

2008 국제학술회의

# 환황해권 지역협력의 경제적 의의와 파급효과

정 환 우

(한국무역협회 국제무역연구원)

# 환황해권 지역협력의 경제적 의의와 파급효과

정환우(한국무역협회 국제무역연구원)

## <목 차>

- I. 서론
- II. 지역협력의 요인과 유형, 그리고 환황해권
- III. 걷는 협력 : 정부간 협력의 지체
  - 1. 협력의 지체
  - 2. 협력 지체의 원인
- IV. 뛰는 교류 : 양적 확대에서 질적 심화로
  - 1. 무역·투자의 확대와 심화
  - 2. 환황해지역의 위상과 역할 변화
- V. 결론 : 협력의 추진방향과 경제적 효과

## I. 서론

‘협력 없는(지체된) 성장’, 동아시아 특히 동북아 지역의 성장과 협력을 한마디로 특징지을수 있는 말이 아닐까 한다. 중국이 개혁에 나서기 전 즉 냉전시대에 동아시아는 상호 협력의 필요를 느끼지 못한채 각자 발전의 길을 걸어왔다. 중국과 러시아, 그리고 베트남이 닫혀 있던 상태에서 이러한 각자 발전은 어찌 보면 당연한 일이었다. 그러나 동아시아지역 (구)사회주의 국가들이 대외

개방에 나선 뒤에도 동아시아 지역 협력은 많은 노력에도 불구하고 이렇다 할 성과를 거두지 못하고 있다. 동아시아에서 협력의 지체는 역사적 국면의 전환에도 불구하고 변화의 조짐이 보이지 않는다.

교류와 협력<sup>1)</sup>이 지역 발전에 미치는 영향은 동전의 양면과 비슷해서 한쪽은 다른 한쪽을 지탱해 주며 어느 한쪽이 없을 경우 다른 한쪽도 유지될 수 없다. 협력의 지체 속에서도 동아시아 지역은 교류와 성장을 거듭해 왔다. 그러나 이런 상태가 무한정 계속될 수는 없다. 성장을 거듭해 옴에 따라 아시아지역 자체가 거대한 시장으로 대두되고 있으며, 지역주의의 전세계적 확산에도 불구하고 동아시아지역만이 이 대열에서 소외된다는 것은 사실상의 퇴보를 의미하기 때문이다. 이러한 문제의식에서 여기서는 동아시아지역에서 가장 크고 역동적인 발전을 이루고 있는 환황해지역을 대상으로 교류와 협력 문제를 살펴 보려 한다.

지역내 교류와 협력 문제에 접근하는 데는 두 가지 방법을 생각해 볼 수 있다. 하나는 교류 및 협력의 진전/지체의 현황과 원인을 짚어보는 방법이다. 이런 접근은 해당 지역의 교류·협력 현황에 대한 객관적 조망이나 지역간 비교에 효과적일 수 있다. 반면, 이러한 접근에 따를 경우 좀 더 현실적인 과제 예컨대 교류의 증가를 어떻게 협력 강화로 확대시킬 것인가, 혹은 효과적인 협력 방안은 무엇인가 등의 문제를 해결 하는데는 그다지 효과적이지 않다. 여기에서 대안적 접근 방안이 필요해 지는데, 이 논문에서도 시도되게 될, 이 접근은 교류(혹은 협력)의 진전 현황과 추세를 분석하고 이러한 진전 추세(혹은 보완 과제)를 촉진 혹은 보완할 수 있는 협력 방안을 찾아내는 방법이다. ‘자유주의적 정부간주의(liberal intergovernmentalism)’이라고도 표현될 수도 있을 이러한 접근에서는 경제적 이익(및 동향)을 중시하고 분배적·제도적 사안에 관한 정부간 협상(노력)에 관심을 기울인다.<sup>2)</sup> 이러한 접근은 지역협력을 위한 실제 정부 정책의 방향과 효과를 알아내는데 좀 더 효과적일 수 있다.

이러한 기본 시각에 따라 이 논문에서는 정부간 협력의 지체와 앞서가는 교류의 불균형을 환황해지역 협력의 기본 특징으로 설정하고 이 간격을 메울 수 있는 협력으로서 지방(정부)간 협력이 필요해 짐을 주목하고자 한다. 그리고 이러한 협력 노력이 잘 추진될 때 환황해지역 통합(즉 상호 교역과 투자 확대를

1) 이 논문에서 교류란 물질적·비물질적 자원의 자연스런 소통으로, 협력이란 교류를 촉진하기 위한 인위적인 노력이라는 의미로 쓰일 것이다.

2) 원래 모라브직(Andrew Moravcsik) 등이 주장한 자유주의적 정부간주의에서는 국내경제적 이익을 중시하나 이 논문에서는 국내경제 뿐만 아니라 국제경제적 이해관계 변화에도 초점을 두고자 한다. 자유주의적 정부간주의에 대한 소개는 길핀(2004), 531-532쪽 참조

통한 시장통합의 진전)과 이에 따른 대외경쟁력 제고가 이루어질 수 있을 것이라는 점을 강조하고자 한다.

이 글은 다섯 부분으로 이루어진다. 서론에 이은 2절에서는 지역 협력에 영향을 미치는 요인과 지역 협력의 유형을 살펴보고, 여러 협력 유형중 환황해권 지역이 대략 어느 위치에 있는지를 가늠해 봄으로써 그 뒤에 이어질 본론에 대한 안내가 이루어지게 된다. 3절과 4장은 본론에 해당하는데 교류의 확대와 심화와 이에 못미치는 정부간 협력을 대비시킴으로써 정부간 협력의 과제와 방법, 그리고 기대 효과를 찾아내기 위한 근거를 제시하게 된다. 마지막 5장에서는 본론에서 제시된 내용을 토대로 지역 협력의 추진 방향과 그 기대 효과를 제시하게 된다.



## II. 지역협력의 유형 및 변화와 환황해권 지역

국가와 국가가 마주보는 접경지역의 역내 협력과 경제성장은 국내 지역과 달리 크게 두 가지 여건의 영향을 동시에 받는다. 하나는 국가 수준의 관계가 협력적이나 아니면 갈등적(폐쇄적)이나의 여부이다. 이를 테면 국경이 장벽으로 작용하느냐 아니면 교류와 소통의 통로로 이용되느냐 하는 문제이다. 예컨대

어떤 국가와 국가간 관계가 적대적 즉 상호 폐쇄적이라면 국경은 경제교류와 성장의 장벽으로 역할하게 마련이고 이에 따라 변경지역은 낙후상태를 벗어날 수 없게 된다.(김원배(2002), 9쪽) 요컨대 접경을 사이에 둔 국가간 관계 여하에 따라 접경지역의 낙후와 성장(협력을 통한) 여부가 결정되는 것이다. 냉전기 지역간 소통만 잘되면 성장을 이룰 수 있는 여건을 갖춘 지역들이 여기에 해당한다. 냉전기 동독과 서독 접경지역, 독일과 폴란드 접경지역, 갈등기 중국과 러시아 접경지역, 개성을 비롯한 남북한 접경지역을 그 예로 들 수 있다.

다음으로, 접경지역을 사이에 둔 국가간 관계가 비적대적일 경우 즉 상호 개방 혹은 통합의 단계에 접어들었을 경우, 접경지역의 역내 협력과 경제성장은 그 지역의 고유한 동력을 통해 여부가 결정되게 된다. 이를 테면 접경이 이제 장벽이 아닌 교류와 소통의 장소로 되고, 이 지역의 역내 협력과 성장은 이제 일반적인 교역 및 협력, 그리고 지역경제 성장 관련 여건에 의해 결정되는 것이다.<sup>3)</sup>

접경을 사이에 둔 국가간 관계의 유형과 유형에 따른 지역내 무역과 성장의 주요 특징과 내용을 정리하면 아래의 표와 같다. 우선, 국가간 관계가 폐쇄(적대) 상태일 경우 국경은 장벽의 역할을 하게 되고, 변경지역은 낙후 상태를 면치 못하게 된다. 냉전기 동서 유럽 접경지대, 1960-70년대 갈등기의 중러 접경지역, 그리고 현재의 남북한 접경지역을 예로 들 수 있다.

국가간 관계가 개방단계일 경우 국경은 교류와 소통의 역할을 하게 되고 이제 국제 무역, 해외 투자, 공간적 성장확산 등이 지역 발전의 주요 특성 및 요인으로 떠오르게 된다. 한일해협지역, 1980년대 관계 정상화 이후 중러 접경지역, 중국 개방 및 한중 수교 이후 환황해지역이 여기에 해당할 것이다. 국가간 관계가 더욱 확대되어 경제통합 단계까지 진전되게 되면 국경은 이제 아무런 의미를 지니지 않게 될 것이고, 자본과 노동 등 요소의 이동이 자유롭게 일어나며 보통 국내 지역경제 성장과 관련하여 거론되는 인프라, 거점도시, 클러스터, 중심-배후지 등 다양한 지역 경제성장 관련 요인들이 작용하게 될 것이다.<sup>4)</sup>

3) 협력적 국가 관계는 다시 초보적인 개방단계인지 아니면 국경이 교류와 성장에 아무런 역할을 하지 않는 단계 즉 통합단계인지 등으로 세분될 수 있으며 각 단계마다 지역내 교류와 발전을 결정짓는 주요 특성과 요인도 다소 상이해 질 수 있다. 이와 관련한 자세한 설명은 김원배(2002), 8-22쪽 참조

4) 중국의 지역경제 성장 여건으로 거론된 바 있는 중심도시, 배후지, 경쟁여건(클러스터), 인프라, 대외개방 창구(gateway) 등을 예로 들 수 있다. 이와 관련해서는 정환우(2006) 참조. 또 많이 알려진대로 Macheal Porter 역시 다이아몬드 모형(요소(투입자원)조건, 전략과 경쟁의 여건, 수요조건 및 연관된 지원 산업분야)을 통해 지역 발전에 대한 설명을 시도한 바 있다. 포터(2001), 371-414쪽 참조

<국가간(월경적) 지역발전의 유형과 사례>

국가간 협력	폐쇄(적대)	개 방	통 합
국경의 역할	- 장벽으로서의 국경	- 개방 국경(교류, 소통)	- 無장벽 국경
지역발전의 특성 및 요인	- 변경지역 낙후	- 국제무역 - 해외투자 - 공간적 성장확산	- 요소이동 - 지역성장(집중과 분업 통한)
예	- 냉전기 동서유럽 - 냉전기 동서독 - 갈등기 중러접경 - 남북한	- 한일해협지역 - 중러접경(정상화 이후) - 환황해(中, 개방후)	- EU(발틱연안, 독 - 폴접경) - NAFTA(미·멕시코, 캐·미 접경) - ASEAN (싱가폴·조호르·리아우지역)

자료 : 김원배(2002)를 기초로 보완하여 작성

이제 논의를 좁혀 환황해권이 국가간 협력(즉 국경의 역할)과 지역발전의 특성 및 요인 면에서 어떤 특징과 변화를 보이고 있는지 살펴볼 필요가 있다. 위에 살펴본 변경지역의 성장 유형과 요인을 염두에 두고 환해연안지역을 고려할 때 이 지역에 영향을 미치는 요인은 크게 국가간 협력(혹은 갈등)과 산업·무역(즉 변경지역 성장의 특성 및 요인)으로 대별할 수 있다. 그리고 국가간 협력은 다시 중앙차원과 지방(지방자치단체) 차원으로 나뉘볼 수 있으며, 산업·무역은 다시 집적(거리, 배후지)와 산업화 단계, 무역구조, 시장등으로 세분해 볼 수 있다.(아래 표 참조)

<지역협력의 발전요인과 주요 사례>

지역협력 사례	정부간 협력 <sup>1)</sup>		산업·무역				
			집적 <sup>2)</sup>		산업·무역구조 <sup>3)</sup>		
	중앙	지방	거리	배후지 (규모,수준)	산업화	무역	시장
<b>환황해지역</b> (중국 발해만(요녕, 천진, 북경, 허북, 산둥) 및 상해강소성, 한국 황해안, 일본 규슈 서북부)	底	中 (변화중)	中	大 中(변화중)	다층적 (변화중)	산업간무역 (변화중)	역외시장 (변화중)
<b>남중국성장삼각지역</b> (중국 남부(광둥, 복건, 홍콩, 대만))	高	高	中	大 中	다층적	산업간무역	역외시장
<b>환동해지역</b> (한국 동해안, 일본 동해안, 중국(길림, 흑룡강), 러시아 연해주, 북한)	底	中	長	小 底	다층적	산업간무역	-
<b>싱가폴-조호르-리아우지역</b> (싱가폴, 말린(Johor주), 인니(Riau주))	中	高	短	中 中	다층적	산업간무역	역외시장
<b>발틱해지역</b> (덴마크, 스웨덴, 핀란드, 러시아 연안, 독일 연안, 폴란드 연안)	高	高	中	大 高	고도(다층) 산업화	산업내, 외무역	역내, 역외시장
<b>트랜스맨슈 (Transmanche)지역</b> (영국 Kent, 프랑스 Nord Pas de Calais)	高	高	短	大 高	고도	산업내무역	역내, 역외시장
<b>독일-폴란드 접경지역</b>	高	高	短	大 高	다층적	산업내, 외무역	역내, 역외시장

설명: 1) 국가간협력 : 지역을 구성하는 국가 차원의 협력 수준과 방식. 이중 중앙은 중앙정부 차원의 협력 수준과 방식으로 무역 및 투자에 관련된 제도화 차원의 협력을 의미하며, 지방은 지방정부 차원의 협력 수준과 방식을 의미

2) 집적(conglomeration) : 지리적 인접성에 따른 생산성 제고 효과를 통칭, 여기서는 거리와 배후지를 지표로 선정. 이중 거리는 지역내 하위지역간 거리를 의미하며, 생산요소의 이동에 필요한 시간과 물류에 영향을 미침. 배후지는 지역 전체의 크기와 질을 의미

3) 산업·무역구조 : 지역의 산업화 정도 및 격차, 무역의 구조적 특징(산업내(외) 무역 정도, 무역 대상지등을 의미

자료 : 김원배(2002); 김원배(2003) 등을 참고하여 필자 작성

위의 표에 따르면, 이 논문의 분석 대상인 환황해지역 협력의 주요 특징은 정부간 협력의 지체와 앞서가는(즉 확대 심화되는) 산업 및 무역 분야 협력으로 요약될 수 있다. 즉 중앙정부 차원의 협력이 미약하고 지방정부(지방자치단체)간 협력이 나름의 노력에도 불구하고 실질적 효과를 거두는 단계에 이르지 못했다는 점에서 ‘정부간 협력의 지체’라 표현할 수 있을 것이다. 반면 역내 각국/지역의 지속적 산업 발전에 따른 격차 감소, 무역의 확대 및 심화, 투자 규모와 방식의 변화, 시장 구조의 변화 등이 급속히 진행되고 있다는 점에서 ‘앞서가는 교류’라 표현할 수 있을 것이다. 환황해지역 협력의 현 상황을 이렇게 성격지울 경우 이 논문이 찾아내려는 해답 즉 환황해 지역협력의 경제적 효과도 자연스럽게 도출될 수 있을 것이다. 즉 ‘앞서가고 있는 교류’ 추세와 발전 방향에 장애가 되는 요소들을 환황해지역 협력을 통해 제거하고 협력을 촉진해 주도록 하는 것이다. 이제 그 구체적인 내용이 3장과 4장에 소개될 것이다.

### Ⅲ. 걷는 협력 : 정부간 협력의 지체

#### 1. 협력 현황

동아시아와 동북아시아는 세계에서 정부차원의 지역협력이 가장 뒤쳐진 지역 가운데 하나이다. 북미의 NAFTA, 남미의 MERCOSUR, 유럽의 EU등이 조직되었으나 이 지역에는 어떤 의미 있는 지역협력제도 없다. 그나마 주목할 만한 시도로 1999년 11월 시작되어 정례화된 ASEAN+3정상회담 기간에 개최되는 한중일 3국 정상간 회동이 있으며 2001년 브루나이에서 열린 회동에서 향후 3국 경제·통상장관, 재무장관 및 외교장관 회의의 정례화가 합의된 바 있다. 그러나 이는 대체로 공동연구 단계에서 더 나아가지 못하고 있다.

이 지역 협력의 지체는 현재 전세계 통상협력의 가장 큰 화두로 되고 있는 FTA의 지체로도 확인된다. 중국과 일본은 현 후쿠다 수상의 집권 이후 화해분위기 속에서도 FTA에 대해서는 사실상 아무런 관심도 보이지 않고 있다. 최근 중일 화해무드 속에서 발표된 2007년 12월 중일 고위급 경제회담의 결과 발표문인 <중일 중장기 경제무역협력 비전>에서 FTA와 관련해서는 “한중일 자유무역협정과 관련한 공동연구를 추진한다”고만 지적하고 있다.(정환우(2007), 8쪽) 한중간 FTA도 만만치 않다. 올 5월로 5차례의 산관학 공동연구를 모두 마치고 조만간 협상 개시 여부와 시점의 결정을 앞두고 있으나 농업문제, 산업별 이해관계, 실제 효과, 한일 FTA와의 관계 등 고려해야 할 사안이 적지 않은

실정이다.(정환우(2008), 지만수(2008)) 일부에서는 한중일 FTA 추진 방안이 제시되기도 하지만 중일 양국 관계로 보아 실현가능성이 매우 적다.

그나마 지방정부(지방자치단체)간 협력의 경우 역시 많은 한계가 있지만 중앙정부 차원 협력보다는 변화의 기미가 점점 분명해지고 있다. 최근 들어 관광과 물류 및 일부 산업에서의 협력 방안을 둘러싸고 협의가 점차 활발해지고 있는 것이다.<sup>5)</sup> 물론 의욕만 앞설 뿐 실질적인 성과가 나타나지는 않고 있지만 이 지역 협력의 확대·심화와 역내 지방정부의 의욕으로 보아 조만간 소기의 성과로 나타날 가능성이 크다 하겠다.

## 2. 협력 지체의 원인

한중일 3국의 상이한 지역협력 전략과 이에 따른 이 지역 국가간 협력의 지체는 이 지역의 몇 가지 정치·경제적 특성 때문에 나온 결과이다. 우선 이 지역에 상존하는 정치·경제적 차이이다. 중국의 경우 지난 30여년간 개혁, 개방 정책을 추진해 온 결과 시장화와 세계화가 대대적으로 진척되었지만 일당독재가 지속되는 상황에서 여타 동북아 국가 특히 일본과 체제상의 병합성이 낮다.(김원배(2003), 214쪽) 실제로 일본이 세계적인 지역주의의 강화속에서 자국의 대동아시아지역 협력전략을 종합적으로 제시한 2005년 8월 발표한 정책보고서 <동아시아 공동체 구상의 현상, 배경과 일본의 국가전략>에서는 동아시아 공동체 형성의 기본적인 원칙 가운데 첫번째로 자유·민주주의·인권이라는 가치를 지향하는 ‘진보의 공동체’ 원칙을 제시하고 있다.<sup>6)</sup> 중국을 견제하겠다는 의미이다.

다음으로 역사 경험에서 생긴 상호 불신과 민족주의 역시 이 지역의 국가간 협력을 방해하고 있다. 동북아 3국에서는 오랜 기간에 걸쳐 중앙집권적 통치체제가 유지되어 왔으며 이는 이 지역에서 강력한 민족주의가 대두되는데 일조했다. 실제로 동북아 3국의 산업화는 시기와 구체적인 내용은 차이가 있음에도 불구하고 강력하고 직접적인 국가의 지도와 간섭하에 이루어 졌다는 공통점을

5) 이와 유사하게 환동해권 시도지사회의를 통해 역내 관광자원 활용을 위한 방안이 적극 검토되고 있으며, 두만강지역에서는 주로 물류와 관광 분야를 중심으로 지방간 협력이 모색되고 있다. 김원배(2003), 234-236쪽 참조

6) 나머지 세 가지 원칙은 1)개방성·투명성·포괄성의 원칙의 강조, 즉 다양한 협력틀을 많은 나라와 지역에 대해 실시하고(개방성), 동아시아에서 논의되는 내용이나 합의가 명백하게 공개되어야 하며(투명성), 다양한 나라가 참여할 수 있다는 즉 ‘열린 지역주의’(포괄성)가 지켜져야 한다는 것이다. 2)기능적 협력 즉 경제분야(통화·금융협력·무역 및 투자의 촉진)을 중심으로 협력이 추진되어야 한다는 것이다. 3)동아시아에 존재하는 ‘혼성문화’를 반영한 ‘느슨한 아이덴티티’ 형성에 노력한다는 것 등이다. 이용철(2008)

지닌다. 또 중국과 한국 두 나라에 대한 일본의 침략과 식민지 지배의 기억은 아직도 계속되고 있다.

동북아 3국의 경제발전 수준 격차 역시 경제교류 증가와 협력체제 지체라는 모순적 현상의 주요 원인이다. 역내 국가간 경제발전 수준 격차는 경제적 보완성이 크다는 것, 즉 일단 국가간 비교우위의 차이가 크다는 것을 의미하며 이에 따라 산업간 교역을 중심으로 국가간 교역이 많아지게 되며 서로 가까운 거리에 있을 경우 교류 확대는 더욱 촉진된다. 그러나 경제발전 수준이 너무 클 경우 이는 역내 국가간 교역이 비대칭적으로 이루어진다는 것, 즉 과도한 무역수지 불균형으로 나타나고 이러한 불균형에 대한 우려는 역내 국가간 협력의 제도화의 진전을 방해하게 되는 것이다. 한국의 대일본 무역적자에 대한 한국 제조업계의 우려, 중국의 대한국 무역적자에 대한 중국 정부의 우려, 중국의 대일본 무역적자에 대한 중국 정부의 우려등이 그 예이다.(kita.net(무역통계)) 요컨대 이러한 경제발전 수준 격차와 교역의 비대칭성은 고전적 교역이론의 근거이기도 하지만 경제협력과 통합의 진전에는 장애요인이 되고 있는 것이다.

마지막으로 각국이 처한 정치경제적 상황 예컨대 발전단계와 규모 등에 따른 경제통상 전략도 동북아 국가간 통합 노력에 부정적으로 작용한다. 우선 세계 최고 수준의 제조업 경쟁력과 경제 규모를 갖춘 일본은 기본적으로 미일 동맹관계에 기반하여 중국을 견제하고 자국을 중심으로 하는 동아시아지역 국제분업구조를 유지해 가는 것을 기본 전략으로 하고 있다. 중국의 동아시아전략 역시 일본과 미국을 견제하고 자신을 중심으로 한 지역질서를 만들어 가는 것이다.

동북아지역의 협력을 방해하는 이상의 몇가지 요인은 동북아 3국의 실제 지역협력전략으로 그대로 나타나고 있다. 우선 일본의 경우, 1960-70년대의 ‘기러기떼 모형(flying Geese)’이 1980년대 중국의 개혁개방에 의해 ‘개구리 건너뛰기(frog leaping)’으로 변모하려는 상황에서 한·중·일 3국간 모듈분업체제를 구축하여 일본의 제조기술을 근간으로 3대 호순환(好循環) 메커니즘을 창출하는 것을 골자로 하는 새로운 ‘통상산업입국’ 전략을 추진하는 것으로 설정하고 있다.<sup>7)</sup> 요컨대 변화하는 환경속에서 기존의 ‘기러기떼 모형’을 자국을 중심으로 하는 새로운 동아시아 분업구조로 재편하는 것이다. 여기서 간과할 수 없는 것이 바로 중국의 ‘대두’가 기존 일본 중심의 동아시아 분업구도를 와해시키고 있는 주요 요인이라는 점이다. 중국이라는 거대국가의 급속한 성장은 그 자체로 일본의 지역전략에 큰 충격을 줄 수밖에 없으며, 여기에 역사적 경험은 양국간

7) 3대 호순환 메커니즘이란 1)기술과 시장의 접목 2)제조업과 서비스업의 접목, 일본경제와 아시아경제의 접목을 가리킨다. 김도형(2003), 300쪽

상호 인식을 더욱 악화시킨 것이다. 요컨대, 일본의 동아시아 지역주의의 기본 전략의 핵심은 중국의 주도권 견제일 수밖에 없다.<sup>8)</sup>

중국의 동아시아전략은 아마도 독자적 지역강대국화로 불릴 수 있을 것이다. 이를테면 개방을 확대하되 그동안 급속한 성장을 이뤄왔고 인구와 영토에서 거대국가라는 점을 감안하여 독자적인 발전 능력을 갖춘 강대국화를 추진해 가겠다는 것이다. 중국의 지역경제협력 전략 역시 이러한 전략의 연장선상에서 고려되고 있다고 봐야 할 것이다. 즉 중국은 선진국 및 대국보다는 화교경제권 및 주변국들과의 FTA 체결에 노력을 기울이고 있다.(정환우(2007)) 이에 따라, 혹은 이를 위해, 중국은 일본과의 경제교류가 늘어남에도 불구하고 이렇다 할 협력체제를 만들지 않고 있다. 앞에 지적한 대로 중국과 일본은 오랫동안 갈등 관계를 유지해 왔으며 최근 후쿠다 수상 집권 이후 화해무드 속에서도 FTA 등 협력의 제도화를 위한 노력은 전혀 기울이지 않고 있다.(정환우(2008))

이러한 전략구도는 한국의 동아시아 및 동북아 협력에도 많은 영향을 미친다. 규모나 발전단계, 위치로 보아 한국은 이 지역에서 성장과 협력의 중심 혹은 가교 역할을 통해 발전을 모색할 수밖에 없지만 위에 말한 중일간의 견제구도속에서 제대로 된 성과를 거두지 못하고 있다. 한국은 일본과의 FTA 협상이 중단된 상태이다. 또 중국과의 FTA 협상 개시 여부를 결정해야 할 시점이 다가오고 있으나 사안의 복잡성과 일본의 ‘견제’등으로 인해 언제 협상을 시작할 것인지, 또 협상이 어떻게 흘러갈 것인지는 전망하기 어렵다.

<동북아 3국의 동아시아전략 및 동북아 양자관계>

	한국	중국	일본
동아시아전략	‘동북아중심국가’→개방적 동아시아(아태)주의(?)	독자적 지역강대국화	미일동맹에 기초한 개방적 아태주의
지역경제협력	개방적, 전면적 지역협력 확대	자국 중심의 협력망 구축	자국 중심의 선별적 양자협력 확대
양자 협력	한일 : 지속 확대, 제도화 모색 한중 : 지속 확대, 제도화 모색	중일 : 지속 확대, 상호 견제 중한 : 지속 확대, 제도화 모색(좌동)	일중 : 지속 확대, 상호 견제(좌동) 일한 : 지속 확대, 제도화 모색(좌동)

8) 자세한 내용은 김양희(2006); 박번순(2004) 참조. 한편 이와 관련된 정치·외교적 동향은 진창수(2006) 참조

이상의 논의는 동북아지역에서 경제적 상호보완성에 의해 상호 교류가 증가해 옴에도 불구하고 이것이 국가 수준의 협력 노력으로 확대 되기에는 많은 난관이 있음을 보여준다. 경제발전 수준 격차, 각자가 독자적으로 하나의 경제권을 만들 수 있을 정도로 능력과 규모를 갖춘 국가들의 2개 국가(중국과 일본), 역사적 경험과 민족주의 전통 등은 지역통합이 상대적으로 원만하게 이루어지고 있는 북미, 유럽, 남미 등에 대해 이 지역만이 가지고 있는 특성이다. 또 이러한 특징은 짧은 시간내에 변화될 성질의 것도 아니다. 그러나 국가 수준의 협력 강화 방안이 최소한 중단기적으로는 요원해 보이는 현재의 상황에서도 통합에의 요구는 늘어가고 있다. 다음 절에서 보듯이 통합에 대한 필요성은 국가 이외의 수준에서 늘어나고 있다.

#### IV. 뛰는 교류 : 양적 확대에서 질적 심화로

환황해지역 교류의 변화는 교역 방식, 진출 규모와 대상, 그리고 역내 각 지역의 발전 양상등 매우 여러 분야에서 동시에 진행되고 있다. 또 여기에는 과거부터 나타나 왔던 변화도 있고 새로 나타난 변화도 있다. 여기서는 이를 대략 두 가지 즉 무역 및 투자의 확대 및 심화와 환황해 연안 지역의 국제경제적 위상과 역할 확대로 나누어 살펴본다.

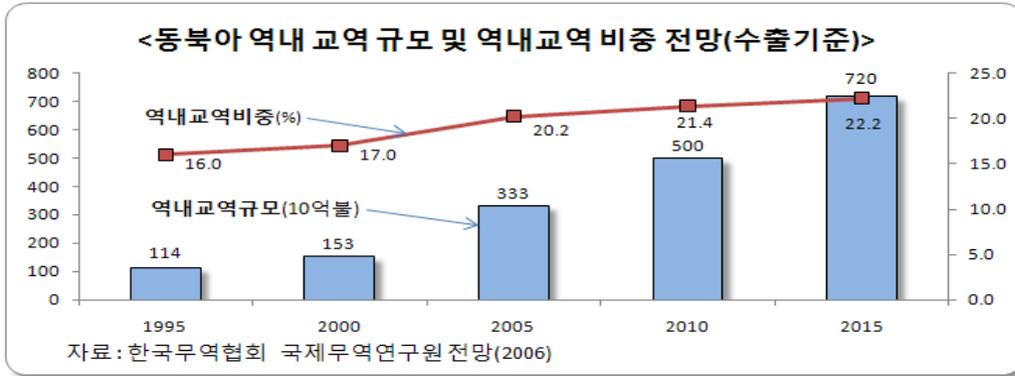
##### 1. 무역 · 투자 확대와 심화

###### 1) 교역의 확대

일단 동북아 3국의 역내 교역에서 발견되는 특징은 많이 알려진 대로 규모로나 비중으로나 지속적으로 증가·상승하고 있다는 것이다. 동북아 3국 수출에서 역내 수출이 차지하는 비중은 2000년의 17.0%에서 2005년에는 20.2%까지 늘어났으며 2010년에는 21.4%까지 늘어날 것으로 전망되고 있다.<sup>9)</sup> EU의 59.8%, NAFTA의 43.6%에는 미치지 못하지만 동북아 역내 협력의 필요성이 커지고 있음을 잘 보여준다. 특히 일본을 제외할 경우 한국의 수출에서 중국이 차지하는 비중은 2000년의 10.7%에서 2007년 22.1%로 두배 이상 급증했으며,

9) 일부 분석에 의하면 3국간 역내교역 비중이 2004년 23.3%에까지 확대된뒤 2005년부터 감소하기 시작하여 2007년 21.6%로 축소된 것으로 나타나기도 했으나 이 추세가 구조적·추세적인지 일시적인 현상인지에 대해서는 좀 더 검토할 필요가 있다. 이와 관련해서는 방호경·노유연(2008) 참조.

같은 기간 수입에서 차지하는 비중은 8.0%에서 17.7%로 2.2배 늘어났다.(kita.net(관세청 통계))



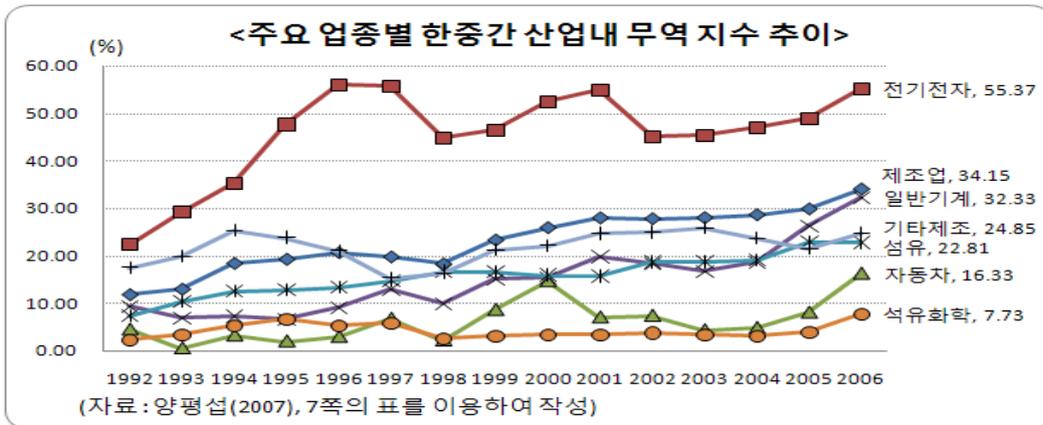
### 2) 산업내 무역의 증가

다음은 산업내 무역(intra-industry trade)의 비중 증가이다. 무역은 산업간 무역(inter-industry trade)과 산업내 무역으로 나누어지는데, 이중 산업내 무역의 비중이 증가한다는 것은 국가간 규모의 경제, 제품차별화 등에 의한 동종 유사상품간 거래가 많아지는 걸 의미하며 주로 발전 수준이 유사한 국가간에 많이 나타나고 경쟁 촉진, 한계기업 퇴출, 역내 차별화된 상품 소비등 한마디로 역내 경제의 실질적 통합 제고의 효과를 가져오게 된다.<sup>10)</sup> 이를테면 역내 기업 내, 기업간 공정과정을 오가는 교역과 기업간 경쟁이 활발해지고 있음을 의미한다. 한중간 산업내 무역은 1992년과 2006년 사이에 전기전자분야(22.4%→55.4%)를 필두로 제조업(11.9%→34.2%), 자동차(4.5%→16.3%)로 급속한 증가세를 보이고 있다.

### 3) 가공단계 및 기술수준별 교역 고도화·일체화

다음으로 동북아 3국간 교역의 질적 심화는 가공단계별 역내교역의 비중을 봐도 확인된다. 중간재 중 부품·부분품과 최종재 중 자본재의 경우 역내 교역의 비중이 커지고 있는 것이다. 이는 고기술 분야의 중국내 현지생산의 확대와 역내 투자가 확대되고 있음을 의미한다. 아래 표에 보듯이 한중일 3국의 중간재 수출에서 역내 수출이 차지하는 비중은 2000년과 2004년에 19.9%→25.8%로

10) 반면 산업간 무역은 상이한 산업에 걸쳐(예를 들어 한 국가는 농수산물, 다른 국가는 공업제품등) 일어나는 무역으로 주로 선진국과 후진국 사이에 일어난다.



늘어났으며, 수입에서 역내 수입이 차지하는 비중은 20.9%→25.4%로 늘어났다. 이렇듯 중간재, 그중에서도 부품·부분품의 수출에서 역내 수출이 차지하는 비중(15.0%→23.6%)과 수입에서 역내 수입이 차지하는 비중(17.3%→22.8%) 커지고 있다는 것은 3개국을 오가면서 생산공정이 이루어지는 품목의 비중이 늘어나고 있다는 것을 의미하고, 이는 역내 기업간 경쟁과 협력이 심화되고 있음을 뜻하는 것이다.

<가공단계별 역내교역 비중>

(%)

	수출		수입	
	2000	2004	2000	2004
일차상품	44.0	52.7	31.9	40.4
중간재	19.9	25.8	20.9	25.4
반제품	25.7	28.3	25.1	28.2
부품·부분품	15.0	23.6	17.3	22.8
최종재	14.6	16.2	16.9	19.4
소비재	18.9	16.3	18.7	17.2
자본재	11.5	16.1	15.6	21.1

자료 : 양평섭, “한중일 3국의 역내 교역·패턴 변화”, 한국무역협회 무역연구소 Issue Paper 06-10 (2006. 3)

이는 한중 양국간 교역 구조에도 그대로 나타난다. 한국의 대중 수출의 경우 중간재의 비중은 2004년의 79.7%에서 2007년 76.8%로 2.9%p 감소하고 있는 반면 중국의 대한국 수출에서 중간재의 비중은 같은 기간 52.9%에서 60.2%로

7.3%p라는 엄청난 증가세를 보이고 있는 것이다. 또 하나 눈에 띄는 변환은 한국의 대중 수출에서 같은 최종재라 하더라도 자본재(주로 공장 및 생산설비)의 비중이 같은 기간에 16.3%에서 19.4%로 3.2%p나 증가하고 있는 것이다. 이러한 변화는 한중 양국간 가공단계별 교역구조가 중간재(반제품, 부품·부분품)를 중심으로, 즉 생산공정을 중심으로 수렴되고 있음을 의미한다.

<가공단계별 역내교역 구성 변화>

(단위 : %)

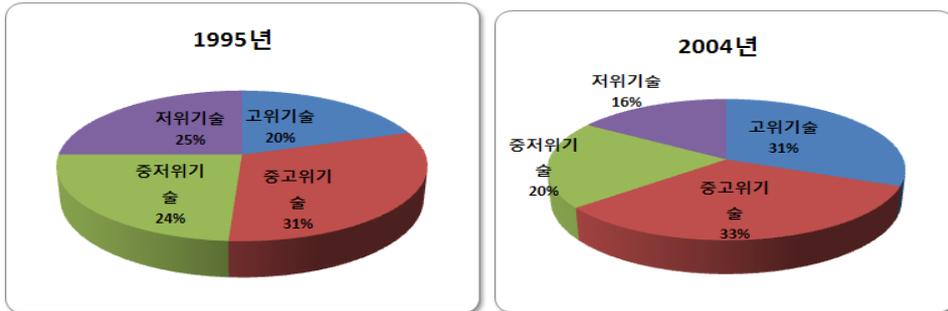
	수출		수입	
	2004	2007	2004	2007
<b>일차상품</b>	<b>0.6</b>	<b>0.8</b>	<b>9.1</b>	<b>6.2</b>
<b>중간재</b>	<b>79.7</b>	<b>76.8</b>	<b>52.8</b>	<b>60.2</b>
반제품	43.9	41.3	34.2	39.0
부품·부분품	35.8	35.6	18.6	21.3
<b>최종재</b>	<b>19.7</b>	<b>22.3</b>	<b>38.1</b>	<b>33.6</b>
소비재	16.2	19.4	18.4	18.5
자본재	3.5	2.9	19.8	15.0

주 : UN의 BEC분류에 따름

자료 : 정환우(2008), 3쪽, 8쪽의 표를 정리

한중 양국간 교역의 질적 심화 즉 교역의 기술수준별 구조 변화를 통해서도 확인된다. 양국간 교역을 보면, 1995년만 해도 기계, 전자, IT 분야의 부품·부분품 중심의 고위 및 중고위 기술이 차지하는 비중은 51%에 불과했으나 2004년에는 64%로 늘어났다. 반면에 저위 및 중저위 기술이 차지하는 비중은 각각 49%에서 36%로 작아졌다.

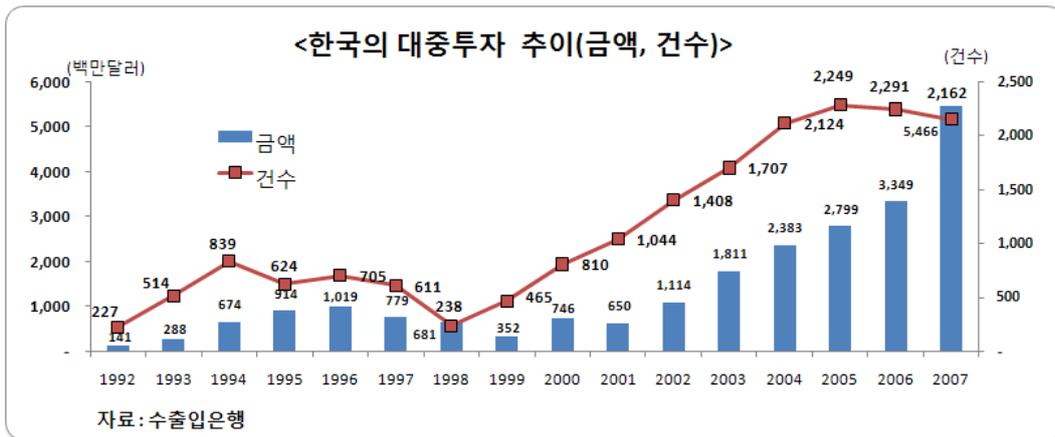
<기술단계별 역내교역 구성 변화>



자료 : 양평섭(2006)

#### 4) 건별 대중투자 규모의 변화

다음으로 대중국 투자의 건별 투자규모 확대 역시 협력 방식의 변화를 요구하는 의미 있는 현상이다. 즉 과거 한국 기업의 중국 진출 초기에는 대부분 소규모였기 때문에 한국기업이 대면해야 할 상대는 주로 시나 현등 하위 정부였다. 반면 투자 규모가 대형화함에 따라 투자 프로젝트에 대한 심사나 관리 업무가 성정부나 중앙정부로 올라가게 되었다. 즉 대중 투자 프로젝트의 대형화에 따라 상급 및 중앙정부 차원의 인허가나 정책적 배려가 더욱 중요해 지게 된 것이다. 아래의 그림에서 보는 것처럼 2005년을 정점으로 한국의 대중 투자 건수는 줄어드는 반면 투자액은 지속적으로 증가하고 있다. 이에 따라 대중 평균 건당 투자 규모는 1백 20만 달러였으나 2백 50만 달러로 급격하게 커지고 있다.



## 2. 환황해지역의 위상과 역할 변화

이상이 역내 교역·투자의 확대와 심화에 해당되는 반면, 환황해지역 자체의 경제적 위상과 역할도 변화하고 있다. 이런 변화는 협력 노력의 다소 뿐아니라 협력 방식의 변화를 요구하고 있다.

### 1) 중국측 황해연안지역의 국제비즈니스 거점으로의 변화

중국측 환황해지역의 지속적인 발전은 이 지역이 세계적 생산과 개발, 그리고 교역의 중심지 이룰때면 글로벌 생산네트워크(global production network) 가운데 하나로 되게 해주고 있다. 즉 환황해지역 경제권 형성의 계기이자 향후 발전의 관건이라 할 수 있는 중국측 황해연안지역의 산업기반 및 내수 규모와 국제경제적 역할 역시 근본적으로 변화하고 있다. 우선 이 지역이 급속한 성장을 계속해 오면서 내수 규모가 커지고 있다. 1995년에서 2004년에 이르는 기간에 북경시, 상하이, 천진시, 그리고 청도시의 1인당GDP(GRDP)는 각각 2.9배, 2.9배, 3.1배, 그리고 3.2배씩 증가했다. 같은 기간 한국의 1인당 GDP가 1.3배(11,432달러→14,193달러) 밖에 증가하지 못했음에 비춰보면 이 지역의 성장이 얼마나 빠른지 짐작할 수 있다. 북경시와 상해시의 경우 조만간 1만달러를 넘어설 것으로 기대되고 있다.

<중국의 환황해지역 주요도시 GRDP 및 1인당GRDP(2004년)>

	인구 (만명)	GRDP (백만\$)	1인당GRDP (\$)	
			1995	2004
베이징	1,163	51,750	1,565	4,450
상하이	1,352	90,013	2,269	6,656
텐진	933	35,422	1,231	3,798
다롄	562	23,701	-	4,220
칭다오	731	26,142	1,113	3,576
서울	1,029	171,894	-	16,708
인천	261	35,106	-	13,446

설명 : 1995년도 1인당GRDP는 위안화를 당년도의 연평균 대달러 환율(8.35)로 환산

자료 : 강승호(2007), 92쪽의 표 및 kita.net(중국경제DB) 참고하여 작성

이 지역 1인당GDP의 급속한 증가는 내수 규모 확대와 심화(즉 재생산을 위한 투자 확대)를 의미하므로 이 지역은 이제 과거와 같은 단순 가공생산기지역에서 벗어나 독자적인 발전을 모색할 수 있는 여력이 커지게 된다. 실제로 이 지역의 중심지에 해당하는 수도권지역과 장강삼각주지역은 중국 전체에서 R&D가 가장 활발하게 이루어지고 있는 지역이다. 중국의 수도권 지역이 중국 전체의 국가지정기술센터, R&D 인원, R&D투입액 차지하는 비중은 2005년 당시 이미 각각 13.9%, 9.0%, 9.0%를 차지한다. 장강삼각주가 차지하는 비중은 더욱 커서 각각 17.2%, 22.5%, 30.1%를 차지하고 있다.(아래 표 참조)

<중국 수도권과 장강삼각주 지역의 기술센터, R&D 인원, R&D자금 투입액(2005년)>

	국가지정기술센터 (개)	R&D인원 (명)	R&D자금 투입액 (만위안)
<b>전국</b>	<b>361</b>	<b>760,044</b>	<b>12,502,918</b>
북경	24	24,826	396,471
천진	12	15,195	384,268
하북	14	28,033	348,195
<b>수도권 전체</b>	<b>50</b>	<b>68,054</b>	<b>1,128,934</b>
상해	27	26,447	1,079,021
강소	19	95,494	1,758,413
절강	16	48,799	923,790
<b>장삼각 전체</b>	<b>62</b>	<b>170,740</b>	<b>3,761,224</b>

자료 : 국가통계국(2006. 11)

이 결과 혹은 이와 병행하여 중국의 중국측 황해연안지역에서는 수많은 산업 클러스터가 형성되고 있다. 아래 표에 보는 것처럼 중국의 수도권지역에만 대략 46여개의 클러스터가 형성돼 있는 것으로 조사되고 있다. 상해와 강소성에는 대략 90개에 가까운 산업클러스터가 형성된 것으로 평가되고 있다. 주지하듯이 클러스터의 형성은 특정 지역이 지역내 산업과 기업이 경쟁과 협력을 통해 ‘독자적’으로 성장 효과를 거둘 수 있는 여건이 마련되고 있음을 의미한다.

<수도권지역(북경시, 천진시, 하북성)의 산업클러스터 분포표>

성/시	주요 분야 및 업종	클러스터 수
북경시	IT(중관촌), 전자통신(중관촌), SW(중관촌), 자동차, 의약제조, 금융, 신문출판, TV·라디오, 전람회, 가야금, 강철, 복장, 선반제조, 중형기계제조, 전력설비	15
천진시	전기전자, 식품음료, 기계제조, 생물의약, 야금, 물류, 복장, 화공, 자동차, 조선	11
하북성	석가장(石家莊)의 4개 클러스터(브라운관, 액정자재, 통신, 피혁제조(辛集)), 진황도(秦皇島)의 5개 클러스터(식품가공, 유리, 강관, 자동차휠, 전자정보), 랑방(랑방(廊坊)의 6개 클러스터(농축산가공(三河, 霸州), 목재가공 및 가구제조(文安, 香河), IC제조) 등	20

자료 : 정환우(2007)

<상해시와 강소성의 산업클러스터 분포표>

성/시	클러스터	클러스터 수	
상해시	정밀강재, 석유, 화공, 전자정보, SW, 일반 및 전용설비, 발전소 및 장비, 자동차, 항공기제조, 조선, 물류, 생물의약, 금융, 완구, 신문출판, TV라디오, 담배, 복장, 물류, 전람회	20	
강소성	남경(南京)	SW, 석유, 화공, 전자정보, 자동차, 강철, 석화설비, 가전, 전자정보, TV라디오	10
	무석(無錫)	방직, 복장, 정밀화공, 제약, 화학섬유방직, 도자기, 건자재, 환경보호기계, 오토바이, 전선, 영화음반	11
	서주(徐州)	목재가공, 식품, 농용화공, 건설기계	4
	상주(常州)	지능형 계측기구, 무선통신장비, SW, 방직, 복장, 화공, 제약, 통신	8
	소주(蘇州)	방직, 화학섬유, 복장, SW, 통신전자, 전선, 석유화학, 재봉틀, 교역시장	9
	남통(南通)	가정 방직, 방직, 식용유가공, 화공, 강철사	5
	염성(鹽城)	방직, 소형석유기계	2
	양주(揚州)	방직, 화학섬유, 복장, 자동차 및 부품, 조선, 석유화학, 기계설비, 전자정보, 전기, 식품, 완구, 제약, 야금	13
진강(鎮江)	방직, 안경, 자전거, 저압용 전기, 포장인쇄, 공구	6	

자료 : 정환우(2007)

이 결과, 또는 이러한 변화와 병행하여 중국의 수도권지역과 장강삼각주지역은 환황해지역 뿐만아니라 전체 중국의 ‘문호(gateway)’가 되었다. 아래 표에 보는 것처럼 화물의 목적지/도착지 기준으로 볼 때 2005년 수도권은 중국 전체 교역의 8.8%를 차지하며, 장강삼각주지역은 38.3%를 차지하고 있다. 두 지역을 합치면 중국 대외교역의 절반에 가까운 47.1%가 두 지역을 통해 이루어지고 있는 것이다.

<두 지역의 수출입 비교(2005년)>

(단위 : 억 달러, %)

	액수(억 달러)		비중(%)	
	업체 소재지 기준	화물 목적 및 도착지 기준	업체 소재지 기준	화물 목적 및 도착지 기준
<b>전 국</b>	<b>14,219</b>	<b>14,219</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
북 경	1,255	535	8.8	3.8
천 진	533	546	3.7	3.8
하 북	161	193	1.1	1.4
<b>수도권전체</b>	<b>1,949</b>	<b>1,274</b>	<b>13.6</b>	<b>8.8</b>
상 해	1,863	1,815	13.1	12.8
강 소	2,279	2,385	16.0	16.8
절 강	1,074	1,238	7.6	8.7
<b>장삼각전체</b>	<b>5,216</b>	<b>5,438</b>	<b>36.7</b>	<b>38.3</b>

자료 : 중국통계연감(2006년), 749쪽

환황해권 경제교류의 질적 심화는 한국의 대중국 지방별 투자 및 교역구조를 보아도 알 수 있다. 아래 도표와 그림에서 보듯이 1990년대에 한국의 대중 투자는 주로 산둥성에 집중되고 상해시, 강소성, 북경시, 천진시, 요녕성등에 조금씩 분포되어 있었다. 그러나 2000년대 이후 한국의 대중투자에서 산둥성이 차지하는 비중이 급속도로 줄어들고, 강소성을 필두로 북경시, 요녕성, 천진시 등에 대한 투자 비중이 늘어나고 있다. 특히 중국 전체의 핵심 성장지역에 해당하는 강소성에 대한 투자가 급속도로 늘어나고 있다. 이러한 사실은 한국의 대중 투자가 주로 산둥성을 대상으로 한 노동집약적 가공생산을 위해 이루어지던 과거의 방식에서 벗어나 중국 내수시장과 세계시장을 겨냥한 투자로 바뀌고 있음을 보여준다.

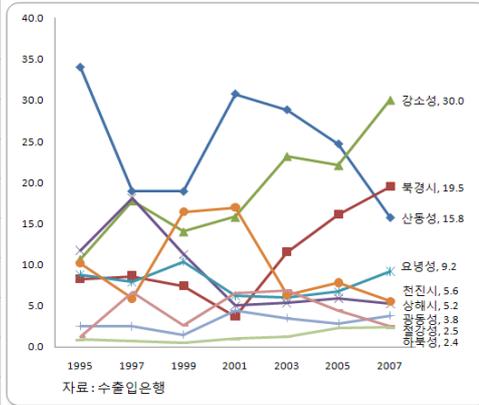
아래 도표와 그림에 나타난 한국 대중 지방별 투자 분포의 변화는 또한 한국의 대중 교류에서 환황해지역이 차지하는 비중이 줄어들지 않는 가운데 황해연안지역내 분포에서 의미있는 변화가 일어나고 있음을 보여준다. 아래에 보는 것처럼 한국의 주요 투자 상대 지역은 강소성, 북경시, 산둥성, 요녕성, 천진시, 상해시등으로 여전히 환황해 연안지역이다. 이런 지속성 가운데서도 변화가 나타나고 있는데, 황해연안지역내에서도 성장의 핵심거점(즉 중심+관문 도시의 역할을 담당하는 도시와 주변 배후지를 아우르는 지역)을 중심으로 재편되고 있는 것이다.

<한국의 대중국 주요 성/시별 투자액 및 투자 분포 변화>

(단위 : 백만\$)

(단위 : %)

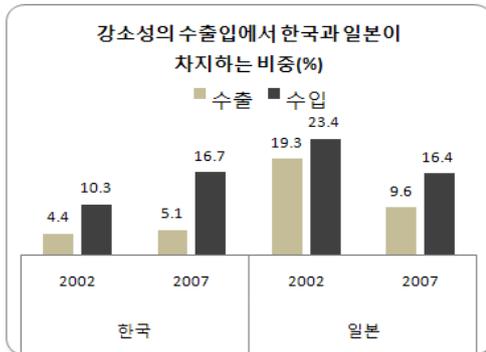
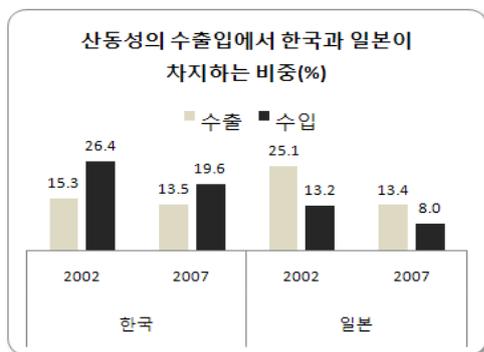
	1995	1999	2003	2005	2007
	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액(백 만\$)
강소성	89.8	49.3	405.1	612.2	1,570.3
북경시	69.4	26.2	202.4	447.4	1,019.2
산동성	285.9	66.6	503.5	684.5	823.6
요녕성	74.2	36.5	105.0	186.7	479.9
천진시	85.9	57.9	111.4	217.9	293.0
상해시	98.6	39.7	92.4	163.6	271.2
광둥성	21.4	5.3	62.1	78.8	200.8
절강성	10.6	9.3	119.7	123.5	130.7
하북성	7.3	1.8	22.1	63.9	123.3



설명 : 좌측은 투자액(백만\$), 우측은 한국의 전체 대중투자에서 차지하는 비중(%)

자료 : 수출입은행 자료 이용하여 작성

이러한 변화는 환황해지역의 중국측 양대 교류 파트너인 산동성과 강소성의 교역에서 한국과 일본이 차지하는 비중을 통해서도 확인된다. 아래 그림에 보듯이 2007년 산동성의 수출입에서 한국과 일본이 차지하는 비중은 2002년에 비해 비교적 큰 폭으로 줄어들고 있다. 반면에 중국 전체의 성장거점이라 할 수 있는 강소성의 수출입에서 한국이 차지하는 비중은 큰 폭으로 증가하고 있다. 다만, 일본의 비중이 큰 폭으로 줄어들고 있는데 2002년 당시 강소성의 수출과 수입에서 일본이 차지하는 비중이 각각 19.3%와 23.4%로 지나치게 컸다는 점을 감안하면 2007년도에 나타난 비중 감소는 일본에 대한 과도한 집중이 일정하게 정상화되고 있음을 보여주는 현상으로 해석할 수 있다.



자료 : kita.net(중국해관통계)로 작성

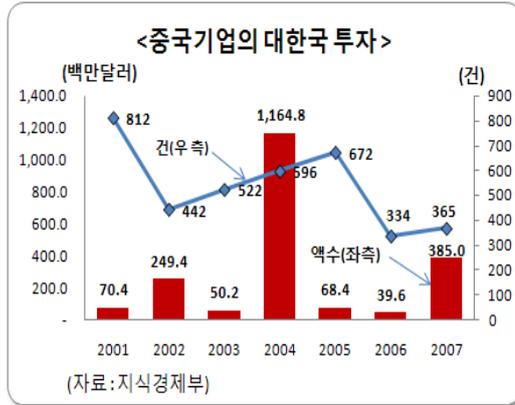
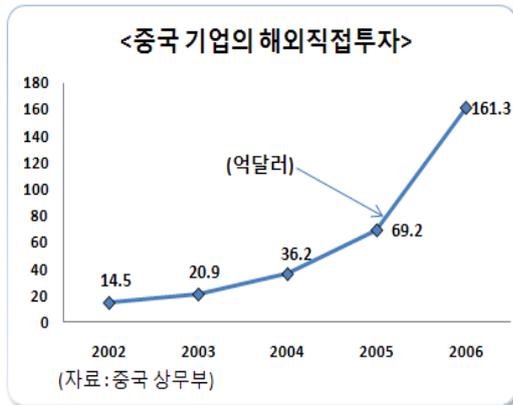
## 2) 중국기업의 ‘해외진출(走出去)’ 확대

다음으로 중국 기업의 ‘해외진출(走出去)’ 확대 역시 환황해지역 협력의 변화를 요구하고 있다. 아래의 좌측 그림에서 보는 것처럼 2000년대 들어 중국 기업의 해외진출이 급격하게 늘어나고 있다. 중국은 1990년대 말 이후 국내 시장 경쟁 격화, 에너지 등 원자재 부족 심화, 중국의 무역흑자 확대에 따른 주요국의 중국산 제품 견제 등에 대처하기 위해 중국기업의 해외진출을 적극 권장하기 시작했다. 특히 2006년부터 중국 정부는 ‘해외경제무역협력단지’ 건설을 적극 시도하게 된다. 중국정부의 계획에 따르면 앞으로 전세계에 50-60개의 ‘해외경제무역협력단지’를 건설해 이곳을 해외시장 진출의 교두보로 삼겠다는 것이다. 2008년 봄 현재 대략 12개 정도의 협력단지가 태국, 캄보디아, 아프리카, 러시아, 카자흐스탄, 한국 등지에 건립이 추진되고 있다.<sup>11)</sup>

특히 중국의 해외경제협력단지 건립 대상에는 한국도 포함되어 있음을 주목할 필요가 있다. 현재 한국의 무안(전라남도) 기업도시에 추진되고 있는 ‘무안한중경제협력단지’가 중국 상무부의 공식 비준을 받은 상태이며 평택, 새만금지역 등에서도 유사한 협력단지가 계획중인 것으로 알려지고 있다. 이런 지역에 대한 중국 기업들의 진출 의지는 매우 큰 것으로 알려지고 있으며, 그 목적도 황해안지역의 무역과 투자가 새로운 단계로 심화되고 있음을 보여준다. 중국기업들의 한국 공단지역 진출 목적은 대략, 한국내 완제품 생산에 따른 “made in Korea” 효과를 통한 원활한 제3국 시장 진출, 선진기술 습득, 선진적 환경에서의 인력 훈련, 선진적 기업문화 습득, 한국 내수시장 진출, 한국을 주요 제품의 test bed로 활용 등 다양한 것으로 알려지고 있다.(정환우(2008))

중국 기업의 한국 진출 확대문제는 한국의 지방분권화와의 밀접한 관련이 있다. 한국의 지방자치단체가 민선체제로 바뀌면서 각 지방의 성장과 발전이 지방자치단체장의 주요한 임무 - 물론 지방자치단체의 실질적인 권한이 얼마나 되느냐에 의문의 여지가 있지만 - 로서 지방민에 의해 투표로 검증받을 수 밖에 없는 상황에서 각 지방자치단체는 스스로 발전전략을 모색 추진할 수밖에 없게 되었다. 이에 따라 황해연안지역의 지방자치단체들은 중국과 인접해 있다는 기회를 적극 활용하기 위한 방안으로 중국기업의 투자 유치에 적극 나서게 된 것이다.

11) 중국의 중앙정부(상무부)는 이러한 단지로 지정되면 2~3억 위안을 재정 지원하고, 진출기업에 중장기적으로 20억 위안까지 대출 지원해 주고 있다. 자세한 내용은 정환우(2008) 참고



### V. 결론 : 지역협력의 추진 방향과 경제적 효과

동북아지역, 특히 환황해지역에서 정부간 협력은 지방정부 수준의 노력에도 불구하고 근본적인 발전의 계기를 잡지 못하고 있는 반면에 산업과 기업 차원의 교류는 계속해서 확대·심화되고 있으며 최근 들어서는 새로운 협력 강화 단계로 넘어가려는 징후가 나타나고 있다. 결국 환황해지역 협력의 특징은 앞서가는 경제교류와 뒤쳐지는 정부간 협력이라 할 수 있다. 이점에서 환황해권 협력의 기대 효과는 경제교류와 정부간 협력간의 격차를 메워주는 데서, 혹은 더 나아가 경제협력을 가속화시켜 주는 데서 찾아져야 할 것이다.

구체적 협력 강화 방안을 여기서 세세하게 지적하기는 어려울 것이다. 그렇지만 앞에 살펴본 대로 몇 가지 경제교류 변화의 성격을 헤아려 보면 바람직한 환황해지역 정부간 협력의 윤곽을 그려내 볼 수는 있을 것이다. 첫번째로 협력의 주체와 관련하여, 과거 이 지역 정부간 협력은 주로 지방정부에 의해 추진되었으나 이제는 중앙정부도 협력에 나서야 하며 특히 중앙-지방간 협조를 통한 정부간 협력 강화가 모색돼야 한다. 전자와 관련하여, 산업내 무역의 확대, 고기술 분야의 공정단계를 오가는 환황해권 교역의 증가는 관세 및 통관절차의 개선을 필요로 하며 이런 업무는 중앙정부 수준에서 해결될 수 있는 문제이기 때문이다. 후자와 관련하여, 한국의 대중 투자 규모가 커지고 있으므로 중앙과 지방이 공동으로 해결해 줘야 할 사안이 많아지고 있기 때문이다. 두번째는 협력 목적(지향점)의 경우, 지금까지 처럼 가공생산형 교역·투자 증진에 두기 보다는 협력을 통한 상호 내수진출 촉진 및 글로벌 비즈니스네트워크(GBN)을 구

축, 그리고 역내 구조조정의 추진에 둘 필요가 있다. 서울, 인천 등 한국측 황해연안지역 뿐 아니라 북경-천진, 상해등 중국측 황해연안지역이 거대 내수시장의 중심지이자 글로벌 비즈니스네트워크의 중심으로 떠오르고 있기 때문이다. 후자, 즉 역내 구조조정을 목적으로 삼아야 하는 이유는 한국의 대중 교역·투자 대상지가 산동성에서 강소성으로 전환되는 데서 보는 것처럼 황해연안지역 내 교역과 투자 분포가 바뀌고 있기 때문이다. 또 중국 기업들의 한국 진출 모색에서 보는 것처럼 이제 교역과 투자가 과거의 일방향성에서 쌍방향성으로 바뀔 조짐이 가시화되고 있기 때문이다. 마지막 세번째로 협력적 노력의 목표(대상)와 관련하여, 지금까지의 목표(대상)이 역외 시장이었다면 이제는 역내시장(즉 상호 내수시장)과 역외시장을 동시에 겨냥하는 방향으로 바뀌어야 한다. 한국 뿐 아니라 중국의 황해연안(그리고 그 배후지에 해당하는 중부지역까지)이 거대한 시장으로 대두되고 있기 때문이다. 이 목표를 이루는 방법은, 위의 두번째와 관련되는데, 역시 역내 몇몇 거점(중심도시 및 관문도시) 지역에 대한 네트워크 중심지 구축을 통해 이를 수 있을 것이다.

이러한 노력이 소기의 방향대로 추진될 경우, 대략 세가지 측면에서 협력의 효과가 두드러질 수 있다. 첫번째는 산업내 무역 증가, 가공단계별·기술수준별 교역 고도화의 촉진 효과이다. 이러한 고도화 추세는 대세일 뿐 아니라 역내 교류와 협력의 확대·심화에 긍정적으로 작용하므로 정부의 협력 노력은 역내 공정간 분업을 촉진시켜 지역 경제의 양적 확대와 경쟁을 촉진시키게 될 것이고, 이는 다시 역내 시장과 제품의 역외 제품에 대한 경쟁력을 높여주게 될 것이다. 두 번째로 한국 기업의 중국 내수시장 진출에 도움이 될 것이다. 시장 통합의 심화, 특히 기업의 상호 진출과 상호 공정간 분업 강화는 역내 생산제품의 품질 경쟁력을 제고시켜 주고, 중국내 마케팅 네트워크에의 접근을 용이하게 해 줄 것이다. 세번째로 역내 각국 각 지역의 산업 및 지방경제 구조조정 및 발전에도 도움을 주게 된다. 예를 들어 역내 협력 강화는 지방마다 발전 방안을 모색하고 있는 한국의 황해연안 지방자치단체들(예를 들면, 경기도의 황해연안 개발계획, 충남의 서해안권 발전 계획 등)에 도움이 될 것이다. 한편 중국에 진출한 한국 기업의 비즈니스 리스크를 줄이고 새로운 기회를 모색하는데 도움을 줄 것이며 산동성 강소성 등 주요 중국측 환황해 연안 지역의 발전전략 모색·수정에도 도움이 될 것이다.

<참고 문헌>

- 강승호, 『도시의 국제화와 한중 주요 도시의 경쟁력』, 『한중 도시간 경쟁력 협력』(한중수교 15주년 기념 국제심포지엄 발표 논문), (2007. 8)
- 국민경제자문회의, 『중국의 부상 및 동북아 분업구조 변화에 따른 우리의 대응 전략』(국민경제자문회의 정책연구보고서) (2006. 12)
- 김양희, 『일본 FTA 정책의 최근 동향과 시사점』, 『KIEP 오늘의 세계경제』(대외경제정책연구원), 제06-27호(2006년 9월 13일)
- 김원배, “지방간 경제협력”, 안충영 이창재 엮음, 『동북아 경제협력 : 통합의 첫 걸음』, (박영사, 2003), 212-240쪽
- 김원배, 『동북아 협동적 지역개발의 사례분석과 이론 모색 : 월경적(越境的) 지방간 협력을 중심으로』 (국토연구원) 국토연 2002-12
- 다카시 시라이시, “동아시아의 변화 : 장기적인 추세와 국가 전략”, 『2008포스코아시아포럼』 발표자료집』(vol. 1)
- 로버트 길핀(Robert Gilpin), 고현욱·강문구·김용복 역, 『세계정치경제론』(인간사랑, 2004)
- 박번순 외, 『아시아경제, 중국의 부상과 동아시아의 생존전략』(삼성경제연구소, 2005)
- 박번순, “중국의 부상과 동아시아의 경제협력 변화”(삼성경제연구소 주최 심포지움 발표문), (2004. 9)
- 방호경·노유연, “최근 한·중·일 3국의 역내교역 현황 및 특징”(KIEP 지역경제 포커스 08-08호) (대외경제정책연구원), (2008. 4)
- 오용석, “중국경제의 발전과 장보고 모델의 현대적 응용”, 『동북아경제연구』(제16권 제3호)(2004)
- 양평섭, “한·중·일 3국의 역내 교역·투자 패턴의 변화”, 한국무역협회 무역연구소 Issue Paper 06-10(2006. 3)
- 이용철, “일본의 동아시아지역주의의 전개와 특징”, 『2008포스코아시아포럼』 발표자료집』, vol. 2
- 이창재 외, 『동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략』(대외경제정책연구원 정책연구 05-15) (2005. 11)
- 정환우, 『중국기업의 ‘해외진출(走出去)’ 전략 변화 : ‘해외경제협력단지’ 확대』, 한국무역협회 국제무역연구원 연구보고서 (2008. 2)
- 정환우, “과욕과 현실적 제약의 딜레마 : 중국의 FTA 경험”, 『현대중국연구』,

제9집 2호 (2008. 2)

정환우, 『중국 長江三角洲지역과 首都圈지역의 발전여건과 진출가능성 비교』,

한국무역협회 국제무역연구원 연구보고서 (2006. 11)

진창수, “일본의 동아시아 지역주의”, 『세종정책연구』, 2006년 제2권 1호

『中國統計年監』(2006)