

개원 20주년 학술 심포지엄  
**환황해권 시대 충남의 미래**



일시 | 2015년 6월 12일(금) 10:00~12:20

장소 | 충청남도 공무원교육원 소강당

주최 · 주관 |



**충남연구원**  
ChungNam Institute





개원 20주년 학술 심포지엄

# 환황해권 시대 충남의 미래

일시 | 2015년 6월 12일(금) 10:00~12:20

장소 | 충청남도 공무원교육원 소강당

주최 · 주관 |



충남연구원  
ChungNam Institute



# 프로그 램



행복한 미래를 여는 충남연구원

시 간	진 행 순 서	비 고
10:00~10:10	<b>개회식</b> □ 개회 및 내빈 소개 □ 인사말	사 회
10:10~11:25	<b>주제발표</b> □ 환황해권 시대의 역사적 맥락과 현재적 의미 — 윤용혁 (공주대학교 역사학과 교수) □ 환황해권 시대의 도래와 충남의 미래 — 송두범 (충남연구원 미래전략연구단장) — 홍원표 (충남연구원 미래전략연구단 미래연구팀장) □ 중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략 — 박인성 (충남연구원 미래전략연구단 중국연구팀장)	
11:25~15:35	중간휴식	
11:35~12:20	<b>종합토론</b> 좌장 : 김용웅 박사 (前 충남연구원장) — 강봉룡 교수 (목포대학교 사학과, 도서관문화연구원장) — 강희정 교수 (한밭대학교 경제학과) — 백낙구 의원 (충남도의회 행정자치위원장) — 이창재 박사 (대외경제정책연구원 연구위원) — 조원갑 정책기획관 (충청남도 기획조정실)      〈가나다 순〉	
12:20	폐회 및 오찬	



# 차 례

행복한 미래를 여는 충남연구원

1. 환황해권 시대의 역사적 맥락과 현재적 의미 .....	1
- ‘해양강국 백제’의 전통과 충남 -	
I. 백제, ‘해양강국’의 전통 .....	4
II. 조운 1천년, 그리고 대외교통과 충남 .....	6
III. 충남 바다, 수중 문화유산의 보고 .....	8
IV. 21세기, 다시 살아나는 충남 바다 .....	10
2. 환황해권 시대의 도래와 충남의 미래 .....	13
I. 시작하는 말 .....	15
II. 환황해권 시대 도래와 위상 .....	16
III. 국내외 초국경 협력정책 및 네트워크 동향 .....	28
IV. 환황해권 도래에 따른 충남의 대응전략 .....	39
V. 맺음말 .....	60
3. 중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략 .....	63
I. 문제 제기 .....	65
II. 중국 황·보하이 연해지구의 개황과 주요정책 동향 .....	66
1. 황·보하이 연해지구 개황과 특징 .....	66
2. 황·보하이 연해지구 관련 지역발전정책 동향 .....	70
3. 주요 지구별 현황과 발전정책 .....	78
III. 충남의 대응전략 .....	88
4. 토론문 .....	99



# 01

[충남연구원 개원 20주년 학술포럼]

『 환황해권 시대의 역사적 맥락과  
현재적 의미  
- ‘해양강국 백제’의 전통과 충남 - 』

---

윤 용 혁

공주대학교 역사학과 교수





# 환황해권 시대의 역사적 맥락과 현재적 의미

## - ‘해양강국 백제’의 전통과 충남 -

윤 용 혁(공주대학교 역사학과 교수)

- I. 백제, ‘해양강국’의 전통
- II. 조운 1천년, 그리고 대외교통과 충남
- III. 충남 바다, 수중 문화유산의 보고
- IV. 21세기, 다시 살아나는 충남 바다

충청남도는 대전에서의 도청시대 80년을 마감하고 2012년 내포 신도시에 새로운 동지를 틀었다. 내포 도청시대는 충남의 지역 균형 발전이라는 측면에서 획기적 변화라 할 수 있다.

충남은 지리적으로 두 개의 상이한 권역으로 구성되어 있다. 금강문화권은 금강 내륙수로를 축으로 형성된 지역으로 계룡산이 상징적 공간이다. 내포문화권은 삼교천의 내륙 수로를 축으로 하여 가야산을 상징 공간으로 하고 있다. 이 두 권역의 중간을 비스듬히 가로 막고 있는 것이 차령산맥의 줄기이다. 다시말해서 금강의 권역과 삼교천의 권역에 의하여 충남 나누어져 있는데, 백제 이래 1천 5백 년 간 그 중심 치소는 내내 금강유역권에 두어져 있었다. 대전에서 내포신도시로의 도청 이전은 단순한 균형의 측면을 넘어서, 처음으로 내포지역이 행정 중심점이 되었다는 점에서 커다란 변화라 할 수 있는 것이다.

도청의 지리적 위치는 실제로 도 전체의 정책 혹은 발전방향에도 상당한 영향을 미친다. 그동안의 충남 인식은 철저히 내륙적 세계관에 의한 것이었는데, 이는 금강이 갖는 내륙 수로의 기능이 중시됨으로써 초래된 상황이었다. 내포 지역은 바다와 훨씬 가깝게 연계되어 있다는 것이 중요한 지리적 특징이다. 이러한 점에서 내포지역으로의 도청 이전은 바다와 해양을 충남의 발전 자원으로 진지하게 인식할 수 있게 되었다는 점에서 중요한 의미가 있다. 21세기 내포시대의 전개에 따라 차별화되어야 하고, 차별화 할 수 있는 가장 중요한 요점이 해양 자원과의 재인식이라 할 수 있다는 것이다.

‘환황해권시대’<sup>1)</sup>를 맞은 21세기 충남의 발전을 견인하는데 가장 중요한 요소의 하나가 바다라는 점을 인식하고 목표를 구체화하고 실천하는 것은 앞으로 충남 발전의 요체라 할 수 있다. 이러한 전제에서 본고는 충청남도의 해양적 전통에 대한 재인식을 추구한다는 데 목표를 두고 정리하고자 한다.

## I. 백제, ‘해양강국’의 전통

충남의 역사적 정체성의 뿌리가 되는 백제는 ‘문화대국’, 그리고 ‘해양강국’으로 칭해진다. 그 가운데 ‘해양강국’이라는 전제에 대해서는 다소 의문스러운 눈길을 보내는 사람도 없지 않다. 그 이유는 ‘해양강국’의 실체를 보여주는 문헌과 자료가 명확하지 않은 점이 있기 때문이다. 가령 ‘해양강국’의 실제적 자료로서, 백제의 선박이 어떤 모습이었는가에 대해서도 잘 알고 있지 못한 것이 사실인 것이다. 그러나 ‘백제’라는 나라 이름이 ‘백가제해(百家濟海)’를 의미한다는 것은<sup>2)</sup> 단적으로 그 해양적 특성을 말해주고 있다.

‘해양강국 백제’의 역사적 성격을 뒷받침하는 것은 ‘문화대국’으로서의 백제의 위상이다. 백제가 어떻게 해서 동아시아의 ‘문화대국’이 될 수 있었는가, 그것이 가능했던 것은 발달한 해양 강국으로서의 위상이 이를 뒷받침하였기 때문이라 할 수 있다. 백제 문화의 발전은 그 핵심이 바다를 통한 국제적 교류에 있었던 때문이다. 해양을 통한 선진문물의 빠른 도입에 의하여 백제는 선진적 문화 국가로서 발전하였으며, 그 문화적 성과가 다시 바다를 격해 있는 일본 열도에 전해짐으로써, 일본 고대국가의 성립과 발전에 절대적 영향을 미친 것이 백제였다는 점은 잘 알려져 있는 바와 같다.

백제는 해로를 통하여 중국과 밀접히 연결되어 있었다. 중국의 선진적 문물은 한반도의 어느 곳보다 일찍 백제에 유입되었으며, 백제문화로 재정립된 이 선진 문물은 일본 야마토 지역까지도 연결된다. 특히 내륙수로가 이 해로와 직접 연결되어 있어서 공주 혹은 부여의 백제 도성은 중국, 일본의 왕도와 직접적 연결이 가능하였던 것이다. 공주의 옛 이름 ‘고마나루’는 해로와 수로교통에 연결된 교통 거점으로서의 공주의 역사성을 담고 있는 지명이다. ‘백제’를 일본에서 부르는 이름 ‘구다라’가 부여의 관문 항구, ‘구드래’와 같은 어원이라는 점은 시사하는 바가 적지 않다. 중국의 역사서인 『수서(隋書)』에서 백제에는 신라인, 고구려인, 일본(왜)인, 그리고 중국인이 함께 섞여 살고 있다고 한 것은 당시 백제의 특별한 국제성을 지적인 것이라 할 수 있다.<sup>3)</sup>

1) ‘환황해’라는 용어에 대해서는 ‘환한국해’가 적절하다는 의견이 있다. ‘황해’라는 용어 자체가 18세기 서구에서 사용하기 시작한 엘로우 시(Yellow Sea)를 번역한 용어라는 것이다. 김보한 「한국중심 ‘환한국해’ 해역의 설정과 역사적 전개」 『도서문화』 41, 목포대 도서문화연구원, 2013, pp.120-127

2) “初以百家濟海 因號百濟”(『수서』 백제전)

3) “其人 雜有新羅·高麗·倭等 亦有中國人”(『수서』 백제전)

강봉룡 교수는 백제의 해양 강국으로서의 특성을 특별히 강조하여 제시한 바 있다. 4세기 중반 이후 백제는 고구려와 연안 항로를 둘러싼 치열한 경쟁 끝에 주도권 장악에 성공하였다는 것이며, 이 점에서 근초고왕을 ‘제1대 해상왕’이라 칭하였다. 또 5세기 초 무령왕을 ‘백제 해양왕국’을 재건한 왕으로 평가한 바 있다.<sup>4)</sup> 이에 의하여 중국 혹은 일본 열도는 백제와 해로 교통에 의하여 밀접하게 연계되었다. 『송서』 『양서』 등에 기록되어 있는 이른바 백제의 요서 진출 및 ‘백제군(百濟郡)’의 설치,<sup>5)</sup> 일본 오사카 등지에 풍부하게 발견되는 백제 계통의 유적이 이러한 사정을 뒷받침한다. 『일본서기』에는 백제가 성왕대에 동남아시아와 직접 교류한 흔적도 기재되어 있다.<sup>6)</sup> 백제의 대외 교류에 있어서는 도성 이외에 영산강 유역과 내포지역이 일정한 역할을 담당하였다. 바다를 통한 이러한 교류의 결과에 의하여 백제는 중국 혹은 일본으로부터의 인물도 내주하여 있었다.

백제는 물론 대략 통일신라까지, 중국과의 교류가 이루어지는 해로는 거의 연안 항해의 방식이었다. 이 때문에 서해 연안은 국내 각지의 교통만이 아니고 중국, 혹은 일본과의 교류에 있어서도 전적으로 유효한 항해로였다. 심지어 삼국시대 고구려조차 대일 교통로로서 충남의 서해안을 이용해야만 했다. 다시 말해서 충남 서해 연안은 고대 이래 국내외 다양한 인물의 왕래 혹은 물류 이동의 간선로였던 것이다. 해양 교류 거점으로서의 백제의 역할은 세가지로 요약된다. 각종 선진 문화와 최신 기술을 주변국에 전파한 것이 그 첫째이고, 대중국 교통의 안내와 통역 기능이 그 둘째이다. 셋째는 문물교류의 거점 역할을 백제가 담당 하였다는 점이다. 이는 지리적으로 대중국 교통로의 중심 구간이 백제였기 때문이다.<sup>7)</sup> 신라, 가야, 왜의 사신과 상인들은 백제의 항구를 이용하는 것이 필수적이었고, 이에 의하여 도성 공주와 부여는 백제의 대표적 하항도시(河港都市)로 발전하였고, 충남의 연안과 내륙수로는 동아시아 교류의 핵심적 노선이 되었던 것이다.

국내 여러 지역간 물류 이동 혹은 중국, 일본과의 교류에 핵심적 도구가 되었던 선박 건조 기술에 있어서도 백제시대는 큰 전환이 있었던 시점이다. 종래의 선박은 통나무를 간단히 가공하여 사용하는 환목주(丸木舟), 일종의 통나무 배였다. 환목주는 간단한 조립을 시도하는 준구조선의 과정을 거쳐 구조선(構造船) 단계로 옮겨진다. 백제시대는 판목을 조립하여 선박을 건조하는 이른바 ‘구조선’의 단계로의 기술적 진전이 있었던 것으로 보이며, 동시에 노의 사용만이 아니고 돛을 장착하여 바람을 항해에 이용하는 방식이 등장한 것으로 보인다. ‘백제박(百濟舶)’이라는 용어가 기록에 남

4) 강봉룡 『바다에 새겨진 한국사』 한얼미디어, 2005, pp.50-72 참조.

5) 강중훈 「4세기 백제의 요서지역 진출과 그 배경」 『한국고대사연구』 30, 2003

6) 이도학 「백제의 해외활동 기록에 관한 검증」 『충청학과 충청문화』 11, 충청남도역사문화연구원, 2010, pp.306-313

7) 노중국 「고대 동아시아의 문화교류와 백제의 위치」 『충청학과 충청문화』 11, 2010, pp.65-66

겨진 것은<sup>8)</sup> 특별한 기술적 진전에 의한 ‘백제선’의 등장에 의하여 가능했을 것이다. 이같은 선박 건조 및 항해 기술의 발전이 바로 백제의 활발한 국제 교류를 뒷받침했던 것이다.<sup>9)</sup>

백제문화제 학술회의에서 국제교류가 자주 다루어지는 것도 백제의 이상과 같은 국제적 성격 때문이다. 2008년 제54회 백제문화제에서 ‘대백제국의 국제교류사’, 2009년 세계대백제전에서는 ‘교류왕국, 대백제의 발자취를 찾아서’ 등이 주제로 채택된 것이 그 예이다.<sup>10)</sup>

## II. 조운 1천년, 그리고 대외교통과 충남

‘조운(漕運)’이라는 제도는 고려·조선 중세 1천년을 지속한 대표적 관영 물류운송 제도이다. 선박을 이용한 해운 혹은 수운의 유통체계였던 때문에 ‘조운’이라 하였다. 개성을 수도로 한 고려는 한반도의 지리적 중심을 도읍으로 선택하여 5백 년을 지속하였다. 각 지방에서의 여러 형태로 수취한 조세를 중앙으로 운송하여 국가 재정을 비롯하여 왕실과 관서, 그리고 귀족들의 수요를 충당하였던 것이다. 고려시대 운용된 조세 운송체계로서의 조운제도는 조선조에 계승됨으로써 1천년 간 한국의 중세를 일관한 기본적 물류체계로서 국가 운영의 기본 틀의 일부를 구성하였다.

고려시대의 조운제는 지방의 조운 거점 13처에 ‘조창’이라는 기구를 설정하여 개성에 이르는 조세의 운송 등을 집중적, 체계적으로 담당하는 전형적인 관영 운송체계였다고 할 수 있다. 충남에서는 서산에 ‘영풍창’이, 그리고 아산만에 하양창(현재는 평택시 관할)이 소재하였다. 고려시대의 조운제는 약간의 변천과정을 거치고 일정한 차이가 있기는 하지만 기본적으로는 유사한 목적과 방식에 의하여 조선조 5백년으로 다시 이어졌다.<sup>11)</sup> 이러한 점에서 조운제는 1천 년을 유지한 우리나라의 대표적 제도의 하나라 할 수 있다. 이처럼 조운제가 장기적으로 유지된 데에는 제도 자체가 그만큼 유효했다는 점을 말해주는 것이다.

조운제 운영에 있어서 핵심은 서울 중심의 물류 체계라 할 수 있다. 개성과 한양은 모두 한반도의 중간지점에 위치하여 있는데, 조운제를 적용받는 생산지는 사실상 경기 이남의 3남(영남, 호남, 호서)지방이 중심이었다. 다시 말해서 경상, 전라, 충청도의 세곡과 각종 물산이 남해로부터 서해 연안을 거쳐 개성 혹은 서울에 이르고 있는 것

8) 『일본서기』 22, 白雉 원년

9) 윤용혁 「백제의 대외 항로와 가카라시마」 『백제문화』 51, 2014, pp.151-153

10) 서정석 「백제문화제와 백제연구」 『백제, 축제로 부활하다』 최석원 외 편, 서경문화사, 2014, pp.142-146

11) 고려시대 조운제에 대해서는 윤용혁 「중세의 관영 물류시스템, 고려 조운제도」 『고려, 뱃길로 세금을 건다』 국립해양문화재연구소, 2013 참고.

이다. 따라서 물류의 대부분이 결국 충남의 서해 연안을 통과하는 결과가 되는 셈이다. 국내의 조운선 만이 아니고 개성 혹은 한양에 이르는 외국의 선박도 거의 충남의 연안을 거치게 되었다. 이러한 점에서 충남의 서해 연안은 삼국 고대만이 아니라 고려와 조선, 1천 년 조운의 해로에 있어서도 가장 중요한 지점이 되었던 셈이다.

충남 연안이 갖는 교통상의 중요성을 입증하는 한 가지 사례가 태안반도에 운하를 개착하는 시도가 고려시대 이래 조선조에 이르기까지 여러 차례 시도되었다는 사실이다. 안흥량에서의 격한 물살, 자주 끼는 안개, 암초의 발달은 항해의 안전을 저해하는 요인이었다. 이 경로를 피하여 개경으로 들어가는 방법으로 착안된 것이 운하 개착이었다. 태안과 서산의 경계, 태안반도의 중간지대 잘못된 목이 가장 짧은 거리였다. 운하 개착의 논의는 12세기 초에 처음 이루어졌는데, 실제 운하 개착이 추진된 것은 1134년(인종 12)의 일이었다. 인종은 정습명(鄭襲明)을 파견하여 공사를 감독케 하여 태안 및 인근지역에서 수 천명을 동원하였다. 공사는 공양왕 3년(1391) 다시 재개되었지만 이 시도는 성공하지 못하였다. 미완의 운하 개착 사업은 1412년(태종 12) 하륜(河崙)의 건의로 시작된 운하 개착의 논의는 종래의 관류식(貫流式)과 다른 일종의 갑문식(閘門式) 비슷한 형태를 채택, 2년 후에 일단 공사를 종료하였다. 도합 5개의 저수지를 만들어 물길을 연결시키는 것이었는데 실용성은 거의 없었다. 서산, 태안 두 지역에 걸쳐 운하 굴착의 흔적은 지금까지 남겨져 있다.<sup>12)</sup>

백제는 중국 혹은 일본과 활발한 교류를 전개하였다. 중국과의 교류는 황해도 연안으로 북상하여 산동반도 혹은 강남에 이르는 연안 해로를 이용하였다. 대체로 이러한 경향은 통일신라시대에도 이어졌다. 영흥도선의 경우도 충남 연해를 오르내리던 통일신라기의 선박이었다. 신라의 배 만이 아니라 중국을 향하던 일본의 선박도 시기에 따라 종종 한반도의 서해 연안의 뱃길을 이용하였다.

고려시대 대외 교통로의 실재를 가장 잘 보여주는 것은 1123년 송 사신 서궁(1091-1153)의 고려 방문이다. 그가 귀국 후 펴낸 『고려도경』은 고려시대 뱃길에 대해서도 매우 중요한 자료를 담고 있다. 서궁이 고려에 온 것은 인종 원년(1123)의 6월의 일이다. 1년 전 흥거한 예종에의 조문, 그리고 송 휘종의 조서를 고려 국왕에게 전하는 것이 이들의 중요 임무였다. 신주(神舟) 2척, 객주(客舟) 6척 등 8척의 선단으로 절강 지역(영파)을 경유하여 고려에 내향한 이들은 1123년 5월 16일 명주(경원, 영파)를 출발, 6월 3일 흑산도 인근을 경유하고 6월 6일 군산도의 군산정에서, 그리고 8일에는 충남 태안의 안흥정에서 정박한 다음 북상하여 13일 개경에 도착하였다.<sup>13)</sup> 태안 연안이 국내외 선박의 항해로에 위치한 것임을 입증한 안흥정은 원래 보령의 고만

12) 박호제 「고려-조선시대 태안반도 조운의 실태와 운하 굴착」 『지방사와 지방문화』 12-1, 2004;윤용혁 「고려시대 서해 연안 해로의 객관과 안흥정」 『역사와 경계』 74, 부산경남사학회, 2010

13) 서궁 『고려도경』 34-39, 해도 1-6. 『고려도경』의 번역은 민족문화추진회 『국역 고려도경』 이후에 근년 조동원 등이 번역한 『고려도경』(황소자리, 2005)이 간행되었다.

도에 소재한 것이었다.

보령, 태안 등 충남의 연안 해역에서는 종종 중국의 자기와 닻돌 등이 확인되고 있다. 이는 이들 연안 해역이 대외교통로로 이용되기도 하였음을 암시하는 것이다. 보령 원산도 해역에서는 중국 원대의 항아리, 삼시도리 밤섬 앞바다에서는 중국 청대의 청화백자가 나온 바 있다. 태안 마도 해역에서도 중국의 닻돌을 비롯하여 중국 원대의 항아리들이 출수한 바 있다.<sup>14)</sup> 서금으로부터 200년 뒤인 1323년, 영파(닝보)에서 일본으로 향하던 한 척 무역선이 전남 신안의 증도 해역에서 침몰하였다. 650년 세월이 지나 ‘신안선’이라는 이름으로 조사된 이 유적에서는 2만 점이 넘는 중국의 고급도자기, 30톤에 달하는 중국 동전을 비롯한 막대한 량의 각종 유물과 함께 복원길이 34m에 이르는 선체가 인양됨으로써 동아시아 수중고고학 초유의 성과로 꼽힌 바 있다.<sup>15)</sup> 이 배가 신안 해역에서 침몰한 것은 흔히 태풍으로 인한 정상 항로 이탈로 추정되고 있지만, 이는 납득되지 않는 점이 많다. 고려 기항설이 여전히 제기되고 있는 것도 그 때문이라 할 수 있다. 이점에서 필자는 동아시아 3국을 연결하는 가장 오래된 뱃길인 한반도 서해, 충남 연안을 경유하는 노선이 고려시대에도 종종 이용된 것은 아닌가 하는 생각을 가지고 있다. 그것을 전제하지 않고서는 신안선의 침몰 위치가 이해되지 않기 때문이다.

### Ⅲ. 충남 바다, 수중 문화유산의 보고

충남은 가방 뽐비던 해로를 2천 년 이상 줄곧 유지해왔던 지역이다. 해로를 이용하는 과정에서 종종 사고가 야기되는 것은 피할 수 없는 일이었다. 조운의 과정에서 일어나는 해난사고가 그것인데, 그 경우 선박의 침몰만이 아니고 선적된 많은 물품이 함께 수장된다. 이들의 대부분은 오래 전 유실되어 지금은 그 흔적을 찾을 수 없지만, 여러 요인에 의하여 소수의 사례가 흔적으로 남겨진 것도 없지 않다. 유물이 산포된 채로 남은 경우도 있고 선체의 일부가 빨흙에 박힌 상태에서 수습되는 경우도 있다. 침몰 이후 선체와 물품은 유실되어 없어지는 것이 당연한 것이지만, 바닥이 얇고 빨흙이 특히 발달한 서해 연안의 경우는 종종 그 자료가 확인되고 있다. 이같은 자료를 조사하는 작업은 사실상 목포의 국립해양문화재연구소에서 전담된다.

14) 충남 서해 연안의 이들 중국자기에 대해서는 국립해양문화재연구소 발행 『바닷속 유물, 빛을 보다』 2010; 『태안 마도해역 탐사보고서』 2011 등 참고.

15) 윤용혁 「14세기 동아시아 세계와 신안선」 『동아시아 국제관계사』 김준엽선생 기념서 편찬위원회 편, 아연출판부, 2010 ; 서동인·김병근 『신안 보물선의 마지막 대항해』 주류성, 2014



(표) 한국 수중문화유산 발굴 현황(국립해양문화재연구소)<sup>16)</sup>

연번	발굴연도	발굴유적	조사 지역	발굴유물	유적연대
1	1976-1984	신안선	전남 신안군 증도면 방축리	원대 선박, 동전 28톤, 송원대 도자기 등 22,000여 점	14세기(1323)
2	1980, 1983, 1996	제주 신창리	제주도 북제주군 현경면 신창리	금제 장신구, 도자기	12-13세기
3	1981-1987	태안반도	충남 보령군, 태안군	고려 청자, 조선 백자 등	14-17세기
4	1983-1984	완도선	전남 완도군 약산면 어두리	고려 선박, 도자기 3만 여점, 선원 생활용품	12세기
5	1991-1992	진도선	전남 진도군 고군면 벽파리	중국 통나무배	13-14세기
6	1995-1996	무안 도리포	전남 무안군 해제면 송석리	고려 청자 638점	14세기 후반
7	1995	달리도선	전남 목포시 충무동 달리도	고려 선박	13-14세기
8	2002-2003	군산 비안도	전북 군산시 옥도면 비안도	고려 청자 등 2,939점	12-13세기
9	2003-2004	십이동파도선	전북 군산시 옥도면 십이동파도	고려 청자 등 8,122점	12세기
10	2004-2005	보령 원산도	충남 보령군 오천면 원산도	청자 편 1천 여 점	13세기 초
11	2005	안좌도선	전남 신안군 안좌도 금산리	고려 선박, 상감 청자 등 4점	14세기
12	2006-2009	군산 야미도	전북 군산시 옥도면 야미도	고려 청자 등 4,547점	12세기
13	2006	대부도선	경기 안산시 대부도 서부해안	선체 편 일괄	12-13세기
14	2007-2008	태안선	충남 태안군 근흥면 정죽리 대섬 인근	고려 선박, 고려 청자, 목간, 선 상 생활용품 등 24,887점	12세기 중엽
15	2008-2010	마도1호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 선박, 고려청자, 목간 등 940점	13세기 초(1207, 1208)
16	2009-2010	마도2호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 청자, 목간, 선상 생활도 구 등 974점	13세기 초
17	2010	태안 원안 해수욕장	충남 태안군 근흥면 용신리	고려 청자 등 106점	고려시대
18	2011	마도3호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	고려 청자, 도기호 목간, 선상 생활도구 등 309점	13세기 중엽 (1265-1268)
19	2012-2013	영흥도선	인천시 옹진군 영흥도 섬업별 근해	쇠술, 고려 청자 등	8-9세기/ 12세기
20	2012-2013	진도 오류리	전남 진도군 오류리	고려 청자, 총통 등	고려/조선
21	2014-현재	마도 4호선	충남 태안군 근흥면 신진도리	분청사기, 백자 등	조선 초

16) 윤용혁 「고려의 뱃길과 섬, 최근의 연구동향」 『도서문화』 42, 목포대 도서관문화연구원, 2013의 표를 보완함.

1976년 신안선의 발견에서 출발한 한국의 수중고고학은 2015년 현재 21개소의 유적을 조사하였는데, 그 가운데 충남 서해안이 가장 많은 8건을 차지하고 있다. 도별 통계를 보면 국립해양문화재연구소가 소재한 전남의 7건보다 많은 수치이다. 그리고 전북이 3건, 제주, 인천, 경기 등이 각 1건이다. 한편 조사에 의하여 확인된 선박은 13척인데, 13척 중 5척이 충남 태안 해안에서 확인된 중세 선박이다. 2007년 태안선이 그 출발인데, 태안 마도에서의 작업은 현재도 진행 중에 있다. 태안 신진도에는 2013년부터 국립해양문화재연구소의 ‘서해수중유물보관동’이 건립 중이고, 여기에서 태안 해역에서 발굴된 선체에 대한 보존 처리작업이 진행되고 있다. 향후 국립 태안 해양문화재연구소로 발전하여 한국을 대표하는 해양 문화유산의 센터로 기능할 수 있도록 뒷받침하여야 할 것이다.

#### IV. 21세기, 다시 살아나는 충남 바다

20세기 근대 이후 1세기 기간 동안 충남은 바다를 잊고 살았다. 대전 도청시대의 1세기동안 충남에는 바다라는 것이 없었다. 충남은 서, 북 2개 방면으로 바다가 전개되고, 리아스식 지형 여건에 의하여 가장 해안선의 길이가 긴 지자체 가운데 하나이다. 서천에서 보령, 홍성, 서산, 태안, 당진, 아산 등 무려 7개 시군에 걸쳐 충남의 바다는 펼쳐져 있다. 그런데도 불구하고 충남은 바다가 없는 것처럼 지냈던 것이다.

충남이 바다에 대하여 소홀한 이유는 몇 가지가 있다. 전남, 혹은 경남에 비하여 연안 도서의 수가 상대적으로 적다는 점이 그 하나이다. 도서 거주 인구가 적다는 점은 바다에 대한 관심을 약화시킨 것이다. 조선시대 5백 년 간의 해금 정책은 충남의 대외교통로서의 기능을 크게 상실시킨 것이었다. 더욱 결정적인 것은 1945년 해방 이후의 동아시아 정세 변동으로 서해 연안이 갖는 대외교통로서의 기능이 소멸한 점이다. 남북의 분단과 중국의 공산화가 그것이다. 이에 의하여 대외교통으로서 한국의 서해 바다는 그 의미가 완전 소멸하고, 식민지시대 번성했던 서해 연안의 항구는 크게 위축되었다. 이러한 분위기에서 충남의 서해 연안은 매립과 간척에 의한 대규모 농지개간이 적극 추진되었다. 1980년에 착공, 1995년 완공된 서산 AB지구를 비롯하여 당진 석문간척지, 보령 남포 간척지 등이 그것이다. 농업용지의 확장에도 불구하고 천연의 해양 자원의 보고를 스스로 파기해갔다는 문제점을 피할 수 없다.

한국 서해 연안의 항구가 되살아나기 시작한 계기는 역시 중국과의 국교 수립이라 할 수 있다. 1992년 한중 수교 이후 양국의 무역 규모는 놀라운 속도로 증대되었고, 관광 등의 교류 인구도 그에 상응하였다. 2015년 양국 무역 규모는 3천 억 불에 이를 것으로 추산되고, 2014년도 한중 관광객 수는 1천만을 넘어섰다.<sup>17)</sup> 이것이 반드시 바

다를 통하여 이루어지는 것은 아니지만, 환황해권 활성화의 중대한 계기가 된 것 만은 부인하기 어렵다.

서해 바다가 열리는 것을 겨냥하여 수도권에 인접한 아산만과 태안반도 일대에는 대규모 공업생산시설이 입지하게 되었다. 1988년부터 조성된 서산의 대산산업단지, 1991년에 지정된 당진 석문산업단지 등이 그것이다. 여기에서 산출되는 막대한 물류를 처리하기 위하여 1991년 대산항이 개항하고, 이어 평택당진항이 서해의 주요 대외 교통 거점으로 확충되고 있다. 대략 1990년대 이후 황해 바다의 경제적 기능이 다시 회복되기 시작한 것이다. 이러한 추이에서 2013년 이후 내포시대의 개막은 바다를 충남 발전의 견인차로 활용하는 새로운 계기를 맞게 한 것이라 할 수 있다.

‘환황해권’개발이라는 과제는 충남만이 아니고 전남, 북, 경기, 인천 등 다른 지자체에 있어서도 현안이 되어 있다. 중국에 있어서 야심차게 추진될 아시아와 유럽을 연결하는 신실크로드 프로젝트, ‘일대일로(一帶一路)’와 연계되어 ‘환황해권’ 사업은 향후 더욱 큰 시너지 효과가 기대되고 있다. 충남의 경우, 2011년 착공되어 2018년을 목표로 진행되고 있는 보령-안면도 연륙교 사업은 환황해권 시대를 맞은 충남의 구도를 크게 바꾸게 될 사업이다.

환황해의 새시대를 맞이한 시점에서 몇 가지를 제안하고 본고를 마무리하고자 한다. 우선 해양을 산업 발전으로 연계하고, 해양을 테마로 하는 관광 전략을 재정비해야 한다. 열리는 바다를 경제적으로 적극 활용하는 일은 물론 충남 발전의 최대 과제가 될 것이다. 그러나 문화적 측면에서도 해양 관련 유적과 문화유산의 중요성을 재인식하고 이를 활용할 수 있도록 해야 한다.<sup>18)</sup> 경제적, 문화적 측면 이외에, 바다가 국제 교류의 통로로 확산되는 계기로 연계되어야 한다는 점을 강조하고 싶다. 중국의 신실크로드 ‘일대일로’가 경제적 효과를 주목표로 하고 있지만, 동시에 국제적인 민간교류와 인문교류에도 방점이 두어지는 것을 생각하면, 환황해권 개발 역시 복합적 자원 활용으로 연계되어야 할 것이다.

환황해권 시대를 견인하는 계기 조성을 위하여, 2016년도 ‘전국해양학자대회’를 충청남도에 유치하는 방안을, 마지막으로 제안한다.<sup>19)</sup> 전국해양학자대회는 내포시대를 견인하는 ‘환황해권’에 대한 충남의 의지를 천명하고, 이를 집중적으로 홍보하는 중요한 계기가 될 것이다.

17) 2014년도 중국 방문 한국인 관광객 411만, 한국 방문 중국관광객 612만 등 총 1023만으로 집계되었다. (<http://blog.naver.com/shkonews/220255062421>)

18) 한 가지 예로 우리나라 최초의 가장 본격적 운하 유적인 서산 태안 소재 굴포유적이 아직도 정확한 현지조사를 결한 채 문화재 지정이 이루어져 있지 않다. 조사 이후 일정 공간을 국가 사적으로 지정하고 아울러 이를 해양 문화 관광 자원의 하나로 활용할 방안을 연구해야 한다.

19) 목포대 도서관문화연구원, 국립해양문화재연구소 등이 공동 주최하는 전국해양학자대회는 2014년 경주에서 대회를 개최한 바 있다. 2009년 전남 목포에서 출발하여, 2011년 강원도 삼척, 2012년과 2013년 여수에 이어 경북 경주에서 제5회 대회가 개최된 것이다. 2015년 제6회 대회(8.20-22)는 다시 목포에서 개최가 예정되어 있다.

## <참고문헌>

- 강봉룡, 『바다에 새겨진 한국사』 한얼미디어, 2005, pp.50-72 참조.
- 강중훈, 「4세기 백제의 요서지역 진출과 그 배경」 『한국고대사연구』 30, 2003
- 곽호제, 「고려-조선시대 태안반도 조운의 실태와 운하 굴착」 『지방사와 지방문화』 12-1, 2004; 윤용혁 「고려시대 서해 연안 해로의 객관과 안흥정」 『역사와 경계』 74, 부산경남사학회, 2010
- 노중국, 「고대 동아시아의 문화교류와 백제의 위치」 『충청학과 충청문화』 11, 2010, pp.65-66
- 서금, 『고려도경』 34-39, 해도 1-6. 『고려도경』의 번역은 민족문화추진회 『국역 고려도경』 이후에 근년 조동원 등이 번역한 『고려도경』(황소자리, 2005)이 간행되었다.
- 서정석, 「백제문화제와 백제연구」 『백제, 축제로 부활하다』 최석원 외 편, 서경문화사, 2014, pp.142-146
- 윤용혁, 「14세기 동아시아 세계와 신안선」 『동아시아 국제관계사』 김준엽선생 기념서 편찬위원회 편, 아연출판부, 2010 ; 서동인·김병근 『신안 보물선의 마지막 대항해』 주류성, 2014
- 윤용혁, 「고려의 뱃길과 섬, 최근의 연구동향」 『도서문화』 42, 목포대 도서문화연구원, 2013의 표를 보완함.
- 윤용혁, 「백제의 대외 항로와 가카라시마」 『백제문화』 51, 2014, pp.151-153
- 윤용혁, 「중세의 관영 물류시스템, 고려 조운제도」 『고려, 뱃길로 세금을 걷다』 국립해양문화재연구소, 2013 참고.
- 이도학, 「백제의 해외활동 기록에 관한 검증」 『충청학과 충청문화』 11, 충청남도역사문화연구원, 2010, pp.306-313
- 『일본서기』 22, 白雉 원년
- “其人 雜有新羅·高麗·倭等 亦有中國人”(『수서』 백제전)
- “初以百家濟海 因號百濟”(『수서』 백제전)
- <http://blog.naver.com/shkonews/220255062421>

# 02

[충남연구원 개원 20주년 학술포럼]

## 『 환황해권 시대의 도래와 충남의 미래 』

---

송 두 범

충남연구원 미래전략연구단장

홍 원 표

충남연구원 미래전략연구단 미래연구팀장



# 환황해권 시대의 도래와 충남의 미래

송 두 범(충남연구원 미래전략연구단장)

홍 원 표(충남연구원 미래전략연구단 미래연구팀장)

- I. 시작하는 말
- II. 환황해권 시대 도래와 위상
- III. 국내외 초국경 협력정책 및 네트워크 동향
- IV. 환황해권 도래에 따른 충남의 대응전략
- V. 맺음말

## I. 시작하는 말

- 세계경제의 흐름은 다자간 무역자유화의 영향으로 교역 및 교류의 개방화가 진전되는 가운데, 지역주의에 근거한 경제통합이 가속화되고 있음.
- 특히 지역주의화는 일정지역 내의 국가들이 점증하는 상호의존성을 효과적으로 관리하기 위해 공동체(경제협력, 경제통합, 블록화 등)를 만들고 역내 국가간 특혜대우를 부여하는 것임(국토해양부, 2011;16).
- 1957년 3월 25일 벨기에, 프랑스, 독일(서독), 이탈리아, 룩셈부르크, 네덜란드 등 유럽6개국으로 출범한 유럽경제공동체(EEC : European Economic Community)를 시작으로 세계는 경제블럭화, 지역경제통합이 가속화되고 왔고, 90년대 이후 본격적으로 논의되어 왔음.



[그림 1] 다자주의에 근거한 지역경제통합의 구조

자료: 국토해양부, 2011, 새만금복합도시의 성공적 추진을 위한 환황해권 상생협력체계 구축을 위한 연구, p.16.



- 환황해권은 1991년 기타큐슈, 시모노세키, 부산, 인천, 대련, 청도 등 6개 도시가 참가하는 동아시아(환황해) 도시회의가 출범하면서 도시간 협력 및 경제교류가 시작되었음(OEAED, 2012).<sup>1)</sup>
- 2004년 11월 16일 한중일 10개 도시<sup>2)</sup>의 시장과 경제계대표가 기타큐슈시에서 자리를 함께하고 행정과 민간이 일체가 되어 동 「아시아 경제교류추진기구」를 설립하였음(OEAED).
- 환황해권(한국의 서해안지역, 중국의 동해연안지역, 일본큐슈지역)은 인구 2억 5,500만명, 지역내 총생산 1조 5천억달러로 동아시아 지역에서 가장 빠르게 성장하고 있는 지역으로 상호교류 및 협력을 통한 경쟁구도를 형성하고 있으며, 글로벌 광역거점형성 가능성을 높이고 있음.
- 특히, 한국과 중국은 황해를 사이에 두고 해상과 항공교통이 잘 발달된 지역을 중심으로 산업클러스터가 형성되어 있어 인적, 물적 교류가 활발하게 일어나고 있음.
- 중국의 급속한 발전을 동해연안지역이 견인하고 있다는 점<sup>3)</sup>에서 향후 환황해권의 위상은 더욱더 높아질 것으로 예상됨.
- 가히 환황해권시대로 부를만한 시대가 도래하고 있는 것을 행정, 민간 모두 인지하고 있음에도 불구하고, 지역의 대응은 관행적인 교류 및 협력수준에서 탈피하지 못하고 있는 실정임
- 환황해권 시대의 부상에 따른 자치단체간 경쟁과 협력이 더욱더 확대될 것으로 예상되는 바, 환황해권시대의 중심 자치단체로 응비하기 위한 충청남도의 대응 전략을 다자간 협력체계 내에서 그려보고, 실현을 위한 과제를 제시코자 함.

## Ⅱ. 환황해권 시대 도래와 위상

### 1. 환황해권의 범위

- 이강선(1997)은 환황해권의 지리적 범위로 황해를 공유하고 있는 대한민국, 북한, 중국, 일본의 자치단체를 먼저 권역에 포함시키고 근접한 다른 자치단체는 업저버로 향후 필요에 따라 권역내로 참여시킬 수 있는 후보지역으로 설정.

1) OEAED, 2012. 동아시아 경제교류추진기구.

2) 한국(부산, 인천, 울산), 중국(대련, 청도, 천진, 연태), 일본(후쿠오카, 기타큐슈, 시모노세키)

3) 중국은 현재 13개 지역발전규획과 함께 상하이를 중심으로 하는 창장삼각주, 베이징·톈진·허베이를 중심으로 하는 징진지 도시권규획, 다롄을 중심으로 하는 랴오닝 연해경제벨트 등과 같은 지역발전 전략을 수립하여 대외개방을 심화하고 각 지역에 성장거점을 육성할 계획임.

〈표 1〉 황해권역 국가별 자치단체

구 분	정 회 원	업 저 버
대한민국	충청남도, 인천광역시, 경기도, 전라북도, 전라남도, 제주도	서울특별시, 대전광역시, 광주광역시
북 한	평안북도, 평안남도, 황해도 (평양특별시, 남포직할시, 개성직할시, 평안남도, 평안북도, 황해남도, 황해북도)	
중 국	톈진시, 상하이시, 랴오닝성, 허베이성, 산둥성, 장수성, 저장성	베이징시, 산시성, 허난성, 안후이성
일 본	구마모토현, 나가사키현, 사가현, 후쿠오카현, 오이타현, 미야자키현, 가고시마현	

자료: 이강선, 1997. 환황해경제권 구축과 충청남도의 역할. 충남대학교 아시아지역연구소 심포지엄.



자료: 이강선, 1997. 환황해경제권 구축과 충청남도의 역할. 충남대학교 아시아지역연구소 심포지엄.

- 강용기(2005)는 환황해권의 범위를 한국 서해안과 한국 서해안에 인접한 중국 동부중 상해 이북지역을 의미하는 것으로 중국 랴오닝성에서 장쑤성, 상하이시,

그리고 동중국해 북부에 이르는 것으로 정의하고 있다.



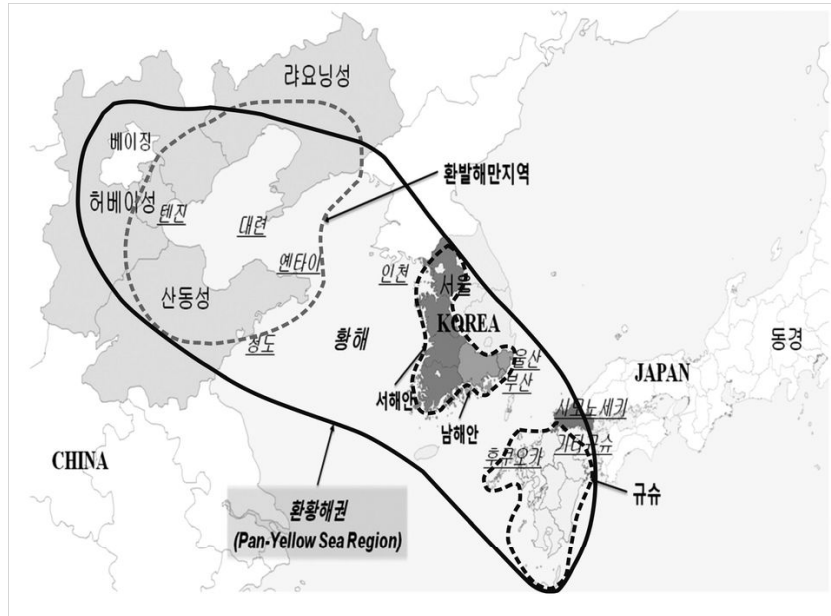
자료: 강용기, 2005. 환황해권 지방정부간의 협력과 관리체제 구축. 한국자치행정학보, 제19권 제3호.

- 경기개발연구원(2008)은 환황해경제권의 지리적 범위로 중국의 동북연안지역인 요녕성에서 절강성에 이르는 연안지역과 우리나라 서해지역, 일본의 일부지역을 포함하는 것을 규정하고 있음.



자료: 김군수 외, 2008. 환황해권 경제협력에 대한 연구. 경기개발연구원. 정책연구 2007-57.

- OECD(2010)에서는 환황해권의 지리적 경계로 중국북부 해안지역(환발해만), 일본 서남 해안지역(큐슈), 한국의 남해안과 서해안지역을 포괄하는 협의의 환황해권을 제시하고 있음.
- 중국(산둥성, 허베이성, 랴오닝성, 텐진), 일본(후쿠오카현), 한국(경기도, 충청남도, 전라북도, 전라남도, 인천, 경상남도, 부산, 울산)



자료: OECD, 2010. 환황해권 초국경도시권 협력.

- 장운정(2010)는 환황해권을 크게 중북 북부해안지역(환발해만), 일본 서남해안지역(큐슈), 그리고 한국의 남해안과 서해안 지역을 포괄하고 있음. 그러나 환황해권의 지리적 경계가 정확히 어디인가에 대해서는 의견이 엇갈리고 있다고 주장



자료: 장운정, 2010. 중국 환황해 주요도시 발전전략 연구.

- 국토해양부(2011)에서는 한국 서해안권과 남해안권(일부), 중국 저장성 이북 동부연안지역(랴오닝성, 허베이성, 산둥성, 장쑤성, 저장성, 베이징시, 톈진시, 상하이시), 일본 규슈를 포함하는 광의의 환황해권과 한국의 서해안권, 중국의 상하이 이북 동부연안지역(환발해만권), 일본의 규슈(일부)를 포함하는 협의의 환황해권을 제시하고 있으나, 협의의 개념을 사용.<sup>4)</sup>



〈표 2〉 기존연구에서의 환황해권의 범역비교

구 분		한 국	북 한	중 국	일 본
이강선(1997)		충남, 인천, 경기, 전북, 전남, 제주	평양, 남포, 개성, 평북, 평남, 황북, 황남	톈진, 상하이, 랴오닝, 허베이, 동, 장수, 저장	구마모토, 나가사키, 사가, 후쿠오카, 오이타, 미야자키, 가고시마
강용기 (2005)	협의	서울, 인천, 대전, 광주, 경기, 충남, 전북, 전남, 제주	평양, 남포, 평북, 평남, 황북, 황남	베이징, 톈진, 상하이, 랴오닝, 허베이, 산둥, 장쑤	-
	광의	협의+부산, 경남	평양, 남포, 평북, 평남, 황북, 황남	협의+헤이룽장성, 지린성, 저장성	큐슈전역
경기개발연구원(2008)		인천, 경기, 충남, 전북, 전남	-	요녕, 허북, 천진, 산둥, 강소, 사해, 절강	-
OECD(2010)		경기, 충남, 전북, 전남, 인천, 경남, 부산, 울산	-	산둥, 허베이, 랴오닝, 톈진	푸쿠오카
국토해양부 (2011)	협의	경기, 충남, 전북, 전남, 제주	-	허베이, 랴오닝, 산둥, 베이징, 톈진	후쿠오카
	광의	서울, 경기, 충남, 전북, 전남, 제주, 경남		허베이, 랴오닝, 산둥, 베이징, 톈진, 장쑤, 저장, 상하이 <sup>6)</sup>	구마모토, 나가사키, 사가, 후쿠오카, 오이타, 미야자키, 가고시마



[그림 2] 환황해권의 범위

- 6) 상하이는 그 영향력이 주변지역에만 국한되는 것이 아니라 국가 전체에 영향을 미친다는 점에서 환황해권에 포함시키는 것이 적절하지 않다고 보는 견해도 있다(OECD, 2010:24).

## 2. 환황해권의 현황

- 환황해권은 오래전부터 한중일 3국간 인적, 물적, 기술적 교류의 요충지로 해안 무역이 전성기를 누렸던 시기는 중국은 당나라, 한국은 신라시대, 일본은 야마토, 나라, 헤이안시대였음.
- 환황해권의 무역중심지는 중국의 랴오닝성과 산둥성, 한국의 서해안과 남해안, 일본의 큐슈지방으로 지역통합이 바닷길을 통해 활발하였기 때문에 ‘동아시아의 지중해’로 불리기도 하였음.
- 환황해권 지역통합을 견인한 것은 시장경제(다국적기업)와 지방분권화, 지리적 근접성임(OECD, 2010:29-30).

### [동아시아의 지중해]

항구도시간 상업적 교류가 활발하다는 이유로 Lombard & Aubin(1988), Gipouloux(1996)를 비롯한 많은 전문가들이 환황해권을 ‘동아시아의 지중해’라고 불렀다. 지중해와 환황해권은 지리적 위치, 면적, 형태 면에서 매우 유사하다(Ogawa, 2006). 실제로 두 지역 모두 북위 30-45° 사이에 위치하고 있고, 면적은 지중해가 250만km<sup>2</sup>, 환황해권이 220만km<sup>2</sup>로 매우 비슷하며, 주변이 대부분 육지로 둘러싸여 있다는 공통점도 있다. 대륙아시아의 관점에서 보면, 중국과 다른 동아시아 국가의 해안지역은 지금껏 변방에 지나지 않았다. 반면 해양아시아의 관점에서 보면 동아시아의 경제성장과 교류를 선도해온 것은 다른 아닌 항구도시였다. 환황해권의 주요 항구도시가 최근 경제적으로 크게 성장한 사실 또한 해양아시아 관점을 역설하는 것으로, 항구도시의 성장은 환황해권 지역개발 구도의 재편을 촉진시켰다. 사실, 남중국해부터 황해까지 이어지는 중구의 항구도시는 중국 시장개방과 경제성장이 원동력으로 작용해왔다. 일본 하계에서는 오랜 역사를 지닌 환황해권이야말로 긴밀한 네트워크만 형성된다면 무한한 성장을 거듭할 수 있는 최적의 지역이라는 주장도 나오고 있다(Hamashita, 1990). 심지어 일부 전문가들은 환황해권의 범위를 러시아의 블라디보스톡과 인도네시아의 발리까지 보고 있다.

출처: Kim W-B(2008). OECD, 2010. p.29에서 재인용.

- 환황해권이 차지하는 비중은 적지만, 인구 및 GDP비중은 높은 편임
  - 환황해권 면적은 세계의 0.5%, 한중일 3국의 8.0%에 불과하지만, 인구는 세계의 6.3%, 한중일 3국의 26.8%, GDP도 세계의 4%, 한중일 3국의 29.4%를 점유하고 있음(국토해양부, 2011;23).
- 이는 한중일의 경제활동, 자본 및 인력이 환황해권에 집적되어 있고, 거대한 시장이 형성되어 있음을 의미하는 것으로 중국성장과 함께 환황해권의 위상은 더욱더 높아질 것으로 예상됨.



〈표 3〉 환황해권지역의 경제규모

구 분	면적	인구(100만)	GDP(조원)
세계	148, 430,000	6,437	89,996.5
중국(2009)	9,506,930	1,335	5,763.3
동해연안지역	742,330	386	2,699.6
일본(2008)	377,835	127.3	5,563.3
큐슈	42,163	13.2	533.4
한국(2008)	99,646	49.8	979.5
서해안권	12,641	6.2	382.5
한국+중국+일본	9,984,411	1,512.1	12,306.1
환황해권(%)	797,134 (8.0)	405.4 (26.8*)	3,615.5 (29.4)

자료 : 국토해양부, 2011, 새만금 복합도시의 성공적 추진을 위한 환황해권(한중일)상생협력체계 구축을 위한 연구, p.24에서 재인용.

- 그러나 Gilbert Rozman(2010) 교수는 동북아 지역 국지권을 8개로 구분하고, 초국경 협력 및 지역공동체 형성을 평가하였음.
- 중-한 황해권은 서울-인천과 베이징-톈진을 핵심으로 경제교류가 가장 활발한 지역이나 ①가장 큰 문제는 정치 ②중국기술향상과 자국기업 경쟁력 강화로 연개 노동분업과 세력유지가 가능할지 의문 ③비전공유와 거버넌스 체제 개선에 대한 중국 태도 여하에 따라 장래가 결정 ④그러나 한중일 협력이나 초국경 도시권 협력에 중국은 여전히 소극적이라고 평가하였음.

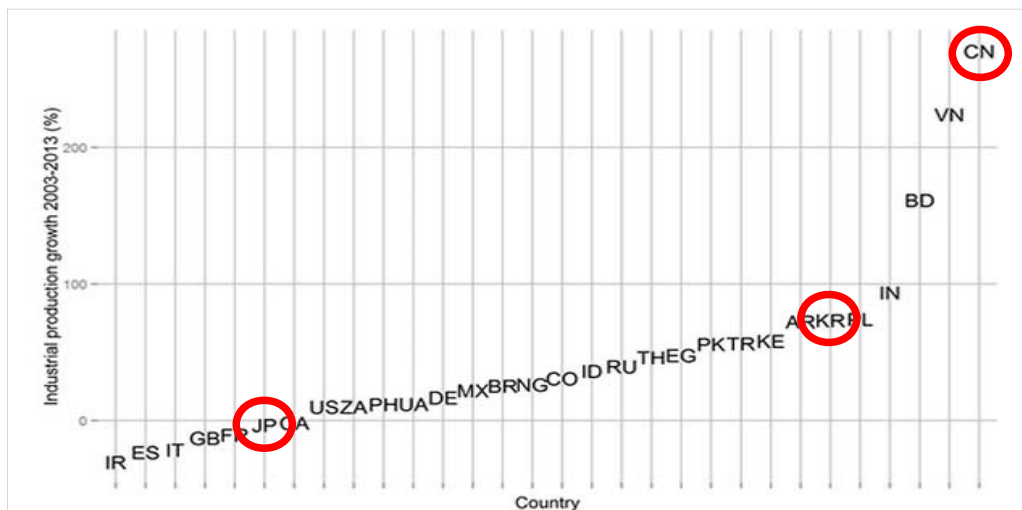
〈표 4〉 Gilbert Rozman(2010) 교수의 초국경 협력 및 지역공동체 형성 평가

국지권	비 전	신뢰	리더십	사회적다양성
중-한 환황해권	공유비전 의문	상대적 고	지자체적극, 다자주의 취약	상대적 높음
중-러 접경지역	공유비전 무	저	취약	저
중-러-북 회랑	의문스러운 비전	저	일방적	저
러-일 해양권	공유비전 무	저	결여	저
남-북-일 해양지역	공유비전 무	매우 취약	매우 취약	매우 낮음
중-북 접경지역	공유비전무, 중국의 야심	매우 취약	일방적	매우 낮음
한-일 해협권	형성중		상대적 강	고
중-일 해양권	공유지번 무	저	취약	중간수준

자료 : 김원배, 2012, 대국굴기와 한반도 : 동북지구를 중심으로, 국토연구원 2011년 제4차 한반도포럼 발제자료.

### 3. ‘환황해권 시대’ 도래의 의미

- 물리적 실체로서 환황해권은 과거부터 존재하던 바인데, 21세기 초반인 지금 시점에서 우리는 왜 ‘환황해권 시대’를 이야기하는가에 대한 심도 있는 논의가 필요함. 즉 작금의 세계 경제, 정치, 문화 각 측면에서 ‘환황해권 시대’는 어떠한 의미를 갖는가?
- ‘환황해권 시대’의 도래라는 말에는 몇 가지 의미가 혼재되어 있음. 즉 ① 한·중·일 등 환황해 인접 국가들의 경제가 글로벌 경제에서 차지하는 비중의 상승, ② 환황해권 역내 무역이 글로벌 경제에서 차지하는 비중의 상승, ③ 글로벌 경제의 소비지로서 환황해권의 부상 등 의미가 있음
- 환황해권 국가인 한·중·일의 경제가 글로벌 경제에서 차지하는 비중은 13.5%(1983, GDP)에서 20.8%(2013, GDP)로 급격한 증가세를 보이고 있으며, 이 중 국가별로는 중국이 성장세를 주도하고 있음<sup>7)</sup>(2%, 1983 → 12.2%, 2013)



[그림 3] 국가 간 산업생산 성장률 비교(2003-2013)

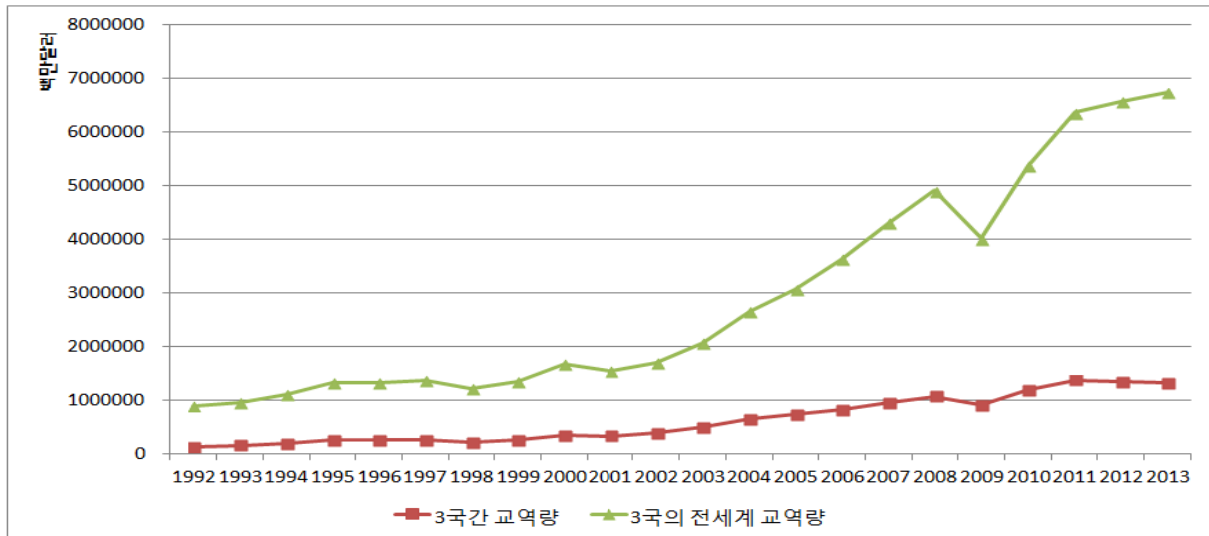
자료 : Economist Intelligence Unit(<http://www.eiu.com/>)

- 환황해권 국가 간 역내 무역의 비중은 14.2%(1992)에서 19.6%(2013)로 급성장하여 글로벌 무역의 주요 권역으로 부상함<sup>8)</sup>. 동기간내 3국의 전 세계 교역액은 652% 성장하였으며, 3국간 교역량은 937.2% 증가함.

7) GDP를 국가별로 살펴보면, 1983년 기준 전 세계 GDP 11조 6,002억 달러 중 중국이 차지하는 비중은 2.0%, 일본 10.5%, 한국 0.8%로 나타났고, 2013년에는 전 세계 GDP 75조 6,218억 달러 중 중국이 12.2%, 일본 6.5%, 한국 1.7%에 달함.(World bank).

8) 한·중·일 3국의 전 세계 교역액은 1992년 기준 8,950억 달러였으며, 그 중 3국간 교역액은 127억 달러로 그 비중은 14.2%를 차지함. 2013년 기준으로 6조 7,300억 달러 중 3국간 교역액은 1,319억 달러로 그 비중은 19.6%에 달함(UNcomtrade).

- 국가별로는 중국의 교역액 증가율은 1,808.2%, 일본 586.1%, 한국 764.5%에 달함



[그림 4] 한중일 3국간 교역량 비중(1992-2013)

- 그러나 가장 큰 변화는 세계의 소비지가 과거 미국이나 유럽에서 중국으로 바뀌고 있다는 점으로, 중국이 세계의 소비지로서 글로벌 경제성장의 축으로 자리 잡는다는 의미를 가지고 있음. 단, 이는 전통적 소비지인 미국이나 유럽을 대체한다기보다 하나의 새로운 축으로 부상하고 있다는 의미로 이해해야 함
  - 전세계 수입중 중국의 수입은 2001년 3.9%에서 2014년 13.4%로 증가함.<sup>9)</sup>
- 결국 ‘환황해권 시대’의 도래는 핵심적으로 중국경제의 성장과 그 역할이 세계의 생산거점에서 소비거점으로 전환하는 것과 밀접한 관계를 가지고 있음

#### [세계 경제성장의 동력에 대한 이해]

- 우리는 경제성장의 생산 측면에서 이해하는 데 익숙해져 있는데, 가령 세계경제의 성장이 생산활동이 가장 왕성한 지역이 글로벌 경제 성장의 견인차가 된다는 편견을 가지고 있음
- 그러나 생산과잉이 만연한 글로벌 경제에서 경제성장의 동력은 생산된 재화와 서비스를 소비해 줄 수 있는 구매력이 있는 지역이라고 보는 것이 타당
- 20세기 2차 세계대전 이래 미국은 대다수 국가가 생산한 재화와 서비스를 소비하는 국가로서 세계경제성장을 이끌어 왔으며, 따라서 미국은 그 거대한 소비력으로 인해 세계경제의 유지와 성장에 결정적 공헌을 했음
- 특히 미국은 소비력뿐 아니라 과학기술 및 혁신활동에 있어서 세계경제의 성장을 주도했으며 이것이 바로 팍스아메리카나(Pax Americana)의 물질적 기초가 되었음
- 중국이 향후 세계 경제성장의 동력이 될 것이라는 전망은 중국이 생산기지로서뿐 아니라, 기존 경제성장의 성과를 바탕으로 형성된 거대한 중산층과 정부가 성장한 소비력을 통해 세계 각국이 생산하는 재화와 서비스를 구매할 것이라는 기대에 기반하고 있음

9) 2001년 기준 전 세계 수입액 6조 2,696억 달러 중 중국 수입은 2,435억 달러로 그 비중은 3.9%였으나, 2014년 기준 전 세계 수입액 14조 6,433억 달러 중 중국 수입은 1조 9,580억 달러로 그 비중은 13.4%로 동기간내 134%의 성장률을 보임.(UNcomtrade)

- 이는 기존 한·중·일 3국 간 국제분업구도에 근본적 변화를 가져올 것으로 예상되는 바, 중국이 일본과 한국으로부터 소재와 부품을 수입하고 이를 가공·조립하여 북미와 유럽에 수출하던 것에서 중국의 내수시장 수요에 대해 각국이 경쟁하는 구도로 전환함을 의미.
- 또한 중국의 구매력 확대는 한국의 경제성장에 유리한 기회를 제공할 것으로 기대하나, 동시에 한·중·일 간 기술격차 축소에 따른 산업경쟁도 한층 치열하게 진행될 예정임.
- 전반적으로는 이러한 경쟁과 협력은 환황해권 경제성장과 역내 무역을 더욱 증대시키는 방향으로 진행될 것이며, 한국이 어떠한 역할을 할 수 있는지는 이러한 경쟁과 협력에서 한국의 포지셔닝을 어떻게 하느냐에 의존함.
- 지역 차원에서 보면, 중국의 경제성장은 사실상 중국의 연해지역이 주도했으며, 이들지역은 중국에서 가장 활력이 있고 경제수준이 높은 지역임. 한국 또한 동남권 주력산업이 둔화하는 가운데, 서해안권 지자체의 성장세가 두드러짐. 특히 충남은 이러한 발전축의 이동에서 가장 많은 수혜를 입고 있는 지자체임.
- 일본의 경우, 도쿄와 오사카 권역에 이은 제2의 경제권역으로서 기타큐슈에서 자동차부품 산업과 반도체 산업을 중심으로 공업화가 진행 중임.

#### [역사는 반복되는가? 21세기 환황해권 시대와 과거와의 차별성]

- 19세기 중엽까지도 중국은 동아시아의 정치, 경제, 문화의 중심 국가였으며, 이는 중화사상으로 집약적으로 표현되었음
- 중국은 고도로 발달한 농업문명을 기반으로 동아시아 국가들 중 모든 분야에서 중심적 위치를 차지하였고, 이는 정치, 문화적 패권의 경제적 기반을 제공
- 당시 중국과 이웃나라와의 관계는 중심과 변방의 관계였으며, 무역에 있어서도 조공무역이 주요한 교역형태의 하나였으며, 사(私)무역은 접경지역을 중심으로 이루어졌고 그 품목 또한 토산품 위주였음
- 그러나 19세기 중엽 이래 중국, 일본, 한국은 근대화 과정으로 소용돌이에 휩쓸리게 되었고, 지난 150년 간은 동아시아 국가들의 근대화와 이에 따른 새로운 국제질서로의 편입과정이었음
- 사회주의 혁명을 거쳐 동아시아 3국 중 가장 늦게 근대화 물결에 합류한 중국은 지난 30년 간 눈부신 경제성장을 이루었으며, 경제규모로는 이미 일본을 제치고 세계2위의 경제대국으로 자리 잡음
- 이 과정에서 중국은 근대화 후발주자로서 미국, 일본 등 해양세력이 주도하는 세계질서에 편입되었으며, 그 과정에서 중국과 이웃나라와의 관계는 과거의 수직적 관계(또는 주종관계)가 아니라 형식적이거나 수평적 관계로 정립되었음
- 그럼에도 불구하고 경제분야에서 중국은 여전히 추격성장의 과정에 있으며, 경제규모를 제외한 정치, 문화 측면에서 아직 과거와 같은 중심국의 지위를 회복할 것이라고 단언하기에는 시기상조임
- 따라서 비록 중국의 경제성장이 과거 중국 중심의 동아시아 질서로 회귀하는 듯한 모습을 보일지라도 그 본질상 현재와 과거는 상이한 차이를 보이고 있음

#### 4. 환황해권 초국경 협력네트워크 구축과 대응과제

- OECD(2010)에 따르면, 한국, 중국, 일본은 ‘환황해권’을 중심으로 긴밀한 산업 네트워크를 형성하여 세계무역에 대한 Share를 점차적으로 확대중임.
- 환황해권 내 지역통합이 시작된 것은 1990년대 이래 지방자치권 강화와 세계화의 물결 속에 기업부문이 국경을 사이에 둔 지역간 경제적 상호보완성을 이용해 이익을 추구하면서 부터임. 경제통합에 뒤이어 환황해권내 다른 여러부문에서도 광범위한 지역간 네트워크가 형성되기 시작했음(OECD, 2010;55).
- 생산네트워크 → 운송 네트워크 → 사회문화적 네트워크 → 환경네트워크로 이행

〈표 5〉 환황해권 초국경적 협력 네트워크 구축현황과 대응과제

구분	현 황	대응과제
생산네트워크 (하드인프라)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•남북무역형태에서 산업내무역</li> <li>•초국경적 생산네트워크 발전</li> <li>•수평적 분업형태로 착근</li> <li>•조선, 자동차, 전자, 철강에 강세</li> <li>•개구리도약형 모델로 진화</li> <li>•수출구조간 동조화 및 경쟁심화</li> <li>•동종산업 내 부품 및 부분재 역내교류 증가</li> <li>•가치사슬상류부분으로의 이동뚜렷</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•환황해권경제발전에 대한 지방중앙정부간 관심의 차이</li> <li>•지역내 지방정부들간 과열 경쟁</li> <li>•지역내 투자저조(소규모 노동집약적 제조, 투자흐름 비대칭)</li> <li>•지식자산공유기반 취약(기술 및 서비스표준화 선결과제)</li> </ul>
운송망통합 (소프트인프라)	<ul style="list-style-type: none"> <li>•항공/해상운송에 의존(남북분단)</li> <li>•항공이용객 및 여객선 이용객 증가</li> <li>•해상운송(컨테이너 화물운송)이 상품 운송의 핵심</li> <li>•역내 허브항만을 위한 경쟁치열</li> <li>•혁신적 해상교통시스템 개발</li> <li>•중앙/지방정부의 항만물류 지원강화</li> <li>•항공화물의 증가</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•일일비즈니스권 확대(항만서비스 제고, 초고속 열차/고속도로 이용 도시와 배후지역 연결)</li> <li>•멀티허브형 항만시스템 구축(자체특새시장 확보, 초국경 운송정책협력 필요)</li> <li>•고부가가치 물류기능 향상</li> <li>•수출량과 수입량의 균형(새로운 교역상품개발, 경제/무역/교통부문간 수평적 협력관계 도모)</li> <li>•항만배후지역 확대(복합운송 향상)</li> <li>•초국경적 제도통합 가속화(물류표준화)</li> </ul>
사회문화적 네트워크	<ul style="list-style-type: none"> <li>•역사적 연계통해 사회적자산(문화적 연계) 축적</li> <li>•근로자 및 유학생 등 인적자원 교류 증가</li> <li>•관광을 통한 인적/문화적 교류증진</li> <li>•학술기관을 통한 인적/지적자원 교류</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•언어장벽 해체</li> <li>•외국인 위한 생활환경 및 관광편의 개선</li> <li>•관광 불균형 시정, 지역별 브랜드화 추구</li> <li>•다자간 학문연계 추진(경제, 교통, 환경 등에 대한 공동연구 및 공동특허활성화, 싱크 탱크간 네트워크 구축)</li> </ul>
환경협력	<ul style="list-style-type: none"> <li>•기상변화에 취약에 지역입지</li> <li>•대기, 수질 등 초국경적 환경문제해결 위한 다자간 협력을 마련</li> <li>•주요도시간 공통의 환경문제 극복경험</li> <li>•환황해권 내 양자간 환경협력</li> <li>•기후변화에 대응한 초국경 지역네트워크 구축협력</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•수평적/수직적 협력구조 강화</li> <li>•기후변화문제를 전담하는 지역기반 기틀 구축</li> <li>•이해당사자들의 참여 확대(시민의 적극적인 참여유도)</li> </ul>

자료: OECD, 2010, 환황해권 초국경도시간 협력(번역본), pp.55-156을 정리.

- 향후 중국 연해지역으로의 산업집적, 세계적 기업들의 연계증가 및 환황해권지역에 대한 투자증가, 동북아지역의 산업 및 경제네트워크 환경변화 등으로 3국의 역내 의존은 더욱 강화될 것으로 예상(국토해양부, 2011:52).

### Ⅲ. 국내외 초국경 협력정책 및 네트워크 동향

#### 1. 중앙정부 차원<sup>10)</sup>

##### 1) 발트해지역(Baltic Sea Region)

- 발트해지역은 한자동맹(Hanse League) 덕분에 북유럽과 발트해 지역의 도시간 연계가 활발해졌고, 해상무역이 발전하면서 도시들이 크게 번성했음.
- 발트해는 세계 최대의 염해라는 점에서 생태학적으로 취약한 동시에 독특한 특징을 지님. 발트해의 해양환경에 대한 우려는 이 지역의 다양한 환경보호 활동을 통해 꾸준히 제기됨.
- 발트해 지역 10개국은 유럽위원회의와 함께 발트해 21(Baltic 21)을 수립하였고, 발트해는 지속가능발전을 위해 공동의 목표를 채택한 세계 최초의 지역이 되었음.
- 발트해지역 유럽연합전략(EUSBSR)은 유럽 최초의 광역지역전략이며, 11개의 EU 국가와 3개의 EU인접국가가 참가하고 있음.



[그림 5] 발트해지역

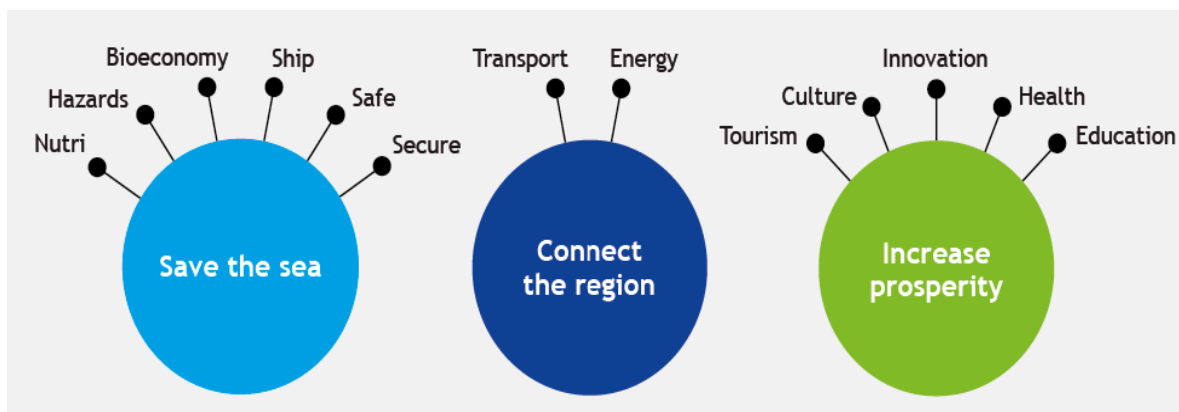
10) 중앙정부가 독립적으로 추진하는 것 뿐 아니라, 지방정부 및 도시정부, 민간 등이 협력하여 추진하는 것까지 포함.

- EU국가로는 스웨덴, 덴마크, 에스토니아, 독일, 라트비아, 리투아니아, 폴란드 등 8개국이며, 8천 5백만인구(EU인구의 17%)를 보유하고 있으며, EU인접국가는 러시아, 노르웨이, 벨라루스 등 3개국임.
- 발트해지역은 과거 공산주의 국가와 서구 자본주의 국가가 혼재해 있어 환황해지역과 체제나 성격면에서 유사함

○ EU 발트해 지역의 3대 전략목표 및 하위요소

전략목표		하위요소
해양의 보전	2020년 양호한 환경지위 달성	청정해양, 풍부하고 건강한 야생동물, 깨끗하고 안전한 항해
지역간 교류협력	역내 수송망 및 인적교류 개선	운송조건개선, 신뢰할 수 있는 에너지시장, 역내 인적교류, 초국경간 범죄퇴치 공조
지역발전	역내 경쟁력과 매력의 증진	단일시장의 심화, 유로2020전략 이행, 발트해지역 국제경쟁력 개선, 기후변화에 대한 적응, 위험예방 및 관리

자료 : EUSBSR, 2014, A Beginner's Guide to the Baltic Sea Region Strategy.

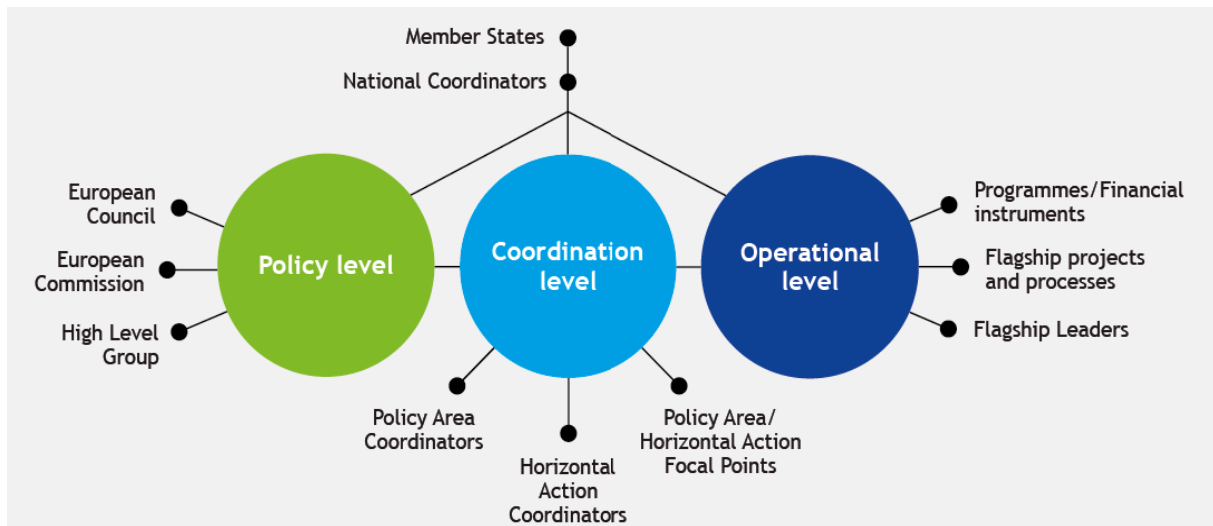


[그림 6] 발트해지역 목표 및 정책영역

자료 : <http://www.balticsea-region-strategy.eu/> (2015년 5월 30일 접속)

○ 발트해 지역의 거버넌스 체계

- 발트해 지역의 거버넌스 체계는 정책수준, 조정수준, 실행수준에 따라
- 정책수준에서는 유럽연합이사회, 유럽연합집행위원회, 높은수준의 그룹, 조정수준에서는 정책영역 조정, 수평적실행조정, 정책영역/수평적실행촉진, 실행수준에서는 프로그램/재원, 선도프로젝트, 핵심리더 등간의 거버넌스체계를 구축함.
- 발트해지역의 강점은 국가차원의 발트해연안국협의회(council of the baltic sea states), 지역차원의 발트해연안국지역협력(baltic sea states sub-regional co-operation), 도시차원의 발트해도시연맹 및 발트해연안대도시포럼 등 모든 차원의 기구가 긴밀한 협력관계를 유지하는 데 있음.



[그림 7] 발트해지역 거버넌스체계

자료 : <http://www.balticsea-region-strategy.eu/> (2015년 5월 30일 접속)

## 2) 지중해연합(Union for the Mediterranean : UfM)

- 2008년 프랑스 사르코지 대통령의 지중해권 불력주장을 계기로 “지중해연합”을 출범
- EU 28개국과 지중해 연안의 중동 및 북아프리카국가 15개국 등 43개국이 해양자원, 해양환경, 해양안보, 해상운송 분야 등에서 협력을 강화하기로 합의



[그림 8] 지중해 연합

자료 : 한국경제매거진, 2008.7.28(<http://magazine.hankyung.com>)



- 지중해연합의 기본구상은 1995년부터 추진된 EU-지중해 국가간 경제협력 활성화를 위한 “Barcelona Process”에서 비롯된 것으로보다 발전된 형태의 지중해연합이 출범하게 된 것임. EU는 지중해 연안국과 2010년 이내 자유무역지대 조성을 위해 “Barcelona Process”를 추진해 왔으나, 남유럽의 정치적 갈등, 추진의지 부족 등으로 EU와 개별국가간 양자무역협정에 의해 수입관세 등이 부과되고 있는 상태임
- 특히, 종교, 문화적으로 갈등을 빚고 있는 중동지역을 포괄하는 지중해연합은 당초 프랑스를 주축으로 남유럽과 중동-아프리카 국가간 경제협력체를 구성하려는 움직임이었으나, 메르켈 독일총리가 지중해연합이 EU회원국의 남-북유럽간 경제통합에 대한 부정적인 영향을 제기함에 따라 EU회원국(27개국) 모두 지중해연합에 편입하는데 합의함(한국수출입은행, 2008:8-9).
- 비전
  - 지중해연합은 유럽과 지중해국가간 지역통합과 단결가능성을 증진하기 위한 목적으로 한 다자간 협력임.
  - 지중해연합은 평화, 민주주의, 협력과 번영의 지역으로 지중해를 변화시키기 위해 공유정치를 통해 활성화함.
- 미션과 권한
  - 지중해 오염의 저감, 바다 및 육상고속도로, 시민보호, 대안 에너지: 지중해 솔라플랜, 지중해비즈니스 이니셔티브
- 6대 핵심영역
  - 비즈니스개발(Business Development), 수송 및 도시개발(Transport & Urban Development), 에너지(Energy), 환경 및 수자원(Water & Environment), 고등교육 및 연구(Higher Education & Research), 사회 및 민간업무(Social & Civil Affairs) 등

### 3) 환황해경제기술교류회의

- 개최배경
  - 환황해경제기술교류회의는 2000년 ASEAN+3 정상회의에서의 한중일 3국간 경제협력증진에 대한 후속조치의 일환으로 환황해권 경제기술교류 협력강화를 위하여 제안
  - 한국 서남해안 지역과 중국 환황해지역 3시4성·일본큐슈지역 7현·3정령시간 경제교류를 통해 삼국간 무역, 투자, 산업기술협력의 확대를 도모
- 개최현황
  - 2001년 1월 제1회 환황해 경제기술교류회의를 개최한 이래 매년 한중일 3국이 번갈아 가면서 개최

- 제1회 회의(2001년 1월, 일본 후쿠오카시), 제12회 회의(2013년 11월, 중국 련윈강시)
- 환황해지역
  - 한국(서남해안 11개도시) : 부산, 인천, 광주, 대전, 경기, 충북, 충남, 전남, 전북, 경남, 제주
  - 중국(환황해 회의 : 3시 4성) : 베이징, 톈진, 상하이, 랴오닝, 허베이, 산둥, 장쑤성
  - 일본(큐슈지역 7개현 3정령시): 후쿠오카, 사가,, 나가사키, 구마모토, 오이타, 미야자키, 가고시마의 7현 및 후쿠오카, 기타큐슈, 구마모토 등 3정령시
- 목적
  - 한중일 삼국의 각 지역이 보유하고 있는 자금, 기술, 인재 등 지역자원을 상호 보완하여 무역, 투자, 산업기술교류확대와 지역간 교류를 촉진
- 성과
  - 지난 13년간 한국 1,175명, 중국 1,506명, 일본 1,662명 등 총 4,343명이 참가하여 비즈니스포럼, 대학총장포럼, 항만물류포럼 등을 통해 141건의 경제협력 사업 제안 및 실천

〈표 6〉 환황해경제기술교류회의

구 분	개최장소	논의의제
제1회(2001)	일본 후쿠오카시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제2회(2002)	전북 전주시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제3회(2003)	중구 위해시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제4회(2004)	일본 미야자키시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제5회(2005)	한국 대전시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제6회(2006)	중국 일조시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제7회(2007)	일본 구마모토시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제8회(2008)	한국 인천시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제9회(2009)	중국 연태시	무역/투자의 촉진, 과학기술교류의 촉진, 교육/인적교류촉진
제10회(2011)	일본 기타큐슈시	한중일 산업구조 고도화
제11회(2012)	한국 대전시	한중일 산업구조 고도화
제12회(2013)	중국 련윈강시	한중일 교류확대와 녹색(순환)경제 발전, 공동의 발전촉진
제13회(2014)	일본 사세보시	경제산업 시책의 상호이해, 정부지역간 교류의 촉진, 비즈니스 교류의 성과창출

#### 4) 한일(큐슈) 경제교류회의

- 추진배경
  - 1992년 일본 기타큐슈시에서 ‘코리아페스타’(한국우량제품전시상담회)를 개최한 것을 계기로 일본 큐슈지역과 ‘1993년 제1회 한일 경제교류회’를 개최한 이래 매년 양국이 번갈아 가며 개최(산업통상자원부, 2014;5)

○ 개최목적

- 일본 큐슈지방과의 경제교류를 통해 한일간 무역, 투자, 산업기술 협력의 확대를 도모
- 한일 양국이 중소기업을 중심으로 각각 보유하고 있는 자본, 기술, 인재 등의 서로 부족한 지역자원을 상호 보완하여 무역, 투자, 산업기술이 교류확대와 지역간 교류를 촉진

○ 개최현황

- 1993년 제1회 한일(큐슈) 경제교류회의 개최
- 2014년 제21회 한일(큐슈)경제교류회의 개최
- 경제산업 시책의 상호이해, 정부 및 지역간 교류의 촉진, 비즈니스교류의 성과창출

## 2. 지방정부 및 도시차원

### 1) 한일해협연안 시도현지사 교류회의

- 1992년 한일해협연안시도현지사교류회의가 1시 3도 4현(부산광역시, 경상남도, 전라남도, 제주도, 후쿠오카현, 사가현, 나가사키현, 야마구치현)를 중심으로 출범

○ 주요 교류협력 사업

- 청소년 교류사업 : 상호방문, 역사문화유적지 탐방, 공동수련프로그램
- 지사교류회의 : 환경보전 위한 환경기술 교류사업, 산성우 공동조사, 하천수질 생물검정 공동조사사업, 육수 및 그 집수역의 질소유동 조사
- 수산관계 교류사업 : 어업지원의 공동조사와 양식기술 공동연구, 어업인의 안전조업에 관한 정보교환, 어류공동방류사업, 어업인친목교류사업, 어선의 안전조업과 질서유지에 관한 정보교환사업
- 광역관광협의회 사업 : 관광홍보물 제작배포, 한일관광가이드북 발간, 관광설명회 개최, 배낭여행객 상로교류
- 경제교류촉진사업 : 한일해협연안 상품전식, 상담회 개최제안, 상품판매촉진단 파견, 상품구매상담회 개최, 경제교류단 파견 추진 등
- 주민친선 이벤트사업 : 전통민속예능공연과 축제교류, 아마추어 스포츠교류
- 지역전통공예 교류사업 : 전통공예인 교류사업, 공동팝플렛제작과 기술융화사업, 전시판매
- 연구기관 공동연구사업 : 한일해협권 지역산업의 상호교류촉진 방안, 한일해협권의 비교연구 등 공동연구 등
- 지역진흥단체 교류지원사업 : 여성정책전문단체 교류
- 기타 : 방재교류사업, 과학기술분야교류사업, 친환경농업분야 기술/정보교류사업, 만화페스티벌 등 제안

## 2) 환동해권 지방정부 지사성장회의

- 1990년대 초반 동북아시아에 화해와 협력이라는 탈냉전적 국제환경이 조성되면서 냉전시기 최대 피해지역이었던 동해와 면한 지역의 지방정부들이 지역간 교류와 협력을 통해 공동발전을 도모하고자 1994년 강원도, 중국 길림성, 일본 돗토리현, 러시아 연해주 등 4개 지방정부를 중심으로 결정
  - 1999년 제6차회의에서 몽골의 중앙도가 회원으로 가입하면서, 5개국 5개 지방정부가 회원단체로 활동
- 주요 교류협력사업
  - 관광촉진협의회 : 각 지역의 관광정보에 대한 정례/수시교환과 두만강 지역의 관광자원 개발, 해상항로(속초-나진-훈춘)를 이용한 환동해권 다국관광 전개, 지역간 관광사증수속의 전개 추진
  - 경제협의회 : 육해공 운송네트워크 구축 등 경제교류기반조성과 지역간 홈페이지 개설 및 사이버무역박람회 등 개최

## 3) 동북아시아지역자치단체연합(NEAR : The Association of North East Asia Regional Governments)

- 동북아시아지역의 공동발전 및 교류협력을 위해 6개국 광역자치단체, 즉 주(州), 성(省), 도(道), 현(縣), 아이막(Imag), 광역시(metropolitan city)로 구성된 동북아의 독립적인 지방협력기구.
  - 1996년 9월 창설 이래, 중국, 일본, 한국, 몽골, 북한, 러시아(6개국)의 73개 광역자치단체 회원과 4억4600만 명의 인구를 포용하고 있으며, 5개 읍저버 자치단체, 2개의 국제 지역협력기구(AER, R20)와 지역의 전문연구소 등을 파트너로 하여 교류, 협력
- 창설배경
  - 대립과 긴장에서 우호와 협력으로
  - 세계경제의 뉴트런티어 부상과 동북아의 상호결속 요청
  - 21세기를 향한 동북아 교류협력의 중심 국제기구 필요성 증대
- 목적
  - 세계 3대 경제축을 형성하며 <세계의 중심>으로 부상하고 있는 동북아시아는 상호간 다양한 분야의 활발한 교류협력 활동으로 동북아시아지역의 공동발전 가능성이 증대 되고 있음.

“〈연합〉은 동북아시아지역의 자치단체들이 호혜·평등의 정신을 바탕으로 모든 자치단체 간의 교류와 협력네트워크를 형성함으로써 상호이해에 입각한 신뢰관계를 구축하여 동북아시아지역 전체의 공동발전을 지향함과 동시에 세계평화에 기여함을 목적으로 한다.” (연합헌장제1장제2조)

## ○ 임무

- 동북아시아 간 교류 활성화 및 결속 강화
  - 동북아시아 전 지역에 대한 성장파트너
  - 동북아시아 간 지식과 경험 교류 촉진 및 지원
  - 미래를 위한 청년 참여활동을 촉진 및 지원
- 동북아시아 공동발전을 위한 실질적인 방안모색
  - 동북아시아에서 균형 잡힌 성장전략을 촉진
  - 회원단체에 자문, 전문지식, 정보, 활동프로그램을 제공하며 회원단체가 직면한 사회, 문화, 경제, 환경문제에 대응할 수 있도록 지원
- 국제협력네트워크를 통한 국제경쟁력강화에 기여
  - NEAR 가치와 부합하는 다른 유관기관, 공공기관, 민간기업 파트너십 활용
  - NEAR 이미지를 대외적으로 고취시키기 위한 관련 네트워크 단체와 지방사회 경제활동가들 및 정치인들을 참여

## ○ 회원단체





[그림 9] NEAR회원단체([www.neargov.org](http://www.neargov.org))

#### ○ 사무국

- 1996년 창설 이래 2년 임기의 의장단체가 사무국 운영을 병행하는 순회사무국 운영방식
- 2004년 4년 임기제 상설사무국 운영 합의, 경상북도 상설사무국 유치 제안, 합의하였고, 운영예산은 경상북도가 전액 부담
- 2012년에는 상설사무국을 대한민국 경상북도에 두는 것으로 합의 일관성, 지속성확보
- 현재 17명의 상근 및 파견인원 합동근무, 운영비는 연간 100만달러(한화 11억원 / 600만위엔/1억2,000만원 상당)내외, 경상북도와 포항시가 부담

### 3) 동아시아경제교류추진기구(OEAED)<sup>11)</sup>

#### ○ 창설

- 2004년 11월 16일 환황해경제권 발전을 위한 지방으로부터 도전의 일환으로 3국의 10대 도시의 시장(행정)과 경제계 대표(민간)가 일본 기타큐슈에 모여 동아시아 경제교류추진기구를 창설(The Organization for the East Asia Economic Development)를 창설

#### ○ 목적

- 도시의 연대, 경제교류, 상호네트워크 강화를 비롯하여 경제활동 및 도시간 교류의 활성화 추진, 환황해지역에 있어서의 새로운 광역 경제권 형성과 함께 동아시아경제권의 발전에 공헌

#### ○ 회원도시

- 한국의 부산, 인천, 울산, 중국의 대련, 톈진, 연대, 청도, 일본의 후쿠오카, 기타큐슈, 시모노세키 10개 도시

#### ○ 회원단체

- 부산상공회의소, 중국국제상회 대련상회, 후쿠오카상공회의소, 인천상공회의소, 기타큐슈상공회의소, 중국국제 상회 청도상회, 시모노세키상공회의소, 중국국제상회 천진상회, 울산상공회의소, 중국국제상회 연대상회

#### ○ 5대 중점과제

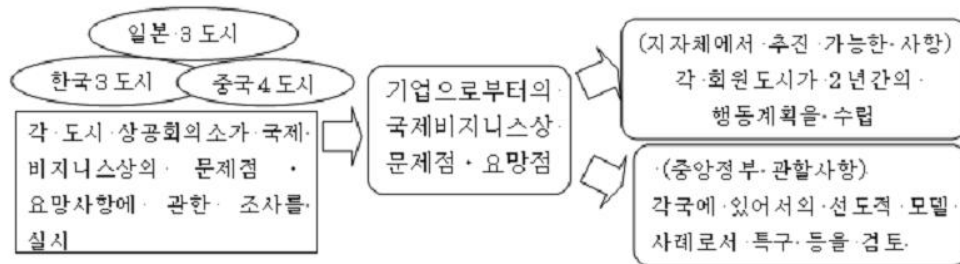
- 지역 한정관 ‘동아시아 FTA’창설 추진 : 2개국간 FTA협상에 있어서도 농업문제 등으로 인해 교착상태에 빠져 있는 점을 감안하여 지방정부가 관여할 수 없는 관세문제를 제외하고, 지방도시간에서 물류의 흐름을 순조롭게 하는 시스템(통관수속의 간소화, 코스트 절감, 항만 사용료 및 착륙료 우대조치 등)을 만들어 FTA와 같은 효과를 낼도록 함.
- 환황해 환경모델지역 창출 : 환경에 대한 배려와 산업활동의 양립을 도모하여 새로운 순환형 사회를 창출함으로써 환황해지역이 “세계의 환경모델 지역”이 되도록 함
- 뉴 비즈니스 창출시스템 구축 : 국경의 넘어선 산업클러스터 육성과 이를 지원하는 시스템 구축을 추진함과 동시에 환황해 10개 도시간 규제완화 실현과 비즈니스환경 정비에 주력
- 환황해 관광브랜드 전략 전개 : 환황해 역내외로부터의 관광객을 유치하기 위해 “환황해의 해” 등 대형 캠페인을 전개하여 세계를 향해 정보를 발신함으로써 환황해 브랜드를 확립
- 기술교류·인재육성 플랫폼 형성 : 회원도시에 있는 기술계 주요대학간 공동연

11) 동아시아 경제교류 추진기구(<http://www.oaed.com/kr/outline/>, 2015년 5월 27일 접속)

구나 단위 호환성을 비롯하여 학술교류를 추진하는 한편 산학협력 기관을 네트워크화하여 국제적 산학협력을 추진

○ 환황해 ACTION의 수행

- 환황해 ACTION(Active Cooperation for Trade, Investment and Other Needs)이란 회원도시의 각 상공회의소(일본, 한국) 및 국제상호(중국)가 시내기업에 대해 3개국 내 비즈니스상의 문제점,요망사항에 대한 조사를 실시한 후, 해당 회원도시가 모든 문제점, 요망사항에 대해 개별 행동계획을 수립하여 각 시장의 책임하에 계획을 단기간에 실행하는 공동사업
- 특징 : ①각 도시 시장이 2년에 한번씩 개최하는 기구총회(11월, 청도)에서 액션플랜 실행에 관한 양해각서에 서명함으로써 실효성을 담보 ②정부레벨의 문제에 대해서도 각국의 중앙부처와의 연계를 통해 검토 ③단기간(2년간)에 문제 해결을 하도록 하고 플랜의 진전상황을 정기적으로 검증 분석



자료 : 동아시아 경제교류 추진기구([http://www.oeaed.com/kr/pys\\_action/](http://www.oeaed.com/kr/pys_action/))



[그림 10] 동아시아경제교류추진기구 참여도시

자료: <http://www.oeaed.com/guide/>



### 3. 시사점

- 유럽의 초국경 협력네트워크는 EU의 지역간협력프로그램(INTERREG)을 도입하면서 전개과정에 상당한 영향을 받게 되었음.
  - 발트지역 사례 역시 EU의 초국경프로그램에 포함되어 있으며, 환황해권 초국경 협력네트워크 형성에 시사점을 줄 수 있는 모범사례임.
  - 비전 및 전략목표, 거버넌스시스템이 체계적으로 구축되어 있음.
- 동아시아 지역의 국제교류의 특징은 비정치적 영역에서의 교류와 협력을 통한 공동번영을 추구하고 있음. 경제교류와 협력에 중점을 두고 있음.
  - 동아시아 지역에서는 북한문제, 영토문제, 역사문제 등 다양한 갈등요인이 존재하고 있어 국가차원의 협력이 원활하지 않고, 지방정부간 교류와 협력에도 이러한 점들이 영향을 미치기 때문임.
- 동아시아 지역의 국제교류는 짧은 역사성으로 인해 기구의 조직구조와 운영시스템 및 협력사업들이 아직까지 미흡함
  - 지방정부의 국제협력에 대한 경험이나 지식, 사전분비가 미흡한 상황에서 탄생했기 때문에 많은 시행착오경험
- 지방정부가 주도하고 기업과 민간이 참여하는 형태를 추진되고 있지만, 기업과 민간의 적극적인 관심과 참여부족으로 산관학연간 연계가 미흡함
  - 산관학연간 느슨한 연계로 지역기구의 활동은 활성화되지 못하고 있고, 협력사업 역시 구체적인 성과창출로 연결되지 못하며, 지속적인 교류협력에도 부정적임
- NEAR는 지역 최대의 지방정부가 중심이 되는 국제기구로 성장하고 있음. 분과 위원회를 중심으로 다양한 협력프로젝트를 제안 및 추진해오고 있으며, 회원단체들의 적극적인 참여와 정보교류 및 구체적인 이익을 창출할 수 있는 협력 프로젝트 개발화 활성화를 지향하고 있음
  - 경북 포항시에 사무국이 입지해 있고, 회원단체에서 직원을 파견하여 근무하고 있으며, 비교적 안정적이고 지속적인 운영비를 지원하고 있다는 차원에서 앞에서 살펴본 지방정부가 주도하는 교류협력기구 중에서는 가장 활성화되어 있는 것으로 판단

## IV. 환황해권 도래에 따른 충남의 대응전략

### 1. 환황해권의 미래 전망

#### 1) 환황해권 초국경적 협력강화 전망

- 한중일 3국의 국토발전축은 우리 나라를 기준으로 보았을 때 환황해권, 환동해권

및 한일해협권을 중심으로 점차 강화되어 가고 있음.

- 우리 나라 서해안 지역의 경우 환황해 지역에 속하는 중국연안 지역이 지역발전전략 수립에 큰 영향을 미치며, 이 지역에서의 성장동력 창출과 협력이 미래 발전으로 관건으로 자리잡고 있음(장윤정, 2010; 84).



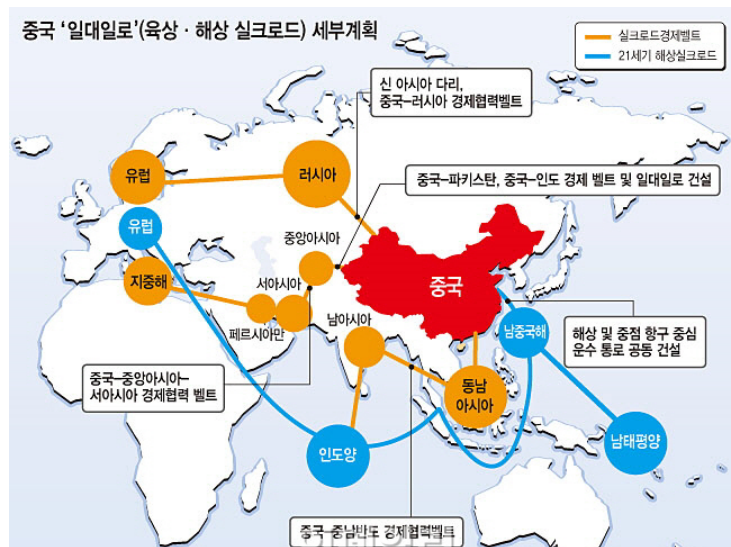
[그림 11] 한반도와 주변 국가의 국토발전축

자료: 국가균형발전위원회 연구자료(2008); 문정호(2009)에서 재인용.

- 환황해지역은 유럽경제권에 비해 아직 국경의 장벽이 현실적으로 남아있고 북한과의 협력여건이 성숙하지 않아 정치적으로 불안정한 상태에서 국가간 직접연계는 실현가능성이 매우 낮다고 할 수 있음(장윤정, 2010: 109).
- 그러나 동북아의 지역화 경향과 한중일 3국간 정책적 공조필요성이 날로 중요해지고 있음을 고려할 때 환황해 지역의 협력강화는 피할 수 없는 현실이 되고 있음.
- 따라서 이러한 시대적 요구와 지리적 열세를 해결하기 위해서는 국가보다 도시나 지역이 더 현실적으로 유용한 공간적 협력대상이 되고 있으므로 소경제권별 대도시 및 경제권역간 협동적 개발이 향후 환황해지역 초국경 연계협력의 주요수단으로 활용될 것으로 전망됨
- 시대적 상황에 따라 한중일 3국의 지역발전 전략은 다른 나라의 거대지역 형성 등 지리경제적 여건을 최대한 반영하면서 동시에 자국의 성장축과 성장거점 육성을 위한 중심지 전략을 채택하고 있음
- 각국의 지역발전전략은 이미 국내 차원에서의 발전전략 운용이 아닌 국제관계 속에서의 국가 및 지역경쟁력을 고려한 개방화의 연계전략을 구체화해 가고 있음.

## 2) 중국의 국가핵심전략 변화 전망

- 중국 정부는 2014년 12월 뉴노멀(新常态)시대<sup>12)</sup>의 도래를 천명했으며, 실제로 각 지역도 저성장 추세가 두드러짐에 따라 2015년 1~2월에 개최된 양회(两会)에서도 뉴노멀 시대에 대한 대응이 강조됨.
  - 지방정부도 뉴노멀 시대의 시작을 인지하고 뉴노멀에 능동적으로 대응하기 위한 전략을 추진중임.
- 중국정부가 중국의 꿈(中國夢)을 실현하기 추진하고 있는 일대일로와 창장경제 벨트 등 광역경제 통합발전계획을 구상하고 있으며, 자유무역시범구 지정을 확대하고 있음.
  - 일대일로는 중국정부의 이니셔티브로서 실크로드경제벨트와 21세기 해양실크로드를 통칭하는 용어임.



[그림 12] 중국의 일대일로 세부계획

자료: 이데일리 뉴스(<http://www.edaily.co.kr/news>), 2015. 3. 29.

- 중국정부가 발표한 일대일로 프로젝트 로드맵은 육상 3개 노선, 해상 2개 노선 등 총5개 노선으로 추진(중국 → 남(중국)해 → 남태평양으로 이어지는 남선은 새롭게 등장)

12) ①맹목적 충동 소비문화가 사라지고 개성이 반영된 다양한 소비시장 형성, ②새로운 상품과 사업모델 출현으로 투자기회 증가, ③저비용 노동집약형 산업탈피와 고도기술도입으로 해외진출, ④신흥산업·서비스업·중소기업 영향력 확대에 의한 산업의 전문화와 스마트화, ⑤인구노령화와 농업인구 감소에 의한 노동집약형 산업구조에서 기술·자본집약형 구조로의 전환가속화, ⑥품질과 차별화에 다른 시장경제 주도, ⑦저탄소 친환경 추진, ⑧거품경제의 위험성이 지속되는 과정에서 리스크 관리능력 향상, ⑨생산과잉 문제해결, 시장기능 활성화.

〈표 7〉 중국 일대일로 신로드맵

구분	일대일로 신로드맵
일대	중국 → 중앙아시아 → 러시아 → 유럽
	중국 → 중앙아시아 → 서아시아 → 페르시아만 → 지중해
	중국 → 동남아시아 → 남아시아 → 인도양
일로	중국 → 남(중국)해 → 인도양 → 유럽
	중국 → 남(중국)해 → 남태평양

자료: 이봉길, 2015. 중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향. 한국무역협회, Trade Focus, vol. 14 no.16, p.2에서 재인용.

- 아시아, 유럽, 아프리카 지역 26개 국가와 지역의 인구 44억명(세계인구의 63%)을 직접적으로 연결(경제규모 약21억 달러로 전세계의 약29%, 상품 및 서비스수출의 23.9%차지)
- 일대일로 프로젝트를 강력하게 추진하는 이유는 첫째, 중앙아시아, 동남아시아 등 아시아 신흥시장 진출을 통해 경제성장의 동력을 확보하고, 중국의 과잉생산 및 과잉산업 문제를 해소하기 위함 둘째, 중국은 세계 최대 에너지 소비국으로 필요한 자원과 에너지를 안정적으로 확보하기 위함 셋째, 일대일로는 서부대개발의 업그레이드 버전으로 중국의 지역불균형 발전과 도농격차를 해소하고 이를 바탕으로 신장 등 소수민족의 독립 움직임까지 약화시키려는 것임. 넷째, 자국의 경제영토를 중앙아시아와 동남아시아로 확대하고 나아가 미국주도의 환태평양경제동반자협정(TPP)을 견제하고 지역경제 통합의 주도권을 확보하는 것(이봉길, 2015: 1~7).
- 일대일로 공동건설을 위해 주변국과의 5대 중점 협력 분야, 즉, 정책교류, 인프라 연결, 무역원활화, 자금유통, 민심상통 등을 발표

〈표 8〉 일대일로 5대 중점 협력분야와 주요내용

구분	주요내용
정책교류	△ 정부간 협력강화 △ 거시정책교류 시스템 구축 △ 대형프로젝트 정책지
인프라 연결	△ 구제핵심통로 건설추진 △ 아시아인프라 네트워크 건설 △ 북쪽한 교통로 우선 건설 △ 항만기초인프라 건설 △ 통일된 운수협력 시스템 구축 △ 에너지 기초인프라 상호연결 및 협력강화 △ 국가간 광케이블 네트워크 건설 등
무역원활화	△ 공동 자유무역지대 건설 △ 국가간 전자상거래무역 및 서비스 무역발전 △ 검역, 인증, 표준, 통계정보 등의 협력강화 △ 성실무역업체(AEO)상호 인정 △ 서비스업의 상호개방 확대 △ 신흥산업 분야의 협력 등
자금 유통	△ 아시아 통화안정 시스템 구축 △ 주변국 통화스왑 규모 확대 △ 결제범위와 규모 확대 △ 아시아 채권시장 개발 및 발전 △ 아시아인프라투자은행(AIIB)과 브릭스개발은행 공동추진, 주변국 정부 및 높은 신용등급 기업의 중국내 채권 발행지지 등
민심소통	△ 상호유학생 규모 확대 △ 중국 매년 1만개의 정부장학금 제공 △ 세계문화유산 공동신청 및 보호 △ 관광협력 강화 △ 실크로드 관광상품 공동개발 △ 주변국 여행비자발급 간소화 등

자료: 이봉길, 2015. 중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향. 한국무역협회, Trade Focus, vol. 14 no.16, p.11에서 재인용.

- 2013년 일대일로 프로젝트 실현을 위한 자금조달 수단 및 아시아 개도국들의 부족한 인프라 건설을 지원하기 위해 아시아인프라투자은행(AIIB) 설립추진
  - 전체 창립회원은 57개국이며, 우리 나라는 전체지분 중 3.5% 수준의 지분 확보한 것으로 파악(연합뉴스, 2015.5.25).



[그림 13] 아시아인프라투자은행가입국(57개국) 현황

자료 : 연합뉴스(<http://www.yonhapnews.co.kr>)

- 2014년 일대일로 프로젝트를 추진하고 지지하기 위해 실크로드기금을 설립해 400억 달러를 투자하겠다고 발표
- 일대일로로 추진으로 우리 나라에 미치는 영향 및 대응으로 우리나라 기업의 아시아 인프라 건설시장 진출 기회확대, 일대일로는 서부대개발의 업그레이드 버전으로 서부지역 진출을 강화, 아시아 지역에서 중국과의 경쟁이 치열해질 전망, 한류 및 반중 정서를 활용한 아시아 시장 진출을 적극 추진, 중국횡단철도(TCR)를 통한 중앙아시아 진출 가속화, 일대일로 프로젝트에 적극 참여하여 한중간 경제협력 강화 등을 들 수있음(이봉길, 2015;23 ~ 26).

### 3) 환황해권 도시간 초국경 협력거버넌스 체제 강화<sup>13)</sup>

- OECD정책보고서(2010)에 의하면, 환황해 지역 한중일 간에는 국경을 초월한 공급망이 확대되면서 산업연계가 강화되고 역내 무역이 증가하면서 지역간 경쟁우위와 잠재력을 활용하기 위한 노력이 증가하고 있으며, 이는 동시에 협력과 경쟁을 유발시키는 요인이 되고 있음.
- 환황해권내 초국경 거버넌스 체제는 구축된지 얼마되지 않았지만, 민간부문이 환황해권내의 경제통합을 주도하여 활성화되고 있음. 지방정부 역시 환황해권

13) OECD, 2010, OECD지역정책 보고서: 환황해권 초국경적 도시간 협력, pp.159-192에서 정리.

내 경제활동 성과를 제고하기 위해 초국경적 거버넌스를 구축하고 있음. 지방정부는 중앙정부의 보조금에 크게 구속되지 않고 국경 밖의 타 지역과 경제적 상호보완관계를 기반으로 협력을 도모하고 있음. 환황해권내 지방정부간 양자 또는 다자간 네트워크를 구축하려는 움직임도 급속히 활발해지고 있음. 더욱 고무적인 사실은 역내 초국경적 공동체를 건설하려는 지방정치 지도자의 의지가 확고하다는 점임(OECD, 2010; 186-188).

○ 초국경 거버넌스 체계의 강화를 위한 지방정부의 제안사항은 다음과 같음.

#### (1) 공동의 비전수립 및 공유

- 환황해권내 지역간 연계는 아직 초국경적 공동체 건설의 초기단계에 머물러 있는 실정임. 공동의 목표가 없으면, 국경을 초월한 협력이라 할지라도 단순한 친선교류의 반목에 불과하여 결국 지역간 연계는 불안정한 상태를 벗어날 수 없음. 합작사업은 공동의 비전을 수립하는데 훌륭한 시발점이 될 것임
- 해양물류 정보시스템 운영, 범지역적 관광웹사이트 개설 등

#### (2) 지역개발전략 수립시 상호보완성 도모

- 환황해권내 대부분의 도시(지역)은 역내 타 도시보다 큰 영향을 행사하기 위해 개별적으로 개발전략을 수립하고 있음.
  - 이 도시(지역)은 타국은 물론 자국의 도시들까지도 제로섬 게임에서 싸워야하는 경쟁자로 인식하는 경향
- 중복 투자와 불필요한 경쟁이 빈번하게 발생하고 있는 반면, 도시간 제휴를 통한 협력은 활발하지 않음
  - 예) 후쿠오카시는 기타큐슈시가 주도하는 OEAED에 가입하지 않고 있으며, 기타큐슈시는 후쿠오카시가 조직한 아시아태양도시정상회의에 사실상 참여하지 않고 있음.
  - 예) 텐진, 칭다오, 부산은 물류중심지로 부상한다는 목표로 설비투자 단행 항만수용력 증대. 다렌은 동북아시아의 로테르담으로 부상하는 목표, 인천은 항공물류 허브로도약
- 환황해권 내 도시(지역)들은 개발전략을 수립할 때 도시(지역)간 상호보완성을 고려해야 함
  - 도시(지역)고유의 장점을 특화하고 개별도시(지역) 차원이 아닌 범지역차원에서 경쟁력을 갖추도록 노력할 필요
  - 관련도시(지역)간 활발한 대화통해 과도한 경쟁완화, 현재 자산을 균형있게 운용, 객관적 역량분석

### (3) 환황해권내 제도화를 강력하게 추진

- 환황해권내 3국간 법적·제도적 체계에 유사성이 클수록 초국경적 공동체 건설은 더욱 용이해짐
- 환황해권내 도시(지역)간 네트워크 구축은 법적 구속력이 없는 자발적인 도시(지역)간 합의에 크게 의존
- 공식화되지 않은 교류는 국내외 정치적 상황에 쉽게 영향을 받을 수 있기 때문에, 자발적인 지역간 경제교류는 약화될 가능성이 있어, 지역 상호간 신뢰가 무너져 초국경적 협력관계는 불안정

### (4) 환황해권내 도시(지역)협력을 위한 재원확보

- 관련 이해당사자들을 초국경 공동체 건설에 보다 적극적으로 참여시키기 위해서는 재정적 인센티브 도입이 필요
  - EU의 Interreg프로그램이 대표적 사례, 이 프로그램은 국경이 유럽지역이 균형적 발전과 통합에 장애물이 아니라는 사실을 확인시키는 것임(지역단위 협력, 개별사업 협력, 네트워크 협력).
- 단순한 인적교류 및 교육관련 소규모 사업만인 지방정부의 재정지원 하에 시행되고 있음.
- 초국경적 공동체 건립을 위한 대부분의 사업은 내외부로부터의 대규모 자금지원이 필요하고 공적개발 원조프로그램을 이용하는 방안도 검토
  - 기타큐슈는 일본국제협력기구의 프로그램 도움을 받아 아시아 여타국가에 기술이전 시도.
  - 한국의 국가공적개발원조기구인 한국국제협력단도 개발도상국과의 환경적 차원의 협력촉진

## 2. 환황해권 시대 충남의 대응전략

- 환황해권에 위치한 중국의 거점 도시들은 모두 광역경제권 발전모델과 함께 이와 연계된 지역별 발전비전을 비교적 명확하게 제시하고 있음. 그러나 충청남도는 각종 다양한 프로젝트와 사업이 하나의 통합된 비전 아래 추진되기 보다는 개별적으로 진행중인 경우가 대부분으로 상호연계성이 부족하고 명확한 비전을 제시하지 못하고 있음. 또한 환황해권의 중요성에 대해서는 인식을 같이 하지만 이에 대한 구체적인 대응전략도 부재한 실정임.
- 중국의 경우 각 지역별로 경쟁대상으로 하는 대외경제권 범위가 서로 상이함. 즉, 텐진의 경우 동북아, 다롄은 북중국, 칭다오는 환황해, 상하이선 전 세계를



그 전략적 활동대상으로 선정하고 있으며, 이에 따라 각각의 산업구도와 도시기능도 추진전략을 서로 다르게 정립하고 있음(장운정, 2010;116).



[그림 14] 중국의 주요 지역발전규획

자료: KIEP북경사무소, 2010. 중국지역발전정책의 현황과 특징

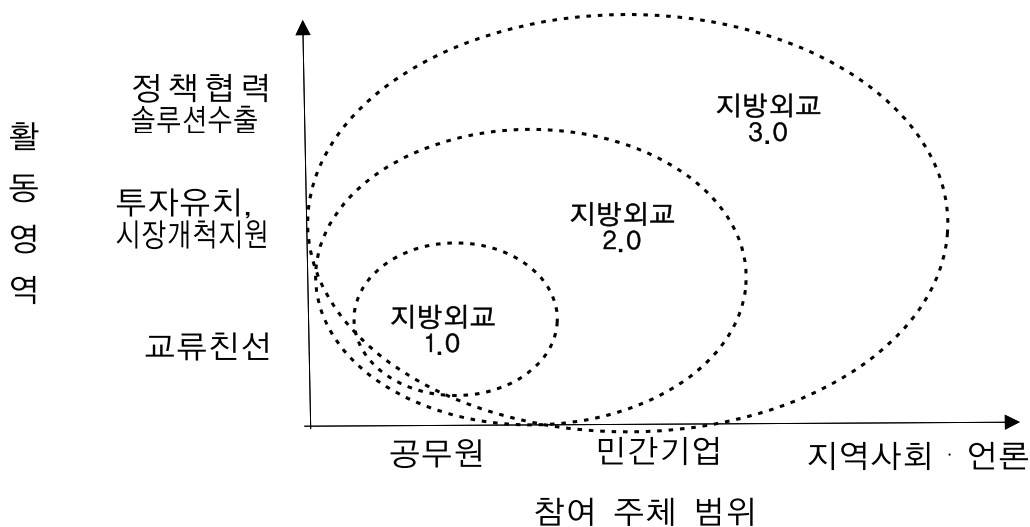
- 그러나 우리나라 서해안에 위치한 각 지자체의 비전은 대부분 동북아를 그 대상으로 하고 중국 전체를 포함시키는 경향을 보이고 있음.
  - 중국의 성장거점지역 하나가 우리나라를 넘어서고 있는 상황에서 지방정부의 규모와 역량을 고려하지 않고 환황해권 전역을 대상으로 큰 그림만 그리는 것은 바람직하지 않음.
- 환황해권의 범위를 선행연구에서와 황해에 접한 한국, 북한, 중국, 일본의 지방정부로 할 것인지? 러시아의 블라디보스톡과 인도네시아 발리까지를 포함한 광역으로 설정할것인지가 전제되어야 함.
  - 환황해권의 범위설정은 충청남도 초국경 협력이 지향하는 미션과 비전, 목표에 따라 달라져야 하고, 충청남도 초국경 협력을 위한 역량, 내용, 방법, 기대되는 성과 등이 범위설정에 앞서 면밀히 검토해야 할 것임.
- 환황해권내에서 충남이 초국경 협력을 위한 선택지는 충남의 현재역량과 어떤 미래를 꿈꾸고 있는가를 명확히 하는데서부터 출발해야함.
  - 아쉽게도 충남은 환황해권내 초국경 협력을 위해 주도권을 발휘할 수 있는 아젠다를 발굴하지 못하고 있을 뿐만 아니라, 환황해권을 주도할 미래상도 그리지 못하고 있음.
- 따라서, 이 글에서는 황해와 연접한 북한, 중국, 일본의 지방정부를 협력대상으로



상정하고, 선택과 집중이라는 관점에서 실현가능한 대응전략을 모색해보고자 함.

### 1) 환황해권 시대 지방정부 충남의 역할 : 지방외교 3.0

- 환황해권 시대는 경제·정치·문화 등 다방면에 심원한 영향을 미칠 것으로 예상되며, 충남도 역시 환황해권 구성원으로서 다방면에서 많은 영향을 받고, 영향을 미칠 것임
- 지방정부로서 충남이 환황해권 시대에 어떠한 역할을 수행할지에 대한 고민이 필요한 시점에 와 있음
  - 현재 도 차원에서 환황해 프로젝트팀이 구성되어 활동 중이며, 이는 환황해권 시대 충남의 역할에 대한 본격적 논의의 시발점이 되고 있음
  - 우리나라 각 지자체는 현재 중국과의 교류 협력에 지대한 관심을 갖고 다양한 사업을 시도하고 있는 상황임
- 중앙정부와 구별되는 지방정부, 민간과 구분되는 공공부문으로서 충남도의 지위와 역할을 명확히 하는 것은 환황해권 시대 지방외교의 일환으로 볼 필요가 있음
  - 지방외교는 사실상 우리나라에서는 아직 생소한 분야이나, 향후 지방분권의 본격화에 따라 지방정부 정책의 주요 영역으로 자리잡을 것으로 예상됨
  - 이는 기존의 지방정부의 정책이 인적교류(지방외교1.0), 투자유치, 민간부문의 해외시장개척 지원 등의 민간 차원(지방외교2.0)에서 더 나아가 지방정부가 주체가 되는 “지방외교 3.0”을 수립해야 하는 상황임
- 지방정부가 국제교류 촉진, 민간기업의 지원 뿐 아니라 독자적인 콘텐츠를 갖고 지역브랜드와 가치를 제고할 수 있는 “지방외교 3.0”을 본격적으로 준비해야 함



[그림 15] 지방외교 3.0의 개념 도해

## 2) 환황해권 시대 충남 외교의 집중과 선택

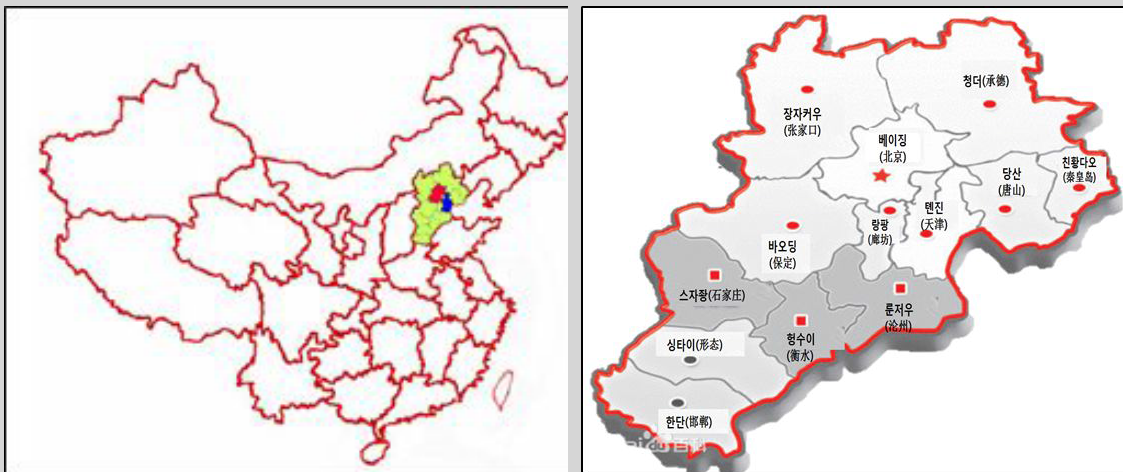
- 충남은 현재 주어진 권한과 자원의 틀 내에서 전략적 교류지역 및 교류분야를 선정하여 환황해권 시대에 지방정부 충남의 주도권을 확보해야 함
  - 전략적 교류지역의 선정은 상호보완성보다는 공통성을 중심으로 이루어져야 함. 산업정책 측면에서 전략적 교류지역은 보완성이 중심이 될 수 있으나, 지방외교 차원에서는 상호 공통분모가 많은 지역이 교류협력에 충실할 수 있음
  - 교류분야는 다방면에서 전개될 것이나 지방외교 측면에서는 충남의 글로벌 위상에 부합하는 방향으로 전개되어야 함

### (1) 전략적 교류지역

- 전략적 교류지역은 공통성 이외에 역사성과 경로의존성을 고려하여 중국 허베이를 중심으로 한 징진지 지역, 일본의 큐슈를 전략적 교류지역으로 삼는 것이 현실적
  - 허베이는 중국의 3대경제 지역인 베이징, 톈진의 외곽에 위치하고 있으며, 허베이와 충남도는 자매결연 성으로 20년의 교류역사를 가지고 있음
  - 큐슈는 백제문화를 중심으로 오랜 교류 경험이 있으며, 또한 일본경제에서 도쿄-오사카의 경제권에 이은 제2의 경제권역임

#### [중국 허베이를 중심으로 징진지 지역 개요]

- 징진지는 두 개의 직할시(베이징, 톈진)와 한 개의 성(허베이)을 합한 권역으로 중국 전체면적의 2.3%(21.6만km<sup>2</sup>)를 차지하며, 총인구는 약 10,860.5만명(약7.9%)에 달함



[그림 16] 징진지의 지리적 위치

- 2013년 징진지 지역총생산(GRDP)규모는 약6조 위안으로 중국 전체의 10.9%에 해당하며, 무역총액은 6,125.3억달러로, 중국 전체무역규모의 14.%에 달함
  - 허베이는 텐진과 베이징에 비해 상대적으로 발전수준이 낮고, 발전 불균형과 산업구조 차이를 보이고 있음. 베이징 및 텐진의 1인당 GDP는 약10만 위안에 달하는 반면, 허베이 지역은 약4만 위안에 불과(2013기준)(KIEP중국사무소, 2014;3~6).
- 충남과 자매결연지역인 허베이성의 주요정책방향은 다음과 같음
  - 허베이성은 수도 베이징과 텐진(빈하이신구)과 함께 징진지 도시권으로 수입이 전국의 21.3%를 차지할 만큼 거대한 내수시장을 형성하고 있기 때문에 내수중심의 무한한 발전 잠재력을 가진 도시권임.
  - 2014년 중앙정부는 뉴노멀(新常态, 신창타이) 시대의 도래를 천명하면서, 지방정부도 뉴노멀시대의 시작을 인지하고 이에 대응하기 위한 전략을 추진중임.
  - 2015년 지방 양회(地方两会)에서 제시된 허베이성의 키워드는 수도세 누진제, 두자녀 출산, 스모그 처리조례, 공무수행차량 구매중단, 양로, 뉴노멀, 의약개혁, 비공유경제, 국유기업 개혁, GDP, 환경보호, 민생 등임(노수연 외, 2015; 6).
- 2014, 2015년 중국지역별 정부업무보고의 주요정책방향 중 허베이성의 주요정책방향을 검토하여 충남의 전략적 교류협력 분야를 선정하는 방안을 모색해야 할것임.

〈표 9〉 허베이성의 주요정책방향

구 분	주요정책방향
2014년	전면적 개혁심화견지, 산업구조조정, 경제지속발전 추진, 환경보호/생태건설 적극 추진, 특색신형도시화 추진, 민생강화
2015년	경제안정 촉진, 경제구조조정 견지, 지속적인 생태환경 개선, 삼농업무, 징진지 협력발전 추진, 개혁개방심화, 혁신구도발전 전략실시가속화, 민생개선 및 사회보장

자료 : 노수연 외, 2015, 뉴노멀 시대 대응을 위한 2015년 중국지역별 경제정책과 시사점, 중국권역별·성별 기초자료 15-01, 대외경제정책연구원, p.31.

### [일본 큐슈지역 개요]

- 큐슈는 인구 약 1,335만명, 지역내 총생산 약 44조엔으로서, 전국 대비 국토면적의 약 11%, 인구의 약 10%, 총생산의 약 9%로 일본의 약1/4을 차지하고 있음
- 21세기 큐슈권은 동아시아 여러 지역과 다채로운 교류 및 연계를 확대해 가고 있어 큐슈를 무대로 한 국제교류의 잠재성은 비약적으로 높아지고 있음.
- 충청남도는 백제역사유적지구의 UNESCO세계유산 등재를 계기로 큐슈지역을 역사문화교류의 전략지역으로 설정하고 쿠마모토를 중심으로 한 지방정부와의 교류협력방안을 새롭게 모색할 필요가 있음.

- 백제문화제(공주, 부여)를 큐슈와 공동으로 주최하는 방안, 백제역사지구 세계유산 중심의 교류상품 공동개발(공주, 부여, 익산)과 충남이 주도하는 한일공동 백제사아카데미 등 새로운 교류 및 관광상품 개발
- 사가현의 도조제(무녕왕 탄생제와 이삼평의 백자창업 기념), 미야자키현의 음력 12월축제(백제왕족의 영혼을 달래기 위하여 히끼신사와 미카도 신사가 중심이 되어 개최), 나가사키현(조선통신사 관련 쓰시마아리장 축제) 등 한국관련 역사축제
- 현재 충남도와 자매결연을 맺고 있는 구마모토 아트폴리스(artpolis)프로젝트와 후쿠오카현 기타큐슈시의 세계환경수도만들기, 일본의 지역활성화 및 마을만들기 등에 대한 교류협력이 가능할 것임.
- 일본과는 국가차원의 교류협력이 진전되지 않는 시점에서 구마모토를 중심으로 한 큐슈지역과의 교류협력은 역사문화에 중심을 두고, 충남의 수소산업을 전략적으로 연계하는 방안 모색.
- 큐슈지역의 4대 전략산업 즉, 환경/에너지산업, 차세대산업, 관광산업, 농업/지역형산업을 충남지역의 전략산업과 어떻게 연계할 것인지에 대한 고민도 필요함.
- 특히 환경 및 에너지 산업의 선도도시인 기타큐슈시, 수소제조 및 연료전지 개발거점, 해양에너지 자원연구개발 거점인 사가현과의 교류협력을 강화함으로써 충청남도의 산업고도화에 기여할 수 있을 것임.

## (2) 전략적 교류분야

- 교류분야는 충남의 글로벌 위상에 부합하여야 하는 바, 충남은 글로벌 경제에서 위성형 신산업지구의 성격을 가지고 있으며, 이러한 성격을 공유하는 지역과의 협력관계 수립이 현실적임.
- 위성형 신산업지구란 글로벌 경제에서 조립가공 위주의 글로벌 생산거점을 의미하며, 충남은 전형적인 위성형 신산업지구로서 위상을 가지고 있음.
- 이러한 위상은 경제중심지인 베이징, 상하이, 서울과 구분되며, 또한 인천, 텐진 등 항만물류 도시와도 구분되는 점으로, 이에 속하는 도시는 중국의 허베이성, 산둥성, 강소성 등 연안 도시, 일본의 쿠마모토현 등 지방정부와 공통점을 가지고 있음

### [위성형 신산업지구란?]

- “위성형(Satellite) 신산업지구”는 선진국 주변지역이나 개도국에 존재하는 전형적인 산업 지구로서, 국지적 네트워크는 공급자연계든 고객연계든 매우 미약하고 비국지적 공급자연계와 고객연계가 향한 특징을 가짐
- 입지 업체들은 대부분 다지역 또는 다국적 기업의 분공장이기 때문에 장거리 또는 국경을 넘어서 네트워크가 발달하며 대량생산체계가 중심을 이룸
- 중앙정부나 지방정부의 조정기능이 존재하지만 지구 내에 입지한 업체들 간에는 상호 협력 관계가 별로 이루어지지 않음
- 따라서 취약한 지역의 정주여건, 파생되는 환경문제, 정체된 지역의 농업과 서비스업 등이 주요 현안으로 되고 있음

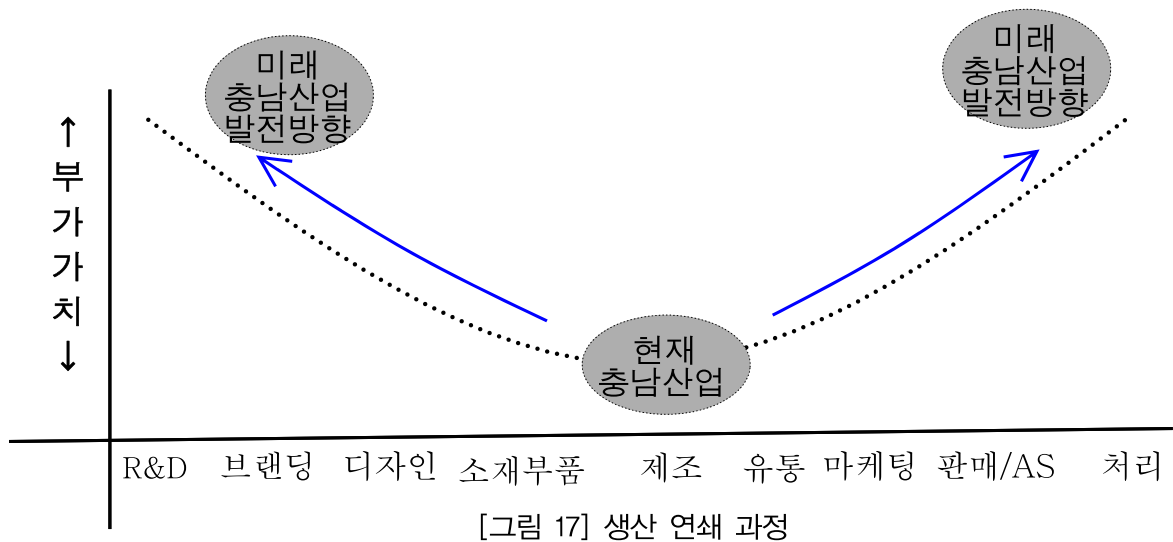
(출처: 박삼욱 「첨단산업발전과 신산업지구의 형성: 이론과 사례」 中)

- 위성형 신산업지구의 성격을 갖고 있는 환황해권 도시들과의 정책네트워크를 제 기하고 주도적인 협력 참여를 통해 충남도는 주도성을 확보하고 민간기업의 해외진출에 직간접적으로 공헌할 수 있을 것으로 기대

- 충남은 전형적인 위성형 신산업지구로서 그 정책 경험은 해외 지방정부와의 교류 협력의 주요 콘텐츠로 작용할 수 있음

### 3) 환황해권 지역 산업경쟁과 협력에 있어서 충남의 역할

- 전통적으로 산업정책은 지자체의 역할 범위 외의 업무로서 인식되었으나, 최근 지역의 고용, 일자리와 관련하여 지자체의 주요 정책분야로 되었음
  - 중앙집중적 산업정책을 펴온 우리나라의 역사적 요인으로 인해 산업정책은 여전히 중앙정부의 몫으로 되어 있으며, 지방정부는 고용, 일자리 측면에서 일정한 역할을 수행
  - 그러나 최근 지역혁신체계, 창조경제 등 국가산업경제의 발전에 있어서 지역의 역할이 중요해지고 있음
- 환황해권 시대 지역 간 산업경쟁과 협력이 치열해지고 있는 상황에서 지방정부의 보다 적극적 역할을 주문하는 목소리가 커지고 있음
  - 한중일 산업분업이 와해되면서 지역 간 산업경쟁은 더욱 치열해질 전망이다
  - 과거 중앙정부가 주도하고 지역이 따라가는 모델에서 이제는 중앙과 지방이 함께 정책을 입안하고 실행하고 모니터링하는 단계로 협력수준이 높아지고 있음
  - 이는 과거 집행자이자 규제자이었던 중앙정부의 역할이 규제자로서의 역할의 강화 쪽으로 전환하고 집행자는 지방정부의 역할로 자리매김해 나가고 있는 과정임



- 지역간 경쟁에 직면하여 충남의 산업은 생산 연쇄의 상류(upstream)으로 나아가 R&D 또는 소재산업으로 진화하는 방향과 하류(downstream)으로 진화하는 방향의 기로에 서 있음
  - 상류로 가는 것은 R&D나 소재부품산업으로 진화하는 것으로 이는 한중일 분업구도에서는 일본과의 치열한 경쟁이 불가피함
  - 하류로 가는 것은 제품의 판매가 아닌 솔루션 또는 시스템을 파는 모델로서 한국경제의 진화의 새로운 추세로서 자리잡고 있으며, 이는 미국, 독일 등 국가와의 경쟁이 기다리고 있음
- 충남의 산업정책은 이러한 방향모색의 플랫폼을 제기하고 논의를 활성화하여 충남 각 산업의 처한 상황에 따라 진화방향을 결정하는 것을 촉진하는 역할을 수행해야 함
  - 과거와 같이 중앙부처와 대기업이 상의하여 결정하는 것에서 탈피하여 지역의 산업생태계 주체들이 참여하는 플랫폼(거버넌스)을 형성하고 의견을 모아나가는 것이 중요
  - 특히 충남과 같이 대기업의 수출제조업을 위주로 지역산업이 구성되어 있는 상황에서 지역의 산업생태계는 매우 취약한 구조를 갖고 있으므로 충남도의 적극적 역할이 매우 중요한 상황임
  - 또한 설정된 방향에 대해 지역차원의 거버넌스가 중앙정부와의 협력체제 아래 지역 산업의 발전을 위한 공동행동을 전개하는 것이어야 함

#### 4) 환황해권 지역 교류협력 콘텐츠의 체계화

- 충남은 대표적인 위성형 신산업지구로서 적지 않은 정책경험과 사례를 갖고 있음
  - 중화학 공업에서 첨단산업에 이르는 다양한 제조업이 입지해 있으며, 지역차원에서 위성형 신산업지구의 다양한 문제점들에 대한 정책경험을 갖고 있음
  - 이러한 경험은 환황해권 내 유사 지역의 공통의 관심사이기도 하며, 충남의 경험은 그들에게 매우 중요한 참고사례가 될 수 있음
  - 이러한 정책경험은 서울이나 인천 등 지자체가 갖고 있는 경험보다 더 풍부하며 생생한 현장성을 갖고 있음
- 그러나 이러한 정책경험이 국제교류의 콘텐츠로 되기 위해서는 관련 자료의 체계화가 선행되어야 함
  - 산재한 정책경험을 타 지역 지방정부에게 제공되기 위해서는 콘텐츠가 체계화되어야 할뿐만 아니라, 모듈화되어 수요자의 구체적 수요에 능동적으로 대응할 수 있어야 함
  - 현재 KDI가 수행하고 있는 KSP(Knowledge Sharing Program)을 지역 차원에서 수행할 수 있는 준비가 필요함
- 이러한 정책경험의 콘텐츠화를 통해 지방정부 충남은 자체의 교류협력 콘텐츠를 확보할 뿐 아니라 관련된 기업의 해외진출에 직간접으로 기여할 수 있음
  - 이러한 정책경험은 충남도가 해외의 지방정부와 교류함에 있어서 매우 풍부한 콘텐츠를 제공할 수 있으며,
  - 내용 자체가 해외 지자체가 관심을 갖고 있는 분야로서 많은 호응과 관심을 이끌어낼 수 있을 것으로 기대
  - 또한 충남도의 정책경험은 관련된 협력업체나 민간기업의 참여를 통해 구현되는 것이 대부분이므로 이러한 정책협력은 이들 업체들의 해외진출에 유리한 조건을 제공

#### [환황해권 환경문제를 둘러싼 협력]

- 환황해권의 환경문제는 주로 해양오염, 수질오염, 황사, 대기오염, 태풍 등으로 특히 중국 동해연안의 제조업과 중공업에 기반을 둔 산업화로 인해 야기되고 있음.
- 지방정부 특히 위성형 신산업지구에 속하는 지역들의 다자간 협력의 틀을 마련하여 효율적으로 대응할 수 있음.
  - 중앙정부 차원의 논의는 정책기반과 규제에 초점이 맞추어지는 반면, 지역차원의 협력은 감사, 정책실행, 행정담당 인력의 역량 배양 등 보다 실질적인 사안을 다룸
  - 환황해권 전역에서 기타큐슈시 환경도시 사례, 한국의 하천살리기 사례 등을 중국과 공유

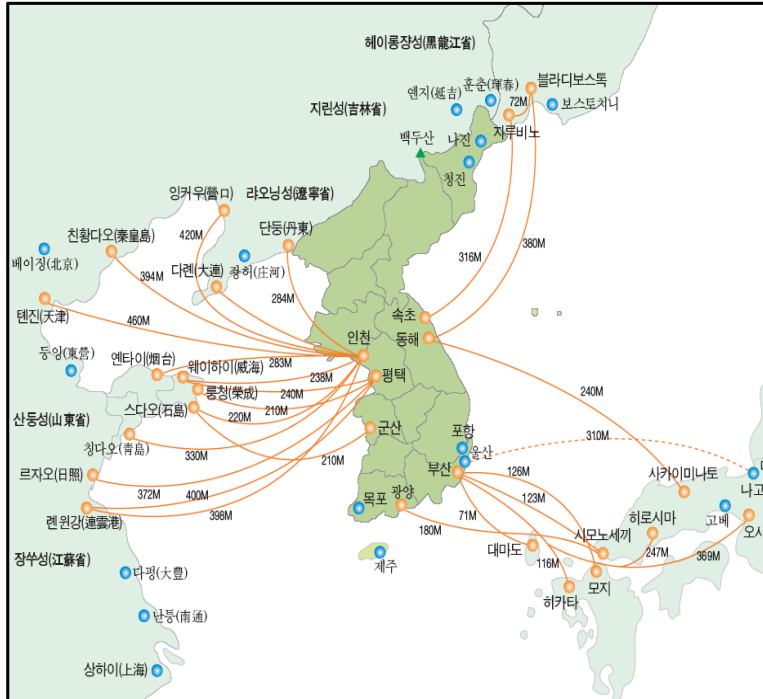
하는 것이 필요함.

- 일본과 한국의 사례는 시민참여의 중요성을 강조함. 충청남도의 도량살리기 사례 등도 한  
항해권 지방정부들간에 공유함으로써 시민들의 참여확대의 필요성 강조

#### 5) 환황해권 연계를 위한 해상 및 항공 기반확충

- 환황해권은 황해를 사이에 두고 있고 외교적으로 고립된 북한이 육로를 가로막고 있기 때문에 항공 및 해상운송에 크게 의존한다는 점이 특징임. 이러한 이유로 항공운송이 환황해권내 여객수송에 가장 많이 이용되는 수단이며, 화물운송, 특히 대규모 물량의 장거리 수송에는 해상운송이 주로이용(OECD, 2010;88).
- 환황해권 역내 무역과 교류의 촉진되면 지방정부 간 항공물류 및 여객운송이 지속적으로 증대할 것으로 예상되며 이는 결과적으로 공급, 수요망이 다변화되면서 중소규모 항만 및 공항이 각광받게 될 것으로 기대됨
  - 서산 KZ비행장 민항기 취항으로 환황해권 중국 및 큐슈, 동남아시아 지역 등 단거리 중심의 노선에 취항
  - 한서대학교 태안공항에는 관광 및 통근용 commuter 공항으로 육성
- 한중간 해운과 육상수송을 결합한 Sea & Land 운송방안, 한중간 열차 페리운송의 도입도 중장기적으로 검토할 필요성은 있음.
  - 현재로서는 시기상조라 할 수 있으나, 중국 서부대개발과 연계한 중국 내륙철도 CY 및 무수항(dryport) 개발·운영과 한-중 간 Sea&Rail 물동량을 효율적으로 처리하기 위한 중국 측의 통관 간소화 등을 중국측과 협의필요(해양수산부, 2013; 232).
- 환황해권 크루즈 시장은 중국을 주요시장으로 한국과 일본이 보조시장 역할을 하면서 성장할 것으로 예상(해양수산부, 2013;287)하고 있으나, 대형화 추세로 인해 인천, 부산, 제주가 모항/준모항 기능을 수행할 것으로 예상됨.
  - 환황해권의 크루즈시장 규모는 급속히 성장할 것으로 예상되어, 충남도 이에 대비는 해야할 것이지만, 모항기능을 수행할 수 있는 배후도시가 발달하지 않아. 크루즈시장에 한계는 있지만, 보령신항과 대산항 정도를 쿠루즈항만으로 개발하는 방안을 검토하고, 대산항을 중국 및 큐슈 등과의 카페리 국제노선을 위한 거점항만으로 육성함.





[그림 18] 환황해권 카페리 운송로

#### 6) 환황해권 지역 간 중층적 인적·문화 교류의 강화

- 초국경적 협력의 문화적 장애요인에도 불구하고, 환황해권내 3국은 오래전부터 문화교류를 통해 협력관계를 유지해 왔음
  - 최근 한중일 3국의 문화적 격차가 점차 줄어들고 있고, 이러한 현상은 젊은 층에서 두드러지고 있음.
  - 패션과 엔터테인먼트(영화, TV드라마, 음악, 만화, 애니메이션 등) 부문이 문화공동체로 이끄는 주요 동력임
- 한중일 모두 고속련 외국인 근로자 및 유학생 비중을 늘리기 위한 정책을 마련하고 있음.
  - 충남권내 대학들은 외국유학생 중 역점을 두고 있는 국가로 중국 유학생을 적극적으로 유치하고 있으나 대학차원의 통합적 학사 및 생활관리는 매우 열악한 수준임. 이는 우리 나라 외국유학생 유치가 학생유치 차원에서만 머물러 있기 때문이기도 함(구자역, 2014:193).
  - 충남지역은 전체인구 대비 외국인 거주자 비중이 높지 않고, 외국인이 거주하기에는 불편함이 상존함.
- 관광은 환황해권내 민족, 문화간 상호이해 증진을 위한 출발점이 될 수 있다는 차원에서 3국 모두 중시하고 있음.
  - 한중일 관광패턴은 대부분 도쿄, 서울, 베이징과 같은 각국의 수도에 편중되어

있어 환황해권내 관광산업이 비교적 정체되어 있음(OECD, 2010;114)

- 충남은 관광객을 유치하기 위해 중장기적인 투자가 요구됨. 중국의 관광패턴이 서울중심의 상품구매 패턴을 언제까지나 유지한다고 볼 수 없기 때문에 백제문화를 중심으로 전통 및 농촌, 해양관광을 위한 기반을 마련해가는 노력이 필요함.
- 학술기관은 연구원, 학생과 같은 인적자원 및 지식, 정보 등 지적자원의 흐름을 원활히 하여 장기적인 초국경적 협력을 도모하게 함. 또한 민간부문과 연계하여 지역적 혁신을 활성화할 수도 있음. 지식교류는 새로운 아이디어를 창출하고, 공동연구 성과를 도출하는데 기여함(OECD, 2010;119).
- 충남에는 상당수의 대학들이 환황해권내 대학들과 초국경적 협력을 하고 있으나, 현재는 유학생들을 유치하기 위한 목적의 교류협력이 중심이 되고 있음.
- 충남지역 연구기관들도 환황해권내 초국경적 협력을 시도하고 있으나, 초보적인 단계에 머물고 있음.
- 따라서, 환황해권내 대학들간의 다자간 학술교류를 강화함으로써 새로운 지식과 가치를 창출하고, 씽크탱크간 공동연구 등을 통한 다자간 네트워크 구축도 요구됨.

#### 7) 충남의 실정에 부합하는 지속가능한 관광패러다임 구축

- 충남도가 외국인 관광객 유치와 관련하여 서울 및 수도권, 부산권 등과 동일한 방식으로 경쟁하는 것은 불가능함
  - 현재 국내에서 외국인의 관광지로는 서울, 제주, 부산 등이 자체적인 지명도를 확보하고 국제관광지로서 입지를 키워가고 있음
  - 충남은 쇼핑, 오락 등 분야에서 서울 등 수도권이 경쟁이 불가능하며, 자연경관 분야에서는 제주와 비교우위를 확보하기 어려움
- 우선 대규모 관광객 유치는 충남지역의 관광객 수용역량에 부합하지 않기 때문에 소규모 관광단을 유치함.
  - 중국 상품의 고급화로 쇼핑 중심의 관광패턴은 언젠가는 퇴조할 것으로 예상되기 때문에 충남지역의 실정에 맞는 관광컨텐츠 개발이 필요함.
  - 중국인이 접하기 어려운 낙조관광, 충남의 농수산물을 활용한 특색음식관광, 사계절 머드관광 등의 상품을 개발하되, 숙박은 기존 숙박시설과 더불어 안면도 펜션을 활용하는 방안도 필요함
  - 당진 왜목항 구상중인 마리나항만을 중국인들의 해양레저체험을 유치할 수 있도록 계획단계에서부터 반영할 필요.
- 충청남도는 관광자산에 기반한 힐링(healing) 중심의 휴양 관광지로서 포지셔닝하는 것이 현실적이며, 또한 미래지향적임

- 충남은 온천, 해안, 역사문화, 종교 성지 등 자원이 고루 분포하고 있어, 휴양을 중심으로 의료관광을 결합하는 방식으로 특화 전략을 펴는 것이 현실적임
- 이는 중화권의 소득 증대에 따른 휴양 수요를 끌어내기에 적합한 것으로 국제적 의료관광(건강 검진 등)서비스를 구축하는 것이 매우 긴요
- 충남지역 완결형 외국관광객 유치전략보다는 충남-충북-대전-세종과 관광네트워크를 구축하는 자산공유형 네트워크 전략이 효과적임.
- 현재, 세종시 농촌체험(산야초밥상, 천연비누만들기체험), 중앙정부청사 옥상관광-대전 유성온천-금산인삼시장을 연계하는 중국인 관광프로그램에 매달 1,000명 정도의 중국인이 참여하고 있음.
- 중장기적으로는 공항, 항만, 숙박단지, 리조트시설, 쇼핑몰 등 관광기반을 점진적으로 확충함으로써 충남지역 완결형 관광지대 조성이 가능할 것임.

#### 8) 환황해권 전략지역에 대한 아젠다 발굴 및 정책분석 기능 강화

- 현재 환황해권 중앙정부 및 지방정부의 정책, 무역, 투자 등과 관련한 조사, 연구, 분석기능을 수행하는 기관은 대외경제정책연구원(KIEP)이 대표적임.
- 대외경제정책연구원에서는 아시아태평양실 중국팀과 일본팀, 중국권역별·성별 연구단과 북경사무소를 중심으로 중국의 경제정책 및 동향, 제도, 대한국경제관계, 연구네트워크, 권역별·성별연구, 중국 및 경제조사연구 등의 업무를 수행하고 있음
- 이외 중앙정부 및 지방자치단체 출연연구원, 공사 등에서도 중국관련 조사, 연구, 무역지원 등의 업무를 수행하고 있음.
- 산업연구원(KIET)의 해외산업정보와 북경지원, 한국해양수산개발원(KMI) 중국연구센터, 한국농촌경제연구원 중국사무소, 대한무역투자진흥공사(KOTRA)의 중국지역본부 및 중국사업단, 일본지역본부, 한국무역협회의 국제무역연구원 등에서도 중국 및 일본관련 다양한 정보를 제공하고 있음.
- 지방자치단체 출연연구원에서는 인천발전연구원이 한중DB를 통해 중국동향 및 연구를 수행해 왔으며, 전남발전연구원 중국연구센터, 경기연구원, 전북발전연구원, 충남연구원 중국연구팀 등을 중심으로 중국관련 연구를 추진하고 있고, 최근 충북발전연구원에서도 중국연구센터를 설치하였음.
- 그러나 일본관련 연구는 따로 부서를 두어 운영하고 있지는 않음.
- 중국 및 일본관련 연구조사는 기업연구소에서도 기업 및 무역 등에 대한 정보를 제공하고 있음.
- 삼성경제연구소, 현대경제연구원, LG경제연구원, 중소기업연구원 등에서도 중국 및 이론관련 연구보고서, 뉴스레터, 포럼, 세미나 등의 정보를 제공하고 있음.

- 대학의 중국 및 일본연구소들도 중국 및 일본연구, 학술 및 인적교류, 아카이브 구축 등을 핵심사업으로 연구 및 조사업무를 수행하고 있음.
  - 고려대학교 중국학 연구소, 한국외국어대학교 중국연구소, 성균관대학교 성균중국연구소, 부산대학교 중국연구소, 중국관행연구사업단(인천대학교 중국학술원, 중국·화교문화연구소, 인문한국사업단) 등의 연구소들이 활동을 전개하고 있음.
  - 서울대학교 일본연구소, 단국대학교 일본연구소, 국민대학교 일본연구소, 한국외국어대학 일본연구소, 인천대학교일본문화연구소, 동서대학교 일본연구센터, 한림대학교 일본학연구소, 동국대학교 일본학연구소, 한양대학교 일본학국제비교연구소 등을 중심으로 활동을 전개하고 있음.
- 이외에도 언론기관, 금융기관, 민간단체 등에서도 중국과 일본 관련 연구 및 조사업무를 수행하고 있음.
- 이와 같이 환황해권내 중국이 G2국가로 부상함에 따라 국내의 수많은 기관들이 중국의 미래에 대해 지대한 관심을 표명하고, 다양한 방식으로 중국동향에 대한 정보수집에 매진하고 있음. 그러나 정작 지방자치단체 등에서 필요한 중국관련 정보를 맞춤형으로 제공하는 기능은 여전히 미약함.
- 따라서, 지금까지 수집한 정보를 지방자치단체 등이 중국 및 일본의 지방정부와 교류협력을 위해 의미 있는 정보로 가공하고 제공하는 연구기관의 역할정립과 함께 중국과 일본의 모든 지역에 대한 정보보다 지방자치단체가 전략적으로 교류협력을 추진하는 지방정부에 대한 체계적이고 심도 있는 정책분석기능을 강화할 필요가 있음.
  - 충청남도에서는 환황해권 도시 및 지역정보의 플랫폼을 충남연구원에 두고 그 인력과 기능을 확대하는 방안을 검토할 필요가 있음.

### 3. 충남도 ‘아시아의 지중해 프로젝트’ 계획안의 충남주도전략 모색

- 황해는 우리나라(남북한)와 중국이 해역을 공유·연결하고 있는 지중해의 개념임
  - 동국대 윤명철 교수(1993)는 “동아지중해(East Asian Mediterranean Sea)”라는 모델을 제시
  - 역사적으로 황해를 사이에 두고 한중일간 해양교류·협력 및 갈등이 동시에 존재해 왔음.
- 충청남도에서 추진중인 서해안권 발전전략의 일환으로 ‘아시아의 지중해’ 담론 대두
  - 충남도에서는 아시아의 지중해 담론을 정책적으로 추진하기 위해 기획조정실에 「환황해프로젝트추진단」을 설치 운영하고 있음.
  - 정부중심의 개발축이 서해안권으로 이동하고 있고, 충남도청의 서해안권 이전

으로 환황해권에 대한 국가적 관심 역시 높아지고 있어, 아시아의 지중해 구상은 시기적으로 적절한 정책으로 판단됨.

- 충청남도에서는 “황해를 아시아의 지중해로 만드는 원대한 구상실현”을 미션으로 서정하고, 3대목표(아시아 최고의 투자드림랜드 조성, 신해상실크로드 구축, 사통팔달의 인프라 확충), 6대 추진전략과 13대 추진과제를 제시하고 있음.

〈표 10〉 6대 전략별 추진과제

추진전략	추진과제
매력있는 투자여건조성	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 외국인 투자지원제도 정비</li> <li>• 분야별 산업클러스터 조성</li> <li>• 충남브랜드 가치 제고</li> </ul>
선제적 투자유치 추진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 해외홍보·판촉활동 강화</li> <li>• 중국 현지 투자유치센터 운영</li> </ul>
산업별 해외교역 증진	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 글로벌 강소기업 육성</li> <li>• 해외 틈새시장 개척</li> </ul>
분야별 국제교류 강화	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 범아시아협의회 구성 및 운영</li> <li>• 분야별 국제교류강화</li> </ul>
교통 및 물류인프라 확충	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 항만, 도로, 철도, 공항 등 확충</li> <li>• 국제항공, 해운항로 개설</li> </ul>
인적네트워크 구축	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 아시아 국가별 전문가 Pool 구축</li> <li>• 국가별 현안 대응체제 구축</li> </ul>

자료: 충청남도, 2014. 황해를 아시아의 지중해로 만들기 위한 「환황해프로젝트팀」 추진과제검토.

- 아시아의 지중해 프로젝트를 위해 충청남도가 제시한 미션, 목표, 추진전략, 추진과제가 환황해권내 충남의 위상이나 중국 및 일본과의 관계에 부합하게 설정되었는지를 재검토할 필요성이 대두됨.
- 우선 미션, 비전, 핵심가치, 전략 등에 대한 재정립이 요구됨.
  - 미션(Mission)은 이 프로젝트의 존재이유, 사명, 이념, 궁극적 목적 및 방향성을 말하고, 비전(vision)은 프로젝트가 꿈꾸는 미래의 청사진, 성취하고자 하는 소망, 핵심가치(core values)은 프로젝트 성공의 DNA, 조직문화, 영속적이고 내적인 신념, 정체성사고 및 행동의 기준을 의미함
  - 「황해를 아시아의 지중해」 프로젝트의 미션은 충남의 입장에서 보면, 충남이 백제왕국의 중심지역으로서 해양교류를 주도해온 것과 같이 환황해권의 초국경협력의 중심자치단체로 비상하겠다는 원대한 꿈을 담고 있음. 이는 환황해권 지방정부간 초국경적 통합공동체의 실현이 궁극적 사명이요 목적이라 할 수 있음.
  - 이 프로젝트는 환황해권내 지방정부들이 민족이나 국경, 제도에 관계없이, 육상·해상·하늘을 통해 경제·사회·문화적으로 교류협력하면서 지속가능한 초국경 협력지대를 형성하는 청사진을 그려볼 수 있음. 즉, 충남 주도의 지속가능한 초국경 협력지대를 형성하는 것이라고 할 수 있음.

- 이러한 미션과 비전의 실현을 통해 성공적인 프로젝트가 되기 위해서는 환황해권 공동의 정체성, 호혜적 관계 형성, 중장기적 접근, 다자간 협력네트워크, 중앙-지방, 민-관 거버넌스체계 구축, 경제적 통합, 물리적 인프라 통합, 사회문화적 통합 등이 핵심키워드라고 할 수 있음.
- 충남도가 제시한 13대 추진전략이 기본적으로 너무 많은 전략이 포함되어 있는바, 비전을 고려하여 충남도가 주도적으로 할 수 있는 전략을 선택과 집중이라는 관점에서 융복합화하고, 체계화할 필요가 있음.

## V. 맺음말

- 환황해권의 범위를 어떻게 설정할 것인가에 대해서는 학자들간에도 의견일치가 이루어지지 않고 있음. 환황해권의 범위는 활용 및 정책의 목적에 따라 유연하게 설정할 수 있을 것임. 다만, 기존의 연구에서 제시된 범위나, 일반적으로 인식되는 황해의 범역을 넘어서는 범위설정에는 명확한 근거를 논리적 이유를 제시함으로써 범역설정에 대한 당위성을 확보할 수 있을 것임.
- 이 연구에서는 환황해권을 한국, 북한, 중국, 일본 등 황해를 접하고 있는 지방 정부를 포함하는 것으로 정의하였음.
- 황해를 동남아시아까지 포함하는 학자들도 있지만, 이를 정책적으로 수용하기 위해서는 명확한 근거를 논리적으로 구성해야 함.
- 국내외 초국경 협력사례를 살펴본바 발트해지역(BSA)과 동북아시아지역자치단체연합(NEAR), 동아시아경제교류추진기구(OEAED)가 활발한 다자간 초국경 협력네트워크라 할 수 있음.
- 이러한 지역(도시)은 초국경 협력에 대한 명확한 미션과 비전, 목표를 설정하고 있으며, 분과(영역)중심의 협력사업, 사무국의 주도성 등이 돋보임.
- 환황해권 초국경 협력의 활성화를 위해 비교적 성공적인 초국경 사례에 대한 학습이 필요하며, 초국경 협력을 위한 충청남도의 주도성 확인이 필요함.
- 환황해권내 초국경 협력이 강화될것으로 전망되며, 국가보다는 소경제권별 대도시 및 경제권역간 연계가 강화될 것으로 예상됨.
- 중국의 국가핵심전략 변화 즉, 뉴노멀<sup>14)</sup>, RCEP, 일대일로, 경제벨트 등 중국의 이니셔티브가 환황해권의 미래에도 주도적인 영향력을 발휘할 것으로 예상됨

14) 최근 중국경제의 뉴노멀화가 충남경제에 대해 미치는 영향에 대한 실증분석결과 현재의 대중 경제협력 관계하에서는 부정적 영향(pain)이 긍정적 효과(gain)를 크게 상회하는 것으로 추정되는 것으로 분석하였음(한국은행 대전충남본부, 2015. 중국경제의 뉴노멀화가 충남경제에 미치는 영향 및 시사점).

- 환황해권내 한중일 지방정부간 초국경 공동체 건설을 위한 시도는 보다 활성화될 것으로 예상됨.
- 이러한 시점에서, 환황해권내 초국경 협력은 양자에서 다자간, 친선위주의 인적·문화적 교류에서 상호이익을 위한 공동사업방식으로 이행되어야 할 것임.
  - 환황해권내 초국경 협력공동체 형성에 대한 지방정부간 공동의 비전을 설정하고 공유해야 함.
  - 환황해권내 초국경 협력은 지방정부간 상호보완성을 고려한 제휴, 협력이 필요하며, 이는 객관적인 지역역량 분석에 근거해야 함.
- 환황해권시대에 도래에 따른 충청남도의 대응전략도 충남의 현재역량과 어떤 미래를 꿈꾸고 있는가를 분명히 하고, 선택과 집중이라는 관점에서 접근해야함.
  - 충청남도가 주체가 되는 지방외교 3.0을 본격적으로 준비하고, 전략적으로 교류해야할 지역과 교류분야를 선정하여 충남의 주도권을 확보해야 함.
  - 충남산업생태계 주체들의 참여하는 플랫폼(거버넌스)을 형성함으로써 환황해권내 산업경쟁 구도에서 우위를 점할 수 있도록 해야함 : 생산연쇄의 상류(R&D, 소재부품) 및 하류(솔루션, 시스템판매).
  - 위성형 신산업지구로서의 정책경험과 사례를 국제교류 및 협력 콘텐츠로 체계화하고 공유하는 노력을 충남이 주도할 수 있음.
  - 충남 서해안지역을 중심으로 환황해권 연계를 위한 해상 및 항공기반을 확충(서산 비행장 민항기 취항, 한서대학교 태안공항 관광 및 통근용 commuter 공항 육성, 대산항을 국제카페리 거점항만, 보령신항과 대산항의 크루즈항만 개발)
  - 환황해권내 근로자, 유학생, 관광객, 학술연구기관 등 중층적 인적·문화교류를 강화
  - 충남 실정에 부합하는 관광콘텐츠(힐링기반, 휴양중심, 온천, 의료관광 농촌체험 등) 개발을 통해 지속가능한 관광패러다임 구축
  - 환황해권 전략지역에 대한 아젠다 발굴 및 정책분석 기능을 강화하기 위해 충남연구원에 환황해권 도심 및 지역정보 플랫폼 구축
- 충청남도는 환황해권 시대 초국경 협력의 주도권을 형성하기 위해 환황해프로젝트팀을 설치하고 황해를 아시아의 지중해로 만드는 프로젝트를 구상하고 있는 점은 고무적임. 향후, 미션, 비전, 핵심가치, 전략 등에 대한 보다 광범위한 의견수렴을 거쳐, 선택과 집중이라는 관점에서 융복합화하고, 체계화할 필요성이 있음.

## 〈참고문헌〉

- 강용기. 2005. 환황해권 지방정부간의 협력과 관리체제 구축. 한국자치행정학보. 제19권 제3호.
- 경기개발연구원. 2008. 환황해권 경제협력에 대한 연구. 정책연구 2007-57.
- 구자익. 2014. 중국의 외국유학생 유치정책 및 사례연구 : 대학을 중심으로. 대외경제정책연구원. 한국교육개발원.
- 국토교통부. 새만금 복합도시의 성공적 추진을 위한 환황해권(한중일) 상생협력체제 구축. 2011.
- 김군수 외. 환황해권 경제협력에 대한 연구. 경기개발연구원. 2008.
- 김원배. 2001. 동아시아 국가체제 변화와 초국경적 공간의 등장. 공간과 사회. 통권 제15호.
- 김원배. 2012. 대국굴기와 한반도 : 동북지구를 중심으로. 국토연구원 2011년 제4차 한반도포럼 발제자료.
- 김원배. 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전략과 방안. 국토연구원. 2001.
- 김진표 의원실. 환황해권 시대 바람직한 정책방향. 2012. 국회도서관
- 노수연 외. 2015. 뉴노멀 시대 대응을 위한 2015년 중국지역별 경제정책과 시사점. 중국권역발성별 기초자료 15-01. 대외경제정책연구원. p.31.
- 동북아시아지역자치단체연합([www.neargov.org](http://www.neargov.org))
- 동아시아경제교류추진기구(<http://www.oaead.com/guide/>)
- 발트해지역(<http://www.balticsea-region-strategy.eu/>. 2015년 5월 30일 접속)
- 산업통상자원부. 2014. 보도자료.
- 이강선. 환황해권 구축과 충청남도의 역할. 1997.
- 이동형. 2010. 환동해권 지방네트워크 실태와 발전방안 모색. 아태연구 제17권 제3호.
- 이봉길. 2015. 중국의 꿈, 일대일로 프로젝트 현황과 영향. Trade Focus, vol.14 no.15. 한국무역협회.
- 장윤정. 2010. 중국 환황해 주요도시 발전전략 연구. IDI연구보고서 2010-47. 인천발전연구원.
- 정환우. 2008. 환황해권 지역협력의 경제적 의의와 파급효과. 환황해권 협력과 서해안 황금벨트구상.
- 충청남도. 2014. 황해를 아시아의 지중해로 만들기 위한 「환황해프로젝트팀」 추진과제검토.
- 한국경제매거진. 2008.7.28(<http://magazine.hankyung.com>)
- 한국은행 대전충남본부. 2015. 중국경제의 뉴노멀화가 충남경제에 미치는 영향 및 시사점.
- 환경부. 환황해권 국가간 환경협력체제 구축에 관한 연구. 2002.
- Economist Intelligence Unit(<http://www.eiu.com/>)
- EUSBSR. 2014. A Beginner's Guide to the Baltic Sea Region Strategy.
- KIEP북경사무소. 2014. 징진지 공동발전 추진동향.
- KOTRA. 2015. RCEP협상동향과 참여국별 전략 및 산업계반응.
- OECD. OECD지역정책보고서 : 환황해권 초국경적 도시간 협력. 2010.



# 03

[충남연구원 개원 20주년 학술포럼]

## 『 중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략 』

---

박 인 성

충남연구원 미래전략연구단 중국연구팀장



# 중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략

박 인 성(충남연구원 미래전략연구단 중국연구팀장)

## I. 문제 제기

### II. 중국 황·보하이 연해지구의 개황과 주요정책 동향

1. 황·보하이 연해지구 개황과 특징
2. 황·보하이 연해지구 관련 지역발전정책 동향
3. 주요 지구별 현황과 발전정책

### III. 충남의 대응전략

## I. 문제 제기

- 중국의 부상에 따라 1990년대 이후, 서해안 지자체들이 개별적으로 또는 공동작업을 통해, 중국의 황하이(黃海)와 보하이(渤海)<sup>1)</sup> 연해지구와 연계한 지역발전의 돌파구를 모색하는 과정에서 ‘환황해경제권’, ‘서해안축’, ‘서해안비전’ 등의 구상과 계획 등이 다양한 형태로 수립, 작성되어 왔으나, 전략적 접근에는 한계를 노출해 왔다.
  - 주요 이유는 중국내 타깃지역 선정과 지역 현황 및 주요 정책동향 파악을 위한 체계적 조사연구의 부족이라 할 수 있다.
- 소위 ‘환황해권’의 공간적 범위와 기본개념이 아직까지도 명확하지 않은 상태이고, 중국의 황·보하이(黃渤海) 연해지구의 현황 및 정책동향 등에 대한 조사연구가 부족한 상황이다. 또한 각 국가 및 그 지방정부의 입장과 관점에 따라 ‘환황해권’의 개념과 공간적 범위에 대한 시각 차이가 크다.
  - 따라서, 우선 충남의 입장에서 ‘환황해권’의 개념과 공간적 범위를 명확하게 정의, 설정하고, 그 기초 하에 전략추진체계, 지역별 당면 과제 도출 및 단계별 추진전략 모색이 필요하다.
- 2014년말부터 충남이 주도하여 ‘황해를 아시아의 지중해로’ 만들자는 담론과 목표가 제시되었고, 충남의 대(對)중국 전략을 종합적으로 검토, 진단하고, 대(對)

1) 우리의 ‘서해’, ‘황해’라는 통칭과 혼동을 피하기 위해 중국에서 통용되는 명칭을 중국 현지 발음인 ‘황하이(黃海)’와 ‘보하이(渤海)’를 사용한다. 중국의 ‘황하이(黃海)’와 ‘보하이(渤海)’해역경계 구분 기준에 대해서는 후술한다.

중국 전략목표와 추진전략, 단계별 과제 등을 구체화, 체계화하는 작업이 진행 중인 바, 이러한 담론과 목표, 미션이 제기된 주요 동기와 배경은 ‘중국의 부상’이었고, 실천과제와 추진을 위한 전제는 충남도의 실천역량과 자원배분 우선순위에 대한 고려였다.

- 따라서 ‘황해를 아시아의 지중해로’란 목표 달성을 위한 전략설계는 응당 대(對)중국 전략에 초점을 맞추고 실천가능한 사업부터 단계적으로 추진해야 할 것이다.
- 또한, ‘환황해권 프로젝트’의 미션과 과제는 기 제시된 충남지역 현안과제 및 사업들을 ①충남도 자력으로 추진 가능한 것과 ②중앙의 예산지원 획득을 위한 국책사업화 대상으로 구분하고, 대(對)중국 전략에 초점을 맞추어 체계화하고 실천전략을 짜는 데에 중점을 두어야 할 것이다.
- 이글에서는 이 같은 문제인식과 관심 하에 충남도의 대(對)중국 전략 대상으로서 중국의 황하이(黃海) 및 보하이(渤海) 연해지구, 즉, 황·보하이 연해지구의 현황과 중국정부의 주요 관련정책 동향, 그리고 충남에 주는 정책적 함의와 대응방안을 정리했다.

## II. 중국 황·보하이 연해지구의 개황과 주요정책 동향

### 1. 황보하이 연해지구 개황과 특징

#### 1) 황보하이 연해지구 개황

- ‘황해’는 백제, 고구려, 신라가 세력을 다투던 삼국시대부터 동북아의 연안 국가들은 물론 세계 각지 간 교역·교류가 ‘지중해’보다 활발하게 진행된 바다였고, 백제를 포함한 ‘환황해권’ 국가와 지역들의 흥망성쇠를 결정지은 관건 요소도 ‘황해’를 통한 해상 교역·교류전략이었다.
- 백제는 한반도의 서해와 남해 바다에 연해 있었고, 예성강, 한강, 금강, 영산강, 섬진강 등 많은 강과 유역을 활동무대로 한 개방적이고 국제적인 국가였고, 이들 강과 황해바다를 통한 대외 교역 및 교류, 그리고 동맹전략을 활발히 추진했던 국가이다.
- 황·보하이 연해지구는 보하이(渤海)와 황하이(黃海) 연해지구로 구성된다.
- 보하이(渤海) 연해지구는 ‘환보하이(環渤海)지구’라고도 불리며, 보하이만(渤海灣)에 연한 랴오둥(辽东)반도 서측과 화북평원, 그리고 산둥반도 북부로 구성된다. 단 통계자료 이용의 편리를 위해 랴오닝성과 산둥성 전체를 포함시키는 게

보통이다.

- 산둥성은 황하이(黃海) 연해지구와 중복된다. 황하이(黃海) 연해 지구는 산둥성과 장쑤성, 상하이시로 구성된다.
- 보하이 연해 지구 내의 주요 도시는 직할시인 베이징과 톈진, 랴오닝성의 선양(沈陽)과 따리엔(大連), 허베이성(河北省)의 탕산(唐山), 바오딩(保定), 스자좡(石家莊), 그리고 산둥성의 지난(濟南)과 칭다오(靑島), 옌타이(煙台), 웨이하이(威海), 르자오(日照) 등이다.
- 황하이 연해 지구 내의 주요 도시는 보하이 지구와 중복되는 산둥성의 남쪽으로 장쑤성의 난징(南京), 련윈강(連雲港), 쑤저우(蘇州), 우시(無錫), 옌청(鹽城), 그리고 중국의 경제중심 대도시인 상하이가 있고, 장강삼각주의 주요 구성부분인 저장성의 항저우(杭州), 닝보(寧波), 샤오싱(紹興) 등이다.
- 황보하이 연해 지구는 중국 북방지구의 인구, 산업, 도시의 밀집지역일 뿐 아니라, 중국의 정치, 경제, 문화의 중심지이다.
- 한편, ‘황보하이지구’의 범역을 보다 넓게 보면, 농업사회 시절에 자연지형과 하천유역을 기준으로 구분한 황하(黃河), 화이하(淮河), 하이하(海河) 유역인 황화이하이(黃淮海) 지구로 까지 확장된다.
- 황화이하이 지구는 황하(黃河), 화이하(淮河), 하이하(海河) 3강 및 그 지류로 충적된 황화이하이 평원(華北平原)과 인접한 산둥의 중남부 구릉과 산둥반도 지역, 그리고 북쪽으로는 만리장성, 남쪽으로는 퉁바이산(桐柏山), 다비에산(大別山), 서쪽으로는 타이항산(太行山)과 위시푸뉴(豫西伏牛) 산지, 동쪽으로는 보하이와 황하이 연안지역까지 포함한다.
- 행정구역상으로는 베이징, 톈진(天津), 산둥성의 전부와 허베이성과 허난성(河南省)의 대부분, 장쑤성(江蘇省)과 안후이성(安徽省)의 화이하(淮河) 이북 지구까지 포함하며, 총토지면적이 46.95만km<sup>2</sup>이다.
- 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黃海) 범역 기준에 따르면, 보하이(渤海)는 랴오둥(遼東)반도, 산둥반도, 그리고 화북(華北)평원에 의해 ‘C’자형으로 둘러싸인 내해(內海)이며, 황하이(黃海)’는 보하이와의 경계구분선(分界線)인 랴오둥(遼東)반도와 산둥반도 끝을 연결하는 선의 서쪽 해역을 가리킨다.
- 중국 황하이와 동하이(東海)와의 경계선은 장강(長江) 하구 북안(北岸)의 치둥(扈東) 남단과 한국의 제주도 서남단을 연결하는 선이다.<sup>2)</sup>

2) 중국 대륙 동부의 해안선은 그 길이가 길고, 구간마다 다른 4개의 이름으로 부른다. 즉, 랴오둥(遼東)반도와 산둥반도로 둘러싸인 내해(內海)인 ‘보하이(渤海)’가 있고, 다시 북에서 남쪽 방향으로 황하이(黃海), 동하이(東海, 동지나해, East China Sea), 난하이(南海, 남지나해, South China Sea)라 불리는 4개 해역으로 구분된다. 보하이와 황하이의 경계선은 랴오둥(遼東)반도 남단 라오티엔산(老鐵山)과 산둥반도 북안(北岸) 평라이(蓬萊) 동단을 연결하는 선이고, 황하이와 동하이(東海)와의 경계선은 장강(長江) 하

- 따라서 ‘환황해권’에 포함되는 중국 동부연해지구의 성(省)급 지구는 중국의 보하이(渤海)와 황하이(黃海) 연해지구내의 성, 직할시가 되며, 북에서 남으로 보하이 연해지구내의 랴오닝성(遼寧省), 허베이성(河北省), 베이징, 텐진, 그리고 보하이 연해지구와 황하이 연해지구의 경계 및 중복지구인 산둥성, 그리고 황하이 연해지구내의 장쑤성(江蘇省), 상하이 까지 포함한다.

## 2) 황보하이 연해지구 발전동향

- 충남의 입장에서 중시해야 할 곳은, 베이징-텐진-허베이(京津冀) 도시군, 산둥반도 도시군, 랴오닝(遼寧) 중남부 도시군, 그리고 장강삼각주 도시군이다.
- 환보하이(環渤海)지구라고도 불리는 보하이(渤海) 연해지구는 토지자원이 풍부하고, 항구기초시설이 양호하고, 산업 및 과학기술 발달수준이 상대적으로 양호하고, 최근에는 경제발전속도 측면에서 비교적 강력한 후발우세를 보이면서 주장삼각주와 장강삼각주 지구를 앞지르고 있다.
  - 중국정부는, 최근에 세계적 범위에서 새로운 산업구조 조정과 승급이 진행되고, 기술창신(技術創新)이 가속화 되는 추세에 부응하고자, 연해지구 개발·개방 정책의 무게 중심을 남에서 북으로 이전하면서, 황보하이 연해지구에 대한 지역발전 전략을 더욱 중시, 강화하고 있다.
- 베이징-텐진-허베이 지구는, 베이징과 텐진 두 대도시의 우세와 특색이 매우 강해서, 이들 중심 대도시와 지구 내 여타 중소도시 간의 수평적 연계는 미약하고, 수직적 연계가 강하다.
  - 베이징은 정치, 문화, 그리고 고급과학기술의 우세를 지니고 있고, 텐진은 항구와 제조업의 우세를 보유하고 있다. 특히, 2008년 3월에 국무원이 텐진시가 제출한 ‘빈하이신구종합연계개혁시험방안(滨海新区综合配套改革试验方案)’을 비준한 후에 텐진시의 경제발전 속도가 가속화되고 있다. 이 지구는 베이징-텐진을 중심축으로 산둥반도와 랴오닝성(遼寧省) 중남부 도시 밀집구를 포함한 환보하이만지구의 경제발전을 주도하고 있다.
- 텐진 빈하이신구(濱海新區)와 랴오닝성 연해경제지대, 산둥성 황하삼각주 3대 경제신구는 이미 중국 국가급 발전전략에 포함되었다.
  - 텐진 빈하이신구는 1994년에 건립되었고 2006년에는 중국 국가발전총체전략에 포함되었다.

---

구 북안(北岸)의 치둥(启东) 남단과 한국의 제주도 서남단을 연결하는 선이다. 또한 동하이와 난하이(남지나해)의 분계선(分界線)은 타이완섬(台灣島) 남단과 푸젠(福建: 閩), 광둥(粵) 양성 경계선과 연결한 선, 즉, 광둥성 난아오다오(南澳島)와 타이완섬 남단의 어란비(鵝鑾鼻)를 연결하는 선이다.(台灣海峽은 동하이에 속함.)

- 산둥 황하삼각주와 랴오닝 연해경제지대는 각각 2000년과 2006년에 건립된 후, 2009년 7월과 11월에 국무원 비준을 받고 중국 국가발전전략에 포함되었다.
- 허베이성 보하이신구(渤海新區)와 차오페이티엔신구(曹妃甸新區)는 각각 2007년과 2008년에 중공 허베이성 위원회와 성정부 비준을 받고 건립되었다. 이들 5개 경제구의 면적 합계는 총 9만km<sup>2</sup>로 선전경제특구의 45배, 상하이 푸둥신구의 74배 규모이다.
- 장강삼각주(長三角)지구 도시군은 중심도시와 도시밀집지대와 도시네트워크 규모 측면에서 이미 세계 최대 규모의 도시군으로 부상하고 있다.
- 현재까지의 발전추세로 볼 때, 베이징-톈진-허베이(京津冀) 도시군, 산둥반도 도시군, 랴오닝(遼寧) 중남부 도시군 모두 급속한 발전속도로 세계 10대 도시군 순위 안에 진입할 것으로 전망된다.

〈표 1〉 각 경제구 현황비교(2009)

(단위: %)

경제권	경제구	면적(km <sup>2</sup> , %)	경제총량(억위안, %)	산출밀도(億元/km <sup>2</sup> )
환보하이	톈진(天津) 빈해신구	2270(19.0)	3810.7(50.7)	1.68
	遼寧 연해경제지대	56500(38.2)	7835.3(52.0)	0.14
	산둥 황하삼각주	26500(16.9)	5014.8(15.3)	0.19
	河北 曹妃甸新區	1944(1.0)	650(3.8)	0.33
	河北 渤海新區	2375(1.3)	240(1.4)	0.10
주강삼각주	深圳특구	1992(100.0)	8201.3(100.0)	4.12
장강삼각주	上海浦东	1210(19.1)	4001(26.6)	3.31
	苏州工业园	288(3.4)	1120(14.5)	3.89

주: ()는 소속 성, 시내 점유비중

출처: 2011 中国城市统计年鉴, 14쪽

- 2009년 보하이 연해지구내 항구중 화물처리량(吞吐量) 1억톤을 초과한 것은, 톈진 빈하이신구내의 톈진항(3.81억톤), 랴오닝 연해경제지대내의 따리엔항(大連, 2.72억톤)과 잉커우항(營口, 1.76억톤), 산둥 황하삼각주의 칭다오항(靑島, 3.15억톤), 르자오항(日照, 1.81억톤), 옌타이항(1.24억톤) 6개 항구이다.
- 이중 컨테이너 처리량이 100만 TEU를 초과한 항구는 칭다오항(1026.2만TEU), 톈진항(870.4만TEU), 따리엔항(457.7만TEU), 잉커우항(253.7만TEU), 옌타이항(140.1만TEU) 5개이다.
- 경제구(經濟區)간 분업 및 주도산업 측면에서 보면, 톈진 빈하이신구는 석유화학, 강철야금, 기계전자가 주도하는 종합형 공업집적구이고, 랴오닝(遼寧) 연해경제지대와 허베이의 차오페이티엔(曹妃甸)과 보하이(渤海)신구는 중형기계, 강철, 조선, 화공 위주의 중형공업기지이고, 산둥성 황하삼각주(山東黃河三角洲)의

주요 산업은 전자, 기계, 석유화학, 경방, 식품 공업 등이다.

- 산업내부에서도 5개 경제구간에 비교적 큰 차이가 있다. 전자정보산업의 예를 들면, 텐진빈하이신구는 미국의 모토롤라, 일본의 산요(三洋), 한국의 삼성 등 대형이동통신기업이 입지하고 있고, 가장 완성된 휴대폰 생산 및 연계공장과 설비기초를 보유하고 있고, 세계적으로 가장 경쟁력을 갖춘 생산기지가 될 것으로 전망된다.
- 랴오닝성 연해경제지대는 파리엔(大連)을 선두로 외곽서비스를 적극 발전시키고, 소프트웨어 산업기지를 초보적으로 건립 완성했다. 산둥성 황하삼각주는 웨이팡(濰坊) 등 신흥전자공업도시를 중심으로 기계전자공업산품, 디지털회로 통제교환기 등 중점업종과 후방연계 효과가 비교적 강한 산품을 생산하고 있다.
- 자동차 산업은 환보하이지구 전 지구에 걸쳐서 중점산업으로 발전하는 중에, 4대 국가 승용차 생산기지중 하나로 지정된 텐진(天津)은 ‘샤리(夏利)’로 대표되는 소형 승용차 위주이고, 산둥성과 랴오닝성은 중형자동차 위주로 생산하고 있다.
- 강철산업은 허베이성에 입지한 수도강철(首钢), 탕산강철(唐鋼)은 특대형 강철기업이나, 텐진은 중소형 강재(剛才) 기지중 하나로 우수질의 강과 저합금강, 특수강 위주이다.

## 2. ‘황보하이’ 연해지구 관련 지역발전정책 동향

### 1) 개혁개방 이후 중국 지역발전정책의 흐름

- 개혁개방 이후 수립된 7차 5개년계획(七五計劃: 1986~1990)부터 전국을 거시적 관점에서 동부, 중부, 서부의 3대 경제지구로 나누고(〈그림 1〉 참고), 이들 지구의 현실적인 능력과 발전단계의 차이를 구분하기 시작했다.



〈그림 1〉 3대 경제지구 획분 현황



- 이후 동부연해지구의 경제가 빠른 속도로 발전했다. 단, 지역 간 격차 문제가 돌출되었고, 날이 갈수록 심각해졌다.
  - 1978년 중부지구의 1인당 GRP는 동부연해지구의 45%였으나, 2000년에는 37%로 떨어졌고, 서부지구는 1978년 41%에서 2000년 32%로, 동북지구는 1978년 79%에서 2005년 57%로 감소했다.
- 1980년대부터 1990년대 후반까지는, 거시적 효율과 국민경제 발전의 총체적 속도 확보를 목표로 동부연해지구에 각종 특구를 설치하고, 생산력을 집중 배치하는 불균형 거점발전전략을 추진했다.
  - 이에 따라 동부연해지구와의 경제성장 격차가 심화되었고, 중서부 내륙지구의 불만이 경제문제에서 사회, 정치, 민족 문제로 까지 확대, 돌출되었다.
- 1990년대말부터 동부연해지구에 편중된 불균형 발전과 지역간 격차 문제를 중시하고, 생산력 배치의 중점을 동부지구에서 중서부 내지(內地)로 이전하면서, ‘서부 대개발’, ‘동북 진흥’, ‘중부 굴기’ 전략을 연이어 발표, 추진했다.
- 또 한편으로는 중서부지구 ‘향진기업(鄉鎮企業)’을 지원육성했다.
  - 중국 국무원은 1993년 2월, 중서부지구 및 소수민족지구 각급 지방정부에 향진기업의 지원발전을 최우선 목표로 할 것을 지시했고, 동시에 ‘향진기업 동서협력사업계획(東西協力事業計劃)’을 수립하고, 동부와 중서부 향진기업간 횡적 경제연합을 적극 장려했다.
- 또한, 중서부지구 교통망 확충에 투자를 집중시켰다. 대표적인 것이 1998년에 개통한 난쿤선(南昆線: 南寧-昆明)과 2006년 7월에 건설 개통한 칭하이-시장(티벳)간 칭장철도(靑藏鐵路: 靑海 西寧-西藏 라사)<sup>3)</sup>이다.
  - 칭장철도 개통의 의미는, 중공 중앙의 변경 소수민족지구에 대한 고도의 정치적 고려가 포함되어 있다는 점과, 세계에서 해발 고도가 가장 높고 선로연장이 가장 긴 고원지대에 고난도 토목공정을 극복하고 건설한 철도이고, 중국 국토면적의 1/8에 달하는 시장(西藏: 티벳)지구에서 처음 건설 개통한 철도라는 점이다.
- 이어서 중국의 동부와 서부지구를 관통하는 2개 노선의 고속도로를 건설했다. 하나는 장쑤성 렌윈강(連雲港)에서 간쑤성 란저우(蘭州)와 신장 위그르자치구 수도인 우르무치까지 룡하이(隴海)철도를 따라 건설했고, 다른 하나는 상하이에서 쓰촨성 청두(成都)까지 구간이다.
- 2007년 11월에 개최한 중공 17차 당대회 이후에는 ‘과학적 발전관’과 ‘조화사회(和諧社會)’ 목표를 확정했다. 즉, 경제성장 방식의 전환(轉變)과 질적 발전을 강조하면서, 경제체제와 정치체제 개혁, 사회영역과 문화영역의 개혁은 종합성, 연

3) 칭장철도(靑藏鐵路)는 중국의 21세기 4대 공정중의 하나로서, 총연장 1,956km이고, 이중 서닝(西寧) - 거얼무(格爾木) 구간 814km은 1984년부터 운영되었고, 거얼무-라사 구간 1,142km 구간 공사가 2001년 6월 29일 착공, 2006년 7월 1일부터 개통, 운행을 시작했다.

계성(配套性), 협조성을 확보하면서 동시에 추진해야 한다는 점과, 지역간 협조 발전, 도농통합발전, 자연과의 조화(和諧) 등의 정책기조를 더욱 강조했다.

- 2010년 10월, 중공 17차 5중전회에서 통과된 12차 5개년계획(2011~15) 건의에서는 “동부연해지구의 발전을 승계하면서 서부를 발동시킨다”는 ‘승동계서(承東啓西)’와 ‘포용성 발전’을 정책기조로 채택했다. 즉, 동부지구의 발전을 계승하면서 중서부지구와 ‘조화(和諧)’, ‘협조(協調)’, 그리고 ‘포용(包容)’한다는 정책을 추진하고 있다.
- 또한 서부·동북·중부지구의 풍부한 에너지자원 개발과 농공업생산기지 및 교통운수망 건설, 그리고 내수시장 확대를 목표로 설정했다.
- 최근에는 양적 성장을 통한 자본축적과 풍부한 외환보유량을 바탕으로 해외진출(走出去)을 추진하고 있다. 특히 시진핑 주석-리커창 총리 체제 출범 후에는 ‘육상 및 해상 실크로드(一帶一路)’ 건설, 해외경제특구 개발, ‘아시아 기초시설투자은행(AIIB)’ 조직 등을 추진하면서 경제권과 연계 기반시설 건설사업 영역을 국제적으로 확대하고 있다.
- ‘일대(一帶)’는 베이징-시안-우루무치-중앙아시아-유럽을 잇는 내륙의 개발축으로 ‘육상 실크로드 경제벨트’라고도 부르고, ‘일로(一路)’는 취안저우(泉州)-푸저우(福州)-광저우-하이커우(海口)-베이하이(北海)에서 베트남, 말레이시아 등의 동남아, 인도와 아프리카 나이로비를 거쳐 지중해를 잇는 해상교역로를 가리키며 ‘21세기 해상실크로드’라고도 부른다.
- 주요 목표는 이른바 ‘5통(通) 전략’, 즉, ‘일대일로’연선 국가들 간에 정책, 도로, 무역, 화폐, 민심을 통하게 하겠다는 것으로, ①고속철도, 고속도로, 송유관, 광케이블, 항구 등의 기초 인프라 건설, ②환전·송금·전자상거래 시스템 구축 등의 금융서비스 확충과 관세·통관 시스템의 개선을 통한 무역, 투자환경의 개선, ③유학생 규모 확대 및 공동 학교 설립, 상호 여행규모 확대 등 적극적 문화교류 활동으로 구분된다.
- ‘일대(一帶)’ 4개 노선, ‘일로(一路)’ 1개 노선
  - 북방노선 A: 북미-북태평양-일본-한국-블라디보스톡-훈춘-옌지(延吉)-지린(吉林)-장춘-몽골-러시아-유럽을 연결
  - 북방노선 B는 베이징-러시아-독일-북유럽을 연결
  - 중앙노선은 베이징-시안(西安)-우루무치-아프가니스탄-카자흐스탄-헝가리-파리를 연결
  - 중심노선은 렌윈강(連雲港)-정저우(鄭州)-시안-란저우(蘭州)-신장-중앙아시아-유럽을 연결
  - 남방노선: 취안저우(泉州)-푸저우(福州)-광저우-하이커우-베이하이(北海)-하노이-

쿠알라룸푸르-자카르타-콜롬보-콜카타-나이로비-아테네-베네치아를 연결하는 '21세기 해상 실크로드'이다.



〈그림 2〉 육상 및 해상 실크로드(一帶一路) 노선 개념도

출처 : 산업통상자원부

- 지역발전정책의 거시적 틀과 목표도 '4대 구역(四大板块)과 3개 지지구(支撑区)' 신성장 거점과 성장지대 조성으로 조정
  - '4대 구역': 동부 발전형태 전환, 중부굴기, 서부대개발, 동북진흥
  - '3대 지지구': '육상 및 해상 실크로드(一帶一路)', 베이징-톈진-허베이(京津冀) 수도권지구 협동발전, '장강유역경제지대(长江流域经济带)'

## 2) 도시발전과 도시군 형성동향

### ① 경제특구의 임무와 역할 변화

- 2000년대 중반에 접어들면서, 개혁개방 이래 이룩한 고도의 총량경제성장에 따른 부작용 문제가 불거지고 심화되면서, 중국 개혁개방정책의 실험장 임무와 역할에도 변화가 요구되었고, 그 명칭도 '종합연계개혁시험구', '자유무역시험구' 등으로 바뀌었다.
  - '제도특구', '도농통합특구', '민생특구'라고도 불리며, 그 임무도 삼농문제, 환경 및 에너지, 민생 문제 해결 방안 모색 또는 국제금융 및 무역 기능 경쟁력 강화

를 위한 정책실험으로 바뀌었다.

- 충칭(重慶)과 쓰촨성 청두(成都)는 ‘도농통합 및 도농 일체화 발전 방안 시험구’로 지정했다.(2007.6)
- 우한(武漢)도시권과 창샤-주저우-상탄(长株潭)도시군(2007.12): 환경 및 에너지 절약,
- 상하이 푸둥신구(2005.6), 텐진 빈하이신구(2006.5), 선전(2008.12) 종합연계개혁시험구의 임무는 국제금융 및 무역 기능 경쟁력 강화 방안 탐색이다.
- 2011년 3월에는 현금시인 저장성 이우(义乌)시를 ‘국제무역종합개혁시험구(国际贸易综合改革试点)’로 지정했다.

#### ○ 해외개척과 해외특구 건설

- 최근에는 고속철 등 해외건설시장에서의 수주 경쟁, 아프리카 시장 석권 등 해외진출(走出去)과 함께 ‘육상 및 해상 실크로드(一帶一路)’ 건설 전략의 틀 안에서 캄보디아의 시아누크항 특구(西港特区)를 동남아시아의 전략거점으로 조성하고 있다.
- 중국 상무부와 재정부가 최초로 비준한 국가급 해외경제무역합작구(境外经贸合作区)인 시아누크항 특구(西港特区)는 현재 캄보디아내에서 최대 규모이고, 발전이 가장 양호한 단지(园区)이고, 우시(无锡)에 본부를 둔 홍도우집단(红豆集团)이 계획과 건설을 주도하고 있다.
- 캄보디아 수상 洪森이 중국 방문 시에 특별히 장쑤성 우시의 홍도우집단(红豆集团)을 방문했고, 시아누크항 특구가 ‘캄보디아의 선전(深圳)’이 되기를 기대한다고 했다.

#### ② 교통망과 발전축

- 철도가 출현하기 이전에 도시간 연계 교통은 주로 수운에 의존했으므로, 이 시기의 도시는 대부분 수운의 주요 통로인 하류(河流)의 교차점 또는 주요 간선수계상에 위치하고 있었고, 하류를 따라서 대상(帶狀)으로 발전했다.
- 또한, 도시내부의 공간구조도 하도(河道)에 의해 ‘一자’, ‘T자’, ‘十자’형으로 형성되었다.
- 19세기말에서 20세기초에 걸쳐서 철도가 건설되면서 도시가 하천 항도를 따라서 단일하게 확대되는 패턴에 변화가 발생했고, 지역중심지 결정요인도 수운 보다 철도교통의 영향이 강해졌다.
- 도시군체(城市群體)도 교통방식의 변화에 따라서, 수운중심인 하류연안(河流沿岸)에 집중된 구조에서, 철도역과 철도연선(鐵道沿線)에 집중하는 방향으로 변했고, 도시간의 연계도 보다 강화되었다.

- 도시내부공간구조도 철도에 연결한 선형 또는 방사형 구조가 출현했다.
- 도로(公路) 운수가 주도적인 교통방식이 되고, 특히, 1980년대 후반 이후에 고속도로 건설이 활발해지면서 도시공간이 더욱 융통성있게 확대되었고, 도시인구 규모가 증가하고 도시공간구조가 외연적으로 확대되면서 도시간 연결철도에 연결한 형태로 발전하던 선형 공간구조에서 중심으로부터 방사형으로 확산하는 구조로 바뀌었다.
- 도시가 통항능력이 비교적 좋은 하류(河流)나 호수 혹은 철도나 고속도로에 연결하고 외부로 확산, 발전하면서, 각종 규모와 층차(層次)의 도시간에 지역네트워크가 형성되었다.

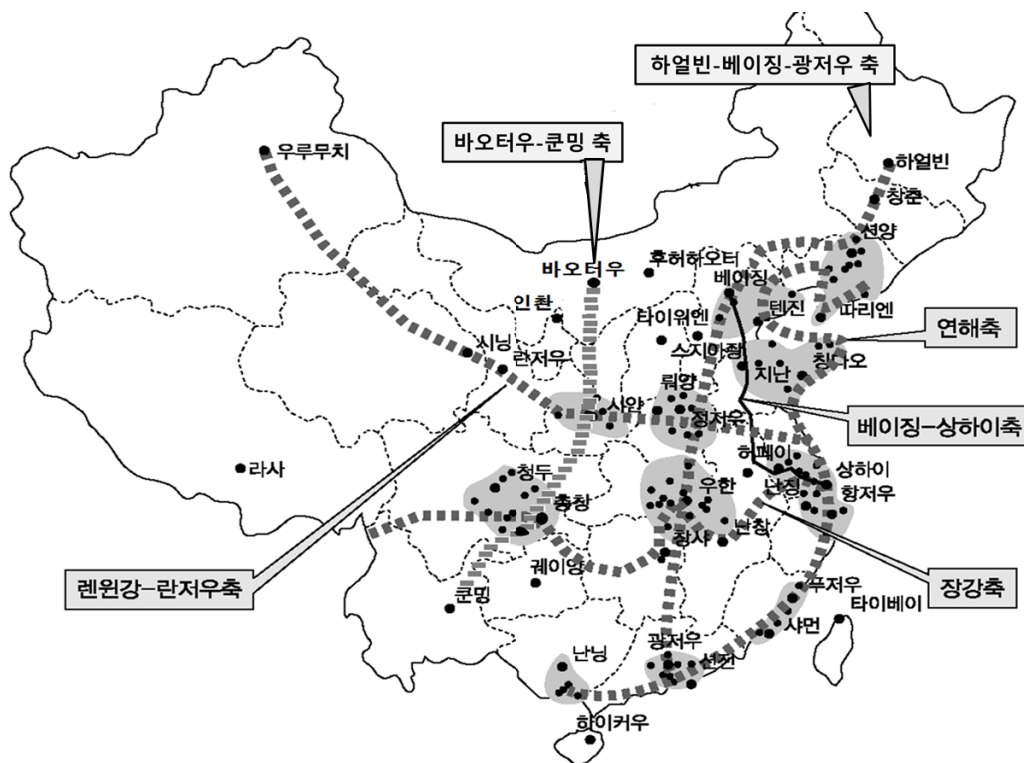
### ③ 도시군 형성 및 발전 동향

- 2000년대에 들어서면서 중국 지역경제발전 구도와 형세가, 지역간 경쟁이 단일 도시간이 아닌 도시권을 기초로 하는 지역 전체간의 경쟁 양상이 갈수록 뚜렷해지고 있고, 이에 따라 지구내 각 도시 및 ‘도시군(城市群)’<sup>4)</sup> 간에 분업, 협력 네트워크가 전체 지역경쟁력을 결정하는 핵심요소가 되고 있다.(孙久文.彭薇, 2009 : 53)
- 중국정부는 경제의 세계화 및 지역 일체화 추세에 대응하고, 국가경쟁력을 제고하기 위해 거시적 차원의 도시공간계획과 도시군 발전전략을 추진하고 있다.
  - 최근에 도시군(城市群) 계획이 수립된 주요 지구는 주강삼각주, 장강삼각주, 베이징-톈진-허베이(京津冀) 3대 지구와 산둥반도, 푸지엔(福建) 남동부(海峡西岸), 랴오닝(辽宁) 중남부, 중원(中原), 장강중류(長江中游), 쓰촨(四川)-충칭(重庆), 관중(关中)지역, 후난성(湖南省) 창샤(长沙)-주저우(株洲)-상탄(湘潭), 북부만(北部灣) 지구 등이다.
- 중국내의 70여개에 달하는 도시밀집구중에서 비교적 성숙도가 높고 발전 속도가 빠른 도시군으로 주목 받고 있는 곳은, 상하이-난징(南京)-항저우(杭州)축을 중심으로 하는 장강삼각주 도시군과 홍콩-선전(深圳)-광저우축을 중심으로 하는 주강삼각주 도시군, 그리고 베이징-톈진축을 중심으로 하는 베이징-톈진-허베이(京津冀) 도시군이다.
- 황하이 연해지구에는 장강삼각주 도시군과 산둥반도 도시군이 형성, 발전 중이고, 보하이 연해지구는 산둥반도 도시군을 황하이 연해지구와 공유하고, 수도권인 베이징-톈진-허베이성(京津冀) 도시군과 랴오닝 중남부 도시군을 포함한다.  
(〈그림 3〉 참고)

4) 소위 ‘도시군’이란, 특정한 지역범위 내에 인접한 수개의 도시 간에 상호연계와 내재연계(内在联系)가 부단히 강화되면서 형성, 발전하고, 거대한 집적경제효율을 창출하는 도시밀집지구 또는 도시집합체(城市集合体: Urban Agglomeration)를 가리킨다.



- 징광(京廣)철도축은 화북, 화중(華中), 화남경제구를 연계하고 있는데, 1997년에 연해축과 징광철도축 사이로 징저우(京九: 北京-九龍)철도가 개통되어 화북, 화동, 화남지구의 경제 연계가 강화되었다.
- 동서방향의 두 개의 횡축중 연장강축은 주로 장강 내륙수운축과 장강연안지역 철도와 도로망에 의존하고 있으며, 장강 유역 도시들로 구성되어 동부, 중부, 서부 경제지대인 화동(華東), 화중(華中), 서남 경제구를 연결하고 있음
- 연장강축은 2020년까지 중국 경제발전 전략상의 주력지구들을 연결하도록 하고 있다.
- 2급 축인 렌원강-정저우-시안-란저우-신장을 연결하는 롱하이(隴海) 철도축은 중앙아시아와 유럽을 연결하는 중요한 철도축으로 최근에 중국정부 정부가 발표한 ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’의 중국내 육상교통축이며, ‘중국횡단 철도’(TCR: Trans China Railway) 또는 ‘대륙교’(大陸橋: land bridge railway) 라고도 불린다.



〈그림 4〉 중국의 주요 발전축

### 3. 주요 지구별 현황과 발전정책

#### 1) 베이징-톈진-허베이(京津冀) 지구

##### ① 허베이성 ‘신형도시화’ 정책

- 2014년 중공 허베이성(河北省) 위원회와 허베이성 정부가 ‘허베이성 신형도시화 계획(河北省新型城镇化规划)’을 발표했다. 주요내용은 다음과 같다.
  - 허베이성은 베이징-톈진-바오딩(京津保) 삼각핵심구를 조성하고, 바오딩(保定) 도시규모를 확대하여, 바오딩과 랑팡(廊坊)을 수도기능 활성화를 위한 집중 입지 대상지 및 베이징-톈진 산업전이의 주요 수용지(承載地)로 하고, 베이징-톈진을 베이징-톈진-허베이(京津冀) 도시군의 핵심지구로 조성한다.
  - 수도 주변의 일부 현(縣), 시(市)를 적정 규모, 특색선명, 시설 완비, 거주에 적합한 생태환경의 위성도시로 건설하고, 층차(層差)와 질서가 분명하고, 역할분담이 명확하고, 배치가 합리적인 지역 도시배치구조를 구축한다.
  - 문화는 도시의 영혼이다. 문화내함과 중국원소를 돌출시킨다. 도시에 문화 내함(內含)이 있어야 비로소 생명과 맛, 매력이 있게 된다. 허베이는 문화대성(文化大省)이고, 축적된 역사문화 내력(底蘊)이 매우 깊다. 연(燕)나라와 조(趙)나라 등 부동한 역사시기에 독특하고 특색있는 지역문화를 형성했다.
  - 도시문화 내함을 증강시키고, 문화의 전승(傳承)과 보호를 중시해야 하고, 건축상에 중국원소를 체현(體現)해야 하고, 문화예술을 이해하는 사람을 흡수하여 도시계획 수립과 건축심사에 참여토록 하고, 특색과 품위를 더욱 돌출시켜 하나의 발전노선을 만들어 내야 한다.
  - 산업과 도시 융합을 추동시키고, 산업으로 도시를 진흥시키고, 취업으로 인구를 집중시키고, 진정한 산업-도시간 상호추동(产城互动)을 실천하고, 도시의 산업지원 능력을 증강시키고, 선진적 계획배치 이념을 수립한다.
  - 도시산업구조를 특화하고, 낙후산업 도태를 엄격히 시행 완성하고, 동시에 전략신흥산업을 적극 발전시키고, 현대 서비스업과 문화산업을 발전시킨다. 집약(集約) 및 순환(循環) 수준을 제고하고, 에너지 절약 건축을 적극 확대하고, 오수와 쓰레기 순환이용을 적극 추진하고, 공업폐기물의 순환이용을 적극 추동하고, 도시 에너지 구조를 적극적으로 특화하고, 주민녹색소비를 적극 권장한다.
  - 도농일체화 발전을 촉진하고, 특히 도농전역 도시계획을 견지하고, 경제사회발전, 도농건설, 토지이용, 생태방어선(生態紅線), ‘4계획 합일(四規合一)’을 실행하고, ‘하나의 계획 한장의 청사진’ 원칙을 견지한다.
  - 녹색, 순환, 저탄소 생태문명도시 건설을 가속화한다. 신형도시화의 현저한 특징은 바로 생태문명이다. 녹색굴기(綠色崛起) 실현을 위한 중점은 도시 녹화에 있



- 다. 도시화 과정중 필히 자연에 순응해야 하고 결코 자연을 위배해서는 안된다.
- 도시생태공간을 개선해야 하고, 산수림전호(山水林田湖) 전반적 수복업무와 결합하고, 대(大)생태이념을 수립하고, 전체 지역의 산체(山体), 습지, 삼림, 강호수수계(河湖水系)를 통합적으로 고려하고, 도시 간에 생태격리대와 녹도(绿道)와 녹지회랑(绿廊)을 구축하고, 도시의 자연 융합을 현실화 한다.
  - 삼림도시(森林城镇)를 적극 건설하고, 각 구(區)와 시(市) 설치시 각 현(县)은 모두 식수조림 목표를 명확하게 제출해야 하고, 도시(城镇) 수원지, 자연보호구, 풍경구, 해안선, 습지 등 중요 생태기능구의 보호업무를 양호하게 장악해야 한다.

## ② 베이징, 텐진, 허베이 각 지구별 발전 목표와 방향

- 국가정책으로 확정된 베이징-텐진-허베이(京津冀) 협동발전의 주요 내용은 다음과 같다.
  - 허베이 도시화를 베이징-텐진-허베이(京津冀) 협동발전이라는 큰틀 안에서 통합적으로 고려하고, 발전계획을 과학적으로 제정하고, 산업배치를 합리적으로 확정하고, 성역(省域) 중심도시를 크고 강하게 키우고, 구역(区域) 중심도시를 신속히 육성하고, 현역(县城)의 용량 확대와 질 제고(扩容提质)를 적극 추진하고, 소성진(小城镇) 발전수준을 제고한다.
  - ‘인간본위(以人为本)’도시화 원칙을 강조했다. 호적제도개혁을 가속화하고, 도농간 사회보장제도의 유효한 연결을 추진하고, 더욱 많은 농업전이인구를 진정한 도시주민(城镇居民)으로 만들고, 농업전이인구가 주로 중소도시에 집중거주토록 촉진하고, 중소도시의 인구수용능력을 증강한다. 미전이(未转移) 농업인구의 생산생활조건을 적극 개선하고, 양호한 상호작용의 도농관계를 건립한다.
  - 도시화의 질 제고를 더욱 중시하고, 연계시설의 거주 적합도를 높이고, 도시생태환경보호를 강화하고, 문화전승 및 보호를 양호하게 추진하고, 도시관리 과학화 수준을 제고하고, 조화(和谐), 포용, 활력있는 도시를 건설하고, 모든 사람들이 도시문명성과를 향유할 수 있도록 한다.
  - 대중의 취업에 유리한 산업을 적극 발전시켜 서비스업의 도시취업지원 역할을 강화하고, 농촌 농민을 향한 생산성 서비스업을 발전시키고, 환경보호에 유리한 산업을 적극 발전시킨다.
  - 산업구조 조정과 생태보호건설의 유기적 결합을 견지하고, 자원절약과 환경보호에 유리한 산업발전모델을 적극 형성한다. 우세(优势) 형성에 유리한 특색산업을 적극 발전시키고, 지방별 특색 우세산업의 중소도시와 중점도시(城镇)의 지탱작용(支撑作用)을 강화한다.
- 베이징은 정보산업, 생물의약산업 등 7대 전략성 신흥산업을 중점 발전시킨다.

- 베이징은 비교적 양호한 신에너지산업 발전기초를 보유하고, 이중 풍력발전설비 제조와 태양에너지광판산업은 중국내 선두지위를 차지하고 있고, 생물질에너지, 핵에너지와 지열에너지 산업도 일정규모를 유지하고 있다.
- 중국 국무원은 베이징 중관촌 과학원구(北京中关村科技园区)를 국가자주창신시범구(国家自主创新示范区)로 비준했다. 기술, 자본, 인재 등 창신요소의 집적과 축진을 위한 양호한 계기를 제공하였다.
- 베이징 신에너지 자동차 과학기술산업단지가 건립되었고, 2011년 각 종류의 신에너지 자동차 생산판매량이 약 3만대에 달했다.
- 베이징의 신형반도체, 나노(나미)소재와 초전도재료 등 영역의 연구는 이미 국제 선진수준에 달했고, 2010년 신재료 판매액이 500억위안을 돌파하여, 베이징 고신기술 지주산업이 되었다.
- 베이징의 전자정보산업은 이동통신, 디지털TV, 소프트웨어 및 정보서비스, 고세대 평판모니터, 집성전자회로, 컴퓨터, 그리고 차세대 인터넷응용 등 6대 영역이 중점발전중이다.
- 톈진은 고도의 제조업기지로 발전시킨다.
  - 톈진 항공항천산업은 무의 상태에서 급속히 발전중이다. A320 대형 항공기 매월 3대씩 조립생산하고 있고, 대동력 로켓과 헬리콥터, 무인항공기를 연구개발중이다.
- 허베이성은 신에너지, 신재료, 전자정보, 생물의약 등 영역에서 우세를 보유토록 한다.
- 허베이성 ‘신형도시화계획’에서는, 인구의 본지 도시화(就地城镇化) 촉진과 본지 흡수에 진력하고, 베이징과 톈진의 인구 분산 및 인구압력 해소를 촉진시킨다고 밝혔다.
- 스자좡(石家庄)을 중심으로 베이징-톈진-허베이 도시군 남부 부중심(副中心) 도시를 건설하고, 탕산(唐山)을 중심으로 동북부 부중심 도시를 건설하고, 베이징-톈진과 기능분업 및 연계협력을 강화하고, 허베이 중남부, 허베이 동부 양날개를 대동하고 발전시킨다.
- 장자커우(张家口)와 청더(承德)의 생태 우세와 진황다오(秦皇岛)의 해변자원(滨海资源) 우세를 충분히 발휘하고, 수도를 위해 복무하는 특색기능도시로 조성한다.
- 한단(邯郸)시의 산시-허베이-산둥-허난(晋冀鲁豫) 접경지구의 중심도시로서의 거점지위를 강화하고, 창저우(沧州)시의 연해항구도시 역할을 제고하고, 싱타이(邢台)시와 형쉐이(衡水)시의 규모와 실력을 증강시킨다.
- 썬허(三河)시, 상허(香河)현, 따창회족자치현(大厂回族自治县)으로부터 베이징과 톈진으로 유입되는 오염을 저감시키고, 랑팡(廊坊)시의 환경수용능력을 증강시키고, 베이징-톈진-허베이(京津冀) 협동발전 생태함양구로 조성한다.
- 랑팡(廊坊)에 인접한 베이징과 톈진의 10개 현(县,市,区)중 6개가 베이징과 연결

하고 있고, 이중 싰허(三河)시, 상허(香河)현, 따창(大厂)회족자치현은 베이징-텐진에 둘러싸여 있다. 랑팡(廊坊)의 생태환경이 어떠하냐에 따라서, 베이징-텐진 양대 직할시 생태상황에 직접적 영향을 미치게 된다. 따라서, 향후 공리관(公里寬)의 ‘랑팡남부 생태습지회랑(廊南生态湿地走廊)’과 베이징-텐진에 둘러싸인 북부 3개 현(三河市, 香河县, 大厂回族自治县) 역내에는 피혁, 전기도금, 재생종이 제조공장 등 오염기업은 모두 도태시키고, 모든 시멘트 광물분쇄 채굴기업을 구분하여 퇴출, 폐쇄시킨다.

## 2) 산동성

### ① 산동성 개황

- 산동성은 일본과 한국에 인접한 지역우세를 발휘하여, 제조업과 농산물 가공업 발전추세가 매우 강하고, 주변지역 발전을 대동하는 도시의 대외 파급 영향력이 증대됨에 따라서, 도시군의 범위도 부단히 확대되고 있다.
  - 지난(濟南)-칭다오(靑島)축을 중심으로, 옌타이(烟台), 웨이팡(濰坊), 즈보(淄博), 동잉(东营), 웨이하이(威海), 르자오(日照) 등의 도시를 포함한다.
  - 이 지구의 양대 중심도시는 지난(濟南)과 칭다오인데, 1990년 대 이래 칭다오의 공업이 급속히 발전하면서, 성도(省都)인 지난을 경제적으로 추월했다.
- 서쪽으로 황하(黃河) 경제협력지대와 연접하고, 동쪽으로는 한국, 일본, 북한, 그리고 서태평양으로 나가는, 칭다오, 옌타이, 웨이하이, 르자오(日照) 등의 항구도시들이 있다.
  - 특히, 지리위치상 한국과 매우 가깝고, 산동성 외국기업 직접투자유치액중 한국 투자규모가 1위, 홍콩이 2위, 일본이 4위이다. 특히, 칭다오(靑島), 옌타이(烟台), 웨이하이(威海) 3시와 한, 일의 기업과 산업간에 보완성이 강하여, 한, 일을 겨냥한 제조업기지 건립 측면의 우세가 강하여, 이미 일본의 마쓰시다(松下), 미쯔비시(三菱), 한국의 삼성, 현대 등 다국적기업을 유치했다.
- 대외개방 이후, 칭다오, 옌타이, 웨이하이, 웨이팡 등 도시가 모두 급속한 경제 성장을 이루었고, 이중에서도 한국 기업의 투자와 한국과의 무역을 바탕으로 한 웨이하이시의 발전이 가장 빨랐다.

### ② 산동반도 도시군 발전계획

- 산동반도 도시 및 도시군 발전목표는, ①산동성 및 황하중하류지구 대외개방의 관문, ②지역종합경쟁력이 강대한 국제화 도시연면구와 도시공간연계밀집구, ③중국 전국 나아가 환황해경제권의 중요한 선진 제조업생산 서비스 기지중의 하나, ④ 도농통합발전의 시범구, ⑤지속가능발전하는 생태경제구로 발전시킨다는 것이다.

- 즉, ①동아시아와 세계를 연결하고 산동성과 중서부로 파급시키는 강력한 용머리, ②공간 특화, 분업, 질서있는 도시연면구 육성, ③인간과 자연의 조화, 거주에 적합한 도시군, ④도농 일체화, 문명풍족, 사회 조화(和諧) 현대화 지역 실현이다.
- 1단계에서는 발전정합단계(发展整合阶段)로, 기초시설과 각 항 제도 건설을 통하여 대,중 도시의 경제실력을 증강하고, 중소도시의 규모 등급을 상승시키고, 구(區)가 설치된 8개 도시의 일체화 정합(整合)을 촉진시킨다.
- 또한 소성진(小城镇)을 적극 발전시켜 도시체계가 완비되고, 도시화 수준이 높고, 도시분포가 밀집된 다수의 도시지대를 형성한다.
- 2020년까지 도시체계를 점진적으로 특화 완비하고, 도시군 네트워크 수준을 대폭 제고하고, 도시연면구(都市连绵区) 실체지역을 기본적으로 형성한다.
- 2단계에서는 안정발전단계로서, 2020년 이후 30년간 도시화 수준을 점진적으로 안정시키고, 도시경제를 안정적으로 발전시키고, 산동반도 도시연면구를 형성하고, 환황해지구에서의 핵심지구 지위를 더욱 강화한다.
- 산동반도, 한국 서해안지구, 일본 큐슈(九州)지구로 조성되는 삼각 국제도시회랑을 구축하여, 지역경제협작의 선진제조업 생산서비스 중심으로 육성한다.
- 최근에 산동성정부는 외자유치시, 오염물질 배출과 에너지 소모량이 많은 산업은 거절하고, 고급신기술산업과 장비제조업 발전과 산업구조 고도화를 추진하고 있다.

### ③ 산동성 신형도시화 정책추진계획 및 전략

#### □ 산동성 ‘신형도시화’의 목표 및 임무

- 지난(济南), 칭다오(青岛), 린이(临沂) 3대 도시를 핵심으로 하는 도시권과 도시군(城市群)이 인도하고, 대,중,소 도시와 농촌중심 소성진(小城镇)을 유기적으로 결합하고, 현대 집진(集镇)과 농촌사구(农村社区)를 기초로 하는 신형 도시구조와 배치체계를 완비한다.
- 동시에 고효율의 도시교통망과 도시고속정보망 등 현대 도시기반시설 건설을 가속화한다.
- 현단계 산동성 도시화 과정에서 가장 돌출되는 현실문제는 지난(济南), 칭다오, 린이(临沂) 등 대도시의 인구밀도와 경제총량 비중이 낮아서 도시의 극화(极化) 및 파급 기능 발휘를 제약하고 있다는 것이다.
- 서비스업의 비약적 발전 추세를 가속화하여 서비스업 증가치 비중을 연평균 2% 이상 상승시키고 2015년에는 46% 이상, 2020년 60% 이상에 도달한다.
- 성(省) 전체 범위에 걸쳐서 전략성 신흥산업이 인도하고, 현대서비스업이 주도하고, 선진제조업을 지주(支柱)로 하는 신형 도시산업지원체계를 초보적으로 구축한다.

- 농업전이인구의 시민화를 가로막는 체제 및 기제상의 장애요인을 해소하고, 지난(濟南), 칭다오(靑島), 린이(臨沂)를 핵심으로 하는 도시권과 산둥반도 도시군, 산둥남부(魯南) 도시군 3대 도시권과 도시군 발전을 가속화한다.
- 호적제도와 연관된 체계적 개혁을 통해 농업전이인구의 시민화를 가로막고 있는 체제 및 기제(機制)의 장애요인을 제거하고, 시장기제의 조절작용을 충분히 발휘토록 하고, 요소와 자원이 도농간에 합리적으로 유동하도록 촉진한다.
- 기초시설 투자를 확대하고 현대화 집진(集鎮)과 농촌사구(農村社區) 발전을 가속화한다.
- 당면한 주요 과제는 농촌의 교통, 통신, 건축, 주거, 수리, 에너지, 환경보호, 위생방역 등 현대 공공기초시설 투자를 통해서 집진과 농촌사구의 발전을 유효하게 촉진시키는 것이다.

#### □ 산둥성 부문별 신형 도시화 추진 전략

- 산둥성 ‘신형도시화’ 추진 방향과 전략에는 도시화 개념이 포함하는 주요 부문별 전략으로, 현대농업 발전, 신형 공업화, 현대 서비스업의 비약 발전, 황하삼각주 고효익 생태경제구 건설, 산둥반도 현대 해양산업발전 및 남색경제구 건설, 지난(濟南) 도시군 발전, 산둥성 남부 경제지대 발전, 현역(縣域)경제발전 모델 창신(創新), 도농 남색경제구 일체화 계획건설 가속화, 대외경제발전수준 제고 및 재정금융체제 창신 등을 포함한다.
- 도농 일체화 건설은 도시체계 완비와 도시화 질 승급을 촉진한다. 단, 도농 일체화 건설의 주요 목표이자 전제는 도농분할 호적관리, 토지사용권 귀속 및 재산권 보장 문제, 공공서비스 혜택의 불평등 문제 등 사회모순 문제의 완화이다.
- 도시화 과정에서 도농분할의 호적관리, 토지와 공공서비스 등으로 인하여, 대량의 ‘반도시화(半城镇化)’ 인구가 존재하고, 농촌산업에서 도시산업으로 전이된 인구가 도시에 정착하지 못하고, 일반 도시주민이 향유하는 생활 및 소비수준을 향유하지 못하고, 도시화와 내수확대 잠재력을 제약하고 있다.
- 특히 중소도시의 규모가 작고, 경제 및 사회발전 수준이 높지 않고, 산업구조가 불완전하고 경제사회활력과 흡수능력이 부족하고, 기초시설 연계 부족하고, 환경의 질, 사회보장 수준, 조직대동능력 등이 부족하여, 농촌전이인구를 흡수하기가 어렵다.
- 도농 일체화의 기본 목표는 농민 자신의 발전과 공평발전을 촉진하고, 농촌주민이 도시주민과 동등한 발전권리를 향유하도록 보장해 주는 것이다.
- 도농통합의 요구에 의거해서 도시발전과 신농촌건설을 결합하고, 도시기반시설을 농촌으로 연장한다.

- 농민의 도시 진입(进城), 호적취득(入户), 거주(安居) 등을 위한 공평한 기회를 제공하고, 순차적으로 농민을 도시로 진입시키고, 평등하고 조화로운 도농관계를 구축한다.
- 농촌산업발전을 촉진하고, 농업산업체인(产业链)을 연장하고, 농산품의 과학기술 함량을 제고하여 농산품의 부가가치를 증가시키므로써 농민의 수입을 유효하게 증가시킨다.
- 도농 일체화 건설을 통하여, 공공서비스 기능을 강화하고, 공공서비스 상황을 개선하고, 사회기본 공평을 보호하고, 당면한 각종 경제사회 모순을 완화하여, 도농이원구조하에 장기간 조성된 농촌희생, 동농간 격차 확대 국면을 점진적으로 개변하고, 조화로운 도농관계를 건설하고, 신형도시화를 위한 조화로운 사회 환경을 제공한다.
- 농촌기초시설 투자강도를 강화하여, 물, 전기, 도로, 통신, 의료위생 및 교육사업 등을 부단히 개선시키고, 농촌주민의 생활조건을 개선한다. 도시의 과학기술, 교육, 의료 등의 농민을 향한 서비스 서비스 제공을 장려하여 농민생활의 질을 제고시킨다.
- 정보화 수준과 주민생활 수준이 향상되면서, 농촌주민의 공공서비스 수요가 증가하고 있고, 동시에 도농간, 지역간 차이에 갈수록 민감해 지고 있다.

#### □ 지역통합 강화, 공간배치 특화, 산동 특색의 도시화체계 구축

- 도농통합, 합리적 배치, 토지절약, 기능완비, 큰 것이 작은 것 대동(以大帶小) 원칙에 의거하고, 도시군 발전계획과 경제구 계획을 결합하고, 산동반도 남색경제구(蓝色经济区)와 황하삼각주 고효익 생태경제구 조성을 중점에 놓고, 산동반도 도시군, 지난 성회도시군(省会城市群) 경제권과 산동남부 도시지대(鲁南城镇带) 구축을 주체로 하고, 칭다오(青島)와 지난(濟南)을 쌍핵으로 하고, 지역중심 도시와 현급시(县级市)와 현정부 소재지(县城)를 골간으로 하고, 각 유형별 소성진을 기초로 하고, 중심촌(农村社区)을 지점(支点)으로 하여, 도농협조발전의 도시화체계를 진일보 완비한다.
- ‘군(群)-권(圈)-구(区)-대(帶)’의 도시공간틀을 적극적으로 구축하고, 비교우세 발휘, 발전배치 특화, 도시군과 산업집군 상호연동 발전틀을 형성하고, 전 성(省) 지역경제의 가속발전을 추동한다.
- 지역통합, 도농통합, 도시군, 대중 소성진과 향촌협조발전의 도시화 노선을 강화한다. 도시군의 우선 발전을 추진하여, 산동반도 도시군, 황하삼각주 고효익 생태경제구, 지난(濟南) 성회도시군(省会城市群) 경제권, 그리고 산동남부 경제지대를 산동성 특색 신형도시화의 핵심지역으로 발전시킨다.

- 조건을 갖춘 중등도시의 대도시로 발전을 장려한다. 또한 중소도시의 발전을 가속화하고, 소도시를 중등도시로 발전시키고, 현역(縣域) 중심도시 발전을 가속화 한다.

#### □ 신형 공업화, 농업 현대화와 연동 발전

- 신형공업화와 신형도시화, 그리고 농업 현대화는 3위1체로서 3자는 불가분하고 상호보완 연계발전하는 구성체이다. 도시건설, 향촌건설, 항목건설을 결합해야 하고, 공업은 공업원구(工业园区)에 집중시키고, 공업원구는 도시에 집중시키고, 농업은 적정규모로 집중시키고, 인구는 도시에 집중시키면서 지역경제의 규모 효과를 최대한 실현한다.
- 고신기술산업과 전통산업, 자금기술밀집형 산업과 노동밀집형 산업의 관계를 정확하게 처리하면서 신형공업화를 추진한다.
  - 각 유형의 경제개발구, 산업원구, 공업집중발전구 들을 도시총체계획(城镇总体规划)에 포함시키고, 도농통합발전을 견지하고, ‘신형 공업화’와 농업현대화의 지원 및 서비스 기능을 발휘토록 한다.
- 신에너지, 신재료, 신의약, 신정보 등 전략성 신흥산업 발전을 가속화한다.
  - 신에너지영역에는, 풍력발전, 태양에너지 광판발전, 해양에너지, 원자력 발전장비, LED 조명, 신에너지 자동차 등.
  - 신재료 영역에는, 고기술자기, 특종섬유, 고분자재료 등 방면의 연구개발 및 산업화가 국내 우세 지위 점유.
- 과학기술 진보에 의지하여 농업종합생산능력을 제고하고, 개혁강도를 강화하여 토지의 합리적 유전(流转)을 촉진시키고, 농업 산업화 수준을 제고하고, 농업 산업화와 신형 공업화 협조발전을 촉진한다.

#### ④ 산둥성의 해양산업발전정책

- 산둥성은 중국 국무원이 지정한 4개 국가급 ‘해양경제 육성시범구’ 중의 하나이고, ‘산둥반도 남색경제구 발전규획’을 수립 공포했다.
  - 산둥성외에 저장성(浙江省), 광둥성, 푸젠성(福建省)에도 ‘해양경제 육성시범구’가 지정되었고, 저장성은 ‘저장성 해양경제 발전시범구 규획’, 광둥성은 ‘광둥성 해양경제 종합실험구 발전규획’, 푸젠성은 ‘해협 남색경제 실험구 발전규획’ 발표

〈표 2〉 중국 4대 국가급 해양경제 육성지역 발전규획 비교

구분		산동성	저장성	광둥성	푸젠성
계획명칭		산동반도 남색경제구 발전규획	저장 해양경제 발전시범구 규획	광둥 해양경제 종합실험구 발전규획	해협 남색경제 실험구 발전규획
발표시기		2011.1	2011.3	2011.8	2012.11
개발기간		2011~2020년	2011~2020년	2011~2020년	2011~2020년
면적	해역	15.9만km <sup>2</sup>	26만km <sup>2</sup>	41.9만km <sup>2</sup>	13.6만km <sup>2</sup>
	육지	6.4만km <sup>2</sup>	3.5만km <sup>2</sup>	8.4만km <sup>2</sup>	5.47km <sup>2</sup>
대상지역		青岛,烟台,东营,潍坊,威海,日照,滨州(7개시)	杭州,宁波,温州,嘉兴,绍兴,舟山,台州(7개시)	广州,深圳을 포함한 14개시	福州, 厦门 등 연해 6개시
해양산업 총액(2011)		7,892억 원	4,500억 원	9,800억 원	4,420억 원
전략위상		자원개발, 생태환경, 국제협력	산업업그레이드, 육해 종합발전	해양경제 종합발전, 지역경제파급효과	양안 해양협력, 해양산업 클러스터 유

자료 : 국무원 4대 지역 해양경제발전계획, 중국해양통계연감, 2011

#### □ 산동성 해양자원 현황과 과제

- 해안선·해역·자원매장량 등 해양자원이 풍부하다.
  - 산동성 해안선 총길이 3,100km로 중국 전체(1.8만km)의 1/6, 해역면적 15.9만km<sup>2</sup> 중국 해양총면적(300만km<sup>2</sup>)의 5.3%이다.
  - 해양원유매장량 23.8억톤, 천연가스 110억m<sup>3</sup>, 해저석탄 12.9억톤, 래주만·교주만 지역 1,500km<sup>2</sup>지역에 분포된 풍부한 염수(鹽水)자원, 조류에너지 잠재량(4천만kW), 해상풍력자원(잠재량 400만kW)
- 우수한 해양인력자원을 보유하고 있다.
  - 중국해양대학, 중국과학원 해양연구소, 국가해양국 제1연구소, 중국 수산과학연구원 황해수산연구소 등 유명한 연구소 보유, 2010년 기준 해양연구소 22개, 종사인원 3,466인 전국 인원의 10.2%
- 항만·조선·화학·철강 등 산업기초인프라가 양호하다.
- 중앙정부와 산동성 정부의 육성정책(남색경제구)에 따른 신성장 동력으로 발전 가능하다.
- 단, 대외적으로 격렬한 경쟁극복, 기술수준 제고와 재원조달루트 구축, 해양산업 혁신과 발전을 견인할 리더기업·대표제품 육성, 내부문제 해결 등의 과제가 있다.
  - 중국내에서도 광둥성, 저장성, 푸젠성 등 국가급 해양경제 육성지역과 경쟁해야 하고, 산동성 내부에서도 각 지급시별 과도한 개발로 인한 해양자원훼손과 중복



투자 조정 과제에 직면해 있다.

- 선택과 집중, 협업체제 구축이 필요하다.

#### □ 산둥반도 해양산업 발전계획

- 산둥성은 2013년 1월 중국 최초로 ‘해양산업발전지도목록’을 제정하고, 해양바이오, 해양설비제조, 해양화공, 해양어업 등 10개 산업분야에 대해 장려·제한·퇴출 규정을 제정했다.
- 2011년 중국 국무원이 최초로 해양경제를 주제로 한 지역발전계획인 산둥반도 ‘남색경제구 발전규획’을 수립했다.

〈표 3〉 산둥성 해양산업 지역별 배치 계획

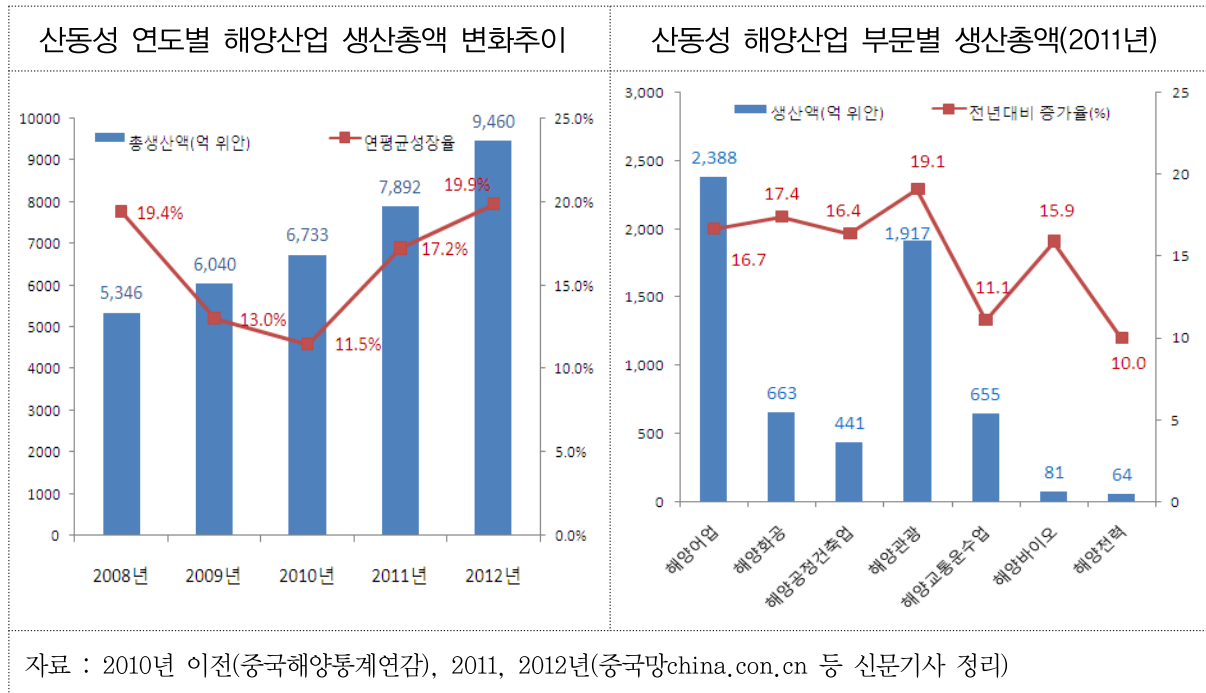
구분	해양산업 배치계획
해양양식업	30억㎡이상 양식기지(룽청, 창다오长岛, 평라이, 라이저우, 자오난)
원양어업	룽청, 소우광寿光, 평라이, 황다오
해양수산가공	수산물정밀가공기지(엔타이, 웨이하이, 칭다오, 르자오, 웨이팡) 냉동물류기지(룽청, 청양, 즈푸芝罘)
해양바이오	제조기지(엔타이, 웨이하이, 르자오, 웨이팡), 연구개발기지(칭다오)
해양장비제조	국제경쟁력을 갖춘 종합기지(칭다오, 엔타이)
해양에너지	조류(藻類)바이오에너지(칭다오), 석탄(룽코우), 조력발전(라이저우만)
해양공정건축업	해양공정건축업기지(칭다오, 르자오, 엔타이)
해양화공	해양신소재산업기지(칭다오, 엔타이, 웨이팡, 웨이하이)
해양운송·물류	4대 임항물류기지(칭다오, 르자오, 엔타이, 웨이하이) 동북아 국제물류중심(칭다오)
해양관광	국제적으로 유명한 해변관광지 조성(칭다오, 엔타이, 웨이하이)

자료 : 山東半島藍色經濟區發展規劃, 2011.1

#### □ 해양산업 발전현황

- 2011년 산둥성 해양경제 총액은 7,892억 위안을 산둥성 GDP의 17.4%, 전년대비 11% 증가했고, 중국 전체의 17.3%를 점유했다.
- 산둥성 해양산업 총액은 2008년 이래 최근 5년간 연평균 16.2% 성장했다.
- 부문별로 해양어업과 해양관광이 전체의 54.5% 차지하여 여전히 주력산업 위치를 점유하고 있다.
- 구체적으로 살펴보면, 해양어업 2,388억 위안(30.2%), 해양관광 1,917억 위안(24.3%), 해양화공 663위안(8.4%) 순이며, 해양원유 생산량은 297만톤이다.

- 2012년 산동성 주요 지역별 해양산업 생산 총액은 칭다오 2,150억 위안(GDP의 13.8%), 옌타이는 1,727억 위안(32.7%), 동잉 1,050억 위안(18.3%), 르자오 680억 위안(50.2%) 차지했다.
- 산동성 해양산업 종사자('08년 기준)는 489만명에 달하고(연간 취업증가 공헌율 20%)<sup>5)</sup>, 2011년 칭다오시의 경우, 해양산업 서비스관련 신규 일자리 30만개를 창출했다.



〈그림 5〉 산동성 해양산업 생산액 추이

### Ⅲ. 충남의 대응전략

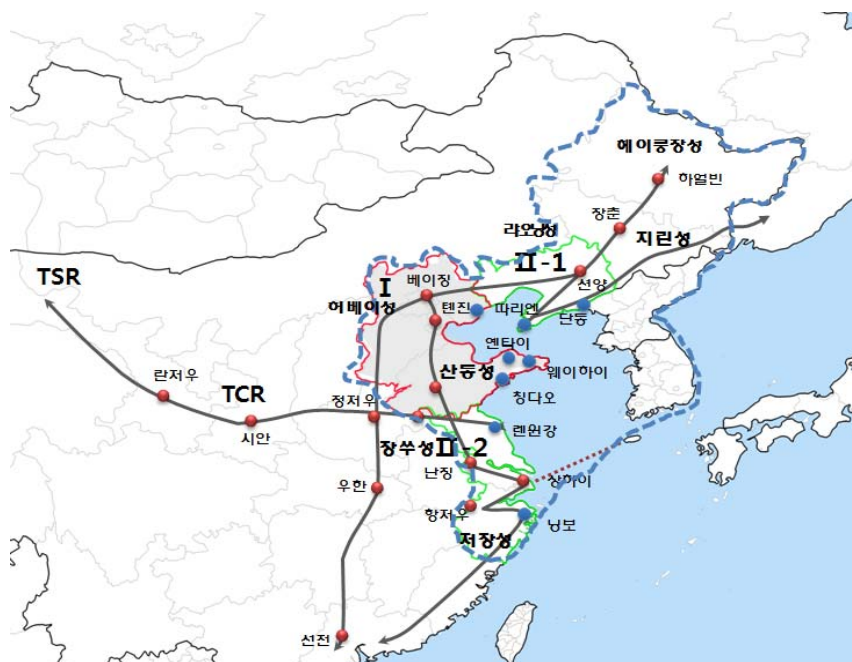
#### 1. ‘환황해권’ 범위 설정

- 중국은 국토가 광활하고 각 지역간 자연환경과 정주체계, 경제발전 수준 등 차이가 큰 나라이므로, 대(對)중국 전략은 중국내 파트너 지역 선택부터 시작해야 할 것이다. 즉, 전략적 파트너가 될 수 있는 타깃지역을 선택하고, 선택한 파트너 지역에 대한 전략적 네트워크를 구축해야 할 것이다.
- 국가차원이건 지자체 차원이건 대(對)중국 전략과 연결한 지역발전전략 수립의

5) 중국해양대학학보, 2012년 1기

기초와 전제는 ‘중국 올바른 알기’가 되어야 할 것이며, 이는 중국내 전략적 파트너 지역 선택과 집중적인 교류협력 네트워크 구축을 위한 노력과 병행 추진해야 할 것이다.

- 충청남도의 대(對)중국 전략 타깃지역으로 중국의 '황하이(黃海)와 보하이(渤海) 연해지구'로 설정하되, 북으로부터 보하이 연해지구인 랴오닝성(遼寧省)에 지린성과 헤이룽장성까지 포함한 동북3성 전체와 베이징-톈진-허베이성(京津冀), 그리고 북부는 보하이, 남부는 황하이에 연한 산둥반도, 그리고 황하이 연해지구의 지리적 범위는 산둥반도 남쪽으로 장쑤성(江蘇省), 상하이시까지이나, 상하이-장쑤성과 함께 장강삼각주에 속하는 저장성(浙江省)까지 포함시킨다.(<그림 6> 참고)
- 대(對)중국 전략 타깃지역으로 설정한 중국의 '황하이(黃海)와 보하이(渤海) 연해지구'를 대상으로 충남의 입장에서 전략적으로 우선 순위를 구분한다.(<표 4> 참고)
  - I 권역은 충남도와 20년 이상 자매결연 관계를 유지하고 있는 허베이성과 베이징-톈진을 포함하는 수도권 지구인 징진지(京津冀)지구와 충남도내 시군과 자매결연 및 우호협력 관계를 기초로 한 교류 파트너 시,현(縣)이 가장 많은 산둥성으로 구성된다. 권역내 총인구 약 2억 653만명, 총면적 약 37.5만km<sup>2</sup>이다.
  - II-1권역은 랴오닝성(遼寧省), 지린성(吉林省), 헤이룽장성(黑龍江省)을 포함하는 동북3성지구이고, 권역내 총인구는 약 1억 976만명, 총면적은 약 80.4만km<sup>2</sup>이다.
  - II-2권역은 장쑤성(江蘇省), 상하이시, 저장성(浙江省)을 포함하는 장강삼각주지구이고, 권역내 총인구 약 1억 5852만명, 총면적 21.3만km<sup>2</sup>이다.



〈그림 6〉 환황해권 범위 및 위계 설정

〈표 4〉 ‘환황해권’ 중국 성, 시별 현황

구분	1인당 GRP(달러)		1인당GRP 전국순위*	면적 (만km <sup>2</sup> )	인구규모 (만명)	비고
	전국	5,247	—	968.4	136072	
I 권역	河北省	4,847	16	19.0	7333	인구: 2억 653만명, 면적: 37.5만km <sup>2</sup>
	北京市	11,671	2	1.64	2115	
	天津市	12,471	1	1.19	1472	
	山東省	7,052	10	15.7	9733	
II-1권역 (동북3성)	遼寧省	7,723	7	14.8	4390	인구: 1억 976만명, 면적: 80.4만km <sup>2</sup>
	吉林省	5,909	11	18.7	2751	
	黑龍江省	4,696	17	46.9	3835	
II-2권역 (장삼각지구)	江蘇省	9,341	4	10.3	7939	인구: 1억 5852만명, 면적: 21.3만km <sup>2</sup>
	上海市	11,280	3	0.62	2415	
	浙江省	8,572	5	10.4	5498	

\* 주1: 31개 성, 직할시, 자치구내의 1인당 GRP 순위임.

\* 주2: 2013년말 인민폐 대 달러 환율 1달러(USD) = 7.9868元 적용(2014中國統計年鑑: 894쪽)

자료: 2014中國統計年鑑, 30, 50, 63쪽

## 2. 환경변화 전망 및 주요 이슈

- 중국은 ‘소강(小康)’과 ‘현대화’를 넘어서서 패권(hegemony) 국가로 복귀하고자 인접국가에 대한 시혜(施惠, benevolent)의 폭을 넓히면서 소프트파워를 겸비하는 데 국가전략의 중점을 둘 것으로 예상된다.
- 중국의 황보하이 연해지구와의 교역, 교류가 경제, 문화, 사회를 포함한 전방위로 확대, 심화되면서 우리나라 서해안지역 및 충남지역 각 분야의 잠재 성장동력과 연결, 결합될 것이며, 최근에 타결된 한중 FTA의 영향으로 이러한 추세는 더욱 가속화될 것이다.
- 또한 소위 ‘신상태’(新常态: New Normal) 경제정책과 ‘육상 및 해상 실크로드(一帶一路)’ 추진에 따라, 향후 중국의 산업정책을 포함한 정책기조가 이제까지의 ‘양적 성장’추구에서 혁신과 창신(創新)을 통한 ‘질적 발전’과 해외진출에 중점을 둘 것으로 전망된다.
- 성장을 중심의 양적 성장 전략에서 벗어나, 산업구조 고도화, 오염절감형 친환경 에너지 산업의 육성, 문화·여가산업의 육성을 통한 개인의 삶의 질 제고, 복지제도와 호구제도 개혁을 통한 개인 간 경제격차의 완화 등 질적 측면을 중시하면서, 산업 및 무역정책도 이제까지 주력했던 가공무역에서 고부가가치 제품 수출로 전환할 것으로 전망된다.

- 중국의 ‘신상태’경제정책에 따른 산업구조 조정과 제조업 경쟁력 강화는 중국의 부품 국산화율을 상승시키고, 이는 중국의 한국에 대한 가공무역 의존을 크게 감소시키고, 중국시장 및 세계수출시장에서 한중간 경쟁 심화 등 충남의 산업과 경제에 부정적 영향을 미칠 것으로 예상된다.
- 2014년 충남의 대(對)중국 수출의존도는 44.6%로 전국 지자체중 최고 수준이다.(전국 지자체 평균 25.4%) 대(對)중국 수출 비중은 2000년 9.1%에서 44.6%로 상승한 반면 대(對)미국 수출비중은 32.8%에서 7.4%로 하락.
- 이와 동시에, 후(后)도시화에 따른 귀농·귀촌, 건강·환경·생활, 농수산업의 6차산업화 확대 추세와 지역이 보유한 자원우세가 결합되면서, 농업과 농촌이 미래성장 동력으로 부상할 것이다.
- 친환경 먹거리 수요에 부응한 농생명 융복합 분야와, 해안지역, 섬, 해양수산자원을 기반으로 한 해양문화관광 등의 수요가 증가하고, 이에 부응하여 도농의 공간적 연계와 통합이 진행되면서, 마을기업·협동조합 등의 내발적, 자생적 발전이 진행되고 콘텐츠를 창조하면서 새로운 성장동력을 창출, 축적할 것이다.
- 지방 주도의 대(對)중국 대응 시스템 구축 및 전략적 운영 필요성이 증대될 것이다.
- 중국, 특히 황보하이 연해지구 성, 직할시와 교류 활성화를 통한 중국인 투자 및 관광객 유치 전략의 중요성이 증대될 것이다.
- 친환경 먹거리 산업과 한중 농산물 및 식품 교역과 연계관계가 강화될 것이다.
- 노령화시대 Well Aging 추구, 귀농·귀촌, 마을 만들기, 마을기업, 협동조합형 기업 증가 추세와 연결될 것이다.

### 3. 대응전략 및 단계별 과제 도출

#### 1) 기본방향

- 충남이 보유한 발전잠재력을 중국 황보하이 연해지구와 연계시킬 수 있는 지역 발전전략을 모색하면서, 중국 황보하이 연해지구 지방정부의 지역발전 전략과 충남 지역의 발전전략을 체계적으로 연계시킬 수 있는 전략적 대응체제를 구축한다.
- 중국 파트너 지역 유관기구와의 교류 및 공동연구를 통해 네트워크를 구축 및 관리하면서, 지자체 관할 지역내 기업체 대(對)중국 통상 및 내수시장 개척과 연결을 지원한다.
- 지역 현안과제와 대(對)중국 교류 파트너 지방의 관심사업과 연계 항목을 탐색 및 발굴한다.
- 전략적 타깃 지역을 선정하고, 1단계는 허베이성과 산둥성, 2단계는 랴오닝성을 포함한 동북3성과 장쑤성(江蘇省)을 포함한 장강삼각주지구로 한다.

- 지방차원에서 충남지역 특성을 반영한 한중 FTA와 중국의 ‘신상태(新常态: New Normal)’ 경제, ‘육상 및 해상 신실크로드(一帶一路)’ 건설 구상에 대한 대응전략을 수립한다.
  - 선택과 집중 원칙을 견지하고, 중앙의 예산 지원 획득을 위한 국책사업 발굴 및 선정 기준과 연계 추진한다.
- 허베이성의 징진지(京津冀) 협동발전, 산둥성의 ‘산둥반도 남색(藍色)경제구’, 저장성(浙江省)의 ‘해양경제발전시범구’ 등 해양경제발전 연계 방안을 모색한다.
  - 산둥성과 저장성의 해양(藍色)경제구 발전전략과 연계한 해양경제 발전전략 수립 등
- 농업 현대화, 도농통합발전, 신형도시화 등 삼농혁신과 사회적 기업, 마을기업, 협동조합 등 교류협력 주제별로 실천방안을 모색/설계하고 사회적 경제모델 교류협력을 추진한다.
- 대(對)중국 교역 및 교류에 유리한 지리적 위치와 잠재력을 적극 활용한다.
  - 섬, 갯벌 등 해양자원 및 친환경생태자원 등 자연조건을 활용하여 저탄소 녹색에너지 산업벨트를 조성한다.
- 중국인 입국관광객 수용기반 조성 및 유치전략을 중점 추진한다.
  - 대(對)중국 교류 관련 일자리 창출과 지역내 중국인 유학생 활용전략을 연결한다.
- 농업/농민이 주도하는 사회적 기업, 마을기업, 협동조합 등 사회적 경제 부문의 중국시장 개척을 위한 한-중간 연결 및 유통통로를 구축을 지원한다.
  - 삼농문제 및 신형 도시화 등 중국정부가 중시하는 과제와 연결 교류 사업 및 상품 발굴방안을 모색한다.
  - 귀촌, 귀농, 친환경 먹거리, 마을 만들기, 로컬푸드 등 후도시화(post urbanization) 추세에 대응한 내발적(內發的), 상향식 경험과 성공사례 등을 중국의 신형 도시화 정책과 연결 합작, 교류할 수 있는 방안을 모색한다.

## 2) 주요 분야별 대(對)중국 교류 선도사업 선정

### □ 관광분야

- 중국인 입국관광객 증가 추세에 전략적 대응대책 수립
  - 2014년 중국인 입국 관광객 총수는 약 613만명으로 전년대비 42.6% 증가했고, 전체 방한 외국인 관광객중 43.1%를 점유했다.
- 대(對)중국 교류 파트너 중국 지방정부와 충남지역 기반 중국전담여행사를 합작, 건립, 운영한다.
- 서울, 제주도, 청주공항과 연계한 관광루트를 개발하고, 관광문화 융성전략, 한중교역 및 경험 사업과 연계시킨다.

- 중국인 입국관광객을 단체 패키지 관광과 개인, 가족, 팀별 개별 관광객으로 유형화하고, 지역 특성을 돌출시키고 단계별 대응전략을 구분하여 수립, 추진한다.
- 지역내 중국인 유학생 네트워크 구축하고, 충남지역 관광지 홍보와 장소마케팅과 전략적으로 연결한다.

#### □ 해양산업분야

- 산둥성 남색경제구와 해양산업 협력 분야 모색
  - 중국 에너지수요 증가로 해양플랜트 산업 집중 투자에 따라(12·5기간 환보하이·장강·주강지역에 3천억 위안 투자), 해양플랜트 관련 부품소재 분야에 진출기회를 탐색, 발굴한다.
  - 산둥성 지방경제협력시범구와 연계하여, 해양생물육종, 조선(LNG선, 만TEU급 컨테이너선), 지능형 조선기자재, 해상풍력설비, 고속페리, 크루즈 분야<sup>6)</sup>에서 우대조건을 제고한다.
- 2011년 중국 해양산업 신규일자리 70만개 창출 등 신성장동력으로서 산둥성 해양산업 발전이 지속될 것으로 예상되므로, 도와 시군, 학계와 산둥성 정부간 일자리 창출과 청년실업 문제 해소를 위한 해양관련 인재 공동육성을 추진한다.
- 보하이만(渤海灣) 해양환경 개선, 어업자원 보호, 해양자원의 공동개발 및 활용 등 해양환경·자원분야의 협력체계를 구축한다.

#### □ 3농분야

- ‘3농’을 대(對)중국 교류협력 및 대응을 위한 전략적 연결고리로 활용한다.
  - 농민, 농촌, 농업(三農) 대책은 중공과 중국정부의 지도하에 황보하이 연해지구성, 직할시 급 지방정부에서도 가장 중시하고 있는 과제이다.
  - 후진타오 주석이 집권한 2004년부터 시진핑 주석이 취임한 이후 현재까지 11년 연속 매년 년초에 하달하는 ‘중공중앙1호 문건’의 핵심주제가 3농문제와 대책 관련 내용이었고, 충남에서도 농업, 농촌 관련 정책과제가 갈수록 중시되고 있으며, 주민 주도의 내발적, 상향식 성공사례 경험 축적되고 있다.
  - 중국정부의 3농관련 주요 관심사는 ‘사회주의 신농촌 건설’, ‘농민전업협작사 활성화’, ‘농업현대화와 선도기업 활성화’, ‘도농일체화 건설’, ‘농민의료협작 및 복지 확대’, ‘식품안전’ 등 포괄적 범위에서 논의되고 있다.
- 따라서 중국 중앙 및 지방정부 모두가 중시하는 삼농(三農: 농업, 농촌, 농민)정책 및 ‘신형 도시화’, 농업현대화, 해양경제발전, 도농통합발전 등 주요 동향과

6) 2013년 1월 산둥성 정부가 발표한 해양산업발전 지도목록 중 ‘장려류’에 해당하는 업종임.

이슈에 대한 공동연구를 추진하면서 지방 차원의 한중 교류 인프라 네트워크를 구축한다.

- 미래 성장산업으로서 농업의 잠재력 재인식과 후도시화 추세 속에 지자체 및 주민 주도로 농촌에서 추진, 진행되고 있는 행복마을 만들기, 친환경 고품질 농산물 생산기반 확충, 지역순환식품유통구조 구축 등 3농혁신 관련 경험과 성공 사례를 중국 황보하이 연해지구와의 교류 활성화를 위한 콘텐츠 및 연결고리로 만들어 나가기 위한 전략을 수립한다.
- 국내의 삼농정책 관련 성공사례 및 경험을 대(對)중국 교류 대상 항목으로 선정, 추진하면서 대(對)중국 정책연수관광상품 등 관련 사업항목을 발굴한다.
  - 창조적 마을 만들기, 희망/행복마을 만들기, 마을기업 육성사업, 생활문화공동체 만들기, 지역행복생활권 협력사업, 농촌건강장수마을 육성사업 등
  - 귀농/귀촌 교육, 농어업인 역량 강화, 지역리더 양성 교육 등
  - 여가농업, 농어촌 체험관광사업, 관광두레 조성, 문화생태 탐방로 프로젝트, 농촌체험활동 활성화 지원사업, 어촌관광 활성화 지원 등
  - 친환경 고품질 농산품 사업, 로컬푸드-지역순환식품-도농상생복합단지-학교급식지원 사업 등
- 기 추진중인 공무원 해외연수와 해외교류자치단체 공무원 초청사업 등을 통해 농업부문의 교류협력 확대를 추진한다.
  - 충남도와 자매결연 및 우호협력 관계를 기반으로 교류협력 추진중인 허베이성과 산둥성, 랴오닝성, 장쑤성, 그리고 관할 시·군과 교류협력이 진행 중인 중국 황보하이 지구내의 성, 시·현 지구 간에 삼농정책경험 및 관련 농촌마을 간 교류를 추진한다.
  - 마을 만들기, 친환경농업 등의 경험을 대(對)중국 교류 콘텐츠로 정리하여 대(對)중국 교류 파트너 지역 내의 마을을 선정하고, 시범선도사업을 추진하면서 양 지역간 교류네트워크를 강화한다.

### 3) 단계별 추진전략

#### □ 단기 추진과제

- 중국인 입국관광객 유치전략 수립
  - 중국인 입국관광객을 타겟으로 서울, 제주와 연계한 관광상품 및 관광루트를 개발하고, 관광객 수용기반을 확충한다.
- 접근성 제고를 위한 교통기반시설을 확충한다.
  - 서산-당진-천안 고속도로, 항만시설 확충



- 서울-인천, 청주공항 등과의 연계교통망 확충
- 서산해미비행장 민간공항 전용 여론 조성
- 개인별 체험, 테마관광상품 개발, 정책연수관광상품 개발 구상 틀 속에서 지역 특성의 삼농, 친환경 정책 성공사례 교류
  - 중국인 입국관광객, 신혼여행 아일랜드, 한류와 전통문화 연결체험, 친환경농업, 건강식품산업, 삼농정책 강화 등 테마 및 관광객 유형별 유치 전략을 수립, 추진한다.
- 중국 교류파트너 지역 여행사와 합작으로 지역기반 중국 전담여행사 설립, 운영 방안 추진
- 한중 산업교류 및 협력 기반 조성
  - 지역특성, 친환경 농수산업 6차산업화 및 전략상품 개발
  - 식품, 농생명산업 클러스터 조성
  - 한중 해양산업단지 조성
- 충남도의 관할 시·군과 중국 황·보하이 연해지구내의 성, 시·현 지구 간에, 농업 관련업무 담당 공무원과 농촌 지도자, 관련 기업 등이 참여하여 경험교류와 현장답사를 하는 (가칭)‘한중 3농포럼’을 조직·운영한다.
- 중국의 성(省)-시(市)-현(縣) 차원의 도농통합 및 일체화 발전, 신농촌건설, 농가숙식관광(农家乐) 등 관련 시범사업 현황 및 정책동향 조사연구 기반을 구축한다.
  - 산동성의 예를 들면, 농업 현대화, 신형공업화, 현대해양산업 발전, 산동반도 고효익 생태경제구, 해양(蓝色)경제구, 현역(县域) 경제발전모형 등이 있다.
- 고급의료,건강,요양 연계상품 개발
  - 의료관광은 단국대, 순천향대, 건양대 대학부속병원 소재 도시 중심으로 주변 지역과 연계
  - 건강, 요양은 해안과 산악 자원 활용
- 충남도 중국사무소 역할 강화 방안 모색

## □ 중장기 추진과제

- 전략거점지역과의 교류협력 심화 및 네트워크 강화
  - 2차 전략거점 개척, 확대
  - 도와 시·군의 대(對)중국 네트워크를 마을기업과 협동조합으로 연결
  - 교류네트워크를 기반으로 산업 및 관광객 유치전략과 연결 확대
- 정책연수관광상품 개발 및 다양화
  - 친환경 농업 및 먹거리, 환경, 행복마을 만들기, 여가농업, 농어촌 체험관광 분야 등에서 시작

- 대도시와 지역 대표 관광지별로 중국인 개별 입국 관광객 수용기반 확충
  - 중국전담여행사 확충 및 송출지역별 테마별 전문화 및 특화 추진
- 에너지 절약, 환경, 식품가공, 해양산업 분야 비교우위 및 비교열위 분야간 한중 정부 및 기업간 협조체제 구축
- 산둥성 ‘산둥반도 남색경제구’와 저장성 저우산(舟山) ‘해양경제발전시범구’와 연계전략을 수립한다.
  - 해양생태자원 활용과 관광자원 및 관광수용시설 개발건설 및 지역 브랜드 가치를 제고한다.

## <참고문헌>

- 박인성(2014), “중국 특색 농촌문제의 연원과 신형 도시화”, 성균차이나브리프, 통권 32 호. 성균관대학교 성균중국연구소
- 박인성(2013), “중국 쓰촨성 청두시의 도농통합정책 실험”, 지역과 발전, 11. 지역발전 위원회
- 박인성(2009), 중국의 도시화와 발전축, 서울: 한울아카데미
- 박인성외(2000), 중국경제지리론, 서울: 한울아카데미
- 김경근외(2015), 중국경제의 뉴노멀화가 충남경제에 미치는 영향 및 시사점, 한국은행 대전충남본부 보도자료: 2015.6.
- 林挺進外(2015), 中國新型城镇化發展報告, 北京大學出版社
- 单卓然, 黄亚平(2013), “新型城镇化概念内涵, 目标内容, 规划策略及认知误区解析”, 城市规划 学刊, 2013-2(207)
- 范剑勇, 莫家伟(2013), “城市化模式与经济发展方式转变”, 复旦学报: 社会科学版(上海), 『区域与城市经济』2013年第10期, 中国人民大学书报资料中心
- 河北省推进新型城镇化工作会议召开 周本顺张庆伟作重要讲话. 人民网, 2014. 3.27
- 河北省出台推进新型城镇化意见 石家庄和唐山将成副中心城市. 新华网, 2014. 3.27
- 張衛國主編(2013), 山東經濟藍皮書. 山東人民出版社
- 陈映芳(2012), 城市中國的逻辑, 上海: 三联书店
- 徐憲平(2012), “面向未來的中國城鎮化道路”, 求是, 北京: 2012.5
- 张宗益主编(2011), 重庆统筹城乡发展实践, 重庆: 重庆大学出版社
- 孙久文·彭薇, 2010. “我国城市化进程的特点及其与工业化的关系研究”, 『区域与城市经济』, 2010年第4期. 北京: 中国人民大学书报资料中心.
- 「中国改革报」, 2010.10.28: 2 版
- 杨小军(2009), “建国60年来我国区域经济发展战略演变及基本经验”, 现代经济探讨(南京), 2009.9
- 高新才(2009), “中国区域经济格局巨变与开发新秩序”, 社会纵横(兰州), 2009.10.
- 袁奇峰等(2008), 改革开放的空间响应, 广东人民出版社
- 中国改革报, 2010.10.28., 2 版



# 04

[충남연구원 개원 20주년 학술포럼]

## 토론문



# 〈토 론 문〉

조 원 갑(충남도청 정책기획관)

## ■ 우리도 국제교류 현황

- 對 중국, 일본, 동남아지역 교류현황
  - 현재 4개국 17개 단체와 교류협력 체결, 1,172회 교류
    - ※ 2014년 말 13개국, 27개 단체, 1,350여회 상호 방문교류
  - ☞ 지휘부 상호 방문, 국제행사 참가, 경제교류, 문화, 관광, 체육 교류, 농수산 교류, 행정시책 교류, 청소년 교류 등

〈교류협력 체결 현황〉

구 분	자 치 단 체
자매결연(3)	중국(2):허베이성,헤이룽장성, 일본:구마모토현
우호협력(14)	중국(10):산둥성,옌벤주,지린성,장쑤성,쓰촨성상하이시,랴오닝성,윈난성,칭하이성,구이저우성 일본(2):나라현, 시즈오카현, 베트남:롱안성 캄보디아:시엠펙주

- 국제기구 NEAR(동북아 자치단체 연합) 가입 활동 중
  - 6개국(한국, 중국, 러시아, 일본, 북한, 몽골) 70개 자치단체
- 對 중국, 일본, 동남아 지역 수출 현황
  - 2014년말 우리도 20대 국가별 수출 중 493억\$(전체651억\$의 76%)차지
    - \* 對 중국 수출은 290억\$(전체 수출액 651억\$의 44.6% 차지)
    - ① 아직까지는 행정 분야의 신뢰유지 교류에 비중이 많음
    - 행정의 신뢰교류를 바탕으로 문화예술, 교육, 청소년, 경제, 농업분야 교류의 저변 확대 필요
    - ② 도와 15개 시·군 간 연계 협력하는 교류활동 미흡
      - 도의 노하우와 정보 공유 및 지원으로 교류 시너지 효과 추진 필요
    - ③ 교류지역의 정책변동에 대한 탄력적 대응 교류 미흡
      - 연구기관의 정책 실증분석 자료, 정책동향 지속적으로 파악하여 상생 교류발전 모색

## ■ 한·중 FTA 관련

- 중국과의 FTA를 통해(한·중 FTA 정식서명 2015.6.1.)
  - 한·중 FTA가 발효될 경우 10년간 ① 실질 GDP는 0.96% 추가성장하고 ② 소비자 후생은 약 146억 달러 개선되며 ③ 고용은 53,805개의 새로운 일자리가 창출되는 것으로 나타남.

〈 한·중 FTA의 거시경제 효과 〉

구분	5년	10년
실질 GDP(%)	0.30	0.96
소비자 후생(억불)	56.34	146.26
고용효과(천개)	13.6	53.8
재정효과(조원)(연평균)	△ 0.17	0.27

자료 : 대외경제연구원 등의 “한·중 FTA 영향평가” (산업통상자원부, 2015. 6. 1, 한·중 FTA 정식서명 보도자료)

- 중국의 경우 한·중·일 FTA를 대비해 중국의 중앙정부와 지방정부가 긴밀히 협력해 철저히 준비하고 있음
  - '11년에 국가급 프로젝트인 「산둥반도 남색경제지역 발전규획」을 비준하고, '12년에 산둥성에 한·중·일 ‘지방경제 협력시범구’ 조성을 언급해 현재 산둥성 정부의 비준으로 조성되고 있음
  - 칭다오시는 서해안신구에 ‘한·중자유 무역 합작지구’를 조성중에 있고, 한국과 가장 가까운 웨이하이시도 ‘한·중자유 무역지구’를 조성할 계획임
- 충남도는 서산~천안·아산을 잇는 국가기간 산업의 최대 집적과 중국과의 최단거리에 위치한 지리적 강점을 활용한 아산만권 아시아투자 산업지역 조성 방안 적극 모색
  - \* 석문국가산업단지를 아시아 투자산업단지로 전환 등
  - 중국동향, 특히 충남과 인접한 지역의 동향을 예의주시하여 한·중 FTA 기회를 잘 활용 할 계획 임



## ■ 환황해 프로젝트 구상관련

- 충남도는 황해를 ‘아시아의 지중해’로 만들어 나가는 원대한 구상을 실현하고자 환황해 프로젝트를 구상 중에 있으며,
- 3개 전략 13개 과제 : 단계별 추진

추진과제(6개전략, 13개 과제)		비 고
◆ 인적네트워크 구축	① 국가별 전문가 POOL 구성	
	② 국가별 현안 대응체제 구축	
◆ 교통·물류 인프라 확충	③ 항만·도로·철도·공항 확충	
	④ 국제 항로 개설	
◆ 산업별 해외교역 증진	⑤ 글로벌강소기업 육성	
	⑥ 해외 틈새시장 개척	
◆ 분야별 국제교류 강화	⑦ 아시아 협의체 구성·운영	
	⑧ 對중국 교류전략 수립	
◆ 매력있는 투자여건 조성	⑨ 외국인 투자 지원제도 정비	
	⑩ 충남브랜드 가치 제고	
	⑪ 해외 현지 투자유치센터 운영	
◆ 특화된 관광마케팅 전략수립	⑫ 충남 관광 마케팅 전략수립	
	⑬ 해외 관광객 유치를 위한 인프라 구축	

- 對 중국, 일본, 동남아 지역과 관련하여 중장기적 과제 선정하여 환황해 프로젝트 추진단 운영, 연구실무단 운영, 국제포럼 개최, 주민 및 전문가를 참여하여 공감대 형성 및 새로운 정책을 발굴코자 함.

### ① 국가별 전문가 POOL 구축

- 중국과 동남아를 포함한 아시아 국가별 전문가 DB 구축
    - 공공·민간영역에 걸쳐 분야별 영향력 있는 인사 영입,
    - 주한 인력, 언론 특파원, 해외 교포 활용한 네트워크 구성
  - 국가별·분야별 전문가 활용방안
    - 각종 간담회, 워크숍, 포럼 등 개최 시 참여, 의견 개진
    - 「전문가 포럼」을 구성, 국제학술대회 개최 등을 통해 對정부 설득 및 아시아 전체의 여론 형성에 영향력 행사
- 전문인력 확보를 통한 효과적인 전략 수립 및 정책 추진

### ② 국가별 현안 대응체제 구축

- 중국을 포함한 아시아 국가별 주요현안에 대한 대응체제 구축
  - 지역현황, 정치·경제동향, 발전·투자전략 등 조사·연구

- 운영방안 : 「환황해프로젝트 추진단」과 인적 네트워크를 활용,  
현안 발생 시, 신속한 대응조치 이행
- 현안 대응 흐름도



→ 신속한 대응체제 구축으로 국가별 주요현안에 기민하게 대처

### ③ 항만·도로·철도·공항 확충

- 교통 인프라 확충
    - 항만 : 3대 특화항만 육성(당진항, 대산항, 보령신항)
    - 마리나항만 개발(창리, 왜목, 보령, 오천, 석문, 남당 모항 등)
    - 고속도로 : 대산~당진, 당진~천안, 평택~부여, 보령~울진
    - 국도 : 신평~내항, 대산~가곡, 원청~태안, 보령~청양 등
    - 철도 : 대산항~당진항 인입철도, 서해선, 장항선, 충청선
    - 공항 : 서산비행장 민항기 취항, 부남호 수상 경비행장 등
  - 물류 인프라 확충
    - 5대 무역항(당진항, 대산항, 태안항, 보령항, 장항항) 주변 물류단지 확충
    - 항만 배후단지 시설 확충 및 활성화 방안 모색
- 교통·물류 인프라 확충을 통한 「아시아 경제의 중심」 조성

### ④ 국제 항로 개설

- 국제 항공 항로
    - 서산 해미 ↔ 중국(상하이, 베이징, 옌타이 등), 동남아(베트남, 필리핀, 인도네시아, 태국, 말레이시아, 인도 등) 직항항로 개설 추진
  - 국제 해운 항로
    - 크루즈항 : 동남아 ↔ 중국 ↔ 대산항 ↔ 일본 연계  
(장기적) 보령신항을 기항지로 머드축제, 해저터널, 아울렛매장과 연계한 관광벨트 조성
    - 컨테이너항 : 대산항↔중국↔베트남↔태국↔인도네시아 등 연계
- 국제교통망 확대를 통한 「新 해상실크로드」 연계방안 마련

## ⑤ 글로벌 중소기업 육성

- 글로벌 중소기업 육성을 위한 수출지원시스템 개선
  - 아시아(중국)를 시장으로 하는 중소기업체 간담회 개최
    - 기업인들이 체감하는 애로·불편사항 해소
  - 기술·금융·세제 등 분야별 중소기업 지원정책 일원화
    - 「One-Stop 지원체제」를 구축, 체계적인 지원 강화
- R&D투자 확대와 기술사업화를 통한 해외경쟁력 확보
  - 중소기업 R&D투자 및 해외마케팅 활동 지원 강화
    - 도내 히든챔피언 육성을 통한 경쟁력 강화 및 해외교역 확대

## ⑥ 해외시장 개척

- 기술혁신과 마케팅 활동을 통한 신규 해외시장 개척
  - 연구개발 및 기술혁신 지원으로 기업의 독자적 경쟁력 확보 강화
  - 지속적인 해외고객 수요 연구를 통해 틈새시장 발굴
  - 중소기업 전문업종의 해외전시회 참가지원을 통한 수출저변 확대
  - 농수산물의 고품격 상품개발, 품질의 고급화로 생산수출 증대
- 동남아, 중국 내륙지역 등 미개척시장에 대한 판로 확대
  - 미개척시장의 해외민간 네트워크를 활용, 다양한 지역의 시장정보를 수집·제공, 도내 기업의 해외진출 지원
    - 신규시장 개척을 통한 도내 기업의 수출기회 확대

## ⑦ 「아시아 협의회」 구성·운영

- 충남과 교류를 맺고 있는 아시아 국가의 자치단체를 망라, 아시아 전체를 아우르는 국제협의회로 육성(민간영역도 포함)
  - 현재 아시아에서 도와 교류를 맺고 있는 자치단체를 활용, 아시아 국가 전체를 포괄하는 전체회의를 구성, 정기모임 개최
  - 그 산하에 각 국가별로 소위원회를 구성·운영
    - 아시아의 공동 번영을 위해 충남이 선도적 역할 수행

### 아시아 지자체별 교류·협력 현황

#### ○ 총 17개 지자체

- 자매결연(3개) : 중국 허베이성, 헤이룽장성, 일본 구마모토현
- 우호협력(14개) : 중국 산둥성, 엔벤주, 지린성, 장쑤성, 쓰촨성, 상하이시, 랴오닝성, 윈난성, 칭하이성, 구이저우성, 일본 나라현, 시즈오카현, 베트남 롱안성, 캄보디아 씨엠립주

※ 북한지역 참여방안 별도 검토

## ⑧ 對중국 교류전략 수립

- 중국 교류단체별 진단 및 중점 교류 분야 정립
  - 중국 12개 교류 단체의 지역적 특성을 고려한 중점 분야 정립
  - 충분한 협의를 거쳐 공감대 형성 및 지속가능한 교류사업 추진
- 참여와 협치의 교류 활성화
  - 도, 시·군 교류협의체 구성 추진, 도단위 기관 합동 교류사업 추진
  - 민간분야 교류 장려를 위한 공모사업 발굴 지원
  - 장기적으로 (가칭)충청남도국제교류재단 설립 방안 검토
- 맞춤형 교류, 참여 협치를 통한 교류 확대

## ⑨ 외국인 투자지원제도 정비

- 외국기업 이전 및 외국자본 직접 투자에 대한 인센티브 강화
  - 보조금 : 신규고용창출, 외국인 투자 현금지원제도 확대 등
  - 감면세 : 취득세·재산세 등 지방세 감면혜택 강화 등
- 기존의 외투기업 애로사항 해결로 증액투자 유인
- 중국 및 동남아 거대 기업·자본의 對충남 투자 유인

## ⑩ 충남 브랜드 가치제고

- 충남의 심벌마크, 마스코트, 월드브랜드 등을 활용
  - 「충남 = 신뢰」라는 고품격 이미지 구축
  - 충남의 자랑거리, 발전 잠재력, 역사문화관광자원, 세계 1등 상품, 한류, 충남 소재 TV드라마 등을 종합적으로 연계
  - 충남의 브랜드 가치 제고방안을 수립, 연차별로 지속 추진
- SNS(페이스북, 웨이보 등), 방송 활용, 충남의 투자여건 등 홍보 강화
- 아시아 시장을 겨냥한 대대적인 홍보활동 강화

## ⑪ 해외 현지 투자유치센터 운영

- 우선 상하이 사무소를 對충남 투자유치 전진기지로 활용하고
  - 현황 : 도내 수출기업 지원, 중국 관광객·유학생 유치 추진
  - 개선 : • 사무실 공간을 개조, 충남 홍보전시관, 투자상담실 등 설치
  - 아시아(중국) 시장을 겨냥한 전용 홈페이지 구축 추진
- 장기적으로 동남아 지역에 현지 투자유치 센터 확대 운영
- 현지 투자유치센터 운영, 對충남 투자고객을 위한 편의 제공

## ⑫ 충남 관광 마케팅 전략 수립

- 방한 외래 관광객 1,200만명 시대 도래 등 국내·외 관광환경 변화에 따른 체계적인 대응을 위한 중장기적인 관광전략 필요
    - 백제문화 세계문화유산 등재를 계기로 일본관광객 유치 확대
    - 한류문화 확산에 따른 동남아관광객 위한 특화된 관광 프로그램 개발
  - 중국이 방한 1위 국가로 부상(613만명)
    - 중국관광객 유치를 위한 ‘선택과 집중’ 관광마케팅 시행
    - 중국관광객 트렌드를 고려한 관광 수익 확대 방안 마련
      - \* 힐링관광 등 상품 개발, 전용 쇼핑센터 운영 등 관광수익 증대
      - \* 중국 애국주의 연결된 마케팅(산업·애국주의 패키지), 수학여행 유치
- 차별화된 마케팅 전략 마련, 충남관광 활성화

## ⑬ 해외 관광객 유치를 위한 인프라 구축

- 중국관광객 증가에 따른 경쟁력 있는 관광인프라 구축 필요
    - 서산 대산항 ↔ 중국 룡옌항 간 국제여객선 취항예정('16년)
  - 호텔, 테마파크 등 관광객 유치를 위한 인프라 확충
    - 관광객 증가에 따른 관광호텔 건립추진 4개소(천안, 아산, 서산, 당진)
    - 태안 관광 레저형 기업도시 추진으로 복합레저 도시 조성
    - 서해중부권 ‘해양 레포츠’ 산업 육성, 금강활용 문화·생태관광 콘텐츠 개발
    - 대산 ‘국제 여객터미널’ 및 ‘관광호텔’ 유치, 관광 접근성 제고
- 해외 관광객 수요를 반영한 인프라 구축, ‘머무는 관광’ 여건 마련

## 〈토 론 문〉

백 낙 구(충청남도의회 행정자치위원장)

- 환황해권 시대가 도래함에 따라 충청남도 역시 도청을 서해안지역으로 이전하였고, 서해안을 중심으로 한 사회간접자본(도로, 철도, 항만 등)을 확충하는 시점에서 환황해권시대 충남의 미래를 고민하는 학술포럼은 시기적절함.
- 환황해권 지역은 아시아의 역설(Asia paradox)에서 탈피할 수 있도록, 중앙정부 및 지방정부 뿐 아니라 지방입법기관차원의 초국경 교류협력을 활성화해야 함
  - 아시아 국가간 경제, 문화적 상호의존관계는 점점 더 심화되고 있으나, 역사문제, 영토문제 등으로 갈등은 심화되고 있음(아시아의 역설).
  - 환황해권내 초국경 교류는 경제·문화·관광 분야를 중심으로 활성화되어 있으나, 여전히 특정지역과 도시중심으로 이루어지고 있음.
  - 환황해권 지방입법기관간에도 현재 “동북아시아지역 지방입법기관 포럼”의 형태로 교류협력이 추진되고 있으나, 지방입법기관의 고유기능을 중심으로 심도 있는 교류협력이 이루어져야 할 것임.
- 과거 중국의 급속한 성장은 분명 충청남도의 발전에도 긍정적인 영향을 미쳤지만, 현재 중국의 저성장기조에 대응하여 충남의 기회요인을 극대화할 수 있는 전략을 충남도 차원에서 연구할 필요가 있으며, 다음과 같은 아젠다(agenda)를 예로 들 수 있을 것임.
  - 서산해미 공항 민항기 취항을 적극적으로 추진하여 백제문화유산·교육·의료관광 등과 연계한 중국 및 일본관광객 충남유치를 추진
  - 서산-룡안(위해)간 국제여객선 취항을 계기로 서산항과 보령신항을 컨테이너화물을 유치하고, 크루즈 항만 등 국제항만으로 육성
  - 중국의 내수시장이 확대됨에 따라 중국내 온라인·오프라인 유통망을 구축하고, 중국 기업과의 거래처 다각화를 통해 내수시장을 직접 공략하는 방안 모색
  - 중국유학생들이 충남도내 각 대학에 유학을 하고 있는바, 이들을 충청남도 민간 홍보대사로 육성하는 방안
  - 중국의 동해안지역의 산업화로 인한 인구집중으로 해양오염이 심화되고 있고, 충남 역시 황해를 공유하고 있어 황해오염을 저감하기 위한 대책
  - 백제문화유적지구가 UNESCO세계 유산에 등재되는 것을 계기로 일본관광객을 유치하기 위한 전략의 모색

- 중국 허베이성과 일본 구마코토현 등 충남의 자매결연 지역과 자치단체뿐 아니라 지방의회 차원의 교류협력 방안모색
- 향후, 충남 서해안에 위치한 자치단체들은 환황해권 초국경 교류협력을 위해 어떠한 역할을 수행할 것인지에 대해 지역내 다양한 주체들의 의견을 수렴하여 명확한 비전과 전략을 마련하고, 구체적인 교류 및 협력 아젠다를 발굴하고 시행할 필요가 있음.
- 충남 서해안지역은 해양과 접해있어 해양을 통한 환황해권 교류협력이 가능한 환경이나, 중국이나 일본과 교류할 수 있는 거점항만이 부재하여 이에 대한 대응방안을 고민해야 함
- 반면, 수려한 자연자원과 수산물, 국제적인 축제 등이 개최되고 있어 숙박시설 등 관광수용 인프라가 확충이 된다면 중국과 일본관광유치가 가능하기 때문에 기초자치단체차원의 교류협력이 실질적으로 이루어질 수 있는 방안을 모색해야 함.
- 충남도와 기초자치단체들은 선택과 집중을 통한 환황해권 초국경 교류협력을 전략적으로 추진하는 것이 필요함.
- 중국은 남한의 100배 넓이, 30배 인구를 가진 대국으로 미국을 능가하는 국가로 성장하고 있음.
- 반면, 충남의 인구 210만, 기초자치단체들은 3만에서 60만 정도의 규모의 인구규모로만 보면 중국의 산둥성 웨이하이시(威海市)보다 적은 규모임.
- 따라서, 중국전역을 대상으로 확대하기 보다 현재 자매결연을 맺고 있는 지역을 중심으로 교류협력을 강화하되, 양자보다는 다자간 교류협력 체계를 만들어가는 것이 효과적임.

## 〈토 론 문〉

### : 환황해권 시대의 역사적 맥락과 현재적 의미 - ‘해양강국 백제’의 전통과 충남

강 봉 룡(목포대 사학과 교수, 도서문화연구원장)

- 2015년 5월 16일은 한국 해양사의 기념비적인 사건이 일어난 날이다. 당일 김승진 선장은 아라파니호를 앞세워 당진 왜목항에 입항했다. 2014년 10월 19일 왜목항을 출항한 지 210일만이였다. 그는 요트 아라파니호를 타고 단독, 무동력, 무기항, 무원조로 4만 1,900km에 달하는 세계의 바다를 일주한 것이다. 우리나라 최초, 세계 여섯 번째로 이룬 쾌거였다. 그간 잊혀져온 충남의 해양혼을 일깨워준 순간이였다.
- 충남은 2012년 12월에 내포신도시로 도청을 옮김으로써 ‘해양도’로서의 방향을 틀었다. 내포는 예산, 당진, 서산, 홍성 등지의 바닷가 마을들을 통칭하는 이름이다. 남으로 보령과 서천으로 이어지고 북으로 아산을 거쳐 경기도 평택으로 통한다. 바다가 육지 깊숙이 침투하여 내륙에 포구를 형성했다 하여 내포라 일컬어졌다 하나, 근대 이래의 대규모 간척에 의해 내포의 옛 정취는 많이 손상되었다. 그러나 육지와 바다가 지그재그로 교차되던 내포의 그 상징성만은 사라지지 않았던지, 내포신도시와 아라파니호가 내포의 바다에 대한 옛 추억을 오늘에 되살려주고 있다.
- 윤용혁 선생님은 ‘백제-통일신라-고려-조선’으로 이어온 충남 해양사의 큰 흐름을 짚으면서 ‘환황해권’을 향한 충남의 미래 비전을 제안했다. 그 취지에 전적으로 공감을 표하면서 여기에서는 윤선생님이 생략한 주요 사안을 몇 가지 추가하면서, 해양 충남의 미래를 상상해 보고자 한다.
- 먼저 충남 해양사의 역사는 백제에서 시작된 것이 아니라 거슬러 올라가 마한에서 시작했다고 해도 과언이 아니다. 마한 54국의 맹주국이었던 목지국은 아산만에 동지를 틀고 북쪽의 낙랑·대방군과 해양 패권을 다투기도 했다. 3세기 중반경에 목지국이 마한의 여러 나라를 규합하여 대방군의 요새인 기리영에 대한 선제 타격에 나선 것이 그 예이다.
- 충남이 역사의 스포트라이트를 받게 된 것은 아무래도 475년 백제의 웅진(공주) 천도에서 찾아야 할 것 같다. 그러나 고구려의 공격에 떠밀려 내려온 공주는 금강의 비교적 깊숙한 곳에 위치하여 해양 침략세력을 차단하려는 수세적 입장이 강했던



반면에, 성왕이 538년에 비교적 하류에 위치하여 대형 선박이 드나들 수 있는 사비(부여)로 천도한 것은 해양을 향한 공세적 진출정책을 표명한 것이었다. 이러한 백제의 적극적 해양정책은 해양불교신앙의 일종인 서산와 태안의 마애불신앙으로 표출되었다고 할 수 있다.

- 이러한 충남의 해양전통은 통일신라, 고려시대로 이어져 윤선생님이 거론했듯이 충남이 국내외 해양교류의 교차점으로 기능하게 했으니, 영흥도를 포함한 내포 앞 바다에서 출수된 다채로운 해저유물들이 이를 증언하고 있다. 그리고 이러한 추세가 고려시대를 거쳐 조선시대까지 1천년 조운의 요지로 계속 이어졌다는 윤선생님의 지적은 인상적이다.
- 결론적으로 윤선생님은 근대에 들어 오랫동안 충남이 바다를 잊고 지내면서 내륙지향성을 갖게 된 측면이 있음을 지적하고 다시금 환황해권으로 웅비할 해양 충남의 비전을 환기하면서, 2012년에 도청을 내포신도시로 이전한 것을 중대 계기로 삼자고 제안하고 있다. 여기에 올해 아라파니호의 쾌거가 해양 충남의 가능성을 ‘충격적’으로 일깨워줬다는 점 역시 떠올릴 필요가 있겠다.
- 이제 ‘차분하게’ 준비하는 과정도 필요하다. 이런 의미에서 마지막으로 윤교수님이 2016년 유치를 제안한 전국해양문화학자대회에 대하여 소개하고자 한다. 목포대 도서관문화연구원이 주축이 되어 2009년에 목포에서 처음 시작한 전국해양문화학자 대회는 삼척(2회), 여수(3회), 여수(4회), 경주(5회)를 순회하면서 매회 200명이 육박하는 다양한 분야의 해양문화학자들이 해양학을 논하는 해양학술난장의 자리로 자리매김하였다. 올해 6회 대회는 8월에 다시 목포에서 개최될 예정이다. 내년 2016년에 충남에서 7회 전국해양문화학자대회를 개최하게 되면 해양 충남을 ‘차분하게’ 음미할 수 있는 최고의 기회가 될 것으로 믿어 의심치 않는다.

## 〈토 론 문〉

: 「환황해권 시대의 도래와 충남의 미래」에 대한 토론 요지

이 창 재(대외경제정책연구원 연구위원)

- 「환황해권 시대의 도래와 충남의 미래」 논문은 지방·도시 차원에서의 경제협력/경제통합, 특히 환황해권 경제협력을 포괄적이며 심도있게 다룬 수준 높은 논문임.
- 환황해경제권 협력논의는 환동해경제권 협력논의와 함께 1990년대 초반에 시작되었음.
  - 당시 냉전체제가 종식되었으나 아직 중앙정부 간 협력이 어려운 상황에서 인근 지역의 도시·지방간 협력이 모색되었던 것임.
- 본 논문에서 잘 설명하고 있는 것처럼 환황해, 환동해 및 동북아 차원에서 다양한 시도가 이루어졌음.
  - 환황해권 혹은 환동해권 지역의 범위가 다소 차이
  - 추진주체간의 경쟁
- 이러한 지역경제권 협력사업 추진에 대한 평가: 논문(p.22)에서 지적하고 있는 바와 같이 대부분 “지방정부가 주도하고 기업과 민간이 참여하는 형태를 추진하고 있지만, 기업과 민간의 적극적인 관심과 참여부족으로 산관학연간 연계가 미흡”하였음.
- 지역경제협력에서 지자체의 역할
  - 중앙정부 및 민간(업계)와의 역할 분담
    - 초기(1990년대)와 달리 현재 중앙정부 차원에서의 협력 크게 진전(한·중 FTA 서명, 한·중·일 FTA 협상 추진 중 업계차원에서 교역, 투자 활발)
- 지자체 차원에서의 주된 협력형태
  - 경제교류(trade fair, 경제시찰단, 관광), 생산네트워크(?)
  - 인적교류(청소년 교류, 교육), 문화교류
  - 환경, 해양자원 공동관리, 운송·물류 인프라 구축(중앙정부와의 협조)

- 충청남도 입장에서 환황해권 협력의 문제점 및 과제
  - 중국과의 비대칭성: 중국의 성장거점 지역 중 일부는 우리나라 전체보다도 큰 경제규모
    - 징진지 지역(베이징, 톈진, 허베이성 3개지역 포함)
  - 해운항로: 카페리 운송도(평택 및 군산과 산동반도)
  - 담론 vs. 제도화 vs. 실질적인 협력
  - 한·중·일 vs. 한·중
    - 충청남도의 자매결연지역: 중국의 허베이성, 일본의 구마모토현
  - 새만금개발의 활용
  
- 제언
  - 현재까지 추진되어 온 다양한 협력에 대한 평가
  - 선택과 집중
  - 실질적 협력에 주력
    - 비슷한 위상의 지자체와의 협력 타당
  - 한·중 협력 우선 => 한·중·일 협력
  - 충청남도 민간(업계)의 필요성 파악 및 지원

## 〈토 론 문〉

### : 중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략

강 희 정(한밭대학교 교수, 국제교류원장)

- 「중국 황·보하이 연해지구 발전동향과 충남의 대응전략」 논문은 중국의 각 지역을 명확하게 구분하고, 최근 추진되고 있는 중국의 권역별 광역개발 사업을 체계적으로 제시하고 있으며, 이에 따라 충청남도의 대상 권역을 어떻게 설정하고, 어떠한 추진전략으로 접근해야 하는지를 잘 제시하고 있음
- 논문에서 제시한 대(對)중국 전략적 타깃지역은 크게 I 권역(베이징-톈진-허베이성을 포함하는 수도권 지구인 징진지(京津冀)지구와 산둥성), II-1권역(랴오닝성-지린성-헤이룽장성을 포함하는 동북3성), II-2권역(장쑤성-상하이시-저장성)으로, 충청남도와의 지리적 인접성, 상호보완성, 미래 발전 잠재력 측면에서 적절하게 제시되었다고 봄
- 전략적 타깃을 보다 세부화하기 위해서는 광범위한 타깃군에서도 몇 개 지역을 선별할 필요가 있다고 보며, 그러한 점에서 충남 서해안지역과 인접한 중국 연해지역인 랴오닝성, 허베이성 연해지구인 탕산, 친황도, 창저우, 산둥성, 저장성 등의 특정 지역을 특화지역으로 선정하여 집중 접근할 필요가 있음
- 대(對)중국 교류의 시너지 및 성과 극대화를 위해서 충청남도 대(對)중국 교류를 위한 컨트롤 타워로서의 전담기구 설치와 ‘관산학협의회’ 구성을 통한 지속가능한 교류 모델의 구축이 필요함
- 논문에서 제시된 대(對)중국 교류 추진 전략과 세부 계획은 대체적으로 충청남도의 입장에서 잘 망라되어 있지만, 효율적인 교류 추진 및 성과 도출을 위해서는 우선 순위의 조정과 단계별 추진 로드맵의 제시가 보완 되어야함
- 한중FTA 시대를 맞이하여 충청남도의 적극적인 ‘차이나 드라이브 전략’이 기대되며, 충남지역의 잠재적 특성이 잘 반영된 동시에, 여타 지자체와 차별화된 전략의 수립·추진과 한중 네트워크 구축이 필요한 시점임



행복한 미래를 여는 충남연구원



**충남연구원**  
ChungNam Institute

충청남도 공주시 연수원길 73-26  
TEL. 041) 840-1114 [www.cni.re.kr](http://www.cni.re.kr)