

## 중국자동차산업의 개방에 따른 전북자동차산업의 활성화 방안

(关于中国汽车产业开放化全北汽车产业的活性化方案)

최백렬 : 전북대학교 상과대학 무역학과 교수

공형석 : 전북대학교 상과대학 강사

김석진 : 전라북도 투자통상과 전문위원

## I. 서 론

- o. 2002년 중국은 WTO(World Trade Organization)의 가입으로 다양한 분야의 시장개방이 불가피하게 되었음
- o. 특히, WTO 가입에 따른 시장개방의 폭이 가장 큰 산업이 자동차 산업으로 볼 수 있음
- o. WTO 가입 이전 중국의 자동차 산업은 계획경제하의 국유기업 체제하에서 국제적인 경쟁력을 확보하고 있지 못한 상태였음.
- o. 중국의 WTO 가입으로 관세율 인하와 각종 비관세 장벽이 철폐됨에 따라 수입 차 가격이 하락하고 다른 한편에서는 소득향상에 따라 자동차 수요의 증가에 따라 완성차의 수입이 크게 늘어날 것으로 전망됨.
- o. 중국은 WTO 가입으로 중국경제의 고도성장이 가시화 되고 있을 뿐만 아니라 1인당 국민소득(2003년 1인당 소득 1천 달러 달성, IMD에서는 2001년 구매력기준 1인당 소득을 4,189달러로 발표)도 향상되고 있어 자동차 수요가 급증할 것으로 예상되기 때문에 우리나라 자동차의 대중 수출도 증가될 것임.
- o. 한편 부품산업 역시 현재의 중국 완성차 조립능력과 부품산업 발전의 불균형을 감안하면 일부 범용부품을 제외한 기술집약적 부품들을 중심으로 수입이 크게 확대될 것으로 전망되어 우리나라의 자동차부품의 대중 수출도 확대될 것으로 기대됨.
- o. 그러나 시장개방에 따라 자동차 수입수요가 급증하겠지만 한편으로는 선진국계 자동차기업의 대규모 진출로 인한 기술수준의 빠른 향상으로 국제 시장에서 부품산업을 중심으로 한국과 경쟁이 치열해질 전망이다.
- o. 이처럼 중국 자동차 시장의 큰 폭의 개방으로 자동차 판매시장으로서의 중요한 의미를 지니고 있을 뿐만 아니라 경쟁력 향상을 통해 부품산업을 중심으로 강력한 경쟁상대로 부상될 가능성이 높아 이에 대한 대응이 필요함.
- o. 과거 전북의 제조업은 노동집약적 경공업이 주를 이루어왔으나 최근 전북에 자동차 산업이 입지함으로써 전체 산업에서 자동차 산업은 생산액 기준 19.4%, 부가가치 기준 16.9%로 타 산업에 비해 가장 높은 비중을 차지하고 있어 자동차산업이 명실상부하게 전북의 주력산업으로서 역할을 하고 있음.
- o. 본 연구에서는 중국의 자동차 시장의 개방과 중국자동차 수요의 증가에 따라 전북 자동차 산업에 미치는 영향과 중국의 자동차산업의 기술발전에 따른 경쟁요인을 파악하고 이를 전북의 자동차 산업의 발전을 위한 기회와 대응전략으로 이용하여 전북 자동차산업의 활성화 방안을 제시하고자 함.

## II. 중국의 자동차 산업 현황

### 1. 중국 자동차 산업 발전과정

[표 2-1] 중국의 자동차 산업 발전과정에 따른 특징

구분	해방초기	기반조성기	기반확대기	전면발전기	개방확대기
	1949~1957	1958~1977	1978~1986	1987~1993	1994~현재
산업특징	-중국자동차 산업의 초창기	-제품별 분업 체제 및 중층적 분업 구조의 확립	-외국자본 및 기술 도입 개시 -현대화 자동차 공업 실현 목적	-산업 중점을 승용차로 이전 -승용차의 국산화 정책	-승용차 개인용시장으로 변환 -경제형 승용차 시장진입활발
자동차산업의 연혁	-53년, 소련의 전면원조에 의거, 소련의 자동차 공장을 모델로<一汽>설립 (지린성 장춘시) -56년, 4톤 트럭<解放>의 일괄 생산 개시 및 지린성 내 12개의 부품 메이커 설립	-58년~60년, 베이징, 상하이, 난징, 지안 등 도시에 자동차 메이커가 설립되어 제품별 분업 체제 형성 -58년, 최초의 국산 승용차<红旗>가<一汽>에서 탄생 -60년대 초, 소련의 원조 취소로 중국 자동차 산업은 장기간 외계와의 단절 상태 지속 -64년, 자동차 기업 통합관리 목적의 <中汽>설립 -66년, 후베이에<二汽>건설 -72년 자력갱생 정책<1성1공장>체제 -대형 메이커, 중견 메이커, 소형 메이커 병존의 중층 분업구조 형성	-78년, <二汽>에서 5톤트럭<东风>생산 -82년,<中汽>의 부활, 7대 연합회사설립 -84년,<AMC>의 <北京JEEP>합자회사 설립 -84년,<VW>의<상하이VW>합자 설립 -<텐진자동차>와<다이하쯔>,<도요타>기술계휴실시 -85년, <Pejeot>의 <광저우Pejeot>합자 설립 -85년, <ISUZU>의 <庆铃汽车>설립 -86년, <2000년 자동차 공업발전 계획>발표	-87년, <一汽> 신<解放>트럭 생산 -87년, <中汽>의 개조 실시 -89년, 승용차 생산 <3대3소>프로젝트 실시 -90년, <시트로엥>의 <神龙汽车>합자 설립 -91년,<VW>의 <一汽VW> 합자 설립 -<텐진자동차>와<다이하쯔>,<도요타>기술계휴실시 -92년, <GM>의 <金杯通用>합자 설립 -92년, 자동차 생산의 100만대 체제 확립 -93년, <ISUZU>의 <江铃汽车>설립 -93년, <스즈끼>의 <长安铃木>설립 -93년, <中汽>의 재개조 실시	95년, <一汽VW>의 부분 공정 양산화 -96년, 국무원<경제형 승용차 사용의 지방제한을 취소할 때에 관한 의견>발표 -97년, <GM>의 <상하이GM>설립 및 생산 허가 -97년, <HONDA>의 <광저우자동차>인수 -98년 <광저우HONDA>에서 <ACCORD>생산 개시 -99년, <一汽VW>와 <AUDI>에서 <A6> 생산 개시 -01년, WTO가입(02년부터 관세인하 실시) -02년 완성차 프로젝트 <목록관리제도>로부터 <공고관리제도>로 전환 -대량의 경제형 승용차 생산업체 설립
생산규모	생산대수 7,904대(1957년) 승용 : 0대 상용 : 7,904대	생산대수 125,400대(1977년) 승용 : 2,330대 상용 : 97,130대	생산대수 443,377대(1985년) 승용 : 5,207대 상용 : 438,170대	생산대수 1,296,778대(1993년) 승용 : 229,697대 상용 : 1,067,081대	생산대수 3,251,225대(2002년) 승용 : 1,090,820대 상용 : 2,160,405대
메이커 수	1957년 자동차 : 1개사 부품 : 97개사	1977년 자동차 : 54개사 부품 : 약 1,900개사	1985년 자동차 : 114개사 부품 : 2,429개사	1993년 자동차 : 124개사 부품 : 1,711개사	2002년 자동차 : 106개사 부품 : 2,800여 개사

자료 : 임기택, 중국 자동차 산업의 현황과 미래, 화서당, 2003.7, p.52-53 중국 자동차 산업의 단계별 발전과정 재구성

2. WTO 가입 이후 중국 자동차산업 개방 내용

- 중국은 WTO 가입 양허내용에 근거하여 자동차의 수입, 유통, 투자 등의 분야에서 대대적인 개방을 약속하였음.
- 승용차 수입관세는 점진적으로 인하하여 3.0L이상의 경우 2000년 100%에서 2006년 7월까지 25%로, 3.0L이하의 경우 80%에서 25%로 인하할 계획임.
- 수입 쿼터제도 및 수입물량제한을 점차적으로 완화, 2005년 1월부터 완전 폐지하는데, 특히 수입금액은 WTO 가입 초년도에 60억 달러에서 시작하여 매년 15%씩 증가시켜 5년 이내에 120억 달러까지 확대한 후 2005년 1월1일부터 완전 폐지할 예정임.

[표 2-2] WTO가입이후 자동차 관련제품의 평균세율<sup>1)</sup> (단위: %)

		2001.1.1	WTO가입양허 세율	2001.12. (가입시세율)	2006.7.1	감소폭
승용차	완성차	72.67	25.00	54.51	25.00	29.51
	부품	24.52	10.49	19.93	10.49	9.44
버스	완성차	50.00	22.00	44.20	22.00	22.2
	부품	24.52	10.49	19.93	10.49	9.44
트럭	완성차	36.88	21.25	30.41	21.25	9.16
	부품	22.34	9.76	17.88	9.76	8.12
특장차	완성차	14.74	10.95	12.30	10.95	1.35
	부품	20.63	9.69	16.75	9.69	7.06

자료 : FOURIN, 「中國自動車統計月報」, 2002, 2.  
中國 對外經濟貿易合作部, 世界貿易組織司, 「中國加入世界貿易組織法律文件」.  
北京: 法律出版社, 2002, 1. 재구성  
주 : 감소 폭은 2001년 12월과 WTO 가입시 양허세율간의 차이

[표 2-3] 중국자동차 관련 수입허가제, 쿼터제 철폐일정

	가입시	2002	2003	2004	2005	소계
수입허가제, 쿼터제	1	17	5	25	35	83
입찰제	1	-	-	2	-	3
소계	2	17	5	27	35	86

자료 : 中國汽車技術中心, 「中國加入WTO汽車部分談判結果」, 2002, 1.

1) 이윤형, 고도성장 하에서 구조조정 겪고 있는 중국 자동차 산업, 월간KIE산업경제, 산업연구원, 2002.10.1, p.50

- o. 중국 정부는 WTO 가입으로 2006년까지 자동차 부품제조/자동차 판매/금융분야의 외국인투자 규제를 완화하기로 함.
- o. 2001년 9월부터는 리스 및 렌트회사에 대한 외국자본의 참여를 허용했으며, 판매와 서비스 분야의 경우 WTO 가입 3년 후부터 외국기업이 중국에 판매회사를 세워 부품판매업은 물론 수리업도 제한 없이 할 수 있게 되었음.

[표 2-4] 중국 자동차 판매/서비스 관련 외자개방 일정

	자동차 도매업	자동차 소매업	정비 부품판매	자동차 리스
합작기업	2001년*	2001년*	2001년	2001년
외자과반 출자	2003년	2003년*	2002년	2002년
외자 100%출자	2004년	2004년	2004년	2004년

주 : \* 일부 지방 제한 있음.

자료 : 한국자동차산업연구소

- o. 자동차산업 투자의 경우 생산 자동차 유형 및 모델에 대한 제한이 2003년 폐지되었으나 합작투자 의무화 제한은 지속될 것으로 보임. 그러나 엔진분야의 합작시 외국 측의 다수 지분을 허용하였음.
- o. 국산화율 규제는 공식적으로 존재치 않으나, 국내 부품산업의 육성을 위해 비공식적인 요구가 지속될 것으로 전망됨.
- o. 부품산업의 경우 중국의 WTO 가입에 따라 자동차부품 수입 관세율은 2006년까지 평균 10% 수준으로 인하되며, 부품에 대한 수입쿼터 제한도 완성차와 마찬가지로 단계적으로 완화되어 2005년에는 전면적으로 자유화가 실시될 예정.
- o. 따라서 부품가격 수준은 국제가격 평균 수준에 도달할 전망이며, 이는 중국기업의 수익에 영향을 미쳐 일부 경쟁력이 없는 부품업체는 시장에서 퇴출될 것임.
- o. 그리고 중국의 저렴한 인건비와 원자재 가격 등은 생산원가를 절감(승용차는 대당 1,000~2,000달러 저렴)시킬 수 있는 주원인이 됨에 따라 완성차 메이커들은 중국에 구매센터를 설립하거나 주요 구매선을 중국에 집중시키고 있어 중국은 세계적인 자동차부품 생산기지로 전환되고 있음.
- o. 특히 중국에 진출한 메이저 부품업체들은 A/S용 부품시장 선점을 목표로 적극적인 판매 네트워크를 구축하고 있기 때문에 이후 중국 시장에서의 경쟁은 매우 치열해질 것으로 예상됨.
- o. 또한 중국의 WTO 가입에 따라 외국계 기업에 대한 규제가 완화되고, 중

국기업의 세계시장 진출도 용이하게 되어 중국부품산업의 발전을 유도할 것으로 예상됨.<sup>2)</sup>

### 3. 외국기업과의 합작 및 전략적 제휴 현황

- o. 개혁·개방정책 후 중국 자동차산업의 발전에 외국계 기업과의 합작 및 전략적 제휴가 커다란 역할을 수행하였음.
- o. 특히 승용차산업은 16개 생산기업 중 7개사가 외국기업과 합자(합작)관계이며, 8개사는 외국으로부터 기술을 도입한 회사이며, 나머지 1개사도 독자 또는 고유모델을 생산하지 못하고 외국계 기업의 도움을 받고 있는 상황임.
- o. 자동차 부품산업의 경우를 살펴보면 중국 내 2,813개의 자동차부품 기업 중 세계적으로 유명한 자동차 부품기업들은 합자(작) 또는 독자기업의 형태로 투자하고 있으며 이들이 생산한 부품은 내수는 물론 다량 수출되고 있음.
- o. 외국기업의 총투자규모는 100억 달러를 넘어선 것으로 추정됨. 중국에 진출한 기업이 세계 50위권 이내의 기업으로는 德而福, 博世, 偉士通, 日本電裝, 日本精工, 亞科星등.<sup>3)</sup>
- o. 그러나 현재 중국 자동차부품 공급업체 중 80%에 해당하는 약 2,000여 개사의 기업은 시장경쟁력을 갖추지 못하고 있어 향후 시장질서의 변화가 예상됨.
- o. 이중 약 500~1,000개 기업으로 재편될 것이며 이후 시장 내 경쟁은 더욱 심화될 것으로 예측되고 있음.<sup>4)</sup> 이들 재편대상 기업은 해외 다국적기업의 M&A 대상이 될 것임.
- o. 상하이 자동차부품회사인 上海上汽車緊固件有限公司은 상해지역 6개 기업이 합병된 것. 柳州五菱과 上汽集團의 합병, 江蘇悅達과 東風集團의 합병, 松遼, 北旅 및 20여개 소형 완성차기업의 완성차 생산퇴출, 廣州16개 완성차기업(개량차 포함)의 연합, 重慶重慶汽車集團 10개사의 연합 사례가 있음.
- o. 현재 중국 내 외국계 자동차부품 기업의 원가절감 방법으로 철저한 현지화가 보편적으로 사용되고 있음. 이전까지 생산의 현지화가 우선되었지만 시장개방의 확대에 따라 원료조달 및 유통의 현지화와 고객관리의 현지화 등 마케팅 방법의 현지화에 대한 비중이 확대될 것으로 전망됨.<sup>5)</sup>

2) 김동하, 중국자동차 부품산업 현황과 전망, 부품소재 2003 12, 부품소재 통합연구단, 2003.12.17, pp.16-17

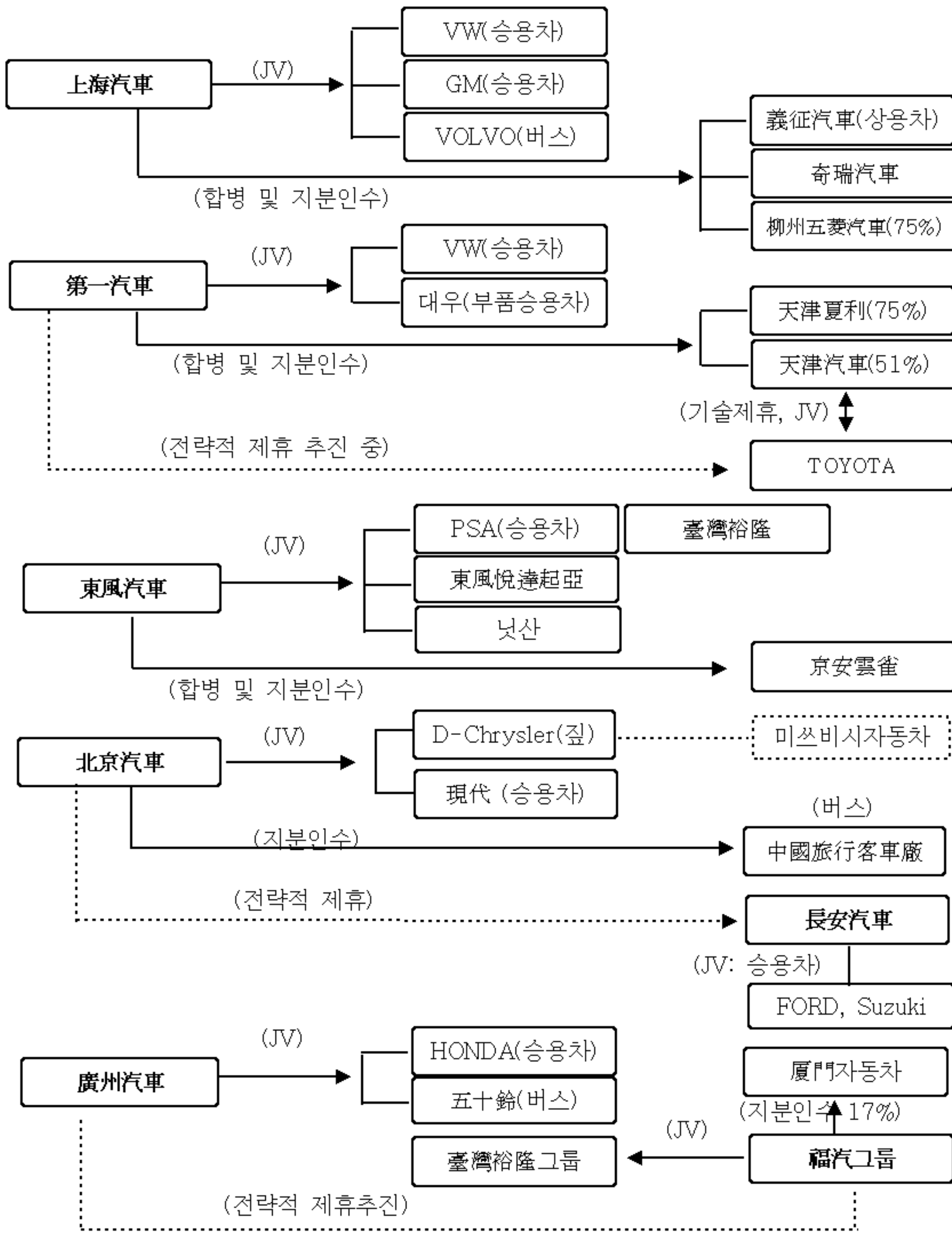
3) 충남서울통상지원사무소, 중국 자동차부품시장 동향(특집), 해외통상뉴스(중국특집) 제5호, 2003.7.11

4) 프랑스계 歐亞諮詢(Air Liquide Engineering Services Asia)사의 내부 조사 자료

5) 충남서울통상지원사무소, 중국 자동차부품시장 동향(특집), 해외통상뉴스(중국특집) 제5호, 2003.7.11



[표 2-5] 중국 자동차 업체의 협력 및 전략적 제휴 관계

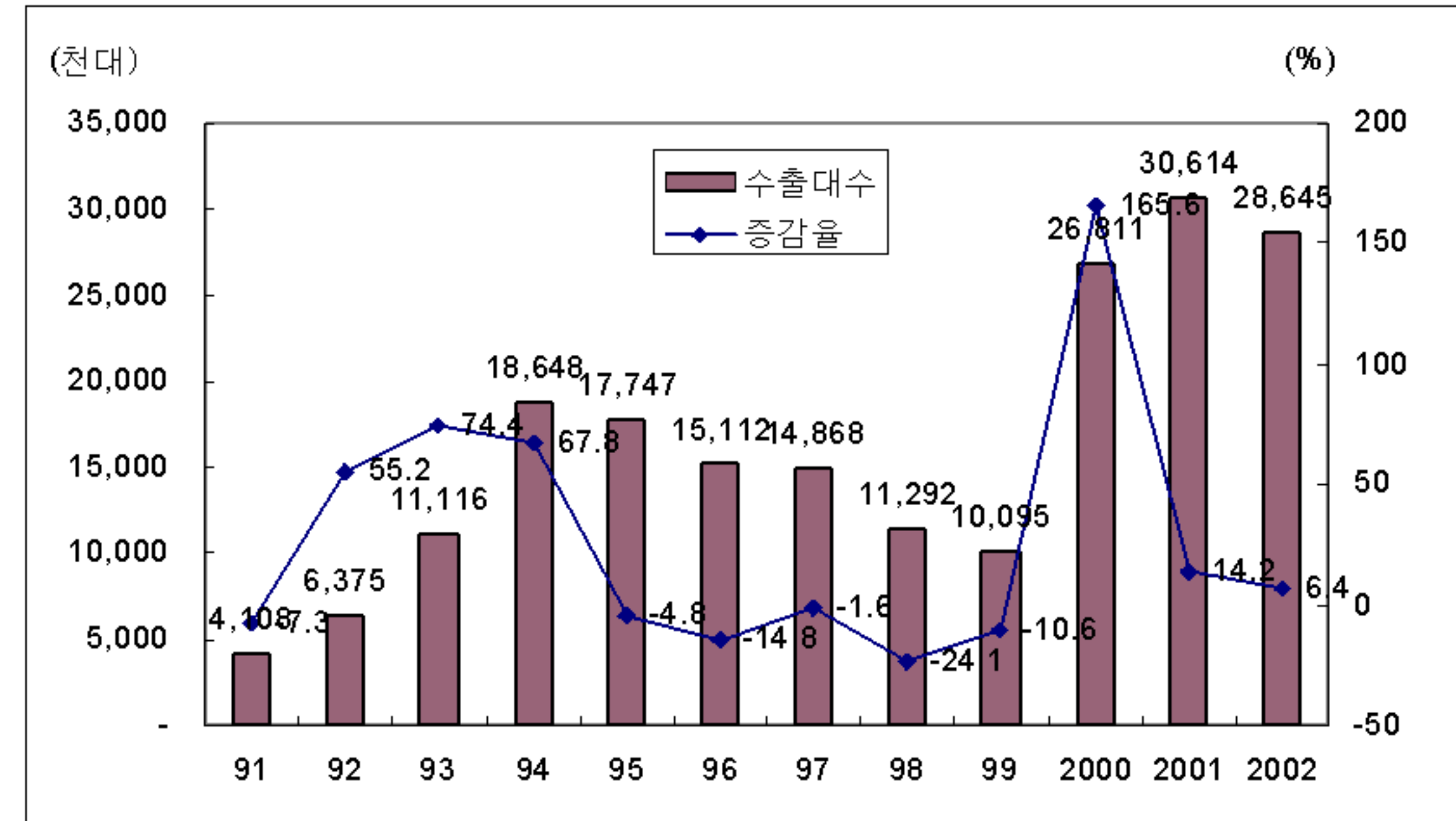


자료 : 심윤섭, 양평섭 「중국 자동차 시장 현황과 우리의 진출전략」, 무역연구보고서, 한국무역협회 무역연구소, 2002. p.56 인용

#### 4. 중국의 자동차 수출입 현황

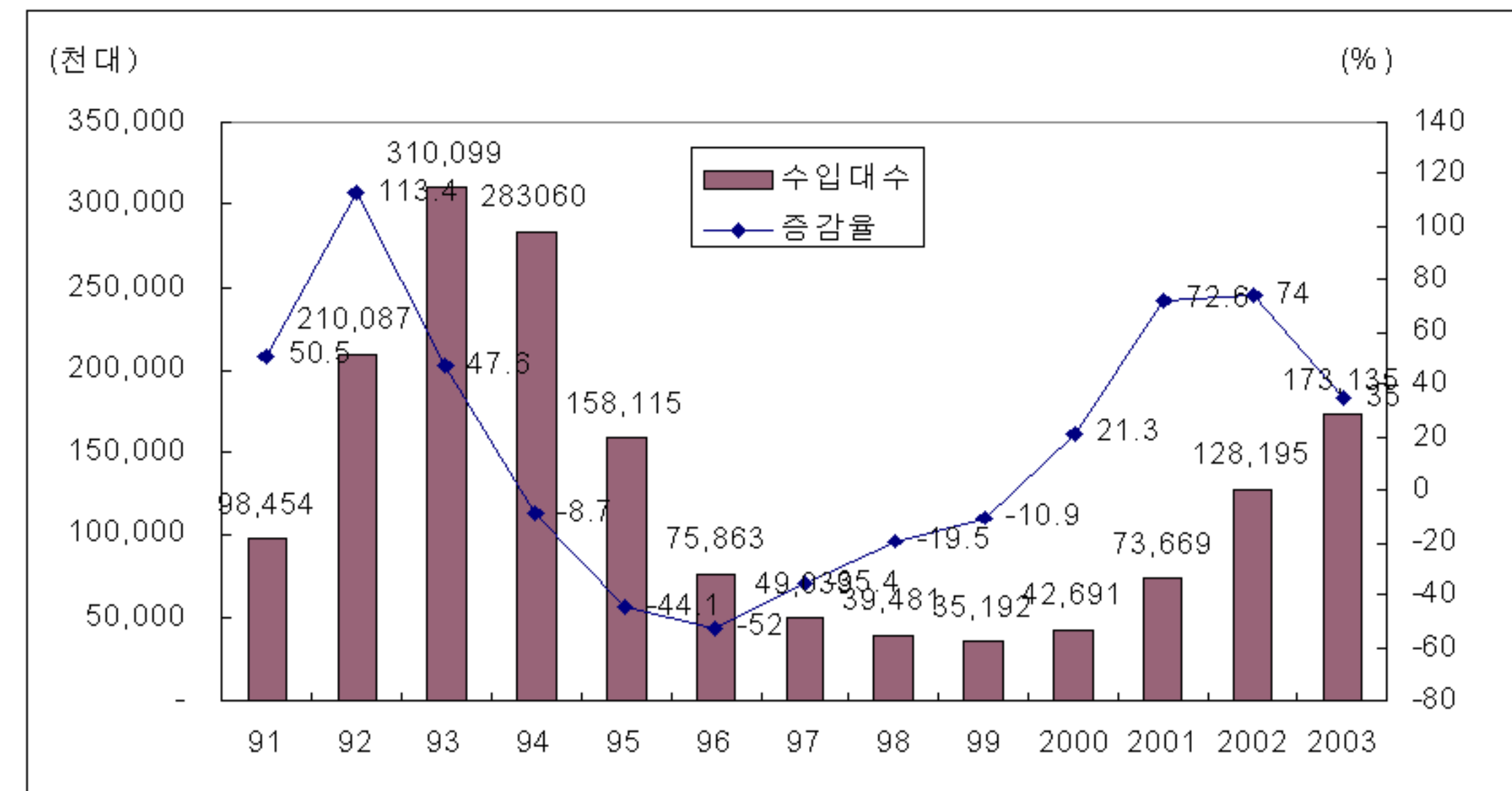
##### (1) 완성차

[그림 2-1] 중국 자동차 수출 추이(1991 - 2002년)



자료 : 중국자동차공업협회

[그림 2-2] 중국 자동차 수입 추이(1991 - 2003년)



자료 : 중국자동차공업협회

[표 2-6] 중국의 자동차 수입 현황(1998 ~ 2002년)

(대, 백만 달러)

품목		1998	1999	2000	2001	2002.1~7
트럭	수량	4,634	2,795	3,215	3,251	3,808
	금액	101	70	97	120	144
버스(10인 이상)	수량	4,612	2,749	3,700	4,060	1,550
	금액	96	62	98	93	37
승용차	수량	27,449	27,196	33,760	62,988	60,913
	금액	424	459	762	1,269	1,339
특장차량	수량	2,455	1,539	1,330	1,180	550
	금액	140	145	207	190	88
완성차	수량	39,150	34,279	42,005	71,479	66,821
	금액	760	735	1,163	1,672	1,609
샤시	수량	278	312	268	360	81
	금액	10	14	12	16	4
합계	수량	39,428	34,591	42,273	71,839	66,902
	금액	770	749	1,175	1,688	1,613

자료 : 중국해관통계

[표 2-7] 중국의 차종별 승용차 수입(1998 ~ 2002년)

(대, 백만 달러)

		1998	1999	2000	2001	2002.1~7
세단형	수량	18,017	19,953	21,620	46,632	37,662
	금액	270	324	483	947	843
지프형	수량	6,314	4,823	8,662	10,345	16,656
	금액	111	100	218	246	390
웨건형	수량	2,826	1,912	2,727	4,557	6,134
	금액	41	29	55	66	104
기타	수량	292	508	751	1,454	461
	금액	2	3	5	7	3
합계	수량	27,449	27,196	33,760	62,988	60,913
	금액	424	459	762	1,269	1,333

자료 : KOTIS

[표 2-8] 중국의 배기량별 승용차 수입 현황(1998 ~ 2002년)

(대, 백만 달러)

		1998	1999	2000	2001	2002(1~7)	
가솔린 차량	1000cc이하	수량	27	29	646	1,605	312
		금액	0.17	0.20	3.67	8.69	1.59
	1000 ~ 1500cc	수량	3,734	1,922	2,825	7,006	6,454
		금액	51	32	32	39	64
	1500 ~ 2500cc	수량	20,658	21,319	19,381	38,472	37,745
		금액	297	306	338	591	640
	2500 ~ 3000cc	수량	3,161	3,130	8,662	10,103	8,921
		금액	68	87	267	300	221
	3000cc이상	수량	2,213	1,988	3,790	8,720	12,718
		금액	47	59	143	339	466
	소 계	수량	29,793	28,388	35,304	65,906	66,150
		금액	462	484	783	1,277	1,393
디젤 차량	1500cc이하	수량	0	1	0	2	0
		금액	0.0	0.0	0.0	0.2	0
	1500 ~ 2500cc	수량	11	5	8	25	18
		금액	0.1	0.1	0.1	0.4	0.2
	2500cc이상	수량	77	15	52	39	36
		금액	1.6	0.3	1.4	1.2	0.9
	소 계	수량	88	21	60	66	54
		금액	1.7	0.4	1.5	1.7	1.2

주 : \* 골프차량, 기타 9인 이하 승합차 제외

자료 : 중국해관통계

[표 2-9] 중국의 트럭 수입 현황(1998년 ~ 2002년)

(대, 백만 달러)

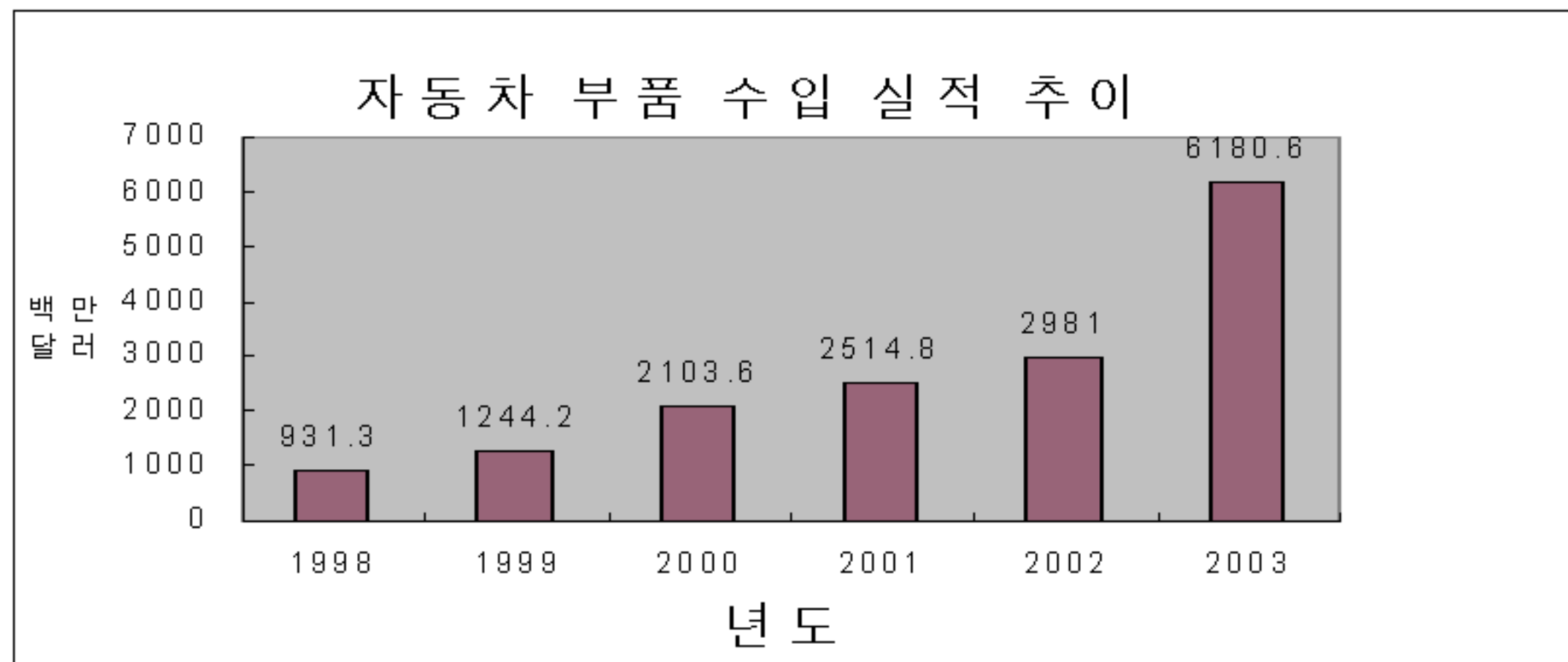
		1998	1999	2000	2001	2002	
덤프트럭	수량	261	110	130	113	52	
	금액	127.47	174.53	137.28	595.39	92.97	
디젤용 트럭	5톤이하	수량	163	60	49	27	8
		금액	43.23	9.06	9.04	4.40	2.22
	5 ~ 14톤	수량	443	372	501	594	246
		금액	70.86	60.29	63.25	127.65	31.02
	14 ~ 20톤	수량	763	725	393	401	190
		금액	264.75	279.23	87.80	126.67	62.23
	20톤이상	수량	369	514	1,405	1,787	3,083
		금액	238.76	232.21	699.22	898.08	1310.49
가솔린용 트럭	5톤이하	수량	2,610	998	704	322	226
		금액	254.31	124.88	99.92	45.97	33.21
	5톤	수량	12	-	25	1	-
		금액	2.95	-	11.74	0.31	-
	8톤이상	수량	11	5	7	4	2
		금액	5.52	6.86	3.59	1.28	0.82
기타 트럭	수량	2	11	1	2	1	
	금액	1.13	1.22	0.03	0.36	0.20	
합 계	수량	4,634	2,795	3,215	3,251	3,808	
	금액	1,008.98	704.69	965.55	1,200.32	1,437.97	

자료 : 중국해관통계

(2)자동차 부품산업

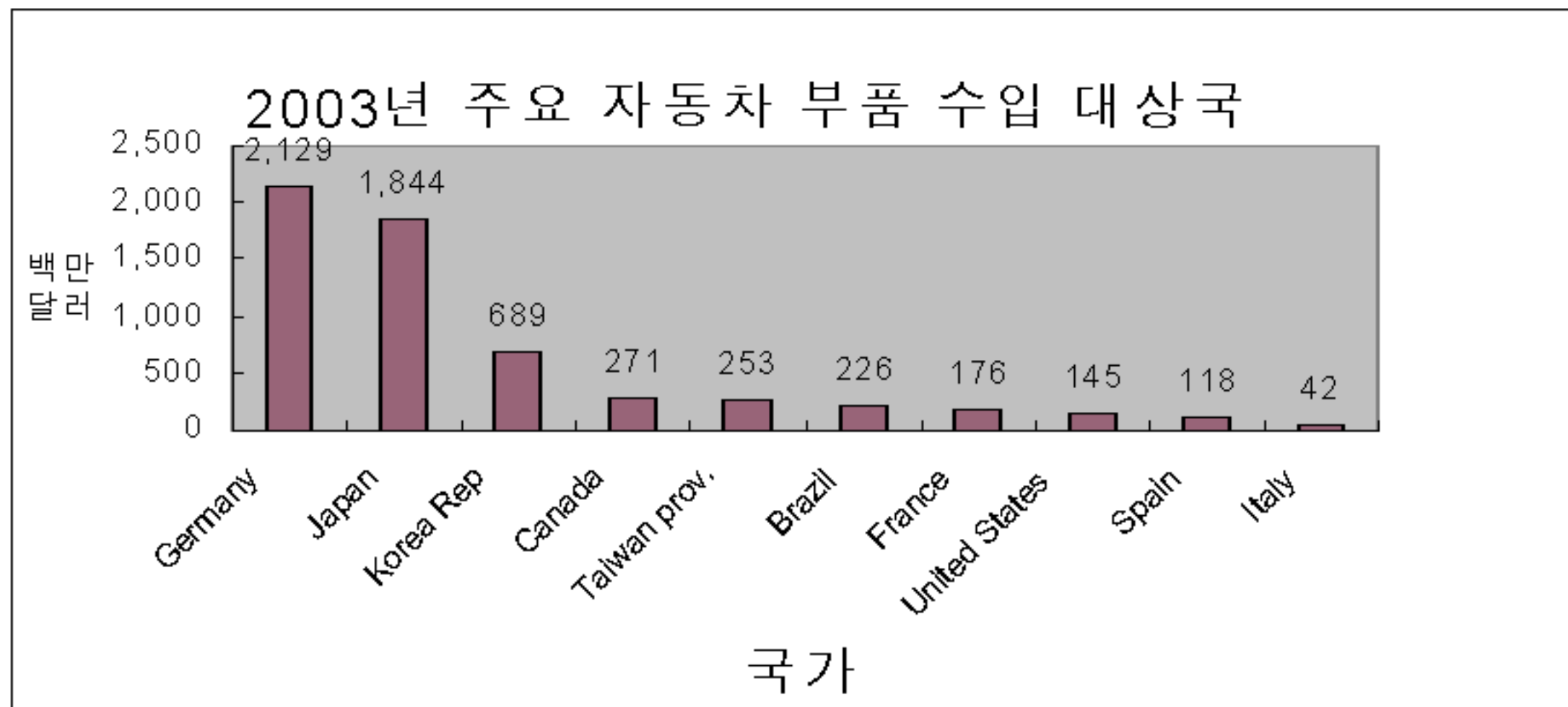
- o. 중국은 자동차 핵심부품을 주로 수입에 의존하고 있음. 특히 하이테크 기술이 수반되는 고급 부품은 수입의존도가 매우 높음.
- o. 2002년 중국의 자동차부품(HS CODE 8708 기준) 수입금액은 총 29억8100만 달러로 전년대비 18.6% 증가. 2003년에는 자동차 수요확대로 61억8000만 달러 상당을 수입, 전년 동기대비 무려 107.3%의 높은 증가율을 보이고 있음.
- o. 주요 수입대상국은 독일, 일본, 한국, 캐나다, 대만, 브라질, 프랑스 등지로써 한국산 자동차부품 수입은 2003년 6억8천9백만 달러 상당을 수입했다.<sup>6)</sup>

[그림 2-3] 중국 자동차 부품수입 추이(1998 ~ 2003년)



자료 : KOTIS

[그림 2-4] 중국 자동차 부품수입 주요국(2003년)



자료 : KOTIS

6) 충남서울통상지원사무소, 중국 자동차부품시장 동향(특집), 해외통상뉴스(중국특집) 제5호, 2003.7.11

5. 향후 중국 자동차 산업 전망

1) 완성차

- o. 중국정부는 2010년까지 자동차 산업을 국민경제의 지주 산업으로 육성한다는 계획아래, 자동차 산업의 10.5계획에서 2005년 자동차 생산 목표를 발표.
- o. 2005년 자동차 생산 목표는 320만 대, 이중 승용차는 110만 대, 트럭 95만 대, 버스 105만대.

[표 2-10] 중국의 2005년 자동차 수요 전망 및 생산 목표 (단위: 만대)

		자동차	승용차	승합차	트럭
2005	자동차보유	2,465 ~ 2,545	830 ~ 870	770 ~ 790	865 ~ 885
	수요량	310 ~ 330	110 ~ 120	105 ~ 110	95 ~ 100
	생산량	320	110	105	95
2010	자동차보유	3,100 ~ 3,315	1,423 ~ 1,542	540 ~ 580	1,137 ~ 1,193
	수요량	394 ~ 445	193 ~ 220	60 ~ 72	141 ~ 153
2015	자동차보유	4,435 ~ 4,719	2,291 ~ 2,483	620 ~ 660	1,524 ~ 1,576
	수요량	571 ~ 610	339 ~ 355	65 ~ 77	167 ~ 178

자료 : 국가경제무역위원회, “자동차공업 10.5 계획”

[표 2-11] 중국의 자동차 시장 전망 (단위 : 만대)

		2000	2005	2010	2015
자동차	판매	208	308	445	836
	(증가율,%)	(-)	(8.2)	(7.7)	(13.4)
	보유대수	1,570	2,019	2,655	4,284
	보유율	1.2%	1.5%	2.0%	3.2%
승용차	판매	61	112	227	610
	(증가율,%)	(-)	(12.9)	(15.2)	(21.8)
	보유대수	313	586	1,112	2,685
버스	판매	70	102	108	111
	(증가율,%)	(-)	(7.8)	(1.2)	(0.5)
	보유대수	541	642	728	769
트럭	판매	76	93	109	115
	(증가율,%)	(-)	(4.1)	(3.2)	(1.0)
	보유대수	716	792	815	829

자료 : UFJ종합연구소, “中國の自動車市場 - 2015年まで日本を上回る”, 2002년 7월.<sup>7)</sup>

7) 2002년 세계 각 기관은 2010년 중국의 자동차 수요를 다음과 같이 전망함, Autopolis(475만대), 마루베니(丸紅)경제연구소(600만대 : 승용차 300만대), 미국 상무성(400~600만대), 도요타 자동차(600~700만대)



[표 2-12] 차종별 향후 시장 환경 분석

구분	시 장 환 경
승용차	- 중국 산업화 과정 가속화 및 국민소득 증대에 따른 승용차 구매수요 확대로 승용차 수요가 총 자동차 수요증가세를 주도 - 개인 승용차 구매는 폭발적이기보다는 점진적으로 이루어질 전망이므로 전체 자동차 중 승용차 비중은 안정적으로 증가 - 보통형 승용차, 특히 경제형 승용차가 시장주도 제품군으로 부상할 전망이며, 다양화, 개성화 추세로 동 차급의 시장점유율은 매년 점진적으로 증가 - 중,고급 승용차는 안정적인 수요는 유지하겠으나 시장점유율은 하락
트럭	- 교통상황 개선과 소비구조 변화는 화물차 구매 욕구를 촉진 - 도로, 특히 고속도로의 신속한 발전과 환경보호 요구 수준의 지속적 강화, 연료세 시행 등으로 대형화물차 수요는 현저히 증가하고, 중형차 수요는 다소 위축, 소형차 수요는 안정적으로 성장할 것으로 예측 - 농촌경제의 신속한 발전으로 소형, 초소형 화물차는 비교적 큰 시장을 형성
버스	- 서부대개발 및 고속도로의 신속한 건설은 신규 버스시장 형성을 촉진 - 중대형 버스는 장거리 여객운송의 주력차종이므로 안정적으로 수요증가 - 도시건설 가속화 및 도시도로의 지속적인 확장은 도시 공공운송 수요를 성장시켜 대. 중.소형 도시버스 수요는 안정적으로 증가 - 도시화 전략 실시는 특히 초소형버스 수요를 한층 확대

자료 : 한국산업은행

## 2) 자동차 부품산업

- o. 중국의 자동차에 대한 거대한 시장 잠재력은 해외 부품 메이커의 중국진출을 유도하여 중국 부품시장에서 내자기업과 외자기업 간 치열한 경쟁을 통한 자원의 효율적인 분배와 품질제고를 실현할 것으로 보임.
- o. 최근 중국에서는 자동차 수요가 늘어나면서 자동차부품 수요도 큰 폭의 신장세를 보이고 있음.
- o. 특히, 세계 유수의 자동차 기업들이 중국에 진출함에 따라 자동차 부품에 대한 공급과 수요는 크게 확대될 것으로 예상.
- o. 한편, 중국의 자동차부품 시장규모는 2000년 120억 달러, 2001년 160억 달러, 2002년은 200억 달러로 매년 성장해 최근 3년간 29%의 성장률을 기록했으며 향후 10%이상의 성장세가 지속될 것으로 보임.<sup>8)</sup>

8) 충남서울통상지원사무소, 중국 자동차부품시장 동향(특집), 해외통상뉴스(중국특집) 제5호, 2003.7.11

## III. 전북 자동차산업 현황

### 1. 한국 자동차산업 현황

#### 1) 완성차

- o. 2003년 말 우리나라의 자동차산업은 생산 317만대, 수출 182만대로 세계 시장 점유율 6위(5.4%)를 차지하는 핵심 주력기간산업임.

[표 3-1] 한국 자동차산업의 현황과 전망(2002 ~ 2004년)<sup>9)</sup> (단위 : 전년대비, %)

구분	'02년	'03년		'04년		
		증감율	증감율	증감율	증감율	
생산(천대)	3,148	6.8	3,177	1.0	3,400	7.0
내수(천대)	1,622	11.8	1,318	△18.8	1,520	15.3
수출(천대)	1,509	0.6	1,816	20.3	1,880	3.5
수출(억불)	147.8	10.9	190.2	28.7	210	10.4

자료 : 생산·내수·수출(물량)은 자동차협회, 수출(금액)은 관세청 자료

[표 3-2] 차종별 자동차 생산능력(1990 ~ 2003년) (단위 : 천대)

구분	'90	'95	'96	'97	'98	'99	'00	'01	'02	'03
승용차	1,484	2,605	2,735	3,300	3,330	3,547	3,542	3,590	3,893	3,724
상용차	397	692	718	843	791	793	790	810	606	672
합계	1,881	3,297	3,453	4,143	4,121	4,340	4,332	4,400	4,499	4,396

자료 : 한국자동차공업협회, 2004.

[표 3-3] 자동차 생산업체 현황

구분	현대	기아	GM대우	쌍용	르노삼성
설립	1967. 12	1944. 12	2002. 8	1954. 1	2000. 9
공장	전주, 울산, 아산	광명, 화성, 광주	군산, 창원, 부평	평택, 창원	부산
종업원(명)	51,471	31,278	12,527	7,444	5,507
생산차종	승용차, 버스, 트럭	승용차, 버스, 트럭	승용차, 버스, CDVs	승용차, 버스, SUVs	승용차
매출액(억원)	249,673	128,399	42,769	32,815	16,852
생산(대)	1,646,385	852,263	400,578	151,696	117,629
내수(대)	630,489	313,331	127,759	129,078	110,249
수출(대)	1,012,134	528,750	256,147	15,406	1,127
해외공장	중국, 인도, 터키, 말레이시아	중국, 인도네시아	베트남	-	-

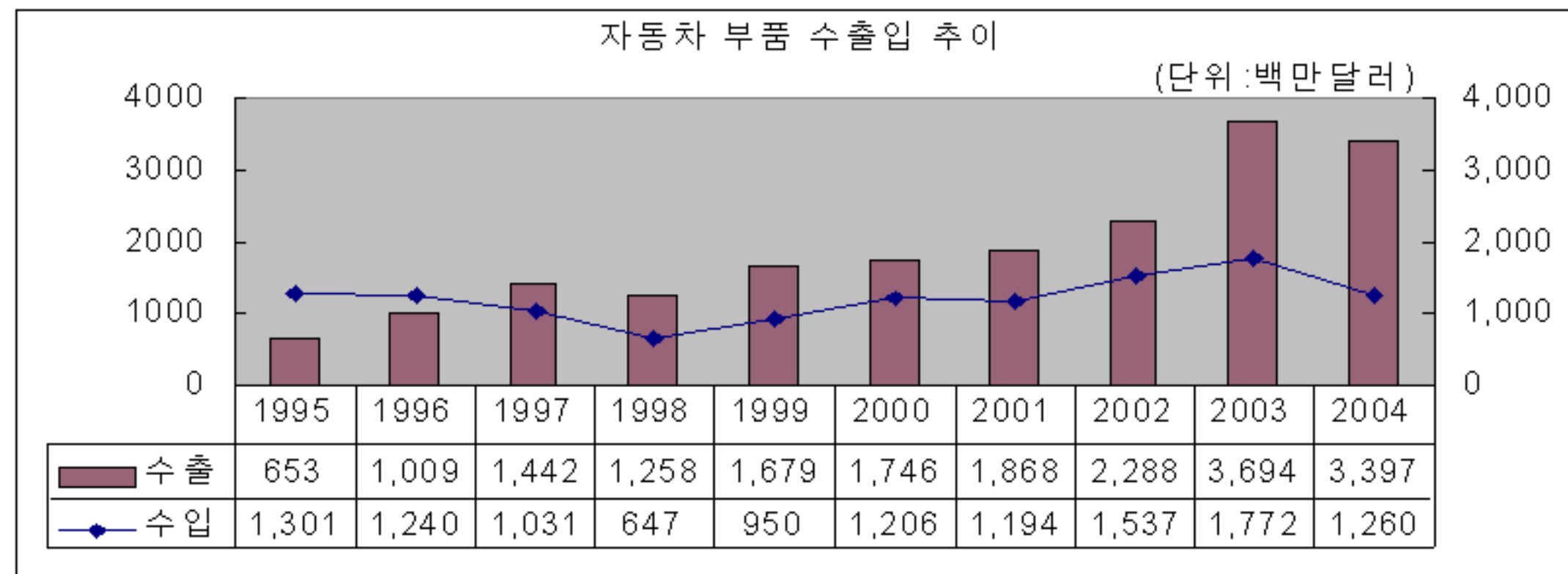
자료 : 한국자동차공업협회, 2004.

9) 산업자원부, 2004년도 자동차 산업정책 추진방향, 산업자원부 신년정책발표, 2004.1.9, p.1

## 2) 부품산업

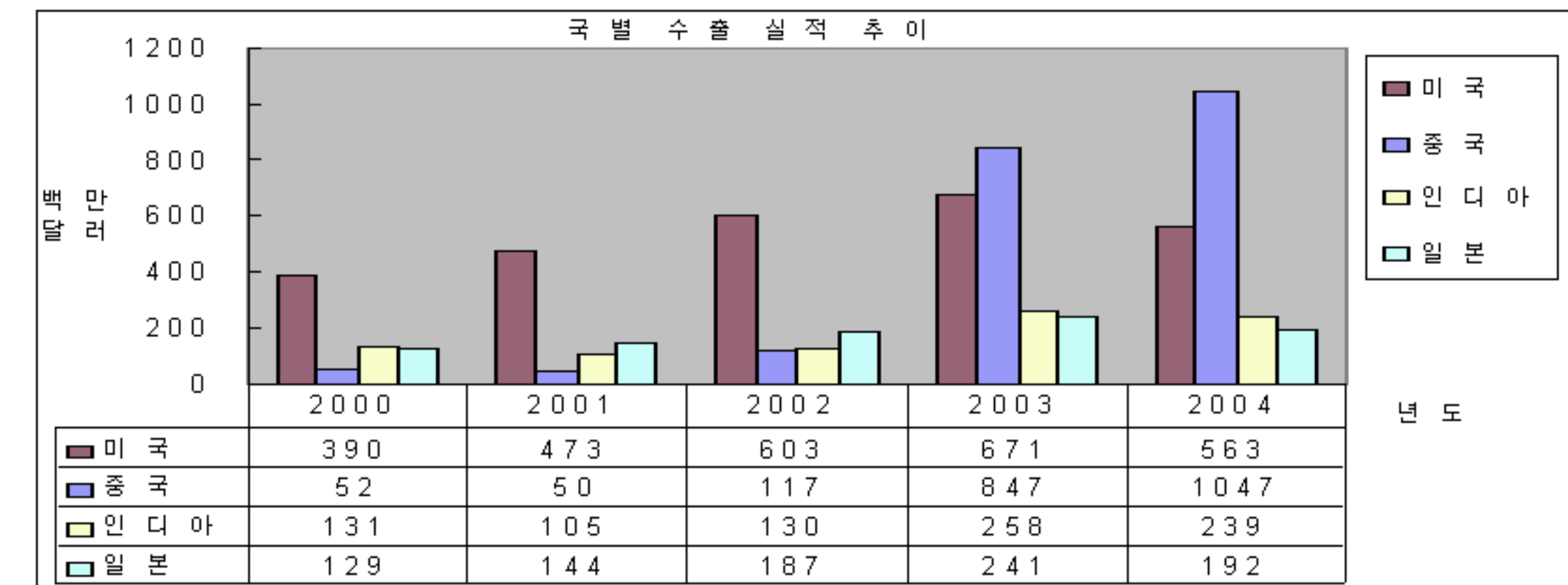
- o. 자동차부품산업은 각종 자동차용 부품을 생산하여 완성차업체에 공급하는, 자동차 산업의 후방산업의 역할을 수행하는 산업.
- o. 1대의 자동차는 2만개 이상의 부품으로 구성되어 있는데, 이 중 자동차 부품산업으로 분류되는 것은 자동차를 구성하는데 필수불가결한 부품, 즉 전용부품에 한정됨.
- o. 자동차부품산업은 국내 완성차산업의 꾸준한 성장에 힘입어 주로 내수에 의존하여 성장하여 왔음.
- o. 자동차부품의 수입의존도는 9.0%에 불과하여 일부 첨단부품을 제외하면 대체로 자동차부품산업의 국산화는 완료되었다고 판단됨.
- o. 한국자동차 산업은 완성차의 50% 이상을 수출할 정도로 세계시장에서 경쟁력을 보유하고 있어 수출산업화를 본격 추진한다면, 부품산업도 수출확대가 가능할 것으로 판단됨.<sup>10)</sup>

[그림 3-1] 자동차 부품 수출입실적 추이(1995 ~ 2004.8)



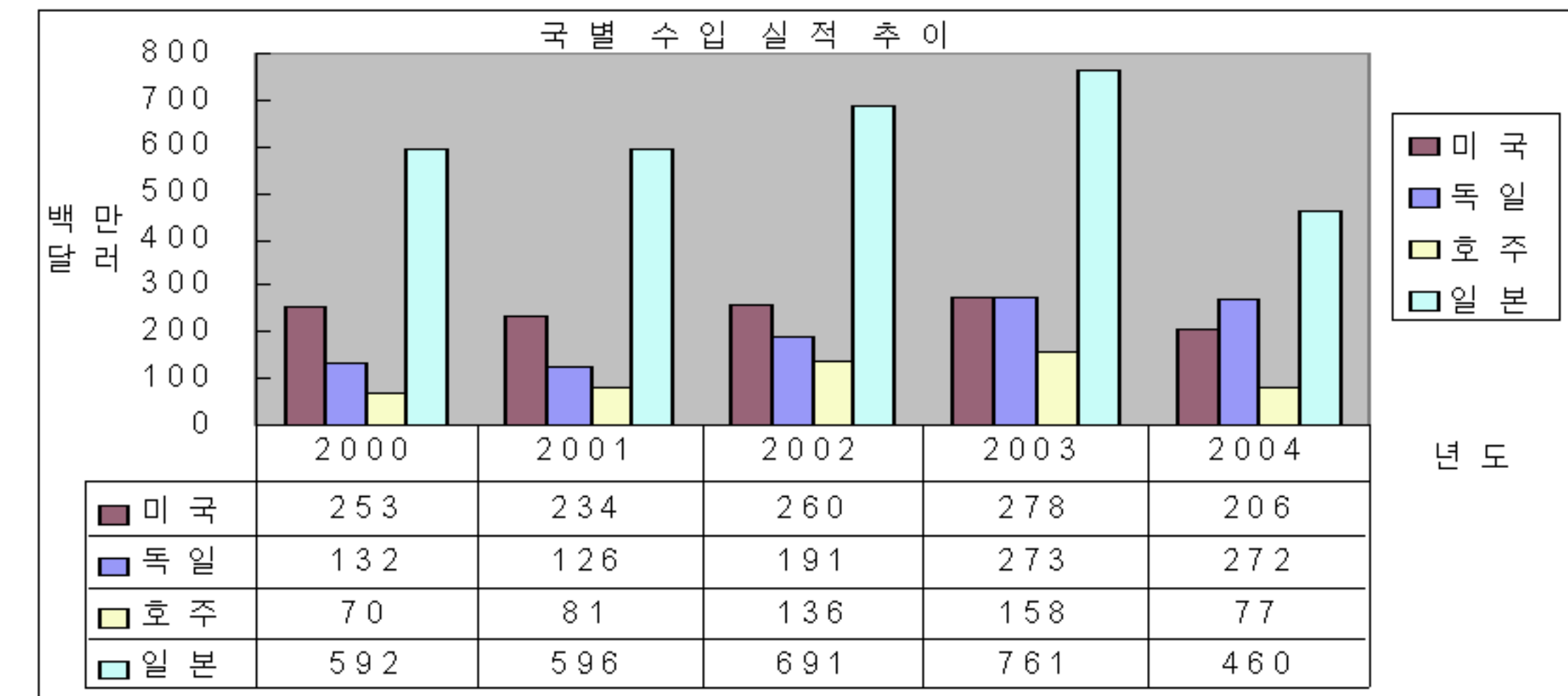
자료 : KOTIS

[그림 3-2] 자동차 부품의 국별 수출 현황(2000 ~ 2004.8)



자료 : KOTIS

[그림 3-3] 자동차 부품의 국별 수입 현황(2000 ~ 2004.8)



자료 : KOTIS

[표 3-4] 자동차 부품업의 기업규모별 현황

구분	2001			2002			2003			증감률
	모기업납품	기타	계	모기업납품	기타	계	모기업납품	기타	계	
대기업	62	-	62	60	1	61	69	-	70	14.8
중소기업	819	64	883	788	66	854	809	56	865	1.3
합계	881	64	945	848	67	915	878	57	935	2.2

\* 중소기업 기준 : 종업원 300명 미만 또는 자본금 80억원 이하

자료 : 한국자동차공업협회, 2004

10) 한국산업기술재단, 산업연구원, 중국 기술경쟁력 중소형 승용차 및 자동차 부품, 연구보고 203-01-10, pp.31-32



[표 3-5] 자동차 부품업의 종업원 규모별 현황

구분	종업원 수	50인 미만	50~99	100~299	300~1,000	1,001인 이상	합계	
2002	업체 수	269	182	252	85	32	28	848
	비율(%)	소기업(31.7)	중기업 /519개 업체(61.2)	대기업/60개업체(7.1)	(100.0)			
2003	업체 수	275	180	271	83	39	30	878
	비율(%)	소기업(31.3)	중기업/ 534개 업체(60.8)	대기업/69개업체(7.9)	(100.0)			

자료 : 한국자동차공업협회, 2004

### 3) 대 중국 진출 현황

- o. 우리나라의 대중국 자동차 분야 투자는 1990년부터 시작되어 2002년 6월 말 현재 163건, 3억 8,400만 달러에 이르고 있음.
- o. 우리나라의 대세계 자동차 분야 투자에서 중국이 차지하는 비중은 건수 기준 55.4%, 투자액 기준 17.2%를 보이고 있음.

[표 3-6] 한국의 대중국 자동차 분야 투자 개황 (2004년 8월말 누계)

(단위 : 건, 100만 달러)

	투자건수		투자액	
	건수	비중(%)	액	비중(%)
대 세계	574	100.0	2,815.8	100.0
대 중국	384	66.9	805.6	28.6

주 : 자동차, 트레일러의 총투자 기준.

자료 : 한국수출입은행.

#### o. 현대자동차<sup>11)</sup>

- '94.9월 '무한기차공업총공사'와 총투자금액 6백만불 규모의 미니버스 KD 조립공장 계약을 체결, '96.5월부터 생산 개시
- '02.2월 '북경기차공업공고유한책임공사'와 MOU를 체결하여 '북경현대기차유한공사'를 설립키로 합의하고 신규사업권 취득을 위한 국무원 비준을 신청
- 양측의 지분비율은 50대 50으로 현대차는 250백만불을 투자하여 2002년 10월부터 소나타 생산 시작하여 '05년에는 20만대로 생산규모를 확대할 계획 (2008년까지 70만대의 자동차 생산 계획)

11) 자동차부품연구원, 한중자동차 산업기술 협력사업 보고서, 산업자원부, 2004.9.30, pp.30-31

#### o. 기아자동차

- 기아차는 '96.9월 '강소열달기차유한공사'와 MOU를 체결하여 '강소열달기차유한공사'를 설립하여 '97.8월부터 프라이드모델(경형객차) 조립 생산
- '01.11월 '東風기차집단'의 '강소열달기차유한공사'에 대한 자본제휴 합의, 새로운 합작회사인 '동풍열달기차유한공사' 설립
- 국가경무위의 사업비준 완료('02.3.22)
- 총투자규모 확대 : 3,000만불 → 9,800만불
- 자본금 증액 : 1,500만불 → 7,000만불
- 지분비율 변경 : 현대기아 50%, 열달 25%, 동풍 25%
- 성격변경 : 지방정부중점관리기업 → 중앙정부중점관리기업
- \* 기아차의 동풍과 자본제휴는 동풍자동차의 자회사화를 통한 현지진출방안
- '02.10월부터 엑센트 부분변형모델을 생산하고 '04년부터는 리오 후속모델을 생산할 계획
- 생산규모를 현 5만대에서 기존 프라이드 외 전 차종을 생산하여 향후 '04년 15만대로 확대한 후 장기적으로 30만대 규모로 확대

#### o. 대우자동차

- '93.9월 중국 '광둥계림객차장'과 30백만불 규모의 대형버스공장 투자계약을 체결하고 '94.8월부터 생산 개시
- '96.8월 '산둥성정부', '산둥제일기차'와 합작으로 자동차엔진생산공장인 '일기대우기차발동기유한공사'를 설립, 현재 가동 중단
- '96.7월 '산둥성정부', '한국델파이'와 합작으로 제동장치, 엔진부품 등 생산공장인 '산둥대우기차영부건유한공사'를 설립, 현재 가동 중단

#### o. 자동차부품업체

- 자동차부품업체들의 중국진출도 활발히 이루어지고 있는데, 주로 알루미늄 휠, 브레이크라이닝, 디스크패드, 필터, 와이어하네스, 케이블, 잠금장치 등 비교적 낮은 수준의 기술력을 요구하는 제품들이 주류를 이루고 있음.
- 향후 자동차업체의 중국 현지생산이 본격화되면 부품업체의 진출도 본격화될 것으로 판단됨.<sup>12)</sup>

12) 한국산업기술재단, 산업연구원, 중국 기술경쟁력 중 소형 승용차 및 자동차 부품, 연구보고 203-01-10, pp.107-108

## 2. 전북 자동차 산업 현황

### 1) 완성차

#### (1) GM 대우자동차 군산공장 현황

[표 3-7] GM 대우자동차 현황

공 장	군산시 소룡동 1589 국산국가산업단지
본 사	인천시 부평구 청천동 199번지
대표자	닉 라일리
공장설립	1995. 4.(1996. 12 생산), 2002. 10. 17 대우 → GM 대우자동차로 회사명 변경
종업원	2,984명(생산직 : 2,679명, 사무직 305명)
생산품	승용차(라세티, 레조)
생산능력	264,000대
1차 협력부품 업체 수	약 120개(전라북도 지역 14개 업체 포함)
수출지역	약 60여 개국(미국, 캐나다, 독일, 영국, 이태리, 호주, 우크라이나, 알제리 등)

[표 3-8] GM 대우의 연도별 생산, 매출, 수출액 현황

구분	'01	'02	'03	'04	'05
생산대수(대)	96,300	78,600	113,400	172,700	185,000
매출액(억원)	9,250	7,180	10,610	16,360	18,000
수출대수	52,800	21,200	59,100	147,500	166,000
수출액(백만불)	431	165	476	1,161	1,344

자료 : GM 대우자동차 군산공장, 2004

#### (2) 현대 상용차 전주공장 현황

[표 3-9] 현대 상용차 전주공장 현황

소재지	완주군 봉동읍 봉동산업단지, 전주과학산업단지
대표자	김동진
공장설립	1994. 1(생산개시 1995. 4)
부지면적	226,000평
종업원	3,100명
생산품	트럭(마이티, 중대형트럭), 버스(카운티, 에어로타운, 일반·대형버스), 특장차
생산능력	125,000대(버스 17,600 트럭 107,400대)
1차협력부품업체수	167개 업체

[표 3-10] 현대 상용차의 연도별 생산, 매출, 수출액 현황

구분	'01	'02	'03	'04(예상)	'05(계획)
생산현황(대)	42,274	50,546	49,811	51,000	56,000
매출액(억원)	12,503	16,262	16,140	18,500	21,500
수출(대)	10,296	9,747	11,951	12,000	16,000
수출액(천불)	200,750	237,083	208,417	210,167	250,000

자료 : 현대자동차 전주공장, 2004.

#### (3) 타타 대우상용차 현황

[표 3-11] 타타 대우 상용차 현황

소재지	군산시 소룡동 1598-1 군산국가산단 내
공장설립	1995. 4. 대우로부터 TATA그룹(인도) 공장인수 : 2002. 11. 1
종업원	820명
생산품	상용차, 트럭 : 8톤 이상 대형트럭(카고, 덤프, 트랙터, 믹서, 특장차)
생산능력	연간 20,000대(대형트럭 : 8,000대, 중형트럭버스 : 12,000대)
1차 협력 부품업체수	215개 업체
수출지역	중국, 동남아 및 중동지역

[표 3-12] 타타 대우 상용차의 연도별 생산, 매출, 수출액 현황

구분	'01	'02	'03	'04
생산대수(대)	2,687	4,960	4,672	5,000
매출액(억원)	438	2,800	2,656	3,000
수출(대)	500	568	370	450

자료 : 타타 대우상용차 총무관리팀, 2004.

## 2) 자동차 부품업체

- o. 전라북도 자동차 산업은 전주의 현대상용차와 군산의 대우자동차(상용차 포함)가 입주해 있어 동 산업이 전북의 제조업에서 차지하는 비중이 높은 편임.<sup>13)</sup>
- o. 즉, 전북 및 인근지역은 주요 자동차공장들이 위치하고 있어 자동차 생산기지로서 중요한 역할을 담당하고 있음.
  - 군산국가산단 206만평 부지에 GM대우(승용차 26만4천대), 타타대우의 상용차(대형트럭) 2만대 생산설비를 갖추고 있음.

13) (재)전라북도자동차부품산업혁신센터(<http://www.jaiic.re.kr>)

- 12만5천대 생산능력을 갖춘 현대자동차는 전주 3공단(완주군 봉동읍) 23만 평 부지에 생산라인과 상용차개발연구소, 부품 협력업체가 입주해 있음.
- o. 자동차부품업체의 지역별 분포를 보면 전북지역이 차지하는 비중은 5.4%이며, 업체당 평균 종업원 수가 69명으로 영세한 중소기업이 대부분을 차지.
- o. 또한 전북지역 자동차부품산업은 인근지역에 대한 납품이 거의 이루어지지 않을 뿐 아니라 지역 내 수요도 충족하지 못할 정도로 취약함.
- o. 이에 따라 완성차를 포함한 자동차부품 관련 산업 전체 출하액의 경우 전국에서 전북지역이 차지하는 비중이 7.79%로 제조업체에서 차지하는 비중을 크게 상회하고 있지만, 자동차 부품의 경우는 3.56%로 낮은 수준에 머물고 있음.
- o. 전북지역 자동차부품업체 중 1개 업체에만 전속적으로 납품하는 업체의 비중은 78.2%로 전국 평균 65.9%를 크게 상회하고 있음.
- o. 매출액 기준으로 전북지역 자동차부품 관련 산업을 살펴보면 전국에서 차지하는 비중이 1.77%로 업체 수 비중 4.3%에 비해 크게 낮은 것으로 나타나고 있음.
- o. 특히, 기아특수장을 제외하면 이 비중은 1.09%로 전국에서 차지하는 비중은 아주 미미한 수준.
- o. 납품액 기준으로 전북지역 자동차부품산업은 현대와 대우자동차에 대한 의존도가 매우 높은 것으로 나타났음.
- o. 기아특수장의 납품액을 제외하면, 전북지역 자동차부품업체들이 현대자동차와 대우자동차에 납품하는 비중은 80%를 넘고, 특히 현대자동차에 납품하는 비중은 48.9%로 매우 높은 수준.
- o. 전북지역 도내에서 자동차부품업체들은 군산, 김제, 전주, 완주, 익산 등지에 주로 집중되어 있는 것으로 나타났음.
- o. 군산지역에 자동차부품업체의 27.5%가 밀집되어 있고, 김제, 17.0%, 전주, 완주에 23.6%, 익산에 20.3% 등으로 이들 지역에 88%이상이 입지하고 있음.

[표 3-13] 전북자동차부품산업 현황(1차부품업체 기준)

구분	전국	전북	전북비중(%)	울산시	인천.경기
부품업체수	915	48	5.2	40	289
종업원수(평균치)	142	69	48.6	170	163
생산액(평균치)(억원)	280	32	11.7	336	322
부가가치(억원)	2	0.5	25.0	2.4	2.3

자료 : 군산 국가산업단지 혁신클러스터 TF팀, 2004. 9

[표 3-14] 전북지역 자동차부품업체의 지역별 분포현황

구분	군산	김제	익산	정읍	전주, 완주	기타	합계
업체수	34	23	47	15	47	8	

자료 : 전라북도 자동차부품혁신센터, 2004. 4

[표 3-15] 전북지역 자동차부품업체의 주 생산품목 현황

구분	샤시	의장	전장	차체	기타	합계
업체수	57 (32.7%)	31 (17.8%)	14 (8.2%)	54 (31%)	18(10.3%)	174 (100%)

자료 : 전라북도 자동차부품혁신센터, 2004. 4

[표 3-16] 납품현황

구분	GM 대우	현대자동차	타타 대우	기타	합계
업체수	42	62	15	55	174

자료 : 전라북도 자동차부품혁신센터, 2004. 4

[표 3-17] 모기업 납품현황

구분	HDCV*	대우	DWCV**	기타	합계
업체수 (%)	62	42	15	55	174 (100%)

자료 : 전북자동차부품혁신센터, 2004. 3

\* : 현대상용차, \*\* : 타타 대우상용차



### 3. 전북 자동차 수출입 현황

#### 1) 자동차 수출입 현황

[표 3-18] 수출현황(2002 ~ 2004.8) (단위 : 천 달러)

국가	2002		2003		2004(1~8월)	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
합계	411,671	-23.9	661,821	60.8	925,470	39.8
캐나다	14	-99.4	79,145	565,221	59,126	-25.3
미국	1,921	-97.4	77,692	3,944	145,124	86.8
스페인	20,622	12.5	47,335	129.5	56,234	18.8
독일	5,949	-51.5	33,591	464.6	37,041	10.3
영국	12,215	-31.9	25,578	109.4	42,468	66
알제리	25,360	25.6	35,252	39	36,369	3.2
사우디아라비아	17,634	-46.1	34,650	96.5	29,476	-14.9
이스라엘	774	-19.2	20,150	2,503	14,823	-26.4
중국	<b>10,727</b>	<b>25.6</b>	<b>3,840</b>	<b>-64.2</b>	<b>6,829</b>	<b>77.8</b>
일본	10	-83.1	55	450	116	110.9
기타	316,445	-23.9	304,533	-3.8	497,864	63.5

자료 : 무역협회 전북지부

[표 3-19] 수입현황(2002 ~ 2004.8) (단위 : 천 달러)

국가	2002		2003		2004(1~8월)	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
합계	1,741	-22.6	3,455	98.5	11,430	230.8
일본	91	-87.7	2,717	2,885.7	8,934	228.8
독일	742	-23	340	-54.2	1,168	243.5
스위스	-	-	-	-	737	-
이탈리아	-	-	-	-	414	-
미국	130	3,858.80	134	3.1	145	8.2
인디아	-	-	-	-	31	-
중국	-	-	-	-	1	-

자료 : 무역협회 전북지부

#### 2) 자동차부품 수출입 현황

[표 3-20] 부품수출현황(2002 ~ 2004.8)

(단위 : 천 달러)

국가	2002		2003		2004(1~8월)	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
합계	52,600	91	465,873	785.7	369,138	-20.8
중국	26,893	107.6	289,858	977.8	26,920	-90.7
태국	296	-2.7	38,227	12,814.5	28,801	-24.7
인디아	70	-	60,955	86,978.6	28,096	-53.9
이집트	1,127	64.8	18,588	1,549.3	17,035	-8.4
미국	13,904	650.9	18,806	35.3	15,200	-19.2
일본	4,326	-26.9	9,783	126.1	6,292	-35.7
베트남	133	-	15,614	11,639.8	1,204	-92.3
기타	5,851	45	14,042	140	245,590	1,649

자료 : 무역협회 전북지부

[표 3-21] 부품수입현황(2002 ~ 2004.8)

(단위 : 천 달러)

국가	2002		2003		2004(1~8월)	
	금액	증가율	금액	증가율	금액	증가율
합계	30,471	106.8	59,247	94.4	59,718	0.8
일본	5,086	207.9	35,634	600.6	24,011	-32.6
독일	13,247	81.4	11,122	-16	19,092	71.7
영국	1,395	786.3	104	-92.5	6,427	6,079.8
미국	2,430	109	1,795	-26.1	4,027	124.3
폴란드	44	-	2,683	5,997.7	2,665	-0.7
중국	102	19,814.10	5,142	4,941.2	256	-95
기타	867	52.9	2,767	219.1	3,240	17.1

자료 : 무역협회 전북지부

#### 4. 전북지역에 대한 자동차 관련 외국인투자 현황

[표 3-22] 전북에 대한 외국인투자 현황 (단위 : 천 달러)

구분	총계	2000년이전	2000	2001	2002	2003	2004.7
업체수	103	57	3	11	9	17	6
금액	3,569,725	2,718,198	36,074	198,710	362,983	170,454	83,306

자료 : 전라북도 투자통상과

- o. 도내에 투자한 외국인 기업 총 103개 기업 중 자동차 관련기업은 15.5%인 16개 업체.
- o. 전라북도의 핵심전략산업이라고 할 수 있는 자동차부품 및 기계산업의 외투기업유치가 더욱 절실한 실정이라고 할 수 있음.
- o. 특히 이에 대한 외국유명 자동차 부품 및 기계산업에 대한 리스트를 확보를 통해서 타겟기업에 대한 유치를 위한 전략적인 접근이 필요하다고 할 수 있음

[표 3-23] 소재지별 외국인자동차 관련기업현황

구분	군산	익산	정읍	전주, 완주	합계
업체 수	8	2	1	5	16

자료 : 전라북도 투자통상과, 2004

#### 5. 중국의 자동차 산업 발전이 국내 자동차 산업에 미치는 영향

##### (1) 완성차의 경우

- o. 중국의 WTO 가입에 따라 자동차 시장이 개방과 소득증가에 의한 자동차 수요의 증가에 따라 대중 자동차 수출 증가가 예상됨.
- o. 특히, 지리적 인접성으로 말미암아 우리나라의 수출 자동차는 중국 내에서 가격경쟁력을 확보할 수 있음.
- o. 이에 따라 전북지역의 자동차 완성업체의 대중 자동차 수출이 확대되고 있음.
- o. 그러나 중국은 WTO 가입과 더불어 급속한 경제성장이 예상됨에 따라 자동차산업도 크게 성장할 것으로 전망됨.
- o. 즉, 소득의 증가에 따라 자동차수요가 크게 증가할 것으로 예상되고 있지만, WTO 가입이후에도 순차적으로 시장이 개방되기 때문에 이러한 수요에

부응하기 위해 중국 내 자동차생산이 큰 폭으로 증가할 것임.

- o. 또한 현재 중국의 자동차에 관한 저위의 기술수준도 해외 합작선과의 전략적 제휴로 신속하게 향상될 수 있음.
- o. 따라서 중국시장의 확대는 한국 자동차산업의 글로벌화에 중요한 기회를 제공할 것으로 보이지만 역으로 중국 자동차산업의 경쟁력 향상은 세계시장에서 한국 자동차산업에 대한 강력한 경쟁자의 출현을 의미
- o. 즉, 중국 자동차산업의 성장은 한국 자동차산업에게 큰 기회인 동시에 위협요인.

##### (2) 부품산업의 경우

- o. 자동차 부품산업의 경우 한국은 어느 정도 경쟁력을 확보하고 있지만 중국은 그렇지 못해 자동차부품분야의 대중 수출은 크게 확대될 것으로 전망됨.
- o. 특히, 세계 주요 업체들이 자동차 및 부품 모두를 대 중국 투자에 의한 중국 내 생산을 실시하거나 계획하고 있지만 자동차산업의 특성상 부분적으로는 수입에 의존할 수밖에 없을 것임.
- o. 즉, 중국정부가 강력한 국산화정책을 실시한다 하더라도 자동차를 생산하기 위해서는 핵심부품은 수입에 의존할 수밖에 없으므로 자동차의 생산이 늘어남에 따라 부품의 수입은 매우 큰 폭으로 증가할 것임.
- o. 그러나 한편으로 중국은 WTO 가입으로 해외부품업체의 적극 유치 및 기술·품질수준의 향상에 힘입어 범용부품에 있어서는 강력한 경쟁력을 보유하여 세계시장에서 주요 수출국으로 부상할 것임.
- o. 이에 따라 국내 범용부품생산업체에 큰 타격을 줄 것으로 예상되어 국내 부품업체들은 생존을 위해서 생산제품의 구조고도화 및 품질향상을 통해 확실한 경쟁우위를 확보하는 것이 필요함.
- o. 이러한 중국 자동차부품산업의 성장은 세계분업구조상 한국이 경쟁력을 상실해 가고 있는 분야이고, 향후 국내 주력 부품에서 중국의 수요가 크게 늘어날 것으로 예상되어 자동차부품산업의 고도화를 이룬다면 국내 자동차 부품산업에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 전망됨.<sup>14)</sup>
- o. 하지만 전북의 자동차 부품업체는 주로 중국과의 경쟁관계가 있는 낮은 기술의 범용부품 생산업체가 주를 이루고 있기 때문에 큰 타격을 받을 위험이 있음.

14) 한국산업기술재단, 산업연구원, 중국 기술경쟁력 중 소형 승용차 및 자동차부품, 산업연구원, 2003.1, pp.109-115

## IV. 전북 자동차 산업의 활성화 방안

### 1. 전북 자동차산업의 고부가가치화

#### (1) 클러스터화를 통한 자동차산업의 고도화

- o. 전라북도는 GM 대우자동차, 타타 대우상용차, 현대상용차에서 연간 35만 대 이상을 생산할 수 있는 능력을 보유하고 있음
- o. 특히 군산지역은 군산자유무역지역(FTZ) 38만평을 비롯하여 총 1천여만 평 산업단지를 보유하고 있으며, 전주에는 첨단벤처단지 1만평, 완주공단과 98만평의 과학 산업단지를 비롯한 자동차 분야가 집적화가 이루어지고 있음.
- o. T 자형 자동차산업 클러스터 형성
  - 군산-익산-전주-완주-김제·정읍을 잇는 T자형 자동차 산업벨트 형성
  - GM 대우, 타타 대우상용차 및 자동차부품 관련기업의 집적화
  - 전주지역의 지역거점대학을 중심으로 자동차 관련기술의 R&D 거점으로 집적화
  - 익산, 김제, 완주, 정읍을 잇는 자동차 관련기업의 연계를 통한 전라북도의 T자형 자동차 광역 클러스터 조성 실시
- o. 특히, 군산국가산업단지 내 자동차산업 클러스터화 조속히 완성 필요
  - 2004년 3월 14만평의 자동차부품 집적화 단지 조성 및 분양 완료
  - 군산산업단지의 대중국 지리적 접근성 유리 : 군산을 중심으로 반경 1,000km 이내에 중국 천진, 대련, 연대, 청도, 상하이, 남경, 복주 등 인구 약 3,300만 명 이상의 중국 대도시가 인접해 있음.

#### (2) 국내 자동차 관련 기업 투자유치

- o. 전국 최고 수준인 파격적인 보조금 지원 : 타 시·도에서 전라북도 지역으로 본사 또는 공장을 이전한 기업에 대하여 현금 보조금(Cash Grant) 지원
  - 국내기업 이전 보조금 지원, 도내공장 증설시 시설투자비 지원, 대규모 투자기업 특별지원 : 토지비용을 포함 10억원을 초과하는 투자금액에 대해 5% 범위 내에서 기업 당 최고 50억원까지 보조
  - 고용보조금지원 : 신규채용시 20명 이상 초과인원 1인당 50만원 기업 당 2

억원

- 교육훈련보조금 지원 : 교육훈련 시 20명이상 고용기업에 대하여 1인당 월 10만~50만원 범위 내 , 기업 당 2억원 이내 지원
- 강력한 세제혜택 제공 : 취득세, 등록세 100% 면제 및 재산세, 종합토지세 5년간 100% 면제를 통한 기업 유치

#### (3) 외국계 자동차 관련기업의 투자유치

- o. 자동차 관련 투자유치 대상 타겟 기업 집중적 관리
  - 첨단기술을 보유한 선진국제 자동차 부품업체를 대상으로 집중적 유치 마케팅 전개
  - 해외주재 KOTRA무역관, 한국자동차협회, 한국자동차공업협동조합, EUCCK(주한유럽상공회의소), AMCHAM(주한미국상공회의소) 등 관련기관 등으로부터 추천을 받음
  - 타겟기업으로 선정된 기업에 맞는 인센티브 및 제도개발 : 국내에 투자한 다국적기업의 도내 유치를 위한 파격적인 인센티브 제공
- o. 자동차산업 집적지라는 지역적 특징을 적극 홍보하는 해외 IR 강화
  - 전북지역이 한국의 자동차 메카라는 지역적 특징을 널리 홍보하여 자동차 관련 부품산업을 적극적으로 유치할 필요성이 있음.
  - 또한 중국시장을 겨냥한 첨단기술 부품산업의 유치가 적대적으로 필요함.
  - 또한 투자유치 집중관리 타겟기업의 요구에 맞는 조건을 정비하여 맞춤형 투자유치 설명회 개최
  - 특히 이를 위해서는 유관기관 및 도내 완성차 업계와 공동으로 투자유치 설명회 필요
- o. 사업하기 좋은 투자환경을 조성
  - 오늘날 국가간 심지어 한 나라 안에서도 각 지방정부간 외국인투자유치를 위한 인센티브 경쟁이 심하다 보니 어느 정도 비슷해져 매력적 요인으로 작용하지 못함.
  - 따라서 기업하기 좋은 곳이라는 사회적인 분위기가 투자의 매력으로 작용하고 있음.
  - 지역의 재계, 노동계, 지방정부, 시민단체, 언론계, 학계 모두가 참여하여 사업하기 좋은 지역을 만들기 위한 노력을 기울여야 할 필요성이 절실함.
- o. 노사 대타협을 통한 산업평화 구축



- 한국에 대한 외국인직접투자의 가장 큰 애로요인으로 지적되고 있는 대립적 노사관계를 해소하고 산업평화 정착에 노력해야 할 것임.
- 특히, 전라북도는 타 시도에 비해 파업건수 당 근로손실일수가 낮다는 점(노동운동이 과격하지 않다는 점)을 널리 홍보할 필요성이 있음.
- o. 비즈니스 차원의 투자유치 활동 강화
  - 민간 비즈니스 마인드에 입각한 수요자 중심의 사고에서 지역을 세일즈하는 투자유치 방식을 전개해야 함.
  - 고객을 홀대하는 기업이 망할 수밖에 없듯이 행정의 수요자를 불편하게 하는 행정 또한 존립할 이유가 없음.
  - 따라서 기다리는 소극적인 행정서비스가 아니라 찾아가는 적극적인 행정 지원 서비스체가 구축
- o. 정주여건 개선 및 사후관리 철저
  - 외국인투자자의 대한 투자시 애로요인으로 지적되는 생활여건 불편사항을 수요자 중심의 생활환경 조성 및 문화시설 건립이 요구됨.
  - 또한 우리나라에 대한 외국인직접투자는 기존 투자기업의 재투자 비중이 높기 때문에 기존 전북에 투자한 기업에 대해 지속적인 관리와 지원으로 좋은 사업 환경을 만들고 재투자를 유인하거나 관련기업의 신규투자를 유치하도록 해야 할 것임.
- o. 화교자본 유치
  - 世界華僑는 90년 중반 기준 2조 달러 이상의 유동자산을 보유하고 있고 동남아 인구의 6%, 자산 86%, 상권 70%를 차지하고 있음.
  - 世界華商大會 활용
    - 제 8차 世界華商大會 서울 개최(2005년 10월) : 80여 개국 4천2백여 명의 화상 참가 예상
    - 제7차 세계화상대회가 말레이시아에서 열렸는데 서울시 인천시, 경기, 전남에서 참가하여 투자유치 활동 전개함
    - 인천 : 2005년 세계화상대회를 계기로 인천 영종도에 1백만 평 규모의 차이나타운 '리치벨리'를 조성계획, 동남아 최대 차이나타운 조성계획인 리치벨리는 차이나타운 거리, 테마파크, 유통단지를 포함, 리치벨리 조성을 위해 화교기업을 대상으로 20억 달러 유치 활동을 하고 있음.
    - 제6차 세계화상대회가 2001년 중국 남경에서 열렸었음. 전북은 강소성 정부의 적극적인 협력을 이끌어내어 2005년 서울대회를 겨냥한 준비 필요

#### (4) 산·학·연 협력을 통한 고부가가치화

- o. 기업, 대학, 연구소는 전라북도 자동차 산업의 고부가가치화를 위해 없어서는 안 될 중요한 각기 다른 요소 보유하고 있기 때문에 상호 협력체제 구축이 필요.
  - 제품을 기획하고 생산하는 기업과 연구 능력을 갖춘 대학 및 연구소 사이의 정보 교류 및 공유
  - 기업의 연구개발 수요와 대학의 연구자 또는 연구결과를 연결시킴으로써 효율적인 산·학 혁신시스템 구축
  - 기술과 아이디어, 기업의 수요 통합을 통한 지역의 R&D 효율 극대화를 위한 조정자 필요
- o. 자동차전문학교 설립을 통한 인력공급 추진
  - 기업수요에 맞는 인력 및 고급인재양성
  - 자동차 분야별 핵심인력의 양성
- o. 특히, 연구기능의 강화를 위해 자동차산업 관련 연구기관 유치
  - 한국생산기술연구원 분원 등

#### (5) 신설기업의 창업 장려

- o. 기술과 경영능력, 기업가정신을 가진 지역 내 인사들의 창업 적극 장려
  - 기술능력이 없는 벤처 창업 장려가 아닌 3~5년 후 중견기업으로 성장 가능한 벤처 창업 장려

#### (6) 기존기업의 고부가가치화

- o. 기술개발에 대한 자금 지원 및 세제혜택을 통한 전북자동차관련 업체의 자체 구조조정 지원.
- o. 기술면에서 성장잠재력을 보유한 기업들에 대해서는 경영활동 전반, 특히 해외시장 개척에 대한 지원 필요.



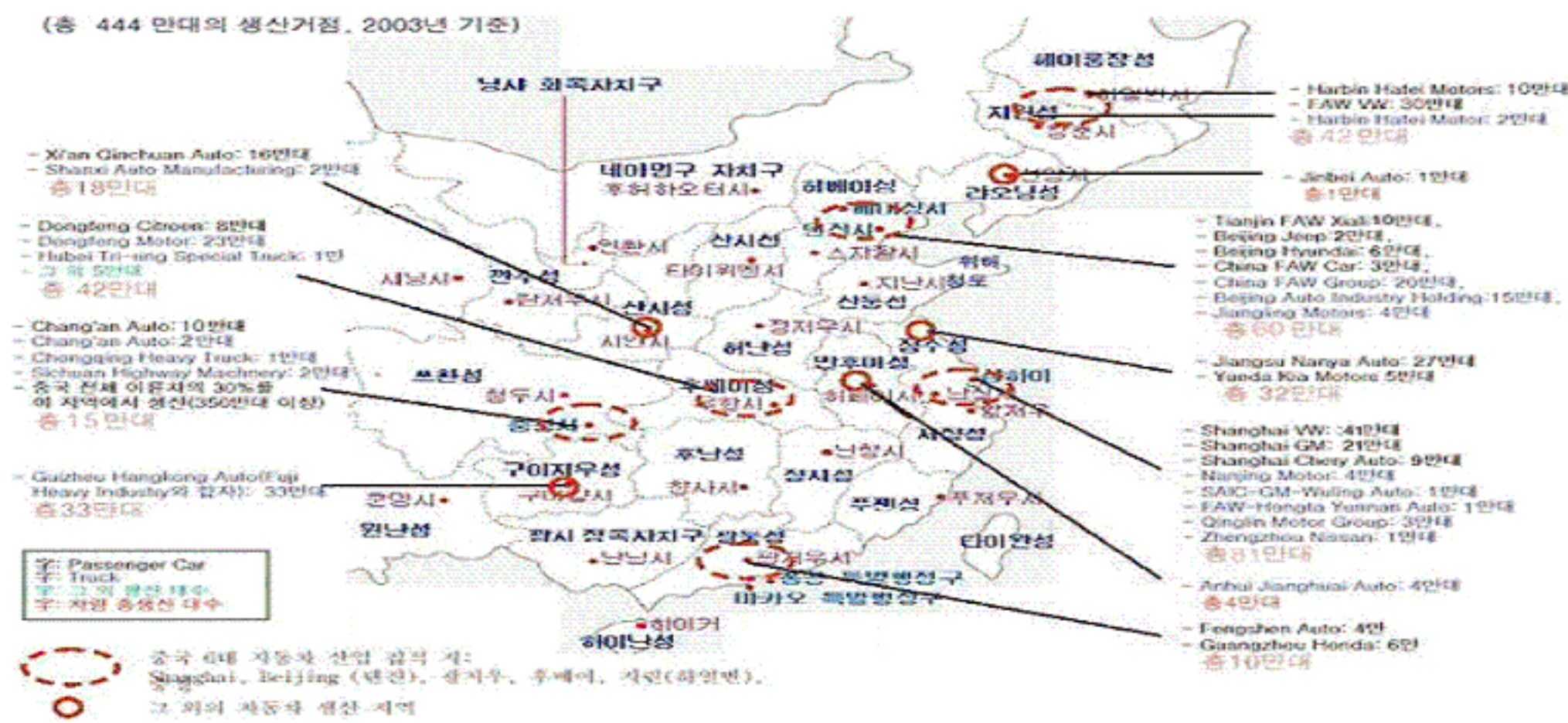
## 2. 범용부품산업의 경우 중국시장 직접공략

- o. 중국의 자동차 부품산업은 풍부한 노동력과 외국기업의 적극적인 유치로 범용부품에 있어서는 강력한 경쟁력을 보유하여 세계시장에서 주요 수출국으로 부상할 것임.
- o. 이에 따라 국내 범용부품생산업체에 큰 타격을 줄 것으로 예상되어 국내 부품업체들은 생존을 위해서 생산제품의 구조고도화 및 품질향상을 통해 확실한 경쟁우위를 확보하거나 해외투자를 통해 활로를 모색해야 할 필요성이 있음.
- o. 특히, 전라북도의 자동차 부품업체는 주로 낮은 기술의 범용부품 생산업체가 주를 이루고 있기 때문에 중국산 제품과의 경쟁에서 우위를 상실하고 있어 직접투자에 의한 중국시장 공략이 요구됨.

## 3. 중국 강소성과의 긴밀한 협력관계 구축

- o. 강소성의 자동차산업

[그림 4-1] 중국의 지역별 자동차 생산



자료 : 윤재석, 중국 자동차산업 동향과 우리의 대응방안, A&D 컨설팅, 2004.7.12. 인용

- o. 정부 및 관련기업들의 유기적 협력을 위한 시스템 구축

- 양국 자동차산업의 우위요소를 활용한 경쟁력 강화
- 부품분야의 경우 인터넷 조달과 B2B 등을 통해 양국간 협력을 확대

- 글로벌 소싱 확대 추세에 대응하여 양국간 거래를 확대할 수 있는 채널 마련하는 것이 필요
- 활발한 산업별 협력을 위한 법적 제도적 정비 필요<sup>15)</sup>

[그림 4-2] 한중 협력시스템



자료 : 박영복, 한국자동차부품제조업체의 중국 진출전략에 관한 연구, 2002.8. p.94 재구성

## 4. 전라북도 통상전략의 발상전환

- o. 국가(지역) 또는 육성목표 산업에 따른 전문인력 배치

- 전남 : 투자진흥과(20명), 국내기업·해외기업(아주, 유럽) 및 목표 산업(물류, 인프라)별 투자유치 담당 인력 배치
- 경남 : 투자유치과(18명), 지역(구미자본 유치팀, 아주자본 유치팀, 국내자본 유치팀)별 투자유치 담당 인력 배치
- 전북 : 투자통상과(15명)

- o. 해외 사무소의 활성화(경남의 예)

- 일본(시모노세키, 1996.7.10), 중국(산둥, 1999.7.12, 상해, 2003.5.2), 베트남(호치민, 2003.5.2)사무소 운영
- 경상남도에서는 도내 중소기업체의 우수상품 상설전시, 수출상담, 거래알선, 해외 시장 정보 수집·제공 등 통상활동지원과 경남관광홍보, 국제교류 지원을 위하여 설치 운영.
- 상설전시 상품은 216개 업체에 383품목이며, 전시장을 찾아오는 바이어를 상대로 견품을 직접 보이면서 상담을 함으로써 상품에 대한 신뢰감 획득
- 금년도 3/4분기까지 활동실적은 도내 827개 업체에 54,636만 달러 상당의 수출상담을 지원하여, 이 중 123 업체가 2,703만 달러 수출계약을 체결하는데 성공.
- 이는 지난 한 해 동안 수출계약 체결 액 2,607만 달러를 증가하였으며, 해

15) 류기천, 자동차 산업의 한중경쟁력 비교와 협력방안, 한국자동차산업연구소, 2002.7.16, pp.11-13



외통상사무소가 개소한 이래로 총수출계약 7,773만 달러의 실적을 거양함으로써 해외통상사무소가 해외시장개척의 교두보 역할을 톡톡히 수행한 것으로 평가되고 있음.

o. 경남 상해 통상사무소의 경우 자체 홈페이지 운영(중국 내 주요산업 및 입찰정보 제공)

- 중국 국제입찰망에 가입 정보검색, 번역하여 2,364건을 도 홈페이지를 통해 도내 기업에 신속하게 정보 제공

- 중국 자동차 생산업체인 천보집단(안휘성 봉부시 소재)에서 자동차 부품을 긴급 수입한다는 정보를 입수하여, 도내 7개 업체를 천보집단 기술진과 직접 상담을 주선하는 등 공격적인 마케팅을 펼치고 있다.

- 그 결과 중국산동·상해통상사무소에서 590업체에 45,680만 달러의 수출상담을 알선하여 62개 업체에 1,428만 달러 수출계약을 체결하는데 지원하였다.

o. 베트남 호치민 통상사무소에서는 227업체에 8,611만 달러 수출 상담을 알선하여, 54업체에 994만 달러 수출계약을 체결하는데 지원을 하였으며,

- 일본통상사무소는 도내 농수산물 수출을 위해 10개 업체에 345만 달러 수출 상담을 알선하여 7업체 281만 달러 수출계약을 체결하는데 지원을 하였다.

\* 전북의 경우 수출지원 창구의 축소(전북무역 폐쇄)로 인한 해외 사무소의 역할 부담 가중

o. 지속적인 지역 내 자동차산업 활성화

가. 군산 국제자동차 엑스포(10월 13일~17일)

- 해외 참가 업체와의 공조 ~ 인도 및 중국

중국 청도 및 연대 시의 적극적인 참여(군산 자동차엑스포 참가 예약 ~ 50여개 부스)

- 관련 산업 업체 및 투자예상자 초청행사

나. 유관산업 정보 교류를 위한 기구

다. 지역내 유관산업 지속적인 지원체제 구축

- 해외진출을 위한 지원(해외 전시회 참가 등) 및 지속적인 관리체제

## 참 고 문 헌

### 1. 국내문헌

김동하, 중국자동차 부품산업 현황과 전망, 부품소재 2003 12, 부품소재 통합 연구단, 2003.12.17,

김주영, 중국의 자동차 부품산업과 우리의 진출 방향, 수은경제, 2003.9.

나영진, 중국자동차시장의 진출전략에 관한 연구, 관동대학교 경영행정대학원, 석사학위 논문, 2003.2.

류기천, 자동차 산업의 한중경쟁력 비교와 협력방안, 한국자동차산업연구소, 2002.7.16.

무역연구소, 동북아/FTA News, 주간 무역리뷰 No.64, 2003.7.7,

박영복, 한국자동차부품제조업체의 중국 진출전략에 관한 연구, 경희대학교 경영대학원, 석사학위논문, 2002.8.

박종구, 서동혁, 김홍석, 이영주, 김정홍, 조철, 이기동, 세계 자동차산업의 구조개편과 한국에 대한 시사, 산업연구원, 1998.2.

산업연구원, 한국산업기술재단, 중국 기술경쟁력 중소형 승용차 및 자동차부품, 연구보고 203-01-10, 산업연구원, 2003.1.

산업연구원, 자동차산업의 장기비전과 발전전략, 산업연구원, 2004.3

산업자원부, 2004년도 자동차 산업정책 추진방향, 산업자원부 신년정책발표, 2004.1.9,

심운섭, 양평섭 「중국 자동차 시장 현황과 우리의 진출전략」, 무역연구보고서, 한국무역협회 무역연구소, 2002.

이문형, 고도성장 하에서 구조조정 겪고 있는 중국 자동차 산업, 월간KIET 산업경제, 산업연구원, 2002.10.1.

이영주, 중국 자동차 산업의 수출입 구조 변화 및 시사점, 월간KIET 산업경제, 산업연구원, 2004.5.31.

이항구, 이건우, 박대중, 최영섭, 김경유, 자동차산업의 장기비전과 발전전략, 산업연구원, 2004.3.

임기택, 중국 자동차 산업의 현황과 미래, 화서당, 2003.7,

자동차부품연구원, 한중자동차 산업기술 협력사업 보고서, 산업자원부, 2004.9.30,

최백렬, "FDI를 통한 전북의 산업구조 조정방안", 한국무역통상학회, 2004 하



## 优势理论' 产业政策与中国江苏的经济发展 (강소성 산업의 발달과정과 발전방향)

계정기학술대회 발표논문집, 2004. 7.  
최백렬, 양규혁, 홍성훈, 노상흠, 기술 및 지식기반사회와 전북경제, 전북대학교 자동차 부품·금형 기술혁신센터, 2002.9.  
최진열, 자동차부품산업, 하나경제리포트 03월호, 하나경제연구소, 2004.3.10,  
충남서울통상지원사무소, 중국 자동차부품시장 동향(특집), 해외통상뉴스(중국특집) 제5호, 2003.7.11  
한국산업기술재단, 산업연구원, 중국 기술경쟁력 중소형 승용차 및 자동차 부품, 연구보고 203-01-10,  
한국산업은행, 한중일 주요산업의 기술경쟁력분석, KDB테크노리포트 산업기술정보 제31호, 2004.7.20  
한국산업은행, 국내자동차 부품산업의 세계화기술전략, KDB테크노리포트, 산업기술정보 제 26호, 2003.5.14

### 2. 외국문헌

賈繼縫, 加入WTO以后的新問題, 上海社會科學出版社, 2003.3.  
壓繼德, 叶福恒, WTO与中國汽車工業, 北京理工大學出版社, 2002.6.  
鄭秉文, 余永定, 中國"入世"研究報告:進入WTO的中國產業, 社會科學文獻出版社, 2000.1.

### 3. 인터넷 사이트

<http://www.autoinfo.gov.cn>(中國汽車工業信息网)  
<http://www.auto-stats.org.cn>(中國汽車工業協會統計信息网)  
<http://www.caam.org.cn>(中國汽車工業協會)  
<http://www.chinacars.com>(中國汽车网)  
<http://magic.iin.co.kr>(산업정보망)  
<http://www.jaiic.re.kr>(재)전라북도 자동차부품산업혁신센터  
<http://www.koreaexim.go.kr>(한국수출입은행)  
<http://www.sae-china.org>(中國汽車工程學會)  
<http://www.stats.gov.cn>(中華人民共和國國家統計局)

葉克林 : 江苏省社会科学院 研究員

【내용개요】 본 연구는 중국강소성을 예로 삼아, 발전중에 있는 중국내부지역경제발전연구의 이론기본과 실증 경험을 깊이 토론했다. 본연구중에서 강조하는 것은 후발우세론, 비교우위론과 경쟁우위론의 기본상에서, 구역경제발전의 우위이론을 다시 세우는 것이다, 또한 과학을 육성하는 강소성구역주력산업을 촉진시키고, 강소성구역산업개발능력은 실증분석을 실행한다는 것이다.

## I. 지역경제의 발전적 우위이론

현대경제이론은 미시경제학과 거시경제학으로 크게 나누어진다. 1970년 노벨경제학상을 받은 폴 사무엘슨(1915-)은 신고전학파이론체계를 수립한 후 미시적 경제학과 거시경제학의 구분을 없애 통합된 경제이론을 정립하기 위한 노력을 멈추지 않았다. 이러한 노력은 2001년 노벨경제학상을 수상한 Joseph Stiglitz의 ((경제학))과 세계적으로 유명한 화교경제학자 양소개의((경제학원리))에서도 찾아볼 수 있다.

중국은 자국의 성장과정에서 경제성장의 내부적 요인에 대한 정확한 이론적 해석을 신고전학파에서 찾으려고 노력하였지만 정확한 해답은 찾을 수 없었다.

많은 사람들이 알다시피 거시경제학은 거시정책변수를 다루므로 비록 중국강소성이 면적과 인구규모가 커서 여러 작은 나라의 규모를 초과한다 하더라도 거시적인 재정정책과 화폐정책을 취하지는 못하게 된다. 80년대 중반 또는 후반기 이래 분석기법의 발달과 경제사상의 발전으로 인하여 경제성장이론과 발전경제학은 빈곤경제학 산업경제학 지역과 도시경제학의 새로운 발달을 가져오기 시작했다.

중국의 발전과정에서 자국 내에서의 강소성 지역경제발전의 연구는 유용한 이론과 방법론 그리고 분석 틀을 제공하였다.

그러나 학파를 초월하여 통합된 경제발전이론을 정립하고 후발우위이론 비교연구우위이론과 경쟁우위이론을 수립하고 확대해 나가기를 원했다. 간략하게 설명하면 후발우위이론은 경제가 국제화되는 과정에서 성장기에 있는 국가 또는 지역이 활용할 수 있는 시간적 차이 학습 모방 선도자의 기회비용 후발국의 이익 혹은 지역내부의 효과 있는 경험을 인정한다. 경제성장을 누릴 수 있었던 국가는 타국의 실패교훈을 바탕으로 공업화과정에서 "leap-frog"식 발전을 가져온 경우가 있다.

비교우위이론은 산업기술선택과 요소결합구성간의 상관관계 또는 산업의 결정기술선택 또는 발전전략선택은 경제제도계획의 결정역할에 대해 또한 하나의 국가 혹은 지역은 마땅히 경제발전의 각 단계선택이라고 주장하며 자기의 천부적인 요소구조의 주요산업과 생산기술에 부합된다.

이에 반해 후발우세는 곧 충분히 발휘를 할수 있고 천부적인요소구조는 곧 충분히 빠른 상승을 얻을 수 있고 산업구조는 곧 충분히 "빠른걸음과 느린 뛰기"라는

침착한 걸음방식으로써 경제성장을 이룩할 수 있다.

반대로 만일 성급하게 추월을 시도하는 과정에서 각종 불안한 요소가 존재하면 서둘러서 일을 그르치는 결과를 갖게 될 것이다.

비교우세이론과 다른 것은 "Porter"는 경쟁을 유발하는 우세이론을 오히려 주장한다.

Competitive Advantage는 한 국가가 가지고 있는 부존요소와 부존량에서 출발한다. 비교우위이론은 일반적으로 한 국가의 경쟁력의 주요 원동력은 노동력 천연자원 금융자본등 부존요소의 투입에서 발생하며 요소투입에 의한 성장은 세계화시대에 그 역할이 점점 감소한다고 볼 수 있다. 그러므로 국가는 마땅히 경영환경의 개선과 유지에 힘을 기울이고 투입요소의 확충에 있어 충분한 경쟁력을 갖추어야 한다. 발전은 그 나라 자신의 의지에 달려있다.

경쟁력의 크고 작음은 요소부존과 같은 자연조건에 의해 결정되지 않는다. 만일 생산성향상에 유익한 정책 법률과 제도를 선택한다면 각종 전문분야에서의 기본시설에 대한 투자를 수행하는데 더 효율적일 것이고 그것은 곧 성장을 선택하게 할 것이다.

위에서 서술한 3가지 우위이론은 이미 내재된 일치성을 가지고 있고 또한 적용범위가 확대될 수 있다. 위에서 서술한 3대 우위이론은 강소성지역의 경제발전에 응용될 수 있다.

특이한 사항은 소북 개발지구의 주력산업의 발전은 2001년 이래 주축하고 전개하는 하나의 대형종합성실증연구항목의 한가지 중요한 연구방향이다.

## II. 지역발전위한 기반산업의 대규모 네트워크의 선택

강소성은 중국 동부연안지대의 하나의 경제성장의 하나의 발달요인으로 작용하지만 지역내의 남부지방과는 경제발전수준에서 확연한 차이가 존재한다. (표1 참조)

남북의 발달 차이를 줄이고 강소성지역경제연합발전을 촉진하기 위해서 정부의 이전지출을 증대시키는 것과 남북지역연합상호보조를 진행하는 것을 제외하고는 초점은 과학지대의 선택과 대규모 기반산업네트워크에 따라 달라진다.

포터는 국가는 산업발전을 위한 노동자를 경제적으로 운택해줄 필요가 있고 산업의 규모, 산업의 질적요소 산업의 성장속도 등의 3가지를 측정할 수 있는 지표시스템을 고안해야한다고 주장한다.

산업지표 체계에서 양적지표는 산업의 시장점유율, 산업의 부가가치, 직업종사인구를 포함한다. 반면에 질적지표는 이윤과 세금공헌을 자본산출을 수요수입유연성을 포함한다.

각 항목지표는 모두 산업속성과 정의 관계를 나타낸다. 곧 지표의 대소와 산업의 발전능력의 경제공헌은 상관관계가 존재하는 것으로 나타난다. 지표분류와 확정지표

권리는 정합지수에 따라서 산업배열순서 전체가 확정된다.

확정된 제약조건의 근거는 산업속성과 국가산업정책 산업은행수준 및 산업수량 제한을 포함해야한다.

### III. 연구구역 기반산업을 중시하는 개발능력

경제학이론의 관점에서 분석해 보면 기반산업의 기술을 육성하는 개발능력은 공업화와 중요하게 관련이 있다.

왜냐하면 한 국가 혹은 국가구역공업화성적효과와 경제성장에 대한 잠재력은 세 가지 주요조건에 달려있다 첫째는 생산요소 이다. 주로 토지 노동과 자본을 포함한다. 만일 각종생산요소가 모두 증가하면 경제총량과 수준은 당연히 증가할 것이다. 두번째는 산업구조 이다. 생산요소를 투입하는데 있어 비교적 부가가치가 높은 산업으로 전환하여 투입 된다면 설사 총량의 증가가 없다 하더라도 경제수준은 역시 상승할 수 있다.

세 번째는 기술 개발이다. 생산요소와 산업구조가 결정된 조건하에서 만일 기술개발이 이루어지면 경제수준은 또한 상승할 수 있을 것이다.

산업개발능력은 아직 반드시 산업분류방식 및 평가의 한계성을 충분히 인식해야 한다.

포터교수가 평가한 바대로 경제발전과정은 한 국가에서 산업분류의 방법에 따라 사양산업 성장형산업 혹은 성숙형산업으로 분류하기도 하고 제조업 혹은 서비스업으로 그리고 노동집약산업과 지식집약산업으로 구분한다.

이러한 분류는 정부정책의 실현하는데 상당한 부분 영향을 미친다. 그러나 이러한 분류에 대한 세세한 분석이 요구되지는 않는다.

예를 들면 이태리의 경제성장은 양호하며 생활수준은 지속적으로 상승하며 이를 지탱하는 역량은 방직, 섬유, 가구, 신발제조등 성숙형 혹은 전통산업에서의 경쟁우위로 나타난다. 또한 독일과 스위스는 "성숙형"산업인 자동차, 트럭, 방직기계, 채광설비 등과 같은 기타 기계산업이 여전히 무역에서 큰 우위를 보여주고 있다...사실상 절대다수산업은 현재 또는 미래에는 반드시 첨단과학기술 혹은 지식집약형산업으로 가야한다.

현대과학기술의 초정밀 전자, 첨단재료, 정보프로그램과 같은 기술은 각 산업에서 부가가치가 높은 제품의 생산에 활용되고 있다.

한편 "단계분석평가방법"과"다원원소분석방법"은 구분하여 사용되어야 해야 한다.

강소성에 있는 13개시의 산업기술개발능력에 대한 실증연구의 진행이 필요하다. (표3 과4참조)

제 1주제 : 전라북도와 강소성 산업의 현안과 발전방향

## 전라북도 산업의 발달과정과 발전방향

-클러스터 육성정책을 중심으로-

(全罗北道产业的发展过程与发展方向)

-Cluster政策培養爲主体-

김진석 : 전북발전연구원 연구위원



## I. 머리말

한국 경제는 1960년대 이후 산업화 과정을 겪으면서 빠른 속도로 발전하였다. 이러한 발전과정에서 한국의 산업구조는 농업에서 제조업을 거쳐 지식기반산업 중심으로 변화되어 왔다. 한국의 산업구조 변화는 국가의 산업발전에 따른 새로운 경제환경의 도래에 따라 진행된 것이다. 산업화의 초기에 중심산업이었던 노동집약적인 경공업부문은 경제도약을 위한 산업구조재편 요구에 따라 추진된 중화학공업 육성 정책과 함께 1970년대 중반이후 자본집약적인 중화학공업부문에 그 자리를 내어 주었다. 그리고 다시 1990년대 이후에는 이 자리를 지식기반산업이 대체하고 있다. 특히 1990년대 이후의 산업구조 변화는 1990년대 이전의 노동과 자본 등 투입요소의 양적 확대를 통한 산업발전에서 기술을 중심으로 한 질적인 산업발전으로의 전환을 의미하는 것으로, 그 이전과는 근본적으로 산업발전의 성격을 달리하는 것으로 이해할 수 있다. 이것은 정보화의 진전과 함께 심화된 경제 세계화의 시대에 기존의 양적 확대정책이 한국산업의 국제경쟁력을 더 이상 지지할 수 없었던 데 기인한 것이다. 새로운 경제환경 속에서 한국의 산업은 지식에 기초한 경쟁력 강화가 없이는 지속적인 발전을 기대할 수 없게 되었다.

경제의 세계화, 정보화와 함께 지식기반경제로의 경제환경 변화는 산업발전의 중요 요소로 지역이 강조되는 새로운 변화를 가져왔다. 지식의 중요성이 한층 강조되는 지식기반경제에서 지역은 기업 및 산업의 경쟁력을 확보하는데 핵심적인 정보와 지식의 교류에 중요한 한 요소로 작용하고 있다. 이러한 변화와 함께 선진공간경제에서는 산업클러스터가 국가경제의 핵심지역으로 부상하고 있으며, 한국의 경우에도 지역에 따라 전문화된 산업을 중심으로 클러스터를 육성함으로써 지역간 균형발전과 국가경제발전을 동시에 추진하려는 정책 시도가 이루어지고 있다. 이러한 새로운 경제환경은 전북의 산업발전을 위한 새로운 기회를 제공하는 것으로 여겨진다.

전북의 산업은 한국의 산업발전과정과 유사한 경로를 보이면서 발전이 이루어져 왔다. 그러나 전북의 산업발전은 시기적으로 한국의 산업발전 단계에 비해 상대적으로 지체된 모습을 보이고 있다. 한국의 산업구조가 이미 1980년대에 중화학공업 중심으로 재편되었던 반면 전북은 1990년대에 들어와서야 그러한 변화가 시작되었으며, 지식기반산업의 발달은 상대적으로 취약하다. 이러한 상황에서 전통산업이 중심인 전북의 산업은 중국과 동남아시아 등 후발개도국의 성장에 따른 국제경쟁력의 약화로 어려움을 겪고 있으며, 새로운 발전전략의 마련이 요구되고 있다. 전북의 산업발전을 위한 전략은 지식기반경제에 적합한 산업환경의 구축 및 산업구조의 재편에 기초해야 할 것이다.

이러한 맥락에서 이 글에서는 새로운 경제환경 속에서 전북지역의 산업발전을 위해서는 클러스터의 형성과 지역혁신체계의 구축이 필요하다는 시각에서 전북의 산업발전 방향을 모색하고자 한다. 이를 위해 먼저 전북경제의 현황과, 1970년대 이후의 산업구조 재편 과정을 중심으로 전북의 산업발달 과정을 살펴본 후, 전북지역의 혁신역량을 검토하고 이를 토대로 전북의 산업발전 방향에 대해 논하고자 한다.

## II. 전북경제의 현황

전북 경제는 산업의 발전과 더불어 꾸준히 성장해 왔지만, 한국의 다른 지역에 비해서는 상대적으로 침체되어 있으며, 이에 따른 지역 혁신자원들의 외부 유출은 지역의 혁신체계 형성에 장애요인으로 작용하고 있다. 인구와 자본의 지역 외부로의 유출과 외부 자본투자의 부족은 지역의 혁신역량을 위축시키는 요인이 되고 있다. 전북의 인구는 1960년대 중반을 고비로 절대규모가 감소하고 있으며, 이 가운데 지역 경제발전의 동력인 경제활동인구가 선택적으로 이출함으로써 전북경제의 성장을 어렵게 하는 주요 요인의 하나가 되고 있다<표 1>. 전북의 연령별 인구구조는 상대적으로 한국의 타 지역에 비해 청장년층의 비율이 낮고 노년층의 비율이 높은 특징을 보이고 있다<sup>16)</sup>.

<표 1> 전북의 인구 추이

구분	단위: 명			
	1944	1966	1985	2000
전국	25,120,174	29,159,640	40,419,652	45,985,289
전북	1,639,213	2,521,207	2,201,265	1,887,239
전북점유율	6.5%	8.6%	5.4%	4.1%

자료: 통계청, 인구주택총조사보고서, 각년도

전북의 인구 감소는 타 지역에 비해 느리게 진행된 경제성장이 주요 원인이다. 전북경제는 1960년대 이후 우리나라의 경제발전 속도에 비해 상대적으로 지체된 모습을 보이고 있다. 특히 이러한 전북경제의 상대적 침체는 1990년대 후반의 금융위기 이후 더욱 심화되고 있다. 즉, 1990년대 들어 전북의 산업구조가 상대적으로 빠르게 재편되면서 1960년대 이후 계속되어 온 침체에서 미약하지만 회복세를 보이던 추세가 1997년 이후 다시 낮아지는 경향을 보이고 있다<표 2>.

<표 2> 전북의 지역내총생산 및 산업구조

구분	GRDP 비중	1인당 GRDP비중	단위:%							
			산업구조							
			농림어업		광공업		건설업		서비스업, 기타	
전국=100	전북=100	전국	전북	전국	전북	전국	전북	전국	전북	
1985	41	76.6	12.5	32.0	30.5	23.3	10.6	7.1	46.5	37.6
1990	3.5	72.8	8.7	25.5	29.7	21.3	13.7	13.2	47.9	40.0
1995	3.7	85.0	6.8	18.6	32.2	24.4	14.6	15.3	46.4	41.7
2000	3.4	82.4	5.1	13.5	34.9	28.3	12.1	13.7	48.2	44.5
2002	3.2	79.8	4.0	11.9	33.0	27.2	12.0	12.9	50.8	47.6

자료: 통계청, 지역내총생산, 각년도

16) 2000년 현재 전북의 노령화율은 11.5%로 전국평균 7.5%에 비해 매우 높다.

전북경제의 침체는 우리나라의 산업발전과정에서 잘 적응하지 못한 결과이다. 지난 40여 년 동안의 경제발전과정에서 우리나라의 산업구조는 농업의 비중이 80년대 후반에 10%미만으로 낮아지고 제조업이 30% 이상을 차지하게 되었다. 전북의 경우에도 그동안 산업구조의 재편이 꾸준히 진행되어 왔다. 그러나 전북은 1차 산업의 비중이 감소하고 2차와 3차 산업의 비중이 높아지고 있으나, 2002년에도 1차 산업이 전국의 3배에 달하는 12%의 높은 비중을 차지하고 있고, 제조업의 발달은 전국의 33%에 미치지 못하는 27.2%로 발달이 지체된 상태에 놓여 있다.

1990년대 이후의 산업발달 추이를 보면 전북지역의 전체 사업체수는 1993년 94,295개에서 2002년에 119,443개로 2,148개가 증가하였고, 종사자수는 1993년 423,090명에서 2002년 478,066명으로 54,976명이 증가하였다<표 3>. 하지만 동기간 동안 사업체수의 점유율은 4.1%에서 3.8%, 종사자수 점유율은 3.5%에서 3.3%로 각각 하락하였다. 농림수산업의 경우 사업체와 종사자의 연평균성장률은 전국을 크게 상회하고 있고 점유율도 사업체수는 4.2%에서 7.7%로 종사자수는 1.8%에서 6.4%로 크게 증가하였다. 같은 기간 동안 제조업의 사업체수는 증가하고 종사자수는 감소하였는데 전국에 비해 전북의 제조업체 성장률은 낮고 종사자수 감소율은 높다. 전기, 가스 및 수도, 건설업, 서비스업에 있어서도 전북의 사업체수와 종사자수의 성장률은 전국 성장률 수준에 뒤떨어지고 있다.

<표 3> 전북지역 사업체수 및 종사자수 (1993-2002)

		단위: %			
		전국		전북(구성비)	
		사업체	종사자	사업체	종사자
농림수산업	1993	1,188	26,200	50(4.2)	463(1.8)
	2002	2,327	34,562	179(7.7)	2,211(6.4)
	연평균성장률	10.7	3.5	28.7	41.9
광업	1993	2,736	51,788	131(4.8)	1,770(3.4)
	2002	1,942	20,405	86(4.4)	735(3.6)
	연평균성장률	-3.2	-6.7	-3.8	-6.5
제조업	1993	281,590	3,884,496	9,779(3.5)	101,366(2.6)
	2002	333,921	3,392,865	9,842(2.9)	86,076(2.5)
	연평균성장률	2.1	-1.4	0.1	-1.7
전기, 가스 및 수도 사업	1993	1,008	38,729	78(7.7)	2,239(5.8)
	2002	1,486	59,280	97(6.5)	2,230(3.8)
	연평균성장률	5.3	5.9	2.7	0.0
건설업	1993	52,042	654,457	1,910(3.7)	33,730(5.2)
	2002	78,582	700,262	2,977(3.8)	23,603(3.4)
	연평균성장률	0.2	0.1	0.1	-0.4
서비스업	1993	1,965,686	7,589,403	82,347(4.2)	283,522(3.7)
	2002	2,713,705	10,400,948	106,262(3.9)	363,211(3.5)
	연평균성장률	4.2	4.1	3.2	3.1
합계	1993	2,304,250	12,245,073	94,295(4.1)	423,090(3.5)
	2002	3,131,963	14,608,322	119,443(3.8)	478,066(3.3)
	연평균성장률	4.0	2.1	3.0	1.4

자료: 통계청, 광업·제조업 통계조사, 각년도

이와 같은 제조업과 기타부문에서의 전국 수준과의 성장률 격차는 전 산업의 실질성장률에도 크게 영향을 주어 성장률 격차가 더욱 커지게 되었다. 전국적인 수준과의 성장률 격차는 당연히 지역소득에 승수적으로 파급되기 마련이고, 그 결과 1인당 지역내 총생산도 전국적인 수준에 미치지 못하는 결과를 가져왔다. <표 2>에서 볼 수 있는 바와 같이 전북의 1인당 GRDP는 1985년 1,747천원에서 2000년에는 8,838천원으로 약 5.1배 증가하였으나 전국평균의 70~80% 수준에 불과한 형편이다. 1990년대 중반이후 전주와 군산의 공업단지를 중심으로 산업체들이 입주하여 본격적으로 가동하면서 지역내 생산규모가 증가하여 1인당 지역총생산이 개선되었으나, 1997년의 경제위기 여파가 다른 지역에 비해 더욱 크게 작용하면서 산업활동의 증가가 이루어지지 않아 다시 악화되어 가고 있는 추세이다.

이러한 현상은 전북이 아직도 부가가치가 낮은 농림어업의 비중이 높고, 제조업의 비중이 낮은 산업구조에 원인이 있다. 제조업의 경우에도 1990년대 들어 이전의 노동집약적인 저부가가치 산업에서 자본집약적인 중화학공업 중심으로 구조가 약간 개선되었지만, 여전히 우리나라의 산업구조재편과정과 비교할 때 시간적으로 지체되면서 전북경제의 낙후 원인이 되고 있다.

한편, 2001년의 지역내총생산에 대한 지출구조를 보면 전북은 최종소비지출이 82.8%로 강원도 다음으로 가장 높으며 전국평균에 비해서는 13.3%가 높다. 총자본형성은 30.6%로 전국평균 28.0%보다 높으나 이는 설비투자보다는 상대적으로 높은 건설투자에서 기인하고 있다. 순이출은 -11.9%로 이출보다는 수입이 많아 재화와 서비스의 자체 조달보다는 외부 의존도가 높음을 알 수 있다. 이러한 지역내총생산의 지출구조는 전북지역의 산업 활동이 취약하고 소비가 상대적으로 높은 구조임을 의미하고 있다.

이러한 전북 경제의 침체와 인구의 감소는 지역의 혁신자원의 부족뿐만 아니라 지역사회의 문화적 분위기를 정체시킴으로써 지역의 혁신문화의 형성을 어렵게 하고 있다. 지역사회의 전통을 중시하는 문화적 요소는 다양한 영역에서 지역 내 집단간 갈등의 요소로 작용하여 지역의 역량을 결집하는데 장애요인으로 작용하고 있다(최낙필 등, 1991). 이러한 문화적 요소가 지역 내 긴밀한 유대관계 형성을 통해 혁신의 전파와 수용에 긍정적으로 작용하는 사례도 있지만<sup>17)</sup>, 전북지역의 경우 이러한 문화가 산업 생산 활동에 긍정적으로 작용하고 있는 사례는 많지 않아 보인다.

17) 제3이태리지역의 산업지구권 전통을 중시하는 지역사회의 문화적 요소가 기업 간 협력에 기여하기도 한다(Amin, 1989).

### III. 전북 제조업의 발달과 특징

전북 경제의 상대적 침체를 가져온 주 요인은 산업구조 변화에 잘 적응하지 못한 결과로 인식할 수 있다. 즉, 전북은 다른 지역에 비해 제조업의 발달이 크게 뒤떨어져 있으며, 이것은 다른 산업부문의 발달을 지체시키는 원인이 되고 있다.

전북에서 제조업 성장은 다른 지역에 비해 뒤늦은 1970년대부터 본격적으로 시작되었다고 하여야 할 것이다. 1960년대 말에 조성되기 시작한 전주지방공단을 시작으로 1973년에 이리수출자유지역이 지정되고, 1970년대 말에 군산공단이 조성되면서 전북의 근대적 공업은 이들 지역을 중심으로 발달하게 되었다. 이러한 전북의 제조업 발달은 짧은 역사와 더불어 국가의 공업중심 축에서 벗어나 있어 그 발달의 수준이 낮은 실정으로 전북 개발이 지체된 가장 중요한 이유이다. 그러나 전북의 제조업은 낮은 수준에도 불구하고 지난 20여 년 동안 지속적인 성장으로 지역경제에서의 비중이 점차로 높아졌다.

전북 경제에서 제조업의 중요성이 과거에 비해 더욱 커지고 있지만, 여전히 전국과 비교하면 발달이 지체된 모습을 보인다. 전국대비 전북의 제조업 비중은 사업체수에서는 1970년대 이후 계속 감소하고 있지만, 종업원수와 생산액, 부가가치액 등 다른 지표에서는 1970년대 중반 이후 1990년까지 감소하다가 그 이후 증가하는 추세를 보이고 있다<표 4>. 이것은 전북의 제조업 구조가 1990년대를 중심으로 재편되면서 이후 보다 빠른 성장을 이루고 있음을 의미한다.

<표 4> 전북 제조업의 전국 비중

	단위: %					
	사업체수	종사자수	출하액	생산액	부가가치	유형자산
1975	4.78	2.83	2.48	2.44	3.33	
1980	3.91	2.72	2.31	2.30	2.61	2.22
1985	3.13	2.53	2.13	2.13	2.59	2.20
1990	2.80	2.45	2.08	2.06	2.23	2.22
1995	2.47	2.77	2.42	2.47	2.59	3.70
2000	2.15	2.76	2.81	2.81	2.64	3.71
2002	2.12	2.60	2.61	2.60	2.63	3.33

자료 : 통계청, 광업·제조업통계조사, 각년도

1990년대의 전북 제조업의 구조재편은 경공업 중심에서 중화학공업 중심으로의 변화를 의미한다. 이것은 우리나라 전체의 제조업 발달과정과 비교하면 시기적으로 지체된 것이다. 즉, 우리나라의 산업구조조정 과정을 보면 1975년부터 1980년대 말까지는 1960년대의 노동집약적인 산업 중심에서 중화학공업으로의 구조재편이 이루어지던 산업구조조정 기간이었으며, 1990년대 이후는 후발개도국의 성장에 따른 국제경쟁력의 약화를 극복하기 위해 제조업 부문의 합리화를 추구하면서 세계경쟁력

확보를 위해 첨단기술산업의 육성에 중점을 두는 뚜렷한 정책 변화를 보이는 시기가 될 수 있다(류제현 등, 1993). 그러나 전북은 1990년대 초까지도 노동집약적 산업 중심의 구조를 벗어나지 못하였으며, 1990년대 중반에 이르러서야 중화학공업 중심의 산업구조로 재편되었다.

전북의 제조업 발달 추세에 변화가 나타난 1990년대를 중심으로 제조업의 변화 추이를 살펴보면, 1990년 이전까지 우리나라의 제조업은 1960년대에 노동집약적 경공업 중심으로 발달이 시작되어 1970년대에 중화학 공업으로의 구조조정을 거쳐 1980년대에는 중화학공업 중심으로 구조가 전환되었다. 그 결과 제조업 업종별 고용은 크게 변화되어, 1970년대 중반에 35.5%로 중심 부문이던 섬유·의복업종은 1990년에 22.1%로 크게 감소하였다. 반면 조립금속·기계·장비 업종은 같은 기간동안 20.8%에서 37.7%로 크게 증가하여 우리나라 제조업의 주력업종이 되었다.

이에 비해 전북 제조업은 1970년대의 경공업 중심 공업구조가 1980년대에도 이어지고 있다. 1970년대 중반 전북의 중심 부문은 음·식료품 및 담배, 섬유·의복 및 가죽, 목재·나무 및 나무제품 등의 경공업 부문으로 이들 업종이 전북 전체에서 차지하는 고용비중이 72%에 달한다. 특히 목재·나무 및 나무제품과 음·식료품 부문들은 전북 내에서 차지하는 비중 뿐 아니라 전국 평균을 능가하여 특화 된 부문으로 1970년대의 전북 제조업을 대표하는 부문이다. 그러나 섬유·의복 부문은 전북 내에서 높은 고용비중을 차지하고 있음에도 불구하고 전국평균에는 미치지 못하고 있다. 이것은 1970년대까지 우리나라 주력산업이던 이 부문이 수도권과 영남지역을 중심으로 성장하여 전북 지역에서 상대적으로 발달하지 못하였음을 보여준다. 이외에 1970년대의 전북 특화산업은 비금속 부문으로, 이들 전북의 중심 부문들은 비숙련 노동집약적 부문으로 농촌 노동력이 기반인 주변지역의 전형적 산업구조를 보여준다(백영기 등, 2000).

1980년대 전북의 공업형태는 1970년대 형태의 일부가 그대로 지속되는 추세로 음·식료품 및 담배, 섬유·의복 및 가죽, 목재·나무 및 나무제품 등이 60% 이상의 높은 비중을 유지하여 경공업 중심의 구조가 계속되고 있다. 이들 부문들 내에서는 음·식료품, 목재·나무 및 나무제품 부문의 비중이 낮아진 반면, 섬유·의복 부문은 크게 성장하여 1980년대 동안 36% 이상의 비중을 차지하면서 특화도가 계속 높아져 전북 제조업을 대표하고 있다. 그러나 이들 노동집약적인 중심 부문들의 전북 내 비중은 1970년대 중반에 비해 크게 낮아졌으며, 또한 조립금속·기계·장비, 비금속, 기타제조업, 종이 및 종이제품 등의 전북 내 고용비중이 증가하면서 업종 구조가 다양화되는 특징이 나타나고 있다는 점을 주목할 필요가 있다. 특히 이들 고용이 증가한 부문들 중에 중화학 부문이 많이 포함되어 있어 1980년대에 전북 공업의 구조적 변화가 이루어지고 있음을 알 수 있다.

1980년대에 전북 제조업의 구조변화가 나타나고 있기는 하지만 그 내용은 바람직하지 않게 보인다. 1990년의 전북 제조업 구조를 보면 전북의 특화 부문들이 대부



분 경공업 부문에 속하며, 1980년대 우리나라의 제조업 성장을 주도한 조립금속·기계·장비 부문은 전북 내에서 높은 고용성장을 이루기는 하였지만 전국 평균에는 크게 미치지 못하고 있다.

1990년대 전북 제조업 발달은 이전 시기와 큰 변화를 보인다. 우리나라 전체에 비해 저조하던 전북의 제조업 성장속도가 1990년 이후 들어 빠르게 나타나고 있으며 제조업 구조에 있어서도 1990년 이전과 많은 차이를 보인다<표 5>. 즉, 1990년 이전 전북 제조업의 중심 부문이었던 섬유·의복, 음·식료품, 나무제품 등의 비중은 1990년의 56%에서 2002년에는 34%로 낮아졌으며, 반면 조립금속·기계·장비, 화학제품 등의 비중은 같은 기간동안 14%에서 42%로 증가하여 1990년대의 중심부문이 되었다. 이에 따라 1990년에 고용의 중심업종은 의복·모피, 섬유제품, 음·식료품, 비금속, 종이제품 제조업의 순이었으나 2002년에는 음·식료품, 자동차, 화학, 비금속제품, 의복·모피, 섬유제품 제조업의 순으로 변화하였다.

이 시기에 전북 제조업의 구조변화를 주도한 부문은 1980년대까지 성장이 부진하였던 자동차, 1차금속, 사무기계, 영상·음향 및 통신기기, 의료·정밀기기 등 가공조립형 부문으로, 사무기계를 제외한 모든 업종에서 전국의 성장률을 크게 앞지르고 있다. 특히 자동차의 경우 거의 발달이 이루어지지 않았던 전북지역에 1990년대 초에 전주지역에 현대상용차가,

<표 5> 전북 제조업 업종별 변화(1990-2002) (종업원수)

	전국의 구성비				전북의 구성비				입지계수 (2002)
	1990	1996	2002	연평균성장률 (1990-2002)	1990	1996	2002	연평균성장률 (1990-2002)	
제조업	100	100	100	-0.9	100	100	100	-0.5	
음식료품	6.9	6.8	6.8	-1.0	13.1	14.7	16.4	1.5	2.4
담배	0.2	0.2	0.1	-4.7	1.0	0.0	0.0	-8.3	0.0
섬유제품	11.8	8.9	7.5	-3.6	14.7	8.3	7.4	-4.3	1.0
의복, 모피	8.0	6.3	5.4	-3.3	21.5	14.8	8.1	-5.4	1.5
가죽, 가방	7.2	2.4	1.6	-6.7	1.1	0.0	0.1	-7.4	0.1
목재, 나무	1.4	1.3	1.0	-3.0	4.6	3.2	2.4	-4.2	2.3
펄프, 종이	2.2	2.3	2.2	-0.8	6.4	5.5	4.8	-2.3	2.2
출판, 인쇄	2.5	3.2	3.7	2.8	1.1	0.8	1.5	2.1	0.4
석유정제	0.3	0.4	0.4	0.9	0.0	0.0	0.0	-8.3	0.0
화학제품	4.3	5.2	5.1	0.5	5.3	7.2	8.5	4.4	1.7
고무	4.5	5.0	6.6	2.5	1.5	2.5	3.2	7.9	0.5
비금속	4.3	4.3	3.2	-2.8	9.5	10.1	8.3	-1.4	2.6
1차금속	4.1	4.0	3.9	-1.3	1.6	3.6	3.4	8.7	0.9
조립금속	4.8	7.0	7.4	3.0	2.3	3.4	3.6	4.0	0.5
기타기계	8.5	10.5	10.7	1.0	2.1	3.5	4.4	8.2	0.4
사무기계	0.6	1.1	1.6	10.0	0.5	0.5	0.3	-4.2	0.2
전기기계	3.7	4.8	5.3	2.5	3.2	2.7	1.9	-3.5	0.4
통신장비	9.9	9.4	10.6	-0.3	3.5	4.6	6.3	6.1	0.6
의료, 정밀	1.5	1.7	1.8	0.3	0.5	0.8	0.7	3.9	0.4

자동차	6.2	8.1	7.9	1.2	0.5	10.2	14.5	204.6	1.8
기타운송	2.1	3.2	3.8	5.2	0.2	0.2	0.1	-3.0	0.0
가구	4.9	3.6	3.3	-3.3	5.8	2.5	3.0	-4.2	0.9
재생재료	0.0	0.1	0.2	48.4	0.0	0.1	0.2	61.4	1.1

자료: 통계청, 광업·제조업통계조사, 각년도

군산지역에 대우자동차가 입지하면서 1990년에서 2002년의 기간동안 무려 연평균 200%가 넘는 성장을 이루어 전국 평균을 능가하여 특화된 산업으로 성장하면서 전북 제조업 발달을 선도하였다. 이와 함께 고무, 1차금속, 기타기계 등도 연평균 10% 이상의 빠른 성장을 보이고 있다. 반면에 1980년대의 주도 부문이었던 노동집약적 경공업 부문의 비중은 음·식료품을 제외하고는 모두 한국의 전체에 비해 더욱 빠른 쇠퇴를 보이면서 전북 제조업 고용 감소를 주도한 업종이 되었다. 노동집약적 부문의 침체는 1990년대의 중국과 동남아시아지역에 대한 해외직접투자에 의한 이전과 관련되는 것으로 보인다. 이러한 부문별 성장의 차이는 전북 제조업의 업종 구성의 다양성을 높이고 있다.

이상에서 살펴본 바와 같이 전북의 제조업 발달은 다른 지역에 비해 상대적으로 지체되었지만, 1990년대 중반이후부터 구조변화가 발생하고 있다. 이러한 구조변화에서 자동차산업의 급성장은 전북의 제조업 구조재편에 가장 중요한 요인으로 작용하고 있음을 알 수 있다. 특히 전북지역의 자동차산업이 전국에서 차지하는 비중에 비해 전북경제에서 차지하는 역할은 훨씬 크게 나타나고 있다. 그러나 전후방 연관산업과의 연계가 매우 큰 부문인 자동차산업 생산체계의 특성을 고려하면 산업 발달 수준이 낮은 전북에서 지역과의 연계가 상대적으로 낮아 자동차산업의 발달이 지역경제에 미치는 파급효과가 기대에 미치지 못할 것이라는 점을 쉽게 짐작할 수 있다. 더욱이 전북에서 높은 비중을 차지하고 있지만, 미성숙한 자동차 산업 생산체계의 발달은 자동차산업의 경기변동에 따라 전북의 경제가 크게 위협받을 수도 있음을 의미한다<sup>18)</sup>.

#### IV. 전북의 제조업 집적지

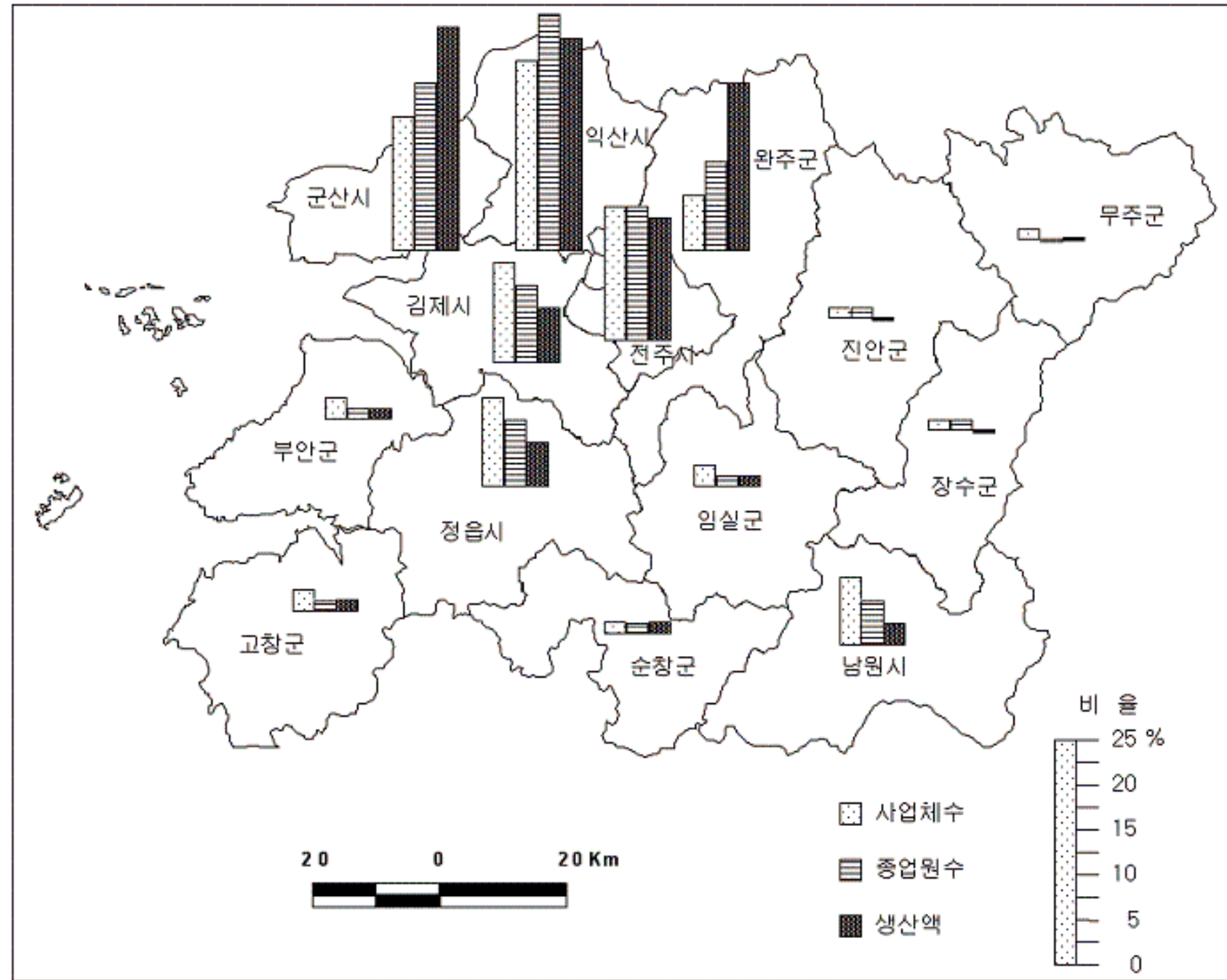
경쟁이 심한 지식기반사회에서 지역 산업이 경쟁력을 갖기 위해서는 활발한 혁신의 창출과 확산, 수용이 이루어져야 한다. 기업의 혁신활동은 특정 지역에 일정한 산업집적이 이루어져 지식의 활발한 교환이 이루어지는 지역환경에서 보다 잘 수행되는 경향이 있다. 형식적 지식에 비해 암묵적 지식의 확산은 지리적 근접성이 중요하게 작용하기 때문이다(Nonaka 등, 1999). 따라서 전북의 제조업 집적지의 발달

18) Bassett(1984)는 영국 Bristol에 대한 사례연구를 통해 경기침체와 함께 도시경제의 큰 비중을 차지하던 자동차산업이 구조재편 됨에 따라 도시경제가 크게 위축되는 현상을 보여주고 있다.



수준은 전북 제조업의 혁신 활동에 중요한 영향을 미친다고 할 수 있다.

전북의 제조업이 다른 지역에 비해 발달 수준이 낮지만, 전북 내의 전주, 군산, 익산의 3시를 중심으로는 어느 정도 집적지가 형성되어 있다(그림 1). 사업체수와 종업원수는 익산시, 군산시, 전주시의 순으로 집적이 형성되어 있으며, 생산액의 경우에는 군산시, 익산시, 전주시의 순으로 집적이 이루어져 있다.



(그림 11) 전북 제조업의 공간분포

이들 세 도시와 전주에 인접한 완주군을 포함한 지역의 제조업체수는 1,402개로 전북 전체의 60.9%를 차지한다<sup>19)</sup>. 여기에 인접한 김제시와 정읍시를 합하면 제조업체수는 1,873개로 81.3%에 이른다. 반면에 전주, 익산, 군산을 중심으로 한 도시지역을 제외한 나머지 시군의 경우 제조업의 발달은 매우 부진하여 집적지를 형성하고 있지 못하다.

업종별로는 중화학공업의 경우는 전주, 익산, 군산, 정읍, 김제, 완주 등 6개 시·군 지역에 거의 대부분의 업체가 집중되어 있으며, 나무제품, 음식료, 기타제품, 비금속광물 등 일부에서 농촌지역의 비율이 비교적 높게 나타나고 있다. 그러나 이들 기타지역의 비율이 높은 업종의 경우에도 시·군내에 20개 이상의 업체가 입지한 업종은 음식료품을 제외하고는 남원시의 나무제품제조업만이 있을 뿐이다. 음식료

19) 이들 세 도시는 전북의 중심도시로 전북 인구의 65%가 집중되어 있다. 또한 약 50여 km의 공간 내에 서로 인접한 지역으로 연담도시의 성격을 띠고 있다. 시간거리로는 50분 이내에 도달할 수 있어 하나의 클러스터를 형성할 수 있는 공간적 성격을 지니고 있다.

품의 경우에는 무주군과 장수군을 제외하고는 모든 시·군에 각각 20개 업체 이상이 분산 분포하여 입지하고 있는데, 이것은 농산물 가공과 연계한 지연산업의 성격이 강하다<sup>20)</sup>.

전북 제조업의 공간적 분포는 전북 제조업의 핵심지역이 전주, 군산, 익산의 3시와 정읍 및 김제를 포함한 전북의 서북부 지역으로, 이들 지역이 전북 지역에서 산업 클러스터로 발전할 수 있는 잠재력을 지니고 있음을 보여준다. 업종별로는 356개 업체가 집중된 섬유·의복과 388개 업체가 집중된 자동차, 기계, 조립금속이 클러스터로 발전할 수 있는 가능성을 지니고 있다. 이 가운데 특히 1990년대에 전북의 중심 산업으로 급성장한 자동차산업은 기계산업과 더불어 정책적으로 집중 육성되고 있다. 또한 3시 지역에 GM대우 및 현대자동차의 완성차공장과 6개의 기술혁신센터와 기술지원기관들이 입지하여 기업에 대한 집중적인 지원이 이루어지고 있어 클러스터로 발전할 가능성이 높다.

## V. 전북의 혁신역량

전북지역의 혁신역량은 한국의 다른 지역에 비해 낮은 편이다. 혁신역량을 파악하기 위하여 연구개발, 생산, 지원서비스 등 혁신분야별로 전북지역 혁신주체들의 역량과 이들 간의 네트워크 특성을 살펴보면 다음과 같다. 먼저 전북지역의 연구개발 역량은 취약한 형편이다. 과학기술부(2003)의 자료에 따르면 전북지역의 연구기관의 수, 연구개발 인력, 연구개발비 등은 모두 상대적으로 비중이 낮다<표 6>. 연구개발 관련 부문들의 비중이 낮다는 것은 상대적으로 전북의 혁신창출 역량이 낮음을 의미한다.

<표 6> 전라북도 연구개발 인력 및 연구개발비 현황

	대 학		기 업		시험연구기관		계
	1995	2000	1995	2000	1995	2000	2000
연구기관수 (개)	12 (4.4)	16 (4.4)	39 (1.6)	75 (1.6)	10 (4.0)	12 (5.3)	103 (2.0)
연구인력 (명)	1,761 (3.9)	2,510 (3.9)	502 (0.7)	1,748 (1.5)	236 (1.6)	640 (3.0)	4,898 (2.1)
연구개발비 (백만원)	34,180 (4.4)	21,805 (4.4)	24,563 (0.4)	92,475 (0.9)	16,868 (1.0)	21,202 (1.0)	135,482 (1.0)

주: ( )는 전국대비 비율임

자료 : 과학기술부·과학기술정책연구원, 지방과학기술연감, 2001.

20) 3시를 제외한 시군의 경우 대표적인 식품산업의 집적지는 수산물가공업 중심의 부안군, 유가공산업 중심의 임실군, 장류산업 중심의 순창군을 꼽을 수 있다.

연구개발 역량에 비해 전북지역의 연구개발 네트워크 지원기관은 비교적 많다. 전북지역에는 자동차산업과 생물산업 부문을 중심으로 기술연계 관련 지원기관인 TP, TIC 등이 있다. 이들 센터들 대부분은 아직 설립기간이 짧지만, 비교적 높은 성과를 거두고 있다. 대학과 기업 간의 연구개발 연계활동은 중소기업청, 중소기업진흥공단, 중소기업지원센터 등에 의해서도 지원되고 있다.

기술연계활동과는 달리 금융, 마케팅 등 경영활동을 지원하는 기업지원부문의 경우에는 전북지역의 역량은 낮다. 지역의 산업발전에서 금융부문의 역할이 매우 중요함에도 불구하고, 전북지역 금융부문의 기업지원은 활발하지 못하다. 기술신용보증기금, 신용보증재단, 중소기업청, 중소기업진흥공단 등 중소기업에 대한 공공금융기관에 비해 일반은행 등 민간 금융권의 기업에 대한 자금지원이 부족한 것으로 나타난다. 특히 성장가능성이 높은 기술력 있는 기업의 창업에 주요한 기여를 하는 엔젤클럽과 같은 모험자본(venture capital)의 중개기관은 전무한 실정이다.

지역의 혁신역량을 결정짓는 중요한 요인인 혁신주체들 간의 네트워크는 활발하지 못하다. 전북발전연구원(2004)의 설문조사에 의하면 자동차부품산업 및 기계산업의 경우 연구·기술개발 교류도, 상품화·사업화 교류도, 판매·마케팅 교류도가 보통 이하 수준으로, 전북지역 기업들이 상당부분 기술개발이나 마케팅 등을 독자적으로 수행하고 있으며, 타 기업이나 기관과의 교류가 낮은 것으로 나타난다. 이러한 결과가 자동차부품산업의 경우 창업이 활발하지 않고, 연구개발 활동이 주로 모기업과의 협력 속에서 이루어지는 특성에도 관련이 있을 것으로 보이지만, 전체적으로 네트워크 형성이 미약하다고 할 수 있다.

이상의 결과를 요약하면 전북지역은 산업집적지의 형성이 잘 이루어져 있지 못하며, 연구개발 하부구조가 취약하고, 기업의 혁신 역량이 낮음을 알 수 있다. 또한 기업에 대한 공공·민간 지원기관의 기능도 미약하고 네트워크도 잘 형성되어 있지 못하다. 이 외에도 숙련·기술노동력이나 단순노동력 등 노동시장도 잘 발달되어 있지 못하여 전북지역의 혁신체계 형성이 매우 낮은 수준에 머물러 있다고 할 수 있다.

## VI. 전북의 산업발전 방향

지역의 산업발전은 경제환경의 변화에 적절하게 대응함으로써 가능하다. 경제의 세계화와 지식기반경제로의 이행에 따라 지역의 산업발전에서 기업이나 산업의 경쟁력이 중요한 생산요소의 하나로 부각되었으며(Porter, 1998), 이러한 경제환경 속에서 전북의 산업 발전을 위해 산업클러스터의 형성과 지역혁신체계의 구축이 요구되고 있다. 그러나 앞에서 살펴본 것처럼 전북의 혁신역량은 취약하며, 무엇보다 클러스터의 형성에 필요한 산업집적 수준도 낮은 형편이다. 더구나 클러스터 육성 정

책을 시행했던 사례를 보면 전북과 같은 산업환경을 지닌 지역의 경우 매우 신중하게 클러스터 육성 정책이 시행되어야 함을 시사하고 있다. 클러스터 정책은 어느 정도 산업기반이 형성된 지역의 경쟁력을 향상시키는 데 초점이 맞추어진 것이기 때문이다.

저발전지역은 일반적으로 물리적 기반시설의 부족, 자본 부족, 기술하부구조 등 기술확산제도의 취약, 지역 외부와의 정보교류 부족에 따른 지역적 고착성뿐만 아니라, 사회적 자본과 제도적 기반의 취약 등 클러스터 발전의 장애요인을 가지고 있다(남기범, 2004). 따라서 전북과 같이 산업발전 수준이 낮은 저발전지역의 경우 지역개발정책으로서 클러스터 정책을 적용하는 것은 지역의 여건에 대한 정확하고 세밀한 분석을 토대로 보다 신중하게 접근해야 할 것이다. 이러한 면에서 전북지역 혁신역량과 혁신체계의 특성을 고려할 때 전북의 산업클러스터 형성의 장애요인들과 그에 따른 산업발전 방향은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 산업 집적지 형성 미약. 전북지역의 산업집적 수준은 클러스터를 형성하기에는 부족한 실정이다. 따라서 클러스터의 육성을 위해서는 무엇보다 먼저 산업의 집적을 이루기 위해 기업의 창업이나 유치를 활성화하는 정책이 강조되어야 할 것이다. 그러나 다른 지역에 비해 불리한 전북의 기업입지여건이 짧은 시간 내에 크게 개선될 수 없다는 점을 고려해야 할 것이다. 따라서 전북지역의 산업 발전을 위해서는 우선 전북지역 내 연관 기업들과의 긴밀한 연계체계를 구축하는 것이 중요하다. 이와 함께 타 지역과 보완적 네트워크를 구축하는 것도 필요하다. 가치체인(value chain)상의 전후방 연관기업들이 전북지역 내에 충분히 발달하지 못한 현실을 고려할 때 전북지역 내에서 공급/수요처를 확보하기 어려운 부분에 대한 외부지역과의 네트워크 구축은 지역 산업의 발전에 긍정적으로 작용할 것이다<sup>21)</sup>. 또한 외부지역과의 초광역네트워크 구축은 외부로부터 지식과 정보를 수용함으로써 지역 내 고착화 효과(lock-in effect)에 빠지지 않기 위해서도 중요할 것이다(Dosi, 2000).

둘째, 연구개발 역량의 부족. 전북지역은 기업의 기술혁신에 중요한 연구개발 기능이 취약하다. 그러나 연구개발 역량 역시 짧은 기간 동안에 크게 신장되기는 어렵기 때문에 기존의 대학, 연구소 등 연구기관과의 유기적인 네트워크를 강화하는 정책이 필요한 것으로 보인다. 전북지역의 경우 대학의 연구개발역량은 다른 혁신주체들에 비해서 상대적으로 높게 나타나고 있다. 따라서 산·학·연 네트워크의 활성화를 통한 지식과 정보의 전파와 수용이 원활하게 이루어질 수 있는 제도적 지원이 필요하다.

셋째, 기업지원서비스의 부족. 전북지역에는 클러스터의 형성에 필수적인 기술지원, 마케팅, 법률, 회계 등 기업지원서비스 기능이 취약하다. 경쟁이 심한 경제환경 속에서 기업지원서비스의 중요성은 더욱 크게 부각되고 있다. 기업의 생산 및 조직 활동을 지원하여 기업의 성장과 생산성 향상에 크게 기여하는 전문 생산자서비스업

21) 전북지역의 자동차부품산업의 경우 혁신활동의 수행과정에서 외부지역과의 상호작용이 크게 기여하고 있는 것으로 나타나고 있다(김진석, 2004).



은 유연생산체제의 성장과 확산과 함께 중요성이 더욱 커지고 있으며, 그 입지는 기업본사의 입지와 밀접한 연관을 갖는다(Daniells, 1991). 따라서 생산자서비스업 발달의 취약성은 전북 제조업의 고부가가치화, 기술집약화와 기업의 유치에 큰 걸림돌이 된다. 기업지원서비스 산업의 육성을 위한 정책적 지원이 필요하다.

넷째, 열악한 정주환경. 연구개발기능을 유치하기 위해서는 고급 과학기술인력의 정주환경을 구축해야 한다. 교육, 의료, 보건, 문화 등 고급인력이 선호하는 정주요건들을 갖추기 위한 지자체의 적극적인 지원이 필요하다. 정주환경의 구축은 기업의 유치를 촉진할 뿐만 아니라 지역 내 노동력의 외부 유출을 막을 수 있다는 점에서 중요한 의미를 지닐 것이다.

다섯째, 혁신마인드의 부족. 전북지역의 자동차부품산업에 대한 조사결과에 의하면 기업의 혁신마인드는 매우 낮은 것으로 나타난다(김진석, 2004). 기업의 경쟁력 강화를 통한 성장에 있어서 기업, 대학, 지자체 등 혁신주체들의 혁신마인드 제고가 매우 중요하다. 클러스터가 발전하기 위해서는 이들 혁신주체간 긴밀한 상호작용을 통해 활발하게 지식과 정보가 교환·수용·전화되어 혁신의 창출·확산·활용이 활성화되어야 한다. 지역 내 보수적인 문화를 극복하고 상호 경쟁과 협력이 이루어질 수 있도록 혁신주체간 개방적이고 진취적으로 상호작용이 이루어질 수 있는 혁신문화를 새롭게 정립해야 할 것이다. 특히 저개발지역의 클러스터 정책이 실패한 중요한 요인 중의 하나가 지역 내 합의의 도출을 통한 역량의 결집에 실패한 사례에서 볼 수 있듯이(남기범, 2004), 지역발전을 위한 최선의 방안을 도출하고 이를 추진하기 위해 역량을 결집시킬 수 있는 지역내 혁신주체들의 노력이 필요할 것이다.

## 참고문헌

- 강현수, 2000, 지역경쟁력의 원천인 지역혁신체제, 자치공론, 1(1), 23-37.
- 강현수, 이철우, 2000, "지역 중소기업 혁신네트워크 사례 분석과 정책적 함의: 지역 혁신체제론의 관점에서", 「소기업 혁신 네트워크를 이용한 도시형 산업 지구개발전략 심포지움」. 한국공간환경학회.
- 과학기술부, 과학기술정책연구원, 2001, 지방과학기술연감.
- 과학기술부, 과학기술정책연구원, 2003, 지역별 수요와 역량에 기초한 과학기술진흥 방안-1·2단계.
- 김견, 1991, 1980년대의 산업구조 조정정책, 한국자본주의의 분석, 일빛.
- 김인중, 김영수, 김선배, 지식기반경제에서의 지역혁신체제 구축모형, 2001, 산업연구원.
- 김진석, 2004, 전라북도 산업집적지 발전전략, 전북발전연구원.
- 남기범, 2004, 지역혁신체제 조성을 통한 지역균형발전 전략의 한계.
- 류재현, 이상철, 1993, 산업구조조정과 전개, 한국산업사회연구회 편, 한국경제의 산업구조조정과 노동자계급, 녹두.
- 박삼옥, 2003, 네트워크세계에서의 산업화: 워싱턴 대도시권의 혁신클러스터, 지리학논총, 42호, 17-32.
- 박삼옥, 남기범, 2000, 중소기업 육성을 위한 지역혁신체제 및 산업지구 개발방향, 국토계획, 제35권 3호.
- 박삼옥, 최지선, 2000, 성장촉진을 위한 지식기반산업의 발전: 이론과 정책과제, 지역연구, 제16권 2호, 1-25.
- 백영기, 김진석, 2000, 전북 제조업의 성장과 공간적 발달, 한국경제지리학회지, 제3권 제2호, 5-22.
- 산업연구원, 2001, 혁신역량과 산업발전: 한국산업의 혁신역량 평가와 정책과제를 중심으로.
- 이지은, 2004, 중소 제조업체와 지역 내 일반은행 간 연계에 관한 연구-전북지역을 사례로, 지리학논총, 43호, 151~173.
- 최낙필, 박승기, 안진, 박태식, 이해경, 김선곤, 1991, 전북경제의 정체성 극복에 관한 연구, 전북대학교 논문집(인문사회과학편) 제 33집, 79-151.
- Amin, A., 1989, Flexible Specialization and Small Firms in Italy: Myth and Realities, *Antipode* 21(1).
- Amin, A., 2000, Industrial Districts, in Eric Sheppard & Trevor J. Barnes, *A Companion to Economic Geography*, Blackwell, 149-168..
- Baptista, Rui, 1998, Clusters, Innovation and Growth : A Survey of the Literature, *The Dynamics of Industrial Clustering*, Oxford Univ. Press,

- 1998.
- Braczyk, H., Cooke, P. and Heidenreich, M. eds., 1998, *Regional Innovation Systems: The role of governances in a globalized world*, UCL Press, Reading, UK.
- Capello, R., 1999, Spatial Transfer of Knowledge in High Technology Milieux: Learning Versus Collective Learning Processes, *Regional Studies*, 33(4), 353-365.
- Cooke, P., Uranga, M. G. and Etxebarria, G., 1998, "Regional Systems of Innovation: an Evolutionary Perspective", *Environment and Planning A* V.30: 1563-1584.
- Daniels, P.W., 1991, "Some Perspectives on the geography of services", *Progress in Human geography*, 15(1), 37-4
- Dicken, P., 1998, The state is dead...long live the state, *Global Shift* 3rd ed., Paul Capman Publishing, 73-114.
- Dosi, G., 2000, *Innovation, organization and economic dynamics: selected essays*, Edward Elgar, Cheltenham.
- Hassink, R., 1999, What Does the Learning Region Mean for Economic Geography?, *지역연구*, 15(1), 93-116.
- Nonaka, I. and H. Takeuchi, 1999, A Theory of the Firm's Knowledge-Creation Dynamics, in Cahndler, A. D., P. Hagström and S. Örjan, *The Dynamic Firm: The Role of Technology, Strategt, Organization, and Regions*, Oxford University Press, 214-241.
- Porter, M. E., 1998, Clusters and the New Economics of Competition, *Harvard Business Review*, Nov.-Dec., 77-90.

**한국의 경제발전과정에서의  
해외직접투자의 역할과 결정요인  
- 대중국 FDI 를 중심으로 -  
(韩国企业在中国投资的决定因素与今后展望)**

김병순 : 단국대학교 교수



## I. 序論

2002년부터 WTO 정식회원국이 된 중국은 경제 각 부문의 개방가속화로 수출증대와 많은 외국인투자를 유치하고 있다. 중국은 WTO와의 약속에 따라 시장개방과 법과 제도의 투명성을 제고하는 등 경제체제와 제도를 국제기준(global standard)에 맞게 정비해 가고 있다. 중국의 투자환경이 개선되면서 중국에 대한 외국인직접투자는 보다 확대되는 반면에 중국시장에서 각국 기업들 간의 경쟁은 보다 치열해지고 있다. 중국의 투자환경 변화를 감안하여 우리나라 기업들의 중국에 대한 진출방안을 새로운 차원에서 모색하는 것은 기업의 발전을 위해서 뿐만 아니라 韓國과 中國 간의 경제협력 강화의 필요성 측면에서도 중요 과제라 할 수 있다.

돌이켜 보면 우리나라 기업들의 對 中國 直接投資는 1988년 한중간의 민간차원 교류가 전개되면서 시작되어, 1992년 8월 24일 韓中修交를 계기로 본격화되었다. 국교수립 이후 불과 12년밖에 되지 않았지만 우리나라와 중국간의 무역, 투자 및 인적 교류 등은 급속한 성장을 거듭하여 한중간의 교역규모는 연평균 40%이상의 성장을 기록하여 왔다. 또한 우리나라 기업들의 對 中國 직접투자도 다소의 기복은 있었지만 급증하여 왔다. 외환위기의 여파로 1998년 중 중국에 대한 투자가 급감하기도 하였으나, 1999년에 들어 다시 증가하기 시작하여 2003년 말 현재 우리나라 기업의 중국에 대한 직접투자잔액은 8,844건에 64억 2,039만달러(신고기준으로는 10,221건에 115억 7,600만달러)에 이르고 있다. 이처럼 우리나라 기업들의 對中國 직접투자는 10여 년이라는 단기간에 양적으로는 괄목할 만한 실적을 이루었지만, 질적인 면에서는 많은 문제점도 露呈하고 있다.

以下에서는 우리나라 기업의 對중국 직접투자 결정요인과 경쟁우위요소를 파악하고, 장기적인 관점에서 中國에 뿌리를 내릴 수 있는 投資方向을 살펴보기로 하겠다.

## II. 企業의 國際化 過程과 海外直接投資

### 1. 海外直接投資의 定義와 海外市場 進出方式

해외직접투자란 실질적인 경영권을 행사할 목적하에 제반 經營資源을 해외에 이전하여 競爭優位要素를 창출·유지함으로써 기업목표를 달성하려는 상황적응적인 경영전략이다. 따라서 海外事業을 추진하는 기업은 國家特有의 비교우위와 기업특유의 경쟁우위요소가 상호보완적으로 결합되어 총체적인 경쟁우위를 누릴 수 있다고 판단하면 최초 투자를 실행한다.

한편 기업의 국제화 과정은 기업역사와 관련하여 볼 때 國內市場指向企業에서 海外市場指向企業으로 발전하고 다시 現地市場指向企業으로 발전하다가 세계를 하나의 시장으로 보는 世界市場指向企業으로 발전해 갈 것이다. 물론 모든 기업이 이러

한 과정을 순차적으로 거쳐 가는 것은 아니며 기업전략이나 경영환경에 따라 목표 시장 자체도 변한다. 또한 기업규모에 따라 국제화의 과정과 유형도 다소간에 차이는 있게 된다.

그러나 현시점에서 특정기업이 국제화 방안을 모색할 때에는 貿易, 技術移轉, 海外直接投資 중 어느 하나를 택하게 될 것이다. 이러한 국제경영활동 중에서 어떠한 활동을 전개할 것인가는 기업의 국제경영능력과 국내의 경영환경에 따라 전략적으로 선택할 문제이다.

콜데(Kolde, E.)는 기업의 경영활동이 단계적으로 확대됨에 따라 다음과 같은 3단계, 즉 제품의 輸出段階에서 현지에 판매 및 貯藏施設을 확충하는 단계를 거쳐 해외직접투자에 의한 현지생산의 단계로 성장 발전해 간다고 보았다. 이러한 기업성장이론은 기업이 지속적으로 성장 발전해 가기 위해서는 국제화 전략의 추진이 불가피함을 말한 것이다.

그라이너(Greiner, L. E.)는 기업의 年輪과 環境變化에 대한 적응 속도에 따라 국제화의 진전 속도는 다르게 나타난다고 하였다. 기업이 최초로 설립된 이후 상당기간은 自國市場에서 성장·발전 하다가 國內外 經營環境變化라는 위협에 직면하게 된다. 만일 기업이 환경변화에 의하여 야기된 위협을 극복하려는 혁신단계에서 성공적으로 국제화 전략을 추진하게 되면, 이 기업은 환경변화를 기회로 활용하여 지속적인 성장을 할 수 있을 뿐만 아니라 국제화의 수준 또한 고도화 될 것이다. 그러나 환경변화에 적응하지 못하면 국제화는 커녕 淘汰의 길로 접어들게 된다. 기업이 환경변화에 신속하게 適應할수록 기업의 국제화는 물론 성장 또한 빨라질 것이다. 물론 기업의 국제화를 촉진하는 것은 그 기업이 속한 산업의 특성이나 個別企業 자체의 環境適應能力에 따라 다르지만 기업의 장기적인 국제화 전략에 따라 보다 큰 차이를 보이는 것이 일반적이다.

### 2. 海外事業決定과 經營者의 役割

海外事業을 추진하는 기업은 진출하려는 國家의 比較優位要素와 自社가 보유한 기업특유의 경쟁우위요소가 상호보완적으로 결합되면, 현지에서 상대적인 경쟁우위를 누릴 수 있다고 판단하여 투자를 결정하게 된다. 해외진출기업이 現地國의 경영환경이 변하는 데에 따라 새로운 경쟁우위요소를 부단히 창출해 낼 수 있다면, 그 기업은 지속적인 競爭優位를 누리면서 양호한 投資成果도 올릴 것이다. 즉, 해외직접투자기업이 현지사업활동에 따르는 제반 불리한 점을 극복하고 現地企業 또는 현지에 진출한 外國企業과의 경쟁에서 상대적으로 우위에 설 수 있는 기업능력을 창출할 수 있는 Mechanism을 조직 속에 體化시킬 수 있다면, 그 기업은 지속적인 경쟁우위를 누릴 수 있다는 것이다. 이러한 메커니즘의 형성은 企業文化 형성을 주도해 가는 經營者의 특성에 큰 영향을 받는다. 즉, 企業家精神을 발휘하는 최고경영자(CEO)의 역량에 달려 있다고 할 수 있다. 해외사업과 같이 전략적 의사결정을 요

하는 경우 CEO의 과감한 리스크 테이킹(risk-taking)으로 성공한 경우도 있지만, 많은 기업들이 비합리적인 의사결정으로 인해 실패한 사례도 많다.

아하로니(Aharoni, Y.)에 의하면 기업경영자들은 海外事業과 관련된 위험이나 불확실성을 과대평가하는 경향이 있으며, 이에 따라 자신들이 익숙한 국내사업에 안주하려고 한다. 그러나 外部環境으로부터의 자극, 조직내부의 필요성 또는 커미트먼트(commitment) 등에 의해 일단 해외사업이 추진되게 되면 의사결정과정에서 여러 가지 행동적 특성이 나타난다. 즉 기업이 해외사업을 추진하게 되면 그 자체가 커미트먼트 다시 말해 義務의 온 아니지만 해외사업추진을 위해 어떤 행동을 하지 않을 수 없는 감정이나 마음의 상태를 만들어 낸다는 것이다. 따라서 시간과 비용이 투입된 投資事業을 중도에 그만 둔다는 생각은 할 수도 없으며, 어떠한 난관이 있더라도 이를 추진하려고 한다. 金錢的인 측면에서 뿐만 아니라 心理的·社會的인 측면에서도 투자사업의 중도포기는 나쁜 영향을 주기 때문이다.

이러한 행동적 특성이 해외사업계획을 수립하는 과정에 반영되어 비합리적인 의사결정을 내리게 될 가능성은 常存한다. 기업이 해외투자사업의 妥當性을 분석하기 위해 객관적인 자료와 정보를 바탕으로 한다고 하더라도 사실은 制限된 合理性밖에 가질 수 없다. 만일 해외사업을 추진하는 기업의 담당자가 투자의 타당성이나 우선순위를 검토하기 보다 다른 부서나 회사의 기존정책 또는 커미트먼트와 충돌가능성이 없는지를 우선적으로 살핀다면 투자사업에 대한 평가는 歪曲될 수밖에 없다. 이러한 상태에서 작성된 해외사업 妥當性 報告書는 담당자의 판단이라기 보다 最高經營者의 의도를 반영한 보고서가 되어버리거나 때로는 투자사업에 대한 담당자의 개인적인 감정이나 이해득실이 반영된 보고서가 되어버릴 수도 있다.

기업 또는 기업경영자의 이러한 행동적 특성이 기업의 國際化 과정에서 흔히 나타나는 문제점 중의 하나임은 사실이다. 따라서 기업은 기업활동과정에서 축적한 人的·物的資源을 조직 속에 체화시킬 수 있는 메커니즘을 형성해야 한다. 특히 專門經營者는 해외사업에 대한 情報과 知識을 조직 속에 축적시킬 수 있는 메커니즘을 만들어야 하며, 이것이 해외사업을 성공으로 이끌 수 있는 CEO의 능력이자 역할이다. 사실 경영환경이 급변하는 상황에서는 機會와 危險을 적절히 관리하고 장기적인 비전을 제시해야 하는 CEO가 어떠한 역할을 하느냐에 따라 현지사업의 성패는 좌우된다고 할 수 있다.

### 3. 海外直接投資 決定要因

Dunning의 折衷的 페러다임에 의하면 해외직접투자가 이루어지기 위해서는 기업 특유의 獨占的 우위요소 외에 내부화 우위요소와 현지국 특유의 입지우위요소가 있어야 한다. 이러한 절충적 틀을 修正·補完하더라도 기본적으로 해외사업을 성공시키는 경쟁우위요소는 기업특유의 우위요소이다. 海外事業을 성공시킬 수 있는 독점

적 우위요소로 Kindleberger는 ① 제품차별화, ② 독점적 기술, ③ 마케팅기술, ④ 자본조달능력 등을 들고 있으며, Caves는 ① 무형의 자산, ② 기술능력, ③ 제품차별화 능력, ④ 마케팅능력, ⑤ 경영기법 및 관리능력 등을 들고 있다.

1990년대 들어 우리나라 기업의 해외직접투자는 선·후진국에 관계 없이 투자가 이루어지는 투자지역의 多邊化와 투자업종의 多樣化가 진행되었으며, 초기단계이기는 하지만 일부 중소기업에서도 국제적인 Network를 구축하기 시작하였다.

그러나 뚜렷한 경쟁우위요소도 없는 韓國企業들이 해외직접투자를 추진한 목적은 기존의 투자이론으로 설명하기가 어려웠다. 개도국기업의 海外直接投資 動機는 다양하지만 주류는 輸出市場保護를 위한 것이었다. 이러한 방어적 해외직접투자는 환경변화에 대응한 기업전략의 산물이라 할 수 있다. 企業은 內部能力을 평가하여 경쟁우위요소를 파악하고, 이러한 요소들을 現地國 특유의 입지우위요소와 결합하여 독점적 우위는 아니지만 상대적 우위라도 누릴 수 있다고 판단하면 해외직접투자를 실행한다. 다시 말해 기업은 해외직접투자활동을 통해 競爭優位를 창출할 수 있으며, 중요한 것은 경쟁우위의 원천을 명확히 파악하고 창출된 우위요소들을 효율적으로 결합하는 방법을 모색하는 일이다. 이러한 과정에서 슈페터(Schumpeter)類의 革新的인 企業家들의 역할은 중요한 경쟁우위의 원천이다. 그러나 持續的인 경쟁우위를 누리기 위해서는 해외사업에서 축적된 資源能力이 조직속에 體化되고, 제반 경쟁우위 원천이 有機的으로 연계되는 메커니즘을 구축하는 일이라 하겠다.

사실 한국기업의 해외직접투자는 자원능력은 부족한 반면에 經營者 및 환경관련요인은 강하게 작용하였다. 따라서 현지의 환경관련요인이 不利할 경우에는 새로운 투자지역을 모색해 生産施設을 移轉하지 않으면 안된다. 또한 자원능력이 부족하기 때문에 海外事業을 지속적으로 지탱하기 어렵고, 경영자관련요인이 결정적 역할을 하기 때문에 경영자의 태도나 신장변화 등에 큰 영향을 받았다.

## III. 中國의 投資環境 변화

### 1. 巨視的 觀點에서 본 中國의 投資環境 변화

中國은 1979년 改革開放政策 시행 이후 20여년간 연평균 9.8%의 높은 經濟成長率을 유지해왔다. 이러한 성장은 中國이 여타 Asia 國家에 비해 낮은 수출의존도와 거대한 내수시장으로 인해 세계경제 침체의 영향을 상대적으로 적게 받았기 때문이다.

2002년부터 WTO 정식회원국이 된 中國은 향후 경제 각 부문의 개방가속화로 수출증대와 外國人投資의 增加가 예상되고 있다. 그간 中國은 저임금의 풍부한 노동력을 이용하기 위한 外國人直接投資가 집중되면서 ‘세계의 공장’으로 각광을 받았



다. 특히, ‘천안문 사건’ 직후 총서기에 취임한 장쩌민은 2002년 가을 ‘中國 공산당 제16차 전국대표자대회’에서 후진타오에게 총서기직을 넘기기까지 市場經濟體制로의 전환에 따른 부작용을 시정하면서 연평균 10% 정도의 고도성장을 주도해 왔다. 그 결과 중국인들의 有效需要가 급증하였고, 중국은 이제 ‘세계의 消費市場’으로 외국인투자자들의 관심을 끌고 있다.

한편 西部大開發과 第10次 5個年 計劃期間 중 13개 산업에 대한 발전계획을 세운 중국은 이 기간 중 주로 첨단기술산업의 육성을 목표로 산업전반에 대한 전략적 구조조정을 추진하고 있다. 이에 따라 그간 우리나라와는 상대적으로 보완관계가 있던 産業分野가 앞으로는 競爭關係에 서게 되었다.

### (1) 外國人投資 誘致政策의 변화

중국은 WTO 가입 이후 外資企業과 內資企業을 동등하게 대우한다는 원칙하에 외국인투자유치정책을 추진하고 있다. 이에 따라 외자기업에 대한 稅金減免惠澤은 탄력적으로 운영될 것으로 보인다. 그간 중국은 외자기업에 대해 법인세를 감면하는 등 세제상 기본적인 우대조치를 취하여 왔다. 앞으로는 技術開發이나 技術移轉에 기여하는 외자기업에 대하여만 세제상 우대조치를 취할 것이다.

특히, 中西部 지역에 투자하는 외자기업이 ‘중서부 지역 외국인 투자 비교우위 산업목록’에 해당하는 사업을 할 경우 輸入關稅와 增值稅(우리나라의 부가가치세에 해당)를 면제하고, 중서부 지역의 ‘외국인 투자 산업 지도목록’의 장려사업에 투자할 경우 면제기간을 연장하여 주고 있다. 중국은 앞으로 외국인투자의 증감추세를 보아가면서 地域別, 産業別로 세제상 우대조치를 탄력적으로 운용할 것이기 때문에, 稅制 등에 관한 철저한 事前調査가 무엇보다도 중요하다.

한편 중국은 外國人投資企業의 자율경영을 확대하기 위해 시장경제환경을 조성하고 중앙정부의 허가권도 지방정부로 대폭 이양하였다. 또한 外國人投資業種을 확대 개방하고 投資比率과 投資地域도 확대하였으며, 이 외에도 企業의 引受·合併과 分割 등도 허용하였다. 이처럼 중국의 외국인투자 유치정책은 일부 전략적으로 육성해야 될 경우를 제외하고는 특혜도 차별도 없다는 방침이지만, 아직은 미비한 점이 많아 중국시장 진출을 계획하는 기업들은 제반 法規와 行政措置에 대하여 충분한 정보와 지식을 갖추어야 한다.

### (2) 中國의 産業構造調整政策

中國은 제10차 5개년 계획(10·5계획)이 시작되는 2001년부터 산업전반에 대한 전략적인 構造調整을 추진하고 있다. 사실 중국은 개혁개방 초기부터 국내공급부족 해소를 위한 量的 成長에 치중한 결과, 여러 가지 구조적 모순을 배태하였다. 이에 따라 중국은 향후 수년간 전자정보, 자동차, 철강, 기계, 석유화학분야를 중심으로 國際競爭力을 구비한 대기업을 육성하겠다는 목표하에 質的 高度化를 이루는 産業

構造調整을 가속화하고 있다. 중국이 추진하고 있는 산업구조조정정책의 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 의류와 가전제품과 같이 中·低價製品에서 경쟁우위를 확보한 산업은 해외 직접투자를 통해 국제경쟁력을 강화한다. 이러한 정책은 이제 중국도 勞動集約的 분야의 지속적인 수출확대와 아울러 신규 해외시장개척을 위해서는 競爭優位를 유지 및 보완해 줄 수 있는 海外生産基地를 구축할 필요가 있음을 암시한다고 하겠다.

둘째, 國內産業 중에서 상당한 경쟁력을 확보한 기업은 국내시장점유율을 확대시키도록 한다. 사실, 건축자재나 농기계분야는 그 특성상 外國企業에 비해 중국기업이 상대적으로 입지적 우위를 확보하고 있기 때문에 中國政府가 적극적인 지원책을 통해 이 분야의 自國企業을 육성할 것임을 의미한다.

셋째, 자동차, 반도체, 컴퓨터, 정보통신 등 資本集約的이고 技術集約的인 産業에 대하여는 외국자본과 기술을 적극적으로 도입하기 위해 투자환경 개선과 投資인센티브를 강화할 것이다. 특히, 尖端技術産業을 육성하기 위해 종합적인 지원체제를 마련하고 미래형 산업구조를 형성하는데 중국은 산업구조조정정책의 목표를 두고 있다. 이러한 中國의 産業政策變化는 우리나라 기업들과 보완관계에 있기 보다 경쟁관계에 서게 되기 때문에 장기적인 관점에서 중국사업을 성공적으로 이끌어 갈 수 있느냐 여부와 직접적으로 관련된다. 따라서 中國進出을 모색하는 기업들은 이에 대한 충분한 사전조사와 戰略的 대응을 하여야 한다.

## 2. 企業의 戰略的 觀點에서 본 中國의 投資環境 변화

### (1) 市場經濟의 확대와 內需市場의 급성장

中國은 제조업에서 시작하여 유통, 무역, 금융, 부동산 등 서비스 부문까지 개혁과 개방을 확대하고 있다. 이처럼 中國經濟가 시장경제체제로 전환되면서 經濟시스템이 투명해지고 법과 제도에 의한 행정이 자리를 잡아가지, 外國人投資企業들도 전반적으로 투자환경이 개선되고 있다는 기대감을 가지고 있다. 즉, 未來에 대한 예측 가능성이 보다 높아지고 不確實性이 상대적으로 감소하고 있다는 것을 외국기업들도 느끼게 된 것이다. 중국의 內需市場이 급성장하면서 외국인직접투자도 殺到하여 중국은 세계적인 기업들의 角逐場이 되어 가고 있다.

한편 중국경제의 급성장으로 내수시장은 커졌으나 현지근로자들에 대한 주택, 식대 및 기타 非賃金性 보조금 지급도 크게 늘어 외국인투자기업들의 人件費 부담은 늘어났다. 그러나 중국인들의 가계소득이 증가하면서 有效需要도 급증하여 ‘세계의 소비시장’으로서 중국이 각광을 받고 있는 것이다. 또한 中國消費者들의 소비패턴도 급변하고 있다. 따라서 중국진출을 모색하는 기업은 중국인들의 욕구변화, 즉 소비대상 제품이 高級化되고 세계적인 브랜드를 선호하는 추세에 맞추어 ‘최고의 품

질과 최고의 가격(高品質-高價格)이라는 전략을 모색하여야 한다. 특히, 유아용 제품과 식품의 경우 乳製品과 인스턴트 식품 등에 대한 수요가 급증하고 있는데, 이는 產兒制限政策과 맞벌이 부부가 보편화된 중국의 사회제도와 맞물려 이들 제품에 대한 고급화가 진전되지 않을 수 없는 상황이기 때문이라 하겠다. 북경, 상해 등지의 부유층에서는 의류의 패션화와 高級브랜드화가 이미 시작되었고, 가전제품을 중심으로 한 個別需要의 고급화도 빠른 속도로 진행되고 있다.

## (2) 市場메커니즘의 不完全性

중국이 市場經濟體制로 전환하였다고는 하나 勞動市場을 비롯한 자금시장 등 要素市場은 아직 불완전하다. 이러한 중국의 실상을 ‘슬로건은 共產主義, 정책과 방침은 社會主義, 하고 있는 일은 資本主義, 의식은 封建主義’라는 비유적 표현에서 실감할 수 있다. 비록 노동시장과 자금시장이 아직 불완전하다고는 하지만 기본원칙을 지키고 關稅(關係)를 돈독히 하면 이제는 經營者의 노력 여하에 따라 不確實性을 해결할 수 있는 상황은 되었다.

또한 중국의 不動産價格 상승으로 後發企業들에게는 중국 內需市場으로의 진입장벽이 더욱 높아지고 있으며 원자재 공급 등도 차질을 일으키는 경우가 많다. 특히, 구매자간 談話에 의한 신규 구매자의 참여 방해도 심하고, 원자재의 경우 지방정부가 산하의 物資供給公司를 통해 분배하는 비중이 커 自國企業과 外資企業 간에 원자재 공급에 차별을 두는 경우도 있다. 이러한 原資材 공급부족 현상은 국내 원자재 가격의 상승을 가져와 주요 원자재의 국내가격이 국제시장가격 보다 높은 경우도 발생하고 있다.

## (3) 技術導入 중심의 外國人投資 誘致政策

中國의 산업정책은 輸入代替와 輸出促進에 중점을 두고 추진해 온 대외개방정책이라고 할 수 있다. 이러한 정책기조는 외국인투자 유치정책에도 그대로 반영되어 있다. WTO가입 이후 중국은 1단계 對外開放政策이 성공적으로 이루어졌다고 평가하고 全方位 開放政策을 추구하면서, 내륙지방으로 외국인직접투자를 유치하기 위한 優待措置들을 취하고 있다.

한편 기존의 개방지역인 沿岸地方은 선진기술 중심의 産業構造로 개편이 추진되고 있어, 앞으로 연안지방에서는 低賃勞動力을 이용한 賃加工輸出의 경쟁력이 상대적으로 약화될 것이다. 이는 중국의 전체적인 정책방향의 변화를 의미하는 것으로, 연안지방에 노동집약적인 중소수출업종의 진출이 전면적으로 제한된다는 뜻은 아니다. 다만, 연안지방을 중심으로 한 중국의 産業政策이 과거와는 달리 선진기술중심의 成長戰略으로 변하고 있음을 진출기업이 염두에 두어야 한다는 것이다.

그러나 연안지방에서도 아직은 開放이 다른 지역으로 확산되고 있는 실정이라, 해당 地方政府에서는 임가공형 수출업종들을 여전히 매력적인 投資誘致對象으로 보고

있다. 따라서 외국인투자기업에 대한 우대조치와 선진기술업종에 판단기준 등을 구체적으로 조사하여 既存事業의 전환이나 새로운 지역으로의 이전 등도 고려해 볼 수 있을 것이다.

## (4) 外國企業의 現地化 誘導

中國이 추진한 대외개방정책의 3대 목표는 國內市場保護와 先進技術導入 및 輸出促進 등이었다. 이 중에서 그간 정책의 중심을 둔 것은 中短期的 目標인 국내시장 보호와 수출촉진이었다. 반면에 선진기술도입은 그 중요성에 비해 懷妊期間이 길고 기술도입의 성과를 효율적으로 통제할 수 있는 능력이 부족하여 소기의 성과를 거두기 어렵다는 판단하에 投資件別로 협상을 통해 도입하였다.

그간 중국이 國內市場을 보호하면서 수출을 촉진하고 외국인투자를 유치하기 위해 도입한 제도 가운데 핵심은 二重換率制度이었다. 이 제도는 외국기업으로 하여금 現地化 戰略을 추진하고 필요한 外貨資金을 자체적으로 조달토록 하는 유인을 제공함으로써 수출을 촉진하였다. 또한 중국은 自國의 외자도입정책 목표와 일치하는 外資企業에 대하여는 우호적이었다.

한편 외국인투자기업들은 수출의무비율 과다와 수출금융제도의 미비 등에 대해 불만이었다. 왜냐하면 중국에 투자한 대부분의 외국기업들은 중국의 內需市場을 목표로 투자하였는데, 내수시장 보호차원에서 과다한 수출부담을 주었기 때문이다. 이제 중국정부의 외자기업에 대한 직접적인 간여는 줄었다. 반면에 中央政府의 권한 위양이라는 소위 分權的 下方政策으로 중앙정부가 통제하지 못하는 분야에서 地方政府의 간여가 심하다. 그러나 중국시장에서 뿌리를 내리려면 경영 각 부문의 現地化와 함께 中國式 사고와 관습에 익숙하지 않으면 안된다.

## IV. 韓國企業의 中國에 대한 直接投資 展開過程

### 1. 對 中國 直接投資의 발전단계

한국기업의 對中國 直接投資는 1988년 (株)진웅이 中國의 하문지역에 300만 달러를 직접투자한 것이 효시이다. 이후 1992년 韓中修交를 계기로 한국기업의 중국 현지법인은 기계설비와원·부자재의 대부분을 한국에서 수입하여 생산활동을 전개함으로써 한·중간의 교역규모 증대는 한국기업의 대 중국 직접투자 증대와 맥을 같이 하였다. 이러한 추세는 한국기업의 대 중국투자가 가격경쟁력 회복을 위한 생산기지가전형 투자가 많았으며 또한 중국에 투자한 한국기업들이 대부분 수출기업이었기 때문이다.

따라서 기업성장론적 관점에서 볼 때 한국 기업의 중국에 대한 직접투자 결정요



인은 이론적 투자결정요인보다 현실적이고 전략적인 요인에 의해 주로 이루어졌다. 즉, 韓國企業의 해외생산기지 구축은 수출환경 변화에 대응한 불가피한 현실적 선택이었다. 또한 國際競爭力을 상실한 比較劣位業種은 사업전환이나 해외이전을 통해 경쟁력을 강화시킨다는 정부의 산업정책이 국내에서는 한계에 이른 기업들의 해외직접투자를 촉진하는 動因이 되었다. 최근들어 '세계의 工場'에서 '세계의 消費市場'으로 변해 가고 있는 중국시장에서 독점적 기술이나 세계적으로 유명한 상표 등을 가진 외국기업들과 경쟁하려면 앞으로는 기업규모에 관계없이 현지생산활동을 전개하지 않으면 안되게 되었다. 즉, 무역과 해외직접투자를 상호 보완적으로 연계 시키지 않으면 안된다.

돌이켜 보면 우리나라 기업들의 對中國 直接投資 전개과정은 ① 韓中修交 이전인 1991년까지, ② 한중수교 이후 1997년 말 외환위기까지, ③ 외환위기 이후부터 2001년까지, ④ 중국이 WTO회원국이 된 2002년 이후 등 4단계로 구분해 볼 수 있다.

제1단계는 투자의 黎明期로 소규모·시험적인 투자단계라 할 수 있다 이 시기는 홍콩 등을 통한 간접투자와 중소기업의 노동집약적 單純加工輸出業種에 대한 투자가 대부분으로 투자규모도 매우 작았고 지역도 한국과 인접한 산동성과 길림성 등지에 집중되었다. 한국에서 집계한 자료를 보면 1991년까지 161건에 90백만달러의 투자가 이루어진 것으로 나타나고 있으며, 이러한 투자사업을 주도한 것은 中小企業들이었다.

제2단계는 한중수교 이후 1997년 말 외환위기까지로 全面的이고 深度있게 투자사업이 발전하였으며 우리나라 기업의 對中國 투자도 공식적인 절차를 밟아 직접적, 대규모적으로 이루어졌다. 특히 1994년부터는 大企業을 중심으로 본격적인 對中國 투자가 추진되면서 자본·기술 집약적인 투자사업이 증가하였고, 투자지역도 상해를 중심으로 한 華東地域과 광주를 중심으로 한 華南地域 그리고 성도, 중경, 무한 등 중서부 內陸地域으로까지 확대되었다.

제3단계는 외환위기 이후부터 2001년까지이다. 우리나라 기업의 對中國 투자는 1997년부터 감소하기 시작하여 IMF 관리체제로 편입된 1998년에는 급감하였다. 大企業은 물론 中小企業도 국내경제상황에 따라 해외직접투자를 축소하거나 유보하는 상황이었다. 중국에 진출한 우리나라 기업중 현지법인의 구조조정이 불가피한 경우를 보면, ① 低賃金을 이용한 생산은 중국의 人民幣 平價切下가 없으므로 인해 상대적으로 高賃金을 지불하게 되어 고용조정이 불가피하였고, ② 수출지역이 동남아 및 러시아인 경우에는 외환위기의 여파로 지불능력이 약화돼 새로운 수출지역 확보가 現地法人 존립의 관건이 되었으며, ③ 國內生産設備를 이전하여 중국 內需市場을 개척하려던 기업들은 현지시장의 침체 및 生産製品의 短命化로 새로운 생산체제를 구축하지 않으면 안되었고 또한 생산재조정 과정에서 고기술의 제품생산 및 중국시장의 특수성도 고려해야만 하는 경우 등 이었다.

제4단계는 중국이 WTO회원국이 된 2002년 이후로 새로운 차원에서 對中國 直

接投資를 모색하는 時期라고 할 수 있다. 사실 韓中修交 이후 IMF 관리체제까지 우리나라 기업의 對中國 투자는 중소기업이나 대기업 모두 적당한 투자대상국을 찾지 못한 後發企業들이 先導企業을 추종하여, 특정 국가에 투자가 집중되는 밴드 왜건현상(band wagon effect)을 보였다. 이처럼 중국 등 일부 국가에 집중된 투자가 外換危機 과정에서 정리되기 시작하였다. 향후 우리나라의 對中國 투자는 중국의 투자환경 변화에 맞추어 경쟁우위를 누릴 수 있는 産業分野이거나, 투자기업이 全社의인 관점에서 시너지효과를 창출할 수 있다고 판단할 때에 투자가 이루어지는 규범적인 형태를 보일 것이다. 즉, 國內外 企業을 막론하고 경쟁우위를 확보할 수 있으면 戰略的으로 提携를 하고 또한 기업특유의 우위요소를 활용하려는 본질적인 의미에서의 해외직접투자가 주류를 이루는 투자의 高度化期가 전개될 것이다.

## 2. 對中國 直接投資의 特徵

우리나라 기업의 對中國 직접투자의 특징을 업종별, 지역별, 투자규모 등으로 나누어 살펴보면 다음과 같다.

### (1) 投資業種의 偏重性

한국기업의 對중국 직접투자는 제조업(2003년말 현재 잔존투자는 7,634건, 5,442백만달러임)이 주류를 이루고 있는 가운데 투자업종에 따라 투자규모가 확연히 다르게 나타나는 특징을 보이고 있다. 2003년 말 현재 업종별 투자잔액은 제조업(7,634건, 5,442백만달러)이 가장 많고 다음은 부동산 및 서비스업(387건, 323백만달러)이며 3위는 도소매업(332건, 207백만달러), 4위는 건설업(59건, 198백만달러), 5위는 숙박음식업으로 206건에 180백만달러를 점하고 있다. <표1>에서 보듯이 한국기업이 對中國 투자에서, 개별 업종별로 보았을 때에 不動産 투자비중이 가장 높게 나타났으며, 5대 企業은 조립금속과 기계·장비 등 비교적 裝置産業에 투자하고 있는 반면 中小企業은 조립·금속, 섬유·의복, 신발, 가방 등 勞動集約的 산업에 특화하고 있음을 알 수 있다.

<표1> 韓國企業의 對中國 主要 投資業種

구분	全體	韓國5대기업	韓國30대기업	中小企業
1위	부동산(27.8)	조립금속(35.8)	조립금속(28.3)	조립금속(18.4)
2위	조립금속(16.7)	기계·장비(14.2)	기계·장비(11.7)	섬유·의복(17.8)
3위	섬유·의복(8.6)	기타서비스(12.2)	기타서비스(9.8)	기타제조업(12.9)
4위	석유·화학원료(6.4)	음식·숙박업(7.1)	1차금속(8.8)	석유·화학(9.9)
5위	기타제조업(6.3)	비금속(6.9)	부동산(6.6)	신발·가죽(7.8)
집중도	65.8	76.2	65.2	66.8

자료 : 한국수출입은행 & 연대 국제학연구소(산학협동연구보고서, 1999),

## (2) 投資地域의 偏重性

1) 한국기업의 對中國 투자는 지리적 근접성, 조선족 활용가능성 및 각 지방정부의 적극적인 외자유치정책 등으로 인해 산둥성, 북경시, 천진시 등 환발해만과 요녕성, 길림성, 흑룡강성 등 동북 3성 지역에 편중되어 있다. 2003년 말 현재 산둥성에는 3,100건에 2,029백만달러의 잔존투자가 있어 중국 전체투자에서 접하는 비중은 건수로는 35%, 금액으로는 31.6%를 접하고 있어 건수나 금액면에서 중국내 최대투자지역이다. 금액기준으로 2위는 강소성으로 990백만달러이며, 천진시는 3위로 812백만달러, 북경시는 4위로 707백만달러, 요녕성은 5위로 701백만달러, 6위는 상해시로 477백만달러의 투자실적을 보이고 있다. 건수기준으로는 2위가 요녕성으로 1,415건이며 3위는 천진시로 813건, 4위는 강소성으로 595건, 5위는 북경시로 529건, 6위는 상해시로 446건 등이다. 요녕성은 인프라가 잘 구비되어 있고, 특히 대련과 심양은 中國의 대형 製造業體가 밀집하여 있는 工業地域이며 흑룡강성에는 각종 天然資源이 풍부하게 매장되어 있어 투자전망이 밝았기 때문이다. 최근 들어 중국은 서부개발에 역점을 두고 있다. 따라서 한국기업들도 위험은 크지만 장기적인 관점에서 중국 내륙시장을 목표로 참여할 필요가 있다. 또한 이를 거점으로 중국내에서의 투자지역 다변화도 모색할 필요가 있다.

그러면 <표2>을 중심으로 우리나라 投資業體의 投資規模에 따른 地域集中度를 살펴보기로 한다. 우리나라 기업의 산동지역에 대한 투자집중도는 아직 절대적인데 이는 지역적으로 인접해 있기 때문이다. 옛날부터 중국 교동반도의 煙臺市에서 닭이 울면 인천에서 들을 수 있다고 하였다. 또한 많은 在韓 中國인의 고향이 산둥이라는 점이다.

다음은 강소성에 대한 투자가 크게 증가하였다는 점이다. 강소성에 대한 직접투자가 증가한 것은 유리한 투자환경에 기인한다고 할 수 있다. 강소성의 외국인 직접투자 환경은 다음과 같다.

## 2) 江蘇省의 經濟環境

강소성은 장강 삼각주의 평야지대에 위치하여 농업과 공업이 발달한 중국 경제발전의 중심축에 위치하고 있다. 連雲港을 기점으로 네덜란드 암스테르담을 연결하는 大陸橫斷鐵道가 시작되어 서부지역과 화북, 주강삼각주 지역으로 물류수송이 용이할 뿐만 아니라 중국 최대 도시인 上海와 인접해 있어 강소성 남부지역(蘇南)을 중심으로 외국인 투자기업의 진출이 활발하다. 강소성은 江水量이 풍부하고 기후도 온화하다. 외국인 투자 증가에 따른 제조업의 성장과 都市化 進陟(都市化率 42.6%)으로 인한 서비스업 성장 등으로 1998~2001년 기간 동안 연평균 10.5%의 高度 經濟成長을 이룩하여 같은 기간 중국 전체 평균 보다 2.9% 높았다. 강소성은 국유기업 비중이 높았으나 개혁개방 이후 소남지역을 중심으로 한 鄉鎮 및 民間企業의 발달로 경공업 비중이 42.6%로 중국 전체 평균 39.4%보다 3.2% 높다. 강소성의 주요

공업으로는 기계, 석유화학, 자동차, 전기전자의 4대 基幹産業 외에 의류 등이 있고, 최근 蘇州 등 소남지역을 중심으로 한 外國人投資 증가로 통신설비, 집적회로 등의 情報通信産業이 발달하고 있다.

강소성의 2001년 輸出入額은 전년대비 12.5% 증가한 513.5억 달러이며, 수출과 수입이 각각 288.7억 달러, 224.8억 달러로 전년대비 각각 12.1%, 13.1% 증가하였다. 주요 輸出國은 일본, 미국, 홍콩, 한국 등이고, 주요 輸入國은 일본, 대만, 한국, 미국 등이다.

- 주요 수출품목 : 음향설비, 기계, 의류, 유기화학, 정밀기기, 차량부품 등
- 주요 수입품목 : 음향설비, 기계, 유기화학, 정밀기기, 철강, 플라스틱, 펄프, 화학섬유 등

한편 강소성의 2001년 말 현재 外國人直接投資 실제 流入額은 506억 달러로 중국 전체의 15.1를 차지하며, 주로 미국, 일본, 싱가포르, 한국 등으로부터 유입되었다.

## 3) 강소성의 개발방향

강소성은 ‘앞서서 現代化를 실현한다.’는 큰 방향 아래 지속적인 성장·구조조정·과학기술 발전을 토대로 都市化·情報化·國際化를 추진하고 있다.

정보화를 통한 기계, 석유화학, 자동차 등 전통산업에 대한 구조조정으로 효율을 높이고, 특히 자동차의 경우 1~2개의 경쟁력을 갖춘 자동차 그룹을 육성할 것으로 예상된다. 또한 정보기술, 생명공학 및 제약, 신소재 산업을 집중 육성하여 경제 성장의 엔진으로 활용하고자 함. 특히 상해에서 남경에 이르는 철도를 따라 첨단기술산업벨트를 형성하고, 장강 연안에 기초공업지역을 형성하여 철강, 석유화학, 발전, 선박수리, 건축자재 공업을 집중 발전시킬 計劃이다.

공업은 分業化와 규모의 경제 실현을 기본 방향으로 삼아 인수·합병을 통해 핵심 역량을 강화함으로써 國制競爭力을 갖춘 기업 그룹을 육성하여 산업집중도를 提高할 계획이다. 또한 地理的 우위와 소남지역의 도시群을 활용하여 체인점, 프랜차이즈 등 유통분야, 컨설팅 분야 등 서비스산업 육성을 통해 서비스산업의 비중을 높일 것으로 豫想되고 있다. 특히 2001~2005년 기간 동안 연평균 9~10%의 高度成長을 지속함은 물론 尖端技術産業 생산액이 공업 생산액의 25% 이상, 서비스 산업 비중이 40% 이상 되도록 하여 2010년에 GDP가 2000년이 1.4배에 달한다면, 소남지역의 경우 어느 정도 現代化될 수 있을 것으로 展望되고 있다.

## 4) 강소성의 有利한 投資與件

가) 社會基盤設施이 良好하다.

강소성은 장강 삼각주의 문호에 위치하여 사회기반시설은 양호하다. 특히 소남지역은 상해로부터 2시간 정도 거리에 위치하고 있는 地理的 利點을 활용하기 위한 基盤設施 정비가 비교적 잘 되어 있다.



강소성은 외국인 투자기업에 수도, 전력 등을 우선적으로 공급하고, 수출기업과 첨단기술기업에 대해서는 공급요금을 상대적으로 저렴한 가격으로 징수하며, 기타 외국인 투자기업에 대해서는 당해 지역 국유기업 수준에서 징수함. 또한 성정부 권한 범위 내의 용수, 전력 시설과 관련한 부대비용을 징수하지 않는다.

나) 外國人直接投資에 대한 稅制上 優待措置

기업소득세율은 30%이나 경영기간이 10년 이상 제조기업에 대해 이익발생 1~2차 연도 면제, 3~5차 연도 50% 減免(기본 감면)하고 있다.

또한 첨단기술기업은 기본 감면기간 종료 후 3년 동안 50% 감면 하며 지방소득세율은 기업소득세의 10%인 3%로 다음과 같이 우대함

- 輸出企業과 첨단기술기업은 기본 감면기간 동안 地方所得稅를 면제하며, 기본 감면기간 경과 후 생산제품의 50%이상 수출하는 기업에 대해 지방소득세를 면제하고, 첨단기술기업은 3년 동안 추가 면제
- 技術開發區 소재 제조기업에 대해서는 지방소득세 면제
- 利益金の 再投資로 경영기간이 5년 이상일 경우 기 납부한 기업 소득세의 40% 환급. 경영기간 5년 이상 수출기업 또는 첨단기술기업에 대한 재투자인 경우에는 기 납부한 기업소득세 전액 환급
- 이익금의 國外 送金時 稅金 免除

다) 外換政策, 勞動政策, 土地政策 등에 대한 제도가 상대적으로 잘 정비되어 있다.

외국인 투자자가 合法的으로 획득한 外貨收入은 전액 현금 보유 가능하며, 외화 계좌 入金時에 규정에서 정한 최고 금액 범위 내에서만 입금 가능하다.

노동정책에 있어서는 외국인 투자기업은 근로자의 채용, 임금, 상여금 등과 관련하여 자율적으로 결정할 수 있다. 다만, 임금은 당해지역 국유기업 임금의 120% 이상이어야 한다.

토지정책에 있어서는 외국인 투자기업은 양도, 전매, 임차 등의 방식으로 토지사용권을 취득할 수 있다.

이상과 같은 강소성의 유리한 투자환경과 우대조치에 힘입어 강소성에 대한 한국기업의 직접투자도 꾸준히 증가한 것이다.

한편 中小企業일수록 산동성, 요녕성, 길림성의 비중이 높은데, 이는 中小企業이 내포하고 있는 情報力不足, 人力不足, 資金力不足 등에 기인한다고 하겠다. 반면에 大企業일수록 投資地域集中度가 낮게 나타나고 있다. 따라서 中小企業일수록 群集現象을 나타내고 있으며 大企業일수록 독자적인 國際化 戰略에 따라 투자사업을 영위하고 있다고 하겠다.

<표2> 投資業體의 上位 5대 地域集中度

	전체	5대	30대	30대 이외
산동	28.55%	산동 23.71%	산동 20.88%	산동 33.61%
요녕	12.58%	천진 15.32%	상해 15.54%	요녕 14.86%
천진	11.53%	상해 13.85%	강소 14.78%	천진 11.04%
강소	11.29%	북경 11.36%	천진 12.31%	강소 9.01%
상해	8.46%	강소 9.18%	북경 10.95%	길림 6.65%
합계	72.41%	73.42%	74.46%	75.17%

자료전개자료와 같음

2) 셋째, 한국기업의 對중국 투자는 中小企業이 주류를 이루고 있으며, 2003년 말 현재 건당 평균투자금액이 73만달러 정도로 소규모이다. 이러한 현황은 그간에 이루어진 한국기업의 투자가 대부분 중소기업형 투자였음을 말해 준다. 따라서 한국기업의 對중국 직접투자는 일부 대형 프로젝트를 제외하면 아직 초기단계라 하겠다. 그러나 지난 1990년대 이래 중국시장에는 세계적인 多國籍企業들이 技術力과 세계적인 브랜드 및 선진경영기법 등을 가지고 대거 진출하여 寡占的 경쟁을 벌이고 있다. 이에 따라 中國에는 각국의 巨大企業들도 투자를 집중하는 Bandwagon現象이 나타나고 있다. 앞으로 기술력과 브랜드 認知度는 중국시장에서의 성공과 실패를 가름하는 기준이 될 것이다. 따라서 기업규모와 관계없이 경쟁우위요소를 확보한 기업 간에 전략적 제휴를 통해 시너지효과를 창출할 수 있는 방안의 마련이 필요할 것으로 보인다.

넷째, 中國에 대한 投資持分에 있어 한국기업의 持分率이 대체로 높은 것으로 나타나고 있다. 특히 소규모 기업일수록 持分率이 높다. 특히 中小企業體는 75% 이상의 지분을 확보가 다수를 점하고 있어 大企業과는 큰 차이가 있음을 알 수 있다. 또한 여타 外國業體, 특히 資本金을 갖추고 있는 미국, 일본, 유럽계 회사, 그리고 市場狀況에 대해 누구보다도 認知度가 높은 것으로 알려진 華僑系 기업의 行態와는 대비된다고 하겠다.

## V. 對 中國 直接投資의 展望 및 課題

1992년 한·중수교 이후 韓國과 中國 간의 交易規模는 연평균 40% 이상의 成長率을 보였으며, 최근 들어 중국은 한국의 최대 交易國이자 投資國이 되었다. 중국경제의 거대한 성장잠재력, 개방가속화에 대비한 중국시장 선점, 북경올림픽 유치에 따른 SOC사업 참여 등의 유리한 투자환경이 한국기업의 중국으로 유치하는 요인이 되고 있다. 난 10여년간 한국의 對중국 투자는 주로 低賃 勞動力을 활용하여 제3국으로 수출하려는 迂廻輸出基地確保型 투자가 많았다. 중국의 WTO가입으로 향후 中國의 交易政策, 外國人投資政策, 産業政策 등은 많은 변화가 예상된다. 향후 한국



기업도 중국의 이러한 大變化에 따라 새로운 진출방안을 모색하여야 한다.

그러면 중국의 WTO가입으로 큰 변화가 진행되고 있는 中國市場에서 韓國企業들이 성공하기 위해서는 어떠한 경쟁우위요소가 필요한가? 우선 해외직접투자의 필수 조건이라 할 수 있는 다음과 같은 競爭優位要素를 갖추어야 한다. 즉, ① 중국에서 경쟁할만한 기술적 능력, ② 중국소비자의 기호를 충족시킬 수 있는 제품차별화 능력, ③ 비차별화 제품의 마케팅 능력, ④ 중국 현지에서 통용될 수 있는 경영관리기법, ⑤ 국제화와 현지화에 적극적인 기업과 경영자의 태도 등이다. 이러한 경쟁우위 요소들이 복합적으로 작용하여 경쟁기업보다 상대적인 우위를 누리는 성공적인 韓國企業이 있는 반면에 사전조사 미비 등으로 인한 경영악화로 청산된 기업도 不知其數이다.

以下에서는 中國에 대한 向後 투자전망과 관련하여 장기적인 관점에서 추진해야 할 과제들을 다음과 같이 제시한다.

첫째, 해외직접투자를 경영자의 과시적인 실적 쌓기로 해서는 안된다. 해외사업을 성공적으로 지속시키려면 최초 투자를 성사시키는 경영자들의 혁신기능 못지 않게 專門經營者의 관리능력이 중요하며, 해외사업과 관련한 제반 노하우가 기업 속에 축적되어야 한다. 특히 지속적인 경쟁우위를 누리기 위해서는 해외사업과 관련한 모든 경영자원이 기업 속에 體化되는 Mechanism이 구축되어야 한다. 기업 속에 축적된 제반 경영자원이 조직 속에서 원활하게 유통될 때에, 기업 특유의 새로운 경쟁우위요소가 창출될 수 있기 때문이다.

둘째, 企業의 가치사슬(Value Chain)을 공유할 수 있는 合作파트너의 선정과 이들 파트너와의 협력관계 정립이 필요하다. 또한 가치사슬을 共有할 수 있는 IT 및 벤처기업의 중국진출을 摸索할 필요도 있다. 이 분야에 대한 진출은 위험도 있지만 시장선점이라는 의의도 있다. 아울러 시장개방 및 수요 확대가 예상되는 유통, 문화산업 등 Service産業에 대한 진출로 각 분야의 가치사슬을 연계시켜 효율을 높여야 한다. 이처럼 가치사슬을 연계시키기 위해서는 국내 專門企業 간에 협력관계를 맺어 투자진출을 할 필요가 있다. 이는 현지고객의 욕구를 충족시킬 수 있는 제품을 독자적으로 개발하는 데 따르는 비용과 시간을 줄여주기 때문이다.

셋째, 기업 전체차원에서 經營效率을 높일 수 있는 방안의 모색이다. 해외직접투자를 통한 단기적인 투자수익률 증대보다 장기적으로 기업전체로서 경쟁우위를 누릴 수 있는 전략을 추진하여야 한다. 이를 위해서는 현재의 수준에서 누릴 수 있는 競爭優位에 집착하지 말고 경쟁우위의 원천을 개발하기 위해 지속적인 연구개발투자를 하여야 한다. 따라서 본사와 현지법인 간에 시간적·공간적 거리감을 극복하면서 Synergy효과를 거둘 수 있는 R&D의 現地化 내지는 他企業과의 戰略的 提携方案을 모색하여야 한다.

넷째, 해외사업이 초기에 성공적으로 정착하려면 철저한 投資妥當性 조사를 바탕으로 適時·適所에 투자가 이루어져야 한다. 또한 現地國의 각종 투자유인을 잘 이용하여야 하고 마케팅·기술 등에서 축적된 母企業의 경쟁우위요소도 있어야 한다. 그러나 現地法人의 장기적인 성장을 위해서는 투자기업의 現地化가 필수적인 과제이다. 현지화는 현지에서의 압력에 대한 대응이라는 방어적 측면도 있지만, 현지

서 지속적인 성장을 하기 위한 성장전략의 일환이라는 공격적인 측면도 있다. 따라서 現地企業으로 정착·발전하려면 현지화에 보다 능동적으로 대처하여야 한다.

다섯째, 기업들이 해외직접투자를 고려할 때에 言語의 장벽과 같은 문제는 고려하지만 그 뒤에 숨겨져 있는 文化的·宗敎的 차이와 思考方式의 차이는 흔히 看過한다. 성공적인 투자사업을 위해서는 中國文化에 대한 이해와 더불어 폭 넓은 인간관계의 형성, 현지인의 상관습 등에 적응하는 것이 무엇보다 중요하다. 특히 중국 정부는 관련법규를 통해 외국인투자를 일정한 방식으로 제한하고 있어 투자방식에 따라 출자, 경영방식, 이윤분배방식 등이 상이하다. 합자, 합작, 독자투자, 합작개발 등 어떤 것을 택하느냐에 따라 사업의 성패가 좌우되기도 하기 때문이다.

여섯째, 중국 정부는 外國人 投資事業을 선별적으로 유치하는 정책을 실시하고 있다. 따라서 제조업투자의 경우 중국의 산업구조 고도화로 沿海地域에 대한 단순조립가공방식의 소규모 투자는 한계에 도달하였으므로 투자규모를 대형화하고 투자형태 및 투자지역도 多邊化할 필요가 있다. 특히 중국은 각 지역마다 투자환경과 투자우대정책에 차이가 있기 때문에 지역별 투자전망가를 양성할 필요가 있다. 이제 低賃金을 이용한 小規模의 勞動集約的 분야의 중국투자는 더 이상 競爭力을 갖기 어렵게 되었다. 다만 내륙지역은 대도시에 비해 인건비가 낮고 移職率도 낮을 뿐만 아니라 福祉厚生에 대한 요구수준도 낮다는 점에서 투자지역으로 유리한 면이 있으나, 그 만큼 리스크도 크다고 할 수 있다.

일곱째, 중국에서 우리나라 기업들이 향후 경쟁해야 할 기업은 中國企業과 현지에 진출한 國際競爭力을 갖춘 外國企業 모두이다. 따라서 중국 내수시장을 목표시장으로 할 경우, 차별화 제품과 현지법인 특유의 경쟁우위요소를 확보하지 않으면 지속적인 성장을 기대할 수 없다. 따라서 우리나라 기업들은 기존의 企業新設型 직접투자 외에 중국기업과의 전략적 제휴나 중국기업의 設備增設投資에 참여하는 등 투자형태를 다양화 할 필요가 있다. 또한 임금상승 등으로 투자여건이 불리해진 上海, 天津 등 沿海地域에만 투자진출을 모색할 것이 아니라 中西部 내륙지역 진출을 모색할 필요도 있다. 물론 중국 중서부 지역의 지리적 취약성과 인프라 미비 등으로 장기적인 관점에서 철저한 타당성조사가 선행되어야 한다. 한국기업으로서는 많은 危險이 있겠지만 中西部의 潛在力으로 보아 우리나라 기업에게는 새로운 機會가 될 수도 있기 때문이다.

## 參考文獻

- 고용수, 이규인, 「中國經濟의 高成長 背景과 成長持續 可能性」, 한국은행 조사국 해외조사실, 한은조사연구 2003-3, 2003.6.
- 미쓰비시종합연구소 편 (전경련 동북아경제센터 역), 「중국정보 핸드북」, FKI미디어, 2002.11.
- 한국수출입은행, 「海外直接投資 경험사례」, 1996.1 및 2000. 3.  
-----, 「海外直接投資 統計年報」, 2003.3.  
-----, 「중국 서부지역의 투자환경과 투자사례」, 2001.12.  
-----, 「중국 동부지역의 투자환경과 투자사례」, 2002.12.
- Dunning, J. H., *International Production and The Multinational Enterprise*, London : George Allen & Unwin, 1981.
- , *The Eclectic Paradigm of International Production : A Restatement and Some Possible Extensions* JIBS, Spring. 1988.
- Kogut, B., "Designing Global Strategies : Comparative and Competitive Value - Added Chains", *Sloan Management Review*, Summer 1985
- Lall, S., *The New Multinational : The spread of Third World Enterprise*, John Wiley & Sons , 1983
- Wells, L.T., *Third World Multinationals The Rise of Foreign Investment from Developing Countries*, The MIT Press, 1983.
- Porter, M. E., *Competitive Advantage : Creating and Sustaining Superior Performance*, The free press, 1985

제 2주제 : 한국과 중국의 경제성장 과정

## 长江三角洲经济持续增长与区域空间扩展的趋势 (양쯔강 삼각주의 개발과 강소성의 발전과정)

张颢瀚：江苏省社会科学院 副院长 教授  
长江三角洲区域研究中心 主任

【내용개요】 장강삼각주는 이미 중국경제 중에서 가장 빠르게 성장하는 지역이며 국제적으로 가장 빠른 외자유치율을 기록하는 성장지역중의 하나이다. 향후 이 지역이 고도성장의 추세를 지속적으로 유지할 수 있을지 혹은 발전전망은 어떠한지에 대해 중국의 관심이 집중되고 있다.

본문은 경제발전과 성장의 두 가지 측면에 대한 깊은 토론을 통해서 다음과 같이 현상을 발견할 수 있었다.

첫 번째 장강삼각주 경제발전은 비교적 장기적이며 안정적인 성장의 현상일 수 있다. 경제성장의 원동력이 현재 기초가 튼튼할 뿐만 아니라 현저한 성장추세를 유지하고 있다. 중요한 사항은 꾸준한 경제발전의 원소는 지금 기본을 갖추고 지지하고 있기 때문만 아니라 현저하게 유세를 나타내고 있다는 것이다.

주요한 것은 장기의 누적은 튼튼한 발전기반을 닦고 있다. 우세한 지역은 향후 국내외와 외자유치원의 대량유입에 대해서 보다 더 이익이 있다. 경제발전은 빠르고 신속한 성장의 단계에 들어가 있다. 유연성과 상호보완의 경제구조는 장기발전의 원동력을 갖추고 있다. 개방화와 국제화는 비교적 강한 활력과 비교적 큰 매력을 불어넣어주고 있다. 유리한 인문적 인프라와 관리시스템은 장기발전의 조건에 있어 가장 기본적인 요소이다,

둘째는 장강삼각주는 지역의 공간적 확대발전의 추세에 직면하고 있다. 국제경쟁의 강화, 경제블록화의 추세에서 중국지역의 단일화는 이미 필연적인 추세가 되었다, 중국도시화의 가속, 도시공능일일돌출, 대도시 지역의 초고속성장으로 장강삼각주에 속한 대도시 지역 주변지역에 발전을 파급시키는 것은 이미 필연적인 추세이다.

상해가 세계도시의 모델을 만든 것 또한 대북지의 지지에 기인한다. 판주강삼각주의 형세 역시 판장강삼각주 실질적인 성장을 촉진시켰다.

판장강삼각주의 확대발전은 “15+1”로부터 “3+12”까지, 다시 “3+4”의 확대 발전 추세에까지 이르렀다.

판장강이 확대발전한 까닭은 일종의 추세이기 때문이며 또한 내재된 동력 때문이다. 또한 지역내 모두에게 공동이익이 되기 때문이다.

장강삼각주는 이미 중국경제에서 가장 빠른 성장을 이루고 있으며 세계에서 또한 가장 빠른 외국투자성장지역중의 하나이다.

2003년 삼각주국내 15개 도시는 줄곧 2조위엔의 생산량을 돌파했고 2조2774亿위엔의 인민폐를 도달했다. 이미 전국경제총량의19.5%를 차지하고 실제 이용외국투자 규모는 255.7亿\$에 도달했다.

장강삼각주가 신속발전의 추세를 계속 유지할지 발전추세 또한 어떠한 방향으로 이

어질지에 대해 국내외는 비교적 관심을 가지고 있으며 본 연구는 경제발전과 공간 확대발전에 대한 깊은 토론을 통해서 이 문제에 답하고 있다.

## I. 장강삼각주 경제발전은 비교적 장기간 안정된 신장의 추세일 수 있다.

지역경제발전은 장기간동안 성장 할 수 있는 가능성과 경제발전성장의 요소를 지지하고 기본준비를 갖추고 있는지의 여부를 장강삼각주발전의 상황으로부터 판단하고 있다.

이 요소는 이미 모두 갖추고 있을 뿐만 아니라 확실한 추세를 나타내고 있다.

지역경제의 발전추세는 현재 진행되고 있는 경제발전에서 출발한다. 지역과 기반시설등 기본조건은 경제발전의 역사단계에 부합되는 산업구조의 결과이다. 인문적 소질과 과학교육수준은 정부관리능력과 기업관리, 시장화, 국제화정도 및 국내외 자원 유치능력등 주요 요소를 상호 지지하여 장강삼각주의 경제를 활성화하고 있으며 비교적 강한 추세와 큰 공간적 성장을 이루게 되었다.

### 1. 장기화된 누적은 확실한 발전의 기초를 제공한다.

장강삼각주는 중국공업의 발상지이며 주요근거지이다 해방전의 상해는 이미 금융중심을 이루었고 江浙재단은 중국민족경제의 주력을 이루었다.

개혁과 개방 이래 이 지역은 신속하고 빠른 전면적인 발전과 생산, 투자, 저축과 총 소비량이 이에 맞추어 증가하였다. 2002년 이 지역재정수입은 3726.2亿元에 달했고 전국사회고정자산투자는 7625.5亿元에 달했다.

상해거주민의 저축예금잔고는 13520亿元 이었고 사회 총 소비는 6247.6亿元에 달했다. 또한 전국5분의1의 경제총량을 생산하였으며 장기적발전의 확실한 기초를 닦았다.

### 2. 유리한 입지조건은 훗날 국내외자원을 대량유입 하는데 많은 장점을 가지고 있다.

장강삼각주의 역사와 신속하고 빠른 발전은 유리한 지역여건에 기인한다고 볼 수 있다. 이 지역은 중국동부해안의 중부와 장강유역의 하류에 위치하고 있으며 중국 양대해안 경제대전략과 장강경제일대의 합류지역이다.

이지역은 외적으로 대양을 향하고 내적으로 장강을 통하여 동시에 국제와 국내시장



에 가장 걸맞는 지역을 연계해 준 것은 국제상업적인 면으로 볼 때 이지역의 중요한 원동력의 하나이다. 개혁과 개방 이래 15개 도시의 교통, 인터넷통신, 도로, 고속도로등 기본시설은 신속하게 발전하였다. 현대화의 기본시설체계와 기본형성은 더욱 입지우위를 증가하고 강화시켰다.

이 지역의 입지우위는 또한 기본시설에 대한 상황이 호전되면서 한층 더 강화되었고 상대적으로 낮은 원가로 국내외시장에서 사용될 수 있도록 국내외자원을 유치할 수 있다.

### 3. 경제발전은 고속성장의 단계에 진입했다,

경제는 부동의 신장잠재력과 발전공간을 갖추고 있다, 지금 우리나라 경제는 공업화초기에 속해있다.

비교적 큰 성장잠재력과 큰 시장공간을 갖추고 있다. 장강삼각주는 이제 경제의 가속기에 진입했다. 2003년 이 지역사람의 평균은 GDP 3600달러 이상이며 상해시민의 평균은 이미 5000달러이상에 도달했다.

발전단계의 삼각주경제에 속하여서 신장추세만 좋아질 뿐만 아니라 잠재력 역시 크게 되었고 중국경제의 발전 역시 호전되었다. 또한 그 장기적 발전에 필요한 거시적 조건들이 이를 지지하여서 이러한 상황을 제공하였다.

도시화 진행과정 측면에서 보면 장강삼각주의 도시화 수준은 전국평균의 50%이상에 달해서 선두에 있다.

국제경험에 따르면 도시화율의 30%는 이미 고속신장기에 다달했고 장강삼각주 50%이상의 도시화율은 도시화의 고속신장단계에 속해있을 뿐만 아니라 대량의 중서부인구를 동서부로 이동하게 했다. 이는 장기적인 지지의 진행과정일 수 있다, 도시화는 인구증가와 동시에 소비의 신장을 가져온다. 특별한 것은 넓은 도시에 거주하는 많은 종류의 주택과 자동차산업등이 도시화에 따라서 함께 신장할 수 있다는 것이다.

### 4. 유연성과 상호보조의 경제구조는 장기적인 발전의 탄력을 갖추고 있다.

경제발전과정에서 모든 제도구조와 산업구조는 경제발전의 기본 활력과 공간을 결정한다, 강소성과 절강성의 두성은 시의 국유경제, 단체경제, 민영경제, 외자경제와 그 성분에 이미 비교우위를 형성하고 상호보조노력의 구조체계를 갖추고 있다. 국유경제의 대부분은 대중형의 기본적인 산업과 지역의 장기적인 기본산업에 집중되어있다.

경쟁성산업의 대부분은 외자, 민영과 중소기업에 있다. 특별한 것은 상해는 국유대

기업으로써 국제대회사에 우세하며 절강은 민영중소기업으로써 우세하며 강소는 민영과 외자기업에 상당비중을 차지한다는 점이다.

두성-시의 이러한 경제결합구조의 상호보조는 타지역이 적게 가지고 있다는 것이다. 이러한 상호보조는 경제가 비교적 큰 신장공간을 가질 수 있게 하였다.

장강삼각주의 산업연계구조의 우위는 202개의 풍부한 기초산업의 발전뿐만 아니라 경제의 안정적인 장기발전의 틀을 마련하였다. 첨단과학기술산업은 상당한 지식과 기업핵심역량의 강화를 찾아볼 수 있고 전자, 석유화학, 생물, 의약, 재료 등 첨단신기술과 군수산업은 이미 핵심산업으로 입지를 확고히 하였고 중국의 산업발전 과정에서 리더의 역할을 하고 있다.

최근 몇 년간 장강삼각주산업의 집중은 이미 산업의 집적화의 우위를 형성하였다.

### 5. 국제화는 비교적 강한 활력과 큰 흡입력을 나타내고 있다.

개혁 이후 장강삼각주 지역은 자신의 역량에 의거하여 전국최초로 시장경제의 성공적인 연구를 진행하였다. 지금 주강삼각주는 공동으로 우리나라 시장화 정도에서 가장높이 이루어 졌으며 경제에서 최고로 도약한 양대 지역이다. 시장경제체제에서 지역의 경제구조와 산업구조를 활성화 시킬 수 있으며 활성화된 사상의식, 기업의 역량강화와 정부의 경제에 대한 인식은 지역이 경제발전을 하는데 새로운 성장공간에서 끊임없는 발전을 위해 경제구조 및 기업의 조직체계가 경제사회발전에 따라 자아순응능력을 갖출 수 있어야 한다.

그 지역과 주강삼각주는 국제화 수준을 향상시킬 뿐 아니라 그 추세 역시 발전시킨다, 해외투자 자본의 유입량은 크고 자본조합질량은 높고 수출입규모는 크다. 최근 TV공업동업회가 진행한 투자환경조사를 보면 비록 2003년과 2002년의 상황의 변화가 있었지만 중점적으로 지원한 대륙과 지역중에서 장강삼각주는 여전히 10분의 7을 차지하고 있다. 추천할만한 도시와 지역 중에서 장강삼각주는 여전히 중국대륙의 총3분의1 이상을 차지한다. 외자 추세를 보면 주강삼각주와 장강삼각주는 중국대륙에서 외자를 가장 많이 유치하는 지역이다. 2002년에는 전국의 21.49%와 33.25%까지 점유했다.

장강삼각주는 주삼각주와 비교하면 외자비중이 높을 뿐만 아니라 꾸준한 증가추세를 보이고 있다. 그러나 1999년에서 2002년도까지 주삼각주는 외자에 대한 전국비중이 28.92%에서 21.49%까지 떨어졌다.

동일기간에 장강삼각주는 25.17%에서 33.25%까지 상승했다. 이 지역우위의 통합된 환경의 조성은 이미 국제자본요소에 강한 매력을 주어서 기업과 자본을 유치하여 이 지역이 장기적인 성장에 도움을 주었다.

## 6. 우세한 인문소질과 관리소질이 장기발전의 조건과 심층적인 기본이다.

장강삼각주는 옛날부터 인문인재로 불려졌으며 교육을 중시하는 전통과 공업 상업 경영관리의 기본에 능숙해서 인문소질이 높고 대량의 우수노동력과 양질의 관리인력을 키울 수 있었다.

강소성 절강성 상해시에 소재하는 고등학교와 과학연구소의 수는 전국에서 최고로 많은 지역중의 하나일 뿐 아니라 과학기술과 산업협력체제가 잘되어 있어서 산업구조를 발달시키는데 유리하다.

정부의 거시적 관리와 기업의 미시적 관리는 노동투입이 활발하게 높고 조직의 혁신능력 강화에 대한 관리방식을 부단히 개선시킬 수 있으며 거시적과 미시적 관리는 경제사회발전의 필요에 따라 적응할 수 있도록 한다.

최근정부는 경제사회 전체의 지속발전을 위해 과학진흥청을 설립하였고 온가보총리는 동부해안지역의 신속발전을 요구하였다. 새로운 진흥청은 또한 동부와 장강삼각주지역에 미래의 발전을 신장시키는 새로운 내용과 새로운 힘을 주었다. 장강삼각지역은 보유하고 있는 좋은 환경때문에 경제성장 방법에 대한 변화가 가속화해서 경제발전의 새로운 공간을 만들어서 이용할 수 있을 것이다. 그 지역은 지역내의 경쟁이 존재하고 있다. 뿐만 아니라 법에 어긋나는 경쟁 또한 있다. 이 때문에 강소성 절강성 상해시 사이에는 서로 공동추진 방안을 모색하고 있다. 단일화 진행과정은 장강삼각주의 총체적인 경쟁능력을 진일보하게 했다. 지역이 장기간 발전을 유지하고 공동으로 새로운 발전공간을 개발한다. 장강삼각주의 튼튼한 기초발전은 끊임없이 생산의 종합우세를 나타내고 있다. 또한 경제가속의 처음단계는 강한 발전의 추세를 표명했을 뿐만 아니라 멈추지 않고 새로운 발전우위를 나타냈다. 이 지역은 비교적 오랜 기간의 강한 발전이 있을 것이라고 확신한다.

## II. 장강삼각주는 지역의 공간적 성장의 단계에 있다.

국제경쟁력이 점점 심해지는 지역경제통합과 세계화 배경아래 중국지역경제통합은 이미 필수 추세이다. 중국의 도시화가속과 도시의 공익적 기능에 대한 필요성 대도시 지역의 급속한 형성으로 대도시지역의 외곽으로의 확장을 통한 발전 역시 필수 추세이다. 관주강삼각주의 형성 및 그 효과 있는 운영은 미래의 비전을 제시할 뿐만 아니라 장강삼각주 미래의 발전에 대해서도 커다란 힘을 부여한다. 도시화와 시장경제 규제 등 다양한 정책의 추진과정에서 장강삼각주는 지역공간확대발전이라

는 큰 조류에 직면하고 있다.

## 1. 중국은 국제중심도시 상해를 필요로 하고 국제경제중심역시 더 큰 정부의 복지정책의 지지를 필요로 한다.

비록 상해가 이미 중국수위의 가장 높은 경제중심도시이지만 세계적인 경제중심도시와는 아직도 비교적 큰 차이가 있다. 국제경제 금융 운송 무역등의 역할을 수행하는 국제경제중심도시에는 정보와 서비스 협정 및 국제금융 운송과 상업무역의 분야를 이끌어 가는 역할을 맡고 있다.

지금 상하이의 경쟁력 및 그 지위와 공익적 기능은 아직 국제화경제중심도시에 버금가는 능력을 갖추지 않아서 국제금융 운송과 무역영역의 경쟁에서 우위를 지키지 못한다.

오늘날, 상해를 국제경제중심으로 만들길 원한다. 미국, 일본과 영국, 프랑스등 경제강국은 모두 이러한 도시를 가지고 있다.

국제경제중심도시로서 그의 국제적 지위는 주로 3차산업의 리더로서의 역할에 따라 달라진다. 3차산업의 성장은 제1차산업과 2차산업을 지원하면서 특정지역 내에서의 3차산업의 상대적 집중을 희망한다. 현재 장강삼각주 구역 내에는 일체화상이 형성되지 않았고 복지수준을 비롯한 3차산업의 집중정도는 상하이를 국제경제중심도시로 만드는데 부족하다.

이것은 역시 상해발전제조업의 중요 원인중의 하나이다.

상해를 국제경쟁의 측면에서 살펴보면 빠른 시일내에 장강삼각주를 개선해야한다. 장강삼각주 경제복지의 개선, 행정지역의 확대발전, 경제협력과 협력의 범위확대, 시장경제원리에 따른 일관성 있는 운영으로 대도시의 공공기능지역과 경제복지의 확충에 만전을 기하는 것이다.

## 2.“15+1”은 장강삼각주 발전을 추진하기위한 포석이다.

장강삼각주는 원래 15개 도시에서 나온 것이며 15+1은 태주시를 포함시킨 것이다. 현재 浙江, 溫州, 金華, 麗水等市縣, 安徽嗎鞍山鞍, 等の 市들은 적극적인 준비로 장강삼각주에 가입했다.

江蘇, 蘇北, 鹽成과 상해上海는 이미 비교적 밀접한 경제유대관계를 맺고 있었다. 徐州, 連云江 역시 교통등의 여건을 개선하여 상해와의 거리를 단축시켰다. 장강삼각주의 팽창발전은 이미 내재된 필요성과 동력을 갖추어서 필연적 상황으로 인식이 된다.

### 3. 판주강삼각주의 형성은 장강삼각주의 발전형성 압력에 대해 역시 장강삼각주 실질성 가동을 만족시켰다.

판주강삼각주의 초보형성은 이미 주삼각의 발전을 새로운 활력으로 주입시켰다. 판주강삼각주는 9+2의 지역격구이고 내적구성 면적은 전국의 5분의1을 점유하고 인구는 전국의 3분의1을 점유한다. 경제총생산은 최근 전국의 3분의1에 달한다. 이러한 도정지역, 도성역, 고유성의 조합은 주삼각의 역량을 확대시켰고 전년도에 주삼각은 장강삼각주 상대약세의 국면에 대해 매우 빠르게 변화시켰다. 현재 이러한 종류의 새로운 태세가 나타나고 있다.

판주삼각주는 비록 실질적으로 개발은 비교적 늦었지만 1년 동안의 발전추세는 양호한 편이다. 도시정보, 여행, 무역, 물가, 농업, 교육, 과학기술, 비즈니스 관리등 각 분야별로 실질적인 협력관계를 유지하여 실행 가능한 “협정서”, “비망록”, “선언”을 하였다. 뿐만 아니라 이론적인 연구에 있어서도 필수적인 10가지항목을 정립하였고, 특이한 것은 “판주강삼각주 지역 합작 협의”를 달성했다는 것이다. 현재 또한 매우 많은 실질적인 단일화 움직임이 태동하고 있다. 판주삼각주의 합작은 판장강삼각주의 태동에 대한 경험사례를 제공했으며 그에 대한 압력과 도전을 받고 있다.

### 4. 판장삼각주는 “15+1”에서 “3+2”까지 이르렀으며 다시 “3+4”의 기본틀로 구성되기에 이르렀다.

현재 장강삼각주의지역과 공동협력 범위 내 지역의 불완전성은 원래 15개시 이상의 도시들이 부단히 가입신청 했다.

먼저 상해 강소성과 절강양성 시의 기본 틀을 형성한다. 이들은 비교적 좋은 기본 행정과 기본시설이 있고 규획에 대해 이윤이 생기게 된다. 현재의 교통등 시설체계에 양성과 시는 이미 많은 영역에 있어 협력의 효과가 가시화 되고 있고 이 기본틀의 범위에서 진행된 것이다.

그 다음으로 안미와 강서양성까지 확대발전한다. 안미와 장강은 이미 비교적 밀접한 경제관계가 있었고 적극적인 준비과정을 거쳐 장강삼각주에 가입하게 된다. 강서의 경제중심역인 남창지역은 장강삼각주로부터 가까울 뿐만 아니라 강서는 일찍이 장강삼각주, 녹구와 장강삼각주오동의 지역에 대해 제안했다. 비록, 현재에 이미 판주삼각이 포함되었지만 여전히 장강삼각주의 통합계획에 영향을 주지 않는다.

호북과 중경과 지금의 장강삼각주는 장강유역에 속한다. 장강 및 장강중하류평원과 장강삼각주는 지리상으로는 하나로 연결되어 있다. 오늘날, 국가안간지하로, 안간고속도로의 건설은 지역간 거리를 단축시켰을 뿐만 아니라 더욱 그들간의 관계를 밀접하게 만들었다. 호북과 중경과 장강삼각주의 일체합작은 장기적인 안목에서 보

면 자동차등 중요산업에 이익이 된다. 위에서 제안한 것은 단지 판장강삼각주의 발전추이를 제안 했을 뿐 결코 하나의 구체적 방안을 제시하는 것은 아니다.

판장강삼각주가 발전하는 것이 일종의 추세인 이유는 내재된 성장 동력과 내부에 원원전략이 가능하기 때문이다. 삼각주 내의 내재된 중심도시, 삼각주의 핵심구역에 대해서, 복지는 곧 내재된 시장이다. 곧, 국내물류와 인류이자 발전 요소인 것이다.

복지는 비숙련 노동력에 대해 산업연관 상 구성조정의 여력을 제공할 수 있다. 국내자본은 외국자본발전을 포함하여 일정단계 이후, 특별히 필연가공업을 이동함이 있을 수 있다. 삼각구역의 광대함은 이동시킬 수 있을 뿐만 아니라 일반상황아래 그 지역의 이동공간을 우세하게 할 수 있다. 핵심도시와 중심구역외의 복지에 대해 핵심구와 중심구역은 하나로 연관되어있다. 더욱 좋게 더욱더 경쟁력 있는 3차산업의 구조를 갖추고 있을 뿐만 아니라, 더욱더 원활하게 국제시장에서의 활동을 위해 더욱 더 큰 국제물류기지과 이에 따른 노동력을 갖추고 있다.

### 5. 판장강삼각주 진행 과정 중 주요도시의 위상

판장강삼각주의 발전 추이를 보면, 특별히 상해가 국제경제중심의 지위라는 면에서 현재의 도시모델은 반드시 새로운 사고를 필요로 한다. 현재 도시위상과 관련이 있는 것에 대한 일반적인 의견은 상해와 광주, 무한, 서안, 농양등은 국가 일급 경제중심도시이며 장강삼각주내 남경, 항주는 국가 제2급 경제중심도시이다. 상해의 특수기능 및 장강삼각주 주요도시와 국내 연관도시에 비교해서 보자면, 상해, 남경, 항주등 도시전략모델은 서로 상응한 변화를 선포했다. 경제총생산량을 비교하면 2003년의 GDP총생산량은 상해가 6250억원으로 전국 각 도시 중 가장 높은 것으로 나타나 있다. 북경은 3611억원, 광주는 3466억원으로 그 다음 수준이다. 천진, 중경양 도시는 각각 2368억원과 2245억원으로 나타나 높은 층에 속한다. 무한, 음양, 성도 등 일급경제중심도시는 각각 1632억원, 1598억원, 1870억원으로 나타나고 장강삼각주의 항주와 남경은 각각 2092억원과 1576억원으로 역시 같은 급에 속해있다. 도시의 종합경제력은 기본시설능력, 과학기술문화등 공공복지, 국가경제의 중심도시로서의 추진동력까지를 고려한다. 상해는 역시 중국국제상의 경제중심으로 일익을 담당하고 남경과 항주와 무한, 음양등은 일급경제중심도시를 갖추고 있다. 낭파와 우시는 독특한 교통과 지정학적 우위를 가지고 있고 GDP총량은 각각 1662억원과 1901억원이며 자체적으로 지역경제의 공동기능의 중심역할을 하고 있다.

항주시의 GDP는 2802억원(위엔)이며 심천은 2860억원(위엔)으로 심천과 홍콩은 비교적 좋은 서로 보충하는 공동기능을 형성, 홍콩은 국제경제도시로서의 중심을 가지고 있고, 항주와 상해시 역시 비교적 우세한 상호보완적인 공동기능을 갖추고 있다.

경제규율요구에 따르면, 지역결합구조의 객관조건에 의거하여, 구역내 도시 중심의



공적기능의 발휘추진운동은 도시간 공동기능이 서로 움직이는 수준결합구조를 형성하여 역시 현재, 실행되고 있는 체제 중의 모순을 행정구획간의 부리를 해석하는데 도움이 되어, 시장제도의 작용에 진일보했다. 이러한 진행과정 중에서, 상해는 반드시 더욱 적극적으로 진행해야 하며 더욱 높은 레벨에서 더욱더 큰 구역 내에서 서비스기능을 스스로 움직이고 발휘하여 자신의 서비스업의 확대발전을 추진하고 움직여야한다.

제 2주제 : 한국과 중국의 경제성장 과정

## 中'日'韩 “轴心” 与东亚区域经济一体化

(중, 일, 한 “바퀴축” 과 동아시아경제통합지역)

- 유라시아 비교틀에 근거한 분석 -

朱乃新 : 江苏省社会科学院 世界經濟研究所長

【내용개요】 대국“바퀴축”역할은제도지향형구역경제일체화진행과정에서 결코 결핍될수 없다. 유럽경제일체화“프랑스,독일바퀴축”정보와 상관있는 동아시아구역경제는 아직은 합작측면에 있다. 그 이유는 중,일,한삼대국이 아직“바퀴축”형성을 이루지 못했기 때문이다. 관건은 삼대국 혹은 그중 두개국이 기회를 잡아,공동의식을 확대하여 어려운 점을 극복하고, 힘을 기울여 추진한다,앞날은 광활하고 광명이 있을 것이다.

## I. “프랑스바퀴축”과 EU

동아시아와 유럽은, 지역의 경제전쟁 후에 일어난 “근본적인 원인에 대한 견해에 매우 많은 상이성을 가지고 있다. 훗날의 경제적 발전은 오히려 각 경제간 매우 많은 차이를 가져왔다. 유럽과 동아시아는 미국, 소련의 냉전체제하 두 중심, 두전선이며, 국가간 관계의 복잡성과 지역대국감정에 많은 공통점이 있다. 미국, 소련 냉전 방식하에 유럽정치的主要특징은 “틈새”이다. 미국은“공산주의”의식 형태와 사회제도의 만연을 억제하고, 분열된 독일을 “대치”전선으로 이끌어 나갔다.

경제적으로는 자본주의의 생존에 위기가 닥치는 것을 모면하기를 원했고 그리하여 “상업원칙은 상인들의 국제무역과 국제투자의 체계에 근거하여 건립했다”.

미국은 “IMF”, “World Bank”과 “GATT”등 3개의 국제경제조직의 설립을 주도 했으며, 세계경제체계 및 질서의 유지로 환율안정, 지불평행과 보호무역주의와 같은 민감한 사안을 해결하였다.

“마셜계획”은 역시 서유럽의 경제회복에 대해서 “수혈”하는 역할을 하였으며 소련은 동유럽에서“완충지대”를 수립했다.

경제적 측면에서 소련은 “두개의 평행시장”의 원리에 근거하여 집중적인 계획경제 방식과 “경제상호회” 조직을 건립했다.

미국은 생존하기 위해서 소련과 대치 중에 있는 서유럽국가와 연합전선, 공동발전의 방향을 모색하기 시작했고 소련과 “대립”의 길을 선택했다. 먼저, 이것은 프랑스의 전략적 선택이며 역시, 미국, 독일에 대한 정책응대이며 기회인 동시에 도전이었다.

1950년, 프랑스외상 루오베트는 대담하고 모험적인 계획을 즉 독일을 향한 합작의 손을 펼치는 제안을 했다. 프랑스는 동등한 선상에서 석탄과 철강을 공동 경영자는 것을 건의했다. 1951년 프랑스, 독일 등 6개국은 파리에서 “유럽 석탄, 철강연합 조약”에 서명을 하였다. 이는 이분된 유럽연합의 가장 중요한 기반으로써 역할을 수행하였다. 프랑스는 이 기회를 빌어 유럽연합의 깃발을 높이 들었고 대국바람을 다시 흔들었다. 독일과 적극적으로 화해했다. 프랑스는 미국의 독일정책에 대해 쉽게

굴복하지 않았으며, “斗氣斗勇”역시 없었다.

유럽이 각국이익을 융합했고 유럽지역의 이익과 지역의 의식을 승화시켰다. “세계에 아주 작은” 유럽을 크게 만들었으며 “유럽에 아주 큰 독일을 제약했다. 그것은 유럽에 독일이란 발전체도를 들어서게 했다. 독일을 말하자면 독일은 미국에 의지하지 않았다.

아동납 총리는 “슈만계획”에 대해서 전적으로 지지하였으며 이로써 프랑스와 화해하는 계기로 삼아, 유럽발전의 “바퀴축”을 결성한다고 즉각 대답했다.

“프랑스와 독일 바퀴축”에서 독일은 “謹言慎行”을 견지하고, 프랑스를 밀접하게 포용하였다.

반세기나 넘어서 “프랑스 바퀴축”은 “성장동력과 나침판을 가지고 “공동체”에서 “연맹”으로 “내부시장”에서 “유럽의 원구역” 까지 그리고 “서유럽에서 동유럽”까지의 영역을 포괄해 6개 국가에서 25개국에까지 광대하게 추진하였다. 이 때문에 “유럽의 아버지” 랴막내 이래로 유럽통합의 진행과정 안에 이정표식의 발전은 언제나 프랑스 독일양국과 “바퀴축국가”의 정치가와 관련 있다.

“프랑스, 독일바퀴 축”의 창건과 발전은 독일사회와 민중이 역사에 대한 제도 이념에서 도덕 양심 까지 일관성있는 반성과 회개에 밀접한 관계를 가진다.

독일은 이것 때문에 멀리 받은 적이 없다. 오히려 유럽통합의 의지를 지속적으로 하고 발전과 결기를 가속했다. 또한 국가통일을 실현했고, 철저하게 역사의 뒤안길로 나아가서 국제사회에서 존중을 받는 책임 있는 한 성원으로 만들었다.

## II. 동아시아경제블록 “바퀴축결실”의 지정학, 정치학적 분석

전쟁 후 미국, 소련의 대치방식은 동아시아지정정치 역사 분쟁을 야기 시켰고 국가관계는 더욱 복잡해져서 경제지역화는 “바퀴축”을 형성하지 못한 탓으로 전진에 어려움이 따르고 위치를 정함이 느려지고 발전이 느려졌다.

중국은 동아시아 인구대국이며 민주혁명 승리 후 장기간 미국에게 적시 당했으며 국가통일을 저지 받았다.

중국을 부득하게 한동안 소련의 편에 선 적이 있었다.

20세기 70년대에 중국과 소련 관계는 철저하게 파열돼 양대 진영에서 나오기가 유리해지면서 냉전시기에 가장 중요한 변화로 인하여 하나의 대국조정관계의 계기와 공간을 만들었다. 중국과 미국은 비로소 “관계정상화”를 실현했다

일본은 전쟁 후에 동아시아지정정치의 가장 큰 수익자였고 미국연맹의 안전보장과

미국 자원과 시장, 자본과 기술의 지지하에서 세계 제2경제대국으로써 급부상했다. 일본은 장기간“동아시아의 탈출”의 방침을 거행했고 중국과 기타 동아시아국가의 “歷史稷怨”을 심도있게 고려한 적이 없다.

日本歷苗政은 여태까지 중국에 대해 공식적인 사과를 한 적이 없었다. 일본 대다수 사람들은 전쟁에 대해서 자신들이 피해를 당했다고 인식한다. 가해자들에 대한 죄악에 대해서는 침묵으로 일관하고 있다. 심지어 “중국의 반일정서와 반드시 먼저, 중국내 역사교과서내의 항일전쟁사를 철저히 제거하길 원한다”.

중국은 등소평설계의 개혁개방 노선에 따라 신속하게 쫓아갔고, 미국은 중국을 “잠재하는 경쟁라이벌”로 여겨 “억제”정책을 채택했고, “9.11” 사건 후 비로소 중국을 “눈앞의 걱정거리”로부터 “먼 걱정거리”로 바꾸어 생각했으나 중국통일을 저지하고 중국부상의 전략을 억제하는 데는 변함이 없었다.

이 두가지 핵심문제에서 일본과 미국은 이익이 상통했고 전략이 일치하였다. 다른 것은 단지 표현방식의 차이였다.

일본은 일찍이 그것을 “바퀴축”으로 삼는 것을 구상하여 “동아시아의 리더방식”을 추진했고 동아시아경제를 주도했다.

동아시아 일부 국가와 지역에서의 직접투자는 “四小龍”과“四小號”의 경제적 상승을 촉진하였다. “동아시아의 리더역할”은 일종의 지역내 산업구조의 이전방식으로써 “雁身”이 시장규모에 한계가 있기 때문에 게다가—일본기술합작과 국내시장개방통제는 매우 엄격하였다.

20세기 90년대에 들어서면서 경제는 국제적으로 발전되었고, 일본거품경제는 터졌고 중국경제는 상승하여 동아시아산업의 판도를 바꾸어 놓았다.

2001년5월 일본통상성은 <<21세기는對外經貿政策挑戰에 직면하다>>라는 백서를 발표했다. 처음으로 “동아시아리더역할”붕괴를 인정하여 “取而代之”하는 것이 고속 성장하는 중국경제이다 라고 말했다.

일본의 이 정부 공문서는 국제매체에 중국은“세계공장”이라는 논지를 야기 시켰다. 그 중 “중국위협론”을 들고 일어난 학파가 있었는데 이학파의 관점은 중국과 아시아 기타 발전중의 국가산업의 공동구상과 경쟁을 과대음모로 모략하고 중국의 부상은 아시아와 타 국가의 발전에 대한 압력과 위협을 퍼트리고 동아시아경제공동체의 분위기를 오염시켰다.

더욱이 일본제조업 “공동화”와 실업문제를 중국의 저가노동력과 저가의 인민폐환율에서 보는 것이다.

동아시아 지정정치로 인한 동아시아경제공동체의 “바퀴축 결실”은 역사적으로 유감스러운 일이며 현실을 어렵게 하는 어려운 선택이다.

### III. 중,일,한 “바퀴축”의 구상

경제세계화와 구역경제일체화는오늘날 세계경제의 양대발전흐름이다.유럽연맹동부 확대와 북미자유무역구의 장족발전은,동아시아 구역화 방식에 관해서 열렬한 탐구와토론을 야기시켰다.

2001년 “동아시아 미래를 위한 작은 조직”이라는 동아시아 합작 브레인트러스트는 “동아시아공동체”의 개념을 숙선 제안하며 국가의 발전전략의 제안자로서 등장했다. 현재 중국의무부부장인 왕위는 “공동체를 건립하는 것은 동아시아공동체의 장기적인 목표 중에 하나이며 동시에 ”동아시아공동체“는 지금까지 여전히 하나의 개념이고, 그 정의와 포괄내용, 포괄범위와 방식에 대해서는 아직도 명확히 정의되지 않고 각자 다른 생각을 가지고 있는 상황이다”라고 피력하였다.

“공동체”는 유럽공동체의 핵심개념과 이념이며 “유럽 석탄, 철강연합의 창립조약”이 1951년 최초 정식으로 출현했다.

이 조약에 서술된 바에 근거하여 “공동체”는 조약합의국가가 평화, 번영과 발전을 위해서 공통시장, 공통목표와 공통조직을 운영하는 기본 협의체를 구성하는 것이다. 질입구 선택은 미래발전에 있어 아주 중요하다. 예를 들면, 유럽공동체가 당시 하나의 국가경제에 대한 의의를 선택했다는 것은 오늘날의 기술집약 산업인 석탄, 철강 산업을 선택한 것과 같다.

“프랑스와 독일간의 전쟁은 상상할 수 없게 할 뿐만 아니라 실질적으로도 다시는 재발하지 않도록 한다” 는 것을 실현하기 위해 즉시 프랑스와 독일은 “바퀴축”을 세우게 됐다.

지역경제통합의 일반원칙을 보면 “바퀴축”이 없으면 곧 “성장동력”, “나침판”과 협조체제 또한 존재하지 않는다.

“바퀴축국가”는 자신의 이익과 타인의 이익을 융합하여야 하고, 더 많은 책임과 의무를 담당하는 것을 의미하고 응집력과 협력하는 힘을 가져야 한다.

첫 번째, “바퀴축”은 반드시 연구와 현실의 파악을 통해 공동체성원의 공동이익을 증대함에 노력해야 한다.

공동이익은 구성국가의 이익의 총합이며 현재 이익이 있는 상황에서 안주하는 것이 아니라 “바퀴축”은 창조있는 지혜, 용기와 담력과 식견이 있어야 한다.

두 번째, 공동이익의형성에서 국가간의 합작은 반드시 조건을 원한다.

구성원국가의 합의가 없으면 곧 공동이익의형성도 없다.

세 번째, 공동이익에 대한 이론이 없고 국가의 협의가 있지만, 조건은 아직 성숙되지 않아서 어떠한 기구의 설치, 운영은 할 수 없는 상태이다.

동아시아 각국들은 정치경제체제, 역사문화배경, 경제연계관계 및 발전수준, 천연자원과 비교우위의 차이는 매우 크다. 또한 역사적으로 또는 현재에 영토, 국경선, 섬, 해역구분등과 같은 영토의 귀속 문제에 대한 분쟁, 예를 들면, 중국과 일본의



조어도와 한국과 일본의 독도분쟁, 같은 것이 존재한다.

이것은 동아시아지역 경제공동체를 형성하는데 직면하는 장애와 난점이다. 그러나 이를 피할 수 없는 것만은 아니다.

관건은 동아시아 3개 경제대국 중, 일, 한 “바퀴축”의 정치염원과 상호신뢰이다. 3개 국가의 경제규모는 현재 세계 제7, 제2, 제13위이며, 2003년에 중,일 쌍방무역액은 이미 중국의 대외무역 총액 중 15.7%를 점유한다. 중국은 미국을 초월하고 일본이 제일의 무역상대국이며 중,일은 한국의 제2, 제3대 무역상대국이다.

이처럼 밀접한 경제-무역관계는 동아시아지역공동체에 대해 일거수일투족이 전체에 영향을 끼친다.

지금까지 동아시아공동체 중에서 주요한 추진역할을 발휘하는 것은 동맹이다. 그러나 공동체 내부역시 “바퀴축”이 없어서 실현성이 높지 않다.

자유무역지역은 빨라야 2007년에 실현될 수 있다.

현재 동아시아 협력체는 3개 즉 “10+1”, 1개 “10+3”과 “3”을 병합하여 운영하거나 따로 운영하는 방식도 고려해 볼 만 하다.

상호간 연계와 협조의 부족으로 실현가능성을 높이는 것이 어려운 상태이다. 이는 국가간 상호 견제와 경쟁에 대한 동기가 있고 아직도 뿌리깊이 남아있는 상호 불신이 그 원인이다.

일본은 동아시아경제 “바퀴축”을 담당하는 실력과 염원을 가지고 있어서 고이즈미는 역시 “동아시아공동체”개념을 제안한다. 이 첫 번째 연합국대회에서 아직 안전보장이사회 상임이사국 위치를 쟁취하고 싶어 한다.

그러나, 일본은 두가지의 정치적으로 큰 방해요소가 있어 반드시 그것을 해결해야 한다.

첫 번째는 역사사실의 전제하에 중,일 및 기타 동 아시아국가의 역사문제를 해결해야 한다.

두 번째는 진정한 “아시아복귀”로 아시아의 평화적 발전과 아시아의 공동부흥이다. 이것은 일본의 국제공신력을 상승시키는데 도움이 된다. 일본이 만약 책임있는 국가라면 이 정도까지 하는 것은 어려운 일이 아닐 것이다. 유감스러운 일은 일본은 아직 이러한 결심이 없는 것 같다. 계속해서 전쟁에서 상처받은 나라의 국민 감정을 자극하는 일을 하고 있다.

이외에, 일본은 아직도 “동아시아리더”가 되고 싶은 마음을 가지고 있어서 그 기타 동아시아국가가 단합하여 일본이 기술리더로서의 역할과 독점자본주의자의 지위를 얻기 위해 노력하는 것을 원치 않아 더욱더 같은 구역 내의 국가와 양자간자유무역 협정을 맺는데 매진한다. 일본은 중국과의 동맹이 자유무역지역 목표의 로드맵을 설정한 후 일본은 가능한 한 빨리 중일 동맹과 중일이 더욱 밀접한 관계로 발전시키는 협정을 맺었다.

러시아와 시베리아 개발 문제에 있어서도 중국에 대한 경쟁이 확실하게 드러난다.

한국은 “신흥공업화국가”로 아시아금융위기후의 조정과 회복속도는 그의 활력과 자동조정능력을 보여주었다. 한국의 정치는 국내시장과 자원의 제약조건하에서 적극적인 참여로 동아시아 경제공동체를 공략하는 합리적인 전략을 하는 것이 중요할 것이다. 한국은 중국의 성장을 발전의 기회로 삼는다.

현대, 엘지등 유명한 한국의 다국적기업이 중국에 투자를 늘렸고 그 현상은 “장삼각”에서 한국투자집중이 나타났다.

세계에서 두 번째로 큰 메모리칩 제조회사인 하이닉스회사는 유럽, 이탈리아, 프랑스의 반도체회사와 제휴하고 수출가공구역으로 7.5억 달러를 기록한 독자적인 투자 회사이다.

메모리칩의 제조, 밀봉 포장, 측정에 대한 연구를 통하여 해외에 주요 생산기지와 연구개발센터를 만들었다. 중국과 한국은 설립과 성장발전과정에서 동반자관계를 확립했다. 선린우호와 상호이익을 위한 협력은 새로운 국면의 전략과 방침을 세웠다.

한국은 동북아시아의 철강공동체를 구성하는 구상을 제안했다.

상호작용과 “바퀴축”을 연결구성하는 부분에 관심과 연구할만한 가치가 충분히 있는 것으로 생각한다. 중국의 입장을 말하자면 평화로운 발전과 상호이익이 되는 협력체의 발전을 통하여 세계화, 지역화의 시대에 평화로운 성장전략을 실현하는 것이다. 중국은 이웃과 평화롭게 이웃을 동반자로 여기는 방침과 선린 그리고 더불어 사는 정책을 견지한다.

예를 들면, 27년간의 대등한 협상과 회담을 통해서 마침내 베트남과 중국북부경계를 확정했다.

중국은 동아시아 대국으로써, 일, 한과 함께 동아시아지역협력에서 가장 큰 공헌을 해주기를 원한다. “공동체”방식이 반드시 포함되어야 “바퀴축”체제는 마땅히 발전전략과 국제화전략으로 통할 수 있다.