

징진지(京津冀) 공동발전 추진 동향

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

차 례 ●●●

1. 징진지(京津冀) 공동발전 추진 배경
2. 최근 징진지 공동발전 추진 현황
3. 징진지 공동발전 계획에 대한 평가

주요 내용 ●●●

- ▣ 2014년 2월 시진핑 주석이 징진지 공동발전을 위한 7가지 추진 전략을 제시한 이후, 징진지 공동발전 전략이 새로운 화두로 부상함.

 - 현 단계의 징진지 공동발전은 베이징의 발전 부작용 해결과 베이징 및 텐진을 둘러싼 허베이 내 빈곤지역 발전 등을 위한 효과적 방안으로 분석됨.
 - 또한 중국이 추진 중인 신형 도시화, 전면 심화 개혁 등 일련의 중대 전략들이 징진지 공동발전에 기회를 제공할 수 있음.
- ▣ 2014년 8월 국무원은 '징진지공동발전영도소조(京津冀协同发展领导小组)' 를 설립하고, 9월까지 총 3차례에 걸친 회의를 통해 징진지 일체화의 구체적 사안들을 논의함.

 - 회의에서 징진지 공동발전 계획의 7가지 추진전략에 근거해 종합교통망건설, 환경보호 강화, 산업협력 시스템 구축을 우선 추진하기로 결정함.
- ▣ 징진지 지역 협력 계획은 30여 년간 추진해왔음에도 여러 문제점들이 있어 주장 및 창장 삼각주와 비교할 때 상대적으로 성과가 저조함.

 - 지역통합의 제도적 기제도 구축되지 않은 초보적인 단계이나, 최근 각 지역 정부는 적극적인 입장을 보이고 있음.
 - 기초 인프라 및 환경오염 문제 해결을 위한 조치를 우선 추진 후, 산업 및 사회 관련 분야의 협력을 진행하는 것이 가장 효율적인 방안으로 제시됨.
- ▣ 징진지 공동발전은 중국의 신(新)성장을 견인할 수 있으며, 전 지역의 효과적 협력 가능성을 제공함.

 - 기초 인프라 통합, 산업구조 조정, 환경문제 해결 등이 중점 추진됨에 따라 향후 관련 산업 수혜가 기대됨.

1. 징진지(京津冀) 공동발전 추진 배경

가. 징진지 지역 현황

- ‘징진지(京津冀)’ 는 베이징(北京), 텐진(天津), 허베이(河北) 3개 지역을 포괄하는 중국 3대 경제권¹⁾ 중 하나로, 13개 도시 및 80여 개의 현을 포함함.
- 징진지는 두 개의 직할시(베이징, 텐진)와 한 개의 성(허베이)을 합한 권역으로, 중국 전체 면적의 2.3%(21.6만km²)를 차지하며, 총 인구는 약 10,860.5만 명(약 7.9%)에 달함.

그림 1. 징진지 지리적 위치



자료: 바이두 백과(百度百科).

그림 2. 징진지 포괄 범위

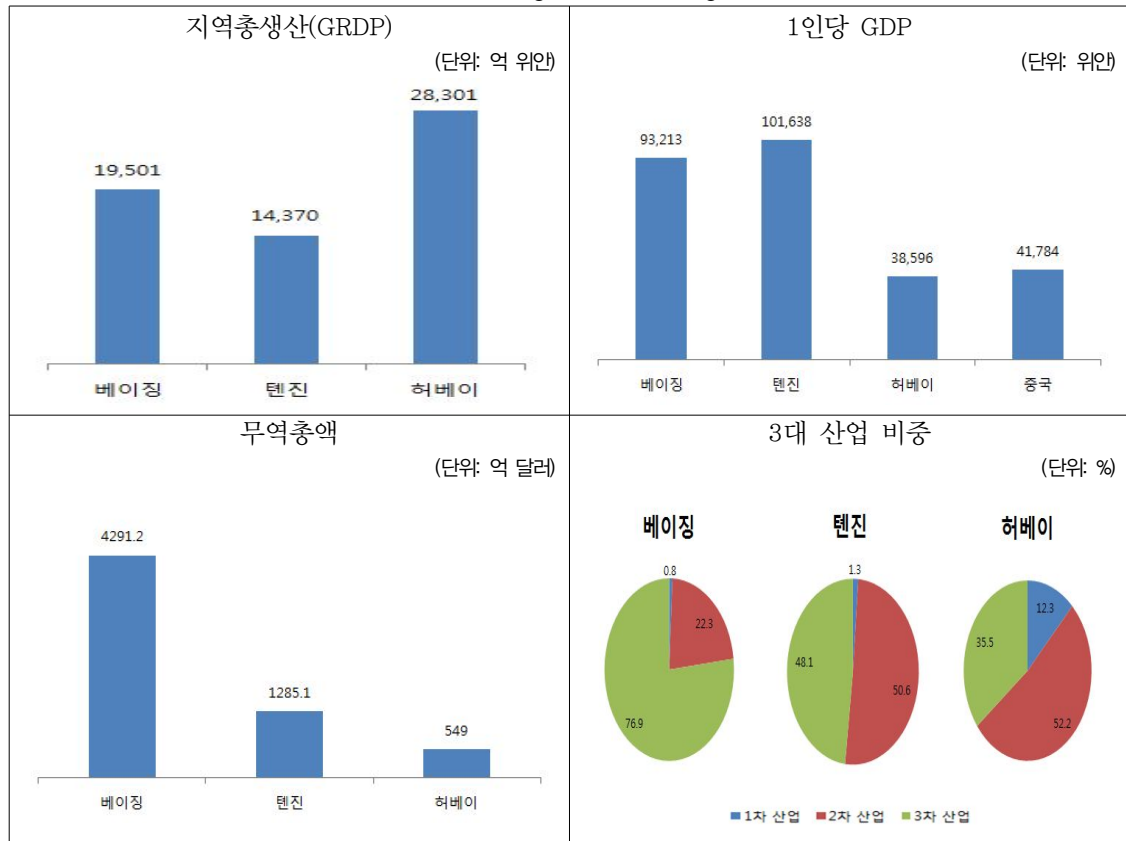


자료: 바이두 백과(百度百科).

- 2013년 징진지 지역 총생산(GRDP) 규모는 약 6조 위안으로 중국 전체의 10.9%에 해당하며, 무역총액은 6,125.3억 달러로, 중국 전체 무역규모의 14.7%에 달함.
- 베이징 및 텐진의 도시화율은 중국 평균치(52.57%)보다 높은 80% 이상이며, 텐진 지역의 1인당 GDP는 101,692위안으로 중국 내에서 가장 높게 나타남.
- 특히 베이징은 3차 산업 비중(76.9%)이 중국에서 가장 높은 지역이며, 1차 산업은 1% 미만임.
 - 베이징의 3차 산업 비중은 허베이의 2.1배, 텐진의 1.6배에 해당하는 수치이며, 1차 산업 비중은 0.8%에 불과하여 텐진(1.3%)과 허베이(12.3%)에 비해 낮은 수준임.
- 허베이는 텐진과 베이징에 비해 상대적으로 발전 수준이 낮고, 발전 불균형과 산업구조 차이를 보이고 있음.

1) 중국 3대 경제권: 주장삼각주(朱三角), 창장삼각주(长三角), 징진지(京津冀).

그림 3. 2013년 징진지 지역 주요경제지표



자료: 베이징, 톈진, 허베이 <2013년 국민경제 및 사회발전 통계 데이터(国民经济和社会发展统计公报)>.

나. 징진지 지역 통합 추진 과정

- 징진지 지역 협력 계획은 개혁·개방 이후인 1980년대부터 징진지 내 각 지역간의 협의 체결을 시작으로 현재까지 지속적으로 추진되어오고 있음.
- 1982년에 발표된 <베이징 도시 건설 총체 계획 방안「北京城市建设总体规划方案」>에서 ‘수도권’이라는 용어를 처음 사용한 이후 1996년 <베이징 경제발전 전략연구 보고서「北京市经济发展战略研究报告」>를 통해 ‘수도경제권²⁾’ 개념이 정식으로 제기됨.
- 1986년 환보하이(环渤海) 지역 내 15개 도시의 시장들이 리루이환(李瑞环) 톈진 시장의 주도하에 구성된 ‘환보하이 지역 합동위원회’는 징진지 지역 최초의 협력 기제로 간주되고 있음.

2) 1996년 「베이징 경제발전 전략연구 보고서」에서 제기된 ‘수도경제권’의 범위에는 베이징 및 톈진, 허베이의 7개 도시(바오딩, 랑팡, 당산, 룬저우, 장자커우, 칭더, 친황다오)가 포함됨.

- 2004년 2월 국가발개위가 허베이 량팡(廊坊)에서 개최한 ‘징진지 지역 경제발전 전략회의’를 시작으로 정부 차원에서 실질적인 추진이 진행됨.
 - 회의를 통해 베이징, 톈진 및 허베이의 친황다오(秦皇島), 청더(承德), 장자커우(张家口), 바오딩(保定), 량팡, 룬저우(沧州), 탕산(唐山) 등 9개 지역의 발개위 책임자들이 <량팡협의(廊坊协议)>를 체결하고, ‘징진지 일체화’ 전략을 정식으로 논의함.
- 2010년 8월, 발개위가 국무원에 <징진지 도시권 지역 계획 「京津冀都市圈区域规划」>을 제출, 징진지 일체화에 관한 구체적인 지역편성 방안이 제시됨.
 - 베이징, 톈진 두 직할시(直辖市)와 스자좡(石家庄), 친황다오, 청더, 장자커우, 바오딩, 량팡, 룬저우, 탕산 8개 시(市)를 포함한 ‘8+2’ 지역 편성방안에 따라 발전 계획을 구상함.

표 1. 징진지 공동발전 추진 과정

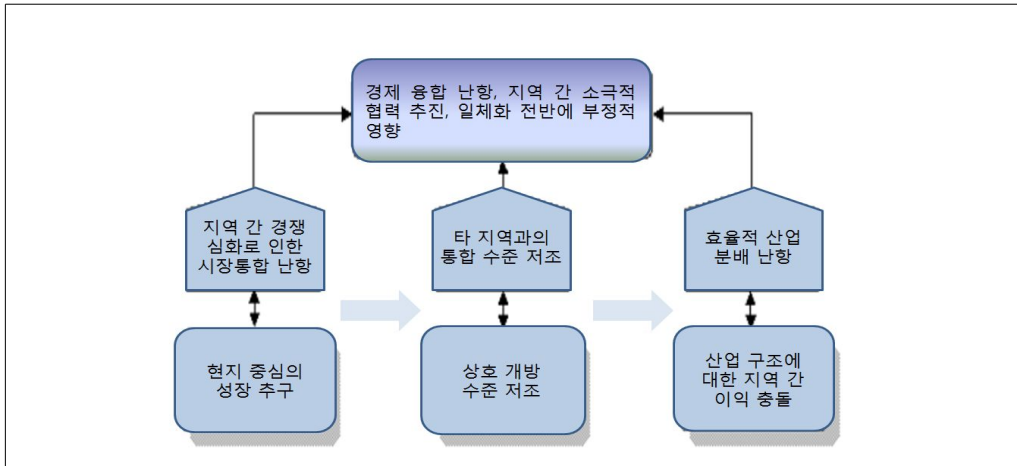
연도	주요 추진 내용
1982	베이징, 톈진, 허베이 내 도시를 포함하는 ‘수도권’ 용어 처음 사용
1986	징진지 지역 최초 협력 기제 ‘환보하이 지역 합동위원회’ 구성
2004.02	징진지 지역 경제발전 전략회의 개최, <량팡협의(廊坊协议)> 체결
2004.06	발개위, 상무부 및 베이징, 톈진, 허베이, 랴오닝 등 7개 성시 <환보하이 지역 합작 기본 협정 「环渤海区域合作框架协议」> 체결
2004.11	징진지 도시권 지역계획 편성 작업 본격 착수
2005.06	‘징진지 지역 계획 사업 좌담회’ 개최
2008.02	<‘징진지 도시권 발전을 위한 소통 기제’ 구축에 관한 베이징, 톈진, 허베이 발개위의 공동 의견 「北京市 天津市 河北省发改委建立 “促进京津冀都市圈发展协调沟通机制” 的意见」> 체결
2010.08	<징진지 도시권 지역계획(京津冀都市圈区域规划)> 제출, ‘8+2’ 지역 편성방안 제시
2010.10	<허베이의 수도경제권 산업발전 가속화에 관한 의견 「关于加快河北省环首都经济圈产业发展的实施意见」> 발표
2011.03	‘제 12차 5개년 계획’ 에서 ‘수도경제권’ 건설 구상 제시
2014.01	베이징시 <정부사업보고 「政府工作报告」>를 통해 징진지 도시권 발전계획 발표
2014.02	시진핑 주석, ‘징진지 공동발전 좌담회’ 에서 국가 중대 전략의 일환으로 징진지 지역 협력 가속화를 지시
2014.03	리커창 총리, 양회 정부공작보고를 통해 환보하이 및 징진지 지역 경제협력 강화 전략 발표

자료: 인민망(人民网, 2014. 9. 29), 「京津冀顶层设计 解读协同发展30年历程」.

- 징진지 통합은 30여 년간 추진해왔음에도 △ 지역간 경쟁 △ 경제통합의 원동력 부족 △ 비효율적 산업구조 등의 문제점으로 주장 및 창장 삼각주와 기타 경제권보다 상대적으로 성과가 저조함.
 - 첫째, 지역 일체화를 위한 통합 설계의 부재로 각 지역이 협력보다는 경쟁적 태도를 보이며, 이는 지역 통합의 기초인 시장 통합을 저해하고 있음.
 - 징진지 일체화 추진을 위한 국가 차원의 기제가 마련되지 않았고, 세 지역 정부간의 협력 기제 또한

- 구축되지 않아 협력 추진의 제도적 기초 및 근거가 부족함.
- 협력 기제의 부재는 세 지역이 상호 개방보다는 행정구역 내부의 경제성장을 추구하게 했으며, 그 결과 시장화, 산업 분담, 기초 인프라 건설 등 분야의 경쟁이 더욱 심화됨.
 - 투자유치, 자금지원 프로젝트 등 경제성장의 기회를 확보하기 위한 지역간 경쟁으로 공생 환경 조성이 어려워짐에 따라 지역 경제 발전의 불균형이 초래되고, 특히 허베이 지역 경제 수준은 베이징 및 텐진에 비해 현저히 낙후한 상황임.³⁾
 - 둘째, 징진지 지역 경제가 중국에서 차지하는 비중이 높은 만큼 자원 분배에 대한 정부의 관여도가 높아 지역 경제 통합의 주요 원동력인 민간 경제가 활성화되지 못함.
 - 징진지 세 지역 정부 및 관련 부처들은 경제발전 행정적 수단을 주로 추구해 왔으며, 시장 시스템 또한 정부 정책, 정부 추진 프로젝트 및 지원 자금을 의존하는 양상을 보임.
 - 정부가 시행하는 다수의 행정심사 및 시장 요소간 유동에 대한 제한으로 시장의 자율적 자원 분배 능력이 저하됨에 따라 타 지역 경제 요소와의 융합이 어려워짐.
 - 셋째, 제한적 자원 유동에 기인한 지역간 이해 충돌이 역내 효율적 산업 분배를 저해함.
 - 징진지 지역의 산업협력은 물자교류나 표면적 협력에 불과한 수직적 분업 양상을 보여왔으며, 이는 세 지역의 산업동질화 현상을 초래함.
 - 각 지역이 지역 정부의 재정수입 증가를 기본 목표로 하는 산업발전을 추구함에 따라 비교적 제한적인 산업 체인의 지역 외 확장이 추진됨.

그림 4. 징진지 공동발전 추진의 문제점



자료: 중국경제시보(中国经济时报), 광명일보(光明日报) 등 언론사 내 평론 종합.

3) 베이징 및 텐진의 1인당 GDP는 약 10만 위안에 달하는 반면, 허베이 지역은 약 4만 위안에 불과(2013년).

2. 최근 징진지 공동발전 추진 현황

가. 징진지 공동발전 추진의 신(新)국면

- 2014년 2월 시진핑 주석이 ‘징진지 공동발전 좌담회’에 참석해 징진지 지역 협력 발전을 강조하며 공동의 노력을 기울일 것을 촉구함.
- 시 주석은 좌담회를 통해 징진지 공동발전 계획을 국가 전략사업으로 격상시키는 한편, 각 지역의 협조를 지시함.
- 또한 수도로서 베이징(北京)이 갖춰야 할 기능 중 비(非)핵심 기능을 텐진이나 허베이로 분산하되, 정치, 문화, 국제 교류, 과학기술 혁신 등에서 전국 중심의 핵심 역량을 확보해야 한다고 강조함.
- 그 밖에 징진지 공동발전을 위한 7가지 추진 전략을 제시하며, 지역 구분을 탈피하여 상호 협력해야 한다고 언급함.

그림 5. 징진지 공동발전 계획의 7가지 추진 전략

세부정책마련	• 지역 별 산업 배치, 도시 인프라 건설 등과 관련된 세부 정책설계
상호협력강화	• 지역 구분 의식 탈피, 지역경제협력기제로서의 역할 발휘
산업협력시스템구축	• 산업협력시스템 구축, 지역 간 산업 최적 분배 추진, 산업 동질화 지양
도시기능조정	• 지역 분업 구조 재구성을 통한 도시 종합 기능 향상
환경보호강화	• 기존 대기오염방지협약을 기초로, 친환경 협력기제 구축
종합교통망건설	• 고효율, 안전, 저비용 등을 고려한 현대 종합 교통망 건설
시장통합추진	• 자본, 기술, 노동력 등 생산요소의 유동성 강화, 자원의 최적 분배 추구

자료: 신화망(新华网, 2014. 2. 27), 「打破“一亩三分地”,习近平就京津冀协同发展提七点要求」.

■ 최근 과도한 인구 밀집으로 초래된 교통체증, 스모그, 부동산 가격 인상, 자원 부족 등 이른바 ‘대도시병’이 베이징의 심각한 문제로 대두한 한편, 텐진을 제외한 주변 지역과의 발전 격차 또한 문제점으로 제기됨.

- 베이징의 전통 제조업, 노동 집약형 산업, 환경오염도가 높고 에너지 소모량이 많은 산업 등과 수도로서의 비(非)핵심 기능을 수행하는 부처 및 사업체 등의 이전 방안이 제기됨.
- 베이징 및 텐진의 발전과 달리 허베이 내 많은 지역이 요전히 낙후 상태를 벗어나지 못하고 있어, 징진지 공동발전 방안 모색이 시급함.
 - 베이징 및 텐진 주변에는 약 36개의 빈곤현(县)⁴⁾이 있으며, 따싱(大兴), 우칭(武清), 바오디(宝坻) 등 베이징 및 텐진 외곽 지역이 허베이의 시(市)급 도시들보다 발전된 양상을 보임.
- 현 단계의 징진지 공동발전은 베이징의 발전 부작용 해결과 베이징 및 텐진을 둘러싼 허베이 내 빈곤 지역 발전 등을 위한 효과적 방안으로 분석됨.

■ 현재 중국이 추진 중인 신형 도시화, 전면 심화 개혁 등 일련의 중대 전략들이 징진지 공동발전 기회로 될 수 있음.

- 2014년 3월에 국무원이 발표한 <2014~2020년 국가 신형 도시화 계획 「国家新型城镇化规划(2014-2020年)」>에서는 도시군 발전 기제 구축을 통해 징진지, 창장삼각주, 주장삼각주 등 지역 일체화 추진을 위한 최적화된 환경을 조성할 것이라고 제시함.
 - 도시군 발전은 대도시의 효율적 기능 유지에 유리할 뿐 아니라 단일 도시 발전이 초래하는 ‘대도시병’을 방지하고 토지 낭비, 생태 환경 파괴 등 문제들을 해결하는 데 도움이 될 수 있다고 분석됨.
- 지역 일체화는 지역 통합에서 발생하는 이점이 역내 중소도시들에게까지 영향을 미치는 것을 기본 전제로 한다는 점에서 징진지 공동발전이 국가 도시화 정책 추진의 중점 모델이 될 수 있음.
- 신형 도시화 정책은 도시군 발전뿐 아니라 대도시와 중소도시 간 협력 계획을 포함하며, 양자 모두 징진지 공동발전 추진을 통해 실현 가능함.
- 국가의 전면 심화 개혁 추진은 시장 시스템 개선, 사회 관리 능력 제고, 정부 관리의 과학적 체계화 등 각 분야에서 징진지 세 지역에 기회를 제공할 수 있음.

■ 2014년 8월 국무원은 ‘징진지공동발전영도소조(京津冀协同发展领导小组)’를 설립하고, 3차례에 걸친 회의를 통해 징진지 일체화의 전반적인 경과를 검토하고 향후 발전방향을 제시함.

4) 빈곤현(贫困县): 1인당 연평균 수입이 700RMB 이하인 현.

- 국무원 부총리이자 영도소조 조장인 장가오리(张高丽)는 회의에서 중앙정부의 전면심화개혁정책을 기초로 징진지 공동발전 체제 확립을 가속화하여 상호보완이 가능한 지역 일체화 제도를 구축해야 한다고 강조함.
- ‘징진지 공동발전영도소조(京津冀协同发展领导小组)’는 9월까지 3차에 걸쳐 회의를 실시하고, 징진지 공동발전 계획의 7가지 추진전략에 근거해 종합교통망 건설, 환경보호 강화, 산업협력 시스템 구축 세 분야에서 통합을 우선 추진하기로 확정함.

나. 징진지 공동 발전의 주요 현황

- 최근까지 징진지 공동발전은 지역 통합을 위한 제도적 기제도 구축되지 않은 상태인 초보적 발전단계에 머물러 있음.
 - 공동발전의 제도적 기제가 아직 구축되지 않은 상황이며, 세 지역간 합리적인 산업 구조 역시 형성되지 않음.
 - 현재 최우선적으로 해결해야 하는 기초 인프라 및 환경오염 문제를 위한 조치를 먼저 추진한 후, 산업 관련 분야의 협력을 진행하는 것이 가장 효율적인 융합방안으로 제시됨.
- 징진지 공동발전은 이미 정책 시행 단계에 진입했으며, 2014년 2월 시진핑 주석이 ‘징진지 공동 발전 좌담회’에서 징진지 지역 협력 발전을 강조하면서 관련 정책의 시행이 속도를 내기 시작함.
 - 각 지역 정부는 기초 인프라 통합, 특히 광역교통망 건설의 우선 추진에 공통된 입장을 보이고 있으며, 지역별 발전 현황은 다음과 같음.

(1) 베이징

- 2014년 1월에 발표한 <베이징 교통 발전 개요 「北京交通发展纲要(2014-2030年)」>(이하 ‘개요’)에 따라 ‘1환(环)·6방사(放射)·2항(航)·5항(港)’ 전략을 기초로 징진지 교통 네트워크 구축을 추진중에 있음.
 - ‘1환·6방사’는 현재 건설 중인 총길이 940km의 ‘베이징 대외환고속도로(北京大外环高速公路)’(이하 ‘대외환’)를 중심으로 6개 방향과 연결되는 고속도로 네트워크 건설전략을 말함.
 - 총길이 940km에 달하는 대외환은 베이징 외곽의 미윈(密云)과 청더, 핑구 및 허베이 일부 지역 연결을 목표로 2016년에 완공될 예정이며, 이를 통해 징진지 지역 내 미연결 도로가 개통될 전망이다.

- 5) 6개 방향은 베이징-장자커우, 베이징-탕산-친황다오, 베이징-청더, 베이징-톈진, 베이징-카이펑(开封), 베이징-스자좡을 말함.

- ‘2항’은 베이징 수도공항과 베이징 신공항을 중심으로 구축하는 항공 네트워크 건설을 말하며, 텐진공항 및 스자좡공항 등을 포함한 타 지역 공항과 서비스 협력 네트워크 구축을 목표로 하고 있음.
- 또한 친황다오항, 징탕(京唐)항⁶⁾, 차오베이톈(曹妃甸)항, 텐진항, 황화(黄骅)항 5개 항구군(港口群) 구축으로 내륙인 베이징과 외곽 항구간 효율적인 물류 유통망 건설을 추진할 계획임.
- 개요는 2020년까지 징진지 내 약 9,000km에 달하는 고속도로 네트워크 구축을 통한 주요 도시간 3시간 이내의 교통거리 조성 계획을 제시하고 있음.

그림 6. 베이징 대외환고속공로(1환·6방사)



자료: 경화시보(京华时报, 2014. 3. 31), 「国家发改委: 河北今年新增两亿资金对接京津项目」.

(2) 텐진

- 고속도로 및 철도 연결을 중점적으로 추진하는 한편, 텐진항과 주변 항구 간 최적화된 기능 분담 및 텐진공항의 역할 강화 등을 통해 징진지 교통 네트워크를 개선할 계획임.
- 텐진 시정부는 3월 개최된 ‘2014년 텐진시정부 고속도로 관리업무회의(天津市政公路管理工作会议)’를 통해 2015년까지 6개의 고속도로를 건설함으로써 징진지 내 주요 도시를 2시간 내 이동거리로 연결할 계획이라고 밝힘.
- 최근 텐진-스자좡, 텐진-청더 및 환보하이를 연결하는 철도 건설과 징탕 여객운수 전용 철도 등의 건설을 계획하고 있음.
- 징진지 항구 연결에서 철광석, 석탄 등 대량 물자의 운송은 탕산, 차오베이톈, 친황다오 지역 항구에서 전담 취급하고, 텐진항은 종합 허브 및 컨테이너 간선항구로서의 입지를 강화하는 등 항구간 효율적 기능 분담을 추진할 계획임.

6) 징탕항: 베이징시와 탕산시가 공동 개발하는 항구로 보하이만 북부연안, 탕산해(唐山海)개발구 내에 위치.

(3) 허베이

- 교통운수청 종합규획처에서 현재 ‘2환(环)·8통(通)·4연(连)·8허브(枢纽)’ 계획을 골자로 징진지 종합 교통운수 네트워크 건설을 추진하고 있음.
- ‘2환’ 은 베이징 대외환과 징진지 환선도로를 말하며, ‘8통’ 은 각각 베이징-스자좡, 연해, 베이징-톈진, 베이징-형수이를 포함한 남북향 교통로와 장자커우-베이징-탕산-친황다오, 쉰저우(涿州)-량팡(廊坊)-톈진, 바오딩-톈진, 스자좡-형수이를 포함한 동서향 교통로를 지칭함.
- ‘4연’ 이란 청더-탕산, 톈진-스자좡, 싱타이-린시(临西), 한단-지난(济南) 등 4대 종합적 교통 인프라 연결 작업을 지칭하며, ‘8허브’ 에는 베이징, 톈진, 스자좡, 탕산, 한단, 장자커우, 청더, 바오딩 등 8개의 종합 교통운수 도시가 포함됨.
- 허베이는 ‘2환·8통·4연·8허브’ 계획 추진을 통해 2020년까지 베이징, 톈진, 스자좡 간 및 각 주요 인접 도시간 1시간 교통거리와 주요 도시 및 주변 위성도시 간 30분 교통거리 조성을 목표로 하고 있음.

■ 중국 화북지역의 심각한 스모그 발생, 수질오염 등의 환경 문제는 최근 가장 주목받고 있는 환경문제 중 하나로, 징진지 공동발전 추진 가속화의 주요 원인이기도 함.

- 징진지 공동발전 계획이 국가 전략으로 격상되기 이전부터 중국 내, 특히 징진지 지역 스모그 집중 발생 문제로 대기오염 해결을 위한 국가차원의 노력이 시작되었음.
- 2013년 9월, 국무원이 <대기오염방지행동규획 「大气污染防治行动计划」>을 공표한 이후, 2014년 7월 환경보호부에서 <징진지 및 주변지역 주요 산업 대기오염 해결방안 「京津冀及周边地区重点行业大气污染限期治理方案」>(이하 ‘해결방안’)을 발표하는 등 징진지 대기오염 해결을 위한 방안 모색에 박차를 가하고 있음.
- 해결방안에서는 징진지 및 주변 지역의 492개 기업, 777개 생산 라인 등과 관련해 오염물질 배출기준에 부합하는 오염처리 시설을 건설하고 있으며, 이산화유황, 질소산화물 등 주요 대기오염물질 배출량 기준을 2013년 대비 30% 이상 감축하는 계획을 제시하고 있음.
- 2016년까지 베이징의 오염물질 배출량과 에너지 및 수자원 소모량이 많은 기업 1,200곳을 도태시키고, 톈진의 13,000여 중소기업에 대한 개조를 진행하는 한편, 허베이의 강철 및 시멘트, 석탄, 판유리 생산능력을 3,000만~6,000만 톤 축소할 계획임.
- 징진지 지역은 중국 내 수자원 부족 현상이 가장 심각한 지역으로, 홍수방지, 수자원공급, 수질환경 보호 등에 대한 협력 강화가 시급함에 따라 수리부(水利部)에서 <징진지 공동발전 수리전담 규획 「京津冀协同发展水利专项规划」>(이하 ‘수리규획’) 발표를 준비 중임.
- 징진지 세 지역은 수리규획 내용에 근거해 수자원 관련 인프라 건설, 수질환경 관리, 수자원 사용 관리 등의 기준을 통합할 예정임.
- 수리규획은 2030년까지의 징진지 지역 수자원환경적재능력 및 수중생태문명수준의 제고와 징진지 지역 수자원 관리능력 강화, 수리시설 현대화 추진계획 등을 포함할 것으로 알려짐.

- 징진지 지역 내 균형적인 발전을 위해 각 지역의 중점기능을 지정하고 차별화 발전전략을 설정하여, 상호 보완이 가능한 산업 구조로 조정을 추진 중임.

(1) 베이징

- 지식혁신형 산업을 중심으로 현대 서비스업 및 신기술산업을 중점 발전시킬 예정임.
- 지식형 서비스업 위주의 현대 서비스업 발전을 통해 중국으로 이전되는 국제 서비스업 영역에서 주도적 역할을 발휘하도록 함.
- 비교우위를 갖춘 금융, 문화, 미디어 등 지주 산업을 안정적으로 발전시키고, 향후 발전 가능성이 큰 관광, 회의 및 전시 등 산업을 적극 육성할 계획임.
- 자주 혁신 능력 및 산업 경쟁력 전반의 제고를 기초로 소프트웨어, 마이크로 전자, 정보통신, R&D 등을 포함한 하이테크 산업과 전자정보산업, 바이오산업 위주의 신기술 제조업을 육성할 것임.
- 한편 석유화학, 자동차부품, 일반 기계 제조, 시멘트 건자재 및 전통 산업 등의 타 지역 이전을 계획 중임.

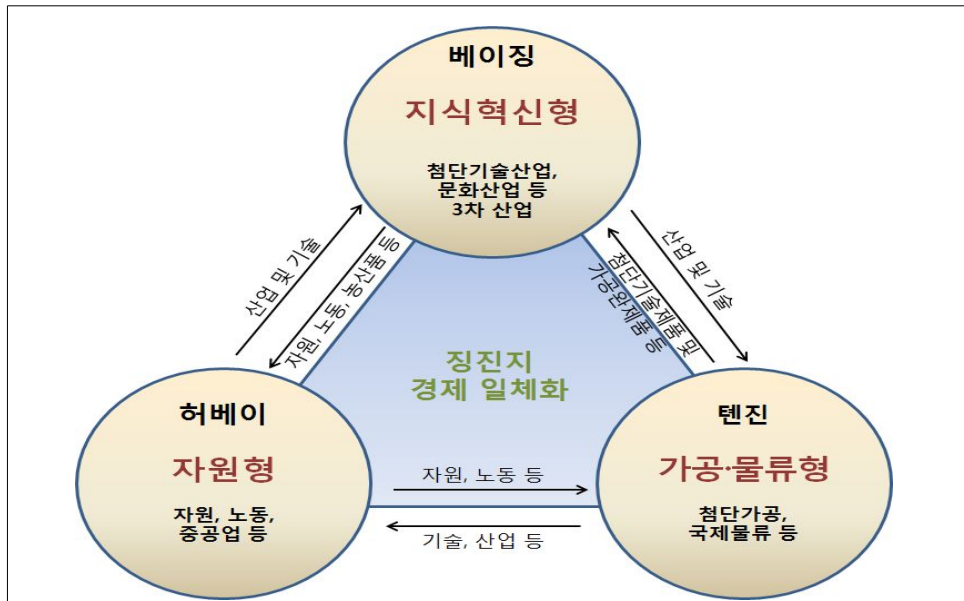
(2) 톈진

- 지식재산권과 브랜드를 구비한 현대 제조업 기지 건설을 늘릴 계획이며, 제조업과의 시너지 효과 창출이 가능한 현대 서비스업 및 임항 중화학공업 등을 중점 발전시킬 전망이다.
- 전자정보, 화공, 석유강관 및 장비제조, 현대의약 등 선진 제조업 기지 발전을 촉진하고, 현대 금융 서비스 체계 개선을 통해 지역 경제협력 과정 중 금융업의 주요 역할을 발휘할 계획임.
- 해상·육로·항공로를 아우르는 대형 물류단지 및 종합상사를 건설하여 물류 시스템 건설 가속화를 추진할 예정임.
- 타 지역으로 단순 제염 및 탄산나트륨 공업, 철강, 일반 기계 제조 및 화학공업 등을 이전할 계획임.

(3) 허베이

- 자원, 노동, 중공업 등 산업의 발전을 추진할 전망이다.
- 공업 정보화 프로세스 발전을 가속화하고, 신흥 공업화 노선을 이용한 철강, 건축자재, 화공 등 전통 산업 발전을 계획 중이며, 기존 가공 원료를 신재료로 교체함으로써 가공제조업의 우위를 제고할 예정임.
- 기계 설비, 농산품, 방직의류 등 가공업을 이용한 핵심 경쟁력을 제고하고, 기초 에너지 공업을 지속적으로 발전시킬 계획임.
- 부동산, 건물관리, 여행·레저, 문화스포츠 등 신흥 서비스업을 적극 육성함으로써 새로운 경제성장 거점 조성도 추진 중임.

그림 7. 징진지 산업 구조조정 구도



자료: 중화공상시보(中华工商时报, 2014. 3. 20), 「京津冀一体化: 产业企业如何谋篇布局」.

3. 징진지 공동발전 계획에 대한 평가

- 징진지 지역이 역내 협력을 넘어 더욱 광대한 국내시장 통합 달성의 기회를 제공한다는 점에서 징진지 공동발전 계획은 중국의 新성장을 견인할 수 있다고 평가됨.
- 징진지 지역 통합은 현재까지 창장삼각주나 주장삼각주에 비해 저조한 성과를 보이고 있으나, 도시 특성 및 산업이전의 현 추세로 볼 때 잠재력을 갖추고 있음.
- 징진지 지역은 중국 정치, 문화, 경제 등 분야에서 가장 주도적 역할을 발휘하고 있음.
- 중국이 추진 중인 경제 정책 등의 전환과 경제 구조조정으로, 자원과 요소의 혁신이 더욱 필요한 단계이며, 징진지 지역이 갖춘 자원 및 요소의 경쟁우위를 지역 통합을 통해 활용할 수 있음.
- 징진지 지역에는 많은 대학교와 연구기관이 있으며, 이는 곧 혁신적인 과학기술 및 인재의 밀집을 의미함.
- 향후 경제 분야의 경쟁에서 과학기술간 경쟁은 필수 요소이며, 과학기술 경쟁은 곧 인재 경쟁으로 결정되므로, 징진지 지역이 갖춘 과학기술 혁신의 잠재력은 매우 큼.
- 징진지 공동발전 계획은 지역간 도시화 진행 및 경제 수준의 격차를 좁히고 교통체증, 환경오염 등의 도시 문제 해결을 추진함으로써 국민생활 수준의 제고를 가능하게 하며, 나아가 국가 신흥 도시화 전략의 주요 동력이 된다는 점에서 의의가 있음.

■ 중국도시연구원(中国城市研究院)은 9월에 발표한 <징진지 도시 발전 잠재력 보고서 「京津冀城市发展潜力报告」>를 통해 징진지 내 주요 도시들이 갖춘 경쟁우위 및 잠재력이 전 지역의 효과적 협력 가능성을 제공한다고 평가함.

- 지역 내 주요 도시들에 제공되는 정책적 지원과 기초 산업 및 자원 등 요소들은 지역 협력에 긍정적 영향을 미침.
- 텐진의 빈하이신구(滨海新区)는 2006년 종합개혁시범특구로 선정된 이후 △ 구역 내 동강보세항구(东疆保税港区) 설립 △ 금융개혁 △ 건설부지 제공 확대 △ 첨단기술산업에 대한 소득세율 15% 감면 등 5개 정책의 지원을 받고 있음.
- 탕산시는 항구도시로서의 우위를 갖추고 있으며, 허베이의 대표 공업도시이자 넓은 토지를 보유하고 있어 징진지 지역 협력의 3대 성장거점 중 하나로 평가됨.
- 랑팡, 바오딩 등 지역 내 기타 도시들 역시 도시 기능과 산업 측면에서의 우위를 갖추고 있음.
- 바오딩은 교육 및 과학기술연구 등 분야에서 우위를 갖추고 있으며, 랑팡은 빠른 경제성장률을 시현하고 있음.
- 스자좡은 경제수준이 비교적 높고 산업 기초가 탄탄한 편으로, 베이징과의 산업체인 형성을 통한 협력 추진이 가능함.
- 친황다오, 장자커우, 청더 등 지역은 관광산업, 양로복지산업 등을 중점 발전시킬 경우 지역 내 대표적인 생태·레저 도시로 성장할 수 있는 환경적 여건을 갖추고 있음.

■ 중국정부가 징진지 공동발전 추진에 대해 기초인프라 통합, 산업구조 조정, 환경문제 해결 등의 새로운 방안을 모색, 관련 산업 수혜가 기대됨.

- 징진지 지역간 도시화 격차를 좁히기 위한 낙후 지역 개발과 산업 협력을 위한 공동산업단지 건설을 진행할 것으로 예상됨.
- 지역 개발 및 산업단지 건설은 대규모 인구 유동을 유발하므로 주택 개발로 연결될 수 있으며, 숙박업, 요식업, 의료산업 등 서비스 상품에 대한 수요가 증가할 수 있음.
- 징진지 지역의 심각한 오염문제 해결과 생태환경 개선이 강조되고 있어 환경산업의 기술적 우위가 요구됨.
- 최우선적으로 고려되는 환경 관련 기술은 대기오염 해결 관련 기술이며, 수질 개선 및 토질 개선과 관련된 환경보호 기술 및 제품 수요량이 대폭 증가할 것으로 예상됨.

<참고자료>

- 「京津冀三地交通规划“一环六放射二航五港”主要城市一小时直达」(2014年4月), 『北京晨报』.
- 「京津冀一体化的综述与借鉴」(2014年4月), 『天津经济』.
- 「京津冀一体化:中国经济第三增长极」(2014年5月), 『中国外资』.
- 「京津冀一体化:习近平的总动员令」(2014年5月), 『人民论坛』.
- 「专家学者:京津冀协同发展迫切需要顶层设计」(2014年5月), 『证券时报』.
- 「关注京津冀顶层设计 解读协同发展30年历程」(2014年9月), 『人民日报』.
- 「专家:京津冀协同发展带来投资机会」(2014年9月), 『中国证券报』.
- 「京津冀一体化峰会_战略与愿景(完整实录)」(2014年9月), 『凤凰财经』.

자료 정리: 인민대학 경제학원 박사과정 조수영 (swintiamo@naver.com)