

2008 국제학술회의

21세기 부강한 중국의 등장과 환 황해 시대

서 진 영
(고려대학교)

21세기 부강한 중국의 등장과 한 황해 시대

서진영(고려대학교)

21세기의 최대 화두는 부강한 중국의 등장이라고 하지 않을 수 없다. 잘 알려진 바와 같이 중국은 개혁 개방이후 지난 30년간 년 평균 두 자리 숫자의 높은 경제성장률을 기록하면서 급속도로 경제대국으로 등장하고 있기 때문이다. 중국은 이미 세계 3위의 경제대국이 되었고, 금세기 전반기에 일본과 미국을 차례로 추월해 마침내 세계 제1의 경제대국이 될 날도 그다지 멀지 않았다. 이처럼 중국 경제의 급성장과 더불어 중국의 정치적·외교적 영향력도 빠르게 확산되고 있다. 중국의 영향력은 아시아 지역을 넘어 아프리카와 라틴 아메리카에 이르기까지 전 세계적으로 확산되면서 21세기의 새로운 강대국으로 화려하게 등장하고 있다.

이런 부강한 중국의 등장에 대한 국제사회의 반응은 착잡하고 복잡적이다. 일부에서는 부강한 중국의 등장으로 주변 국가들에 대한 중국의 영향력 확대와 더불어 중국 중심의 패권적 질서를 추구하려고 할지도 모른다는 우려를 제기한다. 그리고 중국이 새로운 패권국가로 등장하는 과정에서 기존 강대국들과의 마찰과 충돌로 국제질서가 위협받을 가능성이 높아지고 있다면서 중국 위협론을 강조하기도 한다. 그러나 또 한편에서는 부강한 중국의 등장으로 강대국 간의 경쟁과 세력 균형이 유지될 수 있으며, 보다 다원적이고 상호의존적인 지역 질서와 국제질서를 형성할 수 있는 기회가 증가하고, 중국의 발전 효과가 확산되면서 주변 국가들도 중국과 더불어 공동 발전을 실현할 수 있게 된다고 주장하기도 한다.

물론 부강하고 역동적인 중국의 등장이 국제사회에 ‘위협’이 될 것인지, 아니면 ‘기회’가 될 것인지는 사전에 미리 결정되어 있는 것은 아니다. 중국을 비롯한 국제사회의 다양한 행위자들의 반응과 대응에 따라서 위협이 되기도 하고 기회가 되기도 할 것이다. 그러나 냉정한 현실주의적 관점에서 보면 부강한 중

국의 등장과정에서 과거 강대국 정치에서 흔히 반복되었던 것처럼 신·구 강대국 간의 상호 경쟁과 불신, 갈등과 대결, 그리고 마침내 전쟁과 같은 파국적 상황을 초래할 가능성을 배제할 수 없다. 그럼에도 불구하고 21세기의 국제사회에서 부강한 중국의 등장이 ‘평화적 일어남 (和平崛起)’으로 표출될 가능성도 크다고 할 수 있다.

우선 첫째로 21세기는 20세기와 달리 체제와 이념의 대결보다 경제 이익 중심의 실리를 추구하는 실용주의가 확산되고 있다는 점, 둘째로 세계화의 확산과 상호 의존성이 증대하면서 국제사회에서 윈-윈 게임의 여지가 대폭 확장되고 있다는 점, 그리고 셋째로 대량파괴 무기체제의 확산과 과학기술의 발전으로 강대국 간의 전면전의 위험성이 너무 크기 때문에 전쟁을 정치의 수단으로 활용할 수 없게 되고 있다는 점 등이 모두 강대국 정치가 대결과 충돌보다 상호 공존과 상호 협력을 모색하게 한다는 것이다.

여기에 부강한 중국의 등장이 평화적 일 수 있는 또 다른 중요한 이유로는 무엇보다도 중국 자신의 현실 인식을 지적할 수 있다. 즉, 오늘날의 중국은 기존 국제질서를 타파하려는 변혁 추구 세력이 아니라 미국과 서방세계가 주도하는 현재의 국제질서를 인정하면서도 기존 질서 안에서 자신들의 역할과 이익을 확대하려고 하는 ‘체제안의 개혁세력’ 또는 ‘현상유지 세력’으로 인식하고 있다는 것이다. 따라서 지난 2007년 10월에 개최된 중국공산당 제17차 당 대회에서 후진타오 총서기는 ‘중국의 발전이 세계와 떼어 낼 수 없고, 또한 세계의 번영과 안정 역시 중국과 유리될 수 없다 (中國發展離不開世界, 世界繁榮穩定也離不開中國)’고 주장하면서 이 같은 중국의 현실 인식을 확인하였다. 이런 점에서 상당기간 중국은 지속적인 발전과 번영을 달성하기 위해도 국제사회의 안정과 발전을 견지하려고 할 것이고, 또 국제 사회 역시 중국의 발전과 안정 없이 세계평화와 안정을 유지할 수 없다는 점을 인정하게 되면서 부강한 중국의 등장이 위협보다 기회가 될 가능성이 더 많아 진다는 것이다.

이처럼 중국의 등장이 위협보다 기회를 더 많이 제공하고 있다는 점은 특히 동아시아 지역에서 확인되고 있다. 사실 중국의 비약적인 발전은 한국을 비롯한 동아시아 지역의 많은 국가들에게 경쟁과 위협이 되기도 한다. 그러나 중요 교역 대상국이며 수출 시장이고 투자 대상국으로서 중국의 발전이 이 지역 국가들의 발전을 촉진하는 동력을 제공하고 있다는 사실은 부인할 수 없다. 따라

서 중국의 발전이 동아시아 지역 발전의 견인차 역할을 하게 되면서 21세기는 중국과 더불어 아시아 전체가 공동 발전하는 새로운 아시아의 세기 (Global Asian Era)가 전개될 것이란 예상도 할 수 있게 되었다.

사실, 20세기 후반이후 동아시아지역, 특히 환 황해지역은 아시아 경제, 나아가 세계경제를 추동해 가는 관심지역으로 부상하고 있다. 이 지역에는 후발 근대화를 주도한 일본, 개발시대를 이끌었던 한국과 대만, 그리고 신 개발시대를 주도하고 있는 중국이 집결해 있기 때문이다. 이미 잘 알려진 바와 같이 한·중·일 3국과 대만과 홍콩을 중심으로 형성되고 있는 환 황해 경제권은 1970년대부터 경제성장률과 수출증가율에서 세계평균을 훨씬 상회하는 등 역동성을 보이기 시작하면서 아시아 경제와 세계경제 내 비중이 꾸준히 높아지고 있다. 특히, 중국의 개혁 개방정책이 아시아의 새로운 수출과 수입 원동력을 만들어 내면서 아시아 지역의 경제발전을 추동하고 있으며, 중국의 역동적인 경제발전과 더불어 주변 지역과의 경제통합도 가속화되고 있다. 한국과 일본, 대만과 홍콩 등 환 황해지역 국가들 사이에서는 중국과의 지리적 인접성, 문화적 동질성, 경제적 상호 보완성을 바탕으로 역내 교역과 경제적 상호의존성이 빠르게 증가하고 있으며, 이와 같은 역내 상호 의존성을 바탕으로 다양한 다자간 협력체제에 대한 탐색 작업도 활발하게 전개되고 있다.

물론 탈냉전과 부강한 중국의 등장이 이처럼 긍정적인 측면만 보여 주고 있는 것은 아니다. 중국이 경제대국으로 부상하면서 한·중·일 3국간에는 상호 협력과 동시에 미묘한 상호 경쟁과 견제 현상도 아울러 표출되고 있다. 특히, 전통적으로 지역 강대국으로 경쟁관계에 있는 중국과 일본은 높은 경제적 상호 의존성에도 불구하고 정치적 민족적 문제로 갈등과 긴장을 초래하는 경우가 많이 발생하고 있다. 그런데 이런 경쟁과 갈등, 불신은 중국과 일본에게서만 발생하는 것이 아니라, 한국을 포함한 한·중·일 3국은 물론 대만과 북한까지 포함한 모든 환 황해권 국가들에게서 공통적으로 발견될 수 있는 것이다.

사실 환 황해지역에는 아직도 지역공동체 형성의 장애요인들이 많이 남아 있다. 탈냉전시대에도 남북한 문제와 양안관계와 같은 냉전시대의 갈등요인이 그대로 남아 있고, 활화산처럼 언제 분출 할지 모르는 영토분쟁 이슈들과, 일반 국민들의 정서를 일시에 냉각시킬 수 있는 역사문제와 과거사 문제와 같은 민감한 이슈들도 잠복해 있는 상태이다. 더구나 동아시아지역에서는 오랜 역사적,

문화적, 그리고 경제사회적 교류에도 불구하고 개별 민족국가에 대한 집착과 전통이 아직 강력하게 남아 있기 때문에 실리적-타산적인 이익만을 기초로 지역 공동체나 다자간 협력 체제를 구축하는 것은 그야말로 사상누각이 될 위험성이 있다고 할 수 있다.

잘 아는 바와 같이 한국과 중국, 그리고 일본 정부는 경제적인 차원에서의 높은 상호 보완성을 바탕으로 여러 차례에 걸쳐 미래 지향적 한일-한중-중일 관계를 구축하려고 지속적으로 노력하고 있다. 그러나 이런 한·중·일 3개국 정부 지도자들의 상호 협력 노력은 역사문제나 영토문제와 같이 민족 정서를 자극하는 이슈에 걸려 후퇴하거나 왜곡되는 일이 반복해서 발생하고 있는 것도 부인할 수 없는 현실이다. 이처럼 민족국가와 민족주의 정서가 여전히 강한 영향력을 행사하고 있는 환 황해 지역에서 중앙 정부가 중심이 되어 지역 협력 체제를 추진하는 것은 상당히 조심스럽고 불안정한 작업이라고 하지 않을 수 없다. 주권 국가로서 중앙정부가 주도하는 지역 협력 사업은 민족주의적 정서에 취약하기 때문에 자칫 잘못하면 상호 협력과 공동 번영보다는 경쟁과 갈등을 조장할 위험성이 더 크기 때문이다.

사실 중국이 경제 대국으로 부상하고, 환 황해 지역이 21세기 아시아 경제의 중심 지역으로 떠오르면서 한·중·일 3국간에는 '황해'를 둘러싸고 동북아 경제 주도권을 잡기 위한 미묘한 경쟁이 전개되고 있다. 중국은 최근 발해만의 중심인 텐진을 자유무역특구로 지정해 한국의 인천경제자유구역에 대응하려고 하고 있고, 한국 또한 인천경제자유구역에 이어 경기도·충남, 그리고 전북 새만금 일대의 새만금·군산경제자유구역을 선정하여 환 황해 경제권에 대비하고 있다. 일본 또한 동북아 경제 주도권을 강화하기 위해 신칸센을 축으로 3대 대도시권을 묶는 열도 도쿄화 프로젝트를 추진하고 있다.

이처럼 한·중·일 3개국은 황해를 중심으로 적극적인 역내 경제협력을 모색하고 있지만, 그 접근방법과 전략에서는 약간의 차별성을 보이고 있다. 중국의 경우는 환 황해 지역 협력을 중국 내부의 지역 발전이나 개발 문제의 관점에서 보는 경향이 있고, 한국은 한반도 평화와 동북아의 안정에 미칠 영향에 주목하면서 국가 주도의 경제협력을 강조하는 경향이 있다. 그러나 일본은 정부 간 협력보다는 역내 지자체나 도시, 그리고 민간이 주도하는 경제협력을 선호하고 있다고 할 수 있다.

물론 이런 3가지 방식, 또는 전략은 각각의 장단점이 있고 각국이 처한 정치적-경제사회적 입장을 반영하고 있다고 할 수 있지만, 이 세 가지 접근 전략이 반드시 상호 충돌하는 것은 아니다. 오히려 국가 주도와 민간 주도의 접근 방식을 보완하여 동시에 추진하는 새로운 방식의 지역 통합 전략을 시도해 볼 수도 있다. 즉, 국가(중앙정부)가 모든 지역 협력 사업을 직접 관장하려고 하기 보다는 국가는 제도와 규범을 마련하는데 초점을 맞추고, 지방정부와 민간 차원에서는 높은 경제적 상호 보완성을 바탕으로 다양한 협력 사업을 추진함으로써 환 황해시대의 내실을 구축해 갈 수 있다는 것이다.

앞에서도 지적한 바와 같이 중앙정부가 주도하는 정부 간 협력은 이 지역이 안고 있는 여러 가지 민감한 장애요인과 수시로 분출할 수 있는 민족주의적 정서로 위협받을 수 있기 때문에 가까운 장래에 포괄적인 성과를 기대하기는 쉽지 않다. 그러나 국가 중심주의에서 벗어나 지방정부와 민간 차원에서 이 지역의 특징이라고 할 수 있는 지리적 인접성과 경제적 상호의존성, 그리고 문화적 동질성을 적극적으로 활용한다면, 부강한 중국의 등장을 이 지역 발전의 새로운 기회로 활용하면서 이 지역 모든 국가들의 공동 번영과 공존을 실현할 수 있다는 것이다. 그럼에도 불구하고 상호 협력의 제도와 규범을 마련한다는 점에서 국가의 역할을 일정한 정도 인정하지 않을 수 없다는 점에서 국가가 지원하고 민간이 주도하는 새로운 형태의 지역협력체제의 모델을 추구하는 것이 좋다는 것이다. 이런 점에서 오늘의 이 모임이 국가와 민간의 상호 협력을 바탕으로 개방적이고 자발적인 새로운 형태의 지역협력 체제를 추구하는 계기가 되기를 바란다. (끝)

2008 국제학술회의

6월 27일(금) 10:30~12:30

제 1 회의 : 환황해권 지역협력의 의의와 전망

■ 사회 : 유 세 희(한양대)

■ 발표 : 환황해 협력의 의의와 추진 방향

- 지방자치단체협력협의체 구성과 문제점 -

I 전가림(호서대학교)

환황해권 지역협력의 경제적 의의와 파급효과

I 정환우(한국무역협회 국제무역연구원)

동북아 경제, 안보협력의 연계 : 일본과의 사례를 중심으로

I 진창수(세종연구소)

■ 토론 : 윤근로(한양대), 한홍석(韓洪錫:광운대), 하영애(경희대)

2008 국제학술회의

환황해 협력의 의의와 추진 방향

-지방자치단체협력협의체 구성과 문제점-

전 가 림
(호서대학교)

환황해 협력의 의의와 추진 방향

-지방자치단체협력협의체 구성과 문제점-

전가람(호서대학교)

I. 서론

오늘날 세계는 국민국가(Nation States)들 간의 상호연관의 정도가 그 어느 때보다도 심화되면서 범지구적 차원에서의 공동단위체로 형성되어 가고 있다. 이러한 세계화의 추세는 한편으로 EU, NATFA, APEC, MERCOSUR 등과 같은 지역주의 형태의 초국가주의의 대두와 병행하고 있다는 점에서 모순적 동태를 보이고 있다.¹⁾ 하지만 국민국가를 중심으로 볼 때, 세계화의 과정에서 구심력과 원심력이 동시 작용한다는 점에서 이러한 현상은 오히려 자연스런 결과로 받아들여지고 있다.

냉전 이후 국제정치경제의 가장 중요한 두 가지 특징은 경제의 세계화(globalization)와 지역주의(regionalism)의 심화현상이라고 말할 수 있다. 경제의 세계화 현상은 무역, 금융, 투자 등 부문에서 국가들 간의 상호의존도를 갈수록 높이고 있다. 무역에 있어 7년여의 각종 협상 끝에 1993년 말 우루과이라운드가 타결됨으로써 WTO체제가 탄생하였고, 세계경제는 WTO에 의해 국가간 상호의존관계가 조정되게 되었다. 새로운 체제의 등장은 상품과 용역의 자유로운 수출입뿐만 아니라, 무역과 관련한 국내 생산조건까지도 규범화되어야 한다는 요구를 일반화하였다. 이러한 변화는 환경문제, 노동조건, 경쟁정책 등 폭넓고 다양한 분야에 있어 영향을 미치고 있다.

하지만 국제경제의 세계화 과정에서 과생되는 여러 가지의 문제점들을 해소하기 위한 제도적 노력이 진행되면서, 다른 한편으로는 지역주의 현상이 심화되어가고 있는 것 역시 90년대 세계경제의 중요한 특징이다. 사실 이러한 세계

1) Paul Kennedy, *Preparing for the 21 Century*, Random House, 1993. 참조.

화로 대표되는 다자주의와 지역주의에 대한 논의는 서로 상반된 것은 아니다.²⁾ GATT의 24조는 다자주의와 지역주의는 반드시 상충적인 것은 아니며, 지역주의가 오히려 다자주의의 이상을 실현할 수 있는 수단으로 판단하고 있다는 점을 주목할 필요가 있다.

일반적으로 지역주의는 자유무역협정을 통한 일련의 행동을 지칭하며, 이는 특정국가간에 배타적인 무역특혜를 상호 부여하는 협정으로서 가장 느슨한 형태의 지역 경제통합의 형태라 할 수 있다.³⁾ FTA로 대표되는 지역주의는 대부분 지역무역협정(RTA)의 형태로 나타나고 있는 것이 현실이다. 현재 발효 중인 205개의 지역협정을⁴⁾ 체결시기별로 살펴보면, 70년대 이전에 5개, 70년대 이후 12개, 80년대 10개에 불과하던 것이 90년대 들어서면서 64개로 증가했으며, 2000년 이후에는 114개가 체결되어 지역주의의 광범위한 영향을 여실히 보여주고 있다. 지역무역협정의 체결은 특히 WTO체제의 출범(1995.1) 이후 매년 급속히 확산되어 2005년 기준, 전세계 교역량의 50%이상이 지역무역협정 내 교역에 포함되는 것으로 추정되고 있다.⁵⁾

이러한 세계화의 과정에서 두드러지게 나타나고 있는 지역주의의 움직임은 동북아에 있어서도 예외는 아니다. 특히 탈냉전 이후 국제정세의 데탕트(detente) 무드는 평화와 발전이라는 시대적 주제에 부합하는 변화의 필요성을 부각시켰다. 이러한 시대적 요구는 냉전적 대립이 상존하는 동북아 지역에 있어 평화와 발전을 만족시킬 수 있는 하나의 대안으로 인식되면서 그 논의가 더욱 활기를 띠기 시작했다.

그러나 동북아지역에서의 지역협력 논의는 협력의 필요성에도 불구하고, 정치체제의 상이성과 경제발전 수준의 차이 및 사회문화(역사)적 갈등 등의 각종 요인으로 인해 아직까지 구체적인 단계에 이르고 있지 못하고 있는 실정이다.⁶⁾

2) Kenneth W. Dam, *The GATT: law and international economic organization*, Chicago University of Chicago Press, 1970, p.200.

3) Stephan Haggard, "Comment," in Jeffrey A. Frankel and Miles Kahler, *Regionalism and Rivalry: Japan and the United States in Pacific Asia* (Chicago: The University of Chicago Press, 1993), pp. 48~49.

4) WTO(<http://www.wto.org>).

5) 외교통상부(<http://www.mofat.go.kr>). 중국에서도 한·중 FTA에 관한 논의가 활발히 진행되고 있다. 王濤, 孟小艷, 中韓自由貿易區的可能性與障礙分析, 『哈爾濱商業大學學報(社會科學版)』 2007年 第2期 總第93期, p. 94, 116; 李淑娟, 論區域經濟一體化背景下的中韓合作, 『當代韓國』 2005年 春季號, pp. 28~30.

6) 王勇, “東亞共同體”: 地區與國家的觀點, 『外交評論』 2005年 8月 總第83期, pp. 19~20; 田中青, 試論“東亞共同體”, 『當代亞太』 2004年 第10期, pp. 16~17.

심지어는 지역 경제협력을 위한 장기적 목표나 경제통합의 가능성 및 경제통합의 방식에 대해서조차 역내 국가들 상호간에 최소한의 합의에도 이르지 못한 상태이다. 하지만 동북아지역의 경제협력이 실현될 경우 이 지역 내 국가들의 경제적 효율과 성장은 물론 국제정치경제에 있어서의 위상제고와 지역안보에도 상당한 영향을 미칠 것으로 예측된다.

동북아 지역협력의 논의가 지지부진한 가운데 역내협력의 논의는 국가 간 협력이란 거시적 차원에서 점차 거점지역별 협력이란 미시적 차원으로 그 중심이 이동해가고 있다. 이는 협력의 용이성과 현실적 필요성이 결합하여 나타난 결과라 할 수 있다. 이러한 종전의 여러 논의와 방안 중에서도 비교적 실현 가능한 모델로 제시되고 있는 것이 환황해권 지역협력이다.

환황해 지역협력의 범위는 황해를 중심으로 한 한국과 중국 간의 지역협력을 전제로 하고 있다. 하지만 환황해 지역협력의 논의가 가지는 기본적인 특징은 국가 단위체 간의 상호 협력이라 차원보다는 다소 협소한 지역협력체의 구성을 전제로 하고 있다는 점이 다르다. 이는 앞서 설명한 바와 같이 협력의 용이성과 현실적 필요성에 기인한다. 환황해 지역협력의 논의가 차후 상당한 진전을 이룸으로써 거점지역별 협력의 논의가 보다 광범위한 협력의 논의로 진행될 가능성은 충분히 있다. 따라서 본고의 한국과 중국의 거점지역별 협력을 기본 전제로 분석을 진행하려 한다.

환황해 지역협력은 한·중 수교 이후, 날로 증대되어 가는 양국 간의 경제적 긴밀도와 무관하지 않다. 1992년 수교 당해 연도 양국의 무역총액은 64.7억 달러였으나, 2007년 1599억 달러로 무려 25배의 증가를 보였다.⁷⁾ 1998년 중국은 한국의 최대 해외투자대상국으로 부상했으며, 2005년 중국은 한국의 최대무역국이 되었다.

1993년 중국의 제 7대 무역국이었던 한국은 2003년부터 제 3의 무역국(홍콩과 EU제외)이 되었다는 사실은 양국관계의 현주소를 대변하고 있다.

정치적인 분야에 있어서도 상당한 변화가 진행되었는데, 김영삼 정부 당시 우호협력관계에서 김대중 정부의 협력동반자관계, 노무현 정부의 전면적 협력동반자관계를 거쳐 2008년 전략적 협력동반자관계로 발전했다는 점은 시사하는바가 크다고 하겠다.

본 논문은 환황해를 중심으로 한 지역협력의 의의와 추진 방향에 대해 고찰하고자 한다. 이를 위해 우선 동북아 지역에 있어 지역협력의 논의의 과정을 통해 보다 가시적이고 효과적인 대안으로 등장하고 있는 환황해 지역협력의 등

7) 『매일경제신문』, 2008년 1월 14일.

장 배경을 설명하고자 한다. 아울러 환황해 지역의 경제교류 현황을 살펴봄으로써 환황해 지역협력을 통해 얻을 수 있는 기대효과를 통해 그 필요성을 파악하고자 한다. 논의와 분석의 단순화를 위해 본문에서 중심으로 다루는 경제교류의 내용은 역내에서 진행되고 있는 ‘물류’를 중심으로 논하려 한다. 끝으로 환황해 지역협력의 실현을 위해 역내 지방자치단체의 협력협의체 구성을 위한 실질적 방안과 문제점을 고찰하여 현실적 대안으로서의 환황해 지역협력에 대한 합리적 선택과 그 추진방향을 제시하고자 한다.

II. 동북아 지역협력 논의의 발전 과정

동북아 지역경제협력에 대한 연구는 이미 적잖은 전문가들에 의해 진해되어 왔다.⁸⁾ 그러나 이 지역에 있어 역사적 문제와 지정학적 영향력은 아직까지 긴장과 반목이란 냉전적 환경을 탈피하고 있지 못하고 있는 것이 현실이다. 이러한 문제들은 동북아 지역협력에 있어 직접적인 갈등과 소모적인 경쟁을 유발하는 제약요인으로 작용한다는 점에는 의문의 여지가 없을 것이다. 이런 까닭으로 동북아 지역협력의 논의가 20여년의 시간동안 논의되어 오면서도 아직까지 뚜렷한 성과를 보이고 있지 못하고 있다.

그러나 최근 한반도의 긴장 완화와 중국의 개혁개방에 따른 급속한 경제 발전 및 국제적 위상의 제고는 동북아 지역에 새로운 역할관계로 자리매김하고 있다. 이러한 변화가 세계화와 지역주의란 시대적 흐름과 맞물리면서 동북아 지역협력의 논의는 역내의 정치·경제·사회문화 등 각 방면의 발전을 추동할 수 있는 새로운 동력으로 인식되고 있다. 이런 변화의 핵심에는 한·중·일 3국 중심의 동북아 지역경제협력이 있다.

2007년 현재, 한·중·일 3국의 1인당 국내총생산(GDP)은 각각 20,045달러, 2,461달러, 34,312달러이며, 외환보유액은 2,622억 달러, 15,282억 달러, 9,734억 달러이다.⁹⁾ 3국의 무역총액은 2006년 현재, 한국은 수출 3,254억 달러, 수입 3,093억 달러, 중국은 수출 9,693억 달러, 수입은 7,916억 달러, 일본은 수출 6,499억 달러, 수입 5,795억 달러를 각각 기록하고 있다.¹⁰⁾ 현존 최대의 지역협

8) 전가람, "냉전 후 동북아 지역협력 연구—중, 일, 한 삼국을 중심으로 (冷戰後東北亞區域合作研究以中,日,韓三國爲中心)", 베이징대학 국제관계 학원 박사학위논문, 2002, p.4~5.

9) 한국자료는 한국은행(<http://www.bok.or.kr>), 중국자료는 중국인민은행(<http://www.pbc.gov.cn/>) 통계계보 각 년도, 일본자료는 일본은행(<http://www.boj.or.jp/>), 내각부, 재무성, 경제산업성 등의 각 년도 자료 참조.

10) IMF(<http://www.imf.org>), International Financial Statistics 각호 참조.

력체인 EU 27개 회원국의 2006년 총수출액은 21,420억 달러이며 총수입액은 21,644억 달러임을 감안하더라도,¹¹⁾ 경제의 총량적인 측면에서 3국의 경제력은 다른 어떤 지역경제협력체에 뒤지지 않고 있다([그림-1] 참조).

하지만 한·중·일 3국을 중심으로 한 동북아 지역경제협력체의 논의는 해당 국가들의 원칙적인 협력 필요성에도 불구하고 역내국가간의 체제문제와 경제발전 정도 등의 높은 상이성 그리고 매우 복잡한 전략적 이해관계가 얽혀 있어, 아직까지 구체적인 실체는 나타나고 있지 않고 다만 협력에 대한 논의와 관계된 교류와 연구만이 이뤄지고 있는 것이 현실이다. 최근 동북아 지역협력에 대한 논의가 정부차원에서 다각적이고 다층적이며 다변적인 형태로 진행되고 있다는 점은 고무적이나 보다 가시적인 성과는 단기적으로 기대하기 어려운 상황이다.

바로 이러한 이유로 인해 지역협력의 논의는 국가 행위자의 차원에서 점차 거점지역별 협력이라는 지방 정부 간의 협력으로 그 방향과 내용이 전이되고 있는 것이 최근의 추세라 할 수 있다.

사실 동북아지역의 역내 경제협력 강화의 학술적 논의는 상당한 역사성을 가지고 있다. 1988년 일본의 니이가카(新潟)에서 열린 “환일본해 심포지엄”은 동북아 지역협력 논의의 효시라 할 수 있는데 이 회의 이후 국제사회에 있어 상당한 여건 변화가 있었다. 구소련이 해체되었고, 한·중 수교가 이뤄졌으며, 북한의 김일성 주석이 사망함으로써 역내 정세가 전반적으로 역내협력을 촉진시키는 방향으로 흘렀다. 물론 북한의 정책 향배가 주요 변수로 남아 있기는 했지만, 미·북 무역대표부 상호개설의 움직임 및 한반도 에너지기구(KEDO) 등 여러 가지 정황으로 볼 때, 궁극적으로 북한도 개혁·개방정책을 채택하지 않을 수 없는 상황에 이르렀다는 점이다.

11) 역내교역 제외, IMF(<http://www.imf.org>)와 유럽중앙은행(European Central Bank)의 Monthly Bulletin 자료 참조.

[그림-1] 한·중·일 3국의 수출입 동향



주: 1. 무역(수출) : 통관기준(FOB); 2. 무역(수입) : 통관기준(CIF)

출처 : 국제금융통계월보(국제통화기금)

또한 역내 국가들 간의 양자관계가 적어도 경제협력의 분야에 있어 종전보다 매우 긴밀해졌다는 점이다. 물론 동북아 지역의 정치적 불안정과 역외국가와의 깊은 상호의존도를 미뤄볼 때, 역내 경제권의 형성은 그다지 용이하지 않지만 지역협력의 가능성은 상당히 높히 평가되고 있는 것이 사실이다. 특히 한·중 관계의 진전과 남북한 교류의 증가 및 북한의 변화 등을 종합적으로 고려해 본다면 동북아 지역에서의 협력의 필요성은 부인할 수 없는 실질적 근거를 가지고 있다고 할 것이다.

그리고 이테올로기적인 측면에 있어서도 적잖은 변화가 있었다. 90년대 초반까지만 하더라도 동북아 경제협력 강화의 논의는 동서냉전체제의 종식에 따른 정치적 수단으로서의 효용성이 중심 내용이었다. 하지만 세계 경제의 블록화 경향이 강화되면서 이에 대비한 자구적이고 실제적인 움직임으로 방향이 선행되면서 정치적 논의는 점차 경제적 논의로 이행되었다. 더욱이 아시아 금융위기의 결과가 전세계적으로 영향을 미치면서 지역협력의 개방성은 탄력을 받게 되었다. 아시아·태평양 지역경제협력을 기저로 출발한 APEC이 개방적 지역주의(open regionalism)에 따른 참여 당사국의 배타적 이익에 관한 명확한 해답이 제시되지 않으므로 인해 지역협력의 논의는 점차 실현 가능한 소지역에서의 협력 논의로 전환되었다. 그리고 이러한 변화의 과정에서 동북아 지역협력의 논의와 환황해(발해) 지역협력의 논의가 점차 주목받기 시작했다.

이를 시계열적 측면에서 살펴본다면 다음과 같이 요약할 수 있다.

냉전 종식 후, 동북아지역의 정치적 역학관계에 상당한 변화가 발생했다. 구소련이 몰락하고 자본주의 경제체제로의 전환과정에서 적잖은 사회적 부작용이 발생하였고, 중국에서도 민주화의 요구가 거세게 일어났다. 몽고는 체제변환을 통해 새로운 방식의 사회체제에 적응하려 부단히 노력한데 반해 북한은 ‘주체사상’을 더욱 공고히 하기 위해 고립주의의 길을 선택했다.

이러한 국제질서의 재편 과정은 기존의 국가들에게 있어 새로운 환경에 대한 적응을 강요하였다. 자본주의 국가들은 변화에 따른 경제침체를 극복하기 위한 과제를 부여받았고 이는 세계화와 지역주의로 나타났다. 반면 사회주의 국가들은 체제 유지와 새로운 국제질서로의 편입 여부를 선택해야 하는 이중의 과제를 해결하여야만 했다. 이러한 상황은 동북아 지역의 역내 국가들도 예외는 아니었다. 그리고 그 선택은 매우 다양한 스펙트럼을 형성하게 되었다. 중국은 개혁개방정책의 유지를 통해 적응의 길을 택했으며, 러시아는 급진적인 체제변화를, 이에 반해 몽골은 점진적인 체제변화를, 그리고 북한은 체제유지를 위한 고립의 길을 선택하였다.

90년대 초반, 동북아 지역협력의 논의는 이데올로기적 대립의 문제라기보다는 새로운 국제환경에 대한 적응 혹은 체제유지를 위한 고립이라는 선택의 문제로 그 특징이 나뉜다. 전자를 택한 중국과 몽고 그리고 러시아는 다소의 우여곡절이 있었지만 이후 비교적 순탄한 변화를 맞이했고, 후자를 선택한 북한은 대립과 갈등을 통한 엄청난 정치적 비용을 감수할 수밖에 없었다. 북한의 이러한 선택은 결국 경제적 곤경에 이르게 되었고 이를 타파하기 위해 핵이란 극적인 수단을 사용하게 되었다. 역내 국가들은 경제발전을 위한 평화적 환경 구축을 위해 지역협력의 논의를 진행하게 되는데 이것이 동북아 지역협력의 시작이라 할 수 있다.

90년대 중후반 두만강지역 개발사업(TRADP: Tumen River Area Development Program)에 참여하는 중국, 북한, 러시아 등 3개 접경국가 및 한국 몽골 등 5개국이 뉴욕에서 국제협정에 서명함으로써 TRADP가 구체화되었다. 이와 함께 사하공화국(Yakut)의 천연가스를 개발한 후 한국에 운송하는 사업도 구체적으로 논의되면서 역내교역 증가를 위한 다수의 공동 프로젝트사업이 활발하게 검토되었다.

그리고 최근 들어 APEC에 대한 느슨한 기대가 점차 현실성을 상실하면서 환황해(발해만) 6개 도시의 역내 경제협력과 관련한 한·중·일 3국간의 6개 도시 협의체가 구성에 대한 논의가 점차 가시화하고 있는 실정이다.¹²⁾

특히 최근 들어 한국과 중국 간의 환황해 지역협력 논의가 주목 받는 점으로는 2005년 중국 정부가 발표한 제 11차 5개년 계획과 무관하지 않다.¹²⁾ 성장방식의 전환을 주요 내용으로 하고 있는 이번 계획은 지속적인 개혁·개방정책의 시행과 새로운 경제운영 정책으로써 지역의 균형발전과 소득의 재분배를 통한 조화사회의 구현을 강조하고 있다. 동시에 지역특화 전략으로서 서부대개발과 연안지역의 경제 및 산업별 효과를 극대화하기 위한 방안으로 ‘조합’을 강조하고 있다. ‘조합’은 일종의 시너지 효과의 창출을 의도한 조치로 그 대상지역으로는 환발해지역(베이징, 텐진, 허베이성으로 구성된 京津冀지역)과 동북 3성(흑룡강성, 랴오닝성, 지린성), 장강삼각주지역(상하이, 저장성, 장쑤성), 성유지역(스촨성과 충칭(重慶))이 있다. 그 중 성유지역을 제외하면 모두 환황해에 지역에 위치해 있다는 점은 중국 경제의 새로운 성장 동력으로 이들 지역이 중앙정부의 경제운영에 있어 주요 거점 지역으로 평가받고 있다는 점이다.

이외에도 환황해를 중심으로 한 지역협력 논의가 재차 부각되는 주요 이유는 현실적 필요성과 실현 가능성에서 비롯된다. 기존의 여러 논의들이 지역협력을 위한 각종 방안으로 제시되었음에도 이를 현실에 적용하기 위한 적실성의 문제에 있어서는 상당한 한계를 가졌기 때문이다. 또한 한·중·일 3국을 중심으로 한 지역협력에서 환황해 지역을 중심으로 한 지역협력으로 그 논의의 범위가 이전되고 있는 점도 중요한 특징 중 하나이다. 역내 협력의 논의가 일본으로부터 시작되었음에도 실질적인 논의에서 일본이 보여준 태도는 그다지 적극적이지 않았다. 특히 아시아 금융위기 당시 일본의 대외적 행보는 신뢰를 기반으로 한 지역협력에 있어 적잖은 영향을 미쳤다. 하지만 동북아 지역협력에 있어 일본이 완전히 배제된 것은 아니다. 다만 일본은 경제대국으로써 역내 다자간 협상에서 보다 양자 간 협상에 의해 자국의 이익을 극대화 할 수 있다고 판단하는 것이라 생각된다. 따라서 전략적 차원에서 역내 협력체의 구성에 외관상 적극적으로 나서지 않고 있는 것이고, 역내 협력의 강화 과정에서 자본과 기술의 우월적 지위를 이용할 수 있다는 자신감이 있는 것으로 파악된다. 또한 역내 지역협력체를 주도할 경우 대두되는 대국관계의 설정에서 나타날 수 있는 애매성 등이 일본으로 하여금 지역협력의 논의에 있어 소극성을 띄는 주요 원인으로 판단된다.

12) 일본의 北九州市, 下關市, 한국의 仁川市, 釜山市, 중국의 大連市, 青島市 등으로 구성되었으며, 1991년 제 1회 회의를 개최한 바 있다.

13) 전가람, 후진타오체제의 정치·경제·외교적 특징, 『동서연구』 제 18권 2호, pp. 69~71.

III. 환황해 지역협력의 현황: 물류를 중심으로

환황해 지역협력의 논의 자체가 일정한 설득력을 갖는 이유로는 역내 구성 국가들의 정책기조가 대체로 평화와 발전으로 수렴하고 있다는 사실을 부인할 수 없다 또한 지리·역사·문화적 인접성이 다른 지역협력체에 비해 상대적으로 우위에 있다는 점과 경제적 보안성은 이 지역의 장점이라 할 것이다. 또한 지역주의 경향에 대한 대응이라는 차원과 경제발전을 위한 교류협력의 필요성이 상호간 이미 상당정도의 성숙되었다는 점은 환황해 지역협력의 긍정적 요인이라 할 수 있다. 반면 부정적인 측면에는 정치정세의 불안정성, 경제자립기반의 취약성, 시장규모의 협소성 및 낮은 기술 자립도와 자본력 그리고 최근 크게 부각되고 있는 에너지 수급의 문제들이 제약요인으로 평가된다.¹⁴⁾

사실 환황해 지역협력의 논의가 최근 대두되고 이유 중에 하나는 중국 정부가 발표한 제 11차 5개년 계획이 하나의 단초를 제공한다고 볼 수 있다. 특히 앞서 논한 환황해 지역협력의 결정요인과 상당한 연관성을 보이며 해당 지역의 지방자치단체의 주목을 받고 있는 것이 사실이다.

2005년 10월 8일에서 11일까지 베이징에서 개최된 중국공산당 제 16기 중앙위원회 제 5회 전체회의(이하 16기 5중전회)는 2006년부터 2010년까지 중국 정부의 주요 경제정책 가이드라인을 제시한 제 11차 5개년 계획(規劃)안을 채택했다.¹⁵⁾ 이번 계획은 향후 중국 경제에 중요한 영향을 미칠 수 있다는 점에서 국내외의 주목받았다.

이번 계획의 특기할만한 사항으로는 우선 ‘계획(計劃, plan)’이란 용어를 ‘규획(規劃, program)’으로 변경하였다는 점이다. 중국어의 사전적 의미로 계획은 한정된 시공간적 환경 하에서 강제적인 의무가 강조되는 의미로 해석된다. 즉 계획은 계획된 기간 내에 반드시 계획안에서 제시된 일체의 내용이 달성되어야 한다는 것을 의미한다. 반면 규획은 시공간적 제한이 다소 느슨한 형태로 한정되고 강제적 의무가 강조되기 보다는 방향성을 제시한다는 점에서 가이드라인(guideline)에 보다 수렴하는 의미로 이해될 수 있다.

14) 이와 관련해 중국의 馮昭奎 교수는 주로 중국과 일본의 관계를 중심으로 동아시아 협력공동체에 대한 결정요인을 분석하고 있다. 馮昭奎, 建設東亞共同體的十大關鍵要素, 『外交評論』 2005年 8月 總第 83期, pp. 9~13.

15) 이를 근거로 보다 구체적인 계획을 수립하여 다음해 전국인민대표회의에서 수정 없이 통과되는 것이 관례이다.

이는 단순히 수사학적인 의미에서 이해되기 보다는 계획경제의 정책운영이라는 경직성을 탈피하고 보다 시장화된 경제운용을 부각시켰다는 점에서 주목 받는 것이다. 즉 11차 5개년 계획은 이러한 가이드라인을 기초로 하여 경제·사회적 불균형의 시정 및 경제성장 방식의 전환을 중점적으로 다루고 있다는 점에서 종전의 계획안들과는 구별되고 있다.

성장측면에 있어서는 ‘안정적(平穩) 성장’에 근거한 ‘고속성장(快速成長)’을 그리고 분배에 있어서는 ‘조화로운 사회(和諧社會)’이라는 문구를 삽입함으로써 경제의 지속적이고 안정적인 성장을 위한 사회 각 부문의 균형적 발전을 강조하고 있다. 2005년 12월 23일 대한상의회에서 개최된 『중국경제발전전략의 변화와 한국의 대응』이란 주제의 국제세미나에서 중국 국무원 발전연구중심의 거시경제연구부 루중웬(盧中原) 부장은 “11·5기간 중 중국 거시경제 운용방향은 내수주도형 발전전략, 기술혁신과 제도혁신, 인적자원의 고도화전략을 통해 경제성장의 질적 개선을 도모하고 거대한 성장잠재력을 현실화하여 성장의 지속가능성을 확보할 수 있는 것”이라고 주장한 점은 이번 계획이 그간 개혁·개방정책의 성과와 반성을 토대로 경제발전전략의 전환을 보다 구체화한 것으로 판단할 수 있는 근거다.

제 4세대 지도부가 제시한 신 계획안은 경제성장의 내용과 지속성, 그리고 사회적 혜택 등에 있어 ‘조화로운 사회’, ‘인본주의(以人爲本)의 견지를 통한 발전관의 전환’, ‘자주적 혁신(自主創新)’, ‘과학적 발전관(科學發展)’, ‘질적 제고’ 등을 강조함으로써 중국 지도부의 이상인 ‘샤오캉사회(小康社會)’의 조기 실현의도를 피력하고 있는 것으로 파악된다.¹⁶⁾

신 지도부가 추진하려는 새로운 발전 계획의 중점추진 과제는 다음과 같이 요약될 수 있다.

①‘안정적인 고도성장’- 합리적 수준에서의 투자 통제와 소비증대를 통한 경제성장을 이룸으로써 국내 총수요를 확대한다는 것으로 이를 위해 기술수준의 제고, 서비스업의 발전 추진과 SOC의 확대하여 산업구조를 고도화한다는 것이다¹⁷⁾; ②‘경제성장방식의 전환’- 자원절약을 국가정책의 기본으로 정하며 동시

16) 11차 5개년 계획은 덩샤오핑이 제시한 3단계 발전전략(三步走) 중 소강단계에 해당한다. 원바오(溫飽)단계-1979~1999년, 2000년의 GDP가 1980년의 4배; 샤오캉(小康)단계-2000~2020년, 2020년의 GDP가 2000년의 4배, 1인당 GDP가 3000달러; 따통(大同)단계-2020~2050년, 신진국으로의 진입.

17) 2005년 12월 23일 대외경제정책연구원, 주한중국대사관, 대한상의회와 산업자원부가 공동으로 주최한 『중국경제발전전략의 변화와 한국의 대응』이란 세미나에서 중국 국무원 발전연구중심의 산업경제연구실 양젠룽(楊建龍) 주임은 “향후 중국산업의 발전에는 ‘소비구조의 고도화’

에 환경친화적 경제, 사회를 이룩하여 이를 순환경제의 발전으로 유도한다는 것이다; ③‘자주적 혁신의 제고’- 과학기술의 제고와 인재육성을 통한 강대국화 전략을 실현한다는 것으로 이를 위한 핵심 분야인 과학기술 개발과 교육시스템의 발전 및 체계적인 인재육성 제고를 마련한다는 것이다 ; ④‘도농 간의 조화로운 발전 도모’- 3농(농업, 농촌, 농민)문제의 해결 최우선 과제로,¹⁸⁾ 도시 저소득층의 소득증대와 사회·경제적 불균형으로 인한 갈등 요소의 해결한다는 것으로 서부·중부·동북 지방의 비교우위에 입각한 발전 추진, 지역 간의 생산요소와 자원의 이동 및 협력 증진 추진함과 동시에 낙후지역에 대한 공공서비스의 확대와 농촌과의 균형을 위한 도시와 촉진으로 농촌수입의 증대 및 인프라투자(SOC) 확대를 유도한다는 것이다; ⑤‘조화로운 사회의 건설’- 인본주의적 차원에 입각하여 경제적 약자의 보호와 일반 대중의 생활여건 개선을 통해 사회적 안전과 단결을 확보한다는 것으로 취업기회의 확대, 사회보장체제의 확립, 소득분배구조 개선, 중산층의 확대, 최저임금의 인상 및 저소득층의 주거·의료·교육 지원 등과 같은 정책적 조치를 취하겠다는 것이다; ⑥‘개혁개방의 심화’- 사회주의 시장경제의 개혁방향을 견지하며, 대외개방을 확대한다는 것이다.

이를 다시 원칙과 임무 그리고 목표로 나눠 도식화하면 [표-1]과 같이 정리할 수 있다.

라는 요소가 매우 중요하며 이에 따라 관광, 교육, 문화 및 오락 등과 같은 서비스산업의 발전이 중국 경제성장을 주도해 나갈 것”으로 전망했다.

- 18) 2005년 3월 10일 정치협상회의 분임 토의에서 징첸쿠이(景天魁)의 『순조로운 소득분배관계를 위한 이익조정 메커니즘의 확립(理順收入分配關係建立利益協調機制)』에서 “도농 간의 소득격차가 1985년 이후 계속 심해져 2004년 6:1 수준으로 떨어졌으며, 소득 불균형도를 나타내는 지니계수(Gini coefficient)는 1995년 0.389에서 2002년 0.435로 증가하여 국제적 경고 수위인 0.4를 초과했다”고 밝혔다. 출처: *China Daily*, 2005년 3월 11일자. 이와 관련해 정치사회적 분석을 한 논문으로는 孫立平, “改革以來中國社會結構的變遷”, 『中國社會科學』, 1994年 第2期, p. 56; 中國戰略與管理研究會社會結構轉型課題組, “中國社會結構轉型的中近期趨勢與隱患”, 『戰略與管理』 1998年 第5期, p. 3.

[표-1] 11차 5개년 계획의 원칙과 임무 그리고 목표

	6가지의 필수원칙	7가지의 목표	7가지의 주요 임무	
경제성장	안정적 고도성장 성장방식의 전환 자주적 혁신능력의 제고	성장목표 (년8% 이상) 자원의 효율성 제고 국제경쟁력을 갖춘 기업 육성	성장동력개발	제약 극복
			산업구조의 조직화 과학기술 및 인재강국 지역간 협력 발전	자원 절약 환경 친화
사회 안정	도농 간의 협력발전 조화로운 사회	경제적 약자 보호 생활여건의 개선 사회적 안정의 확보	사회주의 신농촌(新村) 실현 조화로운 사회 구현	
제도 개혁	개혁개방의 심화	개혁개방의 지속	체제개혁과 대외개방의 심화	

경제성장의 측면에서 볼 때, 11차 5개년 계획은 1978년부터 추진된 개혁·개방정책의 성과와 반성을 토대로 경제발전전략의 전환을 보다 구체화한 점이 주요 특징이라 할 수 있다. 이번 계획이 균형과 분배 그리고 효율 등을 중시한 것은 그간의 투자주도형의 성장우선 전략(연평균 9.4%의 고도성장)으로는 더 이상의 성장이 어렵다는 판단에 기인한 것이다.

이는 과거 외자기업 위주의 수출주도형 성장전략이 외국과의 통상마찰을 유발하고 국내기업과 외자기업 간의 차별적 대우로 인해 내수시장에 국내기업들의 경쟁력이 갈수록 취약해지는 등 부작용이 속출하자 수출일변도의 성장전략에서 수출과 내수를 병행하는 동반발전체제로 전환하게 된 것이다. 따라서 수출주도형의 발전 및 외자기업의 유치 정책에 크게 의존했던, 기존의 외연적 성장에서 나타난 한계를 인식함으로 성장방식의 전환이 불가피해진 것으로 파악될 수 있다.

최근 3년간 연평균 투자증가율은 20%로 나타난 반면, 소비는 10%대에 머무르면서 투자와 소비 간의 불균형이 가속화되고 있는 실정이다. 중국의 대외의존도는 80%를 넘어선 반면 내수시장 의존도는 54%에 불과해 개도국 평균치인 78%에 비해 크게 부족한 것이 현실이다.¹⁹⁾ 따라서 기존의 ‘고투입-고소모-고배

출-불현조-불순환-저효율'의 성장방식을 '절약발전-환경발전-안전발전-지속가능발전'으로 새롭게 제시한 이유도 이와 무관하지 않다. 즉 현재의 외연적(粗紡的) 성장방식을 내연적(集約的) 성장방식으로 전환하는 작업을 지속적으로 추진하여 효율성 증대를 새로운 성장 동력으로 삼으려 하고 있다. 이는 소위 '내수주도형의 발전'과 '국가 균형발전' 및 '자주적 기술역량의 강화전략' 등으로 표출되고 있다.²⁰⁾

중국은 2005년에도 9.3%의 경제성장을 달성, 연평균 7~8%의 안정적 성장을 지속적으로 유지하고 있고 향후에도 이러한 성장세는 지속될 것으로 보인다.²¹⁾ 산업구조적 측면에서는 중화학 공업의 비중이 비교적 높은 수준에서 안정세를 보이고 있는 점과 도시화의 가속에 따른 제 3차 산업의 발전이 예상되는 점은 지속가능한 경제의 성장을 확신할 수 있는 근거로 제시되고 있다.

경제성장방식의 대폭적인 전환이 이뤄지면서 기술혁신과 제도혁신을 강도 높게 추진되어 산업기술혁신과 응용기술 보급을 핵심으로 한 산업경쟁력을 높임으로서 지속 가능한 발전의 응용기술로 정보(IT)·바이오(BT)·의약·에너지 및 환경보호 기술 등의 공공기술과 기초기술의 적극적으로 발전 추진하겠다는 것(新型工業化道路=전통제조업+첨단제조업)이 금번 계획안의 내용이다.

이를 보다 구체적으로 실현하기 위해 중국 정부는 베이징과 톈진을 중심으로 대련과 청도 등 연해개방도시를 주변으로 하는 환황해의 성장전략을 공표하였다. 이는 환황해 지역이 21세기 중국경제를 이끌 최대의 성장 거점으로 부상하였음을 반증하는 증거이다. 또한 이러한 분위기와 맞물려 환황해지역의 교역액이 큰 폭으로 증가하고 있는 현실을 간과할 수 없다. 중국은 이미 한국의 최대

19) 최근 중국사회과학원 쟁위엔(張宇燕)은 1980~2001년까지 미국, 일본, 인도, 독일 등의 대외의존도가 14~20%에 안정적 수준을 보인데 반해, 중국의 대외의존도가 이미 80%에 달했다고 했다. 이는 중국이 국제무역의 참여 정도가 부단히 증가하고 세계 경제의 일체화가 가속된 결과로 보고 있다. 그러나 중국의 지나친 무역흑자가 오히려 국내 총수요의 부족을 부추기고 있음으로써 강대국 경제의 기준이 되는 주도적 국내소비의 수준(약 70% 정도)에 크게 밀돌고 있다고 판단(미국 78%, 일본 약 85%)하고 있다. http://www.lnzw.gov.cn/document_show.asp?show_id=1246 [2005, May 6]

20) 芮明杰, 『中國産業競爭力報告』, 上海: 上海人民出版社, 2004年; 鄭新立, 『21世紀初中國經濟』, 北京: 社會科學文獻出版社, 2005年; 李賢汭, 『21世紀初中國的産業政策』, 北京: 經濟管理出版社, 2005年.

21) 중국은 공업화 발전과정에서 아직 성숙단계가 아닌 성장단계에 있다. 제조업 생산총액은 3,825억 달러 미국의 22.3%(1조 7,111억 달러)이며 일본의 42.0%(9,111억 달러), 독일의 86.3%(4430억 달러)에 불과하다. 이는 중국이 외국자본과 기술 및 관리경험을 도입하여 고도 성장을 이룩하기는 했지만 적어도 상당기간 동안은 제조업 중심의 경제발전이 불가피하다는 것으로 이해될 수 있다.

교역대상국으로 수출액은 2005년 기준 전년 대비 30.6%가 증가하였고, 수입액은 24.4%가 증가하였다. 특기할만한 것은 수출입액 중 랴오닝성과 허베이성, 그리고 산둥성 지역 간의 교역비중이 높게 나타나고 있다는 사실이다.

한편 한국의 수도권 지역과 중부권 소재 기업의 대중국 수출입 비중이 높아짐으로서 이들 기업의 대중국수출입유통경로를 개선시켜 물류비용의 부담을 경감시켜야할 필요성이 대두되고 있는 현실이다. 따라서 중국과의 인접성으로 주목받고 있는 수도권 항만의 활용방안은 시의적 적실성을 가진다고 하겠다. 또한 기간항로상에 위치한 부산항과 광양항의 대중국 화물처리에 있어서도 상호 보완관계가 있을 수 있기에 수도권항만의 효율적인 개발과 운영은 국내물류체계의 개선에도 상당히 긍정적 역할을 하리라 생각된다.²²⁾ 특히 평택항은 지정학적 문제점을 가지고 있는 인천항과는 달리 한국의 수도권과 중부권에 소재한 기업들의 대중국 수출입관문으로서의 선호도가 높기에 이들 기업에 대한 수출입물류의 지원은 적잖은 의미를 가진다고 할 수 있다. 따라서 한국의 서해안을 대중국 교역의 교두보로 삼을 수 있는 정책적 개발 방안은 시의적 적실성에서 뿐만이 아니라, 한국의 발전전략과도 직간접적으로 연동된다고 하겠다.

2005년 세계 컨테이너 물동량은 3.95억 TEU를 기록하였고 대륙별로는 아시아가 51%, 유럽이 18.6% 그리고 북미가 10.9%를 차지하였다. 따라서 물동량유치를 위한 각국의 물류 허브 경쟁은 가속화되고 있는 추세이다. 한국의 물동량은 2003년을 정점으로 점차 감소하는 추세에 있는데 이는 상해(2005년 기준 전년 대비 26.9% 증가), 선전(2005년 기준 전년 대비 35.9% 증가) 등 중국항만의 물동량이 급증하면서 한국의 환적화물의 증가율이 둔화되고 있기 때문이다. 2000~2005년간 한국 내, 주요항만의 컨테이너 처리실적 추이를 보면 인천항(연평균 9.35% 증가), 광양항(연평균 8.08% 증가), 부산항(연평균 7.03% 증가)씩 증가한 반면, 평택항은 연평균 23%(2003~2005년)의 증가를 보이고 있다. 이는 중국과의 교역 증가와 더불어 대중국 무역의존도의 증가를 반증하기도 한다.

이에 한국 정부는 동북아 물류허브를 위한 발전 전략으로 상당한 정책적 투자를 진행하고 있다. 그 예로 인천공항의 2단계 확장과 연계교통망 확충, 부산신항과 광양항의 선석 확충과 물류부지 확장 등이 있다. 하지만 평택항의 경우, 컨테이너 시설확보율(하역능력52.6%)과 투자실적(15.6%)은 비교대상인 광양항(83.5%)이나 부산신항(45.8%)에 비해 상당히 부족한 상황에 있다는 점은 시사하는 바가 크다고 하겠다.

22) 경기개발연구원, 수도권항만의 경쟁성 및 보완성 분석 연구, 2006.

이렇듯 증가하는 한·중 양국 간의 교역에서 한국의 서해안 지역은 새로운 경제의 성장동력이 아닐 수 없다. 특히 중국의 산둥성은 단위지역별로 볼 때, 수입규모 1위이고 수출규모 3위이며 총 교역액 순위에서는 1위를 차지하고 있기에 환황해를 중심으로 한 거점지역의 협력 필요성은 그 어느 때보다도 중요하다고 할 수 있다. 2004년도를 기준으로 볼 때, 환황해권에 위치한 중국의 랴오닝성과 허베이성 그리고 산둥성의 중국 내 생산비중은 26.5%를 점유하고 있으며, 이들 지역의 인구는 중국 전체의 14.7%, 3개 성의 GDP는 중국 전체의 22.8%로 매우 높은 비중을 차지하고 있다.²³⁾ 이들 3개 성의 대한국 교역액[표-1]을 보면 환황해 지역협력의 필요성은 더욱 극명하게 나타난다.

[표-2] 한국과 중국 주요지역간의 교역액

구분		랴오닝성	허베이성	산둥성
한국	수출	19.1억 달러(2)	3.6억 달러(8)	87.4억 달러(1)
	수입	26.8억 달러(3)	10.9억 달러(2)	71.5억 달러(3)
총교역액		45.9억 달러(2)	14.5억 달러(*)	158.9억 달러(1)

주: 2006년 10월 현재; ()안의 수치는 한국의 대중국 수출입에 있어 해당 지역의 순위, *은 추정 불가

출처: 한국무역협회(<http://www.kita.net>)

반면 교역액만을 가지고 구분할 때, 한국의 환황해 지역 출입구로 볼 수 있는 경기도의 대중국 수출규모는 26.2%로 나타났고, 이 중에서 인천은 18.3%, 서울은 19.9%로 나타났으며 수입액은 각각 17.1%, 14.8%, 22.1%를 보였다. 한국의 수도권은 해외교역 대상국 중 중국에 대한 교역 비중은 22%이며, 이는 한국의 대중국 전체 교역액 비중 중 45%를 차지하고 있다(경기도 69%, 서울 29.4%, 인천 10.5%). 거점지역의 차원에서 볼 때, 중국의 주요 거점교역지역이 한국의 수도권이라 볼 수 있다.

수출 컨테이너 물동량은 경기도 가장 많은데, 충남북 지역의 물동량을 포함하며 그 비중은 상당하리라 생각된다. 최근 들어, 부산항을 통한 처리비중은 점차 감소하고 있지만 대부분의 수출기업은 종전의 항만을 이용하는 경우가 많아 아직도 환황해권역의 국내 항만시설을 이용하는 빈도는 그다지 높지 않다는 보고가 있다. 특기할만한 사항은 환황해 지역의 교역량이 증대됨에 따라 경기, 충남 등과 같은 환황해 인접 거점지역의 수출입 물량이 상당히 급속하게 증가하

23) 중국해관총서(<http://www.customs.gov.cn>)의 관련 자료; 국무원 발전연구 중심(<http://www.drc.gov.cn/>)의 관련 자료; 중국 국가통계국(<http://www.stats.gov.cn/>)의 관련 자료

고 있다. 예를 들어, 경기도와 서울의 수출화물총량은 이미 정점에 이르렀음에도 불구하고 2003년에 비해 2005년에는 각각 4%와 5% 증가했다. 반면 종전에 수출화물총량이 상대적으로 적었으나 정부의 수도권에 대한 각종 정책제한으로 충북과 충남은 각각 15%, 31.3%의 높은 증가세를 보이고 있다.

이러한 추세적 증가 결과는 중국의 산업생산 증가에 따른 경제발전과 직접적인 관련성을 맺고 있는 것으로 파악된다. 또한 개혁·개방정책을 실시한 이후 중국은 연평균 9.8%의 놀라운 경제 성장율을 보이고 있으며 외환보유액도 이미 1조5000억 달러를 초과했다는 점은 환황해 경제협력의 경제적 환경이 이미 상당한 수준에 이르렀으며, 그 조건 역시 매우 성숙해 있다는 것을 뜻한다. 따라서 환황해 지역을 중심으로 한 지역협력은 상당한 경제적 잠재력을 가지 매력적인 지역이 아닐 수 없다.

결국 수도권을 포함하는 경기도 지역은 대중국 수출입비중이 가장 높은 지역인 동시에 한·중 양국의 수출입의 생산과 소비를 포함한 모든 기능을 담당하기에 환황해 지역협력을 위한 지역협력협의체의 구성을 위한 경기도의 역할은 무엇보다 강조될 수밖에 없다. 하지만 아쉬운 점은 환황해 지역협력의 주요 거점지역으로서의 경기도가 인프라부문이 앞서 논한 바와 같이 내우 외박한 환경에 있기에 이에 대한 정책적인 육성과 관심이 시급한 실정이다.

IV. 결론

지역협력의 논의는 단기적으로는 경제적 요인에 의해 유인되지만 중장기적 차원에서 보면 평화와 발전을 담보할 수 있다는 점에서 국가안보이 차원으로 그 의미를 확대할 수 있다. 문제는 탈냉전의 환경에서 아직도 냉전적 정서와 환경이 상존하고 있는 동북아 지역에 있어 지역협력의 논의가 쉽지 않다는 점이다. 그것이 시대적 필요성과 현실적 필요성을 모두 만족한다고 하더라도 지정학적 요인과 체제의 상이성 그리고 서로 다른 경제발전의 수준 등으로 인한 요인들이 국가차원에서의 지역협력을 제약하는 것으로 판단된다.

따라서 20여 년간 지속되어온 동북아 지역에서의 지역협력 논의는 점차 거점지역별 협력으로 그 논의의 중심이 이동되고 있다. 최근 주목받고 있는 환황해 지역협력이 바로 이러한 시대적 사명과 현실적 필요성을 반영하고 있다는 점에서 그 의의는 매우 크다고 하겠다. 다만 거점지역별 협력으로의 발전이 보다 포괄적이고 종합적인 협력으로 격상되지 못하는 아쉬운 점이 있다.

한·중 양국의 교류협력은 총량적인 측면에서나 질적 측면에서 모두 가파른

상승곡선을 긋고 있는 것이 작금의 상황인데, 이를 배경으로 한 양국 간의 지역협력 논의는 다른 어느 시기보다 주목받고 있는 것이 사실이다.

특히 환황해 지역을 중심으로 한 거점지역의 협력은 시의적으로도 매우 큰 의미를 지닌다고 할 수 있다. 이를 반증하는 것으로는 경제부문에 있어 양국 간의 인적 혹은 물적 교역(류) 증가를 들 수 있다. 또한 정치외교적인 측면에 있어서도 전략적 협력동반자 관계로 격상된 양국관계는 지역협력의 논의를 더욱 구체적이고 실천적인 측면에서 접근하도록 자극하고 있다.

하지만 환황해 지역협력을 보다 공고히 하기 위해서는 지역협력 자체를 추동할 수 있는 지역협력협의체의 구성이 선행되어야 할 것이다. 이를 위해서는 양국 간 교류의 핵심 거점 지역들 간의 협의체가 보다 현실적인 방안으로 파악된다. 본문에서도 언급하였지만 한국의 경기도와 중국의 산둥성은 교역과 교류의 양적·질적 측면에서 상당한 긴밀도를 보이고 있는 동시에 사회문화적으로도 적잖은 공통분모를 형성하고 있다. 중국 정부가 발표한 제 11차 5개년 계획과 동북아 물류 중심으로의 부상을 희망하는 한국의 입장을 구체적으로 열거하지 않더라도 양국 간의 협력, 그리고 양국의 거점지역 간의 협력은 매우 유의미한 결과를 가져올 것이다. 또한 이는 양국에 있어서도 그리고 양국의 거점지역에 있어서도 상부상조할 수 있는 윈-윈(win-win)의 목표를 충분히 달성할 수 있다고 판단된다. 또한 환황해 지역협력체의 발전은 동북아 역내 국가들의 협력 필요성을 단순한 의사진행과정이나 인식의 차원이 아닌 보다 실질적인 협력체의 구성과 참여 그리고 확대 발전될 가능성이 충분하다. 만약 확대된 지역협력체가 동북아 지역에서 형성된다면 이는 평화와 발전을 만족시키는 국제환경의 확보뿐만이 아닌, 진정한 탈냉전적 환경의 조성을 이룩할 수 있는 계기가 될 것이다.

이와 같이 한·중 양국의 지역협력을 위한 거점지역협력협의체는 다음과 같은 내용을 포괄하여 추진되어야 할 것이다.

첫째, 양국의 지역협력과 양국 간의 거점지역(지방자치단체)협력협의체는 경제발전을 전제로 구성하며 지역의 평화와 발전을 목표로 상호 협력하는 유기적 협력체를 전제로 하여야 한다.

둘째, 양국의 지역협력과 양국 간의 거점지역협력협의체는 환황해권역의 주요 거점 지역인 한국의 경기도와 중국의 산둥성을 중심으로 거점지역의 협력을 추진하여 점(點)에서 선(線)으로 그리고 면(面)단위체로 그 협력의 범위를 넓히도록 상호 노력해야 할 것이다.

셋째, 양국의 지역협력과 양국 간의 거점지역협력협의체는 공동의 이익과 자

국의 이익을 충족시킬 수 있는 하드웨어의 확보를 위해 지역협력협의체 내 공동기금(회)을 조성하여 양적 확대와 질적 향상을 함께 도모하여야 한다.

넷째, 양국의 지역협력과 양국 간의 거점지역협력협의체는 상호간의 쟁점과 분쟁 등의 문제를 합리적이고 평화적으로 해결하기 위해 해당 지역협력체의 정책결정권자가 참여하는 회의를 정례화 함으로써 원활한 의사소통이 이뤄지도록 해야 한다.

다섯째, 양국의 지역협력과 양국 간의 거점지역협력협의체는 장기적이고 안정성 있는 협력의 증진을 도모하기 위해 인적교류의 확대를 추진해야하며, 상호 간의 이해증진을 위해 사회문화적 교류를 정기적으로 추진할 필요가 있다.

전술한 몇 가지 방안을 통해 환황해 지역협력을 실현하기 위해서는 해당 지역자치단체협의체 간의 신뢰를 확보하는 것이 우선 과제일 것이다. 또한 협력의 장기성을 유지, 발전시키기 위해서는 양자 간의 합의 하에 독립된 기금회의 결성도 하나의 대안이 될 수 있지만 무엇보다도 중요한 것은 빈번한 인적교류를 통한 상호의존도의 제고와 이해증진이라 할 수 있다. 물론 하드웨어의 확충을 통한 관계의 긴밀도 제고 역시도 나쁘지는 않지만 이는 상호신뢰의 기반이 기초하지 않는 전제에서는 무의미한 것으로 판단된다.

또한 지역자치단체들 간의 유기적 협력도 필요하다. 중국은 체제적 특성으로 인해 계층적 명령체계가 확고하며 정책의 입안에서 실행에 이르기까지 그 진행 속도와 결과가 매우 빠르게 나타나며 일관성을 갖는다. 하지만 한국의 지방자치단체는 상호 경쟁하는 입장인 동시에 민주적 절차에 따라 주기적 변화에 대처해야 하기에 정책의 일관성과 역사성이란 측면에서 비교적 취약하다.

환황해 지역협력의 의의는 경제적 이익을 통한 정치·안보 차원의 효익(效益)을 감안한 협력이라 할 수 있다. 그렇다면 협의적으로는 지방자치단체의 협력이지만 광의적 차원에서 볼 때, 국가의 개입과 참여는 단지 시간이 문제라는 점이다. 따라서 소프트웨어의 개발과 하드웨어의 확충도 중요하지만 국가 내 지역자치단체의 유기적 협력관계가 선행되지 않으면 초국가적 지역협력은 여러 가지 불협화음을 야기할 소지가 있다. 특히 중국의 지역자치단체가 중앙과 지방관계로 분류되지만 초국가적 행위에 있어 중앙의 영향력은 무시할 수 없다는 점을 간과해서는 안 될 것이다. 제 11차 5개년 계획은 분산된 지역단위체의 발전 전략을 하나의 ‘조합’이란 방식으로 집중하여 고효율, 저비용의 시너지효과를 전제하고 있다는 점에서 시사 하는 바가 크다. 한국의 지방자치단체들이 대승적 차원에서의 유기적 협력을 모색하지 않는 한 환황해를 중심으로 이뤄지는 지역협력의 논의는 단면적이고 개별적인 협력을 한계를 극복하기 힘들 것이다.

참고문헌

전가림, 후진타오체제의 정치·경제·외교적 특징, 『동서연구』 제 18권 2호.

孫立平, “改革以來中國社會結構的變遷”, 『中國社會科學』, 1994年 第 2期.

芮明杰, 『中國產業競爭力報告』, 上海: 上海人民出版社, 2004年.

王濤, 孟小艷, 中韓自由貿易區的可能性與障礙分析, 『哈爾濱商業大學學報(社會科學版)』
2007年 第 2期 總第 93期,.

李淑娟, 論區域經濟一體化背景下的中韓合作, 『當代韓國』 2005年 春季號.

李賢汭, 『21世紀初中國的產業政策』, 北京: 經濟管理出版社, 2005年.

鄭新立, 『21世紀初中國經濟』, 北京: 社會科學文獻出版社, 2005年.

中國戰略與管理研究會社會結構轉型課題組, “中國社會結構轉型的中近期趨勢與隱患”, 『戰略與管理』 1998年 第 5期.

馮昭奎, 建設東亞共同體的十大關鍵要素, 『外交評論』 2005年 8月 總第 83期.

Kenneth W. Dam, *The GATT: law and international economic organization*, Chicago University of Chicago Press, 1970.

Paul Kennedy, *Preparing for the 21 Century*, Random House, 1993.

Stephan Haggard, "Comment," in Jeffrey A. Frankel and Miles Kahler, *Regionalism and Rivalry: Japan and the United States in Pacific Asia* (Chicago: The University of Chicago Press, 1993).

『조선일보』

China Daily

http://www.lnzw.gov.cn/document_show.asp?show_id=1246

IMF (<http://www.imf.org>)

일본은행 (<http://www.boj.or.jp/>)

중국 국가통계국 (<http://www.stats.gov.cn/>)

중국 국무원 발전연구 중심 (<http://www.drc.gov.cn/>)

중국 인민은행 (<http://www.pbc.gov.cn/>)

중국 해관총서 (<http://www.customs.gov.cn/>)

한국무역협회 (<http://www.kita.net>)

한국은행 (<http://www.bok.or.kr>)

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 협력¹⁾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.²⁾ 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 모라브식(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.³⁾

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.⁴⁾

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 ¹⁾		산업·무역				
			집적 ²⁾		산업·무역구조 ³⁾		
	중앙	지방	거리	배후지 (규모,수준)	산업화	무역	시장
환황해지역 (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)
남중국성장삼각지역 (중국 남부(광둥, 복건, 홍콩, 대만))	高	高	中	大 中	다층적	산업간무역	역외시장
환동해지역 (한국 동해안, 일본 동해안, 중국(길림, 흑룡강), 러시아 연해주, 북한)	底	中	長	小 底	다층적	산업간무역	-
싱가폴-조호르-리아우지역 (싱가폴, 말린(Johor주), 인니(Riau주))	中	高	短	中 中	다층적	산업간무역	역외시장
발틱해지역 (덴마크, 스웨덴, 핀란드, 러시아 연안, 독일 연안, 폴란드 연안)	高	高	中	大 高	고도(다층) 산업화	산업내, 외무역	역내, 역외시장
트랜스맨쉬 (Transmanche)지역 (영국 Kent, 프랑스 Nord Pas de Calais)	高	高	短	大 高	고도	산업내무역	역내, 역외시장
독일-폴란드 접경지역	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 성격지을 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 동북아지역은 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 수상 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) 한중일 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.⁵⁾ 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.⁶⁾ 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 시도시사회의를 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 과다한 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.⁷⁾ 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.⁸⁾

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); 박변순(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.

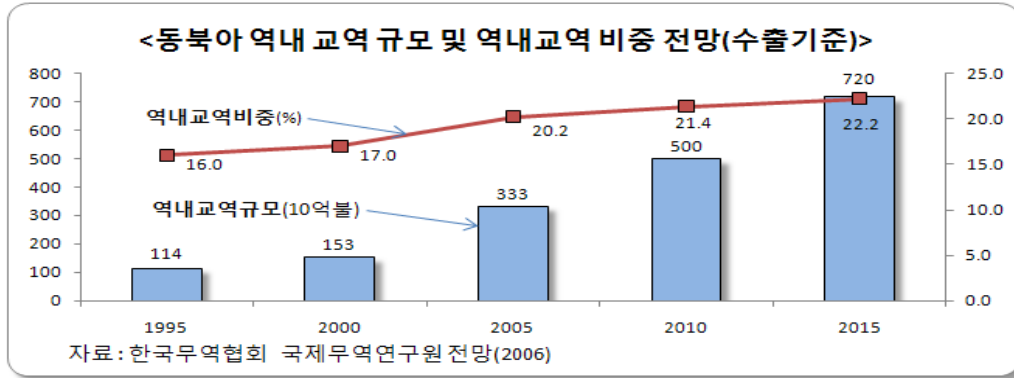
1. 무역 · 투자 확대와 심화

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.⁹⁾ 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 확대된 뒤 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))



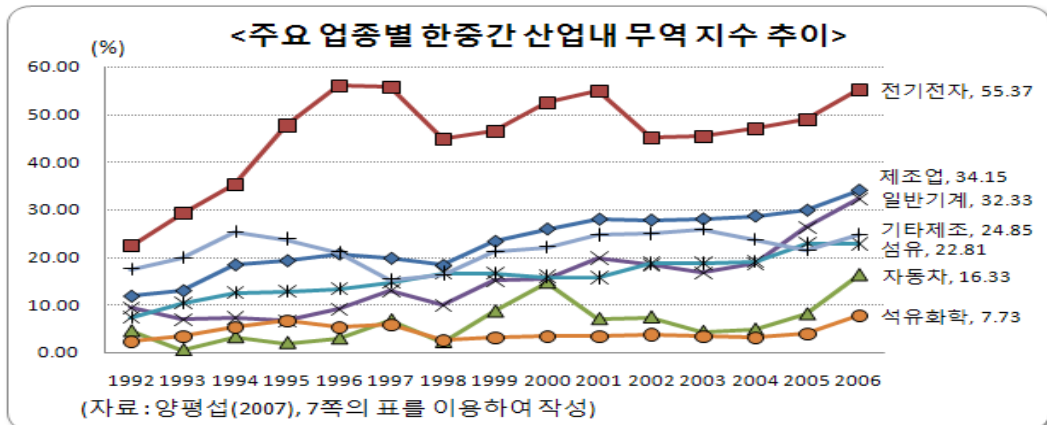
2) 산업내 무역의 증가

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.¹⁰⁾ 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 : %)

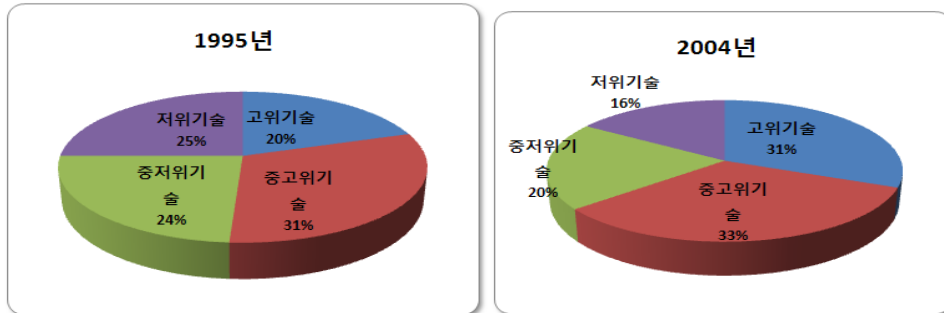
		수출		수입	
		2004	2007	2004	2007
일차상품		0.6	0.8	9.1	6.2
중간재		79.7	76.8	52.8	60.2
	반제품	43.9	41.3	34.2	39.0
	부품·부분품	35.8	35.6	18.6	21.3
최종재		19.7	22.3	38.1	33.6
	소비재	16.2	19.4	18.4	18.5
	자본재	3.5	2.9	19.8	15.0

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.

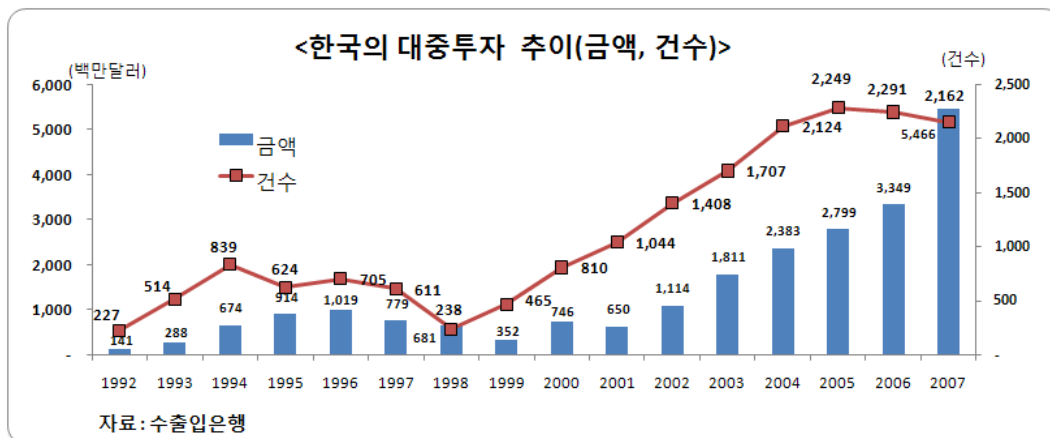
<기술단계별 역내교역 구성 변화>



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 뿐 아니라 협력 방식의 변화를 요구하고 있다.

1) 중국측 황해연안지역의 국제비즈니스 거점으로서의 변화

중국측 환황해지역의 지속적인 발전은 이 지역이 세계적 생산과 개발, 그리고 교역의 중심지 이룰테면 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, 상해시, 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 가공생산기지 역할에서 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 (만원)
전국	361	760,044	12,502,918
북경	24	24,826	396,471
천진	12	15,195	384,268
하북	14	28,033	348,195
수도권 전체	50	68,054	1,128,934
상해	27	26,447	1,079,021
강소	19	95,494	1,758,413
절강	16	48,799	923,790
장삼각 전체	62	170,740	3,761,224

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, 선박제조, 중형기계제조, 전력설비	15
천진시	전기전자, 식품음료, 기계제조, 생물약, 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(廊房)의 6개 클러스터(농축산가공(三河, 霸州), 목재고공 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, 생물약, 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, 전자재, 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(楊州) 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
전 국	14,219	14,219	100	100
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
수도권전체	1,949	1,274	13.6	8.8
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
장삼각전체	5,216	5,438	36.7	38.3

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.

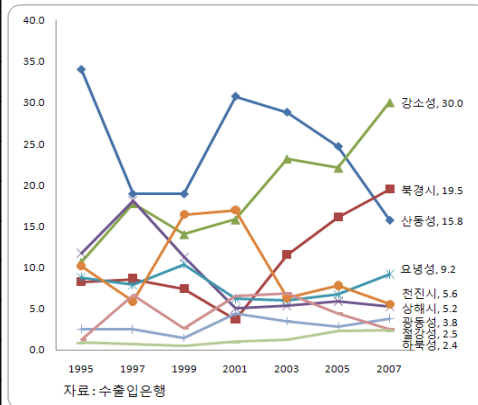
아래 도표와 그림에 나타난 한국 대중 지방별 투자 분포의 변화는 또한 한국의 대중 교류에서 환황해지역이 차지하는 비중이 줄어들지 않는 가운데 황해연안지역내 분포에서 의미있는 변화가 일어나고 있음을 보여준다. 아래에 보는 것처럼 한국의 주요 투자 상대 지역은 강소성, 북경시, 산둥성, 요녕성, 천진시, 상해시등으로 여전히 환황해 연안지역이다. 이런 지속성 가운데서도 변화가 나타나고 있는데, 황해연안지역내에서도 성장의 핵심거점(즉 중심+관문 도시의 역할을 담당하는 도시와 주변 배후지를 아우르는 지역)을 중심으로 재편되고 있는 것이다.

<한국의 대중국 주요 성/시별 투자액 및 투자 분포 변화>

(단위 : 백만\$)

(단위 : %)

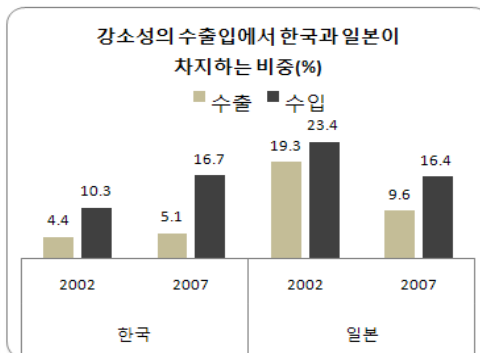
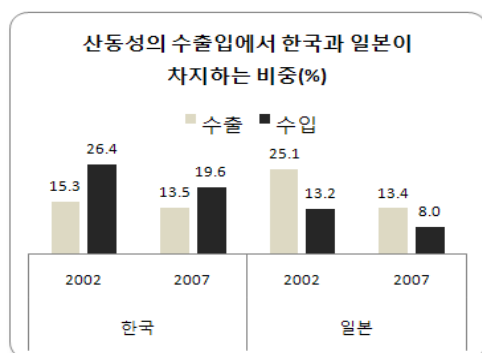
	1995	1999	2003	2005	2007
	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액 (백만\$)	투자액(백 만\$)
강소성	89.8	49.3	405.1	612.2	1,570.3
북경시	69.4	26.2	202.4	447.4	1,019.2
산동성	285.9	66.6	503.5	684.5	823.6
요녕성	74.2	36.5	105.0	186.7	479.9
천진시	85.9	57.9	111.4	217.9	293.0
상해시	98.6	39.7	92.4	163.6	271.2
광둥성	21.4	5.3	62.1	78.8	200.8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

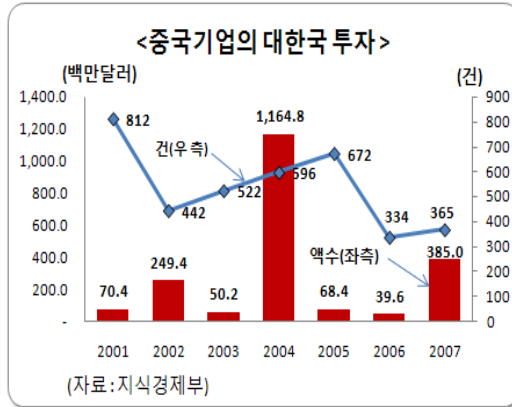
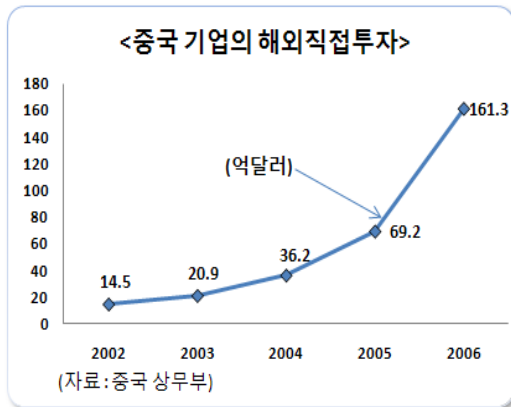
2) 중국기업의 ‘해외진출(走出去)’ 확대

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.¹¹⁾

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 비즈니스네트웍의 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)
- 박변순 외, 『아시아경제, 중국의 부상과 동아시아의 생존전략』(삼성경제연구소, 2005)
- 박변순, “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)

2008 국제학술회의

동북아 경제, 안보협력의 연계:
일본과의 사례를 중심으로

진 창 수
(세종연구소)

동북아 경제, 안보협력의 연계: 일본과의 사례를 중심으로

진창수(세종연구소)

1. 신아시아 협력외교 구상과 동북아 경제협력

이명박 정부는 특정 국가를 적으로 삼지 않는다는 대전제하에 아시아의 일원으로 세계화의 아시아를 추구하고 아시아의 화합 발전에 기여하는 신아시아 협력외교를 표방하였다. 신아시아 협력외교는 구체적으로 첫째 동아시아의 공동체 모색, 둘째 아시아의 주요 세력인 일본, 중국, ASEAN, 호주, 인도 등과 양자 차원의 전략적 파트너십의 확대, 셋째 중앙아시아 - 몽골 - 러시아 - 중국 - 북한 - 한국 - 일본을 연결하는 트랜스 아시아 에너지 협력벨트 구상의 추진, 넷째 6자회담이후 발전적 대안을 모색하는 차원에서 동북아 협력안보공동체 창설 제안 등을 제시하고 있다. 이와 같은 신아시아 협력외교는 단순히 동북아와 동남아만을 포함하는 아시아 외교가 아니라 대아시아 개념에 바탕을 둔 호주, 뉴질랜드와 같은 태평양 국가, 인도와 같은 서아시아 그리고 중앙아시아까지 포괄하는 협력관계를 지향하고 있다고 할 수 있다. 신아시아협력 외교는 미국과의 동맹을 바탕으로 아시아의 일원으로서 아시아 질서 구축에 한국이 중심적 역할을 수행하겠다는 이명박 정부의 새로운 외교방향이라고 할 수 있다¹⁾.

하지만 이명박 정부의 신아시아협력외교 구상이 본격적으로 실행되기 위해서는 많은 과제들을 해결해야 할 것이다. 특히 동북아에서 경제협력이 안보 분야 협력으로 확대되지는 않고 있다. 역내 국가들은 밀접한 경제적 상호의존과 사안별 협력 증대에도 불구하고, 안보영역의 협력에 대해 소극적이다. 그 결과 현재 동북아에서 경제협력과 안보협력은 별개의 차원에서 따로 논의되고 있다.

그러나 동북아 지역의 경제발전과 평화를 위해서는 경제발전과 안보협력을

1) 김성한, “이명박 정부의 실용외교 전망과 과제” 『신아세아』 (신아세아연구소, 2008) pp 43-44.

연계하는 포괄적 접근이 필요하다. 동북아 경제발전이 경제적인 촉진요인을 지니고 있지만, 북핵문제, 대만문제, 군사비 경쟁, 영토분쟁 등의 안보적 요인이 해결되지 않는 한, 경제협력에는 한계가 있다. 다른 한편, 동북아 안보문제가 해결된다고 하더라도 이것이 자동적으로 동북아 지역의 경제통합을 보장하지는 않는다. 따라서 동북아 지역의 경제협력과 안보협력을 연계하여 추진해야 할 필요성이 있다.

동북아 경제협력과 안보협력을 연계하는 시각은 크게 보면 두 가지라고 할 수 있다. 첫 번째는 기능주의적 통합이론 시각으로 경제협력을 촉진함으로써 국가간 상호의존도가 증가하고 경제적 상호의존이 결과적으로 국가간 분쟁을 억제하고 안보 분야의 협력을 가능케 하는 확산효과를 가져 올 것이라는 것이다. 그러나 기능주의적 통합이론의 문제점에 대해 많이 지적된 바와 같이 경제협력이 자동적으로 안보협력을 보장하지는 않는다. 경제협력이 갈등을 억제하는 부분적 역할을 하기는 하지만 안보협력을 위한 정치적 결단과 신뢰구축이 선행되지 않는 한 자동적으로 안보불안이 해소되는 것은 아니다.

두 번째 시각은 경제협력과 별도로 안보협력을 위한 노력을 경주하는 것이다. 동북아 다자안보협력에 대한 다양한 제안이 이러한 시각을 반영한다. 6자회담의 발전을 통한 동북아 다자안보대화¹⁾의 발전이나 별도의 동북아 다자안보협력의 발전을 위한 제안들이 이러한 범주에 해당된다. 그러나 다양한 제안에도 불구하고 동북아 지역의 지역적 정체성 결여, 정치체제의 상이성, 역사 및 문화의 다양성, 양자관계의 우위, 다자협력 경험의 결여 등을 고려할 때, 동북아 다자안보협력이 추진될 가능성은 크지 않다.

이러한 점들을 감안하여 이 글에서는 현실적으로 동북아 지역의 경제협력과 안보협력을 연계하여 추진할 수 있는 방안을 모색하고자 한다. 특히 일본과의 4대 분야(철도, 에너지, 환경, 보건)의 협력을 분석하고, 이를 통하여 동북아 협력의 방향을 추론해 보고자 한다²⁾.

2) 철도, 에너지, 환경, 보건 · 질병의 4대 분야는 동북아 지역의 경제협력과 안보협력을 연계할 수 있는 몇 가지 특징을 지니고 있다. 우선 4대 분야는 경제 분야의 성격과 안보 분야가 중첩되는 부분을 포함하고 있다. 4대 분야의 협력은 경제논리의 관점에서 추진되어야 할 뿐만 아니라 정치적 신뢰 구축, 군사적 긴장완화, 공동재난 방지 등 안보요인이 고려되어야 한다. 둘째, 4대 분야는 비교적 비군사적이고 기능적 필요성을 지니고 있으며, 지역공통의 이익을 수분한다는 점에서 협력망을 형성하기에 용이하다. 셋째, 4대 분야는 각 분야별로 구체적인 협력체를 형성하고 이를 수행하기 위한 하위 규범과 제도, 절차 등을 필요로 한다는 점에서 동북아협력체 건설을 위한 하부구조 건설에 기여할 수 있다.

2. 동북아의 현황

현재 동아시아에서 주목할 현상은 중국의 국력 변화와 국제사회에서 더욱 적극적인 역할을 추구하려는 움직임이다. 2000~2020년 사이의 중국의 연평균 경제성장률은 5%대를 유지하며 미국에 이어 세계 2위의 경제대국이 될 것이라는 관측이 많다. 이를 바탕으로 2041년에는 미국을 추월할 것이라는 관측이다. 중국의 국방비 지출이 GDP에서 차지하는 비율은 1980년 4%에서 2001년 1.5%로 감소하였지만 경제성장으로 국방비를 지출할 수 있는 가능성은 증가하고 있다. 특히 한반도 지역에서의 위기 상황 발생을 억제하는 동시에 대만의 독립 등 하나의 중국원칙을 거스르는 사태의 진전을 극력 저지하려고 할 것이다. 이를 위해 남중국해를 중심으로 한 해군력의 정비로 통해 일본 및 여타 연안국과의 해양자원 및 국경분쟁을 염두에 둔 현대적인 해군건설에 박차를 가할 것이다.

하지만 중국의 외교정책에서 지금과 달리 팽창주의적인 목표를 추구하는 것은 쉽지 않을 것이다. 여전히 내부의 발전과 안정을 유지하는데 유리한 국제환경을 유지하는 것이 중국 외교정책의 목표가 될 가능성이 높기 때문이다. 적어도 향후 10년 정도는 중국의 경제성장과 정치사회적인 안정에 부정적인 영향을 미치는 변수들이 중요하게 작용할 것이기 때문에 여전히 내부분쟁을 해결하는데 많은 자원을 투입해야 할 것이며, 대외적으로는 미국과 힘의 균형을 맞추기 어려울 것이다. 다만 과거의 소극적인 외교만으로 이러한 목표를 달성하기 힘든 부분은 에너지 자원 문제이다. 중국의 안정적인 경제성장을 위해서 자원문제의 해결은 매우 중요한 과제이다. 따라서 해외에서의 자원 확보를 위해 적극적인 방향으로 전환할 가능성도 있다.

일본은 기본적으로 저성장 추세를 지속하면서 동북아에서 경제적인 강국의 지위를 유지하려 하고 있다. 일본은 출산율저하와 고령화의 동시 진행으로 사회적 난제를 안고 있어 고도성장으로 재전환하기는 어려울 것으로 보인다. 일본은 사회적 복지의 증대는 불가피하며, 고부가가치 상품 및 핵심기술분야를 제외한 생산의 해외이전 경향도 늘어갈 것이다. 경제적인 측면과는 달리 일본은 점차 군사력을 현대화하고 첨단화된 장비를 도입하는데 적극적인 노력을 기울이고 있다. 이는 성장하는 중국에 대한 대응이라는 측면과 한반도에서의 유사시에 대비할 수 있는 적극적인 방위태세의 정비로 나타날 것이다. 아울러 미국과의 동맹관계를 공고히 하면서 일본은 보통국가화의 완성을 도모하려 하고 있다. 즉, 전후 제정된 평화헌법을 개정하고 일본의 군사력 사용에 제한을 가해왔던 법적, 제도적 장치들을 없애려는 움직임이 적극화되고 있다. 또한 일본은

미국과의 관계를 바탕으로 동아시아지역에서의 정치 군사적인 역할을 적극적으로 수행하기 위한 정책적 조치들을 실행해 나갈 것이다. 일본은 국제평화유지를 위한 국제안보에 적극 공헌하고, 유엔상임이사국 진입을 꾸준히 추구할 것이다.

중일 양국의 전망을 고려할 때 동아시아지역에서 협력과 경쟁의 이중구도는 미중관계와 중일관계의 변화에 많은 영향을 받을 것이다. 첫째 미중관계는 갈등과 협력이 반복되는 현상이 나타났다. 2001년 부시행정부가 들어선 이후 미국의 대중정책이 급부상하는 중국을 잠재적인 위협과 견제의 대상으로 인식하는 억지우선 정책으로 전환함에 따라 양국관계는 경색되었다. 특히 9.11이후 미국이 일방주의를 강화하면서 중국 주변지역에 대한 미국 군사력의 증강은 미중관계에 잠재적 갈등요인으로 작용하였다. 중국은 이를 미국의 대중 포위정책으로 경계하였고, 특히 북핵문제, 미일동맹의 강화, 주한미군의 역할확대 등을 대만문제와 연동하여 위협으로 간주해 왔다. 후진타오체제는 기본적으로 미국의 패권적 질서를 인정하면서 인권과 종교, 대만문제 등이 미중갈등으로 확산되는 것을 최소화하려 했다. 이는 중미관계의 악화로 인해 외자중심적 발전전략에 차질을 가져올 가능성이 크고, 이 경우 일본의 역할이 확대되면서 동아시아 패권경쟁의 가능성을 가져올 것을 우려했기 때문이다. 중국은 미일안보동맹의 강화와 대만문제 등 중국의 안보와 직결된 사안에 대해 불만을 가지고 있음에도 불구하고 앞으로 당분간 중국의 이익을 위해 미국에 협력할 가능성이 높다. 따라서 중미관계에서는 인권, 종교의 자유, 민주화, 대만문제 등 갈등이 유발하는 대립을 관리하면서 협력관계를 유지하는 ‘협력속의 경쟁’이 진행될 전망이다.

둘째 미중관계와 함께 중일관계 역시 갈등과 협력의 반복적인 양상이 나타날 가능성이 높다. 탈냉전이후 중국은 경제발전을 위한 실용주의 외교를 전개하면서 일본의 투자와 기술을 필요로 했으며, 일본은 중국의 시장과 자원을 필요로 하는 등 쌍방이 양국관계에서 실리를 중요시하는 경향을 보이고 있다. 그러나 양국은 역사인식문제, 대만문제 등에서 상호인식의 차이를 보이고 있으며, 더욱이 군사안보문제에서는 상호불신이 증가하고 있다. 군사안보적 측면에서는 중일간의 군사력경쟁이 점차 심화되고 있다. 물론 군축의 가능성을 염두에 두더라도 우선 상대국에 대한 우위 및 방어능력을 확보하기 위해서 적극적인 장비의 현대화를 기도하고 있다. 예를 들어, 일본은 중국의 성장이 야기하는 위협요인을 제거하면서 민족주의적인 국가전략, 특히 일본의 아시아에서의 역할 확대를 모색하고 있다. 중국은 ‘미국과의 관계를 우호적으로 가져가는 방어적 현실주의’를 취하고 있지만, 지속적인 성장을 유지하기 위해 동아시아질서를 상당

부분 변화시킬 필요가 있다. 이를 위해 정치적, 군사적인 환경조성을 위해 노력하고 있다. 또한, 문제는 양국의 민족주의 분출이 강화되고 있다는 점이다. 특히 중국과 일본의 내셔널리즘의 강화로 역사문제에서는 갈등이 지속되고 있다. 중국은 경제가 성장하면서 점차 자국 위주의 내셔널리즘을 강화시켜 가고 있다. 일본은 경제가 저성장으로 지속되면서 정체성(identity) 회복 운동으로 내셔널리즘이 강화되고 있다. 현재의 일본정치는 전후 세대 정치가들이 등장하고 국민들도 국제적인 역할확대에 동조하고 있어 중국에 대한 적대적인 관계는 계속 확대될 가능성이 높다³⁾.

따라서 군사안보적인 측면에서 중일관계는 아직 갈등의 씨앗이 해소되지 못한 채 남아있으며, 이것이 여차하면 양국간의 갈등으로 비화될 가능성마저 존재한다. 이처럼 중일관계가 불안정한 형태로 존재하는 이유는 일본의 정치·경제적 지위의 상대적 저하로 인해 양국간에 해소되지 못할 인식의 갭이 존재하기 때문이다. 현재 중국의 국내 총생산(GDP)량은 아직 일본의 60%에 그치고 있지만, 중국경제가 급격하게 성장하고 있어 조만간 일본을 추월할 것으로 예상되고 있다. 국제정치면에서도 중국의 존재감이 점점 높아지고 있다. 예를 들면 미국의 여론조사에서도 앞으로 가장 중요한 나라로 중국을 들고 있을 정도이다. 이에 비해 일본은 동아시아의 다국 간 외교에서도 중국에 뒤처진다고 생각하는 경향이 있다. 따라서 지금까지 아시아의 리더로 자부했던 일본은 중국의 성장을 위기의식으로 받아들이는 측면이 강하다. 반면 중국은 경제발전과 더불어 대국의식이 확대되면서 이전보다는 일본을 앞잡아보는 경향이 강하다. 이러한 양국간 지위의 변화에 따른 인식의 갭은 양국의 자존심 대결로 이어지면서 양국의 갈등을 부추기는 현상마저 나타나고 있다. 양국간에는 이러한 심리가 밑바탕에 있기 때문에 사소한 갈등도 크게 확대하여 생각하며 이것이 반일, 반중 분위기를 확대로 이어지는 경향이 있다. 앞으로 양국의 갈등은 결국 동아시아질서를 불안정하게 하는 중요한 요인임에는 틀림없기 때문에 양국의 신뢰 회복문제는 중일 양국과 더불어 아시아 국가들이 풀어야 할 과제라 할 수 있다.

경제적인 측면에서 동아시아 협력 상황을 살펴보면 APEC, ASEM, ARF 등 거대협력체들은 강제성의 결여, 참여국의 확대, 낮은 수준의 제도화 때문에 유명무실해지면서 실질적으로는 ASEAN+3를 중심으로 다양한 동아시아 지역 협력이 점차 확대되고 있다. 우선 ASEAN 주도의 기존 ASEAN+3와 한중일 3

3) 경기개발연구원 『동아시아시대 새로운 외교지평의 구축』(경기개발연구원, 2006) pp. 125-128

국도 ASEAN과 동등한 자격으로 정상회의를 개최할 수 있는 동아시아 정상회의(EAS)체제를 둘러싸고 동아시아협력을 어떻게 할 것인지에 대한 논의가 전개되고 있다. 즉 대다수의 ASEAN 국가들은 ASEAN +3 중심의 동아시아공동체를 추진해야 한다는 입장을 고수하고 있는데 비해 일본, 호주, 인도 및 인도네시아, 싱가포르 등은 EAS, 즉 ASEAN + 6 중심의 확대된 범아시아 공동체 추진을 상정하고 있어 이들의 타협이 어떻게 진행될 것인지는 주목할 사항이다⁴⁾. 이미 ASEAN + 3 국가들이 추진하기로 한 동아시아자유무역지대(EAFTA) 추진에 대해 일본은 ASEAN + 6FTA(CEPEA) 구상을 새롭게 제안함으로써 역내 국가들 간의 논쟁이 계속되고 있지만, 이들의 내부 논쟁에는 중일간의 경쟁이 관련된 것도 사실이다⁵⁾. 이점에서 동북아의 협력은 결국 안보부분의 갈등을 해소하면서 경제적인 협력을 활성화시킬 수 있느냐에 있다.

* 한 · 중 · 일 정부간 협의체 운영

분야/ 수준	전반/지역· 국제정세	무역/투자	금융/ 거시경 제	농업/ 어업/ 임업	에너지	환경	관광	문화	교육	과학기술	ICT	운송	방재	인사 행정	소비 자	보호	치안	수준별 협력체 수
정상	한 · 중 · 일 정상회의																	1
장관급	외교장관 회의 (3자위원회)	경제통상 장관회의, 관세청장 회의, 특허청장 회의	재무 장관 회의		에너지 장관 회의	환경 장관 회의	관광 장관 회의	문화 장관 회의		과학 기술 장관 회의	정보 통신 장관 회의	물류 장관 회의	지진 협력 청장 회의	인사 장관 회의		보건 장관 회의		15
고위급 실무자	외교부간 고위급(차 관보)회의																	1
국장	·아-태국장 회의 ·중남미 정책국 장 회의	· 경제국장 회의 · 한-중-일 투자협정 협상 · 비즈니스 환경개선 협의체회의 · 한-중-일	수산 당국 간 고위 급 협의		·기후변화 국장급 정책협의 ·한중일 3개국 황사대응 국장급 회의				교육 국장급 회의	과학 기술 협력 국장 급회의	·정보 통신 국장급 회의 ·IT국장 OSS 회의 · ICT 전문가	동북 아시아 항만국 장회의 해양운 송물류 국장급 회의		인사 국장 회의			치안 관계 고위급 실무자 회의	19

4) 배궁찬, “신 정부의 지역협력 외교 과제: 『신(新)아시아 협력외교』 구상을 중심으로”, 『주요국제문제분석』 (외교안보연구원, 2008)

5) 이러한 상황에서 기존의 ASEAN + 3와는 별도로 2008년에 한중일 3국 정상회의가 일본에서 최초로 개최될 예정으로 있어 한국의 역할이 기대되고 있다. 한편 한미일 3국 협력체제가 재구축될 가능성도 제기되고 있다. 이명박 정부는 미국과의 동맹을 강조하면서 일본과의 우호적 관계를 강화하는 차원에서 중단되었던 한미일 3국 협력체제를 부활시키자는 논의를 진행하고 있어 한미일과 한중일과의 관계 설정이 과제로 남아 있다.

		지역재산 워크그룹								회의 · 문화 컨텐츠 산업 포럼								
실무자		동북아시아 표준협력회의	공동연구 워크숍			·대기오염 물질 장거리 이동연구 프로젝트 ·한중일 화학물질 정책대화 ·환경산업 원탁회의				과학 기술 정책 세미나		해양 운송 물류과 장관급 회의			소비 자 정책 협의 회		8	
분야별 협력체 수	5	8	2	1	1	6	1	1	1	3	5	4	1	2	1	1	1	44/44

참고: 외교통상부 『한·중·일 협력개황』 (2008.4)

3. 동북아 협력을 위한 일본과의 사례6)

동북아에서 경제와 안보를 연계시켜 협력을 이끌어내기 위해서는 제도화된 기구 설립이 궁극적인 목적이 될 것이다. 주요 이슈별로 형성된 협력체들은 이러한 제도화를 통해 지속성을 부여받을 수 있으며, 이를 바탕으로 심화, 연계 및 확대가 가능해진다. 따라서 선도 프로젝트의 선정은 개별 이슈 차원의 성격이 이외의 지역협력 진전을 위한 연결고리를 고려하여 이루어 져야 한다. 그러나 추진 과정에서 구속력 있는 협력 체제의 형성을 일차적인 목표로 하기보다는 점진적 추진을 통해 외연을 확대해 나가고, 이를 통한 실질적 공동체를 추진하는 것이 바람직하다.

일본과 지역협력의 효율적인 진행을 위해서는 일본이 협력을 통해 이익을 누릴 수 있는 이익공동체의 형성이 전제되어야 한다. 이러한 공동의 이익을 지속적으로 제공해 줄 수 있는가의 여부와 지역적 리더십의 존재가 이익공동체로서의 동북아 기능적인 협력의 성공을 좌우하는 변수가 될 것이다. 우선 동북아 경제협력이 경제적인 이득이 적거나 없을 경우 경제협력은 중단되거나 실패하는 게 일반적이다. 한일간에도 어느 일방이 손해를 보게 되고 공동의 이익증진이 없을 경우 경제협력이 실현될 수 있는 것이 시장의 법칙이다. 둘째 지역적 리더십이 존재하면 경제협력이 진전될 가능성이 높아지고 지역적 리더십이 존

6) 3절과 결론은 박종철, 김규륜, 진창수 외 『동북아 경제, 안보협력의 연계: 4대 분야 협력체를 중심으로』 (통일연구원, 2006)의 공동연구를 정리하여 발전시킨 내용임.

재하지 않으면 성공할 가능성이 낮아지는 것이 역사적인 경험이다. APEC의 경우도 미국과 일본사이의 긴장이 존재한 상태에서 어느 누구도 확실한 리더십을 발휘하려고 하지 않기 때문에 현재의 상태에서 더 이상의 진전되지 않고 있다고 해석할 수 있다.

동북아 경제협력이 진전되고 동아시아 경제 협력체가 구체화되기 위해서는 지역 리더십으로서 일본의 적극적 역할이 요구된다. 현재는 기술과 자본에서 세계적 우위를 점유하고 있는 일본의 역할이 중요하다. 분야나 사안별로 한국과 중국의 역할도 중요하지만, 최소한 경제협력에서는 일본의 역할이 더 중요하다. 일본이 지역적 리더십을 발휘하기 위해서는 일본 자체의 내부 개혁과 주변국의 협력과 지원이 요구되는 상황이다.

주의해야 할 것은 일본과의 협력을 하기 위해서는 일본이 최우선적으로 생각하고 있는 점에 중점을 두어야 할 것이며, 안보와 별도로 경제적인 이익을 있어야 할 것이다. 일본은 현재 철도협력에서는 관심이 약하며, 에너지, 환경, 보건질병 문제에 대해서는 적극적이다. 이들 이슈(에너지, 환경, 보건질병)는 안보적인 성격이 있음에도 불구하고, 일차적으로 과학적, 경제적 성격을 먼저 가진다. 따라서 과학적, 경제적 타당성이 충분히 전제되지 않은 상황에서 모호한 정치적 기준에 근거해서 무리하게 협력 사업을 추진할 경우에는 역으로 동북아 평화정착을 위한 경제적인 기반의 약화를 가져올 수 있다. 그렇다고 해서 경제적 성격의 환경, 에너지 협력이 부수적으로 수반할 정치적 파급효과가 중심이 되는 것은 바람직하지 않다. 또한 불필요한 외교적 마찰 혹은 국내적 갈등을 초래할 가능성이 있는 사업 추진에 있어서는 신중을 기해야 하며, 빠른 시간 내에 가시적인 성과를 거두어야 한다는 시간적인 강박 관념에서 벗어나야 할 필요가 있다.

1) 우선적 과제: 보건 질병

일본과의 협력에서 우선적으로 할 수 있는 협력은 환경과 보건 질병의 협력이 될 수 있다. 동북아 환경협력은 이미 상당한 축적이 이루어졌으며, 데이터의 상호 교류나 공동연구 등의 기반은 이미 궤도에 올랐다고 할 수 있다. 그럼에도 불구하고 그 진행 속도가 매우 느리다고 할 수 있다. 그것은 중국을 중심으로 한 문제가 파생하는 것에서 측면에서 중국의 실질적인 협력이 중요한 관건이 되지만, 중국은 아직 환경협력에서는 소극적이라고 할 수 있다. 이점에서 환경협력은 역내 정치, 경제적인 여건으로 볼 때 아직은 많은 장애요인이 있다고 할 수 있다. 그리고 한국과 일본의 환경이 협력이 미치는 파급효과를 고려할

때 환경적인 협력은 안보에 미치는 영향이 적다고 할 수 있다.

이점에서 최근의 문제로 대두되고 있는 보건 질병의 협력은 일본이 적극적인 측면을 가지고 있다는 점과 동시에 경제와 안보를 연계할 수 있다는 측면에서도 매력적인 협력이 될 수 있다. 보건 질병을 한일간 동북아 협력의 선도 프로젝트화 할 경우, 이들 협력 기제가 유럽 통합 초기의 유럽석탄철강공동체(ECSC)와 다른 의미의 이익공동체를 만들어 낼 수 있는 선도 지역협력기구가 될 수 있다. 동북아 보건 질병의 협력은 안보적인 차원을 넘어서 지역간의 교류와 자유화의 문제와 연계될 가능성이 높으며, 향후 일원화된 단선 구도라기 보다는 이슈별로 다양한 스펙트럼을 가지고 추진될 개연성이 높다.

동북아에서 보건 질병 협력은 일본의 적극적인 협력을 받을 가능성이 높다. 일본은 ‘인간의 안전보장’이라는 시점을 중시하여 보건질병에 적극적인 외교를 추진하고 있다. ‘인간의 안전보장’이 종래의 국가의 안전보장을 보완하는 것으로서 정착되었다. 일본은 UN기관과 계속 협력하면서, 이러한 프로젝트를 적극적으로 지원해 나갈 예정이다. 특히 2005년 9월에 개최된 UN총회 수뇌회담에서 UN에서는 처음으로 ‘인간의 안전보장’의 문언이 포함되면서 일본은 활동은 더욱더 적극적으로 나타나게 되었다. 일본은 1999년에 일본정부의 주장에 의해 인간의 안전보장 기금을 UN사무국에 설치된 이래, UN관계기관의 원조 프로젝트에 자금을 공여하고 있다. 일본은 동 기금에 대하여 이제까지 누계 약 290억 엔을 지출해 왔다. 2005년 1월에 시행된 동 기금의 가이드라인 개정 이후, 복수의 국제기관과 NGO가 참가하여, 상호에 연관함에 따라 넓은 지역과 분야를 시야에 넣은 프로젝트가 진행되고 있다. 그리고 분쟁에서 평화로의 이행을 지원하기 위하여 사람들의 능력을 강화하고, 인도지원과 개발지원의 통합을 꾀하는 프로젝트가 주류가 되고 있다. 2005년 5월에 캐나다의 오타와에서 개최된 인간 안전보장 네트워크에도 일본이 특별 게스트로서 출석하여 공동프로젝트 등을 협의하고 있다.

그렇지만, 한국과 일본의 보건질병협력이 진행될 경우 동북아 지역협력에 부정적 영향도 있을 수 있다. 예를 들면 중국은 한국과 일본의 협력을 동북아 패권 경쟁의 일환으로 생각하게 되어 한일 협력을 부정적으로 받아들일 수 있다. 따라서 동북아 협력은 가장 실현가능성이 높은 실질적인 차원의 의제와 이에 따른 제도를 선정하는 것이 일차적인 작업이 되며, 이에 대한 상징적인 상위 정치적인 합의를 도출해냄으로써 지역협력의 촉매 및 확산효과를 기대할 수 있다.

아울러 동북아 보건질병 협력에 있어서 현재 논의되고 있는 보건 질병협력

프로젝트의 우선 순위를 정하는 작업이 선행되어야 한다. 특정 프로젝트를 전적으로 채택하거나 배제하기 보다는 제한된 재원을 효과적으로 활용하기 위한 추진 우선 순위 마련이 중요하다.

현재의 동북아 보건질병 협력이 이익공동체로 발전하기 위해서는 중앙정부 중심의 강력한 협력 주체에 의한 지속적 협력이 필요하다. 현재의 협력은 일과성이 경우가 많고, 협력 방식은 추진력이 취약하고, 정책 목표가 추상적이다. 이점에서 기본적인 정책 목표를 가지고, 지속적으로 협력을 추진할 수 있는 협력 주체를 설정해야 협력의 실현 가능성이 높아진다. 그리고 보건 질병 협력을 강화하기 위해서는 Full set형 교류 방식이 필요하다. 이를 위해서는 조사, 정보 수집, 정보제공, 정책 제언, 학술 교류, 학술 회의 등이 통합된 교류방식이 필요하다. 지금까지는 우호교류, 정보교류, 학술 교류 등이 별도로 추진되어 효율성을 가질 수 없었다.

2) 철도협력, 에너지협력, 그리고 환경 협력

현재 일본은 동북아 철도협력에는 소극적이다.⁷⁾ 일본의 철도협력에 대한 소극적인 인식을 변화시키는 작업이 우선 시행되어야 한다. 따라서 동북아 철도협력체를 구성하기 이전에 한국은 일본의 협력을 이끌어 내기 위해 동북아 철도 시범 운송사업을 제안할 필요가 있다. 시범운송사업을 실행함으로써 다양한 법적·제도적·기술적 문제점들을 도출할 수 있을 것이며, 이에 기초하여 동북아의 철도운송 효율을 제고하기 위한 초보적인 동북아 운송협정을 체결할 수 있을 것이다. 이러한 단계에 이르기 위해서는 우선 당면한 세부사안들을 비교적 빠른 시간내에 조사하고 해결할 수 있도록 하기위한 다자간 프로젝트 사업을 수행하여야 할 것이다. 현재 진행중인 남·북·러 3자간의 TKR-TSR 연결 사업은 신뢰감을 가지고 추진하며, UN ESCAP의 ‘아시아 횡단 철도 북부 노선 컨테이너 시범 운송 사업’ 시행과 더불어 일본에게 다자간 프로젝트에 참여하도록 해야 한다. 다자간 조사 프로젝트가 진행하게 되면 연결노선, 연결노선 간의 문제, 병목현상, 각국 철도들의 운영, 세관, 노선 운영 등을 점검 분석하여 개선책을 마련해야 할 것이다. 특히 이 시기에 동북아 철도망 구축을 위한 국제 흥

7) 일본은 장기적 관점에서 중국, 러시아, 몽골 및 유럽 진출을 위한 전초기지로서 대륙철도 노선 구축 사업의 실행에 관심을 갖고 있다. 또한 낙후지역인 동해지역(니이가타, 돗토리, 가나자와 지역 등)의 경제 활성화를 기대하고 있다. 그러나 일부에서는 1990년대 일본의 TSR 이용률이 급락하였고, 상대적으로 해운서비스가 발전하여 한반도중단철도와 대륙횡단철도 연결에 대한 경제적 이해관계가 미약한 편이기 때문에 역내 물류시스템 개선 측면에서의 이익과 함께 일본이 지지하고 있는 물류 시스템과의 시너지 효과가 입증되어야만 적극적인 참여를 기대할 수 있을 것으로 전망하기도 한다(나성희 2004, 22)

보와 국제협력의 환경을 마련하는 것이 중요하다. 또한 단기적인 조사와 분석 프로젝트를 토대로 하여 중기적으로는 다자간의 이해관계가 개입된 보다 거시적인 내용의 과제를 수행할 수 있는 프로그램 사업을 추진하는 것이다. 이러한 단계적인 접근을 통하여 일본도 동북아 철도협력에 참여하게 될 이해관계를 형성하도록 유도하여야 할 것이다.

에너지협력은 일본에 한정하여 동북아협력을 유도하기 보다는 3국이 함께 협의를 진행하는 것이 필요하다고 본다⁸⁾. 또한 에너지 사용과 환경 보호는 동전의 양면과 같은 관계로서 양 정책간 조율 및 조화를 위한 통합적 고려가 필수적이다. 최초 협의 단계에서는 역내 모든 국가들에 문호를 개방하되, 구체적인 사업 추진 단계에서는 사업에 실질 이해관계가 있는 한·중·일 3국이 협력 추진을 하는 것이 현실적이다. 역내 국가간 충분한 공감대가 형성되지 않은 상황에서 우리 주도의 협의체 발족은 중·장기 동북아 지역 에너지협력체 구성에 실질적으로 기여하기 힘들 것으로 보인다. 한국은 주도적인 역할을 하기 보다는 동시베리아 자원을 두고 직접 경쟁 관계에 있는 일본과 중국간 상이한 입장의 조정자가 되거나 양국의 이해를 일치시키는 촉진자의 역할 수행이 바람직하다.

이를 위해 한·중·일 3국간의 역내 에너지 보유국을 상대로 한 독점적 에너지 확보의 경쟁 구도가 해소되지 않을 경우 정치, 외교 현안과의 상승작용으로 지역 평화와 안정에도 부정적인 영향을 초래할 수 있다는 것을 일본에게 인식시켜야 할 것이다. 현재 동북아에서는 역내 국가간 무역, 투자 등 경제적 상호의존도가 꾸준히 증대하고 에너지협력 논의도 강화되고 있는 현상을 주목할 필요가 있다. 포스코는 최근 철광석 업체의 일방적 가격 담합 구조를 방지하기 위해 일본(신닛테츠), 중국(바오산) 철강회사와의 3자 제휴를 추진 중이다. 이처럼 각국의 인식의 변화를 통하여 에너지협력을 이끌어 내야 한다.

그리고 한·중·일 3국과 러시아 외무부 및 에너지 담당부처 간에 양자 또는 다자간 대화를 통해 지역 에너지협력 추진 원칙과 절차에 대한 협의를 시도할 필요가 있다. 국가간 중요 이슈에 대해 단기적 해결 방안 보다는 장기적, 포괄적

8) 동북아 에너지협의체 추진현황은 첫째, 5자 에너지각료급 원탁회의가 있다. 참가국은 한국, 미국, 중국, 일본, 인도이다. 둘째 동북아 에너지실무협의체는 에너지 안보 확보와 동북아 경제협력을 뒷받침하기 위해 한국(산자부) 주도로 “동북아에너지협력체” 구축 추진하고 있으며, 동북아 6개국(한,러,중,일,몽,북한) 중심으로 추진중이다. 셋째 ASEAN+3에서 에너지협력은 논의되고 있다. 에너지관련 정부고위관료회의(SOME: Senior Official Meeting on Energy)가 ‘2002년 7월 제1차 회의를 시작으로 매년 개최되고 있다. 그 예로 2007.1월 ASEAN+3 정상회의시 ‘에너지안보에 관한 Cebu선언’ 채택하였다. 넷째 APEC에서도 에너지협력에 대한 논의가 진행되고 있다. 2005년 부산 APEC 계기, 제7차 APEC 에너지장관회의(EMM7)에서는 APEC 역내 석유 의존도 감소 및 에너지 수급 안정화 등 위한 공조방안 논의가 진행되고 있다.

협력 방안을 모색하는 새로운 접근법으로 에너지협력과 같이 경제뿐만 아니라, 정치외교, 안보 등 복합적이고 중·장기적인 신뢰와 협력이 필요한 사항에 대해 적절한 협의 방식인 전략 대화 방식을 활용할 필요가 있다. 정부간 전략 대화에 진전이 없을 경우, 동북아 경제협력의 필요성을 주장하여 온 각국의 대표적 기업이나 연구소 등 민간부문의 전문가들 참석 하에 1.5Track 형식의 워크숍을 한국이 우선 개최하고, 참가국 간에 순환 개최하는 방안을 검토할 필요가 있다.

동북아 환경협력은 환경문제 자체의 심각성은 물론이고, 동북아 지역의 지속적인 발전과 평화를 이끌어내는데 필요한 여타 지역협력의 형성에 있어서도 매우 중요한 기제로서 활용될 수 있다는 점에서 주목을 요한다. 따라서 한국으로서는 지역협력을 이끌어내기 위한 노력의 일환으로서도 동북아 환경협력에 좀더 적극적인 노력을 경주할 필요가 있다. 한국은 이와 연관된 노력으로서 현재의 상황을 감안하여 다음과 같은 전략적 목표를 추구해야 한다고 생각된다⁹⁾.

이를 위해서는 첫째, 환경문제와 관련된 국내체제의 정비하여야 한다. 환경문제는 그 위협의 정도에 있어서나 그 위협 인식의 확산이라는 차원에서 한국의 경제발전은 물론, 국제적 위상을 제고하는데 있어서 매우 중요한 것이 될 것이다. 따라서 이에 대한 대응책을 모색하는 것은 환경위협으로부터 국민을 보호하기 위해서는 물론, 경제성장을 지속시키고 그에 따라 국제적 위상을 제고하는데 있어서도 매우 중요한 관건이 될 것이다. 이에 대한 대비는 국내의 환경산업 육성이나 기존 산업의 대응을 보조하는 것은 물론, 앞서 언급한 바와 같이 동북아 및 세계적인 차원에서 추진되는 환경지침의 구축에 한국이 적극적으로 나설 수 있는 국내적 체제의 정비를 의미한다고 하겠다.

둘째, 이익공동체로서의 이미지가 부각되어야 할 것이다. 무엇보다도 환경협력이 역내의 국가들에게 이익이 된다는 점을 주지시킴으로서 이익공동체가 형성될 수 있도록 노력하는 것이다. 지역협력이 효율적으로 진행되기 위해서는 이에 참여한 국가들이 협력함으로 해서 이익을 누릴 수 있다는 점이 전제되어야 한다. 이러한 공동 이익의 지속적인 제공 여부가 결국엔 동북아 환경협력의 성공을 좌우하는 변수가 될 것이기 때문이다.

9) 환경분야의 협력은 첫째 한·중·일 환경장관회의(TEMM: Tripartite Environment Ministers Meeting)가 우리측 제안으로 1999년 설립 이후 2007년까지 9차례 회의 개최되었다. 둘째 동북아 환경협력계획(NEASPEC: North-East Asian Subregional Programme for Environmental Cooperation)은 1993년 출범 이후 2007년까지 12차례 회의 개최되었다. 이는 대기, 생태계 분야 등 동북아 지역환경문제 대응을 위한 협력 목적으로 하고 있으며 참가국은 한국, 북한 중국, 일본, 몽골, 러시아 등 6개국이다. 셋째 황사대응 한·중·일 국장급회의가 2006.12 제8차 한·중·일 환경장관 회의에서 3국이 국장급 회의를 개최하여 황사공동연구단 구성 등 황사대응 구체적 방안을 마련하기로 합의 했음.

이는 반면에 모든 회원국들이 협력으로부터 혜택을 받기 위해서도 동등한 책임을 부담해야 함을 의미하는 것이기도 하다. 따라서 법적인 구속력을 갖는 합의를 필요로 하다고 하겠는데, 현실적으로 포괄적인 구속력을 기대하기는 곤란함으로 구속력의 범위를 실행 가능한 특정 이슈에 한정하는 것이 요구된다고 하겠다. 또한 환경문제는 일차적으로 과학적, 경제적 성격을 가지는 것이기에 이러한 타당성을 전제로 협력사업의 범위를 설정하는 것이 중요하다고 하겠다.

셋째, 기존 협력기구와의 연계 전략을 생각해야 한다. 환경문제는 정치적, 경제적 성격을 포함하는 것이어서 이에 대한 협력은 기존의 다자협력기구, 예를 들어 APEC이나 ASEAN+3 등과의 연계성을 가지는 것이다. 아시아 태평양 지역 및 동아시아의 지역협력에 있어서 가장 큰 틀을 제공하는 APEC이나 ASEAN+3는 정치 및 경제 이슈 전반을 포괄하는 것으로서, 환경문제가 이러한 이슈와의 연계 하에서 공히 다루어지는 장으로서 활용가능한 것이라고 하겠다. 북핵문제를 다루는 6자회담이나 역내의 다자안보를 논의하는 ARF도 신뢰구축 조치나 예방외교를 다루고 있는데, 환경문제 역시 이러한 맥락에서 함께 논의될 수 있을 것이다.

환경협력에 있어서는 양자협력과 다자협력을 연계하는 것도 중요한 전략이라고 하겠다. 즉, 양자간 협력에 있어서 도출해낸 구체적인 안건들과 운영방식 등에 대한 합의를 다자주의의 틀 속에서 공동합의의 형식으로 이끌어내는 것이다. 제도적으로는 전체적인 합의를 추구하는 정상회의나 각료회의와 같은 상위의 협력기체와 구체적인 논의 및 실행을 추진하는 하위의 협력기체를 구분하여 추진하는 것이 바람직하다. 환경부문과 같은 특정 부문에 대한 선도프로젝트들이 활성화될 수 있기 때문이다.

환경협력은 또한 동북아라는 지역적 차원을 넘어서 지구적 차원의 문제이기도 하기 때문에 지구적 차원의 국제레짐과 중첩될 가능성이 높다. 따라서 지역적 차원에서의 협력과 세계적 차원의 협력기구 사이에 괴리가 발생하지 않도록 정합성을 고려할 필요가 있고, 따라서 양자간의 연계를 확보하는 것이 중요하다. 이에 대한 고려 및 대응은 결국 국제협력기구 내에서 지역적 차원의 공동대응을 가능하게 할 뿐만이 아니라, 역내 협력을 더욱 공고히 하는 효과를 동반할 수 있는 것이기에 주요한 가치가 있다.

3) 확대와 연계 전략의 예: 보건 질병을 중심으로

보건질병 분야에서 일본과의 협력을 동북아 협력을 추진하기 위해서는 일차적으로 재원 조달을 하여 대외적인 지원뿐만 아니라, 정치적인 차원에서의 역

내외 국가들의 적극적인 협력을 이끌어 낼 수 있다. 특히 의약품 개발과 관련된 협력에서는 큰 액수의 자금이 장기적으로 소요된다는 점에서 재원의 조달 문제는 크게 부각될 수 있다.

이점에서 협력 가능성이 높고, 한일 양국의 경제에 이익이 되는 기업의 지원을 우선적으로 추진해야 할 것이다. 경제 주체는 기업이 되고 이를 중심으로 산,관,학 협력체제를 설치할 필요가 있다. 일본의 기업이 이 문제에 대해 적극적으로 않는 이유는 안보적인 문제와 더불어 정보 부족과 지원체제가 결여되어 있기 때문이다. 일본의 기술력을 바탕으로 보건 질병에 대한 적극적인 대응 태세가 갖추어 지기 위해서는 기업간 네트워크를 활용할 필요가 있다.

이 과정에서 중국, 러시아 등 주요 참가국 뿐만 아니라 미국, EU 및 국제기구의 부분적 참여를 유도해 내는 것이 필요하다. 특히 재원 조달 문제에 있어 국제기구의 지원이 충분히 이루어지지 않을 경우 협력의 진행은 지연될 가능성이 높다. 동북아의 보건 질병의 협력은 역내 인프라 구조를 강화하는 공공재적 성격을 지니므로 국제기구 차원의 사회 인프라 구축과 연계시켜 기업이 공동 수행하는 방안은 매우 의미를 지니게 될 것이다. 이는 특히 북한, 몽고, 등 저개발 국가의 참여를 보다 원활히 할 수 있는 방안이기도 하다. 또한 국제기구의 동원을 위해서는 일본 기업의 적극적인 참여와 미국과 EU의 협조가 필요하다. 지역적인 차원에서는 일본의 자금을 중심으로 동북아개발은행을 설립하여 보다 구체적인 사업별로 지원을 모색할 수 있다. 이렇게 되면 일본은 지역적인 리더십을 발휘할 수 있는 계기로 활용할 수 있는 이익이 있으며, 한국은 이 사업을 통하여 동북아 협력을 이끌어 낼 수 있는 국가로서 그 전략적인 이익을 얻게 되어 상호 이익이 될 것이다.

이를 통하여 동북아 보건 질병 협력은 역내 경제 활성화를 통한 개방의 증대, 역내 갈등요인 해소 및 평화체제 구축이라는 긍정적인 결과를 가져올 수 있다. 이러한 기능적 협력체가 각국의 이해를 증진시키며, 기존의 범세계적인 협력기구와 서로 대치되지 않는다는 점을 역내 국가들에게 홍보시킬 필요가 있다. 이처럼 보건 질병 협력은 해당 이슈 자체만의 심화를 넘어서 다양한 차원의 상위, 하위 이슈와의 연계를 통해 중첩된 네트워크를 형성해 나갈 경우 보다 효율적이고 지속적인 협력체로 발전할 수 있다.

일차적으로 보건 질병 협력은 인간 안보적인 측면과 연결되어 있으므로 한국과 일본이 진행하고 있는 기존의 대화 채널을 적극적으로 활용할 수 있다.

일본은 자국을 둘러싼 안정보장 환경을 정비하고, 아시아태평양지역의 평화와 안정을 확보해 나가기 위해서는 이 지역에서의 미국의 존재와 관여를 전제

로 두국가간 및 다 국가간의 대화 구상을 중층적으로 정비, 강화해 가고 있다. 일본이 진행하고 있는 국가간의 안보 대화로서 일본은 러시아, 중국, 한국, 인도 등과의 사이에서 안전보장에 관한 대화 및 방위교류를 행하고, 상호간의 신뢰를 높이며, 안전보장분야에서의 협력관계를 진전시키고자 노력하고 있으며, 이들과의 관계에서 보건 질병 협력을 심도 있게 논의할 수 있다.

지역 다자협력기구는 APEC, ASEAN + 3, 북핵 관련 6자 회담, ARF등을 들 수 있다. APEC과 ASEAN +3는 동아시아 관련 지역협력의 가장 큰 틀로서 활용할 수 있으며 정치 경제 이슈를 포괄 한다. ARF를 비롯한 역내 다자안보논의기구에서는 보건질병에 관련된 신뢰구축조치와 예방외교 방안이 논의될 수 있다. ARF에서는 ①신뢰양성의 촉진 ②예방외교의 진전 ③분쟁에의 어프로치에 충실 이란 3단계의 어프로치를 설정하여 점진적인 진전을 지향하고 있다. 참가국은 지역의 안전보장에 관한 자국의 정세인식 등을 작성하여 ARF의장국이 정리하는 ‘연차 안전보장개관(ASO : Annual Security Outlook)’의 간행 및 테러대책 등의 각종회합의 개최 등과 같은 구체적인 장치를 통해 자신의 주장을 참가국에게 전달할 수 있다. 제2단계인 예방외교의 진전에 대해서도 구체적인 논의를 할 수 있으며, 보건 질병의 협력도 중요한 의제로 상정할 수 있다. 특히 일본은 구체적인 노력으로 2005년 12월 동경에서 ‘해상안전보장에 관한 ARF 워크숍’을 개최하기도 하였다. ARF는 ‘신뢰양성’에서 ‘예방외교’의 단계로 발전하고 있지만, 각국으로부터 ARF가 예방외교에 본격적으로 임하기 위해서는 ARF의 기능강화가 중요하다. 일본은 ARF의장의 역할강화를 위한 체계(특정안전에 대해 다른 특정국이 의장국을 보좌하는 체계)를 설치해야 할 것과 ASEAN사무국 내에 설치된 ARF 조직의 구성을 비ASEAN국에도 개방할 필요가 있는 것 등을 제안하고 있다.

앞으로 동북아 보건 질병 협력을 진행하기 위해서는 양자협력과 다자협력간의 연계도 중요하다. 정부는 양자간 협력에 있어서 규제의 조율, 운영규칙 등에 합의를 이끌어 내는 역할을 수행하고, 이를 바탕으로 다자주의 틀 속에서 공동합의 형식을 취하는 것이 지역협력 차원에서는 바람직하다.

이 과정에서 제도적으로는 정상회의 및 각료회의와 같은 상위 차원과 구체적인 실행이 가능한 하위 차원의 협력 기제를 동시에 추진함으로써 보건질병 부문의 선도 프로젝트들이 활성화될 수 있는 계기를 마련할 수 있다. 특히 이들 이슈들이 포함하는 ‘안보’라는 요인이 가지는 상위 정치적 성격 때문에 확대과정 중 일정 부분에서는 정상회의와 같은 상위 정치적 뒷받침이 필수적이다. 특히 본격적인 협력체 형성의 초기 단계에서의 상위 정치적인 차원은 향후 원활

한 발전을 위한 중요한 계기를 제공할 것이다.

또한 보건·질병 협력은 동북아라는 지역적 차원을 넘어서 지구적 차원의 국제레짐과 중첩될 가능성이 높다. 따라서 지역적 차원에서의 협력과 범세계적 차원의 협력기구간의 정합성 여부를 고려할 수 있고, 양자간의 연계를 확보하는 것이 중요하다. 이는 나아가 국제협력기구 내에서 지역적 차원의 공동 대응을 가능하게 함으로써 역내 협력이 공고화되는 효과를 거둘 수 있다.

4. 결론: 동북아 협력의 방향

이 글에서는 현실적으로 동북아 지역의 경제협력과 안보협력을 연계하여 추진할 수 있는 방안을 모색하기 위해 일본과의 4대 분야의 협력을 중심으로 살펴보았다. 일본과의 사례를 통하여 다음과 같이 동북아 협력 방향을 추론할 수 있는데 첫째, 동북아의 여건을 감안할 때, 경제협력과 안보협력의 연계를 위해서는 우선 비정치적이고 비군사적인 분야의 협력부터 추진해야 한다는 것이다. 둘째, 동북아국가들의 공통이익을 최대화할 수 있는 공동 관심 분야를 선정해야 한다는 것이다. 셋째, 동북아협력의 현실을 감안하여 전략적으로 우선 분야의 추진을 통하여 안보분야의 불신을 해소하려는 전략적 고려가 있어야 한다는 것이다. 넷째, 제도건설을 위해 인식공동체 형성, 하위 협의체 건설, 이를 통하여 신뢰를 가질 수 있는 협력체 건설 등의 단계적 과정을 밟아야 된다는 것이다.

동북아협력을 위한 전략은 역내 국가들이 전략이 서로의 공통이익을 가져온다는 인식이 아직 전제되고 있지 않다는 점에서 공통의 이익을 확보할 수 있는 분야를 중심으로 기능적 협력이 우선 점진적으로 추진될 필요가 있다. 그리고 분야별 협력이 좀 더 큰 목표인 동북아 공동체로 나아가기 위해서는 분야별로 협력 파트너를 선정하여 상대방에 상응하는 ‘맞춤형 전략’을 세울 필요가 있다. 국가별로 우선 협력 사업을 설정하고 이것을 중심으로 해당국가의 협력을 유도하는 것이다. 예를 들어 일본과의 협력은 보건·질병 분야와 같이 협력을 할 수 있는 분야를 적극적으로 추진하면서 동북아와의 교류·협력을 확대하는 방안을 모색하여야 할 것이다.

동북아에서 분야별 협력체가 활성화되고 이것이 동북아 공동체로 이전하기 위한 수순이 되기 위해서는 3단계를 거치는 것이 적절하다. 1단계는 인적 교류와 다양한 회의를 통해 정부, 전문가, 민간사이에 인식공동체를 형성하는 것이다. 전문가 회의를 비롯한 다양한 형태의 회의는 관련 분야의 협력에 대한 공

감대형성에 기여한다. 우선 전문가들간 비정기적인 대화체부터 시작하여 이것을 정기적인 회의로 발전시키고, 민간 학자와 정부 대표가 참여하는 1.5트랙으로 정상시키는 것이 바람직하다.

2단계에서는 정부 및 민간, 그리고 양자 및 다자간 협의체를 구성하고 이것들을 하나의 틀로 묶는 네트워크화 작업을 추진한다. 2단계에서 국가들간 분야별 사안에 대한 대화가 정례화되고 상설화된다. 2단계는 정부간 협의체 구성 단계로서 국가들간 각종 이슈에 대한 토의가 이루어지지만 참여국들에 대한 초국가적 차원의 구속력은 없다.

3단계에서는 분야별 협력체가 형성되고 이 기구는 참여국에게 초국가적인 책임과 의무를 부과하는 초국가적 기구의 성격을 띠게 된다. 회원국들은 조약에 해당하는 합의서를 체결하고 분야별 구체적 목표를 실행하게 된다. 회원국들은 회의를 준비하고 운영할 상설기구의 설치, 상설기구 설치 장소 등에 대해서 합의하고 재정지원을 부담한다. 분야별 협력체는 운영위원회, 사무국 등을 설치하고 장기적이고 지속적인 협력사업을 다자차원에서 실행하게 된다. 초국가적 조직이 운영되기 위해서는 조직 운영 방식, 의사결정방식, 재정지원 방식, 회원국의 자격과 의무 등이 해결되어야 한다.

참고문헌

- 김계동 외. 『동북아 신질서-경제협력과 지역안보-』. 국가정보대학원 편. 2004.
- 김기석 외. 『21세기 동북아 공동체 형성의 과제와 전망』. 서울: 한울, 2006.
- 고대원. “미국의 아시아, 태평양 경제협력체 정책과 리더십.” 경남대학교 극동문제연구소 편. 『동아시아 신질서의 모색』. 서울: 서울프레스, 1996.
- 나희승. “동북아 철도네트워크 현황과 동북아 철도협력.” 『시베리아 개발과 한반도』. 대외경제정책연구원 · 한국시베리아학회 공동학술회의 발표논문, 2005.
- 박종철 외. 『동북아 안보, 경제 협력체 형성방안』. 서울:통일연구원, 2003.
- 박종철 외. 『동북아협력의 인프라 실태: 국가 및 지역차원』. 서울: 통일연구원, 2005.
- 박종철 외. 『동북아 경제, 안보 협력의 연계: 4대 분야 협력체 형성을 중심으로』. 서울: 통일연구원, 2006.
- 신아시아경제기술연맹. 『동북아에너지 협력 연구: 동북아에너지 협력체와 국제기구의 협력방안』. 에너지경제연구원 최종보고서, 2003.
- 송기웅. “북한의 환경관과 환경정책.” 『21세기 동북아 정세와 북한 인권』. 서울: 백산자료원, 2006.
- 양길현. “동북아경제중심의 가능성과 추진과정.” 『한국과 국제정치』. 제20권 제2호, 2004.
- 이서향. “동아시아 다자간 안보협력체: 실태조사와 평가.” 『동아시아 안보공동체』. 서울: 나남, 2005.
- 이재승. “동북아 에너지 협력을 위한 분석틀의 모색.” 『정책연구과제 2003-11』. 서울: 외교안보연구원, 2003.
- 이창제 외. 『동북아 경제공동체 실현을 위한 단계적 추진전략』. 대외경제정책연구원, 2005.
- 이창제 외. 『동북아 경제협력 전략연구』. 대외경제정책연구원 정책연구99-07. 대외경제정책연구원, 1999.
- 이창제 외. 『한·중·일 분야별 경제협력의 현황과 발전방향』. 대외경제정책연구원. 2004.
- 진창수 편. 『동북아시아에서의 경제협력의 정치경제』. 성남: 세종연구소, 2002.

- Dennis, Peter M. and M. Leann Brown in Laursen, Finn(ed.). Comparative Regional Integration Theoretical Perspectives. Ashgate. Aldershot, 2003.
- Guay, Terrence and Rebert Callum. "The transformation and future prospects of Europe's defence industry." International Affairs. Vol.78, No.4, 2002.
- Lembke, Johan. "The Politics of Galileo." European Policy Paper, No.7. European Union Center, Centre for West European Studies. University of Pittsburgh, 2003.
- Lombaerde, Philippe de and Luk Van Langenhove. "Indicators of regional integration; conceptual and methodological aspects." Philippe de Lombaerde(ed.). Assessment and Measurement of Regional integration. Routledge, Abingdon, 2006.
- Rapkin, David. P. "Leadership and Cooperative Institution in the Asia-Pacific." Mack and Ravenhill(eds.). Pacific Cooperation: Building Economic and Security Regimes in the Asia-Pacific Region. St. Leonards, Australia: Allen&Unwin, 1995.
- Rosamond, Ben. Theories of European Integration. Hampshire: Palgrave, 2000.
- Snyder, Scott. Negotiating on the Edge: North Korean Negotiating Behavior. Washington. D. C.: United States Institute of Peace Press, 1999.

2008 국제학술회의

6월 27일(금) 13:30~16:30

제 2 회의 : 광역경제권 구축을 위한 환황해권 자치단체의 발전전략

■ 사회 : 김 형 국(중앙대)

■ 발표 : 대중국 광역경제특구 조성방안

Ⅰ 조성호(경기개발연구원)

수도권 광역경제권 형성을 위한 인천의 발전전략

Ⅰ 김번욱(인천발전연구원)

충남의 서해안 발전 구상

Ⅰ 강영주(충남발전연구원)

광역경제권 구축을 위한 전라북도 발전전략

Ⅰ 김진석(전북발전연구원)

전남 서남해안 발전전략

Ⅰ 조상필, 곽행구(전남발전연구원)

■ 토론 : 운영미(평택대), 이호철(인천대), 김광린(국제뇌교육대학원),
이강로(전주대), 김동주(전남발전연구원)

2008 국제학술회의

대중국 광역경제특구 조성방안

조 성 호
(경기개발연구원)

대중국 광역경제특구 조성방안

조성호(경기개발연구원)

I. 문제의 제기

- ☐ 중국의 포동, 빈하이 신구 등 거점개발전략을 통한 제조업 육성으로 말미암아, 향후 한국의 제조업은 토지, 노동, 기술 등에서 중국에 열위를 면치 못할 것으로 분석됨
- ☐ 그리고 서비스업 경제시대에 북경올림픽 이후에 전개될 중국의 대량관광시대에 대응하기 위해서는 대중국 서비스산업 육성전략의 모색도 시급함
- ☐ 이러한 시대적 여건 속에서, 한국경제가 중국의 경제적 부상에 효과적으로 대응할 수 있는 최적지가 중국과 가깝고 저렴한 가용지가 풍부한 서해안 벨트임
- ☐ 따라서 참여정부에서는 인천 경제자유구역을 설정하여중국경제의 부상에 대응하였으나, 경제자유구역 규모가 작고 수도권 규제로 말미암아 한계를 노정하였음
- ☐ 최근 들어 新정부는 새만금을 두바이처럼 육성하는 방안을 추진하고 있으나, 규모의 경제와 국제공항 등의 접근성이 저조하여 개발의 한계가 예상됨
- ☐ 따라서 본 연구에서는 규모의 경제를 충족시키고 중국경제에 대한 효과적 대응 방안으로, 인천~시화지구~황해경제자유구역~새만금·군산경제자유구역에 이르는 지역을 대중국 광역경제특구로 조성하는 방안을 제시함

II. 21C 동북아 경제시대의 서해안권의 역할

1. 중국경제의 급부상

- 중국은 1979년부터 5개 경제특구(선전, 주해, 산둥, 하문, 해남도 전체)를 두어 대외 개방정책을 추진
- 5대 경제특구의 총 면적은 4억7,600만㎡이며, 수출액은 1,338억 달러('05년)로 중국 수출액의 18%를 차지함.
- 1980년 중반이후 중국내 타 지역과의 단절형인 경제특구의 단점을 보완하고 첨단산업을 육성하기 위해 경제기술개발구를 도입함.

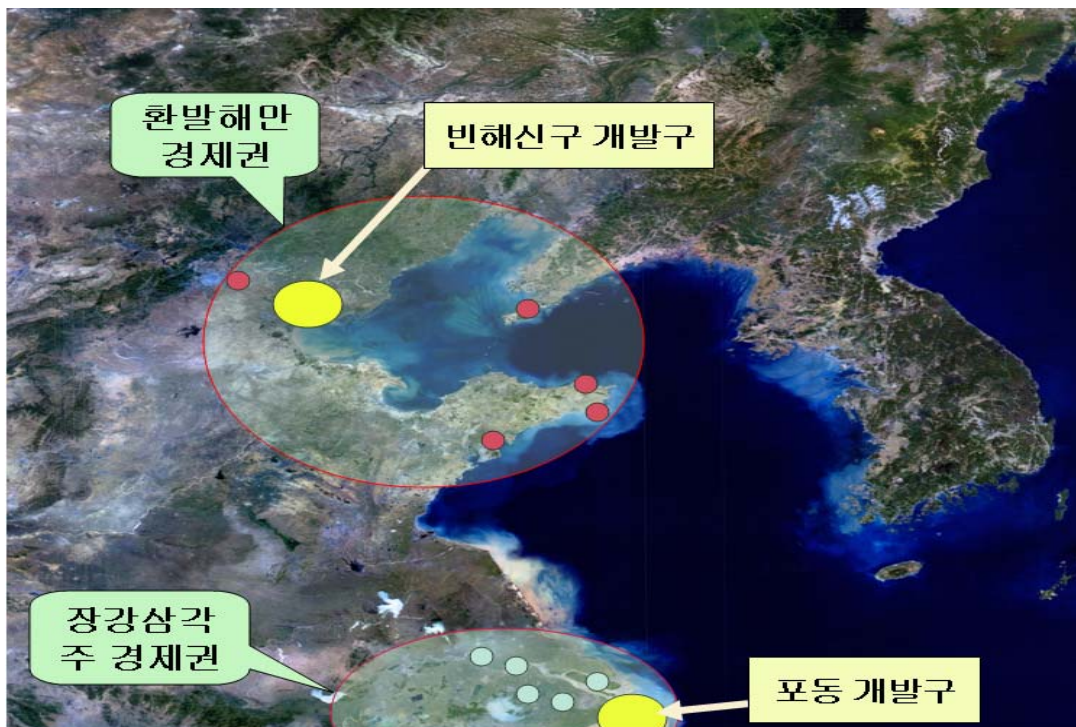
《경제특구와 경제기술개발구의 비교》

구 분	경제 특구	경제기술개발구
면적	• 4억7,600만㎡	• 35억㎡(동부연안)
특징	• 중국내부와 격리	• 중국내부와 연계 강화
기능	• 대외개방 정책의 창구역할 • 수출자유지역 + 수출가공지역 • 특구를 통한 자본주의 실험	• 외자유치, 수출증대 • 산업집적을 통한 경쟁력 제고 • 발전역량 주변에 확산
유입 자본	• 위탁가공 및 노동집약적 산업위주 • 화교자본 비중 높음	• 제조업, 수출산업, 기술집약적인 하이테크산업 • 글로벌기업 비중 높음 • 중국기업 입주 비중 높음

- 특히, 1990년대 중반부터는 초대형 포동신구(개발구)를 국가주도로 개발하여 중국의 경제중심지로 성장시킴
- 포동을 중심으로 형성되고 있는 장강삼각주 경제권에 핵심거점지역인 포동에 금융, 물류 등 서비스산업, 하이테크산업, R&D 등을 집중
 - 주변 거점지역인 영파, 항주, 소주, 무석, 남경 등 지역에 첨단기술산업 및 제조업의 발전을 도모하여 핵심거점과 주변거점지역간의 연계를 강화하는 발전전략을 추진

- 2000년대 들어 북방지역의 대외개방 창구로서 **텐진에 빈해신구**를 포동신구보다 큰 규모로 개발 중임
- 2005년 빈해신구의 외자유치 금액은 25.3억 달러, 포동신구는 31.1억 달러에 달하고 있으며, 2007년까지 빈해신구에 입주한 세계 500대 기업은 203개에 달하고 있음
 - 포동신구, 빈해신구 등 핵심거점지역에 대한 글로벌기업의 집적은 동북아시아의 경제통합의 속도를 감안할 때, 중국의 차원을 넘어 동북아시아의 거점지역으로의 발전을 촉진할 것으로 전망.

《환황해 경제권의 양대 거점지역》



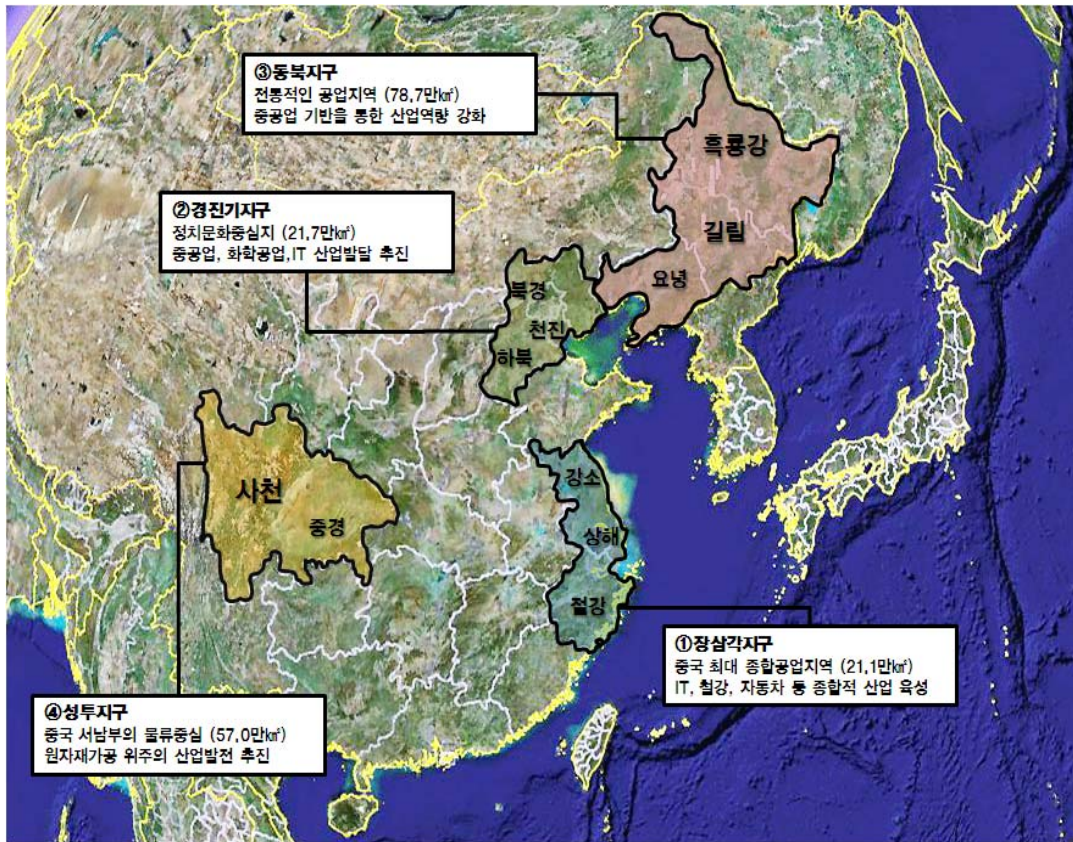
《텐진 빈해신구와 상해 포동신구의 비교》

구 분	텐진 빈해신구	상해 포동신구
면 적	• 22억7,000㎡(천진시의 20.0%)	• 5억3,300㎡(상해시의 8.4%)
발전방향	• 북방지역의 대외개방 창구 • 물류 + 제조업	• 중국의 경제중심지 • 금융 + 물류 + R&D
주요기능	• 경제기술개발구 + 보세구 + 수출가공구	• 첨단기술개발구 + 보세구 + 수출가공구 + 금융구
주변거점지역	• 경진기지역(북경, 하북성) • 교동반도(청도, 위해, 연태) • 요동반도(대련)	• 강소성 남부(소주, 남통, 무석, 남경 등) • 절강성 북부(항주, 영파 등)
FDI(2005년 기준)	• 25.3억 달러	• 31.1억 달러

2. 중국경제의 미래 발전전략(11·5계획)

- 중국은 11·5 계획('05)에서 지역균형발전을 위해 4대 경제구를 중심으로 한 지역통합발전을 계획하였으며, 이는 지역별 특성을 살린 주력산업의 육성에 역점을 두고 있음
- 11·5계획은 중국이 WTO에 가입 이후 내놓은 첫 5개년 계획으로 향후 중국경제발전에 매우 중요한 의미를 가짐
- 이러한 시점에서 11·5 계획에서 중점 발전지역으로 삼고 있는 4대 경제구별 발전전략을 검토하여, 향후 우리의 대응방안을 제시할 필요가 있음
 - 4대 경제구는 중국인구의 35.3%, GDP는 중국 전체의 54.4%를 차지하고 있는 중국경제의 핵심지역임

《중국 4대 경제구별 발전전략》



- 11·5 계획의 중점육성산업인 하이테크 산업이 모든 4대 경제구의 중점육성 산업으로 선정되었으며, 이는 중국정부의 하이테크 산업 육성을 통한 지적 재산권 보유기술 확대를 통한 국내산업 육성의지를 표명한 것임
- 또한 지역별 특색을 살린 산업클러스터 조성으로 자원절약, 환경개선, 기술집약을 통한 제조업 기술수준 향상, 특히 하이테크 산업육성을 통한 산업구조의 고도화 및 높은 무역의존도로 인한 경제리스크 해결을 목표로 함

《11·5 계획의 지역균형발전 전략》

	발 전 계 획
서부지구	- 기초시설건설과 생태환경보호 강화, 과학기술교육발전 및 인재개발, 보유자원활용, 특수산업 개발
동북지구	- 산업구조 조정 강화, 국유기업개혁, 농업발전, 장비제조업 진흥, 자원고갈형 산업도시 탈피
중부지구	- 주요 식량생산지역 건설, 비교우위에 있는 에너지 및 제조업의 발전, 기초시설 건설 강화
동부지구	- 산업구조 고도화, 대외개방 확대를 통한 국제경쟁력 강화, 동부지역은 각 지역의 협력발전에 기초지역으로 동부지역우선 발전을 통해 중서부지역의 발전을 유도

□ 하이테크 기술 및 자본이 집중되어 있는 京津冀地區의 북경과 천진, 長三角地區의 상해와 강소성은 이미 우리와의 교역에서 대부분의 수출 및 수입상품이 중복되고 있어 향후 우리의 수출 상품구조에 영향을 미치게 될 것임

《4대 경제구 - 한국 간 경제교류 현황》

구분	京津冀	長三角	東北	成渝
한국과의 교역 및 투자	4대경제구에서 두 번째로 교역 및 투자가 활발한 지역	한국과의 교역이 가장 활발한 지역이며, 대중 투자규모가 가장 큰 지역	4대 경제구에서 세 번째 교역 및 투자규모 지역	한국과의 경제교류가 가장 적은 지역
한국기업의 주요투자 업종	수송기계, 음식료품, 석유화학, 1차금속, 전자통신장비	음식료품, 기계장비, 전자통신장비, 섬유의류, 수송기계 등	신발가죽, 목재가구, 섬유의류, 음식료품, 종이인쇄	섬유의류

- 특히, 東北地區는 11·5계획에 맞추어 지역적 특색을 살린 종합화학공업단지, 전국최대의 자동차 공업기지 건설(길림성)을 계획하고 있어 우리의 주요 수출품인 자동차 부품과 화공제품의 수출에 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 따라서 우리의 주요 투자지역인 京津冀地區와 長三角地區 외에 11·5계획의 주요발전지역인 東北地區와 成渝地區에 대한 투자를 확대해 투자지역의 다변화를 추진해야 함
- 중국이 모든 4대 경제구의 중점산업으로서 하이테크 산업을 선정한 것은 중국정부의 첨단산업 육성과 보유기술 확대에 대한 강력한 의지를 보여주는 것임
- 이에 따라 京津冀地區와 長三角地區에 집중된 우리의 수출을 동북 및 서부지역으로 확대할 필요가 있음
- 또한 京津冀地區와 長三角地區의 자동차 및 하이테크 산업의 발전에 부응하여 완제품보다는 기술주도적인 부품산업을 적극 육성해야 함
- 2005년 대비 한국과의 교역증가율이 가장 큰 지역은 長三角地區이며, 특히 강소성과의 무역수지 흑자는 70.7%를 기록하고 있음
 - 강소성의 대한국 주요 수입품은 LCD, 집적회로, 합성수지 등 첨단제품과 기계류가 대다수를 차지하고 있음
- 앞으로 京津冀地區와 長三角地區에 우리의 첨단제조업마저 잠식이 예상되므로, 우리는 R&D중심의 고부가가치산업을 육성해야 함
 - 중국은 육체국가, 한국은 두뇌국가로 차별화

3. 동북아 경제의 전망

- 동북아(한, 중, 일) 지역은 인구 153,653만명, GDP(환율기준) 7,0510억불, GDP(구매력기준) 14,6480억불을 감안할 때, 세계인구의 23.6%, 세계구매력 GDP의 약 24.2%를 차지하는 거대경제권을 형성하고 있음
- 특히 동아시아권은 세계인구의 31%를 차지하며 구매력 기준 GDP 비중 29%

에 해당하는 경제권으로, WTO체제하의 지역 간 경쟁과 대도시권간 경쟁 격화로 점차 그 영향력이 확대되고 있음

《동북아시아 경제권의 세계대비 비중》

(단위: 만명, 십억\$)

국 가	인 구('6)	비 중	GDP (환율기준 '5)	비 중	GDP (구매력기준'5)	비 중
세 계	652,250	100.0	43,070	100.0	60,630	100
한 국	4,884	0.7	801	1.9	1,101	1.8
중 국	1311,39	20.1	2,225	5.1	8,883	14.6
일 본	12,746	2.0	4,025	9.3	4,664	6.6
ASEAN10국	58,083	8.9	841	2.0	2,613	4.3
ASEAN 10국 +한중일	202,226	31.0	7,891	18.3	17,261	28.5

주) World Factbook, CIA 2006.

ASEAN10국 :말레이시아, 인도네시아, 태국, 싱가포르, 브루나이, 베트남, 미얀마, 라오스, 캄보디아

- ☐ 중국은 원자바오 중국총리 주도로 열린 필리핀 세부 아시안정상회의에서는 「동아시아자유무역지대」를 구상, **중국과 동남아시아의 자유무역 및 경제공동체화를 추진중임**
- ☐ 일본은 '02년 수도권 등 대도시권규제제도를 폐지하였으며 대도시권 규제를 대폭 완화하는 **도시재생특별조치법 제정을 통해 대도시권의 성장잠재력을 극대화하고 있음**
 - 동북아 경제주도권을 강화하고자 리니어신칸센을 축으로 3대 대도시권을 1시간 통근권으로 묶는 대도시권벨트화 프로젝트(열도 동경화 프로젝트 '20년까지 약 80조원 투자)를 추진함

4. 한국의 국가발전전략과 서해안권의 역할과 과제

1) 한국의 국가발전전략

- ☐ 중국의 급부상에 따라, 우리나라는 중저가품 시장은 물론, **첨단제품마저도 시장잠식이 가속화**
 - 京津冀地區의 북경과 천진, 長三角地區의 상해와 강소성은 **우리나라의 5대**

주력상품과 중복되어, 향후 우리의 수출경쟁력 저하 우려

- 특히, 東北地區는 종합화학공업단지, 전국 최대의 자동차 공업기지 건설(길림성)을 계획하고 있어, 우리의 자동차 부품과 화공제품의 수출에 영향을 미칠 것임

□ 한국 대부분의 산업은 중국의 11·5계획이 종료되는 2010년에는 중국에 거의 추격을 당할 것임

- 한·중 기술격차 : 디지털 가전 1~2년, 철강 1~4년, 금형 3~5년, 건설기계 5년, 자동차 부품 2~3년(산자부, '05)

□ 이에 따라, 과거의 육체국가의 발전전략을 전환하여, 제한된 자원을 고부가 가치분야에 투자하여 경쟁력을 강화하는 **두뇌국가의 발전전략이 필요**

- 두뇌국가의 발전전략은 **최고의 기업환경 조성**, 선택과 집중의 원리로 **경쟁력 있는 산업에 특화**, 인적자원·연구개발 투자로 지식경제 인프라 확충 등으로 대별됨
- 대표적인 국가로는 핀란드, 스웨덴, 싱가포르로 분류

□ 우리나라가 두뇌국가로 도약함에 있어서, 약점은 **중국보다 클러스터 형성에 취약한 경제**에 기인

□ 그 이유로는 정부가 산업화 및 지식경제화 과정에서 군집에 의한 경제성장 모델이 아니라 **대기업군에 의한 경제성장 모델을 선택**하였기 때문임

- 한국의 산업은 망망대해의 고도(孤島)가 됨(Monitor Company, 「Knowledge for Action : Transforming Korea into Knowledge Driven Economy」('98)
- 혁신의 뿌리인 **중소기업에 의한 기술개발을 어렵게** 하고, 일자리 창출도 어렵게 함

□ 그리고 대학의 산업기여도 미흡과 지식유통의 중심이 되어야 할 **분야별 산업 협회**가 **신규참여자를 막는데만 관심을 집중**시키고 있기 때문임

- 분야별 산업협회는 산업군집의 중심에 서서 그 산업에 필요한 지식과 정보를 유통시키고, 그 산업의 표준을 정하는 것이 바람직한 임무임

□ 앞으로 한국이 클러스터 형성을 통한 두뇌국가로 도약하기 위해서는, **외국 유명대학의 유치와 대학의 경쟁구조화, 산업별 협회를 통한 중소기업의 육성**

정책이 긴요

- R&D지원의 혁신 : 대학중심 → 협회중심
- 세계적인 공과대학원 및 연구소 유치 → 한국을 동북아 R&D센터로 육성해야 함

2) 서해안권의 역할과 과제

- 지난 40년간 기존의 경부축이 일본·미국 위주의 교역루트였던 것과 달리, 서해안 축은 거센 중국의 도전과 동아시아의 발전에 대응할 수 있는 新국토축이라는 점에서 매우 중요함
- 서해안 축은 풍부한 가용토지를 보유하고 있을 뿐 아니라, 국제항만과 국제공항 등 교통의 요충지로서 생산거점, 물류중심의 글로벌 종합기능 도시권이 될 수 있는 잠재력을 지니고 있음
 - 서해안권은 동북아 5대 대도시간의 물류결절점에 위치하며, 비행기로 3시간 30분 거리에 100만 이상의 대도시가 43개 소재
 - 동북아 5대 대도시간 거리의 합계 : 경기만 3,648km, 동경 5,952 km, 북경 5,376km, 상해 5,216km, 블라디보스톡 4,704km

광개토대왕은 경기만의 중요성을 일찍부터 인식, 인천과 화성 등 경기만 3곳에 대한 상륙작전을 벌여 한강유역을 차지하고 백제의 대외 국제항로를 빼앗기도 했다.

한민족의 역사는 시베리아와 몽고 등을 거쳐 한반도에서 일본과 산둥, 인도까지 진출한 역동적이고 모험적이고 적극적인 민족성을 가졌고 그 중심에 경기만이 있었다.

(윤명철 동국대 교수, '03)

- 즉 21C 동북아 경제권 부상과 중국발 3대 수요(생산재, 지식정보, 관광문화 수요)에 대응하기 위해서는 서해안권의 전략적 활용이 필요
 - 서해안권을 지식과 정보, 생산, 문화, 관광의 동북아 중심지로 부상시키고, 그 파급효과를 전국적으로 확산시키는 것임
 - 중국의 경우에도 경제특구를 중심으로 한 외자유치가 중국경제의 고도성장에 절대적으로 기여했고, 아시아에 대한 FDI의 50%를 흡수해 경제성장의 동력을 확보
- 특히 중국의 제2의 푸둥 프로젝트¹⁾, 일본의 대도시권벨트화 프로젝트와 같은

해양지향형 국토경영전략이 추진됨에 따라, BESETO전략의 핵심축인 ‘경부축’에서 ‘서해안축’으로 개발방향을 수정해야 함

- 기존의 경부축 지역은 국토면적의 11.8%에 전체 인구의 55.1%가 거주, 수도권보다 집중도가 훨씬 높고 과밀화가 심각



《중국 수도권 공간개조계획》

《일본 대도시권벨트화계획》

□ 서해안축을 활용하기 위한 유력한 해법의 하나는, 생산요소 측면에서 경쟁력이 있는 서해안의 넓고 저렴한 간석농지를 위시한 유휴지를 개발해야 함

- 중국은 저렴한 임금(한국의 1/10) 및 첨단산업에 대한 각종 세제혜택·기업 유치를 위한 부지의 장기 무상임대(경제특구의 경우 50년간 무상임대) 등 강력한 인센티브를 제공
- 서해안권에는 새만금(2억82만㎡), 시화지구(4,397만㎡), 화옹지구(6,212만㎡), 영암지구(약7,900만㎡), 금호지구(4,500만㎡) 등 많은 지역에서 농업용지가 공급될 예정임

□ 이러한 서해안권의 유휴지의 활용방안은 장기 무상임대 등의 방식으로 국내외

- 1) 중국은 베이징을 중심으로 수도권 지역을 화난(華南)지역 핵심 경제구인 주장삼각주경제구와 화동(華東)지역 핵심 경제구인 장강삼각주경제구와 함께 중국 경제성장의 3대 견인차 역할을 수행토록 하는 環발해만경제발전계획(2000)을 추진 중으로, 수도권인 環발해만은 '04년 현재 21.9%의 GDP 성장률, 중국전체의 약 29% 차지.

기업투자를 유치하여, 서해안권을 두뇌국가의 거점으로 개발하는 것임

- 2003년 전체 산업용지 중 국가산업단지의 임대용 면적비중은 2.8%에 불과함
- 최근 토지가격의 급상승으로 기업의 입지비용이 상승함에 따라 초기자금 부담이 큰 분양형 산업단지 공급보다는 입주자금 부담이 적은 임대형 산업단지 공급 확대 필요

- 또한 서해안권 중에서 인천에서 평택에 이르는 경기만을 일본이 과거에 京浜 임해부를 수도권 규제에서 제외한 것처럼, 수도권 규제에서 제외하여 대한민국의 국민소득 3만불 달성과 동북아 경제중심국가 건설의 교두보가 되도록 해야 함

일본은 1999년에 경병임해부(도쿄-요코하마)의 공장재편과 유희지의 원활한 활용을 위해, 경병매립지의 일정구역에 대해서 공업등제한구역으로부터 제외함

우리나라도 두뇌국가 건설의 거점인 경기만에 대해서는 수도권 규제 권역으로부터 제외하는 정책추진이 긴요

III. 서해안권 발전전략의 현주소와 문제점

1. 서해안권 개발의 현황

1) 서해안권 개발의 주요사업 현황

- 현재의 서해안권 개발은 크게 인천경제자유구역, 태안 기업도시, 새만금 경제자유구역, 전라남도의 J 프로젝트 등을 들 수 있음
- 인천경제자유구역은 총 2억㎡에 달하는 면적에 송도지구, 영종지구, 청라지구로 나누어 개발되고 있음
- 송도지구 : 첨단 정보통신 인프라를 갖춘 각종 바이오 센터, 컨벤션 센터 등 국제 비즈니스의 중심지로 육성되고 있음
 - 영종지구 : 인천국제공항을 배후에서 지원하고, 항공 물류거점 및 해양관광 레저단지로 개발되고 있음
 - 청라지구 : 국제위락, 국제금융단지로 추진되고 있음
- 태안 기업도시는 총 1,464만㎡의 면적에 2020년까지 약 9조원을 투입하여 국

제비즈니스, 고급 골프장, 문화 테마파크 등을 갖춘 **첨단복합도시**로 개발될 계획임

- 새만금 경제자유구역은 2030년까지 약 9,630만㎡의 지정면적에 **미래형 신산업 핵심생산기지** 및 **국제관광, 레저산업의 거점**으로 육성될 계획임
- 전남이 추진하고 있는 “J 프로젝트”는 2025년까지 약 2,050만㎡의 면적에 **골프장과 워터파크** 등을 조성하는 **서남해안 관광레저도시 개발사업**임

2) 서해안권의 문화관광자원 개발 현황

- 서해안 갯벌은 캐나다 및 미국 동부해안, 북해연안 및 아마존강 유역과 더불어 **세계 5대 갯벌지역**임
- 갯벌은 과거에는 어민들의 소득원으로 인식하거나 자연생태계 학습장으로만 활용되었으나, 최근 **청소년·가족단위를 대상으로 건전한 체험관광이 늘어나는 추세**임

《서해안 지역의 관광지 지정 현황》

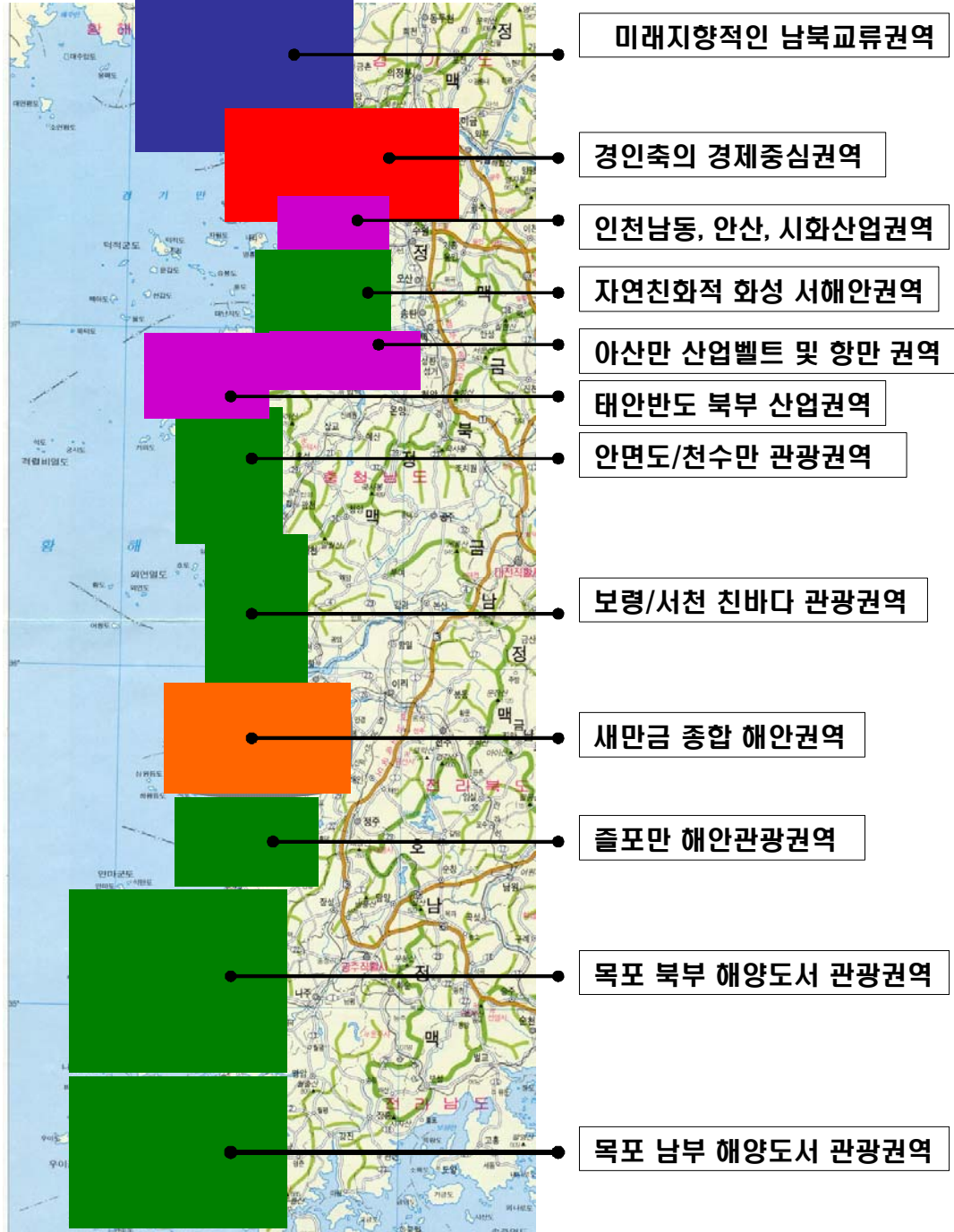
구 분	개 소	면 적(만㎡)	관 광 지 명
대상지 계	24개소	1587.7	
경기대상지	2개소	76.6	평택호, 내리
충남대상지	12개소	853.2	대천, 무창포, 죽도, 신정호, 아산온천, 금강하구둑, 춘장대, 안면도, 삼교호, 난지도, 왜목마을, 간월도
전북대상지	6개소	448.1	은파, 김제온천, 금강호, 석정온천, 위도, 모항
전남대상지	4개소	209.8	불갑사, 대광, 사포, 회산연꽃방죽

자료 : 문화관광부, 관광동향에 관한 연차보고서, 2004

- 서해안 지역은 리아스식 해안으로 간석지가 넓게 분포하고 있고, 동해안과 남해안에 비해 수심이 깊지 않아 남녀노소 모두 **해양관광을 즐기기에 매우 좋은 조건**을 갖추고 있음

《서해안의 권역별 특성》

서해안의 권역구분과 권역별 특성



- 해양수산부의 「해양관광진흥기본계획」 따르면 해양관광의 참여인구는 2003년 9천2백만명(전체인구의 26.8%)에서 2010년 11천 6백만명(전체인구의 31%)으로 증가하는 것으로 분석됨
- 지역별로 보면 동해안 50%, 남해안 34%, 서해안 13%, 제주 3%로 나타나 서해안의 비중이 낮음
- 따라서 서해안지역의 관광활성화를 위한 4계절 관광지, 해양테마파크, 해양거점 관광지 등의 조성과 기존 관광지의 정비 등을 통해 증가하는 해양관광수요를 수용할 수 있는 다양한 방안이 모색되어야 할 필요가 있음

《해양관광 참여인구 및 전망》

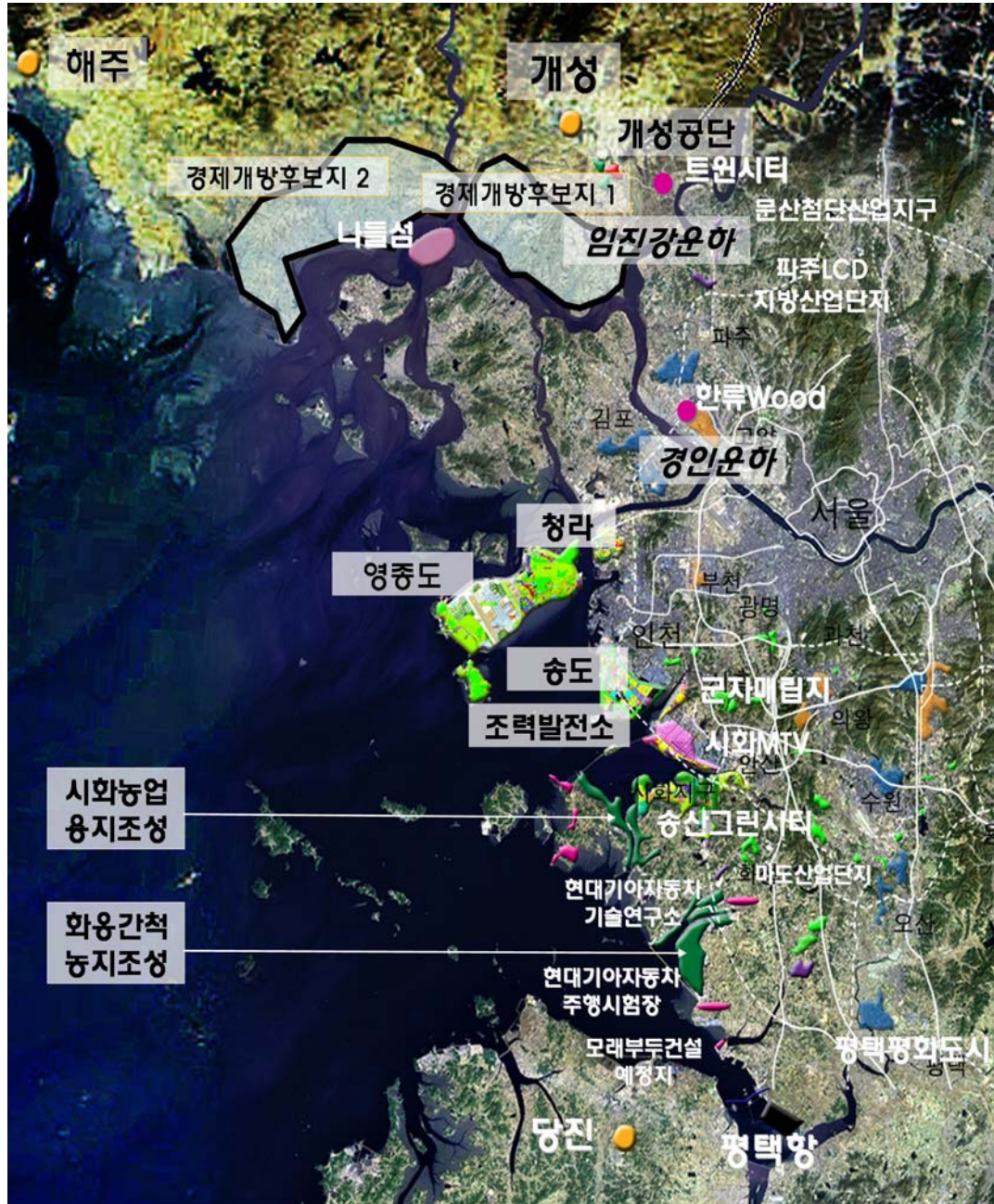
(단위 : 천명, %)

구 분	1997년	1998년	2000년	2003년	2010년
전체관광참여인구	317,337	301,795	326,232	343,853	369,526
해양관광참여인구	74,143	72,129	84,404	92,060	116,431
백분율	23.4	23.9	25.9	26.8	31.4
해 수 욕	56,579	55,042	63,643	68,741	83,080
바다낚시	5,200	5,059	5,849	6,578	8,658
해양스포츠	1,034	1,006	1,574	2,394	6,368
해양연관형	11,330	11,022	13,338	14,347	18,325

자료 : 해양수산부, 해양관광진흥기본계획

3) 경기만의 개발 현황

《경기만 개발계획 현황도》



범 례					
1기 신도시	2기 신도시	산업단지	택지개발사업	기타 사업	

《경기만 개발계획 현황표》

구분	번호	사업명	위치	면적 (만㎡)	개발 내용	사업 기간	비고
산업 단지	1	문산첨단산업지구 (당동·선유)	파주시 산읍·파주읍	198	산업용지	2004.11~ 2008.12	파주시
	2	파주LCD 지방산업단지	파주시 룡면·탄현면	132	산업용지	2003.7~ 2007.12	파주시
	3	화성화남산업단지	화성시 서신면 일원	20	산업용지	2000~ 2007.12	(주)대덕기 업
	4	화성장안산업단지	화성시 장안면 일원	122	산업용지	2005~2008	화성시지방 공사
	5	마도산업단지(완)	화성시 마도면 상송리	93	산업용지	1995~2005	화성시
택 지 개 발 지 구	1	시흥장현지구	시흥시 장현동 일원	291	택지개발	2007~2011	주택공사
	2	시흥목감지구	시흥시 목감동	175	택지개발	2007~2011	주택공사
	3	시흥 능곡지구	시흥시 능곡동	96	택지개발	2002~2007	토지공사
	4	군자 도시개발사업	시흥시 정왕동 한화매립지	486	도시개발	2006~2012	시흥시
	5	남양1 도시개발사업	화성시 남양동	66	도시개발	2003~2007	화성시
	6	남양2 도시개발사업	화성시 남양동	258	도시개발	2005~2011	토지공사
	7	화성 봉담지구	화성시 봉담면	76	도시개발	2002~2007	주택공사
	8	화성 향남지구	화성시 향남면	169	도시개발	2002~2008	토지공사
	9	화성 향남2지구	화성시 행남면	317	도시개발	2004~2011	토지공사
	10	광명 소하지구	광명시 안동·소하동	106	임대단지	2003~2007	주택공사
기 타	1	시화MTV	시화호 북측간척지	1,047	산업용지	2002~2016	수자원공사
	2	조력발전소 건립	시화방조제	-	전력생산	2003~2009	수자원공사
	3	시화농업용지조성	시화호 남측간척지	4,397	농지조성	1998~2012	농촌공사
	4	송산그린시티	시화호 남측간척지	5,712	관광 레저	2001~2013	수자원공사
	5	시흥 폐염전개발	시흥시 장곡동	476	갯벌, 생태 공원 등	2007~2011	시흥시
	6	화옹간척농지조성	화성시 화옹방조제	6,212	농지조성	1991~2012	농촌공사
	7	한류-Wood 프로젝트	고양시 일산 장항동	99	문화시설	2004~2010	경기도

2. 서해안권 개발의 문제점

1) 규모의 경제측면

- ☐ 중국 동부연안의 주요 경제개발구 면적이 약 35억㎡로서 중국경제를 견인하고 있음
- ☐ 반면에 한국 서해안은 인천경제자유구역 약 2억㎡, 황해경제자유구역 6,813만㎡, 새만금 9,630만㎡를 합쳐 약 3억 6,000만㎡에 불과함

《서해안권의 경제자유구역 현황》

지 역	위 치	면적(만㎡)	개발조성비
인천	송도, 영종, 청라	2억㎡	15조 680억원
황해(경기·충남)	평택 포승·화성 향남, 충남 서산·당진·아산 일대	6,813만㎡	6조 9,996억원
새만금	전북 새만금 일대	9,630만㎡	8조 4,000억원
합 계	-	3억6,443만㎡	30조 4,676억원

- ☐ 그리고 현 정부의 5대 경제자유구역 개발전략은 중국에 대한 대응전략보다는 국가균형발전전략에 기반한 것으로 그 실효성이 약함
- 수도권 규제와 지방분권의 미흡으로 개발주체의 추진역량이 미흡
 - 국제적 수준인 3억3,058만㎡에 비해 규모가 작고, 배후도시가 취약
 - 배후시장이 적어 외국인 투자유치가 저조
 - 산·학·연 연계기능이 취약해 기존의 산업단지 수준에 머물
- ☐ 중국의 경우, 경제특구 중심의 외자유치가 중국경제의 고도성장과 아시아 FDI의 50%를 흡수해 경제성장의 동력을 확보한 만큼, 중국 경제특구에 대한 대응전략이 필요함

2) 급증하는 대중국 관광객 수용측면

- 중국의 해외 관광객수는 '04년 2,800만명 → '06년 3,450만명 → '20년 1억명 이상으로 대폭 증가하고, 고소득 소비층도 '10년에는 2.5억명에 달할 전망이다
 - 중국의 가처분 소득증가로 2010년에는 명품, 친환경 상품, 디지털 등의 고소득 소비층이 2.5억명에 이를 예상임
- 2007년 현재 우리나라를 방문하는 중국관광객수는 약 백만명 정도로 전체 방문한 외래 관광객수의 17.4%를 차지하는 등 급증하고 있음
 - 중국관광객은 증가하고 일본관광객은 감소하는 추세

《중국관광객 증가추이》

구 분	2001	2003	2005	2007
총 관광객 수	4,860,619	4,462,134	5,742,288	6,154,179
중국 관광객 수	482,227	512,768	710,243	1,068,925
비율	9.9%	11.5%	12.4%	17.4%

자료 : 한국관광공사(각년도), 한국관광통계

- 전체 외래관광객수에서 차지하는 비중은 2001년 9.9%에서 2007년 17.4%로 2배 이상 상승한 것으로 중국의 경제성장과 함께 그 비중은 지속적으로 증가할 것으로 보여짐
- 그러나 중국 관광객을 지속적으로 유치하기 위한 콘텐츠가 부족하므로, 서해안권에 관광, 의료, 교육, 레저, 휴양 복합단지를 조성해야 할 것임

IV. 서해안권의 대중국 광역경제특구 조성방안

1. 대중국 광역경제특구 조성의 필요성

1) 서해안권 경제자유구역에 대한 규모의 경제 확보측면

- 대도시경제권 시대에 있어 핵심거점지역의 경제특구 측면에서 비교할 경우, 서해안권의 각 경제자유구역은 규모의 경제측면에서 중국에 비해 경쟁열위를

면치 못함

- 인천 2억㎡, 텐진 빈해신구 22억7,000㎡, 상해 포동신구 5억3,300㎡, 홍콩 3억2,600㎡

- 국제적으로 경제특구가 생산단지, 물류기지, 서비스시설, 주거단지, 위락단지 등이 복합적으로 조성되어, 경쟁력을 확보하기 위해서는 3억㎡ 이상이 되어야 함(삼성경제연구소)
- 따라서, 서해안권의 경제자유구역(인천, 황해, 새만금)이 對중국 경쟁력을 확보하기 위해서는 통합 내지 연계성이 확보되어야 함

2) 인천 경제자유구역의 보완측면

- 중국의 고속성장에 따른 한중간 교역급증 요인을 고려할 때, 중간재 생산기능이 부가된 클러스터형 초광역 경제자유구역 추진은 매우 긴요함
- 중국의 경우 전반적으로 완성품의 조립에 높은 비중을 두고 있어, 부품산업은 물론 고부가가치 부품산업에 대한 대중국 수요가 큰 폭으로 증가함
- 이러한 중국의 고부가가치 부품산업의 수요증가는 높은 경쟁력 및 발전잠재력을 가지고 있는 서해안권에 클러스터 형성을 위한 유리한 여건을 제공하고 있음
- 따라서 우리나라 최고의 부품산업 산업기반 및 성장잠재력을 가진 서해안권을 활용하는 것이 국가적 전략산업인 부품산업 경쟁력 강화차원에서도 긴요함
 - 부품산업 생산액의 비중 : 전체 제조업의 42%, 고용비중은 47%, 347억 달러의 무역흑자('06)
 - 부품소재산업의 對日 적자규모 : 1,780억 달러('90 → '06)로 전체 대일 무역적자 규모(2,287억 달러)의 77.8%를 차지함
 - ⇒ 산업용지가 2.2%에 불과하여 산업집적이 취약한 인천경제자유구역을 황해 및 새만금에 연계시킴으로써 중국의 핵심거점 지역인 포동·빈해신구에 대응할 필요성이 있음
 - 인천과 황해 및 새만금의 결합을 통한 산업형 경제자유구역 형태의 클러스터 형성은 홍콩을 중심으로 한 주강삼각주, 포동을 중심으로 한 장강 삼각

주 및 빈해신구를 중심으로 한 환발해만 지역의 모델인 **Front Shop + Back Factory** 개념과 유사함

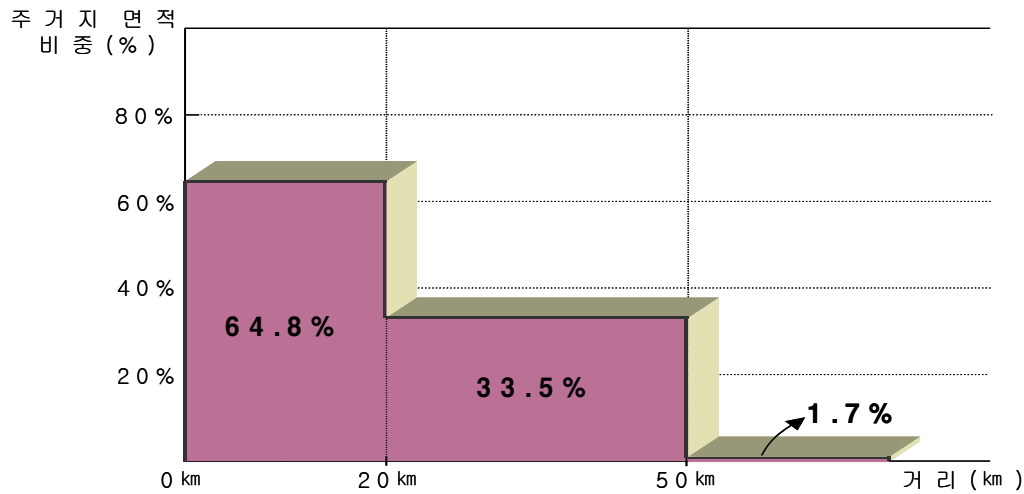
3) 수도권 산업용지난 해소측면

- 현재 수도권 지역은 도시용 토지공급 부족에 따른 지가 상승으로 말미암아 첨단기업 유치가 어려워지고 있음
 - 산업단지 분양가 상승 추이(경기도) : 564천원/3.3㎡('03년 이전) → 830 천원/3.3㎡('03년 이후) → 2,023천원/3.3㎡('07)
- 이러한 수도권의 산업용지난을 해소하기 위해서는 시화지구 및 새만금 일대에 조성되고 있는 농업용지를 산업용도로 전환하는 방안의 모색이 필요함
 - 시화지구의 국·공유 간척지는 1억7,854만㎡이나, 이중 1억560만㎡를 농업용지로 조성중임
 - 새만금의 국·공유 간척지는 1억7,770만㎡이나, 이중 1억3,080만㎡를 농업용지로 조성중임
- 따라서 서해안권 간척지를 활용하여 저렴한 산업용지를 공급하게 되면, 급격하게 진행되고 있는 수도권의 산업공동화를 막고 국내기업의 U턴 현상을 가져올 수 있음

4) 수도권 공간구조 개편측면

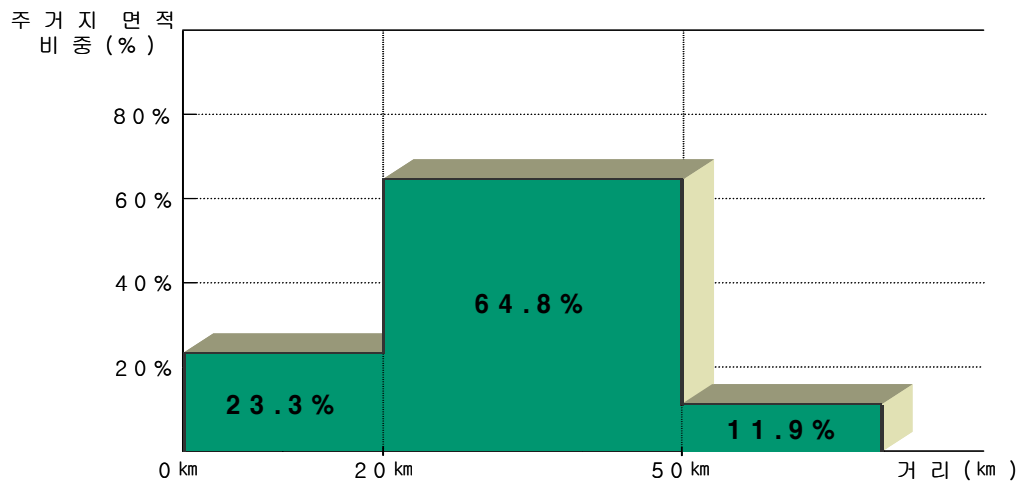
- 1982년 이후 수립된 수도권정비계획을 통하여 서울인구와 시설을 외곽의 경기도(성장관리권역)로 분산시키고자 하였으나, 경기도내 산업과 대학의 억제로 말미암아 실패함

《한국의 수도권 공간구조도》



- 수도권 규제로 말미암아 분당과 일산과 같은 기존 신도시는 주거기능만 있는 베드타운으로 전락함

《일본의 수도권 공간구조도》



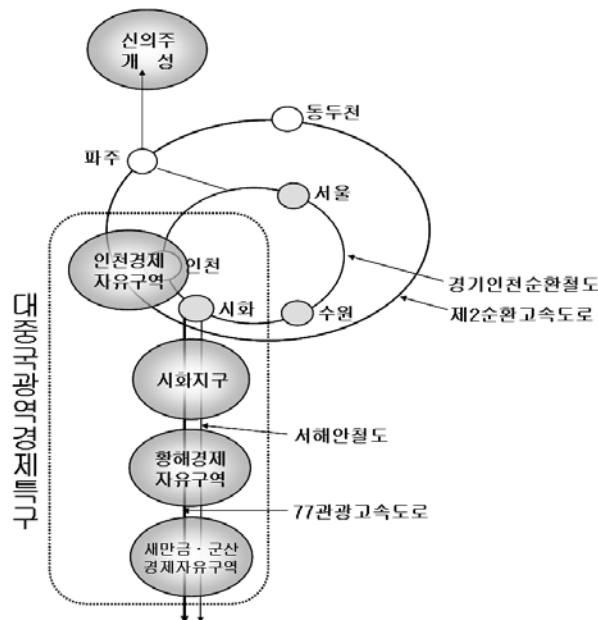
- 따라서 서해안권에 외국인 상대의 교육기관이나 외국대학 분교 등이 들어설 경우, 서울 강남 등의 중산층 인구의 유입 가능성이 높아 본격적인 교외화 시대의 개막을 촉진시킬 것임

2. 서해안권 대중국 광역경제특구 조성의 기본구상

1) 대중국 광역경제특구 조성의 기본 컨셉트

- 중국의 급부상에 따른 ① 부품산업 수요, ② 지식정보 수요, ③ 관광문화 수요를 활용하여 서해안권을 전략적 요충지로 활용해야 함
- 나아가 그 파급효과를 전국적으로 확산시킬 수 있는 새로운 국토경영전략이 시급함
- 이러한 국토경영전략의 실천을 위해서는 IT강국 강점과 서해안권의 역할 강화에 맞추어 인천, 시화지구 일대와, 새만금 일대를 거점으로 하는 광역경제특구의 구상을 추진해야 함
- 광역경제특구는 인천 및 시화지구 일대, 군장산업단지를 포함한 새만금 일대를 통합하고 기능별로 연계·개발하여 대중국 전진기지로 함
 - ① 인천경제자유구역 : 국제교류 기능, ② 시화지구 : R&D·문화관광 기능, ③ 황해경제자유구역 : 첨단·물류서비스 기능, ④ 새만금·군산 경제자유구역 : 新산업(신재생에너지 등)·문화관광기능

《대중국 광역경제특구 구상도》



《경기만 경제자유구역의 지정의 기본방향》

대상지역	도입기능	도입시설	면 적
시화 MTV	첨단제조	• 첨단산업클러스터	1,047만㎡
송산그린시티	R&D, 문화관광	• 사이어스 파크, 관광레저 및 생태주거도시	5,712만㎡
군자지구	주거	• 배 후 주거단지	486만㎡
시화농업용지	첨단제조 · 농업, 레저	• 첨단제조업 · 농업, 레저단지, 배후 주거단지	4,397만㎡
화옹농업용지	첨단제조 · 농업, 레저	• 첨단제조업 · 농업, 레저단지, 배후 주거단지	6,212만㎡
합 계			1억7,854만㎡

- ☐ 둘째, 인천에서 새만금으로 연결되는 물동량을 처리하기 위한 교통인프라의 조기구축이 긴요함
- ☐ 수도권 의 경우, 물동량은 2011년 397,182TEU에서 2020년 709,441TEU로 크게 증가할 것으로 예상됨
 - 북한지역의 물동량도 2011년 146,574TEU에서 2020년 273,357TEU로 증가될 것으로 예상됨(한국해양수산연구원, '07)
- ☐ 한중간, 남북간 물동량이 급증하는 서해안권은 고속도로 및 철도노선이 부재하여 교통체증이 심화되고 있으며, 서해안권 자체의 개발을 어렵게 하고 있음
- ☐ 이에 따라, 서해안철도의 조기개통을 위해 수인선 원시역 - 향남 - 안중 - 장항선 화양역의 조기 건설이 시급함
 - 서해안철도 : 경의선 대곡역 - 인천항 - 수인선 원시역 - 서해안선 - 장항선 화양역 - 군산선 - 전라선 - 광양항

Map of the proposed Gyeongju Daegu Expressway route in the Gyeongju area. The map shows the route starting from Wawang (와왕) and ending at Wawang (와왕), passing through various locations like Wonsi (원시), Hwangnam (황남), and Anjeong (안중). It also shows existing roads and expressways, and a legend indicating the proposed route and the Gyeongju Daegu Expressway.

Legend:

- 당초 요청노선 (Original Requested Route)
- 변경 대안노선 (Revised Alternative Route)

《경기만 고속도로의 신개발구상도》



- 셋째, 인천에서 새만금으로 연결되는 대중국 경제특구에 대해서는 두바이 개발사례처럼 규제를 대폭 완화하여 국내외 기업의 투자여건을 조성해야 함

《두바이의 ‘제벨알리 경제자유지역(JAFZ)’의 사례》

구분	주요 내용
규모	100km ² (3천만평, 부산진해경제자유구역과 비슷한 규모)
장점	<u>외국인에 의한 경영권 인정</u> , <u>세금면제</u> , <u>외환자유</u> , <u>외국인 노동자 자유 채용</u> , <u>과실송금에 대한 규제 전무</u>
공항	35km 거리인 두바이국제공항 위치
항만	JAFZ내에 총연장 15km의 67개 부두 갖춘 세계최대항구 보유
성과	· 1985년 입주업체 19개사 → 현재 약 5,000여개사 (260배 증가) · 무역·물류·창고업 70%, 제조업 20%, 운송 등 서비스업 10% 등
파급효과	· 2004년 말 현재 JAFZ 내 직접고용인력 약 5만명 · 두바이 교역의 40%가 JAFZ를 통해 이루어지고 있음 · 중동지역 진출 유력기업 대부분 JAFZ내에 중앙 물류센터를 운영
성공요인	· 4無(無세금, 無제한 외환거래, 無스폰서, 無노동쟁의) · 관세, 법인세, 소득세, 지방세 등 각종 세금이 전혀 없음 · 경제활동을 통해 얻은 수익은 100% 본국으로 송금가능 · 2多(多양한 물류여건, 多양하고 편리한 지원시스템) · 제벨알리 港과 두바이국제공항을 통한 물류망 구축

IV. 결 론

- ☐ 대중국 광역경제특구가 조성되면, 우선적으로 경제자유구역의 규모가 3억㎡가 넘어 포동 및 빈해신구에 대응하여 최소한의 경쟁력을 확보할 수 있음
- ☐ 둘째, 비즈니스 및 물류중심의 인천경제자유구역과 산업·문화관광중심의 시화지구·환해·새만금 경제자유구역 간에 시너지효과를 가져와 지식창조형 경제자유구역을 형성시킬 수 있음

- ☐ 셋째, 중국의 첨단산업화에 따른 고부가 가치의 부품산업 수요에 대응할 수 있음
- ☐ 넷째, 인천에서 새만금에 이르는 문화관광벨트를 통하여 폭증하는 중국인 관광객을 대규모로 유치할 수 있을 것임
- ☐ 그러나 대중국 광역경제특구는 수도권 규제 등 다양한 토지이용규제를 받기 때문에, 국내외 대기업 투자자들의 유치에 어려움이 있음
- ☐ 따라서 대중국 광역경제특구에 대해서는 규제를 대폭 완화하여 新정부의 경제비전인 7% 성장과 300만개 일자리 창출을 선도하도록 해야 할 것임
- ☐ 이와 같이 대중국 광역경제특구를 동북아의 전략적 요충지로 육성하고, 그 파급효과를 전국적으로 확산시키는 방안을 앞으로 강구해 나가야 할 것임

참고문헌

- 건설교통부, 「남해안 개발계획」, 2000.
- 건설교통부, 「제4차 국토종합계획 수정계획」, 2006.
- 건설교통부, 「서해안고속도로 주변지역개발계획」, 2004.
- 경기도, 「경기비전 2020」, 2006.
- 경기개발연구원 · 전남발전연구원 · 충남발전연구원 · 전북발전연구원 · 인천발전연구원, 「서해안축 중심의 동북아 물류허브 건설」, 제3회 서해안 포럼 결과보고서, 2005.
- 김도훈, "한·미 FTA 타결의 산업별 영향과 산업구조 선진화 전략," 「산업경제」, 2007.
- 김수동, "한·미 FTA에 따른 국내제도 개선 및 선진화 방안," 「산업경제」, 2007.
- 남덕우, "한국경제 생존 프로젝트. 경제특구", 삼성경제연구소, 2003.
- 문미성 외, 「도내 경제자유구역 지정 타당성 연구」, 경기개발연구원, 2003.
- 문화관광부, 「2차관광개발기본계획」, 2000.
- 문화관광부, 「관광진흥 5개년 계획」, 2004.
- 문화관광부, 「참여정부의 관광정책 18대 과제」, 2003.
- 삼성경제연구소, 「경제특구의 성공적 추진방안」, 2002.
- 삼성경제연구소, 「2007 국내경제전망」, 2006.
- 안형도, "동북아경제통합과 한국의 전략", 심포지움 발표자료, 2007.
- 양창호 외, 「한강하구 및 서해연안 접경지역에 대한 물류시설 이용 방안 연구」, 해양수산개발원, 2005.
- 윤양수, "동북아 관광거점육성을 위한 과제와 정책방향", 동북아 관광거점 육성전략에 관한 한중일 국제 세미나, 2004.
- 이상대, 「동북아 경제권의 부상과 수도권 발전전략 : 대경기만의 개발구상 및 전략」, 경기개발연구원, 2007.
- 전경련, "경제특구 관련제도의 실태와 시사점", 2002.
- 조성호 외, 「민선 4기 1년 성과평가와 향후 운영방향에 관한 연구」, 경기개발연구원, 2007.
- 조성호 외, 「경기만 지역의 경제자유구역 지정방안」, 경기개발연구원, 2007.
- 지우석 외, 「경기도 철도기본계획 수립 연구용역」, 경기개발연구원, 2006.
- 한국관광공사, 「서해안 및 지리산권 관광개발계획수립을 위한 연구」, 2004.
- 한국지역학회, 「공업지역 수요 및 타당성 조사용역」, 2004.
- CIA, 「World Fact Book」, 2006.

2008 국제학술회의

수도권 광역경제권 형성을 위한
인천의 발전전략

김 번 욱
(인천발전연구원)



목 차	
I. 연구의 개요	3
II. 광역경제권의 정의와 사례	4
III. 한국의 광역경제권 추진현황	9
IV. 인천의 발전전략	12
V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략(안)	24

2

I. 연구의 개요

1. 연구의 배경 및 목적

- 세계적으로 광역규모의 지역 경제권이 부상
 - 주강(홍콩), 장강(상해), 베이징-톈진, 관동(둥경), 관서(오사카) 경제권
- 광역경제권 형성을 통한 수도권 동북아 6대 경제권 진입 필요성 대두
- 광역경제권 형성을 통한 국가 경쟁력 강화 필요성 제기
- 수도권 광역경제권 형성을 위한 정책과제 도출

3

II. 광역경제권의 정의와 사례

1. 광역경제권(초광역경제권)의 정의

세방화 (Glocalization)

- 20C 후반에 대두한 신개념
- 지방화란 국가중심적 질서에서 탈피하여 지역의 자율성증대, 잠재력을 증진시키는 과정
- 세계화는 실질적으로 세계적인 것(The global)과 구체적인 실제적인 지방적인 것(The local)이 상호 연계되고 기능적으로 결합되어 발생하는 현상
 - 국가중심적 사고가 퇴조하고 지역이 부상

신지역주의 (New regionalism)

- 지역이 정치·행정·사회의 중심점으로 기능하면서 경제와 사회운영의 세 틀을 형성
- 영국·프랑스 등 전통적 중앙집권적 국가체제를 유지하였던 서구의 국가 틀을 중심으로 지역의 역할이 재인식

4

II. 광역경제권의 정의와 사례



2. 광역경제권 설정의 원칙

- 최소한 500만명 이상의 인구규모 유지
- 인구 100만명 이상의 중심대도시 입지
- 국제 공항 및 국제항만의 보유
- 사회 문화적 동질성 확보

■ 일본의 광역지방개발구역 설정 기준

- 인구규모가 일정수준이상이고, 산업, 경제, 인재 기타 지역자원의 다양성 확보 가능한 곳
- 상당한 수준의 도시집적, 산업집적, 학술 · 문화 집적이 존재할 것
- 국제공항, 국제컨테이너항만 등 국제교류기반이 존재하거나 향후 정비될 예정 지역
- 동아시아지역과의 연계를 고려하여 일본해(동해)와 태평양의 양 해안을 활용할 수 있을 지역

5

II. 광역경제권의 정의와 사례



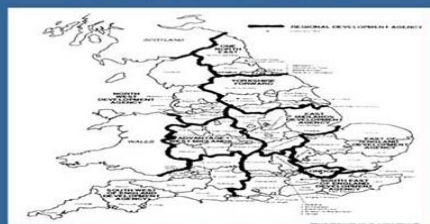
3. 외국의 광역경제권 사례



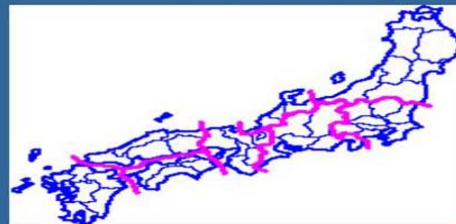
독일의 광역경제권 개편(9개)



프랑스의 광역경제권 개편(6개)



영국의 광역경제권 개편(9개)



일본의 광역경제권 개편(8개)

6

II. 광역경제권의 정의와 사례

4. 국외 사례의 시사점

- OECD국가 중 선도적인 국가재편작업을 수행하고 있는 국가가 등장
- 행정구역 중심에서 벗어나 세계화에 대응 할 수 있는 광역기구화 창설 및 촉진
- 광역경제권 형성의 동기는 경제산업적 측면이 주를 이루지만 지역의 역사성과 도시 세력권도 중요 기준

경제권형성의 방향성은 광역화

	영국	프랑스	독일	일본
개편방향	9개 RDA	6개 계획권역	9개 주로 통합	8~12개 주로 통합
기 준	인구 500만 명의 기준으로 추정	국내지역격차 보다 대외 경쟁력 중시	인구최대규모 500만 명으로 설정	기존의 8개 블록을 기본으로 약간의 변화가미

7

II. 광역경제권의 정의와 사례

5. 광역경제권 설정의 방향

명확한 광역경제권 설정 목적이 필요

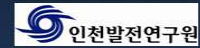
- 독일식 세분화된 행정구역으로부터 야기되는 규모의 불경제나 자립적 경제 공간단위로서의 역량 미흡에 따른 개편
- 프랑스와 일본과 같이 기존 광역지자체를 수용하면서 광역경제권 단위의 지역개발을 위한 계획권역으로 추진

광역경제권 설정을 위한 합리적 기준이 필요

- 경제적 · 기능적 연계성, 역사적 · 문화적 동질성, 자연지배적 특징 등 종합적 고려
- 인구수나 경제력 등 구체적 지표를 이용한 적정 광역경제권 형성

8

III. 한국의 광역경제권 추진현황



1. 「5+2」 광역경제권 구상의 내용과 평가

인수위의 광역경제권 추진 발표

- 5대 광역경제권 : 수도권, 충청권, 호남권, 대경권, 동남권
- 2대 특별광역경제권 : 강원도, 제주도
- 대통령실 ‘광역경제권 활성화 추진단’ 운용

광역경제권별로 ‘광역경제권본부’ 설립

- 목적 : 자율적 지역발전 효과의 극대화 및 중앙정부의 통제와 간섭 탈피
- 주요 기능 : 전략 및 사업추진계획 수립, 시도 상호협약 체결, 사업의 성과관리, 시도간 지원금 배분 등

광역경제권특별회계, 광역발전포괄보조금제도 시행

- 국가균형발전특별회계 재편, 관련부처 보조금 및 교부세 재원 일부, 신규재원 등으로 광역경제권 특별회계 운영
- 광역경제권특별회계의 일부를 광역발전포괄보조금으로 운용

9

III. 한국의 광역경제권 추진현황



1. 「5+2」 광역경제권 구상의 내용과 평가

광역경제권 구상의 평가

- 글로벌 경쟁의 조건에서 지역경쟁력 확보를 통해 국가경쟁력을 강화할 수 있는 효과적인 정책방향이 될 수 있음
- 지자체의 기능 및 역할을 약화시키고 지자체와의 갈등 소지가 있음
- 지리적 접근성에 근거한 광역경제권을 제안하고 있어 지역발전에 기여할지 의문
- 예산의 일부만 포괄보조금으로 운용하면 세출운용의 자율성 부족

10

III. 한국의 광역경제권 추진현황

2. 중앙정부의 광역경제권 추진현황과 문제점

추진현황

- 지방자치단체들의 반발로 광역경제권 기획단 발족 연기
- 지방자치단체 및 주민들의 의견 수렴이 공개적이고 투명하게 이뤄지지 않음
- 광역경제권 논의는 수도권 규제완화는 별도로 진행 중

문 제 점

- 광역경제권 관련 정책방향 및 추진현황이 공개되지 않아 지자체의 구체적인 대응전략 마련에 어려움
- 직접적인 이해당사자인 지자체가 논의에 공식적으로 참여할 수 있는 제도적 기반 미흡
- 광역권 형성은 중장기 전략임에도 국민들의 의견 수렴을 위한 중앙정부의 노력 부족

11

IV. 인천의 발전전략

1. 인천지역의 비전 및 목표

현황 및 문제점

- 도시개발분야
 - 기성시가지 침체
 - 인천지역의 불균형적 성장
- 문화관광분야
 - 종합적 관광/여가 공간의 부족
 - 지역 내 역사/문화자원의 활용 미흡
 - 해양자원 이용 불편
- 물류분야
 - 무연경쟁의 가속화(주변국과의 경쟁심화)
 - 인천항의 과부족 전망
- 산업분야
 - 산업구조의 양극화
 - 취약한 생산자서비스업
 - 산업구조의 재편 필요성 대두

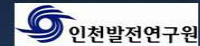
비전 및 목표

시민과 함께하는 동북아의 관문도시 인천

- 기성시가지의 도시기능 회복을 통한 경쟁력 강화
- 동북아 경제성장을 주도하는 전략산업 육성
- 관광/문화도시로의 이미지제고
- 글로벌 경쟁력을 갖춘 동북아 물류 중심도시 건설

12

IV. 인천의 발전전략



2. 국제물류 거점도시 육성 방안

인천항 활성화

문 제 점

만성적인 시설 부족으로 인한 체선 사태 지속

개발계획

북항

정부의 7대 신항만 건설사업의 일환
5만톤 급 동 부두 18선석

남항

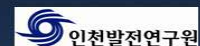
연안화물 수송활성화를 위한 중·소형부두 건설
4만톤 급 동 6선석
2011년 완공 목표

남외항

컨테이너 및 일반화물
접안능력 최대 5만톤 급 동 34선석
2011년 완공 목표

13

IV. 인천의 발전전략



2. 국제물류 거점도시 육성 방안

인천국제공항 활성화

개발계획

1단계: 부지 355만평, 활주로 2본, 여객터미널 15만평
1992~2001

2단계: 부지 250만평, 활주로 1본, 계류장·탑승동 추가건설
2002~2008

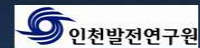
최종단계(완료시): 부지 1,435만평, 활주로 1본, 여객터미널 21만평
2009~2020

국제물류허브화 추진방안

- 자유무역협정(FTA)을 통한 항공화물운송시장 확대
- 공항간 전략적 제휴를 통한 네트워크 구축
- 중국 내 주요 개발지역 공략
- 중국과의 관세자유지역 내 물류 연계시스템 구축

14

IV. 인천의 발전전략



2. 국제물류 거점도시 육성 방안

인천국제공항 활성화

개발계획

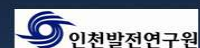
- 1단계: 부지 355만평, 활주로 2본, 여객터미널 15만평
1992~2001
- 2단계: 부지 250만평, 활주로 1본, 계류장·탑승동 추가건설
2002~2008
- 최종단계(완료시): 부지 1,435만평, 활주로 1본, 여객터미널 21만평
2009~2020

국제물류허브화 추진방안

- 자유무역협정(FTA)을 통한 항공화물운송시장 확대
- 공항간 전략적 제휴를 통한 네트워크 구축
- 중국 내 주요 개발지역 공략
- 중국과의 관세자유지역 내 물류 연계시스템 구축

14

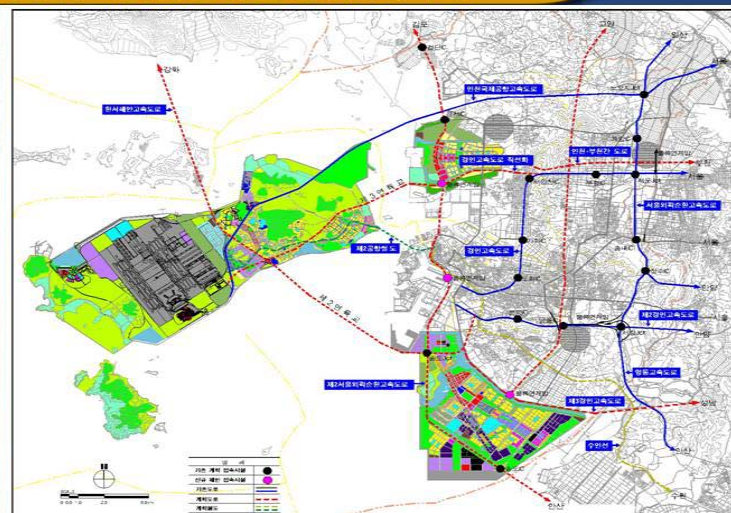
IV. 인천의 발전전략



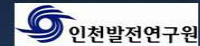
2. 국제물류 거점도시 육성 방안

원활한 화물수송을 위한 연계수송망 구축

신속한
화물수송을
위한 물류간
선망 구축



IV. 인천의 발전전략



2. 국제물류 거점도시 육성 방안

원활한 화물수송을 위한 연계수송망 구축

화물자동차
중심도로
지정 및 운영

- 제2경인고속도로 남동IC~서창JC (약 3km) 구간
- 대규모 물류단지 부근에 화물자동차 우선도로 지정·운영

물류어로구간
예소

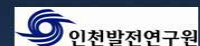
- 기존의 교통 및 도로정비계획에서 파악된 구간 및 지점의 교통수요 예측을 통한 장래의 에로구간 대책 강구

임항형
간선망
구축

- 남항 인근지역의 화물교통량 처리를 위한 도로건설
- 남항물류유통단지 사업과 관련하여 화물처리를 위한 도로건설

17

IV. 인천의 발전전략



2. 국제물류 거점도시 육성 방안

물류지식 기반 및 네트워크 형성

물류거점 정보화 및 네트워크 구축

- 주요 물류거점 시설을 대상으로 우선적으로 물류정보망 구축
- 동북아 물류 데이터베이스 구축

종합물류정보망 이용활성화 및 지원방안

- 중차량 관리시스템 구축 예정
- 첨단화물운송정보시스템 구축

NETWORK

영세기업 정보화 지원

- 정보화 전문인력 양성시스템 구축 운영
- 교육시스템 구축 지원

물류 e-Marketplace 구축 및 공동화 정보시스템 지원

- 인천소재 공단 입주업체 대상으로 Marketplace 구축

18

IV. 인천의 발전전략

2. 국제물류 거점도시 육성 방안

대북교류 활성화 대비

인천항의 역할	대북교역 현황	문제점
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 대북교역 주요대상 도시들과 최근접 거리 ▪ 수출입항만으로 가장 적합한 유리한 입지적 조건 ▪ 환황해권 국제물류체계 구축 가능성 높음 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 1998년 8월부터 인천~남포간 컨테이너 직항로 서비스 시작 ▪ 2000년 10월부터 추가 직항로 서비스 실시 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 번거로운 예운절차 공해상 우회로 운항거리 길어짐 ▪ 제3국 환적시 번거로운 절차와 비효율적 비용

대북교역 활성화 방안

- 일반 상업적 교류는 민간 교류차원에서 접근
- 상업항로 개발 등 지속적인 이용을 위한 구체적 교류방안 설립
- 주위 다른 지역과 항만 연계하는 복합 물류네트워크 구성방안 검토

인천발전연구원

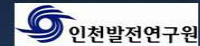
IV. 인천의 발전전략

3. 인천산업의 재생방안

인천 산업의 문제점	과제 및 요구사항
<ol style="list-style-type: none"> ① 영세 가공조립업종 위주의 산업구조로 인한 생산성 저하 ② 관련 산업간 연계 네트워크 부족 ③ 생산자 서비스업의 취약 ④ 열악한 기술혁신 환경 ⑤ 열악한 업지 환경 	<ol style="list-style-type: none"> ① 전통 주력 제조업의 특화를 통한 고부가가치화 ② 동북아 경제성장을 선도하는 고부가가치 지식기반산업 육성 ③ 동북아 물류중심도시 건설 ④ 국제 비즈니스 허브도시 건설

인천발전연구원

IV. 인천의 발전전략



3. 인천산업의 재생방안

인천산업의 발전 잠재력

인천산업의 대중국 교류확대

- 중국경제의 급부상은 인천산업발전의 기회로 작용
- 중국의 성장 원동력을 한국내부로 끌어들이는 관문으로서의 역할 중대
- 중국 진출 기업에 대한 정책적 지원필요

지공학적 위치

중국, 러시아, 일본과의 지리적 근접성으로 인한 거대시장 진출이점
수도권을 배후에 두고 있어 인력, 자본, 정보, 다양한 생산요소의 수급 양호

조화로운 산업도시

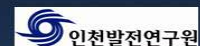
물류산업, 첨단정보산업 및 관광산업의 다양한 산업발전 가능성 내포

동북아 허브도시

인천국제공항 건설, 송도정보와 신도시 조성, 경제자유구역지정 등 투자활성화 촉진

21

IV. 인천의 발전전략



3. 인천산업의 재생방안

인천산업의 재생방안을 위한 전략 구상

제조업

지식기반산업

서비스업

기술혁신환경

업지원환경

문 제 점

영세가공조립
업종 위주의
산업 구조

관련 산업의
연계 부족

생산자서비스업
취약

열악한
기술혁신 환경

열악한
기업업지환경

기본방향

산업구조
고도화 지원

전략적
신산업 육성

생산자
서비스업 육성

기술혁신
환경개선

기업업지환경
개선

22

IV. 인천의 발전전략

3. 인천산업의 재생방안



V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략[안]

1. 추진방향

정책목표

수도권 광역경제권을 동북아 허브로 육성

5대
주요과제

초광역산업
클러스터 거점
및 혁신체제
구축

수도권규제
완화 및 성장
관리체제 구축

국제인프라
정비 및 광역
교통체제 구축

광역적
환경인프라
구축

광역거버넌스
체제 구축 및
제도화

V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략[안]

2. 수도권 광역경제권의 주요과제 및 추진전략

수도권 광역경제권 활성화를 위한 초광역 산업클러스터 구축

- 수도권 산업정책의 골킴돌
 - 입지규제, 부처별로 다원화된 지원체제
- 수도권 광역 산업클러스터 구축방향
 - 지역별로 비교우위를 가진 특화산업 고도화를 우선 추진하여 가시화
 - 수도권 차원의 선도 사업을 중심으로 국내외 연관 산업의 클러스터화 유도

25

V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략[안]

2. 수도권 광역경제권의 주요과제 및 추진전략

수도권 산업입지 관련 규제 합리화 우선 추진

- 수도권 산업 관련 입지규제의 합리화
 - 현행 권역별 규제, 공장 및 대기업 등에 관련된 차등규제를 합리화하여
업종별, 지역별 실정에 맞게 탄력적으로 운용
 - 정책 지구 지정을 통한 선별적 규제완화

26

V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략[안]

2. 수도권 광역경제권의 주요과제 및 추진전략

수도권 광역교통체제 구축

- 수도권 광역교통 경쟁력 확보 전략
 - 대심도철도망 구축
 - 환상형 물류정책 구축(물류차량 우선 차로제)
 - 광역교통행정체제 개선 등 광역교통 인프라 구축사업 추진 등

수도권 광역 환경관리체제 구축

- 수도권 환경 경쟁력 확보를 위한 추진전략
 - 광역하수정화사업
 - 수도권 광역녹지축 조성
 - 생활폐기물용 수도권매립지 사용기간 연장 추진 등

27

V. 수도권 광역경제권 형성을 위한 추진방향 및 추진전략[안]

2. 수도권 광역경제권의 주요과제 및 추진전략

수도권 광역경제권 정책 추진을 위한 광역행정체제 구축

- 기존 광역행정체제의 문제점 : 자율성 확보, 책임성의 문제
- 광역행정기구 설립의 3대원칙 : 분권화 지향, 자율성 확보, 책임성 담보
- 광역행정기구 설립의 단계별 추진전략
 - 1단계 : 정부 내부에서 초광역행정에 관한 권한을 분리하여 이관
 - 2단계 : 정부 내에서 분리된 초광역 행정 권한을 광역연합체로 점차 이양
 - 3단계 : 장기적으로 국민선출형태의 광역분권형 국가운영체제를 구축

28



2008 국제학술회의

충남 서해안 발전 구상

강 영 주
(충남발전연구원)

충남 서해안 발전 구상

강영주(충남발전연구원)

목 차

1. 충남 서해안의 지역 일반현황
 - 가. 입지여건
 - 나. 자연환경
 - 다. 인문환경
 - 라. 지역경제
 - 마. 문화관광자원
- Ⅱ. 충남 서해안의 여건 변화
 - 가. 국제환경 변화
 - 나. 국내환경 변화
- Ⅲ. 서해안 발전 각종 구상
 - 가. 제4차 국토종합계획 수정계획
 - 나. 광역권개발 계획
 - 다. 서해안관광벨트 개발계획
 - 라. 서해안고속도로 주변지역 개발계획
 - 마. 제3차 충청남도종합계획 수정계획
 - 바. 관련계획을 통해 본 충남 서해안의 위상
- Ⅳ. 향후의 발전과제
 - 가. 서해안의 잠재력
 - 나. 제약요인
 - 다. 발전과제

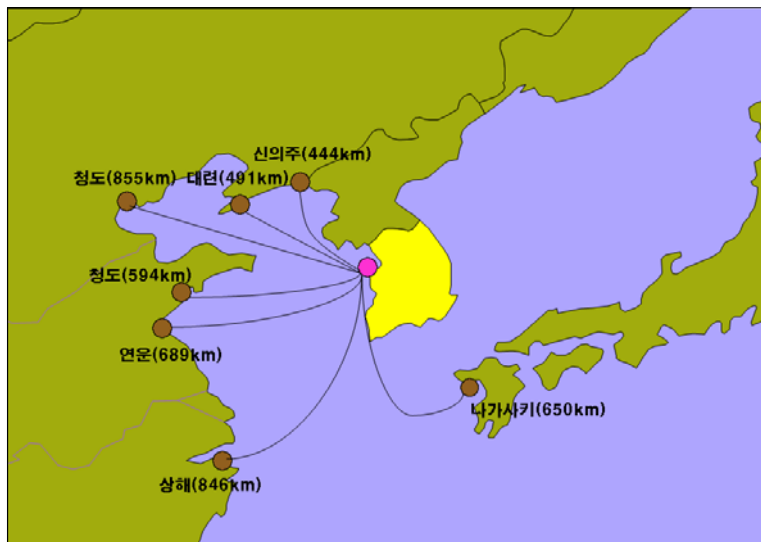
1. 충남 서해안의 지역 일반현황

가. 입지여건

■ 대외적 입지여건

- 환황해권 중심에 위치한 요충지역
- 충남은 중국의 관문항인 대련항·청도항과 최단거리에 입지하고 있어 높은 교류잠재력을 보유
- 해양과 내륙을 연계시킬 수 있는 항만개발 적지를 다수 보유하여 동북아 교류거점 구축이 용이

<그림 II-1> 동북아에서 차지하는 충청남도의 위상



■ 대내적 입지여건

- 국토의 중심부이자 교통의 요충지
- 수도권과 비수도권, 영·호남을 연결하면서 수도권의 압출여력을 흡수하여 비수도권으로 확산시키는 역할 수행 가능
- 고속도로, 철도 등이 충남지역을 동서·남북으로 통과하거나 계획되어 있어 지역내 도로망과 연계체계 구축이 용이

나. 자연환경

- 충청남도의 해안선은 리아스식 해안(rias coast)이며, 도서들이 많이 형성되어 있는 침수해안의 특색을 지니고 있음. 충청남도의 서북단에 돌출해 있는 태안반도가 도내에서 가장 큰 반도이며, 태안반도를 중심으로 하여 동북쪽에는 아산만과 가로림만이 있고, 동남쪽에는 천수만과 비인만 등이 있음
- 충청남도의 주요 도서로는 안면도·원산도·난지도·삽시도·가의도 등이 있으며, 우리나라에서 3번째로 많은 259개의 도서가 있음

<표 II-1> 해안선 및 도서현황

(단위: km, 개소, 인)

구 분	해안선(도서 포함)	도서현황			
		계	유인도	무인도	인 구
아 산 시	7.0	-	-	-	-
보 령 시	250.9	79	16	63	3,692
서 산 시	196.2	27	4	23	326
서 천 군	76.7	15	1	14	136
홍 성 군	50.0	11	1	10	95
태 안 군	530.8	119	10	109	10,596
당 진 군	113.0	8	3	5	411
소 계	1,224.6	259	35	224	15,256

자료: 충청남도, 충남통계연보, 2005.

다. 인문환경

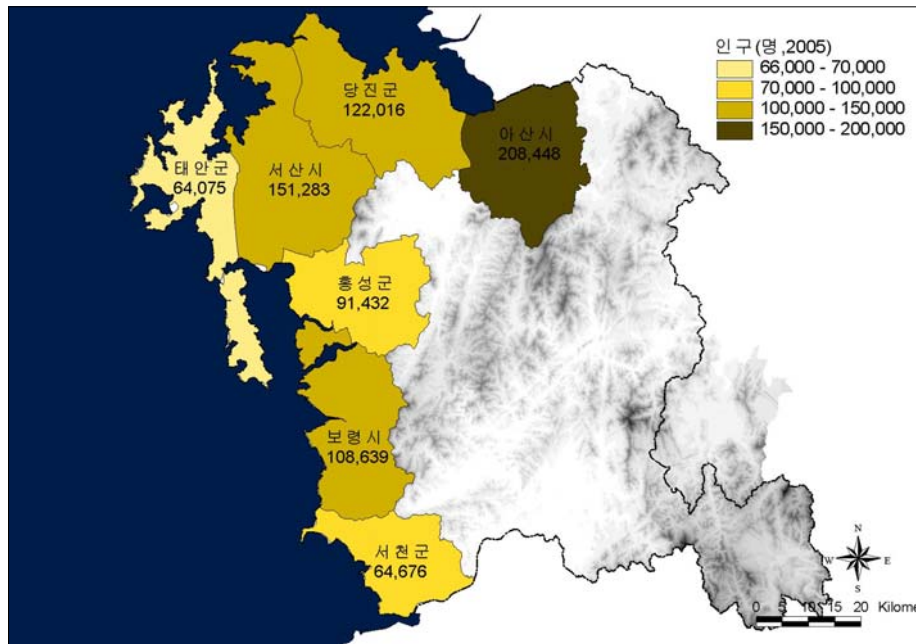
■ 행정구역

- 충청남도의 총면적은 2005년 현재 8,600.5km²로 국토 전체면적(99,618.7km²)의 8.6%를 차지하고 있으며, 이 중에서 서해안권의 7개 시·군의 면적은 3,820km²으로 충청남도 전체면적의 44.4%를 차지하고 있음

■ 총인구규모 및 시·군별 인구분포

- 충청남도의 총인구는 2005년 현재 1,982,495인으로 전국(49,267,751인)의 4.0%를 차지하고 있으며, 이 중에서 서해안권의 7개 시·군의 인구는 2005년 현재 832천명으로 충남 전체인구 1,982천명의 약 42%를 차지하고 있음
- 시·군별 인구는 2005년 현재 아산시(23.0%), 서산시(18.6%) 순으로 많으며, 가장 인구비중이 낮은 지역은 태안군과 서천군으로 충청남도 전체인구의 17.5%를 차지.

<그림 II-2> 서해안권 시·군의 인구분포 현황(2005)



■ 인구변화추이

- 2000년 이후 천안시와 아산시, 서산시를 제외한 나머지 시·군의 인구는 감소하고 있음. 천안시의 경우 1995년 이후 연평균 4.5% 증가하여 2005년 인구규모가 1995년 대비 1.5배 이상 성장한 반면, 서천군은 동 기간 동안 각각 연평균 2.7% 감소하는 것으로 나타남

<표 II-2> 시·군별 인구분포 현황(1995~2005)

(단위: 천인, %)

구 분	1995년	2000년	2005년	연평균 증가율		
				'95-'00	'00-'05	'95-'05
천안시	335(18.0)	425(22.0)	519(26.2)	4.87	4.08	4.48
보령시	123(6.6)	119(6.2)	109(5.5)	-0.66	-1.74	-1.24
아산시	159(8.6)	186(9.6)	208(10.5)	3.19	2.26	2.76
서산시	142(7.6)	150(7.8)	151(7.6)	1.10	0.13	0.61
홍성군	102(5.5)	95(4.9)	91(4.6)	-1.41	-0.86	-1.04
태안군	72(3.9)	69(3.6)	64(3.2)	-0.85	-1.49	-1.19
당진군	122(6.6)	123(6.4)	122(6.2)	0.16	-0.16	-0.01

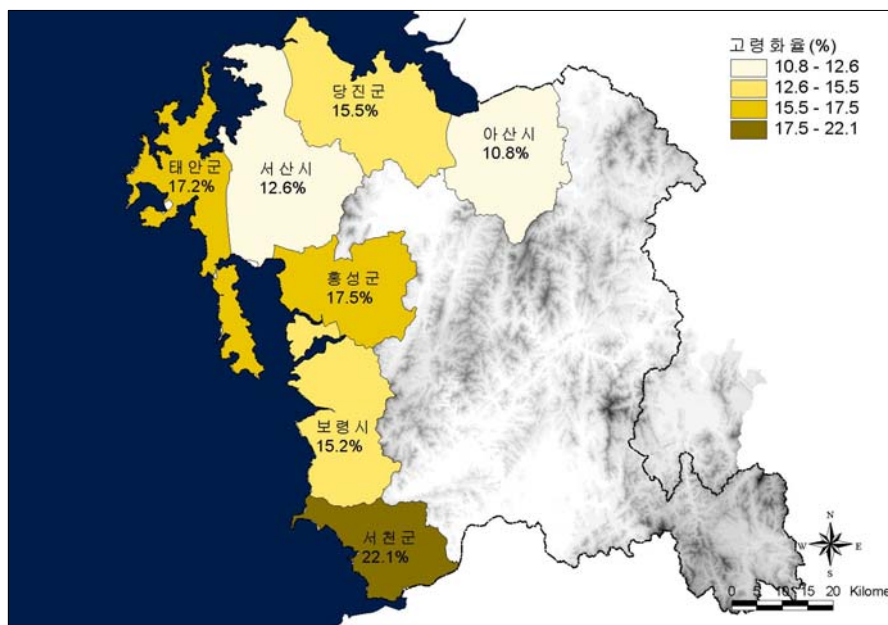
주: ()의 수치는 충남인구 대비 비중임

자료: 충청남도, 주민등록 인구통계 보고서, 해당년도.

인구구조

- 2005년 현재 서해안권내 시·군별 노령화 현황을 보면, 서천군은 노령인구 비율이 22.1%에 달하여 이미 초고령사회에 진입했고, 보령시, 홍성군, 태안군, 당진군 등의 노령인구비율은 15%~20%에 달하여 고령사회에서 초고령사회로 급속하게 전환되고 있음

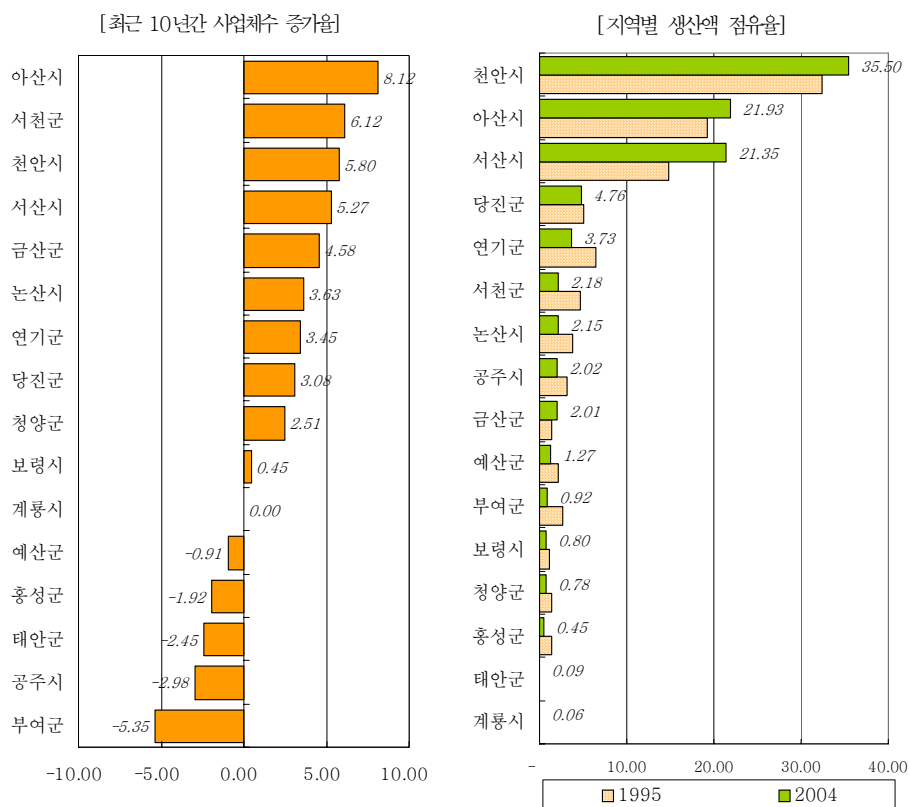
<그림 II-3> 서해안권의 시·군별 노령화 현황(2005)



라. 지역경제

- 2004년을 기준으로 도내 제조업체가 가장 많은 집적을 보이고 있는 곳은 충남 서해안 지역 중에서도 아산·서산 등의 북부지역으로, 충청남도 전체 제조업체의 43.3%가 집중되어 있음
 - 제조업체수의 증가율에 있어서도 아산(8.1%)이 가장 높게 나타나며, 태안, 서천 등은 사업체수가 100개에도 미치지 못하고 있음
 - 시·군간 제조업 생산액의 경우 북부지역의 아산, 서산의 비중이 각각 21.9%, 21.3%로 충남 전체의 43.2%를 점유하고 있으며, 1995년에 비해 지역간 경제력 격차가 더욱 확대되고 있음
- 지역내 제조업 생산액이 낮은 지역으로는 보령시(0.8%), 홍성군(0.5%), 태안군(0.1%) 등으로, 대부분 서해안의 관광산업 중심지역이거나 내륙의 농축산업 중심지역임

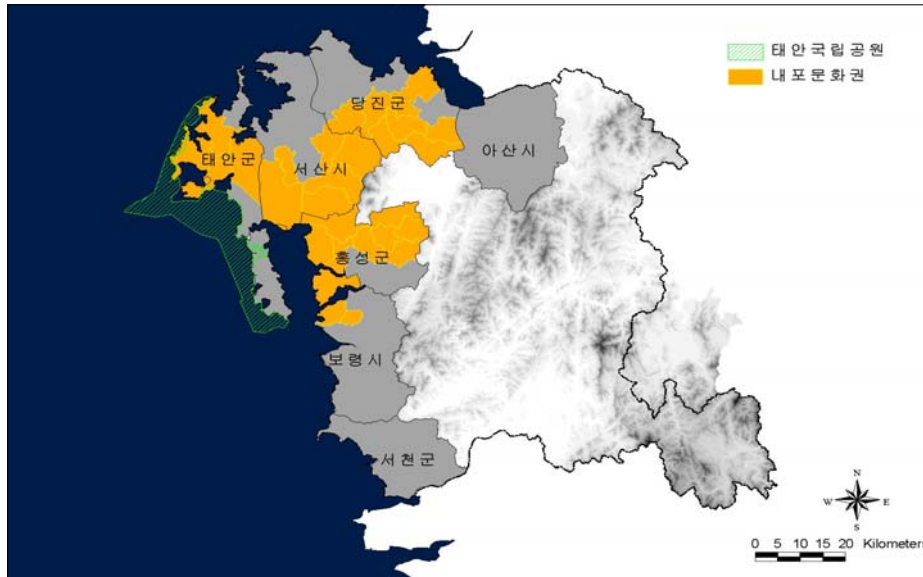
<그림 II-4> 지역별 사업체수 증가율 및 생산액 점유율 변화



마. 문화·관광자원

- 충남 서해안권에는 태안해안국립공원이 분포되어 있으며, 내포문화권이 당진군, 서산시, 태안군, 홍성군, 보령시에 지정되어 있어 풍부한 역사·문화자원을 보유하고 있음

<그림 II-5> 서해안권의 역사문화자원(2005)



- 충남 서해안 지역에는 1997년 이후 보령 해수욕장지역과 아산시 온천지역이 관광특구로 지정되어 지금까지 유지되고 있음

<표 II-3> 충남 서해안지역 관광특구 지정현황(2005)

특구명칭	지 역	면 적(km ²)	지정일자
계	2개지역	6.23	-
보령해수욕장관광특구	보령시 신항동 대천해수욕장 지역, 남포면 월전리 죽도지역, 웅천읍 관당리 무창포 해수욕장 및 석대도 지역	2.52	'97. 1. 18
아산시 온천관광특구	아산시 온천1동, 권곡동, 모종동, 득산동, 방축동지역, 도고면 도고 온천지역, 음봉면 아산 온천지역	3.71	'97. 1. 18

자료: 충청남도, 도정백서, 2006.

- 지정관광지로는 2005년 9월 현재 전국 224개소 가운데 5.8%인 13개소가 충남 서해안지역에 위치하고 있음
- 지정관광지의 대부분이 관광지 조성계획은 수립되어 있으나 대체로 개발이 지연되거나 자원부족으로 개발이 활발하게 추진되지 못하고 있음

<표 II-4> 충남 서해안지역 관광지 지정현황

관 광 지 명	위 치	면 적(m ²)	지 정 일	비 고
계	13지구	8,698,841		
삽 교 호	당진 신평	169,983	1983.10. 10	가족휴양 중심관광지
신 정 호	아산 방축	271,169	1971. 5. 20	"
무창포 해수욕장	보령 웅천	310,000	1986. 8. 20	해수욕장 중심관광지
대천 해수욕장	보령 신흑	2,150,000	1983.11. 29	"
안 면 도	태안 안면	3,815,456	1991. 2. 22	국제적 관광휴양지
죽 도	보령 웅천	73,380	1990. 4. 19	해양스포츠및휴양시설
아 산 온 천	아산 음봉	844,000	1991. 3. 15	온천숙박 중심관광지
금강하구둑	서천 마서	177,600	1993. 9. 22	해양 및 놀이시설
춘장대 해수욕장	서천 서면	299,000	1997. 4. 21	해수욕장 중심관광지
간 월 도	서산 부석	149,800	2000. 5. 4	가족휴양 중심관광지
난 지 도	당진 석문	140,000	2000. 9. 7	"
왜 목 마 을	당진 석문	132,253	2002. 2.26	가족휴양, 일출관광
남 당	홍성 서부	166,200	2005. 4.19	해양관광, 가족휴양

자료 : 충청남도, 도정백서, 2006.

- 해수욕장은 보령시, 서천군, 태안군, 당진군에 총 36개소가 분포하며, 태안군과 보령시 소재 해수욕장의 이용객이 가장 많음

<표 II-5> 해수욕장 분포 현황(2005)

시군별	개소수(개소)	2005년 이용객수(명)	비 고
계	36	27,058,585	-
보령시	5	11,999,945	대천, 무창포, 원산도, 호도, 용두
서천군	1	2,917,000	춘장대
태안군	29	12,021,940	만리포, 몽산포, 연포, 삼봉, 꽃지, 백사장, 학암포, 구레포, 청포대, 신두리 등 29개소
당진군	1	119,700	난지도

자료: 충청남도, 도정백서, 2006.

- 2005년 현재 충남 서해안지역에는 13개의 향토문화축제가 개최되고 있으며, 이 중에서 보령머드축제, 성웅이순신축제는 문화관광부 지정 문화관광축제로 선정되었음

<표 II-6> 2004년 향토문화축제 개최실태분석(2005)

(단위: 천명, 백만원)

시군	축 제 명	개최시기	장 소
보령시(1)	보령머드축제	7.16~22(7일)	대천해수욕장
아산시(2)	성웅이순신축제	4.26~5.1(6일)	현충사 일원
	짚풀문화제	10.21~23(3)	외암민속마을
서산시(1)	해미읍성병영체험	4.29~5.1(3일)	서산해미읍성 일원
서천군(2)	한산모시문화제	5.1~6(6일)	한산모시관 일원
	동백꽃쭈꾸미축제	3.26~4.8(14일)	서면 마량리
홍성군(4)	만해제	10.4~5(2일)	한용운선생 생가지
	남당리대하축제	9.10~10.31(52일)	서부면 남당리
	광천토굴새우젓 및 조선김대축제	10.6~10(5일)	광천읍 일원
	내포사랑큰축제	10.1~3(3일)	홍성읍 일원
태안군(2)	안면도국제공예예술축제	4.28~5.15(18일)	안면읍 꽃지공원
	자염축제	8. 17(1일)	근흥면 낭금마을
당진군(1)	상록문화제	10.7~9(3일)	당진 일원

자료: 충청남도, 도정백서, 2006.

2. 충남 서해안의 여건변화

가. 여건변화 전망

1) 국제여건 변화

- BRICs의 성장에 따른 세계경제 중심의 분산
- 세계 경제 성장을 견인해 온 미국의 경제적 지위가 향후 약화
- 세계 GDP 중에서 아시아가 차지하는 비중이 지속적으로 증가하는 반면 미국과 EU의 비중은 오히려 감소
- 세계 경제에 있어서 중국과 인도의 영향력 증대
- 환경위기 고조 및 에너지 확보 경쟁 격화
- 지구 전체의 기후안정성이 약해지면서 기상이변이 발생
- 환경위기가 정치·안보의 문제로 비화
- 안정적인 에너지 확보를 위한 국가 간 경쟁이 치열
- IT·BT·NT 기술의 고도화 및 융복합화의 심화
- IT가 고도화 되면서, IT가 기업의 경영, 생활영역, 공공서비스 등 각 분야와 융복합화
- BT는 향후 30년간 기술혁명을 이끌 제4의 물결

2) 국내환경 변화

- FTA의 확대 체결 및 시장 개방 가속화
- 국경의 개념이 사라지고 국제무대에서의 경쟁이 국가에서 지역단위로 변화
- 중국의 급부상과 일본의 경기 회복으로 한국은 샌드위치 심리에 빠질 우려
- 농업 등 경쟁력이 약한 분야는 FTA 체결을 기회요인으로 활용할 수 있는 대안 필요
- 지역 간 경쟁 격화 및 지역 국제화 진행
- 국가주도에서 지역주도로 변화하면서 지역간 경쟁, 불균형 심화
- 지역 경쟁력을 확보하기 위한 노력이 더욱 가중
- 국제스포츠 대회, 메가 이벤트를 유치하는 등의 지역의 국제화 추진을 위한 경쟁 심화
- 관광·여가 수요의 양적 증대 및 다양화 확산
- 여가시간의 증대로 인한 생활 패턴의 변화
- 관광의 형태가 대량관광에서 농촌관광, 생태관광, 문화관광으로 다양화
- 환경 보전과 개발 논리 간 갈등 심화
- 환경파괴로 인한 기상이변, 환경오염의 피해가 확대

- 반면, 환경을 개발하여 지역경제 활성화에 활용하자는 의견도 제기
 - 지역 간 유동인구 증가 및 고령화 심화
- 교통통신의 발달로 국토의 시공간적 개념이 변화
- 업무와 행정은 지방으로 분산되지만 생활과 주거는 수도권에 더욱 집중
- 출산률 저하와 평균수명의 연장으로 한국의 고령화 속도는 세계 최고 수준
 - 바이오 기술의 발달에 따른 농업 환경변화 가속
- 바이오 기술의 유전형질 변환 농작물(GMO)의 재배 증가 및 수입 확대
- 유전형질변환 농작물의 안정성에 대한 우려 증폭
- 정부는 GMO의 수입, 생산, 유통에 대한 규제 및 관리를 강화
- 건강에 대한 관심 증폭으로 GMO에 대응되는 친환경농산물의 수요가 급격히 증가할 것으로 전망

3. 서해안 발전 각종 구상

가. 제4차 국토종합계획 수정계획(2006~2020)

- 제4차국토계획수정계획에서 서해안을 접하고 있는 대부분의 시도지역은 환황해권의 신산업, 비즈니스, 국제물류·교역, 해양관광 등의 개발방향을 제시하고 있음
- 반면, 충청남도는“국가행정의 새로운 중심지역”을 모토로 행정중심복합도시 건설의 성공적 추진과 지역연계발전에 초점을 맞추고 있으며, 서해안시대에 대응하여 관광 개발과 인프라구축을 강조하고 있음
- 안면도국제관광지개발, 서해안 관광벨트 구축을 위한 관광기반시설 확충
- 권역거점 및 지역항만의 확충으로 대중국 교역창구 역할을 강화하고 환황해권 교역의 진기지를 구축

<표 II-7> 해안지역 주요 시·도 개발방향

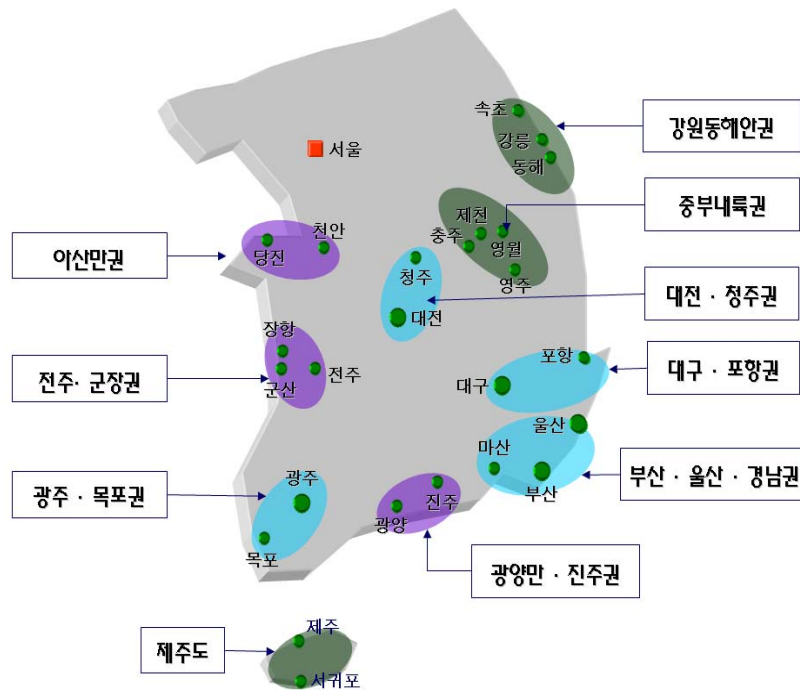
시 도	개발목표
인천	국제비즈니스 중심도시 동북아 국제물류 중심도시 국제해양관광·문화·역사도시
경기도	동북아 첨단산업 중심지역 다핵분산형 공간구조 개편 및 국제적 수준의 정주환경 정비 남북교류 및 통일준비의 거점지역 교육·복지·문화·환경선진지역
충청남도	행정중심복합도시권으로서 국가균형발전 선도지역 첨단산업과 전통 농축산업의 상생발전지역 개성과 전통을 살린 문화·관광 창출지역

나. 광역권개발 계획

- 서해안관련 광역권개발에서 주요개발방향은 환황해경제권의 물류·생산거점·국제교류거점 등에 중점을 두고 있음
- 충청남도 서해안과 관련된 광역권개발계획은 아산만권, 군장권 등 2개 광역권으로 아산만권은 대중국 물류기능, 수도권산업분산, 군장권은 환황해경제권의 국제생산거점 등을 주요내용으로 하고 있음

<표 II-8> 광역권개발 방향

광역권	개발방향
아산만권	대중국 교류증대에 대비한 물류기능 분담 거점 수도권의 산업분산과 서해안개발의 교두보 확보
전주·군장권	환황해경제권의 국제적 생산거점 형성 복합산업지대 조성 및 영상산업의 육성
광주·목포권	중국 및 동남아 경제권과의 국제교류거점 육성 광소자, 에리저, 광통신 등 첨단 광산업 및 지식산업 유치



다. 서해안관광벨트 개발계획(2006~2015)

■ 비전과 목표

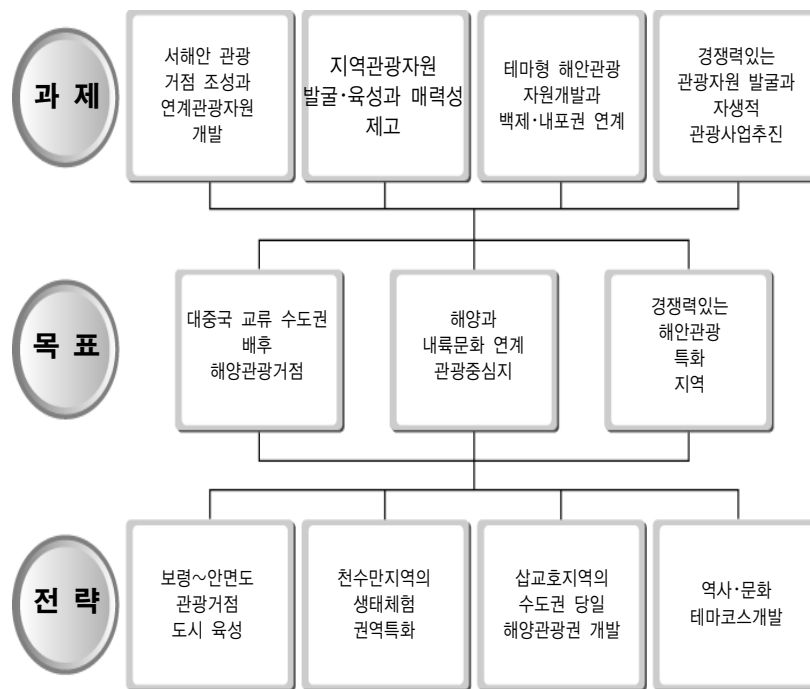
- 비전 : 21세기 웰빙시대를 위한 한반도 해양관광 중심축 형성
- 목표
 - 웰빙시대와 부합하는 국민관광휴양지역
 - 해양, 생태, 역사·문화자원을 연계한 통합관광지역
 - 개발과 보전의 조화를 통한 지속가능한 관광개발지역
 - 관광산업의 활성화를 통한 지역경제 발전 선도지역
 - 국제적 수준의 동북아 관광 거점지역

■ 충남의 개발계획

- 개발방향 : 국제적인 종합 해양관광 중심지대 조성
- 안면도~대천지역을 중심으로 하는 국제적 해양레포츠 및 휴양거점으로 개발
- 수도권 및 충청남도권의 당일 관광권으로 하는 관광권 개발
- 추진전략

- 보령~안면도 관광거점도시의 육성
- 천수만·비인만지역 생태체험 권역으로 특화
- 삼교호지역의 수도권 당일 해양관광권으로 개발
- 백제·내포문화권 연계 역사·문화자원의 관광코스 개발

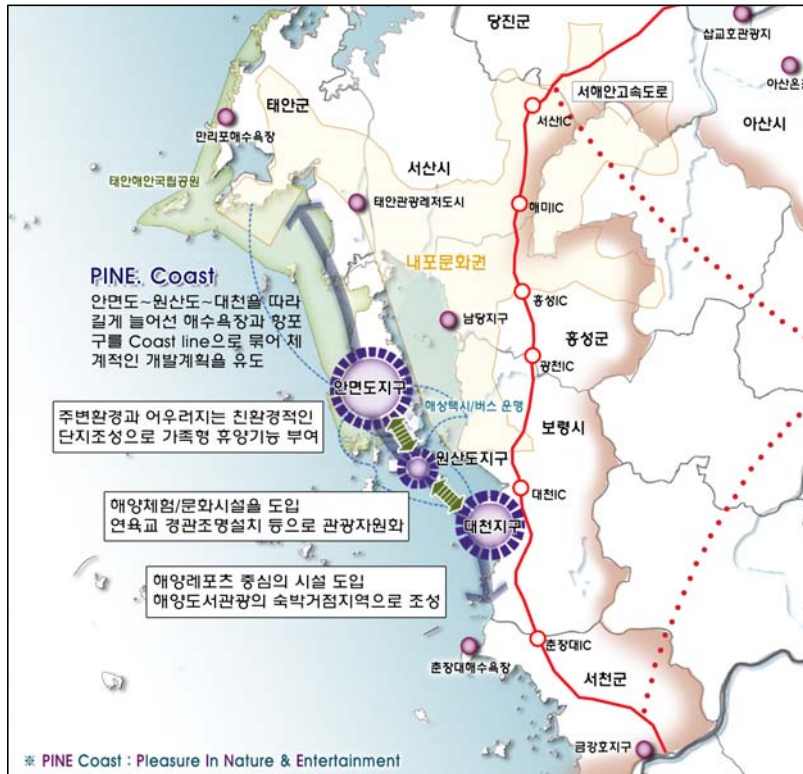
<그림 II-6> 충청남도권역의 관광개발 방향



■ 주요사업

- 안면도 지구, 원산도 지구, 대천지구, 태안관광레저지구(신규)
- 만리포해수욕장(신규), 남당지구(신규), 삼교호 관광지(정비·보완), 금강호지구, 아산 온천(기존사업), 준장대해수욕장(기존)

<그림 II-7> PINE Coast 구상도



라. 서해안고속도로 주변지역 개발계획(2005~2020)

■ 목표

- 환황해경제권 생산·교류거점
- 지역특성을 살린 관광 중심지역
- 건강하고 쾌적한 통합적 지역정주기반

■ 충남지역 발전방향

- 아산만권 신산업지대 배후도시 및 친환경적인 지역중심도시 육성
- 철강, 석유화학 중심인 아산만권에 신산업지대 조성
- 수도권 배후지역 및 해양자원을 중심으로 당일 또는 숙박형 해양레저스포츠 및 체
험관광지 조성
- 동서간 연계강화를 위한 도로, 철도 등 연계교통망 조기개통 및 신설

■ 추진전략

- 산업개발

- 아산만권 신산업지대 조성을 위한 가용지 확보 및 기존 산업단지 활성화
- 지역 전략산업을 중심으로 산업클러스터를 육성
- 지역 산업발전을 선도할 수 있는 지역혁신체계(RIS) 구축
- 농수축산물 유통·가공 기반 확충
- 인프라 시설
 - IC와 연계한 도로망 확충 및 물류단지 조성
 - 지역 간 연계철도 및 도로교통망 및 상습정체구간 해소 위한 도로망 확충
 - 대 중국 교역을 위한 무역항 건설과 어촌지역의 연안항 개발
- 관광개발
 - 태안~대천지역을 국제적 해양레포츠 거점으로 개발
 - 천수만·비인만지역을 생태체험 중심지역으로 특화
 - 삼교호지역을 수도권의 당일 해양체험 관광권으로 개발
 - 내포문화권 내 역사·문화자원의 관광자원화

<그림 II-8> 충남 서해안지역 종합계획도



마. 제3차 충청남도종합계획 수정계획(안)(2006~2020)

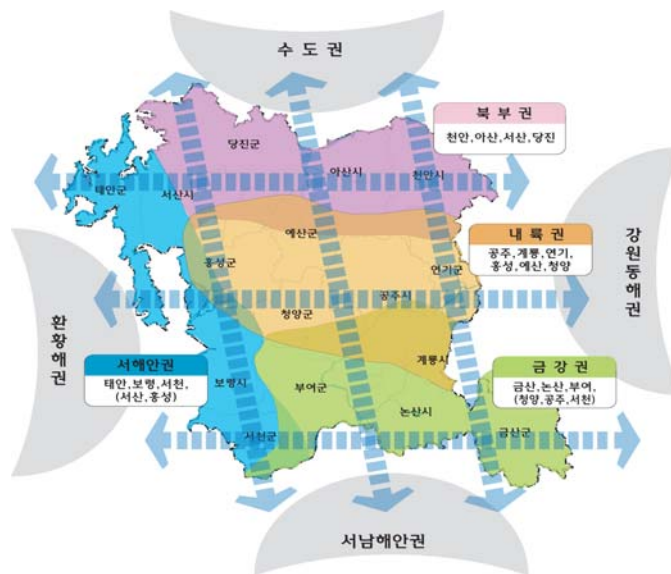
■ 계획기조 : 한국의 중심, 강한 충남

- 계획의 목표 : 균형 있는 지역발전, 함께 하는 복지사회, 활력이 넘치는 농어촌, 역동적인 산업경제, 깨끗하고 건강한 자연환경

■ 공간구조

- 개방형 지역발전축(3×3의 田자형 개발축) 구축

<그림 II-9> 충청남도 발전축



■ 권역별 발전방안 : 서해안권

- 환황해권 교역 전진기지, 해양휴양·관광의 메카
 - 거점항만 및 항공물류기지 확충으로 국제적 교역·교류의 거점으로 특화 육성
 - 항만 배후지 및 서해안고속도로 IC 연결부를 중심으로 신산업지구를 조성하여 무역항 및 자유무역지대와 연계
 - 우리나라 서해안 해양관광벨트의 중핵기능을 담당하고, 통합적 연안환경 연구·관리 및 미래형 해양산업의 거점지대로 개발

■ 시군별 발전방안

- 보령시 : 4계절형 국제적 종합해양관광·문화 허브도시
- 아산시 : 조화롭게 발전하는 세계 속의 녹색첨단도시

- 서산시 : 내포문화·해양생태자원·신산업이 어우러진 임해관문 도시
- 서천군 : 쾌적한 환경과 풍요로운 삶이 있는 『어메니티 서천』
- 홍성군 : 충남의 자랑, 서해안시대의 신중심 홍성
- 태안군 : 서해안 관광벨트의 국제적 관광허브 도시
- 당진군 : 동북아 물류 및 임해형 신산업 중심도시

<그림 II-10> 충청남도 종합발전구상



바. 관련계획을 통해 본 충남 서해안의 위상

■ 환황해경제권의 물류·생산거점·국제교류거점

- 대중국 교역·교류를 위한 전진기지
- 임해형 신산업 중심지대 조성

■ 국제적 종합 해양관광 중심지

- 국제적 해양휴양 관광지 조성
- 당일관광 및 역사문화 관광지 조성

■ 사회기반시설 구축

- 산업교육을 위한 중심항 육성
- 산업·관광을 위한 육상교통망 확충

서해안지역의 경쟁력을 제고하기 위해 기업하기 좋은 인프라 확충과 국제관광지 조성을 위한 기반시설 구축 등이 요구됨

4. 향후의 발전 과제

가. 서해안의 잠재력

- 동북아 중심지로서 국내·외적으로 양호한 접근성 및 교류협력의 중심지로서의 유리한 지경학적 위치
- 중국경제의 급성장과 한·중 교역증가 및 중국 동부연해지역과의 보완적 생산 관계에 따른 성장동력의 활용가능성 증대
- 간선교통망 구축에 따른 접근성 향상과 대규모 국가사업 추진으로 지역발전여건의 개선
- 국토의 동-서 교통 인프라 확충에 따른 내륙지역으로부터의 접근성 개선
- 행정중심복합도시 건설에 따른 인접 시장의 성장
- 해양과 내륙이 연계된 다양한 역사·문화·경관자원 보유
- 개발수준이 낮고 청정 자연환경을 갖추고 있는 충남서해안지역은 난개발의 폐해를 사전

에 방지하고 친환경, 지속가능한 개발을 추진하는데 유리한 입지적 특성을 갖춘

- 관광과 휴양, 레저에 대한 내수시장의 성장
- 국민소득 증가와 주5일 근무제 확산에 따라 여가에 대한 수요가 지속적으로 증가
- 동북아 관광 수요의 증가
- 중국의 성장 및 일본의 호황이 지속됨에 따라 동북아 관광시장도 꾸준히 성장할 것으로 전망

나. 제약요인

- 지역경제기반 및 기반시설, 국제교류 기반 취약과 지역발전을 선도할 수 있는 중심 도시 세력이 미흡함
- 한미 FTA 체결 및 시장 개방 가속화
- 한미 FTA 체결이 국내 농업에 미치는 과급효과에 대해서는 다양한 예측이 존재하고 있으므로 경제여건의 불확실성에 따른 개발투자의 부진과 대 중국 경쟁력의 약화
- 접근성 개선에 따른 지역 자원의 외부 유출 위험 증대
- 접근성의 개선은 인접 시장과의 교류 증진을 가져오는 장점과 동시에 지역 자원이 쉽게 외부로 유출될 수 있는 역효과를 동시에 수반
- 내국인의 해외관광 선호도 증대
- 국민소득 증가 및 주5일 근무제의 확대 시행은 내수 관광시장의 성장에 기여하는 한편 내국인의 해외관광 수요도 급격히 증가하는 결과를 수반
- 대규모 개발사업 추진에 따른 환경훼손 가능성 증대와 환경문제와 마찰에 따른 사업추진에 애로

다. 발전과제

■ 대중국 전략적 대응체제 구축

- 환황해 경제권의 국제분업체계에서 비교우위를 가질 수 있는 산업과 R&D 부문에 특화
- 동북아권 지역 중추항만으로서 부가가치물류 중심으로 개발

■ 부가가치 창출을 위한 부문간 융복합(Convergence)

- 전략의 핵심은 충남 서해안권의 비전인 ‘글로벌 관광·산업 커뮤니티’로 도약하기 위하여 각 부문과 관광을 결합
- 모든 산업과 시스템을 관광에 맞추어 집중 투자

- 환경, 농업, 문화 등을 관광과 적극적으로 결합하여 새로운 성장동력을 창출
- 거점과 명소를 연계하는 허브 앤 스포크(Hub&Spoke)
- 충남 서해안권내 주요 거점과 지점을 연계하여 지역 활성화 효과를 극대화
- 공공 및 민간 부문의 통합과 조정을 통하여 관광역량을 결집하고 산업의 국제 경쟁력 강화

2008 국제학술회의

광역경제권 구축을 위한
전라북도 발전전략

김진석
(전북발전연구원)

광역경제권 구축을 위한 전라북도 발전전략

김진석(전북발전연구원)

1. 머리말

○ 최근 전북지역에는 서해안고속도로, 익산·장수간고속도로가 개통되고, 군산-장항간 철도가 연결되고 호남고속철도가 개통되는 등 인프라가 개선되고 있음. 또한 첨단 부품·소재 공급단지 조성사업, 국가식품클러스터사업 등 대형 국책사업들이 유치되면서 전략산업의 육성이 빠른 속도로 추진되고 있음. 이러한 산업환경의 변화와 함께 전북지역에는 최근 들어 현대중공업, LS전선, 동양물산기업, 두산인프라코어, SLS조선, 넥솔론, 동양제철화학, 대상, 다농 등 전북의 전략산업 관련 기업들의 대규모 투자가 이루어지고 있음

○ 이와 함께 새 정부의 출범과 함께 제시된 전북지역 관련 정책들은 전북의 발전 잠재력을 구체화하여 새로운 발전의 전기를 제공할 것으로 기대되고 있음. 정부는 새만금 개발사업을 주요 국가사업의 하나로 인식하여 동북아 경제중심도시로 개발하겠다는 구상을 제시하였음. 또한 광역경제권 구상을 통해 각 권역을 글로벌 경쟁력을 갖춘 지역경제로 발전시키겠다는 의지를 발표하였음

○ 정부의 이러한 정책은 지리적으로 환 황해경제권의 중심지역에 위치해 있으며, 국토 서남부와 수도권, 행정중심복합도시 및 충청권과의 중간지역에 위치하여 환 황해경제권의 중심거점으로 발전할 수 있는 잠재력을 지닌 전북이 광역경제권의 글로벌 경쟁거점으로 새롭게 발전할 수 있는 전기를 제공하는 것으로 인식됨

○ 아직 정부의 광역경제권 발전전략이 구체화된 것은 아니지만 새로운 정책 환경 속에서 전북이 서해안의 미래를 여는 창인 새만금의 개발과 전북의 전략산업 육성을 통하여 지역경제뿐만이 아닌 국가경제 성장의 지렛대 역할을 하는

새로운 발전지역으로 성장할 수 있는 전략을 모색해야 할 시점임

○ 본고는 이러한 맥락에서 정부의 광역경제권 발전전략과 연계하여 전북지역의 발전전략을 모색하는 데 그 초점을 맞춤. 먼저 정부의 광역경제권 발전전략을 검토하고, 전북의 발전여건을 분석하여 광역경제권 발전전략과 연계한 전북의 발전전략을 모색함

2. 광역경제권 구축을 위한 주요 과제

1) 광역경제권의 배경과 필요성

○ 경제의 세계화와 개방화가 가속됨에 따라 다국적 기업들의 활동 공간이 확대되면서 국경의 의미가 약화되고 지역의 중요성이 증가하고 있음. 자본과 기업의 자유로운 이동과 함께 새로운 공간경제 단위로서 대도시권 혹은 지역의 역할이 부각되고 있으며, 광역경제권은 새로운 공간경제체제 속에서 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있는 기본단위로 인식되고 있음. 오마에 겐이치는 국경 없는 글로벌 경제시대에 경쟁에 가장 적합한 공간단위로 ‘지역국가(region state)’를 강조하고 있음

○ 이러한 경제환경의 변화에 따라 세계 여러 국가들은 광역경제권 개발전략을 채택하여 추진하고 있음. 유럽에서는 영국의 경우 잉글랜드는 독립적인 지역경제전략을 수립·추진하는 9개 광역지역을 설정하였으며, 프랑스는 지방분권정책의 효율화를 위해 전국을 6개의 광역권역으로 구분하였음. 일본은 전국을 8개의 광역지방계획권역으로 설정하는 국토형성계획을 제정하여 추진 중임

○ 특히, 우리나라의 경우 중국의 급성장과 함께 글로벌 경쟁력을 갖춘 지역경제의 발전은 더욱 중요한 과제로 부상하고 있음. 중국의 경제성장은 우리나라에 있어서 기회 요인이기도 하지만, 다국적 기업과 자본, 인재, 정보가 중국으로 집중하고 있는 상황에서 이에 대응할 수 있는 지역경쟁력의 확보가 이루어지지 못할 경우 커다란 위협 요인으로 작용할 수 있음

○ 국내적으로는 고속철도와 초고속 정보통신망의 구축 등 광역접근성이 크게 개선되면서 경제활동의 공간적 범위가 급속히 확대되고 있음. 이에 따라 행정구역을 초월한 지역 간 경제활동이 촉진되면서 수도권과 충청권, 경남권과 호남권 등 광역행정구역을 초월하는 지역경제권이 대두되고 있음. 광역행정구역을 초월하여 형성되는 지역경제권의 형성은 행정구역 단위로 분절화된 지역경제정책이 중복투자와 비효율성을 발생시키는 요인으로 작용하고 있음

○ 이러한 변화된 여건 속에서 지역의 자립적 발전을 위해서는 광역수준에서 지역의 역량을 결집하여 국제경쟁력을 확보할 수 있는 지역경제정책의 추진이 요청되고 있음

2) 정부의 광역경제권 개발구상

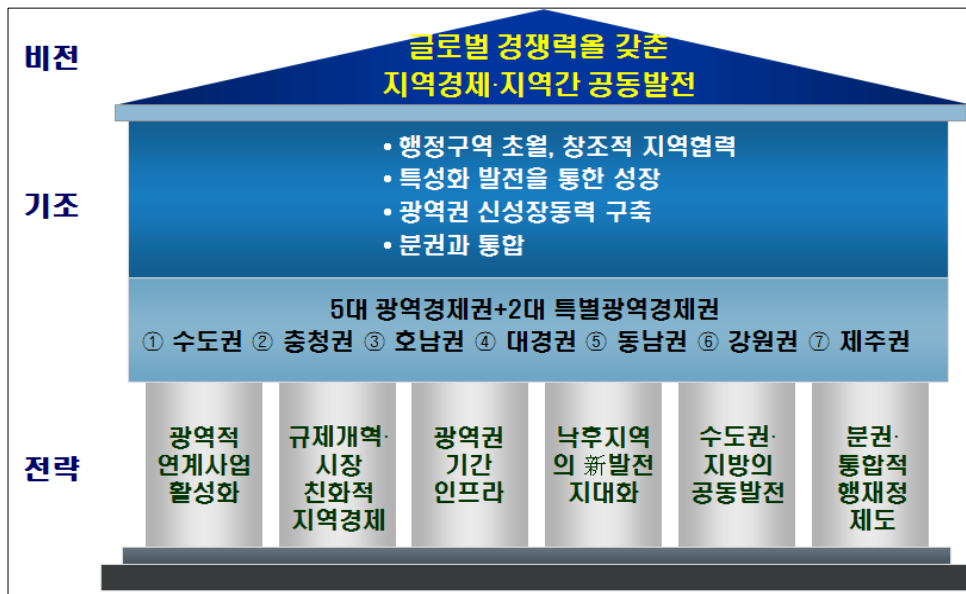
○ 현 정부의 광역경제권 정책은 아직 구체화된 내용이 발표되지 않은 상태로, 지난 1월 24일에 제17대 대통령직 인수위원회에서 발표한 ‘창조적 광역발전 전략’에서 제시된 광역경제권 구상에 기초하여 살펴 봄

○ 창조적 광역발전 전략에서는 글로벌 경쟁력을 갖춘 지역경제·지역간 공동발전을 비전으로 설정하고 ‘규모의 경제’를 확보하는 공간단위로 7개 광역경제권을 설정하였음. 7개 광역경제권은 수도권, 충청권, 호남권, 대경권, 동남권 등 5대 광역경제권과 강원도와 제주특별자치도로 구성된 2대 특별광역경제권으로 구분됨

○ 7개 광역경제권의 발전을 위해 4대 정책기조와 6대 추진전략을 제시하고 있음. 4대 정책기조는 행정구역을 초월한 창조적 협력 발전 촉진, 특성화 발전을 통한 성장, 광역경제권 발전을 견인하는 신성장동력 구축, 분권·협력·통합적 광역 행·재정 시스템 구축 등임. 6대 추진전략은 광역경제권 연계사업의 활성화, 규제개혁 등 시장친화적 지역경제활성화 촉진, 광역경제권 기간 인프라 확충, 낙후지역의 신발전지대로의 전환, 수도권과 지방의 공동발전체제 형성, 협력·통합·분권적 광역경제권 제도의 실천 등임

○ 광역경제권 발전전략의 핵심내용은 지역간 연계협력 활성화를 통해 글로벌 경쟁력을 갖춘 광역적 유망주력산업을 육성하며, 이를 위해 규제완화 등 제도적 지원과 광역적 기간 인프라를 확충하는 것임

<그림 1> 정부(인수위)의 창조적 광역발전 구도



<그림 2> 정부(인수위)의 광역경제권발전의 6대 추진전략

① 광역경제권 연계 사업의 활성화	<ul style="list-style-type: none"> 광역적 유망주력산업 육성사업, 공간구조 개선 공동사업(권역내 시설배치 협력), 광역기반시설 공동사업, 도농재생 및 생활환경 선진화사업, 공공디자인·문화관광 활성화 사업, 국제교류 공동 사업 新성장동력거점 조성(새만금, 과학비즈니스벨트, 남해안 선벨트)
② 규제개혁 등 시장친화적 지역경제 활성화 촉진	<ul style="list-style-type: none"> 산업용지난 해소를 위한 규제완화 “일자리맞춤형 산학링크 계약제” 활성화 지방으로의 민자유치 활성화(실질적 컴퍼니 복합타운)
③ 광역경제권 기간 인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> 고속도로, 고속철도, 국제항만, 국제공항 등 광역경제권의 글로벌 진출입 관문 확충
④ 낙후지역의 新발전지대로의 전환	<ul style="list-style-type: none"> 낙후지역별 선택과 집중에 의한 지역경쟁력 창조와 개발효과 확산 낙후지역 新발전패키지사업 산지 및 연안규제 등의 핵심규제개혁
⑤ 수도권과 지방의 공동발전체제 형성	<ul style="list-style-type: none"> 수도권의 리모델링을 통한 경쟁력 강화 수도권과 지방 간 산업연계체제 강화 ‘수도권 계획적 관리와 지방육성통합법’ 제정 검토
⑥ 협력·통합·분권적 광역경제권 제도의 실현	<ul style="list-style-type: none"> 지역간 협력사업에 대한 인센티브 제공 광역경제권 특별회계 제도의 시행 검토 광역경제권별 지역 자율형 지역본부체제 운용 “지역간 협력 촉진 등 광역경제권발전 특별법” 제정 검토

3) 광역경제권 구축을 위한 추진 전략

○ 광역경제권 구축을 통한 지역발전이 성공적으로 이루어지기 위해서는 광역경제권별로 다음과 같은 전략이 추진되어야 함(이원섭, 2008)

○ 첫째, 광역적 산업클러스터를 구축함. 광역경제권의 경제적 기반으로 권역의 경제적 자립을 견인할 수 있는 성장잠재력과 파급효과가 큰 주력산업을 중심으로 광역 클러스터의 형성을 촉진하여야 함. 이를 위해 권역내·권역간 인력 및 연구개발, 생산기반 구축 등 기능별 역할 분담과 협력을 강화함으로써 광역적 차원에서 규모의 경제와 범위의 경제가 발생할 수 있도록 하여야 함

○ 둘째, 광역경제권 중심도시의 중추관리기능을 강화함. 광역경제권 중심도시시는 권역내 뿐만 아니라 국가 차원에서 세계적 경쟁력을 가질 수 있는 고급기능을 확보하여 권역의 산업발전을 지원하는 거점으로 기능할 수 있어야 함

○ 셋째, 광역경제권의 국제 인프라를 확충함. 광역경제권이 글로벌 경쟁력을 갖추기 위해서는 글로벌 접근성을 확보할 수 있는 공항과 항만이 확보되어야 함. 또한 권역내·권역간을 연결하는 광역 고속교통체계가 구축되어야 함

○ 넷째, 광역경제권의 글로벌화를 추진함. 광역경제권 발전전략은 세계경쟁에서 경쟁력을 갖춘 지역경제의 육성에 있음. 일본 및 중국의 주요 경제권과 대응하여 경쟁력을 확보할 수 있는 광역경제권 발전전략이 추진되어야 함

○ 다섯째, 광역경제권 구축을 위한 선도 프로젝트를 추진함. 광역경제권의 발전을 선도하여 견인할 수 있는 대표 프로젝트를 추진하여야 함. 이 프로젝트는 권역뿐만 아니라 국가의 성장에도 기여할 수 있는 국가적 차원의 사업으로 중앙정부와 지방의 이해가 일치하고, 권역내 지자체들이 공동으로 추진하여 성과를 공유할 수 있는 것이어야 함

○ 여섯째, 광역적 거버넌스체계를 구축함. 광역경제권은 다수의 광역지자체와 기초지자체의 참여와 협력을 통하여 구축될 수 있음. 광역차원에서 정책을 기획·조정하여 사업의 성과를 제고하며, 사업의 추진과정에서 발생할 수 있는 지자체 간 갈등을 조정하고 협력을 유도할 수 있는 추진체계의 구축이 필요함

2. 전북의 지역경제 현황 및 위상

1) 전북의 지역경제 현황

○ 전북의 지역경제는 다른 지역에 비해 상대적으로 활성화되지 못한 상황임.

전북의 지역내 총생산(GRDP)은 2006년 현재 23조 8,927억 원으로 전국대비 비중이 3.1%에 그쳐, 전국 16개 시도 가운데 12위를 차지하고 있음. 지역내 총생산의 인구대비 상대적 점유율은 82.1%로 전북의 경제활동이 인구규모에 비해 매우 미흡한 수준에 머물러 있음을 보여줌

<표 1> 시·도별 지역내 총생산 현황(2000년 불변가격 기준)

(단위: 10억 원, %)

구분	지역내총생산				인구대비 상대적 점유도	
	1994년	비중	2006년	비중	1994년	1996년
전국	516,296	100	767,405	100	100	100
서울특별시	130,859	25.3	163,073	21.2	112.4	101.8
부산광역시	34,108	6.6	41,851	5.5	79.1	74.4
대구광역시	21,488	4.2	23,414	3.1	77.6	60.2
인천광역시	26,537	5.1	34,829	4.5	99.3	84.5
광주광역시	11,996	2.3	15,983	2.1	82.8	73.0
대전광역시	12,312	2.4	16,881	2.2	85.3	74.0
울산광역시	-	-	38,352	5.0	-	224.8
경기도	90,849	17.6	171,864	22.4	99.8	100.1
강원도	15,992	3.1	19,699	2.6	93.9	84.0
충청북도	16,755	3.2	25,476	3.3	103.4	109.0
충청남도	23,982	4.6	45,268	5.9	114.8	146.3
전라북도	18,054	3.5	23,893	3.1	80.8	82.1
전라남도	25,900	5.0	32,570	4.2	107.0	107.7
경상북도	32,064	6.2	57,050	7.4	103.0	135.7
경상남도	50,234	9.7	50,588	6.6	112.3	101.9
제주도	5,166	1.0	6,616	0.9	88.7	76.2

자료: 통계청 국가통계포털(<http://www.kosis.kr>), 지역내총생산, 주민등록인구, 각년도.

주 : 인구대비 상대적 점유도는 (지역별 총생산/전국총생산)/(지역인구/전국인구)×100로서 100이상이면 인구에 비해 상대적으로 경제규모가 크다는 것을 나타냄.

○ 이러한 전북 지역경제의 침체는 산업구조가 다른 지역에 비해 불리하기 때문임. 2006년 현재 전북의 산업별 생산액 비중을 보면, 농림어업이 11.6%, 제조업이 28.3%, 서비스업이 62.8%로 전국 평균이 각각 3.6%, 32.5%, 63.9%인 것에 비교하여 농업의 비중이 매우 높은 반면 제조업과 서비스업의 비중은 낮음

○ 그러나 전북의 산업구조는 1990년대 이후 제조업 중심의 구조가 강화되고

있는 추세를 보이고 있음. 1996~2006년의 10년 동안 전북의 제조업 비중은 22.0%에서 28.3%로 증가하였음. 반면에 동기간동안 농림어업은 15.1%에서 11.9%로 3.2% 포인트 감소하였으며, 서비스업은 큰 변화가 없음

<표 2> 시·도별 산업구조(지역내총생산)

(단위: %)

구분	농림어업 및 광업		제조업		생산자서비스업		일반서비스 및 기타	
	1996	2006	1996	2006	1996	2006	1996	2006
전국	5.3	3.6	26.5	32.5	20.7	19.8	47.5	44.1
서울특별시	0.4	0.2	9.7	6.1	37.7	42.1	52.3	51.6
부산광역시	2.3	1.2	22.4	19.4	20.6	20.9	54.7	58.5
대구광역시	0.8	0.7	31.9	22.2	20.5	22.4	46.8	54.8
인천광역시	1.8	0.9	39.4	31.1	15.3	15.3	43.5	52.7
광주광역시	1.9	1.3	21.6	28.2	19.2	19.2	57.3	51.3
대전광역시	0.7	0.3	20.2	21.4	24.0	25.3	55.1	52.9
울산광역시	-	0.8	-	67.8	-	6.8	-	24.6
경기도	3.5	1.9	38.0	48.0	16.4	15.0	42.2	35.1
강원도	10.8	8.0	13.0	11.4	12.1	12.9	64.1	67.7
충청북도	9.9	6.1	35.0	45.2	12.3	11.1	42.7	37.6
충청남도	14.1	8.5	30.7	47.3	9.4	8.0	45.8	36.2
전라북도	15.1	11.9	22.0	28.3	13.4	13.0	49.5	46.8
전라남도	19.5	14.6	20.8	24.4	10.4	10.4	49.3	50.7
경상북도	11.5	6.7	36.8	51.6	11.1	8.1	40.6	33.7
경상남도	6.5	6.4	46.3	42.8	10.9	11.4	36.3	39.4
제주도	20.1	18.0	2.9	2.7	15.9	17.5	61.2	61.8

자료: 통계청 국가통계포털(<http://www.kosis.kr>), 지역내총생산, 각년도.

주 : 2000년 불변가격 기준임.

○ 전북의 산업구조에서 제조업의 비중이 매우 높아지고 있으나, 전북의 제조업 성장은 전국 평균에 비해 부진한 상황임. 전북 제조업의 전국대비 비중은 지난 10여 년 동안 주요 지표에서 모두 감소하였음. 1996~2006년 기간 동안 전북 제조업의 전국대비 비중은 사업체수는 2.4%에서 2.2%로, 종사자수는 2.8%에서 2.5%로, 생산액은 2.8%에서 2.6%로, 부가가치는 2.9%에서 2.5%로 각각 감소하였음

<표 3> 전라북도 제조업의 부문별 전국대비 비중

(단위: %)

구분	전북/전국	
	1996	2006
사업체수	2.4	2.2
종사자수	2.8	2.5
생산액	2.8	2.6
부가가치	2.9	2.5

자료: 통계청 국가통계포털(<http://www.kosis.kr>), 광업제조업통계, 각년도.

통계청 국가통계포털(<http://www.kosis.kr>), 주민등록인구, 각년도.

주 : 인구대비 상대적 점유도는 (지역별 부문별 값/전국 부문별 값)/(지역인구/전국인구)×100로서 100이상이면 인구에 비해 상대적으로 해당 부문의 규모가 크다는 것을 나타냄.

○ 전북 제조업의 업종별 구조를 보면, 자동차, 음식료품, 화학제품이 중심산업으로, 이들 3개 업종은 부가가치 기준으로 각각 24.3%, 18.4%, 15.7%를 차지하여 전체의 58.4%를 점하고 있음. 이 중 화학제품의 경우 식품 및 동물사료 첨가물을 중심으로 하고 있어서 전북 제조업은 사실상 음식료품 및 관련 업종과 자동차의 2개 업종 중심의 구조를 가지고 있다고 할 수 있음. 이러한 전북의 업종구조는 전북의 전략산업인 자동차부품 및 기계산업, 생물산업과 일치하는 것임

○ 전북의 제조업 발전이 상대적으로 부진하지만, 공간적으로 전주, 완주, 군산, 익산, 김제, 정읍 등 인접한 6개 시·군에 사업체의 81.6%인 2,097개, 종사자의 90.4%인 9,578명이 집중하여 제조업 집적지를 형성하고 있음. 이들 6개 시·군 지역은 전북의 주요 대도시가 위치하여 정주환경이 양호하고 기업지원서비스 기능도 집중하였으며, 공간적으로도 근접하여 산업클러스터로 발전할 수 있는 양호한 여건을 지니고 있음

2) 광역경제권내 전북 전략산업의 위상

○ 전북의 제조업 분야에서 전략산업은 자동차부품 및 기계산업, 생물산업, 방사선융합기술산업, 신재생에너지산업 등임. 이 중 자동차 부품 및 기계산업과 생물산업은 전북지역에서 산업비중이 매우 높은 주력산업으로 부품소재산업 및 바이오식품산업을 중심으로 집중 육성되고 있음. 방사선융합기술산업 및 신재

생에너지산업은 신산업 부문으로 다른 시도에서 전략산업으로 육성되지 않는 차별화된 산업들로, 현재 기반이 취약하지만 향후 빠른 성장이 기대되고 있음

<표 4> 전북 전략산업의 발전목표와 발전전략(제조업분야)

전략산업	발전목표	발전전략
자동차부품 및 기계산업	<ul style="list-style-type: none"> ○첨단 부품·소재 혁신환경 조성 ○지식집약형의 국가 제조거점 조성 (R&D-제조-서비스역량 집적화) 	<ul style="list-style-type: none"> ○고기능성 부품, 초경량소재 부품, 친환경 부품 연구개발 강화 ○기술경쟁력 제고 및 생산체계 보완 및 확충을 통한 산업화 기반 조성
생물산업	<ul style="list-style-type: none"> ○아시아 식품·소재 산업의 HUB 및 세계식품산업 메카로 도약 	<ul style="list-style-type: none"> ○아시아 식품·소재산업 메카로 성장 ○기술개발 고도화 및 연관산업 네트워킹 강화와 혁신인프라확충 ○LOHAS지향 바이오식품·소재 산업 도출을 통한 식품 선진국 도약
RFT산업	<ul style="list-style-type: none"> ○RFT산업의 고도화를 통한 세계 일류 RFT산업 실현 	<ul style="list-style-type: none"> ○RFT 연구/산업 클러스터 구축 ○산학연관 협력체계 구축 및 지자체 역할 강화로 지방과학기술 혁신을 통한 국가 균형발전 정책 실현 ○방사선 산업 전문 인력 양성
신재생에너지 산업	<ul style="list-style-type: none"> ○2015년 연료전지 자동차시장을 선도하는 글로벌 경쟁력을 가진 국가 거점 전북에너지클러스터 구축 	<ul style="list-style-type: none"> ○에너지클러스터 구축 ○글로벌 선도기업 50개 육성 및 기업지원 체계 강화로 글로벌 마켓 5% 점유 ○기업지원체계 강화 및 글로벌 마켓/네트워크에 편입

○ 전북의 전략산업을 중심으로 광역경제권별 산업현황을 살펴보면, 호남광역경제권내에서 자동차산업과 바이오식품은 비중이 가장 높으며, 부품소재와 신재생에너지는 다른 시도와 비슷한 수준임

- 자동차산업은 종사자수 기준으로 경기(24.3%), 울산(14.6%), 경남(10.9%)이 전국대비 10% 이상으로 점유율이 높으며, 전북은 5.6%로 호남권 내에서 가장 높은 비중을 차지하고 있음. 세부 분야별로는 전북은 차체 및 트레일러의 전국 비중이 14.0%, 엔진 및 자동차가 8.4%로 높게 나타나는 반면, 자동차부품은 3.9%로 낮게 나타남

- 부품소재산업은 인천(31.4%)을 비롯한 수도권에 전체의 47%가 집중되어 있으며, 다음으로 경남(11.2%), 경북(8.3%) 등의 순으로 비중이 높음. 전북의 전국대비 비중은 2.1%로 광주, 전남과 비슷한 수준을 보이고 있음

- 식품산업은 경기(32.3%), 경남(10.9%), 충남(10.4%), 충북(10.1%)의 순으로 비중이 높으며, 전북은 5.9%로 호남권 내에서 가장 높은 비중을 차지하고 있음. 세부 분야별로는 건강기능식품과 식품첨가물의 비중이 각각 9% 이상으로 매우 높음

- 신재생에너지분야의 에너지 생산량의 비중을 보면 울산이 28.3%로 가장 높으며, 다음으로 전남(14.4%), 광주(11.3%), 전북(11.2%)의 순으로 호남권의 비중이 매우 높음. 호남권 내에서 전북은 풍력(53.8%), 바이오(9.7%), 태양광(8.2%) 분야의 에너지 생산량이 높으며, 전남은 태양열(23.8%), 태양광(9.2%), 연료전지(5.4%)의 에너지 생산량이 높음

<표 5> 광역권별 부품소재제조업의 전국대비 비중(종사자수 기준)

구분	수도권			충청권			호남권			대경권		동남권			강원	제주
	서울	인천	경기	대전	충남	충북	광주	전남	전북	대구	경북	부산	울산	경남		
자동차	2.4	8.9	24.3	0.8	8.6	1.8	4.3	0.3	5.6	5.6	6.5	4.2	14.6	10.9	1.3	0.0
부품소재	8.7	31.4	7.2	1.3	5.8	3.8	2.2	2.3	2.1	4.8	8.3	5.4	4.8	11.2	0.9	0.1
바이오식품	4.0	4.1	32.3	1.4	10.4	10.1	1.2	3.3	5.9	2.7	5.1	4.3	1.0	9.9	3.7	0.6
신재생에너지	2.9	1.8	1.1	2.9	0.8	0.8	11.3	14.4	11.2	8.9	1.1	4.0	28.3	5.7	4.3	0.6

자료: 자동차, 부품소재: 통계청 사업체기초통계조사보고(2006)

바이오식품: 식품 및 식품첨가물생산실적(2005)

신재생에너지: 에너지관리공단, 2006년 신재생에너지통계(2006)

주: 신재생에너지는 에너지 생산량 기준임(단위: Toe)

3) 전북의 지역발전 잠재력

○ 중국 동부지역에 대응한 산업거점으로서의 잠재력을 지니고 있음. 환황해 지역의 경우, 수도권과 충남 일부지역을 제외하고 규모 있는 산업클러스터가 형성되어 있지 않으나, 전북지역은 기계·자동차산업 생산역량과 항만·물류 인프라를 수도권 및 충남 일부지역의 첨단지식산업분야, 대덕의 R&D 특구, 광주·전남 및 동남권의 산업생산역량과 효율적으로 연계시킬 수 있는 위치에 있음. 이와 같은 유리한 입지적 이점을 바탕으로 전북은 상대적으로 취약한 국토 서남권의 대표적인 산업 중심지로 발전할 수 있는 높은 가능성을 보유하고 있음

○ 교통·물류의 중심지로 발전할 수 있는 잠재력을 보유하고 있음. 전북은 서해안 중심에 자리 잡아 중국연안 주요 도시와 최단거리에 위치하고 있어 환

황해권의 물류 거점지역으로 성장할 수 있는 잠재력을 보유하고 있음. 또한 대내적으로 서해안 고속도로와 호남고속철도 등 환 황해권 중심축 형성에 필요한 교통 및 물류 인프라를 구비하고 있음. 또한 충청권에 조성될 행정중심복합도시나 대덕 R&D 특구 등과의 접근성이 양호하고, 수도권~광양~부산권을 잇는 국토 동맥의 핵심 링크로서 지리적·경제적 플랫폼 역할을 수행할 수 있는 최적지로서, 지역 자체적인 혁신역량이 확보될 경우, 동북아~환황해 경제권의 생산 및 교역 거점으로 빠르게 발전할 수 있는 잠재력을 보유하고 있음

- 특히, 지식기반경제에서 지역경쟁력 제고에 중요한 자원이 될 수 있는 문화·관광·향토산업 관련자원과 깨끗한 자연환경 및 수자원을 보유하고 있고, 그동안 미비했던 항만, 공항, 도로 등 사회간접자본시설에 대한 투자가 활발하며, 새만금사업의 추진과 함께 산업입지 여건이 크게 개선될 전망이다

<그림 3> 환황해 경제권의 주요 거점과 전북의 잠재력



자료: 전라북도(2007)

3. 광역경제권 구축을 위한 전북의 발전전략

1) 세계 경제자유기지 조성으로 광역경제권 발전을 선도

○ 전북은 중국시장과의 근접성, 양질의 인력, 저렴한 산업용지, 양호한 자연·문화환경 등 입지여건과 발전 잠재력이 양호하여 환 황해경제권의 교통·물류 및 산업의 거점으로 성장할 수 있는 잠재력을 보유하고 있음. 특히, 새만금은 이러한 잠재력을 실현할 수 있는 공간으로서 발전가능성이 매우 큼

○ 특히, 새 정부에서는 새만금 개발사업을 국정 우선과제로 선정하여 추진하고 있음. 정부는 새만금 지역을 ‘동북아 경제중심도시’로 개발하여 국가경쟁력 강화의 지렛대 역할을 할 전략 프로젝트를 추진하여 국가경제의 신성장동력 기지로 활용할 계획임(제17대 대통령직인수위원회 백서, 2008). 이를 위해 새만금 지역에 항만·물류, 식품·가공, 신·재생에너지, 해양관광, 국제금융센터, 항공·우주복합과학단지 및 환경단지 등의 조성을 고려하고 있음

○ 전북에서는 새만금지역을 중심으로 광주·전남, 충청, 경기를 잇는 광역적 연계사업을 추진할 뿐만 아니라 중국의 주요 경제거점들과의 연계협력체계를 구축하는 전략을 수립·추진해야 할 것임

2) 전주 광역도시권을 중심으로 한 광역경제권 거점 조성

○ 전북의 중심도시로 전북 산업의 80% 이상이 집중되어 산업집적지를 형성하고 있는 전주 광역도시권을 광역경제권의 거점으로 조성함

○ 전주, 익산, 군산, 완주, 김제, 정읍은 공간적으로 반경 25km 이내에 위치하고 있고, 인구규모가 150만을 상회하는 대도시권을 형성하고 있음. 또한 대학, 연구소 등 R&D 기능과 기업지원서비스 등이 발달하여 산업클러스터의 혁신기반을 비교적 잘 구비하고 있음

○ 전주 광역도시권을 중심으로 호남권 내 광주, 전남 및 인접한 충남, 대전과 광역적 연계를 통해 규모의 경제 및 범위의 경제를 통한 시너지 효과를 창출할 수 있는 발전전략을 추진함

3) 자동차(부품소재), 식품을 글로벌 경쟁거점산업으로 육성

○ 광역경제권 내에서 전북의 전략산업 중 집적도가 높은 자동차(부품소재),

식품산업을 광역경제권 전략산업으로 육성함

○ 자동차(부품소재) 산업은 전북의 중심산업으로 산업특화도가 매우 높은 산업으로 산업집적지의 형성이 빠르게 진행되고 있음. 또한 공간적으로 전북은 자동차산업이 발전한 충남 및 경기 서남부지역과 광주, 전남 지역, 그리고 경남 지역의 중간에 위치하여 있어서 광역적인 연계협력을 통한 산업발전의 중심지로 성장할 수 있는 가능성이 높음

○ 자동차산업과 함께 전북은 첨단부품소재공급단지 조성을 주요 산업육성정책의 하나로 추진하고 있으며, 이 일환으로 탄소소재산업의 육성이 추진되고 있음. 탄소소재 산업화는 전북이 유일하며 타지역에서는 대체로 기업, 대학, 연구의 연구개발 중심으로 추진되고 있음. 전북지역에 복합소재기술연구소가 유치되는 등 전북지역은 연구개발과 산업생산의 선도지역으로 전북지역이 국가적 차원의 탄소소재 융복합 산업의 중심지로 성장할 가능성이 높음

○ 식품산업은 전북에서 추진 중인 국가식품클러스터사업을 중심으로 동북아 식품산업의 거점으로 육성을 추진하고 있는 부문임. 전북지역은 농업부문의 비중이 매우 높으며, 농촌진흥청을 중심으로 농식품 부문의 연구기관들이 이전하는 혁신도시가 입지하였고 또한 관련 연구개발기능들이 풍부하여 전국적인 농식품 분야의 연구개발 거점으로 발전할 수 있는 가능성이 매우 큼. 또한 새만금사업의 추진과 함께 식품전용항만의 건설을 계획 중으로 농식품관련 물류체계도 구축될 것으로 예상되고 있음

4) 첨단 광역교통시스템 구축

○ 전북지역의 발전거점과 광역경제권 내·외부를 연결하는 첨단교통시스템을 구축하여 지역간 연계협력을 촉진하여야 함

○ 새만금지역과 경북지역을 도서로 연결하는 동서철도노선 및 고속도로의 건설, 충청, 경기 및 전남을 연결하는 서해안철도 건설을 통해 동북아 경제중심도시로 조성되는 새만금과 국내 지역과의 연계성을 강화해야 함. 또한 전북의 중심지역인 전주 광역도시권과 새만금을 광역적으로 연결하는 첨단교통시스템을 구축해야 함

○ 이와 함께 새만금 연계교통체계를 고려하여 전북지역의 국제공항이 조속히 건설되어야 하며, 국제농식품 물류거점으로 새만금 신항만의 건설이 추진되어야 할 것임

5) 거점지역과 낙후지역의 연계발전 추진

○ 전북지역은 전주 광역도시권을 제외한 대부분의 지역이 농촌지역으로 극심한 인구감소와 고령화, 지역경제의 낙후 등으로 어려움을 겪고 있음. 특히, 전북의 동부권은 인수위의 ‘창조적 광역발전 전략’에서 6대 낙후지역으로 명시된 덕유산 지역 일대와 지리산 지역 일대에 속하는 지역임

○ 그러나 이들 지역은 청정한 자연환경과 고유의 문화적 자산 등 풍부한 어메니티 자원을 보유하고 있음. 또한 농축산업을 중심으로 특화산업이 발전하여 이들 자원들을 활용한 발전잠재력을 보유하고 있음

○ 따라서 이들 낙후지역의 농축산업의 고부가가치화와 함께 가공 및 문화·관광산업으로의 연계 육성을 통해 총체적 발전전략을 추진함. 이러한 발전전략의 효율성과 시너지 효과를 높일 수 있도록 지역별 권역을 설정하고 권역 내 거점간 연계망의 체계화 및 개발축별 특화기능을 부여하여 지역간 연계와 보완을 통한 시너지 효과를 높이기 위한 연계개발 전략을 추진함

○ 또한 전북의 거점지역인 전주 광역도시권과 이들 낙후지역 권역을 연계하여 거점지역의 사업 및 인구, 연구개발기능 등을 활용할 수 있는 연계협력체계를 구축함

2008 국제학술회의

전남 서남해안 발전 전략

조상필, 곽행구
(전남발전연구원)



조 상 필 · 곽 행 구
[전남발전연구원, 도시연구팀]

목 차	
I	전남의 현실과 발전잠재력
	1. 전남의 현실
	2. 발전잠재력
II	전남 발전 전략
	1. 발전비전
	2. 리딩공간
	3. 리딩산업
	4. 초광역 클러스터와 지식체계구축
	5. 광역인프라 구축
	6. 선도프로젝트



1. 전남의 현실

일반현황

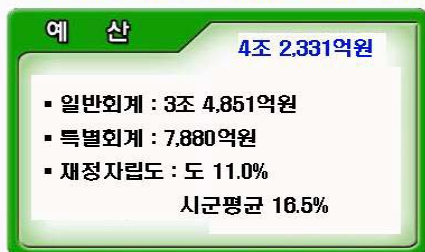


※ 인구감소를 전국최고 ▲ 43.2%(전국 60.7% 증가)

면 적 12,121km² [전국 12%]

지정구역	면적 (km ²)	비 고
국 립 공 원	2,533	전국 1위
농 업 진 흥 지 역	2,371	전국 1위
수 산 자 원 보 호 구 역	2,166	전국 1위
습 지 보 호 지 역	73	전국 1위

※ 각종 토지이용규제로 지역개발 저해



※ 재정자주도(31.7%) 전국 최하위



※ 1차 : 전국 평균의 4배, 2차 : 전국 평균의 1/2배

지역 경제

- 지역내총생산 : 41조 4,563억원 (전국의 4.8%)
- 산업구조 : 1차 27.5%, 2차 9.5%, 3차 63.0%
- 산업단지 : 62개소 (국가산단 4, 일반산단 17, 농공단지 41)
- 제조업체 : 2,503개 (대기업 18개, 5인 이상 중소기업 2,485개)
- 수 출 : 231억불 (전국의 6.2%)
- 사회간접자본시설이 부족하여 투자유치 어려움
 - 고속도로 4개노선 208km로 전국 최단
 - 도로포장률 68.3%(전국평균 76.9%)로 최하위권
- 토지의 이용규제가 심하여 지역개발 저해
 - 농지중 친환경지역이 73%(전국평균 63%), 수산자원보호지역이 전국의 48%이며, 자연공원지역은 전국의 34% 등



5

2. 발전잠재력




발 전 잠 재 력

- 「신해양시대」 「문화의 세기」에 걸맞는 풍부한 관광자원 보유
 - 수려한 경관과 세계문화유산 보유하여 관광자원 풍부
 - 한중일 문화교류의 중심지에 위치
- 생물산업, 신소재 등 첨단산업 발전 여건 구비
 - 농산물과 해양자원 풍부하여 생물산업과 해양산업 육성 가능
 - 석유화학, 철강, 조선 등 연관산업이 발달할 수 있는 여건 보유
- 「경제자유구역」과 「자유무역지역」 지정으로 기업하기 좋은 여건
 - 광양만권 경제자유구역(108,980천㎡)과 대불자유무역지역(1,157천㎡), 울진자유무역지역(344천㎡) 개발

6



**발
전
잠
재
력**

발전잠재력

- 대륙과 해양의 관문적 특성을 지녀 국제 물류·교역 유리
- 호남고속전철 개통으로 수도권 등 대도시와 접근성이 향상
- 무안국제공항과 광양항부두, 목포신항 건설로 국제물류중심의 교두보 마련
- 중국 화동경제권인 상해와 근거리 위치하고, 반경 1,200km내 인구 100만명 이상 도시가 51개
- 신·재생에너지산업의 메카 부상
- 한전이 전남으로 이전하고, 서남권종합발전구상의 4대 핵심전략으로 신·재생에너지 보급기지 조성사업이 포함되면서 연안의 풍력, 조력, 태양광 등 청정 에너지원과 연계
 - 대체에너지 소비량 전국 29.5%(전국 1위)
- 웰빙, 건강 수요 급증으로 관련 산업 진흥 및 인구유입 기대
- 웰빙촌, 노인천국, 슬로우 라이프 생태건강도시 조성의 적지
- 헬스케어허브[Health Care Hub] 적지
- 전남은 동북아 중심이라는 지리적 이점과 전략산업, 그리고 탁월한 인·물적 의료 기반을 활용한 헬스케어허브 최적지



1. 발전 비전

동북아의 물류·산업·관광 중심



권역별 발전전략과 연계한 총합적 동반성장전략 추진

9

6대 지역발전축

- 동서 3축, 남북 3축, 격자형 6대 지역발전축 설정



10

2. 리딩공간

기본방향

- “삼각형” 광역 리딩공간 연결
 - 담양·장성·곡성·광주·나주 - 무안·목포·해남·영암·진도 - 여수·순천
- 광양
 - 환황해 경제권 허브로서 연안지역과 내륙지역 통합
 - 서해안지역과 남해안 지역 결합하는 전략적 경제지대 육성
- 광양만권 경제자유구역
 - 서남해안개발 거점벨트의 거점으로서 광양항을 국제적인 해양 물류 허브로 육성
 - 광양항 배후단지 개발과 경제자유구역의 활성화 도모
 - 광역 광양만권 지역의 연계 개발 추진

11

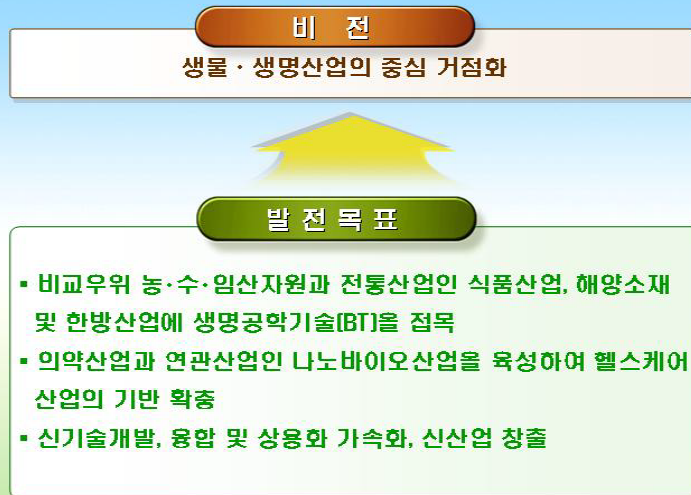
전남의 리딩공간

- 서남권 경제자유구역 지정·개발
 - 서해안축을 중심으로 환황해권 벨트 완성위해 인천/평택·당진/새만금과 연계된 지식창조형 경제자유구역 지정 개발
 - 서남권 경제자유구역은 목포-무안-신안-영암-해남 지역을 서남해안 낙후지역의 신성장 거점으로 육성
 - 대불 자유무역지역과 목포 신외항, 무안국제공항, 무안 및 영암·해남 기업도시 주변지역의 연계 개발 추진
 - 관광서비스산업(의료관광 포함)과 R&D 지원체계 강화로 미래첨단형 조선·기자재산업(미래첨단형 선박인 크루즈선, 해양레저선박, 초고속선, 조선부품 등), 첨단·고부가가치형 물류, IT산업, 의료정밀제조, 금속·기계제조 등 첨단 제조업 위주로 특화된 지식창조형 경제자유구역으로 개발

12

3. 리딩산업

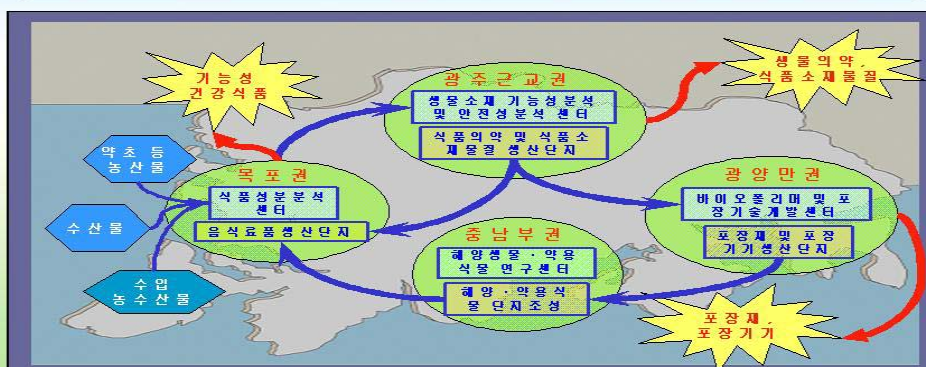
[1] 생물산업



13

기본방향

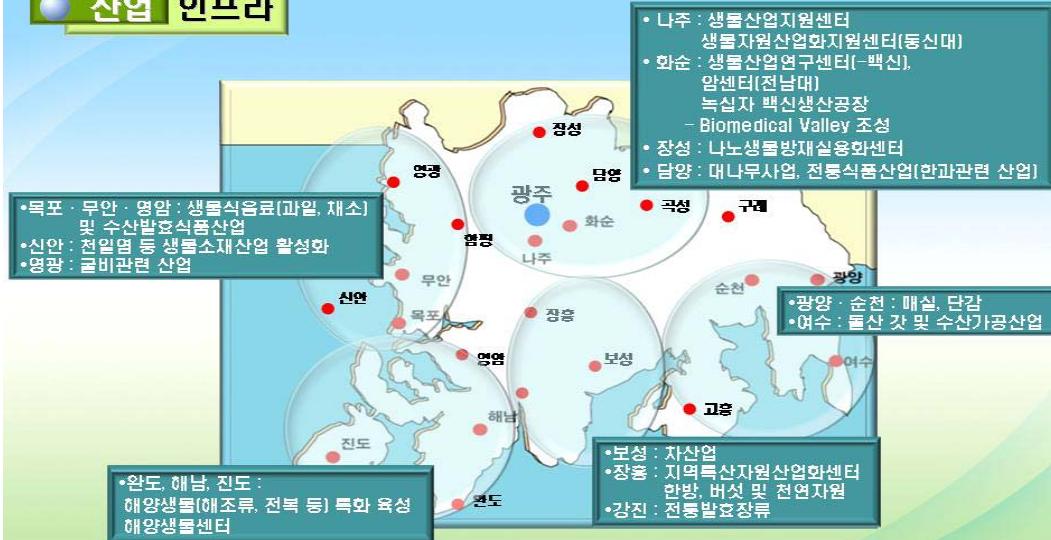
- 의약산업 : 화순-장성-서남권 중심 육성 - 연구개발과 생산기능 집적, 국립메디컬 센터와 국립심혈관센터, 동서통합의학 허브 조성
- 한방산업 : 장흥 중심 육성
- 천연소재산업 : 장흥-보성-강진
- 식품산업 : 목포-무안-나주 중심의 집적지 조성
- 해양산업 : 목포-원도-순천만을 잇는 남해안벨트 조성



14

전남 BT산업 특화분야 선정 -산업인프라, R-IRM 및 전후방 연관구조

산업 인프라



15

추진과제

- 식품, 의약, 바이오자원을 대상으로 한 생물산업 클러스터를 조성하여 생산 · 연구기능 집적화
 - 생물산업 지원/연구센터 확대
 - 차세대 면역치료제 및 독감백신 연구/생산기반 구축
- 한방산업과 해양생물산업을 연계한 친환경생물산업 육성을 위해 천연자원 R&D 센터/한방산업 진흥원 설립 및 해양바이오기반 구축
 - 생약초테마파크 및 산업단지, 바이오메스산업도시 등 한방바이오 기반 구축
 - 황칠, 버섯, 한약재, 녹차 등 기능성 신물질 추출 ⇒ R&D기업 유치 및 천연자원 연구특구 지정
 - 해양의 식품, 소재, 심층수 등 해양바이오자원을 활용한 클러스터 구축
 - ⇒ 관련기업 및 연구기관 유치를 통해 해양바이오기업도시 조성
- 한반도 「헬스케어 허브(Health-Care Hub)」 육성
 - 내륙의 생물연구/지원센터와 한방/해양바이오자원을 연계하여 동북아의 중심인 지리적 이점, 양질의 풍부한 의료인력, 인근 광주권의 광산업(첨단 의료계측장비 원천) 등의 이점을 살려 동북아의 헬스케어 허브 육성

16

[2] 신소재 · 조선산업

비전

신소재 · 조선 · 기자재 생산 및 연구개발지원의 서남권중심축으로 부상

발전목표

- 파인세라믹스, 신금속 등 신소재부문의 혁신거점 부상
- 2차 고부가가치 정밀화학 소재산업의 유망 거점화
- 조선 · 기자재산업의 대외경쟁력 강화

기본방향

- 광산업과 연계한 고급 · 고부가가치 신소재 생산을 위한 원천기술 확보, 기존 소재 · 조선산업과의 산업 연관성을 극대화
- 산업단지의 기업집적 활성화 : 신소재 · 조선관련 업체의 창업 확대 및 관련 국내외 업체 유치

17

신소재산업 추진전략

- 1단계('03~'05) : 지원기반 인프라 구축
- 2단계('06~'08) : 소재기업의 육성
- 3단계('09 이후) : 소재기업의 육성 및 창업

선도기술의 사업화 및 원천기술 확보를 통한 투자 유치
전남신소재기술산업화지원센터
기업-연구소-대학의 On/Off-line activity의 클러스터

파급효과가 큰 국내 미개발 소재 및 고부가가치소재 산업화



- 광양만권의 경제자유특구 및 컨테이너항으로 수출입 유리
- 산업클러스터[광주 광산업, 전북 자동차산업 및 경남 우주항공산업]
- POSCO, HYSCO의 대기업과 연계가능
- 순천대 TIPP, TIC등 공동 장비 기반구축 완료
- 전남 Techno-Park와 소재분야 연계 추진

18

조선산업 추진전략

조선산업 육성방안

- 권역별 추진전략
 - 중·소형 조선소 및 조선기자재업체는 집적화단지 형태로 구축
 - 목 포 권 : 중·소형조선소 집단화 + 조선기자재업체 집적화
 - 광양만권 : 중형조선소 + 선체블록 생산업체 집적화
- 기존 관련산업의 고부가가치화 : 현장애로기술 해소, 산학연 공동 연구개발 촉진, 기업간 연계 강화
 - 지역혁신체제 구축 : 이미 개발된 기술의 활용과 신기술 개발 위한 기술혁신체제 구축
 - 전략적 수출산업화 : 중소형 선박의 전략적 수출산업화 환경 조성, 주력선종의 전문화

19

추진과제

마그네슘 클러스터 중심지 육성

- 고기능 마그네슘/파인세라믹스 소재기술의 개발 및 사업화, 초경량 첨단 부품·소재 개발 등 추진(울진, 신대, 해룡)
- 고기능성 화학소재 특화단지, 마그네슘 후방산업단지, 고기능성 접착 및 코팅소재 특화단지 등 조선·기자재 연구개발기능을 강화하고 관련인프라 구축과 전문기술 인력 양성(서남권)

조선기자재 집적화단지 조성

- 조선기자재 및 연구센터 건립, 해양레저선박장비/부품산업 단지 조성

경량금속산업 육성

- 선도(전문)기업 육성
- 신산업(자동차, 우주항공등) 위주의 수요처 발굴 및 기업 유치를 통한 마그네슘 산업 군 확대

20

추진과제

● 세라믹산업 육성

- 비산화물 구조세라믹 부품소재 Hub 및 산업클러스터 조성
- ※ 비산화물 세라믹스는 반도체, 디스플레이산업, 에너지, 환경산업, 자동차, 기계산업, 우주항공, 방위산업 분야에 폭넓게 사용되는 고부가가치 세라믹 부품소재

● 기능성 고분자산업 육성

- 전남의 고분자관련 산, 학, 연, 관 협력체제 구축을 통해 기술개발지원, 전문인력 양성 등의 기반 구축
- 관련 공용장비 구축, 도내 관련 기업들의 사업화 촉진 및 기업경쟁력 강화 기여
- 기능성 고분자 산업 중 특화분야 발굴 및 집중 육성
- 중·장기적으로 산업클러스터 구축하여 국내 고분자산업 허브역할 수행

21

추진과제

● 조선타운 건설 및 조선업체 투자유치 강화

- 조선산업의 경쟁력 확보를 위한 자족형 조선타운 건설
 - 고흥, 신안 등 2개소 약 1,871만㎡ 규모 추진
 - 저렴한 지가와 부지 매수가 용이한 지역 우선 입지 검토
 - 미래 유망산업인 해양레저 조선타운 건설도 병행 추진
- 『전남 조선산업 클러스터구축』 계획 서남권 종합발전 계획 반영
- 부산 등 동남권 소재 조선기자재 업체를 대상으로 유치활동 전개

● 조선 기능인력 양성사업 추진

- 사업개요[05. 11~08. 10]
 - 계획인원 : 1,350명[용접, 취부, 배관]
 - 사업비 : 10억원(국비 7, 도비 1.5, 목포·영암 1.5)
 - ※ 훈련실적 : 966명 수료[전원 취업], 182명 교육중

22

[3] 해양물류산업

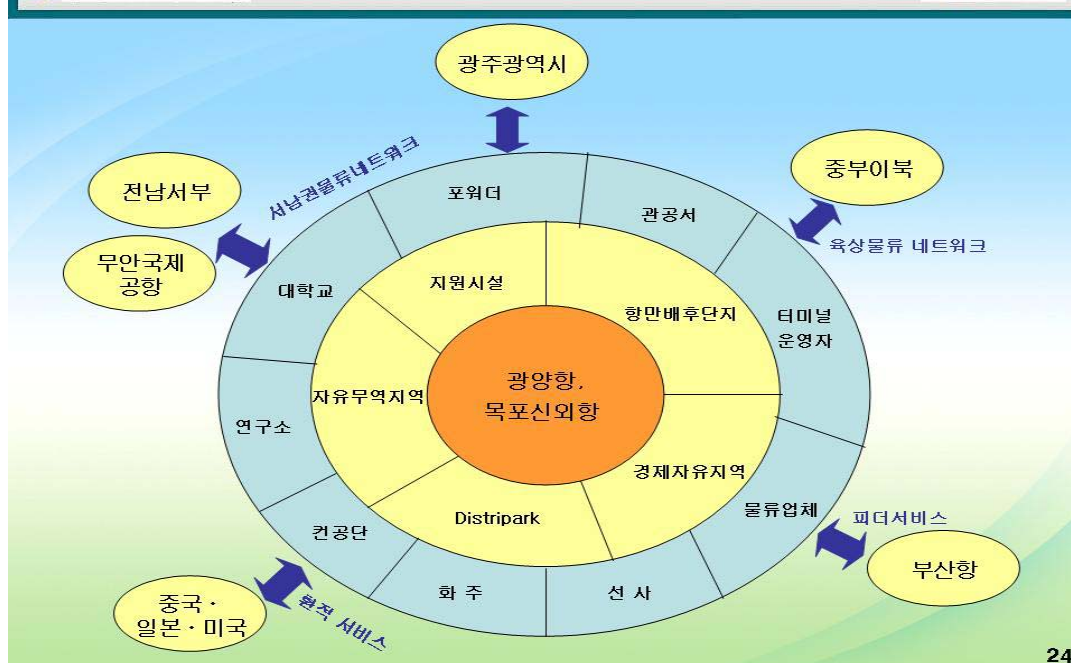


추진전략

- 광양항, 목포신외항 주변에 조성
- 항만시설의 조기 확충 및 배후단지 물류거점화
- 국제적 물류지원체계의 구축
- 공·항만·철도, 물류기지 연계하여 물류·교역 거점기능 제고

23

물류산업 클러스터 구축



24

해양물류산업 육성을 위한 중점과제

기반확충사업

- ▶ 항만물류종합 지원서비스 강화사업
- ▶ 광양항 냉동·냉장 창고업 육성
- ▶ 산업단지 공동물류지원 집배송센터 조성
- ▶ 무안국제공항 냉장화물전용터미널 건립·운영

구조고도화 사업

- ▶ 차세대 지능형 종합물류시스템 구축
- ▶ 항만 마케팅 지원 사업
- ▶ 물류전문가 초빙사업

클러스터 형성 및 지역간 연계

- ▶ 목포국제물류산업단지 조성 : 대불산업단지 및 FTZ, 목포신외항 냉동창고 건립, 자동차 물류센터, Roll-on/Roll-off시설(RO-RO시설), 국제석재물류센터, 목포국제물류센터, 무안공항 물류단지
- ▶ 글로벌 농산물 물류기지 조성

25

[4] 문화관광산업

비전

동북아 관광허브 및 문화관광산업 클러스터 육성

발전목표

- 동북아 해양관광중심지화
- 문화관광산업 클러스터 혁신체계 구축
- 문화·IT기업 유치 육성 기반 및 국민관광기반 구축
- 지역문화관광산업의 성장동력화

추진전략

- 경쟁력을 갖춘 문화·관광컨텐츠 개발
- 문화관광산업 클러스터 혁신체계 구축
- 차별화, 특색화를 통한 전남 문화관광상품 개발
- 국제적 해양관광단지, 거점관광지 조성 등으로 관광인프라 구축

26

추진과제

● 관광·문화산업의 창의적 진흥

권역별 관광개발 국책프로젝트 추진



차별화된 관광문화상품 발굴



- 섬·갯벌 올림픽 개최
- 전국 최초 장거리 바다수영대회
- 전남 100景 Tour Stamp Rally
- 남도 예술은행 운영

27

추진과제

● 4대 클러스터 섬 관광자원 개발

Galaxy Islands 프로젝트

21세기 해양레저시대 다도해의 새로운 브랜드

Galaxy Islands

다이아몬드제도
(신안, 영광)
동물의 섬
휴양의 섬

조도클러스터
(진도, 해남)
명상·전망
음악의 섬



사도·남도
(여수, 고흥)
가족의 섬
생태의 섬

보길도클러스터
(완도)
건강의 섬
어촌체험의 섬

28

추진과제

- **한·중·일 공동 관광상품개발로 동북아 해양문화관광 허브 조성**
 - 급증하는 중국관광객과 30억명의 동아시아권 해양문화관광객 유치
 - 서남해안해양레저타운/관광단지/복합리조트 조성, 해안관광벨트 조성 등 해양관광 기반시설 확충·정비
 - 해양관광 교류특구의 지정과 개발 추진
- **영산강고대문화권 특정지역 개발**
 - 광주 문화중심도시~영산강 고대문화권~서남해안관광레저도시 연계 「영산강유역 공동체」 형성
- **역사문화자원 활용한 문화산업 육성**
 - 영산강 뱃길 복원
 - 섬진강권역 영상문화 벨트 조성
 - 목포권 문화컨텐츠산업 육성
 - 판소리 문화 센터
 - 남도 전통문화체험 공원 조성
 - 역사 문화 자원의 보전·활용 : 문화재 연구소, 문화연구원, 박물관 등 지역 문화 기반 구축

29

추진과제

- **지리산권 광역 관광개발**
 - 지리산역사문화체험단지, 섬진강기차마을 확대, 지리산 식도 설치 등
- **서/남해안 해양관광루트 조성**
 - 영광~함평~무안~신안~목포간 서해안 관광벨트를 조성하여 해양관광중심 육성
 - 창포레저단지, 갯벌체험장 조성 등
 - 완도~강진~장흥~보성(회천/다원)간 남해안 해양탐방루트를 조성하여 고품격 체류 거점 육성
 - 해중공원, Sea-Food 타운, 국민에코스포츠[Eco-Sports] 시설 등
 - 동계훈련지 조성

30

추진과제

2012 여수세계박람회 유치



- 개최 기간 : 2012년 5월 ~ 8월 (3개월)
- 개최 장소 : 여주시 신항지구 43만평
- 참여/관람객 : 80여개국, 795만명
- 개최 효과 : 고용유발 효과 9만명
생산유발 효과 10조 3백억원
부가가치 창출 4조 1백억원



향후 준비계획

- 박람회 세부 시행 계획 수립
- 박람회 활용한 전남 관광산업 진흥 방안 마련
- 박람회의 성공적 개최를 위한 범 도민 운동 전개
- 지속적인 SOC 확충 및 고급숙박시설 조성

남해안 국제관광 및 해양강국 실현의 거점

31

추진과제

2010 F1국제자동차경주대회 개최



- 개최 기간 : 2010 ~ 2016 (7년간, 이후 연장개최가)
- 개최 장소 : 서남해안 관광레저도시 예정지역 내
- 시설 규모 : 130만평 (경주장, 부대시설 등)
- 개최 효과 : 대회당 관람객 20만명
고용 창출 2,500명
경제 효과 2,500억원



추진 상황

- 대회운영법인(KAVO)설립 ('06.9)
- 유치발표 조인식 개최 ('06.10)
- F1 지원특별법 국회 접수 ('06.12)

향후 일정

- F1 경주장 실시설계 : '07 상반기
- F1 경주장 건설 : '07.7 ~ '09.12

꿈의 레이싱으로 서남해안 관광레저도시 선도

32

추진과제

- 해양·내륙관광 교류특구 지정 개발
 - 여수 화양지구, 2012 여수세계박람회, 2008 함평세계나비곤충 엑스포
- 해양 관광단지조성 : 도서휴양 레저타운, 해남 화원관광단지 조기개발 등
- 해양 관광기반 시설 확충 : 서해안 드라이브 코스, 연안 친수공간 조성(유원지, 관광 개발 등), 해안 관광명소 만들기에, 무안 건강보양치료 단지, 무인도 프로그램 등, 도서 테마 관광화 사업 등



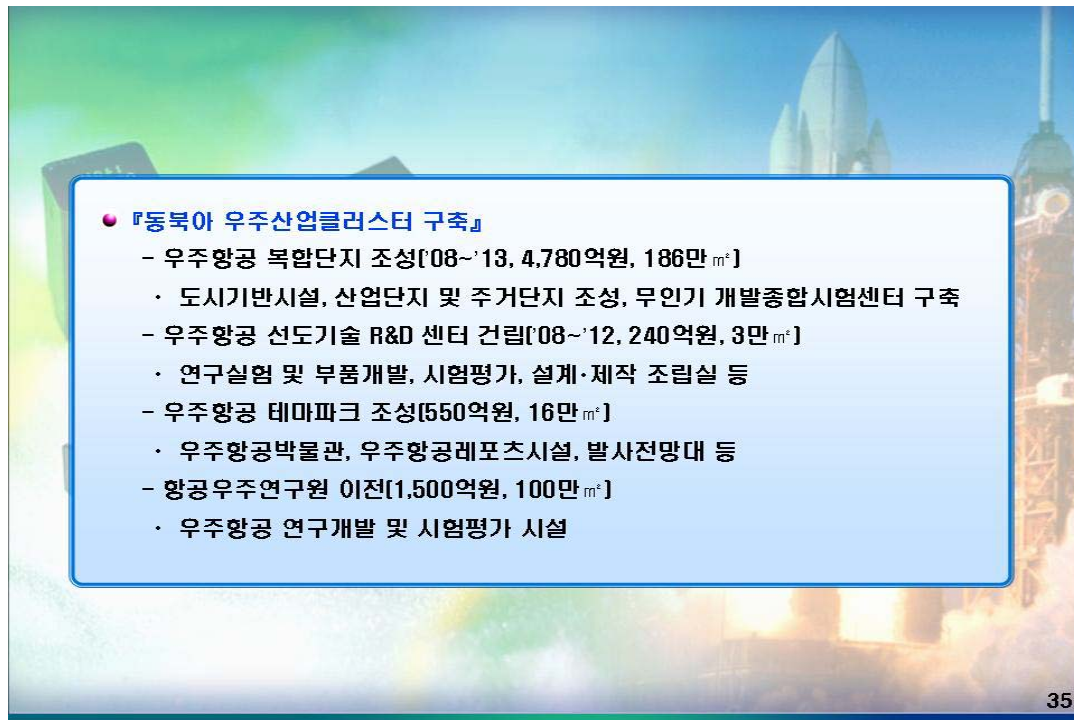
33

[5] 신산업

항공우주산업

- 『나로 우주센터 건설』 [00~08]
 - 부 지 : 5,111천 m^2 , 사업비 : 2,895억원(국비)
 - 기 능 : 인공위성 발사 및 우주개발 연구·실험
 - 추진상황
 - 센터 시설·장비 구축 완료, 시험 운영 중[08 현재]
 - 우주센터 준공 및 위성발사대 구축[08. 6]
 - 과학기술 위성 2호 발사[08. 12]
- 『항공기 성능시험센터』 건립[02~12]
 - 부 지 : 63만 m^2 [고흥간척지구], 사업비 : 571억원(국비)
 - 시 설 : 소형기 및 무인기 시험동, 주기장, 유도로 등
 - 추진상황
 - 50m급 비행선 시험동 및 유도로 완공
 - 200m급 비행선 시험동 건설사업 추진 중

34



● 『동북아 우주산업클러스터 구축』

- 우주항공 복합단지 조성('08~'13, 4,780억원, 186만 m²)
 - 도시기반시설, 산업단지 및 주거단지 조성, 무인기 개발종합시험센터 구축
- 우주항공 선도기술 R&D 센터 건립('08~'12, 240억원, 3만 m²)
 - 연구실험 및 부품개발, 시험평가, 설계·제작 조립실 등
- 우주항공 테마파크 조성(550억원, 16만 m²)
 - 우주항공박물관, 우주항공레포츠시설, 발사전망대 등
- 항공우주연구원 이전(1,500억원, 100만 m²)
 - 우주항공 연구개발 및 시험평가 시설

35

■ 천일염의 세계적 명품화

- 천일염 산업화 기반구축
- 특허시범단지 조성(신안, 영광, 해남, 진도) 및 관광자원화 · 공동브랜드 개발
유네스코 생활권 보전지역 등재 추진

■ 신 · 재생에너지의 친환경 미래산업화

- 태양광발전 : 대규모 발전단지 조성, 태양광주택 건설 지원
- 풍력 · 조류발전 : 자원조사 실시, 발전단지 건설
- 서남권종합발전구상의 신재생에너지 보급기지 조성사업을 실현시키기 위해 태양광발전 시설, 수소연료전지, 풍력발전사업 추진, 생산 · R & D시설 집적화
- 한전 「중장기발전계획」 상 주력산업인 신 · 재생에너지산업을 영광 원전, 서남해안의 태양광, 조력, 풍력, 바이오에너지자원 등과 연계 신 · 재생에너지산업의 메카로 육성
- 혁신도시~함평(월야)~ 무안기업도시간 신 · 재생에너지밸리 조성
- 태양광, 풍력, 조력, 바이오 등 지역의 비교우위 대체에너지 자원조사 및 활용방안 강구
- 남악신도시 Sun-City, Green Village 조성

36



4. 초광역 클러스터와 지식체계 구축

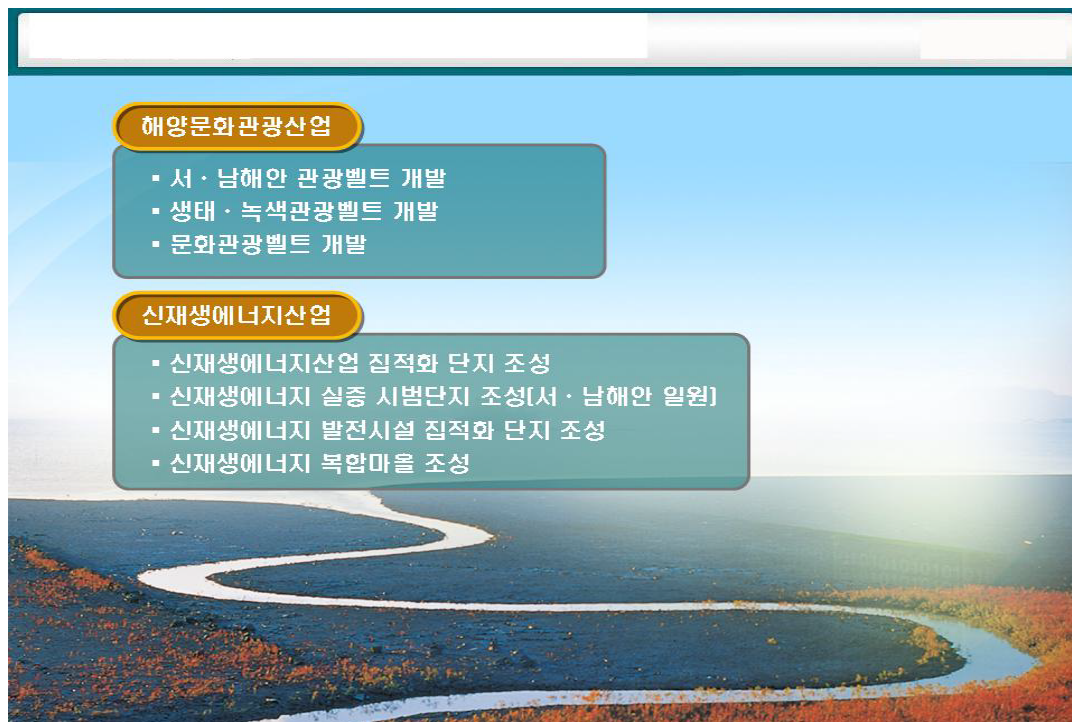
(1) 초광역 산업클러스터 구축

광주 광산업과 연계한 광소재 부품·조선·해양물류산업

- 광주를 중심으로 하는 광산업 및 LED 산업 클러스터, 목포권과 광양만권의 신소재·조선산업, 해양물류산업 클러스터 형성

식품·생물산업

- 전남의 풍부한 생물자원을 활용하여 전복과 식품·생물산업 클러스터 구축
 - 식품 및 한방산업 육성 위해 농업 및 생물산업 연계성 강화
 - 발효 및 전통식품 고부가가치화, 한방의료산업 특성화 추진
 - 신기술 개발, 융합, 상용화 통한 신산업 창출
 - 관련업체 및 관련서비스가 입주하는 복합 단지형 클러스터 개발
 - 건강·휴양·보약 등 Health-care 관련산업 중점 육성
 - 보완통합의학 허브 조성 : 동북아 메디컬 콤플렉스 조성



해양문화관광산업

- 서·남해안 관광벨트 개발
- 생태·녹색관광벨트 개발
- 문화관광벨트 개발

신재생에너지산업

- 신재생에너지산업 집적화 단지 조성
- 신재생에너지 실증 시범단지 조성[서·남해안 일원]
- 신재생에너지 발전시설 집적화 단지 조성
- 신재생에너지 복합마을 조성

[2] 지식체계 구축

- **지역 대학 연구역량 강화하여 지역 전략산업 육성 위한 물적·인적 기반 조성**
 - 지역 전략산업과 연계하여 연구 및 기술 중심대학 육성
 - 산업 고부가가치화, 지식산업 기반 확충, 대체산업 발굴 등 지역 산업 지원
 - 특색있고 경쟁력을 갖춘 지역 대학 육성
- **기술혁신거점 네트워크 형성**
 - 과학기술 및 산업 특성에 적합한 국공립 연구소 확충
 - 우수연구센터, 지역협력연구센터 등 중심으로 연구개발 클러스터 형성
 - 지역 우수 이공계 대학 연구중심대학으로 지정
 - 연구개발 및 지역 대형 연구 거점으로 육성
- **해양 레저보트산업 지역혁신체계 구축**
 - 사업개요[07~09]
 - 사 업 비 : 33억원(국비 24, 도비 5, 시군 2, 민간 2)
 - 사업내용 : 네트워킹, 전문인력 양성, 기술개발, 기업지원 등
 - 주관기관 : 목포해양대학교[전남도외 7기관 참여]

5. 광역 인프라 구축

광역 간선도로망 구축

- 서·남해안 관광벨트, 2012여수세계박람회, 목포권산업지대, 광양만권 개발, 혁신도시, 기업도시 조성에 필요한 간선도로망 확충
- 무안~광양간 고속도로
- 전주~광양~여수간 고속도로
- 광주~완도간 고속도로
- 광주 외곽 순환고속도로
- 서해안고속도로 진도 연장 등

광역 철도망 구축

- 전국의 반나절 생활권화를 위한 호남고속철도의 조기 완공
- 서해철도(목포~군산~인천)건설
 - 목포~군산 : 150km
- 남해안 고속 철도 건설(순천~진주~부산) : 345.9km

국제공항 및 항만 확충

- 호남권의 관문공항으로서 무안국제공항 위상 정립
 - 공항주변지역의 산업단지, 항공물류단지, 관광지개발
- 광양항 조기 개발
 - 광양항 컨부두 조기 완공 : 2009년
 - 16선석 운영중, 4선석 공사중, 5선석 미착공
 - 울촌지구 컨부두(9선석) 조기 완공 : 2011년
- 목포 신외항(9선석) 조기 건설 : 2011년
 - 9선석(정부 5, 민자 4), 하역능력 10.2백만톤/년
 - 2~3만톤급 9선석, 진입도로 5.7km, 배후철도 9.64km 등

연륙·연도교 건설

- 낙후지역 인프라 확충
 - 여수~고흥(8구간) : 28.9km[국도 77호선], 압해~암태간(1구간) : 10.2km[국도2호선]
 - 압해~회원간(3구간) : 8.0km[국도 77호선], 회원~안좌간(1구간) : 16.2km[비법정]

전남~제주간 해저터널 건설

- 완도~보길도~추자도~제주 : 109km[도로 2차로+철도 복선 병행]

6. 선도 프로젝트

광역경제권 발전을 선도하는 대형 프로젝트 추진 필요

환황해권 전진기지 육성

- 서남권 경제자유구역 지정·개발
- 동북아 중개 항공물류중심지 육성
- F-1사업 등 영암·해남 서남해안레저도시 개발
- 무안기업도시개발[한중국제산업단지]

2012 여수세계박람회 적극 대비

광양만권 경제자유구역 활성화

서남권 경제자유구역 지정을 통한 서남권 종합발전 구체적 실현

43

■ 전라남도 개발계획도





2008 국제학술회의

6월 27일(금) 16:30~18:00

제 3 회의 : 중·일의 광역경제권 구상

■ 사회 : 타나카 아끼히코(田中明彦 : 도쿄대)

■ 발표 : 중국의 환황해경제권 발전전략

Ⅰ 짜오위푸(趙玉璞 : 산둥대)

환황해지역경제협력: 중국의 관점

Ⅰ 리위쩐(李玉珍 : 연변대)

동아시아의 소지역주의

Ⅰ 타가 히데토시(多賀秀敏 : 와세다대)

■ 토론 : 강택구(연세대), 김상준(연세대)

2008 국제학술회의

중국의 환황해경제권 발전전략

짜오위푸(赵玉璞)

(산둥대학교)

东北亚经济一体化形成进程中面临的几个问题

赵玉璞 博士(中国 山东大学威海分校)

一

进入二十一世纪以来,世界经济发展总体格局中的一个显著特征,就是东北亚经济的发展已成为世界经济发展的一个重要引擎。无论是GDP增长的速度、总量,还是国际贸易的增长、科技竞争力的提高,东北亚地区显示出了蓬勃发展的态势,成为世界经济增长的重要推动力。其中,尤其是以中日韩三国的经济增长和经济融合最为引人注目。

从现在来看,日本和韩国已成为中国的第一和第三大贸易伙伴,中国也分别是日韩的第二,第三大贸易伙伴。从日韩之间来看,日本是韩国的第二大贸易伙伴,韩国是日本的第五大贸易伙伴。中日韩三国的贸易依存度在不断提高。从投资来看,日本和韩国分别是中国的第二、三大投资来源国。中日韩三国间存在巨大的经济互补性,如在市场、资本、技术、资源、劳动力等方面。尤其是中国加入WTO以后,随着自由市场经济体制的逐步确立,中日韩三国的经济体制进一步趋向于相互吻合,这进一步促进了相互间的贸易和投资。

从现实来看,三国都有通过经济一体化来实现共同繁荣的愿望。中国一直以积极的态度推动东北亚地区自由贸易区的形成。韩日两国已于2003年开始双边自由贸易区谈判。中韩两国在2005年启动了两国自由贸易区可行性研究。中日两国尽管仍未将建立自由贸易区提上日程,但双方已经就双边投资、贸易、服务等有关内容的紧密的经济伙伴协定问题开始探讨。三国还成立了关于建立中日韩自由贸易区的联合研究工作组,并于2003年共同提出了《关于加强三边合作的报告和政策建议》。2003年10月中日韩三国领导人在印尼签署了《促进三方合作的共同宣言》,标志着中日韩三国向达成经济一体化迈出了重要一步。韩国已经与美国达成了自由贸易区协定,客观上为启动中韩自由贸易区谈判创造了条件。中日韩三国的政界、经济界、学术界、企业界甚至民间也都对此倾注了极大的关心。因此通过实现经济一体化建立以三国为主体的东北亚自由贸易区,似乎已经具备了条件。

二

但东北亚地区建立自由贸易区，实现经济一体化的道路将会是漫长的，一些重大而现实的问题必须要得到解决，否则，东北亚地区的经济一体化将永远是水中月，镜中花。因为建立自由贸易区，实现经济一体化需要一些前提条件。同时，在这一进程中，经济制度、意识形态、国际和地区安全格局，大国因素，各自国家利益的取向，历史文化因素等都对这一进程产生着重大影响，其中最核心的问题有四个方面，即国家关系、历史问题、半岛形势、美国因素。

(一)国家关系。自冷战结束以来，东北亚地区的国家关系一直处于极其不稳定的状态。这其中，中日、韩日、朝日之间关系的不稳定最为突出。中日之间的国家关系在经历了上世纪80年代的相对健康稳定的发展过程之后，随着两国在历史问题、靖国神社问题、东海油气开发问题、钓鱼岛问题、日本修改和平宪法问题等历史、领土问题上的矛盾激化，中日两国国内的民族主义情绪不断上升，导致了两国关系陷入低谷，甚至一度出现了两国元首多年未能互访的局面。尤其是日本从配合美国的全球战略，进一步遏制中国和平崛起这一立场出发，在地区安全、台湾问题上制造两国间的不信任，使两国政治关系的基础极不稳定。小泉之后的安倍内阁和福田内阁对推动中日关系的发展采取了积极的态度，做出了改善中日关系的一些举动，并且实现了两国领导人的互访。但在这些华丽外表下，影响两国关系的真正矛盾并未解决，反而有进一步扩大的趋势。同样，在韩日关系上也是由于历史和领土问题导致的民族情绪对立，致使两国关系时有坎坷。尽管李明博总统上台以后，在对日关系上采取了实用主义的立场，有意模糊了韩国政府在历史和领土问题上对日本的态度，但这并没有改变韩国国民对日本认识的主流民意。关于日朝关系，日朝两国一直处于敌对状态，近来更由于朝核问题更趋于尖锐，有关日朝建交的谈判已全部中断，双方关系已处于冰冻期。政治关系是经济关系的基础，建立自由贸易区，实现经济一体化是必须建立在良好的国家间政治关系基础上的，这是一个必要的政治前提。国与国之间脆弱的政治关系是难以承载自由贸易区这一经济合作架构的。

(二)历史问题。东北亚各国之间，尤其是该地区最重要的中韩日朝等国家有着悠久的历史交往和频繁的文化交流传统。但千余年历史交往的过程，也给当代各国留下了难以化解的历史纠葛。由于这些历史纠葛，造成了不同国家之间人民的心理芥蒂和不信任。其中最突出的是从十九世纪末到二十世纪中期日本对中韩朝及周边国家的野蛮侵略和掠夺，对中华民族、朝鲜民族及周边国家和民族带来了沉重灾难，给这些国家的人民带来了巨大的历史创伤。战后，如果做为加害国的日本能彻底清算历史，为过去的侵略行径深刻反省以求得周边国家的谅解，完全可以弥合创伤，重建国家间的信任。但日本至今并未在历史问题上进行彻底清算和深刻反省。

随着日本国内右翼势力的膨胀，否定甚至美化侵略战争的言论和行动，充斥于国内朝野，从而激化了与周围边国家的矛盾，这不仅严重影响了国家间的关系，更对长远的经济合作关系投下了阴影。此外，中韩朝之间也有对高句丽历史的认识问题、间岛问题等历史遗留问题，近年来又因为历史文化遗产的申遗问题而在两国民间产生了对立和不信任的情绪。尽管这些问题到目前为止还没有对国家间的关系造成实际的影响，但作为一个潜在的问题，对于影响中韩、中朝关系的可能性也是不可忽视的。东北亚主要国家如果背负如此沉重的历史包袱，是难以在经济一体化的道路上真正携起手来，实现共同繁荣的。

(三)半岛形势。朝鲜半岛作为冷战后残留的最后战线，一直是威胁地区安全，牵动大国神经的一个热点地区。在半岛北部，以“先军政治”为治国理念的朝鲜不断强化其军事实力，甚至不惜以核试验来应对美国和日本的军事和政治压力，同时挑战国际社会。而美日也针锋相对，不断施压，使这一地区的安全形势进一步恶化。这里有必要提一下朝核问题六方会谈。六方会谈到目前为止已经进行了六轮，应当说，六方会谈建立起了一种对话机制，这一机制客观上建立起一个美朝双方可以相互对话或相互摸底的平台，二是为朝美双方有可能发生的直接军事冲突建立了一个缓冲地带，起到了一个能量释放的作用。但是，这一对话机制的作用不是无限的。迄今为止，经过了六轮会谈并签署了《2. 1 3》共同文件，并在第六轮六方会谈第2阶段会议上发表了共同文件，朝鲜向国际社会作出了解决核问题的积极姿态，朝美关系也有缓和的趋势。但不可否认的是，朝美两国间的根本矛盾并未解决，朝鲜维护现有体制的决心和美国试图改变朝鲜现有体制的努力是无法调和的，因此可以认为朝鲜在核问题上有时采取的缓和态度是否是一种临时策略、朝鲜是否与美国继续玩老鼠和猫的游戏也未可知。尤其是韩国李明博政府上台后，韩半岛南北关系持续恶化，朝鲜与美国的关系也再度后退。显然，在布什总统的剩余任期内不可能指望朝美关系会有突破，而在“后布什时代”，美国能继续以布什政府的耐心与朝鲜进行猫鼠游戏吗？因此，朝鲜和美国、日本、韩国之间不得不最终摊牌的可能性仍然存在。而一旦爆发某种形式的对抗，中俄等周边国家能在多大程度上卷入也是一个值得关注的问题。总之，朝鲜半岛南北的军事对峙及朝鲜核试爆引发的地区安全危机，将在一段时间内影响着东北亚各国的对外政策，包括外交政策和经济政策。很难想象在朝鲜半岛这样一个巨大弹药库下能够建立起一个自由贸易区。真正实现朝鲜半岛无核化，缓和朝鲜半岛紧张局势，拆除战争引信，这是实现本地区经济一体化的一个重要前提。

(四)美国因素。美国虽然远在北美地区，但在东北亚地区发挥着举足轻重的作用。冷战后美国作为世界上唯一的超级大国，在东北亚地区发挥着政治、军事、经

济三重作用。从政治和军事上看,美国以惯有的冷战思维,在本地区推行其全球战略。美国通过深化与日本和韩国的军事同盟关系,进一步强化了在这一地区的军事存在。美国在东北亚地区施加影响的真正目的,一是要遏制中国的崛起,尽量减少中国对其利益的所谓威胁;二是要改变朝鲜的国家制度,从根本上消除朝鲜对美国利益的威胁;同时通过向台湾出售武器,保持台湾不统不独的状态,以牵制中国。这里要指出的是,日美同盟与韩日同盟是有区别的。日美同盟要反制的国家是中国,日美两国在共同遏制中国这一方面立场是一致的;而作为韩日同盟的一方——韩国来说,其意图主要是对付“北方的威胁”,这是我个人的观点。美国在这一地区的政治影响和军事存在,加深了东北亚各国间的对立。从经济上看,美国作为中、日、韩三国的主要经济伙伴,对三国的经济发挥着重要的作用。对于以中、日、韩三国为主的东北亚自由贸易区,美国不希望自己置身事外,更不希望丧失在东北亚地区经济发展中的主导权。就在东北亚自由贸易区提上议事日程之时,美国又提出了建立亚太自由贸易区的构想,反映了美国希望掌握东北亚地区经济主导权的意图。鉴于美国在东北亚地区的强大的政治、经济、军事存在以及它对同盟国国家政策的影响力,其对东北亚自由贸易区的态度及可能采取的措施将直接影响这一地区的经济一体化进程。

三

关于东北亚自由贸易区的形成和构建,欧盟提供了一个可以借鉴的范例。我们可以通过比较这两个地区的共性和差异性,来进一步探讨东北亚自由贸易区构建过程中面临的一些深层次问题。

(一)从共性上看:

1. 地理的接近。各国相互邻接,形成相对独立的地理单元。
2. 历史文化的共通性。从各国历史文化的发展过程看,尽管各自有各自的文化特征,但相互交流、征战、融合,在保持自身文化特征的同时,也不断进行着文化的融合,从而在思维、认知、伦理、道德等方面具备了共同的文化背景。
3. 第二次世界大战的两大策源地——德国和日本,分别在这两个地区,并且都在战后迅速崛起,成为世界政治和经济舞台上的重要力量,并带动了周边地区的发展。
4. 地区内各国经济体制的趋同性,实行的是市场经济体制,都是WTO成员国(朝鲜例外)。
5. 地区内各国经济保持了较快的发展。

(二)从差异性看:

1. 国家体制和意识形态的差异。自冷战结束后至今,东北亚各国在国家政治体制

方面仍存在很大差别,既有日本这样的比较成熟的西方民主政体,也有韩国比较晚熟的西方民主政体;有中国式的社会主义民主政治制度、也有朝鲜式的传统社会主义政治制度,更有初步走向西方民主政体的蒙古。在国家体制上的多样性,同时也反映出各国在意识形态方面的差异。而欧盟各国除了老牌西方国家外,原属“社会主义阵营”的东欧部分国家在加入欧盟前均以西方民主政体为模式改变了其原来的政治制度,从而在国家制度和意识形态方面取得了一致性。

2. 国家间互信机制的差异。东北亚地区中作为二战策源地的日本在战后并未深刻反省战争责任问题,相反却不断否认甚至美化侵略战争罪行,由此导致了周边各国对日本的强烈反感和高度戒心,这在相当程度上造成了这一地区的经济强国——日本不能取信于东北亚各国的这一政治现实。而同样作为战争策源地的德国,战后在国家体制、国民意识、社会生活等各方面彻底清除了纳粹的影响,并以深刻反省战争罪行的实际行动取得了周边国家、尤其是战争受害国的信任,从而与周边国家建立了稳定而正常的国家关系,国民之间的不信任也得以消除。这为本地区经济一体化的实现奠定了良好的政治基础。

3. 区域政治板块的差异。历史上的西欧传统上是美国的势力范围。随着冷战在欧洲大陆上的结束,部分东欧国家在转而实行西方民主政体并加入欧盟后,除美国外的其它大国势力已全部退出欧洲。在这一板块内,不存在不同的势力范围或大的集团利益冲突,实际上形成了一个相对单一和相对稳定的政治板块。而东北亚地区则不同,由于日美、韩美军事同盟的存在以及不同政治制度和意识形态的存在,在本地区内形成了事实上的对立国家或国家集团。冷战阴影仍在本地区产生着影响,使得本地区呈现一种支离破碎的关系格局,各国之间的政治关系相对脆弱,难以形成一致的命运共同体。这无疑会对本地区自由贸易区的形成产生不利影响。

通过以上的比较可以看出,在实现东北亚区域经济一体化的道路上仍然面临着诸多严峻的课题。

四

以上仅就东北亚经济一体化过程中所涉及的一些前提条件进行了一般性的分析。除此之外,东北亚国家之间在经济发展水平、产业结构、市场结构、科技水平、国际竞争力、金融体制等方面还存在着诸多差距,有些差距的存在对自由贸易区的影响也会产生不利的影响,但这不是本文讨论的问题。通过上述分析我们可以得出如下结论:

(一)东北亚地区是当今世界上利益关系极其错综复杂的地区。这一复杂的利益关系将使本地区经济一体化进程变得步履维艰。

(二)东北亚地区也是世界上历史的和现实的矛盾集中的地方，历史上的恩怨和现实中的对抗使得这一地区的稳定变得极为脆弱，在经济一体化进程中随时会触动敏感的神经而影响各国之间的经济关系。

(三)东北亚地区也是当今大国角力的场所。美、日、中、俄等大国在这一地区有着重大的利益，各国在这里角力的结果就是维持着目前的暂时的力量平衡。而一旦这一平衡被打破，将对本地区的政治、经济、军事等各方面产生重大影响。

(四)东北亚地区也是世界上经济发展最有活力、对世界经济影响巨大的地区。建立自由贸易区，实现本地区的经济一体化，是本地区各国走向共同繁荣的必经之路，是大势所趋。各国必须在历史与现实的矛盾及利益冲突中最终寻找出一条正确的道路来。

2008 국제학술회의

환황해 지역경제협력: 중국의 관점

리위쩐(李玉珍)
(연변대학교)

环黄海區域經濟合作：中國的視角

李玉珍(延邊大學經濟管理學院)

經濟全球化和區域經濟一體化的發展，促使國家和區域間的經濟、文化等領域的聯系空前緊密，東北亞地區內在的經濟發展變化，需要其走區域經濟一體化的道路，這是大勢所趨。在此背景下，貿易和生產要素的自由流動提出了新的要求，一種新型國家間經濟合作形式，也就是次區域經濟合作，正在深入和廣泛的發展，环黄海區域經濟合作，作為一種次區域經濟合作，將在東北亞經濟一體化的進程中做出應有的貢獻。

一、环黄海區域經濟合作的可能性

1. 經濟全球化背景的支撐。隨着發達國家經濟體制的進一步自由化和發展中國家的對外開放，促使世界各國經濟體制趨同，進而消除了經濟全球化發展的制度障礙。實踐証明發展開放型的市場經濟是實現本國經濟與世界經濟對接，以謀求國內經濟繁榮和發展的必由之路。在這一過程中，國際投資、技術轉讓以及企業生產過程的全球配置、信息技術的發展等因素，都為經濟全球化提供了最為堅實的物質基礎和技術支持。從理論上來講，任何一家有能力進行全球擴張的企業，其活動範圍都可以達到世界的任何地方，日新月異的信息技術與因特網的應用，也為商品、信息和要素的全球快速流動提供了技術上的支持。

2. 次區域經濟合作的優勢。次區域經濟合作是在經濟全球化和區域經濟一體化的背景下發展起來的一種新型的國家間經濟合作形式，主要指毗鄰國家間邊界兩側邊境地區的經濟合作現象。它利用邊境地區的區位優勢與生產要素互補的特点，變潛在的資源優勢為經濟優勢，進而增強邊境地區的競爭優勢，促使其由邊緣區轉化為核心區，實現經濟全面協調與可持續發展。次區域經濟合作要比區域經濟一體化有較低的“主權”成本，正是基于這個較低的主權成本，這一合作形式較容易開展，而且，次區域經濟合作具有功能外溢到區域經濟一體化的特点，能够推動更大範圍和更深層次的經濟一體化。

3. 中日韓三國具有獨特的地緣優勢和互補性。東北亞國家擁有通向海洋的通道、互為近鄰、歷史上交往密切、文化上融合，這些都是進一步發展經濟合作的有利條件。中

日韓三國經濟發展水平參差不齊，具有階梯型產業結構，即日本的產業結構以資本和技術密集型為主，同時以知識密集為主要特征的高新技術產業也正在蓬勃發展，位于第一層次；韓國的產業以資本密集型為主，技術密集型也具備一定的規模，其產業結構位于第二層次；中國作為世界重要的原材料和裝備制造業基地，具有雄厚的工業基礎，特別是近几年產業結構的調整和優化已經初見成效，屬第三層次。中日韓三國經濟發展的不平衡性，又使三國的相近城市在經濟上存在着垂直分工和水平分工交叉的依存關係，這為环黃海區域經濟發展提供了合作的空間。

二、环黃海區域經濟合作的意義

1. 邊界的屏蔽效應向中介效應轉化。一般意義而言，邊界是主權國家領土的分界線；在國際法中，邊界是用于“確定各國之間的領土範圍，它是一條划分一國領土與他國領土或與國家管轄範圍之外區域的界限”；從跨國區域經濟合作的角度看，它是兩個經濟地域單元的分界線。邊界效應是指邊界對於跨邊界經濟行為的影響，從邊界的本質出發，邊界效應又可概括為“邊界的屏蔽效應”和“邊界的中介效應”。邊界的屏蔽效應是邊界阻碍跨邊界交往和空間相互作用的一種現象，從經濟學角度將其概括為交易成本的提高。例如，國家為保護其經濟主權和發展民族工業，往往以關稅和非關稅貿易壁壘，在一定程度上限制貿易和生產要素的流動，這是邊界阻碍跨邊界交往和空間相互作用的一種現象。邊界的中介效應是指它具有彼此接觸和交流的空間中介功能，通常是兩國間經濟、社會、文化等交流的中介面。人類本質上具有不斷拓展經濟行為空間的需求，表現為經濟交往空間範圍的拓展，對外部生產要素的獲取和市場範圍的擴張，尤其在經濟全球化和區域集團化的宏觀背景下，各國間經濟、文化、社會交往日益頻繁，邊界的中介效應就更加明顯。次區域經濟合作具有將邊界的屏蔽效應轉化為邊界的中介效應的功能，邊界由屏蔽效應為主導向中介效應為主導轉變的實質，是邊界對各國經濟聯系和經濟交流阻碍作用的降低和中介作用的增強。邊界效應轉化的根本動力來自于經濟全球化和區域集團化，它使世界各國、各地區之間經濟聯系日益緊密、國際專業化生產日益深化、各層次經濟行為體的經濟行為更具國際化。新古典貿易理論從自由貿易的角度，主張開放邊界有利于貿易參與國，發揮各自的比較優勢，帶來經濟福利的增長；經濟一體化理論從生產要素流動的角度，主張開放邊界有利于生產要素的自由流動，提高有限資源配置效率和生產效率。從這個意義上說，中韓兩國环黃海區域經濟合作，將把兩國的邊界屏蔽效應轉化為中介效應以提高兩國的經濟福利。

2. 有利于東北亞區域經濟一體化

東北亞經濟合作對內來講，通過合作充分發揮各自的比較優勢，促進本地區各國和各

地區的經濟增長，達到共贏的目的；對外來講，通過合作可以提高東北亞地區的整体競爭力，促進區域經濟一体化的早日實現。但是，由于歷史文化淵源的差異，以及戰后國際政治、經濟關係的影響，東北亞區域經濟合作嚴重制約了東北亞區域經濟一体化的進程。東北亞各國的政治、經濟環境的差別，以及區域經濟合作存在的多重矛盾，都不可避免地使區域內各國政府的對外經濟貿易戰略步調難以達到一致，而環黃海區域經濟合作，則能夠有效克服區域經濟合作中存在的多重矛盾，因此，環黃海區域經濟合作，將承擔東北亞地區經濟一体化的“推進器”的角色。

3. 有利于環黃海區域各國地方經濟的發展。

環黃海經濟區域包括日本的九州地區、中國的東北、華北地區，以及韓國的沿黃海地區。這些地區的港口城市相互鄰近，具有交通便捷、生產要素互補等開展經濟合作的地緣優勢。而且，在經濟規模、科技水平、腹地狀況等方面，都具有對現有經濟結構進行調整的廣闊空間。中日韓三國在經濟結構的地理空間調整過程中，不同程度地將經濟發展的重點移向了環黃海地區，黃海沿岸的主要城市也大都調整了國際化發展戰略，制定出了發展國際經濟文化交流的長遠規劃。促進環黃海區域經濟合作，利用地緣優勢促進資金流動和技術轉移，有利于振興本地經濟，實現區域經濟的共同繁榮。

三、環黃海區域經濟合作中的中韓經濟合作

1. 合作的前提。中國和韓國是地理接近、文化相近、一衣帶水的鄰邦，自古以來兩國人民友好往來，經濟貿易往來有着悠久的歷史，特別是兩國的正式建交，促使兩國經濟交流日益密切，貿易規模逐年擴大，這為兩國環黃海區域經濟合作提供了良好的宏觀合作環境。中韓兩國同為東北亞地區的主要國家，具有很强的經濟互補性，特別是近几年中國經濟的高速持續的發展，提升了中韓兩國經貿關係的水平。2007年韓國是中國第三大貿易伙伴國(5.7%)、第六大出口市場(4.6%)和第四大進口來源地(10.9%)，另據韓方統計，中國繼續保持韓國第一大貿易伙伴國地位。而且，以中日韓三國環黃海地區的友好城市為基礎成立的區域經濟組織——東亞經濟交流推進機構，也為中韓兩國環黃海區域經濟合作提供了交流的平台。該機構目前包括中日韓三國十個會員城市，其宗旨是促進成員城市之間的經濟交流與合作，形成環黃海區域經濟圈。如果中韓兩國以會員城市為依托，向內外延伸經濟波及效果，那麼兩國的環黃海區域經濟發展前景廣闊。還有，中韓兩國政府都非常重視環黃海區域的開發和開放，這一地區在國內區域經濟發展中具有重要的戰略地位，這也是中韓兩國環黃海區域經濟合作中，不可多得的有利條件。

2. 合作的內容。中韓兩國在環黃海周圍擁有優良的城市和港口交通設施，這為發展

區域經濟合作提供了良好的硬件設施，例如北京、漢城等特大型世界性中心城市，以及天津、大連、青島、仁川、釜山、等重要港口城市，這些港口城市工業和商品經濟發達，海陸空交通便利，人口密集，基礎設施條件優良，最適合成為開展區域經濟合作的中心城市。這些城市率先利用中國的經濟開發區、保稅區，韓國的經濟自由區，逐步將海港、空港等聯合起來，促進城市間投資和貿易的發展，包括產業、環境、旅遊、物流、教育等多領域的廣泛合作，積極培育本地區的經濟中心城市，通過中心城市的輻射擴張和對外開放能力，帶動該地區經濟合作的快速發展。

3. 合作的方式。中韓兩國的環黃海區域經濟合作，與一般次區域經濟合作一樣，需要循序漸進的過程和階段，在經濟合作中，根據不同階段和深度，以及合作的內容不同，將會採取不同的合作方式。一般而言，次區域經濟合作從低級階段合作向高級階段合作發展，包括建立銷售市場關係、建立服務關係、建立生產供應關係、建立控制關係等。這些不同階段的合作方式，在環黃海區域經濟合作中，又體現在產業對接和產業梯次轉移過程中。

產業對接是產業價值鏈的各個環節相互銜接與整合，產業轉移方可借此調整產業結構，產業承接方可借此加快產業結構升級和經濟發展，轉移方與承接方通過產業對接，實現資源的優化配置與整合，實現利益最大化。國際產業對接的主要途徑，體現為商品貿易、加工貿易、技術貿易、服務貿易、項目外包等形式，國際工程承包和勞務合作也是世界產業對接的重要形式。中國的大部分產業集聚在沿海區域，大多數非自然資源型產業也集聚在東部、沿海的廣東、上海、浙江、山東和江蘇等地。甘蔗、家具，遊戲設備、通訊醫療器具、飲料等產業集聚在廣東；文化產品、辦公設備、化學纖維、鐘表則集聚於上海；木材、絲綢則又集中在浙江；其它竹木、手工藝品則集聚在山東；化纖產品和其它儀器、測量儀、紡織品則集聚在江蘇。在中韓產業對接過程中，應全面分析雙邊的產業對接可行性與可操作性。

產業梯次轉移過程，存在着兩種產業分工體系，即垂直分工體系和水平分工體系。在垂直分工體系下，發達國家生產並出口深加工工業產品，發展中國家生產並出口農副產品和初加工工業產品，由於直接投資的迅速增加，受資國加快產業結構升級和重化工業的轉移，並成為跨國公司的出口加工組裝基地。在水平分工體系下，發達國家和發展中國家都發展某一產業，但各側重於生產工序的不同環節，發達國家致力於研究開發技術密集性生產工序，出口中間產品，進口制成品，而發展中國家側重於加工組裝的勞動密集型生產工序，進口中間產品，出口制成品，在這種分工形式下，會發生利益分配不均衡。中國的環黃海地區是中國較為發達的地區，山東半島、遼東半島、京津冀是中國北方經濟最活躍的地區，處於東北、西北、華北的接合部，遼寧老工業基地的改造、山東半島製造業基地的崛起和北京中關村、天津濱海新區、南部的上海與江蘇又是長三角地區的主要城市，尤其是上海在長三角地區經濟發展中具有核心地位，因此，中國的環黃

海地區是新一輪的投資熱點。中韓兩國在環黃海經濟合作中，將有垂直分工和水平分工并存的現象，在合作過程中兩國都要權衡短期和長期的利益關係，全面衡量資源稟賦和準確定位比較優勢，在參與國際分工時選擇能夠發揮比較優勢，將來能夠形成競爭優勢的產業合作方式。

四、環黃海區域經濟合作的建議

環黃海地區的經濟合作體，是基于充分發揮地緣優勢，提升環黃海地區經濟發展水平。但是，這一地區還有客觀存在的障礙，例如，地區安全以及和平環境問題，如南北統一問題；歷史遺留問題，如日本對侵略歷史的認識問題、三國之間存在的一些領土、領海主權問題、中日之間關於釣魚島問題、日韓之間關於日本所謂竹島(韓國稱獨島)的歸屬問題、中韓之間關於領海線和200海里所屬經濟區問題；日美政治軍事同盟。這些領土、領海歸屬和政治問題，成為三國合作的障礙。還有，民族文化心理的阻礙作用，如中日韓三國雖同屬漢文化圈，但是，漢族、大和民族、朝鮮民族，在語言系屬、民族性格、生活習俗、道德倫理、價值取向、行為準則、思維方式、文化色彩上都有明顯的區別，這些反映在經濟合作上就表現為缺乏向心力和融合性。因此，為了加快環黃海區域經濟合作，需要努力克服障礙積極創造合作的有利環境，可以考慮從以下几方面做出努力。

1. 創造有利的宏觀合作環境。環黃海區域經濟合作，需要妥善解決好阻礙合作的歷史遺留問題，同時，要符合國內區域經濟發展的大政方針。因此，環黃海區域經濟合作，雖然合作本身不是以國家為主體，但是，必須要有中央政府的支持和協助，才能順利進行。宏觀合作環境包括基礎設施等硬件環境，以及政治、社會、文化、政策等軟件環境。其中，穩定的政治社會環境、政策環境，如中央適當給予地方政府及民間機構參與國際合作方面更多的權利、以合作為基礎的文化交流等是環黃海區域經濟合作的重要前提。

2. 保證合作雙方的信息對稱。環黃海區域經濟合作中，地方自治團體、民間組織和企業起着主渠道的作用，如果沒有對合作方的充分認識和理解，很難找到利益的平衡點。知彼知己百戰不殆，合作雙方信息對稱能夠形成對自己和他人的經濟行為的可以合理把握的預期。如果合作雙方信息不對稱，例如合作雙方在文化、語言和習俗等方面存在較大差異，它會降低雙方的信任程度，以至于不能形成對經濟合作的合理預期，但是，如果對合作方有充分的理解和認識，就能提高信任程度，合作才得以繼續和深入下去。信息不對稱會導致交易成本的上升，甚至會帶來合作的失敗，所以，在合作中信息對稱起着至關重要的作用。

3. 充分發揮企業的能動作用。跨邊界次區域經濟合作的行為主體包括政府、企業、

非正式組織甚至邊境區居民等多种類型。其中，企業作為經濟活動的直接承擔者，無疑是次區域經濟合作中最重要、最活躍的推動力量。在企業間合作關係中，各个企業為了共同的利益和目標，相互合作，共担風險，但各个企業是獨立的，仍保持着自己的經營自主權，因此，這種合作關係最根本的特征在于它的“競爭性与合作性”。合作關係的成功公式不是交換(以物易物)，而是合作共同創造新價值，合作各方應毫不吝惜地貢獻自己的獨特技能。而且，跨邊界的經濟交往的風險和不確定性均比一國內部經濟交往大，因此，企業間應建立網絡，通過相互學習與經常性的交流與溝通，建立彼此間信息傳輸渠道，使企業在趨向充分信息條件下進行合作。

4. 發揮地方政府和民間組織的作用。次區域經濟合作的內容比較廣泛，比如邊境雙方个别部門或生產要素方面的合作，這些領域的合作需要雙方保持經常性的聯系，最終往往需要雙方各級政府的全面合作。在國內，地方政府通過游說中央政府來獲得更多的資金和政策支持，力爭獲取更多的地方管理的自主權利；在次區域經濟合作中，通過地方政府間的協議來協調各種跨邊界項目的實施。還有，企業間的聯盟、行業協會、當地的文化和教育等方面的民間組織，往往是跨邊界的網絡建設的不可取少的力量，特別是在正式的法律框架較難實現的條件下，民間非正式的聯系與協調就起着非常重要的作用。

환황해 지역경제협력: 중국의 관점

리위젠(李玉珍:연변대학교)

경제세계화와 지역경제통합의 발전으로 말미암아 국가와 지역 사이의 경제, 문화 등 영역의 연계가 전혀 없이 긴밀해졌다. 동북아지역에 내재한 경제발전의 변화는 지역경제통합의 길에 순응하기를 요구한다. 이런 배경 하에서 무역과 생산요소의 자유로운 이동에 대한 새로운 요구들이 제기되고 있으며 국가간의 경제협력을 추진하는 새로운 형식인 차지역 경제협력이 광범위하게 발전되고 있다. 환황해 지역경제협력은 차지역 경제협력의 한 형태로서 동북아경제통합의 진척에 중요한 공헌을 하게 될 것이다.

1. 환황해 지역경제협력의 가능성

(1) 경제세계화 배경이 받쳐주고 있다. 발달한 나라 경제체제의 진일보 되는 자유화와 발전도상국들의 대외개방 정책의 영향은 세계 각국 경제체제의 동일성을 추진하며 경제세계화 발전의 제도적인 장애를 제거해 주고 있다. 실천이 증명하는바 개방형 시장경제를 발전시키는 것은 자국 경제와 세계경제의 접점을 실현하고 국내 경제번영과 발전을 추진하는 필수적인 조건이다. 이 과정 중에서 국제투자, 기술이동 및 기업생산과정의 세계적인 배치, 정보기술의 발전 등 요인은 경제세계화 발전에 물질적 기초를 마련해 주고 정보를 제공해 주었다. 이론적으로 말하면 국제적으로 발전할 가능성이 있는 기업은 세계의 어떠한 곳에서든지 그 활동범위를 넓힐 수 있다. 빠르게 발전하는 정보기술과 인터넷의 응용 역시 상품, 정보의 세계적인 이동에 기술적인 지원을 주고 있다.

(2) 차지역 경제협력형식은 우세하다. 차지역 경제협력은 경제세계화와 지역경제통합의 배경 하에서 발전한 새로운 형식의 국가 간 경제협력이며 주로 인접된 국가 사이의 변경선 양측 변경지역의 경제협력 현상을 가리킨다. 이는 변

경지역의 지역우위와 생산요소의 호상 보완관계 특점을 이용하고 잠재된 자원 우위를 경제우위로 전환하여 변경지역의 경쟁우위를 높였다. 차지역 경제협력으로 말미암아 변두리 지역이 핵심지역으로 부상하였으며 경제의 전면적이고 조화로운 발전을 추진하였고 지구적인 발전을 실현하는 데도 이바지하였다. 차지역 경제협력은 지역경제통합에 비하여 비교적 낮은 “主權” 비용을 갖고 있다. 이렇게 낮은 주권 비용에 기초하여 차지역 경제협력 형식은 쉽게 발전할 수 있으며 그 기능이 지역경제통합에까지 영향을 주는 특점을 갖고 있어 넓은 범위에서는 경제세계화를 추진한다.

(3)중·일·한 삼국은 독특한 지리적 우세와 상호 보완성이 있다. 동북아지역에 있는 국가들은 바다로 향하는 통로를 갖추고 서로 인접해 있고 역사적으로도 교류가 밀접했으며 문화적으로 융합되어 있어 경제협력을 추진할 수 있는 유리한 조건을 구비하고 있다. 중국, 한국, 일본은 긴밀한 협력관계를 통해 하나의 거대한 시장을 형성할 수 있는 여건을 갖추고 있다. 즉 한·중·일 삼국은 자원, 기술, 자본, 시장 등 경제활동의 거의 모든 면에서 강한 보완성과 경쟁력을 가지고 있어 경제적 효율성이나 국제무대에서의 교섭능력 증대에서 독자적인 지역경제권을 형성할 수 있는 가능성이 아주 높다. 중·일·한 삼국의 산업구조를 볼 때 일본의 산업구조는 자본과 기술 집약형을 위주로 하며 동시에 지식집약형을 주요 특징으로 하는 첨단기술 산업도 발전하고 있어 제1층에 속하고, 한국의 산업은 자본 집약형을 위주로 하고 기술 집약형도 일정한 규모를 이루며 산업 구조상에서 제2층에 속하며, 중국은 세계의 중요한 원자재와 장비제조업 기지로서 공업기초가 탄탄한바 특히 최근 몇 년은 산업 구조의 조정에서 눈에 띄는 성과를 거두었으며 제3층에 속한다.

중·일·한 삼국은 인접된 도시 사이 경제상에서 수직분업과 수평분업이 교차한 의존관계를 맺고 있는바 이는 환황해 지역경제발전의 합작 가능성을 제공해 주며, 일본의 첨단기술 및 자본, 한국의 생산기술 및 개발경험, 중국의 풍부한 노동력과 천연자원 등은 삼국간의 경제협력이 어떠한 형태로든 활성화될 수 있는 가능성을 보여준다.

2. 환황해 지역경제협력의 의의

(1) 변경지역의 폐쇄작용이 중개 효능으로 전환된다. 일반적으로 변경은 주권 국가의 영토 분계선으로 볼 수 있다. 국제 법에서 변경 선은 “각 나라 사이의 영토범위를 확정된 것으로써 한 나라 영토와 다른 나라 영토 및 국가담당 범위

이외 지역과의 분계선이다.”라고 정했다. 국가 범위를 초월한 경제협력의 각도에서 보면 변경 선은 두 경제지역 사이의 분계선을 가리킨다. 변경선 효능이란 변경 선이 변경 선을 넘는 경제행위에 대한 영향이며 그 본질로부터 출발하면 변경효능은 “변경선의 폐쇄적인 효능”과 “변경선의 중개효능”으로 개괄할 수 있다.

변경선의 폐쇄적인 효능은 변경선이 변경을 넘은 교류와 공간의 상호 작용을 저해하는 현상을 가리키며 경제학 각도에서 보면 이로 말미암아 거래비용이 높아진다고 볼 수 있다. 예를 들면, 한 국가가 경제주권과 민족경제의 발전을 보호하려고 관세를 높이거나 관세무역장벽을 설치하여 무역과 생산요소의 이동을 막는 현상을 들 수 있다. 이는 변경 선을 넘는 교류와 공간의 상호작용을 저해하는 현상에 속한다. 변경선의 중개효능이란 서로 접촉하고 교류하는 공간을 중개하는 기능을 가리킨다. 일반적으로 두 나라 간의 경제, 사회, 문화 등 교류방면에서 중개 작용을 들 수 있다. 인류는 본질적으로 경제행위의 공간을 넓히고 싶은 욕구가 있다. 이는 주로 경제교류공간의 범위를 넓히고 외부로부터 생산요소를 얻고 시장범위를 확대하는 데서 표현된다. 특히 경제세계화와 지역경제통합의 거시적인 배경 하에서 각 나라 사이 경제, 문화, 사회교류가 나날이 빈번해 질수록 변경선의 중개효능이 돋보이게 된다.

차지역 경제협력은 변경선의 폐쇄적인 효능을 변경선의 중개효능으로 전환하는 역할을 한다. 변경 선은 차츰 폐쇄적인 효능을 하던 데로부터 중개효능 위주로 전환되는데 그 실질은 각 나라 간의 경제연계와 경제교류의 저해작용이 적어지고 중개 작용이 높아진 결과이다. 변경선 효능 전환의 근본동력은 경제세계화와 지역집단화에서 오며 이 때문에 세계 각국, 여러 지역의 경제연계가 나날이 긴밀해지고 국제전문화 생산이 심화하고 각층에 속한 나라들의 경제행위가 국제성을 띠게 한다. 새로운 고전무역 이론은 자유무역의 각도에서 변경선을 개방하는 것은 무역에 참여하는 나라에 유리한바 각자의 우세를 발휘할 수 있고 경제적인 혜택을 늘일 수 있다고 한다. 경제통합의 이론에 따르면 생산요소의 이동각도에서 변경 선을 개방하는 것은 생산요소의 자유로운 이동을 추진하는데 유리하며 자원배치를 효과적으로 하고 생산효율을 높일 수 있다. 이런 의미에서 보면 중한 양국의 환황해 지역경제협력은 양국 변경선의 폐쇄적인 작용을 중개 작용으로 전환하고 경제적인 효능을 높이는데 유리하다.

(2) 동북아지역경제통합에 유리하다. 동북아경제협력은 대내로 각자의 비교우위를 충분히 발휘할 수 있는바 각 지역과 나라 사이의 경제성장을 촉진하여 서로 이익의 목적에 도달할 수 있으며, 대외적으로는 협작을 통하여 동북아지역

의 종합경쟁력을 높이고 지역경제통합의 발 빠른 발전을 실현할 수 있다. 그러나 역사문화적인 차이 및 전후 국제정치, 경제관계의 영향으로 말미암아 동북아 지역경제 합작은 동북아지역경제통합의 진척을 저해하고 있다. 동북아 각국의 정치, 경제 환경의 차이 및 지역경제협력은 여러 가지 모순이 존재하며 이로 말미암아 지역 내 여러 나라 정부의 대외경제무역 전략은 일치되기 어렵다. 그러나 환황해 지역경제협력은 지역경제 합작에서 존재하는 여러 가지 원인을 극복할 수 있으므로 이는 동북아지역경제통합을 추진하는 역할을 할 수 있다.

(3) 환황해 지역 각국 지방경제 발전에 유리하다. 환황해 경제지역에는 일본의 규슈 지역, 중국의 동북과 화북 지역 및 한국의 황해연안 지역이 포함된다. 이런 지역의 항구도시는 인접되어 있으며 교통이 편리하고 생산요소의 상호 보완 등 경제협력을 전개할 수 있는 지역우세를 띠고 있다. 뿐만 아니라 경제규모, 기술수준, 지역상황 등 방면에서 지금의 경제구조에 대해 조절할 수 있는 넓은 공간이 있다. 중·일·한 삼국은 경제구조의 지리적 공간조정 과정 중에 정도 부동하게 경제발전의 중점을 환황해 지역으로 이동하였다. 황해연안의 주요도시들도 국제화 발전 전략을 조절하였는바 국제경제문화교류의 장원한 계획을 정하였으며 환황해 지역경제협력을 추진하고 있다. 이는 지리적 우세를 이용하여 자금이동과 기술 전이를 촉진하고 본 지역 경제를 부흥시키고 지역경제의 공동한 번영을 추진하는데 유리하다.

3. 환황해 지역경제협력중의 중한 경제협력

(1) 합작을 실현할 수 있는 전제 조건. 중국과 한국은 지리적으로 접근해 있으며 문화적으로도 상사한 인접 국가이다. 자고로 두 나라 사람들은 우호적인 내왕을 이어 왔으며 경제무역 내왕도 유구한 역사를 갖고 있다. 특히 수교관계를 이룬 후부터 두 나라의 경제교류는 더 밀접해 졌으며 무역규모가 나날이 확대되었다. 이는 양국의 환황해 지역경제협력에 좋은 합작환경을 마련해 주었으며 중한 양국 또한 모두 동북아지역의 주요한 국가에 속하는바 경제적으로 상호 보완성이 강하다. 특히 몇 년래 중국경제의 빠른 발전으로 하여 양국 경제무역 관계 수준이 높아졌다. 2007년 한국은 중국의 제3무역국 (5.7%)로 부상하였고, 제6 수출무역시장 (4.6%), 제4 수입무역시장(10.9%)으로 되었다. 한국 측 통계에 따르면 중국은 한국의 제일 큰 무역국 지위를 지키고 있다. 그뿐만 아니라 중·일·한 삼국 환황해 지역의 우호적인 도시를 기초로 세워진 지역경제조직-동북아경제교류추진기구(중한 양국 환황해 지역경제협력에 교량적인 역

할을 하고 있다. 이 기구는 지금까지 중·일·한 삼국의 10개 회원도시를 포함하고 있으며 이 도시들 사이 경제교류와 합작을 추진하는 것을 취지로 삼고 환황해 지역경제권을 형성하고 있다. 중한 양국 회원 도시들에 의탁하여 대내외로 경제 파급효과를 확대시키면 양국의 환황해 지역경제발전은 더 잘 추진될 것으로 전망된다. 중한 양국 정부 모두 환황해 지역의 개발과 개방을 중요시하고 있다. 이 지역은 국내지역경제발전 중에서 중요한 전략적 지역에 속하여 중한 양국의 환황해 지역경제협력에 있어서 더 없이 유리한 조건을 갖추고 있다.

(2) 합작 내용. 중한 양국은 환황해 주변에 훌륭한 도시와 교통항구 시설이 있는바 이는 지역경제 합작에 좋은 외부적 시설을 제공해 준다. 예를 들면 북경, 서울 등 세계적인 중심도시 및 뎬진, 다롄, 칭도, 인천, 부산 등 중요 항구 도시들을 들 수 있다. 이런 항구도시들은 공업과 상업경제가 발달하고 해 육공 교통이 편리하며 인구가 밀집되고 기초시설조건이 좋으므로 지역경제협력을 전개하는 핵심도시가 될 수 있다. 이런 도시들은 중국경제개발구, 보세구역, 한국의 경제자유지역을 이용하여 점차 항구, 공항 등과 연합하여 도시 사이 투자와 무역발전을 추진하는 한편 산업, 환경, 여행, 물류, 교육 등 여러 영역의 합작을 통하여 본 지역의 경제중심도시로 발전하여야 한다. 또 이런 중심도시를 이용하여 대외개방 능력을 확대하고 본 지역 경제협력의 발 빠른 진척을 추진해야 한다.

(3) 합작 방식. 중한 양국의 환황해 지역경제협력은 기타 차지역 경제협력과 마찬가지로 점진적인 과정과 단계가 필요하다. 경제협력 과정에서 부동한 단계와 심도 및 협력내용이 다름에 따라 부동한 협력방식을 취해야 한다. 보통 차지역 경제협력은 저급 단계로부터 고급단계로 발전하는바 판매시장 관계, 서비스 관계, 생산품 공급관계, 지배성관계 등이 포함된다. 이런 부동한 단계의 협력방식은 환황해 지역경제협력 과정에서 산업대응과 산업의 단계성 전이 중에서도 표현된다.

산업대응은 산업가치의 각 방면이 서로 맞먹거나 통일을 이루며 산업을 전이하는 측이 이를 이용하여 산업구조를 조정하고, 접수하는 측에서는 산업구조를 높은 단계로 발전시키고 경제발전을 이루며, 전이하는 측과 접수측은 산업대응을 통하여 자원의 효율적인 배분을 실현하고 최대한의 이익을 실현하는 현상을 가리킨다. 국제적으로 산업대응의 주요 도경은 상품무역, 가공무역, 기술무역, 서비스무역, 등 형식에서 보인다. 국제공정을 도맡아 하는 것과 노무 합작도 국제산업대응의 중요한 형식이다. 중국의 대부분 산업은 연해지역에 밀집되어 있으며 대부분 자연자원집약형 산업도 동부, 연해의 광둥(廣東), 상하이(上海), 쩌

장(浙江) 산둥(山東)과 장수(江蘇) 등지에 밀집되었다. 가구, 게임설비, 통신 의료기구, 음료 등 산업은 광둥(廣東) 지역에 밀집되었고 문화산업, 사무시설, 화학섬유, 시계제조 등은 주로 상하이 지역에, 목재, 비단 등은 주로 쑤장(浙江)에, 기타 참대나무, 수공업품은 산둥(山東)에, 화학섬유제품과 기타 의기, 측량기, 방직 품은 장수성(江蘇省)에 밀집되었다. 중한산업대응과정 중 양측의 산업대응가능성 및 합작성에 대해 전면적으로 분석해볼 필요가 있다.

산업의 단계성 전이 과정에는 수직분업체제와 수평분업체제 두 가지가 존재한다. 수직분업 체제에서 발달한 나라는 심층가공공산품을 만들고 수출하지만 발전 도상국가들은 농산품과 1차 산업의 가공공산품을 제조, 수출한다. 직접투자의 신속한 발전과 증가로 말미암아 투자를 받는 나라는 산업구조의 승화와 중화공업의 이동을 빨리 실현함으로써 다국적 기업의 수출가공기지로 부상해야 한다. 수평분업 체제에서 발달한 국가와 개발도상국들은 특정 산업이 발전했지만 모두 생산순서의 다른 환절에 치중한다. 발달한 국가는 지식집약형 산업을 발전시켜 중간 산품을 수출하고 완제품을 수입하며 개발도상국들은 노동집약형 산품에 치중하여 중간 산품을 수입하고 완제품을 수출한다. 이런 분업 하에서 이익분배의 불균형이 발생할 수 있다.

중국의 환황해 지역은 국내에서 비교적 발달한 지역에 속하는바 산둥반도(山東半島), 랴오둥반도(遼東半島), 베이징(北京) 텐진(天津)은 중국 북방에서 경제활동이 가장 활발한 지역에 속한다. 동북, 서북, 화북(華北)의 접경지에 있는 랴오닝(遼寧) 노후 공업기지 개조, 산둥반도 제조업기지의 쉼기, 베이징, 텐진 빈해신구(濱海新區), 남부의 상하이와 장수성은 장강 삼각주 지역의 주요 도시에 속하는바 환황해 지역경제발전에 유리하다. 특히 상하이는 장강 삼각주 지역의 경제발전 과정에서 핵심적인 지위에 처해 있으므로 중국의 환황해 지역은 새로 주목받을 투자지역에 속한다. 중한 양국은 환황해 경제협력 중 수직분업과 수평분업이 병존할 것이며 합작과정에서 양국은 모두 단기적, 장기적인 이익관계를 가늠하면서 자원부존과 비교우위를 정확하게 구분하고 국제 분업에 참여할 때 자신의 비교우위를 살릴 수 있고 앞으로 경쟁우위를 가질 수 있는 산업합작방식을 채택해야 한다.

4. 환황해 지역경제협력에 관한 건의

환황해 지역의 경제협력체는 지역우세를 충분히 발휘하여 환황해 지역경제발전 수준을 높이는데 치중해야 한다. 하지만, 이 지역에는 하나로 묶을 경제적,

정치적, 군사적 공통분모가 미약하다. 예를 들면 지역안전 및 평화환경 문제 즉 남북통일문제 등이 존재한다. 역사적으로 내려오던 문제도 있다. 예를 들면 일본의 침략 문제, 중·일·한 삼국 사이 존재하는 영토, 영해주권문제, 중일 사이 조어 도에 관한 문제, 일한 독도문제, 중한 사이 영해선과 200해리에 속하는 경제구역문제, 일미 정치군사동맹 문제 등이다. 이런 영토, 영해귀속과 정치문제는 삼국 합작의 장애로 나선다. 또 민족문화심리상에도 장애가 존재한다. 예를 들면 중·일·한 삼국은 한문화권에 동시에 속하지만, 한족, 야마도족, 조선민족은 언어, 민족성, 생활습관, 도덕윤리, 가치 취향, 행위준칙, 사유방식, 문화색채 등 방면에서 서로 다른 구별이 있다. 이러한 차이는 경제 시스템, 관습, 법·제도, 인프라 등과 같은 다양한 측면에서의 부조화를 표출하여 경제통합을 어렵게 하는 요인으로 작용할 개연성이 크다. 그러므로 환황해 지역경제협력의 발전을 위하여 합작가능성을 제공할 수 있는 유리한 환경을 만들어내야 한다. 아래와 같은 몇 가지 방면에서 노력해볼 필요가 있다.

(1) 경제협력에 유리한 거시적인 환경을 조성해야 한다. 환황해 지역경제협력에 장애가 되는 역사적인 문제를 해결하는 동시에 국내 지역경제발전의 정책방침에 맞게 해야 한다. 그러므로 환황해 지역경제협력 자체는 국가가 주체로 되는 협력이 아니지만, 중앙정부의 지지와 협조가 있어야만 순조롭게 진행될 수 있다. 그 중 안정된 사회적 정치적 환경, 정책 환경, 예를 들면 중앙에서 지방 정부와 민간기구에 국제합작방면에 참여할 수 있는 많은 권리를 주어 협력을 기초로 한 문화교류 등이 이루어지게 해야 한다. 이는 환황해 지역경제협력의 중요한 전제이다.

(2) 협력쌍방의 정보대칭을 보장해야 한다. 환황해 지역경제협력에서 지방자치단체, 민간조직과 기업은 중요한 작용을 함으로 만약 협력대상에 대한 충분한 인식과 이해가 없으면 이익접점을 찾기가 어렵다. “지피지기 백전백승”이란 말이 있듯이 협력하는 쌍방이 정보를 서로 대칭 하여야만 자신과 타인의 경제행위를 이해할 수 있으며 예견할 수 있다. 만약 협력하는 쌍방이 정보를 대칭하지 않은 정황 하에서 문화, 언어, 습관 등 방면에서 큰 차이가 발생한다면 서로 신뢰도를 떨어뜨릴 수 있고 경제협력이 무산될 수도 있다. 하지만, 만약 합작 쌍방이 서로 잘 이해하고 알고 있으면 신뢰도가 높아져 지속적인 협력을 이룰 수 있다. 서로에 대한 정보가 대칭되지 않으면 거래비용이 높아지고 실패할 가능성도 크기 때문에 정보 대칭은 합작과정에서 아주 중요한 작용을 한다.

(3) 기업에서 능동적인 작용을 충분히 발휘해야 한다. 변경을 넘은 차지역 경제협력의 행위 주체는 정부, 기업, 비공식적인 조직 외에 변경지역 주민 등 다

양한 층이 포함될 수 있다. 그 중에서도 기업은 경제활동의 직접적인 담당자로서 차지역 경제무역협력 과정 중 가장 중요한 추동 역량이다. 기업사이 협력관계에서 각 기업은 공동한 이익과 목표를 위하여 서로 협력하고 공동으로 위험을 감수한다. 하지만, 독립체를 이루는 기업은 자신의 경영자주권을 보존하고 있기 때문에 협력관계의 가장 근본적인 특징은 “경쟁성과 협력성”에 있다. 협력관계의 성공적인 공식은 교환(문물 대 문물 교환)이 아니라 공동으로 새로운 가치를 창조하는 것이다. 협력을 이루고자 하는 여러 측에서는 자신이 보유하고 있는 기술을 아낌없이 내놓아야만 협력의 순리로운 진행에 도움이 된다. 또 변경을 넘는 교역의 위험과 불확실성은 자국내부 경제교역에 비해 크므로 기업사이 네트워크를 형성하여 서로 배우고 잦은 교류를 통하여 정보수송 경로를 만듦으로써 충분한 정보교환을 통한 조건에서 협력을 진행해야 한다.

(4) 지방정부와 민간조직이 작용을 발휘해야 한다. 환황해 지역경제협력의 내용은 비교적 광범하다. 예를 들어 변경을 둔 양측은 개별부문 혹은 생산요소방면의 협력을 추진할 수 있다. 이런 영역의 협력은 양측으로 하여금 자주 연계를 취하게 하는바 최종적으로 양측 정부의 전면적인 협력이 있어야 한다. 국내에서 지방정부는 중앙정부를 설득하여 더 많은 자금과 정부의 지지를 얻고 지방자치권리를 많이 얻어야 한다. 차기지역 경제협력 중 지방정부간의 협의를 통하여 여러 가지 변경을 넘어선 프로젝트를 실시해야 한다. 또 기업사이 연맹, 업종 협회, 문화 및 교육에 관한 민간조직 등은 변경을 넘는 네트워크 건설에 없어서는 안 될 역량이다. 특히 정식적인 법률의 틀에서 실현하기 어려운 부분은 민간차원의 연계와 조절을 통하여 충분히 가능할 수 있기 때문에 이에 중시를 돌려야 한다.

참고문헌

- 王鐵崖, 『국제법』, 법률출판사, 1995.
- 陳才, 『지역경제학』, 과학출판사, 2001.
- 儲祥銀等, 『국제경제협력원론』, 대외무역교육출판사, 1993.
- 諾思, 『경제사 중의 구조 변천』, 상해삼련서점, 1991.
- 龐效民, “지역통합의 이론적 개념 및 발전”, 지리과학진전, 1997(2)
- 王喜紅, “환황해 지역경제통합의 탐구: 저요소 및 대책분석”, 연태사법학원학보, 2004.6
- 吳 昊, “중국이 동북아지역협력에서의 작용 및 대응”, 동북아논단, 2006. 11.
- 華 民, “경제세계화와 중국의 대외개방”, 학술월간, 2007. 7.
- 李 博, “중국의 삼대 경제권 경제발전 분석”, 산업과 과학논단, 2008. 2.
- 苑雅文, “환황발해 지역 산업 집단의 사회 망 분석”, 천진사회과학, 2007. 2.

2008 국제학술회의

동아시아의 소지역주의

타가 히데토시(多賀秀敏)

(와세다대학교)

Background Paper for Regionalism in East Asia

多賀秀敏(早稲田大学)

筆者は、1980年代に環日本海研究会を組織した。この研究会の活動は、後の環日本海学会（現、北東アジア学会）の創設につながる。その間今日に至るまで、環日本海「経済」圏という言葉使いを、意図的に避けている。海を中心に国境を越えた国際社会単位は、経済だけが目的ではない。地域の安定や平和、環境、異文化間の住民交流こそがねらいである。経済はそのほんの一部に過ぎない。現実には、冷戦の終焉とともに、日本海側の自治体や財界は「それっ」とばかりに、「ロシアの資源、中国・北朝鮮の労働力、日本・韓国の資本技術力の三結合による経済圏の創出だ」と声高に喧伝し始めた。UNIDOの豆満江開発計画もこれに拍車をかけた。

筆者は、当時から環日本海「経済」圏が本格的に始動するのは、せいぜい2010年頃からで、それまでに市民間の交流や自治体間の協力によって、ゆるぎない信頼関係こそ創造すべきであると唱えてきた。あまりにも「ロマンチック」「理想的」、「経済が主導しなければ何も動かない。それも一地方ではなく中央政府が乗り出さなければ」等々の批判を受けてきた。当たり外れ半々である。当たりは、対岸でも日本の財界と同じことを考える人びとが多数派であったことであろう。まずは、金、「豊かな経済」という発想があまりにも幅を利かせた。目先の利益を上げようと中古車の輸出などは大いに盛んになった。外れは、その頃から進出した企業などは、ごく少数の例外を除いて大半が撤退の憂き目にあっている。筆者の大当たりは、2010年を前にしてやっと本格的な経済関係が動き出しそうな気配が感じられることである。

ロシア極東の活性化

昨年後半頃から、新聞紙上に「環日本海経済圏」ということばが再び踊り始めた。無論、その理由は単純ではない。しかし、もっぱらロシア経済の動向に注目する記事

が多いのは明らかである。ソ連崩壊以来、ロシア経済はどん底を這っていた。プーチン政権の誕生以後、政治が安定し、経済が上向きになり、石油価格の高騰などで格差を置き去りにして一部にはとてつもない富裕層が誕生した。サンクトペテルブルグやモスクワのオートショーでは、「夫の誕生日のお祝いに」などといって3,000万とか5,000万円の「外車」の新型モデルが売れていく。筆者が暮らす新潟県でも苗場スキー場などは、ミニ・ロシア人ブームで、1泊数万円のスイートルームから埋まっていき、遠く離れた新潟市内のホテルに宿泊するロシア人スキー客は、「7,8万かかるかもしれないから新幹線で行きなさい」という助言を聞き流し「新幹線はめんどくさい」と、タクシーでスキー場と新潟市を往復する。

しかし、こうした現象はごく表面上のことに過ぎない。これまでロシア連邦政府が支出を渋っていた極東・ザバイカル地域経済社会発展計画の再見直しがなされた。むしろ、ここに象徴されるように、ロシア中央が極東開発に本腰を入れ始めたという観測にこそ「環日本海経済圏」の再登場の原因が求められる。2012年のAPEC（アジア太平洋経済協力会議）総会がウラジオストクで開催される予定が、観測の信憑性にはずみをつけている。

家電製品、新車、その他の消費財の需要が急増するロシア中心部の活況がTSR（シベリア横断鉄道）輸送の有効性に再び脚光をあてた。スエズ経由のフィンランドルートよりも半分以下の行程ですむ。そのために、極東のザルビノ、ウラジオストク、ポストチヌイなどの港湾整備が進展する。そうなると、羅津、東草、浦項、釜山、舞鶴、伏木、新潟、秋田などの港湾を結ぶコンテナ航路が活性化し、それを活かした産業も興せるというシナリオである。

この地域の国際組織

現状に大きな変更がない限り、このシナリオの半分くらいは現実のものとなる。しかし、ここにあやうい要素がある。この地域には、政府間レベルでの国際機構が存在しない。中露朝韓日（蒙）からなる国際組織をきいたことがあるだろうか。図們江プロジェクトがこれに近いが日本は依然としてオブザーバーにとどまっている。6者協議は、周知のように、米中露朝韓日である。しかも協議媒体であって規則性も恒久性もない。冷戦終焉以後目先の経済的利益にばかり注目して、地域全体の将来を見据えた構想や、協調活動をおろそかにしてきたつけがまわってきている。どれほど投資をしても、どれほど適切な産業を興しても、たった一国の政策が変わっただけで狂ってしまうシナリオを保障する国際的仕組みがない。

環境と安全保障

筆者は、1980年代の末頃から熱心に環日本海圏の創出を訴えてきた。そのモデルは、重層的な構造からなるバルト海地域である。同地域の国際組織は、国家間レベル、自治体レベル、市民レベルと多層的で多様である。UBC（バルト海都市連合）は、当初は環境政策の協同を求めて出発した。その中のひとつのターゲットはロシアの原子力潜水艦の出入りにあったから、地方自治体が安全保障の話し合いをしていたといっても過言ではない。現在、バルト海地域を対象にした国際組織はなんと80を超えた。

環日本海も地方政府や市民主体の交流を中心に、環境問題あたりから始めて、都市政策の意見交換や文化交流、観光政策、平和保障などへ進んでいくことが望ましい。おのずと経済交流は図れるし、企業は自己のリスクの元、市民交流の環境下でいくらかでも独自に進出していける。UBCでも10ある委員会のうち経済ビジネス委員会が発足したのは最後のほうであった。その後さらに3委員会が加わった。1990年代の「失敗」を繰り返してはなるまい。

TAXONOMY

おおむね、国家間で形成される国際広域を地域 region / macro-region と呼称するとき地方から形成される国際地域を、国家下位地域とか亜地域、局地とか跨境地域 sub-region / micro-region / cross-border region と呼ぶ。

国連大学のCRISプロジェクトで採用された定義を紹介しておこう(UNU/CRIS, <http://www.allied-co.com/ri/sitemap.html>)。なぜなら、CRISは、地域統合プロセスが、ガバナンス、平和、人間の安全保障、LDCの発展などに及ぼす影響を主要なテーマとして設置された国連大学の研究機関で、文献評価も多岐に亘っているので、標準的な定義を求め易いからである。ただし、その引照があまりにもヨーロッパに偏っていることは否めない。

「地域regionとはなにか、それは、単純な質問であるにもかかわらず、単純な答えを拒否する質問である。「地域」という術語は、それぞれの人にとって、それぞれ異なる意味を持つ。地域は、地理学、経済的相互作用、制度的あるいは政府の管轄権、社会的、文化的な特徴によって、さまざまに定義されうる」。ここですでにregionという語の定義の定まらないこと、分析しようとするトピックによって異なることが主張されている。

「地域の構築は国際システムの永遠の形態変化の一部である。地域は出現し、存続し、そのうち消滅していく。それを、地域の統合と崩壊のプロセスと名づけることもできるだろう。これも地域が統一された均一な単位でないことを意味している。地域は、重複し合い、複数で出現する。地域は、自然に構成された地理的単位ではないが、物理的実在性なしに存在できない。したがって、領域権は地域の必須条件である。地域の領域的形成は、地域がなんらかの境界を必要とすることを示している。結局、領域は『境界線によってその周囲と区別される地球の表面の凝集性を有する区画』と定義しうる。境界には、『地域感覚 sense of place』を創造する上で二重の役割がある。すなわち、誰が『中に』いるか、そして、誰が『外に』いるかを確定する。地域の境界は構築と解体の不断のプロセスの結果である。それは地域の境界が変わりやすいことを意味する」。

このようにregionを理解するといかにも地理的近接性にのみ基礎をおくように思われる。しかし、地域には、地理的近接性よりも非地理的定義のほうが重要な場合もある。たとえば、通貨圏は后者である。地理性よりも文化性に地域の本質を求めるのは、Katzensteinなどが典型的である。「地域の指定は、文化に関して「自然でない」と同様に地理に関しては「リアル」ではない。地理は、宿命ではない。一九九〇年代には、「西側」は、その中に、西ヨーロッパとアメリカ合衆国、同様に、カナダ、ニュージーランド、オーストラリア、さらに、多くの側面に関して日本を包含する。おなじように、「イスラム世界」は中東だけでは精緻な地理的位置を記述したことにはならない。実際には、インドネシアからナイジェリアや北アフリカにまでわたる」地域である (Katzenstein, Peter J., 1997, p.2.)。Katzensteinは、繰り返しこの点を述べている。(Katzenstein, Peter J. and Takashi Shiraishi, eds., 1997, Hemmer, Christopher and Peter J. Katzenstein 2002.)

「「地域」の問題にアプローチする可能性が数多くあるという事実は、地域を定義する最良の方法は折衷主義的で柔軟な方法にあることを示唆している。地域が地理的次元を必然的に伴うことが明晰ならば、問題はいかにしてある特定の区域areaを地域として認知するかにある。核心は、地域が地域自体を定義する点にある。すなわち、地域は事後post-factumにのみ識別可能である。地域を定義するひとつの国際基準を探したり、「どんな場合にも対応可能な」カクテルベースを考えだしたりするのは意味がない。結局地域を定めるのは、地域化regionalizationの過程である。言い換えれば、地域は、地理的、歴史的、文化的、政治的および経済的な変数の範囲内で起こっている広範な実践の相互作用のパターンによって『見える』ようになる。(中略)地域を国際的なシステムの領域に基礎をおくサブシステムと定義しうる。こうし

た地域についてディスコースが交わされるならば、こうした地域は『存在する』。この定義は、それぞれ整合性を備えた地域のサブシステムの異なる種類が多く存在することを意味する。地域は、全ての領域レベルで発見しうる。地域は、国民国家を越える地域も、国民国家内部にも、国家下位レベルの国境を越える地域も存在する」。(とくにこの項は、UNU/CRIS, Our Definition of Region, Defining the Region, Module, <http://www.allied-co.com/ri/ri/002010400.html> を参照)

このようにregionを理解すると「regionといったところがregionである」ということになる。一見なにも定義していないようにも思える。ここで先に述べた「誰が中で誰が外か」が重要な意味を持つ。すなわち、地域アイデンティティにはほかならない(多賀秀敏,1999)。感情的、機能的、争点志向的アイデンティティに、アジア的「情、利、理」からなるアイデンティティを加えてもらえればよい)。しかも、post factumに可視的になるのだから、次の作業は、regionといているところを整理して腑分けすることであろう。それによって、定義を補完していくことにほかならない。UNU/CRISでは、この腑分けをmicro-regions、cross-border regions、sub-regions、macro-regionsとした。すでに、EUというアンブレラ組織を持つ一定程度制度化された地域をモデルにした表現である。しかし、当面この先行する事例の理解を避けていくことはできまい。EUが国家間統合であるならば、そのもとで始まっている各地方の協力関係は、「国家解体作業」でもある。

Micro-region

micro-regionsの最大の特徴は、より大きな地域化(および地球化)が生み出すダイナミズムによって、より大きな経済システムへの直接のアクセスするのが可能となり、その結果、マクロ地域主義の設定した制度と結びつく。直接アクセスするとは、国民国家や首都を迂回して、マクロ地域主義と結びつくことを意味する。時として、このような挑戦を受ける国民国家は正式な国家主導のregionalismsを対抗的選択肢として提示する。micro-regionは、そのような動きに抵抗するためにさらにマクロ地域主義との関係を深める。まさしく中抜き国家解体作業である。

micro-regionsが、国境を越えて跨境地域となる時、cross-border regionsという名称を与える。影響力や対立の領域を代表するという感覚での地政学的な地域ではなく、地域のむしろ地経済学的geo-economic枠組みであるとされる。課題によって境界が異なる。おうおうにして社会的モメンタムのついた現象は、what(何を作るのか)から、how(いかにして作るのか)をへて、むしろ最後にwhy(なぜ作るのか)に

いきつく。後述するように、東アジアに「発生」した跨境地域cross-border region、下位地域sub-regionは、はじめに地域設定ありきで、その根底には当然の前提として経済発展を含意している。走り出したあとに、環境や永続平和の保障などを振り返る例が多い。政策の優先順位を公開の場で決定することが政治のあり方だとすれば、やみくもな経済利益の追求で合致して走りだす背景には政治はないといっても過言ではない。

Macro-region

異なる複数の主権国家を、それぞれ丸抱えにして形成される大規模な領域単位、国際的地域がマクロ地域macro-regionsである。かつてのマクロ地域の定義は、『地理的關係によって、そして、ある程度の相互依存によって結びつけられる限られた数の国家』（ジョセフ・ナイ）であった。興味深いことに、世界大でますます相互依存が進展すると、「どこもかしこもある程度相互依存している世界」を前提に、考察しなければならない。バリー・ブザンによって提示されたよりシンプルでより進化した「二つ以上の国家から成る空間的に結合した領域」が逆に定義としての精緻さを増す。

UNU/CRISは、「地理的観点から、世界で以下の地域の『領域realms』が識別される。ヨーロッパ、ロシア、北アメリカ、中部アメリカ、南アメリカ、北アフリカ/南西アジア、サハラ以南アフリカ、南アジア、東アジア、東南アジア、オーストラル領域、太平洋領域」としている。

この定義にしたがえば、東アジアの中では、あきらかにASEANをmacro-regionの典型としてよいだろう。しかし、ここで、非国家行為体、とりわけ、地方政府の関わりを論ずるには、sub-regionこそが検討されなければならない。「Macro-regionの領域の中で、より小さな地域の統一体を特定することもできる。これらをしばしば『sub-region』と呼ぶ。たとえば、ヨーロッパでは、スウェーデン帝国、バルト帝国、ハプスブルク帝国などのような古い歴史的編成を反映するsub-regionに言及しうる。しかし、国家だけでなく、マイクロ地域も、sub-regionを形成できる。いずれミラノとバルセロナとともに『成長の三角』を形成するミュンヘンを中心とする南部ドイツ地方の成長極に対抗して、ハンブルグ/ブレーメンがバルト海諸国とのより多くの連繫を進展させて、ヨーロッパにおける古いハンザ同盟プロジェクトが今日再生されつつある」。

Sub-region

C R I Sの定義は以下滔々とヨーロッパはどこを指すかが続く。それは写照する角度すなわち抽象化する際に捨象する要素によって左右されるためにひとつに定まらない。この議論に従うと、cross-border regionとは異なり、sub-regionの欠かすべからざる要件は、上位「組織」として、macro-regionを有することである。しかも、macro-regionが一定程度成熟しており、そのことを認知した上でsub-regionが成立していることを示唆している。大きなシステムを支えるパーツとしてのsub-regionという意味合いが濃くなる。しかし、これは通常、東アジアで使われるsub-regionが、とりわけ東北アジアでは、上位regionにおけるなんらかの制度上の組織を持たないことを考えると、にわかに賛同できない。東アジアでは、「パーツ」が出発したばかりである。この観点からは、ASEANは、想定される東アジア共同体をmacro-regionとするsub-regionとなる。このように、分析しようとする者の解釈の基点がどこにあるかによって、どう呼ぶかが変化する。ここでは、今述べたように、想定される東アジア共同体をmacro-region、東北、東南両アジアに一定のサブシステムが成立するなら、それらをsub-regions、このsub-region内部にある計画や現実を、micro-regions、cross-border regionsと呼ぶのが、ある種機械的の妥当性を有するであろう。しかし、それでも、sub-regionと呼ばれる右のハンザ同盟の例は、歴史性をぬきに形態のみ考慮すれば、機械的にcross-border regionと呼ぼうとする環日本海構想と近似しているなどの不整合性が残る。

東アジアの跨境的「経済圏」

東アジアには将来予測や構想も多数ある。その意味で跨境的「経済圏」を日本政府が初めて地図入りで認知したのは、1991年の『世界経済白書』（平成3年版、308頁）であろう。ここで「認知」された状況と二十年弱経過した現状とはそれほど大きな差はない。上海を中心とする甬東開発が加わり、当時のインドシナ経済圏（バークス経済圏）が、GMSに取って代わられた程度である。当時の日本政府の関心は、現実の進行とは裏腹に、現在ではもっぱらFTA、EPAの締結へと変化している。すでに述べたように、アンブレラ組織を欠くこの地域の安全保障が、アメリカとのバイラテラルなハブ・アンド・スポーク構造で出来上がっていたのと類似している。

それでも、地理的にみて瞬時に気づくのは、東アジアの「局地経済圏」が、水を媒介していることである。水には、上善如水を持ち出すまでもなく、高きから低きに流

れる性質をめぐって、たとえば河川であれば利水・治水・環境の三大要素がある。社会科学からみると、空間を「仕切る」機能がむしろ重要である。それは、兩岸が別個の社会単位であるか同一の社会単位であるかの判断にとって極めて重要な意味を持つ。この文脈からは、sub-regionに関して、catchment areaという発想をもたらす。（中村信吾・多賀秀敏・柑本英雄2006年p.85, p.137参照）

地方自治体と跨境的「経済圏」の発展

一つは、これまでの姉妹関係の延長上に、線の消極性を面で補うタイプである。たとえば、姉妹都市提携時には、双方の人口規模や経済力が近似していても、数年の後に、どちらか一方が発展し、他方は衰退する場合、その差はきわめて大きくなる。そこで、この線を軸に、リーグを組んでこのギャップを相対化しようとする試みである。下関―釜山間の提携が、「環黄海六都市会議」をへて、一九九四年に「東アジア都市会議」に発展したのはその例といえよう。参加都市は、北九州、下関、福岡、大連、青島、天津、煙台、釜山、仁川、ウルサンなど十都市である。行政ばかりでなく経済界をも取り込み、行政手続きの簡素化、港湾公共施設の値下げ、共同ベンチャーなどに取り組んでいる（小川雄平、2006年、121-122頁）。ここにも、東アジア経済交流推進機構(OEAED)、環黄海経済・技術交流会議などの重層性が認められるが、その性質は、環バルト海とはかなり異なる。

日ロ（ソ）沿岸市長会議が長い歴史を持つとすれば、東北アジア自治体連合は、新しい時代の面的結合である。詳細な記述はさけるが、日ロ（ソ）沿岸市長会議は一九七〇年に開始され、現在は、日本側二一都市、ロシア側一七都市からなり、隔年ごとに日露で主催都市を持ち回り、幅広い議題が討議されている。当初は、日本側は経済交流の進展、ロシア（ソ連）側は友好親善が、それぞれの重点であったが、会を重ねるうちに、現在では、東シベリアのエネルギー開発へ加盟自治体が共同歩調を取ることや、北方領土問題まで話し合われている。まさに、市岡政夫が著書のタイトルとした自治体外交の名にふさわしい。冷戦期から、ロシアの混乱期、そして二一世紀へと継続されてきた意義は大きいといわざるをえない。

北東アジア自治体連合（NEAR：The Association of North East Asia Regional Governments）は、一九九六年に韓国の慶尚北道で設立された。その前身は一九九三年に島根県で開催された広域自治体対話の「北東アジア地域自治体会議」であった。一九九六年の大会で「NEAR憲章」が採択され北東アジア地域自治体連合が立ち上がる。加盟単位は、日ロ（ソ）沿岸市長会議の一段上の道・府・県（日本）、

道・広域市（韓国）、省・自治区（中国）、州・地方・自治管区（ロシア）、県（モンゴル）、県・市（北朝鮮）である。二〇〇六年一〇月現在、日本一〇、中国六、韓国一一、北朝鮮二、モンゴル二二、ロシア一四の六か国六五自治体が参加している。経済通商、文化交流、環境、防災、一般交流、辺境協力、科学技術の七分科委員会が設置されている。先行型のバルト海都市連合にもっとも近い形態という指摘も可能である。「NEARには環境分科委員会が設立され、海辺の漂着物調査や渡り鳥の調査などの、地方自治体間の国際環境協力を実現した。NEARは、二〇〇二年五月には環境NGOと合同して、「環日本海政策提言フォーラム」を設立し、ヨハネスブルクサミットでパートナーシッププログラムを発表している。」（野口剛嗣、2007）このように、これまで東アジアになかった自治体連繋の動きを見せている。すでに述べたように、自治体の権限が制限されているために、対話型フォーラムの域を出ないという指摘もあるが、分野や争点によっては、逆に政府間では不可能な協力行動をとりうる可能性が十分予想される。（中山賢司、2005B、14-29頁、中山賢司、2006、79-80頁、中山賢司、2005A、51-88頁）

[環境分野における協力]

他の分野とは異なり、環境協力の分野は、刮目すべきものがある。すでに、ASEANは一九八〇年代初期から定期的に環境大臣会合を開催して、東アジア地域における多国間環境協力の基礎を築いた。「一九九〇年代には、とりわけ東北アジア地域における環境協力が急速に進展した。その要因として、冷戦の終了と地球サミットの存在が挙げられる。（中略）一九九二年には早くも日本、韓国、中国、ロシア、モンゴルの五か国が参加する「北東アジア環境協力会議」（NEAC）が始まり、東北アジアで国家レベルの環境協力対話が本格的に始まった。（中略）国際環境協力の分野では、ASEANの方が東北アジアよりも先行していた。だが、日中韓関係の急速な進展に伴い、ASEANと日中韓を結びつける多国間環境協力が東アジア全域に広がりつつある。その中でも特筆すべきであるのは、「東アジア酸性雨モニタリングネットワーク」（EANET）であろう。EANETはアジア各地の酸性雨データを集めることで、大気汚染状況を把握することを目的とする。一九九三年より実施のための専門家会合が開かれ、一九八八年にはモニタリングの試行稼働が実現した。二〇〇一年より本格稼働が実現し、二〇〇七年四月現在、東アジアの一三か国が参加している。（野口、2007、<<http://www.neaspec.org/index.asp>>（2007年4月10日 取得））「東アジア酸性雨モニタリングネットワーク」の最大の貢献は、それまで酸性雨測定に統一基準がなかった東アジア地域に測定態勢を含めて基準を持ち込んだ点にある。

[地方政府の補完的役割と対抗的役割]

各国の地方政府のいわゆる自治体外交は、必ずしも政府の補完をしているわけではなく対抗的な役割も担ってきた。国交のない国との姉妹都市提携や、医薬品支援、食料支援、古くは、「ベトナムへの侵略戦争反対」決議、また、非核都市宣言もギリギリこの部類に入れてよいかもしれない。しかし、政府がこの役割を大いに活用できれば、対抗的政策を補完的に取り込むことが可能である。しかし、日本の場合は、明確なそうした軌跡は確認されない。

2001年に日本の歴史教科書問題などをめぐって、日韓関係が悪化した。このとき、韓国政府が地方自治体に対してとった対策は、交流のパイプを維持しておく方が便宜であるという認識に中央政府がいたった例である。この時期、「韓国側自治体の申し入れて、日韓自治体間の交流イベントの延期や中止が八月初旬までで一五〇件にのぼった。文化・スポーツ交流や青少年の相互訪問は、政治や歴史とは無関係だと考える日本の自治体は戸惑いを隠さず、国家間関係の「とばっちり」という声もきかれた。

韓国側自治体の決定は、中央政府の指示だろうか。八月二日、たまたま訪韓中の筆者は、韓国外交部顧問の一人に問うた。まったく指示はないとの答えであった。逆に、同日、韓国の歴史教科書に関する関係省庁対策班会議は「むしろ民間交流の継続は必要」と発表した。

(*関係省庁対策班会議の発表は以下の通りである。

政府は、日本の歴史教科書歪曲問題にかかわらず、現在韓日間で進行中である青少年交流、教員交流、地方自治団体交流等一般的な人的交流は継続して推進しなければならないという立場である。

・このような時期であるからこそむしろ韓日両国民間の人的交流をより活性化することが望ましい。

・日本の国民の方々や我が国の国民の皆様方に誤解が生じないように希望する。

・国内の一部の自治体や学校、団体においては、日本との交流の中断が相次いでいるが、これは当該団体や機関の自主的な判断によるものであり、政府とは無関係である。<http://www.tcp-ip.or.jp/~syaraku/kankoku/kyoukasyo.htm> (2003年05月02日 取得))。

韓国が地方自治体の長を選挙で選んだのは一九九五年である。本格的な地方自治を導入したのは、日本よりもはるかに遅い。地方自治経験の浅い韓国の自治体の方が、国家間関係の「とばっちり」としか認識できない日本の自治体よりも、住民の意志を反映すべき自治体外交では、よほど中央から自律しているという見方も成り立つ。」

(多賀秀敏、2005、295-297頁)こうした複数のチャンネル形成が、重層的な地域形成

を可能とする。

地域間関係

先行するヨーロッパでは、研究関心の重点はregionalismそのものよりも、inter-regionalism に移った感がある。しかも、一九九〇年代後半は、ヨーロッパ内のそれであったのに対し、二〇〇〇年代には、EUとASEANとか、EUとNAFTA等の組み合わせに関する研究が目立つ。Regionalism はなにによって阻害されるのか。また、Regionalism はなにによって促進されるのか。本章の目的にそって、そこに、地方自治体やNGOの関係する要素はないかという問いを発すると、またぞろ現状の欧州の課題が浮かび上がってくる。inter-regionalismである。inter-regionalismの主なモデルはふたつある。ひとつは、共通のアンブレラ組織を持たないregionalismどうしが関係を求める場合である。もうひとつは、近接したregionalismが重複地域を抱え、それがinter-regionalismのための接着剤になる。よく考えると、これは、先行したEUやNAFTA間をケースとすれば、たしかにinter-regionalismのモデルとなるが、東アジアのようにアンブレラを欠いた地域で進行する現象にとっては、レベルが一段低いregionalismそのもののモデルとなる。第一のモデルが、当面期待できないとすれば、東アジアで進行するproto-regionalismは、重複する地方や争点を共有するNGOにこそあてはまる。「一九九七年には「アジア環境都市ネットワーク」が発足し、二〇〇〇年にはESCAPのもとで「クリーンな開発のための北九州イニシアティブ」が採択され、環境保護のためのアジア太平洋の都市間ネットワークが構築されることになった。さらに、複数の共同事業の一つとして環境を挙げる日中韓の都市ネットワーク「東アジア（環黄海）都市会議」にも北九州市は参加している。北九州市は東南アジア中心の「アジア環境都市ネットワーク」と東北アジア中心の「東アジア都市会議」の双方に参加することで、東アジア全域を結ぶ国際環境協力の都市間ネットワークにおける中心となっているのである。」（野口、2007）

市岡政夫『自治体外交--新潟の実践・友好から協力へ』（日本経済評論社、2000年6月）

小川雄平『東アジア地中海経済圏』（九州大学出版会、2006年9月1日）。

三橋郁雄・川村和美著『北東アジア新発見伝 環日本海旅日誌』（博進堂、2006年1月）

北東アジア貿易回廊研究会（秋山芳弘、川村和美、三橋郁雄、山下朋恵、和田善吉）『新絹之道（Newシルクロード）北東アジア貿易回廊の現場から』（山海堂、2002年3月20日）新絲綢之路。

多賀秀敏、「国際社会における社会単位の深層」多賀秀敏編著『国際社会の変容と行為体』（成文堂、一九九九年）。

多賀秀敏、2005、「日韓民間協力の現状と可能性」、大畠英樹・文正仁編著『日韓国際政治学の新天地』（2005年5月20日、慶応義塾大学出版会）。

中村信吾・多賀秀敏・柑本英雄編著『サブリージョンから読み解くEU・東アジア共同体』（2006年9月25日、弘前大学出版会）

野口剛嗣、「東アジアの環境協力」TS、2007年4月。

中山賢司（2005B）「東アジア共同体と局地経済圏」衆議院調査局『別冊 論究』第3号（『経済・財政・金融部門における持続的発展の条件—新たな経済フロンティアの形成に向けて—』）、2005年12月、14-29頁。

中山賢司（2006）「北東アジア地域自治体連合」環日本海学会編『北東アジア事典』（国際書房、2006年）79-80頁。

中山賢司（2005A）「東北アジアの内発的秩序形成：「東北アジア地域自治体連合」の分析を中心に」峯田史郎編『早稲田大学2004年特定課題研究助成費2004A-261報告書：予防外交としての環海洋越境広域経営の研究：アジア型マルチレベルガバナンスの創生』pp.51-88）

別枝行夫編『国境をどう越えるか—北東アジア自治体の国際化戦略—』（島根県立大学北東アジア地域研究センター、2005年）。

毛里和子・森川裕二編『東アジア共同体の構築：図説ネットワーク解析』（岩波書店、2006年12月26日）。

ERINA『ERINA booklet—北東アジア輸送回廊ビジョン』（ERINA、2002年）。

NIRA『北東アジアのグランドデザイン—共同発展に向けた機能的アプローチ』NIRA研究報告書0507、2005年11月24日）。

NIRA E Asia研究チーム『東アジア回廊の形成』（日本評論社、2001年9月）。

NorVision策定委員会・多賀秀敏日本語版監修、柑本英雄監訳・解題、江口昌樹、田中麻衣訳『NorVision:北海沿岸地域の越境広域経営の展望』（社・新潟地域総合研究所、二〇〇五年九月三〇日）。

Balassa, B, *The Theory of Economic Integration*, London, George Allen & Unwin Ltd.,1962.

(Hettne, et al, eds, 1999, pp 7-8, see also Hettne, et al, eds, 2000 and

2001 Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (1999), *Globalism and the New Regionalism*. Volume 1, London: Macmillan., Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (2000a), *Nationalism Perspectives on the New Regionalism in the North*. Volume 2, London: Macmillan.

Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (2000b), *Nationalism Perspectives on the New Regionalism in the South* Volume 3, London: Macmillan.

Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (2000c), *The New Regionalism and the Future of Security and Development*. Volume 4, London: Macmillan.

Hart, John Fraser, "Presidential Address: The Highest Form of the Geographer's Art," *Annals of the Association of American Geographers*, Vol. 72, No. 1. (March, 1982).

Hemmer, Christopher and Peter J. Katzenstein "Why is There No NATO in Asia? Collective Identity, Regionalism, and the Origins of Multilateralism," *International Organization* 56, 3, Summer 2002, pp. 575-607.

Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (1999), *Globalism and the New Regionalism*. Volume 1, London: Macmillan.,

Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (2000a), *Nationalism Perspectives on the New Regionalism in the North*. Volume 2, London: Macmillan.

Hettne, Bjorn, Inotai, Andras and Sunkel, Osvaldo, eds, (2000b), *Nationalism Perspectives on the New Regionalism in the South* Volume 3, London: Macmillan. Hook, Glenn, and Shaun Breslin eds., *Microregionalism and world order*, Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2002.

Hook, Glenn, and Ian Kearns *Subregionalism and world order*, Basingstoke : Macmillan Press

New York : St. Martin's Press in association with Political Economy

Research Center, University of Sheffield, 1999

Katzenstein, Peter J., Regionalism in Comparative Perspective, Date of publication in the ARENA Working Paper series: 15.01.1997, p.2, http://www.arena.uio.no/publications/working-papers1996/papers/wp96_1.htm.

Katzenstein, Peter J. and Takashi Shiraishi, eds., *Network Power Japan and Asia*, Ithaca, NY : Cornell University Press, 1997.

Low, Linda, GLOBAL OR CROSSBORDER PRODUCTION NETWORKS AND POLITICAL ECONOMY OF REGIONALISM, <http://www.bschooll.nus.edu/Research/files/01-23%20Linda%20Low.htm> 2007/02/17.

Mya Than, 'Myanmar's Cross-border Economic Relations and Cooperation With the People's Republic of China and Thailand in the Mekong Subregion,' *Journal of GMS Development Studies*, vol.2, no.1, Oct., 2005.

Naw Seng, 'For Women, Going across Border to China Means No Return,' *Inter Press Service News Agency BURMA*: 2004, 初出は、Mar 31, 2004, *Asia Times*. Naw Seng, 'Drug trade booms on China-Myanmar border,' Tuesday, April 17, 2007

Naw Seng / Ruili, China, 'One Way Ticket,' *The Irrawaddy*, January 01, 2004 <http://www.irrawaddy.org/aviewer.asp?a=3254&z=104> をあげておく)

Osnos, Evan, 'AIDS scourge travels fast on ancient Chinese road,' *Chicago Tribune*, February 5, 2006) the IPS-Rockefeller Media Fellowship Programme の支援で、Our Mekong: A Vision Amid Globalization の総合タイトルのもとに初出が発表された 'Calls to curb cross-border human trafficking,' *China Daily*, (HK Edition), 16 Dec., 2003.

Perkmann, Markus and Ngai-Ling Sum, *Globalization, regionalization and cross-border regions*, Basingstoke : Palgrave Macmillan, 2002.

SPAETH, ANTHONY, 'RUILI: Fast Times in China's Wild West, 1999,' SEPTEMBER 27, 1999, *Times Asia*, VOL. 154 NO. 12.

Scott, A. M. K., *The Functioning of the International Political System*, (Macmillan, 1967)

UNU/CRIS の出典については、<http://www.allied-co.com/ri/sitemap.html> を参照してほしい。

Batam 島開発については、http://klyn.bizland.com/Maps_of_Indonesia/maps/kp81batam.htm 2007年1月4日 取得。

[本稿は、多賀秀敏「巻頭言」『非核ネットワーク通信』2008年7月号、「東アジアの新地域形成と『地方』」山本武彦・天児慧編『東アジア共同体の構築1 新たな地域形成』岩波書店、2007年6月28日、207-239頁、다가 히데트시, 「한일 민간 협력의 현상과 가능성: 동북아시아지역에서의 비정부기구에 의한 협조 프로세스의 가동」(日韓<韓日>民間協力の現状と可能性: 東北アジア地域における

Regionalism in East Asia

TAGA Hidetoshi(Waseda University)

A Background Paper

필자는 1980년대에 ‘환일본해 연구회’를 조직했다. 이 연구회의 활동은, 이후 환일본해 학회 (현, 동북아시아학회)의 시조가 되었다. 오늘에 이르기까지, ‘환일본해 경제권’이라고 하는 언어를 의도적으로 사용하지 않았다. 해양을 중심으로 국경을 초월한 국제사회단위는 경제만을 목적으로 하지 않는다. 지역의 안정과 평화, 환경, 이문화간의 교류 등은 간과할 수 없는 중요한 목적이다. 경제는 그 일부분에 지나지 않는다. 하지만 현실은 냉전의 종식후 일본해와 연관이 있는 자치단체와 체계는 ‘러시아의 자원, 중국과 북한의 노동력, 일본과 한국의 자본 및 기술력 등의 세 가지 결합에 의한 경제권의 창출이 중요하다’라고 주장하기 시작했다. UNIDO의 두만강개발계획도 그 일환이라고 볼 수 있다.

필자는 당시 환일본해 경제권이 본격적으로 가동하는 것은 2010년 정도로, 그때까지는 시민간의 교류와 자치단체간의 협력에 의한 확고한 신뢰관계를 구축해야 한다고 주장해 왔다. 하지만 주장은 “너무나 이상적이다,” “경제가 주도하지 않으면 아무것도 바뀌지 않는다.” “지방이 아닌 중앙정부가 적극적으로 나서야 한다” 등등의 비판과 지적을 받아왔다. 필자의 예상은 적중되기도 하고 빗나가기도 했다. 예상이 적중한 것은, 바다건너편 에서도 일본의 체계와 같은 생각을 하는 사람들이 많았다는 것이었다. 우선은 ‘풍족한 경제’ 라고 하는 발상이 크게 유행했다. 눈앞의 이익을 내기 위한 중고차 수출 등이 크게 유행했다. 예상의 어긋난 것은 그 시절부터 수출해온 기업 등은 극소수만을 제외하고 절반 이상이 어려움을 겪고 있다는 것이다. 필자의 예상이 가장 크게 들어맞은 것은 2010년을 앞두고 가까스로 본격적인 경제관계의 변동이 있을 것 같은 징조가 있다는 것이다.

극동 러시아 지역의 활성화

지난해 말부터 언론에 “환일본해 경제권”이 다시 등장하기 시작했다. 석유가격의 급등으로 러시아 일부에서는 엄청난 부유층이 탄생했다. 하지만 이러한 현상은 표면적인 것에 지나지 않는다. 보다 중요한 것은 이제까지 러시아 연방정부가 지출을 망설이고 있던 ‘극동 바이칼지역 경제사회개발계획’이 다시 주목받기 시작한 것이다. ‘환일본해경제권’의 재등장은 러시아가 극동개발에 본격적으로 임하기 시작했다는 것을 의미한다. 2012년의 APEC 총회가 블라디보스토크에서 개최는 이 관측에 신빙성을 더한다.

지방자치단체와 동북아 경제권의 발전

일본과 러시아의 시장회의는 긴 역사를 갖고 있다. 그리고 ‘동북아시아 자치단체연합’은 새로운 시대의 연계이다. 일본과 러시아 연안시장회의는 1970년에 시작되어 현재 일본의 21개 도시와 러시아 17개 도시에서 2년에 한번 일본과 러시아가 개최도시를 바꿔가며 폭넓은 의제를 토의하고 있다. 초기에는 일본은 ‘경제교류’, 러시아는 ‘친선’이 핵심 사안이었다. 하지만 회의를 거듭하면서 동시베리아의 에너지 개발에 가맹 자치단체가 어떻게 공동보조를 취할 수 있을까, 그리고 북방영토문제를 어떻게 다룰 수 있을까 등의 의제로까지 발전하였다.

환경협력

1992년 일본, 한국, 중국, 러시아, 몽골의 다섯 개 국가가 참가하는 ‘동북아시아 환경협력회의(NEAC)’가 시작되면서, 동북아시아의 국가 수준의 환경협력대화가 본격화되었다. 국제환경협회의 분야는 ASEAN이 동북아보다 앞서 있다. 하지만 최근 일본, 중국, 한국의 관계가 급속히 진전함에 따라 ASEAN과 동북아 삼국을 묶어주는 다국간 환경협력이 동아시아 전역에 퍼지게 되었다. 특히 ‘동아시아 산성비 모니터링 네트워크(EANER)’의 역할에 주목할 필요가 있다. EANET는 아시아 각지의 산성비 데이터 축적과 대기오염 정황을 파악하는 것을 목적으로 한다. 1993년 전문가회합이 개최되었고 1988년에는 모니터링이 실시되었다. 2001년 보다 본격적인 활동이 시작되었으며, 2007년 4월 현재 동아시아의 13개국이 참가하고 있다. ‘동아시아 산성비 모니터링 네트워크’의 최대의

업적은 지금까지의 산성비 측정에 통일된 기준이 없었던 동아시아 지역에 측정 태세를 포함해 기준을 마련한 점이다.

지방정부의 보완적 역할과 대항적 역할

자치단체외교는 중앙정부의 외교를 보완 또는 이에 대항하는 다양한 면모를 보여주고 있다. 외교는 자매도시 제휴, 의약품지원, 식품지원, 비핵도시 선언 등에 이르기까지 다양하다. 2001년 역사교과서 문제로 인해 일한관계가 악화되었을 당시, 일본에 대해 반일적 입장을 고수하던 한국정부는 지방자치단체는 교류를 지속하는 것이 좋다는 입장을 보였다. 한국과 일본의 관계에서 중앙정부 및 지방정부의 복수의 채널은 중층적인 지역주의의 형성을 가능하게 한다.

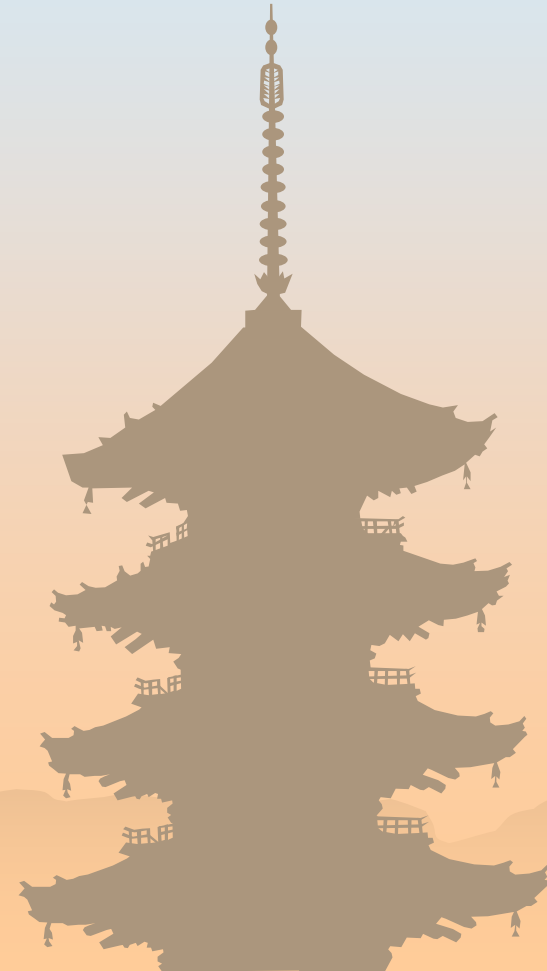
Subregionalism in East Asia

KAIS 2008 Annual Conference

TAGA Hidetoshi

多賀 秀敏

Waseda University



Sub-regionalism in East Asia

□ 1 Regional Cooperation: Typology

- 1) By UNU project; Comparative Regional Integration Studies
- 2) By EU; Interreg III
- 3) by others

□ 2 Comparison

- 1) Regionalism in East Asia
- 2) Regionalism in Europe
- 3) Difference between East Asia and Europe

□ 3 Future and Role of the Yellow Sea Region



United Nations
University

CRIS

Comparative Regional Integration Studies

By UNU/CRIS

- Micro-region
 - Micro-region
 - Cross-border region: the region above formed in cross-border area.
 - Macro-region
 - Sub-region:

Within the realms of Macro-regions one can also identify smaller regional entities, sometimes called 'sub-regions'. such as the Swedish, Baltic Empire,

But not only nations, also micro-regions can form a subregion. The old Hanseatic project in Europe seems to be revitalised today
 - Realm:

Europe, Russia, North America, Middle America, South America, North Africa, Southwest Asia, Sub-saharan Africa, South Asia, East Asia, Southeast Asia, Austral Realm, Pacific Realm
-

Macro-region

A micro-region can be defined as a territorial area that is smaller than a state to which it belongs, but larger than a municipality. Typical examples of such microregions are provinces, districts, departments or even mega-cities. A special case of a micro-region is one that spreads across different states (cross-border region).

Micro-regionalism is related to macro-regionalism in the way that the larger regionalisation (and globalisation) processes create possibilities for smaller economically dynamic sub-national or transnational regions to get a direct access to the larger regional economic system, often bypassing the nation-state and the national capital, sometimes even as an alternative or in opposition to the challenged state and formal state-led regionalisms.

By EU, Interreg III

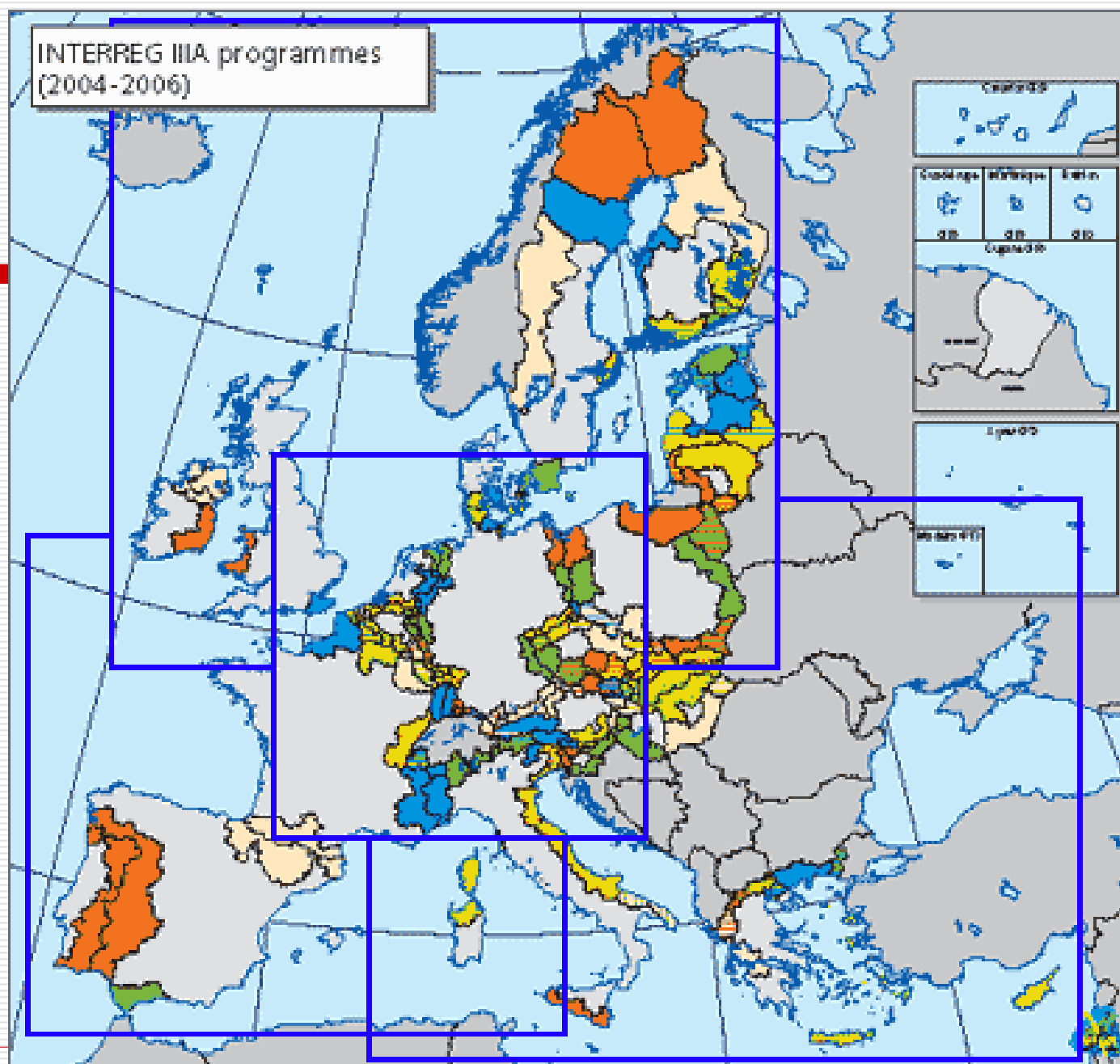
- ❑ Interreg IIIa: cross-border cooperation
 - ❑ Interreg IIIb: trans-national cooperation
 - ❑ Interreg IIIc: inter-regional cooperation
-

Interreg IIIa: cross-border cooperation

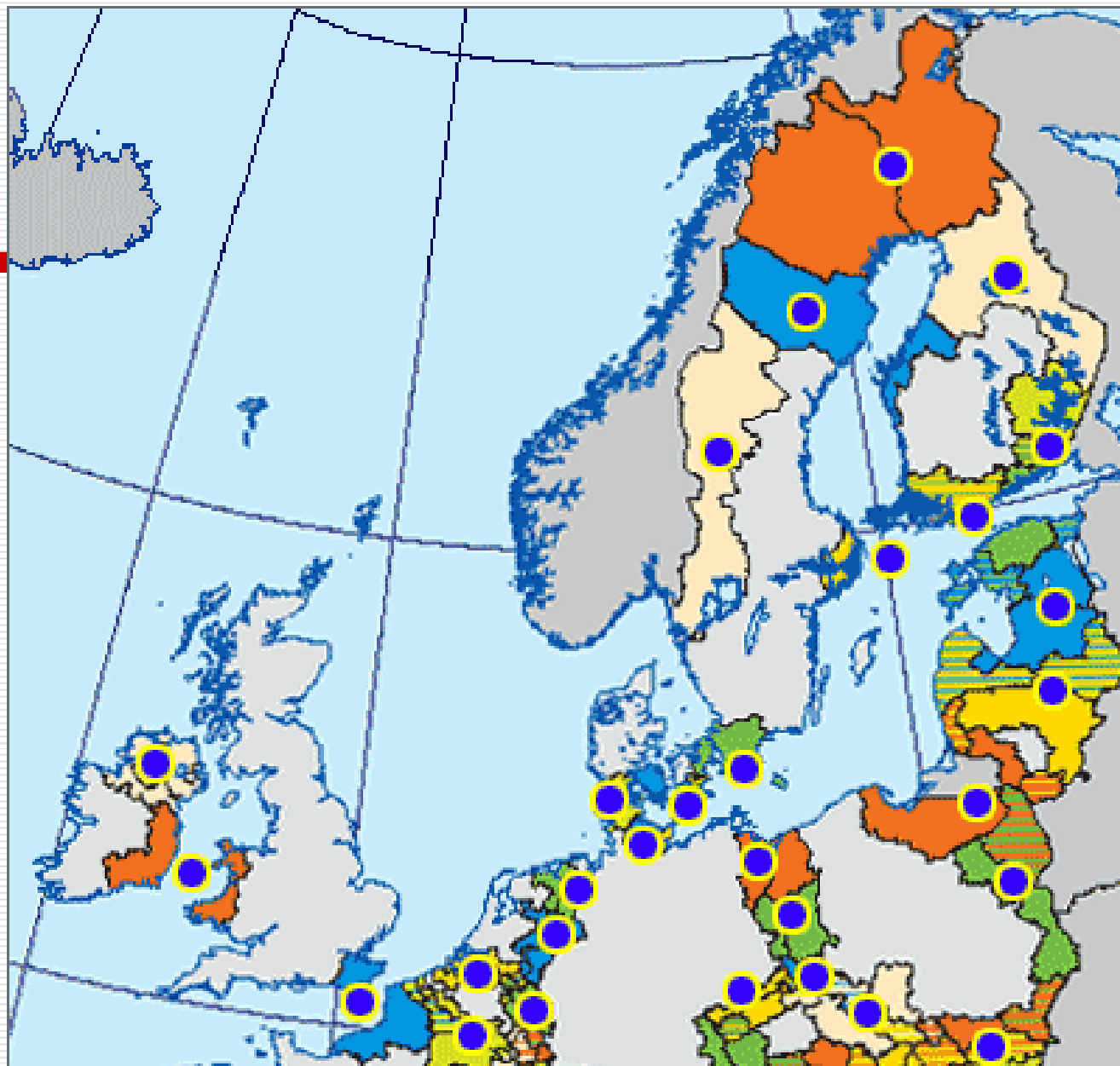
- Cross-border cooperation between adjacent regions aims to develop cross-border social and economic centres through common development strategies.
-

Illa, Priorities for action

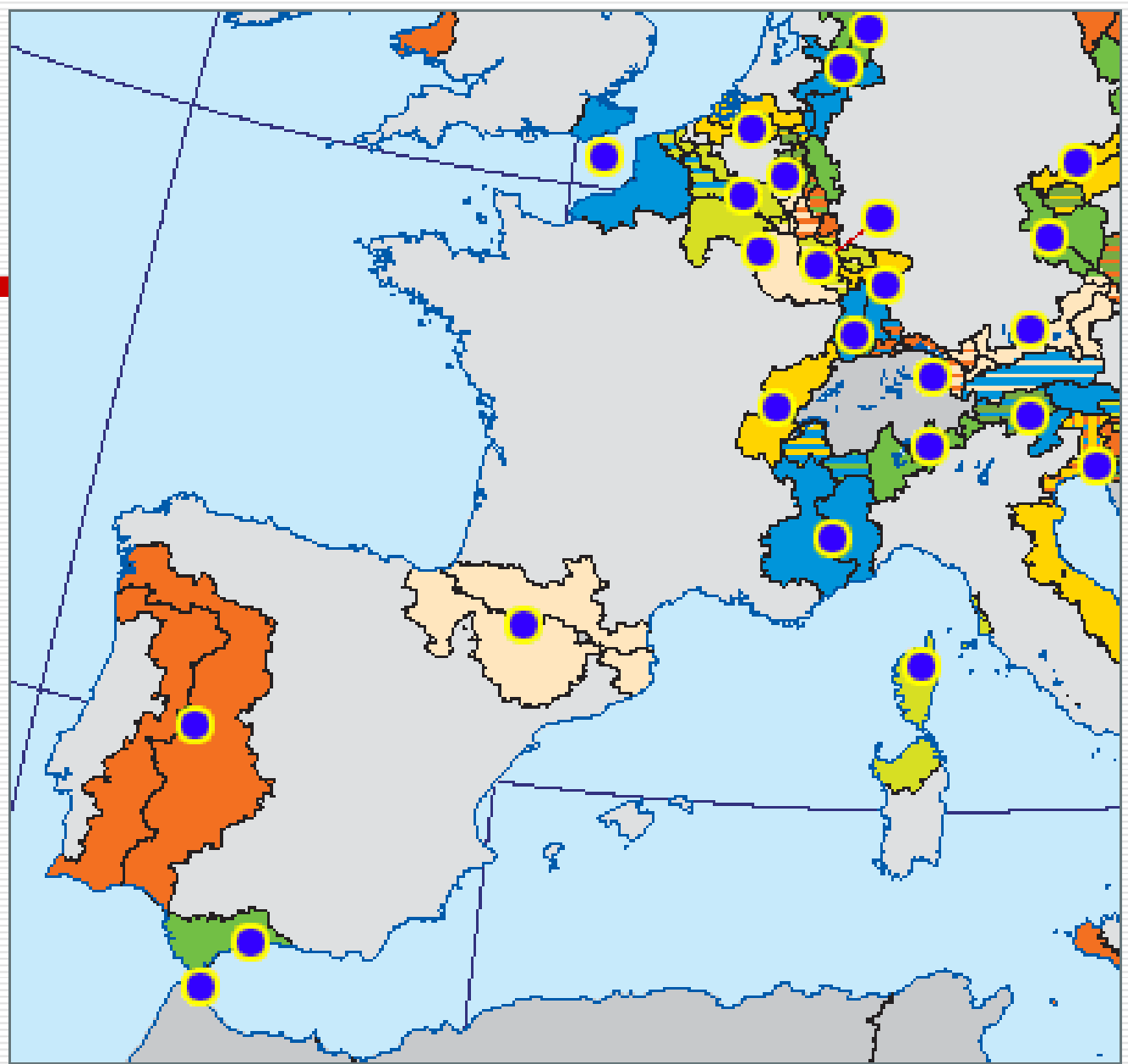
- Promotion of urban, rural and costal development
- Strengthening the spirit of enterprise
- Developing small and medium-sized enterprises, including those in the tourism sector
- Developing local employment initiatives
- Assistance for labour market integration and social inclusion
- Initiatives for encouraging shared use of human resources, and facilities for research and development, education, culture, communication, health and civil protection
- Measures for environmental protection, improving energy efficiency and renewable energy sources
- Improving transport, information and communication networks and services, water and energy systems
- Increasing cooperation in legal and administrative areas
- Increasing human and institutional potential for cross-border cooperation



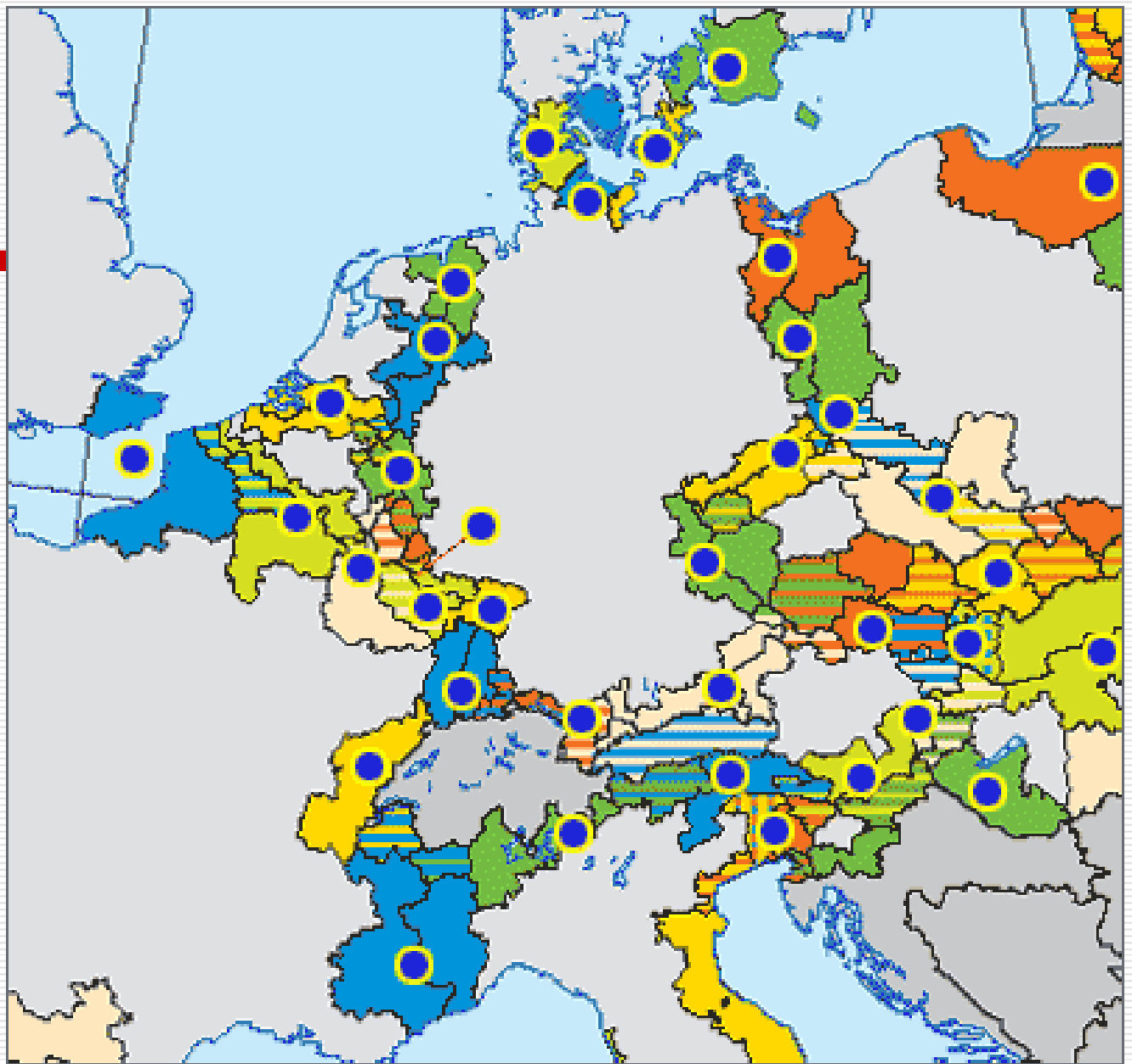
http://ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/abc/voleta_en.htm

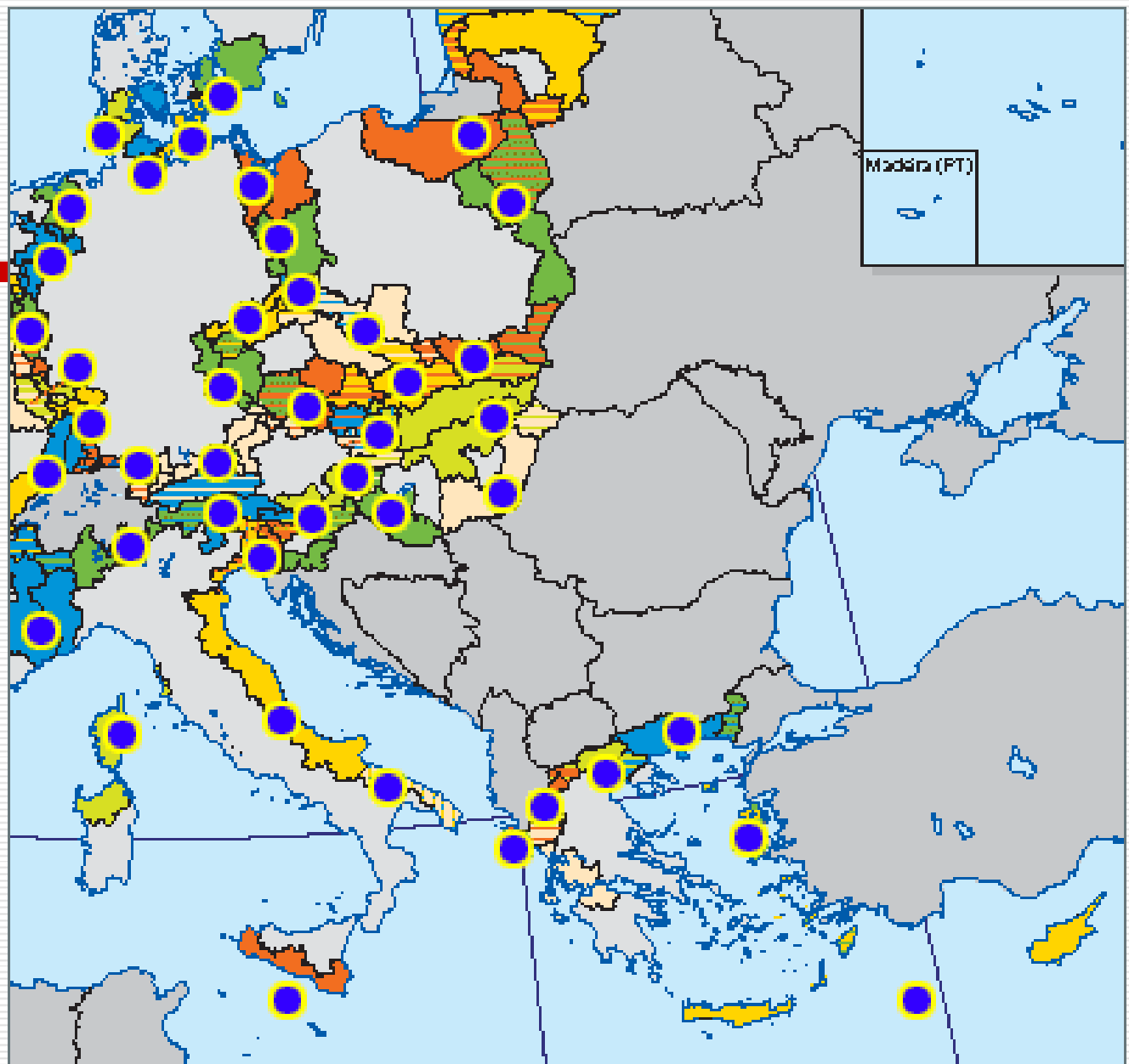


http://ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/abc/voleta_north_en.htm



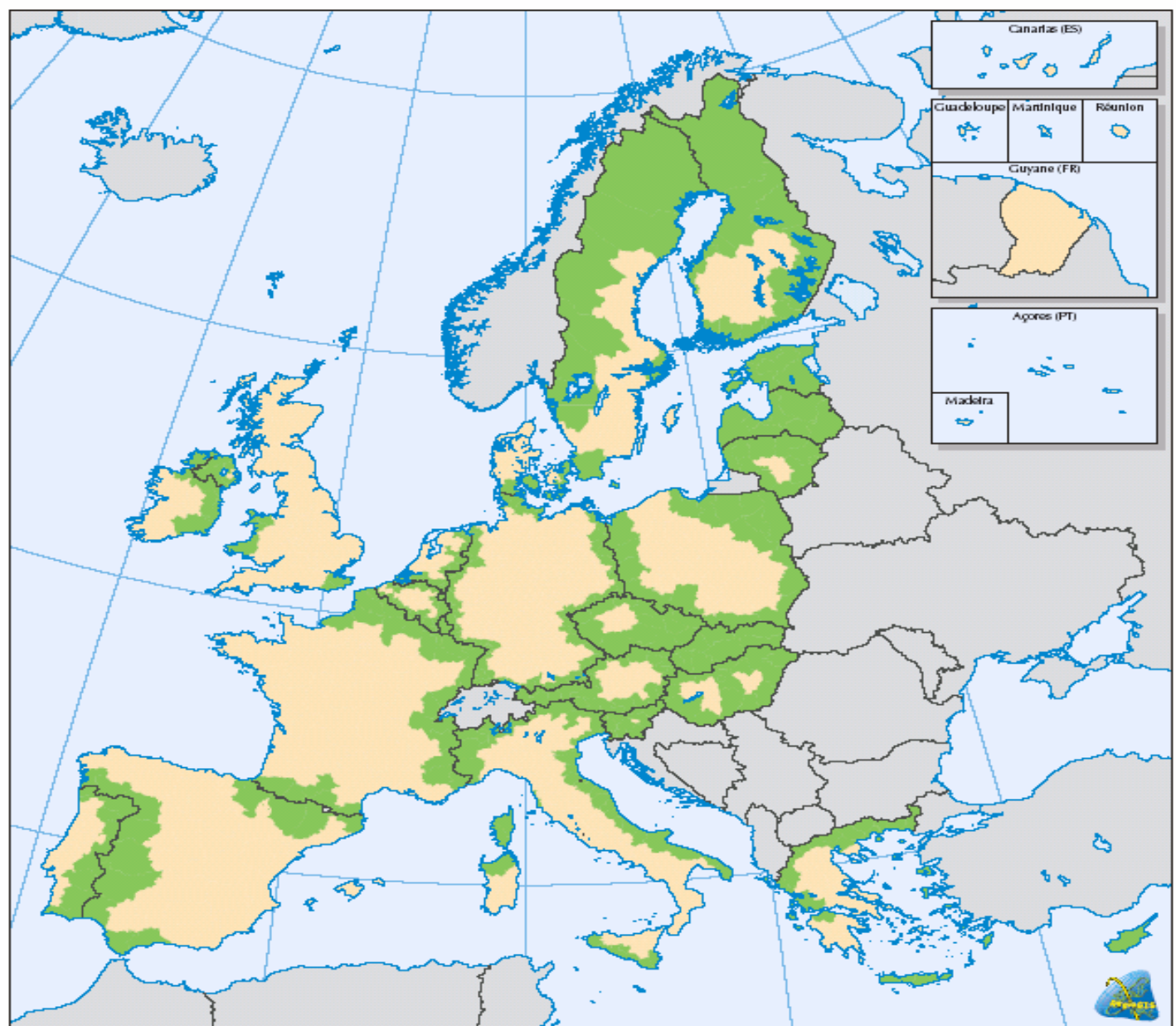
http://ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/abc/voleta_west_en.htm



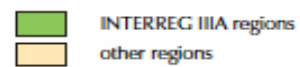


http://ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/abc/voleta_east_en.htm

Interreg IIIA



INTERREG IIIA (2004-2006)



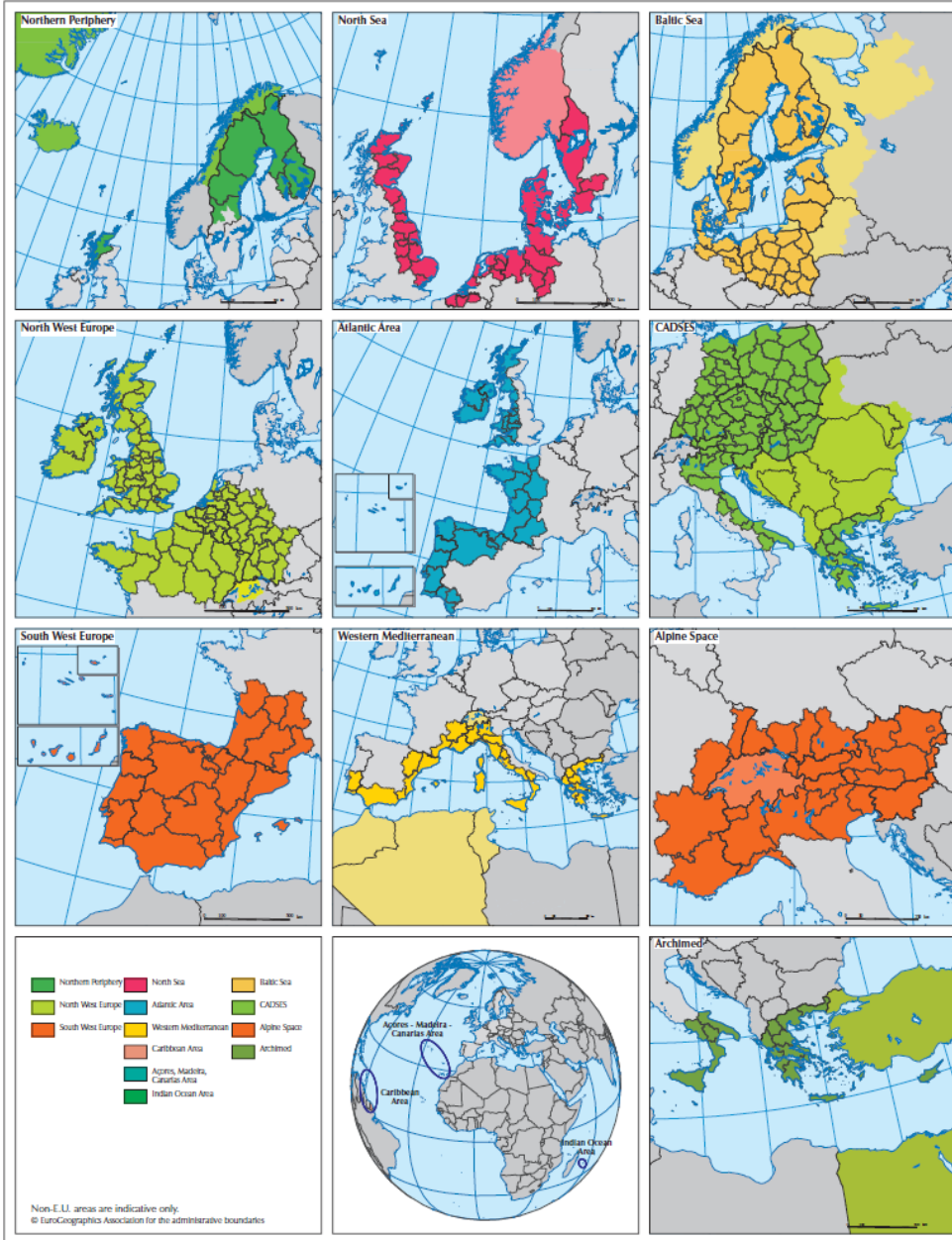
Interreg IIIb: trans-national cooperation

- ❑ Transnational cooperation involving national, regional and local authorities aims to promote better integration within the Union through the formation of large groups of European regions. Transnational cooperation programmes follow the recommendations of the [ESDP \(European Spatial Development Perspective\)](#) to encourage a sustainable and balanced development of the European territory. These programmes also promote better integration between the Member States and candidate countries and other neighbouring countries.
 - ❑ Within strand B, particular emphasis is placed on ultra-peripheral regions and island regions. It also provides opportunities for promoting cooperation between groups of regions facing common problems, such as mountainous areas.
-

IIIb, Priorities for action

- **Proposals for transnational cooperation must take account of :**
- Experience from [Interreg IIC](#) ;
- Priorities for Community policies, especially trans-European transport networks ;
- Recommendations made in the European Spatial Development Plan ([ESDP](#)).
- **Within this context, the priorities for action are as follows:**
- Drawing up regional development strategies at transnational level, including cooperation between towns or urban areas and rural areas
- Promoting effective and sustainable transport systems, together with better access to the information society. The aim here is to facilitate communication between island or peripheral regions.
- Promoting protection of the environment and natural resources, particularly water resources.
- **In the specific case of ultra-peripheral regions, transnational cooperation encourages the following initiatives:**
- Economic integration and improved cooperation between these regions and regions in other Member States
- Improved links with the countries of their wider geographic area (Caribbean, Latin America, Atlantic Ocean, North West Africa and the Indian Ocean)

Transnational Cooperation



Interreg IIIc: inter-regional cooperation

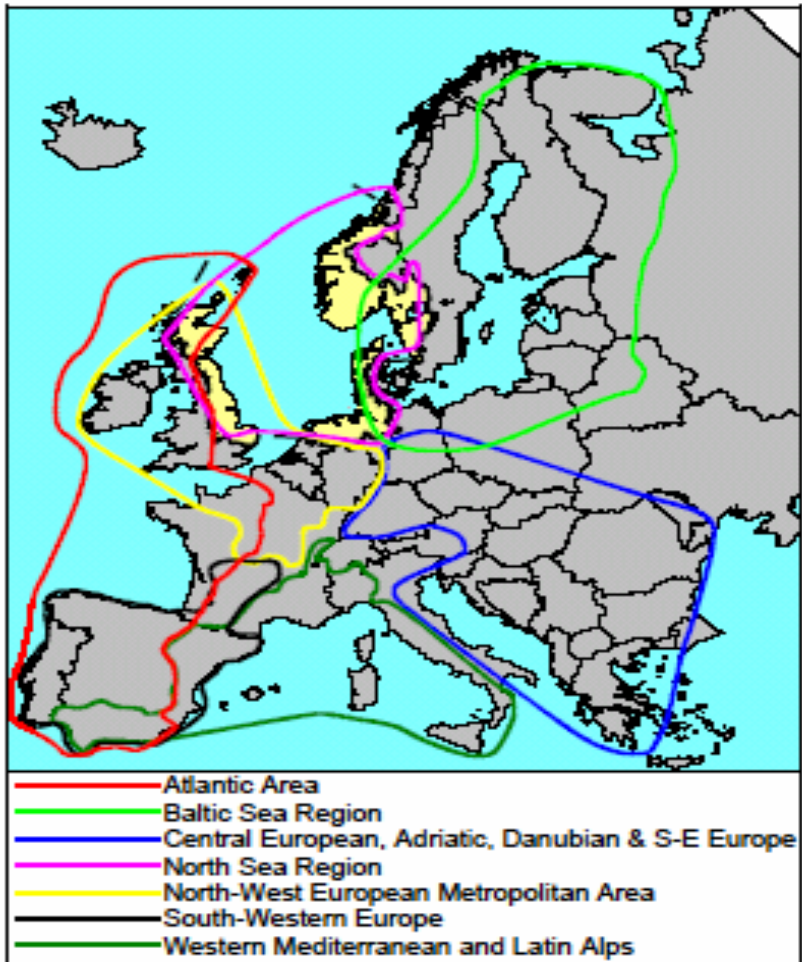
- Interregional cooperation aims to improve the effectiveness of regional development policies and instruments through large-scale information exchange and sharing of experience (networks). Strand C particularly focuses on underdeveloped regions and those undergoing structural adjustment. Interregional cooperation covers the RECITE and ECOS-Ouverture programmes, two innovative pilot project programmes ran under the former Article 10 of the ERDF regulation for 1994-1999.
-

IIIC, Priority action areas

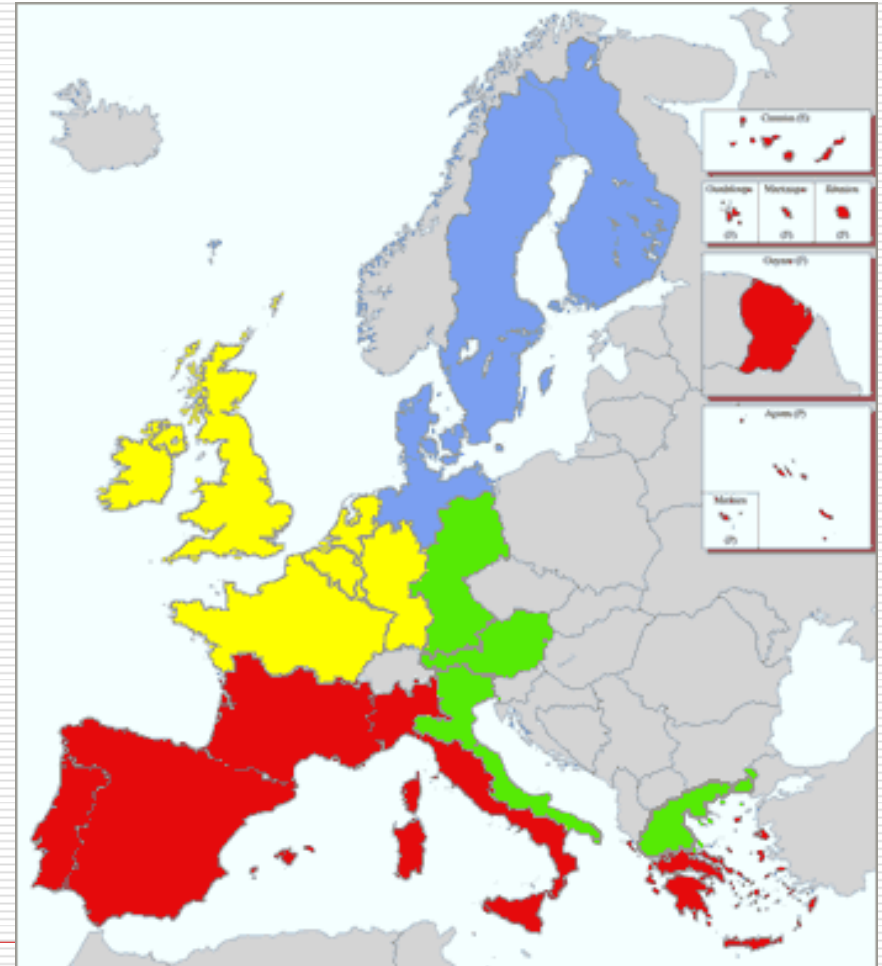
- Exchanges of experience and good practice between Member States and with third countries concerning cross-border and transnational cooperation under Strands A and B of INTERREG III
- Cooperation initiatives in sectors such as research, technology development, enterprise, the information society, tourism, culture or the environment.
- The participation of island and ultra-peripheral regions in the various partner networks is particularly important, as it is too for candidate countries. In addition, cooperation between maritime regions, even bilateral cooperation, will be encouraged.

IIc, IIIc

European Interreg II C Regions



Source: DGXVI



http://ec.europa.eu/regional_policy/interreg3/abc/voletc_en.htm

Regionalism, subregionalism, microregionalism in East Asia

Level	Actors	Crossing border		
Regionalism	Nation-states	Yes, more than 3 countries. GMS, ASEAN		
Sub-regionalism	Sub-national actors (Local authorities)	Yes, more than 3 countries. The Yellow Sea Region if managed collectively by local authorities		
Micro-regionalism	Smallest Administrative Unit	Partly yes. Zhujiang Delta	No, but managed Internationally. Batam	No, within one country. FEZ, FTZ

Going along geography, or beyond geography, Spatial perspective in international cooperation

- ❑ Point to point: twin cities
 - ❑ Extension of line: formation of league
 - ❑ Line to plane: formation of region
 - ❑ Spatiotemporal-oriented
 - ❑ Issue-oriented
-

Going along geography

- What makes incentives to form a line

 - What prevents making a line between points
 - natural factor: high mountains, wide river....
 - political factor: control of border, institutional obstruction
-

2 Comparison

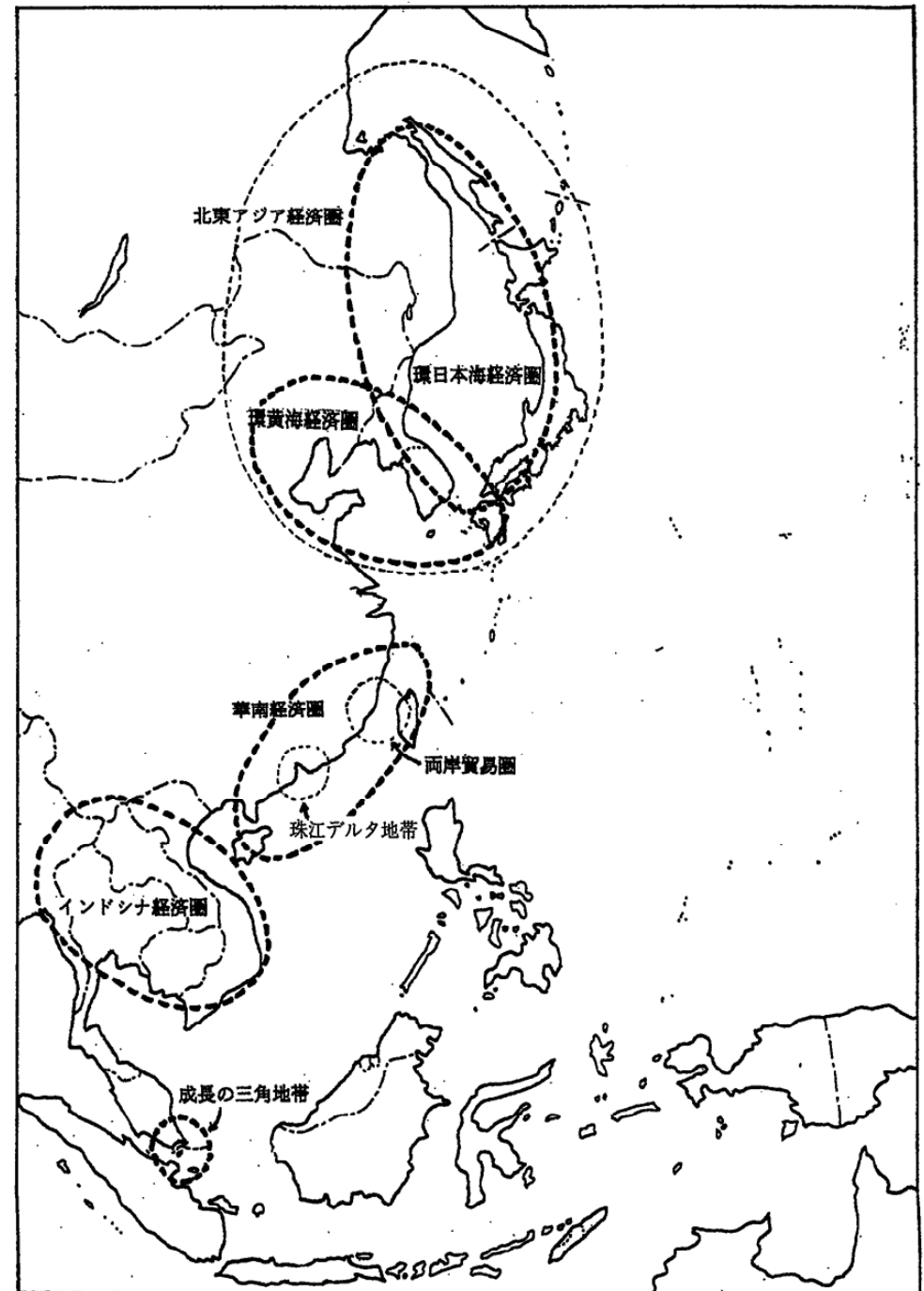
- ☐ East Asia
 - ☐ Europe
-

Recognition by Japanese Govt. in 1991 (MITI)

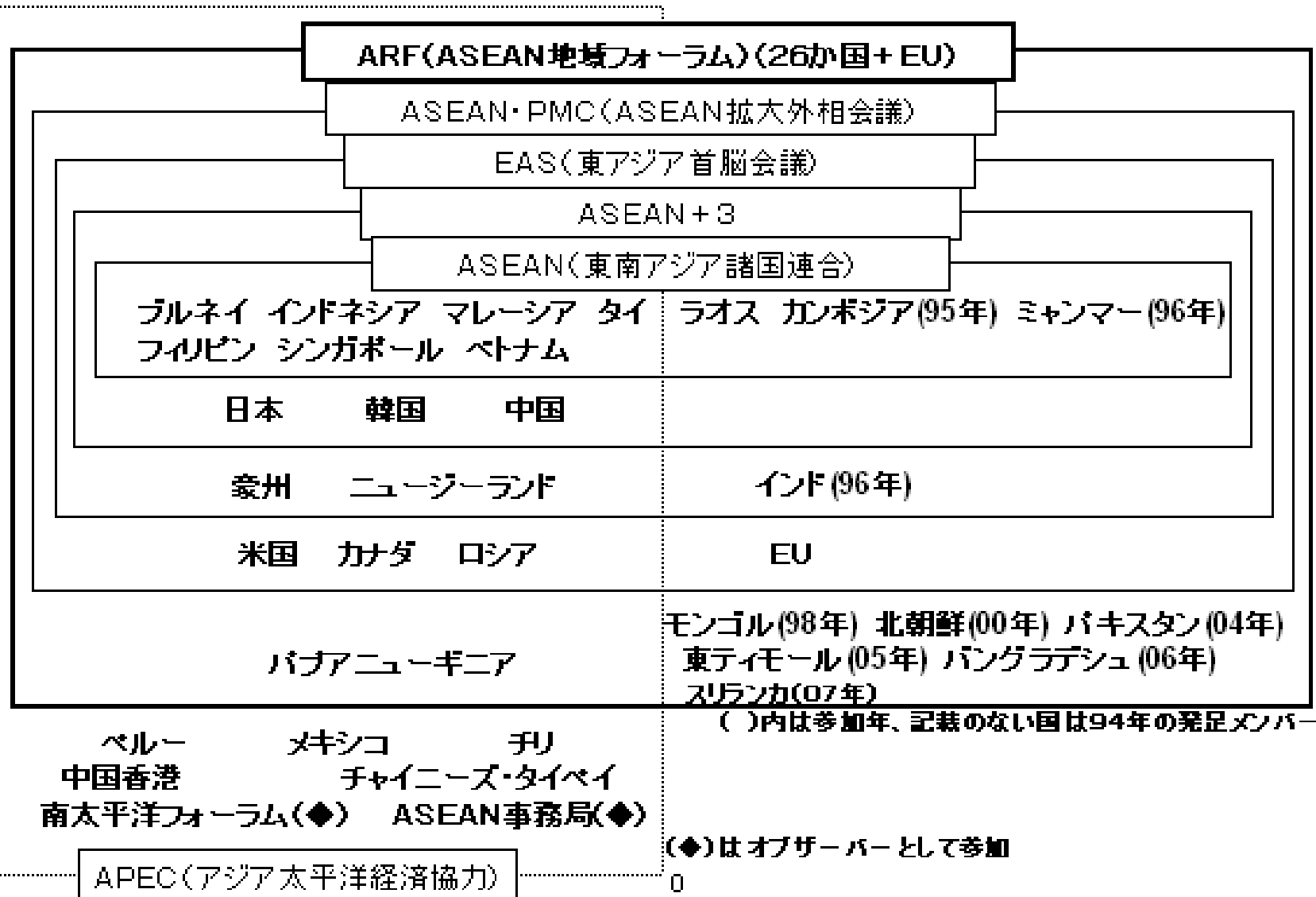
Development of Shanghai was out of sight, and the Name Indochina Economic Region changed to GMS including China's two provinces: Yunnan and Guangxi.
Other points have not changed for about tow decades.

<http://wp.cao.go.jp/zenbun/sekai/wp-we91-1/wp-we91bun-4-1-11z.html> 経済企画庁『年次世界経済白書：平成3年：本編』第4章 市場経済の拡大と再編、第1節 西太平洋地域の分業の新たな展開、3 厚みを増す西太平洋地域の経済関係(西太平洋地域における局地経済圏の形成)

第4—1—11図 西太平洋地域における局地経済圏

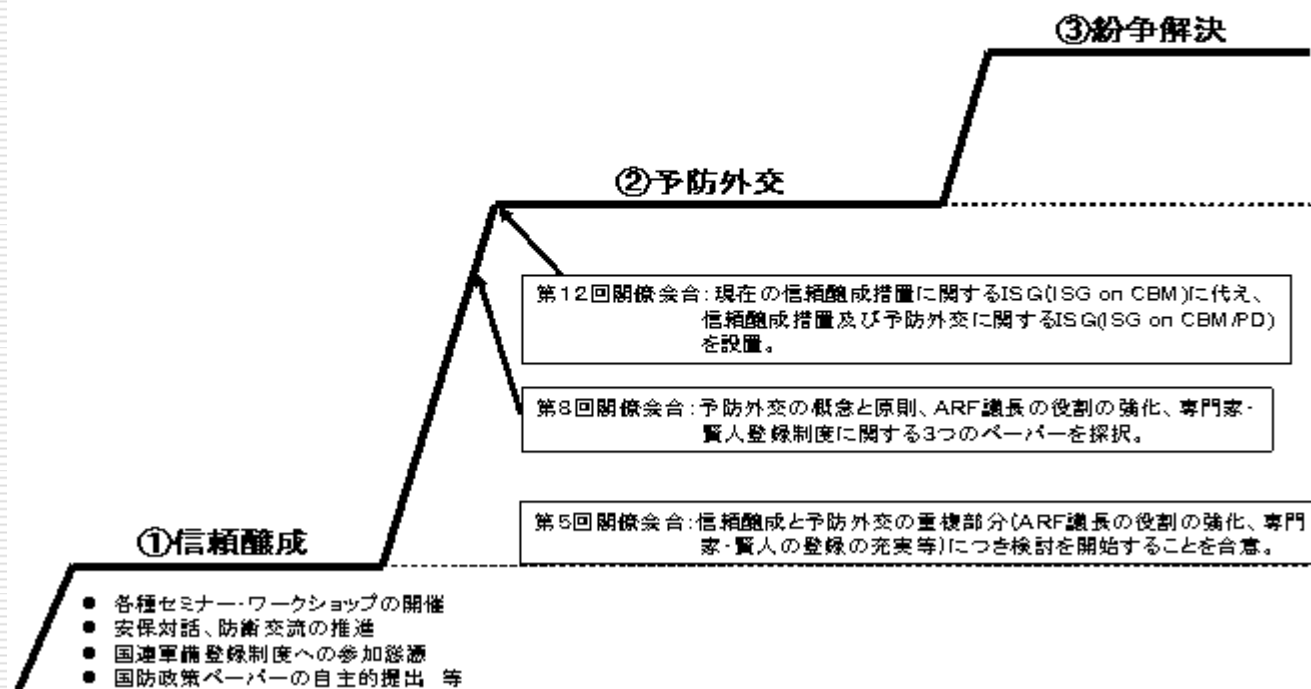


アジア太平洋地域における国際的枠組み



ARF

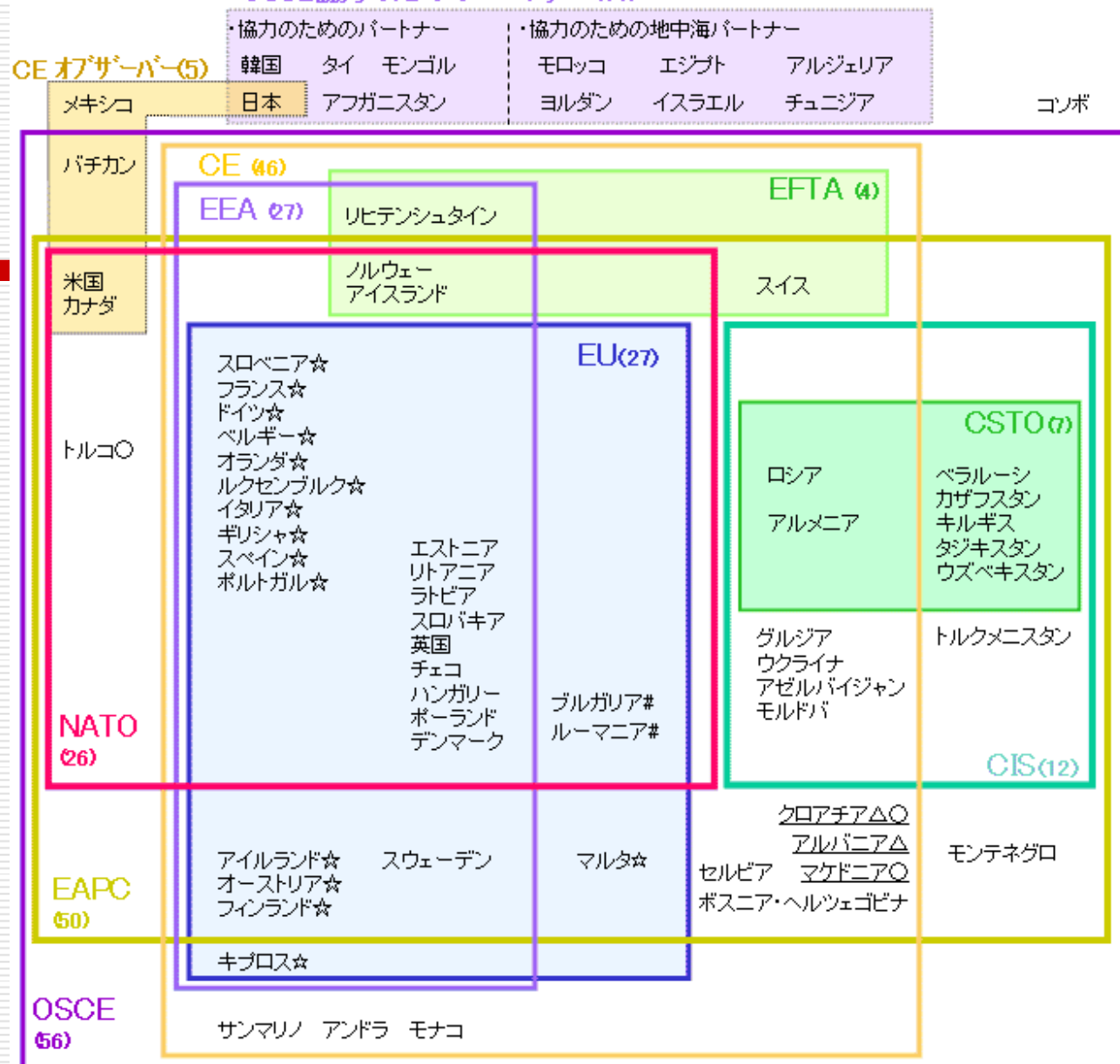
ARF3段階アプローチ



欧州の主要枠組み

- CE (Council of Europe) : 欧州評議会 (46)
- CIS (Commonwealth of Independent States) : 独立国家共同体 (12)
- CSTO (Collective Security Treaty Organization) : 集団安全保障機構 (7)
- EAPC (Euro-Atlantic Partnership Council) : 欧州大西洋パートナーシップ理事会 (50)
- EEA (European Economic Area) : 欧州経済領域 (28)
- EFTA (European Free Trade Association) : 欧州自由貿易連合 (4)
- EU (European Union) : 欧州連合 (27)
- NATO (North Atlantic Treaty Organization) : 北太平洋条約機構 (26)
- OSCE (Organization for Security and Cooperation in Europe) : 欧州安全保障協力機構 (56)

OSCE協力のためのパートナー(11)



<凡例>

○: EU加盟候補国(3)

☆: ユーロ参加国(15)

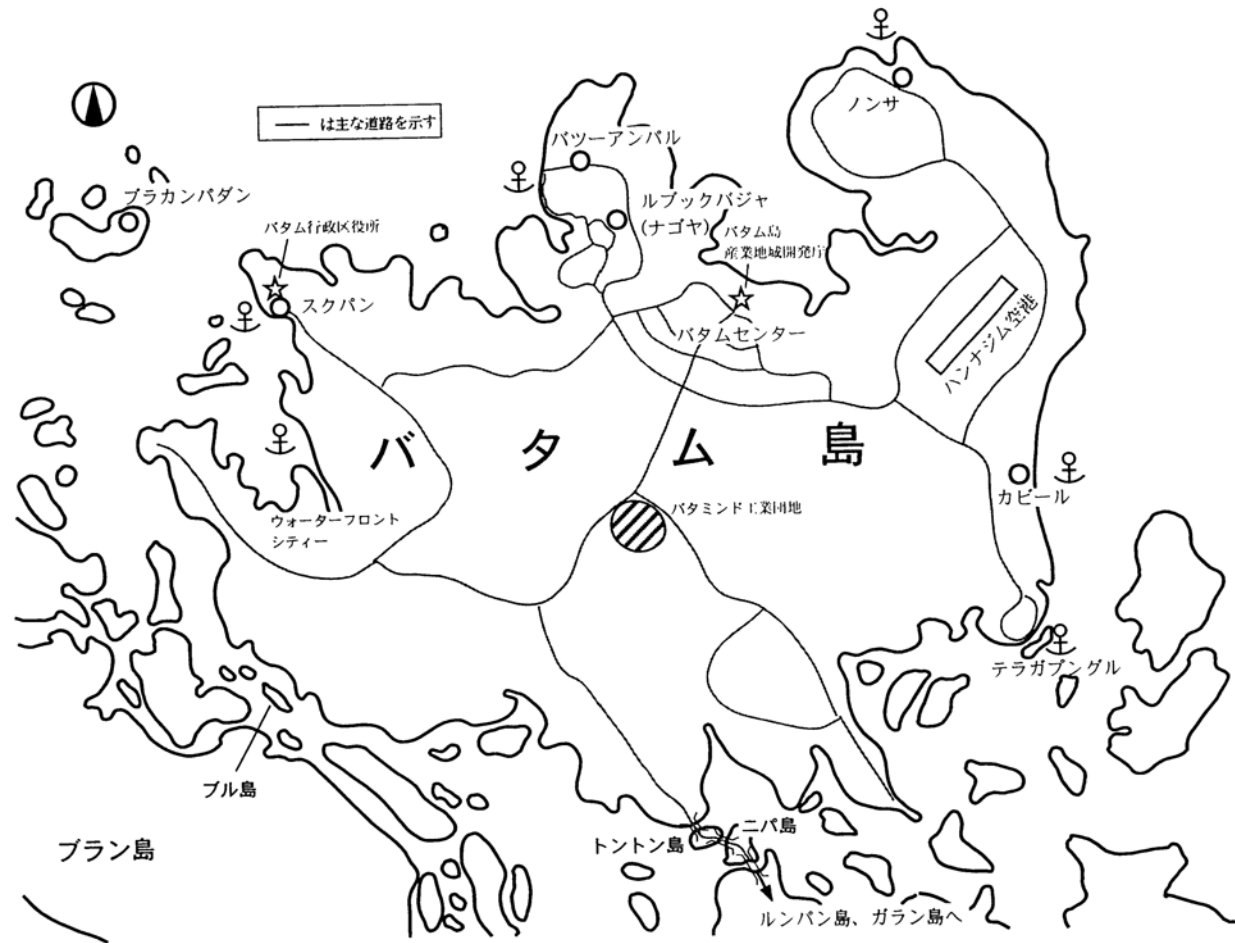
△: NATO加盟招請国(2)

—: NATO加盟のための行動計画(MAP)参加国 (3)

#: ブルガリアとルーマニアのEEA加盟に向け、現在EEA協定を改定中。

()内は参加国数

SI-JO-RI or BATAM



CLAIR REPORT

インドネシア・バタム島産業地域の開発と地方行政

Population growth in Batam

表1 バタム島の人口推移（1973～1998）²⁾

（単位：人）

年	1973	1978	1983	1988	1993	1998
人口	6,000	31,800	43,000	79,400	146,214	256,920

出所：バタム島産業地域開発庁「BARELANG」1998年3月

Labour cost and minimum wage

表3 バタム島と各地域の工場の労働コスト比較表（バタム島を100とした場合の比較）

労働コスト	バタム	ジャカルタ	ジョホール	フィリピン	シンガポール
通貨危機前	100	50	120	100	250
通貨危機後	100	50	200	180	500

出所：バタミンド工業団地資料(1998)

表4 地域別最低賃金（1998.8月～）

単位：ル・7/月

州名(地域名)	最低賃金	州名(地域名)	最低賃金	州名(地域名)	最低賃金
アチェ	147,000	西ジャワ	160,000	東南スラウェシ	139,000
北スマトラ	174,000		～198,500	中部スラウェシ	122,500
西スマトラ	137,000	中部ジャワ	130,000	北スラウェシ	135,500
		東ジャワ	134,000		
リアウ	174,000		～152,500	バリ	162,500
(バタム)	270,000			西ヌサトゥンガラ	124,000
ジャンビ	137,500	ジョグジャカルタ	122,500	東ヌサトゥンガラ	122,500
南スマトラ	146,500	南カリマンタン	144,000		
(バン・ベリタン)	155,500	西カリマンタン	145,500	マルク	156,500
				イリアンジャヤ	195,500
ブンクル	146,500	中部カリマンタン	158,500	東ティモール	158,500
ランブン	145,000	東カリマンタン	176,000		
ジャカルタ	198,500	南スラウェシ	129,500		

出所：労働省

GMS

GREATER MEKONG SUBREGION



<http://www.adb.org/GMS/img/gmsmap.gif>
70415

GMS



<http://www.adb.org/GMS/gmsmap.gif>

1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 26



Highways completed by 2006

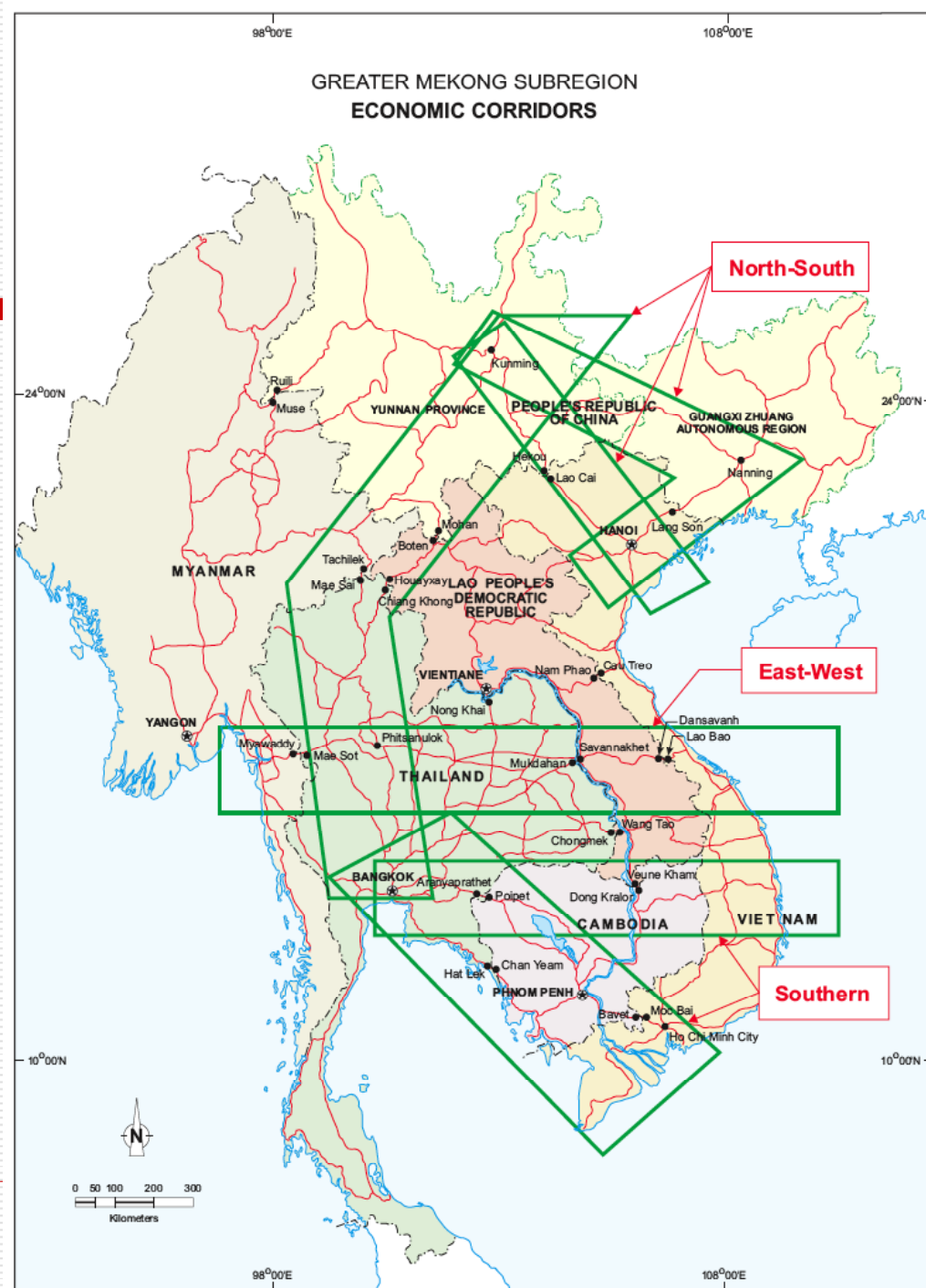


Plan 2012



Economic corridors

North-south vs East-west
Or
China vs Japan



Zhujiang Delta

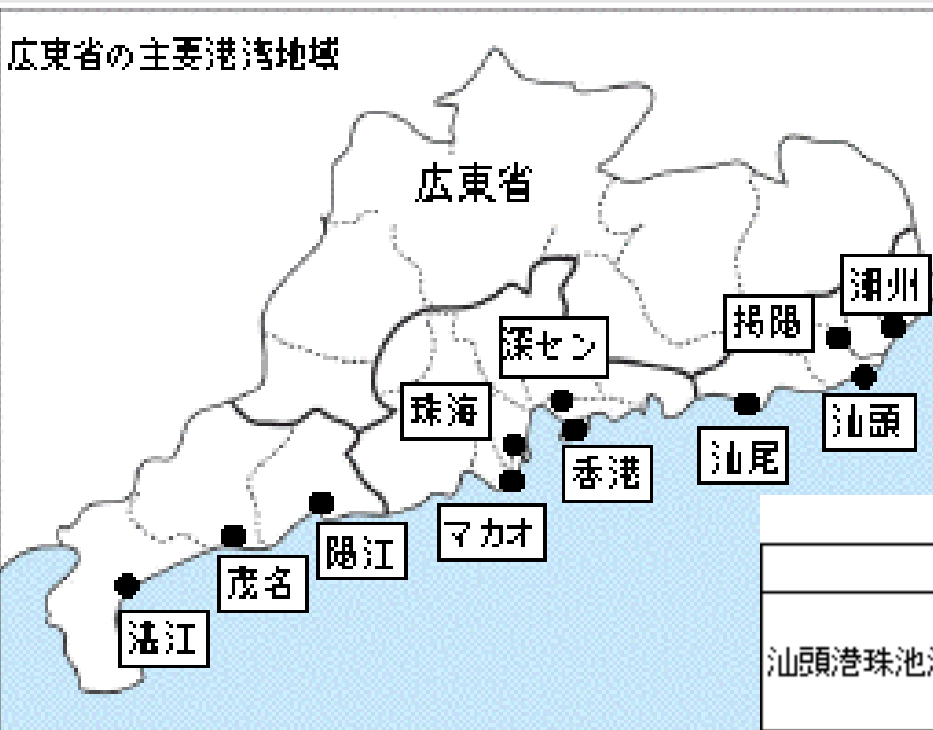
Electricity supply



New transportation projects



Port Capacity Potential



広東省の今後の重点港湾整備プロジェクト

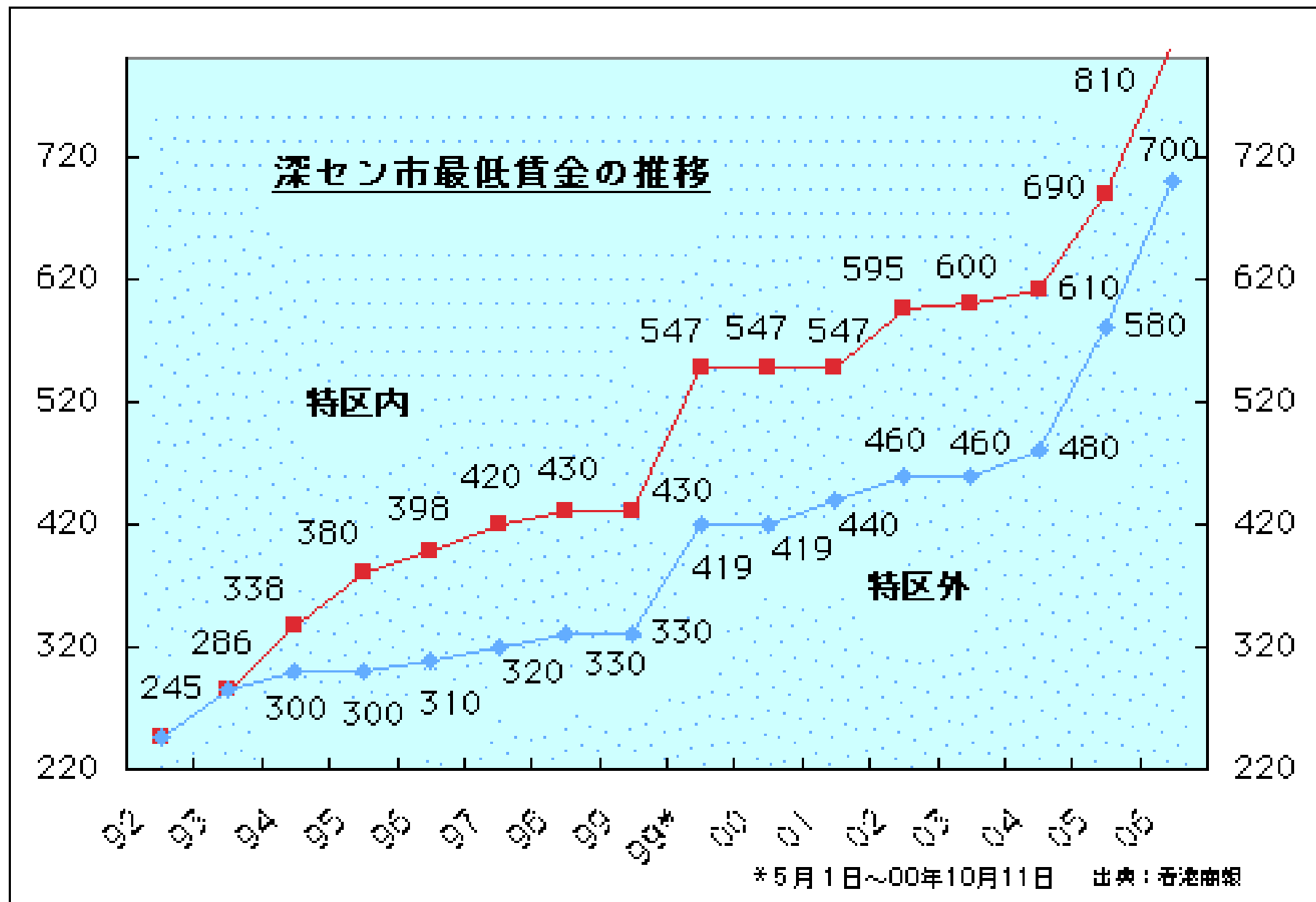
	建設規模	総投資額・人民元
汕頭港珠池港2期	1万トン級バース1カ所、1.5万トン級バース2カ所、2万トン級バース2カ所	10億3,700万
南沙港1期	計45万トン	19億1,600万
塩田港3期	5万トン級バース4カ所	55億6,600万
蛇口港2期	5万トン級バース2カ所	17億3,800万
珠海九洲港	5万トン級バース2カ所	19億
湛江港	30万トン級出海航道	9億4,000万
広州港	出海航道2期	7億5,000万

出典：12日付文匯報

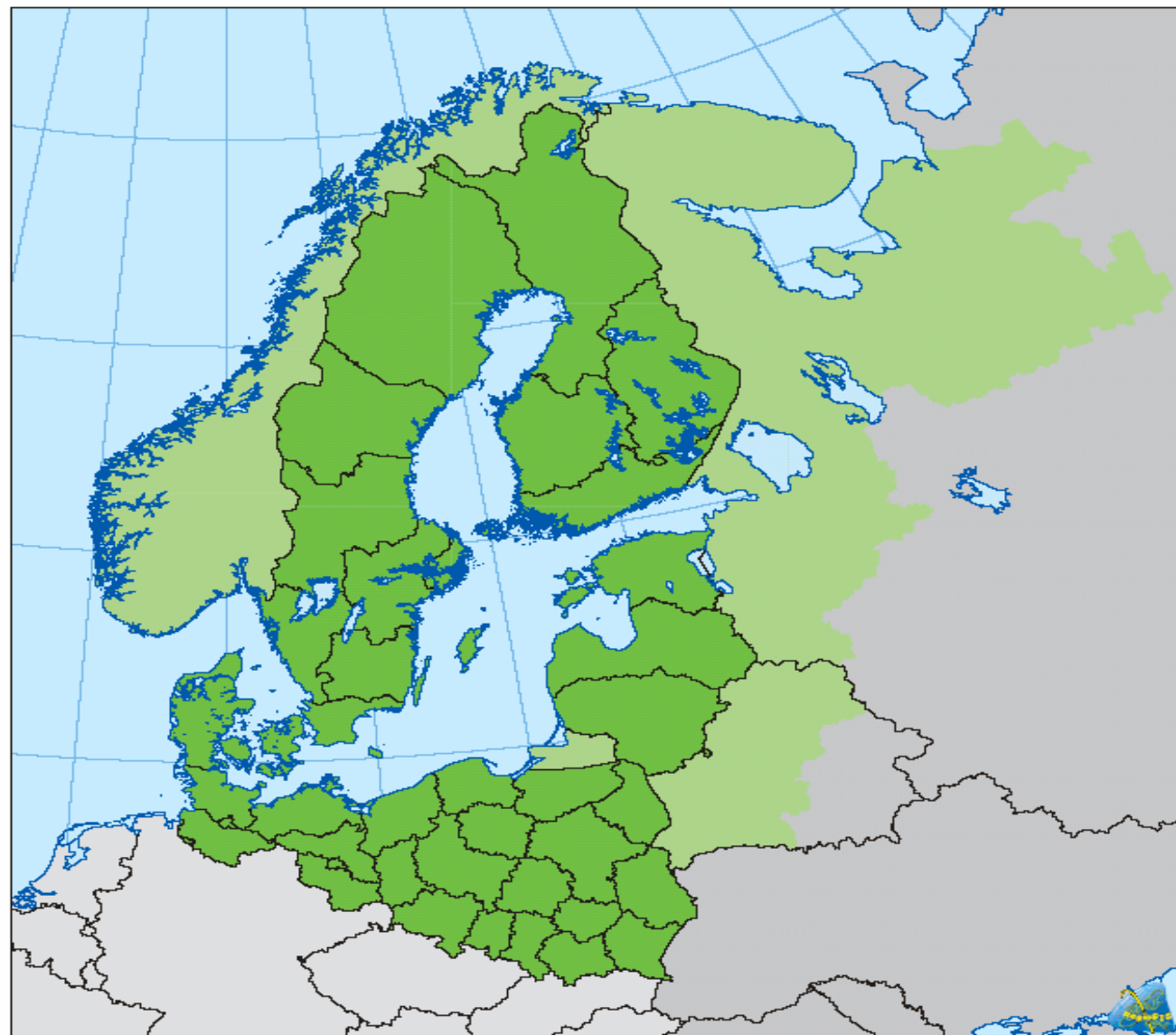
Minimum wage in China by province

各省・自治区・直轄市の最低賃金									
	実施日	最低賃金（元/月）							
北京	05.7.1	580							
天津	06.4.1	670	650						
河北	04.7.1	520	470	420					
山西	04.7.1	520	480	440	400				
内モンゴル	04.7.1	420	400	380					
遼寧	04.11.11	450	400	350					
大連	05.1	500	450	380					
吉林	06.5.1	510	460	410					
黒竜江	06.5.1	620	590	475	450	420	380		
上海	05.7.1	690							
江蘇	05.11.1	690	550	480	400				
浙江	05.12.1	670	610	560	490				
寧波	03.9.1	520	480						
安徽	04.10.1	410	390	370	360	350	340	330	
		320	310	290					
福建	05.7.1	470	430	400	350	320			
厦門	05.7.1	600	550	480					
江西	04.9.1	360	330	300	270				
山東	05.1.1	530	470	420	380	350			
青島	02.10.1	410	380						
河南	05.10.1	480	400	320					
湖北	05.3.1	460	400	360	320	280			
湖南	05.7.1	480	440	420	400	380	350		
広東	04.12.1	684	574	494	446	410	377	352	
深セン	05.7.1	690	580	[06.7.1以降810 700]					
広西	04.10.25	460	400	360	320				
海南	05.7.1	500	400	350					
重慶	04.5.1	400	380	350	330				
四川	04	450	400	340	280				
貴州	04.10.1	400	360	320					
雲南	04.10.1	470	405	350					
チベット	04.11.1	495	470	445					
陝西	05.7.1	490	460	430	400				
甘肅	04.1.1	340	320	300					
青海	04.10.1	370	360	340	330				
寧夏	04.2.1	380	350	320					
新疆	04.5.1	480	440	380	370	360	350	330	
		320	300						



Minimum wage in



Interreg IIIb Baltic Sea



INTERREG IIIB - Baltic Sea

-  E.U. regions
-  zones outside the E.U.

Non-E.U. areas are indicative only.
© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

0 50 200 km

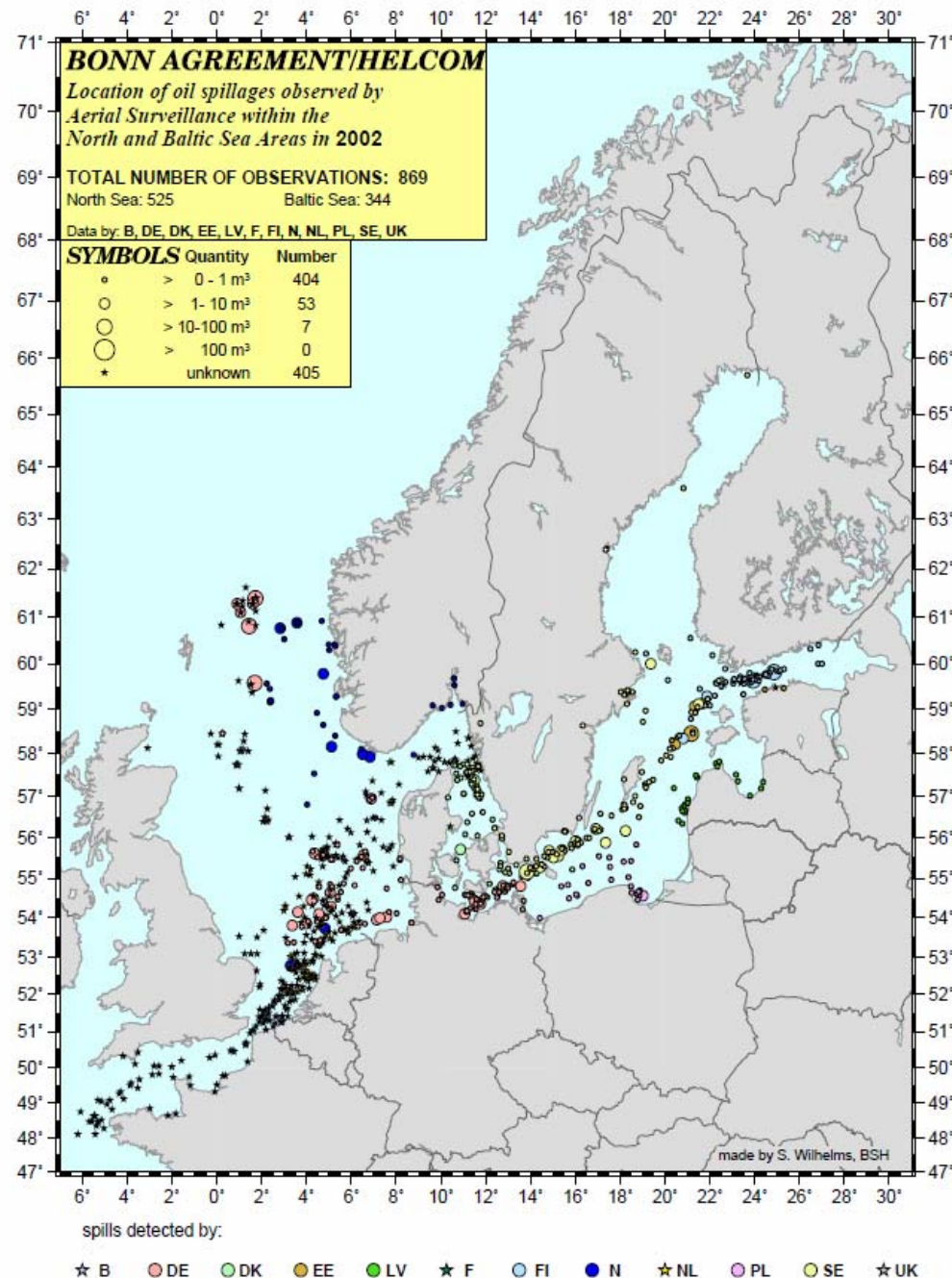
Helsinki Commision: HELCOM



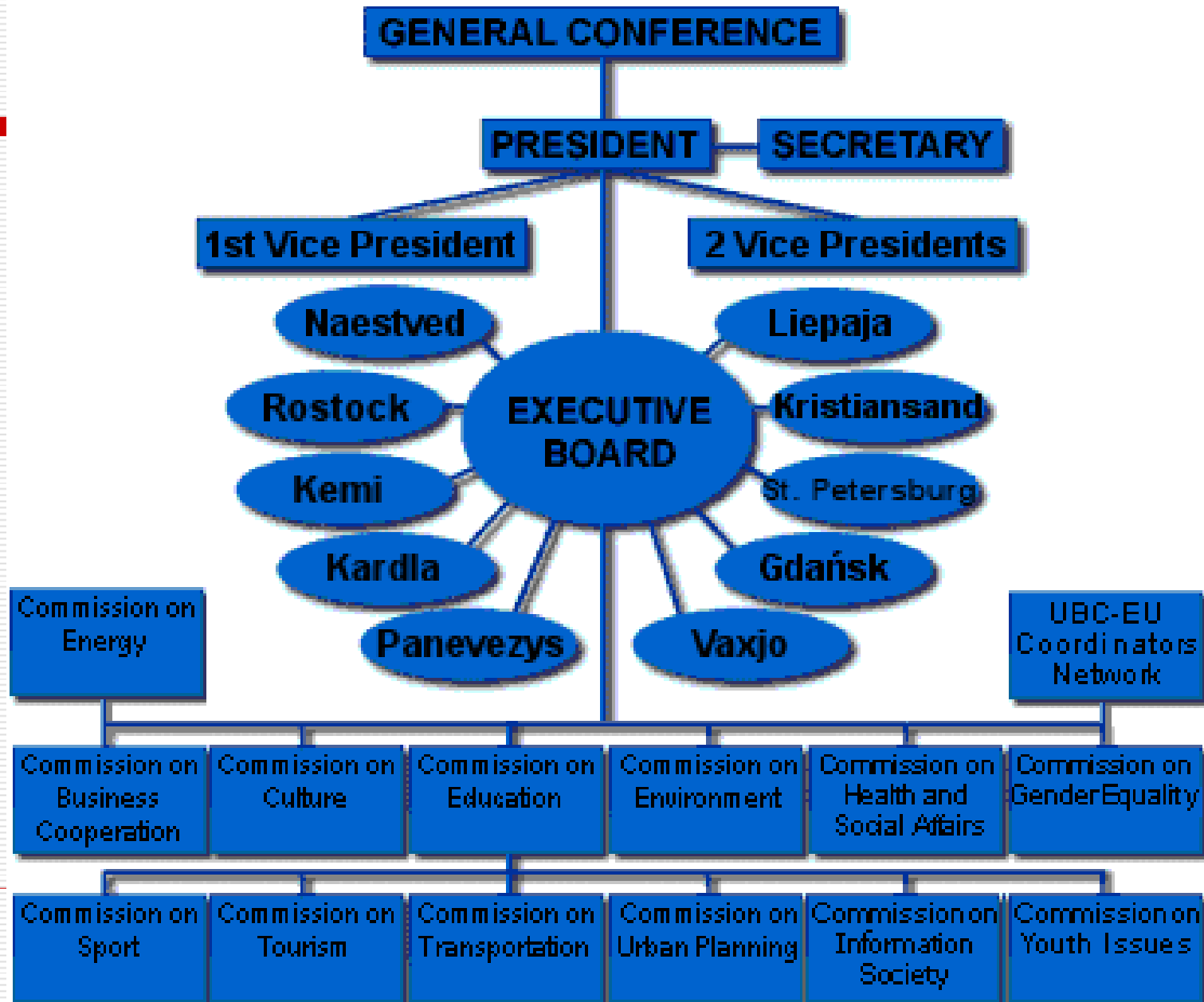
The Baltic Sea catchment area

- ❑ **Revisions in the observer status of NGOs**
- ❑ The Helsinki Commission has reviewed the status of its observers, and has prolonged the observer status for 16 international non-governmental organisations which have shown a strong and active interest in the work of HELCOM and its subsidiary bodies. Many of these international organisations provide useful and important contributions to the protection of the Baltic Sea environment.

Protection of Natural Environment in Baltic Sea Region



Union of Baltic Cities: UBC



<http://www.ubc.net/organisation/organisation.html>



Member Cities

The UBC is a constantly growing organisation with members in all ten countries surrounding the Baltic Sea. Here you can see the UBC network on the map and the countries lead you to the home pages of each individual member cities. Currently there are 106 Member Cities in the UBC.

<http://www.ubc.net/members/members.html>

Multi-strata structure



☐ Council of the Baltic Sea States (CBSS)



☐ Baltic Sea Parliamentary Conference (BSPC)



☐ Baltic Sea States Subregional Cooperation (BSSSC)



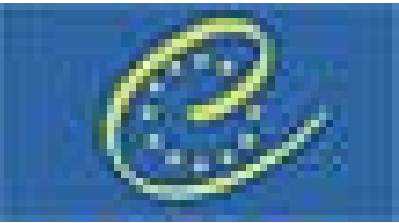
☐ Conference of Peripheral Maritime Regions of Europe (CPMR)



- Helsinki Commission
- Agenda 21 for the Baltic Sea Region - Baltic 21
- Nordic Council and Nordic Council of Ministers
- The Baltic Assembly
- Baltic Sea Chambers of Commerce Association (BCCA)
- VASAB 2010
- Baltic Sea Tourism Commission
- Baltic Ports Organisation (BPO)



Baltic Development Forum
Baltic Sea Forum
Baltic Sea Region INTERREG III B



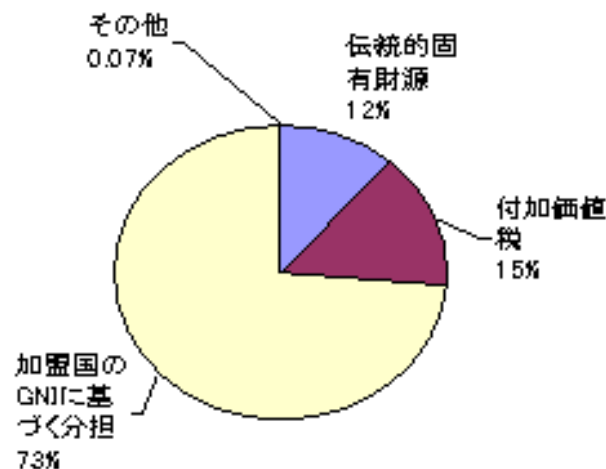
Congress of Local and Regional Authorities of Europe (CLRAE)



CEMR brings together almost 100,000 local and regional authorities in Europe, from Lisbon to Göteborg, Brest to St Petersburg, Oslo to Palermo, federated through 38 large national associations of local and regional authorities in 27 European countries. Hence, CEMR, since its fusion with IULA (International Union of Local Authorities), is by far the most representative association of local and regional authorities in Europe.

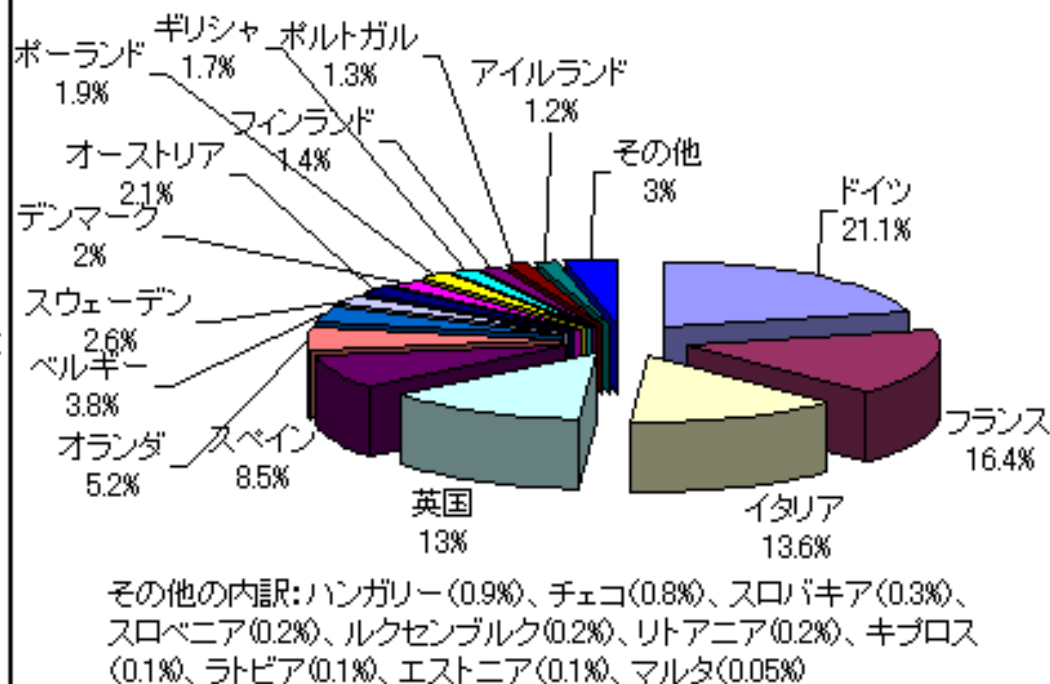
EU Budget

歳入内訳(05年)
(出典: EU官報掲載の予算を基
に作成)



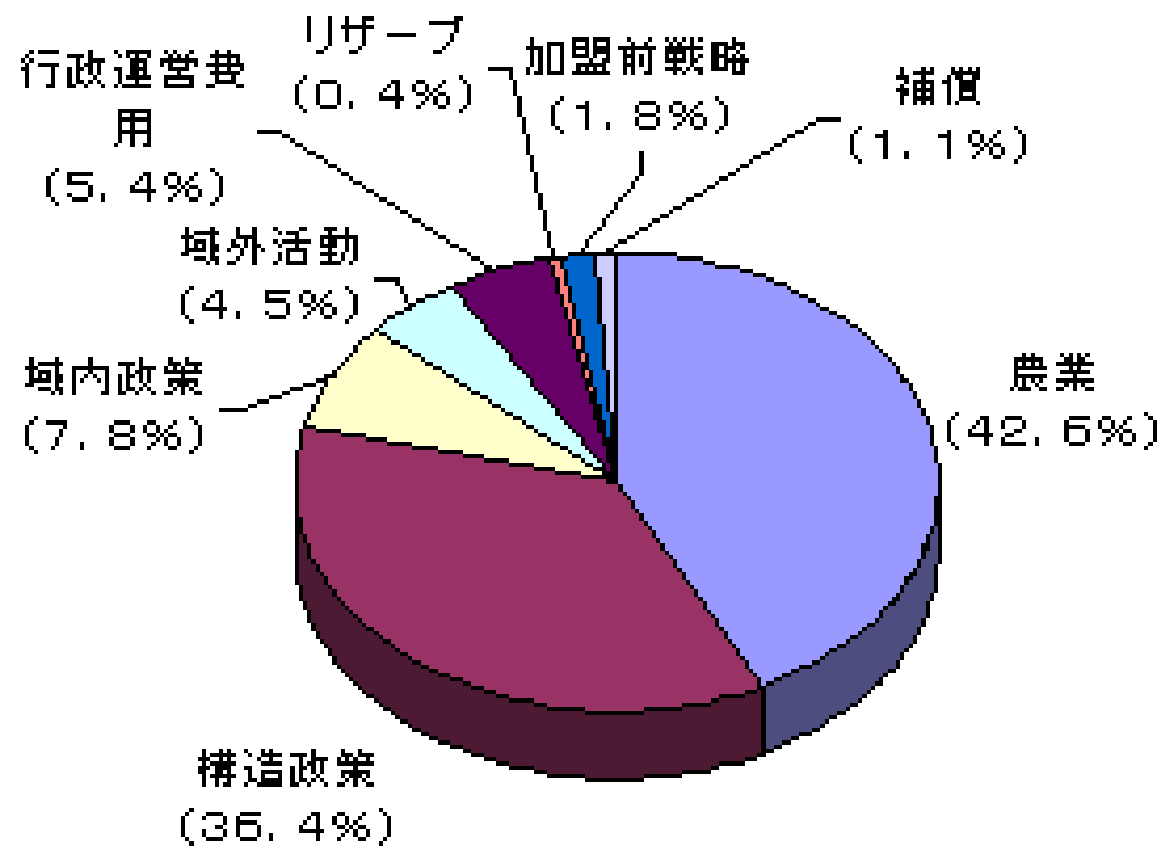
EU予算の国別拠出割合(2005年)

(出典: EU官報掲載資料を基に作成)



- (1) 伝統的固有財源: 関税、農業課徴金、砂糖課徴金(砂糖・グルコースにかかる税)
- (2) 付加価値税(加盟国の付加価値税課税ベースの約1%)
- (3) 各加盟国の分担金(GNI比に基づく)・・・分担率は、他の2つの財源からの歳入額および当該財政年度の歳出見通し額に照らして、財政手続きの下で毎年定められる。

EU予算の分野別割り当て (2005年:欧州委員会)



Comparison

	Europe	East Asia
Priority object	Interaction, CBM first	Economic development
Umbrella org.	EU and etc.	Almost none
Stratum	Multi-strata	Single-stratum
Actors	Various incl. local authorities, regional org., NGOs	Mainly central govt. almost no regional org., nearly neglecting NGOs
Ultimate DM	Decentralised	Centralised
Gap among members	small	large
Financial support	EU and others	ADB, ODAs
Serious hostile relation	Mostly cleared, partly being cleared	Missing links btwn Japan and North Korea, lesser extent North and South Korea, least extent China and Taiwan

3 Role of the Yellow Sea Basin

- ❑ Stand local authorities in the front
 - ❑ Make environment first agenda so far
 - ❑ Go-between by double membership
 - ❑ Set up plural permanent regional orgs.
 - ❑ Make exact plans openly
-

Stand local authorities in the front

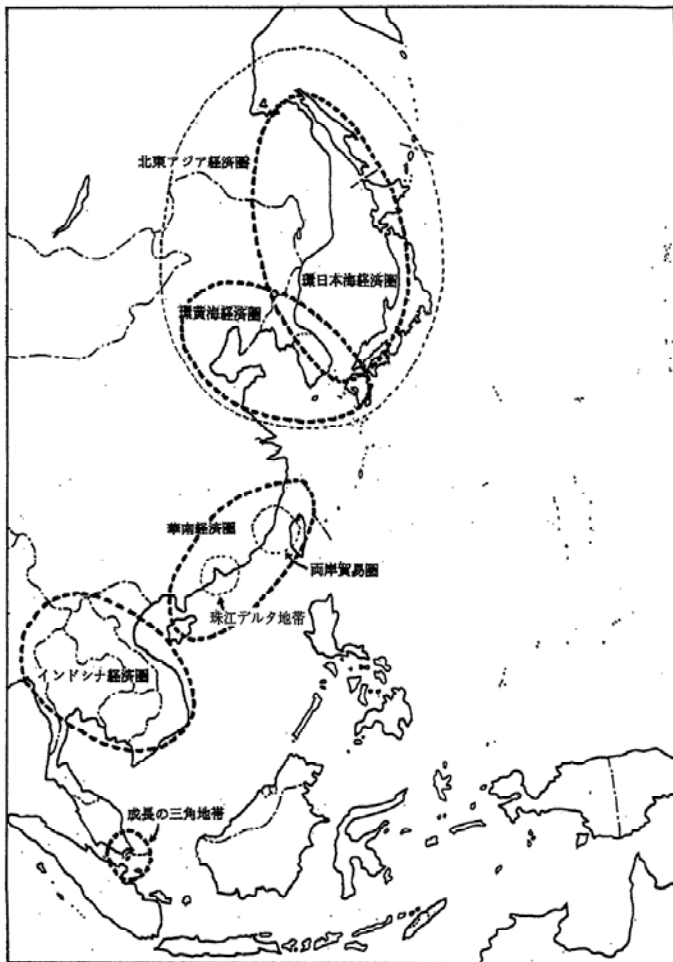
- ❑ Local authorities have real know-how to fulfill dwellers demand in daily life
 - ❑ Similarly technology concerning environment, natural disaster and others are accumulated in local authorities
 - ❑ DM would be done most closely to the citizen
 - ❑ Usually free from using military factor
-

Make environment first agenda so far

- ❑ Not rushing in economic development, it's only "earning money," but not real economic development
- ❑ Environmental issue is one of the most urgent problems to resolve, everyone could find difficulties to stand at other side officially
- ❑ The seeds has already sown in this area, reaping result to show is easier
- ❑ Common energy plan, wastes disposal, city plnning and etc. are good to put on next agenda

Go-between by double membership

第4—1—11図 西太平洋地域における局地経済圏



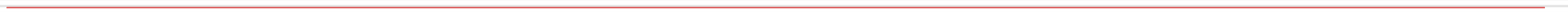
- Cities and/or regional org. in the Yellow Sea Basin can connect other micro-regions into Asian Mediterranean corridor.
 - See, OGAWA Yuhei, *Higashi ajia chichuukai keizaiken*, Sept. 2006, Kyushudaigaku shuppankai
-

Set up plural permanent regional orgs.

- We need permanent regional organisations in this area established by local authorities.
 - (already come into effect:「北東アジア地域自治体連合」(NEAR:The Association of North East Asia Regional Governments, YS major city conf., JR coastal mayors)
-

Make exact plans openly

- ❑ Like Interreg III, regional org. that have considerable budget should open the discussions to citizens.
 - ❑ Then open work-shop-like meeting could make an exact plan
 - ❑ Feasible and futuristic plan would be welcome
-





-
- 経済志向性が圧倒的に強い
 - 各国内に地域性(含む地域格差)がありながら中央集権的である
 - 現場により近い問題解決の具体的ノウハウは地方政府が蓄積している
 - 重層性が欠如している
 - 分断された関係がある 日本-北朝鮮 less degree 韓国-北朝鮮 more less degree 中国-台湾
-