

# ‘일대일로’ 하에 중국 허난성의 지역 경제 활성화 방안에 관한 연구 - ‘5 지역’과 ‘4 로’를 중심으로

## A Study on the Regional Economic Revitalization Plan in Henan Province, China under ‘One Belt and One Road’ – Focusing on ‘5 Region’ and ‘4 Road’

왕 쿤\*, 장일주\*\*, 배기형\*\*

세종대학교 경제학과/허난경제무역직업대\*, 세종대학교 경제학과\*\*

Kun Wang(kung-777@naver.com)\*, Yizhou Zhang(alisonzhang27@gmail.com)\*\*,  
Ki-Hyung Bae(baekh@sejong.ac.kr)\*\*

### 요약

본 연구의 목적은 중국 ‘일대일로’와 세계 주요국과 중국 선진지역의 산업 협력과 관련된 발전 경험을 정리함으로써 허난성의 지리 위치를 결합하여 ‘5 지역’과 ‘4로’ 발전 현황을 분석하며 문제점을 제시하고 중국 내륙의 대외개방과 협동 발전을 위한 활성화 방안을 제시하고자 있다. ‘5 지역’과 ‘4로’ 발전 현황에 따른 문제점은 다음과 같다. 첫째, ‘5 지역’과 ‘4로’로 인한 우위가 충분히 활용되지 못하고 있다. 둘째, 협력 체계가 아직 완전하지 않다. 셋째, 지역을 아우르는 종합적인 교통 시스템 체계가 미흡하다. 넷째, 산업에 대한 국가적 지원이 부족하다. 다섯째, 인프라가 미래 발전수요를 만족시키지 않는다. 이상 문제점에 관한 본 연구의 활성화 방안은 다음과 같다. 첫째, 최상층 전략 플랫폼을 구축하고 정책 지원 체계를 보완해야 한다. 둘째, ‘4로’의 우위를 향상하며 협력 발전을 가속화 해야 한다. 셋째, 조화로운 공조 체계를 설립하고 산업 클러스터의 협력 효과를 일으켜야 한다. 본 연구는 ‘일대일로’ 정책 발전 예측에 필요한 참고자료와 중국 내륙의 허난 지역 활성화 방안의 시사점을 제공하는 데 있다.

■ 중심어 : | 일대일로 | 지역경제 | 활성화 방안 | 5 지역 4로 | 중국 허난성 |

### Abstract

The research is to analyze current situation of the coordinated development of "5 Region" and "4 Road" in Henan Province and put forward problems about the coordinated development of the "5 Region" and "4 Road" with the inland geographical location in China by drawing on the experience of the coordinated development of related industries in developed countries and regions based on China's "One Belt And One Road". According to the problems, a plan for the promotion of opening up to the outside world is provided. Through research, the following problems are found: First, the superposition advantage of five districts' and "four roads' has not been fully brought into play. Second, the collaborative linkage mechanism is not sound. Third, modern comprehensive transportation hub facilities are not fully completed. Fourth, the industrial support capacity is insufficient. Fifth, basic support is difficult to meet the needs of future development. The plan is as follows: First, building a top-level strategic platform and improve the policy support system. Second, we need to enhance the advantages of the four Silk Roads and accelerate their interconnected development. Third, establishing a coordination and mutual assistance mechanism to stimulate the superposition effect of industrial clusters. The significance of this study is that it can be used as research data to predict the future direction of China's "One Belt and One Road" policy and enlightenment to stimulate the economic revitalization of inland provinces.

■ keyword : | One Belt And One Road | Local Economy | Activation Plan | 5 Region 4 Road | Henan Province, China |

## I. 서론

‘일대일로’(The Belt and Road, B&R)는 ‘실크로드 경제벨트(The Silk Economic Belt)’ 및 ‘21세기 해상 실크로드(21st-Century Maritime Silk Road)’의 약칭이다. 중국은 2013년 9월과 10월에 ‘실크로드 경제벨트’와 ‘21세기 해상 실크로드’의 건설과 협작을 제안하였다. 중국과 관련된 나라의 기존의 쌍무 메커니즘 및 다자간 메커니즘을 통해 효율적인 지역 협력 플랫폼으로 ‘고대 실크로드의 역사적 기호’를 이용하여 실크로드 협력 국가들과의 평화와 발전을 촉진하기 위하는 것이다. 따라서 ‘일대일로’를 통하여 중국은 실크로드 협력 국가들과 정치적 상호 신뢰, 경제적 융합, 문화적 포용과 관련된 이익 공동체, 운명공동체와 책임공동체를 만들 수 있다[1].

‘일대일로’ 정책은 중국의 경제개방에 있어 중요한 전략이다. 이는 육상뿐만 아니라 해상도 이용하여 지역 간 연결하고 개방화한다. 일대일로를 통해 중국 동부 해안 지역과 중서부 내륙 지역은 동등한 발전 기회가 주어지며, 지속적인 발전과 개방을 확대할 수 있는 강점을 갖추고 있다. 허난성은 중국 중동부, 황허 중하류에 위치하고 중화 민족과 화하 문명의 발원지이며 역사적으로 늘 중국 정치, 경제, 문화와 교통의 중심이 되었다[2]. 특히 허난성은 중국에서 동부와 서부, 남부와 북부를 연결하는 중요한 교통 중추로서 역사상 실크로드 경제회랑을 구성하는 중요지역이 되었다[3]. 또한, 허난성은 중국에서 인구가 1위를 차지하며 농업도 1위를 차지할 뿐만 아니라 신흥공업 발전 수준과 노동력 수출도 1위를 차지하기 때문에 다른 지역에 비해서 산업 인프라, 위치, 교통, 통로 개방 등의 우위를 가지고 있다[4].

최근 중국 허난성은 내륙 지역인데 중추 도시 건설의 목표를 달성하기 위하여 국가 전략 뿐만 아니라 전 세계 자원 배치와 산업 분업에 능동적으로 참여하고 ‘일대일로’ 관련된 건설도 긍정적으로 추진하고 있다[5]. 또한, 허난성은 중국 국내외를 연결하고 중국의 동부, 중부와 서부 지역을 이을 수 있는 물류 통로를 만드는 것에 노력하고 있다. 이와 동시에 허난성은 ‘5 지역’(즉 정저우 항공항 지역, 허난 FTA 지역, 정변락(鄭汴洛)

국가 자주 혁신 시범 지역, 정저우 국제 전자상거래 종합시범지역, 허난 빅데이터 종합시범지역)의 발전을 촉진하며 ‘4로’(항로, 육로, 인터넷, 해로)와 협력하여 내륙 경제 개방과 발전을 촉진하고 있다[6]. 이와 동시에 <허난성 국민 경제와 사회발전 제14차 5년 계획과 2035년 비전 요강>에 의하면 새로운 발전 이념을 바탕으로 ‘일대일로’에 전면적으로 협조하고 개방하는 모범 지역을 만들어야 한다고 강조하였다.

그러므로 허난성은 ‘5 지역’과 ‘4로’ 중에서 시설, 정보, 산업을 서로 연결하고 융합하여야 하고, 이들의 상관관계에 연구가 필요하다.

다시 말하면 첫째, ‘5 지역’과 ‘4로’는 허난성의 새 발전 구조의 융합에 매우 중요한 역할을 한다. 따라서 허난성은 ‘일대일로’ 협력 국가들과 ‘신물류’, ‘신소매’, ‘신소비’ 모델을 긍정적으로 탐색하고 빅데이터, 항공경제, 국제 전자상거래, 현대 물류, MICE, 교육 등이 포함되는 산업 유기체를 창의적으로 구축하였다. 이를 바탕으로 허난성은 무역, 지위 등 측면에서 경제적 중추로의 전환을 실현하고 있다[6]. 둘째, ‘5 지역’과 ‘4로’는 산업을 서로 교차하며 발전하기에 서로 상호 보완하는 특징이 있다. 예를 들면 도로, 철도, 항공과 항로 등 수송 방식의 결합을 통해 ‘일대일로’ 연선 나라의 육상, 항공, 해상 교통을 연결할 수 있다[7]. 게다가 인터넷 실크로드는 인터넷 거래경로를 개발한 정보 시스템 서비스 플랫폼이다. 인터넷과 사물 간 인터넷을 통하여 인터넷 실크로드가 ‘일대일로’ 연선 나라의 가상공간과 연결하는 것을 실현할 수 있다[8]. 인터넷 실크로드는 육상, 항공, 해상 실크로드의 발전을 위하여 상품의 공급원을 제공하고 보증할 수 있으며 육상, 항공, 해상 실크로드는 소비자에게 해외 상품을 안전하게 도착할 수 있고 국제 결제를 실현할 수 있다. 따라서 ‘4로’를 통하여 실제공간과 가상공간을 연결하는 것은 지역 간에 시간과 공간의 장애를 극복하기 때문에 허난성이 ‘일대일로’ 연선 나라와의 정보 소통, 무역 협력, 문화 교류를 편리하게 진행할 수 있다. 셋째, ‘5 지역’과 ‘4로’는 서로 연결되는 관계 또는 분업과 운영의 모델이 다르다. 즉 ‘5 지역’ 측면으로 보면 정저우 항공항 지역에서 항공경제를 중시하고 발전하며 공항 중추를 건설하여 항공 실크로드의 발전을 긍정적으로 추진하고, 허난 FTA 지역에서

제도와 메커니즘의 창의성을 증시하고 중국-유럽 간 화물 열차를 발전하여 육상 실크로드를 발전한다[9].<sup>1</sup> 또한, 정변락 자주 혁신 시범 지역에서 '5 지역'에 강한 기술력 지원과 창의성 우위를 위하여 과학기술 서비스, 창업과 첨단 산업의 발전을 추진한다[12]. 이와 동시에 국제 전자상거래 종합시범지역에서 인터넷 실크로드의 발전을 추진하고 국제 전자상거래, 보세물류와 O2O 국제 소매를 발전한다. 마지막으로 빅데이터 종합시범 지역에서는 빅데이터 등 새 정보 기술을 개발하여 새로운 산업의 발전에 지원을 제공한다. 반면에 '4로' 측면에서 항공 실크로드는 항공물류를 증시하고 발전하며 운송하는 상품은 주로 작은 상품이다[13]. 또한, 육상 실크로드는 주로 대중 상품, 공업품, 자동차, FMCG(fast moving consumer goods) 등 실효성 요구와 운송비용이 낮은 화물의 수송 역할을 맡는다. 게다가 해상 실크로드는 다양한 운송 수단의 연계로 전통적인 국제 무역, 국제 전자상거래 주문이행 등 화물의 운송을 이행한다. 마지막으로 인터넷 실크로드는 새로운 국제 무역 모델을 구축하기 때문에 물류 통관 서비스 모델과 통로를 창의적으로 구축함으로써 주로 국제 무역 수요에 대한 서비스를 제공하며 육상, 항공, 해상 실크로드에 상품의 공급원을 제공한다. 따라서 허난성은 '5 지역'과 '4로'의 발전을 추진할 때 각 지역에 있는 공통점을 증시하면서 각 지역 간의 차이점도 존재한다. 이처럼 '5 지역'과 '4로'가 각각 독립적으로 발전하면서 다른 지역과 연결되어 비용을 낮추고 발전 효과를 높인다.

그러나 허난성은 정책적 우위를 충분히 이용하지 않고 있고, 협력 체제 메커니즘이 불안전하며, 물류 통로 시설의 미비와 약한 산업 지지력 등의 문제점이 있다[14]. 상술한 문제점을 해결하고자 하는 연구가 많이 나타났다.

현재 중국과 한국 등 나라에서 '일대일로'가 세계 경제에 미치는 영향을 국제 무역, 산업 발전, 인프라 건설 등의 측면에서 연구를 진행하고 있다. 한국에 있는 연구는 주로 중국 '일대일로' 정책 때문에 변화된 경제, 사

회 현황과 내륙항 건설을 분석하고 연구하며 한국의 대책을 제시하였다. 다른 나라의 연구는 주로 항공항, FTA 지역, 국제 전자상거래 종합시범지역, 빅데이터 종합시범지역 등의 건설을 분석하고 산업 클러스터 이론을 바탕으로 '일대일로' 정책의 영향력과 외부효과를 평가하며, 독립적인 산업 발전이 지역 경제에 미치는 영향을 예측한다. 진무위와 이항숙(2018)은 '일대일로' 하에 항공, 육상, 해상에 효율적인 물류망 중에 중국에서 육상과 해상 물류보다 항공물류와 관련된 발전 정책이 상대적으로 부족하다고 하였다[15]. 이충배(2018)는 '일대일로' 제안이 실크로드에 있는 지역 간의 무역을 연결하고 내륙항의 발전 측면을 보면 '일대일로'는 내륙항 발전을 촉진하는 촉매제가 될 것이라고 하였다. 중국과 다른 나라에서 주로 산업 클러스터 이론을 바탕으로 항공항 건설, FTA 등의 외부효과에 대하여 분석하고 평가하는 연구를 진행하고 있다[16]. Michael E Porter는 산업 클러스터 이론에 따라 산업 클러스터를 통하여 형성되는 시장 경쟁 및 생산 요소 집합 지역은 지역 내에 있는 각 지역 주체가 경제 시설과 시장환경을 공유함에 도움이 된다고 하였다. Zhen Guangjian와 Chai Fang (2020)는 허난성 FTA 실험 지역이 경제 발전을 촉진하고 있으나 계획 부족, 관리 방법 낙후, 전문 인력 부족, 특별 산업 부족, 경제적 개방의 제한 등 문제점이 있다고 지적하였다[9]. Ji Fang (2015)는 중국 국제 물류 프리미엄 서비스와 부가 가치 서비스의 질을 높여야 하며 물류 시스템 연결, 공급 사슬의 최적화와 관련된 해결 방안 등 측면에 대한 연구가 필요하다고 하였다[17].

선행연구를 살펴보면 경제 지역 및 산업과 관련된 정책을 종합적으로 연구하고 분석하는 것이 부족하다. 항공항, FTA 지역 등을 독립적으로 고려하여 경제 발전에 미치는 영향을 분석하는 연구와 '4로'를 '항공 실크로드', '육상 실크로드', '인터넷 실크로드', '해상 실크로드'로 나누어 연구하는 사례는 많다. 그러나 산업 클러스터의 협력 발전과 관련된 연구가 비교적 부족하다. 또한 '일대일로'를 바탕으로 한 '4로'가 종합 산업 클러스터와의 협력 또는 발전에 관련된 연구가 거의 없다. 특히, '일대일로'를 바탕으로 지역연동과 산업협력발전의 융합으로 조화롭게 발전하고 지역경제발전의 새로

1 중국-유럽 간 화물 열차: 중국-유럽 간 화물 열차는 고정된 운행 순서와 선로에 따라 중국과 유럽 및 일대일로 연선 나라를 왕래하는 컨테이너 국제철도 연락운송이라는 것이다[10]. 2013년 7월 18일에 중국-유럽 간 화물 열차(정저우)가 처음으로 운행되었다[11].

운 패턴을 제시하는 연구가 없다.

따라서 본 연구와 기존 연구의 차이점은 지역연결과 산업협력을 바탕으로 '일대일로'의 발전 캐리어 간에 내재적 환경, 유기적 협력 및 산업 융합 발전의 가능성과 타당성을 종합적이고 체계적으로 분석함으로써 '일대일로'의 최상위 전략 플랫폼 구축, 경제개방 루트 우위 향상, 산업 지원 체계 강화 등과 같은 지역경제 활성화 방안을 제시하는 것이다.

본 연구의 목적은 중국 허난성 산업협력 발전의 현황에 따라 중국 허난성의 '5 지역'과 '4로'의 발전에 대한 문제점을 분석하고 이에 대한 활성화 방안을 제시하는데 있다. 아시아 내륙 개방의 새로운 영역을 건설하여 전면적이고 과학적인 새로운 개방 유형을 제시하여 '일대일로' 정책 발전 예측에 필요한 참고자료를 제공하고자 한다.

## II. 세계 주요국의 산업 협력 사례

허난성의 산업협력 발전에 대한 시사점을 제시하기 위하여 미국, 독일, 한국 등 나라에서 산업협력으로 경제 발전을 이끈 사례들을 정리하고 분석하였다.

### 1. 미국

멤피스는 미국 노스웨스턴 항공의 제3대 중계 운송 센터로서 미국에서 도로 운송과 주요 제조업의 센터이다. 멤피스 국제공항은 미국 테네시주 셸비 카운티 멤피스에 있으며 규모가 약 15km<sup>2</sup>이고 도심에서 약 12km 떨어져 있다. 특징으로는 트랙 5개 중 6000m의 트랙은 세계에서 가장 긴 것 중 하나다. 멤피스가 미국 항공 운송 중에 중요한 역할을 맡을 수 있는 요인은 다음 네 가지가 있다. 첫째, 다양한 방식을 이용하는 연계 운송은 발전 기초를 다지기 때문이다. 발달한 도로, 철도와 수운의 우위 때문에 페덱스는 멤피스에서 입점하고 도로, 철도, 수운, 항공 수단을 연결시켜 다중형 종합운송 시스템을 구축하며 다양한 방식을 의지하여 물류 산업의 병용효과와 분배 효과를 증가했다. 도로 측면에서 멤피스는 연방 고속도로 7개와 대륙을 가로지르는 도로가 3개가 있어 152개 주요 도시로 도착할 수 있다.

철도 측면에서 1급 철도 5개가 멤피스에서 합쳐 미국의 48개 주, 캐나다와 멕시코에도 갈 수 있다. 수운 측면에서 멤피스 항구는 미국 제4의 내륙 항구이고 발달한 다양한 방식을 이용하는 연계 운송 때문에 경제가 신속하게 발전하고 있다. 둘째, 멤피스는 기업을 유치시킨다. 예를 들면 멤피스 국제공항은 항공 화물 운송 물류를 중시하여 페덱스가 세계 제일 큰 택배 서비스 기업이 되는데 많은 지원을 하였다. 또한, DHL, UPS 등 국제 항공 물류 및 전자상거래, 금융상거래, 택배와 관련된 기업을 끌어들여 상류 및 하류 산업의 발전을 위하여 맞춤 통합 서비스를 제공하였다. 페덱스의 작업 구역이 전체 공항 면적의 4분의 1을 차지하여 물동량이 크게 늘었다. 동시에 많은 물류 기업이 입주하여 전 세계에서 제일 큰 항공항을 구축하였다[18]. 셋째, 멤피스는 장기적으로 발전할 수 있도록 고품질의 현대화 공항을 계획하고 건설하였다. 다시 말하면 멤피스 국제공항은 발전 계획을 세웠을 때 미래에 물류 수요를 예측하기 때문에 공간 배치에 충분한 토지를 미리 남겨 둬으로써 미래의 물류 산업 등 발전에 충분한 토지와 공간을 제공한다. 넷째, 국제 항공 도시를 건설하여 전 산업 시술의 발전 모델을 구축하였다. 노스캐롤라이나대 케난 플래글러 비즈니스 스쿨 John Kasarda 교수에 따르면 멤피스는 항공 도시를 건설하는 특징을 많이 가지고 있으며, 현재 더 많은 인프라 건설과 토지 이용 계획을 실행하고 있다고 하였다. 멤피스 공항 도시는 기업에 속도, 유연성 그리고 연계성을 가져다준다. 따라서 멤피스 국제공항을 핵심으로 공항 뉴타운이 되어 경공업 지역, 비즈니스 지역, 고급 리테일존, 레저타운 등을 합리적으로 배치하여 비즈니스호텔, 외식서비스, 레저헬스, 골프스포츠, 주민주택 등 산업을 제공하였다. 따라서 멤피스는 전자상거래, 통신, 과학기술, 연구개발, 생물학 및 의사 산업, 금융상거래가 통합되는 전산업 시술을 형성하고 있다[19].

### 2. 독일

독일에서도 다양한 방식을 이용하는 연계 운송을 발전하여 물류 중추를 건설한다. 독일 항구의 다양한 방식을 이용하는 연계 운송 비율은 전 세계에서 가장 높다. 물류 산업은 독일 국민 경제에 중요한 산업으로서

정부가 물류단지의 개발과 건설을 주도한다. 즉 독일 정부가 전국 물류단지를 계획하고 물류단지의 공간 배치에 대하여 총괄적으로 기획하며 한 도시나 경제 지역에 한 복합물류단지만을 설치한다. 이 중에서 복합물류단지는 지역 간 물류 노드(창고)와 지역 내 물류 배분센터이다. 발전 경험을 자세하게 말하면 첫째, 물류단지 협회를 구성하고 운영 주체를 통합한다. 모든 물류단지는 협회 구성원으로 협회의 조정에 표준을 통일하고 협동적으로 운영하여 지역 수송을 실현한다. 80개 물류기업으로 구성된 카고라인(cargoline) 연맹은 공유자원으로 각 단지에 투자하고 합의된 내부거래 규칙에 따라 협업한다. 물류단지별로 네트워크화된 운영을 통해 물류단지 간 연결도 긴밀하게 이뤄진다. 둘째, 다양한 방식을 이용하는 연계 운송을 발전하여 물류 효율을 높인다. 독일에 있는 물류단지마다 거의 두 가지 이상의 운송 방식과 연결 시설이 있기에 도로, 철도, 수운, 항공 등 수송 자원을 효과적으로 통합하는 시스템을 형성하여 도로 터미널, 철도, 부두, 공항의 빈틈없는 도킹을 실현한다. 이처럼 상품을 편리하게 분배하고 운송하기 때문에 시간, 비용과 운영위험을 낮추고 물류 효율을 높인다. 독일은 이미 운영된 35개 내륙물류단지 중 단지를 갖춘 철도전용선 28개가 있고 다식연계철도허브 4개가 3km 범위 안에 있으며, 나머지 단지 3개도 단지 철도전용선 건설을 추진하고 있다. 또한, 물류단지 20개는 항구에 인접하여 있거나 항구에 의존하여 편리한 철도-수운 운송이 가능하다. 브레머하펜항의 철도 수송 비중은 35%에 달하며, 독일의 주요 컨테이너 항 13개 중 11개는 입항철도가 있고 11개 내수 수송과 연결돼 있다. 기차, 해상과 도로 운송이 각각 항구 컨테이너와 화물분산의 거의 3분의 1을 차지하는 것은 독일 주요 항구의 중요한 특징이 되었다[20]. 셋째, 물류 기업 동맹을 구성하고 산업 조직화 수준을 높인다. 현재 독일의 물류 기업 컨소시엄은 회사 규모에 따라 대형 기업 연맹, 중형 기업 연맹과 소형 기업 연맹으로 나뉜다. DHL, Schenker, K&N 등 독일의 대형 물류 기업은 모두 물류단지에 투자하고 건설하며 각각 전국을 아우르는 물류망을 형성한다. 실력이 부족한 물류 중소기업이 대형물류 기업처럼 풍부한 자금으로 규모를 키울 수는 없으나 중소기업 컨소시엄을 구성하여 물류단지에

진출함으로써 중소기업의 업무 종류와 범위를 넓히는 데 효과적이다. 독일에서 물류와 관련된 중소기업 연맹의 조직구조는 주로 3등급으로 나뉜다. 즉, 프랜차이즈 라이선스, 프랜차이즈 수용자와 파트너가 있다. 프랜차이즈 라이선스는 주로 연맹의 주주가 맡으며, 주요 권리는 연맹의 전략, 파트너 선택 등 중대한 의사결정에 참가하는 것이다. 프랜차이즈 수용자는 주로 주주 자격이 아닌 구성 기업을 가리키며, 주로 협업 결정과 공동 발전에 관한 구체적인 사항에 참여한다. 연맹에 있는 물류 기업은 연맹 내부의 가격 확정 및 협약을 통해 자원과 정보를 공유하여 강점을 상호 보완하고 서비스의 범위를 확장하는 내용을 실현한다[21].

### 3. 한국

한국에서는 인천에어로시티를 복합형 항공 허브로 건설하였다. 인천에어로시티는 계획면적 209km<sup>2</sup>에 물류를 주요한 기능으로 물류 관련 시설이 전체의 70% 정도를 차지한다. 과정은 이렇하였다. 첫째 공간 배치를 계획한다. 인천국제공항 주변에 '비즈니스 컨벤션센터, 쇼핑센터, 항공물류센터, 과학기술혁신센터, 금융서비스센터, 레저엔터테인먼트센터, 휴양관광센터' 등 다원화된 산업 클러스터를 건설하기 위하여 대량의 토지를 예치한다. '영종도(용유도·무의도 포함)·송도·청라도는 '삼위일체' 개발 모델을 이용하여 인천에어로시티의 발전 플랫폼을 공동으로 구축한다. 둘째는 정부와 시장이 결합하고 개발한다. 중앙 정부는 사업계획과 자본투자, 투자유치, 사업건설 등을 추진한다. 정부 측면에서 기획재정부와 건설·교통부가 사업 추진, 정책과 자금 보장을 맡는 한편 인천광역시 경제자유구역과 인천국제공항공사 사업을 수행한다. 또한, 정부는 국제적 유명한 기획사(기관), 대형 투자자와 전략적 제휴를 추진하여 인천에어로시티의 전략적 포지셔닝, 기능적 포지셔닝, 산업적 포지셔닝을 높이는 데 주력한다. 셋째 기획과 건설을 독립적으로 운영한다. 정부 측면에서 건설·교통부는 인천에어로시티와 관련된 계획을 맡으며 기획재정부는 인천국제공항공사가 인천에어로시티의 건설을 추진하고 실행하는 것을 관리한다. 시장화 측면에서 단지 개발자나 사업자는 정부가 인천에어로시티의 기능과 산업 포지셔닝에 대한 건설 요구에 따라 각각 단지,

사업계획과 실행계획서를 작성한다. 넷째는 큰 산업과 큰 프로젝트의 결합으로 발전한다. 영중항공타운, 송도 뉴타운과 청라신지구의 산업 포지셔닝이 아주 명확하다. 영중항공타운은 항공물류, 비즈니스, 레크리에이션과 관광을 중심으로 건설한다. 이를 위해 워터파크, 패션아일랜드, 드림아일랜드 등 국제적인 대형 레크리에이션 프로그램을 도입한다. 이를 통하여 인천에어로서티에서 관광과 레크리에이션을 중심으로 환상적이고 다채로운 여행지를 추구할 수 있다. 송도뉴타운은 본부 경제, 컨벤션, 과학기술혁신, 문화교육 등의 기능을 수행한다. 동북아 무역센터, 국제컨벤션센터, 센트럴파크, 테마파크형 쇼핑몰 등 국제적 대형 프로젝트가 많이 들어서면서 송도뉴타운은 '한국의 두바이'로 발전하고 있다. 청라신구는 국제업무, 국제금융 및 레저건강을 중심으로 발전하였고 청라시티빌딩(희망의 탑), 인천로봇테마파크 등의 대형 프로젝트들은 청라신구의 중요한 랜드마크가 되었다[22].

### III. 중국 허난성 산업협력 발전 현황과 문제점

#### 1. 중국의 산업협력 발전 사례

##### 1.1 상하이와 청도

중국 상하이 홍차오(虹桥)는 국제 항공 중추로서 항공과 철도, 해상과 육상을 통합하는 종합적인 교통 중추이다. 그러므로 홍차오는 현재 상하이의 핵심 전략 지위의 한 곳이며 장강 삼각주의 일체화, 장강 삼각주 도시군의 발전과 상하이에 국제 무역 중심 건설 등에 중요한 역할을 맡고 있다. 또한, 청도 쌍류구(双流区)가 원래 전통 농업을 중심으로 경제 발전한 지역인데 쌍류 국제공항의 우위 때문에 비즈니스, 중추 서비스 물류, 첨단 제조 등 관련된 산업이 협력적으로 발전하고 있는 경제지역이 된다. 특히 쌍류구에 있는 쌍류 국제공항은 국제 임공 경제 시범 지구와 중국 제4대 항공 중추도 교육, 의료, 헬스, 문화, 공원 등이 지속적으로 보완되며 도시생활권이 형성에 도움을 주고 있다[18].

##### 1.2 충칭

충칭은 중국 - 유럽 간 화물 열차의 발전을 긍정적으

로 추진하고 있다. 충칭은 중국 - 유럽 간 화물 열차를 지점으로 건설하고 '일대일로', 장강 경제 지역과 중남반도 경제 회랑지대를 화물 열차로 연결하여 국제 물류망 체계와 내륙 경제 발전을 이루었다. 또한, 2018년부터 충칭 세관은 보안 스마트 잠금장치를 이용하고 중국과 카자흐스탄의 '관철통(关铁通)' 프로젝트 테스트를 전개하여 국제 데이터의 상호 교환과 상호 인증을 추진하였다.<sup>2</sup> 게다가 충칭은 중심역에 열차를 도킹할 수 있어서 국경을 통과하는 중국과 유럽 간 화물 열차와 도로 및 해상에서 운송되는 열차의 도로 및 해상 통로를 연결시켰다. [24].

##### 1.3 푸젠성

푸젠성은 해상 실크로드의 우위를 가지고 있다. 푸젠성은 21세기 해상 실크로드 핵심 지역이 될 수 있도록 시설 협력을 중시하여 해상과 항공의 연결 통로를 계속 보완하였다. 또한, 핵심 항만 단지의 발전에 집중하고 만 톤급 이상 버드 171개를 건설하여 세계 주류 최대한 컨테이너선과 벌크선이 정박할 수 있는 조건을 갖추고 있다. 또한, 푸저우와 샤먼의 공항을 주체로 구역 간선 공항 4개를 기반으로 항공 중추 체제를 구축하고 해양 컨테이너 138개 항로와 46개 항공 국제선을 개설하였다. 2018년에 실크로드 해운이 개항하면서 30여 개의 유라시아 대륙 도시들을 통과할 수 있게 되었다. 그리고 푸젠성은 유럽, 아프리카 및 아세안 국가 공기관과 연합하여 푸젠 경제 무역 소개 회의와 국제 생산 에너지 협력 도킹 회의를 개최하여 1억 위안 이상의 외자 프로젝트 67개를 설립하였다. 이와 동시에 푸젠성은 경제 무역과 인문 교류의 융합을 추진하여 해상 실크로드(천주) 국제예술제, 해상 실크로드(복주) 국제 관광 축제 등 국제 문화 교류 행사를 개최하였으며 필리핀, 말레이시아, 일본, 호주, 아르헨티나 등 나라에서 푸젠 해외 문화 센터가 구축되었다[25].

##### 1.4 절강성

절강성은 국제 전자상거래와 빅데이터를 이용한 인

<sup>2</sup> 관철통은 수입국 세관은 컨테이너 화물을 침입한 방식으로 검사할 필요 없이 컨테이너에 부착된 보안 스마트키를 통해 관련 데이터를 직접 읽고 검사하는 것이다. 이를 통해 중국-유럽 반월의 해외 통관 효율을 높일 수 있다[23].

터넷 실�크로드를 추진하고 있다. 절강성은 인터넷, 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅 등 새로운 기술을 통하여 새로운 소비자, 소매자, 제조사, 서비스 제공업체와 투자자로 구성된 경제주체를 구축하며 국가 신규 무역 시범 지구를 설치하여 국제 전자상거래 발전에 대하여 더 많은 혁신 자주권을 주고 있다. 동시에 절강성은 관세, 세무, 재정, 교통 등 정부 부문과 연합하여 산업 클러스터의 국제 전자상거래 인센티브 정책을 실행하며 소매 수입품 반품, 국제 물류 채널 건설 등의 발전을 촉진하고 있다. 특히 절강성에 있는 항저우 종합 시범 지역은 중국에서 처음으로 국제 전자상거래 종합 서비스 플랫폼을 이용하여 국가 간 상품 유통에 대한 신고, 검사와 통행 허가를 한꺼번에 진행할 수 있다. 또한, 항저우(杭州) 종합 시범 지역의 국제 전자상거래 플랫폼은 종합 서비스 플랫폼과 시장 전자상거래 플랫폼 및 국제 무역 종합 서비스 플랫폼을 연결하여 빅데이터를 특징으로 하는 온라인 시스템을 구축하였다[26].

## 2. 허난성 '5 지역' 발전 현황

### 2.1 허난성 정저우 항공항 발전 현황

2019년 정저우 항공항 구역의 총생산액은 980.8억 위안이고, 이 중 정저우 신정 종합 보세 구역의 수출입은 허난성 전체 수출입의 60% 이상으로 중국에서 12위를 차지하였다. 허난성은 산업협력 발전을 위하여 다양한 인프라를 건설하였다. 첫째, 종합 교통 중추의 형성이다. 정저우 공항에서는 화물 운송의 편리를 위하여 주요 선로를 2개를 이용하고 있을 뿐만 아니라 터미널 2곳과 철도 2개를 건설하여 이용하고 있다. 또한, '삼종양횡3(三纵两横, 세로 길 3 갈래, 가로 길 2 갈래)'의 고속도로망과 '삼횡양종4(三横两纵, 가로 길 3 갈래 세로 길 2 갈래)'의 도시 고속도로를 건설하고 사용하고 있어 정저우 항공항의 종합 중추 기능이 지속적으로 이루어지고 있다. 둘째, 국제물류 센터의 형성이다. 정저우

공항에서는 남방항공 허난 회사, 서부항공 정저우 회사, 중원용호항공, 중주항공 등 여객과 화물 운송 항공사가 있다. 또한, 국제 여객과 화물 운송 노선 58개를 운영하고 있으며, 이 중에서 여객과 화물 운송 노선은 각 29개가 있다. 따라서 이러한 중추 항로는 유럽, 아시아와 미주의 경제적 지역권에 걸쳐 있으며 전 세계 주요 경제국을 포함하고 있다[5]. 셋째, 산업 체제의 형성이다. 정저우에선 전 세계적으로 중요한 스마트폰의 생산제조기지과 국제 화물 집산분배센터를 건설하고 비행기 임차가 발전되기 시작하여 항공물류, 바이오의약, 정밀기계, 전자상거래 등 신흥 산업이 급성장되고 있다[28]. 넷째, 현대 항공 도시의 이미지 형성이다. 현재 항공 도시의 인프라의 최대 규모는 200 km<sup>2</sup> 이고 도시 건설 구역 면적이 90 km<sup>2</sup> 에 달하며, 인구가 80만 명이 넘어 프로젝트를 위주로 하는 시범 단계에서 지역 전체 개발에 진입하였다.

### 2.2 허난 FTA 지역 개발 현황

허난 FTA 지역은 280여 가지 혁신 성과 중 창의적인 운영모델인 '한 부두에 있는 통합 서비스'와 '국제 전자상거래 소매수입 관리 모델'을 성공적으로 선보이며, 다른 지역에서도 이를 모델로 삼고 있다[9]. 이는 다른 지역에서도 FTA와 관련된 발전의 근거로 참고된다. 동시에 허난 FTA 지역에서 경영 환경은 더 최적화되었고 행정 심사 제도, 상사 제도와 투자 용자 체제의 혁신은 계속 진행되고 있다. 예를 들어 지역 안에 국제 무역과 관련된 행정 심사를 더 간단하게 진행할 수 있기 위하여 심사 절차를 간소화하고 전문 인원을 배치하고 전문적인 사이트를 동원한 맞춤 서비스를 제공하고 있다[31]. 2019년 말까지 허난 FTA 지역에서 6만9400개 기업이 진입하여 신규 국내 자본은 누계 8099억9800

3 '삼종양횡(三纵两横)' 중에 '삼종'이란 징강아오(京港澳) 고속도로, 공항 고속도로, 기서(机西) 고속도로라는 뜻이고 '양횡'이란 정민(郑民) 고속도로, 성등(商登) 고속도로라는 뜻이다[27].

4 '삼횡양종(三横两纵)' 중에 '삼횡'이란 G310 중모경(中牟境) 개축 공사, S317(중모와카이펑시(中牟开封))의 경계부터 신정공항까지) 개축 공사, S102 신정귀데진(新郑郭店镇)부터 호가단(蒿家段)까지 개축 공사라는 것이고 '양종'이란 S225 개축 공사, G107 정저우 구역이 동쪽으로 이동이라는 것이다[27].

5 한 부두에 있는 통합 서비스: 중국(허난)FTA 시범 지역에 있는 정저우시와 카이펑시에 실행하고 있다. 정저우시와 카이펑시에서 업무를 처리하는 기업에게 전속 QR 코드를 생성하여 기업이 소유한 행정허가서비스(등록 정보, 생산경영에 관한 허가 및 등기정보, 기업신용 및 감사서비스 정보)를 통합함으로써 기업의 전문 '신분증'이 된다[29].

6 국제 전자상거래 소매수입 관리 모델: 전 프로세스에 개입하여 사전과 사후에 기업에 대한 전면적인 감독을 실행하고 신용 시스템의 역할을 충분히 수행하며, 빅데이터 플랫폼을 통해 신용이 양호한 기업에 대한 방해 감소, 문제 기업에 대한 능동적인 감시를 강화한다[30].

만 위안이며 외국투자기업은 400개로 실제 이용 외자는 누계 19억9500만 달러에 달한다. 특히 개봉, 정주, 낙양에서 신규 등록업체 수가 허난 FTA 지역을 개발하기 전보다 각 29배, 3배, 2배로 증가하였다.

### 2.3 정변락 국가 자주 혁신 시범 지역의 발전 현황

정변락 국가 자주 혁신 시범 지역은 관리체제와 인사 임급제도 혁신을 핵심으로 정책을 적극적으로 시행하고 혁신 선도 형태 기업, 인재, 플랫폼, 기구 등 건설을 증시하여 과학기술과 금융, 방위산업과 민간용, 국가와 지방, 산업 연구원 등의 발전을 촉진하고 있다. 2019년 말까지 이 지역에서 혁신기업은 50%, 첨단기술기업은 59.9%, 과학 기술 형태의 중소기업은 67.6%를 차지하였으며 기술계약 거래액은 192억8000만 위안에 달하여 허난성의 82.4%를 차지하였다. 또한, 만 명당 발명 특허 보유수는 10.78개, 첨단 산업 증가치가 공업의 생산 증가액은 55.2%를 차지하여 각 허난성 전체의 2.78배, 1.12배이다[32].

### 2.4 정저우 국제 전자상거래 종합시범지역의 발전 현황

정저우 국제 전자상거래 종합시범지역에서는 국제 전자상거래 표준 및 규칙 혁신 촉진 연맹을 설립하는 발의를 제기하고 연속 3년에 세계 국제 전자상거래대회를 개최하였다. 또한, 정저우 발전의 특징과 맞추는 국제 전자상거래 모델을 적극적으로 모색하여 글로벌 전자상거래 국제무역제도와 규칙체계의 설립을 선도하고 있다. 정저우 국제 전자상거래 종합시범지역은 경제 개방 지역과 그에 있는 항공과 항구를 핵심으로 허난성의 국제 전자상거래가 발전되었고 ‘1210’의 국제 전자상거래 모델은 이미 룩셈부르크, 러시아 등의 국가로 성공적으로 보급되었다[5]. 이처럼 국제 전자상거래는 대외무역의 전환과 발전을 촉진하고 기업이 국제시장으로 진입되는 것에 대하여 도움이 되고 있다.

### 2.5 허난성 빅데이터 종합시범지역의 발전 현황

허난성 빅데이터 종합시범지역은 정동신구 용자호 지능섬7(郑东新区龙子湖智慧岛)과 18개 빅데이터 산업

단지를 바탕으로 빅데이터 핵심 산업과 관련 산업을 도입하였다. 또한, 국내외의 유명한 빅데이터, 블록체인과 관련된 기업들이 모여 빅데이터 산업 집적 발전 추세를 보이고 있다. 또한, 정동신구 룡쯔후는 대학교에 의지하여 빅데이터와 관련된 기지 12개를 건설하고 화웨이, 알리바바, 쑤광, 하이강웨이시, 중국과학원계산소 등 빅데이터 기업과 유명한 연구기관이 있기에 ‘인재+금융+플랫폼+연구개발’의 빅데이터 산업을 형성하였다. 이를 바탕으로 빅데이터 산업 발전 대회, 2019년 세계전기통신 및 정보사회의 날 기념 및 허난성 5G+ 시범사업 발대식, 2019 디지털 경제정상회의 및 허난 스마트 산업 시설 건설 국제교류회 등 행사를 개최하였다. 이러한 행사를 통하여 여러 창의적인 창업 결과가 나타나서 허난성의 디지털 경제 발전 성과가 전시되고 허난성의 디지털 허브 이미지의 영향력도 확장되었다[34].

### 2.6 허난성 ‘5 지역’ 연계 발전 현황

‘5 지역’ 연동의 발전 효과가 점차 나타나고 있다. ‘5 지역’에서 산업들이 서로 교차하고 서로 보완하여 발전하며 서로 상생한다. 산업 클러스터 측면에서는 정변락 국가 자주 혁신 시범 지역은 정저우 항공항 지역에 긍정적인 영향을 미치고 과학기술 혁신기업 클러스터를 추진하고 있다. 체제 혁신 측면에서는 정저우 항공항 시범 지역은 허난성 체제 창의성 시범 지역으로 확정되었다. 발전우위와 상호보완 측면에서 허난성 빅데이터 종합시범지역은 정저우 항공항 시범 지역과 긍정적으로 협력하여 항공항을 중국 정저우 스마트 센싱밸리를 건설하기 시작하였다. 또한, 중국 허난 국제 무역 플랫폼에 정저우 국제 전자 종합시범지역이 포함되어 있다.

## 3. 허난성 ‘4로’ 협력 발전 현황

### 3.1 항공 실크로드

2014년에 허난성은 국제자본협력을 통하여 정저우-

저우시의 국가 중심도시 건설의 목표로 빅데이터 서비스, 기술응용, 서비스 패키지 등 산업을 중심으로 혁신적 시너지, 개방공유 등을 구현하는 산업단지의 새로운 패러다임을 주력하고 있다. 핵심 선도, 산학협동을 견지하면서 ‘1섬 1환 1원’의 공간 발전 구도를 구축하고 있다. ‘1섬’은 정동신구 용자호 지능섬이다. 여기에서는 현재 빅데이터 관련 산업을 유치하는 주요 캐리어로써 데이터의 수집과 저장, 가공처리, 유통거래, 정보보안 등 기술개발과 응용 빅데이터 파생 업태를 중점적으로 발전하고 있다[33].

7 정동신구 용자호 지능섬: 중국 허난성 정저우시 정동신구는 정



룩셈부르크 항공의 '더블 층주' 합작 모델을 혁신적으로 수립하여 국가로부터 긍정적인 평가를 받았다. 그 후에 허난성은 정저우-룩셈부르크의 '항공 실크로드' 건설을 체계적으로 모색하여 다양한 단계, 방법의 발전 사상을 명확하게 제시하여 활발한 동아시아 경제권과 발달한 유럽 경제권을 잇는 항공 경제회도로 건설함으로써 '항공 실크로드' 건설을 위한 뚜렷한 계획을 제시하였다[35]. 현재 정저우 공항은 화물 물동량이 세계 공항 50위권 이내로 북경, 상해, 광주에 이어 중국 내 4위를 유지하고 있다. 정저우-룩셈부르크 '항공 실크로드'와 룩셈부르크 화물항공사 아시아태평양센터 건설로 룩셈부르크 화물항공사의 세계 화물 운송 물동량 순위는 2014년 9위에서 올해 6위로 상승하였다. 이 밖에 정저우-부다페스트, 로스앤젤레스 등 국제화물선 3개, 정저우-오사카 등 국제여객선 4개, 정저우-쿠알라룸푸르 간 국제화물선도 신설하였다. 유일한 공항 형태 국가 물류 중축으로 꼽히는 정저우 공항은 2단계 확장 공사가 시작되면서 중국 내에서 두 번째로 항공, 고속철, 도시, 버스 모두를 이용할 수 있는 공항이다. 현재 정저우 공항은 3단계 공사를 순차적으로 추진하고 있으며 룩셈부르크 화물항공사 전용 화물터미널을 포함한 화물터미널 공사가 진행되고 있다[36].

### 3.2 육상 실크로드

2013년 중유럽반열(정저우)가 운영된 이래 다년간의 빠른 발전을 거쳐 현재 정저우를 중심으로 하는 '1+3' 국제물류 대동로[37], '7개 목적역'과 '6개 출입구안'의 통로 구도를 형성하고, '일간 삼지'('일간': 정저우-유럽 반열, '삼지': 농해, 징광의 철도연대항로 오정반열, 정저우, 일본, 한국 해양철도 연합운송)의 건설을 추진하였다. 정저우-유럽반열은 2019년 1000회를 운영해 전국 4번째 연 1000회 운행의 열차 노선이 되었다. 정저우-유럽반열의 운영 범위는 중국 전국 3/4의 구역, 유럽연합, 러시아와 중앙아시아 등 30여 개국 130개 도시를 포함하고 있다. 또한, 정오반열 운영모델은 계속 혁신되고 있으며, 국제 전자상거래열차, 수입 농산물 월드체인 열차와 수입 자동차 해양철도 연합운송 열차 등 특별한 노선을 추가하였다. '운송과 무역의 일체화'가 빠르게 발전함에 따라 온-오프라인 무역액이 1억 위안

을 넘어 2018년에 비해 84% 증가하였다. 정저우-유럽 반열은 운송 일체화의 증량률, 회로 비율, 발송량, 계획 실현율, 정기 현금율과 운송 안전 등 6개 운영 품질 안전 종합 지표를 전국 63개 유럽 반열 중 1위에 올려 '일대일로' 건설의 대표 항목으로 불린다[38].

### 3.3 인터넷 실크로드

2016년 1월에 중국(정저우)가 국제전자상거래 종합 시범구를 설립하여 현재 허난 보세물류센터, 신정중 보세구역을 선두로 하는 허난성의 국제전자상거래 기업 네트워크를 형성하였다. 허난성의 국제전자상거래 종합 시범 구역의 '세계 플랫폼, 일곱 개 체계'건설이 처음으로 효과를 보였다.<sup>8</sup> 정저우의 국제전자상거래 '인터넷 구매 보세 1210 서비스 모델'은 룩셈부르크, 러시아 등지에서 성공적으로 복제 보급되었고[5] 정저우에서 쿠알라룸푸르, 방콕 등 국제 전자상거래의 화물 전용노선을 개통하여 국제상품을 수출하고 수입하는 쌍방향 순환을 실현하여 '국제 수출+항구 수입'의 새로운 모델을 만들었다. 또한, 정저우에서 3년 연속 개최된 글로벌 크로스오버 전자상거래 대회에서 최초로 열린 형식의 열차를 개통하며, 신정 종합 보세 지역에서는 수출입 물량이 폭발적으로 증가하였다. 정저우는 전국 최초로 국제전자상거래의 수입 약품과 의류기기 시범사업 허가를 받았으며, 국제전자상사의 종합 실험 구역에서 종합 지표가 전국 1위를 차지하였다.

### 3.4 해상 실크로드

철도 해양 연합운송은 허난성이 해상 실크로드와 도킹하는 중요한 플랫폼으로 철도 해양 연합운송을 통해 해상 실크로드와 도킹할 수 있는 무수항을 건설하여 일대일로에 따라 국가와 지역을 연결하는 동서 양방향 해-공-철 국제 연계 대동로를 구축한다. 정저우, 뤼양, 주마점, 신항, 평정산 등 5개 도시는 2019년 말까지 칭다오, 닝보 등 항구로 직행하는 해양과 철도 연락선 8개

8 세 개 플랫폼, 일곱 개 체계: 세 개 플랫폼은 국제 전자상거래 종합 정보 서비스 플랫폼을 건설하는 뜻이다. 즉 인큐베이팅(incubating) 플랫폼, 오프라인 복합단지 플랫폼과 단일기능을 갖춘 통합정보서비스 플랫폼에 포함된다. 일곱 개 체계는 스마트 물류 체계, 정보 공유 체계, 금융 서비스 체계, 품질 안전 체계와 통계 모니터링 체계에 포함된다[39].

를 개통하여 연간 441편을 운행하였다. 잉허, 화이허 등 높은 등급의 항로 건설에 따라 허난성은 상하이, 쑤원강, 칭다오, 광저우 등 ‘해상 실크로드’의 중점 항구들과 항로에 연결될 것이다[5]. 저우커우항(周口港)과 화이빈항(淮濱港)의 건설과 사용에 따라 허난성 항구경제는 빠르게 발전하여 ‘해상 실크로드’를 연결하는 중요한 통로를 형성하였다.

### 3.5 중국 허난성 ‘4로’ 협력 발전 현황

‘4로’ 협력 발전 구조가 형성되고 있다. ‘4로’ 간에 실물공간과 가상공간을 원활하게 연결함으로써 시간과 공간의 장애를 돌파한다. 그러므로 허난성은 “일대일로” 연선 나라들과 정보 소통, 무역 협력, 문화 교류에 대한 편의를 제공한다. 현재 중국 허난성은 이미 여러 개의 국제 전자상거래 전세기 항로를 개설하여 ‘항공 실크로드’와 ‘인터넷 실크로드’를 공동으로 발전시키고 있다. 정저우 항공항 지역은 고속철도 익스프레스 물류기지를 건설하는 것을 계획하고 정저우남 역에서 정저우 공항까지 철도를 건설하여 ‘항공 실크로드’와 ‘육상 실크로드’의 협력 수준을 높인다. 또한, ‘정저우·유럽 반열+국제 전자상거래’ 발전 방식을 창조하여 ‘육상 실크로드’와 ‘인터넷 실크로드’의 연계적 발전을 추진한다. 특히 정저우·유럽 반열 중에 있는 철도-해상-육로 연계 시범 프로젝트가 ‘육상 실크로드’와 ‘해상 실크로드’의 협력 발전을 효율적으로 추진한다.

## 4. 허난성 ‘5 지역’과 ‘4로’ 발전의 문제점

‘십삼오 계획’(十三五规划) 이후 허난성 ‘5 지역’과 ‘4로’가 빠르게 발전되는데 몇 가지의 방해 요소들이 있다. 현재 허난성의 발전은 정부 정책의 우위를 충분히 이용하지 못하고 있고, 협력의 체제가 불완전성, 물류 인프라 미비와 산업 지지력의 부족함을 꼽을 수 있다.

### 4.1 정부 정책의 우위 이용 부족

현재 ‘5 지역’과 ‘4로’로 인한 우위를 충분히 이용하지 못하고 있다. ‘4로’는 아직 발전의 기초 단계에 있어 전면적인 협력 상태가 형성되지 않았다. ‘5 지역’은 정부가 전략 플랫폼에 부여한 지원 정책을 직접 겹쳐서 공

유할 수 없고 혁신, 정책 수립과 증대한 프로젝트 배치 등에 대하여 체계적이고 협동적인 제도가 부족하다. 또한, ‘5 지역’과 관련된 제도와 정책 혁신은 아직 효율적으로 결합하지 않아 집적 효과가 충분히 나타나지 못하고 있다. 중앙 정부가 승인된 ‘5 지역’ 건설 구역은 튀양시 밖에 연결되지 않기 때문이다. 특히, 항공항실험구는 허난성에 제일 큰 개방식 플랫폼이며 중요한 국제 무역을 하는 지역으로서 수출입 총액이 허난성의 60%를 차지하는데 FTA 실험 지구에 포함되지 않기 때문에 FTA의 지원 정책을 이용하지 못한다. 따라서 항공항실험구에서 외국 투자 기업이 1%에 불과하다[37]. 또한, 산업 기초, 위치 프리미엄 등으로 인하여 허난성의 전략 플랫폼은 주로 정저우, 카이펑, 튀양, 신샹 등 도시에 집중되어 있으며 다른 도시를 포함시키지 못하고 있다. 즉, 전 성에 보급하는 체제 메커니즘이 아직 완비되지 않아 지역 간의 협력이 형성되지 못하고 있다.

### 4.2 ‘5 지역’ 및 ‘4로’ 협력 체제 불완전

허난성에서 ‘5 지역’과 ‘4로’의 전략 플랫폼을 추진하는 책임 기관은 다른 소속으로 분류한다. 그러므로 정책 추진, 문제 조정, 정책 수립을 하고 공동으로 추진할 때 각 기관이 연합하지 못하여 중복건설, 도킹불통 등 문제점이 발생한다. 또한, ‘4로’의 발전 방향, 추진 경로와 정책 시스템이 다양하기에 혁신, 정책 수립, 프로젝트 배치 등에서 체계적인 제도가 미흡하다. 특히 발전을 지원하는 정책이 미비하고 공유하기 어렵다. 이와 동시에 나온 지원 정책은 실행 주체와 실행 범위에 대한 명확한 제한이 없으며 인센티브를 실행하는 기준도 마련되지 않았다. 게다가 ‘5 지역’에 대하여 제도혁신, 개방혁신, 금융혁신, 과학기술혁신 등 측면에서 체계적인 협력 제도가 부족하다. 기관 간에 데이터 정보 공유, 수평적 의사소통과 조화 등을 이루기 어렵다. 즉 효과적인 의사결정이 통일하지 못하여 관련 기업은 각 플랫폼의 정책의 우위를 이용할 때 다른 기관에서 신청해야 한다. 따라서 절차를 많이 거쳐 시간을 낭비하는 것은 시장 육성에 불리하다. 2020년에 중국 중산대학교 FTA 종합 연구원은 2019년에 43개 중국 FTA 종합 시범 지역의 발전을 평가하기 위하여 ‘제도 창의성 지수’를 만들었다. 이에 ‘투자 편의성’, ‘무역 편의성’, ‘금융관

리와 서비스 창의성', '정부 직능 전환', '법제 환경' 등이 포함된다[40]. [표 1]을 보면 허난성은 9위에 차지하는 것을 알 수 있다. 따라서 허난성에서 제도 창의성, 투자 편의성, 금융관리 등은 시스템성과 협력성이 결핍되는 것을 알 수 있다. 또한, 허난성은 전체적인 구조와 제도 안배, 부서 간 데이터 정보 공유, 수평적 소통 조정, 통합적 배치 추진, 중요한 문제 공통 해결, 업무 역량 형성에서 다른 지역의 FTA와는 차이가 있다.

표 1. <2019년 중국FTA실험구제도창의성지수> 중국 FTA 지구 성급 종합 평가

순위	FTA 실험구	지수
1	상하이	87.14
2	광둥성	83.31
3	톈진	82.13
4	충칭	79.44
5	쓰촨성	78.33
6	무젠성	78.18
7	저장성	77.95
8	후베이성	77.68
9	허난성	75.99
10	산시성	76.85

출처: 中国中山大学自贸区综合研究院, 2019년

### 4.3 현대의 종합 교통 중추 시설 미비

허난성은 철도 수송의 전통적 우위가 점차 약해지면서 항공 수송의 새로운 우위가 아직 형성되지 않아 철도와 항공의 중추 체계가 불안정하다. [표 2]를 보면 2019년에 정저우 공항에서 여객 수송량은 2,913만명, 기지 항공사가 3개, 대륙간 직통 항로 수량은 5개만 있어 '항공 실크로드'의 건설 수준이 섬서성과 충칭시와 비해 낮다. 새로운 개방 발전 상황에 중국 지역 간에 경쟁이 치열해지고 지역마다 정책으로 지원한다는 것을 알 수 있다. 특히 허난성은 항공 화물 운송, 중국-유럽 반열, 국제 전자상거래 등 영역에서 뛰어난 지위를 차지했으나 다른 지역은 같은 영역에서도 발전했기 때문에 심한 동질화 경쟁이 형성되었다. 그러므로 정저우 공항 국제화물 공급원, 운송력과 화물 전세기의 수량이 떨어진다. 또한, 정저우 공항은 항공 노선이 적고 국제 여객선뿐만 아니라 기지 항공사가 적기에 영향력이 부족하다. [표 3]에서 2019년에 '육상 실크로드' 중 충칭시의 운행 횟수는 1,500회를 초과하고 섬서성은 2133회에 달하는데 허난성은 1000회에 달하고 증가율은 33%에 이르렀다. 이러한 이유로 허난성의 '육상 실크로

드' 발전은 다른 지역을 넘는 것이 어렵다.

또한, 다른 영역에 있는 문제점도 있다. 첫째, 허난성은 다양한 방식으로 연계하고 화물을 운송하는 수준이 낮다. 허난성은 주로 항공항과 철도항에 대하여 건설하고 있으며 발항항과 관련된 건설도 추진하고 있는데 도로항의 건설이 시작하지 않는다. 따라서 다양한 방식으로 연계하여 화물을 운송하는 중추 시설이 미비하고 일체화된 운송조직 수준이 높지 않은 문제점이 있다. 또한, 산업 간 표준 규칙이 통일되지 않고 정보서비스 플랫폼 건설은 기초적 단계이기 때문에 기업에 정보 공유 수준은 비교적 낮다는 문제점이 존재한다[36]. 둘째, 허난성은 교통의 발전이 불균형하다. 허난성은 고속철도망의 배치가 불균형하여 지역의 경쟁력과 영향력이 효과적으로 향상되기 어렵다. 예를 들면 정저우 공항의 화물 운송 능력이 지속적인 성장 동력이 부족하고 허난성 항공 서비스의 범위가 작다. [표 2]와 [표 3]을 보면 허난성에서 '항공 실크로드'(즉 정저우 여객 수송량, 기지 항공사, 대륙 간 직통 항로)와 '육상 실크로드'의 건설 수준이 산시성과 충칭시보다 낮다. 또한, 도로의 등급이 높지 않아 농촌의 교통이 원활하지 않고 연결이 되지 않는 등 문제가 있다. 또한, 해로에 대하여 높은 등급의 항로가 비교적 낮고, 항로가 내륙까지 연결되지 않는다[37]. 따라서 다른 운송 방식 간의 연결이 약하여 컨테이너 운송과 분산 운송 시스템이 불안정하다. 일체적으로 연결되는 종합 여객 운송 중추와 다양한 방식으로 연합하고 화물을 운송하는 중추가 필요하다. 또한, 도시와 농촌 간의 교통 연결도 필수적으로 필요하다.

표 2. '항공 실크로드' 건설 현황 대비

핵심 공항 2019년 현황							
지역	공항	여객 수송량 (만명/년)	화물 운송량 (만 톤/년)	트랙 수량	기지 항공사	대륙 간 직통 항로 수량	국제화물 운송량
허난성	정저우시정저우 공항	2913	52.2	2	3	5	29
후베이	무한 텐허 공항	2715	24.3	2	5	7	5
안후이	허페이신교 공항	1228	8.7	1	1	1	3
후난	장사황화 공항	2691	17.6	2	5	7	5
섬서	시안선양 공항	4722	38.2	2	9	10	22
충칭	충칭강북공항	4479	41.2	3	5	14	14
강서	난창	1364	12.3	1	3	3	2

	창베이 공항					
산서	타이위안 우수 공항	1400	5.8	1	3	3

출처: 中国海关, 2019년

표 3. '육상 실크로드' 건설 현황 대비

지역	시작 연도	2018년 운행 상황		2019년 운행 상황	
		운행 횟수	증가율	운행 횟수	증가율
허난	2013.07	752	50%	1000	33%
후베이	2012.10	423	13%	332	-22%
안후이	2015	182	172%	368	102%
후난	2014.01	163	-2%	411	189%
섬서	2013.11	1235	537%	2133	70%
충칭	2011.01	1442	106%	1500	4%
강서	2015	202	677%	470	133%
산서	2017.02	50	/	100	100%

출처: 中国海关, 2019년

#### 4.4 산업의 지지력 부족

허난성은 산업 규모가 비교적 크고 체계적인 분야도 완비되어 있으나 산업 사슬이 비교적 단일하여 전 산업 사슬이 형성되지 않아 산업 수준이 전반적으로 높지 않다. 그리고 정저우, 개봉, 뤄양 등 근처에 있는 도시에 대하여 영향을 줌으로써 허난성의 도시 간에서 연결하는 경제 발전 지지력과 효과적인 메커니즘이 형성되지 못한다. [표 4]를 보면 2018년에 정저우에 첨단 기술 기업이 1329개가 있고 중국 18개 FTA 지역 중에 15위를 차지하는 것을 알 수 있다[14]. 정저우 항공항 실험 지역은 허난성에 있는 제일 큰 개방 플랫폼으로서 핸드폰과 항공물류에만 우위를 가지면서 핸드폰 생산의 아웃소싱에 과도하게 의존한다. 또한, 고부가가치 제조업은 특히 항공과 항만형 제조업의 기반이 약하고 현지 상품의 공급원이 부족하다. 현재 정저우 공항의 화물 대부분이 창산 삼각지, 주강 삼각지, 징진지, 환위 등 지역 현지 상품의 공급이 10% 미만이며 중유럽 반열(정저우) 허난성의 화물 공급원은 20%를 달하고 있다 [11]. 또한, 국제 전자상거래 측면에서 중국에 있는 다른 지역은 허난성의 발전 방법을 배우고 이용하기 때문에 수출입액이 빠르게 성장하고 허난성의 수출입액을 초과한다. [표 5]를 살펴보면 국제 상거래 측면에서 2019년에 허난성 국제 상거래 수출입액은 161.7억 위안에 달하는데 증가율은 34%로 섬서성과 충칭시보다 낮다. 게다가 허난성에 있는 전자상거래 주도 기업은 부족하고 중소 전자상거래량도 적다. 허난성은 국제전

자상거래와 관련된 현대 물류, 금융결제, 창의 디자인, 컨벤션 컨설팅, 전자 보험 등 산업 사슬이 아직 통일하지 않아 기업의 운영비용은 선진지역보다 10%~12%로 높으며 국제 전자상거래에 대한 종합 서비스 기업은 적고 보급도 부족하다. 그러므로 우위가 있는 산업, 양질의 제품은 대외 수출 통로가 부족하여 전 세계적으로 상품을 판매하는 것이 제한되고 있다. 마지막으로 허난성은 내륙 지역이기 때문에 연해 도시와 비교하면 해운 자원이나 해운물류 가격 등 측면에서 우위를 가지지 않는다.

표 4. 2018년 18개 FTA 지구 도시 첨단 기술 기업 수량

순위	도시	기업수량	순위	도시	기업수량
1	선전	14000	10	충칭	2504
2	광저우	11000	11	시안	2139
3	상하이	9206	12	주하이	1900
4	쑤저우	5416	13	샤먼	1626
5	톈진	5038	14	지난	1558
6	우한	3527	15	정저우	1329
7	난징	3126	16	선양	1230
8	청도	3112	17	따리엔	1200
9	성도	3000	18	푸저우	1027

출처: 第一财经

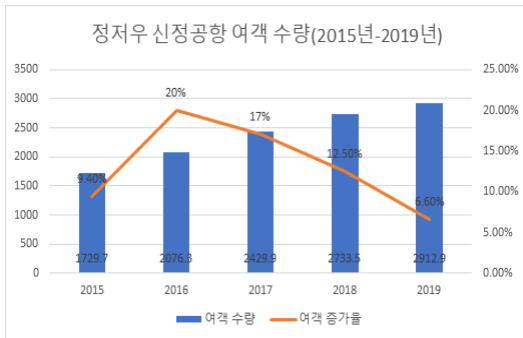
표 5. '인터넷 실크로드' 건설 상황 대비

지역	종합실험지역	시작 시간	2019년 전지역 국제 전자상거래 수출입액(억 위안)	증가율
허난	중국(정저우) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2016년 1월	161.7	34%
	중국(웨양) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2019년 12월		
후베이	중국(우한) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2018년 7월	12.7	1230%
	중국(황스) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2019년 12월		
안후이	중국(허페이) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2016년 1월	0.6	210%
	중국(우후) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2019년 12월		
후난	중국(장사) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2018년 7월	59	470%
	중국(웨양) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2019년 12월		
섬서	중국(시안) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2018년 7월	100 이상	200% 이상
충칭	중국(충칭) 국제 전자상거래 종합 실험 지역	2016년 1월	245	9%

출처: 中国海关, 2019년

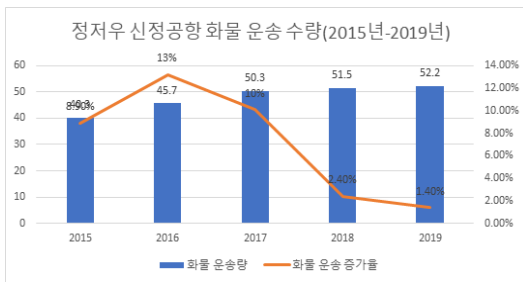
4.5 인프라 건설 부족

[그림 1]과 [그림 2]를 보면 최근에 ‘항공 실�크로드’ 측면에서 정저우 항공 운송 규모가 끊임없이 커지고 있다는 것을 알 수 있다. 그러나 정저우 공항의 항공 운송 규모가 계속 확대됨에 따라 여객과 화물을 운송하는 시설을 보장할 수 없으며 육상 종합 교통 계획은 항공 화물 운송의 발전수요에 대한 예측이 부족하여 여객과 화물을 효율적으로 분리하기 어렵다. ‘육상 실�크로드’에서 정저우 국제 육항 단지에 대하여 인프라 탑재 능력과 검증 역량이 부족하고 국제물류 집중과 분산, 터미널 용재 등이 불완전한 문제점이 존재한다. 또한, 단지 면적의 확장이 제한되고 있어 국제물류 중추를 구축하기 어렵다[37]. ‘인터넷 실�크로드’에서 정저우 신경 종합 보세 지역과 허난성 보세물류 단지에 대한 산업 용지 부족하다[27]. 마지막으로 ‘해상 실�크로드’에서 고등급 기존 내륙의 항로 통항 거리가 짧아 다른 지역에 대한 영향력이 작다.



출처: 鄭州市統計局 鄭州市國民經濟和社會發展統計公報. 2015-2019년

그림 1. 정저우 신정공항 여객 수량(2015-2019년)



출처: 鄭州市統計局 鄭州市國民經濟和社會發展統計公報. 2015-2019년

그림 2. 정저우 신정공항 화물 운송 수량(2015-2019년)

IV. 허난성 '5 지역'과 '4로'에 대한 활성화 방안

허난성 '5 지역'과 '4로'의 발전을 추진하기 위하여 정책을 지역 간 교환, 시설 연결, 정보 공유와 서비스 협력을 강화해야 한다. 또한, 허난성에서 고품질의 경제 발전에 대하여 강한 지원을 제공하기 위하여 계획, 메커니즘, 정책, 프로젝트, 플랫폼, 서비스, 정보 등 요소를 발전 체제를 구축해야 한다.

1. 최상층 전략 플랫폼 구축, 정책 지원 체계 보완

1.1 고위층의 협조 추진력 강화, 정책협력 추진구역의 조화로운 발전 확대

허난성 정부가 전략 플랫폼 건설의 통일된 배치를 강화해야 하고 기관 간, 영역 간에 소통을 잘 연결해야 한다. 이와 동시에 정책 실행, 개혁 혁신, 프로젝트 배치, 문제 조정 등 측면에서 주도적인 책임을 맡아야 한다. 게다가 중앙 정부가 발표된 정책을 잘 이용해야 한다 [41]. 즉 중앙 정부가 국제 무역, 또는 다양한 방식으로 화물 운송, 산업 융합, 과학기술 금융, 인재 육성 등의 영역에 대한 정책을 시행해 볼 때 허난성에서 먼저 시행하도록 노력해야 한다. 또한, 지역 경제 발전에 도움이 되는 정책을 보급하기 위하여 창의적인 정책을 모색해야 한다.

1.2 국제 브랜드 중추 경제 시험 지역 조성

체제 혁신을 핵심으로 정저우 공항 건설은 물론 정저우 항공항 시험 구역의 핵심구역을 FTA 구역에 진입할 수 있도록 추진해야 한다. 또한, 내륙공항형 자유무역항, 정저우 공항 3단계 확장공사 등 중요한 개방 플랫폼을 건설해야 한다. 이와 동시에 허난성의 국제화 수준을 높이기 위하여 자유무역 계정 설립, 144시간 비자 면제, 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 영구적 회지 개설, 수입 무역 촉진 혁신 시범지구 건설 등을 추진할 필요성이 있다[42]. 또한, 개방형 경제의 새 우위를 창출하기 위하여 개방 발전과 관련된 새로운 이념을 적용해야 한다. 이를 통하여 허난성의 개방 통로와 개방 플랫폼의 우위를 전면적으로 높일 수 있다.

### 1.3 ‘중추+통로+인터넷+개방’ 체제 구축

정저우 국제물류 중추센터와 튀양, 안양, 남양, 신양 등 물류 중추의 분업협력과 효율적 연결을 강화해야 한다. 또한, 항공, 육상 등 물류 통로 등급을 향상하면서 내국 항로 물류 통로의 단점을 보완해야 한다. 이를 통해 더 전문적이고 편리한 현대 물류 서비스 네트워크를 구축할 수 있을 뿐만 아니라 물류와 교통, 제조, 비즈니스 등 산업협력교류도 강화할 수 있다. 또한, 물류 수요와 공급이 정확하게 대응하는 것을 실현할 수 있다. 또한, 종합적인 중추를 건설하고자 국제 내륙항, 중국-유럽 반열, 국제 전자상거래, 지정항만 등 높은 수준의 개방 플랫폼 체제를 구축해야 한다. 정저우의 중추에 대한 경쟁 우세 중에 낮은 교통 비용, 높은 효율, 강한 통달력과 넓은 커버력이 형성되어야 한다.

## 2. ‘4로’의 우위 향상, 협력 발전 가속화

### 2.1 ‘4로’의 우위 향상

허난성의 항공, 육상, 인터넷, 해상 4개 실크로드의 우위를 충분히 이용하기 위하여 먼저 항공 실크로드의 영향력을 강화해야 한다. 즉 정저우 항공항 경제종합시범구역을 바탕으로 항공 중추의 수준을 높이고 정저우 공항 3단계 공사에 빠르게 건설해야 하며 국제 여객과 화물 수송 노선의 수량을 증가하고 기지 항공사를 육성해야 한다. 그 후에 육상 실크로드와 관련된 기능을 확장해야 한다. 즉, 중유럽 반열(정저우)의 운영우위를 강화하고 콜드체인 사업과 디지털 반열의 발전을 가속화해야 하며, 부가가치서비스와 신흥 산업을 혁신해야 한다. 이처럼 양질의 서비스로 시장을 차지할 수 있고 편리한 물류로 산업의 집합을 인도할 수 있다[36]. 게다가 인터넷 실크로드에 대하여 혁신하고자 업태 모델의 혁신을 추진하고 이커머스의 핵심 집결구역을 높은 수준으로 건설해야 한다. 또한, 선진 도시가 국제 전자상거래 종합 실험 구역을 건설할 수 있도록 지원해야 하며 FTA 시험 구역을 의지하여 글로벌 인터넷 쇼핑 물품 집중과 분배센터를 조성해야 한다. 마지막으로 해상 실크로드의 발전을 추진하기 위하여 사잉허, 화이하, 탕바이허 등 내국 항로의 건설을 추진해야 하며 화이빈항, 튀허항, 저우커우항 등의 항구 건설을 가속화 해야 한다. 또한, 항구의 컨테이너 운송과 분산 수송 체계를 구

축해야 한다.

### 2.2 ‘4로’의 협력 효과 추진

‘4로’와 관련된 발전 계획에 대한 협력을 실현하기 위해서는 먼저 시장 운영을 전체적으로 추진하고 정책 수립, 시설 연결, 정보 공유와 서비스 협력의 강화와 효율적인 물류망 시스템을 구축해야 한다. 그리고 지방 정부가 발표된 지원 정책을 정리하고 이용하여 ‘4로’ 협력에 완벽한 정책 체제를 구축함으로써 지원 정책의 협력을 실현할 수 있다. 마지막으로 협력의 사업요소를 실현하기 위하여 인재, 자본, 기술, 토지 등 요소들의 효율적인 연계를 추진하고 산업과 인프라 등을 최적화 해야 한다[41].

### 2.3 스마트 교통 중추 플랫폼 구축

스마트 교통 인프라 건설은 <정저우 공항 국제항공화물터미널 전략계획>에 따라 이행하고 제3 및 제4 활주로를 건설해야 한다. 또한, 북쪽과 남쪽으로 화물을 편리하게 운송하기 위하여 맞추는 중추 공사를 해야 하며 철도 교통을 핵심으로 편리한 여객교통체계를 구축하여 ‘항공+고속철도, 도시철도, 지하철, 일반적인 철도, 도시 고속화 도로’를 효율적으로 연결할 수 있도록 해야 한다. 그런 다음 국제물류 통로를 중추 등급으로 향상해야 한다. 즉 항공, 철도, 도로, 항공의 수송시간, 네트워크, 비용 등 우위를 이용하여 정저우와 룩셈부르크, 모스크바, 라이프치히 등 항공 중추의 관계와 ‘일대일로’ 연선 나라의 중요 항구의 협력을 강화해야 한다. 마지막으로 집약적이고 효율적인 다양한 방식으로 운송 체계를 건설해야 한다[35]. 다시 말하면 항공과 육상, 도로와 철도, 철도와 해상의 연락 운송을 발전시키고 다양한 방식으로 운송 수준을 높여야 한다. 또한, 국제항공 화물 운송, 중유럽 반열(정저우), 고속철과 도로수송을 쌍방향으로 연락 운송하도록 추진해야 한다. 게다가 다양한 방식으로 운송의 풀 체인과 관련된 정보서비스 플랫폼을 가속화로 구축해야 하며 ‘인터넷+’ 차와 화물의 매칭, 무차운송인(NTOCC), 도시와 농촌의 배달 등 물류 서비스 플랫폼을 구축해야 한다. 이를 통하여 다양한 방식으로 운송의 윈스톱 서비스와 전 코스로 화물의 상황 추적을 실현할 수 있다.

### 3. 조화로운 공조 체제 건설, 산업 클러스터의 협력

#### 효과 자극

##### 3.1 '5 지역'의 새 체제 발전

'5 지역'의 주체적 책임을 강조하고 혁신 정책을 적극적으로 선행해야 하며 제도혁신에 대하여 깊이 있게 모색해야 한다. 또한, '법에 따라 권력을 이양하고, 수요에 따라 권력을 하부 기관에 이양한다'는 원칙으로 플랫폼의 체제 활력과 사회 창의력을 자극하여 전략 플랫폼의 법률 주체 지위를 강화해야 한다. 경제사회 관리 권한 보유를 바탕으로 플랫폼에 부여하는 데 필요한 권한을 연구할 필요가 있으며, 공상 등록, 투자 용자, 무역 등의 영역에 대한 관리 직권을 효율적으로 이양해야 한다. 이와 동시에 중국 허난성 FTA 시험 지역의 새 지역에 대한 설립을 추진하거나 정저우 항공항 실험 지역의 핵심구역이 FTA 지역에 진입하는 것을 추진해야 한다. 개방지, 통관, 보세 등 개방기능 요소를 종합하여 다양한 방식으로 운송 체계를 구축해야 하며 금융, 물류 등 요소를 통합적으로 배치하여 요소 간의 협력을 강화함으로써 내륙공항형 자유무역항 건설을 추진해야 한다.

##### 3.2 '5 지역'과 관련된 정책 효과 자극

'5 지역' 제도혁신의 스피로버를 확대하고 정기적으로 보급할 수 있는 혁신제도를 추진해야 한다. 또한, 업무 참관을 통하여 혁신적인 성과 교류를 촉진하고 전체 발전을 추진하기 위해서 '5 지역'의 정책 제도혁신 성과를 분야별로 단계별로 허난성에 있는 다른 전략 플랫폼으로 보급해야 한다. 또한, 정책 허용과 권한 범위 내에서 허난성에서 요건을 갖춘 산업 클러스터, 프로 단지 등 개방 플랫폼을 보급하고 실행해야 한다. 이와 동시에 '4로'의 우위를 충분히 이용하는 필요성이 있어 물류, 금융과 통합 서비스를 강화하며 인적, 상류와 자금 흐름을 통하여 물류 규모를 확대해야 하여 효율적이고 편리한 물류체제로 국제 무역의 영향 범위를 높인다. 또한, 혁신적인 협력 관리체제를 통하여 운영모델을 최적화하고 산업의 발전을 유도해야 한다[43]. 나아가 허난성의 경제를 발전하기 위하여 '5 지역'의 잠재력을 발굴하고 플랫폼의 우위를 이용할 필요가 있다.

표 6. 활성화 방안

항목	내용
최상층 전략 플랫폼 구축, 정책 지원 체계 보완	고위층의 협조 추진력 강화, 정책협력 추진구역의 조화로운 발전 확대
	국제 브랜드 중추 경제 시험 지역 조성
	'중추+통로+인터넷+개방' 체제 구축
'4로'의 우위 향상, 협력 발전 가속화	'4로'의 우위 향상
	'4로'의 협력 효과 추진
	스마트 교통 중추 플랫폼 구축
조화로운 공조 체제 건설, 산업 클러스터의 협력 효과 자극	'5 지역'의 새 체제 발전
	'5 지역'과 관련된 정책 효과 자극

## V. 결론

본 연구의 목적은 선진국과 중국 선진지역의 관련 산업협력 발전 경험을 바탕으로 중국 허난성 '5 지역'(정저우 항공항 지역, FTA 지역, 국가 자주 혁신 시범 지역, 국제 전자상거래 종합시범지역, 빅데이터 종합시범 지역)과 '4로'(항공 실크로드, 육상 실크로드, 인터넷 실크로드, 해상 실크로드)의 발전 현황을 분석함으로써 '5 지역' 협동 발전 효과가 점차 나타나고 '4로' 협력 발전 구조도 기본적으로 형성된 것을 확인할 수 있다. 그러나 '5 지역' 협동과 '4로' 협력이 발전하면서 다양한 문제점들을 마주하였다. 첫째, 정부 정책의 우위를 이용하는 것이 부족하다. 둘째, '5 지역' 및 '4로' 협력 체제가 불완전하다. 셋째, 현대의 종합 교통 중추 시설이 미비하다. 넷째, 산업의 지지력이 부족하다. 다섯째, 인프라 건설이 부족하다. 상술한 문제점에 따라 '일대일로' 하에 향후 허난성의 경제 발전 방안을 제시하는 데 있다. 이러한 분석을 통하여 몇 가지 문제점을 발견할 수 있다. 첫째, '5 지역'과 '4로' 때문에 나타나는 우위가 충분히 이용되지 못한다. 둘째, 협력 체제가 아직 완전하지 않다. 셋째, 현대의 종합 교통 중추 시설은 아직 미비하다. 넷째, 산업의 지지력이 부족하다. 다섯째, 인프라가 미래 발전수요를 만족시키지 않는다. 상술한 문제점을 해결하기 위하여 본 연구는 '일대일로' 하에 중국 허난성 지역 경제 발전의 활성화 방안은 다음과 같다. 첫째, 최상층 전략 플랫폼을 구축하고 정책 지원 체계를 보완한다. 둘째, '4로'의 우위를 향상하고, 협력 발전을 가속화 한다. 셋째, 조화로운 공조 체제를 건설하고, 산업 클러스터의 협력 효과를 자극하는 등의 활성화 방안을 제

시하였다.

실질적으로 보면 허난성의 ‘5 지역’과 ‘4로’는 주로 항공경제, 중국-유럽 반열, 국제 전자상거래, 항구경제, 빅데이터 등을 추진하기 위하여 ‘일대일로’와 연선 국가 및 기타 지역 간의 무역 교류를 가속화 할 수 있다. 현재 선진국 및 중국 상하이, 절강성 등 지역은 산업 발전, 운반체 건설과 정책을 추진하는 과정에서 이미 성공을 경험하였고 구체적인 가이드를 형성하였다. 따라서 본 연구를 통하여 다음과 같은 시사점을 얻을 수 있다. 첫째, 시장화 기능을 갖춘 법정 기구의 성립을 모색할 필요가 있다. 지역의 상황에 따라 도시에 법정 기관을 설치한다. 둘째, 통일한 행정서비스 플랫폼을 구축한다. FTA 지역 내에 상품을 자유롭게 유통할 수 있도록 통일화하고 과학적인 플랫폼 관리체제를 실행해야 한다. 즉 FTA 지역 내에 있는 관세, 검험·검역, 항구, 교통운송 등 부문이 통일한 정보 관리 플랫폼에서 운영되면 각 부분이 기능, 정책, 감독 모델에 대하여 서로 중복하는 것을 피할 수 있을 뿐만 아니라 기능과 자원이용의 분산화와 단일화도 피할 수 있다. 셋째, 국제와 연결되는 국제 서비스 체제와 비즈니스 환경을 만든다. 즉 건설공사, 국제 결제, 지식재산권, 해외용자, 상업투자전략, 국제 무역 등 국제화 전문서비스기관의 역량을 확대하고 서비스요소의 집중을 추진하며 기업의 발전을 위하여 좋은 국제 서비스 환경을 조성한다.

본 연구는 중국뿐만 아니라 한국의 경제 활성화에 대해 큰 의미가 있다. 한편 중국 허난성은 중국 경제 성장 전략의 중추으로 앞으로 내륙 지역의 경제 활성화 방안에 중요한 연구 부분이다. 본 연구는 ‘일대일로’에서 산업협력 발전에 대한 깊이 있는 연구로서 향후 중국의 ‘일대일로’ 정책 방향을 예측하는 연구 자료로 활용될 수 있다. 다른 한편 중국의 일대일로 전략은 한국의 경제, 무역과 물류에도 큰 영향을 미치고 있다. 본 연구는 한국이 ‘일대일로’ 관련 산업 클러스터를 조성하는 데 실질적인 의미가 있다. 그러나 본 연구는 서로 다른 지역의 특성을 고려하지 않고 중국 허난성의 경제 활성화에 대해서만 비교 분석하여 일정한 한계점을 가지고 있다. 따라서 앞으로 이러한 지역적 요인을 종합적으로 고려해 분석할 필요가 있다.

### 참고 문헌

- [1] 百度百科, <http://www.baidu.com/>
- [2] 王莉娜, “‘大象中原——河南古代文明瑰宝展’反映的汉代中原地区社会风貌,” 河南博物院院刊, 第1期, pp.108-114, 2021.
- [3] 王儒, “论河南在‘一带一路’中的发展机遇,” 品牌(半月刊), 第7期, pp.129-130, 2015.
- [4] 赵进东, “河南省推进新型城镇化进程中的产业支撑问题,” 社会科学家, 第5期, pp.64-71, 2018.
- [5] 李晓琳, 卢伟, “‘四路协同’融入‘一带一路’建设着力打造内陆开放新高地,” 中国经贸导刊, 第24期, pp.49-52, 2020.
- [6] 谷建全, 周立, 王承哲, 李同新, 王玲杰, 陈明星, 赵西三, 安晓明, 赵执, “统筹‘五区’联动‘四路’协同,推动全方位高水平开放,” 河南日报, 第4期, 第6版, p.05, 2019.
- [7] 丁新科, “进出口增长彰显开放新高地,” 河南日报, 第1期, 第12版, p.01, 2021.
- [8] 石杰琳, 熊军阳, “‘一带一路’建设背景下河南省口岸建设的特色与发展进路,” 华北水利水电大学学报(社会科学版), 第36期, pp.21-28, 2020.
- [9] 郑广建, 柴方, “新形势下河南自贸试验区制度创新发展研究,” 郑州航空工业管理学院学报, 第38期, pp.16-31, 2020.
- [10] 闫伟, 中欧班列国内段运输组织优化理论与方法, 北京交通大学, 博士学位论文, 2019.
- [11] 史锋华, “构建双循环格局 推动高质量发展——中欧班列(郑州)助力中原更加出彩深度观察,” 大陆桥视野, 第1期, p.43, 2021.
- [12] 李小鹏, 周煜成, 胡沛枫, 计丽妍, 徐泓, “郑洛新国家自主创新示范区创新驱动效果测度,” 统计理论与实践, 第3期, pp.3-8, 2021.
- [13] 黄然, “提升服务质量推动民航高质量发展,” 现代营销(学苑版), 第6期, pp.127-128, 2019.
- [14] 孟茂倩, “对接‘一带一路’的内在逻辑与推进策略——以中国(河南)自由贸易试验区为例,” 河南大学学报(社会科学版), 第60期, 第5版, pp.52-57, 2020.
- [15] 진무위, 이향숙, “일대일로 영향권에 위치한 중국 국제공항의 효율성 분석에 관한 연구,” 한국항공경영학회지, 제16권, 제3호, pp.39-49, 2018.
- [16] 이충배, “중국 내륙항의 경쟁력 평가분석에 관한 연구,” 통상정보연구, 제20권, 제2호, pp.301-322,



2018.

[17] 冀芳, 张夏恒, “跨境电子商务物流模式创新与发展趋势,” 中国流通经济, 第5期, pp.20-26, 2015.

[18] 姚毅, 周灵, ‘一带一路’背景下成都空港经济发展的战略与对策研究, 四川大学出版社, 2018.

[19] 倪海云, “美国航空公司业2008年发展综述,” 中国民用航空, 第7期, pp.69-71, 2009.

[20] 郝攀峰, “注重多式联运发展 做大做强物流核心资源——德国港口物流和多式联运发展经验之鉴,” 中国远洋海运, 第8期, pp.76-79, 2020.

[21] 吴廖杰, 陈海蓉, 曾子苓, “德国中小物流企业联盟的经验借鉴及启示,” 交通企业管理, 第2期, pp.74-76, 2016.

[22] 김선석, *경제자유구역의 글로벌 특성 평가에 관한 연구—인천송도국제도시를 중심으로*, 인하대학교 대학원, 박사학위논문, 2015.

[23] 新華網, <http://www.xinhuanet.com/>

[24] 齐爽, “河南自贸区高质量融入‘一带一路’的问题与对策,” 郑州轻工业学院学报(社会科学版), 第20期, 第Z1版, pp.111-117, 2019.

[25] 许培源, 罗琴秀, “自贸试验区功能差异化与‘一带一路’建设,” 华侨大学学报(哲学社会科学版), 第6期, pp.68-80, 2018.

[26] 林园春, 张俊涛, “基于比较分析的中国(郑州)跨境电子商务综合试验区发展对策研究,” 黄河科技学院学报, 第4期, pp.78-82, 2019.

[27] 河南省人民政府, <http://www.henan.gov.cn/>

[28] 郝爱民, 白杏杏, 谭家银, “郑州航空港经济综合实验区战略性新兴产业集群式发展研究,” 统计理论与实践, 第2期, pp.3-9, 2021.

[29] 绥芬河市人民政府, <http://www.suifenhe.gov.cn/>

[30] 韩二东, “河南自贸试验区制度创新成效突破口及路径研究,” 改革与战略, 第6期, p.55, 2020.

[31] 韩二东, “河南自贸试验区洛阳片区建设成效及发展策略,” 管理工程师, 第5期, pp.1-9, 2019.

[32] 袁金星, “郑洛新国家自主创新示范区高质量发展路径研究,” 创新科技, 第6期, pp.48-54, 2019.

[33] 搜狐網, <https://www.sohu.com/>

[34] 央廣網, <https://www.cnr.cn/>

[35] 尹弘, “政府工作报告,” 河南日报, 第2期, 第4版, p.17, 2021.

[36] 焦聰, “鄭州—盧森堡’空中絲綢之路’打通內陸開放城市新通道的路徑——以河南爲例,” 經濟論壇, 第8期,

pp.61-66, 2020.

[37] 王红, “郑州航空港经济综合试验区物流发展路径研究,” 中国经贸导刊(中), 第4期, pp.59-60, 2019.

[38] 張桂, “基於SWOT分析的鄭州構建國際物流中心對策研究,” 環渤海經濟瞭望, 第1期, p.75, 2021.

[39] 贾孝魁, “跨境电商综试区‘郑州模式’的创新经验总结及启示,” 对外经贸实务, 第1期, p.23, 2020.

[40] 广州南沙经济技术开发区创新工作局, <http://www.gzns.gov.cn/>

[41] 謝謙, 劉洪愧, “‘一帶一路’與自貿試驗區融合發展的理論辨析和實踐探索,” 學習與探索, 总282期, p.90, 2019.

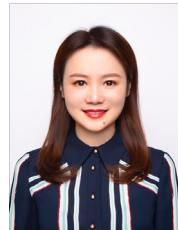
[42] 河南省人民政府, “河南省國民經濟和社會發展第十四個五年規劃和二〇三五年遠景目標綱要,” 河南日報, 第1期, 第1版, p.05, 2021.

[43] 李豔豔, “創新完善‘四路協同’體制機制——打造內陸開放新高地,” 河南日報, 第1期, 第14版, p.01, 2020.

### 저자 소개

#### 왕 쿤(Kun Wang)

#### 정희원



- 2015년 6월 : 중국화북수리수전대학교 경영학과(경영학석사)
- 2020년 9월 ~ 현재 : 세종대학교 경제학과(박사과정)

〈관심분야〉 : 산업경제, 응용미시

#### 장 일 주(Yizhou Zhang)

#### 정희원



- 2020년 2월 : 세종대학교 경제통상학과 (경제학석사)
- 2020년 3월 ~ 현재 : 세종대학교 경제학과(박사과정)

〈관심분야〉 : 문화산업, 응용미시

배 기 형(Ki-Hyung Bae)

정회원



- 1984년 2월 : 세종대학교 경제학과 (경제학석사)
- 1992년 2월 : 세종대학교 경제학과 (경제학박사)
- 1998년 3월 ~ 현재 : 세종대학교 경제학과 교수

〈관심분야〉 : 문화산업, 응용미시