

중국 창장경제벨트(長江經濟帶) 조성계획의 핵심 사업 및 평가

- 노수연 아시아태평양실 중국권역별·성별연구팀
부연구위원
(syno@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1284)
- 박진희 아시아태평양실 중국권역별·성별연구팀
연구원
(jhpak@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1285)

차 례 ●●●

1. 추진 배경 및 경과
2. 핵심 사업
3. 평가 및 시사점

주요 내용 ●●●

- ▶ 중국정부는 초대형 경제벨트인 창장경제벨트(長江經濟帶) 조성사업을 2014년 말부터 본격적으로 시작함.
 - 창장경제벨트는 윈난에서 상하이까지 창장(長江)을 따라 동서로 이어지는 중국 최대 규모의 경제권으로 11개의 성·시로 구성되며, 구역별로 경제발전 수준의 차이가 큰 것이 특징임.
 - 이 사업은 물류, 운송, 통관의 통합을 통해 창장 구역의 경제를 발전시키고 경제벨트 내 지역간 격차 해소 등을 목표로 하고 있음.
- ▶ 창장경제벨트 조성사업의 핵심은 △ 창장 수로의 운송기능 강화 △ 종합 교통망 구축 △ 역내 통관 일체화 △ 대외개방 창구 역할의 강화임.
 - 창장 수로를 이용한 화물운송량이 증가하고 환경오염에 대한 관심이 증대함에 따라 수로 환경을 개선하여 운송기능을 강화하고자 함.
 - 육상·항공·수상 종합 교통망을 구축해 물류 수송을 원활히 하며, 관련 인프라 투자를 통한 경제 활성화를 도모함.
 - 창장삼각주 소재 도시를 중심으로 통관 일체화 사업을 실시하여 통관 및 물류 비용 절감효과를 유발함.
 - 충칭, 쓰촨을 통해 실크로드 경제벨트와 창장경제벨트를 연계하고, 상하이를 대외개방의 선도주자로 활용하며, 윈난을 동남아시아와의 교두보로 활용함.
- ▶ 창장경제벨트는 지역간 격차를 축소하기 위한 새로운 지역통합발전계획이며, 중앙정부의 강력한 추진의지와 지방정부의 협력이 있어야 장기적으로 실질적인 성과를 거둘 수 있을 것으로 전망됨.
 - 기존의 지역통합발전계획과 달리 연해와 내륙을 연계하고 다양한 경제수준의 지역별 상황을 고려한 기능을 부여함으로써 지역간 격차를 축소하는 데 주력하고 있음.
 - 지방정부는 대부분 창장경제벨트 조성을 환영하는 입장이나, 기존의 창장 구역별 지역통합발전계획과 조화를 이루기 위해서는 이 사업이 국가 차원에서 이루어지는 최상위 사업임을 강조하고 민간투자를 유인할 수 있는 다양한 인센티브가 제공되어야 할 것임.
- ▶ 창장경제벨트 조성사업은 중국정부의 2015년도 핵심 사업으로 추진될 전망이며, 교통·건설 관련 사업에서 외국기업의 진출이 장려될 수 있음. 따라서 창장경제벨트의 현행 통관제도 및 교통망을 적극 활용하는 한편, 정부와의 교섭을 통해 적극적으로 사업 기회를 발굴하고 중장기적인 지역 활용전략을 구상할 필요가 있음.

1. 추진 배경 및 경과

■ 중국은 지역불균형 해소를 위해 노력해왔으나 여전히 동부연해지역을 중심으로 경제가 발달하고 있으며, 고성장 지역이 저성장 지역의 성장을 견인하는 역할을 해줄 필요성이 대두됨.

- 중국은 2000년대 들어 서부대개발, 중부굴기, 동북진흥계획 등을 잇달아 발표하며 동부연해지역에 편중된 경제 구조를 개선하고자 노력해왔으나, 지역불균형 현상은 크게 개선되지 않았음.
- 동부연해지역이 국내총생산(GDP)에서 차지하는 비중은 2005년의 55.6%에서 2013년의 51.2%로 하락했으나, 소비재 판매총액의 비중은 2005년 54.4%에서 2013년 52.3%로 소폭 하락했으며, 2013년 전체 수출입의 83.7%를 차지함.
- 또한 1인당 지역총생산(GRDP)의 경우 중서부 지역이 빠른 증가추세를 보이고는 있으나, 2013년에도 동부지역의 60% 수준에도 미치지 못하고 있어 여전히 격차가 큰 편임.

그림 1. 중국 국내총생산에서 차지하는 비중

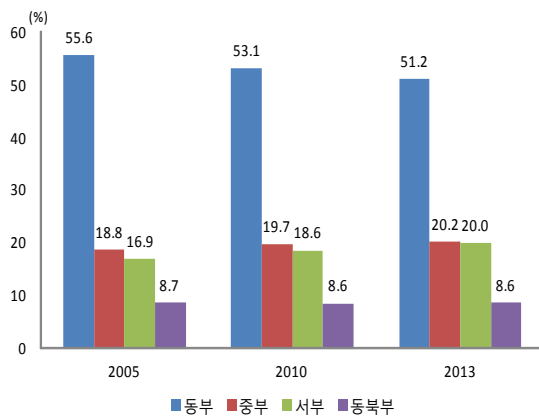
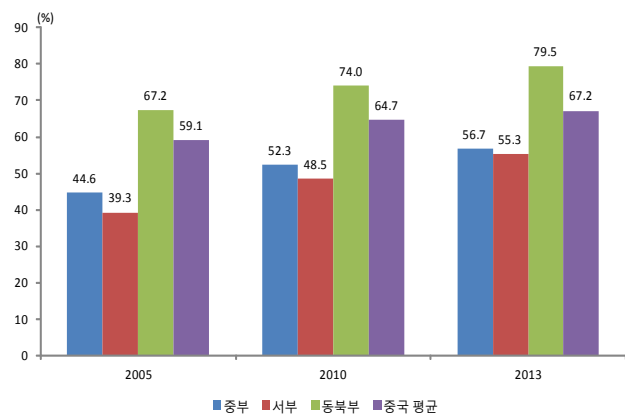


그림 2. 동부지역 1인당 GRDP와 격차



자료: 国家统计局(2006), 『中国统计年鉴(2006)』; 国家统计局(2011), 『中国统计年鉴(2011)』; 国家统计局(2014), 『中国统计年鉴(2014)』.

- 따라서 유사한 경제수준의 인근지역을 통합해 개발하는 사업형태에서 벗어나 경제수준이 다양한 지역을 한 권역에 포함시킴으로써 상호 보완할 수 있게 하는 전략으로의 전환이 요구됨.

■ 이에 중국정부는 2009년부터 논의되던 창장경제벨트(長江經濟帶) 조성사업을 2014년 본격적으로 시작함.

- 창장경제벨트는 중국 서부에 위치한 윈난(雲南)성부터 동해 하구에 위치한 상하이(上海)까지 창장(長江)을 따라 동서로 이어지는 중국 최대 규모의 경제권으로서,¹⁾ 상하이, 장쑤(江蘇), 저장(浙江), 안후이(安徽), 장시(江西), 후베이(湖北), 후난(湖南), 충칭(重慶), 쓰촨(四川), 구이저우(貴州), 윈난의 11개 성·시로 구성됨(그림 1 참고).
- 총면적은 205만 km²로 전국의 21.4%를 차지하며, 인구는 약 5억 8천만 명으로 전국의 42.9%를 차지함.

1) 창장의 발원지는 티벳(西藏)과 칭하이(青海)성 사이에 위치한 칭짱(靑藏)고원이나, 현재 통항이 가능한 구간은 윈난성부터 동해 하구까지 약 2,800km 지역으로 티벳, 칭하이 등은 창장경제벨트에 포함되지 않음.

- 지역총생산(GRDP), 무역액, 외국인직접투자(FDI) 비중이 각각 중국 전체의 41.2%, 39.4%, 41.7%로 중국 경제권 중 최대임.
- 그러나 같은 경제벨트에 속해도 유역별로 경제발전 수준 차이가 큰 편임.
- 하류에 위치한 상하이의 경우 1인당 GRDP가 9만 위안에 달하는 반면, 상류의 윈난, 구이저우는 2만 위안대에 불과함.
- 하류에 해당하는 상하이, 장쑤, 저장의 GRDP는 중국 전체 지역 합계의 18.8%를 차지하며, 특히 3차 산업은 중국 전체 지역 합계의 21.5%를 차지함. 중류 지역은 전체 인구의 17%를 차지하는 반면 GRDP는 전체의 13.1%를 차지하며, FDI는 전체의 3.5%에 불과함. 쓰촨과 충칭을 중심으로 하는 상류지역은 GRDP, 무역액, FDI 모두 가장 낮은 비중을 차지함.

그림 3. 창장경제벨트의 지리적 위치



자료: 저자 작성.

표 1. 창장경제벨트 구성 지역의 개황(2013년 기준)

유역	성/시	GRDP (십억 위안)	산업별 부가가치(십억 위안)			1인당 GRDP (위안)	무역액 (억 달러)	FDI (억 달러)	인구 (백만 명)	국가급 지역통합발전 전계획
			1차산업	2차산업	3차산업					
하류	상하이	21,602.1	129.3	8,027.8	13,445.1	90,092.0	4,412.7	167.8	24.2	창장삼각주 도시군 (長江三角洲 城市群)
	장쑤	59,161.8	3,646.1	29,094.0	26,421.6	74,607.0	5,508.0	332.6	79.4	
	저장	37,568.5	1,784.6	18,446.7	17,337.2	68,462.0	3,357.9	174.3	55.0	
	비중*	18.8	9.8	18.1	21.5	-	31.9	23.5	11.7	
중류	안후이	19,038.9	2,348.1	10,404.0	6,286.8	31,684.0	455.2	106.9	60.3	창장중류 도시군 (長江中游城 市群)
	장시	14,338.5	1,636.5	7,671.4	5,030.6	31,771.0	367.5	75.5	45.2	
	후베이	24,668.5	3,098.2	12,171.6	9,398.8	42,612.7	363.8	68.9	58.0	
	후난	24,501.7	3,099.2	11,517.4	9,885.1	36,763.0	251.8	87.0	66.9	
비중*	13.1	17.9	13.6	11.5	-	3.5	11.8	17.0		
상류	충칭	12,656.7	1,016.7	6,397.9	5,242.0	42,795.0	686.9	41.4	29.7	청위도시군 (成渝城市群)
	쓰촨	26,260.8	3,425.6	13,579.0	9,256.1	32,454.0	645.7	103.6	81.1	
	윈난	8,006.8	1,029.1	3,243.7	3,734.0	22,921.7	82.9	15.3	35.0	
	구이저우	11,720.9	1,895.3	4,927.8	4,897.8	25,083.0	253.0	25.2	46.9	
비중*	9.3	12.9	9.2	8.7	-	4.0	6.5	14.2		
창장경제벨트의 전체 대비 비중		41.2	40.6	40.9	41.7	-	39.4	41.7	42.9	-
지역 전체 합계		630,009.3	56,956.9	306,761.9	266,290.6	-	41,589.9	2,872.7	1,355.2	-

주: * 비중은 31개 지역 전체 합계에서 각 유역에 해당하는 지역 합계가 차지하는 비중을 의미함.
 자료: CEIC(검색일: 2014. 11. 17); 国家统计局(2014), 『中国统计年鉴(2014)』.

- 창장경제벨트 조성사업은 교통운수부가 2009년 발표한 「창장 황금수로 건설과 현대적인 창장 수로운송 발전전략」에서 언급된 바 있으며, 2014년 3월 정부업무보고를 시작으로 9월부터 관련 정책이 잇따라 발표되면서 본격화됨 (표 2 참고).

표 2. 2014년 창장경제벨트 조성 관련 주요 정책 및 활동

정책/활동	원문명칭	시기	주체	주요내용
2014년 정부업무보고	-	3월	국무원	황금수로를 활용한 창장경제벨트 건설 표방
11개 지역 정부 관계자와 좌담회 개최	-	4월	리커창 총리	창장경제벨트 조성의 중요성 역설
국무원 상무회의	-	6월	리커창 총리	종합입체교통회랑 건설을 통한 창장경제벨트 조성 강조
황금수로를 활용한 창장경제벨트 발전 추진에 관한 지도 의견	国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展的指导意见	9월	국무원	황금수로 기능 강화, 종합교통망 구축 등 창장경제벨트 구축을 위한 주요 방향 제시
창장경제벨트 종합입체교통회랑 기획(2014~2020년)	长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)	9월	국무원	2020년까지의 수로, 철도, 도로, 항공 등의 교통망 건설 목표치 제시
창장경제벨트 세관구역 통관 통합 개혁 전개에 관한 공고	关于开展长江经济带海关区域通关一体化改革的公告	9월	해관총서	창장삼각주 지역을 필두로 창장경제벨트 내 통관 서비스를 단일화하는 방안 제시
27개 창장연안도시 시장 연석회의	长江沿岸中心城市经济协调会第十六届市长联席会议	11월	상하이, 우한 등 27개 도시	창장 유역 환경 공동대응협력협약(长江流域环境联防联治合作协议) 체결

자료: 저자 정리.

2. 핵심 사업

- 창장경제벨트 조성사업의 핵심은 △ 창장 수로의 운송기능 강화 △ 종합 교통망 구축 △ 역내 통관 일체화 △ 대외개방 창구의 역할 강화임.²⁾

가. 창장 수로의 운송기능 강화

- 창장 수로는 전 세계 하류(河流) 중 최대 규모의 화물운송수로이자,³⁾ 중국 중서부 내륙의 물자를 연해지역으로 운송하는 주요 물류 통로 중 하나임.

2) 이 외에 자원가공형·노동집약형 산업이 창장 하류지역에서 중상류지역으로 이전하도록 촉진하고, 창장 유역에 소재한 화공·제지 등 오염물질 배출이 많은 산업에 대한 감독과 퇴출을 강화하는 등 창장경제벨트 내 산업이전과 함께 환경보호도 목표로 함.

3) 「打造长江经济带的四大问题」(2014), 『中国港口』, p. 3.

- 창장 간선 수로의 2013년 화물 운송량은 19.2억 톤이고, 이 중 외국과의 교역을 위한 화물은 약 2.5억 톤으로 전년대비 11.2% 증가함.⁴⁾
- 창장 일대 화물의 약 20%가 창장 수로를 통해 운송되고 있으며, 주로 석탄 및 광산 건자재, 금속광물, 철강, 시멘트, 화공원료 등이 운송됨.⁵⁾

그림 4. 창장 간선 수로 및 주요 항구



주: 창장 하류 유역에 위치한 련원강, 쑤저우, 닝보, 저우산 항구는 창장수로의 간선이 아닌 지류에 위치한 거점 항구들임.
자료: 一财网的 자료(<http://news.sohu.com/20140926/n404669533.shtml>)를 수정.

■ 과거 창장 수로의 건설은 도로 건설에 비해 관심도가 낮았으나, 최근 수운 수요가 증가하고 환경보호에 대한 관심이 높아지면서 창장 수로망 개선의 필요성이 대두됨.

- 1980년대 초 중국정부는 고속도로를 현대화의 상징으로 보고 도로교통망 구축에 주력했기 때문에 수운환경 개선에 대한 관심은 상대적으로 낮았음.⁶⁾
- 그러나 창장 간선 수로를 이용한 화물 운송량이 최근 들어 연평균 6% 이상 증가하였으며, 특히 창장 상류에 위치한 삼협댐을 경유하는 운송량은 2012년에 이미 2030년 목표치를 달성할 정도로 빠르게 증가했음.⁷⁾
- 또한 최근 대기오염이 심각해짐에 따라 중국정부는 자동차 구매제한 등의 조치를 취하는 한편, 상대적으로 오염 발생 정도 및 물류비용이 낮은 수운에 관심을 갖게 되면서⁸⁾ 수로환경 개선의 필요성이 증대됨.
 - 창장 수로는 일부 구간의 수심이 얕거나 굴곡이 심해 화물의 원활한 수송을 저해해왔음.

4) 中国钢铁现货网(2014. 2. 20), 「运输生产增长稳中趋缓——长江水运2013年回顾与2014年展望」; 『中国水运网』(2014. 3. 10), 「长江经济带箭在弦上」.

5) 위의 자료

6) 『新华网』(2014. 7. 24), 「长江经济带高峰论坛在渝举行 通航能力问题被关注」.

7) 『凤凰网』(2014. 6. 25), 「长江航道建设上升到国家层面 三峡船闸或是瓶颈」.

8) 『新华网』(2014. 7. 24), 「长江经济带高峰论坛在渝举行 通航能力问题被关注」.

- 일례로 이빈(宜賓)-이창(宜昌) 구간은 항로가 매우 좁고 구부러져 있어 선박이 양방향으로 교차 이동되기 어려우며, 물살이 빨라 2014년 4월에는 선박의 전복사고가 발생하기도 했음.⁹⁾

■ 중국정부는 창장의 간선 수로 및 지류의 항로 환경을 개선하여 선박의 원활한 통항을 촉진할 계획임.

- 하류의 간선에서는 수심 확대 사업에 초점을 맞춰, 현재 타이창(太倉)까지만 조성되어 있는 12.5m 심수(深水) 항로를 난징(南京)까지 확대하고자 함.
- 항로 수심이 깊어지면 대형 선박의 이동이 가능해져 물류비 절감효과를 가져옴. 실제로 타이창 항로 수심이 12.5m로 확대된 이후 창장상류의 철강회사는 철광석 운송비를 14위안/톤 절감할 수 있었음.¹⁰⁾
- 이빈-충칭 구간과 후베이성 즈칭(枝城)-후난성 청링지(城陵磯)에 이르는 장장(荆江) 구간 등 중상류의 간선 중 갈수기에 수심이 급격히 낮아지거나 강변의 굴곡이 심해 통항 능력이 떨어지는 구간의 항로를 정비할 계획임.
- 또한 간장(贛江), 한장(漢江), 우장(烏江) 등 주요 지류의 항로를 1등급¹¹⁾으로 개선함으로써 창장경제벨트 내 1등급 항로 거리를 2020년까지 0.67만km에서 1.2만km로 확대할 계획임.

■ 삼협댐의 선박 항행용 수문을 확대해 창장 상류지역 수운의 병목현상을 해소할 계획임.

- 현재 삼협댐의 선박 항행용 수문의 통과능력은 1.5억 톤 수준인 반면, 2015년 충칭 한 지역에서 발생할 수운량이 1.8억 톤 정도로 예상되는 등 수운량이 증가하고 있기 때문에 선박 항행용 수문을 확대하고자 함.¹²⁾

■ 또한 상하이, 우한(武漢), 충칭, 난징을 중심으로 항구 기능을 강화하고, 항구의 집산 시스템을 강화하고자 함.

- 상하이를 국제적인 항운(航運)센터로, 우한과 충칭을 창장 중·상류 지역의 항운센터로, 난징을 창장 하류 지역의 항운물류센터로 집중 발전시킬 계획임.
- 또한 △ 상하이항, 닝보-저우산 항, 쑤저우항, 난징항에 컨테이너 부두를 건설하고 △ 닝보-저우산 항 및 려윈강(連雲港)항에 철광석 수입 전용부두를 건설하며 △ 닝보-저우산 항, 쑤저우항, 전장(鎮江)항에 석탄 임시 저장 및 운반기지 부두를 건설할 계획임.
- 각 항구 주변의 도로, 철도 인프라를 강화해 창장 유역 개발구 및 물류단지와 항구 간의 연계를 강화하고자 함.

9) 『凤凰网』(2014. 6. 25), 「长江航道建设上升到国家层面 三峡船闸或是瓶颈」.

10) 『新华网』(2014. 10. 29), 「“长江经济带发展”国家战略为江苏带来新机遇」.

11) 중국은 통항능력, 수심, 폭을 기준으로 내륙 항로를 7등급으로 구분하며, 1등급 항로는 무게가 3천 톤인 선박이 지날 수 있고, 수심이 3.5~4m, 직선항로의 경우 폭이 70~125m, 곡선항로의 경우 폭이 670~1,200m인 항로를 가리킴. 창장 간선수로는 모두 1등급 항로임.

12) 『凤凰网』(2014. 6. 25), 「长江航道建设上升到国家层面 三峡船闸或是瓶颈」.

나. 종합 교통망의 구축

■ 육상·항공·수상 종합 교통망 구축을 통해 주요 도시간 이동시간을 단축하고 물류 수송을 원활히 하며, 관련 인프라 투자를 통해 경제 활성화를 도모함.

- 창장삼각주 도시군의 주요 도시간 이동시간을 1~2시간으로, 창장 중류도시군의 대표 도시인 우한·창사(長沙)·난창(南昌) 간 이동시간을 2시간으로, 청위도시군의 대표 도시인 충칭·청두(成都) 간 이동시간을 1~2시간으로 단축할 예정임.
- 창장 수로의 개선을 최우선으로 추진하면서 철도, 도로, 항공 교통 네트워크도 함께 발전·결합시켜 효율적인 복합운송을 실현하고자 함.
- 최근 중국 경제발전 속도가 다소 둔화된 상황에서 이와 같은 교통 인프라 투자는 경제 활성화에 긍정적 영향을 미칠 수 있을 것으로 기대됨.¹³⁾

■ 육상 교통망의 경우 창장경제벨트 내 인구 50만 이상인 도시에 쾌속철도망¹⁴⁾을, 20만 이상인 도시 및 주요 항구에 고속도로망을 구축하는 등 역내 운송 네트워크를 강화할 계획임.

- 상하이-난징-허페이-우한-충칭-청두, 상하이-항저우-난창-창사-구이양(貴陽)-쿤밍(昆明)을 지나는 고속철도를 각각 건설하고, 상치우(商邱)-허페이-항저우(杭州), 충칭-구이양 등 구간에 쾌속철도를 건설함.
- 창장경제벨트 내 고속철도를 2013년 4천 km에서 2020년 9천 km로 대폭 확장할 예정임.
- 상하이-청두, 상하이-충칭, 상하이-쿤밍, 항저우-루이리(瑞麗) 등 구간에 국가급 고속도로를 중점적으로 건설하고, 역내 성(省)간 고속도로를 연결함으로써 원활한 수송을 지원함.

■ 상하이, 충칭, 청두, 우한 등이 역내 항공 중심지가 될 수 있도록 공항 기능을 강화하고, 현재 74개인 권역 내 민용공항을 2020년까지 100개로 확대하고자 함.

- 상하이를 국제 항공허브로 조성하고 충칭, 청두, 쿤밍, 구이양, 창사, 우한, 난징, 항저우 공항을 지역 허브공항으로 조성함.
- 또한 △ 하류지역의 자싱(嘉興), 리수이(麗水), 우후(蕪湖), 병부(蚌埠) △ 중류지역의 상라오(上饒), 푸저우(撫州) △ 상류지역의 러산(樂山), 바중(巴中) 등지에 공항을 신설할 예정임.

13) 『第一财经日报』(2014. 9. 26), 「长江经济带启动 基建投资托底稳增长」.

14) 최고 시속이 120km인 철도망으로, 시속 200km 이상인 고속철도망보다 낮은 단계의 철도망임.

표 3. 창장경제벨트 종합 교통망 발전목표

지표	단위	2013년	2020년
1. 내륙운하 항로거리	만km	8.9	8.9
- 1등급 항로		0.67	1.2
2. 철도운영거리		2.96	4
- 고속철도		0.4	0.9
3. 도로 통행거리		188.8	200
- 국가급 고속도로	3.2	4.2	
4. 오일가스파이프		4.4	7.0
5. 도시궤도교통* 운영거리	km	1,089	3,600
6. 민용공항	개	74	100
7. 창장간선 교량(터널 포함)		89	180

주: * 지하철, 경전철, 노면전차(트램), 자기부상열차 등 한 도시 안에서 운영되는 궤도교통수단을 가리킴.
자료: 国务院(2014), 「长江经济带综合立体交通走廊规划(2014-2020年)」.

다. 역내 통관 일체화

■ 역내 기업의 편리한 교역을 지원하기 위해 창장경제벨트 내 모든 항구의 세관이 통관 정보를 공유하고 단일화된 통관 서비스를 제공함.

- 기존에는 기업 소재지와 수출입 항구 소재지가 다를 경우, 수출입 항구 소재지 세관에서 검역을 받거나 기업 소재지 세관에 먼저 통관 신고를 한 후 별도로 이전통관(轉關) 수속을 밟아야 하는 번거로움이 있었음.
- 그러나 앞으로는 기업이 원하는 장소(기업 소재지 혹은 수출입 항구 소재지)에서 통관 신고·검역·허가 등 일련의 수속을 한 번에 받을 수 있게 됨.
- 또한 통관서비스를 대행하는 기업(報關企業)이 역내 세관 중 한 곳에만 등록하면 역내 다른 지역에서도 통관 서비스 사업을 할 수 있게 하였으며, 각 세관에서 이뤄진 상품 사전분류, 가격 사전심사, 원산지 사전확정 및 허가증명서 등의 행정허가를 역내 모든 세관에서 상호 인정하도록 함.

■ 이러한 역내 통관 일체화 사업은 창장 하류 5개 도시 세관에서 2014년 9월 시범적으로 시행되었고, 2014년 12월 초 창장 중상류 주요 도시로도 확대되어 현재 총 12개 도시의 세관에서 시행되고 있음.

- 창장경제벨트에 소재한 기업이 12개 도시(상하이, 난징, 항저우, 닝보, 허페이, 난창, 우한, 창사, 충칭, 청두, 구이양, 쿤밍) 세관을 통해 화물을 수출입하는 경우 통관 일체화 서비스를 받을 수 있음.
- 이러한 개혁을 통해 기업의 통관비용 및 물류비용이 각각 20~30% 감소하고, 통관수속에 걸리는 시간도 단축될 것으로 예상하고 있음.¹⁵⁾

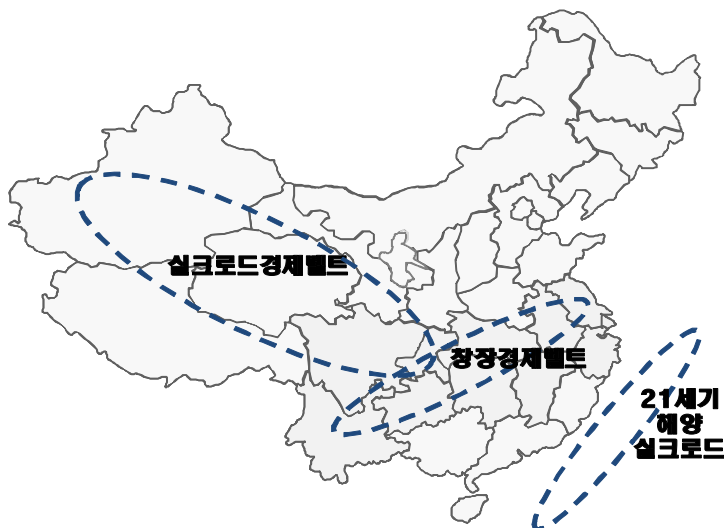
15) 『주간무역』(2014. 10. 24), 「중국, 통관일체화 견결음...통관 물류비용 20~30%씩 감소 기대」.

- 일례로 약 13.3m 크기의 수입해운컨테이너에 실린 화물이 상하이항에서 쑤저우까지 운송될 경우, 통관 일체화 서비스를 이용하면 이전에 비해 통관 비용이 최대 27.5% 감소함.¹⁶⁾

라. 대외개방 창구 역할 강화

- 중국정부는 대외개방정책으로 실크로드 경제벨트를 추진 중이며, 창장경제벨트는 실크로드 경제벨트에서 중국 국내에 해당하는 지역간의 원활한 물류·교통 흐름을 뒷받침할 수 있음.
 - 중국정부는 2013년 국제경제, 지역안보, 사회문화의 협력방향으로 신실크로드(一帶一路) 구상을 제시하였으며, 구체적으로 육로인 ‘실크로드 경제벨트(一帶)’와 해로(海路)인 ‘21세기해상실크로드(一路)’를 통한 외국과의 연계를 강조하고 있음.
 - 창장경제벨트의 서편에 위치한 충칭과 쓰촨은 실크로드 경제벨트에도 해당하는 지역으로, 창장경제벨트와 실크로드 경제벨트를 연결하는 역할을 수행할 수 있으므로 이들 지역의 물류집산 능력과 교통망을 강화하고자 함.
 - 창장 유역의 물자가 창장경제벨트를 따라 운반되어 충칭, 쓰촨에서 시작되는 육상 실크로드를 따라 중앙아시아, 유럽 등지로 이동할 수 있으며, 반대로 실크로드를 통해 들어온 물자가 중국을 동서로 관통하는 창장경제벨트 교통망을 통해 중국 각지로 운반될 수 있을 것임.
 - ‘충칭-유럽 노선(渝新歐)’, ‘청두-유럽 노선(蓉新歐)’ 등 현재 유럽까지 운행되는 화물열차의 운송능력을 강화하고 다른 교통망과의 연계를 활성화함으로써 향후 중앙아시아, 유럽 등지와의 화물 수출입이 한층 수월해질 수 있음.

그림 5. 일대일로(一帶一路)와 창장경제벨트의 지리적 위치



자료: 저자 작성.

16) 위의 자료.

■ 대외개방도가 높은 상하이, 동남아시아와 인접한 윈난성이 지역 특징을 활용해 대외개방 견인차 역할을 수행하도록 강조함.

- 현재 추진 중인 상하이 자유무역시범구 건설을 가속화하여 투자, 무역, 금융 등 분야에서 혁신을 이룸으로써 창장경제벨트의 대외개방을 이끌고자 함.
- 또한 윈난성과 동남아 간에 교통·자원 운송망을 구축하고 변경 도시 및 항구 등지에 인력 왕래·가공물류·관광을 편리하게 하는 특수정책을 실시함으로써, 윈난성을 창장 중상류지역의 동남아 진출을 위한 교두보로 조성할 계획임.
- 중-미얀마 철도의 일부인 다리(大理)-루이리 구간의 철도를 보완하고, 라오스-태국 철도의 일부인 위시(玉溪)-모한(磨憨) 구간의 철도를 신설하여, 윈난성과 동남아시아 간의 교통 연계를 강화함.
- 중-미얀마 오일·가스 파이프라인과 연계되도록 안닝(安寧)에 가스 저장창고를 건설하고, 쿤밍 정유공장에 외부수송 파이프라인을 건설할 계획임.

3. 평가 및 시사점

가. 평가 및 전망

■ 창장경제벨트는 중국의 기존 지역통합발전계획의 한계를 극복하기 위한 새로운 트렌드를 보여줌.

- 창장삼각주, 주장삼각주, 징진지(京津冀 베이징·톈진·허베이)의 약칭) 등 기존의 지역통합발전계획은 주로 지리적 인접성과 경제적 유사성을 전제로 1~2개의 대도시를 중심으로 지역 통합을 도모했기 때문에 중국 전반의 지역 격차를 축소하는 효과는 낮았음.
- 반면 창장경제벨트는 중국 최장 길이의 수로인 창장을 매개로, 연해와 내륙을 연계하고 다양한 경제수준의 지역별 상황을 고려한 기능을 부여함으로써 지역간 격차를 축소하는 데 주력하고 있음.
- 중국정부는 창장경제벨트사업의 의의를 △ 중상류 지역의 내수 잠재력을 발굴 △ 연해지역의 발전이 내륙지역의 성장으로 확대될 수 있도록 유도하며 △ 동·중·지역간 발전격차 축소 △ 육상과 해상을 통한 대외개방 희망을 건설하는 데 기여라고 밝힌 바 있음.
- 특히 핵심사업으로 추진하고 있는 역내 물류·운송·통관의 통합은 향후 다른 지역으로 확대될 전망이다.

■ 창장경제벨트 내 각 지방정부는 창장경제벨트 조성계획을 대부분 환영하는 입장이나, 지역 여건에 따라 대응속도나 구체적인 내용에는 차이가 존재함.

- 실크로드 경제벨트와의 가교 역할을 하게 될 쓰촨과 충칭이 창장경제벨트 조성에 가장 적극적인 입장을 보임.
- 쓰촨성은 11월 창장경제벨트 구축을 위한 업무방안을 담은 계획을 관련 지방정부 중 가장 먼저 공표하고,¹⁷⁾ 수

운환경 개선에 555억 위안, 교통망 확충에 7,407억 위안을 투자할 것임을 밝힘.¹⁸⁾

- 충칭시는 창장상류지역 항운센터로도 지정되어 교통망 확충사업이 진행될 예정이기 때문에 내륙 물류허브로서의 지위를 강화할 수 있다는 기대가 높음.¹⁹⁾
- 창장 하류지역 소재 지방정부는 창장의 수로환경이 개선되면 수로를 통해 중서부지역 자원의 해외수출이 증가하고, 이에 따라 수출항인 창장 하류지역 항구의 물동량이 확대될 것이라 낙관함.²⁰⁾

■ 창장경제벨트 조성사업은 아직 초기 구상단계이며, 실질적인 추진 및 성과를 위해서는 중앙정부의 추진의지와 지방정부의 협력의지가 관건임.

- 현재까지는 창장경제벨트 발전에 관한 지도의견만이 발표된 상황이며, 관련 정책이 아직 구체화되지 않았기 때문에 추상적인 목표만이 제시된 상황임.
- 일례로 △ 대외개방 창구로 조성할 충칭과 청두의 유럽형 화물열차 운송환경 개선방안 △ 상하이 자유무역시범 구나 윈난성 변경도시 등지에서 추진될 개방 정책의 내용 등이 구체적으로 제시되지 않음.
- 지역의 균형적 발전을 위해 창장 하류지역의 산업을 중상류 지역으로 이전한다는 목표를 밝히고 있으나, 이를 실현할 구체적인 방안은 제시되지 않음.
- 또한 ‘국가급’이라는 명칭의 지역통합발전계획은 이미 다양하게 존재하므로, 창장경제벨트가 소기의 성과를 달성하려면 중앙정부의 보다 적극적인 시행의지가 요구됨.
- [표 1]에서 보듯이 창장 유역별로 국가급 계획으로 승인된 각종 지역통합발전계획이 이미 진행 중인 상태이므로, 창장경제벨트사업이 추진력을 얻기 위해서는 기존 계획보다 상위에 있는 사업임을 명확히해야 할 것임.
- 특히 핵심 사업으로 추진하는 항만 및 수로 건설은 대규모 투자가 필요하기 때문에 민간의 참여를 유도하기 위해서는 정부의 파격적인 세제혜택이나 개방이 이루어져야 할 것임.
- 한편 각 지방정부가 중국 전역의 균형있는 발전이라는 거시적인 취지에 동조한다고 해도 자기 지역의 이해관계를 초월하면서까지 경제벨트 조성사업에 협력하기는 현실적으로 쉽지 않을 것으로 전망됨.
- 일례로 과거 중국정부가 항만 행정권한을 지방정부에 위임하면서 지방정부가 창장 전체 물동량을 고려하지 않고 경쟁적으로 항만 건설에 나섰으며, 창장을 따라 형성된 컨테이너항구(충칭, 우한, 주장, 난징 등)만 해도 물동능력이 실제 물동량을 초과하고 있어 오히려 기업의 수익성이 저하됨.²¹⁾
- 지방정부가 이와 같은 자기 지역 중심의 개발계획을 포기하고 창장경제벨트 조성에 적극 협력하도록 하기 위해서는 중앙정부의 강력한 장려정책 또는 규제정책이 동반되어야 할 것임.

17) 쓰촨성 정부는 11월 15일 ‘국무원의 황금수로를 활용한 창장경제벨트 발전 추진에 관한 지도의견 관철을 위한 실시의견(贯彻国务院关于依托黄金水道推动长江经济带发展指导意见的实施意见)’과 ‘쓰촨성의 창장경제벨트 종합입체교통회랑규획 추진 방안(四川省推进实施长江经济带综合立体交通走廊规划工作方案)’ 등을 발표함.

18) 四川省政府网(2014. 11. 15), 『四川省人民政府办公厅印发四川省推进实施长江经济带综合立体交通走廊规划工作方案的通知』.

19) 『人民网』(2014. 10. 28), 『王千六：重庆在长江经济带建设中具有独特的地位』; 中国经营网(2014. 10. 23), 『对接新长江经济带 重庆再定位』.

20) 『每日经济新闻』(2014. 11. 6), 『长江下游港口走向竞合 通关一体化改革启动』.

21) 『打造长江经济带的四大问题』(2014), 『中国港口』, p. 2.

나. 시사점

■ 중국정부는 2015년 창장경제벨트 조성사업을 적극적으로 추진할 전망이며, 교통·건설 등 인프라 건설 사업에서 외국기업의 진출이 장려될 수 있으므로 우리 기업이 사업에 참여할 수 있도록 정부간 협상에 적극적으로 임할 필요가 있음.

- 중국정부는 경기부양을 위해 2015년 7조 위안을 투입해 300여 개의 인프라사업을 추진할 계획이며, 이 중 교통인프라 건설이 절반 이상을 차지할 것으로 알려짐.²²⁾ 또한 2015년 3대 주요 사업 중 하나로 창장경제벨트 조성사업이 지목됨에 따라 2015년에 창장경제벨트의 교통인프라 건설이 핵심 사업으로 추진될 전망이다.²³⁾
- 특히 인프라건설에 필요한 자금조달방식으로 민관협력(PPP)과 외국인투자유치를 언급하고 있으며, 우리 기업을 위시한 외국기업의 인프라부문 투자가 더욱 장려될 가능성이 높으므로, 중국 중앙 및 지방 정부와의 교섭을 통해 적극적으로 사업 기회를 발굴할 필요가 있음.
- 아울러 한·중 FTA 후속협상에서 정부조달 챗터를 포함하도록 노력해야 함.
 - 2014년 11월에 타결된 한·중 FTA 협상에서는 정부조달 구체적 의무사항 및 양허안을 규정하지 않는 대신, 중국이 GPA 가입 시 정부조달 챗터를 위한 협상을 시작하도록 하는 추후 협상(further negotiation) 조항을 규정함으로써 추후 한·중 FTA에 정부조달 챗터를 포함하기 위한 기반을 마련해 놓은 상황임.²⁴⁾

■ 창장경제벨트의 역내·역외 연계 교통·물류 환경과 통관제도가 이미 개선되고 있으므로 기존의 대중 수출 및 투자 기업이 이를 적극적으로 활용할 수 있음.

- 한국의 상품을 창장 하류지역을 통해 창장 중상류지역으로 수출하는 기업이나 창장 하류지역 진출 기업 중 창장 중상류지역의 자원을 활용하고 있는 기업은 창장 수로의 운송기능 강화 및 역내 통관 일체화로 인해 비용을 절감할 수 있을 것임.
 - 창장 수로의 항로환경 및 주변 교통망과의 연계가 개선되어, 창장 하류-중상류 지역간 물자 수송이 원활해짐에 따라 물류비를 절감할 수 있음.
 - 또한 기업이 이용하기 편한 장소에서 통관수속을 한 번만 받으면 되므로, 통관비용이 줄어들고 통관수속에 걸리는 시간도 단축될 것임.
 - 실제로 현재 창장경제벨트에서 시행되고 있는 통관통합 시범사업을 통해 통관비용과 물류비용을 각각 20~30% 절감할 수 있으므로²⁵⁾ 통관제도를 적극 활용해야 함.
- 또한 창장경제벨트와 실크로드 경제벨트 및 동남아 지역 간의 교통·물류 연계가 강화됨에 따라 한국이나 창장 유역에서 생산한 제품을 제3국으로 수출하는 루트가 확대될 수 있음.
 - 2014년 한국기업이 한국에서 생산한 물품을 창장 하류의 련원강항을 거쳐 중국 내륙으로 운송한 후 화물열차에 실어 유럽으로 보낸 사례가 있는데, 향후 이와 같은 시도를 보다 적극적으로 추진해볼 수 있음.²⁶⁾

22) 『财经网』(2015. 1. 7), 「详解中国七万亿基建投资路线图」.

23) 『파이낸셜뉴스』(2015. 1. 4), 「중국, 올해 일대일로 등 역점사업 추진」.

24) 산업통상자원부(2014. 11), 「한·중 FTA 상세 설명자료」.

25) KOTRA(2014), 「中, 통관일체화 지역적 제한 타파」.

- 창장경제벨트에 해당하는 모든 지역에 대한 지속적인 모니터링이 필요하며, 중장기적으로는 동부연해지역의 소도시나 중서부 내륙지역으로의 진출방안을 모색해야 함.
 - 창장경제벨트 조성과 관련한 연도별·분야별·계획을 지속적으로 확인함으로써 우리 기업이 참여할 수 있는 구체적인 프로젝트를 선제적으로 발굴하는 데 활용해야 함.
 - 장쑤성과 같이 기존에 교류가 활발한 성(省)의 경우 소도시에 해당하는 현(縣)과의 교류를 강화하는 한편, 중국 경제 및 창장경제벨트에서 차지하는 중요성에 비해 우리 기업의 수출 및 투자가 활발하지 못한 저장성은 가장 우선적으로 진출을 타진해 볼 수 있음.
 - 또한 창장경제벨트가 계획대로 2020년까지 조성이 완료된다면 중서부 내륙지역의 도시화, 산업화가 촉진되고 내수시장이 확대될 수 있으므로 중서부 시장을 목표로 한 진출방안을 구체화할 필요가 있음.
 - 일례로 창장 중상류 지역에 위치한 지역 중 우리 기업의 관심이 상대적으로 낮았던 장시성, 윈난성, 구이저우성 등에서 한국에 대한 인지도를 높임으로써 이들 지역의 소비시장을 선점하는 효과를 노려볼 수도 있음. **KIEP**

26) 『新华网』(2014. 11. 6), 「郑欧班列集货范围覆盖至国外 已累计开行25班」.