

출장보고서

I. 출장개요

1. 출장자: 이장규, 지만수, 이혁구, 정지현
2. 출장기간: 2010년 8월 21일-8월 24일(3박4일)
3. 출장지: 중국 후베이성 우한
4. 출장목적: 국제회의 참석 및 산업시찰
5. 향후 계획: 경제인문사회연구회 협동연구 계획에 의거, 각각의 발표자는 원고형태의 발표물을 추후 제출해야 하며, 중국측 원고는 번역 후 출간하여 경제인문사회연구회에 제출 예정임.

II. 출장일정

일자	행선지	활동사항	비고
8월 21일 (토)	인천→우한	출국	
6월 22일 (일)	'중국 중부지역 발전과 한중 경제협력' 국제세미나	세미나 참석: 발표, 사회, 토론 등	
6월 23일 (월)	한정제(漢正街) 도매시장 방문	시장조사 및 산업시찰	
	동후(東湖)경제기술개발구 방문, 동평(東風)자동차 시찰	개발구 방문 및 산업시찰	
6월 24일 (화)	우한→인천	귀국	

III. 활동 내용

[2010년 8월 22일(일)]

■ '중국 중부지역 발전과 한중 경제협력' 국제세미나, 세미나 참석(발표, 사회, 토론)

<참석자>

□ 한국측: 이장규(KIEP), 지만수(KIEP), 정영록(서울대), 신태용(KIET), 유재원

(건국대), 이준엽(인하대), 현문학(매일경제), 이혁구(KIEP), 정지현(KIEP), 장상해(KOTRA), 김상필(KOTRA), 이지훈(KOTRA), 왕찬(서울대 박사생) 등

- 중국측: 쉬창성(徐長生) 화중과기대 경제학원 원장, 친권원(秦尊文) 후베이성 사회과학원 부원장, 예칭(葉青) 중남재경정법대학 교수, 장젠칭(張建請) 우한대학 중부발전연구원 부원장, 장젠화(張建華) 화중과기대 경제발전연구 중심 교수, 화중과기대학 및 우한대학 박사생들 등

■ 세미나 프로그램

시간	내용
08:30~10:00	제 1세션 ■ 사회: 이장규, KIEP 중국권역별성별연구단 단장 1. 從‘中部塌陷’到‘中部崛起’的演變 - 예칭(葉青), 중남재경정법대학 교수, 후베이성 통계국 부국장 2. 중부굴기와 중부 4개省의 경제적 위상 - 신태용, KIET 연구위원 ● 지정토론 - 토론자: 지만수(KIEP), 장젠화(張建華, 화중과기대)
10:00~10:20	coffee break
10:20~12:10	제 2세션: 10:20~12:10 ■ 사회: 쉬창성, 화중과기대학 경제학원 원장 1. 論長江中游城市群的构建 - 친권원(秦尊文), 후베이성 사회과학원 부원장 2. 우한도시군의 산업발전 현황 및 평가 - 정지현, KIEP 초청연구원 3. 한국기업의 중부지역 진출 현황 및 전망 - 장상해, KOTRA 우한KBC 관장 ● 지정토론 - 토론자: 유재원(건국대), 장젠칭(張建請, 우한대)
12:10~13:30	오찬

13:30~15:00	제 3세션: 13:30~15:00 ■ 사회: 정영록, 서울대 국제대학원 교수, (사)한중경제포럼 대표 1. 外資在中部地区投資發展研究 - 장젠칭(張建請), 우한대학 중부발전연구원 부원장 2. 중국 중부지역 경제발전과 한국형 경제 - 이준엽, 인하대 경제학과 교수 ● 지정토론 - 토론자: 이장규, 예칭(葉靑)
15:00~15:20	coffee break
15:20~16:50	제 4세션: 15:20~16:50 ■ 사회: 쉬창성, 화중과기대학 경제학원 원장 1. 武汉在中国的城市定位与产业发展的重点选择 - 장젠화(張建華): 화중과기대학 교수 2. 창주탄도시군의 투자환경 및 발전전망 - 이혁구: KIEP 초청연구원 ● 지정토론 - 토론자: 지만수, 친권원(秦尊文)
17:00~18:00	종합토론

■ 발표 및 토론 내용

[제1세션]

가. 발표내용

1. '중부함몰(中部塌陷)'에서 '중부굴기(中部崛起)'로의 변화

— 예칭(葉靑), 중남재경정법대학 교수, 후베이성 통계국 부국장

- 중부 6개 성의 면적, 인구 및 GDP는 각각 10%, 28%, 20% 정도로 중국의 발전에 큰 영향을 미치는 지역임에도 불구하고 장기적인 정책적 지원이 부족하였고 서부대개발, 동북진흥으로 대표되는 지역균형발전전략에서도

상대적으로 소외되었음.

— 중국의 중심에 위치한 중부지역만 발전하지 못하고 움푹 꺼져 있는 모습을 빗대어 ‘중부함몰’이라는 표현이 생겨남.

— 이는 경제규모, 1인당 GDP 수준, 경제구조, 소매판매액, 고정자산투자, 무역액 등 다양한 통계수치를 통해서도 알 수 있음.

□ 이러한 ‘중부함몰’ 국면의 타계를 위하여 2003년 주룽지 총리를 시작으로 중부지역 발전의 필요성이 공식적으로 제기되면서 2005년 정식으로 중부지역 발전이 ‘중부굴기’ 전략으로 명명되면서 국가전략으로 승격되었음.

— ‘중부굴기’란 그 전까지 함몰되어 있던 중부지역의 발전수준을 끌어올린다는 의미임.

— 중부굴기 전략에 있어서 중부지역은 중국의 중요한 식량생산기지, 에너지 및 원자재 기지, 현대적인 장비제조 기지 및 종합 교통 중추(3개 기지, 1개 중추)로 기능해야 함이 명시됨.

□ 중부지역의 발전을 제약하는 문제로는 ‘삼농(농업, 농촌, 농민)’문제, 공업 부문의 병목현상, 교통인프라 미비 등을 들 수 있음.

— 중부지역의 식량생산 수준은 양호하나 수리시설 설비 및 공사 관련 경비가 가장 심각한 문제임. 수리설비 분야가 지속적으로 발전하고는 있으나 기존의 설비는 대부분 1960~70년대에 공사한 것으로 연식이 오래되고 관리상태가 좋지 않아 위험한 경우가 많음.

— 중공업은 중부지역의 주요 산업으로 그 비중이 매우 높는데, 이러한 산업들이 대부분 심각한 환경오염을 유발하면서 중간재 생산 단계에 머물러 있는 상황임. 중부에서 생산된 중간재는 대부분 연해지역에서 최종소비재를 생산하는데 사용됨. 이 때문에 중부지역에서는 경공업과 중공업을 어떻게 조화시킬 것인지가 문제임.

— 중부지역은 지리적으로 중국 주요 지역의 중심에 위치하고 있으나 고속도

로 및 고속철도의 밀집정도가 장강삼각주 지역보다 낮은 수준임.

2. 중부굴기와 중부 4개省의 경제적 위상

— 신태용, KIET 연구위원

□ 중국 중부 4개성 (安徽, 河南, 湖北, 湖南)은 지리적으로 중부 6성의 중심은 물론, 중국 전역을 동서남북 4방으로 연결해 주는 중심축에 위치하고 있음.

— 이러한 지리적 우위를 배경으로 이 지역은 中部崛起的 핵심지역으로서의 역할은 물론, 중국 전역을 대상으로 하는 교통운수 허브로서의 발전이 기대되고 있음.

□ 그러나 이러한 큰 기대에도 불구하고, 이 지역의 전반적인 경제적 위상은 그다지 높지 않음.

— 주요 경제지표 가운데 교통 인프라, 소비활동을 제외하고는 생산, 시장, 개방 환경은 중부 6성의 평균에도 미치지 못하고 있는 실정임.

□ 중국 중앙 정부는 “중부지구 崛起 촉진 規劃”을 통해 중국 중부지역에 “3개 기지, 1개 허브”를 구축한다는 큰 구상을 밝히고 있는데, 중부 4성은 이 계획에 따라 식량, 에너지·원재료, 현대장비업 및 고부가가치산업 기지, 그리고 종합교통운수 허브로의 발전이 기대됨.

— 이와 아울러 이들 분야에 대해서는 『중서부지역 외국인투자우위 산업목록(外商投資優勢產業目錄)』을 통해 외국인투자 유치도 적극적으로 유치하고 있어, 외자의 중부 4성에 대한 투자는 중국의 장기 발전 계획과 조응하면서 이들 4개 성의 경제발전에 기여할 수 있을 것으로 전망됨.

□ 외국인 투자자의 입장에서는 중부 4성의 경제적 위상의 현실과 향후 발전 잠재력을 종합적으로 점검하는 한편, 투자 희망 지역의 투자환경을 중국 전역과 비교하여 그 우위를 추출해 내는 노력이 요망됨.

— 한편, 중국 당국으로서는 중부지역에서의 경제활동이 중부의 내수를 진작

시키고, 중부 지역의 지속적 경제발전 기반을 공고히 할 수 있도록, 중부 지역 내의 시장진입제한, 시장 분할 등을 방지할 수 있는 제도적 장치를 강화하는 등 시장경제의 더욱 원활한 발전을 도모할 필요가 있음.

나. 토론내용

□ 2000년대 들어 중국은 지역간 경제격차를 해소하기 위해 서부대개발, 동북진흥, 중부굴기 등의 지역균형발전전략을 추진하고 있으나, 동부지역과의 격차가 축소되는 모습이 뚜렷하게 나타나고 있지는 않음. 이러한 상황에서 2008년 말 글로벌 금융위기가 발생하여 중국 정부는 새로운 성장동력으로 내수시장의 확대를 강조하고 있는 상황임. 이와 같은 내수촉진 움직임이 중부지역 발전에 어떠한 작용을 할 것인지 궁금함(지만수, KIEP).

—중서부 시장의 발전을 촉진하기 위해서는 생산기지를 중서부로 이전하는 추세가 나타나야 함. 가령 선전(深圳)의 유명 대만기업인 팍스콘이 생산기지를 내륙으로 이전한다면 충칭에서 노트북을 생산하게 될 것이고 우한에서 데스크탑 생산기지를 구축하여 향후 세계 최대의 데스크탑 생산기지가 될 것임. 이는 생산비용이 낮아지고 내륙시장에 보다 근접하게 되기 때문임. 중서부 내륙으로의 생산기지 이전이 활성화되면 중서부지역의 경제발전이 소득수준의 향상으로 이어져 지역간 경제격차를 해소하는데 공헌하게 될 것임(예칭, 葉青).

□ 중부지역이 여러 제약조건에도 불구하고 중부굴기전략을 성공적으로 추진하기 위해서는 몇 가지 임무를 완성해야 함.

—우선 위에서 언급한 '3개 기지, 1개 중추' 구축을 철저히 완성하고 7대 신흥산업을 적극 육성해야 함. 중부지역의 산업기반이 비교적 양호하고 인재가 풍부하여 신흥산업이 발전할 수 있는 기본적인 조건을 갖추고 있음. 또한 인구가 많고 시장잠재력이 거대함.

—또한 중부지역 내 중점도시군을 건설해야 함. 이미 일정수준의 도시군이 중부에 형성되어 있는데(중위안, 우한, 창주탄, 완장, 창지우 도시군 등) 이러한 도시군의 형성은 생산 요소들을 집결시키는 역할을 하여 집약적 성

장이 가능하도록 함(장젠화(張建華), 화중과기대).

[제2세션]

가. 발표내용

3. 창장(長江)중류 도시군 건설에 관한 논의

— 친권원(秦尊文), 후베이성 사회과학원 부원장

□ 창장중류 도시군은 후베이성의 우한도시군과 이징징도시군, 후난성의 창주탄도시군, 장시성의 환후양후 도시군 등 4개의 도시군으로 구성되어 있음.

□ 창장도시군의 건설은 중국정부의 주요기능구(主體功能區) 구축 계획에도 부합하여 향후 제4의 성장거점으로 성장할 전망이다.

— 주요기능구 구축계획은 지난 2006년 인민대표대회를 통해 11차 5개년 계획 내용에 포함되어 통과되었음.

— 주요기능구 구축계획은 보다 효율적인 국토이용을 위해 국토를 '최적개발지역', '중점개발지역', '개발제한지역', '개발금지지역' 등 4개로 분류하여, 그 주요한 기능에 따라 지역의 발전정책 및 성과평가 시스템을 완비하여 합리적인 공간구조를 형성하는 것을 목표로 함.

— 국토개발이 많이 진행되어 환경수용능력이 약화되기 시작한 '최적개발지역'에는 중국의 3대 성장거점인 환보하이, 창장삼각, 주장삼각 지역 등이 포함됨.

— 반면, 환경수용능력이 강하고 인구와 경제가 집중되어 있어 조화로운 발전에 있어 큰 의미를 가지는 '중점개발지역'에는 중위안 지역, 창장중류 지역 등 12개 지역이 해당됨(중국 주요기능구 계획, 2010년 6월).

— 위의 12개 '중점개발지역' 중 일부는 현재 도시군의 형태를 초보적으로 갖추고 있고 미래의 새로운 대도시로 발전할 가능성을 가짐.

□ 창장중류 도시군을 성공적으로 건설하기 위해서는 교통 인프라 구축이 무엇보다 중요함.

— 우선, 창장항운을 개발해야 함. 창장의 중류는 창장 전체를 이어주면서 중국의 동부, 중부, 서부를 연결하는 역할을 하는 곳이자 이는 중부경제가 활발해지는 것을 의미함.

— 둘째, 고속도로를 완비해야 함. 우한-창사-난창(漢長昌) 고속도로의 건설을 '중부삼각지역(우한-창사-난창)'에 있어 중요한 교통 기반시설임.

— 셋째, 철도 건설을 촉진해야 함. 우한-창사-난창은 삼각형(△) 형태로 구성되어 있고, 이 지역의 일체화는 2001년부터 논의되고 있음. 현재 이 지역은 3시간 경제권이지만 머지않아 1시간 경제권으로 변화할 것임(우한-창사-난창 지역간 1시간 거리).

□ 창장중류 도시군은 중국 제4의 경제성장 거점으로 발전하는 것을 목표로 하고 있는데, 경쟁지역인 충칭-청두(成渝) 지역보다 경쟁력이 있음.

— 인구, 면적, 경제규모에 있어 충칭-청두 지역을 능가하며 주장삼각지역 및 베이징-톈진-허베이(京津冀) 지역과 근접거리에 위치함.

— 또한 장비제조업이 발전하였고 첨단산업의 기반이 양호하며 우수한 인재가 비교적 풍부하여 제4의 성장거점이 될 능력이 충분함.

— 창장중류 도시군이 성공적으로 건설되고, 창장삼각지역 및 완장(皖江)경제벨트와 연결되면 그 규모는 워싱턴, 보스턴 등의 거대 도시군을 추월할 것임.

4. 우한도시군의 산업발전 현황 및 평가

— 정지현, KIEP 초청연구원

□ 우한도시군은 우한을 중심으로 반경 100km 내에 있는 8개 도시를 포함하며 이 때문에 1+8 도시군이라고 함.

—우한도시군은 후베이성의 인구 및 경제가 집중된 핵심지역으로 특히 우한의 비중이 압도적으로 큼.

—우한의 GDP 규모는 우한도시군의 절반 이상을 차지하고 있고 투자와 소비 모두 도시군의 60% 이상에 해당되는 수준임.

—우한의 1인당 GDP는 우한도시군 평균의 2배에 육박하는데, 우한을 제외한 8개 도시의 1인당 GDP는 우한도시군 평균에 미치지 못할 정도로 우한과 기타 8개 도시와의 격차가 큼.

□ 우한도시군의 우위산업은 전자정보, 자동차 및 부품제조, 철강, 장비제조, 방직, 화공, 전자재, 식품음료 등으로 일정 수준의 산업클러스터가 형성되어 있음.

—방직업을 제외한 대부분의 우위산업은 대부분 우한을 중심으로 하여 주요 클러스터가 형성되어 있음. 방직업의 경우도 생산을 제외한 R&D, 서비스 센터, 시장으로의 기능은 우한이 그 중심적인 역할을 함.

—특히 중국의 光벨리로 불리는 우한은 동후하이테크개발구를 중심으로 어저우, 황스, 샤오간 등과 협력생산시스템을 갖추고 있음.

□ 우한도시군 각 도시의 산업별 생산액과 취업구조를 통해 산업구조를 왜곡정도를 분석해 본 결과, 1차 산업의 왜곡이 가장 심하고 2차 산업의 노동력 수요가 가장 큰 것으로 나타남.

—1차 산업의 왜곡은 농촌의 잉여노동력 과다로 인한 것임.

—특징적인 것은 우한, 황스, 샤오간을 제외한 6개 지역에서 3차 산업의 발전이 상대적으로 낙후함.

—우한도시군은 중국 전체 대비, 1차 산업의 왜곡정도는 상대적으로 낮으나 3차 산업의 발전이 지체되어 있음.

□ 우한도시군의 지역간 산업연계성을 보면, 중심도시인 우한에 각종 중점산

업이 과도하게 집중되어 있고 주변 중소도시의 경제발전수준이나 클러스터 형성 정도가 미약한 상황임.

— 4대 지주산업인 철강, 자동차, 석유화학, 광전자 산업의 규모는 크지만 경쟁력이 약함.

— 산업연계성의 중요요인인 교통 연계수준이 낮음. 즉, 중부의 주요 성도끼리의 교통시설은 빠르게 구축되고 있으나 도시군 내의 도시끼리는 철도가 없거나 있더라도 직선거리가 아닌 경우가 많음.

— 이러한 요인으로 우한도시군 내의 지역간 클러스터 발전이 더디고 협생생산시스템이 불완전함.

□ 우한도시군 내 각 지역의 특화산업을 선별하여 집중 육성하고 행정구역을 초월한 산업체인을 구축하며, 지역간 경제적 연계성을 강화하여야 도시군 전체의 통합발전이 가능할 전망이다.

5. 한국기업의 중부지역 진출 현황 및 전망: 후베이성, 후난성을 중심으로

— 장상해, KOTRA 우한KBC 관장

□ 한국기업의 중부지역 진출은 그 역사와 규모면에서 연해지역에 비해 매우 미약한 상황임.

— 이는 지리적요인, 진출방식(수출가공, 연해의 거대시장 확보 목적) 등 요인으로 한국기업의 투자가 연해지역에 집중되면서, 내륙지역은 소외됨.

□ 그러나 최근, 투자환경이 악화되는 연해지역에 대한 투자 위주에서 신흥시장으로 부상하는 내륙으로 진출을 확대해야 한다는 필요성이 높아지고 있음.

— 중국 정부 또한 내륙으로 산업이전을 장려하고 있으며, 2008년 이후 한국 정부와 기업도 내륙으로 투자를 확대해야 한다는 의식을 갖기 시작함.

—내륙으로의 진출은 내수시장 확보, 투자비용 절감, 원활한 인력 수급, 중국의 거대 기업에 대한 부품소재 납품 등 다양한 요인이 있을 수 있음.

—연해, 서부, 동북에 이어 새로운 성장축으로 부상하는 중부내륙, 그 중 경제규모가 가장 큰 후베이 및 후난과의 경제교류 확대는 한국기업이 중국에서 신성장의 활로를 찾는데 매우 중요한 지역으로 자리할 전망이다.

□ 2009년까지 후베이에 투자한 한국기업은 모두 62개로 총 투자규모가 8,300억 달러에 이르는데 그 중 80~90%가 우한에 집중되어 있음.

—투자형태는 매우 분산적인 특징을 가지고 있고 투자규모는 연해지역에 비해서 작은 수준이나 발전잠재력이 높음.

□ 최근 대기업 중심의 한국기업이 우한을 투자진출지역으로 고려하는 비중이 커지고 있고 실제 투자로 연결되는 경우가 증가함.

—SK 에너지는 중국석유(SINOPEC)와 20억 달러의 에틸렌 공장에 투자를 확정함.

—LS 전선은 후베이성 이창(宜昌)의 국유기업을 인수하여 2,500만 달러를 투자함.

—산업이전의 예로, 한국타이어는 9억 달러 규모의 투자진출에 있어 우한과 충칭을 두고 고민하고 있음(현재 공장은 자싱(嘉興)에 있음).

—또한 롯데그룹이 최근 KOTRA를 통해 우한을 3, 4차례 방문하여 현지조사를 하는 등 내륙거점 지역의 선정에 고심하고 있음.

—최근의 움직임으로 미루어 보아 한국기업의 후베이성을 비롯한 중부지역에 대한 투자진출이 증대될 전망이다.

나. 토론내용

□ 서울의 경우 인구 과밀 현상으로 인한 부작용 때문에 경제발전이 제약되

기도 하는데, 중국의 경우 도시군의 최대 인구에 대한 제한이 있는가? 창장중류 지역과 같이 300km 이내의 지역에, 인구가 고도로 밀집되는 것은 경제발전에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보임. 또한 도시화에 따라 인구의 이동이 불가피한데, 중국의 호적제도(戶口制度)가 변하지 않는 상황에서 인구이동을 어떻게 관리하는가?(유재원, 건국대).

- 중국 도시군의 인구 규모에 대한 제한은 없고 오히려 현재는 인구가 집중되는 것을 장려하고 있으며 주요기능구의 '개발제한지역'의 인구를 '중점개발지역'으로 집중시키고 있음. 창장중류지역의 도시군 규모는 서울에 미치지 못하는 수준으로 서울처럼 인구분산을 고민해야 할 시점이 아님. 물론 이 지역도 부동산 가격, 환경 및 노동력에 대한 조건의 악화가 나타나기도 하기 때문에, 적절한 시점이 되면 이러한 압력을 주변도시로 분산시킬 것임. 중국의 호구(戶口)제도는 여전히 존재하지만 이의 영향력이 약화되면서 호구로 인한 제한도 적어졌음. 특히 중소도시 및 향진에서는 호구로 인한 제한이 거의 없음. 물론 우한은 대도시이므로 호구로 인한 제한은 어느 정도 존재함(친권원, 후베이성 사회과학원 부원장).

□ 우한도시군의 일체화 문제에 있어, 우한에서 가까운 도시의 경제 발전은 문제가 될 것이 없으나 우한에서 50km 이상 떨어진 지역의 발전은 비교적 느린 편임. 우한의 경제규모는 4,500억 위안인데 반해 황강(黃岡)은 700억 위안 규모임.

- 또한 정저우 중심의 중위안 도시군과 비교했을 때 우한도시군의 여러 도시의 경제 규모가 천억 위안을 넘음. 가령, 뤼양(洛陽)의 경제총량은 2,030억 위안임.

- 우한 도시군 내에서 산업의 조화에 있어 가장 큰 장애물은 행정적인 문제임. 우한의 관리들은 모두 우한이 성장하길 바라기 때문에 방직업과 같이 오염이 심각한 산업만을 주변도시로 이전하려고 함(장젠칭(張建淸), 우한대).

[제3세션]

가. 발표내용

6. 중국 중부지역 외국인투자 발전에 관한 연구

— 장젠칭(張建請), 우한대학 중부발전연구원 부원장

□ 중국에 대한 외국인투자는 지속적으로 확대되고 있으나 지리적 위치, 경제 조건의 차이, 정책적 편향 등으로 인해 동부연해지역에 과도하게 집중되었고 지역간 불균형을 야기함.

— 대부분의 외자는 동부지역 중에서도 발전속도가 빠른 곳에 집중되어 있고 중서부에 대한 투자는 매우 적은 편임. 최근 들어 중서부지역에 대한 외국인투자가 증가하고 있으나 그 속도가 빠른 편은 아님.

— 또한 외국인투자는 주로 2차 산업에 집중되어 있고 그 비중이 64.4%에 달하는데 이는 중부지역의 인건비가 저렴하고 광활한 시장 때문임. 3차 산업에 대한 투자비중은 29.1%이며 1차 산업은 6.5%에 불과함.

□ 외국인투자에 있어서 중부지역은 풍부한 자원, 저렴한 노동력 등을 가지고 있다는 장점과 기반시설 부족, 노동의 질적수준 등의 단점을 지님.

— 농업, 광산, 에너지 자원이 풍부한데 특히 산시성의 석탄, 후베이성의 수자원 등이 대표적임.

— 또한 노동력 및 토지의 가격이 저렴하고 거대한 시장 잠재력을 가지고 있음.

— 반면 기존 투자의 90% 이상이 연해에 집중되었기 때문에 동부에 우수한 소프트웨어와 하드웨어 등의 조건이 우수하여 신규투자 역시 동부지역으로 집중됨.

— 또한 기반시설이 부족하고 노동력의 질적수준이 낮은 편이며, 산업클러스터가 완비되지 않았음.

□ 외자유치를 위하여 외국인투자자의 진출동기를 파악하고 원가절감을 추구하며 클러스터 구축을 통한 산업집적 효과를 높이고 제도적 환경을 개선해야 함.

- 한국의 대중투자가 계속 증가하고 있으나 중부지역에 대한 투자는 적은 상황임.
- 한중 양국의 상황을 고려하여 농업, 자동차, 철강 및 신에너지 기술 등 분야의 투자가 증대되길 희망함.

7. 중국 중부지역 경제발전과 한국경제

- 이준엽, 인하대 경제학과 교수
- 중국 중부지역과 세계 및 한국 간의 무역량이 중국 전체 무역량에서 차지하는 비중은 상대적으로 적음.
- 특히 한국과의 무역에 있어서는 수출입의 비중 차이가 큰 모습을 나타내고 있음.
- 후베이성의 경우 한국으로부터의 수입비중이 매우 적음.
- 또한 중부지역 및 후베이성에 대한 세계 및 한국의 투자 역시 매우 적음.
- 중국 전체로는 세계 및 한국과의 무역에서 자본 및 기술집약형 품목의 비중이 높은 반면, 호북성의 경우 상대적으로 원자재, 반제품 수출입을 위주로 하여 산업내 무역의 지수가 낮게 나타남.
- 한국, 대만과 중국 8대 권역의 산업내 무역 요인에 대한 계량분석 결과 1인당 소득, 외국인직접투자 등이 산업내 무역지수를 결정하는 주요 요인이었음.
- 중국 각 省市 경제성장의 그랜서 인과관계분석 결과, 동부연안의 省市들과 사천, 중경 등 서부의 省市은 주변 지역의 경제성장에 영향을 미침.
- 반면에 중부지역의 省市는 이러한 파급효과가 적게 나타나고 있고 후베이성의 경우에도 주변 지역의 省市로부터 경제성장의 영향을 받는 위치에 있음.

□ 후베이성 경제성장에 대한 제언

- 미국 경제발전의 역사적 경험과 비교할 때, 후베이성은 현재의 시카고와 경제·지리적으로 유사함.
- 시카고가 구비한 교통인프라. 배후 곡창지대, 문화적 개방성, 시장중심적 문화는 후베이성, 특히 우한의 경제발전에 있어 의미있는 참고자료가 될 수 있음.

나. 토론내용

□ 장부원장님께서서는 중부지역, 특히 우한의 여러 가지 투자 매력을 제시하셨는데, 외자기업 입장에서는 여전히 정책적인 우대조치가 중요한 고려사항임. 중부지역에 대한 투자에 어떤 정책적인 우위가 있는가?(이장규, KIEP).

- 외국인투자에 대한 지역별 우대조치는 현재 모두 산업에 따른 우대조치로 전환되었음. 이 때문에 특구 지역에 대한 정책적 우대를 제외하고는 중부와 동부지역에 대한 투자는 기본적으로 같은 정책의 적용을 받음. 이는 우한도 마찬가지임. 그러므로 우한이 외자를 유치하기 위해서는 인적자원을 등을 포함하는 소프트웨어적인 환경을 개선시키는 것임(장젠칭, 우한대).

- 소프트웨어적인 환경을 개선하기 위해서는 정부의 태도가 매우 중요한데, 이와 관련하여 우한은 어떠한 준비를 하고 있는가?(이장규, KIEP).

- 소프트웨어 환경은 정부뿐만 아니라 그 지역의 모든 사람이 투자환경이라고 생각함. 외자기업에 대한 정책 시행에 있어서는 친절하고 우호적인 태도가 중요한데, 고위급 관리자가 지지를 하더라도 하급관리자가 정책집행 과정에서 문제를 일으키는 경우가 자주 발생함. 연구에 따르면 후베이성은 하드웨어적인 조건이 훌륭하여 중서부지역에서 우위를 가지고 있지만 소프트웨어적인 조건은 부족한 편임(장젠칭, 우한대).

□ 한국기업을 포함한 외자기업들이 우한에서 성공적인 투자를 하기 위해서는 우한의 중점산업에 주목해야 함. 특히 우한은 자동차 산업을 중점적으

로 육성하고 싶어하고 있고 동펑(東風) 계열이 아닌 자동차 브랜드, 가령 비야디(比亞迪) 등이 우한에 투자하기를 희망함. 현재 프랑스 및 일본 등의 자동차 회사가 기진출해 있는 등 기본적인 산업기반이 갖추어져 있는 상황인데, 앞으로 우한이 중부 최대의 자동차 제조 기지가 되었으면 함. 중국인들은 자동차를 매우 좋아하는데, 본인도 자동차를 4번이나 교체하였을 정도임. 즉 자동차에 대한 수요는 매우 크고 이에 따라 중부지역은 자동차를 중점산업으로 육성시켜야 함(예칭(張建請), 후베이성 통계국).

[제4세션]

가. 발표내용

8. 우한시의 경제적 위상과 산업발전전략

—장젠화(張建華), 화중과기대학 교수

□ 우한은 역사적으로 매우 번영한 도시로 경제적 위상이 높은 지역이었으나, 개혁개방 이후 발전이 더디었고 현재는 이를 회복하고 있는 기간이라고 할 수 있음.

—역사적으로 우한은 동방의 시카고라는 별칭이 있었음.

—우한은 2006년 중부굴기전략, 2007년 자원절약형-환경친화형 사회 건설, 2009년 동후하이테크개발구 등의 국가급 발전전략 지역으로 금융, 특허보호, 하이테크기업 창업 등과 관련된 우대정책의 수혜가 가능함.

—우한-광저우, 우한-상하이 등 고속철이 이미 개통되었고 베이징-우한 고속철이 곧 개통될 예정으로 교통의 중심지임.

—또한 우한의 인구는 1,000만에 육박하고, GDP 규모가 4,500억 위안에 달하여 중국 8위를 차지함. 상위 7위권 도시는 모두 연해지역 도시로, 중서부 지역의 1위가 우한임.

□ 우한의 산업화 단계는 그 기준에 따라 다양하게 나타나지만 종합적으로 볼 때 중기에서 후기로 넘어가는 과도기 단계임.

— 일인당 GDP 기준으로는 총4개 단계 중 2단계에 해당하고 3차 산업구조를 기준으로 보면 성숙단계에 해당하면 취업구조를 기준으로 보면 산업화 후기단계라고 할 수 있음.

— 또한 내부구조에 있어서는 4단계에 해당하나, 소비재 산업이 낙후하고 우수브랜드를 육성하지 못하였음. 도시화 수준은 중국 평균을 상회함.

□ 우한의 중점산업은 가공업, 기술집약적 산업 등으로 2010년 발표된 중국 하이테크산업 중점분야 중 상위 9개 부문이 우한과 밀접한 관계가 있는 중점산업임.

— 개인적인 견해로는, 현재 광전자, 설비제조, 신에너지, 신소재 및 바이오, 금융, 비즈니스 물류, 문화창의 등 7개 분야가 유망함(우한의 광섬유와 광케이블은 세계 2위 수준임).

9. 창주탄도시군의 투자환경 및 발전전망

- 이혁구, KIEP 초청연구원

□ 창주탄도시군은 후난성의 자본·기술·노동력 등 주요 생산요소가 집중되어 있는 지역이며, 최근 인건비 상승에 따른 경쟁력 저하로 어려움을 겪고 있는 동부 연안 제조업의 산업이전의 최적지로 꼽히고 있음.

— 창주탄도시군은 창사, 주저우, 상탄을 중심으로 구성된 후난성의 정치·경제·과학기술·교육의 중심임.

— 최근 창주탄도시군의 각종 경제 지표에서 후난성에서 차지하는 비중이 날로 커지고 있는 등 강한 경제력과 파급력을 가지고 있음.

— 또한 지리적으로도 장강삼각주와 주강삼각주 등에 인접하여 있고, 중국의 동서남북을 잇는 중요한 교통 요충지임.

□ 창주탄도시군은 중국의 자원절약형·환경친화형 사회 건설을 위한 시범 지역으로 선정되어 향후 중부지역 경제발전에 있어 중요한 위상을 지니고 있어 전략적 의의를 가짐.

□ 현재 창주탄도시군의 3개 도시는 1시간 경제권을 형성하고 있으나, 향후 철도망 건설로 인해 30분 경제권을 형성할 전망이며, 빠른 도시화와 함께 최근 소득이 빠르게 증가하고 있어 생산 거점 및 시장으로서의 잠재력이 크다고 판단됨.

— 물론 유통·물류에 있어서 상당한 시간과 비용을 필요로 하지만, 향후 중부 시장의 내수확대 등 시장규모를 고려할 때 비용이 크다고 할 수 없으며, 전초기지 성격의 투자도 고려해 볼 필요가 있음.

나. 토론내용

□ 중부굴기 전략에 있어 우한시는 중심도시로서 리더역할을 하고 있으나, 나머지 5개 성의 성도(省都)와 여전히 큰 경제격차를 보이고 있음. 이러한 격차를 해소하기 위해서 얼마만큼의 시간이 소요될 것으로 보는가? (지만수, KIEP).

— 이는 예측하기 어려운 문제임. 이는 우한 뿐만 아니라 다른 지역들도 계속 발전하고 있는 동태적인 요인을 모두 고려해야 하기 때문임. 현재로서는 이러한 격차가 축소될 수 있다고 확신할 수 밖에 없음. 만일 5년 내에 우한시의 경제발전 애로요인을 해결하고 10년 동안 지속적으로 빠르게 성장할 경우, 약 20년 정도의 시간이 필요할 것으로 보임(장젠화, 화중과기대)

□ 올해 후베이성의 경제규모는 후난성을 추월할 것이고 우한에 있는 동후하이테크개발구는 그 면적을 224km²에서 518km²로 확대시킬 계획임. 동후하이테크개발구는 2009년 말 중관촌(中關村)에 이어 두 번째로 자주혁신시범구로 선정된 바, 하이테크산업화 기지를 구축하려 노력하고 있음. 새로운 기업을 육성하는데 있어서는 중관촌의 우위가 크지만, 규모가 큰 산업클러스터를 형성하는데에는 동후개발구의 우위가 더욱 큼. (친권원(秦尊文), 후베이성 사회과학원)

[종합토론]

□ '서부삼각지역(충청-청두-시암)'과 대응되는 '중부삼각지역(우한-창사-난창)'의 구축 및 발전에는 현실적으로 어려움이 있을 것으로 보이는데 실제로 시행하게 될 경우 다른 지역과 달리 어떤 단점이 있다고 생각하는가? (한국측).

— 2004년부터 현재에 이르기까지 '중부삼각지역'과 관련된 많은 이론과 가설들이 발표되었으며 우리도 실제 시행에 있어 어려움이 존재할 것이라고 생각함. 중부 6개 성은 아직까지도 실질적인 협력관계라기 보다는 경쟁관계라고 할 수 있고 그 경쟁정도는 매우 심한 편임.

— 이에 중부지역 연구자들은 사례분석과 이성적 판단에 근거하여 중부지역 간 협력을 주장해 왔음. 그 예로 동북3성의 협력 방식인 '3개 성, 2개 시' 계획을 들 수 있음.

— '중부삼각지역'이라는 개념은 이들 지역간의 지리적인 편리성 때문으로 후베이(우한)-후난(창사)-장시(난창) 3개 성이 삼각형의 형태로 연결되어 있고 각 성의 성도에 산업이 집중되어 있음.

— 또한 직선형 구조가 아닌 삼각형 구조라는 점에서 발전의 기회와 파급효과가 더욱 클 것으로 보고 있음. 실제로 '서부삼각지역'은 본래 청두-충청지역의 협력관계에 시안(西安)을 추가하여 삼각형의 구도가 된 지역인데, 이 때부터 중앙정부의 지지를 받게 되었음. 이는 이들 지역이 서부 전체의 발전을 견인하는 등 더욱 파급력 강한 발전을 가져올 수 있기 때문임.(중국측)

□ 최근 중부지역, 특히 후베이성 우한에 외자기업이 성공적으로 투자한 사례가 있는가? 또한 후베이성 출신 사업가 중 크게 성공한 케이스가 있는가? (한국측).

— 그러한 사례는 매우 많음. 우한에는 프랑스 및 일본의 사업체가 비교적 많음. 최근에는 지멘스, 우중(武重), 알카텔 등이 성공하였음.

- 후베이 출신 성공한 기업가 중에는 타이강 생명보험(泰康人壽)의 사장이 대표적임. 과거 그는 연구원으로 일하다가 경매사업을 시작하였고 가장 영향력있는 경매회사를 만들었음. 그러나 경매사업이 큰 돈을 벌수 없을 것으로 판단하여 보험업으로 전환함. 그 당시에는 금융업이 개방되지 않은 상황이었는데 일찍이 중국보험감독관리위원회에 신청하여 금융업이 개방되면서 처음으로 비준을 획득한 개인보험회사가 됨.
- 지우저우통(九州通)이라는 의약회사가 있는데, 이는 후베이의 삼형제가 경영하는 개인의약회사임. 이들은 후베이 잉청(應城)지역에서 농사와 의료를 겸하는 의료인이었음. 현재 이 회사는 매출액 54.7 중국 3위, 민간기업 1위로 성장하였음.(중국측)

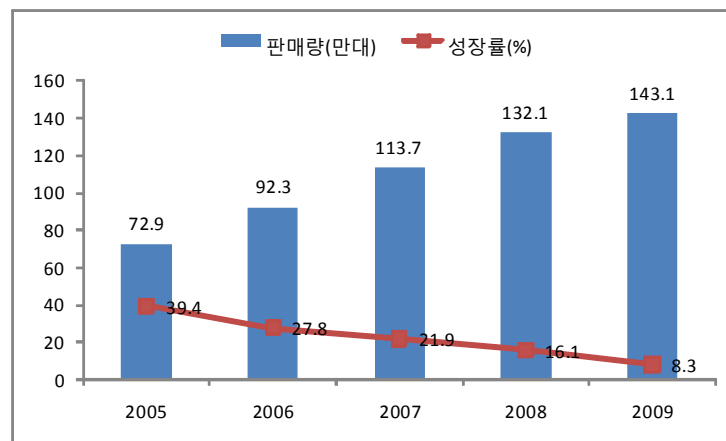
[2010년 8월 23일(월)]

■ 한정제(漢正街) 도매시장 방문, 현지조사

- 후베이성 우한(武漢)시 한커우(漢口)에 위치한 한정제(漢正街) 도매시장은 150년 역사를 가진 중국 3대 도매시장 중 하나로, 한국 남대문시장의 25배 크기에 하루 100만 명 이상이 몰려들고 있으며, 짬통을 비롯해 중국 전역의 10만 여종 상품이 거래되고 있음.
- 한정제 도매시장은 동서남북을 잇는 지리적 우위를 바탕으로 중국 중부 지역에서 가장 큰 생활용품 집산지임. 대형 전시 판매장, 비즈니스 정보자문, 전자상거래 등 현대 상업무역의 활동에 필요한 서비스를 제공하고 있음. 전체 시장 영업면적은 2.56평방킬로미터, 업체 수는 1300여 개에 달함.
- 업체의 대부분은 중소형 사영기업이며 판매하는 제품은 의류, 액세서리, 장난감, 철물, 의류 부자재, 실내 용품, 가전제품, 신발류, 공예품, 화장품 등임. 한정제에는 6개의 전문 시장이 있고, 중국 한정제 소상품 박람회(中國漢正街小商品博覽會)를 개최하고 있음. 경영 방식은 과거의 단순 판매에서 판매 대리, 대형전시 판매점, 비즈니스 정보 자문, 전자 상거래까지 새로운 마케팅 기법을 도입함.

■ 우한 동후(東湖)하이테크산업개발구 내의 동평(東風)자동차, 개발구 방문 및 산업시찰

- 1969년에 세워진 동평자동차는 후베이성에 본부를 두고 있으며, 니산, 혼다, 푸조, 시트로엥 등과 합작으로 상용차, 승용차, 엔진 및 자동차 부품 등을 생산하는 중국 3대 자동차기업 중 하나임.
- 현재 총자산 규모는 732.5억 위안이며 근로자 수는 12만 4,000명에 달함. 2009년 기준 자동차 판매대수는 144.8만 대이며, 매출액은 2,564억으로 중국 전체 자동차 시장의 12%를 차지함.



- 중형 트럭, SUV, 중형 버스의 시장 점유율은 1위를 달리고 있으며, 소형 트럭, 소형버스의 점유율은 2위, 승용차는 3위에 랭크되어 있음. 2008년 중국 500대 기업 중에서 20위, 중국 500대 제조업기업 중에서 5위를 차지함.
- 우한의 경제기술개발구에 위치한 동평 혼다 제1공장에서는 1분에 약 35대를 생산하고 있으며, 제2공장에서는 혼다 CRV가 야적장을 메우고 있음. 이 두 공장에서만 연간 45만대를 생산하고 있으며 제3공장을 준비중임.
- 우한은 중국 자동차산업의 메카로 떠오르고 있으며, 올해 중국의 자동차 생산 목표 1,500만대 중 우한에서 150만대 생산을 목표로 하고 있으며, 한국타이어 등 자동차 관련 기업의 우한 투자를 기대하고 있음.