


한중수교 15주년 기념 국제심포지엄



韩中建交15周年記念国际研讨会

“한중 도시간 경쟁과 협력”
“韩中城市间竞争与合作”

2007年 8月 20日(月)~22(水)

Incheon Ramada-Songdo Hotel

主催 :  仁川發展研究院

後援 :  仁川廣域市  仁川廣域市議會

한중수교 15주년 기념 국제심포지엄 개요

1. 일 시 : 2007년 8월 21일(화) 10:00~18:00
2. 장 소 : 인천 라마다송도호텔 다빈치홀
3. 주 제 : 한중 도시간 경쟁과 협력
4. 주 최 : (재)인천발전연구원
5. 후 원 : 인천광역시, 인천광역시의회
7. 참석자 :

구 분	참석자
Section 1	사회 : 안충영 (前 대외경제정책연구원 원장) 발표 : 양평섭 (대외경제정책연구원 세계지역연구센터 부연구위원) 쑨밍화 (천진사회과학원 현대기업연구소 연구원) 판쯔흥 (산둥사회과학원 대외경제연구소 소장) 토론 : 이권형 (인천발전연구원 도시경영연구실 연구위원) 이준엽 (인하대학교 국제통상학부 교수) 김민수 (인천대학교 동북아통상대학 교수)
Section 2	사회 : 김 욱 (인천광역시 국제관계자문대사) 발표 : 강승호 (인천발전연구원 동북아물류연구실 연구위원) 리우진화 (북경국제도시발전연구원 연구원) 판지에 (중국과학원 지속가능발전연구센터 주임) 토론 : 박명흠 (부산시의회, 정책연구실 실장) 최재헌 (건국대학교 지리학과 교수) 김대영 (인하공업전문대학 지구환경시스템공학부 교수)
Section 3	사회 : 강남훈 (동북아시아위원회 경제·문화협력팀 국장) 발표 : 김원배 (국토연구원 동북아발전연구센터 소장) 왕성싱 (대련발전연구중심 발전전략·지역경제연구실 부연구위원) 꾸어시엔명 (청도시사회과학원 도시연구소 소장) 토론 : 이정호 (인천광역시 정책기획관) 박창호 (재능대학 유통물류과 교수) 장윤정 (인천발전연구원 동북아물류연구실 책임연구원)

- 進行順序 -

■ 10:00~12:00 Session I : 修交以後 韓中間 分業構造의 變化와 向後 展望

□ 主題發表

- 楊平燮 (Yang, Pyoung-Seob, 對外經濟政策研究院 世界地域研究Center 副研究委員)
 - 修交以後 韓中間 分業構造의 變化와 向後 展望
- 孙明华 (Sun, Ming-Hua, 天津社會科學院 現代企業研究所 研究員)
 - 修交以來 韓中 產業 分業 關係 發展과 展望
- 范振洪 (Fan, Zhen-Hong, 山東社會科學院 對外經濟研究所 所長)
 - 韓國의 中國 山東省 投資現況 및 展望

□ 討論

- 司會者 : 安忠榮 (Ahn, Choong-Young, 前 對外經濟政策研究院 院長)
- 討論者 : 李權炯 (Lee, Kwon-Hyung, 仁川發展研究院 都市經營研究室 研究委員)
李準曄 (Lee, Jun-Yeop, 仁荷大學校 國際通商學部 教授)
金民洙 (Kim, Mihn-soo, 仁川大學校 東北亞通商大學 教授)

■ 14:00~16:00 Session II : 韓中 都市의 發展戰略

□ 主題發表

- 姜承昊 (Kang, Seung-Ho, 仁川發展研究院 東北亞物流研究室 研究委員)
 - 都市의 國際化와 韓中 主要 都市의 競爭力
- 刘俊华 (Liu, Jun-Hua, 北京國際都市發展研究院 研究員)
 - 中國 都市發展 戰略과 地域協力
- 樊 杰 (Fan, Jie, 中國科學院 持續可能發展研究Center 主任)
 - 中國 首都圈의 發展過程과 問題 및 展望

□ 討論

- 司會者 : 金 旭 (Kim, Wook, 仁川廣域市 國際關係諮問大使)
- 討論者 : 朴明欽 (Park, Myeong-Heum, 釜山市議會 政策研究室 室長)
崔在憲 (Choi, Jae-Heon, 建國大學校 地理學科 教授)
金大映 (Kim, Dae-Young, 仁荷工業專門大學 地球環境System工學部 教授)

■ 16:00~18:00 Session III : 韓中 都市間 競爭과 協力

□ 主題發表

- 金原培 (Kim, Won-Bae, 國土研究院 東北亞發展研究Center 所長)
 - 東北亞 經濟地形의 變化와 韓中 都市間 同伴 發展의 可能性
- 王盛兴 (Wang, Sheng-Xing, 大連發展研究中心 發展戰略·地域經濟研究室 副研究員)
 - 大連과 韓國 都市間의 協力 및 交流와 韓中 經濟發展 促進
- 郭先登 (Guo, Sian-Deng, 青島市社會科學院 都市研究所 所長)
 - 韓中 都市 競爭 및 協力, 兩都市의 現實의 勝利法

□ 討論

- 司會者 : 姜南勳 (Kang, Nam-Hoon, 東北亞時代委員會 經濟·文化協力Team 局長)
- 討論者 : 李楨浩 (Lee, Jeong-Ho, 仁川廣域市 政策企劃官)
朴彰鎬 (Park, Chang-Ho, 才能大學 流通物流科 教授)
張允禎 (Chang, Yun-Jung, 仁川發展研究院 東北亞物流研究室 責任研究員)

- 目 次 -

■ Session I : 修交以後 韓中間 分業構造의 變化와 向後 展望

□ 제1주제 : 수교이후 한중간 분업구조의 변화와 향후 전망

I. 한국의 대중국 무역의 발전과정	3
II. 한중간 분업구조 변화 분석 : 한중간 교역구조와 산업내무역지수 분석	5
III. 대중국 수출결정요인에 대한 실증분석	15
VI. 한중 교역관계 전망	22
▶ 要約 : 建交后中韩间分工结构的变化和今后的发展预测	28

□ 제2주제 : 修交以來 中韓 産業 分業 關係 發展과 展望

I. 引言	31
II. 中韩贸易结构	32
III. 中韩产业竞争力分析	32
IV. 中韩两国产业内贸易分析	35
V. 结论与展望	37
▶ 번역 : 수교이래 韓中 産業 分業 關係 발전과 전망	38

□ 제3주제 : 韩国对中国山东省投资的现状及前景展望

I. 韩国对山东投资的现状	49
II. 韩国对山东投资存在的薄弱环节和遇到的困难	56
III. 韩国在山东投资的前景展望	59
▶ 번역 : 한국의 중국 산둥성 투자현황 및 전망	65

■ Session II : 韓中 都市의 發展戰略

□ 제1주제 : 도시의 국제화와 한중 주요 도시의 경쟁력

I. 서론	87
II. 도시 국제화 평가지표의 정의 및 분석방법	89
III. 국내도시의 국제화 진전도	93
IV. 양국 주요도시의 경쟁력	96
V. 결론	101
▶ 要約 : 城市的国际化与中韩主要城市的竞争力	109

□ 제2주제 : 中国城市发展战略与区域合作

I. 经济全球化与中国城市发展	113
II. 区域经济一体化是全球化发展的必然选择	118
III. 东亚“10+3”框架下的东北亚合作	120
IV. 中日韩友好城市发展战略	125
▶ 번역 : 중국 도시발전 전략과 지역협력	127

□ 제3주제 : 中国首都圈发展的历程、问题和前景

I. 中国首都圈发展历程	147
II. 问题	150
III. 前景	155
▶ 번역 : 중국 수도권의 발전과정과 문제 및 전망	160

■ Session III: 韓中 都市間 競爭과 協力

□ 제1주제 : 동북아 경제지형의 변화와 한중 도시간 동반 발전의 가능성

I. 동북아 경제지형의 변화	177
II. 한중간 국지적 연계의 확대	182
III. 도시간 동반 발전의 가능성	189
▶ 要約 : 东北亚经济地形的变化和中韩城市间共同发展的可能	198

□ 제2주제 : 加强大连与韩国城市合作与交流推动中韩经济发展

I. 大连与韩国城市在合作与交流中不断发展, 城市竞争力不断提高	201
II. 大连与韩国城市合作与交流面临着新的机遇	202
III. 加强大连与韩国城市合作与交流, 推动中韩经济发展	203
▶ 번역 : 대련과 한국 도시간의 협력 및 교류와 한중 경제발전 촉진	206

□ 제3주제 : 关于中-韩城市竞争与合作实现双赢的研究

I. 提升城市竞争力的趋向	215
II. 提升中韩两国城市的协力水平	220
III. 实现中韩两国城市发展的双赢	225
▶ 번역 : 한중 도시 경쟁 및 협력, 양도시의 현실적 승리법	229

Session I - 제1주제

수교이후 한중간 분업구조의 변화와 향후 전망

- 한국의 대중국 수출구조를 중심으로 -

I. 한국의 대중국 무역의 발전과정

II. 한중간 보완관계 변화 분석 : 한중간 교역구조와 산업내무역지수 분석

III. 대중국 수출결정요인에 대한 실증분석

IV. 한중 교역관계 전망

▶ 要約 : 建交后中韩间分工结构的变化和今后的发展预测 : 以韩国对华出口结构为主

수교이후 한중간 분업구조의 변화와 향후 전망

- 한국의 대중국 수출구조를 중심으로 -

양평섭 (대외경제정책연구원 세계지역연구센터 부연구위원)

I. 한국의 對중국 무역의 발전과정

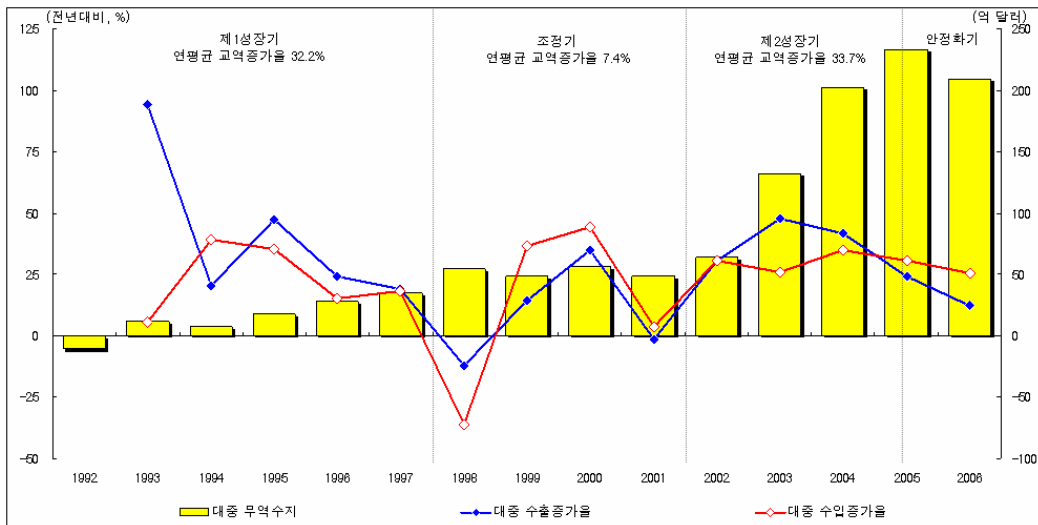
양국간 무역관계를 보면 1992년 수교 당시 64억 달러에 불과했던 교역규모가 2005년에는 1,000억 달러를 넘어섰고, 2006에는 1,180억 달러로 수교 당시의 18.5배에 달했다. 수교이후 한중간 무역의 발전과정을 살펴보면 크게 4단계로 구분하여 볼 수 있다.

그 첫 번째 단계는 제1 확대기로서 1992년 한·중 수교이후부터 1997년에 발생한 한국의 외환위기이전까지의 기간으로서 양국간 교역이 간접교역에서 직접교역으로 전환되고, 교역 규모도 대폭 늘어난 시기이다. 1992년 8월에는 양국간 수교가 이루어지고, 동년 9월에는 한중간 무역협정이 발효되었다. 이러한 국교 정상화와 제도적 장치가 마련됨으로써 그동안 양국간 교역의 장애요인으로 존재하던 중국의 한국 상품에 대한 차별관세 문제도 해소되었다. 이어 5월에는 투자보장협정이 체결되면서 한국기업의 중국 진출을 위한 제도적 기반도 마련되었다. 또한 1992년 2월 등소평의 남순강화를 계기로 중국의 개혁·개방정책이 새로운 단계에 진입하면서 중국의 경제성장률, 대외무역, 외국인투자도 빠른 속도로 증가하였다. 이러한 환경변화에 따라 양국간 직교역액은 1991년 44억 달러 1997년에는 237억 달러로 증가하여 6년간 연평균 32.2%의 증가율을 유지하였으며, 홍콩을 경유한 간접교역을 포함할 경우 68억 달러에서 288억 달러로 연평균 27.3%씩 증가하였다.

두 번째 단계는 한국의 외환위기 발생 이후부터 중국의 WTO 가입이 이루어진 2001년까지의 기간으로서, 이 기간 중 한국은 1997년 말 심각한 금융위기와 경제위기를 겪게 되고, 중국도 경기불황을 겪으면서 양국간 교역이 소강상태를 거치게 된다. 세계적인 경기호황과 한국의 벤처 붐 등으로 2001년에는 대중국 수출을 포함한 총수출이 급증하였지만, 2001년에는 미국의 경기침체 등에 따라 IT 부문이 급속히 위축되어 세계적인 불황으로 이어지면서 한국의 대외 무역이 크게 위축되었다. 이 기간 중 양국간 직교역이 1997년 237억 달러에서 2001년 315억 달러로 연평균 증가율이 7.4%로 크게 둔화되었으며, 홍콩을 통한 간접교역 역시 29억 달러에서 38억 달러로 증가하여 연평균 6.8% 증가한데 그쳤다. 그러나 이 기간 중에도 한국의 대외 무역에서 중국의 상대적 중요성은 계속 상승하였다. 2001년의 경우 한국의 대중국 수출은 총수출의 12.0%, 대중국 수입은 총수입의 9.4%를 차지하여 1997년에 비해 각각 2% 포인트 이상 상승하였다.

세 번째 단계는 중국의 WTO 가입이 이루어진 이후부터 현재까지의 제2의 발전기로서, 중국에 대한 투자가 폭발적으로 증가하면서 교역규모가 1,000억 달러를 넘어서고, 교역상품구조에 있어서도 하이테크산업을 중심으로 고도화가 이루어진 시기이다. 중국이 2001년 말 WTO에 가입하면서 대외개방이 더욱 진전되고, 1990년대 말부터 시작된 불황에서 벗어나면서 중국의 대외무역도 급속히 증가하였다. 이를 배경으로 양국간 직교역액은 2001년 315억 달러에서 2005년 1,006억 달러로 연평균 33.7%의 높은 증가율을 유지하였다. 그 결과 중국은 2005년에 한국 총수출의 21.8%를 차지하는 최대 수출대상국이자, 총수입의 15%를 차지하는 제2위의 수입대상국이 되었다.

네 번째 단계는 2005년 하반기 이후부터 현재까지의 단계로서 한중 교역이 안정화단계에 진입한 시기이다. 2005년 하반기부터 한중 양국무역의 급등세가 둔화되기 시작하였다. 즉 2002~2004년 중 연평균 36.1%에 달했던 양국간 교역증가율이 2005년에는 26.7%로, 2006년에는 17.4%로 둔화되었다. 특히 우리의 대중국 수출증가율이 하락이 두드러져 대중국 수입증가율을 하회하는 구조로 전환되었다. 2005년 하반기이후 양국간 교역증가율이 둔화되고 있는 원인은 양국간 무역이 새로운 단계로 진입하였음을 시사하고 있다. 중국에 진출한 한국기업들에 의한 대중국 수출유발효과가 낮아지고 있는 가운데, 완제품 뿐 아니라 중간재 산업에서 중국의 생산이 확대되면서 수입대체가 이루어지기 시작하면서 대중국 수출이 이전과 같은 높은 증가세를 유지하기 어려워지고 있기 때문인 것으로 보인다. 특히 1990년대 말부터 2000년대 초에 걸쳐 IT분야에서 경쟁력을 갖춘 중국이 WTO 가입 이후 중화학공업을 적극적으로 육성하면서 그동안 한국의 대중국 수출을 주도해 온 부품과 소재분야의 대중국 수출증가율이 크게 둔화되고 있다. 따라서 2005년 하반기 이후 한국의 대중국 교역에 있어 수출규모는 지속적으로 증가하는 가운데 성장률은 다소 둔화되고, 중국산 제품의 수입증가율이 한국의 대중국 수출증가율을 상회하는 구조가 지속되면서 양국간 무역불균형이 축소되는 구조가 정착되는 안정화 단계에 진입한 것으로 평가할 수 있다.



<그림 1> 한중 무역관계의 발전과정

II. 한중간 분업구조 변화 분석 : 한중간 교역구조와 산업내무역지수 분석

본 절에서는 한중간 교역에 있어 분업구조를 살펴보기 위해 한국 통계를 기준으로 한국의 대중국 교역구조를 살펴보고, 산업내무역지수¹⁾를 추정하였다.

1. 업종별 교역구조와 산업내무역지수

가. 한중간 주요 교역품목 변화

양국간 교역의 양적 팽창과 더불어 무역구조에서도 적지 않은 변화가 나타났다. 한중 수교 초기부터 1990년대 중반까지 양국간 교역은 주로 농산물과 광물성원료 등의 일차상품과 직물, 섬유사, 섬유원료, 석유화학제품 등의 소재류를 중심으로 이루어졌다. 한국은 중국에 직물 및 섬유원료, 석유화학제품, 철강제품, 전자부품을 중심으로 수출하고, 중국으로부터는 농산물, 직물, 요업제품, 광물성연료, 철강제품을 주로 수입하였다. 그러나 1990년대 중반이후에는 전기전자 업종에서 교역이 확대되기 시작하였으며, 2000년대에 들어서면서 컴퓨터 및 휴대폰 관련 부품, 자동차부품이 중요한 교역품목으로 자리 잡았다. 즉, 양국간 교역이 소재류 중심구조에서 부품류 중심구조로, 노동집약적 제품 중심구조에서 기술집약적 하이테크 제품 중심구조로 변화된 것이다.

먼저, 양국간 교역이 지속적으로 확대되고 있는 품목은 광물성연료와 철강제품, 석유화학 등 소재류 제품이다. 광물성연료의 경우 한국은 중국으로부터 석탄제품을 주로 수입하고, 한국은 중국에 석유제품을 공급하는 분업구조를 가지고 있다. 이러한 제품은 산업용 중간재로서 중국의 산업화 진전에 따라 그 수요가 폭발적으로 증가하고 있는 반면, 중국내 공급이 절대적으로 부족하여 수입에 의존하고 있는 품목이다.

둘째, 1990년대 중반 이후 양국간 교역이 급속히 확대되고 있는 품목으로는 가전제품과 전자

- 1) 산업내무역의 측정에 가장 광범위하게 이용되고 있는 방법은 Grubel-Llyod 지수(GL지수)라고 할 수 있다. Grubel Lloyd (1975)는 산업내무역을 “개별산업의 수입액과 정확하게 중복되는 동일 산업의 수출액”으로 정의하고 특정 i산업의 산업내무역지수를 다음과 같이 산출하였다.

$$GL_i = \left(\frac{(X_i + M_i) - |X_i - M_i|}{(X_i + M_i)} \right) = 1 - \frac{|X_i - M_i|}{(X_i + M_i)}$$

또한 n개의 세부 산업을 포함하는 대분류 산업 또는 전체 산업내무역지수는 세부산업의 산업내무역지수를 교역량으로 가중평균하여 산출할 수 있다.

$$GL_{Total} = 1 - \frac{\sum_{i=1}^n |X_i - M_i|}{\sum_{i=1}^n (X_i + M_i)}$$

이 GL지수는 0과 1사이의 값을 가지며, 지수 값이 0인 경우는 완전한 산업간 무역을 나타내며, 수출 또는 수입 중 어느 하나가 전무하다는 것을 의미한다. 반대로 지수가 1에 가까울수록 전체 무역액 중에서 산업내무역의 비중이 큰 것을 의미하며, 이 지수가 1인 경우에는 수출과 수입이 정확히 중복됨을 의미한다. 본 논문에서는 HS 6단위를 기준으로 하였으며, Data는 한국무역협회의 data base를 이용하였다. 분석에 있어 HS 6단위를 기준의 공산품 수출입 통계를 이용하였기 때문에 상대적으로 산업내무역지수가 낮게 평가되는 경향이 나타나고 있으나, 구체적인 세부 품목을 고려하여 산업내무역지수를 측정할 수 있다는 점에서 장점을 가지고 있다.

부품을 들 수 있으며, 2000년대 초반이후 급격히 확대되고 있는 품목으로는 산업용 전자제품과 자동차부품을 들 수 있다. 이들은 기술수준에서 비교적 높은 단계에 속한 제품들이면서 자본재나 중간재에 속하는 것들이다. 이는 중국이 전자산업의 세계적인 최종재 조립가공 기지로 등장하면서 관련 설비 및 부품 수입이 급속히 증가하고 있는데, 이 기회를 이용하여 한국의 수출이 크게 증가시킬 수 있었다.

<표 1> 한국의 대중국 10대 수출품목 변화

(단위 : 백만 달러)

순위	1992년		1997년		2001년		2006년	
	품 목	금 액	품 목	금 액	품 목	금 액	품 목	금 액
	총 계	2,654	총 계	13,572	총 계	18,190	총 계	69,459
1	철강제품	802	석유화학	2,252	석유화학	3,337	전자부품	13,235
2	석유화학	460	광물성연료	1,549	광물성연료	1,671	석유화학	11,311
3	직 물	267	직 물	1,432	전자부품	1,636	산업용전자제품	10,136
4	가죽·모피	142	철강제품	949	직 물	1,595	광물성연료	5,047
5	섬유원료	130	가죽·모피	807	산업용전자제품	1,429	철강제품	3,540
6	산업기계	108	전자부품	583	철강제품	1,380	수송기계	3,509
7	제지원료·종이	90	산업기계	528	가죽·모피	676	기초산업기계	3,334
8	광물성연료	83	섬유사	508	가정용전자제품	676	비철금속제품	2,746
9	전자부품	68	섬유원료	507	산업기계	615	가정용전자제품	2,078
10	정밀화학제품	55	제지원료·종이	457	정밀화학제품	581	산업기계	2,042
	소 계	2,204	소 계	9,572	소 계	13,596	소 계	56,978

주 : MTI 2단위 기준임

자료 : 한국무역협회 DB(www.kita.net)

셋째, 양국간 교역에서 비중이 줄어들고 있는 품목으로는 섬유관련 품목을 들 수 있다. 한국의 대중국 수출이 위축된 품목으로는 직물, 가죽 및 모피제품, 제지원료 및 종이 등을 들 수 있는데, 이들은 기술수준에서 비교적 낮은 단계에 속하는 것이다. 즉 1990년대 후반까지는 이들 상품이 한국의 주종 수출품이었지만, 해당산업에서 중국내 생산이 증가하면서 점차 한국의 수출이 줄어들고 있다.

나. 업종별 산업내무역지수

양국이 무역을 재개한 이후 1990년대 중반까지 양국간 무역은 경제발전 단계에 차이가 나는 인근 국가간에 나타나는 전형적인 무역구조를 나타냈다. 즉 한국이 농수산물, 석탄, 원유 등의 1차산품과 섬유직물 그리고 저급의 철강 및 화학제품을 주로 수입하는 반면, 고급 철강제품, 합성수지 등의 석유화학 제품, 고급 직물 등의 수출용 원자재를 주로 수출하고 또한

자동차나 가전제품 등의 소비재를 일부 수출하는 구조를 나타냈다. 이 시기 양국간 무역은 대체로 산업간무역의 성격을 가지고 있었다고 볼 수 있다.

그러나 양국간 무역에서 산업간무역(inter-industry trade)의 구조가 유지되는 가운데, 전자산업을 중심으로 산업내무역(intra-industry trade)의 비중이 크게 상승하고 있다. 한국의 대중국 수출입 통계를 이용하여 한중간 무역구조를 산업간무역과 산업내무역으로 구분한 결과가 <표 2>에 나타나 있다. 한중간의 산업내무역지수를 분석한 결과 다음과 같은 특징을 얻을 수 있다.

<표 2> 주요 업종별 한중간 산업내무역 지수 추이

(단위 : %)

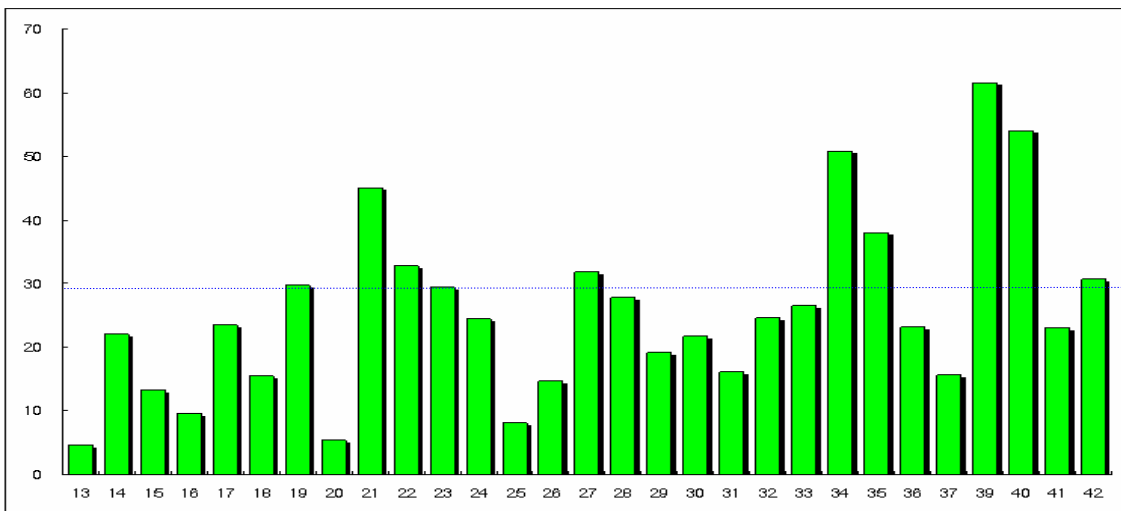
	제조업	철강	전기전자	자동차	일반기계	섬유	석유화학	기타제조업
1992	11.90	11.47	22.37	4.52	9.39	7.37	2.30	17.56
1993	13.05	8.52	29.20	0.53	6.99	10.42	3.30	19.93
1994	18.49	18.43	35.33	3.26	7.41	12.54	5.22	25.40
1995	19.36	19.12	47.72	2.02	6.74	12.75	6.63	23.89
1996	20.74	17.32	56.07	2.93	9.10	13.26	5.26	21.07
1997	19.86	12.63	55.78	6.78	13.13	14.73	5.94	15.32
1998	18.37	7.58	44.90	2.24	10.04	16.73	2.63	16.34
1999	23.40	12.78	46.51	8.63	15.15	16.66	3.17	21.27
2000	26.02	12.77	52.53	14.73	15.48	15.91	3.40	22.15
2001	28.07	12.64	54.94	7.04	19.93	15.70	3.27	24.78
2002	27.90	15.00	45.22	7.42	18.47	18.68	3.76	25.01
2003	28.11	12.92	45.39	4.34	16.75	18.67	3.36	25.94
2004	28.73	20.95	47.00	4.85	18.74	19.03	3.13	23.73
2005	29.96	22.43	48.96	8.06	26.28	22.86	4.01	21.58
2006	34.15	22.06	55.37	16.33	32.33	22.81	7.73	24.85

자료 : 한국무역협회 DB(www.kita.net)

<표 2>에 나타난 바와 같이 한중간 무역은 산업간무역이 중심이 되고 있는 가운데, 산업내무역 비중이 상승하고 있다. HS 6단위를 기준으로 한중간 공산품 교역에 있어 산업내무역 지수는 1992년 11.9에서 2005년에는 34.1로 상승한 것으로 나타났다.

산업내무역지수를 업종별로 살펴보면 전자업종에서 활발히 이루어지고 있는 반면, 자동차와 석유화학업종에서는 일방적무역(one way trade)이 이루어지고 있다. 전기전자업종에서 양국간 산업내무역이 활성화되고 있는 것은 동 업종에서 한국기업의 대중국 투자가 활발히 이루어지고 있기 때문이라고 할 수 있다. 전기전자업종에서 한중간 산업내무역지수가 2001을 정점으로 하락한 것으로 나타나며, 이는 중국내 수요가 급증하면서 반도체, 이동통신기기부품,

컴퓨터 부품을 중심으로 한국의 중국에 대한 일방적무역이 이루어지고 있기 때문이라고 할 수 있다. 반면, 석유화학, 자동차 업종에서는 양국간 산업내무역 비중이 낮은 수준을 유지하고 있으며, 이는 동 업종에서 한국의 중국으로의 일방적인 수출이 이루어지고 있기 때문이다. 섬유, 철강, 일반기계 업종의 경우 산업내무역지수는 전기전자산업에 비해 낮은 수준을 유지하고 있으나 지속적인 상승세를 유지하고 있는 바, 그 이유는 중국산 제품의 경쟁력이 높아지면서 중국제품의 대한국 수출이 빠른 속도로 증가하고 있기 때문이다. 이러한 업종에서도 2000년대에 들어서 산업내무역지수가 높아지고 있는 바, 이는 대부분의 업종에서 한국의 대중국 투자가 크게 증가하였기 때문이라고 할 수 있다. 이외에 가구, 종이, 의약품, 금속제품 업종에서 양국간 산업내무역 비중이 상대적으로 높은 수준을 유지하고 있다.



<그림 2> 제조업 업종별 한중간 산업내무역지수(2006년)

주 : 13 농산물가공, 14 식품, 15 음료, 16 담배, 17 섬유, 18 의류 및 섬유제품, 19 가죽모피, 20 목재가공, 21 가구, 22 종이, 23 인쇄, 24 문화,교육,스포츠용품, 25 석유가공 및 코크스, 26 화학원료 및 제품, 27 의약품, 28 화학섬유, 29 고무, 30 플라스틱, 31 비금속광물, 32 철강, 33 비철금속, 34 금속제품, 35 일반기계, 36 특수목적기계, 37 교통운송기기, 39 전기장비 및 기계, 40 전자통신, 41 사무용기기,의료,정밀,광학기기, 42 공예품 및 기타

자료 : 필자 작성

한·중간 산업내무역을 다시 수평적산업내무역(horizontal inter industry trade; HIIT)과 수직적산업내무역(vertical inter industry trade; VIIT)으로 구분²⁾하여 살펴보면, 두 가지 형태의 산업내무역이 모두 확대되고 있다.

2) 산업내무역을 제품 차별화의 정도에 따라 수평적산업내무역과 수직적 업내무역의 두 가지로 나눌 수 있으며, 수직적 산업내무역은 한나라가 상대적으로 고품질의 제품을 수출하고 있는 품질우위 수직적 산업내무역(superior vertical intra-industry trade)과 그 반대인 품질열위 수직적 산업내무역(inferior vertical intra-industry trade)으로 나누어 분석할 수 있다.

$$\text{수평적 산업내 무역} : a \in \left[\frac{1}{1+\alpha}, 1+\alpha \right]$$

$$\text{수직적 산업내 무역} : a \in [1+\alpha, +\infty] \quad \text{품질우위 수직적산업내무역}$$

$$a \in \left[0, \frac{1}{1+\alpha} \right] \quad \text{품질열위 수직적산업내무역}$$

여기서 $a = \frac{UVx}{UVm}$, α 는 임의의 수치이지만 일반적으로 α 는 0.15 또는 0.25가 적용되고 있다.

<표 3> 한중간 산업내무역의 기술수준별 추이

(단위 : %)

		1995					2004				
		OWT	IIT	HIIT	VIIT		OWT	IIT	HIIT	VIIT	
					품질우위	품질열위				품질우위	품질열위
제조업		81.9	18.1	4.7	10.0	3.4	71.5	28.5	8.5	15.6	4.4
High-Tech	계	53.4	46.6	14.6	26.6	5.5	61.4	38.6	4.3	28.5	5.8
	우주항공	100.0	0.0	0.0	0.0	0.0	85.6	14.4	9.8	4.6	0.0
	컴퓨터	27.4	72.6	0.0	72.4	0.1	57.1	42.9	0.0	42.8	0.0
	전자통신	53.5	46.5	18.1	21.5	6.9	61.4	38.6	5.9	30.0	2.6
	의약품	62.0	38.0	1.7	34.2	2.1	64.8	35.2	7.3	25.6	2.3
Medium-High-Tech	계	82.8	17.2	7.6	4.9	4.7	71.8	28.2	13.3	9.7	5.2
	자동차	97.3	2.7	0.0	2.7	0.0	94.3	5.7	0.2	5.5	0.0
	정밀광학	74.2	25.8	15.1	7.4	3.3	66.5	33.5	3.9	5.3	24.3
	가전	86.4	13.6	7.2	6.5	0.0	67.8	32.2	16.9	15.3	0.0
	일반기계	89.7	10.3	2.4	7.3	0.6	71.4	28.6	10.1	17.1	1.4
	기타수송기계	94.9	5.1	0.0	4.9	0.2	85.1	14.9	0.0	14.2	0.6
	화학원료	85.7	14.3	8.4	3.9	2.1	88.6	11.4	2.8	4.9	3.7
Medium-Low-Tech	계	86.7	13.3	2.6	9.8	0.9	82.7	17.3	7.0	8.8	1.5
	고무·플라스틱	95.4	4.6	2.5	1.2	0.9	84.8	15.2	6.4	6.9	2.0
	선박	99.5	0.5	0.0	0.5	0.0	81.8	18.2	9.1	9.0	0.1
	비철금속	69.0	31.0	9.8	19.1	2.1	82.4	17.6	14.1	2.2	1.2
	철강	91.9	8.1	1.7	6.2	0.3	89.8	10.2	6.0	3.6	0.6
	조립금속	74.0	26.0	0.5	21.4	4.1	45.9	54.1	2.4	45.6	6.1
	비금속광물	79.4	20.6	8.5	9.7	2.4	74.7	25.3	12.7	11.3	1.3
Low-Tech	계	85.5	14.5	2.2	9.1	3.2	77.4	22.6	6.7	11.0	4.9
	가죽모피	90.2	9.8	0.7	6.9	2.2	73.2	26.8	0.5	25.5	0.8
	섬유의류	86.2	13.8	3.3	9.6	0.9	80.6	19.4	7.8	10.1	1.5
	목재·가구	81.5	18.5	0.9	10.4	7.2	70.8	29.2	22.9	3.2	3.2
	기타제조업	64.6	35.4	0.9	18.2	16.2	60.6	39.4	1.9	7.4	30.1

자료 : 한국무역협회 DB를 이용 작성

①제조업에 있어 한중간 수평적산업내무역지수는 1995년 4.7에서 2004년에는 8.0으로 높아졌으며, 수직적산업내무역지수는 13.4에서 20.0으로 높아져, 수직적산업내무역이 활성화되어 있는 것으로 나타났다.

②이를 다시 기술수준별로 구분하여 살펴보면, 고위기술산업에서는 수직적산업내무역(특히 한국의 품질우위 수직적산업내무역)이 활성화되어 있는 반면, 중고위기술산업에서는 수평적 산업내무역이 활성화되어 있다.

③업종별로는 전자통신, 컴퓨터, 일반기계, 기타수송기계 업종에서 한국이 품질우위의 산업 내무역이 이루어지고 있는 바, 이는 중국내 수요가 급증하면서 반도체, 이동통신기기부품, 컴퓨터 부품을 중심으로 한국의 대중국 수출이 크게 증가하였기 때문이다. 이외에도 한국은 의약품, 조립금속 산업에서는 품질우위의 수직적산업내무역(superior vertical intra-industry trade)이, 가전산업에서는 수평적산업내무역이 이루어지고 있는 것으로 나타났다. 정밀광학기기 업종의 경우 한국이 중국에 대해 품질열위의 산업내무역(inferior vertical intra-industry trade)이 이루어지고 있는 바, 이는 중국의 대한국 수출제품의 고급화가 이루어지고 있거나, 대중국 교역에서 저가수출 현상이 있기 때문인 것으로 보인다.

2. 한국의 대중국 기술수준별 교역구조와 산업내무역지수

가. 기술수준별³⁾ 교역구조

한중간 교역을 기술수준별로 나누어 살펴보면 양국간 교역구조가 점차 고위기술산업을 중심으로 재편되고 있다. 한국의 대중국 수출 역시 1990년대에는 중저위기술산업을 중심이 되었으나, 2002년 이후에는 고위기술산업 비중이 중저위기술산업 비중을 상회하기 시작하였다. 한국의 대중국 수출에서 고위기술산업이 차지하는 비중은 1992년 7.4%에서 2006년에는 40.7%로 높아진 반면, 1992년 60.6%를 차지했던 중저위기술산업은 2006년에는 26.6%로 낮아졌으며, 저위기술산업 비중도 17.4%에서 5.4%로 하락하였다. 이처럼 한국의 대중국 수출이 고위기술산업을 중심 구조로 재편되고 있는 것은 중국의 최종재 수출구조가 고도화되면서 고위기술산업의 최종재 생산에 필요한 부품과 소재를 주변국으로부터 수입하고 있으며, 이들 산업에서 중국에 진출한 한국기업들이 주요 핵심부품을 한국으로부터 조달하여 사용하고 있기 때문이라고 할 수 있다.⁴⁾

중국으로부터의 수입에 있어서도 저위기술산업에서 고위기술산업으로 전환되고 있다. 대중국 수입에서 저위기술산업이 차지하는 비중은 1992년 44%에서 2006년에는 19.1%로 하락한

3) 일반적인 학술연구에서는 기술수준 분류에 있어 OECD(1997)의 분류기준을 따르고 있다. OECD는 22개 제조업을 제품군별로 기술집약도지수(R&D 지출÷부가가치)에 따라 제품군을 저위기술(low tech), 중저위기술(medium low tech), 중고위기술(medium high tech), 고위기술(high tech)로 구분하고 있다. 이러한 기준에 따라 OECD는 4단계 기술수준별 제품군을 아래와 같이 분류하고 있으며, 본 논문에서도 이 기준을 따랐다. ① 첨단기술산업 : 산업항공·우주, 컴퓨터·사무용기기, 전자·통신, 의약품, ② 중고위기술산업 : 산업광학기기, 자동차, 전기기계, 일반기계, 화학, 기타 운송장비, ③ 중저위기술 산업 : 고무·플라스틱 제품, 조선, 비철금속제품, 비금속광물제품, 조립금속, 석유정제, 철강, 기타 제조업, ④ 저위기술 산업 : 인쇄·제지, 섬유·의복, 음식료·담배, 목재·가구 등임. Hatzichronoglou, T.(1997) 참조.

4) 중국의 수입상품구조를 기술수준별로 살펴보면, 최종재 수출이 고위기술산업 중심구조로 전환되면서 동 산업이 수입에서 차지하는 비중이 높아지고 있다. 중국의 수입에서 고위기술산업이 차지하는 비중은 1995년 18.7%에서 2006년에는 47.3%로 높아진 반면, 상대적으로 기술수준이 낮은 산업에서는 중국내 부품과 소재공급 능력이 강화되어 그 비중이 크게 낮아졌다. 예컨대 저위기술 산업이 수입에서 차지하는 비중은 1995년 17.2%에서 2006년에는 7.3%로, 중저위기술산업의 비중은 27.0%에서 20.6%로, 중고위기술산업의 비중은 34.8%에서 25.8%로 낮아졌다.

반면, 고위기술산업 비중은 같은 1992년 6.0%에서 2000년 이후 저위기술산업 비중을 넘어섰다. 이러한 변화는 중국의 수출구조가 고위기술산업 중심구조로 전환되면서 중국산 제품의 경쟁력이 제고되고 있으며,⁵⁾ 고위기술산업에서 한국기업의 투자가 활발히 이루어지면서 국내에서 생산된 제품의 역수입이 증가하고 있는 것도 중요한 원인이라고 할 수 있다.⁶⁾

<표 4> 한국의 기술수준별 對세계 및 對중국 수출·수입구조

(단위 : %)

			1992	1995	2000	2005	2006
對 세 계	수출	고 위	27.8	31.1	38.4	36.9	35.6
		중고위	16.1	23.8	21.5	28.2	28.7
		중저위	30.7	28.0	27.0	28.3	29.8
		저 위	25.5	17.2	13.2	6.5	5.9
	수입	고 위	25.9	25.6	38.8	33.4	31.9
		중고위	35.3	33.5	24.8	26.0	25.3
		중저위	25.2	25.9	24.3	31.1	32.4
		저 위	13.6	15.1	12.0	9.5	10.4
對 중 국	수출	고 위	7.4	9.0	21.6	42.1	40.7
		중고위	14.7	25.6	22.6	26.4	27.3
		중저위	60.6	42.7	38.3	25.7	26.6
		저 위	17.4	22.7	17.5	5.8	5.4
	수입	고 위	6.0	10.2	31.6	34.6	34.7
		중고위	13.1	12.8	16.8	17.9	17.8
		중저위	36.8	46.6	25.9	28.9	28.4
		저 위	44.0	30.4	25.8	18.5	19.1

자료 : 한국무역협회 DB(www.kita.net)

나. 기술수준별 산업내무역지수

한중간 산업내무역을 기술수준별로 나누어 살펴보면, 고위기술산업에서 산업내무역이 활성화되고 있는 반면, 중저위 및 저위기술 산업에서는 일방적 무역이 이루어지고 있다.

① 고위기술산업에서의 산업내무역지수는 1992년 22.2에서 2001년에는 55.7까지 상승하였다.

5) 중국의 수출구조를 기술수준별로 분해하여 살펴보면, 중국 산업기술의 고도화가 이루어지면서 하이테크기술이 체화된 산업을 중심하는 수출구조가 정착되어 가고 있다. 중국의 수출에서 고위기술 산업이 차지하는 비중은 1995년 14.6%에서 2006년에는 37.1%로, 중고위기술산업의 비중은 13.5%에서 18.2%로 높아진 반면, 중저위기술산업의 비중은 16.3%에서 18.3%로, 저위기술산업 비중은 55.6%에서 26.4%로 낮아졌다.

6) 2004년을 기준으로 중국에 진출한 한국계 전기전자 업종의 매출지역을 살펴보면 한국으로 수출하는 비중이 41.4%로 가장 높은 수준을 유지하고 있다.

2002년 이후부터 2005년까지 다시 하락세를 유지하여 2005년에는 42.4로 낮아졌다. 한국과 중국의 수출에서 모두 고위기술산업 중심구조로 전환되고 있음에도 불구하고, 고위기술산업에서 산업내무역지수가 하락하고 있는 것은 중국에 진출한 한국기업들의 중간재 조달구조에 기인한 것으로 보인다. 특히 2002년 이후 중국의 소득수준이 향상되어 내수시장 규모가 커지고, 중국이 외국인투자기업에 대해 내수시장에 대한 개방을 확대하면서 중국에 진출한 한국기업의 중국내 생산제품 구조가 고가제품으로 전환되었다. 이러한 과정에서 중국에 진출한 한국기업들이 중국내 생산에 필요한 부품과 소재가 고급화되면서 중국내 조달이 어려워지고, 이에 따라 한국에서 중국으로 수출되는 부품은 크게 증가한 반면, 중국내에서 조립된 최종재의 경우 중국 내수시장과 제3국 시장으로 수출됨으로써 한국으로의 역수입은 크게 증가하지 않았기 때문이다. 2006년에 다시 산업내무역지수가 상승한 것은 고위기술산업에서 중국산 부품의 대한국 수출이 빠르게 증가하고 있기 때문이다.

②중고위기술산업, 중저위기술산업, 저위기술산업에서는 산업내무역지수가 낮은 수준을 유지하고 있다. 이러한 결과는 중고위기술산업에서는 한국에서 중국으로의 일방적무역이, 저위기술산업에서는 중국에서 한국으로의 일방적무역이 주로 이루어지고 있음을 의미한다. 이들 산업에서 중국산 부품과 소재의 경쟁력이 고위기술산업에 비해 높다는 것을 의미하며, 또한 해당 산업에서의 상호 직접투자가 부진한 것도 중요한 요인의 하나라고 할 수 있다.

<표 5> 기술수준별 한중간 산업내무역지수 추이

(단위 : %)

	1992	1995	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
고 위	22.22	50.93	55.06	51.87	55.65	44.38	43.79	43.91	42.50	49.24
중고위	14.86	20.66	12.31	16.91	18.50	17.57	16.67	17.32	19.12	21.33
중저위	6.12	10.62	19.13	18.05	19.05	21.12	20.94	21.34	24.80	29.11
저 위	7.16	12.46	13.76	17.27	18.27	21.63	22.14	22.30	21.90	23.84

자료 : 한국무역협회 DB를 이용 작성

3. 한국의 대중국 가공단계별 교역구조와 산업내무역지수

가. 가공단계별 교역구조

이러한 한-중 양국간 교역의 특징으로 인해 한-중간 교역을 가공단계별⁷⁾로 구분하여 보면, 한-중간의 교역에서 중간재가 절대적인 비중을 차지하고 있다.

첫째, 한국의 대중국 수출을 가공단계별로 살펴보면, 중간재가 차지하는 비중은 1992년

7) UN의 BEC(Broad of Economic Categories) 분류는 HS 6단위(또는 SITC 3단위)의 제품을 가공단계별로 재분류할 수 있는 기준으로 국제무역 데이터를 일차상품, 중간재(반제품, 부품 및 부분품), 최종재(자본재, 소비재)로 분류하고 있다. 본 논문에서는 HS 상품분류 코드에서 국제적으로 통일된 HS 6단위를 사용하여 BEC 분류를 시도하였다.

의 88.8%에서 2006년에는 79.9%로 낮아지기는 하였으나, 한국의 전체 수출구조와 전세계의 수출상품 구조와 비교할 때 한국의 대중국 수출은 지나치게 중간재에 편중되어 있다.⁸⁾ 한국의 대중국 중간재 수출에 있어서는 반제품에서 부품과 부분품 중심구조로 전환되고 있다. 대중국 수출에서 반제품이 차지하는 비중은 1992년 84.0%에서 2006년에는 44.0%로 하락한 반면, 부품과 부분품 비중은 4.8%에서 35.9%로 높아졌으며, 자본재 비중은 7.3%에서 16.7%로 높아졌다. 이러한 변화는 중국이 세계의 생산기지로 자리 잡으면서 최종재 생산에 필요한 중간재를 주변국으로부터 수입하고 있기 때문이라고 할 수 있다.⁹⁾ 특히 중간재 비중이 2002년을 저점으로 다시 높아진 것은 휴대폰과 자동차분야에서 한국기업들이 중국내에 조립공장을 설립하면서 휴대폰과 완성차 등 최종재 수출이 관련부품 수출로 대체된 데 기인한다고 할 수 있다.¹⁰⁾

둘째, 대중국 수입에 있어서도 중간재 비중은 상승세를, 소비재와 일차상품 비중은 하락세를 유지하고 있다. 2006년 한국의 대중국 수입 중 중간재가 차지하는 비중은 57.9% 2002년에 비해 9.7%p 높아졌으며, 최종재 비중은 36.2%로 同 2.9%p 하락하였다. 중국의 자원 수출 규제와 대중국 의류 수입증가율 둔화로 일차상품과 소비재 비중이 지속적인 하락세를 유지하고 있는 반면, 전자·통신 분야의 산업내분업 확대, 중국 소재 한국기업의 역수입 등으로 전기전자제품 및 부품의 대중국 수입 비중은 지속적인 상승세를 유지하고 있다.¹¹⁾

8) 2006년을 기준으로 한국의 대세계 수출상품 구성은 중간재가 57.5%(이중 반제품 31.5%, 부품 및 부분품 25.9%), 최종재가 42.4%(이중 자본재 27.6%, 소비재 14.8%), 일차상품이 0.1%로 대중국 수출구조와는 많은 차이가 있다.

9) 중국의 수입을 가공단계별로 살펴보면, 중간재 중심의 수입 구조를 유지하고 있는 가운데, 부품과 일차상품 비중이 상승세를 유지하고 있다. 2006년 중국의 수입 중 중간재가 60.4%, 최종재가 23.3%, 일차상품이 16.0%를 차지하고 있다. 중국의 반제품 산업의 성장으로 수입에서 반제품이 차지하는 비중이 하락하고 부품과 부분품, 일차상품 비중은 높아지고 있다. 중국의 수입에서 반제품이 차지하는 비중은 1995년 45.2%에서 2006년에는 29.8%로 낮아진 반면, 부품 및 부분품이 차지하는 비중은 같은 기간동안 14.4%에서 30.6%로 높아졌다. 중국의 고도성장 과정에서 주요 자원의 수입의존도가 상승하면서 일차상품이 수입에서 차지하는 비중은 1995년 8.6%에서 2006년에는 16.0%로 급상승하였다.

10) 2002년 국내의 휴대폰 제조업체들이 중국에 조립공장을 설립하면서 한국산 휴대폰 완제품의 대중국 수출은 급격히 감소한 반면, 휴대폰 부품의 대중국 수출은 2001년 276백만 달러에서 2005년에는 3,427백만 달러 과거 4년간 연평균 88%씩 증가하였다. 또한 2002년 현대자동차가 북경에 연산 30만대 규모의 자동차 합작공장을 설립하면서 2001년 78백만 달러에 불과하였던 자동차부품의 대중국 수출은 2002년에는 169백만 달러로, 2005년에는 2,693백만 달러로 증가하여 과거 4년간 연평균 140%를 넘어선 증가율을 유지하였다. 따라서 이러한 두 품목의 특수한 효과를 제거할 경우 2000년 이후 대중국 수출에서 중간재가 차지하는 비중은 하락세가 지속되고 있다.

11) 중국의 수출상품 구조를 가공단계별 교역구조를 살펴보면, 최종재 중심의 수출 구조를 유지하고 있는 가운데, 부품과 자본재 비중이 상승하면서 수출상품 고도화가 진행되고 있다. 2006년 중국의 수출 중 최종재가 차지하는 비중은 57.9%로 1995년에 비해 소폭 하락한 반면, 중간재 비중은 1995년 34.9%에서 2006년에는 40.4%로 소폭 상승하였다. 그러나 중간재에서는 반제품 비중이 하락하고 부품과 부분품 비중은 1995년 7.2%에서 17.5%로 높아졌으며, 최종재 중 소비재가 차지하는 비중은 1995년 48.3%에서 2006년에는 31.3%로 하락한 반면, 자본재의 비중은 11.2%에서 26.8%로 높아졌다.

<표 6> 한국의 가공단계별 대중국 수출입 구성

(단위 : %)

구 분		1992	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	
대 중 수 출	일차상품	0.5	0.3	0.4	0.4	0.5	0.5	0.6	0.6	0.1	
	중간재	소 계	88.8	82.6	84.9	83.4	76.1	76.5	79.7	82.0	79.9
		반제품	84.0	72.3	65.2	64.0	52.0	46.2	43.9	42.0	44.0
		부품 및 부분품	4.8	10.3	19.7	19.5	24.1	30.3	35.8	40.0	35.9
	최종재	소 계	10.7	17.1	14.7	16.2	23.4	23.0	19.7	17.3	20.0
		자본재	7.3	11.2	9.9	11.1	18.5	18.6	16.2	14.0	16.7
		소비재	3.5	5.9	4.8	5.1	4.9	4.4	3.5	3.3	3.3
	대 중 수 입	일차상품	37.1	20.6	16.1	12.9	12.6	12.5	9.1	9.4	5.9
		중간재	소 계	50.3	53.2	50.3	48.9	48.2	48.0	52.8	54.7
반제품			48.6	44.4	34.4	32.0	31.4	29.9	34.2	35.3	36.9
부품 및 부분품			1.6	8.9	16.0	16.9	16.8	18.1	18.6	19.4	20.9
최종재		소 계	12.6	26.2	33.6	38.2	39.1	39.4	38.1	35.8	36.2
		자본재	2.6	6.6	13.7	14.5	14.9	16.9	18.4	18.5	18.7
		소비재	10.0	19.5	19.8	23.6	24.3	22.5	19.8	17.3	17.5

자료 : 한국무역협회 DB(www.kita.net)

나. 가공단계별 산업내역지수

가공단계별로 한-중간 산업내무역지수를 살펴보면 부품과 자본재 교역에서는 산업내무역이 활성화되어 있는 반면, 일차상품, 반제품, 소비재의 교역에서는 일방적 무역이 이루어지고 있다.

①부품과 부분품의 산업내무역지수는 1992년 26.8에서 2005년에는 49.6으로 높아졌으나, 2001년 이후부터 2005년까지는 하락세가 지속되었다. 이러한 원인은 한국에서 중국으로 수출되는 부품과 중국에서 한국으로 수입되는 부품간에 구조적인 차이가 있음을 의미한다. 예컨대, 중국으로부터 수입되는 부품류는 아날로그 가전의 생산에 필요한 중저가 부품을 수입하고 있는 반면, 2002년 이후 한국에서 중국으로 수출하고 있는 부품은 반도체, 휴대폰 부품, 디지털 가전용 부품(평판 디스플레이 등)이 대종을 이루고 있다. 또한 2002년 자동차업체의 중국 진출 이후 자동차부품 업종에서 한국에서 중국으로의 일방적인 수출이 이루어지고 있는 것도 부품산업에서 한-중간 산업내무역지수가 하락하는 중요한 원인의 하나가 되고 있다. 그러나 2006년의 경우 다시 급격히 상승세를 유지하였는 바, 이는 중국으로부터의 중저가 부품 수입이 급격히 증가한데 기인하고 있다.

②반제품의 경우 한국에서 중국으로의 일방적 무역이 이루어지고 있어 반제품 교역에서는 산업내무역지수가 낮고, 소비재의 경우에도 중국에서 한국으로의 일방적 무역이 이루어지고 있어 산업내무역지수가 낮은 수준을 유지하고 있다.

③자본재의 경우 한국의 대중국 투자에 따른 기계설비 수출이 활발히 이루어지고 있는 가운데, 중국산 자본재의 경쟁력이 높아져 한국으로 수입되는 자본재 역시 빠르게 증가하면서 산업내무역이 활성화 되고 있다.

<표 7> 가공단계별 한중간 산업내무역지수 추이

(단위 : %)

	1992	1995	1997	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
전산업	8.85	18.23	17.99	24.03	26.11	26.01	26.49	27.50	28.69	33.05
일차산업	0.14	2.71	1.76	1.70	2.25	2.03	1.82	2.34	1.96	2.61
중간재	11.25	19.46	17.88	24.19	28.00	28.55	27.09	26.44	28.02	33.38
반제품	10.52	16.61	12.29	15.20	16.44	16.85	16.80	17.23	18.50	21.62
부 품	26.85	48.02	52.92	50.25	59.85	51.26	42.46	38.71	39.80	49.61
최종재	11.14	18.72	25.16	30.03	26.02	24.98	29.18	33.37	34.54	35.04
자본재	14.84	18.61	31.99	38.44	33.07	28.22	35.22	42.02	43.54	43.16
소비재	8.84	18.81	19.72	21.25	19.14	20.75	19.59	17.89	18.29	19.47

자료 : 한국무역협회 DB를 이용 작성

Ⅲ. 대중국 수출결정요인에 대한 실증분석

1. 모형 및 데이터

본 절에서는 한국의 대중국 수출 결정요인을 제조업 업종별 자료를 이용하여 분석하고자 한다. 특히 제조업 업종별 자료를 이용하여 중국의 수요 확대 효과(중국 수출확대 효과, 내수 시장 확대 효과), 대중국 투자 확대 효과, 경쟁력 효과로 구분하여 한국의 대중국 수출결정요인을 추정하고자 한다.

한국의 대중국 수출결정요인을 추정하기에 앞서 중간재 중심 구조, 가공무역 중심 구조, 중국내 외자기업이 주도하는 구조 등 한중간 교역의 특수성이 실제 한국의 대중국 수출구조에 어떻게 연계되는 지를 살펴보기 위해 한국의 대중국 수출구조와 주요 변수간의 피어슨상관계수를 추정하였으며, 그 결과는 <표 8>과 같다. 표에 나타난 바와 같이 중국기업의 매출구조를 제외한 대부분의 변수와 한국의 대중국 수출구조와는 밀접한 연관관계를 유지하고 있으며, 시간이 경과할수록 각 변수와 한국의 대중국 수출구조의 상관관계수 역시 커지고 있다.

<표 8> 한국의 대중국 수출구성과 주요 변수간 Pearson상관계수 추이

	1993	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005
대중국수출&중국매출	0.62	0.39	0.35	0.37	0.47	0.59	0.69	0.71	0.72	0.78	0.78	n.a.
대중국수출&외국인투자기업매출	0.27	0.30	0.29	0.30	0.35	0.58	0.69	0.71	0.86	0.89	0.91	n.a.
대중국수출&중국수출	n.a.	0.41	0.42	0.43	0.46	0.63	0.70	0.72	0.86	0.89	0.90	0.90
대중국수출&대중국투자	0.13	0.25	0.30	0.29	0.32	0.48	0.54	0.60	0.75	0.79	0.82	0.80

자료 : 한국무역협회 DB를 이용하여 계산

이를 보다 구체적으로 살펴보면, 먼저 중국 각 산업의 매출구조와 한국의 대중국 수출구조와의 상관계수는 1993년 0.26에서 1996년에는 0.35로 하락한 이후 다시 상승세를 유지하고 있다. 이러한 변화는 1990년대 초반 한국의 대중국 수출구조가 중국의 산업구조와의 관계가 매우 약했음을 의미한다. 특히 외국인투자기업과 중국기업의 매출구조로 나누어 분석한 결과 1990년대 초반에는 중국내 외국인투자기업의 매출보다는 중국기업의 매출이 한국의 대중국 수출에 더 큰 영향을 미쳤음을 알 수 있다. 그러나 1990년대 말 이후에는 중국내 외국인투자기업의 매출구조와 한국의 대중국 수출구조간의 상관계수가 더 높게 나타나고 있다. 이러한 변화는 1990년대 말 이후 한국의 대중국 수출이 중국기업보다는 외국인투자기업의 생산에 더욱 의존적인 구조로 변화하였음을 의미한다.

둘째, 중국의 수출구조와 한국의 대중국 수출구조 간에도 매우 밀접한 상관관계를 유지하고 있다. 1990년대 중반까지 한국의 수출구조와 중국의 수출구조간의 상관계수는 0.5이하의 수준을 유지하였으나, 1999년 이후 두 변수간의 피어슨 상관계수가 빠른 속도로 커지고 있다. 이러한 결과는 1990년대 초반에는 한국의 수출구조 결정에 있어 중국의 수출구조 변화가 미치는 영향이 적었으나, 1990년대 말 이후 한국의 대중국 수출구조가 중국의 수출구조에 매우 의존적인 구조로 변해가고 있음을 시사하고 있다.

셋째, 한국의 수출구조와 한국의 대중국 투자 잔액 구조와의 상관계수 역시 1990년대 초반에는 낮은 수준을 유지하였으나, 2000년 이후에 두 변수 간 상관계수가 빠른 속도로 높아지고 있다. 이러한 결과는 1990년대 초반까지는 한국의 대중국 투자가 대중국 수출구조에 미치는 영향력이 작았으나, 2000년 이후 한국의 대중국 수출과 대중국 투자간 상관관계가 커지고 있음을 의미한다.

한국의 대중국 수출구조와 주요 변수의 구조간의 피어슨 상관계수를 추정된 결과, 한-중 교역이 이루어진 초기 단계에는 중국기업의 매출구조가 한국의 대중국 투자에 상대적으로 큰 영향을 미친 반면, 1990년대 후반이후에는 중국내 외국인투자기업의 생산구조 변화, 중국의 수출구조 변화, 그리고 한국의 대중국 투자구조 변화가 한국의 대중국 수출구조에 큰 영향을 미치고 있는 것으로 볼 수 있다. 피어슨 상관계수의 분석을 통해 한국의 대중국 수출이 중국의 산업생산, 중국의 수출, 한국의 대중국 투자, 중국의 외국인투자 등에 의해 영향을 받

게 될 것임을 알 수 있다.

이에 근거하여 한국의 제조업 업종별 대중국 수출액을 종속변수로 하고, 중국의 제조업 업종별 생산액 중 국내소비용 생산액, 중국 수출의 업종별 구성, 한국의 대중국 업종별 투자액, 중국의 해당 업종 수입에서 한국산 제품의 점유율을 독립변수로 하여 아래와 같이 한국의 대중국 수출 결정요인 추정 함수를 설정하였다. 이외에 대중국 수출의 73%가 중국내 외국인 투자기업으로 수출되고 있는 점을 감안할 때 중국내 외자계기업의 생산액이 한국의 대중국 수출에 많은 영향을 미칠 것이다. 그러나 중국의 제조업 업종별 외국인투자 자료가 없어 외국인투자 현황을 반영하지 못하였으며, 이러한 한계를 극복하기 위하여 중국의 제조업 업종을 외국인투자기업 주도업종과 중국 내자기업 주도업종으로 구분하여 대한국 수입 결정요인의 차이점을 분석하고자 한다.

$$\ln(KEX_{it}) = \beta_0 + \beta_1 * \ln(CEX_{it}) + \beta_2 * \ln(CDVA_{it}) + \beta_3 * \ln(KFDIS_{it-1}) + \beta_4 * (KSHARE_{it}) + \mu_{it}$$

여기에서 $\beta_3 > 0$ 인 경우 한국 대중국 투자의 수출유발효과가 수출대체효과보다 큰 것을 의미하며, $\beta_3 < 0$ 인 경우 수출대체효과가 수출유발효과보다 큼을 의미한다.

2. 데이터 및 분석방법

추정에 사용된 자료는 다음과 같다. 첫째, 중국의 업종별 대한국 수입액은 한국무역협회의 데이터베이스를 이용하여 중국의 표준산업분류에 맞추어 29개 제조업 업종으로 재분류하여 추정하였다. 해당 업종의 중국 수출액은 중국해관의 자료를 기초로 중국의 표준산업분류로 재조정하였다. 한국의 대중국 수출의 50%이상이 가공무역용으로 수출되고 있다는 점으로 미루어 중국의 수출과 한국의 대중국 수출 간에는 역시 양(+)의 상관관계가 나타날 것으로 예상된다.

둘째, 업종별 산업생산액은 중국 국가통계국이 발표하는 각 업종의 매출액을 사용하였다. 중국의 제조업 업종별 생산에는 수출을 위한 생산과 내수용 생산이 포함되어 있어, 수출액을 차감하여 국내 내수시장에 대한 매출액을 추정하였다. 한국의 대중국 수출에 있어 중간재 82%를 차지하고 있다는 점으로 미루어 한국의 대중국 수출과 중국의 내수용 산업생산 간에도 양(+)의 상관관계가 존재할 것으로 예상된다.

셋째, 한국의 대중국 업종별 투자는 한국수출입은행의 데이터베이스를 이용하여 중국의 산업분류에 맞추어 재분류하였으며, 투자 시점과 생산개시 시점간의 차이를 고려하여 전년도 한국의 대중국 투자 stock을 이용하였다. 중국에 진출한 한국기업들의 경우 한국으로부터 중간재를 조달하는 비중이 높다는 점으로 미루어 한국의 대중국 투자가 한국의 대중국 수출에

영향을 미치게 될 것이며, 시계열 모형에서와 마찬가지로 한국의 대중국 투자가 증가하면 한국의 대중국 수출이 증가할 것으로 예상된다.

넷째, 각 업종의 상대가격 자료가 없어 이를 대신하여 중국 수입시장에서 한국산 제품의 경쟁력지수를 사용하였다. 한국의 경쟁력 지수로는 중국의 해관통계를 기초로 중국 수입시장에 한국산 제품의 점유율을 계산하여 사용하였다. 중국 수입시장에서의 점유율 역시 대중국 수출에 긍정적인 요인으로 작용하므로 양(+)의 관계를 유지할 것으로 예상된다.

<표 9> 산업별 수출결정요인 분석을 위한 주요 변수

변 수	주요 내용	자료원	기대값
ln(KEXit)	t기 i업종의 한국의 대중국 수출액(로그)	한국무역협회	종속변수
ln(CEXit)	t기 중국 i업종의 수출액(로그)	중국해관통계	+
ln(CDVAit)	t기 중국 i업종의 국내 수요규모(로그)	중국통계연감	+
ln(KFDISit-1)	t-1기 i업종에 대한 한국의 대중국 투자stock(로그)	한국수출입은행	+
KSHAREit	t기 i업종의 중국수입에서 한국산 점유율	중국해관통계	+

분석대상기간은 1995년부터 2005년까지의 연간 자료를 이용하였으며, 대상 업종은 중국의 표준 산업분류에 따라 29개 제조업 업종을 대상으로 한다. 분석방법은 데이터가 시계열 자료인 동시에 횡단면 자료라는 점을 감안하여 패널분석 방법인 pooled OLS와 확률효과모형을 이용하여 추정하였다. 또한 기간별로 대한국 수입 결정요인의 차이가 있는 지를 살펴보기 위하여 1995~2001년과 2002~2005년의 두 기간으로 나누어 분석하였다. 또한 업종의 성격에 따른 대한국 수입 결정요인의 차이를 분석하기 위하여 수출 업종과 내수 업종으로 구분하고, 외국인투자기업 주도 업종과 내자기업 주도 업종으로 구분하여 추정하였다.¹²⁾

12) 수출 업종은 수출액/매출액 비율이 제조업 평균(29.0%)이상인 업종을 포함하고, 내수 업종은 제조업 평균 이하인 업종을 포함하였다.

3. 실증분석 결과

중국의 29개 제조업 업종을 대상으로 한국의 대중국 수출결정요인을 추정한 결과는 <표 10>에 나타난 바와 같다.

<표 10> 대중국 수출결정요인 추정 결과(1)

독립변수	Pooled OLS			Random Effect Model		
	1995-2005	1995-2001	2001-2005	1995-2005	1995-2001	2001-2005
CONSTANT	-11.52*** (-14.76)	-12.42*** (-10.59)	-11.61*** (-11.46)	-6.53*** (-8.21)	-5.52*** (-3.81)	-7.42*** (-6.49)
ln(CEXit)	0.42*** (4.98)	0.41*** (3.48)	0.58*** (4.92)	0.15* (1.72)	0.38*** (2.65)	0.41*** (3.04)
ln(CDVAit)	0.61*** (9.76)	0.65*** (7.34)	0.62*** (8.06)	0.36*** (3.82)	0.33*** (2.66)	0.38*** (3.38)
ln(KFDISit-1)	0.39*** (8.96)	0.46*** (8.55)	0.24*** (3.40)	0.46*** (9.06)	0.23*** (3.89)	0.31*** (3.02)
KSHAREit	0.15*** (15.42)	0.14*** (11.58)	0.16*** (10.90)	0.11*** (12.25)	0.08*** (5.91)	0.12*** (9.96)
R2	0.768	0.742	0.818	0.958	0.972	0.977
관찰수	319	203	145	319	203	145

주 : ()안은 t값이며, ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 유의한 추정치임.

첫째, 확률효과모형의 추정결과에 따르면 중국의 수출, 내수용 생산, 한국의 대중국 투자 stock, 중국 수입시장에서 한국산 제품의 시장점유율 등 모든 독립변수가 한국의 대중국 수출을 결정짓는 요인으로서 통계적으로 유의하고, 영향을 미치는 방향에 있어서도 기대치와 동일한 방향을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

둘째, 시기별로 중국의 대한 수입에 영향을 미치는 요인의 차이가 있는지를 분석하기 위하여 2001년을 기준으로 전후의 구간으로 구분하여 추정한 결과에 있어서도 모든 변수들이 기간에 관계없이 통계적으로 유의하고 영향을 미치는 방향도 기대치와 같은 값을 유지하고 있으나, 2002년 이후 각 변수들이 한국의 대중국 수출에 미치는 영향의 크기(탄력성)가 다소 커진 것으로 나타났다.

셋째, 중국의 외국인투자기업이 한국의 대중국 수출에 미치는 영향을 간접적으로 평가하기 위하여 중국의 산업을 외자기업 주도산업과 중국기업 주도산업으로 구분하여 한국의 대중국 수출결정요인을 추정한 결과가 <표 11>에 나타나 있다.

<표 11> 대중국 수출결정요인 추정 결과(II)

독립변수	중국기업 주도 업종			외국인투자기업 주도 업종		
	1995-2005	1995-2001	2001-2005	1995-2005	1995-2001	2001-2005
CONSTANT	-7.32*** (-4.86)	-7.91** (-2.61)	-7.90*** (-3.77)	-4.65*** (-7.22)	-5.17 (-4.66)	-3.37*** (-4.46)
ln(CEXit)	-0.24 (-1.63)	0.35* (1.71)	0.13 (0.54)	0.75*** (8.17)	0.91*** (5.08)	0.40** (2.08)
ln(CDVAit)	0.66*** (3.26)	0.54* (1.80)	0.54** (2.04)	0.09 (1.50)	0.20** (2.04)	0.08 (0.97)
ln(KFDISit-1)	0.48*** (3.30)	0.26*** (3.52)	0.36*** (3.05)	-0.06 (-0.60)	-0.20 (-1.52)	0.50* (1.97)
KSHAREit	0.10*** (6.51)	0.07*** (4.11)	0.14*** (6.02)	0.36*** (24.25)	0.11*** (8.99)	1.18*** (15.06)
R2	0.958	0.970	0.975	0.990	0.990	0.995
관찰수	220	140	100	88	56	40

주 : Random Effect Model로 추정하였으며, ()안은 t값이며, ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 유의한 추정치이다.

추정결과에 따르면 ①중국기업이 주도하는 업종에서는 중국내수시장 규모가 외자기업이 주도하는 업종에서는 수출이 상대적으로 중요한 결정요인인 것으로 나타났다. 이러한 현상은 중국기업이 주도하는 업종은 상대적으로 내수시장에 치중하고 있는 반면, 외국인투자기업은 중국에서 생산한 제품을 해외시장에 수출하는 비중이 높기 때문인 것으로 보인다. 이러한 이유에서 중국기업이 주도하고 있는 업종의 경우 중국의 내수시장 규모가 한국의 대중국 수출 결정요인으로서 통계적으로 유의하고 그 영향력도 큰 반면, 외국인 투자기업이 주도하는 업종에서는 중국의 내수시장규모가 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다. ②한국의 대중국 투자의 경우 중국기업이 주도하는 업종에서는 모든 기간에 걸쳐 통계적으로 유의할 뿐 아니라 최근 들어 그 영향력도 커지고 있는 것으로 나타났다. 외국인 투자기업이 주도하는 업종에서는 중국의 WTO 가입이전에는 통계적으로 유의하지 않았으나, 이후 통계적으로도 유의하고 영향력도 큰 것으로 나타났다. 이러한 결과는 중국의 WTO 가입 이후 한국의 대중국 투자 업종이 IT와 자동차 등 기술수준이 높고 중간재의 현지화가 어려운 업종에서 활발히 이루어짐으로써 한국으로부터 수입하는 비중이 높아졌기 때문인 것으로 보인다. ③중국 수입시장에서 한국산 제품의 점유율은 두 가지 유형의 업종에서 모두 통계적으로 유의한 것으로 나타났으며, 영향을 미치는 방향 역시 예상 부호와 같은 것으로 나타났다. 그러나 영향을 미치는 정도에 있어서는 중국기업이 주도하는 업종보다는 외국인 투자기업이 주도하는 업종에서 더 큰 것으로 나타났다.

넷째, 중국의 산업을 내수업종과 수출업종으로 구분하여 각 변수들이 한국의 대중국 수출에 미치는 영향을 분석한 결과에 따르면 <표 12>에 나타난 바와 같이 다음과 같은 특징 나

타나고 있다. ①내수 업종에 있어서는 중국의 내수시장 규모, 한국의 대중국 투자stock, 한국산 제품의 경쟁력 등이 모두 결정요인으로서 통계적으로 유의할 뿐 아니라, 중국의 대한국 수입을 증대시키는 요인으로 작용하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 중국 내수업종의 경우 중국의 수출은 통계적으로 유의하지 않은 것으로 나타났다. 이는 내수업종의 경우 수출산업화가 이루어져 있지 않기 때문이다. ②수출 업종에 있어서는 중국의 수출, 중국 내수시장 규모, 한국산 제품의 점유율 등은 통계적으로 유의한 것으로 나타났으나, 한국의 대중국 투자는 유의하지 않은 것으로 나타났다. 이러한 결과는 수출산업에서는 한국의 수출이 중국내 중국기업 및 외국인 투자기업의 수출용 중간재로 주로 수출되고 있기 때문이라고 할 수 있다. 그러나 수출산업에 진출한 한국기업들 역시 중국 내수보다는 현지에서 생산한 제품을 한국으로 역수입하거나 제3국으로 수출하는 특성을 가지고 있다. 이러한 이유에서 한국의 대중국 투자와 중국의 수출 간에 강한 자기상관관계(autocorrelation)가 존재하기 때문인 것으로 추정된다.¹³⁾ ③중국의 WTO 가입 이후 중국의 내수시장 규모의 경우 두 가지 유형의 모든 업종에서 통계적으로 유의성이 없는 것으로 나타났다. 이러한 현상은 중국의 내수업종에서는 한국의 대중국 수출이 중국의 내수시장을 목적으로 진출한 한국기업의 중국내 생산에 필요한 중간재를 중심으로 이루어지기 때문인 것으로 보인다. 수출 업종에서는 한국의 대중국 투자와 중국의 수출 간에 강한 자기상관관계가 존재하기 때문인 것으로 추정된다.

<표 12> 대중국 수출결정요인 추정 결과(III)

독립변수	내수업종			수출업종		
	1995-2005	1995-2001	2001-2005	1995-2005	1995-2001	2001-2005
CONSTANT	-9.08*** (-5.02)	-9.81** (-2.57)	-8.34*** (-3.13)	0.08 (0.13)	-0.03 (-0.03)	0.21 (0.18)
ln(CEXit)	-0.23 (-1.32)	0.23 (0.93)	0.30 (1.00)	0.63** (8.41)	0.65*** (5.16)	0.71*** (5.37)
ln(CDVAit)	0.80*** (3.26)	0.77* (1.97)	0.46 (1.36)	0.21*** (3.63)	0.16** (2.31)	0.12 (1.48)
ln(KFDISit-1)	0.48*** (6.96)	0.24*** (2.71)	0.37*** (2.82)	0.03 (0.52)	0.02 (0.28)	0.03 (0.22)
KSHAREit	0.09*** (5.54)	0.08*** (3.72)	0.14*** (5.51)	0.01*** (24.95)	0.01*** (8.73)	0.01*** (16.40)
R2	0.958	0.967	0.976	0.983	0.989	0.992
관찰수	187	119	85	132	84	60

주 : Random Effect Model로 추정하였으며, ()안은 t값이며, ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 유의한 추정치이다.

13) 수출 업종에서 수출을 제외하고 추정한 결과에 있어서는 한국의 대중국 수출이 중요한 결정요인인 것으로 나타났다. 1995~2001년의 경우 한국의 대중국 투자의 탄력치는 0.26에서 2001-2005년 기간 중에는 0.61로 높아졌으며, 통계적으로도 1% 유의수준에서 유의한 것으로 나타났다.

VI. 韓中 交易關係 展望

한국은 중국에 중간재를 중심으로 수출하고 있으며, 중국에 진출한 외국인 투자기업(특히 한국계 기업)의 수출용 및 내수용으로 수출하고 있다. 이러한 특성으로 인해 한국의 수출은 중국의 무역정책, 외국인투자정책, 산업구조의 변화, 그리고 중국에 진출한 한국기업의 현지 생산 활동과 매입·매출전략 등이 어떻게 변화하느냐에 따라 한국의 대중국 교역 향방이 결정 되게 될 것이다.

1. 중국의 무역정책 변화와 대중국 교역에의 영향

중국은 개혁·개방이후 수출을 장려하는 정책을 추진하여 왔으나, 최근 중국내에서는 국내의 공급과잉과 이에 따른 출혈수출이 무역마찰을 초래하면서 가공무역에 대한 우대를 축소하고, 수출에 대한 우대조치를 축소해 가고 있다. 이러한 무역정책, 특히 수출관련정책의 변화는 중국을 단순한 가공기지로 활용하기 위해 진출한 한국계 기업은 물론, 외국인투자기업의 현지 부품과 소재 조달을 확대시키게 될 것이며, 이러한 변화는 한국의 대중국 중간재 수출을 위축시키는 요인으로 작용하게 될 것이다. 특히 중국의 가공무역정책의 변화는 가공무역을 위주로 한중교역이 이루어지고 있는 농수산업, 섬유직물, 의류·섬유제품, 화학섬유, 고무·플라스틱, 피혁·모피, 비철금속, 전기기계, 전자통신, 사무·계측정밀기기, 신발, 기타제조업 업종에서 양국간 교역을 위축시게 될 것으로 전망된다.

<표 13> 한국의 주요 업종별 대중국 수출입 형태(2006년 기준)

(단위 : %)

업종	대중국 수출				대중국 수입			
	가공무역			일반 무역	가공무역			일반 무역
	소계	래료 가공	진료 가공		소계	래료 가공	진료 가공	
전산업	52.8	15.8	37.0	28.3	42.2	12.7	29.5	48.9
농수산업	81.8	30.7	51.1	10.6	5.8	1.5	4.4	91.5
광업	9.5	3.2	6.3	88.2	4.0	2.1	1.9	92.7
음식료품담배	43.8	1.7	42.1	47.8	12.8	1.7	11.1	78.1
목재·가구	13.4	2.2	11.3	75.8	11.5	1.7	9.8	69.6
종이·인쇄	47.3	25.8	21.5	27.9	51.9	37.4	14.5	33.2
비금속광물	47.3	5.1	42.1	27.8	15.3	1.0	14.3	80.7
섬유직물	88.6	54.3	34.3	10.7	28.6	11.4	17.2	71.1
의류섬유제품	62.3	53.6	8.7	32.2	38.5	31.0	7.6	58.4
화학섬유	80.7	39.4	41.3	17.5	49.5	3.2	46.2	49.9
고무·플라스틱	60.3	23.0	37.3	28.0	53.8	9.2	44.7	41.4
피혁·모피	84.5	44.3	40.2	5.0	42.8	16.3	26.5	15.3
석유제품	2.3	0.2	2.1	54.5	77.3	9.4	68.0	16.0
석유화학	32.6	5.3	27.2	60.4	31.2	3.3	27.9	58.5
의약품	6.1	2.9	3.1	93.3	46.3	40.0	6.2	53.5
기타 화학제품	46.2	8.5	37.7	47.7	13.2	1.2	11.9	85.2
철강	44.3	7.6	36.7	34.2	8.1	3.0	5.1	87.7
비철금속	60.6	11.2	49.4	23.1	24.4	0.6	23.8	23.9
금속제품	29.0	8.5	20.5	55.2	40.0	13.6	26.4	59.0
전기기계	63.5	20.8	42.7	24.9	71.3	36.7	34.6	26.6
전자통신	71.1	20.4	50.7	12.0	84.8	22.7	62.1	9.1
일반기계 ^{a)}	11.1	0.5	10.6	45.6	33.6	5.5	28.1	62.4
사무계측정밀광학기기	62.8	23.3	39.5	12.8	73.8	30.4	43.4	15.1
자동차	2.9	0.9	2.0	75.9	30.4	9.9	20.4	31.6
기타운송기기	1.7	1.0	0.7	90.4	71.6	7.1	64.5	22.2
신발	97.1	28.8	68.3	2.3	51.8	31.2	20.6	46.6
기타제조업	82.1	47.2	34.8	13.9	48.6	19.0	29.6	47.5

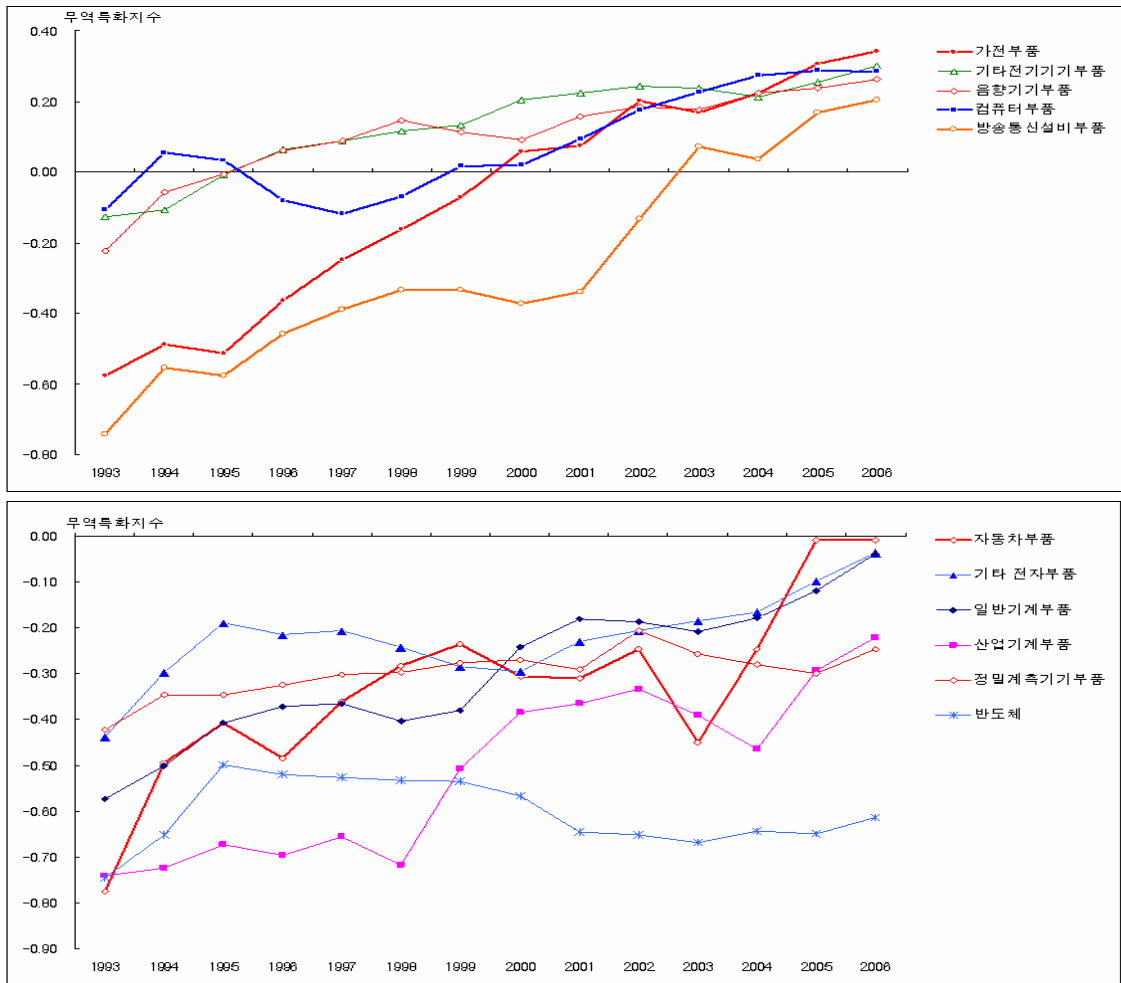
a) : 일반기계의 경우 중국 내수용 또는 對중국 투자용 설비(면세)로 수출되는 비중이 높음.

주 : 중국의 對한국 수출입자료를 이용하였으며, 對중국 수출 = 중국의 對한국 수입
對중국 수입 = 중국의 對한국 수출

자료 : 중국해관통계

2. 중국의 산업구조 고도화와 수입대체 가능성

한국이 중국에 주로 수출하는 원자재와 부품을 중국이 자체 생산함으로써 수입대체가 이루어지는 수입대체 위협이 커지고 있다는 점이다. 특히 중국정부가 그동안의 산업화 과정에서 나타난 소재와 부품산업에서 취약성을 해결하기 위해 신공업화 전략을 통해 전통산업과 IT산업의 접목을 추진하고 있으며, 다른 한편으로는 자동차와 철강 등 중화학공업 육성정책으로 추진하고 있다. 이러한 산업정책의 변화는 한국의 대중국 수출의 80%를 차지하고 있는 중간재 분야에서 수입대체로 이어질 가능성이 커지고 있음을 의미한다.



<그림 3> 중국의 주요 부품의 무역특화지수 추이

자료 : 양평섭(2007), “무역특화지수로 본 중국의 산업발전단계 변화와 시사점”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제 07-27호, 2007년 6월 15일자

중국의 산업발전단계를 무역특화지수를 이용하여 추정한 연구¹⁴⁾에 따르면 가전부품, 전기 부품, 음향기기부품, 컴퓨터부품의 경우 1990년대 중반 수출산업으로 전환된 이후 수출특화

14) 양평섭(2007), “무역특화지수로 본 중국의 산업발전단계 변화와 시사점”, 『KIEP 오늘의 세계경제』 제07-27호, 2007년 6월 15일자 참조

지수가 지속 상승하고 있으며, 방송통신설비부품 역시 2003년 이후 수출기로 전환된 것으로 나타났다. 또한 자동차부품, 일반기계부품, 기타 전자부품(반도체 제외)의 경우 수입대체 말기에 위치하고 있고, 반도체, 정밀기계부품, 산업기계부품은 여전히 수입대체기에 있으나 수입특화지수가 점차 하락하는 추세를 유지하고 있다.

3. 중국의 외국인투자정책 변화와 투자의 대중 수출유발효과

중국의 외국인투자 여건이 악화되면서 한국의 대중국 투자가 위축될 뿐 아니라, 중국에 진출한 기업들의 비즈니스 환경이 악화되고, 중간재 조달의 현지화가 강화되면서 대중국 투자에 의한 대중국 수출유발효과가 점차 축소될 것이다.

WTO 가입 이후 중국내에서는 과도한 외국인 투자가 공급과잉을 심화시키고 있으며, 중국 기업의 생성과 발전을 가로막고 있을 뿐 아니라, 과도한 무역흑자를 유발함으로써 중·미간 통상마찰을 일으킨다는 시비론(是非論)이 전개되고 있다. 이러한 부정적인 시각이 정책에 반영되어 외국인투자에 대한 선별정책을 강화하고 있으며, 외국인투자기업에 대한 세제상의 우대도 대폭 축소하려 하고 있다. 이러한 중국의 외국인투자정책 변화가 중국에 진출한 한국기업의 경영환경을 악화시키고, 나아가 한국의 대중국 수출이 둔화될 가능성도 커지고 있다.

중국에 진출한 한국기업들이 중간재를 한국에서 조달하는 기업내무역이 활발히 이루어진 업종에서 한중간 산업내무역이 활발히 이루어지고 있다. <표 14>에 나타난 바와 같이 중국에 투자한 기업들이 주요 부품과 소재를 모국인 한국으로부터 수입하여 사용함으로써 대중국 수출을 확대시키는 중요한 역할을 하여 왔다. 중간재 매입에 있어서는 음식료품과 비금속광물 등 중국의 자원을 확보하기 위해 투자한 업종과 화학, 기계업종에서 현지조달 비중이 상대적으로 높게 나타나고 있는 반면, 전기·전자, 운송장비, 철강금속, 가죽·신발 업종의 경우 한국으로부터 조달하는 비중이 높게 나타났다. 또한 제조업체의 대중국 투자에 따른 대중국 수출입 유발효과와 한국 제조업체의 대중국 투자액을 기초로 투자에 따른 대중국 수출 및 수입유발액을 추산하면 2005년을 기준으로 우리의 대중국 수출의 48%내외가, 대중국 수입의 28% 내외가 중국에 진출해 있는 우리기업들에 의해 이루어지고 있는 것으로 추정된다. 중국에 진출한 한국기업들 역시 현지에서의 중간재 조달을 강화하면서 투자에 따른 수출유발효과가 둔화될 가능성이 커지고 있다.

<표 14> 진출 업종별 매입·매출 구성

업종	표본수 (개)	매출 구성 (%)			매입 구성 (%)		
		현지판매	對韓수출	제3국수출	현지매입	對韓수입	제3국수입
제조업 전체	472	52.2	31.1	16.6	47.1	46.4	6.3
전기전자	131	41.8	41.4	16.9	36.2	55.8	6.8
운송장비	62	67.6	28.6	3.8	44.4	54.4	1.2
철강금속	53	55.1	36.5	8.4	39.1	57.4	3.5
섬유의류	52	43.6	30.0	26.4	45.2	40.8	14.0
화학	40	79.1	14.7	6.1	64.4	31.8	3.8
기계	26	68.2	25.5	6.3	51.5	41.6	7.0
음식료품	24	66.0	18.2	16.4	91.2	7.8	1.0
고무·플라스틱	21	67.9	15.3	16.7	43.5	48.6	7.9
가죽신발	19	19.7	26.7	52.4	23.7	64.3	16.9
비금속광물	14	64.9	19.4	15.7	86.3	10.2	3.5
기타제조업	30	20.7	38.2	41.1	53.9	39.4	6.3

자료 : 양평섭(2007) p.184

중국진출 한국기업을 대상으로 조사한 결과에 있어서도 중국에 진출한 기간이 길수록 한국에서 조달하는 비중이 낮은 것으로 나타나고 있다. 경영기간이 오래된 기업일수록 현지판매 비율과는 음(-)의 상관관계를 유지하고 있는 반면, 제3국 수출과는 상대적으로 강한 양(+)의 상관관계를 유지하고 있으며, 중간재의 조달에 있어서도 현지조달비율과 제3국 수입 비율과는 양(+)의 상관관계를 유지하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 결과는 초기에 진출한 기업의 경우 기존 바이어가 요구하는 사양에 따라 부품과 중간재를 한국에서 조달하여 중국에서 가공 또는 조립한 후 바이어에 납품하는 비즈니스 패턴을 여전히 유지하고 있음을 보여주고 있다.

<표 15> 진출시기와 매입·매출구성

진출시기	표본수 (개)	평균경영 기간(년)	매출액 구성(%)			매입액 구성(%)		
			현지판매	對韓수출	제3국수출	현지매입	對韓수입	제3국수입
1997년 이전	125	10.4	41.2	28.7	30.0	53.3	34.7	11.0
1998~2001년	74	5.1	47.3	36.6	16.2	49.0	46.9	5.5
2002년 이후	273	1.7	60.1	30.7	9.2	42.9	53.0	4.0
전체	472	4.5	52.2	31.1	16.6	47.1	46.4	6.3

자료 : 양평섭(2007a)

4. 韓中 交易 展望

한중 교역의 급등세는 2005년 하반기부터 다소 둔화되기 시작하였다. 즉 2002~2004년 중 연평균 36.1%에 달했던 양국간 교역증가율이 2005년에는 26.7%로, 2006년에는 17.9% (수출 12.2%, 수입 25.9%) 수준으로 떨어졌다. 특히 대중국 수출증가율의 하락이 두드러져, 대중국 수입증가율을 하회하는 구조로 전환되었다. 이 결과 2006년에는 중국이 한국의 수출에서 차지하는 점유율도 양국간 무역 재개 이후 처음으로 하락한 것으로 나타났다.

2005년 하반기이후 양국간 교역증가율이 둔화되고 있는 것은 양국간 무역이 새로운 단계로 진입하고 있음을 시사하고 있다. 중국에 진출한 한국기업들에 의한 대중국 수출유발효과가 낮아지고 있는 가운데, 중국내에서 완제품 뿐 아니라 중간재 산업에서 중국의 생산이 확대되면서 수입대체가 이루어지기 시작하면서 대중국 수출이 이전과 같은 높은 증가세를 유지하기 어려워지고 있기 때문인 것으로 보인다. 특히, 1990년대 말부터 2000년대 초에 걸쳐 IT분야에서 경쟁력을 갖춘 중국이 WTO 가입 이후 산업정책적인 측면에서 중화학공업을 적극적으로 육성하면서 그동안 한국의 대중국 수출을 주도해 온 소재분야의 대중국 수출증가율이 빠른 속도로 둔화되고 있다. 따라서 향후 한국의 대중국 交易에 있어 수출규모는 지속적으로 증가하는 가운데 성장률은 다소 둔화되고, 반면 중국산 제품의 수입증가율이 한국의 대중 수출증가율을 상회하는 구조가 정착되어, 양국간 무역불균형이 축소되는 안정화 단계의 초기에 진입한 것으로 평가할 수 있다. 현재와 같은 추세가 지속될 경우 2010년대 초반에는 양국간 교역이 균형 단계에 이를 것으로 전망된다.

建交后中韩间分工结构的变化和今后的发展预测

- 以韩国对华出口结构为主 -

杨平燮 (对外经济政策研究院 世界地域研究中心 副研究委员)

1. 韩国对华贸易的发展过程

第1扩大期 (1992~1997) → 增速减缓 (1997~2001) → 第2发展期 (2001~现在) → 中韩贸易稳定阶段 (2005~现在)

2. 中韩间分工结构变化的分析

中韩贸易产品结构正在从材料类为主过渡到零部件类为主, 从劳动密集型产品为转变为技术密集型高科技产品为主。两国间的贸易在维持产业间贸易结构的同时产业内贸易所占的比重在不断地提高。贸易结构逐渐向以高端技术产业为中心的方向发展。在高端技术产业中, 产业内贸易得到活跃发展, 而在中低端技术产业中, 则形成单边贸易。在韩国对华进出口中, 中间材料所占的比重极大。零部件和资本货物贸易以产业内贸易为主, 而在初级产品、半成品和消费品贸易中则主要为单边贸易。

3. 关于决定对华出口因素的实证分析

按照中国的需求扩大效应、对华投资扩大效应以及竞争力效应, 可以了解到决定韩国对华出口的因素。根据皮尔森相关系数 (Pearson) 的分析, 韩国对华出口会受到中国的工业生产、对外出口、韩国的对华投资以及外商对华投资的影响。

4. 对中韩贸易关系的展望

中国减少出口优惠政策、促进产业结构优化、加强针对外商投资的筛选政策等极有可能导致韩国对外出口放缓。事实上, 从2005年下半年起中韩贸易的增长速度已开始减缓。我们可以据此认为两国间贸易的不平衡现象得到减缓, 并进入初步稳定阶段。预计到2010年上半年, 两国间的贸易将会实现平衡。

Session I - 제2주제

建交以来中韩产业分工关系发展与展望

I. 引言

II. 中韩贸易结构

III. 中韩产业竞争力分析

IV. 中韩两国产业内贸易分析

V. 结论与展望

▶ 번역 : 수교이래 韓中 산업 분업 관계 발전과 전망

建交以来中韩产业分工关系发展与展望

孙明华 (天津社会科学院 现代企业研究所 研究员)

摘要：

1992年建交以来，中韩两国进入了直接贸易阶段，此后，两国贸易关系发展非常迅速，远远超过两国对外贸易总颠的增长速度。十多年来，中韩贸易商品结构发生了许多明显的变化，产业内贸易比重不断提高。贸易结构的变化反映了中韩两国各个产业竞争力的变化趋势。通过显示性比较优势指数(RCA)和贸易竞争指数(TC)比较分析了两国的产业竞争力。为了进一步深入分析两国间的产业分工情况，分析了两国资本和技术密集型产品的产业内贸易和产业内贸易指数。

I. 引言

中韩建交以来，两国经贸关系发展速度惊人。据中国海关统计，两国贸易额由建交时的50.3亿美元增加到2005年的1005.6亿美元，年增长率为26.7%。12年间两国贸易以年均近30%的速度增长。这一增长速度不仅高于我国同一期间对外贸易年均18.4%的增长率，更高于韩国这一期间对外贸易年均增长9.9%的水平。中方统计，2006年全年，中韩双边进出口总额1343.1亿美元，同比增长20%，其中中国出口445.3亿美元，进口897.8亿美元，同比分别增长26.8%和16.9%。韩国是中国第六大贸易伙伴、第六大出口市场和第三大进口来源地。据韩方统计，中国继续保持韩国第一大贸易伙伴、第一大出口市场和第二大进口国地位。照此速度，2012年双边年贸易额2000亿美元的目标可以如期甚至提前实现。

中韩之间的贸易关系迅猛发展的背后是中韩之间产业分工关系的发展变化。本文主要分析建交以来两国之间贸易结构变化趋势，并通过贸易结构的分析考察两国之间产业分工关系发展过程及趋势。

II. 中韩贸易结构

按照国际产业分工理论的一般原理，两国之间的贸易商品结构，可以在一定程度上反映相互之间的产业分工特点。

实际操作中，我们把按照联合国《国际贸易标准分类》中的一位数指标将贸易产品划分的9个大类简单地分为三类：将0-4类初级产品视为自然资源密集型产品，将第6类与第8类制成品视为劳动密集型产品，而将第5类与第7类制成品产品视为资本和技术密集型产品。

有关资料表明，中国出口到韩国的商品主要是劳动密集型产品，但资本技术密集型产品近年来增长迅猛，金额由1997年的23.66亿美元增长到2005年127.99亿美元，8年间增长了6倍，其所占中国出口韩国商品总额的比重也从1997年的23.4%上升为2005年43.4%。

中国从韩国进口的产品则是以资本技术密集型产品为主，且近年来增长较快。韩国化工、机械、塑料等资本密集型产品的出口在出口总额中所占比重稳定，始终保持在60%以上。其中，技术含量较高的电子类产品所占比重逐年上升，其对华出口除1998年受金融危机影响出现负增长外，其他各年增幅均在30%—40%；自然资源密集型以及生活用品、纤维品、杂货等劳动密集型产品出口所占比重持续下降。分别从1997年17.17%和40.35%下降为2004年25.12%和7.65%。从以上分析可看出近几年来中韩贸易已经发展到相互主要进出口资本、技术密集型产品的阶段。

III. 中韩产业竞争力分析

1. 从显示性比较优势指数看两国贸易产品国际竞争力

本文采用显示性比较优势指数来测度贸易产品国际竞争力。模型如下：

$$RCA_{ik} = (X_{ik} / X_i) / (W_k / W) ; RCA_{mj} = (M_{jk} / M_j) / (W_k / W)$$

上述代数式中， RCA_{ik} 代表i国在k类商品上的显性比较优势指数。 X_{ik} 表示i国k类商品的出口额， X_i 表示i国所有商品的出口总额。 W_k 表示k类商品的世界出口总额， W 表示所有商品的世界出口总额。 RCA_{mj} 代表j国在k类商品上的显性比较劣势指数。 M_{jk} 表示j国k类产品的进口额， M_j 表示j国所有产品的进口额。

RCA_{ik} 大于1，表明该国在该类产品上具有一定的优势，若小于1，则表明该国在该类产品上还不具备比较优势，数值越大，表明比较优势越显著。同样，显性比较劣势指数 RCA_{mj} 数值越大，说明比较劣势越明显。

<表 1> 2005年中韩两国主要贸易品的显性比较优势指数

产业分类(SITC一位教)	RCA _{ik} (中)	RCA _{ik} (韩)	RCA _{mjk} (中)	RCA _{mjk} (韩)
食品、供食用的活动物	0.62	0.19	0.32	0.81
饮料及烟类	0.23	0.22	0.13	0.28
非食用原材料	0.31	0.31	3.16	1.93
矿物原料、润滑油及有关原料	0.32	0.54	1.11	2.91
动植物油及蜡	0.08	0.03	0.88	0.6
化学品及有关产品	0.38	0.78	1	0.77
轻纺产品、橡胶制品、矿冶产品及其制品	1.16	0.99	0.9	0.94
机械及运输设备	1.12	1.56	1.11	0.83
杂项制品	2.01	0.44	0.68	0.67

资料来源：中国海关统计年鉴

<表 1>是对中国与韩国两国2005年数据测算结果。从计算结果看，中国的显性比较优势主要集中在劳动密集型产品，如纺织品和杂项制品；值得注意的是，中国在属资本技术密集型的机械和运输设备的RCA指数为1.12，已大于1，这从侧面证明我国近年机电产品的优势渐显。而韩国在工业制成品，特别是资本和技术密集型产品具有较大优势。

2. 从贸易竞争(TC)指数看两国产业竞争力

贸易竞争(TC)指数是衡量一国某类产品竞争优势的重要指标，当然某类产品国际竞争能力的强弱也同时反映了其所在产业的国际竞争力水平。这一指标是用某种贸易产品的进出口差额与其进出口总额相比，即 $TC_j = (X_j - M_j) / (X_j + M_j)$ ，其中 TC_j 是一国j产品的贸易竞争指数， X_j 是一国某时期产品的出口额， M_j 是该国同时期产品的进口额。如果贸易竞争指数大于0，意味着一国是j产品的净出口国或净供应国，该国的j产品具有较强的国际竞争力，贸易竞争指数数值越大，表明净出口的相对规模越大，竞争优势就越强；如果贸易竞争指数小于0，则意味着一国是j产品的净进口国，该国在该类产品上缺乏竞争优势；如果贸易竞争指数等于0，则可称之为中性竞争力。笔者计算了1980年、1990年与2003年中、韩两国主要行业的贸易竞争指数，结果如表2所示。

从大类产业看，中、韩两国的农业均缺乏国际竞争优势，除中国在1990年农业的贸易竞争指数为正值之外，两个国家在所考察年份农业的贸易竞争指数均为负值。相对而言，中国的劣势较小，韩国的劣势较大。和农业的情况类似，两个国家的矿业也缺乏竞争优势，韩国矿业的贸易竞争指数始终为负，中国的矿业曾有较大优势，但现在已转为劣势。相比较而言，仍然是中国的劣势较小，韩国劣势较大。与农业、矿业的情况正好相反，中、韩两国的制造业均具有一定的国际竞争优势，韩国在考察的三个年份制造业的贸易竞争指数均为正值，中国在1980年为负值，但1990年与2003年均为正

值,且呈现上升趋势。相比较而言中国的优势较小,韩国的优势较大。从制造业内部的各部门看,中国的服装与纺织品行业具有很强的竞争优势,但在资本、技术密集型行业中,只有办公与电信设备业2003年的贸易竞争指数为正值,其余行业各年份的贸易竞争指数均为负值,这说明总体看来中国资本、技术密集型行业的国际竞争能力还较弱。

<表 2> 中、韩两国主要行业的贸易竞争指数

		韩国	中国
农业	1980	-0.51	-0.19
	1990	-0.52	0.12
	2003	-0.58	-0.16
矿业	1980	-0.94	0.66
	1990	-0.85	0.4
	2003	-0.67	0.49
制造业	1980	0.24	-0.17
	1990	0.16	0.02
	2003	0.23	0.09
钢铁	1980	0.25	-0.8
	1990	0.05	-0.38
	2003	0.001	-0.64
化工	1980	-0.41	-0.43
	1990	-0.49	-0.28
	2003	0.01	-0.43
汽车	1980	-	-0.85
	1990	0.42	-0.75
	2003	0.78	-0.56
办公与电信设备	1980	0.19	-0.77
	1990	0.3	0.13
	2003	0.41	0.1
纺织品与服装	1980	0.85	0.57
	1990	0.74	0.52
	2003	0.43	0.67

注：-表示数据不可获得，有关数据根据WTO, International trade statistics database时间序列中相关年份的数据计算

韩国除化工行业1980年、1990年的贸易竞争指数小于0外,其他制造业部门各年度的贸易竞争指数均为正值。韩国资本、技术密集型制造业的国际竞争能力持续提高,特别是汽车、办公与电信设备业的贸易竞争指数逐年上升。轻纺工业是韩国的传统优势部门,1980年、1990年韩国纺织品与服装行业的贸易竞争指数比中国还高,虽然2003年韩国相应的指数值要低于中国,但仍达到0.43,这

说明当前韩国的纺织品与服装行业仍具有较强的优势,韩国在一些劳动密集型部门同中国还存在着竞争关系。

IV. 中韩两国产业内贸易分析

1. 中韩资本和技术密集型产品的产业内贸易

中韩两国间的贸易始终以工业制成品为主,并且产业内贸易的指数在不断提高。按联合国《国际贸易标准分类》第三次修订的标准,5至8类商品为工业制成品。这其中,6和8类是劳动密集型产品,5和7类是资本和技术密集型产品。这里重点考察我国与韩国间的资本和技术密集型制成品的产业内贸易情况。

最初,我国与韩国之间的资本和技术密集型产品的产业内贸易相对于劳动密集型产品来说数量较小,而且主要是我国从韩国进口。但是,该类贸易在两国双边贸易中所占的比例却在逐年加大,这体现了我国对外贸易结构在逐渐改善(见表3)。

以联合国《国际贸易标准分类》第三次修订标准(Rev. #3 SITC)为准,这里的资本和技术密集型产品指的是SITC5和SITC7两大类。其中,SITC5类产品指的是与化学相关的各种产品。SITC7类指的是机器及运输设备等产品。

<表 3> SITC5和SITC7类产品贸易占中韩两国总体贸易比重情况

年份	中国从韩国进口 总额 (千美元)	中国向韩国出口 总额 (千美元)	5+7进口	5+7出口	占进口总额比重 (%)	占出口总额比重 (%)
			(千美元)	(千美元)		
1991	100,251	3,440,152	389,493	321,727	38.85	9.35
1994	6,202,950	5,462,704	2,613,071	85,942	42.13	15.73
1997	13,572,445	10,116,693	5,753,279	2,365,834	42.39	23.39
2000	18,454,512	12,798,631	9,743,470	4,672,367	52.8	36.51
2004	49,763,153	29,584,744	33,405,943	12,799,521	67.13	43.26

注:数据由联合国COMTRADE数据库数据整理得出

从<表 3>中可以看出,一直以来我国SITC5类和7类产品从韩国进口的数量都比较大,占我国从韩国进口贸易总额的比例也比较高,而且呈强劲的增长势头。由此可见,我国对韩国的资本与技术密集型产品的进口远大于出口。但是,出口相对增长比较快,占双边贸易出口总额的比例在逐年增大,而进口的比重也在迅速增长。SITC5+7类产品的出口贸易占中国对韩国出口总额的比重从1991年的9.35%一路增长到2004年的43.26%。同时,进口比重则从1991年的38.85%增长到67.13%,一直远大于出口。这说明,韩国在资本和技术密集型产品方面相对我国具有比较优势,

是构成韩国对中国贸易顺差的主要产品。韩国经济比我国发展得要早，资本相对更雄厚，技术也更发达，从韩国进口更多的资本和技术密集型产品有利于我国引进先进技术，提高本国的生产效率，优化产业结构。

从中韩贸易的商品结构分析可看出近几年来中韩贸易已经发展到相互主要进出口资本、技术密集型产品的阶段。

2. 中韩两国产业内贸易指数

产业内贸易的计算使用格鲁贝尔——劳埃德测定公式：

产品i的产业内贸易指数： $A_i = [(1 - |X_i - M_i|) / (X_i + M_i)] * 100\%$

其中， A_i 是指产品i的产业内贸易指数， X_i 代表产品i的出口额； M_i 代表产品i的进口额。一般来说，产业内贸易指数是一个在0到1之间的数字。越接近1时，说明该国产业的产业内贸易的程度越大。

<表 4> 2000~2004年中国与韩国在各大类产品产业内贸易情况

产业分类(SITC一位数)	2000	2001	2002	2003	2004
食品、供食用的活动物 (0)	0.15	0.14	0.12	0.14	0.24
饮料及烟类 (1)	0.99	0.89	0.98	0.83	0.95
非食用原材料 (2)	0.92	0.92	0.93	0.99	0.97
矿物原料、润滑油及有关原料 (3)	0.77	0.86	0.92	0.93	0.86
动植物油及蜡 (4)	-	-	-	-	-
化学品及有关产品 (5)	0.37	0.2	0.36	0.35	0.32
轻纺、橡胶制品、矿产品及其制品 (6)	0.71	0.68	0.79	0.75	0.92
机械及运输设备 (7)	0.81	0.85	0.7	0.62	0.63
杂项制品 (8)	0.64	0.59	0.3	0.64	0.91
未分类的其他商品 (9)	0	0	0	0.55	0.88

数据来源：根据WTO, International trade statistics database时间序列中相关年份的数据计算

从上表中可看出，中国和韩国在第一、第二、第三类和第七类产业上具有较高水平的产业内贸易。在2004年，中韩两国共有六大类产品(分别为第一、二、三、六、八和九类)以产业内贸易为主。除此以外，两国在2000-2004年间，中国与韩国各大类产品，尤其在第六类和第八类产品上的产业内贸易指数呈现出明显的上升趋势。这说明，中韩贸易中产业内贸易发展非常快。这也表明贸易伙伴之间的分工关系正在从产业间分工向产业内分工转化。但由于两国所处的技术发展阶段不同，中韩的产业内贸易具有很强的垂直分工特点。中韩在电子通信设备、重型电机以及纺织服装业上存在较大的技术差距。韩国成熟的纺织、化工及半导体生产技术使其在高档服装面料、

关键电子部件等上游生产环节具有相对优势；而我国则因受技术水平限制，只能凭借其劳动力成本优势在低技术含量、低附加值的纤维原料、中低档服装和布料、非核心技术的电子部件加工以及电脑的组装等中下游生产环节具备相对优势。从而形成了双方在同一行业内部上下游生产环节的分工，以及由于产品差异引致的同行业内明显的层次性“产品差别分工”，相应地带动了相关中间产品、产成品的产业内贸易。

V. 结论与展望

1. 结论

中韩两国已相互成为最重要的贸易伙伴，两国贸易关系日趋密切。中韩的产业分工既存在互补性的产业间分工，同时也存在基于规模经济和差别产品的产业内分工，产业内分工的重要性逐年提高，但产业内分工以垂直分工为主。

2. 展望

- (1) 中韩之间的产业内贸易比重将继续提高；
- (2) 中韩之间产业内垂直分工关系将在今后一段时期继续存在；
- (3) 中韩两国之间的产业分工关系将继续向产业间和产业内水平分工方向发展。

[参考文献]

- 胡昭玲. 中、日、韩三国产业的互补性与竞争性[J]. 东北亚论坛, 2007. 1.
- 钱晓蓉, 黄凯. 中韩垂直产业内贸易和产业互补性的实证分析[J]. 东南大学学报(哲学社会科学版), 2006. 6.
- 范爱军, 李丽. 中国与韩国产业内贸易的实证研究[J]. 世界经济研究, 2006. 8.
- 涂澄. 中韩双边贸易结构的实证分析[J]. 北方经济, 2006. 6.
- 范爱军, 全宁. 中韩贸易的现状、问题度对策分析[J]. 世界经济研究, 2000. 2.
- 汪素芹. 中韩贸易发展的主要障碍与合作途径[J]. 世界经济研究, 2003. 6.
- 李圭泽. 中韩贸易问题研究[J]. 亚太经济, 2003. 6.
- 林琳中. 韩两国双边贸易的特点度相关因素分析[J]. 理论学刊, 2004. 8.
- 汤秀莲. 东北亚经济发展中的中、日、韩自由贸易区[J]. 南开经济研究, 2004, 6.
- 陈德明. 建立中韩自由贸易区推动东亚经济一体化发展[J]. 东北亚论坛, 2005. 5.

수교이래 韓中 산업 분업 관계 발전과 전망

쑤밍화 (천진사회과학원 현대기업연구소 연구원)

개괄

1992년 수교 이후 한중 양국의 직접무역이 가능해 졌으며, 이를 계기로 양국의 무역관계가 빠른 속도로 발전하여 한중 무역 증가율이 양국의 대외무역 총액의 증가율을 넘어섰다. 십여 년간, 양국의 무역 상품 구조에 큰 변화가 나타났을 뿐 아니라 산업 내 무역 비중도 지속적으로 증가하고 있다. 무역구조의 변화는 양국의 각 산업별 경쟁력의 변화 추이를 보여준다. 본 논문에서는 현시 비교 우위 지수(Revealed Comparative Advantage RCA)와 무역 경쟁력 지수(Trade Special Coefficient TC)를 이용해 양국의 산업 경쟁력을 비교 분석해 보았다. 또한 양국간 산업 분업 현황을 파악하기 위해 양국의 자본 및 기술 집약형 제품의 산업 내 무역과 산업 내 무역 지수를 분석해 보았다.

I. 들어가며

한중 수교 이후 양국 무역 관계가 상당히 빠른 속도로 발전했다. 중국 세관 통계에 따르면, 양국의 무역액이 수교 당시 50.3억 달러에서 2005년 1005.6억 달러로 연간 26.7%의 성장률을 기록했다. 또한 양국은 12년간 연평균 30%에 달하는 무역 성장률을 보였다. 이는 같은 기간 중국의 연평균 대외 무역 성장률인 18.4%보다 높은 수치이며, 같은 기간 한국의 연평균 대외 무역 성장률인 9.9%를 크게 상회하는 수준이다. 중국측 통계에 따르면, 2006년 한 해 한중 양국 수출입 총액은 전년 동기 대비 20% 증가한 1343.1억 달러를 기록했다. 그 중 중국의 수출은 전년 동기 대비 26.8% 늘어난 445.3억 달러였으며, 수입은 16.9% 증가한 897.8억 달러를 기록했다. 한국은 중국의 여섯 번째 무역 파트너로서 여섯 번째 수출 시장이자 두 번째 수입국이다. 이 추세대로라면, ‘2012년 무역액 2000억 돌파’ 라는 목표를 조기에 무난히 달성할 수도 있을 것으로 보인다.

II. 한중 무역구조

국제 분업 이론의 일반 원리에 의하면, 양국간 무역 제품 구조는 양국간 분업의 특징을 어느 정도 반영한다고 할 수 있다.

여기서는 UN ‘표준 국제 무역 분류 (SITC)’의 한 자릿수 지표에 따라 무역 제품을 분류한 9가지 종류를 간단히 세 가지 종류로 나누어 보겠다.

0~제4종까지의 1차 제품은(primary goods) 자연자원 집약형 제품으로, 제6종과 제8종에 속하는 완제품은 노동 집약형 제품으로, 제5종과 제7종의 완제품은 자본 및 기술 집약형 제품으로 분류했다.

관련 자료에 따르면, 중국에서 한국으로 수출되는 상품은 주로 노동 집약형 제품인 것으로 나타났다. 그러나 최근 들어 자본 및 기술 집약형 제품의 수출이 빠르게 증가하고 있는데, 관련 수출액은 1997년 23.66억 달러에서 2005년 127.99달러로 8년 동안 6배가 늘어났고 중국의 대(對) 한국 수출총액에서 차지하는 비중도 1997년 23.4%였던 데서 2005년에는 43.4%로 늘어났다.

반면 중국은 한국에서 자본 및 기술 집약형 제품을 주로 수입하고 있는데, 최근 들어 빠른 성장세를 보이고 있다. 한국의 화학, 기계 등 자본 집약형 제품이 수출 총액에서 차지하는 비중은 60%이상으로 안정적 추세를 보이고 있다. 그 중 높은 기술수준을 요구하는 전자제품류의 비중이 매년 늘어나 1998년 금융 위기 당시 마이너스 성장을 보였던 것을 제외하고는 매년 30~40%의 증가율을 기록했다. 자원 집약형 제품 및 생활 용품, 섬유 제품, 잡화 등의 노동 집약형 제품의 수출 비중이 각각 1997년 17.17%와 40.35%에서 25.12%와 7.65%로 지속적인 하락세를 보이고 있다. 이는 최근 한중 무역이 이미 자본 및 기술 집약형 제품 위주의 수출입 단계로 접어들었다는 것을 의미한다.

III. 한중 산업 경쟁력 분석

1. 현시 비교 우위 지수(RCA)로 본 양국 무역 제품의 국제 경쟁력

이번에는 현시 비교 우위 지수를 이용하여 무역 제품의 국제 경쟁력을 알아보겠다. 공식은 아래와 같다.

$$RCA_{Xik} = (X_{ik}/X_i)/(W_k/W) ; RCA_{Mjk} = (M_{jk}/M_j)/(W_k/W)$$

위 식에서 RCA_{Xik} 는 I 국가가 k 제품에서 확보하고 있는 현시 비교우위 지수를 의미한다. X_{ik} 는 i 국가의 제품 k의 수출액, X_i 는 i 국가의 제품 수출 총액을 의미한다. W_k 는 제품 k

의 세계 수출 총액, W는 모든 제품의 세계 수출 총액을 의미한다. R_{CAmjk}는 j 국가가 k 제품에서 가지는 현시 비교 우위 지수이며, M_{jk}는 j 국의 제품 k 수입액, M_j는 j 국가의 모든 제품의 수입액을 말한다.

R_{CAxik}가 1보다 클 경우, 해당 국가가 해당 제품에서 우위를 가지고 있다는 것을 의미하며, 1보다 작을 경우 비교우위를 확보하지 못했다는 것을 의미한다. 또한 수치가 클수록 비교우위가 크다는 것을 의미한다. 같은 원리로 현시 비교 우위지수에서 R_{CAmjk}의 수치가 클수록 비교 우위는 커진다.

<표 1> 2005년 한중 양국 주요 무역품 현시 비교우위 지수

산업분류(SITC 한 자릿수)	R _{CAxik} (중)	R _{CAxik} (한)	R _{CAmjk} (중)	R _{CAmjk} (한)
식품, 식용동물	0.62	0.19	0.32	0.81
음료 및 연초류	0.23	0.22	0.13	0.28
비식용 원재료	0.31	0.31	3.16	1.93
광물원료, 운할유 및 관련 원료	0.32	0.54	1.11	2.91
동식물유 및 밀랍	0.08	0.03	0.88	0.6
화학제품 및 관련 제품	0.38	0.78	1	0.77
경방직 제품, 고무제품, 광물 및 야금제품	1.16	0.99	0.9	0.94
기계 및 운수장비	1.12	1.56	1.11	0.83
그 외 제품	2.01	0.44	0.68	0.67

자료출처 : 중국 세관 통계 연감

<표 1>은 2005년 한중 양국의 데이터 산출 결과 이다. 중국은 방직품 및 기타 제품등과 같은 노동 집약형 제품에서 현시비교우위를 가지는 것으로 나타났다. 주목할 만한 점은 자본 집약형 제품에 속하는 기계 운송장비 부문에서 중국의 RCA 지수가 1보다 큰 1.12를 기록했다는 점이다. 이는 중국의 기계 및 전기 제품부문에서의 비교우위가 커지고 있다는 것을 의미한다. 한국은 공업 완제품 특히 자본 및 기술 집약형 제품에서 뚜렷한 비교 우위를 보였다.

2. 무역경쟁력(TC) 지수로 본 양국의 산업 경쟁력

무역경쟁력 지수는 한 국가가 특정 제품에서 가지는 경쟁우위를 가늠하는 중요한 지표로서, 해당 제품의 국제경쟁력은 해당 제품이 속한 산업의 국제경쟁력을 나타내기도 한다. 이 지표는 무역품의 수출입 차액과 수출입 총액을 비교해서 나타내는데, $TC_j = (X_j - M_j) / (X_j + M_j)$ 라는 식으로 표현할 수 있다. 여기서 TC_j는 한 국가가 제품 j 에서 가지는 무역경쟁력 지수를 의미하며, X_j는 해당 국가가 일정 기간 동안 수출한 제품 j 의 수출액, M_j는 동일기간 동안

해당 국가가 수입한 제품 j 의 수입액을 의미한다. 무역경쟁력 지수가 0보다 크면 해당 국가는 제품 j 의 순수출국 또는 순공급국이 되며, 해당 국가는 제품 j 에서 상당한 국제경쟁력을 확보하고 있다는 것을 의미한다. 무역경쟁력 지수가 클수록 순 수출 규모는 더욱 확대되며, 경쟁우위는 더욱 강해지게 된다. 반면 무역 경쟁지수가 0보다 작으면, 해당 국가는 제품 j 의 순 수입국이라는 것을 의미하며, 해당 제품에서 경쟁우위가 낮다는 것을 의미한다. 무역경쟁력 지수가 0인 경우는 경쟁력이 중간 정도(中性競爭力)인 것으로 판단한다. 1980년, 1990년과 2003년의 한중 양국 주요 산업 무역 경쟁력 지수가 표2에 잘 나타나 있다.

산업별로 보면, 농업 부문에서 양국은 모두 국제경쟁력 우위가 부족한 것으로 나타났다. 1990년 중국의 농업 부문 무역경쟁력 지수가 플러스를 기록 한 것 외에는 두 나라 모두 조사 기간 동안의 농업 부문 무역경쟁력 지수가 마이너스로 나타났다. 또한 중국에 비해 한국이 더 큰 열위를 보이는 것으로 나타났다. 이 외 광업에서도 양국의 경쟁우위가 부족한 것으로 나타났다. 광업 분야에서 한국의 무역경쟁력 지수는 매년 마이너스를 기록했으며, 중국의 경우 과거 한때 우위를 확보하고 있었으나 지금은 이미 열위로 돌아선 상태다. 또한 이 분야에서도 한국이 중국보다 더 큰 열위를 보였다. 제조업 분야에서는 농업, 광업 분야와 달리 양국 모두 일정 수준의 국제경쟁우위를 확보하고 있는 것으로 나타났다. 한국의 경우, 3년간의 조사기간 동안 제조업의 무역경쟁력 지수가 모두 플러스를 기록하였으며, 중국은 1980년 마이너스를 기록했지만, 1990년과 2003년 모두 플러스로 돌아서 상승 추세를 보이고 있다. 제조업 분야에서는 한국이 중국보다 더 큰 우위를 확보하고 있는 것으로 나타났다. 제조업을 세부적으로 살펴보면, 중국은 의류와 방직품에서 상당한 경쟁우위를 확보하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 자본 및 기술 집약형 산업에서는 2003년 사무기기와 통신 장비 업계의 무역 경쟁 지수가 플러스를 기록한 것을 제외하면, 나머지 산업의 해당 년도 무역경쟁력 지수는 모두 마이너스를 기록했다. 따라서 중국이 자본 및 기술 집약형 산업에서 여전히 낮은 국제경쟁력을 가지고 있다는 것을 알 수 있다.

<표 2> 한중 양국의 주요 산업 무역경쟁력 지수

		한국	중국
농업	1980	-0.51	-0.19
	1990	-0.52	0.12
	2003	-0.58	-0.16
광업	1980	-0.94	0.66
	1990	-0.85	0.4
	2003	-0.67	0.49
제조업	1980	0.24	-0.17
	1990	0.16	0.02
	2003	0.23	0.09
철강	1980	0.25	-0.8
	1990	0.05	-0.38
	2003	0.001	-0.64
화학공업	1980	-0.41	-0.43
	1990	-0.49	-0.28
	2003	0.01	-0.43
자동차	1980	-	-0.85
	1990	0.42	-0.75
	2003	0.78	-0.56
사무기기 및 통신장비	1980	0.19	-0.77
	1990	0.3	0.13
	2003	0.41	0.1
방직품 및 의류	1980	0.85	0.57
	1990	0.74	0.52
	2003	0.43	0.67

주 : 관련 데이터를 확보하지 못한 부분은 - 로 표시

자료 : WTO, International trade statistics database Time Sequence 중 해당년도의 데이터를 산출한 것임

한국의 경우 1980년과 1990년 화학산업 부문의 무역경쟁력 지수가 0보다 낮았던 것을 제외하고는 다른 제조업 분야에서는 해당 년도의 무역경쟁력 지수가 모두 플러스를 기록했다. 한국은 자본 및 기술 집약형 제조업 분야에서의 국제경쟁력이 지속적으로 상승하고 있는데, 특히 자동차, 사무기기와 통신장비의 무역경쟁력 지수는 해가 갈수록 상승하는 추세를 보이고 있다. 경방직 공업은 과거부터 한국이 우위를 점해왔던 부문으로, 1980년과 1990년의 경우, 한국의 방직품 및 의류업계의 무역경쟁력 지수가 중국보다 높은 것으로 나타났다. 2003년 이 부문에서의 한국의 경쟁력 지수가 중국보다 낮게 나타나기는 했지만, 여전히 0.43으로 강세를 보였다. 이는 한국이 방직품과 의류 업계에서 여전히 상당한 우위를 확보하고 있다는 것을 의미하며, 일부 노동 집약형 부문에서는 중국과 경쟁 관계에 있다는 것을 의미하기도 한다.

IV. 한중 양국의 산업 내 무역 분석

1. 양국의 자본 및 기술 집약형 제품의 산업 내 무역

양국은 공업 완제품 위주의 무역을 해왔으며, 산업 내 무역 지수도 지속적으로 높아지고 있다. UN SITC 3차 개정 기준(Rev. #3 SITC)에 따르면, 제5~제8종의 제품이 공업 완제품이다. 그 중 제6종과 제8종은 노동 집약형 제품이며, 제5종과 제7종은 자본 및 기술 집약형 제품이다. 여기서 한국과 중국의 자본 및 기술 집약형 완제품의 산업 내 무역 상황에 대해 알아보도록 하겠다.

초기에 한중 양국간 자본 및 기술 집약형 제품의 산업 내 무역 비중은 노동 집약형 제품에 비해 상대적으로 낮았고, 주로 중국이 한국에서 수입을 하는 상황이었다. 그러나 자본 및 기술 집약형 무역이 양국 무역에서 차지하는 비중이 매년 상승하고 있어, 중국의 대외 무역 구조가 점진적으로 개선되고 있다는 것을 알 수 있다. (표 3 참조)

UN SITC 3차 개정 기준(Rev.#3 SITC)에 따르면, 자본 및 기술 집약형 제품은 SITC5와 SITC7 두 가지 종류이며, 그 중 SITC5에 속하는 제품은 화학 관련 제품, SITC7에 속하는 제품은 기계 및 운송장비 제품 등이다.

<표 3> 한중 무역에서 SITC5와 SITC7 제품이 차지하는 비중

연도	중국의 對韓 수입총액 (천 달러)	중국의 對韓 수출총액 (천 달러)	5+7수입 (천 달러)	5+7수출 (천 달러)	수입총액에서 차지하는 비중 (%)	수출총액에서 차지하는 비중 (%)
1991	100,251	3,440,152	389,493	321,727	38.85	9.35
1994	6,202,950	5,462,704	2,613,071	85,942	42.13	15.73
1997	13,572,445	10,116,693	5,753,279	2,365,834	42.39	23.39
2000	18,454,512	12,798,631	9,743,470	4,672,367	52.80	36.51
2004	49,763,153	29,584,744	33,405,943	12,799,521	67.13	43.26

주 : 관련 데이터는 UN COMTRADE 데이터 베이스 참조

<표 3>에서 알 수 있듯이, SITC5와 SITC7 제품의 경우 중국이 한국으로부터 많은 양을 수입해왔고 한국으로부터의 수입총액에서 큰 비중을 차지할 뿐 아니라 빠른 증가세를 보이고 있다. 이는 중국의 대한(對韓)무역에서 자본 및 기술 집약형 제품의 수입이 수출보다 훨씬 더 많다는 것을 말해준다. 그러나 수출이 상대적으로 빠르게 증가하고 있고 양자무역에서 차지하는 비중도 매년 증가하고 있으며, 수입의 비중도 빠르게 증가하고 있다. SITC5와 SITC7 제품의 수출이 대한(對韓) 수출 총액에서 차지하는 비중이 1991년 9.35%에서 2004년 43.26%로 늘어났고, 수입은 1991년 28.85%에서 2004년에는 67.13%로 늘어나 줄곧 수출을 크게 상회

했다. 이는 한국이 자본 및 기술 집약형 제품에서는 중국에 비해 비교우위를 확보하고 있으며, 이러한 제품군이 한국의 대중 무역 흑자를 이끄는 주요제품이라는 것을 의미하기도 한다. 한국은 중국보다 앞서 경제 발전을 이루었기 때문에 풍부한 자본 뿐 아니라 높은 기술 수준을 보유하고 있다. 한국으로부터 자본 및 기술 집약형 제품을 수입하는 것은 중국이 선진기술 도입, 생산성 향상, 산업구조 고도화를 이루는데도 유리하다.

양국의 무역 상품 구조를 분석한 결과, 최근 몇 년간 한중 무역이 자본 및 기술 집약형 제품 위주의 수출입단계로 접어들었다는 것을 알 수 있다.

2. 한중 산업 내 무역 지수

산업 내 무역 지수를 산출하기 위해 Gruber---Loyd 측정 공식을 사용했다.

i 라는 제품의 산업 내 무역 지수 : $A_i = [(1 - |X_i - M_i|) / (X_i + M_i)] * 100\%$

여기서 A_i 는 제품 i의 산업 내 무역지수이며, X_i 는 제품 i의 수출액, M_i 는 제품 i의 수입액이다. 일반적으로 산업 내 무역지수는 0과 1사이의 수치로 나타내는데, 1에 가까울수록 해당 국가의 산업 내 무역이 활발하다는 것을 의미한다.

<표 4> 2000~2004 한중간 제품별 산업 내 무역 현황

산업분류(SITC 한자리 수)	2000	2001	2002	2003	2004
식품, 식용동물 (0)	0.15	0.14	0.12	0.14	0.24
음료 및 연초류 (1)	0.99	0.89	0.98	0.83	0.95
비식용 원재료 (2)	0.92	0.92	0.93	0.99	0.97
광물원료, 운할유 및 관련 원료 (3)	0.77	0.86	0.92	0.93	0.86
동식물유 및 밀랍 (4)	-	-	-	-	-
화학제품 및 관련제품 (5)	0.37	0.2	0.36	0.35	0.32
경방직, 고무제품, 광물 및 관련제품 (6)	0.71	0.68	0.79	0.75	0.92
기계 및 운송장비 (7)	0.81	0.85	0.7	0.62	0.63
기타 제품 (8)	0.64	0.59	0.3	0.64	0.91
미 분류된 기타제품 (9)	0	0	0	0.55	0.88

자료 : WTO International trade statistics database Time Sequence 중 해당 년도의 데이터를 산출한 것임

표에서 알 수 있듯이, 한국과 중국은 제1종, 제2종, 제3종 및 제7종 산업에서 높은 수준의 산업 내 무역이 이루어지고 있다. 2004년 한중 양국의 여섯 가지 제품(제1, 제2, 제3, 제6, 제8, 제9종)에서 산업 내 무역이 위주가 되었다. 그 외에 2000~2004년에는 제 6종과 제8종 제품에서 산업 내 무역 지수가 빠르게 상승하는 것을 볼 수 있다. 이는 양국 무역에서 산업 내

무역이 상당히 빠르게 발전하고 있다는 것을 의미하며, 무역 파트너간의 분업 관계가 산업간 분업에서 산업 내 분업으로 전환되고 있다는 것을 의미하기도 한다. 그러나 양국의 기술 수준이 서로 다르기 때문에, 산업 내 무역에서 수직분업의 특징이 두드러진다는 것을 알 수 있다. 양국은 전자 통신장비, 중형 전기기계 및 섬유 및 의류산업에서 상당한 기술격차를 보이고 있다. 한국은 섬유산업, 화학산업 및 반도체 생산부문에서 성숙한 기술을 보유하고 있어 고급 의류원단, 핵심전자부품등과 같은 업스트림(upstream) 생산부문에서 상대적인 우위를 보이고 있다. 반면 중국은 기술 수준이 낮아 염가의 노동력을 이용한 저 부가가치 섬유원료, 중·저급 의류 및 원단, 비 핵심 기술의 전자 부품 가공 및 컴퓨터 조립과 같은 다운스트림(downstream) 생산부문에서 상대적인 우위를 보이고 있다. 이에 따라 한중 양국간 동일 산업 내 업스트림 및 다운스트림 생산단계별 분업구도가 형성되었고, 제품의 차이에 기인한 동일 산업 내의 ‘위계형(hierarchical) 분업’ 양상이 나타났으며, 이는 관련 중간재 및 완성품의 산업 내 무역을 이끌었다.

V. 결론 및 전망

1. 결론

한중 양국은 서로에게 가장 중요한 무역 파트너로 부상했으며, 무역관계도 갈수록 긴밀해지고 있다. 양국간 분업은 상호보완적인 산업간 분업 뿐 아니라 규모의 경제와 제품의 차이에 기반한 산업 내 분업이 공존하고 있고 산업 내 분업이 갈수록 중요해지고 있으나 산업 내 분업이 수직분업 위주로 이루어지고 있다.

2. 전망

- (1) 양국간 산업 내 무역 비중은 지속적으로 상승할 것이다.
- (2) 양국간 산업 내 수직분업 관계는 향후 상당기간 지속될 것이다.
- (3) 양국의 분업 관계는 산업간 분업과 산업 내 분업으로 발전할 것이다.

〔참고문헌〕

- 鬍昭玲. 중, 일, 한 삼국 산업의 상호보완성과 경쟁성[J] (中、日、韓三國産業的互補性與競争性[J]). 동북아포럼, 2007. 1.
- 錢曉蓉, 黃凱. 중한 수직 산업내 무역과 산업 상호 보완성의 실증분석[J](中韓垂直産業內貿易和産業互補性的實證分析 [J]). 동남대학 학보 (철학사회과학 판) , 2006. 6.
- 範愛軍, 李麗. 중국과 한국 산업 내 무역 실증연구[J] (中國與韓國産業內貿易的實證研究[J]). 세계경제연구, 2006. 8.
- 塗澄. 중한 양자 무역 구조의 실증분석[J](中韓雙邊貿易結構的實證分析[J]). 북방경제, 2006. 6.
- 範愛軍, 全寧. 중한 무역의 현황, 문제 대책 분석[J](中韓貿易的現狀、問題度 對策分析[J]), 세계경제연구, 2000. 2.
- 汪素芹. 중한 무역 발전의 주요 문제점과 협력방안[J](中韓貿易發展的主要障礙與合作途徑 [J]). 세계경제연구, 2003. 6.
- 李圭澤. 중한 무역 문제 연구[J] (中韓貿易問題研究[J]). 아태경제, 2003. 6.
- 林琳中. 중한 양국 양자무역 특징 관련요소 분석 (中韓兩國 雙邊貿易的特點度 相關 因素分析[J]) 이론학간, 2004. 8.
- 湯秀蓮. 동북아 경제발전으로 본 중, 일, 한 FTA[J] (东北亞经济发展中的中、日、韓自由貿易區 [J]). 남개 경제 연구, 2004, 6.
- 陳德明. 중한 FTA 창설이 동아시아 경제 통합을 이끈다[J] (建立中韓自由貿易區推動 东亚經濟 一體化發展[J]). 동북아 포럼 , 2005. 5.

Session I - 제3주제

韩国对中国山东省投资的现状及前景展望

- I. 韩国对山东投资的现状
 - II. 韩国对山东投资存在的薄弱环节和遇到的困难
 - III. 韩国在山东投资的前景展望
- ▶ 번역 : 한국의 중국 산둥성 투자현황 및 전망

韩国对中国山东省投资的现状及前景展望

范振洪 (山东社会科学院 对外经济研究所 所长)

当前,随着经济全球化趋势的不断发展,东北亚地区的经济合作日益加快。在东北亚地区经济合作中,中韩经济合作居于举足轻重的地位。中国与韩国是一衣带水的近邻,两国之间的经济文化交流有着悠久的历史。二次大战后,由于众所周知的原因,双方经贸关系中断了30年之久。自从中国实行改革开放政策后,尤其是20世纪90年代以来,随着中韩两国正式建交,双方经贸合作有了很大发展,取得了明显的成效。其中之一是,韩国对中国的投资增长较快。从总体情况看,在全球对华投资竞争中,韩国比其他国家和地区至少晚10年来华投资,但却后来居上。据中国商务部统计,截至2006年底,累计批准韩商投资项目4.9万个,实际使用韩资金额349.98亿美元。从中国吸收韩资的地区分布情况看,山东凭借其独特的优势成为吸收韩资最多且效益较好的省份。据统计,截至2006年底,山东省累计批准韩商投资项目1.8万个,占中国累计批准韩商投资项目的36.7%;实际使用韩资金额198.28亿美元,占中国实际使用韩资总额的56.7%。韩国投资对中国山东省(以下简称山东)的经济发展、扩大开放起到了重要的作用。同时,山东也为韩国提供了巨大市场,使众多韩国企业获得了更大的发展空间,乃至为中韩两国经贸合作关系的发展做出了重要贡献。事实上,韩国在山东的投资是韩国在华投资的一个缩影。因此,在中韩建交15周年之际,全面地分析韩国在山东投资的现状,展望其发展前景,并提出对策建议,对促进韩国更加积极有效地对华投资,提高中国吸收韩资的质量和水平,乃至推动中韩两国经贸关系的深入发展,无疑具有重要的意义。

I. 韩国对山东投资的现状

山东作为中国各省、市、自治区中率先与韩国开展经贸合作的省份,在两国日益密切的经贸往来中,特别是韩国对华投资中,一直居于举足轻重的地位。从实际情况看,韩国对山东投资始于1988年,至今已有19年之久。韩国对山东投资从无到有,从小到大,从单一行业发展到多行业、多领域,从东部沿海地区逐步向中西部地区延伸,取得较大成绩。从韩国对山东投资的发展过程看,大致可划分为四个阶段:1988~1992年的初步发展阶段;1992~1996年的快速发展阶段;1997~1999年的受“金融危机”影响阶段;2000年以来的全面发展阶段。从总体情况看,韩国对山东的投资主要具有以下特点:

1. 韩国投资虽起步较晚，但增长较快

韩国自1987年推行“北方政策”，并因劳动力价格上涨，生产成本上升，急需将劳动密集型产业向海外转移。1988年3月，中国政府调整了同韩国的经贸关系，允许韩国企业在中国进行直接投资。与此同时，韩国政府制定了信贷、保险、税收等优惠政策鼓励企业向海外投资。在这种情况下，与韩国仅一海之隔、且文化风俗相近、经济互补性较强并具有丰富资源和廉价劳动力的山东，自然成为韩国企业向中国投资的首选之地。山东抓住这一机遇，在全国率先把韩国作为对外开放的新增长点，充分发挥与韩国的地缘、人缘优势，并积极利用国家赋予的有关倾斜政策，不失时机地推动韩国在山东投资。总的来看，韩国比其他国家至少晚10年来山东投资，但其发展之快，却是少见的。1988年，韩国在山东投资兴办3家企业，合同韩资金额为416.3万美元。很明显，当时仅有小规模试探性的投资。1992年8月中韩两国建交后，韩国在山东的投资进入一个快速发展阶段。据统计，1992年，山东批准韩商投资项目185个，实际使用韩资0.6亿美元，韩国为山东第四大投资来源国和地区。1996年山东批准韩商投资项目534个，实际使用韩资4.8亿美元，韩国为山东第二大投资来源国和地区，实际使用韩资年均增长51.7%。1997~1999年，由于受韩国金融危机的影响，韩国对山东的投资有所下降。伴随着韩国摆脱金融危机，韩国对山东的投资实现了恢复性增长。2000年，山东批准韩商投资项目1012个，实际使用韩资5.7亿美元，韩国继续为山东第二大投资来源国和地区。2002年，山东批准韩商投资项目1792个，实际使用韩资15.6亿美元，韩国成为山东第一大投资来源国和地区及第一大贸易伙伴。2003年以来，山东进一步把韩国作为对外开放的重中之重，实施加快半岛制造业基地建设发展战略。通过政府推动、高层互访，举办各种经贸活动，进一步密切了政府、团体、企业等多层次合作关系，在韩国营造了新一轮“山东热”，在山东也形成了“韩国热”的整体氛围。韩国对山东投资步伐进一步加快，呈现出速度快、水平高、领域广的全面发展态势。据统计，2003~2006年，山东共批准韩商投资项目10391个，实际使用韩资135.3亿美元，分别占山东累计批准韩商投资项目和实际使用韩资总额的57%和68%。截至2006年底，韩国已连续五年为山东第一大投资来源国和地区。

<表 1> 1988~2006年韩国对山东投资统计

(金额单位：亿美元)

年份	项目数 (个)	实际使用韩资	年份	项目数 (个)	实际使用韩资
1990年以前	18	0.11	1999年	593	5.27
1991年	77	0.16	2000年	1,012	5.67
1992年	185	0.6	2001年	1,251	8.84
1993年	439	1.38	2002年	1,792	15.57
1994年	481	2.85	2003年	2,431	28.39
1995年	509	3.99	2004年	2,885	35.92
1996年	534	4.84	2005年	3,320	33.85
1997年	491	7.72	2006年	1,755	37.14
1998年	342	5.98			
合计				18,115	198.28

2. 韩国投资的方式大多为独资经营，其他方式较少

韩国在山东的投资方式主要有合资、合作和独资经营。在韩国对山东投资的初期，多采用合资、合作方式。20世纪90年代中期以来，随着中国利用外资政策的不断完善，特别是山东投资环境的不断优化，韩商多采用独资经营方式，合资、合作等方式逐渐减少。其原因除了上述因素外，从韩商的方面看：一是来山东投资的韩国企业大多为中小企业，不少企业缺乏海外投资和对华投资的经验。采用独资经营方式，能够确保对企业经营的绝对控制权，可以避免在合资、合作过程中因环节多而造成的决策缓慢问题；二是可以避免由于合作双方中的韩方对中国的各种法规和运行机制了解不够，而导致在合作中出现的摩擦问题。据我们对山东省青岛市、威海市、烟台市408家韩资企业问卷调查，韩商独资企业达363家，占89.0%。韩商独资企业在山东提高利用外资的质量和水平中发挥了积极作用。

<表 2> 408家韩资企业的经营方式情况

经营方式	韩资企业 (个)	所占比重 (%)
独 资	363	89
合 资	37	9.1
合 作	6	1.5
其 它	2	0.5
合 计	408	100

3. 韩国投资的区域主要集中在东部沿海地区，但有向中西部地区扩展的趋势

东部沿海地区既是山东经济发达地区，也是外商投资的重点地区。同样，由于地缘关系、经济基础和投资环境等多种因素的影响，韩国在山东的投资主要集中于东部沿海地区的青岛、威海、烟台等市。截至2005年底，青岛市累计批准韩商投资项目8522个，合同韩资金额174.98亿美元，实际使用韩资金额85.89亿美元；威海市累计批准韩商投资项目3654个，合同韩资金额81.62亿美元，实际使用韩资金额34.86亿美元；烟台市累计批准韩商投资项目2891个，合同韩资金额63.67亿美元，实际使用韩资金额30.85亿美元。上述3市共批准韩商投资项目15067个，合同韩资金额320.27亿美元，实际使用韩资金额151.6亿美元，分别占截至2005年全省批准韩商投资项目总数的93.3%，合同韩资总额的90.9%，实际使用韩资总额的94.1%。从山东吸收韩商投资的总体布局看，青岛、烟台、威海三市发挥了骨干作用，并带动了中西部地区吸收韩资的发展。近几年，韩国在山东的投资有逐渐由东部沿海地区向中西部地区挺进之势。特别是韩国大宇集团在济宁市泗水县投资3亿美元，兴建现代化水泥厂，为1993~2000年山东最大的外商独资项目。这表明，山东中西部地区对韩国的吸引力在不断增强，吸收韩资的质量和水平不断提高。

<表 3> 1988~2005年山东省东部沿海地区吸收韩资情况

(金额：亿美元)

	批准韩资项目 (个)	合同韩资	实际使用韩资
全省	16,152	352.36	161.19
青岛	8,522	174.98	85.89
威海	3,654	81.62	34.86
烟台	2,891	63.67	30.85

4. 韩国企业主要来自首尔、京畿道、仁川、釜山地区，其他地区占一定比重

为进一步了解和掌握韩国在山东投资的现状，提高山东吸收韩资的质量和水平，促进山东与韩国经贸关系的深入发展，近年来我们采用问卷调查和案例调查相结合方式，对韩国在山东投资的情况进行了详细调查。其中，涉及韩商的来源情况。据我们对在山东青岛市、威海市、烟台市的387家韩资企业问卷调查，来自韩国前4位的分别为：首尔150家，占38.8%；京畿道83家，占21.4%；仁川68家，占17.6%；釜山43家，占11.1%。来自韩国上述4个地区的韩资企业共344家，占88.9%，来自其他地区的韩资企业43家，占11.9%。

<表 4> 387家韩资企业来自韩国的地区情况

地 区	韩资企业 (家)	所占比重 (%)
首 尔	150	38.8
京畿道	83	21.4
仁 川	68	17.6
釜 山	43	11.1
忠清北道	8	2.1
庆尚南道	7	1.8
庆尚北道	5	1.3
忠清南道	4	1
江原道	3	0.8
全罗北道	3	0.8
济州道	3	0.8
全罗南道	1	0.3
其 它	9	2.3
合 计	387	100

5. 韩国企业投资的目的呈多样化，但主要目的（或原因）在于利用中国政府的鼓励政策和市场等

随着山东对外开放的不断扩大，尤其是投资环境的不断改善，自20世纪80年代后期，特别是近几年来，韩国不断加大对山东投资的力度，取得了明显的成效。事实上，由于韩商所处的发展环境、经济实力、技术水平、管理经验等方面不同，其投资目的（或原因）有多种多样。但是，相当部分韩商的投资目的(或原因)，主要在于利用中国政府的鼓励政策和市场。据我们对山东省青岛市、威海市、烟台市的330家韩资企业问卷调查，将利用中国政府的鼓励政策和市场作为投资目的的韩资企业占46.7%。其中，将政府的鼓励政策作为第一投资目的(或原因)的韩资企业为89家，占27.0%；将利用市场作为第一投资目的(或原因)的韩资企业为65家，占19.7%。由此可见，中国政府的鼓励政策和市场对吸引韩商投资具有重要作用。

<表 5> 330家韩资企业在山东投资的第一目的（或原因）情况

投资的第一目的（或原因）	韩资企业（家）	所占比重（%）
政府的鼓励政策	89	27
市场较大	65	19.7
地理位置毗邻	54	16.4
各种物品价格低廉	42	12.7
技术基础较好	36	10.9
基础设施好	16	4.8
政府服务好	9	2.7
既有的韩国投资多	7	2.1
有专业化的零部件供应商	4	1.2
其它	8	2.4
合计	330	100

6. 韩国投资行业以制造业特别是劳动密集型加工制造业为主，资本、技术密集型产业投资增长较快

从总体情况看，韩国对山东投资行业虽分布广泛，但主要集中在制造业。据有关资料分析，截至2006年底，在韩国对山东实际投资总额中，对山东制造业的投资占92.8%。主要投资行业为：IT及通信设备占15.2%、通用设备5.5%、专用设备5.1%、化学原料及化工制品4.3%、纺织业3.8%等。其中，大多为劳动密集型加工制造业。据我们对在山东省青岛市、威海市、烟台市的408家韩资企业问卷调查，从事电子及通信设备的韩资企业为95家，占23.3%；从事纺织服装的

韩资企业为94家，占23.0%。上述两个行业共189家，占46.3%，主要为劳动密集型加工制造业。另外，其他行业也大多为劳动密集型加工制造业。近几年，随着中韩两国经贸关系的不断发展，韩国企业在山东投资的领域不断拓宽，并呈现向金融、房地产、航运、物流、仓储、旅游等多元化领域投资的趋势。据统计，韩国对山东第三产业的实际投资占投资总额的3.5%。特别需要提及的是，近年来韩国的造船、汽车零部件、精细化工等资本、技术密集型企业对山东的投资迅速增加，标志着韩国对山东投资正在经历由劳动密集型加工制造业为主向资本、技术密集型产业转变。

<表 6> 408家韩资企业的行业分类情况

行 业	韩资企业 (家)	所占比重 (%)
电子及通信设备	95	23.3
纺织服装	94	23
机 械	22	5.4
食品加工	22	5.4
化 工	21	5.1
皮 革	20	4.9
汽车及零部件	15	3.7
建 材	9	2.2
化妆品及饰品	7	1.7
电脑及办公设备	6	1.5
社会服务业	3	0.7
造 船	2	0.5
家 具	2	0.5
批发零售及餐饮业	2	0.5
交通运输	1	0.2
其 它	87	21.3
合 计	408	100

7. 韩国投资主体以中小企业为主，大企业投资在逐渐增多

20世纪80年代后期，特别是90年代以来，由于韩国劳动力不足，工资上涨，生产成本上升，劳资关系紧张，科技及规模方面竞争激烈等原因，以劳动密集型行业为主的中小企业纷纷向海外寻找出路。在这种情况下，进入山东的韩资企业大多是中小企业。据统计，截至2006年底，山东累计批准韩资项目1.8万个，韩资项目的平均实际投资金额为110.1万美元。据我们对山东省青岛

市、威海市、烟台市的405家韩资企业问卷调查，注册资本在3000万美元以上的仅为8家，占2%；注册资本在1000~3000万美元的17家，占4.2%；注册资本在100~1000万美元的为147家，占36.3%；注册资本为100万美元以下的为223家，占57.5%。随着山东产业国际竞争力的提升，韩国大企业对山东的投资步伐加快。突出表现为：韩国大企业从过去的“投石问路”逐步转变为战略性投资，产业集群转移趋势明显。据统计，截至2006年底，韩国前20位大企业集团来山东投资的已有15家，其中包括韩国电力、三星、LG、现代汽车、SK、韩进、乐天、POSCO、锦湖、希杰、斗山、晓星、大宇等大企业集团。这些项目具有规模较大、技术含量较高、产业带动性较强的特点，不仅促进了山东经济的发展，而且带动了更多的韩国企业特别是配套生产厂家来山东安家落户。例如，韩国三星集团在威海市建立了山东三星通信设备有限公司，带动了大量韩国中小配套生产厂家也迁移到山东，仅在威海市的韩资配套企业就有20多家，逐步形成了三星集团在海外的通信器材生产基地。韩国现代汽车发动机项目，已经带动关联配套企业52家来山东考察，其中8家已与日照开发区签署协议，项目平均投资规模近2000万美元，另有15家表示了投资意向。

8. 韩国企业对山东的投资环境较为满意，对投资前景继续看好

投资环境的优劣标志着一个国家或地区的现代化程度，更是招商引资的重要条件。近20年来，山东根据吸收韩商投资的需要，尤其是针对韩商反映较多的问题，不断加大对投资环境改善的力度，为韩商投资创造了良好条件，得到了韩商的充分肯定。据我们对山东青岛市、威海市、烟台市411家韩资企业的问卷调查，认为山东投资环境比较理想的韩资企业为301家，占73.2%；认为很理想的为105家，占25.5%；认为不太理想的为5家，占1.2%。同时，韩商对在山东的投资前景普遍看好。其中继续看好、持乐观态度的韩资企业为316家，占76.9%；认为投资前景一般的为93家，占22.6%；认为投资前景不太乐观的为2家，占0.5%。

<表 7> 411家韩资企业对山东投资环境的评价情况

评价	韩资企业(家)	所占比重(%)
比较理想	301	73.2
很理想	105	25.5
不太理想	5	1.2
合计	411	100

<表 8> 411家韩资企业对在山东投资前景的评价情况

评 价	韩资企业 (家)	所占比重 (%)
继续看好、持乐观态度	316	76.9
前景一般	93	22.6
前景不太乐观	2	0.5
合 计	411	100

特别需要说明的是，在韩国对山东投资迅速增长的同时，山东对韩国的投资有了一定进展，出现了双向投资、合作共赢的良好趋势。海尔集团等一批山东企业已在韩国设立代表处，山东正在推动参与位于韩国全罗南道务安郡的“中韩国际产业园区”建设，积极寻求在韩国投资，建立海外生产基地。

II. 韩国对山东投资存在的薄弱环节和遇到的困难

自20世纪80年代后期以来，尤其是中韩建交以来，韩国在山东的投资取得较大成效，但也存在一些薄弱环节，并遇到一些困难。主要有以下几个方面：

1. 韩国投资的产业结构有待进一步优化

从总体情况看，韩国在山东的投资主要集中于制造业，且多属一般性加工业，而山东经济发展急需的包括交通运输设备、电子信息及家电、化工医药等在内的高新技术产业、节能环保产业、基础设施、城市公用设施、服务业和现代农业项目等仍然偏少。在制造业内部，韩国投资过多地集中于传统的劳动密集型加工制造业，从而在一些地方加剧了加工工业的过度发展与基础产业相对不足的矛盾。此外，部分韩资流入了资源消耗型产业甚至污染型产业，给山东经济发展带来了不利的影响。近几年，虽然韩国在商业、交通、物流、旅游、房地产和信息咨询等第三产业领域的投资有所增加，但所占比重仍然很低，不能适应山东第三产业发展的要求。总之，韩国对山东的投资方向与山东调整优化产业结构衔接不够。

2. 韩国投资的技术溢出效应有待进一步发挥

韩国投资多为传统制造能力的转移，因此，投资主体多是劳动密集型中小型企业。这类企业的技术水平和管理水平较低，大多着眼于利用山东丰富的资源和廉价劳动力。而高新技术多集中在

韩国大型跨国公司中，但这些大型跨国公司在山东的投资还相对较少，无法有效发挥技术溢出效应，促进山东的技术进步。因而，从总体上看，韩商投资企业的技术水平和管理水平档次不够高，韩资集中于低技术层次的劳动密集型产业，属于国际先进水平的项目为数不多，技术溢出效应不明显。所以，不能满足山东经济发展对技术和管理的需求，不利于山东产业结构的升级和增长方式由粗放型向集约型的转变。据我们对山东省青岛市、威海市、烟台市397家韩资企业的问卷调查，只有150家韩资企业（占37.8%）与山东的配套企业有技术和管理合作关系。另外，对上述地区406家韩资企业的问卷调查，只有57家韩资企业（占14%）与山东的科研机构 and 高等院校有经常性合作和固定长期的合作关系，制约了技术溢出效应的发挥。

3. 韩国投资的空间布局结构有待进一步完善

随着山东对外开放的不断扩大，韩国对山东的投资呈现出从东部沿海地区逐步向中西部地区延伸的态势。但是韩资企业集中分布于山东东部沿海地区的格局并未根本改变，而且又多集中在青岛、烟台、威海等沿海开放城市和经济技术开发区、高新技术产业开发区等。这不仅造成山东东部沿海地区韩商投资项目类同，相互竞争激烈，而且不利于山东中西部地区资源优势 and 老工业基地技术优势、产业优势的发挥，从而加剧了山东东部沿海地区与中西部地区经济发展的不平衡。客观地说，韩国对山东中西部地区投资少，其原因是多方面的。从山东方面看，主要是中西部地区较之东部沿海地区，其对外开放力度、投资环境、区位优势、经济实力、产业配套、劳动力素质等方面存在一定差距。这都直接影响了韩国对山东中西部地区的投资。当前，山东中西部地区迫切需要通过吸收韩国资金、技术，开发丰富的资源 and 对老工业基地进行技术改造，加快其技术进步 and 产业结构的调整优化。从而，促进山东区域经济的协调发展。

4. 部分韩资企业的投资效益有待进一步提高

从实际情况看，目前韩国对山东投资的企业大多已开业，且大多取得较好投资效益。但是，也有部分韩资企业由于种种原因投资效益较差，甚至濒临倒闭 or 已倒闭。究其原因，除了激烈的市场竞争外，主要有以下几个方面：一是缺乏在山东投资的长远战略，短期投资行为严重。有些韩国投资者，急不可待地捞取最大利润，结果造成投资地点、项目、伙伴等方面的失误。二是投资的可行性研究不够，投资的盲目性较大。看到其他国家的投资者以及韩国先期进入山东的投资者取得了成功，往往使一些韩国投资者产生急躁心理 and 片面性，只看到自己在山东投资的有利条件和投资成功的机会，而忽略了在山东投资的不利条件和存在的风险，以致生产经营陷入困境。三是投资中介选择不当。不少韩国投资者对投资中介机构选择不当 or 凭主观愿望在山东投资。他们往往作出错误的投资决策，最后导致投资失败。四是投资方式选择不当。一般来说，韩国对山东

投资，从经营的角度看，有合资、合作、独资等投资方式；从生产的角度看，有集团式、基地式、配套式等投资方式。一些韩国投资者不能根据主客观条件正确选择投资方式，结果造成投资效益不佳。五是合作伙伴选择不当。一些韩国投资者在山东人生地不熟，对合作伙伴的经济实力、技术水平、管理经验、产品销路等了解不够，盲目地与之合作，结果易造成较大损失。六是企业内部用人不当。一些韩国投资者往往需要聘用一些韩国人和中方人员作管理人员、翻译等，协助进行企业管理，但由于选人、用人不当，导致企业经营不善。七是企业经营本土化水平低。一些韩资企业的原材料配套、研究开发、销售市场等方面的本土化水平低，致使其生产成本较高，投资效益下降。

5. 一些中小韩资企业的良好形象有待进一步树立

总的来看，大多韩资企业的技术较为先进，管理相当认真，劳动生产率较高，与当地政府和群众建立了良好的合作关系。不少韩资企业被当地政府评为先进企业。但是，也有一些中小韩资企业存在影响整体形象的问题。具体来说，主要表现为：一是企业管理水平不高。一些中小企业投资者综合素质较差，守法意识淡薄，短期投资行为突出。特别是一些企业管理人员简单、粗暴的管理方式，影响极坏。二是劳动条件欠佳。欧、美、日等国家的企业在山东投资时，往往是新建厂房，新增设备。韩国中小企业投资者设立企业时，往往不建新厂房，而是租赁当地的厂房。山东一些地方的厂房标准不高，尤其是缺乏必要的安全、环保设施，直接影响了员工的劳动条件。三是劳资关系较紧张。一方面，福利待遇偏低。据有关部门调查，韩资企业的中方员工收入往往低于在欧、美、日投资企业工作的中方员工的收入。特别是有的韩资企业违反中国的劳动法规，加班、加点现象普遍存在，且福利待遇低。另一方面，劳资矛盾较多。有些韩资企业管理人员素质不高，在管理生产时随意训斥工人，克扣工资。加之韩资企业的工会组建率较低，劳资矛盾缺乏协调组织，劳资纠纷比较突出。

6. 山东的外商投资环境有待进一步改善

改革开放以来，山东大力加强基础设施建设，制定和完善吸引外资的一系列政策法规，不断完善市场机制，转变政府职能，在改善外商投资环境方面做了大量工作，取得了明显成效。但是，仍存在影响扩大吸收外资包括韩资的问题。主要包括：在外商投资的硬环境方面，一些地方的基础设施规划与建设相对滞后，机场、港口、铁路、公路、供电、供水、通讯等方面的现代化设施配套不够，尤其是中西部地区，发展不平衡。导致一些韩资企业物流和通讯费用的增加，以及生产成本的上升，特别是影响其生产经营活动的正常进行。此外，环境保护、城乡建设、社会服务设施等都存在一些亟待改善之处。同时，在韩商较为集中的一些地方，韩国人居住区和国际学校

建设的进度较慢，尚不能尽快为韩商的居住、就医、娱乐及子女上学等提供良好的条件。在外商投资软环境方面，有的地方涉外法律法规不太健全和完善，尤其是一些法律法规不细致，导致企业难以把握。有的地方缺乏政策的稳定性和持续性，且政策执行差别较大。有的地方和部门的服务意识淡薄，为韩商提供优质高效的服务不够；有的地方和行业存在政府保护现象，尚未为韩商创造公开、公正、公平的竞争环境；有的地方缺乏韩商投资的服务体系，特别是在韩商较为集中的地区，缺乏韩商投资服务中心、韩商投诉服务中心。有的地方缺少韩资企业急需的技术、管理、对外经贸、法律、金融、财会、外语等人才，且招聘困难、工资上涨过快，直接影响了韩资企业的正常、健康发展。有的地方开放、竞争、创新意识薄弱，尚未为韩商创造良好的社会人文环境。

Ⅲ. 韩国在山东投资的前景展望

1. 韩国在山东投资的前景看好且潜力巨大

展望未来，韩国对山东的投资并没有饱和，而正处在不断发展阶段。总的来看，韩国对山东投资将向更大规模、更广领域、更高层次发展。其主要理由，除了山东与韩国的地缘和人缘优势、文化背景相近，以及中国经济持续高速发展和长期政治稳定等之外，主要有以下几个方面：

1) 山东在中国经济发展和对外开放中占据重要地位，将进一步增强吸引韩国投资的竞争力

山东是中国东部沿海的经济大省，在中国经济发展和对外开放中占据十分重要的位置。一是山东经济总量大。2006年山东实现国内生产总值2.18万亿元，占中国国内生产总值的10.4%，在中国各省、市、自治区中居第二位。二是山东市场空间巨大。山东人口9300多万，周边辐射河南、江苏、河北、天津，人口经济圈约3亿，是一个巨大的消费市场。三是山东是资源大省。煤炭、石油储量丰富，电力供应充裕，基础设施完备，铁路和高速公路通车里程均超过3000公里，沿海港口年吞吐量超过3亿吨。四是山东是农业大省。农业总产值居中国第一位，农产品出口占中国的1/4。五是山东是工业大省。形成了较完备的工业体系，产业基础雄厚，配套能力较强。机电产品成为山东第一大出口商品。六是山东是海洋经济大省。海岸线超过3000公里，盛产各类水产品，沿海有众多的旅游度假地。七是山东是人口大省。拥有9300多万人口，每年新增劳动力超过120万人，并且受教育程度较高。八是山东是对外开放大省。已与200多个国家建立了经贸联系，126家世界500强企业在山东设立投资项目313个。2006年山东进出口总额达952.9亿美元，实际使用外资金额100亿美元，分别居中国各省、市、自治区第五位和第三位。所有这些，都对山东增强吸引韩国投资的竞争力具有重要的作用。

2) 山东加快实施建设半岛制造业基地战略，将进一步加大吸引韩国投资的力度

目前，山东正在根据自身经济发展特点和国际产业转移趋势，扩大对外开放，加强区域经济合作，加快实施建设半岛制造业基地战略，着力打造制造业强省。重点发展交通运输设备、电子信息及家电、化工医药、纺织服装、食品等“五大产业集群”和汽车、船舶、石化、电子信息、家电、服装、食品、新材料等产业链，建设交通物流、金融服务和科技教育三个配套体系。在山东着力发展的制造业中，有许多都是韩国的强项和优势。例如，韩国的汽车、电子、半导体、造船、石油化工、钢铁、纤维、机械八大支柱产业都已具相当规模，并有较大优势和较强国际竞争力。山东十分欢迎韩国企业加入到山东半岛制造业基地建设中来。事实上，近几年，韩国一些企业特别是一些投资数额大、产业链长的汽车、造船和化工等大型企业正在加入对山东半岛制造业基地建设。例如，韩国现代集团在山东日照投资设立的轿车发动机项目，大宇造船公司在山东烟台投资设立的造船项目，三星集团在山东威海投资设立的造船项目等正在加紧建设。随着山东半岛制造业基地战略的进一步实施，无疑将极大地推进山东与韩国在上述重要产业上进行更加深入和更高层次的合作。

3) 山东吸引韩资正经历一个向更高层次迈进的结构调整期，将进一步提高韩国投资的质量和水平

从实际情况看，目前韩国正进入新一轮产业转移的高峰期。突出特点是，韩国产业转移已由一般加工项目和劳动密集型产业向产业关联性较强的资本技术密集型产业转变；由大企业海外战略性合作向大企业带动中小企业海外整体转移发展。总的来看，山东仍是韩国对华投资的首选地区之一，山东吸引韩资正处于向高层次发展的重要时期。一是一批投资过亿美元的造船、汽车和化工等韩商投资大项目在山东顺利启动。主要是韩国现代自动车发动机项目、烟台大宇造船、威海三星造船、青岛STX造船、马斯特造船项目、GS集团石化和服务业整体投资项目等，投资数额大、产业链长，将带动配套产业跟进，促进山东产业升级。二是山东与韩国合作基础更加牢固，潜力巨大。山东与韩国贸易协会签署了全面合作协议；山东与韩国中小企业厅签署了加强双方中小企业合作的谅解备忘录；山东的济南、青岛、淄博、东营、烟台、潍坊、威海、日照等8个城市与韩国的釜山、大邱、仁川、水原、平泽、安山、龙仁、群山等8个城市（简称中韩8+8机制会员城市）签署了长期合作协议。在山东长期居住的韩商超过10万人，每年有40多万韩国游客来山东，每周往返韩国的国际航班近200个，山东在韩国设立的经贸代表机构近30个。总之，这都为扩大韩国对山东投资的规模，特别是提高投资的质量和水平创造了良好条件。

4) 山东积极营造良好的韩商投资环境，将进一步增强韩国投资的吸引力

根据山东吸收韩商投资的需要，尤其是韩商反映较多的问题，山东将本着平等互利、共同发展的原则，提高服务质量，降低商务成本，努力为韩商创造一个按照国际惯例投资、管理、经营、

获利的良好环境。主要包括：（1）营造配套先进的基础设施环境。继续加强山东的基础设施建设，尤其是注重加大机场、港口、铁路、公路、供电、供水以及信息、通讯设施等方面现代化建设的力度，并切实抓好生态建设、环境治理、城乡建设等方面的工作，努力为韩商提供一个设施完善、交通和通信便捷、环境优美的美好环境。（2）营造优美舒适的生活环境。根据韩商对生活服务设施的要求，在韩商较为集中的地区，如青岛、烟台、威海等地，进一步建立韩国人居住区和国际学校，努力为其创造环境优美、空气清新、交通便利、秩序井然的生活条件，以解决韩商居住、就医、娱乐及子女上学等问题，为韩商提供全方位、优质的服务。（3）营造优惠透明的政策环境。在抓紧清理有关外商投资各项规定的基础上，进一步完善吸收外商包括韩商投资的产业政策、信贷政策、税收政策、土地政策、进出口政策、市场政策等，并遵守WTO的透明度原则，进一步增强政策的稳定性和透明度，努力为韩商创造统一、稳定、优惠、透明、可预见的政策环境。（4）营造良好的法制环境。强化全社会的法制意识，进一步完善涉外经济法规，加大社会治安综合整治，依法保障韩商投资的经营管理自主权和合法权益。规范行政部门的执法，做到依法管理、文明执法。努力为韩商创造良好的法制环境。（5）营造公正、公开、廉洁、高效的服务环境。进一步加快政府职能的转变，严格依法行政，提高政府行政管理的规范性和透明度，切实把工作的着力点转到加强宏观调控和公共服务上来。尤其进一步树立服务意识，完善对韩商投资的服务，减少办事程序和办事环节，提高政府部门的工作效率。大力推行“一个窗口”对外、“一站式”办公、“一条龙”服务，并尽快建立韩资项目建设的全方位服务体系和韩资企业投产后的经常性服务体系，切实为韩商投资提供优质、高效的服务。（6）营造公平竞争的市场环境。大力整顿和规范市场经济秩序，严厉打击各种干扰市场秩序的行为，切实加强市场监管，规范市场主体行为，坚决反对任何形式的地方保护主义，拆除地方壁垒，打破部门行业垄断。坚决制止对韩资企业的乱检查、乱收费、乱摊派、乱罚款，实行收费许可和公示制。努力为韩资企业创造公开、公正、公平的竞争环境。（7）营造优越的人才环境。将韩国企业在山东投资急需的技术、管理、对外经贸、法律、金融、财会、外语等人才，纳入全省人才发展规划，尽快加大培养、培训力度。同时，消除一切阻碍人才引进与合理流动的因素，加快引进韩商投资需要的各类高素质人才，为其提供良好的工作和生活条件，并建立健全有利于人才脱颖而出和健康成长的机制，从而为韩商投资提供良好的人才环境。

5) 中韩投资保护协定的修订和中韩经贸合作中长期发展规划的实施，将进一步为韩国对山东投资创造良好条件

2007年4月，中韩两国为扩大双方的投资合作创造良好的环境，双方完成了《中韩投资保护协定》的修订谈判，这将为促进两国贸易，特别是相互投资发挥重要作用。同时，中韩两国将按照《中韩经贸合作中长期发展规划联合研究报告》的建议，积极落实双边贸易、投资便利化五项措施，进一步加强两国在信息通信、汽车、钢铁等十二项重点产业领域的合作。所有这些，都为推进韩国对山东投资起到极为重要的作用。

2. 韩国推进企业在山东投资的对策选择

随着经济全球化进程的加快和中国经济持续快速协调发展，特别是加入WTO“后过渡期”的结束，中国对国际资本的吸引力不断增强。在这种情况下，韩国对中国包括山东的投资将会面对越来越多的竞争对手。为进一步扩大韩国在山东投资的规模，特别是提高其质量和水平，除了山东的积极努力外，还需要韩国政府和企业的共同努力。从总体情况看，韩国政府和企业应从战略的高度充分认识扩大对山东投资的重要性和迫切性，认真总结经验教训，制定韩国企业在山东的投资战略。具体来说，应主要采取以下措施：

1) 进一步调整韩国对山东投资的产业方向

从国际投资成功的经验看，其中之一是必须符合投资对象国或地区产业发展的要求。目前，山东吸收外资已由过去的数量增长型转变为质量效益型。将利用外资的重点转到提高产业层次和国际竞争力上，转到引进先进技术和管理经验上，转到增强企业自主开发创新能力和研发能力上。其核心是引导外资投向，使外资更好地为山东产业结构优化升级服务。因此，韩国对山东的投资应与其产业结构的优化升级紧密相连，才能取得较好的成效。所以，韩国应按照山东产业结构调整的要求，制定韩资产业投向战略。从韩国产业情况看，汽车、电子、半导体、造船、石油化工、钢铁、纤维、机械八大支柱产业已具相当规模，并具有较大优势。为此，韩国应大力调整投资方向，并制定相应的政策，积极鼓励企业投资于山东的制造业、高新技术产业、节能环保产业、基础设施、城市公用设施、服务业（特别是交通物流产业）和现代农业等领域。这不仅有利于韩国企业获得较好的投资效益，而且能够有效地促进山东产业结构的优化升级。

2) 进一步优化韩资企业的规模结构

从总体情况看，在山东的韩资企业多数是中小企业。这些企业规模过小，生产分散，难以取得规模效益。因此，既不利于韩国加快产业结构的升级，提高国际竞争力，也不利于山东产业结构的调整优化，增强综合实力。目前，随着经济全球化趋势的增强，以及中国经济的快速发展，作为中国重要对外开放省份的山东，其开放型经济的发展进入了一个新的阶段。其中之一是，山东的投资领域进一步拓宽，投资方式更具实效，投资环境大大改善，山东已成为外商在中国投资的“热点”地区。在这种情况下，韩国政府和企业应根据山东经济和社会发展的需要，在继续引导中小企业对山东投资的同时，特别要进一步引导和鼓励大企业集团向山东投资。具体来说，应采取以下措施：（1）成立韩国大企业集团投资促进机构。鉴于山东是韩国在中国投资最集中的地区，为更加有效地引导企业特别是大企业集团对山东投资，韩国有关机构应同山东有关机构联合成立“韩国与山东经济合作协调机构”。其成员：一方面官民结合，另一方面产、学、研究结合。其任务在于制定21世纪双方经济合作特别是投资合作的规划方案，联合总结经济合作尤其是投资合作

的经验教训，及时解决存在的问题，提高韩国企业投资的成功率。(2) 从政策上引导大企业集团向山东投资。加大韩国大企业集团对山东投资的力度，仅有企业的努力是不够的，还必须有政府的大力支持。总的来看，韩国政府应制定相应的信贷、保险、外汇、税收等鼓励政策，促进大企业集团向山东投资。

3) 进一步制定切合实际的空间投资战略

今后，韩国在山东投资应与山东经济发展的总体布局联系起来。(1) 进一步加大对山东半岛制造业基地投资的力度。山东半岛制造业基地以青岛、烟台、威海三市为主体，以半岛城市群为依托，以全省经济园区为骨干，目前已具备接受全球订单的能力，成为汽车、造船、电子及家电、纺织服装、化工医药、食品等产业的主要加工生产基地，形成环渤海经济带重要制造业聚集区。山东拟与韩国进一步加强合作的重点领域有：①汽车制造业，重点合作发展轿车、载重车、特种车和各种汽车零部件，尽快培育起汽车支柱产业群。②船舶制造业，重点合作发展大型油船、集装箱船、海洋工程船、远洋捕捞及加工船、高速豪华游艇，以及船用柴油机、风机等造船零部件。③电子信息及家电产业，重点合作发展计算机、数字通信产品和数字家电产品。④化工医药产业，重点合作发展石油化工、新领域精细化工、橡胶、基因工程药物、海洋生物药物等。⑤纺织服装产业，重点合作提高设计和制作水平，提高服装面料染整技术。⑥农产品及食品产业，重点合作发展水产制品、食用植物油、肉制品和饮料、海洋食品，粮食、肉类、果蔬深加工产品，以及农产品种植、加工一条龙项目。⑦节能环保产业，重点合作发展节能环保保护产品、洁净产品、环境保护服务和废物循环利用，加快节能环保设施的建设和对外出售。⑧现代服务业，重点合作发展金融、保险、证券、旅游、物流、会计、律师、商业、建筑业等。韩国应抓住山东建设半岛制造业基地的机遇，加大对上述产业投资的力度，拓展自身发展空间。(2) 进一步加大对山东中西部地区投资的力度。一是向山东中西部地区投资，符合山东省政府对外资的地区导向。改革开放20多年来，外商投资主要集中在山东东部沿海地区，带动了整个山东沿海地区经济的发展。开发山东中西部地区是山东经济进一步发展的战略举措。20世纪90年代以来，特别是近几年来，山东制定了一些优惠政策，大力推动外商包括韩商向中西部地区投资，取得了较好成效。二是向山东中西部地区投资，有利于提高韩商投资的竞争力。在山东东部沿海地区投资，韩国一些企业与早已开展经营活动的欧、美、日企业相比，处于不利地位。在山东中西部地区情况则有很大不同，韩国企业与欧、美、日企业对山东中西部地区的投资基本上处于同一起跑线上，可以在差不多相同的条件下与欧、美、日企业展开竞争。三是山东中西部地区招商引资的愿望强烈，可为韩国企业投资提供更多的机会。目前，山东中西部地区正在总结自己改革开放的经验，不断加大开放、开发的力度，利用资源丰富、劳动力成本和土地价格相对低廉的优势，积极开展与外国投资者的合作，从而为韩商投资创造了条件。通过对山东中西部地区投资，有利于韩国在山东投资呈现全方位、多层次的发展格局。

4) 进一步办好现有韩资企业

据统计, 1988~2006年韩商在山东兴办企业1.8万多家, 其中大部分已开业。已开业的韩资企业中不乏经营良好者, 但是也有相当数量经营不善, 甚至已经濒临倒闭或者倒闭。部分韩资企业经营不善的原因是多方面的, 韩国企业或有关机构可以会同山东有关机构一起对现有韩资企业进行“诊断”, 找出问题的症结, 双方共同努力加以解决。如果说, 前一段时间, 摆在韩国企业面前的主要问题是如何进入山东市场, 那么, 对已进入山东的企业来说, 主要问题是如何根据中国特别是山东的情况办好企业。只有办好现有的韩资企业, 使其尽快从企业初创期, 进入收获期, 才能取得较好的投资效益。总的来看, 要办好现有韩资企业, 应重点解决好以下几个问题: (1) 韩国政府应进一步制定优惠政策, 扶持韩资企业的发展。主要是制定相应的财政政策、税收政策、保险政策、外汇管理政策等, 为韩资企业的发展提供必要的支持。(2) 韩资企业应制定在山东投资的长远战略。主要是在充分了解山东实际情况的基础上, 制定投资的长远目标, 并抓住投资机会, 选择好投资地点、项目、伙伴和产品, 以及建立流通渠道, 从而取得在山东乃至中国的竞争优势。(3) 韩资企业特别是中小企业应当注重改善自己的形象。企业形象实际是企业的声誉。迄今为止, 一些韩资企业在中国人心目中的形象不佳, 地位不高。这种状况事实上对韩国企业进入山东乃至中国带来了消极的影响。为此, 应采取切实可行的措施, 认真加以解决。一是韩资企业应不断学习和借鉴先进的企业管理方法和经验, 进一步提高企业管理水平。同时, 在企业管理中, 积极实施当地化战略, 改善与中方人员的合作关系, 充分发挥中方管理人员的作用。二是按照社会化大生产的要求, 不断完善生产设施特别是安全、环保设施, 积极改善劳动条件, 为员工创造清洁、安全、舒适的工作环境。三是切实调整劳资关系, 其中包括严格遵守中国的有关法律特别是劳动法规, 不断提高员工的福利待遇, 切实维护他们的合法权益; 建立较为完善的中方员工参与管理的制度, 如建立健全工会和劳资协议会制度, 及时解决出现的劳资纠纷; 积极推进企业文化建设, 建立新型的劳资关系, 增强企业的凝聚力等。

5) 进一步将投资方式由以独资为主逐步扩展到并购等多种新方式

近几年来, 随着山东经济的持续、快速、协调发展, 特别是对外开放步伐的加快, 并购逐渐成为山东吸收外资的重要方式之一。但是, 从总体情况看, 韩国对山东的投资仍以独资方式为主, 这在一定程度上也制约了韩国对山东投资的发展。目前, 山东为了提高国有企业的竞争力, 制定了一系列措施, 积极鼓励国有及国有控股企业、上市公司和资产质量好、主业突出、有持续盈利的重点企业, 在国家政策许可的范围内, 向外国投资者出售国有产权, 转让和置换国有股权等。韩国企业应抓住这个机会, 积极采用并购、参股等各种方式参与山东国有企业的改组改造, 以进一步扩大投资领域, 拓展发展空间, 提高投资的效益。

한국의 중국 산동성 투자현황 및 전망

판쥘홍 (산동사회과학원 대외경제연구소 소장)

경제글로벌화에 힘입어 동북아 지역의 경제협력이 가속화되고 있으며 그 중 한중 경제협력은 매우 중요한 위치를 차지하고 있다. 한국과 중국은 이웃나라로서 경제·문화 분야에서 유구한 상호 교류의 역사를 지니고 있다. 제2차 세계대전 이후 여러가지 원인으로 양국간 경제교류가 30년 간 단절되었지만 중국의 개혁개방, 특히 90년대 한중수교 이후 양국의 경제교류가 빠르게 늘어나는 등 두드러진 성과를 거두었고 무엇보다 한국의 대 중국 투자가 빠르게 늘어났다. 한국은 세계적인 대중 투자 경쟁에서 다른 나라에 비해 10년 이상 뒤처졌으나 결과적으로는 다른 나라보다 앞서게 되었다. 중국 상무부의 통계에 따르면 2006년 말 현재, 한국기업에 대한 투자허가 건수가 4만 9천 건이고, 실제 투자액은 349억 9천 8백만 달러에 달했다고 한다. 산동성은 지리적 우위에 기대어 중국 내에서 가장 많은 한국자금을 유치하고 큰 수익을 거두었다. 2006년 말 현재, 중국 정부의 허가를 득한 한국기업의 투자프로젝트 중 산동성에 투자된 비중이 36.7%로 총 1만 8천건에 달했고, 실제 투자액 면에서는 56.7%를 차지하며 198억 2천 8백만 달러를 기록했다. 한국의 투자는 산동성의 경제발전과 개방확대에 중요한 견인차 역할을 했고, 산동은 방대한 시장으로 한국투자기업에게 많은 발전의 기회를 제공했으며 나아가 한중 양국의 경제협력 확대에 커다란 기여를 했다. 사실 한국의 산동투자는 대 중국투자의 축소판이라 할 수 있다. 따라서 한중수교 15주년을 맞아 한국의 산동투자 현황을 면밀히 분석해보고 미래를 전망하며 대책을 수립하는 것은 한국의 대중 투자 확대와 중국의 효과적인 한국투자 유치, 나아가 한중 양국의 무역관계 발전에 매우 중요한 의미를 지닌다.

I. 한국의 산동성 투자현황

산동은 중국 내 성, 시, 자치구 중 가장 먼저 한국과 경제협력을 시작한 성으로, 양국의 경제교류, 특히 한국의 대 중국 투자 과정에서 줄곧 중요한 지위를 차지해왔다. 산동에 대한 한국의 투자는 19년 전인 1988년에 시작되어 무(無)에서 유(有)를 창조했고 점차 대형화되었으며, 다양한 업종과 분야로 동부 연해지역에서 점차 중서부지역으로 확대되면서 커다란 성과를 거두었다. 시기적으로는 크게 초기 발전기(1988-1992), 고도발전기(1992-1996), 외환위기 시기(1997-1999) 및 전반적 발전기(2000년 이후) 등 네 단계로 나눌 수 있다. 한국의 대 산동 투자는 다음과 같은 특징을 지니고 있다.

1. 늦은 시작, 빠른 성장

1987년부터 실시된 ‘북방정책’ 과 국내 임금 및 생산원가 상승으로 한국은 노동집약적 산업을 빠르게 해외로 이전했다. 1988년 3월, 중국정부는 한국과의 교역관계를 조정하고 한국기업의 대 중국 직접투자를 허용했다. 또 한국정부는 신용대출, 보험, 세제 등 우대정책을 통해 기업들의 해외투자를 장려했다. 이런 배경 하에 한국투자기업은 대 중국 투자시 지리적 접근성, 경제적 상호보완성, 유사한 문화적 배경, 풍부한 자원 및 저렴한 노동력 등을 고려해 산둥을 최우선 투자대상으로 삼았다. 산둥은 중국 최초로 한국투자를 대외개방 확대의 핵심으로 하여 한국과의 지리적, 인적 우위를 십분 발휘했고 중앙정부의 외자유치 관련 장려정책을 적극 활용하여 적기에 한국투자를 유치했다. 그래서 한국은 다른 나라에 비해 10년 이상 늦게 산둥에 투자했지만 눈부시게 빠른 성장을 거두었다. 1988년 산둥에 설립된 한국투자기업은 3곳으로 당시 투자액이 계약액 기준 416만 3천 달러로 소규모 시범투자 수준에 불과했다. 1992년 8월 한중수교 이후 한국의 대 산둥투자가 고도 발전기에 접어들었다. 통계에 따르면 1992년 산둥성 내 한국기업의 투자허가 건수가 185건, 실제 투자액은 6천억 달러로 한국이 네 번째로 큰 투자국이었다. 1996년에는 산둥성 내 한국기업의 투자허가 건수가 534건, 실제 투자액은 4억 8천만 달러로, 한국이 산둥의 두 번째로 큰 투자국이 되었고 실제 투자액은 연평균 51.7% 늘어났다. 1997년부터 1999년에 이르는 외환위기 기간 동안 한국의 대 산둥투자가 다소 줄어들었지만 외환위기 이후 회복세를 보이며 증가했다. 2000년 산둥성 내 한국기업의 투자허가 건수는 1,012건, 실제 투자액은 5억 7천만 달러로 한국이 산둥의 제 2대 투자국의 지위를 유지했으며 2002년에는 투자허가 건수 1,792건, 실제 투자액 15억 6천만 달러로 한국이 산둥 최대의 투자국이자 무역파트너가 되었다. 2003년 이후 산둥은 한국을 대외개방의 핵심지역으로 보고 산둥반도 제조업기지 건설전략을 추진하는데 박차를 가했다. 정부의 적극적인 지원과 고위급 인사간의 상호교류, 다양한 경제교류활동을 통해 정부, 단체, 기업 등 다각적인 협력이 강화되어 한국에서는 ‘산둥 붐’ 이, 산둥에서는 ‘한국 붐’ 이 일어났다. 한국의 대 산둥투자는 더욱 가속화되어 광범위한 분야에서 높은 수준의 투자가 빠르게 늘어났다. 통계에 따르면 2003년에서 2006년까지 산둥성 내 한국기업의 투자프로젝트 허가 건수가 10,391건으로 누계 건수의 57%를 차지하고, 실제 투자액은 135억 3천만 달러로 실제투자 총액의 68%를 차지했다. 한국은 2006년 말까지 연속 5년 간 산둥의 최대 투자국 지위를 유지했다.

<표 1> 1988~2006년 한국의 산동 투자 총계

(단위 : 억 달러)

연도	프로젝트 건수(건)	실제 투자액	연도	프로젝트 건수(건)	실제 투자액
1990년 이전	18	0.11	1999년	593	5.27
1991년	77	0.16	2000년	1012	5.67
1992년	185	0.6	2001년	1251	8.84
1993년	439	1.38	2002년	1792	15.57
1994년	481	2.85	2003년	2431	28.39
1995년	509	3.99	2004년	2885	35.92
1996년	534	4.84	2005년	3320	33.85
1997년	491	7.72	2006년	1755	37.14
1998년	342	5.98			
합 계				18115	198.28

2. 단독투자 위주

한국의 산동 투자방식은 합자, 합작, 단독투자가 주를 이룬다. 초기에는 주로 합자와 합작 경영 방식이었지만 90년대 중반부터 중국의 외자이용정책과 산동의 투자환경이 개선됨에 따라 한국기업들이 합자와 합작방식보다 단독투자방식을 선호하게 되었다. 그 밖에도 한국기업이 단독투자방식을 채택한 데는 다음과 같은 이유가 있다. 첫째, 산동에 투자를 한 한국기업이 대부분 중소기업으로, 대 중국투자 등 해외투자 경험이 일반적으로 부족하다. 따라서 단독투자방식을 채택함으로써 기업경영에 대한 절대적인 통제권을 확보할 수 있고 합자와 합작과정 중 복잡한 절차로 인해 의사결정이 지연되는 문제를 피할 수 있다. 둘째, 중국의 법률과 운용시스템에 대한 한국기업의 이해 부족으로 인해 합작과정에서 발생하는 마찰을 피할 수 있다. 산동성 청도, 웨이하이, 옌타이 소재 408개 한국투자기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과, 단독투자기업이 363개로 89.0%를 차지해 산동이 외자이용 수준을 높이는데 긍정적인 역할을 한 것으로 나타났다.

<표 2> 408개 한국투자기업의 경영방식

경영방식	한국투자기업(개)	비율 (%)
독자	363	89
합자	37	9.1
합작	6	1.5
기타	2	0.5
합계	408	100

3. 동부연해지역에 집중, 중서부지역으로의 점진적 확대

산동에서 경제가 가장 발달한 동부 연해지역은 외국인 투자가 가장 활발하다. 지리적 인접성과 경제기반, 투자환경 등 동부 연해지역이 지닌 다양한 장점으로 인해 한국의 대 산동투자는 주로 청도, 웨이하이, 옌타이에 집중되어 있다. 2005년 말 현재 한국기업 투자 프로젝트 허가건수를 보면 청도시 8,522건, 웨이하이시 3,654건, 옌타이시 2,891건이고, 투자 계약액은 청도시 174억 9800만 달러, 웨이하이시 81억 8900만 달러, 옌타이시 63억 6700만 달러이며, 실제 투자액은 청도시 85억 6200만 달러, 웨이하이시 34억 8600만 달러, 옌타이시 30억 8500만 달러이다. 이 세 도시의 한국기업 투자프로젝트 허가건수의 합이 15,067건으로 성 전체의 93.3%를 차지했고, 투자계약액 총액은 320억 2700만 달러로 성 전체의 90.9%를 차지했으며, 실제 투자 총액은 성 전체의 94.1%인 151억 6천만 달러에 달했다. 산동의 한국투자 유치현황을 볼 때 청도, 옌타이, 웨이하이 세 도시가 핵심적인 역할을 했고 중서부지역에 대한 한국투자를 선도하여 최근 한국의 산동투자가 동부 연해지역에서 중서부지역으로 점차 확대되고 있다. 대우그룹이 지닝(濟寧)시 쓰수이(泗水)현에 3억 달러를 투자해 현대화된 시멘트공장을 설립하였으며, 이는 1993년에서 2000년까지 산동성 내 최대 규모의 외국기업 단독투자 프로젝트였다. 이는 산동 중서부지역의 투자 흡입력과 경쟁력이 강화되고 있다는 점을 잘 보여준다.

<표 3> 1988~2005년 산동성 동부연해지역 한국자금 유치현황

(단위 : 억 달러)

	투자허가항목 (건)	계약액	실제투자액
산동성	16152	352.36	161.19
청도	8522	174.98	85.89
웨이하이	3654	81.62	34.86
옌타이	2891	63.67	30.85

4. 서울, 경기, 인천, 부산 지역 기업 위주

한국의 산동투자 현황을 파악하고 산동에 유치되는 한국 투자의 질을 높이며 한중 양국간 경제관계의 확대 발전을 위해, 최근 한국의 대 산동투자에 관한 설문조사와 사례조사를 실시했다. 그 결과, 산동에 투자한 한국기업 출신지역의 경우, 산동성 청도, 웨이하이, 옌타이 세 도시의 387개 한국투자기업 가운데 서울 출신 기업이 150개(38.8%)로 가장 많았고, 경기도가 83개(21.4%), 인천이 8개(17.6%), 부산이 43개(11.1%)의 순이었다. 88.9%인 344개 한국투자기업이 서울, 경기, 인천, 부산 출신이었고 그 외 43개 한국투자기업(11.9%)은 기타지역 출신으로 나타났다.

<표 4> 387개 한국투자기업의 한국 내 출신지역 분포 현황

지역	한국투자기업 (개)	비율 (%)
서울	150	38.8
경기도	83	21.4
인천	68	17.6
부산	43	11.1
충청북도	8	2.1
경상남도	7	1.8
경상북도	5	1.3
충청남도	4	1
강원도	3	0.8
전라북도	3	0.8
제주도	3	0.8
전라남도	1	0.3
기타	9	2.3
합계	387	100

5. 중국정부의 우대정책과 방대한 시장이 투자동기

80년대 후반부터 시작해 산동의 대외개방이 확대되고 투자환경이 개선됨에 따라 한국의 산동투자가 지난 몇 년 간 눈에 띄는 성과를 거두었다. 사실 한국투자기업들 간의 발전수준, 경제력, 기술력 및 경영노하우 등이 모두 다르기 때문에 투자의 목적 역시 다양하다. 하지만 상당수 한국투자기업의 투자목적(혹은 원인)은 중국기업의 우대정책과 시장 이용에 있다. 산동 청도, 웨이하이, 옌타이의 330개 한국투자기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과, 46.7%의 기업이 중국정부의 우대정책과 시장활용이 투자목적이라고 답했고, 그 중 89개(27.0%) 기업은 정부의 우대정책을, 65개(19.7%)의 기업은 시장을 최대 투자 목적(원인)으로 꼽았다. 이로 볼 때, 한국기업의 투자에서 중국 정부의 우대정책과 시장의 흡입력이 큰 영향을 미친다는 것을 알 수 있다.

<표 5> 330개 한국투자기업의 산동투자 최대 목적(원인) 현황

최대 투자목적 (원인)	한국투자기업(개)	비중 (%)
정부의 우대정책	89	27
방대한 시장	65	19.7
지리적 근접성	54	16.4
저렴한 제품가격	42	12.7
우수한 기술적 토대	36	10.9
우수한 기반시설	16	4.8
양질의 정부 서비스	9	2.7
많은 한국투자기업의 기(既)투자	7	2.1
전문적인 부품공급업체	4	1.2
기타	8	2.4
합계	330	100

6. 제조업에 집중 투자

한국의 대 산동투자는 다양한 산업에 분포되어 있지만 주로 제조업에 집중되어 있다. 2006년 말, 현재 한국의 대 산동 실제 투자 총액에서 제조업분야의 투자가 92.8%를 차지했다. 그 중 대부분은 노동집약형 가공제조업으로 IT 및 통신장비가 15.2%, 범용설비가 5.5%, 전문설비가 5.1%, 화학원료 및 화학제품이 4.3%, 섬유가 3.8%를 차지했다. 산동성 청도, 웨이하이, 옌타이의 408개 기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과, 전자 및 통신설비 관련 기업이 95개로 23.3%, 섬유의류 기업이 94개로 23.0%였다. 이들 189개 기업은 전체의 46.3%를 차지하며 다른 대부분 기업들과 마찬가지로 노동집약형 가공제조업 기업이다. 최근 들어 한중 양국의 지속적인 경제관계 발전에 힘입어 한국투자기업의 대 산동투자가 금융, 부동산, 해운, 물류, 창고, 관광 등의 영역으로 다원화되는 추세를 보이고 있다. 통계에 따르면 산동의 3차 산업에 대한 한국의 실제투자액은 총 투자액의 3.5%이다. 하지만 최근 들어 한국의 조선, 자동차부품, 정밀화학 등 자본 및 기술 집약형 기업의 산동투자가 빠르게 늘어나고 있으며 이는 한국투자가 노동집약형 가공제조업 위주에서 자본 및 기술 집약형 산업으로 전환되고 있음을 보여준다.

<표 6> 408개 한국투자기업 업종별 현황

산업	한국투자기업(개)	비중 (%)
전자 및 통신장비	95	23.3
섬유의류	94	23
기계	22	5.4
식품가공	22	5.4
화학공업	21	5.1
피혁	20	4.9
자동차 및 부품	15	3.7
건자재	9	2.2
화장품 및 액세서리	7	1.7
컴퓨터 및 사무설비	6	1.5
민간 서비스업	3	0.7
조선	2	0.5
가구	2	0.5
도·소매 및 외식업	2	0.5
교통운수업	1	0.2
기타	87	21.3
합계	408	100

7. 중소기업 투자 위주, 대기업 투자 점증

80년대 후반, 특히 90년대 이후 한국의 노동력 부족과 임금 및 생산원가 상승, 노사갈등 심화, 기술과 규모의 경쟁 가열 등으로 인해 노동집약형 산업 위주의 중소기업들이 해외에서 활로를 찾기 시작했다. 이로 인해, 산동에 진출한 한국투자기업 대부분이 중소기업이다. 통계에 따르면 2006년 말 현재, 산동성 내 한국기업의 투자 허가건수가 18,000건으로 실제 투자액은 평균 110만 1천 달러라고 한다. 산동성 사회과학원에서 산동의 청도, 웨이하이, 옌타이의 405개 한국투자기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과, 등록자본금 3000만 달러 이상인 기업이 8개로 겨우 2%에 불과하고, 등록자본금 1000만-3000만 달러인 기업은 17개로 4.2%, 100만-1000만 달러인 기업이 147개로 36.3%, 100만 달러 이하인 기업은 223개로 57.5%였다. 최근 산동성 산업의 국제경쟁력이 향상되면서 한국 대기업의 산동투자가 가속화되었다. 한국 대기업들이 관망하던 자세에서 벗어나 전략적 투자로 돌아서면서 산업클러스터의 이전이 두드러지게 나타났다. 통계에 따르면 2006년 말 현재, 한국의 상위 20대 대기업 중 한국전력, 삼성, LG, 현대자동차, SK, 한진, 롯데, 포스코, 금호, CJ, 두산, 효성, 대우 등 15개 기업이 이미 산동에 투자했다. 대기업 투자프로젝트는 규모가 크고 기술수준이 높으며

산업발전 선도효과가 커 산동의 지역경제 발전을 촉진시켰을 뿐 아니라 협력업체를 비롯한 많은 한국기업들의 산동 이전효과를 가져왔다. 예를 들어, 삼성그룹의 경우 웨이하이에 산동 삼성통신설비유한공사를 설립하자 한국 내 중소기업들이 대거 산동으로 이전했으며 웨이하이에만 20여개의 협력업체가 진출하여 삼성그룹의 해외 통신장비생산기지를 형성했다. 또한 현대자동차의 엔진공장 프로젝트로 인해 이미 52개 관련 협력업체가 산동에서 현지조사를 실시했고 그 중 8개 기업이 이미 산동성 르자오(日照)개발구와 평균 투자액 2000만 달러 규모의 투자계약을 체결했고, 그 외 15개 기업도 투자의향을 밝혔다.

8. 한국투자기업, 산동 투자환경에 만족, 미래 투자전망 낙관

투자환경은 한 나라의 현대화 수준을 가늠하는 척도이자 중요한 외자유치 조건이다. 지난 20년 간 산동은 한국 투자를 유치하기 위해 한국투자기업이 가장 불만을 느끼는 문제를 중심으로 투자환경 개선 노력을 강화하여 한국기업 투자를 위한 훌륭한 여건을 마련함으로써 한국기업으로부터 높은 평가를 받았다. 본 연구소가 산동 청도, 웨이하이, 옌타이의 411개 기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과, 산동의 투자환경이 이상적이라고 답한 기업이 301개로 73.2%를 차지했고 매우 이상적이라는 답은 105개로 25.5%, 그다지 이상적이지 않다는 답이 5개로 1.2%를 차지했다. 그밖에도 한국투자기업들이 산동투자에 대해 대체로 낙관적인 전망을 하고 있는 것으로 나타났다. 산동의 투자전망을 밝게 본다는 기업이 316개로 76.9%, 보통이라고 답한 기업이 93개로 22.6%, 투자전망이 밝지 않다고 답한 기업은 2곳으로 0.5%를 기록했다.

무엇보다 한국의 대 산동투자가 급속히 증가하고 있고 산동의 대 한국투자도 성장세를 보이고 있고, 이에 따라 상호투자자와 원-원협력의 분위기가 조성되었다. 하이얼그룹 등 산동의 일부 기업이 한국에 대표부를 설립했고 산동성도 현재 한국 전라남도 무안군에 추진 중인 ‘한중국제산업단지’ 건설사업에 참여하는 등 한국 투자와 해외생산기지 구축을 적극적으로 모색하고 있다.

<표 7> 411개 한국투자기업의 대 산동 투자환경 평가

평가	한국투자기업 (개)	비율 (%)
이상적	301	73.2
매우 이상적	105	25.5
이상적이지 않음	5	1.2
합계	411	100

<표 8> 411개 한국투자기업의 대 산동 투자전망 평가

평가	한국투자기업 (개)	비율 (%)
낙관적	316	76.9
보통	93	22.6
낙관적이지 않음	2	0.5
합계	411	100

II. 한국의 산동투자 시 취약점과 어려움

1980년대 후반부터 시작된 한국의 산동투자는 한중 수교 이후 가시적인 성과를 거두었으나 다음과 같은 취약점과 문제점에 봉착하였다.

1. 낮은 수준의 투자 산업구조

한국의 산동투자는 주로 제조업에 집중되어 있으며, 그 중 대부분이 일반 가공업이다. 반면 산동의 지역경제 발전을 위해 필요한 교통운송시설, 전자정보가전, 화학·제약 등 첨단기술산업, 친환경산업, SOC, 도시공공시설, 서비스업과 현대농업 등에 대한 투자는 여전히 부진한 실정이다. 한국의 투자는 제조업 중에서도 특히 노동집약형 가공제조업에 편중되어 있어 일부 지역은 가공업이 과잉 성장한 반면 기초산업의 발전이 상대적으로 부진한 문제를 낳았다. 또한 한국자본이 자원소비형 산업이나 심지어 오염유발 산업에 유입되어 산동의 지역경제발전을 저해했다. 최근 몇 년간 상업, 교통, 물류, 관광, 부동산, 정보컨설팅 등 3차 산업에 대한 한국의 투자가 다소 증가했지만 산동의 3차 산업 발전을 촉진시키기에는 그 비중이 아직 적다. 결론적으로 한국의 산동투자의 방향이 산동의 산업구조조정 방향에 부합되지 않는다.

2. 기술파급효과 부족

한국의 투자는 대부분 전통 제조업 이전에 치중되어 주요 투자대상은 노동집약형 산업과 관련된 중소기업이다. 이들은 기술과 경영수준이 낮으며 산동의 풍부한 자원과 저렴한 노동력을 이용한 산업에 주안점을 두고 있다. 첨단기술은 대부분 한국의 거대 다국적 기업이 보유하고 있으나 산동에 대한 투자가 적어 기술파급효과(spillover effect)를 통해 산동의 기술 발전을 가속화하기 어렵다. 따라서 전반적으로 한국투자자가 투자하는 기업의 기술수준과 경

영수준이 높지 않고 대부분 높은 기술력을 요하지 않는 노동집약형산업에 투자가 집중되어 있다. 또한 세계적 수준의 투자프로젝트도 적어 가시적인 기술과급효과가 미미하다. 이로 인해 산동의 지역경제 발전에 필요한 기술과 경영 수준에 미치지 못해 산동의 산업구조를 고도화하고 고효율적인 성장방식으로 전환하는데 장애가 되고 있다. 산동성 청도시, 웨이하이시, 옌타이시의 397개 한국투자기업을 대상으로 한 설문조사에 따르면, 전체의 37.8%인 150개 한국투자기업만이 현지 협력업체와 기술 및 관리 분야의 협력관계를 맺고 있고, 또한 406개 한국투자기업 중 14%인 57개 기업만이 산동의 과학연구기관 및 고등교육기관과 상시 교류를 하며 안정적이고 장기적인 협력관계를 맺고 있다. 따라서 기술과급효과를 얻는데 한계가 있다.

3. 투자범위의 한계성

산동의 대외개방이 확대되면서 산동에 대한 한국기업의 투자가 동부 연해지역에서 중서부 지역으로 점차 확대되고 있으나 한국기업의 산동 동부 연해지역 집중현상이 근본적으로 바뀌지 않은 채 대부분 청도, 옌타이, 웨이하이 등 연해 개방도시, 경제기술개발구, 첨단기술산업개발구 등에 집중되어 있다. 이로 인해 산동 동부 연해지역 소재 한국기업들의 투자분야가 비슷하여 경쟁이 치열하고, 산동 중서부지역의 자원 우위와 전통 공업기지로서의 기술적 우위 및 산업적 우위가 충분히 발휘되지 못하면서 산동 동부 연해지역과 중서부지역간 경제발전 불균형 현상이 더욱 심화되었다. 객관적으로 볼 때, 산동 중서부지역에 대한 한국의 투자가 적은 데는 다양한 이유가 있다. 먼저 산동의 상황을 보면, 중서부지역이 동부 연해지역에 비해 대외개방도, 투자환경, 지리적 우위, 경제력, 산업연계성, 노동력 자질 등에서 뒤떨어져 산동 중서부지역에 대한 한국 투자에 직접적으로 영향을 미쳤다. 반면 산동 중서부지역은 자원 개발, 전통적 산업기지 개조, 기술혁신의 가속화 및 산업구조 고도화를 통해 산동 전체의 조화로운 발전을 이루기 위해 한국의 자본과 기술을 절실히 필요로 하고 있다.

4. 낮은 투자수익

실제 상황을 보면 산동에 투자한 대부분의 한국기업들이 회사 경영을 통해 높은 투자수익을 거두고 있으나, 일부 기업들은 여러가지 원인으로 경영난을 겪거나 부도가 나고 심지어 도산하기도 했다. 그 원인을 살펴보면, 치열한 시장경쟁 외에 다음과 같은 요인으로 귀납할 수 있다.

첫째, 산동 투자에 관한 장기전략이 부재하고 단기 투자행위가 심각하다. 일부 한국 투자

자들은 고수익을 올리는 데 급급하여 투자지역, 프로젝트, 파트너 선정 등에 있어 오류를 범하였다.

둘째, 투자 타당성에 대한 검토없이 맹목적 투자를 감행하였다. 일부 한국 투자기업은 다른 나라 기업이나 앞서 진출한 한국기업의 성공사례만을 보고 산동투자에서 불리한 조건과 리스크를 간과한 채 자신들에게 유리한 투자조건만을 고려해 투자하여 결국 경영난을 겪게 되었다.

셋째, 투자중개업체를 잘못 선택하였다. 많은 한국의 투자기업들이 투자중개업체를 잘못 만나거나 의욕이 넘쳐 꼼꼼하게 따져보지 않은 채 잘못된 투자결정을 했다가 실패를 겪게 된다.

넷째, 투자방식이 적합하지 않다. 산동에 진출한 대부분의 한국기업이 경영에 있어서는 합자, 합작, 단독투자 방식을, 생산에 있어서는 그룹방식, 기지방식, 협력방식 등을 채택하고 있다. 일부 한국 투자자들의 경우 주관적 객관적 조건을 모두 고려해 적합한 투자방식을 선택하지 못함에 따라 낮은 투자수익을 보이고 있다.

다섯째, 협력 파트너 선정이 적절치 않다. 일부 한국투자자는 산동 현지 상황과 협력파트너의 경제력, 기술력, 경영노하우나 제품의 판로 등에 대한 이해가 부족한 상황에서 무턱대고 협력관계를 맺었다가 큰 손실을 입었다.

여섯째, 기업 내부 인사관리가 적절치 않다. 한국투자자들은 기업 경영을 위해 관리업무와 통·번역업무를 맡을 한국인과 중국인 직원을 채용해야 하는 경우가 많으나 채용 및 인사관리가 제대로 이루어지지 않아 기업경영이 악화되기도 한다.

일곱째, 기업경영의 현지화가 제대로 이루어지지 않고 있다. 한국투자기업의 원자재조달, R&D, 판매시장 등에서의 현지화 수준이 낮아 생산원가가 높고 투자수익이 악화되는 상황으로 이어진다.

5. 낮은 기업 이미지

대부분의 한국투자기업은 우수한 기술력, 경영노하우, 노동생산효율을 바탕으로 현지정부, 주민들과 원만한 협력 관계를 맺고 있으며 현지정부로부터 선진기업이라는 평가를 받고 있다. 하지만 일부 한국중소기업의 다음과 같은 문제로 인해 한국투자기업 전체의 이미지가 타격을 받고 있다.

첫째, 기업 경영 수준이 낮다. 일부 중소기업투자자의 전반적인 자질과 준법의식이 부족하며 단기투자 행위에만 치중하는 문제가 두드러진다. 특히 일부 기업 경영진의 단순하고 무리한 경영방식은 기업 이미지에 심각한 타격을 준다.

둘째, 근로조건이 열악하다. 유럽, 미국, 일본 등의 기업이 산동투자 시 일반적으로 공장을 신축하거나 설비를 증설하는 데 비해 한국의 중소기업투자자는 공장을 신축하기보다 현지 공장을 임대하는 경우가 많다. 하지만 현지공장 중 일부는 기본적인 안전시설과 환경보호시설조차 제대로 갖추고 있지 않아 근로조건이 상당히 열악하다.

셋째, 노사갈등이 심각하다. 먼저 복지수준이 낮다. 관련부처의 조사에 따르면 일반적으로 한국투자기업에 근무하는 중국인 근로자의 임금이 유럽, 미국, 일본 투자 기업의 근로자 임금보다 적은 것으로 나타났다. 특히 일부 한국투자기업은 야근이나 추가근무를 시키는 등 중국의 노동법을 위반하는 사례가 많으며 복지후생수준 또한 열악하다. 또한 노사간 갈등이 심각한데, 일부 한국투자기업의 경우 경영진의 자질이 부족해 생산관리 과정에서 근로자를 함부로 대하고 잘못했을 경우 임금에서 공제하는 일도 빈번히 일어나고 있다. 뿐만 아니라 한국투자기업의 경우 노조결성비율이 낮아 노사갈등이 빚어졌을 경우 이를 조정할 수 있는 기구의 부재로 인해 노사분쟁으로 비화되기도 한다.

6. 산동의 미비한 외자유치환경

개혁개방 이후 산동은 인프라구축에 힘쓰고 외자유치를 위한 일련의 정책과 법규를 마련했다. 시장메커니즘을 지속적으로 강화하고 정부의 기능 전환을 통해 외국인투자자의 투자환경을 개선하는데 많은 성과를 거두었다. 하지만 한국 자본을 포함한 외자를 유치하는데 여전히 많은 문제점이 산재해 있다. 외국인 투자와 관련한 하드웨어 환경을 살펴보면, 일부 지역의 인프라시설이 낙후되었고, 인프라시설 구축계획 또한 효과적으로 진행되지 못하고 있다. 특히 공항, 항만, 철도, 도로, 전기, 수도, 통신 분야의 현대적 시설이 부족하다. 이러한 문제는 특히 중서부지역에서 더 심각하게 나타나고 있다. 이로 인해 일부 한국투자기업의 물류비, 통신비용 및 생산원가가 늘어나 정상적인 생산경영활동을 어렵게 하고 있다. 그밖에 환경보호, 도시기반시설, 사회서비스시설 등 분야의 개선이 시급하다. 또한 한국투자기업이 밀집된 지역의 한국인주거지역 조성과 국제학교 설립이 더디게 진행되어 한국 투자자의 주거와 의료, 여가생활 및 자녀교육 등을 위한 여건이 신속히 마련되지 않고 있다. 소프트웨어 측면의 투자환경을 살펴보면 외국인 관련법규가 아직 제정되지 못한 지역도 있으며, 특히 일부 법규는 세부 규정이 명시되지 않아 기업에게 혼란을 야기시킨다. 또한 일부 지역은 정책의 안정성, 지속성, 일관성이 결여되어 정책이 효과적으로 추진되지 못하고 있다. 또한 일부 지역과 부처의 서비스의식 부족으로 한국투자자에게 효과적으로 양질의 서비스를 제공하지 못하고 있다. 일부 지역과 업종의 경우 정부의 보호정책으로 인해 아직 한국 투자자를 위한 투명하고 공정한 경쟁환경을 마련하지 못하였다. 그밖에도 한국투자자를 위한 투자서비스 체계가 확립되지 않았고, 특히 한국투자기업이 집중된 지역에는 한국 투자자를 위한 서비스센

터와 불만신고센터가 부족한 실정이다. 일부 지역은 한국투자기업에게 중요한 기술관리, 대외무역, 법률, 금융, 재무회계, 외국어 등 분야의 인재가 부족하는데다 고용난과 빠른 임금상승으로 한국투자기업의 정상적인 발전을 저해하고 있다. 또, 일부 지역의 경우 개방, 경쟁, 혁신의식 부족으로 한국투자자에게 양질의 사회 환경을 제공해주지 못하고 있다.

Ⅲ. 한국의 산동 투자의 비전과 전망

1. 산동투자의 성장 잠재력

한국의 산동 투자는 아직 포화상태에 도달하지 않아 투자, 규모, 범위가 확대되고 투자수준이 지속적으로 향상될 것으로 전망된다. 지리적 우위, 우호적 관계, 유사한 문화적 배경 및 중국의 지속적이고 빠른 경제성장과 장기적이고 안정적인 정치환경 외에도 다음과 같은 사실이 위의 전망을 뒷받침 해준다.

1) 중국 경제발전에서의 산동의 경쟁력

중국 동부연해지역에 위치한 산동은 경제적으로 커다란 성장을 이루었고 중국 경제발전과 대외개방 면에서 매우 중요한 지위를 점하고 있다. 이를 구체적으로 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 경제 규모가 크다. 2006년 중국 국내총생산 (GDP) 중 산동이 10.4%인 2억 1800억 위안을 기록했으며 이는 중국의 각 성, 시, 자치구 중 두 번째로 큰 규모이다.

둘째, 시장규모가 크다. 인구 9300 만의 산동과 허난(河南), 지양쑤(江蘇), 허베이(河北), 텐진(天津) 등 주변 지역의 인구까지 고려한다면 3억 명에 이르는 거대한 소비시장을 보유하고 있다.

셋째, 자원이 풍부하다. 석탄, 석유 매장량이 풍부할 뿐 아니라 충분한 전력 공급이 가능하며, 길이 3000km 이상의 철도와 연간 물동량 3억 톤이 넘는 연해지역 항만 등 완비된 인프라 시설을 갖추고 있다.

넷째, 농업이 발달했다. 산동은 중국최대의 농업총생산액을 자랑하며 중국 농산품수출량의 1/4을 차지하고 있다.

다섯째, 공업이 발달했다. 완비된 공업시스템을 갖추고 있으며 산업기반이 탄탄하고 연계성이 강하다. 산동의 가장 대표적인 수출품은 기계전기제품이다.

여섯째, 해양경제가 발달했다. 해안선의 총 길이는 3000km에 달하며, 각종 수산물이 풍부하고 연해지역에 많은 휴양지가 형성되어 있다.

일곱째, 인구가 많다. 9300만여 명의 인구를 보유하고 있는 산둥은 매년 120만 명의 신규 노동인력이 배출되고 교육수준 또한 높다.

여덟째, 대외개방 수준이 높다. 산둥은 이미 200여 개 국가와 경제협력관계를 맺었고 세계 500대 기업 중 126개 기업이 산둥에 진출해 313개 프로젝트에 투자했다. 2006년 산둥의 수출입총액은 952억 9천만 달러에 이르며 실제투자액은 100억 달러로 중국의 성, 시, 자치구 가운데 5위를 기록했으며 실제투자액은 100억 달러로 3위에 올랐다. 이 모두가 산둥의 한국 투자 유치 경쟁력을 높이는데 중요한 역할을 했다.

2) 반도(半島)제조업기지 구축전략을 통한 한국투자 유치 강화

현재 산둥은 지역경제발전 특징과 세계적인 국제산업이전 추세에 따라 대외개방 확대와 역내 경제협력 강화에 노력하고 있으며, 반도제조업기지 구축을 통한 제조업의 중심지로 성장하기 위해 박차를 가하고 있다. 교통운송장비와 전자정보 및 가전, 화학·제약, 섬유·의류, 식품 등 '5대 산업클러스터'와 자동차, 선박, 석유화학, 전자정보, 가전, 의류, 식품, 신소재 등의 산업사슬 형성에 주력하고 교통물류, 금융서비스 및 과학기술교육 등 세 분야 간의 연계시스템 구축에 힘쓰고 있다. 산둥이 중점적으로 육성 중인 제조업에서 한국이 경쟁우위를 점하고 있는 분야가 많다. 예를 들면 한국의 자동차, 전자, 반도체, 조선, 석유화학, 철강, 섬유, 기계 등 8대 기간산업은 모두 이미 상당한 규모에 이르러 우위를 점하고 있으며 국제 경쟁력을 갖추었다. 산둥은 한국기업의 산둥반도 제조업 기지건설사업에 참여를 바라고 있다. 사실 지난 몇 년간 한국기업 중에서도 특히 투자규모가 크고 산업사슬이 긴 자동차, 조선, 및 화학공업 등 분야의 대기업이 산둥반도의 제조업기지건설사업에 참여하고 있다. 예를 들면 르자오 현대 승용차엔진공장, 엔타이 대우조선소, 웨이하이 삼성조선소 등의 사업이 현재 빠르게 진행 중이다. 산둥반도 제조업기지건설전략이 진전됨에 따라 상술한 주요 산업에서의 한국과 산둥간의 협력이 더욱 깊이 있고 심도 있게 전개될 것이다.

3) 산둥의 한국투자유치사업

현재 한국은 산업이전에 새로운 절정기를 맞이했다. 그 과정에서 나타난 두드러진 특징적인 것은 산둥으로 이전되는 한국의 산업이 가공업과 노동집약형 산업에서 산업관련도가 높은 자본 및 기술 집약형산업으로 바뀌고 있다는 점이다. 또한 대기업 단독으로 해외에 진출하여 외국기업과 전략적 협력을 하던 방식에서 대기업과 중소기업이 동반 진출하는 방향으로 전환되고 있다. 전반적으로 보면 산둥은 여전히 한국기업이 대중 투자 시 가장 선호하는 지역으로, 현재 한국투자 유치사업 고도화를 위한 중요한 시기에 놓여있다.

첫째, 투자규모가 1억 달러 이상인 조선과 자동차, 화학공업 등 한국의 대규모 투자 프로젝트가 산둥에서 순조로운 출발을 보였다. 주로 현대자동차 엔진, 엔타이 대우조선해양, 웨이하이 삼성조선, 청도 STX조선, 마스터조선, GS칼텍스 석유화학 및 서비스업 등의 전체 투자프로젝트는 모두 규모가 크고 산업관련도가 높아 앞으로 관련산업의 산동 진출과 산동 지역의 산업구조 고도화를 촉진할 것이다.

둘째, 산둥과 한국과의 협력기반이 더욱 공고히 되고 있으며 발전 잠재력도 크다. 산둥은 한국무역협회와 업무협력협정을 체결했다. 또한 한국중소기업청과 한중중소기업협력 강화를 위한 양해각서를 맺었으며 산둥의 지난(濟南), 청도, 쑤보(濰博), 동잉(東營), 엔타이, 웨이하이, 르자오 등 8개 도시와 한국의 부산, 대구, 인천, 수원, 평택, 안산, 용인, 군산 등 8개 도시(8+8 한중 도시협약체)를 하나의 협력체로 묶는 장기협력협정을 체결했다. 10만 명 이상의 한국 투자자가 산둥에서 장기 거주 중이며 매년 40만여 명의 한국 여행객이 산둥을 찾고 있다. 매주 한국을 왕복하는 국제항공노선이 200편에 달하며 산둥은 약 30개의 경제무역 대표기구를 한국에 설립했다. 이는 모두 한국의 대 산둥 투자규모의 확대와 투자수준 향상에 기여했다.

4) 산둥의 투자환경 개선을 통한 한국기업의 투자확대

산둥은 한국 투자유치의 필요성이 커짐에 따라 호혜평등, 공동발전의 원칙하에 서비스의 질을 향상시키고, 한국기업을 위해 국제관례에 부합하는 투자, 관리, 경영, 이윤 창출 환경을 조성하기 위해 노력할 것이다. 구체적 내용은 다음과 같다.

(1) 선진화되고 완비된 SOC환경을 구축한다. 산둥은 공항, 항만, 철도, 도로, 전기, 수도 및 정보 통신설비 등 다양한 분야의 인프라 구축으로 현대화 건설에 박차를 가한다. 또한 생태환경조성, 환경정비, 도시계획사업 등 여러 사업을 추진해 한국투자기업에게 깨끗한 자연 환경과 편리한 교통통신시설, 양질의 서비스를 제공하기 위해 노력한다.

(2) 아름답고 쾌적한 생태환경을 조성한다. 생활 서비스시설 개선에 대한 한국투자기업의 요구가 커짐에 따라 산둥은 청도, 엔타이, 웨이하이 등 한국투자기업 밀집지역에 한국인 거주지를 조성하거나 국제학교를 추가 설립한다. 또한 아름답고 깨끗하며 교통이 편리하고 질서있는 생활환경을 조성하여 한국인의 주거, 의료, 여가생활 및 자녀교육 등의 문제를 해결하는 등 한국투자기업에게 양질의 종합서비스를 제공한다.

(3) 투명한 우대정책을 실시한다. 먼저 외국기업 투자관련 규정을 완비하고 산업정책, 신용대출정책, 토지정책, 수출입정책, 시장정책 등 우대정책을 개선해 한국기업을 비롯한 많은 외국기업을 유치한다. 또한 WTO의 원칙에 따라 정책의 투명성과 안정성을 제고하며 일관되고 안정적이며 투명하고 예측 가능한 정책환경 조성에 힘쓴다.

(4) 투자하기 좋은 법제환경을 마련한다. 사회 전반적으로 입법의식을 함양하고 외국인 관련 경제 법규 및 사회치안을 강화하며 중국에 투자한 한국기업의 경영 관리 자주권과 합법적인 권익을 보장한다. 행정부의 법 집행을 규범화하고 법에 따라 관리 집행한다. 이를 통해 한국기업이 투자하기 좋은 법제환경을 마련하는데 힘쓴다.

(5) 서비스의 공정성, 공개성, 투명성, 효율성을 제고한다. 정부는 정부기능 전환에 힘쓰고, 법에 근거해 집행하며 규범화, 투명화 실현을 통해 거시조절과 공공 서비스강화에 힘쓴다. 서비스 의식을 고취하여 한국투자기업에 대한 서비스를 개선한다. 업무처리절차를 간소화하여 정부의 업무효율을 높이고, 외국 투자자 관련 업무를 하나로 통합하여 윈스톱서비스를 제공한다. 또한 한국 투자기업 설립을 위한 종합서비스시스템과 공장 가동 후의 기업에 대한 일상서비스시스템을 조속히 구축하여 한국 투자기업에 대해 양질의 효율적인 서비스를 제공한다.

(6) 공정한 시장경쟁 환경을 조성한다. 시장경제질서를 대대적으로 정비하여 시장질서를 어지럽히는 행위에 적극 대응하고 시장의 관리감독능력과 시장기능을 강화한다. 지역 보호주의를 근절하고 지역장벽을 제거하며 일부 업종의 독점 행위를 금지한다. 징수 허가제와 공시제를 실시하여 한국투자기업에 대한 무분별한 조사와 징수, 분담금 및 벌금 부과현상을 엄단하고, 한국투자기업이 투명하고 공정한 환경에서 경쟁할 수 있도록 한다.

(7) 우수한 인재를 육성한다. 한국기업의 대 산동투자 시 우수한 인재확보가 무엇보다 중요하다. 산동은 인재육성 계획을 세우고 기술, 관리, 대외경제무역, 법률, 금융, 재무회계, 외국어 능력을 갖춘 인재를 양성하기 위해 힘쓰고 있다. 또한 인력 채용과 합리적인 이동을 저해하는 요소를 제거하고, 한국투자기업이 필요로 하는 높은 자질을 지닌 인재를 유치하며 이들에게 양질의 근무환경과 생활환경을 제공하고 이들이 자신의 능력을 마음껏 발휘하고 건강하게 발전할 수 있는 메커니즘을 구축한다.

5) <한중 투자보호협정>, <한중 경제무역협력 중장기 발전계획>을 통한 투자 환경 개선

2007년 4월 한국과 중국은 투자협력확대를 위한 <한중 투자보호협정> 수정에 관한 협상을 진행했다. 이는 양국간 무역과 상호투자 성장을 촉진할 것으로 기대된다. 또한 한중 양국은 <한중 무역협력 중장기 발전계획 공동연구보고서>에 따라 양자무역 및 투자 간소화에 관한 5대 정책을 적극 실시하여 정보통신, 자동차, 철강 등 양국의 12개 핵심 산업분야의 협력을 강화해 나갈 것이다. 위와 같은 투자환경개선은 한국의 대 산동투자 확대를 위해 중요한 역할을 하게 될 것이다.

2. 한국기업의 산동투자 전략 수립

경제 글로벌화가 심화되는 가운데 중국은 안정적이면서도 빠른 성장을 거두었다. 중국의 WTO 가입 후 유예기간이 종료되면서 해외자본에 대한 중국의 흡인력이 커지고 있다. 따라서 한국은 산동을 비롯한 대중투자에서 경쟁을 피할 수 없게 될 것이다. 산동에 대한 한국투자의 양적, 질적 성장을 위해서는 산동의 적극적인 노력뿐 아니라 한국정부와 기업 공동의 노력이 필요하다. 한국정부와 기업은 전략적인 측면에서 산동지역 투자확대의 중요성과 시급함을 인식하고 그 간의 경험을 바탕으로 한국기업의 대 산동투자 전략을 세워야 한다.

1) 한국의 전략적 투자전략 수립

해외투자의 성공사례를 살펴보면, 투자방향이 투자대상국 혹은 지역의 산업발전 방향과 부합된다는 사실을 알 수 있다. 현재 산동의 외자유치는 이미 과거의 양적 성장에서 효율을 추구하는 방향으로 전환되었다. 앞으로 외기자본은 주로 산업 고도화와 국제 경쟁력 제고, 선진기술 및 노하우 도입, 기업의 자체 혁신능력과 연구개발 능력 향상에 이용될 것이며, 산업구조 고도화에 유리한 방향으로 외자를 유치하는 것이 관건이다. 한국의 투자 역시 산동의 산업구조 조정방향과 부합될 때 성공을 거둘 수 있다. 따라서 한국기업들은 산동의 산업구조 조정 방향을 고려하여 투자전략을 세워야 한다. 현재 한국의 자동차, 전자, 반도체, 조선, 석유화학산업, 철강, 섬유, 기계설비 등 8대 기간산업은 이미 상당한 규모를 갖추고 우위를 점하고 있다. 한국은 투자방향을 적극 조정하고 관련 정책을 제정하여 한국기업이 산동의 제조업, 첨단기술산업, 에너지절감 및 환경산업, SOC, 도시 공공시설, 서비스업(특히 교통물류업)과 농촌 현대화 등 분야에 투자하도록 적극적으로 장려해야 한다. 이를 통해 한국투자기업은 막대한 투자수익을 얻을 수 있을 뿐 아니라, 효과적으로 산동지역 산업구조고도화를 이루는데 촉매제 역할을 할 수 있다.

2) 한국투자기업의 규모 확대

현재 산동지역에 투자한 한국기업은 대부분 중소기업으로 기업규모가 작고 생산이 분산되어 있어 규모의 성장을 이루기 어렵다. 이러한 상황은 한국 산업구조 고도화의 조속한 실현과 경쟁력 강화에 장애가 될 뿐만 아니라 산동의 산업구조조정 및 종합 경쟁력 향상에 부정적인 영향을 미친다. 경제 글로벌화와 중국의 빠른 경제성장에 힘입어 중국 내 대외개방정책 주요 실시지역인 산동의 개방형 경제가 새로운 발전 국면에 접어들었다. 투자분야 확대, 투자방식의 효율성 제고, 투자환경 개선으로 산동은 이미 중국에 투자하려는 외국기업의 우선 투자대상지역으로 꼽히고 있다. 한국정부와 기업은 산동지역 경제사회발전을 위해 지속적으로 중소기업의 대 산동투자를 이끌어 내면서, 대기업의 투자 확대를 유도 및 장려해야 한다.

(1) 한국대기업투자촉진기구를 설립한다. 한국의 대 중국 투자가 산동에 집중되어 있으므로, 기업 특히 대기업의 산동투자를 효과적으로 이끌어 내기 위해서는 한국과 산동 관련 기관의 주도 하에 민관(民官)과 산학연으로 구성된 ‘한국-산동 경제협력기구’를 설립해야 한다. 이를 통해 투자협력계획안 등 21세기 양국의 경제협력방안을 마련하고, 전반적인 경제협력과 투자협력 경험을 종합 분석하여 여러 문제들을 조속히 해결함으로써 한국기업의 투자 성공률을 높인다.

(2) 정책적으로 대기업의 산동투자를 유도한다. 정부의 전폭적인 지원 없이 기업의 노력만으로는 한국 대기업의 투자확대를 기대하기가 어렵다. 한국정부는 신용대출, 보험, 외환, 세제 등 전반적인 우대정책을 통해 대기업의 산동투자를 장려한다.

3) 현실적인 투자전략 수립

앞으로 한국기업의 산동투자는 산동지역의 전체 경제발전 방향에 부합해야 한다.

(1) 산동반도 제조업기지에 대한 투자를 확대한다. 산동반도 제조업기지는 청도, 옌타이, 웨이하이 등 세 도시를 핵심으로, 산동반도 도시군을 기반으로 하고 성 전체 산업단지를 주축으로 하며 현재 전세계 각국으로부터 수주할 수 있는 능력(global order)을 갖추었다. 산동은 자동차, 조선, 전자, 가전, 섬유 의류, 화학·제약, 식품 등 산업의 주요 가공생산기지로, 환발해만 경제권 내 핵심 제조업 단지이다. 산동과 한국이 협력을 강화할 수 있는 주요 분야는 다음과 같다.

- ①자동차 산업분야 : 승용차, 트럭, 특수차량 및 각종 자동차부품 등 자동차 기간산업군을 중점 육성한다.
- ②조선제조업분야 : 대형 유조선, 컨테이너선, 해양작업선, 원양어선, 가공선 및 호화고속 유람선, 선박용 디젤엔진, FAN 등 선박건조부품 등 산업의 발전에 주력한다.
- ③전자정보 및 가전산업분야 : 컴퓨터, 디지털 통신·가전제품 산업발전에 힘쓴다.
- ④화학·제약산업분야 : 석유화학산업, 새로운 분야의 정밀화학산업, 고무, 유전자약품, 해양 생물약품 등의 분야를 육성한다.
- ⑤섬유 의류산업 : 디자인, 제조, 옷감의 염색기술 수준을 향상시킨다.
- ⑥농산품 및 식품산업분야 : 수산물, 식물성기름, 육류, 음료, 해양식품, 과일, 채소 및 농산품 원스톱 재배 및 가공 등 산업을 중점 육성한다.
- ⑦친환경산업 분야 : 에너지절감 및 환경보호 관련 제품, 청정제품, 환경보호 서비스, 폐기물 리사이클링, 친환경시설 구축 및 해외수출 등 분야의 발전에 주력한다.
- ⑧현대 서비스업 : 금융, 보험, 증권, 관광, 물류, 회계, 법률, 상업, 건설 등 산업을 적극 육성한다. 한국은 산동반도 제조업기지 건설이라는 기회를 맞아 위에서 언급한 분야에 대한 투자를 확대하여 성장가능성을 높여야 한다.

(2) 산동 중서부지역의 투자를 확대한다. 첫째, 산동 중서부지역투자는 산동지방정부의 중서부지역 외자유치확대정책 방향과 부합한다. 개혁개방 이후 20년간 외국인 투자는 산동 동부연해지역에 집중되어 산동 전체의 발전을 이끌었다. 산동의 중서부지역 개발은 산동 경제 개발전략의 일환으로 1990년대, 특히 최근 몇 년간 일련의 우대정책이 시행되었다. 이를 통해 중서부지역은 한국기업을 포함한 많은 해외투자를 유치할 수 있었다. 둘째, 한국기업은 산동 중서부지역 투자를 통해 투자경쟁력을 향상시킬 수 있다. 한국보다 먼저 산동 동부연해 지역에 투자하기 시작한 유럽, 미국, 일본기업은 이 지역에서 비교우위를 점하고 있다. 하지만 중서부지역의 상황은 크게 다르다. 중서부지역 투자에 있어 한국기업이나 유럽, 미국, 일본기업은 모두 동일한 출발선상에 있기 때문에 한국기업이 이들 국가 기업과 비슷한 조건에서 경쟁할 수 있다. 셋째, 중서부지역은 외자 유치에 전력을 다하고 있어 한국기업에게 더 많은 투자기회를 제공할 수 있다. 현재 산동 중서부지역은 개혁개방의 경험을 바탕으로 개방을 끊임없이 확대하고 있으며 풍부한 자원, 노동력과 토지비용의 가격우위를 이용하여 외국인 투자자와 적극적으로 협력을 추진하고 있다. 이는 한국인 투자자에게 좋은 투자환경을 마련해 줄 것이다. 요컨대, 산동 중서부지역에 대한 투자를 통해 한국의 대 산동투자는 그 범위가 확대되고 전반적이며 다각적인 발전을 이룰 수 있다.

4) 기(既)진출 한국투자기업 지속적 발전

통계에 따르면 1988년부터 2006년 까지 18,000여 개의 한국기업이 산동지역에 진출했고 대부분이 이미 사업을 시작했다. 대다수 기업들의 경영상황이 양호하나 경영난을 겪거나 부도 위기에 처하고 심지어 도산한 기업들도 있다. 일부 한국투자기업이 경영난을 겪는 데는 여러 가지 원인이 있다. 그래서 한국기업이나 관련기관이 산동의 관련기관과 협력하여 한국투자기업이 직면한 문제점을 진단하고 이를 해결하기 위해 노력하고 있다. 과거 한국기업의 산동 진출 초기에 한국기업의 최대 과제가 산동시장으로의 성공적 진출이었다면 기진출 기업이 직면한 최대 현안은 어떻게 하면 중국, 특히 산동지역의 특색에 맞게 기업을 운영해 나갈 수 있는가 하는 점이다. 기존 한국투자기업이 정상궤도에 접어들어 창업 초기 단계를 지나 수익창출단계로 접어들어야만 높은 투자수익을 거둘 수 있다. 산동에 진출한 한국인투자기업의 경영실적을 개선하기 위해서는 다음과 같은 몇 가지 문제점들을 중점적으로 해결해야 한다.

(1) 한국정부는 우대정책 확대를 통해 한국투자기업의 발전을 촉진해야 한다. 재정, 세제, 보험, 외환관리 등과 관련된 정책을 통해 한국투자기업의 성장을 뒷받침 한다.

(2) 한국투자기업은 장기적인 산동투자전략을 세워야 한다. 산동지역에 대한 충분한 이해를 바탕으로 장기적인 투자 전략을 수립하고 투자기회를 포착하며 적합한 투자지역, 프로젝트, 파트너, 제품을 선택하고 유통경로를 구축하여 산동, 나아가 중국전역에서 경쟁우위를 점해야 한다.

(3) 한국투자기업 특히 중소기업은 자사의 이미지 개선에 힘써야 한다. 기업의 이미지는 바로 기업의 가치이다. 그러나 지금까지 중국 소비자들 사이에서 한국기업이 가지고 있는 이미지와 위상은 낮은 편이다. 이는 한국기업이 산둥이나 중국 내 여타 지역에 진출할 때 부정적인 영향을 미친다. 따라서 한국기업은 실질적이고 타당성 있는 조치를 통해 이 문제를 적극적으로 해결해야 하는데 구체적 방법은 다음과 같다.

첫째, 한국투자기업은 선진기업의 경영방법과 노하우를 도입해 기업경영수준을 향상시킨다. 또한 적극적인 현지화 전략을 세우고 중국인 근로자와의 관계를 개선하여 중국 관리자들이 제 역할을 충분히 발휘하도록 한다.

둘째, 생산의 사회화 원칙에 따라 생산시설, 안전시설, 환경보호시설을 지속적으로 개선하고, 쾌적하고 안전한 근로환경 조성에 힘쓴다.

셋째, 올바른 노사관계를 정립해야 한다. 중국의 관련법규 및 노동법을 준수하며, 근로자들의 복지증진과 합법적인 권익보호에 힘쓴다. 또한 노동조합이나 노사협의회 제도 등 중국 근로자가 참여하는 관리제도를 도입해 노사분규를 적기에 해결해야 한다. 그 밖에도 적극적으로 기업문화를 구축해 노사관계를 새로이 정립하고 기업 내 결속을 강화한다.

5) 투자방식의 다양화

지난 몇 년간, 산둥경제가 안정된 가운데 빠른 발전을 거두고 특히, 대외개방이 가속화되면서 M&A가 산둥지역 외자유치의 중요한 투자방식으로 자리잡고 있다. 그러나 전체적으로 봤을 때 한국의 산둥 투자는 여전히 단독투자 방식이 주를 이루고 있고, 이는 산둥지역에 투자한 한국기업의 발전을 상당 정도 제약하고 있다. 현재 산둥은 국유기업의 경쟁력을 제고하기 위해 국유기업 및 국유 지주회사, 상장기업, 자산 상태가 우량하고 주력 산업이 뚜렷하며 지속적으로 흑자를 기록하는 주요기업의 국유 지분을 정부 정책이 허용하는 범위 내에서 외국 투자자에게 매각하거나 양도할 수 있도록 장려하는 조치를 제정했다. 한국기업은 이러한 기회를 포착하여 M&A나 지분 참여 등 다양한 방식을 통해 산둥성 소재 국유기업의 주식제 전환과정에 적극 참여함으로써 투자분야를 확대하고 투자효율을 높여야 한다.

Session II - 제1주제

도시의 국제화와 한중 주요 도시의 경쟁력

- I. 서론
 - II. 도시 국제화 평가지표의 정의 및 분석방법
 - III. 국내도시의 국제화 진전도
 - IV. 양국 주요도시의 경쟁력
 - V. 결론
- ▶ 要約：城市的国际化与中韩主要城市的竞争力

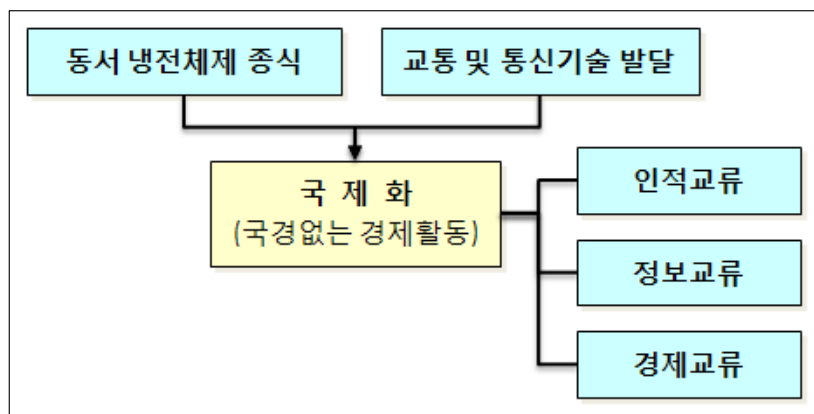
도시의 국제화와 한중 주요 도시의 경쟁력

강승호 (인천발전연구원 동북아물류연구실 연구위원)

I. 서론

80년대 이후 이념경쟁에 의한 냉전체제의 종식과 경제우선주의에 의한 새로운 세계질서 형성, 교통수단의 발달, 특히 정보통신기술의 급격한 발달로 인해 국제화(글로벌화)가 촉진되고 있다. 지역 또한 인적교류 측면, 정보교류 측면, 경제교류 측면에서 다양한 교류를 통해 국제화로 나아가고 있다. 이는 국제화(글로벌화)의 흐름을 지역의 경쟁력을 제고하기 위해 활용하려는 국지적 노력이 중요하다는 것을 의미한다. 특히 중국의 연해지역 도시들은 경제의 글로벌화 배경 하에서 최근 급부상하는 중국을 이끄는 원동력이며, 북경과 상해는 이미 우수한 세계도시 반열에 올라 있다. 뿐만 아니라 화남지역에서는 광주, 심천, 환발해 지역에서는 청도, 천진, 대련 등도 글로벌화의 흐름을 타서 활발한 국제화계획을 제시하고 있다(부표 5) 참조).

일반적으로 도시의 국제화란 “해당 지역과 해외 사이에서 다양한 교류활동(이는 새로운 사업기회 창출, 가치관 및 지식의 습득, 활동의 효율화 등을 실현하기위한 것이다)과 이를 달성하기 위한 기반 정비” 로 정의될 수 있을 것이다. 이러한 정의는 진행과정(process) 개념에 입각한 정의로서 모든 도시에 공통적으로 적용될 수 있는 매우 보편적인 정의라 할 수 있다. 따라서 도시 국제화를 평가함에 있어 위와 같은 보편적인 정의에 입각한 지표를 선정하고 지표체계를 개발하는 것이 매우 필수적인 과제이다. 이를 통해 도시의 과거에 비한 현재의 진행도를 분석함으로써 개선 및 주력 분야를 파악할 뿐 아니라, 장래를 전망하는 것이 가능해질 것으로 기대된다.



<그림 1> 국제화

한편 인천광역시도 2007년 현재 세계항공화물 처리량 2위인 인천공항의 개항(2001년 3월)과 한국의 경제특구(경제자유구역) 지정(2003년 10월)을 통해 국제화가 급속하게 진전되고 있고, 앞으로도 2014년 아시안게임(2007년 확정) 등을 계기로 하여 국제적 대도시로의 비상을 계획하고 하고 있다. 특히 인천은 경제의 글로벌화와 중국의 부상을 배경으로 공항과 항만이 라는 국제적 연계망을 활용한 국제도시(예를 들면 물류, 관광·국제회의¹⁾) 등에 특화된)를 기획하고 있다. 따라서 인천의 국제화를 평가하기 위해서는 인천 국제화의 목표(goal)에 맞는 비교평가가 이뤄져야 한다. 일반적인 도시의 국제화 정의에 따라 평가하는 데 덧붙여 국제도시로서의 인천의 수준을 평가하는 것이 필수적이다. 국제도시로서의 인천의 수준을 평가하기 위해서는 첫째, 국내도시만이 아닌 국제도시와의 비교평가가 이뤄져야 하고, 둘째 국제도시 공항과 항만 등을 이용한 국제연계성에 대한 평가가 중요하게 이뤄져야 한다.

국제적으로 여러 연구기관에서 서울, 북경, 상해를 포함한 세계도시 순위를 발표²⁾하고 있지만, 인천에 대한 평가는커녕 언급도 없는 실정이다(인천은 공항순위에 있어서는 가치 세계적이다).³⁾ 국내 도시간 경쟁력 비교를 목적으로 하는 대부분의 국내연구에서는 공항, 항만 등 국제연계성의 항목이 거의 무시되고 있는 형편이다.⁴⁾ 따라서 본고에서는 '국제화 여건'항목이 포함된 도시의 국제경쟁력 지표를 작성하고 이에 따라 중국과 한국의 주요도시의 경쟁력을 비교하는 과정을 통해 인천의 객관적 위치를 평가하여 보려고 한다. 이어서 본 연구에서 사용되는 국제화 평가지표인 국제화진전도 및 국제경쟁력 지표의 정의 및 분석방법에 대해 설명한 후 III장, IV장에서는 각각 해당지표의 분석결과를 정리한다.

- 1) 문화관광부는 2005년 10월에 국제회의도시로 서울, 부산, 대구, 제주특별자치도(06.7. 이전에는 서귀포시) 4 곳을 지정하였다.
- 2) 세계도시는 단순한 국제도시가 아니라 글로벌 활동의 중심지로 경제의 글로벌화를 추동하는 가장 기본적인 플레이어인 초국적기업들의 활동 집적수준으로 평가된다. 가장 중요한 지표로는 사업지원 서비스(법률, 회계, 금융)의 집적도, 글로벌 기업 업체 수 등이다. 당연히 한국의 경우는 이러한 지표가 발견될 수 있는 곳은 서울을 제외하고는 존재하지 않는다. Master Card(2007)는 세계적 경제상업 중심지 50대 도시를 선정하여 각종 지표를 비교분석하고 있다. 여기서 서울은 9위, 상해, 북경은 12, 13위로 나타나고 있다.
- 3) 현재와 같은 상황이라면 서울, 부산이 아닌 인천과 다른 광역시들이 국제도시 리스트에 포함된 분석은 이뤄지기 힘들 것으로 생각된다. 세계적으로 도시리스트를 만드는 연구자, 학자들의 경우에도 일단 분석대상으로 삼는 도시는 아무리 많아도 100여 개 내외이다. 일차적인 선정기준은 인구이며, 그 외에 여러 분야에서 공인된 세계적인 명성(산업경쟁력, 국제정치무대, 역사유적지, 올림픽 개최지 등)일 것이다. 인구로 본다면 100만명 이상의 도시는 408개로, 100번째 도시의 인구는 310만 정도에 해당된다. 이를 기준으로 본다면 서울과 부산은 당연히 포함되지만 다른 도시는 제외될 수 밖에 없다. 전세계 125개 도시의 경쟁력을 평가한 중국사회과학원(2006)에서 한국의 도시는 서울, 부산, 울산 3곳만 포함되어 있다.
- 4) 가장 최근의 국내연구인 산업정책연구원(IPS, 2006)에 의하면 현재경쟁력 지수에서는 서울, 울산, 부산 순이었으나, 메카니즘 부문이 40%의 가중치를 점하는 미래경쟁력에서는 대전이 1위로 나타났다. 한편 인천은 현재 경쟁력은 5위이나 미래경쟁력에서는 6위로 밀려나는 것으로 분석되었다.

II. 도시 국제화 평가지표의 정의 및 분석방법

본고에서는 국제화를 평가하기 위해 일반적인 정의와 같이 다양한 교류활동을 반영한 '국제화의 진전'을 정확히 파악할 수 있는 지표(이를 '국제화 진전도 평가지표'라 칭함)와 함께 국제화 여건 항목이 포함된 도시경쟁력 지표를 상호보완적으로 사용한다.

1. 국제화진전도 지표

도시의 국제화가 어느 정도 진전되었는지를 살펴볼 수 있는 지표는 크게 국제화 활동분야와 국제화 추진 기초 환경분야로 구분하여 볼 수 있을 것이다. 국제화활동 분야는 인적, 정보, 경제 3측면으로 교류활동으로 구분된다. 이들 교류활동은 또한 각기 모두 해외에서 국내로(Inbound), 국내에서 해외로(outbound) 양방향의 구분이 가능하다. 이를 통해 국제화의 아웃바운드 측면이 강한지 인바운드 측면이 강한지 양측이 균형인지를 판단할 수도 있다. 이밖에도 도시의 국제화활동과 이들 교류를 지원하는 국제화추진 기초기반을 나타낼 수 있는 지표들에 있어서 도시마다 차이가 많이 나타날 것으로 생각된다. 자료에서 각각의 분야에 대해 구체적으로 살펴볼 수 있는 구체적인 지표가 그리 많지 않아 다음의 표로 나타낼 수 있을 정도이고, 도시별 자료를 수집하는 것도 용이하지 않다.

<표 1> 국제화 진전도 지표

	대분류	중분류	소분류	지표	자료출처
국제화 활동	인적 교류	관광	입국	외국인관광객 수	행자부, 한국도시연감
			출국	해외관광업체 수 ^{a)}	상동
		생활	입국	외국인 수	상동
	경제 교류	무역	수입	수입총액	무역 협회
			수출	수출총액	상동
		투자	외국인투자	투자유입 금액	산업자원부(신고액기준)
			해외투자	투자 건수	수출입은행
	정보	국제 우편	우편수신	우편 접수 건수	행자부, 도시연감
우편발송			우편 배달 건수	상동	
국제화 추진 기초환경	시설			호텔객실 수	상동
	서비스			자매우호도시 수 국제회의 용역업체 수 국제실무 사설학원 수	상동

a) 비즈니스, 관광 등 목적분류는 가능하나 거주지별 분류가 공표되지 않아 지역별 출국 자료는 이용 불가능하다. 따라서 본 연구에서는 대리변수로 지역별 아웃바운드 해외관광업체 수 분포를 이용하였다.

현행 통계 하에서 지역의 인적 교류 활동을 나타낼 수 있는 것은 인바운드 뿐이다.⁵⁾ 이것도 지역별로 등록된 외국인 수 정도이다. 경제교류는 무역(수입, 수출)과 투자로 구분된다. 기업의 해외투자에 대해서는 완벽하지는 않지만 한국수출입은행에 신고된 자료를 이용하는 것이 가능하다. 한국에 유치된 외국인 투자에 대해서는 산자부에서 집계하고 있는데, 지역별로는 공개하지 않는다. 정보교류 활동은 국제우편(일반, 특수, 소포)취급 실적을 수신(접수), 발신(배달)로 구분하여 살펴볼 수 있을 것이다. 통합지표를 작성함에 있어 분야별 가중치는 경제, 인적교류, 정보교류, 기초환경 분야에 대해 각각 3 : 3 : 2 : 2 의 비율을 취한다. 인천의 도시 국제화 진전에 대해 살펴보기 위해, 위 개념의 지표들을 이용하여 인천 국제화의 시계열상(2001, 2004 각 년도)의 변화와 한국의 광역시들(서울, 부산, 인천, 대구, 대전, 광주, 울산)간에 비교를 행한다.

2. 국제화 여건이 포함된 도시경쟁력 지표

도시경쟁력을 나타내는 지표는 크게 도시규모와 수준(GDP, 총인구 수, 인당 GDP 등)가 반영되는 현재 여건과 향후 성장잠재력 및 여건(핵심산업의 규모 및 수준 등)으로 대별할 수 있다.⁶⁾ 본고에서는 공항, 항만, 관광 등의 인프라 및 활동수준에 관련된 지표들을 중시한다. 물론 이러한 지표들은 성장잠재력 및 여건이라는 대분류 항목의 중분류 수준으로도 포함될 수도 있겠지만, 서론에서 언급한 이유로 본고에서는 이를 특별히 대분류 항목으로 다루도록 하겠다.

본 연구에서 선정한 변수들로 구성된 경쟁력 지표체계의 정합성과 각 지표변수들의 가중치를 구하기 위해 전문가 설문을 이용하여 AHP(Analytic Hierarchy Process)분석법을 활용한다.

5) 지역의 인적교류 활동 중 아웃바운드에 관한 내용은 출국자의 거주 주소지별 여행목적별(목적지, 여행목적-비즈니스, 유학, 단기연수, 여행 등)출국자료가 있다면 분석할 수 있을 것이지만, 현재 출입국 통계는 주소지별로는 공표하지 않고 있어 분석이 힘들다.

6) 삼성경제연구소(1997)는 대분류에 시민의식 수준을 포함하여, 경제여건, 삶의 질로 3대 구분하고 있다.

<표 2>국제화 여건을 포함한 도시경쟁력 지표체계

대분류	중분류	소분류	세부지표	의미
1. 일반도시현황	도시규모		GRDP 인구수 면적	도시의 총량적 경제규모 도시의 인구규모 도시의 규모
	도시발전수준		1인당 GRDP 인구밀도	도시의 경제적 소득수준 집중도 및 혼잡도
	삶의 질	기초생활 환경	주택보급율(=주택수/가구수) 취학자수/총인구수	주택보급수준 기초교육의기회정도
		여가문화	1인당 공원면적수 (도서관 수/총인구수)×1000 (공원장 수/총인구수)×1000	휴식공간의 공급수준 여가공급수준 여가공급수준
2. 성장여건	산업고급화		IT, 금융 고급취업자수/총취업자수 노동생산성	산업의 고급화 노동력의 질적 수준
	기업비용		생산자물가상승률 사무실 임대료 공장부지 임대료	자원조달비용의 안전성 설립비용 설립비용
	노동력		경제활동인구(취업자수+실업자수) 고급인력비율(대학생수/인구) 실업률(%)	노동력의 양적 수준 노동력의 질적 수준 노동시장의 안정성
3. 국제화여건 및 현황	물류	공항	공항여객 수 공항화물처리량 운행횟수	여객수요 공항화물수요 연계망수준
		항만	컨테이너물동량 선석 수 취항선사 수	항만수요 연계망의 효율성 연계망수준
	인류(관광)	출입국 수	입국외국인 방문객수/총인구수 내국인 출국수/총인구수 상주외국인수/총인구수	인적교류 활성화 수준 인적교류 활성화 수준 인적교류 활성화 수준
		국제회의	국제회의개최 건수 전시장, 국제회의장 수	국제회의 개최 양적수준 국제회의 인프라 수준
		관광	관광호텔수 객실수	국제회의 관광 인프라수준 국제회의 관광인프라 수준
	경제교류	무역	수출입액/GRDP	경제개방 정도
		투자	외국인 기업 수	투자유입 수준

3. 분석대상 및 점수산출방법

본고는 국제화 진전도 분석의 경우에는 국내 7개 광역급 이상 도시로 한정하여, 2001년과 2004년 2개년도의 변화를 살펴보고, 국제경쟁력 지표에 관해서는 중국 연해지역 주요 7개 도시와 한국의 도시를 합하여 14개 도시를 대상으로 분석한다.

분석 대상도시들에 관한 주요 기본지표는 다음 <표 II-3>과 같다. 경제규모를 보면 한국에서는 서울, 부산, 울산, 인천(4위)의 순이고, 전체로 본다면, 서울, 상해, 북경, 광주, 부산, 심천, 울산, 천진, 인천(9위) 순이다. 중국의 대도시는 면적규모에서는 심천을 제외하고는 한국 도시들과는 비교도 되지 않을 정도로 넓은 면적을 차지하고 있다. 대상 도시들 중 중국에서 면적에서 가장 적은 규모인 심천 정도가 우리 인천, 울산의 2배 정도이고, 천진, 청도, 대련 등은 우리의 경기도만한 면적을 보유하고 있다. 도시의 확장 잠재력이 크다고 할 수 있을 것이다.

한편 경제발전 수준을 나타낸다고 볼 수 있는 1인당 소득수준은 심천을 제외하고는 한국의 도시가 중국의 도시들에 비해 아직 월등히 높은 편이다. 한국의 도시는 통상 1만5천 달러대의 소득수준으로 향하는 단계에 있다고 볼 수 있다. 중국의 도시들은 5000 달러대 미만인 북경, 천진, 대련, 청도와 5천 달러대를 넘어 1만 달러대 진입을 앞두고 있는 상해, 광주, 심천으로 대별할 수 있을 것이다.⁷⁾

<표 3> 분석 대상 도시의 기본지표(2004)

도시명	GRDP		인구수		면적		1인당 GRDP		비고 ⁸⁾
	백만\$	순위	만 명	순위	km ²	순위	달러/인	순위	
북 경	51,750	3	1,163	2	16,800	1	4,450	11	70
천 진	35,422	8	933	4	11,920	3	3,798	13	93
대 련	23,701	12	562	7	12,574	2	4,220	12	88
상 해	90,013	2	1,352	1	6,341	6	6,656	10	69
청 도	26,142	10	731	6	10,922	4	3,576	14	92
광 주	49,727	4	738	5	7,434	5	6,741	9	74
심 천	41,354	6	165	11	1,953	7	25,043	2	73
서 울	171,894	1	1,029	3	605	12	16,708	3	27
부 산	43,101	5	368	8	763	11	11,700	6	90
대 구	24,955	11	254	10	886	10	9,825	8	-
인 천	35,106	9	261	9	993	9	13,446	4	-
광 주	15,879	14	141	13	501	14	11,286	7	-
대 전	17,773	13	145	12	540	13	12,249	5	-
울 산	37,683	7	109	14	1,057	8	34,635	1	102

7) 여기서 사용된 1인당 GRDP는 엄밀한 의미에서 해당 지역의 1인당 주민소득은 아니다. 그 이유는 다음의 두 가지이다. 첫 번째, 두기업과 가계가 합친 민간이 번 부가가치 총액이 모두 주민에게 배분된다고 하면 일치하겠지만, 현실은 그렇지 않다. 따라서 울산의 1인당 GRDP는 주민소득 보다 과대평가된다. 두 번째, 등록 인구로 나눈 것이기 때문에 유동인구가 포함되지 않는다. 심천의 경우 유동인구를 포함한 총인구는 표에 적시된 165만 명보다 4배 이상 되는 것으로 알려져 있다. 따라서 울산이나, 심천을 각기 3만 달러대, 2만 달러대 소득수준의 발전단계를 지닌 지역으로 간주하기는 힘들다.

8) 중국사회과학원(2006)의 글로벌 도시 경쟁력 연구결과 순위

본 조사연구의 대부분의 지표는 규모를 의미하는 경우를 제외하고는 그대로 사용하기 보다는 지역별 비교가 타당하도록 하기 위해 해당 지표의 대상도시 전체에서의 비중을 전인구, 경제규모 등의 비중을 나누어 사용한다. 예를 들어 해당 지역의 기업 수나 경제규모가 적다면 해외 투자금액(혹은 진출 기업 수)이나 유치기업 수가 적더라도 지표는 이를 감안하여 기업(경제)의 국제화를 평가해야 할 것이기 때문이다.

국제화 진전도나 도시경쟁력의 값을 구할 시에 득점의 분포도에 따라 상대적 순위를 확정하는 다음과 같은 공식의 환산점수를 이용하도록 한다.

$$\text{환산점수} = 50 + \frac{X - \text{평균}(\mu)}{\text{표준편차}(\sigma)} \times 10$$

여러 분야의 통합에 있어서는 가중치 확정의 문제가 매우 중요하다. 국제화 진전도의 경우는 경제교류, 인적 교류, 정보교류, 기반정비에 대해 각각 3 : 3 : 2 : 2의 가중치를 임의로 부여하였다. 하지만 도시경쟁력 지표의 경우는 대, 중, 소로 분류가 다양하고, 지표가 많기 때문에 과학적인 가중치를 도출하기 위해 전문가설문을 실시하여 AHP법을 이용하여 산출한 것으로 사용한다.

Ⅲ. 국내도시의 국제화 진전도

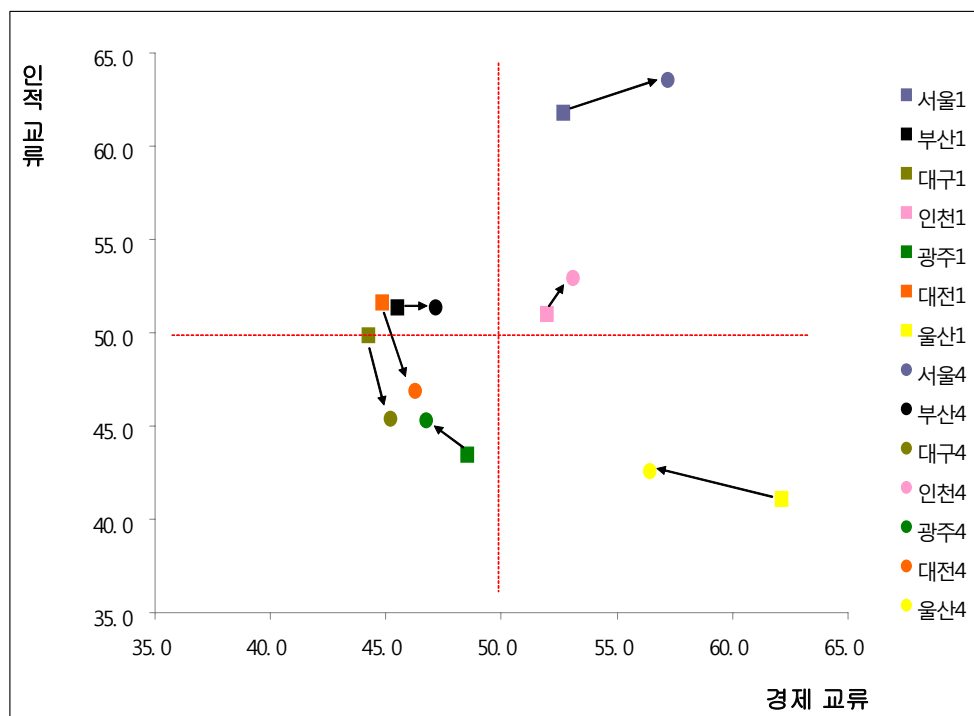
2000년 이후 인천의 국제화는 인천 국제공항의 개항, 경제자유구역의 개발 등 인프라 개발과 더불어 외견상, 직관적으로 볼 때 매우 빠른 것처럼 느껴진다. 뿐만 아니라 공항과 항만을 통한 수출입 활성화, 지역기업의 해외진출, 해외관광객 유입 등의 활성화로 실제 경제교류와 인적교류와 관련된 지표들의 증가는 국내 다른 광역시에 비해 월등히 빠르다.

2001년에서 2004년 사이의 국내 광역이상 시지역을 대상으로 국제화 진전도를 측정된 결과, 2001년에는 서울, 울산, 대전, 부산, 인천 순이었으나, 2004년에는 서울, 인천, 울산, 부산, 대전 순으로 순위가 변동하여, 경제의 국제화 진전이 빠른 인천의 국내적 위상이 급속히 제고되고 있음이 확인되었다.⁹⁾

9) 분석에 사용된 모든 지표에 등가중치를 부여할 경우에는 2004년에 울산이 2위, 부산이 3위로, 인천은 4위로 지수가 산출된다. 이는 국제화 추진 기초환경에 관련된 부문의 변수가 4개나 되어 이 부문이 가중치가 상대적으로 높게 되어 도시 규모가 상대적으로 작으면서 인프라 정비가 쉬운 울산이나, 2002년 9월 14회 아시안게임 치루면서 인프라가 정비된 부산의 진전도 지수를 높아지게 한 것으로 생각된다.

<표 4> 국제화 진전도(2001, 2004)

점수	2001					2004				
	총 합	경제교류	인적교류	정보교류	기초환경	총 합	경제교류	인적교류	정보교류	기초환경
서울	60.80	52.7	61.8	72.4	59.9	62.2	42.9	63.5	72.4	46.0
부산	49.24	45.5	51.3	47.7	53.2	49.1	35.4	51.3	47.7	40.1
대구	46.37	44.3	49.8	45.8	44.9	45.7	33.9	45.3	45.7	37.5
인천	48.92	51.9	51.0	47.2	42.9	49.6	39.8	52.9	45.3	34.9
광주	46.20	48.5	43.4	46.4	46.7	46.5	35.1	45.2	46.2	38.5
대전	49.28	44.8	51.6	46.6	55.1	47.8	33.0	49.2	47.5	41.2
울산	49.19	62.2	41.1	43.9	47.2	49.2	42.3	42.6	45.1	41.9
순위	종합	경제교류	인적교류	정보교류	기초환경	종합	경제교류	인적교류	정보교류	기초환경
서울	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1
부산	3	5	3	2	3	4	4	3	2	4
대구	6	7	5	6	6	7	6	5	5	6
인천	5	3	4	3	7	2	3	2	6	7
광주	7	4	6	5	5	6	5	6	4	5
대전	2	6	2	4	2	5	7	4	3	3
울산	4	1	7	7	4	3	2	7	7	2



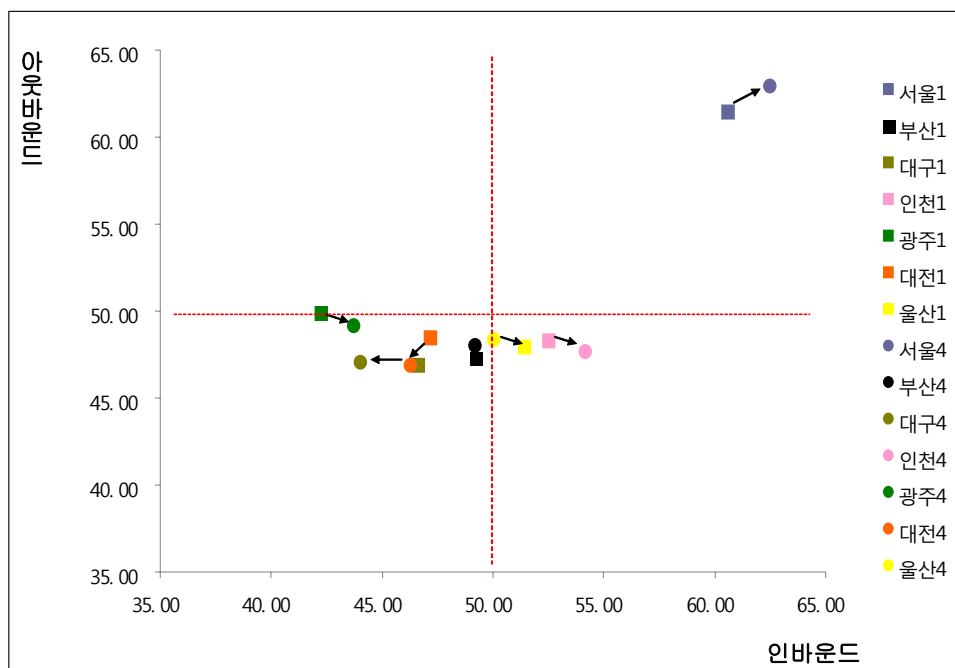
<그림 2> 경제교류와 인적교류의 국제화 진전도

분야별로 가중치가 각각 3:3으로 높게 주어진 경제교류분야와 인적 교류 분야에 있어서 도시별 점수 변화에 대해 살펴보면, <그림 2>에서 보듯이 유형이 구분될 수 있을 것이다. 경제교류와 인적교류 모두 높고, 또 변화 방향이 상승하는 이상적인 1사분면에 위치하고 있는 지역은 서울과 인천뿐이다. 불변의 지위를 유지하고 있는 서울이나 지위가 상승한 인천은 경제교류와 인적교류 모두가 강화되는 방향으로 변화하였다.

울산의 경우는 경제교류의 지위는 높지만 인적교류는 약한 편이다. 전체평가의 총점에서 울산은 지위가 약간 하락하였다. 이는 경제교류 면이 상대적으로 약화된 탓이지만 전체적인 경제교류와 인적교류의 균형 측면의 시각에서 보면 오히려 개선의 방향으로 변화하고 있는 것으로 판단된다. 미약한 인적교류 측면이 증가하는 긍정적인 방향으로 증가했기 때문이다. 부산은 울산과는 완전히 반대의 유형으로 인적교류는 높으나 경제교류는 낮은 유형이다. 따라서 인적교류는 그대로 이지만 미약한 경제교류의 진전도가 높아지고 있다는 점에서 전체적으로 긍정적으로 변화하고 있다고 판단된다.

나머지 대전과 대구, 광주, 광주의 경우는 부정적으로 변화하고 있는 것으로 판단된다. 부산, 대구의 경우는 경제교류는 적게 증가한 반면 인적교류는 크게 감소하였기 때문이다. 반면에 광주는 인적교류는 증가했으나 경제교류는 감소하였다.

기초환경 부문을 제외하고 전체의 60%의 가중치를 점하는 교류 활동부문은 모두 크게 인바운드(수입, 기업유치, 외래 관광객, 정보수신)와 아웃바운드(수출, 기업진출, 정보발신)로 대별된다. 이 두 축을 사용하여 도시별 변화를 살펴 본 것이 <그림 3> 이다. 그림에서 보듯이 유일하게 서울만이 두 축 모두에서 위상이 강화되고 있음을 알 수 있다. 서울은 들어오고 나가는 양방향에도 모두 국제화진전이 국내에서는 다른 도시에 비해 월등하다는 것으로 의미한다.



<그림 3> 인바운드와 아웃바운드의 국제화 진전도

서울에 이어 2, 3위인 인천과 울산은 인바운드는 진전되었지만, 아웃바운드 부분은 정체 내지 감소되고 있다. 전체적인 아웃바운드의 정체는 경제면에서는 투자보다는 무역면에서 그 이유를 찾을 수 있다. 인근 중국의 영향으로 인해 무역의 중국집중도가 높아지면서 최근 수입증가율이 수출증가율보다 높아지고 있기 때문이다. 하지만 전체적으로는 정보 발신력이 떨어지기 때문으로 볼 수 있다. 물론 본 연구에 사용한 정보변수는 국제우편 하나만으로 대리 변수를 삼은 것이지만, 이는 일반적인 직관과 동떨어진 해석은 아닐 것이다. 물론 정보활동 면에서 수도권 서울의 막대한 집중력을 능가할 지역은 국내에서는 어느 곳도 없다. 하지만 2009년 도시엑스포, 2014년 아시안게임을 대비해야하는 인천으로서는 해외에 대해 인천을 알리는 많은 정보 발신 노력이 있어야 한다. 인천은 이미지, 브랜드를 통합정비하여 발신의 콘텐츠를 강화하고, 인적 교류, 경제 교류 모든 교류활동에 이를 종합적으로 응용함으로써 우선적으로 수출, 기업진출, 민간의 해외관광 등 아웃바운드 활동에 적용되면, 이것이 결국에는 인바운드 활동의 강화로 나타나는 선순환이 되도록 국제화 전략이 설계되어야 할 것이다.

IV. 양국 주요도시의 경쟁력

<표 5> 연구기관별 연구결과 비교 분석: 지표 및 가중치

연구기관	지표 및 가중치	비교변수 수	비교도시 수	분석방법	연구연도
인천발전연구원	일반도시현황(0.17)	3개 대분류, 9개 중분류, 33개 세부분류 지표	2개 국가, 14개 도시	전문가 설문조사 (AHP분석방법)으로 주관적 가중치를 추정함.	2007년
	성장여건(0.36)				
	국제화여건(0.47)				
삼성경제연구소	경제여건(0.45)	10개 중분류, 64개 변수	16개 국가, 30개 도시	전문가 의견(주관적)과 통계적 방법(객관적)의 종합적 방법에 의해 가중치를 추정함.	1997년
	삶의 질(0.41)				
	시민의식(0.14)				
부산발전연구원	일반현황(0.22)	6개 중분류, 18개 소분류	11개 국가, 12개 도시	전문가 설문조사 (AHP분석방법)으로 주관적 가중치를 추정함.	2003년
	기초생활(0.08)				
	도로·교통(0.06)				
	공항(0.15)				
	교육·문화(0.14)				
	항만(0.35)				

전문가 설문을 통해 구해진 가중치는 대분류 경우 일반도시 현황이 17%, 성장여건이 36%, 국제화 여건이 47%로 산출되었다. 국제화 여건 항목이 좀 높기는 하지만 부산발전연구원(2003)에서 행한 연구에서도 6개 중분류 중 한 항목으로 설정한 항만항목이 35%를 점한 것으

로 나타난 것을 감안한다면, 공항, 항만 뿐 아니라 관광, 경제개방도 등을 포괄적으로 고려한 국제화 여건 항목이 47%로 산출된 것은 나름대로 타당한 수치라고 판단된다. 더욱이 중분류 수준에서 보면 경제교류(0.1652), 산업의 고급화(0.1645), 국제 연계망(0.1607) 등 정말로 경쟁력을 높여야 할 분야라고 생각되는 분야에 높은 가중치가 주어지도록 설문조사 결과가 나타난 것으로 판단된다(〈부표 2〉 참조). 이하에서는 우선, 가중치가 가장 적은 일반 도시현황 부문부터 성장여건, 국제화 여건 등의 순서로 대분류 항목별 경쟁력 지표 분석 결과를 살펴본 후 최종적으로 전체 도시경쟁력을 통합하여 설명하기로 한다.

예상대로 도시규모, 발전수준(삶의 질 포함)부문 등의 중분류를 지닌 일반 도시현황 부문에 있어서는 발전단계에 있어 한두 단계 우위에 있는 한국의 도시들의 점수와 순위가 높게 나타난다. 예외적인 것처럼 보이는 것이 중국의 심천인데, 앞서 보았듯이 도시규모는 작지만 1인당 GRDP 등이 높아 발전수준에서 3위, 삶의 질에서 1위를 나타내고 있다. 인구 규모 등이 적으면서 소득수준이 높으면 주민 삶의 질을 높일 수 있는 인프라 정비가 손쉬울 것이라는 점은 어찌보면 자명한 사실이다. 이에 해당되는 도시가 한국에서는 울산이다. 반면 한국의 대도시인 서울, 인천, 부산은 삶의 질 부문에서는 중국의 도시들에 비해 크게 우위에 있지 않은 것으로 평가된다.

<표 6> 일반도시 현황 부문 경쟁력 점수와 순위

도시명	일반도시 현황 (0.171)		도시규모 (0.031)		도시발전 (0.069)		삶의 질 (0.070)	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
북경	49.67	10	50.22	3	49.47	11	49.98	8
천진	49.24	12	50.06	4	49.43	13	49.74	13
대련	49.14	13	49.94	7	49.45	12	49.75	12
상해	50.05	4	50.37	2	49.66	9	50.03	5
청도	49.12	14	49.97	6	49.42	14	49.74	14
광주	49.67	11	50.06	5	49.62	10	49.99	7
심천	51.66	1	49.87	9	50.77	3	51.03	1
서울	51.20	3	50.64	1	50.78	2	49.78	11
부산	49.82	6	49.91	8	50.06	5	49.85	10
대구	49.70	9	49.80	12	49.88	8	50.02	6
인천	49.83	5	49.85	10	50.10	4	49.88	9
광주	49.74	8	49.74	14	49.97	7	50.03	4
대전	49.81	7	49.75	13	50.03	6	50.04	3
울산	51.35	2	49.83	11	51.37	1	50.15	2

산업구조의 고급화, 기업비용의 안정성, 노동력 조달 용이정도 등의 중분류 항목을 지닌 성장여건 부문에 대해 살펴보도록 하자. 분석대상 지표 중 가장 가중치가 큰 부문이 산업의 고급화(16.5%)이다. 이는 고급 취업자 수 비율(통신·금융취업자수/총취업자)과 노동생산성(지역총생산액/총취업자 수)로 측정하였다. 도시의 산업고급화 정도에서는 한국의 도시들은 울산¹⁰⁾을 제외하고는 모두 중국의 주요 도시에 뒤지는 것으로 나타나고 있다. 이는 중국의 주요 도시에서 정보산업과 금융산업이 급속하게 발전하고 있는 사실에 기초한 것이다. 특히 북경의 경우 이 부문에서 단연코 선두를 나타내어 기업비용 수준과 노동력 풍부성 등의 부문을 포함한 성장여건 전체에서 1위에 랭크되었다. 성장여건의 부분 분야에서 고르게 평가된 광주, 심천이 2위와 3위를 차지하고 있다.

<표 7> 성장여건 부문 경쟁력 점수와 순위

도시명	성장여건 (0.364)		산업고급화 (0.165)		기업비용 (0.108)		노동력 (0.09)	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
북경	52.49	1	51.48	1	50.64	5	50.38	5
천진	50.15	6	50.02	7	50.49	7	49.64	10
대련	50.21	5	50.42	5	50.09	10	49.70	9
상해	50.97	4	50.70	3	50.56	6	49.72	8
청도	49.49	10	49.79	8	50.18	9	49.52	12
광주	51.92	2	50.67	4	50.82	3	50.43	4
심천	51.65	3	50.17	6	50.82	3	50.67	2
서울	49.98	8	49.57	9	50.34	8	50.07	7
부산	48.41	12	49.25	13	48.95	11	50.21	6
대구	49.56	9	49.02	14	50.91	2	49.63	11
인천	49.99	7	49.30	10	51.35	1	49.34	14
광주	48.16	13	49.25	12	48.47	12	50.44	3
대전	47.99	14	49.26	11	47.92	14	50.81	1
울산	49.01	11	51.10	2	48.46	13	49.45	13

다음은 본 연구의 가장 중요한 부문의 국제화 여건 부문에 관한 분석결과에 대해 살펴보도록 한다. 이 부문은 전체적인 가중치가 0.465에 이르며, 이 부문에 속하는 국제연계망, 인적교류(관광, 국제회의), 경제교류분야도 각각 0.161, 0.139, 0.165의 높은 가중치를 점하는 중분류 분야이다. 국제 연계망 분야는 공항과 항만과 관련된 지표로 사실 물류 경쟁력이라도 할 수 있는데, 공항관련 3지표, 항만관련 2개 지표로 구성되어 있다. 분석대상의 중국도시 중 북경을 제외하고는 모두 국제공항과 항만을 동시에 보유하고 있기 때문에 문제가 적지만, 한국의 도시들의 경우에는 공항 중에도 국내 공항만 있거나, 항만이 없는 도시의 경우 점수산

10) 한국 울산의 경우는 위낙 지역총생산액이 높아 도시 취업자 1인당 노동생산성이 높기 때문이다.

정에 불리한 부분이 있다. 하지만 대상도시 중 둘 다 없는 경우는 없으며, 공항, 항만 중 한 시설이 부재로 인한 감점은 동 분야의 가중치를 고려하면 전체 경쟁력을 평가하는데 있어 오히려 감수해야할 정당한 분야라고 생각된다.¹¹⁾

국제 연계망 분야에서는 당연히 항공(0.099)이 항만(0.61) 보다 가중치가 높았다. 따라서 컨테이너 처리량이나 선석 수에서 2위를 하고 있는 부산(1위는 상해)의 경우도 전체 물류 평가에서는 6위에 머물고 있는 반면 항공 화물처리량에서 1위인 인천은 2위를 항공여객 순위에서 우위를 지닌 북경이 3위로 나타난다. 이어 광주, 심천이 4, 5위를 점한다. 부산에 이어 청도, 천진, 대련으로 이어지고 있다.

<표 8> 국제화여건 부문 경쟁력 점수와 순위

도시명	국제화 여건 (0.465)		물류 (0.161)		인적 교류 (0.139)		경제교류 (0.165)	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
북경	52.97	3	50.71	3	51.45	2	50.81	5
천진	49.24	9	49.60	8	49.37	10	50.27	6
대련	50.82	5	49.54	9	50.28	5	50.99	4
상해	56.05	1	53.29	1	50.32	4	52.43	1
청도	51.31	4	49.65	7	49.49	8	52.16	2
광주	50.74	6	50.65	4	50.26	6	49.83	7
심천	53.12	2	50.54	5	51.00	3	51.58	3
서울	50.35	7	49.47	10	51.96	1	48.92	10
부산	48.82	10	50.34	6	49.89	7	48.58	12
대구	46.35	14	48.73	13	49.10	13	48.52	13
인천	49.48	8	51.21	2	49.33	11	48.94	9
광주	46.46	13	48.74	12	48.99	14	48.73	11
대전	46.54	12	48.69	14	49.39	9	48.46	14
울산	47.74	11	48.85	11	49.16	12	49.72	8

인적 교류 측면에서는 국제회의 개최 건수에 있어서 앞서 있는 서울이 수위를 차지하며, 이어서 서울, 북경, 심천, 상해 순이며, 한국에서는 부산이 7위를 점하고 있다. 경제교류 외국인 투자기업 건수 면에서 한국 보다 월등히 높은 중국의 도시들(상해, 청도, 심천, 대련, 북경, 천진, 광주)이 상위를 다 점하고 있다.

전체적으로 국제화 여건 부문의 순위를 살펴보면 천진을 제외한 중국의 도시들이 한국도 시보다 상위를 점하여, 상해, 심천, 북경, 청도, 대련, 광주 순이며, 서울은 7위, 인천은 8위로 나타난다.

11) GRDP 대비 수출입비중, 외국인 투자기업 수 2지표로 측정되는 경제교류 분야(0.165), 관광입국자 수, 국제회의 개최 수, 호텔 수로 측정된 인적교류 분야(0.139) 등과 함께 고려하면 오히려 적절하다고 판단이 든다.

<표 9> 전체 경쟁력 점수와 순위

	전체 경쟁력		일반 도시 현황		성장여건		국제화여건	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위
북경	55.14	3	49.67	10	52.49	1	52.97	3
천진	48.63	9	49.24	12	50.15	6	49.24	9
대련	50.16	6	49.14	13	50.21	5	50.82	5
상해	57.08	1	50.05	4	50.97	4	56.05	1
청도	49.93	7	49.12	14	49.49	10	51.31	4
광주	52.33	4	49.67	11	51.92	2	50.74	6
심천	56.43	2	51.66	1	51.65	3	53.12	2
서울	51.52	5	51.20	3	49.98	8	50.35	7
부산	47.05	11	49.82	6	48.41	12	48.82	10
대구	45.62	12	49.70	9	49.56	9	46.35	14
인천	49.30	8	49.83	5	49.99	7	49.48	8
광주	44.36	13	49.74	8	48.16	13	46.46	13
대전	44.34	14	49.81	7	47.99	14	46.54	12
울산	48.10	10	51.35	2	49.01	11	47.74	11

일반도시 현황 부문보다 가중치가 큰 성장여건과 국제화 여건 부문에서 높은 좋은 점수를 얻은 중국의 도시들이 전체 경쟁력에 있어서 한국 도시들 보다 우위를 나타내고 있다. 천진을 제외한 중국도시들은 성장여건과 국제화 여건 부문의 좋은 점수로 인해 모두 서울을 제외한 한국 도시들 보다 높은 순위를 점하고 있다.

국제화 여건에서는 1위, 일반 현황과 성장여건에서 4위를 한 상해는 국제화 여건에서 1위를 점하면서 종합경쟁력 1위로 나타났다. 일반 도시 현황에서 1위, 성장 여건에서 3위, 국제화 여건에서 2위를 한 심천은 종합 경쟁력에서 2위로 나타났고, 이어서 성장여건에서 1위를 점한 북경이 종합 3위, 성장여건에서 2위를 한 광주가 종합 4위를 점했다. 한국 최대 도시인 서울은 종합적으로 5위에 머물렀다. 이어서 중국의 대련, 청도, 한국의 인천 순이다. 이어서 종합 9위를 점한 천진은 성장 여건 부문은 6위이지만, 국제화 여건이 9위, 일반 도시현황 12위로 중국 도시 중 가장 나쁜 점수를 얻고 있다.

반면 한국의 경우는 제1의 도시인 서울의 경우에도 성장여건과 국제화여건에서 각각 8위, 7위에 머물러 종합적으로 5위 정도에 머물고 있다. 한국의 도시 중 서울에 이어 가장 높은 점수를 기록한 인천의 경우도 국제화 여건 항목에서 8위 정도이고 종합 순위도 8위 정도로 나타난다.

V. 결론

본 연구는 국제도시로 비약하려는 도시들의 국제화 수준을 평가하는 것을 연구목적으로 하였다. 국제화를 평가함에 있어서 국제화진전도와 국제화 여건 부문이 중시된 도시경쟁력지표를 이용한다.

2001년에서 2004년 사이의 국내 광역이상 시지역을 대상으로 국제화 진전도를 측정한 결과, 2001년에는 서울, 울산, 대전, 부산, 인천 순이었으나, 2004년에는 서울, 인천, 울산, 부산, 대전 순으로 순위가 변동하여, 경제의 국제화 진전이 빠른 인천의 국내적 위상이 급속히 제고되고 있음이 확인되었다.

국제화 여건 부문이 중시된 도시경쟁력 분석은 우선 과학적 방법으로 가중치를 구하고, 이를 적용하여 한중 14개 도시에 대해 경쟁력을 비교 평가하였다. 지표체계를 구성하는 각 변수에 대해 도시연구자들을 위주로 한 전문가 설문을 통해 AHP(Analytic Hierarchy Process)분석법으로 가중치를 산출하였다. 설문을 통해 구해진 가중치는 대분류 경우 일반도시 현황이 0.17, 성장여건이 0.36 국제화 여건이 0.47로 산출되었다. 국제화 여건 분야는 중분류 항목으로 보면 공항, 항만의 존재로 인한 국제 연계망 분야(0.16)가 경제교류(0.16), 인적교류(0.13)와 함께 적절한 가중치가 산출되었다고 판단된다. 성장여건 부문에서는 산업의 고급화(0.1645) 부문이 가장 높게 나타났다. 결론적으로 국제적 연계망, 경제교류, 산업의 고급화와 같은 경쟁력의 핵심 부문에 대해 아주 적절하게 가중치가 주어진 것으로 판단된다.

도시경쟁력 분석 결과 일반도시 현황 부문보다 가중치가 큰 성장여건과 국제화 여건 부문에서 높은 좋은 점수를 얻은 중국의 도시들이 전체 경쟁력에 있어서 한국 도시들 보다 우위를 나타내고 있다. 중국 도시들(천진을 제외한)은 성장여건과 국제화 여건 부문의 좋은 점수로 인해 모두 한국 도시(서울을 제외한)들 보다 높은 순위를 점하고 있다. 반면 한국의 경우는 제1의 도시인 서울의 경우에도 성장여건과 국제화여건에서 각각 8위, 7위에 머물러 종합적으로 5위 정도에 머물고 있다. 한국의 도시 중 서울에 이어 가장 높은 점수를 기록한 인천의 경우도 국제화 여건 항목에서 8위 정도이고 종합 순위도 8위 정도로 나타난다.

〔참고 문헌〕

- 김대영. “인천시 공간구조의 특성 변화와 체계적 도시구조 운영”, 2002.
- 김원배·권영섭·이용우. “지방대도시 경쟁력 강화 방안”, 1997.
- 김익희. “세계 도시 계층 연구를 위한 경험적 방법론에 관한 비판적 고찰”, 『지리교육논집』, 2003.
- 남영우·성은영. “인자분석과 군집분석에 의한 세계도시의 유형화”, 『한국도시지리학회지』, 2001.
- 대한무역투자진흥공사. “세계 주요도시의 생활여건”, 2003.
- 삼성경제연구소. “세계도시경쟁력 비교”, 1997.
- 서울시정개발연구원. “서울의 국제경쟁력 진단 및 제고방안”, 1995.
- 서울시정개발연구원. “동아시아 도시간 국제관광 경쟁력 비교 연구”, 2006.
- 서울시정개발연구원·노무라종합연구소. “세계도시 서울은 가능한가?”, 2003.
- 양기호. “한국 지방자치단체 국제화 평가와 분석모형”.
- 이상학·정기웅. “지수를 이용한 지역간 경제성과의 비교: 전국과 4개 지역권의 실증비교”, 2004.
- 전남발전연구원. “지방도시의 세계화 전략”, 1995.
- 조대현. “세계 도시 네트워크 분석 방법에 대한 고찰”, 『지리교육논집』, 2003.
- 황영우·류태창. “세계도시 부산을 향한 자매도시와의 경쟁력 분석에 관한 연구 -도시계획부문을 중심으로”, 부산발전연구원, 2003.
- 顧朝林 等著. 『經濟全球化與中國城市發展: 跨世紀中國城市發展戰略研究』, 臺灣: 商務印書館, 2002.
- 北京國際都市研究院. 『中國城市藍皮書』, 北京: 中國時代經濟出版社, 2003.
- 連玉明. 『中國城市報告』, 北京: 中國時代經濟出版社, 2004.
- 連玉明. 『中國城市年度報告 2005』, 北京: 中國時代經濟出版社, 2005.
- 倪鵬飛. 『中國城市競爭力報告 No.4』, 社會科學文獻出版社, 2006.
- 倪鵬飛·彼得·卡尼·克拉索. 『全球城市 競爭力報告(2005~2006)』, 社會科學文獻出版社, 2006.
- Friedmann, J. and Wolff, G.. "World City Formation: an Agenda for Research and Action".
International Journal of Urban and Regional Research, 1982.
- Friedmann, J.. "The World City Hypothesis." *Development and Change*, 1986.
- Saskia Sassen. *The Global City*. Princeton University Press, 1991.
- Saskia Sassen. *Globalization and its Discontents*. The New Press, 1998.

<부표 1> 선정 지표 및 자료 출처

세부지표	단위	의미	출처
GRDP 인구수 면적	만달러 만명 km ²	도시의 총량적 경제규모 도시의 인구규모 도시의 규모	중국국가통계국, 중국도시통계연감(2005), 한국통계청국가통계포털, 한국도시연감(2005)
1인당 GRDP 인구밀도	달러/명 명/km ²	도시의 경제적 소득수준 집중도 및 혼합도	중국국가통계국, 중국도시통계연감(2005), 한국통계청국가통계포털, 한국도시연감(2005)
주택보급율(=주택수/가구수) 취학자수/총인구수	% %	주택보급수준 기초교육의기회정도	한국도시연감(2005), 중국도시통계연감(2005)
1인당 공원면적수 (도서관 수/총인구수)×1000 (공연장 수/총인구수)×1000	km ² /명 권/명 개/천만명	휴식공간의 공급수준 여가공급수준 여가공급수준	한국도시연감(2005), 중국도시통계연감(2005)
IT, 금융 고급취업자수/총취업자수 노동생산성	% 달러/명	산업의 고급화 노동력의 질적 수준	한국도시연감(2005), 중국도시통계연감(2005)
생산자물가상승률 사무실 임대료 공장부지 임대료	- \$/m ² /월 \$/m ² /월	자원조달비용의 안전성 설립비용 설립비용	중국국가통계국, 한국통계청국가통계포털, 일 본주요도시관련투자비교, 유빈
경제활동인구(취업자수+실업자수) 고급인력비율(대학생수/총인구수) 실업률(%)	만명 % %	노동력의 양적 수준 노동력의 질적 수준 노동시장의 안정성	한국도시연감(2005), 중국도시통계연감(2005)
공항여객수 공항화물처리량 운행횟수	명 톤 회	여객수요 공항화물수요 연계망수준	중국민항총국, 항공포탈시스템, 한국항공진흥협회
컨테이너물동량 선석 수 취항선사 수	만톤 만 TEU 개	항만수요 연계망의 효율성 연계망수준	중국교통부, 항만공사, 해운항만물류정보센터, 인터넷 자료, 인천지방해양수산청, 부산항만공사
입국외국인 방문객수/총인구수 내국인 출국수/총인구수 상주외국인수/총인구수	% % %	인적교류 활성화 수준 인적교류 활성화 수준 인적교류 활성화 수준	중국국가관광국, 한국도시연감(2005), 중국도시통계연감(2005), 산동통계연감(2005), 천진통계정보망, 광주시정보통계망
국제회의개최 건수 전시장, 국제회의장 수	건 개	국제회의 개최 양적수준 국제회의 인프라 수준	한국관광공사, 일본 국제관광 진흥기구, 인터넷 자료
관광호텔수 객실수	개 개	국제회의 관광인프라수준 국제회의 관광인프라수준	중국관광망, 한국도시연감(2005), 한국관광공사, 국제관광 진흥기구, 천진통계정보망, 상해통계연감(2005), 산동통계연감(2005), 광주통계연감(2005)
수출입액/GRDP	%	무역개방 정도	중국도시통계연감(2005), 지역혁신통계 DB, 광주시통계정보망, 심천통계정보망
외국인 기업 수	개	투자유입 수준	중국도시통계연감(2005), 광주시통계정보망, 심천통계정보망

<부표 2> 국제화여건을 포함한 도시경쟁력지표의 가중치 산출 결과

대분류 및 중분류 지표			세부 분류 지표	가중치	우선순위
일반도시현황 (0.1708)	도시규모 (0.0310)		GRDP	0.0186	18
			인구수	0.0088	23
			면적	0.0036	25
	도시발전수준 (0.0694)		1인당 GRDP	0.0555	7
			인구밀도	0.0140	20
	삶의 질 (0.0703)	기초생활환경(0.0431)	취학자수비율	0.0431	9
			1인당 공원면적	0.0108	21
		여가문화(0.0272)	1인당도서관	0.0089	22
1인당공연장수	0.0075		24		
성장여건 (0.3641)	산업고급화(0.1645)		IT금융취업자	0.1003	2
			노동생산성	0.0642	5
	기업비용(0.1082)		생산자물가상승률	0.1082	1
	노동력(0.0914)		경제활동인구	0.0302	15
			고급인력비율	0.0427	10
실업률	0.0185	19			
국제화여건 (0.4651)	물류 (0.1607)	항공(0.0991)	공항여객수	0.0373	12
			공항화물처리량	0.0373	13
			취항항공사수	0.0245	17
		항만(0.0616)	컨테이너물동량	0.0286	16
			선석수	0.0329	14
	인류 (0.1393)	출입국수(0.0444)	입국외국인 비율	0.0444	8
		국제회의(0.0576)	국제회의 개최건수	0.0576	6
		관광(0.0373)	관광호텔수	0.0373	11
	경제교류 (0.1652)	무역(0.0809)	무역	0.0809	4
		투자(0.0843)	투자	0.0843	3

<부표 3> 각도시의 경쟁력 지표별 점수¹²⁾

변수 명	북경	천진	대련	상해	청도	광주	심천	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
GRDP	50.02	49.94	49.89	50.20	49.90	50.01	49.97	50.57	49.98	49.90	49.94	49.85	49.86	49.95
인구수	50.12	50.08	50.00	50.16	50.03	50.04	49.92	50.10	49.96	49.93	49.94	49.91	49.91	49.90
면적	50.07	50.04	50.05	50.01	50.04	50.01	49.98	49.97	49.97	49.97	49.97	49.97	49.97	49.97
1인당 GRDP	49.54	49.50	49.53	49.68	49.49	49.69	50.83	50.31	50.00	49.88	50.11	49.97	50.03	51.43
인구밀도	49.93	49.93	49.92	49.98	49.93	49.94	49.93	50.46	50.06	50.00	49.99	50.00	49.99	49.94
취학자수비율	49.88	49.91	49.93	49.87	49.93	50.06	50.56	49.94	49.95	49.98	49.99	50.01	49.99	50.01
1인당 공원면적	49.91	49.89	49.90	49.90	49.90	49.97	50.16	49.96	49.98	50.10	49.99	50.03	50.07	50.24
도서관 장서수/100명	50.13	49.97	49.97	50.24	49.94	50.00	50.08	49.91	49.96	49.96	49.95	49.98	49.98	49.94
공연장수/1000명	50.07	49.96	49.95	50.03	49.97	49.95	50.23	49.97	49.96	49.99	49.95	50.02	50.01	49.95
고급취업자수비율	52.16	50.45	50.88	50.97	50.16	50.95	50.51	49.14	49.14	49.12	49.09	49.16	49.13	49.14
노동생산성	49.31	49.57	49.54	49.73	49.63	49.72	49.66	50.43	50.11	49.91	50.20	50.09	50.13	51.95
생산자물가상승률	50.64	50.49	50.09	50.56	50.18	50.82	50.82	50.34	48.95	50.91	51.35	48.47	47.92	48.46
경제활동인구	50.85	50.02	49.92	50.32	49.89	50.03	50.00	50.25	49.86	49.81	49.82	49.75	49.75	49.73
고급인력비율	50.10	49.82	49.83	49.82	49.75	50.53	49.69	50.12	50.30	49.69	49.40	50.53	50.88	49.53
실업률	50.36	50.04	49.99	49.95	50.42	50.14	49.99	49.86	49.87	49.87	49.86	49.87	49.87	49.89
공항여객수	50.68	49.71	49.80	50.71	49.80	50.26	50.08	50.10	49.68	49.71	50.37	49.72	49.69	49.70
공항화물처리량	50.12	49.80	49.81	50.79	49.80	50.03	49.99	49.92	49.77	49.77	50.89	49.78	49.77	49.77
운행횟수	50.46	49.83	49.87	50.52	49.89	50.18	50.08	50.01	49.88	49.80	50.11	49.80	49.78	49.79
컨테이너물동량	49.75	50.22	50.07	50.60	50.11	50.23	50.05	49.75	50.42	49.75	49.80	49.75	49.75	49.77
선석수	49.70	50.04	50.00	50.68	50.04	49.95	50.34	49.70	50.59	49.70	50.04	49.70	49.70	49.83
외국인 방문객 비율	49.90	49.69	49.82	49.91	49.78	49.85	51.40	50.31	50.17	49.62	50.00	49.68	49.97	49.90
국제회의 개최수	50.66	49.78	49.89	50.10	49.78	50.10	49.78	51.74	49.93	49.74	49.60	49.60	49.70	49.57
관광호텔 수	50.89	49.90	50.57	50.31	49.93	50.31	49.81	49.90	49.79	49.74	49.73	49.72	49.72	49.69
수출입액 비중	50.50	49.96	50.18	50.46	50.93	49.71	51.98	49.37	49.23	49.18	49.58	49.39	49.13	50.39
외국인 기업수	49.71	50.08	51.51	50.14	51.96	49.58	49.19	50.66	49.69	49.58	50.00	49.31	49.43	49.16

주 : 생산자물가상승률과 실업률은 역수를 취한 것임.

12) 환산점수 계산식은 다음과 같음. 환산점수=표준화한 값×10+50

<부표 4> 각도시의 경쟁력 지표별 순위

변수명	북경	천진	대련	상해	청도	광주	심천	서울	부산	대구	인천	광주	대전	울산
GRDP	3	8	12	2	10	4	6	1	5	11	9	14	13	7
인구수	2	4	7	1	6	5	11	3	8	10	9	13	12	14
면적	1	3	2	6	4	5	7	12	11	10	9	14	13	8
1인당 GRDP	11	13	12	10	14	9	2	3	6	8	4	7	5	1
인구밀도	12	11	14	7	13	9	10	1	2	3	6	4	5	8
취학자수비율	13	12	10	14	11	2	1	9	8	7	6	4	5	3
1인당 공원면적	10	14	11	13	12	8	2	9	7	3	6	5	4	1
도서관 장서수/100명	2	7	8	1	13	4	3	14	10	9	11	6	5	12
공연장수/1000명	2	10	14	3	7	11	1	8	9	6	12	4	5	13
고급취업자수비율	1	6	4	2	7	3	5	11	10	13	14	8	12	9
노동생산성	14	12	13	8	11	9	10	2	5	7	3	6	4	1
생산자물가상승률	5	7	10	6	9	3	3	8	11	2	1	12	14	13
경제활동인구	1	5	7	2	8	4	6	3	9	11	10	13	12	14
고급인력비율	6	9	7	8	10	2	11	5	4	12	14	3	1	13
실업률	2	4	6	7	1	3	5	13	9	10	14	12	10	8
공항여객수	2	10	8	1	7	4	6	5	14	11	3	9	13	12
공항화물처리량	3	9	7	2	8	4	5	6	13	11	1	10	12	14
운행횟수	2	10	9	1	7	3	5	6	8	12	4	11	14	13
컨테이너물동량	10	4	6	1	5	3	7	10	2	10	8	10	10	9
선석수	10	4	7	1	4	8	3	10	2	10	4	10	10	9
외국인 방문객 비율	7	12	10	6	11	9	1	2	3	14	4	13	5	8
국제회의 개최수	2	7	6	3	7	3	7	1	5	10	12	12	11	14
관광호텔 수	1	6	2	3	5	4	8	6	9	10	11	13	12	14
수출입액 비중	3	7	6	4	2	8	1	11	12	13	9	10	14	5
외국인 기업수	7	5	2	4	1	9	13	3	8	10	6	12	11	14

<부표 5> 중국 도시들의 국제화관련 계획

도시명	제9차 계획기간(1995~2000)	제10차 계획기간(2001~2005)
香港		<ul style="list-style-type: none"> 아시아의 도시, 아시아 금융의 중심지
上海	<ul style="list-style-type: none"> 국제경제에서의 중심도시, 21세기 세계 일류수준의 국제화도시 2010년까지 세계일류수준의 국제화도시를 형성하며, 국제경제, 금융, 무역의 중심지를 형성하고, 푸둥지역을 상하이(上海) 현대화의 상징으로 삼고 개방도를 높이며, 체제를 개선하고, 실비를 원비한다. 세계 일류수준의 외항형, 다기능의 현대화 지역으로 발전시킨다. 	<ul style="list-style-type: none"> 大上海건설 장강유역의 경제 핵심지 국제경제, 금융, 무역, 항공운송의 중심지
北京	<ul style="list-style-type: none"> 현대화된 국제도시 	<ul style="list-style-type: none"> 大北京건설 중국 정치, 문화의 중심지
天津	<ul style="list-style-type: none"> 현대화된 국제적 항구도시 	<ul style="list-style-type: none"> 중국 북방지역의 경제중심지 "한 개의 기지, 다섯개 분야의 중심지"(공업기지, 상업무역중심지, 금융중심지, 과학 기술 개발과 정보중심지, 교통운수중심지, 국제교류중심지)
沈阳	<ul style="list-style-type: none"> 2020년까지 동북아 금융중심지로 발전한다. 점진적으로 동북아 금융중심지의 기초를 형성하고, 동북아지역에서의 현대화, 국제화된 도시를 건설한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 大沈阳건설 상업무역, 금융, 정보중심 도시의 서비스 기능과 교통 요충지로서의 역할을 발휘하며 점진적으로 국가 선진설비제조기지, 하이테크 산업기지 및 현대농업 산업화 기지를 건설한다.
青岛	<ul style="list-style-type: none"> 현대화된 국제도시를 건설한다. 지역 남부에서 중심도시로 발전하며, 역량건설에 집중한다. 항구개발, 기초인프라건설, 공업항목 등에 집중한다. 금융을 중심으로 하고 정보산업을 중시하는 3차산업을 발전시키며, 지역에서의 금융, 정보산업 중심지로 발전한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 황하하류의 핵심도시 현대제조업과 현대서비스가 발달된 국제적인 항구도시
济南	<ul style="list-style-type: none"> 현대화된 국제도시, 경제력이 강한 도시를 건설한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 산동(山东)성 서부의 중심도시 현대 서비스업 위주로, 하이테크 기술산업이 발달된 종합도시 泉城특색을 나타내고 도시경쟁력을 높여서 2005년까지 현대화 도시의 기초를 이룬다.
南京	<ul style="list-style-type: none"> 현대화된 국제도시 	<ul style="list-style-type: none"> "한 개의 기지(도시형 농업)" 기능을 강화하고 "세 분야의 기지(전자정보산업, 석유화학공업과 자동차제조산업기지)"를 건설하며, "3대 중심지(상업무역유통, 과학기술연구개발, 현대서비스 중심지)"를 개발한다. 전국 규모의 현대화 도시를 건설하고, 장삼각주에서 2차 도시의 위치로 발전하며 역시문화도시, 과학도시를 지향한다.
大连	<ul style="list-style-type: none"> "북방지역의 홍콩(香港)"으로 20년 발전계획을 갖는다. 현대화를 실현하고, 국제교통중심지로 발전한다. 선진화된 기술의 공업기지와 동북아지역의 상업무역, 금융, 정보산업의 중심지로 발전한다. 	<ul style="list-style-type: none"> 大大连건설 지역의 국제항공운송, 상업무역, 금융, 여행, 정보산업 중심지를 건설하여 종합경제력과 지속발전능력에서 전국의 유사도시보다 경쟁력을 갖춘다.

<부표 5> 중국 도시들의 국제화관련 계획(계속)

도시명	제9차 계획기간(1995~2000)	제10차 계획기간(2001~2005)
宁波	·현대화된 국제적 항구도시	·장삼각주南翼 경제중심지 및 풍요로운 소강사회를 건설, 현대화된 국제항구도시 건설 활력 있고, 민주적이며, 문명화된 지역을 형성한다. ·항구와 내륙 물류의 접점도시 역할을 수행하며, 상하이(上海)의 국제 항공운송중심지 역할에서 중요한 역할을 한다.
杭州	·현대화된 국제적 여행도시	·장삼각주에서 중요한 중심도시와 국제적 분위기를 지닌 역사, 문화도시로 발전하며, 하이테크 기술 산업을 육성한다. ·세계적인 휴양도시 ·성에서 인정할 수 있는 현대화 단계의 목표를 달성한다.
广州	·현대화된 국제적 도시 ·嶺南지역 특색의 현대화 국제도시를 건설한다. ·국제적인 교통, 상업무역, 금융, 과학연구개발, 여행중심지로 발전한다.	·현대화된 중심도시를 건설하며 나아가서 광저우(广州)가 광둥(广东)성 및 화남지역 도시에서 핵심도시의 역할을 발휘할 수 있도록 발전한다.
深圳	·2010년까지 현대화된 대도시 행렬에 들어선다. ·대외무역, 금융, 하이테크산업이 발달되고 무역공업기술이 결합된 외향형, 다기능의 인프라가 완비된, 선진화된 농업지역의, 환경이 아름다운 국제적 대도시를 건설한다.	·하이테크 기술도시 ·지역에서의 금융, 물류 중심도시 및 신형 서비스업 발전도시
苏州		·여시도시, 여행도시, 장삼각주의 중심도시로 발전한다. ·여행산업 기지, 하이테크 산업을 중심으로 하는 현대 제조업 기지 및 관련 산업의 연구개발 중심도시
无锡		·국제 제조업 기지, 湖滨여행도시
珠海		·"주강서안 지역의 중심도시" ·"주강삼각주 중심도시, 동남연해지역의 여행도시"
东莞		·"천년莞邑, 산수가 아름다운 지역, IT신도시"
佛山		·제조업이 고도로 발달된 岭南특색의 현대화 도시를 건설한다.
澳门		·관광도시
烟台	·현대화된 국제적 항구도시 ·2010년까지 교통, 항공운수, 공업기공, 상업무역 금융, 여행 등을 발전시키며, 종합성, 개방성, 다기능성을 갖춘 국제적인 항구도시로 발전시킨다.	·발해·황해에서 현대 제조업을 위주로 하는 종합적 지역 중심도시
淄博		·전문화된 제조업 도시
威海		·중국, 한국 경제무역 교류의 중심지, "해변 여행도시"
东营		·산업이 다원화된 석유도시

자료 : 중국사회과학원(2004), 중국성시경쟁력보고 No.2, p.134~139

城市的国际化与中韩主要城市的竞争力

姜承昊 (仁川发展研究院 东北亚物流研究室 研究委员)

此项研究课题的目的在于对大力推动国际化的城市的国际化水平进行评估。在评估城市国际化水平方面，采用了“国际化进展程度”和“强调国际化条件的城市竞争力指标”。

根据2001年-2004年期间，针对国内“广域”级以上城市地区进行的国际化进展程度评估结果，2001年的排名依次为首尔、蔚山、大田、釜山、仁川，而2004年的排名出现了变化，依次为首尔、仁川、蔚山、釜山、大田。从此我们可以看出，仁川经济国际化的快速发展促使仁川在国内城市中的地位迅速提高。

分析强调国际化条件的城市竞争力时，首先通过科学的方式计算出了加权值，以此为基础对中韩两国14个城市的竞争力作了对比和分析。关于组成指标体系的各项变数，针对城市研究者为主的专家组进行问卷调查后，利用层次分析法(AHP: Analytic Hierarchy Process)得出加权值。根据问卷调查结果计算出来的加权值，其大分类中的普通城市现状为0.17，发展条件为0.36，国际化条件为0.47。从国际化条件中的中分类项目来看，因拥有机场和港口而形成的国际交通运输网领域(0.16)和经济交流(0.16)，人员交流(0.13)等项目的加权值都计算得较为合理。在发展条件领域，产业高端化项目的加权值(0.1645)最高。总而言之，对国际交通运输网、经济交流、产业高端化程度等组成竞争力的核心要素适度赋予了加权值。

根据城市竞争力分析结果，中国的各城市在发展条件和国际化条件方面得到高分，其加权值大于普通城市现状项目，在总体竞争力方面优于韩国的城市。中国的各城市(天津除外)由于在发展条件和国际化条件方面获得高分，其排名也高于韩国的城市(首尔除外)。相反，韩国最大的城市首尔在发展条件和国际化条件方面分别位居第八和第七，总体竞争力居第五位。在韩国的各城市中，仁川仅次于首尔位居第二，但在国际化条件方面仅列第八位，总体竞争力也仅排名第八位。

Session II - 제2주제

中国城市发展战略与区域合作

- I. 经济全球化与中国城市发展
 - II. 区域经济一体化是全球化发展的必然选择
 - III. 东亚“10+3”框架下的东北亚合作
 - IV. 中日韩友好城市发展战略
- ▶ 번역 : 중국 도시발전 전략과 지역협력

中国城市发展战略与区域合作

刘俊华 (北京国际城市发展研究院 研究员)

I. 经济全球化与中国城市发展

经济全球化是当代世界经济的重要特征之一，也是世界经济发展的重要趋势。经济全球化是指世界经济活动超越国界，通过对外贸易、资本流动、技术转移、提供服务形成全球范围相互依存、相互联系的有机经济整体的过程。经济全球化最明显的表现是过去以国家、民族、政府等方式割裂开来的经济体正以市场经济的方式重新整合和配置。一方面，全球范围内的分工、交流、合作和竞争日益强化；另一方面，投资的自由化和贸易的全球化模糊了经济活动的国家界线，城市被推上了前台，成为21世纪国际竞争与合作的基本单位。城市及城市群之间的分工、合作和竞争，将决定21世纪世界经济、政治的格局。

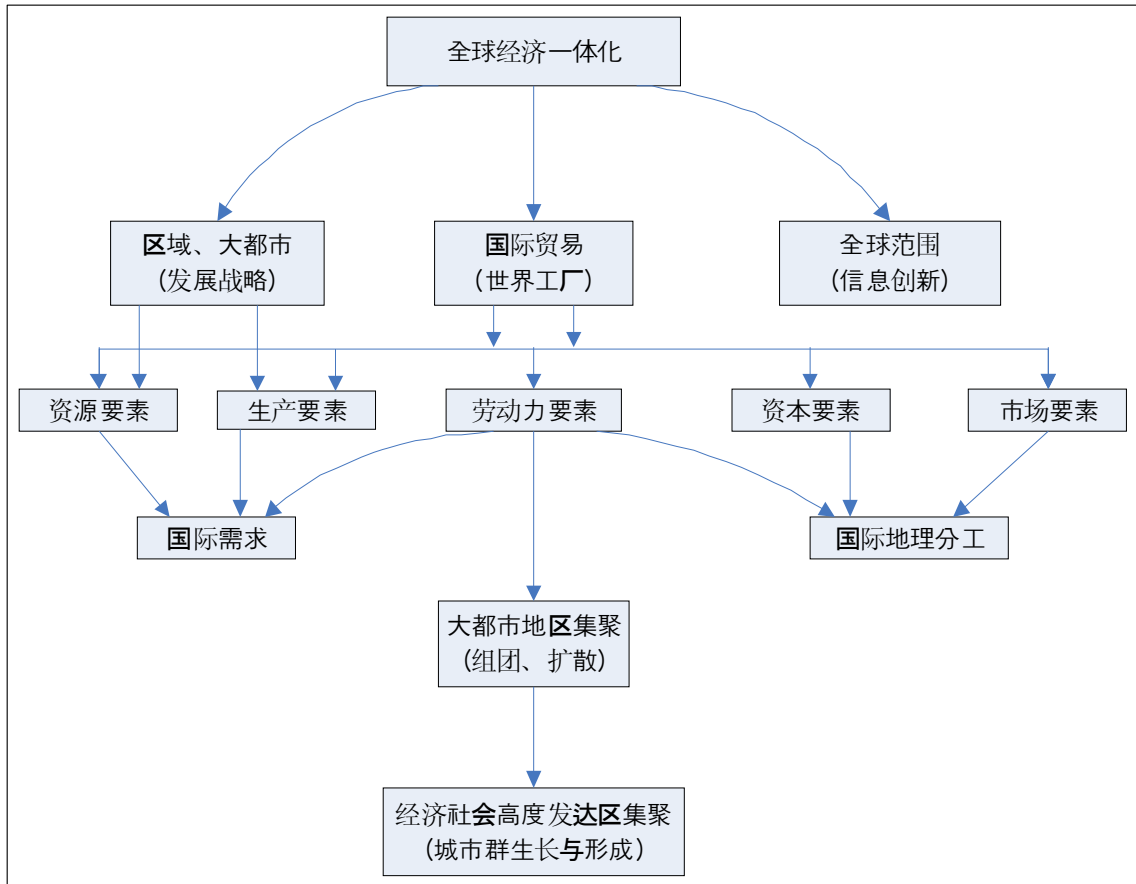
1. 经济全球化对城市发展的影响

1) 全球城市体系的形成

随着世界贸易的增加和新的国际劳动地域分工的逐步形成，以及跨国公司对各国经济的不断渗透，城市在全球经济中所扮演的角色也由于相互间联系的广泛性而愈益重要，城市间的经济网络开始主宰全球经济命脉，使若干世界性节点城市成为在空间权力上超越国家的实体，全球城市体系形成了全球城市、区域性全球城市、国家级城市、区域级城市和地方级城市的新等级体系结构。

2) 大都市连绵区（城市群）更具发展活力

区域经济是一个由不均衡到均衡的过程。随着区域内部经济发展程度的不断提升，中心城市、次级中心城市和小城市之间的联系日益紧密，大量的人流、信息流、物流把它们结成一个整体，使各级城市之间发展的联系程度、依赖程度有了前所未有的加强，逐步形成相对于外部区域来说的城市联合体——城市群。20世纪70年代以后，城市群逐渐成为衡量一个国家或地区社会经济发展水平的重要标志。



<图 1> 经济全球化与城市群成长的关系图

3) 首位城市主宰世界经济趋势明显

信息时代的到来导致的世界范围内的经济重构，不仅形成了全球新的经济空间结构，而且形成了新的空间权力结构，使全球经济实体多层次化，出现了诸如国际货币基金组织(IMF)，世界贸易组织(GAT)、世界银行、北美自由贸易区(NAFTA)、欧州联盟(EU)等这样的全球经济实体或跨国经济组织。这些经济实体的所在地(即城市区域)在全球经济中扮演了重要角色，在其社会特征的建设中，实际上也正在一步步消减国家的作用，使国家权力空心化。在若干城市首位度极高的国家或地区，首位城市左右和逐渐主宰该国或该地区经济社会事务的趋势已见端倪。

4) 多极多层次世界城市网络体系的形成

在工业社会，城市的增长潜力基本上取决于该城市的规模，而城市的规模也决定了该城市在中心地等级结构中的层次；而在信息社会，城市的发展潜力却取决于该城市与全球其它城市的相互作用强度和协同作用程度，并不完全取决于它的规模大小。通过网络分享知识和技术的过程将最终导致多极多层次世界城市网络体系的形成。

总之，在信息经济条件下，经济活动的全球扩散和全球一体化，一方面，使主要城市的功能进一步加强，形成一种新型的城市类型——全球城市(global cities)；另一方面，也促进网络城市(network city)和边境城市体系(frontier Urban system)的发育。随着城市化的加速，城市愈来愈成为人类社会经济生活的主宰，而且，随着信息社会化的形成和跨国公司的介入，城市在新的劳动地域分工中扮演越来越重要的角色。有些城市由于其所处的枢纽地位和新的信息节点，将发展成为国际性或全球性城市，协调和控制未来的全球经济活动；而另一些城市则会通过与这些城市的相互作用，发挥自身在世界经济发展中的作用。

2. 全球化背景下中国城市发展的基本趋势

受全球经济一体化影响，在向市场经济体制转变过程中，中国城市发展将出现如下趋势：

1) 城市化过程空前加速，涌现出更多的新城市。

随着发达国家和地区新一轮产业结构的调整，中国将成为传统制造业的接受地，从而有可能在相对较短的时期内完成工业化过程，使绝大多数地区迈入工业化社会，从而改变中国的城乡空间结构，并大大加快城市化过程。更多设市城市的诞生，使中国城市体系步入到一个新的发展阶段，城市功能更加多样化，城市网络更加复杂化，城市经济联系更加密切化。

<表 1>

规 模		1980	1985	1990	1998	2004
特大城市	个数(个)	15	22	31	37	49
	人口(万人)	3 509	4 747. 2		7 973. 1	11 655. 8
大城市	个数(人)	28	30	28	48	78
	人口(万人)	2 220	2 191. 8	1 899. 6	3 349. 9	5 113. 9
中等城市	个数(个)	70	94	119	205	213
	人口(万人)	2 111. 5	2 899. 2	3 703	6 160. 9	6 489. 7
小城市	个数(个)	108	178	289	378	320
	人口(万人)	1 193. 6	1 987. 7	3 165. 6	4 450	3 976. 4
合 计	个数(个)	223	324	467	668	660
	人口(万人)	9 035	12 400	15 028. 4	21 928. 9	27 229. 8

资料来源：《中国城市群》，姚士谋等著，中国科学技术出版社2006年12月第3版

2) 大城市繼續快速发展，若干大都市连绵区（城市群）开始逐步形成。

由于中国幅员辽阔，各地区经济社会发展水平悬殊较大，未来发展潜力难以在同一时期内发挥。因此，中国在未来相当一段时期内仍将存在着较大的发展梯度，在一定时期之内，这种发展梯度还可能呈进一步扩大之势。其结果，中国东部沿海地区有可能出现普遍的城市繁荣，具有国际性职能的若干特大城市的发展速度还将更快。围绕这些大城市，中国将出现若干个人口规模超巨型的大都市连绵区，如辽中南城市连绵区、京津唐城市连绵区、长江三角洲城市连绵区和珠江三角洲城市连绵区等。

3) 郊区与城市中心区共同繁荣。

中国是一个人口多、地少的国家。随着工业化的发展，中国的人口逐步向城市集中的趋势不会改变，城市人口密度会在一个相当长的时期内始终居高不下。但是进入信息化社会以来，信息革命推动城市空间日益分散化，城市边缘地带的快速增长，使大都市连绵区和大都市带快速发展。城市这种“大集中、小分散”的地域发展格局有可能导致“乡村城市化”和“城市郊区化”两个过程的合二为一，实现城市与乡村的共同繁荣。

<表 2> 中国沿海与内地城市化水平比较

地区	重要城市		区域城市特征		城市化水平	
	全国性的 大城市	重要城市 (中大城市)	特征	城市数目	大城市 地区(%)	(全省地区) (%)
① 沿海 A长江三角洲地区	上海	苏州、宁波、 无锡、常州、 南通、扬州	城镇密布，大中城市间 距短，有城市连绵区的 发展趋势	43	上海市	50~60
	南京				77.4	
	杭州					
B京津塘地区	北京	唐山、张家口、 承德、保定	特大城市扩展快， 城市间距小	13	61~71	55~64
	天津					
C辽宁省地区	沈阳	鞍山、抚顺、 本溪、营口、 锦州	城镇分布稠密， 城市集中扩展	24	64~70	55~61
	大连					
D珠江三角洲地区	香港	珠海、江门、 中山、佛山、 澳门	城镇密布，间距小， 有城市连绵区发展趋势	18	65~72	56~65
	广州					
	深圳					
② 内地 A四川省地区	重庆	内江、宜宾、 渡口、南充	城镇分布较密， 处在城市化过程	28	成都市62	45~48
	成都				重庆市54	46~50
B新疆		乌鲁木齐、 石河子、哈密	城镇分散规模小	19	48	35.0

资料来源：中国统计年鉴1998，2002，2004)

4) 几个国际性城市将进入全球城市体系网络。

由于中国的大国地位，中国的经济不可能完全依附于国际地域劳动分工，而保持相对的独立完整体系，这就是说，中国不仅仅要参与国际经济大循环，而且需要也能够在国际经济大循环中逐步占有相对重要的地位。信息革命为中国国际性城市的形成和发展提供了新的机遇，使中国有可能发挥后发优势，并进而抢占若干技术制高点，形成中国自己的技术扩散源，带动新兴产业的发展，构造新的城市网络体系。中国有必要建立国际性城市和自己的创新中心城市，使之尽快成为连结中国与世界经济的新节点，并把中国的各级各类城市融合到新的城市网络体系之中。

<表 3> 中国15个副省级城市发展战略定位和抓手

城市	战略定位	重要抓手
厦门	推进中心城市建设，建成海峡西岸先进制造业基地、航运物流中心、旅游商贸中心、文化教育和对台交流合作前沿平台	坚持优先发展工业，大力发展第三产业，继续重视第一产业，实现结构调整和产业升级。并且构筑四大体系，力争实现三个协调发展
沈阳	以超常思维实现超常发展，力争在全省率先进入东部沿海发达地区行列	把项目建设和环境建设放在突出地位，以“创新年”活动为主线，推进体制机制创新和产业优化升级，构建和谐沈阳
广州	强化“经济中心、国际都会、创业之都、文化名城、生态城市、和谐社会”	实施富民强市、科教兴市、依法治市、可持续发展战略，加强自主创新，优化经济结构，转变增长方式，提升城区功能
深圳	建设和谐深圳效益深圳、国际化城市和国家创新型城市	以自主创新和循环经济为抓手
济南	“发挥省城优势，发展省会经济”	以筹办第十一届全运会为契机，把握“四个关系”，突出“四个注重”，落实“四个着力”，促进“四个协调”
大连	“港航立市、产业兴市、科教强市、惠民富市”，全力推进国际航运中心、新型产业基地和新农村建设	着力调整经济结构和转变增长方式，注重节约资源和保护环境，加快改革开放和自主创新，把解决民生问题和构建和谐大连放在更加突出的位置
长春	构建和谐社会	创新发展模式，加强资源节约和环境保护，增强自主创新能力和产业竞争力建设和谐文化，着力解决民生问题
南京	加快建五个中心：长三角先进制造业中心、全省现代服务业中心、长江国际航运物流中心全国重要科教中心东部城市绿色中心	加快构建“和谐南京”，加快推进“跨江发展”和“五个中心”建设
青岛	按照“三个走在前面”的要求，站在高起点、瞄准大目标、实现新跨越	着力调整经济结构和转变增长方式，着力加强资源节约和环境保护
西安	建设“人文西安、活力西安、和谐西安”和国际性现代化大城市，建成全国卫生城市、环保模范城市、园林城市和文明城市	调整经济结构和转变增长方式，加快培育产业集群，扎实推进新农村建设，提升城市基础设施承载能力
哈尔滨	“适宜创业、适宜人居、适宜人的全面发展”现代文明城市，建设先进制造业、现代农业、现代服务业全面发展的新型产业基地	以优化经济结构和转变增长方式为主线，推进改革开放和自主创新，加强资源节约和环境保护，实现经济、政治、文化、社会建设协调发展
武汉	加快‘创新武汉、和谐武汉’建设，实现在中部地区率先崛起”	自主创新，提升竞争力；关注民生，增强亲和力；统筹城乡发展，提高综合实力
杭州	构建“和谐杭州”、建设“生活品质之城”	实施“五大战略”，引领“和谐创业”，破解“七难问题”，建设“名城强市”
成都	科学发展、构建和谐成都	实施以城乡一体化为核心，城乡统筹、“四位一体”的科学发展总体战略
宁波	现代化国际港口城市、国家重要的区域性资源配置中心、国际一流的深水枢纽港和华东地区现代物流中心	实施“六大联动”，深化“平安宁波”、文化大市和法治宁波建设，推进科学发展，构建和谐社会，实现“六大提升”

II. 区域经济一体化是全球化发展的必然选择

区域经济一体化 (Regional Economic Integration) 是指地理区域比较接近的两个或两个以上的国家之间所实行的某种形式的经济联合, 或组成的区域性经济组织。自20世纪90年代以来, 与全球化相伴而生, 区域经济一体化进入到新的发展阶段。据统计, 截至2001年底在WTO注册的区域经济一体化协定就有170个, 目前55%~60%的世界贸易是在贸易集团内发生的。可见, 在世界经济日益全球化的大背景下, 区域经济一体化也已经成为当代世界经济发展的主要特征之一, 全球化与区域经济一体化互相促进, 互为因果, 主导着世界经济的发展进程。

1. 区域经济一体化发展的必然性

区域经济一体化的发展不是一种偶然现象, 其产生有一定的客观基础和必然性。

1) 区域经济一体化发展是社会生产力发展和各国间国际分工日益加深的需要

在战后新技术条件下, 各国各地区之间的分工与依赖日益加深, 生产社会化、国际化程度不断提高, 使各国的生产和流通及其经济活动进一步越出国界, 跨国公司迅速发展, 国际贸易方式日益多样化, 国际竞争与合作日趋区域化。这就必然要求消除阻碍经济国际化发展的市场和体制障碍。当今世界, 越来越多的国家通过实践认识到, 只有选择市场经济体制, 才能加快本国经济发展的速度, 提高经济的运转效率和国际竞争力。通过改革, 各国消除了商品、生产要素、资本以及技术在国家之间进行流动的经济体制上的障碍, 促成了区域一体化的发展。

2) 区域经济一体化发展是世界经济发展不平衡的一种表现

发展不平衡是世界经济的基本规律。发达资本主义国家之间、发达国家与发展中国家之间以及发展中国家之间在发展速度、发展水平、经济实力上的差距, 使有关经济贸易的任何全球性制度安排, 都不可避免其与生俱来的局限性, 从而使制度的执行变成一个艰难而漫长的谈判与协调过程。世贸组织多边贸易体制本身的局限性以及近年来多边贸易谈判所遭遇的挫折和困难, 刺激了区域一体化的发展。世贸组织多边贸易谈判前景的不可预测性, 为双边和区域性贸易协议提供了发展空间与机遇, 也为参与全球竞争多了一种选择。而且, 区域经济一体化组织因其成员常常是地理位置相邻、社会政治制度相似、生产力发展水平相近、有类似的文化历史背景, 因而具有开展经济合作的诸多优势。

3) 区域经济一体化发展是维护地缘政治秩序和经济安全的需要

除了在全球化浪潮中各国巩固自己的市场主体地位的考虑之外，构建区域经济联盟对于维护地缘政治秩序与经济安全有重要意义。一是谋求政治修好，缓解矛盾冲突，稳定地区局势。世界银行研究表明，区域贸易协议除了促进贸易流动，也对消除政治冲突起着显著的作用。二是推动国内的体制改革。一些发展中国家和转轨国家把区域贸易协议作为锁定贸易自由化或国内体制改革进程的机制，即通过外部的条约责任和有形具体的承诺来促进国内的体制改革。三是寻求区域层面的政治保护以抗衡其他区域集团。这是世界大国加紧组织和巩固区域经济集团的一个重要动因。

2. 区域经济一体化的实质是世界多极化

总体来看，全球范围内的区域经济一体化浪潮的兴起和发展同整个世界经济和政治格局的多极化是相一致的，换句话说，当前区域经济一体化的实质是世界经济多极化和世界政治多极化。

1) 区域经济一体化折射出世界经济多极化的大势

从发达国家来看，在经济发展不平衡规律的作用下，美国经济在上世纪中叶的独霸局面已经不复存在，从而形成了今日世界经济“一超多强”的格局。发达国家企望通过建立区域经济组织来保证自己的生产体系和市场规模的扩大，以增强自身的竞争实力。

从发展中国家来看，随着经济全球化的深入，新兴工业化国家和包括中国、印度在内的发展中国家的经济，已经逐步在世界经济中各自占据一席之地。在这种态势下，作为世界经济中的“一极”，这些国家参与国际竞争和经济一体化的愿望更加强烈，要求同发达国家平等互利、实现共赢的呼声更加高涨。

2) 区域经济一体化反映了世界政治多极化的大势

一方面，自上世纪80年代末90年代初开始，世界政治多极化趋势加强。东欧剧变、苏联解体，宣告美苏两极格局瓦解；美国虽然成为冷战后唯一的超级大国，拥有经济、科技、军事以及国际影响力等方面的绝对优势，但已无力建立由美国主宰的单极世界；欧洲国家积极推进内部合作，并努力朝着政治军事一体化的方向发展；俄罗斯资源能源丰富，科研基础也颇具优势，加上同为核大国，正力图重振大国雄风。中国自改革开放以来，经济迅速发展，在国际政治舞台上发挥着日益重要的作用。在世界政治多极化趋势不断加强的大背景下，区域经济一体化发展顺理成章。

另一方面，经济是政治的基础和前提，政治上的国际联盟也需要相应的经济联盟作保障。多数区域合作或者自由贸易安排都有着明显的政治含义。欧洲合作的目的是通过经济合作走向政治联

合，实现欧洲的长久稳定和安全。美国是利用自由贸易协议实现政治目的的典型国家。而不久前古巴、委内瑞拉和玻利维亚三国首脑签署的“人民贸易协定”本身就是政治的体现，因为它不仅反映了拉美政坛的新变化，而且表明了拉美左派政府试图以此取代由美国主导和倡议的美洲自由贸易区。东南亚的合作进程，从一开始就具有很强的政治推动力。

可以预见，随着世界多极化的发展，区域经济一体化的趋势将会进一步加强。从某种意义上说，区域经济一体化体现了国际经济与政治正朝着平等、民主方向发展的趋势，有利于推动建立公正合理的国际新秩序，有利于促进国际关系民主化。

III. 东亚“10+3”框架下的东北亚合作

东亚区域经济一体化，从总体上看主要表现为通常所说的“10+3”（东盟10国加上日本、韩国和中国3国）模式，主要包括四个发展层面，一是东盟自由贸易区的发展(10)¹⁾，二是东盟与日本、东盟与韩国、东盟与中国之间的合作(10+1)，三是日本、韩国与中国之间的合作(3)，四是东盟与日本、韩国和中国之间的合作(10+3)²⁾。在这个模式中，东北亚的合作属于次区域的合作范畴，主要涉及中、日、韩三国，与朝鲜、蒙古和俄罗斯具有密切关系。

1. 东北亚的多领域合作

东北亚区域经济合作构想始于20世纪80年代末、90年代初，由于各种制约因素的影响，目前虽然落后于世界其他地区，但当前东北亚区域经济合作已经在诸多领域内取得一定进展。

1) 图们江流域地区国际合作取得突破

图们江地区地处东北亚区域的中心部位，有众多天然良港和丰富的自然和人力资源，对朝鲜半

1) 东盟建立之初只有印尼、马来西亚、菲律宾、泰国和新加坡五个国家，1984年文莱加入，成为六个老成员国。此后，1995年越南加入、1997年老挝和缅甸加入、1999年柬埔寨加入，东盟最终发展到十个国家。

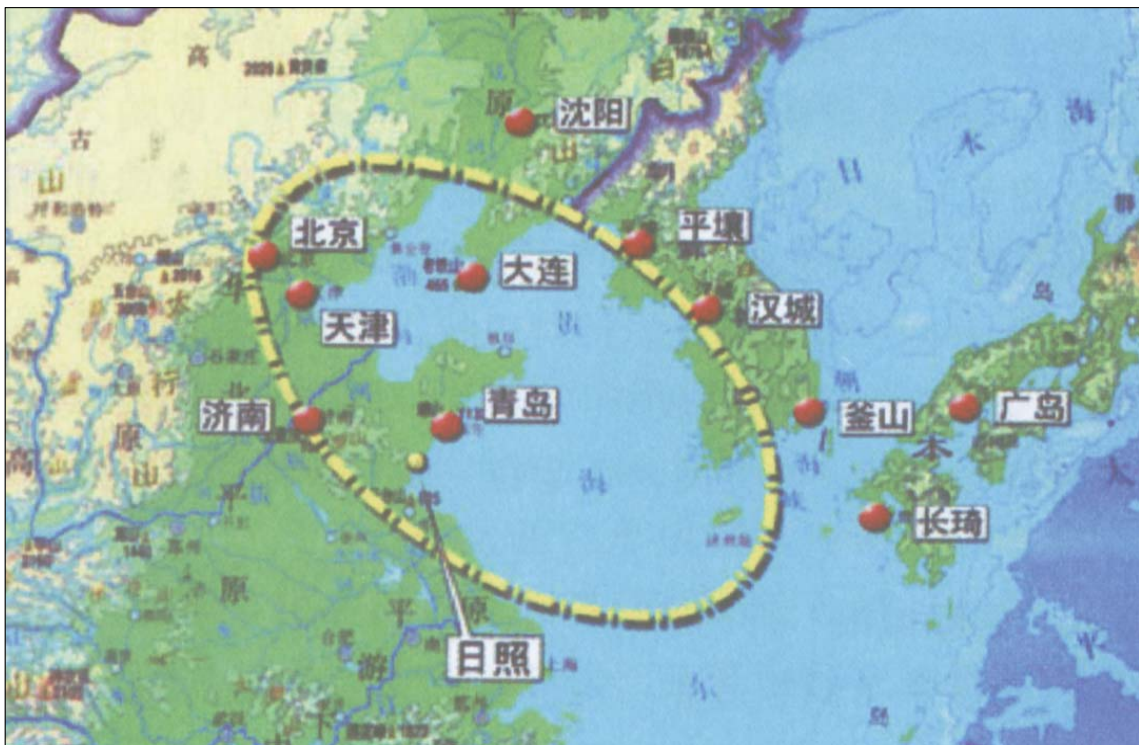
这个模式的雏形是马来西亚总理马哈蒂尔在1990年提出的建立包括东盟和中、日、韩在内的东亚经济核 1 东盟建立之初只有印尼、马来西亚、菲律宾、泰国和新加坡五个国家，1984年文莱加入，成为六个老成员国。此后，1995年越南加入、1997年老挝和缅甸加入、1999年柬埔寨加入，东盟最终发展到十个国家。

2) 这个模式的雏形是马来西亚总理马哈蒂尔在1990年提出的建立包括东盟和中、日、韩在内的东亚经济核心论坛的设想。1997年东亚金融危机的爆发，东盟国家在危机的打击下，向亚洲北部的日本、韩国和中国求助，导致了“10+3”机制被提上日程。1997年12月15日，东盟和中日韩三国领导人（当时是“9+3”）在马来西亚首都吉隆坡举行第一次非正式会议，就东亚合作的有关问题达成许多共识。紧接着，在1998年12月16日于越南首都河内召开了第二次会议，1999年11月28日于菲律宾首都马尼拉召开了第三次会议，2000年11月24日于新加坡召开了第四次会议，分别就东亚合作的问题进行了磋商。在这个过程中，具有重要意义的一个事件是2000年5月在泰国清迈举行的东盟“10+3”财政部长会议上签署的“清迈协定”(Chiang Mai Initiative)，该协定是一个通过双边谈判达成的地区性合作协议，对“10+3”机制起了直接的推动作用。到2002年10月东盟论坛会议期间，中国-东盟自由贸易区的建立以及中、日、韩三国自由贸易区计划的提出，则标志着东亚地区主义进一步凸显，“东亚已经不再只是一个单纯的地理概念，而越来越成为全球经济和世界政治中的一个地区”。

岛、俄罗斯远东与西伯利亚地区、中国的东北华北地区、蒙古和日本以及美国西海岸形成辐射。图们江地区这种特殊的区域位置，使这里的国际合作开发成为东北亚区域经济的核⼼。1991年10月，UNDP在联合国总部宣布，将协助开发，计划20年时间，投资300亿美元，在中、朝、俄三国相连的图们江三角州地区，兴建一个多国经济技术合作开发区，使之成为东北亚庞大工业发展计划相联系的全球贸易和物流中心。1992年，中国、朝鲜、俄罗斯、韩国和蒙古五国政府正式签定图们江地区开发项目合作协议。1995年12月图们江地区开发当事国和东北亚有关国家签署了两个协议和一个备忘录，自此图们江地区开发和国际合作进入了实质性阶段，此后每年协议国都召开一次例会并解决一些实际问题。各当事国都加大了自我开发的投入和力度，其中中国在10年时间里投入了近60亿元人民币，大大改善了当地的投资环境。同时各方经贸洽谈会此起彼伏，使这一地区成为了推动整个东北亚地区经济合作的重要极点。

2) 环黄渤海地区的经济合作渐入佳境

近年来中日韩之间的贸易、投资以及技术、劳务等合作有了长足的发展，相互间联系越来越频繁，合作越来越紧密。韩国在中国环渤海地区的投资占其对华投资的80%左右。辽东半岛成了日本对华投资的重心地区。环黄渤海地区有望率先成为东北亚区域经济合作中的一个紧密型次区域经济合作区。



<图 2>

3) 区域内双边贸易突飞猛进

由于多重因素的影响，东北亚多边合作的整体性机制很难在短期内达成，但是这并没有妨碍区域内双边经济合作的快速发展。亚洲经济危机之后，中国日益成为新的贸易增长中心，传统的以美日为中心的贸易格局开始发生转变。而随着中国加入世贸组织，进一步扩大对外开放，降低关税和非关税贸易壁垒，在整个经济领域内的辐射作用更加凸显。2002年亚洲各主要国家和地区对中国出口急剧增加，2003年1-11月，韩国主要贸易伙伴前3位国家和地区分别是：美国(533.61亿美元，同比增长5.1%)、中国(511.77亿美元，同比增长38.5%)和日本(482.56亿美元，同比增长18.6%)。³⁾ 2003年日本已连续10年成为中国的最大贸易伙伴，而中国已成为日本的第二大贸易伙伴。2004年1月份日本出口增长了11.3%，进口增长0.8%，与2003年同期相比，日本全球贸易顺差增加了近5倍，达5070亿日元(47亿美元)，而一年前这一数字仅为1030亿日元。同期中国市场吸收的日本产品总值增长了33.8%，而一直以来都是日本最大贸易伙伴的美国与日本的贸易下降了5.4%。以上数据表明，在东北亚地区双边经济合作取得了令人瞩目的成绩。

4) 中日韩金融安全合作顺利进行

1999年东盟10国与中、日、韩3国的财长在泰国清迈举行会议，决定在“10+3”的框架下建立双边货币互换机制，并在此机制下建立地区资本流动监控体系，以增强东亚抵御金融危机的能力。2001年7月，日本与韩国签订了双边调汇协定，日本与韩国可进行美元-韩元互换交易的金额共70亿美元。中日之间于2002年3月28日签署了货币互换协议，日元和人民币首次成为提供货币的对象。2002年6月24日，中国人民银行与韩国银行在北京也签署了货币互换协议。根据协议，中国人民银行及韩国银行可在必要时向对方提供相当于20亿美元的资金，作为对国际金融机构援助资金的补充，支持对方解决国际收支问题和维护金融稳定。从这种意义上来看，三国分别建立的外汇通融的安全保障体系，对稳定地区内金融秩序、防备亚洲货币再遭攻击具有十分重要的作用。

5) 能源、环境合作方兴未艾

2003年7月，中、俄、韩三方达成协议，准备联手打造一条天然气管道，起点为俄西伯利亚东部的克维克金油田，直达中国满洲里，随后分作两路，一路通往大连，然后通过海底燃气管道直通韩国，一路直贯中国东北三省通往中国华北五省二市。2004年3月，俄罗斯第二大石油开采公司尤科斯公司同俄罗斯铁路运输公司签署联合向中国运输石油的协定，表示将通过铁路运输增加对中国的石油出口。2002年5月，《联合国防治荒漠化公约》秘书处、联合国亚太经社理事会及《联合国防治荒漠化公约》中国执委会秘书处联合在北京召开了“东北亚沙尘暴防治合作项目国家咨询会”，东北亚各国达成了广泛共识，同意建立沙尘暴共同监测网络，并就建立国际防治荒漠化

3) 商务部2004-01-13 <http://www1.cei.gov.cn>

合作机制提出了许多建议。在治理大气污染领域，利用1998年4月由中国、日本、韩国、蒙古、俄罗斯等10个国家共同建立的东亚酸雨监控网络(EANET)，对东亚地区的酸雨状况进行监控。同时有关专家正着手研究如何提高亚洲东北部国家火力电厂除尘系统效率和改善燃煤电厂的管理。在此基础上，专家们就东北亚地区的电厂减污工作，向联合国亚太经社理事会提出国际合作项目，形成在这一领域合作的区域合作框架。中日之间的环境开发示范城市构想就是其中的组成部分。

2. 东北亚区域合作具有广阔前景

东北亚各国经济具有较强的互补性，相互间的合作空间和潜力很大。加强东北亚区域经济合作，既是各国经济发展的内在需要和主观愿望，也是世界经济发展的必然趋势。

1) 东北亚各国经济发展具有明显梯次性，有利于经济结构调整和产业重组。

日本是该区域内最发达的国家，经济技术水平较高；韩国是东北亚地区重要的发达国家，在世界市场中占据相当份额；俄罗斯实力雄厚，资源丰富，经济发展的潜力巨大；中国是一个发展中的大国，发展空间大，具有较强的经济活力；蒙古、朝鲜是低收入发展中国家。由于区域内各国经济发展水平和产业结构具有明显的差异性，国家之间发展的重点有所区别，不同经济领域的相互竞争将会由于比较优势不同而会有所缓解，合作的领域和空间十分广阔。

2) 东北亚各国地理环境具有明显差异性，有利于优势互补。

日本是一个岛国，韩国和朝鲜是半岛。日本和韩国资源比较缺乏，但有雄厚的资金和丰富的技术储备。朝鲜总体上也处于资源相对匮乏情况，同时更缺乏资金和技术。俄罗斯和蒙古是资源大国，但缺乏足够的发展资金和技术，蒙古表现得更为突出。中国具有一个巨大市场。这些差异能够促使各国之间要素高效率流动，低收入国家实现高起点的跨越式发展。

3) 东北亚各国合作积极性很高

中日韩等国相继成立了相应的东北亚经济研究机构或研究中心，并通过各种不同的方式研究和探索东北亚经济贸易合作的途径。我国在20世纪80—90年代，陆续成立了一批东北亚研究机构。自20世纪90年代以来，各国分别举办了一系列东北亚区域经济合作研究活动。同时，东北亚区域经济合作研究的领域正在逐步拓展，涉及内容很宽，包括金融合作、贸易与服务便利化合作、IT产业合作、基础设施开发合作、能源安全合作、资本与劳动力资源合作等。近几年的研究中，更为实质性的内容重点体现在：建立东北亚能源安全供给体制、设立东北亚开发银行、完善东北亚运输走廊、推进东北亚自由贸易区建设等。

3. 积极推进东北亚区域合作

推进东北亚区域经济合作，应当尊重各国人民合作意愿，努力形成区域合作的有效机制。

1) 积极引导民间机构交流与合作并有效发挥推动作用

一是要加强研究机构之间的合作交流，不断提出新的合作思路；二是要积极推进旅游发展，通过人员往来和交流增强了解与合作愿望；三是要鼓励民间企业投资合作，推动政府间交流；四是要逐步加强地方政府之间的合作联系，推动高层互动。目前，各国民间研究机构积极开展合作研究和探讨，一些专家学者已经提出了建立东北亚经济共同体的思路，并提出了一系列有效的建议和思路，一些重要思路已经在实施进程中。

2) 创造条件建设东北亚自由贸易区

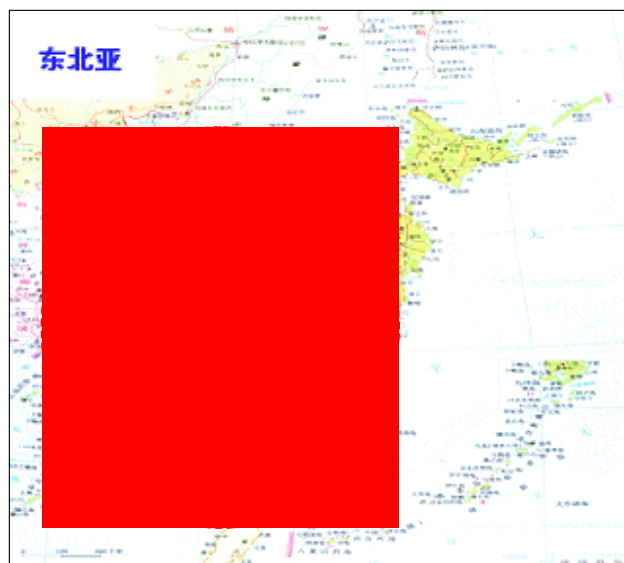
各国政府应共同努力，在法律法规、人员往来、协商机制以及贸易纠纷申诉和调解机制等方面，切实采取有效措施加强合作，改善贸易环境，促进贸易便利。一是提高法律法规的透明度，加强信息沟通。政府机构应充分交流与贸易有关的法律法规和执行程序，并建立相关电子信息库，实行定期的信息和工作交流，努力实现信息共享。二是建立和加强政府间的贸易协调机制。在各自国内成立贸易争端预警机制，减少突发事件对正常双边贸易关系的不利影响。同时建立贸易促进磋商机制，通过定期对话，了解各国贸易关系中存在的问题，并向政府及相关社会机构提出政策建议，以减少不必要的贸易摩擦。三是完善检验检疫协调机制。四是加强海关合作。采取积极措施，逐步做到：关税政策协调、透明和非歧视，非关税措施简化、透明和非歧视，海关通关制度协调和简化。同时，加强海关廉政，促进电子海关的发展和海关间数字共享。五是商务人员往来提供便利。

推进东北亚区域经济合作是一个长期的过程，需要各国之间的真诚合作和努力。随着东北亚经济合作区域的形成和发展，世界经济发展格局将会发生重大变化，中国在世界经济发展中将会扮演更加重要的角色。

IV. 中日韩友好城市发展战略

东北亚地区的经济合作与东盟、亚太经合组织等区域合作的一个很大不同，主要是以实用主义的合作代替制度化的规则，用比较松散的合作方式将各国之间的共同点汇集起来，撇开分歧和矛盾，培养和创造相互信任，缓解或消除紧张关系。其主要合作模式包括跨国公司投资、学术性和商务性的论坛及地方政府之间的交流等。其中，中日韩地方政府交流大会，是中日韩三国负责协调工作的机构，自1999年起由中国人民对外友好协会及国际友好城市联合会、日本地方自治体国际化协会、韩国地方自治团体国际化财团轮流在三国首都主办，对于地方经济发展和东北亚区域合作起到了积极的推动作用。实践证明，这种以地方合作推动国家合作、以民间交流推动政府交流、以项目合作推动制度建设的模式，是符合东北亚地区特殊政治经济形势的务实而有效的做法，应该在战略上予以肯定。

1. 中日韩友好城市发展的地缘战略



<图 3>

中国、朝鲜、韩国、日本环日本海形成明显东北亚经济圈，并与俄罗斯远东地区相连接，形成亚欧经济节点地区。除环日本海各国港口贸易之外，向南与中国沿海连接，辐射中国繁荣的腹地，向北经过中俄经贸大通道连接欧洲。这种独特的地理环境，使得东北亚经济圈越来越在世界多边贸易格局中显现出来。中国、日本、韩国三大亚洲经济较强的国家集中在一起，形成东北亚繁荣的轴心地带。随着中国经济的持续繁荣和增长，这种轴心地带的作用日益明显。

尽管由中日韩等国组成的东北亚经济圈尚未形成真正意义上的合作框架，但地缘优势所带来的东北亚经济圈合作框架及其产生的利益依然是令人鼓舞和值得期待的。地缘战略的新框架也为中日韩友好城市发展建立了新的坐标，为中日韩发展提出新的课题。

2. 中日韩友好城市发展的经济战略

在当前经济全球化趋势的推动下，世界各国经济都已紧密结合为一体，国际经济合作已成为国民经济运转的基本形态。目前，东北亚区域一体化的合作正由经济领域逐步向政治安全领域溢出，在共同发展经济的目标下，在经济活动结合日益紧密、经济合作不断深化的过程中，东北亚地区各种矛盾将逐步得到缓解，使政治上的对立、抵触、敌意让位于经济上的交流、合作、融合。建立在共同利益基础上的新安全观正在区域内各国逐步形成，能否以区域经济带动政治，从而建构一个全面的东北亚国际关系发展架构，将成为未来该地区发展能否充满活力的关键。

可以期待的是，东北亚区域经济以其活跃的态势和巨大的发展潜力，将这一地区凝聚在一起。正如欧洲的经济合作经历了由煤钢联盟到欧共体，又到欧洲联盟，从西欧逐渐扩展到南欧和东欧一样，东北亚地区的经济合作也将经历一个从小到大的过程。实现本地区经济一体化，促进各国的共同繁荣，将对维护本地区、亚太地区乃至整个世界的和平与安全有重要意义。

3. 中日韩友好城市发展的文化战略

把文化提到战略高度来思考的原因，不仅仅因为文化差异的影响越来越严重地干扰着国家间的关系，导致当前出现的一系列问题，另一个更重要的原因，就是恰恰可以通过文化战略的实施导入良性发展的局面。

一是必须面对历史。文化是历史的厚重积淀。正确的面对历史，就是要以史为鉴，吸取教训，明辨是非，要始终坚持和平、友善的大原则发展地区及国家关系。

二是必须面对民族。民族各有差异，但绝无优劣之分。面对民族，就是要在国际关系中尊重别的民族的习俗、信仰和文化，善待和理解别的民族，并由此赢得别人的尊重。

三是必须面对差异。差异是世界多样性的根本特质，正是文化的差异性造就了丰富多彩的生活，创造了多元的社会。面对差异，要承认差异，尊重差异，求同存异，通过沟通与交流，最大限度地寻求共识。

四是必须面对实际。面对实际就是要从具体的实际生活入手，从每一件具体的事情开始，寻求沟通，寻找差距，在认识和解决实际问题中促进文化的融合与和谐，增进不同文化间的理解与信任。

五是必须面对发展。面对发展就是要以发展的眼光来看待文化，要积极探索文化发展的道路，要积极借鉴先进文化的思想和内涵，要共同努力向促进和平与繁荣的新文化方向发展。

六是必须面对未来。面对未来就是要有对未来负责的态度，就是要有高瞻远瞩的视野，要有海纳百川的胸怀，要从大局出发树立正确的文化观。

중국 도시발전 전략과 지역협력

리우진화 (북경국제도시발전연구원 연구원)

I. 경제의 세계화와 중국 도시 발전

경제의 세계화는 현대 국제경제의 주요 특징이자 흐름으로서, 경제 활동이 국경을 넘어 전개되고 대외무역, 자본이동, 기술이전, 서비스 제공을 통해 세계적 범위에서 상호 의존하고 연계되는 유기적 경제 통합체의 형성과정을 가리킨다. 경제의 세계화의 가장 뚜렷한 양상은 과거 국가, 민족, 정부 등을 기준으로 나뉘어졌던 경제체들이 시장경제 방식으로 재통합 및 배치되었다는 것이다. 한편에서는 세계적 범위에서의 분업, 교류, 협력, 경쟁이 강화되고 다른 한편에서는 투자 자유화와 무역 글로벌화로 인해 경제 활동에 있어 국경의 개념이 점차 약화되고 도시가 전면으로 부상하여 21세기 국제 경쟁 및 협력의 기본 단위가 되었다. 도시 및 도시군간의 분업, 협력 및 경쟁이 21세기 세계 경제 및 정치 구도를 결정하게 될 것이다.

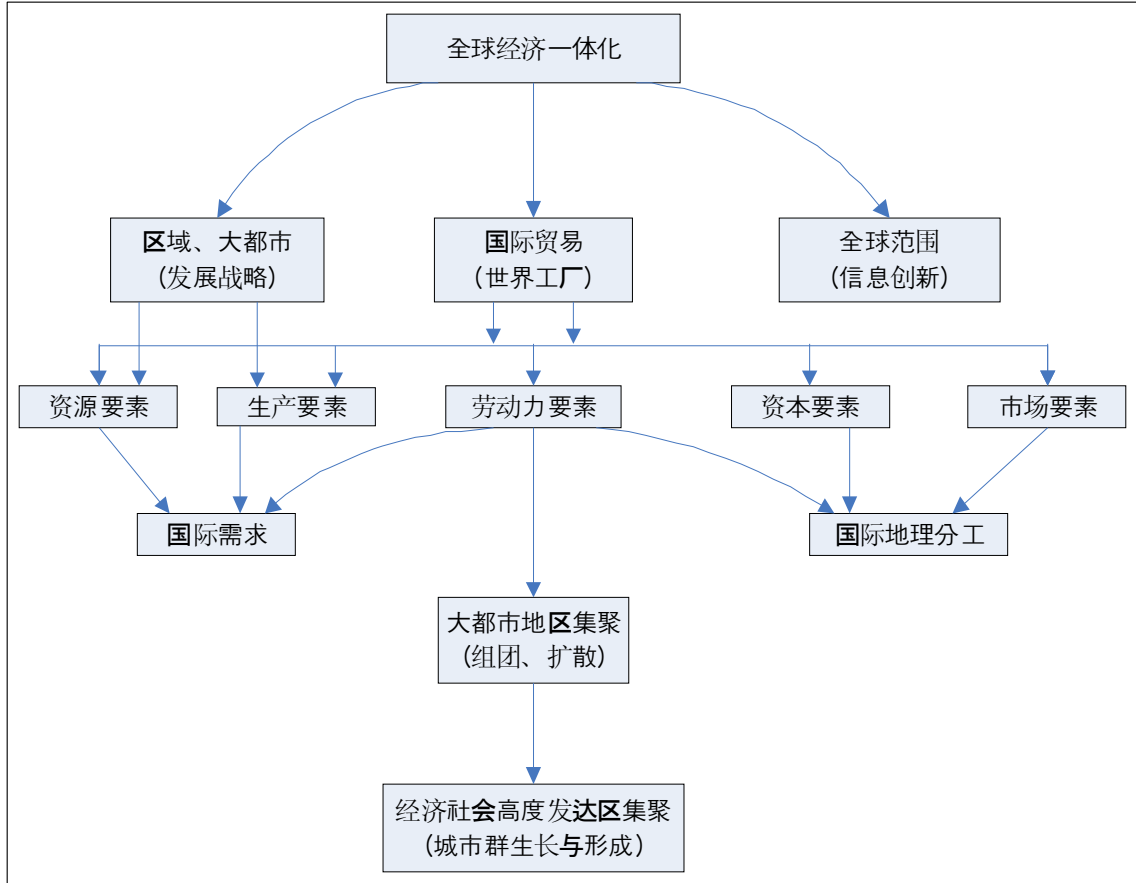
1. 경제의 세계화가 도시 발전에 미친 영향

1) 글로벌 도시체제의 형성

국제무역의 확대, 국제 노동의 지역간 분업이라는 새로운 구도의 형성, 다국적기업의 세계 진출로 인해 도시가 세계경제에서 담당하는 역할 또한 상호 연계가 광범위해짐에 따라 더욱 중요해졌고, 도시간 경제네트워크가 세계경제 흐름을 주도함으로써 일부 세계적 중심도시(Node-city)들이 공간권력에 있어 국가를 넘어서는 실체로 부상했으며 세계 도시체제에 있어 세계도시, 지역적 세계도시, 국가 레벨의 도시, 지역 레벨의 도시 및 지방 레벨의 도시 등 새로운 등급체제가 형성되었다.

2) 활력으로 가득한 대도시 연결권(도시군)

지역경제는 불균형상태에서 균형상태로 나아가는 과정에 있다. 역내 경제 발전수준의 지속적인 향상, 중심도시, 부(副)중심도시 및 소도시간 연계의 긴밀화, 인적 흐름, 정보흐름 및 물류의 대량화에 힘입어 이들 도시가 하나의 통합체가 됨에 따라 도시간 상호 연계나 의존도가 전에 없이 강화되어 점차 외부 지역과 대별되는 도시연합체인 도시군이 형성되었고, 1970년대 이후부터 이들 도시군이 점차 한 국가나 지역의 사회 경제 발전 수준을 가늠하는 중요한 척도가 되었다.



<그림 1> 경제의 세계화와 도시군 성장 관계도

3) 종주도시(Primate City)가 세계경제 주도

정보화시대가 도래함에 따라 출현한 세계적 범위의 경제질서 재편으로 인해 경제와 관련된 새로운 공간구조 뿐 아니라 새로운 권력구조가 형성됨으로써 전 세계 경제체의 다차원화가 나타났으며 국제통화기금(IMF), 세계무역기구(WTO), 세계은행(IBRD), 북미자유무역지대(NAFTA), 유럽연합(EU) 등과 같은 글로벌 경제기구나 다국적 경제기구가 출현했다. 이들 경제기구의 소재지(도시지역)들은 세계경제에서 중요한 역할을 담당하고 있고, 해당 도시 사회의 특징이 형성되는 과정에서 실제로 국가의 역할을 조금씩 약화시킴으로써 국가 권력의 공동화를 가져오고 있다. 일부 도시 종주성(Urban Primacy)이 매우 높은 국가나 지역에서는 종주도시가 해당 국가나 지역의 경제 사회 발전에 영향을 미치고 점차 주도적 역할을 해나가는 현상이 나타나고 있다.

4) 다극적·다차원적 세계도시네트워크의 형성

산업화 사회에서 도시 규모가 해당 도시 성장잠재력을 결정하고, 더 나아가 해당 도시의 세계 중심지 등급체제에서의 지위를 결정한다. 그러나, 정보화 사회에서는 도시의 성장잠재력이 단순히 해당 도시의 규모가 아니라 세계 여타 도시와의 상호작용 및 협력 정도에 따라 결정된다. 인터넷을 통해 지식과 기술을 공유하는 과정을 통해 다극적이고 다차원적인 세계 도시네트워크가 형성될 것이다.

요컨대, 정보경제 환경 하에서 경제활동의 전 세계적인 확산과 세계경제 통합으로 인해 주요 도시의 기능이 강화되면서 세계도시(global cities)라는 새로운 도시유형이 생성됨과 동시에 다른 한편에서는 네트워크도시시스템(network city system)과 첨단도시시스템(frontier urban system)이 구축되었다. 도시화가 가속화됨에 따라 인류의 경제 사회 생활에서 도시가 점차 주도적 역할을 하게 되고 정보사회화의 추진과 다국적기업의 개입에 따라 새로운 지역 간 노동분업과정에서 도시가 중요한 역할을 맡게 되었다. 일부 도시는 허브(hub)이자 ‘정보센터’로서의 지위를 가지고 있어 향후 국제적 혹은 세계적 도시로 발돋움하여 미래 세계 경제활동을 조절 및 통제하게 될 것이고, 다른 도시들은 이들 도시와의 상호작용을 통해 세계 경제 발전과정에서 나름대로의 역할을 하게 될 것이다.

2. 세계화 흐름 하에서의 중국 도시 발전

세계적인 경제 통합 추세로 인해, 시장경제체제로의 전환과정에서 중국 도시 발전에 다음과 같은 흐름이 나타날 것이다.

1) 도시화의 가속화와 새로운 도시의 출현

선진국의 새로운 산업구조 조정으로 인해 중국이 전통적 제조업의 수용국가가 됨에 따라 단기간 내에 산업화를 완료하면서 절대다수의 지역이 산업화 사회로 접어들 것이고, 중국의 도시와 농촌의 공간구조에 변화가 나타나 도시화 과정이 크게 가속화될 것이다. 도시 수가 늘어남에 따라 중국의 도시체제가 새로운 발전단계로 진입하고 도시 기능이 더욱 다양화하며 도시네트워크가 더욱 복잡해지고 도시간 경제적 연계가 더욱 긴밀해질 것이다.

<표 1>

규모		1980	1985	1990	1998	2004
특대도시	도시 수(개)	15	22	31	37	49
	인구(만명)	3,509	4,747.2		7,973.1	11,655.8
대도시	도시 수(개)	28	30	28	48	78
	인구(만명)	2,220	2,191.8	1,899.6	3,349.9	5,113.9
중도시	도시 수(개)	70	94	119	205	213
	인구(만명)	2,111.5	2,899.2	3,703	6,160.9	6,489.7
소도시	도시 수(개)	108	178	289	378	320
	인구(만명)	1,193.6	1,987.7	3,165.6	4,450	3,976.4
합계	도시 수(개)	223	324	467	668	660
	인구(만명)	9,035	12,400	15,028.4	21,928.9	27,229.8

자료 : 야오스모우(姚士謀) 외, 『중국도시군(Version 3)』, 중국과학기술출판사, 2006년 12월

2) 대도시의 빠른 발전과 대도시 연결권(도시군)의 형성

중국은 국토가 넓고 지역간 경제 사회 발전 격차가 커서 미래 발전 잠재력이 동일한 시기에 발휘되기 힘들다. 따라서 향후 상당 기간 동안 지역간 발전 격차가 존재할 것이고, 이러한 격차가 확대될 것이다. 그 결과, 중국 동부 연해지역의 경우, 도시가 발전할 것이고 국제적인 기능을 하는 일부 특대도시(mega city)는 더 빠른 발전을 거듭할 것이다. 이들 대도시를 중심으로 하여 요녕성 중남부 대도시연결권, 경진당(北京-天津-唐山)대도시연결권, 양자강델타 대도시연결권 및 주장델타 대도시연결권 등 방대한 인구를 보유한 대도시권(Metropolitan Interlocking Region)이 출현할 것이다.

3) 교외지역과 도심지역의 공동 발전

중국은 인구가 많은 반면 주거면적이 적어 산업화 추진에 따른 인구의 도시 집중이 계속될 것이고 도시 인구밀도가 향후 상당 기간 동안 상승할 것이다. 그러나, 정보화 사회로 접어든 이후 정보혁명이 도시 공간을 분산시키고 도시 주변부가 빠르게 성장함에 따라 대도시 연결권과 대도시권이 빠르게 발전해왔다. 도시의 이러한 ‘대집중 소분산(大集中小分散)’형 지역발전구도는 ‘농촌의 도시화’와 ‘도시의 교외화’ 현상을 하나로 통합시키면서 도시와 농촌의 공동 발전을 이룰 것이다.

<표 2> 중국 연해지역과 내륙지역의 도시화 수준 비교

지역	주요 도시		지역별 도시 특징		도시화 수준	
	전국적 대도시	주요 도시 (중대형도시)	특징	도시수	대도시 지역 (%)	성(省)지역 (%)
① 연해지역 A. 양자강델타	상해 남경 항주	소주, 영파, 무석, 상주, 남동, 양주	도시밀집, 대중도시간 거리 짧음, 도시연계권 발달	43	상해시 77.4	50~60
B. 경진당지역	북경 천진	당산, 장가구, 승덕, 보정	특대도시의 빠른 확대, 도시간 거리 짧음	13	61~71	55~64
C. 요녕성지역	심양 대련	안산, 무순, 본계, 영구, 금주	도시 밀집, 도시의 확대	24	64~70	55~61
D. 주강델타	홍콩 광주 심천	주해, 강문, 중산, 불산, 마카오	도시 밀집, 도시간 거리 짧음, 도시간연계권 발달	18	65~72	56~65
② 내륙지역 A. 사천성지역	중경 성도	내강, 의빈, 도구, 남충	도시밀집, 도시화 과정에 있음	28	성도시 62 중경시 54	45~48 46~50
B. 신강(新疆)		우루무치, 석하자, 하밀	도시 분산, 규모 작음	19	48	35

자료 : 중국통계연감(1998, 2002, 2004)

4) 국제도시의 글로벌도시체제로의 편입

중국은 대국(大國)이므로 중국경제가 국제적인 지역간 노동분업에 완전히 의존하지 않고 상대적으로 독립된 시스템을 유지할 것이다. 즉, 중국은 국제경제 사이클에 참여할 뿐 아니라 국제경제 사이클에서 점차 중요한 지위를 점할 필요가 있고 또 그렇게 될 수 있다는 것이다. 정보혁명으로 인해 중국 내 국제도시의 형성과 발전에 새로운 기회가 마련되었기 때문에 중국은 후발주자로서의 장점을 발휘하고 일부 기술적 우위를 선점하여 자체적인 기술혁신 시스템을 구축함으로써 새로운 산업의 발전을 선도하고 새로운 도시네트워크를 구축할 수 있다. 중국은 국제도시와 자체 혁신 중심도시를 세우고 조속한 시일 내에 이들 도시가 중국과 글로벌 경제간의 새로운 연결고리가 되어 중국 내 각급 도시들을 새로운 도시네트워크에 편입시키는 역할을 하도록 해야 한다.

<표 3> 중국 내 15개 부성급(副省級) 도시의 발전목표 및 주요 정책

도시	전략적 목표	주요 정책
하문	·중심도시 건설을 통해 대만해협 서쪽의 선진제조업, 해운물류, 관광 및 무역, 교육 문화, 對대만 교류 및 협력의 플랫폼으로 성장	·산업 우선 발전전략을 견지하고 3차 산업을 적극 육성하며, 1차 산업의 발전을 중시하고 구조조정과 산업고도화를 실현한다. 4대 시스템을 구축하여 3대 조화로운 발전목표를 실현한다.
심양	·선진적 사상으로 선진발전을 이루어 요녕성 내 도시 중 가장 먼저 동부연해 발달지역에 진입	·산업 발전과 환경보호를 중시하여 '혁신의 해'행사를 중심으로 체제혁신과 산업고도화를 이루어 전체 도시의 조화로운 발전을 실현한다.
광주	·'경제의 중심지, 국제화된 도시, 창업의 본고장, 문화도시, 친환경도시, 조화로운 사회'로 발전	·시민이 잘 살고 부강한 도시, 과학기술도시, 법치도시를 건설하고, 지속가능한 발전 전략 하에 자체혁신을 강화하고 경제 구조 고도화를 통해 성장방식을 전환하고 도시지역의 기능을 향상시킨다.
심천	·조화로운 심천·고효율 심천 건설, 국제적 도시, 혁신형 도시 건설	·자체 혁신과 순환경제 실현을 주요 전략으로 함.
제남	·성정부 소재지로서의 우위를 살려 경제 발전을 추진	·제11회 전국대전 개최를 계기로 '4대 관계'의 조화를 이루고, '4대 주요 목표' 하에 '4대 전략'을 추진하여 '4대 조화로운 발전'을 이룬다.
대련	·항만/해운산업, 공업 및 과학기술을 육성하여 시민이 잘사는 도시 건설, 국제 해운 및 신흥산업의 중심지로 성장, 신농촌 건설에 주력	·경제구조 조정, 경제성장방식 전환, 자원절약과 환경보호에 주력, 개혁개방과 자체혁신 가속화, 민생문제 해결과 조화로운 도시 건설을 위해 노력
장춘	·조화로운 사회 건설	·발전방식 혁신을 통해 자원절약과 환경보호를 강화하고, 독자적 혁신능력과 산업 경쟁력을 강화하여 조화로운 사회를 건설하고 민생문제 해결에 주력한다.
남경	·5대 중심지(양자강델타지역 선진제조업중심지, 현대 서비스업중심지, 양자강 국제 해운/물류중심지, 국내과학기술중심지, 동부 지역 도시 환경의 중심지)로 성장	·'조화롭게 발전하는 남경'을 건설하고 '양자강을 넘어서는 광역 발전전략'추진에 박차를 가하여 '5대 중심지'로 발전해나간다.
청도	·'3대 분야 선두 달성'을 목표로 새로운 성장 실현	·경제구조 조정과 성장방식 전환에 주력하여 자원절약과 환경 보호를 이룬다.
서안	·'Human 서안, Dynamic 서안, Harmony 서안' 건설을 통해 국제화 현대화를 이루어 깨끗하고 친환경적이며 푸르고 문명화된 도시 건설	·경제구조 조정과 성장방식 전환을 이루고 산업클러스터를 육성하며 신농촌건설 정책을 착실히 추진하고 도시기반시설을 확충한다.
하얼빈	·기업 경영, 주민 생활, 개인 발전에 좋은 현대적이고 문명화된 도시를 건설하고 선진 제조업, 현대 농업 및 서비스업이 발달한 새로운 산업의 중심지로 건설	·경제구조 고도화와 생산방식 전환을 주축으로 하여 개혁개방과 자체혁신을 추진하고 자원절약과 환경보호를 강화하며 경제, 정치, 문화, 사회의 조화로운 발전을 실현한다.
무한	·'혁신적이고 조화로운 무한'을 건설하여 중부지역 발전 선도	·자체혁신을 추진하여 경쟁력을 강화하고 주민생활에 관심을 가지고 주민에게 다가가는 행정을 실현하며 도시와 농촌의 발전을 동시에 추진하여 종합경쟁력을 강화한다.
항주	·'조화롭게 발전하는 항주'를 건설하여 '질 좋은 생활을 영위하는 도시' 구축	·'5대 전략'을 실시하여 '조화로운 기업경영'을 이끌고 '7대 문제'를 해결하여 '경쟁력 있는 명품도시'로 거듭난다.
성도	·과학적으로 발전하여 조화로운 성도 건설	·도농통합을 핵심으로 하여 종합발전을 추진하고 '4위일체(四位一體)'의 과학적인 발전전략을 추진한다.
영파	·현대화된 국제 항만도시, 국내 자원투자가 집중되는 도시, 세계 일류 심수 허브항만 및 화동지역 현대 물류중심지로 발전	·'6대 연계전략'을 실시하고 '평안한 영파'건설전략을 추진하여 문화의 중심지이자 법치도시로 발전하고 다양한 분야의 발전을 통해 '6대 향상(六大提升)'을 이룬다.

II. 지역경제 통합은 세계화의 필연적 선택

지역경제 통합(Regional Economic Integration)이란 지리적으로 인접한, 2개 혹은 2개 이상의 국가간에 추진되는 특정 형태의 경제협력이나 이들 국가가 창설한 경제기구를 가리키는 것으로, 1990년대 이후 세계화에 수반하여 나타난 이후 새로운 발전단계로 접어들었다. 통계에 따르면, 2001년 말 현재 170개의 지역경제통합협정이 WTO에 등록되었고, 현재 55%-60%에 달하는 국제무역이 동일 무역그룹 내에서 이루어지고 있다. 이로 볼 때, 경제의 세계화가 날로 확대되는 상황 하에서 지역경제 통합 또한 현재 세계경제 발전의 주요 특징 중의 하나이고, 세계화와 지역화가 상호 촉진작용을 하며 세계 경제의 발전을 주도하고 있다는 것을 알 수 있다.

1. 지역경제 통합의 필연성

지역경제 통합은 결코 우연한 현상이 아니라 객관적 토대와 필연성을 가지고 있다.

1) 생산력 증대와 국가간 국제분업 확대

2차 대전 후의 새로운 기술환경 하에서 각국간의 분업과 상호의존이 날로 확대되고 생산의 사회화와 국제화 수준이 향상되어 각국의 생산, 유통 및 경제활동이 국경을 넘어 전개되는 상황이 많아졌고 다국적기업이 빠르게 발전했으며 국제무역방식이 다양화되어 국제경쟁과 협력이 갈수록 지역화되는 양상을 띠게 되었다. 이에 경제의 국제화를 가로막는 시장 및 제도적 장애물을 제거해야 할 필요성이 대두되었다. 전 세계적으로 많은 국가들이 시장경제 체제만이 자국 경제 발전을 가속화하고 경제운영효율과 국제경쟁력을 향상시킬 수 있는 길임을 경험을 통해 깨닫게 되었고, 개혁을 통해 상품, 생산요소, 자본 및 기술의 국가간 이동을 막는 경제제도적 장애물을 제거하며 지역경제 통합을 이루었다.

2) 세계경제 발전 수준의 불균형

불균형 발전은 세계경제의 기본 법칙이다. 선진 자본주의 국가간, 선진국가와 개발도상국간 그리고 개발도상국간의 발전속도, 발전수준 및 경제력의 차이로 인해 경제 무역에 관한 모든 세계적 제도에는 태생적 한계가 있기 마련이고, 제도를 시행하는 데 있어 지난한 협상과 조율과정을 거치게 된다. 이렇듯 WTO라는 다자무역체제 자체가 가지는 한계성과 최근 다자무역협상의 어려움 등이 대두되자 지역경제 통합의 움직임이 나타났다. WTO 다자간 무역협상의 전망이 불투명해지자 양자무역협정 및 지역무역협정이 체결될 수 있는 여지와 기회가 마련되었고 글로벌 경쟁 참여 시 선택할 수 있는 새로운 방식이 나타났다. 또한 지역경

제 통합기구의 경우 회원국들이 지리적으로 인접하고 사회 및 정치제도가 유사하며 생산력의 발전 수준이 비슷하고 유사한 문화 및 역사적 배경을 지니고 있으므로 경제협력을 추진할 수 있는 많은 장점을 갖추고 있다.

3) 지정학적 질서 유지와 경제안보

세계화의 흐름 속에서 각국은 자국의 시장 주도자적 지위를 공고히 하는 것 외에 지역경제동맹을 통한 지정학적 질서 유지와 경제 안보 수호에도 중요한 의미를 두고 있다. 첫째, 정치적 우호관계 구축을 통해 갈등을 완화하고 지역정세 안정을 도모한다. IBRD의 연구결과에 따르면 지역무역협정은 무역을 촉진할 뿐 아니라 정치적 갈등 해소에도 커다란 역할을 한다고 한다. 둘째, 국내 체제개혁을 촉진한다. 일부 개발도상국과 체제전환 과정에 있는 국가들은 지역무역협정을 무역 자유화나 국내 체제개혁을 가속화하는 메커니즘으로 삼기도 하는데, 즉 국제협정에 규정된 책임과 구체적인 약속을 통해 국내 체제개혁을 촉진하는 것이다. 셋째, 지역 차원의 정치적 보호를 받음으로써 기타 지역그룹을 견제한다. 이는 세계적 대국들이 지역 경제그룹 창설에 박차를 가하고 이를 공고히 하고자 하는 중요한 원인이다.

2. 지역경제 통합의 실질은 세계의 다극화

전체적으로 보면 세계적 범위 내의 지역경제 통합 추세와 생성과 발전은 세계 경제 및 정치 구도의 다극화와 일치된다. 다시 말해, 현재 일어나고 있는 지역경제 통합의 실질은 세계 경제와 정치의 다극화인 것이다.

1) 지역경제 통합은 세계경제 다극화 추세 반영

선진국을 살펴보면, 경제 발전 불균형 법칙 하에서 20세기 중엽 미국 경제가 세계 경제를 좌지우지하던 상황이 종식되었고 지금은 세계 경제의 ‘일초다강(一超多強)’ 구도가 형성되었다. 선진국은 지역경제기구 창설을 통해 자국의 생산체제와 시장규모를 확대하여 자체 경쟁력을 강화하고자 한다.

개도국을 살펴보면, 경제적 세계화가 확대됨에 따라 신흥 공업국가와 중국, 인도 등 개발도상국들이 세계 경제에서 입지를 다져가고 있다. 이러한 상황 하에서 이들 국가들은 세계 경제의 ‘일극(一極)’으로서 더욱 적극적으로 국제경쟁과 경제통합에 참여하고자 하고 있고, 호혜평등의 원칙하에 선진국과 윈-윈을 이루어야 한다는 목소리를 더욱 높이고 있다.

2) 지역경제 통합은 세계 정치 다극화 추세 반영

1980년대 말, 90년대 초부터 세계정치 다극화 추세가 강화되었다. 동구의 급변과 소련의 해체로 미소 양극구도가 무너졌고 비록 미국이 냉전 후의 유일 초강대국으로서 경제, 과학기술, 군사 및 국제적 영향력 등에서 절대적 우위를 보유하기는 했으나 미국 중심의 단극체제(單極體制)가 구축되지는 못했다. 유럽 국가들이 적극적으로 내부 협력을 추진하면서 정치 군사적 단일화를 추진하고 있고, 러시아는 풍부한 자원과 에너지, 과학기술 분야에서의 우위를 바탕으로 한 핵(核)강국으로서 현재 강대국으로서의 영향력 회복을 위해 노력 중이다. 또 중국은 개혁개방 이후 경제가 빠른 속도로 발전하고 국제 정치무대에서의 역할이 날로 강화되어왔다. 이렇듯 국제정치의 다극화 추세가 계속해서 강화되는 상황 하에서 지역경제 통합은 당연한 일일 것이다.

다른 한편으로 경제가 정치적 기반이자 전제가 되고 정치적 국제동맹이 이루어지기 위해서는 그에 상응하는 경제적 동맹이 전제되어야 하기에 지역협력이나 자유무역협정들이 그 뚜렷한 정치적 의미를 지니게 되었다. 유럽 국가들이 협력하는 목적은 경제협력을 통해 정치적 통합으로 나아가 유럽의 장기적 안정과 안보를 실현한다는 것이고, 미국은 자유무역협정을 정치적 목적에 이용하는 가장 대표적인 국가이다. 또 얼마 전, 쿠바, 베네수엘라, 볼리비아 등 3개국 정상이 체결한 ‘민중무역협정’ 역시 정치적 목적에서 설립된 것이라고 할 수 있는데, 그 이유는 이것이 라틴아메리카 정계의 새로운 변화를 보여줄 뿐 아니라 라틴아메리카 좌파 정부가 이로써 미국이 주도하는 미주자유무역협정(FTAA)을 대체하고자 하기 때문이다. 동남아시아의 협력도 처음부터 강한 정치적 목적에 의해 추진되었다.

이를 통해 볼 때, 세계 다극화가 진행됨에 따라 지역경제 통합이 더욱 강화될 것임을 알 수 있다. 어떤 의미에서는 지역경제 통합이 국제 경제와 정치가 평등하고 민주적인 방향으로 발전해가는 반증으로 볼 수 있기 때문에 공정하고 합리적인 새 국제질서 구축과 국제관계의 민주화에 유익한 일일 것이다.

Ⅲ. 동아시아 ‘10+3’ 체제 하에서의 동북아시아 협력

동북아시아의 경제통합은 주로 ‘10+3’ (ASEAN 10개국+일본, 한국, 중국)모델로 표현되는데, 여기에는 첫째, ASEAN자유무역지대의 발전(10)¹⁾, 둘째, ASEAN과 일본, ASEAN과 한국, ASEAN과 중국간 협력(10+1), 셋째, 한·중·일 3국간 협력(3)과 넷째, ASEAN과 한·중·일 3국간의 협력(10+3) 등 4개의 차원이 포함된다²⁾. 이 모델에서 동북아 협력은 소지역 협력범주에 속

1) ASEAN 창설 초기 회원국이 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 태국, 싱가포르 등 5개국에 불과했으나 1984년 브루나이가 가입하여 6개국으로 늘어났다. 그 후 1995년 베트남이, 1997년 라오스와 미얀마가, 1999년에는 캄보디아가 가입하여 지금의 10개 회원국이 구성되었다.

하는 것으로 주로 한·중·일 3국과 북한, 몽골 및 러시아간의 긴밀한 협력관계를 가리킨다.

1. 동북아지역 내 분야별 협력 전망

동북아지역의 경제협력 구상은 1980년대 말 90년대 초에 시작되었다가 각종 제약요인으로 인해 세계 여타 지역에 뒤처졌으나 지금은 역내 경제협력이 다양한 분야에서 상당 정도 진전을 거두고 있다.

1) 두만강지역 국제협력

두만강지역은 동북아지역의 중심부로서 다수의 자연 항만과 풍부한 인적자원을 보유하고 있고 한반도, 러시아 극동지역과 서시베리아지역, 중국 동북 화북지역, 몽골, 일본 및 미국 서해안까지 영향을 미친다. 두만강지역의 이렇듯 특수한 지리적 위치로 인해 이 지역에서의 국제협력 추진이 동북아지역 경제의 핵심으로 부상했다. 1991년 10월, UNDP가 UN본부에서 중국, 북한, 러시아 등 3국이 국경을 접하고 있는 두만강델타지역에 향후 20년간 300억 달러의 자금을 투자하여 국제경제기술협력지대를 세우고 이를 동북아지역의 방대한 산업발전계획과 연계된 국제 무역 및 물류센터로 발전시킬 계획이라고 발표했다. 1992년 중국, 북한, 러시아, 한국, 몽골 등 5개국 정부가 두만강지역개발프로젝트 협력합의서를 공식적으로 체결했고, 1995년 12월에는 두만강지역개발 당사국과 동북아 관련 국가간에 2개의 합의서와 1개의 양해각서가 체결됨으로써 두만강지역 개발 및 국제협력이 실질적인 단계로 접어들었고, 그 후 매년 합의서 체결 당사국들이 매년 한번 씩 회의를 개최하여 현실적인 문제들을 해결하고 있다. 또한 각 당사국들의 본 개발프로젝트에 대한 투자가 확대되었는데, 그 중에서 중국이 10년간 60억 RMB를 투자하여 현지 투자환경을 크게 개선했다. 아울러, 각국간의 비즈니스상담회가 빈번하게 개최되어 이 지역이 전체 동북아지역 경제협력을 추진하는 중요한 축으로 부상했다.

2) 이 모델의 초기 형태는 말레이시아 마하티르총리가 1990년에 제기한 ASEAN과 한중일 3국을 포함하는 동아시아경제협력체(EAEC) 창설 구상이다. 1997년 동아시아에 금융위기가 발발하자 동아시아 국가들이 일본, 중국, 한국에 도움을 요청한 것을 계기로 '10+3'시스템 구축에 관한 논의가 시작되었다. 1997년 12월 15일, ASEAN과 한중일 3국 정상(당시는 '9+3')이 말레이시아 수도 팔라렘푸르에서 제1차 비공식회의를 개최하여 동아시아 협력에 관해 많은 공감대를 이루었다. 뒤이어 1998년 12월 16일 베트남 수도 하노이에서 2차 회의가, 1999년 11월 28일에는 필리핀 수도 마닐라에서 3차 회의가, 2000년 11월 24일에는 싱가포르에서 4차 회의가 개최되어 동아시아 협력 문제에 관한 논의가 이루어졌다. 그 중 중요한 의미를 지닌 사건이 2000년 5월에 태국 치앙마이에서 개최된 ASEAN '10+3' 재무장관회의에서 체결된 '치앙마이 이니셔티브(Chiang Mai Initiative)인데, 이는 양자협상을 거쳐 달성한 지역협력협정으로서 '10+3'체제 구축에 직접적인 촉진작용을 했다. 2002년 10월 ASEAN포럼 개최 기간에 중국-ASEAN간 자유무역협정이 체결되고 한중일 3국간 자유무역지대 계획이 제기됨으로써 동아시아 지역주의가 더욱 강화됐음을 보여주었고 이로써 '동아시아는 더 이상 단순한 지리적 개념이 아니라 세계 경제와 정치에 있어 중요한 지역으로 부상했다'.

2) 환황해/발해지역의 경제협력



<그림 2>

최근 들어 한·중·일 3국간 무역, 투자, 기술 및 노무 등 분야에서의 협력이 장족의 발전을 거두었고 상호 연계와 협력이 더욱 빈번해지고 긴밀해지고 있다. 한국의 경우 중국 환발해 지역에 대한 투자가 전체 대(對) 중국 투자의 80% 정도를 차지하고 있고 일본의 對중국 투자는 요동반도로 집중되었다. 따라서 환황해/발해지역이 동북아지역 경제협력에서 긴밀한 형태의 소지역 경제협력지대가 될 가능성이 있다.

3) 지역 내 양자무역의 급성장

다양한 요인으로 인해 동북아 다자협력체제가 단기간 내에 구축되기는 어려우나 지역 내 쌍무 경제협력의 빠른 성장을 막지는 못했다. 아시아 경제위기 이후 중국이 무역 분야의 새로운 핵으로 부상하면서 전통적으로 미·일을 중심으로 했던 무역구도에 변화가 일어나기 시작했다. 중국이 WTO에 가입한 이후 대외개방을 확대하고 관세 및 비관세장벽을 낮춤에 따라 전체 경제분야에서의 영향력이 더욱 두드러졌다. 2002년 아시아 주요 국가들의 대 중국 수출이 급격히 늘어나 2003년 1-11월 한국의 주요 무역파트너 중 1-3위가 미국(533.61억 달러, 전년 동기 대비 5.1% 성장), 중국(511.77억 달러, 전년 동기 대비 38.5% 성장), 일본

(482.56억 달러, 전년 동기 대비 18.6% 성장)의 순 이었다³⁾. 2003년, 일본이 10년째 중국 최대의 무역파트너에 랭크되었고 중국은 일본의 제 2대 무역파트너였다. 2004년 1월, 일본의 수출이 11.3% 늘어났고, 수입이 0.8% 늘어났으며, 2003년, 전년 동기 대비 일본의 국제무역흑자가 5배 가까이 늘어나 1년 전 1030억 엔 수준이었던 데서 5070억 엔(47억 달러)으로 늘어났다. 같은 기간, 중국시장에서 소비된 일본 제품 총액이 33.8% 늘어났고 줄곧 일본 최대의 무역파트너였던 미국과 일본 간의 무역이 5.4% 감소했다. 이상의 수치로 볼 때, 동북아지역의 양자 경제협력이 괄목할만한 성장을 거두었음을 알 수 있다.

4) 한·중·일 금융안보협력

1999년 ASEAN 10개국과 한·중·일 3국 재무장관이 태국 치앙마이에서 ‘10+3’ 체제 하에 쌍무 통화스왑시스템을 구축하고, 이러한 시스템 하에서 지역 내 자본이동 모니터링시스템을 구축함으로써 동아시아의 금융위기 방어능력을 강화하는데 합의했다. 2001년 7월, 한·일 스왑협정 체결 후 양국간의 미화 대 한화 스왑거래 가능금액이 총 70억 달러에 달했다. 중·일 간에는 2002년 3월 28일 통화스왑협정이 체결되어 엔화와 위안화가 최초로 통화 제공 대상이 되었다. 2002년 6월 24일, 중국인민은행과 한국은행이 북경에서 통화스왑협정을 체결하여 양 은행이 필요 시 20억 달러에 상당하는 자금을 상대방에게 제공할 수 있고 IMF 자금원조를 보완하기 위해 상대국의 국제수지 불균형 해결과 금융안정 유지를 지원할 수 있게 되었다. 이러한 의미로 볼 때, 3국이 각기 구축한 외환 유통 관련 안전보장시스템은 지역 내 금융질서를 안정시키고 아시아 통화를 외부 공격으로부터 방어하는데 매우 중요한 역할을 하게 될 것임을 알 수 있다.

5) 에너지 및 환경 분야 협력

2003년 7월, 중국, 러시아, 한국 등 3국이 러시아 동시베리아 코빅타(Kovicta)에서 출발하여 중국 만주리(滿洲里)에 도달한 후 두 갈래로 나뉘어 하나는 중국 대련(大連)을 거쳐 해저 가스수송관 통해 한국으로 향하고, 하나는 중국 동북지역 3개 성을 거쳐 중국 화북(華北) 지역 5개 성 2개 도시로 연결되는 천연가스 파이프라인을 공동으로 건설하기로 합의했다. 2004년 3월, 러시아에서 두 번째로 큰 석유기업인 유코스(Yukos)가 러시아 철도운수회사와 대 중국 석유 공동 수송에 관한 협정을 체결한 후 석유의 철도 수송을 통해 대 중국 석유 수출이 늘어날 것이라고 했다. 2002년 5월, <UN 사막화방지협약> 사무국, UN 아태경제사회이사회 및 <UN사막화방지협약> 중국 집행위원회 사무국 공동으로 북경에서 개최한 ‘동북아 황사방지협력사업 국가자문회의’에서 동북아 각국은 황사공동모니터링네트워크 구축에 동의하고 사막화 방지를 위한 국제적인 협력체제 구축과 관련하여 많은 제안을 했다. 대기오

3) 商务部2004-01-13 <http://www1.cei.gov.cn>

염 방지 분야에서는 1998년 4월 중국, 일본, 한국, 몽골, 러시아 등 10개국이 공동으로 구축한 동아시아 산성비 모니터링네트워크(EANET)를 활용하여 동북아시아의 산성비 현황을 모니터링하고 있다. 또한 관련 전문가들이 아시아 동북부지역 국가들의 화력발전소 제진(除塵) 시스템 효율 향상과 석탄화력발전소 관리 개선방안에 관한 연구에 착수했다. 이러한 노력을 토대로 하여 전문가들이 UN 아태경제사회이사회에 동북아시아 발전소 오염 저감사업 관련 협력프로젝트를 제안하여 환경 보호에 관한 역내 협력의 틀을 마련했다. 중·일간의 환경개발 시범도시구상이 바로 그 좋은 예이다.

2. 동북아시아 내 협력 전망

동북아 각국은 경제적으로 강한 상호보완성을 지니고 있어 상호 협력의 여지와 잠재력이 매우 크다. 동북아시아 내 경제협력 강화는 각국의 경제발전에 필요한 것이자 모두가 바라는 바이며 세계 경제 발전의 필연적 추세이다.

1) 경제발전 수준에 기반한 경제 및 산업 구조조정

일본은 동북아시아에서 경제가 가장 발달한 국가로, 경제 및 기술수준이 높고, 한국은 이 지역의 중요한 경제강국으로 세계시장에서 상당한 비중을 차지하며 러시아는 경쟁력이 강하고 자원이 풍부하며 경제의 발전 잠재력이 크다. 중국은 개발 과정에 있는 대국으로서 발전의 여지가 많고 경제적으로 풍부한 활력을 지니고 있으며, 몽골과 북한은 소득 수준이 낮은 개발도상국이다. 지역 내 국가간 경제발전 수준과 산업구조에 뚜렷한 차이가 있고 국가간 주력 분야가 상이함에 따라 비교우위 또한 다르므로 각 분야에서의 경쟁이 완화되고 광범위한 협력이 추진될 것이다.

2) 지리환경의 차이점에 기반한 국가간 상호보완

일본은 섬나라이고 한국과 북한은 반도국가이다. 일본과 한국은 자원이 부족하나 풍부한 자금과 강한 기술력을 지니고 있고, 북한은 전체적으로 자원이 부족하고 자금과 기술은 더 부족하다. 러시아와 몽골은 자원대국이지만 자금과 기술이 부족하고, 그 중 몽골의 부족 정도가 더 심하다. 이러한 차이는 역내 국가간 생산요소의 효율적 이동을 촉진하여 저소득 국가의 압축성장을 가능케 할 수 있다.

3) 동북아 국가들의 역내 협력에 대한 높은 적극성

한·중·일 3국이 잇달아 동북아경제연구기관이나 연구센터를 설립하여 동북아 경제 및 무역 협력방안을 연구하고 있다. 중국은 1980-90년대에 동북아 관련 연구기관을 잇달아 설립했다. 1990년대 이후 각국이 동북아지역 경제협력에 관한 연구를 추진하여, 연구 범위가 금융협력, 무역 및 서비스 간편화, IT산업협력, 기반시설 개발 협력, 에너지안보 협력, 자본 및 노동 자원 협력 등 다양한 분야로 확대되었다. 지난 수년간의 연구 과정에서 가장 실질적인 내용은 동북아 에너지안전공급체제 구축, 동북아개발은행 설립, 동북아수송루트 완비, 동북아 자유무역지대 창설 추진 등으로 개괄할 수 있다.

3. 동북아지역 협력 적극 추진

동북아지역 경제협력을 추진함에 있어 각국 국민들의 협력에 대한 의견을 존중하여 효과적인 역내 협력메커니즘을 구축하기 위해 노력해야 한다.

1) 민간기관의 교류 협력 추진 및 촉매제로서의 역할 발휘

첫째, 연구기관간의 교류 협력을 강화하고 새로운 협력방안을 제시한다. 둘째, 관광산업 발전을 적극 추진하여 인적 교류를 통해 상호 이해 증진과 협력 의지를 강화한다. 셋째, 민간기업의 투자협력을 장려하고 정부간 교류를 추진한다. 넷째, 지자체간의 교류 협력을 강화하고 고위급 상호 교류를 추진한다. 현재, 각국 민간 연구기관들이 공동 연구를 적극적으로 추진하고 있고 일부 전문가들이 동북아 경제공동체 창설에 관한 구체적 방안을 제시했으며 일부 핵심 방안들은 이미 추진되기 시작했다.

2) 동북아FTA 창설을 위한 여건 마련

각국 정부가 법률 및 법규, 인적 교류, 협상메커니즘, 무역분쟁 소송 및 중재시스템 등 분야에서 효과적인 조치를 취하여 협력을 강화하고 무역환경을 개선하며 무역 간편화를 촉진하기 위해 노력하고 있다. 그 구체적 내용은 다음과 같다.

첫째, 법률 및 법규의 투명성을 제고하고 정보 교류를 강화한다. 정부기관들이 무역 관련 법률 및 집행 절차 관련 정보를 교류하고 데이터베이스를 구축하며 정기적으로 정보교류 및 업무교류를 추진하여 정보 공유를 위해 노력한다.

둘째, 정부간 무역협조시스템을 구축한다. 각국이 국내에 무역분쟁 경보시스템을 구축하여 돌발사건으로 인해 정상적인 쌍무 무역관계가 훼손되는 것을 방지한다. 또한 무역촉진협상시

시스템을 구축하여 정기적인 대화를 통해 각국의 무역관계에 존재하는 문제점을 파악하고 정부 및 관련 사회기관에 정책 제안을 함으로써 불필요한 무역마찰을 줄인다.

셋째, 검사 및 검역 부문의 협력메커니즘을 구축한다.

넷째, 세관 부문의 협력을 강화한다. 적극적인 조치를 통해 관세정책의 공평화와 투명화, 비관세조치의 간소화와 투명화 및 공평화, 세관 통관제도의 공평화와 간소화를 점진적으로 실현한다. 아울러, 청렴하고 공정한 세관행정을 강화하여 전자세관의 발전과 세관 간의 데이터 공유를 촉진한다.

다섯째, 기업인들의 상호 방문에 편의를 제공한다.

동북아지역 경제협력은 오랜 시간을 요하는 과정으로 각국간의 성실한 협력과 노력을 필요로 한다. 동북아 경제협력지대가 형성되고 발전함에 따라 세계경제 발전 구도에 커다란 변화가 나타날 것이고 중국이 세계경제 발전 과정에서 더욱 중요한 역할을 하게 될 것이다.

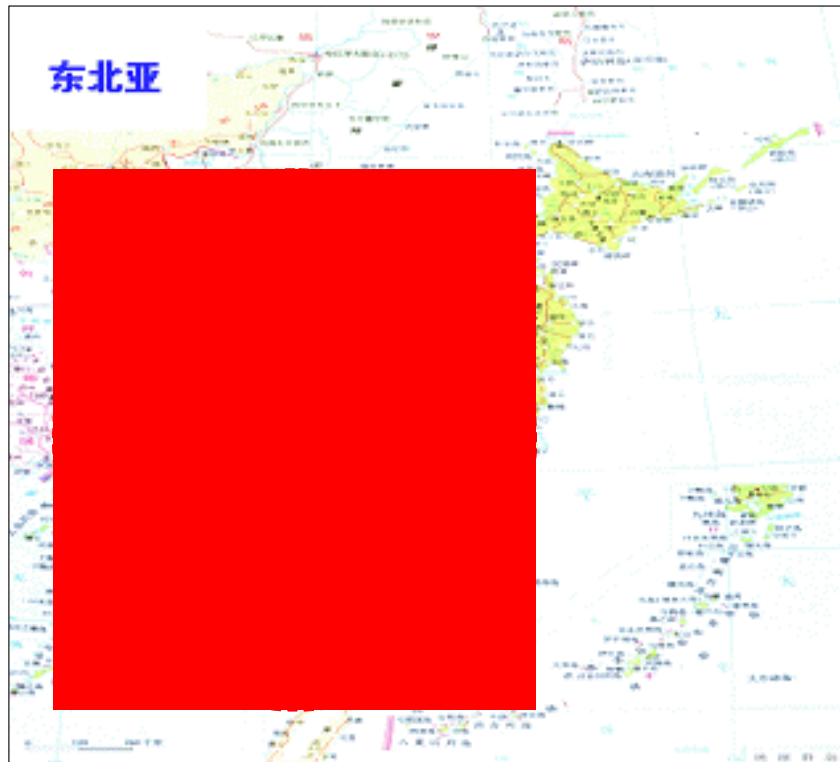
IV. 한·중·일 자매도시 발전전략

동북아지역의 경제협력이 ASEAN, APEC 등 여타 지역 협력과 다른 점은 바로 실용주의적 협력으로 제도화된 규칙을 대체하고, 느슨한 협력방식을 통해 각국간의 공통점은 부각시키고 의견 차이와 갈등은 피하며 상호 신뢰 구축을 통해 긴장관계를 완화하거나 제거한다는 데 있다. 주요 협력방식에는 다국적기업의 투자, 학술 및 비즈니스 성격의 포럼 개최와 지자체 간의 교류 등이 포함된다. 그 중 한·중·일 지자체교류대회는 3국간 협력을 담당하고 있는 기구로서 1999년부터 중국인민대외우호협회 및 국제우호도시연합회, 일본지방자치체국제화협회, 한국지방자치단체국제화재단이 번갈아가며 3국의 수도에서 개최하여 지방 경제 발전과 동북아지역 협력에 긍정적인 역할을 해왔다. 지금까지의 실천과정을 돌아보면, 지자체 간 협력을 통해 국가간 협력을 촉진하고 민간교류를 통해 정부간 교류를 촉진하며 프로젝트에 기반한 협력을 통해 제도 구축을 이루어내는 방식은 동북아지역의 특수한 정치 경제적 상황에 부합하는 실질적이고 효과적인 방안임이 증명되었으므로, 이러한 방식을 전략적 차원에서 적극 추진해나가야 할 것이다.

1. 한·중·일 자매도시 발전을 위한 지리전략

중국, 북한, 한국, 일본은 동해를 둘러싸고 뚜렷한 동북아경제권을 형성하고 있고, 러시아 극동지역과 맞닿아 있는 지리적 위치로 인해 유라시아경제의 중심지를 형성하고 있다. 동해를 둘러싸고 이루어지는 국제 항만무역 외에 남쪽으로 중국 연해지역과 연결되어 중국의 발

달한 경제 배후지에 영향을 미치고 북쪽으로는 중·러간의 무역루트를 거쳐 유럽과 연결된다. 이렇듯 독특한 지리적 환경으로 인해 국제 다자무역구도에서 동북아경제권이 날로 부각되고, 중국, 일본, 한국 등 아시아 3대 경제 강국들이 한 곳에 모여 있어 동북아 번영의 중심지대를 형성하고 있다. 중국 경제가 지속적으로 발전함에 따라 이러한 중심지대로서의 역할이 더욱 뚜렷해질 것이다.



<그림 3>

한·중·일 3국으로 이루어진 동북아경제권이 아직 진정한 의미의 협력체제를 구축하지는 못하였으나 지리적 우위에 기반한 동북아경제권 협력체제와 그로 인한 혜택은 충분히 고무적이고 기대할만한 것이다. 지리적 전략의 새로운 틀은 또 한·중·일 3국 자매도시가 발전하는데 있어 새로운 좌표가 되어 3국 발전에 새로운 과제를 제시하고 있다.

2. 한·중·일 자매도시 발전을 위한 경제전략

경제의 세계화 흐름 하에서 세계 각국 경제가 긴밀하게 연계되고 국제경제협력은 국민경제 운영의 기본 형태가 되었다. 현재, 동북아지역 통합을 위한 협력이 경제 분야에서 정치안보 분야로 확산되고, 경제 공동발전을 목표로 한 경제협력이 긴밀해지고 확대되는 과정에서 동북아지역 내 갈등이 점차 완화되어 정치적인 대립과 반목, 적대감 대신 경제적 교류와 협력, 통합이 자리 잡았다. 공동의 이익을 바탕으로 구축된 새로운 안보관이 현재 지역 내 각국에서 형성되고 있는데, 지역경제 협력을 통해 정치적 협력을 이끌어내어 전반적인 동북아 국제관계 발전의 틀을 구축할 수 있는가 여부가 이 지역의 미래발전을 결정짓는 관건이 될 것이다.

동북아지역이 경제의 활발한 발전과 거대한 잠재력을 바탕으로 하나로 통합되는 미래를 그려볼 수 있다. 유럽의 경제협력이 석탄철강공동체(ECSC)에서 유럽공동체(EC)를 거쳐 유럽연합(EU)으로 발전하고, 서유럽에서 시작되어 남유럽과 동유럽으로 확산됐던 것처럼, 동북아지역의 경제협력 또한 부분에서 전체로 나아가는 과정을 거치게 될 것이다. 지역경제 통합을 통해 각국의 공동번영을 촉진하는 것은 동북아와 아태지역, 더 나아가 전 세계 평화와 안보에 중요한 의미를 지니게 될 것이다.

3. 한·중·일 자매도시 발전을 위한 문화전략

문화를 전략적 차원에서 고려하는 것은 문화적 차이가 국가간의 관계에 점점 더 부정적인 영향을 미쳐 현재 우리가 직면하고 있는 각종 문제들을 야기했기 때문만은 아니다. 보다 더 중요한 원인은 바로 문화적 전략 추진을 통해 바람직한 발전단계로 접어들 수 있기 때문이다.

첫째, 역사를 직시해야 한다. 문화는 오랜 기간의 역사가 쌓여 이루어진 것이다. 역사를 직시하는 것은 바로 역사를 거울로 삼아 교훈을 얻고 옳고 그름을 가리고자 함이며, 또한 평화, 우호, 친선을 대원칙으로 하여 지역 및 국가관계를 발전시키고자 함이다.

둘째, 민족을 직시해야 한다. 민족간에 차이는 있으나 우열(優劣)의 구분은 없다. 민족을 직시한다는 것은 국제관계에서 타민족의 관습과 신앙, 문화를 존중하고 타민족을 우대하고 이해함으로써 다른 사람으로부터 존중받을 수 있도록 해야 한다는 것이다.

셋째, 차이를 직시해야 한다. 차이는 다양성이 존재하는 세계의 근본적인 특징으로서 바로 문화적 차이가 있기에 인류 생활이 풍요롭고 다채로워졌으며 다원화된 사회가 형성된 것이다. 차이를 직시한다는 것은 차이를 인정하고 존중하는 가운데 공통점을 추구하고 커뮤니케이션과 교류를 통해 최대한의 공감대를 모색해야 한다는 것이다.

넷째, 현실을 직시해야 한다. 현실을 직시한다는 것은 실제 생활과 구체적 상황에서 출발하여 의사소통을 통해 차이점을 찾아내고 실제 문제점을 인식 및 해결하는 과정에서 문화적 융합과 조화를 추구하고 다양한 문화간의 이해와 신뢰를 증진시켜나아가야 한다는 것이다.

다섯째, 발전을 직시해야 한다. 발전을 직시한다는 것은 발전이라는 관점에서 문화를 살펴보고 문화 발전의 길을 적극적으로 모색하며 선진 문화의 사상과 내용을 본받아 평화와 번영을 촉진하는 새로운 문화를 향해 나아가야 한다는 것이다.

여섯째, 미래를 직시해야 한다. 미래를 직시해야 한다는 것은 원대한 식견과 넓은 가슴으로 대국적 견지에서 올바른 문화관을 수립해야 한다는 것이다.

Session II - 제3주제

中国首都圈发展的历程、问题和前景

I. 中国首都圈发展历程

II. 问题

III. 前景

▶ 번역 : 중국 수도권의 발전과정과 문제 및 전망

中国首都圈发展的历程、问题和前景

樊 杰 (中国科学院 可持续发展研究中心 主任)

从全球经济发展的基本态势看,以世界城市为核心的大都市圈已成为世界经济最活跃的区域,并逐步主导全球经济,如纽约大都市圈、东京大都市圈、伦敦大都市圈、巴黎大都市圈等不仅是各自国家的政治和经济中心,也是全球经济、金融、商贸中心和跨国公司的控制中心,在国家和世界经济发展中具有枢纽作用,是连接国内和国际经济的中心节点。

同样,中国主要的都市圈也是不同层次区域经济增长的重要载体,尤其是长三角、珠三角和首都圈已经成为中国经济发展最为活跃的区域,同时也是带动中国经济增长的主要引擎。

首都圈是中国经济、科技、文化和教育最发达的地区之一,是我国对外交流与合作的重要基地。经过多年的发展建设,已经成为中国北方最大的都市经济区和建设创新型国家的主要支撑区域,在中国经济社会发展中具有重要的战略地位。

I. 中国首都圈发展历程

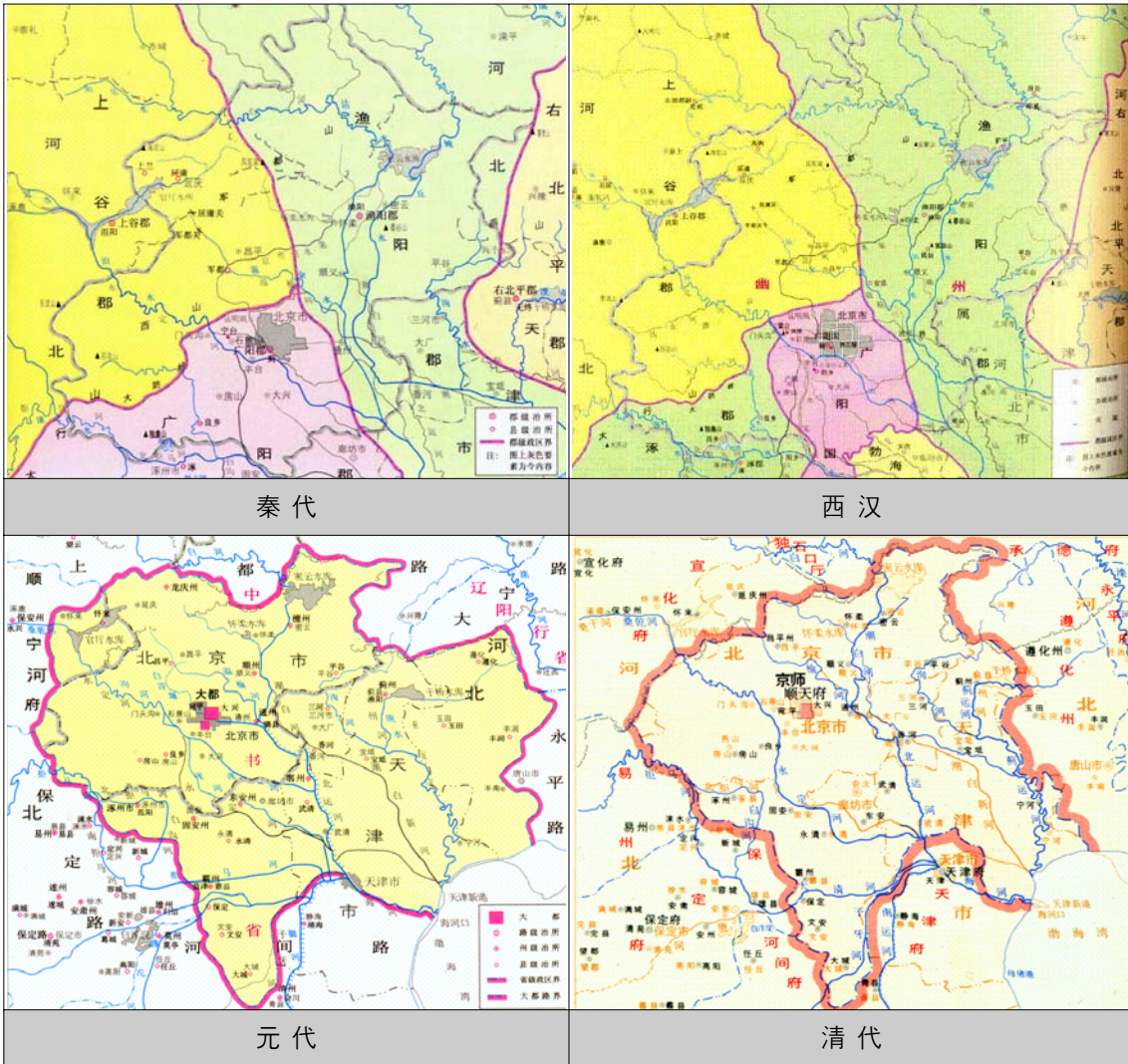
中国首都圈的发展历程与北京城市的几次重要转变息息相关。大体上看,首都圈的发展经历了单体城市的北京、工业组团式的北京、卫星城式的北京、紧密联系的北京和都市圈门户的北京五个阶段。在不同的发展阶段,首都圈的范围、形态、性质、地位以及与周边城市的关系都在发生着变化。

1. 单体城市的北京 (古代-建国前)

作为单体城市的北京经历了从古代到1949年新中国成立大概3000多年的漫长时期。北京是中国最早有人类活动的地区之一,也是中国最早进行农业生产的地区之一。从新石器到隋唐,北京形成了比较完整的封建地方经济体系。这种经济体系是以封建农业为主体,林、牧、渔、盐、手工业、商业均有一定发展,基本达到了本地区生产自给自足。这一时期,北京经济的主要特点是:以皇室、贵族、官僚为服务对象,形成了畸形的寄生性经济,主要的手工业和商业属于皇室和官府所有。

19世纪下半期,北京向半殖民地半封建性的经济转化。随着农业经济的凋敝和手工业经济的衰败,北京的发展相对落后于沿海、沿江地区,尽管封建经济依然占据重要地位,但是资本主义殖民经济却成为北京经济的主宰。

同时，北京作为一个消费型城市，具有清晰的城市建设边界，仅限于城市本身。尽管与周边城镇存在着一定的经济、社会联系，但是这种联系多是从属性与支配性的，缺乏公平的竞争环境以及在此基础上建立起来的分工与合作关系，城市各自独立发展。



<图 1> 不同历史时期北京行政区域图

2. 工业组团式的北京（1949-1978年）

计划经济时期，曾片面地认为，北京作为工人阶级领导的新中国的首都，必须建立强大的现代工业基础。在此背景下，北京在变消费性城市为生产性城市的方针指导下，通过建设首钢、燕山石化、北京吉普、清河毛纺等大型企业（工业组团），逐步成为一个以工业经济为主体的城市，其重工业比例也曾一度超过天津，成为我国仅次于上海的北方最大的经济中心。



<图 2> 1954年、1957年北京市规划草图

在工业发展上提出了“控制市区、发展远郊”的方针。密云、延庆、平谷、石景山等地将发展为大型冶金工业基地；怀柔、房山、长辛店、衙门口和南口等地将建立大型机械、电机制造工业；门头沟一带的煤矿要充分开发；大灰厂、周口店、昌平等处建立规模较大的建筑材料工业基地；主要的化学工业安排在市区东南部；通县、大兴等地将布置规模较大的轻工业。一些对居民无害、运输量和规模都不大工厂可以布置在居住区内。郊区将根据本地资源情况就地设厂，建立起农村工业网。市区各工业区已成定局，并已基本饱和，今后一般不再安排新工厂，但要作必要的调整。一些为农村所需要的工厂，将根据可能迅速迁往郊区。

北京工业的盲目建设导致城市规模过度膨胀，改变了原有的北京、天津、唐山所具备的相对合理的产业分工格局，不仅抑制了天津和唐山等周边城市的发展，而且也带来北京自身功能的冲突与矛盾，为区域统筹协调发展埋下了伏笔。

3. 卫星城市式的北京（1980年代-1990年代初）

早在二十世纪50年代卫星城的思想就被引用到北京城市规划中，而北京市明确提出要建设卫星城则是在20世纪80年代。当时，随着北京市区人口规模的膨胀以及远郊区县经济的发展，建设卫星城成为北京城市发展的需要。1982年《北京城市总体规划》提出要重点建设燕化、通县（通州）、黄村、昌平4个卫星城。1984年《北京市加快卫星城建设的几项暂行规定》出台。1993年《北京城市总体规划（1991-2010年）》中明确提出北京市要建设14个卫星城，即通州、亦庄、黄村、良乡、房山（含燕化）、长辛店、门城、沙河、昌平（含南口、抬头）、延庆、怀柔（含桥梓、庙城）、密云、平谷和顺义（含牛栏山、马坡）。

卫星城的提出和规划建设，使北京成为一个重要的复合型城市，从此迈入了世界大都市的行列，也开始了艰难的发展历程。

4. 紧密联系的北京（1980年代中后期-21世纪初）

随着区域经济的发展和北京城市综合实力的提升，北京迫切需要加强与周边城市的联系与分工合作，形成了由若干个与其紧密联系的城市所共同组成的首都圈。在首都圈内，城市之间进行了比较明确的分工，如在1984年编制完成的《京津唐地区国土开发与整治的综合研究要点》中确定北京是我国的首都，是全国的政治中心和文化中心，天津是华北地区的经济中心，唐山是以能源、原材料生产为中心的工业城市。这样的职能分工是比较合理的，也使该地区成为中国少有的有着良好产业空间组合关系的地区之一。

首都圈思想的出现，特别是处理好北京与天津、唐山等城市的三角关系，直接影响到政府的决策。

5. 都市圈门户的北京（21世纪初以后）

经济全球化和区域一体化将进一步加剧国际市场的竞争，而城市之间的竞争越来越表现为城市所在区域间的竞争。主要发达国家的成功经验也表明，建立具有国际竞争力的“门户城市+都市经济圈”，有利于应对经济全球化的机遇和挑战。

京津冀都市圈具有优越的区位条件、雄厚的产业基础、便捷的交通体系、丰富的人才资源以及较大的资源潜力和良好的发展机遇，是未来带动中国经济增长的主要引擎，是支撑我国实现现代化目标的核心区域，也是中国参与国际化竞争的重点地区。

北京作为首都，天津作为中国北方最大的港口城市，将共同构成中国北方最大的国际门户。

II. 问题

1. 北京和天津的关系-谁做加法、谁做减法

历史上，北京与天津的分工是相对明确的。北京是全国的政治中心和文化中心，天津是我国北方的门户和工业城市，两个城市之间相互协作的潜力很大。然而北京战略选择的失误导致北京、天津的产业同构现象越来越严重，竞争大于合作的状况日益突出。北京工业门类越来越齐全，某些占地、耗水、耗能、对环境污染性较大，同首都文化政治功能相抵触的重工业也进行了大规模建设，天津则在旧有企业的基础上进行扩建与改造。这种影响一直延续至今，京、津发展长期各自为政，产业项目重复建设，区域协作难以实现。

“八五”期间京津主要工业行业的比重变化表明：两个特大城市之间产业分工矛盾依然存在，致使竞争依然是京津二市产业分工关系的主导。“九五”期间，京津二市出现的重复建设、各自为政等问题，支柱产业都同时选择了汽车、电子、化工以及冶金（表1,2）。

<表 1> 京津二市“八五”期间主要工业行业的比重变化

(工业总产值 = 100)

直辖市	石油化工		化学原料及化学制品制造业		普通机械制造业		钢铁工业		电子工业	
	1990	1995	1990	1995	1990	1995	1990	1995	1990	1995
北京	1.55	8.75	13.92	6.72	9.61	3.73	10.05	14.13	5.97	9.88
天津	2.79	5.42	11.27	7.61	10.13	4.4	9.75	6.87	4.94	14.19

<表 2> “九五”计划中两市确定的支柱产业

市	支柱产业选择
北京	电子、汽车、机械、化工
天津	汽车、机械、电子、化工、冶金

2. 北京和唐山的关系-重工业发展布局

北京和唐山两大城市的性质有其明显的特点。北京是全国的首都，唐山是以煤炭开采为基础的重工业城市。但是在很长一段时期内，在工业发展和布局上很少考虑两大城市的不同性质，对两大城市的经济职能，尤其是工业职能缺乏通盘考虑，造成各搞一套，各自求全，无明确分工的局面。一方面，工业的发展与城市性质不相称。北京作为新中国的首都，建设与首都性质相称的具有相当规模和水平的工业是必要的，问题是以前对此作了不适当的强调，其结果是许多不必要甚至不适合在北京新建或扩建的工业企业也在北京大规模发展起来。例如，北京发展钢铁工业所需的铁矿石来自唐山迁安，炼焦煤也要从唐山和其它地方调入，首钢因此得到很大发展。唐山有铁有煤，钢铁工业也有一些历史基础，但发展缓慢，直到现在甚至连生铁、焦炭也不能满足生产配套的需要，反而需要靠北京提供；另一方面，工业自成体系，部门结构雷同。从“一五”计划开始，北京重工业的发展速度一直领先，轻工业也有很大发展，各工业部门中发展最快的是机械、冶金、化学和纺织工业。唐山自解放以来，除电力、冶金两部门发展相对较快外，工业门类也在逐步增多，朝着求全的方向发展。

<表 3> 京、唐两市工业部门产值比重 (1980年)

	冶金	电力	煤炭	石油	化学	机械	建材	食品	纺织	缝纫	文教用品
北京	8.8	3.0	1.4	5.5	18.0	32.0	3.2	5.9	10.0	3.5	3.2
唐山	19.7	17.6	16.2	0.4	5.8	13.9	6.5	5.1	5.5	2.3	1.0

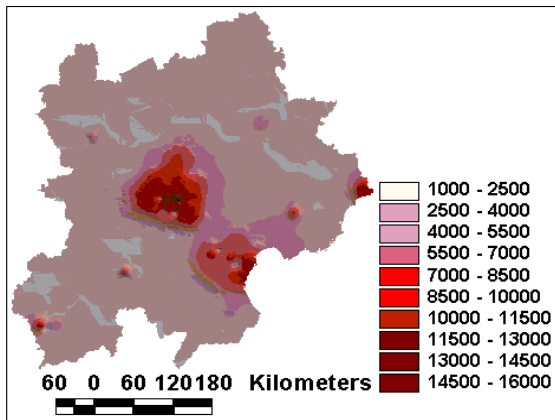
注：木材加工、皮革、造纸、其它4个部门产值比重低，表中未列入。
资料来源：京津唐地区国土规划纲要研究综合课题组.1984.

3. 北京和张承的关系-水资源

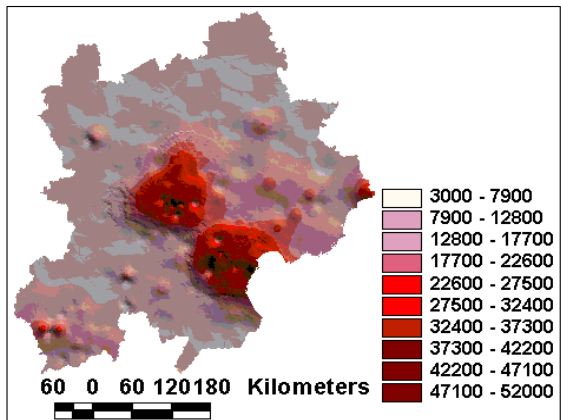
张家口和承德两市位于北京的上游，是北京的水源地，也是环首都圈风沙源重点治理的地区，经济发展总体水平落后，贫困面大。满足下游发达地区水资源的质量和数量的要求，在一定程度上也延缓了张承地区的经济发展，如必须约束张承两市产业发展的规模和类型，承德潮河流域因关闭和取缔企业造成的损失每年都在五、六千万元以上。由此加大了两市与河北省乃至京津的差距。在水资源总量愈来愈少的同时，加重了地区生态保护的负担，引起水源涵养区生态环境的急速退化和重要水库的水环境质量下降。为恢复生态环境和保证供水质量，张家口和承德市在保障上游生态环境方面付出了巨大的代价。1989年开始，承德在治理生态环境方面投入超过20亿元，年均投入为2亿元。这对于经济相对落后的地区而言，无疑是一个巨大的财政负担。

4. 北京与河北的关系-灯下黑

北京与天津共同形成的产业经济增长极，生产要素同时向两个中心城市集聚，从而延长了中心城市由要素集聚转为适度辐射、扩散的演变阶段。北京和天津相邻的区域难以有更好的发展机会，俗称“灯下黑”现象。图 直观地表现了京津两市与周边县市人均GDP的区域差异。河北与北京交界区的延庆和怀来，两县一水之隔，发展条件相似，2003年延庆地方财政收入达到2.8亿元，农民人均纯收入5660元。而河北怀来地方财政收入0.66亿元，农民人均纯收入2658元。三省市交界地区的密云和滦平、大兴和固安、房山和涿州、通州和三河、静海和大城县，经济发展水平的差距也相当显著。



<图 3> 京津冀都市圈1993年人均GDP立体TIN图



<图 4> 京津冀都市圈2003年人均GDP立体TIN图

首都圈中心城市对河北的带动作用不强，与长三角、珠三角中心城市的腹地比较，河北的发展水平明显落后（表4）。

<表 4> 首都圈与长三角、珠三角中心城市腹地发展水平对比

指标		河北规划区	长三角腹地	珠三角腹地
人均生产总值 (万元)		1.41	3.20	4.89
单位面积生产总值 (亿元/km ²)		440.5	2,148.3	1,995.0
人均地方财政收入 (元)		493	2,380	3,655
城市居民可支配收入 (元)		8,134.5	13,538	16,702
城市化水平 (%)		31.8	53.7	56.6
产业结构	第一产业 (%)	14.2	5.6	4.4
	第二产业 (%)	51.1	57.5	53.3
	第三产业 (%)	34.7	36.9	42.3

5. 北京自身的难点

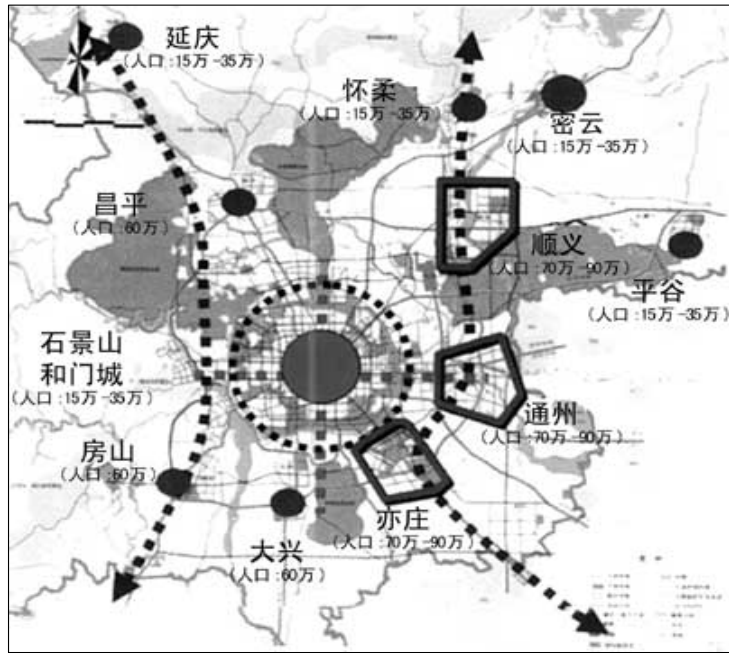
(1) 北京与周边县市的关系。

顺义、亦庄、通州在北京城市总体规划中是未来疏散中心城区产业和人口的重点区。而顺义、亦庄、通州的企业进入门槛要比位于北京附近的廊坊相对较高。根据有关资料，燕郊经济技术开发区的土地价格低于25万元/亩，仅相当于北京土地价格的1/5，绝大部分的拍卖成交价在20万元/亩左右。北京的多中心规划和新城建设仍主要集中在市域范围内，一些不具备大规模建城的地区也规划建设新城，加剧了经济发展与生态环境的矛盾。同时，也抑制了天津以及河北省周边县市的发展。

(2) 卫星城的关系，变相摊大饼。

为了疏散中心城区人口和产业过渡集聚的压力，北京计划在中心城区外围建设包括通州、顺义、亦庄、大兴、房山、昌平、怀柔、密云、平谷、延庆、门头沟等11个新城，将中心城区的人口和非核心功能转移出去，实现人口控制在1800万左右的目标（图5）。

然而新城建设与人口规模总量控制相背离。一方面，新城因为产业的注入会集聚更多的人口，而这些人口将更多地来自外地，会进一步促进总人口的增长（表5）；另一方面，中心城区因为第二产业的转移为第三产业的发展让出了更多的发展空间，而第三产业对人口的吸纳弹性要高于第二产业，因此中心城区并不会因为产业的转移而使人口有大幅度下降，相反可能会上升。人口控制目标并没有通过卫星城建设而得到有效控制，相反在一定程度上助长了城市摊大饼式的粗放扩张。



<图 5> 北京城市总体规划新城人口规模图

<表 5> 北京市净迁移人口变化

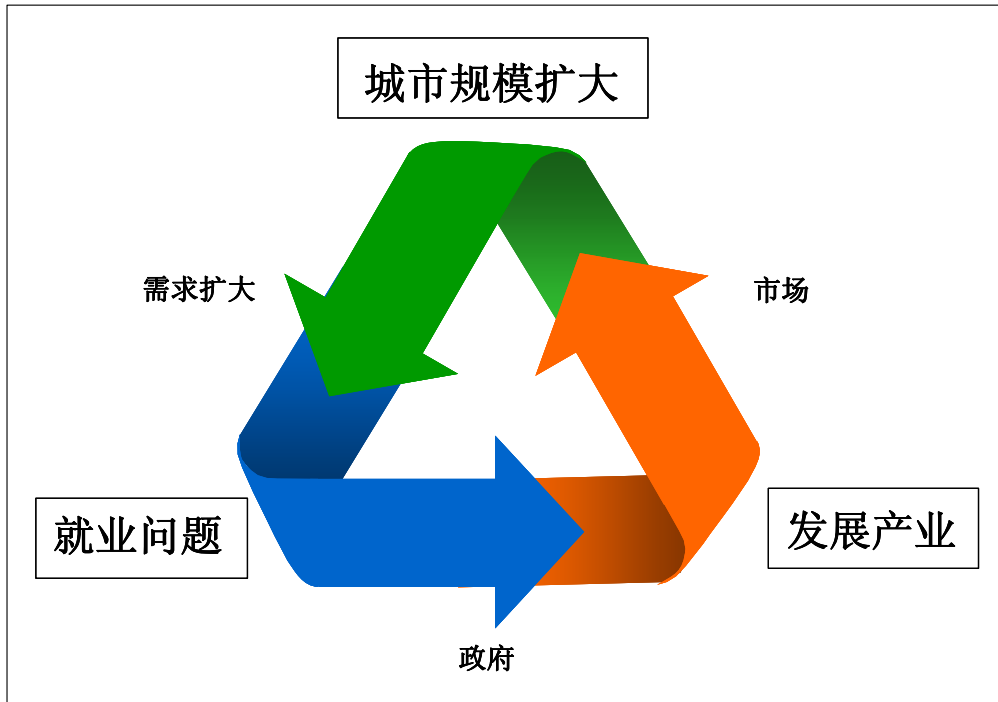
(单位：万人，%)

1982			1990			2000		
常住外来人口	外出户籍人口	净迁移人口	常住外来人口	外出户籍人口	净迁移人口	常住外来人口	外出户籍人口	净迁移人口
16.99	4.51	12.48	48.75	6.39	42.36	260.35	63	197.35

资料来源：第三、四、五次中国人口普查。

(3) 主城产业功能升级与当地老百姓的关系。

随着产业结构的调整以及城市形象的不不断提升，北京城市居民面临着来自全国甚至全世界精英的竞争。在高端领域，北京居民的竞争力有限，为了解决北京居民可能以及已经出现的就业问题，北京市劳动力市场上每年都提供大量劳动密集型的就业岗位。事实上，最后就业的人员主要来自区外。区内的职位被区外挤占造成了城市规模的扩大，城市规模的扩大产生更大的就业压力，在政府的主导下又会提供新的岗位，同样的作用下会导致城市规模进一步扩大。从而形成了从解决区内就业到发展相应产业、提供充足岗位到城市规模扩大到进一步的就业压力不断循环的“怪圈”（图6）。数据显示，2000年北京户籍人口达到1116.7万人，环境和维持社会安全的压力越来越大。



<图 6> “怪圈”效应概念图

III. 前景

据专家初步估计，到2020年，中国首都圈城市人口将达到3000万左右，GDP将超过20000亿元，成为类似目前美国、欧洲和日本几个最发达的高度现代化的大都市区和产业集聚区。

1. 主体功能区划中三大优化开发区之一

按照我国区域发展格局的总体部署，东部沿海地区依然是我国率先实现现代化的核心地区，在我国经济社会系统组织中发挥着统领作用。其中，包括首都圈在内的区域，未来在全国开发中的主体功能定位是优化开发。

与长三角和珠三角相比，首都圈的整体发展水平相对落后，今后相当一段时期，在提升经济发展质量的同时，仍将继续推动新区大规模开发建设和经济总量的扩张。作为优化开发区，要提高资源环境开发利用的集约程度，以提升参与经济全球化的能力为导向，建成国家创新体系和现代服务业网络系统中的主要节点区域，工业发展应以先进制造业和高技术产业为主导，切实走资源节约和环境友好型的道路，继续成为带动全国经济社会发展的龙头和中国参与经济全球化的主体区域。

2. 北京、天津错位发展

2006年，国务院先后批复了北京、天津两市新一轮城市总体规划，两市定位逐步清晰。北京不再强调经济中心，而将发展目标确定为“国家首都、国际城市、文化名城和宜居城市”；天津则提出建设“现代化国际港口大都市、中国北方经济中心”。北京城市定位是面向全球的，面向世界的“国际城市”。天津城市定位是面向中国北方的、区域性的中心。这是一次具有历史意义的调整，承载了太多的首都北京必须“减负”，而京津冀广阔的腹地将做好“加法”，以承接北京产业的转移。

在新的城市定位下，未来北京是引领中国实现自主创新以及经济增长方式转变，不断深化中国对世界政治、经济、科技、文化影响，实现国民经济与世界经济接轨的世界城市。天津将成为首都圈乃至中国北方地区最大的发展引擎，国际物流中心，中国北方货运综合交通枢纽，国际现代制造业和高新技术制造业中心。北京将加快以首钢、焦化厂外迁为代表的产业转移，同时发挥历史文化优势，着重发展文化创意产业、总部经济和金融、保险、咨询和信息处理等高端服务业。天津将承接空中客车A320总装线、百万吨乙烯工程等重大项目，更多的在高新技术产业研发转化、核心零部件和装备制造业、物流等方面强化优势。通过明确的城市定位和产业分工，联合打造具有世界影响力和控制力的核心区域，提升首都圈的整体竞争力。

3. 重工业重心向唐山推进

根据世界经济发展规律和国际经验，要想成为辐射拉动广大腹地的“经济引擎”，除具有引进、消化、吸收、研发高技术的产业基地、强大的物流航运中心功能外，还必须具有能够带动中下游产品向周边地区和广大腹地延伸的、具有较长产业链并且能够为未来发展保持持续动力的重化工业支撑。从国际现代化历程看，各国在此发展阶段都集中力量在滨海地区建设，如美国的休斯敦、日本的大阪-神户、韩国的釜山等引领工业发展的标志性重化工业区。在中国首都圈，曹妃甸具有成为世界级化工业基地的自然条件优势。

2005年，国务院批准了首钢结构调整方案，首钢与唐钢共同组建了京唐钢铁联合有限公司。结合首钢搬迁和唐山地区钢铁工业调整，投资677亿元，在河北曹妃甸新区建设具有国际先进水平的钢铁联合企业。预计2010年达到年产钢950万吨，钢材868万吨的生产水平。2005年11月，迁建到京唐港的北京焦化厂第一座年产100万吨炼焦炉建成投产。



<图 7> 曹妃甸工业区总体布局示意图

4. 保定、廊坊作为远景卫星城

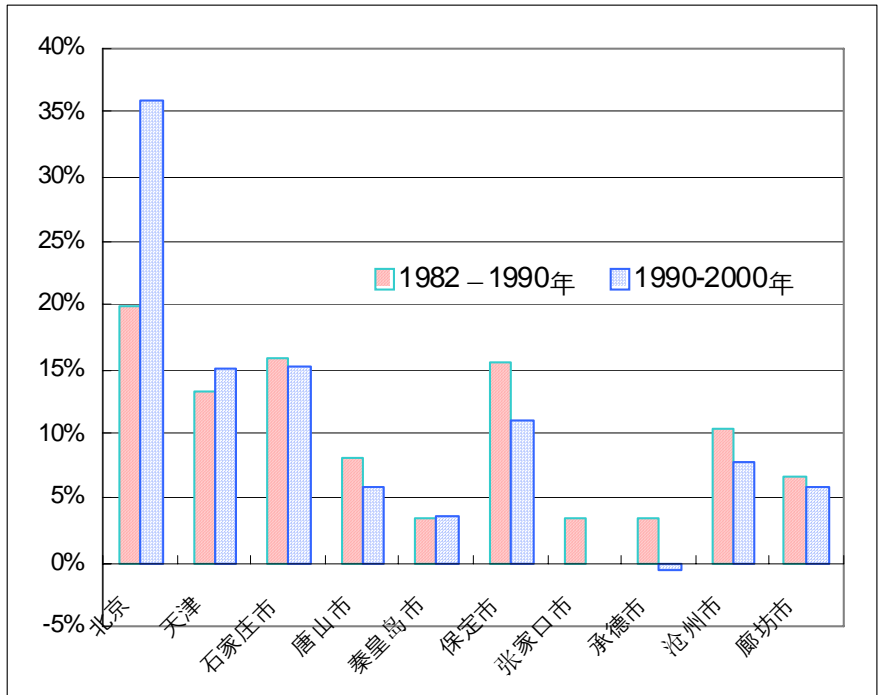
从建设世界城市的要求出发，基于自身土地、水资源等的供需状况，未来北京不适宜再发展传统制造业，现有的制造业企业应逐步向周边地区转移。以汽车产业为例，汽车的研发、组装、销售等环节应主要集中在京津两市，汽车零配件生产应主要集中在廊坊、保定以及上述两市的周边地区。一般服务业应向新城、廊坊等城市转移，中心城市主要占领高端服务业领域。医药、纺织等产业应向具有一定基础的保定、石家庄等城市及周边地区转移。

在产业转移和区域一体化交通基础设施建设的基础上，将促使保定、廊坊等城市成为首都圈的远景卫星城，承接中心城市的人口和产业转移，分担北京的部分功能。

5. 北京人口外移-公共服务均等化

北京将凭借首都优势以及现代服务业、高新技术产业和现代制造业等的加速发展，继续保持对外来人口的强大吸引力。2000年北京市的常住外来人口数量远大于首都圈内的其它城市。这说明首都圈的外来常住人口主要是向北京单极集聚，天津和河北8地市的人口集聚能力仍比较弱。

未来要想实现北京人口的外迁，必须首先在提供基本公共服务均等化方面做出更大成绩。只有当人们在不同地区都能享受到一样的公共服务，人口外迁才能真正从被迫向自发转变。单纯的行政命令和在区内建立卫星城的做法无法从根本上解决人口进一步向北京集聚的矛盾。



<图 8> 1982 - 2000年10城市人口增长对京津冀都市圈总人口增长的贡献率

6. 生态补偿机制与后花园建设

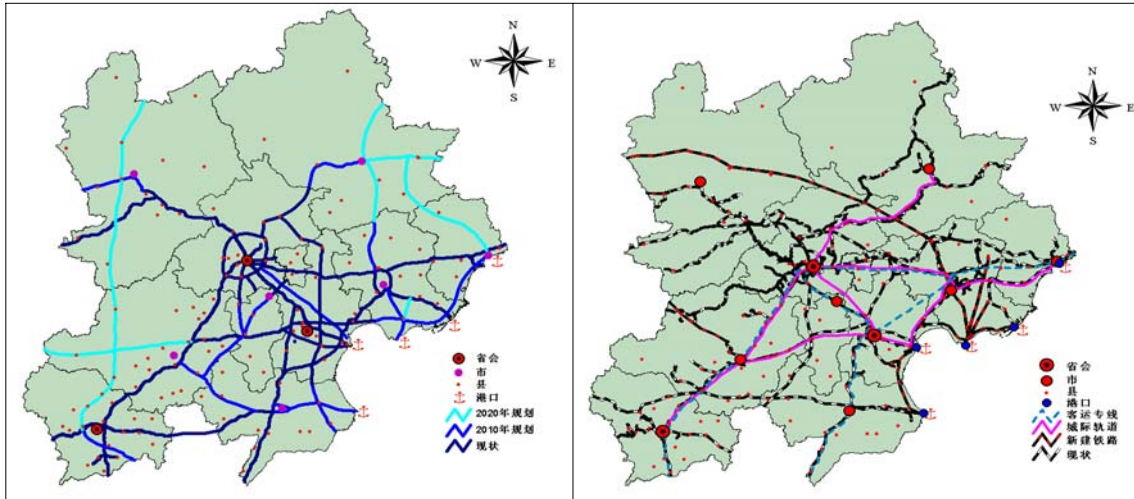
在首都圈内部，两大生态屏障区（坝上高原区、燕山－太行山地丘陵区）的经济发展和人们生活水平远远落后于其总体水平，北京的人均GDP和农民纯收入是两大生态屏障区的2倍以上。在国家加大京津风沙源治理和太行山绿化等生态建设力度的宏观背景下，今后相当长一段时期内，这两大生态屏障区的经济将很难快速发展，因为大规模退耕还林还草使农民的生产用地减少，而依托后续产业发展来实现经济与生态双赢的设想并不容易实现。这意味着两大生态屏障区的社会发展程度与都市圈的核心区差距将越来越大。

坝上高原区、燕山－太行山地丘陵区为首都圈提供重要的生态服务功能，而这些服务属于公共物品，当地农民并不能从中直接受益，并且持续提供这些生态服务功能使当地经济发展受到一定程度的影响。因此，从经济学与社会公平的角度讲，作为主要受益区的北京为坝上高原及燕山－太行山区提供生态补偿是合理的。补偿的范围应主要包括退耕还林还草措施、保护性耕作措施、节水灌溉措施、生态农业模式等。补偿标准可以制定一个范围区间。其下限是农民参与这些生态项目的直接社会经济损失或较常规生产方式需多投入的成本，上限可确定为生态建设项目的生态效益。

建立有效的生态补偿机制，将有助于促进首都圈生态环境质量的改善，并加快处于上风上水方向地区的生态屏障建设，成为首都圈可持续发展的后花园。

7. 方便的门户功能和内部高速便捷的运输体系

长期以来，中国确定北京为全国交通运输网络的最高层次的枢纽，通过持续建设，北京的枢纽地位、以及由北京向外放射形的运输通道体系基本成型。由此也就使得首都圈成为我国路网密度最大的都市经济区。但从内部各城市之间的通达性分析，仍同发达地区的城际交通的便捷程度以及与建立门户城市的功能要求存在很大的差距。



<图 9> 京津冀都市圈高速公路、铁路规划图

近期看，以区域交通运输网络为主体的基础设施建设，不仅是开展区域合作的关键项目——如港口群的合理分工与协作、城际交通与市内交通的有机衔接，而且是促进首都圈内各城市之间、区外同全国和世界加强联系的先行条件。远期看，首都圈率先实现现代化、增强区域整体竞争力的集中体现应当是交通运输系统的高效、便捷、安全、通畅。尽快赶上发达国家的城市密集地区交通运输发展水平，应当作为首都圈区域交通基础设施发展的基本目标。

중국 수도권의 발전과정과 문제 및 전망

판지에 (중국과학원 지속가능발전연구센터 주임)

지금의 세계경제 발전추세를 보면, 세계도시(Global City)를 핵심으로 하는 대도시권이 가장 활발하게 발전하는 지역으로 부상했고 점차 세계경제를 주도하고 있다. 뉴욕대도시권, 동경 대도시권, 런던대도시권, 파리대도시권 등은 각국의 정치 및 경제의 중심지일 뿐 아니라 세계적인 경제, 금융, 상업의 중심지이자 다국적기업들의 글로벌헤드쿼터(Global Headquarter) 소재지로서 국가 및 세계경제 발전 과정에서 허브역할을 하고 있으며, 국내 경제와 글로벌경제를 연결하는 주요 결절도시(Node City)로 발전했다.

마찬가지로, 중국 내 주요 도시권 또한 다양한 차원의 지역경제가 성장하는 데 있어 중요한 매개물의 역할을 하고 있고, 그 예로 양자강델타, 주장델타 및 수도권이 중국에서 가장 활발하게 발전하는 지역으로서 중국경제 성장을 이끌어가는 엔진 역할을 하게 되었다.

수도권은 중국 내에서 경제, 과학기술, 문화, 교육이 가장 발달한 지역 중의 하나이자 대외 교류 및 협력의 중심지로서 오랜 기간의 발전과정을 거쳐 중국 북부지역 최대의 도시경제지역이자 혁신형 국가 건설의 토대로 부상하여 중국 경제 사회 발전에서 중요한 전략적 지위를 지니고 있다.

I. 중국 수도권의 발전과정

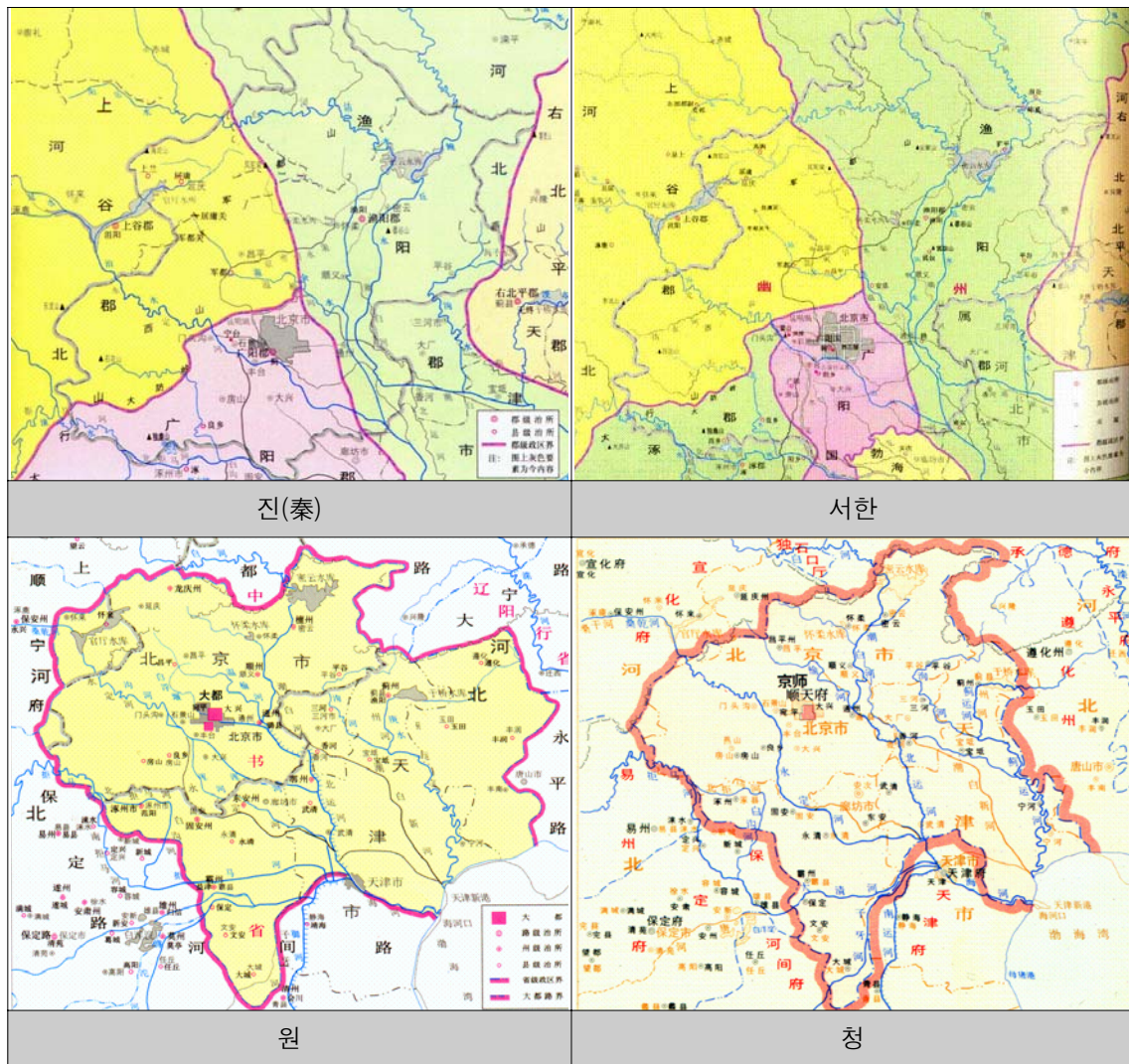
중국의 수도권지역 발전과정은 북경에서 일어난 중요한 변화와 밀접한 연관이 있다. 전체적으로 볼 때, 수도권의 발전은 단일도시 형성, 공업그룹 형성, 위성도시 형성, 긴밀한 연계 형성, 도시권의 관문 형성 등 5단계를 거쳤고 각 단계마다 수도권의 범위, 형태, 지위 및 주변 도시와의 관계에 변화가 있었다.

1. 단일도시 형성(고대-중화인민공화국 수립 전)

단일도시로서의 북경은 고대로부터 1949년 중화인민공화국 수립에 이르기까지 대략 3,000여 년에 걸친 길고 긴 시간을 거쳤다. 북경은 중국 최초로 사람이 거주했던 지역이자 중국 최초로 농업생산을 했던 지역이다. 신석기시대부터 수·당에 이르기까지 완전한 형태의 봉건 지방 경제체제가 북경에 형성되었다. 이러한 경제체제는 봉건 농업을 위주로 하면서 임업,

목축업, 어업, 염업, 수공업, 상업 등이 골고루 발전하여 기본적으로 자급자족을 이루었다. 당시 북경 경제의 주요 특징은 황실, 귀족, 관료를 위해 서비스하는 기형적인 기생형 경제형태라는 것으로 황실과 관부가 주요 수공업과 상업을 소유하고 있었다.

19세기 후반에 이르자 북경경제가 반식민 반봉건적 경제로 전환되었다. 농업경제가 쇠락하고 수공업경제가 쇠퇴함에 따라 북경이 바다나 강 연안지역보다 낙후되었고 봉건경제가 여전히 중요한 지위를 차지하기는 했으나 자본주의 식민경제가 북경경제를 주도하게 되었다.



<그림 1> 북경의 시대별 행정구역도

또한, 북경은 소비형 도시로서 도시 발전이 도시의 지리적 경계로 국한되어 주변의 소도시와 경제 및 사회적 연계를 맺고 있기는 하였으나 이러한 연계가 종속적이고 지배적인 것이어서 공평한 경쟁환경이나 이를 기반으로 한 분업 및 협력관계가 결여됨으로써 각 도시가 각기 독자적인 발전을 이루었다.

2. 공업그룹의 형성(1949-1978년)

계획경제시기, 중국 정부는 북경이 노동자계급이 영도하는 중화인민공화국의 수도이므로 강력한 현대 공업의 기반을 마련해야만 한다고 여겼다. 이러한 배경으로 인해 소비형 도시에 서 생산형 도시로의 전환이라는 방침 하에 수도철강(首鋼), 연산석유화학(燕山石化), 북경지프(北京吉普), 청하모방(清河毛紡) 등 대기업(공업그룹)이 형성되었고, 이를 통해 점차 공업경제 위주의 도시로 발전했으며 한때 중공업 비중에 있어 천진을 앞서며 국내에서 상해 다음가는 북부지역 최대의 경제중심지로 군림하기도 했다.



<그림 2> 1954년과 1957년 북경시 계획도

‘도심지역 억제, 주변부 발전’이라는 방침 하에, 밀운(密雲), 연경(延慶), 평곡(平谷), 석경산(石景山)등 지역이 대형 제련공업기지로 성장했고, 회유(懷柔), 방산(房山), 장신점(长辛店), 아문구(衙門口), 남구(南口) 등 지역에는 대형 기계 및 전기(電機)공업이 발달했으며, 문두구(門頭溝) 일대의 탄광이 개발되었고 대회창(大灰廠), 주구점(周口店), 창평(昌平) 등에는 대규모 전자재공업단지가 들어섰으며 주요 화학공업이 시 동남부 지역에 포진했고 통현(通縣), 대흥(大興) 등 지역에는 대규모 경공업단지가 형성되었다. 주민들에게 무해하고 운송량 및 규모가 크지 않은 공장들은 주택가에도 설립이 가능했다. 도시 주변부는 현지 자원상황에 따라 공장이 설립되어 농촌공업망이 구축되었다. 도시 주변부의 공업지역이 지속적으로 성장하여 이미 포화상태에 도달했으므로 향후 공장의 신규 설립은 이루어지지 않을 것이나 어느 정도 조정이 일어날 것이고 농촌에 필요한 공장들은 빠르게 교외지역으로 이전할 것이다.

북경의 무질서한 공업 육성으로 도시 규모가 과도하게 팽창하여 과거 북경, 천진, 당산(唐山)이 가지고 있던 합리적인 분업구도가 변화함으로써 천진 및 당산 등 주변 도시의 발전이 억제되었을 뿐 아니라 북경 내부 기능 간 충돌이나 갈등 양상 또한 나타나 지역 내 조화로운 발전에 대한 잠재적인 위협요인이 되었다.

3. 위성도시의 형성 및 발전(1980년대-1990년대 초)

위성도시 개념은 1950년대에 이미 북경시 도시계획에 도입되었고, 1980년대에는 위성도시 건설계획이 공식적으로 발표되었다. 당시, 북경시 시가지 규모의 팽창, 교외지역 구(區) 및 현(縣)의 경제 발전에 따라 위성도시 건설은 북경시의 도시 발전에 필요한 부분이 되었다. 이에 따라 1982년 발표된 <북경도시종합계획(北京城市总体规划)>에서 연화(燕化), 통현(通縣, ‘通州’라고도 함), 황촌(黃村), 창평(昌平) 등 4개 위성도시의 중점 발전방안이 제기되었다. 1984년에 <북경시 위성도시 발전 가속화에 관한 임시규정(北京市加快卫星城建设的几项暂行规定)>이 제정되었고, 1993년 발표된 <북경도시종합계획1991-2010년(北京城市总体规划1991-2010年)>에서는 통주(通州), 역장(亦莊), 황촌(黃村), 양향(良乡), 방산(房山, 燕化 포함), 장신점(长辛店), 문성(門城), 사하(沙河), 창평(昌平, 南口/捺头 포함), 연경(延慶), 회유(懷柔, 桥梓/庙城 포함), 밀운(密雲), 평곡(平谷) 및 순의(顺义, 牛欄山/馬坡 포함) 등 14개 위성도시 건설계획이 제기되었다.

위성도시 건설계획이 추진됨에 따라 북경시가 주요 복합도시로 성장하면서 세계 대도시의 대열에 진입하기는 했으나 이와 동시에 힘겨운 개발과정이 시작되었다.

4. 긴밀한 연계구도 형성(1980년대 중후반-21세기 초)

지역경제가 발전하고 북경의 도시종합경쟁력이 향상됨에 따라 북경에 있어 주변 도시와의 연계 및 분업관계 강화가 절실해졌고, 이에 따라 북경 및 북경과 긴밀하게 연계된 몇몇 도시들이 수도권을 형성했고, 이러한 수도권 내 도시들간의 분업이 추진되었다. 예를 들어 1984년 작성된 <경진당지역 국토개발 및 정비 종합연구요점(京津唐地区国土开发与整治的综合研究要点)>에 북경이 중국 정치 및 문화의 중심지이고, 천진은 화북지역(华北地区) 경제의 중심지이며 당산(唐山)은 에너지, 원자재 생산을 위주로 하는 공업도시임이 명시되었다. 이러한 기능별 분업은 합리적인 것으로, 이에 힘입어 이 지역은 중국 내에서 산업의 공간 분포가 잘 이루어진 몇 안 되는 지역의 하나로 성장했다.

수도권이라는 개념의 출현과, 특히 북경과 천진, 당산 등 도시간 삼각관계의 처리가 정부의 정책 결정에 직접적인 영향을 미친다.

5. 도시권의 관문 형성(21세기 초 이후)

경제 글로벌화와 지역 단일화로 인해 글로벌시장에서의 경쟁이 더욱 치열해질 것이고 도시간 경쟁은 점차 도시가 속한 지역간의 경쟁 양상으로 나타날 것이다. 주요 선진국의 성공적인 경험으로 볼 때, 국제 경쟁력을 지닌 ‘관문도시+도시경제권’의 구축은 경제 글로벌화의 기회와 도전에 대응하는 데 유익한 방안이다.

경진기(京津冀, 북경, 천진, 허북성)도시권은 우수한 지리적 조건, 탄탄한 산업 기반, 편리한 교통망, 풍부한 인적 자원 및 커다란 자원 잠재력, 훌륭한 발전의 기회 등을 갖추고 있어 미래 중국 경제 성장을 이끌어갈 엔진이자 중국의 현대화 실현을 뒷받침할 핵심지역이며 중국의 글로벌 경쟁 참여에 있어 중요한 지역이기도 하다.

북경과 천진은 각기 중국의 수도 및 중국 북부지역 최대의 항구도시로서 중국 북부지역 최대의 국제적인 관문도시로 함께 성장해갈 것이다.

II. 문제점

1. 북경과 천진의 관계-치열한 경쟁

역사적으로 북경과 천진간에 뚜렷한 분업관계가 유지되어왔다. 북경은 중국의 정치 및 문화의 중심지이고 천진은 중국 북부지역의 관문이자 공업도시이므로 두 도시 간의 상호협력의 잠재력이 매우 크다. 그러나 북경의 잘못된 전략 선택으로 인해 북경과 천진간 산업 동질화 현상이 심각해졌고 협력보다는 경쟁관계가 더욱 부각되었다. 북경의 공업분야가 완비됨에 따라 넓은 부지를 필요로 하게 되었고 수자원 및 에너지 고소비형 산업으로 인해 환경오염이 유발되었으며 수도 북경의 정치 및 문화 중심지로서의 기능과 상호 저촉되는 중공업기지도 대대적으로 건설되었다. 또 천진에서는 기존 산업단지의 증·개축사업이 추진되었다. 이러한 영향이 지금까지 지속되고 북경과 천진이 오랫동안 독자적인 정책을 추진함에 따라 산업시설의 중복건설 현상이 나타나 지역 내 협력이 실현되기 어려운 상황이다.

경제사회개발 제8차 5개년 계획 기간 동안 북경 및 천진 지역 주요 공업의 산업 내 비중 변화로 볼 때 두 도시간의 분업이 경쟁 위주의 형태를 띠는 문제점이 상존하고 있음을 알 수 있다. 제9차 5개년 계획 기간 중 나타난 중복건설, 독자적 정책 운영 등의 문제점으로 인해 두 도시 모두 자동차, 전자, 화학산업 및 제련산업을 기간산업으로 선정했다(〈표 1〉, 〈표 2〉).

<표 1> 북경·천진 '8·5계획'기간 중 주요 공업 비중의 변화추이

(공업총생산액 = 100)

직할시	석유화학		화학원료 및 화학제품 제조업		일반 기계		철강산업		전자산업	
	1990	1995	1990	1995	제조업		1990	1995	1990	1995
					1990	1995				
북 경	1.55	8.75	13.92	6.72	9.61	3.73	10.05	14.13	5.97	9.88
천 진	2.79	5.42	11.27	7.61	10.13	4.4	9.75	6.87	4.94	14.19

<표 2> '9·5계획'기간 중 두 도시가 선정한 기간산업

도 시	기간산업 분야
북 경	전자, 자동차, 기계, 화학
천 진	자동차, 기계, 전자, 화학, 제련

2. 북경과 당산의 관계-중공업 발전구도

북경과 당산은 그 성격에 있어 북경은 중국의 수도이고 당산은 석탄채굴을 기반으로 하는 중공업도시라는 뚜렷한 특징을 가지고 있다. 그러나 과거 상당히 오랫동안 공업 발전 및 구도에 있어 이들 도시의 차이점을 제대로 살피지 못했고 이들 도시의 경제적 기능, 특히 공업적 기능에 대한 전반적인 고려를 하지 못함으로써 각자 다양한 산업부문을 아우르면서 독자적인 발전을 추구하여 명확한 분업구도를 형성하지 못했다. 구체적으로 살펴보면, 우선 공업 발전과 도시 성격이 서로 부합하지 않는다. 북경은 중화인민공화국의 수도로서 수도의 성격에 부합하는 상당한 규모와 수준을 갖춘 공업을 발전시킬 필요가 있으나, 문제는 과거 이를 과도하게 강조한 나머지 불필요하거나 심지어 북경에 신축 및 증축하기에 부적합한 공업기업들이 대거 들어섰다. 예를 들어 북경의 철강산업 육성에 필요한 철광석은 당산의 천안(遷安)에서 채굴되고 코크스도 당산 및 다른 지방에서 조달되고 있으며, 이에 힘입어 수도강철(首钢)이 커다란 발전을 거두었다. 당산은 철광석과 석탄이 매장되어 있고 철강산업 또한 전통적인 기반을 갖추고 있으나 발전이 느려 지금에 이르기까지 철강 생산에 필요한 충분한 양의 선철이나 코크스를 확보하지 못한 채 북경에서 조달하고 있다. 또한 각기 자체 공업시스템이 구축되어 전체적인 구조가 유사하다. '경제사회개발 제1차 5개년 계획' 기간부터 북경이 중공업 발전에 있어 계속해서 선두를 달렸고 경공업 또한 크게 발전하였으며 각 공업 부문 중 기계, 제련, 화학 및 섬유산업이 가장 높은 성장률을 보였다. 당산은 중화인민공화국 수립 이후 전력, 제련 등 부문에서 상대적으로 빠른 발전을 보인 것 외에도 공업부문이 점차 늘어나 다양한 공업부문을 아우르는 방향으로 발전해왔다.

<표 3> 북경과 당산의 공업생산액 비중 (1980년)

	제련	전력	석탄	석유	화학	기계	건자재	식품	섬유	봉제	문구 및 교육용품
북 경	8.8	3.0	1.4	5.5	18.0	32.0	3.2	5.9	10.0	3.5	3.2
당 산	19.7	17.6	16.2	0.4	5.8	13.9	6.5	5.1	5.5	2.3	1.0

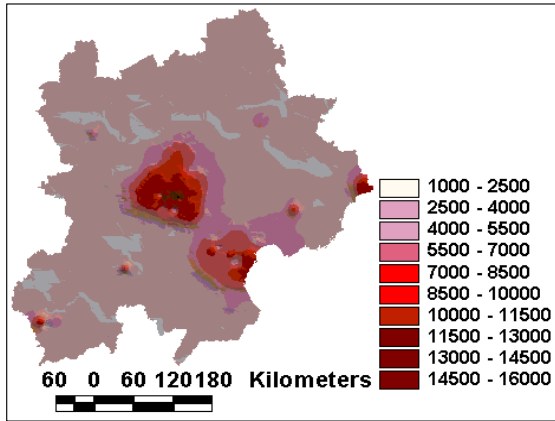
주 : 목재가공, 피혁, 제지, 기타 등 4개 부문의 생산액 비중이 낮아 표에 포함시키지 않음.
출처 : 경진당지역 국토계획요강연구종합과제팀. 1984.

3. 북경과 장가구(張家口) 및 승덕(承德)의 관계 - 수자원

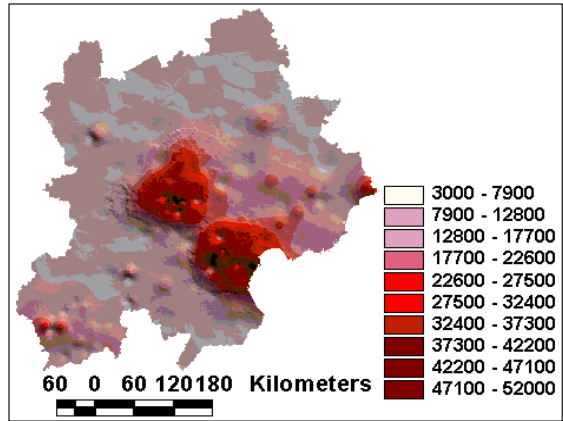
장가구와 승덕은 북경의 상류지역에 자리잡고 있는 수원지이자 수도권 황사원(黃沙源) 중점 정비지역으로서 경제 발전 수준이 전체적으로 뒤떨어졌고 빈곤지역이 광범위하게 분포되어 있다. 경제적으로 발달한 하류지역 도시에 필요한 품질과 양의 수자원을 공급하느라 지역 발전이 매우 더디게 이루어졌다. 예를 들어 장가구와 승덕의 산업 발전 규모와 발전 유형에 대한 제약으로 인해 승덕지역 조하(潮河) 유역에 가보면 기업 폐쇄나 단속으로 인한 경제적 손실이 매년 5,000~6,000만 위안을 넘는다. 이로 인해 이들 두 도시와 하북성(河北省), 더 나아가 북경 및 천진과의 격차가 한층 더 벌어지게 되었다. 수자원의 총량 감소와 동시에 지역 생태환경 보호 부담이 가중되었다. 수원보호구역의 생태환경과 주요 댐들의 수중환경이 갈수록 악화되자 장가구시와 승덕시는 상류지역 생태환경 보호와 급수의 질 확보를 위해 막대한 대가를 치렀다. 1989년부터 승덕이 생태환경 정비사업에 20억 위안 이상, 연 평균 2억 위안을 투자했다. 이는 경제적으로 낙후된 지역에 있어 분명 막대한 재정부담일 것이다.

4. 북경과 하북(河北)의 관계 - ‘등잔 밑이 어두운 법’

북경과 천진으로 구성된 산업경제성장축에서 생산요소가 동시에 이들 두 중심도시로 집적되어 생산요소가 주변부로 적절히 확산되지 못함에 따라 이들 두 도시의 인접 지역들이 발전의 기회를 얻지 못하는 속칭 ‘등잔 밑이 어두운’ 현상이 나타났다. 이는 북경 및 천진과 주변의 현(縣) 및 시와의 1인당 GDP 격차로 나타났다. 하북성과 북경시의 경계에 있는 연경(延慶)과 회유(懷柔) 두 현은 강을 사이에 두고 있고 발전 여건이 유사하다. 그러나 2003년 연경의 지방재정수입이 2억 8천만 위안, 농민 1인당 순소득이 5,660위안인데 반해 하북성 회유의 지방재정수입은 6,600만 위안, 농민 1인당 순소득은 2,658위안에 불과했다. 하북성, 북경, 천진의 경계지역에 위치한 밀운(密雲)과 란평(滦平), 대흥(大興)과 고안(固安), 방산(房山)과 탁주(涿州), 통주(通州)와 삼하(三河), 정해(靜海)와 대성현(大城縣)도 경제 발전 수준에 있어 커다란 격차를 보이고 있다.



<그림 3> 경진기도시권 1993년 1인당 GDP 입체TIN도



<그림 4> 경진기도시권 2003년 1인당 GDP 입체TIN도

수도권 중심도시들이 하북성의 발전을 강력하게 이끌어가지 못함에 따라, 하북성의 경제발전 수준이 양자강델타, 주강델타지역 중심도시 배후지에 비해 크게 뒤떨어졌다(<표 4>).

<표 4> 수도권과 양자강델타 및 주강델타지역 중심도시 배후지의 발전수준 비교

구 분		하북지역	양자강델타배후지	주강델타배후지
1인당 GDP(만원)		1.41	3.20	4.89
단위면적당 GDP(억원/km2)		440.5	2148.3	1995.0
1인당 지방재정수입(위안)		493	2380	3655
도시주민 가처분소득(위안)		8134.5	13538	16702
도시화수준(%)		31.8	53.7	56.6
산업구조	1차산업 (%)	14.2	5.6	4.4
	2차산업 (%)	51.1	57.5	53.3
	3차산업 (%)	34.7	36.9	42.3

5. 북경 자체의 문제점

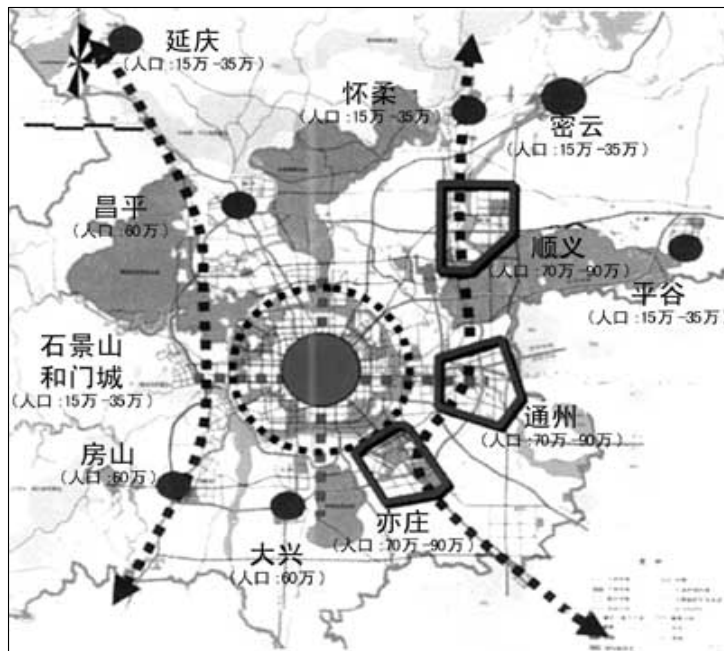
(1) 북경과 주변 현 및 시와의 관계

순의, 역장(亦莊), 통주(通州)는 북경시 도시종합계획에서 향후 도심에 밀집된 인구나 산업을 분산시키는 데 있어 주요 대상지역으로 포지셔닝되어 있다. 그러나 이들 세 지역에 대한 기업의 진입 장벽은 북경 인근에 위치한 랑방(廊坊)보다 높다. 관련 자료에 따르면, 연교경제기술 개발구(燕郊經濟技術開發區)의 토지가격이 1묘(亩, 6.667a) 당 2만 위안으로 북경의 1/5 수준에 불과하나 대부분의 경매거래가격은 1묘당 20만 위안 정도에 달하는 것으로 나타났다. 북경의 다핵발전계획과 신도시 건설계획이 주로 도심지역에 집중되어 있고 대규모 신도시 건

설 여건을 갖추지 못한 지역들도 신도시 건설을 계획함에 따라 경제 발전과 생태 환경간의 갈등이 심화되었고 천진 및 하북성 주변지역의 발전을 제약했다.

(2) 위성도시의 비정상적 확대

도시 중심부에 과도하게 밀집된 인구나 산업을 분산시키기 위해 북경은 도심 주변부에 통주, 순의, 역장, 대흥, 방산, 창평, 회유, 밀운, 평곡, 연경, 문두구 등 11개 신도시를 건설하여 도심 인구나 비핵심 기능들을 이전시킴으로써 인구를 1,800만 명 수준에서 억제시킬 계획을 세웠다(그림5).



<그림 5> 북경시 종합계획 중 신도시 인구 규모

<표 5> 북경시 순유입인구 변화추이

(단위 : 만명, %)

1982			1990			2000		
상주전입 인구	전출 인구	순유입 인구	상주전입 인구	전출 인구	순유입 인구	상주전입 인구	전출 인구	순유입 인구
16.99	4.51	12.48	48.75	6.39	42.36	260.35	63	197.35

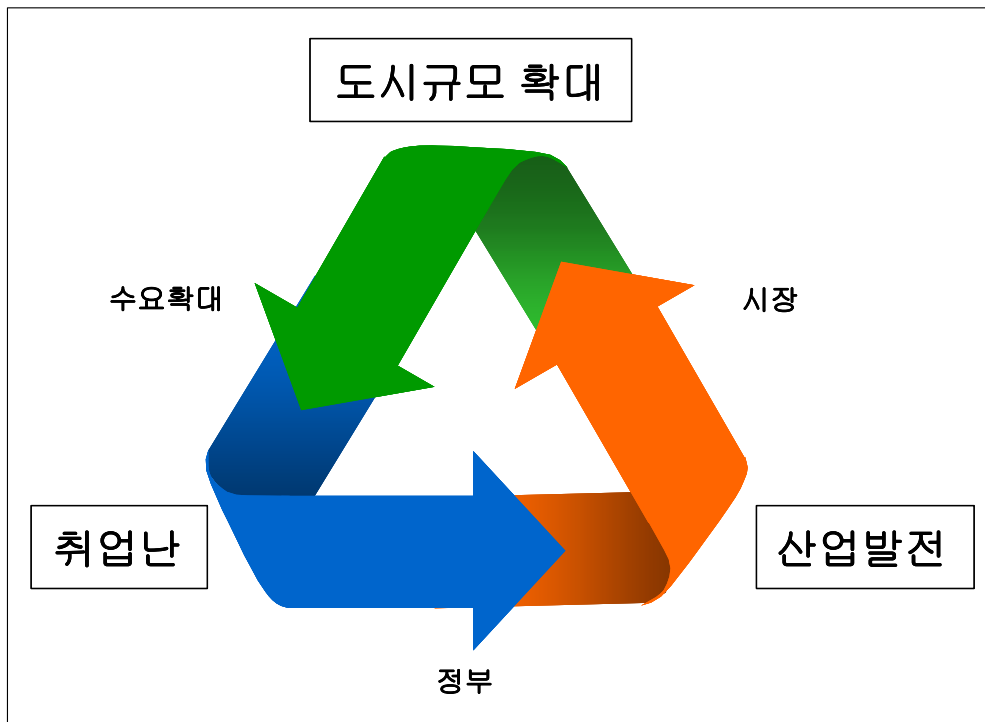
출처 : 제3, 4, 5차 중국인구센서스

그러나 신도시 건설은 인구규모 억제방침에 위배된다. 왜냐하면 신도시에 산업이 집중되면 더 많은 인구가 유입될 것이고 이들 인구 중 외지에서 온 사람이 더 많을 것이므로 총인구 증가를 더욱 촉진시킬 것이기 때문이다(표5), 또한, 위성도시 건설로 도심지역에서 2차 산업의 전환과 3차 산업의 발전이 일어나면 3차 산업의 인구흡입탄력도가 2차 산업보다 높으므로,

도심지역 산업시설 이전으로 인구수가 대폭 줄어들기는커녕 오히려 늘어날 것이다. 따라서 위성도시 건설로 인구수가 효과적으로 통제되지 못하고 오히려 도시규모의 확대를 부채질할 것이다.

(3) 도심지역 산업기능의 승격과 현지 주민과의 관계

산업구조 조정과 도시 이미지의 지속적인 향상에 힘입어 북경시 주민은 전국 각지 및 전 세계에서 몰려든 엘리트들과 경쟁하지 않을 수 없게 되었다. 하이엔드 분야에서 북경 주민의 경쟁력에 한계가 있기 때문에 북경 주민들의 미래 혹은 눈앞의 취업난을 해결하기 위해 북경시 노동시장에 매년 노동집약형 산업 관련 일자리가 대량으로 공급되지만, 최종 취업자는 주로 외지에서 온 사람들이다. 외지에서 온 사람들이 지역 내 일자리를 차지함으로써 도시 규모가 확대되고, 도시 규모 확대가 더 큰 취업난으로 연결되면 정부의 주도 하에 새로운 일자리가 공급될 것이고 그렇게 되면 도시규모의 추가적인 확대가 일어날 것이다. 따라서 지역 내 실업문제 해결에서 관련 산업 발전, 일자리 제공을 거쳐 도시규모 확대, 새로운 취업난까지 끊임 없이 순환되는 ‘Strange Circle’ (그림3)이 형성될 것이다. 관련 데이터에 의하면 2000년 북경시에 등록된 인구가 1,116만 7천명으로, 환경 및 사회안정 유지문제가 더욱 심각하게 부각되고 있다.



<그림 6> '악순환' 효과 개념도

Ⅲ. 전망

전문가들의 추산에 따르면 2020년까지 중국 수도권이 도시 인구 3000만 명, GDP 2조 위안 이상에 달하며 지금의 미국, 유럽 및 일본에서 가장 발달하고 고도로 현대화된 대도시 및 산업 집적지역과 비슷한 규모로 성장할 것이라고 한다.

1. 3대 고도개발지역의 하나로 성장

중국 내 전체적인 지역발전 구도에 따라 동부 연해지역이 앞으로도 핵심적인 현대화 우선 개발지역으로서 중국 경제 사회 시스템을 이끌어갈 것이다. 그 중 수도권이 포함된 지역은 향후 전국 개발에서 고도개발지역으로서의 위상을 계속해서 유지해나갈 것이다.

양자강델타지역 및 주장델타지역에 비해 수도권의 전체적인 발전수준이 뒤떨어져있으므로, 향후 수도권에서는 상당 기간 동안 경제발전의 질 향상 외에도 신규 지역의 대규모 개발, 경제총량 확대 등이 지속적으로 추진될 것이다. 고도개발지역으로서 자원 및 환경 개발의 집약도를 높이려면 글로벌 경제 참여 능력 향상을 주요 방향으로 하여 국가 혁신시스템과 현대 서비스산업네트워크에서의 주요 결절지역으로 성장시키고, 공업 발전은 선진 제조업 및 첨단 기술산업을 위주로 하여 자원절약형 및 환경친화형 발전 모델을 추구함으로써 전국 경제 사회 발전의 견인차 역할과 중국 경제의 글로벌화를 위한 핵심지역으로서의 역할을 해야 한다.

2. 북경과 천진의 교차 발전

2006년 국무원이 북경과 천진의 새로운 도시종합계획을 잇달아 비준함으로써 이들 두 도시의 위상이 명확해졌다. 북경은 경제 중심지로서의 역할을 더 이상 강조하지 않고 ‘국가의 수도, 국제도시, 문화의 도시, 살기 좋은 도시’를 발전목표로 선포했고 천진은 ‘현대화된 국제 항구도시, 중국 북부지역 경제 중심지’라는 성장목표를 정했다. 북경의 지향하는 도시 위상은 세계를 향해 열린 ‘국제도시’이고 천진은 ‘중국 북부지역을 향한 지역 센터’이다. 이는 역사적 의미를 지닌 조정작업으로, 북경의 과도한 부담을 덜어주면서 경진기 지역의 드넓은 배후지의 역할을 늘려 북경의 산업시설을 이전하고자 하는 것이다.

도시의 새로운 위상이 정립되면서 미래 북경은 중국의 자체 혁신과 경제 성장모델의 전환을 선도하며 세계 정치, 경제, 과학기술, 문화에 대한 중국의 영향을 끊임 없이 확대시키면서 국내경제와 세계경제가 접목된 세계도시(Global City)로 성장해갈 것이다. 천진은 수도권 더 나아가 중국 북부지역 최대의 발전 동력으로서 국제물류센터, 중국 북부지역 종합 교통 요충지, 국제 현대 제조업 및 첨단기술 제조업센터로 성장할 것이다. 북경은 수도권철(首鋼) 및 북경코크스공장(北京焦化廠)을 위시한 산업시설 이전을 추진하고 역사 문화적 우위를 발휘하

여 문화창조산업과 헤드쿼터(headquarter)형 경제, 금융, 보험, 컨설팅, 정보처리 등 첨단 서비스산업을 중점 육성할 것이다. 천진은 에어버스 A320 조립라인 및 100만 톤급 에탄올공장 등 주요 프로젝트를 유치하고 첨단기술산업의 R&D센터로 발전해나가며, 핵심 부품 및 장비 제조업, 물류 등 분야에서 우위를 강화해나갈 것이다. 이들 두 도시는 명확한 도시 위상 정립과 분업을 통해 세계적으로 영향력 있는 핵심지역으로 성장하여 수도권의 종합 경쟁력을 향상시킬 것이다.

3. 중공업의 중심, 당산으로 이전

세계경제의 발전 법칙과 세계 각국의 경험으로 볼 때, 넓은 배후지에 영향을 미치고 그 발전을 주도할 수 있는 ‘경제 엔진’으로 성장하려면 첨단기술을 도입, 소화, 흡수 및 연구 개발하는 산업기지와 강력한 물류 및 해운 센터로서의 기능 외에 미들스트림(middle stream)과 다운스트림(down stream) 제품의 주변지역 및 배후지로의 확산을 선도할 수 있고 산업사슬이 길고 지속적으로 발전의 원동력을 유지할 수 있는 중화학 공업을 보유해야 한다. 세계 각국의 현대화 과정을 살펴보면 각국은 이러한 발전단계에서 임해지역 발전에 역량을 집중했었다. 예를 들어 미국의 휴스턴, 일본의 오오사카-고베, 한국의 부산 등은 산업 발전의 상징적 분야인 중화학공업을 중점 육성했다. 중국 수도권에서 조비전(曹妃甸)은 세계적인 화학 산업기지로 성장할 수 있는 천혜의 조건을 갖추고 있다.



<그림 7> 조비전공업단지 분포도

2005년 국무원이 수도강철의 구조조정 방안을 비준한 후 수도강철과 당산강철(唐鋼) 공동으로 경당강철연합유한공사(京唐鋼鐵聯合有限公司)를 설립했다. 수도강철의 이전과 당산지역 철강산업 조정이 맞물리면서 677억 위안을 투자하여 하북성 조비전신구(曹妃甸新區)에 세계 선진수준을 갖춘 철강연합기업을 설립한 것이다. 2010년이면 연간 철강 생산 950만 톤, 강재 생산 868만 톤 수준에 도달할 것으로 전망된다. 2005년 11월 경당항(京唐港)으로 이전한 ‘북경코크스’의 첫 번째 고로인 연간 생산량 100만 톤 규모의 코크스로가 완공되어 생산에 들어갔다.

4. 보정(保定)과 량방(廊坊)을 미래 위성도시로 건설

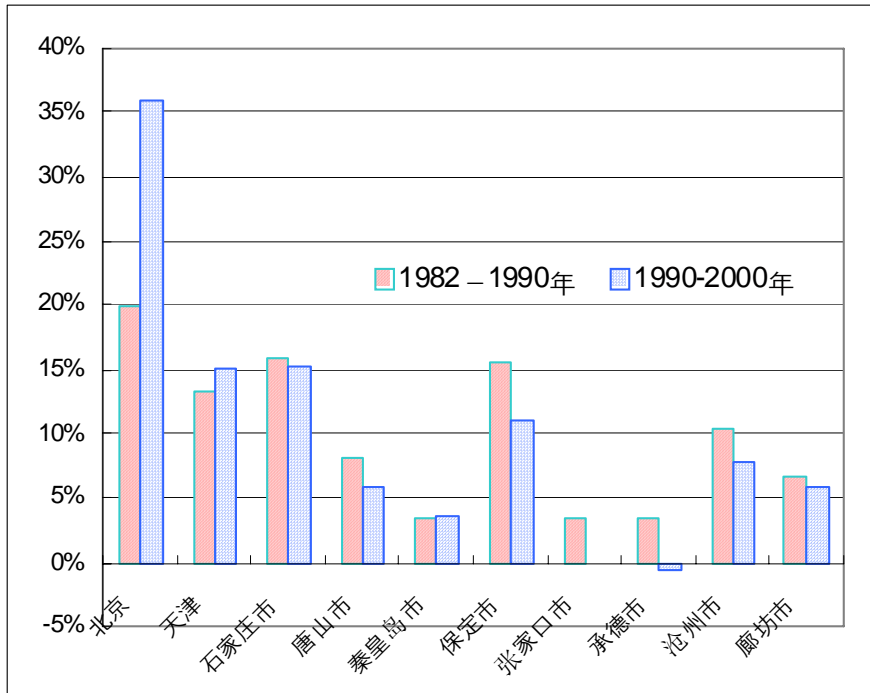
세계도시로 성장해간다는 목표와 토지 및 수자원 수급현황을 토대로 볼 때, 향후 북경은 전통적인 제조업을 계속해서 육성하기에는 부적합하므로 기존의 제조기업들을 점차 주변지역으로 이전해야 할 것이다. 자동차산업을 예로 들면, 자동차 R&D, 조립, 판매 등이 북경과 천진 두 도시에 집중되어 있으므로 자동차 부품 생산은 량방과 보정 및 상기 두 도시 주변지역으로 집중시키고 일반 서비스업은 신도시, 량방 등 도시지역으로 이전해야 하고 도심지역은 주로 하이엔드 서비스부문으로 채워야 할 것이다. 제약, 섬유 등 산업은 어느 정도 기반을 갖춘 보정, 석가장 등 도시 및 주변지역으로 이전시켜야 한다.

산업 이전 및 지역 내 통합 교통 인프라를 구축을 기반으로 하여 보정, 량방 등 도시는 수도권의 미래 위성도시로 성장하여 중심도시의 인구와 산업을 유치하고 북경의 일부 기능을 분담할 수 있어야 한다.

5. 북경 인구의 외부 이전 - 공공서비스 균등화

북경은 수도로서의 우위와 현대 서비스업, 첨단기술산업 및 현대 제조업 등의 빠른 발전에 힘입어 외부 유입인구에 대해 강한 흡입력을 유지할 것이다. 2000년 북경시에 상주하고 있는 전입인구의 수가 수도권 내 여타 도시보다 훨씬 많았는데, 이는 수도권에 상주하고 있는 전입인구가 주로 북경이라는 하나의 극으로 밀집되고 천진 및 하북지역 8개 도시의 인구집적 능력이 약하다는 것을 말해준다.

향후 북경시 인구의 외부 이주를 실현하기 위해서는 먼저 기본적인 공공서비스의 균등화를 위해 노력해야 한다. 지역이 다르더라도 동일한 공공서비스를 누릴 수 있어야만 인구의 외부 이주가 강제적인 복종에서 자발적인 행동으로 바뀔 것이다. 단순한 행정명령이나 지역 내 위성도시 건설 등의 방식으로는 북경으로의 인구 집적 문제를 근본적으로 해결할 수 없다.



<그림 8> 1982-2000년 10개 도시 인구 증가가 경진기 도시권 총인구 성장에 끼친 영향

6. 생태보상시스템과 Back Yard의 건설

수도권 내부에서 2대 생태보호구역(과상고원지대(坝上高原区), 연산-태행산지구릉지대(燕山-太行山地丘陵区)의 경제발전과 주민 생활수준이 전체 수준보다 크게 뒤떨어져 북경의 1인당 GDP와 농민 순소득이 이들 생태보호구역의 2배 이상에 달한다. 북경과 천진의 황사근원 정비사업과 태행산(太行山) 녹화 등 정부의 생태환경보호 노력이 강화되고 있으므로 향후 상당기간 동안 이들 두 생태보호구역의 경제가 빠른 발전을 거두기 힘들 것이다. 왜냐하면 대규모 농지의 녹지 전환사업으로 인해 농민의 생산용 토지가 줄어들어 따라 후속산업의 발전을 바탕으로 하여 경제발전과 생태환경 보호라는 win-win의 결과를 이루는 것이 힘들 것이다. 이는 이들 두 생태보호구역의 경제 사회 발전 수준과 도시권 내 핵심지역간의 격차가 갈수록 벌어질 것이라는 것을 의미한다.

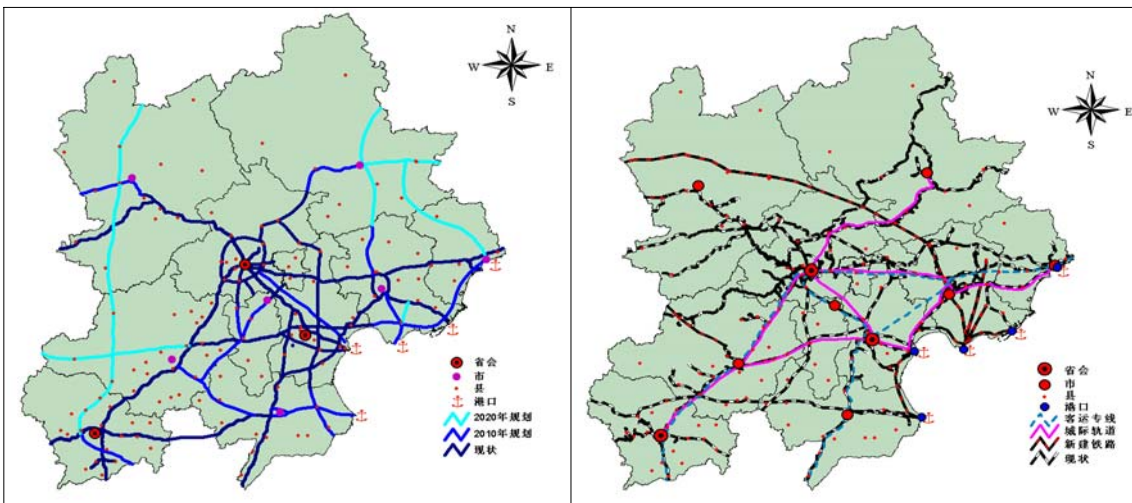
과상고원지대(坝上高原区), 연산-태행산지구릉지대(燕山-太行山地丘陵区)는 수도권에 중요한 생태환경 서비스를 제공하고 있고 이들 서비스가 공공재에 속하므로 현지 농민들이 그 과정에서 직접적인 혜택을 얻을 수가 없으며 이들 생태 서비스 기능을 지속적으로 제공함으로써 지역 경제 발전에 상당한 영향을 받고 있다. 따라서 경제학과 사회 형평성의 관점에서 볼 때, 주요 수혜지역인 북경이 과상고원지대 및 연산-태행산지역에 생태보상을 제공하는 것이 합리적이다. 보상 범위에는 농지의 녹지 전환조치(退耕还林还草), 보호경작조치, 절수형 관계시설 건설, 생태농업모델 채택 등이 포함된다. 일정한 범위구간을 토대로 보상기준을 정할 수 있고, 농민이 생태환경프로젝트에 참여함에 따라 입은 직접적인 사회 경제적 손실이나

전통 생산방식에 비해 더 많이 투입된 원가부분을 하한선으로, 생태환경 보호사업에 따른 생태환경적 혜택을 상한선으로 정할 수 있다.

효과적인 생태보상시스템을 구축하게 되면 수도권 생태환경 품질 개선에 도움이 되고 바람이 불어오는 쪽이나 상류지역(上風上水方向地區)의 생태보호구역 건설을 가속화하여 수도권의 지속가능한 발전을 위한 Back Yard로 형성할 것이다.

7. 편리한 관문 기능과 빠르고 편리한 내부 운송체제

과거 오랫동안 중국이 북경을 전국 교통운송망의 최고 요충지로 여겨움에 따라 지속적인 교통망 구축 과정을 거쳐 북경이 교통허브로 성장하고 북경을 중심으로 한 방사형 운송망 시스템이 형성되었다. 이에 따라 수도권이 국내에서 육상교통망이 가장 밀집한 도시경제지역으로 성장했으나 내부 도시간의 접근성을 분석해보면 경제 발달지역과의 도시간 교통의 편리성이나 관문도시 형성에 필요한 기능적 요건 면에서 아직 많이 부족하다는 것을 발견할 수 있다.



<图 9> 京津冀(京津冀)도시권 고속도로·철도 계획도

단기적으로 볼 때, 지역 내 교통운송망을 중심으로 한 기반시설 건설은 지역 내 협력 추진의 핵심 프로젝트일 뿐 아니라(예를 들어, 항만군(港灣群)의 합리적인 분업 및 협력, 도시간 교통 및 시내 교통의 유기적 연계), 수도권 내 도시간 연계, 전국 및 세계 도시와의 연계를 강화하는 선결조건이다. 장기적으로는, 교통운송체제의 고효율, 편리성, 안전성, 원활성 확보가 수도권 현대화 실현과 지역 경쟁력 강화의 관건이 될 것이고, 빠른 시일 내에 선진국 도시밀집지역의 교통운송 수준에 도달한다는 것이 수도권지역 교통시설 발전의 기본목표가 되어야 한다.

SessionⅢ- 제1주제

동북아 경제지형의 변화와 한·중 도시간 동반 발전의 가능성

I. 동북아 경제지형의 변화

II. 한·중간 국지적 연계의 확대

III. 도시간 동반 발전의 가능성

▶ 要約：东北亚经济地形的变化和中韩城市间共同发展的可能

동북아 경제지형의 변화와 한중 도시간 동반 발전의 가능성

김원배 (국토연구원 동북아발전연구센터 소장)

I. 동북아 경제지형의 변화

1. 일극체제에서 다극체제로 변모

1970년대 이후 동아시아 지역생산체제는 일본이 주도하는 일극체제였으나, 1980년대 후반부터 한국을 포함한 신흥공업국의 해외투자 증가로 경제지형의 변화가 발생하기 시작하였다. 1990년대 중국의 본격적인 경제성장과 더불어 동(북)아시아의 경제지형은 일극체제에서 다극체제로 변모하고 있다. 과거 일본이 선도하는 안행형 발전모형은 적실성을 상실하였고, 수련형 또는 포도형 발전 모형이라는 대안적 설명이 적실성을 얻고 있다(Macintyre and Naughton 2005, 박변순 2005).

이러한 다극화의 경향을 가장 극명하게 보여주는 지표는 동북아의 핵심경제지역의 GDP 규모일 것이다. <표1>에서 보는 바와 같이 중국의 장강지역의 구매력지수로 추정된 GDP 규모는 일본 관동지역의 규모에 육박하고 있다. 주강지역도 일본 근기나 중부지역의 구매력 기준 GDP를 초과하고 있다. 중국 정부의 11차 5개년 계획에서 중점 개발 대상지역 중 하나인 경진기 지역도 한국의 수도권에 근접하는 수준의 구매력 기준 GDP를 보유하게 되었다. 물론 1인당 GDP 수치에서 중국의 핵심지역들이 일본이나 한국의 핵심지역보다 훨씬 낮은 수준에 머물러 있으나, 향후 10년 후에는 적어도 한국 수준에 육박하는 대도시지역의 등장을 예상하는 것은 무리가 아닐 것이다.

이러한 다극화의 추세는 동(북)아시아의 역내 교역과 투자의 증대에 기인하고 있는 데, 부분적으로는 비교우위이론에서 적시하고 있는 요소비용이나 제품주기이론에서 논의하고 있는 제품의 기술함량 및 성숙도와 관련이 있다. 그러나 최근 동북아 3국간의 교역에서 산업내 무역이 크게 증대하고 있어, 앞서서의 이론적 결과와는 다소 상치된다. 큰 틀에서 보면 한국과 일본은 부품과 자본재 생산을 중국은 조립생산기지의 역할을 수행하고 있어, 소위 산업내 수직적 분업이 주류를 이루고 있다. 그러나 중국도 부품이나 자본재 생산을 확대해나가는 상황에 있기 때문에 조만간 산업내 수평적 분업이 확대될 것이라고 예상할 수 있다. 결과적으로 역내 분업체제는 보다 긴밀하게 전개될 것이나, 국가간 또는 도시지역간의 경쟁은 더욱 치열해질 가능성이 크다.

2. 월경적 거대지역의 대두

중국은 급속한 경제성장과 소비시장의 확대로 아시아에서 최대 외국인직접투자 유치국이다. 흥미로운 점은 대중국 직접투자의 상당 부분이 아직도 홍콩에서 발생하고 있다는 사실이다. 중국 상무부 통계에 의하면 2005년 말까지 중국에 유입된 외국인 직접투자 총액 6345억 달러 가운데 홍콩은 2595억 달러로 일본, 미국, EU, 타이완, 한국, 싱가포르에서의 투자를 모두 합친 수준이라고 한다.

외국인 직접투자가 중국경제 성장에서의 핵심적인 역할을 해왔다는 사실은 여러 논저에서 밝혀진 바 있다(Ohashi 2005). 또 한 가지 경제지리적 측면에서 의미 있는 현상은 지리적 근접성으로 인한 월경적 생산네트워크의 형성이라고 할 수 있다. 홍콩은 주장지역에의 지리적 근접성으로 인해 이미 긴밀한 생산네트워크를 형성하였고, 타이완 또한 1990년대 이후 장강지역과 긴밀한 생산네트워크를 구축해가고 있다(Ash 2005). 일본은 직접투자를 통해 주로 장강지역, 주장지역 및 대련을 중심으로 하는 요녕반도와 비교적 긴밀한 생산네트워크를 구축해가고 있고, 한국도 발해만지역 및 장강지역과 투자를 통한 생산네트워크를 형성하고 있다.

이러한 월경적 거대 지역생산네트워크의 형성은 향후 동(북)아시아 경제지형을 근본적으로 전환시킬 촉매제가 될 것이다. 잠재적 월경적 경제지역 중 홍콩을 중심으로 하는 주장삼각지역, 타이완과 장강삼각주지역, 그리고 한국과 중국의 발해만지역을 연결하는 월경적 경제지역은 인구 규모에서 EU의 수준에 육박하는 거대지역들이다 (김원배 2000). 일본도 이러한 국지적 또는 지역적 경제지역의 부상에 대비하여, 자국의 핵심지역과 중국이나 동남아의 핵심지역을 산업별로 생산네트워크를 구축하는 데 유념하고 있다.

거시적인 차원에서 보면, 동북아 경제의 장래는 다수의 핵심경제지역과 이들 간의 네트워킹에 의해 결정된다고 해도 과언이 아니다. 개별 핵심경제지역의 경쟁력을 제고하기 위한 노력이 한층 가열될 것이고, 동시에 국경너머에 있는 다른 핵심지역과의 연계를 통한 네트워킹 경제를 구축강화하려는 움직임도 강화될 것이다. 특히 최근 시장 확대와 효율성 증대를 위한 자유무역협정이 대세인 만큼, 국가내 하부지역의 차원에서도 자유화에 부응하는 경쟁우위의 확보가 절실한 시점에 와 있다고 하겠다.

<표 1> 동북아 핵심경제지역의 APEC에서의 위상

	PPP GDP 2005 (billions of international dollars)	GDP 2005 (billions of US dollars)	Population 2005 (thousands)
United States	12,409	12,455	296,497
China	8,573	2,229	1,304,500
Changjiang delta	1,338	348	82,280
Jing-Jin-Tang	438	114	34,700
Zhujiang delta	623	162	40,780
Zhujiang+Hong Kong	801	340	47,724
Japan	3,944	4,506	127,956
Kanto	1,444	1,650	42,370
Kinki	596	681	20,890
Chubu	574	656	17,220
Kyushu	355	406	13,350
Canada	1,061	1,116	32,271
Korea, Rep.	1,056	794	48,294
Capital region	479	360	23,050
Southeast region(BUG)	174	131	7,790
Southeast region(BUG+DG)	282	212	12,985
Mexico	1,052	768	103,089
Taiwan		346	22,770
Indonesia	847	287	220,558
Australia	643	701	20,321
Thailand	549	177	64,233
Philippines	409	98	83,054
Malaysia	275	130	25,347
Vientnam	254	52	82,966
Hong Kong, China	214	178	6,944
Singapore	130	117	4,351
New Zealand	93	109	4,110

주 : 중국 지역별 인구 및 GDP자료는 2004년도, 牛風瑞 盛廣耀 2006

일본지역별 인구자료는 2005년, GDP자료는 2003 회계연도, 일본통계연감.

한국 지역별 인구 및 GDP 자료는 2004년도 자료, 통계청 지역총생산.

국가별 PPP GDP 및 GDP 2005 자료는 World Bank, World Development Indicators database, 1 July 2006.

3. 핵심경제지역의 산업특화

중국과 동남아에 대한 외국인 직접투자 효과는 이들 지역에서의 조립생산기능의 집적으로 나타나고 있다. 이는 결국 투자 원천국에서의 제조업 활동의 상대적 감소로 드러나고 있다. 시기적으로 보면 동아시아 제조업의 생산활동은 1970년대부터 일본의 핵심지역에서 주변지역, 아시아 신흥공업국, 그리고 아세안과 중국으로 분산되는 순서를 밟아 왔다. 그러나 1980년대 이후 아시아 신흥공업국에서의 임금상승 등 생산비용의 증가로 노동집약적인 산업이나 일부 공정이 다시 이들 국가에서 중국과 동남아로 분산되는 결과를 발생시켰다. 구미의 사례에서도 나타나듯이 이러한 제조업의 해외이전은 국내 산업의 공동화 우려를 가져오기도 했으나, 전반적으로 보면 산업의 특화 또는 산업내 수직적 분업을 촉진시키고 있다.

크게 보면 한-중-일 3국간에는 중국의 제조업 집적 심화, 일본과 한국의 서비스업으로의 전환이라는 경향을 나타내고 있다. 한 지역의 산업구조와 전체 지역의 산업구조와의 비교에서 특화 정도를 나타내는 입지계수에서 이러한 경향을 추정해 볼 수 있다. 중국의 3대 지역은 전체적으로 보아 1997-2005년 기간 동안 제조업에 보다 강한 특화 경향을 보이고 있는 반면에 일본의 3대 지역은 제조업 특화계수의 약화와 더불어 서비스업으로의 전이 현상을 나타내고 있다. 한국의 2대 지역은 아직도 매우 강한 제조업에의 특화를 보이고 있으나, 특화의 정도가 다소 약화되는 동시에 서비스의 특화도가 조금 상승하고 있는 추세이다.

제조업을 좀 더 상세히 들여다보면, 중국의 경우 4대 제조업¹⁾ 모두에서 1996년과 2005년 사이에 입지계수가 증가하였다(경진기지역의 일반기계 제외). 일본의 3대 지역은 4대 제조업 모두에서 특화 정도가 감소되었다. 일본의 중부지역만 수송기계분야에서 유일하게 1이상의 특화계수를 보이고 있다. 이는 아이치현에 군집을 형성하고 있는 자동차 및 부품산업의 경쟁력을 간접적으로 시사한다고 보아도 무방할 것이다. 한국의 경우 수도권과 동남권의 수송기계업종에서의 특화 정도가 매우 높을 뿐만 아니라, 1997년에 비해 2005년에 특화의 정도가 더 심화되었다. 그러나 중국의 자동차 및 조선산업의 급속한 성장에 따라, 한국 핵심지역의 위 업종에서의 특화 유지가 지속될 수 있을 것인지에 대해서는 의문의 여지가 많다.

대부분의 대도시지역 경제가 서비스업 중심으로 이행해가는 세계적인 추세에서 보면, 동북아에서도 서비스경제로의 전환을 기대할 수 있다. 이러한 추세에 비추어 보면 일본의 관동지역은 동북아의 타 지역보다 서비스경제로의 이행속도가 빠르다고 할 수 있다. 관동지역은 운수통신, 금융보험, 부동산 및 사업서비스 3대 분야 모두에서 입지계수가 1이상이며, 특화의 정도도 1996-2004년 기간 동안 강화되어 가고 있다. 환언하면, 동북아지역 전체에서 상대적으로 핵심서비스업종에서 집적의 이익을 누리고 있다고 볼 수 있다. 한편 일본의 근기지역

1) 수송용기계, 일반기계, 전기전자, 정밀기계가 4대 제조업이며, 이들은 OECD에서 분류한 중위 기술이상의 지식기반제조업이다. 동시에 이들 4대 제조업에서는 한중일 3국간 경합관계가 이미 존재하거나 향후 심화될 것으로 예상되는 업종이다.

은 운수통신과 부동산 및 사업서비스업에서 약한 특화 현상을 보이고 있다. 중부지역은 앞서도 언급한 바와 같이 자동차를 위시한 일부 제조업에서의 수월성으로 인하여, 서비스경제가 그다지 발달되어 있지 않다. 다만 운수통신부문에서 약간의 특화 현상을 나타내고 있다.

한국의 수도권은 동북아 핵심경제지역 중 관동지역과 유사하게 서비스경제로의 이행이 순조롭게 진행되고 있는 것처럼 보인다. 금융보험과 운수통신에서 입지계수가 1이상이며, 특화의 정도가 점차 높아지고 있어 이들 업종에서의 잠재력은 가지고 있다고 할 수 있다. 한편 항만도시 부산을 포함하는 동남권은 금융보험이나 부동산 및 사업서비스에 특화 경향을 볼 수 없으나, 운수통신 분야에서 미약하지만 특화 경향을 띄고 있다.

중국의 3대 핵심지역은 대도시경제의 발전 단계상 아직은 제조업의 성장과 집적이 일어나고 있어, 서비스경제로의 이행속도는 그다지 빠르지 않다. 다만 급속한 경제성장에서 발생하는 지역수요를 충족하기 위한 금융보험이나 운수통신은 어느 정도의 집적을 이루고 있다고 평가할 수 있다. 다만 이들 서비스업종은 제조업의 성장속도에 비해 상대적으로 약세에 있어, 비중면에서 아직도 중요성이 떨어진다고 할 수 있다. 그러나 주장지역의 경우, 홍콩이 실질적인 물류 및 금융중심으로서의 역할을 한다고 볼 수 있으므로 홍콩을 포함시킬 경우 주장지역은 운수통신과 금융보험에서의 특화가 이루어져 있다고 판단된다.

<표 2> 동북아 핵심경제지역의 산업특화

구 분		수송용기계	일반기계	정밀기계	전기전자	운수통신	금융보험	부동산 및 사업서비스	
중국	경진기	1997	1.14	3.02	1.44	0.29	1.05	1.36	0.31
		2005	1.19	2.39	1.67	0.48	0.82	1.03	0.51
	장강	1997	1.12	2.68	1.98	0.88	0.87	1.03	0.25
2005		1.27	3.46	2.38	1.28	0.69	0.64	0.36	
주강	1997	0.59	2.80	1.96	0.99	1.16	0.50	0.30	
	2005	1.07	4.18	3.44	2.01	0.71	0.44	0.50	
일본	관동	1996	0.43	0.51	0.91	0.81	1.00	1.18	1.21
		2004	0.31	0.24	0.48	0.40	1.04	1.24	1.32
	중부	1996	1.86	0.83	0.75	0.92	1.03	0.66	0.89
2004		1.63	0.42	0.63	0.79	1.04	0.71	0.98	
관서	1996	0.31	0.84	0.56	0.78	1.04	0.87	1.09	
	2004	0.28	0.43	0.48	0.57	1.08	0.84	1.17	
한국	수도권	1997	1.96	2.57	1.96	3.33	0.90	1.26	0.59
		2005	1.47	1.25	1.96	4.35	1.14	1.51	0.59
동남권	1997	8.55	3.46	3.27	1.41	0.89	0.63	0.29	
	2005	8.59	2.53	1.39	1.69	1.07	0.74	0.26	

역내 교역과 투자의 증대, 그리고 다수의 제품 생산기지의 등장, 그리고 제조업에서 산업 내 무역의 증대는 일극에서 다극체제로의 전환이라는 동(북)아시아 경제지형의 변화를 가져왔다. 산업특화의 변화추이에서도 드러나듯이 일본은 중부지역의 자동차산업을 제외하면 더 이상 동아시아의 생산기지 역할은 수행하고 있지 않다. 오히려 중국이나 동남아의 핵심 생산기지와의 수직적 분업을 통하여, 자국 핵심지역의 산업구조를 고도화시켜 나가고 있다 (METI 2006). 그러나 중국도 자국의 산업구조를 고도화시켜 자본재나 핵심부품을 생산할 수 있는 역량을 갖추어나갈 것이므로, 장래에는 수직적 분업에서 수평적 분업으로의 전환이 불가피할 것이다 (이문형 2006). 결국 제조업 부문에서의 경쟁은 더욱 심화될 전망이다. 이러한 전망에 비추어 보면, 중국과의 기술 격차가 그다지 크지 않는 한국의 경우 전기전자나 수송기계 등의 제조업에서 중국과의 수직적 분업관계를 유지하는 것은 일본보다 더욱 어려울 것이고, 그만큼 경쟁의 정도가 심할 것이다.

II. 한·중간 국지적 연계의 확대

1. 한·중간 경제의존의 심화

1992년 한·중 수교 이후 14년 만에 중국은 한국의 최대 경제동반자로 부상하였다. 2006년 한·중 간 교역액은 1181억 달러였으며, 한국의 대중국 수출은 연평균 25%씩 증가, 대중국 수입도 20% 가까이 증가하면서 양국의 경제성장에 커다란 기여를 하고 있다. 이러한 교역의 가파른 증가세는 한·중간 산업구조의 보완성에 기인한다고 볼 수 있으며, 한국의 대중 투자도 일정한 역할을 하고 있다.

한·중 간 교역을 지리적으로 구분해서 살펴보면, 장강지역과 경진기지역을 포함하는 환발해만지역에 집중되어 있음을 알 수 있다. 수출에서는 장강지역이 42.3%, 수입에서는 32.7%를 점유하고 있다. 한편 환발해만지역은 수출에서 34.7%와 수입에서 40.1%를 차지하고 있다. 주강지역은 한국과의 교역에서 장강지역이나 환발해만지역보다는 긴밀도가 떨어진다. 한·중간의 교역은 주로 이들 중국의 2대 경제 지역과 이루어지고 있음을 알 수 있다.

<표 3> 한국의 대중국 주요 권역별 교역액

(단위 : 백만\$, %)

지역		수출			수입		
		2004	2005	2006	2004	2005	2006
전체		62,165	76,873	81,628	27,809	35,116	40,334
발해만 지역	베이징	3,468	4,405	5,280	554	788	1,083
	톈진	5,297	6,403	7,083	1,670	2,094	2,787
	허베이	3,167	4,150	4,214	870	1,200	1,228
	산둥	7,117	9,242	9,654	5,579	6,690	8,017
	랴오닝	2,064	2,165	2,125	2,364	3,067	3,065
	소계	21,113	26,365	28,356	11,037	13,839	16,180
	비중	34.0%	34.3%	34.7%	39.7%	39.4%	40.1%
장강 지역	상하이	7,711	8,052	8,674	2,340	2,853	3,425
	장쑤	14,391	22,231	20,905	3,602	5,419	6,854
	저장	3,280	3,844	4,911	1,686	2,084	2,905
	소계	25,382	34,127	34,490	7,628	10,356	13,184
	비중	40.8%	44.4%	42.3%	27.4%	29.5%	32.7%
주강 지역	광둥	4,509	16,221	18,576	4,167	4,504	4,160
	비중	7.3%	21.1%	22.8%	15.0%	12.8%	10.3%

자료 : 중국 해관통계, 2006년은 1월부터 11월까지임

이러한 지역적 연계관계를 한국의 수도권을 중심으로 살펴보면, 수도권은 인천을 제외하고 서울과 경기 모두 중국과의 교역의존도가 한국 전체 평균을 상회하고 있어, 중국과의 교역 관계가 긴밀할 뿐만 아니라 점차 그 강도가 세지고 있음을 알 수 있다. 특히 경기도의 경우 대중국 수출비중이 1/4을 넘어서고 있어, 중국의 상대적 중요성이 그만큼 크다.

<표 4> 수도권지역의 대중국 교역의존도

(단위 : %)

지역명	대중국 교역의존도			대중국 수출의존도			대중국 수입의존도		
	2003	2004	2005	2003	2004	2005	2003	2004	2005
전국	15.3	16.6	18.4	18.1	19.6	21.8	12.3	13.2	14.8
경기	17.0	18.7	21.8	20.1	22.4	26.2	13.6	14.7	17.1
서울	15.6	17.3	21.4	14.4	15.3	19.9	16.5	18.6	22.1
인천	14.3	14.7	16.4	16.8	15.4	18.3	12.4	14.0	14.8

자료 : 무역협회 통계, www.kita.net

한·중 간 교역 증가는 한국의 대중국 투자 증가와 밀접한 관련을 맺고 있다. 이러한 현상은 중국의 발해만지역에서 두드러진다. 발해만지역은 한국의 대중국 누적 투자건수에서 68.6%, 투자금액에서 56.6%를 차지하여 한국과 매우 밀접한 투자와 교역을 통한 관계를 맺고 있다. 특히 산둥성은 한국의 노동집약적 산업의 이전이 활발하게 전개된 지역으로, 한국 경제와 불가분의 관계를 맺고 있다. 장강지역의 경우, 중국시장진출 동기로 인하여 투자건수에서는 발해만지역에 못 미치지만 투자금액에서는 31.6%라는 비중을 차지하여 한국기업의 두 번째 중요한 투자지역이 되고 있다. 요약하면 한국의 대중국 투자는 발해만과 장강삼각주라는 양대 지역을 중심으로 전개되어 왔고, 이는 한국 기업의 지역생산네트워크의 구축방향을 시사하고 있다.

<표 5> 대중국 주요 지역별 투자현황

지역		투자건수	비중	투자금액	비중
누적합계		15,372	(%)	16,394,334	(%)
발해만 지역	산둥성	5,539	36.0%	4,327,272	26.4%
	랴오닝성	2,160	14.1%	1,251,559	7.6%
	톈진시	1,360	8.8%	1,511,898	9.2%
	베이징시	1,147	7.5%	1,962,052	12.0%
	허베이성	333	2.2%	232,486	1.4%
	합계	10,539	68.6%	9,285,267	56.6%
장강지역	상하이시	906	5.9%	1,076,808	6.6%
	장쑤성	1,228	8.0%	3,443,479	21.0%
	저장성	507	3.3%	661,143	4.0%
	합계	2,641	17.2%	5,181,430	31.6%
주강지역	광둥성	458	3.0%	614,308	3.7%
기타지역		1,734	11.3%	1,313,329	8.0%

자료 : 한국수출입은행, 2006.9월말.

한편 한국경제의 핵심지역인 수도권에서의 대중국 투자의 지리적 집중경향도 강하다. 산둥성은 서울, 인천, 경기 세 지역의 최상위 투자 대상지역이다. 그 다음으로 발해만지역의 천진이나 북경이 많은 비중을 차지하고 있고, 장강지역의 강소성이나 상해시는 그 뒤를 잇고 있다. 한국 수도권과 밀접한 연계를 맺고 있는 중국의 지역은 교역에서와 마찬가지로 주로 발해만과 장강지역이라고 할 수 있다.

<표 6> 수도권외의 대중국 상위 5개 투자지역(2005년 누적실행기준)

(단위 : 건, %, 백만\$)

수도권	중국지역	건수	비중	금액	비중	건당투자
서울	산둥성	1,525	36.2	1,122.2	23.8	0.74
	베이징	413	9.8	709.2	15.1	1.72
	장쑤성	252	6.0	699.0	14.8	2.77
	상하이	267	6.3	443.1	9.4	1.66
	랴오닝	627	14.9	400.1	8.5	0.64
인천	산둥성	354	41.8	440.2	59.7	1.24
	톈진시	113	13.4	102.0	13.8	0.90
	랴오닝	131	15.5	39.6	5.4	0.30
	장쑤성	56	6.6	24.5	3.3	0.44
	베이징	31	3.7	24.3	24.3	0.78
경기	산둥성	1,055	37.6	624.8	24.3	0.59
	톈진시	274	9.8	511.3	19.9	1.87
	장쑤성	239	8.5	469.9	18.3	1.97
	베이징	141	5.0	268.2	10.4	1.90
	광둥성	127	4.5	189.9	7.4	1.50

자료 : 한국수출입은행, 2005.12

2. 물류·수송연계의 확대

한·중 간 교역과 투자의 증대에 따라 물류와 수송의 연계망이 크게 확대되고 있다. 우선 지경학적 통합이라는 측면에서 가장 중요한 항공연계에서 보면 여객량이나 화물량이 엄청난 속도로 증가했을 뿐만 아니라, 도시간 연계의 수도 크게 확장되었다. 교역과 투자의 지리적 집중경향을 반영하여, 한·중간의 항공화물이나 여객 수송량도 주로 환발해만지역과 장강지역에 집중되어 있다. 항공화물의 경우, 대부분 고가의 경량부품이 많으므로 단위당 금액은 해상운송 화물보다 크다. 2005년 환발해만지역 공항과 한국의 공항 간 화물 수송량은 양 방향을 합하여 100,576 ton에 달하였고, 장강지역과는 이보다 더 많은 158,980 ton을 기록하였다. 주장지역은 이보다 훨씬 적은 11,832 ton에 지나지 않아 한국과의 교류 긴밀도가 떨어진다고 하겠다. 이외에도 중국 동북지역과 한국간의 23,028 ton의 화물이 항공수단을 통하여 수송되었다.

항공여객량은 비즈니스 수요뿐만 아니라 관광수요도 반영한다. 2005년 수송량을 보면 중국의 장강지역과 한국 간에 여객량은 양 방향 합산시 거의 2백만 명에 달하였고, 환발해만지역과는 약 120만 명에 이르렀다. 그 뒤를 동북지역이 63여만 명을 기록하였고, 주장지역은 29만 명에 불과하였다.

화물이나 여객 모두에서 한국 측의 거점은 인천공항이며 나머지 공항들은 보조적인 역할에 그치고 있다. 다만, 화물수송에 있어 부산공항은 상해 푸둥공항 및 베이징공항과 비교적 많은 물량을 수송하고 있어, 동남권과 중국 장강지역 및 환발해만지역과의 교역관계를 반영하고 있다.

<표 7> 한중 주요 공항 간 화물 수송량 2005

(단위 : 톤)

공항명	김포		인천		제주		부산		대구		광주		합계
	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	
BEIJING	-	-	32,300	24,137	92	92	1,654	1,672	435	339	7	5	60,733
TIANJIN	-	-	2,004	13,088	1	2	-	4	-	-	-	-	15,099
JINAN	-	-	301	243	-	-	-	-	-	-	-	-	544
QINGDAO	-	-	-	10,668	-	-	502	492	157	134	-	-	11,953
DALIAN	-	-	-	3,185	37	32	-	-	-	-	-	-	3,254
WEIHAI	-	-	1,065	590	-	-	-	-	-	-	-	-	1,655
YANTAI	-	-	4,293	2,975	-	-	-	1	72	-	-	-	7,341
PUDONG	3,885	-	73,525	57,231	665	606	2,557	2,090	623	533	-	-	141,715
HANGZHOU	-	-	9,974	2,950	-	-	114	109	-	-	-	-	13,147
NANJING	-	-	3,213	4,788	-	-	-	-	-	-	-	-	8,001
GUANGZHOU	-	-	12,194	4,415	-	-	1,121	157	7	8	-	3	17,902
SHENZHEN	-	-	1,762	168	-	-	-	-	-	-	-	-	1,930
CHANGCHUN	-	-	1,487	1,353	-	-	11	7	7	7	-	-	2,872
HARBIN	-	-	1,198	1,085	-	-	-	-	-	-	-	-	2,283
SHENYANG	-	-	9,672	7,409	11	13	309	259	-	185	14	10	17,872
FUZHOU	-	-	44	45	-	-	-	-	-	-	-	-	89
XIAMEN	-	-	2,211	1,092	-	0	-	-	-	-	-	-	3,303
합계	3,885	0	155,243	135,422	806	745	6,268	4,791	1,301	1,206	21	18	

자료 : 한국항공진흥협회 (<http://airportal.co.kr/knowledge/statistics/kimain.jsp>)

<표 8> 한중 항공여객량 2005

(단위 : 천명)

공항명	김포		인천		제주		부산		대구		광주		합계
	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	중→한	한→중	
BEIJING	-	-	539	546	12	10	114	133	36	39	1	1	1,431
TIANJIN	-	-	172	173	0	0		1	-	-	-	-	346
JINAN	-	-	16	17	-	-	-	-	-	-	-	-	33
QINGDAO	-	-	-	277	-	-	28	30	12	10	-	-	357
DALIAN	-	-	-	77	-	3	-	-	-	-	-	-	80
WEIHAI	-	-	42	37	-	-	-	-	-	-	-	-	79
YANTAI	-	-	86	81	-	-	0	-	5	-	-	-	172
PUDONG	-	0	612	600	55	54	124	125	50	52	-	-	1,672
HANGZHOU	-	-	76	77	-	-	10	11	-	-	-	-	174
NANJING	-	-	41	48	-	-	-	-	-	-	-	-	89
GUANGZHOU	-	-	131	132	-	-	10	8	0	0	-	0	281
SHENZHEN	-	-	5	5	-	-	-	-	-	-	-	-	10
CHANGCHUN	-	-	67	68	-	-	1	1	1	1	-	-	139
HARBIN	-	-	51	53	-	-	-	-	-	-	-	-	104
SHENYANG	-	-	154	176	1	1	21	21		16	1	1	392
FUZHOU	-	-	2	2	-	-	-	-	-	-	-	-	4
XIAMEN	-	-	38	38	-	0	-	-	-	-	-	-	76
합계	0	0	2,032	2,407	68	68	308	330	104	118	2	2	

자료 : 한국항공진흥협회(<http://airportal.co.kr/knowledge/statistics/kimain.jsp>)

해상운송에서도 한-중 간의 연계가 확대 심화되었음을 알 수 있는데, 교역이나 투자와 마찬가지로 발해만지역 및 장강지역과의 연계가 크게 확대되었음을 알 수 있다. 특히 발해만지역의 청도, 대련, 천진 등과 한국의 수도권 및 동남권 항만간에 많은 물동량을 기록하고 있다. 장강지역의 상해나 영파항도 한국과의 교역에 있어 중요한 항만이라고 할 수 있다. 위 두지역과 비교해서 주장지역의 항만은 한-중 간 교역액이나 투자액에서 나타나듯이 한국과의 물동량이 그다지 크지 않음을 알 수 있다. 그러나 한 가지 유의해야 할 점은 부산항이나 광양항의 경우 환적물동량이 포함되어 있다는 것이다. 따라서 한-중 간 수출입 물동량만을 고려한다면 한국의 수도권 항만과 동남권 항만은 중국의 3대 지역과의 해상운송 물동량에 있어 비슷한 규모를 보이고 있다고 할 수 있다. 특히 환발해만지역과 한국의 수도권은 지리적 근접성으로 인해 해상운송에서 밀접한 연계를 맺고 있음을 알 수 있다.

위와 같은 지리적 집중현상은 한중간 여객 페리 운영에서 더욱 명확하게 드러난다. 2000년과 비교할 때 2005년 여객페리 인원수는 우선 총량에서 두 배 이상의 증가를 나타내었다. 동시에 2000년에 비해 7개의 신규노선이 증설되었음을 알 수 있다. 최근 평택과 군산이 대중국 페리 노선을 개설한 바 있으며, 인천의 경우는 기존의 6개 노선이의 4개 노선이 추가되었다.

인천은 적어도 한중 여객 페리수송에서의 거점이라고 부를 수 있을 것이다. 환발해만지역과 한국 수도권 간의 교류가 확대되면 될수록 인천이나 평택의 페리거점으로서의 가능성은 더욱 커질 것이다.

<표 9> 한중 주요 항만간 해운 물동량(2006년)

(단위 : TEU)

중국 ▶ 한국									
	항만명	인천항	평택항	광양항		울산항	부산항		합계
환발해만	Dandong	22,756	498	-		12	1,408		24,674
	Yingkou	13,407	-	299		-	7,467		21,173
	Dalian	29,923	7,772	12,438		323	208,051		258,507
	Tianjin	1,219	30,916	5,792		3,306	80,225		121,458
	Yantai	43,458	5,760	27		134	14,499		63,878
	Weihai	57,598	6,865	79		4	5,745		70,291
	Qingdao	75,390	31,726	44,387		1,741	319,597		472,841
	Shidao	20,279	-	68		-	571		20,918
	Rizhao	-	14,874	68		160	919		16,021
	합계	264,030	98,411	63,158		5,680	638,482		1,069,761
장강지역	Shanghai	45,916	13,337	6,556		-	349,023		414,832
	Lianyungang	16,977	-	1,178		-	34,052		52,207
	Ningbo	8,032	-	1,760		578	132,801		143,171
	Nanjing	137	-	1,034		-	15,863		17,034
	Zhangjiagang	167	-	1,342		-	14,666		16,175
	합계	71,229	13,337	11,870		578	546,405		643,419
주강지역	Chiwan	8,015	-	83		-	17,932		26,030
	Shekou	17,810	117	181		859	35,095		54,062
	Yantian	455	-	8,993		4	29,572		39,024
	합계	26,280	117	9,257		863	82,599		119,116
한국 ▶ 중국	항만명	인천항	평택항	광양항	군산항	울산항	부산항	온산항	합계
환발해만	Dandong	22,530	441	-	-	-	785	-	23,756
	Yingkou	13,268	-	1,749	-	-	14,015	-	29,032
	Dalian	39,065	8,241	10,914	-	4,775	129,772	1,026	193,793
	Tianjin	1,828	30,974	4,433	-	354	35,419	9,716	82,724
	Tianjinxingang	43,173	1,207	13,664	3	4,543	186,836	6,581	256,007
	Yantai	45,978	5,256	116	-	2	22,315	-	73,667
	Weihai	58,053	5,068	461	-	-	9,147	33	72,762
	Qingdao	96,244	31,119	30,102	6,197	2,636	244,659	3,741	414,698
	Shidao	20,014	-	-	-	-	428	-	20,442
	Rizhao	-	14,986	10	-	-	746	100	15,842
합계	340,153	97,292	61,449	6,200	12,310	644,122	21,197	1,182,723	
장강지역	Lianyungang	161	-	-	-	-	24,572	-	24,733
	Ningbo	16,001	56	21,122	-	8,918	84,182	4,994	135,273
	Nanjing	24	-	3,235	-	56	16,749	8	20,072
	Shanghai	39,604	11,081	45,280	10,092	17,869	235,200	10,446	369,572
	Zhangjiagang	294	-	1,755	-	132	14,226	39	16,446
	합계	56,084	11,137	71,392	10,092	26,975	374,929	15,487	566,096
주강지역	Chiwan	217	-	1,378	-	-	5,252	-	6,847
	Shekou	5,634	2	110	16	1,451	9,780	72	17,065
	Yantian	2,744	131	16,116	-	385	36,545	203	56,124
	Huangpu	1,896	75	4,298	-	2,938	5,382	56	14,645
	합계	10,491	208	21,902	16	4,774	56,959	331	94,681

자료 : 관세청 (<http://portal.customs.go.kr>)

<표 10> 한중 간 여객 페리

(단위 : 천명)

지역		2000	2005
인천	위해	147	126
	청도	53	76
	천진	62	69
	대련	74	94
	진황도	-	36
	영태	5	106
	단동	72	94
	석도	-	106
	영구	-	39
	연운	-	45
평택	영성	-	116
	일조	-	65
군산	청도	-	56
기타		33	-
계		446	1028

자료: 해양수산부 해운정책과 내부자료

Ⅲ. 도시간 동반 발전의 가능성

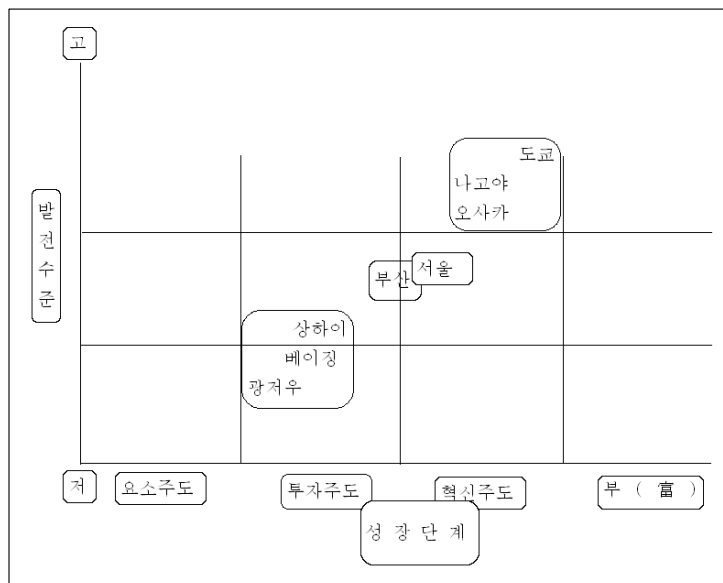
1. 국지적 경제권의 대두

앞 절에서 논의한 바와 같이 동북아 경제는 과거의 일극체제에서 다극체제로 전환 중이며, 동시에 핵심지역간의 경제적 연계가 확대되는 과정에 있다. 예를 들면 서울이나 북경과 같은 도시경제가 서울과 북경, 그리고 동경을 연결하는 초국가적 영역 속에서 새롭게 자리매김을 한다고 볼 수 있다. 동아시아에서 이와 같은 초국가적 국지적 경제권의 형성은 이미 1990년대 이후 시작되었다(김원배 2000). 싱가포르, 말레이시아의 조호르, 인도네시아의 리아우를 포괄하는 성장삼각이 좋은 예라고 하겠다. 이외에도 홍콩과 광둥성, 더 크게는 홍콩, 타이완, 중국의 남부지역을 연결하는 황금삼각이나 중국의 운남성과 미얀마 등을 포괄하는 메콩지역 등을 들 수 있다. 한국, 일본의 서남부, 그리고 중국의 발해만을 포함하는 환황해권도 위와 같은 월경적 국지적 경제권으로서 그 모습을 서서히 갖추어 가고 있다고 볼 수 있을 것이다.

이러한 국지적 경제권의 형성은 경제적 보완성과 지리적 근접성, 그리고 제도적 병립성이라는 세 가지 조건과 밀접하게 관련되어 있다 (김원배 2002). 대부분의 국지적 경제권은 이상의 세 가지 조건을 갖추고 있을 뿐만 아니라, 시기적으로 국지적 경제권 내의 선두지역의 구조 조정 압력을 후발지역이 흡수하는 형태를 띄고 있음을 알 수 있다. 홍콩의 산업구조 조정은 시기적으로 광둥지역의 개방정책과 맞물려 있고, 한국의 수도권에서의 구조 조정도 시기적으로 중국의 연해개방 정책과 맞물려 있다.

환언하면, 국지적 경제권 형성의 배경에는 도시나 지역에서의 집적경제의 발전이라는 일반적인 현상이 개재되어 있다. 1960년대 동북아 지역의 주요 성장거점지역은 도쿄·오사카·나고야 지역이었다. 1970년대에 접어들면서 일본에서의 생산비용 증가로 서울·부산과 타이페이, 홍콩, 싱가포르 등이 새로운 성장거점지역으로 등장하였다. 1980년대 이후에는 생산비용이 저렴하고 집적의 경제를 누릴 수 있는 동남아의 방콕이나 자카르타지역, 그리고 중국의 주강삼각주가 탄생하였다. 1990년대에는 중국의 적극적인 개방정책으로 상해지역이 새로운 생산기지로 부상하였다. 중국 정부는 2000년대에 들어와 환발해경제권의 핵심인 경진기(京津冀) 지역을 정책적으로 육성하겠다는 의지를 표명한 바 있다. 이와 같은 도시지역 경제의 발전 단계를 Michael Porter가 제시한 모형에 따라 재정리하면, 동북아의 주요 대도시권은 다음과 같은 단계에 있다고 할 수 있다.

도쿄권은 고비용 지역이며, 동시에 혁신에 기반한 지식기반경제라고 평가할 수 있다. 오사카권이나 나고야권도 대동소이하다고 할 수 있으나, 나고야권은 예외적으로 제조업에 특화를 보이면서 경쟁력을 유지해 나가고 있는 사례라고 할 수 있다. 한편 서울과 부산은 투자주도적 단계에서 혁신주도 단계로 이행하고 있으며, 부산권은 1980년대 말 구조 전환의 지체로 이행과정이 그다지 순탄치 않은 사례이다. 서울권의 비용 상승 속도는 매우 빨라 같은 시기에서의 도쿄보다 훨씬 높은 물가 수준에 도달해 있으며, 이는 앞으로 서울권 구조조정의 새로운 압력으로 작용할 가능성이 높다. 중국의 대부분 대도시들은 요소주도 단계에서 투자주도 단계로 이행하고 있으며, 일부 대도시에서는 혁신을 통한 발전을 시도하고 있는 중이다. 중국의 상해나 북경과 같은 선두 도시에서는 이미 비용 상승을 경험하기 시작하고 있어, 지역내 또는 국내에서의 구조 조정 압력을 받기 시작했다고 볼 수 있다. 집적의 경제와 더불어 집적의 불경제를 경험하는 대도시들은 외연확산을 통한 불경제 해소를 도모하는 것이 일반적이며, 이에 따라 거대 도시 집적군의 형성을 촉진시킨다.



<그림 1> 대도시권의 경제발전수준과 성장단계

2. 환황해권의 도시간 협력과 경쟁

국지적 경제권의 대두는 산업에서의 분업 및 통합과 도시 기능에서의 경쟁 및 전문화라고 하는 두 가지 측면에서 변화를 발생시킨다. 첫째, 산업적 측면에서 보면 교역이나 투자를 통한 지역생산네트워크의 형성에 중요한 의미가 있다. 특히 다국적 기업의 입장에서 보면, 국경을 초월하여 생산체제를 갖추게 된다는 점에서 기업경영의 공간적 외연이 달라지게 된다. 예를 들어 자동차나 전자기업의 경우 권역 내 다양한 도시에서 가장 저렴한 비용으로 부품을 조달할 수 있고, 시장점유율이나 이윤을 최적화할 수 있는 도시에서 조립생산을 할 수 있게 된다. 요약하면, 거리마찰 비용을 최소화하면서 세계 경쟁에서 보다 유리한 생산체제를 갖출 수 있게 된다는 의미이다. 이미 한국이나 일본의 자동차 및 전기전자 업체들은 이러한 지역생산체제를 형성하고 있고, 최근 조선부문에서도 유사한 움직임이 일어나고 있다.

일본의 경우, 본국 내에서는 연구개발이나 시제품생산과 판매에 치중하고, 현지 투자기업에서는 부품생산이나 조립 등에 중점을 두는 소위 기업내 수직적 분업체제가 발생하고 있다. 기술이전이나 학습 효과로 인해 현지에서의 연구개발 및 생산역량이 발전함에 따라 수직적 분업과 더불어 수평적 분업도 발생하는 것이 일반적이다. 중국과 같이 대규모 시장을 가진 경제에서는 투자 모기업의 이익을 위해서도 현지 연구개발, 조달, 판매의 전 과정을 포함하는 수평적 분업이 점차 확산되고 있다. 그러나 수직적 또는 수평적 분업 형태에 대한 양태는 업종별, 기업별로 차이가 있을 수밖에 없다. 또한 업종에 따라 분업을 담아내는 공간의 단위가 세계일 수도 있고, 국가를 초월하는 지역이 될 수도 있다. 따라서 반드시 국지적 경제권의 범위와는 일치하지 않을 수도 있다.

한-중-일 3국이 활발한 교역과 투자를 벌이고 있는 환황해권은 동북아 경제의 중심이다. 동북아지역의 경제발전과 통합이 진전될수록 환황해권의 중요성이 보다 크게 부각될 것이다. 중국에서 발해만 지역은 화북, 동북 및 화동 3대 지역이 결합되는 곳으로 중국의 경제가 이곳을 통해 동으로부터 확산되며, 남으로부터 북으로 올라가는 중심지역이다. 발해만 지구는 이미 화남지역 핵심 경제구인 주강삼각주경제구와 화동지역 핵심 경제구인 장강삼각주경제구와 함께 중국 경제성장의 3대 견인차 역할을 수행하고 있다.

더욱이 중국은 “11차 5개년 계획”에서 중국 환발해지역의 전략거점으로 천진 빈하이신구의 육성을 제시하여, 향후 중국 북부지역의 경제발전을 견인한다는 발전전략을 수립하였다. 이는 발해만지역과 가장 밀접한 경제적 협력관계를 구축하고 있는 한국입장에서도 새로운 전략적 접근이 요구되고 있다. 중국 텐진의 빈하이신구 개발은 규모나 산업구성에서 한국과의 협력관계보다는 경쟁관계가 더욱 커질 것으로 예상된다. 빈하이신구의 면적이 2,270km²에 달하고 있어, 서울시 면적의 3배 이상이다. 이곳에 첨단제조업과 물류, R&D기지를 건설하게 되면, 현재 환황해권에서 한국이 담당해온 첨단제조업이나 물류, R&D 기능은 상대적으로 약화될 가능성이 매우 크다.

환황해권을 구성하고 있는 중국의 발해만 지역경제와 한국의 수도권 및 동남권, 그리고 일본의 서남권간의 관계는 현재보다는 훨씬 더 경쟁적인 관계로 변할 것으로 예상된다. 앞 절에서도 논의한 바와 같이 이러한 경쟁관계는 산업 측면에서만 아니라 도시의 기능적 측면에서 발생하게 된다. 예를 들면, 일본의 간사이 공항, 한국의 인천 공항, 그리고 중국의 북경 공항 간에는 동북아의 거점 공항이 되기 위한 경쟁이 시작되었다고 할 수 있다. 해상물류에서는 이미 중국의 상해와 심천, 그리고 부산 간에 동북아 거점항만으로서의 지위 변동이 발생하였다. 중국 발해만 지역의 항만도 자체 물동량이 증대되고 있어, 조만간 이러한 거점 항만 경쟁에 합류할 가능성이 높다.

이외에도 도시나 지역경제의 중요한 기능인 금융이나 국제업무 서비스와 연구개발 기능에서도 상당한 경쟁관계가 예상된다. 물론 금융이나 국제업무 기능은 환황해권보다는 넓은 지리적 범위에서 경쟁이 일어난다. 현재 금융분야에서는 동경이 압도적인 경쟁우위를 확보하고 있지만, 일부 분야에서는 기존의 홍콩이나 싱가포르 등과 더불어 중국의 상해나 한국의 서울 간에 치열한 경쟁이 예상된다. 이러한 예상은 동북아 핵심 대도시권의 발전전략에서도 여실히 드러나고 있다.

아래 표에서 요약된 바와 같이 동북아 8대 선도 대도시권은 각각이 처한 상이한 발전단계에도 불구하고, 도쿄권을 제외한 이들 대도시권은 전략적 위치구축에서 유사성을 보이고 있다.²⁾ 도쿄권은 과거 세계도시로서의 위상에서 다소 추락했지만 기술혁신을 통한 매력적인 도시권의 구축을 목표로 하고 있다. 한편 일본의 2번째 도시권인 오사카권은 경쟁력 제고를 위해 '아시아교류의 중심지'라는 전략적 목표를 세우고 있으며, 나고야권도 '지식기반제조업의 중심지'로서 입지를 강화하고자 하고 있다. 한국의 서울권과 부산권은 각각 '동북아의 금융·연구개발 중심지' 및 '동북아 물류중심지'를 표방하고 있다. 중국의 베이징권은 '현대화된 중국의 경제문화 중심지'를 전략적 목표로 내걸고 있으며, 상하이권은 '국제적인 하이테크산업, 금융, 교역 및 물류 중심'이라는 목표를 추구하고 있다. 광저우권도 이들 양 대 도시권과 유사하게 '중국남부의 금융 및 생산자서비스 중심'으로의 전환을 모색하고 있는 중이다.

이들 8대 도시권은 전략적 위치구축에서의 유사성을 보이고는 있으나, 경제전략에서는 약간의 상이성을 드러내고 있다. 도쿄권의 경우, 지역내 금융 및 자본시장의 자유화, 서비스기능의 고도화 등을 권역내 축적된 자원을 활용하여 추구하고 있다. 이에 비해 오사카권은 해외자본유치, 국제행사 유치 등 외부의 힘을 빌려 지역경쟁력을 강화시키고자 하는 점에서 상이하다고 할 수 있다. 나고야권은 도요타 등 대기업의 자체 혁신역량의 제고를 통하여 경제발전을 도모하고 있어, 외부의존성은 낮다. 서울권은 해외자본, 인재유치를 통해 서비스업의 고도화를 추구하고, 부산권은 해외자본 뿐만 아니라 중앙의 재정지원을 포함하는 국내자본의 유치를 경제전략으로 채택하고 있다. 중국의 3대 도시권은 부산권과 유사하게 국내외 자본을

2) 동북아 대도시권에 대한 논의는 김원배 외 (2007a) 참조.

유치하여 산업구조의 고도화를 도모하고 있다. 물론 중앙정부의 재정적, 정책적 지원도 빼놓을 수 없는 전략적 요소 중의 하나이다.

<표 11> 동북아 8대 선도 대도시권의 전략

도 시	전략적 입지	경제전략	공간전략	계획 체제
도 교	기술혁신을 추구하는 Metro ECO(환경·문화·국제기능) Plex	금융 및 자본시장 자유화, 서비스기능 고도화 및 제조업 혁신역량 강화	다중심형 네트워크 조성	중앙의 방향제시와 다양한 주체들의 참여
오사카	아시아 교류의 중심지	중소제조업의 고도화, 해외자본유치, 국제행사 유치	공항, 과학도시가 연계된 네트워크 도시	중앙-지방 및 지방간 협의를 통한 계획
나고야	지식기반제조업의 중심지	기술혁신, 제조업의 고도화	국제공항조성, 중심지 재활성화	대기업과 지방의 협력적 계획
서울	동북아의 금융, 지식기반산업 중심지	해외자본인재유치 및 서비스업 고도화	산업클러스터 조성 및 경제자유구역 등의 인프라 조성	중앙정부의 개입과 지방의 제한적 계획체계
부산	동북아 물류 허브	해외자본 및 국내자본 유치	신항만 및 경제자유구역 조성	중앙의존적 계획체제
베이징	현대화된 대도시 및 중국의 경제·문화중심지	강력한 국가개입 속의 첨단산업 및 서비스업 투자	인프라 및 4개 클러스터에 대한 투자	중앙주도의 하향식 계획
상하이	국제금융, 교역 및 물류 센터	해외자본유치	개발구역 및 교통네트워크 투자	중앙과 지방간의 비공식적 협상을 통한 하향식 계획
광저우	금융 및 생산자서비스의 지역중심	해외 및 국내자본 유치	대규모 도시개발	지방엘리트주의적 관점에서 하향식 계획

자료 : 김원배 외 (2007a).

범위를 환황해권에 국한시켜보더라도, 다수의 도시가 유사한 기능에서 서로 경쟁할 가능성이 크다. 중국의 경우, 20대 상위 경쟁력 보유 도시 중 5개가 발해만에 입지하고 있으며³⁾, 한국은 서울, 인천, 부산, 울산 등의 대도시가 있다. 일본은 큐슈권만 보더라도 후쿠오카나 기타큐슈와 같은 선진 도시들이 포진하고 있다.

3. 동반 발전의 가능성과 정책방향

동북아나 환황해권에서 경제적 상호의존의 심화와 더불어 도시 또는 지역 간 경쟁은 점차 본격화되고 있다. 앞서서도 검토한 바와 같이 산업이나 기능에서 유사한 목표를 표방하고 도시별로 경쟁적 투자가 발생하고 있다. 특히 항만이나 공항을 둘러싼 도시 간 경쟁은 과잉투자의 가능성을 내포하고 있다. 도시 간 경쟁 자체가 문제가 되는 것이 아니지만, 경쟁의 장을 형성하고 있는 공간적 범역에 대한 인식이 폐쇄적일 경우 경쟁으로 인한 경제적 효율

3) 부록의 <표 1> 참조.

성의 증대를 기대할 수는 없을 것이다. 유럽통합의 경험에서 보면, 통합으로 인한 확산효과도 산견되지만, 동시에 환류효과도 적잖이 목격할 수 있다. 이는 결국 통합적 경제네트워크의 구축으로 인하여 도시나 지역의 기능이 새롭게 재편되기 때문이다.

환황해권에서도 그간 동반 발전을 위한 다양한 제안이 있어 왔고, 일부는 시장(민간부문)의 힘에 의해 실현된 부분도 있다(김원배 2001). 그럼에도 불구하고, 아직 제도적인 측면에서 환황해권이 하나의 동질적인 공간을 형성하고 있다고 간주하기는 어렵다. 통상적으로 도시간 네트워크의 논거로 거래비용의 절감에 의한 네트워크 경제의 달성, 전문화와 특화를 통한 규모의 경제 달성, 그리고 자원과 노동력, 항만, 공항, 도로와 같은 기반시설의 공유를 통한 비용절감 효과를 들 수 있다. 이러한 경제적 논거이외에 환황해권 도시 간 협력에서 또 하나의 중요한 논거는 지속가능한 개발이다(Friedmann 2000). 환황해권에서의 제조업 생산기지의 집적은 이미 환경 과부하를 초래하고 있는 것으로 보이며, 향후에도 수자원 등의 자원 부족과 해양 오염 등 다양한 문제를 발생시킬 소지가 크다. 따라서 환황해권에서의 도시간 협력과 네트워크는 경제·환경적 측면 모두를 위해서도 필요하다고 하겠다.

최근 유럽의 경험에서 보면 월경적 학습지역의 등장을 들 수 있는 데, 이는 위에서 언급한 네트워크 경제의 가장 중요한 요소이다. 이미 일본 큐슈 경제산업국이 제시한 바와 같이 환황해권 도시들 간의 지식공유를 통한 동반 발전의 가능성은 환황해권 도시 모두가 지속가능한 발전과 함께 장래 도시나 지역의 발전 목표로 채택할 수 있을 것이다(Kyushu Bureau 2000). 그러나 아직 국경을 초월한 도시 간의 협력에 대한 폐쇄적인 태도로 인하여, 지식기반 도시간 네트워크를 형성하는 것은 다소 시간이 걸릴 것으로 판단된다.⁴⁾

이에 비하면, 경제교류와 사람의 이동과 관련된 물류 수송 분야에서의 협력은 비교적 용이할 것으로 판단된다. 실제 환황해권에서 지난 10여년간 물류와 수송의 연계는 장족의 발전을 하였다. 그럼에도 불구하고 개선의 여지는 많다. 한·중·일의 수송물류 네트워크 구축은 3국의 교역증대 효과와 물류 관련산업을 발전시키고, 물류시설과 서비스 공유 및 연계를 통해 물류비용을 절감시키며, 역내 산업의 경쟁력을 강화하고 동시에 낙후지역의 접근성을 개선시켜 나아가 동북아의 균형적 발전에도 기여하게 된다. 따라서 항만과 공항의 공동개발, 이용 및 연계를 통한 동북아 물류협력은 특히 환황해권에서 우선적으로 고려될 필요가 있다. 환황해권은 인구 3억 규모의 세계적 제조업기지이므로, 권역 내 통합된 국제물류기반 구축은 환황해권의 경쟁력 제고에 매우 유익할 것이다(김원배, 2006).

환황해권 국제물류·수송 기반을 구축하기 위해 실현해야 할 과제들을 살펴보면 우선 근거리 역내 교역을 위한 다빈도, 소중형, 고속선박의 운행과 환황해권의 주요 도시 간 1일 셔틀항공 서비스를 지원하고, EDI, 통관절차, 규격표준화, 공컨테이너 공동이용, 국제물류정보망 구축 등 물류수송장벽을 제거하고, 연료 및 원자재 부문의 우선개방을 시작으로 물류시장을 점진적으로 개방하는 것 등이 있다. 또한 한·중·일 3국의 장관급 물류회의 개최 및 환황해권

4) 지적재산권의 문제는 일본과 같은 기술선진국의 입장에서 매우 민감한 부분이다.

정기선사 협의회에 대한 활동지원도 필요하다. 구체적으로 민간부문의 복합운송사업에 대한 지원과 주요 물류기업 간 국제물류망의 공동이용 지원, 고속페리선의 도입지원이 필요하다.

통합적 공간네트워크의 구축에 유용한 개념으로서 필자가 2001년에 제안한 ‘환황해권 항만 자유지역간 네트워크’가 있다⁵⁾. 도시 중심으로 이와 같은 네트워크를 구축하고, 중앙정부에서는 협력에 필요한 법적 제도적 지원을 제공할 수 있을 것이다. 환황해권 물류수송체계 구축의 장기적 과제로는 복합운송체계의 구축과 물류시장의 자유화, 동북아 항만의 위계정립이라는 과제를 안고 있다. 여기서 복합운송체계는 1단계로 샤베세토(上海-北京-서울-東京)셔틀 항공 서비스⁶⁾를 구축하고, 2단계로 해운, 항공, 철도페리구축, 3단계에서 해운, 육상, 항공까지를 포함하는 복합운송서비스 체계를 구축하는 것이다(김원배외, 2007b). 이 중에서도 연간 200만명 이상의 항공여객이 움직이고 있는 환황해권에서의 1일 비즈니스 여행을 가능케 하는 셔틀서비스나 1박 2일의 비즈니스 및 관광이 가능한 고속선의 운행은 중요하다. 환황해권을 기업가나 기술자들에게 쉽고 편하게 움직일 수 있는 활동무대로 제공하는 것은 권역내 생산네트워크의 구축을 위해서나, 지식기반 공유의 광역적 지역경제권을 형성하는 데 매우 긴요하기 때문이다.

이러한 1일 비즈니스권의 형성을 위해서 제도적 개선이 시급한 분야는 출입국 절차이다. 현재 한국과 일본간에는 비자면제가 실시 중이므로 불편사항이 없으나, 한-중, 중-일 간에는 다소의 문제가 존재한다. 기업가를 포함한 대부분의 중국인들이 가장 불편을 느끼고 있는 부분은 출입국 절차이다. 복잡하고 장시간을 소요하는 비자취득 절차, 공항에서의 까다로운 검사 등은 1일 비즈니스 권 구축에 부정적인 영향을 미치고 있다. 따라서 선별적으로 신뢰할 만한 기업인이나 연구기관 인력, 그리고 정부관계 종사자에 대해서는 복수비자나 장기체류, 그리고 APEC 비즈니스 패스와 같은 간소화된 출입국 절차를 허용하는 제도를 도입, 시행할 필요가 있다. 2008년도 베이징올림픽은 이러한 간소화된 절차를 시험적으로 운영해볼 수 있는 좋은 기회를 제공하고 있다.

위와 같은 제도적 개선 및 협력 전략에 대한 논의는 기존 동아시아 도시시장회의⁷⁾라는 기구를 통하여 구체화할 수 있을 것이다. 현재 동아시아 도시시장회의의 회원수를 확대하고 사무국을 설치한 뒤, 좀 더 체계적으로 의제 개발과 과제 선정 및 집행, 그리고 모니터링을 지속적으로 해 나간다면 환황해권 도시들 간의 동반 발전을 성취할 수 있을 것이다. 유럽의 경험에 비추어보면, 이와 같은 월경적 거버넌스체제를 확립하는 것은 동북아와 같이 제도적 기반이 취약한 여건에서 상대적으로 더 중요하다고 하겠다.

5) 항만자유지역간 네트워크 제안의 상세에 대해서는 김원배(2001) 참조.

6) 지난 6월 한중일 3국 외무장관회의에서 상해 홍차오 공항과 한국 김포, 일본 하네다 공항 간의 셔틀서비스 운영을 추진하기로 합의한 바 있다. 문제는 김포와 북경, 하네다와 북경을 잇는 셔틀서비스를 어떻게 개설할 것인가이다.

7) 동아시아시장회의는 다리엔, 텐진, 엔타이, 웨이하이, 칭다오, 인천, 부산, 울산, 후쿠오카, 기타큐슈와 시모노세키의 11개 도시로 구성되어 있다.

[부록]

<표 1> 중국의 20대 경쟁력 상위도시

구 분			2010예측		2004		
			인구	1인당GDP ^{a)}	인구	GDP	1인당GDP
	도시명	경제지역	(만명)	(달러)	(만명)	(억달러)	(달러)
1	Shanghai	장강	1,971	10,000	1,353	900.1	6,682
2	Beijing	환발해	134	6,200	1,163	517.5	4,477
3	Shenzhen	주강	596	16,300	165	413.5	7,161
4	Guangzhou	주강	1,221	9,800	738	497.3	6,798
5	Suzhou	장강	892	9,300	599	416.8	7,006
6	Hangzhou	장강	901	7,800	652	303.9	4,695
7	Tianjin	환발해	1,227	6,700	933	354.2	3,812
8	Ningbo	장강	813	7,500	553	260.7	4,695
9	Nanjing	장강	752	6,300	584	230.8	3,993
10	Wenzhou	장강	1,094	4,500	746	169.5	2,277
11	Dalian	환발해	742	8,000	562	237.0	4,226
12	Qingdao	환발해	959	6,700	731	261.4	3,401
13	Xiamen	복건	249	12,200	147	106.7	4,850
14	Wuxi	장강	642	9,800	447	283.9	6,382
15	Foshan	주강	630	7,000	351	200.1	5,739
16	Dongguan	주강	656	5,300	162	139.6	8,698
17	Zhongshan	주강	292	7,200	139	73.7	5,317
18	Jinan	환발해	773	6,300	590	195.6	3,336
19	Zhuhai	주강	165	10,700	86	66.0	7,848
20	Changzhou	장강	481	6,300	349	133.0	3,826

a) : 달러당 6위엔으로 추산

자료 : 兒鵬飛 主編 (2004). 中國城市競爭力報告. 社會科學文獻出版社

〔참고문헌〕

- 김원배외 2000. 환황해권 주요 항만도시간 연계망 구축전략. 국토연구원
 _____ 2001. 환황해권 자유지역 연계망 구축의 전라과 방안. 국토연구원.
 _____ 2006. 동북아 경제통합과 물류협력. 중국교통운수협회/동북아경제포럼 주관, 한중국제물류체계세미나, 2006. 3. 31- 4. 1, 산둥성 위해시.
 _____ 2007a. 동북아 대도시권 동태적 경쟁력의 비교연구. 대외경제정책연구원.
 _____ 2007b. 베세토 비즈니스 회랑 구축제안--동북아 교통망의 비전과실천. 국토연구원.
 박변순 2005. 중국의 부상과 동아시아 지역발전모델의 변화. 삼성경제연구소.
 이문형 2006. 중국의 산업구조 고도화와 글로벌화 전략. 산업연구원.
 Ash, Robert F. 2005. China's regional economies and the Asian region: Building interdependent linkages, in D. Shambaugh ed., *Power Shift: China and Asia's New Dynamics*. Univ. of California Press.
 Friedmann, John. 2000. Intercity networks in a globalizaing era, in A. J. Scott ed., *Global City-Regions*. Cambridge University Press.
 Kyushu Bureau, METI. 2000. Implementation Plan for the Internationalization of Kyushu (in Japanese).
 Macintyre, Andrew and Naughton, Barry 2005. The decline of Japan-led model of the east asian economy, in T. J. Pempel ed., *Remapping East Asia: The Construction of a Region*. Cornell University Press.
 METI (Ministry of Economy, Trade and Industry, Japan) 2006. White Paper on International Economy and Trade 2006.
 Ohashi, Hiedo. 2005. China's regional trade and investment profile, in D. Shambaugh ed., *Power Shift: China and Asia's New Dynamics*. Univ. of California Press.

东北亚经济地形的变化和中韩城市间共同发展的可能

金原培 (国土研究院 东北亚发展研究中心 所长)

1. 东北亚经济地形的变化

东北亚地区的地缘经济结构呈多极体系，最近香港和珠江三角洲、台湾和长江三角洲、韩国和渤海湾地区等正在发展成为跨境经济区。预计东北亚经济的发展将取决于核心经济区以及这些区域之间的联网。现在中韩日三国间以垂直分工为主，但是随着中国的崛起，水平分工也在不断的扩大。中韩日三国之间正在形成紧密的区域内分工体系，但是城市间的竞争将会进一步加剧。

2. 中韩间局部地区的联系不断扩大

中韩产业结构的互补性促进了两国间贸易的增加。两国间的贸易主要集中在长江流域和环渤海地区。贸易的增加同韩国的对华投资有着密切的关系。韩国投资主要集中在长江流域和环渤海地区，这就决定了韩企会如何构筑区域生产网络。航空联系和海上运输也必然集中在环渤海地区和长江地区。

3. 城市间共同发展的可能性

东北亚经济正在向多极体系转变，核心地区间的经济联系也在不断扩大。依靠贸易或投资形成的区域生产网络正在促进跨境生产体系的形成。环黄海圈是东北亚经济的中心，中国正在促进天津滨海新区的建设，努力将其发展成为这一地区的战略据点。东北亚地区的各大城市围绕建设本区域航运、海运以及金融等领域的中心正在开展激烈的竞争，而由此产生的投资过剩有可能降低经济效率。因而环黄海圈城市间的合作和联网是十分重要的。我们应该努力探索如何构筑整合的空间网络，积极发挥东亚城市市长会议等机构的作用，将其付诸实际。

SessionⅢ- 제2주제

加强大连与韩国城市合作与交流推动中韩经济发展

- I. 大连与韩国城市在合作与交流中不断发展，城市竞争力不断提高
 - II. 大连与韩国城市合作与交流面临着新的机遇
 - III. 加强大连与韩国城市合作与交流，推动中韩经济发展
- ▶ 번역 : 대련과 한국 도시간의 협력 및 교류와 한중 경제발전 촉진

加强大连与韩国城市合作与交流推动中韩经济发展

王盛兴 (大连市人民政府发展研究中心 发展战略与区域经济研究室 副研究员)

I. 大连与韩国城市在合作与交流中不断发展，城市竞争力不断提高

近十几年来，大连市与韩国的合作领域不断拓宽，经济贸易合作和投资总体呈现出持续增长的良好态势。目前大连已有1500多家韩资企业，形成了一定规模和基础。2006年，大连市对韩国进出口贸易总额为27.9亿美元，同比增长15.9%，占大连市进出口总额的9.5%。其中，对韩出口额为13.8亿美元，同比增长25.8%，占大连出口总额的8.8%。从韩国进口总额为14.1亿美元，同比增长7.6%，占大连进口总额的10.3%。近年来，大连经济发展水平不断提高，综合实力日益增强，被评为“中国最具经济活力的城市”，国际影响力不断提升。

大连市吸引韩国投资始于上个世纪80年代末，发展历程大致为3个阶段：

第一阶段：上个世纪80年代末至九十年代中期的探索阶段。这一时期大连市投资的软、硬环境尚不理想，韩国企业对来华投资大都持观望态度，总体上韩国企业对大连的投资发展还不平稳，呈现跌荡起伏之势。如1993年，韩国企业对大连投资合同金额为0.7亿美元，后持续增加，1997年达到4.46亿美元，较1993年扩大5.4倍。

第二阶段1997年至2004年的恢复性增长长期阶段。1997、1998年受金融危机影响，来自韩国的投资大幅下降，2001年仅1.1亿美元，较1997年峰值时减少75.3%。韩国在进行了一系列的经济结构调整后，企业对外投资能力得到恢复和增强。2002年呈回升趋势，2003年合同外资金额和实际利用外资金额皆创历史新高。但2004年升势又有所减缓。尤其是合同外资金额仅为上年的44.6%，下降明显。

第三阶段：2004年至今的投资质量快速提高阶段。随着大连市整体经济水平的提高，韩资进入的产业已经从过去的以轻工业和家电为主，逐步向重化工业、高新技术产业和服务贸易发展。因绝大部分韩资企业都获得了良好回报，使这一阶段的韩国投资步入了较快发展时期，利用韩资连年实现跳跃式发展。韩国投资也由中小项目、劳动密集型项目为主向较大项目和资金、技术密集型项目转变，投资领域遍及机械、电子、服装、水产、建材、轻工等行业。

这个时期韩国在大连投资的基本特点：

一是投资增长呈上升趋势。韩国是大连利用外资的主要伙伴。除亚洲金融风暴期间有较大影响外，九十年代后期以来韩国对大连投资不断增加。2005年合同外资金额7.065亿美元和实际利用外资金额0.854亿美元；2006年注册外资（统计口径变化）金额6.4亿美元和实际利用外资金额1.89亿美元。

二是知名大企业的产业带动作用明显。韩国的知名大公司已经在大连开拓了自己的事业。现代集团、LG产电、SK集团、大宇集团、浦项制铁等世界500强大企业，凭借自身资金、技术、管理的优势，利用大连制造业基础好、交通便捷、劳动力素质高等优势，在我市投资企业，扩大生产和经营，进一步提升了全球竞争力。随着韩国大公司在大连的不断发展，一些为大公司配套生产的中小企业也随之而来，逐步形成完整的产业链。

三是投资结构日趋合理。韩国投资由最初的服装、玩具、水产品加工及食品加工等发展到农业、机械、电子、轻工、建材、旅游、地产等各个行业，遍及第一、二、三产业的各个领域。生产性项目比重不断提高。

四是投资方式由合资合作向独资为主发展。随着中国利用外资政策的逐步调整和韩国企业对我产业结构了解的不断深入及大连市投资环境的优化，韩国企业在大连投资逐步向独资发展。

II. 大连与韩国城市合作与交流面临着新的机遇

推进大连与韩国城市的交流与合作，加快东北亚区域的一体化发展是东北亚地区经济和社会发展的必然趋势。大连与韩国城市的合作与发展，面临许多机遇，前景非常广阔。

1. 国际化及国际产业转移的机遇。

当今我们正处于一个重大变革时期，世界经济正在摆脱低迷状态，总体呈现出调整增长的趋势，为我国经济发展提供了较好的外部增长环境。世界经济重心正在转移，欧美等发达国家的劳动密集型行业及部分技术密集型产品制造业，正在大举向东北亚地区等转移，新一轮的世界范围内的社会大分工还在进行，东北亚地区将成为世界经济发展的重要增长极。中国与韩国等东北亚地区的重要国家，在这次产业转移中，面临着许多的发展机遇。业内专家分析认为，未来5年，大连IT产业将迎来重大的发展机遇期。大连将利用国内国外资源、国际国内两个市场来加快大连软件产业与信息服务业的发展。韩国的软件业和信息服务业很发达。韩国已把信息技术作为扩大合作、扩大出口的主要方向，将加快以满足韩国市场需求为主的软件外包业务的发展。这将成为大连与韩国城市合作与发展的有利条件。

2. 实施东北老工业基地振兴战略机遇。

中央在做出振兴东北老工业基地的战略决策时，把大连定位于东北亚国际航运中心，石化产业基地、电子信息产业和软件基地、先进装备制造业基地、造船基地。在振兴东北老工业基地的过程中，在未来东北亚经济圈中，大连将扮演一个重要的角色。大连正紧紧抓住振兴东北老工业基

地这一难得的历史机遇，加快大连产业结构调整和产业升级的发展进程。按照大连市“十一五”发展规划，发展的重点是加快高新技术产业和现代服务业的发展，加快传统优势产业的改造提升，促进大连市经济社会走一条绿色、健康、协调发展的道路。这将成为大连与韩国城市合作与发展的重要条件。

3. 大连实施“四大战略”的机遇。

大连市确定了“港航立市、产业兴市、科教强市、惠民富市”的发展战略。其中，坚持产业兴市，就是依托产业基础，科学谋划产业布局，加速构筑新型产业基地，大力发展高新技术产业，支撑发展，引领未来。推进旅顺南路软件产业带建设，发展软件服务外包，建设以人力资源为导向的国家级软件产业基地。

2007年，大连市实施四大人才工程，即高层次创新型人才引进培养工程，高校毕业生就业创业工程，项目、区域人才集聚工程，人事人才公共服务工程，为实现全面振兴提供人才智力保障。大连市将出台《关于加强高层次人才队伍建设的实施意见》，加快培养和引进一批具有自主创新能力、适应大连市优势产业和大型项目需要的高层次专业技术人才，重点引进港航物流、装备制造、电子信息与软件、生物制药、新材料等行业领域发展急需的海内外高端人才。这是大连与韩国城市合作与发展的必要条件。

总体来说，大连具备与韩国进一步合作的基础。第一，大连和韩国都在进行大规模、大范围的产业结构调整。以产业水准进行水平分工、垂直分工或相互补充的调整很迫切，其可能性也较高。第二，大连和韩国有着密切的文化、社会联系，在大连居住的外国人中韩国人最多，有力地加速了两地间的投资、经济贸易、技术交流、区域经济发展。第三，大连将实施国际化战略作为经济发展的首要战略，以积极的姿态，努力引进资金、技术、先进的经验。与此同时，加快了投资环境改善的步伐，经济管理方式正向国际惯例靠拢。韩国也正在努力解决国内劳动力不足、费用增加、市场局限性等问题。这种双方互补型的关系和需要，正推动着大连和韩国合作关系的发展。

Ⅲ. 加强大连与韩国城市合作与交流，推动中韩经济发展

大连市谋求发展最重要的经验，就是对外开放。对外开放的广度和深度，对大连的发展具有根本性、全局性、长期性的影响。在当前新形势下，进一步加强与东北亚国家的合作与发展，特别是加强与韩国的经济贸易合作与发展，具有全新的意义和更实际、更广阔的效果，已经成为大连市对外开放工作的当务之急。

1. 建立促进大连与韩国交流与合作的推进协调组织。

促进大连与韩国经济交流与合作，有必要建立推进协调组织。应本着平等互利、共同发展的原则，积极扩大与韩国在更深程序和更高层次的合作。可依托韩国仁川东北亚发展研究中心、中国大连东北亚发展研究中心等，组建推进协调机构。

应积极探索有效的交流与合作方式。可凭借大连市正在韩国设立办事处这一势头，鼓励大连市区市县和相关部门到韩国选择相应城市设立正式或非正式的政府、民间不等的办事处，目的就是加强交流与合作，推进发展。

同时应强化专业招商和重点招商。根据韩国产业中对大连产业结构和产业布局具有重要牵动作用的，大连市相应的重点企业也应在韩国设点，根据韩国人特点和习俗，定期不定期地抓紧活动，选定目标，情感投资，持之以恒，必有收获。还可以利用大连市现有网站，与韩国相关网站链接，直接了解韩企业或产业动向，并全面推荐大连和具有比较优势的产业、企业和产品，开展网络荐商。

2. 加强中韩国家重点地区的合作与交流。

加强中韩国家重点地区的合作与交流，是推进中韩经济发展的有效方式。建议中韩有关方面加强中韩国家重点地区如中国的大连市等与韩国仁川市、釜山市等交流与合作。

中韩国家重点地区的交流与合作，应本着优势互补、双向交流、共同发展的原则，通过建立信息共享、技术协作、产业支持等机制，形成战略合作关系，共同促进双方产业发展。一是建立信息共享机制。双方加强相互间交流与合作，进行信息、资料交换，推动科技资源信息市场的开发与共享，共同协力促进双方高新技术产业发展。二是建立信息技术发展协作机制。不定期召开项目推介和企业交流会，组织人员互访，举办信息技术发展论坛、信息技术成果交易会等活动，促进双方交流与合作，以推动中国与韩国经济发展。三是建立产业支持机制。鼓励双方企业间联合、投资、互相访问等活动，积极为企业到对方参加展会及其它商业活动提供支持与援助，通过洽谈促进双方企业的交流与共同发展。

3. 加大吸引韩国中小企业到大连投资的力度。

在大连投资的韩国企业中，70%是中小企业，而且多以生产型企业为主。这些企业在韩国本土就与大企业有着紧密的协作配套关系。韩国的中小企业到大连为大企业配套，可为这些企业带来更多的机会。中国有着广阔而日益增长的市场需求，低廉的要素成本。特别是大连通晓韩语的劳动力比东北以外的任何城市都丰富。大连的优势条件与韩国中小企业进入中国市场的动机和愿望非常吻合，大连应成为韩国中小企业实现利润最大化、寻求新发展的热土。

韩国中小企业协同组合中央会的一项调查表明, 72%的韩国中小企业有意进军中国市场。为了争取更多韩国中小企业到大连投资, 建议加强同韩国中小企业协同组合中央会、各地商工会议所、银行以及一些行业协会的联系, 积极工作, 扩大项目引进的范围, 提升引进项目的质量。

应积极创造条件, 建立、完善一整套面向中小企业的服务体系, 包括厂房建设与出租、企业审批、报关、报税、法律、会计、人才、政策等服务, 降低中小企业进入的门槛, 降低中小企业投资的初始成本。2003年3月1日, 大连市政府颁布了进一步对外开放的若干意见, 共有20条具体措施。比如对境外投资企业按建设成本收取标准厂房租金, 在工业园区内实行无行政性收费等。

4. 加强大连与韩国软件业和信息服务业的合作。

大连是中国首个创建软件产业国际化示范城市和国家信息化试点城市。1998年6月, 大连市首创先办官助的软件园, 已有130多家软件公司进驻。大连市软件出口已占全部软件销售收入的20%以上, 信息服务业近几年都保持着30%以上的增长速度。2006年 IT产业产值达到600亿元, 产业总量占辽宁省的70%, 占整个东北地区的50%以上。大连的软件产业日益体现出市场国际化、企业国际化、人才国际化的特色, 已经形成了良好的产业基础, 呈现出强劲的发展势头。目前韩国已把信息技术作为扩大合作、扩大出口的主要方向, 将加快以满足韩国市场需求为主的软件外包业务的发展。这将有利于推动大连与韩国软件业和信息服务业的合作。

5. 建立为韩国人相应服务机构。

一是教育机构。设立韩国人学校确有必要。对上中国学校的插班插校生一定要设制相应政策。二是医疗机构。可以采取两条腿走路的办法, 一方面积极申办外国人医院, 另一方面在大连条件相对完备的市级医院按标准辟出韩国人门诊, 招聘即懂韩语又懂医术的专家级医护人员为他们服务。同时, 还可以同韩国权威医疗机构建立计算机远程医疗体系, 为他们消除后顾之忧。三是条件具备时可考虑设立韩国人购物中心。

6. 加强文化、体育等方面交流。

韩国人非常崇尚儒家文化, 大连既有儒家文化的深厚基础, 也有大连特定的现代文化。中韩国家及相关城市应互派代表团进行文化交流, 搞好文化渗透, 让韩国人知道大连的现在和将来, 激起他们积极参与中国东北、大连投资, 享受大连美好明天的强烈愿望。大连的近现代体育史在中国有名, 这一点中国诸城市均无法与之相比。韩国人非常崇尚体育项目, 尤其是足球等。我们可以把大连文化用足球踢进韩国。通过足球, 使韩国人知道大连, 进一步提高大连在韩国的知名度, 为大连与韩国经济贸易合作与发展打下坚实基础。

大連과 韓國 都市間의 協力 및 交流와 中韓 經濟發展 促進

왕성싱 (대련시인민정부발전연구중심 발전전략·지역경제연구실 부연구원)

오늘날 세계 경제 정세의 급변과 함께 새로운 국제분업 구조가 형성됨에 따라, 경제협력 강화는 한중 양국 모두에게 피할 수 없는 추세이자 선택이 되었다. 이러한 가운데 한국의 경제협력은 다양한 기회와 커다란 잠재력을 지니고 있어 대련시는 대외 개방 사업에 있어 한국과의 경제협력 강화를 최우선에 두고 있다.

I. “대련-한국” 협력과 교류를 통한 지속적 발전, 도시 경쟁력 강화

최근 십 여 년간 대련·한국간 협력 분야가 크게 확대되었을 뿐 아니라 무역과 투자도 전반적으로 안정적 성장추세를 보이고 있다. 현재 대련에는 1,500개가 넘는 한국 기업이 진출하여 상당한 경제규모와 기반을 마련하였다. 2006년 대련·한국간 수출입무역액은 전년대비 15.9% 증가한 27억 9000만 달러로 대련시 수출입무역총액의 9.5%를 차지하였다. 그 중 대한 수출액은 13억 8000만 달러로 전년 동기 대비 25.8% 증가하며 대련시 총수출액의 8.8%를 차지하였고, 한국으로부터의 수입액은 전년 동기 대비 7.6% 증가한 14억 1000만 달러로 대련시 총수입액의 10.3%를 차지하였다. 최근 대련시는 경제발전 수준의 향상과 함께 종합 경제력의 지속적 상승세를 보이며 ‘중국에서 가장 활력이 넘치는 도시’ 라는 평가를 받았으며 대외 영향력 역시 지속적으로 확대되고 있다.

대련시는 80년대 말부터 한국 투자를 유치하였으며, 그 발전과정은 대략 다음의 3단계로 나누어 볼 수 있다.

1단계는 80년대 말부터 90년대 중반까지의 탐색기로, 당시 대련시의 투자환경이 설비 및 제도 등 모든 면에서 취약하였기 때문에 대부분의 한국 기업이 대중 투자에 대해 관망적 태도를 취하여 투자가 안정되지 못하고 상당한 기복을 보였다. 그 예로, 1993년 한국 기업의 대련시 투자액이 계약액 기준 7000만 달러에 불과했으나 그 후 지속적으로 늘어나 1997년에는 5.4배나 증가한 4억 4600만 달러에 달하였다.

2단계는 1997년부터 2004년까지의 성장회복기로 97년과 98년 외환위기 발생 후 한국으로부터의 투자액이 급감하여 2001년 1억 1000만 달러로 97년 기록했던 최고치의 75.3%에 불과하였다. 그러나 그 후 한국 경제는 일련의 구조조정을 거쳤고, 한국 기업의 대외투자능력도

회복 및 강화되어 2002년에는 반등세를 나타냈으며 2003년에는 외국인 투자액이 계약액이나 실질이용액 모두 사상 최고치를 기록하였다. 그러나 2004년에 증가세가 다시 둔화되어 외국인 투자 계약액이 전년의 44.6%로 뚜렷한 감소세를 보였다.

3단계는 2004년부터 현재까지의 투자의 질이 빠른 속도로 향상된 시기로서 대련시의 경제발전과 함께 한국 자본의 투자 분야도 과거 경공업 및 가전 위주였던 데서 중공업, 첨단기술 및 서비스 산업으로 전환되었다. 대다수 한국 기업들이 많은 수익을 창출하면서 한국기업의 대련 투자도 빠른 발전기에 진입하였고 대련시는 한국 자본을 이용해 매년 비약적 발전을 이루었다. 또한 중소형 산업업과 노동집약형 산업을 위주로 진행되었던 투자가 대형 사업 및 자금·기술 집약형 산업으로 확대되었고 투자 영역도 기계, 전자, 의류, 수산물, 전자재, 경공업 등의 산업을 아우르게 되었다.

이 시기 한국의 대련시 투자에서 나타난 기본 특징은 다음과 같다.

첫째, 투자 증가세가 뚜렷하게 나타났다. 한국은 대련시에 투자하고 있는 주요 외국 파트너로서 외환위기가 발생했을 때 중요한 역할을 했을 뿐 아니라 90년대 후반부터 대련에 대한 투자를 지속적으로 확대해왔다. 2005년 외자 계약액은 7억 650만 달러, 실질 외자 이용액은 8,540만 달러였으며 2006년 외자 등록액(통계기준 변화)은 6억 4,000만 달러, 실질 외자 이용액은 1억 8,900만 달러를 기록하였다.

둘째, 유명 대기업들이 산업발전을 위한 선도적 역할을 하였다. 한국의 여러 유명 대기업들이 이미 대련에서 사업을 전개하고 있으며, 현대, LG, SK, 대우, 포스코 등 세계 500대 기업들이 자체 자금력, 기술력, 경영력을 바탕으로 대련시의 탄탄한 제조업 기반과 편리한 교통, 우수한 노동력을 이용하여 기업투자와 생산 및 경영 규모를 확대하였고, 이를 통해 국제 경쟁력을 강화하였다. 한국 대기업들이 대련시에서 성공을 거두면서 일부 대기업의 협력업체인 중소기업들도 대련시에 진출하여 점차 완벽한 산업사슬을 형성하고 있다.

셋째, 투자 구조가 날로 합리화되었다. 한국의 대련 투자는 초기의 의류, 완구, 수산물 가공 및 식품 가공 산업에서 농업, 기계, 전자, 경공업, 전자재, 관광, 부동산 등 각 업종으로 확대되면서 1, 2, 3차 전 산업을 망라하게 되었고, 제조업 분야의 투자 프로젝트도 계속 늘어나고 있다.

넷째, 투자형태가 합자(合資), 합작(合作) 위주였던 데서 점차 독자(獨資, 단독투자) 위주로 전환되었다. 최근 중국의 외자이용 정책 조정, 중국 산업구조에 대한 한국기업의 이해 증진, 대련시 투자환경 개선 등 요인으로 인해 한국 기업들의 대련시 투자가 점차 단독투자 위주로 나아가고 있다.

II. 대련과 한국 도시간 교류협력의 새로운 기회 도래

대련과 한국 도시간 교류와 협력을 토대로 한 동북아 지역통합 추진은 동북아지역경제와 사회 발전의 필연적인 흐름으로 대련과 한국도시의 협력과 발전은 많은 기회를 안고 있을 뿐 아니라 전망도 매우 밝다.

1. 글로벌화와 국제산업 이전에 따른 기회

오늘날 우리는 중대한 변혁기에 놓여 있다. 세계 경제가 침체기를 벗어나 전반적인 성장기에 들어섰고 이로 인해 중국경제 발전에 유리한 외부환경이 조성되었다. 세계 경제의 중심축도 이동하고 있다. 구미 등 선진국의 노동집약형 산업 및 일부 기술집약형 제조업이 대부분 동북아 지역으로 이전하면서 새로운 국제 분업 구도가 만들어지고 있고 향후 동북아 지역이 세계경제발전의 중요한 성장축이 될 것이다. 중국과 한국 등 동북아 지역의 주요국들이 이러한 산업이전 과정에서 커다란 발전의 기회를 맞이하고 있고, 업계 전문가들의 전망에 따르면 향후 5년 내에 대련의 IT산업이 중대한 발전기를 맞이할 것이라 한다. 대련은 국내외 자원과 시장을 이용하여 소프트웨어 산업과 정보서비스 산업의 발전을 가속화해 나갈 것이다. 한국은 소프트웨어와 정보서비스 산업이 매우 발달한 국가로서 정보기술 분야를 대외 협력 강화 및 수출 증대의 주요 분야로 삼고 있고, 향후 한국 내수시장 수요 충족을 위주로 한 소프트웨어 아웃소싱 산업을 발전시켜 나갈 계획이라 한다. 이를 통해 대련과 한국 도시간 협력과 발전에 유리한 여건이 마련될 것이다.

2. 동북 노후 공업기지 발전전략에 따른 기회

중국 정부는 동북 노후 공업기지 진흥 정책 수립 시 대련을 동북아 국제 해상운송의 중심지, 석유화학산업기지, 전자정보산업 및 소프트웨어산업기지, 선진 설비제조업기지, 조선(造船) 기지로 발전시켜나가기로 결정하였다. 따라서 동북 노후 공업기지 진흥사업 추진과정과 미래에 구축될 동북아 경제권에서 대련시가 매우 중요한 역할을 담당하게 될 것이다. 대련은 동북 공업기지 진흥 사업이라는 역사적 기회를 적극적으로 활용하여 산업 구조조정과 고도화에 박차를 가할 것이며, 대련시 '11·5' 발전규획(規劃)에 따라 환경 친화적이고 건강하며 조화로운 발전을 이루기 위해 노력할 것이다. 이는 대련과 한국 도시간 협력과 발전을 추진하는데 있어 중요한 여건이 될 것이다.

3. 대련시의 ‘4대 전략’ 따른 기회

대련시는 ‘항만과 해운산업을 바탕으로 한 도시발전(港航立市), 산업 발전을 통한 도시발전 추진(産業興市), 과학기술 발전을 통한 도시 경쟁력 강화(科教強市), 시민들을 복되게 하는 풍요로운 도시 건설(惠民富市)’이라는 발전전략을 수립하였다. 그 중 ‘산업 발전을 통한 도시 발전 추진전략’이란 산업기반을 토대로 합리적인 산업구조를 구축하고 새로운 형태의 산업기지 구축을 가속화하며 첨단 기술산업을 적극 육성함으로써 도시 전체 발전을 뒷받침하고 새로운 미래를 개척해나간다는 것을 의미한다. 대련시는 여순남로(旅順南路)에 소프트웨어산업벨트를 건설하고 소프트웨어서비스 아웃소싱을 추진하여 우수한 인력이 기반이 되는 국가급 소프트웨어 산업기지를 건설할 것이다.

2007년 대련시는 고급 혁신형 인재 유치 및 양성사업, 대졸생 취업·창업 지원사업, 기업 및 지역별 인재 확보사업, 인사 및 인력 공공서비스사업 등 ‘4대 인재사업(四大人才工程)’을 실시하여 도시 발전에 필요한 인재 확보를 위해 노력하였다. 대련시는 향후 <고급 인력풀 구축 강화에 관한 의견(關於加強高層次人才隊伍建設的實施意見)>을 제정하여 자체 혁신능력을 보유하고 대련시의 핵심산업과 대형 프로젝트에 추진에 필요한 고급 전문 기술인력을 양성 및 유치할 것으로, 그 대상으로는 항만 물류, 설비제조, 전자정보 및 소프트웨어, 바이오 제약, 신소재 산업 관련 국내외 고급인력이 포함될 것이다. 이는 대련과 한국 도시간 협력과 발전을 위한 필요조건이기도 하다.

결론적으로 대련은 한국과의 협력을 강화할 수 있는 기반을 갖추고 있다. 첫째 대련과 한국은 모두 광범위한 대규모 산업구조 조정을 추진 중에 있다. 산업수준에 따라 수평분업, 수직분업 혹은 상호보완적 조정이 매우 시급하며 그 가능성 또한 매우 크다. 둘째, 대련과 한국은 문화 및 사회적으로 긴밀한 관계를 구축하고 있다. 대련 거주 외국인중 한국인이 가장 높은 비율을 차지하고 있으며, 이는 양 지역간 투자, 경제무역, 기술교류, 지역경제 발전을 이끄는 주요 원동력이다. 셋째, 대련시는 글로벌 전략을 경제발전의 최우선전략으로 삼아 적극적 자세로 자금과 기술, 선진 노하우들을 받아들일 것이다. 뿐만 아니라 투자 환경 개선에 힘을 쏟아 경제관리 방식도 점차 국제관례에 부합하도록 하고 있다. 한국 역시 노동력 부족, 비용증가, 시장 한계성 등의 문제를 해결하고자 노력을 기울이고 있으며 이러한 상호 보완적 관계와 수요가 양 지역간 협력관계 발전의 토대가 되고 있다.

Ⅲ. 대련과 한국 도시간 협력 강화를 통한 한중 경제의 발전

대련시가 경제 발전을 추진하면서 얻은 가장 소중한 경험은 바로 대외개방이다. 대외개방의 폭과 깊이는 대련시 경제 발전에 근본적이고 전반적이며 장기적인 영향력을 지니고 있다. 오늘날의 새로운 정세 속에서 동북아 국가와의 협력발전, 특히 한국과의 경제협력 강화는 새로운 의미와 더욱 실질적이고 광범위한 효과를 지니는 것으로 대련시 대외개방 사업의 최우선 과제로 떠오르고 있다.

1. 대련과 한국간 교류협력 활성화 추진기구 설립

대련과 한국간 교류협력을 활성화하기 위해서는 추진기구를 구성하여 호혜평등, 공동발전의 원칙에 입각하여 한국과 더욱 깊이 있고 차원 높은 협력을 적극 확대해나가야 할 것이다. 이와 관련하여 한국 인천 동북아발전연구센터, 중국 대련 동북아발전연구센터 등이 중심이 되어 추진기구를 설립할 수 있을 것이다.

효과적인 교류협력 방식도 모색해야 할 것이다. 최근 설립된 대련시 한국 사무소를 중심으로 하여 대련시의 구·시·현(區市縣) 및 관련부처가 한국 내 관련 도시에 공식 혹은 비공식적인 정부 및 민간 차원의 사무소를 개설하도록 장려할 수 있을 것이다. 그 목적은 물론 교류협력 강화와 발전이다.

전문성을 갖춘 주요기업을 유치하는데도 더욱 힘을 쏟아야 한다. 한국산업 중 대련의 산업구조 고도화에 선도적 역할을 할 수 있는 부문을 선정하여 대련시 관내 주요 관련 기업들이 한국에 거점을 두고 한국인의 특징과 관습을 고려한 정기적, 비정기적 행사를 적극 개최하며 목표를 설정하여 감성적 연계를 지속해나간다면 반드시 성과를 거둘 수 있을 것이다. 또한 대련시 인터넷 사이트를 한국의 관련 사이트에 링크시켜 한국기업과 산업의 동향을 파악하도록 하고 대련시의 상황과 비교우위 산업, 기업, 제품 등을 적극 추천하는 인터넷을 통한 비즈니스중계사업도 추진할 수 있을 것이다.

2. 한중 양국 핵심지역 간 교류협력 강화

양국 핵심지역간 교류협력 강화는 한중 양국의 경제발전을 추진해나가는 효과적인 방법이다. 양국이 관련분야에서 국가핵심 지역 간, 예를 들어 중국 대련시와 한국 인천시, 부산시 등과의 교류 협력을 강화하는 방안을 생각해 볼 수 있을 것이다.

한중 양국 핵심 지역 간 교류협력은 상호보완, 상호교류, 공동발전 정신에 입각하여 정보공유, 기술협력, 산업지원 등의 메커니즘을 구축하여 전략적 협력 관계를 맺고 쌍방의 산업

을 발전시켜 나가야 할 것이다. 우선 정보공유 메커니즘을 구축하여 양국 간 교류협력을 강화해야 한다. 정보·자료의 교환, 첨단기술정보시장의 개발 및 공유를 통해 첨단과학기술 산업을 한층 더 발전시켜야 할 것이다. 다음은 IT 협력 메커니즘 구축이다. 비정기적 사업 설명회 및 기업 교류회 개최, 방문단 구성, IT발전포럼 및 IT 성과교류회 등의 행사를 통해 교류협력을 활성화하고 한중 경제를 발전시켜가야 할 것이다. 셋째 산업 지원 메커니즘을 구축하여 양국 기업간 제휴, 투자, 방문을 지원하고 상호 기업 전시회 참여나 기타 비즈니스 활동을 후원해야 할 것입니다. 또한 기업 상담회를 통해 쌍방 기업 간 교류와 발전을 도모해야 한다.

3. 한국 중소기업의 대련 투자 적극 유치

대련에 투자한 한국기업의 70%가 중소기업이고 이들 대부분이 생산형 기업으로 한국에서는 대기업과 긴밀한 협력관계를 유지하고 있다. 따라서 이들 중소기업이 대련에 진출하여 대기업의 협력업체로 활동한다면 더욱더 많은 기회를 창출할 수 있을 것이다. 중국은 시장 수요가 날로 급증하고 있을 뿐 아니라 요소비용도 저렴하다. 특히 대련에는 한국어에 능통한 인력이 동북지역 이외 여타 도시보다 풍부하다. 대련이 가지고 있는 이러한 장점은 한국 중소기업의 중국 진출 동기 및 기대 효과와 일치하기 때문에 대련은 한국중소기업이 이윤을 극대화하고 새로운 도약을 이루는 데 훌륭한 발판이 될 것이다.

한국중소기업협동조합중앙회의 조사에 의하면, 한국 중소기업의 72%가 중국에 진출할 의향이 있다고 한다. 더 많은 한국 중소기업을 대련으로 유치하기 위해 한국중소기업협동조합중앙회, 각 지역 상공회의소, 은행 및 산업별 협회와의 연계를 강화하고, 투자 유치의 범위 확대와 투자프로젝트의 질 향상을 위해 적극적으로 노력할 것이다.

이와 함께 공장 건설 및 임대, 각종 인허가업무, 통관, 세무 신고, 법률, 회계, 인력초빙, 정책 등을 포함하는 중소기업 지원시스템을 구축하여 중소기업의 진입 장벽을 낮추고 초기 투자비용을 절감할 수 있도록 해야 할 것이다. 2003년 3월 1일 대련시 정부가 발표한 ‘대외 개방 확대를 위한 약간의 의견’에는 외국투자기업에 대해 건설비를 기준으로 한 표준 공장 임대료 징수, 공업단지 내에서의 행정수수료 면제 등 총 20개 항의 구체적인 조치가 포함되어 있다.

4. 한국-대련간 소프트웨어 및 정보서비스산업 분야 협력 강화

대련은 중국 최초의 소프트웨어산업 국제화 시범도시이자 국가 정보화 시범도시이다. 1988년 6월 국내 처음으로 정부 지원 민간 소프트웨어단지를 설립했으며 지금은 이미 130여 개의 소프트웨어기업이 입주해있다. 대련의 소프트웨어제품 수출도 국내 소프트웨어 총 매출액의 20%를 넘어섰으며, 정보서비스 산업은 근래 연평균 30%이상의 성장세를 유지하고 있다. 2006년 IT산업 생산액이 약 600억 위안으로 산업 규모 면에서 요녕(遼寧)성의 70%, 동북부 지역의 50%이상을 기록하였다.

대련의 소프트웨어 산업은 시장·기업·인재의 글로벌화 현상을 뚜렷이 보이면서 이미 탄탄한 산업기반을 갖추었고 빠른 성장세를 나타내고 있다. 현재 한국은 IT산업을 대외 협력 및 수출 확대의 주요 분야로 삼고 있고 향후 한국 내수시장 수요 충족으로 위주로 한 소프트웨어아웃소싱사업 추진에 박차를 가할 것인데, 이는 대련-한국간 소프트웨어산업 및 정보서비스산업 협력을 추진하는데 기여할 것이다.

5. 한국인 대상 서비스기관 설립

첫째, 한국인을 대상으로 한 교육기관으로 한인학교를 설립해야 할 것이며, 중국학교로 전입학하는 전학생을 위한 정책도 수립해야 할 것이다. 둘째, 의료기관 역시 필요하다. 이와 관련하여 두 가지 방안을 동시에 추진하여, 외국인 병원을 적극 설립하는 동시에 여건을 갖춘 대련시 시급(市級)병원에 한국인 진료과를 개설하고 한국어에 능통한 전문의료진을 배치하여 서비스를 제공할 수 있을 것이다. 또한 한국인의 우려를 덜기 위해 한국의 권위 있는 의료기관과 원격의료시스템을 구축하는 방법도 생각할 수 있다. 셋째, 여건이 마련된다면 한국인 쇼핑몰을 설립하는 방안도 고려해 볼 수 있을 것이다.

6. 문화·스포츠 분야의 교류강화

한국인은 유교문화를 매우 중시한다. 대련시도 깊은 유교적 전통을 지니고 있을 뿐 아니라 대련 고유의 특징을 지닌 현대 문화도 발달하였다. 양국 및 관련도시는 상호 대표단을 파견하고 문화를 전파하여 한국인이 대련의 현재와 미래를 이해할 수 있도록 해야 한다. 또한 중국 동북지역과 대련 투자에 적극적으로 참여하여 대련의 밝은 미래와 함께 하고자 하는 열망도 심어주어야 할 것이다. 대련시는 중국의 근·현대 스포츠 발전에 커다란 기여를 하였고, 스포츠 분야에서 국내 여타 도시에 뒤지지 않는 경쟁력을 갖추고 있다. 한국인도 스포츠, 특히 축구를 매우 사랑하기 때문에 축구를 매개로 하여 대련의 문화를 한국에 소개할 수 있을 것이다. 축구를 통해 한국인에게 대련을 알리고 대련의 인지도를 높임으로써 대련과 한국의 경제 협력 및 발전을 위한 탄탄한 초석을 다져야 할 것이다.

SessionⅢ- 제3주제

关于中-韩城市竞争与合作实现双赢的研究

I. 提升城市竞争力的趋向

II. 提升中韩两国城市的协力水平

III. 实现中韩两国城市发展的双赢

▶ 번역 : 한중 도시 경쟁 및 협력, 양도시의 현실적 승리법

关于中-韩城市竞争与合作实现双赢的研究

郭先登 (青岛市社会科学院 都市研究所 所长)

I. 提升城市竞争力的趋向

现代城市学揭示，现代城市形成核心竞争力的三要素是：创新、品牌、环境；创新过程形成的主要“结晶物”之一是品牌；现代城市的发展是与品牌经济的崛起密切联系在一起的；品牌经济的强弱直接决定着城市经济的强弱，直接决定着城市在未来国内外分工格局中的地位。显然，创新型城市必须具备两大功能：一是科技优势；二是品牌优势。城市通过创新形成的创新力只有转化为品牌力，才能使科技优势出现“有的放矢”的局面；不断发展的创新力是品牌经济取之不竭的源泉。在这种发展的态势下，提升城市竞争力主要表现在如下的趋向。

1. 城市品牌经济的快速发展，决定了提升城市竞争力必须大力在各个领域发展品牌。

现代市场竞争力形成的主要因素是品牌、技术、管理这三大因素；现代世界经济发展规律揭示，凭借科技优势与品牌优势和建立在科技优势与品牌优势基础上的国际规则，发达国家及其跨国公司形成了对世界市场的垄断，从中谋取大量超额利润。建设创新型城市的重要内容之一是加快推进品牌经济发展；强大的品牌经济是建设创新型城市的物质基础。只有在建设创新型城市中推进品牌经济发展，才能真正建设成创新型城市。与此同时，把创新与品牌同城市精神结合起来，实现一体化发展，把城市精神融化在创新中，融化在品牌中，就会形成特色的创新成果，形成特色的不同类别的品牌群，实践的结果是，这个城市就会有着永不磨灭“烙印”的城市品牌，就会永远充满活力的向前发展。

21世纪竞争的焦点之一是资源的竞争。资源有两种：一种是自然资源；一种是社会资源，品牌是社会资源的一种。如青岛这样的城市相对来说是一个自然资源缺乏的城市，中国青岛最大的资源之一是品牌，拥有强大的品牌资源使青岛站在竞争的高点上，为城市开辟崭新的市场发展空间。品牌作为具有空间意义的主体，既具有丰富的内涵特征，又具有不断外延的特征。从城市竞争力的视角考察，品牌外延最突出的构成与发展：一是以市场为中心，最充分地展现品牌价值；二是在多个领域打造品牌价值链，发展品牌群。这也是“青岛品牌现象”的实质之所在。

第一，以市场为中心，全面经营品牌，最充分地展现品牌价值，建立企业品牌价值链，强化企业品牌产业集群。现代市场竞争力形成的主要因素是品牌、技术、管理这三大因素，品牌是市场

竞争的利器，一个国家著名品牌的多少是其科技和经济发展水平的重要标志，跨国公司在并购我国目标企业是，往往把品牌控制作为一个重要的竞争策略。市场竞争的历史，都是大品牌吃小品牌，强势品牌吃弱势品牌。从一个城市看，品牌经济的强弱直接决定着城市经济的强弱，直接决定城市在未来分工格局中的地位。从这样的理念出发，中韩两国的城市普遍重视发展品牌经济，并不断推介品牌，把品牌作为提升城市竞争力的重要途径。

第二，在多个领域打造品牌价值链，发展品牌群。青岛在推进品牌经济发展中形成了有特色的发展轨迹，即名牌产品—名牌企业—名牌行业—名牌产业—名牌产业集群—品牌城市。当名牌产品积聚到一定量时，提出了由中国名牌城向世界名牌城转变；当品牌经济总量积聚到一定量时，品牌经济能够为建设品牌城市提供雄厚的物质基础，适时地提出了品牌经济向品牌城市的转变。这两个转变是青岛特色。

中国青岛在推进品牌城市发展过程中，全力打造五大品牌体系，即品牌产品群、品牌企业群、品牌产业群、服务品牌群、政务品牌群。品牌产品群、品牌企业群、品牌产业群共同打造城市强大的品牌经济，尤其是品牌产业群更成为品牌经济的新亮点。品牌产业群从根本上解决了单个品牌产品不能做大做强的问题，使有竞争力的品牌产品在城市或区域内形成上下游紧密的产业链，进而以产业集群的“兵团作战气势”，取得市场竞争的优势。

服务品牌群的崛起和发展成为制造业与城市经济发展的巨大支撑力。服务品牌的推出，将非常有助于服务业的发展。中国制造业在下一阶段的发展，关键在于对技术和创新能力的掌握。这对人力资本的积累提出了更高的要求。如果缺乏服务业发展的支持，每个人身上所赋予的知识和健康难以保障，制造业的可持续增长难以避免受到严重威胁。

政务品牌群的迅速壮大为城市经济社会发展创造着日益完善的政务环境，成为城市核心竞争力的重要组成部分。

50年前企业的价值80%由有形资产构成，如厂房、设备和产品。如今，企业的价值50%左右由无形资产决定。也就是说，企业打造的品牌是实实在在的资产，能够增加企业的价值。品牌是重要的资产。《商业周刊》每年都公布全球价值最高的100个品牌的排名。位居榜首的是可口可乐，单单这个品牌就价值近700亿美元，是公司价值的重要组成部分。2005年10月，上海市向社会推荐的422项上海名牌产品，销售收入达4600亿元。

据测算，2005年末统计，青岛市获中国名牌和山东名牌的78户企业，分布在25个行业中，资产达1309亿元，占全市规模以上总资产的46.6%，销售收入占58%，实现利润占44.4%，实现利税占47.7%，出口额占22.8%；市级以上品牌形成的经济总量占全市城市经济总量的64%；品牌形成的无形资产价值总量突破1万亿元人民币大关。

2. 城市创新力的不断提高，决定了提升城市竞争力必须全力建设城市创新体系。

建设创新型城市需要从城市特色出发，确立城市创新主导模式。从创新发展的一般规律看，建设创新型城市需要确立的主导模式表述为，以强化知识产权为核心，不断提升自主创新能力为目标，加速科技成果转化为基础，建立起城市完整的创新体系。确立城市创新主导模式要建立起高效率、高水平的城市创新体系；打造有活力、高效率的城市自主创新平台。城市创新体系主要由相互分工与关联的生产企业、研究机构、大专院校及政府主管机构等构成的城市组织系统，该系统支持并产生创新。随着城市产业集群的崛起与发展，在这个系统里“生产企业”的概念要突破单一的认识，新的认识是“生产企业”的概念，主要指的是城市产业集群及其支持的相应公司，其应当成为创新的一个源泉。通过本次“中韩建交15周年纪念国际研讨会”，两国城市的创新主导模式会有一个新的发展，将会极大地提升城市竞争力。

城市创新体系是以全面加强自主创新能力建设，科技创新支撑引领城市未来发展为指导方针，通过建立新机制，整合资金资源，打造有活力、高效率的城市自主创新平台。特别重视、真正落实全社会研发投入占城市国内生产总值比重这个指标。打造自主创新平台首先要制度创新，通过制度创新为激励和保护自主创新提供强大的制度保证安排。这样才能从根本上避免自主创新过程中出现的“海外依赖症”。如品牌产生和发展过程的每一个环节，都凝聚着科学技术的结晶物。品牌的价值在于使消费者联想到消费产品的一系列特性，消费品牌产品就是在享用最新技术。技术优势是现代企业最显著的优势，跨国公司强大的品牌竞争优势，就是因为它们垄断了世界上70%的技术转让与80%的新技术、新工艺。

建设创新型城市需要把创意产业确立为城市创新的战略性产业。“资本和技术主宰一切的时代已经过去，创意的时代已经来临。”这句从美国硅谷到华尔街的流行语，已经引起世界各国的共鸣；韩国打出了“资源有限，创意无限”的标语；日本喊出了“创意关系到国家兴亡”的口号。目前，若干中国城市在建设创新型城市中都把创意产业作为战略性产业，全力推进创意产业发展。中国上海市首批启动18个创意产业集聚区，目标是到2010年创意产业增加值达到全市GDP的10%以上；用10年左右的时间，把上海建成亚洲最有影响的创意产业中心之一；用20年左右的时间使上海成为全球最有影响的创意产业之一；和伦敦、纽约、东京站在一起，成为“国际创意产业中心。”从战略的高度发展创意产业，必须实现思维的新突破。

首先，创意产业的本质概念就是文化创意产业。创意产业指那些从个人的创造力、技能和天分中获取发展动力的企业，以及那些通过对知识产权的开发可创造潜在财富和就业机会的活动。它通常包括广告、建筑艺术、艺术和古董市场、手工艺品、时尚设计、电影与录象、交互式互动软件、音乐、表演艺术、出版业、软件及计算机服务、电视和广播等等。此外，还包括旅游、博物馆和美术馆、遗产和体育等。在大多数发达国家，包括科技、艺术设计、文化娱乐等创意产业的从业比例已经从1980年的12%上升到今天的30~40%。

其次，城市发展创意产业要从拥有的地理优势、人文优势、人才优势、经济优势等为基本出发

点，发展具有城市特色的创意产业。如中国广州背靠亚洲创意中心的香港，打造以IT产业为中心的“智能化中心”；深圳打造“创意设计中心”；长沙打造“电视创意中心”；昆（明）大（理）丽（江）打造“手工业创意人群的天堂”；三亚打造“中国模特选美比赛中心”；重庆打造“创意经济与城市商业开发论坛中心”；成都打造“数字娱乐休闲城”；西安打造“最具文化竞争力城市”等。

再次，城市发展创意产业要以科技和文化紧密结合为基础，全力发展数字化创意产业。全球化经历了从国家的全球化到企业的全球化再到当今个人的全球化，而今天的宽带互联网和软件技术的广泛应用，抹平了过去东西方世界之间因技术隔阂而长期分离的地区性大尺度历史差距，从而使全球更多的知识入口，得以在当世兑现其巨大的商业价值，及时造福于个人、企业、国家乃至整个世界的繁荣与进步。

还有，不断发展创新业态。从完善创意产业链和优化资源配置出发，对创意产业集聚区进行统一规划和整合，不断发展创新业态。通过创新业态，建立创意产业先导基地，形成第三极创意发展空间。如中国北京市在中关村通过改造图书城，建立的第三极文化创意产业先导基地就是一个文化创意大本营，目前已经有软件、游戏、动漫画、音乐、出版等领域200余家创意企业进驻，其中包括位居世界500强的YAHOO等世界著名企业，它的功能是融汇计算机软件、网络游戏创意制作、音像创作、文艺演出、时尚设计、健体休闲、教育培训等文化创意产业的各个行业，向北京大学科技园、清华大学科技园、人民大学文化产业园、北太平庄动漫画设计中心和甘家口地区建筑创意设计带辐射。通过创新业态，实现统一业态、统一经营、统一管理、统一招商，为创意产业搭建一个广阔的舞台。

创新业态要高度重视工业设计创新，加快外观设计和实用新型专利的发展。发明专利历来为人们所重视，这是不言而喻的。但是多年来若干企业忽视外观设计和实用新型专利的发展问题，要在创新业态中实现新的突破。外观设计和实用新型专利是创意产业的重要组成部分，是设计创新的核心。在拥有基本相同的技术，类似的产品性能，乃至市场价格相差不大的情况下，唯有设计才能区别于竞争对手。特别在制造业中设计起着核心或关键性的作用，这样世界各国在发展制造业的过程中都把其作为推动的龙头，通过加速设计的发展带动制造业的发展。

3. 城市发展环境的日趋完善，决定了提升城市竞争力必须强化城市基础设施建设。

城市竞争力是城市产业创造价值的综合能力。基础设施是形成城市竞争力最重要的组成部分；提升基础设施建设水平对城市竞争力越来越至关重要。城市基础设施是以物质形态为特征的城市基础结构系统；是城市经济、社会活动的基本载体，是真正属于城市的不可移动要素。

城市基础设施按需求分类：基本保障基础设施，主要包括供水、供电、供气、供暖及污水、雨

水处理系统等；经济社会发展基础设施：主要包括交通系统，通讯系统，能源动力系统，住房储备，文、卫、科教机构和设施等。城市基础设施按功能分类：装备性硬件基础设施：主要包括公路、铁路、轻轨、机场、港口、电力、通讯、自来水、供热、地下管网等；技术性基础设施主要包括信息及硬件基础设施里使用的软件和高新技术装备、材料。在基础设施对提高城市竞争力作用中，技术性基础设施越来越至关重要；提升城市基础设施建设水平，尤应重视技术性基础设施。技术性基础设施状况决定一个城市产业的水平，拥有发达的高技术的基础设施，可以吸引和培育高技术高附加的产业（包括金融业），创造和持续创造更多的价值，提高城市竞争力。

城市基础设施的规模、类型、水平直接影响着城市产业的发展和价值体系的形成；在建设过程中形成的设施力直接决定着城市产业价值的力量。城市基础设施建设质量（基础设施个体质量、空间匹配）的状况影响城市的产品成本和竞争力。基础设施通过影响城市产业收益回报率，打造城市吸引人才、技术、资金、资源等要素的能力，将影响城市的产业规模和产业素质。城市基础设施产业的竞争力将成为城市总体产业竞争力的重要组成部分。对于一个城市的竞争力来说，和国家竞争力一样，其最终体现在企业竞争力和人力竞争力上。一个城市能不能为企业创造好的投资环境，能不能为人才发展提供好的人文环境，能不能为经济发展提供数量与质量相统一的基础设施，是政府服务的核心。

随着中国城市化速度的加快，城市基础设施建设呈现高速增长，主要表现在：2004年比较2000年供水普及率由63.9%提高到88.9%；燃气普及率由45.4%提高到81.5%；集中供热面积由11.1亿平方米增加到21.6亿平方米；人均拥有道路面积由6.1平方米增加到10.3平方米；每万人拥有公交车辆由5.3标台增加到8.4标台；每万人拥有公厕由2.7座增加到3.2座。与此同时，城市基础设施建设的高速增长仍然慢于市民日益增长的需求，这就造成城市工业污染和城市生活污染负荷大幅度增加，危害着城市环境。面对21世纪的竞争是城市的竞争，城市基础设施建设必然成为国家基础设施建设的主体。中国经济改革研究基金会按照国际标准对沿海主要城市综合竞争力所做的排名结果显示，城市科技创新竞争力决定着基础设施竞争力。如下表

<表 1> 沿海主要城市两项指标对比表

项目	基础设施竞争力		科技创新竞争力	
	得分	排名	得分	排名
上海	4.57	1	4.26	1
深圳	1.34	4	2.89	2
广州	2.09	2	1.08	3
天津	1.5	3	0.93	4
厦门	0.46	7	0.86	5
大连	0.81	5	0.37	6
青岛	0.52	6	-0.32	10
宁波	0.19	8	0.31	7
珠海	-0.38	11	-0.11	8
烟台	-0.1	9	-0.57	13
温州	-0.8	14	-0.54	12
福州	-0.86	15	-0.2	9
秦皇岛	-0.11	10	-0.86	17
南通	-0.52	12	-0.76	15
连云港	-0.97	16	-0.75	14
汕头	-1.35	18	-0.42	11
湛江	-1.22	17	-1.05	18
北海	-0.61	13	-0.85	16

上表清楚的显示，科技创新竞争力排名前六位的城市，其基础设施竞争力都排在前七位内。

II. 提升中韩两国城市的协力水平

中韩两国的城市由于制度、文化、经济结构等存在着的差别，在发展的过程中各自形成了具有特色的优势，这些优势又形成了城市的竞争力。显然，两国的城市在经济贸易的发展中必然有竞争，如何在竞争中提升中韩两国城市的协力水平呢？

1. 中韩两国城市经济贸易的快速发展，需要在竞争中提升协力水平。

全球制造业正经历着一场深刻的战略性调整，欧美以及韩国、日本等国在世界范围内进行着新一轮制造业的优化配置，中国已经成为发达国家和地区制造业大规模转移的重要目标。据韩国进出口银行的数据显示，韩国对中国投资中制造业比重是最高的。从1992年到2001年，韩国对中国制造业的投资占全部投资项目的86.9%，占全部投资额的84.2%。其间，韩国海外投资中制造业项目的比重为61.5%，制造业的投资额比重为54.2%。从1999年至2001年期间累计投资项目比重

看, 韩国在中国投资中制造业比重为86.9%, 投资金额比重占到82.4%。另据韩国进出口银行2005年资料统计, 截至2005年2月, 韩国对中国实际投资的11623个项目中, 制造业达9795件, 约占84.3%; 与中国引进外资总额中制造业占58.6%的比率以及韩国全部对外直接投资中制造业占54%的比率相比高出很多。最近两年, 韩国对中国制造业的投资结构发生了明显变化, 20世纪90年代前期主要集中在纤维服装、饮食制造业、皮革制鞋业等消费类产业上, 90年代中期以后消费资料生产企业逐渐减少, 电子通信、石油化学、初级金属、合成金属、机械装备生产资料产业比重增加, 到1997年超过了50%, 截至2002年已达64%以上。电子通信产业的投资在1998年已占全部制造业投资的50%。至2002年仍是投资额最高的产业。1992年电子通讯、石油化工、金属、冶金、机械设备等产业投资额为3200万美元, 1998年达到历史最高点3.9亿美元, 亚洲金融危机后降低约一半, 但回升后一直保持在2亿美元以上, 而且十年投资总额为24.69亿美元。

从总的趋势来看, 韩国企业的投资结构在逐步改善之中, 但仍不适应中国经济城市发展的要求。如以山东省为例, 韩国企业的投资方向与山东省调整优化产业结构衔接尚显不够。具体而言, 自20世纪80年代后期以来, 韩国在山东的投资主要集中于工业项目, 且多属于一般性加工工业, 而山东省城市经济发展急需的基础设施项目、传统产业改造项目、高新技术产业项目以及出口创汇项目等仍然偏少。在工业内部, 韩国企业投资过多地集中于传统的劳动密集型加工制造业, 从而在一些地方加剧了加工工业的过度发展与基础产业相对不足的矛盾。此外, 部分韩资流入了资源型产业甚至污染型产业, 给山东城市经济发展带来了一定的影响。近几年, 虽然韩国企业在商业、交通、房地产和信息咨询等第三产业领域的投资有所增加, 但所占比重仍然很低, 不能适应山东城市第三产业发展的要求。在这种情况下, 中韩两国城市经济贸易要保持快速发展的局面, 必须提升协力水平。

2. 中韩两国城市港口物流业的快速发展, 需要在强化合作中提升城市之间的协力水平。

现代港口的出现是人类社会现代化和现代城市建立的标志之一, 它有力地推动了国际交流和经济全球化, 推动了现代城市经济的发展。现代城市发展的基本规律之一是以港兴市。港口在人类社会历史上的发展中有着举足轻重的地位。近代港口的大批出现, 在全球性社会的普遍联系中起到了不可替代的纽带作用。人类的历史, 经历了孤立发展时期、城市中心发展时期、全球性社会发展时期。港口正是在城市中心发展时期诞生而在全球性社会发展时期广泛发展起来的。

第一, 现代城市发展的基本规律之一是以港兴市。人类在诞生以后, 曾经经历了原始社会漫长的孤立发展时期。在这一时期, 各地区尚缺乏联系, 港口在人类社会生活中还只是一个偶然的因素。随着河流文明的诞生, 人类历史进入了城市中心发展时期, 社会交往逐渐频繁, 港口便开始诞生, 并成为各地区孤立文化联结的纽带, 促进了不同文化的杂交, 对人类文明的发展起了巨大

推动作用。随着资本主义萌芽的诞生，推动了商品经济的活跃和海上贸易的发展，以港口为基点，促成了新航路和地理大发现，形成了以港口城市为纽带的世界市场和普遍的国际联系，人类开始走向世界，从城市中心发展时期转向了全球性社会发展时期。

现代城市发展的基本规律之一是以港兴市，世界各国都高度重视以港兴市，纵览当今世界上最发达的城市，几乎都是依托港口而发展起来的。一部世界城市史演绎了港口与港口城市无论在空间还是功能上一直是紧密联系的，港口城市的兴衰往往直接取决于海上贸易状况的发展史。20世纪50年代以前，在制造业拉动经济发展时代，港口城市因其拥有港口物流的优势而欣欣向荣，利物浦、洛杉矶、神户、汉堡等城市的崛起与发展都因和港口息息相关；更有像鹿特丹、伦敦、纽约、东京、香港、新加坡等大城市，成为以港兴市的示范。目前，中韩两国的城市港口在世界比较中都具有一定的优势，从仁川市同中国环渤海区域的港口合作看，需要实现优势互补，这样才能提升城市之间的协力水平。

20世纪50年代以后，港口与港城在功能和空间上呈现逐渐分离的趋势，但是，港口作为港城重要的交通枢纽功能，港城依托港口发展贸易、金融、制造业等功能不仅没有削弱，反而越来越成为其经济的增长点和支撑点。港口对港城经济的促进作用主要表现在：港口作为第三产业的重要组成部分，直接创造国内生产总值及税收和就业机会；港口具有广泛的前向关联和后向关联效应，港口既为工业、贸易和其它部门提供装卸、堆存等相关服务，又直接消费工业、贸易和其它行业的产品和服务；依托港口建立的工业加工区具有诱人、产生和集聚功能，从而对港城经济发展具有重要作用，港口是现代港城工业经济的一个主要载体。

现代工业化发展的一个重要前提是区位优势。区位优势，取决于产品的运输难易程度以及距原料产地和市场之间的远近，区位条件优劣影响着企业生产成本的高低。从这个意义上说，靠近港口就是靠近资源和市场，就意味着能大大降低工业投资和运输费用。港口所具有的这种区位优势在发展大运量的工业方面体现得尤为突出，理所当然地成为现代大工业布局的理想所在。工厂临江傍海，工业布局与码头设置有机结合，使港口既是装卸进出的作业港区又是生产加工的工业园区。一个港口集中了连接世界各地的航线，拥有该港口的国家和地区在开展进出口业务方面会更容易，贸易竞争力会更增强。20世纪60年代以来，不少国家都大力推行港口工业化政策，形成了一批著名的临海开发区和沿江经济带。

港口经济的发展促进了现代城市工业经济的发展，同时，产生了它的多功能效应，形成了两个扇面：一是外向型扇面，即以它的国际航道为网络、通过这一外向辐射扇面，与全球性社会建立了联系，把自己纳入了全球性社会经济秩序之中。二是内向型扇面，即以本港口的对内交通网络，形成面向内陆腹地的辐射面，建立港口城市与内陆腹地的联系。在这两种联系中，港口正处于这两个扇面的交叉点和结合部，是两个扇面对港口城市进行物质投入和产出的基本通道。在港口城市与两个扇面的联结中，在港城多功能系统的综合效应下，产生了两种互相渗透、相辅相成的功能作用，即凝聚作用和辐射作用。并通过这两个功能作用的不断循环，把城市工业经济不断推向新的发展阶段。

面向未来，站在新的历史起点上推进港城经济的发展，必须突破行政区划界限，把港口建设推进行到港城联动、海陆联动新的统筹发展阶段。这一新的发展阶段要求实现统筹规划港口群的建设，协调区域土地资源利用，实施重大基础设施共建共享，形成港城经济优势互补，建立起分工合理、功能互补、协调发展、具有强大国际竞争力的港城经济圈。如山东省以青岛为龙头、联合半岛港口群，形成了半岛港城经济圈。从协力的角度看，半岛港城经济圈再同环渤海港口城市形成更大范围的港城经济圈，进而同韩国的港口城市结成强大的港城联盟，很可能这一联盟就会极大地推动环黄海经济圈的形成与发展。

第二，建设国际航运中心必须发展港口物流；现代港口物流水平主要通过口岸现代物流体系和园区现代物流体系表现出来。物流管理技术的应用为提高口岸物流效率创造了良好的发展氛围。口岸物流经营管理的潜力得到了口岸管理及物流运作企业的高度重视，围绕口岸的物流基础设施建设蓬勃发展。

建立现代口岸物流体系就要通过制定物流发展规划，依托各类口岸发展物流；口岸所在地的相关港口、运输、货代、仓储等企业积极介入物流服务；海关积极配合物流服务发展，改进通关服务手段和方式，如采用先进的信息技术推进电子化通关等。口岸管理系统对物流发展具有重要影响，特别是口岸地区几乎集中了与物流管理相关的所有管理部门。目前，企业在推进行业物流融入口岸物流体系中，现行的管理体制和管理方式已显示出许多不能适应物流效率提高的方面，如管理费用较高、物流组织环节较多、物流成本不合理和部分成本降低较为困难等。因此，从提高口岸物流效率角度，必须设法提高口岸管理部门的工作效率。要从管理方式和管理水平两方面着手，真正克服管理体制和管理机制的障碍，将口岸管理系统的建设与企业物流组织系统建设有机结合起来，使管理成为物流效率提高的有效保障。

物流园区是近年来现代物流发展的产物，它是多种物流设施和不同类型的物流企业在空间上集中布局的场所，是具有一定规模和综合服务功能的物流集结点。它按照专业化、规模化的原则组织物流活动，将众多物流企业集中在一起，共享相关基础实施和配套服务实施，发挥整体优势和互补优势，实现物流的专业化和规模化。在中国发展现代物流经济要高度重视园区物流业，尤其是保税区物流业的发展，要在打造口岸现代物流体系的同时，打造园区现代物流体系。

建立现代口岸物流体系就要使物流业向专业化方向发展，推动第四方物流的发展。诚然，在物流发展进程中，第三方物流解决了企业物流某些方面的问题，如节约了物流的成本，提高了物流效率。但是物流作为一个社会化系统产业来说，为了使整个地区、国家、全球范围内物流高效率运作，第三方物流的力量显然不足以整合社会所有的物流资源。

为整合社会全部物流资源，在第三方物流发展中为第四方物流的发展提供基础后，第四方物流产生了。埃森哲公司最早提出了第四方物流的概念（4PL），即第四方物流供应商是一个供应链的集成商，它对公司内部和具有互补性的服务供应商所拥有的不同资源、能力和技术进行整合与管理，提供一整套供应链解决方案。第四方物流集成了管理咨询和第三方物流服务商的物流，通过

对整个供应链产生影响的能力来增加价值。从若干行业物流看，只有大力发展第四方物流，才能发挥园区作为国际物流中心的作用，才能更有效地实现带动辐射作用，才能整合社会资源。

建立现代口岸物流体系客观地要求突出信息、人才、服务。近年来实施的中国互联网建设工程取得巨大经济社会效果，如建立了中国公共数据网、中国光纤网和公共分组交换网，形成了覆盖全国的数据通信网络系统，从而实现了中国公共计算机互联网、中国金桥信息网、中国科技网、中国教育科研网等信息网互通。随着EDI、GPS、GIS以及现代信息技术、现代网络技术、现代通讯技术和条形码技术的广泛应用，信息业成为物流的主要支撑。提高大物流管理水平，需要不断引进国外现代物流先进技术、管理经验和物流技术装备及高素质人才，要重视物流技术的研究，加快物流人才的培养。同时要支持和资助大学及科研机构在物流方面的研究和创新活动，提高我国物流理论和技术的整体水平；另一方面要鼓励企业建立物流研究机构，鼓励企业与大学和研究机构合作，以加强应用性物流技术的开发和应用。在物流人才培养方面，应促进多层次，多样化的物流教育体系的形成。

3. 中韩两国城市具有着共同开发旅游市场的良好前景，目前需要提升协力水平。

如青岛市是中国最重要的旅游城市之一，目前积极参与半岛城市群旅游经济圈的建设，同时推进跨省际旅游合作和跨国界旅游合作，特别是积极开拓欧美、澳新远程市场的合作，提高城市旅游经济发展的层次。发展旅游经济的重点是，全速推进青岛向国际海滨度假城市嬗变。2006年在建、开工的旅游大项目共计40个，总投资额达335亿元，成为青岛市历史上旅游大项目建设投资最高的年份。其中，有华鲁控股集团等公司合资50亿元建设的东方威尼斯水城和国际游艇俱乐部，是迄今为止我市投资额最大的旅游项目。2006年青岛市瞄准四星、五星级标准设计建造的20个酒店，总投资达75亿元。

2006年青岛市充分利用三个黄金周，不断推出新的旅游项目，据统计，2006年五一黄金周，接待旅游总人数160万人，实现旅游总收入17.2亿元，分别比上年同比增长15.8%和25.1%，两项指标均创黄金周有史以来最高。五一刚开始纳客的银海海星国际会展中心、英式彩虹桥、奥运文化长廊及灯塔项目，成为旅游新看点，日均接待游客超过5000人。“十一”黄金周更是显出大项目吸引游客的优势，据统计，20%游客在青逗留4天以上，来青游客人数142万人次，同比增长17.7%；实现旅游收入13.9亿元，同比增长21.3%。

青岛市旅游经济在2006年取得突破300亿元的基础上，2007年有新的发展。2007年已经过去的两个黄金周，按照安全、秩序、质量、效益的总目标，取得重大经济和社会效益。春节黄金周来青旅游者达81.3万人次，旅游收入8.2亿元，同比增长13.6%和19.5%。同时，近郊乡村游也非常火爆，大批游客赴胶南琅琊台、胶州三里河公园、黄岛金沙滩、莱西产芝湖、平度大泽山、即墨

温泉及鹤山等景区点观光休闲，据统计，全市近郊和乡村景区点累计接待游客超过30万人次。“五一”黄金周来青旅游者达204.1万人次，旅游收入22.1亿元，同比增长27.6%和28.3%；同时拉动全市社会消费品零售额完成24亿元，同比增长20%；餐饮业同比增长15.7%。

据预测全年旅游总收入达到390亿元，同比增长20%，其中入境旅游人数突破100万人次，同比增长17%，外汇收入6.6亿美元，同比增长21.5%；国内旅游人数2900万人次，同比增长3.5%，旅游收入341亿元，同比增长21.5%。如果青岛市及中国环渤海区域的城市通过仁川市再延伸到韩国的其它城市，能够提高旅游协力水平，必定会实现旅游市场开发的良好前景。

Ⅲ. 实现中韩两国城市发展的双赢

中韩两国作为一衣带水的友好邻邦，面向未来，在两国城市都面对经济全球化带来的挑战与机遇的情况下，我们的愿望是实现中韩两国城市发展的双赢。本文以青岛为典例，来论述这个问题。

1. 中韩两国城市的企业要在共同面对处于世界产业链条中的垂直网络式国际分工体系的现状，在某个较长的历史阶段，中国环渤海区域的城市要成功对接韩国制造业产业转移，实现发展的双赢。

中韩制造业国际经济技术合作具有全球性、经济性的基本特征，二者合作的范围大、领域宽、方式灵活多样。从参与国际经济技术合作的主体来看，包括了国际经济组织、政府、企业和个人等。现状是各种不同类型的国家之间发生了广泛的国际经济技术合作关系，由于经济联系的加强和各自利益的驱动，欧美发达国家、中国、韩国等为代表发生了多种类型的经济技术合作。这些国家间的经济技术合作遍及制造业的各个方面的合作领域。从中韩合作的层次看，有企业间的，有政府间的，也有法人之间的合作。

从中韩合作的内容看，它包含了生产过程中的各类生产要素的相互移动，以及贸易金融和宏观经济政策协调多方面内容。中韩制造业国际经济技术合作在世界经济中已经形成了一个不可缺少的国际经济技术合作体系，无论从生产要素移动中的资源、劳动力、技术、设备等的跨国界移动，还是中韩企业的产品市场的世界性，都说明中韩两国制造业在国际分工中和产业链条中起着非常重要的作用，两国的制造业发展状况直接影响整个世界经济的发展。从未来发展看，中韩两国制造业要逐步由世界产业链条中的垂直网络式国际分工体系向水平专业化国际分工体系过渡。

目前，韩国将产业链条中的低技术环节转移给处于较低发展水平的中国，从而完成价值链的分离和产业转移。中韩两国制造业国际经济技术合作的主体构成了世界产业链条中的垂直网络式国际分工体系。今后，我国制造业要在国际经济技术合作中的过程中，在引进技术的同时，注重自

主创新，加强品牌建设，提高在国际产业价值链条的位置，缩短中韩两国的经济差距，由原来的中韩两国的垂直分工形成逐步向水平专业化分工过渡。中韩制造业国际经济技术合作是中国承接产业转移加快结构升级和经济发展的重要组成部分，也是韩国实现国际产业转移调整产业结构、实现全球战略目标的重要方面。因此选择适当的合作模式，找准理想的合作地区，实现制造业国际产业转移的成功对接，对中韩两国的经济发展具有战略意义。

从双赢的角度看，中韩两国要充分发挥近距离国家经济技术合作模式的得天独厚的区位优势。中韩两国一衣带水，隔海相望。一方面，从区位因素的角度来看，地理位置的接近，得天独厚的地缘优势是中韩国际经济技术合作的区位条件，如山东占尽地利之先。2004年4月27日，中韩举办的第二次经济合作论坛讨论会期间，无论是政府官员、学者还是企业家在谈到中韩之间的关系时，都对这种地理的相邻关系有所提及，并且有的还着重强调。从地图上看，山东半岛象一个翘起的大拇指直插黄海，这种突出的地形特征决定了山东与韩国之间的距离较近的优势。但从地理的角度看，山东与韩国的距离比起内陆相当一部分省份的距离要近的多，且水陆交通方便，运费低。从山东半岛的顶端到韩国的西海岸，也不过几个小时的海路。建立山东半岛制造业基地，承接韩国产业转移的战略，正好符合韩国企业选择区位投资设厂降低运费的要求。并且韩商在中国投资的一个主要目的是利用中国相对廉价的劳动力，进口原材料，发展组装加工业，将生产的产品返销国内或转口第三国或拓展中国市场。因此，地处中国庞大市场的前沿、与韩国仅一海之隔的山东省自然成为首选目标，作为生产基地或向内陆扩展的据点。

另一方面，从文化的角度来看，中韩之间的经济文化交流源远流长，中国文化与有着韩国文化有着交融的渊源。山东文化是中华文化的根基，文化上的认同感及相近性是经济技术与合作的重要条件。山东是儒家思想的发祥地，中国的传统文化以儒家为代表，强调人与人之间要相互爱戴，相互尊重，相互信任；强调对国尽忠，对父母尽孝；强调在处理人与人之间关系是奉行中庸和为贵原则，这些深深地影响了中国、日本与韩国人的心理与生活。可以说，中国人与韩国人有极强的文化认同感。因此，以儒家文化为代表的齐鲁文化使山东与韩国的合作占了人和之利。以上这些地缘文化优势是其他发达国家无法比拟的，中韩两国要做好区位优势的文章，促进两国生产要素的跨海域移动，充分利用两国的成本最低的生产要素，减少生产要素移动的各种障碍，加强中韩两国的合作，两国政府要加紧区域经济一体化进程，例如建立“中韩自由贸易区”，甚至“中韩共同市场”等。将山东省的城市群作为中韩自由贸易区合作的首选城市之一，通过竞争使两国在制造业方面达成国际分工和平衡，两国间实行专业化分工，各国分别集中生产某种商品，互相提供本国其他某种商品的市场。要本着提高贸易创造效果，降低贸易转移效果的原则，提高了本国效率，使节约下来的资源用于效率高的出口工业，促进出口，改善国际收支，使资源得到合理配置和使用，不断提高本国的福利水平。实现中韩制造业跨国公司生产国际化专业分工的生产基地的建设，形成环渤海经济带重要的制造业聚集区，实现双赢。

2. 青岛市希望韩国的城市到青岛投资，积极参与青岛的产业结构调整和优化。

目前青岛市正在进行城市优化工业产业结构，其基本思路是，从“中国制造”彻底转变到“中国创造”上来；从依靠低成本的竞争转变到依靠独特价值和创新能力的竞争上来。实现上述两个转变需要对企业环境进行投资，更新企业战略，建立和加强相关制度，特别是利用先进适用的高新技术改造城市的传统产业。不同的城市在其发展的过程中形成了具有特色的传统优势产业，利用先进适用的高新技术改造城市的传统产业主要指的是，改造城市具有特色的传统优势产业。青岛市建设新型制造业基地是重视在用高新技术改造传统产业的进程中，发展新材料产业。材料科学是航空航天工业，汽车工业、机械工业、化学工业、冶金工业、电子工业等众多行业都要涉及的基础科学和核心技术。新材料是指新出现或正在发展中的、具有优异性能和特殊功能的材料。

新材料产业作为全球范围的主导产业，成为先进生产力发展的制高点。如加快发展高分子新材料、金属新材料、纳米材料、能源新材料、纤维新材料、高性能陶瓷等，取得成效。投资结构倾向于加快大型装备制造业的发展，是建设新型制造业基地的必然走向。重大装备制造是装备制造业的核心，是机械科学、制造技术、信息处理与控制技术、系统集成、材料技术等工业和技术门类的综合、交叉与提升。加快重大技术装备业的发展，对于促进我国产业结构升级和技术进步、满足现代化建设一系列工程的需要、增强国际整体竞争力和维护国家安全都具有重大意义。在青岛市进行城市优化工业产业结构的过程中，从战略的角度看，韩国的企业能够更多的到青岛进行投资活动，必定会实现两国城市发展的双赢。

3. 青岛希望加强同韩国跨国公司的合作，吸引更多的跨国公司地区总部落户城市。

在世界经济全球化的进程中，跨国公司发挥日益重要的作用。跨国公司在引进先进管理经验和先进技术、扩大出口、加快产业结构调整升级、加速城市现代化建设方面发挥了不可替代的作用。跨国流通能力是跨国公司存在和发展的基础条件。根据联合国贸发会议《2005世界投资报告》统计，全球共有跨国公司65000家，这些跨国公司拥有85万个国外子公司，雇佣5400万名员工。跨国公司控制了世界生产总值的40%左右、国际贸易的50%~60%、国际技术贸易的60%~70%、研究开发费用的80%~90%。跨国公司内部及相互贸易占世界贸易量的60%以上。跨国公司国外子公司创造了世界GDP的11%和全球出口额的1/3。可以说，全球最重要的工业和第三产业都已纳入跨国公司国际流通网络体系。

一个城市要想成为国际经济、金融和贸易中心，必须拥有一大批跨国公司的地区总部。跨国公司的运作方式是通过地区总部，向它在中国甚至亚太区的工厂、办事处、子公司发号适龄，进行资金、生产、贸易、人才和信息的集中运作，所以有人将跨国公司的地区总部称为其“区域头

脑”。跨国公司的投资给当地经济的贡献和带动作用毋庸置疑的，它们的“头脑”——地区总部给当地经济发展和投资环境带来的指标意义和示范作用更是惊人，许多城市的决策者也深重知这一点，纷纷出台了一系列吸引跨国公司前来设立地区总部的优惠政策和措施。青岛作为非常有吸引力的一个城市，希望有越来越多的韩国跨国公司前来设立地区总部。更希望设立在仁川市的韩国跨国公司把青岛作为地区总部的重要选择地。

4. 青岛作为中国重要的发展会展产业的城市，需要同韩国仁川等城市进行合作，实现发展会展产业的双赢。

会展业是国民经济的晴雨表，是行业发展的风向标，它反映着国民经济的发展状况，揭示着有关行业的发展方向，对经济社会发展发挥着积极的推动作用，权威统计，2006年中国举办的全国性展会达到3800多个。在经济全球化影响下，世界会展业近10年来保持了平稳的增长态势，办展主体不断增多，展览场馆规模不断扩大，为各相关行业特别是酒店、餐饮、旅游、物流、交通等的发展注入了新的活力，成为不少城市新的经济增长点。展览业的年收入已逾百亿美元，亚洲是会展业最具发展前景的地区，在世界市场的份额已超过美洲，直逼欧洲。

从未来发展看，要依托城市优势提升展会质量，中韩两国城市要加强合作，如青岛作为中国重要的发展会展产业的城市，就需要同韩国仁川等城市进行合作，实现发展会展产业的双赢。纵观世界各国展会，很多有特色的展会都是依托城市优势发展展会的，城市优势是发展展会的重要基础。如果一个城市拥有优势，会展业快速发展的机遇和切入点就多。如，以时装著称全球的法国巴黎，正是具有城市优势才使巴黎成为世界三大展会胜地之一。

再如，瑞士达沃斯年会，品牌本身就具号召力，每年到了这个时候，政治家和企业家都放下手中的活，而去瑞士。在国内，CCEF、CEFCO、中国会展年会、年度颁奖盛典等主要行业会议也都在按品牌化的方式运作。

还有，欧洲纺织机械制造商联合会选定新加坡作为ITMA ASIA主办地，正是对新加坡作为一个商业和信息交流中心所具有的城市优势的认可。新加坡以环境优美著称，展馆外大片的绿地，茂盛的树木，展馆内明亮的顶光，典雅的装饰，仅从展馆的卫生状况可见一斑。在会场，你不会看到一名分发小广告的“专业”人士，也不会看到满地废纸材料，更不会看到展馆角落堆积如山的快餐盒、成群的苍蝇，到处一尘不染，井井有条，漫步偌大的展馆就成为一种享受。

한중 도시 경쟁 및 협력, 양도시의 현실적 승리법

꾸어시엔땡 (청도시사회과학원 도시연구소 소장)

I. 도시경쟁력 제고 현황

현대도시공학에 따르면 현대도시의 핵심 경쟁력 확보를 위한 3대 요소는 혁신, 브랜드, 환경이고, 혁신을 통해 얻을 수 있는 주요 ‘결정체’ 중 하나가 브랜드라고 한다. 현대 도시의 발전은 브랜드경제의 성장과 밀접하게 연관되어 있다. 브랜드경제의 성쇠에 따라 도시경제의 성쇠와 미래 국내외 분업체제 중 도시의 지위가 결정된다. 혁신도시는 과학기술과 브랜드 우위를 확보해야 한다. 혁신을 통해 이룬 도시의 창조력이 브랜드파워로 전환될 때, 비로소 과학기술의 우위를 확실히 점할 수 있다. 끊임없이 발전하는 창조력은 브랜드경제의 무한한 원천이다. 이러한 발전 추세 속에서 도시경쟁력 제고 현황은 다음과 같이 나타난다.

1. 도시경쟁력 제고 방안-다양한 브랜드 육성

현대 시장경쟁력 확보를 위한 3대 요소는 브랜드, 기술, 관리이다. 현대 세계경제의 발전 추세를 보면, 선진국과 다국적기업들이 과학기술 및 브랜드 우위와 이를 기반으로 한 국제규범을 통해 세계시장을 독점하여 많은 초과이윤을 얻고 있다. 강한 브랜드경제는 혁신도시 건설의 물질적 기반이므로 혁신도시 건설을 위해서는 브랜드경제의 발전을 촉진시켜야 한다. 즉 혁신도시를 건설하는 동시에 브랜드경제의 발전을 추진해야만 진정한 혁신도시 건설이 가능하다. 또한 혁신 및 브랜드가 도시정신과 융합되어 통합발전을 이루고, 도시정신이 혁신과정과 브랜드에 녹아들어야만 특색 있는 혁신의 성과물과 다양한 종류의 특색 있는 브랜드군을 형성할 수 있다. 이렇게 되면 해당 도시는 영원한 생명력을 지닌 도시 브랜드를 가지고 미래를 향해 활기차게 발전해갈 수 있을 것이다.

21세기 국가간 경쟁의 핵심은 자원이다. 자원은 천연자원과 사회자원으로 나눌 수 있는데, 브랜드는 사회자원에 해당된다. 청도와 같은 천연자원이 부족한 도시에 있어 최대의 자원은 브랜드라 할 수 있다. 강력한 브랜드자원을 이용해 청도는 경쟁 우위를 점하고 새로운 시장을 창출해낼 수 있다. 브랜드는 공간적 의미를 지닌 주체로서, 풍부한 내재적 특징뿐만 아니라 끊임없이 외부로 확장되는 특징을 지니고 있다. 도시경쟁력의 시각에서 볼 때 브랜드는 시장을 중심으로 브랜드가치를 충분히 드러내주며 여러 분야에서 브랜드 가치사슬을 형성해 브랜드군을 발전시키는 두드러진 특징을 지닌다. 바로 여기에 ‘청도 브랜드 현상’의 본질이 있다.

첫째, 시장을 중심으로 브랜드를 적극 육성해 브랜드가치를 최대한으로 표출하고 기업브랜드 가치사슬을 형성하여 기업브랜드산업 클러스터를 강화시킨다. 현대화된 시장경쟁력 확보를 위한 3대 요소는 브랜드, 기술, 관리이다. 이 중 브랜드는 시장경쟁의 핵심적인 요소로, 한 국가가 보유한 유명 브랜드의 숫자는 과학기술과 경제발전 수준을 가늠할 수 있는 중요한 척도이다. 다국적 기업이 중국기업을 인수합병 할 때도 브랜드가 중요한 전략이 되곤 한다. 역사적으로 시장경쟁은 대형브랜드가 소형브랜드를, 강한 브랜드가 약한 브랜드를 잠식하는 형태였다. 도시의 경우 브랜드경제의 성쇠에 따라 도시경제의 성쇠와 미래 분업체제에서 도시의 지위가 결정된다. 이와 같은 이론에서 출발하여 한중 양국의 도시는 브랜드경제를 중시해왔으며 브랜드를 도시경쟁력 제고의 중요한 수단으로 보고 널리 홍보해 왔다.

둘째, 다양한 분야의 브랜드 가치사슬을 구축하고 브랜드군을 발전시킨다. 청도는 브랜드경제의 발전 과정에서 ‘유명브랜드 기업 - 유명브랜드 업종 - 유명브랜드 산업 - 유명브랜드 산업클러스터 - 브랜드 도시’로 이어지는 특유의 발전모델을 형성했다. 청도는 유명브랜드 제품이 어느 정도 축적된 후 중국 국내의 유명브랜드 도시에서 세계적 유명브랜드 도시로의 전환을 추진했다. 또 브랜드경제가 일정규모로 성장하여 브랜드 도시 건설을 위한 물질적인 인프라를 제공할 수 있게 되자 브랜드 경제에서 브랜드 도시로의 전환을 추구했다. 이와 같은 두 차례의 전환은 청도의 특징이다.

중국 청도는 브랜드도시로의 발전과정 중 브랜드제품군, 브랜드기업군, 브랜드 산업군, 서비스브랜드군, 정부브랜드군 등 5대 브랜드체제를 구축했다. 브랜드제품군, 브랜드기업군, 브랜드산업군이 함께 도시의 강력한 브랜드경제를 형성했고, 특히 브랜드산업군이 브랜드경제에서 새롭게 주목 받고 있다. 브랜드산업군은 단일브랜드제품의 부진을 근본적으로 해결하여, 경쟁력 있는 브랜드의 제품이 도시 및 지역 내에서 긴밀한 산업사슬을 구축하고 나아가 산업클러스터의 형태를 취함으로써 시장경쟁에서 우위를 확보하도록 했다.

서비스브랜드군의 발전은 제조업과 도시경제 발전의 든든한 버팀목이 되었으며, 서비스브랜드는 서비스업의 발전에도 큰 도움이 될 것이다. 중국 제조업이 한 단계 더 발전하기 위해서는 기술과 혁신능력의 확보가 관건이며, 이로 인해 인적 자본 축적의 필요성이 한층 커졌다. 서비스업의 발전 없이는 개인의 지식 습득과 건강을 보장할 수 없고, 제조업의 지속 가능한 발전 역시 위협받게 될 것이다.

정부브랜드군이 빠르게 발전함에 따라 도시핵심경쟁력의 주요 구성요소가 되었으며, 도시의 사회경제 발전을 위한 행정환경이 나날이 정비되고 있다.

50년 전에는 공장, 설비, 제품 등 유형자산이 기업가치의 80%를 차지했으나 오늘날에는 기업가치의 50%를 무형자산이 차지하고 있다. 즉 기업이 만든 브랜드가 실질적인 자산으로서 기업의 가치를 상승시키고, 중요한 자산으로 간주된다. 경제주간지 <비즈니스 위크>가 매년 발표하는 세계 100대 브랜드 순위에 따르면, 1위를 차지한 코카콜라의 단일 브랜드 가

치가 약 700억 달러로 기업가치의 주요 구성요소라고 한다. 2005년 10월 상하이시의 추천을 받은 422개 상해 유명브랜드 제품의 매출액이 4,600억 위안에 달했다.

2005년 말 통계에 따르면 청도시에는 중국 및 산동성의 유명 브랜드를 보유한 25개 업종의 78개 기업이 있다. 이들 기업의 자산은 1309억 위안으로, 청도 소재 기업 자산총액의 46.6%, 판매수입의 58%, 이윤의 44.4%, 세입의 47.7%, 수출액의 22.8%를 차지하는 것으로 추산됐다. 시 단위 이상 브랜드의 경제규모가 시 경제규모의 64%이고 브랜드가 창출한 무형자산의 총 가치가 1조 위안을 넘어섰다.

2. 도시경쟁력 제고 방안-도시혁신체계 구축

혁신도시 건설을 위해서는 도시의 특색에 알맞은 도시혁신주도모델을 확립해야 한다. 일반적으로 혁신도시 건설을 위해서는 지적재산권 강화를 핵심으로 하고, 자체적 혁신능력 제고를 목표로 삼으며, 과학기술 활용 증대를 기반으로 하여 도시의 체계적인 혁신체계를 세우는 주도모델을 구축해야 한다. 즉 도시혁신주도모델 확립을 위해서는 고효율의 수준 높은 도시혁신체계를 구축해야 하고 고효율의 활력 있는 도시 자주 혁신의 장을 만들어야 한다. 도시혁신체계는 주로 상호 관련된 생산기업, 연구기관, 전문대학 및 대학교 그리고 정부주관기구 등으로 구성된 도시조직시스템으로서, 이와 같은 시스템을 통해 혁신이 가능해진다. 도시산업조직망이 발전함에 따라 이 시스템에서의 ‘생산기업’은 기존의 인식에서 벗어나 새로운 개념으로 받아들여야 한다. 즉 새로운 개념의 ‘생산기업’은 도시산업조직망과 그 지원을 받는 관련기업을 의미하며, 이들 기업은 혁신의 원천이 되어야 한다. 이번 ‘한중 수교 15주년 기념 국제심포지엄’을 통해 양국 도시의 혁신주도모델이 새롭게 발전하여, 도시경쟁력이 큰 폭으로 상승할 수 있을 것이다.

도시혁신체계는 자주혁신능력 강화와 과학기술혁신을 통한 도시 미래발전을 주요지침으로 삼아, 새로운 메커니즘 구축을 통해 자금원을 통합하고, 고효율의 활력 넘치는 도시자주혁신의 장을 만드는 것을 의미한다. 사회 R&D 투자가 도시 GDP총액에서 차지하는 비율이 무엇보다 중요하다. 자주혁신의 장을 열기 위해 먼저 제도개혁을 추진하고, 제도개혁을 통해 자주혁신을 지원하고 제도적으로 강력하게 보장해 줄 때 자주혁신의 ‘해외의존현상’을 근본적으로 피할 수 있다. 브랜드 창조와 발전의 매 단계에는 과학기술의 결정체가 응집되어 있다. 브랜드의 가치는 소비자가 소비상품의 특성을 연상하게 만드는데 있으며, 브랜드상품의 소비는 최신기술을 사용하는 것과 견줄 수 있다. 현대기업은 대체로 기술적 우위가 두드러지는데, 특히 다국적 기업은 세계 70%의 기술이전과 80%의 신기술을 독점하여 강력한 브랜드 경쟁우위를 지니게 되었다.

혁신도시의 건설을 위해 창조산업(creative industry)을 도시혁신의 전략산업으로 삼아야 한다. ‘자본과 기술이 모든 것을 지배하던 시대는 가고 이제 창조의 시대가 왔다.’ 이 말은

미국 실리콘밸리에서 월 스트리트까지 널리 알려진 유행어로 세계의 공감을 불러일으켰다. 한국은 ‘유한한 자원 무한한 창조정신’이라는 표어를 내걸었고 일본은 ‘창조정신이 국가의 흥망을 결정한다’는 구호를 외쳤다. 현재 중국의 일부 도시는 혁신도시 건설 과정 중 창조산업을 전략산업으로 삼아 발전에 힘을 쏟고 있다. 중국 상하이시는 2010년까지 창조산업 성장치를 도시 GDP총액의 10%이상으로 끌어올리고, 약 10년 후에는 아시아 최고, 20년 후에는 런던, 뉴욕, 도쿄와 어깨를 나란히 할 수 있는 전세계 최고의 국제창조산업센터로 거듭나기 위해 일차적으로 18개 창조산업지구를 지정했다. 창조산업의 전략적인 빠른 발전을 위해 사고의 새로운 지평을 열어야 한다.

첫째, 창조산업은 본래 문화창조 산업을 일컫는다. 창조산업은 개인의 창의력, 기술, 재능을 통해 발전의 원동력을 얻는 기업 및 지적재산권의 개발을 통해 잠재적인 부(富)와 취업기회를 창출하는 활동을 의미한다. 창조산업은 일반적으로 광고, 건축기술, 예술 및 골동품 시장, 수공예품, 패션 디자인, 영화, 비디오, 게임소프트웨어, 음악, 공연예술, 출판업, 소프트웨어 및 컴퓨터 서비스, TV, 라디오 등을 포함한다. 이 밖에도 관광, 박물관 및 미술관, 유물 및 스포츠 등이 있다. 선진국의 경우 1980년 12%였던 과학기술, 예술디자인, 문화오락 등 창조산업의 종사자 비율이 현재 30~40%로 상승했다.

둘째, 도시발전창조산업은 지리, 인문, 인재, 경제 등 분야의 우위를 기반으로 하여 도시의 특색을 지닌 창조산업을 발전시켜야 한다. 예를 들어 아시아의 혁신센터인 중국 홍콩과 인접한 광저우(廣州)는 IT산업을 중심으로 하는 ‘지능화센터’, 선전(深圳)은 ‘창작디자인센터’, 창사(長沙)는 ‘TV창작센터’, 쿤밍(昆明), 다리(大理), 리장(麗江)은 ‘수공업 창작 종사자의 천국’, 산야(三亞)는 ‘중국모델선발대회센터’, 충칭(重慶)은 ‘창조경제 및 도시 상업개발 포럼센터’, 청두(成都)는 ‘디지털오락레저도시’, 시안(西安)은 ‘문화경쟁력도시’로 발전하고 있다.

셋째, 도시발전창조산업은 과학과 문화의 긴밀한 조화를 기반으로 한 디지털창조산업을 발전시켜야 한다. 글로벌화는 국가의 글로벌화에서 기업의 글로벌화, 나아가 개인의 글로벌화로 이어졌고, 오늘날 초고속인터넷 망과 소프트웨어기술이 널리 보급됨에 따라 동서양간의 기술격차로 인한 오랜 지역적 격차가 사라지고 있다. 또한 세계는 풍부한 지식을 이용해 거대한 비즈니스 가치를 창출하고 개인, 기업, 국가 나아가 전세계의 번영과 발전을 이끌고 있다.

넷째, 혁신형 업태를 부단히 발전시킨다. 창조산업 사슬 정비와 자원분배의 고도화를 추진하고 창조산업 밀집지역을 대상으로 동일한 계획에 의한 통합을 실시하여 혁신형 업태를 끊임없이 발전시킨다. 혁신형 업태를 통해 창조산업의 선도기지를 건설하고 제3극(第三極) 창조발전공간을 마련한다. 중국 베이징(北京)시는 중관촌(中關村)의 대형서점을 개조하여 제3극 문화창조산업선도기지인 문화창조베이스캠프를 세웠고, 현재 소프트웨어, 게임, 애니메이션, 음악, 출판 등 여러 분야의 200여 개 창조기업이 입점했다. 그 중에는 세계 500대 기업인 야후(Yahoo)등 세계유명기업이 포함되어 있어 컴퓨터 소프트웨어, 온라인게임제작, 음악영상창

작, 공연예술, 패션디자인, 스포츠레저, 교육연수 등 문화창조산업의 각 분야를 융합하여 베이징대 과기원, 칭화대 과기원, 인민대학 문화산업원, 베이타이핑좡(北太平莊) 애니메이션 디자인 센터와 간자커우(甘家口)지역 건설창작디자인지대 등에 피드백 하는 역할을 한다. 혁신형 업태를 통해 통일업태, 통일경영, 통일관리, 통일기업유치를 실현하며, 창조산업의 발전을 위한 넓은 무대를 제공한다.

혁신형 업태는 산업디자인의 창의성을 중시하고 외형디자인과 실용신안특허의 발전을 가속화해야 한다. 발명특허가 그 동안 중요하게 여겨졌던 것에 비해 일부 기업은 그 동안 외형디자인과 실용신안특허의 개발을 소홀히 한 채 혁신형 업태 중 새로운 발전을 추구하여 왔다. 외형디자인과 실용신안특허는 창조산업의 주요 구성부분으로 디자인 창작의 핵심적인 요소이다. 기술과 제품의 성능이 거의 비슷하고 시장가격의 차이가 크지 않은 경우, 디자인은 경쟁대상과 차별화할 수 있는 유일한 요소이다. 특히 제조업에서 디자인은 핵심적인 역할을 하므로, 세계각국은 디자인에 우선순위를 두고 디자인의 발전을 가속화함으로써 제조업의 발전을 이끌고 있다.

3. 도시경쟁력 제고 방안-인프라시설 강화

도시경쟁력은 도시산업의 종합적인 가치 창조 능력을 말하며, 인프라시설은 도시 경쟁력을 갖추기 위한 가장 중요한 구성요소이다. 따라서 인프라시설의 건설수준을 높이는 것이 도시 경쟁력 확보에 매우 중요하다. 도시 인프라시설은 물질적인 형태를 특징으로 하는 도시 인프라 구조시스템으로 도시경제와 사회활동의 무대이며 도시에 속하는 이동이 불가능한 실제적 요소이다.

도시 인프라시설은 수요에 따라 기초보장 인프라시설(수도, 전기, 가스, 난방 공급, 우수·빗물 처리)과 경제사회발전 인프라시설(교통, 통신, 에너지동력 시스템, 주택보급, 문화, 보건, 과학 교육기구와 설비)로 분류된다. 또한 기능에 따라 하드웨어 인프라시설(도로, 철도, 경전철, 공항, 항구, 전력, 통신, 상수도, 난방, 지하관로)과 기술적 인프라시설(통신 및 하드웨어 인프라시설에서 사용하는 소프트웨어, 첨단기술장비 및 부품)로 나뉜다. 도시경쟁력을 높이고 도시인프라시설의 건설수준을 제고시키기 위한 기술적 인프라 시설의 중요성이 점차 커져가고 있다. 기술적 인프라 시설의 구축상황에 따라 도시산업의 수준이 결정되므로, 선진 첨단 기술 인프라 시설을 구축하면 금융업을 포함한 첨단기술 고부가가치 산업을 유치, 육성할 수 있고, 지속적으로 더욱 많은 가치를 창출함으로써 도시경쟁력을 높일 수 있다.

도시 인프라 시설의 규모, 유형, 수준은 도시산업의 발전과 가치체계의 형성에 직접적인 영향을 준다. 건설과정 중 형성된 설비능력은 도시 산업 가치의 역량을 직접적으로 결정한다. 도시인프라시설의 건설품질(인프라시설개체품질, space matching)은 도시의 상품원가 및 경쟁력에 영향을 준다. 인프라시설은 도시산업의 수익률과 인력, 기술, 자금, 자원 등의 유치

능력에 영향을 미쳐 도시의 산업규모와 품질에까지 영향을 줄 것이다. 따라서 도시인프라시설 산업의 경쟁력은 도시 전체 산업 경쟁력의 주요 구성요소가 될 것이다. 도시의 경쟁력은 국가의 경쟁력과 같이 결국 기업 경쟁력과 인적 경쟁력으로 나타나게 된다. 도시가 기업을 위해 양호한 투자 환경을 조성해 줄 수 있는지, 인재 발전을 위해 좋은 인문환경을 제공할 수 있는지 그리고 경제발전을 위해 양적 질적으로 통합된 인프라 시설을 제공할 수 있는지 여부가 정부서비스의 핵심이다.

중국의 도시화가 급속히 진전되면서 도시인프라 시설 건설이 빠른 성장세를 보이고 있다. 구체적으로 2000년과 비교해 볼 때 2004년 상수도 보급률은 63.9%에서 88.9%로, 가스 보급률은 45.5%에서 81.5%로, 중앙난방면적은 11억 1천만㎡에서 21억 6천만㎡로, 1인당 도로면적은 6.1㎡에서 10.3㎡로, 만 명당 버스 보급량은 5.3대에서 8.4대로, 만 명 당 공중화장실 보급량은 2.7개에서 3.2개로 각각 증가했다. 그러나 도시인프라시설의 빠른 성장추세에도 불구하고 시민들의 날로 늘어가는 수요를 충족시키지 못하고 있는 실정이며 산업공해 및 생활공해가 심각해져 도시환경이 위협받고 있다. 21세기의 경쟁은 도시간의 경쟁이 될 것이며 따라서 도시인프라시설 건설은 국가 인프라시설건설의 주요 구성요소가 될 것이다. 중국경제개혁연구기금회가 국제표준에 따라 연해지역 주요도시의 종합경쟁력을 분석한 자료에 따르면 도시의 과학기술혁신 경쟁력이 인프라시설의 경쟁력을 결정짓는다고 한다.

<표 1> 연해지역 주요 도시 대비표

항목	인프라시설 경쟁력		과학기술혁신 경쟁력	
	점수	순위	점수	순위
상하이(上海)	4.57	1	4.26	1
선전(深圳)	1.34	4	2.89	2
광저우(廣州)	2.09	2	1.08	3
톈진(天津)	1.5	3	0.93	4
샤먼(廈門)	0.46	7	0.86	5
다롄(大連)	0.81	5	0.37	6
청도(靑島)	0.52	6	-0.32	10
닝보(宁波)	0.19	8	0.31	7
주하이(珠海)	-0.38	11	-0.11	8
옌타이(煙臺)	-0.1	9	-0.57	13
원저우(溫州)	-0.8	14	-0.54	12
푸저우(福州)	-0.86	15	-0.2	9
친황다오(秦皇島)	-0.11	10	-0.86	17
난통(南通)	-0.52	12	-0.76	15
렌윈강(連雲港)	-0.97	16	-0.75	14
산도우(汕頭)	-1.35	18	-0.42	11
잔장(湛江)	-1.22	17	-1.05	18
베이하이(北海)	-0.61	13	-0.85	16

위의 표를 보면 과학기술혁신 경쟁력이 상위 6위 이내 도시는 인프라시설 경쟁력 역시 모두 상위 7위 이상이다.

II. 한중 양국도시의 협력수준 제고

한중 양국도시는 제도, 문화, 경제구조 등의 차이로 인해 발전과정에서 각각의 특색 있는 우위를 확보하게 되었고 이러한 우위가 도시경쟁력이 되었다. 양국의 도시는 무역 발전과정 중 경쟁을 피할 수 없을 것이다. 그렇다면 양국의 도시는 경쟁 속에서 어떻게 협력의 수준을 높일 것인가?

1. 한중 양국도시의 경쟁과 협력

세계 제조업은 전략적 구조조정을 겪고 있다. 구미와 한국, 일본 등 국가들은 세계적 범위의 제조업의 재배치를 추진하고 있으며, 중국이 대규모 제조업의 이전지로 떠올랐다. 한국 수출입은행의 데이터에 따르면, 한국의 대중 투자 중 제조업이 차지하는 비중이 가장 크다. 1992년부터 2001년까지 한국의 대중 제조업 투자는 건수 기준으로 86.9%, 금액 기준으로 84.2%를 차지했다. 같은 기간 한국의 대외무역 중 제조업이 차지하는 비율은 건수기준 61.5%, 금액기준 54.2%였다. 1999년부터 2001년까지 누적 투자규모를 보면 한국의 대중 투자 중 제조업 비중은 건수기준 86.9%이고, 금액기준 82.4%이다. 한국수출입은행의 2005년 통계자료에 따르면, 2005년 2월까지 한국의 대중실질투자 11623건 중 제조업은 9795건으로 약 84.3%에 이른다. 위와 같은 수치는 중국의 외자유치 총액 중 제조업이 차지하는 비중인 58.6%와 한국의 해외직접투자 중 제조업이 차지하는 비중 54%와 비교해 볼 때 훨씬 높다. 최근 몇 년간 한국의 대중 제조업 투자 구조는 뚜렷한 변화를 보였다. 1990년대 초에는 주로 섬유방직, 음식제조, 피혁신발 등 소비재 산업에 집중되었지만, 1990년대 중반에 들어선 후 소비재 생산기업이 점차 줄어들고, 전자통신, 석유화학, 1차금속, 합금, 기계장비 등 생산재 산업 비중이 증가하여 1997년에는 50%, 2002년에는 64%를 넘어섰다. 1998년 전자통신산업에 대한 투자 비율은 제조업 투자총액의 50%를 차지하여 2002년까지 최고 투자액을 유지하고 있다. 전자통신, 석유화학, 금속, 야금, 기계설비 등 산업 투자액은 1992년 3200만 달러에서 1998년에는 역대 최고치인 3억 9천만 달러를 넘어섰다. 아시아 금융위기가 발생한 후, 한때 절반으로 줄었지만, 회복된 후에는 줄곧 2억 달러 이상을 유지했으며, 10년간 투자총액이 24억 6천 9백만 달러에 이른다.

전체적인 추세를 볼 때, 한국기업의 투자구조가 점차 개선되고 있지만 여전히 중국경제와 도시발전의 수요에 적합하지 않은 상태이다. 예를 들어 산둥(山東)성의 경우, 한국기업의 투자방향이 산둥성의 산업 구조조정 및 고도화와 긴밀하게 연결되지 못하고 있다. 구체적으로 1980년대 후반이후 산둥지역에서 한국의 투자는 주로 공업 그 중에서도 일반가공업에 치중되어 있었으며, 산둥성의 도시경제발전에 필요한 인프라시설, 산업구조개선, 첨단기술 산업 및 외화가득률이 높은 수출산업 분야에 대한 투자는 매우 적었다. 산업내부적으로도 한국기

업의 투자가 노동집약적 가공제조업에 과도하게 집중되어 일부 지역에서는 가공업이 지나치게 발전하고 기초산업은 상대적으로 열악한 문제를 낳게 되었다. 또한 일부 한국자본이 자원 다소비형 산업이나 심지어 공해유발산업에 유입되어 산동 도시경제발전에 영향을 주고 있다. 최근 몇 년간 상업, 교통, 부동산 및 정보컨설팅 등 3차산업 분야에 대한 한국기업 투자가 다소 증가했지만 여전히 산동지역 3차산업 발전 수요에 비해 미약한 수준이다. 이러한 상황에서 한중 양국은 도시경제무역을 빠르게 발전시키기 위해 협력의 수준을 높여야 한다.

2. 항만 물류업 발전을 위한 한중 도시간 협력 강화

인류사회의 현대화와 현대도시건설을 상징하는 현대항만은 국제교류와 경제글로벌화 추진을 통해 현대도시경제의 발전을 이끌었다. 인류는 현대도시발전 과정에서 항구를 통해 도시를 발전시켜 왔다. 항구는 인류사회 발전사에서 중요한 위치를 차지한다. 근대에 들어와 많은 항만이 생겨나면서 글로벌화된 사회의 광범위한 교류를 위한 중추적인 역할을 담당했다. 인류는 고립발전시기, 도시중심발전시기, 글로벌사회발전시기를 경험했다. 항만은 도시중심발전시기에 처음 생겨난 후 글로벌사회발전시기에 폭넓게 발전하기 시작했다.

첫째, 현대도시는 항만을 통해 도시를 부흥, 발전시켰다는 기본적인 특징을 지닌다. 인류는 탄생 이후 원시사회의 지나간 고립발전시기를 경험했다. 이 시기에는 지역간의 교류가 부족했고 항구는 인류사회생활에서 단지 우연적인 요소에 불과했다. 큰 강을 중심으로 한 문명이 탄생하여 인류역사는 도시중심발전시기에 진입했고 사회교류가 점차 빈번해졌다. 항구가 하나 둘 생겨나면서 각 지역의 고립된 문화를 연결하며 서로 다른 문화간의 교류를 촉진하고 인류문명의 발전을 추진하는 역할을 담당했다. 자본주의가 싹트고 발전함에 따라 상품경제가 활기를 띠고 해상무역을 발전하여 항구를 기점으로 하는 신(新)항로 개척과 지리상의 발견을 촉진시켰다. 또한 항만도시를 통해 세계의 시장들이 연결되었으며 국제교류가 보편화되었다. 인류는 세계를 향해 나아가기 시작했고 도시중심발전시기에서 글로벌사회발전시기로 진입하게 되었다.

현대도시는 항만을 통해 도시를 부흥시켰다는 공통된 특징이 있다. 세계 각국은 항만을 통한 도시부흥을 중시해 왔다. 오늘날 세계적인 선진도시들은 대부분 항만을 통해 발전해 왔다. 역사적으로 항만과 항만도시는 공간 및 기능적으로 긴밀하게 연결되어 왔으며 해상무역의 발전상황에 따라 항만도시의 흥망이 결정되곤 했다. 1950년대 이전 제조업에 의해 촉발된 경제발전 시대에는 항만도시가 항만물류의 우위를 이용해 크게 발전했는데, 리버풀, 로스앤젤레스, 고베, 함부르크 등 도시의 발전은 모두 항만과 깊은 관련이 있다. 로테르담, 런던, 뉴욕, 도쿄, 홍콩, 싱가포르 등 대도시 역시 항구부흥도시의 전형적인 예이다. 현재 한중 양국의 도시항만은 세계적인 우위를 점하고 있다. 인천시와 중국 보하이(渤海)만 지역의 항만이 상호 협력, 보완한다면 도시간 협력 수준을 한층 끌어올릴 수 있을 것이다.

1950년대 이후 항만과 항만도시는 공간 및 기능적으로 점차 분리되었다. 그러나 항만의 교통중추기능과 무역, 금융, 제조업 등의 발전을 추진하는 기능은 약화되지 않았으며, 이러한 기능은 오히려 항만도시의 경제 성장 동력이 되고 있다. 항만도시 경제 발전 과정에서 항만은 다음과 같은 역할을 담당한다. 우선 항만은 3차 산업의 중요한 구성요소로서, GDP·세수·일자리를 창출한다. 둘째, 항만은 전후방연쇄효과(forward and backward linkages effect)를 가져오고, 공업, 무역 등 여러 부문에 하역과 적재 등 관련 서비스를 제공하며, 산업, 무역 등 많은 업종의 제품과 서비스를 직접 소비한다. 셋째, 항만에 의존하여 형성된 가공공업지역은 인재유치·생산·산업결집 기능이 있으며, 항만도시의 경제발전을 추진하는 중요한 매개체이다.

입지우위는 현대 산업화 발전을 위한 전제조건이다. 입지우위는 제품 운송의 용이성과 원산지과 시장 간의 거리에 의해 결정되며, 입지조건에 따라 기업의 생산비용이 달라진다. 이러한 의미에서 항만과 가깝다는 것은 자원과 시장에 쉽게 접근할 수 있다는 것이며, 즉 산업투자와 운송비용을 크게 줄일 수 있다는 것을 의미한다. 항만이 갖추고 있는 이러한 입지우위가 운송량이 많은 산업에서 특히 부각되면서 항만은 대규모 산업의 이상적인 발전공간이 되었다. 공장이 강과 바다에 인접하고 산업부지와 부두가 유기적으로 결합하면 항만은 하역을 할 수 있는 작업장이자 생산과 가공을 할 수 있는 공업단지가 된다. 항만은 세계 각 지역을 연결할 수 있는 항로의 집결지이기 때문에 항만 보유 국가는 수출입이 더욱 용이해지고 무역경쟁력도 높일 수 있다. 1960년대부터 많은 국가들이 항만산업화 정책을 적극 추진한 결과 세계적으로 유명한 연안경제지대를 형성할 수 있었다.

항만경제가 성장함에 따라 현대 도시산업경제가 발전하였고, 동시에 다기능 효과가 나타나면서, ‘부채의 양면’에 비유되는 두 가지 상반된 특징이 나타났다. 첫 번째 특징은 바깥을 향하는 면으로 외향성을 의미한다. 즉, 항만의 국제항로를 네트워크로 삼고, 이러한 외향성을 통해 세계와 연결하여, 세계적인 사회경제질서에 동참하는 것이다. 두 번째 특징은 안쪽을 향하는 면이 의미하는 내향성이다. 즉, 항만의 국내교통네트워크를 이용하여 내륙배후지에 대한 영향력을 형성, 항만도시와 내륙배후지를 연결하는 것이다. 여기서 항만은 외향성과 내향성이 교차하는 만나는 지점이며, 대내외적으로 물질의 투입과 산출이 이루어지는 기본통로이다. 항만도시가 내외향성과 연결되고 다기능시스템 효과가 극대화되면서 상호영향과 상생의 기능적 특징이 나타났다. 즉, 응집기능과 대외확산기능이 그것이다. 이 두 가지 특징이 끊임없이 순환하면서 도시 산업경제는 계속해서 새로운 발전단계로 나아가고 있다.

오늘날 미래를 향한 새로운 역사적 기점에 서 있는 항만도시가 발전하려면 행정구역경계를 허물고, 항만건설이 항만도시와 해륙의 발전을 이끌 수 있는 통합발전단계로 올라서야 한다. 이러한 새로운 발전단계에서는 항만건설을 종합적으로 계획하고, 지역의 토지자원 이용에 협조하는 한편 중요한 인프라를 함께 건설하고 공유하여 항만도시경제의 우위를 상호보완 함으로써 합리적인 분업, 역할의 상호보완, 협력발전을 실현하고 국제 경쟁력을 갖춘 항

만도시 경제권을 발전시켜야 한다. 산동성의 경우 청도를 필두로 여러 반도 항만과 연합하여 반도항만도시 경제권을 형성하였다. 협력의 각도에서 보면 반도항만도시 경제권이 중국 보하이만 항만도시와 함께 경제권을 형성하고 더 나아가 한국의 항만도시와 항만도시연맹을 맺는다면 황해경제권을 형성할 수 있을 것이다.

둘째, 국제항로센터를 건설하려면 먼저 항만물류를 발전시켜야 한다. 항만물류시스템과 공단물류시스템을 통해 현대 항만물류의 수준을 가늠할 수 있다. 물류관리기술을 응용함으로써 항만물류 효율을 높일 수 있게 되었다. 또한 물류업체는 항만물류경제관리의 잠재력에 주목하고 항만물류 인프라를 건설하여 많은 발전을 거두었다.

항만물류시스템을 구축하기 위해서는 우선 물류발전계획을 세워 개별 항만물류를 발전시켜야 하며 항만, 운수, 물류대행, 보관 등과 관련된 기업이 물류 서비스에 적극적으로 참여해야 한다. 이 밖에 선진 정보기술을 통한 전자화 통관을 실현하는 등 세관 서비스를 개선해야 한다. 항만관리시스템은 물류 발전에 중요한 영향을 미치기 때문에 물류 관련 관리부처는 모두 항만지역에 밀집해 있다. 현재 기업들은 항만물류 시스템화를 추진하고 있지만 높은 관리비용, 비효율적인 물류조직, 비합리적인 물류비용, 비용 절감의 어려움 등 현행 관리체제와 관리 방식의 한계 때문에 물류 효율 제고에 어려움을 겪고 있다. 따라서 항만관리부문의 업무 효율을 향상시키고, 관리방식 및 수준에서부터 관리체제 및 메커니즘까지 관련된 문제를 해결하며 항만관리시스템과 기업의 물류조직시스템 건설을 유기적으로 결합하여 항만물류효율을 효과적으로 높여야 한다.

물류 공단은 현대 물류 발전의 산물로서, 각종 물류시설과 물류업체가 집중되어 있는 장소이자, 일정 규모와 종합적인 서비스 기능을 갖춘 물류의 집결지이다. 전문화와 규모화의 원칙에 따라 물류활동을 조직하고 물류업체를 한 곳으로 집중시키면 관련 인프라를 공유할 수 있으며 부대 서비스를 공동으로 제공할 수 있다. 이를 통해 전체우위와 상호보완적 우위를 이용한 물류의 전문화와 규모화를 실현할 수 있다. 따라서 중국의 현대 물류경제를 발전시키려면 공단 물류산업에 관심을 기울여야 한다. 특히 항만과 공단의 현대물류 시스템을 건설하여 보세지역 물류산업의 발전을 추구해야 한다.

현대 항만물류시스템을 건설하여 물류산업을 전문화하고, 4PL(Fourth party logistics)을 추진해야 한다. 물류산업의 발전 과정을 보면, 기업은 3PL(Third party logistics)을 통해 물류비용을 절감하고, 물류효율을 향상시켰다. 그러나 3PL은 모든 물류자원을 통합하기에는 역부족이었기 때문에 사회화된 시스템 산업인 물류가 지역과 국가 그리고 세계적인 범위에서 효율적으로 운영되는데 많은 한계가 있었다.

이에 사회 전체 물류자원을 통합하기 위해 3PL에 이어 4PL이 등장하였다. 앤더슨 컨설팅(Andersen consulting)이 처음으로 정의한 이 개념에 따르면, 4PL은 전체 공급연쇄 솔루션을 제공하는 서비스이자, 기업의 경영자원, 능력, 기술을 관리하고 결합하는 공급연쇄 통합자이다. 즉 관리 컨설팅과 3PL의 물류 서비스를 아우르면서 전체 공급연쇄를 움직이는 새로운

물류조직이다. 4PL이 발전해야 공단이 국제 물류의 허브가 될 수 있으며, 대외효과를 높이고 사회자원을 통합할 수 있다.

현대 항만물류시스템을 건설하기 위해서는 정보, 인적자원, 서비스가 필요하다. 최근에 중국 인터넷구축사업이 추진된 후 데이터네트워크, 광섬유네트워크, 공중데이터교환망(PSDN) 등이 마련되면서 전국적인 데이터통신 네트워크가 형성되어 차이나넷(CHINANET), 중국금교정보망(CHINAGBNET), 중국과학기술연구네트워크(CSTNET), 중국교육네트워크 정보센터(CERNIC) 등이 구축되었다. 이와 동시에 전자문서교환(EDI), 위성항법시스템(GPS), 지리정보시스템(GIS), IT, 네트워크기술, 통신기술 그리고 바코드기술이 폭넓게 응용되면서 정보산업이 물류를 뒷받침하게 되었다. 대규모 물류의 관리 수준을 높이려면 끊임없이 해외물류의 선진 기술과 관리 노하우를 익히고, 기술 장비 및 인적 자원을 흡수해야 하며, 기술 연구와 인재 육성에 힘을 쏟아야 한다. 또한 대학과 연구기관의 물류연구와 혁신 활동을 지원하고 물류이론을 발전시키며 기술 수준을 높여야 한다. 이 밖에도 기업에 물류연구기관을 설립하고 기업과 대학, 연구기관의 협력을 독려하여 응용물류기술을 개발하고, 물류인재 육성을 위해 여러 방면에서 다양한 물류교육시스템을 마련해야 한다.

3. 관광시장 개발을 위한 한중 도시간 협력 강화

청도는 중국의 주요 관광도시로서 현재 반도도시관광 경제권 건설에 적극 참여하고 있으며, 성(省)과 국경을 넘어선 관광 협력을 추진하고 있다. 특히 구미시장과 호주, 뉴질랜드 시장과의 협력을 적극 추진하여, 도시관광을 발전시키고 있다. 이렇듯 청도는 관광경제 발전을 통해 국제적인 휴양도시로 거듭나는데 중점을 두고 있다.

2006년 40개의 대규모 관광프로젝트가 현재 추진 중이거나 시작단계에 있으며, 총 투자액은 335억 위안으로 사상 최고치를 기록했다. 그 중 화루(華魯)그룹 등 기업이 50억 위안을 합자하여 만든 동방베니스수성(東方威尼斯水成)와 국제 요트 클럽은 청도가 사상 최고액을 투자한 관광 프로젝트이다. 2006년 청도는 4, 5성급 호텔을 20개 건설한다는 계획을 세우고, 총 75억 위안을 투자하였다.

2006년 청도는 중국의 황금연휴를 겨냥한 새로운 관광 프로젝트를 연이어 내놓았다. 통계에 따르면, 2006년 노동절 기간 동안 총 관광객 수는 160만 명으로 전년 동기대비 15.8% 증가하였고, 관광 총 수입은 전년 동기대비 25.1% 증가한 17억 2천만 위안으로 황금연휴 사상 최고치를 기록하였다. 노동절부터 손님을 받기 시작한 인하이하이싱(銀海海星) 컨벤션센터, 영국풍 무지개다리, 올림픽문화거리 및 등대 행사에는 매일 5000여명의 관광객이 다녀갔다.

국경일 황금연휴에는 대규모 관광 프로젝트를 통해 더욱 많은 관광객을 유치했다. 통계에 따르면, 청도를 방문한 관광객 수는 전년 동기대비 17.7% 증가한 142만 명이었고, 그 중 20%가 청도에서 사흘 이상 머물렀다. 또 관광수입은 전년 동기대비 21.3% 증가한 13억 9천만 위

안으로 집계됐다.

2006년 300억 위안을 돌파한 청도 관광규모는 2007년 또다시 새로운 전기를 맞이하였다. 2007년 춘절과 노동절에는 ‘안전·질서·질적 만족·효율’이라는 목표 아래 경제적, 사회적으로 큰 성과를 거두었다. 춘절 연휴 동안 청도를 찾은 관광객은 전년 동기대비 13.6% 증가한 81만 3천명, 관광수입은 전년 동기대비 19.5% 증가한 8억 2천만 위안이었다. 이 외에 근교농촌 관광도 활기를 띠면서, 자오난(膠南) 량야타이(琅琊台), 자오저우(膠州) 산리허 공원(三里河公園), 황다오(黃島)의 모래해변, 라이시찬즈호(萊西產芝湖), 평두다저산(平度大澤山), 지모온천(即墨溫泉), 허산(鶴山) 등에 많은 관광객이 몰렸다. 통계에 따르면, 청도의 근교와 농촌 관광지 누계 방문객수가 30만 명을 넘었다. 노동절 황금연휴기간 동안 청도 관광객수는 전년 동기대비 27.6% 증가한 204만 1천명, 관광 수입은 전년 동기대비 28.3% 증가한 22억 1천만 위안을 기록하였다. 이외에 청도 사회소비재 소매액은 24억 위안으로 전년 동기대비 20% 증가하였고, 요식업은 전년동기대비 15.7% 늘었다.

2007년 한 해 동안 관광 총수입은 전년 동기대비 20% 증가하여 390억 위안에 달할 것으로 예상된다. 그 중 외국인 관광객수는 100만 명을 돌파, 전년동기대비 17% 증가할 것이며, 외화수입은 전년동기대비 21.5% 상승한 6억 6천만 달러가 될 것으로 보인다. 국내 관광객은 전년동기대비 3.5% 증가한 2900만 명, 관광수입은 전년동기대비 21.5% 늘어 341억 위안에 달할 것이다. 이를 통해 볼 때 청도와 중국 보하이만 지역도시가 인천시뿐만 아니라 한국의 다른 도시와도 관광협력을 강화한다면 관광시장은 더욱 발전할 것이다.

Ⅲ. 한중 도시 발전의 윈-윈(win-win) 실현

지리적으로 인접한 한중 양국은 경제의 글로벌화가 가져오는 도전과 기회에 직면해 있다. 이러한 상황에서 우리는 양국의 도시 발전의 윈-윈(win-win) 실현을 기대한다. 본고에서는 청도를 예로 이 문제에 대해 살펴보기로 하겠다.

1. 수직적 네트워크식 국제분업체계를 통한 윈-윈(win-win) 실현

한중 제조업의 국제기술협력은 세계적, 경제적인 특성을 지니고 있으며, 협력 가능 분야가 광범위할 뿐만 아니라, 다양하고 융통성 있는 협력방식을 갖추고 있다. 국제기술협력의 주체에는 국제경제조직, 정부, 기업과 개인이 포함된다. 현재 국가 간에 폭넓은 국제기술협력이 맺어졌으며, 경제관계 강화와 자국의 이익 추구라는 목표 아래 한국, 구미 선진국가, 중국은 제조업 영역에까지 이르는 각종 기술협력을 추진하고 있다. 한중 양국 간에는 기업 간, 정부 간, 법인 간의 협력이 이루어지고 있다.

내용적 측면에서 보면, 생산요소의 상호 이동과 무역금융, 거시적 경제 정책의 협조 등 여

러 분야에서 한중 협력이 이루어지고 있다. 한중 제조업은 세계경제에서 중요한 기술 협력체계를 형성하였고 자원, 노동력, 기술, 설비 등 국경을 넘는 생산요소의 이동과 한중 기업 상품시장의 세계성은 모두 양국의 제조업이 국제 분업과 산업 사슬에서 매우 중요한 역할을 하고 있음을 보여주고 있다. 또한 양국의 제조업 발전은 세계경제 발전에도 직접적인 영향을 주고 있다. 미래의 발전적 측면에서 볼 때, 한중 양국의 제조업은 세계산업사슬의 수직적 네트워크식 국제분업체계에서 전문화된 국제분업체계로 넘어가는 과도기에 있다.

현재 한국은 산업사슬 중 기술 함량이 낮은 분야를 중국으로 이동시켜 가치사슬 분리와 산업이전을 추진하였다. 또한 양국 제조업은 협력을 통해 세계산업사슬의 수직적 네트워크식 국제 분업체계를 구축하였다. 앞으로 중국 제조업은 국제기술협력을 추진하는 과정에서 선진 기술을 도입, 자주혁신, 브랜드 창출과 함께 국제산업 가치사슬에서 중국의 지위를 높이고, 한중 양국간의 경제 격차를 축소하여 기존의 수직적 분업을 전문화된 분업으로 전환할 것이다. 한중 제조업의 국제기술협력은 중국이 산업이전을 흡수하고, 구조의 고도화를 가속화하여 경제를 발전시키는데 있어서 필수불가결한 요소이며, 한국이 국제산업이전을 통해 산업구조를 조정하고 세계전략목표를 실현하기 위한 전략이다. 따라서 그에 적합한 협력모델을 채택하고 이상적인 협력지역을 선택하며 제조업의 해외이전을 성공적으로 실현하는 것은 한중 양국의 경제발전에 전략적인 의의를 갖는다.

한중 양국은 이웃국가 간의 경제기술 협력이라는 천혜의 입지우위를 충분히 발휘하여 원인을 실현해야 한다. 한중 양국은 바다를 사이에 두고 서로 마주보고 있다. 따라서 한중 경제기술협력은 지리적인 근접성과 지정학적 우위 등 유리한 입지조건을 갖추고 있으며, 산동은 이러한 지리적 이점을 누리고 있다. 2004년 4월 27일 한중 양국이 주최한 제2차 경제협력포럼토론회에 참석한 정부관료와 학자, 기업가들은 한중 간의 관계에 대해 이야기를 나누는 자리에서 이러한 지리적인 관계를 강조하였다. 지도 상에서 보면, 산동반도는 엄지손가락이 서해로 곧게 뻗어나간 것처럼 보이는데 이러한 지형적인 특징 덕분에 산동은 한국과 가까운 지리적 우위를 차지할 수 있었다. 또한 산동과 한국은 산동반도의 끝에서 한국의 서해안까지 바닷길로 불과 몇 시간 거리로 매우 가깝고, 수륙교통이 편리하며, 운송비도 저렴하다. 산동반도에 제조업 기지를 건설하여 한국의 산업을 이전하는 전략은 입지 선정 → 설비 공장 건설 → 운송비 절감 등을 피하는 한국 기업의 의도와도 부합한다. 또한 한국기업이 중국에 투자하는 주요 목적은 중국의 저렴한 노동력 이용, 원자재 수입, 조립가공업 발전을 통해 생산한 제품을 한국 국내 혹은 제3국가에 판매하거나 중국시장을 개척하기 위해서이다. 따라서 중국의 방대한 시장의 최전방이자, 한국과 바다를 사이에 두고 있는 산동성이 자연히 한국의 첫 번째 선택 대상이자, 생산기지 혹은 대륙 진출의 거점이 되었다.

문화적인 측면에서 보면, 한중간의 경제문화 교류는 오랜 세월 동안 이어져 왔으며, 그 과정에서 한국문화와 중국문화는 서로 융합, 발전하였다. 산동문화는 중화문화의 토대이며, 문

화적 동질감과 유사성은 경제기술협력의 중요한 조건이 된다. 유가로 대표되는 중국 전통문화는 사람들간의 사랑, 존중 그리고 믿음, 나라에 대한 충성, 부모에 대한 효도, 인간관계에 있어서의 중용과 조화를 중요시한다. 이러한 중국 유가사상은 중국인뿐만 아니라 한국인과 일본인의 정신과 생활에도 많은 영향을 끼쳤다. 따라서 중국인과 한국인은 강한 문화적 동질감으로 맺어져 있고, 유교사상의 발상지인 산동문화의 영향과 사람들 간의 화합을 통해 한국과 산동은 더욱 협력할 수 있었다. 이같이 양국은 다른 선진국가들과는 비교할 수 없는 지정학적 문화우위를 갖고 있다. 따라서 한중 양국은 이러한 지리적인 우위를 충분히 발휘하여 양국 간 생산요소의 이동을 원활하게 하고, 저렴한 생산요소를 충분히 이용해야 하며, 생산요소 이동 중에 발생하는 여러 문제를 해결해야 한다. 또한 한중 양국 간 협력을 더욱 강화하여 ‘한중자유무역지대’와 ‘한중공동시장’ 등 역내 경제 통합에 박차를 가해야 한다.

산동성의 도시를 한중 자유무역지대의 최우선 도시로 삼고 양국의 경쟁을 통해 제조업의 국제분업과 균형을 실현하여, 제품 생산을 분업화하고 제품시장을 상호 개방해야 한다. 무역 창출효과를 극대화하고 무역이전 효과를 줄이면 절감된 자원을 효율이 높은 수출산업으로 전환하여 이용할 수 있기 때문에 수출을 늘리고 국제수지를 개선할 수 있다. 또한 자원의 합리적인 배치와 이용으로 자국의 복지 수준이 향상될 수 있다. 제조업에서 한중 다국적 기업이 국제화된 전문분업 생산기지를 건설하고 보하이경제지대의 중요한 제조업지역을 형성하면 윈윈효과를 거둘 수 있다.

2. 한국 도시들의 청도에 대한 적극적 투자와 참여 기대

현재 청도는 산업 구조의 특성화를 추진하고 있으며, 그 기본 이념은 ‘메이드 인 차이나(made in China)’에서 ‘크리에이티드 인 차이나(created in China)로의 전환과 값싼 원가에 의존한 경쟁에서 벗어나 독창적인 가치와 창의력에 바탕을 둔 경쟁으로의 전환이다. 이와 같은 두 가지 전환을 실현하기 위해서는 기업 환경에 투자하고 기업전략을 새롭게 구성해야 하며 관련 제도, 특히 첨단 기술을 이용하여 기존의 전통산업을 개선해야 한다. 과거 각 도시들은 경쟁우위를 지닌 특색 있는 산업을 발전시켜왔으나, 이제는 첨단 기술을 이용하여 기존의 경쟁우위 산업을 개선해야 한다. 청도는 전통산업을 개선하는 과정에서 새로운 제조업 기지를 건설하고 첨단기술을 이용하여 전통산업을 새로운 신소재 산업으로 전환하고 있다. 재료과학은 항공우주, 자동차, 기계, 화학, 야금, 전자 등과 같은 산업의 기초과학이자 핵심 기술이다. 신소재는 새로 개발되었거나 현재 개발 중인 특수한 기능을 갖춘 재료를 말한다.

신소재 산업은 세계적인 주도산업으로서 고분자, 금속, 나노, 에너지, 섬유, 고성능 세라믹 등 첨단 신소재 분야를 빠르게 발전시켜 큰 성과를 거두었다. 투자구조가 대형 장비 제조업에 치우쳐 있는 상황은 새로운 제조업 기지 건설의 필연적인 결과라고 할 수 있다. 대형 장

비제조는 장비제조업의 핵심이며, 기계과학, 제조기술, 정보처리, 제어기술, 시스템통합(SI), 재료과학 등 공업분야의 기술이 하나로 통합된 산업이다.

대형 기술장비 산업의 빠른 발전은 중국산업구조의 고도화, 기술진보, 현대화 건설사업, 국제경쟁력 강화, 국가안보에 중요한 의의를 지닌다. 이처럼 청도가 산업 구조를 특성화하는 과정에서 한국 기업이 전략적인 측면에서 청도에 투자한다면 양국 도시는 윈윈을 거둘 수 있을 것이다.

3. 한국 다국적 기업의 청도진출 기대

세계 경제가 글로벌화 되면서 다국적 기업은 점점 더 중요한 역할을 담당하고 있다. 다국적 기업은 선진관리 노하우와 기술 도입, 수출확대, 산업구조조정 고도화, 도시의 현대화 건설 등에서 독보적인 역할을 담당하였다. 다국적 유통 능력은 다국적 기업의 생존과 발전의 기본 조건이다. 유엔무역개발회의(UNCTAD)가 발표한 <2005 세계투자보고서> 통계에 따르면, 전세계에는 6만 5천 개 다국적 기업이 있으며, 이들 다국적 기업은 85만 개 해외 자회사를 두고 있고, 직원 수는 5400만 명에 달한다. 다국적 기업은 세계 GDP의 40%, 국제무역의 50~60%, 국제기술무역의 60~70%, R&D투자비용의 80~90%를 차지한다. 다국적 기업과 기업 간 상호 무역은 세계무역량의 60% 이상, 해외 자회사가 세계GDP의 11%와 세계 수출액의 1/3을 점하고 있다. 세계 주요 산업과 3차 산업은 이미 다국적 기업의 국제 유통 네트워크 시스템에 편입되었다.

국제경제, 금융, 무역의 중심 도시가 되려면 다국적 기업의 지역본사를 적극 유치해야 한다. 다국적 기업의 운영방식은 지역본사를 통해 중국 및 아태지역에 있는 공장, 사무실, 자회사에 지시를 하고 자금, 생산, 무역, 인적자원, 정보를 집중적으로 관리한다. 이 때문에 다국적 기업의 지역본사는 ‘지역 브레인’ 역할을 담당하고 있으며 또한 투자를 통해 현지 경제에 기여하고, 선도적 역할을 하기 때문에 현지 경제의 ‘브레인’ 이라고 불린다. 따라서 지역본사가 현지 경제발전과 투자환경에 가져다주는 지표 상의 의의와 모범적인 역할을 도시의 정책결정자들도 충분히 파악하고 다국적 기업의 지역본사 설립을 유치하기 위해 각종 우대정책과 조치들을 내놓았다.

더 많은 한국의 다국적 기업, 특히 인천에 있는 다국적 기업이 매력적인 조건을 가진 청도에 지역 본사를 세우기를 기대한다.

4. 청도-인천 협력을 통한 컨벤션 산업의 공동 발전을 추진

컨벤션 산업은 국민경제 발전의 바로미터이자, 산업 발전의 풍향계로서 국민경제의 현재 발전 상황을 반영해주고, 관련 업종의 발전 방향을 제시해 주어 경제와 사회의 공동 발전을 추진한다. 통계에 따르면, 2006년 중국은 3800여 개 박람회를 개최하였다. 경제 글로벌화의 영향으로 세계 컨벤션 산업은 10년 동안 안정적인 성장을 유지해 왔고 주최국도 계속해서 증가하였으며, 규모도 확대되면서 관련 업종 특히 호텔, 음식점, 관광, 물류, 교통 등의 업종 발전에 새로운 활력을 불어넣어 도시의 새로운 경제 성장동력이 되었다. 박람회 산업의 연간 수익이 100억 달러를 넘었으며, 아시아는 컨벤션 산업에서 발전 전망이 가장 밝은 지역으로, 세계시장에서 차지하는 점유율이 이미 미국을 넘어 유럽을 바짝 쫓고 있다.

앞으로 도시우위를 바탕으로 컨벤션 산업의 질을 높이려면 한중 양국 도시는 협력을 강화하여 컨벤션 산업의 발전을 함께 추진해야 하며 특히 청도는 중국 컨벤션 산업의 주요 도시로서 인천과의 협력을 강화해야 한다. 세계 각국의 박람회를 살펴보면, 특색 있는 박람회는 모두 도시우위를 바탕으로 발전하였다. 즉, 도시우위가 컨벤션 산업 발전의 중요한 기반인 것이다. 만약 한 도시가 어떤 분야에서 우위를 가지고 있다면, 컨벤션 산업을 빠르게 발전시킬 수 있는 기회와 공략할 여지가 많아지게 된다. 그 예로, 패션의 도시로 유명한 프랑스 파리는 도시우위를 지니고 있기 때문에 세계 3대 컨벤션 도시가 되었다.

또 다른 예로, 스위스 다보스 회의는 브랜드 자체가 호소력이 있기 때문에, 매년 회의를 개최하면 세계의 많은 정치가와 기업가들이 모든 일을 제쳐두고 스위스로 간다. 중국에서는 중국의료기기박람회(CCEF), 중국국제전시총회(CEFCO), 중국연례컨벤션(中國會展年會), 연례시상식(年度頒獎盛典) 등 주요 행사가 브랜드화 방식에 따라 운영되고 있다.

EU내 섬유기계제조업자 유럽위원회(CEMATEx)는 싱가포르를 뒀던 섬유기계 박람회 (ITMA) 아시아 개최지로 선정하였는데, 이는 상업과 정보 교류의 중심지로서 싱가포르의 도시우위를 인정한 것이다. 싱가포르는 아름답고 뛰어난 환경으로 유명한데, 컨벤션홀 밖에도 녹지가 조성되어 있어 수목이 우거져 있고, 내부에는 밝은 조명과 우아한 장식으로 꾸며져 있다. 컨벤션홀에는 광고물을 나눠주는 사람이나 불필요한 자료와 구석에 산처럼 쌓여 있는 도시락도 없으며 내부가 깨끗하고 깔끔해서 파리떼를 찾아보기도 힘들다. 관람객들은 이러한 질서정연하고 넓은 컨벤션홀을 여유 있게 천천히 둘러볼 수 있다.