

體制轉換이 都市空間에 미친 影響에 關한 研究

— 北京과 동베를린의 事例를 중심으로 —

A Study on Urban Spatial Impacts of Transformation

— The Case of Beijing and Eastberlin —

李 尚 峻*

(國土研究院 研究委員)

目 次

I. 序 論

1. 研究의 背景

2. 研究의 目的 및 方法

II. 體制轉換에 따른 都市空間 變化의 基本概念

1. 社會主義 都市空間構造의 特性

2. 市場經濟로의 轉換에 따른 都市空間의 變化

III. 體制轉換 以後 北京과 동베를린의 都市空間構造 變化

1. 體制轉換 當時의 都市特性

2. 都市人口分布의 變化

3. 土地利用의 變化

4. 都市交通의 變化

IV. 都市空間構造 變化의 特性과 示唆點

1. 都市空間構造 變化의 共通點

2. 都市空間構造 變化의 差異點

3. 우리 나라에 대한 示唆點

V. 結 論

Key Words: 體制轉換, 都市空間構造, 社會主義, 市場經濟, 統一

ABSTRACT

The purpose of this study is to define urban spatial impacts of transformation in Beijing and Eastberlin and its implications for Korea. Fundamental socio-economic changes bring direct and indirect impacts on the spatial structure. In the socialist era the characteristic of urban spatial structure of Beijing and Eastberlin could be described as 'static structure'. However, these urban spatial structure was changed dramatically after the transformation. As the spatial consequences of transformation in two cities, suburbanization and revitalization of central areas were found. Suburbanization was one of the spatial consequences of changing spatial behavior of the civilian and private enterprise affected by special transformation measures like the privatization of land ownership and state-owned enterprises. Also, intensive and diverse land use was one of the important spatial consequences of transformation. In this study some implications for Korea were defined as follows: 1) Urban spatial changes in transitional countries is different according to socio-economic and spatial characteristics of cities. 2) For preventing urban sprawl and extensive land development in surrounding areas, some rational policy measures should be prepared before the Korean reunification. 3) Recovering urban identities by the conservation of historic buildings and areas will be very important issues for preventing destructive development in central areas.

I. 序 論

1. 研究의 背景

일반적으로 체제전환(transformation)이란 사회경제적, 정치적 질서가 내·외부적 요인에 따라 근본적으로 변화하는 것을 의미한다.¹⁾ 20세기 세계사의 초반과 후반을 장식했던 사회주의의 등장과 몰락은 이러한 체제전환의 실재를 잘 보여주고 있다. 이러한 체제전환은 사람들의 가치관과 제도에 변화를 가져올 뿐만 아니라 공간적 변화도 동반하게 된다. 1970년대 시장경제국가들의 대도시에서 나타났던 교외화 현상이 구 동독에서는 통일 이후에야 비로소 나타났던 것도 체제전환이 공간구조에 미친 영향을 단적으로 보여주고 있다.

한반도에서 통일이 이룩된 경우, 핵심적 과제 가운데 하나는 남북한의 사회경제적 통합과 공간적 통합을 원만하게 이룩하는 것이 될 것이다. 따라서 체제전환이 북한지역에서 어떠한 공간적 변화와 과제를 가져올 것인지를 미리 예측하는 것은 매우 중요한 의미가 있다. 이러한 측면에서 볼 때 체제전환을 우리보다 먼저 겪고 있는 외국의 사례를 살펴보는 것은 장차 다가올 남북한의 통합에 대비하는 데에 큰 도움이 될 것이다.

2. 研究의 目的 및 方法

본 연구는 계획경제로부터 시장경제로의 체제전환이 어떠한 도시공간적 영향을 미쳤는지를 외국의 실증적 사례를 통해 규명하고, 이것이 우리에게 의미하는 시사점을 도출하는 데 그 목적이 있다.

본 연구에서는 사례도시로서 중국의 북경과 구 동독의 동베를린을 선정하였다. 그 이유는 두 도시가 갖는 체제전환의 배경이 다음과 같이 서로 대조적이기 때문이다. 첫째, 중국은 1978년 도시화율이 약 18%에 불과하였던 농업국가 상태에서 개혁·개방이 시작된 경우이고 동독(DDR)은 1989년의 베를린장벽 붕괴시점에 이미 세계적인 공업선진국에 포함될 정도로 산업화와 도시화가 상당수준에 이르렀다. 둘째, 중국은 한 국가 내에서 점진적으로 체제전환이 추진되고 있는 경우²⁾이고, 동서독은 2체제

의 2국가가 1체제 1국가로 급진적인 통합이 이룩된 경우³⁾이다. 이러한 차이점 때문에 사례도시들의 경험은 통일 이전에 북한이 중국처럼 점진적으로 개혁·개방을 추진하거나 구 동독처럼 통일 이후 급진적인 체제전환이 추진될 경우, 각각 어떠한 도시공간적 변화가 예상되는지를 가늠하는 데에 도움이 될 것이다.

〈표 1〉 양국의 체제전환 특성 비교

구 분	체 제 전환방식	체제전환 시 점	체제전환 방식
중 국	점진적 체제전환	1978	점진적 분권화 도시사용권 및 주택의 점진적 사유화 점진적인 국영기업 개혁 농촌지역으로부터 개혁
구 동독	급진적 체제전환	1990	급진적 분권화 도시 및 주택소유권의 급진적 사유화 매각을 통한 국영기업의 민영화 도시/농촌지역의 동시적 체제전환

본 연구에서는 먼저 체제전환에 따른 도시공간변화의 기본개념을 정리하였다. 두 도시에서 나타난 체제전환의 영향은 도시공간구조를 규정짓는 주요 인자인 인구분포, 토지이용, 교통 등을 중심으로 기술적으로 비교하였다. 그러나 통계자료의 제약 때문에 인구분포 등 도시공간의 변화에 대한 분석이 동일한 기준으로 이루어지지는 못하였다.

II. 體制轉換에 따른 都市空間 變化의 基本概念

1. 社會主義 都市空間構造의 特性

도시공간구조는 사회경제적 메커니즘이 도시라는 일정한 공간영역에 투영되어 나타난 결과로 볼 수 있다. 따라서 사회주의 도시공간구조도 생산수단의 국가소유와 집단적 생산 및 소비구조라는 사회주의 고유의 특성이 반영될 수밖에 없는 것이다. 20세기 초반 러시아에서 시작된 사회주의 혁명 이후 사회주의 국가의 도시들은 각 도시들이 갖고 있는 고유의 역사적, 문화적 차이에도 불구하고 몇

가지 공통적 도시특성을 갖게 되었다. 이것을 요약하면 다음과 같다.

첫째, 사유재산의 국유화로 인해 토지이용에 대한 경쟁이 존재하지 않게 되었고 이것은 도市内 입지별로 토지이용의 차별화가 사라지게 된 결정적 원인이 되었다.¹⁹⁾ 또한 단순화된 토지소유구조는 건설사업의 대형화, 표준화, 공업화를 가능케 하였다.

둘째, 도시경제에 있어서 경공업이나 서비스부문의 성장이 외도적으로 억제되고 생산활동과 주거, 교통 등 모든 도시활동을 정부가 통제함에 따라 대도시의 경우 중심상업업무지역(CBD)이나 부도심 등이 형성되지 않았고 교외화도 발생하지 않았다.

셋째, 주거지에 있어서는 연립주택이나 아파트와 같은 공동주택을 중심으로한 집단적 주거단지가 기본단위가 되었다. 이것은 개인적 주거생활보다는 집단적 주거생활을 중시하는 이념적 배경을 갖고 있는데, 소련의 미크로레이온(mikroraiion: micro-district)이 이러한 집단적 주거단지의 대표적인 형태이다.²⁰⁾ 스미스(Smith 1996)는 도시가 물리적으로 어느 정도 사회주의적인가를 판단하는 기준으로 이 집단주거단지의 비율을 제시하기도 하였다.²¹⁾

2. 市場經濟로의 轉換에 따른 都市空間的 變化

사회주의 계획경제체제가 자본주의 시장경제체제로 전환될 경우 가장 핵심적인 변화는 종래 '국가'의 역할을 '시장'이 상당부분 대체하고, 중앙집중적 정치구조가 민주적으로 분권화되며, 집단적 가치와 생활보다는 개인적 가치와 생활이 강조된다는 점이다. 이러한 변화는 자연스럽게 다음과 같은 도시공간적 변화를 가져올 것으로 예상할 수 있다.

첫째, 사회주의시절 국가에 의해 결정되었던 일차리와 주거지의 입지가 개인들의 판단에 따라 이루어지게 됨에 따라 농촌으로부터 도시로의 주거이동 또는 도시로부터 주변지역으로의 주거이동이 나타날 것이다. 물론 이러한 인구이동은 개인주의적 가치관의 형성, 소득격차의 확대 등과도 연관된 것이다.

둘째, 이러한 주거이동은 토지이용과 교통의 변화를 가져올 것이다. 특히 부동산과 기업 등에 대한 사적 소유가

이루어지게 됨에 따라 토지의 시장경제적 가치에 따라 도시내 토지이용구조가 재편될 것이다.

셋째, 집단적 가치보다는 개인적 가치가 중요하게 부각됨에 따라 핵가족화 등 가구규모의 감소와 주택수요 및 교통수요의 증가가 나타날 것이다.²²⁾ 체제전환이 가져올 사회경제적 변화와 이것의 도시공간적 영향을 종합해보면 다음 <표 2>와 같다.

<표 2> 체제전환이 가져올 사회경제적 변화와 공간적 영향

주요 사회경제적 변화	공간적 영향	핵심적 영역
일차리와 거주지선택의 자유	도시로의 인구집중(도시화), 교외화(주거 및 공장의 교외이전)	인구분포
기업 및 부동산의 민영화, 사유화	토지이용구조의 변화 - 도시의 집약적 토지이용(주거기능 축소) - 도시주변지역의 신개발	토지이용
개인적 가치관의 확산, 핵가족화	- 주택수요의 증가 - 주민이동성의 증가 및 개인교통의 증가	주택·교통

이렇게 '국가의 힘'에 기반한 사회주의 계획경제체제가 '시장의 힘'에 기반한 시장경제체제로 이행할 경우 커다란 도시공간적 영향이 예상되고 있다.²³⁾ 앞에서 살펴본 바와 같이 체제전환이 가져올 가장 커다란 도시공간적 변화는 인구분포와 토지이용 그리고 교통부문에서 확인할 수 있다. 따라서 본 연구는 북경과 동베를린에서 나타난 이들 영역의 주요 변화를 중점적으로 살펴보고자 하였다.

III. 體制轉換 以後 北京과 동베를린의 都市空間構造 變化

1. 體制轉換 當時의 都市特性

개혁·개방을 시작한 당시 북경은 16,807km²의 면적을 갖고 있는 도농통합형태의 대도시였다. 전체 행정구역 가운데 8.2%인 1,370km²(1979년 기준)가 도시구역(urban district)이었고 전체 인구의 52.9%인 460만명이 여기에 거주하였다. 1949년 사회주의정권수립 이후 수

도로서 성장한 북경은 중국의 정치·문화 중심도시로서 뿐만 아니라 공업도시로서의 특성도 갖게 되었다. 1950년대 부터 시작된 북경의 공업화과정에서 주로 화학, 기계, 금속 등의 중공업 공장들이 집중적으로 건설되었는데, 이러한 공업화로 인해 공장지대의 면적이 전체 시가화면적의 1/4을 차지하였다(Sit 1984). 1979년 기준으로 전체 근로자의 43%가 제조업에 종사할 정도로 북경은 공업도시 적 면모를 갖고 있었다.* 구 시가지를 제외한 나머지 시가지는 주택과 직장 그리고 각종 서비스시설이 통합적으로 배치된 노동단위부합제(the work-unit compound)를 기본 단위로 하여 형성되었는데 이것은 도보통행권을 고려한 사회주의 주거지개발의 전형적인 특징으로 볼 수 있다.¹⁶⁾



(그림 1) 복점시의 행점구현

자료: SIL 1984, p.68.

베를린장벽의 붕괴(1989) 당시 동베를린은 403km²의 면적에 약 128만명의 인구를 가진 동독의 수도였다. 사회주의 시절 공업화가 진행된 북경과는 달리 동베를린은 공공행정을 중심으로 한 3차산업중심의 도시경제구조를 갖고 있었다.¹²⁾ 동베를린은 베를린의 발전지가 되는 구 도심

찾고 있었다. 동베를린은 도심지역에도 고층아파트를 중심으로 하는 주거지역이 업무지역과 함께 위치해 있었고 외곽지역에는 마르잔(Marzahn: 5만8천호), 헬러스도르프(Hellersdorf: 약 4만2천호) 등 대규모 아파트단지가 1970년대와 80년대에 건설되었다. 북경이 체제전환 이전까지 4~5층 규모의 건물들로 형성된 도시경관을 보였던 반면 동베를린은 10층 내외의 아파트단지들로 형성된 도시경관이 특징이었다. 이처럼 두 도시는 서로 다른 경제적, 지리적 특성을 갖고 있었지만, 직장과 주거지를 가깝게 통합적으로 배치하고 주거단지내에서 생활시설을 집중 배치함으로써 동행발생을 최소화하도록 한 측면에서는 공통점을 갖고 있었다.



(그림 2) 북해북권의 행정구역

자료: Statistisches Landesamt Berlin, Statistisches Jahrbuch, 1992.

2. 都市人口分布의 變化

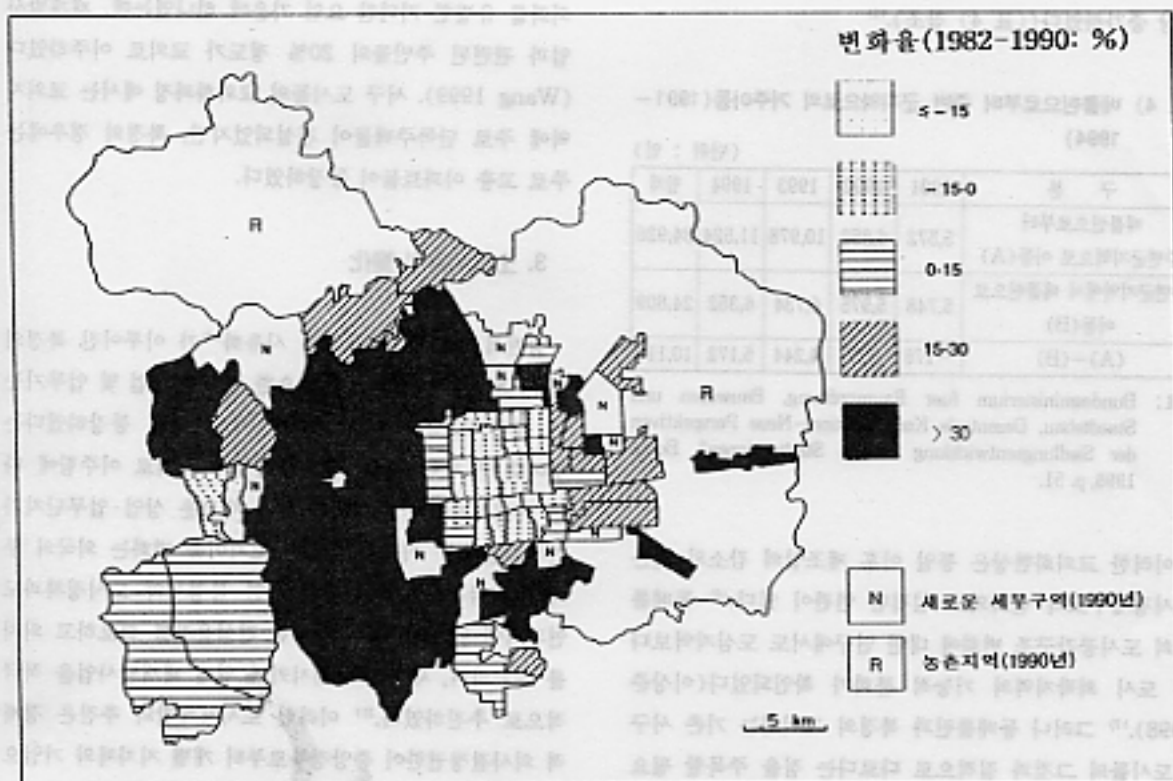
북경의 인구는 1998년 말 기준으로 12백만명으로 1994년 이후 최근 4년동안 20% 증가하였는데, 이것은 개혁·개방초기인 1978년(850만명)부터 1984년(945만명)까지의 6년간 인구증가를 11.2%의 두 배에 가까운 수준이다. 1982년과 1990년의 인구센서스자료 비교에 따르면 북경의 자연적인 인구증가율은 -3.4%였지만 전체도시

인구는 17.2%의 증가를 나타내었다. 이것은 농촌지역으로부리의 인구유입이 많았음을 의미하는 것이다. 이러한 북경의 도시인구 증가는 도시경계의 급속한 성장과도 밀접하게 연관되어있다. 북경은 1979년부터 1996년까지 17년간 연평균 10%의 높은 지역총생산 성장률을 나타내었다. 개혁·개방 이후 추진된 경제개혁은 도시산업구조의 변화도 가져왔는데, 1980년부터 1990년 사이에 도시전체 산업에서 차지하는 2차산업의 비중이 68.9%에서 52.4%로 감소한 반면, 3차산업의 비중은 26.8%에서 38.8%로 증가하였다. 1979년부터 1994년 사이에 행정구역내 도시지역의 인구증가가 농촌지역 인구증가를 크게 앞지르고 있는 것으로 나타났는데(〈표 3〉 참조), 이것은 도시지역으로의 인구유입이 꾸준히 진행되고 있음을 의미한다. 그러나 이러한 인구유입은 도시기반시설에도 커다란 부담이 되고 있으며, 주택부족으로 인해 불량주거지역(slum area)

as)에 거주하는 인구수도 1973년의 22만명에서 1990년에는 30만명으로 증가하였다.¹²⁾

이러한 도시인구의 전체적인 성장과 함께 도심외곽으로의 인구분산도 나타나고 있다. 북경의 인구분포변화를 분석한 최근 연구(Wang 1999)에 따르면 1982년부터 1990년 사이에 도시의 인구밀도가 크게 감소한 반면 도심으로부터 5~10km 지점의 인구밀도가 크게 증가해 도시교외화가 진행되고 있음이 확인되었다(〈그림 3〉 참조).¹³⁾

체제전환과정에서 도시인구의 증가를 보인 북경과는 달리 동베를린은 통일 이후의 체제전환 과정에서 인구규모가 거의 변하지 않았다.¹⁴⁾ 시장경제로의 급진적 체제전환 과정에서 발생한 인구유출요인(대량실업)과 인구유입요인(연방수도이전)이 서로 상쇄되면서 인구규모가 정체된 것이다.



(그림 3) 북경 도시구역(urban district)의 인구밀도 변화율

자료: Wang, F., Zhou, Y., 1999, p.284.

(표 3) 북경의 도시인구분포 변화

구 분	전체인구 (천명)	도시지역인구 (천명)	농촌지역인구 (천명)	도시지역밀도 (명/km ²)	농촌지역밀도 (명/km ²)
1979	8,700(518명/km ²) (100%)	4,600 (52.9%)	4,100 (47.1%)	3,358	266
1994	10,600(631명/km ²) (100%)	6,800 (64.2%)	3,800 (35.8%)	4,964	246
변화율(%)	21.8	47.8	-7.3	47.8	-7.5

주: 1994년도 도시 및 농촌지역 면적은 자료미비로 1979년 시점의 농촌지역 면적 15,437km², 도시지역 면적 1,370km²를 기준으로 하였다.

자료: Victor F. S. Sit(edit.), Chinese Cities, the growth of the metropolis since 1949, Oxford, 1984, p.69. Urban Statistical Yearbook 1995.

그 반면에 북경의 경우와 마찬가지로 교외화현상이 나타났다. 통일 이후 5년 동안(1990~1995), 도심지역 3개구의 인구밀도 증가율(0.19%)보다는 주변 8개구의 증가율(1.8%)이 높게 나타났고, 1991년부터 1994년 사이에 베를린으로부터 주변지역으로 이주한 사람의 수는 2배 이상 증가하였다((표 4) 참조).¹⁶⁾

(표 4) 베를린으로부터 주변 군지역으로의 거주이동(1991-1994)

구 분	1991	1992	1993	1994	합계
베를린으로부터 주변군지역으로 이동(A)	5,572	6,852	10,978	11,524	34,926
주변군지역에서 베를린으로 이동(B)	5,748	5,975	6,734	6,352	24,809
(A)-(B)	-176	877	4,244	5,172	10,117

자료: Bundesministerium fuer Raumordnung, Bauwesen und Städtebau, Dezentrale Konzentration-Neue Perspektiven der Siedlungsentwicklung in den Stadtregionen?, Bonn, 1996, p. 51.

이러한 교외화현상은 통일 이후 제조업의 감소와 같은 도시경제구조의 변화와도 밀접한 연관이 있다.¹⁶⁾ 동베를린의 도시공간구조 변화에 대한 연구에서도 도심지역보다는 도시 외곽지역의 기능적 분화가 확인되었다(이상준 1998).¹⁷⁾ 그러나 동베를린과 북경의 교외화는 기존 서구 대도시들의 그것과 질적으로 다르다는 점을 주목할 필요가 있다. 서구 대도시들의 경우에는 교통수단의 발달과 쾌적한 주거환경의 선호 등이 교외화의 주요 원인이었지만 동베를린의 경우 도심지역의 토지에 대한 소유권분쟁이

상대적으로 개발이 용이한 교외지역을 선호하게 만들었기 때문이다. 통일 이후 5년이 지난 1995년까지도 약 4만필지의 토지가 소유권분쟁에 묶여있었으며 재산권 분쟁소송은 2002년까지 진행될 것으로 예상되고 있다.

북경의 경우에 도심에서 진행된 도시재개발사업들이 교외화를 유발한 커다란 요인 가운데 하나였는데, 재개발사업과 관련된 주민들의 20% 정도가 교외로 이주하였다(Wang 1999). 서구 도시들의 교외화과정에서는 교외지역에 주로 단독주택들이 건설되었지만, 북경의 경우에는 주로 고층 아파트들이 등장하였다.

3. 土地利用의 변화

점진적으로 토지사용권의 사유화¹⁸⁾가 이루어진 북경의 경우, 토지이용상의 가장 중요한 변화는 상업 및 업무기능이 공간적으로 집적된 지역이 시가지내에 등장하였다는 것이다.¹⁹⁾ 개혁·개방 이후 공장들이 교외로 이주함에 따라 이전적지에는 재개발을 통해 새로운 상업·업무단지가 건설되었다.²⁰⁾ 이러한 북경의 토지이용 변화는 외국의 투자를 적극적으로 유치하기 위한 북경시의 도시정책과도 연관되어 있는데, 시는 부족한 건설용지를 확보하고 외자를 유치하며, 세수를 증대시키기 위해 재개발사업을 적극적으로 추진하였다.²¹⁾ 이러한 도시재개발의 추진은 경제적 의사결정권한이 중앙정부로부터 개별 지자체와 기업으로 분산된 것에도 연유하고 있다(Wu 1997).

한편 주거지도 소득수준에 따라 분화되는 경향을 보이고 있는데, 외국인과 고소득 내국인들은 주로 아파트에 거

주하고 일반 시민들은 10명 이하의 보통주택에 거주하는 경향이 나타났다. 시장경제하의 도시들에서 볼 수 있는 소득계층별 주거차별화가 나타나고 있는 것이다. 이와 같은 개혁·개방 이후의 토지이용 변화는 상해나 광둥과 같은 중국내 다른 대도시에서도 공통적으로 나타난 현상이었다.²⁰

급진적인 토지사유화와 기업민영화가 진행된 동베를린의 경우에는 토지소유권분쟁과 전반적인 경제침체 때문에 토지이용에 별다른 변화가 없었다. 그러나 토지의 원소유권에 대한 보상을 우선하는 정책적 전환(1992)과 연방정부이전에 따른 건설특수 등으로 도시개발이 점차 활기를 띠게 되었다. 개혁·개방 이후 서비스 및 업무용 토지이용이 증가한 북경의 경우와 마찬가지로 통일 이후 동베를린에서도 공장들이 교외로 이전하고 그 이전지대에 업무시설이 등장하였다. 그리고 시 경제와 인접한 외곽 녹지지역에 대규모 쇼핑센터 및 물류센터들이 건설되었는데, 이러한 개발과정에서 녹지가 무분별하게 파괴되는 부작용도 함께 나타났다.

도시개발이 정책적인 요인에 큰 영향을 받았던 북경의 경우처럼 동베를린의 경우에도 도시개발이 수도이전, 소유권분쟁과 연제된 교외화 등 특수한 요인으로부터 큰 영향을 받았다. 또한 북경과 동베를린에서는 체제전환 이후 구 도시의 역사적 건축물 및 역사경관 보호가 추진되었는데, 이것은 도시개발에 있어서 정치이데올로기가 사라진 이후 도시의 역사적 정체성에 대한 인식이 높아진 결과로 볼 수 있다.²¹

% 등으로 자전거의 이용이 감소하고 버스이용이 증가하는 추세를 보이고 있다(Wang 1999). 북경의 교통량 증가는 토지이용의 변화와도 깊은 연관이 있는데, 도시주변으로 공장들이 이전함으로써 직주분리에 따른 교통증가가 나타났기 때문이다.²²

동베를린에서도 북경과 마찬가지로 통일 이후 교통수요가 크게 증가하고 있다. 동베를린의 전체 차량대수는 1993년 400,812대에서 1995년 457,238대로 14% 증가하였는데, 이것은 같은 기간동안 서베를린이 0.1% 증가한 것과 대조를 이루고 있다. 교통량의 증가는 교통사고건수의 증가를 통해서도 간접적으로 확인할 수 있는데, 동베를린의 교통사고 건수는 통일 이전인 1989년 약 1만1천건에서 1995년 약 5만8천건으로 5.3배나 증가하였다. 이것은 같은 기간동안 서베를린에서 교통사고건수가 6% 감소한 것과 역시 큰 대조를 보이고 있다. 지역별 교통사고 분담비율에 있어서 도심지역의 비율이 감소하고 도시주변 지역이 증가한 것은 교외화에도 연관된 결과로 볼 수 있다(〈표 5〉 참조). 이러한 교외화에 따라 주변지역의 교통용지도 상대적으로 크게 증가하였다.²³

(표 5) 체제전환 이후 동베를린의 지역별 교통사고분담비율 변화 (단위: %)

구분	동베를린지역전체	도심지역 분담비율 ¹⁾	주변지역 분담비율 ²⁾
1991	49123	37.3	62.7
1995	57876	34.2	65.8

주: 1) Mitte 등 3개 구 2) Marahn 등 8개 구
자료: Statistisches Landesamt Berlin, Statistisches Jahrbuch 1992, 1996.

전체적으로 볼 때 양 도시는 체제전환 이후 인구분포, 토지이용, 교통 영역에서 다양한 변화를 나타내었는데(〈표 6〉 참조), 이러한 변화를 한마디로 요약하자면 도시구조의 역동성이 증가하였다는 것이다. 즉 체제전환 이전에는 모든 생산 및 소비활동이 계획에 의해 이루어질 때 따라 주민들의 이동성이 극히 낮았고 토지이용의 변화도 거의 없었지만, 체제전환 이후에는 이러한 계획과 규제가 완화 또는 철폐됨으로써 보다 역동적으로 도시공간이 변화되고 있는 것이다.

4. 都市交通의 변화

양 도시에서 나타난 교외화와 토지이용의 변화는 자연스럽게 도시교통의 변화로 이어졌다. 북경은 개혁·개방 이후 사람과 물자의 이동성(mobility)이 크게 증가함에 따라 도로 등 기존 교통시설의 부족문제가 나타났다.²⁴ 북경에서는 자전거가 1980년대까지 주요 교통수단이었지만, 1990년대 들어서 버스 등 차량의 이용이 증가하고 있다. 1988년 기준으로 교통수단별 승승분담율은 자전거 60%, 버스 21%, 지하철 4%, 기타 15%였는데, 1990년에는 자전거 57.8%, 버스 31%, 지하철 4%, 기타 7.2

구 분		체제전환 이전	체제전환 이후
도시인구분포	북 경	- 시가지중심의 인구분포	- 교외지역의 인구성장 (교외화)
	동베를린	- 도심 및 주변지역의 분산적 인구분포	
도시토지이용	북 경	- 노동단위부합제(work-unit compound)를 중심으로 한 직주통합적 커뮤니티 형성 - 생활인프라 및 서비스적 토지이용 미비	- 상업업무기능의 공간적 집적 - 도심의 도시재개발 활성화 - 주변부로의 개발 확대 (공업기능의 교외이전)
	동베를린	- 주거구역(Wohnbezirk)을 중심으로 커뮤니티 형성	- 도심의 도시재개발 활성화 - 교외지역의 전원주택단지개발 및 쇼핑센터 개발
도시교통	북 경	- 도로, 자전거중심	- 승용차이용 증가
	동베를린	- 전철, 버스중심	- 교통체증, 주차난
종합(도시공간구조)		- 도심중심의 단핵적 공간구조	- 부도심 및 교외지역의 성장을 통한 다핵적 공간 구조

IV. 都市空間構造 變化의 特性과 示唆點

1. 都市空間構造 變化의 共通點

체제전환에 따른 도시공간변화의 대표적인 공통점으로는 교외화현상을 들 수 있다. 그러나 이러한 교외화는 도시외곽의 확산적 개발을 통해 녹지훼손과 같은 부작용도 함께 초래하였다. 그리고 앞에서도 지적한바와 같이 이들 도시에서 나타난 교외화는 서구 대도시들에서 나타났던 그것과는 성격이 크게 다르다는 것도 공통점이다. 소득수준의 향상에 따라 적절한 주거환경을 찾는 중산층들이 교외지역으로 이주함으로써 진행되었던 서방 국가에서의 교외화와는 달리, 북경의 경우에는 외국자본유치를 통한 도심재개발과 이에 따른 주민이주 등이 주요 요인이었고, 동베를린의 경우에는 도심의 도시소유권분쟁 등 특수한 조건들이 교외화를 유도해 내었던 것이다. 자연스러운 교외화는 도시성장의 한 단계로서 평가할 수 있지만, 북경과 동베를린의 경우에는 “특수한” 교외화가 나타난 것이다.

한편 도심의 재개발과 교외지역의 신개발에서 나타난 바와 같이 토지이용의 다양화와 기능적 분화가 전반적인 공간구조의 변화를 가져오고 있다는 것도 공통점이다. 그리고 도시재개발의 활성화에 있어서 순수한 경제적 요인보다는 정책적 요인(북경시의 외자유치정책, 동베를린의 연방정부이전)이 큰 역할을 하였다는 것도 공통점으로 볼 수 있다. 그리고 두 도시에서 체제전환 이후 도심재개발이

활발하게 이루어진 것은 구 도심이 자본주의적 요소를 가진 지역이라는 이유로 사회주의시절 동안 방치되었기 때문이다.

2. 都市空間構造 變化의 差異點

도시공간의 변화는 체제전환의 방식에 따라 서로 다른 결과를 가져올 수 있다. 여기에서는 북경과 동베를린의 도시공간변화에서 나타난 긍정적, 부정적 결과를 통해 도시공간 변화의 차이점을 간접적으로 비교해 보았다.

1) 漸進的 體制轉換의 肯定的, 否定的 結果

점진적 체제전환이 도시공간에 가져온 긍정적 결과는 최소한 “외형적으로는 안정된” 도시변화를 가져 왔다는 점이다. 동베를린의 경우 급진적인 토지사유화가 추진되는 과정에서 부동산 소유권분쟁과 도심의 개발정체가 나타났지만, 소유권과 이용권의 분리를 통해 점진적인 부동산 사유화가 추진된 북경의 경우에는 이러한 부작용이 상대적으로 적었다.

반면에 부정적 결과로는 빠른 속도로 발전하는 도시경제와 느린 속도로 개혁되고 있는 기존 제도의 부조화로 부작용이 나타나고 있는 것을 들 수 있다. 시장경제화가 많이 진행되었음에도 불구하고 도시행정이 여전히 사회주의적 요소를 갖고 있기 때문이다. 또한 토착자본의 미성숙

으로 외자에 의존한 도시재개발이 추진됨으로써 과거 1980년대 서울에서 볼 수 있었던 철거재개발의 문제가 재현되었던 것도 부정적 결과 가운데 하나이다.³⁷⁾ 이렇게 도시개발의 '내적 불안정'이 '외적 안정'속에서 심화되고 있는 것은 점진적 체제전환의 부정적 결과로 볼 수 있다.

2) 急進的 體制轉換의 肯定的, 否定的 結果

급진적 체제전환이 도시공간에 미친 긍정적 결과는 빠른 속도로 새로운 질서가 정착되어 과도기적 혼란을 최소화할 수 있었다는 것이다. 체제전환 초기의 혼란을 제외하고는 빠른 속도로 부동산시장이 안정되었던 것이 대표적인 사례이다. '외적 안정'과 '내적 불안정'이 교차했던 북경의 경우와는 반대로, 동베를린의 경우에는 도시가 통일 직후의 '외적 불안정'을 거치면서 빠른 속도로 '내적 안정'을 찾아갔던 것이다.

부정적 결과로서는 도시 및 기업의 급격한 사유화, 민영화에 따라 소유권분쟁과 투기, 대량실업 등이 발생하였고, 이것이 도시개발의 잠재력을 크게 약화시켰던 점을 들 수 있다. 그리고 급격한 체제전환 이후 신속한 경제재건이 추진되는 과정에서 교외지역의 난개발이 발생한 것도 부정적 결과로 볼 수 있다.

그러나 양 도시의 사례를 통해 체제전환방식에 대한 가치판단을 내리기는 어렵다. 체제전환 이후의 공간적 변화에는 도시 교유의 역사적, 정치경제적, 사회문화적, 환경적 특성이 반영되어 있기 때문이다.

3. 우리 나라에 대한 示唆點

북경과 동베를린은 북한의 도시들과는 크게 다른 사회경제적 특성을 갖고 있기 때문에 이들 도시의 사례가 우리에게 직접적인 시사점을 주기는 어렵다. 다만 북한이 기존의 계획경제체제를 단계적 또는 전면적으로 개혁하거나 폐지하는 상황을 맞게 될 경우 어떠한 공간적 변화와 정책과제를 안게 될 것인지에 대해서는 그에 이들 도시의 사례들이 간접적인 도움이 될 수는 있을 것이다. 이러한 측면에서 본 연구는 다음과 같은 몇 가지 시사점을 정리하였다.

첫째, 체제전환의 도시공간적 영향은 체제전환이 시작된 시점의 사회경제적, 공간적 상황에 따라 큰 차이를 보인다는 점이다. 구 동독의 경우처럼 도시로부터의 혁명을 통해 급진적인 방식으로 이루어지는 체제전환과 중국의 경우처럼 농촌으로부터 시작되어 점차 도시지역으로 이어진 점진적 체제전환은 서로 다른 공간적 결과물 가져오기 때문이다. 그리고 개혁·개방 이후 본격적인 도시화가 시작된 경우(북경)와 이미 일정수준의 도시화가 이룩된 상황에서 체제전환이 시작된 경우(동베를린)의 도시변화는 큰 차이를 보일 수밖에 없다는 점에 유의할 필요가 있다. 따라서 통일 이후 북한의 도시들이 어떠한 변화를 나타낼 것인지는 통일 시점에 북한이 어떠한 상황에 있을 것인지에 크게 좌우될 것으로 보인다.

둘째, 체제전환과정에서 도심과 도시외곽의 난개발을 방지할 제도적 장치가 필요하다는 것이다. 체제전환의 과도기적 혼란상황하에서 난개발이 전개될 가능성이 높기 때문이다. 특히 체제전환 과정에서 나타난 도시교외화는 이데올로기에 의해 왜곡되었던 도시공간구조를 시장의 질서로써 재편한다는 긍정적 의미도 갖고 있지만, 도시주변의 난개발을 가져올 수 있다는 점을 경계하여야 할 것이다.

셋째, 도시의 역사적 정체성을 회복하기 위한 정책적 대응이 필요하다는 것이다. 이것은 두 가지 측면에서 중요한 의미가 있는데, 이데올로기에 의해 왜곡된 도시의 정체성을 회복한다는 것과, 민간자본의 개발압력으로부터 도시의 역사성을 보호, 관리한다는 것이 바로 그것이다.

V. 結 論

체제전환은 도시활동의 기본구조를 변화시킴으로써 도시공간구조를 재편시키고 있다. 사회주의시절 모든 도시 내 경제활동을 관리하던 '정부의 힘'을 상당부분 '시장의 힘'이 대체함으로써 도시활동이 보다 역동적으로 이루어지고 있는 것이다. 이러한 도시활동의 변화가 물리적 공간 영역에 투영된 결과로서 교외화, 도심지 도지이용의 다양화, 이동성의 증가 등을 북경과 동베를린의 사례에서 확인할 수 있었다.

통일 후 체제전환과정에서 북한의 도시들이 어떠한 경

로 '외적 안정'과 '내적 안정'을 확보해낼 수 있는가는 중요한 과제임에 틀림이 없다. 그리고 내외적 안정을 동시에 확보할 수 없다면 어떠한 것에 우선순위를 둘 것인지에 대한 판단도 매우 중요하고도 어려운 과제일 것이다. 독일의 스텔트베르트는 통일이 구 동독에 미친 지역공간적 영향을 분석한 논문에서 "사회주의시절 '국가권력'에 의해 또 다시 왜곡될 수 있다는 가능성"을 경고하고 있다 (Strubelt 1996). 도시영역에서 시장의 힘과 국가의 역할을 어떻게 조화시켜 나갈 것인가 하는 오래된 숙제는 21 세기의 통일시대에 우리가 풀어가야 할 핵심적 과제로 다시 떠오르고 있는 것이다.

註

- 1) 본 연구에서 언급하고 있는 체제전환은 중앙집중적 정치구조로부터 지방분권적 정치구조로의 전환, 그리고 사회주의 계획경제로부터 자본주의 시장경제로의 전환을 의미한다.
- 2) 중국은 1978년 이후 1999년 현재까지 20여년 동안 점진적으로 개혁·개방정책을 추진하여 왔다. 1987년 토지사용권 의 양도를 허용함으로써 부동산시장이 본격적으로 형성되었고, 1999년에는 사유재산제를 공식 인정하는 헌법개정이 이루어졌다. 그러나 중국은 사회주의를 표방하는 정치체제가 존속하는 상황에서 경제부문의 개혁·개방이 추진되고 있다. 이러한 측면에서 중국의 '점진적 체제전환'은 경제 부문까지를 포함하고 있는 동유럽 형식의 '점진적 체제전환'과는 그 의미가 다르다.
- 3) 점진적인 체제전환이 전개되고 있는 중국의 경우에는 달리 구 동독의 경우에는 급진적인 체제전환이 이루어졌다. 1989년 11월 베를린장벽의 붕괴 이후 8개월 만인 1990년 7월 '경제·문화·사회통합을 위한 국가조약'이 발표되면서 구 동독에서는 시장경제체제가 자리잡게 되었다. 그러나 갑작스러운 사유화, 민영화의 추진에 따라 대량실업 등 경제 침체와 소유권분쟁이라는 부작용도 동시에 발생하였다. 개혁·개방 이후 도시로의 인구이동이 활발하게 전개되었던 중국과는 달리 구 동독에서는 통일 초기의 2~3년을 지나면서 인구이동이 안정화되었다. 동독의 붕괴 직후가 나타나기 시작한 1989년부터 동서독간 인구이동이 안정국면에 접어든 1993년 말까지 약 140만명의 동독인들이 서독지역으로 이동하였다. 인구이동의 추세가 안정된 것은 경제체제의 급진적 전환에 따른 결과로 볼 수 있다.
- 4) 그러나 사회주의국가와 도시들에서 시장경제하의 도시들과 같이 입지별로 토지이용의 분화가 나타나기도 하였는데, 이

것은 도시발전에서 사회주의 이론이 제대로 실현되지 못하였기 때문이다. 이론적으로는 모든 사람들에게 일정수준의 주거와 생활서비스를 제공하여야 하지만 이를 성공적으로 실현시킨 사회주의국가는 없었다. 이 때문에 사회주의 도시들에서도 토지이용의 불균형이 나타나고 있는 것이다. 특권계층과 일반계층간의 주거일지와 그 규모가 차별화되어 나타난 것이 그 대표적 사례이다.

- 5) 이것은 인구 5,000~15,000명 수준의 집단주거단지로서 보통 아파트로 구성되어있다. 거주자들은 주로 도로로 단지내 생활서비스시설을 이용하게 되어있다. 이러한 집단주거지 양식은 제2차 세계대전 이후 등장한 후발 사회주의국가들에 많이 도입되었다.
- 6) 사회주의하의 도시들은 시장경제하의 도시들에 비해 도시성이 부족하고, 비경제적으로 공간을 이용한 측면도 갖고 있다 (Szelenyi 1996).
- 7) 중국 북경의 경우 개혁·개방 이전인 1975년 가구당 평균 가구원수는 4.37명이었으나 1989년에는 3.17명으로 크게 감소하였다. 동독지역 도시주민들을 상대로 한 설문조사 (Herlyn 1996)에서는 이주희망자의 63%가 '좀 더 쾌적한 주거환경'을 이주의 목적으로 응답하였는데, 이것은 삶의 질에 대한 요구가 체제전환 이후 크게 증가하였음을 의미하고 있다. 그리고 한 연구(Lee/Struyk 1996)에 따르면, 러시아 7개도시 주민들의 평균이동률이 1992년과 1993년 사이에 1.8%에서 4.6%로 증가하였다.
- 8) 사회주의에서 시장경제로의 전환에 따른 도시 및 지역공간구조의 변화에 대한 최근의 연구들은 공통적으로 시장경제로의 전환이 도시공간상에 다양한 영향을 미치고 있음을 지적하고 있다. 중국의 도시변화에 대한 연구로서는 정주 (Wu 1997) 및 북경 (Wang 1999, Junhua 1994)을 대상으로 한 연구가 대표적이고, 구 동독의 경우 펠트, 예어 푸르트, 라이프치히 등을 비교분석한 연구 (Friedrichs 1996)가 있다. 그 외에도 모스크바 (Lee & Struyk 1996) 등 동유럽 도시들의 변화에 대한 연구들도 진행되었다.
- 9) 1970년 전체 공업부문 가운데 중공업의 비중은 66%였다 (Ye 1984).
- 10) 공산당정권 수립 이후 개혁·개방 이전까지 중국의 도시개발은 당의 지시와 명령에 의한 획일적 개발이라는 특징을 갖고 있었다. 이 시기에는 주택과 직장 그리고 각종 서비스시설이 통합적으로 조성된 자족적 생활단위 (노동단위복합체)가 구축됨에 따라 도심과 교외지역의 도시경관이 유사해지는 결과가 나타나기도 하였다 (Gaubatz 1995). 구 동독의 경우에도 중국의 노동단위복합체와 비슷한 성격의 자족적 주거구역 (Wohnbezirk)을 중심으로 단조로운 도시경관이 형성되었으며, 도심에도 고층아파트 등 주거기능이 배치되는 사회주의적 토지이용 특성이 나타났다.
- 11) 1955년 전체 근로자 가운데 2차산업종사자 비율은 45.8%였으나 1989년에는 이 비율이 35%로 감소한 반면, 3

- 자산률이 비율은 같은 기간 동안 52.8%에서 63.9%로 증가하였다(Dangschat 1993).
- 12) 그리고 도시내 비공식 임시거주자(floating population) 수는 1982년 30만명에서 1988년 131만명으로 크게 증가하였으며, 2000년에는 2백만명에 이를 전망이다(Gaubatz 1995).
- 13) 1982년과 1990년의 인구센서스자료를 토대로 북경의 구역별(1982년 82개, 1990년 93개)인구밀도분포 변화를 분석한 결과 인구밀도분포함수의 경사도가 낮아져서 도시 교외화가 진행되고 있음을 확인할 수 있다(Wang 1999).
- 14) 베를린은 889km²의 면적에 1998년 말 기준으로 339만명의 인구를 갖고 있다. 이 가운데 동베를린은 면적으로 45%, 인구규모로 37.5%(1,271천명)를 차지하고 있는데, 1989년 베를린장벽붕괴 당시의 동베를린 인구 1,279천명과 비교하면 오히려 인구가 감소하였다.
- 15) 또한 베를린과 베를린을 둘러싸고 있는 브란덴부르크주간의 통근자수를 비교해보면 교외화 현상을 보다 분명하게 알 수 있는데, 1995년 기준으로 브란덴부르크주로부터 베를린으로의 통근자수는 104,000명으로 그 반대방향의 48,000명보다 56,000명이 많았다. 도시주변지역으로 이주한 많은 주민들이 베를린으로 통근하고 있는 것이다(Kloas 1998).
- 16) 1990년부터 1995년 사이에 동베를린의 도시근도차 가운데 제조업종사자의 비율은 23.7%에서 11.9%로 크게 감소한 반면, 서비스업종사자의 비율은 75.5%에서 87.2%로 증가하였다.
- 17) 동베를린의 11개구를 대상으로 하여 인구, 연령, 소득, 인구이동, 주택, 도로, 재정, 공무원수 등 8개 변수를 가지고 군집분석(cluster analyse)을 한 결과 유사특성을 가진 군집의 수가 1991년 2개에서 1995년 4개로 증가하였는데, 1991년 1개 집단으로 묶였던 주변지역(9개구)이 3개 집단으로 분화된 것이 큰 특징이었다(이상준 1998).
- 18) 중국정부는 개혁-개방 이후 주택의 상품화, 주택임대료의 인상, 토지사용권의 양도 허용 등을 통해 부동산부문에서 공공의 권리를 축소하고 개인들의 역할을 증대시키도록 유도하였다. 1990년 말 기준으로 중국의 도시주택 가운데 약 70% 가량은 공유주택이고, 30% 정도는 사유주택이다(박인성 1997).
- 19) 북서부의 하이디안(Haidian)구역에서는 컴퓨터소매상과 도매업소들이 집중되어 있고, 북동부 지역에는 외국인 소유의 호텔(Holiday)과 업무용 빌딩(Lufthansa Center)이 새로운 도시 스카이라인을 만들어내고 있다. 특히 쿼우트린차 센터는 비즈니스와 연계되어 주거 및 서비스기능이 복합적으로 연계된 외국인구역으로 개발되었다.
- 20) 특히 전체 도시면적의 0.9%에 불과한 제3 순환로내의 도심에 수많은 기업들이 입지 함으로써 시장경제화 대도시에서 볼 수 있는 중심업무지역(central business district)이 형성되고 있다.
- 21) 중국정부는 도시주택개발사업을 촉진하기 위해 1991년 3월 '도시주택관리조례'를 공포하였다(최수용 1997).
- 22) 중국 정부를 사례로 하여 토지사용권의 사유화(1987)를 전후한 도시공간구조의 변화를 분석한 연구에 따르면, 1987년 이후 토지개발이 상업용도 중심에서 상업, 주거용도 중심으로 전환되었고 구 시가지에서 재개발이 활발하게 전개되었다고 한다(Wu 1997).
- 23) 북경에서는 전통건축물의 보호를 위해 구 도심에서 전통을 이음 재한하고 문화재보호구역을 설정하는 등 여러 가지 시책이 추진되고 있으며, 동베를린에서도 동일 이후 제2차 세계대전과 사회주의체제하에서 파괴되었던 구 도심의 역사적 건축물 복원과 역사경관의 보존이 추진되고 있다(Hausermann 1996).
- 24) 1990년 38만대였던 차량수가 1995년 12월에는 98만4천대에 이르렀는데, 1995년 한해동안에만 28만4천대가 증가하여 전년대비 40% 이상의 엄청난 증가를 보였다. 2000년까지는 총 차량수가 150만대에 이를 것으로 예상되고 있다. 그러나 주차공간은 1996년 3월 기준으로 전체 등록차량(1백만대)의 10% 정도만이 확보되어 교통난과 주차난이 가중될 전망이다.
- 25) 북경 시민들의 전반적인 소비수준 향상에 따라 개인교통이 선호된 것도 교통수요 증가에 영향을 미쳤다. 중국자동차 시장연구소가 전국 71개 도시를 대상으로 실시한 표본조사에 따르면 도시지역 가구의 1.3%가 자동차를 1대 보유하고 있는 것으로 나타났는데, 북경은 이 비율이 2.6%를 나타내었다(Beijing Review, Vol.41 No.51, 1998).
- 26) 교통량의 증가를 보여주는 또 하나의 변화는 교통용지의 증가이다. 동베를린 전체면적에서 구간도로용지가 차지하는 비율이 동일 직후인 1991년에는 7.0%에 불과하였지만, 1995년에는 8.9%로 높아졌다. 이것은 전반적인 도시개발의 활성화와 교통량의 증가를 반영하고 있다. 특히 교외지역의 교통용지 증가가 두드러졌는데, 도심지역인 미터구(區)나 프렌츠라우어베르크구(區)에서는 이 기간동안 도로용지비율이 정체되거나 감소한 반면, 동부의 외곽지역인 헬러스도르프구(區)(1991:4.4% 1995: 18.1%), 호렌테우젠구(區)(1991:6.1% 1995:10.6%)등에서는 도로용지비율이 크게 증가하였다. 이러한 결과는 교외지역의 활발한 개발을 반영한 것이다.
- 27) 또한 급속한 도시경제의 성장에 따라 환경문제가 악화되고 있는 것도 체제전환의 부작용으로 보아야 할 것이다. 1930년대 북경은 세계에서 가장 살기 좋은 도시 가운데 하나로 문헌에 언급되었는데, 이제 북경과 상하이는 유엔이 지정한 세계에서 가장 오염이 심각한 10대 도시에 포함되어 있는 실정이다. 그리고 주거수준이 전반적으로 낮은 문제도 안고 있다. 1997년 북경의 1,256가구를 대상으로 실시한 한 조사에 따르면, 북경시 1인당 평균 주택면적은

6.45m²로 나타났다, 평1칸을 사용하는 가구가 약 27%에 이르렀으며, 수도시설을 갖춘 가구는 76%에 불과한 것으로 나타났다(최수용 1997).

참고 문헌

- 김종범, "중국의 도시화에 대한 소고(상)", 「국토」, 1997.10. (하), 「국토」, 1997.11.
- 박인성, 「중국의 공유주택제도 개혁정책에 관한 연구」, 국토개발연구원, 1997.
- 이상준, "동일 이후 봉쇄체제의 도시공간구조 변화에 관한 연구", 「국토연구」 1998.
- 진종승, 「인구의 이동과 취업문제」, 「중국경제대추세」, 1997.
- 최수용, 「중국의 주택시장 현황과 진솔이론」, 대외경제정책연구원, 1997.
- Abramson, Daniel Benjamin, "'Marketization' and institutions in Chinese inner-city redevelopment: a commentary of Lee Junhua's Beijing's Old and Dilapidated Housing Renewal", *Cities*, Vol. 14, No. 2, 1997.
- Dangschat J.S., "Berlin and the German Systems of Cities", *Urban Studies*, Vol. 30, No. 6, 1993.
- Friedrichs, J., "Die Entwicklung der Innenstaedte": Chemnitz, Erfurt, Leipzig, *Staedte und Regionen*, Opladen, 1996.
- Gaubetz, Piper Rae, "Urban transformation in post-Mao China: impacts of the reform era on China's urban form", *Urban spaces in contemporary China*, New York, 1995.
- Haeussermann, Hartmut, "Von der Stadt im Sozialismus zur Stadt im Kapitalismus", *Stadtentwicklung in Ostdeutschland. Soziale und Raerumliche Tendenzen*, Opladen 1996.
- Herlyn, Ulfert, Harth, Annette, "Soziale Differenzierung und soziale Segregation", *Staedte und Regionen*, Opladen, 1996.

- Kloas, Jutta, et.al. 1998. "Region Berlin: Langfristig mehr Verkehr, aber weniger Fahrgaeste in Bussen und Bahnen", *DIW Berlin Wochenbericht* 14/98.
- Lee, Lisa, Struyk, Raymond, "Residential Mobility in Moscow During the Transition", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol.20., Nr.4, 1996.
- Sit, Victor F. S.(edit.), *Chinese Cities. the growth of the metropolis since 1949*, Oxford, 1984.
- Smith, D.M., "The Socialist City", *Cities after Socialism*, Cambridge, 1996.
- Strubelt, Wendelin(edit), *Staedte und Regionen*, Opladen, 1996.
- Szelenyi, Ivan, "Cities under Socialism-and after", *Cities after Socialism*, Cambridge, 1996.
- Wang, F., Zhou, Y., "Modelling Urban Population Densities in Beijing 1982-90: Suburbanization and its Causes", *Urban Studies*, Vol.36, No.2, 1999.
- Wu, Fulong, "Urban restructuring in China's emerging market economy", *International Journal of Urban and Regional Research*, Vol 21, Nr.4, 1997.
- Wu, F. Yeh, A.G.-O., "Changing Spatial Distribution and Determinants of Land Development in Chinese Cities in the Transition from a Centrally Planned Economy to a Socialist Market Economy: A Case Study of Guangzhou", *Urban Studies*, Vol.34, No.11, 1997.
- Yaobang, Fan, "Some Issues Concerning the Layout of Beijing City", *China City Planning Review* Vol. 10, Nr. 1, 1994.
- Ye, Shunzan, "Regional Perspective of the relationship of development of two metropolises: Beijing and Tianjin", working paper, University of HongKong, 1984.

접수일: '99. 7. 26