

전략연구 2016-37

충남도 대(對)중국 교류지역 연구(Ⅱ)
중국 라오닝성·장쑤성 현황과 주요 정책동향
박인성 · 비웨이닝

발 간 사

중국의 영향력은 경제분야를 넘어서서 전방위적으로 확대되고 강하게 우리에게 밀려 들어오고 있습니다. 따라서 지방 차원에서도 제대로 된 대(對)중국 전략이 갈수록 더욱 절실·시급해지고 있습니다. 서해 바다와 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黃海) 바다를 사이에 두고 중국 환발해만 지역과 마주 보고 있는 충청남도는 1992년 한중 수교 이후, 대(對)중국 중간재 및 부품 수출 특수를 누려왔으나 최근에는 그 같은 혜택이 소멸되어 가고 있는 상황에 직면해 있습니다. 따라서 충남의 입장에서 적실하게 대(對)중국 전략을 수립하는 일이 더욱 절실·시급하게 요구되고 있습니다. 그러기 위해서는 우선 중국을 올바르게 이해하고 파악해야 합니다. 그러나 그것이 말처럼 간단하고 쉽지 않습니다.

중국은 장구한 역사기간을 거쳐서 광활한 국토와 14억에 가까운 거대한 인구를 보유한 대국(大國)이고, 또 한편으로는 각 지역별로 자연환경, 민족, 문화, 정치, 경제, 사회풍습과 제도 등의 차이가 매우 큰 나라입니다. 또한, 근대 이후에는 반봉건체제에서 사회주의 계획경제체제로, 그리고 다시 ‘중국 특색의 시장경제체제’로 체제전환을 추진해 온 과정에서 수많은 문제들이 얹히고 누적되어 왔습니다. 더구나, 최근에는 개혁개방 이후 30여년간 이룩해 온 양적 성장 성과의 바탕 위에서, 경제성장방식을 ‘신상태(新常態, New Normal)’로 전환하고, 해외진출(走出去)을 강화하면서 ‘육상(一帶) 및 해상(一路) 신 실크로드’ 건설과 해외특구 건설 등 해외자원 개발과 해외시장 개척을 적극 추진하고 있고, 이러한 중국의 변화는 우리에게 국가적 측면에서 뿐만이 아니라 지방 차원의 외교와 통상, 교류협작 분야에서도 제대로 된 대(對)중국 전략과 전략적 대응체제 구축을 요구하고 있습니다.

충남도는 이러한 시대적 요구에 부응하기 위해, 도청을 홍성 내포 신도시로 이전하고, “환황하이 시대”와 “해양 충남”을 선도한다는 비전과

목표를 설정하고, 이를 실천·실현하기 위해 노력해 왔고, 2016년 4월과 11월에는 충남과 구이저우성(貴州省)에서 각각 “구이저우성의 날”과 “충청남도의 날”행사를 개최하면서 교류협력을 강화하고 있습니다. 따라서, 충남의 입장과 관점에서, 그리고 충남의 여건과 역량범위에 맞추면서, 중국내 전략지역을 올바르게 이해하고 파악하기 위한 연구가 갈수록 절실하게 요구되고 있습니다.

이러한 시기에, 충남형 대(對)중국 지역연구로서, 충남의 중국내 교류 및 합작파트너 성(省), 시와 주요 도시를 대상으로, 지역의 개황과 주요 산업 및 경제발전 동향, 그리고 주요 정책 이슈와 추진동향의 분석, 정리를 시도한 본 연구는 충남도과 15개 시·군이 지방차원에서 도와 시·군의 특색을 살린 대(對)중국 전략을 수립을 위한 든든한 초석이 될 수 있을 것이라 믿습니다. 본 연구를 수행한 중국연구팀 박인성 박사와 비웨이닝(畢衛寧) 연구원의 노고에 감사드립니다.

2016년 12월 31일
충남연구원장 강 현 수

연구 요약

1. 필요성과 목적

본 연구는 ‘충남도 대(對)중국 교류 지역연구’의 2단계 연구로써, 중국 만주지구의 라오닝성(遼寧省)과 장강삼각주지구의 장쑤성(江蘇省)을 연구대상 및 범위로 하고 있다.(2015년 제 1단계 연구에서는 허베이성(河北省)과 산둥성을 대상으로 연구를 수행했다.)

중국의 국력과 영향력이 경제분야를 넘어서 정치, 사회, 문화 등 전방위적으로 확대되면서, 중국을 파악하고, 제대로 알고 대처해야 할 필요성이 갈수록 커지고 있다. 충남도는 서해와 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黃海)를 사이에 두고 마주 보고 있고, 대(對)중국 중간재 및 부품수출을 주요 경제기반으로 하고 있기 때문에 ‘중국 올바르게 알기’가 더욱 절실하고 시급하다.

본 연구의 목적은 충남도와 관할 시·군의 대(對)중국 전략적 대응을 본격화 하기 위한 중국지역연구의 첫단계 연구로서, 우선 충남도의 중국내 주요 교류파트너 지구와 지경학적 관계 등을 고려한 주요 지구를 선정하고, 각 지구에 대한 주요 지역현황과 발전전략, 그리고 주요 정책 및 전략, 추진동향 등을 고찰, 정리하는 것이다. 본 연구는 이 같은 문제인식하에, 충남의 대(對)중국 전략적 대응체제를 구축하기 위한 기초연구로서, 라오닝성(遼寧省)을 포함한 만주(滿洲)지구와 장쑤성을 포함한 장강삼각주지구를 대상으로, 각 지구의 개황과 주요 산업 및 경제정책동향, 그리고 주요 전략 및 정책과 그 추진동향 등을 고찰·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.

제 2장에서는 만주(滿洲)지구와 랴오닝성의 개황과 주요 정책동향과 지역 및 도시별 주요 현황, 그리고 주요 지역발전정책과 관련 계획 등을 고찰·정리했다. 만주지구의 지리적 범위는 중국 동북부 3개 성(東北三省: 遼寧省, 吉林省, 黑龍江省)과 네이멍구자치구(內蒙古自治區)의 동부지구(赤峰市, 興安盟, 通遼市, 錫林郭勒盟, 呼倫貝爾市)를 포괄한다. 만주 지구는 동북아지역의 중심에 위치하며, 북한, 러시아, 몽골인민공화국과 연결하고 있다. 또한 동해와 황하이를 사이에 두고 한국, 일본과 접하고 있다. 남쪽으로는 보하이(渤海)와 화북(華北)지구와 연결하고 있는 전략적으로 중요한 지구이다.

만주지구의 민족구성을 보면, 총인구 중 소수민족 인구가 1,350만명으로 11.7%를 차지하고, 이중 만주족(滿洲族), 몽골족, 조선족의 비중이 비교적 크다. 만주족은 숙신(肅慎), 말갈(靺鞨), 여진(女眞) 민족이 뿌리이다. 이들의 주요 활동지역은 동부의 백두산 일대 지역이었으며, 7세기경에는 고구려 유민과 말갈족이 함께 발해국(渤海國)을 세웠다. 조선족은 만주지구의 3대 소수민족 중 하나이며, 부여, 고구려족의 후예이다. 현재 만주지구내 조선족 인구는 약 200만명으로 중국내 조선족 총수의 99%를 차지한다. 주요 활동지역은 백두산 일대 지역이다. 조선족은 만주에 최초로 논을 개간하고 벼농사 기술을 보급했다. 중국정부는 1990년대 후반에 들어서면서 “동북현상”의 대표적 문제중 하나인 자원 고갈 광산도시에 대한 대응정책을 추진하기 시작했다. 1998년 8월에 천연림보호공정을 시작하면서 만주지구의 임업자원 도시에 대한 지원정책을 추진했고, 이어서 자원형 도시와 노(老)공업기지 진흥을 위한 동북진흥전략(東北振興戰略)을 추진했다.

만주지구의 개황과 주요 발전전략과 추진현황과 함께, 만주지구내 유일한 연해지구이고 상대적 경제발전 수준이 3개 성(省)중 가장 높은 랴오닝성의 개황과 주요 지역 및 도시별 현황, 그리고 주요 지역발전전략

과 추진동향 등을 고찰, 정리했다. 우선, 라오닝성 전체 개황과 정책동향을 고찰, 정리했고, 이어서 라오닝성 주요 지역 및 도시별로 지역의 역사적 연혁과 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 등 분야별 주요 지표와 추진현황 등을 고찰, 분석했다. 또한, “라오닝성 13차 5개년계획(2016-2020)”, “라오닝 연해경제지대 전략”, “선양경제구 전략” 등 최근에 라오닝성이 발표·추진중인 주요 정책내용과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

제 3장에서는 장강삼각주지구와 장쑤성의 개황과 정책동향을 고찰, 정리했다. 장강삼각주는 근대 중국 민족공업 중흥에 중요한 역할을 해왔고, 지금도 중국경제의 핵심지역이다. 장강삼각주지구는 상하이를 경제중심지로 하고 상하이-난징-항저우 축을 중심축으로 하고 북부에는 양저우(揚州), 타이저우(泰州), 난통(南通)을, 남부에는 전장(鎮江), 창저우(常州), 우시(無錫), 쑤저우(蘇州), 자싱(嘉興), 후저우(湖州) 및 항저우만 이남의 샤오싱(紹興), 닝보(寧波), 저우산(舟山) 등의 15개 도시를 포함하며, 그 면적의 합은 99,610km²로 남한 면적(99,990km²)과 비슷하다.

또한, 상하이, 저장성(浙江省)과 함께 장강삼각주지구를 구성하고 있는 장쑤성(江蘇省)의 개황과 주요 발전정책과 추진동향을, 그리고 장쑤성의 주요 지역 및 도시별 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 분야 등의 주요 지표별 현황과 변화 동향 등을 고찰, 분석했다. 또한, 장쑤성 13차 5개년계획(2016-2020) 등 최근에 장쑤성이 발표·추진중인 주요 정책 및 계획과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

최근 중국정부는 전국 지역발전정책의 거시적 틀과 목표로 ‘4대 구역(四大板塊)과 3대 지지구(支撐區)’를 제시했다. ‘4대 구역’은 동부, 중부, 서부, 만주지구이며, ‘3대 지지구’는 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’와 ‘정진지(京津冀)지구’, 그리고 성장거점과 발전축을 대외로 확장시키기 위해 추진중인 ‘육상 및 해상 신실크로드, 즉 일대일로(一帶一路)’축을 가리킨다. 이중 장강삼각주지구는 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’중에서도 상하이-장쑤성-저장성으로 구성된 핵심지구이다.

마지막으로 제4장에서는 연구내용 종합과 충남에 주는 정책적 함의와 시사점을 정리했다. 충남도는 중국의 황·보하이(黃渤海) 연해지구와 서해를 사이에 두고 마주보고 있다는 지정학적 조건 등을 적극 활용하면서, 1차년도 연구대상이었던 허베이성, 산둥성, 그리고 랴오닝성, 장쑤성을 포함하는 중국의 환보하이(環渤海)지구와의 비교 우위 등을 분석·평가하면서 지방차원의 대(對)중국 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 모색 및 실천해 나가야 할 것이다.

대(對)중국 전략적 대응체제에 대한 정책적 결단을 지체하면 할수록 그에 따른 기회비용은 기하급수적으로 증가할 것이다. 결단을 위해서는 중국을 제대로 파악해야 한다. 따라서 랴오닝성과 장쑤성, 그리고 전년도(2015년)에 수행한 허베이성(河北省)과 산둥성의 지역별 주요 정책과 정책동향은 물론 각 지역과 연관된 중국정부의 국가전략이 우리나라와 충남도에 주는 시사점을 올바르게 파악하고, 그 바탕위에서 대응전략을 수립해야 할 것이다. 그리고 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 충남의 현안사업과 연결하기 위한 노력을 시작해야 할 것이다.

목 차

제1장 서론	1
1. 연구의 성격과 목적	1
2. 연구의 범위 및 방법	2
3. 선행연구 검토 및 연구의 차별성	6
제2장 동북3성지구와 랴오닝성 개황과 주요 정책동향	9
1. 동북3성지구 개황과 주요 정책동향	9
1) 지역 현황과 경제발전 동향	9
2) 주요 농업기지 현황	20
3) 기반시설 건설	24
4) 중-북 접경지역의 현황	32
5) “동북진흥” 정책	38
2. 랴오닝성 현황	47
1) 랴오닝성 개황	48
2) 랴오닝성 경제사회현황	56
3) 랴오닝성 교통기초시설 현황	66
3. 랴오닝성 지역 및 도시별 현황	70
1) 랴오둥지역	70
2) 랴오서지역	77
3) 랴오중지역	85
4. 랴오닝성 주요 정책 동향	95
1) 랴오닝성 13차 5개년계획(2016-2020)	95
2) 랴오닝성 연해경제지대 전략	97
3) 랴오닝성 선양경제구 전략	99
5. 소결	102

제3장 장강삼각주지구와 장쑤성 개황과 주요 정책동향	104
1. 장강삼각주지구 개황과 주요 정책동향	104
1) 장강삼각주 개황과 특징	104
2) 산업구조와 생산력 배치	110
3) 도시체계와 도시화 과정	114
4) 장강삼각주 교통운수 발전 연혁 및 동향	123
2. 장쑤성 현황	130
1) 장쑤성 개황	131
2) 장쑤성 경제사회현황	138
3) 장쑤성 교통기초시설 현황	146
3. 장쑤성 지역 및 도시별 현황	150
1) 쑤난지역	151
2) 쑤중지역	158
3) 쑤베이지역	164
4. 장쑤성 주요 정책 동향	171
1) 장쑤성 13차 5개년계획(2016-2020)	171
2) 장쑤성 연해지역 발전전략	173
5. 소결	176
 제 4장 종합 및 충남에 대한 시사점	 178
1. 종합	178
2. 충남에 대한 시사점	180
1) 충남의 대(對)중국 교류협력의 방향과 원칙	181
2) 충남의 대(對)중국 교류협력전략	183
3) “요우커(遊客)” 충남 유치전략	185
 참고문헌	 188

표 목 차

<표 2-1> 중국 동북3성 개황(2015)	10
<표 2-2> 동북지구 주요 지하자원 기초저장량(2015)	12
<표 2-3> 랴오닝성 개요(2015)	56
<표 2-4> 랴오닝성 지역총생산의 비중 추세(2001-2015)	57
<표 2-5> 랴오닝성 산업 비중 현황(2010-2015)	57
<표 2-6> 랴오닝성 농림축어업 현황(2010-2015)	59
<표 2-7> 랴오닝성 제조업과 건축업 현황(2001-2015)	61
<표 2-8> 랴오닝성 고정자산투자 추세(2005-2015)	62
<표 2-9> 랴오닝성 수출의 지역과 국가 순위(2015)	64
<표 2-10> 랴오동지역 개황(2015)	72
<표 2-11> 랴오동지역 경제사회 현황(2015)	76
<표 2-12> 랴오서지역 개황(2015)	78
<표 2-13> 랴오서지역 경제사회 현황(2015)	84
<표 2-14> 랴오중지역 개황(2015)	87
<표 2-15> 랴오중지역 경제사회 현황 I(2015)	94
<표 2-16> 랴오중지역 경제사회 현황 II(2015)	94
<표 2-17> 랴오닝성 “13.5계획(2016-2020)”의 주요 지표	96
<표 3-1> 장강삼각주지구 개황(2015)	105
<표 3-2> 장강삼각주지구 GDP 증가 추이(2008-2015)	108
<표 3-3> 장강삼각주 주요 항만의 기능특화 방안	125
<표 3-4> 장쑤성 개요(2015)	138
<표 3-5> 장쑤성 지역총생산의 비중 추세(2001-2015)	139
<표 3-6> 장쑤성 산업 비중 현황(2010-2015)	139
<표 3-7> 장쑤성 농림축어업 현황(2010-2015)	141
<표 3-8> 장쑤성 2차산업 변화 추세(2001-2015)	142
<표 3-9> 장쑤성 고정자산투자 추세(2005-2015)	143
<표 3-10> 장쑤성 무역 현황(2015)	144

<표 3-11> 장쑤성 수출의 지역과 국가 순위(2015)	145
<표 3-12> 쑤난지역 개황(2015)	155
<표 3-13> 쑤난지역 경제사회 현황(2015)	157
<표 3-14> 쑤중지역 개황(2015)	160
<표 3-15> 쑤중지역 경제사회 현황(2015)	163
<표 3-16> 쑤베이지역 개황(2015)	165
<표 3-17> 쑤베이지역 경제사회 현황 I(2015)	170
<표 3-18> 장쑤성 “13.5계획(2016-2020)”의 주요 지표	172

그림 목 차

<그림 1-1> 연구내용 구성과 흐름	5
<그림 2-1> 중국 동북3성 위치도	10
<그림 2-2> 중국 동변도 철도	28
<그림 2-3> 중국 쪽에서 본 수풍댐	30
<그림 2-4> 지안-만포 간 철교	35
<그림 2-5> 압록강철교(좌)와 건설중인 신압록강 대교(우)	36
<그림 2-6> 두만강철교	36
<그림 2-7> 싼허 해관 모습(좌)과 싼허-회령 간 교량(우)	37
<그림 2-8> 북한 남양 모습(좌)과 량웨이 단교(우)	38
<그림 2-9> 랴오닝성 위치도	48
<그림 2-10> 랴오닝성 지형	49
<그림 2-11> 랴오닝성 연평균 기온(좌)과 강수량(우)	50
<그림 2-12> 선양 고궁	51
<그림 2-13> 랴오닝성 행정구역	52
<그림 2-14> 랴오닝성 인구 변화 추세(2005-2015)	53
<그림 2-15> 랴오닝성 지역별 인구 현황(2015)	53
<그림 2-16> 랴오닝성 토착민족	54
<그림 2-17> 환린 산삼(좌)과 단동밤(우)	55
<그림 2-18> 랴오닝성 1인당 지역총생산 추세(2010-2015)	58
<그림 2-19> 랴오닝성 사회소비품 소비액 추세(2010-2015)	63
<그림 2-20> 랴오닝성 실질 외국인 직접투자 규모 추세(2010-2015)	65
<그림 2-21> 랴오닝성 공공재정지출과 수입 추세(2010-2015)	65
<그림 2-22> 랴오닝성 철도망 노선도	67
<그림 2-23> 랴오닝성 고속도로망 노선도	68
<그림 2-24> 랴오닝성 항구 배치도	69
<그림 2-25> 랴오닝성 공항 배치도	70
<그림 2-26> 랴오둥지역 위치도	71

<그림 2-27> 라오서지역 위치도	77
<그림 2-28> 라오중지역 위치도	86
<그림 2-29> 라오닝 연해경제지구의 “1핵 1축 2측”	99
<그림 2-30> 선양경제구의 “1핵 5대 10군”	101
<그림 3-1> 장강삼각주의 “1핵 5권 4지대”	123
<그림 3-2> 장쑤성 위치도	131
<그림 3-3> 장쑤성 지형	132
<그림 3-4> 장쑤성 연평균 기온(좌)과 강수량(우)	133
<그림 3-5> 난징 중화민국 대통령궁	134
<그림 3-6> 장쑤성 행정구역	135
<그림 3-7> 장쑤성 인구 변화 추세(2005-2015)	136
<그림 3-8> 장쑤성 지역별 인구 현황(2015)	136
<그림 3-9> 장쑤성 토착민족	137
<그림 3-10> 비루어춘차(좌)과 양청호 민물계(우)	137
<그림 3-11> 장쑤성 1인당 지역총생산 추세(2010-2015)	140
<그림 3-12> 장쑤성 사회소비품 소비액 추세(2010-2015)	143
<그림 3-13> 장쑤성 실질 외국인 직접투자 규모 추세(2010-2015)	145
<그림 3-14> 장쑤성 공공재정지출과 수입 추세(2010-2015)	146
<그림 3-15> 장쑤성 철도망 노선도	147
<그림 3-16> 장쑤성 고속도로망 노선도	148
<그림 3-17> 장쑤성 항구와 공항 배치도	150
<그림 3-18> 쑤난지역 위치도	151
<그림 3-19> 쑤중지역 위치도	159
<그림 3-20> 쑤베이지역 위치도	164
<그림 3-21> 한중연청산업단지의 “1원 3구”	174

제1장 서론

1. 연구의 성격과 목적

본 연구는 ‘충남도 대(對)중국 교류 지역연구’의 제 2단계 연구로써, 중국 랴오닝성(遼寧省)과 장쑤성을 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(黃海) 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 지역발전 전략 수립의 전제는 ‘중국 제대로 알기’가 되어야 할 것이며, 이를 위해서도 중국내 전략적 파트너지구 선택과 집중적인 교류협력 네트워크 구축을 병행 추진해야 할 것이다.

그러나 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 보유하고 있는 중국을 올바르게 알기는 결코 간단하거나 쉬운 일이 아니다. 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(新常態, New

1) 2015년 수행한 1단계 연구에서는, 허베이성(河北省)과 정진지(天津市)지구, 그리고 산둥성을 연구 대상 및 범위로 했다.

Normal)’로 전변(轉變), 조정하고, ‘육상 및 해상 신 실크로드(一帶一路)’ 건설과 해외특구 건설 등 해외진출 및 개척을 적극적으로 추진하고 있다.

충남을 포함한 서해안지역의 비전을 광의의 ‘환황하이권’을 대상으로 모색하려는 시도가 시작된 것은 2013년 수립한 ‘서해안비전 구상(안)’(2013~2014)이었다. 이러한 계획과 관련정책들은 중앙정부 차원에서 제시된 환황하이경제권, 환동해경제권, 동북아경제권 등의 틀 안에서 국가 예산지원 획득을 목표로 추진되었으므로, 환황하이권 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 정책 이슈와 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) 공간적 연구범위

중국 보하이(渤海) 연해지구인 랴오닝성(遼寧省)과 황하이(黃海) 연해지구인 장쑤성(江蘇省)을 중심으로 하고, 광역적 범위로는 이 두 지역의 배후지역인 동북3성(遼寧省-吉林省-黑龍江省)과 장강삼각주(上海-江蘇省-浙江省)지구까지 포함하여 고찰했다. 1차년도(2015) 연구범위는, 충남도와 20여년간 자매결연관계를 유지하고 있는 허베이성(河北省)과 충남도와 우호협력관계이고 도내 시·군과 자매결연 및 우호협력 교류

시·현이 가장 많은 성(省)인 산둥성을 대상으로 했다.

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, 랴오닝성과 장쑤성의 각 성(省), 시·현의 자연환경과 경제 및 산업 현황, 그리고 경제 및 산업분야의 주요 정책기조와 추진동향 등이다. 랴오닝성과 장쑤성 내 각 현급시의 현황과 정책동향 분석은, 인구 수, 성별 연령별 인구구조, 1인당 지역총생산액(GRDP), 도시화율, 주택보급율, 교육수준, 산업구조 변화추이 등을 포함한다. 또한 랴오닝성과 장쑤성을 포함하는 동북3성지구와 장강삼각주지구에 관련된 중국 국가정책의 주요 내용과 추진동향, 그리고, 이에 대한 지방 층차(層次)에서의 대응 및 정합(整合) 노력 등도 고찰, 정리했다.

연구의 시간적 범위는 1978년 개혁개방정책 시행 이후로 하고, 특히 2012년말 출범한 시진핑(習近平)-리커창(李克強) 체제 집권 시기의 주요 정책기조 변화동향을 중심으로 고찰한다. 통계자료 시계열 분석은 2006년부터 2015년까지 기간의 추세를 분석했다.

2) 연구의 내용 범위 및 방법

랴오닝성(遼寧省)과 동북3성지구(遼寧省-吉林省-黑龍江省), 장쑤성(江蘇省)과 장강삼각주지구(上海-江蘇省-浙江省)와 연관된 중국의 주요 국가발전전략과 랴오닝성과 장쑤성, 그리고 각 성의 관할 지급시별로 주요 현황과 지역발전전략 추진동향을 분석, 정리했다.

랴오닝성과 장쑤성을 중심으로 관련 정치·경제동향, 주요 지역발전 정책을 파악했다.

국내 관련연구 검토 종합, 중국 관련 연구보고서, 중국내 유관기구와 중앙 및 지방정부 웹사이트내 관련 내용을 분석, 정리했다. 중국내 지방정부 웹사이트로는 랴오닝성과 장쑤성 인민정부 및 관할 주요 시·

현 홈페이지 등을 포함했다.

업계·관계·전문가 인터뷰, 문헌조사 등을 통해서 확인·보완하는 과정을 반복하면서 진행했다.

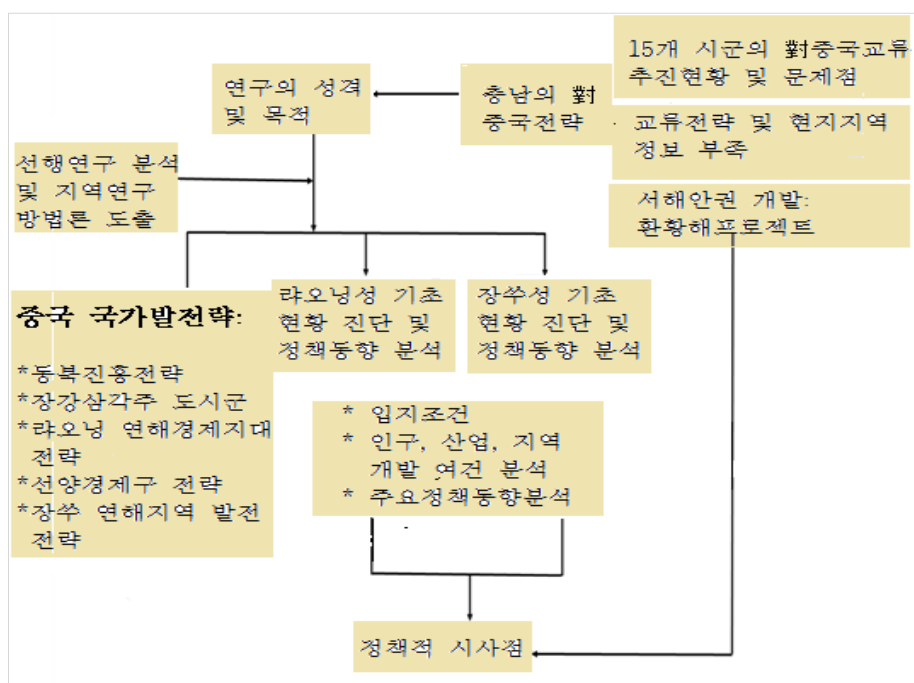
충남연구원 중국연구팀의 일상연구활동과 연계해서 추진했다. 즉, 2015년 6월부터 격월간으로 발간하고 있는 ‘중국동향과 진단’의 주요 내용과 2015년 5월부터 매월 개최하고 있는 ‘충청중국포럼’에서의 주제 발표 및 토론 내용과 연계하여 진행했다.

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 등이다.(이희연, 최재현, 1998)

중국의 랴오닝성(遼寧省)과 장쑤성(江蘇省)을 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 랴오닝성과

장쑤성 지역을 조사연구하는 본 연구에서도 현지 통계자료와 문헌자료, 서적 외에, 중국내 언론매체의 인터넷판과 관련단체의 홈페이지와 ‘百度(Baidu)’ 등 중국 검색 포털사이트 등에 등재된 정보를 적극 활용했다. 본 연구의 추진방법과 주요 활용자료 유형은 ①국내 및 중국내 관련 연구보고서, 서적 등 문헌자료, ②중국내 유관기구와 중앙 및 지방정부 웹사이트내 관련 내용, ③랴오닝성·장쑤성 인민정부 및 관할 주요 시·현급 인민정부 홈페이지 관련 내용, ④현지 출장, 국제세미나 참석, 관계 전문가 인터뷰 등을 통해 수집한 정보 및 자료이다.



<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. 2015, “중국 동북지역 도시군의 발전 전망과 시사점”, 국토연구원
동북지구의 3개 성(省)으로 대상으로 3개 성 및 3개 도시군의 현황을 파악한 후에 사회과 경제 발전 중의 문제점을 도출했는데, 주로 공간구조, 산업체계, 기반시설 등을 분석·정리했다. 특히 한반도와 국경을 접하기 때문에 북·중·러 접경 지역에 대한 개발계획들을 검토했고 향후 동북지역 도시군의 발전추세를 전망했다.

- 서종원외. 2015, “중국 동북지역 교통물류산업 발전 현황과 시사점”, 한국교통연구원

중국 동북3성 지구의 교통물류산업 발전 현황을 파악하기 위해서 랴오닝, 지린성, 헤이룽장성을 대상으로 철도, 도로, 공항, 수운 등 교통인프라 현황과 정책동향을 고찰·정리하고, 한·중 간 교통분야 협력방안을 제시했다.

- 김천규외. 2014, “동북아 평화번영을 위한 두만강유역 초국경협력 실천전략 연구”, 국토연구원

정부의 국정과제인 “한반도 신뢰 프로세스”와 “유라시아 이니셔티브” 추진을 위한 두만강유역 초국경협력 실천전략을 모색하기 위한 연구로서, 주요 내용은, 두만강유역 교통·물류네트워크 공동개발, 나선 국제복합산업단지 공동개발, 두만강유역 국제관광지대 공동개발, 두만강 유역 국제환경협력을 내용으로 하는 협력사업과 추진전략, 실천과제를 제안했다.

- 김수한외. 2013, “중국 랴오닝 지역발전에 관한 연구-도시군 형성 및 역량분석을 중심으로”, 인천발전연구원

랴오닝 주요 대시군 또는 광역대도시권 형성 및 경쟁력에 대한 분석하고 만주지역 발전전략 탐색과 연계방안 수립하기 위해서 동북지역 대도시군 발전전략, 정책, 교통 등을 정리·분석하고, 구체적인 효과적 연계방안 및 대응전략을 제시했다.

2) 대외경제정책연구원(KIEP)의 중국 권역·성별 연구팀

- 이한나. 2014, “중국도시정보 시리즈: 장쑤성(江蘇省) 쑤저우시(蘇州市)”, 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.

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

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

- 임민경. 2012, “중국도시정보 시리즈: 랴오닝성(遼寧省) 단둥시(丹東市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀

중국의 최대 국경도시인 랴오닝성 단둥시의 일반현황, 사회경제현황, 주요 개발구 및 산업단지 현황과 주요산업 현황, 한국과 경제·인문 교류 현황 측면에서 고찰·정리했다.

3) 학계 개인 연구자

- 박인성외. 2000, “중국경제지리론”, 한울아카데미

경제지리적 관점에서 중국의 다양한 경제활동들과 계층별 공간구조와의 상관관계를 분석·정리했다. 자연환경과 행정 및 경제구획, 인구 및

행정·경제구역 구획의 연혁과 현황, 주요 산업구조와 동향, 교통운수업과 수송체계, 그리고 만주지역, 황화이지역, 장강삼각주지역 등 주요 지구별 현황 및 발전 동향, 자원 및 생산력 배치, 국토 및 지역 개발정책 관련 주요 이슈 등을 고찰, 분석, 정리했다.

- 박인성. 2009, “중국의 도시화와 발전축”, 한울아카데미

중국의 도시발전과 도시화 진행과정과 그에 따른 공간구조 변화 및 발전축 형성동향을 고찰 정리했다. 특히 1978년 개혁개방 정책 결정, 발표를 전후한 시기의 동향과 그 후 30년간 진행된 개혁개방 과정에서의 도시화와 공간구조 변화, 그리고 주요 ‘발전축’ 형성 과정에 초점을 맞추었다.

- 후자오량 저, 윤영도의 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.

4) 본 연구의 특징과 차별성

본 연구의 특징은, 연구목적과 대상을 “충남도와 15개 시·군의 입장에서 지방차원의 대(對)중국 전략수립 지원을 위해 필요한 내용이 무엇인가?”라는 관점에서, 충남도와 우호협력관계를 유지하고 있는 랴오닝성(遼寧省)과 장쑤성(江蘇省)을 대상으로 설정한 것이다. 연구내용 측면에서는, 충남도내 시·군과 교류협력이 진행중인 랴오닝성과 장쑤성의 주요 시·현급 지방 행정단위를 대상으로 기본현황 및 주요 정책이슈별 동향을 고찰, 정리했다. 연구내용 측면에서는, 개혁개방 이후 체제전환 과정이 진행중인 중국정부의 지역발전정책과 제도 체계(system)와 공간구조를 포함한 중국사회의 각 층차별 구조(structure)와 변화동향을 분석, 정리하고, 랴오닝성과 장쑤성, 그리고 이 두 성(省)의 주요 시·현에 대해 주요 지역현황과 지역발전전략, 주요 정책이슈와 실시동향 등을 분석, 정리했다.

제2장 동북3성지구와 랴오닝성 개황과 주요 정책동향

1. 동북3성지구 개요와 주요 정책동향

1) 지역 현황과 경제발전 동향

가) 지리적 범위와 개황

중국 동북지구는 우리가 ‘만주(滿洲)’라 부르는 지구이며, 이 지구의 지리적 범위는 중국 동북부 3개 성(東北三省: 遼寧省, 吉林省, 黑龍江省)과 네이멍구자치구(內蒙古自治區)의 동부지구(赤峰市, 興安盟, 通遼市, 錫林郭勒盟, 呼倫貝爾市)를 포괄한다.²⁾ ‘만주(滿洲)’지구의 토지면적은 145만km²로 중국 전국 국토면적의 13%를 점하고, 인구는 1억 2000만인에 달한다. 단, 중국내에서는 성(省)별 행정구역 단위로 생산 및 발표되는 통계자료 이용의 편의를 위해 지역 범위를 랴오닝성(遼寧省), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龍江省), 즉, 동북부 3개 성(省) 행정구역으로 설정하고 ‘동북3성’이라 부른다.

‘동북3성’의 면적은 78.7만km²로 중국 전국 육지 총면적의 8.2%를 점한다. 또한 2015년 동북3성의 총인구는 약 1억 947만인으로 중국 전국 인구(13억 6072만인)의 8.0%, 지역생산총액(GRDP)은 5.8조위안(元)으로 중국 전국 GDP(67조 6708억위안)의 8.6%를 점한다.

2) 2007년 8월에 중국 국무원의 원칙적 동의를 얻은 “동북진흥계획”에서 제시한 “동북경제구(東北經濟區)”의 범위이다.



<그림 2-1> 중국 동북3성 위치도

<표 2-1> 중국 동북3성 개황(2015)

구분	면적 (만km ²)	비중 (%)	인구 (만인)	비중 (%)	총생산액 (억위안)	비중 (%)	1인당 GDP(달러)
전국	960	100.0	137349	100	676708	100	8026
동북3성	78.7	8.2	10947	8.0	58058	8.6	8839
랴오닝	14.6	1.5	4382	2.9	28700	4.2	10520
지린	18.7	1.9	2753	2.0	14274	2.0	8325
헤이룽장	45.4	4.7	3812	2.8	15084	2.2	6336

자료: 中國國家統計局

만주지구는 풍부한 자연자원을 구비하고 있고, 개혁개방 이전까지는 중국 제일의 중공업 및 농업지구였다. 개혁개방 이후 이지구의 경제발전이 동남연해지구보다 느리고 정체된 상태가 지속되면서 “동북현상”³⁾과 “신동북현상”⁴⁾이 출현했고, 이에 대응하여 중국정부가 “동북진흥”을

3) “동북현상”이란 1980년대 중반 이후부터 동북지구에서 대형 국유기업의 침체, 파산과 그에 따른 노동자 실직 문제 등이 심화되는 문제이다.

국가전략으로 발표하고, 일련의 정책과 사업을 적극적으로 추진하기 시작한 게 2003년부터이다. 이 지역은 러시아, 몽고, 일본, 북한과 남한 등 국가들과 국경을 접하고 있는 관계로, 중국정부가 지역발전 전략과 함께 안보 차원에서도 중시하고 있는 곳이다. 또한, (만주지구는) 북태평양 서단과 유럽과 아시아간 대륙연결철도(大陸橋: land bridge)의 동단에 위치하고 있고, 따리엔(大連)-하얼빈 철도와 연결되고, 만저우리(滿洲里)를 경유해 러시아의 시베리아 철도와 연결된다. 특히, 북한(朝鮮), 러시아와는 육지로 접하고 있으며, 북한과 접경하고 있는 랴오닝성과 지린성의 중조(中朝) 국경선 길이가 1334km이다. 이중 지린성의 동부에 위치한 옌비옌(延邊) 조선족자치주는 조선족 집중거주지역이고, 2010년 총인구 약 217만인중 조선족이 39%, 한족이 59%를 점하고, 자치주 중심도시인 옌지(延吉)시 인구는 약 50만인이고, 이중 조선족 인구가 약 57%를 점하고 있다.

① 자원 우세

만주는 동북아지역의 중심에 위치하며, 북한, 러시아, 몽골인민공화국과 연접하고 있다. 또한 동해와 황하이를 사이에 두고 한국, 일본과 접하고 있다. 남쪽으로는 보하이(渤海)와 화북(華北)지구와 연접하고 있는 전략적으로 중요한 지구이다. 이 지구는 근대 이후 행정구역의 변화가 가장 큰 지역이었다. 남으로는 황하이 및 보하이와 면하고 있고, 동과 북으로는 압록강, 두만강, 우수리강(烏蘇里江)과 헤이룽강(黑龍江)이 감돌고 있고, 서쪽으로는 대륙과 접하고 있다. 또한 따싱안령(大興安嶺)·샤오싱안령(小興安嶺)과 장백산(長白山) 계통의 높고 낮은 산과 구릉이 있고, 중심부에는 광활한 송랴오(松遼) 대평원이 있다. 만주지구의 평원면적은 중국 전국 평원면적 중 높은 비중을 점유하고, 송랴오평원, 산장(三江)평원, 후룬베이얼 고평원과 산간 평지면적을 합하면 산지 면적과 거의 비슷하다. 만주지구는 광대한 산지와 풍부한 산림이 중국 전국

4) “신동북현상”은 1990년대 이후에 동북지구의 농업, 농민, 농촌(三農)의 침체 문제를 가리킨다.

산림면적의 1/3을 차지하는 주요 목재산지이다.

만주의 기후는 대륙성 계절풍 기후이다. 남만지구에서는 겨울밀, 면화, 온대과일 등이 정상적으로 자랄 수 있고, 중부에서는 봄밀, 콩, 옥수수, 수수, 사탕무 등의 작물이 자랄 수 있고, 북만(北滿)지구에서는 봄보리, 콩 등이 주를 이룬다. 연평균 강수량은 동에서 서로 1,000mm~300mm 범위에 분포한다. 만주지구는 특히 광물자원이 풍부하고 다양해 주요한 광물자원을 모두 갖추고 있다. 주요 광물자원으로는 철, 붕소, 다이아몬드, 활석, 철광석과, 보크사이트 등이 있고, 비금속 광물로는 천연가스, 석유, 백운석, 석면 등이 있다.

만주는 수자원이 비교적 풍부하다. 지표면의 총유량은 1,500억m³에 달하지만, 분포는 고르지 않아서, 동부 보다는 서부에, 북부 보다는 남부에 더 많이 분포한다. 이 지구의 개발 가능 수력자원은 1,200만kw에 달한다. 또한 1,358만 무(畝)⁵⁾의 강과 호수가 분포하고 있어서 해운과 수산업 발전에도 유리하다. 한편, 랴오닝성은 황하이(黃海)와 보하이(渤海)와 접하고 있어 5.6만 평방해리의 어장을 가지고 있다.

<표 2-2> 동북지구 주요 지하자원 기초저장량 (2015)

구분	석유 (만톤)	비중 (%)	천연가스 (억m ³)	비중 (%)	석탄 (억톤)	비중 (%)	철광석 (억톤)	비중 (%)
랴오닝성	15052.8	4.3	149.9	0.3	26.8	1.1	51.6	24.9
지린성	17798.7	5.1	685.0	1.3	9.8	0.4	4.8	2.3
헤이룽장성	44048.7	12.6	1317.9	2.5	61.6	2.5	0.4	0.2
동북3성	76900.2	22.0	2152.8	4.1	98.2	4.0	56.8	27.4
전국	349610.7	100.0	51939.5	100	2440.1	100	207.6	100

자료 : 2016年中國統計年鑒

② 국제 지정학적 위치

5) 1무(畝는 666.66m²(약 200평)이다.

근대 이래로 만주지구의 경제발전은 지속적으로 국제정세와 지정학적인 영향을 받았다. 1840년 아편전쟁 이후에 제국주의 열강의 중국침입이 만주지구까지 미쳤다. 영국은 1858년과 1861년에 각각 뉴창(牛庄)항과 잉커우(營口)항을 개방해 콩과 참사 등을 대량 운반해 갔고, 이후 러시아, 일본 등도 끼어 들었다. 1894년 영국이 베이징-펑티엔(奉天)간 징펑(京奉)⁶⁾ 철도를 산하이관(山海關)까지 연장하고, 1889년 러시아 제국이 동청(東淸) 철도를 건설하고 1903년에는 파리엔(大連)까지 연장했다. 철도의 출현으로 만주지구내의 남북방향 교통조건이 개선되고, 라오하 수운의 역할을 대체하게 되었고, 파리엔(大連)항 또한 잉커우(營口)항의 역할을 대신해 점차 만주지구 최대의 대외무역 항구로 발전했다. 징펑(京奉)철도, 동청(東淸) 철도의 개통 후 외국열강은 만주지구의 농, 임, 목, 광물자원을 탈취하기 위해 대량의 노동력을 필요로 했다. 이에 청 왕조가 만주지구에 대한 봉금조치를 해제하고 변경(邊境)지역으로 이민을 허용, 장려하면서, 만주 지구는 점진적으로 전면 개방되었다.⁷⁾

제국열강의 만주지구 침탈의 주요 대상은 콩과 밀을 위주로 한 농산품이었다. 남부에서 생산된 콩은 파리엔(大連)항을 통해 일본으로 운송되었고, 북쪽에서 생산된 농산품은 동청(東淸) 철도를 통해 유럽으로 운반되었다. 국제시장에서 콩의 수요가 날로 증가하자 철도를 따라 콩의 파종지역이 확대되었다. 콩은 당시에 만주지구의 가장 중요한 농작물이었다. 또한 송화강 중류지역에서 집중 생산된 밀은 주로 러시아로 운송되었다.

철도 개통 후에는, 철도변을 따라 삼림, 석탄, 각종 광물자원이 대량으로 개발되었고, 또한 식용유, 제분, 건재, 전력, 제당 등의 새로운 공업의 발전이 시작되었다. 상품작물이 재배되고 철도, 신흥공업과 하얼빈, 뤼순, 파리엔 등과 같은 식민지형 도시들이 출현하기 시작했다. 선

6) 펑티엔(奉天)은 선양(沈陽)의 옛 지명이다.

7) 만주족 왕조인 청왕조는 원래 만주족 발상지인 만주지역에 한족의 이민과 개간활동을 금지했었다. 즉, 빈번한 천재와 인재 발생으로 인해 파산한 산둥성, 허난성(河南省) 등 화북(華北)지역의 농민들이 만주지구로 이전하는 것을 금지하는 봉금령(封禁令)을 공포했다.

양, 지린(吉林) 등과 같은 오래된 도시들도 점차 식민지형 도시로 전환되기 시작했고, 도시와 농촌 간의 대립 또한 점차 심화되었다.

러일전쟁(1904~1905) 이후에 일본과 러시아의 세력이 창춘을 경계로 대치하는 국면이 되었으나, 이후에 일본은 러시아가 국내의 혁명문제에 휩싸인 틈을 이용해, ‘만주철도주식회사’를 기초로 남부의 철도와 광산을 적극 경영하고, 푸순(撫順)과 번시(本溪), 안산(鞍山) 등지에서 철과 석탄 채굴을 가속화했다. 후에 일본은 러시아의 수중에 있었던 만주 중부와 동부의 경영권, 이어서 전체 만주지구의 농산품과 광산품의 권리를 획득해 파리엔향을 통해 일본으로 운송했다.

1931년 ‘9·18’ 만주사변 후에 만주는 일본의 식민지가 되었다. 일본은 이 지구의 경제권을 독점했고, 중국 본토 침략을 위한 근거지로 삼고 중공업 발전을 추진했다. 그러나 공업부문의 내부 및 다른 공업 부문과의 연계관계가 매우 약하고, 대부분의 공업생산품은 원료가공 혹은 반제품 생산을 위주로 했다. 당시 만주지구의 경공업은 발전속도가 느렸고, 제유, 제분, 제당, 제지 등 농산품가공산업에 국한되어 있었다.

일본은 만주지구 경영의 중점을 지역적으로는 선양과 그 이남지역, 그리고 업종으로는 채광, 야금, 기계, 군수산업에 두었다. 북만주에서는 주로 석탄, 삼림의 벌목, 소수의 유색금속의 채굴에 중점을 두었다. 농업생산 수준과 철도망의 밀도에 있어서 남만주지구가 북만주 보다 현저하게 높았다.

일본의 강점으로 인해, 만주지구는 중국대륙과의 정상적인 경제관계 연결이 불가능하게 되었고, 그 결과 지역경제는 식민지형이 되었으나, 1945년 일본이 항복한 후 식민지 체제가 종식되고, 대륙과 다시 연결되었다. 또한, 구소련의 원조하에 중공업기지가 건설되었다. 제1차 및 2차 5개년계획 시기에는 구소련의 원조 하에 추진된 156항의 중점공정사업 중 54개 사업이 만주지구에 분포했다. 이러한 사업 추진과 전국의 통일된 계획 하에서 랴오닝 안산의 철강산업을 기본으로 한 만주지구의 공업기반이 조성되었다. 또한 만주지구가 원래 소유하고 있던 공업인, 푸

순의 석탄공업, 번시의 철강공업, 선양의 기계공업, 지린의 전력공업 등이 계속 발전했다. 농업에 있어서도 식량기지와 공업원료기지를 확충 발전시켰고, 기계화 수준이 비교적 높은 국영농장이 출현했다. 사탕무, 삼베, 담배 생산기지가 확대되고, 상품식량인 콩, 사과, 잠사 등의 농산품 생산의 전국 비중도 높아졌다.

1959년 9월 이후, 헤이룽장성 파칭(大慶)유전이 개발된 후, 제3차 및 제4차 5개년계획 시기에는 이 지구 지역경제구조에 거대한 변화가 유발되었고, 에너지, 화학, 경방직, 화물운송, 수출 등 부문의 발전이 촉진되었다. 하지만 이 시기에 국제관계가 긴장되고 봉쇄가 심화됨에 따라 국가 투자건설 중점이 전환되면서 발전속도가 점차 완만해졌다. 개혁개방 시기에 들어서서는 국유경제의 비중이 과다하고, 생산설비가 노후한 대규모 국유기업의 수가 많고, 이로 인해 시장경제체제로 전환을 위한 구조조정과 선진기술과의 접목이 어려운 악순환 구조 속에서 발전이 정체되는 이른바 ‘동북현상’과 ‘신동북현상’이 출현했다. 그러나 2000년대에 들어선 이후 “만주 진흥” 정책이 추진되면서, 새로운 발전의 기회를 맞이하고 있다.

③ 민족구성

만주지구는 총인구 중 소수민족 인구가 1,350만명으로 11.7%를 차지하고, 이중 만주족(滿洲族), 몽골족, 조선족의 비중이 비교적 크다. 만주는 이들의 고향이고, 특히 만주족은 숙신(肅慎), 말갈(靺鞨), 여진(女眞)민족이 뿌리이다. 이들의 주요 활동지역은 동부의 백두산 일대 지역이었으며, 7세기경에는 고구려 유민과 말갈족이 함께 발해국(渤海國)을 세웠다.

12세기 초에는 여진족이 현재의 지린성 북부 바이청(白城) 일대를 영토로 하는 금(金) 왕조를 세웠고, 16세기 말에는 현재의 랴오닝성 선양(沈陽)을 도읍으로 정하고 청(淸) 왕조를 세우고 만주족이라 칭했다. 현재 이 지구내 만주족 인구는 약 770만명으로, 중국내 전체 만주족 인구

의 85%에 달한다. 그러나 만주족은 장기간에 걸쳐 한족에 융화되어 언어를 포함한 민족적 특색이 거의 소멸된 상태이다.

유목, 말타기, 활쏘기에 능했던 몽골족은 그 전신이 동호(東胡), 선비(鮮卑)이며 근대에 이르러 몽골족이라 칭했다. 이들은 주로 네이멍구 자치구 또는 그와 연접한 서만주 지구에 분포하며 인구는 약 300만명으로 중국내 몽골족의 73%를 차지하고 있다. 몽골족은 10세기 북송시대에 요(遼)나라를 건설했고, 13세기경에는 원(元) 나라를 건설해 유럽과 아시아 대륙에 걸치는 대제국을 건설했었다.

부여, 고구려족의 후예인 조선족은 만주지구의 3대 소수민족 중 하나이며, 현재 만주지구내 조선족 인구는 약 200만명으로 중국내 조선족 총수의 99%를 차지한다. 주요 활동지역은 백두산 일대 지역이다. 조선족은 만주에 최초로 논을 개간하고 벼농사 기술을 보급했다.

만주지구 인구의 약 88%를 차지하는 한족의 주류는 금나라의 노예와 청조의 유민 출신이었고, 대부분이 현 산둥성과 허난성 일대에 있었던 제(齊), 노(魯), 연(燕) 나라에서 관리와 지주의 수탈을 피해 변방의 황무지를 개척하기 위해서 건너왔다.

20세기 이래로 만주지구의 인구증가 속도는 중국 전국에서 가장 빨랐다. 1890~1930년 사이에 만주의 인구는 1천만에서 3,100만으로 증가했고, 1930~1949년 사이에는 3,100만에서 4,182만으로 증가했다. 1949~1990년 기간에도 인구 증가 추세가 지속되어 1990년에는 1억 1,093만인으로 증가했고 전국 총인구에 대한 비중도 9%에서 9.5%로 증가했다. 그러나 1990년 이후에는 증가율이 둔화되고 감소하면서 2010년말에는 1억 955만인으로 감소했고, 전국 총인구에 대한 비중도 9.5%(1990년)에서 8.2%(2010년)로 줄었다.

나) 경제 및 산업 개황

개혁개방 이후 동북3성의 GDP가 중국 전국에서 차지하는 비중은 하락하는 추세이다. 1980년 13.4%에서, 1990년 11.3%, 1997년 10.2%로 하

락했고, 이후 단기간 상승 추세로 변해 2001년 11.0%, 2003년 11.6%를 점했으나 다시 하락 추세를 보이면서 2015년에는 8.6%를 점했다.

만주지구는 농·목·임·어업과 함께 철강, 기계, 석유, 화공도 중국 전국에서 중요한 위치를 점하고 있다. 2010년 중국의 성별 공업총생산액은 랴오닝성이 광둥, 장쑤, 산둥, 저장, 허난, 허베이에 이어 7위로 나타났고, 하위 5개 성은 시장(티벳), 하이난, 칭하이, 닝샤, 구이저우로 공업생산액의 동고서저(東高西低) 현상이 뚜렷히 나타났다. 그러나, 개혁개방을 통해 시장경제로 전환하면서 만주지구의 경제발전이 정체되면서 허난성과 허베이성 보다도 뒤쳐졌다. 주요 원인은 대형, 중형, 자원형 산업 구조라서 개혁추진이 어렵고, 기술과 설비의 노후화, 향진기업 발전의 둔화, 전기와 물공급설비 부족, 문화와 기술기초의 빈약, 전통적인 계획경제 고수 의식 등에 기인한다.

만주지구는 중국의 주요 석유화학공업, 철강, 절삭기계, 자동차, 발전설비, 선박, 비행기 제조의 근거지이고, 주요 공업 기지로서의 지위를 굳혀왔다. 일부 주요 공산품의 생산량은 전국 점유율 20%를 넘는다. 또한 만주지구는 일제가 건설한 중화학공업을 기초로 1949년 신중국 출범이래 중국 제일의 중공업기지였다. 초기에는 철강공업을 기초로 했고, 1960년대 중반 석유자원 개발 이후에는 석유공업도 기반산업이 되었다. 이후에는 철강, 기계, 석유, 화학공업을 기반산업으로 하고 석탄, 전력, 건재, 삼림가공, 방직, 제지, 제당 등을 보조로 하는 비교적 완비된 공업체계를 형성했다.

① 야금 공업

철강공업은 만주지구 공업의 기초이며, 랴오닝성 안산철강(鞍鋼)이 핵심이다. 안산 철강은 내부구조가 비효율적이고, 설비가 낙후되고, 심하게 파괴된 적이 있었지만, 구 중국의 철강 공업 중 규모가 가장 크고, 설비 부문이 가장 잘 갖추어진 곳이다. 안산의 철광석 광산은 매장량 1억 톤 이상으로 현재 중국에서 가장 규모가 크다. 안산은 지리 위치상

연료와 각종 보조원료 산지와 인접해 있고, 상당 부분의 연료는 푸순(撫順)과 번시(本溪)에서 공급받고, 부족한 부분은 헤이룽장의 치타이산(七臺山), 슈양야산(雙鴨山) 및 화북의 허베이, 산시(山西), 네이멍구 각지에서 보충하고 있다. 동시에 안산은 선양과 파리엔 등과 같은 철강 소비 대도시와 인접해 있다. 안산철강에서 생산된 철강은 동북3성에서 2/3 가량 소비되고 있다. 안산철강은 일찍이 대량의 직원, 기술 및 관리 간부를 선보하이 각 성의 철강산업을 지원한 바 있다.

번시는 만주 제2의 철강 생산지이고, 이 밖에도 파리엔, 푸순, 통화(通化), 링위안(凌源), 시린(西林), 지린 철강 등이 있다. 2004년 6월에는 “동북진흥” 프로젝트의 일환으로 외국과의 합자를 통한 철강 생산 증대를 위해 번시(本溪) 철강이 포스코와 손잡고 번시철강포항냉연박판(本鋼浦項冷延薄板) 유한책임공사를 설립했다.

② 기계제조 공업

선양, 창춘, 하얼빈, 치치하얼, 푸순 5개 도시가 만주 최대 기계제조 공업기지이다. 주요 생산품은 철강기계, 운수기계, 동력기계, 선반과 공작기계 및 경공업, 화학 공업, 농업기계 등이다. 선양, 푸순, 치치하얼은 만주지구의 최고 중요한 중형기계 제조 중심지이고, 선양과 푸순은 주로 광산기계와 야련 설비를, 치치하얼은 대형 야련설비, 압출설비, 각종 대형 주형(鑄型) 설비를 생산한다. 또한 운송기계 제조도 매우 발달했다. 파리엔은 해양조선과 기계차량, 창춘은 자동차와 객차, 하얼빈은 운하선박 등을 생산하고 있다.

③ 에너지 공업

제1차 5개년계획(1953~1957) 시기에 만주지구의 전력, 석탄, 석유 생산량은 중국 전국의 수위를 차지했으며, 제2차 5개년계획(1958~1962) 이후에는 석탄 생산량이 감소해 전국에서 2위를 차지했다. 따칭 유전 개발 이후 만주지구의 석유 생산량이 지속적으로 전국에서 수위를 차

지하고 있다. 만주지구는 원래 기본적으로 석탄, 전력, 석유를 자급자족하는 지역이었으나, 현재는 석탄과 전력은 부족한 반면, 석유는 타지역으로 수출하고 있다.

2003년 만주지구는 중국 전국 원유 생산량의 41.1%, 목재의 27.8%, 철강의 13.0%, 석탄의 9.4%를 공급했다. 석탄자원 매장량은 약 723억 톤이며, 이 중 네이멍구 동부가 약 60%, 헤이룽장이 27%, 랴오닝이 13%를 점하고 있다. 랴오닝과 지린의 두 개 성의 푸순, 푸신(阜新), 라오위안(遼源), 통화, 잉청(營城) 등의 오래된 광산지역의 생산량은 감소하고, 헤이룽장 동부와 네이멍구 동부의 생산량은 증가하고 있다. 또한, 원유 매장량은 중국 전체의 38.1%를 차지하고 있다.

따칭(大慶) 유전의 개발에 이어서 랴오하(遼河) 유전과 지린(吉林) 유전이 연이어 개발된 후 만주지구의 석유 생산량은 7,497억 톤에 달했고 중국 전국 석유생산량의 약 50%를 점했다. 따칭 유전에서 생산된 석유는 대량 수출하는 것 이외에도 파이프라인을 통해 만주지구내에 연료와 석유화학의 원료로 공급되고 있다. 랴오하 유전은 랴오닝성의 산업구조 변화와 공업발전에 중요한 역할을 했다. 지린 유전은 만주에서 유일하게 생산량이 증가하는 유전으로, 2009년 천연가스 생산량이 750만 톤에 달했다. 송라오(松遼) 평원에서 보하이(渤海)에 이르는 지역은 험한 산지로 이 지역에 풍부한 원유가 매장되어 있음이 증명되었고, 그 매장량이 70억톤이 넘는 것으로 추정되고 있다.

④ 목재 및 건재 공업

만주지구는 중국 최대의 목재공급 지역이며, 목재생산량은 2003년 현재 전국의 50%를 점하고 있다. 대·소 싱안령과 장백산 지역은 중국 최고의 원시림 지역이다. 만주지구의 목재 총축적량은 32.5억 m^3 이며, 이는 전국 축적량의 33%를 차지한다. 삼림 벌채업은 따싱안령(大興安嶺), 샤오싱안령(小興安嶺), 완다산(完達山), 장백산 지역에 집중되어있다. 자무쓰, 무단장(牡丹江), 하얼빈, 지린, 투먼, 통화 등의 인접도시에서 목재와 관련된 삼림벌채 공업이 발전했다. 헤이룽장과 지린의 2개 성에서 생산된 목재는 이 지역에서 60% 정도가 소비되고, 나머지는 다른 성에 공

급한다. 그러나 삼림의 과도한 벌채에 의해 이 지역의 목재축적량은 크게 감소했고, 생태환경도 악화되었다. 만주지구의 건자재 공업 또한 상당한 규모이며, 특히 시멘트 공업은 중요한 부분이다. 대형의 시멘트 공장이 파리엔, 안산, 푸순, 번시, 차이둔(彩屯), 샤오둔(小屯), 하얼빈, 무단장, 지린 등지에 있다.

2) 주요 농업기지 현황

가) 농업자원과 기초

만주지구는 넓고 풍부한 토지자원을 소유하고 있어 농업발전에 유리한 기반을 보유하고 있으며, 황무지와 초지가 대량 존재한다. 1인당 경지면적은 만주지구내에서도, 특히 북부지역이 더욱 높다. 이 지역에서 중·저 생산면적이 총경지면적의 72%에 달해 농지개량을 통한 생산력 증대 잠재력이 매우 크다. 또한 이미 독특한 농업경제 체제와 농업의 지역간 분업체계를 갖추고 있다. 만주지구는 토지면적 규모가 상대적으로 크고, 성장기간이 짧으며, 토지경영이 조방적이고, 단위 면적당 생산량이 적다. 이 지역의 개간 가능한 황무지는 1억 무(畝)⁸⁾로 주로 헤이룽장성 일대에 분포한다.

삼림면적은 약 8억 무로 만주지구 총면적의 42%를 차지해 임업발전의 잠재력이 크다. 이중 초지 면적이 6.17억 무로 33%를 점하며, 커얼신(科兒沁) 초원과 후룬베이얼 초원은 전국적으로도 유명하다. 그러나 과도한 농지개간과 방목에 의한 초원의 퇴화와 그로 인한 사막화 현상이 심각하다. 내륙수면은 500만여 무이며, 또한 넓은 해안을 보유하고 있어 담수어업과 해양어업의 조건도 양호하다.

만주지구의 기후는 한대와 온대, 건조와 습윤 등의 기후 차별이 매우 심하며, 성장기한 또한 짧다. 하지만 일조량이 충분하고, 여름은 고온이 유지되고 강수량 또한 풍부해 일년 일모작에는 충분한 조건을 가지고

8) 1무(畝)는 666.66㎡(약 200평)이다.

있다. 북부의 헤이허(黑河)는 봄밀과 벼농사가 가능하며, 랴오닝의 서쪽과 남쪽은 겨울밀과 온대 과일이 월동할 수 있다.

나) 상품식량 기지와 사탕무 기지

만주지구는 본래 건조작물 재배를 위주로 한 지역이었으나, 사회생산 조건의 변화로 인해 작물 종류가 다양화되었다. 과거에는 “만주 들판은 모두 수수나 콩”이라는 말이 있었으나, 현재는 수수가 옥수수로 대체되었다. 콩은 두번째로 많이 재배되는 농작물이지만, 생산량의 전국 점유 비중은 감소추세이다. 식량작물 중에서 생산량 비중이 감소 추세에 있는 것은 수수와 조로 이 둘의 생산량 합계 지구내 비중은 40%에서 20%로 하락했다. 반면에 옥수수, 벼, 밀 생산량은 지역내 비중이 35%에서 65%로 상승했다.

벼와 밀은 만주지구의 양대 식량작물이다. 벼농사 면적은 1949년 전에는 겨우 2%에 지나지 않았으나, 수리시설의 확충 등을 통해 8%까지 증가했다. 벼농사가 가장 많은 곳은 조선족이 거주하고 있는 동만주 지역과 랴오하, 쑹화강 등 수리관개 시설 수준이 양호한 지역이다,

만주지구는 전국에서 가장 중요한 봄밀 생산지역으로 밀의 경작면적이 식량작물 경지면적의 22.6%이고, 벼농사 경작 면적의 1.7배에 달한다. 봄밀의 분포지역은 생장기간이 비교적 짧은 지역인 북부지역에 주로 분포하며, 헤이룽강의 밀 생산량은 만주지구 총생산량의 90%정도를 차지하고 있다. 벼와 밀의 총생산량은 기타 다른 작물의 생산량보다 많지 않지만, 상품성이 비교적 높아 발전 잠재력이 크다. 벼는 안정되고 높은 생산을 유지하는 중요한 작물이고, 밀은 기계화와 황무지 개간을 위한 중요한 작물이다,

만주지구의 3대 잡곡인 옥수수, 조, 수수는 경작면적과 생산량이 각각 약 70%에 달한다. 옥수수 생산은 20세기 초에는 식량작물의 10%를 차지했지만, 1950, 60년대에는 20%, 1970년대는 40%로 증가했고, 작물분포도 동부, 서부, 산악지대와 초원, 습지를 막론하고 가장 널리 퍼져 있

다. 이중 가장 밀집된 지역은 “중국의 옥수수 지대”라고 불리고 있는 쑹랴오평원(松遼平原)이다. 조의 재배면적은 잡곡 가운데 두번째이나 생산량은 수수에 이어 세번째이다.

콩은 남부보다는 북부에서 그리고 평원지역에서 더 많이 재배되고, 총생산량중 헤이룽장성 65%, 지린성과 랴오닝성이 각각 15%, 네이멍구 동부 5%를 차지하고 있다. 콩의 생산은 만주지구의 농업 가운데 특수한 위치를 점하고 있다. 역사상 만주지구는 세계적으로도 유명한 상품 콩 작물 재배지역으로 75~80% 정도가 상품화되고, 50% 이상을 수출했다. 하지만 1949년 이후 식용유와 공업유의 증가로 인해, 식량으로서의 역할이 제한되었고, 경지면적 또한 축소되었다. 그 결과 생산량과 상품화율, 수출률이 감소해 현재는 지역내 소비에만 충당되고 있다. 콩은 다른 잡곡과 잘 배합할 수 있으며, 일반 소비용 및 수출 공업용 수요도 크다.

만주지구는 전통적으로 비교적 안정된 상품식량생산기지이다. 랴오닝성은 거의 자급자족하고, 네이멍구 동부는 자급자족하고도 남으며, 헤이룽장성과 지린성은 식량의 상품화율이 각각 60%, 80%이다, 헤이룽장성과 지린성은 토지자원이 풍부하나 식량의 단위생산량은 상대적으로 낮다. 만주지구의 상품식량작물의 분포는 일조량과 수분, 토양 등의 차이에 따라 다르다. 개괄하면, 수수는 남부, 밀은 북부, 벼농사는 동부, 조는 서부, 콩은 중부, 옥수수는 전 지역에 걸쳐 분포하고 있다.

다) 목축업, 임업, 어업기지

만주지구는 농작물 재배와 관련된 사육 위주의 목축업과 방목위주의 목축업이 병존하고 있다. 사육하는 품종은 주로 돼지, 소, 말이며, 당나귀와 노새도 사육한다. 방목은 양, 소, 말을 위주로 한다. 말은 그 수가 전국에서 가장 많으며, 남만주(南滿洲)보다는 북만주(北滿洲)에 더 많다. 헤이룽장은 가축 중에 말이 54%를 차지하고 있다. 소는 만주지구의 가축 중 두번째로 많고, 네이멍구 동부지역에 가장 많다. 네이멍구 동부와 랴오닝성에서 사육하는 노새와 당나귀 총수가 만주지구 전체의 약 2/3

를 차지한다. 만주 중부 농업지역에서는 주로 돼지를 사육하고 있고, 서부의 목축지역에서는 양 사육이 많다. 개괄하면, 소는 전지역에, 말은 북부에, 노새는 남부에, 돼지는 동부에, 양은 서부에 많다.

만주지구의 전체 삼림면적은 8억 무에 달한다. 삼림에는 풍부한 목재 자원뿐 아니라 야생 동식물이 존재하고 있으므로, 임업지구 농민들은 채집, 수렵, 식량재배, 약재와 보양식품 제조가공 등에 종사하고 있다. 랴오둥(遼東) 반도와 랴오닝성 서부(遼西) 구릉지는 과수원 재배 면적 증가 속도가 매우 빠르며 온대과일인 사과와 배가 유명하다. 랴오닝성 동부와 지린성 남부지역에서 주로 생산되고 중요한 방직업 재료이며 수출품인 누에실(蠶絲)은 전국 생산량 비중 3/4을 점한다.

만주지구는 남쪽으로 황하이와 보하이를 접하고 있어 해양어업을 발전시킬 수 있는 유리한 조건을 보유하고 있다. 연해에는 수많은 어항이 있고, 이 중에 따리엔이 어업가공의 중심지이다. 랴오닝성의 해양수산품은 중국 전국의 1/7을 차지하고, 연해지역 성(省) 중 5위를 차지한다. 주요 수산품은 청어, 대하, 황조기, 해삼, 조류, 바다조개 등이다. 한편, 헤이룽강, 송화강, 념강, 우쭈리강 등의 담수어업 발전조건도 양호하다.

라) 동북지구 농업발전방향

“12차 5개년계획(十二五規劃: 2011~2015)”에서 동북지구는 국가 양식 안전 보장을 최우선 목표로 하고, 고생산, 우수품질, 고효율, 생태 안전한 현대농업 발전을 목표로 제시했다. 이를 위해 양식증산공정 건설을 가속화하고, 국가양식안전 유지보호 전략기지, 중요한 축산 가금 수산품 생산가공기지과 농업현대화 시범구 조성을 통하여 양식종합생산능력을 제고한다고 밝혔다. 또한 농업수리시설 건설 강화, 절수형 농업발전, “물 절약 양식증산행동 실시” 등을 통해서 농업기초조건을 부단히 완비하고, 농기계장비 구조와 배치를 특화 조정하고, 농산품시장체계 건설을 강화하고, 양식저장물류시설 완비한다고 밝혔다.

3) 기반시설 건설

가) 교통망 건설

만주지구는 철도를 중심으로 도로, 수운, 항공, 파이프라인 등 비교적 발달한 교통운송망을 형성하고 있으며, 최근에는 고속도로 건설과 철도 고속화 사업이 활발하게 진행되고 있다. 종횡으로 교차하는 철도는 만주지구의 주요 광·공업중심과 농·목·임업 기지를 연결하며, 하얼빈-만저우리(濱洲), 하얼빈-쑤이퉁허(濱綏), 하얼빈-파리엔(哈大), 선양-산하이관(沈山)을 기본으로 하고, 선양, 쓰핑(四平), 창춘, 하얼빈을 중추도시로 하고 각각의 지선을 연결해 비교적 완전(完整)한 철도망을 형성하고 있다. 이 철도망의 기본구조는 동서방향에서 남북방향으로 간선을 이루고 있다. 하얼빈-만저우리(濱洲)선과 하얼빈-쑤이퉁허(濱綏)선은 동서 철도의 주요선을 이루고, 이는 이투리허-넌장(嫩江)-베이안(北安)-자무쓰, 아얼산-바이청-창춘-투먼, 톡랴오-쓰핑-통화, 차오양-푸신-선양-단동의 4개 노선으로 구성된다. 하얼빈-파리엔(哈大)선은 남북을 이루는 주요 노선으로, 구리엔(古蓮)-넌장-치치하얼-톡랴오-진저우, 따칭-톡랴오-츠핑, 선양-지린-하얼빈, 투먼-자무쓰 등의 4개 노선으로 구성되어 있다. 선양, 쓰핑, 창춘, 하얼빈은 교통의 중추도시이며, 이외에도 치치하얼, 무단장, 지린, 바이청, 메이허커우(梅河口), 신리툰(新立屯), 진저우, 톡랴오 등도 철도 교통의 중심도시이다. 선양은 만주 최대의 철도교통중심 도시이며, 선양을 중심으로 한 선양-파리엔(沈大)선, 선양-산하이관선, 선양-단동선, 선양-하얼빈선 등이 삼각형 모양으로 주축을 이루며 만주 철도망을 구성하고 있다.

‘丁’자형의 하얼빈-만저우리(濱洲), 하얼빈-쑤이퉁허(濱綏), 하얼빈-파리엔(哈大) 철도는 만주철도의 등뼈이다. 만저우리-쑤이퉁허 선은 총연장이 1,486km이며, 양끝이 러시아 철도와 연결되어 있는 중요한 국제철도이다. 동시에 이 철도는 헤이룽장성의 각 철도와 연결되어 있어 헤이룽장성 동부의 풍부한 석탄, 목재, 콩, 종이, 설탕 등의 광, 임, 농업품을 흡수하고, 북만주 서부의 목재, 석탄, 석유, 기계, 축산물, 콩, 식량, 사탕무 등의 생산품을 대량으로 남쪽으로 운반한다.

① 동청철도(東淸鐵路)

동청철도(東淸鐵路 또는 中東鐵路)는 러시아가 만주의 자원 약탈과 극동지구 통제를 위해서 청조 말기인 1896-1903년 기간에 만주지구에 건설한 철도이다. 하얼빈을 중심으로 하고, 서쪽으로 만저우리(滿洲里), 동쪽으로 쑤이펀허(綏芬河), 남쪽으로 따리엔(大連)까지 연결했다.

러시아 편에서 보면, 시베리아 동부 치타(赤塔)에서 중국의 만저우리(滿洲里), 하얼빈, 쑤이펀허(綏芬河)를 지나 러시아 극동지구 블라디보스토크(海參崴) 까지 연결하는 시베리아철도의 일구간이다.

10월 혁명 이후에 북단(北段)은 중소가 공동 경영했고, 항일전쟁 승리 후 중국이 전구간을 “중국장춘철로”라 불렀다.

만저우리(滿洲里)에서 하얼빈을 지나 쑤이펀허(綏芬河)까지 구간이 중국동부(中東)철로간선으로 총연장 1480여 km이다. 하얼빈에서 장춘을 지나 따리엔(大連)까지 구간은 중국동부철로의 지선(支線)인 남만철로(南滿鐵路)로 총연장 940여 km이다.

하얼빈-따리엔(哈大)선은 총연장 944km이며, 만주 최대의 공업중심이며, 정치, 문화중심인 하얼빈, 창춘, 쓰핑, 테링(鐵嶺), 선양, 랴오양, 안산, 하이청(海城), 와팡디엔, 따리엔 등 10개 도시와 연결되어 있고, 3개 성의 성도와 최대의 항구도시를 포함하고 있다. 만주지구의 백만 이상의 8개 도시 중 5개가 하얼빈-따리엔선과 연결되어 있다. 하얼빈-따리엔선은 중요한 농업지역과 인구 밀집지역을 통과하고 있으며, 만주 변경의 모든 철도와 연결되어 있고, 만주지구의 국제교역 관문도시(口岸城市)와도 모두 연결되어 있다. 하얼빈-따리엔선은 만주지구의 주요 여객, 화물 간선철도를 포함하고 있고, 남쪽은 석탄, 목재, 식량, 콩, 종이, 임목 등의 화물을 운송하고 있고, 북쪽선은 철강, 공업설비, 건축재료, 경공업 제품을 위주로 운반하고 있다.

선양-단둥 철도는 북한과 중국을 연결하는 중요한 국제선이다. 선양-산하이관 철도는 베이징-선양 철도의 동쪽 철도로 만주지구와 베이징

및 관내의 각지를 연결하는 중요한 철도로 화물운송량이 매우 많다. 베이징-청더(京承), 진저우-청더(錦承) 철도와 베이징-통랴오(京通) 철도는 만주지구와 베이징을 연결하는 제2, 3의 철도이며, 선양-산하이관(沈山)선의 화물량을 분산하고, 만주지구 서북부의 개발과 변방지역을 공고히 하는데 중요한 역할을 한다.

연해지역인 랴오닝성을 제외하고 지린성과 헤이룽장성은 내지(內地)에 속하므로, 출해항구(出海港口)가 없다. 대외개방의 확대를 통한 지역의 통합적 발전을 이루기 위해 만주지구는 기존의 하얼빈-창춘-선양을 통해 파리엔항으로 통하는 주요 물류 통로 외에도 하얼빈-쑤이펀허-블라디보스토크항 통로, 창춘-지린-훈춘-자루비노항(러시아) 및 나진항(조선) 통로, 동변도 철도 통로 등 4대 출해(出海) 통로를 확보하는 전략을 추진중이다. 이로 인해 동북진흥전략도 철도건설 및 확충을 통해 종합적인 수송능력을 제고하는 데에 중점을 두고 있다. 또한 기존 철도에 대한 복선화, 전철화 등을 통해 베이징-하얼빈(京哈)철도의 운송능력을 확대했고, 하얼빈-쑤이펀허(濱綏)선과 쑤이펀허-자무스(綏佳)선을 개조·확장해 헤이룽장성 동부지역의 석탄을 외부로 수송하고 있다.

② 동변도철도

중국정부는 동북진흥전략의 기초가 되는 철도 인프라의 건설을 위해 하얼빈-파리엔(哈大)선의 개조 외에 러시아, 북한 등과의 국경 경계지점을 따라 북으로는 헤이룽장성의 쑤이펀허(綏芬河), 무단장(牡丹江)에서 시작해 지린성의 투먼(土門), 옌지(延吉), 통화(通化)를 경유해 랴오닝성의 환런(桓仁), 단둥(丹東), 창허(庄河), 파리엔에 이르는 1,380km의 철도 대동맥인 '동변도 철도'의 건설을 계획, 추진하고 있다.

“동변도(東邊道)공정은 중국정부가 “만주지구 등 노공업기지 진흥전략(東北地區等老工業基地振興戰略)” 실시 후 확정된 중대 건설항목중 하나이다. 이 철도에 대한 건설 계획은 2004년 12월 4일, 중국 철도부와 동북3성 각 성정부(省政府)가 베이징에서 “하얼빈-파리엔 여객전용선과 동북부

동부 철도 합작 건설 회의(合作建設哈大鐵路客運專線和東北東部鐵路通道會談)”와 협의서 체결식을 거행하면서부터 시작되었다.

“동변도(東邊道)”는 만주지구의 북에서 남으로 중리, 중조 국경을 달리는 변방철도로서, 총연장 약 1380km이다. 북쪽의 헤이룽장성(黑龍江省) 무단장(牡丹江)시 쑤이펀허(綏芬河)에서 출발하여 지린성(吉林省)의 투먼(圖們)시, 통화(通化)시, 랴오닝성(遼寧省)의 번시(本溪)시, 단둥시, 좡허(庄河)시를 경유하여, 남의 랴오닝성 파리엔(大連)시에 도달한다. 철도 노선 구간중에 만주 동부 10여개 시(市)와 30여개 현(縣) 영향권 배후지 총면적이 22만km²이고, 인구 1800여만명이다.

동변도 철도는 무단장(牡丹江)에서 파리엔(大連)까지 관통하는 만주 동부의 철도노선이고, 4개 구간의 철도, 즉 랴오닝성의 파리엔-단둥 구간, 관수이(灌水)-통화 구간, 그리고 지린성의 바이허(白河)-허룽(和龍) 구간, 훈춘(琿春)-쑤이양(綏陽) 구간을 신설하여, 기존 노선인 하얼빈-파리엔(哈大)선, 그리고 파렌시 행정구역내 진저우(金州)-청즈단(城子坦) 구간, 그리고 청즈단-좡허(城庄)선, 단둥-파리엔(丹大)선 등 14개 철도 노선과 연결하여, 중북 접경지역인 랴오둥반도(遼東半島)와 남부와 동부, 중리 접경지역인 헤이룽장성과 동부 변경지역을 남북방향으로 연결하는 중국 동북부 동부 철도 통로(通道)이다. 철도가 통과하는 도시로 랴오닝성 파리엔, 단둥, 번시, 지린성의 통화, 바이산(白山), 옌지(延吉), 그리고 헤이룽장성의 무단장 등 7개 지구급 시(地級市)와 15개 현(縣)과 현급시가 있고, 인구는 약 1600여 만인을 포함하고, 철도연변 토지 점유면적이 약 14.4만km²에 달한다. 배후 영향권내에 연계된 철도노선이 18여개 노선이 있고, 영향권내에 포함된 지구급 시(地級市)가 13개 있고, 인구는 2700여 만인, 토지면적은 20여만km²에 달한다.

이 철도의 건설 개통에 따라 만주 동부지구에서 출해항구인 단둥 파동항(大東港)까지의 운수거리가 대폭 줄어들게 된다. 헤이룽장성 무단장시를 기점으로 종점인 단둥까지 이 철도를 이용하면 하얼빈-파리엔선(哈大線) 철도 이용시 보다 98km가 단축되고, 지린성 투먼시를 기점으로 하면

278km, 지린성 통화(通化)시를 기점으로 하면 306km가 단축된다. 이 철도 완공 후에는, 중국 동북부 동부 경제개발에 유리하고, 철도연변지구에 외자유치 동기를 제공하고, 이 지구의 사회경제발전을 촉진하고, 동부 지구 각 도시의 경제를 한결음 더 연계시킬 것이다. 또한, 단동항의 화물기지 배후지 확대 발전에 유리하고, 만주 동부지구의 중·러, 중·조 무역 가속화에 유리하다.



<그림 2-2> 중국 동변도 철도

항공운수는 파리엔, 선양, 창춘, 하얼빈 등의 4대 거점 대도시 공항을 중심으로, 연비엔 조선족자치주 수도인 연지(延吉)시와 백두산 관광 거점 도시인 바이산시의 장백산 공항 등이 발전 중이다. 연지 차오양촨(朝陽川) 국제공항은 1952년부터 군용비행장으로 출발했고, 2000년 8월부터는 국제노선인 연지-서울간 전세기가 취항했다. 2012년말 현재 중국내의 베이징, 창춘, 장백산, 칭다오, 옌타이 등의 도시를 운행하는 항공노선이 있다. 또한 중국내 유일한 관광전문 공항으로, 백두산 관광을 위해 장백산 보호구 내에 건설된 장백산 공항이 2009년 5월 29일부터 베이징, 창춘, 연지 간 항공노선을 운행하고 있다.(베이징-장백산 간 편도 운행시간은 약 1시간 40분이다.)

또한, 도로건설도 매우 빠르게 진행되고 있다. 통장(同江)-파리엔, 창춘

-훈춘, 쑤이펀허-하얼빈-만저우리, 단둥-산하이관 등의 4개 국도간선과 기타 간선도로는 만주지구 도로망의 기본 골격을 이루고 있다. 최근에 선양-파리엔의 고속도로에 이어서, 선양-창춘-하얼빈, 선양-산하이관, 창춘-지린-옌지-투먼-훈춘 구간 등의 고속도로가 건설, 개통되었다.

만주지구의 연해 운수는 파리엔, 잉커우를 중심으로 하고, 단둥, 진저우를 양 날개로 한다. 대외개방이 실시됨에 따라 컨테이너 운송량이 날로 증가하고 있어 컨테이너 운송항구의 건설 필요성이 증대되고 있다. 항구와 철도, 도로를 연결하는 주요한 중추도시는 파리엔, 선양, 창춘, 하얼빈, 잉커우, 자무쓰 등이다. 하얼빈, 자무쓰를 중심으로 하는 항구의 건설과 랴오둥반도(遼東半島)의 파리엔항(大連港)과 산둥반도의 옌타이항(煙台港)을 연결하는 해상통로의 역할이 증대되고 있다.

나) 전력망 건설 및 용량 확대

만주지구의 전력자원은 석탄을 위주로 하고, 다음이 수력, 석유이고, 화력발전의 비중이 날로 증가하고 있다. 이 지역의 전력설비 가운데, 화력발전의 비중은 1949년 57.6%, 1965년은 77.5%로 증가했고, 1995년에는 80% 이상에 달했다. 만주지구는 수백만kw에 달하는 수력발전 잠재력을 지니고 있지만 석탄자원이 풍부해 화력발전 위주이다. 전력 공업 가운데 대형 화력발전소는 푸순(撫順), 푸신(阜新), 파리엔(大連), 차오양(朝陽), 진저우(錦州), 지린, 헤이룽장성의 하얼빈, 따칭(大慶), 지시(雞西), 그리고 네이멍구자치구의 츠핑(赤峰), 통랴오(通遼) 등에 있으며, 대형 수력발전소는 평만(豐滿), 바이산(白山), 홍스(紅石), 윈펑(云峰), 수이펑(水豐), 향런(恒仁) 등이 있고, 이 중에 바이산 수력발전소는 만주지구 최대 규모이다.

랴오닝과 지린성의 푸순, 푸신, 지린, 평만 등과 헤이룽장의 하얼빈, 따칭, 네이멍구의 츠핑, 통랴오 등은 만주지구의 전력발전 중심이며, 이곳의 전력량은 이미 2,500만kw를 넘어섰고, 만주지구 전력 총량의 90%를 점하고 있다.

만주지구의 수력발전 용량의 비중은 전체의 18.5%를 차지하며, 화력 발전과 배합해 전력의 수급을 안정화하는 기능을 담당하고 있다. 만주 지구는 수력발전의 개발 수준이 전반적으로 높은 편이다. 특히, 북한과 접경하고 있는 압록강은 창바이(長白) 조선족자치현(북한쪽에선 혜산)에서 단동 입해구(入海口)까지 낙차가 680m이고, 유역의 연간 강수량이 약 870mm에 달하므로, 수력발전에 유리한 조건을 갖추고 있다. 중국과 북한은 이 같은 조건을 활용하기 위해, 쌍방의 공동계획을 거쳐서, 창바이현에서 단동 입해구까지 구간에 12개 계단식 수력발전소 배치 계획을 수립했다. 현재 압록강 간류(干流)상에 건설된 수력발전소는 원평(云峰), 위위엔(渭原), 수이펑(水丰), 타이펑완(太平湾) 4개 낙차식(梯級) 발전소이다. 이중 설비용량이 큰 것이 수풍과 운봉이다. 수풍발전소는 1944년에 높이 106.4m, 넓이 30m, 길이 900m의 댐을 완공했고, 1980년대에 설비용량을 900MW로 확충했다. 수이펑저수지(水丰水庫)는 중국 만주지구에서 가장 큰 저수지로, 수면 면적 345km², 유효 저수용량 76억 m³이고, 중국과 북한 양국이 공동관리하고 있다. 또한 평만(豐滿)과 무단장 등지에도 수력발전소 건설이 추진중이다.



<그림 2-3> 중국쪽에서 본 수풍댐

만주지구는 전력생산의 90% 이상을 화력과 수력이 담당하고 있고, 가까운 시일 내에 후룬베이얼과 따썩안링의 전력망이 연결되어 북부는

이민(伊敏)-따칭-하얼빈, 치타이허-자무쓰-하얼빈을 연결하게 될 것이고, 중부는 창춘, 지린, 선양, 푸순, 번시, 랴오양, 안산 등이 전력망의 중심지가 되고, 서부는 진저우, 위안바오산(元寶山), 쑤이중(綏中), 퉁랴오, 남쪽으로는 파리엔 등이 중심이 되어 지역간 전력 수송망이 형성될 것이다. 향후 만주지구의 전력망이 화북지구의 전력망과 연결되고, 한 걸음 더 나아가 러시아의 일부지역과도 연결될 것이다.

다) 수자원 현황

만주지구 수자원 분포는 북부와 동부는 풍부하고 남부와 서부는 부족하다. 하지만 물 소비는 남부와 중부가 많고, 북부와 동부는 적다. 수자원 총량은 1,929.9억㎥이고, 이중에 헤이룽강과 두만강의 수자원이 72.7%, 랴오하, 압록강, 그리고 랴오닝성 연해지구의 각 호수의 수자원 총량이 27.3%를 차지한다. 랴오하의 남쪽과 송화강의 북부 중간에 분수령이 있는 데, 역사상 수차례 이를 관통해 두개의 강을 연결하는 관개수로와 운하를 건설하기 위한 시도가 있었다.

송화강(松花江)은 백두산 천지에서 발원해, 북쪽으로 흘러서, 북만주 부여현(扶余縣) 산차하(三岔河) 부근에서嫩江(嫩江)과 합류한 후에, 동쪽으로 굽이쳐 흐르면서 부여(扶余), 상청(雙城), 하얼빈, 아청(阿城), 무란(木蘭)을 경유해 통하(通河)에 도달한 후, 만주쪽으로 방향을 바꿔 흐르면서 광정(方正), 자무스(佳木斯), 푸진(富錦) 등을 지나고, 통장현(同江縣) 만주쪽 약 7km 지점에서 헤이룽강에 유입, 합류된다. 강 길이 약 1,900km, 유역면적 약 54.56만㎢이다. 유역면적이 주강(珠江)보다 넓고, 동북3성 총면적의 69.3%를 점유한다.

한편, 랴오하(遼河)는 랴오동반도(遼東半島) 북부지구를 흐르는 남만주 지역에서 가장 큰 강이고, “랴오닝 인민의 모친하(母親河)”라고 불린다. 강 길이 1430km, 유역면적 21.9만㎢이고, 이중 산지가 35.7%, 구릉 23.5%, 평원 34.5%이고, 사구(沙丘)가 6.3%이다. 남쪽으로는 보하이와 황하이와 접하고, 서남쪽으로는 네이멍구(內蒙古) 내륙하천과 허베이(河

北) 하이루안하(海濼河) 유역과 이웃하고 있으며, 북쪽으로는 송화강 유역과 접하고 있다.

신중국 출범 이후 1955~1960년 사이에 송화강과 랴오하(遼河)를 연결하려는 계획이 수립되고 공정이 시작되었으나, 1961년 기본 건설사업 우선 추진에 따른 자금부족으로 인해 중단되었다. 그러나 1980년대 중반 이후에 만주지구 경제와 도시의 발전으로 창춘을 포함한 랴오닝성 중남부 지역의 공업용수와 생활용수의 부족이 날로 심각해지면서, 북부의 물을 남부에 공급하기 위한 송화강과 랴오하의 연결 필요성과 먼저 공업과 생활용수를 공급하고, 다음에 관개와 운하 수송로를 건설한다는 전략이 다시 제기되었다.

운하건설의 경제적 합리성은 기후조건의 변화에 의한 계절 유량의 변화, 철도의 대형화와 고속화, 고속도로의 확충과 발전 등으로 인해 갈수록 줄어들고 있다. 그러나 남만주지구의 물 부족 문제가 날로 심각해지면서, 북부의 물을 수도관 건설 등을 통해 남부로 끌어들이어야 할 필요성이 갈수록 커지고 있다. 한편, 1994년 9월에는, 송화강 물을 장춘시(長春市)로 끌어 쓰기 위한 공정(引松入長調)에 착공하여, 1998년 11월에 완공된 후 장춘시의 물 부족 문제가 완화되었다.

4) 중-북 접경지역의 현황

가) 만주지구 변경지역의 개방과 지역발전

만주의 변경지역은 인구밀도, 도시화의 수준, 산업의 발전 및 입지, 전반적 경제발전 수준 등이 내부지구에 비해 상대적으로 낮고 낙후되었다. 만주지구의 변경은 해양부분과 육지부분으로 나눌 수 있는데, 해양부분은 황하이(黃海)와 보하이(渤海), 육지부분은 북한, 러시아, 네이멍구(內蒙古)와 접경하고 있다. 행정구역 측면에서는 63개의 현급 행정단위로 구성되어 있고, 이 중 해양부분은 부성급시(副省級市)인 파리엔(大連)시와 지급시(地級市)인 잉커우시와 진시(錦西)시외에 2개의 현급

도시와 5개의 현으로 구성되어 있다. 만주 변경지역은 동북3성 전체 토지면적중 7.3%를 점하고 있으나 인구는 만주 인구의 48.8%를 점하고 있고, 인구밀도는 300인/km²이다. 한편 변경지역 육지부분은 9개의 시와 39개의 현으로 구성되어 있고, 만저우리(滿洲里), 헤이허, 쑤이펀허(綏芬河), 훈춘(琿春), 투먼(圖們), 단둥, 츠핑, 바이산(白山) 등의 변경거점도시를 포함하고 있다. 특히 네이멍구와 러시아와의 접경지역은 면적이 넓고 높은 산과 울창한 산림을 보유하고 있고, 대외개방 수준은 매우 낮다.

중국과 북한 사이에는 압록강과 두만강 두 개의 국경하천이 있고, 80%이상이 백두산을 포함한 장백산맥의 협곡을 지나고 있다. 이 지역은 거주 인구가 적고 훈춘과 투먼, 단둥 같은 소규모 도시만이 있다. 동북부와 네이멍구 지역에는 따싱안령(大興安嶺) 산지와 건조 고원지이므로 도시 형성이 더욱 어렵다. 한편, 중-러 접경지역은 토지조건은 우수하나 기온이 너무 낮아 개발하기가 쉽지 않다. 또한 많은 소수민족이 살고 있으며, 사회, 문화, 역사, 지정학적 원인 등으로 인해 개발이 제약되어 왔다. 역사적으로는 청조의 만주 폐쇄정책, 일제의 만주 군사기지화 전략, 해방 후 미국, 소련과의 긴장관계로 인한 중공의 만주 봉쇄정책 등의 영향으로 자원의 합리적 개발이 어려웠다.

1980년대 이후 개혁개방이 추진되면서, 만주지구와 인접국가 간의 변경무역이 발전하기 시작했다. 초기에 대외개방된 도시는 파리엔(大連), 만저우리(滿洲里), 헤이허(黑河), 쑤이펀허(綏芬河), 훈춘이고 이어서 단둥과 투먼도 포함되었다. 동시에 지린성의 지안(集安), 창바이(長白), 헤이룽장성의 모허(漠河), 쑤커(遜克), 통장(同江), 멩베이(夢北), 후터우(虎頭), 네이멍구자치구의 아얼산(阿兒山) 등이 변방무역 소도시로 발전하기 시작했다. 한편, 랴오닝성 연해지대의 잉커우(營口), 단둥, 진저우(錦州), 후르다오(葫蘆島: 원 錦西) 등의 항구도시들의 대외개방 폭이 지속적으로 확대되었다. 해양변경지역의 개방, 개발에 따라, 황하이와 보하이(渤海)에 인접한 항구도시들이 형성되었다. 이중 파리엔은 대외개방의 핵심도시로서 개발구의 건설, 외자의 유치 등을 통한 공상업의 발전

속도가 만주지구에서는 물론 중국 전국에서도 빠른 편에 속한다.

나) 중-북 연결 통로 현황

중-북 국경하천인 압록강과 두만강은 하류 외에는 강폭이 좁고 수심이 낮고, 겨울철에는 결빙되므로, 양안의 주민들이 수시로 자유롭게 왕래했었다. 그러나 1965년, 북한과 중국이 국경지구의 통행질서 수립, 유지를 위한 협의를 통해, “공식적인 국경출입처” 14개를 지정했고, 이후 지속적인 조정을 거쳐서, 현재는 양국간 공식적인 국경통과지점이 16개이다.

이중 압록강을 건너 북한과 연결하는 국경통과 교량은, 지린성 창바이(長白)조선족자치현과 북한의 혜산(惠山)시를 연결하는 창혜이대교(長惠大橋: 길이 148m, 폭9m), 지린성 린장시(臨江市)와 북한의 중강진을 연결하는 린장대교(臨江大橋: 길이 600여m, 폭 10여m, 높이 20m), 지린성 지안시(集安市)와 북한의 만포를 연결하는 철도교인 지안대교(集安大橋: 길이 589.2m, 폭 5m, 높이 16m), 그리고 랴오닝성 단둥시와 북한의 신의주를 연결하는 단둥대교(길이 944.2m, 폭11m) 등이 있다.

창바이(조선족 자치현)에는 1950년 국경해관이 설립되었고, 북한과의 무역과 관광교류 등이 매우 활발하다. 1992년에는 창바이현에서 국경을 통과해 북한을 관광하는 당일 여행 프로그램이 시작되었고, 그후 여행기간이 3일, 5일, 8일로 늘었다.

린장대교는 1935년에 건설되었으나, 1950년 8월 한국전쟁시에 미군 전투기 폭격으로 북한쪽 부분이 파괴되었고, 휴전 후 1955년 5월에, 중-북 쌍방 협의를 거쳐서 다시 건설했다.

지안대교는 한국전쟁 발발후 중공이 소위 “항미원조(抗美援朝)” 전쟁수행을 결정한 직후인 1950년 10월 11일에, 소위 “중국인민지원군(中國人民志願軍)” 총사령관 펑더화이(彭德怀)의 지휘하에 선발대가 이곳을 통해 비밀리에 북한 만포로 들어 갔다. 이어서 1군(一軍), 16군(十六軍) 등 중공군 총 42만명이 린장을 통해서 중강진 산악지대로, 단둥을 통해서 신의주로 들어갔다.



<그림 2-4> 지안-만포 간 철교

랴오닝성 단둥시와 북한의 신의주를 연결하는 교량은 원래 두개였다. 현재 사용중인 길이 940m의 단둥대교⁹⁾로부터 서쪽으로 70m 거리에 서 있는 단교(斷橋)는 중국측 구간만 형태를 유지한 채로 서있고, 북한측 구간에는 몇 개의 교각만 남아있다. 이 교량은 1943년에 준공되었으나, 1950년 11월 미군 전투기의 폭격을 받고 파괴되었다. 현재 사용중인 단둥 압록강대교는 가운데에 철도가 있고, 그 양쪽에 차도가 개설되어 있다. 평양-베이징간 국제철도와 북-중 무역량의 80%가 이곳을 통과한다. 단둥시 압록강변에서 유람선을 타면 북한의 신의주 주민들과 서로 손짓으로 인사를 교환할 수 있을 정도로 신의주 강안 지근거리까지 접근 운행한다. 단교로부터 서쪽으로 약 1km 지점에 신압록강 대교 건설이 진행 중이다. 2010년 12월 말에 착공, 공사중인 신압록강 대교는 총 길이 3.026km이고 2014년내에 완공, 개통될 예정이다.

9) “중조우의교(中朝友誼橋)” 라고도 부른다.



<그림 2-5> 압록강철교(좌)와 건설중인 신압록강 대교(우)

북·중 양국간의 협의를 거쳐서, 공식적으로 지정된 국경통과 연결통로 16곳 중 두만강 변에는 1개의 철도교, 7개의 도로교가 있다. 이중 두만강 발원지인 홍토수(紅土水) 부근은 폭이 0.5~1m에 불과하므로 뛰어서 건널 수 있다. 이외에 북한과 러시아 영토인 하구쪽에 북한 나선시 두만강 노동자지구와 러시아 핫산쪽으로 연결하는 철교¹⁰⁾가 있다.(길이 560m)



<그림 2-6> 두만강 철교

10) 앞쪽이 동해로 들어가는 입해구이고, 좌안은 러시아, 우안은 북한 영토이다. 동해까지 불과 15km 앞에서, 동해로 나갈 수 있는 두만강 출해항로가 봉쇄되어서, 중국이 매우 애석해 하는 지점이다.

싼허(三合)에서 북한의 회령을 연결하는 교량은 1936년 일제가 북한의 회령과 지린성 연변조선족자치주 룡징(龍井) 간의 육로무역을 활성화 시키기 위해서 건설했다. 싡허에서 철도와 도로를 통해서 주변 도시인 카이산툰(開山屯), 옌지(延吉), 허룽(和龍) 등지와 연결된다.



<그림 2-7> 싡허 해관 모습(좌)과 싡허-회령 간 교량(우)

투먼시(圖們市) 국경관문(口岸)은 중국의 “국가 1류”급 국제 여객화물 운수 국경관문이고, 중국정부가 최초로 비준한 “중국인 및 외국인의 육로 출입국 통행관문”이다. 1988년, 관문 입구에 13.8m 높이의 국문(國門)을 축조했는데, 그 위에서는 두만강과 북한의 남양 시가지가 한 눈에 보인다.

투먼시(圖們市)로부터 26km 거리에 있는 량쉐이진(凉水鎮)과 북한 온성군(함경북도)을 연결했던 량쉐이(凉水) 단교(북한에서는 “온성단교”라 부름)는 중국 측 부분만 남아 있고, 북한쪽 부분은 교량만 남아있다. 중국쪽 단교의 끝 부분에 서서 보면, 북한의 온성군 읍내가 보인다. 이 교량은 1937년 5월에 일제가 교량 길이 525m, 넓이 6m, 교각 21개로 건설했으나, 일제 패망 전날인 1945년 8월 13일, 소련군에 쫓겨 퇴각하면서 폭파했다.



<그림 2-8> 북한 남양 모습(좌)과 량쉐이 단교

5) “동북진흥”정책

가) “동북진흥” 전략의 배경과 전개과정

만주지구는 일제(日帝) 시대에 구축된 공업기반, 천연자원의 혜택, 풍부한 기술인력 등을 기반으로 신중국 건국 후 전통적인 중화학공업 기지로서 장기간에 걸쳐 중국경제를 지지해 왔다. 그러나, 개혁개방 이후에는 계획경제체제하에서 굳어진 관성, 즉 국유기업 경영방식과 관료주의적 사고방식 등의 영향으로 주강삼각주 및 장강삼각주 지구 등 남부 연해지구에 비해 경제발전 속도가 늦었다. 이를 “동북현상”이라고 했다.

중국정부는 1990년대 후반에 들어서면서 “동북현상”의 대표적 문제중 하나인 자원고갈 광산도시에 대한 대응정책을 추진하기 시작했다. 1998년 8월에 천연림보호공정을 시작하면서 만주지구의 임업자원 도시에 대한 지원정책을 추진했고, 이어서 자원형 도시와 노공업기지 진흥을 위한 동북진흥전략(東北振興戰略)을 추진했다. 이 같은 흐름과 과정을 개괄하면 다음과 같다.

2001년 12월, 중국 국무원이 랴오닝성 푸신(阜新)시를 자원고갈도시 및 경제전환 실험도시로 확정했고, 이어서, 2002년 11월에, 중공 제16차

전국인민대표대회(全人大)에서 “동북지구 등 노공업기지 조정 및 개조 가속화 지원, 자원채취형 도시의 연결 산업 발전 지원”이라는 취지의 “동북진흥” 전략을 제기했다. 이어서 2003년 9월 10일, 원자바오(溫家宝)총리가 주재한 국무원 상무회의가 “동북지구 등 노공업기지 진흥전략 실시에 관한 의견”¹¹⁾에 원칙적으로 동의했고, 10월에는, 중공 중앙과 국무원이, 동북지구 등 노공업기지 조정개조 가속화 실시와 관련, 자원채취형 도시 및 지구의 연결산업 발전을 지원한다는 방침을 정식으로 발표, 하달하고, 랴오닝성 푸신시를 “전국자원고갈도시 경제전환 시범도시”로 지정했다. 동시에, 중공 16기 3중전회에서 “동북지구 등 노공업기지 진흥전략 실시에 관한 의견”을 채택, 발표했다. 12월에는 원자바오 총리가 조장(組長)을 맡고, 국무원 25개 주요 직능부문 책임자로 구성된 ‘동북지구 노공업기지 진흥 영도소조(領導小組)’가 건립되었다.

2004년 4월에는, 국무원에 ‘동북지구 등 노공업기지 진흥관공실’을 정식으로 건립함에 따라, “동북진흥”정책이 “서부 대개발”과 대등한 지역진흥정책으로 승격되었고, 총액 610억위안의 국가 프로젝트로 인가되었다.

2005년 5월, 국무원 “동북 노공업기지 진흥 영도소조”에서 ‘동북 등 노공업기지 진흥 2004년 업무총결 및 2005년 업무요점’이 심의 통과되었다. 그 요점은 다음과 같다, 자원개발보상기제와 쇠퇴산업원조기제를 시급히 건립하고, 관련정책과 시책을 우선 랴오닝성 푸신시, 헤이룽장성 슈양야산(雙鴨山)시 등 자원형 도시에 시행한다. 헤이룽장성 따칭(大慶)시는 석유 유형, 이춘(伊春)시는 산림 유형, 지린성 랴오위엔(遼源)시는 석탄유형의 자원형 실험도시로 선정한다.

2005년 6월 23일, 국무원 관공청이 ‘동북노공업기지 대외개방 진일보 확대 촉진에 관한 실시의견’을 발표, 하달했다. 구체적 실시의견은 다음과 같다. 국유기업 개조에 외국자본 참여 장려, 체제 및 기제(機制) 창신의 가속화, 정책지도 강화, 중점업종과 기업의 기술진보 추진, 개방영역의 진일보 확대, 서비스업의 발전 수준 적극 제고, 입지우위 발휘, 지역경

11) 關於實施東北地區等老工業基地振興戰略的若干意見.

제합작 건강발전 촉진, 양호한 발전환경 조성, 대외개방 보장 등이다.

2006년에는 제11차 5개년계획(十一规划: 2006-2010)에서 4개 권역별 발전전략을 구분했다. 즉, 연해, 중부, 서부, 그리고 동북(滿洲)지구 4개 권역이며, “서부는 서부대개발 추진 견지, 동북 등 노공업기지 진흥, 중부 굴기(崛起) 추진, 동부연해지구 솔선 발전이라는 지역발전 총체전략과, 지역협조 상호추동기제(區域協調互動机制)의 건전화, 합리적 지역발전골격(區域發展格局)” 구축을 총체전략으로 제출했다. 즉, 동북진흥전략을 중국 전국의 지역경제 협조발전(協調發展)의 주요 내용에 포함시켰다. 중국정부가 동북진흥정책을 채택하게 된 배경에는 이 지구의 경제발전을 제약하는 체제, 기제(机制), 구조적 모순을 더 이상 방치할 수 없다는 판단 때문이다. 즉, 국유기업 개혁을 포함한 대집체 대규모 경영에 대한 개혁과 발전방식 전변(轉變)과 구조 조정에 유리한 체제와 기제의 완비, 지역 과학기술 창신능력 승급, 중소기업발전 촉진 동력기제 강화, 지역내부 및 도시-농촌간, 산업간의 구조적 문제 해결 등이 시급했기 때문이라고 할 수 있다.

나) 동북진흥정책의 목표와 과제

동북진흥정책은 개혁개방 동력 견지, 국유기업 개혁과 경영체제의 현대화, 산업구조 조정을 우선적 목표로 밝히고 있다. 재정지원에 의존해 유지되고 있는 국유기업에 대해 매각, 인수합병(M&A), 정책적 도산을 추진하고, 외국자본과 민간자본 도입을 통한 노후 중화학공업의 재생(再生)과 새로운 지주산업(支柱産業) 육성을 추진한다. 둘째, 민영경제의 활성화와 서비스산업 발전이다. 이를 위해 규제 완화를 과감히 추진하고, 물류, 정보통신 등 생산 관련 서비스산업을 육성한다고 밝히고 있다. 한편, 지역별 부문별 목표와 과제는 ①沈陽 경제구 신형공업화 종합연계개혁을 심도있게 실시하고, ②산장(三江)평원, 송늬(松嫩)평원 현대농업종합개혁시험, ③동북지구직업교육개혁 창신시험지구 추진. ④따리엔(大連), 단둥, 헤이허(黑河), 만저우리(滿洲里), 훈춘, 수이펀허

(綏芬河) 등 개방 확대 지원, ⑤중러 지구 합작 심화 추진 및 합작발전 기금 설립, ⑥러시아를 겨냥한 헤이하이즈섬(黑瞎子島) 러시아 합작시범구 건설 등을 제시했다.

한편, 동북진흥정책의 주요 과제는 다음과 같다. ①국유기업 자산 평가제도의 개혁이다. 이 지구 국유기업의 상당수는 오랜 기간 동안 자산의 불법 유출로 장부상 자산이 계상되어 있어도 실제로는 껍데기만 남아 있는 경우가 적지 않다. ②주도 산업의 재건이다. 동북지구는 신중국 출범 이후, 계획경제체제하에서 가장 빨리 공업화가 시작되었고, 비농업 도시인구 비중이 가장 높은 지역이었다. 그러나 중화학산업 설비가 노후화되면서 경쟁력이 저하되었으며, 투자와 기술혁신력도 부족해 주도 산업의 재건이 필요하다. ③국유기업의 사회적 부담문제의 해소이다. 대형 국유기업은 병원, 학교, 유치원 등 사회적 기능을 부담하고 있는 곳이 많고, 이러한 국유기업은 시장경제하에서 경쟁력을 발휘하기 어렵다. 또한 과거 계획경제 시대의 구조적 문제에서 기인한 불량채권 문제와 퇴직직공의 연금문제 등 국유기업의 부담이 과중한 상황이다. ④대외개방도 제고이다. 동북지구는 중국내 타지역이나 외국에 대한 개방도가 낮아, 대외무역, 외자도입, 노동자의 역외이동 등이 중국 전국 평균수준 아래이다. ⑤민간경제의 진흥이다. 동북지구는 “계획경제 최후의 보루”로 불리면서, 국유기업 주도의 경제체제하에서 민간경제의 육성이 지연되었고, 경제성장과 투자가 침체되었다. ⑥자원형 도시의 산업구조 전환이다. 동북지구의 천연자원과 광물자원이 고갈되어 가면서 단순한 자원채굴에만 의존하고 있는 자원형 도시의 경제침체 및 실업문제가 심각한 사회문제로 대두되었다.

“12차 5개년계획(十二五規劃: 2011-15)”에 제시된 동북진흥의 중점임무는 다음과 같다. ①국가양식안전 보장을 최우선 목표로 하고, 현대농업 발전 추진을 견지한다. 농촌의 생산생활조건을 개선하고, 부유하고 아름다운 신농촌 건설을 추진한다. ②전통공업의 특화 승급, 전략성 신흥산업 배양육성 가속화, 서비스업 강화 발전, 해양경제의 적극 발전을

추진, 현대산업체계를 완비한다. ③지역발전 공간배치를 특화하고, 산업 집적발전을 추동하고, 과학기술과 인재자원에 의존해 지역창신능력을 증강한다. ④자원형 도시의 지속가능발전을 촉진한다. 후속교체산업 발전, 역사적 누적문제 해결을 추진하고, 장기적 효율적 지속가능발전기제를 건립한다. ⑤종합교통운수체계 완비 및 다원화, 청결한 에너지체계 형성 등 기반시설조건을 개선한다. ⑥삼림, 초원, 습지와 하천 유역 등 중점 생태구 보호 및 정비(治理), 자원절약과 에너지 절약 배출감소를 강화한다. ⑦다양한 시책으로 일자리 증가, 불량 판자촌지구 개조를 포함한安居공정(安居工程) 추진을 가속화한다. ⑧국유기업개혁 계속 심화, 비공유제 경제 발전 가속화. 국유림지구와 농지개간체제 개혁을 추진한다. 또한 대외개방 수준을 전면 승급시키고, 동북아 개방을 향한 중요 교통허브를 건설한다.

또한 “12차 5개년계획”에서는 경제안정과 고도 성장추세를 보호 유지하는 동시에 발전방식 전환 및 변화, 경제증장의 질과 효익(效益) 제고를 강조했다. 구체적 방향과 목표는 다음과 같다. 첫째, 산업의 전형(轉型)과 승급(升級)을 더욱 중시하고, 중요 산업기지와 중점 산업집군(產業集群) 건설을 가속화하고, 전략성 신흥산업을 적극 배양 육성하고, 규모 이상 금융, 물류, 관광 등 서비스업을 발전시키고, 과학기술 창신(創新)을 더욱 중시하고, 선양(沈陽), 따리엔(大連), 창춘(長春), 하얼빈을 국가창신행 도시로 건설한다. 둘째, 생태건설과 환경보호를 더욱 중시하고, 에너지 절약과 배출감소와 오염처리를 강화하고, 만주지구 오염 배출권 유상사용과 교역시점 범위를 확대하고, 대, 소 홍안령과 장백산(長白山) 산림지구의 생태보호 및 경제 전형(轉型)을 적극 추진한다.

다) 동북진흥 전략의 주요내용

① “동북지구 진흥계획”의 기조와 개요

2007년8월, 국무원이 “동북지구진흥계획(東北地區振興規劃)”을 승인했다. 이 계획은 “1개 주선(主線)”과 “6개 가속화(加快)”를 핵심으로 한다.

즉, 노공업기지(老工業基地) 진흥 축진을 주선(主線)으로 하고, 개혁 개방 보폭 가속화, 구조조정과 승급 가속화, 지역합작 진행과정 가속화, 자원 고갈형 도시 경제구조 전환 가속화, 자원절약형 환경우호형 사회 건설 가속화, 교육, 위생, 문화, 체육 등 각 항 사회사업 발전 가속화이다. 10년에서 15년간의 노력을 거쳐서, 동북지구의 전면적 진흥을 추동하고, 동북지구를 국제경쟁력을 보유한 장비제조업기지, 국가 신형 원재료와 에너지 보장기지, 국가적으로 중요한 상품식량과 농목축업 생산기지, 기술연구개발 및 창신(創新)기지, 국가생태안전의 중요 보장지구로 조성해, 경제사회의 양호하고도 빠른 발전을 실현한다는 것이다.

이 같은 전략과 계획에 따라 동북지구의 3개 성(省)도 각각 경쟁우위에 기초해 중점 영역에 대한 발전전략을 수립했다. 랴오닝성은 2개 기지 건설과 3대 산업 발전전략을 제시했다. 즉, 현대화 장비제조업 기지와 주요 원자재 기지 건설과 첨단기술산업, 농산품가공업, 그리고 현대 서비스산업 발전을 중점 추진한다는 것이다. 지린성은 자동차 산업기지, 석유화학공업기지, 농산품가공기지, 현대 중의약과 생물제약기지, 광전자 정보기지 등 5대 첨단기술산업기지 건설 전략을 제시했다. 그리고 헤이룽장성은 현대식 장비제조기지, 석유화학공업기지, 만주지구 에너지기지, 식품공업기지, 북약(北藥)생산기지, 임공업기지 등 6대 산업기지 건설전략을 제시했다.

② 국유기업 개혁과 우세산업 선정

동북지구는 중국의 중공업 국유기업의 주요 집중구역이다. 국유기업 개혁은 동북진흥전략 성공 여부의 결정적인 키워드이다. 국유기업의 개혁의 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 국유기업이 과도하게 부담하고 있던 교육, 복지, 주택, 의류 등 사회보장 기능을 분리시킨다. 중국제일자동차그룹, 안산철강그룹을 비롯한 많은 대형 국유기업들이 이미 사회보장 기능 분리 업무를 실시했다. 둘째, 정부의 도움이나 은행대출로 겨우 운영되고 과도한 부채를 안고 있는 국유기업은 우선적으로 파산

을 추진시킨다. 수백 개 기업에 대해 정책적인 파산을 추진했다. 셋째, 국유기업 구조조정을 위해서 국유기업의 주식제도 개혁 업무를 전면적으로 추진시킨다. 독자적으로 경영해야 하는 기업 외에는 투자주체를 다원화시키고 외국 자본과 민간 자본의 참여를 유도한다.

동북지구에서 경쟁력을 가지고 있는 우세 산업을 선정하며 우세 산업과 관련된 지원 정책을 추진한다. 우세 산업은 주로 장비제조업, 제련업, 석유화학업, 조선업, 자동차업, 농산물가공업, 첨단기술업 등 산업을 포함한다. 랴오닝성은 기존 대형 기업을 중심으로 경쟁력 향상을 추진하면서 장비제조업, 원자재공급기지, 첨단기술업, 농산물가공업과 서비스업 등 중점 발전 목표를 세울 계획이다. 지린성은 자동차업, 석유화학업, 농산물가공업, 의약품업, 첨단기술업을 의하여 5대 산업기지를 건설할 계획이다. 헤이룽장성은 주로 장비제조업, 석유화학업, 에너지업, 의약품업, 식품업, 목재가공업 등 산업을 주요 대상으로한 산업 발전 목표를 세운다.

투자환경 개선을 위한 기초시설 확충 방안에서는, 교통 물류망 구축을 위하여 하얼빈-다롄 간 하다고속철도를 건설하여 개통한다. 하얼빈-따리엔 고속철도는 총장 921km이고, 운행 소요 시간은 약 3 시간이며 하얼빈부터 따리엔까지 운행 시간이 9시간에서 3시간으로 대폭 감소된다. 중국과 러시아, 몽골 간의 국제철도노선도 구축한다. 동북지구 도시 간의 고속도로망을 건설하고 발달된 물류통로 추진이 계획 중이다. 또한, 항구의 기초시설을 제고시키고 서비스 수준을 강화한다.

대외개방을 통해서 외국자본을 유치한 후에 지역산업의 조정을 추진하고 시장규모도 확대하며 기술·설비 수준을 제고시킨다. 이를 위해서 중앙정부는 외자기업의 동북지구 국유기업구조조정 참여를 장려하며 각종 우대투자정책을 제시하고자 한다.

사회보장체계의 구축을 통해서 보장제도의 규범화, 관리복무(服務)의 사회화를 이루고자한다. 중앙정부는 동북지구의 재직자를 위해 개인 사회보장계좌를 설립하고, 실업자를 위해 소액담보대출 제도와 재취업 보

조금 지원 조치를 실행한다. 그리고 기초양로보험, 실업보험, 의료보험 등 사회보험에 기입비중을 대폭 증가시킨다.

③ 3년(2016-2018) 연동 진흥방안

“동북지구등 노공업기지 진흥 추진을 위한 3년 연동 실시방안(推進東北地區等老工業基地振興三年滾動實施方案)”에 따르면 2016년부터 2018년까지 127개 중대 프로젝트와 137항 중점 임무를 추진할 계획이다.

127개 중대 프로젝트는 주로 교통(철도, 고속도로, 항공, 전철), 에너지, 수리(水利), 공업, 농업, 도시·농촌 건설 등의 분야를 아우른다. 이 중에서 2016년 62개 프로젝트, 2017년 33개 프로젝트와 2018년 32개 프로젝트가 착공될 계획이다. 이 프로젝트는 동북진흥에 대해 전반적으로 큰 영향을 미칠 것이며, 효율적으로 단점을 보완하여 새로운 발전 동력을 만들어 낼 것이다. 그리고 ‘실시방안’에서 체제(體制) 및 기제(機制)를 보완하고, 구조조정을 추진하며, 혁신창업을 장려하고, 주민생활 보장과 개선 등 4대 핵심임무를 중점적으로 설정하였다.

체제 및 기제를 보완하는 측면에서, 정부관리체제의 완비를 가속화시키고 국유기업을 강화하고 민영경제발전 추진 등 분양 공작임무를 명확하게 해야한다. 동북지구 국유기업의 개혁 방안 제정과 실행을 동시에 하고 동북지구에서 일부 국유자본투자회사와 운영회사를 개편, 설립하며 일부 체제가 전환된 과학연구원과 벤처 기업에서 주주권과 분업의 장려 사업 실시 등 대책을 포함한다.

구조조정 추진 측면에서는, 전통산업의 개조를 추진하고 신흥산업의 육성과 발전 분야 등의 임무를 명확하게 한다. 동북지구에서 ‘중국제조 2025’ 도시시험과 시범 공작을 추진하고 일부 중요한 기술장비 시범 프로젝트를 실행하며 만주지구 신흥산업의 3년 육성과 발전 행동의 실시, 일부 노공업기지의산업 전형승급(轉型昇級) 시범구 또는 시범단지 설립 등의 대책을 포함한다. 혁신창업 장려 측면에서는, 인재를 유치하고 이를 유지하며, 지역 혁신 환경개선 등 대책을 마련한다. 동북진흥에 중

요한 혁신 프로젝트를 시행하고 선양(沈陽)시의 전면적 혁신 개혁시험 방안을 추진하며 선다(沈大: 선양과 다롄)국가자주혁신시범구의 건설 추진 등의 방안을 포함한다.

주민생활 보장과 개선 측면에서는, 취업과 창업을 장려하고 중대한 민생 프로젝트의 건설을 가속화하는 등의 대책을 마련한다. 시내의 노공업기지와 독립적 공업과 광업단지를 이전하고 개조하며 판자촌 개조 프로젝트를 지속적으로 실시하고, 자원이 고갈된 도시에 재정이전지불 지원의 강도를 늘리는 등의 대책을 포함한다.

④ “창지투” 개발 개방 선도구 계획

2009년 9월, 미국발 금융위기의 영향에 직면해, 중국 국무원이 “동북 지구 등 노공업기지 진흥전략의 진일보 실시에 관한 의견”¹²⁾을 발표했고, 경제구조 특화, 현대산업체계 건립, 랴오닝 연해 경제지대, 선양경제구, 하얼빈-따롄-치치하얼(哈大齊) 공업회랑, 창지투(長吉圖: 長春-吉林-圖們) 경제구의 가속 발전 추진, 국내 일류의 현대산업기지 건설, 기업기술 진보 가속화, 자주창신(自主創新) 능력의 전면적 제고, 현대 농업의 가속적 발전과 기반시설 건설 강화, 자원형 도시의 구조전환(轉型) 적극 추진, 개혁개방의 지속적 심화 등 의견을 제출하고, 랴오닝 연해경제지대와 “창지투(長吉圖)”지구의 개발개방을 가속적으로 추진해야 하고, 연해, 연변(沿邊) 개방과 해외자원개발, 지역경제협작을, 국내외 산업 이전과 연결 결합하고, 조건에 부합하는 지구가 변경무역중심, 경제협작구, 수출가공구, 수입자원가공구를 건설하는 것을 지원해야 한다고 제시했다. 이어서, 2009년 11월, 중국 국무원이 “중국 두만강 구역 협작 개발계획 강요 - “창지투”를 개발개방 선도구로”¹³⁾ 계획을 승인했다.

“창지투(長吉圖: 長春-吉林-圖們)” 개발개방선도구 계획의 지역범위는 지린성 창춘시, 지린시 부분지역과 연비엔(延邊) 조선족자치주를 포함

12) 關於進一步實施東北地區等老工業基地振興戰略的若干意見.

13) 中國圖們江區域合作開發規劃綱要—以長吉圖為開發開放先導區.

한다. 즉, 창춘시 도시구(城區)와 관할 저우타이(九台)시, 더혜이(德惠)시, 농안(農安)현, 지린시 도시구와 관할 용지(永吉)현, 자오허(蛟河)시, 옌비옌(延邊) 조선족자치주 전체를 포함하며, 총면적 7.3만km², 인구 1090만인으로, 면적과 인구는 지린성의 1/3을 점하고, 경제총량은 1/2 이상을 점한다. 이 지역은 중국 두만강(圖們江)지역의 핵심지구이고, 동북아지역의 지리적 중심부에 위치하고, 중국내 최대의 조선족 집중거주지인 옌비옌(延邊) 조선족자치주도 포함하고 있다.

“강요”는 공간배치, 산업발전, 기반시설, 체제기제(体制机制), 국내외 합작 등 방면에서, “창지투”지구 개발개방 추진을 위한 구체적 배치를 하고, 해당 지구의 발전기초와 발전추세를 충분히 인식한 기초 위에 2020년까지 경제총량을 네 배로 증대시킨다는 목표를 설정했다.

중국정부는 계획의 주요 목적을 다음과 같이 밝혔다. ①국경(沿邊)지구의 국제합작과 대외개방 수준을 제고하면서 만주지구의 새로운 성장거점(增長極)을 형성한다. ②국경지구 경제사회 발전을 가속화해 변경민족지구의 발전과 안정을 추동한다. ③2020년까지 이 지역을 국경 개방개발과 동북아 개방 추진을 위한 주요 관문, 동북아 경제기술합작기지(平台), 만주지구의 새로운 성장거점으로 건설한다.

2. 랴오닝성 현황

랴오닝성(遼寧省)은 중국의 중요한 중공업기지로서 각종 공업 부문이 비교적 완벽하게 갖추어져 있다. 1978년 개혁개방 이후 중국 최초의 연해개방 지역중 하나이자 중화인민공화국 공업화의 발원지이다. 랴오닝성은 “공화국의 장남”과 “동방(東方)의 루르”란 이름으로 중국 현대 공업 굴기(崛起) 과정에서 중요한 역할을 담당해 왔다. 랴오닝성은 중국 34개 성급 지역 중 가장 큰 노(老)공업기지이었으며, 2000년 이후 중국 중앙정부는 동북진흥전략을 실시하고 있고, 특히 최근에 동북지구를 전면적으로 발전시킬 실시방안을 구체적으로 제시하고 추진하고 있다.

1) 랴오닝성 개황

랴오닝성은 별칭 “랴오(遼)”라고 불리며 성회(省會)도시는 선양(沈陽)이다. 랴오닝성의 지리위치는 중국 동북부 동북지구의 남쪽에 있고 동부로는 북한, 북부로는 지린(吉林)성, 서북부로는 네이멍구(內蒙古)자치구, 서남부로는 허베이(河北)성, 남부로는 황하이(黃海) 및 보하이(渤海)와 접하는 지역이다. 랴오닝성은 동북지구에서 유일한 연변(沿邊: 국경과 접하는 지역)과 연해(沿海: 바다와 접하는 지역) 지역이자 중국의 최북단 연해 지역이다.

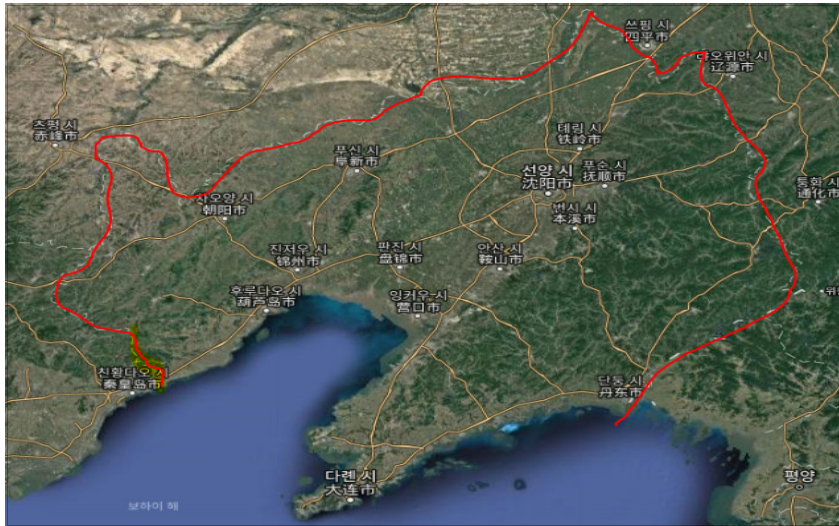


<그림 2-9> 랴오닝성 위치도

출처: Google Map

랴오닝성의 지형 지모(地貌) 특징은 “6산1수3분전(六山一水三分田: 산이 60%, 물이 10%, 농경지가 30%)”이라고 말한다. 중부의 해발고도가 동부 및 서부보다 훨씬 낮고 북(北)에서 남(南)으로 경사를 이룬다. 랴오둥(遼東)지역과 랴오서(遼西)지역은 주로 산지(山地) 및 구릉(丘陵)으로 구성되고 평균해발고도가 각각 약 800m와 500m에 달한다. 랴오허평원(遼河平原)으로 구성된 중부지역은 평균해발고도가 200m 밖에 되지 않는다. 랴오서 연해지역의 좁고 긴 평원지대를 랴오서회랑(遼西走廊)

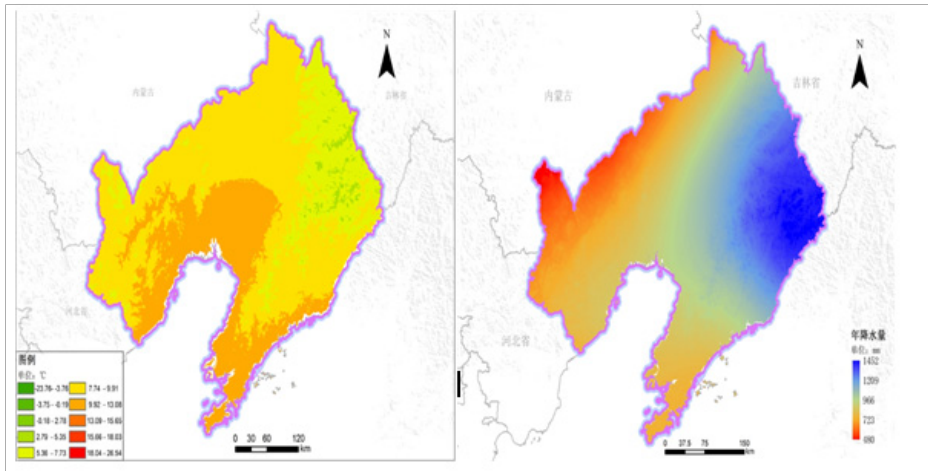
이라고 부르며, 만주지구와 화북지구의 중요한 통로 역할을 맡고 있다.



<그림 2-10> 랴오닝성 지형

출처: Google Map

랴오닝성은 유라시아(歐亞)대륙의 동부 연안과 중위도지역이기 때문에 온대 대륙계절풍기후대에 속한다. 겨울은 길고, 여름은 따뜻하며, 봄과 가을은 짧고 사계절이 뚜렷하다. 만주지구에서 강수량이 가장 많은 지역인 랴오닝성은 연평균 약 600~1100mm이며 랴오둥(遼東) 산지·구릉 지역의 강수량은 1100mm 이상에 달한다. 네이멍구(內蒙古)고원(高原)과 접하는 랴오서(遼西) 산지·구릉 지역의 강수량은 약 400mm이고 중부 평원 지역은 약 600mm이다. 연평균기온은 7℃~11℃이며 최고기온(여름)은 약 30℃이고 최저 기온(겨울)은 -30℃~-40℃이다.



<그림 2-11> 랴오닝성 연평균 기온(좌)과 강수량(우)

출처: 百度圖片

랴오닝성은 춘추전국(春秋戰國)시대에 연국(燕國)의 영토였고 진나라(秦朝) 시대에 요동군(遼東郡)과 요서군(遼西郡)이 설치됐다. 한나라(漢朝)와 삼국(三國) 시대에는 유주(幽州)에 속했다. 수나라(隋朝) 시대 요동군, 유성군(柳城郡), 연군(燕郡)을 두었으며 당나라(唐朝) 시대 안동도호부(安東都護府)에 속했고 요(遼)나라와 금(金)나라 시대에는 주로 동경도(東京道)나 동경로(東京路)에 속했다. 원(元)나라 시대 요양행성(遼陽行省)이 설치됐고 명나라(明代) 시대 요동도사(遼東都司)를 두었다. 청(淸)나라 시대 말기에 봉천성(奉天省)이라고 불리었다. 1929년 중화민국정부는 평톈성에서 랴오닝성으로 명칭을 변경했다. “랴오닝(遼寧)”이란 지명은 라오허(遼河)유역이 영원히 편안할 것이라는 뜻을 담고 있다. 1932년에 만주국(滿洲國) 시기 안동성(安東省), 평톈성과 진저우성(錦州省)을 두었고 1949년에 중화인민공화국이 건립된 후에 랴오둥(遼東)성, 랴오서(遼西)성과 5개 중앙 직할시에 속했다. 1954년 8월에 랴오닝성으로 변경되었다.



<그림 2-12> 선양 고궁

출처: 百度圖片

랴오닝성 총면적은 약 14.8만km²으로 만주지구 총면적(80.8만km²)의 18.3%를 차지하며 전국 총면적의 1.5%를 차지하고 있다. 랴오닝성 행정구역은 14개 지(地)급 행정단위(2개 부(副)성급시, 12개 지급시), 100개 현(縣)급 행정단위(17개 현급시, 19개 현, 8개 소수민족자치현, 56개 시할구(市轄區))를 포함하고 있다. 지급 행정단위 중에서 2개 부성급지구는 선양(沈陽)과 따리엔(大連)이며, 12개 지급시는 랴오양(遼陽), 테링(鐵嶺), 차오양(朝陽), 안산(鞍山), 푸순(撫順), 번시(本溪), 단둥(丹東), 진저우(錦州), 후루다오(葫蘆島), 잉커우(營口), 판진(盤錦), 푸신(阜新)으로 이뤄져 있다. 지역면적은 차오양시(1.97만km²), 단둥시(1.5만km²), 선양시(1.3만km²), 테링시(1.29만km²), 따리엔시(1.26만km²), 푸순시(1.13만km²), 후루다오시(1.04만km²), 푸신시(1.03만km²), 진저우시(1.01만km²), 안산시(0.93만km²), 번시시(0.84만km²), 잉커우시(0.54만km²), 랴오양시(0.47만km²), 판진시(0.41만km²) 순이다.

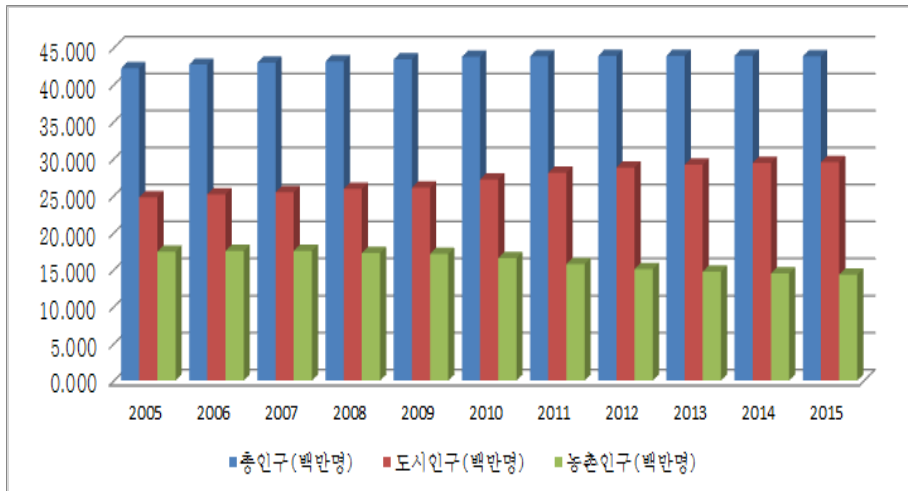


<그림 2-13> 랴오닝성 행정구역

자료: 百度圖片

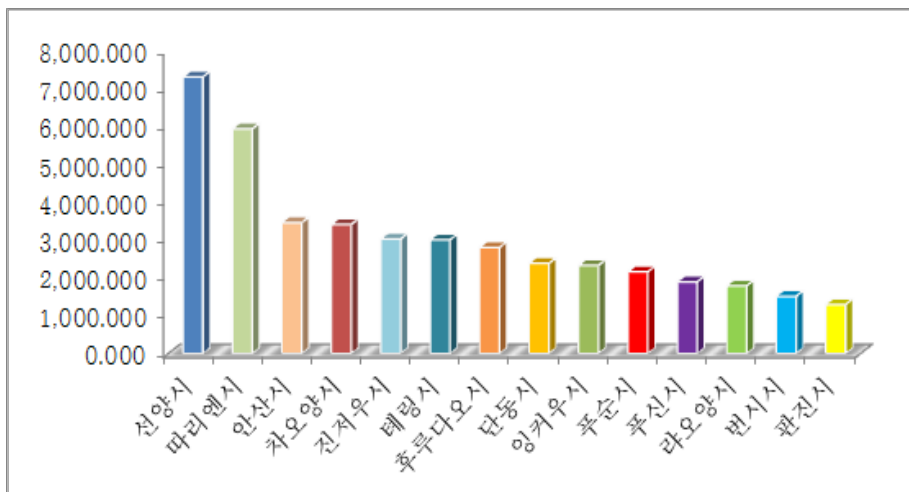
2015년 기준 랴오닝의 총인구는 약 4382만명으로, 전국인구의 약 3.3%를 차지하며 동북지구 총인구(1.1억명)의 40%를 차지하고 있다. 인구규모는 완만한 증가추세를 보이고 있으나 2015년에 전년 대비 9만 명이 감소한 것으로 보인다. 10년 동안 최초로 인구가 마이너스 성장을 기록하였다. 지속적인 도시화 추세에 따라 도시인구의 비중은 2005년 59%에서 2015년 67%으로 상승했고 농촌인구의 비중은 전국적 추세보다 훨씬 빠르게 감소하고 있다. 또한, 계획생육(計劃生育)을 통한 출산정책의 영향도 인구 감소에 영향을 미치고 있다. 2015년 랴오닝성 지역별 호적인구통계에 따르면, 선양시(730.4만명), 파리엔시(593.6만명), 안산시(346만명), 차오양시(340.9만명), 진저우시(302.6만명), 테링시

(300.4만명), 후루다오시(280.1만명), 단둥시(238.2만명), 잉커우시(232.6만명), 푸순시(215.7만명), 푸신시(189.5만명), 랴오양시(179만명), 번시시(151.2만명), 환진시(129.5만명)순이다.



<그림 2-14> 랴오닝성 인구 변화 추세(2005-2015)

자료: CEIC Data



<그림 2-15> 랴오닝성 지역별 인구 현황(2015)

(단위: 천명)

자료: CEIC Data

랴오닝성은 한족(漢族), 만족(滿族), 몽골족(蒙古族), 회족(回族), 조선족(朝鮮族), 석백족(錫伯族) 등 56개 민족이 거주하고 있으며 이 중에 토착 민족은 5개 소수민족으로 구성되어 있다. 소수민족 인구규모가 약 664만명으로 랴오닝성 총인구의 15%를 차지한다. 특히 만주족 인구규모가 약 534만명으로 랴오닝성 소수민족의 80%에 달했고 중국 전국 만주족 인구의 50.4%이다. 지역 내 신빈(新賓), 청위안(淸原), 번시(本溪), 환런(桓仁), 관톈(寬甸), 슈옌(岫岩)등 6개 만족(滿族)자치현이 설립되었다.



<그림 2-16> 랴오닝성 토착민족

자료: 百度圖片

랴오닝성은 자연자원이 풍부하기 때문에 많은 특색 있는 특산품을 가지고 있다. 예를 들어, 판진(盤錦)쌀, 젠핑(建平)고삼, 샤오량산(小梁山)수박, 환런(桓仁)산삼, 쑤이중(綏中)사과, 슈옌(岫岩)오미자, 가이저우(蓋州)생강, 장허(莊河)석굴, 싱청(興城)땅콩, 테링(鐵嶺)당근, 차오양(朝陽)대추, 창하이(長海)해삼, 스주(石柱)인삼, 베이파오(北票)토마토, 뤼순(旅順)체리, 푸순(撫順)목이버섯, 단둥(丹東)밤 등의 특산물이 이미 중국국가지리표시상품의 인증을 취득했다.



<그림 2-17> 환런 산삼(좌)과 단동밤(우)

자료: 百度圖片

리시(李希)는 2015년 5월에 중앙정부의 임명을 받고 나서 중국공산당 랴오닝성 서기(書記)가 됐고 2015년 6월에 랴오닝성 제12기 5중전회에서 인민대표대회 주임(主任)에 선출됐다. 2015년 6월 천처우파(陳求發)는 랴오닝성 성장(省長)이자 랴오닝성 부서기로 임명됐다. 샤더런(夏德仁)은 2011년에 파리엔시장에서 랴오닝성 부서기로 승진하였으며 2013년 1월에 랴오닝성 정치협상회(政協)의 주석(主席)에 선출됐다.

<표 2-3> 랴오닝성 개요(2015)

구분	주요내용
별칭	‘랴오(遼)’
면적	14.8만km ²
인구	4382만명
성회(省會)	선양시(沈陽市)
행정구역	12개 지급시, 2개 부성급시
위치	만주(東北)지역 남쪽
기후	온대 대륙계절풍기후
온도	연평균온도 약 7℃~15℃
강수량	연평균 약 600mm~1300mm
방언(方言)	동북관화(官話), 교요(膠遼)관화
전화번호	(86)0411~0429 및 024
차량번호	遼A~遼P
주요 토착민족	한(漢)족, 만(滿)족, 몽골(蒙古)족, 회(回)족, 조선(朝鮮)족, 석백(錫伯)족 등
특산물	판진(盤錦)쌀, 져핑(建平)고삼, 샤오량산(小梁山)수박, 환런(桓仁)산삼, 푸순(撫順)목이버섯, 단둥(丹東)밤
서기(書記) 및 인대주임(人大主任)	리시(李希)
성장(省長)/정협주석(政協主席)	첸치우파(陳求發)/샤더런(夏德仁)

자료: 遼寧省人民政府網 및 百度百科

2) 랴오닝성 경제사회현황

최근 랴오닝성의 경제성장률이 지속적으로 하락하고 있다. 2015년 지역총생산(GRDP)은 2조 8743억위안으로 전년대비 3% 성장하였지만 중국내 지역별 경제성장률은 가장 낮았고, 전국 평균 경제성장률(6.9%)보다 3.9% 낮았다. 전국 비중은 2001년 4.5%에서 2015년 4.2%로 하락했다. 전국 31개 지역 중에서 10위이다. 동북지구내 비중은 2001년 47.7%에서 49.7%로 증가했고, 랴오닝은 동북지구 경제에서 상당히 높은 비중을 차지하고 있는 것으로 보인다.

<표 2-4> 랴오닝성 지역총생산의 비중 추세(2001-2015)

연도	지역총생산액(억위안)	중국내 비중(%)	동북지구내 비중(%)
2001	5033	4.5	47.7
2002	5458	4.5	47.7
2003	6003	4.4	47.2
2004	6672	4.1	45.9
2005	8047	4.3	46.8
2006	9305	4.2	47.0
2007	11164	4.1	47.4
2008	13669	4.3	48.1
2009	15212	4.4	48.9
2010	18457	4.5	49.2
2011	22227	4.5	49.0
2012	24846	4.6	49.2
2013	27213	4.6	49.7
2014	28627	4.4	49.8
2015	28743	4.2	49.7

자료: CEIC Data

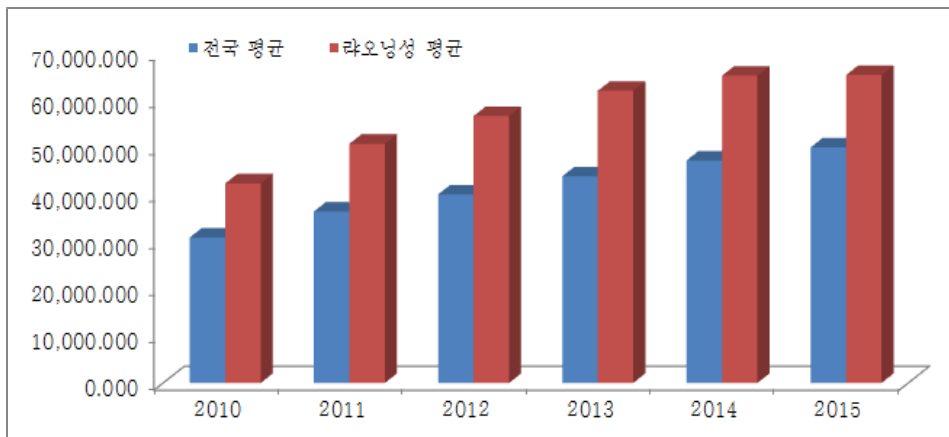
산업별로 보면, 1차산업은 2010년 약 1631억위안에서 2015년 2384억 위안으로 증가했고, 지역총생산에서 차지하는 비중이 2010년 8.9%에서 2015년 8.3%로 감소했다. 2차산업은 2010년 9872억위안에서 2015년 13383억 위안으로 증가했고, 지역총생산에서 점유하는 비중이 2010년 54%에서 2015년 46.6%로 감소했다. 3차산업은 2010년 6775억위안에서 2015년 12977억위안으로 증가했고 지역총생산에서 차지하는 비중이 2010년 37.1%에서 2015년 45.1% 증가했다. 2015년 지역총생산 중에서 랴오닝성의 2차산업 과 3차산업은 큰 비중을 차지하고 있다.

<표 2-5> 랴오닝성 산업 비중 현황(2010-2015)

연도	1차산업		2차산업		3차산업	
	생산액 (억위안)	비중 (%)	생산액 (억위안)	비중 (%)	생산액 (억위안)	비중 (%)
2010	1631	8.9	9872	54.0	6775	37.1
2011	1916	8.7	12151	55.2	7960	36.1
2012	2156	8.7	13339	53.2	9307	38.1
2013	2322	8.6	14270	52.7	10487	38.7
2014	2286	8.0	14385	50.2	11956	41.8
2015	2384	8.3	13383	46.6	12977	45.1

자료: 2010-2015 遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

2015년 랴오닝성의 1인당 GRDP는 만주 평균(5.3만위안)보다 1.2배를 넘어선 약 6.6만위안(약 1.1만달러)으로 2010년(4.2만위안)에 비해 크게 증가했다. 전국평균수준 (4.9만위안)에 비하면 상당히 높은 수준이고, 전국 31개 성(省)급 지역 중 9위이다.



<그림 2-18> 랴오닝성 1인당 지역총생산 추세(2010-2015)

(단위: 위안)

자료: 中國國家統計局

2015년 랴오닝성의 농림축어업총액은 4686.7억위안으로 전년대비 4% 증가했다. 그중 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 2026.8억위안, 166.1억위안, 1501.4억위안과 689.8억위안이었다. 농업과 임업은 전년 대비 각각 292.7억위안과 13.7억위안 증가했고 축산업과 어업은 전년 대비 각각 216.1억위안과 10억위안 감소했다.

랴오닝성의 식량 재배면적은 3297.4천ha로 전년에 비해 62.3천ha 증가했다. 그 중 벼와 옥수수의 재배면적은 각각 544.9천ha와 2416.8천ha이었다. 경제 작물의 재배면적은 922.5천ha로 전년에 비해 6.5천ha 감소했다. 그 중 유료(油料)작물과 채소(버섯 포함)의 재배면적은 각각 285.3천ha와 500천ha 이었다. 과수(果樹)원의 면적은 405.5천ha로 전년에 비해 2.5천ha 증가했다. 식량 총생산량은 2002.5만톤으로 전년에 비해 248.6만톤 증가했다. 그 중

벼, 옥수수, 유료작물, 채소(버섯 포함)와 과일의 생산량은 각각 467.7만톤, 1403.5만톤, 46.1만톤, 2932.8만톤과 882만톤이었다. 인공조림면적은 99.3천ha에 달했고 신규 봉산육림¹⁴⁾(封山育林) 면적은 100.3천ha 이었다. 신규 육묘(育苗) 면적은 5.8천ha 이었으며 경작지를 삼림으로 환원한 면적은 3.3천ha 이었다. 육류 총생산량은 423.2만톤으로 전년 대비 0.1% 증가했다. 이 중 돼지고기, 소고기, 양고기와 금류(禽類) 고기의 생산량은 각각 227.1만톤, 40.3만톤, 8.5만톤과 147.3만톤이었다. 수산물 생산량은 523.7만톤으로 전년 대비에 비해 1.6% 증가했다. 그 중 민물 수산물의 생산량은 99.3만톤이며 해양 천연 수산물은 130.2만톤이고 해양 양식 수산물은 294.2만톤이었다.

<표 2-6> 랴오닝성 농림축어업 현황(2010-2015)

연도	농림축어업 (억위안)	농업 (억위안)	임업 (억위안)	축산업 (억위안)	어업 (억위안)
2010	3106.5	1140.3	82.5	1270.6	491.0
2011	3633.6	1307.2	107.4	1521.1	560.0
2012	4062.4	1539.6	128.7	1621.2	618.7
2013	4349.7	1673.9	136.5	1675.4	689.3
2014	4498.4	1734.1	152.4	1717.5	699.8
2015	4686.7	2068.6	166.1	1561.4	689.8

자료: 遼寧省統計局

2015년 랴오닝성 규모이상 공업 총생산 증가치는 12510억위안으로 전년대비 4.8% 하락했다. 업종별로 보면, 광업, 제조업, 전력(電力)·가스·물의 생산과 공급업은 각각 5.7%, 4.9%, 1.1% 하락했다. 규모 이상 공업 기업 중에서 원유가공량은 6400.8만톤으로 전년에 비해 1.1% 증가했으며, 휘발유는 1128.5만톤으로 전년대비 6.7% 증가했다. 철광석은 17588.7만톤으로 전년에 비해 6.9% 하락했고, 강재는 6321.6만톤으로 전년대비 8.9% 하락했으며 자동차는 4.2% 하락했다.

랴오닝성의 우세산업은 주로 석유화학산업, 야금산업, 장비제조업산

14) '봉산육림'은 개간·방목·벌채 등을 금지하여 산림 자원을 보호·육성한 뜻이다.

업, 전자정보산업, 자동차산업 등의 산업이다. 일부 산업의 제품은 전국에서 중요한 위치를 차지하고 있다. 최근 석유화학산업은 급속히 발전하였는데 석유화학산업 증가치는 랴오닝성 규모이상 공업 증가치의 33.3%이었다. 랴오허유전(遼河油田), 랴오양석화(遼陽石化), 푸순석화(撫順石化) 등을 비롯한 규모이상 석유화학기업은 666개이었다. 그 중 정밀화공(精細化工) 기업은 260개이다. 원유가공량, 프로필렌, 파라핀 등 제품의 생산량은 전국에서 1위를 차지하고 있고 원유와 벤젠의 생산량, 에틸렌은 전국에서 각각 3위와 8위에 위치하고 있다. 랴오닝성은 국가정밀화공중점실험실(國家精細化工重點研究室), 국가촉매제기술중점실험실(國家催化劑技術重點研究室), 국가농약공정연구센터(國家農藥工程研究中心), 국가염료공정센터(國家染料工程中心)와 30여개 성급(省級) 기업기술연구개발센터가 있다.

야금산업은 전국에서 2위를 차지하고 있다. 랴오닝성의 흑색금속, 비철금속과 야금원료광산의 매장량은 매우 풍부하며 철광석의 매장량은 110여억 톤에 달하고 전국의 25%를 차지하며 마그네사이트의 매장량은 25.7억 톤에 달하고 전국에서 1위를 차지하고 있다. 랴오닝의 철강산업은 중국 철강산업에서 중요한 역할을 담당하고 있다. 철강의 생산량은 전국의 16.7%에 달하고 선광(選鑛)부터 제련·가공까지 비교적 완비된 생산시스템을 보유하고 있다. 랴오닝성은 중국에서 대형과 중형 야금산업 기업의 입지가 가장 많은 지역이다. 중국 10대 철강기업 중에서는 안산철강그룹과 번시철강그룹이 랴오닝성에 위치하고 있다.

랴오닝의 장비제조업 중 대중형(大中型) 플랜트와 기초장비 분야는 국내 최고의 수준을 가지고 있다. 장비제조업 178개 제품 중 철도 기관차, 자동차용 디젤엔진 등 제품을 비롯한 58개 제품이 전국에서 상위권을 차지하고 있다. 그 중 플랜트 제품의 생산량은 중국시장의 10.6%에 달하고 철도 기관차의 생산량은 전국의 40% 이상을 차지한다. 랴오닝성의 장비제조업 기업은 15개 국가급 기술센터, 45개 성급(省級) 기술센터를 보유하고 있다.

랴오닝성의 전자정보산업은 Neusoft그룹, 파리엔화신회사(大連華信公司), 파리엔다시안주식회사(大連大顯股份公司), 창바이컴퓨터그룹(長白計算機集團), 단둥동보전자그룹(丹東東寶電器集團) 등 중견 기업들이 형성되어 있다. 오디오기기, 통신설비, 전자설비 등 5대 종류 20개 품목 제품이 생산되고 있다. 랴오닝성에는 몇몇 소프트웨어산업기지가 형성되었는데, 정보산업부(信息產業部)와 국가발전개혁위원회(國家發改委)가 설립한 파리엔 소프트웨어파크(大連軟件園), 응용소프트웨어를 개발하기 위해 설립한 선양 소프트웨어파크(沈陽軟件園), 야금장비소프트웨어를 개발하기 위해 설립한 안산 소프트웨어파크(鞍山軟件園)가 있다.

랴오닝의 자동차산업은 주로 경자동차, 트럭, 지프, 대중형 버스, 농업용 운반차, 자동차엔진 등 6대 종류 제품이 생산되고 있다. 현재까지 국가 경자동차의 주요 생산기지가 되었는데 경자동차와 자동차용 디젤 엔진의 시장 점유율은 몇 년 동안 계속 전국 1위를 차지하고 있다. 선양 화진-BMW자동차유한공사(沈陽華晨寶馬汽車有限公司), 단둥 수광자동차 그룹(丹東曙光汽車集團) 등 자동차 생산기업이 이미 82개 있다. 자동차 부품 기업은 약 140개 이고 규모 이상 기업은 60개이다.

<표 2-7> 랴오닝성 제조업과 건축업 현황(2001-2015)

(단위: 십억위안)

연도	제조업	건축업
2001	244.1	25.0
2002	261.0	27.8
2003	289.9	34.2
2004	306.2	38.1
2005	386.9	46.8
2006	456.7	55.0
2007	554.4	65.2
2008	715.9	79.9
2009	790.6	98.1
2010	997.7	118.8
2011	1215.2	145.6
2012	1323.0	162.5
2013	1426.9	175.9
2014	1438.5	187.6
2015	1304.2	188.1

자료: CEIC Data

2015년 랴오닝성의 고정자산투자 규모는 1.8조위안으로 전년에 비해 27.8% 하락했다. 그 중 건설에 대한 투자는 1.4조위안, 부동산 개발 투자는 0.4조위안이었다. 고정자산투자 중에서 1차산업 투자는 0.03조위안으로 고정자산투자의 2%를 차지했고, 2차산업 투자는 0.7조위안으로 고정자산투자의 42.1%를 차지했으며 3차산업 투자는 1조위안으로 고정자산투자비중의 55.9%를 차지했다. 국유기업 고정자산투자는 0.4억위안으로 고정자산투자의 21.6%를 차지했고, 민간 투자 규모는 1.3조위안으로 고정자산투자의 73.4%를 차지했으며 외국인투자자(홍콩, 마카오, 대만 포함)의 고정자산투자 규모는 0.09조위안으로 고정자산투자의 5%를 차지했다. 기초시설투자는 0.4조위안이었다. 그 중 도로운송업, 철도운송업, 수리(水利)관리업, 공공시설관리업, 인터넷 및 관련 서비스업 투자 규모는 각각 0.04조위안, 0.024조위안, 0.016조위안, 0.19조위안, 0.002조위안이었다.

<표 2-8> 랴오닝성 고정자산투자 추세(2005-2015)

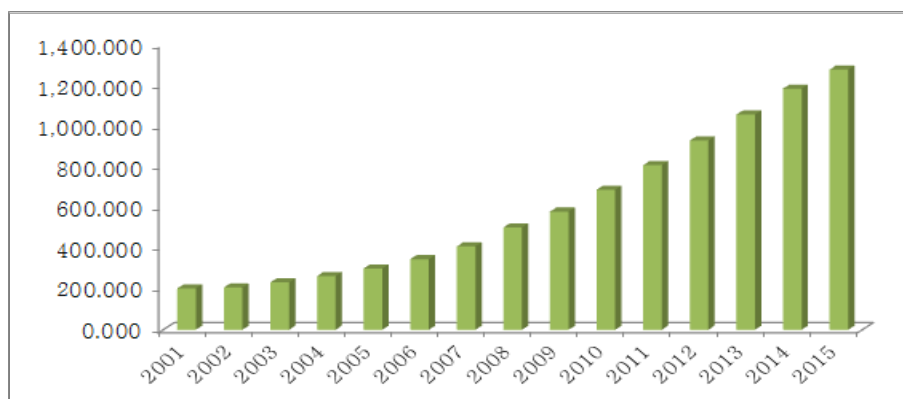
(단위: 백만위안)

연도	고정자산투자총액	농림축어업	광업	제조업	부동산업
2005	420044.9	11861.1	20549.8	156396.7	97764.7
2006	568963.8	15554.7	25609.5	207873.6	131894.9
2007	743522.6	19799.0	33492.2	283274.7	170088.2
2008	1001907.0	32514.0	40126.1	391694.2	230686.5
2009	1229249.3	32258.7	38811.6	463277.8	286198.7
2010	1604302.6	35828.0	63431.7	583962.4	375552.9
2011	1772628.7	53694.8	54661.2	597643.5	488452.6
2012	2183628.3	60139.3	68368.8	749308.2	600672.4
2013	2510765.7	57550.2	65027.0	863210.2	691034.6
2014	2473080.3	66218.2	61738.3	886910.6	578973.8
2015	1791789.4	51028.7	38282.6	656831.2	379725.6

자료: CEIC Data

2015년 랴오닝성 사회소비품 소비액은 1.3조위안으로 전년대비 7.7% 증가했다. 도농별로 보면, 도시 소비액은 1.2조위안으로 7.2% 증가했으며 농촌 소비액은 0.1조위안으로 13.4% 증가했다. 소비형태별로 보면, 상품

소비액은 1조위안으로 전년에 비해 7.5% 증가했고 요식업 수익액은 0.2조위안으로 9.8% 증가했다. 한도액 이상 소비품 중에서 식량·식품·음류·담배·주류 판매액은 0.05조위안으로 4.4% 증가했고, 의복·신발·모자·방직품류 판매액은 0.06조위안으로 전년대비 2.3% 증가했다. 화장품류와 문화용품 판매액은 각각 0.006조위안과 0.008조위안에 달했고 각각 2%와 2.3% 하락했다. 일용품류는 0.02조위안으로 전년에 비해 0.9% 하락했고 가정용 전자제품과 음반과 영상물 기자재는 0.03조위안으로 9.9% 증가했다. 의약품류, 보석류, 가구류 판매액은 각각 0.04조위안, 0.008조위안과 0.02조위안으로 전년대비 각각 10.9%, 2.4%와 9.2% 증가했다. 석유 및 제품, 자동차는 각각 0.05조위안과 0.1조위안으로 전년에 비해 11.1%와 0.7% 하락했다.



<그림 2-19> 랴오닝성 사회소비품 소비액 추세(2010-2015)

(단위: 십억위안)

자료: 中國國家統計局

2015년 랴오닝성은 216개 국가(지구)와 무역거래를 했다. 대외무역액은 960.9억달러로 전년대비 15.7% 하락했다. 그 중 수출액은 508.4억달러로 13.5% 하락했고 수입액은 452.5억달러로 18.1% 하락했다. 대외무역 중에서 무역유형별로 보면, 일반무역은 516.9억달러였고 가공무역은 287.9억달러였다. 기업유형으로 보면, 외자기업 무역액은 413.2억달러였고, 민간기업은 283억달러였으며, 국유기업은 255.7억달러였다. 랴오닝

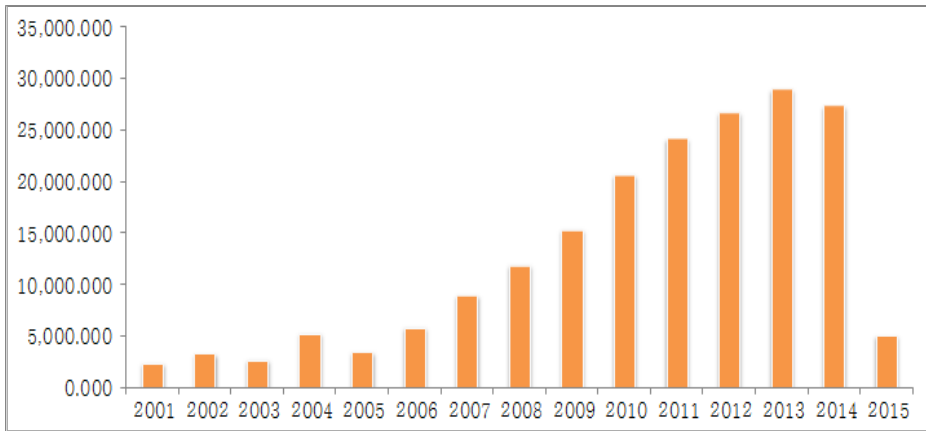
성의 주요 수출 제품은 전기기계 제품(195.6억달러), 강재(58.1억달러), 농산물(47.9억달러), 첨단기술 제품(46.1억달러), 선박(19.5억달러) 순이며 주요 수입 제품은 전기기계 제품(132.4억달러), 원유(101.9억달러), 농산물(54.8억달러), 첨단기술 제품(46.5억달러) 등의 순이다. 수출 지역 별로 보면, 아시아(62.4%), 유럽(15.1%), 북아메리카(12.7%), 라틴아메리카(4.5%), 아프리카(3%) 순이다. 수출 국가별로 보면, 아세안(105억달러), 일본(84.5억달러), 유럽연합(65.8억달러), 미국(57.6억달러), 한국(45.4억달러) 등의 순이다.

<표 2-9> 랴오닝성 수출의 지역과 국가 순위(2015)

순위	지역별	국가별
1	아시아	아세안
2	유럽	일본
3	북아메리카	유럽연합
4	라틴아메리카	미국
5	아프리카	한국

자료: 2015 遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

외국인 직접투자 규모는 51.9억달러로 전년대비 34.4% 하락했다. 그 중 1차산업, 2차산업과 3차산업의 외국인 직접투자액은 각각 0.7억달러, 14.5억달러와 36.7억달러였다. 업종별로 보면, 부동산업(27억달러), 제조업(12.1억달러), 교통운송·창고업·우정(郵政)업(3억달러), 임대·상무(商務)서비스업(1.7억달러), 정보 전송·컴퓨터 서비스·소프트웨어업(0.4억달러) 등의 순이다.

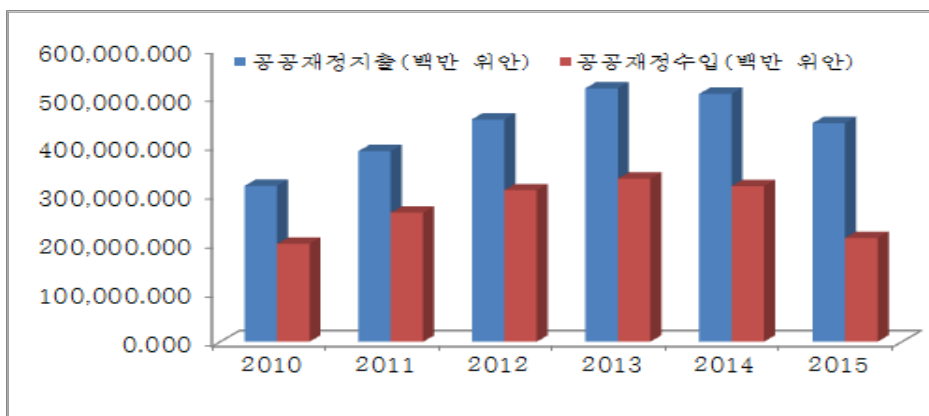


<그림 2-20> 라오닝성 실질 외국인 직접투자 규모 추세(2001-2015)

(단위: 백만달러)

자료: CEIC Data

2015년 공공재정수입은 0.2조위안으로 전년대비 33.4% 하락했으며 공공재정지출은 0.5조위안으로 전년대비 9.1% 하락했다. 공공재정지출은 사회보장 및 취업(0.1조위안), 교육(0.06조위안), 농림수산(0.04조위안), 교통운송(0.03조위안), 의료 및 계획생육(0.03조위안), 주택보장(0.02조위안), 에너지 절약 및 환경보호(0.01조위안) 순이다.



<그림 2-21> 라오닝성 공공재정지출과 수입 추세(2010-2015)

자료: CEIC Data

주민 1인당 가처분소득은 2.5만위안으로 전년대비 7.7% 증가했으며 가격요인을 제외한다면 실질 1인당 가처분소득 증가율은 6.2%였다. 전국 평균 1인당 가처분소득(2.2만위안)보다 조금 높은 것으로 보인다. 도농별로 보면, 도시 주민 1인당 가처분소득은 3.1만위안으로 전년대비 7% 증가했으며 농촌 주민 1인당 가처분소득은 1.2만위안으로 전년대비 7.7% 증가했다. 농촌 주민 1인당 가처분소득의 증가율은 도시 주민보다 약간 높았다.

3) 랴오닝성 교통기초시설 현황

랴오닝성은 동북지구의 남쪽으로서 동북지구와 화북(華北)지구를 연결하는 중요한 교통의 요충지이다. “일대일로(一帶一路)” 전략에서 랴오닝은 대(對)러시아 등 북방지역 개방창구의 역할을 하며 “12차 5개년계획(十二五規劃: 2010-2015)” 기간 랴오닝성은 교통기초시설에 대규모 투자를 했다.

가) 철도

2015년 랴오닝성의 철도 총연장은 5319km이었고 전년대비 429km 증가했다. 그 중 고속철도 연장은 1513km를 넘어섰다. 철도의 여객 운송량은 약 1.3억 명이었고 화물 운송량은 약 1.7억 톤이었다. 선양은 랴오닝성의 철도 중심지로서 하얼빈-파리엔, 선양-단둥, 선양-친황다오 등 약 60개 주간선 노선이 통과하며 방사형 철도망이 구축되어 있다. 랴오닝의 철도 밀도는 중국에서 가장 높은 지역 중 하나이다. 랴오닝성의 고속철도는 주로 5개 노선이 통과하는데 선양-친황다오(허베이성) 간의 친선고속철도(秦沈客運專線), 파리엔-하얼빈(헤이룽장성) 간의 하따고속철도(哈大客運專線), 단둥-파리엔 간의 단따고속철도(丹大客運專線), 판진-잉커우 간의 판잉고속철도(盤營客運專線), 선양-단둥 간의 선단고속철도(沈丹客運專線)이다. 그리고 베이징-선양 간의 징선고속철도(京沈客運專線)가 2015년 12월 착공되어 2019년 개통 예정이다.

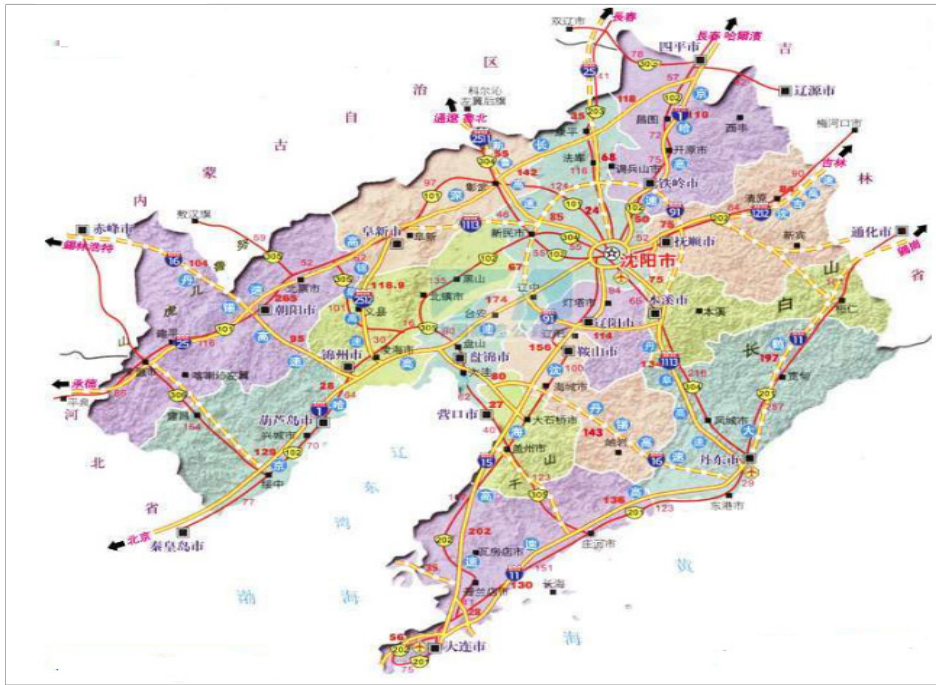


<그림 2-22> 랴오닝성 철도망 노선도

자료: 百度圖片

나) 도로

2015년 랴오닝성의 도로 총연장은 11.9만km이었으며 이 중 고속도로가 약 0.4만km이다. 도로의 여객 운송량은 약 6억 명이고 화물 운송량은 약 17억 톤이었다. 랴오닝성은 선양을 중심으로 방사형 도로교통망이 구축되어 있다. 특히 랴오닝 연해지역이 동북지역의 교통 출海口(出海口)로서 발달된 도로 교통망이 구축되어 있다. 역내 14개 지급(地級) 도시 간의 고속도로망을 건설하여 편리한 도로 교통망을 형성하고자 한다. 랴오닝성의 고속도로는 주로 8개 노선을 통과하는데, 베이징-하얼빈(헤이룽강성) 간의 징하고속도로(京哈高速), 따리엔-허강(헤이룽강성) 간의 허따고속도로(鶴大高速), 선양-하이커우(하이난성) 간의 선하이고속도로(沈海高速), 단둥-시린호트(네이멍구) 간의 단시고속도로(丹錫高速), 선양-지린(지린성) 간의 선지고속도로(沈吉高速), 창춘(지린성)-선전(광둥성) 간의 창선고속도로(長深高速) 등이 있다.



<그림 2-23> 랴오닝성 고속도로망 노선도

자료: 百度圖片

다) 수운(水運)

랴오닝성은 동북3성에서 유일하게 해양과 접한 지역이며 해안선이 2178km에 달하기 때문에 우수한 항만시설을 보유하고 있다. 2015년 랴오닝성의 수운 여객 운송량은 504만명이었고 화물 운송량은 약 1.3억 톤이었다. 그 중 항만 화물 운송량과 내하(內河) 화물 운송량은 각각 약 1억 톤과 0.3억 톤이었다. 역내 파리엔(大連)항, 잉커우(營口)항, 단둥(丹東)항, 진저우(錦州)항, 판진(盤錦)항, 후루다오(葫蘆島)항 등이 있다. 내하 수운 총연장은 약 413km이고 다른 지역보다 상대적으로 낮은 수준이다. 내하 운송은 주로 랴오하(遼河), 압록강(鴨綠江), 따링하(大凌河)에 집중되어 있다.



<그림 2-24> 랴오닝성 항구 배치도

자료: 百度圖片

라) 항공

2015년 항공 여객 운송량은 약 1354만명 이었으며 화물 운송량은 약 14만톤이었다. 랴오닝성은 7개 공항을 보유하고 있는데 그 중에서 선양 타오셴(桃仙)공항과 파리엔 주수이즈(周水子)공항은 국가 I 급 간선공항으로 선정되었다. 나머지 단둥 랑터우(浪頭)공항, 진저우 진저우만(錦州灣)공항, 차오양(朝陽)공항, 안산 텅아오(騰鰲)공항, 파리엔 다창산다오(大長山島)공항은 역내 지선공항으로 선정되었다. 즉, “2간선 5지선(2干5支)”의 항공망을 구축하고 있다.



<그림 2-25> 랴오닝성 공항 배치도

자료: 百度圖片

3. 랴오닝성 지역 및 도시별 현황

랴오닝성은 각 지급행정단위의 발전전략, 지리위치, 역사, 방언(方言) 등 요인을 고려하여 랴오둥(遼東)지역, 랴오서(遼西)지역과 랴오중(遼中)지역으로 구분된다. 랴오둥지역은 주로 따리엔(大連)시, 단둥(丹東)시와 잉커우(營口)시 3개 도시를 포함하고, 랴오서지역은 주로 차오양(朝陽)시, 후루다오(葫蘆島)시, 푸신(阜新)시, 진저우(錦州)시와 판진(盤錦)시 5개 도시를 포함하며, 랴오중지역은 선양(沈陽)시, 테링(鐵嶺)시, 푸순(撫順)시, 번시(本溪)시, 랴오양(遼陽)시과 안산(鞍山)시 6개 도시를 포함한다.

1) 랴오둥지역

랴오둥(遼東)지역의 지리위치는 랴오닝성의 동남쪽에 있고, 동부로는

압록강을 사이로 북한과 경계를 이루고 있으며, 서부로는 랴오닝성의 다른 도시와 경계를 이루고 있고, 남부로는 황하이(黃海)·보하이(渤海)와 경계를 이룬 지역이다.



<그림 2-26> 랴오둥지역 위치도

자료: 百度圖片

랴오둥지역은 대부분 산지와 구릉으로 구성되어 있다. 랴오둥지역의 총면적은 약 2.76만km²이고 랴오닝성 총면적의 22.3%를 차지하고 있다. 행정구역은 파리엔시, 단둥시와 잉커우시를 포함한다. 파리엔시는 랴오둥반도의 중심도시이자 동북지역의 4개 대도시¹⁵⁾ 중 하나이다. 파리엔시는 7개 시할구(市轄區), 2개 현급시와 1개 현을 포함한다. 단둥시는

15) 동북 4대 도시는 주로 선양, 파리엔, 창춘, 하얼빈이다.

중국 최대 국경도시로서 3개 시할구, 2개 현급시와 1개 현을 포함한다.
잉커우시는 항구도시로서 4개 시할구, 2개 현급시를 포함한다.

<표 2-10> 랴오동지역 개황(2015)

구분	따리엔시	단둥시	잉커우시
면적(만km ²)	1.26	1.5	0.54
인구(만명)	594	238	233
위치	랴오닝성 동남쪽		
기후	온대 대륙계절풍기후		
행정구역	7개 시할구, 2개 현급시, 1개 현	3개 시할구, 2개 현급시, 1개 현	4개 시할구, 2개 현급시
방언(方言)	교요관화(胶辽官话)		
전화번호	(86)0411	(86)0415	(86)0417
차량번호	遼B	遼F	遼H

주: 교요관화는 주로 산둥반도와 요동반도 지역주민만 사용한 방언임

자료: 百度百科

가) 따리엔시

따리엔(大連)시는 중국 동부 연해지역의 중요한 경제, 무역, 공업, 관광도시이며 동북지구 대외개방의 창구이자 최대 항구도시이다. 따리엔시는 여름에 시원하고 겨울에 따뜻한 지역으로서 “북방명주(北方明珠)”와 “낭만지도(浪漫之都: 낭만적인 도시)”라고 부른다. 따리엔 북부는 잉커우시, 안산시와 단둥시, 서부는 보하이(渤海), 동부는 황하이(黃海)를 접하고 남부는 산둥반도 옌타이시와 마주보고 있다.

따리엔시는 전국(戰國)시대 연(燕)국의 영토였고 진(秦)나라 시대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 당(唐)나라 시대 안동도호부(安東都護府)가 설치됐고, 요(遼)나라 시대 동경요양부(東京遼陽府)에 속했다. 청(淸)나라 후기에 러시아(1898-1904)와 일본(1904-1906)의 식민지로 전락했다. 중화민국시대 만주국(1931-1945)에 속했고 1984년 최초로 연해개방도시로 지정됐으며, 1985년에 계획단열시(計劃單列市: 성(省)급정부에 부여하는 경제정책 관련 권리 부여 도시)로 지정됐다.

2015년 따리엔시의 지역총생산은 약 7732억위안으로 전년대비 4.2%

증가했다. 1차, 2차, 3차산업은 각각 453.3억위안, 3580.8억위안과 3697.5억위안이었고 전년에 비해 각각 3%, 0.9%와 8.2% 증가했다. 파리엔시의 2차산업과 3차산업은 비교적 발달한 모습을 보인다. 1인당 지역총생산은 11만위안을 넘어선 11.1만위안(약 1.8만달러)이었다. 랴오닝 평균수준(6.6만위안)에 비하면 아주 높은 수준이다. 파리엔시의 농림축어업은 927.9억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 그 중 농업과 어업은 각각 238.2억위안과 391억위안으로 전년대비 각각 6.8%, 4.2% 증가했으며, 임업과 축산업은 각각 8.3억위안과 216.1억위안으로 전년대비 각각 2.3%와 3.3% 감소했다. 규모이상 공업총생산 증가치는 3107.2억위안으로 전년대비 0.1% 하락했다. 그 중 규모이상 공업생산액은 1849.9억위안으로 전년에 비해 4.5% 하락했다. 산업별로 보면, 경공업과 중공업은 각각 417.1억위안과 1423.8억위안으로 전년대비 각각 5.6%와 4.1% 하락했다. 파리엔시의 우세산업은 주로 장비제조업, 석유화학업, 베어링업과 소프트웨어업이다. 고정자산투자는 4559.3억위안으로 전년대비 32.7% 하락했다. 그 중 기초시설과 부동산 투자는 각각 31.5%와 37.2% 하락했다. 사회소비품 소비액은 3084.3억위안으로 전년대비 8.5% 증가했다. 대외무역총액은 550.9억달러로 전년대비 14.7% 하락했다. 수출액과 수입액은 각각 약 258.0억달러와 293.0억달러에 달했고 전년대비 각각 12.5%와 16.5% 하락했다. 외국인 직접투자액은 27.0억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.6만위안으로 전년대비 6.8% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.5만위안으로 전년대비 8.3% 증가했다.

나) 단둥시

단둥(丹東)시는 중국 해안선의 최북단 기점도시이고 동북아경제권과 환(環)황하이·보하이(黃渤海)경제권의 중요한 거점도시 중 하나이며, 중국연변(沿邊: 국경지역)지구의 중요한 개발시험구와 연해개방도시이다. 또한, 단둥시는 풍부한 지열 자원이 있기 때문에 유명한 온천 요양지이고 “중국 온천 도시”라고 부른다. 단둥 북부는 번시시와 랴오양시, 서부

는 안산시와 따리엔시, 동부는 북한에 접하고 있다.

단동시는 전국(戰國)시대 연(燕)국의 영토였고 한(漢)나라 시대부터 서안평현(西安平縣)이 설치됐다. 삼국시대부터 당(唐)나라 시대 초기까지 고구려의 영토였고 당나라 시대 중기부터 안동도호부(安東都護府)와 발해국에 속했고 명(明)나라 시대 요동도지휘사(遼東都指揮司)에 속했다. 청(淸)나라 후기 안동현(安東縣)이 설치됐고 중화민국시대 만주국(1931-1945)에 속했고 1949년 요동성(遼東省) 성회(省會)도시가 됐고, 1965년 안동시에서 단동시로 명칭이 변경되었다.

2015년 단동시의 지역총생산은 984.9억위안으로 전년대비 3% 하락했다. 1차산업과 3차산업은 전년대비 각각 4.8%와 1.5% 증가했다. 반면에 2차산업은 전년대비 8.8% 하락했다. 1인당 지역총생산은 4.1만위안(0.7만달러)에 불과했다. 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비하면 상당히 낮은 수준이다. 단동시의 농림축어업 총생산액은 161.1억위안으로 전년대비 4.8% 증가했다. 이 가운데 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 약 70.0억위안, 7.3억위안, 26.7억위안과 61.7억위안으로 전년대비 각각 6.0%, 2.3%, 3.9%, 4.4% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 300.8억위안으로 전년대비 13.5% 하락했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 17.0%와 20.5% 하락했다. 단동시의 우세산업은 주로 자동차업, 자동차부품업, 제철정기업, 전자기계업 등이다. 고정자산투자는 583.5억위안으로 전년대비 36.1% 하락했다. 이 가운데 기초시설과 부동산 투자는 각각 35.5%와 39.4% 하락했다. 사회소비품 소비액은 505.0억위안으로 전년대비 5.6% 증가했다. 대외무역총액은 22.6억달러로 전년대비 11.9% 하락했다. 외국인 직접투자액은 2.5억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.5만위안으로 전년대비 7.8% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.2만위안으로 전년대비 8.4% 증가했다.

다) 잉커우시

잉커우(營口)시는 동북지구 현대사에서 첫 번째로 개항된 항구도시로서 랴오닝성 남부에 위치하고 있다. 중국 최초의 연해개방도시로서 동

북지구의 바다로 나가는 중요한 통로이고 “일대일로(一帶一路)”전략의 중요한 교통노선 중 하나이며 환발하이(環渤海)경제권과 동북아지역 내의 경쟁력 있는 현대화 항구도시이고 요동만(遼東灣)의 중심도시이다. 잉커우 북부는 판진시, 남부는 따리엔시, 동부는 안산시에 접하고 있다.

잉커우시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 남북조(南北朝) 시대에는 고구려 영토였고, 당나라 시대 중기에 안동도호부(安東都護府)에 속했다. 당나라 시대 후기 발해국에 속했고 요(遼)나라 시대 동경도 요양부(遼陽府)에 속했다. 명(明)나라 시대에 해주위(海州衛)와 개주위(蓋州衛)가 설치되었다. 청나라 시대 봉천부(奉天府)에 속했고 청나라 시대 후기 러시아와 일본의 식민지로 전락했다. 중화민국 시대 초기에 랴오닝성에 속했고 중화민국 중후기 시대 만주국에 속했다. 1949년에 랴오둥성에 속했고 1954년 랴오닝성에 귀속되었다.

2015년 잉커우시의 지역총생산은 1513.8억위안으로 전년대비 4.5% 증가했다. 1차산업은 110.8억위안으로 전년대비 2.2% 증가했고, 2차산업은 727.3억위안으로 전년대비 3.1% 증가했고, 3차산업은 675.6억위안으로 전년대비 6.6% 증가했다. 산업 구조 중에서 2차산업과 3차산업의 비중이 90%를 넘는다. 1인당 지역총생산은 6.2만위안(1.0만달러)이고 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비해 약간 낮은 수준이다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 2.0% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 5.9%과 1.2% 증가했다. 잉커우시는 주로 장비제조업, 석유화학업, 신형건축재료업, 방직업 등에 우세산업을 보유하고 있다. 고정자산투자는 906.2억위안으로 전년대비 22.0% 하락했다. 사회소비품 소비액은 471.0억위안으로 전년대비 7.9% 증가했다. 대외무역총액은 65.8억달러로 전년대비 4.1% 하락했다. 외국인 직접투자액은 약 0.5억달러였다. 도시 주민 1인당 가처분소득은 3.0만위안으로 전년대비 7.9% 증가했고 농촌 주민 1인당 가처분소득은 1.4만위안으로 전년대비 8.1% 증가했다.

<표 2-11> 랴오둥지역 경제사회 현황 (2015)

구분	파리엔시	단둥시	잉커우시	랴오닝성
지역총생산(억위안)	7731.6	984.9	1513.8	28743.4
1차산업(억위안)	453.3	156.7	110.8	2384.0
2차산업(억위안)	3580.8	402.9	727.3	13382.6
3차산업(억위안)	3697.5	425.3	675.6	12976.8
1인당 지역총생산 (만위안)	11.1	4.1	6.2	6.6
농림축어업(억위안)	927.9	161.1	-	4686.7
공업 증가치(억위안)	3107.2	300.8	-	12510.3
고정자산투자(억위안)	4559.3	583.5	906.2	17640.4
사회소비품 소비액 (억위안)	3084.3	505	471.0	12773.8
대외무역액(억달러)	550.91	26.6	65.8	960.9
외국인 직접투자 (억달러)	27.0	2.5	0.5	51.9
도시 1인당 가처분 소득(만위안)	3.6	2.5	3.0	3.1
농촌 1인당 가처분 소득(만위안)	1.5	1.2	1.4	1.2

자료: 2015年大連市/丹東市/營口市/遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

요동반도(遼東半島) 동남부에 위치한 파리엔시, 단둥시와 잉커우시는 동북3성 화물 출해구(出海口) 역할을 맡고 있다. 그 중 파리엔시는 동북지구와 화동지구 간 해상을 연결하는 중요한 교통 허브이다. 2008년에 파리엔시 뤼순시역(旅順西站)과 산둥성 옌타이시 옌타이베이역(煙台北站) 간의 열차 페리가 개통 운영되었다. 이제 동북지구부터 장삼각지구(長三角地區) 및 주삼각지구(珠三角地區)까지 기차 운행 시간이 대폭 감소될 전망이다. 파리엔 주수이즈(周水子)공항은 동북지구 4대 국제공항 중 하나로서 한국, 일본, 러시아, 미국, 호주, 유럽 등 국가들과 38개 국제노선을 운영하며 국내노선도 108개 노선이 운영되고 있다. 단둥 랑터우(浪頭)공항은 서울(인천)과 국제여객선이 개통되었다. 랴오둥지역 내에는 파리엔-허강 간의 허다(鶴大)고속도로, 선양-하이커우 간의 선하이(沈海)고속도로, 단둥-시린호트 간의 단시(丹錫)고속도로 등이 개통되어 있다. 랴오둥지역은 철도교통이 발달했는데 파리엔-하얼빈 간의

하타(哈大)고속철도, 단둥-파리엔 간의 단따(丹大)고속철도, 단둥-선양 간의 선단(沈丹)고속철도 등이 있다. 또한, 파리엔시는 일부 지하철 노선도 운영하고 있다. 파리엔항, 단둥항과 잉커우항은 요동반도의 중요한 항구로서 한국, 일본 등 국가들과 국제정기 여객선 및 화물선을 운항하고 있다. 특히 파리엔항은 중국 제8의 항구이자 동북지구 제일 큰 항구이다.

2) 랴오서지역

랴오서(遼西)지역의 지리위치는 랴오닝성의 서남쪽에 있고, 동부로는 랴오닝성의 다른 도시와 접하고 있고, 서부로는 허베이성(河北省)과 접하고 있고, 북부로는 네이멍구자치구(內蒙古自治區)와 접하고 있고, 남부로는 보하이(渤海)와 접한 지역이다.



<그림 2-27> 랴오서지역 위치도

자료: 百度圖片

랴오서(遼西)지역은 대부분 산지와 구릉(丘陵)으로 구성된다. 랴오서 지역의 총면적은 약 5.48만km²이고 랴오닝성 총면적의 37.1%를 차지하고 있다. 행정구역은 진저우(錦州)시, 차오양(朝陽)시, 후루다오(葫蘆島)시, 판진(盤錦)시와 푸신(阜新)시를 포함한다. 진저우시는 화북지구와 동북 지구를 연결하는 랴오서회랑(遼西走廊)에 위치한 전략적 핵심도시이자 랴오서지역의 경제중심도시이다. 또한, 진저우항은 중국 최북단의 항구이다. 진저우시는 3개 시할구(市轄區), 2개 현급시와 2개 현을 포함한다. 차오양시는 랴오닝성의 최서단의 도시이며 백악기(白堊紀) 초기의 조류 화석이 발견된 지역이다. 차오양시는 2개 시할구(市轄區), 2개 현급시, 2개 현과 1개 몽골족자치현을 포함한다. 후루다오시는 랴오닝성 서남부에 있는 항구도시이자 화북지구와 동북지구의 교통 요충지이다. 후루다오시는 3개 시할구(市轄區), 1개 현급시와 2개 현을 포함한다. 판진시는 중국 중요한 원유 생산지 중 하나라서 석유화학공업이 발달했다. 판진시는 3개 시할구(市轄區)와 1개 현을 포함한다. 푸신시는 랴오허(遼河) 중상류 위치에 있는 지급시이며 5개 시할구(市轄區), 1개 현과 1개 몽골족자치현을 포함한다.

<표 2-12> 랴오서지역 개황(2015)

구분	진저우성	차오양시	후루다오시	판진시	푸신시
면적(만km ²)	1.01	1.97	1.04	0.41	1.03
인구(만명)	303	341	280	130	216
위치	랴오닝성 서남쪽				
기후	온대 대륙계절풍기후				
행정구역	3개 시할구, 2개 현급시, 2개 현	2개 시할구, 2개 현급시, 3개 현	3개 시할구, 1개 현급시, 2개 현	3개 시할구, 1개 현	5개 시할구, 2개 현
방언(方言)	동북관화(官話)				
전화번호	(86)0416	(86)0421	(86)0429	(86)0427	(86)0418
차량번호	遼G	遼N	遼P	遼L	遼J

자료: 百度百科

가) 진저우시

진저우(錦州)시는 랴오닝성 서부의 과학기술, 교육, 문화, 의료, 물류 등 분야 중심지이고 환보하이(环渤海)경제권의 중요한 연해개방도시이다. 또한, 랴오닝성 연해지역에서 두 번째로 큰 도시이다. 진저우 북부는 푸신시, 동부는 선양시, 안산시와 판진시, 서부는 차오양시와 후루다오시에 접하고 있다.

진저우시는 춘추전국(春秋戰國)시대 연(燕)국의 영토였고 진(秦)나라 시대부터 요서군(遼西郡)이 설치됐다. 당(唐)나라 시대 안동도호부(安東都護府)가 설치됐고 요(遼)나라 시대 중경도(中京道)와 동경도(東京道)에 속했다. 원(元)나라 시대 광녕부(廣寧府)가 설치됐고 명(明)나라 시대 요동도지휘사(遼東都指揮司)에 속했다. 청(淸)나라시대에 금주부(錦州府: 진저우)가 설치되었다. 중화민국시대에는 만주국(1931-1945)에 속했고, 1949년 요서성(遼西省)의 성회(省會)도시였고 1954년 랴오닝성이 설립된 이후 지급(地級)행정단위가 되었다.

2015년 진저우시의 지역총생산은 약 1357.5억위안으로 전년대비 3.0% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 211.7억위안, 589.6억위안과 556.2억위안으로 전년대비 각각 3.3%, 0.5%와 6.0% 증가했다. 진저우시는 2차산업과 3차산업이 상대적으로 큰 비중을 가진 것으로 보인다. 1인당 지역총생산은 4.4만위안(약 0.7만달러)에 불과하고 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비하면 아주 낮은 수준이다. 진저우시의 농림축어업 총생산액은 447.8억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 그 중 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 172.7억위안, 2.3억위안, 230.1억위안과 36.6억위안으로 전년대비 각각 5.7%, 4.4%, 2.4%와 1.7% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 3.5% 하락했다. 이 가운데 경공업과 중공업은 각각 4.9%와 3.0% 하락했다. 진저우시는 주로 석유화학업, 태양광발전업, 특수합금업 등의 산업이 발달했다. 고정자산투자는 782.1억위안으로 전년대비 19.4% 하락했다. 이 중 기초시설과 부동산 투자는 각각 13.2%와 43.3% 하락했다. 사회소비품 소비액은 597.7억위안으로 전년대비 7.7% 증가했다. 대외무역총액은 24.3억달러로 전년대비 42.5%

하락했다. 수출액과 수입액은 각각 약 13.6억달러와 10.7억달러이었고 전년대비 각각 43.7%와 40.9% 하락했다. 외국인 직접투자액은 6.2억달러로 50.4% 하락했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.7만위안으로 전년대비 7.2% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 7.5% 증가했다.

나) 차오양시

오래된 역사를 가진 차오양(朝陽)시는 그쯔동고인류유전(鴿子洞古人類遺址), 뉴허량홍산문산유전(牛河梁紅山文化遺址), 차이양새화석(朝陽鳥化石)을 비롯한 수많은 귀중한 문화유적을 가지고 있다. 차오양 북부는 네이멍구자치구, 동부는 진저우시, 서부는 하베이성, 남부는 후루다오시에 접하고 있다.

차오양시는 당(唐)나라 시대에는 영주(營州), 요(遼)나라 시대에는 중경도(中京道)에 속했다. 원(元)나라 시대에 대녕로(大寧路)가 설치되었고 명(明)나라 시대에는 태녕위(泰寧衛)에 속했다. 청(淸)나라 시대에 조양부(朝陽府: 차오양)가 설치되었다. 중화민국시대에는 열하성(熱河省)에 속했고, 1956년 랴오닝성에 귀속되었다. 1984년 지급시(地級市)로 격상되었다.

2015년 차오양시의 지역총생산은 862.7억위안으로 전년대비 6.1% 하락했다. 1차산업과 3차산업은 전년대비 각각 3.0%와 4.5% 증가했다. 반면에 2차산업은 전년대비 17.7% 하락했다. 1인당 지역총생산은 2.9만위안(0.5만달러)에 불과했으며 랴오닝성 평균수준(6.5만위안)에 비하면 가장 낮은 수준이다. 차오양시의 농림축어업 총생산액은 461.1억위안으로 전년대비 2.7% 증가했다. 이 가운데 농업, 임업과 어업은 각각 전년대비 각각 7.5%, 1.5%, 33.7%, 4% 증가했으며 축산업은 2.4% 하락했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 17.5% 하락했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 1.3%와 18.8% 하락했다. 차오양시는 주로 야금업, 자동차 및 자동차부품업, 농산품가공업, 신에너지업과 장비제조업 등의 산

업이 비교우세를 가지고 있다. 고정자산투자는 500.1억위안으로 전년대비 40.1% 하락했다. 사회소비품 소비액은 427.9억위안으로 전년대비 7.0% 증가했다. 대외무역총액은 10.0억달러로 전년대비 6.4% 증가했다. 외국인 직접투자 규모는 약 0.7억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.1만위안으로 전년대비 8.0% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.1만위안으로 전년대비 7.8% 증가했다.

다) 후루다오시

후루다오(葫蘆島)시는 경선선(京沈線: 베이징-선양) 연선(沿線)지역내에 있는 중요한 공업, 관광, 군사도시이다. 또한, 중국 동북지구의 서대문(西大門)과 같은 역할을 하고 산하이관(山海關: 만리장성의 발해만 기점으로 허베이성 역내 있음) 동쪽의 첫 번째 도시이다. 후루다오 북부는 차오양시, 동부는 진저우시, 서부는 하베이성에 접하고 있다.

후루다오시는 춘추전국 시대 연(燕)국의 땅이었고 당(唐)나라 시대 영주(營州), 요(遼)나라 시대 중경도(中京道)에 속했다. 원(元)나라 시대에 요양행성(遼陽行省)이 설치됐고, 명(明)나라 시대에 광녕위(廣寧衛)에 속했다. 청(淸)나라 금주부(錦州府)가 설치됐다. 중화민국시대 만주국(1931-1945)에 속했고 1949년에 라오서성 금서현(錦西縣)에 속했고, 1989년 현급시인 금서시가 지급시로 승격됐다. 1994년 금서시는 후루다오시로 명칭을 변경했다.

2015년 후루다오시의 지역총생산은 720.2억위안으로 전년대비 0.1% 하락했다. 1차산업은 104.5억위안으로 전년대비 7.7% 증가했고, 2차산업은 296.3억위안으로 전년대비 4.4% 하락했고, 3차산업은 319.4억위안으로 전년대비 3.0% 증가했다. 1인당 지역총생산은 2.8만위안(0.5만달러)에 불과했으며 라오닝성 평균수준(6.6만위안)대비 아주 낮은 수준이다. 후루다오시의 농림축어업 총생산액은 203.4억위안으로 전년대비 78.3% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 129.9억위안으로 전년대비 8.0% 하락했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 32.0%와 22.7% 하락했다.

후루다오시는 주로 환경보호산업, 플라스틱산업, 정보산업 등 산업을 육성하고 있다. 고정자산투자는 190.4억위안으로 전년대비 65.0% 하락했다. 사회소비품 소비액은 434.7억위안으로 전년대비 7.7% 증가했다. 대외무역총액은 16.0억달러로 전년대비 13.8% 증가했다. 그 중 수출액은 10.6억달러로 전년대비 16.9% 하락했고 수입액은 5.4억달러로 전년대비 7.1% 하락했다. 외국인 직접투자액은 약 0.2억달러로 60% 하락했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.4만위안으로 전년대비 7.6% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.0만위안으로 전년대비 7.1% 증가했다.

라) 판진시

판진시(盤錦)는 풍부한 석유 자원을 가지고 있기 때문에 신흥 석유화학공업도시이고 중국의 최대 중유(稠油), 초중유(超稠油) 생산기지이다. 또한, 랴오닝성 지역내 고속도로망이 가장 밀집한 지역이면서 동북지구와 내몽골 동부지역의 가장 편리하고 가까운 출해(出海)지역이다. 판진 북부는 안산시, 남부는 잉커우시, 서부는 진저우시에 접하고 있다.

판진시는 한(漢)나라 시대 방현(房縣)이 설치됐고, 남북조 시대(南北朝) 고구려 영토였다. 당(唐)나라 시대 발해국의 땅이었고 원(元)나라 시대부터 청(淸)나라 시대까지 광녕(廣寧)에 속했고, 중화민국시대에는 만주국(1931-1945), 1949년에 요서성(遼西省) 반산현(盤山縣)에 속했고 1984년 지구급시(地級市)로 격상되었다.

2015년 판진시의 지역총생산은 1267.9억위안으로 전년대비 4.6% 증가했다. 1차산업은 121.1억위안으로 전년대비 4.5% 증가했고, 2차산업은 684.0억위안으로 전년대비 4.0% 증가했고, 3차산업은 462.8억위안으로 전년대비 5.5% 증가했다. 2차산업은 산업구조상 상당한 비중을 차지하고 있다. 1인당 지역총생산은 8.8만위안(1.4만달러)이며 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)대비 높은 수준이다. 판진시는 주로 석유화학업, 정비제조업 등 산업이 주도하고 있다. 고정자산투자는 983.1억위안으로 전년대비 15.1% 하락했다. 사회소비품 소비액은 346.6억위안으로 전년대비

8.0% 증가했다. 대외무역총액은 8.9억달러로 전년대비 2.5% 하락했다. 외국인 직접투자액은 약 2.5억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.2만위안으로 전년대비 5.2% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.4만위안으로 전년대비 8.2% 증가했다.

마) 푸신시

푸신(阜新)시는 풍부한 광산자원을 보유하고 있기 때문에 20세기, 아시아 최대이자 세계에서 2번째로 큰 기계화 노천탄광이 있었다. 광산 자원이 고갈됨에 따라 푸신시는 새로운 도시발전방향을 탐구하고 있다. 푸신 북부는 네이멍구자치구, 남부는 진저우시, 서부는 차오양시, 동부는 선양시에 접하고 있다.

푸신시는 한(漢)나라 시대 흉노(匈奴)족의 영토였고 남북조 시대(南北朝) 부여국이 영토였다. 당(唐)나라 시대 거란(契丹)족의 땅이었고 원(元)나라 시대 의주로(懿州路)에 속했고 청(淸)나라 시대 후기에 부신헌(阜新縣: 푸신)이 설치됐고 중화민국시대에는 만주국(1931-1945)에 속했다. 1949년에 요서(遼西)성, 1953년 랴오닝성에 귀속되었다.

2015년 푸신시의 지역총생산은 542.1억위안으로 전년대비 4.8% 하락했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 118.3억위안, 212.3억위안과 211.5억위안이었다. 1차산업과 2차산업은 전년대비 각각 3.5%와 9.3% 증가했다. 반면에 3차산업은 전년대비 0.4% 하락했다. 1인당 지역총생산은 3.0만위안(0.5만달러)에 불과했다. 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비하면 매우 낮은 수준이다. 농림축어업은 122.3억위안으로 전년대비 3.4% 하락했다. 이 가운데 임업과 축산업은 전년대비 각각 3.1%와 4.2% 증가한 반면 농업과 어업은 전년대비 각각 10.7%와 20.6% 하락했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 129.2억위안으로 전년대비 11.9% 하락했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 9.4%와 12.7% 하락했다. 푸신시의 우세산업은 주로 장비제조업, 농산물가공업, 에너지산업 등의 산업이다. 고정자산투자는 207.8억위안으로 전년대비 52.1% 하락했다. 사회

소비품 소비액은 274.3억위안으로 전년대비 6.0% 증가했다. 대외무역총액은 3.3억달러로 전년대비 7.7% 하락했다. 외국인 직접투자 규모는 약 0.2억달러로 전년대비 65.7% 하락했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.3만위안으로 전년대비 6.9% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.1만위안으로 전년대비 5.1% 증가했다.

<표 2-13> 랴오서지역 경제사회 현황 (2015)

구분	진저우시	차오양시	후루다오시	판진시	푸신시	랴오닝성
지역총생산 (억위안)	1357.5	862.7	720.2	1267.9	542.1	28743.4
1차산업 (억위안)	211.7	220.6	104.5	121.1	118.3	2384.0
2차산업 (억위안)	589.6	269.6	296.3	684.0	212.3	13382.6
3차산업 (억위안)	556.2	372.5	319.4	462.8	211.5	12976.8
1인당 지역총생산 (만위안)	4.4	2.9	2.8	8.8	3.0	6.6
농림축어업 (억위안)	447.8	461.1	203.4	-	122.3	4686.7
공업 증가치 (억위안)	-	-	129.9	-	129.2	12510.3
고정자산투자 (억위안)	782.1	500.1	190.4	983.1	207.8	17640.4
사회소비품 소비액 (억위안)	597.7	427.9	434.7	346.6	274.3	12773.8
대외무역액 (억달러)	24.3	10.0	16.0	8.9	3.3	960.9
외국인 직접투자 (억달러)	6.2	0.7	0.2	2.5	0.2	51.9
도시 1인당 가처분소득 (만위안)	2.7	2.1	2.4	3.2	2.3	3.1
농촌 1인당 가처분소득 (만위안)	1.3	1.1	1.0	1.4	1.1	1.2

자료:2015年錦州市/朝陽市/葫蘆島市/盤錦市/阜新市/遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

화북지구와 동북지구를 연결하는 랴오서회랑에 위치한 진저우시, 차오양시, 후루다오시, 판진시와 푸신시는 동북지구의 교통 요충지 역할을 담당하고 있다. 역내 진저우난(錦州南)역, 판진베이(盤錦北)역, 후루다오베이(葫蘆島北)역 등 고속철도역이 운영 중이며 2019년 창오양베이(朝陽北)역과 푸신베이(阜新北)역 등 고속철도역도 개통 예정이다. 랴오서지역은 동북지구 중요한 교통허브로서 지리적 우월성을 가지고 있고 발달된 도로교통망을 보유하고 있다. 역내 주로 베이징-하얼빈 간의 징하(京哈)고속도로, 단둥-시린호트 간의 단시(丹錫)고속도로 등이 통과하고 있다. 발해만(渤海灣)에 위치한 랴오서지역은 우수한 항만을 보유하고 있으며 진저우항, 판진항, 후루다오항 등이 있다. 2015년 12월 개통된 진저우만공항은 랴오서지역의 최대 공항으로써 국내 10여개 도시와의 항공노선을 운영하고 있다.

3) 랴오중지역

랴오중(遼中)지역은 동북지구 최대의 도시군으로서 동북진흥전략에서 상당히 중요한 역할을 맡고 있다. 랴오중지역의 지리위치는 랴오닝성의 중부에 있고, 동부와 북부로는 지린성과 접하고 있고, 서부로는 네이멍구자치구와 접하고 있고, 남부로는 랴오닝성 다른 도시와 접한 지역이다.

랴오중지역은 주로 랴오하평원(遼河平原)으로 구성되어 있다. 랴오중지역의 총면적은 약 7.06만km²이고 랴오닝성 총면적의 40.6%를 차지하고 있다. 2005년 랴오닝 중부 도시군 협력합의서가 발표된 뒤에 선양을 중심으로 한 시간 구간 경제권 형성에 대한 초기 협력 논의가 제시되었고, 이를 통해 랴오닝 중부 도시군 일체화가 추진되고 있다. 행정구역은 선양시(沈陽市)를 중심으로 주위에 있는 번시시(本溪市), 안산시(鞍山市), 푸순시(撫順市), 랴오양시(遼陽市)와 테링시(鐵嶺市)를 포함한다.



<그림 2-28> 라오중지역 위치도

자료: 百度圖片

선양시는 동북지구의 제1의 도시로서 동북지구 경제, 문화, 교통, 군사 등 분야에서 상당한 역할을 담당하고 있다. 선양시는 10개 시할구(市轄區), 1개 현급시와 2개 현을 포함한다. 안산시는 랴오닝성 제3의 도시이자 중국 주요한 철강회사인 안산철강그룹의 소속지이다. 안산시는 4개 시할구, 1개 현급시, 1개 현과 1개 만족자치현을 포함한다. 번시시는 제철업과 광업이 발달한 도시이자 중국 주요한 철강회사인 번시철강그룹의 소속지이다. 번시시는 4개 시할구와 2개 만족자치현을 포함한다. 푸순시는 고도로 공업화된 도시이며 4개 시할구, 1개 현과 2개 만족자치현을 포함한다. 라오양시는 신흥공업도시로서 5개 시할구, 1개 현급시와 1개 현으로 구성된다. 테링시는 송랴오평원(松遼平原) 위치에 있는 도시이며 2개 시할구, 2개 현급시와 3개 현을 포함한다.

<표 2-14> 라오중지역 개황(2015)

구분	선양시	안산시	번시시	푸순시	랴오양시	테링시
면적(만km ²)	1.3	0.93	0.84	1.13	0.47	1.29
인구(만명)	730	346	151	216	179	300
위치	랴오닝성 중부					
기후	온대 대륙계절풍기후					
행정구역	10개 시할구, 1개 현급시, 2개 현	4개 시할구, 1개 현급시, 2개 현	4개 시할구, 2개 현	4개 시할구, 3개 현	5개 시할구, 1개 현급시, 1개 현	2개 시할구, 2개 현급시, 3개 현
방언(方言)	동북관화(官話)					
전화번호	(86)024	(86)0412	(86)024	(86)024	(86)0419	(86)024
차량번호	遼A	遼C	遼E	遼D	遼K	遼M

자료: 百度百科

가) 선양시

선양(沈陽)시는 동북지구의 중심도시이고 중국에서 중요한 공업기지이다. 또한, 선양시는 동북아경제권과 환보하이경제권의 중심에 위치하고 동북지구의 허브도시이다. 선양시는 중국의 국가역사문화도시로서 별칭이 “청나라의 발상지, 두 세대 황제의 수도(一朝發祥地, 兩代帝王都)”라고 부른다. 선양 북부는 지린성, 남부는 번시시, 랴오양시와 안산시, 동부는 테링시와 푸순시, 서부는 푸신시와 진저우시에 접하고 있다.

선양시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 당(唐)나라 시대 심주(沈州)가 설치됐고 원(元)나라 시대부터 심양으로 명칭을 변경했다. 명(明)나라 후기 성경(盛京)이라고 불렸다. 청(淸)나라 초기 성경을 수도로 정하고 중기부터 봉천부(奉天府)에 속했고 중화민국 시대 봉천시에서 심양(沈陽: 선양)시로 명칭을 고쳤고, 1931-1945년 만주국에 속했고 1953년에 중앙직할시가 됐고 1954년 랴오닝성이 설립된 후에 랴오닝성의 성회(省會)도시가 됐고 1994년 부(副)성급시로 격상됐다.

2015년 선양시의 지역총생산은 약 7280.5억위안으로 전년대비 3.5% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 341.4억위안, 3499.0억위

안과 3440.1억위안으로 전년대비 각각 3.5%, 0.9%와 6.3% 증가했다. 2차산업과 3차산업이 아주 높은 비중을 차지하고 있다. 1인당 지역총생산은 8.8만위안(약 1.4만달러)에 달했고 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비하면 아주 높은 수준이다. 농림축어업 총생산액은 688.6억위안으로 전년대비 3.8% 증가했다. 그 중 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 265.2억위안, 13.2억위안, 358.6억위안과 26.6억위안이었다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 2620.7억위안으로 전년대비 2.9% 하락했다. 이 가운데 경공업과 중공업은 각각 1921.2억위안과 699.5억위안으로 전년에 비해 2.8%와 3.1% 하락했다. 선양시는 주로 농산물가공업, 자동차 및 자동차부품업, 화학공업, 철강 및 비철금속제련업 등 산업에서 우세산업을 보유하고 있다. 고정자산투자는 5326.0억위안으로 전년대비 18.9% 하락했다. 사회소비품 소비액은 3883.2억위안으로 전년대비 8.2% 증가했다. 대외무역총액은 140.8억달러로 전년대비 10.8% 하락했다. 수입액과 수출액은 각각 약 72.9억달러와 67.9억달러에 달했고 전년대비 각각 15.7%와 5.0% 하락했다. 외국인 직접투자액은 10.6억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.7만위안으로 전년대비 7.0% 증가했으며 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 7.7% 증가했다.

나) 안산시

안산(鞍山)시는 동북지구 최대 철강공업도시이고 신중국의 철강산업 발원지이고 별칭은 “공화국의 철강도시”로 불린다. 안산 북부는 랴오양시와 선양시, 남부는 잉커우시와 따리엔시, 동부는 단둥시, 서부는 판진시와 진저우시에 접하고 있다.

안산시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 남북조(南北朝) 시대부터 당(唐)나라 시대 초기까지 고구려의 영토였고, 당나라 시대 중기부터 요동도호부(遼東都護府)에 속했다. 원(元)나라 시대부터 동경도 요양부(東京道遼陽府)가 설치했고 청(淸)나라 시대 봉천부(奉天府)에 속했고, 중화민국 시기

(1931-1945)에는 만주국에 속했고, 1937년에 안산시이 설치됐고, 1949년에 중앙직할시(直轄市)가 되었고 1954년 랴오닝성 소속 지급행정구역으로 개편됐다.

2015년 안산시의 지역총생산은 2349.0억위안으로 전년대비 3.0% 증가했다. 1차산업은 136.5억위안으로 전년대비 3.5% 증가했고, 2차산업은 1116.9억위안으로 전년대비 1.7% 증가했으며, 3차산업은 1095.6억위안으로 전년대비 4.6% 증가했다. 1인당 지역총생산은 6.8만위안(1.1만달러)에 달했으며 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)대비 비슷하게 보인다. 농림축어업 총생산액은 138.4억위안으로 전년대비 3.5% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 962.7억위안으로 전년대비 0.8% 증가했다. 안산시는 주로 철강업, 장비제조업 등 산업에 비교우위를 가지고 있다. 고정자산 투자는 1568.1억위안으로 전년대비 17.8% 하락했다. 사회소비품 소비액은 967.7억위안으로 전년대비 7.8% 증가했다. 대외무역총액은 28.4억달러로 전년대비 38.4% 하락했다. 그 중 수출액은 21.5억달러로 전년대비 21.1% 하락했고 수입액은 6.9억달러로 전년대비 63.3% 하락했다. 외국인 직접투자액은 6.3억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.0만위안으로 전년대비 7.5% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 8.5% 증가했다.

다) 번시시

번시(本溪)시는 랴오닝성 중부도시군 주요도시로서 철강, 화학공업을 비롯한 종합적인 공업도시이며 고구려의 발원지이자 청나라의 은성지이다. 번시시는 풍부한 광산자원 지역으로서 “지질박물관”이라고 부른다. 번시 북부는 푸순시와 선양시, 남부는 단둥시, 동부는 지린성, 서부는 랴오양시에 접하고 있다.

번시시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시대 유주(幽州) 요동군(遼東郡) 양평현(襄平縣)이 설치됐다. 남북조(南北朝) 시대부터 당(唐)나라 시대 초기까지 고구려의 영토였고 당나라 시

대 중기에 요동도호부(遼東都護府)에 속했다. 당나라 후기에 발해국의 땅이었고, 송(宋)나라 시대 요국(遼國) 요양부(遼陽府)에 속했다. 원(元)나라 시대부터 요양행성(遼陽行省) 요양로(遼陽路)에 속했고 청(淸)나라 시대 봉천부(奉天府)에 속했고 청나라 시대 후기(1906년) 본계현(本溪縣: 번시)이 설치됐고 중화민국 시대 초기에 랴오닝성에 속했고 중기에 만주국에 속했고, 1949년에 중화인민공화국의 중앙직할시가 되었고 1954년 랴오닝성에 속했다.

2015년 번시시의 지역총생산은 1164.6억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 1차산업은 67.0억위안으로 전년대비 3.7% 증가했고, 2차산업은 599.1억위안으로 전년대비 1.6% 증가했으며, 3차산업은 498.5억위안으로 전년대비 6.8% 증가했다. 산업 구조 중에서 2차산업의 비중이 아주 큰 것으로 보인다. 1인당 지역총생산은 6.8만위안(1.1만달러)이었고 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)과 비슷하다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 3.0% 하락했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 1.7%과 3.2% 하락했다. 번시시는 주로 야금업, 철강업, 장비제조업 등 산업을 주도하고 있다. 고정자산투자액은 584.5억위안으로 전년대비 34.0% 하락했다. 사회소비품 소비액은 361.4억위안으로 전년대비 6.7% 증가했다. 대외무역 총액은 25.3억달러로 전년대비 18.4% 하락했다. 외국인 직접투자액은 약 1.0억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.8만위안으로 전년대비 6.7% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 8.0% 증가했다.

라) 푸순시

푸순시(撫順)는 선양경제구의 핵심도시 중 하나이고 중국에서 가장 행복감과 성장 경쟁력을 갖고 있는 공업도시이다. 또한, 중국 31개 특대도시 중 하나이고 국가삼림도시이다. 푸순 북부는 테링시, 남부는 번시시, 동부는 지린성, 서부는 선양시에 접하고 있다.

푸순시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시

대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 남북조(南北朝) 시대부터 당(唐)나라 시대 초기까지 고구려 영토였고 당나라 시대 중기에 요동도호부(遼東都護府)에 속했다. 명(明)나라 시대 푸순성(撫順城)이 설립되었다. 중화민국 초기에는 랴오닝성에 속했고, 중화민국 중후기 시대에는 만주국에 속했다. 1949년에 중화인민공화국이 수립된 후에 9개 중앙직할시 중 하나가 됐고 1954년 랴오닝성 소속 지급행정구역으로 개편됐다.

2015년 푸순시의 지역내총생산은 약 1216.5억위안으로 전년대비 2.0% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 98.0억위안, 594.5억위안과 524.0억위안이었다. 2차산업과 3차산업이 큰 비중을 차지한다. 1인당 지역총생산은 5.9만위안(약 0.9만달러)에 불과하고 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)보다 약간 낮은 수준이다. 농림축어업 총생산액은 199.2억위안으로 전년대비 4.5% 증가했다. 그 중 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 76.3억위안, 32.3억위안, 66.4억위안과 19.6억위안에 달했고 전년대비 각각 4.4%, 6.3%, 3.2%와 5.7% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 464.8억위안으로 전년대비 8.6% 하락했다. 이 가운데 경공업과 중공업은 각각 63.4억위안과 401.4억위안으로 전년에 비해 11.3%와 8.2% 하락했다. 푸순시의 우세산업은 주로 석유화학업, 석탄업, 철강업이다. 고정자산투자액은 597.4억위안으로 전년대비 35.1% 하락했다. 사회소비품 소비액은 624.0억위안으로 전년대비 7.4% 증가했다. 대외무역총액은 8.9억달러로 전년대비 3.1% 하락했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.7만위안으로 전년대비 7.1% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.2만위안으로 전년대비 7.2% 증가했다.

마) 랴오양시

랴오양(遼陽)시는 석유화학공업을 비롯한 현대공업도시이고 랴오닝 중남부지역의 핵심도시 중 하나이다. 랴오양시는 동북지구 최초 도시로써 2400여년의 역사를 이어왔다. 기원전 3세기부터 17세기까지 중국 동북지구의 정치·경제·문화·교통·군사 중심지였다. 랴오양 북부는 선양시,

남부와 서부는 안산시, 동부는 번시시에 접하고 있다.

랴오양시는 춘추전국(春秋戰國) 시대 연(燕)국에 속했고, 한(漢)나라 시대에는 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 동진(東晉) 시대부터 당(唐)나라 시대 초기까지 고구려의 영토였고 당나라 시대 중기에 요동도호부(遼東都護府)에 속했다. 요(遼)나라 시대 요양부(遼陽府)에 속했고, 명(明)나라 시대 요동도지휘사(遼東都指揮司)가 설립됐다. 청나라 시대에는 봉천부(奉天府)에 속했고 중화민국 시대 초기에 랴오닝성에 속했고 중화민국 중후기 시대 만주국에 속했다. 1949년에 랴오둥성에 속했고, 1954년 랴오닝성에 귀속되었다.

2015년 랴오양시의 지역총생산은 1029.2억위안으로 전년대비 3.9% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 72.6억위안, 569.1억위안과 387.5억위안에 달했고 전년대비 각각 4.3%, 1.8%와 7.5% 증가했다. 1인당 지역총생산은 5.6만위안(0.8만달러)에 불과했으며 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)에 비하면 낮은 수준이다. 농림축어업 총생산액은 74.6억위안으로 전년대비 4.5% 증가했다. 이 가운데 농업은 38.0억위안으로 12.9% 하락했고, 임업은 1.5억위안으로 5.1% 증가했으며, 축산업은 23.5억위안으로 2.9% 하락했고, 어업은 9.6억위안으로 6.5% 하락했다. 공업 총생산액은 전년대비 1.6% 하락했다. 랴오양시의 우세산업은 주로 전기설비 제조업, 비철 금속 제련업 등이 있다. 고정자산투자 454.3억위안으로 전년대비 36.4% 하락했다. 사회소비품 소비액은 388.8억위안으로 전년대비 7.5% 증가했다. 대외무역총액은 11.2억달러로 전년대비 10.8% 증가했다. 외국인 직접투자 규모는 약 3.6억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.6만위안으로 전년대비 8.2% 증가했고, 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.2만위안으로 전년대비 7.9% 증가했다.

바) 테링시

테링(鐵嶺)시는 중국의 식량생산기지 중 하나이고 농산품 생산·가공 기지와 신홍 에너지 도시이다. 또한, 랴오닝성의 북대문(北大門)과 같은

역할을 담당하고 있고 지린성으로 진입할 중요 통로이다. 테링 북부와 동부는 지린성, 서부는 선양시, 남부는 푸순시에 접하고 있다.

춘추전국(春秋戰國) 시대에는 연(燕)국에 속했고 한(漢)나라 시대 요동군(遼東郡)이 설치됐다. 수(隋)나라 시대에는 고구려의 영토였고 당(唐)나라 시대 중기에 안동도호부(安東都護府)에 속했다. 요(遼)나라 시대 요양부(遼陽府)에 속했고 명(明)나라 시대 테링위(鐵嶺衛)가 설치했다. 청(淸)나라 시대 봉천부(奉天府)에 속했고 중화민국 시대 초기에 랴오닝성에 속했고 중화민국 중후기 시대 만주국에 속했다. 1949년에 랴오서성에 속했고 1954년 랴오닝성에 귀속했다.

2015년 테링시의 지역총생산은 867.5억위안으로 전년대비 1.5% 증가했다. 1차산업은 207.4억위안으로 전년대비 3.0% 증가했고, 2차산업은 361.6억위안으로 전년대비 0.9% 증가했고, 3차산업은 298.5억위안으로 전년대비 1.3% 증가했다. 1인당 지역총생산은 2.9만위안(0.5만달러)에 불과하여 랴오닝성 평균수준(6.6만위안)대비 아주 낮은 수준이다. 농림축어업 총생산액은 464.1억위안으로 전년대비 3.1% 증가했다. 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 164.0억위안, 8.6억위안, 116.2억위안과 2.5억위안으로 전년대비 1.4%, 3.3%, 2.9%와 1.3% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 0.2% 증가했다. 테링시는 주로 자동차부품업, 공정기계업 등의 산업에 비교우위를 가지고 있다. 고정자산투자액은 646.3억위안으로 전년대비 38.1% 하락했다. 사회소비품 소비액은 391.4억위안으로 전년대비 11.0% 증가했다. 대외무역총액은 10.3억달러로 전년대비 20.3% 증가했다. 그 중 수출액은 6.9억달러로 전년대비 8.9% 증가했고 수입액은 3.3억달러로 전년대비 53.7% 증가했다. 외국인 직접투자액은 5.6억위안이였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 1.9만위안으로 전년대비 9.5% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.1만위안으로 전년대비 10.5% 증가했다.

<표 2-15> 랴오중지역 경제사회 현황 I (2015)

구분	선양시	안산시	번시시	랴오닝성
지역총생산(억위안)	7280.5	2349.0	1164.6	28743.4
1차산업(억위안)	341.4	136.5	67.0	2384.0
2차산업(억위안)	3499.0	1116.9	599.1	13382.6
3차산업(억위안)	3440.1	1095.6	498.5	12976.8
1인당 지역총생산(만위안)	8.8	6.8	6.8	6.6
농림축어업(억위안)	688.6	138.4	-	4686.7
공업 증가치(억위안)	2620.7	962.7	-	12510.3
고정자산투자(억위안)	5326.0	1568.1	584.5	17640.4
사회소비품 소비액(억위안)	3883.2	967.7	361.4	12773.8
대외무역액(억달러)	140.8	28.4	25.3	960.9
외국인 직접투자(억달러)	10.6	6.3	1.0	51.9
도시 1인당 가처분소득(만위안)	3.7	3.0	2.8	3.1
농촌 1인당 가처분소득(만위안)	1.3	1.3	1.3	1.2

자료: 2015년 沈陽市/鞍山市/本溪市/遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

<표 2-16> 랴오중지역 경제사회 현황 II (2015)

구분	푸순시	랴오양시	테링시	랴오닝성
지역총생산(억위안)	1216.5	1029.2	867.5	28743.4
1차산업(억위안)	98.0	72.6	207.4	2384.0
2차산업(억위안)	594.5	569.1	361.6	13382.6
3차산업(억위안)	524.0	387.5	298.5	12976.8
1인당 지역총생산 (만위안)	5.9	5.6	2.9	6.6
농림축어업(억위안)	199.2	74.6	464.1	4686.7
공업 증가치(억위안)	464.8	-	-	12510.3
고정자산투자(억위안)	597.4	454.3	646.3	17640.4
사회소비품 소비액(억위안)	624.0	388.8	391.4	12773.8
대외무역액(억달러)	8.9	11.2	10.3	960.9
외국인 직접투자 (억달러)	-	3.6	5.6	51.9
도시 1인당 가처분 소득(만위안)	2.7	2.6	1.9	3.1
농촌 1인당 가처분 소득(만위안)	1.2	1.2	1.1	1.2

자료: 2015년 撫順市/遼陽市/鐵嶺市/遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

랴오중지역은 동북지역의 교통중심으로서 도로·철도·항공·해운 교통이 종합적으로 발달했다. 랴오중지역은 선양시를 중심으로 다양한 교통망이 구축되어 있다. 동북지구의 최대 공항이자 중국 8대 허브공항 중 하나인 선양 타오셴국제공항(沈陽桃仙國際機場)은 이미 119개의 항로가 개통되어 있다. 그 중 국내항로는 99개이고 국제항로는 20개나 되어 전세계 72개 도시와 연결된다. 동북지구의 최대 기차역인 선양베이역(沈陽北站)은 4개의 고속철도 노선이 운영되고 있고 선양-푸순, 선양-안산, 선양-테링, 선양-번시 간 광역철도노선이 2020년에 개통될 예정이다. 랴오닝 중부지역은 선양-파리엔 간 선따(沈大)고속도로를 비롯해 이미 사통팔달한 도로망이 형성되어 있다. 역내 랴오중지역 순환고속도로(번시-랴오양-안산-랴오중-신민-테링-푸순-번시) 일부 구간이 이미 개통됐는데 미개통 구간이 2017년까지 전면 개통될 예정이다.

4. 랴오닝성 주요 정책 동향

1) 랴오닝성의 13차 5개년계획(2016-2020)

2016년 1월 30일 12기 랴오닝성 인민대표대회 6차 회의에서 심의 통과된 “13차 5개년계획(2016-2020)” 강요는 총 15개 장(章)으로 구성되었다. 이 계획은 “2020년까지 전면적인 소강(小康)사회로의 진입”이라는 목표를 제시하고, 이를 위해 랴오닝성은 경제발전의 신상태(新常態)를 파악하여 인도하고, 4개 구동(驅動: 혁신, 개혁, 시장, 개방)을 동시에 추진하고, 6개 신(新) 경제성장점(전통산업, 전략신흥산업, 현대서비스업, 신형도시화, 현대농업, 민영(民營)경제)을 육성하며, 발전의 전면성·협력성·지속성을 제고시킨다.

“강요(綱要)”는 13차 5개년계획(2016-2020) 기간 말기 랴오닝성의 체제 및 기제의 중점을 달성하고, 경제구조를 최적화 시키며, 혁신창업의 성과를 현저하게 증가시키고, 민생사회를 달성한 구(舊) 공업기지를

진흥발전시키는 선행구(先行區)가 되도록 하겠다고 밝혔다.

① 경제발전정책

경제발전 수준은 지속적인 중·고속 성장을 유지한다. 균형성·포용성·지속성을 유지하는 바탕 위에서 지역총생산액 2015년 2조 9천 위안에서 2020년 4조위안으로 성장, 연평균 성장률 6.6% 유지한다. 그러나 2016년 랴오닝성의 경제 성장률은 전국에서 유일한 마이너스 성장 지역이었다. 도시화 비중을 보면, 거주 인구기준 도시화율이 2015년 67.2%에서 2020년 72%로 증가하고 호적 인구기준 도시화율이 2015년 57.3%에서 2020년 65%로 증가할 전망이다.

② 자원환경정책

자원환경정책은 2020년까지 주요 오염물질 배출량을 국가지정 수준으로 줄이고, 지표수질 수준에서 Ⅲ급 이상 비중을 2015년 44.2%에서 2020년 51.2%로 늘리고, 국토의 녹지비율 40.9%에서 42%로 높일 계획이다.

③ 민생복지정책

민생복지정책은 농촌거주주민 1인당 가처분소득을 2015년 1.2만위안에서 2020년 1.6만위안으로, 도시거주주민 1인당 가처분소득을 2015년 3.1만위안에서 2020년 4.3만위안으로 증가시킬 계획이다. 또한, 5년 동안 도시 누적 신규취업자 220만명 이상 확보할 계획이다.

<표 2-17> 랴오닝성 “13.5계획(2016-2020)”의 주요 지표

유형	지표	2015년	2020년	연평균 성장률(%)
경제 발전	지역총생산(억위안)	28700	39500	6.6 이상
	거주 주민 도시화율(%)	67.4	72	-
	호적 주민 도시화율(%)	57.3	65	-
자원 환경	지표수 Ⅲ급 이상 비중(%)	44.2	42	
	지표수 Ⅴ급 비중(%)	3.5	1.16	
	산림률(%)	40.9	42	

	산림축적량(억㎡)	3.06	3.41	
민생 복지	농촌 주민 1인당 가처분소득(위안)	12057	16600	6.6 이상
	도시 주민 1인당 가처분소득(위안)	31126	42800	6.6 이상
	농촌 빈곤토치 인구(만명)	-	81*	
	도시 신규 취업자(만명)	-	200*	
	도시 판자촌 개조(만채)	-	30*	

주: * 누적값

자료: 遼寧省國民經濟和社會發展第十三个五年规划綱要

2) 랴오닝 연해경제지대 전략

가) 범위 및 목표

랴오닝 연해경제지대는 주로 파리엔시, 잉커우시, 진저우시, 단둥시, 판진시, 후루다오시 등 6개 연해지역을 포함한다. 2009년 7월 랴오닝 연해경제지대는 국가 전략으로 선정됐다. 이 지역은 동북 노(老)공업기지 진흥과 대(對)동북아 개방·협력의 중요 구역이며 지역 내의 각종 우세를 충분히 활용한다면 동북지구 경제 성장의 신동력이 될 수 있을 것으로 전망된다.

나) 공간구조

파리엔시를 핵심 위치로 설정하고, 파리엔-잉커우-판진 간의 주축을 강화하며, 보하이측(渤海翼: 판진시-진저우시-후루다오시)과 황하이측(黃海翼: 파리엔시-단둥시)의 영향력을 넓히고, 핵심·주축·양측 간의 연결을 강화하며, “1핵1축2측(一核一軸兩翼)”의 공간구조를 형성한다.

① 1핵: 파리엔시

파리엔의 종합실력을 진일보 제고시키고 복무(服務) 기능을 강화하여 핵심 위치와 선도 역할을 설정하며, 지역의 가속화 발전을 이끌어 가고

동북 노(老)공업기지 진흥을 도모한다. 따리엔시 다요완보세항구(大窯灣保稅港區)는 항운 기초시설과 복무체계를 강화하고 동북아 국제항운허브가 될 수 있도록 건설하며, 싱하이완금융상무구(星海灣金融商務區)는 고차원적 금융인재를 육성하여 금융업 발전 환경을 개선하고, 국내외 금융기관의 진입을 유치하며, 현대화된 금융조직과 복무체계를 완비하고, 지역적 금융허브를 형성시킨다.

② 1층: 따리엔시-잉커우시-판진시

이 주축을 강화하여 동북연해경제를 급부상시키면서 하얼빈-따리엔경제지대를 한단계 승급(昇級)시킨다. 따리엔시 창싱다오임항공업구(大連長興島臨港工業區)는 석유화학공업, 조선업, 정밀계기업 등을 중점적으로 발전시키고 임항산업군을 형성시키며, 잉커우시 연해산업기지(沿海產業基地)는 장비제조, 전자정보, 정밀화학공업, 현대화물류 등 산업을 중점산업으로 육성하고 대형 임항생태산업구를 구축하며, 판진시 랴오빈경제개발구(遼濱經濟開發區: 요동만신구)는 중소형 선박을 수리·제조, 광전기, 해양공정장비제조, 합성 고무 등 산업을 중점으로 발전시킨다.

③ 2층: 보하이측과 황하이측

보하이측은 주로 판진시, 진저우시와 후루다오시를 구성한다. 진저우빈하이신구(濱海新區)는 석유화학공업, 신재료, 제조업, 선박의 수리와 제조 등의 산업을 중점산업으로 발전시키고 금주만(錦州灣)국가정련기지와 국가석유저장기지를 건설한다. 판진시 랴오빈경제개발구는 주로 석유장비제조업의 발전을 가속화시키고 석유장비제조와 부품, 석유첨단기술, 공정기술복무 등 관련 산업을 중심으로 육성하며 중국내 경쟁력을 보유한 석유장비제조업기지를 구축한다. 후루다오 북항공업구(北港工業區)는 석유화학, 선박제조 및 부품, 비철금속, 기계가공, 의약화학공업과 현대화물류 등 산업을 중심으로 발전시킨다.



<그림 2-29> 랴오닝 연해경제지구의 “1핵 1축 2측”

자료: 百度圖片

황하이측은 주로 파리엔시와 단둥시를 구성한다. 파리엔시에 소속된 장허공업구(庄河工業園區), 화위엔커우경제구(花園口經濟區), 등사허임항공업구(登沙河臨港工業區), 창산군도경제구(長山群島經濟區), 피양루다오경제구(皮楊陸島經濟區)는 주로 임해·임강장비제조, 신재료, 석유화학, 에너지, 가구제조, 의류, 수산품의 양식과 가공, 관광, 현대물류 등 산업을 중점적으로 발전시킨다. 단둥산업구(丹東產業園區)는 주로 제조업(자동차 및 자동차부품, 정밀장비제조 등), 첨단기술업(제약, 정밀화학공업, 전자정보 등), 서비스업(관광, 항구물류 등)을 중심으로 발전시킨다.

3) 랴오닝성 선양경제구 전략

가) 범위 및 목표

2005년 랴오닝 중부 7개 도시¹⁶⁾는 처음으로 랴오닝중부도시군 협력 협의를 체결한 후 중부 7개 도시 간의 교통·교육·금융·물류·관광 등 분

16) 중부 7개 도시는 주로 선양시, 테링시, 푸순시, 번시시, 안산시, 잉커우시, 랴오양시를 포함한다.

야에서 협동발전을 추진시켰다. 2008년 푸시시가 진입한 후 선양경제구가 형성되었다. 이로써 중부 8개 도시 간의 일체화 전략이 공식적으로 실시됐다. 2010년 4월 선양경제구가 국가 신형 공업화 종합 개혁 실험구로 선정됨으로써 선양경제구는 상하이 푸둥시구(浦東新區), 텐진 빈하이신구(濱海新區), 청두(成都), 충칭(重慶), 우한도시군(武漢城市圈), 장주탄도시군(長株潭城市群)과 선진(深圳)에 이어 중국 전국에서 여덟 번째 국가급 종합 개혁 실험구로 선정됐다. 2020년까지 선양경제구는 지역경제일체화를 기본적으로 실현하고 종합실력이 중급 선진국 수준에 도달할 것으로 전망된다. 선양경제구가 5-10년 동안 실현할 5대 목표는 다음과 같다. 첫째, 국가 신형 산업기지의 중요 성장구를 건설한다. 둘째, 노(老)공업기지 체제 및 기제 혁신 선도 지구를 건설한다. 셋째, 자원형 도시 경제 전환 시범구를 건설한다. 넷째, 신형 공업화를 통해서 현대화 농업발전의 선도 지구를 건설한다. 다섯째, 생태문명구를 건설한다.

나) 공간구조

선양경제구 발전전략에서 선양을 1핵으로 하여 선양-푸순 간의 전철 연결지대, 선양-번시 간의 전철 연결지대, 선양-푸신 간의 전철 연결지대, 선양-랴오양-안산-잉커우 간의 전철 연결 지대, 선양-테링 간의 전철 연결지대를 구축하고 5개 전철 연결 지대에서 10개 중점 산업군을 조정하며 “1핵5대10군(1核5帶10群)”의 공간구조를 구축한다.

선양-푸순 지대는 주로 첨단장비제조업, 신재료산업과 현대 서비스업을 발전시키고 선양과 푸순 간의 도시일체화를 추진한다. 선양-번시 지대는 주로 전자정보, 항공제조업과 생물의약산업을 발전시키고 번시 생태신도시를 개발한다. 선양-푸신 지대는 임업 가공업, 신형 에너지, 농산품 고가고형 산업과 장비제조세트산업을 발전시키고 선장신도시(沈彰新城)를 계획·건설한다. 선양-랴오양-안산-잉커우 지대는 이미 확대된 산업단지와 잉커우항의 우세를 발휘하고 장비제조업, 철강가공업, 석유

화학산업을 중점적으로 발전시키고 안산-하이청(海城) 경제지대와 랴오양 허둥신도시(河東新城)를 개발한다. 선양-테링 지대는 전용차개장산을 중점적 건설하고 광전자정보산업, 농산물 고가공형 산업과 현대물류 서비스업을 발전시킨다.



<그림 2-30> 선양경제구의 “1핵 5대 10군”

자료: 百度圖片

선양경제구 10대 산업군은 주로 선양 항공제조업(沈陽航空製造產業), 테링 전용차개장업(鐵嶺專用車產業), 푸순 신형재료업(撫順新材料產業), 번시 바이오제약업(本溪生物制藥產業), 랴오양 아로마틱 및 화학섬유재료업(遼陽芳烴及化纖原料產業), 안산 다도완 철강고가공업(鞍山達道灣鋼鐵深加工產業), 잉커우 선인도 석유화학업(營口仙人島石化產業), 선양 훈난 전자정보업(沈陽渾南電子信息產業), 선양 선진장비제조업(沈陽先進裝備製造業), 선양 특대 경제 핵심구(沈陽特大經濟核心區)를 개발한다.

陽沈西先進裝備製造業產業, 푸신 장우 임산품가공업(阜新彰武林產品加工產業)을 포함한다. 선양경제구는 주로 통신·교통·관광·금융·취업 및 사회보장·부동산·호적관리·공상(工商)관리 등 분야에서 일체화 정책을 추진하고 있다.

5. 소결

랴오닝성은 만주지구의 서남부에 위치하며 남쪽으로 보하이(渤海)와 황하이(黃海)와 접하고 있다. 따라서 이 장에서는 만주지구에 속한 랴오닝성과 만주지구 전체에 대한 개황과 지역 및 도시별 주요 현황, 그리고 주요 지역발전정책과 관련 계획 및 추진동향 등을 고찰·정리했다. 일반적으로 “만주”지구의 지리적 범위는 중국 동북부 3개 성(東北三省: 遼寧省, 吉林省, 黑龍江省)과 네이멍구자치구(內蒙古自治區)의 동부지구(赤峰市, 興安盟, 通遼市, 錫林郭勒盟, 呼倫貝爾市)를 포괄하며, 북한, 러시아, 몽골인민공화국과 연결하고 있는 지역범위를 가리킨다. 만주지구가 우리에게 전략적으로 중요한 지구로 중시되고 있는 가장 큰 이유는 우리의 동해와 황해바다를 사이에 두고 우리나라와 일본과 접하고 있기 때문이라 할 수 있다. 또, 현재까지도 조선족은 만주지구의 3대 소수민족 중 하나이며, 부여, 고구려족의 후예이다. 현재 만주지구내 조선족 인구는 약 200만명으로 중국내 조선족 총수의 99%를 차지한다. 주요 활동지역은 백두산 일대 지역이다. 조선족은 만주에 최초로 논을 개간하고 벼농사 기술을 보급했다.

만주지구의 민족구성을 보면, 총인구 중 소수민족 인구가 1,350만명으로 11.7%를 차지하고, 이중 만주족(滿洲族), 몽골족, 조선족의 비중이 비교적 큰 소수민족이 숙신(肅慎), 말갈(靺鞨), 여진(女眞) 민족이고, 만주족은 이들의 뿌리이다. 이들의 주요 활동지역은 동부의 백두산 일대 지역이었으며, 7세기경에는 고구려 유민과 말갈족이 함께 발해국(渤海國)을 세웠었다.

1990년대 후반에 들어서면서 소위 “동북현상”이라 불리는 문제가 돌출되었다. “동북현상”내의 대표적인 문제는 자원고갈 광산도시에 대한 대응정책을 추진하기 시작했다. 1998년 8월에 천연림보호공정을 시작하면서 만주지구의 임업자원 도시에 대한 지원정책을 추진했고, 이어서 자원형 도시와 노공업기지 진흥을 위한 동북진흥전략(東北振興戰略)을 추진했다.

이 장에서는 만주지구의 개황과 주요 발전전략과 추진현황과 함께, 만주지구 내 유일한 연해지구이고 상대적 경제발전 수준이 3개 성(省) 중 가장 높은 랴오닝성의 개황과 주요 지역 및 도시별 현황, 그리고 주요 지역발전전략과 추진동향 등을 고찰, 정리했다. 우선, 랴오닝성 전체 개황과 정책동향을 고찰, 정리했고, 이어서 랴오닝성 주요 지역 및 도시별로 지역의 역사적 연혁과 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 등 분야별 주요 지표와 추진현황 등을 고찰, 분석했다. 또한, “랴오닝성 13차 5개년계획(2016-2020)”, “랴오닝 연해경제지대 전략”, “선양경제구 전략” 등 최근에 랴오닝성이 발표·추진중인 주요 정책내용과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

제3장 장강삼각주지구와 장쑤성 개황과 주요 정책동향

1. 장강삼각주지구 개요와 주요 정책동향

1) 장강삼각주 개황과 특징

중국의 최장 하천인 장강은 세계 3대 강 중의 하나이며, 광대한 유역에 걸쳐 경제 배후지를 갖고 있으며, 수륙교통과 남북의 상호 연결에 의해 세계의 거의 모든 큰 항구와 해운으로 연결된다. 역사상 장강 하구는 해상 실크로드의 중요한 기점이었으며, 장강삼각주는 근대 중국 민족공업 중흥에 중요한 역할을 해왔고, 지금도 중국경제의 핵심지역이다.

장강삼각주는 상하이로 경제중심지로 하고 상하이-난징-항저우 축을 중심축으로 하고 북부에는 양저우(揚州), 타이저우(泰州), 난통(南通)을, 남부에는 전장(鎮江), 창저우(常州), 우시(無錫), 쑤저우(蘇州), 자싱(嘉興), 후저우(湖州) 및 항저우만 이남의 샤오싱(紹興), 닝보(寧波), 저우산(舟山) 등의 15개 도시를 포함하며, 그 면적의 합은 99,610km²로 남한 면적(99,990km²)과 비슷하다.¹⁷⁾

장강삼각주도시군은 주로 상하이시, 장쑤성(江蘇省)과 저장성(浙江省)로 구성된다. 총면적은 약 21.07만km²로 우리 국토면적의 2배를 넘고, 중국 총 면적의 약 2.2%를 차지한다. 2015년 말 장강삼각주 지역의 거주 인구는 약 1.6억 명으로 중국 총인구의 약 11.7%, 지역총생산(GRDP)은 약 13.8조위안으로 중국 전국의 20.4% 차지했다.

17) 자연지리적 관점에서 보면, 장강삼각주는 대체로 양저우(揚州), 전장(鎮江) 이남, 북으로는 난통(南通)-양저우 운하(通揚運河)와 접하며 샤오양커우(小洋口)에 이르고, 남으로는 타이호평원(太湖平原)을 포함하고 항저우만(杭州灣)에 까지 그 면적이 약 4만km²에 달한다. 또한 삼각주의 침적물 분포 관점에서 보면, 양저우, 전장을 정점으로 하고, 동으로는 좁고 긴 삼각지 평원이 펼쳐져 있고, 북으로는 양저우-타이저우(泰州)-하이안(海安)-뤄쓰(呂四)를, 남으로는 전장-장인(江陰)-타이창(太倉)-송장(松江)-진산(金山)-차오징(漕涇)을 경계로 하며, 그 면적이 5.18만km²이다. 육지부분은 하구지역의 충밍(崇明), 창사(長沙), 형사(橫沙) 등의 모래로 이루어진 섬과 사주(沙洲)를 포함해 2.28만km²이다.

<표 3-1> 장강삼각주지구 개황(2015)

구분	면적 (만km ²)	비중 (%)	인구 (만인)	비중 (%)	총생산액 (억위안)	비중 (%)	1인당 GDP(달러)
상하이시	0.63	0.7	2415	1.8	25123.5	3.7	16560
장쑤성	10.26	1.1	7976	5.8	70116.4	10.3	14128
저장성	10.18	1.1	5539	4.0	42886.5	6.4	12466
장강삼각주	21.07	2.2	15930	11.7	138126.3	20.4	13969
중국전국	960	100	137349	100	676708	100	8026

자료: 中國國家統計局

가) 자연환경

장강삼각주는 아열대 중·북부에 속하며, 동아시아 계절풍기후의 영향을 받고, 햇볕, 온도, 수분 등이 모두 풍족하다. 연중 일조시간은 2,000~2,200시간이고 이중 7~8월에 60~70%가 집중된다. 이 지역의 연평균 기온은 14~17℃ 정도이며, 연중 무상(無霜) 기간은 약 220~250일이고, 10℃ 이상 기온 지속일수가 220~240일이다. 이 지역의 농업은 다모작의 조건을 가지고 있지만, 현재의 상황은 이모작과 월동작물(보리류, 유채류)을 포함하면 3모작이라 할 수 있다. 이 지역의 연 강수량은 1,000~1,400mm 정도이며, 봄과 여름의 강수량이 총 60~70%로 농작물의 성장조건으로 충분하다. 이와 같이 장강삼각주는 햇볕, 열, 수자원이 풍부하며, 또한 이들이 계절적으로 잘 조화되어 있다.

장강삼각주는 평원이 중심이 되고 남쪽으로는 그다지 크지 않은 일련의 산지와 구릉이 있다. 이중 대표적인 것은 장쑤성의 닝진(寧鎮) 산맥과 이리산지(宜溧山地), 저장성의 텐무산(天目山)과 모간산(莫干山) 및 저장성 만주쪽의 쓰밍산맥(四明山脈) 등이다. 이 지구의 토양은 주로 황갈색토이며 부분적으로는 황적토이고, 장기적인 개량과 이용을 거쳐 질 좋고 양분이 풍부한 고생산성 토양이 형성되었다.

이 지구의 구릉산지는 활엽수와 상록수의 혼합림과 상록활엽수림이 주를 이루고 있어 북아열대에서 중아열대에 걸쳐 있고 다양한 종류의 작물과 아열대 경제작물을 재배할 수 있다. 이 지역의 금속광물과 에너지

지자원은 상대적으로 부족한 편이며, 일부지역에 철, 동, 은, 스톤튬, 석유, 천연가스 등이, 동해에 석유, 천연가스 등이 매장되어 있으며, 건자재 생산에 필요한 석회석, 대리석, 백운석 등의 비금속 광산자원이 넓고 풍부하게 분포되어 있다.

이 지구는 강, 호수, 바다의 이점을 고루 갖추고 있고, 평원에 강과 호수가 밀집되어 있다. 특히 타이호(太湖) 수계와 장강은 매우 큰 용량의 수자원 비축 및 조달 능력을 갖추고 있다. 남쪽으로는 신안강(新安江), 첸탕강(錢塘江)이 수자원의 비축과 공급역할을 담당하고 있어서, 농업과 도시용수 공급, 수운의 발전에 유리한 조건을 갖추고 있다. 이외에도 평원에 흩어져 있는 저산지 구릉과 호수, 수륙교통로 등이 잘 어울려 있다. 명승고적 또한 풍부하고, 이들이 경제가 발달한 도시들과 인접되어 있어 관광산업의 발전에도 유리하다.

통계수치 분석의 편의를 위해서 장강삼각주 지역범위를 상하이시, 장쑤성, 저장성의 1직할시 2성의 행정구역으로 보는 데, 이에 의하면 2015년 총인구는 1억 5930만명이고, 인구밀도는 약 756인/km², 1인당 GDP 86608위안(13969 달러)이다. 각 부분의 건설에 있어서 용지 부족이 심각한데, 경제발전의 속도가 빨라짐에 따라 도시, 공업, 3차산업, 각 산업의 사회간접자본 건설용 토지 수요가 급증하고 있다.

나) 양호한 입지 조건과 정책동향

장강삼각주 지구는 중국에서도 개발의 역사가 가장 오래된 곳 중의 하나이며 오래 전부터 ‘물고기와 쌀의 고장(魚米之鄉)’, ‘비단 생산의 명소’로 불렸다. 장쑤성과 저장성의 경계인 우현(吳縣) 일대 밭굴에 의하면, 5,000~7,000년 전에 벼를 재배하고 돼지, 개와 같은 가축을 기른 흔적이 있다. 이 지역은 오랜 역사적 개발을 통해, 특히 근대 자본의 집중과 산업의 발전으로 중국 최대의 경제 중심지로 발전했다.

장강삼각주 지구의 공업생산을 위한 원재료, 연료 등 동력자원 대부분은 타 지역에서 운반해 온 것을 이용하고, 이렇게 생산한 각종 공산

품을 중국내 타 지방과 국외로 수출하고 있다. 개혁개방 이후에는 국제 시장과의 연계가 확대, 강화되고 있다. 상하이 항구는 1930년대 부터 중국 최대의 대외무역 항구였고, 근래에 들어서는 장쑤성 난통(南通), 난징(南京), 전장(鎮江), 장자강(張家港)항, 그리고 저장성 닝보(寧波)항 이 연속적으로 개방되었다.

상하이가 장강삼각주의 경제중심지가 된 데에는 앞서 발전한 상하이의 상업과 금융업이 기초가 되었다. 역사상 상하이의 경제, 정치적 요소와 지리적 우세는 각종 자본을 이곳으로 집중케 했고, 상업과 금융의 신속한 발전에 따라 산업자본이 집중되었다. 장강삼각주의 풍부한 농업 자원이 제공하는 식량, 면화, 잠사, 축산물 등의 경공업 원료와 풍부한 노동력, 여기에 해외의 설비, 기술, 정보, 그리고 만주와 화북 지구의 공업원료와 에너지자원 등이 유입되어, 신속한 공업발전을 가능케 했다. 또 하나 중요한 조건은 장강 내륙수운의 발달이다. 특히 타이호(太湖) 유역은 선박의 운항조건이 매우 좋고, 1.6만km이상의 항로를 갖추고 있어 지역내 경제교류의 양호한 기반이 되었다. 장강 수운을 통한 운수량은 이 지구 화물총량의 34.6%를 점하고, 전국 수운화물 총량의 35%를 차지한다. 장강삼각주 지구의 철도, 도로, 항운 등이 함께 연결된 종합 교통망의 단위 면적당 교통운수 밀도가 전국 평균의 4배를 넘는다.

개혁개방 이후, 특히, 1990년대 이후 상하이 푸둥(浦東)지구 개발이 추진되면서 장강삼각주지구는 농·공업을 포함한 경제 각 부문이 크게 성장했고, 특히 도시건설, 교통운수, 현대통신, 관광업, 첨단기술산업 등의 성장속도가 두드러졌다. 둘째, 향진기업의 발전에 따라 지역 경제력이 증대되었고 산업구조의 변화, 그리고 교외 농촌지역의 도시화를 촉진시켰다. 셋째, 현대화에 필요한 산업기반시설, 즉 고속도로, 비행장, 강을 잇는 수로, 항구 등을 지속적으로 확충했다. 개발구가 신속히 발전했고, 국가급 개발구가 증가했다. 장강삼각주에 분포한 국가급 개발구의 분포 현황을 보면, 상하이 푸둥의 종합성 개발구(경제, 금융, 첨단신기술산업), 항저우, 닝보, 난통, 쿤산(昆山) 경제기술 개발구, 그리고 과학기술

의 성과를 바탕으로 고도 기술산업으로 전환하고 있는 난징, 쑤저우, 우시, 창저우의 첨단기술산업개발구¹⁸⁾, 쑤저우, 우시의 타이호변 관광휴양지, 항저우, 상하이 위산(佘山)의 관광휴양지, 이 외에도 푸둥(浦東), 장자강(張家港), 닝보(寧波) 등의 보세구가 있다.

최근 장강삼각주 지구 GDP 추이를 보면, 2008년 6조 6514.6억위안에서 2015년 13조 8126.3 억위안으로 107.5% 증가했다. 또한 같은 기간 장강 삼각주 지구내 비중은 상하이는 2008년 21.2%에서 2015년 18.2%로 지속적으로 감소 추세이고, 장쑤성은 2008년 46.6%에서 2015년 50.8%로 지속적 증가추세이며, 저장성은 2008년 32.3%에서 2015년 31.0% 수준으로 다소 줄었으나 상대적으로 안정적 비중을 유지하고 있다.

<표 3-2> 장강삼각주지구 GDP 증가 추이(2008-2015)

(단위: 억위안, %)

연도	상하이시	장쑤성	저장성	장삼각지구
2008	14069.9(21.2)	30982.0(46.6)	21462.7(32.3)	66514.6(100)
2009	15046.5(20.8)	34457.3(47.5)	22990.4(31.7)	72494.2(100)
2010	17166.0(19.9)	41425.5(48.0)	27722.3(32.1)	86313.8(100)
2011	19195.7(19.1)	49110.3(48.8)	32328.9(32.1)	100634.9(100)
2012	20181.7(18.5)	54058.2(49.6)	34665.3(31.8)	108905.2(100)
2013	21818.2(18.3)	5953.4(50.1)	37756.6(31.6)	119328.1(100)
2014	23567.7(18.3)	65088.3(50.5)	40173.0(31.2)	128829.0(100)
2015	25123.5(18.2)	70116.4(50.8)	42886.5(31.0)	138126.3(100)

주: ()는 장삼각지구 전체 GDP에 대한 비중

자료: 中國國家統計局

다) 지역경제발전의 새로운 특징

① 푸둥신구의 개발과 상하이의 재부상

상하이는 근대 역사에 있어서 동아시아의 금융과 상업의 중심지였고, 특히 상하이의 공업은 전국에서 중요한 비중을 차지하고 있었다.

하지만 개혁개방 이전 시기에는 경제체제상의 제약으로 인해 산업구

18) 난통(南通), 타이저우(泰州), 양저우(揚州)와 연결되고, 이싱(宜興) 환경공업단지를 포함한다.

조와 도시건설이 경제발전의 요구에 부응해 변화 발전하지 못했고, 유리한 지리적, 사회경제적 이점을 제대로 발휘하지 못하면서, 동아시아 금융중심지로서의 위상도 하락했다. 그러나 개혁개방 이후, 특히, 1990년대부터 푸둥신구(浦東新區)의 개방, 개발이 추진되면서 상하이의 각 분야 건설사업이 촉진되었고, 상하이를 중심으로 하는 장강삼각주 전체 지구의 경제발전을 추동하는 동력이 증대되었다. 이와 동시에 투자환경도 크게 개선되었다. 장강삼각주의 연강(沿江) 연해(沿海)의 대·중형 항구를 대부분 개방했고, 1만톤급 이상의 버드를 대량으로 건설했다.

상하이의 산업구조 조정은 장강을 따라 장강연안 산업지대 조성을 촉진했고, 장강삼각주의 산업구조 조정과 경제발전을 추동했다. 이에 따라 2차산업이 빠르게 발전했고, 3차산업 또한 큰 활력을 보여주고 있다. 단, 그러한 변화과정중에 농업과 수산업의 비중은 하락했고, 1차산업 내부구조도 변화중이다.

② 향진기업의 발전과 지역산업구조의 변화

장강삼각주의 향, 진 및 촌 이하의 공업 총생산량은 전국 동일 유형의 총생산량 중 약 40%를 점하며, 대부분의 현 및 현급 시의 향진공업 생산량은 전국 동급 생산량의 1/2을 초과했고, 이 중 장쑤성 남부(蘇南) 지구와 상하이 근교 현이 장강삼각주 총생산량의 2/3이상을 점하고 있다. 많은 현급의 총생산량 중 공업생산이 90%이상을 점하고 있는데, 이로 인해 이곳의 향진기업은 일찍이 농촌경제의 중견산업이 되어 전체 국민경제 중 중요한 위치를 차지하고 있다.

쑤저우, 우시, 창저우 일대의 향진기업은 초기의 규모가 작고 기술수준이 낮은 상태에서 대형 그룹화, 국제화 방향으로 발전하고 있다. 또한 이미 외국기업과의 합자, 혹은 외자 이용과 기술개조를 통해 규모를 확대하고 있다. 농촌의 공업화와 동시에 향촌의 도시화가 급속하게 진행되면서 향진(鄉鎮)들이 도시농촌계획(城鄉規劃)에 따라 개조와 건설을 진행하고 있다.

③ 공업의 발전과 각 지역의 산업축 형성

장강삼각주의 공업은 이미 도시와 농촌에 광범위하게 분포하면서 공업지대를 구성하고 있으며, 동시에 뚜렷한 산업 축을 이루고 있다. 주요한 것은 다음과 같다. ①상하이-쑤난(蘇南)축과 상하이-항저우-닝보(滬杭甬)축을 따라서 밀집해 있는 대·중형 도시들이다. ②난징에서 장쑤 북쪽으로 양저우와 통양운하(南通-揚州)를 따라, 장쑤 북쪽의 가오샤(高沙) 지역 일대의 도시와 현이다. 원래는 농산품 가공과 경방직 공업을 기초로 발전했는데, 그 위에 새로운 산업의 건설과 규모의 확대로 장쑤 북쪽의 강을 따라 산업축을 형성했다. ③임강(臨江) 산업축이다. 역사상 장쑤성 북쪽과 남쪽의 공업과 대·중도시는 장강 연안에 밀집되어 있지 않았고, 산업규모도 그다지 크지 않았다. 그러나 개혁개방 이후 30여 년간 장강 항구의 건설과 장쑤성 남부와 북부 지역에서 장강의 수자원과 항운여건을 충분히 이용한 산업배치가 활발하게 진행되었다.

그러나 문제도 적지 않다. 첫째는 토지자원의 부족으로 건설용지 수요증가에 따른 농업용지 점용이 심각하다. 장강삼각주 지구의 1인당 경지면적은 0.045ha에 불과하나 건설용지 수요 증가에 따라 농업용지 점용이 증가했고, 이는 필연적으로 식량생산과 농업 발전에 부정적 영향을 주고 있다. 둘째, 지역 자연환경의 하락이다. 수질오염, 지하수의 과다 채취로 인한 지반의 침강, 수질오염, 수자원 부족, 대기오염으로 인한 산성비, 폐기물 퇴적 등의 문제다. 셋째는 에너지 자원과 원료의 부족으로 인해, 화물수송량이 급증하고 있다. 넷째는 거대 건설공정사업의 공간배치 및 시간적 안배가 불합리하여 투자효율을 떨어뜨리고 있다.

2) 산업구조와 생산력 배치

가) 산업구조의 현황과 조정

2005년 장강삼각주지구의 1차, 2차, 3차 산업의 비중은 4.1 : 55.3 : 40.6이며, 중국 전국과 비교했을때, 1차산업 비중은 8.3% 낮았고, 2차산업 비중은 8.0% 높았으며, 3차산업 비중은 0.3% 높았다. 상대적으로 발

달된 도시의 공업은 이미 원료 가공산업에서 중화학 공업 단계로 진입했고, 기계, 전자의 일체화된 공업화의 중·후반기 단계에 진입했다. 또한 원료 공업의 발전단계를 뛰어넘어 기계, 전자 조립 공업으로 전환되고 있다. 이와 동시에 경방직 공업도 국내 및 지구 내에서의 상품공급과 세수를 보장할 뿐 아니라 건설자금을 제공하는 중요한 산업이며, 또한 외화 획득과 수출경쟁력을 높이는 중요 지주(支柱)산업의 위치를 점하고 있다. 단, 경방직공업도 시장경쟁과 산업구조 조정이라는 문제에 직면해 있다.

① 양호한 농업기초와 높은 집약화 수준

장강삼각주지구의 경작지 면적은 3,327만ha로 전국의 3.6%를 점하며, 이모작 지수는 206%로 중국 전국 평균보다 50%가 높다. 이 지구의 연간 생산량의 전국 점유 비중을 보면, 식량 5.9%, 유류(油類) 6.3%, 면화 5.6%, 육류 8.5%, 수산물 12.9%, 잠사 27.0%, 차(茶) 14.6%이다. 전체 농업생산 수준은 전국 평균보다 30~50% 높다. 이 지구의 농업은 파종 48%, 임업 2%, 목축업 28%, 부업 8%, 어업 14%로 구성되어 있다. 또한 양식업도 비교적 높은 비중을 점하고 있다. 농업과 토지이용은 파종에서 양식을 위주로 하는 방향으로 나아가고 있고, 노동집약형에서 자본 및 기술 집약형으로 발전하고 있다. 파종작물은 식량과 유류 위주이고, 전체 파종면적 중 식량작물은 73%, 경제작물(유류, 면화) 17%, 채소 등의 기타 작물 10%로 식량과 유류의 비중이 84%에 달한다.

② 중국 최대의 종합적 공업기지

장강삼각주지구는 중국 최대의 종합적 공업기지이며, 2004년 공업 총생산액 약 2조 2,180억위안으로, 중국 전국의 약 24%를 점하며, 경공업과 중공업의 비중이 51 : 49이다. 공업생산의 기술과 장비는 매우 좋은 기초를 가지고 있으며, 공업의 업종별 구조는 방직, 기계, 화학, 야금, 압출가공, 전기, 교통운수 설비제조, 전자, 금속, 식품, 의복 등의 순이며,

이 10개 업종이 공업 총생산의 75%정도를 차지하고 있다. 많은 업종이 중국 전국 총생산량 중 차지하는 비중이 매우 높는데, 화학섬유는 전국 총생산의 47.6%, 방직은 36.2%, 전자는 33.2%, 금속은 29.3%, 전기는 29%, 의복은 28.7%, 화학 공업은 24.8%, 야금 및 압연은 21%를 점하고 있다.

장강삼각주의 각종 경제기술 개발구와 고신(高新)기술 개발구는 신기술의 개발로 상품화와 산업화를 실현하고 있다. 동시에 외자의 이용과 해외 선진기술과 설비의 도입으로 발전한 삼자기업(三資企業)¹⁹⁾은 신기술 산업기지를 만들어 파급효과와 전시효과를 극대화하고 있다. 마이크로칩과 전자정보, 정밀화학, 신소재, 생화학 등의 첨단기술산업도 기초 구축단계를 지나서 발전단계로 접어들었다고 할 수 있다.

③ 3차산업의 발전

1990년대 들어서면서부터 장강삼각주지구 3차산업의 발전속도가 같은 기간의 국내총생산 증가 속도를 앞지르기 시작했고, 부분적으로 몇몇 도시에서는 2차산업의 증가속도를 앞질렀다. 이를테면 2005년 상하이의 산업구조 비율은 0.9 : 48.9 : 50.2이며, 장쑤성(江蘇省) 8개 시는 4.4 : 59.8 : 35.8, 저장성(浙江省) 7개시는 6.4 : 54.6 : 39였다.

이 지구 3차산업의 주요 업종은 상업유통 부문이다. 상하이시의 경우 교통, 우편, 상업, 물자판매, 창고업 등의 유통부문이 49%, 생산과 생활 서비스 부문이 38%, 문화와 교육 등의 서비스업이 10%에 달한다. 난징시와 항저우시의 상황도 이와 비슷하다.²⁰⁾

19) 중국내의 中外合資經營企業, 中外合作經營企業, 外商獨資經營企業 3개 유형의 外商投資企業을 지칭한다.

20) 최근 급속히 강화하고 있는 상하이의 국제 금융 및 무역 중심 기능에 대해서는 본장 뒷부분에서 구체적으로 고찰한다.

나) 생산력 배치의 특징과 발전

시장경제체제로의 전환 과정중에 장강삼각주의 생산력 배치는 거시경제의 각도에서 다음과 같은 원칙을 따르고 있다. 첫째, 지역개발과 생산력 배치를 고려함과 동시에 전국의 총체적 발전전략과 일치시킨다. 둘째, 각 도시지역이 소유하고 있는 자연자원과 경제·사회적 우세여건을 충분히 이용해 전문화, 분업화, 종합발전의 관계를 잘 배합한다. 생산력 배치의 조정과 고도화 과정중에 행정적 규제를 완화해 가면서 생산력 수준을 제고해 나간다. 셋째, 공업과 도시 배치를 개선하고, 낙후된 공업지역의 조정, 개조, 제고와 신공업 지역의 발전을 병행한다. 산업의 발전과 배치는 시장기제를 통해 조정해 나가고, 새로운 지주산업의 발전은 공간적 배치계획을 통해 추진한다. 넷째, 경제효율, 사회이익, 생태환경과의 조화를 견지하고, 이에 상응하는 평가체계를 정하고, 동시에 생산력 배치의 과학성, 합리성, 실현 가능성 사이의 관계를 조정한다.

공업을 중심으로 하는 생산력 배치의 특징은 다음과 같다. 첫째, 상하이에 집중되어 있다. 즉, 상하이에 중국경제의 30%가 집중되어 있다. 특히 푸둥지구의 개발을 통해 상하이에 거대한 경제 활력이 주입되었다.

둘째, 상하이-난징 지역과 상하이-항저우-닝보(滬杭甬) 지역을 주 발전축으로 하면서, 장기간의 발전과정중에 각각의 특색을 지니고, 생산력 수준도 각각 다른 지역을 형성했다. 즉, 장쑤성의 쑤저우, 우시, 창저우, 난통 지구와, 난징, 전장, 양저우, 타이저우 지구, 그리고 저장성의 항저우, 자싱, 후저우(湖州) 지구 및 Ningbo, 샤오싱, 저우산(舟山) 지구 등이다. 일정 정도 규모가 있는 2, 3차산업은 주로 상술한 지구내에 분포되어 있다. 도시지구내의 공업은 그 밀도가 매우 높으며, 공간적 여유가 그다지 많지 않다. 새로운 발전활력의 기본 동력은 생산설비의 갱신과 기업경영체제의 개혁이라고 할 수 있다.

셋째, 장강삼각주는 향진공업이 전국적으로 가장 발달한 지구이다. 그러나 향진공업은 그 발전과정에서 농경지 과다점유, 투자의 분산, 규모

의 경제와 기술개조에 불리한 영향, 환경오염의 증가 등 일련의 문제점도 야기했다.

장강삼각주의 산업배치는 전체적으로 두 가지 측면의 새로운 추세가 형성되고 있다. 첫째, 대공업지역이 연해(沿海)측과 연강(沿江)측에 형성되었고, 석유화학, 제철, 전력 등의 원재료 공업, 에너지 공업이 대규모로 형성되었다. 예를 들어 난징-진장-양저우(寧鎮揚)의 연강지대, 항저우만 양안과 닝보 연해지구에는 일련의 대공업지역이 형성되었다. 점유면적이 크고, 물과 전기 소비량이 큰 공업은 점차로 연강, 연해지역으로 이동하는 추세이다. 둘째, 일련의 첨단기술산업단지(高新技術產業園區)의 형성이 신기술 산업의 발전을 촉진했다. 이 지구는 과학기술기초가 견고하고, 전국 고급인력의 약 20%를 차지하고 있다. 노동자의素質도 우수하므로 첨단기술산업 발전을 위한 일정한 기초를 갖추고 있다. 예를 들어 항공업, 마이크로전자와 컴퓨터, 정보, 생물학, 현대의약 등은 이미 상당한 수준에 달했다. 첨단기술산업단지는 장강삼각주를 따라 형성되고 있으며, 미래의 생산력 발전에 중요한 역할을 할 것이다.

3) 도시체계와 도시화 과정

장강삼각주는 행정구역으로 계산하면, 54개의 각급시, 1,396개의 진(鎭)으로 구성되어 있으며, 1개 직할시(상하이)와 3개 부성급(副省級)도시(南京, 杭州, 寧波), 기타 12개 지급(地級)도시가 장강삼각주의 핵심 지역이다. 2004년 상반기 기준, 이들 16개 도시는 면적과 인구는 각각 중국 전국 인구의 1%와 6.4%에 불과하지만 중국 국내총생산액(GDP)의 20.4%를 점유하고 있다. 또한 상하이를 중심으로 지역경제 일체화가 급속하게 진행되고 있다.²¹⁾

21) 2015년 장강삼각주 지구의 면적과 인구의 전국 비중은 각각 2.2%, 11.7%, GRDP는 전국 GDP의 20.4%를 점했다.

가) 도시의 공간분포와 발전

장강삼각주 지역 내 대·중도시의 공간분포는 기본적으로 교통간선과 일치해, 모두 생산력 배치의 주축과 교차점에 위치하고 있다. 상하이-난징, 상하이-항저우-닝보 철도에 연결해 일련의 특대·대·중·소도시가 있어 도시밀집구를 이룬다. 연강(沿江), 연해(沿海) 산업지대가 건설됨으로써, 특히 항구의 발전이 빠르고, 경제가 상당한 수준에 이르러 물자유동이 증가함으로써 도시는 항구를 부흥시키고, 항구는 다시 도시발전을 견인했다. 이 일대의 많은 현(縣)들은 시(市)로, 향(鄉)들은 진(鎭)으로 승격했고, 원래의 대·중도시들이 새로운 도시계획을 실행하면서 범위를 확대함으로써 도시(城鎭)가 공간상에 밀집하게 되고 범위가 확대됨으로써 도시들이 연담화되었다. 장강삼각주지구의 도시화는 경제발전 및 노동력의 직업구성 변화로 인해 장기간 정체되었다. 하지만 1978년 이래로 상황이 크게 변해, 시(市) 승격이 증가하고, 시 지역이 확대되었고, 도시인구가 증가했다. 농촌의 산업구조에 변화가 발생해, 2·3차산업이 주요 경제기초와 소득원이 됨으로써 노동력이 2·3차산업 위주로 개편되었다.

도시화 과정 중에 적지 않은 문제점이 존재하는데, 현저한 것은 도시형태 구조의 불합리한 배치이다. 경제발전이 가장 빠른 장쑤성 남부(蘇南) 지역을 예로 들면, 쑤저우, 우시, 창저우의 3개 시는 각각 우시엔(吳縣), 시산(錫山), 우진(武進) 등의 3개 현(縣)으로 포위되어 있다. 역사적으로 상술한 3개의 시(市)와 현(縣)은 행정구역상 수 차례의 분할, 합병 등의 변동이 있어, 원래의 현정부 기구가 시(市) 안에 설치되어 있다. 장쑤성 남부의 기타 현은 모두 이미 현을 폐지하고 시가 되었다. 상술한 3개 현의 향진기업 경제총량은 이를 둘러싸고 있는 도시의 경제총량을 초과했다. 위의 3개 현(縣)은 각각 현에서 5km정도 떨어진 거리에 신도시를 건설했는데, 1995년 이들 신도시들이 시(市)로 비준되었고, 이름도 우시엔시(吳縣市), 시산시(錫山市), 우진시(武進市)로 바뀌었다. 이와 같이 원래 현(縣) 안에 시(市)가 있는 형태에서, 현재는 시(市) 안에 시(市)가 있는 형태로 바뀌었다.

나) 도시의 특징과 파급효과

장강삼각주의 도시군은 상하이를 중심으로 하고, 상하이-난징-항저우 축을 중심축으로 해 도시간 네트워크를 형성, 발전하고 있는 중이다.

중국정부는 상하이를 중심으로 장강삼각주 도시군(城市群) 형성 및 발전을 추진하고 있다. 장강삼각주를 형성하고 있는 상하이시와 저장(浙江), 장쑤(江蘇), 안후이(安徽) 등 3개 성(省)의 주요 16개 도시는 상하이를 중심으로 거대 산업·비즈니스군을 형성한다는 거대도시(Megalopolis) 전략을 발표했다. 즉, 상하이를 비롯한 16개 도시를 미 동부, 라인강유역의 메트로폴리탄지역과 같은 거대 도시권으로 육성하고 장강삼각주 도시들의 산업과 교통·물류계획을 연계해 일체화 발전을 도모한다는 것이다.

상하이를 국제 금융, 무역, 그리고 항운 중심지로 건설하려는 목표는 곧 세계도시(World City)로의 발전을 의미한다. 특히 1990년 푸둥지구의 개발, 개방을 정식으로 선포한 이래로, 푸둥지구의 토지를 분양함으로써 외자를 끌어 들였고, 금융은 자금을 집중시켜 국제 일류의 표준계획과 건설에 의거해 불과 수년 내에 종합교통망과 도시기초설비, 통신체계 등이 빠르게 발전했다. 푸동의 상대적으로 독립된 5개 지구와 황푸강(黃浦江)에 인접한 주축지대, 루자주이(陸家嘴)에서 장강 하구의 푸둥공항에 이르는 보조발전축 건설이 완공되었다. 푸둥지구는 상하이는 물론 전 중국의 경제발전을 선도하며 발전하고 있다. 푸둥지구 건설과 푸시(浦西) 지역과의 연계 측면에서는 상하이 원래의 시 지역과 연결되고, 45km에 달하는 내부 순환선과 89km에 달하는 외부 순환선, 황푸강 대교 건설을 통해 푸둥과 푸시 지역의 일체화가 진행중이다.

상하이시 13차5개년계획강요(十三五規劃綱要: 2016-2020)에 포함된 내용 중 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 2020년 까지 중국의 경제실력과 국제지위에 부합하고 전지구의 자원배치 능력을 구비한 국제경제, 금융, 무역, 항운중심 건설을 기본적으로 완성하고, 장강삼각주 도시군의 국제경쟁력을 강화한다.

둘째, 도농(城鄉) 일체화를 향한 발전배치전략을 추진하기 위해, 도시 건설 중심을 도시지구(城區)에서 교외지구(郊區)로 전환한다.

셋째, 교외지구 신도시 건설을 일체 발전을 위한 주력사업으로 하고, 자딩(嘉定), 송장(松江) 신도시 기능을 특화·승급시키고, 난회이(南匯) 신도시를 종합 기능의 현대화 빈해(滸海) 신도시로 발전시킨다. 칭푸(青浦), 난차오(南橋) 신도시는 기능적 개발과 종합연계(綜合配套) 수준을 강화 제고한다.

넷째, 산업구조 조정과 결합해 진산(金山) 신도시 건설을 추동하고, 충밍(崇明) 신도시의 특색있는 발전 전략을 장려 지원한다. 첫째, 상대적 독립, 종합기능, 산업과 도시가 융화된 네트워크 결절 도시로 건설하고, 다핵 발전 도시공간구조 형성 및 배치를 추구한다. 둘째, 단계적으로 추진한다. 자딩, 송장, 칭푸 등 교외 신도시를 중점 선택해 인구 규모 100만~200만인, 생산총액(GRDP) 2000억 이상, 서비스업 비중 50% 이상의 기능성 도시로 조성하고, 합리적, 단계적으로 도시체계(城鎮體系) 틀을 구축한다. 셋째, 인간위주(人爲本)와 산업, 교통, 중심도시와의 연계 강화를 우선 및 핵심 목표로 한다. 산업 측면에서는 일군의 전략성 신흥 산업과 생산성 서비스업 항목을 (신도시에) 접목 육성시킨다는 것이고, 교통 측면에서는 중심도시지구와 신도시 간을 연결하는 쾌속교통망 건설이 핵심이고, 연계 측면에서의 추진전략은 중심도시지구의 일부 명문 중학과 초등학교, 병원 등을 신도시로 이전하거나 분교나 분원을 설립 토록 권장하고, 신도시에 사회사업종합연계개혁시험지구를 설치 실시하고, 고급인재의 신도시 유입 정착을 장려한다는 것이다.

다섯째, 도농 이원화 차별을 철폐하고 도농 일체화 발전을 추진한다. 농촌도로와 위험교량 개조, 수리시설, 쓰레기 수집 처리시설, 공공교통 노선 건설 가속화, 농촌서비스시설(위생실, 문화활동실 등) 건설을 적극 추진한다. 농민 직업기능훈련, 농민 비농업 일자리 개발, 신행 농촌사회 양로보험제도 실시범위를 확대한다. 호적대우 차별을 단계적으로 철폐한다. 외래 전문인재와 부분 농민고급기능인재에 대한 유입 및 거주 조

건 완화, 주택 임대 및 구입, 자녀 취학, 사회보장, 노동취업 등 방면에서 동등한 대우를 부여한다.

여섯째, 지구내 성(省), 시(市)들과 합작 추동을 통해 장강삼각주 도시군(城市群)을 세계급 도시군으로 굴기(崛起)시키고, 핵심도시로서 용머리(龍頭) 대동작용을 충분히 발휘케 하여, 장강삼각주지구의 과학적 발전, 솔선발전, 일체화 발전을 추동한다.

일곱째, 장강삼각주지구 지역계획(區域規劃)을 심도있게 관철하고, 장삼각 지역발전을 위한 투융자, 정보자문, 기술연구개발, 규칙제정, 시장개척 등 서비스를 더욱 강화한다. 교통, 에너지, 정보, 과학기술, 환경보호, 신용, 사회보장, 금융, 대외서비스, 공상관리, 관광, 기상 등 중점 역역의 합작을 전면적 심도있게 추진한다. 장삼각지구 합작기제를 완비한다. 장삼각지구 고위급 합작집행기구 건립 방안을 모색하고, 각 지방과 기업 및 자본 유치 정책 협조(協調)를 통해, 중복건설과 무질서 경쟁을 효과적으로 피할 수 있는 방안을 모색한다.

여덟째, 상하이의 비교 우위를 충분히 발휘한다. 첫째, 중앙정부의 요구에 부응해 지원 대상 낙후지역의 경제사회 발전을 추진한다. 둘째, 장강 황금수도(黃金水道) 건설과 장강유역도시 합작을 더욱 심도있게 추진한다. 또한, 서부대개발, 중부굴기, 만주지구 등 노공업기지 진흥 사업에 적극 참여한다. 환보하이지구, 주강삼각주지구와 합작을 추진한다. 동부연해지구 도시들과의 합작을 강화한다. 셋째, 상하이에 투자하러 오는 기업에 대한 서비스 질을 전면적으로 개선한다. 넷째, 정책체계와 서비스네트워크 완비하고 각 지방 기업의 상하이 진출 발전을 지원한다.

마지막으로, 다양한 층차 및 재원을 확보한 주택보장체계구축을 가속화 하고, 염가임대주택(廉租住房), 경제적용주택(經濟適用住房), 공공임대주택(公共租賃住房) 그리고 이주안치주택(動遷安置住房)의 사위일체(四位一體)의 주택보장체계 구축을 위해 진력한다.

다) 장강삼각주 도시군 전략

2016년 6월 중국 국가발전개혁위원회(國家發展和改革委員會)와 주택 도시농촌건설부(住房和城鄉建設部)는 공동으로 “장강삼각주도시군 발전 계획(長江三角洲城市群發展規劃)”을 발표했다. “계획”을 통해 중국 경제의 신상태(新常態: New Normal)하에서 장강삼각주도시군의 새로운 발전 방향을 제시했다.

① 장강삼각주 도시군 배경

장강삼각주도시군은 중국에서 경제가 가장 활기차고 개방수준이 최고이며 혁신능력이 강하고 외래인구를 가장 많이 받아들이는 지역 중 하나이다. 또한, “일대일로(一帶一路)”와 장강경제지대의 중요한 교차 지역이고 국가 현대화 건설과 전면적 개방구조 중 중요한 전략적 위치를 차지하고 있다.

장강삼각주도시군의 발전을 제고시키고, 고차원적인 국제협력 및 경쟁에 참여하고, 경제사회발전의 중요한 지점과 선도적 역할을 발휘하기 위해 “국가신형도시화계획(2014-2020)”, “장강경제지대 발전계획 강요(長江經濟帶發展規劃綱要)”, 중국 주체기능구 계획(全國主體功能區規劃)”, “중국 해양주체기능구 계획(全國海洋主體功能區規劃)”에 따라 이 “계획”을 수립했다. 이 “계획”은 장강삼각주도시군 일체화 발전에 대한 지도(指導)성과 구속성 있는 공문으로 구성되어 있다.

② 장강삼각주 도시군 목표

“계획”의 중기 목표는 2020년까지 활기찬 경제 충만, 고급인력의 집결, 혁신능력 제고를 기본적으로 달성한다는 것이다. 또한, 집약적이고 고효율적인 공간이용이 가능한 세계급 도시군 구조를 형성하고, 인구밀도와 경제수준을 더욱 향상시키며 중국국토면적의 2.2%에 불과한 도시군이 중국인구의 11.8%, 국내총생산의 21%를 담당할 수 있도록 육성한다.

장기 목표는 2030년까지 장강삼각주도시군의 전세계자원에 대한 허브

역할을 더욱 강화하고, 중국에 대한 복무(服務)와 아시아태평양 지역의 문호(門戶)지위를 강화하고, 세계가치사슬과 산업분담체계 중에서 차지하는 순위를 대폭적으로 상승시키고, 국제경쟁력과 영향력을 현저하게 강화시키고, 전면적인 세계급 일류품질의 도시군으로 건설한다.

③ 장강삼각주 도시군 공간구조

장강삼각주 중심도시인 상하이시는 국제 경쟁력과 영향력을 가지고 있는 세계적인 도시로 육성하면서 교통운송망에 의탁하여 장강삼각주의 다른 지역과 각종 방사형 발전공간을 구성한다.

상하이시의 선도 효과를 바탕으로, 난징(南京)도시권, 항저우(杭州)도시권, 허페이(合肥)도시권, ‘쑤저우-우시-창저우’(蘇錫常, 이하 ‘수시창’)도시권, 닝보(寧波)도시권의 광역화 발전 방향을 추진하고, 연해(沿海)발전지대, 연강(沿江)발전지대, ‘상하이-난징-허페이-항저우-닝보’(滬寧合杭甬, 이하‘후닝허항용’)발전지대, ‘상하이-항저우-진화’(滬杭金, 이하‘후항진’)발전지대의 융합발전을 강화하며, “1핵 5권 4지대(一核五圈四帶)”의 네트워크화 공간구조를 구축한다.

□ 1핵(一核): 상하이시

세계급 도시군 핵심 도시의 필요조건에 따라서 상하이의 핵심 경쟁력과 종합복무(服務)기능을 제고시키고, 전세계에 영향력을 가지고 있는 과학기술혁신 중심지를 구축하며, 푸둥신구(浦東新區)의 선도적인 역할을 발휘하고, 주변 지역과의 협동발전을 추진하고, 장강삼각주도시군 일체화의 발전과 장강경제지대의 “일대일로” 등 국가전략의 복무능력을 향상시킨다.

□ 5권(五圈): 난징도시권, 항저우도시권, 허페이도시권, ‘수시창’도시권, 닝보도시권

난징(南京)도시권은 주로 난징, 진장(鎮江), 양저우(揚州)로 구성된다.

난징의 핵심도시기능을 제고시키고, 난징시 강북신구를 건설하며, 산업과 인구를 집결시킨다. 화이안(淮安) 등 도시의 발전을 이끌고, 허페이 도시권과 융합발전을 촉진하며, 지역적 혁신창업고지(高地)와 금융상무서비스 결집지역이 되도록 조성한다.

항저우(杭州)도시권은 주로 항저우, 자싱(嘉興), 후저우(湖州), 사오싱(紹興)으로 구성된다. 창업혁신의 우세를 발휘하고, 정보경제 등 새로운 업종을 육성하며, 항저우 국가 자주혁신시범구(國家自主創新示范區)와 국제 전자상거래 종합시험구(跨境電子商務綜合試驗區) 및 후저우 국가 생태문명 선행시범구(國家生態文明先行示范區)의 건설을 가속화하고, 중국 경제의 전형승급(轉型升級)과 개혁혁신을 선도하는 지역으로 건설한다.

허페이(合肥)도시권은 주로 허페이, 우후(蕪湖)와 마안산(馬鞍山)으로 구성된다. 장강경제지대의 지역입지와 풍부한 혁신자원의 유리함을 이용하여 이전대상 산업 수용 시범구를 구축하고, 혁신사슬과 산업사슬의 융합발전을 추진하며, 허페이의 선도적 기능을 제고시키고, 지역발전의 신엔진 역할을 하도록 한다.

‘수시창(蘇錫常)’도시권은 주로 쑤저우(蘇州), 우시(無錫)와 창저우(常州)로 구성된다. 국가 개방혁신 종합시험구(國家開放創新綜合試驗區)인 쑤저우공업단지를 건설하고, 첨단제조업과 현대서비스업 결집 지역을 조성하며, 지역 도시기능의 개발과 개선을 추진한다. 생태공간의 회복과 도시(城鎮) 공간의 재설계를 가속화하고, 지역발전의 품질과 이미지를 제고시키고 이후 상하이와 기능(機能)의 연동을 강화하고 지역 간 융합발전을 추진한다.

닝보(寧波)도시권은 주로 닝보, 저우산(舟山)과 타이저우(泰州)로 구성된다. 고수준의 저장성 저우산군도신구와 강·바다연계운송(江海聯運)복무센터, 닝보항구경제권, 타이저우 소형기업 금융서비스 개혁혁신시험구(小微企業金融服務改革創新試驗區)를 구축한다. 3개 지역의 항구자원과 플랫폼을 효율적으로 정비하고, 세계 일등의 현대화 종합허브항구, 국제항운 서비스기지과 국제무역물류센터를 조성하고, 장강경제지대와 “일대일로”의 전략 지점으로 조성시킨다.

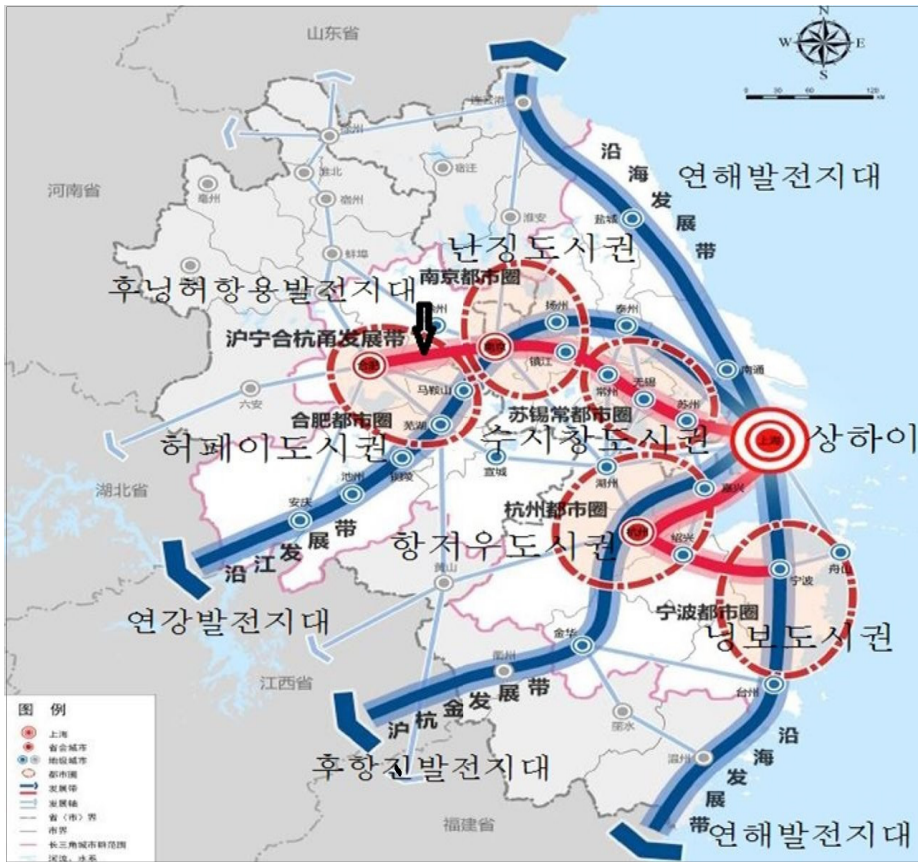
□ 4 지대(四帶): 연해발전지대, 연강발전지대, ‘후닝허항용’발전지대,
‘후항진’발전지대

연해발전지대는 합리적인 개발을 통해서 해양자원을 보호하고, 임항(臨港)제조업, 해양첨단기술산업, 해양서비스업과 특색 농어업을 적극적으로 육성하며, 강·바다연계운송(江海聯運) 체계를 구축하고, 항구물류·중공업과 에너지기지를 구축한다. 연해생태도시, 저장성 해양경제 시범구와 통저우만(通州灣) 강·바다연계운송 개발 시험구의 건설을 추진하고, 장쑤성과 안후이성 북부지구 및 저장성 서남부 지구의 경제를 전면적으로 발전시킨다.

연강(沿江)발전지대는 장강(長江) 하류에 강·바다연계운송 항구를 건설하고, 완장(皖江)도시군의 이전대상 산업 수용 시범구를 추진하며, 장강경제지대 임항제조업과 항운물류업 발전의 선도 지역을 조성한다. 장강양안의 연동과 항구-산업-도시의 일체화 발전을 촉진하고, 과학연구 성과의 전환과 산업화 기지를 건설하며, 장강중류지역의 선도적 역할을 증진시킨다.

‘후닝허항용’(滬寧合杭甬)발전지대는 주로 상하이, 난징(南京), 허페이(合肥), 항저우(杭州), Ningbo(寧波)로 구성된다. 적극적인 복무 경제와 혁신경제를 발전시키고, 장강 삼각주 도시군에서 최첨단의 요소를 유치한다. 또한, 최우수 인재가 모여 최고 산업발전 품질을 실현한 중심 발전지대로 조성하고 장강경제지대와 중서부지구의 발전을 이끈다.

‘후항진’(滬杭金)발전지대는 주로 상하이, 항저우, 진화(金華)로 구성된다. 중국(상하이) 자유무역시험구(自由貿易試驗區), 이우(義烏) 국제무역 종합개혁시험구(國際貿易綜合改革試驗區)를 중점으로 하고, 해륙쌍방향개방고지(海陸雙向開放高地)를 구축하고, 첨단산업과 상업무역물류업 위주로 건설한다. 또한, 항저우만(杭州灣) 지역의 산업배치를 총괄적으로 기획하고, 주변지역과 생태환경을 공동으로 예방 및 정비하며, 장시성(江西省) 등 중부지역에 대한 선도능력을 제고시킨다.



<그림3-1> 장강삼각주의 “1핵 5권 4지대”

자료: 長江三角洲城市群發展規劃

4) 장강삼각주 교통운수 발전 연혁 및 동향

가) 수운교통

장강삼각주지구는 중국에서 수운조건이 가장 우세한 지구라 할 수 있으며, 그 중심은 장강하구와 동중국해가 만나는 지점에 위치한 상하이이다. 상하이는 장강을 중심으로 하는 내륙수운축과 태평양과 세계로 연결하는 해운축의 결절중심지다. 우세한 내륙수운 조건이 장강삼각주 각 도시와 지구의 경제사회 협조발전, 연강(沿江), 연하(沿河)지대 산업

발전, 도시건설 및 생태환경 개선, 육로교통의 압력 완화 등에 유리한 조건을 제공했다.

8차 5개년계획(八五計劃: 1991~1995)이래, 장강삼각주지구에 지속적으로 항도정비공정(航道治理工程)이 실시되었다. 특히, 베이징-항저우 운하(京杭運河)의 장강 이남 구간, 쑤저우-상하이(蘇申) 내항선(內航線)과 외항선(外航線), 항저우-상하이(杭申)선 등 간선항도의 정비공정 완공 후에 주요 항도의 운행조건이 대폭 개선되어 통행능력을 제고하고 일부 항도의 병목현상을 완화하고 항운 우세 조건을 유지할 수 있게 되었다.

장강삼각주지구의 내하항도(內河航道) 총연장은 3.3만여km로 중국 전국 내하항도 총연장의 28%를 점하고 있다. 이중 4급 이상 항도가 약 1800km로 지구내 항도총연장 중 5.3%를 점하고, 전국 4급 이상 항도의 12%를 점하고 있다. 이 지구의 생산성 버드(berth, 泊位) 총수는 1만 6000여개이고, 이중 공용 버드가 5600여개이다. 항저우, 자싱(嘉興), 후저우(湖州), 우시(無錫), 쑤저우(蘇州) 등 내하(內河) 항구는 이미 내하 컨테이너 운수업무를 시작했다.

철도가 출현하기 이전에 도시간의 연계는 주로 수운에 의존하고 있었으므로, 편리한 수운교통조건은 지역경제발전과 도시발전의 중요한 기초였다. 이 같은 수운교통조건을 갖춘 하천과 운하는, 첫째가 장강(長江), 둘째, 베이징-항저우(京杭) 대운하, 셋째가 타이호(太湖)이고, 이들 연안지역에 이 지구내 중심도시의 70%와 도시(設市城市)의 50%가 위치하고 있다.

장강삼각주는 중국 동해안선의 중부에 위치하며 장강이 바다로 유입되는 관문이다. 강과 바다, 육지를 모두 점하고 있어서 황금해안과 황금수로의 특성을 모두 갖추고 있으며, 유리한 항만조건을 갖추고 있어 상하이항, 닝보항, 저우산(舟山)항, 전장(鎮江)항 등 다수의 항구를 보유한 최대의 항구 밀집지역이다. 2004년 상하이항의 컨테이너 처리실적은 1,455만 TEU로 세계 3위이다

중국 교통부는 장강삼각주가 급속한 경제성장 추세를 보이고 있으나, 각 지방정부의 경쟁적인 개방 및 성장정책에 따라 지역의 산업, 물류체계가 상호 연계성을 가지지 못하고 있다고 판단하고 항만의 기능특화를 골자로 하는 장강삼각주 항만 개발 및 운영에 관한 정책을 발표했다. 이 계획에 따르면 상하이항, 닝보항 등 양대 항만은 국제 무역항으로 개발하고, 나머지 항만(장강 내륙항만 포함)은 지역 산업항만으로 개발하되 각 항만의 화물처리기능을 특화한다고 한다.

<표 3-3> 장강삼각주 주요 항만의 기능특화 방안

구 분	내 용
상하이항	‘국제물류중심’ : 와이가오차오 및 양산항을 중심으로 국제 컨테이너 운송시스템 집중 개발
닝보항	산업항: 광석, 원유 등 대량화물 중심, 수요에 따라 컨테이너 항만 개발
단산항	유류를 중심으로 하는 지역 산업항
난징항, 난통항	지역 산업항만: 대량화물 하역시설 확충

나) 육로교통

장강삼각주지구의 육로교통간선은 상하이-난징(滬宁), 상하이-항저우(滬杭), 항저우-닝보(杭甬), 난징-난통-치둥(宁南啓) 쑤저우-자싱-항저우(蘇嘉杭) 난징-항저우(宁杭) 간을 연결하는 철도와 고속도로, 그리고 312국도, 320국도, 204국도, 104국도, 328국도, 329국도 등으로 구성되어 있다.²²⁾ 이 중 가장 중요한 축(軸)은 상하이-난징(滬宁)과 상하이-항저우(滬杭) 양축이며, 이 지역 경제발전과 도시배치의 주요 축을 형성하고 있다. 또한 항저우-닝보(杭甬)와 난징-난통-치둥(宁南啓) 방향에도 도시밀집지대(城鎮密集地帶)가 형성되어 있다.

항저우만(杭州灣) 횡단 대교의 개통과 충밍(崇明) 월강하저터널(越江

22) 상하이-난징(滬宁) 철도 및 고속도로, 312번 국도는 기본적으로 상하이-난징간의 서북-동남방향, 상하이-항저우(滬杭) 철도 및 고속도로, 320번 국도는 기본적으로 상하이-항저우간의 서남-만주방향, 항저우-닝보(杭甬) 철도 및 고속도로, 329번 국도 및 104번 국도는 기본적으로 항저우-닝보간의 동서방향, 난징-난통-치둥(宁南啓)고속도로와 328번 국도 난징-하이안(海安) 구간, 104번 국도 하이안-난통 구간은 기본적으로 난징-난통간의 동-서방향을 연결하고 있다.

隧道) 공정의 착공에 따라 상하이에서 닝보와 난통으로 통하는 연해교통간선(沿海交通干線) 지대가 형성되고 있다. 하나는 항저우만 대교와 이에 상응하는 고속교통간선망을 중추로 하고, 상하이에서 핑후(平湖), 자푸(乍浦), 츠시(慈溪), 옌둥(鹽東)을 지나서 닝보로 연결되는 상하이-닝보(滬甬) 경제 및 도시밀집지대이고, 또 다른 하나는 쑤저우-난통(蘇通)대교와 상하이-충밍(滬崇) 월강하저터널, 충밍-하이먼(崇海)대교, 난징-난통-치둥(寧南啓)고속도로 등 고속교통간선을 중추로 하고, 상하이에서 타이창(太倉), 창수(常熟), 난통(南通), 양저우(揚州)와 연결되는 상하이-난통-양저우(滬南揚)경제 및 도시밀집지대이다.

장강삼각주지구에서 최근에 개통 또는 건설중인 주요 고속철도는 2011년 6월에 개통된 ‘베이징-상하이간 고속철도’와 2015년 완공 목표로 건설중인 ‘장삼각주-주삼각주간 연해 관통철도’ 등이 있다. 베이징-상하이간 고속철도는 상하이 홍차오역(虹橋站)에서 베이징 남역(南站)간 총연장 1318km 구간의 운행시간을 5시간 이내로 단축했다. 총투자액 약 2209억위안이고, 베이징, 톈진, 상하이 3개 직할시와 허베이(河北), 산둥, 안후이(安徽), 장쑤(江蘇) 4개 성을 지난다. 개통 당시에 신중국 출범 이래 노선 구간이 가장 길고, 투자액이 가장 많고, 기준이 가장 높은 고속철도였다.²³⁾ 이 철도는 저장(浙江)성과 장쑤(江蘇)성을 관통하면서 장강삼각주의 주요 도시를 이전의 2배 이상 속도로 연결해 이 지역의 인적 흐름과 경제 네트워크를 크게 향상시키고 있다.²⁴⁾²⁵⁾ 또한, 장강-주강 삼각주간 연해 관통철도는 상하이-항저우-닝보(寧波)-원저우(溫州)-푸저우(福州)-샤먼(廈門), 그리고 광둥성 선전 경제특구와 홍콩으로 연결되는 철도망으로 2015년 완공 예정이다.

상하이-항저우(杭州) 도시간 고속철도(滬杭城際高速鐵路)는 중국의

23) 이후 2013년 베이징-우한-광저우 구간 등의 고속철도 건설공정이 완공, 개통되면서 총연장, 운행속도 등 측면에서 기록 갱신이 계속되고 있다.

24) 상하이-베이징 고속철도 구간중 상하이-난징 구간(301km)은 2010년 7월 1일부터 운행 시작했다.

25) 2010년 12월부터는 상하이-항저우 구간 고속철도도 개통 운행되고 있다. 평균 설계 시속 300km 이상으로 고속도로로 2시간 이상 걸리는 상하이 홍차오역에서 항저우역까지 운행시간을 50분 이내로 단축했다. 최근에는 항저우-닝보, 자싱-쑤저우-창저우 구간의 고속철도가 연이어 개통, 운행을 시작했다.

“4종4횡” 여객운수 전용 철도망중 상하이-쿤밍(滬昆) 여객운수전용선의 일부 구간이다. 총연장 160km이고 이중 87% 구간이 입체교량이다. 상하이 홍차오(虹橋站)역에서 송장(松江南站)-진산(金山北站)-자산(嘉善南站)-자싱(嘉興南站)-동향(桐鄉站)-하이닝(海寧西站)-위항(余杭南站)을 경유해 항저우(杭州東站)까지 운행한다. 전 구간에 9개 역이 있고, 설계 시속 350km이다. 2009년 2월 26일 착공, 2010년 10월 26일 개통, 운영을 시작했다.

한편, 2007년 12월에는, 항저우만을 가로 질러 상하이와 닝보를 연결하는 총연장 36km의 항저우만 대교(杭州灣大橋)가 완성, 개통되어, 상하이와 저장성의 최대 항구 도시인 닝보시와의 교통·물류체계의 발전과 상하이-닝보간 발전축의 형성을 촉진하고 있다. 항저우만 대교가 완공됨으로써, 상하이와 닝보간 거리는 종전보다 약 120km 정도 줄었고, 두 도시는 2시간대 생활권이 되었다. 저장성과 닝보시는 항저우만 대교 인근에 대규모 물류단지를 개보하이 닝보항을 상하이 푸둥지역, 양산(洋山) 심수항 지역을 연결하는 물류거점으로 육성할 계획이다.

다) 항공교통과 공항

중국경제와 장강삼각주지구의 대외무역의 발전에 따라 항공화물운수업도 급속하게 발전하고 있다. 2000년~2004년 기간중 장강삼각주지구의 대외무역수출입 증가율은 연평균 약 26%이고 항공화물운수량의 연평균 증가율은 40%에 달했다. 이는 중국내 기타 지구보다 월등히 높은 수준이다.

장강삼각주지구의 주요 공항은, 상하이 푸둥(浦東)공항, 상하이 홍차오(虹橋)공항, 창저우(常州)공항, 항저우 샤오산(蕭山)공항, 닝보 러셔(櫟社)공항, 난징 뤼커우(祿口)공항, 난통(南通) 싱둥(興東)공항, 우시(無錫) 슈어팡(碩放)공항, 저우산(舟山) 주자천(朱家塵)공항 등이 있다. 이중 국제공항은 상하이 푸둥공항, 항저우 샤오산공항, 닝보 러셔공항, 난징 뤼커우공항이다. 중국 국가민항총국은 “11차5개년계획(十一五規劃: 2006-

2010)”에서 양저우, 타이저우(泰州), 쑤저우 3개 도시 중간지점에 공항 신설 항목을 비준했다.

주목되는 것은, 장강삼각주지구의 용머리 역할을 하고 있는 상하이의 국제화 지위가 갈수록 두드러지고 있고, 이에 대응해 상하이의 항공운수업도 급속하게 발전하고 있다는 점이다. 상하이 푸둥공항을 예로 들면, 항공화물우편운송량이 2000년 20여만톤에서 2004년에는 160여만톤에 달해, 연평균 66% 이상 증가했다.

라) 상하이의 국제항운중심 건설 전략

시대 변천에 따라 국제항운중심의 기능도 크게 3단계로 변해왔다.

제1단계에서는 주로 항운중개와 화물집산 기능, 제2단계에서는 화물집산과 가공을 통한 가치 증식, 제3단계에서는 화물집산 이외에 종합적 자원배치기능이다.

세계상의 국제항운중심의 기본 모델은 주요하게 3개 종류로 구분할 수 있다. 첫째, 영국 런던과 같이 시장거래와 항운서비스 제공 위주로, 유구한 역사 전통과 인문조건에 의지해 형성된 국제항운중심, 둘째, 네덜란드의 로테르담, 미국의 뉴욕과 같이 배후지의 화물집산 서비스를 위주로 하는 배후지형 국제항운중심, 셋째, 홍콩과 싱가포르 같이 중개무역 위주의 국제항운중심이다.

1999년 중국 교통부가 주도하여 장강삼각주지구 항구 발전과 악성 경쟁을 감소시키기 위한 조치로 “상하이 조합항구 관리위원회 사무실(上海組合港管理委員會辦公室)”을 설치했다. 그 역할은 국가교통발전계획과 교통부 업무 중점에 의거해, 해당구역내 지방정부가 항구 발전 관련 분야의 중심업무에 적극적으로 협조하고, 지역항구자원을 합리적으로 배치하고, 항구시장행위를 규범화 하고, 장강삼각주지구 경제발전을 더욱 유리하게 지원하는 것이다. 주요 추진내용은 다음과 같다.

① 해관 서비스 기능 완비(完善)

항운과 물류 비용을 낮추고 편리한 서비스를 제공하기 위해, 행정수속을 간소화 하는 것 외에 보다 혁신적인 방안을 만들었다. 양산항 보세구에서 시행하는 바와 같이, 항구지구(港區)에 더욱 많은 정부 직능 부문을 설치하고, 우수하고 시의적절한 법률, 정책자문을 제공했다. 또한, 시구(市區)에는 항운서비스 산업집군(產業集群: industrial cluster)을 발전시키거나, 통일협조기구를 설립할 수도 있다. 예를 들면, (기존 시가지인), 즉 푸시(浦西: 황푸강 서부)지구 와이탄 북부와 푸둥지구에 각각 항운서비스와 항운금융집적지구를 조성하고, 정보화 건설을 강화하고, 선박 등록 및 매매, 항운 거래, 해사보험, 항운운자, 항운조직, 공정 또는 기술 자문을 적극적으로 발전시킨다. 또한, 무역금융법률서비스종합기구를 설립한다, 그 기능은, 정부직능 부문의 조정, 통합까지 다룰 수 있어야 하고, 정보 공유, 자원의 조정 및 결합, 인재배양, 투자유치 자문, 항운 투융자 등 방면에 편리한 서비스를 제공하는 것이다. 이러한 예로서, 텐진(天津)이 국제항운 및 무역서비스 중심(國際航運與貿易服務中心)을 설립했고, 관련 관리 방법(辦法)을 발표했다.

② 상하이 양산 보세항구지구에 부여한 특혜 정책

중국 국무원은 양산보세항구지구에 대한 위치 우세와 정책우세를 강화하는 데에 동의하고, 국제중개(國際中轉), 배송, 합병(并購: Merger and Acquisition), 중개무역(轉口貿易), 그리고 수출가공 등 관련 기능을 확대 전개했다. 이는 현재 중국내의 보세구, 수출가공구, 보세물류단지(保稅物流園區) 3방면의 정책 특혜와 항구기능을 일체화 한 모델이며, 현재 중국의 국정하에서 가장 개방적이고, 특혜정책이 가장 많고, 관리가 가장 느슨하고, 운행계획이 기본적으로 국제궤도와 접하는 새로운 무역 모델, 항구도시가 바라고 요구해온 개방 정도를 실현했다고 할 수 있다.

③ 항운법률 서비스 수준 제고

광의의 항운법률서비스는 일반적으로 다음 두가지 층면의 서비스를 포함한다. 해사(海事)입법, 해사사법 및 해사행정 법 집행 등 공공법률 서비스, 해사중재, 해사 변호사, 해상보험 등 시장법률서비스. 중국의 해사 입법이 비교적 늦게 시작되어, 해사법률서비스가 상하이와 중국 전국 모두 비교적 취약한 상태이고, 또한, 이러한 상태가 해사법률서비스 발전을 제약하는 중요 요인이기도 하다.

④ 항구 투융자체제 건립과 자산 증권화 완비

우량자산에 속하는 항구자산의 증권화는 항구건설자금 부족문제를 해결해 줄뿐만 아니라, 금융시장의 과잉 유동성을 분산시킬 수 있다. 또한, 자산 증권화 융자모델은 국가와 정부가 주체가 되는 기반시설 투자이거나, 또는 민간자본이 주체가 되는 경영성 자산의 투자를 막론하고 공동으로 채택할 수 있다.

⑤ 국제화 항운 인재 유치와 집중 추진

풍부한 항운 업종 관련 경험과 전문지식을 가진 복합형 인재 유치뿐만 아니라, 유치 인재의 관리와 후속 배양 등을 중시하고, 이와 연계한 체제를 구축한다. 또한, 호구 및 거주증 제도와 관련된 거주, 의료, 양로 등 복지 방면에서 인재 유치 및 후속 배양에 장애가 되는 요인들을 개선하고, 적극적인 우대 방안을 제시한다.

2. 장쑤성 현황

장쑤성은 경제가 번영하고 문화가 번창한 지역이며, 지역내에 중원(中原)문화, 강회(江淮)문화, 금릉(金陵)문화, 오(吳)문화를 갖고 있는 중국 고대문명의 발원지 중 하나이다. 중국 화동(華東)지구인 장쑤(江蘇)성은 34개 성급 지역 중 경제발전 수준이 가장 높은 경제 강성(強省)이다.

장쑤성과 상하이시, 저장(浙江)성, 안후이(安徽)성으로 구성된 장강삼각주도시군이 이미 세계 6대 도시군 중 하나가 되었고 장쑤성의 1인당 지역총생산, 종합경제력, 지역발전과 민생지수(DLI)는 중국 전국 성급(省級)행정단위에서 1위를 차지하고 있다.

1) 장쑤성 개황

장쑤성은 별칭 “쑤(蘇)”라고 불리며 성회(省會)도시는 난징(南京)이다. 장쑤성의 지리위치는 중국 동부 연해지역의 중부이고, 장강(長江)과 화이허(淮河)의 하류 지역이며 동부로는 황하이(黃海)에 접하고 한국과 마주하고 있고, 북부는 산둥(山東)성에 접하고, 서부는 안후이성에 접하고, 동남부는 상하이시와 저장성에 접하고 있다.

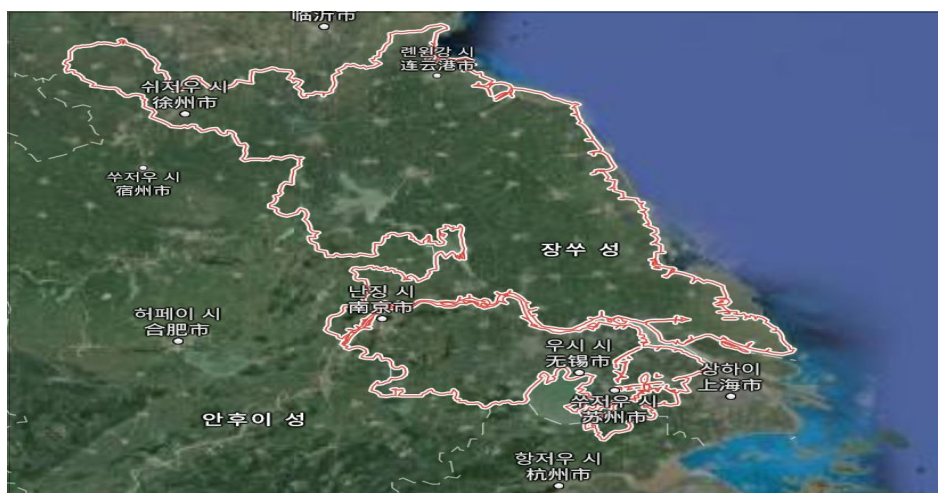


<그림 3-2> 장쑤성 위치도

출처: Google Map

장쑤성의 지형 지모 특징은 주로 평원이다. 평원 면적은 약 7만km²(장쑤성 총면적의 70%)로 평원 비중이 중국 전국에서 1위를 차지한다. 평원지대는 주로 쑤베이(蘇北)평원, 황화이(黃淮)평원, 장화이(江淮)평원, 빈하이(濱海)평원과 장강삼각주(長江三角洲)평원으로 구성된다. 장쑤성

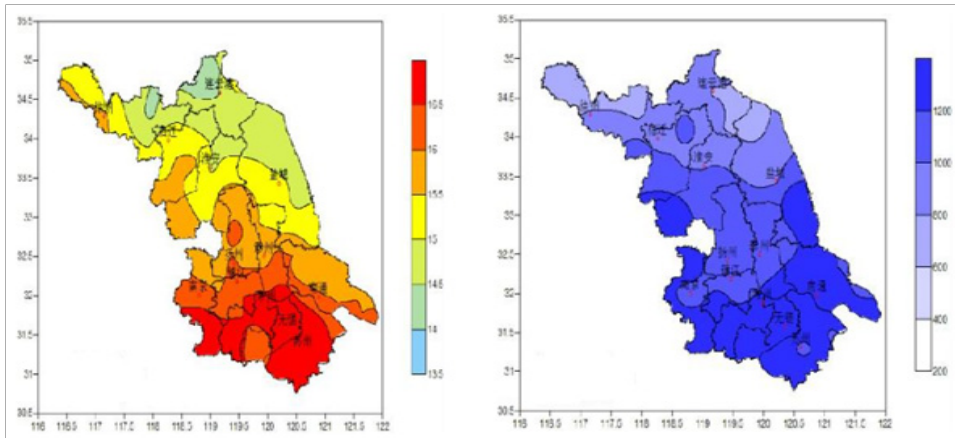
의 평균 해발 고도가 약 50m 이하이고 서남쪽 있는 산지와 구릉 지역의 해발 고도가 약 200~400m 정도이다. 산지와 구릉은 장쑤성 총면적의 14.3%를 점하고 있다. 나머지 강과 호수는 지역 총면적의 15.7%이다. 역내 5대 하류(河流)가 흐르고 수로가 밀집 분포되어 있다. 수로(水路)가 약 3000개 있으며 호수는 약 290개 있고 그 중 총 면적 50km² 이상에 달하는 호수가 12개나 있다. 특히, 타이후(太湖)와 홍쩌후(洪澤湖)의 총면적은 각각 2250km²와 2069km²에 달하고 중국 5대 담수호 중에서 각각 3위와 4위를 차지한다. 그래서 장쑤성을 “강남수향(江南水鄉)”이라고도 부른다.



<그림 3-3> 장쑤성 지형

출처: Google Map

장쑤성은 주로 온대와 아열대 간의 과도(過渡)적인 기후이다. 지역내 기후가 따뜻하고 강우량이 적절하고 사계절이 뚜렷하다. 화이허(淮河) 북부 지역은 온대 습윤/반습윤 계절풍기후에 속하고 화이허 남부 지역은 아열대 습윤 계절풍기후에 속한다. 장쑤성의 연평균 기온은 13~16℃이며 1월 평균기온은 -1.0~3.3℃이고 7월 평균기온은 26~28.8℃이다. 장쑤성의 강수량은 연평균 약 800~1200mm이다.



<그림 3-4> 장쑤성 연평균 기온(좌)과 강수량(우)

출처: 百度圖片

장쑤성은 상나라(商朝) 후기부터 오국(吳國)과 서국(徐國)에 속했고 춘추전국(春秋戰國)시대에 제국(齊國), 노국(魯國), 송국(宋國), 오국, 초국(楚國)의 영토였다. 한나라(漢朝) 시대 장쑤성은 서주(徐州)와 양주(揚州)에 속했고 삼국(三國) 시대에는 오나라(吳國)와 위나라(魏國)에 속했다. 진나라(晉國) 중후기부터 북방유목민족의 침입에 의해 북방의 한인(漢人)이 장강 이남으로 대규모 이주했고 삼국·남북조 시대 5개 나라가 난징(南京)에 도읍하며 당나라(唐朝) 시대 하남도(河南道), 회남도(淮南道), 강남동도(江南東道)에 속했고 당시 장강(長江) 하류에 있는 양주(揚州)는 중국에서 가장 상업이 발달한 도시 중 하나였다. 송(宋)나라부터 강남동로(江南東路), 양절로(兩浙路), 회남동로(淮南東路), 경동로(京東路)에 속했고 금(金)나라 군대가 송나라를 침략한 후에 중원(中原) 지역 의 한인(漢人)들이 화이허(淮河) 이남 지역으로 대규모 이전한 후 강남지역은 중원대신 한민족의 문화와 경제 중심지가 되었다. 명(明)나라 초기에 난징을 수도로 정하고 “즈리(直隸)”라고 불렀고 영락(永樂) 황제가 베이징으로 수도를 옮긴 후에는 “난즈리(南直隸)”로 개칭했다. 쑤난(蘇南)지역은 전국 경제 중심의 역할을 담당했다. 청(淸)나라 시대 초기 강남성에 속했고 중기부터 강남성은 장쑤성과 안후이성으로

나뉘었다. 당시 강녕부(江寧府)의 강(江)과 소주부(蘇州府)의 소(蘇)를 골라서 강소(江蘇: 장쑤)로 불렀다. 중화민국 시기 국민정부가 정식으로 남경(南京: 난징)에 수도를 정한 후에 장쑤성의 성회(省會)는 진강(鎮江: 전장)으로 이전하게 되었다. 1949년에는 쑤베이(蘇北), 쑤난(蘇南)과 난징으로 나누어져 있었으나 1953년 1월에 3개 성급행정구역으로 통합했다.



<그림 3-5> 난징 중화민국 대통령궁

출처: 百度圖片

장쑤성 총면적은 약 10.7만 km^2 으로 장강삼각주 총면적(21.1만 km^2)의 49.8%를 차지하며 중국 총면적의 1.1%를 차지한다. 장쑤성 행정구역은 13개 지(地)급 행정단위(1개 부(副)성급시, 12개 지급시), 96개 현(縣)급 행정단위(55개 시할구(市轄區), 21개 현급시, 20개 현)를 포함한다. 지(地)급행정단위 중에서 1개 부성급지구는 난징시(南京市)이며, 12개 지급시는 쑤저우시(蘇州市), 양저우시(揚州市), 옌청시(鹽城市), 련윈강시(連雲港市), 화이안시(淮安市), 쑤첸시(宿遷市), 난통시(南通市), 타이저우시(泰州市), 쉬저우시(徐州市), 우시시(無錫市), 창저우시(常州市), 전장시(鎮江市)으로 구성되어 있다. 지역면적은 옌청시(1.7만 km^2), 쉬저우시(1.2만 km^2), 화이안시(1.0만 km^2), 쑤첸시(0.9만 km^2), 쑤저우시(0.85만 km^2), 난통시(0.80만 km^2),

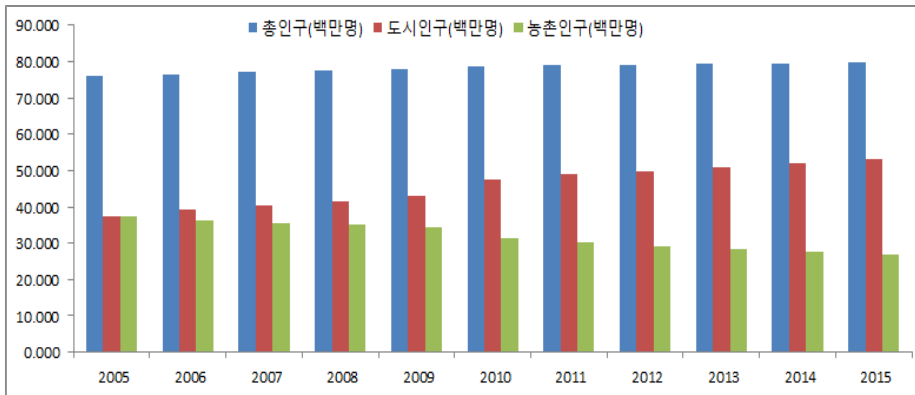
롄윈강시(0.76만km²), 양저우시(0.66만km²), 난징시(0.66만km²), 타이저우시(0.58만km²), 우시시(0.48만km²), 창저우시(0.44만km²), 전장시(0.38만km²)순이다.



<그림 3-6> 장쑤성 행정구역

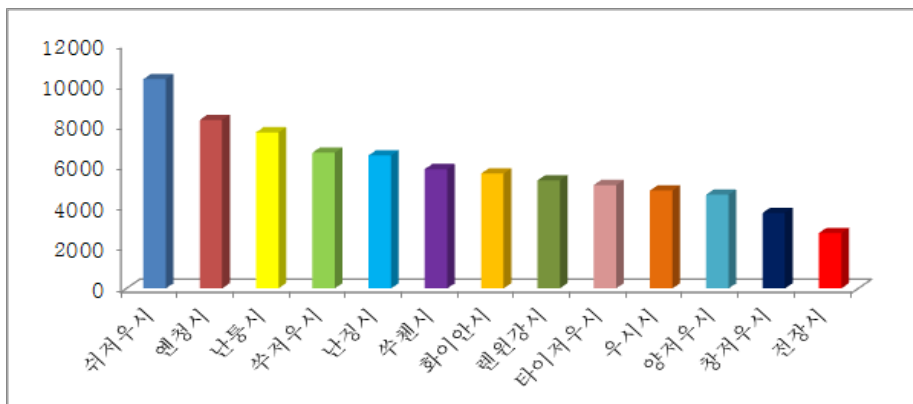
자료: 百度圖片

2015년 기준 장쑤성의 총인구는 약 7976.3만명으로, 전국인구의 약 5.9%를 차지하며 장강삼각주지구 총인구(1.1억 명)의 50%를 차지하고 있다. 인구규모가 지속적 증가 추세를 보이고 있다. 11년 동안 약 400만명이 증가했다. 지속적인 도시화 추세에 따라 도시인구의 비중은 2005년 49.3%에서 2015년 66.5%으로 증가했고 도시화정책에 따라서 농촌인구의 비중은 대폭 감소하고 있다. 2015년 장쑤성 지역별 호적인구통계에 따르면, 쉬저우시(1028.7만명), 옌청시(828만명), 난통시(766.8만명), 쑤저우시(667만명), 난징시(653.4만명), 쑤첸시(586.3만명), 화이안시(564.5만명), 롄윈강시(530.6만명), 타이저우시(507.9만명), 우시시(480.9만명), 양저우시(461.1만명), 창저우시(370.9만명), 전장시(271.7만명)순이다.



<그림 3-7> 장쑤성 인구 변화 추세(2005-2015)

자료: CEIC Data



<그림 3-8> 장쑤성 지역별 인구 현황(2015)

(단위: 천명)

자료: CEIC Data

장쑤성은 한족(漢族), 회족(回族) 등 56개 민족이 거주하고 있으며 그 중에 토착 민족은 한족과 회족으로 구성된다. 2015년 소수민족 인구규모는 약 70만 명으로 장쑤성 총인구의 0.5%에 불과하다. 소수민족 인구 중에서 회족의 인구 비중이 약 34%이고, 인구수 1만명 이상 소수민족 10개 있다. 10개 주요 소수민족은 회족, 몽골족, 묘족(苗族), 이족(彝族), 장족(壯族), 포의족(布依族), 만족(滿族), 동족(侗族), 토가족(土家族), 수족(水族)이다.



<그림 3-9> 장쑤성 토착민족

자료: 百度圖片

장쑤성은 토지가 비옥하고 자원이 풍성한 지역으로서 옛날부터 “어미고장(魚米之鄉: 물고기와 쌀이 많이 나는 곳)”이라고 불렸다. 지역내 약 30개 농산품과 공예품이 중국국가지리표시상품의 인증을 취득했다. 예를 들어, 비루어춘차(碧螺春茶), 양청호 민물게(陽澄湖大閘蟹), 양산 수밀도(陽山水蜜桃), 양마 국화(養馬菊花), 쓰홍 대추(泗洪大棗), 하이안 복어(海安河豚), 동타이 수박(東台西瓜), 화이안 고추(淮安紅椒), 련윈강 김(連雲港紫菜), 연청 소금(鹽城海鹽), 동하이 쌀(東海大米) 타이싱 땅콩(泰興花生), 하이문 염소(海門山羊) 등이 있다.



<그림 3-10> 비루어춘차(좌)와 양청호 민물게(우)

자료: 百度圖片

전(前)저장(浙江)성 성장(省長)인 리창(李強)은 2016년 6월에 중앙정부의 임명을 받고 나서 중국공산당 장쑤성 서기(書記)가 됐고 2016년 11월에 장쑤성 제13기 1중전회에서 서기로 또 선출됐다. 전(前)장쑤성 대리 성장인 스타이펑(石泰峰)은 2016년 1월부터 장쑤성 성장이자 장쑤성 부서기로 임명됐다. 전(前)하이난(海南)성 성장이었던 장딩즈(蔣定之)는 2014년부터 장쑤성 인민대표대회(人大) 주임에 선출됐다. 장롄진(張連珍)은 2008년 1월부터 장쑤성 정치협상회의(政協) 주석에 선출됐다.

<표 3-4> 장쑤성 개요(2015)

구분	주요내용
별칭	‘쑤(蘇)’
면적	10.3만㎢
인구	7976.3만명
성회(省會)	난징시(南京市)
행정구역	12개 지급시, 1개 부성급시
위치	화동(華東)지구
기후	오대와 아열대의 과도적인 기후
온도	연평균온도 약 13~16℃
강수량	연평균 약 800~1200mm
방언(方言)	중원관화(中原)官話, 강회(江淮)관화, 오어(吳語)
전화번호	(86)0411~0429 및 024
차량번호	蘇A~蘇N
주요 토착민족	한(漢)족, 회(回)족
특산물	비루어춘차(碧螺春茶), 양청호 민물게 (陽澄湖大閘蟹), 양산 수밀도(陽山水蜜桃) 등
서기(書記)/인대주임(人大主任)	리창(李強)/장딩즈(蔣定之)
성장(省長)/정협주석(政協主席)	스타이펑(石泰峰)/장롄진(張連珍)

자료: 江蘇省人民政府網 및 百度百科

2) 장쑤성 경제사회현황

2015년 장쑤성의 지역총생산은 7조 116억위안으로 전년대비 8.5% 성장했다. 이는 중국 전국 평균 경제성장률보다 약 1.6% 높다. 전국 국내총생산에서 점유비중은 약 10.5%이었다. 중국 지역별 경제 발전 수준에서 가장 높은 지역 중 하나이다. 전국 31개 지역 경제 중에서 2위를 차지하고 있다. 중국내 비중은 2001년 8.5%에서 2015년 10.2% 증가했고

장강삼각주지구내 비중은 2001년 43.9%에서 2015년 50.8%로 증가했다.
장쑤성 경제규모는 장강삼각주지구에서 절반의 비중을 차지하고 있다.

<표 3-5> 장쑤성 지역총생산의 비중 추세(2001-2015)

연도	지역총생산액(억위안)	중국내 비중(%)	장삼각지구내 비중(%)
2001	945.7	8.5	43.9
2002	1060.7	8.7	43.6
2003	1244.3	9.1	43.1
2004	1500.4	9.3	43.2
2005	1859.9	9.9	45.1
2006	2174.2	9.9	45.3
2007	2601.8	9.6	45.4
2008	3098.2	9.7	46.6
2009	3445.7	9.9	47.5
2010	4142.5	10.0	48.0
2011	4911.0	10.0	48.8
2012	5405.8	10.0	49.6
2013	5975.3	10.0	50.1
2014	6508.8	10.1	50.5
2015	7011.6	10.2	50.8

자료: CEIC Data

1차산업은 3988억위안으로 전년대비 3.2% 증가했고, 2차산업은 3조 2044억위안으로 전년대비 8.4% 증가했고, 3차산업은 3조 4085억위안으로 전년대비 9.3% 증가했다. 산업별 비중은 3차산업(48.6%), 2차산업(45.7%), 1차산업(5.7%) 순이다. 지역총생산 중에서 장쑤성의 2차산업과 3차산업은 지역경제에서 상당히 큰 비중을 차지한다.

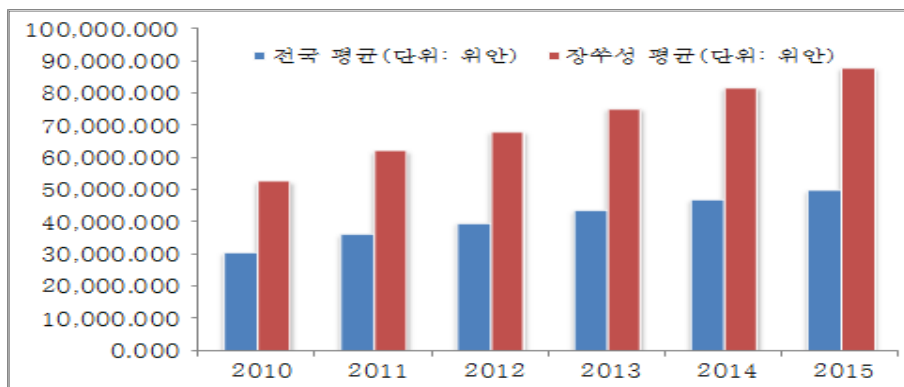
<표 3-6> 장쑤성 산업 비중 현황(2010-2015)

연도	1차산업		2차산업		3차산업	
	생산액 (십억위안)	비중 (%)	생산액 (십억위안)	비중 (%)	생산액 (십억위안)	비중 (%)
2010	254.0	6.1	2175.4	52.5	1713.1	41.4
2011	306.5	6.2	2520.3	51.3	2084.2	42.4
2012	341.8	6.3	2712.2	50.2	2351.8	43.5
2013	364.6	6.1	2909.4	48.7	2642.2	44.2

2014	363.4	5.6	3085.5	47.4	3059.9	47.0
2015	398.6	5.7	3204.4	45.7	3408.6	48.6

자료: 2010-2015 江蘇省國民經濟和社會發展統計公報

2015년 장쑤성의 1인당 지역총생산은 8.8만위안(약 1.4만달러)이었다. 장쑤성은 톈진시(10.9만위안), 베이징시(10.7만위안), 상하이시(10.4만위안)에 이어 전국에서 4번째로 높은 1인당 지역총생산 지역이다. 장쑤성은 2010년 5.3만위안에서 2015년 8.8만위안으로 증가했고 6년 동안 약 1.7배 성장했다. 전국 평균 수준(4.9만위안)대비 장쑤성의 1인당 지역총생산액은 아주 높은 편이다.



<그림 3-11> 장쑤성 1인당 지역총생산 추세(2010-2015)

자료: 中國國家統計局

2015년 장쑤성의 농림축어업총액은 4209.5억위안으로 전년대비 9.7% 증가했다. 그중 농업, 임업, 축산업과 어업은 각각 2566.2억위안, 72.4억위안, 515.9억위안, 831.6억위안이었다.

장쑤성의 식량 재배면적은 542.5만ha로 전년에 비해 4.9만ha 증가했다. 목화의 재배면적은 9.4만ha로 전년대비 3.8만ha 감소했고, 유료(油料)작물의 재배면적은 47.5만ha로 전년대비 2.4만ha 감소했고, 채소의 재배면적은 143.1만ha로 전년대비 5.9만ha 증가했다. 인공 조림 면적은 4.1만

ha에 달했고 전년대비 30% 하락했다. 육류 총생산량은 359.2만톤으로 전년 대비 2.7% 하락했다. 알류 총생산량은 196.2만톤으로 0.8% 증가했고, 우유 생산량은 59.6만톤으로 1.9% 하락했다. 수산물 생산량은 522.1만톤으로 0.6% 증가했다. 그 중 민물 수산물의 생산량은 372.9만톤으로 1.2% 증가했고, 해양 천연 수산물은 149.2만톤으로 0.8% 하락했다.

<표 3-7> 장쑤성 농림축어업 현황(2010-2015)

(단위: 억위안)

연도	농림축어업	농업	임업	축산업	어업
2010	2540.1	1556.2	43.9	373.4	444.9
2011	3064.8	1809.8	51.2	476.7	584.4
2012	3148.3	2031.3	55.2	490.5	682.3
2013	3646.1	2182.7	60.0	489.1	738.2
2014	3835.2	2314.2	66.1	472.9	781.1
2015	4209.5	2566.2	72.4	515.9	81.6

자료: 江蘇省統計局

2015년 장쑤성 규모이상 공업 총생산 증가치는 약 2.8조에 달했고 전년대비 3.7% 증가했다. 산업별로 보면, 광업과 제조업은 각각 0.02조위안과 2.6조위안이였다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 7.6%과 8.6% 증가했다. 경제 유형으로 보면, 국유(國有)기업, 집체(集体)기업, 주식제(股份制)기업과 외자(外資)기업은 각각 1.6%, 10.4%, 10%과 6% 증가했다.

유형별 규모이상 제조업으로 보면, 자동차제조업은 7128.8억위안으로 전년대비 9.6% 증가했고, 의약제조업은 3551.6억위안으로 전년대비 14.5% 증가했고, 전용설비제조업은 5943.4억위안으로 전년대비 6% 증가했고, 전기기계제조업은 16910.3억위안으로 전년대비 8.7% 증가했고, 통용설비제조업은 8803.8억위안으로 전년대비 6.2% 증가했고, 컴퓨터·통신·기타전자설비제조업은 19334.4억위안으로 전년대비 9.4% 증가했다. 장쑤성의 기계공업 생산량은 전국에서 1위를 차지하고 있다. 통신설비, 컴퓨터, 집적회로, 전자부품 등 첨단기술분야의 연구, 생산과 개발 능력이 전국에서 선도적 위치를 차지하고 있다. 전자통신산업은 이미 장쑤성

의 주요한 경제성장거점으로 부상했다. 역내 난화그룹(南化集團)과 난징 화학공장(南京化工厂)은 중국 화학공업 최초의 기지 중 하나이다. 양자 석화(揚子石化)그룹과 이정화학섬유(儀征化纖)그룹은 이미 중국 특대형 석유화학공업기업이 되고 있다. 현재까지 장쑤성은 중국 남부 지역의 최대 석유화학기지이면서 자동차공업, 방직공업, 야금공업, 비철금속가공업 등 산업을 중국 전국에서 비교우위를 가지고 있다.

<표 3-8> 장쑤성 2차산업 변화 추세(2001-2015)

(단위: 십억위안)

연도	제조업	건축업
2001	427.1	63.7
2002	488.0	72.4
2003	600.5	78.2
2004	751.4	92.4
2005	944.0	108.5
2006	1109.8	118.5
2007	1310.5	136.6
2008	1527.1	172.2
2009	1646.5	210.1
2010	1927.8	247.6
2011	2228.1	292.3
2012	2390.8	321.3
2013	2561.2	348.2
2014	2696.3	389.9
2015	2799.6	405.5

자료: CEIC Data

2015년 장쑤성의 고정자산투자 규모는 4.6조위안으로 전년대비 10.5% 증가했다. 그 중 건설에 대한 투자는 3.8조위안으로 13.3% 증가했고, 부동산개발 투자는 0.8조위안으로 1.1% 하락했다. 고정자산투자 중에서 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 0.02조위안, 2.3조위안과 2.2조위안으로 전년대비 12.2%, 12.8%와 8.3% 증가했다. 기업유형별로 보면, 국유기업 고정자산투자는 1.0조위안으로 7.4% 증가했고, 민영기업은 3.2조위안으로 14.0% 증가했고, 외자(홍콩, 마카오, 대만 포함)기업은 0.39조위안으로 6.1% 하락했다.

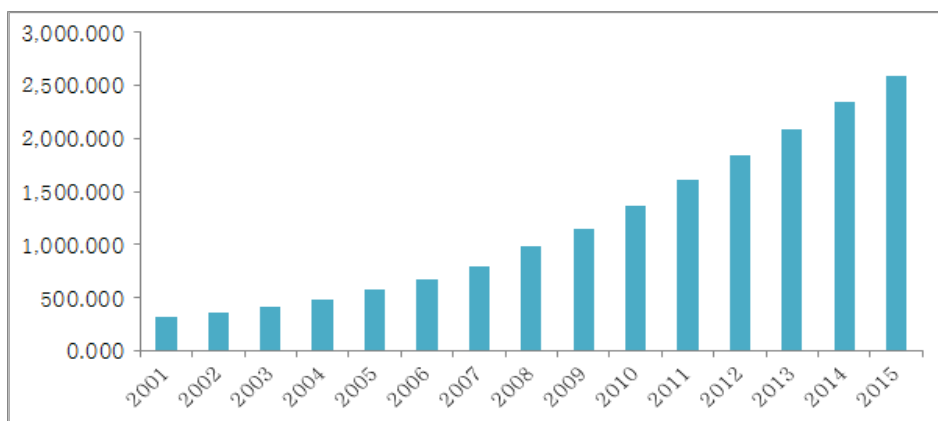
<표 3-9> 장쑤성 고정자산투자 추세(2005-2015)

(단위: 백만원)

연도	고정자산투자총액	농림축어업	광업	제조업	부동산업
2005	816537.9	5479.8	3194.8	356089.9	180826
2006	1006922.3	6542.8	3786.0	484017.6	225247.2
2007	1226806.4	8163.3	2735.0	620800.6	296329.0
2008	1530055.0	11179.7	5853.4	769971.4	380057.4
2009	1894987.5	17714.2	7665.3	945326.7	407736.5
2010	2318428.3	22191.8	8314.2	1165636.6	518293.8
2011	2669262.5	22541.9	6801.5	1310363.6	674661.4
2012	3085423.9	25190.7	8556.7	1479253.3	774682.1
2013	3637332.4	25330.4	9101.6	1732045.0	916590.1
2014	4193862.0	32332.1	10646.8	1917037.5	1012860.9
2015	4624686.9	36520.9	10318.3	2124820.8	993579.3

자료: CEIC Data

2015년 장쑤성 사회소비품 소비액은 2.6조위안으로 전년에 비해 10.3% 증가했다. 도농별로 보면, 도시 소비액은 2.3조위안으로 전년에 비해 10.2% 증가했고 농촌 소비액은 0.3조위안으로 전년에 비해 10.9% 증가했다. 소비형태별로 보면, 상품소비액은 2.3조위안으로 전년에 비해 10.3% 증가했고 요식업은 0.2조위안으로 전년에 비해 10.5% 증가했다.



<그림 3-12> 장쑤성 사회소비품 소비액 추세(2010-2015)

(단위: 십억위안)

자료: 中國國家統計局

2015년 장쑤성의 대외무역액은 5456.1억 달러로 전년에 비해 0.9% 하락했다. 그 중 수출액은 3386.7억 달러로 전년에 비해 0.9% 하락했고 수입액은 2069.5억 달러로 전년에 비해 6.7% 하락했다. 대외무역 중에서 무역유형별로 보면, 일반무역과 가공무역의 수출액은 각각 1552.5억 달러와 1479.6억 달러에 달했고 전년에 비해 각각 2.0%와 0.8% 하락했다. 기업유형으로 보면, 외자기업 수출액은 1938.9억 달러로 전년에 비해 2.5% 하락했고, 민영기업 수출액은 1068.2억 달러로 전년에 비해 1.3% 증가했고, 국유기업 수출액은 307.4억 달러로 전년에 비해 0.4% 증가했다. 수출 지역별로 보면, 아시아(62.4%), 유럽(15.1%), 북아메리카(12.7%), 라틴아메리카(4.5%), 아프리카(3%) 순이다. 수출 국가별로 보면, 미국(728억달러), 유럽연합(607.9억달러), 아세안(351.1억달러), 일본(280.8억달러), 한국(166.8억달러), 인도(96.3억달러) 등의 순이다.

<표 3-10> 장쑤성 무역 현황(2015)

구분	수출		수입	
	금액(억달러)	증감률(%)	금액(억달러)	증감률(%)
무역액	3386.7	-0.9	2069.5	-6.7
일반무역	1552.5	-2.0	835.8	-7.3
가공무역	1479.6	-0.8	817.1	-5.5
공업제품	3285.6	-1.1	1749.5	-4.9
1차 제품	51.0	-9.0	253.4	-23.3
전기기계 제품	2247.5	1.5	1268.2	-1.7
첨단기술 제품	1310.9	1.3	907.6	0.4
국유기업	307.4	0.4	142.2	-12.3
외자기업	1938.9	-2.5	1434.3	-5.1
민영기업	1068.2	1.3	455.9	-8.0

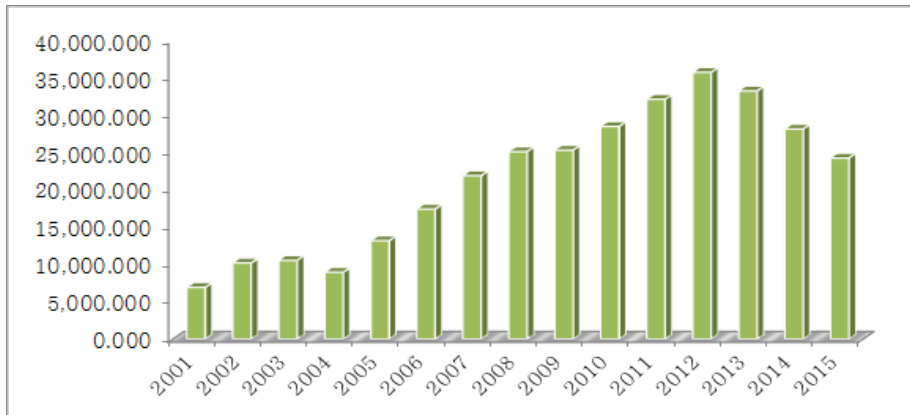
자료: 2015 江蘇省國民經濟和社會發展統計公報

<표 3-11> 장쑤성 수출의 지역과 국가 순위(2015)

순위	지역별	국가별
1	아시아	미국
2	유럽	유럽연합
3	북아메리카	아세안
4	라틴아메리카	일본
5	아프리카	한국

자료: 2015 遼寧省國民經濟和社會發展統計公報

외국인 직접투자 규모는 242.7억 달러로 전년에 비해 13.8% 하락했다. 2015년 신규 허가된 외자투자기업은 2580개이었고 투자규모가 9000만 달러 이상의 외자 프로젝트는 235개였다.

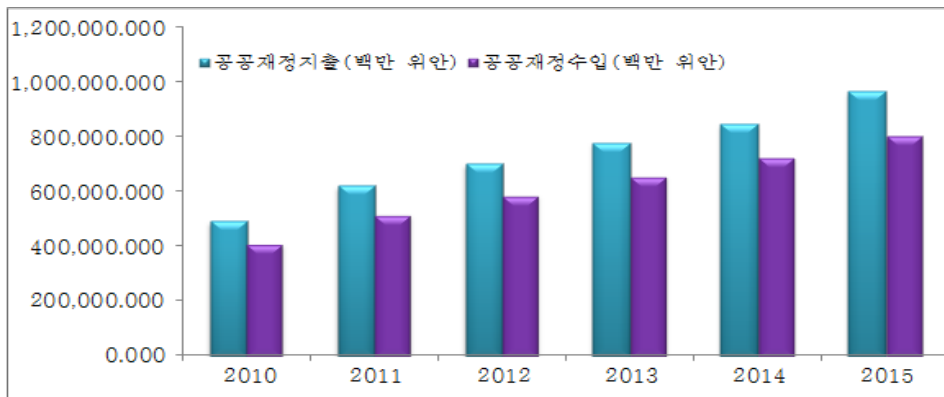


<그림 3-13> 장쑤성 실질 외국인 직접투자 규모 추세(2001-2015)

(단위: 백만달러)

자료: CEIC Data

2015년 공공재정수입은 0.8조위안으로 전년에 비해 11% 증가했으며 공공재정지출은 0.97조위안으로 전년에 비해 14.3% 증가했다. 공공재정지출은 교육(0.17조위안), 도농 커뮤니티 사무(0.15조위안), 사회보장 및 취업(0.08조위안), 공공안전(0.05조위안), 과학기술(0.04조위안) 등 순이다.



<그림 3-14> 장쑤성 공공재정 지출과 수입 추세(2010-2015)

자료: CEIC Data

주민 1인당 가처분소득은 3.0만위안으로 전년에 비해 8.7% 증가했다. 전국 평균 1인당 가처분소득(2.2만위안)보다 높다. 도농별로 보면, 도시 주민 1인당 가처분소득은 3.7만위안으로 전년에 비해 8.2% 증가했으며, 농촌 주민 1인당 가처분소득은 1.6만위안으로 전년에 비해 8.7% 증가했다. 1인당 가처분소득의 유형별로 보면, 저(低)소득층은 0.8만위안으로 전년에 비해 12.3% 증가했고, 중저(中低)소득층은 1.7만위안으로 전년에 비해 10.8% 증가했고, 중(中)소득층은 2.5만위안으로 전년에 비해 9.9% 증가했고, 중고(中高)소득층은 3.6만위안으로 전년에 비해 6.1% 증가했고, 고(高)소득층은 6.9만위안으로 전년에 비해 6.3% 증가했다.

3) 장쑤성 교통기초시설 현황

장쑤성은 장강삼각주의 북쪽으로서 화북지구와 화남지구를 연결하는 중요한 교통허브이다. “일대일로(一帶一路)” 전략과 장강삼각주 일체화 전략 하에서 장쑤성은 교통기초시설에 대해 새로운 건설 기회를 맞이하고 있다.

가) 철도

2015년 장쑤성의 철도 총연장은 2718km이었다. 그 중 고속철도 연장은 1228km를 넘어섰다. 여객 운송량은 약 1.6억명으로 전년대비 7.6% 증가했고 화물 운송량은 약 0.5억 톤으로 전년대비 16.8% 감소했다. 장쑤성은 철도가 발달하였고 철로가 전역을 뒤덮고 있다. 역내 주로 베이징-상하이 간의 징후간선철도(京滬鐵路), 쑤저우-난저우 간의 룡하이간선철도(隴海鐵路) 2개 간선(幹線) 노선이 통과하는데 쑤저우(徐州)시는 2개 간선 철도가 합류하는 교통허브도시이다. 베이징-상하이 노선 중 난징-상하이 구간이 중국에서 가장 교통량이 많은 철도 노선 중 하나이고 평균 5분마다 한 열차가 통과한다. 지역내 신이(新沂)-창싱(長興) 간의 철도(新長鐵路), 난징-우후(芙湖) 간의 닝우철도(宁芙鐵路), 난진-치둥(啓東) 간의 닝치철도(宁啓鐵路), 난징-항저우 간의 닝항광역철도(宁杭城際鐵路), 난징-안칭(安慶) 간의 닝안광역철도(宁安城際鐵路) 등 노선이 있다.



<그림 3-15> 장쑤성 철도망 노선도

자료: 百度圖片

나) 도로

장쑤성의 도로 총연장은 15.9만km로 전년대비 0.13km 증가했으며 그 중 고속도로가 약 0.45만km이다. 여객 운송량은 약 13.5억 명으로 전년대비 2% 감소했고 화물 운송량은 약 11.8억 톤으로 전년대비 2.7% 증가했다. 장쑤성은 이미 모든 현급(縣級) 행정지역에 고속도로를 개통했고 고속도로의 비중이 전국에서 가장 높다. 베이징-상하이 간의 징후고속도로(京滬高速公路), 선양-하이커우 간의 선하이고속도로(沈海高速公路), 상하이-난징 간의 후닝고속도로(滬宁高速公路), 뎬윈강-취저우 간의 뎬취고속도로(連徐高速公路), 난징-항저우 간의 닝항고속도로(宁杭高速公路), 난징-뎬윈강 간의 닝뎬고속도로(宁連高速公路) 등 10여개 고속도로가 종횡으로 교차하는 “5종9횡5연(五縱九橫五聯)”의 도로교통망을 구축했다.



<그림 3-16> 장쑤성 고속도로망 노선도

자료: 百度圖片

다) 수운(水運)

장쑤성은 동부로는 황하이(黃海)에 접하고 장강(長江) 및 경항대운하(京杭大運河)가 종횡으로 교차하며 타이후평원(太湖平原)과 리샤허평원(里下河平原)의 수로(水路)망이 조밀하다. 수운은 장쑤성의 교통 체계에서 중요한 역할을 담당하고 있다. 지역내 대부분의 도시들은 수로(水路)의 우세를 이용하여 경제를 번영시켜 왔다. 장쑤성은 항구대성(港口大省)으로서 전국 53개 주요한 항구 중에서 7개 항구, 연해 25개 주요 항구 중 5개를 보유하고 있다. 난징(南京)항은 중국내 주요한 연강(沿江)항구이자 중요한 국가급 교통중심지이다. 렌윈강(連雲港)항은 중요한 연해 항구이자 지역적 허브항구이다. 쉬저우(徐州)항은 국가 28개 내하(內河) 항운 항구 중 하나이다. 쑤저우(蘇州)항의 화물 운송량은 전국 내하 항구 중에서 1위를 차지하고 있다. 2015년 여객 운송량은 2292만 명으로 전년대비 6.7% 감소했고 화물 운송량은 약 7.4억 톤으로 전년대비 4.2% 증가했다. 역내 연해항구는 주로 렌윈강항, 옌청(鹽城)항, 난통(南通)항이고 내하(內河)항구는 주로 난징항, 전장(鎮江)항, 창저우(常州)항, 쉬저우항, 쑤저우항, 화이안(淮安)항, 우시(無錫)항, 타이저우(泰州)항, 양저우(揚州)항이다.

라) 항공

2015년 여객 운송량은 약 882만명으로 전년대비 8.9% 증가했고 화물 운송량은 약 7만톤으로 전년대비 1.3% 감소했다. 장쑤성은 9개 공항을 보유하고 있는데 그 중에서 난징 루커우(祿口)공항과 우시 쑤난(蘇南)공항은 지역적 허브공항으로 선정되고 렌윈강 화과산(花果山)공항(미개통)은 대형공항으로 선정됐다. 나머지 난통 싱둥(興東)공항, 쉬저우 관음(觀音)공항 옌청 난양(南洋)공항, 창저우 본뉴(奔牛)공항, 화이안 렌수(漣水)공항, 양저우(揚州) 타이저우(泰州) 공항은 중형공항으로 선정되었다. 이제 장쑤성은 “2허브1대6중(兩樞紐, 一大, 六中)”의 항공망을 구축하게 되었다. 역내 공항과 인구 10만명 이상 진(鎭: 읍) 및 현(縣)급

도시는 모두 1.5시간 교통거리권을 형성하게 된다.



<그림 3-17> 장쑤성 항구와 공항 배치도

자료: 百度圖片

3. 장쑤성 지역 및 도시별 현황

장쑤성은 각 지급행정단위의 지리위치 등 요인을 고려하여 쑤난(蘇南)지역, 쑤중(蘇中)지역과 쑤베이(蘇北)지역으로 구분된다. 쑤난지역은 주로 난징시(南京市), 우시시(無錫市), 쑤저우시(蘇州市), 전장시(鎮江市)와 창저우시(常州市) 5개 도시를 구성하고, 쑤중지역은 주로 양저우시(揚州市), 타이저우시(泰州市)와 난통시(南通市) 3개 도시를 구성하며, 쑤베이지역은 련윈강시(連雲港市), 쑤저우시(徐州市), 쑤첸시(宿遷市), 옌청시(鹽城市)와 화이안시(淮安市) 5개 도시를 포함한다.

1) 쑤난지역

쑤난(蘇南)지역의 지리위치는 장쑤성의 남쪽에 있고, 장강삼각주의 중심 위치에 있다. 동부는 상하이시, 서부는 안후이성, 남부는 저장성, 북부는 장강 사이로 장쑤성의 다른 도시와 접한 지역이다.



<그림 3-18> 쑤난지역 위치도

자료: 百度圖片

쑤난지역은 주로 평원, 산지와 수역(水域)으로 구성된다. 그 중 평원 면적은 쑤난지역 총면적의 약 50.45% 이고 산지면적은 약 28.4%이고 나머지 수역면적은 약 21.15%에 달한다. 쑤난지역의 총면적은 약 2.79 만km²이고 장쑤성 총면적의 27.17%를 차지한다. 행정구역은 난징시(南京市), 우시시(无锡市), 쑤저우시(蘇州市), 전장시(鎮江市)와 창저우시(常州市)가 있다. 난징시는 쑤남지역의 중심도시이자 장강삼각주의 3개 대도시 중 하나이다. 난징시는 11개 시할구(市轄區)를 포함한다. 우시시는 중국 주요 경공업 도시(방직 산업)로서 5개 시할구, 2개 현급시를 포함한다. 장쑤성의 최대 경제 규모를 보유한 쑤저우시는 5개 시할구, 4개

현급시를 포함한다. 전장시는 중국 국가역사문화도시로서 3개 시할구와 3개 현급시를 포함된다. 창저우시는 장쑤성에서 가장 중요한 직물생산 기지로서 5개 시할구와 1개 현급시를 포함한다.

<표 3-12> 쑤난지역 개황(2015)

구분	난징시	우시시	쑤저우시	전장시	창저우시
면적(만km ²)	0.66	0.46	0.85	0.38	0.44
인구(만명)	819	651	1060	317	470
위치	장쑤성의 남쪽				
기후	아열대 계절풍기후				
행정구역	11개 시할구	5개 시할구, 2개 현급시	5개 시할구, 4개 현급시	3개 시할구, 3개 현급시	5개 시할구, 1개 현급시
방언(方言)	강회관화(江淮官話), 오어(吳語)				
전화번호	(86)025	(86)0510	(86)0512	(86)0511	(86)0519
차량번호	蘇A	蘇B	蘇E	蘇L	蘇D

주: 강회관화(江淮官話)는 주로 난징시와 전장시를 사용함

오어(吳語)는 주로 우시시, 쑤저우시와 창저우시를 사용함

자료: 百度百科

가) 난징시

난징시(南京市)는 중국동부지구 중요한 핵심도시로서 전국 중요한 과학연구개발기지이자 종합적인 교통허브도시이다. 또한, 삼국시대 오(吳)국부터 남조시대 전(陳)국까지 6개 왕조의 수도가 되었기 때문에 “6조 고도(六朝古都)”라고 부르기도 한다. 난징 북부는 양저우시, 서부는 마안산시, 동부는 전장시와 창저우시, 남부는 저장성에 접하고 있다.

난징시는 전국(戰國)시대 초(楚)국과 오(吳)국의 영토였고 서력 기원전 333년 초위왕(楚威王)은 금릉읍(金陵邑)을 설치했고 삼국시대 오국, 동진(東晉), 남조(南朝) 시대의 송(宋), 제(齊), 양(梁), 전(陳) 등 나라의 수도가 됐다. 송(宋)나라 시대 강녕부(江寧府)가 설치됐고 원(元)나라 시대 집경로(集慶路)에 속했다. 명(明)나라 시대 초기 수도가 되었기 때문에 당시 중국의 정치·경제·문화 중심지였다. 1402년 영락(永樂)황제가 베이징으로 수도를 옮긴 후에는 응천부(應天府)에 속했고 청(淸)나라

시대 강녕부(江寧府)가 설치됐다. 중화민국 시대 국민정부는 공식적으로 난징에 수도를 정했다. 1949년에 중화인민공화국의 중앙직할시가 됐고 1953년 장쑤성의 성회도시가 됐다. 1992년 부성급(副省級)도시로 승격했다.

2015년 난징시의 지역총생산은 약 9720.8억위안으로 전년대비 9.3% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 232.4억위안, 3916.8억위안과 5571.6억위안에 달했고 전년대비 각각 3.4%, 7.2%와 11.3% 증가했다. 1인당 지역총생산은 11만위안을 넘어선 11.8만위안(약 1.9만달러)이었다. 장쑤성 평균수준(8.8만위안)대비 아주 높다. 농림축어업은 243.7억위안으로 전년대비 8.0% 증가했다. 난징의 우세산업은 주로 전자, 자동차, 석유화학, 전력, 철강 등 산업이다. 공업총액은 3395.3억위안으로 전년대비 1.6% 하락했다. 사회소비품 소비액은 4590.2억위안으로 전년대비 10.2% 증가했다. 대외무역총액은 532.7억달러로 전년대비 7.0% 하락했다. 수출액과 수입액은 각각 약 315.1억달러와 217.6억달러에 달했고 전년대비 각각 7.0%와 11.6%가 하락했다. 외국인 직접투자액은 33.4억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 4.6만위안으로 전년대비 8.3% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.9만위안으로 전년대비 10.3% 증가했다.

나) 전장시

전장시(鎮江市)는 난징도시권의 주요 도시이고 장강경제발제지구 중요한 구성구역이다. 그리고 장강과 경항대운항(京杭大運河)의 어름에 있기 때문에 “천하제일강산(天下第一江山)”라고 부른다. 전장 북부는 양저우시, 서부는 난징시, 동부는 타이저우시, 남부는 창저우시에 접하고 있다.

전장시는 전국(戰國)시대 오(吳)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 오군(吳郡)에 속했으며 삼국시대 오국(吳國)의 땅이었다. 수(隋)나라 시대 윤주(潤州)가 설치됐고 송(宋)나라 시대 진강부(鎮江府)가 설치됐으며

원(元)나라 시대 진강로(鎮江路)에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대 진강부(鎮江府)에 속했다. 중화민국 시대 장쑤성의 성회(省會)도시가 됐고 1983년 장쑤성 지급행정도시로 승격했다.

2015년 전장시의 지역총생산은 3502.5억위안으로 전년대비 9.6% 상승했다. 1차산업은 132.9억위안으로 전년대비 3.6%증가했다. 2차산업은 1727.0억위안으로 전년대비 9.5% 증가했다. 3차산업은 1642.6억위안으로 전년대비 10.2% 증가했다. 1인당 지역총생산은 11.0만위안(약 1.8만달러)에 달했다. 장쑤성 평균수준(8.8만위안)에 비하면 상당히 높은 것으로 보인다. 농림축어업은 152.6억위안으로 전년대비 3.8% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 1589.0억위안으로 전년대비 7.8% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 4.7%와 8.3% 증가했다. 전장시는 전자기계업, 화학공업, 교통설비제조업, 전자정보업 등 우세산업을 가지고 있다. 사회소비품 소비액은 1113.7억위안으로 전년대비 11.0% 증가했다. 대외무역총액은 100.6억달러로 전년대비 2.4% 하락했다. 외국인 직접투자액은 13.1억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.9만위안으로 전년대비 8.2% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.9만위안으로 전년대비 8.7% 증가했다.

다) 창저우시

창저우시(常州市)는 장강삼각주지구 핵심도시 중 하나이고 첨단제조업기지와 문화관광도시이다. 창저우 북부는 전장시, 서부는 난징시, 동부는 우시시, 남부는 저장성에 접하고 있다.

창저우시는 전국(戰國)시대 오(吳)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 연릉현(延陵縣)에 속했고 삼국시대 오국(吳國)의 땅이었다. 수(隋)나라 시대 상주(常州: 창저우)가 설치했고 송(宋)나라 시대 상주부(府)가 설치됐고 원(元)나라 시대 상주로(路)에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대 가상주부(府)에 속했다. 1953년 장쑤성에 속했고 1983년 지급행정도시로 승격했다.

2015년 창저우시의 지역총생산은 5273.2억위안으로 전년대비 9.2% 상승했다. 1차산업은 146.6억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 2차산업은 2516.2억위안으로 전년대비 8.5% 증가했다. 3차산업은 2610.4억위안으로 전년대비 10.5% 증가했다. 1인당 지역총생산은 11.2만위안(약1.8만달러)에 달했다. 농림축어업은 271.8억위안으로 전년대비 5.8% 증가했다. 그 중 농업은 147.2억위안으로 전년대비 6.1% 증가했다. 임업은 1.9억위안으로 전년대비 3.5% 증가했다. 어업은 68.3억위안으로 전년대비 5.5% 증가했다. 축산업은 38.8억위안으로 전년대비 3.5% 증가했다. 창저우시는 주로 방직업과 농산품가공업 등 우세산업을 포함한다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 1145.3억위안으로 전년대비 5.3% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 전년대비 각각 4.7%와 8.3% 증가했다. 외국인 직접투자액은 24.9억달러였다. 주민 1인당 가처분소득은 3.5만위안으로 전년대비 8.3% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 4.3만위안으로 전년대비 8.2% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 2.2만위안으로 전년대비 8.8% 증가했다.

라) 우시시

우시시(无錫市)는 중국 민족공업과 향진(鄉鎮)공업의 발상지로서 쑤난경제모델의 대표적인 도시이다. 또한, 장강경제지대와 장강삼각주도시군의 중요한 도시 중 하나이다. 우시 북부는 타이저우시, 서부는 창저우시, 동부는 쑤저우시, 남부는 저장성에 접하고 있다.

우시시는 전국(戰國)시대 월(越)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 무석현(無錫縣: 우시)에 속했고 삼국 시대 오국(吳國)의 땅이었다. 당(唐)나라 시대 강남동도(江南東道)가 설치됐고 송(宋)나라 시대 상주에 속했고 원(元)나라 시대 상주로(路)에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대가 장주부(常州府)에 속했다. 1953년 장쑤성에 속했다.

2015년 우시시의 지역총생산은 8518.3억위안으로 전년대비 7.1% 증가했다. 1차산업은 137.7억위안으로 전년대비 0.14% 하락했다. 2차산업은

4197.4억위안으로 전년대비 5.0% 증가했다. 3차산업은 4183.1억위안으로 전년대비 9.6% 증가했다. 1인당 지역총생산은 13.1만위안(약 2.1만달러)에 달했다. 장쑤성 평균수준(8.8만위안)에 비하면 상당히 높은 수준이고, 지역내 13개 지급시 중 2위이다. 우시시의 우세산업은 주로 방직업, 자동차업, 소프트웨어업, 태양광발전업 등 산업이다. 농림축어업은 158.4억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 2953.3억위안으로 전년대비 4.4% 증가했다. 사회소비품 소비액은 2847.61억위안으로 전년대비 9.2% 증가했다. 대외무역총액은 684.7억달러로 전년대비 7.7% 하락했다. 그 중에 수입액은 262.4억달러로 전년대비 12.4% 하락했다. 수출액은 422.3억달러로 전년대비 4.5% 하락했다. 외국인 직접투자액은 32.1억달러였다. 우시시 1인당 가처분소득은 3.9만위안으로 전년대비 8.2% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 4.5만위안으로 전년대비 8.1% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 2.4만위안으로 전년대비 8.5% 증가했다.

마) 쑤저우시

쑤저우(蘇州市)는 오(吳)문화의 발상지로서 국가 역사적·문화적 유명도시이다. 또한, 세계유산위원회는 쑤저우 사택정원을 세계유산목록으로 등재했다. 쑤저우 북부는 타이저우시와 난통시, 서부는 우시시, 동부는 상하이시, 남부는 저장성에 접하고 있다.

쑤저우는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국과 초(楚)국의 영토였고 한(漢)나라 시대에는 오현(오(吳)縣: 우시)에 속했으며 삼국시대에는 오국(吳國)의 땅이었다. 수(隋)나라시대 소주(蘇州: 쑤저우)가 설치됐고 당(唐)나라 시대 강남도(江南道)가 설치됐고 송(宋)나라 시대 평강부(平江府)에 속했고 원(元)나라 시대 평강로(路)에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는 소주부에 속했다. 청나라 시대 이후 장쑤성에 속했다.

2015년 쑤저우시의 지역총생산은 1.45조위안으로 전년대비 7.5% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 251.7억위안, 7045.1억위안과

7243.2억위안이었다. 쑤저우시의 2차산업과 3차산업은 장쑤성 경제지표에서 아주 큰 비중을 차지한다. 1인당 지역총생산은 13.6만위안(약 2.1만달러)이었다. 장쑤성 평균수준(8.8만위안)대비 가장 높은 수준이고 지역내 13개 지급시 중 1위이다. 농림축어업은 241.2억위안으로 전년대비 3.4% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 6490.4억위안으로 전년대비 0.2% 하락했다. 쑤저우시는 주로 섬유제품업, 정밀화학업, 전자제조업, 기계제조업 등의 산업에서 우세 산업을 형성하고 있다. 사회소비품 소비액은 4424.8억위안으로 전년대비 9.0% 증가했다. 도시소비품시장 소비액은 3864.7억위안으로 전년대비 9.0% 증가했다. 농촌소비품시장 소비액은 560.1억위안으로 전년대비 8.8% 증가했다. 대외무역총액은 3053.5억달러로 전년대비 1.9% 하락했다. 그 중에 수출액은 1814.6억달러로 전년대비 0.2% 증가했다. 외국인 직접투자액은 20.5억달러였다. 주민 1인당 가처분소득은 4.3만위안으로 전년대비 8.2% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 5.0만위안으로 전년대비 8.0% 증가했고, 농촌주민 1인당 가처분소득은 2.6위안으로 전년대비 9.0% 증가했다.

<표 3-13> 쑤난지역 경제사회 현황(2015)

구분	난징시	전장시	창저우시	우시시	쑤저우시	장쑤성
지역총생산 (억위안)	9720.8	3502.5	5273.2	8518.3	14504.1	70116.4
1차산업 (억위안)	232.4	132.9	146.6	137.7	251.7	3986.1
2차산업 (억위안)	3916.8	1727.0	2516.2	4197.4	7045.1	32044.5
3차산업 (억위안)	5571.6	1642.6	2610.4	4183.1	7243.2	34085.9
1인당 지역총생산 (만위안)	11.8	11.4	11.2	13.1	13.6	8.8
농림축어업 (억위안)	243.7	152.6	271.8	158.4	241.2	4209.5
공업 (억위안)	3395.3	1589.0	2270.0	3837.3	6490.4	27996.4
사회소비품	4590.2	1113.7	1990.5	2847.6	4424.8	26000.0

소비액 (억위안)						
대외무역액 (억달러)	532.7	100.6	-	684.7	3053.5	5456.1
외국인 직접투자 (억달러)	33.4	13.1	24.9	32.1	20.5	242.7
도시 1인당 가처분소득 (만위안)	4.6	3.9	4.3	4.5	5.0	3.7
농촌 1인당 가처분소득 (만위안)	1.9	1.9	2.2	2.4	2.6	1.6

자료: 2015年南京市/鎮江市/常州市/無錫市/蘇州市/江蘇省國民經濟和社會發展統計公報

쑤난지역은 중국 내하(內河)항운이 특히 발달한 곳이다. 특히 타이후 평원 지역은 항로가 매우 밀집한 지역이고 장강 및 경향대운하에 인접하여 많은 도시와 교류한다. 1990년대 이후 장쑤성은 고속도로망을 구축했고 쑤난지역의 고속도로 비중은 전국에서 1위를 차지하고 있다. 2010년 7월 상하이-난징 간의 후닝고속철도(滬寧高鐵)가 개통되었는데, 이 고속철도는 세계에서 운행거리가 가장 길고, 건설표준이 제일 높고, 운영속도가 제일 빠르다. 역내 주로 난징역, 전장역, 쑤저우역, 우시역, 창저우역 등 기차역이 있다. 난징 루커우국제공항(南京祿口國際機場)은 장쑤성의 관문(門戶) 공항이자 장강삼각주의 주요한 국제공항 중 하나로서 미국, 싱가포르, 한국, 일본, 미국, 호주, 유럽 등 국가들의 30여 개 도시와 국내 70여 개 도시 간의 약 150개 노선이 운영되고 있다. 그리고 난징 루커우국제공항은 상하이 푸둥(浦東)공항과 홍차오(虹橋)공항의 불시착 공항이기도 하다.

2) 쑤중지역

장쑤성의 중부에 있는 쑤중(蘇中)지역은 장강하류지역의 북부에 있다. 상하이경제권과 난징도시권의 주변 지역이자 장강삼각주도시군 26개

핵심 도시 중 3개이다. 동부는 황하이, 남부는 장강, 서부는 안후이성, 북부는 장쑤성의 다른 도시와 접한 지역이다.



<그림 3-19>芜中지역의 위치도

자료: 百度圖片

芜中지역은 주로 평원으로 구성된다.芜中지역의 총면적은 약 2.09만 km^2 이고 장쑤성 총면적의 20.0%를 차지한다. 행정구역은 양저우시(揚州市), 타이저우시(泰州市)와 난통시(南通市)를 포함한다. 양저우시는 한(漢)나라 시대부터 설립된 13주(州) 중 하나로서 수천 년의 역사문화를 가지고 있다. 양저우시는 3개 시할구, 2개 현급시와 1개 현으로 구성된다. 전(前)중국국가주석인 후진타오(胡錦濤)의 고향인 타이저우시는 3개 시할구와 3개 현급시로 구성된다. 장쑤성내 경제 성장률이 가장 빠르게 성장하는

연해도시인 난통시는 3개 시할구, 3개 현급시와 2개 현으로 구성된다.

<표 3-14> 쑤중지역 개황(2015)

구분	양저우시	타이저우시	난통시
면적(만km ²)	0.66	0.58	0.85
인구(만명)	461	508	730
위치	장쑤성의 중부		
기후	아열대 계절풍기후		
행정구역	3개 시할구, 2개 현급시, 1개 현	3개 시할구, 3개 현급시	3개 시할구, 3개 현급시, 2개 현
방언(方言)	강회관화(江淮官話)		
전화번호	(86)0514	(86)0523	(86)0513
차량번호	蘇K	蘇M	蘇F

자료: 百度百科

가) 양저우시

양저우(揚州市)는 중국 최초의 국가 역사적·문화적 유명도시로서 약 2500여년 역사를 가지고 있다. 양저우 북부는 화아안시와 옌청시, 서부는 마안산(馬鞍山)시, 동부는 타이저우시, 남부는 난징시와 전장시에 접하고 있다.

양저우는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 광릉현(廣陵縣)에 속했고 삼국시대 오국(吳國)의 땅이었다. 수(隋)나라 시대 양주(揚州: 양저우)가 설치됐고 당(唐)나라 시대 회안도(淮安道)가 설치됐고 송(宋)나라와 원(元)나라 시대 회안로(路)에 속했고 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는 양주부(府)에 속했다. 청나라 중후기부터 장쑤성에 속했다.

2015년 양저우시의 지역총생산은 약 4016.8억위안으로 전년대비 10.3% 증가했다. 1·2·3차산업은 각각 241.93억위안, 2011.97억위안과 1762.94억위안으로 전년대비 각각 3.5%, 10.6%와 10.8% 증가했다. 양저우시의 2차산업과 3차산업은 큰 비중을 차지하고 있다. 농림축어업은 255.7억위안이었다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 1749.6억위안으로 전년대비 8.4% 증가했다. 양저우시의 우세산업은 주로 섬유산업과 농산물가공업 등 산업이다. 사회소비품 소비액은 1237.0억위안으로 전년대

비 9.7% 증가했다. 대외무역총액은 103.4억달러로 전년대비 3.3% 증가했다. 그 중 수출액과 수입액은 각각 약 77.1억달러와 26.3억달러에 달했고 전년대비 각각 0.4%와 12.7% 하락했다. 외국인 직접투자액은 8.5억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.3만위안으로 전년대비 8.7% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.7만위안으로 전년대비 8.7% 증가했다.

나) 타이저우시

타이저우시(泰州市)는 쑤중지역의 관문(門戶)으로서 쑤베이지역과 쑤남지역을 잇는 중요한 통로이다. 타이저우 북부는 옌청시, 서부는 양저우시, 동부는 난통시, 남부는 쑤저우시, 우시시와 창저우시에 접하고 있다.

타이저우시는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국, 월(越)국, 초(楚)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 해릉현(海陵縣)에 속했고 삼국 시대 오국(吳國)의 땅이었다. 수(隋)나라시대에 양주(揚州: 양저우)가 설치됐고 당(唐)나라 시대 회남도(淮南道)가 설치됐고 송(宋)나라와 원(元)나라 시대 회남로에 속했으며 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는 양주부에 속했다. 1949-1996년 양저우시에 속했고 1996년에 지급행정도시로 승격했다.

2015년 타이저우시의 지역총생산은 3687.9억위안으로 전년대비 10.2% 증가했다. 1차산업은 218.9억위안으로 전년대비 3.4% 증가했다. 2차산업은 1811.0억위안으로 전년대비 10.2% 증가했다. 3차산업은 1657.9억위안으로 전년대비 11.2% 증가했다. 1인당 지역총생산은 7.9만위안(약 1.3만 달러)에 달했다. 농림축어업은 227.3억위안이었다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 1565.3억위안으로 전년대비 11.0% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 전년대비 각각 11.9%와 16.0% 증가했다. 방직업을 비롯한 우세산업이 타이저우시 경제발전 중에서 중요한 역할을 담당하고 있다. 사회소비품 소비액은 1001.6억위안으로 전년대비 10.9% 증가했다. 대외무역총액은 102.3억달러로 전년대비 6.1% 하락했다. 그 중 수출액은 63.8억달러로 전년대비 3.2% 증가했고 수입액은 38.5억달러로 전년대비

18.3% 하락했다. 외국인 직접투자액은 12.6억달러였다. 도시주민 1인당
가처분소득은 3.4만위안으로 전년대비 7.0% 증가했고 농촌주민 1인당
가처분소득은 1.6만위안으로 전년대비 7.1% 증가했다.

다) 난통시

난통시(南通市)는 중국 최초의 14개 연해개방도시 중 하나이고 장강
삼각주의 북측 경제중심지이다. 또한, 현대화 항구도시이며 국가 역사
적·문화적 유명도시이다. 난통 북부는 옌청시, 서부는 타이저우시, 남부
는 장강에 접하고 쑤저우시와 상하이시를 마주보고 있다.

난통시는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국, 월(越)국, 초(楚)국의 영
토였고 한(漢)나라 시대 해릉현(海陵縣)에 속했고 삼국시대에는 오국
(吳國)의 땅이었다. 당(唐)나라 시대 통주(通州)가 설치됐고 원(元)나라
시대 통주로(路)와 양주로에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는
통주에 속했다. 1921년 중화민국 국민정부는 통주현(縣)에서 남통현(南
通: 난통)으로 명칭을 변경했다. 1953년 장쑤성에 속했고 1983년에 지급
행정도시로 승격했다.

2015년 난통시의 지역총생산은 6148.4억위안으로 전년대비 9.6% 증가
했다. 1차산업은 354.9억위안으로 전년대비 2.9% 증가했고, 2차산업은
2977.5억위안으로 전년대비 9.7% 증가했고, 3차산업은 2816.0억위안으로
전년대비 10.5% 증가했다. 1인당 지역총생산은 8.4만위안(약 1.4만달러)
이었다. 장쑤성 평균수준(8.8만위안)대비 조금 낮은 수준이다. 농림축어
업은 385.6억위안으로 전년대비 3.8% 증가했다. 그 중에 농업, 어업과
축산업은 전년대비 각각 2.9%, 4.6%와 1.7% 증가했다. 규모이상 공업
총생산 증가치는 2453.4억위안으로 전년대비 10.7% 증가했다. 그 중 경
공업과 중공업은 각각 8.8%와 11.7% 증가했다. 난통시는 주로 방직업,
기계업, 전자정보업, 화학공업, 야금업 등 우세산업을 가지고 있다. 사
회소비품 소비액은 2379.5억위안으로 전년대비 9.9% 증가했다. 대외무
역총액은 315.8억달러로 전년대비 0.2% 하락했다. 그 중 수출액은 228.3

억달러로 전년대비 1.5% 증가했고 수입액은 87.5억달러로 전년대비 4.5% 하락했다. 외국인 직접투자액은 23.2억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 3.6만위안으로 전년대비 8.7% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.7만위안으로 전년대비 9.1% 증가했다.

<표 3-15> 쑤중지역 경제사회 현황(2015)

구분	양저우시	타이저우시	난통시	장쑤성
지역총생산(억위안)	4016.8	3687.9	6148.4	70116.4
1차산업(억위안)	241.9	218.9	354.9	3986.1
2차산업(억위안)	2012.1	1811.0	2977.5	32044.5
3차산업(억위안)	1762.9	1657.9	2816.0	34085.9
1인당 지역총생산(만위안)	9.0	7.9	8.4	8.8
농림축어업(억위안)	255.7	227.3	385.6	4209.5
공업(억위안)	1749.6	1565.3	2453.4	27996.4
사회소비품 소비액(억위안)	1237.0	1001.6	2379.5	26000.0
대외무역액(억달러)	103.4	102.3	315.8	5456.1
외국인 직접투자(억달러)	8.5	12.6	23.2	242.7
도시 1인당 가처분 소득 (만위안)	3.3	3.4	3.6	3.7
농촌 1인당 가처분 소득 (만위안)	1.7	1.6	1.7	1.6

자료: 2015年揚州市/泰州市/南通市/江蘇省國民經濟和社會發展統計公報

쑤중지역은 쑤난지역과 쑤베이지역을 연결하는 교통 유충지 역할을 맡고 있다. 역내 양저우역, 타이저우역, 난통역 등 주요 기차역이 운영 중이다. 쑤중지역은 중요한 교통 요충지로서 지리적 우세를 보유하고 발달된 도로교통망을 구축하고 있다. 역내에 베이징-상하이 간의 징후(京滬)고속도로, 연해고속도로, 난징-롄윈강 간의 닝롄(宁連)고속도로, 난징-난통 간의 닝통(宁通)고속도로 등이 통과하고 있다. 발달된 수로를 보유하고 있는 쑤중지역은 양저우항, 타이저우항, 난통항, 양쿠(洋口)항, 싱화(興化)항 등 연해와 내하 항구가 있다.

3) 쑤베이지역

쑤베이(蘇北)지역의 지리위치는 장쑤성의 북부에 있다. 동부는 황하이(黃海), 북부는 산둥성, 서부는 안후이성, 남부는 장쑤성의 다른 도시와 접하고 있다.



<그림 3-20> 쑤베이지역의 위치도

자료: 百度圖片

쑤베이지역은 주로 쑤베이평원으로 구성된다. 쑤베이지역의 총면적은 약 5.2만km²이고 장쑤성 총면적의 52.8%를 차지한다. 행정구역은 련원강시(連雲港市), 쑤저우시(徐州市), 쑤첸시(宿遷市), 옌청시(鹽城市)와 화이안시(淮安市)를 포함한다. 17세기 청나라 4대 통상(通商) 항구²⁶⁾ 중 하나인 련원강시는 3개 시할구, 3개 현을 구성된다. 중국 고대 9주(九州)²⁷⁾ 중 하나이자 화동지역의 관문인 쑤저우시는 5개 시할구, 2개 현

26) 청나라 시대 4대 통상 항구는 주로 련원강, 닝보, 샤먼, 광저우이다.

27) 중국 고대 9주는 기주(冀州: 지저우), 연주(兪州: 옌저우), 청주(靑州: 칭저우), 서주(徐州: 쑤저우), 양주(揚州: 양저우), 형주(荊州: 징저우), 예주(豫州: 위저우), 양주(梁州: 란저우), 옹주(雍州: 옹저우)

급시과 3개 현으로 구성된다. 중국 5대 담수호 중 하나인 홍저후를 보유한 쑤첸시는 2개 시할구와 3개 현으로 구성된다. 장쑤성 국토면적에서 가장 큰 지급행정지역인 옌청시는 3개 시할구, 1개 현급시와 5개 현을 구성된다. 화아허 유역 있는 화이안시는 5개 시할구, 3개 현을 구성된다.

<표 3-16> 쑤베이지역 개황

구분	롄윈강시	쉬저우시	쑤첸시	화이안시	옌청시
면적(만km ²)	0.76	1.2	0.9	1.0	1.7
인구(만명)	447	867	485	564	723
위치	장쑤성 북부				
기후	온대 계절풍기후				
행정구역	3개 시할구, 3개 현급시,	5개 시할구, 3개 현급시, 3개 현	7개 시할구, 3개 현	4개 시할구, 3개 현	3개 시할구, 1개 현급시, 5개 현
방언(方言)	강회관화(江淮官話), 중원관화(中原官話)				
전화번호	(86)518	(86)516	(86)527	(86)517	(86)515
차량번호	蘇G	蘇C	蘇N	蘇H	蘇J

주: 강회관화는 주로 화이안시와 옌청시를 사용함

중원관화는 주로 롄윈강시, 쉬저우시와 쑤첸시를 사용함

자료: 百度百科

가) 롄윈강시

롄윈강시(連雲港市)는 장쑤성 연해대개발의 핵심도시이자 중국 10대 행복도시 중 하나이다. 또한, “서유기”문화의 발원지와 신유라시아대륙 교경제회랑(新亞歐大陸橋經濟走廊)의 지점도시이다. 롄윈강 북부는 산둥성, 서부는 쉬저우시와 쑤첸시, 남부는 화이안시와 옌청시, 동부는 황하이(黃海)와 접하고 한국과 마주보고 있다.

롄윈강시는 춘추전국(春秋戰國)시대 노(魯)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 동해군(東海郡)에 속했으며 삼국 시대 위(魏)국의 땅이었다. 송(宋)나라 시대 회남로(淮南路)가 설치됐고 원(元)나라 시대 해주로(海州

우)를 포함한다.

路)와 해주부(海州府)에 속했다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는 회안부(淮安府)에 속했다. 1921년 중화민국 국민정부는 해주(海州)에서 동해현으로 명칭을 변경했다. 1945-1952년 상동성에 속했고 1953년 장쑤성 쉬저우에 속했고 1983년에 지급행정도시로 승격했다.

2015년 련윈강시의 지역총생산은 약 2160.6억위안으로 전년대비 10.8% 증가했다. 1·2·3차산업은 각각 282.7억위안, 959.0억위안과 919.0억위안이었다. 1인당 지역총생산은 4.8만위안으로 전년대비 10.3% 증가했다. 농림축어업은 299.7억위안으로 전년대비 3.7% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 767.3억위안으로 전년대비 13.2% 증가했다. 사회소비품 소비액은 830.7억위안으로 전년대비 12.4% 증가했다. 대외무역 총액은 80.5억달러로 전년대비 0.2% 증가했다. 그 중 수출액은 40.6억달러로 전년대비 6.9% 하락했다. 수입액은 39.8억달러로 전년대비 8.3% 증가했다. 외국인 직접투자액은 8.0억달러였다. 련윈강 주민 1인당 가처분소득은 1.9만위안으로 전년대비 9.1% 증가했다. 그 중 도시주민 1인당 가처분소득은 2.6만위안으로 전년대비 9.0% 증가했고, 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 9.2% 증가했다.

나) 쉬저우시

쉬저우시(徐州市)는 화동지역의 중요한 과학기술·문화·금융·관광·의료·전시 컨벤션 핵심도시이다. 또한, 장쑤성의 경제, 상업, 대외무역 중심지 중 하나이다. 쉬저우 북부는 산둥성, 서부는 안후이성, 남부는 쑤첸시, 동부는 련윈강시에 접하고 있다.

쉬저우시는 춘추전국(春秋戰國)시대 송(宋)국과 초(楚)국의 영토였고 한(漢)나라 시대 팽성현(彭城縣)에 속했으며, 삼국시대에는 위(魏)국의 땅이었다. 수(隋)나라 시대 서주(徐州:쉬저우)가 설치됐고 송(宋)나라 시대 귀덕부(歸德府)에 속했다. 명(明)나라 시대 난즈리(南直隸)에 속했고 청(淸)나라 시대 서주부(徐州府)에 속했다. 일제 강점기(1937-1945) 회해성(淮海省)의 성회(省會)도시가 됐고 1945-1953년 산둥성에 속했다.

1953년부터 장쑤성에 귀속됐다.

2015년 쉬저우시의 지역총생산은 5319.9억위안으로 전년대비 9.5% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 504.8억위안, 2355.1억위안과 2460.1억위안으로 전년대비 각각 3.5%, 9.8%와 10.2% 증가했다. 1인당 지역총생산은 6.2만위안에 달했고 전년대비 9.0% 증가했다. 농림축어업은 524.1억위안이었다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 전년대비 9.3% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 12.9%와 7.4% 증가했다. 사회소비품 소비액은 2358.5억위안으로 전년대비 12.4% 증가했다. 대외무역총액은 54.1억달러로 전년대비 9.6% 하락했다. 그 중 수출액은 43.9억달러로 전년대비 6.1% 하락했으며 수입액은 10.2억달러로 전년대비 22.0% 증가했다. 외국인 직접투자액은 14.3억달러였다. 쉬저우시 주민 1인당 가처분소득은 2.0만위안으로 전년대비 9.0% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.6만위안으로 전년대비 8.9% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.4만위안으로 전년대비 9.1% 증가했다.

다) 쑤첸시

쑤첸시(宿遷市)는 서초패왕(西楚霸王) 항우(項羽)의 고향으로서 국가 역사적·문화적 유명 도시 중 하나이다. 또한, 중국 8대 명주(名酒) 중 양하대곡(洋河大曲)과 쌍구대곡(雙溝大曲)의 생산지로서 “중국바이주지도(中國白酒之都)”라고 부른다. 쑤첸 북부는 쉬저우시와 련윈강시, 서부는 안후이성, 남부는 안후이성, 동부는 화이안시에 접하고 있다.

쑤첸시는 춘추전국(春秋戰國)시대 사수(泗水)국의 영토였고 진(秦)나라 시대 하상현(下相縣)이 설치됐다. 동진(東晉) 시대 숙예현(宿豫縣)이 설치됐고 당(唐)나라 시대 사주(泗州)에 속했다. 당나라 후기 황제의 존함을 피하기 위해서 숙예현에서 숙천현(宿遷縣: 쑤첸)으로 명칭을 변경했다. 1947-1996년 장쑤성 화이인(淮陰)에 속했고 1996년 7월 지급행정시로 승격됐다.

2015년 쑤첸시의 지역총생산은 2126.2억위안으로 전년대비 10.0% 증

가했다. 1차산업은 258.1억위안으로 전년대비 3.4% 증가했고, 2차산업은 1031.3억위안으로 전년대비 10.9% 증가했고, 3차산업은 836.8억위안으로 전년대비 11.1% 증가했다. 1인당 지역총생산은 4.4만위안(약 0.7만달러)에 달했다. 농림축어업은 264.8억위안으로 전년대비 3.6% 증가했다. 그 중 농업은 169.2억위안으로 전년대비 3.1% 증가했고 임업은 10.9억위안으로 전년대비 3.0% 증가했다. 어업은 43.1억위안으로 전년대비 2.0% 증가했고, 축산업은 35.3억위안으로 전년대비 3.0% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 994.2억위안이었다. 사회소비품 소비액은 626.6억위안으로 전년대비 1.1% 증가했다. 대외무역총액은 26.0억달러로 전년대비 30.8% 하락했다. 그 중 수출액은 18.5억달러로 전년대비 37.1% 하락했고 수입액은 7.5억달러로 전년대비 8.1% 하락했다. 외국인 직접투자액은 3.0억달러였다. 쑤첸시 주민 1인당 가처분소득은 1.7만위안으로 전년대비 9.1% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.2만위안으로 전년대비 9.0% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 9.4% 증가했다.

라) 화이안시

화이안시(淮安市)는 중국 8대 요리 중 회양(淮揚)요리의 발상지로서 중국 내 우수한 관광도시 중 하나이다. 화이안 북부는 쑤첸시와 톈윈강시, 서부는 안후이성, 남부는 양저우시, 동부는 옌청시에 접하고 있다.

화이안시는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국, 월(越)국, 초(楚)국의 영토였고 진(秦)나라 시대에 회음현(淮陰縣)이 설치됐다. 명(明)나라와 청(淸)나라 시대에는 회안부(淮安府: 화이안)에 속했고, 1953년 장쑤성에 귀속됐고 1983년 지급행정시로 승격됐다.

2015년 화이안시의 지역총생산은 2745.1억위안으로 전년대비 10.3% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 전년대비 각각 3.7%, 1.6%와 6.8% 증가했다. 1인당 지역총생산은 5.6만위안(약 0.9만달러)에 달했다. 농림축어업은 313.4억위안이었다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 985.7

억위안으로 전년대비 11.5% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 전년대비 각각 9.9%과 12.8% 증가했다. 사회소비품 소비액은 970.7억위안으로 전년대비 12.3% 증가했다. 대외무역총액은 41.3억달러로 전년대비 0.6% 증가했다. 외국인 직접투자액은 8.9억달러였다. 화이안시 주민 1인당 가처분소득은 2.1만위안으로 전년대비 9.1% 증가했다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.8만위안으로 전년대비 7.9% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.3만위안으로 전년대비 9.3% 증가했다.

마) 옌청시

옌청시(鹽城市)는 지대가 평평하고 수로가 뻘뻘하게 분포하고 산물이 풍족한 지역으로서 “어미고장(魚米之鄉: 물고기와 쌀이 많이 나는 곳)이라고 부른다. 또한, 장쑤성 연해지역 신흥 공상(工商)업도시이다. 옌청 북부는 쉰원강시, 서부는 양저우시와 화이안시, 남부는 난통시와 타이저우시, 동부는 황하이(黃海)와 접하고 한국 제주도와 마주보고 있다.

옌청시는 춘추전국(春秋戰國)시대 오(吳)국, 월(越)국, 초(楚)국의 영토였고, 진(秦)나라 시대에는 동해군(東海郡)이 설치됐다. 한(漢)나라 시대 염독현(鹽瀆縣)이 설치됐고 동진(東晉) 시대 염독현에서 염성현(鹽城縣: 옌청)으로 명칭을 변경했다. 수(隋)나라와 당(唐)나라 시대 강도군(江都郡)에 속했고 원(元)나라 시대 회동도(淮東道)를 두었다. 청(淸)나라 시대 초기에 강남성(江南省)에 속했고 중기부터 강남성은 장쑤성과 안후이성(安徽省)으로 분리된 후 장쑤성에 귀속됐다. 1983년에 옌청시는 지급시(地級市)로 승격됐다.

2015년 옌청시의 지역총생산은 4212.5억위안으로 전년대비 10.5% 증가했다. 1차산업, 2차산업과 3차산업은 각각 516.5억위안, 1925.5억위안과 177.5억위안이었다. 1인당 지역총생산은 5.8만위안(약 0.9만달러)에 달했다. 농림축어업은 547.2억위안으로 전년대비 2.7% 증가했다. 규모이상 공업 총생산 증가치는 1653.9억위안으로 전년대비 10.5% 증가했다. 그 중 경공업과 중공업은 각각 전년대비 11.3%과 11.6% 증가했다. 사

회소비품 소비액은 1468.6억위안으로 전년대비 11.9% 증가했다. 대외무역총액은 81.2억달러로 전년대비 8.0% 증가했다. 외국인 직접투자액은 8.0억달러였다. 도시주민 1인당 가처분소득은 2.8만위안으로 전년대비 9.1% 증가했고 농촌주민 1인당 가처분소득은 1.6만위안으로 전년대비 9.3% 증가했다.

<표 3-17> 쑤베이역 경제사회 현황(2015)

구분	렌윈강시	쉬저우시	쑤첸시	화이안시	옌청시	장쑤성
지역총생산(억위안)	2160.6	5319.9	2126.2	2745.1	4212.5	70116.4
1차산업(억위안)	282.7	504.8	258.1	307.7	516.5	3986.1
2차산업(억위안)	959.0	2355.1	1031.3	1176.7	1923.5	32044.5
3차산업(억위안)	919.0	2460.1	836.8	1260.8	1772.5	34085.9
1인당 지역총생산 (만위안)	4.8	6.2	4.4	5.6	5.8	8.8
농림축어업(억위안)	299.7	524.1	264.8	313.4	547.2	4209.5
공업(억위안)	767.3	1976.6	994.2	985.7	1653.9	27996.4
사회소비품 소비액 (억위안)	830.7	2358.5	626.6	970.7	1468.6	26000.0
대외무역액(억달러)	80.5	54.1	26.0	41.3	81.2	5456.1
외국인 직접투자 (억달러)	8.0	14.3	3.0	8.9	8.0	242.7
도시 1인당 가처분 소득(만위안)	2.6	2.6	2.2	2.8	2.8	3.7
농촌 1인당 가처분 소득(만위안)	1.3	1.4	1.3	1.3	1.6	1.6

자료: 2015年連雲港市/徐州市/宿遷市/淮安市/鹽城市/江蘇省國民經濟和社會發展統計公報

쑤베이지역의 철도 총연장은 약 866km에 달하고 옌청-하이안(海安) 구간인 연해고속철도(계획중), 칭다오-렌윈강 간의 칭렌(靑連)고속철도(공사중), 정저우-쉬저우 간의 정쑤(鄭徐)고속철도 등 노선이 있다. 쑤베이지역의 수운은 주로 경항대운항에 의하여 운영하고 있다. 역내 8개

고속도로를 비롯한 도로교통망의 총연장은 약 1539km에 달하고 장쑤성의 41.4%를 차지하고 있다. 역내 4대 지역 공항은 쑤베이(徐海)의 공중(空中) 관문(門戶)으로서 장강삼각주 북측의 중요한 물류기지와 대외개방의 창구이다. 뤼윈강항은 난징항, 쑤저우항, 난통항에 이어 성내(省內) 4번째로 화물량이 1억 톤을 초과한 항구가 되며 중국 연해 10대 컨테이너 항구와 세계 100대 컨테이너 항구 중 하나이다. 뤼윈강항과 옌칭 따펑항(大丰港)은 최초의 해협양안(중국 대륙-대만) 간 해운직항 항구를 선정된다. 쑤저우항은 국가급 내하 수운 허브도시로서 화물운송량이 전국 10대 내하 항구 중 하나이다.

4. 장쑤성의 주요 정책 동향

1) 장쑤성의 13차 5개년 계획(2016-2020)

2016년 1월 25일 12기 장쑤성 인민대표대회 4차 회의에서의 심의 통과한 “13차 5개년 계획(2016-2020)” 강요는 총 12개 편(篇), 42개 장(章)으로 구성된다.

이 계획은 2020년까지 소강(小康)사회로의 진입 목표달성을 위해, 혁신발전전략, 인재육성전략, 지역균형발전전략, 경제국제화전략, 지속발전전략, 민생공유전략 등 6대 전략을 추진을 통해서, 경제력이 강하고, 주민소득이 높고, 생태환경이 아름답고, 사회문명 수준이 높은 “새로운 장쑤성 건설”을 실천목표로 제시하고 있다.

① 경제발전정책

경제발전정책은 지속적인 중고속 성장 목표를 세우고 있다. 2020년 지역총생산과 도농 1인당 소득 수준을 2010년대비 두 배 증가로 설정했다. 지역총생산액은 2020년에 10조억위안으로 연평균 7.5% 성장률을 유지한다. 자주혁신능력을 증강시키고 자주혁신평가 지표 수준은 혁신

형 국가의 중급 이상으로 유지한다. 세계적으로 영향력 있는 산업혁신 체계를 구축하고 쑤난(蘇南)국가급혁신시범에서 중대한 성과를 취득한다. 장쑤성 과학기술연구비의 지역총생산 비중을 2020년까지 2.8%로 제고시킨다.

② 자원환경정책

자원환경정책은 2020년까지 주요 오염물질 배출량을 국가 지정 수준으로 맞추고, 녹색에너지 사용 비중을 2020년까지 10%로 높인다. 대기 수준 II급 이상 비중을 2020년 72%로 늘리고, 신규 건설용지와 농경지의 보유량을 국가 지정 수준으로 유지한다.

③ 민생복지정책

도농 주민 1인당 가처분소득을 2020년 4.2만위안으로 증가시키고 도시 신규 취업자 500만명, 실업률 4% 이하로 유지하고 농촌 빈곤퇴치 인구 규모 300만명을 달성하고, 도농 간에 균형공공서비스시설의 배치를 실현한다.

<표 3-18> 장쑤성 “13.5계획(2016-2020)”의 주요 지표

구분	지표	2020년	연평균 성장률(%)
경제	지역총생산(조위안)	약 10	약 7.5%
	호적주민 도시화율(%)	67	
	노동생산율(%)	18.5	
	과학기술 연구비 비중(%)	약 2.8	
	서비스업 비중(%)	약 53	
	현대 농업 발전 수준(%)	90 이상	
환경	지표수 III급 이상 비중(%)	70.2	
	지표수 V급 비중(%)	0	
	산림률(%)	24	
	산림축적량(억㎡)	1	
민생	주민 1인당 가처분소득(위안)	약 4.2	약 7.5
	농촌 빈곤퇴치 인구(만명)	300*	
	도시 신규 취업자(만명)	500*	
	도시 실업률(%)	4 이하	

주: * 누적값

자료: 江蘇省國民經濟和社會發展第十三个五年規劃綱要

2) 장쑤성 연해지역 발전전략

가) 범위 및 목표

장쑤닝 연해지역 발전지대는 주로 옌청시, 난통시, 쑤원강시로 구성된다. 2009년 6월 장쑤성 연해지역 발전지대는 국가전략으로 선정됐고 이 지역은 중국 연해지구, 연장강(沿長江)지구와 쑤원강-란저우-신장 간의 룡하이란신(隴海蘭新)철도선 지역의 교차지역이자 장강삼각주지역의 중요한 구성 구간이다. 지역 위치의 우세가 분명하고 전략 위치도 중요하다. 장쑤성 연해지역의 지리위치 우세를 잘 활용하여 이 지역을 중국 동부 지구의 중요한 경제성장점으로 부상시킨다.

나) 공간구조

장쑤성 연해지역 발전개발전략 하에서 대표적인 산업단지는 바로 한중(옌청)산업단지이다. 한중산업단지는 ‘1원(園) 3구(區)’로 구분되며 ‘1원’은 한중(옌청)산업단지이고 ‘3구’는 핵심구, 주체구, 연동구이다. 핵심구는 국가급 옌청경제기술개발구이며 주체구는 국가급 옌청경제기술개발구, 성남신구(城南新區)와 따핑항(大丰港)경제구이다. 또한, 연동구(聯動區)는 옌청 시역(市域)의 10개 성급(省級) 이상 개발구 등을 포함한다.

한중산업단지는 옌청과 한국의 우세를 충분히 발휘시킬 수 있고, 중국연해자동차단지(中國沿海汽車城), 한국기업공업단지(韓資工業園), 옌청종합보세구, 옌청미래과학기술단지(鹽城未來科技城), 한국사구(韓國社區), 국제미용건강단지(國際美容健康城), 생태스마트건강거주단지(生態智慧康居城), 옌청항만, 옌청공항, 한국민속원(韓國風情園)를 비롯한 10대 기능 플랫폼을 통해서 10대 협력사업을 중점적으로 발전시키고자 한다. 한중산업단지의 10대 협력사업은 주로 자동차산업, 신에너지 자동차산업, ‘인터넷+’산업, 스마트 장비제조산업, 태양광발전산업, 국제전자상거래산업, 건강미용산업, 빅데이터산업, 현대화 서비스업, 중형(重型) 첨단장비 제조업이다.



<그림 3-21> 한중염청산업단지의 “1원 3구”

출처: 鹽城新聞網

① 자동차산업

자동차산업은 이미 (주)기아, (주)현대모비스, 국제자동차시험장 등 자동차 산업 체인을 형성하고 있으며, 2020년까지 자동차 산업의 생산액 목표 3천억위안으로, 중국 국내 자동차 산업체인중 가장 완벽한 산업기지가 될 것으로 전망된다.

② 신에너지 자동차산업

신에너지 자동차산업은 장강삼각주 신에너지 자동차 연구원(長三角新能源汽車研究院)을 플랫폼으로 하여 기아자동차 등의 신에너지 프로젝트를 추진을 가속화하고, 광범위한 기술협력을 펼치고, 자주적 지식소유권, 경량화(輕量化), 순수 전기 핵심기술의 신에너지 자동차 산업체인을 육성하고자 한다.

③ ‘인터넷+’산업

‘인터넷+’산업은 한국 ICT(정보통신) 등 미래 과학기술분야와의 협력을 강화하고, 적극적인 클라우드 소싱(衆包), 클라우드 펀딩(衆籌) 등 신형 제도모델의 발전과 공업, 상업·무역업, 금융업 등 산업의 융합을 추진한다.

④ 스마트장비 제조산업

스마트장비 제조산업은 “중국제조2025”, “한국 제조업 혁신 3.0” 등 전략의 기회를 잘 파악하고, 원격의료설비, 특수로봇, 공업용 로봇, 서비스업 로봇 산업의 발전을 가속화하고 스마트 제조풀세트 장비, 스마트 장비, 스마트 제어계측장치와 부품 등 3대 분야를 중점적으로 발전시킨다.

⑤ 태양광발전산업

태양광발전산업은 광에너지(光能源), 광모니터(光顯示), 광조명(光照明) 등 3대 분야를 둘러싸고 세계적인 기업과 협력하며, 비교적 완비된 태양광 발전, LED조명산업 체인과 광모니터 산업 클러스터(集群)를 형성한다.

⑥ 국제전자상거래산업

국제전자상거래산업은 연청종합보세구의 우세를 발휘하고 한국 (주)롯데 등 기업과의 협력을 통해서 중국 전국에서 선도적 지역 상무(商貿)물류센터, 전자 상거래와 현대화 물류산업 융합 발전의 핵심 집결구를 수립하고자 한다.

⑦ 건강미용산업

건강미용산업은 국제미용건강센터를 계획하고 건설하며 한국 (주)GCT 등 회사와의 협력을 강화하고 “한국미용·연청 브랜드(韓國美容·鹽城品牌)”창조에 집중한다.

⑧ 빅데이터산업

빅데이터산업은 10만㎡의 빅데이터 센터를 건설하고 대용량 녹색데이터 센터, 중점산업 빅데이터 응용산업기지, 빅데이터 혁신 창업 육성기지를 수립한다.

⑨ 현대화 서비스업

현대화 서비스업은 자동차 서비스업의 육성을 둘러싸고 8개 자동차 서비스업 센터를 만들고 임항(臨港) 물류업, 첨단서비스업, 관광업, 문화혁신산업을 발전시킨다.

⑩ 중형 첨단장비 제조업

중형(重型) 첨단장비 제조업은 신에너지 풍력발전장비, 항만기계, 야금장비 등을 비롯한 중형 첨단장비 제조업을 발전시키고 중형장비의 연구, 생산, 제조 기지를 적극 건설한다.

5. 소결

이장에서는 장강삼각주지구와 장쑤성(江蘇省)의 개황과 정책동향을 고찰, 정리했다. 장강삼각주는 근대 중국 민족공업 중흥에 중요한 역할을 해왔고, 지금도 중국경제의 핵심지역이다. 장강삼각주는 상하이를

경제중심지로 하고 상하이-난징-항저우 축을 중심축으로 하고 북부에는 양저우(揚州), 타이저우(泰州), 난통(南通)을, 남부에는 진장(鎮江), 창저우(常州), 우시(無錫), 쑤저우(蘇州), 자싱(嘉興), 후저우(湖州) 및 항저우만 이남의 샤오싱(紹興), 닝보(寧波), 저우산(舟山) 등의 15개 도시를 포함하며, 그 면적의 합은 99,610km²로 남한 면적(99,990km²)과 비슷하다. 최근 중국정부는 전국 지역발전정책의 거시적 틀과 목표로 ‘4대 구역(四大板塊)’과 3대 지지구(支撐區)’를 제시했다. ‘4대 구역’은 동부, 중부, 서부, 만주지구이며, ‘3대 지지구’는 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’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.

장쑤성(江蘇省)은 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’중에서도 핵심지구인 상하이-장쑤성-저장성(浙江省)으로 구성된 장강삼각주지구에 속한다. 이 장에서는 장강삼각주지구와 함께 장쑤성의 개황과 주요 발전정책과 추진동향, 그리고 주요 지역 및 도시별 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 분야 등의 주요 지표별 현황과 변화 동향, 또한, “장쑤성 13차 5개년계획(2016-2020)” 등 최근에 장쑤성 정부가 발표·추진중인 주요 정책 및 계획과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

제4장 종합 및 충남에 대한 시사점

1. 종합

본 연구는 충청남도가 대(對)중국 전략을 본격적으로 추진하기 위한 지역연구인 “충남도 대(對)중국 교류 지역연구”의 제 2단계 연구로써, 연구의 지역적 범위는 중국 랴오닝성(遼寧省)과 만주(滿洲)지구, 그리고 장쑤성(江蘇省)과 장강삼각주지구를 대상으로 하고, 내용적 범위는 지역의 주요 현황과 지역발전전략, 그리고 주요 정책이슈와 정책실시동향 등이다. 서론부분 제 1장을 제외한 본 연구의 주요 내용을 요약하면 다음과 같다.

제 2장에서는 만주(滿洲)지구와 랴오닝성의 개황과 주요 도시별 개황과 주요 정책동향과 지역발전정책을 고찰·정리했다. 랴오닝성은 만주지구의 서남부에 위치하며 남쪽으로 보하이(渤海)와 황하이(黃海)와 접하고 있다. 따라서 이장에서는 만주지구에 속한 랴오닝성과 만주지구 전체에 대한 개황과 지역 및 도시별 주요 현황, 그리고 주요 지역발전정책과 관련 계획 및 추진동향 등을 고찰·정리했다. 일반적으로 만주지구의 지리적 범위는 중국 동북부 3개 성(東北三省: 遼寧省, 吉林省, 黑龍江省)과 네이멍구자치구(內蒙古自治區)의 동부지구(赤峰市, 興安盟, 通遼市, 錫林郭勒盟, 呼倫貝爾市)를 포괄하며, 북한, 러시아, 몽골인민공화국과 연결하고 있는 지역범위를 가리킨다. 만주지구가 우리에게 전략적으로 중요한 지구로 중시되고 있는 가장 큰 이유는 우리의 동해와 서해바다를 사이에 두고 우리나라와 일본과 접하고 있기 때문이라 할 수 있다. 또, 현재까지도 조선족은 만주지구의 3대 소수민족 중 하나이

며, 부여, 고구려족의 후예이다. 현재 만주지구내 조선족 인구는 약 200만명으로 중국내 조선족 총수의 99%를 차지하고 있고, 주요 활동지역은 백두산 일대 지역이다. 조선족은 만주지역에서 최초로 논을 개간하고 벼농사 기술을 보급한 민족이다.

만주지구의 민족구성을 보면, 총인구 중 소수민족 인구가 1,350만명으로 11.7%를 차지하고, 이중 만주족(滿洲族), 몽골족, 조선족의 비중이 비교적 크고, 만주족은 숙신(肅慎), 말갈(靺鞨), 여진(女眞) 민족의 뿌리이다. 이들의 주요 활동지역은 동부의 백두산 일대 지역이었으며, 7세기경에는 고구려 유민과 말갈족이 함께 발해국(渤海國)을 세운 바 있다.

1990년대 후반에 들어서면서 중국내의 지역문제로 소위 “동북현상”이라 불리는 문제가 돌출되었다. “동북현상”내의 대표적인 문제는 광산도시의 자원고갈과 국유기업인 노후 중공업의 비효율 문제였다. 중국정부는 “동북현상”에 대한 대응정책으로, 1998년 8월에 천연림보호공정을 시작하면서 동북지구의 임업자원 도시에 대한 지원정책을 추진했고, 이어서 자원형 도시와 노공업기지 진흥을 위한 동북진흥전략(東北振興戰略)을 추진했다.

또한, 만주지구의 개황과 주요 발전전략과 추진현황과 함께, 만주지구내 유일한 연해지구이고, 3개 성(省)중 상대적 경제발전 수준이 가장 높은 랴오닝성(遼寧省)의 개황과 주요 지역 및 도시별 현황, 그리고 주요 지역발전전략과 추진동향 등을 고찰, 정리했다. 우선, 랴오닝성 전체 개황과 정책동향을 고찰, 정리했고, 이어서 랴오닝성 주요 지역 및 도시별로 지역의 역사적 연혁과 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 등 분야별 주요 지표와 추진현황 등을 고찰, 분석했다. 또한, “랴오닝성 13차 5개년계획(2016-2020)”, “랴오닝 연해경제지대 전략”, “선양경제구 전략” 등 최근에 랴오닝성이 발표·추진중인 주요 정책내용과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

제3장에서는 장강삼각주지구와 장쑤성(江蘇省)의 개황과 정책동향을 고찰, 정리했다. 장강삼각주지구는 근대 중국 민족공업 중흥에 중요한

역할을 해왔고, 지금도 중국경제의 핵심지역이다. 장강삼각주는 상하이를 경제중심지로 하고 상하이-난징-항저우 축을 중심축으로 하고 북부에는 양저우(揚州), 타이저우(泰州), 난통(南通)을, 남부에는 진장(鎮江), 창저우(常州), 우시(無錫), 쑤저우(蘇州), 자싱(嘉興), 후저우(湖州) 및 항저우만 이남의 샤오싱(紹興), 닝보(寧波), 저우산(舟山) 등의 15개 도시를 포함하며, 그 면적의 합은 99,610km²로 남한 면적(99,990km²)과 비슷하다. 최근 중국정부는 전국 지역발전정책의 거시적 틀과 목표로 ‘4대 구역(四大板塊)’과 3대 지지구(支撐區)’를 제시했다. ‘4대 구역’은 동부, 중부, 서부, 만주지구이며, ‘3대 지지구’는 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’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.

장쑤성(江蘇省)은 ‘장강유역경제지대(長江流域經濟帶)’중에서도 핵심지구인 상하이-장쑤성-저장성(浙江省)으로 구성된 장강삼각주지구에 속한다. 이 장에서는 장강삼각주지구와 함께 장쑤성의 개황과 주요 발전정책과 추진동향, 그리고 주요 지역 및 도시별 일반개황, 그리고 경제 및 산업, 교통망, 기초시설, 토지이용 분야 등의 주요 지표별 현황과 변화동향, 또한, “장쑤성 13차 5개년계획(2016-2020)” 등 최근에 장쑤성정부가 발표·추진중인 주요 정책 및 계획과 추진동향 등을 고찰·정리했다.

2. 충남에 대한 시사점

본 연구는 중국의 황·보하이(黃渤海) 연해지구와 서해를 사이에 두고 마주보고 있는 충남의 지경학적 조건을 중시하고 적극 활용하면서, 충남의 대(對)중국 전략 모색을 본격화 하기 위한 중국지역연구이다. 2015년 1단계 연구에서는 허베이성과 산둥성을 대상으로 했고, 올해(2016년) 2단계 연구에서는 랴오닝성(遼寧省)을 포함하는 만주(滿洲)지구, 그리고 장쑤성(江蘇省)을 포함하는 장강삼각주지구의 개황과 주요 지역 발전정책과 전략, 추진동향 등을 고찰, 정리했다. 이는 충남도 및 15개

각 시·군에 주는 정책적 시사점과 전략 측면에서의 비교우위 등을 비교분석하면서 충남도 차원의 대(對)중국 전략적 대응체제 구축·운영 방안과 주요 정책적 시사점을 도출·정리하기 위한 초석이 될 것이다. 즉, 충남도와 15개 시·군이 전략적인 역할분담체제 틀을 구축하고, 지자체와 사회단체와 기업이 각자 보유한 조건과 능력에 따라, 중국 현지 협력파트너 선정 및 네트워크 구축 등 전략적 대응방안을 모색하기 위한 초석이 될 수 있을 것이다.

대(對)중국 전략적 대응체제에 대한 정책적 결단과 실천을 위해서는 중국에 대한 국가적 맥락과 전략적 파트너 지역별 현황과 주요 정책동향 등을 올바르게 이해하고 제대로 파악해야 한다. 따라서 만주지구와 랴오닝성, 그리고 장강삼각주지구와 장쑤성과 연관된 중국 중앙정부 국가전략이 우리 국가와 충남도에 주는 시사점을 올바르게 파악하고, 대응전략을 수립해야 한다.

이 같은 문제 인식하에, 향후 충남의 대(對)중국 교류협력의 원칙과 방향, 추진전략, 그리고 최대 현안과제인 중국인 입국 관광객(遊客) 충남 유치전략을 종합 정리해 보면 다음과 같다.

1) 충남의 대(對)중국 교류협력의 방향과 원칙

충남의 미래 전망과 대책의 초점을 ‘중국’에 맞추고, 중국을 정확하게 이해하고 파악해야 한다. “환황하이권 시대”는 충남에게, 국가단위 국민경제권 밖에서 형성·발전하고 있는 “소지역 국지경제권”에서 지역발전과 미래 먹거리를 찾을 수 있는 도전 기회를 제공하고 있다. 또한, 충남이 중앙과 수도권 의존 구조에서 탈피하면서, 신성장동력을 창출해내기 위한 기회이기도 하다.

이러한 변화와 동력의 발생지는 서해바다 건너편 중국 동부연해지구이고, 충남의 입장에서는 중국 환발해만지구 연해지구의 랴오닝성, 허베이성, 산둥성, 그리고 이와 연접한 장강삼각주지구의 장쑤성 4개 성(省)을 “선택과 집중”이란 전략적 차원에서 중시할 필요가 있다.

첫째, 대(對)중국 전략적 대응체제 구축을 서둘러야 한다. 이를 위해서는 우선, 중국내 전략적 파트너지구를 선택하고 집중적인 교류협력 네트워크를 구축해야 할 것이다. 상술한 4개 성(省: 랴오닝성, 허베이성, 산둥성, 장쑤성)과 시·현 단위 지방의 주요 현황과 정책동향을 제대로 파악하고, 이를 충남이 보유한 비교우위와 능력, 잠재력을 기초로 현안 사업과 연결하는 방안을 모색해야 한다. 기존의 자매결연과 우호협력 관계를 기초로 대(對)중국 교류협력활동을 보다 전략적으로 추진·관리 하면서, 대(對)중국 교류협력 인프라 네트워크를 구축·강화해 나가야 한다.

둘째, 현안과제와 사업들을, 자력추진 가능한 것과 중앙의 예산지원 획득을 위한 국책사업화 대상으로 구분하고, 그 구상과 계획은 단기, 중기, 장기로 구분하지만, 그 실천은 동시에 병행 추진한다.

셋째, 대(對)중국 교류 추진시, 의전과 형식보다는 실사구시(實事求是)적 시각에서 실리를 추구해야 한다. 랴오닝성의 수도인 선양(沈陽)시를 예로 들어 보면, 2015년말 기준 총인구 약 730만명이고, 행정구역 면적은 1.3만km²이다. 또한 선양시는 랴오닝성의 정치, 경제, 과학, 기술, 문화, 교육, 정보의 중심지이며, 주요 공업은 농산품가공, 자동차 및 자동차부품업, 화공, 건설, 철강 및 비철금속 제련 등이고, 1인당 지역총생산(GRP)은 1.4만달러이다.

넷째, 대(對)중국 전략의 설계는 상호 호동(互動)적이어야 한다. 각 분야 및 부문별로 제기되는 ‘환황하이시대’에 따른 기회와 도전에 대한 대응과제들은, 각 단일과제마다 적응과 극복이라는 양 측면의 문제를 함께 갖고 있다.

다섯, 동시에, 각 분야 및 부문별 현장에서 지역주민 주도 하에 진행되고 있는 실천적인 ‘작은 운동’들을 대(對)중국 전략과 연계시키면서, ‘충남형 미래성장동력’을 창출해 내야 할 것이다. 대(對)중국전략과 연계한 지역개발사업 추진은 주민이 주체가 되도록 해야 하고, 창출된 이익을 지방과 주민에 귀속되도록 제도화해야 한다. 동시에, 우리나라 지

자체중 3농혁신, 사회적 협동조합 또는 사회적기업, 농수산업 6차산업화 등 분야에서 앞서가는 충남의 비교우위와 축적된 경험을 대(對)중국 및 북한 교역·교류전략에 효과적으로 연결 활용해야 할 것이다.

여섯, 충남의 입장에서 ‘선택과 집중’ 원칙 하에, 중국의 황보하이(黃渤海) 연해지구중에서 전략적으로 중요한 곳을 선정하고, 주요 현황과 정책동향을 파악하고, 이를 충남 자신의 특성과 능력을 기초로 현안사업과 연결해야 한다. 중국의 황하이(黃海) 및 보하이(渤海) 연해지구 도시들과 우호협력 교류합작관계를 구축·활성화 하면서, 중국과 연결한 지역발전동력을 창출해야 한다.

마지막으로, 중국경제의 성장에 따른 기회와 함께 위협 요인에 대해 정확하게 인식하고 대응해야 한다. 즉, ‘환황하이권 시대’라는 ‘큰 흐름’에 적응하면서, 이와 함께 들어오는 부정적인 요인들을 극복할 수 있는 ‘작은 운동’들을 현장에서 조직하고 상향식으로 활성화시켜나가야 한다. 대표적인 위협이 중국의 대기오염과 황보하이(黃渤海) 환경문제이다. 대기오염과 황보하이(黃渤海) 수질오염 등 중국의 환경문제에 대응할 수 있는 친환경 및 녹색성장 지향의 발전 패러다임을 구축·건지해야 한다.

2) 충남의 대(對)중국 교류협력전략

충청남도의 입장과 관점에서 요구되는 대(對)중국 전략의 목적과 성격, 추진방향을 설정하고, 이에 맞추어 추진해야 할 대(對)중국 기초지역연구의 대상과 범위를 설정하면서, 실천과제를 설정하고 연계해 나가야 한다. 충남도와 15개 시·군이 전략적인 역할분담체제 틀을 구축하고, 지자체와 사회단체와 기업이 각자 보유한 조건과 능력에 따라, 중국 현지 협력 파트너를 선정하고, 네트워크 구축 등 전략적 대응을 강화해 나가야 할 것이다.

- 충남도와 관할 시·군이 기존의 자매결연과 우호협력 체결 관계를 기초로 다양한 분야에서 다양한 형태로 진행해 온 대(對)중국 교류활동

들을 보다 전략적으로 관리하면서, 대(對)중국 전략 추진을 위한 기초 인프라 네트워크로 활용하기 위한 전략과 실천방안을 모색한다. 즉, 충남도가 주도하면서 충남 특색의 대(對)중국 교류협력의 인프라 네트워크를 전략적으로 구축해야 할 것이다. 이와 동시에, 각 분야 및 부문별 현장에서 지역주민이 주도하고 있는 ‘작은 운동’들의 실천과정을 지역별 특성이 반영된 지방형 대(對)중국 전략과 연결하면서, 지역성장동력 창출을 시도해야 한다.

- 징진지(京津冀: 베이징-톈진-허베이)협동발전과 환보하이(環渤海)경제권 발전, 그리고 ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’ 건설 전략 등 중국정부가 중점 추진하는 주요 국가발전전략 및 정책의 틀 안에서 지방 층차의 구체적 사업들을 발굴하고 연계시키는 방안을 모색한다. 충남도와 15개 시·군 각각의 역할분담체제를 전략적으로 구축하고, 지방정부와 사회단체, 그리고 지역 기업이 보유하고 있는 각자의 조건과 능력에 따라, 대(對)중국 교류협력 파트너지역의 합작파트너 대상 선정과 네트워크 구축 등 전략적 대응을 강화한다.

- 한중 지방간 교류협력 차원에서, 그리고 충남도와 15개 시·군 각 지역의 특성을 반영한 “대(對)중국 전략수립을 위해 필요한 것이 무엇인가?”라는 관점에서, 랴오닝성과 장쑤성, 그리고 1차년도 연구대상지역인 허베이성과 산둥성을 포함하여 각 성(省)별 그리고 각 성(省)행정구역 안의 주요 도시들과 관광, 해양산업, 삼농(三農)정책 관련 경험 교류 등을 추진한다. 문화관광교류 및 관광협력사업 분야에서는, 랴오닝성(遼寧省), 허베이성(河北省), 산둥성, 장쑤성(江蘇省) 등 환황하이 및 환발해만 연해지구를 대상으로 요트, 마리나 해양스포츠 등 해양관광상품을 개발한다.

- 중국정부가 중점 추진하는 주요 국가발전전략중 랴오닝성과 장쑤성 13차5개년계획(十三五規劃: 2016-2020), 또한, 허베이성과 산둥성과 연관성이 높은 베이징-톈진-허베이(京津冀)협동발전과 환보하이(環渤海)경제권 발전, 남색경제(藍色經濟) 발전, 그리고 ‘육상 및 해상 신실크로

드(一帶一路)’ 건설 전략 등과 충남의 지방 층차(層次)의 구체적 사업들을 발굴하고 연계시킨다. 또한, 징진지(京津冀: 베이징-톈진-허베이)지구가 중국의 중요한 내수소비시장권으로 성장, 부상하면서 신규 협력가능 분야가 창출되는 흐름에 능동적으로 대비해야 한다. 즉, 베이징, 톈진, 허베이 3개 지구의 산업구조 조정 진행과정에서 전자상거래, 환경보호관련산업, 해운, 관광, 문화 등 영역이다.

3) “요우커(遊客)” 충남 유치전략

한편, 충남도와 15개 시·군 모두 최대 관심사항이자 현안이라 할 수 있는 방한 중국인 “요우커(遊客)” 충남 유치를 위한 전략을 종합, 정리해 보면 다음과 같다.

- 충남도와 각 시·군과 자매결연 또는 우호협력관계로 교류하고 있는 중국내 파트너 성(省), 시·현에 소재한 중국 현지 여행사와 전략적 제휴 등의 방식으로 충남지역 중국전담여행사를 설립, 육성한다.

- 충남지역내 각 대학에 유학중인 중국인 유학생과 이들의 중국내 부모, 친지들을 한국방문 프로그램과 연결, 확대한 ‘효도 관광’, ‘친지방문’ 등의 프로그램을 설계-운영한다.

- 충남도와 각 시·군의 대(對)중국 교류 파트너 성, 시현 지역의 공무원 및 기업체 간부를 대상으로 정책연수관광상품을 설계, 운영한다. 즉, 홍동마을, 청양 알프스마을, 서천 친환경마을 도량 살리기 등 3농혁신과 6차산업 성공사례 대상 농촌관광 및 정책연수상품 개발, 그리고 테마체험형 관광상품의 설계·운영, 그리고 시군의 친환경 마을 만들기 등 삼농(三農: 농업, 농촌, 농민) 혁신 분야의 성공사례와 중국의 ‘신농촌(新農村) 건설’ 경험사례 등을 소재로 한 상호학습 프로그램 운영 방안 등을 검토해 볼 필요가 있다.

- 시·군의 지역별 관광자원의 특성과 잠재력을 결합하며 연계시킨다. 즉, 내발적 발전 차원의 점진적 상향식 연계전략과 중앙의 예산지원 획득을 위한 국책사업화 전략으로 구분한다. 이와 동시에 태안-서산-당진

동서방향 횡축(橫軸)과 서산-홍성, 보령-서천 남북방향 종축(縱軸)으로 해안관광자원축을 연계시키면서 해양경관 및 휴양, 해양헬스케어 관광 상품을 설계-운영한다.

- 개별자유여행 관광객에 중점을 둔다. (싸구려) 단체패키지 관광이나 최근에 서울과 인천에서 시도했던 “치맥파티”류의 이벤트성 행사 보다는 갈수록 다양화 되고, 증가추세에 있는 테마별 개별 테마별 개인자유 여행객에 초점을 맞춘다.

- 중국내 관광관련업체와 언론매체 등과 관계망을 구축하고, 현지 관광설명회를 개최한다. 충남도의 상하이시 충남사무소와 천안시의 산둥성 웨이하이(威海) 원딩구(文登區) 상품전시관, 그리고 보령시의 상하이시 청푸구(靑浦區)의 상품전시관 등, 도와 시·군이 설치한 현지 중국내 사무소와 전시관 등을 적극 활용한다. 대(對)중국 장소마케팅과 홍보사업을 전략적으로 추진한다. 즉, 충남지역 주요 시·군과 관광지를 소개하는 홍보 자료를 중국어판으로 제작, 배포한다. 또한, 충남관광홈페이지와 충남여행가이드북을 중국어판으로 구축 및 발간하고, 지역내 중국인유학생 등을 활용한 대(對)중국 장소마케팅과 홍보사업을 추진한다. 국내 및 중국여행사 대상 마케팅과 팸투어, 그리고 충남도내 중국인 유학생들이 웨이신(微信, we chat) 등 스마트폰의 SNS 기능 활용 등을 통해, 충남관광지에 대한 여행 인상기와 풍경 및 이벤트 참가, 체험활동 사진 등을 중국내의 친지들에게 소개, 전파하도록 적극 장려한다.

- 방한 ‘요우커’를 타깃으로 한 맞춤형 관광상품을 발굴, 조성, 운영한다. 우선, 중앙의 관광정책과 방한 ‘요우커’가 선호하는 행태와 수요를 파악해 지역 특성에 맞추고 연결한다. 이와 동시에, 천안, 아산의 화장품과 온천 및 스파, 의료관광, 보령의 머드화장품과 머드축제, 금산 인삼축제 등을 특화하고, 여성 요우커 증가추세와 연계한 대응전략을 수립한다. 또한, 천안, 아산 등 규모있는 도시의 시내면세점과 대형할인점, 백화점 등의 쇼핑 시설과 장소를 확충하고, 충남형 지역 특산품과 판로를 개발, 관리해야 한다.

- 공주-부여의 백제역사문화유적관련 스토리 발굴, 당진과 서산의 중

국사신 행차 재현, 불교 도래과정과 사찰, 교황 방문지인 솔피성지, 해미읍성, 서천의 성경 도래지 등 천주교의 도래과정과 종교 박해, 그리고 성환의 청일전쟁 관련 유적지 조성과 스토리와 연결한 관광상품 설계 등 충남의 역사문화 스토리를 발굴 및 개발한다. 이와 동시에 도로 표지판과 관광시설, 간판 및 편의시설에 중국어를 병기하고, 중국어 구사 가능 관광안내원과 관광업 종사 인력을 양성한다.

- 국내 관광객 유치전략과 연계시킨다. 중국인 관광객들이 많이 찾는 인기 방문지이자 국제공항과 국제여객선 항구 소재지인 서울, 인천, 제주 등지와 충청권(충남-충북-대전-세종) 관광자원을 연결한 관광상품을 설계-운영한다. 관광거점에 펜션, 게스트하우스 등 중저가 숙박시설과 편의시설을 확충한다.

- 당진항, 대산항(서산), 보령신항 등 대(對)중국 교류 거점항만시설과 연결 교통망을 확충한다. 대산항 및 당진항 대(對)중국 여객선 취항 확대와 크루즈 입항 추진, 그리고 연계 교통망으로 대산-당진, 당진-천안 고속도로와 평택-익산간 제2 서해안고속도로 등과 연계교통망 확충을 추진한다. 동시에, 중국 산둥성 웨이하이(威海)시 룡옌(龍眼)항과 서산시 대산항 간 국제여객선 관련취항에 따른 항만 확충과 배후도시 조성, 주변지역과의 교통망 확충 연결사업에 대한 국책사업화 논리를 적극 개발한다.

- 서산 해미의 군용 비행장을 한-중간 노선을 운항하는 민항기 취항이 가능한 국제공항으로 전환해야 한다는 대(對)정부 설득논리 개발과 여론조성을 중점사업으로 추진한다. 단, 과도기에는 청주공항을 활용, 연계하여, 충남지역 인삼쇼핑과 백제문화권 관광상품 발굴 및 판매 전략을 추진한다.

- 지역관광발전을 통해 획득한 과실을 지역과 주민에게 귀속시킨다는 틀속에서 지역주민 주도로 아래에서 위로, 작은 운동부터 실천, 축적해 나가야 한다. 협동조합형 기업, 두레기업, 사회적 기업 등 지역주민의 권익을 보장할 수 있는 개발방식을 채택하고, 적극적으로 결합시킨다. 중앙부처와 대형 여행사 등이 관광패턴과 기본개념 변화에 적절하게 대응하지 못하고 있는 영역에서 지역과 주민을 기반으로 한 협동조합

의 역할을 확대시켜 나간다. 관광분야 협동조합은 정부나 시장에만 의존해서는 충족시키기 어려운 개별화된 관광수요에 맞춤형 서비스를 제공할 수 있을 것이다. 협동조합이 주도하여 개별 자유여행자의 다양한 선호 항목에 맞춘 관광서비스를 제공하도록 장려한다.

참고문헌

- 김수한외(2013), “중국 랴오닝 지역발전에 관한 연구-도시군 형성 및 역량 분석을 중심으로”, 인천발전연구원.
- 김원배외(2008), “중국 국토전략하의 환발해권 물류체계와 한중 물류협력전략”, 국토연구원.
- 김천규외(2015), “중국 동북지역 도시군의 발전 전망과 시사점”, 국토연구원.
- 김천규외(2014), “동북아 평화변영을 위한 두만강유역 초국경협력 실천전략 연구”, 국토연구원.
- 이상희(2012), “중국도시정보 시리즈: 저장성(浙江省) Ningbo시(寧波市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀.
- 이한나(2014), “중국도시정보 시리즈: 장쑤성(江蘇省) 쑤저우시(蘇州市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀.
- 임민경(2012), “중국도시정보 시리즈: 랴오닝성(遼寧省) 단둥시(丹東市)”, KIEP, 아시아 태평양연구실 중국 권역·성별 연구팀.
- 박인성외(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, 지역발전위원회.
- 박인성외(2011), “중국의 토지개혁 경험”, 서울: 한울아카데미.
- 박인성(2009), “중국의 도시화와 발전축”, 서울: 한울아카데미.
- 박인성외(2000), “중국경제지리론”, 서울: 한울아카데미.
- 서종원외(2015), “중국 동북지역 교통물류산업 발전 현황과 시사점”, 한국교통연구원.
- 진병진(2008), “중국의 동북진흥 계획 추진 성과와 전망”, 한국동북아논총.
- 최영진(2016), “동북아 접경지역의 경제기술개발구, 소지역협력 그리고 일대일로 (一帶一路): 환황하이권과 환동해권 비교.” 세계지역연구논총.

- 최지원 외(2014), “중국도시정보 시리즈: 하얼빈시”, KIEP, 아시아 태평양연구실
중국 권역·성별 연구팀.
- 陳磊(2010), “江蘇沿海經濟發展模式初探”, 鹽城師範學院學報(人文社會科學版).
- 陳曉剛(2013), “科技創新与東北老工業基地振興”, 遼寧大學學報: 哲學社會科學版.
- 成長春(2010), “江蘇沿海開發戰略与區域經濟均衡發展”, 新華文摘.
- 杜鵬(2015), “東北地區縣區經濟增長空間格局演化”, 地理研究.
- 董延涌(2011), “遼寧沿海經濟帶區域一体化發展對策”, 宏觀經濟管理.
- 關偉(2011), “遼寧沿海經濟帶產業結構分析”, 地域研究与開發.
- 韓增林等(2011), “遼寧沿海經濟帶与東北腹地城市流空間聯系及互動策略”, 經濟地理.
- 姜四清等(2010), “全面推進東北地區等老工業基地振興的戰略思路研究”, 經濟地理.
- 林盟凱(2015), “中國大陸區域經濟發展之效率分析-以珠三角與長三角為例”,
人文社會科學研究.
- 梁啓東(2008), “沈陽經濟區一体化的戰略定位, 目標模式与路徑選擇”, 社會科學輯刊.
- 靳繼東等(2016), “東北經濟的新一輪振興与供給側改革”, 財經問題研究.
- 秦文軍等(2004), “沈陽經濟區發展戰略研究”, 城市規劃.
- 王桂新等(2014), “長三角都市群地區城市化發展動向考察”, 人口与經濟.
- 王海濤等(2011), “沈陽經濟區經濟協調發展戰略构想及實現途徑”, 遼寧經濟.
- 徐玲玲等(2008), “遼寧省經濟社會發展綜合評價”, 資源与產業.
- 叶振宇(2015), “東北地區經濟發展態勢与新一輪振興”, 區域經濟評論.
- 張新樂等(2009), “遼寧中部群組型城市空間結構演變分析”, 國土資源遙感.
- 張英杰(2011), “沈陽經濟區的形成, 演變及發展策略探討”, 經濟論壇.
- 張宇帆等(2013), “東北老工業基地振興的成就与對策”, 經濟縱橫.
- 鄒衛星等(2010), “區域經濟一体化進程剖析:長三角, 珠三角与环渤海”, 改革.
- 遼寧省人民政府(2016), “遼寧省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要”.
- 沈陽市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”.
- 大連市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”.
- 丹東市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”.
- 鞍山市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”.

本溪市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

撫順市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

鐵嶺市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

營口市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

遼陽市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

錦州市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

盤錦市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

阜新市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

葫蘆島市市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

朝陽市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

江蘇省人民政府(2016), “江蘇省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要”。

江蘇省人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

南京市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

鎮江市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

南通市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

揚州市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

鹽城市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

連雲港市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

徐州市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

泰州市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

淮安市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

無錫市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

常州市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

宿遷市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

蘇州市市人民政府(2016), “2015年國民經濟和社會發展統計公報”。

CEIC Data (<https://www.CEIC Data.com/>)

Google Map (www.google.co.kr/maps)

中國國家發展改革委員會 (<http://www.sdpc.gov.cn/>)

中國國家統計局 (<http://www.stats.gov.cn/>)
中國統計信息網 (<http://www.tjcn.org/>)
遼寧省統計局 (<http://www.ln.stats.gov.cn/>)
遼寧省人民政府(<http://www.ln.gov.cn/>)
江蘇省統計局 (<http://www.jssb.gov.cn/>)
江蘇省人民政府(<http://www.jiangsu.gov.cn/>)
吉林省統計局 (<http://tjj.jl.gov.cn/>)
黑龍江省統計局 (<http://www.hlj.stats.gov.cn/>)
上海市統計局 (<http://www.stats-sh.gov.cn/>)
浙江省統計局 (<http://www.zj.stats.gov.cn/>)
百度 (<http://www.baidu.com/>)

■ 집 필 자 ■

연구 책임 · 박인성 충남연구원 연구위원

내부연구진 · 비웨이닝(畢衛寧) 충남연구원 연구원

전략연구 2016-37 · 충청남도 대(對)중국 교류지역연구(Ⅱ)

-중국 라오닝성 · 장쑤성 현황과 주요 정책동향

글쓴이 · 박인성, 비웨이닝(畢衛寧)

발행자 · 강현수 / 발행처 · 충남연구원

인쇄 · 2016년 12월 31일 / 발행 · 2016년 12월 31일

주소 · 충청남도 공주시 연수원길 73-26 (32589)

전화 · 041-840-1169(미래전략연구단) 041-840-1114(대표) / 팩스 · 041-840-1129

ISBN · 978-89-6124-381-0 03350

<http://www.cni.re.kr>

© 2016. 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.