

長江三角洲地區 空間構造의 現代的 變容 : 1978~2006*

류 제 헌**

The Modern Transformation of Spatial Structure in the Changjiang Delta Region: 1978~2006*

Ryu, Je-Hun**

요약 : 오늘날 長江三角洲地區(약칭: 長三角)라는 명칭은 행정구역상으로 上海市(1개 省級 城市)를 비롯한 16개 城市(3개 副省級 城市와 12개 地級 城市)를 가리킨다. 개혁·개방(1978) 이후, 특히 浦東新區의 개발·개방(1992) 이후, 지금까지 長江三角洲地區의 발전 속도는 중국에서는 물론이고 다른 국가에서도 그 유례를 찾아보기 힘들 정도로 빠른 것이다. 본 연구는 1978년부터 2006년까지 長江三角洲地區 空間構造의 現代的 變容을 産業化, 城市化, 經濟一體化라는 세 가지 측면에서 분석하는 것을 목적으로 하고 있다. 이러한 분석의 결과, 산업화에 있어서 수평적이고 수직적인 공간적 분화가 지금도 진행되고 있기는 하지만 아직까지 만족할 만한 수준에는 도달하지 못하고 있다는 사실이 밝혀졌다. 시장과 기업의 활동에 대한 정부의 지나친 행정적 간섭이 서비스 산업을 비롯한 산업의 城市間 공간적 분화를 수반하는 經濟一體化를 방해하고 있는 것으로 보인다. 또한 동일한 공업 업종에 대한 중복 투자와 건설로 인하여 城市機能의 特化가 아직까지 성숙 단계에 접어들지 못한 상태에 있는 것으로 보인다. 城市階層의 구성에 있어서 大城市와 小城鎮의 기능을 공간-경제적으로 중계하는 역할을 하는 中等城市의 숫자가 상대적으로 부족하다.

주요어 : 長江三角洲地區, 經濟一體化, 산업의 공간적 분화, 정부의 간섭, 城市機能의 特化

Abstract : Today, the name of Changjiang (Yangtze) Delta Region is used to designate an economic region which consists of sixteen cities including Shanghai City. The region has achieved the highest rate of economic growth in the world as well as in China since China opened its economy toward the world market. The aim of this study is to examine the modern transition of spatial structure in the region after the opening policy (1978) and the membership of WTO (2000). In the examination, the study divides the spatial structure into three aspects: industrialization, urbanization and economic integration. The outcome of examination suggests that spatial division of industry, horizontally and vertically, has not reached a satisfactory level even if it is still in progress. The study proposes that the intervention of government in the market and company activity has hindered the spatial division of industry including service sector between the cities, and thus the economic integration. It further suggests that the specialization of urban function has not entered into the maturing stage, with the shortage of mid-size cities that would mediate spatial-economically between the large-size cities and the small-size cities in the urban hierarchy.

Key Words : Changjiang (Yangtze) Delta Region, economic integration, spatial division of industry, intervention of government, specialization of urban function

1. 서론

흔히 중국의 학계와 정부에 의해 언급되는 ‘長江三角洲地區’(약칭: 長三角)라는 명칭은 때로는 長江三角洲經濟區, 上海經濟區, 長江三角洲都市圈, 大上海都市圈이라고도 불리는 것이다. 이러한 명칭은 명칭 그 자체도 그러하거나 그것이 가리키는 지리적 범위 또한 경우에 따라 크고 작은 차이가 난다. 왜냐하면 이는 長江流域盆地라는 자연지리적

단위를 기초로 하고 있기는 하지만 궁극적으로는 경제지리적 단위를 지칭하는 명칭이기 때문이다. 사실상 長江三角洲地區라는 명칭은 1992년 上海市 정부의 주도로 上海市를 중심으로 하는 경제지역을 가리키기 위해 최초로 불리었다. 그 후 長江三角洲地區라는 명칭이 가리키는 범위는 1997년과 2003년에 걸쳐 그 외연이 확대되는 방향으로 조정되었다. 현재는 행정구역상으로 長江三角洲地區는 上海市(1개 省級 城市)를 비롯한 16개 城市(3개

* 이 논문은 한국교원대학교 2009학년도 KNUE 학술연구비 지원을 받아 수행하였음.

** 한국교원대학교 제2대학 지리교육과 교수(Professor, Dept. of Geography Education, Korea National University of Education)(jhryu@knu.ac.kr)

副省級 城市와 12개 地級 城市)로 규정되고 있다. 여기에 포함되는 城市는 上海, 南京, 杭州, 揚州, 泰州, 南通, 鎮江, 常州, 無錫, 蘇州, 湖州, 紹興, 寧波, 舟山, 台州이다.

그러나 台州市가 가입한지(2003) 얼마 되지 않은 관계로 2000년대 長江三角洲地區에 대한 통계 자료는 대부분 台州市를 제외한 15개 城市를 대상으로 편찬되어 있다. 이러한 사정을 감안하여 앞으로 본 연구는 城市間 비교를 하거나 長江三角洲地區 전체를 언급할 때 台州市를 제외한 15개 城市를 대상으로 할 것이다. 2000년대 들어와 長江三角洲地區가 하나의 (경제)지역 단위로 중국 정부뿐만 아니라 세인의 주목을 받는 이유는 그것이 중국 전체에서 차지하는 경제적 비중과 수행하는 기능이 워낙 막대하고 막강하기 때문일 것이다. 2004년 상반기를 기준으로 할 때, 長江三角洲地區는 토지 면적이 전국 육지의 2%에 불과하지만 인구 숫자는 전국의 약 10%를 차지하고 있다. 경제 비중은 인구 비중에 비해 훨씬 높다. 長江三角洲地區는 전국 GDP의 26%를 생산하고 전국 수출입액의 37%를 차지하였다(中國產業地圖編委會, 2005, 4-5). 또한 이와 같은 시기에 長江三角洲地區는 중국에 실제로 투자된 외국자본의 52%를 유치하고 전국의 고정자산 투자총액의 30%를 흡수하였다.

이러한 시대적 변화를 배경으로, 2000년대부터 중국의 제반 학계는 다각적인 관점에서 經濟一體化, 즉 경제적 통합을 중심으로 하는 長江三角洲地區에 대한 논의와 연구에 열중하고 있다. 여기에는 비단 인문(경제)지리학뿐만 아니라 지역경제학, 인구·자원·환경 경제학, 산업경제학, 국민경제학, 토지자원관리학, 행정관리학 등과 같은 다양한 사회과학 분야가 적극적으로 참여하고 있다. 본 연구는 2001년부터 2006년까지 중국에서 발표된 長江三角洲地區에 관한 사회과학 분야의 연구를 석·박사 논문을 중심으로 분석하여 주요 논제를 유형별로 추출하고자 한다. 주요 논제의 유형은 인문(경제)지리학의 입장을 반영하여 産業化, 城市化, 一體化로 분류하기로 하였다. 여기에서 産業化는 산업의 공간적 집중과 분산, 城市化는 성시 체계의 발달, 그리고 經濟一體化는 行政區經濟의 작용을 중시하는 개념이다. 이와 같은 방법으로 주요 논제를 추출하려는 이유는 향후 반드시 필요하

다고 판단되는 長江三角洲地區 空間構造의 現代의 變容에 대한 심층적이고 세부적인 연구를 위한 기초를 마련하려고 하기 때문이다.

실제적으로, 長江三角洲地區 空間構造에 관한 연구 주제는 産業化, 城市化, 一體化의 유형으로 상호 구별되기 보다는 둘 이상의 유형들이 하나의 연구에 배합되어 있다. 3가지 주제 중에서 하나를 집중적으로 연구하는 것이 전혀 없지는 않지만, 그 대부분이 2가지 내지 3가지를 관련시켜 연구하는 것들이다. 城市化에 관한 연구는 産業化에 관한 연구를 관련시키려는 노력을 하고 있지만(靖學靑 2004), 一體化에 관한 연구는 産業化와 城市化는 물론 行政區域에 관한 분석까지도 아우르고 있다(張兆安 2006). 産業化에 관한 연구는 그동안 가장 많은 분량의 업적을 축적하고 있을 뿐만 아니라 산업구조의 진화·발전, 산업의 이전과 집중·집적, 産業群落的 진화 등과 같은 논제를 집중적으로 분석하고 있다(郭利平 2005; 魏星 2005; 朱永 2005). 그러므로 본 연구는 長江三角洲地區의 空間構造에 대한 연구를 개별적 주제별로 분석하는데 그치지 않고 주제 간 상호 관련성에 관심을 가지고, 공간구조의 현대적 변형이라는 전체적이고도 거시적인 동향을 포착하고자 한다.

2. 長江三角洲地區의 출현과 성장

비록 長江三角洲地區라는 명칭이 가리키는 범위는 그 동안 부단히 확대되어 왔지만 그 범위에 대한 혼란이 완전히 해소된 것은 아니다. 사용자에 따라 長江三角洲地區라는 용어가 가리키는 범위에 대한 혼란을 줄이기 위하여 협의와 광의로 구분되는 경우가 여전히 발생하고 있다. 순수한 퇴적학적 의미로 보면, 長江三角洲의 범위는 揚州와 鎮江을 출발지로 하여 동쪽 방향으로 확대·발전한 삼각형 모양의 충적지형에 해당된다(그림 1). 이러한 지형 단위는 남쪽의 鹽鐵塘과 북쪽의 通揚運河-拼茶運河를 경계로 하고 있다(靖學靑, 2004, 1). 하지만 이는 범위가 지나치게 협소함은 물론이거니와, 행정구역이나 경제지역 상으로 독립된 단위를 구성하는데 있어서 어려움이 있다. 그리하여 퇴적학적 의미의 長江三角洲를 포함하는 長江流域盆地라는 자연지역에 경제지역의 범위를 추가한 것이 혼

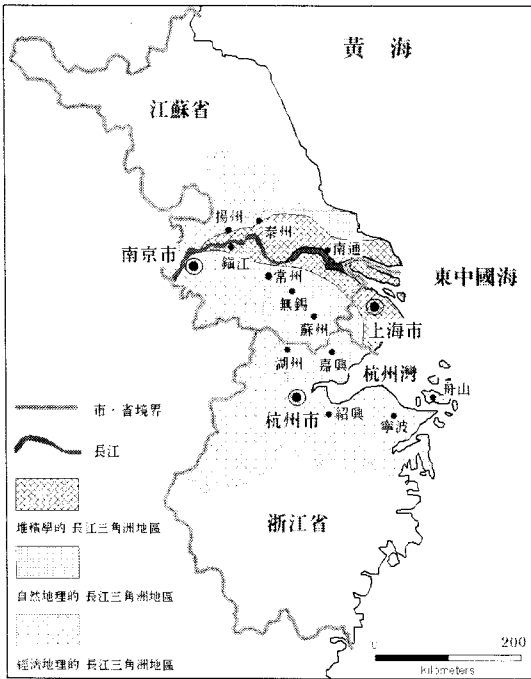


그림 1. 長江三角洲地區的 범위와 地級城市의 분포

히 일컬어지는 長江三角洲地區라는 명칭이 된 것이다(그림 1).

만일 長江流域盆地라는 자연지역과 上海市를 중심으로 하는 경제지역을 일치시킨다면 12개 城市(上海, 南京, 鎮江, 揚州, 蘇州, 無錫, 常州, 南通, 杭州, 嘉興, 湖州, 泰州)로 구성되는 경제지역이 설정된다. 이러한 경제지역은 上海市, 南京市, 杭州市를 중심으로 제각기 독자적인 경계를 가지고 형성되어 있는 도시권들과 대체로 일치한다. 하지만 이러한 지역 범위는 기본적으로 長江水系에 국한되므로 上海市와 杭州市와 경제적 관계가 밀접한 寧波市, 紹興市, 舟山市를 포함하지 않는 한계를 가지고 있다. 이들 3개 城市는 비록 長江水系를 포함하는 자연지역에 속하지는 않지만, 이러한 자연지역의 다른 城市들과 밀접한 경제·사회적 관계를 가지고 있다는 사실은 부인하기 어렵다. 그러므로 만일 자연지역의 범위를 무시하고 단순히 경제지역의 관점으로 보면 長江三角洲地區는 2003년 이전까지 총 15개 城市(上海, 南京, 杭州, 揚州, 泰州, 南通, 鎮江, 常州, 無錫, 蘇州, 湖州, 紹興, 寧波, 舟山)를 포함하는 범위로 확대되었던 것이다(그림 1).

여기에 省級 行政區域의 의미를 첨가하면 上海

市, 江蘇省, 浙江省이라는 三省市를 아우르는 최대로 광의의 長江三角洲地區가 획정된다(그림 1). 하지만 이는 통계자료의 처리와 같은 편의성을 도모하기 위하여 행정구역의 범위를 지나치게 고려한 결과로 보인다. 이에 비해, 15개 城市를 포함하는 경제지역의 개념은 비록 자연지역을 벗어난 寧波市, 紹興市, 舟山市를 포함하고 있기는 하지만 省級보다는 낮은 단계인 地級의 行政區域인 城市¹⁾를 단위로 하고 있다(그림 1). 이러한 개념은 자연·경제·행정적 측면 모두를 적절히 조합한 범위이므로, 본 연구가 목표로 하고 있는 産業化, 城市化, 一體化 등과 같은 경제·사회지리적 현상을 연구하는데 가장 적합하다고 할 수 있다.

무엇보다도 이러한 범위의 長江三角洲地區는 단일한 경제지역, 메갈로폴리스(megalopolis: 초거대 도시권), 경제공동체가 형성되기에 적합한 지리적 조건과 산업적 기초를 이미 갖추고 있다. 長江三角洲地區는 중국 최대의 종합적 공업지대로 중국 최대 규모의 방직, 기계·전기, 화학섬유 공업이 발달하여 있으며 강철, 석유화학, 승용차와 경자동차의 중요한 생산기지이다. 또한 長江三角洲地區는 개발·설계, 협력, 시장수요에 대한 적응, 국내외 기술의 흡수·소화·혁신 등에 관한 능력을 막강한 수준으로 갖추고 있다. 1990년대 이후 산업구조는 비교적 빠르게 조정되고 있으며 금융·보험, 통신, 정보, 부동산 산업을 포함한 제 3차 산업의 비중이 현저하게 상승하고 있다. 長江三角洲地區에서 산업의 이전과 확산은 大城市로부터 中等城市로만 향하고 있을 뿐만 아니라 小城鎮으로도 향하고 있다. 현재 농촌의 공업화 수준은 전국에서 수위를 차지할 정도로 공업시설이 농촌 어디에서나 보편적으로 분포하고 있다. 그리고 長江三角洲地區는 중국에서 가장 城市가 밀집한 지역으로 국토면적의 1%에 전국(地級 이상) 城市의 7.25%가 집중되어 있다. 이러한 城市들은 자신들이 관할하는 70개 縣(市)과 함께 上海市를 중심으로 하는 메갈로폴리스를 형성해 가고 있는 중이다.

뿐만 아니라 長江三角洲地區는 지리적 인접성과 역사·문화적 경험의 유사성을 갖추고 있으므로 단일한 경제지역, 메갈로폴리스, 경제공동체가 형성되기에 유리하다. 자연지리적인 입장에서 보면, 長江三角洲地區는 長江의 수계가 교차하여 수상교

통이 편리하고 지세가 평탄하여 육로교통의 개발이 용이하다. 이러한 교통의 편리함으로 인하여 운송비용을 비롯한 교역비용이 절약되는 이점이 있으므로 城市間 자본, 기술, 인력, 서비스 등을 교류하기에 유리하다. 여기에 분포하는 15개 地級以上 城市의 산업화 수준이 비교적 근접해 있으므로 산업의 이전과 분업을 통하여 상호의존적인 관계를 구축해 나가기에 유리하다. 그 밖에도 역사상 城市間 상업·무역, 경제, 문화 방면의 교류와 왕래가 활발하여 城市間 인구가동과 통혼현상이 비교적 빈번하였다. 이에 따라 長江三角洲地區를 구성하는 16개 城市는 이른바 江南文化圈에 공동으로 속하며 종교와 풍속·습관을 포함한 문화가 동일하거나 유사한 특징을 보인다.

1982년 중앙 정부는 上海市를 중심으로 하는 長江三角洲를 포함하는 經濟區를 정식으로 최초로 제안하고, 이에 상응하는 협조 기구로 上海經濟區 規劃辦公室를 설립하였다(朱永, 2005, 35-36). 하지만 여기에서 명칭은 아직까지 長江三角洲地區가 아닌 ‘上海經濟區’라는 단어를 사용하고 있다는 사실이 주목된다. 上海經濟區 規劃辦公室는 해당되는 지역의 산업 배치를 조정하고 노동의 지역적 분업을 통하여 구역경제연합체를 구성하는 것을 목표로 하였다. 이에 따라 上海市, 江蘇省, 浙江省의 학자들이 上海經濟研究會를 결성하고 1983년부터 1984년까지 3차에 걸쳐 회의를 개최하고 경제적 협력이나 통합에 관한 기본 관점을 제시하였다(張建華, 2004, 25). 이들은 上海經濟區는 비록 上海市를 중심으로 하지만 上海라는 中心 城市와 기타 지구는 종속적 관계가 아닌 상호의존적 관계를 가져야 한다고 주장하였다. 1985년부터는 중앙 정부의 협조 하에 上海市, 江蘇省, 浙江省을 넘어 安徽省, 福建省, 江西省을 포괄하는 5省 1市(上海市, 江蘇省, 浙江省, 安徽省, 福建省, 江西省)의 城市長 聯席會議라는 제도가 운영되기 시작하였다(王川蘭, 2005, 24).

그러나 上海經濟區 規劃辦公室는 중앙 정부의 주도에만 의존할 뿐 각급 지방 정부와 기업의 자발적 참여가 결여된 나머지 1980년대 후반 활발히 활동이 중단되어 버렸다. 하나의 광범위한 經濟圈에 대한 정부의 구상이 갑자기 아무런 소리도 없

이 소멸되어 버린 것이다. 전문가의 분석에 의하면, 이러한 소멸의 주요 원인 하나는 上海市를 비롯한 각 지구 간 경제 발전의 차이가 너무 크고 이익의 분배에서 협조가 어려웠기 때문이다. 上海市와 다른 지구 간 경제발전의 격차는 상호 의존적 관계를 도모하기에 너무나 멀어져 있었으므로 上海市를 제외한 城市들로부터의 참여와 협력을 자발적으로 이끌어 낼 수가 없었다. 上海經濟區라는 수식어가 붙은 기구의 명칭에서부터 上海市와 다른 城市들의 관계가 수평적이기보다는 수직적인 것을 지향하는 것처럼 받아들여졌던 것이다. 또 다른 원인 하나는 권위와 효력을 갖추고 구역 전체를 계획하고 관리하는 체계가 결여되어 있었기 때문이다(王川蘭, 2005, 24). 上海經濟區의 범위 자체가 上海市와의 경제·사회적 관계가 아직까지는 긴밀하지 못한 城市 다수를 포함함에 따라 구역 전체를 현실적으로 계획하고 관리하기가 용이하지 않았을 것이다.

그 후 몇 년이 지난 1992년 上海市는 長江三角洲地區 전체의 경제적 협력과 공동 발전을 추진할 것을 또 다시 제창함으로써 三角洲經濟(委) 辦主任 聯席會議라는 기구가 탄생하였다. 이번에는 上海經濟區 規劃辦公室의 경우와 달리 上海市를 포함한 총 14개 地級以上 城市가 經濟(委) 辦主任 聯席會議를 정기적으로 개최하기로 합의하였다(朱永, 2005, 34). 1997년 三角洲經濟(委) 辦主任 聯席會議라는 명칭은 長江三角洲城市經濟協調會로 변경되었으며 江蘇省 泰州市가 추가로 회원으로 가입하였다. 이때부터 長江三角洲城市經濟協調會는 市級 조직으로 승격되었으며 15개 城市가 돌아가며 2년마다 한번씩 개최하기로 합의되었다. 이러한 일련의 진행과정에서 주목되는 사실은 上海經濟區라는 명칭이 처음에는 ‘三角洲’, 그 다음에는 ‘長江三角洲’로 대체되었다는 것이다. 2003년 南京市에서 개최되었을 때 浙江省 台州市가 신규 회원으로 가입함으로써 長江三角洲城市經濟協調會에 참여하는 城市는 총 16개로 증가하였다. 2005년부터 長江三角洲城市經濟協調會는 매년 1회씩 개최되고 있으며, 16개 城市의 市長들이 단체를 직접 인솔하고 참석하여 전문적인 주제를 중심으로 長江三角洲地區經濟의 연계 발전을 의논하고 있다.

3. 産業化: 산업의 공간적 집중과 분산

産業化에 관한 연구들은 공통적으로 중국의 개혁·개방(1978년)과 上海市 浦東新區의 개혁·개방(1992)을 長江三角洲地區의 産業化에 있어서 가장 중대한 계기로 간주하고 있다. 이들 연구에 의하면, 1990년대 이후 長江三角洲地區의 産業化는 外商直接投資(FDI)가 주요 동력으로 작용하면서 본격적으로 진척되었다. 지금까지도 長江三角洲地區에 대한 外商直接投資의 분포는 沿海와 長江 南岸, 특히 上海市, 蘇州市, 無錫市에 계속 집중되어 왔다(劉兆德, 2003, 47). 그리하여 外資의 總額은 무엇보다도 上海市로부터 외부로 향하여 떨어져 있는 거리에 따라 점진적으로 감소하는 경향을 보인다. 또한 농촌보다는 城市, 그리고 城市 중에서도 소규모 城市, 즉 縣城이나 小城市보다는 대규모 城市, 즉 大城市나 特大城市에 외상직접투자가 집중되어 왔다.²⁾ 2001년까지 외상직접투자액 누계가 40억원을 초과하는 城市는 上海, 蘇州, 無錫, 南京, 寧波, 常州, 杭州이었다(劉兆德, 2003, 53). 이들 城市에는 정책적으로 외상직접투자를 유치하기에 유리한 國家級 經濟技術開發區 8개(杭州, 蕭山, 寧波, 閔行, 漕河經, 昆山, 虹橋, 南通)와 高新技術開發區 6개(上海, 杭州, 南京, 常州, 無錫, 蘇州)가 설치되어 있다.

지금까지 長江三角洲地區에는 산업의 공간적 집중을 거쳐 작게는 産業群落, 크게는 산업지대가 주요 城市를 중심으로 형성되어 왔다. 일반적으로, 산업 집중에 기여하는 요인은 대형 공업의 파급효과, 科技園區와 開發區의 외자 기업, 현지의 자원과 입지조건의 우세, 지방 고유의 전통적 특색 산업, 시장의 치열한 경쟁 등이다. 그 동안 長江三角洲地區의 산업화 과정은 어느 정도 지역별로 특화되며, 이른바 上海(浦東) 모형, 蘇南 모형, 浙北(溫州) 모형을 따라 차별적으로 진행되어 왔다. 上海市, 특히 浦東新區를 중심으로 하는 上海(浦東) 모형은 國有企業을 위주로 하는 산업화 유형인 반면, 浙江省 北部, 특히 溫州市를 중심으로 하는 浙北(溫州) 모형은 民營企業을 근거로 하는 산업화 유형이다. 江蘇省 南部를 중심으로 하는 蘇南 모형은 이러한 양자의 중간 유형으로 鄉鎮企業³⁾을 모체로 하는 산업화 과정을 대표한다.⁴⁾

浙江省에서는 본지(토착) 기업으로 출발하여 정부의 도움이 없이 특정한 상품의 전문화 생산에 주력하는 중소기업에 의해 産業群落의 형성이 주도되어 왔다(趙旭, 2004, 31). 이와 같이 자발적으로 성장한 전문화 산업군락은 같은 종류의 상품을 생산하고 판매하는 중소기업이 小城鎮, 즉 소규모의 城市나 鎮을 중심으로 하나의 縣이나 鎮의 영역 내부에 밀집되어 있는 형태를 하고 있다. 이러한 형태의 산업군락은 浙江省 全域에 걸쳐 두루 분포하지만, 화학섬유 제조업을 비롯한 주요 업종은 대부분 동북 지구에 집중되어 있다. 예를 들면, 紹興縣의 화학섬유 제조업, 寧波市 鄞州鎮의 의류 제조업, 嘉善縣의 목재 가공업, 魏塘鎮의 베니어합판 제조업, 蘇州市의 벡타이 제조업, 義烏市의 복장·양말·장식품 제조업 등이 산업군락을 형성하고 있다(朱永, 2005, 3).

이에 비해, 上海市에는 대기업이 상대적으로 많기는 하지만 이러한 대기업에 대한 협력업체인 중소기업들이 또한 없지는 않다. 이들 기업들은 생산 과정에서 서로 긴밀한 관계를 맺으며 철강공업, 석유화학공업, 자동차공업 등을 중심으로 산업군락을 형성하고 있다(趙旭, 2004, 32). 그 중에서도 嘉定區의 자동차공업, 寶山區의 강철공업, 金山區의 석유화학공업 등은 上海市가 계획하여 개발한 이른바 工業園區를 중심으로 발달하고 있다(劉兆德, 2003, 72). 특히, 1990년대부터 上海市에는 전국 최대의 승용차 제조업 단지가 정부의 계획과 설계에 의해 계속적으로 건설되어 가동되어 왔다. 이에 따라 上海市의 자동차 공업은 그 이전부터 자발적으로 성장한 산업군락과 정부의 주도로 성장한 산업군락이 결합한 형태로 발달해 오고 있다. 또한 上海市는 최근 제3차 산업이 발달하는 과정에서 금융업과 房地產産業(부동산업)과 같은 서비스 업종을 중심으로 산업군락을 새로이 형성되고 있는 중이다.⁵⁾ 예를 들면, 浦東新區에서 外高橋保稅區에는 국제무역 산업군락이 형성되고 있는 한편으로 陸家嘴金融貿易區에는 금융서비스 산업군락이 형성되고 있다(朱永, 2005, 3).

江蘇省은 일찍이 鄉鎮企業을 위주로 하는 集體經濟가 비약적으로 발전하였지만 1990년대부터 집단이 아닌 사기업을 위주로 하는 民營經濟가 주도하는 단계로 전환되었다. 上海市 浦東新區의 개발

·개방(1992년) 이후에 蘇州市, 無錫市, 常州市는 인접한 上海市의 파급 효과를 적극적으로 받아들이는 동시에 외자를 적극적으로 유치하여 開發區와 工業園區를 육성하였다. 그중에서도 蘇州市는 단연 출중하여 비록 일시적이기는 하지만 외자 총액이 上海市를 한동안 앞지를 정도로 공업에 대한 투자가 급증하였다.⁶⁾ 이와 같이 開發區와 工業園區를 모체로 탄생한 산업군락은 浙江省의 중소기업과는 달리 정부의 간섭을 받으며 비자발적으로 성장하여 왔다는 특징이 있다(趙旭, 2004, 34). 현재 江蘇省 全域에는 비교적 성숙한 단계의 산업군락이 20여개가 남부 지방을 중심으로 형성되어 있다. 여기에는 중소기업에 의한 산업군락이 뚜렷하게 형성되어 있지 않으며, 그 대신 대기업과 이에 관련되는 중소기업에 의해 공동으로 산업군락이 형성되어 있다. 예컨대, 常熟市의 의류 제조업, 吳江市 盛澤鎮의 견직공업, 義興市의 환경보호산업, 昆山市의 筆記本컴퓨터(노트북)와 자동차 제조업, 蘇州市와 無錫市의 전자정보·정밀화학·정밀기계공업 등이 산업군락을 형성하고 있다(朱永, 2005, 3).

그런데 산업의 공간적 집중 양상은 城市에 따라 다르며, 이는 또한 城市마다 다른 공업화 단계와 산업구조의 전환 정도로부터 영향을 받는다. 전체적으로 볼 때, 長江三角洲地區는 지난 20여 년 동안 경제의 고속 성장에 힘 입어 “2-3-1”유형이 지배적인 공업화 중·후기에 진입하였다고 한다.⁷⁾ 최근 들어 산업구조가 上海市를 선두로 “2-3-1”유형으로부터 “3-2-1”유형으로 전환하고 있지만, 전체적으로는 제 3차 산업의 발달이 여전히 부진한 형편이다. 上海市는 1인당 평균 GDP, 경제규모, 공업의 업종구성을 기준으로 보면 이미 공업화 후기를 지나 공업화 이후 단계에 진입하고 있는 것으로 판단된다. 無錫市와 蘇州市는 외자 유치에 따른 대형 국유기업의 성장에 힘입어 上海市에 이어 공업화 후기 단계에 안착하였다고 한다(劉兆德, 2003, 71). 그 밖에 南京市, 杭州市, 常州市, 寧波市는 공업화 중·후기 단계, 鎮江市, 揚州市, 泰州市는 공업화 중·중기 단계, 그 나머지 城市들은 공업화 중·초기 단계에 진입하였다고 한다.⁸⁾ 이러한 城市 중에는 揚州, 寧波, 鎮江, 泰州와 같이 上海市에서 비교적 멀리 떨어져 있는 것들이 있는가 하면, 그렇지 않고 湖州, 紹興, 南通, 嘉興과 같

이 비교적 가까이 있는 것들이 있다.

2002년 현재, 공업의 업종별 구성을 기준으로 할 때 長江三角洲地區의 城市들은 舟山市와 같이 특수한 경우를 제외하면 대체로 높고 낮은 空間的 層次를 구성하며 유기적으로 배열되어 있다.⁹⁾ 南京市의 공업구조는 계획경제시대 국가에 의한 공업의 배치로 인하여 개혁·개방(1978) 직후에는 上海市와 유사하였지만, 그 이후에는 신흥공업의 도입에 의한 공업구조의 조정이 上海市에 비해 완만히 진행되어 왔다(何樂, 2005, 84-85). 특히 1984년부터 上海市의 공업구조는 자동차, 강철, 발전소 설비, 정유, 타이어, 가정용 전기제품 등을 생산하는 업종을 중심으로 개편되었다(魏星, 2005, 24). 1960년대 이전에는 경공업의 비중이 중공업의 비중을 초과하였지만, 그 이후 중공업이 급속히 성장함으로써 1990년대 초반에는 경공업과 비등한 비중을 차지하였다. 上海市의 공업은 방직 공업이나 식품 공업과 같이 노동과 자원에 의존하는 공업으로부터 자본과 기술에 의존하는 공업으로 전환되었던 것이다. 그리하여 1997년부터 上海市는 마침내 高新(尖端)技術產業¹⁰⁾을 위주로 하는 공업구조로 전환하는 단계에 본격적으로 진입하였다(何樂, 2005, 88). 그리고 개혁·개방(1978) 이후, 上海市에 이어 신흥공업의 발달을 주도하고 있는 城市는 蘇州, 無錫, 常州, 杭州이며 그 뒤를 揚州, 寧波, 鎮江, 泰州, 湖州, 紹興, 南通, 嘉興 등이 비록 다소 격차는 있지만 따라가고 있다.

長江三角洲地區에서 전체적으로 진행되고 있는 城市 間 산업의 단계적 이전에도 불구하고, 사회일각에서는 行政區域 내지 城市 間 산업구조의 趨同現象, 즉 ‘추격(追擊)에 따른 동일화 현상이 지적되고 있다. 그 주요 원인으로는 계획경제로부터 시장경제로 전환하는 과정에서 일어나는 행정구역을 단위로 하는 모방 경쟁 또는 중복 건설이 지목되고 있다(劉兆德, 2003, 74-75). 上海市, 浙江省, 江蘇省을 단위로 비교할 때 산업구조의 趨同現象은 상당히 심각하며, 특히 浙江省과 江蘇省을 상호 비교할 때 더욱 그러하다. 長江三角洲地區의 15개 地級 城市가 방직공업이나 전자제품 및 통신장비 제조업과 같이 동일한 종류의 제조업 업종을 주력 산업으로 지정하여 정책적으로 육성하고 있다. 예를 들면, 蘇州市, 無錫市, 常州市의 주력 산업은 기

계공업, 방직공업, 화학공업, 야금공업, 식품공업 등으로 상호 중복되고 있다(朱元秀, 2005, 41). 1990년대 이후 이러한 趨同現象은 약화되기는커녕 오히려 국내외 시장의 상대적 포화와 行政區經濟, 즉 행정구를 단위로 하는 경제로 인하여 더욱 강화되고 있는 실정이다.¹¹⁾ 이러한 행정구 경제체제 하에서 각 城市는 재래 공업 업종을 다른 城市로 이전하기 보다는 신흥 공업 업종을 추가로 확장하기 때문에 공업구조가 합리적으로 조정되지 않고 있는 것이다(劉兆德, 2003, 74-75). 上海市를 예로 하면, 최근 들어 신흥 업종이 발달함에도 불구하고 재래 업종을 여전히 그 자리에 유지하거나 기껏해야 郊外로 이전하고, 심지어는 기술의 쇠퇴를 거쳐 생산 수준을 향상시키고 있다.

더구나 上海市의 서비스 산업의 충분하지 못한 발달은 城市間 산업의 단계적 이동을 저해하고 나아가 城市間 산업구조의 趨同現象을 타파하는데 장애가 되고 있다. 개혁·개방(1978) 이전의 공업화 과정은 전국적으로 제 2차 산업이 제 3차 산업을 압도하는 방향으로 진행되어 上海市조차도 건국(1949) 직후를 제외하면 제 3차 산업이 줄곧 중요하지 않은 위치를 차지하였다. 개혁·개방(1978) 직후 上海市 제 2차 산업의 비중이 77%에 도달했을 때 그 나머지 城市들은 50%를 겨우 초과하고 있었다(何欒, 2005, 79). 1990년대에 들어와 上海市의 제 3차 산업은 산업구조의 조정에 대한 공헌도에 있어서 제 2차 산업을 추월하는 태세에 돌입하였다.¹²⁾ 그리하여 2000년에 이르러 上海市는 3차 산업의 집중도에 있어서 1980년대와 비교할 때 長江三角洲地區의 다른 城市보다 훨씬 더 높은 수준에 도달하였다. 하지만 2000년 이후 上海市의 제 3차 산업은 다시금 심각한 문제에 봉착하여 급기야 2003년에는 다시금 그 비중이 48.4%로 하락하였다. 그 이유의 하나는 금융보험업과 물류업의 발달이 부진한 반면 房地產(부동산)산업이 과도한 성장을 하고 있기 때문이다(何欒, 2005, 101-102). 또 다른 이유는 上海市의 제조업 중에서 전통적 업종은 長江三角洲地區의 다른 城市로 단계적으로 이전되기보다는 오히려 上海市 근교로 재배치됨으로써 제 2차 산업의 비중이 감소하지 않고 있기 때문이다.

4. 城市化: 성시체계의 발달¹³⁾

産業化와 城市化의 연관성에 관한 연구들에 의하면, 長江三角洲地區에서 城市化를 촉진하는 동력을 제공하는 산업화 과정은 高新(尖端)技術産業의 집중, 전통특색산업의 집중, 중화학공업의 집중 등으로 요약된다. 현재 太湖 沿岸의 국도, 上海-南京間 철도와 上海-杭州-寧波間 철도 노선을 따라 上海市를 주요 중심으로 하고 南京市와 杭州市를 부차적 중심으로 하는 高新(尖端)技術産業地帶가 점차적으로 형성되고 있다. 이러한 高新(尖端)技術産業地帶의 형성은 기존의 산업배치와 겹치며 강력한 집중과 확산의 효과를 발휘하며 城市間 상호 연계 발전을 촉진하고 있다. 그 밖에, 전통특색 산업과 중화학공업은 上海市를 중심으로 하는 沿江産業地帶, 沿海産業地帶, 周邊城市群 産業地帶를 형성하며 이른바 산업관련효과를 통하여 城市規模의 확장이나 城市間 상호 관련성을 증대시키고 있다. 또한 長江三角洲地區는 '黃金海岸'과 '黃金水道'로까지 일컬어지는 동중국해 해안과 長江 水路가 교차하는 해안 지대에 위치함에 따른 교통과 운수에 대한 수요가 城市化를 촉진하는 또 다른 동력이 되고 있다. 여기에는 이미 上海港, 寧波港, 舟山港, 張家港港, 南通港 등 중국 최대 규모의 沿海·沿江 港口群을 형성하고 있다(郭利平, 2005, 167). 이러한 港口群은 중국 전체의 국내 시장과 해외 시장을 연결하는 중요한 결절 지점으로 이용되고 있는 것이다.¹⁴⁾

2002년 현재, 長江三角洲地區에는 城市 64개, 城市人口 7500만 명 이상, 城市化率 45% 이상에 달하는 메갈로폴리스(megalopolis), 즉 초거대도시군이 세계 역사상 여섯 번째로 형성되고 있다.¹⁵⁾ 上海-南京, 上海-杭州, 杭州-寧波間 철도 상에는 20개 城市가 밀집되어 있으며, 이는 長江三角洲地區 城市 총수의 40%를 차지하는 숫자로 매 30Km 마다 하나의 城市가 분포하고 있는 셈이다(朱衛鋒, 2005, 12). 교통로를 따라 분포하는 城市의 밀도를 기준으로 할 때, 長江三角洲地區는 一核兩翼, 兩主軸, 兩副軸으로 구성되는 都市連綿區¹⁶⁾가 형성되고 있는 중이다(朱元秀, 2005, 43). 여기에서 一核은 上海大都市圈이고, 兩翼은 南京을 중심으로 하는 北翼과 杭州를 중심으로 하는 南翼이다. 兩主軸은

上海로부터 南京에 이르는 滬寧發展軸과 上海로부터 杭州에 이르는 滬杭發展軸이다. 兩副軸은 上海로부터 南通을 거쳐 連雲港에 이르는 滬通連發展軸과 上海로부터 寧波를 거쳐 溫州에 이르는 滬甬溫發展軸이다. 이와 같이 長江三角洲地區의 메갈로폴리스를 지향하는 대도시권의 형성 과정에는 上海市, 南京市, 杭州市가 제각기 거점 도시로서의 역할을 담당하고 있는 것이다. 이들은 행정등급 상으로 省級 城市나 副省級 城市에 해당되기도 하거니와, 도시인구의 규모 상으로도 200만 명을 초과하는 超大城市나 特大城市로 분류된다.

제 5차 전국 인구조사(2000)에 의하면 중국 전체의 城市化率은 36.22%인데 비해, 長江三角洲地區의 城市化率은 52.62%에 달하였다. 長江三角洲地區의 城市化率은 1997년 40%를 돌파한 다음 2000년 52.62%에 도달하였던 것이다(靖學靑, 2004, 41). 이러한 長江三角洲地區는 내부적으로 城市化的 동력이 비교적 다양하며 城市化率이 또한 차이를 보인다. 우선 城市化率을 행정구역별로 보면 2000년 현재 上海市 88.3%, 浙江省 48.67%, 江蘇省 41.49%로 차이가 비교적 크게 난다. 그 다음으로 지역별로 보면 南京을 중심으로 하는 北翼에 해당하는 江蘇省 沿江地區의 城市化率은 50.10%에 달한다. 이에 반해 杭州를 중심으로 하는 南翼에 해당하는 浙江省 東北部의 城市化率은 38.63%에 불과하다.¹⁷⁾ 1978~1986년 長江三角洲地區 城市化的 고속 발전을 주도한 동력은 鄉鎮企業의 성장에 따른 최하급 행정구역인 鄉과 鎮의 城市化였다.¹⁸⁾ 그렇지만 1986년 이후에는 대도시보다는 중·소도시를 중심으로 하는 鄉鎮企業에 의한 城市化는 그 속도가 완만해졌다. 1992년부터는 외자의 도입에 의한 開發區의 확장과 城市 近郊의 성장을 특징으로 하는 城市化 모형을 새로이 출현하였던 것이다(朱衛鋒, 2005, 19). 뿐만 아니라, 개혁·개방(1978) 이후, 특히 設市標準의 개정(1982) 이후에는 城市의 행정구역의 확장을 동반하는 행정등급의 상승으로 인하여 地級과 縣級 城市, 즉 중·대도시의 숫자가 대폭 증가하기도 하였다.¹⁹⁾

2003년 현재, 長江三角洲地區에는 行政等級別로 直轄市 1개, 副省級市 3개, 地級市 11개, 縣級市 37, 縣城 18개, 建制鎮 1186개가 분포하고 있다(朱元秀, 2005, 28). 上海市는 행정등급이 가장 높은

省級에 해당하는 直轄市로 비농업인구가 가장 많으며 2000년에는 戶籍人口가 938.21만 명에 도달하였다. 南京市과 杭州市는 副省級 省會 都市, 즉 省의 首都로 인구가 上海市 다음으로 많으며, 비농업인구가 각각 200만 명과 100만 명에 이른다. 이에 비해 寧波市는 행정등급은 南京市과 杭州市와 같이 副省級이지만 南京市과 杭州市와 달리 省級 黨政 機構가 소재하는 省會 都市가 아니다. 寧波市는 비록 沿海開放城市로 지정되어 있지만 산업화가 아직까지 상대적으로 부진하여 행정등급이 낮은 蘇州市와 無錫市보다도 인구 규모가 작다(靖學靑, 2004, 154). 地級市²⁰⁾는 보편적으로 縣級市와 縣城²¹⁾에 비해 인구규모가 크지만, 無錫市와 같이 비농업인구가 100만 명에 육박하는 경우가 있는가 하면 舟山市와 같이 20만 명에 불과한 경우도 있다. 地級市와 비교하면, 縣級市와 縣城은 비농업인구가 20만 명을 초과하는 경우가 거의 없는 것이 특징이다. 縣級市는 대다수가 10만 명을 초과하지만 縣城은 5만 명 내외에 불과하다(靖學靑, 2004, 154). 일반적으로, 建制鎮²²⁾은 縣城보다 인구규모가 작고 비농업인구가 평균 5000명 내외이지만 때로는 수백 명 내지 수십 명에 지나지 않는 경우가 있다.

城市의 인구규모를 기준으로 하면, 2002년 말 현재 長江三角洲地區에는 超大城市(인구 500만 이상) 1개, 特大城市(인구 100~500만) 5개, 大城市(인구 50~100만) 4개, 中等城市(인구 20~50만) 21개, 小城市(인구 20만 미만) 22개가 분포하고 있다.²³⁾ 만일 원래의 小城市 部類에 建制鎮 1186개를 첨가한다면, 비농업인구가 20만 명 미만인 小城鎮은 전체 城市 수량의 99%에 근접하는 반면 전체 비농업인구의 36%를 차지한다(靖學靑, 2004, 160-161). 왜냐하면 대다수의 縣級市와 縣城, 그리고 극소수의 建制鎮을 제외하면, 小城鎮의 90%는 인구규모가 평균 4000~5000명 내외로 지극히 작은 수준에 머물러 있기 때문이다. 그 다음으로 비농업인구의 비중이 높은 城市는 인구 500만 명을 초과하는 超大城市인 上海市로 전체 비농업인구의 30% 이상을 차지하고 있다(靖學靑, 2004, 163). 이에 비해, 大城市와 中等城市, 특히 大城市는 수량이 상대적으로 적을 뿐만 아니라 전체 비농업인구에서 차지하는 비중이 또한 현저히 낮다.

이는 特大城市 근교의 縣級 城市가 特大城市의 市(割)區로 합병되었을 뿐만 아니라, 無錫, 常州, 蘇州와 같은 大城市가 신속히 성장하여 特大城市의 행렬에 편입되었기 때문이다.

또한, 城市化에 대한 국가의 정책, 즉 市鎮設置基準, 戶籍制度, 城市發展政策은 모두 小城鎮과 中小城市의 성장에 적극적인 영향을 주었다. 1980년 國務院은 “控制大城市規模, 合理發展中等城市, 積極發展小城鎮,” 즉 “대도시의 성장을 억제하고 중도시의 합리적 발전을 도모하고 소도시의 성장을 적극적으로 추진한다”는 방침을 제안하였다(朱衛鋒, 2005, 26). 이러한 국가 정책이 힘입어 長江三角洲地區의 小城鎮은 전체적인 城市化過程에서 가장 활약하는 주체가 되었다. 1978~1986년에 長江三角洲地區의 城市化가 가장 빠르게 진행되었으며 鄉鎮企業을 동력으로 鄉과 鎮이 小城市로 성장하는 城市化 모형이 가장 지배적이었다(朱衛鋒, 2005, 19). 그렇지만 1986~1991년에는 小城市를 중심으로 하는 城市化의 속도가 완만해졌다. 1992년 이후에는 浦東新區의 개발·개방과 더불어 外資가 대량으로 유입되면서 開發區의 확장을 동력으로 하는 城市化 모형이 대도시를 중심으로 새로이 출현하였던 것이다(朱衛鋒, 2005, 19). 그리고 1983년부터는 상당히 많은 小城鎮이 中小城市로 발전하였으며, 1992~1994년에는 지방정부의 주도로 縣改市, 즉 縣을 市로 승격하는 추세가 절정에 이르렀다.²⁴⁾

1982년 중앙정부는 지방정부에 대하여 地區體制의 개혁과 市管縣體制의 실시를 요구함에 따라, 長江三角洲地區에는 두 가지 유형, 즉 地市合併型和 撤地設市型的 地級市가 탄생하였다(周偉·周吉節, 2006, 17-22). 地市合併型은 地區와 地級市가 동일 지점에 소재하는 경우에 地級市가 地區를 흡수·통합함으로써 그 동안 地區에 속해 있던 縣을 관할하는 유형이다. 여기에 해당되는 地級市는 蘇州市, 寧波市, 無錫市, 常州市, 南通市 등으로 이들 市政府는 地區行政公署를 대신하여 縣을 관할한다. 이러한 경우에는 일반적으로 상당한 수준의 경제적 실력을 갖춘 省轄地級市가 地區의 일부분을 흡수·통합하므로 역대 행정 치소로서의 정치·경제·문화적 중심 기능을 계속적으로 유지한다(周偉·周吉節, 2006, 22). 이렇게 탄생한 地級市는 원

래부터 비농업인구가 비교적 많고 상공업과 과학·문화의 발달 수준이 비교적 높은 특징이 있다. 이에 비해, 撤地設市型은 地區와 縣級市가 동일한 지점에 소재하는 경우에 地區와 縣級市를 하나로 통합하여 地級市를 조성하여 縣을 관할하는 유형이다. 이러한 경우에는 縣級市가 경제발전 수준이 비교적 높고 地級市로 승격되기 위한 일정한 기준을 만족시켜야 한다. 여기에 해당되는 地級市는 嘉興市, 湖州市, 紹興市, 揚州市, 鎮江市, 泰州市 등으로 이른바 城鄉分割의 문제를 해결하기 위한 방안으로 조성되었다.²⁵⁾ 이들 地級市는 원래부터 농촌에 거주하는 비농업인구가 많으므로 공업뿐만 아니라 농업을 관리하는 업무가 중요하다.

1990년대 후반부터 長江三角洲地區에서 비로소 인구나 상업의 郊外化和 衛星城鎮의 조성에 따라(特)大城市가 성장하는 城市化 모형이 출현하였다(朱衛鋒, 2005, 46). 지금까지 小城鎮 위주의 城市化 모형, 小城鎮과 開發區의 조합에 의한 城市化 모형, 郊外化에 의한 城市化 모형이 순차적으로 출현한 것이다. 小城鎮 위주의 城市化 모형은 浙江省 東北部地區, 小城鎮과 開發區의 조합에 의한 城市化 모형은 江蘇省의 沿江地區, 그리고 郊外化에 의한 城市化 모형은 上海市를 중심으로 발달하였다(朱衛鋒, 2005, 51). 그런데 郊外化는 上海市를 선두로 南京, 杭州, 蘇州, 無錫, 常州 등과 같은 特大城市에서도 1990년대부터 대표적인 城市化 모형의 하나로 나타났다(靖學青, 2004, 160-161). 이들 城市에 인접한 郊縣, 즉 郊外에 위치한 縣이 철폐·취소되어 市域의 일부인 市轄區로 전환되는 과정, 즉 撤縣改區는 城市郊外化의 원인인 동시에 결과인 것이다(靖學青, 2004, 97). 이에 따라, 최근에는 中等城市의 성장을 촉진하는 동력이 부족한 것이 長江三角洲地區의 城市體系의 균형적 발달을 저해하는 요소가 되고 있기도 하다.

1980년대 초반까지 중국에서 市級 행정구역을 설치하는 방법은 市域을 별도로 떼어내는 것이었다. 그 결과 개혁·개방(1978) 이전에 설립된 대다수의 地級市와 소수의 省會城市는 市區가 여전히 광활한 縣域에 의해 완전히 또는 반쯤 봉쇄된 채 포위되어 있는 문제를 가지고 있다(周偉·周吉節, 2006, 25). 왜냐하면 역사상 州와 府의 소재지나 縣城 소재지는 市級 행정구역으로 지정된 이후

에 市와 縣의 구역이 상호 동일해지는 문제가 발생하기 때문이다. 이러한 경우에 縣城이 市區로부터 이전되어 나가면 문제는 해결되지만 만일 그렇지 않으면 이른바 市縣同城, 즉 “市와 縣의 領域이 중복되는” 문제가 발생하는 것이다. 이러한 문제에 봉착한 地級市는 城市化가 더욱 진전되어 도시 관리에 있어서 행정구획체제로 인한 제약을 받을 때에는 자연스럽게 역사상 먼저 형성되어 전해 내려오는 그 주위의 縣을 철폐하고 市割區로 전환할 것을 요구한다. 長江三角洲地區에서 이러한 撤縣(市)改區의 상황에 처한 사례는 杭州市, 寧波市, 蘇州市, 無錫市, 南京市 등이 대표적이다(周偉·周吉節, 2006, 25).

5. 一體化：行政區經濟의 작용

1995년 資料에 의거하더라도 長江三角洲地區에 이미 上海市를 중심으로 15개 地級 以上 城市에 의해 구성되는 都市連綿區의 골격이 이미 형성되어 있었다(靖學靑, 2004, 232). 현재까지 長江三角洲地區에는 15개 都市區, 3개 大都市區, 1개 都市連綿區가 형성되어 오고 있다.²⁶⁾ 이때 都市連綿區는 하나의 中心城市를 가진 都市區의 연합으로 구성되는 大都市區가 연속적으로 상호 연결되어 있는 형태를 하고 있다.²⁷⁾ 여기에서 약간의 大城市들이 자신들의 배후지와 밀접한 경제·사회적 관계를 가지고 상호 작용하며 大都市區를 형성하고 있다. 長江三角洲地區에는 上海大都市區, 南京大都市區, 杭州聯合大都市區 등으로 총 3개의 大都市區가 형성되어 있다.²⁸⁾ 都市連綿區는 이러한 大都市區들이 종합적 交通回廊을 따라 연속적으로 분포하는 城鄉一體化, 도시와 농촌이 하나로 통합된 초대형 도시기능지구이다(靖學靑, 2004, 231). 왜냐하면, 城鎮의 공간적 분포와 교통로의 배치와 방향은 상호 촉진이나 제약을 하기도 하며 때로는 상호 보완하는 관계를 가지고 있기 때문이다. 長江三角洲地區에 형성되고 있는 都市連綿區는 중국에서 인구 규모가 가장 큰 것이며, 1995년 현재 총인구 5,110만 명으로 長江三角洲地區 총인구의 70%를 차지하였다.

1990년대 후반 長江三角洲地區 城鎮의 공간적 배열형태는 철도, 국도, 高速公路의 발달에 따라

“Z”자형으로부터 “Σ”자형으로 급속히 변환되었다(靖學靑, 2004, 222). 2000년대에는 杭州灣을 건너는 杭州灣跨海大橋와 長江을 건너는 潤揚大橋, 江陰長江大橋, 蘇通大橋, 崇明越江隧道가 개통됨에 따라 城鎮의 공간적 배열형태가 “Σ”자형으로부터 雙“A”자형으로 다시금 전환되고 있는 중이다. 이는 철도, 국도, 고속도로에 의해 구성되는 교통간선을 따라 네 줄기로 형성되고 있는 產業地帶나 城鎮密集地帶와 일치한다.²⁹⁾ 또한 이러한 형성 과정은 곧 하나의 中心城市를 기초로 하는 城市群 5개 - 上海大都市區, 寧鎮揚城市群, 蘇錫常城市群, 通泰城市群, 杭州灣(杭嘉湖)城市群 - 가 형성되고 있는 과정과 일치한다. 長江三角洲地區에는 행정구역을 초월하는 교통망을 토대로 都市連綿區가 초보적으로 형성되어 있으므로, 各級 行政區域이 經濟一體化를 통한 경제공동체를 형성하기 위한 정책을 공동으로 추진하는데 유리한 환경이 조성되어 있는 것이다.³⁰⁾

長江三角洲地區의 經濟一體化가 완성되기 위한 조건은 비단 교통망과 대도시권의 一體化뿐만 아니라, 요소시장과 상품시장의 一體化, 산업구조와 산업배치의 一體化, 城市體系와 城市配置의 一體化, 경제운영과 관리기제의 一體化 등이 중요하다(王川蘭, 2005, 2-3). 개혁개방(1978) 이후, 특히 2000년 중국이 WTO에 가입한 후에는 經濟의 全球化(globalization)에 대응하기 위하여 長江三角洲地區의 經濟一體化가 필요하며, 이러한 區域經濟一體化는 上海市를 중심으로 하는 대도시권의 형성을 통하여 달성된다는 인식이 확대되어 왔다(張兆安, 2006, 220). 이는 長江三角洲地區의 經濟一體化는 곧 上海市를 中心城市로 하는 단일한 경제지역의 통합이기도 하다는 견해에 근거하고 있다.³¹⁾ 이른바 區域經濟一體化는 省, 市, 縣과 같은 행정구역의 경계를 초월하는 經濟區域, 즉 경제공동체의 형성을 통하여 달성해야 한다는 공감대가 확산되어 왔던 것이다. 왜냐하면 각급 지방정부는 경제발전과 투자건설에 있어서 시종일관 주도적 위치를 차지하며 경제일체화의 필수 조건인 시장경제의 자유화를 제한하고 있기 때문이다. 근년에는 3개 省市의 多層次 또는 多領域의 협력 기구가 초보적으로 형성되어 각급 지방정부 간 공동협약에 의한 경제 협력이 더욱 구체적으로 진밀해지고 있다.

區域經濟一體化는 경제적 통합이 부단히 발전·심화되는 과정으로 다음과 같은 3개의 주요 단계를 거쳐 진행된다: (1) 경제의 집중과 확산, (2) 구역 내부의 산업구조의 진화와 조정, (3) 대규모城市化(王川蘭, 2005, 17). 우선 區域經濟一體化의 긍정적 징조 하나는 江蘇省과 浙江省의 민영기업이 上海市에 진출하고 있는 것이다. 江蘇省과 浙江省의 민영기업 영업망은 이미 경공업과 방직공업으로부터 강철, 자동차, 석유화학 등과 같은 중화학공업으로 확대되고 있다. 이들이 上海市에 진출하는 방식은 다음과 구분된다: (1) 기업 본부와 주요 생산기지는 기원지에 두고 上海市에 판매회사나 연구·개발기구를 설립하는 방식, (2) 부품을 기원지와 上海市가 분업 생산하며 上海市에 금융기구를 두는 방식, (3) 주요 생산기지와 가공기지는 기원지에 두고 본부를 上海市로 이전하는 한편 판매처를 上海市와 기원지에 모두 두는 방식(張建華, 2004, 46). 또한 上海市 소재의 기업이 독립투자, 상호 합작, 기업 이전 등의 방식을 통하여 산업과 경제의 네트워크를 上海市로부터 長江三角洲地區 전체로 확장하고 있다.³²⁾

그러나 학계와 정부에서는 행정분할, 과도경쟁, 중복투자, 산업구조의 趨同現象 등이 區域經濟一體化를 지연시키는 장애물로 지적하여 오고 있다(張兆安, 2006, 15-16). 특히 各城市間 산업의 분업과 기능의 분화가 여전히 불분명하고 유사한 업종의 중복 건설이 심각한 수준에 있다. 浙江省과 江蘇省은 현재까지 산업구조가 전반적으로 상호 유사하며, 地級 以上 城市들이 앞으로 집중적으로 육성하려는 주력 산업의 업종마저도 상당 부분 중복되고 있는 실정이다(王川蘭, 2005, 24-25). 예를 들면, 비교적 중요한 제조업 15개 부문 중에서 중복 건설의 정도가 심각한 것은 무려 8개 부문에 달한다.³³⁾ 또한 上海市의 산업구조는 아직도 산업의 단계적 이전을 주도할 정도로 충분히 성숙되어 있지 않다. 1990년대 이후 上海市는 자동차·통신·발전소시설·鋼鐵·정밀화학 제품을 생산하는 자본·기술집약적 공업을 중점적으로 육성하고, 그 대신 방직·완구·플라스틱·비철금속·피혁 제품을 생산하는 노동집약형 공업을 이전하려고 노력하고 있다.³⁴⁾ 그럼에도 불구하고 上海市는 아직도 제3차 산업의 발달이 불충분하고 제조업에 대한

의존도가 높을 뿐만 아니라 금융업이나 물류산업에 비해 房地產(부동산)產業이 과도하게 발달하고 있다는 문제점을 안고 있다.

더구나, 行政區經濟,³⁵⁾ 즉 지방정부의 관할 범위에 한해 조직된 지역경제를 위주로 발전하는 현상으로 인하여 長江三角洲地區의 경제가 횡적 방향으로 심화·발전하는 것을 저해하고 있다(朱元秀, 2005, 42). 중국에서 지방정부는 중앙정부로부터 지방에 대한 권한의 양보에 의해 일정한 행정적 분권, 즉 자주권을 획득하였지만, 기업은 아직도 중앙 및 지방 정부로부터 경제적 분권을 부여받은 시장의 주체적 지위를 확보하고 있지 못한 상태에 있다. 아직도 시장경제와 계획경제라는 상호 모순되는 두개의 경제체제가 병존하고 있는 상태인 것이다. 이러한 경우에는 정부와 시장 간의 관계가 애매모호하므로 구역경제는 행정구역과 비교적 밀접한 관계를 가지고 발달한다. 개혁·개방(1978) 이전까지 국가는 省級 行政區域을 단위로 상대적으로 독립적이고 자족적인 산업체계를 구성하는 계획경제체제를 강조하였다. 각지의 省會城市는 本省의 경제적 중심으로 省域 內部에 국한되어 있는 주요 교통로의 망상조직을 통해 省域 全域에 한하여 경제적 영향력을 행사하였다(張建華, 2004, 37). 1990년대 초반까지만 해도 省界를 넘어 公路가 상통하고 재화가 유통되는 경우는 매우 드물었다.³⁶⁾ 개혁·개방(1978) 이후 계획경제체제가 시장경제체제로 전환하고 있음에도 불구하고 省級 行政區域을 단위로 하는 경제 이익에 몰입하는 현상이 여전히 지속되고 있는 것이다. 이와 같은 行政區經濟體制에서 城市間 산업의 단계적 이전은 행정구획체제의 속박으로 인하여 그 규모와 범위가 상당히 제한받고 있는 것이다.

지방 정부가 자신의 이익을 극대화하려는 동기를 가지고 시장경제에 대한 불합리한 간섭을 함으로써 區域經濟行爲는 정부행위로부터 분리되지 않고 있다. 아직도 중국은 물론 長江三角洲地區 전체를 아우르는 거대 시장이 통일되어 있지 않은 상태에서 각급 지방정부는 기업의 경쟁과 시장의 유통에 직접적으로 뛰어 들어 행정적 간섭을 강화하고 있는 것이다(王川蘭, 2005, 13-14). 중국에는 각급 행정기관장에게 각종 경제활동에 개입할 수 있는 권력이 부여되어 있으며, 이러한 권력이 각

중 경제활동에 가하는 압력은 歐美의 자본주의국가에 비해 훨씬 크다. 뿐만 아니라 각 행정구역은 제각기 上海市와의 관계에서 오로지 자기 구역의 이익을 고려하며 항만 시설을 비롯한 기반 시설과 관광지 개발에 중복 투자를 하고 있다. 외국자본의 유치에 있어서도 각 행정구역들은 薄利多賣의 방식으로 상호 중복의 여부는 따지지 않은 채 무분별한 경쟁을 벌이고 있다. 지금 외자에 대한 경쟁은 판매자, 즉 외국자본가가 구매자가 각 행정구역을 주도하는 국면에 처해 있다. 외국자본은 토지 가격이 싸고 세제 특혜가 있으며 노동자의 임금 수준이 낮은 조건을 선택적으로 이용하려고 하는 반면, 각급 지방정부는 이러한 외국자본을 유치하기 위하여 무분별한 유혈 경쟁을 하고 있다.³⁷⁾ 그 결과 다국적 기업은 행정구역의 경계를 넘어 자유롭게 활동할 수 있는 반면, 內資企業은 오히려 행정구역의 장벽에 부딪혀 활동에 제약을 받는 괴현상이 나타나고 있다. 長江三角洲地區 전체적으로는 내부적으로 각종 상품과 생산요소의 자유로운 유동이 인위적으로 저해되어 생산능력이 분산되는 결과를 낳고 있는 것이다.

이와 같은 行政區經濟는 정도가 지나치면 모든 행정구역이 오로지 자기구역의 경제적 자립과 이익에만 몰두하는 諸侯經濟³⁸⁾로 고착될 위험이 있다. 바야흐로, 이러한 諸侯經濟의 폐해를 타파하고 長江三角洲地區의 經濟一體化를 달성하는 방안을 모색하고 추진함에 있어서 행정역량과 시장역량 중에서 어떤 것을 더욱 강조할 것인가에 대한 논의가 활발히 전개되고 있다. 행정역량을 중시하는 일부 학자들은 區域經濟의 一體化過程을 방해하는 문제를 해결하려면 하루 속히 省界를 초월하는 관리 기구를 조직해야 한다고 주장하고 있다(張兆安, 2006, 221). 또 다른 일부 학자들은 현존 행정구의 경제기능을 약화시키고 법인 자격의 조직협조 기구를 설립한 다음 중앙정부의 지지를 받아 特別經濟區 혹은 特別政策區를 설치해야 한다고 주장하고 있다. 이에 반해, 시장역량을 중시하는 일부 학자들은 區域經濟一體化에 필요한 것은 省界를 초월하는 하나의 관리기구나 협조기구의 설립이 아니라 오히려 시장에 대한 정부 간섭의 최소화라고 주장하고 있다(張兆安, 2006, 221). 이들은 행정기구를 증설하고 행정협조를 강화하며 행정구획

을 조정하는 것은 市場一體化라는 문제의 해결에 전혀 실효가 없다고 주장하고 있다. 하지만 현재로서는 長江三角洲地區의 경제협조는 기본적으로 非制度化 단계에 머물러 있다. 長江三角洲地區 전체를 포괄하는 조직의 협조는 각 행정구역 지도자간의 일시적인 구두 표현에 불과할 뿐 법률적 효력을 가진 상호 협약이 아직까지 체결되지 않고 있는 것이다.³⁹⁾

6. 요약 및 결론

2010년까지 長江三角洲地區는 中心城市인 上海, 南京, 杭州, 寧波間 交通에 소요되는 시간을 기본적으로 3시간 이하로 하는 '三小時 都市圈'을 목표로 하고 있다. 2015년까지 上海, 南京, 杭州를 중심으로 하는 1~2시간 都市圈이 형성되고, 또한 交通軸線을 따라 上海大都市圈을 중심으로 하는 次下位 都市圈 5~6개가 형성될 것으로 예상된다. 寧鎮揚(南京-鎮江-揚州)都市圈, 杭嘉湖(杭州-嘉興-湖州)都市圈, 蘇錫常(蘇州-無錫-常州)都市圈은 이미 초보적으로 형성되어 있으며, 通泰(南通-泰州)都市圈과 甬紹舟(寧波-紹興-舟山)都市圈이 현재 형성되고 있는 중이다. 이와 같은 행정구역을 초월하는 교통망의 一體化는 분명히 長江三角洲地區의 經濟一體化에 대한 전망을 밝게 하는 반면, 産業化와 城市化에 대한 行政區經濟의 개입은 오히려 전망을 어렵게 하고 있다.

長江三角洲地區의 經濟一體化를 위해서는 上海市를 비롯한 대규모 城市들이 제 3차 산업을 위주로 하는 방향으로 산업구조가 신속히 전환되어야 함에도 불구하고 현재로서는 그 전환 속도가 다소 완만한 편이다. 또한 上海市를 중심으로 하는 城市間 산업의 단계적 이전에 따른 수평적 내지 수직적 분업의 확대는 비록 진행되고 있기는 하지만 행정적 장벽과 같은 장애 요인에 의해 지연되고 있는 실정이다. 城市들은 상대적인 기능적 분화가 분명하지 못하고 오히려 동일한 공업 업종에 대한 중복 투자와 건설로 인하여 城市의 機能이 특화되지 못한 채 상호 유사한 경향이 있다. 비농업인구를 기준으로 하면, 中等城市와 大城市는 小城鎮에 비해 전체 城市에서 차지하는 비중이 상대적으로 적을 정도로 발육상태가 부진하다. 왜냐하면, 개혁

·개방(1978) 이후, 특히 浦東新區의 개발·개방(1992) 이후, 외자에 의한 대기업을 중심으로 하는 開發區의 확대는 特大城市와 超大城市의 城市化에 기여한 반면, 鄉鎮企業을 비롯한 中小企業의 성장은 小城鎮의 城市化를 추동하였기 때문이다.

개혁·개방(1978) 이후, 특히 浦東新區의 개발·개방(1992) 이후, 지금까지 長江三角洲地區의 발전 속도는 중국에서는 물론이고 다른 국가에서도 그 유례를 찾아보기 힘들 정도로 빠른 것이다. 하지만 長江三角洲地區가 프랑스 지리학자 Jean Gottman이 예언한 바와 같이 명실상부한 世界六大都市圈으로 세계무대에 등장하는 명예를 누리려면 아직도 해결해야 할 經濟一體化의 장애 요인이 남아 있다. 무엇보다도, 그 폐해가 클 때는 諸侯經濟라고까지 불리는 行政區經濟가 그 것으로, 이는 城市間 산업의 단계적 이전을 상당한 규모와 범위로 제한하고 있는 主犯이다. 아직도 중국은 물론 長江三角洲地區 전체를 아우르는 거대 시장이 통일되어 있지 않은 상태에서 각급 지방정부는 기업의 경쟁과 시장의 유통에 직접적으로 뛰어 들어 행정적 간섭을 강화하고 있는 실정이다. 따라서 향후 연구에서는 지금까지 구축한 공간구조의 현대적 변형에 대한 기본적 이해를 토대로 産業化, 城市化, 一體化라는 過程 각각은 물론이고 長江三角洲地區 특유의 行政區經濟에 대한 심층적 분석이 요구된다.

주

- 1) 중국에서 城市는 행정적 지위에 따라 直轄市, 地級市, 縣級市로 구분되며, 그 중에서 地級市는 縣과 縣級市 모두를 관할하지 않는 유형, 縣을 관할하는 유형, 縣과 縣級市를 동시에 관할하는 형으로 분류된다; 地級 城市의 역사적 유래와 지리적 의미에 대해서는 나중에 城市化라는 주제를 논의할 때 상세히 설명할 것이다.
- 2) 중국 학계에서는 城市를 시가지 인구를 비롯한 제반 기준에 따라 縣城, 小城市, 大城市, 特大城市 등으로 구분하는 것이 통례이다. 그 분류 기준에 대해서는 다음에 城市化라는 주제를 논의할 때 자세히 설명할 것이다; 외자 투자 총액은 외자 투자에 대한 정책은 물론이고 외자 출신지와 의 지역·인연·혈연관계(의 밀접도)로부터 영향을 받으며 上海市에서 떨어진 거리에 따라 단계적으로 점감하는 분포를 보인다. 따라서 上海市로부터 동일한 거리에 있는 城市 중에서

- 上海市의 직접적 배후지는 간접적 배후지보다 외자 투자 총액이 많게 마련이다.
- 3) 중국학계에서 鄉鎮企業은 좁은 의미로 1960년대 후반 蘇南地區의 '(傳統)社隊企業'에서 진화한 '集體企業'이라고 정의되고 있지만, 넓은 의미로는 鎮(소도시)나 鄉(농촌)에 소재하는 모든 유형의 기업이라고 정의된다. 하지만 이러한 기업의 유형에는 集體企業과 家庭私營工商業으로 국한하고 외국상인의 투자에 의해 鄉과 鎮에 자리 잡은 각종 기업은 포함되지 않는다; 鄉鎮企業은 1980년대 集體經濟를 위주로 하는 단계에서는 鎮이나 鄉 또는 生産隊가 소유 주체가 되었지만, 1980년대 民營經濟가 주도하는 단계에서는 소유 주체가 점차적으로 사유화되며 城鎮으로 모여들었다. 長江三角洲地區 중에서 江蘇省 南部에 해당되는 이른바 蘇錫常通地域은 鄉鎮企業이 공업생산 총액의 2/3 (기타 지역은 1/2)을 차지하지만 농촌지역은 80~90%를 차지하고 있다(王川蘭, 2005, 24).
 - 4) 江蘇省은 중소기업 위주의 산업군락보다는 대기업과 중소기업이 공동으로 형성한 산업군락이 더 보편적이라는 점에서 浙江省이나 上海市와는 다르다(趙旭, 2004, 34).
 - 5) 그리하여, 현재 上海市는 정보 산업, 자동차 제조업, 종합설비 제조업과 같은 제조업과 더불어 금융업, 상업·무역·유통업, 부동산 산업 등과 같은 서비스 산업을 도시 성장을 지탱하는 6대 산업으로 규정하고 있다(趙旭, 2004, 32).
 - 6) 長江三角洲地區의 외국자본직접투자는 珠江三角洲地區와 같이 중소도시에 분산되는 경향과는 다르게 上海市, 蘇州市, 無錫市와 같은 대도시에 집중되는 경향을 보인다; 2001년 上海市, 蘇州市, 無錫市, 南京市, 寧波市, 常州市, 杭州市는 長江三角洲地區의 외국자본직접투자액의 91.5%를 흡수하였다(劉兆德, 2003, 50-53).
 - 7) 여기에서 "2-3-1" 유형은 산업 인구가 그 비중이 제 2차 산업, 제 3차 산업, 제 1차 산업의 순서로 구성되어 있는 산업구조를 가리킨다(郭利平 2005, 169).
 - 8) 南京市와 常州市는 계획경제시대에 국가에 의해 중공업이 배치된 결과로 1990년대 이후 외국자본의 도입이 원활하지 못할뿐더러 전통적인 중공업의 기술적 쇠퇴가 부진하였다. 泰州市는 1996년 揚州市로부터 떨어져 나온 도시로 제조업의 생산량이 상대적으로 적으며 내구성 소비재를 생산하는 공업이 다소 발달한 정도이다(劉兆德, 2003, 71).
 - 9) 제 1층위에는 上海市, 제 2층위에는 蘇州·無錫·南京·杭州·寧波市, 제 3층위에는 常州·南通·鎮江市, 제 4층위에는 揚州·紹興·泰州·嘉興市 제 5층위에는 湖州市와 舟山市가 각각 위치해 있다(劉兆德, 2003, 72).
 - 10) 여기에서 高新(尖端)技術産業은 교통·운수설비 제조업, 전자·통신설비 제조업, 흑색금속제련·압연 가공업, 전기기계·가재(器材) 제조업 등을 가리킨다(魏星, 2005, 24).
 - 11) 여기에서 行政區經濟는 행정기관의 주도로 운용되는 지역경제라는 의미의 行政推動型 地域經濟를 의미하

- 는 용어로 華東師大 劉君德 教授에 의해 최초로 명명되었다.
- 12) 上海市에서 1990년대 제 3차 산업의 비중은 1990년 30%, 1995년 40%, 2000년 50%를 연속적으로 돌파하였다.
 - 13) 중국학계에서는 city, urbanization, urban system이라는 용어를 城市, 城市化, 城市體系로 번역하여 사용하고 있는데 비해, 한국학계와 일본학계에서는 都市, 都市化, 都市體系라고 번역하여 사용하고 있다. 본 연구는 지리학적 연구 그 자체보다는 중국이나 중국의 지역에 관한 연구를 지향한다는 이유에서 중국학계의 관례를 따라 城市, 城市化, 城市體系로 표현하기로 하였다.
 - 14) 국내 시장은 長江 유역과 이에 인접한 내륙 지방 그리고 동부해안지방을 그 범위로 하고, 해외 시장은 한국, 일본, 홍콩, 마카오, 타이완, 싱가포르를 포함하는 범위이다.
 - 15) 여기에는 행정등급별로 直轄市 1개(上海), 副省級市 3개(杭州, 南京, 寧波), 地級市 12개, 縣級市 48개가 편제되어 있다(郭利平, 2005, 169).
 - 16) 'conurbation'이라는 도시지리학 용어를 번역한 것으로 원래 별개로 발생한 도시들이 교통로를 따라 성장과 확대를 거듭한 결과 기다란 모양으로 상호 연결되어 버린 상태를 가리킨다.
 - 17) 끝으로 각 城市는 城市化率이 높은 등급(81~100%), 비교적 높은 등급(61~80%), 중간 등급(41~60%), 비교적 낮은 등급(21~40%), 낮은 등급(0~20%)으로 분류될 수 있다(靖學靑, 2004, 51-52).
 - 18) 현대 중국의 鄉과 鎮은 각각 촌락과 도시의 최하위 행정구역으로 한국의 면과 톨에 해당된다.
 - 19) 이때에는 행정등급 상으로 인위적인 승격이 용이한 地級과 縣級의 城市가 가장 많이 증가하였다. 1977~1985년에는 5개시, 1986~1993년에는 27개시, 1994~1996년에는 12개시가 신설되었을 정도이다(靖學靑, 2004, 113-114).
 - 20) 地級市라는 행정구역은 省과 縣의 중간 등급에 해당하는 地區와 동등한 행정적 지위를 가진 城市라는 의미로 사용되고 있다. 그런데 地區라는 행정구역은 건국 초기의 專區를 문화대혁명기간에 地區로 개명하고 여기에 혁명위원회를 설치한데서 비롯된 것이다. 1983년 이후 市管縣體制, 즉 市가 縣을 관할하는 체제의 시행으로 인하여 省이 관할하던 城市와 대다수의 縣級 城市에는 地級市의 지위가 부여되었다(田惠生 등, 2005, 117-118).
 - 21) 縣城은 縣政府가 소재하는 城鎮으로 인구규모가 작을 경우에는 市가 아닌 鎮의 지위에 머물러 있는 것도 있다(田惠生 등, 2005, 117-118).
 - 22) 建制鎮은 문자 그대로 建制라는 일정한 편제를 갖춘 실체가 설치되어 있는 鎮을 일컫는 행정구역명칭이다; 建制란 협의로 행정구역 내의 국가 기관 및 기구를 가리키지만, 광의로는 모든 국가 기관·기구·단위·부문을 총칭하는 용어이다. 鄉과 鎮과 같은 최하급 地方行政建制單位가 되기 위한 최소한의 조건은 人民法院과 人民監察院이 없더라도 일정한 등
- 급의 人民代表大會가 설치되어 있어야 한다(田惠生 등, 2005, 51).
- 23) 長江三角洲地區를 구성하는 16개 地級 城市를 인구 규모에 따라 분류하면 다음과 같다: 超大城市에는 上海, 特大城市에는 南京·杭州·蘇州·無錫·常州, 大城市에는 寧波·鎮江·南通·揚州가 제각기 포함된다. 그 나머지에 해당되는 嘉興, 紹興, 湖州, 舟山, 泰州, 台州市는 모두 中等城市로 분류된다(朱元秀, 2005, 34-35).
 - 24) 개혁·개방(1979), 특히 市管縣體制의 실시(1982)와 市鎮設置基準의 개정(1983) 이후, 長江三角洲地區에서 市域의 확장과 함께 縣으로부터 市로 승격된 城市는 무려 29개나 되었다. 이는 전체 城市 증가치의 절반을 차지하는 숫자이며, 특히 1992~1994년에는 9개가 縣改市의 경우에 해당되었다(朱衛鋒, 2005, 13); 그런데, 여기에는 舟山市(1987)와 台州市(1994)의 경우와 같이 단순히 행정구역의 조정에 따라 단순히 地區行政公署가 철폐되어 地級市로 전환한 경우가 포함되어 있다.
 - 25) 泰州市는 1996년 揚州市로부터 떨어져 나오며 縣級市로부터 地級市로 승격되는 과정에서 揚州市가 관할하던 4개의 縣級市를 합병하였다.
 - 26) 1980년대 중국의 일부 학자들은 프랑스 지리학자 Jean Gottman이 제창한 용어인 메갈로폴리스(megalopolis)를 참고하여, 중국적 특색을 가지고 출현하고 있는 都市密集地帶를 城市群, 都市區, 都市連綿區, 大都會區 등의 용어를 통하여 묘사하려고 시도하였다.
 - 27) 중국에서 都市區는 자본주의국가에 비해 비교적 단순히 中心城市와 그것이 관할하는 縣域에 의해 구성된다. 해당 市域의 비농업인구가 20만 명 이상인 것은 地級市는 中心城市로 인정되는데, 2000년 현재 長江三角洲地區의 15개 地級市는 모두 市域의 비농업인구가 20만 명을 초과하였다(靖學靑, 2004, 232).
 - 28) 첫째로 上海大都市區는 上海, 蘇州, 無錫, 南通, 嘉興을 中心城市로 하는 5개 都市區, 둘째로 南京大都市區는 南京, 鎮江, 揚州, 常州, 泰州를 中心城市로 하는 5개 都市區, 셋째로 杭州聯合大都市區는 杭州, 寧波, 湖州, 紹興, 舟山을 中心城市로 하는 5개 都市區로 구성되어 있다.
 - 29) 이와 같이 네 갈래로 달리는 교통간선의 명칭은 (1) 滬寧鐵路, 滬寧高速公路, 312國道, (2) 滬杭鐵路, 滬杭高速公路, 320國道, (3) 杭州灣大橋와 이에 연결되는 교통로, (4) 滬崇越江隧道, 崇海大橋, 寧南高速公路 등이다.
 - 30) 흔히 一體化라고 약칭되는 區域經濟一體化는 행정구역의 장벽을 넘어 시장, 자본, 기술, 정보, 노동력 등의 이동이 자유로워져서 일정한 지역의 경제가 하나로 통합되는 과정을 일컫는다.
 - 31) 上海市는 교통, 산업, 시장, 정보의 네트워크를 통하여 인구, 재화, 기술, 정보, 인제 등이 고도로 집중되어 있으므로 복수의 都市圈을 통합하는 주체가 되기 위한 조건을 충분히 갖추고 있다.
 - 32) 1998년 현재 上海市가 중국 국내에 투자한 총액의

1/3과 투자항목의 60%는 上海市를 제외한 長江三角洲地區에 투자되었다. 上海市의 생산품 50%는 江蘇省과 浙江省으로 공급되는 되는 한편, 江蘇省 공업제품의 30%와 浙江省 공업제품의 20%가 上海市로 판매되었다(張建華, 2004, 46).

- 33) 이들 8개 부문은 의류, 문교체육용품, 금속제품, 일반기계, 전기기계, 계측 및 계량기기, 화학섬유제품, 플라스틱제품을 생산하는 제조업이다; 또한 15개 城市 중에서 11개가 자동차부품 제조업, 8개가 석유화학공업, 12개가 통신시설 제조업을 중요한 산업으로 육성하고 있다(王川蘭, 2005, 37).
- 34) 上海市의 방직업만큼은 다른 城市로의 이전에 어느 정도 성공하여 1999년에 이르면 제조업 총생산액에 대한 비중이 22%에서 10%이하로 하강하고 있다. 식품가공업, 금속제품 제조업, 비금속제품 제조업 등은 上海市에 인접한 江蘇省 남부와 浙江省 북부로 아직까지 이전되고 있는 중이다(王川蘭, 2005, 43-44).
- 35) 行政區經濟는 원래 비시장경제체제의 국가에서 전형적으로 나타나는 경제 형태이지만, 중국과 같이 계획경제체제로부터 시장경제체제로 전환하고 있는 국가에서도 과도기적으로 존재하는 경제 형태이다. 華東師大的 劉君德 教授(2002)는 행정구획과 경제발전과의 관계를 깊이 연구하는 과정에서 포착한 이러한 과도기적 경제 형태를 行政區經濟라고 명명하였다. 그의 지적에 의하면, 지방정부가 자신의 이익을 극대화하려는 동기로 경제에 대한 불합리한 간섭을 가함에 따라 지역경제행위는 정부행위의 색채를 강렬히 반영한다고 한다. 이러한 정부행위는 자칫 극단으로 흐르면 지역이거주자나 지방보호주의와 같은 폐쇄적인 정치적 행위로 이어져 지역경제의 외향적 발전을 제한하는 결과를 가져온다(王川蘭, 2005, 13).
- 36) 1990년대 초반 南京市는 上海市의 파급 효과를 의면하고 江蘇省의 경제력에만 의존하는 발전전략을 여전히 고수하였다. 그렇지만 1990년대 후반 蘇州市와 無錫市가 上海市의 파급 효과를 이용하여 급속히 발전하자, 南京市는 上海市와 함께 1시간 都市圈을 구축하는 발전 전략으로 전환하였다. 또한 浙江省은 자기 구역의 '폴뿌리' 경제가 上海市와의 경제적 통합에 의해 훼손당할까 염려하여 杭州市-寧波市 구간을 먼저 건설한 다음 嘉興市-上海市 구간은 1997년 에야 비로소 건설하였다(張建華, 2004, 46).
- 37) 지방정부는 외자를 도입할 때 수량만 따지고 질량은 고려하지 않으므로, 이 때 도입되는 산업기술수준은 그다지 높지 않고 유한한 토지자원은 효과적으로 이용되지 못하여 환경오염만 가중시키는 결과에 이르는 경우가 적지 않다(張建華, 2004, 11).
- 38) 諸侯經濟는 경제학계에서 각 지방 간 상호분할과 상호경쟁을 무분별하게 부추기는 지방보호주의가 지역경제를 지배하는 현상을 통상적으로 지칭하는 용어이다.
- 39) 왜냐하면, 長江三角洲地區 전체에 걸친 巨大市場의 통일과정에는 금융, 稅收, 과학·기술, 문화, 교육 등 다방면에 대한 행정적 협조와 협력이 요구되기

때문이다.

문헌

- 郭利平, 2005, 產業群落的空間演化模式研究, 華東師範大學 人文地理學 博士學位論文.
- 吳傳鈞 主編, 1998, 中國經濟地理: 人文地理叢書, 科學出版社.
- 王億雲, 2001, 90年代上海市的工業發展與空間布局演變, 同濟大學 城市規劃理論與設計專業 碩士學位論文.
- 王川蘭, 2005, 經濟一體化過程的區域行政體制與創新: 以長江三角洲為對象的研究, 復旦大學 行政管理專業 博士學位論文.
- 魏星, 2005, 上海產業集聚及勞動力空間分布變動研究, 復旦大學 人口/資源與環境經濟學 博士學位論文.
- 劉君德·馮春萍·華林甫·范今朝, 2002, 中外行政區劃比較研究, 華東師範大學出版社.
- 劉兆德, 2003, 長江三角洲地區經濟高速增長及其效應研究, 中國科學院 南京地理與湖泊研究所 博士學位論文.
- 張建華, 2004, 大上海都市圈經濟發展研究, 復旦大學 產業經濟學 博士學位論文.
- 張兆安, 2006, 大都市圈與區域經濟一體化: 兼論長江三角洲地區經濟一體化, 上海財經大學出版社.
- 田德生·羅輝·曾偉, 2005, 中國行政區劃概論, 北京大學出版社.
- 浙江省測繪局·江蘇省測繪局·上海市測繪院 編, 2004, 滬蘇浙地圖集, 中國地圖出版社·中華地圖學社.
- 靖學青, 2004, 長江三角洲地區城市化與城市體系, 文匯出版社.
- 趙旭, 2004, 長江三角洲地區產業集群的空間結構及其演化研究, 浙江大學 國民經濟學 碩士學位論文.
- 朱永, 2005, 長江三角洲次區域產業集聚的形成要因研究, 復旦大學 區域經濟學 博士學位論文.
- 朱元秀, 2005, 長江三角洲都市圈城鎮體系發展與優化布局研究, 華東師範大學 人文地理學 碩士學位論文.
- 朱衛鋒, 2005, 長江三角洲地區城市化發展的機制和模式研究, 同濟大學 土地資源管理專業 碩士學位論文.
- 中國產業地圖編委會 編, 2005, 長江三角洲產業地圖, 復旦大學出版社.
- 陳順, 2001, 國際直接投資與區域經濟增長: 以上海為

長江三角洲地區 空間構造의 現代的 變容：1978~2006

例, 東北師範大學 人文地理專業 碩士學位論文.

何樂, 2005, 上海經濟發展的區域效應研究, 復旦大學
區域經濟學 博士學位論文.

- 교신 : 류제현, 363-791, 충청북도 청원군 강내면 다락리 산 7번지 한국교원대학교 제 2대학 지리교육과, jhryu@knue.ac.kr, 전화: 043-230-3621, 팩스: 043-231-

4948.

Correspondence : Ryu, Je-Hun, Department of Geography, Korea National University of Education, jhryu@knue.ac.kr, Phone: 043-230-3621, Fax: 043-231-4948.

(접수: 2010.12.23, 수정: 2011.1.17, 채택: 2011.2.7)