

중국 일대일로 거점도시별 산업특화에 따른 발전전략

閔 貴 植* · 金 修 漢**

I. 서론	C. 실크로드 거점도시별 경제역량 비교
II. 시진핑 시대의 입체적 연계발전전략	IV. 해상실크로드 각 거점도시의 산업특화와 경제역량
A. 후진타오 시기의 '4대 지구' 평가	A. 해상실크로드경제벨트 각 지방정부의 일대일로정책
B. 시진핑 시대의 '3대 전략지대' 발전	B. 해상실크로드 거점도시별 산업특화도 비교
C. '4대 지구'와 '3대 전략지대' 비교	C. 해상실크로드 거점도시별 경제역량 비교
III. 실크로드 거점도시의 산업특화도와 경제역량	V. 결론 및 전망
A. 실크로드경제벨트 각 지방정부의 일대일로정책	
B. 실크로드 거점도시별 산업특화도 비교	

한글초록

중국의 지방정부는 일대일로전략 실행에서 비교우위와 국가 차원의 전략적 사고를 하지 않아 중복투자, 자원 낭비 등 부정적 현상이 나타나고 있다. 이를 해결하기 위해서는 먼저 지역별 산업특화를 우선 점검하여야 한다. 중국의 지역발전전략은 입지상(Location Quotient, LQ) 계수를 통해 각 지역별 경쟁력을 평가하여, 거점도시를 중심으로 도시군(群) 내의 네트워크를 형성하려는 것이다. 실크로드 경제벨트에 포함된 서부지역은 충칭, 청두, 시안과 기타 도시의 경제규모 차이가 너무 크다. 따라서 이 지역은 거점도시를 중심으로 네트워크를 형성하려는 도시군 전략이 성공할 수 있을지에 대한 의문이다. 이에 비해, 해상실크로드 거점도시의 산업특화도가 고르게 분포하고 있고, 거점도시 간 경제 격차는 상대적으로 작다. 따라서 산업편중을 피하면서 산업간 연계효과를 기대할 수 있는 기초가 마련되어 있다. 네트워크형 지역발전을 위해서는 거점도시의 특화정도에 따른 역할분담과, 각 도시 간의 경제규모 차이를 축소해야 하는 과제가 남아 있다.

주제어 : 일대일로, 거점도시, 입지상 계수, 도시군, 산업특화도

* 제1저자, 한양대 국제학대학원 중국학과 조교수, samwoohyun@hanyang.ac.kr

** 교신저자, 인천발전연구원 연구위원, xiuhan@idi.re.kr

I. 서론

일대일로는 국제 경제회랑을 구축함으로써 대외개방 수준을 한층 높이고, 국내 지역 연계성장이라는 발전모델로 전환을 추구하는 새로운 성장 패러다임이다.¹⁾ 이 전략은 협력 대상이 44개 국가에 이르고, 해상실크로드 종착점이 아프리카에 이르는 초대형 규모이기 때문에 주로 중국의 대외관계가 주목을 받고 있다. 그러나 일대일로전략은 국내 발전전략에서 출발하고 있으며, 발전패러다임 전환이라는 분명한 목표를 세우고 있다. 그리고 국내 발전전략이 성(省) 간 경계를 중심으로 한 평면적 공간계획에서, 거점 도시를 중심으로 경제적 연관성을 강화하는 도시군(城市群)으로 재편되고 있다. 그에 따라 지방정부의 역할과 기능을 조정하고 협력을 강화하는 문제가 어느 때보다 중요해졌다. 왜냐하면, 개혁개방 이후 지방정부가 경제성장의 주체로 많은 기여를 했지만, 여전히 지역 간 협력보다는 경쟁이 조정보다는 갈등이 두드러졌기 때문이다. 그 결과, 일대일로가 개혁개방 초기처럼 각 성정부의 적극성을 자극하는 기제로 작동하는 긍정적 역할을 하고는 있지만, 그와 비례해서 중국이 오랫동안 해결하지 못한 악성경쟁 문제가 다시 확대되는 경향이 나타나고 있다.

각 지방정부는 ‘3대 전략’이라는 새로운 발전전략에 부응하는 지역발전 전략을 수립했다. 이것은 발전패러다임 전환 시기에 미래 전략산업을 선점하려는 경쟁으로 격화되고 있다. 이런 경쟁은 다른 지방에 앞서 핵심산업을 선정함으로써 중앙정부의 지원을 이끌어 내는데 유리한 고지를 점하려는 노력이기도 하다. 그런데 이들의 전략은 대부분 중앙의 계획을 일부 수정만 한 것이어서, 지역마다 비슷한 내용이 중복되어 과거의 비효율과 자원낭비가 예견되고 있다.

중국 경제의 어려움을 일거에 해결할 수 있는 마법의 지팡이처럼 포장된 일대일로전략은 주변국가와의 신뢰가 아직 일정한 수준에 이르지 못한

1) 單卓然 等, ‘一帶一路’ 戰略下的中部城市功能空間優化策略, 規劃師論壇, 2016年 第2期, p.23.

상태이며, 국내적으로는 과거에 겪었던 악성경쟁이 여전히 해결되지 못하고 있다. 그래서 일대일로가 국가전략으로 등장한 지 3년이 된 현 시점에서 그 동안 진행된 과정을 평가해 보면, 다음과 같은 문제점이 드러나고 있다.

첫째, 각 지방정부는 국가 차원의 전략적 사고를 하지 않기 때문에 각 지역마다 유사한 발전전략이 중복되어 나타나고 있다. 그 결과 성정부 사이의 전략적 협력이 약해 ‘죄수의 딜레마’ 현상이 나타나고 있다. 이것은 각 지역이 비교우위 산업을 중심으로 발전전략을 수립하기보다는 중앙정부의 전략을 그대로 복제하여 지방정부에 적용하기 때문에 더욱 심화되고 있다.

둘째, 일대일로전략이 교통·물류기지 건설 같은 기존의 발전전략에 과도하게 의존함으로써 자원 낭비가 심해지고 있다. 한 예로, 2014년 고속도로 건설과 유지비용 손실액이 1,571억 위안이었는데, 이는 전년에 비해 2.4배나 증가한 액수이며, 이와 관련한 부채도 70%나 증가했다.²⁾ 그런데 이 도로건설 부채 증가액의 80%는 중서부 지방정부의 부채였다. 즉 중서부지역은 예외 없이 교통수요를 고려하기보다 교통허브로 성장하려는 목표를 먼저 세우고, 물류기지 확보를 위해 교통인프라 구축에 몰입한 결과가 이런 부채 급증을 불러온 것이다. 이렇게 각 지역의 정책동조화 현상이 결국 지방정부의 재정위기와 과잉투자 및 저효율의 원인으로 작용하고 있다.

셋째, 일대일로전략이 위에서부터 추진하는 ‘정책추동형’ 이기 때문에 시장주체들의 참여를 제대로 이끌어내지 못하고 있다. 정책추동형은 지역별 비교우위에 기반한 자체적인 발전전략이 제대로 반영되지 못한 한계가 있다. 따라서 시장 참여를 보장하는 지역전략이 되려면 현재의 비교우위에 기초해서 지방정부의 정책의지를 반영한 새로운 방향을 제시해야 한다. 그러나 현재의 각 지방정부는 이런 고려를 미처 못하고 있는 것으로 평가

www.kci.go.kr

2) 鄭志來, ‘一帶一路’地方戰略實施中的問題與融合發展對策, 理論探索, 2016年 第3期, p.89.

된다.

그러나 이런 부정적 평가에도 불구하고 일대일로를 포함한 시진핑 정부의 국가발전전략인 ‘3대전략’지대는 후진타오 시기의 발전계획보다 한 단계 높은 차원으로 진화하고 있다고 보여 진다. 그 이유는, 3대전략이 시장 친화적인 경제요소 연계를 중시하여 공간을 재배치하고 있으며, 이를 통해 네트워크의 중심이 되는 거점도시가 주변의 발전을 끌고 가는 도시군 개념을 보다 확고히 했기 때문이다. 또한 창장(長江)을 중심으로 물류와 산업군을 재배치하는 등 입체적 발전계획을 담고 있는 것도 시장의 흐름을 반영한 것으로 볼 수 있기 때문이다.

따라서 본 글에서는 시진핑 정부 전후의 발전계획의 차이점을 살펴본 이후, 각 지방정부가 추진하는 거점도시 중심의 도시군전략의 경쟁력을 평가한다. 그 방법은 각 도시의 산업특화 정도를 살펴봄으로써 비교우위 정도를 살펴보는 것이다. 주요 거점도시의 산업특화 정도는 평가하는 방법으로는 ‘입지상(Location Quotient, LQ) 분석’을 사용한다. 입지상 분석은 특정지역의 어떤 산업 비중을 전국의 동일한 산업 비중과 그 상대적 크기를 비교하는 것이다. 그래서 이를 통해, 한 지역의 특정산업의 특화 또는 전문화 정도를 파악하고, 이것이 주변지역과 네트워크로 형성된 도시군의 발전을 어떻게 추동할 것인지 예측하는데 유용하다.

이 방법에 따른 평가는 먼저 일대일로전략을 중국의 새로운 네트워크전략으로 이해하고, 그 중심에 존재하는 결절점(node)인 주요 도시의 역량을 평가하는 것에서부터 출발한다. 그래서 일대일로전략에 따른 거점도시의 역량 평가도 두 방향으로 이어진 네트워크를 따라 진행된다. 즉 실크로드 경제벨트를 따라 형성된 네트워크 결절점(節點)인 거점도시가 그 하나이고, 주요 항구를 거점도시로 연결하여 효율적인 운수통로를 구축하려는 해상실크로드가 다른 하나이다.³⁾

이 글은 실크로드경제벨트와 해상실크로드의 결절점인 각 지역 거점도

3) 국가발전개혁위, 외교부, 상무부, 《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》, 2015.3.

시들이 산업 경쟁력과 경제적 역량을 얼마나 갖추고 있는지를 살펴보고자 한다. 이를 통해, 경제성장 추동 주체인 지방정부 사이의 효율적인 산업재분배 가능성을 평가하고, 각 거점도시들이 추진할 주력 산업을 예측할 것이다.

II. 시진핑 시대의 입체적 연계발전전략

A. 후진타오 시기의 ‘4대 지구’ 평가

불균형성장의 후유증이 본격적으로 대두되면서, 중국 지역발전전략은 후진타오 시기의 ‘4대 지구’ 발전전략을 거쳐 시진핑 시기의 ‘3대 전략지대’로 진화해 왔다.⁴⁾ 후진타오 시대는 2000년 서부대개발, 2003년 동북진흥, 2006년 중부굴기를 통해 지역 간 균형을 추진함으로써 조화사회의 기초를 다지고자 했다. 그러나 조화사회(和諧社會) 건설이라는 정책목표에 과도하게 집중된 나머지, 시장의 크기와 역할이 서로 다른 전국의 모든 지역을 평면적으로 4개 지구로 크게 나눠 주로 정책수단을 동원한 동시다발적 개발을 추진했다. 그 결과, 정책과 자원이 효율적으로 집행되지 못해 거창한 목표와 구호에 비해 낙후지역을 획기적으로 개선하는 실질적 효과는 별로 거두지 못했다. 10여 년간 진행된 4대지구의 개발전략을 좀 더 구체적으로 평가해 보면 다음과 같다.

동부술선지구는 국가급 개발지구가 아닌 지역개발구로 설정되어 자체적인 발전을 추진해 온 지역이다. 그런데도 자원과 인력 및 해외자본이 집중된 주장(珠江)삼각주, 창장(長江)삼각주, 보하이(渤海)만개발구를 중심으로 비교적 높은 성장으로 중국경제를 선도해 왔다. 하지만 경제구조 고

4) 4대 지구는 서부대개발, 동북진흥, 중부굴기 등 국가급 3대지역발전전략과 지역중심의 동부술선을 합친 후진타오 시기의 지역발전전략이다. 이에 비해 3대 전략은 일대일로, 징진지, 창장경제벨트를 지역발전전략의 핵심으로 설정한 것을 지칭한다.

도화를 위한 동력이 충분하지 못해 산업구조 개선과 생태환경 보호 및 지속가능성장이라는 목표에는 충분히 이르지 못했다. 특히 개별 도시는 매우 발달했지만 각 도시 간 산업 연계성이 떨어져 거점도시가 주변 지역을 선도하는 역할이 부족했다. 그리하여 인구가 거대도시로만 집중되면서 ‘도시병’이 날로 심각해지고 있다.

서부대개발지구는 2010년까지 기초시설 투자 중심의 1단계 사업을 완성하는 등 빠른 성장 토대를 구축하면서 2단계 발전의 기틀을 마련한 것으로 평가된다. 2010-15년 서부지역 GDP 전국 점유율이 18.6%에서 20.1%로 상승한 것은 이 지역의 발전 속도가 전국 평균을 상회했다는 점을 보여준다. 그럼에도 이 지역은 여전히 개발수준이 낮고, 도농 격차와 사회서비스의 불균형 또한 해소되지 못하고 있다. 특히 개발 초기 기대했던 외국자본의 유입이 적어 개발동력의 대부분을 정부의 기초시설 투자에 의존하고 있다. 이런 한계 때문에 지속적으로 높은 성장을 유지할 수 있을지에 대한 의문이 여전하다.

동북진흥지구는 2003-10년의 1단계 개발시기에는 고정투자 증가에 힘입어 평균 9.2%의 안정적인 성장률을 보였다. 그러나 2010년 이후에는 GDP의 전국 비중이 감소하는 등 전반적인 어려움을 겪고 있다. 특히 철강, 석탄, 석유 등 1차 자원에 의존하는 경제구조가 여전하고, 산업 가치사슬의 연계도 낮을 뿐만 아니라 대외개방도 역시 상대적으로 낙후되어 있다. 이에 따라, 국무원은 2016년 이 지역에 대한 정부문건을 발표하면서⁵⁾, 13.5규획 기간에 지역발전을 성공시키려는 정책의지를 다시 한 번 천명했다.

중부굴기지역은 동부연안의 한계산업이 이전해 오면서 상당한 성장기반을 갖추었고, 지역적 특성을 살린 물류허브 구축이라는 성장동력을 찾아가고 있다. 그 결과, 2005-15년의 GDP 전국 비중이 18.8%에서 20.3%로 높아져 전국 평균보다 빠르게 성장하고 있다.⁶⁾ 그러나 중부지역은 산업입

5) 《中共中央國務院關於全面振興東北地區等老工業基地的若干意見》

6) 高國力, 構建“四大地區”和“三大戰略”協調互動新格局, 全球化, 2016年 第9期, p.40.

지에서 여전히 불리한 조건을 극복할 가능성이 크지 않고, 선도지역에서 이미 경쟁력을 잃은 한계기업을 유치하는 계단식 발전을 추진하는 것이어서 선진지역을 추월할 수 없는 구조적 한계를 가지고 있다. 또한 지역 내부의 응집력도 낮아 산업간 연계가 매우 약한 것도 이 지역의 특징이 되고 있다.

〈표 1〉 2015년 4대 지구 경제 총량 및 전국 비중

지구	지구생산총량		사회고정자산투자		사회소비소매총액		화물수출입총액	
	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조달러)	전국비 중(%)
동부	31.28	51.5	23.21	41.7	15.55	51.8	3.28	82.8
중부	14.72	20.3	14.31	25.7	6.26	20.9	0.25	6.4
서부	14.55	20.1	14.03	25.2	5.51	18.4	0.29	7.4
북부	5.81	8.0	4.08	7.3	2.71	9.0	0.14	3.4

출처: <2016年中國統計摘要>, 中國統計出版社, 2016年版.

후진타오 시기의 4대 지구 발전전략은 개혁개방 이후 확대된 불평등을 해소하기 위해 균형성장 추구한다는 중요한 정책의 전환이었다. 따라서 그 이전 시대의 ‘선택과 집중’에서 벗어나 ‘공동발전’이라는 정책신념이 강하게 투영되었다. 그런데 이것이 오히려 낙후지역의 효율을 개선하는데는 불리하게 작용한 역설에 부딪혔다. 결론적으로, 4대 지구 발전전략은 정책방향은 옳았지만 정책수단과 집행방법이 현실을 충분히 반영하지 못했다. 즉 낙후지역이 광범위하게 산재되어 있는 중국을 평면적으로 4개의 공간으로 나뉘, 동시에 그리고 경제·사회·복지 등 동일한 분야에서 발전시키려는 것은 현실적으로 어려운 일이었다. 따라서 이 4대 지구 개발방식이 아직 완결된 것은 아니지만 ‘의욕에 비해 역량이 부족(力不從心)’ 할 수밖에 없었다.

그리하여 시진핑 정부는 일대일로(一帶一路), 창장경제벨트(長江經濟

帶), 징진지(京津冀)협력발전이라는 ‘3대 전략’을 새로운 지역발전전략으로 내세우게 되었다. 중국정부는 비록 4대지구와 3대전략을 조화롭게 추진한다고 말하지만, 실제 정책 집행에서는 4대지구가 3대전략에 흡수된 것으로 보인다.

B. 시진핑 시대의 ‘3대 전략지대’ 발전

‘3대 전략지대’는 국내의 정치·경제 환경 변화에 적응하기 위해 시진핑 정부가 내세운 새로운 발전전략이다. 중국 정부는 서부대개발 등 기존 지역발전전략을 포기한 것이 아니라, 4대 지구전략과 3대 전략지대를 동시에 추진한다고 주장한다. 그러나 기존의 4대 지구를 유지하면서 동시에 3대 전략을 추진한다는 것은 정책의 우선순위와 지역중복 등에서 혼선을 가져오는 것이 사실이다. 더구나 정책 중심이 명백하게 3대 전략지대로 옮겨온 마당에, 서부대개발과 중부굴기는 앞으로 어떻게 되는지에 대한 설명이 명확하지 않다. 즉 4대 지구에서는 서부지역의 충칭(重慶)과 중부지역의 무한(武漢) 그리고 동부지구의 상하이(上海)가 상호 연관성이 없이 진행되었지만, 3대전략에서는 창장(長江)을 매개로 하나의 경제벨트로 묶었는데, 이 지역의 분리와 연계에 대한 설명이 불충분한 것이다.

이렇게 4대 지구와 3대 전략의 관계설정은 대단히 불분명하다. 그럼에도 3대 전략이 4대 지구에 비해 한 단계 진화된 발전계획인 것만은 분명해 보인다. 그 이유는 첫째, 3대 전략은 이전의 단순한 공간분할을 시장 중심의 경제적 연관성을 고려한 입체적 공간분할로 전환했기 때문이다. 즉 행정공간을 뛰어넘어 산업 가치사슬을 중심으로 네트워크를 형성한다는 개념에서 출발하고 있으며, 거점도시를 중심으로 시장이 중요한 역할을 하도록 구상되었다. 둘째, 3대전략은 대외개방 확대와 국제협력 강화에서 발전동력을 찾고, 이를 국내 발전전략과 연계하는 공간 확장을 시도하고 있다. 셋째, 3대 전략은 소비주도형 발전을 추동하는 도시화(城鎮化)를 추진하면서 이를 거점도시와 네트워크를 구축하는 도시군전략과 연계되어 있

다. 이를 통해, 과잉산업의 해외 이전과 한계산업의 국내 이전을 연계하여 도시군 내의 산업을 재배치하려고 한다. 넷째, 3대 전략은 국내 시장 활성화를 자유무역시험구 지정 등 대외개방 확대와 연계하는 종합적인 발전계획이다. 즉 국내 지역발전에서 대외요인을 강하게 적용시키는 전략으로 심화된 것이다.

이런 3대 전략 가운데 가장 선명하게 각인된 것이 바로 일대일로이다. 2013년 처음 제기된 일대일로는 2015년 3월 <비전과 행동>이 발표됨으로써 그 모습이 비교적 분명해졌다.⁷⁾ 일대일로는 5통(政策溝通, 設施聯通, 貿易暢通, 資金融通, 民心相通)을 원칙으로 하고, 신장(新疆)과 푸젠(福建)을 핵심구역으로 확정했으며, 6대 국제경제협력회랑을⁸⁾ 건설한다는 방침으로 구체화 되었다. 그 전략목표는 교통 연계망 구축, 무역·투자 활성화 금융분야 협력 강화, 에너지 및 식량 확보, 민간교류 확대 등 국내외 연계를 통한 발전 추구이다. 즉 일대일로는 주변국과의 연결을 통해 성장 동력을 찾는 제3차 대외개방정책이다.⁹⁾ 그래서 일대일로는 자유무역시험구와 더불어 중국의 대외개방에 더욱 박차를 가할 것이다. 일대일로가 대

7) 《비전과 행동》의 원명은 《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》이다.

8) 2015년 3월 공포된 <비전과 행동>에 따르면, 육상실크로드에 국제대통로를 만들고, 각 지역의 거점도시가 이 통로를 지탱하여 무역과 산업협력을 추진하는 플랫폼을 건설한다. 6대 경제대회랑은 먼저, 중국-몽골-러시아경제회랑(中蒙俄經濟走廊)이 있다. 여기에는 두 개의 선이 있는데, 하나는 베이징-호허하오터-몰골-러시아선이고, 다른 하나는 다렌-선양-창춘-하얼빈-만저우리-츠타(Цита, 러시아)를 연결하는 것이다. 둘째, 신유라시아대륙교 혹은 제2유라시아대륙교(第二亞歐大陸橋)가 있다. 이는 장쑤성 댜윈강시(連雲港市)-로테르담(네덜란드)에 이르는 국제철도노선으로 30여 국가에 영향을 미칠 뿐만 아니라, 중국의 장쑤, 안후이, 허난, 산시(陝西), 간쑤, 칭하이, 신장 등 7개 성을 지나간다. 셋째, 중국-서아시아회랑(西亞經濟走廊)이 있다. 이는 신장-Dabos항-아라비아반도에 이르는 노선으로 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄, 우즈베키스탄, 투르크만스탄, 이란, 터키 등에 영향력을 미친다. 넷째, 중국-인도차이나반도경제회랑(中南半島經濟走廊)이 있다. 이는 주강삼각주-싱가포르를 연결하면서 인도차이나와 협력을 강화하는 통로가 될 것이다. 다섯째, 중국-파키스탄경제회랑(中巴經濟走廊)이 있다. 신장 카스(喀什)-Gwadar항(파키스탄) 노선으로 2015년 3월 이미 공사가 시작되었다. 여섯째, 중국-미얀마-방글라데시-인도경제회랑(中印緬經濟走廊)이 그것이다. 이들 4개국은 2013년 협력사업에 이미 서명한 상태이다.

9) 이강국, 『일대일로』, BookStar, 2016, P.66.

외 확장적이라는 사실은 육상의 6대회랑 건설과 해상실크로드 개척으로 더욱 명확해진다.

한편, 국내외 연계 성장전략이 확정됨에 따라 중국의 31개 성에서는 일대일로와 관련한 지역발전 계획을 작성했다. 이것은 일대일로가 모든 지역발전전략에 영향을 미치고 있다는 것을 의미한다. 중국은 중앙정부가 전략방향을 수립하고, 지방정부는 이를 추진하는 수직체계가 여전하지만, 성장의 주체는 항상 지방정부였다. 그런데 일대일로는 시장이 주도하고 정부가 지원하는 시장 친화적 추진방식이기 때문에 중앙보다는 지방정부의 역할이 어느 때보다 더 중요하다. 따라서 비교우위에 따른 시장분할을 원활하게 지원할 지방정부 간의 협력이 어느 때보다 중요한 시기라고 할 수 있다.

〈표 2〉 2015년 징진지 및 창장경제벨트의 경제 총량 및 전국 비중

지구	지구생산총량		사회고정자산투자		사회소비소매총액		화물수출입총액	
	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조위안)	전국비 중(%)	총액 (조달러)	전국비 중(%)
징진지	6.93	9.6	4.88	8.8	2.86	9.5	0.49	12.3
창장경제 벨트	30.53	42.2	23.76	42.7	12.53	41.7	1.67	42.2

출처: <2016年中國統計摘要>, 中國統計出版社, 2016年版.

3대 전략의 또 다른 핵심지역인 창장경제벨트는 1980년대 이미 일선일축(一線: 沿海一線, 一軸: 長江)전략이 세워진 이후 몇 단계 수정을 거쳐 2014년 마침내 그 개념이 확립되었다. 즉 2014년 9월 국무원의 방침이 정해진 이후¹⁰⁾, 2016년 3월 <창장경제벨트발전규획요강(長江經濟帶發展規劃綱要)>이 통과된 것이다. 9개 성과 2개 직할시를 포괄하는 창장경제벨트는 전국 GDP의 45%를 생산하는 경제 핵심지역이자, 대외개방의 관문

10) 《國務院關於依托黃金水道推動長江經濟帶發展的指導意見》

이기도 하다. 이곳은 육상과 해상 실크로드를 연결하는 주축지역으로 전략적 가치가 매우 크다.¹¹⁾ 이 계획은 창장경제벨트에 대해 ‘창신, 협조, 녹색, 개방, 공향’을 5대 발전이념으로 제시하고, 녹색생태회랑, 종합입체교통회랑, 연강(沿江)도시화 등 3대 핵심 발전전략을 명확히 제시하였다.¹²⁾ 이는 생태환경과 녹색발전을 지역발전의 첫 번째 임무로 제정한 최초의 사례이다.¹³⁾

한편, 창장경제벨트는 광활한 잠재적 내수시장을 가지고 있으나 중상류와 하류 지역의 소득편차가 상당한 편이다. 그래서 이곳은 연해지역의 경제력을 상류로 복사(輻射)하여 동서지역의 격차를 줄이라는 임무를 부여받았다.¹⁴⁾ 또한 이 지역은 행정 중심으로 나누어진 경제공간을 시장중심으로 극복할 수 있는 물류 네트워크 구축이 가능하다. 그래서 강을 따라 산업을 재편하고, 거점도시를 중심으로 산업클러스터를 형성하기 유리한 곳이기도 하다. 이런 유리한 조건을 활용하여 내륙과 해양 양쪽으로 동시에 대외개방을 추진하려는 것이 창장경제벨트를 하나로 묶은 이유이기도 하다.

도시군 육성이라는 측면에서 보면, 이 지역은 강을 따라 형성된 교통로를 축선으로 하여 상하이(上海) 중심의 창장삼각주 도시군, 무한(武漢) 중심의 창장중류 도시군, 청두(成都)와 충칭(重慶) 중심의 청위(成渝) 도시군 등 3대 도시군을 주축으로 하고, 구이저우(貴州) 도시군과 윈난(雲南) 도시군을 보조로 포함하여 5대 지역성 도시군을 형성하고 있다.¹⁵⁾ 이를 통해 강을 따라 형성된 중소도시의 협력을 촉진하고, 도시군과 도시군 및 도시군 내부의 협력과 역할분담을 추진하여 발전효율을 높이고자 한다.¹⁶⁾

11) 창장경제벨트는 중국의 동중서부의 3대지역을 관통하고 있으며, 상하이, 장쑤, 저장, 안후이, 강시, 후난, 후베이, 충칭, 쓰촨, 윈난, 귀이저우 등 11개 성시를 포함하고 있다. 이 지역은 205만 제곱킬로미터의 면적에 6억 명의 인구나 전국 GDP의 45%를 생산하는 경제핵심지대이자 거대한 잠재력을 지닌 곳이다

12) 《長江經濟帶發展規劃綱要》

13) 科技日報, 長江經濟帶定調綠色, 2016年4月8日

14) 《長江經濟帶發展規劃綱要》, <http://baike.baidu.com/item/> (2016.10.10. 검색)

15) 《國務院關於依托黃金水道推動長江經濟帶發展的指導意見》

그런데 이 지역은 창장 상·하류 지역 사이에 경제력 차이가 현격하고, 지역 간 악성경쟁에 따른 중복투자 등 극복하기 어려운 문제가 두드러져 중앙정부의 역할과 중재가 심도 있게 다루어져야 할 부분이다.

한편 경제규모는 작지만 그 중요성은 결코 뒤떨어지지 않는 지역이 바로 징진지이다. 징진지발전전략은 2015년 4월 중앙정치국에서 <징진지협동발전계획요강(京津冀協同發展規劃綱要)>이 통과됨으로써 국가전략으로 승격되었다. 이것은 베이징과 텐진의 성장동력을 나후지역인 허베이로 확산시켜 경제 수준을 끌어올리는 동시에, 이 지역을 하나의 경제단위로 묶어 합리적인 역할분담과 그것을 뒷받침할 공동인프라를 구축하고 산업을 재배치하려는 매우 중요한 국가전략이다. 여기의 핵심은 베이징을 역사·문화 등 소프트파워 위주로 육성하여 세계적인 국제도시를 만드는 것이다. 그러기 위해서는 베이징의 산업시설 등 비수도 기능을 외곽으로 이전하는 것이 전제되어야 한다. 또한 구역 교통일체화를 실현하고, 생태환경을 보호하며, 산업 재배치를 통해 효율적인 산업클러스터를 구축을 주요 목표로 삼고 있다. 이렇게 새로운 발전방식을 통해 수도권의 경쟁력과 베이징의 소프트파워를 강화하려는 의지가 담겨 있다고 볼 수 있다.

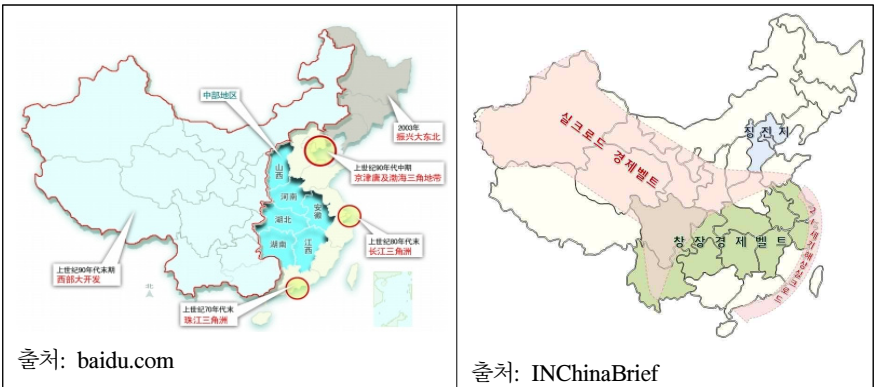
<표 2>에서 알 수 있는 것처럼, 징진지 지역은 경제규모가 전국의 9.6%에 불과하지만, 베이징의 특수한 수도 기능과 함께 과학기술 등 첨단연구진이 밀집된 핵심지역이다. G2국가로 성장한 중국의 심장부 베이징은 아직 세계 최고의 도시가 되기에는 아직 여러모로 부족하다. 그 중에서도 심각한 대기오염과 교통난은 베이징이 초일류 도시로 성장하는데 가장 큰 걸림돌이 되고 있다. 그래서 중국은 국가 차원에서 이런 문제를 해결하려고 한다. 이런 측면에서 징진지는 경제 논리보다는 정치논리가 강하게 투영된 국가 발전전략이라고 볼 수 있다.

16) 창장경제벨트 내에는 일급중심도시 1개(上海), 이급중심도시 11개(重慶, 南京, 武漢, 蘇州, 杭州, 南昌, 成都, 無錫, 寧波, 長沙, 合肥), 지구중심도시 15개(南通, 揚州, 常州, 鎮江, 舟山, 蕪湖, 安慶, 銅陵, 池州, 九江, 嶽陽, 黃石, 宜昌, 瀘州, 宜賓), 일만도시 14개(萬州, 涪陵, 江津, 荊州, 攀枝花, 嘉興, 黃岡, 巢湖, 湖州, 馬鞍山, 紹興, 鄂州, 鹹寧, 水富)가 있다.

C. '4대 지구'와 '3대 전략지대' 비교

중국 각 지방정부는 지난 10여 년 간 중앙정부의 4대 지구 발전전략에 따라 자체적인 발전계획을 추진해 왔다. 그러나 일대일로로 대표되는 3대 전략지대가 전면에 등장함으로써 지방정부는 '4대 지구'와 '3대 전략'을 어떻게 조화시킬 것인가에 대한 문제에 봉착하게 되었다. 특히 2050년까지 계획된 서부대개발 지역은 매우 곤혹스런 입장에 빠지게 되었다. 서부대개발이 아직 1/3도 추진되지 않은 상황에서, 국가의 핵심 발전전략인 일대일로의 중심지대에 편입된 것이다. 물론 3대 전략은 그 전개 범위가 국제적으로 확산되고, 발전방식이 시장 중심으로 재편됨으로써 지역발전의 더 유리하다. 하지만 이 전략과 서부대개발 등 기존의 지역발전전략과의 관계가 불분명한 것이 사실이다.

[그림 1] 4대지구와 3대전략지대



그렇지만 4대 지구에 비해 입체적인 방향으로 진전된 3대 전략의 장점이 상당하므로, 이 두 전략의 비교를 통해 지방정부와 거점도시의 발전방향을 추적하는 기초로 삼도록 하겠다. 첫째, 적용되는 공간 범위에 차이가 있다. 4대 지구의 공간적 범위는 전국을 모두 포괄하지만, 3대 전략은 4대 지구의 공간 가운데 중점지역을 중심으로 그 일부분을 대상지역으로 한다.

물론 일대일로의 영향력은 전국에 모두 미치지만, 공간적으로는 철도, 도로, 강, 바다와 연결된 경제벨트와 그 내부의 거점도시를 발전대상으로 설정하고 있다.

둘째, 발전 목표에 차이가 있다. 4대 지구는 경제성장, 사회발전, 생태환경보호, 대외개방, 지역발전 등 모든 분야의 발전을 전국에서 동시에 추구했지만, 3대 전략은 지역별 목표가 특정분야에 한정되었다. 즉 정진지는 교통, 환경, 산업이전 등 3대 영역을 과제로 삼아 베이징의 비수도 기능을 해소하는데 역점을 두고 있다. 또한 창장경제벨트는 생태환경, 연강(沿江)지역의 교통회랑, 연강지역 도시화와 산업구조 조정이라는 분명하고 차별성 있는 목표를 제시하고 있다. 그리고 일대일로는 '5통'을 바탕으로 6대 국제경제협력회랑 구축과 대외개방체제 확립을 발전목표로 삼고 있다.

셋째, 영역별 개발 추진시기에 차이가 있다. 4대 지구는 소강사회의 전면적 실현이라는 목표를 달성하기 위해 각 영역의 동시 발전을 추진했지만, 3대 전략은 우선 목표를 제시하고, 이를 먼저 실현하려는 시차발전전략을 도입하고 있다. 이것은 모든 영역의 발전을 동시에 추진하는 것이 불가능하다는 것을 인정하고, 선택과 집중을 통해 보다 지역 내에서 효율적인 자원배치와 시장 흐름을 이용하려는 발전방식의 변화라고 할 수 있다.

넷째, 발전 주체에 차이가 있다. 4대 지구는 지역별로 자원구성과 산업배치 등 내부 차이가 크게 존재함에도 불구하고, 지역 간 차이를 축소하기 위한 '정책성 지역발전'에 중점을 두었으나, 3대 전략에서는 시장 중심 원칙 위에서 각 지역 발전을 추진하고 있다.¹⁷⁾ 즉 시진핑 정부의 지역발전전략은 지역 간 차이를 인정하면서 시장을 중심으로 지역발전을 이끌고자 하는 것이다. 이는 지역별 비교우위를 활용하면서 도시 간 네트워크를 통해 자원분배의 효율성을 높이려는 도시군전략과도 맥을 같이 하고 있다.

Ⅲ. 실크로드 거점도시의 산업특화도와 경제역량

일대일로 구상은 기본적으로 ‘선으로서 점을 꿰고, 점으로서 면을 견인하는(一線串點, 一點帶面)’ 기존의 지역발전 흐름과 맥을 같이하고 있다. 실크로드경제벨트와 21세기 해상실크로드로 구성된 일대일로는 기본적으로 선이자 네트워크로서의 특성을 지니고 있다. 그래서 일대일로는 평면 공간으로 구성된 후진타오 시기의 4대 지구와 달리, 핵심 거점도시를 결절점(node)으로 구성하고, 이를 바탕으로 네트워크를 구축하는 연계발전전략이라고 할 수 있다.¹⁸⁾

따라서 본 논문에서는 실크로드경제벨트 지역의 8개 거점도시와 해상실크로드 지역의 12개 도시를 주요 거점도시로 선정하여 산업특화 정도와 경제역량을 비교하여 향후 발전방향을 추론해 보고자 한다. 분석대상은 권역별로 대표적인 성과 성 내 1개 이상의 거점도시를 선정했다. 그 결과 실크로드경제벨트에서는 서남권역의 충칭, 쓰촨성 청두, 시짱자치구 라싸, 윈난성 쿤밍을 선택했다. 서북권역에서는 산시성 시안, 신장자치구 우루무치, 닝샤자치구 인촨, 칭하이성 시닝, 간수성 란저우를 거점도시에 포함시켰다. 해상실크로드 지역에서는 환발해권역의 톈진, 라오닝성 다롄을 분석대상으로 삼았고, 화동권역의 상하이, 및 화남권역의 저장성 닝보, 푸젠성 푸저우와 샤먼, 광둥성 광저우와 선전, 광시자치구의 난닝, 하이난성 하이커우를 분석대상으로 선정했다(그림 2 참조).

[그림 2] 중국 일대일로 주요 거점도시 분포



A. 실크로드경제벨트 각 지방정부의 일대일로정책

중국의 경제발전은 시장이 추동하고 정부가 보장하는 형식이지만, 거시적인 지역정책은 정부의 역할이 매우 작용한다. 특히 인프라 투자수요가 많은 서부지역은 정부의 정책방향에 따라 시장의 크지가 좌우된다고 할 수 있다. 그래서 이 지역의 산업특화 정도를 평가하기 이전에 각 지방정부의 산업정책을 먼저 살피는 것이 필요하다. 각 성정부가 발표한 <13.5 규획> 가운데 실크로드경제벨트 추진과 관련된 정책을 평가하면 다음과 같다.

서남권역은 충칭, 쓰촨성, 구이저우, 윈난, 시짱자치구로 구성되어 있다. 이 지역은 6대회랑 가운데 3개가 집중되어 있어¹⁹⁾, 일대일로의 국제교류

19) 3개 경제회랑은 중국-서아시아 경제회랑, 중국-파키스탄 경제회랑, 중국-미얀마-인도 경제 회랑이 그것이다.

에 중요한 임무가 부여된 곳이며 동시에 기회의 땅이기도 하다. 또한 직할 시인 충칭과 쓰촨성의 청두를 거점도시로 하고 있으며, 남쪽으로는 동남아 여러 국가와 접경을 맞대고 있는 쿤밍의 성장이 주목되는 곳이다.

서남권의 지방정부는 일대일로의 국제화가 지역발전의 관건이라고 주장하면서 5개 성시 모두 철도 인프라 구축으로 국제운송 플랫폼 또는 국제물류종합단지를 운영하겠다는 계획을 제시하고 있다.²⁰⁾ 이 계획에 의하면, 충칭과 청두는 중국-유라시아철도 운송플랫폼과 종합물류기지를 건설하려고 한다. 물론 철도가 두 지역을 통과하기 때문에 양쪽 모두 물류플랫폼 건설은 가능할 수 있지만, 중국에는 중복투자와 악성경쟁으로 이어질 것이므로 중앙정부를 매개로 지방정부 사이의 역할분담이 필요하다고 하겠다. 또한 서남권 5개 성시는 모두 국제경제회랑 건설에 참여한다는 방침이며, 특히 지역 내 우수기업이 이 건설과정에 참여하도록 지원할 계획이다. 기업의 참여는 일부 건설에 참여한 것이기에 중복의 우려가 크지 않지만, 각 지역의 발전계획이 대동소이한 것으로 평가된다.

이런 중복문제와 별개로 지역 특성을 활용해 지역경쟁력을 강화하려는 정책은 향후 발전을 전망하는데 중요한 역할을 할 것이다. 창장을 품고 있는 충칭은 지리적 이점을 최대한 활용하여 물류·통신허브를 추구하고, 서남권에서 가장 큰 경제규모를 바탕으로 금융, 무역, 정보, 과학기술, 인력의 집적을 강화한다는 전략이다. 이는 창장 3대 핵심도시군을 이끄는 거대도시로서의 위상을 반영한 발전계획이라고 할 수 있다. 쓰촨은 청두의 인재를 활용하여 장비제조, IT 등 50개 분야 100대 우수기업을 선정하여 ‘251행동계획’을 통해 하이테크 분야를 주력 산업으로 육성하려고 한다. 또한 자동차산업을 특화해 자동차분야 100대 협력과 국제생산협력 시범거점을 10개 조성하여 100억 달러 수출을 달성한다는 ‘111프로젝트’를 준비

20) 《重慶市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》, 《四川省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》, 《貴州省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》, 《雲南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》, 《西藏自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

하고 있다. 이는 향후 쓰촨이 하이테크를 기초로 한 제조업을 중시할 것이라는 점을 보여준다. 구이저우는 중동 및 서남아시아와 연계하는 방안을 강구하였고, 윈난은 메콩강유역 개발에 적극적으로 참여하며, 동시에 에너지산업에 집중한다는 점이 지역 특성과 잘 어울린 것으로 보인다. 시짱은 풍부한 지역문화자산을 활용하여 관련 문화제를 중심으로 쟁(藏)문화브랜드를 구축하려는 특화전략을 보이고 있다.

한편, 서북권역은 산시, 간쑤, 칭하이, 닝샤자치구, 신장자치구로 구성되어 있는데, 중앙아시아로 연결되는 중요한 통로이다. 특히 이곳은 유라시아대륙교량의 중심지로 향후 발전 가능성이 매우 큰 곳이기도 하다. 다만 현재의 경제 역량이 낮아 급속한 발전을 기대하기는 어려워 주변국가와의 협력이 절실히 요구되는 곳이기도 하다. 이 지역은 중국에서 경제력이 가장 낮고 소수민족의 구성비가 높다. 인구가 희박하고 산업이 발달하지 못해 철도보다는 항공관련 인프라(西安, 蘭州, 銀川) 구축을 장기 과제로 설정하고 있으며, 소수민족의 문화를 활용하여 인문분야의 강점을 발휘하려는 계획이 주류를 이루고 있다. 칭하이는 당번고도(唐蕃古道)와 쿤룬(昆侖)문화와 관련된 문화상품을 준비하고²¹⁾, 닝샤는 이슬람 음식과 문화를 활용한 발전전략을 세우고 있다.²²⁾

눈여겨 볼만한 것은, 산시성이 시안에 한국 중수기업 산업단지를 건설한다는 계획을 세웠다는 점이다.²³⁾ 이는 삼성전자가 이 지역에 진출한 이후 한국기업을 유치하려는 지역정부의 의지가 반영된 결과라 하겠다. 또 하나의 관심이 가는 지역은 신장의 발전전략인데, 우루무치를 국제 상품물류 집산지와 접경무역시장 및 비축센터로 육성하여 실크로드 거점도시로 성장시킨다는 것이다. 그렇다 하더라도 서북권역은 여전히 발전의 잠재력만 있는 지역으로 머물 가능성이 크며, 충분한 성장을 위해서는 오랜 시간과 충분한 지원이 요구된다고 하다.

21) 《青海省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

22) 《寧夏回族自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

23) 《陝西省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

B. 실�크로드 거점도시별 산업특화도 비교

본 글에서는 일대일로 거점도시들의 산업특화도를 살펴보기 위하여, 2013년 기준 업종별 종사자수 수치를 활용하여 ‘입지상(Location Quotient, LQ)계수’를 산출하였다. 입지상 분석은 특정 지역의 총 고용인구에서 차지하는 어떤 산업의 고용인구 비율을 전국의 동일한 산업에서 차지하는 고용 비중과의 상대적 크기로 비교하는 방식이다. 따라서 이 비교를 통해 특정 지역의 어떤 산업의 특화 또는 전문화 정도를 파악할 수 있다. 보통 우리는 입지상 계수가 1.25 이상인 산업을 특화산업, 0.75이상 1.25 미만이면 보통산업으로 간주한다.²⁴⁾

$$LQ_i = \frac{j\text{도시의 } i\text{산업의 고용인구} / j\text{도시의 총고용인구}}{\text{전국 } i\text{산업의 고용인구} / \text{전국 총고용인구}}$$

<표 3>를 보면, 중국의 대표적 낙후지역인 신장 라싸(拉薩)의 경우, 1차 산업 입지상 계수는 16.61에 달하여 농업이 절대적으로 높은 산업구조를 띄고 있음을 알 수 있다. 충칭(重慶)은 4대 직할시의 하나인 거대도시이지만 지역이 광활하기 때문에 농업의 입지상 계수가 3.0으로 다른 지역보다 높은 수준을 보이고 있다. 또한 닝샤자치구의 인촨(銀川) 역시 2.22로 산업구조가 여전히 농업에 의존하고 있음을 알 수 있다. 충칭은 서부지역에서 가장 큰 경제력과 경쟁력을 가지고 있어, 현재의 농업 비중은 큰 의미가 없으나, 신장과 닝샤는 여전히 공업화 진전이 상당히 더디게 진행될 수밖에 없음을 보여준다.

한편, 서부를 개발한 주요 목적 중의 하나가 이 지역 가스를 동쪽으로 전송하는(西汽東輸) 것인데, 서부지역의 입지상 계수를 보면 이런 중국의 전략이 정확히 수행되고 있음을 알 수 있다. 즉 인촨(銀川), 시닝(西寧), 우루무치(烏魯木齊), 란저우(蘭州)는 전력·가스·용수의 생산과 공급 관련

24) 김수한·유다형, 일대일로 권역별 거점도시 역량 분석, 2016.11, P.4.

계수가 높아 서남북 내륙지역의 에너지 산업이 특화되어 있다. 이에 비해, 이 지역은 2차 산업의 계수가 상대적으로 낮아 산업화가 아직 발달하지 못했다. 그래서 이 지역은 동남연해 지역의 산계산업 이전을 적극적으로 추진하고 있다. 이런 발전방식은 지역 간 임금격차가 큰 중국에서 나타나는 독특한 현상이다. 즉 한계산업은 일반적으로 해외 이전을 통해 생존과 이윤을 도모하는데 비해, 중국은 동부지역의 한계산업이 중부와 서부로 이전하면서 계단식 발전단계를 밟아가고 있는 것이다.

〈표 3〉 실크로드경제벨트 거점도시 LQ(2013년)

		重慶	成都	西安	烏魯木齊	銀川	西寧	蘭州	拉薩	
1	농임목어업	3.00	0.39	0.10	1.12	2.22	0.25	0.12	16.61	
	2	채광업	0.78	0.10	0.01	0.90	2.84	0.37	0.64	0.74
		제조업	0.69	0.67	0.77	0.41	0.48	0.72	0.64	0.12
		전력가스용수공급	0.53	0.63	0.66	1.61	3.32	2.19	1.49	1.05
		건축업	1.23	1.05	1.12	1.01	0.71	1.04	1.41	0.43
3	교통운송,창고·우정	0.98	1.19	1.45	3.67	0.96	2.62	0.86	1.10	
	도소매업	2.14	2.84	0.67	0.80	0.98	0.90	0.77	3.85	
	숙박 및 요식업	3.01	3.79	1.47	0.83	0.42	0.51	1.06	3.49	
	정보·SW지식기술	0.71	1.30	4.01	0.64	0.61	1.25	0.72	0.78	
	금융업	0.54	0.46	1.11	1.29	1.98	1.34	1.22	0.81	
	부동산업	1.25	1.37	1.35	1.10	1.27	0.93	1.26	0.19	
	임대·비즈니스서비스	0.96	2.00	1.15	1.28	1.78	0.59	1.01	1.41	
	과학연구기술서비스	0.50	1.10	2.92	1.75	1.38	2.33	2.45	0.82	
	교육	0.51	0.50	1.02	0.86	0.98	0.91	1.18	0.36	
	수리환경·공공시설	0.49	0.62	0.92	0.65	1.83	1.02	1.73	0.22	
	주민서비스기타	7.96	4.90	0.71	0.19	0.20	0.10	0.24	3.30	
	위생·사회복지	0.53	0.65	0.90	1.26	1.29	1.46	1.04	0.36	
	문화, 체육, 오락업	0.72	1.23	1.34	2.21	1.70	1.66	1.96	1.96	
	공공관리,사회조직	0.37	0.40	0.69	1.57	1.31	0.95	1.12	1.09	

자료: 中國城市統計年鑒(2014년) 자료를 활용하여 필자 작성.

이제 각 도시별로 입지상 계수를 보면서 거점도시들의 산업별 경쟁력과 향후 발전전략 방향을 살펴보자. 충칭, 청두, 시안은 모두 실크로드경제벨트의 핵심지역으로 주변지역의 발전을 선도할 임무가 주어져 있다. 충칭과 청두의 도소매업 계수는 각각 2.14와 2.84로 소비시장이 비교적 발달되어 있다. 이는 소비주도형 성장을 기대할 수는 있는 조건이 갖추어져 있으나, 두 도시는 상당히 높은 경합도를 보이고 있어 산업구조의 동조현상이 커질 수도 있다. 또한 시안은 교육도시답게 과학기술과 소프트웨어에 종사하는 비율이 높아 IT산업이 고도로 특화되어 있다. 이는 시안이 갖는 지식기반 서비스업의 강점이 향후 내륙경제 개방의 핵심기지로 발전하는데 중요한 토대가 될 것임을 보여준다.

서남북권 거점도시들은 향후 발전방향으로 교통·물류를 강조하는 것에 비해 여기에 종사하는 인구가 많은 편은 아니다. 이것은 철도교통의 노동력 수용이 낮은 것이 하나의 원인이라면, 서부대개발 지역의 도시의 경제력이 낮아 일반 운수업이 상대적으로 발달하지 못했기 때문이다. 다만 우루무치는 LQ 계수가 3.67을 기록해 교통물류산업이 고도로 특화되어 있음을 보여준다. 그런데 이 지역들 모두 일대일로와 관련한 지방정책에서 교통·물류 허브 구축을 주요 전략으로 내세우고 있다. 비록 현재의 LQ계수는 낮지만 이 지역은 유럽행 철도와 연결된 중심으로 향후 발전 가능성이 높기 때문이다. 따라서 서남북권의 물류허브전략은 현지의 고용현실과 시장을 반영한 것이 아니라 정부의 정책의지를 밝힌 것으로 해석할 수 있다. 그렇기 때문에 중앙정부의 적극적인 개입이 없다면 물류중심의 서비스업 중복현상은 피하기 어려워 보인다.

한편, 숙박과 요식업이 여행을 포함한 문화산업에 포함된다고 보면, 실크로드경제벨트 내의 거점도시들은 이 분야에 상당한 경쟁력을 갖고 있다. 문화관련 LQ계수가 고르게 높다는 것은 다른 산업에 종사하는 비중이 상대적으로 작다는 것의 반증일수도 있지만, 이 지역의 특성인 자연경관과 소수민족의 인문자원의 가치를 입증하고 있다. 특히 인문자원이 풍부하라는 숙박·요식업 계수가 3.49이며, 서비스업도 3.0에 달해 관광산업에

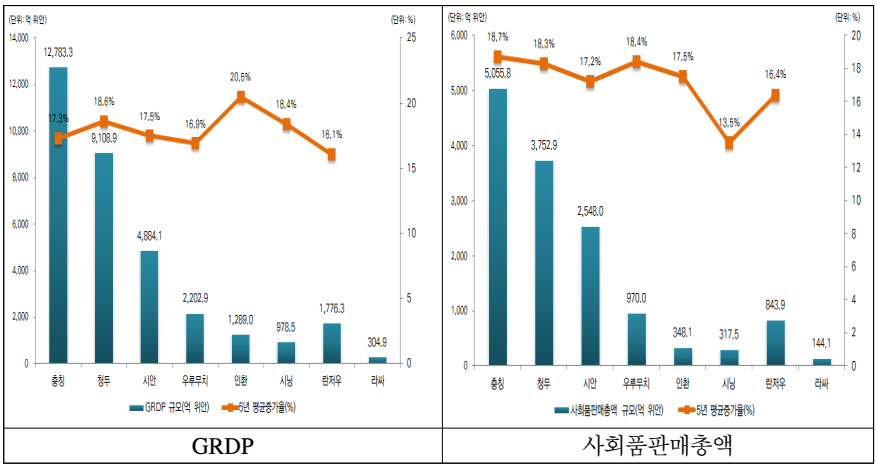
대한 의존도가 매우 높다는 것을 알 수 있다. 그런데 실크로드경제벨트 지역이 3차 산업 종사자가 상대적으로 많은 현상은 일반적인 산업발전 궤적과 다른 방향으로 진행된 것이다. 즉 보통은 2차 산업이 발전한 이후에 서비스업으로 진화하지만, 이 지역은 공업수준이 낮은 상태에서 1차 산업종사자가 서비스업 전업한 경우가 많다. 이것은 지역경제 기초가 충분히 확보되지 못한 상황에서 중국 소득수준이 높아감에 따라 여행업이 발전한 것이고, 이를 반영해 지역발전 전략을 추진한 결과라고 볼 수 있다. 그렇기 때문에 이 지역은 3차 산업의 고용인구는 상대적으로 많지만 소득수준은 다른 지역보다 낮게 유지되고 있는 것이다.

마지막으로, 이 지역 거점도시는 과학기술 분야의 특화도는 높은 편이나, 제조업과 금융업 종사자가 상대적으로 적다. 이런 현실은 비록 이 도시들이 거점도시이기는 하지만, 중국정부가 계획하는 정도만큼 주변 도시를 연계하는 결절점으로서 지역발전의 동력을 제공할 수 있을 것인가에 대한 의문을 제기하게 만든다.

C. 실크로드 거점도시별 경제역량 비교

다음으로, 실크로드경제벨트 거점도시들이 일대일로 구상을 선도할 수 있는 충분한 경제역량을 갖추고 있는지 살펴보자. LQ계수는 지역의 특화정도만 나타내기 때문에 경제규모를 밝히지 못하는 한계가 있다. 즉 이것은 특정산업의 종사자 비율이라는 지표로 그 지역 산업 특징을 반영하는 것이기 때문에 산업을 이끌어 나타는 힘을 직접적으로 보여주지는 못한다. 그런데 하나의 도시가 주변 지역을 선도하려면 무엇보다도 규모의 경제가 존재해야만 한다. 따라서 본 논문에서는 8개 거점도시의 경제역량을 가늠하기 위해 GRDP, 사회소비품판매총액, FDI, 수출입의 규모, 최근 5년간의 평균 증가율을 살펴보았다.

[그림 3] 실크로드경제벨트 거점도시 GRDP와 사회소비품판매총액(2013)

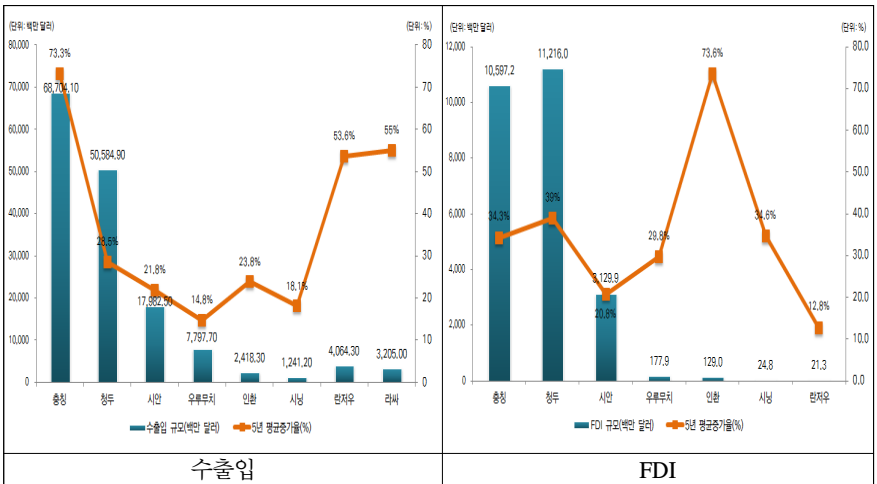


자료: 中國國家統計局 자료 활용하여 필자 제작성.

여기에서 알 수 있는 가장 큰 특징은, 실크로드경제벨트 거점도시 가운데 충칭, 청두, 시안과 타 도시 간의 경제규모가 현격한 차이를 보인다는 점이다. 직할시인 충칭은 2013년 GRDP가 1,2783.3억 위안으로 경제 규모가 가장 크다. 그리고 청두는 9,108.9억 위안, 시안은 4,884.1억 위안으로 이 세 도시의 GRDP 총합이 8개 도시 그것의 80%에 달한다. 이는 나머지 5개 도시가 지역경제를 이끌만한 충분한 역량을 갖추지 못한다는 방증이기도 하며, 서부대개발 혹은 일대일로전략이 결국 이들 세 도시를 중심으로 진행될 가능성이 높다는 의미도 된다.

한편, 사회소비품 판매총액도 충칭이 5,066.8억 위안, 청두는 3,752.9억 위안, 시안은 2,548억 위안에 달해, 8개 도시 판매 총액의 81%나 차지하고 있다(그림 3 참조). 이에 비해 인촨, 시닝, 라싸는 미미한 수준에 불과하다. 특히 지난 5년간 GRDP성장율은 비교적 고르게 전국 평균보다 높았지만, 사회소비품 판매증가에서는 시닝이 다른 도시에 비해 상당한 격차로 낮은 상태를 보인다. 이는 소비력이 낮은 상대라는 의미로서 주변지역을 선도할 거점도시의 면모로는 여전히 부족한 상태를 보여주고 있다.

[그림 4] 실크로드경제벨트 거점도시 수출입 및 FDI (2013)



자료: 中國國家統計局 자료 활용하여 필자 제작성.

마찬가지로, 충칭, 청두, 시안의 FDI 총합이 8개 도시 전체의 88%에 달한다. 비록 2014년 인촨의 FDI 규모가 129백만 달러로 크게 급증해 5년 평균 증가율이 73.6%로 매우 높게 나타났지만, 그 규모가 작기 때문에 경제적 의미를 부여하기는 어려운 수준이다. 수출에서는 더욱 큰 차이를 보이는데, 세 도시의 수출입액이 8개 도시 전체 수출입의 98%를 점하고 있어 비교자체가 무의미한 정도이다. 더구나 충칭은 수출 규모가 비교할 수 없을 뿐 아니라, 5년 평균 성장률도 73.3%에 달해 다른 지역을 압도하고 있다(그림 4 참조).

이것은 충칭이 서부지역의 발전을 이끌고, 청두와 시안이 보조하는 역할을 할 수밖에 없다는 점을 시사한 있다. 따라서 네트워크형 도시군 발전 전략을 성공시키기 위해서는 이들 거점도시의 경제규모 차이를 축소해야 한다는 상당히 무겁고 중요한 과제를 안고 있다고 하겠다.

IV. 해상실크로드 각 거점도시의 산업특화와 경제역량

해상실크로드는 육상에 비해 경제협력 효과가 훨씬 큰 것으로 평가되고 있다. 또한 경제력이 강한 연해지역의 발전전략과도 부합하여 매우 적극적인 개방전략이 진행되는 곳이기도 하다. 화동권역과 화남권역은 지리적으로 해상실크로드의 핵심지대이며, 육상실크로드의 동부 기점이기도 하다. 이 지역은 자유무역구인 상하이를 비롯하여 항저우, Ningbo, Nanjing, Zhenjiang, Chongqing 등 부상급시를 중심으로 주요 거점도시를 형성하고 있다. 또한 환발해권역의 톈진, 랴오닝성의 다롄, 광둥성 광저우와 선전, 광시자치구의 난닝, 하이난성 하이커우는 모두 중국경제 엔진에 해당하는 매우 중요한 도시이자 핵심 거점도시이다.

한편, 해양실크로드 거점도시들은 국제적인 경쟁력을 갖추고 있기도 하지만, 모두 해양물류플랫폼 건설을 제창하고 있다. 중국 연해지역의 경제규모와 주변국과의 무역을 감안한다면 이들 거점도시들의 발전전략은 충분히 설득력을 가지고 있지만, 세계적인 경쟁력을 갖추기 위해서는 거점도시들 간의 주력산업과 선도산업의 적절한 분산이 이루어져야 할 것이다.

A. 해상실크로드경제벨트 각 지방정부의 일대일로정책

상하이, 저장, 장쑤, 산둥으로 구성된 화동권역은 오래 전부터 독자적인 발전계획을 전개해오고 있다. 자유무역실험구 상하이는 2020년까지 경제·금융·무역·해운에서 명실상부한 세계적 중심도시로 도약하기 위해 일대일로전략에 적극적으로 참여하면서 도시외교를 강조하고 있다.²⁵⁾ 상하이는 독자적인 완결구조를 갖춘 경제규모이기 때문에 해상실크로드와 관련하여 거의 모든 정책을 망라하고 있다고도 할 수 있다. 특히 세계 금

www.kci.go.kr

25) 《上海市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

융허브의 역할을 강화하여 세계경제를 이끌려는 원대한 그림을 그리고 있다.

저장성은 이미 선정된 국제전자상거래 시범도시를 활용하여 국제전자상거래 플랫폼을 구축하려고 한다. 이는 중국이 강점을 보이고 있는 전자상거래를 선도함으로써 새로운 성장동력을 강화하려고 하는 것이다.²⁶⁾ 장쑤성은 육상실크로드의 동부 기점이자 해상실크로드의 중요한 거점이라는 지리적 특성을 적극적으로 활용하여 동서 융합과 지역 발전을 도모하고 있다. 쑤저우를 신유라시아 경제회랑 물류도시로 육성하는 동시에, 건축에 강한 특성을 살려 해외 건축시장으로 진출에 박차를 가하고 있다.²⁷⁾

산둥성은 웨이하이를 한중 자유무역지방경제협력 시범구로 지정한 것에서 알 수 있듯이 한중일 경제협력의 선도지역이 되려는 의지가 있다. 또한 동아시아 해양협력플랫폼을 건설하여 해양도시들과 연계를 강화한다는 전략을 추진 중이다. 그리고 AIIB결산센터를 유치하여 일대일로전략의 핵심적인 역할을 하려는 계획도 세우고 있다.²⁸⁾

화남권으로 묶여 있는 푸젠, 광둥, 광시, 하이난은 해상실크로드의 전략적 중심지라 할 수 있다. 타이완과 마주보고 있는 푸젠은 양안관계를 긴밀하게 묶는 핵심지대이기도 하지만, 서아시아와 아프리카 등 인도양 연안의 신흥시장을 개척하는데 앞장서는 지역이기도 하다. 그리하여 푸젠은 샤먼(廈門) 동남국제항운센터와 취안저우(泉州) 해상실크로드 허브항 구축을 중요한 인프라전략으로 선정하고 있다.²⁹⁾

최강의 경제력을 지닌 광둥성은 몽골, 러시아와 교류협력을 강화하여 양방향의 실크로드경제벨트에서 철로운송 루트를 구축하려고 한다. 또한 자유무역실험구를 활용하여 국제디지털센터를 조성하여 국제 통신허브로

26) 《浙江省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

27) 《江蘇省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

28) 《山東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

29) 《福建省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

올라서려는 의지를 보인다. 이 외에도 광저우항(廣州港), 선전항(深圳港)을 선두로, 주하이항(珠海港), 잔장항(湛江港), 산터우항(汕頭港)을 기반으로 하여 홍콩과 공동으로 세계적인 항만클러스터 구축하려는 계획을 가지고 있다.³⁰⁾

인도차이나반도와 긴밀하게 연계되어 있는 광시는 남북으로 육상루트를 개척하려고 한다. 이를 위해 난닝(南寧)을 축으로 북상 통로를 개통하고, 남쪽으로는 인도차이나 국가들과 연결하여 남하통로를 연결하려고 한다. 또한 충칭에서 유럽으로 연결된 국제철도를 류저우(柳州)까지 연결하려는 계획을 가지고 있다.³¹⁾ 관광과 항공을 주력산업으로 하는 하이난은 21세기 실크로드 관광연맹 설립과 산아(三亞)공항의 권역 허브기능을 강화하여 국내외 항로네트워크를 개선하려는 계획을 가지고 있다.

B. 해상실크로드 거점도시별 산업특화도 비교

이 글에서는 위에서 살펴본 연해 각 권역의 발전전략을 바탕으로 12개 거점도시의 산업특화도를 살펴보기 위해 <표 4>와 같이 임지상(LQ) 계수를 추출하였다. 여기서 알 수 있는 것은, 동남연해지역은 전반적으로 경제 수준이 높아 특정산업에 크게 편중되지 않았다는 것이다. 농업, 에너지, 광산업 등 특정산업이 집중된 거점도시들이 존재한 서부지역과 달리, 해상실크로드 거점도시들은 비교적 고른 계수 분포를 보인다. 이는 중서부지역에 비해 산업간 협력과 연계가 비교적 잘 되어 있다는 것을 의미한다.

30) 《廣東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

31) 《廣西壯族自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》

〈표 4〉 해상실로드경제벨트 거점도시 LQ(2013년)

		天津	大連	上海	寧波	青島	福州	廈門	廣州	深圳	南寧	海口	昆明
1	농임목어업	0.13	0.32	0.16	0.03	0.07	0.10	0.13	0.05	0.01	1.22	0.55	14.73
	채광업	0.74	0.05	0.00	0.00	0.02	0.02	0.00	0.00	0.03	0.01	0.00	0.59
2	제조업	1.37	1.41	1.16	1.55	1.64	1.03	1.40	1.03	1.89	0.55	0.37	0.45
	전력가스용수	0.81	0.69	0.46	0.60	0.85	0.59	0.28	0.62	0.24	0.64	0.46	0.58
	건축업	0.64	0.79	0.37	1.13	0.54	1.65	1.67	0.51	0.53	1.37	0.70	1.21
	교통운송,우정	1.11	1.20	2.53	0.79	1.40	0.82	1.15	2.52	1.08	1.11	1.68	1.42
	도소매업	1.03	0.76	0.61	0.68	0.92	0.96	0.90	1.59	0.99	0.96	4.03	1.10
	숙박요식업	0.95	0.81	1.53	0.46	0.77	0.76	1.15	1.47	0.93	0.96	1.58	1.19
	정보·SW	0.56	2.04	3.77	0.32	0.42	0.57	0.48	1.36	1.29	0.97	1.10	1.00
	금융업	0.93	1.48	1.69	1.46	0.85	0.81	0.50	0.82	0.81	1.29	1.10	0.68
	부동산업	1.42	1.59	1.82	0.68	0.92	1.18	1.43	2.47	1.71	1.20	2.85	1.14
3	임대·비즈니스	0.79	0.76	2.80	1.37	0.70	1.38	0.80	2.49	1.93	1.69	1.22	1.16
	과학연구·기술	1.70	0.74	1.57	0.54	0.68	1.29	0.54	2.06	0.82	1.79	1.40	1.28
	교육	0.72	0.72	0.55	0.60	0.92	0.88	0.42	0.61	0.23	1.37	1.00	0.77
	수리환경·공공	1.02	0.79	0.98	0.68	0.69	0.75	0.61	1.17	0.20	1.83	1.49	0.64
	주민서비스	3.07	0.30	0.71	0.25	0.50	0.18	0.41	0.64	0.36	0.12	0.41	0.35
	위생·사회복지	0.76	0.85	0.75	0.84	0.87	0.88	0.42	0.72	0.32	1.44	1.15	0.84
	문체 오락	0.91	1.21	1.16	0.64	0.98	1.18	0.83	1.41	0.61	1.71	1.85	1.01
	공공, 사회조직	0.65	0.65	0.42	0.67	0.75	0.69	0.31	0.60	0.39	1.08	1.06	0.67

자료 : 中國城市統計年鑒(2014년) 자료를 활용하여 작성.

해상실크로드 지역의 1차 산업은 쿤밍(14.73)과 난닝(1.22)를 제외하면 LQ계수가 매우 낮다. 연해지역이 넓은 농토를 가진 중국농업의 핵심지역임을 감안하면, 상당히 이례적인 계수 분포라고 할 수 있다. 이런 계수 분포는 제조업과 서비스업이 매우 발달하였기 때문에 농업인구가 상대적으로 적은, 그래서 이미 산업구조 고도화가 상당히 진행된 지역임을 입증하고 있다. 또한 서부지역과 달리 이 지역 거점도시들은 채광업과 가스용수 공급업의 특화도 역시 매우 낮은 수준이다. 이 계수는 동부연해 지역이 에너지 생산보다는 소비지역임을 말해주고 있다.

반면, 제조업 분야에서는 난닝, 하이커우, 쿤밍을 제외한 대부분이 높은

특화도를 보이고 있다. 특히 선전의 제조업 LQ계수가 1.89, 칭다오, 닝보 등이 1.5 이상, 그리고 샤먼과 다롄도 높은 제조업 특화정도를 보이고 있다. 한편, 해상실크로드 거점도시들은 교통운송, 창고, 우정업의 특화도가 높아 물류업이 발달해 있다. 또한 과학기술, 임대 비즈니스와 부동산업도 잘 발달해 있다. 이는 연해지역의 교육환경이 우수하고, 이를 바탕으로 창업인구가 많으며, 그에 따라 값비싼 부동산 시장이 형성되어 있음을 유추하게 한다.

상하이, 베이징, 홍콩, 광저우, 선전, 칭다오, 닝보, 톈진, 웨이하이 등 높은 수준의 3차산업이 매우 발달해, 상하이의 국제도시 경쟁력을 짐작케 한다. 그리고 하이커우는 도소매업과 숙박요식업의 LQ계수가 4.03, 숙박요식업이 1.58로 서비스업이 고도로 특화되어 있다. 하이커우시의 이 같은 산업 여건은 하이난성이 중점적으로 추진하고 있는 관광·MICE 분야를 중심으로 일대일로 지역전략이 추진될 것으로 보인다.

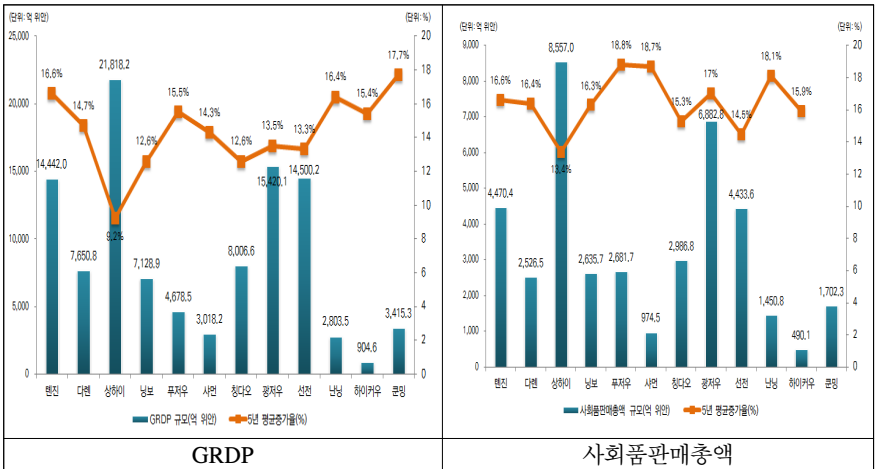
한편, 해상실크로드 거점도시들은 정보전달, 소프트웨어와 같은 지식기반서비스업의 LQ계수가 상대적으로 높다. 특히 상하이와 다롄은 각각 3.77과 2.04에 달해 IT산업이 고도로 특화되어 있음을 보여 준다. 이상과 같이 상하이, 광저우, 다롄 등 연해지역 선도도시들은 육상 실크로드경제벨트 거점도시들과 비교했을 때 매우 상이한 산업특화도를 보인다. 이 같은 산업 여건은 일대일로전략을 실현해 나가는데 있어서, 연해지역은 내륙지역과 달리 이미 구축된 국제경쟁력을 바탕으로 매우 능동적이고 적극적으로 해외진출을 추진할 것으로 전망된다.

C. 해상실크로드 거점도시별 경제역량 비교

실크로드경제벨트는 선도도시와 기타 도시 간의 경제역량 차이가 매우 큰 데 반해, 해상실크로드 상의 거점도시 간 경제 격차는 상대적으로 작다. GRDP와 사회소비품 판매총액 규모는 상하이, 광저우, 선전, 톈진이 차례로 상위권을 형성하고 있어 이들 도시가 중국경제를 선도하는 핵심임을

입증하고 있다. 해상실크로드 12개 거점도시의 지역·소비·대외경제 역량을 보여주는 각 경제지표는 아래와 같다.

[그림 5] 해상실크로드 거점도시 GRDP와 사회소비품판매총액(2013)



자료: 中國國家統計局 자료 활용하여 작성.

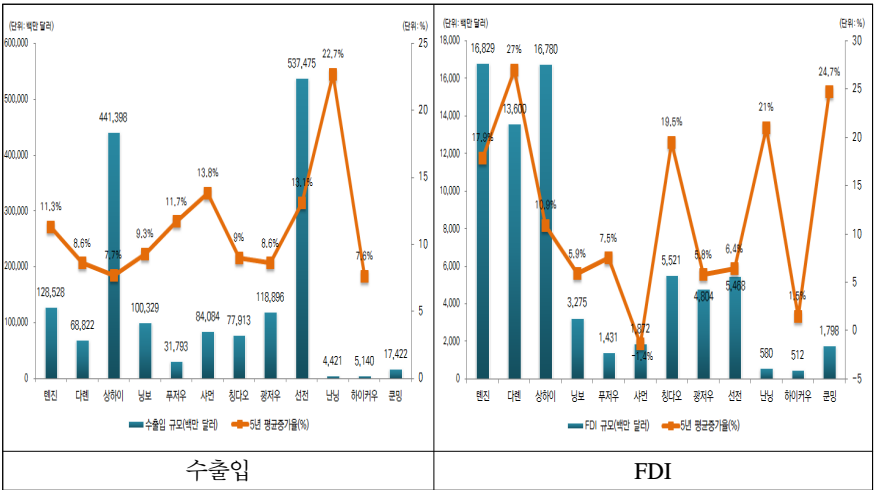
2013년 상하이, 광저우, 선전, 톈진 등 상위 4개 도시의 GDRP 규모는 해상실크로드 거점 12개 도시 전체의 63.75%에 해당하고, 사회소비품 판매총액은 전체의 61% 수준을 차지하고 있다. 그럼에도 다롄, 칭다오, 닝보 등 다른 주요 도시들도 상당한 규모의 경제규모를 갖추고 있을 뿐만 아니라, 경제성장률에서는 이 권역의 평균을 상회하고 있다. 이는 연해 거점도시들은 자신만의 성장전략 수립과 선도산업을 육성할 수 있는 조건을 갖추고 있으며, 중국이 산업구조를 재편하는데 유리하게 작용할 수 있다는 것을 의미한다. 또한 거점도시를 중심으로 구축한 도시군 내에서도 이들의 역할이 충분히 발휘될 가능성도 높다는 것을 말해준다.

이에 비해, 화남권역의 난닝, 하이커우, 쿤밍의 경제역량은 상대적으로 낮은 수준이다. 이들 3개 도시의 GDRP 규모는 해상실크로드 거점도시 전체의 6.8%, 사회소비품 판매총액은 전체의 9.1% 수준이며, FDI와 수출입

비중은 각각 3.9%와 1.6%에 불과하다. 물론 이 도시들도 중서부 내륙지역의 거점도시들과 비교하면 결코 작지 않은 규모이다. 따라서 지역성 거점도시로서 주변의 중소도시를 네트워크화 하는 데서는 일정한 역할을 할 수 있을 것이다. 왜냐하면 이 지역 많은 소도시들이 발전에 필요한 것은 상호연계성을 가진 근접도시이기 때문이다.

한편, 2009-13년 해상실크로드 지역 거점도시의 GRDP 평균 성장률은 14.3%로 매우 높은 성장세를 보이고, 사회소비품판매총액도 거점도시 모두 13% 이상의 높은 소비증가를 나타냈다. 이 통계는 중국이 소비중심의 성장전략으로 전환하는데 희소식이 될 수 있으며, 연해지역의 소비력이 경제성장에 상당한 기여를 하고 있다는 것을 보여주고 있다. 그런데 이것은 다른 한편으로 연해지역과 내륙지역의 소득격차가 다시 확대되고 있다는 신호로되 해석될 수 있어, 지역 간 소득격차를 줄이는 정책이 결코 쉽게 달성되지 않는다는 점을 보여주고 있다.

[그림 6] 해상실크로드 거점도시 수출입과 FDI(2013)



자료: 中國國家統計局 자료 활용하여 작성.

연해지역 가운데 수출입은 선전과 상하이가 압도적으로 높은 지위를 차

지하고 있다. 2013년 선전은 537,475백만 달러, 상하이 441,398백만 달러의 무역을 기록해, 12개 도시 합계의 60%를 담당했다. 그 뒤를 이어 텐진이 128,528백만 달러, 광저우가 118,896백만 달러, 닝보가 100,329백만 달러로 이들 도시와 상당한 차이를 보였다. 수출입 규모가 가장 작은 난닝의 경우, 최근 5년간 평균 증가율이 22.7%로 급증했지만, 수출입 규모가 4,421백만 달러 수준에 머물러 거점도시로서의 역할에는 한계가 있는 것으로 평가된다.

해외직접투자의 경우는 텐진, 상하이, 다롄의 순위를 기록해, 수출 실적과 다른 양상을 보여주고 있다. FDI 성장률도 다롄 27%, 텐진 17.9% 상하이 10% 순으로 해외자본에게는 텐진이 상당히 매력적인 투자처로 인식되고 있다는 것을 알 수 있다. 칭다오는 FDI 성장률이 19.5%에 달해 높은 경제규모가 있는 도시들 가운데 아주 높은 성장세를 기록하고 있어, 향후 발전 전망이 밝은 편이다. 쿤밍 역시 최근에 매우 빠른 속도로 해외자본이 유입되고 있다. 일대일로전략이 진행됨에 따라 아세안과의 협력이 강화될 것이므로 쿤밍으로 투자되는 외국자본은 더욱 많아질 것으로 예상할 수 있다.

실크로드 내륙지역은 충칭과 청두 그리고 시안에 경제력이 집중되었다면, 해상실크로드 지역은 상하이, 광저우, 선전, 텐진의 4개 도시의 규모가 다른 도시보다 크게 앞서가고 있다. 하지만 내륙은 3도시를 제외하면 거점도시로서의 추동력을 갖기 어렵지만, 연해지역은 다롄, 칭다오, 닝보처럼 상당한 경쟁력과 경제규모를 갖춘 도시들이 계속 성장하고 있다. 이것은 중국의 도시군전략 시행에 청신호로 작용한다. 그런데 문제는 핵심 역할을 하는 지역성 거점도시들이 존재함에도 향후에는 경제역량의 차이가 더욱 커질 것이라는 데 있다. 그리고 거점도시 간의 경제역량 차이 확대는 자유무역시험구 지정 등 제도적 여건에 따라 더욱 확대될 가능성이 높다는 것이다.³²⁾

32) 중국은 2013년 8월 22일 지정된 상하이자유무역시험구를 운영하면서 일정한 정책적 성과를 거둔 바 있으며, 2015년 4월 상하이 자유무역시험구 확대와 함께 텐진, 푸젠, 광둥까지

V. 결론 및 전망

중국 지방정부는 일대일로에 대응한 지역발전전략을 통해 중앙정부의 지원을 더 많이 받으려는 편승전략을 구사한다. 그 결과 여전히 해결되지 못한 악성경쟁 문제가 반복되는 상황이다. 그리하여 일대일로전략 실행과정에서 지방정부 사이에 ‘죄수의 딜레마’ 현상까지 나타나고 있다. 이런 현상은 각 지역이 비교우위가 형성하는 시장 상황을 고려하지 않고 정책 의지를 앞세우면서 더욱 확대되고 있다. 따라서 지방정부간에 합리적인 산업 분산과 역할분당을 실현하기 위해서는 우선 지역별 산업특화 정도를 평가해야 한다.

주요 거점도시를 ‘입지상 분석’을 통해 특정산업의 특화정도를 산출하면 지역별 산업 경쟁력을 평가할 수 있다. 정부는 이를 바탕으로 도시군의 발전방향을 확정할 수 있게 된다. 따라서 일대일로전략에 대응한 지방정부의 발전전략이 효율적으로 수립되려면 도시군의 중심에 결절점으로 기능하는 거점도시의 역량을 평가하는 것에서부터 출발해야 한다.

실크로드경제벨트의 8개 거점도시와 해상실크로드 지역의 12개 거점도시의 특화정도와 경쟁력을 LQ계수로 분석한 결과, 중서부지역의 거점도시들은 물류, 에너지, 여행업에서 특화정도가 높았다. 이는 중국의 전략적 사업인 서기동수가 잘 추진되고 있다는 것을 반증하는 것이기도 하다. 서부지역은 숙박 요식업을 포함한 문화산업이 상당한 경쟁력을 가지고 있고 동시에 특화되어 있다. 그런데 2차 산업은 특화정도가 낮아 경쟁력이 없으며, 이에 따라 동부지역의 한계산업의 이전을 추구하고 있다. 이는 중서부지역이 동부지역을 추월할 수 있는 신성장산업을 육성하지 못한다는 반증이기도 하다. 또한 1차 산업 종사자가 서비스업으로 업종을 전환한 비율이 높아 3차 산업 종사자는 많으나 동부의 거점도시에서처럼 고급업종의 3차 산업은 상당히 약한 편이다.

충칭과 청두는 소비주도형 성장을 이끌만한 조건은 갖추었으나, 두 도시가 높은 경합도를 보여 향후 산업구조 동조현상이 커질 수도 있다. 그리고 서남북권은 우루무치를 제외하고는 운수교통 종사자가 적은데도 모든 성정부가 물류허브전략을 내세우고 있다. 따라서 중앙정부의 적극적인 개입이 없다면 물류중심의 서비스업 중복현상은 피하기 어려워 보인다. 또한 서남북권은 충칭, 청두, 시안과 기타 도시의 경제역량 차이가 너무 커서 거점도시를 중심으로 네트워크를 형성하려는 도시군전략이 성공할 수 있을지에 대한 의문이 든다.

해상실크로드 거점도시는 산업특화도가 고르게 분포하고 있어 산업편중을 피하면서 산업간 연계효과를 기대할 수 있다. 특히 상하이, 광저우, 선전 등 선진 도시들은 높은 수준의 3차산업 위주로 산업구조 고도화를 이루고 있다. 또한 교통운송, 창고, 우정업의 특화도가 높아 물류업이 발전하고, IT산업, 과학기술, 임대 비즈니스와 부동산업이 매우 발달해 있다. 그리고 해상실크로드 거점도시 간 경제 격차는 내륙에 비해 상대적으로 작다. 이는 중국의 도시군전략 실행에 청신호로 작용할 것이다.

그런데 문제는 향후 지역성 거점도시들 사이의 경제역량 차이가 벌어지는 것이다. 이 거점도시 간의 경제역량 차이 확대는 자유무역시험구 지정 등 제도적 여건에 따라 더욱 확대될 가능성이 높다는 것이다. 그리고 연해 지역과 내륙지역의 소득격차가 다시 확대되고 있어, 지역 간 소득격차를 줄이는 정책 실현은 당분간 어려울 것으로 보인다.

참고 문헌

- 김수한·유다형, 중국 신장타이시기 지역발전의 재구성, INChinaBief, 2015.04.
- 김수한·유다형, 일대일로 권역별 거점도시 역량 분석, INChinaBief, 2016.11.
- 이강국, 『일대일로』, BookStar, 2016.
- 曹菴春, 王曼曼, 京津冀協同下的臨空產業集群互動發展研究, 改革與戰略, 2016年第7期.
- 高國力, 構建“四大地區”和“三大戰略”協調互動新格局, 全球化, 2016年第9期.
- 薑睿, 以上海爲核心節點的‘一帶一路’等國家戰略整合機制探索, 現代經濟探討, 2015年 第4期.
- 馬小南, ‘一帶一路’ 影響下區域經濟的發展新格局, 技術經濟與管理研究, 2016年 第5期.
- 齊峰, 地方政府參與‘一帶一路’戰略的競合關係探析, 天津行政學院學報, 2015年11月.
- 單卓然 等, ‘一帶一路’戰略下的中部城市功能空間優化策略, 規劃師論壇, 2016年 第2期.
- 湯凱, 許綿綿, ‘一帶一路’節點城市競爭力測評與優化, 經濟問題探索, 2016年 第9期.
- 玉懷嶽, 打造‘一帶一路’中的節點樞紐門戶, 中國領導科學, 2016年 第4期.
- 鬱鴻勝, 區域協調是長江三角洲城市群發展的基本理念, 合作經濟與科技, 2016年 No10.
- 曾睿, 重慶吹響新號角將建‘一帶一路’重要流通節點城市, The world and Chongqing.
- 祝曉波, ‘一帶一路’沿海節點城市發展研究, 商業經濟研究, 2016年 18期.
- 鄭志來, ‘一帶一路’地方戰略實施中的問題與融合發展對策, 理論探索, 2016年 第3期.
- 《推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的願景與行動》

- 《中共中央國務院關於全面振興東北地區等老工業基地的若幹意見》
《國務院關於依托黃金水道推動長江經濟帶發展的指導意見》
《長江經濟帶發展規劃綱要》
《上海市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《江蘇省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《浙江省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《安徽省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《福建省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《江西省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《山東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《河南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《湖北省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《湖南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《廣東省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《廣西壯族自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《海南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《重慶市國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《四川省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《貴州省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《雲南省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《西藏自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《陝西省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《甘肅省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《青海省國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《寧夏回族自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
《新疆維吾爾自治區國民經濟和社會發展第十三個五年規劃綱要》
<科技日報>, 長江經濟帶定調綠色, 2016年4月8日

<Abstract>

Development Strategy of Stronghold Cities Based on Industry Specialization in China's One-belt One-road

Min, Kwi-sik · KIM Su-han

In implementing development policies related to the country's "One Belt, One Road" or "New Silk Road" initiative, most regional governments in China usually do not take strategic and comparative advantage over one another into account. This general phenomenon has engendered inefficient use of resources on a national level, largely due to duplicated investments. In order to resolve this problem, it is necessary to examine the degree of industrial and regional specialization within the national economy. China's regional development strategy is characterized by clustering cities based on their regional competitiveness measured by the Location Quotient (LQ), and is aimed at building networks of the focus cities within a cluster. However, in Western China which belongs to the Land Silk Road Economic Belt, the size of the economy of Chongqing, Chengdu, or Xi'an is incomparably larger than that of any other cities'. Accordingly, it is questionable whether the cluster-based local economic development strategy is to be successful in this region. Conversely, not only is the pattern of specialization among industries in the focus cities alongside the Maritime Silk Road well aligned, the gaps between the economies of the cities in general are minor. Consequently, inter-industry productivity spillovers in this area are expected to accrue in line with the development strategy.

Key words: One-Belt One-Road, Silk Road Economic Belt, stronghold city, Location Quotient, Industry specialization degree

[논문투고일: 2016. 10. 10]

[심사의뢰일: 2016. 10. 17]

[게재확정일: 2016. 11. 10]