中國地域硏究 第6卷 第1號(通卷11號)
中國地域學會, 2019. 4: 79~128
http://dx.doi.org/10.34243/JCAS.6.1.4

웨강아오 대만구 발전규획과 광동-홍콩-마카오 통합 관계성 연구*

김 동 하** · 곽 복 선***

〈차 례〉

Ⅰ. 서론
Ⅱ. 지역별 통합화 배경
Ⅲ. 웨강아오 대만구 통합 기반
Ⅳ. 웨강아오 대만구 발전규획강요 편제과정
Ⅴ. 웨강아오 대만구 발전규획강요 체계와 특징
Ⅵ. 결론

핵심주제어: 홍콩, 마카오, 주강삼각주, 웨강아오 대만구, 웨강아오 대만구 발전규획강요

2019년 03월 12일 접수, 2019년 04월 19일 수정, 2019년 04월 25일 게재확정
* 이 논문은 2019년도 부산외국어대학교 학술연구조성비에 의해 연구되었음.
** 부산외국어대학교 중국학부 부교수, dhkim@bufs.ac.kr
*** 경성대학교 중국학과 교수, kbsamor@ks.ac.kr

Ⅰ. 서론

1. 연구 배경 및 목적

웨강아오 대만구(粵港澳大湾区・Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area)는 광동성 내 9개 도시와 홍콩특별행정구 및 마카오특별행정구를 범위로 하는 권역을 의미한다. 또한 웨강아오 대만구 발전규획강요(粵港澳大湾区发展规划纲要. 이후 '웨강아오 강요'로 약칭)는 동 권역의 발전계획이다.

2019년 2월 18일자로 국무원이 공포한 '웨강아오 강요'는 강령성 문건(纲领性文件)으로, 이는 지방정부(광동성, 홍콩 및 마카오특별행정구)가 일정한 시기 내에 완수해야 할 임무와 목표를 명시한 행동계획(Action Plan)을 의미한다. 또한 여러 하위 정책(계획)을 포괄적으로 포함하고 수행방향을 명시하는 '가이드라인' 성격도 내포하고 있다.

'웨강아오 강요'는 그 적용 범위를 홍콩 및 마카오특별행정구와 광동성 내 9개 도시로 적시하여 놓고 있다. '웨강아오 강요'는 중국이 현재 실시하고 있는 여러 권역 발전전략과는 전혀 다른 특성을 가지고 있는데, 무엇보다도 권역 내 중국과 다른 자본주의 시스템을 허용한 일국양제(一國兩制)를 운영중인 홍콩특별행정구와 마카오특별행정구가 포함되어 있는 점을 들 수 있다.

따라서 실제 웨강아오 대만구가 활성화 되고 권역 내 지역간 유기적인 경제・사회 통합이 일어날 경우 그 파급 효과는 중국 내 타 권역발전 정책과는 전혀 다른 양상을 보일 것이라는 예상이 가능하다.

본고는 이러한 배경으로 '웨강아오 강요' 편제과정과 특징을 살펴보는 것을 첫 번째 연구 목적으로 한다. 또한 '웨강아오 강요'를 통해 중국정부가 추구하고자 하는 광동-홍콩-마카오 통합 과정을 분석하여 동 정책이 세 지역의 통합화에 미치는 영향력을 도출하고자 하였다.

〈그림-1〉 웨강아오 대만구 위치도

자료: 광동성 정부 홈 페이지 (www.gd.gov.cn) [검색일: 2019.3.1.]

이를 위한 본고 구성은 다음과 같다. 1장에서는 연구 배경 및 목적을 서술하고 선행연구를 분석했다. 2장에서는 웨강아오 대만구를 구성하고 있는 광동성 9개 시와 홍콩 및 마카오 특별행정구의 경제특성 고찰을 통해 통합화 배경을 고찰하였다. 3장에서는 통합화 기반을 크게 교통 및 물류망과 산업경제 기반을 근거로 살펴보았다. 4장에서는 '웨강아오 강요'가 정책화 되기까지의 편제 과정을 분석하였으며, 5장에서는 '웨강아오 강요' 체계와 특징을 정리하였다. 6장 결론에서는 지금까지의 분석을 토대로 '웨강아오 강요' 및 관련 정책이 광동-홍콩-마카오 통합에 미치는 영향력을 추출하였으며, 아울러 문제점과 시사점을 도출하였다.

2. 선행 연구

최근 1~2년 사이에 중앙정부 차원에서 권역개발 정책으로 개념을 정립하고 있는 웨강아오 대만구에 대한 국내 연구논문은 보이지 않는다. 다만 웨강아오 대만구 권역 내에 있는 주강삼각주에 대한 주요 논문을 보면 다음과 같다.

최병헌(2007)[1]은 홍콩의 중국 반환(1997), 중국의 WTO 가입(2001), CEPA 체결(2003) 기간을 대상으로 홍콩과 중국 주강삼각주 협력관계 변화를 분석했다. 경제적으로는 홍콩 경제의 부진이 주강삼각주와의 협력을 견인하였으며, 구조적으로는 이전의 점-선-면 확대 전략에서 주강삼각주 산업클러스터 형성을 통한 협력이 심화되고 있다고 분석했다. 허흥호(2013)[2]는 환발해경제권 형성과 발전 과정을 주강삼각주와 장강삼각주 경제권과의 비교를 통해 설명하였다. 정해용(2000)[3]은 주강삼각주 지역 내 중앙정부와 지방정부의 역할을 시장화 과정을 통해서 분석했다.

영문 문헌의 경우도 주강삼각주 및 웨강아오 대만구를 다룬 연구물은 많지 않다. Xianchun Zhang 외(2018)[4]는 주강삼각주 통합에 있어서 각 지역의 기관(정부 및 관변단체)역할이 끼치는 영향을 평가한 바 있다. Naubahar Sharif 외(2012)[5]는 광동성 내 홍콩투자기업의 R&D와 혁신 사례 분석을 통해 광동성과 홍콩간 제조업 분야 협력에 따른 차이점과 시사점을 도출했다. Eddie C 외(2018)[6]는 웨강아오 대만구를 구성하고 있는 주요 지역간 교통망(고속철), 물류

1) 최병헌(2007), 홍콩과 주강삼각주간 협력관계 변화에 관한 연구,「중소연구」31권 3호, pp.71-96.
2) 허흥호(2013), 중국 환발해경제권의 형성과 발전,「중소연구」37권3호, pp.171-200.
3) 정해용(2000), 시장화 과정에서의 중국 지방정부 개혁과 중앙의 역할,「중소연구」24권2호, pp.85-112.
4) Xianchun Zhang, Quan-en Guo, Darren Man-wai Cheung, Tianyao Zhang(2018), Evaluating the institutional performance of the Pearl River Delta integration policy through intercity cooperation network analysis, Cities, Volume 81, November 2018, pp.131-144.
5) Naubahar Sharif, Can Huang(2012), Innovation strategy, firm survival and relocation, *Research Policy*, Volume 41 Issue 1, February 2012, pp.69-78.
6) Eddie C. M. Hui, Xun Li, Tingting Chen, Wei Lang(2018), Deciphering the spatial structure of China's megacity region, Cities, In press, corrected proof, Available online 28 October 2018.

망 분석을 통해 향후 이들 지역의 통합 가능성과 그로 인한 중국 내의 영향력을 분석하고 있다.

중앙정부 차원에서 웨강아오 대만구의 정책화가 착수된 지 채 3년도 되지 않았지만, 이를 주제로 다루고 있는 중국 문헌은 적지 않다. 이들 문헌은 4가지 분야로 분류할 수 있는데, 첫째 웨강아오 대만구에 속하는 도시들의 경제 및 지역적 특성을 비교분석한 것, 둘째 웨강아오 대만구의 정책화 과정을 고찰한 것, 셋째 웨강아오 대만구 부상이 해당 도시 및 상호간에 끼칠 영향에 대해 분석한 것, 넷째 웨강아오 대만구와 세계적 만구(灣口. Bay Area)인 뉴욕・샌프란시스코・도쿄 등과 비교분석한 논문들이다.

먼저 첫 번째 유형으로 刘云刚 외(2018)[7]을 들 수 있는데, 웨강아오 대만구 지역별 경제, 산업 특성을 포괄적으로 분석했다. 眭文娟 외(2018)[8]은 이들 9개 도시의 산업밀집도와 산업별 시너지 효과 분석을 통해서 권역 발전 방향을 모색했다. 刘孝斌(2018)[9]은 9개 도시에 대한 최근 16년간 주요 거시경제 지표별 변화를 고찰하여, 추세 분석을 통해 향후 웨강아오 대만구 형성을 전망했다.

두 번째 유형으로는 먼저 李建平(2017)[10]을 들 수 있는데, 1960년대 광동성과 홍콩과 마카오간 상수도 협력사업부터 시작하여 경제, 사회, 문화 각 분야의 협력 과정 분석을 통해 현재의 웨강아오 대만구 등장 배경을 고찰하였다. 张日新 외(2017)[11]은 특히 중국-홍콩간 CEPA가 체결된 2003년 이후를 대상으로 하여 정책화 과정을 고찰하였다. 2017년 3월, 리커창 총리가 편제를 공표한 웨강아오 대만구 도시군 발전규획(粤港澳大湾区城市群发展规划)에 대한 연구논문은 哈

7) 刘云刚・侯璐璐・许志桦(2018), 粤港澳大湾区跨境区域协调:现状、问题与展望,「城市观察」, 2018年1期, pp.7-25.
8) 眭文娟・张昱・王大卫(2018), 粤港澳大湾区产业协同的发展现状,「城市观察」, 2018年5期, pp.24-30.
9) 刘孝斌(2018), 中国特色社会主义新时代下的粤港澳大湾区建设,「贵阳市委党校学报」, 2018年1期, pp.6-16.
10) 李建平(2017), 粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望,「规划师」, 2017年11期, pp.53-59.
11) 张日新・谷卓桐(2017), 粤港澳大湾区的来龙去脉与下一步,「改革」, 2017年5期, pp.64-73.

尔滨工业大学(深圳)经济管理学院课题组(2017)[12]가 유일하다.

세 번째 유형으로는 웨강아오 대만구 각 지역 내 무역 분야 일체화 분석을 한 李郇(2017)[13]과 교통(광저우-선전-홍콩 고속철) 분야 융합을 분석한 卢佩莹 외(2018)[14]이 있다. 웨강아오 대만구 정책이 각 지역에 미치는 영향을 분석한 논문으로는 邓志新a(2018)[15]은 선전시, 梁育民 외(2018)[16]은 홍콩, 吴东武 외(2018)[17]는 중산・장먼・주하이에 대한 영향을 분석했다. 웨강아오 대만구와 뉴욕・샌프란시스코・도쿄 만구를 비교한 네 번째 유형의 연구물로는 张昱 외(2017)[18]와 邓志新b(2018)[19]이 있다.

Ⅱ. 지역별 통합화 배경

1. 광동성 9개 시의 경제적 특성

'웨강아오 강요' 공포 전까지는 웨강아오 대만구 관할 범위에 대한 공식적인 정의가 명시되지 않은 상태였다. 그러나 적어도 광동성 성정부 차원에서는 2008년 광동성 정부가 공포한 주강삼각주지구 개혁발전규획강요(2008-2020) (珠

12) 哈尔滨工业大学(深圳)经济管理学院课题组(2017), 粤港澳大湾区发展规划研究, 「开放导报」, 2017年4期, pp.13-19.
13) 李郇・郑莎莉・梁育填, 贸易促进下的粤港澳大湾区一体化发展(2017), 「热带地理」, 2017年6期, pp.792-800.
14) 卢佩莹・王波(2018), 从区域一体化看融合交通, 「地理科学进展」, 2018年12期, pp.1623-1632.
15) 邓志新(2018a), 粤港澳大湾区战略中深圳的发展策略, 「改革与战略」, 2018年7期, pp.33-38.
16) 梁育民・邱雪情(2018), 香港在粤港澳大湾区建设中的定位与作用, 「城市观察」, 2018年1期, pp.26-35.
17) 吴东武・鄢恒・王慧君(2018), 粤港澳大湾区背景下珠中江经济圈经济发展机制研究, 「西华大学学报」, 2018年5期, pp.61-69.
18) 张昱・陈俊坤(2017), 粤港澳大湾区经济开放度研究, 「城市观察」, 2017年6期, pp.7-13.
19) 邓志新(2018b), 粤港澳大湾区与世界著名湾区经济的比较分析, 「对外经贸实务」, 2018年4期, pp.92-95.

江三角洲地区改革发展规划纲要 2008-2020年)에 근거하여, 그 범위를 명시한 바 있다. 동 '규획강요' 서문에는 주강삼각주(珠江三角洲・Pearl River Delta)를 광동성 내 9개 도시를 주지역으로 한다고 기술해 놓았기 때문이다.[20]

실제 2019년 2월 18일에 공포된 '웨강아오 강요'에서도 동일한 범위를 정의해 놓았다. 이 9개 도시는 광동성의 수도(省會)인 광저우(广州), 홍콩과 인접한 선전(深圳), 마카오와 인접한 주하이(珠海), 포산(佛山), 장먼(江门), 동관(东莞), 중산(中山), 후이저우(惠州), 자오칭(肇庆) 등 이다. 이들 9개 도시가 통합의 대상이 된 거시경제 및 지리적 특성을 정리하면 다음과 같다.

9개 도시의 총 면적은 5.5만㎢로 광동성 전체 면적의 30.6%를, 인구는 5526만명으로 광동성의 49.5%를 점유하고 있다. 그럼에도 불구하고 2017년말 기준 이들 지역의 지역내 총생산(GRDP)은 광동성 전체의 84.3%에 달한다. 즉 광동성 경제 중심 권역임을 알 수 있다. 또한 광저우, 선전 두 도시의 경제규모는 9개 도시 총량의 58%에 달한다. 1인당 GRDP를 보더라도 장먼, 후이저우, 자오칭 3개 도시를 제외한 6개 도시는 광동성 평균을 넘어서고 있다. 특히 광저우시는 22,316달러, 선전시는 27,122달러에 달한다. 이는 같은 해 중국의 1인당 GDP인 8,768달러의 각각 2.5배 3.1배에 달하는 수준이다.[21]

이들 9개 도시의 성격을 가장 명료하게 나타내는 수치는 바로 GRDP의 1・2・3차 산업 분포이다. 먼저 2017년 광동성의 GRDP 중 1・2・3차 산업 비중은 4.2:43:52.8 수준으로, 같은 해 중국 전체 7.9:40.5:51.6 과 비교하면 광동성 자체의 제조업 및 서비스업 비중이 높은 것을 알 수 있다. 9개 도시와 광동성 1・2・3차 산업 비중을 비교해 보면, 장먼, 후이저우, 자오칭 세 개 도시를 제외하고는 모두 1차산업 비중이 낮다. 반면, 광저우와 선전을 제외한 7개 도시의 2차산업 비중은 모두 광동성 평균보다 높아 이들 도시가 제조업에 특화되어 있음을

20) 동 발전규획 전문은 광동성 인민정부 홈 페이지(www.gd.gov.cn) 참조.
21) 1인당 GRDP(위안) 환산시 적용한 환율은 국가통계국이 발표(2018.2.28)한 2017년도 미화 1달러당 위안화 평균 환율 6.7518 위안임.

알 수 있다. 3차산업 비중이 광동성 평균을 넘어서거나 1%포인트 내외로 근접한 도시는 광저우, 선전, 동관 3개 도시에 불과하다. 2017년 한 해 자오칭, 중산을 제외한 7개 도시 모두 7%가 넘은 고성장을 기록했다.

2017년 9개 도시의 공업생산 증가율(전년비)을 보면, 선전, 주하이, 포산, 장먼, 동관 등 5개 도시는 광동성 평균치인 7%를 상회하는 8.5-10.3% 수준의 고성장을 기록했다. 이는 이들 도시에서의 부동산 개발, 산업분야의 꾸준한 투자가 이루어진 것에 기인하는데, 실제 선전, 주하이, 포산, 장먼 4개 도시의 2017년도 고정자산투자 증가율(전년비)은 20% 대의 높은 수준이었다.

반면 소매총액 증가율은 도시별로 현저한 차이를 나타내어 소비 분야의 격차를 보여주고 있다. 2017년 10% 이상의 소매총액 증가율을 보인 도시로는 선전, 주하이, 포산, 장먼, 후이저우, 자오칭 인데 반해, 동관은 4.8%에 머물렀다.

〈표-1〉 웨강아오 대만구 9개시 거시경제 현황 (2017년 기준)

지역	면적 (만㎢)	인구 (만명)	GRDP (억 위안)	GRDP 증가율(%)	1인당 GRDP (위안)	1·2·3차 산업	도시화율(%)
광동성	17.97	11169	89879	7.5	80,472	4.2:43:52.8	69.85
광저우(广州)	0.7434	1449	21503	7.0	150,678	1.1:28:70.9	86.14
선전(深圳)	0.1996	1252	22438	8.8	183,127	0.2:41.2:58.6	100
주하이(珠海)	0.1711	176	2564	9.2	149,100	1.8:50.2:48	89.37
포산(佛山)	0.3875	765	9549	8.5	124,831	1.6:58.3:40.1	94.96
장먼(江门)	0.9541	456	2690	8.1	59,089	7.2:48.1:44.7	65.81
동관(东莞)	0.2465	211	7582	8.1	91,329	0.3:47.4:52.3	89.86
중산(中山)	0.1783	326	3450	6.6	106,327	1.9:50.3:47.8	88.28
후이저우(惠州)	1.12	477	3830	7.6	80,205	4.5:54.8:40.7	69.55
자오칭(肇庆)	1.5	411	2200	5.2	53,674	14.7:47:38.3	46.78
9개 도시 합계	5.5005	5526.6	75809.7	-	137,162	-	-
광동성 내 비중 (%)	30.6	49.5	84.3	-	-	-	-

주: 각 도시 2017년 통계공보 수치를 우선 수록했음.
자료: 광동성통계국 (www.gdstats.gov.cn) [검색일: 2019.1.4.]

9개 도시의 총 무역액(9638.6억 달러/6조 5078억 위안)은 광동성 전체 95.5%로 압도적인 비중을 차지하고 있다. 2017년 중국 전체의 공업생산액, 소비액, 무역액 중 광동성이 점유하고 있는 비중을 보면, 각각 11.8%, 10.4%, 24.5% 수준이다. 동 수치는 광동성이 여전히 31개 성, 시, 자치구 중 중국경제의 중심 지역임을 방증한다. 특히 24.5%라는 무역액 비중은 중국 최대 수출기지로써의 광동성 위상을 확인시켜 주고 있으며, 그 대부분이 웨강아오 대만구의 9개 도시에서 창출됨을 알 수 있다.[22)]

2017년 기준 도시의 1인당 가처분소득 수준을 보면, 광동성 평균치 아래에 위치한 장먼, 후이저우, 자오칭 3개도시를 제외하고 높은 수준의 소득을 올리고 있다. 이들 9개 도시의 명확한 특징 중의 하나는 모두 수출이 가능한 항만을 보유하고 있다는 점을 들 수 있다. 2016년도 기준으로 이들 9개 도시의 항만 화물 처리량은 중국 전체의 18.3%나 점유하고 있으며, 컨테이너 화물 처리량은 중국 전체의 34.6%에 달한다. 따라서 '높은 비중의 공업생산체계→ 풍부한 항만 인프라→ 고효율 수출'이라는 시스템에 기인하여 '수출로 견인되는 고성장 모델'을 9개 도시가 유지하고 있음을 알 수 있다.

광동성의 산업구조는 소수의 자본·기술집약적 산업과 다수의 노동집약적 산업이 함께 발전하고 있으며, 기업밀집 업종간 단위 기업당 생산규모의 차이가 크다. 기업밀집도가 가장 높은 산업은 통신장비·컴퓨터 및 전자부품 제조업이다. 기업밀집 업종은 주장삼각주 내에서도 선전, 동관 및 후이저우에 가장 많이 분포되어 있다. 기업밀집도가 높은 15개 업종 중 동관에 9개 업종이 선전과 후이저우에 각각 7개 업종이 분포하고 있다. 특히 광동성의 핵심 산업인 통신장비·컴퓨터 및 기타 전자부품 제조업은 광동성 전체 생산의 85%가 선전 동관 후이저우에 집중되어 있다.[23)]

---

22) 2017년도 통계수치는 국가통계국에서 공포한 <2017년 통계공보>참조. 中国2017年国民经济和社会发展统计公报 http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201802/t20180228_1585631.html (검색일자: 2019-01-30)

23) 정지현·김홍원(2011), 광동성 산업지도, 중국 권역별·성별 기초자료 11-01, KIEP, p.25.

광동성 9개시의 4대 산업(경공업, 석유화학, 기계장비, IT)에 대한 산업밀집도와 산업결합도를 분석한 眭文娟 외(2018)의 연구에 따르면, 중산, 자오칭, 장먼 3개시는 경공업 및 방직업에서 높은 밀집도를 보였다. 광저우, 자오칭, 장먼, 후이저우 4개시는 석유화학 분야가 비교적 높은 전문성을 나타냈다. 또한 주하이, 포산은 기계장비에서 높은 전문성을, 선전은 IT 분야에서 높은 집적도를 시현했다.[24)]

〈표-2〉 2016년 광동성 9개 도시 제조업 동조화 지수

	광저우	선전	주하이	포산	중산	동관	자오칭	장먼
선전	1.119	-	-	-	-	-	-	-
주하이	0.416	0.844	-	-	-	-	-	-
포산	0.243	1.165	0.400	-	-	-	-	-
중산	0.249	1.026	0.440	0.327	-	-	-	-
동관	0.637	0.519	0.632	0.651	0.507	-	-	-
자오칭	0.243	1.092	0.632	0.454	0.201	0.572	-	-
장먼	0.168	1.143	0.584	0.355	0.209	0.624	0.107	-
후이저우	0.654	0.503	0.650	0.878	0.675	0.299	0.627	0.679

자료: 眭文娟 외(2018), 粤港澳大湾区产业协同的发展现状,「城市观察」, 5期, p.27.

4대 산업(20개 세분류) 부가가치 수치로 분석한 2016년 9개 도시의 산업 동조화 지수(0.8 이상은 동조화 시현)를 보면, 9개시 평균치는 0.57로 일정 수준의 동조화된 산업구조를 가지고 있는 것으로 판단된다. <표-2>에서처럼, 광저우와 장먼(0.168), 자오칭과 장먼(0.107)간의 동조화는 극히 낮아, 두 도시 산업간 분업구조는 거의 존재하지 않는다. 반면, 선전과 광저우, 포산, 중산, 자오칭, 장먼간에는 산업 동조화 지수가 1 이상을 보여, 이들 도시간에는 산업 가치사슬 단계별로 분업과 협력관계가 이미 구축되어 있음을 확인할 수 있다.

24) 眭文娟・张昱・王大卫(2018), 粤港澳大湾区产业协同的发展现状, 「城市观察」, 2018年5期, pp.24-30.

2. 홍콩특별행정구의 특성과 통합 배경

1) 홍콩 경제 특성

1891년에 이미 증권거래소를 개설한 홍콩 경제의 특성은 '철저한 자유시장 경제체제'로 요약된다. 시장질서에 기초한 무역·금융 등 서비스산업이 고도로 발달했으며, 민간기업의 자유로운 경제활동과 외환이동이 보장되어 있다. 미국 헤리티지재단이 조사한, '경제자유도 지표(Index of Economic Freedom)'에서 홍콩은 연속 24년간(1994-2017) 1위를 차지하고 있다.

두 번째 홍콩경제의 특성은 단순하고 낮은 세율의 조세 체계를 들 수 있다. 홍콩에는 부가가치세, 관세가 없고, 금융소득(이자, 배당, 양도소득), 증여소득에 대해서도 과세하지 않는다.

세 번째 특성은 자유무역항(무관세)에 기반을 둔 재수출 무역구조이다. 홍콩 산업구조를 보면, 3차 산업 위주이며 대외의존도가 높다. 상품 교역량이 GDP의 305% 수준(수출 144%, 수입 161%)에 달한다. 2016년 홍콩의 수출은 4,600억 달러, 수입은 5,139억 달러를 기록했으며, 수입중 88.8%는 홍콩을 경유하여 제3국으로 수출되는 중계 무역(재수출)이었다. 홍콩의 재수출 비중은 1970년대 30%에서, 1980년대 40%, 1990년대 85%로 지속적으로 증가해 왔다.

네 번째 특성은 서비스와 금융 중심의 경제구조를 들 수 있다. 2016년 기준 홍콩 GDP 중 서비스산업 비중은 92.7%에 달한다. 이중 금융·보험·부동산·전문서비스업(27.5%), 수출입 및 도소매유통업(24.1%), 공공행정서비스(17.2%), 운수·창고·우편·배송서비스업(6.2%) 등이 전체 GDP에서 75%를 차지하고 있다. 반면, 건설업(4.4%), 제조업(1.3%) 등이 차지하는 비중은 미미한 수준이다. 홍콩 정부는 2009년부터 6대 전략산업(문화·창의, 의료, 교육, 혁신기술, 검·인증, 환경보호산업)을 지정하여 지원하고 있다.

다섯 번째 특성은 높은 對중국 무역의존도를 꼽을 수 있다. 홍콩 무역총액

중 對중국 비중은 58%(2017년)에 달한다. 홍콩의 주요 수출품목은 전자제품 및 부품(30.0%), 통신·음향(19.6%), 사무기기·컴퓨터(11.3%), 잡화(6.1%), 의복(4.3%) 등이며, 주요 수출 대상국은 중국 본토(52%), 미국(9.3%), 일본(3.6%), 인도(2.6%), 대만(2.2%), 독일(2.0%), 한국(1.7%) 등이다. 홍콩의 재수출 비중이 높음에 따라 주요 수출품목과 주요 수입품목이 유사한 구조이다. 주요 수입 대상국은 중국 본토(47%), 대만(7.1%), 일본(6.8%), 싱가포르(6.2%), 미국(5.2%), 한국(4.1%) 등이다.

2016년 홍콩으로의 외국인투자 유입액에서 중국 투자가 차지하는 비중은 28.2%로 256.8억 홍콩달러(1위)를 기록한 바 있다. 같은 해 홍콩의 대외투자에서 중국에 대한 투자가 차지하는 비중은 50.7%였는데, 이는 홍콩의 대중국 의존도를 여실히 보여준다.

〈표-3〉 홍콩 거시경제 지표 (2017년 기준)

<table>
<tr><td>GDP 규모</td><td colspan="5">3,414억 달러 (1인당 GDP: 46,200달러)</td></tr>
<tr><td>경제 성장률</td><td colspan="5">3.8% (2016년: 1.9%, 2015년: 2.4%, 2014년: 2.8%)</td></tr>
<tr><td>실업률 / CPI</td><td colspan="5">3.1% / 1.5</td></tr>
<tr><td>외환보유고</td><td colspan="5">4,313억 달러 (2017년 12월말. 세계 7위)</td></tr>
<tr><td>산업구조(2016)</td><td colspan="5">서비스산업 92.7%, 건설 4.4%, 제조업 1.3%</td></tr>
<tr><td>수출입 구조
(억HK$,
전년비 %)</td><td colspan="5"><table>
<tr><td></td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td></tr>
<tr><td>상품 수출</td><td>36,728(3.2)</td><td>36,053(-1.8)</td><td>4,600(-0.5)</td><td>1,969(+8.0)</td></tr>
<tr><td>재수출</td><td>36,175(3.2)</td><td>35,584(-1.6)</td><td>4,545(-0.4)</td><td>4,913(+8.1)</td></tr>
<tr><td>상품 수입</td><td>42,190(3.9)</td><td>40,464(-4.1)</td><td>5,139(-0.9)</td><td>5,586(8.7)</td></tr>
<tr><td>무역 수지</td><td>-5,463</td><td>-4,411</td><td>-539</td><td>-617</td></tr>
</table></td></tr>
<tr><td>홍콩 무역총액
중 중국
비중(%)</td><td colspan="5"><table>
<tr><td>2012</td><td>2013</td><td>2014</td><td>2015</td><td>2016</td><td>2017</td></tr>
<tr><td>49.3</td><td>50.2</td><td>51.1</td><td>52</td><td>59</td><td>58</td></tr>
</table></td></tr>
</table>

자료: 홍콩통계처(www.censtatd.gov.hk) (검색일자: 2019-02-13)

2) 통합 배경

일국양제(一國兩制)는 중국과 홍콩간의 관계를 보여주는 가장 근본적인 제도이며, 웨강아오 대만구 통합화의 가장 중요한 배경이다. 그러나 일국양제는 대만과의 평화통일 전략이 그 효시였다. 1979년 중국이 본격적으로 개혁개방 정책을 추진하면서 일국양제 방안은 구체화 되게 된다. '특별행정구'라는 명칭과 구상이 구체적으로 나타나기 시작한 것은 1981년 9월 30일 예젠잉(葉劍英) 전국인민대표회의(전인대로 약칭) 상무위원장이 제의한 대만 통일관련 9개항 방침이었다. 이중 요지는 '특별행정구로서 고도의 자치권을 향유 및 군대 보유 허용' '대만의 현행 사회·경제제도, 생활방식 불변 및 외국과의 경제, 문화관계 유지' '대만당국과 각계인사들의 중앙정부 참여 허용' 등이었다. 즉, 여기서 언급된 두 개의 제도(兩制)는 중국의 사회주의와 대만의 자본주의를 말하는 것으로 일국양제의 가장 중요한 원칙이 제시된 것이다.[25]

위의 제의에 대해 덩샤오핑은 1982년 1월 11일 한 연설에서 '예(葉)위원장의 9개항 방침은 실제로 하나의 국가 두개의 제도(一個國家, 兩個制度)를 의미하는 것이다'라고 언급함으로써 처음으로 일국양제의 개념을 구체화 하였다. 이러한 덩샤오핑의 구상은 1984년 6월 홍콩 기업인 접견 시 "하나의 국가, 두 개의 제도 구상은 중국의 실정에 근거하여 제기된 것으로서 구체적으로 중국 내에서 사회주의제도를 실시하고 홍콩, 대만에서는 자본주의제도를 실시하는 것"이라 언급함으로써 '하나의 국가, 두 개의 제도(一個國家, 兩種制度)'에 대한 정의를 명확히 제시하였다. 이러한 덩샤오핑의 일국양제에 대한 구상은 1983년 3월 '12조 방침'으로 구체화 되었으며, 중국은 '12조 방침'으로 영국과의 홍콩반환협상에 임하였다.[26]

---

25) 김동하(2015), 홍콩의 센트럴 점령 시위를 통해서 본 일국양제 고찰, 「한중사회과학연구」, 13권 4호, pp.1-24.

26) '12조 방침' 주요내용: 중앙정부 직할 홍콩특별행정구 설치후 자치권 향유, 입법·사법권 보유, 홍콩인 정부구성, 현행 사회·경제제도 불변, 자유와 개인재산권 보호, 자유항과 자유관세지역 및 독립재정 유지, '중국홍콩' 명의로 세계 각국·국제기구와 관계유지, <홍콩특별행정구기본법> 보장 및 50년간 불변 (김동하, 2015, p.5).

1984년 9월 26일 중국과 영국은 홍콩반환문제에 합의하고 중·영 공동성명을 발표하게 되었으며, 동 성명은 '12조 방침'을 기초로 일국양제의 개념이 보다 구체화되어 각종제도와 규정이 상세하게 열거되어 있다. 이후 중국은 1990년 2월 <홍콩특별행정구 기본법>을 제정하여 일국양제를 법제화 시켰다.

중국과 홍콩간 통합배경 중 가장 중요한 요인은 CEPA 즉, 중국·홍콩 경제협력동반자 협정(CEFA: Closer Economic Partnership Arrangement. 内地与香港关于建立更紧密经贸关系的安排) 체결이다. 2003년 6월 29일 홍콩은 중국과 CEPA를 체결했는데, CEPA는 자유무역협정(FTA)보다 범위가 넓은 경제 교류 협정이다. 상품, 서비스시장 개방에 초점이 맞춰진 FTA와 달리 CEPA는 투자증진, 경제 산업협력 등 경제적 유대관계를 포함하고 있다. 지속적으로 보충협정을 체결하여, 2016년 12월, 10개의 보충협정이 체결되었다.

홍콩경제는 1997년 주권반환 후 이민 및 자본유출로 위축되기 시작했다. 이후 직면한 1998년 아시아 외환위기로 인해 경제성장률은 -5.3%까지 떨어졌다. 또한 2003년 상반기에는 급성호흡기증후군(SARS) 발발로 급격히 위축(2003년 2분기-0.5%)되었다. 이러한 상황을 타개한 것이 중국과의 CEPA 체결이다. 2003년 6월 중국과의 CEPA 체결을 필두로 중국 본토로부터의 개인관광객 증대 및 홍콩금융기관의 위안화 업무허용 등으로 경기회복세를 시현하기 시작했다. 그 결과 2003년도 경제성장률은 3.2%를 기록했다.

CEPA 체결후 홍콩 제품의 무관세화를 확대하였으며(2004년 273종→2005년 1369종) 2006년부터는 모든 홍콩산 상품이 무관세로 중국으로 수출되고 있다. 즉 상품 무역분야에서는 중국-홍콩간 일체화가 완결된 것이다. CEPA보충협정 Ⅹ에서는 서비스 양허품목이 65개로 증가(법률·회계·건축·의료·자영업·교육 등 개방)하였고, 보충협정Ⅸ로 금융부문 개방도 확대되었다. 2017년 6-7월에는 중국-홍콩 투자협정 체결로, CEPA를 상품무역, 서비스 무역에 이어 투자 분야까지 확대함으로써 중국-홍콩 간 경제적 통합이 완성되었다.

3. 마카오 특별행정구의 특성과 통합 배경

1) 마카오 경제 특성

마카오 경제는 홍콩에 비해 규모가 작고 카지노 등 관광산업에 대한 의존도가 크다. 이런 단점을 극복하기 위해 마카오 정부는 중국과의 경제통합 가속화를 추진했다. 2007년 8월 코타이 지역을 개발하면서 대규모 '베네치안 컨벤션 센터'를 건설(2017.8)하는 등 컨벤션 산업 육성도 추진하고 있다.[27)]

마카오는 1990년대 이래 정부 재정수입의 50% 이상을 카지노 산업에서 창출해 왔다. 특히 2007년에는 Grand Lisboa, MGM Grand Macau 등 대규모 카지노가 개장하면서 세계 카지노업계의 각축장이 되었다. 이에 따라, 전체 재정 수입 51억 달러 중 70% 이상이 카지노로 부터 발생하게 되었다. 이처럼 카지노 산업이 급속도로 발전하게 된 것은 2002년 4월 카지노 영업권 독점화가 끝나고 2003년부터 중국인 개인 관광객의 출입이 허용되었기 때문이다. 마카오를 찾은 관광객 수는 2001년 1,028만 명에서 2007년 2,700만 명으로 크게 증가하였다. 동시에 카지노 및 관광산업 관련 시설의 신축과 증축으로 건설업과 부동산 등이 호황 국면을 지속하고 있다. 반면에 제조업은 주로 노동집약적이고 수출 지향적인 섬유 및 의류 업종이 주류를 이루고 있으며, 그나마도 1990년대 이래 위축되고 있다. 임금 경쟁력이 떨어지는데다 경제구조가 카지노와 여행업 위주로 전환되었기 때문이다.[28)]

마카오 경제는 카지노 및 관련 관광 산업에 대한 의존도가 심한 것이 특징이다. 마카오는 중국에서 유일하게 카지노 산업이 합법화된 지역으로서 정부 총 세수(稅收)에서 카지노 산업이 차지하는 비중이 85%에 달한다. 따라서 카지노 산업에만 치중되어 있는 경제구조로 인해 세계 경기 사이클과 투자 분위기 등에 매우 민감하다.[29)]

---

27) 서창배(2009), 중국 본토와 홍콩・마카오 경제통합 어디까지 왔나,「친디아저널」37권, pp.9-11.
28) 김동하(2019), 웨강아오 대만구 정책화 과정과 함의,「중국학」66집, pp.347-377.
29) 전경(2009), 개혁개방의 새 단계 서막, 주장삼각주 발전구상,「친디아저널」32권, pp.18-20.

마카오 정부는 이러한 단점을 보완하기 위해 CEPA를 통해 중국과의 경제협력 확대, 카지노 산업에 치우쳐 있는 경제구조 다원화(MICE산업 육성 등), 포르투갈 언어권의 대중국 진출 전초기지 조성 등으로 노력 중이다. 고용측면에서도 2016년 기준 마카오 카지노 관련업 종사인원(풀타임) 수는 7.9만명으로 전체 고용의 20.7%를 점유하고 있다.

마카오 역시 중국과의 CEPA 체결(2003.10.17)을 통해 273개 품목에 무관세를 적용하며 물류·금융 등 18개 부문의 서비스 시장을 개방하였고, 2004년 10월 27일에는 CEPA보충의정서를 체결하여 무관세 품목을 463개 품목으로 확대하는 한편 IT, 지적재산권 등 6개 서비스 시장을 추가로 개방했다. 2005년 10월 21일에는(CEPA보충의정서-Ⅱ) 무관세 품목을 대중 수출상품 전체로 확대하였고, 이미 개방된 서비스 분야에 대해서도 개방 조치를 강화했다.

반면, 2008년 4월 세계경기 위축으로 마카오 경제는 하락세를 경험하게 된다. 또한 2003년 시진핑 정부 출범 이후 대대적인 반부패 운동 전개와 이로 인한 중국 본토 관광객의 1인당 게임비용 지출 감소도 부정적 요인이었다. 그럼에도 불구하고, 2003년 체결된 CEPA 14조의 중국 본토 개인관광객을 허용으로 관광업 급속히 성장하여, 2016년 기준 마카오 방문객 3,095만 명 중 중국 본토 여행객이 2,045만 명으로 전체의 66.1%를 차지하고 있다.

〈표-4〉 마카오 거시경제 지표

마카오 경제현황 (단위: 억MOP)	2014년	2015년	2016년	2017년
GDP 규모	4,420.7	3,626.4	3,582.0	4,042.0
경제성장률 (%)	-1.2	-21.5	-2.1	13.4
1인당 GDP (달러)	86998	70215	69559	79564
카지노산업 매출액	3,527.1	2,318.1	2,241.3	2,666.1
세금수입 중 카지노 비중	84.5%	77.1%	76.4%	84.6%

자료: 마카오정부 통계조사국 (www.dsec.gov.mo) (검색일자: 2019-02-13)

2) 통합 배경

1849년에 포르투갈에 점령된 마카오는 중국-포르투갈 우호통상조약 체결(1887) 후, 영구적으로 할양되게 된다. 1986년부터 중국정부는 포르투갈과 마카오 반환 협상을 시작하였으며, 1993년에 <마카오특별행정구 기본법>을 제정하고 마카오 역시 일국양제 시스템에 두기로 결정한다. 1999년 12월 20일자로 마카오는 중국에 반환되었다.

마카오의 제조업은 1970년대 및 1980년대 노동집약적이고 수출 지향적인 섬유 및 의류 업종을 중심으로 호황을 구가하였으나, 1990년대 이래 침체 추세를 보였다. 제조업의 GDP 비중이 1999년의 10% 에서 2010년 1% 미만으로 감소했다. 이러한 상황을 타개하기 위해, 마카오 정부는 '마카오와 주하이간 공업구(珠澳跨境工业区)[30]' 건설, 중국과의 CEPA 체결, 레저·서비스산업·R&D 중심의 '헝친신구' 조성 등을 통해 중국과의 협력을 강화하고 있다.

먼저 2003년 10월 17일, 마카오는 홍콩에 이어 중국과 CEPA를 체결했으며, 동 협정은 2004년부터 발효되었다. 273개 품목에 대해 무관세를 적용하며, 물류·금융 등 18개 서비스시장을 개방했다. 또한 2004년부터 2011년까지 8차례에 걸쳐 무관세 품목 확대 및 서비스 시장 추가 개방, 무역간편화 조치 등을 골자로 하는 CEPA 보충의정서를 체결하여 시행해 오고 있다. 현재 마카오산 상품은 무관세로 중국내륙으로 들어갈 수 있어 상품무역 분야에서는 이미 중국과 일체화를 달성했다.

마카오와 인접한 헝친신구(横琴新区)는 통합 추진에 중요한 배경이 되고 있다. 헝친신구는 2009년 8월, 중앙정부에 의해 상하이의 푸둥, 텐진의 빈하이에 이어

30) 동 공업단지는 2003년 12월 5일, 국무원 승인으로 설치되었으며, 주하이 공베이 마오성웨이(拱北茂盛围)와 마카오 서북부 반도인 칭저우(青州, Ilha Verde)에 설치되었다. 총면적은 0.4㎢이며, 두 지역간 전용 세관통로로 24시간 통관이 가능하다. 주하이 측 공업구는 창고, 물류, 제품판매업 등이 중심이고, 보세구와 수출가공구에 해당하는 부가가치세 환급(수출환급)이 적용된다. 자료: 마카오 주하이간 공업구 홈 페이지(www.zhftz.gov.cn) (검색일자: 2019-02-13)

세 번째 국가급 신구(新區)로 지정된 곳이다. 광동성 정부가 편제한 헝친발전규획(横琴总体发展规划)을 국무원이 승인하여, 동 규획이 '주하이 경제특구(1980년 설립)' 범위에 포함된 것이다. 이후 헝친신구는 2015년 4월 출범한 광동자유무역시범구에 다시 편입되었다. 헝친신구 총면적은 106㎢로 마카오의 배후에 위치한 이점을 살려, 금융혁신서비스, 첨단 비즈니스 서비스, 레저·휴양·관광산업, 첨단기술산업, R&D, 문화산업, 중의학산업 관련 기업을 유치육성할 계획이다.

헝친신구가 위치한 헝친다오(横琴島)는 주하이의 146개 섬 중에서 가장 큰 섬으로서, 마카오 바로 좌측에 위치한다. 마카오 공항으로부터 3㎞, 주하이 공항으로부터는 40㎞ 거리에 있으며, 마카오와 해저터널을 통해 24시간 출입경 및 통관 절차 없이 통행 가능한 장점이 있다.

Ⅲ. 웨강아오 대만구 통합 기반

1. 항만 인프라

웨강아오 대만구가 통합을 이루고자 하는 기반 중 하나는 모두 교통·물류망으로 연결될 수 있는 항만 인프라를 보유하고 있다는 점이다. 홍콩과 중국 내 광동성 9개 도시 중 화물 처리 규모 기준 1억톤 이상 항만을 보유한 곳은 5곳이나 되며, 컨테이너 화물 물동량 처리 기준 세계 10대 항만 중 3곳(홍콩항, 광저우항, 선전항)이 웨강아오 대만구에 포함되어 있다.

2016년 기준 웨강아오 대만구 화물처리량은 16.04억톤, 컨테이너 화물 처리량은 7460만TEU로 이는 중국 전체(홍콩 포함)의 각각 18.34%, 34.58%를 점유하고 있다. 이중 선전항, 홍콩항, 광저우항의 컨테이너 처리량은 세계 기준으로 각각 3위, 5위, 7위를 점유하고 있다.

광저우항은 명실상부한 중국 화남지역의 종합 중추 허브 항만이다. 실제 광저우항의 웨강아오 대만구 내 화물 처리 비중은 34.04%로 가장 높으며, 홍콩을 제외하면 9개 도시 내 비중은 40.57%에 달한다. 선전항의 컨테이너 화물 처리량은 대만구 내 43.77%를 점유하고 있어 가장 높으며, 그 다음이 광저우(34.42%), 홍콩(26.55%) 순이다. 즉 컨테이너 처리 인프라는 선전시가 가장 높은 수준을 보유하고 있다.

웨강아오 대만구의 이러한 항만 인프라 발전은 최근 완성된 '주강삼각주 1시간 생활권' 구축에 기인한다. 즉 항만과 각 도시를 연결하는 철도망, 도로망이 속속 완성되면서 각 도시의 항만 물동량이 늘어나고 있는 것이다. 이전에는 광저우, 선전에 화물이 집중되는 현상이 보였으나, 각 도시의 항만 인프라 확충으로 9개 도시의 항만 물동량이 균형 있게 증가하고 있다.

〈표-5〉 웨강아오 대만구 항만 화물 처리 현황 (2016년 기준)

지역	항만 화물 처리량			컨테이너 화물 처리량		
	처리량 (억톤)	대만구 내 점유비 (%)	중국 내 점유비(%)	처리량 (만TEU)	대만구 내 점유비 (%)	중국 내 점유비(%)
광저우	5.44	34.04	6.24	1886	34.42	8.74
선전	2.14	13.39	2.46	2398	43.77	11.12
주하이	1.17	7.32	1.34	165	3.01	0.63
포산	0.66	4.13	0.76	321	5.86	1.49
장먼	0.79	4.94	0.91	113	2.06	0.52
동관	1.46	9.14	1.68	364	6.64	1.69
중산	0.67	4.19	0.77	135	2.46	0.63
후이저우	0.76	4.76	0.87	26	0.48	0.12
자오칭	0.32	2.0	0.37	71	1.3	0.33
9개 도시 합계	13.41	83.92	15.39	5479	73.45	25.40
홍콩	2.57	16.08	2.95	1981	26.55	9.18
9개 도시+홍콩	16.04	100	18.34	7460	100	34.58
중국 전체	87.12	-	100	21571	-	100

주: 2016년도 기준 마카오 항만 화물처리량은 20.03만톤, 컨테이너 화물 처리량은 12.94만TEU임. 규모가 작아서 본 표에는 수록하지 않음.
자료: 광동성 통계국 수치 및 汪德贵, 「中国港口」, 2017年12期, p.18.에서 재인용

2. 해상교량 중심의 교통・물류망

웨강아오 대만구는 가운데 바다를 끼고 동안(동관, 선전, 홍콩)과 서안(포산, 중산, 장먼, 주하이, 마카오)으로 나누어진 형태이다. 따라서 이들 지역 통합화의 가장 큰 걸림돌은 동과 서를 하나로 연결하는 교통・물류망 인프라며, 그 중심에 해상교량이 있다.

2009년 12월 15일 착공된 홍콩-주하이-마카오를 Y자로 연결하는 세계 최장의 해상대교인 강주아오 대교가 9년간의 공기를 마치고 2018년 10월 23일 개통되었다. 교량 총길이는 36.5㎞(주하이 해상교량 22.9㎞, 해저터널 6.7㎞, 홍콩 해상교량 6㎞)이며, 전구간 왕복 6차선으로, 최고시속 100㎞ 수준의 고속화 도로로 건설되었다. 웨강아오 대만구 조성에 필요한 가장 중추적인 교통망이 완성된 것이다.

강주아오 대교 개통으로 광동・홍콩・마카오 지역간 경제통합을 가속화하는 변화들이 지속적으로 발생하고 있다. 실제 홍콩-마카오-주하이 간 통행차량들에 대해 입출경 수속을 자유화(혹 간소화)하고, 이를 3곳 주민들에게까지 확대하자는 구상도 등장한 바 있다.[31] 2018년 10월 24일부터 2019년 1월 31일까지 3개월간 강주아오 대교를 통한 입출경 인원은 316만명에 달했다. 2018년 12월 한 달 입출경 인원은 119만명으로 같은 달 마카오 입출경 전체 인원 수의 7%를 점유한 바 있다.[32]

강주아오 대교의 개통으로 주강삼각주 서남지역(중산, 장먼, 주하이)에서 홍콩까지 이동시간이 기존 배편 3시간 내외에서 육로 30분-1시간으로 대폭 단축 되었다. 강주아오 대교 개통으로 주강삼각주 서남지역의 생산기지로의 활용가치가 제고되어 투자 및 인프라 건설의 증가가 예상되며, 이는 동남지역(선전, 동관)과의 격차를 해소할 수 있을 것으로 기대하고 있다. 서남지역 활성화로 홍콩항의

31) 宁红玉, 港珠澳大桥:延伸至深圳和简免签构想,「开放导报」, 2018年3期, pp.105-108.
32) 강주아오대교 관리국 홈 페이지(www.hzmb.org) (검색일자: 2019-02-13)

물동량이 증가할 뿐 아니라 홍콩의 관광자원과 마카오의 카지노 산업, 주하이의 테마파크 등이 하나의 여행권으로 통합되어 시너지 효과를 창출할 전망이다.

〈그림-2〉 웨강아오 대만구 교량도

강주아오 대교 개통 전에 주강삼각주 동안(東岸)과 서안(西岸)을 연결하는 유일한 기존 교통·물류망 인프라는 1997년에 완공된 중국 최초 현수교인 호문대교(4.6㎞)였다. 이로 인한 물류 병목현상을 해결하기 위해 호문대교 보다 북쪽에 위치한 호문2교(虎门二桥)를 2014년 4월 착공하였으며, 광저우 난사지역과 동관시를 연결하는 해상교량(12.89㎞)인 호문2교는 2019년 하반기 준공될 예정이다.

마지막으로 심중통도(深中通道)는 선전시와 중산시를 연결하는 해상 및 해저터널 대교(24㎞)로 2016년 12월에 착공되었으며, 2024년 완공시 두 도시간 이동시간을 2시간에서 30분으로 단축할 전망이다.[33]

이들 네 개 교량(호문2교, 호문대교, 심중통도, 강주아오대교)이 모두 개통되면 웨강아오 대만구 교통·물류망은 통합화를 완벽하게 지원할 수 있는 인프라를 갖추게 된다.

3. 고속철 중심의 인적 교통망(광선강 고속철)

광저우-선전-홍콩 고속철(广深港高速铁路)은 2005년 12월 18일 착공되어, 2011년 12월에 광저우-선전 구간이 먼저 개통되었다. 선전-홍콩 구간은 2010년 1월 27일 착공되었는데, 2018년 9월 23일 완공되어 모든 구간이 개통되었다. 총 투자비는 167억 위안 규모이다.

이에 앞서 홍콩 반환에 대응하여 중국정부는 베이징-홍콩구룡간 경구철도(京九铁路)를 1996년 9월에 완공(1993년 착공)한 바 있다. 동 철도는 전장 2398㎞로 복선화(2003), 전기화(2013)를 거쳐 현재는 시속 160㎞로 25시간만에 베이징-홍콩 구룡을 운행하고 있다. 이에 반해 베이징-홍콩구룡간 고속철은 9시간이 소요된다.

광선강 고속철은 전체 길이 142㎞(중국 본토 구간 116㎞, 홍콩 구간 26㎞)의 고속철로, 중국 내 구간에서는 시속 350㎞로, 홍콩 내 구간은 200㎞로 운행하고 있다. 광저우-홍콩간 최단 46분에 도달한다. 광선강 고속철은 웨강아오 대만구 주요 도시인 광저우-동관-선전-홍콩을 지나게 되면서, 웨강아오 대만구 중 광저우-홍콩 구간의 고속철도망 일체화를 완성하였다. 동 열차를 이용하는 중국 국민과 홍콩 시민은 열차 탑승 전 또는 열차 홍콩 도착 후 홍콩과 중국의 이민국 수속을 순차적으로 진행하는 통합 출입경 심사절차(Clearance Procedures under the Co-location Arrangement)를 이용하고 있다. 이는 통관 자유화 전단계로 두 차례의 심사를 한 차례로 간소화 한 것이다.

현재 광선강 고속철은 1일 평균 24.3만명이 이용하고 있으며, 2019년 춘절

33) 泛珠三角合作信息网(www.pprd.org.cn) (검색일자: 2019-02-13)

운송기간(2.1-2.10)에 광선강 고속철 이용자가 400.5만명이었으며, 이중 홍콩까지 이용 고객은 101.4만명을 기록했다.[34]

4. 광동자유무역시범구를 통한 산업체계 일체화

웨강아오 대만구의 산업기반 일체화를 위한 가장 큰 플랫폼은 2015년 4월에 설치된 광동자유무역시범구(Guangdong Pilot Free Trade Zone. GPFTZ)를 들 수 있다. 동 시범구의 전체 면적은 116.2㎢로서, 난사신구(南沙新區, 60㎢), 첸하이 서커우(前海蛇口, 28.2㎢), 주하이헝친신구(珠海横琴新區, 28㎢) 등 3개 지역으로 구성되었다. 이중 헝친신구는 마카오 인접 지역으로, 첸하이는 홍콩 인접지역으로 써 각 지역간 연계 발전을 추진하고 있다. 위 두 곳(첸하이, 헝친)의 주요 기능은 홍콩·마카오와의 협력 강화로 특히 이 지역에 대한 서비스산업의 개방과 연계 강화에 힘을 쏟고 있다. GPFTZ에는 외국인투자 네거티브리스트 제도가 도입되며, 외국인투자자의 진입 제한은 줄이거나 폐지되고 서비스업과 제조업에 대한 대외개방은 더욱 확대되고 있다.

GPFTZ 3대 지역의 산업 배치와 육성 계획을 보면 다음과 같다. 먼저, 광저우 난사신구는 해운 물류, 테마금융, 국제 무역거래, 첨단제조업 등 생산성 서비스업을 핵심으로 하는 현대산업 집중 육성, 세계적 수준의 종합 서비스 허브로 부상할 계획이다. 선전 첸하이 지역은 금융, 물류, 정보서비스, 과학기술서비스 등 전략적 신흥서비스업 집중 육성, 금융업 대외개방의 시범창구와 글로벌 서비스무역의 중요 기지, 국제적인 허브항으로 육성하고 있다.

주하이 헝친신구는 관광·레저·헬스, 비즈니스 금융서비스, 문화·과학·교육, 첨단기술산업 육성, 문화교육의 개방선도지구, 국제 비즈니스서비스 레저관광기지로 건설하고 있다. 중국정부는 광둥자유무역구와 홍콩·마카오는 서비스

34) 광저우 철도그룹(中国铁路广州局集团有限公司 www.gzrailway.com.cn) (검색일자: 2019-02-08)

무역의 자유화를 중심으로 협력이 전개될 것이라고 밝힌 바 있다. 현재 광둥성과 홍콩, 마카오는 CEPA를 통해 이미 기본적인 서비스무역의 자유화가 이루어진 상태로, 현재 광둥의 서비스무역 부문 160개 가운데 153개가 홍콩에 개방되어 있다.[35]

홍콩 및 마카오 기업들은 이미 GPFTZ의 투자 편의조치를 향유하고 있다. 투자 진입규제가 완화되어, 진입조건, 지분비율 제한, 경영범위 등에서 홍콩·마카오 기업의 진입장벽이 낮아졌다. 아울러 중국 내륙과 홍콩·마카오 간 서비스산업 표준규정을 연결해 무역시장의 상호 연계, 사업자금의 상호 유통, 서비스제품의 상호 인증이 이루어지고 있다.

Ⅳ. 웨강아오 대만구 발전규획강요 편제 과정

1. 주강삼각지구 발전규획강요의 역할

주강삼각주(珠江三角洲, Pearl River Delta)는 덩샤오핑이 1978년부터 개혁개방을 시작한 이후 제일 먼저 개혁, 개방한 지역이다. 선전을 중심으로 광저우, 선전, 동관, 주하이에 걸쳐 산업 클러스터를 형성하고 있다. 이 지역 도시들은 육로로 3시간 이내 거리에 위치해 있고 각 산업분야가 골고루 분포되어 있어 동반상승효과를 시현했다. 주강삼각주 개념이 처음으로 중앙정부에 공식 제기된 것은 1994년 10월 광동성 공산당위원회가 '주강삼각주경제구' 건설을 제안하면서 이다. 이후 광동성 정부는 성차원에서 매년 혹은 매 5개년 경제개발계획(9·5계획:1996-2000, 10·5계획:2001-2005) 기간동안 주강삼각주 발전을 도모해 왔다.

2008년에는 광동성 정부가 동 지역의 발전계획인 주강삼각주지구 개혁발전규

35) KIEP CSF, 정식 출범하는 광둥자유무역구의 개황과 발전 전략, 2015.04.22.

획강요(2008-2020) (珠江三角洲地区改革发展规划纲要 2008-2020年)을 공포하면서, 성정부 차원에서 주강삼각주 발전을 위해 홍콩 및 마카오와 협력을 모색하게 된다. 동 '규획강요'는 홍콩 및 마카오와 긴밀하게 협력하며, 관련 내용을 '규획강요'에 포함한다고 명시하고 있다. 또한 2003년 6월 29일 홍콩과 체결한 CEFA 내용도 동 '규획강요'에 포함한다고 명시하고 있다. 따라서 주강삼각주 발전규획의 해당 범위는 광동성과 홍콩 및 마카오가 체결한 각종 협정이 명시한 영역(경제, 무역 등)이라 할 수 있다.

동 '규획강요'가 공포될 당시 중국 관방 언론은 대주강삼각주지구(大珠江三角洲地区)라는 표현을 사용한 적이 있는데, 이는 광동성과 홍콩 및 마카오 전역을 지칭하는 표현이다. 즉, 웨강아오 대만구는 바로 대주강삼각주지구에 해당됨을 알 수 있다.

실제, 2009년 2월 19일, 홍콩에서 처음으로 광동성, 홍콩, 마카오 3지역의 연락협조 회의가 개최되었으며, 동 회의에서는 금융, 산업, 기초인프라, 도시규획, 환경보호, 교육훈련 등 영역에서 합작을 하기로 합의하였다. 특히 이중에서 기초인프라, 도시규획, 여행 등 영역에서는 3자간에 합동으로 시범적인 사업을 개시하기로 결정하였다.

2003년에 체결된 CEPA는 수년간 보충협정 체결을 통해 중국과 홍콩간 무역자유화 범위를 상품에서 투자, 서비스 각 영역으로 확대해 오고 있다. 광동성 정부는 주강삼각주지구 개혁발전규획강요의 공포와 CEPA간의 연계성을 강화하기 위해, 2010년 4월에 홍콩특별행정구와 '광동-홍콩 합작 패러다임협의(粤港合作框架协议)'를 체결하였고, 2011년 3월에는 마카오특별행정구와 '광동-마카오 합작 패러다임협의(粤澳合作框架协议)'를 체결하였다.

상기 두 협의서는 웨강아오 대만구 조성을 위한 기초적인 규범 마련으로 볼 수 있다. 각각 11장 37조(광동-홍콩)와 8장 38조(광동-마카오)으로 구성된 두 협의서에는 지금까지 광동성이 양 특별행정구와 진행해온 모든 분야의 합작, 협력 분야가 망라되어 있으며, 특히 실질적인 합작이 진행되기 위한 보장조치가

서술되어 있다. 또한 선전치엔하이지구(深圳前海地区), 선강허타오지구(深港河套地区), 광저우난사(广州南沙), 주하이 헝친 등 지역이 공식적으로 양측간 협력 권역으로 명시되었다.

2015년 9월에 국무원은 주강삼각주 지역을 국가자주혁신시범구(珠三角国家自主创新示范区)로 공식 비준했다. 이를 통해 주강삼각주 지역을 중국의 개방혁신 선행지, 업그레이드 전환 선구지, 협동혁신 시범지, 혁신창업 생태구로 만들어 국제 수순의 혁신·창업센터로 조성하는 것을 목표로 하고 있다.

종합해 보면 2008년에 공포된 주강삼각주지구 개혁발전규획강요(2008-2020)가 '웨강아오 강요'의 기초 프레임으로써의 역할을 해 왔음을 알 수 있다.

2. 권역 발전계획 내 웨강아오 대만구의 등장

1994년부터 시기별, 주체별, 권역별로 등장한 정책을 분석해보면, 중앙정부 차원에서 웨강아오 대만구(粤港澳大湾区) 조성을 처음으로 제시한 것은 2015년 3월 28일 국가발전개혁위원회에서 공포한 '실크로드 경제벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동건설 추진에 대한 비전과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动)'을 들 수 있다. 동 방침은 육상 및 해상 신실크로드를 건설하기 위한 각 지방정부, 각 부처에게 제시한 가이드라인인데, 여기에서 '일대일로' 건설을 위해 선전 첸하이, 광저우 난사, 주하이 헝친 등과 홍콩·마카오 간 합작을 강화하여, 웨강아오 대만구를 조성할 것을 명시한 것이다. 이후 광동성 정부는 2016년에 관할 광동성 도농규획설계연구원(广东省城乡规划设计研究院)을 통해 웨강아오 지역의 공통발전을 위한 포괄적인 경제·사회·환경 인프라 배치 방안을 연구(웨강아오지구 공간발전전략규획·粤港澳地区空间发展战略规划)하였다. 같은 해 광동성 정부는 13·5규획(2016-2020)을 편제하면서, 웨강아오 대만구 건설을 통해 광동성 발전을 도모하는 목표를 분명히 제시하였고, 광동성 성정부 차원에서 필요한 정책을 편제하기 시작한다.

2015년 3월 웨강아오 대만구의 등장이 '일대일로' 사업을 지원하는 세부 프로젝트 중 하나로 언급되었다면, 2017년 3월에 이르러서는 온전한 단독 정책으로 등장하게 된다. 2017년 3월 5일, 국무원 리커창 총리는 제12기 전국인민대표대회 5차회의 정부업무보고에서, 대륙(본토)과 홍콩 및 마카오와의 합작을 추진하기 위해 웨강아오 대만구 도시군 발전규획(粤港澳大湾区城市群发展规划)을 연구하여 제정할 것을 천명한 것이다. 이로써 중앙정부 차원에서 웨강아오 대만구 발전규획이 편제되기 시작한다.

다음 해인 2018년도 정부업무보고(2018.3.5)에서 리커창 총리는 웨강아오 대만구 발전규획강요(粤港澳大湾区发展规划纲要)를 제정하여 실시할 것을 천명했다. 2017년의 '규획'이 웨강아오 도시를 중심으로 구상한 것이라면, 2018년에 언급한 '규획'은 도시와 도시 사이, 도시 주변 권역까지 포괄한 규획임을 짐작할 수 있게 한다.

3. 세계 대만구와의 비교

만구 경제(灣區, Bay Area)는 항구를 바탕으로 형성된 지역경제 형태로, 개방적인 경제구조, 효율적인 자원배분, 강화된 집적 및 확산 기능, 발달된 국제교류 네트워크 등 뚜렷한 입지적 우위를 갖고 있다. 세계은행에 의하면, 전세계 경제총량의 60%가 항구와 만 및 인근 지역에 집중되어 있고, 세계 대도시의 75%, 산업자본과 인구의 70%가 해안으로부터 100km 거리에 집중돼 있다. 따라서 세계 각국은 유리한 해안자원 조건을 바탕으로 만구를 조성하였으며, 미국의 뉴욕 및 샌프란시스코 만구, 일본의 도쿄 만구 등이 대표적이다. 경제발전 과정 측면에서 보면 만구경제는 항구경제, 공업경제에서 서비스경제, 혁신경제로 변화해 오고 있다.

〈표-6〉 홍콩·마카오 및 웨강아오 대만구 거시경제 현황

(2017년 기준)

지역	면적 (㎢)	인구 (만명)	GRDP (억 위안)	무역액 (억위안)	1인당 GRDP (위안,U$)	1·2·3차 산업 (도시화율)	화물운송량(만톤)
광동성	17.97만	11169	89879.23	68155	80472 (11,918$)	4.2:43:52.8 (69.85%)	197131
9개 도시 합계	55005	5526.6	75809.74	65078	137162 (20,314$)	-	146323.4
홍콩	1106.34	739.17	22174	68563	299804 (44,403$)	0.1:7.3:92.6 (100%)	28154.5
마카오	30.8	65.31	3399.71	732.88	77,596$	0:7.8:92.2 (100%)	-
웨강아오 대만구 합계	5.6142만	6331	101383 (15015억$)	134374	-	-	174477

주: 1. 웨강아오 대만구 합계는 광동성 9개도시+홍콩+마카오 수치임.
2. 적용환율은 마카오 1파타카=0.8411위안. 1USD=6.7518위안. 1HKD=0.8328위안.
자료: 광동성통계국 (www.gdstats.gov.cn), 마카오특별행정구 통계조사국 (www.dsec.gov.mo), 홍콩특별행정구 정부통계처 (www.censtatd.gov.hk) [검색일: 2019.2.4.]

웨강아오 대만구의 최근 거시경제 현황을 보면, 2017년 기준으로 홍콩, 마카오, 광동성 모두 7% 내외의 고성장을 기록하고 있으며, 무역액 역시 7-8.4% 수준의 고증가율을 시현했다. 웨강아오 대만구는 3차산업 비중이 낮은 항구경제와 공업경제 단계에 머물러 있지만, 항구 컨테이너 물동량을 고려하면 발전 잠재력은 매우 크다.

홍콩은 중국과 세계를 연결하는 '슈퍼커넥터'로서 세계3위 금융센터이자 글로벌 물류센터로, 전문서비스와 인적교류에서 우위에 있다. 세계 100대 대학 중 5개가 웨강아오 대만구에 위치해 있으며, 포천 세계 500대 기업 중 16개가 진출해 있다. 광저우가 종합·복합형 대도시라면, 선전은 금융, IT혁신, 신흥산업, 생태환경 등에서 경쟁력이 있다. 실제 DJI(세계 최대 드론업체), 화웨이, 텐센트, 애플사의 R&D센터가 위치하고 있는 점이 이를 방증한다.

중국 내 관변 연구기관 연구자, 정책 담당자들은 웨강아오 대만구가 지향하는 방향을 도쿄, 샌프란시스코, 뉴욕 만구를 들고 있다. 또한 '웨강아오 강요'도 기존 3대 대만구의 장점을 흡수하여 기능을 조정한 것으로 알려졌다.[36]

만구(灣口, Bay)의 전통적인 발전 요건은 항구 주위로 산업 클러스터가 조성되어 있고, 인구 밀집도가 높아 저비용 고효율로 생산된 제품이 활발한 무역을 통해 수익을 창출하는 것이었다. 또한 이들 지역의 소득이 높아져 자연스럽게 소비시장이 형성되고, 이를 뒷받침하기 위한 인프라 건설(고정자산투자)로 경제성장을 견인하였다. 따라서 만구 경제가 가장 먼저 발달한 시기와 장소는 18세기 중엽 영국의 산업혁명 시기였다.

현재 세계적으로 58개의 만구 경제지구(Bay Area Economy Zone)가 조성되어 있고, 대부분의 만구는 미국, 일본, 영국, 이태리 등 경제발달국가에 조성되어 있다. 만구가 발전하기 위한 선결조건으로 첫째, 항구는 경제활동이 활발한 도시군과 인접해야 한다. 샌프란시스코 만구의 발전은 미국의 10대 대도시이자 실리콘벨리로 유명한 산호세(San Jose)에 기인한 것이 그 실례일 것이다. 둘째, 항만의 조건이 우수해야 한다. 도쿄만, 샌프란시스만 등은 모두 심수항으로 대형 선박의 정박과 이동이 가능하다. 또한 늘어나는 물동량을 소화시킬 수 있는 항만 인프라를 확충할 수 있는 충분한 공간이 필요하다.

뉴욕만구는 31개 도시로 구성되어 있으며, 금융, 상업, 무역 중심, 세계적인 브랜드 가치를 가진 도시문화를 창출. 제조업과 항운으로 부가가치를 창출하였으며, 현재는 금융, 보험, 바이오, 제약, 나노기술 등으로 발전을 선도하고 있다. 뉴욕만구의 발전 중심은 뉴욕증권거래소, 나스닥 등 금융에 있다. 3천여곳의 은행, 증권, 보험, 선물 회사 본부가 위치하고 있으며, 세계 7대 은행 중 6곳이 뉴욕에 본사를 두고 있다. 또한 포천 500대 기업중 약 1/3이 본사를 두고 있는 비즈니스의 중심지이다. 이러한 기업친화형 만구의 특성은 기업입장에서는 증

36) 李晓莉・申明浩, 新一轮对外开放背景下粤港澳大湾区发展战略和建设路径探讨, 「国际经贸探索」, 2017年9期, pp.4-13.

권시장, 은행 등 자금조달 창구가 최적화된 금융 중심 특성에서 나온다.

샌프란시스코 만구는 9개 도시로 구성되어 있으며, 유명한 대학과 연구기관들이 몰려있는 교육 연구 중심 기지로 발전했다. 샌프란시스코 만구의 특성은 '첨단기술만구'로 정의할 수 있다. 715만 인구 중 28%에 달하는 200만명이 첨단기술 분야에 종사하고 있으며, 세계 주요 첨단기업들의 R&D 단지가 위치해 있다. 4곳의 만구 중 1인당 GRDP가 가장 높은 것은 이곳이 최고의 수익성을 올리고 있는 곳임을 방증한다. 실제 포천 500대 기업의 주요 사업장이 가장 많이 분포해 있다. 이는 본사 분포도가 높은 뉴욕만구와 대비된다.

〈표-7〉 세계 만구 산업구조와 무역 구조 비교

만구	산업 구성 (3차산업 비중)	대표 산업	만구 개발동기	발전방향
웨강아오 대만구	62.2%	금융, 항공운수, 전자 및 인터넷	대외무역	글로벌 혁신 발전 기지
도쿄 만구	82.3%	장비제조, 철강, 화학공업 및 물류	제조업 혁신	일본 핵심 임항 공업벨트 조성
샌프란시스코 만구	82.8%	전자, 인터넷 및 바이오	무역, 과학기술 혁신	전세계 IT, R&D 센터 구성
뉴욕 만구	89.4%	금융, 항공운수 및 컴퓨터	항구 무역	세금 금융 핵심 중추

자료: 李晓莉 외(2017), 黎江韵(2018), 综合开发研究院(中国・深圳)课题组(2017) 참고하여 저자 정리.

도쿄 만구는 일본의 정치・경제・문화의 중심지이다. 또한 요코하마, 가와사키시와 연계하여 일본 최대의 화학 및 중공업생산 기지를 건설하였으며, 지금은 간척사업 등으로 면적을 확대하여 물류, 항공, 무역단지 조성에 힘쓰고 있다.

웨강아오 대만구와 세계 3대 만구를 비교해 보면, 인구와 면적은 가장 넓지만 1인당 GRDP를 보면 수익성이 가장 낮은 것을 알 수 있다. 경제규모로는 웨강아오가 도쿄 다음으로 큰 수준이나, 국가 GDP 중 점유비는 10.8%에 달해 다른 어느 만구보다 웨이강아오 대만구가 전체 국가경제에 미치는 영향이 큼을

예상할 수 있다. 웨강아오 대만구가 3대 만구에 비해 절대열위를 보이는 것은 3차산업 비중과 각종 순위 지표들이다. 웨강아오 대만구의 3차산업 비중은 62.2%로 다른 만구들이 82% 이상의 비중을 점유하고 있는 것과 대비된다. 또한 세계금융센터 순위와 포천 세계500대 기업 수에서도 열위를 나타내고 있는데, 이는 향후 웨강아오 대만구가 보완할 분야이다.

반면, 웨강아오 대만구가 우위를 보이는 분야는 컨테이너 화물처리량, 공항 여객량 등인데, 이는 세계 50대 컨테이너 항만 중 3곳(선전, 홍콩, 광저우)이나 웨강아오 대만구에 포진하고 있기 때문이다. 도쿄, 샌프란시스코, 뉴욕 만구의 성공요인은 모두 '제조업+무역기지형'의 만구 경제구조를 'IT+금융 중심 3차산업형'으로 전환시켰다는 점을 들 수 있다. 웨강아오 대만구의 특징은 비교적 완전한 산업 공급사슬(supply chain)을 갖추고 있다는 점을 들 수 있다.

〈표-8〉 세계 만구와 웨강아오 대만구간 거시경제지표 비교 (2017년)

구분	웨강아오 대만구	도쿄 만구	샌프란시스코 만구	뉴욕 만구
면적 (만㎢)	5.6	3.68	1.79	2.15
GRDP (억달러)	14866	16429	8000	12400
1인당 GRDP (달러)	22,291	45,471	111,888	73,372
GDP 중 GRDP 비중(%)*	10.8	41	4.4	7.7
무역액 (억달러)	10420	1464	489	1690
FDI (억달러)	2150	546	384	217
인구 (만명)	6669	3613	715	2340
이민자 비중(%)*	1.85	2.61	5.87	3.5
3차산업 비중*	62.2	82.3	82.8	89.4
컨테이너 화물량(만TEU)* (세계 항만순위)	6520 (선전3, 홍콩6, 광저우 7)	766 (Keihin 20)	227	465 (뉴욕 23)
공항 여객량(억명)*	1.75	1.12	0.71	1.3
세계금융센터 순위*	22(선전), 4(홍콩)	5	6	2

글로벌 혁신 순위*	14 (홍콩)	16	4	4
QS세계100대 대학수*	5	2	3	2
세계500대 기업수*	16	60	28	22

주: *지표는 2016년 수치임.
자료: World Shipping Council(2018), 李晓莉 외(2017), 黎江韵(2018), 综合开发研究院(中国・深圳)课题组(2017) 참고하여 저자 정리.

4. 웨강아오 대만구 발전규획강요 편제 과정

'웨강아오 강요'는 본장에서 살펴본 것처럼, 2008년에 공포된 주강삼각주지구 개혁발전규획강요(2008-2020)와 그 대부분의 체계를 같이 하고 있다. <표-9>는 2019년 2월 18일, '웨강아오 강요'가 공포되기까지 시기별로 공포된 관련 정책을 기술하고 있다.

먼저 1994년에 광동성 정부는 '주강삼각경제구 도시군규획'을 공포하였는데, 이는 광동성 최초로 성 발전 규획 범위에 홍콩과 마카오를 포함한 발전규획임에 그 특징이 있다. 따라서 홍콩의 중국 반환을 3년이나 앞두고, 이미 광동성 성 정부는 지방정부 차원에서 통합화에 기반을 둔 발전계획 준비를 시작했음을 알 수 있다.

2003년 6월에 중국-홍콩-마카오간 체결된 CEPA는 경제적인 통합을 이룬 결과물이며, 이를 기반으로 2005년에 광동성 정부는 주강삼각주 도시군 협조발전강요(2004-2020)를 편제하였는데, 동 강요에서 처음으로 만구(湾区) 개념을 제시한 바 있다. 이에 근거하여 2007년에 홍콩특별행정구는 '홍콩2030'이라는 장기발전 마스터플랜을 통해 광동-홍콩간 포괄적 기초인프라 건설이라는 협력 모델을 제시하기도 하였다.

'웨강아오 강요'의 주요 구성 중 하나는 공동의 생활권 조성이다. 광동, 홍콩, 마카오 세 지역은 2011년에 '환주강구 거주만구 건설 중점행동계획'을 체결하여, 이미 공동 생활권 조성에 합의한 바 있다. 또한 2015년에는 광동자유무역시범구를 출범시키면서, 홍콩 및 마카오와 인접한 3개 지역(南沙, 前海, 横琴)을 일체화 대상으로 명시하면서, 산업구조의통합화 체계를 마련했다.

따라서 '웨강아오 강요'는 1994년부터 시작된 이러한 통합화 흐름에 근거하여 단계적으로 편제된 것이라고 평가할 수 있으며, 결국 2017년에 중앙정부 차원의 권역발전 계획으로 격상할 수 있게된 기반이 마련된 것이다.

웨강아오 대만구와 '웨강아오 강요'가 중국 중앙정부 차원에서 공식적으로 언급된 것은 2017년 3월 5일, 제12기 전국인민대표대회 5차회의에서 국무원 총리 리커창의 정부업무보고에서였다. 리 총리는 대륙(본토)과 홍콩 및 마카오와의 합작을 추진하기 위해 웨강아오 대만구 도시군 발전규획(粤港澳大湾区城市群发展规划)을 연구하여 제정할 것을 밝혔다. 1년 후인 2018년도 정부업무보고(2018.3.5)에서 리커창 총리는 다시 한번 '웨강아오 강요'(粤港澳大湾区发展规划纲要)를 제정하여 실시할 것을 천명한 바 있다. 이로써 '웨강아오 강요'는 명실상부하게 국가급 권역발전 계획으로 격상된 것이다.

2018년 8월 15일, 국무원 산하에 웨강아오 대만구 건설영도 소조(粤港澳大湾区建设领导小组)가 설치 되었는데, 이는 '웨강아오 강요'가 서부대개발, 중부굴기, 동북진흥정책 차원으로 격상되었음을 의미한다. 동 소조 조장은 부총리 한정(韩正)이 임명되었고, 홍콩특별행정구 행정장관 캐리 람(林郑月娥), 마카오 특별행정구 행정장관 추이스안(崔世安) 등이 조원이다. 동 영도소조는 웨강아오 대만구 조성을 위해, 3대(상하이, 톈진, 광둥) 자유무역지대와 기능 협력, 웨강아오 대만구와 '일대일로' 협력. CEPA 업그레이드, 중국 본토 서비스업의 홍콩·마카오에 대한 개방확대 등을 추진할 예정이다.

2019년 2월 18일자로 '웨강아오 강요'가 중국 공산당 중앙위원회와 국무원 공동 명의로 공포되었으며, 이에 근거하여 광동성 정부는 국가 13·5규획(2016-2020)에 편입할 '웨강아오 대만구규획강요 실시의견 및 3년 행동계획' 편제를 마치고, 2019년 하반기 공포를 준비하고 있다.[37] 이는 '웨강아오 강요'에 대응한 광동성 성정부 차원의 실행계획(Action Plan)으로 볼 수 있다.

37) 香港商報(2019.1.29.)

〈표-9〉 웨강아오 대만구 관련 정책 공포 현황

시기, 해당 권역	정책	지역 통합 관련 주요 내용	비고
1994 광동	珠三角经济区城市群规划	광동-홍콩간 합작 발전 사상의 심화	-
2003.6 중국・홍콩・마카오	중국-홍콩・마카오 CEPA 체결	중국-홍콩・마카오 간 지역 경제통합화 시작	무역 분야에서 서비스, 투자로 확대
2004 광동	珠三角城镇群协调发展规划	광동-홍콩-마카오 간 발전 기능 부여	변경지역 발전 및 교통, 물류 일체화 명시
2005 광동	珠三角城镇群协调发展纲要(2004～2020)	주강삼각주 장기 발전 계획	만구(湾区) 개념 제시
2008 광동	珠三角改革发展规划纲要(2008-2020)	주강삼각주 발전 범위 확정	주강삼각주 발전 계획 명시화
2009 광동・홍콩・마카오	大珠江三角洲城镇群协调发展规划研究	기초인프라, 서비스 및 혁신체계 일체화	산업, 교통, 생태환경에 대한 3자 공동연구
2010.5 광동	珠三角五个一体化规划	인프라, 산업배치, 공공서비스, 도농규획 일체화	광동성 정부 편제
2010.4/2011.3 광동・홍콩・마카오	粤港合作框架协议 粤澳合作框架协议	광동・홍콩/광동・마카오간 CEPA간 연계성 강화	광동・홍콩・마카오 합작 패러다임협의
2011 광동・홍콩・마카오	环珠江口宜居湾区建设重点行动计划	광저우 선전 동관 중산 등에 공동 생활권 조성	2009년 3자연구 결과의 액션플랜
2014 광동	珠三角全域规划	광동자유무역시범구 활용 광저우-선전-홍콩 공동발전	-
2015 중국	推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动(일대일로 위한 웨강아오 대만구 제시)		중앙정부에서 처음으로 대만구 건설 명시
2015 광동	中国(广东)自由贸易试验区总体方案	광동자유무역실험구 출범	3지역(南沙,前海,横琴) 일체화 대상으로 명시
2016 광동	粤港澳地区空间发展战略规划	3지역 공통 발전을 위한 경제, 사회, 환경 조성	광동성도농규획설계연구원 편제
2016 중국	13・5규획	범삼각주 협력명시	十三五规划纲要

2016.11 광동	광동성 13·5 규획	웨강아오 대만구 건설 명시	성 정책 편제 시작
2017.3 중국	정부업무보고	웨강아오 대만구 도시군 발전규획 연구 제정	粤港澳大湾区城市群发展规划
2017.7 중국·홍콩·마카오	웨강아오 대만구 건설 심화 패러다임협의	인프라, 시장일체화, 산업·생활권 등 7대목표 확정	深化粤港澳合作推进大湾区建设框架协议
2018.8.15. 중국	웨강아오 대만구 건설영도 소조 설치	국무원 내 협의기구 공식 출범(부총리, 행정장관 2인)	粤港澳大湾区建设领导小组
2019.2.18. 중국	'웨강아오 강요' 공포 (粤港澳大湾区发展规划纲要)		공산당 중앙위 및 국무원 명의로 공포

자료: 周春山외, 「规划师」, 2018年4期, p.10. 및 张日新·谷卓桐, 「改革」, 2017年5期, pp.66. 및 泛珠三角合作信息网(www.pprd.org.cn)에 근거 저자 정리.

Ⅴ. 웨강아오 대만구 발전규획강요 체계와 특징

1. '웨강아오 강요' 체계

'웨강아오 강요'는 11장 41절로 구성된 방대한 분량이다. '웨강아오 강요'는 강령성 문건(纲领性文件)인데, 일반적으로 '강요(纲要)'는 명확히 수행해야 할 임무를 명시한 행동계획(Action Plan)이거나, 여러 하위 계획을 포괄적으로 지도(指导)하는 성격을 띤 '가이드 라인' 등 둘 중 하나의 성격을 띠게 된다.

'웨강아오 강요' 체계를 분석하면, 동 강요는 지방정부(광동성, 홍콩 및 마카오특별행정구)가 일정한 시기 내에 완수해야 할 임무와 목표를 명확히 제시한 행동계획(Action Plan) 성격을 보여주고 있다. '웨강아오 강요'를 종합해보면, 웨강아오 대만구가 추구하는 발전 목표는 다음과 같이 요약된다.

첫째, 웨강아오 대만구 내 지역을 일체화 시켜, 하나의 경제공동체로 만든다. 이를 위해 지역 내 인적교류, 물류, 자본, 정보의 자유로운 소통을 이룬다. 웨강아오 만구 내 구성원들의 출입국, 홍콩·마카오 주민의 광동성 내 취업 및

학업 등을 완화하고, 구성원들의 자유로운 이동 실현하고자 한다.

둘째, 대외무역 관리 시스템 개혁 등을 통해 상품의 자유 이동을 실현하려 한다. 셋째, 웨강아오 대만구 금융 시스템 개혁으로 자금의 자유이동을 실현하고자 한다. 넷째, 정보장벽을 타파하고, 공동으로 네트워크 안전을 유지하여 정보의 안전하고 자유로운 이동 실현한다.

이러한 목표 달성을 위해, 중국정부와 홍콩 및 마카오 특별행정구 정부는 웨강아오 대만구 내 항구 및 공항이 각자의 특성과 장점을 충분히 발휘하도록 하여, 전세계 범위에서 화물과 자본의 집산지가 되게 한다. 강주아오대교 건설을 계기로 입체적인 교통 연결 네트워크를 구축하고, 철도, 도로, 터널, 대양항로와 공항, 항구 등 인프라의 상호연결을 추진한다.

2. '웨강아오 강요' 주요 내용 및 특징

1) 지역 발전 전략

먼저 홍콩-선전, 광저우-포산, 마카오-주하이 3대 지역을 지역발전 중심으로 규정했다. 또한 광저우-포산은 도시 일체화를 추진하며, 주강 서안지역 발전수준을 제고할 계획이다. 웨강아오 대만구의 4대 중심도시로 홍콩, 마카오, 광저우, 선전을 확정하였으며, 도시별 발전 전략을 요약하면 다음과 같다.

홍콩: 국제금융·항공운송·무역센터 및 국제항공 중심축 공고화, 역외(off-shore) 위안화업무 센터, 국제자산관리센터 및 리스크관리센터 기능 강화, 아시아태평양지역 국제법률 및 분쟁해결서비스센터 조성.

마카오: 세계적인 레저휴식 센터, 중국-포르투갈어 사용국가 상업무역협력 서비스 플랫폼 조성.

광저우: 국제상무센터·종합교통중심축 기능 강화, 과학기술교육문화센터 기능 육성, 국제대도시 건설.

선전: 현대화된 국제도시, 세계적 영향력 지닌 창조혁신창의 도시 조성.

〈표-10〉 '웨강아오 강요' 체계

장	절 (중점분야)	주요 목표 및 내용
1.규획 배경	-	범주강삼각주 발전 도모, 일국양제 선양 경제총량 10조 위안(2017)
2.전체요구	지도사상, 기본원칙, 전략적 포지셔닝, 발전목표	목표기한 : 2022년, 2035년. - 일국양제를 관철시키기 위한 사상 배경 - 일대일로 건설을 위한 중점 권역으로 조성
3.공간배치	도시군 및 도시발전체계 구축	홍콩, 마카오, 광저우, 선전 등 도시별 발전 전략 제시, 범주삼각주 발전으로 확대
4.국제과학기술 창신센터 건설	개방형 권역협동체제 구축	- 광저우-선전-홍콩-마카오 과학기술창신 네트워크 추진
5.기초시설 통합화	현대적 종합교통운수망 구축	- 항만, 공항 연결체계 구축 - 세 지역간 수자원 안정보장 체계 구축
6.국제적 현대산업체계 구축	선진제조업 조성, 해양경제 발전	- 전략적 신흥산업 및 현대서비스업 발전 도모 - 지역별, 도시별 발전 산업군 제시
7.생태문명건설	환경보호 추진	- 수자원 보호에 중점(상수원 보호, 하수처리강화). - 저탄소 발전모델 강화
8.거주·근무·레저가 편한 양질의 생활권 구축	교육기지 건설, 레저만구 및 창업단지 조성	- 세 지역내 대학간 협력강화(학점인정, 융합학과). - 무비자 6일 관광체류 허용
9.일대일로 건설 공동 참여	비즈니스 환경 조성, 시장 일체화	- CEPA 적극 활용 - 일대일로 지원기지 역할 부여 및 수행(금융, 투자, 화교역할 제고)
10.협력발전 플랫폼 구축	선전 첸하이, 광저우 난사, 주하이 헝친 협력강화	- 첸하이 현대서비스 협력강화 - 광저우 난사 협력시범구 조성 및 금융협력 강화. - 주하이 헝친 레저 시범구 건설
11.규획실시	조직 및 중점 업무	- 영도소조 역할·금융리스크·재정적자 방지 강조 - 세 지역 정부간 협력 기제 구축 및 평가 환류 시스템(국무원 내) 구축

자료: '강요' 참조하여 저자 정리. 원문은 중국 주홍콩특별행정구 연락판공실 홈 페이지 참조 (www.locpg.gov.cn/jsdt/2019-02/18/c_1210062255.htm)

이외 기타 웨강아오 대만구 내 도시들은 특색을 갖춘 도시(城镇) 발전, 도시-농촌 융합발전을 촉진한다. 또한 광대역개념의 주강삼각주 지역 발전을 도모하기 위해 웨강아오 대만구와 복건해협 서안 도시군 및 광서북부만 도시군간 연계발전을 추진한다.

역내 양질의 생활권 구축을 위해 교육・문화 분야 협력 발전을 추진한다. 세 지역에서 특정과목 학점 상호인정, 지역간 학생이동 등을 추진하며, 인문구역(국가음악산업기지, 홍콩고궁박물관 등)을 건설하고, 청소년 및 국제적 문화교류를 확대한다. 주강삼각주 지역 내 6일간 무비자 체류를 허용하며, 마카오에 세계적인 관광 레저센터를 구축하고, 홍콩-광저우-선전 국제카페리항 건설, 차오저우-잔장 및 홍콩-마카오를 연결하는 해변관광도로를 건설하기로 한다.

역내 취・창업공간이 될, 홍콩-마카오 청년 및 중소기업 중국내륙발전 지지, 홍콩-선전, 동관, 혜주, 남사, 중산 등 지역 청년창업기지, 강문, 광저우 쩡청 등 지역에 화교창조혁신산업기지를 조성한다. 의료보건 분야 협력을 강화하고, 중산 바이오과학기술 창조혁신, 마카오-홍콩 중약품질실험실, 중의약 표준화・국제화 등 사업을 추진한다.

광동-홍콩-마카오 협력발전 플랫폼은 선전 첸하이와 광저우 난사 지역에서 중점 수행한다. 선전 첸하이(前海)와 홍콩은 현대서비스업 협력지역으로 발전시켜 그 기능을 고도화한다.

광저우 난사(南沙)에는 웨강아오 대만구의 전면협력시범지역을 구축한다. 홍콩-마카오와 연합하여 높은 수준의 대외개방 통로를 조성한다. 기존의 국가급 신구와 광동자유무역시범구를 활용하고, 창조혁신발전시범구를 건설한다. 차세대정보기술・AI・Bio-헬스・해양과학기술・신소재 등 산업을 이곳에 배치한다. 또한 플랫폼경제・공유경제・체험경제 등 신규업종을 육성하며, 금융서비스 플랫폼을 구축하고, 이를 통해 양질의 생활권역을 조성한다.

2) 일대일로 방침

‘웨강아오 강요’는 제1장 편제 배경이나, 제9장의 독립된 장(일대일로 건설에 긴밀히 합작하여 공통참여)을 통해 광동-홍콩-마카오가 일대일로의 중심 지원지역이 되어야 함을 부각시키고 있다. 그 방안으로는 역내 시장 환경을 고도화하여 일대일로 프로젝트에 간접적인 지원을 하는 방법과 각종 기금을 설치하여 직접적으로 참여하는 방법을 제시하고 있다.

〈표-11〉 ‘웨강아오 강요’ 주요 내용

구분	중점 분야	중점 프로젝트(해당 지역)
과학기술 전략	개방형 지역협력 창조혁신 공동체	광저우--선전-홍콩-마카오 과학기술 창조혁신벨트. 빅데이터 센터 및 국제적 창조혁신 플랫폼
	과학기술창조혁신 플랫폼	국가자주창조혁신시범구, 홍콩-선전 창조혁신 및 과학기술원구, 中新광저우지식성, 난사慶盛과학기술창조혁신산업지구, 헝친광동-마카오합작 중의약과학기술산업원구
	5대 R&D센터 구축	홍콩물류 및 SCM관리응용기술, 방직 및 의류, 정보통신기술, 자동차부품, 나노 및 선진신소재 등
	지역별 창조혁신 환경 개선	국가급 기술성과인큐베이터 및 청년창업기지. 광저우 지식재산권법원. 홍콩 웨강아오 대만구 지식재산권무역센터
산업발전 전략	선진 제조업	인터넷・빅데이터・AI와 실물경제 융합. 주하이-포산 선진장비제조. 선전-동관 IT 등 선진제조업 클러스터
	전략적 신흥산업	新지주산업: 차세대정보 및 Bio기술, 첨단장비제조, 신소재. 신형디스플레이・차세대통신기술・5G・이동인터넷・생물의약・최첨단의학진단설비・게놈검측・현대중의약・AI로봇・3D프린트・우주항법응용분야. 정보소비・신형헬스기술・해양공정장비・고성능IC. 디지털 창의산업(디지털문화장비 등)
	현대 서비스업	홍콩국제금융센터, 마카오-주하이 금융합작시범구. 홍콩녹색채권인증기구, 광저우 녹색금융개혁창조혁신시험구 및 탄소배출권선물거래소, 마카오 위안화결제증권시장・중국-포르투갈 금융서비스플랫폼, 선전보험창조혁신시험구. 채권시장 후강통, 선강통. 제3자 및 콜드체인 물류
	해양경제	해상관광, 해양과학기술, 해양생물산업. 선전해양중심도시 육성. 홍콩해상보험, 재보험 및 선박금융 발전 도모

SOC 구축	종합교통운송시스템	홍콩, 광저우, 선전, 마카오, 주하이공항. 고속철 및 고속도로 중심 쾌속교통망 구축(도시간 1시간 생활권)
	정보 인프라	IPv6 차세대인터넷망, 무선광대역도시군, 무료고속무선지역망, 도시광대역 광케이블, 초고해상도 디지털가정인터넷망. 교통-에너지-정부-주민생활 스마트 도시군 인프라
	안정적 에너지 시스템 구축	청결-저탄소-안전-고효율 에너지 공급망구축. 녹색저탄소에너지원개발. 천연가스・재생가능에너지이용. 풍력・태양광・Bio매스・원자력・석탄청결화. 도시지역 송수전 능력 제고
	안정적 수자원 공급	주강 수자원 통일관리. 수리재난방지・재난감소시스템 구축. 주강하구 종합관리. 마카오-주하이-중산 홍수방지 시스템

자료: '웨강아오 강요' 참조하여 저자정리. 원문은 중국 주홍콩특별행정구 연락판공실 홈 페이지 참조 (中央人民政府驻香港特别行政区联络办公室. www.locpg.gov.cn/jsdt/2019-02/18/c_1210062255.htm)

첫째, 전세계적 경쟁력을 가진 시장・경영 환경 조성을 명시하고 있는데, 이를 위해서는 외자 진입전 내국민대우 및 네가티브 리스트 관리, 국제중재센터 설립, 인터넷 플러스 행정서비스 모델 창조혁신 등을 들고 있다. 둘째로 시장일체화 수준 제고를 위해서는 투자 간소화(CEPA 협의) 및 무역 자유화(광저우 난사 수출입상품 품질추적센터, CEPA 서비스무역협 실현)를 명시하고 있다. 이를 통해 인원과 상품의 자유로운 이동을 확보할 계획이다.

셋째로는 대외개방 확대를 위한 웨강아오 대만구-일대일로 연결지역 조성, 국제경제협력 참여, 국제시장 공동개척을 제시했다. 이를 위해 홍콩에는 오프쇼어 위안화업무 허브를 조성하고, 마카오에는 실크로드기금, AIIB, 중국-남미 산업・에너지협력기금, 중국-아프리카 산업・에너지 협력기금 합작을 도모한다. 또한 광동-홍콩-마카오 기업들의 녹지투자, 다국간 M&A, 산업원구 공동건설 등을 지원할 계획이다.

Ⅵ. 결론

1. 문제점 및 전망

이상과 같이 '웨강아오 강요'를 살펴본 결과, 동 정책은 광동-홍콩-마카오 통합화에 다음과 같은 영향력을 끼칠 것으로 전망된다.

첫째, 홍콩·마카오 경제의 중국내륙 귀속화가 더욱 가속 될 것이다. 세 지역이 모두 원활하게 경제적 통합을 이룬다면 사실상 경계가 사라지는 하나의 광역경제권이 되기 때문이다. 다만 이러한 통합이 세 지역의 공동 발전을 유도할지 혹은 중국내륙의 일방적인 발전을 꾀할지는 보다 심화된 연구가 필요해 보인다. 아울러 브렉시트(BREXIT)가 진행중인 영국과 EU에서 보이는 것처럼, 홍콩·마카오에게는 경제의 지평이 넓어지는 면도 있으면서 또한 독자적 경제정책 수립에 상당한 제약적 요소가 등장할 가능성도 있다.

둘째, '웨강아오 강요'는 일국양제의 가이드 라인 역할을 할 전망이다. '웨강아오 강요'는 일국양제 실험장을 기존 홍콩·마카오에서 광동성 9개시까지 확대시킨 것으로 판단된다. 2017년 7월, 시진핑 주석의 주재아래 4자(국가발전개혁위원회 주임, 광동성 성장, 홍콩·마카오특별행정구 행정장관)가 서명한 '웨강아오 대만구 건설심화 패러다임협의'에서도 동 대만구의 건설은 일국양제 방침의 관철을 보장함이 첫 번째 원칙임을 명시하고 있기 때문이다.

셋째, '웨강아오 강요'는 지역경제통합체인 FTA(Free Trade Agreement)의 다음 단계인 공동시장(Common Market)으로 발전을 가속화 할 전망이다. 지역무역협정(Regional Trade Agreement)인 중국·홍콩·마카오간 CEPA는 상품의 자유이동을 보장하고 있고, 추가 서비스 및 투자 협상을 통해서 기타 생산요소(자본, 인력)의 자유이동을 도모하고 있다. '웨강아오 강요'에서 명시한 공동 생활권 및 산업단지 활성화를 위해서는 생산요소의 자유이동이 필요하기 때문이다.

반면, 전혀 다른 체제의 일체화를 추진하려 하는 웨강아오 대만구 정책은 다음과 같은 문제점과 우려도 가지고 있다.

첫째, 홍콩·마카오와 중국내륙의 문화적 차이가 가져올 어려움이다. 자본주의 자유시장경제 문화가 자연스럽게 몸에 배어있는 홍콩·마카오인들과 공산주의 정치·사회주의 경제에 익숙한 중국인들 사이에 기본적인 사고방식과 문화 습관의 차이는 적지 않다. 지역적 통합이 원활히 이루어지려면 깊이있는 문화적 통합이 반드시 수반되어야 하는데, 이는 사회전체의 시스템과 관련성이 있어 쉽지 않은 문제이다. '웨강아오 강요' 안에서 인문공간의 배치를 강조하고 있는 것도 이러한 점을 감안하고 있는 것으로 보인다. 그럼에도 불구하고 지역간 교육내용, 인문문화의 핵심 내용의 차이 등은 중국내륙과 홍콩·마카오를 하나로 완전히 융합하는데 걸림돌이 될 가능성이 크다.

둘째, 세 지역의 성공적인 통합은 양안(중국과 타이완) 관계에도 영향을 끼칠 수 있다. '웨강아오 강요'에는 해협서안도시군(海峡西岸城市群)과의 연계발전도 언급되고 있는데, 해협서안도시군의 5대 중점도시는 타이완을 마주하고 있는 해안연선의 도시를 의미한다. 푸저우(福州), 취안저우(泉州), 샤먼(厦门) 등 복건성 내 도시와 원저우(温州.절강), 산터우(汕头.광동) 등이다. 따라서 현재 2010년 타이완과 ECFA 체결이후 안정적 발전모델을 구축하고 있는 푸젠성 내 주요 도시들의 역할 변화가 요구될 경우, 타이완 입장에서는 경쟁자로 부상할 강력한 통합시장을 마주하게 될 가능성이 존재하기 때문이다.

셋째, 중국정부는 웨강아오 대만구 정책과 '일대일로' 정책을 강력하게 연계하여 발전을 도모하려 하고 있다. 그러나 무리한 추진은 웨강아오 대만구 정책의 실패를 부를 가능성이 커 보인다. '웨강아오 대만구 건설심화 패러다임협의(2017.7.1)'에서 명시된 7대 합작영역 중 하나도 일대일로 연선국가와의 국제합작이다. 게다가 웨강아오 대만구를 일대일로를 위한 중요한 '지원구(支撑区)'임을 밝힌 바 있다.

이에 앞서 2015년 3월 28일 국가발전개혁위원회에서 공포한 '실크로드 경제

벨트 및 21세기 해상 실크로드 공동건설 추진에 대한 비전과 행동'에서도 '일대일로' 건설을 위해 선전 첸하이, 광저우 난사, 주하이 헝친 등과 홍콩·마카오 간 합작을 강화하여, 웨강아오 대만구를 조성할 것을 명시했다. 따라서 중국 정부의 과다한 연계성 강조가 웨강아오 대만구 자체의 발전에 저해요인으로 작용할 우려가 있어 보인다.

2. 시사점

중국이라는 최대 소비시장 중에서도 성장 잠재력이 가장 큰 권역인 웨강아오 대만구의 등장은 우리 기업들에게 적지 않은 시사점을 제공한다.

첫째, 중국의 3대 경제블록의 하나인 주강삼각주 경제권이 홍콩-마카오와 융합되면서 거대 경제권을 형성하고 있는 상황에서 웨강아오 대만구의 경제통합 발전계획은 이 지역 발전에 더욱 박차를 가하는 역할을 할 것이다. 우리기업에게는 새로운 고급의 소비시장이 열리는 동시에, 4차산업 분야에서 협력과 경쟁의 대상들이 우후죽순처럼 생겨나는 상황을 맞게 될 것이다. 따라서 관련 지역에 소재하는 홍콩-광동의 기업들과 보다 긴밀한 합작관계를 추진하여 관련 시장개척 및 심화에 나서야 할 것이다.

둘째, 사실상 한국 면적의 1/2이 넘는 광대한 지역(5.6만㎢)을 선진국으로 만들려는 웨강아오 대만구의 경제통합 발전계획은 우리나라 경제에는 또 다른 강력한 경쟁자의 등장으로 볼 수 있다. 정책적 관점에서 비록 규모의 차이가 크기는 하지만 웨강아오 대만구의 발전전략(만을 둘러싼 광대역 지역의 경제통합, 도시군 형성, 인프라 구축, 첨단 산업클러스터 형성, 금융물류통합, 해양-해안-내륙의 입체적 연계 등)의 내용과 발전추세를 면밀히 추적하여 새만금, 광양만, 부산신항 배후경제권, 각 지역의 경제자유무역지대 등 우리나라의 지역발전계획 추진에 있어 보다 입체적이며 통합적인 정책적 보완과 대응책을 마련하여야 할 것이다.

셋째, 도시별 차별화된 진출 전략이 요구된다. 9개 도시의 13·5규획을 종합해 보면, 웨강아오 대만구 9개 도시는 중복된 산업구조로 인한 경쟁구도를 방지하고 시너지 효과 극대화를 위해 도시별로 특화된 산업을 육성시킬 계획이다. 따라서 항운·항공·R&D허브(광저우), IT산업혁신센터(선전), 선진장비제조(포산), IT기술전환센터(동관), 현대장비제조·건강산업(중산), 과학기술산업연계센터(자오칭), 석유화학·클라우드 및 스마트기반 클러스터(후이저우), 산업혁신기지·중소형 화교기업 창업단지(장먼) 등으로 제시된 특화 방향을 인지하고 맞춤형 진출 전략 수립이 요구된다.

참고문헌

강장희(1990), 1999년의 마카오: 16세기 포르투갈의 동아시아 무역권 참여과정에 대해,「동양학연구」5권.

김동하(2015), 홍콩의 센트럴 점령 시위를 통해서 본 일국양제 고찰,「한중사회과학연구」13권 4호.

김동하(2019), 웨강아오 대만구 정책화 과정과 함의,「중국학」66집.

박강(2010),『아편과 20세기 중국』, 선인.

서창배(2009), 중국 본토와 홍콩,마카오 경제 통합 어디까지 왔나,「친디아저널」37권.

전경(2009), 개혁개방의 새 단계 서막, 주장삼각주 발전구상,「친디아저널」32권.

정지현・김홍원(2011), 광동성 산업지도,「중국 권역별・성별 기초자료 11-01」, KIEP.

정해용(2000), 시장화 과정에서의 중국 지방정부 개혁과 중앙의 역할: 주강삼각주 지역을 중심으로,「중소연구」24권 2호.

최병헌(2007), 홍콩과 주강(珠江)삼각주간 협력관계 변화에 관한 연구,「중소연구」31권 3호.

허흥호(2013), 중국 환발해경제권의 형성과 발전-주강삼각주경제권 및 장강삼각주 경제권과의 비교,「중소연구」37권 3호.

KIEP CSF, 정식 출범하는 광둥자유무역구의 개황과 발전 전략, 2015.04.22.

KOTRA(2016), 중국자유무역시범구 운영현황 및 시사점.

邓志新(2018a), 粤港澳大湾区战略中深圳的发展策略—从竞争战略到竞争优势,「改革与战略」, 2018年7期.

邓志新(2018b), 粤港澳大湾区与世界著名湾区经济的比较分析,「对外经贸实务」, 2018年4期.

广东省地方史志编撰委员会(2004),『广东省志・粤港澳关系志』, 广东人民出版社,

哈尔滨工业大学(深圳)经济管理学院课题组(2017), 粤港澳大湾区发展规划研究,「开放导报」, 2017年4期.

黄玉蓉・曾超(2018), 文化共同体视野下的粤港澳大湾区文化合作研究,「广州大学学报」, 2018年10期.

眭文娟・张昱・王大卫(2018), 粤港澳大湾区产业协同的发展现状—以珠三角9市制造业为例,「城市观察」, 2018年5期.

李建平(2017), 粤港澳大湾区协作治理机制的演进与展望,「规划师」, 2017年11期.

李郇・郑莎莉・梁育填(2017), 贸易促进下的粤港澳大湾区一体化发展,「热带地理」, 2017年6期.

黎江韵(2018), 一带一路建设背景下,粤港澳大湾区的发展与挑战,「特区经济」, 2018年10期.

梁育民・邱雪情(2018), 香港在粤港澳大湾区建设中的定位与作用—兼论新时期粤港澳合作平台建设,「城市观察」, 2018年1期.

卢佩莹・王波(2018), 从区域一体化看融合交通—以粤港澳大湾区和港深广高铁线为例,「地理科学进展」, 2018年12期.

宁红玉(2018), 港珠澳大桥:延伸至深圳和简免签构想,「开放导报」, 2018年3期.

刘云刚・侯璐璐・许志桦(2018), 粤港澳大湾区跨境区域协调: 现状、问题与展望,「城市观察」, 2018年1期.

刘孝斌(2018), 中国特色社会主义新时代下的粤港澳大湾区建设,「贵阳市委党校学报」, 2018年1期.

张日新・谷卓桐(2017), 粤港澳大湾区的来龙去脉与下一步,「改革」, 2017年5期.

张昱・陈俊坤(2017), 粤港澳大湾区经济开放度研究—基于四大湾区比较分析, 「城市观察」, 2017年6期.

周春山・邓鸿鹄・史晨怡(2018), 粤港澳大湾区协同发展特征及机制,「规划师」, 2018年4期.

综合开发研究院(中国深圳)课题组(2017), 以 “双转型”引领粤港澳大湾区发展,「开放导报」, 2017年4期.

汪德贵(2017), 粤港澳大湾区建设背景下的港口发展之途,「中国港口」, 2017年12期.

吴东武・鄢恒・王慧君(2018), 粤港澳大湾区背景下珠中江经济圈经济发展机制研究—基于地缘经济视域,「西华大学学报」, 2018年5期.

Eddie C. M. Hui, Xun Li, Tingting Chen, Wei Lang(2018), Deciphering the spatial structure of China’s megacity region: A new bay area—The Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area in the making, Cities, In press, corrected proof, Available online 28 October 2018.

Naubahar Sharif, Can Huang(2012), Innovation strategy, firm survival and relocation: The case of Hong Kong-owned manufacturing in Guangdong Province, China, Research Policy, Volume 41 Issue 1, February 2012.

Xianchun Zhang, Quan-en Guo, Darren Man-wai Cheung, Tianyao Zhang(2018), Evaluating the institutional performance of the Pearl River Delta integration policy through intercity cooperation network analysis,

Cities, Volume 81, November 2018.
中国2017年国民经济和社会发展统计公报 http://www.stats.gov.cn/tjsj/zxfb/201802/t20180228_1585631.html (검색일자: 2019-02-13)
World Shipping Council, 'TOP 50 WORLD CONTAINER PORTS', http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports (검색일자: 2019-02-13)
国务院(2018), 粤港澳大湾区发展规划纲要, 中央人民政府驻香港特别行政区联络办公室, www.locpg.gov.cn/jsdt/2019-02/18/c_1210062255.htm (검색일자: 2019-02-18)

국문초록

웨강아오 대만구 발전규획과 광동-홍콩-마카오 통합 관계성 연구

김 동 하
부산외국어대학교 중국학부 부교수
곽 복 선
경성대학교 중국학과 교수

중국은 2019년 2월에 '웨강아오 대만구 발전규획강요'를 공포했다. 동 '웨강아오 강요'는 광동성 9개시와 '일국양제'를 실시하고 있는 홍콩 및 마카오 특별행정구 간의 지역통합화 정책이며, 광동자유무역시범구 조성, 강주아오 대교 개통 등으로 웨강아오 대만구 조성에 필요한 제도 및 기초 인프라를 갖추었다. 본고는 '웨강아오 강요'의 체계와 특징을 살펴보고, 분석을 통해 해당권역 통합과 대만구 정책간의 관계성 및 문제점을 도출하는 것을 연구목적으로 한다. 분석결과, '웨강아오 강요'는 홍콩과 마카오의 중국내륙에 대한 의존도를 더욱 강화할 전망이며, 일국양제의 가이드 라인 역할을 할 전망이다. 또한 이미 CEPA를 통해 상품시장을 통합한 중국-홍콩-마카오 세 지역은 공동시장을 향한 높은 수준의 통합화를 가속화 할 전망이다. 다만 이질적 제도 하의 지역간 통합화, 광동성 내부의 격차 극복, 일대일로 정책과의 불협화음, 타이완과의 경쟁구도 형성 가능이라는 어려움도 상존한다. 동 정책은 적극적인 신시장 및 인프라 건설 참여, 우리나라 지역발전 계획과의 대응책 마련, 도시별 차별화 진출전략 필요라는 시사점을 우리 기업에게 제시하고 있다.

핵심주제어: 홍콩, 마카오, 주강삼각주, 웨강아오 대만구, 웨강아오 대만구 발전규획강요

Abstract

A study on the development plan for Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area and its implication to Pearl River Delta

Kim, Dong-Ha
Busan University of Foreign Studies
Kwag, Bok-Sun
Kyungsung University

In February 2019, China promulgated the Development Plan for Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area(GHM-Bay). This is the regional integration policy between 9 cities in Guangdong Province of China, Hong Kong and Macao Special Administrative Region, which implements the 'One Country Two System'. Also, the Guangdong Pilot Free Trade Zone was established and Guangdong-Macao-Hong Kong Bridge opened. The purpose of this study is find out its basic infrastructure of the GHM-Bay policy and draws up the problems of the policy, predicts its influence to the Area. As a result of the analysis, it is expected that the GHM-Bay policy will further strengthen Hong Kong and Macao's reliance on inland China, and will serve as a guide line for the 'One Country Two system'. China-Hong Kong-Macao which have already integrated the commodity market through CEPA, are expected to accelerate the high level of integration towards the Common Market. However, difficulties such as integration between regions under a heterogeneous system, overcoming gaps in Guangdong Province, dissonance with policy of 'One Belt One Road' and the possibility of forming a competition with Taiwan exist. The policy suggests to

Korean companies that they need to participate in new markets of GHM-Bay of infrastructure construction, also need for differentiating strategies into the 9 cities in Guangdong. Additionally Korean government need to prepare countermeasures to GHM-Bay policy against local development plans in Korea.

Key words: Hong Kong, Macao, Pearl River Delta, Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area, Development Plan for Guangdong–Hong Kong–Macao Greater Bay Area