부터 1시간 거리 안에 채소 공급농장을, 2시간 거리 안에 여가형관광농장을, 3시간 거리 안에 긴급식량공급농장을 설치하겠다는 계획의 일환으로 진행됐다.



〈그림 3-53〉 허베이성 10대 여가형 관광농장 분포도

29) 河北省10大现代休闲农业园区创建活动的通知

한편, 허베이성 농업청은 최근 ‘여가형 농업 발전 추진에 관한 의견(关于加快发展休闲农业的意见)’에서, 2017년까지 100여개의 여가형농장을 건설하고, 이들을 농업, 농촌, 농사의 특색을 살린 고품격 관광농장으로 육성하겠다고 밝혔다. 허베이성 농업청은 10대 현대 여가형 농장 창건 활동을 진행하면서, 3농 융합활동을 강화하고, 농업과 농촌의 다양한 자원을 활용해, 농업의 산업구조조정을 단행하고, 경영, 관리, 생산, 서비스의 수준을 강화한다고 밝혔다. 이를 통해, 2017년까지 허베이성의 여가형관광농장의 방문객을 연간 1억 명, 연 수익을 200억 위안까지 증가시킨다는 계획이다.

9) 장자커우시, 베이징과 함께 2022년 동계 올림픽 개최

지난 7월 31일, 국제 올림픽 위원회는 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 2022년 제 24회 동계 올림픽의 개최지로 베이징과 허베이성 장자커우(张家口)를 선정했다. 베이징은 2014년 1월 국무원의 비준을 받아, 2022년 동계올림픽 유치위원회를 설립한 바 있으며, 카자흐스탄 알마티와 지속적으로 경합을 벌여온 바 있다.

베이징과 장자커우(张家口)는 ‘징진지(京津冀)협동발전계획’등 지역의 협력적 발전과 환경보호의 적극적 실천을 동계올림픽 개최명분으로 내걸었고, 인프라 투자와 환경보호 활동을 통해 북경 수도권 지역의 불균형 발전을 크게 해소할 수 있을 것이라고 밝혔다.

이번 선정에 따라, 베이징은 2008년 하계올림픽에 이어, 동계올림픽까지 함께 개최함으로써, 세계 최초로 동계올림픽과 하계올림픽을 모두 개최하는 도시가 되었다.

설상종목은 장자커우(张家口), 빙상종목은 베이징에서 분산 개최된다. 쇼트트랙, 스피드스케이팅, 피겨스케이팅, 아이스하키, 컬링 등의 빙상종목은 베이징의 12개 경기장에서 진행될 예정이며, 이 중 11개 경기장은 국가체육관 등 기존의 체육시설을 활용하고, 국가빙상장(国家速滑馆)만 신규 건설될 예정이다. 장자커우(张家口)시 총리현(宗礼县)에서는 스키점프, 스노우보드, 프리스타일스키, 노르딕컴바인, 바이애슬론 및 크로스컨트리 등의 설상 종목이 개최되며, 노르딕-크로스컨트리센터, 노르딕 스키 점프 경기장, 바이애슬론센터, 윈딩(云顶)스키공원A, B 등 총 5개의 신규 경기시설이 건설될 예정이다.

한편, 베이징 시 구역에서 약 90km 거리에 위치한 옌칭현(延庆县)에서는 국가 고산

(高山)썰매센터와 국가 봅슬레이센터를 설치하고, 썰매 종목의 경기를 개최하게 된다.

현재, 경쟁부문 12개 경기장, 비경쟁부문 13개 경기장을 포함 총 25개 경기장 중 10개가 기존의 경기시설을 활용하고 있으며, 6개는 신규로 건설하고, 그 중 5개 시설은 임시시설로 지어질 계획이다.



〈그림 3-54〉 베이징-장자커우 위치도

▪ 인프라투자 및 각종 경제효과

- 동계올림픽의 개최에 따라, 한중일 3국에서만 향후 3억 명의 동계 스포츠 애호가 층을 확보하게 될 것으로 예상되며, 이로 인한 관련 산업의 파급효과가 3,000억 위안에 달할 것으로 예상된다. 2014년 소치 올림픽의 사례에 비추어 볼 때, 8만 8천 시간의 TV 광고를 판매할 수 있고, 이를 희망하는 방송사가 300여 곳에 달한다.
- 한편, 일반 대중이 스키, 스노우보드 등의 동계 스포츠를 즐기게 되는 시점이 1인당 평균 GDP가 8,000달러에 달할 때인데, 2014년 중국인의 1인당 평균 GDP가 7,575달러이고, 2022년에는 1만 달러에 달하게 될 것으로 예상된다.
- 실제로, 중국의 스키인구가 1996년 1만 명에서 2015년 현재 이미 1,000만 명을 넘

어섰고, 동계 올림픽 개최 이후에는 빙상을 포함해서 3억 명의 인구가 동계 스포츠에 참여할 것으로 전망된다.

- 설상경기가 열리게 될 장자커우(张家口)시 총리현(宗礼县) 인구가 12.6만 명인데, 스키장 등 경기시설의 건설 및 운영에 따른 일자리가 1만 3천 개 가량 증가할 것으로 예상된다.

▪ 과도한 투자에 대한 우려사항

- 한편, 동계올림픽의 개최 분위기에 따른, 중국 전역에서의 과도한 동계스포츠 기반시설에 무분별한 투자는 자제되어야 한다는 평가도 있다. 일례로, 헤이룽장성(黑龙江省)에는 이미 210여 곳의 스키장이 있으며, 향후, 4년 내에 완다그룹(万达集团)의 200억 위안 규모의 투자로 ‘하얼빈 완다 문화관광도시(哈尔滨万达 文化旅游城)’가 건설될 예정이기도 하다.
- 동북(东北)과 내이멍구(内蒙古) 지방 이외의 저장(浙江), 후난(湖南) 등지에서도 동계스포츠 종목에 대한 투자가 지속되고 있지만, 투자액의 65%가량이 경기장 건설에 집중되고 있어 문제점으로 지적되고 있다.
- 성공적인 올림픽의 개최를 위해서는, 관련 인프라의 투자 방식에 대한 변화가 필요한데, 관련 프로 스포츠 팀과 리그의 창설, 관련 스포츠 장비 제조업의 육성 등이 그 방식으로 제시되고 있다.
- 2022년 베이징-장자커우(张家口) 동계 올림픽까지 7년 남짓한 시간 동안 올림픽을 제대로 준비할 수 있는가와 개최 이후 경기장 등 각종 시설에 대한 대안적 활용 방안의 강구가 가장 중요한 점으로 지적되고 있다.

▪ 과도한 시설투자 비용을 감당할 수 있겠는가?

- 전례에 비추어 볼 때, 동계 올림픽을 치르는 데 들어가는 비용이 약 15.6억 달러로 예상되고, 그 중 정부보조금 비중이 6%이며, 경기장 및 각종시설에 대한 건설 비용이 또한 약 15.1억 달러로 예상되고 있다. 이에, 베이징 내의 기존 경기장 시설을 최대한 활용하는 방안을 검토해야 하며, 총리현(宗礼县)의 스키장 시설들 또한 최소한의 개축을 하는 수준에 그쳐야 한다는 의견이 제시되고 있다.

▪ **올림픽 개최기간에 맑은 하늘을 볼 수 있겠는가?**

- 중국 국무원은 ‘허베이성 장자커우 재생에너지시범구(河北省 张家口 可再生能源示范区)’ 설치를 허가하는 한편, 2008년 베이징 올림픽의 개최 경험에 비추어, 개최 기간 내에 미세먼지 및 오염물질의 배출을 최소화할 수 있는 방법을 강구하고 있다.

▪ **장자커우(张家口)와 베이징 간의 170km의 거리를 극복할 수 있겠는가?**

- 베이징과 장자커우(张家口) 간의 거리는 약 170km로, 전 세계 동계올림픽 개최 역사가 경기장 간의 거리가 가장 먼 것으로 평가되고 있다. 이에, 2010년 7월부터 국가발전개혁위원회는 베이징에서 장자커우에 이르는 철도를 건설했다. 이 도시 간 철도(城际铁路)는 베이징역, 하이디엔구(海淀区), 창핑구(昌平区), 옌칭현(延庆县), 허베이성 화이로우(怀柔区)를 거쳐 장자커우로 연결된다. 또한, 2014년 11월 베이징-장자커우 간 고속철도가 빠다링(八达岭)협곡과 쥐융관(居庸关) 협곡을 경유³⁰⁾하게 되어, 새로운 관광철도 노선으로 자리 잡게 될 것으로 전망된다.

▪ **대회 종료 후, 경기장의 활용 방안은 마련되어 있는가**

- 신속이 추진되는 바이애슬론, 노르딕, 스키점프 등의 경기장은 올림픽 이후에, 중국 동계 스포츠 종목 선수단의 전용 훈련기지, 경기장, 동호인 훈련장 등으로도 사용된다. 선수촌과 미디어 센터는 호텔이나 아파트 등으로 사용되는데, 체육, 문화, 관광산업의 발전을 위한 방향으로 이용될 예정이다.
- 2022년 베이징-장자커우(张家口) 올림픽의 유치는, 중국 도시민들의 소득성장에 따른, 동계스포츠 향유 계층의 증가를 의미하므로, 향후, 관광, 문화, 스포츠 산업 분야에서의 보다 적극적이고, 전략적인 진출 전략이 필요하다.

30) 빠다링(八达岭)은 전체 만리장성 구간 중 관광지로서 가장 많은 개발이 이루어진 지역이다.



〈그림 3-55〉 베이징-장자커우 도시 간 철도 노선도

10) 징진지(京津冀) 공항 클러스터 조성

7월 1일, 허베이성 교통운수청에 따르면, 베이징 신공항 건설에 90억위안의 자금을 투자하기로 하였으며, 이와 별도로, 허베이성 내 공항 건설에 5억 위안을 투자하기로 했고, 베이다이허(北戴河) 공항의 영업과 청더(承德) 공항의 신축을 계획하고 있다고 밝혔다.

베이징 시 다싱구(大兴区) 위파진(榆垓镇)에 들어서게 되는 베이징신공항은 베이징 천안문 광장에서 직선거리 약 46km, 허베이성 량팡시(廊坊市) 도심에서 약 26 km, 톈진(天津) 공항과는 85km 직선거리에 위치하고 있으며, 2019년 연간 이용객 4,500만 명, 2025년에는 연간 이용객 7,200만 명을 목표로 설계되었다.



〈그림 3-56〉 북경신공항 입지 모식도

한편, 허베이성은 스자좡(家莊) 공항, 바오딩(保定) 정딩공항, 텐진공항, 베이징수도공항, 베이징 신공항 등 인근 공항과의 기능 조정을 통해 공항구역 클러스터를 구축할 계획이라고 밝혔다. 베이징 수도공항은 국제항공허브로 육성되며, 중장거리 국제항공 노선을 더 확충하게 되며, 베이징 신공항은 저가항공과 지역지선항공 위주로 기능을 갖추게 된다. 또한, 텐진공항은 국제항공중추로서의 기능을 강화하되, 인근 지역공항과의 환승연계의 편리성을 제고하고자 하며, 스자좡 공항은 화물 운송, 항공우편, 저가항공을 위주로 육성한다.

베이징신공항을 중심으로한 공항구역 클러스터를 육성하기 위해, 허베이성과 베이징 신공항을 연결하는 징타이(京台) 고속도로를 건설하고 있으며, 향후, 공항복선, 남출구고속도로, 탕산-량팡 고속도로 또한 추가로 건설할 예정이다. 또한, 베이징 도심과 신공항 간의 접근성을 제고하기 위해 건설되는 공항철도는 전체 구간의 절반 이상을 지하로 건설할 예정이며, ‘차오치아오(草橋)역’에서 베이징 지하철 19호선으로 환승이 가능하며, 수화물 위탁 운송 서비스도 가능하다고 한다.

11) 수도권 및 주변 지역, 자원 순환형 제조업 체계 육성

지난 7월 24일, 중국 공업 및 정보화 부가 ‘징진지(京津冀) 및 그 주변지역³¹⁾ 공업 자원종합이용 및 산업의 협력적 발전에 관한 행동계획(2015-2017)’을 발표하면서, 재생 자원회수 이용을 통한 협력적 산업발전을 추진한다고 밝혔다.

징진지(京津冀) 지구 및 그 주변지역(山西, 山东, 内蒙古)은 전통적으로 대형 광산, 철강, 시멘트, 유리 등의 건축 자재 생산기업들이 집중된 지역으로 중국 내 대표적인 중화학공업지역이고, 공업 고체폐기물 및 재생자원 또한 고도로 집중되어 있다.

실제로, 2014년 징진지 지구 및 그 주변지역의 대형 공업고체폐기물이 23.7억 톤에 달했으며, 고철, 폐비닐 등 주요 재생자원의 생산량은 4,410만 톤에 달했다. 이와 같은 상황은 해당지역의 생태환경에 엄청난 위협을 가하고 있는 동시에, 징진지 지구를 자원종합이용산업의 중심지역으로 육성할 수 있는 입지적 장점이기도 하다.

12차 5개년 계획(2011-2015) 이래로, 징진지 및 그 주변지역의 공업자원 종합이용산업은 연간 1천 억 위안 이상의 생산을 하고 있는데, 청더(承德)에 대형 공업고체폐기물 종합이용기지를 건설했을 뿐만 아니라, 톈진, 허베이, 산둥 등지에 금속, 폐비닐, 폐전자기기 등의 자원회수이용시설을 건설했고, 베이징진위(北京金隅) 등 선도기업들을 육성하고 있다.

▪ 자원종합이용협동발전 프로젝트의 목표

- 자원종합이용협동발전 프로젝트는 1) 자원종합이용산업의 협력적 발전, 2) 자원종합이용기술의 협력적 개발, 3) 각 지방정부 간 자원종합이용정책 연계 방식으로 추진되며, 각 지역 간 비교 우위에 따른 분업과 협력 생산체계를 갖추는 것을 목표로 하고 있다.
- 계획에 따르면, 자원종합이용협동발전의 틀에서 2017년까지 50개의 중점 시험 프로젝트들이 시행되며, 연간고체폐기물 가공량 4억 톤, 재생자원의 가공이용 2,000만 톤, 총 생산가치 2,200억 위안, 이산화탄소 배출 감축량 400만 톤, 미세먼지 배출 감축량 2,000톤 달성을 목표로 하고 있다.

31) 베이징, 톈진, 허베이, 산시, 네이멍구, 산둥 지역을 통틀어 일컫음.

▪ 자원종합이용협동발전 클러스터의 건설 방향

- 텐진 빈하이 신구에 중점 자원순환경제 산업단지를 설립해서, 베이징의 재생자원 가공산업을 이전하고, 폐자동차, 폐전자제품, 구형 가전제품 등을 가공하는 일련의 지역 순환형 산업생태계 구축을 추진한다.
- 계획에 따르면, 징진지(京津冀) 및 그 주변지역(山西, 山东, 内蒙古)은 일련의 재생자원회수이용 시스템을 구축한다. 즉, 베이징은 스마트 자원회수시스템의 신 모형을 중점적으로 추진하고, 전면적, 고효율의 자원회수 이용을 위한 환경보호 시스템을 갖추고, 텐진은 순환경제산업단지를 설립하여 해외재생자원의 수입, 자원집중능력 향상, 베이징의 재생자원 가공 프로젝트를 분담하게 된다.
- 동시에, 징진지(京津冀) 및 그 주변지역에 대한 자원종합이용협력발전 프로젝트에서 텐진 빈하이신구(滨海新区)에 PET 자원 고부가가치순환이용 및 관련 장비제조업을 육성하고, 쓰야강(子牙河)³²⁾ 일대에 폐자동차 종합이용 프로젝트를 실시하는 동시에, 재생자원의 종합이용을 위한 각 프로젝트 간의 연계화를 추진한다. 특히, 단순자원회수에 그치는 것이 아니라, 자원회수 및 가공 장비제조업 분야를 주력산업으로 육성한다.
- 자원종합이용협력발전 프로젝트는 1억 톤의 재생자원의 생산될 때마다 500-800여 개의 신규 고용이 창출되는 중요한 산업이지만, 징진지(京津冀) 및 그 주변지역은 주강(珠江), 장강(长江) 삼각주 지역에 비해 영세규모의 업체들이 난립하고, 자원회수와 단순 가공에 그쳐 부가가치 창출이 높지 않은 상황이다. 더구나, 자원 재생기술이 낙후되어 있고, 지역 내 산업생태계의 형성이 미약하고, 해당 시장에 대한 각 지역 간 정책이 조율되지 못하고 있는 상황이다. 이에, 각 지역 간 비교 우위를 살린 협력생산체계의 구축과 더불어, 고부가가치형 산업으로의 전환을 모색하고 있다.

▪ 향후 전망

- 징진지(京津冀) 및 그 주변 지역은, 지역마다 입지조건, 산업유형, 산업인프라, 경제발전단계가 서로 다르기 때문에, 협력적 발전전략을 통한 산업구조 고도화와

32) 허베이성 남부에 위치한 강

경제성장 잠재력이 높게 평가된다.

- 자원회수산업의 체계적 육성을 위한 정책은 ‘국무원의 생태문명건설추진에 관한 의견’, ‘징진지협동발전계획 강요’, ‘2015년 공업녹색발전 프로젝트’ 등 기존의 베이징, 톈진, 허베이성 등 중국 수도권(京津冀) 지역에 대한 공간정책과 신상태(新常态, New Normal)경제정책과도 맥락이 연계된다고 볼 수 있다.

12) 현대 자동차 창저우 공장 착공, 2016 년 준공 목표

‘베이징 현대’의 창저우(沧州) 공장은 허베이성(河北省) 창저우경제개발구에 위치하며, 베이징에서 215km 떨어져 있고, 면적은 약 191만㎡에 달한다. 이 공장은 베이징 현대가 베이징 외부 지역에 최초로 짓는 것으로 중국 국가전략인 베이징-톈진-허베이(京津冀) 협동발전에 부응하면서, 창저우지역의 경제 활성화에 중요한 공헌을 할 것으로 기대된다.

투자규모는 약 74.5억위안이며, 120억위안의 연관산업 투자를 이끌어낼 것으로 예상된다. 초기에는 경차와 SUV차량의 생산에 집중하면서 생산량을 확대해 나갈 계획이다. 2014년 베이징현대의 생산량은 112만대 규모이지만, 향후, 135 만대 규모까지 늘릴 계획이다.

‘베이징 현대’ 창저우 공장 착공은 허베이, 산둥 등 주변 지역의 자동차시장이 발전해 있을 뿐 아니라, 5 개 고속전철과 7 개 고속도로가 발달해있는 등 교통이 편리하고, 130km의 해안선과 20 만톤 급 선박이 정박할수 있는 항구를 보유하고 있는 입지조건을 고려해 결정되었다. 또한, 베이징에 비해 생산요소가격이 상대적으로 저렴하고, 지방정부의 적극적인 정책지원을 받고 있다.

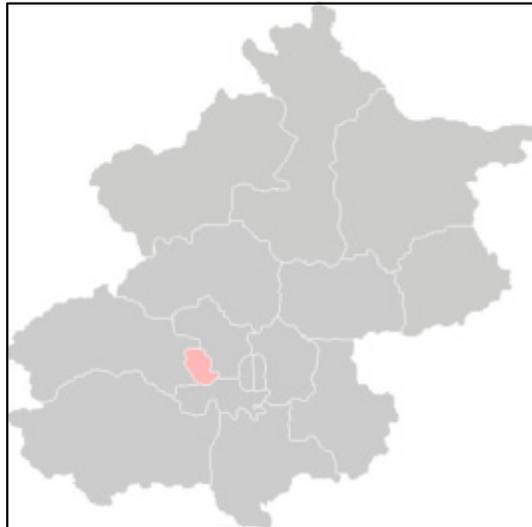
한편, 베이징 시는 1982 년 최초로 ‘수도권’의 개념을 제창하였는데, 현재 ‘징진지 협동발전’이 국가급의 전략으로 승급되어, 베이징의 산업생산기능의 상당 부분을 톈진과 허베이성으로 이전하는 작업을 추진하고 있다. 허베이성은 특히, 신에너지 산업 육성에 박차를 가하고 있을 뿐만 아니라, 그 중 자동차 산업이 상대적으로 낙후되어 있어, 지역의 종합적 산업발전에 큰 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

그러나 실질적으로, 베이징 현대의 창저우 공장 착공은 중국 서부내륙지역으로의 진출을 위한 일종의 ‘수업료 지불’이라는 평도 있다. 그 동안 현대차 공장의 입지에 따른

일자리 및 세수창출, 연관 산업에 미치는 투자 효과 등을 고려하여, 허베이성은 체계적으로 베이징 현대의 충칭진출을 반대해 왔음. 이에 현대가 창저우 공장을 착공함으로써 정진지 일체화 전략에 부응하는 모양새를 취하고, 실질적으로는 충칭진출의 걸림돌을 제거하는 실리를 얻고자 하는 전략으로 보인다.

13) 베이징 스징산구(石景山区), 도시관리체계 개혁 시범구 선정

베이징 시는 2014년 스징산구(石景山区)를 베이징에서 유일한 도시관리체계개혁시범구(城市管理体制改革试点区)로 선정하고, 구 산하의 가도판사처(街道办事处) 및 사구(社区) 등 하급 행정기관에 실질적인 집행과 감독 권한 이양을 추진하고 있다.



〈그림 3-57〉 스징산 구 위치도

베이징 시 스징산 구(石景山区)는 베이징 도심인 장안가(长安街)에서 15km 거리에 위치한 지역으로 84km²의 면적에 상주 인구 86만 명을 지닌 곳으로, 과거 공해물질 배출로 악명 높은 ‘수도철강(首钢)’이 위치했었기 때문에, 교통체증, 환경오염, 높은 주택가격 및 이에 대한 지방정부의 관리소홀 등 이른바 ‘대도시병(大城市病)’이 창궐하는 지역이었다. 그러나 ‘수도철강(首钢)’이 허베이성으로 이전한 뒤, ‘고급녹색발전 도시’라는 슬

로건을 내걸고, 쓰레기 수거, 옥외광고물설치 금지, 노점상 단속 등의 조치를 시행하고 있으며, 이를 체계적으로 추진하기 위해 구 정부의 단속, 집행 권한을 하부단위로 이양하고 있다.

도시관리체제 개혁의 주된 내용은, ①하부단위로의 권한 이양을 통한 ‘종합적 관리’, ②실질적 집행권한을 갖출 수 있도록 하기 위한 인적자원 보강, 3) 지역실정에 따른 인사 배치 및 현장에서의 평가 방식으로의 ‘인사고과방식 전환’ 등이다.

도시관리, 공안, 환경보호, 안전감독, 식품의약품감독, 상공업, 소방 등 380여 건의 각종 행정감독 권한 및 인력이 이미 사구(社区)와 가도판사처(街道办事处)에 이양되었고, 향후, 지속적으로 인력과 권한을 이양할 계획이다.

한편, 행정관리 측면에, 일반 시민의 참여를 증진시키기 위해, ‘정부가 집행하고, 대중은 지켜만 보는’ 방식의 정책결정 및 집행은 지양하고, 사구(社区)의 행정단위를 중심으로 주민들의 의견을 수렴하는 방안을 모색하고 있다고 한다.

현재, 스징산 구(石景山区)의 가장 심각한 도시문제는 불법건축물 철거에 관한 부분인데, 국공유지 위에 지어진 불법건축물, 자전거형 노점상, 불법옥외 광고물 등의 관리 및 철거에 주민발의제 및 주민공청회 등의 제도를 활용하여 주민들의 의견을 반영하고 있다.

14) 농촌 재래식 화장실 개조 추진

허베이성은 2013년부터 ‘아름다운 향촌건설 활동(美丽的乡村建设活动)’을 추진해오면서, 시범적으로 불량화장실을 개조하는 업무를 추진하고 있다. 2014년, 허베이성에는 103만 곳의 모기출현 화장실과 1,000만 곳의 건식 화장실이 있는 바, 이를 개조함으로써 200만 여명의 농민이 위생적인 화장실 사용을 보장하겠다는 것이다. 이에 따라, 3만 4천 여 명의 촌 주재(驻在) 간부들이 농촌 화장실 개조의 전망, 착공방안, 지원정책의 세부항목과 과학적 관리 방식 등을 촌민들에게 홍보하고 있다. 허베이성은 2014년 말까지 성 전역 농촌지역에 무해화화장실 보급률을 50%까지 달성하고, 재사용기간을 3~5년 수준으로 확장하는 화장실 개조를 추진했다.

허베이성은 평원, 산지, 고원, 연해 등 다양한 지리적 환경을 지니고 있기 때문에, 각지의 농촌 화장실 노후화 문제를 해결하기 위해서는 전문적인 해결방안이 필요하다. 단, 농촌 화장실 개조사업의 관건문제도 역시 재정이다. 2014년 각 급 정부에서 총

14.8억 위안이 투입되었으며, 개조사업에 대해 적극성을 보인 마을(村庄)에 대해서는 총 1.5억 위안의 성(省)정부 보조금을 지급했다. ‘3중 구조화 분뇨처리시설’을 갖춘 화장실의 건설보조금 표준은 각 마을의 적극성에 따라 400위안에서 1,100위안 사이로 차등적이고, 현의 재정보조금은 1,700만 위안이다.

한편, 개조 이후의 화장실 청결성 확보를 위해, 적극적으로 정부주도, 시장주도형 기제를 활용할 계획이다. 지방에 따라 액화분뇨채취 및 화장실시설 관리단을 구성하고, 유기비료공장과 연합하여 분뇨액화처리 고효율 유기비료를 생산하거나 또는 민간회사의 투자를 도입하고 그 운영관리를 위탁할 계획이다.

15) 텐진항 폭발사고와 중화학공업도시의 안전문제

2015년 8월 12일 텐진 빈하이 신구(滨海新区)에서 발생한 화학약품 창고 폭발 사고로 유독성 화학물질의 유출과 인명피해로 인해 많은 사람들이 충격에 빠진 가운데, 이와 유사한 폭발사고들이 수차례 발생했던 것으로 밝혀져, 향후, 중화학공업도시 중심의 도시 안전문제에 대한 관심이 더욱 높아질 것으로 판단된다.

8월 12일 밤 11시 경, 텐진 빈하이 신구에서 두 차례에 걸친 폭발사고가 발생했고, 특히, 2차 폭발 때에는 TNT 폭탄 21톤이 동시에 폭발할 경우에 해당하는 진동이 발생했으며, 폭발지점으로부터 수십km 떨어진 주택가에서도 진동을 느꼈다고 한다. 또한, 소방대원을 포함해 총 430여명의 사상자가 발생했으며, 직접적인 재산손실이 20억 위안, 텐진항 운영지장에 따른 간접손실이 15억 달러 가량 발생한 것으로 추정되고 있다.

8. 12. 텐진항 대폭발 사고에 연이어 산둥성 쓰보(淄博)시와 린이(临沂)시에서도 유사한 폭발 사건이 일어나 중국의 산업안전관리와 주거지역의 안전성 확보가 화두가 되고 있는 가운데, 언론의 주목을 받지 못했지만, 이 외에도 아래와 같이 여러 건의 폭발사고가 발생한 것으로 드러나고 있다.

- 2014. 11. 쓰촨성 청두(成都) 화학공장 폭발 사건
- 2014. 11. 13. Ningxia回族自治区 인촨(银川) 대폭발 사건
- 2015. 5. 19. 산둥성 칭다오 호텔 가스폭발사건

- 2015. 6. 12. 난징(南京) 화학공장 대폭발사건
- 2015. 8. 12. 톈진항 대폭발 사건
- 2015. 8. 23. 산둥성 쓰보(淄博)시 화학공장 폭발사건
- 2015. 8. 31. 산둥성 린이(临沂)시 화학공장 폭발사건

톈진항 폭발사고는 단순한 화재사고로 처리되기보다 개혁개방 이후, 중국의 제조업 중심의 급격한 경제성장에 따라 도시민의 정주환경과 안전보장 문제를 소홀히 다루어왔다는 사회적 반성 차원으로 전개되고 있으며, 이에, 중화학공업 위주 도시의 산업구조를 개선해야 한다는 주장까지 제기되고 있다.

톈진은 1923년 이래 독일에 의한 개항지로서 중국에서 최초로 중화학 공업을 시작한 지역이다. 또한 신중국 성립 이후, 우수한 자연조건을 활용하여 1964년 ‘톈진항’이 개발되면서, 북방 최대의 물류기지로서의 역할과 더불어, 최대의 중화학공업기지로 자리매김해 왔다. 또한, 2009년 빈하이 신구(滨海新区)가 설치된 이후 GDP 성장률이 전국 1위를 차지한 이후, 5년 연속 1위를 차지했으며, 빈하이 신구의 GDP가 톈진 전체 GDP의 56%를 차지하고, 석유화학공업이 톈진시 전체 GDP의 15%를 차지하는 등 석유화학 중심의 경제성장을 이어 가고 있다.

그러나 2009년 100만 톤 급의 에틸린 제조공장의 입지가 톈진 빈하이 신구로 결정되는 등 위험물과 환경오염유발 물질에 대한 관리체계 구축의 필요성이 증대되었음에도, 이에 대한 적절한 행정적·정책적 조치가 취해지지 못했다고 지적되고 있다.

연이은 안전사고의 발생에 따라 중국 국내에서는 도시 안전의 확보 방안에 대한 논의가 연일 계속되고 있다. 즉, 1) 어떻게 빈번히 발생하는 인명사고를 줄일 수 있을 것인가, 2) 어떻게 효과적인 도시안전 확보 방안을 강구할 것인가, 3) 어떻게 도시의 공간구조 및 정치사회구조를 최적화시킬 것인가에 대한 담론과 실천방안에 대한 논의들이다.

제4장 산동성 현황과 주요 정책동향

산동성은 충청남도과 우호협력관계 성(省)이고, 충남도내 시·군과 자매결연 및 우호협력관계 교류 파트너 시·현이 가장 많은 성(省)이다. 자매결연관계는 당진시와 르자오(日照)시, 태안군과 타이안(泰安)시가 있고, 우호협력관계는 천안시와 웨이하이(威海)시 윈딩(文登)구, 아산시와 웨이팡(潍坊)시, 서산시와 웨이하이시 롱청(荣成)시, 당진시와 자오난(胶南)시가 있다. 한편, 최근에 상호방문 등을 통해 교류협력을 추진 중인 곳으로 논산시와 지닝시(济宁市), 태안군과 옌타이시의 현급시인 평라이시(蓬莱市)가 있다.

산동성은 한반도를 포함한 충남지역과 지리적 인접성을 기초로 역사적으로 빈번한 교역·교류관계를 축적해 왔다. 이미 우리나라의 삼성, 현대를 비롯해 일본의 마쓰시다(松下), 미쯔비시(三菱) 등 다국적 기업을 유치했다. 단, 최근에 중국정부는 외자유치 시, 오염물질 배출과 에너지 소모량이 많은 산업은 거절하고, 고급신기술산업과 장비제조업 발전과 산업구조 고도화 촉진 방침을 강조하고 있다.

산동성의 최근 정책추진 동향중 충남의 입장에서 주목해야 할 점은 경제발전 및 자원개발 영역을 육지부에서 해역으로 확대를 추진하고 있는 남색경제(蓝色经济) 전략 추진동향이라 할 수 있다. 산동성은 1990년대초에 중국에서 최초로 ‘해상산동(海上山东)건설’ 발전전략을 제출했고, 2011년에는 중국 최초로 해양경제 확대에 중점을 둔 ‘산동반도 남색경제구발전계획’을 제출하고 중국 국무원 비준을 획득하고 국가발전전략으로 확정했다. 이에 따라 해양경제 관련 정책과 사업들이 활발하게 추진되고 있다. 이는, 충남도가 내포로 도청을 옮긴 후부터 적극 추진중인 ‘해양 충남’ 전략에 중요한 시사점과 교류 및 합작공간을 제공할 것이다. 4장에서는 이 같은 관심과 문제인식하에 산동성 및 관할 주요 시·현의 개황과 발전동향, 그리고 주요정책추진 동향을 정리했다.

1. 산동성 개황

1) 산동성 발전연혁

산동지역은 ‘魯(lu)’라는 약칭으로도 불리며, 역사가 유구하고, 자연이 아름답고, 자원이 풍부하여 인물을 많이 배출했다. 산동반도는 한족(汉族)의 중요한 발원지 중 하나로서, 유명한 룡산(龙山)문화와 따원커우(大汶口)문화가 바로 산동에서 시작되었다. ‘산동(山东)’이란 명칭의 유래는 금(金)왕조 이전의 지리개념으로 샤오산(峯山), 화산(华山) 또는 타이항산(太行山) 동쪽의 광대한 황하유역이란 뜻에서 유래했다.

전국(战国)시기 제(齊)나라의 수도인 린즈(臨淄 지금의淄博시)의 인구가 약 42만 명이었고, 이외에도 수 만명 규모 인구가 거주한 주요 도시들이 있었다. 서한(西汉) 시기에는 산동반도 인구는 1200만 명에 달해 당시 중국 전국 인구의 1/5을 넘었으며, 당시 아시아 대륙에서 인구밀도가 가장 높은 지구 중 하나였다.

한(汉) 대에 이르러서 린즈는 전국적인 상업 대도시가 되었고, 인구가 백만 명선까지 달한 것으로 추산된다. 수(隨), 당(唐) 시기에는 즈보의 청기와, 청저우(青州)의 비단방직, 그리고 연해지구 각 현(縣)의 천 일염업이 모두 전성기에 달했고, 상업과 교통도 매우 발달했으며, 덩저우(登州)와 라이저우(萊州)는 당시 중요한 해외교통관문 및 조선업 중심도시였고, 일본과 조선 등지와 교역이 활발했다.

송(宋) 대에는, 북방 민족 요(辽), 금(金)의 남침에 밀려서, 미저우(密州: 현 诸城) 판차오진(板桥镇: 현 靑島)이 당시 북방 유일의 출해 항구였고, 전국적으로도 중요한 무역항구중 하나가 되었다.

원말(元末), 명초(明初)에는 계속된 전란(战乱)으로 인해, 산동반도는 거의 무인지경이 되었으나, 명(明)대에 적극적인 정책 지원에 의해, 인구나 경제가 회복되었고, 청(淸)대에 인구나 경제가 매우 빠르게 증가·발전해, 전국 금생산량 5000량 중 교동반도와 지난(濟南) 일대 생산량이 4000량을 점했으며, 인구밀도는 17세기 중엽 11인/km²에서 19세기 중엽에는 212인/km²로 증가했다.

1949년 10월, 중화인민공화국 성립 이후 개혁개방 이전 시기에는, 중국정부의 건설 및 투자중점이 내륙에 치우쳐 있던 관계로, 산둥성내에서도 칭다오(靑島), 옌타이(烟台), 웨이하이(威海) 등 경제기초가 상대적으로 좋았던 연해지구에는 별다른 투자가 없었고, ‘중공업 우선 발전’ 전략에 따라 즈보(淄博), 동잉(东营) 등의 반도내 내륙도시에 투자가 집중되었다. 당시 경제사상의 영향과, 엄격한 도시농촌 호적관리제도와 농촌 귀향을 장려한 상산하향(上山下乡)운동 추진 등으로 인해 도시화와 도시발전이 전반적으로 침체되었다.

<표 4-1> 산둥성 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	山东省	기후조건	온대 계절풍 기후
영문명칭	Shandong Province	주요 명승지	타이산(泰山), 라오산(嶗山)
별칭	‘鲁(lu)’	주요 공항	지난야오왕공항, 칭다오류팅공항 등
행정구역 유형	성(省)	주요 기차역	지난역, 칭다오역 등
소속지구	화동지구	차량번호	鲁A-Y
관할 행정구역	2개 부성급시, 15개 지급시	지역연고 축구팀	
성정부 소재지	지난(濟南)	현 성서기	장이강(姜昇康)
지역전화번호	(+86) 0531	현 성장	귀슈칭(郭树清)
지리적 위치	타이항산 동쪽, 환보하이만 해변지대	인구	9,789.43만 명(2014年)
면적	15.8만km ²	방언	허베이-산둥방언

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

개혁개방 이후에는, 대내 개혁과 대외개방이 지역경제 발전과 도시군(城市群) 형성의 근본 동력이 되었다. 1984년 칭다오(靑島)와 옌타이(烟台)가 처음으로 연해개방도시로 비준되어 대외개방된 후부터, 이 두 도시는 외향형 경제를 주축으로 지리위치, 자원, 경제정책 등 방면에서

다양한 우세를 발휘하며 급속하게 발전했다. 1985~1991년에 연해지구 항구도시인 웨이하이, 웨이팡, 즈보, 르자오가 제2기 대외개방도시가 되었고, 이어서 산둥반도 전체가 경제개방구가 되었으며, 승리유전(胜利油田)이 발굴된 동잉시도 국무원 비준에 의해 연해경제개방구가 되었다. 대외개방 이후, 칭다오, 옌타이(烟台), 웨이하이(威海), 웨이팡(潍坊) 등 도시가 모두 급속한 경제성장을 이루었고, 이중에서도 한국 기업의 투자와 한국과의 무역을 바탕으로 한 웨이하이시의 발전이 가장 빨랐다.

2) 산둥성 지리 특성 및 행정구역 현황

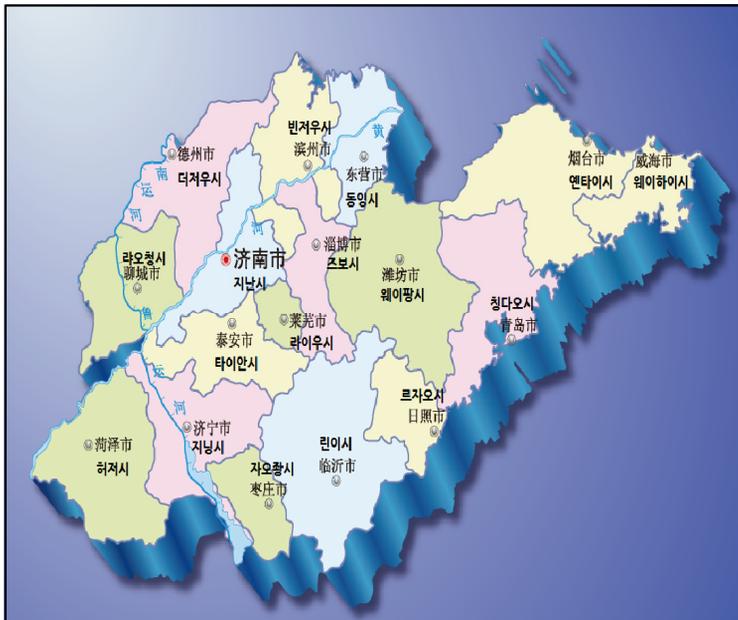
산둥성은 타이항산의 동쪽이라는 뜻에서 그 명칭이 유래하며, 약칭은 ‘루(鲁)’이다. 성회도시는 지난(济南)이다. 황하(黄河) 하류에 위치한 산둥반도는 북쪽과 동쪽으로 보하이(渤海)와 황하이(黄海)와 접하고, 한반도와의 거리가 가까워서, 충남지역을 포함한 한국과의 교류가 가장 활발하게 진행되고 있는 지역이다. 특히, 칭다오(青岛), 옌타이(烟台), 웨이하이(威海) 3개 시는 1992년 한중 수교 이후 우리 기업과 산업 간 교류가 가장 많고 상호보완성이 강하다.



<그림 4-1> 산둥성 위치도

자료 : 바이두 지도(map.baidu.com)

산동성은 화동(华东)지구 연해지역 최북단과 황하 하류지역에 위치하며, 베이징-항저우(杭州) 대운하의 중북단(中北段) 구간에 위치한다. 서부지역은 내륙에 접해 있고, 북쪽에서부터 남쪽으로 각각 허베이, 허난, 안후이, 장쑤 등 4개 성(省)에 연결해 있다. 타이산(泰山) 등 유명한 명승지가 많다. 동부는 반도지역으로 황하이(黄海)에 접하고 있고, 북부는 보하이(渤海)만을 사이에 두고 랴오둥(辽东)반도와 접하며, 동쪽은 황화이를 사이에 두고 한반도와 마주보고 있고, 동남부는 중국 동하이(东海: East China Sea)를 사이에 두고 일본 남부열도와 마주보고 있다.



〈그림 4-2〉 산동성 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

2014년 산동성 총인구는 9,789만명, 행정구역면적은 15만 7,100km²이고³³⁾, 17개 시(市)와 140개 현(縣: 현급시와 区 포함)을 포함하고 있다. 산동성은 농업이 발달하고 공업체계가 완비되었고, 국민경제가 중국 전국에서 앞줄에 있고, 양호한 투자환경을 갖추고 있다. 산동성은 중국의

33) 2015년 10월 현재 충칭남도는 인구 약 207만 명, 행정구역 면적 약 8,200km²이고, 우리나라 전국 인구는 약 5,150만 명, 면적은 약 10만km²이다.

경제 대성(大省)으로서 인구는 중국 성(省)급중 2위이고, GRDP는 3위이고, 중국 전국 GDP의 1/9을 창출하고 있다. 2013년에는 산둥성, 광둥성, 장쑤성이 중국 최고의 종합경쟁력 우수 성(省)의 지위를 점했다.

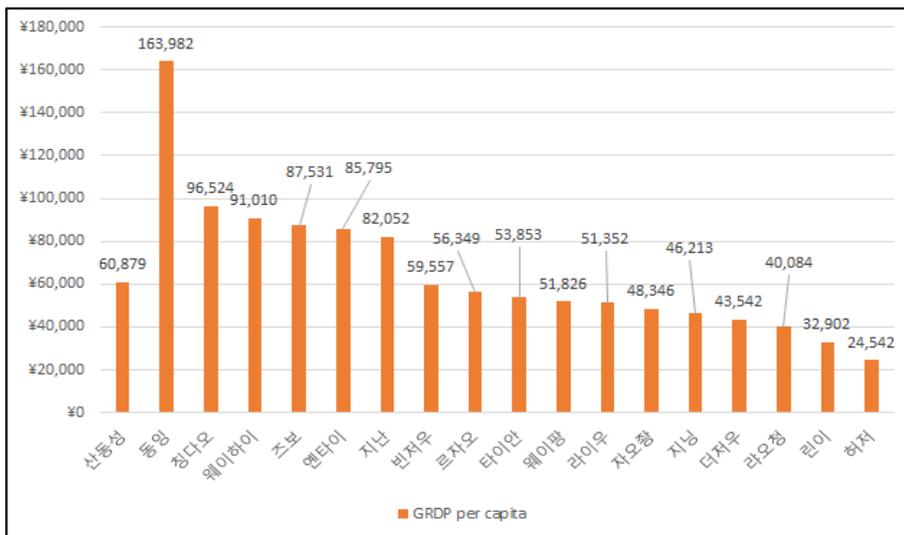
<표 4-2> 산둥성 행정구역 현황

지급시	세부행정구역	개수
지난	历下区, 市中区, 槐荫区, 天桥区, 历城区, 长清区, 章丘市, 平阴县, 济阳县, 商河县	6구 3현 1시
칭다오	市南区, 市北区, 黄岛区, 崂山区, 李沧区, 城阳区, 胶州市, 即墨市, 平度市, 莱西市	6구 4시
즈보	淄川区, 张店区, 博山区, 临淄区, 周村区, 桓台县, 高青县, 沂源县	5구 3현
자오좡	市中区, 薛城区, 峄城区, 台儿庄区, 山亭区, 滕州市	5구 1시
동잉	东营区, 河口区, 垦利县, 利津县, 广饶县	2구 3현
옌타이	芝罘区, 福山区, 牟平区, 莱山区, 龙口市, 莱阳市, 莱州市, 蓬莱市, 招远市, 栖霞市, 海阳市 长岛县	4구 1현 7시
웨이팡	潍城区, 寒亭区, 坊子区, 奎文区, 青州市, 诸城市, 寿光市, 安丘市, 高密市, 昌邑市, 临朐县, 昌乐县	4구 2현 6시
지닝	任城区, 兖州区, 曲阜市, 邹城市, 微山县, 鱼台县, 金乡县, 嘉祥县, 汶上县, 泗水县, 梁山县,	2구 7현 2시
타이안	泰山区, 岱岳区, 新泰市, 肥城市, 宁阳县, 东平县	2구 2현 2시
웨이하이	环翠区, 文登区, 荣成市, 乳山市	2구 2시
르자오	东港区, 岚山区, 五莲县, 莒县	2구 2현
라이우	莱城区, 钢城区	2구
런이	兰山区, 罗庄区, 河东区, 沂南县, 郯城县, 沂水县, 兰陵县, 费县, 平邑县, 莒南县, 蒙阴县, 临沭县	3구 9현
더저우	德城区, 陵城区, 乐陵市, 禹城市, 宁津县, 庆云县, 临邑县, 齐河县, 平原县, 夏津县, 武城县	2구 7현 2시
랴오칭	东昌府区, 临清市, 阳谷县, 莘县, 茌平县, 东阿县, 冠县, 高唐县	1구 6현 1시
빈저우	滨城区, 沾化区, 惠民县, 阳信县, 无棣县, 博兴县, 邹平县	2구 6현
허저	牡丹区, 曹县, 单县, 成武县, 巨野县, 郓城县, 鄄城, 定陶县, 东明县	1구 8현

자료 : 산둥성 인민정부(www.shandong.gov.cn)

또한, 산동성은 유교문화의 발원지로서, 공자, 맹자, 혜자, 목자 등 대학자들이 많으며, 강태공이 현재의 즈보(淄博)에서 제나라(齐国)를 건립하기도 했으며, 현대에는 제 10회 중국예술제, 중화인민공화국 제11회 체전, APEC 무역장관회담, 2015 세계 레저체육대회, 국제역사과학대회를 개최하는 등 문화, 학술 분야에서도 뛰어난 역량을 발휘하고 있다.

산동성 동부연해지구에는 칭다오(靑島), 옌타이(烟台), 웨이하이(威海), 르자오(日照) 등 주요 항구도시들이 해상운수 거점 역할을 하면서 발전하고 있으며, 이들 항구도시들을 통해서 한국·일본과 교역·교류가 활발하게 진행되고 있다. 이들 항구도시들은 제조업과 농산물 가공업 발전, 도시발전 속도가 빠르고, 이와 함께 주변지역 발전을 대동하는 대외 파급 영향력도 강하다.



<그림 4-3> 산동성 지급시별 1인당 GRDP 현황(2014)

자료 : CEIC D.B.

<표 4-3> 산동성 관내 지급시 기본 현황

지급시	인구 (천 명)	면적 (km ²)	GRDP	1인당 GRDP	산업구조		
					1차 산업	2차 산업	3차 산업
지난	7,067.0	7,998.4	577.1	82,052	5.4	39.3	55.4
칭다오	9,046.2	11,282.0	869.2	96,524	4.1	44.7	51.2
즈보	4,592.6	5,964.9	403.0	87,531	3.6	55.9	40.6
자오좡	3,831.0	4,563.5	198.0	48,346	7.9	55.5	36.6
둥잉	2,099.1	8,243.3	343.0	163,982	3.6	68.4	28.0
옌타이	6,989.3	13,851.5	600.2	85,795	7.4	53.5	39.1
웨이팡	9,247.2	16,143.1	478.7	51,826	9.5	50.8	39.7
지닝	8,240.0	11,187.0	380.0	46,213	11.6	50.3	38.0
타이안	5,581.0	7,761.4	300.2	53,853	9.0	48.2	43.7
웨이하이	2,809.2	5,797.0	279.0	91,010	7.7	50.5	41.8
르자오	2,870.5	5,358.6	161.2	56,349	8.6	50.4	41.0
라이우	1,345.3	2,246.0	68.8	51,352	7.7	54.5	37.8
린이	10,159.0	17,191.2	357.0	32,902	9.5	46.2	44.3
더저우	5,705.1	10,357.7	260.0	43,542	11.1	52.9	36.0
랴오칭	5,911.3	8,628.0	251.6	40,084	12.4	51.5	36.1
빈저우	3,805.9	9,172.2	227.7	59,557	9.7	50.3	40.0
허저	8,437.9	12,155.2	222.2	24,542	11.9	53.6	34.5

자료 : 산동성 인민정부(www.shandong.gov.cn)

산동성의 양대 중심도시는 지난(濟南)과 칭다오(靑島)인데, 1990년 대 이래 칭다오의 공업이 급속히 발전하면서, 성도(省都)인 지난을 경제적으로 추월했다. 2014년 산동반도 주요 도시의 인구규모는, 칭다오 시 905만 명, 지난시 707만 명, 옌타이(煙台)시 700만 명, 웨이팡(濰坊)시 925만 명, 린이(臨沂)시 1022만 명, 즈보(濰博)시 462만 명이다. (<표 4-4> 참고)

<표 4-4> 산둥성 지급시별 인구 현황(2014)

지역	인구(만명)	산둥성 총인구 비중(%)	전년대비 증가율(%)
산둥성	9789.3	100.0	0.58
지난(济南)	706.7	7.2	0.97
칭다오(青岛)	904.6	9.2	0.92
즈보(淄博)	461.5	4.7	0.49
자오좡(枣庄)	383.1	3.9	0.79
동잉(东营)	209.9	2.1	0.68
옌타이(烟台)	700.2	7.2	0.19
웨이팡(潍坊)	924.7	9.5	0.24
지닝(济宁)	824.0	8.4	0.42
타이안(泰安)	558.1	5.7	0.23
웨이하이(威海)	280.9	2.9	0.13
르자오(日照)	287.1	2.9	0.70
라이우(莱芜)	134.5	1.4	0.95
린이(临沂)	1022.1	10.4	0.61
더저우(德州)	570.5	5.8	0.60

출처 : 산둥성 인민정부(shandong .gov.cn)

중국의 행정구역 층차(层次) 중 ‘지급시(地级市)’란 지구급 시(市)란 의미이다. 산둥성의 경우 1983년에 원래의 옌타이지구(烟台地区), 웨이팡지구(潍坊地区), 지닝지구(济宁地区)를 각각 ‘지급시’인 옌타이시(烟台市), 웨이팡시(潍坊市), 지닝시(济宁市)로 개편했고, 이어서 타이안시(泰安市, 1985), 린이시(临沂市, 1994)와 더저우시(德州市, 1994), 랴오청시(聊城市, 1997), 빈저우시(滨州市, 2000)와 허쩌시(菏泽市, 2000)를 ‘지구’에서 ‘지급시(地级市)’로 개편했다. 이외에도, ‘지구’를 거치지 않고 ‘지급시(地级市)’로 승격된 시는 웨이하이시(威海市, 1987), 르자오시(日照市, 1989), 라이우시(莱芜市, 1992) 등이 있다.

‘지급시’ 행정구역은 시구(市区)내의 구(区), 교외지구(郊区)의 현(县), 그리고 현(县)과 동급인 ‘현급시’로 구성된다.

현재 산둥성 행정구역은 17개 ‘지급시’(济南, 青岛, 淄博, 枣庄, 东营, 烟台, 潍坊, 济宁, 泰安, 威海, 日照, 莱芜, 临沂, 德州, 聊城, 滨州, 菏泽), 140개 현급 단위(49개 市辖区, 31개 县级市, 60개 县), 1931개 향진(乡镇)급

단위(460개 街道办事处, 277개 乡, 1194개 镇)로 획분, 구성되어 있다.

개혁개방 이래, 연해지구인 산둥성 동부지구를 중심으로 고도 경제 성장이 진행되고 있으나, 성(省)내에서도 동부연해지구와 중서부 내륙 지구간의 경제발전수준 3격차도 증대되어 왔다.

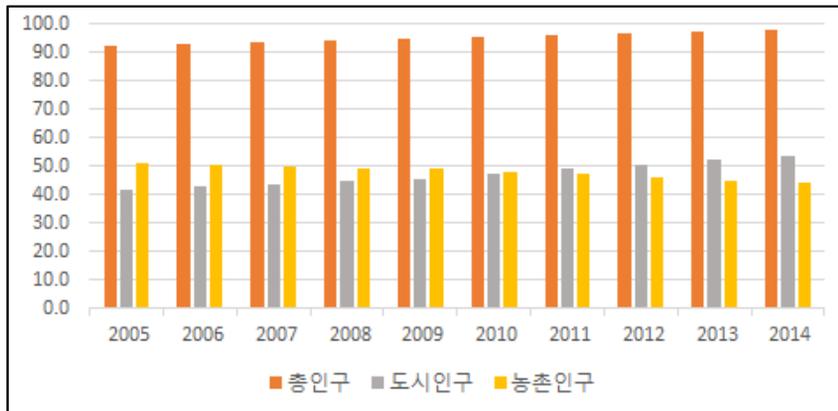
산둥성 중부는 지난(济南)을 중심으로 성(省)의 정치, 문화중심으로 주변 각 지역의 시장요소와 자원을 흡수하면서 발전했으나 상대적으로 주변 도시의 발전동력을 감소 및 약화시켰다는 지적도 있다.

산둥성 서부지구는 장기간 낙후, 발전정체 상태에 머물러 있었고, 그 결과 성(省)내 동부지구와의 격차도 크다.

3) 인구

① 총인구

산둥성의 인구는 2014년 기준 약 9,600만 명이며, 완만한 증가 내지는 정체 추세를 유지하고 있다. 지속적으로 도시화가 진행됨에 따라, 도시 인구의 비중은 점차 증가하고, 농촌인구의 비중은 점차 감소하고 있지만, 그 변화의 폭이 전국적 추세에 비해 매우 완만하게 진행되고 있다.



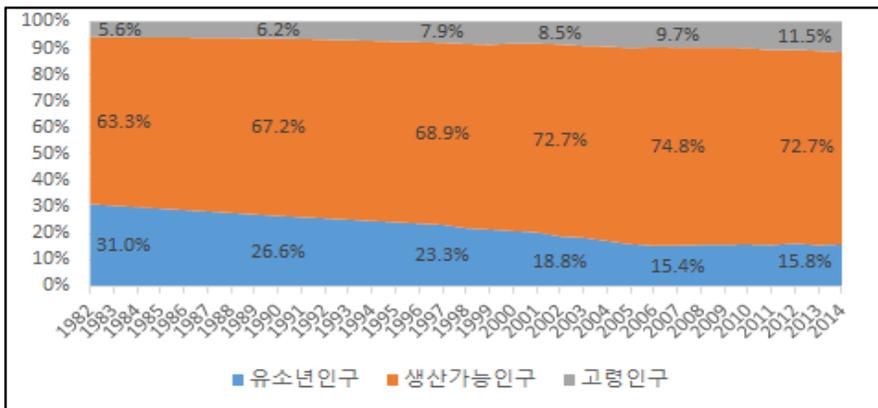
<그림 4-4> 산둥성 인구변화 추이

(단위 : 백만 명)

자료 : CEIC D.B.

②연령별 인구구조

산동성 인구구조 변화의 가장 중요한 특징은 유소년 인구의 감소와 노령인구의 증가에 대한 정부 정책의 효과가 나타나고 있다는 점이다. 지속적인 노령인구의 증가 추세 속에, 계획생육 및 산아제한의 부분적 폐지를 통한 출생장려 정책의 영향으로 유소년 인구의 감소 폭이 줄었으며, 2010년 이후에는 다소 증가하기도 했다.<그림 4-5>

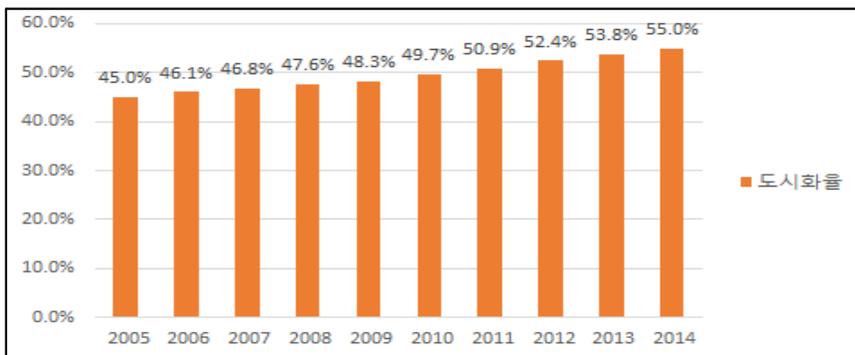


<그림 4-5> 산동성 인구구조 변화 추이

자료 : CEIC D.B.

③ 도시인구 비중(도시화율)

2014년 산동성의 인구 도시화율은 55%로 중국 전국평균인 54.8% 보다 조금 높다. 최근에 지속적으로 도시화가 진행되고 있고, 그 속도도 점진적으로 증가하는 추세이다.



<그림 4-6> 산동성 도시화율 변화추이

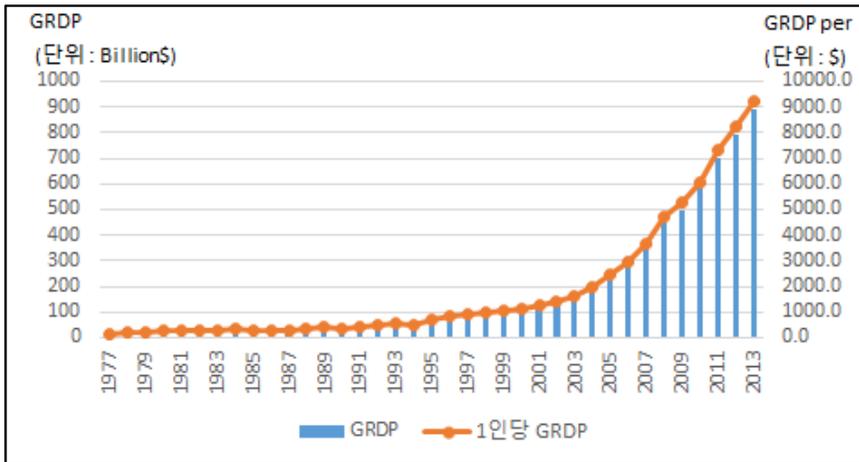
자료 : CEIC D.B.

4) 경제 및 산업

산동성은 중국의 경제발달 지역 중 하나로서, 2007년 이래로 지역총생산액이 전국 3위를 점하고 있다. 2014년 GRDP는 5조 9,426.6억 위안으로, 이 중 1차 산업이 4,798.4억 위안, 2차산업이 2조 8,788.1억 위안, 3차산업이 2조 5,840.1억 위안이다. 1인당 GRDP는 6만 879위안이며, 공공재정예산수입액이 5,026.7억 위안으로, 이 중 세수입이 3,965.6억 위안으로 78.9%를 점하고 있다. 공공재정예산지출액은 7,175.9억 위안이다.

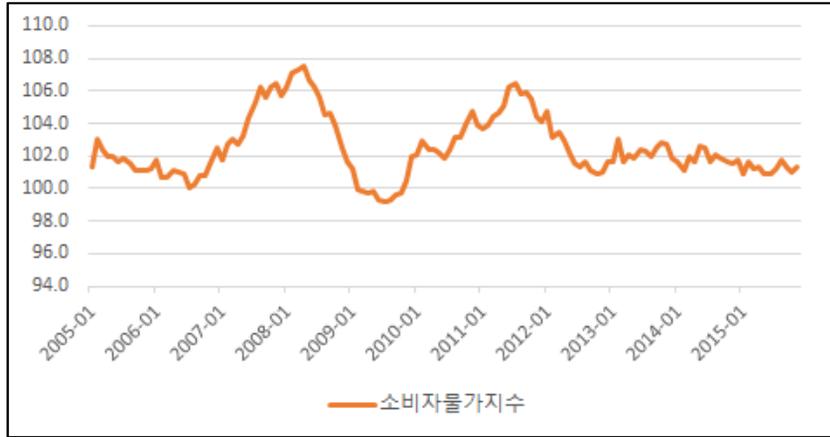
① 소득 및 물가수준

2014년 기준, 산동성 GRDP 총액은 약 8,900억달러 규모이며, 1인당 GRDP는 9,200달러 수준이다. 물가 수준은 2008년을 제외하고는 지속적인 상승 추세를 유지하고 있다.<그림 4-7>,<그림 4-8>



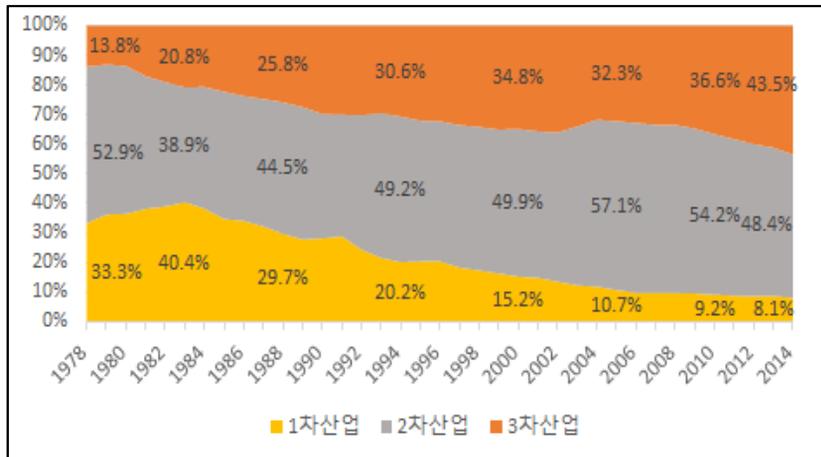
<그림 4-7> 산동성 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이

자료 : CEIC D.B.



<그림 4-8> 산동성 소비자 물가지수 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

② 산업구조 변화 추이



<그림 4-9> 산동성 산업부문별 총생산액 비중 변화추이
 자료 : CEIC D.B.

〈표 4-5〉 산동성 각 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이

(단위 :%)

부문 연도	1차 산업	2차 산업	제조업		3차 산업	교통, 운수, 창고, 택배	도소 매업	음식 숙박 업	금융 중개 업	부동 산업	기타
			제조 업	건설 업							
1978	21.1	33.5	30.5	3.0	8.7	2.3	0.9	-	-	-	-
1979	23.2	32.5	29.2	3.3	8.3	2.4	1.1	-	-	-	-
1980	23.4	32.1	28.7	3.4	8.7	2.2	1.4	-	-	-	-
1981	24.9	29.2	26.0	3.3	11.1	2.5	3.1	-	-	-	-
1982	25.8	27.8	24.6	3.2	12.6	2.4	3.7	-	-	-	-
1983	27.0	26.0	23.1	2.8	13.9	2.5	4.7	-	-	-	-
1984	25.2	27.2	24.3	2.8	13.6	2.5	4.3	-	-	-	-
1985	22.5	28.0	24.8	3.2	14.5	2.7	4.4	-	-	-	-
1986	22.2	27.5	24.1	3.4	15.5	3.0	4.4	-	-	-	-
1987	20.7	27.8	24.6	3.1	15.9	3.4	4.4	-	-	-	-
1988	18.9	28.3	24.8	3.5	16.4	3.2	4.9	-	-	-	-
1989	17.5	28.3	25.1	3.2	17.3	3.2	5.3	-	-	-	-
1990	18.0	26.9	24.1	2.9	19.0	3.5	5.6	-	-	-	-
1991	18.5	26.5	23.6	2.9	19.3	3.5	5.7	-	-	-	-
1992	15.2	28.4	25.3	3.1	18.8	3.4	5.7	-	-	-	-
1993	13.2	30.1	26.7	3.4	18.1	3.1	5.3	-	-	-	-
1994	12.3	30.0	26.9	3.2	18.7	3.4	5.5	-	-	-	-
1995	12.5	29.2	26.0	3.2	19.7	3.7	5.8	-	-	-	-
1996	12.5	29.0	25.8	3.2	19.8	3.8	6.0	-	-	-	-
1997	10.4	27.4	24.3	3.1	19.1	3.7	5.8	-	3.6	2.1	0.7
1998	9.8	27.5	24.3	3.2	19.3	3.5	5.9	-	3.5	2.1	0.9
1999	9.2	27.5	24.1	3.4	19.8	3.7	5.9	-	3.3	2.1	1.0
2000	8.6	28.2	24.8	3.4	19.6	3.7	5.8	-	3.0	2.1	0.9
2001	8.4	28.0	24.6	3.4	20.2	4.0	6.0	-	2.9	2.3	0.2
2002	7.6	28.5	24.8	3.7	20.3	3.6	6.3	-	2.5	2.4	0.4
2003	6.8	30.0	26.4	3.6	19.0	3.3	5.9	-	2.4	2.3	0.4
2004	6.2	29.6	26.5	3.2	16.7	3.4	5.0	-	1.9	2.0	5.6
2005	6.0	32.3	29.0	3.3	18.2	3.8	5.3	-	0.0	2.0	0.0
2006	5.1	30.2	27.3	2.9	17.3	2.9	3.9	1.3	1.4	1.9	5.9
2007	5.1	29.8	27.1	2.8	17.6	2.9	4.0	1.2	1.7	1.9	6.0
2008	5.1	29.8	27.0	2.8	17.6	3.2	4.0	1.2	1.7	1.8	5.7
2009	5.0	29.3	26.2	3.1	18.2	2.7	4.8	0.9	1.6	2.1	6.1
2010	4.8	28.4	25.2	3.2	19.2	2.6	5.7	0.9	1.8	2.2	6.0
2011	4.6	27.7	24.5	3.2	20.0	2.7	6.2	1.0	1.9	2.1	6.1
2012	4.5	26.9	23.8	3.1	20.9	2.6	6.8	1.1	2.0	2.1	6.3
2013	4.5	26.2	23.2	3.1	21.5	2.6	7.2	1.1	2.2	2.1	6.3
2014	4.2	25.3	22.3	3.1	22.7	2.0	6.9	1.0	2.4	2.2	8.0

자료 : CEIC 중국 D.B.

③ 주요 산업 현황

□ 1차산업

산동은 농업역사가 유구하고, 경지율(耕地率)이 중국전국 성(省)급 지역중 가장 높은 중국의 농업 대성(大省)이고, 농업증가치가 중국 각 성(省)중 1위이다. 산동성은 재배식물, 축산품종자원과 자원으로 이용 가능한 야생 동식물자원이 매우 풍부하다. 산동성의 양식생산량도 비교적 많고, 양식작물은 여름과 가을 두 계절로 나누어 심는다. 여름재배양식(夏粮)은 주로 겨울밀(冬小麦)이고, 가을재배양식(秋粮)은 주로 옥수수, 감자, 대두(大豆), 벼, 조, 수수(高粱), 그리고 잡곡(小杂粮) 등이다. 이중 밀(小麦), 옥수수, 감자는 산동의 3대 양식작물이다.

산동성의 농림,목축,어업은 안정적 증가추세를 유지하고 있다. 2014년, 산동성의 농업증가치는 2799.3억위안으로 전년대비 4.6% 증가했다. 임업증가치는 92.5억위안으로 9.5% 증가했고, 목축업증가치는 997.7억위안으로 2.0% 증가했다. 어업증가치는 908.8억위안으로 2.8% 증가했다.

양식총생산량은 4596.6만톤으로 연속 12년간 증가추세이다. 무공해생산지 면적 117만ha, 녹색식품원료산지 환경감측면적 86만ha, “3품1표”(무공해농산품, 녹색식품, 유기농산품과 농산품지리표지)산품 6169개이고, 930개가 신규증가했다.

임업도 양호한 발전추세를 유지하고 있다. 임지면적 365.9만ha, 임목 녹화율 24.0%이고, 신규 증가 조림면적 22.5만ha로 전년대비 1.9% 증가했다. 수계(水系) 녹화 완성면적이 9.5만ha이고, 목재생산량 515.5만m³, 생목축적 13987만m³이다.

목축업 생산은, 사육돼지 2910.7만두로 전년대비 0.7% 감소했으나, 돼지 출하는 4955.1만두로 3.3% 증가했다. 가금류 사육은 6억 732.7만마리로 2.2% 감소했고, 가금류 출하도 16억 9396만마리로 7.8% 감소했다. 돼지, 소, 양, 가금류 고기생산량은 758.1만톤으로 0.7% 감소했고, 계란류 생산량도 388.0만톤으로 2.1% 감소했다. 우유생산량은 279.6만톤으로 3.0% 증가했다. 신규 증가 국가급, 성(省)급 시범농장이 각각

20개와 290개이고, 가축 및 가금류 규모화와 표준화 양식 비중이 각각 75%와 65%이다.

어업생산 方面에서는, 수산물총생산량(원양어업 생산량 불포함)이 867.2만톤으로 전년대비 1.8% 증가했다. 이중 해수산물 생산량이 709.6만톤으로 3.1% 증가했고, 담수산물 생산량은 157.6만톤으로 3.7% 감소했다. 어업자원 복원 보수업무를 강화하여, 인공어초구(人工鱼礁区) 26곳을 신설했고, 국가급과 성(省)급 수산유전물질자원보호구가 각각 3곳, 10곳 있다. 전문원양어선을 419척 보유하고 있고, 총출력 43.6만kW를 신규건설했다.

농경지 수리건설 方面에서는, 21개 빗물 홍수자원이용항목을 착공 건설했고, 수토유실면적 1600km²를 종합정비했다. 국가급 또는 성(省)급 수리풍경구 250곳이 있고, 33곳이 신규증가했다.

농촌생산조건이 지속적으로 개선되었다. 농기계 총가치(总值) 840.0억위안으로 전년대비 5.7% 증가했고, 농기계 총동력이 1.3억kW로 2.4% 증가했고, 농작물생산 종합기계화 수준이 80.3%에 달한다.

□ 2차산업

산동성은 공업이 발달하고, 공업총생산액과 공업증가치가 전국 각성 중 3위이고, 특히 대형기업들이 비교적 많아서 ‘코끼리떼(群象)경제’라 불린다. 이 외에도 산동은 중국의 중요한 양식, 면화, 식용유, 육류, 계란, 우유의 생산지여서, 경공업중 방직과 식품공업이 발달했다.

중공업기업 발달도 신속하고, 중점 광공업기업으로 치루석유화학(齐鲁石化), 산동전력, 산동강철(济钢, 莱钢, 金岭铁矿, 日照钢铁), 산동해양화학, 성리유전(胜利油田), 옌광(兖矿)집단, 중국알루미늄업 산동공장(山东铝业), 난산(南山)집단, 천밍제지(晨鸣纸业) 등이 있다.

2011년 산동성의 규모이상 대규모 공업기업이 3만 8962개가 있다. 이중, 연간 주영업수입이 10억위안을 초과하는 법인기업이 1820개, 100억 위안 초과 법인기업이 138개이다.

2014年, 산동성 전체 공업증가치는 2조 5340.9억 위안이다. 이중 규모이상 공업의 주경영업무수입이 14조 3488.1억 위안이고, 실현이윤 8763.4억위안, 실현 이윤세(利稅) 1조 4263.1억위안이다. 적자기업 적자액 344.6억위안. 총자산 공헌율 18.5%, 비용 이윤율 6.6%이다.

건설업 현황을 보면, 2014년 산동성에는 자격조건을 구비한 전문 건설기업 5,899곳이 있다. 이중, 특급 및 1급 건설기업은 493 곳으로 전년대비 4곳 증가했고, 이들의 총생산액은 9,313.5억 위안으로 848억 위안의 이윤세를 납부했다. 이 중 국유기업 및 국유통제기업의 총생산액은 2,197.7억 위안으로 150.3억 위안의 이윤세를 납부했고, 비국유기업의 총생산액은 7,115.8억 위안으로 508.6억 위안의 이윤세를 납부했다.

□ 3차산업

2014년, 산동성 사회소비품 소매총액이 2조 4492억 위안이다. 이중, 음식료업 수입 2499.3억위안으로 전년동기 대비 11.4% 증가했고, 상품소매 2조 1992.8억 위안이다. 도시소비품소매판매액 1조 9562.5억 위안이고, 농촌(乡村) 소비품소매판매액 4929.5억위안이다.

2014년, 산동성 수출입총액은 2771.2억 달러이고, 이중 수출 1447.5억 달러, 수입 1323.7억 달러이다. 전년(全年) 신규비준 설립된 외국투자기업이 1352개이고, 외자(外資)계약 159.5억 달러이고, 이중 실제 계약액은 152.0억 달러이다. 세계 500강 기업의 투자항목 22개를 유치했고, 실제 투자된 외자액은 4.1억 달러이다. 해외설립 준비 비준한 기업(기구)가 524개이고, 비준준비중인 중국측 투자가 62.9억 달러이고, 실제대외 투자는 44.1억 달러이고, 대외도급공정 완성 영업액이 92.5억 달러이다.

2014년 현재, 산동성 정보기술 제조업이 실현한 주영업수입은 1조 2274.3억위안이고, 이윤은 702.4억위안이다. 소프트웨어업이 실현한 업무수입이 3100억위안이고, 이윤은 157.9억위안이다. 인정 소프트웨어 기업 누계가 1864개이다. 등기된 소프트웨어 생산품이 8579개이고, 소프트웨어 저작권이 6788개이다. 전국 중점 소프트웨어 기업 100장에 6개

기업이 들어갔다. 소프트웨어산업단지가 13개 있고, 소프트웨어 업무 수출액이 7.3억 달러에 달했다.

5) 교통 인프라

교통운수업은 안정기조를 유지했다. 철도, 도로(公路), 수로가 달성한 관광객 운송량 7.4억 인·회로 전년대비 1.0% 감소했고, 화물운송량 26.1억톤으로 0.2% 증가했다. 연말 고속도로 총연장 5108km이다. 연해 항구 화물물동량은 12.9억톤으로 8.9% 증가했다. 연말 민용자동차 보유량 1407.1만대로, 10.2% 증가했다. 이중, 개인승용차 763.2만대로 18.5% 증가했고, 승용차 보유량의 93.6%를 점한다.

철도분야는, 국가철도 주간선으로, 베이징-상하이(京沪)고속철도(일반 철도 포함), 베이징-홍콩(京九)철도, 칭다오-지난(胶济)철도(여객전용 철도 포함), 칭다오-엔타이-웨이하이-룽칭(青烟威荣) 도시간 철도, 지난-정저우(济郑)고속철도, 그리고 산둥성 및 중국전국 주요 도시를 연결한다. 2013년 현재, 산둥성내 특등열차역이 4개있다. 즉, 지난(济南)역(여객화물역), 지서(济西)역(화물운수 조차장, 전국 10대 간선급 화물운수 조차장중 하나), 지난서(济南西)역(베이징-상하이 고속철도 여객역), 그리고 칭다오역(여객전용역)이 있다.

도로분야를 보면, 2014년 말까지, 산둥성 고속도로 총연장은 5,108km이며, 이는 중국 국내 제 2위에 해당하며, 성내 대다수 도시들 간에 반나절 내에 이동이 가능하다. 2020년까지 고속도로 총연장이 6,200km가 될 것으로 예상되며, 이른바 “5종 4횡 1환 8연(五纵四横一环八连)”의 대통로를 만들고자 계획하고 있다.

주요공항은 지난 야오쑹(遥墙) 국제공항 칭다오 류팅(流亭)국제공항 칭다오 자오둥(胶东)국제공항, 엔타이 라이산(莱山)국제공항 엔타이 평라이(蓬莱)국제공항, 웨이하이 다수이보(大水泊)국제공항 린이(临沂)공항, 지닝 취푸(曲阜)공항, 동잉 승리(胜利)공항, 웨이팡 난완(南苑)공항, 평라이 샤오허커우(沙河口)공항이 있으며, 르자오(日照)공항과 더저우

(德州) 평위안(平原)공항은 건설중이며, 즈보(淄博)공항은 계획 중이다.

칭다오 류팅(流亭)국제공항은 산둥 제1위의 화물처리량을 갖춘 공항이며, 새롭게 건설되는 칭다오 자오둥(胶东) 국제공항은 지역의 허브공항으로 기능할 것이다. 산둥성의 가장 큰 대외국제공항으로서 전국의 8대 국제공항 허브 중 하나로 기능할 전망이다. 지난, 칭다오, 옌타이, 웨이하이의 4개 공항은 국제공항이며, 이미 타이페이, 네덜란드, 서울, 인천, 타이중, 가오슝, 오사카, 홍콩, 싱가포르, 부산, 동경, 오사카, 후쿠오카 등지로의 국제 여객선이 운항 중에 있다.

한편, 해운분야는, 2014년 현재, 산둥성 연해항만 화물처리량이 연 12.9억 톤이다. 주요 해항으로는 칭다오항(靑島港), 르자오항(日照港), 옌타이항(烟台港), 웨이하이항(威海港), 동잉항(东营港), 룡커우항(濰坊港), 빈저우항(濱州港) 등이 있다. 또한, 하운으로는 베이징-항저우 운하(京杭运河), 샤오칭허(小清河) 등이 있으며, 주요 하항으로는 바저우항(滕州港), 지닝항(济宁港), 린칭항(臨淸港), 웨이산항(微山港) 등이 있다.

6) 환보하이지구 합작발전 강요

산둥성에 속한 환보하이(环渤海)지구는 중국 화북(华北), 동북, 서북 3대 지역의 결합부에 위치하고, 산둥성을 포함한 7개 직할시, 성, 자치구(北京市, 天津市, 河北省, 辽宁省, 山东省, 山西省, 内蒙古自治区)를 포괄하고, 면적이 186만km²에 달하는 광활한 지역이다.

환보하이지구는 바다와 육지가 연접하고, 입지조건이 우월하고, 자연 자원이 풍부하고, 산업기초가 양호한 중국내에서 종합우세와 발전잠재력을 갖춘 경제성장거점지구중의 하나이고, 대외개방과 현대화 건설 전체 국면에서 중요한 전략지위를 구비하고 있다.

2015년 10월, 중국 국무원은 ‘환보하이지구 합작발전 강요(环渤海地区合作发展纲要)’(이하 ‘강요’)를 비준 동의하고, 환보하이지구(环渤海地区) 합작발전을 가속화하고, 중대 국가전략인 ‘일대일로(一帶一路)’와 ‘베이징-텐진-허베이(京津冀) 협동발전’을 구체적으로 추진하고, 지역발전총체전

략을 심도있게 실시한다고 밝혔다. ‘강요’의 주요 내용은 다음과 같다.

- 환보하이(环渤海)지구를 중국 경제성장과 전형승급(转型升级)의 신 엔진, 구역협조발전체제 창신(创新)과 생태문명건설시범구, 아태지구를 겨냥한 전방위 개방합작문호로 건설한다.
- ‘육상 및 해상 신실크로드(一带一路)’, ‘베이징-톈진-허베이(京津冀)협동발전’ 등 국가전략의 역사적 기회를 확실하게 움켜쥐고, 경제발전 신상태(新常态: New Normal)에 주동적으로 적응하고, 경제발전 질과 효익을 제고하면서, 지역 간 협조발전 촉진을 주요목표로 한다.
- 주체기능위상과 보유한 우세에 기초하여, 경제구조를 조정 특화하고, 대내개혁 및 대외개방을 확대한다.
- 합작체제기제를 창신(创新)하고, 기초시설의 상호연결, 생태환경 연계방지 및 연계정비관리, 산업발전 협동, 시장요소에 연결·유통한다.
- 사회보장의 공동 건립 및 향유에 중점을 둔다.
- 중점과제를 6개 방면으로 명확히 한다. 즉, ①중점 지역간 중대형 기초시설 건설 가속화, ②생태환경보호 연계방지 및 연계정비 강화, ③맞춤형 산업합작 추진, ④개방형 새로운 경제틀 구축, ⑤통일시장 체계 완비, ⑥도농통합 구역협조발전이다.

국무원은 비준과정 중에, ‘강요’ 실시에 대한 조직 지도와 감독검사를 적실히 강화할 것을 요구하고, 베이징시가 환보하이(环渤海)지구 합작발전협조기제를 건립, 주도하고, 환보하이지구 합작발전을 위한 양호한 정책체제 환경을 창조할 것을 주문했다.

‘강요(纲要)’는 국가발전개혁위원회가 7개 성(省, 自治区, 直辖市)과 국무원 유관부문과 공동으로 작성했다. 다음 단계에서는 국가발전개혁위원회가 국무원 비준 정신을 근거로 하여, ‘강요’를 하달 시행하고, 동시에 유관부문과 회동하여 ‘강요’ 실시 상황에 대한 추적분석과 감독검사를 실시하고, 새로운 상황과 문제를 연구 해결하고, 좋은 경험과 방법을 총결 및 확대보급하고, 유관 성(省, 自治区, 直辖市)인민정부와 함께 적시에 실천상황을 평가 조사한다고 밝혔다.

2. 산둥성 주요 시·현 개황과 발전동향

1) 지난(濟南)시

① 개황

지난시는 산둥성의 성회도시로서 정치, 교육, 문화, 군사의 중심지구이다. 지역 내 여러 곳에 샘물이 있어서, “취안청(泉城)”이라 불리기도 하고, 국가 역사문화도시로서 비교적 다양한 선사시대 유적을 지니고 있다. 지난시는 북으로는 수도경제권(首都經濟圈), 남으로는 장강삼각주 경제권, 동서로는 산둥반도 및 화중지구와 연결하고 있고, 환보하이지구(環渤海地區) 및 황허 중하류지구(黃河中下游地區)의 중심도시이자, 산둥반도(山東半島)도시군의 핵심도시로 기능하고 있다. 또한, 중국예술제, 아시안컵, 중국 전국 운동회, 제 22회 국제역사과학대회 등 국제 및 국가급 행사를 개최한 바 있다.

<표 4-6> 지난시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	濟南	기후조건	온난대반습윤대륙성계절풍 기후
영문명칭	Jinan	주요 명승지	다밍후(大明湖), 치엔푸산(千佛山)
별칭	지(濟), 취안청(泉城)	주요공항	지난 야오창 국제공항 (濟南遙牆國際機場)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	지난역, 지난서역, 장치우역(章丘站)
소속지구	산둥성	차량번호	魯A
관할 행정구역	6구 3현 1현급시	GRDP /GRDP per capita	75,254.53元 (2013年)
성정부 소재지	山東省濟南歷下區龍鼎大道龍奧大廈	현 시당서기	왕웬타오(王文濤)
지역 전화번호	0531	현 시장	양루위(楊魯豫)
지리적위치	화동지구 산둥반도 중서부	인구	694.96만 명(2012)
면적	8,177.21km ²	방언	허베이-산둥방언 (冀魯官話)

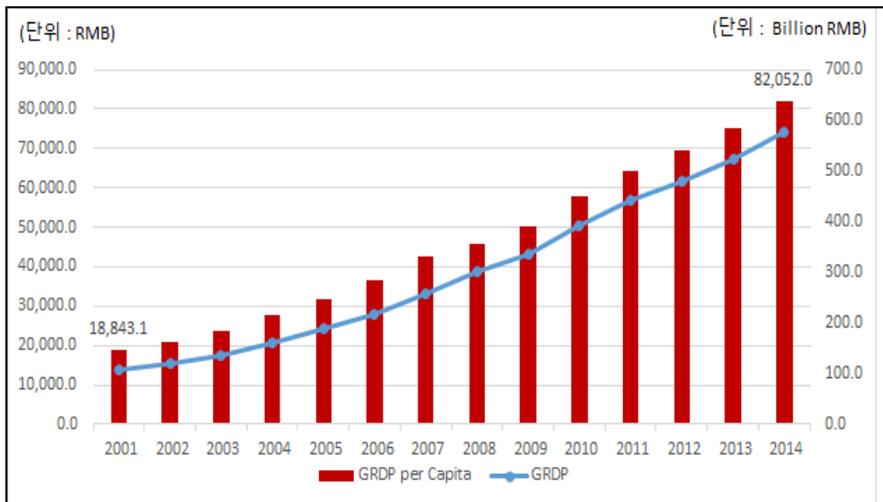
자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

③ 경제 및 산업

2012년 지난시 GRDP는 4,812.68억 위안으로 전년대비 9.5% 성장했다. 제 1차 산업의 총생산액은 252.92억 위안으로 전년대비 4.7% 성장했고, 제 2차산업의 경우, 1,938.14억 위안으로 전년대비 9.2% 성장, 제 3차산업의 경우, 22,621.62억 위안으로 전년대비 10.1% 성장했다. 1인당 GRDP는 69,574위안으로, 전년대비 8.4% 증가했다.

□ 소득수준

지난시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있다. 2001년 18,843.1 위안에서 2014년 82,052 위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 1,500억 위안에서 2014년 약 6,200억 위안으로 증가했다.(<그림 4-12>)

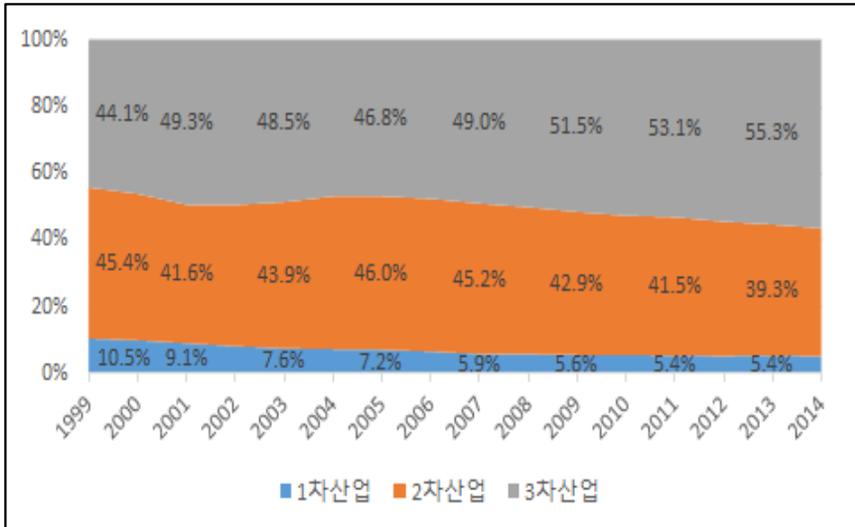


<그림 4-12> 지난시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

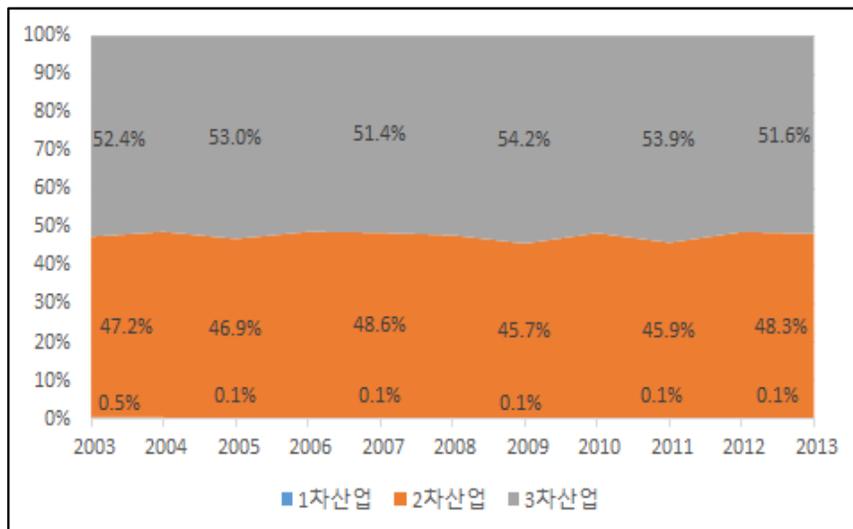
□ 산업구조 변화 추이

지난의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문에서 완만하게 성장이 일어났다. 제조업과 농업의비중은 지속적으로 감소하고 있다.(<그림 4-13>)

그러나 각 산업부문별 종사자수 비중 기준으로 보면, 대체로 큰 변화 없이 유지되고 있다.(<그림 4-14>)



<그림 4-13> 지난시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.



<그림 4-14> 지난시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 주요 산업 현황

2012년 전시(全市) 생산총액 4812.68억위안으로 전년대비 9.5% 증가했다. 산업별로 보면, 1차산업 증가치는 252.92억위안으로 4.7% 증가했고, 2차산업 증가치는 1938.14억위안으로 9.2% 증가했다. 3차산업 증가치는 2621.62억위안으로 10.1% 증가했다. 상주인구로 계산하면, 1인당 평균 생산액은 69574위안(1만 1022달러)으로 8.4% 증가했다. 1,2,3차 산업구조는 전년에 5.4 : 41.5 : 53.1에서 5.2 : 40.3 : 54.5 로 조정되었다.

세수입총액은 709.3억 위안으로 전년대비 8.5% 증가했으며, 지방공공 재정수입액은 380.8억 위안으로 전년대비 17% 증가했다. 또한 도시주민 1인당 가처분 소득은 32,570위안으로 전년대비 12.7% 증가했으며, 농촌주민의 경우, 11,786위안으로 전년대비 13.2% 증가했다.

도시주민 소비가격은 전년대비 2.4% 상승했다. 유형별로 보면, 식품류 3.6% 상승, 술과 담배류 2.8% 상승, 의복류 1.9% 상승, 가정설비용품 및 유지보수 서비스류는 1.8% 상승, 의료보건과 개인용품류는 4.4% 상승, 교통통신류 0.8% 하락, 오락교육문화용품 및 서비스류 0.1% 하락, 거주류 3.2% 상승했다.

공업생산자 공장출고가격은 1.6% 하락했다. 유형별로 보면, 생산자료 출하가격은 2.1% 하락했고, 생활자료 출하가격은 1.1% 상승했다. 공업생산자 구입가격은 0.6% 하락했다.

④ 교통 인프라

□ 철도

지난시(济南市)는 지난 철로국의 소재지로서, 지난교통허브는 지난철로국 최대의 중심환승센터이다. 지난은 중국이 계획하는 10대 구역성 여객운송허브 중 하나이기도 하다. 2012년 10월까지 지난역(济南站), 지난동역(济南东站), 지난서역, 장치구역이 운영 중이며, 향후 신 지난동역의 건설을 계획하고 있다.

지난동역(济南东站)은 지난역(济南站)의 보조역(辅助站)이고, 大明湖 북안

의 명후북로(明湖北路)에 있고, 시내에서 6, 14, 30, 31, 33, 36, 46, K53, 83, 112, 118, 122, BRT-5路 버스와 연결된다. 지난동역(济南东站)은 각지의 열차가 지난(济南)을 지나 자오동반도(胶东半島)에 도달한 후의 정차역이다.

□ 도로

지난시는 화동지구와 화북지구를 연결하는 결절지점으로서, 화북지구와 및 중서부지구의 중요한 교통허브 중 하나이다. 지난시의 지리적 입지는 우월하고, 교통이 발달해 있어, 전성 대중교통 네트워크의 중심일 뿐만 아니라, 고속도로의 중심허브로 기능하고 있다. 2012년까지 도로 총연장이 12,297km에 달한다.

□ 항공

지난(济南) 국제공항은 지난시(济南市) 리청구(历城区) 임항가도(临港街道)에 위치하고, 칭다오-인촨(青银)고속도로, 베이징-홍콩-타이베이(京台)고속도로, 베이징-상하이(京沪) 고속도로와 접하고, 시중심으로부터 28km, 태산(泰山)으로부터 100km, 취푸(曲阜)로부터 170km 거리이다. 지난(济南) 국제공항은 대형 민항화물운송정기여객기가 이착륙할 수 있다. 2011년 지난 국제공항 여객운송량은 788만인·회로 전년대비 100만인·회가 증가했고, 산둥성에서 운송량 제2위의 공항이다. 국내 항공노선은 매일 베이징, 창샤(长沙), 정저우(郑州), 청두(成都), 충칭(重庆), 따리엔(大连), 광저우(广州), 구이양(贵阳), 하이커우(海口), 항저우(杭州), 하얼빈, 쿤밍(昆明), 난창(南昌), 난징(南京), 상하이, 산터우(汕头), 선양(沈阳), 셴전(深圳), 우한(武汉), 난닝(南宁), 푸저우(福州), 옌타이(烟台), 장자지에(张家界), 이창(宜昌), 시안(西安), 우르무치, 윈저우(温州), 우이산(武夷山), 시닝(西宁), 샤먼(厦门), 인촨(银川), 주하이(珠海), 창춘(长春) 등지로 운항하는 항공노선이 있다. 지난(济南)-타이베이 간 직항 정기노선이 2009년 9월 2일 첫 운항한 이후, 이어서 타이베이-타오위안(桃园), 화롄(花蓮), 서울(인천), 타이중(台中), 가오슝(高雄), 오오사카-간사이(关西), 방콕, 홍콩, 싱가포르 등지와 정기 국제노선을 운영하고 있다.

2) 칭다오시

칭다오시(靑島市)의 약칭은 “칭(靑)”이며, 킨다오(琴島), 섬의도시(島城)라는 별칭과 더불어 “동방의 스위스(東方瑞士)”라 불리기도 한다. 산둥반도 동남부 연해지역, 자오동반도(膠東半島) 동부에 위치해 있다. 동남부는 황하이에 면해 있고, 한반도를 마주하고 있다. 칭다오는 산둥성 직할의 계획단열시(計劃單列市), 부성급도시(副省級城市)로서 산둥성의 경제중심 도시이며, 전국최초의 연해개방도시이고 국가급 역사문화도시이다.

국제수준의 항구와 허브 공항을 보유하고 있다. 세계 맥주의 도시, 세계 요트의 도시로 유명하며, 국무원의 비준을 받은 산둥반도 남색경제계획의 핵심 선도도시이다. 칭다오서해안신구(靑島西海岸新區)는 국가급신구(國家級新區)로 지정됐으며, 경제규모에서 상하이 푸둥신구(上海浦東新區)와 텐진빈하이신구(天津濱海新區)의 뒤를 이은 제 3위의 도시이다. 또한, 도교(道敎)의 발원지로 유명한 라오산(嶗山), 5.4광장(五四廣場), 팔대관(八大關), 올림픽요트센터(奧帆中心) 등의 관광지를 보유하고 있다.

<표 4-7> 칭다오시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	靑島	기후조건	온대해양성계절풍기후
영문명칭	Qingdao Tsingtao	주요명승지	라오산(嶗山), 빠다관(八大關)
별칭	섬의 도시(島城)	주요공항	칭다오류팅국제공항(靑島流亭國際機場), 칭다오자오둥국제공항(靑島膠東國際機場)-건설 중
행정구역 유형	지급시, 부성급시	주요 기차역	칭다오역(靑島站), 칭다오북역(靑島北站), 홍다오역(紅島站)-건설중
소속지구	산둥성	차량번호	魯B, 魯U
관할 행정구역	6구, 4현급시	GRDP /1인당 GRDP	8692.10억위안人民幣 (2014年) /15,642불(2014년)
시정부 소재지	市南區 香港中路11號	현 시당서기	리췌(李群)
지역 전화번호	0532	현 시장	장신치(張新起)
지리적위치	산둥반도남부연해 지구, 황해북부	인구	904.62만(2014년)
면적	11,282km ²	방언	자오저우-라오닝 방언(膠遼官話)

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

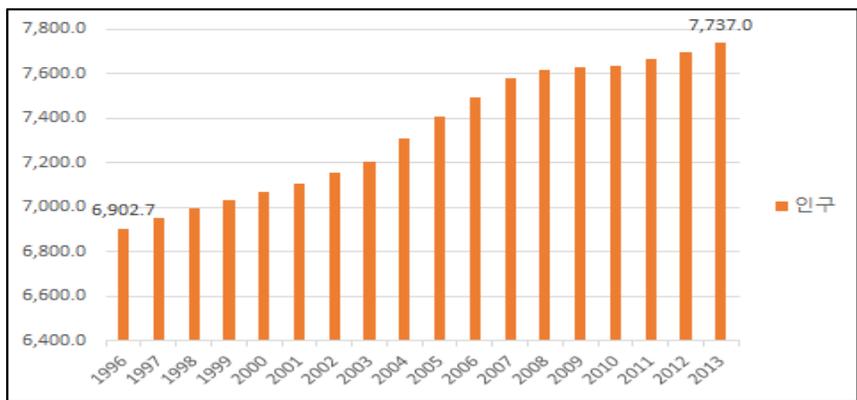


〈그림 4-15〉 칭다오시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

칭다오시 인구는 1996년 6,902.7천 명에서 2013년 7,737.0천 명으로 비교적 큰 폭의 증가추세를 유지하고 있다. 1996년에서 2007년의 기간에는 비교적 큰 폭으로 인구가 증가했으나 2007년에서 2013년 사이에는 증가추세가 둔화되었다.(〈그림 4-16〉)



〈그림 4-16〉 칭다오시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

칭다오는 하이얼(海尔), 하이신(海信), 칭다오맥주(青岛啤酒), 슈양싱(双星) 등 일류기업과 브랜드가 탄생한 도시이다. 국가공상총국에 의해 인정받은 73개 브랜드를 보유한 기업들이 있고, ‘중국명품도시’, ‘중국10대 브랜드 도시’라 불리기도 한다.

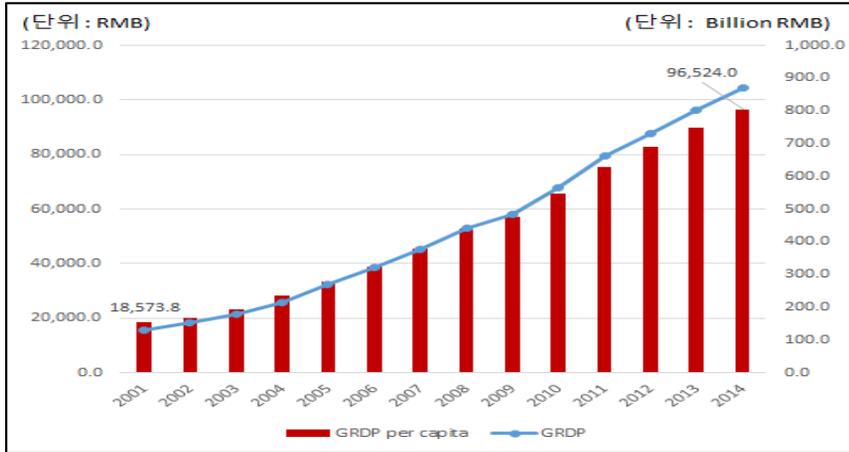
2007년 칭다오 시 GRDP가 중국 전국 도시중 10위 권 내에 진입했으며, 도시종합경제역량 부문에서 전국 8위를 차지했다. 1978년에 비해 1인당 GDP는 67배 성장했으며, 도시주민과 농촌주민의 평균가처분소득은 각각 42배, 50배 성장했다.

2014년 칭다오시 GRDP는 8,692.1억 위안이며, 1차산업이 362.6억 위안(전년대비 3.9%성장), 2차산업이 3,882.4억 위안(전년대비 8.4% 성장), 3차산업이 4,447억 위안(전년대비 7.9% 성장)을 나타냈다. 1인당 GRDP가 96,524위안에 달했다.

재정총수입은 2,800.4억 위안으로 전년대비 8.5% 성장했고, 이 중 일반공공예산수입액이 895.2억위안으로 13.5% 증가, 일반 공공예산지출이 1,074.7억위안으로 6.0% 증가이다. 국세수입이 1,340.1억 위안(+0.6%)이고, 이중 국내세수가 691.4억 위안(+8.3%), 지방세수입이 599억 위안(+12.7%)이다.

□ 소득

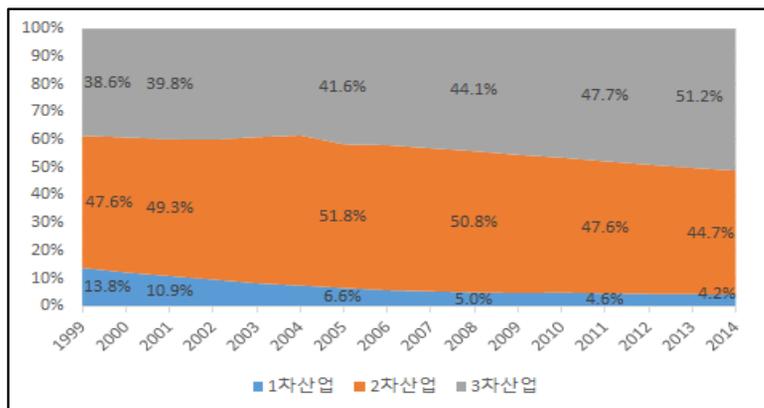
칭다오시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2001년 1인당 GRDP가 18,573.8 위안에서 2014년 96,524위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 2,000억 위안에서 2014년 약 7,800억 위안으로 증가했다.(<그림 4-17>)



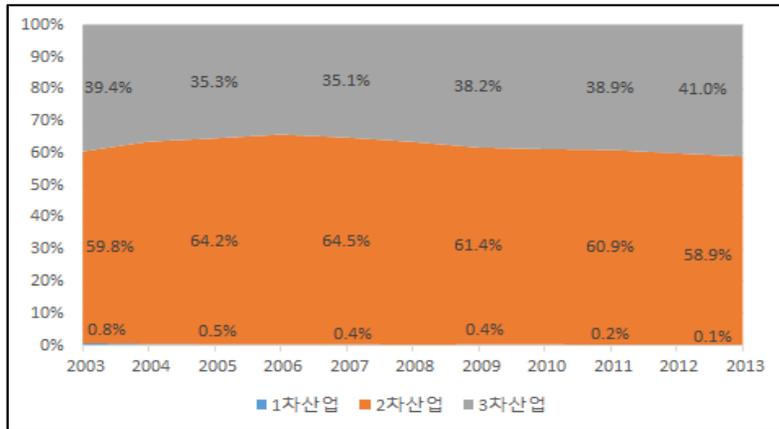
<그림 4-17> 칭다오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

칭다오시의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문이 점진적으로 증가하고 있으며, 제조업과 농업은 지속적으로 감소하고 있다.<그림 4-18> 또한, 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이 역시 서비스업의 비중이 증가하는 가운데, 제조업과 1차 산업의 비중이 감소하고 있다.<그림 4-19> 다만, 총생산액 비중으로 볼 때, 서비스업의 비중이 51.2%를 기록해 후기산업화 단계의 특징이 나타나고 있다고 할 수 있다.



<그림 4-18> 칭다오시 산업부문별 총생산액 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.



〈그림 4-19〉 청다오시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 주요 산업 현황

1차산업: 전시(全市) 양식과중면적 49.55만ha로 전년동기 대비 0.99% 감소했고, 양식총생산량은 323만톤으로 0.2% 증가했다. 이중 밀(小麦)이 152.1만톤, 옥수수가 166.8만톤이다. 연간 조림면적은 1.04만ha로 4.0% 증가했고, 삼림복개율은 39.5%로 0.1% 높아졌다.

수산물총생산량 109.45만톤으로 0.9% 감소했다. 이중 포획생산량 26.78만톤으로 +0.5% 증가했고, 양식(养殖)생산량 82.67만톤(1.4% 감소)이다. 해수·담수 양식면적은 5.01만ha로 2.1% 감소했다.

년말 전시(全市) 보유 농기계총동력은 826.93만kW로 2.2% 증가했다. 이중 농용트랙터가 20.51만대이다. 경작지 유효관개면적 32.17만ha이고, 이중, 절수관개면적 12.52만ha이다.

2차산업: 전시(全市)공업부문총생산액은 3419.8억위안으로 전년대비 8.3% 증가했다. 규모이상 제조업체는 4,603 곳으로, 전체총생산증가분의 9.4%를 차지했다. 공업분류에 따르면, 중공업은 11.3%, 경공업은 6.6% 성장을 달성했으며, 기업유형별로는 국유통제기업이 5.1%, 집체기업이 10.7%, 주식회사는 9.6%, 외국계 및 홍콩-마카오-타이완(港澳台)투자기업은 9.3% 성장했다. 규모이상 공업의 공업총생산액이 1조 6,761억

위안으로 9.6% 증가했으며, 이중 첨단기술제조업이 16.7% 성장하여, 전체 성장의 40.7%를 차지했다. 규모이상 제조기업의 이윤세(現利稅) 총액이 1,564.8억 위안으로 전년대비 9.3% 증가이고, 이윤은 835.5억 위안으로 전년대비 5.6% 증가했고, 영업수입은 1조 6,143.9억 위안으로 전년대비 10.7% 증가했다.

건축업 생산액의 경우, 462.6억위안으로 전년대비 8.9% 증가했으며, 이윤총액은 82.3억 위안으로 전년대비 9.2% 증가했다. 이중 국유 및 국유통제 기업은 22.4억 위안으로 전년대비 9.8% 증가했다.

3차산업: 무역: 연간(全年) 사회소비품 소매판매 실현액이 3268.8억 위안으로 12.6% 증가했다. 지역별로 보면, 도시시장이 2731.6억위안으로, 12.8% 증가했고, 농촌시장은 537.2억 위안으로 11.3% 증가했다. 업역별로 보면, 도매 및 소매업이 실현한 소매판매액 2862.2억위안으로 12.6% 증가했고, 숙박 및 음식료업은 406.6억위안으로 12.2% 증가했다.

일정규모 이상 법인기업의 사회소비품판매액은 1,231.6억 위안으로 전년대비 12.4% 증가했다. 일정금액 이상 법인기업의 자동차판매액은 366.1억 위안으로 전년대비 10.4%증가했으며, 석유화학제품류의 판매액은 175.7억 위안으로 전년대비 8.2% 증가했고, 유류제품·식품·음료·담배·주류품의 소비액은 145.1억 위안으로 전년대비 13.1%증가했다. 일용품류 소비액은 34.9억 위안으로 전년대비 14.3% 증가했으며, 화장품류의 판매액은 21.1억 위안으로 전년대비 7.6%증가했다.

전시(全市) 대외무역수출입총액은 798.9억 달러로 전년대비 2.5% 증가했다. 그 중 수출액이 457.8억 달러로 전년대비 9.1% 증가했으며, 수입액은 341.1억 달러로 5.2% 감소했다. 칭다오세관의 통계에 따르면, 칭다오항구(口岸)의 대외무역수출입총액은 1,651.3억 달러로 전년대비 5.4% 증가했고, 그 중 수출액이 874.4억 달러로 13.6% 증가했으며, 수입액은 776.9억 달러로 2.5% 감소했다.

고정자산투자: 전시(全市) 고정자산투자액은 500만 위안 이상의 투자프로젝트의 경우 5,766억 위안으로 전년대비 16.1% 증가했고, 그 중 1차산업투자가 104.7억 위안으로 전년대비 11.4% 증가했고, 2차산업투자가 2,817.9억 위안으로 전년대비 16% 증가했으며, 3차산업투자는 2,843.3억 위안으로 전년대비 16.1% 증가했다.

고정자산투자착공프로젝트는 총 4,580건으로 신규착공이 3,568건, 준공이 3,623건이며, 현재 계획중인 프로젝트의 총규모는 1조 4,426.2억 위안으로 전년대비 12.9% 증가했다.

연간 부동산개발투자총액은 1,117.7억 위안으로 전년대비 6.6% 증가했으며, 상품주택은 1,135.7만㎡가 착공돼, 전년대비 18.6% 증가했다.

④ 교통 및 주요 인프라 현황

칭다오는 중국동부연해지구의 중요한 경제중심도시이자 항구도시로서, 황해연안과 환태평양서부지역의 중요한 국제무역항이자, 해운업의 주요허브이다. 세계 130여개 국가 및 지구의 450여개 항구와 물류거래가 이루어지며, 항구화물처리량이 세계 10위권 규모이다. 칭다오항의 여객운송은 칭다오의 주요 시외교통수단 중 하나로 자리잡았으며, 국내 10여개 항구도시뿐만 아니라, 한국인천, 군산, 일본 등과 국제정기 여객선을 운항하고 있다.

칭다오공항 또한 산둥성 내에서 가장 변화한 국제공항 중 하나로서, 동경, 싱가포르, 방콕, 타이베이, 홍콩, 인천, 부산, 샌프란시스코, 오사카, 후쿠오카, 등과 국제여객기를 운항 중이며, 국내 47개 도시들과 항공편이 운항되고 있다. 칭다오는 또한, 도로교통 또한 발달해 있는데, 칭다오-인환(靑銀), 교주만(膠州灣), 순항(疏港), 웨이라이, 시라이 등 여러 노선의 고속도로가 개통되어 있다.

한편, 칭다오 행정구역 내에는 칭다오-룽청 도시간 철도(靑萊城際鐵路), 자오동-지난철도(膠濟鐵路), 자오동-황다오 철도(膠黃鐵路) 등이 운행 중이다.

3) 웨이하이시

웨이하이(威海)는 산둥성 동단(东端)에 위치한 지급시(地级市)로서, 북, 동, 남쪽 방면으로 황하이를 마주하고 있으며, 북쪽으로는 랴오둥반도(辽东半岛)를 마주하고, 동쪽으로는 한반도를 마주하며, 서쪽으로는 옌타이(烟台)와 경계를 이룬다. 웨이하이는 중국대륙에서 일본, 한국과 가장 근접해 있는 도시이며, 중국 최초의 근대적 해군기지가 있었던 곳으로 갑오해전(甲午海战)의 발생하기도 했다.

웨이하이는 삼하이이먼(三海一门)의 하나로서, 1984년 제1차중국연해 개방도시로 선정됐으며, 1990년 중국제일의 국가위생도시로 선정됐다. 2009년에는 국가산림도시로 선정됐으며, 2015년 중한자유무역구선행시범도시(中韩自贸区先行示范城市)로 선정됐다.

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

<표 4-8> 웨이하이시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	威海	기후조건	북부 온난대 계절풍 기후
영문명칭	Weihai	주요 명승지	류궁다오(刘公岛), 국제해수욕장(国际海水浴场)
별칭	웨이청(威城)	주요 공항	웨이하이 국제공항(威海国际机场)
행정구역 유형	地级市	주요 기차역	웨이하이역(威海站), 웨이하이북역(威海北站), 웬딩동역(文登东站)
소속지구	산둥동부	차량번호	鲁K
관할 행정구역	环翠区, 文登区, 荣成市, 乳山市	GRDP /GRDP per capita	2790.34억위안人民币 (2014年) 16170美元 (2014年)
시정부 소재지	威海市 环翠区 新威路1号	현 시당서기	장지옌(张剑)
지역전화번호	(+86)0631	현 시장	장후이(张惠)
지리적 위치	산둥반도 동단	인구	280.92万 (2014年)
면적	5797平方公里	방언	자오저우-랴오닝 방언(胶辽官话)

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

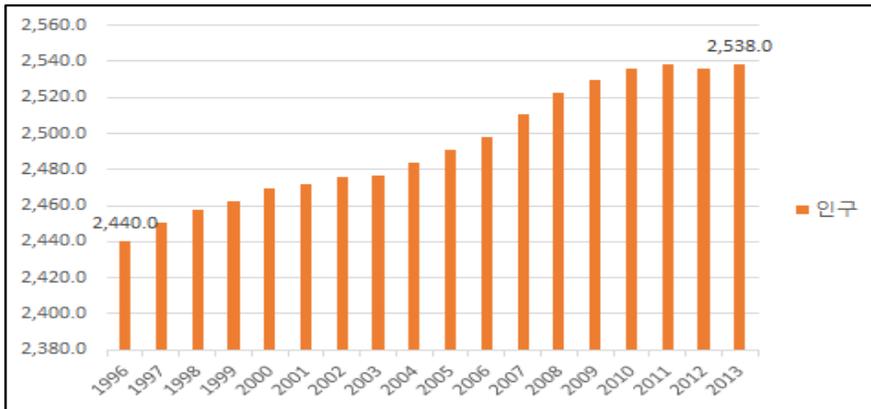


〈그림 4-20〉 웨이하이시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

웨이하이시 인구는 1996년 2,440.0천 명에서 2013년 2,538.0천 명으로 비교적 완만한 증가추세를 유지하고 있다. 2003년에서 2011년의 기간에는 비교적 큰 폭으로 인구가 증가했으나 2011년 이후에는 약간의 감소추세가 나타나기도 했다.(〈그림 4-21〉)



〈그림 4-21〉 웨이하이시 인구변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

2014년 전시(全市) 총생산액은 2,790.34억 위안으로 전년대비 9.8% 증가했다. 그 중, 1차산업은 214.5억 위안으로 전년대비 4.2% 증가했고, 2차 산업은 1,410.07억 위안으로 전년대비 10% 증가했으며, 3차산업은 1,165.77억 위안으로 전년대비 10.6% 증가했다.

전시(全市) 도시지역 신규취업자 수는 4.5만 명으로 그 중 실업자의 재취업이 1.1만 명, 농촌인력의 도시지역에의 신규 취업은 1.9만 명이며, 도시지역 실업률은 1.52%이다.

소비자물가 수준은 2.4% 상승했으며, 식품류가 4.4%, 의복류가 3.5%, 오락·교육·문화용품류가 2.5, 주거비가 0.7% 상승했다.

□ 1차산업

전시농업생산액은 54.13억 위안으로 전년대비 1.8% 증가했으며, 임업 생산액은 0.48억 위안으로 전년대비 1.9% 증가했고, 목축업의 경우, 31.66억 위안으로 전년대비 4.3%, 어업의 경우, 121.32억 위안으로 전년대비 5%, 1차산업 관련 서비스업의 경우, 6.92억 위안으로 전년대비 9.7% 증가했다.

작물생산의 측면에서 보면, 총생산량은 86.93만톤으로 전년대비 3.3% 감소했다. 과일의 경우, 99.07만톤으로 전년대비 5.4% 증가했으며, 육류 생산의 경우, 18.2만톤으로 전년대비 1.4% 감소했다. 또한, 수산물의 경우, 240.25만톤으로 전년대비 1% 증가했다.

농기계총동력의 경우 551.87만kW로 전년대비 1.3% 증가했으며, 농기계수는 40,938대로 전년대비 2.8% 증가했다. 기계화 파종면적은 23.25만ha이며, 유효관계면적은 12.00만ha이다.

전시 규모이상농업선도기업은 350곳으로 증가했는데, 이 중 국가급 농업산업화중점선도기업이 10곳, 성급농업산업화중점선도기업이 44곳, 시급농업산업화중점선도기업이 137곳이다.

□ 2차산업

규모이상제조업기업은 1,517곳에 달하며, 총생산액 증가분은 11.8%에 이른다. 그 중, 기업유형별로 볼 때, 주식회사의 생산액 증가분은 11.7%, 외국계 및 홍콩-마카오-타이완(港澳台)기업은 14.1%, 산업부문별로 볼 때, 경공업은 10.3%, 중공업은 13.2%, 산업유형에 대해서는 전자기계 및 소재 제조업 기업이 19.8%, 의약품 제조업은 15[^], 중공업은 9.6% 증가했다.

규모이상제조업기업의 영업수익은 6,561.43억 위안으로 전년대비 9.7% 증가했고, 이익세는 561.49억 위안으로 전년대비 11.6% 증가했으며, 실현이윤은 354.44억 위안으로 전년대비 12.8% 증가했다.

건설업부문의 생산액은 153.69억 위안으로 전년대비 8.8% 증가했다.

고정자산투자의 경우 2,229.37억 위안으로 전년대비 15.9% 증가했다. 제 1차산업투자는 7.26억 위안으로 전년대비 40.4% 감소했으며, 2차산업의 경우 1,383.66억 위안으로 전년대비 100.4% 증가했다. 그 중 공업투자가 1,270.94억 위안으로 전년대비 101.9% 증가했다. 3차산업의 경우 838.45억 위안으로 전년대비 32% 감소했다.

부동산개발 투자 총액은 357.23억 위안으로 전년대비 13.3% 감소했다. 주택건설은 292.55억 위안으로 전년대비 13.3% 감소했으며, 상업용건축의 경우 44.42억 위안으로 10.8% 증가했다. 주택착공총면적은 3,986.7만㎡로 전년대비 1.7% 증가했으며, 준공면적은 729.19만㎡로 전년대비 3.1% 감소했다. 상품주택 소비면적은 847.46㎡로 전년대비 3.6% 감소했다.

□ 3차산업

사회소비품총판매액은 1,181.87억 위안으로 전년대비 12.9% 증가했다. 지구별 구분에 따르면, 도시주민의 상품소비량은 986.88억 위안으로 전년대비 13.1% 증가했고, 농촌주민의 상품소비량은 194.99억 위안으로 전년대비 11.8% 증가했다.

각 부문별로 보면, 도·소매업소비품 판매액은 1,077.55억 위안으로 전년대비 13.0% 증가했고, 음식·숙박업의 경우 104.32억 위안으로 전년대비 11.2% 증가했다.

경제성분별로 볼 때에는, 비공유경제 소비액이 928.09억 위안으로 전년대비 13.3% 증가했으며, 공유경제 소비액이 253.78억 위안으로 11.1%증가했다.

기업규모 측면에서 볼 때, 일정금액이상기업의 소비품판매액은 621.79억 위안으로 전년대비 12.7% 증가했으며, 상품별로 볼 때에는 일상생활과 밀접한 관련을 맺고 있는 상품의 소비증가추세가 두드러졌다. 이중 가구류의 경우 32.0%, 전자출판물 및 음향기기 제품은 23.6%, 의약품은 23.5%, 통신기기는 22.5%, 화장품은 18.5%가 각각 증가했다.

대외무역수출입총액은 165.87억 달러로 전년대비 3.3% 감소했다. 이 중 수출액은 113.72억 달러로 전년대비 6.3% 성장했지만, 수입액은 52.15억 달러로 전년대비 19.1% 감소했다. 기업의 성격에 따라 보자면, 내자기업의 수출액은 80.11억 달러로서 전년대비 4.6%감소해 전체 비중의 48.3%를 차지했고, 외국계기업의 경우, 85.80 달러를 기록해 전년대비 2.1% 감소, 전체 비중의 51.7%를 차지했다. 무역상대국을 대상으로 보자면, 한국과의 무역총액이 52.27억 달러로, 전체 무역액의 31.5%를 차지했고, 유럽연합의 경우, 21.95억 달러로 전년대비 4.5% 증가해 전체 무역액의 13.2%를 차지했다. 일본의 경우, 18.35억 달러로 전년대비 3.7%하락해 전체 무역액의 11.1%를 차지했다. 수출상품별로 볼 때, 전자기가류가 45.83억 달러로 전년대비 0.1% 증가했으며, 방직의복류가 25.4억 달러로 전년대비 15.6% 증가했고, 농산품의 겨우, 15.28억 달러로 전년대비 2.8% 증가했다.

신규비준 해외직접투자의 경우 총 129 건으로 그중 합작투자가 9.34억 불 규모로 전년대비 1.2% 증가했다 .

홍콩계 자본의 투자는 5.51억 달러로서 시 전체 투자액의 54.5%를 점했고, 한국은 3.03억 달러로서 30%를 차지으며, 미국은 0.85억 위안으로 8.4\$, 유럽연합의 경우 835만달러로서 0.8%를 차지했다

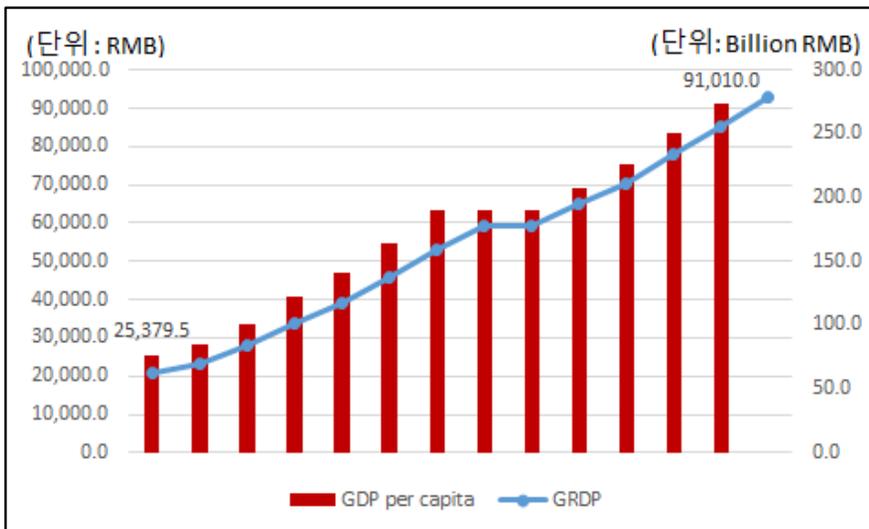
한편, 2015년 2월 25일, 한중 양방이 '한중 FTA'를 체결함으로써, 협정의 내용이 확정됐다. 현재까지 확정된 '한중 FTA' 관련 사항은 다음과 같다.

‘한중 FTA’는 창조적 지방경제의 협력활동을 촉진하며, 중국 웨이하이시와 한국인천자유경제구를 지방경제협작의 시범구로 조성하여, 실험적 활동을 전개한다. 해당 구역 내에서는 원화와 위안화를 통한 직결재가 가능토록 한다.

한편, 웨이하이는 1990년 인천과 직항로를 개설한 바 있으며, 오랫동안 중-한 경제교류의 선도적 역할을 담당해 온 도시이다.

□ 소득 및 물가수준

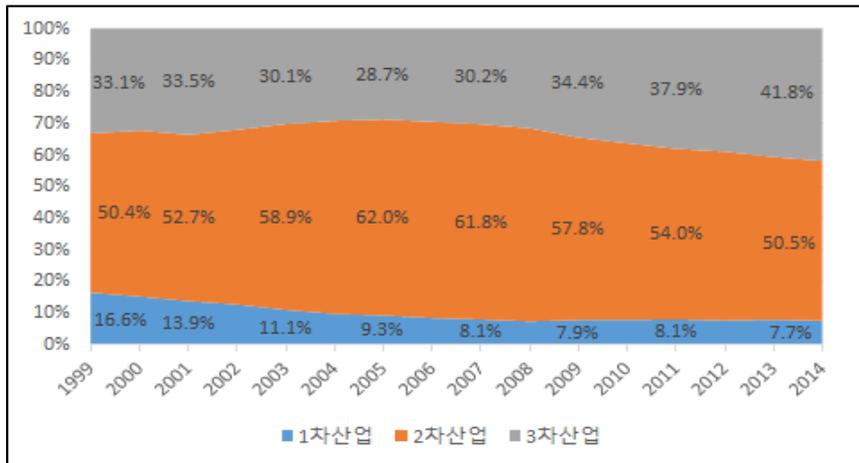
웨이하이시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2001년 1인당 GRDP가 25,379.5위안에서 2013년 91,010.0위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 800억 위안에서 2013년 약 2,700억 위안으로 3.5 배 가량 증가했다.



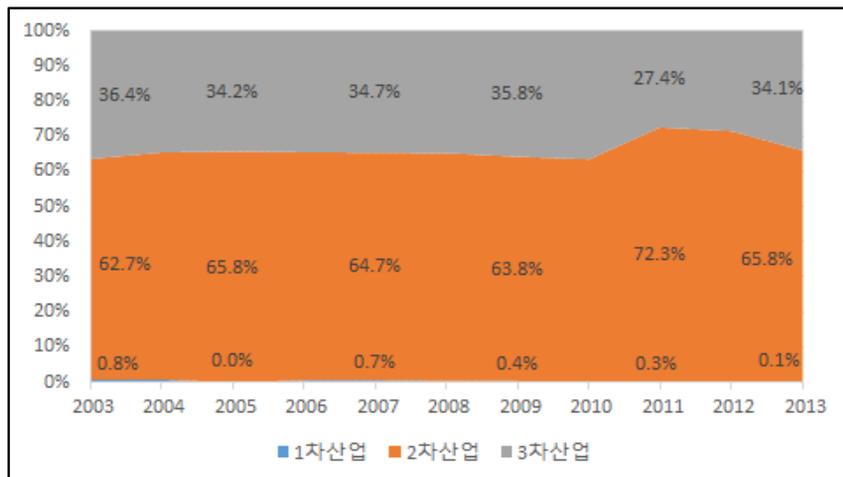
〈그림 4-22〉 웨이하이시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

웨이하이시의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문이 점진적으로 증가하고 있으며, 제조업은 50% 수준에서 유지되며, 농업을 비롯한 1차 산업부문이 지속적으로 감소하고 있다.(〈그림 4-23〉) 그러나, 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 제조업부문의 비중이 지속적으로 증가하고 있으며, 서비스업의 비중은 오히려 감소하고 있다.(〈그림 4-24〉)



〈그림 4-23〉 웨이하이시 산업부문별 지역총생산액 비중 변화추이
자료 : CEIC D.B.



〈그림 4-24〉 웨이하이시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

④ 교통 및 기타 인프라

웨이하이시(威海市)는 황해와 발해를 연결하는 요충지에 위치해 있어, 동북아 지역의 해운 물류 거점으로 기능한다. 또한, 산둥성 내부와 각종 철도교통을 통해 연결되기 때문에, 여객, 화물 운송의 거점지로서 중요한 역할을 하고 있다.

웨이하이국제공항은 시구(市区)에서 40km 떨어진 웬딩구(文登区)따수이보진(大水泊镇)에 위치하고 있다. 이미 베이징(北京), 상하이(上海), 하얼빈(哈尔滨), 광저우(广州), 타이위안(太原) 등 각 도시들과 서울, 부산을 비롯한 해외도시들과 항공노선이 개통돼 있다.

웨이하이는 현재, 웨이하이역(威海站), 웨이하이북역(威海北站), 웬둥동역(文登东站), 웬딩역(文登站), 푸산역(乳山站), 룡청역(荣成站) 등 6개 기차역을 보유하고 있다. 웨이하이역(威海站)은 경제기술개발구(经济技术开发区)내에 위치하고 있으며, 타오웨이철도(桃威铁路)의 종점역으로서 칭다오-룡청 도시간 철도(青荣城际铁路)의 중요 거점역으로 기능한다. 웨이하이역을 통해 베이징(北京), 지난(济南), 우한(武汉), 허저(菏泽) 등 전국 여러 도시로 이동할 수 있다. 2014년 12월 칭다오-룡청간 도시간 철도가 정식으로 개통됐는데, 경제개발구(经区), 환추이구(环翠区), 웬딩구(文登市), 룡청시(荣成市) 등 14개진을 통과한다.

웨이하이항(威海港)은 동쪽으로 일본, 한국, 북한 등을 마주하고 있으며, 산둥반도에서 북한, 한국, 일본 등 동아시아 주변국들과 편리하게 통항이 가능하다. 북쪽으로는 동북노공업기지(东北老工业基地)를 마주하고 있으며, 보하이(渤海)로 진입하는 길목에 위치한 입지적 특징을 지닌다. 항구는 신항만과 구항만으로 구분되며, 1990년 전국 최초로 한국과 정기화물선 노선을 개통한 바 있다.

4) 옌타이시

① 개황

옌타이(烟台)시는 산둥반도 동북부에 위치한 지급시(地级市)로서, 동쪽으로는 웨이하이(威海), 서쪽으로는 웨이팡(潍坊), 남쪽으로는 칭다오(青岛), 북쪽으로는 보하이(渤海)과 황해를 경계로 랴오동반도(辽东半岛) 따리엔(大连)과 마주보고 있다. 옌타이는 환보하이만경제권(环渤海经济圈)의 중요 결절도시로서, 산둥반도 남색경제구(山东半岛蓝色经济区)의 골간이 되는 도시이다. 아시아도시 중 유일하게 국제적 수준의 와이너리를 보유한 도시이며, 일대일로 국가전략의 중요건설항구도시이다.

<표 4-9> 옌타이시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	烟台市	기후조건	온대 계절풍 기후
영문명칭	Yantai City	주요 명승지	펑라이푹경구(蓬莱阁景区), 장산열도국가지질공원(长山列岛国家地质公园)
별칭	항구도시(港城), 등저우(登州)	주요 공항	라이산 국제공항(莱山国际机场) / 샤오수이국제공항(潮水国际机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	옌타이역(烟台站), 옌타이남역(烟台南站)
소속지구	산둥성	차량번호	鲁F, 鲁Y
관할 행정구역	芝罘, 莱山, 福山, 牟平, 高新	GRDP /GRDP per capita	GDP6002억위안 (2014年底) / GDP1.4万美元 (2014年)
시정부 소재지	烟台市莱山区芙蓉路6号	현 시당서기	장위레이(张玉雷)
지역전화번호	0535	현 시장	장용샤(张永霞)
지리적 위치		인구	653만 명(시구: 183만 명)
면적	육지13,745.95km ² 해역2.6万km ²	방언	산둥방언, 옌타이관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

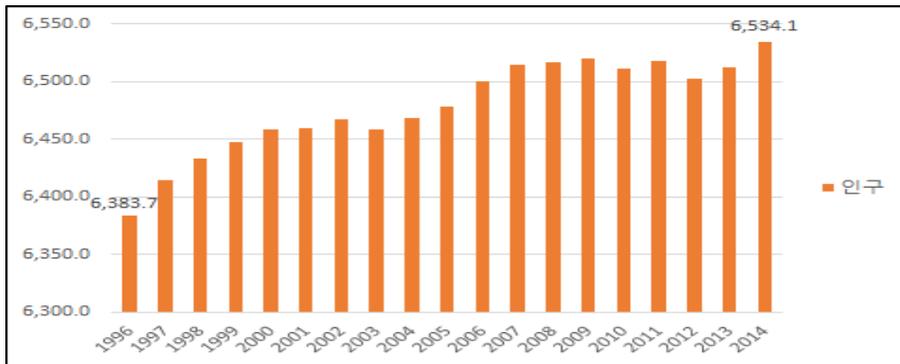


〈그림 4-25〉 엔타이시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.ooopic.com)

② 인구

엔타이시 인구는 1996년 6,383.7천 명에서 2014년 6,534.1천 명으로 전체적으로 증가추세를 유지하고 있다. 그러나 2001년-2003년의 기간과 2010년-2012년 기간에는 인구가 다소 감소하는 등 세부적으로는 복잡한 변화 추이를 보이고 있다.〈그림 4-26〉



〈그림 4-26〉 엔타이시 인구 변화 추이

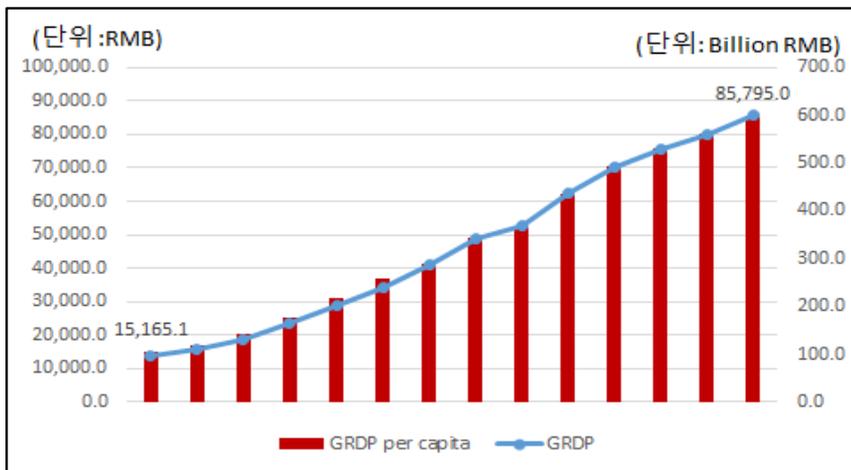
자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

2015년 기준 옌타이시의 지역총생산액은 6,466.08억 위안으로 전년대비 6.8% 증가했다.

□ 소득 및 물가수준

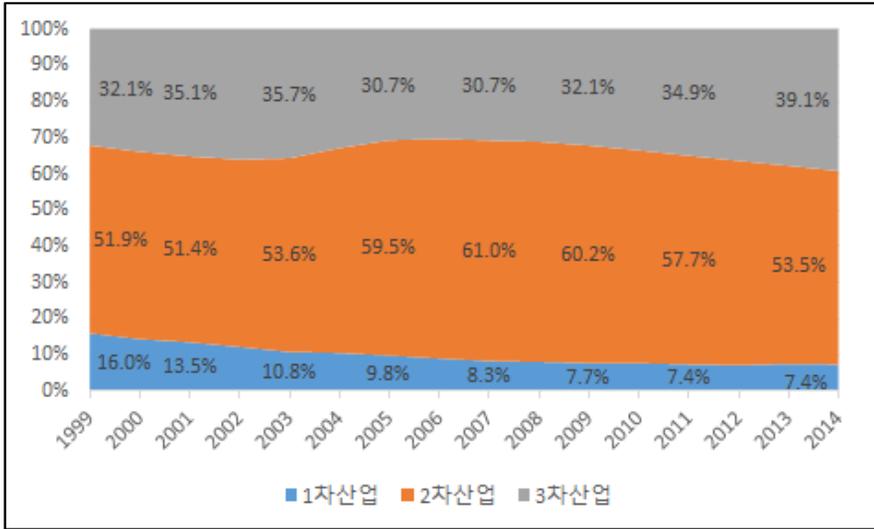
옌타이시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2001년 1인당 GRDP가 15,164.1위안에서 2013년 85,795.0위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 1,200억 위안에서 2013년 약 6,000억 위안으로 약 5배 가량 크게 증가했다.<(그림 4-27)>



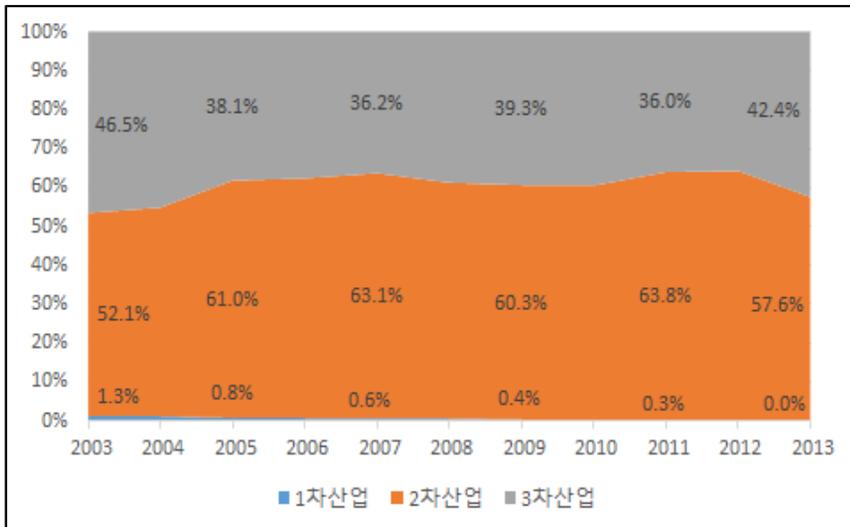
<그림 4-27> 옌타이시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화추이
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화 추이

옌타이시의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문이 점진적으로 증가하고 있으며, 제조업은 50% 수준에서 유지되며, 농업을 비롯한 1차 산업부문이 지속적으로 감소하고 있다.<(그림 4-28)> 그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 서비스업부문은 완만한 감소추이를, 제조업부문은 완만한 증가추이를 나타내고 있다.<(그림 4-29)>



<그림 4-28> 엔타이시 산업부문별 지역총생산액 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.



<그림 4-29> 엔타이시 산업부문별 종사자수 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

④ 교통

엔타이시의 도로총연장은 18,188.6km이며, 그 중 고속도로는 507.2km가 있다. 철도의 경우, 칭다오-룽청 도시간철도(青荣城际铁路)가 구역성 고속철도의 시범사업으로 추진되고 있으며, 항만시설의 경우, 즈부완항(芝罘湾港), 룽커우항(龙口港), 라이저우항(莱州港) 등을 비롯하여 10곳이 있으며, 70여개 국가 및 지구의 100여개 항고와 직접 항로가 개설돼 있다. 엔타이시 전체의 부두수는 170여 곳이며, 그 중 만톤급 이상 처리 가능 부두는 64곳이다.

또한, 항공교통의 경우, 엔타이 라이산 국제공항과 엔타이 평라이(蓬莱) 국제공항이 운영중이다. 평라이 국제공항이 2015년 신규로 영업을 시작함에 따라, 라이산 국제공항의 경우, 그 기능이 급격하게 축소되고 있다. 현재, 후허하오터(呼和浩特), 상하이, 베이징, 창춘(长春), 따렌(大连) 등 국내 수십개 도시와 항공편이 운영되고 있으며, 전국 8위, 산둥성 1위 규모의 국제 공항을 갖추고 있다.

5) 르자오시

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

르자오시(日照市)는 산둥성 동남부에 위치한 지급시(地级市)로서, 중국대륙연해중부, 산둥성동남부, 황해의 빈해지역, 산둥반도의 날개부분(尾翼)에 속하며, 동쪽으로는 황해 및 일본,한국과 바다를 사이로 마주보고 있으며, 서쪽으로는 이명산(沂蒙山)에 면하고, 북쪽으로는 칭다오, 웨이팡 등과 접하며, 남쪽으로는 장쑤성(江苏省) 련윈강(连云港)에 면한다. 전시(全市)육지면적은 5310km²이며, 해상면적은 6000km²이다.

르자오는 “해양스포츠의 도시”. “동방의 태양도시”란 별칭이 있으며, UN이 선정한 살기 좋은 도시 중 하나이다.

<표 4-10> 르자오시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	日照市	기후조건	온난대반습윤성계절풍기후
영문명칭	Rizhao City	주요 명승지	
별칭	태양이 도시(东方太阳城)	주요 공항	르자오 산즈허 국제공항(日照山字河国际机 场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	르자오역(日照站)
소속지구	산동 남부지구	차량번호	鲁L
관할 행정구역	东港区, 岚山区, 五莲县, 莒县	GRDP /GRDP per capita	1,611.87억 위안 /56,349위안
시정부 소재지	동강구(东港区)	현 시당서기	첸환타오(钱焕涛)
지역전화번호	(+86) 0633	현 시장	류싱타이(刘星泰)
지리적 위치	산동반도 동남부	인구	293.92万 (2014年)
면적	5359平方千米	방언	르자오방언(日照话)

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

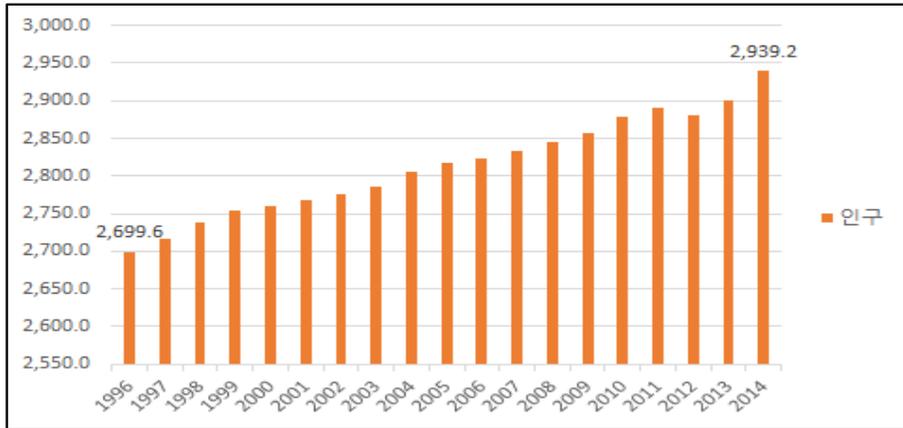


<그림 4-30> 르자오시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

르자오시 인구는 1996년 2,699.6천 명에서 2014년 2,939.2천 명으로 전체적으로 완만한 증가추세를 유지하고 있다. 그러나 2011-2012년 사이에는 다소간 감소추세를 보이기도 했다.(〈그림 4-31〉)



〈그림 4-31〉 르자오시 인구 변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC D.B.

③ 경제 및 산업

2014년,르자오시는 지구내 총생산 1,611.87억 위안을 달성했으며, 이는 전년대비 10% 증가한 것이다. 산업부문별로 볼 때, 1차산업은 139.34억 위안으로 전년대비 4.2% 증가했고, 2차산업은 811.39억 위안으로 전년대비 9.6% 증가했으며, 3차산업은 660.64억 위안으로 전년대비 12.0% 증가했다. 1인당 GDP는 56,349위안으로 전년대비 9.3% 증가했다.

□ 1차산업

2014년 1차산업의 총생산실현액은 242.09억 위안으로 전년대비 4.2% 증가했다. 그 중 농업부문은 69.6억 위안으로 전년대비 3.9%, 임업은 2.41억 위안으로 전년대비 4.6%, 목축업은 32.23억 위안으로 전년대비 2.6% 어업은 28.91억 위안으로 전년대비 5.8%, 관련서비스업은 6.18억 위안으로 전년대비 6.8% 증가했다.

□ 제조업 및 건설업

2014년 규모이상 제조업 기업은 573곳이다. 그 중 100억 위안 이상 생산한 곳은 7 곳으로 전년대비 2곳이 증가했다. 제조업총생산가치는 2,830.5억 위안으로 전년대비 6.1% 증가했으며, 709.2억 위안의 부가가치를 창출해 전년대비 10.9% 증가했다.

산업부문별로는 경공업이 272.0억 위안으로 전년대비 17.7% 증가한 부가가치를 창출했고, 중공업의 경우 437.2억 위안으로 전년대비 5.3% 증가한 부가가치를 창출했다. 광산채굴업의 부가가치는 전년대비 29% 증가했으며, 제조업의 경우 전년대비 11.9% 증가했다. 에너지생산 및 공급 부문은 7.6% 감소했다. 중공업기업의 경우, 428.7억 위안의 부가가치를 생산해 전년보다 9.2% 증가했으며, 장비제조업의 경우 167.61억 위안으로 전년대비 11.7% 증가했다. 또한, 2014년 건축업 총생산액은 255.99억 위안으로 전년대비 19% 증가했다.

□ 고정자산투자

2014년 고정자산투자액은 1,234.75억 위안으로 전년대비 15.5% 증가했다. 고정자산투자 착공 프로젝트는 2101개로, 그 중 신규 착공이 1,889개로 6.8% 증가했다. 1억 위안 이상 투자 프로젝트는 321개로, 투자액은 549.98억 위안으로 전년대비 31.1% 증가했다.

□ 기 타

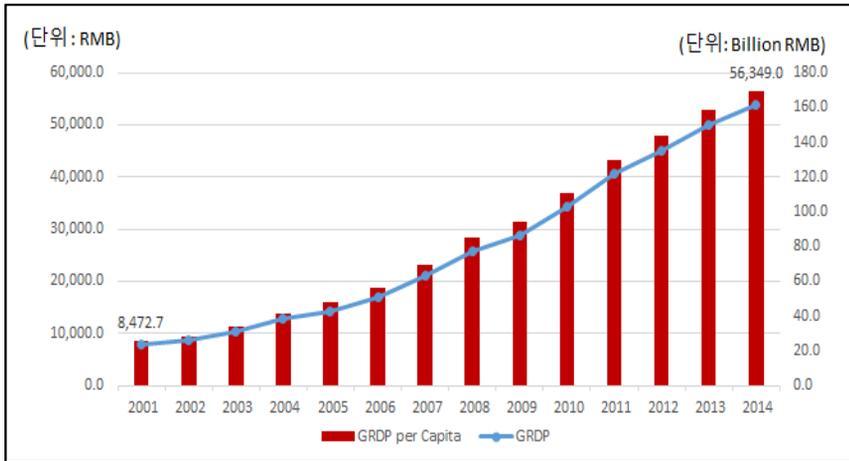
2014년 사회소비품판매액이 535.98억 위안으로 전년대비 12.6% 증가했다. 그 중 일정판매액 이상기업의 소비액이 244.75억 위안으로 전년대비 11.5% 증가했다.

2014년 르자오는 일대일로(一帶一路) 국가전략계획 중 신 유라시아 경제회랑(新亚欧大陆桥经济走廊)의 중요 결절지역으로 여겨지고 있다. 전체 상품수출량이 347.69 억 달러 규모이며, 이는 전년대비 5.2% 가량 증가한 수치이다. 2014년 르자오시 해외직접투자액은 2.74억 달러로

전년대비 108.3% 증가한 것이다. 연해항구 신건설 프로젝트를 통해 30만톤급 유조선 부두 4곳이 신규로 건설되며, 3,350만톤의 화물처리능력이 신규로 발생한다. 2014년 재정총수입액은 829.48억 위안으로 전년대비 0.4% 감소했으며, 공공재정예산수입액은 111.08억 위안으로 11% 증가했다.

□ 소득 및 물가수준

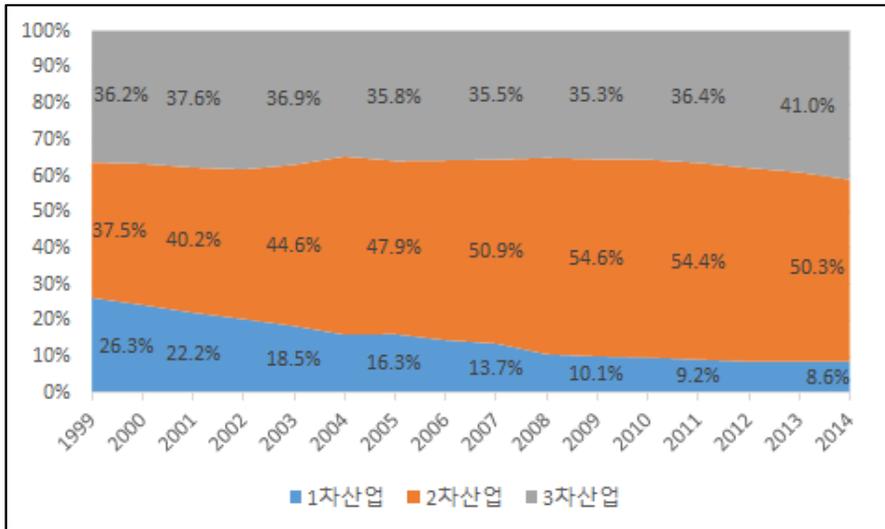
르자오시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2001년 1인당 GRDP가 8,472.7위안에서 2013년 56,349.0위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 350억 위안에서 2013년 약 1,600억 위안으로 약 5배 가량 크게 증가했다.<그림 4-32>



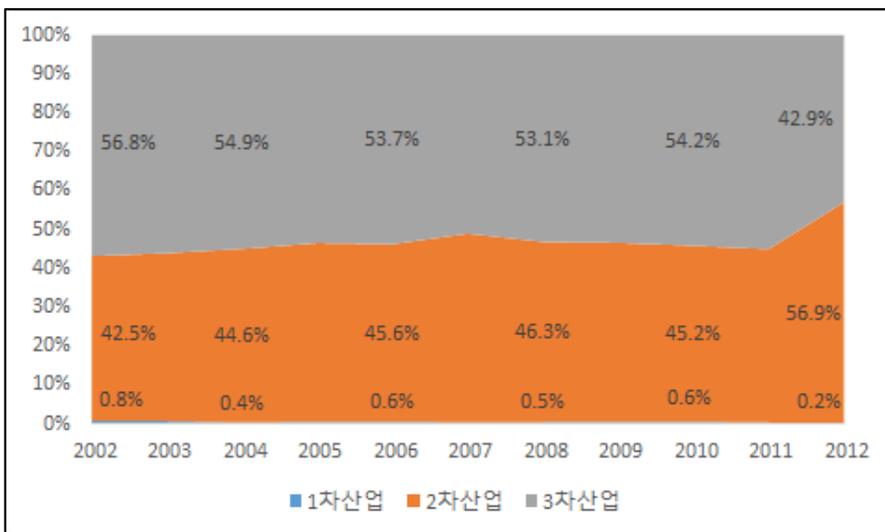
<그림 4-32> 르자오시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이
자료 : CEIC D.B.

□ 산업구조 변화추이

르자오시의 산업부문별 총생산액 비중은 제조업 부문과 서비스업 부문이 점진적으로 증가하고, 1차산업부문이 점진적으로 감소하고 있다.<그림 4-33> 그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 서비스업부문의 완만한 감소와 제조업부문의 완만한 증가추이를 유지하고 있으며, 2010년 이후 제조업이 급격하게 증가하고, 서비스업 비중은 급격히 감소했다.<그림 4-34>



〈그림 4-33〉 르자오시 산업부문별 지역총생산액 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.



〈그림 4-34〉 르자오시 산업부문별 고용 비중 변화 추이
 자료 : CEIC D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

2014년 연말까지 르자오시 도로총연장은 8,209.72km이며, 그 중 고속도로는 162.86km를 차지했다. 항구의 경우 59 곳의 부두가 있으며, 연간 화물처리능력은 3억 톤 가량이며, 그 중 1만톤 급 이상의 부두는 49곳이다.

철도분야는, 르자오시 행정구역 내에 르자오-허저 간 철도(日荷)를 비롯해 3개 노선의 철도가 통과한다. 12.5계획기간중 르자오-허저 철도를 산시성중남부까지 연결하는 계획이 세워져 있으며, 3중3횡 노선의 철도 교통망을 형성하고자 한다. 한편, 2014년부터 칭다오와 르자오 구간을 연결하는 고속철도 건설사업이 진행되고 있다.

도로는, 르자오시 행정구역 내에 르자오-란저우 고속도로(日兰)를 비롯한 3개 노선의 고속도로와 12개 노선의 국가급, 성급 고속도로가 지나고 있다.

항공은, 르자오 산즈허 국제공항(日照山字河国际机场)이 2015년 12월 22일 자로 운영에 들어갔다. 현재, 상하이 푸둥-다롄을 운항하는 항공기의 경유공항 역할을 하고 있으며, 향후 광저우(广州), 베이징(北京), 하얼빈, 청두(成都), 시안(西安), 타이위안(太原), 지난(济南) 등 국내선 항공편과 더불어, 서울, 타이베이(台北)와의 항공 노선이 개통될 예정이다.

르자오에는 르자오항(日照港)와 란산(岚山港)의 두 개의 국가급 대외항구가 있다. 란산항에는 액체화공물품처리 부두가 설치돼 있으며, 르자오와 한국 평택항 사이에 정기 여객선이 운항된다. 1회 여객처리능력은 1,000명 이상이며, 연간 15만명 이상의 여객처리가 가능하다. 또한, 2015년 현재 연간 3,61억 톤의 화물처리 능력을 갖추고 있으며, 전국에서 8위, 세계에서 11위 규모의 항만시설을 갖추고 있다.

6) 린이시

① 지리적 위치 및 세부행정구역 현황

린이(临沂)는 산둥성 동남부에 위치한 도시로서, 그 명칭은 린이허(临沂河)에서 유래하였다. 장강삼각주 경제권(长三角经济圈)과 환보하

이경제권(环渤海经济圈)의 접합지점에 위치해 있으며, 동부지역에는 국가급연해개발구역이 위치해 있다. 인구는 1,081만 명, 면적은 1,72km²로 산둥성에서 면적이 가장 큰 도시이다. 린이는 광물, 생물자원이 풍부하고, 교역·물류업이 발달해 있어, 예로부터 ‘중국물류의 도시’, ‘중국의 시장도시’란 별칭이 있다. 북방의 중요한 상업, 물류, 컨벤션 산업 및 상품 유통의 중심지역으로서 매년 중국국제상업무역물류박람회를 개최하고 있다.

<표 4-11> 린이시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	临沂市	기후조건	온대 계절풍기후
영문명칭	Linyi City	주요 명승지	지하대협곡(地下大峡谷), 명산(蒙山)
별칭	凤凰城, 书城	주요 공항	린이국제공항 (临沂(国际)机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	린이역
소속지구	산둥남부	차량번호	鲁Q
관할 행정구역	3구, 9현	GRDP /GRDP per capita	GDP3569.8억위안(2014년)
정부 소재지	란산구	현 시당서기	린펑하이(林峰海)
지역전화번호	0539	현 시장	장슈핑(张术平)
지리적 위치	中原以东, 徐淮以北, 齐鲁东南	인구	1083.77万人(2012년)
면적	17,184km ²	방언	산둥 동남부 린이관화

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

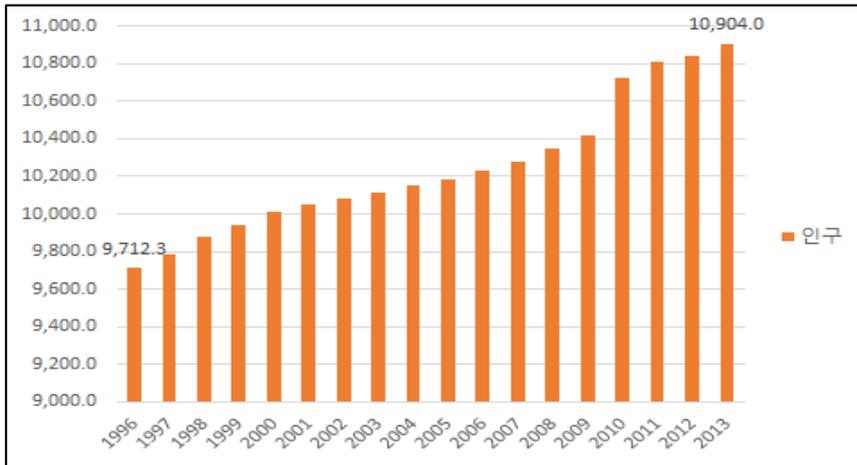


〈그림 4-35〉 린이시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

린이시 인구는 1996년 9,712.3천 명에서 2014년 10,904.0천 명으로 증가추세를 유지하고 있다. 1996년에서 2009년까지는 완만한 증가추세를 유지하고 있지만, 2009년-2010년 사이에는 비교적 가파르게 증가했다.



〈그림 4-36〉 린이시 인구 변화 추이

자료 : CEIC 중국 D.B.

④ 경제 및 산업

2014년 린이시의 지구내 총생산액은 3,569.8억 위안으로 전년대비 10.1% 증가했다. 그 중 1차산업이 340.9억 위안으로 전년대비 3.9% 증가했으며, 2차산업이 1,658.9억 위안으로 전년대비 10.7% 증가했고, 3차산업이 1,580억 위안으로 전년대비 10.8% 증가했다. 공공재정수입액이 지구내 총생산액의 7% 가량을 점하고 있다.

□ 1차산업

농림수산물축업이 안정적으로 발전해 있다. 2014년 총 작물생산량은 435.2만톤으로 2013년과 유사한 수준이다. 농업생산액의 경우 249.4억 위안으로 전년대비 3.7% 증가했으며, 임업의 경우 13.7억 위안으로 전년대비 7.9% 증가했다. 목축업의 경우 57.7억 위안으로 전년대비 3.1% 증가했으며, 어업의 경우 10.4 억 위안으로 전년대비 3.3% 증가했고, 1차 산업 관련서비스업의 9.5억 위안으로 약 9.1% 증가했다.

□ 2차산업

제조업은 비교적 빠른 성장추세를 유지하고 있다. 2014년 규모이상 제조업생산액 증가가 14.0%였다. 공업용전력 사용량은 281.7억kW/h로 전년대비 5.2% 증가했다. 7대 전통 제조업의 경우 8721억 위안으로 전년대비 16.6% , 5대 신흥산업의 경우, 1,054.2억 위안으로 전년대비 20.1% 성장했으며, 생산액 1억 위안 이상 기업이 2,348 곳으로 총 9,234.1억 위안을 생산하여 전년대비 18.4%의 증가치를 보였다. 임항경제 관련 산업의 경우 138.9억위안으로 전년대비 30%의 성장세를 보였으며, 광물가공업의 경우 1,222.7억 위안으로 전년대비 12.2%의 증가세를 보였다. 규모이상 제조업 기업의영업수입은 1조 21.9억 위안으로 전년대비 16.1% 증가했으며, 이윤은 530.4억 위안을 실현하여 10% 가량 증가했고, 이윤세는 813.3억 위안으로 전년대비 11.4% 가량 증가했다.

전시(全市)에 일정 등급 이상의 공사를 수주할 수 있는 건축기업이

375곳으로, 건축업의 2014년 총생산액은 700.8억 위안, 전년대비 21.2% 증가했다. 주택착공면적은 7,141.8만㎡이며, 준공면적은 22,442.7만㎡이다.

□ 3차산업

2014년 전시(全市) 고정자산투자액은 2,826억 위안으로 전년대비 16.2% 증가했다. 1차산업의 경우 27.9억 위안으로 전년대비 14% 감소했으며, 2차산업의 경우 1,515.4억 위안으로 17.8% 증가했다. 제조업투자는 1,477.4억 위안으로 전년대비 16.3% 증가했고, 기술투자의 경우 880.7억 위안으로 전년대비 25.3% 증가했다. 3차산업의 경우 1,282.6억 위안으로 전년대비 15.2% 증가했다.

1억 원 이상을 초과하는 투자프로젝트가 1,373건이며, 완성투자액은 2,154.3억 위안으로 전년대비 11.8% 증가했다. 그 중 신규투자 프로젝트는 908건으로 완성투자액이 1,642.3억 위안으로 전년대비 1.9% 증가했다. 투자액 10억 위안 이상을 초과하는 투자 프로젝트는 70건으로 완성투자액은 385.2억 위안으로 4.7% 감소했다. 첨단기술산업투자액은 736.8억 위안으로 전년대비 13.1% 증가했으며, 전체 제조업투자의 49.9%를 차지했고, 선진장비제조업 투자의 경우 87.8억 위안으로 전년 대비 75.1% 증가했으며, 전체제조업투자의 6.6%를 차지했다. 기초시설에 대한 투자는 317.9억 위안으로 전년대비 16.4% 증가했다. 2014년 부동산개발투자액은 370.9억 위안으로 전년대비 23.4% 증가했으며, 상품방 소비면적은 906.1만㎡로 전년대비 0.6% 증가했고, 소비액으로는 368.1억 위안으로 전년대비 4.3% 증가했다.

2014년 사회소비품총판매액은 2,008.4억 위안으로 전년대비 12.8% 증가했다. 그중 도·소매품 판매액은 1,879.7억 위안으로 전년대비 13.1%, 숙박·식음료 판매액은 138.7억 위안으로 전년대비 9.6% 증가했다. 1,178곳의 일정금액이상 판매기업의 판매액은 1,230.3억 위안으로 전년 대비 16.6% 증가해 전체 사회소비품판매액의 61.3%를 차지했다.

전통적 소비품 판매액은 지속적으로 증가했으며, 일정금액 이상 판매

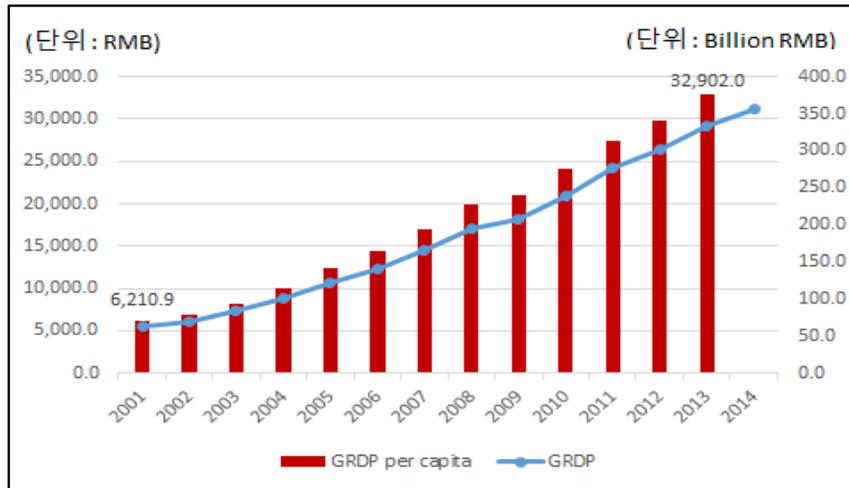
기업의 도·소매품소비액 중 식품, 의복, 석유화학제품, 자동차, 가전제품류가 각각 13.4%, 24.7%, 17.6%, 16.2%를 차지했다.

전체수출입 거래 총액은 107.9억 달러로 전년대비 14.4% 증가했으며, 그 중 수출이 56.9억 달러로 전년대비 22.9%, 수입액이 51억 달러로 전년대비 6.3% 증가했다.

또한, 정부재정지출은 완만하게 증가했다. 2014년 공공재정수입은 251억 위안으로 전년대비 16.2% 증가했다.

□ 소득

린이시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있는데, 2001년 1인당 GRDP가 17,156.4위안에서 2013년 87,531위안으로 크게 성장했다. 또한, GRDP의 경우, 2001년 약 800억 위안에서 2013년 약 3,900억 위안으로 약 4.8배 가량 크게 증가했다.(〈그림 4-37〉)

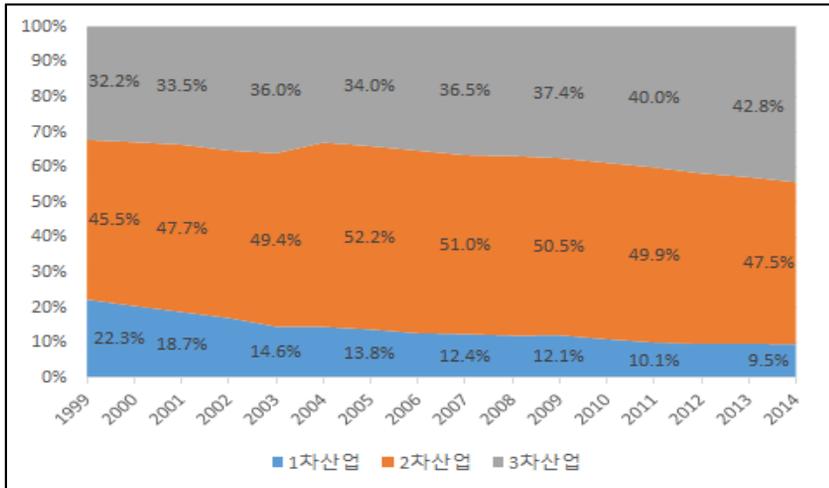


〈그림 4-37〉 린이시 1인당 GRDP 및 GRDP 변화추이
자료 : CEIC 중국 D.B.

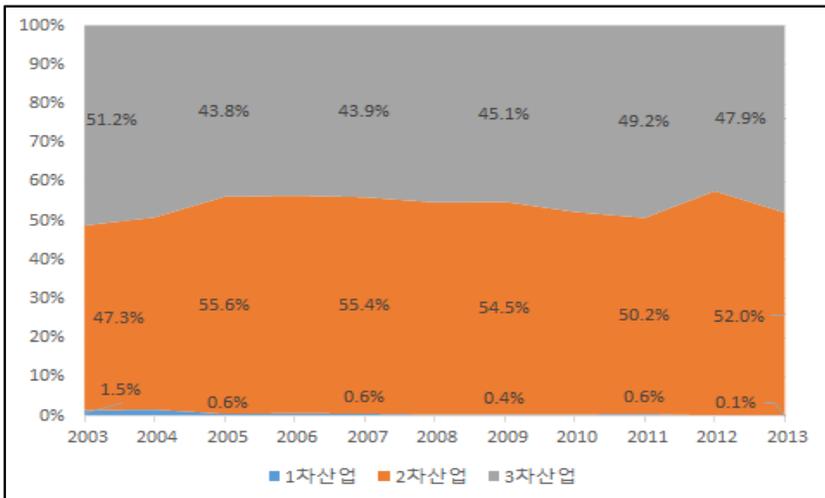
□ 산업구조 변화 추이

린이시의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문이 점진적으로 증가하고, 제조업부문과 1차산업부문이 점진적으로 감소하고 있다.

(<그림 4-38>) 그러나 종사자수 기준으로 본 산업구조의 변화 추이는 서비스업부문의 완만한 감소와 제조업부문의 완만한 증가추이를 유지하고 있다.(<그림 4-39>) 특징적인 부분은 1차산업부문이 종사자수 비중에 비해 큰 비중의 생산액을 창출하고 있어, 1차산업부문의 노동생산성이 매우 높다는 점이다.



〈그림 4-38〉 린이시 산업부분별 총생산액 비중 변화 추이
자료 : CEIC 중국 D.B.



〈그림 4-39〉 린이시 산업부분별 종사자수 비중 변화추이
자료 : CEIC 중국 D.B.

⑤ 교통 및 기타 인프라

창춘-선전(长深)고속도로, 르자오-란저우(日兰)고속도로, 칭다오-란저우(青兰)고속도로, 자오좡-린이(枣临)고속도로 등이 종횡으로 교차하며, 고속도로 총연장이 516km, 일반도로의 총연장은 2.4만km이다. 시구(市区)로부터 란산항(岚山港), 르자오항(日照港), 련윈항(连云港) 등 3대 항구가 약 120km 거리에 있으며, 칭다오항과는 150km 거리에 있다. 또한, 린이 국제공항을 보유하고 있다.

신유라시아 대륙철도의 출발지로서 각종 국제, 국내 철도노선이 발달해 있다. 린이-독일 함부르크 철도, 린이-광저우 철도, 린이-우루무치 철도, 린이-쿤밍 철도, 린이-푸저우 철도, 린이-칭두 철도 등이 있다. 또한, 산둥남부 여객전용철도와 제2 베이징-상하이 고속철도(第二京沪高铁)가 착공되어, 향후, 산둥성 남부지역의 중요한 교통허브로서 자리매김할 것으로 예상된다.

□ 도로

베이징-상하이(京沪)고속도로, 르자오-동잉(日东)고속도로, 장춘-선전(长深)고속도로, 자오좡-린이(枣临)고속도로, 칭다오-란저우(青兰)고속도로 등 여러 노선의 고속도로가 린이시를 통과한다. 또한, 국도 205, 206, 327 및 여러 노선의 성급도로(省道)가 린이시를 통과한다.

□ 항공

린이시는 산둥성에서 최초로 민항 비행장을 건설한 곳으로서, 산둥성에서 가장 오랜 역사를 지닌 공항을 보유하고 있다. 한편, 2015년 린이시 최초로 국제선 항공기가 운행되기 시작했다.

7) 웨이팡시

① 개황

웨이팡(潍坊)은 산둥반도 중부에 위치한 지급시(地级市)로서, 칭다오, 르자오, 즈보, 옌타이, 린이 등과 연접한다. 산둥반도 내륙지역과 해양지역을 연결하는 통로로서, 산둥반도도시군의 중심지 역할을 수행한다. 또한, 황허삼각주고효율 생태경제구(黄河三角洲高效生态经济区), 산둥반도남색경제구(山东半岛蓝色经济区)의 양대국가급전략경제구가 교차하는 중요지점이기도 하며, 중국의 신규 2선도시(二线城市) 중, 투자잠재력과 환력이 높은 신흥경제 도시라 볼 수 있다. 웨이팡시 총면적은 15,859km²로서 산둥성 전체면적의 10%를 차지한다. 또한 2014년 전시(全市) GDP가 4,850억 위안으로 전국 지급시 중 34위를 차지했으며, 2014 중국도시종합경쟁력지수에서 46위를 차지했다.

<표 4-12> 웨이팡시 개요

구분	내용	구분	내용
중문명칭	潍坊市	기후조건	온난대 대륙성 계절풍 기후
영문명칭	Weifang City	주요 명승지	시궈고성(纪国故城), 연 박물관
별칭	세계 연의 도시(世界风筝之都)	주요 공항	웨이팡난위안공항(潍坊南苑机场)
행정구역 유형	지급시	주요 기차역	웨이팡역(潍坊站), 가오미역(高密站)
소속지구	산둥성	차량번호	鲁G 鲁V
관할 행정구역	4구, 6현급시, 2현	GRDP /GRDP per capita	GDP4850억위안 (2014年)
성정부 소재지	고신기술개발구동평동가99호(高新技术开发区东风东街99号)	현 시당서기	저우칭중(邹庆忠)
지역전화번호	0536	현 시장	류슈광(刘曙光)
지리적 위치	산둥성동부	인구	924.7万人 (2014年) 시내인구 300만명(2015)
면적	15,859km ²	방언	허베이-산둥 방언

자료 : 바이두 백과(baike.baidu.com)

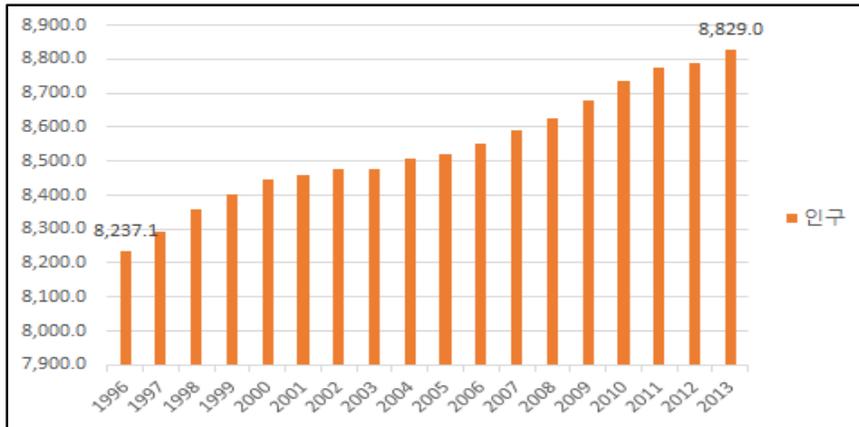


〈그림 4-40〉 웨이팡시 행정구역도

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

② 인구

웨이팡시 인구는 1996년 8,273.1천 명에서 2014년 8,829.0천 명으로 증가추세를 유지하고 있다. 2000년에서 2003년 사이에는 비교적 완만한 증가 추세를 보이지만, 그 외의 기간에는 다소 가파르게 증가하고 있다.(〈그림 4-41〉)



〈그림 4-41〉 웨이팡시 인구변화 추이

(단위 : 천 명)

자료 : CEIC 중국 D.B.

③ 경제 및 산업

2014년 웨이팡시 총생산액은 4,850억 위안으로, 그 중 1차산업이 390.52억 위안으로 5.2% 전년대비 증가했고, 2차산업이 2,166.17억 위안으로 전년대비 11.7% 증가했다. 그중 제조업은 1,952.43억 위안으로 전년대비 12.0% 증가했다. 3차산업의 총생산액은 1,455.74억 위안으로 전년대비 10.5% 증가했다.

□ 농업

2012년 1차산업 총생산액은 774.6억 위안으로 전년대비 5.2% 증가했다. 웨이팡시 경지면적은 1,204.6만 무(亩)로서, 2011년과 유사한 수준을 유지했으며, 총 곡물생산량은 552.0만톤으로 전년대비 3.4% 증가했고, 면화생산량은 4.9만톤으로 전년대비 2.4% 감소했고, 담배생산량은 3.8만톤으로 전년대비 29.1% 증가했으며, 채소류의 경우, 1,153.0만톤으로 전년대비 2.1%, 과일류의 경우 85.9만톤으로 전년대비 1.2% 증가했다.

□ 제조업

2012년연말, 웨이팡시 규모이상 제조업체는 4,254 곳으로 전년대비 198곳이 증가했으며, 이들 기업은 전년대비 13.5%의 더 많은 생산을 창출했다. 기업유형별로 볼 때, 각각 국유기업이 전년대비 11.8%, 집체기업이 4.6%, 합작주식회사가 17.9%, 주식회사가 16.1%, 외국계 및 홍콩-마카오-타이완계 기업이 7.5% 증가했다. 공업유형으로 볼 때, 중공업이 12.2%, 경공업이 15.4% 증가했다. 웨이팡시 규모이상 제조업체의 영업수익은 1조 684.4억 위안으로 전년대비 14.4% 증가했으며, 이윤총액 545.5억 위안을 달성하여 전년대비 3.5% 증가했으며, 이윤세는 837.4억 위안으로 전년대비 5% 증가했고, 상품판매율은 98.5%에 달했다.

□ 고정자산투자

2014년 웨이팡시 고정자산투자액은 3,012.9억위안으로 전년대비 22.3% 증가했다. 3,979개의 투자프로젝트 중 총 투자금액이 1,000만 위안 이상인 것이 3,899개로 전체의 98%를 차지했다. 산업부문별로 볼 때, 1차산업이 117.8억 위안으로 전년대비 18.1% 증가했으며, 2차산업이 1,178억 위안으로 전년대비 22.1% 증가했고, 3차산업이 1,717.2억 위안으로 전년대비 22.8% 증가했다. 구역별로는 도시지역이 2,391.0억 위안으로 전년대비 21.0% 증가했고, 농촌지역은 621.9억 위안으로 전년대비 27.9% 증가했다.

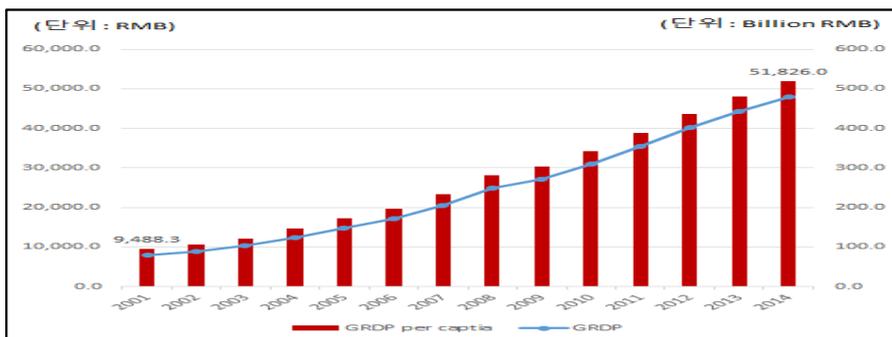
□ 기타

2014년 웨이팡시는 사회소비상품판매액이 1,551.6억위안으로 전년대비 15% 증가했다. 2012년 공공재정예산수입액은 306.1억 위안으로 전년대비 20.6% 증가했으며, 금융기관예금잔액은 4,437.8억 위안으로 전년대비 18.4% 증가했다.

□ 소득 및 물가수준

웨이팡시의 GRDP 및 1인당 GRDP는 꾸준히 성장하고 있고, 2001년 1인당 GRDP가 9,488.3위안에서 2014년 51,826.0 위안으로 크게 성장했다.

또한, GRDP의 경우, 2001년 약 800억 위안에서 2013년 약 3,900억 위안으로 약4.8배가량 크게 증가했다.



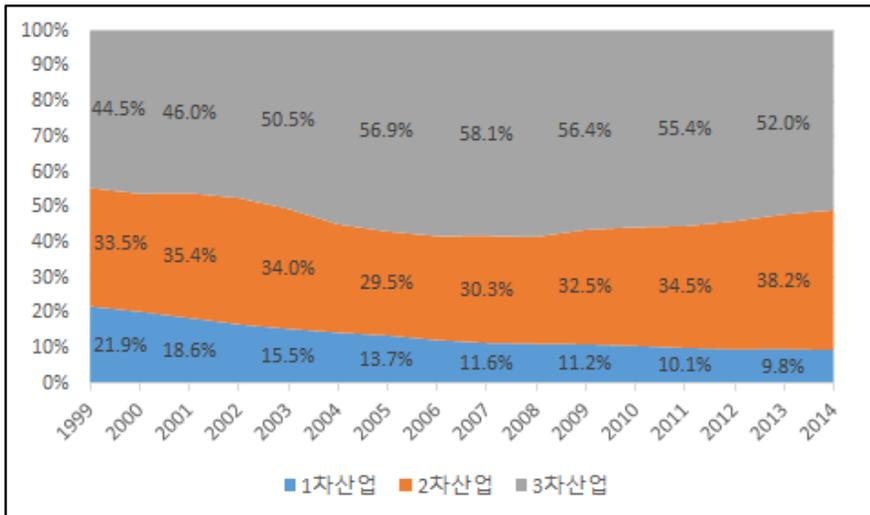
〈그림 4-42〉 웨이팡시 GRDP 및 1인당 GRDP 변화 추이

자료 : CEIC 중국 D.B.

□ 산업구조 변화 추이

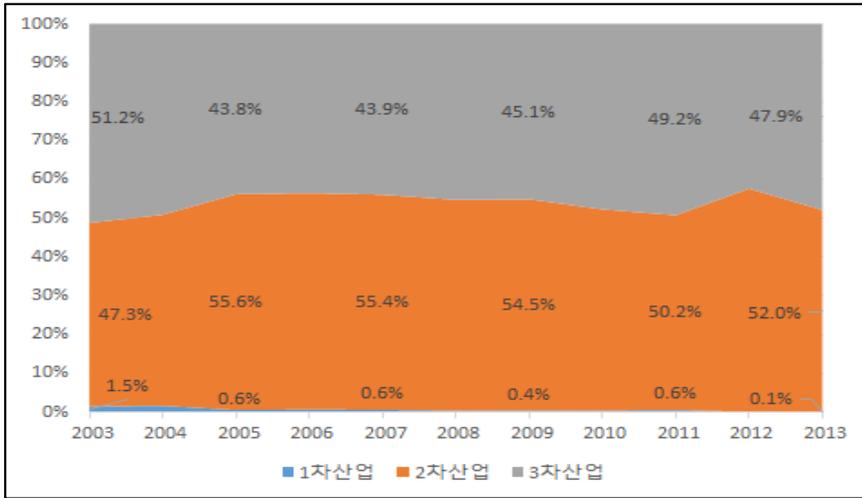
웨이팡시의 산업부문별 총생산액 비중은 서비스업 부문이 2003년 이후 50%를 넘어선 서비스경제화를 달성했다는 점이며, 2007년을 기점으로 서비스업의 생산액이 점차 감소하고, 제조업부문의 생산액이 점진적으로 증가하고 있다. 1차 산업의 경우, 지속적으로 점진적 감소추이를 유지하고 있다.(〈그림 4-43〉)

그러나, 종사자수 기준으로 본 산업구조의 제조업부문에 50%이상의 비중을 지속적으로 유지하고 있으며, 서비스업의 노동생산성이 제조업에 비해 비교적 높다. 또한 1차산업 부문 역시, 종사자수 비중에 비해 많은 생산을 창출해내고 있다.(〈그림 4-44〉)



〈그림 4-43〉 웨이팡시 산업부문별 총생산액 변화 추이

자료 : 我圖网(www.oopic.com)



〈그림 4-44〉 웨이팡시 산업부분별 종사자수 비중 변화추이

자료 : 我圖网(www.oopic.com)

④ 교통 및 기타 인프라

웨이팡역, 웨이팡동역(潍坊东站), 웨이팡서역(潍坊西站), 팡즈역(坊子站) 등이 있으며, 자오둥-지난 철도(胶济铁路), 더저우-따렌 철도(德大铁路), 칭다오-린이 철도(青临铁路) 등이 지나간다.

고속도로의 경우, 칭다오-인촨 고속도로(青银高速公路), 룡청-우루무치고속도로(荣乌高速公路), 창춘-선전 고속도로(长深高速公路), 칭다오-란저우 고속도로(青兰高速公路), 룡청-웨이팡(荣潍高速公路) 고속도로 등이 있으며, G309, G206 국도가 지나간다.

웨이팡 민항공항은 1993년에 건설되기 시작해, 1996년부터 운영을 시작했다. 현재, 베이징(北京), 상하이(上海), 광저우(广州), 선양(沈阳), 닝포(宁波), 하얼빈(哈尔滨), 선전(深圳), 따리엔(大连) 등과 여객, 화물기가 운행되고 있으며, 중국의 4대 항공우편처리 기지 중 한 곳으로 꼽히고 있다.

웨이팡항은 현재 3,000에서 5,000톤급 선박 7척이 정박할 수 있으며, 지속적으로 항만의 확장을 계획하고 있다. 연간화물처리량은 약 1,000만톤 규모이며, 주요 화물로는 연료, 석탄, 소금 등을 취급하고 있다.

3. 산동성 주요정책 추진동향

1) 산동성 공간구조 발전구상

산동성의 지역경제발전을 담는 공간구조 구상의 가장 큰 틀은 성(省) 내 동부연해 지구와 중서부내륙지구가 차별성을 유지하며 상호협동발전토록 한다는 것이다. 성(省) 내에서 동부연해지구는 남색경제구(蓝色经济区)와 황하삼각주지구, 즉, 소위 남황지구(蓝黄地区)로 구성되고, 서부 내륙지구는 산동반도 도시군과 산동반도 남부 도시지대(一群一带)로 구성된다.

산동성의 공간구조 구상 전략은, ‘1도시군, 1권역, 1지대(一群一圈一带)’에서 ‘한 몸과 양 날개(一体两翼)’, 그리고 해양경제전략에 중점을 둔 ‘남색경제구와 황하삼각주(蓝黄战略)’발전구상과 전략개념이 상호 중복 및 연계되며 발전해 왔다고 할 수 있다. 각각의 발전 목표와 위상은 다음과 같다.

‘1도시군(一群)’은 동부에 ‘반도(半岛)도시군’을 조성하여, 현대화 도시군과 제조업기지를 조성하고, ‘반도도시군’의 8개 시(济南, 青岛, 烟台, 威海, 潍坊, 淄博, 日照, 东营)를 중국 전국에서 개방정도가 가장 높고, 발전활력이 가장 강하고, 핵심 경쟁력을 가진 지구중의 하나가 되게 한다. 산동성정부가 수립한 도시군 발전전략에서는, 국가 방침을 적극 수용해 지역경제 합작의 선진제조업 생산서비스 중심을 조성하고, 나아가 산동반도, 한국 서해안지구, 일본 큐슈(九州)지구로 조성되는 ‘중-한-일 황해지구 성장삼각’을 형성한다는 구상을 제시했다.

‘1권역(一圈)’은 수도(省会) 지난(济南)을 중심으로 산동성 중부에 즈보(淄博), 타이안(泰安), 라이우(莱莪), 더저우(德州), 라오청(聊城), 빈저우(滨州)를 대동 파급권으로 하는 대도시권을 건설하고, 일체화 교통망을 건설, 완비하고, 우세산업클러스터를 육성하고, 산업집적효과와 경제총체규모를 확대하고, 중부지구의 가속적 굴기를 촉진하여, 성 전체 구역경제발전의 새로운 성장거점 역할을 하도록 한다.

‘1지대(一带)’는 장쑤(江苏), 안후이(安徽), 허난(河南) 등 성(省)과 접경하는 르자오(日照), 지닝(济宁), 린이(临沂), 자오좡(枣庄), 허쩌(菏泽) 등 5개 시(市)에 ‘산동남부(鲁南) 도시지대’를 건설하고, 신 아시아-유럽 대륙교(新亚欧大陆桥)에 의지하고, 자원, 위치, 그리고 개발잠재력 우세를 발휘하여, 산동성의 중요한 에너지와 석탄화학공업기지, 우수품질 농산품가공기지와 상업무역물류기지로 육성한다.

‘한몸과 양날개(一体两翼)’에서 ‘한몸(一体)’은 자오동반도-지난(胶济) 철로를 축선(轴线)으로 동서방향으로 일체화 중추용기지대(中脊隆起带)를 형성한다는 것이고, ‘양날개(两翼)’는 성(省) 북쪽으로는 보하이만(渤海湾)과 연결한 황하삼각주와 남쪽으로는 장쑤성(江苏省), 허난성(河南省), 안후이성(安徽省)과 접하는 산둥남부(鲁南)경제지대를 가리킨다.

산둥성 정부가 최근에 발표한 성(省) 공간구조 발전구상 틀은 ‘2개 지구 1개 권역 1개 지대(两区一圈一带)’라 할 수 있다. 주요 내용은 다음과 같다.

‘2개지구 1개권역 1개지대’발전전략의 주요 내용은, 칭다오(青岛)의 용머리 선도 역할을 강화하고, 성(省) 수도인 지난(济南)도시권의 파급 및 대동(带动) 능력을 제고하면서 지난(济南)-라이우(莱芜) 협작구(济莱协作区)와 성(省) 북부 연해지구의 발전을 선도하는 선진 중화학공업 건설을 가속화하고, 성(省) 서부지구의 경제발전 정책을 구체화한다.

① 2개 지구(两区)

‘2개지구(两区)’는 산둥반도 남색경제구(蓝色经济区)와 황하삼각주 고효율생태경제구(黄河三角洲高效生态经济区)를 가리킨다. 2009년 12월 3일, 국무원이 ‘황하삼각주 고효율 생태경제구 발전계획’을 정식 승인했고, 2011년 1월 4일에 ‘산둥반도 남색경제구 발전계획(蓝色经济区发展规划)’을 승인했다. 이를 기점으로 ‘황하삼각주 고효율 생태경제구와 산둥반도 남색경제구’(통칭 ‘蓝黄两区’)가 국가전략으로 승격되었고, 국가 구역협조발전전략의 중요 구성부분이 되었다. ‘남황양구(蓝黄两区)’는 12차5개년 계획(2010~15)에 이어 13차5개년계획(2016~20) 기간에도 산둥성 경제발전의 중요한 엔진이 될 것으로 전망된다.

2011~2013년, 남황양구(蓝黄两区)의 지구생산총액 연평균 증가율이 산둥성 평균치 보다 0.8% 높은 10.9%였고, 공공채정예산수입 연평균 증가율은 18.9%로 산둥성 평균치보다 0.5% 높았다. 전사회 고정자산투자 연평균 성장률은 21.4%로 전성(全省) 평균보다 0.8% 높았다.

산업구조도 지속적으로 특화되어 전략성 신흥산업, 고급신기술산업의 발전이 빠르고, 금융 등 현대서비스업이 대폭 성장했고, 해안관광, 생태관광, 여가휴양 등 관광업

행태가 갈수록 성숙해지고 있다. 2013년 1,2,3차 산업구조는 6.9: 52.6: 40.5이다.

최근에는 ‘황하삼각주를 고효율생태경제구’에서 고효율 생태산업체계의 기초를 건설을 적극 추진함에 따라, 이 지구에서 고효율생태농업, 석유장비제조업 등 5대 우세산업을 주축으로 고효율 생태경제 발전이 빠르게 진행되고 있고, 주요 영업수입 30억~100억 위안 대기업이 33개, 100억 위안 초과기업이 14개에 달한다. 황하삼각주지구는 중국 전국적으로도 주요 양질의 양식과 면화 생산기지, 특색 과일과 채소의 생산가공 수출기지, 그리고 생태양식기지가 되었다. 몇가지 성공사례는 다음과 같다.

‘쇼우광야채(寿光蔬菜)’, ‘잔화겨울대추(沾化冬枣)’, ‘황하구 뚝게(黄河口大闸蟹)’, ‘가오칭 흑소(高青黑牛)’ 등 저명한 브랜드를 육성했고, 전국에서 규모가 가장 크고, 산업집중도가 가장 높고, 과학연구 능력이 가장 강한 석유장비제조산업기지를 건립했다.

‘보하이(渤海) 양식창고’ 공정은 중간정도 염분이 많은 알칼리성 토양 토지에 1만 무(亩)의 밀을 심어 1무당 평균 300kg 이상 생산에 성공했다.

동잉(东营), 빈저우(滨州), 웨이팡 북부(潍北), 라이저우(莱州) 4대 임항산업구는 이미 주중하이여우(驻中海曲) 등 진입기업이 1300여 개이다. 동잉항(东营港) 경제개발구 총투자는 1000억 위안을 초과했고, 생산총액이 2009년에 비해 4차례 두배로 증가했고, 재정수입은 10배로 증가했다.



<그림 4-45>산동성 도시체계 및 공간 발전 개념도



〈그림 4-46〉 황하삼각주 고효율생태경제구 위치

② 1개 권역(一圈)

‘1개 권역(一圈)’은 산둥성의 수도인 지난(濟南) 도시권을 가리키고, 핵심목표는 성(省) 중부의 ‘성회(省会)도시인 지난(濟南)을 중심으로 즈보(淄博), 타이안(泰安), 라이우(萊芙), 더저우(德州), 라오청(聊城), 빈저우(濱州)를 영향권으로 하는 대도시권 건설이 핵심이다.

일체화 교통망을 건설 완비하고, 비교우위가 큰 산업을 집적시키고, 산업집적효과와 경제총체규모를 확대하여, 중부지구 굴기를 가속화 하고, 산둥지구 경제발전의 새로운 성장거점으로 육성한다.

③ 1개 지대(一帶)

‘1개 지대(一帶)’는 장쑤성, 허난성, 안후이성, 허베이성(蘇豫皖冀) 4개 성(省)과 접경하고 있는 산둥성 서남부지구를 가리킨다. 각 지역별로 각각 특색을 갖춘 4대 발전 고지(發展高地)를 건설하고, 각 유형별 단지(園), 지구(區)의 발전수준을 제고하여, 고지가 인도하고(高地引領), 주축이 관통하고(主軸貫通), 광대한 규모의 발전태세를 형성하고, 지역경쟁력을 갖춘 경제융기지대(經濟隆起帶)를 공동 건설한다.

각 지역의 특색을 반영 및 돌출시키고, 상호 융합 및 합작, 자원개발을 가속화하고, 우세산업을 강화하여 산둥성의 중요한 에너지와 석탄화공기지, 우량 농산품가공기지과 상업무역물류기지를 조성한다.

지닝(济宁)시와 자오좡(枣庄)시는 전형승급과 경제문화융합발전고지로 조성한다.

린이(临沂)시는 보유하고 있는 성급(省级) 이상 14개 개방구 각각의 산업기초와 발전특색에 의거해, 특색산업개발원구를 계획하고 개방구 발전을 위한 중점산업을 확정하고, 산업집적(产业集群)을 추동 조성한다. 이미 기계, 전자, 첨단방직(高端纺织), 신에너지 자동차, 태양에너지 종합이용, 신재료, 생물제약, 문화창의, 식품가공, 신형건축 등 전통과 신흥 산업이 공생공영, 교차발전하는 산업체계가 기본적으로 형성되었다. 이를 기초로 상업·무역·물류고지 조성을 추진 중이다.

랴오청(聊城)시는 지역범위를 뛰어넘는 통합과 생태저탄소발전고지를 목표로 하고, 지난-랴오청(济聊) 1급도로 건설을 통해 지난(济南)과 ‘반시간 생활권’을 형성하고, ‘1권역 1지대(一圈一带)’전략에 대응하고자 한다.

허쩌(菏泽)시는 산둥성 서부 경제융기지대(经济隆起带)의 ‘과학발전과 인접한 경제고지(经济高地)’로 조성한다. 허쩌(菏泽)시는 현재 에너지화공, 생물의약, 기전설비제조, 그리고 농부산물가공 4대 주도산업의 가치사슬의 전후방 연계효과를 연장하고, 산업통제력과 고부가가치를 보유한 상하류 결절 연장을 적극 추진 중이고, 중심도시, 현정부 소재도시(县城), 소성진(小城镇) 3급 도시체계를 적극적으로 구축하는 중이다. 또한, 상업무역물류와 문화관광업의 발전을 가속화하고, 산업과 도시의 융합발전을 촉진하고, 서비스업 증가치 점유비중을 연차적으로 제고하고 있다. 입지우세(区位优势)를 기초로, 동쪽을 잇고 서쪽을 연다(承东启西)와 남에서 끌어 들여 북과 연결한다(引南连北)는 전략과 기보유한 산업자원 우세를 충분히 발휘하여, 산둥성 서부 경제융기지대(经济隆起带)의 ‘과학적 발전을 선도하는 경제고지(经济高地)’로 조성한다.

또한, ‘육상 및 해상 신실크로드(一带一路)’ 연선국가와 기초시설 상호 연결 건설협작을 강화하고, 동아시아 해양협작 플랫폼 건설을 가속화 한다. ‘육상 및 해상 신실크로드(一带一路)’와 ‘베이징-톈진-허베이(京津冀) 협동발전’, ‘장강경제지대(长江经济带)’ 3대 국가전략과 연결하여, 산둥성과 주변 성, 직할시 지구와 공동발전을 촉진시킨다는 구상이다. 산둥반도 남색경제구(蓝色经济区)와 황하삼각주고효율생태경제구(高效生态经济区)는 빠르고 편리한 출해통로(出海通道)를 보유하고 있고, 동북아경제권의 중요 조성부분이고, 그 자체로 ‘육상 및 해상 신실크로드(一带一路)’전략의 주요 부분이다.

2013년 산둥성 정부공작보고에서 ‘4개 지구 3개 원(园)’ 개념을 제시했다. ‘4개 지구’

는 4개의 해양경제신구를 가리키고, ①칭다오(靑島) 서해안지구, ②옌타이(煙台) 동부 지구, ③웨이팡(濰坊) 빈해(濱海)지구, ④웨이하이(威海) 남쪽 바다이다. ‘3개 원(園)’은 3개의 ‘중외합작공원지구(中外合作园区)’로, 칭다오 중국-독일생태공원(中德生态园), 르자오(日照) 국제해양도시(国际海洋城), 웨이팡 빈해산업공원(滨海产业园)을 가리킨다.

‘4개 지구 3개 원(園)’이 급속하게 굴기하면서, 칭다오 서해안신구에 항구항운, 선박 해양공업, 자동차 부품 등 6대 천 억 위안급 산업집군이 형성되었다. 18개의 성(省)급 해양특색 산업단지의 집적효과가 증강되었다. 2000여개 기업이 집적되었고, 이중 해양 산업기업이 60%를 점했다.

‘2지구, 1권역, 1지대(兩区—圈—帶)’전략의 순차적 실시와 안정적 추진에 따라, 산동성은 횡적(동서), 종적(남북)방향으로, 전성(全省)을 포괄하는 발전 틀과 육지와 해양 경제발전을 통합하는 통로를 확정했다.

‘2지구, 1권역, 1지대’전략 실시는 바로 산업융합상호추동발전의 새로운 이념 수립을 필요로 하고, 구역일체화 발전형세를 점진적으로 형성하고, 지역경제의 지속가능발전 잠재력을 증강시킬 것이다.

현재 중국정부가 국가정책으로 추진하고 있는 자유무역구 발전 가속화는 산동성 대외개방의 새로운 고지를 조성하는 데에 중요한 시사점을 주고 있으며, 국내와 국외를 대국적으로 통합해 구상한 ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’전략 결정은 산동성이 독특한 지리위치 우세를 기초로 대외개방의 새로운 틀을 조성할 수 있는 기회를 제공하고 있다.

산동성 남색경제구와 황하삼각주 고효율생태경제구는 유리한 출해통로를 보유하고 있고, 동북아경제권의 중요한 조성부분이므로, 본래 ‘육상 및 해상 신실크로드’전략의 중요한 지지대이다. ‘2지구, 1권역, 1지대(兩区—圈—帶)’전략의 핵심은 바로 지역융합 개방발전 협동추진이기도 하다.

자유무역구와 ‘육상 및 해상 신실크로드’전략 실시 기회를 포착해, 국제 지역경제 일체화 합작에 적극 참여하고, 행정구획 한계와 지역분할을 타파하고, 자원유통을 통합 조정하고, 바다와 육지를 연결하고, 하늘과 땅이 일체화된 현대유통망을 구축하고, 통일개방, 질서있는 시장경쟁 유통체제를 건립하고, 산동성 개방형 경제를 심화시키는 손잡이로 삼는다.

‘육상 및 해상 실크로드(一帶一路)’전략 실시와 중-한, 중-호주 FTA 협정체결 기회를 적극 활용하면서, 개혁 촉진과 산업 승급(升級) 가속화를 위해 더욱 적극적으로 개방을 확대하고, 국제경쟁력과 합작참여 능력을 부단히 제고한다고 밝히고 있다.

자오둥(膠東)반도는 연해지구라는 지리위치를 충분히 활용해 대외개방 경쟁에서 새로운 비교우위를 창출한다. 산둥성 북부지구는 수도경제권 건설에 적극 참여하고, 남부지구는 장강삼각주 경제발전에 주동적으로 융합 진입하고, 서부지구는 중부의 성급지구들과 상호연계소통을 강화하면서 공동번영을 실현한다.

칭다오(靑島)시의 사례를 보면, 해상실크로드의 중요한 항구이고, 동시에 신 아시아-유럽 대륙교(新亞歐大陸橋)의 교두보로서, 해상 및 육상 실크로드의 결절점에 위치하고 있는 우세를 적극 활용하고 있다. 서쪽으로는 중국 중서부지구 및 중앙아시아 5개국과 연결할 수 있고, 남쪽으로는 중국 장강삼각주 및 동남연해발달도시와 연결하고, 동쪽으로는 바다로 나가고 동북아 각국, 나아가 동아시아 및 전체 환태평양지구와 연결할 수 있다.

칭다오(靑島)시는 자유무역구 신청방안을 포함하여, 우선 작은 것부터 시작하고, 리스크 관리가능 범위 내에서 공간범위를 설정하면서 실시하고, 조건이 성숙하면 다시 점진적으로 확대한다는 방침이다.

2) 산둥반도 도시군 현황과 발전방향

최근 고속도로와 고속철도의 건설 및 개통에 따라서 중국내 도시간 교통상황이 대폭 개선되었고, 도시간의 산업연계와 경제협력이 부단히 강화되면서, 도시군(城市群 Urban Cluster) 형성과 지역경제 일체화가 활발하게 진행되고 있다. 이중에서도 우리나라와 지리적으로 인접한 위치에 있고 교류도 활발한 곳이 산둥반도 도시군이다.

산둥반도 도시군은 지난(濟南)-칭다오(靑島)축을 중심으로, 옌타이(煙台), 웨이팡(濰坊), 즈보(濰博), 동잉(東營), 웨이하이(威海), 르자오(日照) 등의 도시를 포함하며, 2014년 현재 총인구 3,769 만 명, 지구 총면적 약 9만3000km²이다.

도시체계 구축방향은 다음과 같다.

- 중심도시의 대동(帶動) 역할을 강화하고, 중심도시와 경제연계가 밀접한 외곽 현, 시의 경제발전 수준과 발전 규모, 그리고 도시화

수준과 질을 높인다. 또한 신성장거점도시를 육성해, 반도내 도시 간 연계의 빈틈을 보충한다.

- 가오미(高密), 주청(诸城), 라이양(莱阳), 룡커우(龙口), 칭저우(青州), 평두(平度), 평라이(蓬莱), 라이저우(莱州) 등을 중점 지원, 육성해, 대, 중, 소 도시가 협조 발전하는 도시체계를 형성하고, 산동반도 도시연면구(都市连绵区)의 핵심지구로 육성한다.
- 지역내부 교통주랑(交通走廊)을 완성하고, 산동반도 도시조직협조 기반을 건립하고, 도시연면구의 형성과 발전을 지원한다.

3) 칭다오 신형도시화계획

중국 국무원은 2014년 4월 국가신형도시화계획(2014-2020)을 발표하면서, 2020년까지 도시화율 목표 약 60%라고 밝힌 바 있다. 신형도시화는 소강사회 건설을 목표로 하며, 신상태 경제성장의 기초와도 연결되며, 인간중심의 도시화, 소성진(小城镇) 중심의 도시화, 고용구조 개선 등을 위한 도시화 및 공간정책 기초이며, 핵심은 호구제도 개혁을 통한 농촌중심도시인 소성진 중심의 도시화이다.

2014년말, 칭다오시 신형도시화계획(青岛市新型城镇化规划)이 발표된 이후, 연이어 세부항목에 해당하는 후속정책들이 속속 발표되었다. 기본적으로 2020년까지 농업인구의 시민화를 통해 추가로 170만 가량의 인구를 칭다오시에 정착시키며, 75% 가량의 도시화율을 달성하겠다는 계획이다.

한편, 신형도시화의 구체적 정책 방향으로서, 도농일체화, 과학적 합리적 발전모형의 채택, 행복한 생활환경의 조성, 신형도시화 체제의 내실화 등의 실현 방안을 제시하고 있다. 주요 계획내용은 아래와 같다.

정부주도, 계획주도, 민의존중, 시장운영의 원칙에 따라 성중촌(城中村)의 개조를 전면적으로 실시하고, 집체소유자산의 ‘공사체제 운영’ 방식으로의 개혁을 통해 2020년까지 164개 성중촌의 개조를 추진하고, 32.3만 명의 시민화를 추진한다.

호적제도의 개혁과 새로운 인구서비스 및 호적 관리제도를 실시하여, 도시와 농촌간의 인구유동을 가로 막던 장벽을 점진적으로 제거하고, 도·농간, 지역 간 협동 발전을 추진한다.

농업기지화, 공업원구화, 고차위 서비스업의 집적화를 통한 산업공간구조의 재편을 추진한다.

시정부의 재정지원, 조세감면, 창업투자유치, 정책성 금융, 소액무담보대출 등을 통하여 벤처형 기업의 창업을 촉진하고, 이를 지원하기 위한 창업보육센터와 국제무역집중구 등의 개발을 추진한다.

칭다오의 현대산업체계를 발전시키기 위해, 산업, 인구, 생산요소의 공간적 집중과 융합을 추진하고, 남색경제산업과 각종 첨단서비스업의 기능을 도시에 집중시켜, 2020년까지 150 만 개의 고용을 신규 창출한다.

시 전역에 걸친 기초 공공서비스 수준의 향상을 도모한다. 시 전역에 걸쳐 안전하고, 고효율의 현대화된 기초 인프라를 구축하며, 용수공급, 운수 공급망, 인터넷망, 하수처리시스템, 쓰레기처리시스템, 정보서비스 수준을 대폭 개선하고자 하며, 특히, 시 지역과 농촌지역이 일체화된 생활서비스를 누릴 수 있도록 한다.

공공유치원, 초등학교 및 중학교를 인구규모에 비례하여 설치하고, 교사의 농촌지역과 시 지역 간의 순환 근무를 확대하며, 국가급-성급 의료센터를 건설하여 인구 천명당 병상수를 6 개까지 확대하고, 모든 사구(社区)지역마다 1 개의 보건소를 설치한다.

양로서비스체계를 강화하고, 시-구-현-촌 단위의 문화서비스체계를 강화하며, 전 사회에 무료로 공공문화공간을 개방한다.

농촌지역과 도시지역을 연결하는 대중교통서비스를 강화하며, 시장에서의 자본유치를 통해 농촌지역 공공서비스를 개선한다.

4) 산동성 남색경제구 발전전략

①중국 국가전략으로서의 남색경제 추진배경

개혁개방 이후, 중국에서 ‘남색경제(蓝色经济, Blue Economy)’란 용어가 등장하게 된 연혁과 배경을 요약하면 다음과 같다.

- 1979년 덩샤오핑이 해군 건설 관련 ‘근해방어(近海防御)’ 전략사상 제출.
- 1980년대부터 동부연해지구 개방정책 실시, 연해지구 우세자원을 이용하여 외향형 경제 발전으로 동부연해지구의 지속적 고도성장 실현.

- 1996년 3월, ‘9차5개년계획과 2010년 장기목표 강요’ 내용으로 “해양자원 조사 강화, 해양산업 개발, 해양환경 보호” 제시.
- 1998년 5월, 중국정부 최초로 ‘해양을 주제로 한 백서인 ‘중국해양 사업의 발전’을 발표하고, “인류가 해양을 개발하는 신세기에 발전 중인 ‘연해대국(沿海大国)’으로서 지속적인 국민경제발전을 위해서 필히 해양의 개발과 보호를 장기적 전략 임무로 설정해야 한다.”고 제시.
- 2000년대 진입 이후, 중국의 경제사회발전이 가속화되고 전략자원에 대한 수요가 갈수록 절박해지면서 해양의 전략적 가치를 더욱 중시했고, 2002년 중공 16차 전국대표대회에서 ‘해양개발 실시’ 전략 채택.
- 2003년 5월, 중국 국무원이 발표한 ‘전국해양경제발전강요’에서 중국 최초로 ‘해양강국 건설’을 전략목표로 제시하고, 해양강국 전략 추진을 시작했다. 이는 지속적인 경제발전을 위해 에너지 및 자원 확보가 중대한 문제로 부상되는 추세에 대한 대응이라 할 수 있다.
- 그 후 2007년 중공 17차 전국대표대회에서 ‘해양산업 발전’방침을 제시했고, 2009년에는 당시 후진타오 주석이 해양국가 발전 모델을 제시하면서 해양산업을 ‘남색경제’로 집중 육성한다고 결정했다. 이는 2008년 금융위기 이후 육지경제가 당면한 병목 문제에 대한 돌파구를 해양경제에서 찾는 노력의 일환이라 할 수 있다.
- 2011년부터 시행한 제12차 5개년 계획(2011~15년)에서 최초로 해양경제의 발전 사상노선(思路)과 전략목표를 제시했다. 즉, “육지와 바다의 통합 견지, 해양발전 전략 제정 및 실시, 해양개발·규제·종합관리능력 제고”이다.

2012년 중공 제18차 전국대표대회(2012.11) 보고에서 ‘해양자원 개발능력 제고, 해양경제 발전, 해양생태환경 보호, 국가해양권익의 수호, 해양강국 건설’ 방침과 ‘해양강국 건설’을 향후 5년 계획 목표로 제출했다. 이어서 중국 국무원은 지구별로 특화된 해양경제를 육성하기 위해 동부 연해지구인 산둥성, 저장성(浙江省), 광둥성, 푸젠성(福建省) 4개 성(省)에 ‘남색(蓝色)경제구’ 또는 ‘해양경제발전시범구’ 등을 지정했다. 이후, 이들 4개 성 정부는 각각 ‘산둥반도 남색경제구 발전계획’, ‘저장성 해양경제 발전시범구계획’, ‘광둥성 해

양경제 종합실험구 발전계획’, 그리고 푸젠성은 ‘해협 남색경제 실험구 발전계획’을 수립·시행 중이다.

〈표 4-13〉 중국 4대 국가급 해양경제 육성지역 발전계획 비교

구분	산둥성	저장성	광둥성	푸젠성	
계획명칭	산둥반도 남색경제구 발전계획	저장 해양경제 발전시범구 계획	광둥 해양경제 종합실험구발전계획	해협 남색경제 실험구 발전계획	
발표시기	2011.1	2011.3	2011.8	2012.11	
개발기간	2011~2020년	2011~2020년	2011~2020년	2011~2020년	
면적	해역	15.9만km ²	26만km ²	41.9만km ²	13.6만km ²
	육지	6.4만km ²	3.5만km ²	8.4만km ²	5.47km ²
대상지역	靑島,烟台,东营,濰坊,威海,日照,濱州 (7개시)	杭州,宁波,温州,嘉兴,绍兴,舟山,台州 (7개시)	广州,深圳을 포함한 14개시	福州, 厦門 등 연해 6개시	
해양산업 총액(2011)	7,892억 원	4,500억 원	9,800억 원	4,420억 원	
전략위상	자원개발, 생태환경, 국제협력	산업업그레이드, 육해 종합발전	해양경제 종합발전, 지역경제과급효과	양안 해양협력, 해양산업 클러스터 유	

자료 : 국무원 4대 지역 해양경제 발전계획, 중국해양통계연감, 2011

2013년 7월 30일, 중공중앙정치국 제8차 집체학습 시에 시진핑(习近平) 총서기가 “해양강국 건설은 중국 특색사회주의 사업의 중요한 조성부분”이라 강조하고, 새로운 시기에 어떻게 ‘해양강국’을 건설하느냐는 중대한 전략문제에 대해 해양경제, 해양환경, 해양과학기술, 그리고 해양권익 4개 방면에서 실천전략을 마련할 것을 지시했다. 이로써, 중국의 ‘해양강국’ 전략이 이념인식 단계에서 현실실천 단계로 전환했다고 할 수 있다.

중국에서 해양산업은 해양의 개발, 이용, 보호를 위해 이루어지는 모든 생산 및 서비스 활동을 가리키며, 어업, 제염, 조선, 해운·항만·물류 등의 전통 해양산업과 다른 신흥 해양산업 범주에 해양석유가스, 해양 양식업, 해수담수화, 해양바이오, 해양관광 등을

포함한다. 한편, 산업통계기준으로는 1차산업(해양어업), 2차산업(해양 석유·가스·광물 채굴 및 가공, 해양 제염 및 가공, 해양화학공업, 해양생물의약품, 해양전력업, 해수담수화, 해양선박공업, 해양공정건축업), 3차 산업(해양교통운수업, 해양관광업)으로 분류한다.

2013년 중국 전국 해양산업 증가액은 3조 2천억 위안이었고, GDP 점유비중은 9.5%였다. 최근 10년간 해양산업 평균증가율이 동기간 GDP 증가율보다 높았다. 해양산업 체인이 기본적으로 형성되었고, 과학기술, 교육, 금융, 환경보호 등 연관산업 발전을 대동하고, 전국의 해양관련 취업자 수가 3,513만 명에 달한다.

②산동반도 남색경제구 발전전략

산동성의 해안선 총길이는 3,100km로 중국 전체 해안선(1.8만km)의 1/6, 해역면적은 15.9만km²로 중국 해역총면적(300만km²)의 5.3%를 점하고 있는 점 등 해양경제 발전의 우세조건을 구비하고 있다. 주요 해양자원 보유현황을 보면, 해양원유매장량 23.8억톤, 천연가스 110억m³, 해저석탄 12.9억톤, 라이저우만(莱州湾)·자오저우만(胶州湾) 지역 1,500km²지역에 분포된 풍부한 염수(海水)자원, 조류에너지 잠재량(4천만kW), 해상풍력자원(잠재량 400만kW) 등이 있다.

중국 중앙정부와 산동성정부가 경제성장의 엔진을 육지부(陆域)에서 해역으로 확대 한다는 ‘남색경제(蓝色经济)’정책을 본격적으로 입안 추진한 것은 2007년 10월 중공17대 대회(2007.10.17.~21)에서, ‘해양산업 발전과 현대 산업체계 구축’ 방침이 제출되고, 이어서 2009년 4월에 당시 총서기 후진타오(胡锦涛)가 산동성 시찰 시에, “해양경제를 적극 발전시켜야 하고, 해양자원을 과학적으로 개발하고, 해양우세산업을 육성하고, 산동반도 남색경제구(蓝色经济区)를 건설해야 한다”고 강조한 후 부터라 할 수 있다. 이에 앞서 산동성은 1990년대 초에 황하삼각주 개발과 함께 중국에서 처음으로 ‘해상산동(海上山东)’건설 발전전략을 제출한 바 있다. 이는 중공중앙과 중국국무원, 그리고 산동성 정부가 해양자원 개발과 해양경제가 국가 또는 지역 발전의 중요한 성장엔진(增长极)으로 부상하고 있는 추세에 대응하여, 경제 사회발전전략의 중점을 블루오션인 해양경제 영역으로 확대하는 새로운 단계와 전환점에 진입하는 결정을 했다고 볼 수 있다.

산동성 해양자원 개발모델 전변(转变)의 기본방향은 다음과 같다.

첫째, 전통적 조방형 개발에서 현대 집약형 개발로. 해양어업, 해양염업, 근해 천연가스 등 전통자원개발 분야에서 자원의 특성을 충분히 고려하고, 자원개발의 지속가능성 유지를 기초로 하고, 산업간 연계체인을 연장하고, 상품의 부가가치 개발 수준을 높이고, 해양재생에너지, 해양생물자원, 해수자원 등 신홍자원 개발에 정책지원 강도를 증대하고, 특화산업 육성과 발전경로를 탐색하면서 자원 개발 규모를 확장한다. 또한 근해연안해역, 항구, 항로, 경관 등 공간자원의 개발에 대해서는 공간충돌 감소와 이용효율 제고를 출발점으로 하고, 공간이용계획과 관리를 강화하고, 공간이용의 지속가능성 보장의 전제하에 효익(效益) 최대화를 실현한다.

둘째, 해역 평면개발에서 입체종합개발로. 전통적 해양개발 모델은, 특정 해역에 대한 주요 개발 유형과 개발방식에 대해 해양기능에 따라 구획을 통해서 주요 자원의 개발 이용이 방해 받지 않도록 하는 데에 중점을 두었으나, 해양자원의 입체적 분포에 대한 특성을 충분히 고려하지 못함으로써, 특정공간의 다양한 종류의 해양자원에 대한 종합적인 개발이용을 실현하기가 어려웠다. 따라서 해양공간 기능에 대해 보다 정확하고 세밀한 분업과 위상을 정하고, 보다 포용적인 해양관리기제를 고안 설계한다.

셋째, 근해(近海) 개발에서 심원해(深远海) 개발로. 해양경제의 지속가능한 발전은 필연적으로 해양자원 개발범위를 해안지대에서 심해대양(深海大洋)으로 연장을 요구한다. 그러나 현재 산동성을 포함한 중국내의 해양자원 개발은 소량의 어업자원과 천연가스자원 등을 제외하고, 대부분이 해안선으로부터 1km 거리내의 해안지대에 집중되어 있고, 특히 심해대양(深海大洋)의 자원개발에 대한 관심과 투입이 부족하다. 현재 산동성 해양경제총량 중 해안지대경제 점유비중이 70% 이상이고, 심해대양경제 비중은 10%에도 미치지 못한다. 따라서, 해양개발 배치에 대한 전략성 조정을 실시한다.

넷째, 정부주도형 개발에서 정부 인도 하에 시장주도형 개발로. 2013년 11월, 중공 18기 3중전회에서 심의 통과된 ‘중공중앙 개혁의 전면심화에 관한 약간의 중대문제에 대한 결정’의 요구에 의해 항구, 도로, 단지 및 지구(园区) 등 중요 기초시설 건설 영역에 비공유제 경제 참여가 유리한 기제를 건립하고, 해양천연가스 개발 등 산업을 민영자본에 개방하고, 비공유제 경제가 해양재생에너지, 해수이용, 원양어업, 해양생물의약 등 업종에서 더욱 큰 작용을 발휘하고, 해양관련 금융, 교육, 서비스 등 영역에서

더욱 양호하고 다양한 서비스를 제공하도록 인도한다.³⁴⁾

다섯, 폐쇄식 개발에서 개방식 합작개발로. 산둥반도 남색경제구 건설과정중 칭다오(靑島), 웨이팡(濰坊), 웨이하이(威海), 르자오(日照) 등 도시는 모두 중외합작으로 산업단지(产业园) 건설에 대한 계획을 수립했으나, 현재까지 칭다오의 중-독일 생태산업원구만이 합작건설 단계에 진입했을 뿐이다. 해양개발은 막대한 투자량, 큰 리스크, 복잡한 기술 등이 특징이므로, 대내 대외 개방과 국제 및 국내 합작 강도를 강화하고, 전방위, 다양한 형식, 다층차의 국제교류 및 합작, 그리고 자금과 기술 도입, 합작연구, 연합탐사 및 개발, 리스크 투자기금의 합작 건립 및 공동경영 등 방식을 통해서 해양자원의 개발과 이용을 가속화한다.

산둥성 남색경제구는 중국 최초의 해양경제를 주제로 한 지역발전 전략이고, ‘황하삼각주 고효율생태경제구(黄区)’는 생태경제와 지속 가능발전 실현방안 개척을 목표로 하고 있다. 산둥반도 남색경제구와 황하삼각주 고효율생태경제구 건설이 국가전략으로 채택된 이래, 각종 요소 투입강도가 부단히 증대되었고, 산업의 전형(转型) 및 승급(升级), 그리고 클러스터(集群) 발전진행속도가 현저히 빨라졌고, 전성(全省) 과학발전의 강대한 엔진이 되었다.

2011년 국무원이 비준한 산둥반도 남색경제구 발전계획(山东半岛蓝色经济区发展规划)은 중국 최초의 해양경제를 주제로 한 지역발전계획이며, 본 계획에서 해양산업 지역별 육성계획을 발표했다. ‘계획’의 범위는 산둥성 해역 전부와 6개 시(靑島, 东营, 烟台, 濰坊, 威海, 日照)와 빈저우(滨州)시의 2개 연해 현(无棣县, 沾化县) 관할 육지구역(陆域)이며, 해역면적 15.95만km², 육지면적 6.4만km²이다. 산둥성은 2013년 1월 중국 최초로 ‘해양산업발전지도목록’을 제정했고, ‘지도목록’에는 해양바이오, 해양설비제조, 해양화공, 해양어업 등 10개 산업분야에 대해 장려·제한·퇴출 규정을 제정했다.

34) 2013년 11월 12일, 중공 18기 3중전회에서 심의 통과된 ‘중공중앙 개혁의 전면심화에 관한 약간의 중대문제에 대한 결정’에서는 “경제체제 개혁은 개혁의 전면적 심화의 중점이고, 그 핵심문제는 어떻게 정부와 시장관계를 처리하는 가이고, 시장이 자원배치 중 결정적 작용을 하고, 정부 역할을 더욱 양호하게 발휘해야 한다.”, 또한 “혼합소유제 경제를 적극 발전시켜야 하고, 더욱 많은 국유경제와 기타 비공유제 경제가 혼합소유제 경제로 발전하는 것을 허용한다”고 제시했다.

산동성의 2012년 주요 지역별 해양산업 생산총액은 칭다오 2,150억 위안(GRDP의 13.8%), 옌타이 1,727억 위안(32.7%), 동잉 1,050억 위안(18.3%), 르자오 680억 위안(50.2%)이다. 한편, 칭다오시 2013년 해양경제 분야의 생산액은 1,317억위안으로 전년 대비 18.2% 증가했고, 2009년부터 연평균 증가율 18.7% 증가, GDP 증가 공헌율 28.7%에 달했다.(전년 대비 1.8% 증가)

〈표 4-14〉 산동성 해양산업 지역별 배치계획

구분	해양산업 배치계획
해양양식업	30억㎡이상 양식기지(룽칭榮成, 창다오長島, 평라이蓬萊, 라이저우萊州, 자오난膠南)
원양어업	룽칭, 소우광壽光, 평라이, 황다오
해양수산가공	수산물정밀가공기지(옌타이, 웨이하이, 칭다오, 르자오, 웨이팡) 냉동물류기지(룽칭, 칭양, 즈푸芝罘)
해양바이오	제조기지(옌타이, 웨이하이, 르자오, 웨이팡), 연구개발기지(칭다오)
해양장비제조	국제경쟁력을 갖춘 종합기지(칭다오, 옌타이)
해양에너지	조류(藻類)바이오에너지(칭다오), 석탄(몽코우), 조력발전(라이저우만)
해양공정건축업	해양공정건축업기지(칭다오, 르자오, 옌타이)
해양화공	해양신소재산업기지(칭다오, 옌타이, 웨이팡, 웨이하이)
해양운송·물류	4대 입항물류기지(칭다오, 르자오, 옌타이, 웨이하이) 동북아 국제물류중심(칭다오)
해양관광	국제적으로 유명한 해변관광지 조성(칭다오, 옌타이, 웨이하이)

자료 : 山東半島藍色經濟區發展規劃, 2011.1

□ 산동성 남색경제구(藍色經濟區) 발전목표

현재와 금후 일정 시기에, 국가가 해양경제를 가속발전 시키는 중대 기회를 움켜쥐고, 해양경제발전 실험지구 업무를 심도있게 전개하여 산동반도 남색(藍色)경제구의 양호하고 빠른 발전을 추동한다.

2020년까지, 현대해양산업체계를 기본적으로 건립하고, 종합경제실력을 현저히 증강시킨다. 발전방식 전변과 경제구조 조정을 실질적으로 진전 시키고, 해양경제 종합효익을 현저히 제고한다. 해양과학기술창신체계를 기본적으로 형성하고, 자주창신능력을 대폭 제고한다. 단위지구 생산총액 에너지 소모와 주요 오염물 배출총량을 지속

적으로 감소시키고, 해륙(海陆)생태건설, 오염정비, 환경의 질을 개선한다.

동북아 국제항운중합허브(枢纽)와 국제물류중심의 지위를 현저히 제고시키고, 해양경제의 대외개방 틀을 부단히 완비한다.

인민생활의 질을 한 단계 더 높이고, 소강사회(小康社会) 전면 건설이란 총체적 요구 목표에 솔선 도달한다. 해양생산총액 연평균 증가율 15% 이상, 지구내 연구·시험발전경비의 GRDP 점유비중을 2.5%에 도달토록 하고, 해양과학기술 공헌율을 65%내외로 제고시킨다. 1인당 평균 GRDP 8만 위안 초과, 도시주민 1인당 가치분수입과 농민 1인당 순수입 연평균 증가율 10%내외, 도시화 수준 65%내외 도달토록 한다.

2020년까지, 해양경제가 발달하고, 산업구조가 특화되고, 인간과 자연이 조화(和谐)된 남색경제구(蓝色经济区)를 건설하고, 기본적 현대화를 솔선 실현한다. 해양경제종합실력과 경쟁력이 중국 전국에서 앞줄에 서고, 세계선진수준의 해양과학기술교육인재중심을 건설하고, 경제개방 수준을 대폭 제고하여, 중국이 경제 세계화 발전의 중점지구가 되고, 해양생태문명 건설이 현저한 성과를 취득하고, 단위지구 GRDP 에너지 소모가 국내선진 수준에 달하고, 주요 오염물 배출총량엄격규제, 지역해양생태환경 질을 부단히 개선한다. 기본공공서비스 균등화를 실현하고, 인민생활을 더욱 부유하게 한다. 해양생산총액 연평균 증가율 12% 이상을 실현한다. 1인당 GRDP가 13만 위안 내외에 달하고, 도시화 수준 70% 내외에 도달한다.

□ 산동성 남색경제구(蓝色经济区) 배치 구상

2014년 2월에 산동성 구역발전전략추진관공실(区域发展战略推进办公室)이 남색경제구(蓝色经济区) 배치 구상(이하 ‘구상’)을 발표하고, ‘1핵(一核), 양극(两极), 3개 지대(三带), 3개 클러스터(三组团)’를 총체적 개발 틀로 제시했다.

첫째, ‘1핵(一核)’은 산동반도 남색(蓝色)경제구의 핵심지역인 자오동(胶东)반도 첨단해양산업 집적지구이다. 이 지구는 칭다오(青岛)를 용머리(龙头)로 하고, 옌타이(烟台), 웨이팡(潍坊), 웨이하이(威海) 등 연해도시를 핵심으로 하여, 양호한 산업기초, 강한 과학연구 능력, 축적된 해양문화, 강한 경제 외향성, 완비된 항구체계 등 방면의 종합우세를 충분히 발휘하고, 해양산업구조의 전형(转型)과 승급(升级) 추진, 현대해양산업체계 구축, 전국적으로 중요한 해양고급기술산업기지와 국제선진수준의 고급첨단 해양

산업집적지구 건설, 해양과학기술 자주창신능력과 성과전환 수준 제고, 해양생물의약, 해양신에너지, 해양첨단장비제조 등 전략성 신흥산업의 규모화발전을 추동한다. 또한, 원(园)과 구(区)의 집적기능과 자원요소배치 효율을 제고하고, 현대어업, 해양공정건축, 해양생태환경보호, 해양문화관광, 해양운수물류 등 우세산업의 집적·클러스터화 발전을 추동한다. 기술·장비수준과 생산품 부가가치를 가속적으로 제고시키고, 해양식품가공, 해양화공 등 전통산업의 고급첨단화 발전을 추동한다.

둘째, ‘양극(两极)’은 황하삼각주 고효율생태해양산업집적지구(高效生态海洋产业集聚区)와 산둥성남부(鲁南) 임항산업집적지구(临港产业集聚区)이다. 즉, 남북 양쪽으로 산둥반도 남색(蓝色) 경제구의 중요한 성장거점지구 육성을 가속화하고, 산둥반도 남색 경제구 협조발전을 촉진한다는 것이다. 황하삼각주 고효율생태해양산업집적지구는 간석지(滩涂)와 천연가스(油气) 광산자원이 풍부한 우세를 발휘하여, 환경우호형 해양산업을 육성한다. 또한, 일련의 대형 생태양식어업구를 건설하고, 현대어업을 적극 발전시킨다. 천연가스 광물자원 등 자원탐사개발을 강화하고, 해양선진장비제조업, 환경보호산업 발전을 가속화한다. 임항물류업, 빈해생태관광업 등 현대해양서비스업을 적극 발전시키고, 고효율 생태특색을 구비한 중요 성장거점을 육성한다.

산둥남부(鲁南) 임항산업집적지구는 르자오(日照) 심수항(深水港)에 의지하여, 광활한 배후지 우세를 충분히 발휘하고, ‘강철산업 조정 및 진흥계획(钢铁产业调整和振兴规划)’의 요구에 의거하여, 르자오 강철 정품기지(精品基地) 건설을 적극 추동하고, 해양선진장비제조, 자동차 부속품, 천연 가스 저장운수가공 등 임항공업을 집중 육성한다. 집합소통운수체계(集疏运体系) 건설을 강화하고, 항구와 배후지 간의 연계를 밀접하게 하고, 현대항구물류업 발전을 가속화한다. 또한, 르자오 보세물류중심 건설을 가속화하고, 산둥남부(鲁南) 임항산업집적구를 지역 물류중심과 중국 동부연해지구의 중요한 임항산업기지로 조성한다.

‘3개 지대(三带)’는 해안과 근해(近海), 원해(远海) 3개 개발보호지대를 가리킨다. 해안과 해양공간개발보호 틀을 특화하고, 해안, 근해와 원해(远海) 3개 개발보호지대의 지속가능한 발전을 추진하고, 해양자원개발이용 효율과 수준을 제고하고, 해양과 육지 산업의 호동(互动)발전을 촉진하고, 해양 경제의 육지부경제(陆域经济)에 대한 대동작용을 진일보 증강시킨다.

□ 해안개발보호지대

해안선에서 육지방향 10km에서 영해 경계선(领海基线) 사이의 대상(带状) 구역이고, 이중 내수면적 3.59만km², 자원환경수용능력이 비교적 강하고, 해양산업 발달, 인구와 도시 밀집 등 특징을 구비한 해양경제 육성발전과 해륙(海陆) 통합발전의 가장 중요한 구역과 우선개발구역이다. 특화개발, 보호강화의 원칙에 따라, 해안선, 간석지(滩涂), 만(海湾), 섬 등 공간 자원의 기능위상과 발전중점을 명확히 하고, 해양배경보호와 생태건설을 강화하고, 자원개발이용 수준을 제고하고, 해양산업구조 특화승급을 추진하고, 9개 집중집약용 바다구(海片区: 海州湾 북부, 董家口, 丁字湾, 前岛, 龙口湾, 莱州湾 동남안, 潍坊 해안, 东营 동부해역, 滨州해역)를 중점 조성하고, 기능이 명확하고, 우세를 상호보완하는 개발과 보호 틀을 구축한다.

- 해안선. 어업경제발전을 적실하게 보장하기 위해, 필요한 해안선을 전문적인 어업 생산에 이용토록 확정하고, 기타 해안구간(岸段)은 자원조건, 환경상황, 지리위치에 근거하여, 엄격보호, 개발규제, 특화승급, 그리고 중점 개발의 4개 유형으로 획분하고, 개발보호방향을 명확히 한다. ①해안선 엄격보호. 주로 각 유형의 보호구, 중요지리표지 등이 소재한 해안선과 인근해역을 포괄하며, 생태 수복(修复)에 중점을 두고, 생태환경에 영향을 주는 활동을 금지하고, 빈해관광 등 생태형 해양산업을 적절히 발전시킨다. ②해안구간(岸段) 개발규제. 주로 자원환경 수용능력이 비교적 약한 해안선과 인근 해역을 포괄하고, 육지오염원 정비 중점 강화하고, 훼손된 해안선 해역에 대한 수복을 중점 강화하고, 대규모 개발활동을 엄격 규제한다. ③특화승급 해안구간. 주로 개발정도가 비교적 높고, 인류활동영향이 비교적 큰 만해안선(海湾岸线)과 인근 해역을 포괄하고, 육지오염원 처리와 환경정비를 중점 강화하고, 해양산업구조를 특화하고, 지속가능발전 능력을 제고한다. ④중점 개발 해안구간. 주로 자원환경 수용능력이 비교적 강하고, 경제사회발전기초가 비교적 양호한 해안선과 인근해역을 포괄한다. 바다의 집중집약 이용과 해안격리(离岸) 건설 등의 개발이용방식을 시행하고, 고급해양산업과 현대임항산업을 중점 발전시킨다.
- 간석지(滩涂). 간석지(滩涂)자원과 생태계통의 보호를 강화하고, 질서있는 개발과 합리적 이용을 추진한다. ①보하이(渤海) 연안 갯벌. 생태양식을 실행하고 현대

어업을 중점 발전시킨다. 지하염수(卤水)와 해수자원을 과학적으로 개발하고, 집약고효율 염업과 현대염화공업을 적극 발전 시킨다. 얕은 바다(浅海) 간석지(滩涂)의 자연생태를 회복시키고, 습지보호를 강화하고, 생태관광을 적극발전시킨다. ⑥ 황하이(黄海)연안 모래간석지. 르자오(日照) 완핑커우(万平口)에서 량청(两城), 하이양완미(海阳万米) 모래간석지, 루산인탄(乳山银滩) 등 양질 모래간석지 자원에 대한 보호를 강화하고, 운동 여가 등 특색관광 발전을 가속화한다. ③황해연안 갯벌. 생태보호와 회복 강도를 증대시키고, 고효율 양식(高效增殖), 해양문화관광 등 산업을 적극 발전시킨다.

- 5대 만(海湾, 环胶州湾, 石岛湾, 威海湾, 芝罘湾, 莱州湾)을 중점으로 하여 해안선을 특화 미화한다. 해양생태계통, 자연경관과 진귀동식물자원의 보호를 강화하고, 특화개발공정을 실시하고, 만(海湾)의 환경수용능력과 서비스기능을 한단계 더 승급시킨다. ①환(环)자오저우만(胶州湾)은 해양 고급기술산업과 현대서비스업을 특색으로 하는 만(湾)경제구로 조성한다. ②환(环)스다오만(石岛湾)은 해양신에너지 산업을 특색으로 하는 해만(海湾)경제구로 조성한다. ③환(环)웨이하이만(威海湾)은 여가관광산업을 특색으로 하는 해만경제구로 중점조성한다. ④환(环)즈프만(芝罘湾)은 현대 서비스업을 특색으로 하는 해만경제구로 중점 조성한다. ⑤환(环)라이저우만(莱州湾)은 고효율 생태경제를 특색으로 하는 만(湾)경제구로 조성한다.
- 섬(岛屿). 37개의 1km² 이상 면적, 그리고 인간이 거주하는 섬(岛屿)을 우선 개발하고, 5대 군도(岛群)를 중점 개발보호한다. ①야오다오(庙岛)군도 및 옌타이(烟台)군도: 섬 보호 강화의 전제 하에, 현대어업과 관광업을 중점 발전시키고, 바람에너지(风能), 조수에너지(潮汐能) 등 해양청결에너지 개발을 가속화한다. ②웨이하이 군도: 현대어업, 해양운수업, 그리고 관광업을 가속 발전시키고, 류공다오(刘公岛) 해양문화관광 품위를 승급시킨다. ③칭다오 연안군도: 칭다오 경제기술개발구에 의지하여, 현대화된 항구 물류, 에너지, 그리고 수출가공기지를 조성한다. 링산다오(灵山岛), 텐헝다오(田横岛), 주차다오(竹岔岛)를 중심으로 하는 군도 계열에 해진품(海珍品) 양식업과 관광업을 중점 발전시킨다. ④르자오 연안군도: 양식업과 관광업을 중점발전시키고, 연안해역군도 자연보호구를 건립한다. ⑤빈저우 연안군도: 연안 간석지 양식, 염(盐)과 염화공(盐化工), 경제작물과 약용식물 재배

를 중점 발전시키고, 조개껍질모래(贝壳砂)의 개발이용을 강화한다.

□ 근해(近海) 개발보호지대

해안개발보호지대 외부경계선에서 외부로 12해리 넓이의 대상(带状) 구역으로, 풍부한 해양어업, 에너지, 광산 등 자원을 보유하고 있고, 해양자원 개발과 해양우세산업 양육을 위한 중점구역이다. 중점개발, 합리보호 원칙에 따라, 해양자원 탐사와 개발이용을 가속화하고, 해양에너지광산자원개발, 해양공정건축 등 산업을 육성하고, 근해개발이용 질서를 전면 규범화하고, 인공방류와 저파(底播) 증식규모를 확대하고, 금어기(禁渔期)와 금어구(禁渔区) 제도를 엄격 집행한다. 청결생산, 해상천연가스광산 채굴, 선박항행, 해상투기(海上倾废) 등 해양환경오염 조성 방지 등을 시행한다.

□ 원해(远海) 개발보호지대

근해(近海) 개발보호지대 외부경계선에서 전속(专属) 경제구 외부경계선까지의 대상(带状) 구역으로, 해양생물, 해저광산 등 자원이 풍부하고, 개발이용 전망이 광활한 해양경제발전 잠재력이 가장 큰 전략구역이다. 권익 수호와 질서있는 개발 원칙에 따라, 자원탐사 강도를 증대시키고, 해양 어획(捕捞), 해저에너지광산개발, 해양공정건축 등 산업을 발전시킨다. 국가해양권익을 수호하고, 해양환경 보호 국제의무와 책임을 정확하게 이행하고, 해양생태계통 평형을 유지보호한다.

▪ 3개 클러스터(三组团)

‘3개 클러스터(三组团)’는 칭다오-웨이팡(潍坊)-르자오(日照), 옌타이(烟台)-웨이하이(威海), 동잉(东营)-빈저우(滨州) 3개 도시클러스터(城镇组团)를 가리킨다. 산둥반도 각 도시의 발전수준을 충분히 고려하고, 도시체계 합리배치의 총체요구에 의거하여, 도시기초시설 건설을 완비하고, 구역중심도시의 종합서비스기능을 제고하고, 옌타이(烟台), 웨이팡(潍坊)을 비교적 큰 도시로 발전시키고, 칭다오(青岛)-웨이팡(潍坊)-르자오(日照), 옌타이(烟台)-웨이하이(威海), 동잉(东营)-빈저우(滨州) 3개 도시 클러스터(城市组团)의 협동발전을 촉진하고, 중국 동부연해지구의 중요한 도시군(城市群)으로 육성하여, 해양경제 집적발전을 전략적으로 지원한다.

▪ **칭다오(靑島)－웨이팡(濰坊)－르자오(日照) 클러스터**

칭다오(靑島)의 지역핵심 도시역할을 충분히 발휘하고, 국가창신형 도시와 서해안경제신구를 건설하고, 환만형(环湾型) 대도시 틀을 구축하고, 해양고급기술산업과 현대서비스업을 적극 발전시키고, 전국적으로 중요한 현대해양산업발전선행구, 동북아국제항운 허브(枢纽), 국제해양과학연구교육중심, 빈해관광여가명승지, 그리고 해상체육운동기지로 건설하고, 대동 및 과급 능력을 진일보 증강한다. 웨이팡(濰坊), 르자오(日照) 양대 중심도시규모를 확대하고, 도시발전 공간을 확대한다. 웨이팡(濰坊) 연결주체구와 연동구(联动区)의 허브 역할을 충분히 발휘하고, 해양고급첨단 고효율산업을 중점 발전시킨다.

▪ **르자오(日照) 현대임항산업 중점 발전**

웨이팡(濰坊), 르자오(日照), 그리고 칭다오(靑島)의 기초시설 건설과 산업발전 등 방면에서 상호연관성을 강화하고, 일체화 합작발전기제를 완비하고, 상호 기능보완, 산업 호동(互动), 융합발전의 현대화 도시클러스터(城镇组团)를 형성한다.

▪ **엔타이(烟台)－웨이하이(威海) 클러스터**

엔타이(烟台) 국가창신형 도시 건설 추진을 가속화하고, 엔타이, 웨이하이의 중심도시지위를 진일보 승급 시키고, 도시종합서비스 기능을 증강하고, 도시발전공간을 확대한다. 클러스터내 각 층차 도시의 발전을 통합(统筹)하고, 산업분업과 협동작업을 강화하고, 일체화를 추진한다. 일본, 한국과의 밀접한 경제무역 연계 우세를 충분히 발휘하고, 외향형 경제를 적극 발전시키고, 해양고급첨단산업 집적발전을 촉진하고, 중국 전국의 중요한 해양산업기지, 대외개방플랫폼, 그리고 중국 북방의 부유하고 매력있는 빈해 여가휴가지구로 건설한다.

▪ **동잉(东营)－빈저우(滨州) 클러스터**

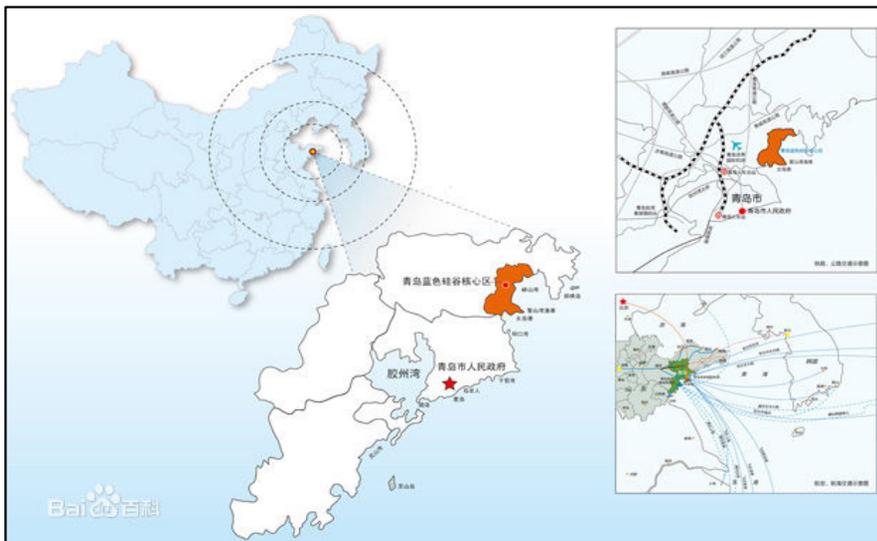
동잉, 빈저우의 도시규모를 합리적으로 확대하고, 도시기초시설을 완비하고, 도시종합서비스기능을 제고하고, 클러스터내 도시(城镇)와 산업의 분업과 협동작업을 강화하고, 고효율 생태와 해양경제특색을 돌출시키고, 우세산업을 크고 강하게 육성하고, 순환

경제를 가속 발전시키고, 특색 해양산업집적구를 집중 건설하고, 환발해지구의 새로운 성장지구 및 생태형 쾌적한 거주환경 도시클러스터를 조성한다.

5) 칭다오시 남색 실리콘 벨리 조성계획

2011년 1월, 중국 국무원이 ‘산둥반도 남색경제구 발전계획’을 비준 한 후, 칭다오시는 같은 해 상반기에 ‘계획’의 구체적 실천과 국무원이 제출한 ‘해양강국’ 전략목표 실현을 위해 해양위주의 고급과학기술 연구개발 및 산업집중구 건설을 특색으로 하는 ‘남색실리콘벨리(蓝色硅谷)’ 건설 구상을 제출했다.

‘칭다오 남색실리콘벨리 핵심구계획(青岛蓝色硅谷核心区规划: 2013~2030)’이 국가발전개혁위, 교육부, 과학기술부, 공업 및 정보화부, 국가해양국 등 5개 관련 정부 기관의 비준을 획득하고 시행됨에 따라 칭다오 남색 실리콘벨리가 정식으로 국가전략구역의 지위를 획득했다. 칭다오시 서북쪽 해안에 위치한 칭다오 남색실리콘벨리핵심구는 총면적 443km²로 육지면적은 218km², 해양면적은 225km²의 규모로서, 관할구역 내에 116개의 마을과 10.29만 명의 인구를 보유하고 있으며, 향후, 10년 내에 총인구 70만명 이상의 남색신도시(蓝色新城)로 개발될 예정이다. 또한, 현재 계획구역 내에서 120여개의 건설프로젝트가 진행되고 있으며, 총투자액은 1,051억 위안 규모이고, 건설총면적은 1,880만m²이다.



〈그림 4-47〉 칭다오 남색 실리콘벨리 위치도

‘칭다오 남색 실리콘 벨리 신도시(青岛蓝色硅谷新城)’의 개발은 국가급신구인 ‘칭다오 서해안신구(青岛西海岸新区)’지정에 따른 후속조치로서, 향후, 서해안 신구를 단순한 제조업 중심기지가 아닌 연구개발·생산·국제비즈니스·첨단도시의 기능이 융합된 세계적인 도시로 발전시키겠다는 중국 당국의 의지가 반영된 정책조치라 평가할 수 있다. ‘R1’경전철이 빈하이대도(滨海大道)를 통과하게 될 예정이며, 또한, 칭다오-인촨(青岛-银川), 지난-칭다오(济南-青岛), 칭다오-웨이하이(青岛-威海) 고속도로 등과 연결되며, 실리콘벨리를 중심으로한 ‘30분 생활권’, ‘30분 경제권’을 조성하고자 한다.

남색 실리콘 벨리 신도시 개발사업의 핵심은 ‘남색중심’의 건설 프로젝트이다. ‘남색중심(蓝色中心)’은 총건축면적 48만㎡의 규모로서, 3개의 공정으로 나뉘게 되며, 제1단계에서는 129,494㎡의 규모로 개발된다.

실리콘벨리신도시의 종합운영모형은 남색실리콘벨리핵심행정서비스센터, 창업센터, 비즈니스상업센터 등으로 구성되며, 한 곳에서 종합적 기능을 수행하게 된다. 한편, 각 건설프로젝트는 배산임해형의 자연조건의 이점을 최대한 활용하는 방식으로 진행된다.

‘남색실리콘벨리(蓝色硅谷)’핵심구는 남쪽의 라오산(崂山)구 스톨오런(石老人)에서 북쪽의 지모(即墨) 텐형진(田横镇)까지 빈하이 도로(滨海公路)에 연결한 100개 사구(社区)와 247개 행정촌(行政村)으로 구성되며, 총계획면적 약 600km², 해안선 연장 약 198km, 지역총인구 약 39만 명이다.

칭다오 시 라오산(崂山)구는 자연환경 조건 외에 해양과학연구 방면에서도 그 기초와 실력이 두텁고 강하다. 중국해양대학, 칭다오대학, 칭다오과기대학, 국가해양국제1연구소, 중국과학원 칭다오 생물에너지 및 과정연구소, 중국과학원 소프트웨어연구소, 산둥과학원 칭다오분원 등 60여개 연구소와 과학연구기구와 대학, 그리고 시(市)급 이상 중점 실험실 24개소, 기업체 과학기술연구개발중심 20여개소 등이 있다.

‘남색실리콘벨리(蓝色硅谷)’의 전략 위상은, 칭다오시의 해양과학기술 우세와 환경위치 우세에 의지하고, 지역내 해양고급과학기술자원과 연계하여, “기업을 주체로 하고, 산학연이 밀접하게 결합”한 지역해양과학기술 창신체계를 구축 하고, “정부 인도, 시장 위상설정, 민간 운영”의 운영모델을 채택하여, 국가 수준을 대표하고, 국제적으로 저명한 해양고급과학기술산업 집적구를 조성하여, 중국 전국의 해양과학기술 진보를 인도하는 중요한 엔진이 되게 한다. 칭다오시 남색실리콘벨리의 구체적 기능 위상 목

표는, 중국 해양경제 발전의 엔진, 국가해양과학기술 연구개발의 중심, 칭다오 경제발전의 신성장거점, 산둥반도 남색경제구 체제 창신(創新)의 선행지구, 칭다오시 도시건설의 새로운 모델 창출 등이다.

산둥반도 남색경제구와 황하삼각주 고효율생태경제구의 현대해양경제가 번성했다. 2013년, 산둥성 해양생산총액이 1조 위안을 넘어섰다.(2010년 대비 41.4% 증가) 해양장비제조업, 해양화학공업, 해양 생물산업, 현대해양어업 및 수산물 정밀가공업, 해양운수물류, 그리고 문화관광업 발전이 중국 내 선두 지위를 유지했다. 산둥성 최초의 해양산업연맹인 '산둥반도 남색경제구 해양생물산업연맹'이 건립되었다.

6) 칭다오 서해안 신구(靑島西海岸新区), 해양개발전략기지로 육성

2014년 6월 9일 국무원이 '국무원 칭다오 서해안신구 건립 동의에 관한 비준(国务院关于同意设立靑島西海岸新区的批复)'을 발표하면서, 칭다오 서해안신구(靑島西海岸新区)가 전국에서 9번째로 국가급 신구³⁵⁾로 정식 인준됐다. 칭다오 서해안신구는 칭다오시 황다오구(黄岛区) 전체행정구역을 포함하며, 육상 2,096km², 해상 약 5,000km²의 규모로서, 향후, 해양관련산업과 서비스업을 중심으로 육성될 것으로 전망된다. 또한, 해양기술의 자주적 혁신 역량개발, 해양개발의 전략기지 육성, 민·군융합혁신 시범구, 해양경제국제협력의 선도기지, 육해상 협력발전시범구, 전국해양경제과학발전의 새로운 모델을 제시하는 것을 목표로 진행한다.

① 칭다오 서해안 신구의 국가급 신구 승격 준비 과정

2011년 산둥반도 남색경제구발전계획 비준을 준비할 때, 칭다오(靑島), 엔타이(烟台), 웨이팡(潍坊), 웨이하이(威海)등 중점도시의 행정구획을 조정해서, 칭다오 해안, 웨이팡 해변(潍坊滨海), 웨이하이의 남해(威海南海)를 중심으로 해양경제신구 건설을 계획했다.

2012년 칭다오(靑島)시는 '칭다오서해안경제신구발전계획'을 발표했는데, 칭다오 서해안신구를 계획하기 위한 공간 범위와 거의 일치하며, 행정구역 조정에 대한 국무원

35) 국가급 신구는 국무원의 직접 관할을 받는 일종의 특구지역으로서, 토지, 금융, 세제, 행정절차 등의 측면에서 다양한 우대조치가 제공된다. 1992년 상하이 푸둥신구(上海浦东新区)의 개발을 시작으로 해서, 2005년 텐진 빈하이신구(天津滨海新区), 충칭 량장신구(重庆两江新区), 저장 저우산군도신구(浙江舟山群岛新区) 등을 비롯해 현재까지 총 14개가 지정되어 있다.

의 기준을 얻어, 황다오(黃島)구와 자오난(膠南)시의 합병을 통해 서해안 신구의 행정 계획 체계를 확립했다.

2013년 2월 국무원이 서해안 경제신구를 비준했고, 국가발전계획위원회에 심의를 요청했다.

② 신구건설계획

신구계획은 '1핵', '양항', '5기능구'로 구분이 되며, 각각 '1핵'은 신구 중심구, '양항'은 치엔완항(前灣港)과 동자커우항(董家口港)이며, '5기능구'는 보세기능확대구(保稅功能拓展區), 국제경제협력구(國際經濟合作區), 동자커우경제구(董家口經濟區), 서해안국제관광구(西海岸國際旅遊度假區), 구전커우서비스보장구(古鎮口服務保障區)로 구분된다.

칭다오 서해안 신구는 산둥반도 내 국가급 산업단지 중 가장 큰 규모이며, 산업 기능적으로 자기 완결성을 지니고 있으며, 정부 정책지원의 집중도가 가장 높은 지역이다.

경제적인 측면에서 지구 내 총생산이 이미 2,000억 위안을 초과했으며, 칭다오 각 구(區) 중에서 선두를 달리고 있고, 칭다오 전체 GDP의 1/4 가량을 차지하고 있다.

산업배치 측면에서는 선박제조업, 장비제조업, 해양 엔지니어링, 해양 바이오산업 등 각 부문별 기초산업의 균등한 발달을 추구하며, 보세항구를 통한 대외개방구역으로 육성할 계획이다.

향후, 산둥반도 남색경제구의 주요 지역으로 기능하게 될 칭다오(靑島), 웨이팡(濰坊), 르자오(日照)시의 행정구역 일체화 계획을 통해서, 해양산업을 중심으로한 산둥성 내 도시 간의 연담화를 계획하고 있다.



<그림 4-48 칭다오 서해안신구 공간배치 계획도>

자료 : 鳳凰网(qd.ifeng.com)

③ 저우산군도(舟山群島) 해양경제신구와의 차별성

저장성(浙江省) 저우산군도(舟山群島) 신구(新区)는 도서개발과 육해상 연계발전에서 중점을 둔 개발전략을 취하고 있지만, 칭다오(靑島)서해안신구(西海岸新区)는 해양산업의 선도적 작용을 통해 육상경제영역의 연계산업의 발전을 도모하는 전략을 취하고 있다. 저우산군도 신구에 비해, 칭다오 서해안신구가 지니고 있는 강점은 해양산업의 발전에 필요한 수많은 인재가 집적해 있다는 점인데, 중국해양대학 해양전문학원을 비롯해 20여개의 국가급 과학연구소와 중국 전체의 해양산업 관련 인력의 50%가 칭다오 시에 있기 때문에, 인적 자본 측면에서 커다란 우위를 지닌다고 볼 수 있다.

칭다오 서해안 신구는 해양경제가 연안에서 대양으로 확장되고, 지속적인 혁신을 통해 산업의 가치사슬이 점차 확장되어, 육상의 산업발전을 이끄는 방식으로 진행될 것이다. 단, 중국해양산업의 규모가 비교적 작고, 산업발전단계도 낮아서, 어떻게 지역

내 관련 산업의 발전을 견인할 것인가가 관건과제가 될 것이다.

2014년 6월 국가급신구 비준 획득 이후, 35건의 개혁조치들이 단행됐다. 칭다오서해안신구는 “개혁이 없으면, 신구도 없다”는 각오로 각종 개혁과 정책적 우대조치를 통해서 신규창업촉진과 투자유치에 만전을 기하고 있다.

기업 구매 토지에 대한 용도규제 면제 : 2014년 말, 칭다오서해안신구에 대해서 ‘일지다용(一地多用)’ 개혁조치가 비준됨에 따라 하나의 토지 위에 다양한 기능을 지닌 건축물을 지을 수 있게 되었고, 과거의 획일적인 토지관리방식이 개편됨에 따라 보다 집약적인 토지이용이 가능하게 되었다.

개인사업자에 해당하는 ‘개체호(个体户)’에 대한 창업 활성화 조치 즉, 사회투자분야에 대한 사전비준제를 취소하고 사후 신청제로 전환함에 따라, 건설프로젝트 사업공기를 3개월에서 6개월가량 단축했고, 종합행정서비스센터를 설립해 창업에 관련된 행정절차를 간소화했다. 실제, 1.4만호의 개체호 창업이 있었는데, 이는 전년 동기대비 54% 증가한 수치이다.

또한 일련의 개혁조치를 통해 도시관리, 국토, 문화, 해양감찰, 교통, 환경보호의 6대 부문의 행정집행권 및 관련 인력을 ‘종합행정집행국(综合行政执法局)’으로 단일화시켰다.

또한, 혁신 관리프로그램을 구축해서, 100만 여 명의 인재 D.B. 및 5,800여 건의 기업 정보 D.B., 사회관리 방면의 빅데이터 플랫폼을 구축했다.

각종 개발 프로젝트의 집적효율 추구 즉, 동아시아 국제컨벤션센터(东亚国际展览中心), 고속철도신기술연구개발센터(高铁新技术研发中心) 등의 500억 위안 규모의 대형 프로젝트들이 실시되고 있으며, 향후, 칭다오를 북방의 국제 수산물교역센터로 만들기 위한 101.7억 위안 규모의 프로젝트도 함께 진행되고 있다.

중국정부의 21세기 해양실크로드 전략과도 연계되는 산둥성의 해양산업(蓝色经济) 육성전략은, 향후 충남의 조선업, 선박수리업, 해양 마리나 산업 등의 분야와 전략적으로 연결될 수 있을 것이다.

7) 자오동 반도(胶东半岛) 해상 신도시 조성

지난 2011년 국무원이 ‘산둥반도남색경제구 발전계획(山东半岛蓝色经济区发展规划 이하 발전계획)’을 비준한 이후, ‘자오동반도(胶东半岛)’가 해양경제발전구역의 중심지

역으로 떠오르고 있다. 실제, 총투자액이 1억 위안을 초과했으며, 여가, 오락, 여행, 주거 기능이 일체화된 해상 국제 신도시 개발이 진행 중에 있다.

발전계획에 따르면, 양대 신도시와 7개 구역으로 구성된 9대 핵심구의 공간구조가 중요한데, 그 중 ‘정자만(丁字湾) 해상신도시(海上新城)’가 양대 신도시 중 하나이다. ‘정자만(丁字湾) 해상신도시’는 해안관리, 습지복원, 유람선산업의 육성 및 부동산개발을 중점사업항목으로 추진하고 있다. 또한, 신도시 지역과 기존 칭다오 도심지역 간의 접근성을 강화하기 위해, ‘환보하이지구 산둥성 도시간 궤도교통계획(环渤海地区山东省城际轨道交通规划)’을 통해 2020년 개통을 목표로 칭다오(青岛)-하이양(海阳) 간의 ‘도시 간 철도(城际铁路)’ 건설사업을 추진하고 있다. 완공 시, 양 도시 간 운행시간이 1시간 가량 소요되어, 칭다오와 하이양의 일체화 발전이 가능할 것으로 전망된다.



〈그림 4-49〉 칭다오 도심과 해양경제발전구역 간 철도노선도

한편, 하이양시 관광국장은 국제해변관광도시인 칭다오와 전국 10대 명승지인 하이양시가 연결되면, 양 도시 간의 관광·휴양 산업 간의 시너지 효과를 낼 수 있을 것이라 평가했다.

현재, 칭다오 맥주 축제를 진행하는 해변이 협소해서, 점점 증가하는 관광객을 모두 수용하기가 어려운 상황인데, 하이양 시에는 약 4km 가량 이어지는 모래해변이 있기 때문에, 이 곳을 축제장소로 활용해 이 문제를 해결할 수도 있다고 평가된다. 또한, 북방 사람들(北方人)은 해변가에 별장을 구입하기를 희망하는데, 칭다오 시내 구역에 비해 1/3 가격인 점도, 향후, 지속적인 투자 유치에 유리하게 작용할 것으로 예상된다.

8) 칭다오(靑島) 라오산(嶗山) 생물산업단지, 남색경제구 첫 프로젝트로 추진

칭다오 라오산 생물산업단지의 첫 입주 기업인 ‘칭다오 은색세기건강 산업그룹(靑島銀色世紀健康產業集團)’이 2015년 9월 베이징에서 남색경제해양개발기술관련 연구성과 발표회에서, 향후, 해양 활성화 성분을 주원료로 하는 건강식품 및 의약품 관련 기술의 연구개발사업을 추진하겠다고 밝혔다.

‘칭다오 은색세기건강산업그룹’의 덩웨이(丁偉) 회장은 “기업의 기술투자는 선진기술에 대한 선점효과 뿐만 아니라 첨단과학기술자들의 유입을 통한 기업의 이미지 제고에도 긍정적인 효과를 가져올 수 있다.”면서 해양생물을 활용한 연구개발 분야에 지속적으로 투자할 것이라고 밝혔다.

한편, ‘칭다오 은색세기 건강산업 그룹’은 2005년 창립했으며, 현재까지 지속적으로 해양자원을 활용한 의약품 개발 분야에 집중적으로 투자하고 있다. 또한 2014년 9월 라오산 생물약산업단지에 입주했으며, 투자규모는 1억 5천만 위안이다. 또한, 최근, 역사상 가장 엄격하다는 평가를 받는 ‘식품안전법’이 발효된 가운데, 소비자의 식품안전에 대한 수요에 부응하기 위해, 스마트폰 ‘Q.R.코드’를 통해 제품의 이력을 조회할 수 있는 어플리케이션 개발 등의 영역으로 업역을 확장하기도 했다.

‘칭다오시 라오산 생물약산업단지(靑島市嶗山醫葯產業園)’는 ‘과학기술도시(科技城)’의 북부에 위치해 있으며, 계획용지의 면적이 약 750무(畝)³⁶⁾에 달한다. 총 투자액은 약 24억 위안 규모이며, 총 건설면적은 약 50만 m²규모이다. 칭다오국가생물산업

36) 1무(畝) =667m²

기지, 국가생물의약중앙실험센터 등 국가급 전략적 플랫폼 등에 위탁하여, 생물제약, 백신 및 진단시약, 생물기술상품, 해양건강식품 및 생물의약품 연구개발서비스 등의 영역을 중점적으로 육성할 계획이며, 이미 ‘중국과학원 란저우 화학물리연구소 칭다오 분원’, ‘류허(六和)’, ‘웨이란생물(蔚蓝生物)’, ‘신더제약(信得药业)’ 등 16개 기업 및 기관들이 이미 단지 내에 입주해 있다.

9) 산둥성 각 지역, 남색경제구(蓝色经济区) 관련 산업 연맹 출범

지난 2011년 산둥성 정부가 제출한 ‘산둥반도 남색경제구 발전계획(山东半岛蓝色经济区发展规划)’이 국무원의 비준을 통과하면서, 산둥반도 남색경제구건설이 국가급 전략의 위상을 확보함에 따라, 2014년 6월 칭다오 산둥반도 남색경제구 해양생물산업 연맹을 시작으로 산둥성 내 각 지역에서 남색경제구 관련 산업연맹이 연이어 출범하고 있다.

‘산업연맹(产业联盟)’은 해당 업계에서 과학기술연구 개발 프로젝트의 협력 및 조정, 연구성과의 기술화, 고부가가치 상품 중심으로의 산업구조 최적화 등의 역할을 수행하고 있으며, 향후, 각 산업의 지역 착근화와 각 산업영역 간의 협조 발전(协调发展)에 중요한 조정자의 역할을 수행할 것으로 예상된다. 현재까지 산둥성 내에서 총 6개의 지역별 산업연맹이 출범했으며, 그 내용은 <표 4-15>과 같다.

산둥성 남색경제구는 칭다오(青岛)시를 선도도시로 주변 각 지역의 경제 발전을 목표로 하는 경제계획특구로서, 해양자원에 기반하여, 지역 간 산업 분업체계를 확립하고, 해양산업을 중심으로한 산둥성 지역 내 경제공간구조를 형성함으로써, 자연생태, 경제사회, 기술문화의 다양한 요소가 구비된 조화로운 발전추구를 목표로 한다. 또한, 산둥성 남색경제구는 전국해양기술 산업의 선도구역, 생태문명건설 및 사회조화진보의 시범구역, 해양-육상 일체화의 선도구역, 도농일체화의 선진지역을 육성한다는 목표로 추진된다.

‘산둥반도남색경제구 발전계획(山东半岛蓝色经济区发展规划)’에 따르면 2015년까지 산둥반도남색경제구 현대해양산업의 기초체계를 건립하고자 하며, 2020년까지는 선진해양경제체계를 건립하고, 산업구조의 최적화와 인간과 자연 간의 조화를 이룬 남색경제구를 육성한다는 목표를 지니고 있다.

<표 4-15> 산도반도 남색경제구 관련 산업연맹 창립 현황

장소	시기	명칭
칭다오(靑島)	14. 6. 17.	산동반도 남색경제구 해양생물산업 연맹 (山东半岛蓝色经济区海洋生物产业联盟)
엔타이(烟台)	14. 12. 29.	산동반도 남색경제구 해양 장비산업 연맹 (山东半岛蓝色经济区海洋装备产业联盟)
웨이팡(濰坊)	14. 12. 31.	산동반도 남색경제구 해양 화학산업 연맹 (山东半岛蓝色经济区海洋化工产业联盟) 산동반도 남색경제구 해양동력장비산업 연맹 (海洋动力装备产业联盟)
웨이하이 룽청 (威海 荣成)	15. 9. 18.	산동반도 남색경제구 해양식품산업 연맹 (山东半岛海洋食品产业联盟)
르자오(日照)	15. 10. 15.	산동반도 남색경제구 해양수산물 정밀가공 산업연맹 (山东半岛蓝色经济区海洋水产品精深加工产业联盟)

자료 : 산동성 내 각종 언론자료

이러한 계획들은 현재 이미 상당 부분 구체화되고 있는데, 칭다오(靑島) 서해안 경제신구는 38개의 개발 프로젝트를 유치했고, 엔타이(烟台) 동부해양경제신구는 실질적 개발단계에 돌입했으며, 웨이팡(濰坊)빈하이해양경제신구는 95개 신규 프로젝트를 유치했다. 또한, 웨이하이(威海) 난하이해양경제신구의 경우, 세계 500강 기업을 유치했으며, 중국-독일생태원 또한 국가최초의 종합표준화시범구로서 추진되고 있으며, 중국-독일센터(中德中心) 및 체험관 등 20여개의 신흥산업 프로젝트가 이미 추진됐다.

르자오(日照)의 경우, 향후 중국-싱가폴 간의 협력 해양경제산업단지가 조성, 국제해양도시를 건설할 계획이다.

남색경제구의 구체적 산업 영역은 조선, 석유화학, 기계, 해양장비 등 전통적인 해양산업분야에서부터 수산물을 활용한 의약품 및 화장품 등의 바이오 제품, 그리고 요트, 마리나항 조성, 해양생태관광, 선박관련서비스업 등 첨단산업과 서비스업에이르기까지 다양하다.

공간구조 측면에서는, 2020년까지 9대 핵심구에 대한 집중적 투자가 진행되는데, 딩쯔만(丁字灣) 해상신도시, 웨이팡(濰坊)해상신도시, 하이저우만(海州灣)중화학공업집적구, 치엔다오(前島)기계제조업집적구, 룽커우만(龍口

灣) 해양장비제조업 집적구, 빈저우(濱州)해양화학공업집적구, 동자커우(董家口)해양고급과학기술산업집적구, 라이저우(萊州)해양신에너지 산업집적구, 동잉(東營)석유산업집적구 등이 산동성 남색경제구의 핵심 산업단지이다.



<그림 4-50> 산동반도 남색경제구 9대 핵심구

산동반도 각 지역별 산업연맹의 창립과정을 요약하면 다음과 같다.

▪ 산동반도 남색경제구 해양생물산업연맹(山东半岛蓝色经济区海洋生物产业联盟, 이하 ‘해양생물산업연맹’)

2014년 6월 17일 ‘칭다오밍위에해초집단유한공사(青岛明月海藻集团有限公司)’에서 해양생물산업연맹이 출범했다. 2013년 기준, 칭다오시의 해양생물산업의 생산가치는 32억 위안으로, 전년대비 약 35% 증가했으며, 전국 총생산액의 15% 가량을 점유하고 있다. 향후, 해양생물산업연맹은, 1) 각 회원 기업에 대한 정책자문활동, 2) 각 제조공정에 대한 표준 제정 및 인증서비스의 제공, 3) 상품시장 개척 및

적극적 마케팅 활동에의 공동 참여 등을 통해 칭다오시 및 산둥반도 남색경제구 내 각 해양생물산업 기업의 발전에 만전을 기하기로 했다.

▪ **산둥반도 남색경제구 해양장비산업연맹(山东半岛蓝色经济区海洋装备产业联盟)**

2014년 12월 29일, 산둥성 옌타이(烟台)에서, 산둥반도남색경제구 해양장비산업 연맹이 창립됐다. 성 남색경제구 관공실(区办) 량웬위에(梁文跃) 부주임은 이 자리에서, 현대시장경제의 조건 하에서 산업연맹의 역할은 매우 중요하다면서, 정부와 기업, 기업과 기업 간 협력과 유대의 중요한 교량 역할을 해 주길 희망한다고 밝혔다.

향후, 해양장비산업연맹은 지역 내 기업 간의 협력을 도모하고, 특히, 다른 연관산업 분야 연맹과의 상호학습과 협력을 강화해 지역 내 산업생태계 형성에 기여해, 해양장비제조업의 브랜드 가치를 높이는 데 전력을 기울이기로 했다.

▪ **산둥반도 남색경제구 해양화학산업연맹(山东半岛蓝色经济区海洋化工产业联盟)과 산둥반도 남색경제구 해양동력장비산업 연맹(山东半岛蓝色经济区海洋动力装备产业联盟)**

2014년 12월 30일, 산둥반도남색경제구 해양화학산업연맹과 해양동력장비산업연맹의 창립식이 각각 42개 기업, 19개기업이 회원사로 참여한 가운데 웨이팡(潍坊)시 빈하이 경제기술개발구에서 개최됐다.

해양화학산업연맹 및 해양동력장비산업연맹은 혁신, 공존, 협력, 발전을 지표로, 각 회원사 간의 평등한 발전과 상호호혜, 위험의 고른 분산, 이익 공유 등의 원칙을 토대로, 기술혁신과 브랜드 개발을 통한 산업경쟁력 향상에 전력을 기울이기로 했다.

▪ **산둥반도 남색경제구 해양식품산업연맹(山东半岛海洋食品产业联盟)**

2015년 9월 18일, 웨이하이 룡청에서 산둥반도 남색경제구 식품산업연맹이 정식으로 출범했다. 이 자리에서 이사장으로 선출된 ‘당자집단 유한공사(当家集团有限公司)’ 사장은 산둥성 해양식품산업의 발전을 위해 해양식품산업 관련 핵심기업들을 지원하고, 해양식품산업분야 기업 간의 협력플랫폼을 구축하고, 기업의 자주적 혁신능력을 강화할 수 있도록 지원해야 한다고 밝혔다.

향후, 해양식품산업연맹은 산둥성 내 각 대학 및 연구기관들의 연구 역량을 활용해

첨단기술의 협력개발, 해양식품의 상품화를 추진하고, 각 산업부문 간 연계발전을 추진하여, 산학연 융합발전을 위한 일체화된 플랫폼을 조성할 뿐만 아니라, 산동성 해양식품산업 고유의 브랜드 개발 등을 추진하고, 특히, 해양식품의 위생 및 안전성 검증에 대한 공공 플랫폼 조성을 최우선적으로 추진할 계획이다.

▪ **산동반도 남색경제구 해양수산물정밀가공산업연맹(山东半岛蓝色经济区海洋水产品精深加工产业联盟)**

2015년 10월 15일, 산동성 르자오(日照)시에서 40여개 기업과 과학기술연구원 등이 참석한 가운데, 르자오(日照) 해양수산물 정밀가공산업연맹이 성립됐다.

르자오는 산동성 어업과 수산물양식업의 주요 기지로서 시 전체 해양산업에서 수산물 가공업의 생산액 비중이 65%를 차지할 정도이지만, 그 동안 개별 기업 간 및 기업과 시정부 간의 협력이 미약하다는 지적을 받아왔다.

향후, 수산물 가공산업연맹은 산동반도 남색경제발전 정책의 실현을 위해 업계 내부의 협력과 더불어, 과학기술개발 및 연구성과의 활용, 수산물가공업의 고부가가치화를 위한 신사업모형의 발굴, 해양산업 분야 우수기업의 지역 유치 등을 추진하고, 기존의 5개 산업연맹과도 밀접한 교류협력관계를 유지하기로 했다.

10) 칭다오, 홍다오신구(红岛新区)인프라건설 시정부 비준 획득

칭다오시(青岛市)는 2012년부터, 자오저우만(胶州湾)을 중심으로 칭다오(青岛), 황다오(黄岛), 홍다오(红岛)의 3개 도시권으로 구성된 공간구조를 형성한다는 구상 하에 홍다오신구(红岛新区)의 골간을 형성할 간선도로를 건설하고 있다.

칭다오시 정부는 도시공간구조를 칭다오, 황다오, 홍다오의 3개 중심을 골간으로 하는 다핵구조로 전환하고자 한다. 홍다오경제구(红岛经济区)는 자오저우만(胶州湾)의 북안에 위치한 지역으로 총면적 160만km²에 달하고, 향후, 칭다오시 전체의 발전을 주도하는 혁신거점 및 창업기지로 조성할 계획이다. 또한, 홍다오(红岛)에는 정무, 문화, 의료 등 시급 공공서비스센터를 설립할 예정이며, 국제업무와 첨단과학기술혁신의 거점지역으로 육성할 예정이다.



<그림 4-51> 자오저우만(胶州湾)을 중심으로 한 칭다오시의 공간구조

산동신문(山东新闻)의 보도에 따르면, ‘칭다오 고속철도공사(青岛高铁公司)’와 칭다오 시정부가 ‘홍다오 교통허브 종합개발합작협약(红岛枢纽站综合开发合作协议)’을 체결함에 따라, 2019년 완공을 목표로 ‘홍다오 교통허브센터(红岛枢纽站)’가 건설될 것이라 밝혔다.

칭다오시(青岛市)는 이를 위해 현재 ‘칭다오 홍다오개발건설 집단유한공사(青岛红岛开发建设集团有限公司)’를 설립하고, 54.5억 위안을 투자한 상황이다. 향후 2019년 홍다오역(红岛站)이 완공되면, 홍다오역에서 지난역(济南站)까지 1시간, 베이징과 상하이까지는 3시간 내에 도착하는 고속철도가 운행될 예정으로 향후, 산둥반도에서 가장 중요한 교통허브가 될 전망이다. 한편, 이와 더불어 홍다오에 설치되는 주요 기초시설로는 홍다오편구(红岛片区)로 이어지는 고속도로, 내부 도로, 교량 공사, 도로와 연계되는 각종 관로(管路), 도로 범위 내의 조명과 신호등, 표지판 등이 있으며, 칭다오 신공항의 건설에 따라 추진되는 각종 기초시설 건설과 연계 개발할 계획이다.



〈그림 4-52〉 지난-홍다오 간 고속철도 노선도

11) 칭다오시 5대 중점 관광 프로젝트 건설 추진

산둥반도의 남색경제구가 국가전략의 차원에서 추진되고 칭다오시(靑島市)의 서해안신구(西海岸新区)가 국가급신구로 비준되는 등 해양산업의 구조고도화가 진행되면서, 해양형 휴양 및 관광산업 분야에 있어서도 산업구조고도화와 이에 수반하는 각종 개발 프로젝트가 추진되고 있다.

칭다오시 관광국은 향후, 홍다오경제구(紅島經濟區)의 ‘동방 에덴공원 (東方伊甸園)’, 황다오구(黃島區)의 ‘동방영화도시(東方影都)’, 지모시(即墨市)의 ‘모티엔35몰(摩天三五 Mall)’, ‘해양주제공원(海洋主题公园)’, ‘긴사슴여가농장(长鹿休闲农庄)’ 등 5곳의 관광지 개발을 추진하겠다고 밝혔다. “관광소비촉진을 통해 더 많은 시민들이 여행의 혜택을 누리게 하자”라는 주제로 온라인 좌담회를 개최한 가운데, 여가휴양여행, 관광여행, 비즈니스 여행, 문화여행, 해양여행, 향촌여행, 체육훈련여행 및 생태여행의 8대 여행 상품을 칭다오의 대표 관광상품으로 육성하겠다고 밝혔다. 또한, 칭다오의 대표적 관광자원으로 꼽히는 해양휴양관광 이외에도, ‘다구허(大沽河) 연해 생태관광집중구’,

칭다오맥주(青啤), 하이얼(海尔), 화동포도주(华东葡萄酒) 등 공업관광시범지, 전통 어촌마을, 온천, 휴양산림 등을 포함하는 생태적 향촌 관광 시범지 등을 칭다오 관광국 공식 홈페이지에 등록하고 본격적인 홍보를 시작했다.

홍다오경제구(红岛经济区)의 ‘동방 에덴공원(东方伊甸园)’은 아시아 최초의 ‘에덴공원’ 복합단지로서, 매년 수백만의 중산층 관광객을 유치할 것으로 예상된다. 원래의 에덴공원(伊甸园)은 뉴욕타임즈가 세계8대 기적으로 꼽은 것으로서 1996년부터 총체계획을 시작해 런던에서 400여km 떨어진 콘월(Cornwall)에 6년에 걸쳐 완공한 세계 최대 규모의 온실식물원이다. 약 10억 위안의 투자가 이루어질 예정이며, 칭다오 특색의 여가 휴양 단지로 개발되며, 생태, 환경보호, 과학기술의 콘텐츠를 포함한 사계절 관광형 테마파크로서 개발될 계획이다.



<그림 4-53> 동방에덴공원 투시도

황다오구(黄岛区)의 ‘동방영화도시(东方影都)’는 중국 최대의 부동산개발업체인 완다그룹(万达集团)이 500억 위안을 투자하여, 세계 최대규모의 미디어 산업 프로젝트로 추진된다.

해당 단지(complex)의 면적은 376만㎡, 총건축면적 540㎡로 미디어산업단지, 컨벤션센터, 호텔, 완다(万达)백화점, 관광쇼핑센터, 국제병원, 술집거리 등 기능구역으로 구분된다. 해당 프로젝트는 2016년 6월 임시 영업을 시작하며, 2017년 6월 정식개장할 예정이다.

한편, 완다그룹(万达集团) 관계자에 따르면, 동방영화도시에는 50여 곳의 세계적인

미디어 업체들이 입주하고, 매년 100여 편의 영화제작이 이루어질 예정이다.

지모시(即墨市)의 ‘모티엔35몰(摩天三五Mall)’은 해양산업실리콘밸리에 자리잡으며 디즈니랜드의 규모를 능가하는 수준의 관광객을 유치할 것으로 전망된다. 미국 모티엔 그룹(摩天集团)의 투자로 진행되며, 상업몰에 대한 투자금액은 약 29억 불 규모이며, 건축면적은 약 170만㎡이며, 실내 공간은 오락, 쇼핑, 식도락, 예술전시센터 등으로 구성된다.

쇼핑몰 내부에는 쇼핑, 여행, 주제공원, 오락의 개방형 상점으로 개발되며, 매년 약 6,000만 명의 관광객을 유치해 미국 디즈니랜드, 그랜드캐니언공원 등의 관람객 수를 넘어설 것으로 예상된다. 총 투자액은 39억 불 규모인데, 이에 따른 투자유발 효과가 500억 위안으로 10만 명의 고용창출효과가 예상된다.

이 밖에, ‘해양주제공원(海洋主题公园)’, ‘긴 사슴 휴양농장(长鹿(木)农庄)’ 프로젝트 또한, 칭다오시 관광국의 적극적인 지원 아래 추진되고 있으며, 시 관광국은 이를 통해, 산둥성의 남색경제구사업 추진과 연계한 종합형 해양휴양관광산업의 발전을 모색하고 있다.

12) 지역형 신형 직업농 양성

산둥성 정부가 현재 ‘취업우선전략행동방안’을 제출한 가운데, 향후 매년 10만 명의 첨단기술 및 경영관리형 지역 직업농민을 육성하겠다고 밝혔다.

‘취업우선전략행동방안(就业率先战略行动方案)’에 따르면, 산둥성 정부는 향후 대학 등 고등교육기관에 창업혁신형 교육과정과 창업 촉진 프로그램 등을 추진함으로써 대학생의 창업혁신의식과 창업능력을 향상시키기로 했다.

2015년 연말까지 각 시에 최소한 1개의 창업관련대학과정을 설치하며, 2016년부터 창업훈련 업무를 완전히 대학기관에 위임하고, 훈련 후 창업활동에의 참가비율을 최소한 90%, 창업성공율을 최소한 20% 확보를 목표로 한다. 또한, 장차 농민의 직업훈련 과정에 취업연수기능을 ‘취업 및 창업 역량강화 5개년 계획’의 범위에 포함시키며, 직업농 인증제도의 실시 방안을 강구하고 있으며, 직업농민의 특성에 알맞은 전문직업 코드를 설치하고, 매년 10만 명 이상의 신형 직업농민을 양성하겠다고 밝혔다.



<그림 4-54> 산둥성 린이시 농업생산 연수 과정

실례로, 린이시(临沂市) 농·광업학교의 경우, 명인현(蒙阴县)의 표고버섯 농가에 대한 현지지도 활동에 돌입했으며, 기업과 농업생산지도기지, 각 농가가 결합된 형태의 농업경영시스템을 구축하여 농업기술 훈련뿐만 아니라 시장상황에 따른 마케팅과 농산물 가공분야에서의 협력을 강화하고 있다.

13) 러링시(乐陵市) 농업생산의 규모화, 과학화, 고급화 추진

산둥성 더저우시(德州市)의 현급시인 러링시(乐陵市)³⁷⁾가 현재 선진적 농업경영방식과 현대화된 과학기술의 도입을 통해 황하삼각주 지역의 19개 현·시·구 중 5년 연속 재정수입 1위를 달성했다. 더저우시(德州市)는 산둥 북부지구(鲁北地区)의 전형적인 농업도시로서 곡물 생산으로 유명한 지역이지만, 재정수입이 부족한 지역이었다. 그러나 과종과 양식 등의 규모화를 실현하고, 비료배합 및 농산물 부산품 회수시설의 과학화, 농산품의 고급화 등 농업현대화를 지속적으로 추진하면서, 주민의 소득이 지속적으로 증가하고 있다.

더저우 시 청년층 대다수가 대도시 지역에 가서 일을 하고 있어, 개별 농가 단위에서의 농지경작이 어려운 경우가 많은데, 러링시의 경우, 적극적으로 ‘토지대리관리합작사(土地代管合作社)’제도의 도입을 통해 농지의 규모화 경영이 가능하도록 하고 있다.

37) 중국은 성-지급시-현급시의 행정체계를 지니고 있다. 가령, 더저우시의 행정구역은 직할시 구역 내의 구와 여러 현급시·현으로 구성되어 있다.

위탁관리 토지에 대해서는 토지의 경영권 및 수확물에 대한 소유권은 농민 개인에게 귀속되지만, 토지대리관리협작사에 위탁관리비용을 납부해야 한다.

러링시 푸중협작사(富众合作社) 왕타오지에(王挑杰) 사장(社长)에 따르면, 농민 개인이 토지 1무를 매년 경작하는데 최소한 1,000위안의 경비가 필요한 데 반해, 협작사를 이용할 경우, 경작비용을 최소 10% 이상 절약할 수 있다고 밝혔다.

14) 4G 모바일 망을 통한 스마트 농촌의 조성

2015년 9월 말 현재까지, 산둥성 전역의 5만개 마을의 750만 농촌가구에 4G 모바일망이 보급되었고, 연말까지 산둥성 내 모든 농촌 마을에 대한 모바일 인프라의 구축이 추진될 예정이다. 이는 ‘황토를 마주하고, 하늘을 등에 지고 시작한다(面朝黄土背朝天)’는 중국 농촌의 수천년 간 지속되어 온 생활 방식에 대대적인 변화가 발생하기 시작했음을 의미한다. 통신기술의 보급 특히, 4G 및 고속 인터넷망의 보급에 따라 농촌의 업무, 생활, 교류 방식에 엄청난 변화가 발생하기 시작했다.

①스마트 폰을 활용한 비료·종자의 구매, 농업기술자문활동

모바일 인프라의 구축이 농촌지역의 생활 방식에 가져온 변화 중 중요한 부분은 스마트폰을 이용하여 비료, 종자, 농약, 농기구 등 각종 농업 관련 제품의 구매가 가능해졌다는 점이다. 일례로, 모바일망을 통한 농사용품의 대량 공동 구매를 통해 농사 관련 경비 지출을 감축하는 사례가 증가하고 있다. 가령 옌타이(烟台)시의 한 사과농장의 경우, 그 동안 한 농가에서 필요로 하는 용품의 양보다 많은 양의 농약을 구입해왔으나, 스마트폰 어플리케이션 ‘손바닥 위의 농업자금(掌上农资)’를 활용해, 해당 농약이 필요한 인근 농가와의 공동 구매를 통해 해당 경비 지출을 절약할 수 있었다.

또한, 농업 고속인터넷망을 통해 원격으로 개별 농가에 대한 농업기술 자문 또한 가능하게 되었다. 실질적으로, 전통적인 농업생산방식에서 파종, 비료, 물대기, 농약 투여량 등은 전적으로 농민의 감이나 경험에 의존할 수밖에 없었는데, 이동통신네트워크의 발전에 따라 대부분의 농가에서 체계적인 관리와 자문을 받을 수 있게 됐다.

한편, 농촌지역의 취약한 의료 인프라 문제에 대한 해소도 가능해졌는데, 스마트폰을 통해 기층 행정단위인 ‘가도판사처(街道办事处) 위생실(보건소)’의 원격 진료를 받을 수 있게 되었기 때문이다.



<그림 4-55> ‘손바닥 위의 농업자금(掌上农资)’ 어플리케이션

② ‘인터넷+’ 가 가져온 농촌의 교역 방식의 변화 : 농산물의 전자상거래활성화

‘인터넷+’ 기술의 발전 및 보급으로 농산물의 거래방식도 변화하고 있다. 4G 모바일 망이 산동성 전체 농촌에 보급되면서, 개별 농가와 농산물 소비자 간의 직접적 연결이 보다 용이해지고 있다.

스마트폰 어플리케이션‘손바닥 농업자금(掌上农资)’은 알리바바(阿里巴巴), 징둥(京东) 등의 중국 최대 전자상거래 업체 등과 협력해서, 엔타이의 사과, 복숭아 등의 특산품을 인터넷판매하고 있으며, 여기에는 102개의 기층 농업합작사, 12개의 직속기업 단위 등이 포함되어 있다. 또한, 쑤보시(淄博市) 보산진(博山镇) 상와첸촌(上瓦泉村)은 매 농가의 지표가 되고 있는데, 인터넷을 통한 홍보를 통해서 유기농 딸기, 황도, 땅콩 등을 전성(全省), 전국으로 판매하고 있으며, 사과, 복숭아, 자두, 산야, 포도, 블루베리, 대추 등의 작물을 주변 시·현(市县)에서 집하해 판매하고 있다. 한편, 스마트폰 어플리케이션‘손바닥 농업자금(掌上农资)’은 농산품거래, 가축병원원격진료, 적당한 비료량 측정 등의 기능도 갖추고 있다.

③농업경영 및 보건·위생 관리, 치안관리 방면에서의 변화

쑤보시(淄博市) 보산진(博山镇)은 남보산, 북보산, 귀좡(郭庄) 등의 3개 향진이 합병된 지역으로서 총 150여km²의 면적으로 37개의 행정촌을 관할하고 있다. 2014년 8월 보산진에서 최초로 전자형 사무자동화시스템이 도입되고, 모든 행정촌의 문서를 전자문서 형태로 관리하게 되면서, 행정구역에 대한 종합적 관리업무가 가능해졌다. 또한, 보산진(博山镇) 정부에서 ‘푸른하늘 경계병(蓝天卫士)’이라는 산림방화감독 시스템의 운영을 시작했는데, 매 5-10분 마다 현장을 감독할 수 있어서 24시간 산림 현황에 대한 모니터링이 가능하다.

한편, 엔타이(烟台)시의 라이저우(莱州)는 각급 향진 정부와 협력하여, ‘핑안향촌(平安乡村)’이라는 플랫폼을 구축하고 있는데, 이는 각 마을에 설치된 CCTV의 촬영영상을, 관할 파출소로 전송하여 감시할 수 있는 시스템으로서, 각 급 파출소에서의 정시 출동률을 99%까지 향상시켰고, 야간범죄발생률을 64%까지 감소시키는 등 농촌지역 치안 향상에 상당한 기여를 하고 있다.

산동성이 농촌의 각급 기층 단위 지역에까지 초고속 인터넷과 모바일 망을 구축함

으로서, 농업생산의 향상, 주민소득의 향상, 농촌 주민의 삶의 질 개선, 농촌환경보호 체계 강화 등에 커다란 기여를 하고 있다.

15) 산둥성 고속철도, 전국 16개 성시(省市)와 연결

지난(濟南) 철도국에 따르면, 올 7월 1일자로 지난철도국이 열차운행 세부계획을 조정하여, 산둥성에서 전국 18개 성시로 연결되는 고속철도 노선을 신설했고, 보통열차에 비해 경제적으로 많은 혜택을 제공할 것이라고 밝혔다. 2015년 5월 20일, 지난(濟南)-장자제(張家界) 간의 쾌속 관광열차를 시작으로 하여, 산둥성과 전국 각 성시 간의 고속철도 및 쾌속열차 운행이 증편 내지 신설되고 있으며, 2015년 7월 1일을 기준으로 <표 4-16>과 같이, 산둥성과 각 성시 간의 고속철도 운행이 시작된다고 밝혔다.

금번, 철도운행계획 변경의 특징은 다음과 같다.

① 고속철도노선 증편

지난서(濟南西)역에서 광저우남(廣州南) 역 구간 고속철도 노선이 선전북(深圳北)역까지 연장운행 됨에 따라, 산둥성에서 선전을 직접 연결하는 고속철도 노선이 되었다. 이에 따라 산둥지역에서 홍콩지역으로의 이동이 편리해 질 전망이다. 또한, 황산북(黃山北)역으로 연결되는 고속철도 노선이 증편되어, 황산 관광이 편리해 질 전망이며, 구이저우성(貴州) 성도인 구이양(貴陽)으로도 직접 연결되고 베이징, 톈진 등과의 고속철도 이용도 보다 편리해질 전망이다.

<표 4-16> 산둥성 고속철도 증차 현황

노선	운행열차
지난(濟南)-푸저우(福州)	G345/G348
지난서(濟南西)-광저우남(廣州南)-선전북(深圳北)	G279/G280
칭다오(靑島)-허페이(合肥)-샤먼북(廈門北)	G244/G242
지난서(濟南西)-화이하남(懷化南)-구이양북(貴陽北)	G285/G286
베이징남(北京南)-푸저우(福州)	G27/G302, G301/G28, G303/G304
베이징남(北京南)-샤먼북(廈門北)	G322/G323, G324/G325, G326/G321
베이징남(北京南)-황산북(黃山北)	G351/G352
톈진서(天津西)-푸저우(福州)	G329/G330
베이징남(北京南)-허페이(合肥)-황산북(黃山北)	G265/G270

자료 : 지난시 철도국(www.jntlj.com)

② 쾌속열차의 증차

산둥성과 상하이(上海)·항저우(杭州) 지역을 하룻밤에 운행하는 야간 특급 열차 편을 늘리고, 베이징서(北京西)역-푸지엔성(福建省) 롱옌(龙岩) 간 열차(K571/K572)노선을 샤먼(厦门)까지 연장할 계획이다.

③ 산둥성내 열차 운행의 편리성 증대

칭다오-롱청(龙城) 간 열차가 8편 증차되고, 기타 성내 철로가 증축되며, 롱청(龙城)-엔타이(烟台) 간 관내 동차(D6098/D6099)가 증차되고, 칭다오(青岛)-롱청(龙城) 구간이 고속열차로 운행되며, 이 중 러시아워 시간에는 6편의 고속열차가 추가로 운행될 예정이다. 또한, 지난(济南)-르자오(日照) 간 열차(K8281/K8282)는 특고속열차로 개편되고, 칭다오북(青岛北)-쓰보(淄博) 간 열차, 웨이하이(威海)-쓰보(淄博) 간 열차, 지난(济南)-동잉(东营) 간 열차가 증차되며, 짜오좡서(枣庄西)-엔타이(烟台) 간 열차의 운행구간이 짜오좡서(枣庄西)에서 칭다오북(青岛北) 역 구간으로 변경되며, 철로 신설을 통한 운행시간 단축이 예상된다.

④ 일출여행의 편리화

베이징에서 중국 동해안 지역으로의 고속철도 접근성이 개선되어, 중국 관광산업 성장에 따른 일출여행 수요증대에 부응하게 될 것으로 예상된다. 베이징남(北京南)-롱청(龙城) 간 열차(G4217/G4218), 지난서(济南西)-상하이 홍차오(上海虹桥) 간 열차(G4261/4262), 산둥성 짜오좡(枣庄)-선양(沈阳) 간 열차(G4266/7G4268), 베이징남(北京南)-엔타이(烟台) 간 열차(G4219/G4220)가 증차된다. 금번, 철도운행계획 개편을 통해, 산둥성내 각 도시와 전국 16개 성시 및 18개 대도시와의 접근성이 제고되어, 관광객 및 비즈니스 승객들의 편리성이 크게 개선될 전망이다.

16) 칭다오 신공항 착공, 2019 년 상반기 완공 목표

2015년 4 월 14 일 칭다오 공항공사가 남방의 여객과 북방의 화물운송의 수요증대에 부응하기 위해, 국제 선진의 BIM(Building Information Modeling) 기술, 에어컨 에너지 저장 기술을 갖춘 중심도시와 1 시간 거리로 통행 가능한 신공항을 건설하겠다고 발표함.

2013년 9월 칭다오 시 구역에서 1시간 거리에 위치한 자오동(胶东)으로 공항 입지를 결정하였으며, 2014년 10월 국무원과 당중앙군사위원회의 비준을 획득한 바 있으며, 2015년 5월 15일 국가환경보호국의 환경영향평가 비준을 획득함에 따라 더욱 탄력을 받게 되었다.

‘백년공항’을 목표로 건설을 추진하며, 종합교통, 스마트 공항, 인문공항, 녹색공항, 특색비즈니스 서비스 등 5개 부문에서 업계를 선도하며, 비준, 계획, 설계, 환승 등의 방면에서 칭다오의 속도, 칭다오의 표준을 실현해 갈 계획이다. 또한, 스마트생산, 스마트안전, 스마트서비스, 스마트상업, 스마트관리, 스마트교통, 스마트저탄소, 스마트물류, 스마트공항의 9대 ‘스마트 계획’을 실현할 계획이다.

신공항은 연간 3,500만의 여객과 50만 톤의 화물을 처리할 수 있으며, 연간 30만 회의 이착륙이 가능한 규모로 설계된다. 공항 내 이동거리는 동급 규모의 중국 내 다른 공항과 비교했을 때 최단시간으로 이동할 수 있도록 설계하고 여객기 75대를 동시에 댈 수 있는 최대 규모의 터미널을 건설할 계획이며, 신공항의 터미널 면적은 45만㎡, 주 활주로는 3.6km에 달한다.

공항까지의 접근성은 산둥반도 전체에서 2시간, 칭다오 시 구역에서는 1시간 반, 칭다오 중심 시가지에서는 1시간 내에 도달할 수 있도록 하고, 이를 위해 공항철도와 각 노선 버스를 중심으로 하는 교통시설을 확충할 계획이다.

17) 산둥성 인민정부, 정부업무체계 간소화 추진

지난 7월 23일, 산둥성 인민정부가 ‘2015년 정부권한 이양과 결합된 정부업무체계 개편추진방안’에 비준함에 따라, 1) 행정심사부문, 2) 투자 심사부문, 3) 직업 관련 자격증 관리 부문, 4) 행정비용징수 부문, 5) 상공업 영업허가 관련 부문, 6) 교육, 과학, 문화, 위생, 체육 관련 부문, 7) 행정 집행에 대한 관리 감독 부문의 7가지 측면에서의 행정체계 간소화가 산둥성 및 각 산하 시정부에서 추진된다.

중국 공산당의 전면심화개혁 및 정부 직렬 체계에 대한 개편이 지속적으로 추진되는 배경 하에, 국무원의 ‘2015년 정부권한 이양과 결합된 정부업무체계 개편 추진방안통지(国务院关于印发2015年推进简政放权放管结合转变政府职能工作方案的通知)’의 정책 이념을 실현하기 위해, 산둥성 차원에서의 구체적 실시방안을 마련하게 됐다.

경제사회발전에 부적합한 행정심사 사항을 폐기하고, 비행정허가심사항목을 취소하고, 투자심사 기준을 대폭 간소화하는 이른바, ‘삼정합일(三正合一)’을 실현함으로써, 정부의 행정효율을 향상하고, 관리감독서비스의 최적화를 실시해서, 기업의 더 많은 투자와 창업을 유도함으로써 시장의 활력을 강화한다는 것이다.

한편, 산둥성 인민정부는 상술한 개혁조치들을 단행하기 위해, 정부업무기능개편전담팀(政府职能转变领导小组)을 설치하고, 각 정부 부문 고유의 업무방식에 대한 개편에 협조해 줄 것을 당부했다.

▪ 행정심사부문 개혁 방안

각 급 부문의 비행정허가비준항목을 전면적으로 취소하고, 2015년 말까지 비(非)행정허가비준관련 성 정부의 권한을 시·현급정부에 이양시킨다. 감독 권한의 집행을 법에 의거해서 시행하고, 행정심사의 비준과정을 표준화하고, 투명화한다. 정부 각 부문 별로 나누어져 있는 행정심사 신청을 성 정부 산하의 기구로 단일한 창구를 마련한다. 행정심사 중개서비스를 규범화함으로써, 기업의 부담을 줄인다.

▪ 투자심사부문 개혁 방안

국가의 기업 투자프로젝트 핵심목록의 변화 상황에 따라, 산둥성 차원에서도 기업 투자프로젝트 시행절차의 핵심적 문제로 거론되어온 강제성 중개서비스절차를 대폭 간소화할 방침이다. 인터넷을 통한 기업 투자프로젝트 심사제도를 마련하고, 관련 정보를 성(省) 내 관련 정부부문에서 공유할 수 있는 플랫폼을 설치한다. 투자관리방식 혁신에 대해, 정부 각 부문이 협력적으로 관리감독을 시행할 수 있도록 제도를 마련한다. 특히, ‘기술과 제도’의 공동발전을 통해 중앙과 지방의 유관 부문이 함께 정보자원을 공유할 수 있도록 한다.

▪ 직업 관련 자격증 관리 부문 개혁 방안

2015년 말까지 산둥성 각 부문의 직업자격허가인정 업무 개선을 마무리한다. 각 부문이 스스로 설치한 직업자격 및 관련 수속업무에 대한 관리 감독을 실시하고, 국가의 직업자격목록관리 제도를 성 차원에서 정착시키도록 한다. 직업기능인증에 대한 온라인

인업무처리가 가능하도록 하고, 국가가 제정한 산업부문별 직능기준이 각 부문에서 구체적으로 적용될 수 있도록 한다.

▪ 행정비용징수 부문

편법적으로 설치된 행정비용징수 기금을 취소한다. 행정비준심사중개서비스 비용을 규범화하고, 법률에 근거하지 않은 행정서비스 신청 중개비용은 모두 취소하며, 이에 대한 관리 감독을 엄격하게 실시한다.

▪ 상공업 영업허가 관련 부문

상공업 영업허가, 조직기구코드, 세무등기증을 하나로 통합하는 삼증합일(三證合一) 제도를 연내에 추진해서, 한 영업장에 통합된 하나의 코드만을 부여하도록 한다. 우선적으로 영업을 개시하고, 사후적으로 유관 허가증을 받는 제도(先照后证)를 개편하여 상공업영업등기 신청에 대한 엄격한 관리를 시행한다.

자유무역구에서 실시되었던 외자투자기업에 대한 투자비준제도 개혁의 경험에 비추어, 비(非)자유무역구에서도 외국계기업에 대한 설립절차를 대폭 간소화한다. 중소기업 목록을 작성해서, 중소기업이 서로 간의 정보를 공유하고 소통할 수 있는 인터넷 플랫폼을 구축한다.

▪ 교육, 과학, 문화, 위생, 체육 관련 부문

인터넷, 빅데이터 등의 기술진보 추세에 맞추어, 대중적인 창업과 혁신을 위한 공공서비스체계를 구축하고, 교육, 과학, 문화, 위생영역에서 혁신이 창출될 수 있도록, 양호한 혁신환경을 조성한다. 각 사업 부문에 대한 행정비준사항들을 대폭 철폐 및 간소화하고, 교육, 과학, 문화, 위생, 체육 관련 부문에 적합한 합리적인 관리 방안을 모색한다.

▪ 행정집행에 대한 관리 감독 부문

국내외 각지의 경험을 토대로 관리효율을 높일 수 있는 혁신적인 관리감독 방안을 모색해서, 각 산업부문별로 시장주도의 공정한 경쟁환경을 조성한다. ‘선 영업허가 후 유관허가증 발급 제도(先照后证)’개선에 따른, 후속 대책을 마련하고, 발전개혁, 경제화

및 정보화, 공안, 국토자원, 주택도시건설, 교통운수, 농업, 해양수산, 임업, 환경보호, 언론출판, 공상, 식품의약품 감독, 관광 등 주요 부문에 대한 체계적인 행정 관리 방안을 마련한다. 통일적인 종합관리감독 시스템과 사회신용정보체계를 구축한다. 인터넷과 빅데이터 기술을 활용하여 인터넷 상에서 공공서비스를 제공할 수 있도록 하고, 정부의 관리감독에 대한 시민대중의 참여를 확대함으로써, 사회와 시장 주도의 관리감독이 이루어질 수 있도록 한다.

제5장 종합 및 정책적 시사점

본 연구는 충남도와 관할 시·군의 대(對)중국 전략적 대응전략을 모색하기 위한 기초자료를 제공하기 위해서 수행하는 ‘충남도 대(對)중국 교류 지역연구’의 제 1단계 1차년도 연구로써, 중국 허베이성(河北省)과 산둥성을 대상으로 지역 주요 현황과 지역발전전략, 그리고 주요 정책이슈와 실시동향 등을 조사, 분석, 정리했다. 서론부분을 제외한 본 연구의 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

2장에서는 최근 중국정부가 중시하는 주요 국가발전전략중 허베이성또는 산둥성과 연관성이 높은 ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’ 건설, 베이징-톈진-허베이(京津冀)협동발전, 남색경제(藍色經濟) 발전전략, 그리고 환보하이경제권 발전전략의 주요 내용과 추진동향을 분석, 정리했다.

우리나라에서 중앙정부 차원뿐만 아니라, 충남도 차원에서 중국의 부상에 대비한 서해안지역 개발 논의가 시작된 때는 1980년대 후반경 부터 서해안 고속도로 건설 계획이 발표되고, ‘서해안 시대’ 등이 국토계획의 주요 아젠다로 등장함에 따라 충남도가 ‘서해안권 종합개발계획’(1988), ‘충청남도 권역별 개발계획’(1989)을 수립한 때이다. 이후 ‘4대권 개발경영구상’(1997), ‘환황해권 시도지사협의회’ 구성 운영(2003~2008), ‘서해안권 발전종합계획’(2010~2012), ‘제3차충청남도 종합계획’(2011) 등 계획을 수립하고 관련 활동을 추진해 왔다. 그러나 그때까지는 논의의 중심이 국내 지역발전 측면에서 경부축에 편중된 국토발전축을 시정 및 보완하기 위해서 서해안축을 신성장축으로 발전시켜야 한다는 데에 있었다. 즉, 이러한 계획과 관련정책들은 중앙정부 차원에서 제시된 환황해경제권, 환동해경제권, 동북아경제권 등의 틀 안에서 국가 예산지원 획득을 목표로 추진되었으므로, 환황해권 시대를 도래케 한 국제환경변화추세, 교역 및 통상환경과 해양자원 및 해양생태환경과 연관된 미래가치 등 새로운 개념과 기준을 충남의 입장에서 해석하고 반영하려는 노력이 부족했다. 핵심 원인은 지자체 차원에서

대외 교역 및 교류 상대국의 기본현황과 주요정책을 파악하기 위한 조직과 전문인력이 부족 또는 부재했기 때문이라 할 수 있다.

충남에서 서해안지역발전 목표와 비전 수립의 시야와 범위를 ‘환황해권’으로 확대하기 시작한 때는 2013년 ‘서해안비전 구상(안)’(2013~2014)을 수립하면서 부터였다. 또한 2014년말에 안희정 충남지사가 “황해를 아시아의 지중해로”라는 비전을 제시했고, 이를 실현하기 위한 정책방안을 모색하기 위해 충남도 정책기획관실에 ‘환황해프로젝트 추진팀’을 설치, 운영 중이다. 또한 대(對)중국 전략적 대응체제 구축과 대(對)중국관련업무에 대한 종합적 컨트롤타워 기능 강화 필요성이 강하게 제기되고 있다. 그러나, 문제는 가장 중요한 교역·교류 상대 파트너인 중국에 대한 기본적인 현황과 각 지역과 연관된 국가 및 지방 층차(层次)에서의 주요 정책 이슈와 발전전략 파악 측면에서는 여전히 미흡하다는 점이다. 본 연구의 목적과 배경의 기초도 이 부분에 있다.

한편, 충남도와 15개 시·군의 대(對)중국 교류협력 추진현황과 과제는 다음과 같다.

충남도는 1994년 10월, 허베이성(河北省)과 자매결연 체결 이후 랴오닝성(辽宁省), 산둥성, 장쑤성(江苏省), 윈난성(云南省), 칭하이성(青海省) 등 중국내 7개 성급 지방, 그리고 연비엔(延边)조선족자치주와 우호협력을 체결했고, 2015년 1월에는 헤이룽장성(黑龙江省)과 자매결연을 체결했다. 2014년말 기준, 충남도와 중국측 파트너 지구 간에 추진된 교류실적 회수는 허베이성이 가장 많았고(112회), 교류인원수는 연벤(延边)조선족자치구가 가장 많았다(1,068명). 그 다음은 중국내 성(省)급 지방중에서 경제발달 수준과 1인당 주민소득이 가장 높은 장쑤성(江苏省)이 86회에 643명이다.

주요 교류 내용은, 자매결연 관계인 허베이성과는 문화 및 청소년 교류, 우호협력 관계인 산둥성과는 현지 중국어 연수와 청소년 교류, 연벤(延边)조선족자치주와는 투자유치와 농식품, 청소년 교류, 지린성(吉林省)과는 박람회와 엑스포 참가 등이다. 장쑤성과는 환경과 복지 분야

의 교류이고, 쓰촨성(四川省)과는 지진피해 위로성금 전달과 박람회 참가 등이었다. 또한, 상하이시와는 투자유치관련 교류, 랴오닝성과는 당진시의 현안인 항로개설을 위한 항만개설과 관련한 교류, 그리고 윈난성(云南省)과는 화훼박람회 등 농업분야의 교류였다.

한편, 2015년 기준, 충남도 관할 각 시·군 지자체가 중국의 시·현과 체결한 자매결연은 10곳, 우호협력은 16곳이다. 이중 산둥성에 소재한 시·현이 비교적 많아서, 자매결연이 10곳 중 4곳이고, 우호협력은 16곳 중 4곳을 차지하고 있다. 반면에 2015년초에 헤이룽장성과 자매결연 체결전까지 충남도의 유일한 자매결연 파트너 성(省)으로 20년 이상 교류협력 관계를 유지해 온 허베이성에 속한 시·현은 천안시와 자매결연 관계인 스자좡(石家庄)시와 논산시와 우호협력 관계인 랑팡(廊坊)시 정도이다. 더구나 이들 자매결연 및 우호협력 도시들 간에도 실제 교류협력실적은 미미한 상황이다. 이는 도와 시·군의 ‘대(對)중국 교류’활동에 전략적 연계가 결여되어 있음을 드러내고 있다. ‘대(對)중국 전략네트워크’ 구축은 이 같은 상황에 대한 문제인식과 진단에서부터 시작해야 할 것이다.

3장에서는 허베이성 현황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 우선, 허베이성 전체와 징진지(京津冀: 北京-天津-河北)지구의 개황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 최근 중국정부는 전국 지역발전정책의 거시적 틀과 목표로 ‘4대 구역(四大板块)과 3개 지지구(支撑区)’를 제시했다. ‘4대 구역(四大板块)’은 동부, 중부, 서부, 동북지구이며, ‘3대 지지구(支撑区)’는 ‘장강유역경제지대(长江流域经济带)’와 ‘징진지(京津冀)지구’, 그리고 성장거점과 발전축을 대외로 확장시키기 위해 추진중인 ‘육상 및 해상 신실크로드, 즉 일대일로(一帶一路)’축을 가리킨다. ‘징진지(京津冀)지구’는 3개 지지구(支撑区)’중에서도 중점지구로 부상하고 있다. 또한, 베이징-톈진-허베이 3개 지구 지방정부는 물론, 중공중앙과 국무원이 ‘징진지’협동발전을 주요 국가급 발전전략과제로 선정하고, 장기발전 목표를 ‘강력한 비교우위를 보유한 세계급 도시군으로 구성된 신형 수도권

(新型首都圈) 육성'이라고 설정했다. 따라서 '징진지'협동발전 추진동향에 따라 허베이성이 받을 영향은 매우 크다.

이어서 허베이성 주요 시·현별로 일반개황과 행정구역 현황, 인구, 도시화율, 그리고 경제 및 산업, 교통인프라, 토지이용 등 분야의 주요 지표별 현황과 변화추이 등을 분석, 정리했다. 또한, 최근에 허베이성이 발표·추진중인 주요 정책내용과 추진동향, 그리고 '징진지'협동발전과 연관된 정책을 고찰·정리했다. 예를 들면, “허베이성 교통망, 방사형에서 네트워크형으로 전환”, “지역별 신에너지산업 특화 육성”, “취저우시(涿州市), 중국 농업실리콘 벨리인프라 구축”, “량팡시 혁신창업 플랫폼 구축”, “스자좡시 판자촌 재개발”, “옌자오 신도시 집값 상승”, “허베이성 10대 여가형 관광농장 선정”, “장자커우시, 베이징과 2020년 동계올림픽 공동개최”, “징진지(京津冀) 공항클러스터 조성”, “수도권 및 주변지역 자원순환형 제조업체계 육성”, “베이징 현대 창저우 공장 착공”, “베이징 스징산구, 도시관리체계 개혁시범구 선정”, “농촌 재래식 화장실 개조 추진”, “텐진항 폭발사고와 중화학공업도시의 안전문제” 등이다.

4장에서는 산둥성 현황과 발전동향을 고찰, 정리했다. 우선, 산둥성 전체의 개황과 발전동향을 고찰, 정리했고, 이어서 산둥성 주요 시·현별로 일반개황과 행정구역 현황, 인구, 도시화율, 그리고 경제 및 산업, 교통인프라, 토지이용 등 분야의 주요 지표별 현황과 변화추이 등을 분석, 정리했다. 또한, 최근에 중국정부와 산둥성 인민정부가 해양자원 이용·개발과 보호를 위해 적극 추진하고 있는 산둥반도 남색경제구(蓝色经济区) 건설전략과 산둥성 및 관할 주요 시·현이 발표·추진중인 주요정책 내용을 정리했다. 예를 들면, “산둥성 공간구조 발전구상”, “산둥반도 도시군 현황과 발전방향”, “칭다오 신형도시화 계획”, “산둥반도 남색경제구 발전전략”, “칭다오시 남색실리콘 벨리 조성계획”, “칭다오 서해안신구 해양개발전략기지 육성”, “자오동(胶东)반도 해상신도시 건설”, “산둥성 각 지역 남색경제구 관련 산업연맹 출범”, “칭

다오시 5대 관광항목 건설 추진”, “산둥성 고속철도 건설계획”, “칭다오 신공항 착공”, “지역형 신형 직업농 양성”, “러링(乐陵)시, 농업생산의 규모화, 과학화, 고급화 추진”, “산둥성, 4G 모바일망을 통한 스마트 농촌 조성” 등 산둥성 남색경제 발전정책과 연관된 정책이다.

충남도는 중국의 황하이(黄海)·보하이(渤海) 연해지구와 서해를 사이에 두고 마주보고 있다는 지정학적 조건과 ‘징진지’지구내의 허베이성(河北省)과 20여년간 유지해 온 자매결연관계와 산둥성과의 우호협력 관계를 적극 활용하면서 전략적 대응체제를 구축·운영해야 할 것이다.

특히 허베이성의 전략적 가치와 잠재력에 주목할 필요가 있다. 허베이성은 보하이만(渤海湾) 연해지구에 위치하고 베이징-톈진과 함께 중국 수도권지구에 속한다는 잠재력을 갖고 있다. 그럼에도 불구하고, 우리나라와 지방차원의 교류는 산둥성과 랴오닝성(辽宁省)에 비해 상대적으로 적은 편이다. 이는 허베이성의 위치가 내해(内海)인 보하이만(渤海湾)에 연하고 있어서 상대적 해상운송거리가 산둥반도와 랴오둥(辽东)반도 보다는 멀기 때문이었다고 판단된다. 그러나 오히려 이러한 이유 때문에 허베이성은 한국과의 교류에 대한 태도가 산둥성보다 적극적이다. 따라서 허베이성의 수도인 스자좡시(石家庄市)는 천안시의 대(对) 중국 교류파트너로서 매우 적합한 상대라 할 수 있다. 따라서 스자좡시와의 교류협력을 활성화 시키면서, 중국인 관광객 유치와 통상 확대, 그리고 중국 화북(华北)지구 내수시장 개척을 위한 전략적 네트워크 형성 등을 추진해 나가기 위한 거점으로 활용하는 전략을 적극 검토해야 할 것이다. 우선, 스자좡시만 보더라도, 2014년말 기준 총인구 약 1,061만 명이고, 행정구역 면적은 1만 5848km²이고, 이중 교외 농촌지구를 뺀 시구(市区)면적만 2206km²이다. 스자좡시는 허베이성의 정치, 경제, 과학, 기술, 문화, 교육, 정보의 중심지이며, 주요 공업은 면방직, 의약, 전자, 화공, 기계, 건축재료 등이고, 1인당 GRP는 7,561달러이다. 한편, 스자좡시의 배후지인 허베이성은 인구규모 7,287만인에 행정구역 면적은 남한면적의 2배에 달하는 18.9만km²에 달하며, 중국내의 대표적인 농업대성(农业大省)으로, 1인당 GRP는

6,270달러이다. 따라서 대(對)중국 교류 추진시, 의전과 형식보다는 실사구시(實事求是)적 시각에서 실리 추구를 중시해야 한다. 즉, 기존의 대(對)중국 교류협력 관계망(關係網)의 가치를 올바로 인식하고, 더욱 적극적으로 발전, 확대하면서 중국인 관광객 유치와 통상 확대, 그리고 중국 내수시장 개척을 위한 전략적 네트워크를 능동적으로 형성·강화해 해 나가야 할 것이다.

한편, 충남도와 15개 시·군이 전략적인 역할분담체제 틀을 구축하고, 지자체와 사회단체와 기업이 각자 보유한 조건과 능력에 따라, 상황을 정확히 파악한 기초 위에 중국 현지 협력 파트너 선정 및 네트워크 구축 등 전략적 대응방안을 모색해야 할 것이다.

충남도의 입장에서 주목할 점은, 우선, ‘징진지(京津冀)’지구가 중국의 중요한 내수소비시장권으로 성장, 부상하면서 신규 협력가능 분야가 창출될 것에 대비해야 한다는 점이다. 즉, 베이징, 톈진, 허베이 3개 지구의 산업구조 조정 진행과정에서 전자상거래, 환경보호관련산업, 해운, 관광, 문화 등 업역이다.

다음으로는, 중국 국가전략 및 산동성과 칭다오시 등 지방정부가 추진하고 있는 ‘남색경제(藍色經濟)’ 발전전략 추진 동향을 중시하고, ‘해양 충남’을 기치로 내걸고 있는 충남도 해양정책에 주는 시사점을 올바로 파악해야 할 것이다. 충남도와 서해 바다를 사이에 두고 마주 보고 있는 중국 산동성은 1990년대 초에 이미 ‘해상산동(海上山東) 건설’ 전략을 제시했고, 2011년에는 중국 최초로 해양경제 확대에 중점을 둔 ‘산동반도 남색경제구발전계획(山東半島藍色經濟區發展規劃)’을 국가발전전략으로 확정하고, 해양경제 관련사업들을 활발하게 추진 중이다.

자원, 에너지, 환경 문제가 전지구적 문제로 대두되고, 갈수록 심각해지면서 세계 주요 국가들이 자원개발의 눈길을 바다쪽으로 겨냥하는 전략변화를 갈수록 본격화 하고 있고, 이 같은 추세 속에서 1242km 리아스식 해안과 357km²에 달하는 세계 최고 수준의 갯벌 등 천혜의 자연환경과 중국과의 거리 등 입지우세를 보유하고 있는 충남 서해안의 자

연환경조건과 입지 잠재력이 갈수록 높아지고 있다. 충남도가 도청을 대전에서 내포로 이전하고, 해양수산국을 설치(2013.7)한 것도 바다의 가치와 중요성을 인식하고 바다에서 새로운 미래를 찾기 위해서였다. 이어서, ‘해양 충남’을 기치로 내걸고, 한국해양과학기술원 서해분원 유치, 도내 25개 해양수산관련 기관 및 단체가 참여하는 ‘충남해양수산정책협의회’ 구성 운영, 충남연구원내에 해양수산연구팀 설치, 도내 대학과 협력강화 등을 적극 추진 중이다.

충남도가 충남 연해지역 7개 시·군을 중심으로 수립한 ‘충남해양수산발전기본계획(2015~2030)’에 제시된 사업내용을 기초로, 자력 추진 가능한 사업과 국비사업으로 구분한 후, 각 유형별로 중국 산둥성의 ‘남색경제(藍色經濟)’ 추진전략과 연계한 실천방안을 설계해야 할 것이다. ‘충남해양수산발전기본계획’이 제시한 6대 분야 98개 과제와 파급효과가 큰 ‘6대 골든 오션 프로그램’을 기초로 산둥성의 ‘남색경제 추진전략’과 연계한 시범선도 사업을 선정하고, 실천해 나가야 할 것이다. 아직 취약한 충남의 해양수산발전 여건과 기초를 고려하면, ‘남색경제(藍色經濟) 발전’을 정책목표로 설정하고, 해양관련정책을 전략적 체계적으로 추진하고 있는 중공중앙과 국무원, 그리고 산둥성 및 칭다오시 정부의 남색경제 추진 동향은 충남이 배워야 할 학습대상이라 할 수 있다. 충남은 해양관련 기초시설과 해양관련 연구기관, 대학, 전문인력 등 해양경제관련 제반 여건이 전국 평균수준 및 타 시·도에 비해 상대적으로 취약한 실정이다.

2014년 현재 산둥성 인구규모는 약 1억 명이고, 행정구역면적은 15만 7100km²로 충남인구(약 207만 명)의 약 47배, 충남 행정구역(약 8200km²)의 약 19배이다.³⁸⁾ 따라서, 중국의 남색경제(藍色經濟) 관련동향을 올바르게 파악하고, 적실한 틈새 찾기와 전략적 제휴 모색을 위한 대(對)중국 교류전략의 재정립이 필요하다. 그러기 위해서는, 산둥성 남색경제 추진경험과 동향을 그 층위 및 층차별 내용으로 구분하고, 충남의 지역

38) 우리나라 전국 인구는 약 5150만인, 면적은 약 10만km²임.

공간규모와 인구규모, 산업 및 경제 특성에 맞추어 분석·과약해야 한다.

충남지역은 고대에 황해 제해권을 확보한 해상왕국 백제의 수도이자 백제인의 활동중심지역이었다. ‘해양 충남’은 백제의 영광을 다시 실현하기 위한 충남의 비전과 목표가 될 것이고, 그 실천전략 수립에 중국의 국가 및 지방발전전략인 남색경제 발전전략과 경험이 매우 유용한 연결고리로서 정책적 함의와 시사점을 제공해 줄 수 있을 것이다. 대(對)중국 전략적 대응체제에 대한 정책적 결단을 지체하면 할수록 그에 따른 기회비용은 기하급수적으로 증가할 것이다. 따라서, 이제까지의 경험과 성과를 종합·정리·평가한 바탕위에, 충남도와 15개 시·군의 교역·교류 대상이자 전략적 파트너인 중국의 성(省), 시·현 단위 지방에 대해 주요 현황과 정책동향을 파악하고, 이를 자신이 보유한 우세와 잠재력, 능력을 기초로 현안사업과 연결하기 위해 노력해야 할 것이다.

종합하면, 충남도와 관할 시·군이 기존의 자매결연과 우호협력 체결 관계를 기초로 다양한 분야에서 다양한 형태로 진행해 온 대(對)중국 교류활동들을 보다 전략적으로 관리하면서, 대(對)중국 전략 추진을 위한 기초 인프라 네트워크로 활용하기 위한 전략이 필요하다. 즉, 충남도가 주도해 충남 특색의 대(對)중국 교류협력의 인프라 네트워크’를 전략적으로 구축해야 할 것이다.

본 연구의 특징은, 충남도와 20여년간 자매결연 관계를 유지하고 있는 허베이성(河北省), 그리고 충남도와 우호협력 관계이고 충남 15개 시·군의 대(對)중국 교류 파트너 시·현이 가장 많은 산둥성을 대상으로, “대(對)중국 전략수립 지원을 위해 필요한 내용이 무엇인가?”라는 관점에서, 이 두 성(省)의 성(省), 시·현급 행정단위에 대한 주요 지역현황과 지역발전전략, 주요 정책이슈와 실시동향 등을 고찰, 분석, 정리했다는 점이다. 연구내용 측면에서는, 개혁개방 이후 체제전환과정이 진행중인 중국의 국가급 지역발전정책과 제도 체계(system)와 공간구조를 포함한 중국사회의 각 층차별 구조(structure)와 변화동향 등과

연관시키며 종합적 해석 및 분석을 시도했다. 아직 거칠고 부족한 부분이 적지 않을 것이나, 본 연구가 지방의 입장과 시각에서 대(對)중국 지역연구 모델을 만들기 위한 유익한 참고모델로 일정한 공헌을 할 수 있기를 바란다. 1단계 연구추진과정에서 겪은 시행착오와 부족한 부분 등 문제점들을 2016년 2단계로 수행 예정인 랴오닝성(辽宁省)과 장쑤성(江苏省) 연구 추진과정에서 개선, 보완하고자 한다.

참고문헌

- 김천규외, 2014, 중국환발해지역 발전계획의 특성 및 도시경쟁력 분석 연구, 대외경제정책연구원-국토연구원
- 한상욱·임형빈, 2014, 충청남도 서해안 지역의 방전방향과 추진과제, 충남발전연구원
- 채진원·김한주 외, 2014, 충청남도 서해안비전 추진을 위한 기초연구: 환해권 정체성 형성을 위한 국제교류의 필요성과 과제, 충남발전연구원
- 박경철·강수현, 2014, 충청남도의 대중국 교류협력의 실태분석 및 활성화 방안연구, 충남발전연구원
- 박인성·이인배·강수현, 2015, 중국인 입국관광객 충남유치 전략, 충남발전연구원
- 박인성(2014), “중국 특색 농촌문제의 연원과 신형 도시화”, 성균차이나브리프, 통권 32호. 성균관대학교 성균중국연구소
- 박인성(2013), “중국 쓰촨성 청두시의 도농통합정책 실험”, 지역과 발전, 11. 지역발전위원회
- 박인성·조성찬(2011), 중국의 토지개혁 경험, 서울: 한울아카데미
- 박인성(2009), 중국의 도시화와 발전축, 서울: 한울아카데미
- 박인성외(2000), 중국경제지리론, 서울: 한울아카데미
- 이희연·최재현, 1998. ‘지리학에서의 지역연구 방법론의 학문적 동향과 발전방향 모색’, 대한지리학회지 72(1998.12) pp.557-574 1225-6633 KCI
- Giddens A., 1985, “Time, space and regionalism”, in D. Gregory and Urry J., eds. Social Relations and Spatial Structures, Macmillan, London, 265-295
- 陈秀山·徐瑛(2005), “중국 지역경제 구조 변천의 역사와 현황”, 한중사회과학연구회 편, 현대중국, 서울: 이채
- 单卓然·黄亚平(2013), “新型城镇化概念内涵,目标内容,规划策略及认知误区解析”, 城市规划学刊, 2013-2(207)

- 范剑勇·莫家伟(2013), “城市化模式与经济发展方式转变”, 《复旦学报: 社会科学版》(上海), 『区域与城市经济』2013年第10期, 中国人民大学书报资料中心
- 陈映芳(2012), 城市中国的逻辑, 上海: 三联书店
- 胡愈·陈晓春等(2012), “城乡居民收入差距及农民收入结构分析”, 《经济理论与经济管理》, 北京, 2012.10
- 徐宪平(2012), “面向未来的中国城镇化道路”, 《求是》, 北京: 2012.5
- 张宗益主编(2011), 重庆统筹城乡发展实践, 重庆: 重庆大学出版社
- 简新华·何志扬等(2010), 中国城镇化与特色城镇化道路, 济南: 山东人民出版社
- 国务院发展研究中心课题组(2010), 中国城镇化: 前景、战略与政策, 北京: 中国发展出版社
- 杨小军(2009), “建国60年来我国区域经济发展战略演变及基本经验”, 《现代经济探讨》(南京), 2009.9
- 高新才(2009), “中国区域经济格局巨变与开发新秩序”, 《社会纵横》(兰州), 2009.10.
- 徐东(2008), “关于中国现行规划体系的思考”, 《经济问题探索》(北京), 2008(10)
- 刘玉·冯健(2008), 中国经济地理, 北京: 首都经济贸易大学出版社
- 李合敏(2002), “邓小平的西部开发战略构想与江泽民的丰富和发展”, 《柳州师专学报》(4): 50-56.
- 赵曦(2002), 21世纪中国西部发展探索, 北京: 科学出版社
- 中国改革报, 2010.10.28, 2版
- 樊纲·武良成(2009), 城市化: 一系列公共政策的集合, 北京: 中国经济出版社
- 王家斌·张德四(2001), “邓小平共同富裕思想与西部大开发战略”, 《沈阳师范学院学报》(6): 9~12.
- 邓小平(1993), 邓小平文选 第3卷, 北京: 人民出版社
2015. 7. 28. 凤凰网. “京津冀等6省区市联手启动资源综合利用计划”
2015. 7. 29. 中国工业报. “京津冀: 资源综合利用 产业协同发展”
2015. 6. 06. 新京报 “北京新机场线开始面向公众征求意见”
2015. 6. 10. 新华网. “廊坊市科技局大力发展创新创业平台”

2015. 6. 29. 中国经济网 “河北廊坊：产业置换迎来发展春天”
2015. 7. 01. 中国新闻网. “河北投资90亿建北京新机场 打造京津冀机场群”
2015. 7. 16. 河北省人民政府网站, “打造“四纵四横一环”交通网“
2015. 8. 12. 中国城市报, “交通轮番利好, 燕郊房价又要涨了吗?”
2015. 8. 2. 凤凰网. “北京冬奥会或带来3000억위안收入 3亿人参与冰雪运动”
2015. 8. 1. 新华网. “透视申冬奥成功后五大民生焦点问题”
2015. 8. 1. 贸易新闻. “北京夺得2022年冬奥会主办权 五大投资主线浮出水面”
2015. 8. 24. 中国城市报 ‘天津爆炸事故之思 : 城市安全可以落到实处?’
2014. 6. 12. 央视新闻 ‘南京化工厂发生爆炸火光冲天’
- 韓立民等. 2015. ‘山東海洋經濟發展研究’,中國海洋大學出版社
- 黃少安·李增剛主編. 2015. ‘山東半島藍色經濟區發展報告2014’,中國人民大學出版社
- ‘新常态下的山东区域经济’, 濟魯週刊. 2014. 12. 23
- 刘培林, 2015. ‘新常态下地方政府需要新的自我启蒙’, 中国经济新闻网. 2015.6.30.
- 山东推进 ‘两区一圈一带’发展战略, 中国海洋报, 2015.1.29.
2015. 9. 25. 搜狐, “盘点青岛超级旅游大项目 几个在建工程都比迪斯尼
2015. 10. 29 掌上青岛, “青岛似规划建设五大旅游项目名单已揭晓”
2015. 9. 25. 大众网青岛, “红岛新区市政府配套工程获批 完善路网建设”
2011. 1. 山东省人民政府, “山东半岛蓝色经济区发展规划”
2014. 6. 18. 青岛晚报, “山东半岛蓝色经济区海洋生物产业联盟成立”
2014. 12. 30. 威海晚报. “山东半岛蓝色经济区海洋化工产业联盟海洋动力装备产业联盟在滨海成立”
2014. 12. 31. 新华网山东频道, “半岛蓝色经济区海洋产业联盟在潍坊滨海成立”
2015. 9. 21. 中国水产养殖网, “山东半岛蓝色经济区海洋食品产业联盟在威海成立”
2015. 10. 20. 大众日报, “山东半岛蓝色经济区第6家产业联盟在日照成立”

2015. 9. 7. 山东凤凰网, “崂山生物产业园首个蓝色经济项目 : 产品已达国际领先水平”
2015. 9. 12. 中国经营报. “碧桂园十里金滩: 打造胶东半岛海上新城”
2015. 11. 3. 凤凰青岛“蓝色硅谷核心区, 产业区”
2015. 5. 16. 凤凰青岛, “青岛蓝色硅谷上升国家策略 总投资1051억위안”
2015. 7. 15. 河北新闻网.“河北省到2017年建成100个左右省级现代农业园区”
2015. 7. 23. 山东省人民政府办公厅 “关于印发2015年推进见证房管结合转变政府职能工作方案的通知”
2015. 9. 15. 北京日报.“河北省将建还京津十佳休闲农业园”
2015. 9. 24. “山东移动4G + 打造“智慧乡村”, 山东农业网
2015. 9. 25. 中国网山东. “临沂市农广校到蒙阴指导新型职业农民培育工作”
2015. 9. 29. , 中工网. “山东培训本土新型职业农民”
2015. 09. 29. “河北省与中国农大联手打造‘中国农业硅谷’”, 中国农业新闻网
2015. 9. 29. 大众网, “乐陵市农业生产逐步实现 规模化, 科技化, 品质化”
2014. 6. 10. 新华社 “青岛西海岸新区获批设立”
2014. 6. 14. 凤凰网 “国家级青岛西海岸新区获批 看新区‘新’在何处”
2014. 7. 01. 济南网 “济铁七一调图直达18大城市 增开至福州贵阳高铁”
2014. 7. 04. 新华网 “7月增多趟高铁 国内游将更方便”

■ 집 필 자 ■

연구책임 . 박인성 충남연구원 연구위원

내부연구진 . 유광철 충남연구원 연구원

전략연구 2015-26 · 충남도 대(對)중국 교류지역연구(Ⅰ)-중국
허베이성 · 산둥성 현황과 주요 정책동향

글쓴이·박인성·유광철

발행자·강현수 / 발행처·충남연구원

인쇄·2015년 12월 31일 / 발행·2015년 12월 31일

주소·충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)

전화·041-840-1122(기획조정연구부) 041-840-1114(대표) / 팩스·041-840-1129

ISBN· 978-89-6124-325-4 03350

<http://www.cni.re.kr>

© 2015. 충남연구원

- 이 책에 실린 내용은 출처를 명기하면 자유로이 인용할 수 있습니다.
무단전재하거나 복사, 유통시키면 법에 저촉됩니다.
- 연구보고서의 내용은 본 연구원의 공식 견해와 반드시 일치하는
것은 아닙니다.