ISSN 2093-3282 Vol. 1 No. 19

10-19호

Provincial Economic Trends in China

중국 성(省)별 동향 브리핑

대외경제정책연구원 www.kiep.go.kr 137-747 서울시 서초구 양재대로 108 2010년 7월 1일

선양경제구(沈陽經濟區) 발전계획을 통해 본 랴오닝(遼寧)성 도시화 추진 전략

KIEP 1990-2010

임 민 경 세계지역연구센터 중국권역별 · 성별연구단 연구원 (mklim@kiep.go.kr, Tel: 3460-1288)

▣ 2010년 4월 6일, 중국 국무원의 비준을 거쳐 랴오닝성 선양경제구는 국가신형공업화종합개혁시범구(國家新型工業化綜合配套改革試驗區)로 정식 지정되었음.

- 이는 중국 최초의 신형 공업화 육성시범구로서, 이 과정에서 필요한 모든 개혁을 시범적으로 먼저 적용할 수 있는 '선행선시(先行先試)'의 권한을 부여받음.
- 신형 공업화 육성을 통해 2003년부터 추진되어온 동북노후공업기지 개혁에 활기를 불어넣고, 나아가 발전방식 전환의 새로운 경로를 모색하고자 함.

▣ 선양경제구의 국가급 격상은 랴오닝성의 오랜 도시화 추진과정이 맺은 가시적 성과임.

- 1핵 5벨트 10군 정책을 통해 모도시(母城市)인 선양을 중심으로 주변 7개 도시 간 연계를 강화해 랴오닝성 중부도시군의 지역 일체화를 실현하고자 함.
- 기존의 도시공간 중 비교적 소홀히 다뤄졌던 도시 외곽지역을 신도시로 육성함.
- 교통인프라 구축을 통해 각 지역을 1시간 생활권으로 연결, 인력과 물류의 자유로운 이동을 보장하고 지역 일체화를 실현함.

▣ 선양경제구 도시화전략은 대도시와 주변도시를 연결해 기존 도시화에서 발생한 공백을 메우고 지리적 · 행정적으로 일체화된 '선양 메갈로폴리스'(大沈陽, 대선양)를 구축하는 것임.

- 선양경제구의 도시개발과 적극적인 투자 유치 기회를 활용해 우리 기업이 현지에 진출할 수 있는 여건을 모색해야 할 필요가 있음.
- 선양경제구와 같은 정부 주도형 발전계획은 민간외자기업이 단독으로 접근하기에 앞서 정부 간 교류가 선행되어야 할 필요가 있음.

KIEP 대외경제정책연구원

1. 랴오닝(遼寧)성 도시화 추진전략의 거점: 선양경제구(沈陽經濟區)

■ 2010년 4월 6일, 중국 국무원의 비준을 거쳐 랴오닝성 선양경제구는 국가신형공업화 종합개혁시범구(國家新型工業化綜合配套改革試驗區)로 정식 지정됨.[1)]

- 이로써 선양경제구는 중앙정부단위에서 추진되는 지역개발전략으로 그 지위가 격상됨.

- 이는 상하이푸동신구(上海浦東新區), 톈진빈하이신구(天津濱海新區), 청두·충칭시범구(成都·重慶, 이하 청위(成渝)시범구), 우한도시권(武漢都市圈), 창주탄도시군(長株潭都市群), 선전시(深圳市)에 이은 8번째 국가급 종합개혁시범구임.[2)]

표 1. 국가급 종합개혁시범구 현황

지정시기	명칭	주요 기능
2005. 6.	上海浦東新區綜合配套改革試驗區	정부기능 전환을 통한 사회주의시장경제체제의 새로운 활로 모색
2006. 5.	天津濱海新區綜合配套改革試驗區	새로운 도시발전모델 모색
2007. 6.	成渝全國統籌城鄉綜合配套改革試驗區	도농통합발전체제 모색
2007. 12.	武漢都市圈綜合配套改革試驗區 長株潭都市群綜合配套改革試驗區	자원절약형 및 친환경적 사회 건설 모색
2009. 5.	深圳市國家綜合配套改革試驗區	정부조직체계 및 행정관리의 최적화 모색
2010. 4.	沈陽經濟區綜合配套改革試驗區	신형 공업화 모델 모색

자료: 각종 언론보도 자료 정리.

- 특히 선양경제구는 중국 최초의 신형 공업화 육성시범구로서, 이 과정에서 필요한 모든 개혁을 시범적으로 먼저 적용할 수 있는 '선행선시(先行先試)'의 권한을 부여받음.

○ 즉 '선행선시'를 통해 신형 공업화 육성을 위한 효율적인 모델을 찾아내겠다는 의지임.

○ 현재 논의 중인 시범개혁으로는 국유기업 투자주체의 다양화 및 민영기업과 합자를 통한 지방 국유기업의 경쟁력 제고 등이 있음.

1) 신형공업화는 2002년 11월 개최된 중국공산당 제16차 전국대표대회에서 처음 제기된 후, 제12차 5개년 계획에서 강조된 차세대 산업모델로서 높은 과학기술수준, 정보화와 공업화 공정이 통합된 산업발전을 목표로 함. 특히 환경오염의 규제와 자원의 효율적 이용을 특징으로 한 성장을 지향함.

2) 국가종합개혁시범구란 중국이 개혁·개방을 실시한 이후 문제점으로 제기된 동부연해지역 성장 위주의 폐해를 극복하고 지방경제 활성화를 위해 제시된 새로운 경제발전모델임. 선전(深圳) 등 제1세대 경제특구에 이은 제2세대 특구 개념에 해당하기 때문에 '신특구(新特區)'라고도 불림.

- 중국은 선양경제구의 신형 공업화 육성을 통해 2003년부터 추진되어온 동북노후공업기지 개혁에 활기를 불어넣고, 더 나아가 발전방식 전환의 새로운 경로를 모색하고자 함.

■ 선양경제구 발전계획은 2003년 처음 제기된 이후 랴오닝성 정부 및 8개 시(市)정부를 중심으로 꾸준히 추진되어왔음.[3)]

- 2010년 4월 국무원의 비준을 받을 당시 선양경제구의 발전은 이미 상당히 추진된 상태였으며, 특히 선양과 주변 7개 도시의 지역 일체화가 활발히 진행 중이었음.

○ 이 지역 일체화는 장강삼각주(長江三角洲), 경진기(京津冀) 지역 등에서 이미 시도되고 있는 중국의 광역도시권 형성의 연장이라고 볼 수 있음.

■ 선양경제구는 종합 개혁시범구라는 큰 틀에서 신형 공업화를 모색하며 랴오닝성을 동북 3성 노후공업기지 개혁의 중심지로 육성하겠다는 전략의 소산임.

- 노후공업기지 개혁은 선양경제구가 중국 최초의 신형 공업화육성거점으로 채택된 이유이자 목적임.

○ 따라서 현재 시도 중인 각 중점산업도 국유기업의 잔재가 남아 있는 산업구조를 조정해 궁극적으로 랴오닝성 노후공업기지를 개혁하려는 일환임.

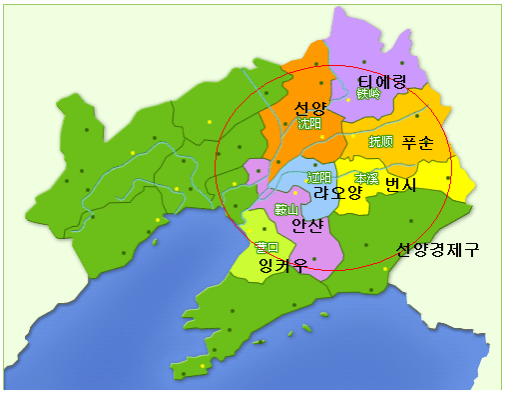
○ 선양경제구의 주요 사업으로는 자원형 도시경제, 현대농업 및 생태구 건설 등이 있음.

2. 선양경제구 현황

■ 선양경제구는 랴오닝성 성도(省都)인 선양을 포함,[4)] 약 1시간 거리권 내 총 8개 성직할시(省轄市),[5)] 7개 현급시(縣級市), 16개 현(縣)으로 구성되어 있으며 기타 총 475개의 소도시(小城鎭)로 구성된 동북 3성 최대의 도시군임.

3) 8개 도시는 선양(沈陽), 안산(鞍山), 푸순(撫順), 번시(本溪), 잉커우(營口), 푸신(阜新), 랴오양(遼陽), 티에링(鐵岭)을 일컬음.
4) 선양이 랴오닝성 중부에 위치해 있어, 발전 초기에는 「랴오닝성중부도시군발전계획(遼寧省中部城市群發展規劃)」이라고 불렸음.
5) 성 직할시(省轄市)란 중국의 2급 지방행정단위로서, 해당 성 정부 혹은 자치구 정부에서 직접 관리하는 도시(市)를 지칭함.

그림 1. 선양경제구



자료: 沈陽經濟區專題.

- 2009년 선양경제구의 지역내총생산(GRDP)은 약 1억 위안에 달했으며 인구, 면적 및 공업부가가치 등에서 랴오닝성 내 비중이 모두 50% 이상을 점함.

표 2. 2009년 선양경제구 현황

	선양경제구	랴오닝성 內 비중(%)	동북 3성 內 비중(%)
지역내총생산(GRDP)	9,984.7억 위안	66.3	32.7
인구	2,359만 명	55.6	22
면적	7.5만 ㎢	50.8	9.5
일정 규모 이상 기업의 공업부가가치 생산액	4,611억 위안	59.5	33.9

자료: 沈陽經濟區工作領導小組辦公室 발표 자료(2010. 3. 18) 정리.

■ 랴오닝성은 2008년 2월 비준된 「랴오닝중부도시군경제구발전총계획(遼寧中部城市群經濟區發展總體規劃)」에서 2020년까지 도시화율을 85%까지 끌어올리겠다고 발표함.

- 2009년 기준, 선양경제구의 도시화율은 약 65%임.

표 3. 선양경제구 도시화율 달성목표

(단위: %)

	2010년	2015년	2020년
도시화율	70	80	85

자료: 遼寧中部城市群經濟區發展總體規劃(2008).

3. 선양경제구의 부문별 전략

가. 지역 일체화 공간구성전략: 1핵 5벨트 10군(一核 五帶 十群) 전략

■ 1핵 5벨트 10군 전략이란 모도시(母城市)인 선양을 중심으로 주변 7개 도시와 방사형 관계를 형성, 도시 간 연계를 강화하고 궁극적으로 랴오닝성 중부도시군의 일체화를 실현하겠다는 것임.

그림 2. 선양과 주변 5벨트

자료: www.image.baidu.com.

- 랴오닝성 성도(省都)인 선양을 핵으로 주변 7개 도시와 5개의 벨트를 형성해, 지역일체화 추진을 위한 최적의 공간을 조직함.
- 10군은 선양을 포함한 10개의 주요 도시를 의미하며, 각 도시별로 다양한 중점산업을 육성하는 것을 골자로 함.

■ 각 지역에 장비제조업, 석유화학에너지, 철강, 신재료, 첨단기술 및 제약산업 등 6개 산업 클러스터를 형성함.

- 특히 각 도시의 특징을 반영해 중점산업을 육성하고, 교통인프라로 이들을 연계해 지역 일체화 및 신형 공업화를 달성하고자 함.[6)]

○ 10군에 포함된 산업은 자원소모와 환경오염의 폐해가 적은 기술집약적 첨단 제조업임.

6) 예를 들어 동북 최대의 철강공업지인 안산(鞍山)은 보유자원을 활용해 철강심가공(深加工)업을 중점산업으로 채택했으며, 네이멍구에 근접한 랴오닝 서부구릉지대에 위치한 푸신(阜新)은 그 지리적 특징을 반영해 임(林)산품가공업 육성지역으로 지정됨.

표 4. 1핵 5벨트 10군의 각 해당 지역 및 중점 산업

	해당 지역 및 산업
1핵	선양
5벨트	제1벨트: 선양-푸순(沈-撫) 제2벨트: 선양-번시(沈-本) 제3벨트: 선양-티에링(沈-鐵) 제4벨트: 선양-랴오양-안산-잉커우(沈-遼-鞍-營) 제5벨트: 선양-푸신(沈-阜)
10군	제1군: 선시(沈西) 선진장비제조업 제2군: 훈난(渾南) 전자정보업 제3군: 선양(沈陽) 항공제조업 제4군: 안산(鞍山) 달도만(達道灣)지역 철강심층가공업 제5군: 잉커우(營口) 선인도(仙人島)지역 석유화학공업 제6군: 랴오양(遼陽) 탄화수소 · 화학섬유원료업 제7군: 푸순(撫順) 신재료공업 제8군: 번시(本溪) 바이오제약업 제9군: 티에링(鐵岭) 전용차(專用汽車)장비제조업 제10군: 푸신(阜新) 장우(彰武)지역 임(林)산품가공업

자료: 선양경제구 홈페이지(http://www.ln.gov.cn/qmzx/senyang/).

■ 특히 주목할 점은 각 지역이 자원 · 환경 관리시스템의 일체화를 통해 자원의 효율적 이용을 강조하고 있다는 사실임.

- 중공업 비중이 높은 이 지역 산업구조적 특징으로 인한 환경오염이라는 고질적 문제를 해소해야 하기 때문임.

- 자원소모가 비교적 많은 중공업 밀집지역에는 친환경산업을 함께 배치 · 육성함으로써 자원고갈의 난제를 해결하려 함.

○ 예를 들어 중국 최초의 국가급 자원재생시범기지를 자원사용량이 많은 선시공업지대(沈西工業走廊) 인근의 선양근해경제구(沈陽近海經濟區)에 설립하기로 결정함.[7)]

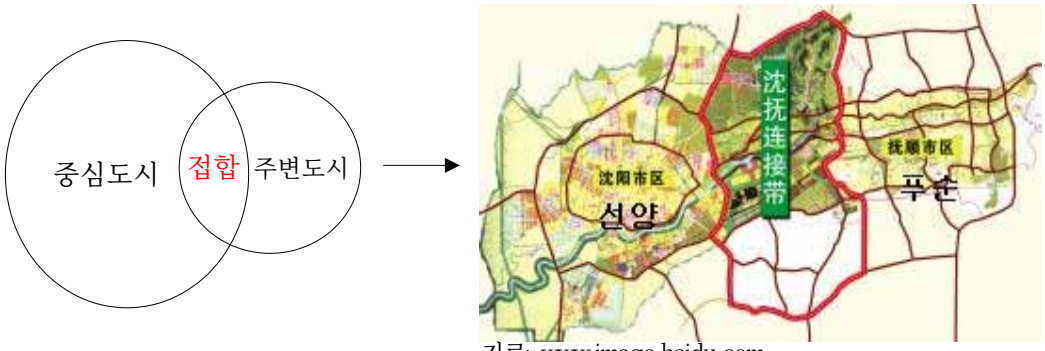
7) 『沈陽日報』(2010. 3. 7), 「선양-국가급친환경산업시범기지 건설」. 장비제조업 중심의 선시(沈西)나 석화공업의 잉커우(營口) 모두 환경오염과 자원소모가 높은 지역임. 자원재생시범기지가 설립되면 강철 1톤 생산을 기준으로 약 40%까지 에너지소모율 및 수자원소모량을 줄이고 약 70%의 공기오염감소효과를 기대할 수 있을 것으로 예상함.

나. 도·농 간 경계 허물기: 신도시(新城)·신시진(新市鎭) 건설[8]

■ 선양경제구 도시화 전략의 큰 특징은 기존의 도시공간 중 비교적 소홀히 다뤄졌던 도시 외곽지역과 중심·주변도시 간 연결지대를 발전시키는 것임.

– 도시 간, 도농 간 접합지대를 새로운 발전공간으로 인식하고 신도시(新城)·신시진(新市鎭)을 이 공간에 건설함.

그림 3. 선-푸(沈-撫) 연결지대로 본 도시 간 접합지역의 예



자료: www.image.baidu.com.

– 현재 모도시인 선양을 중심으로 '5벨트' 상에 33개의 신도시·신시진과 114개의 지방도시(鄕鎭) 건설을 추진 중임.[9]

○ 주요 신도시로는 선-푸(沈-阜)벨트에 위치한 용안(永安)신도시·후타이(胡臺)신도시, 선-랴오-안-잉(沈-遼-鞍-營)벨트에 있는 티에시(鐵西)신도시, 선-티에(沈-鐵)벨트의 푸허(蒲河)신도시, 선-푸(沈-撫)벨트에 위치한 선푸(沈-撫)신도시가 대표적임.

– 신도시·신시진 건설의 주요 목적은 △ 향후 3~5년 내 인구 5만~10만 명 이상의 도시공간 형성 △ 농촌인구의 이주예정지역 조성 △ 산업집중화임.

○ 특히 도시화 진행에 따른 농민인구 이주에 대비해 주거 및 상업공간을 확보하는 등 신도시를 도농 통합의 거점으로 활용함.

8) 여기서 신도시(新城)와 신시진(新市鎭)은 중국의 도시화 과정에서 등장한 개념임. 신도시는 기존의 모도시가 주변도시와 통합·확장되어 형성된 새로운 도시공간을 의미하며, 신시진은 도시(市)와 지방(鎭) 간 연결지대로서 도농통합의 거점이 됨.

9) 『遼寧省人民政府辦公室』(2010. 2. 10), 「선양경제구도시간연결벨트신도시·신시진규획범위(沈陽經濟區城際連接帶新城新市鎭規劃範圍)」.

○ 각 신도시마다 중점산업을 지정해 산업집적화를 통한 생산효율성을 높임.[10]

다. 행정관리 통합을 포함한 지역 일체화 추진

■ 지역 간 연결지대의 개발을 포함하는 신도시·신시진 건설은 궁극적으로 지역 일체화 실현을 목적으로 하며, 지리적 연계를 넘어 행정관리의 일체화를 지향함.

- 즉 연결지대에서 시범적으로 행정체제, 조직배치, 토지자원관리 등 일관된 기준을 제정해, 이를 매개로 두 지역을 묶어 점차 하나의 도시로 통합해감(同城化戰略).

참고: 지역일체화 15항 정책

2010년 5월 10일, 랴오닝성 정부는 '15항 정책(15項配套政策, 이하 15항)'을 공포, 앞으로 15개 분야에서 통일된 행정·제도를 구축해 선양경제구 지역일체화를 추진하겠다고 발표함. '15항'은 ① 토지증감연계정책실시,[11] ② 당·정합일(黨政合一)의 행정관리체제, ③ 인프라건설 융자대출제도 구축, ④ 중점산업대출지급, ⑤ 호적관리 일체화, ⑥ 사회보장제도 일체화, ⑦ 선-푸-티에(沈-撫-鐵)지역 전신(電信) 일체화, ⑧ 공상관리 일체화, ⑨ 관광시장 일체화, ⑩ 부동산시장 일체화, ⑪ 유통 일체화, ⑫ 금융서비스 일체화, ⑬ 인력자원관리 일체화, ⑭ 도농 기초교육 일체화, ⑮ 교통 일체화를 포함함.

■ 현재 선양경제구의 지역 일체화 정도는 매우 높은 수준으로 평가되며, 특히 선-푸(沈-撫) 지역 일체화는 선양경제구 지역 일체화 추진의 롤모델임.

- 2007년 9월, 선양(沈陽)과 푸순(撫順)이 '선-푸(沈-撫) 일체화'에 협의한 이후 선-푸는 중국 최초의 도시 일체화(同城化) 추진지역이 되었으며 5벨트 중 일체화가 가장 빠른 지역임.[12]

- 선-푸(沈-撫) 일체화의 핵심은 두 지역 간 접합 지대인 '선-푸 연결지대(沈撫連結帶)'를 건설해 두 지역 간 지리적 연계를 넘어 행정일체화로 발전시키는 것임(그림 3).

○ '선-푸 연결지대'의 총면적은 약 605.34㎢이며 그 중 선양시 면적이 약 335.54㎢, 푸순시 면적이 약 258.8㎢를 차지함.[13]

10) 티에시(鐵西) 신도시는 장비제조업과 현대건축업기지로, 선푸(沈-撫)신도시는 생태도시 및 자동차부품 및 자동차박람회 등이 중점 산업임.
11) 토지증감연계정책은 산업용지를 농민주택지로 치환해 도시로 이주한 농민인구의 주거지를 확보하기 위함. 즉 선양경제구 내에서 성 차원의 통일된 토지정책을 실시함으로써 급격히 늘어난 도시인구의 주택용지 수요를 보장함.
12) 「加快推進沈撫同城化協議」(2007. 9. 11).

○ 현재 연결지대의 총인구는 약 27만 명으로, 앞으로 약 70만~100만 명 규모의 대도시로 성장하는 것을 목표로 함.[14]

그림 4. 선 - 푸 연결지대발전규획도

자료: www.image.baidu.com.

○ 선-푸 지역 간 철도가 2009년 7월 개통되었고 2010년에는 7개의 일반도로와 2개의 고속도로로 구성된 '7+2교통망'이 개통될 예정임.[15]

○ 아울러 선-푸 지역 간 고속도로에 매표소를 없애고, 도시 간 공공시설, 표지 등을 공유함.

○ 현재 선-푸 지역은 지역번호를 '024'로 통일, 행정 일체화 실현을 위한 제도적 절차를 추진 중임.

■ 2012~15년은 '선-푸(沈-撫) 일체화' 중점건설기간으로, 이에 기초해 2015~25년까지 선-티에(沈-鐵), 선-번(沈-本) 일체화를 함께 달성해 선양, 푸순, 티에링, 번시 등 네 개 도시의 일체화를 완성하는 것을 목표로 함.

라. 대선양(大沈陽) 지역 일체화의 꽃: 교통인프라

■ 랴오닝성은 선양경제구 추진 초기부터 각 도시를 하나로 연결할 교통인프라 구축이 필수라고 인식해왔음.

- 2005~20년까지 총 15년 계획으로 시작된 랴오닝 중부도시군 교통계획이 현재 활발히 추진 중임.[16]

○ 2005년 착공한 '환선양경제구고속도로(環沈陽經濟區高速公路)'는 선양을 둘러싼 주변 도시[17]를 연결하는 것으로, 전 구간은 약 400km이며 현재 절반 이상 완공됨.[18]

13) 『華商晨報』(2008. 8. 12), 「선양-푸순 간 '도시' 건설-선푸연결지대 규획 정식」.
14) 중국정부의 규정에 의하면, 상주인구 50만~100만 명은 대도시로 분류됨.
15) 『沈陽物流公共信息平臺』, 「선양경제구의 각 교통로, 출해(出海)통로 개설해 선-랴오-안-잉 벨트 연결 추진」. (http://www.sywl.gov.cn/). 2015년까지 8개의 선-푸 지역 간 여객기 노선을 확보하는 등 반 시간 거리권 형성을 계획 중임.
16) 『沈陽經濟區』, 「선양경제구-도로망 건설에 박차를 가하는 중」. (http://www.ln.gov.cn/qmzx/senyang/ythjc/201001/t20100120_480328.html).

○ 선양경제구 일체화의 핵심지역인 선-푸(沈-撫) 구간을 잇는 '선-푸(沈-撫) 철도'는 2009년 완공되어 운영 중임.

○ 현재 건설 중인 선-번(沈-本) 고속도로 중 번시(本溪)구간은 이미 완공되었으며 선양(沈陽)구간에 해당하는 27.7km는 2010년 완공 예정임.[19]

○ 선-티에(沈-鐵)지역을 연결하는 구간길이 약 60km의 고속도로 2호선이 2010년 착공될 예정임.

○ 선양경제구의 물류를 바다로 수송할 통로로 기능할 선(沈)-랴오(遼)-안(鞍)-잉(營)벨트를 연결하는 교통노선이 건설 중으로, 현재 선(沈)-랴오(遼)구간은 완공됨.[20]

그림 5. 선양경제구 주요 교통인프라 현황

자료: 沈陽日報, http://news.sohu.com/20100413/n271467028.shtml.

■ 선양경제구는 적극적인 교통인프라 확충을 통해 주요 도시들 간 1시간 거리권을 형성하기 위해 노력하고, 각 신도시·신시진을 1시간 생활권으로 연결함으로써 인력과 물류의 자유로운 이동을 보장하고 지역 일체화를 실현하겠다는 것임.[21]

17) 환선양경제구고속도로가 연결하는 주요 도시는 푸순(撫順), 번시(本溪), 랴오양(遼陽), 안산(鞍山), 티에링(鐵岭), 랴오중(遼中), 신민(新民)을 일컬음.
18) 원래 2010년 완공 계획이었으나 동부지역의 지리적 특수성에 의해 작업이 지연돼 현재 '티에링-푸순-번시' 구간에 해당하는 약 150km의 작업은 12·5 기간에 건설될 예정임.
19) 나머지 구간이 완공되면 두 지역 간 이동거리는 30분 이내로 줄어듦.
20) 잉커우(營口)는 선양경제구 유일의 항구도시로 내륙도시의 물류를 다롄항(大連港)까지 가지 않고도 출해(出海)시킬 수 있는, 선양경제구 핵심지역에 속함.
21) 『沈陽日報』(2005. 4. 8), 「합종- "대(大)선양"의 종횡공략」. 선양경제구의 교통인프라 건설은 2005년부터 본격적으로 추진, 총 15년 계획으로 주요 도시 간 1시간 거리권 형성을 목표로 한 교통계획임.

4. 평가 및 시사점

■ 선양경제구 도시화전략은 대도시와 주변도시 사이의 중간지대를 개발해 기존 도시화에서 발생한 공백을 메우고 지리적 · 행정적으로 일체화된 '선양 메갈로폴리스(大沈陽, 대선양)'를 구축하는 것임.[22]

- 현재 선양경제구의 교통인프라 구축상황을 볼 때, 지역 내 물리적 거리는 1시간 생활권을 목표로 급속히 가까워지고 있음.

- 선양경제구 지역 일체화의 지표라 볼 수 있는 '선-푸(沈-撫) 도시 일체화' 진전상황으로 미루어볼 때, 선양경제구 전 지역이 일체화를 달성하기까지는 아직 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상됨.

○ 2007년부터 추진된 선-푸(沈-撫) 도시 일체화는 현재 두 도시의 지역번호를 통일하는 등 진전을 이뤄가고 있음.

○ 그러나 선양경제구 지역 일체화의 목표인 행정 일체화 실현 여부는 지켜봐야 함.

■ 2010년 선양경제구가 국가급 전략으로 격상됨에 따라, 앞으로 랴오닝성의 도시화 추진은 더욱 탄력받을 것으로 예상됨.

■ 특히 산업집적화 및 도농 통합의 공간으로 건설 중인 신도시 · 신시진은 현재 정부차원에서 국내외 투자를 활발히 유치하고 있으므로 우리 기업에 새로운 기회가 될 수 있음.

- 대도시인 선양이나 다롄(大連)은 이미 외자기업 진출이 포화상태에 이른 반면, 신도시 · 신시진은 앞으로 랴오닝성 진출을 모색할 틈새시장으로서 잠재력이 큼.

- 신도시 건설 프로젝트와 관련, 랴오닝성 정부는 국내외 민간자본의 투자를 매우 장려하고 있음.[23]

■ 선양경제구의 도시개발과 적극적인 투자 유치 기회를 활용해 우리 기업이 현지에 진출

22) 기존의 선양이 랴오닝성의 성도로 메트로폴리스(metropolis, 대도시)의 개념에 해당했다면, 선양경제구에서 제시하는 도시화 모델은 선양을 중심으로 주변 도시가 함께 연계된 The Greater Shenyang, 즉 메갈로폴리스(megalopolis, 특대도시) 개념에 가까움.

23) 『沈陽日報』(2010. 5. 11), 「'중량급 프로젝트' 선양경제구 신도시 · 신시진을 선점하라-선양경제구를 둘러싼 투자열기」. 지난 2010년 5월, 한국의 CJ주식회사가 선양경제구 북부에 위치한 선베이신구(沈北新區)에 약 3억 달러를 투자해 옥수수가공공장을 건설하기로 계약을 체결했음. 본 계약은 2010년 4월 선양시 경제무역대표단이 투자 유치를 위해 일본과 한국을 방문하면서 이루어짐. 선베이신구는 농산품 심가공을 핵심산업으로 육성 중이며 CJ는 약 50만 톤의 옥수수 가공기지를 설립해 필수아미노산인 '리신'과 '트레오닌'을 생산할 예정으로 이는 해당 지역 우선산업항목과 정확히 부합함. 『沈陽廣播網』(2010. 5. 26), 「한국 최대 식품기업 선베이신구에 투자」.

할 수 있는 여건을 모색해야 할 필요가 있음.

- 각 지역의 중점육성산업에 부합하는 항목으로 진출해야 현지정부가 제공하는 투자 유치 혜택을 기대할 수 있음.

- 선양경제구와 같은 정부 주도형 계획은 도시개발, 국유기업 개혁 등을 포함하고 있어 민간외자기업이 단독으로 접근하는 데 한계가 있으며 정부 간 교류가 선행될 필요가 있음.

○ 예를 들어 일본은 2000년부터 매년 '중 · 일 경제협력회의'를 개최해, 특히 동북 3성 지역에서 중 · 일 양국의 경제협력을 둘러싸고 교류를 심화해왔음.[24]

○ 이 회의는 양국 정 · 재계 인사들의 토크숍(talkshop)에 가깝다는 비판도 있으나 최근 10년 간 동북 3성에 관해 꾸준한 정보교환이 이루어지고 있다는 점에서 의의가 있음.

○ 회의를 통한 고위급 기업인 간 프로젝트 및 투자정책 교류는 중국의 정부 주도형 산업에서 자국 기업의 중국 진출 접근권을 확보할 수 있다는 점에서 참고할 가치가 있음.[25] KIEP

24) 2004년과 2008년 일본 센다이시(仙臺市)를 포함해 중국 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성 및 네이멍구에서 차례로 순환 개최를 했으며, 주요 의제는 중 · 일 양국의 동북 3성 지역협력임.

25) 본 회의 개최를 전후로 일본의 도요타, 혼다가 랴오닝성 전기자동차 프로젝트에 투자 확대를 계획 중임이 알려짐. 『華商晨報』(2010. 6. 1), 「도요타 · 혼다, 선양에서 전기자동차 프로젝트 투자 준비」.