

Working Paper 99-27

동북아 교류거점구상 연구

김 원 배

국 토 연 구 원

차 례

제1장 서론	9
1. 연구의 목적	9
2. 연구의 방법과 주요내용	9
제2장 한국의 지경학적 입지	10
1. 동북아의 정치경제 현황	10
2. 동북아 신질서의 태동	11
3. 동북아에서의 한반도의 역할	11
제3장 한국의 상대적 위상과 접근성	12
1. 한국의 상대적 위상	12
2. 한국의 경제적 접근성	13
3. 한반도의 물리적 접근성	15
제4장 지역경제 협력 현황과 전망	16
1. 산업 및 기타 부문별 협력	16
2. 소권역 단위에서의 협력 현황과 전망	18
1) 환황해권	18
2) 환동해권	19
3) 한·일해협권	20
4) 북방협력권	20
5) 남북협력권	21
제5장 교류거점 구축을 위한 전략	22
1. 기본 개념과 방향	22
2. 3대 인프라의 구축	23
1) 지식 인프라	23

2) 물적인프라	24
3) 사회적 인프라	24
3. 소협력권별 제휴구축 방안	25
4. 동북아 지역과의 협동적 개발을 위한 접근방법	28
제6장 결 론	29
참 고 문 헌	31

표 차례

<표 3-1> 동아시아 국가의 경쟁력 순위	14
<표 4-1> 동북아시아 역내 교역	17
<표 4-2> 동아시아 역내 투자	17

그림차례

<그림 3-1> 동아시아 국별 1인당 외국인 직접투자	14
<그림 4-1> 동북아 협력권	19
<그림 5-1> 교류기반 확충의 3대 요소	22
<그림 5-2> 교류공간의 창출(Networks & Overlap)	25
<그림 5-3> 수직적 위계에서 네트워크구조로	27

제1장 서론

1. 연구의 목적

- 21세기 동북아의 새로운 경제질서 형성에 능동적으로 대응하고 지경학적 입장에서 한반도의 입지적 위상을 확고히 하기 위한 전략도출
- 동시에 남북통합 및 동북아 지역협력에서 한국이 주도적 역할을 담당할 수 있도록 하기 위한 기반구축

2. 연구의 방법과 주요내용

- 기존 연구 및 2차 자료 분석에 의거하되 연구의 목적에 부합하는 전략적 개념을 도출하여 장기계획 수립에 논리적 근거 제공
- 연구의 내용적 구성은 우선 한반도의 지경학적 입지과악에서 출발하여 한반도의 경제적, 물리적 접근성을 살펴본 뒤, 동북아에서의 지역경제협력 현황과 전망에 의거하여 소협력권별 협력 방안을 모색하고, 교류거점 구축을 위한 장단기 전략을 제시
- 교류거점 구축의 공간적 골격을 도출하여 제 4차 국토계획 수립의 기초자료로 제공

제2장

한국의 지경학적 입지

1. 동북아의 정치경제 현황

- 동북아의 정치경제는 냉전체제 붕괴이후 이념적 대립에서 점차 실리위주의 경제협력구도로 이행
 - 중국은 개혁이후 경제건설과 현대화에 주력하고 있어 지역내 불안정을 원하지 않고 있으나, 신장된 경제력을 바탕으로 동북아에서의 정치적 역할증대를 도모하고 있음
 - 일본은 세계 제2위의 경제력에도 불구하고 지역내 정치, 군사부문에서 지도력을 결여하고 있으나, 자본과 기술력으로 일본주도의 동아시아 분업체제구축을 도모하고 있음
 - 러시아는 체제전환이후 경제위기를 겪고 있어 당분간 경제재건과 체제정비에 주력할 수 밖에 없는 상황이나, 아직도 막강한 군사력을 배경으로 동북아의 정치경제 질서형성에 영향력 행사가능
 - 북한은 폐쇄적 고립주의로 경제파탄에 직면하고는 있으나, 체제유지는 당분간 지속가능할 것으로 보임. 최근 북한은 지역안정을 미끼로 미북협상을 통해 체제유지와 생존을 보장받고자 함
 - 남한은 당면한 경제위기로 내부적 구조조정과정을 겪고 있으나 한반도의 장기적인 안정을 위해 북한에 대해서는 포용정책, 그리고 주변국가에 대해서는 적극적인 개방 교류정책을 펴고 있음
 - 미국은 지리적으로 동북아의 역외국가이지만 동북아의 세력균형을 조정하는 역할을 담당하고 있으며, 대북한 조건부 포용정책을 포함하여 지역안정을 위한 다각도의 외교정책을 구사하고 있음. 세계 유일의 초강대국으로서 새로운 세계경제 질서 재편을 주도하면서 동북아 각국의 시장개방과 국제거래규범의 준수를 촉구하고 있음

2. 동북아 신질서의 태동

- 과거 냉전시대의 이념중심의 북방 3각 (구소련~중국~북한)과 남방 3각 (미국~일본~한국)의 분리 대립구도에서 경제와 안보 중심의 새로운 다층적 협력구도로 전환
 - 이러한 동북아의 신질서 형성은 미국의 지원하에 한국-중국-일본의 협력을 주축으로 전개되면서 북한, 러시아, 몽고는 부차적으로 참여하는 형태를 띠고 있음
 - 유럽과 달리 제도적 기구를 갖추지 못한 상태에서 동북아 경제 안보 협력체제의 형성이 쌍무적인 관계 중심으로 이루어지고 있어 불안정한 상태를 유지
 - 최근 아시아경제위기를 계기로 보다 제도화된 그리고 다자간의 협의에 근거한 동북아경제협력체에 관한 논의가 시작되고 있으며, 이는 동북아 지역내 경제적 상호보완성, 경제협력이 미치는 지역안정효과, 그리고 유럽연합이나 북미자유무역협정 등 지역경제블록에 대한 공동 대응의 방안으로서 동북아지역협력의 필요성이 논의되고 있음
- 동북아는 현재 지정학적 동맹관계에서 지경학적 제휴관계로 이행해 가는 과정
 - 현재 미국을 정점으로 하는 한-중-일의 협력체제가 발전 중에 있으나, 장래 미국의 헤게모니에 대항하는 중-일-러의 협력체제도 상정가능

3. 동북아에서의 한반도의 역할

- 한반도의 역할은 기본적으로 내부적 역량과 주변 강대국과의 관계에 따라 좌우될 것이나 분단극복의 과제를 여하히 처리하느냐에 달려 있음
 - 지경학적 여건에서 보면 한반도가 주변 강대국의 이해관계를 증개하고 조정하는 역할을 담당할 가능성도 있으나, 세력균형을 유지할 수 있는 적극적인 외교정책을 전개하지 못한다면 강대국의 이해에 수동적으로 지배당할 개연성도 배제할 수 없음
 - 한국의 최대과제는 지역안정을 해치지 않으면서 주변 강대국의 동의하에 남북한의 통합을 이루는 것임
 - 평화적 통일을 전제로 할 때, 한반도는 남북통합에 따른 경제력 신장을 바탕으로 동북아의 경제적 협력에 적극적으로 참여할 수 있고 나아가서 동북아의 이해관계를 매개할 수 있는 역할 수행이 가능할 것임
 - 주변 강대국과의 포괄적 협력관계를 구축하고 한반도가 지닌 지경학적 이점을 활용한다면, 통일한국은 동북아의 문화 및 경제교류의 중심지로서 역할 가능

한국의 상대적 위상과 접근성

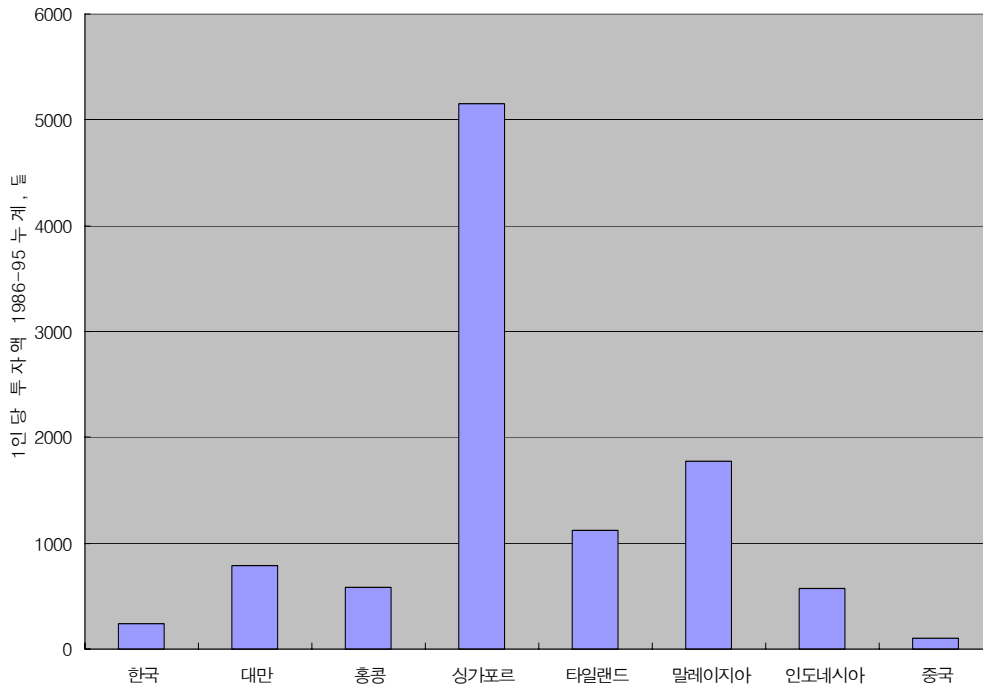
1. 한국의 상대적 위상

- 일본과 중국대비 중규모 경제
 - 한국경제는 일본의 GDP 41,867 억불의 약 10분의 1, 중국의 9,020 억불의 약 1/2에 해당하는 규모 (IMD, WCY 1998)
 - 시장잠재력에서 보면 한국은 아시아에서 하위이며, 심지어 타이완보다 낮은 시장 잠재력을 가진 것으로 평가 (FEER 1997)
 - 투자매력도에서도 한국은 싱가포르, 말레이시아, 홍콩, 중국보다 훨씬 뒤처짐 (FEER 1997).
- 현재 동북아의 경제중심은 일본
 - 일본은 고도의 기술기반을 갖춘 세계 제 2 위 경제대국으로서 세계 해외투자 4위 국가 (일본무역진흥회 1997)
- 중국의 부상은 21세기 중반 본격화
 - 중국은 현재 일본경제의 약 5분의 1 규모이나 2020 년 경에는 일본의 경제규모를 능가할 것으로 예상 (현재도 구매력등가지수의 GDP 산정방식에 의하면 일본경제 보다 크다고 함) (World Bank 1998, FEER 1998)
- 역사적으로 대륙과 해양문화의 교류지
 - 한반도의 반도성이 회복된다면 중국 상하이북 동북아의 교류거점으로서 역할 유리. 상하이북 중국의 동북, 화북지역 인구는 4억 이상이며 일본은 1억 2천만의 고 소득 인구

- 한국은 과거 역사의 부담이 없어, 주변 열강의 이해조정 역할 가능
 - 20세기에 침략의 역사를 가진 일본의 운신 폭이 좁은데 반해 중규모의 경제와 인구를 가진 한국은 동북아 주변 강대국에 위협적인 세력이 아니므로 동북아에서 조정 중개역할 수행가능
- 자체 물동량 및 여객량 원천지로서의 규모는 작으나, 동북아 물자, 사람, 정보 흐름의 중계지로서의 가능성
 - 인구와 경제규모에서 자체 수송수요가 크다고 볼 수는 없으나 중국 상해 이북지역에서 발생하는 수송수요 및 일본의 수송수요 일부를 흡수하여 중계수송기지로서 역할 가능

2. 한국의 경제적 접근성

- 유럽, 북미, 아시아에서의 경제적 접근성은 경제력과 기술력이라는 자산으로 인해 일본이 유리
 - 다만 일본의 유통업 등 일부 부문에서의 폐쇄적 시장구조와 언어 및 단일문화 성격으로 인한 장애요인 상존.
- 중국은 거대한 잠재시장과 외국인투자에 대한 우대정책으로 경제적 접근성이 증대하고 있음
 - 중국은 아시아 외국인 직접투자의 86%를 차지하고 있으며, 1990년대 동아시아의 외국인 직접투자에서 중국과 인도네시아의 비중이 증대하고 있음. 최근 아시아 금융위기로 인도네시아, 타일랜드, 말레이시아에 대한 투자는 감소하고 있으나 중국은 계속증가추세임. 한국은 1986-95 기간의 인구 1인당 누적투자에서 246 불로서 거대인구를 가진 중국의 105불에 비해 많으나 타 동아시아 국가에 비해 훨씬 작음
- 한국은 시장규모나 시장개방도, 기업환경에서 양호하지 못한 것으로 평가되고, 이는 외국인 직접투자에서도 반영(IMD 평가지표)
 - 특히 국제화 및 금융부문에서 한국의 순위는 밑바닥에 있어 획기적인 개선요망. 다만 현재 진행중인 금융부문의 구조조정으로 경쟁력의 회복이 가능하겠지만, 국제화부문에서의 경쟁력 강화는 시간을 요할 것으로 보임



<그림 3-1> 동아시아 국별 1인당 외국인 직접투자

<표 3-1> 동아시아 국가의 경쟁력 순위

	종합 순위	국내 경제	국제화	정부	금융	인프라	경영	과학 기술	사람
싱가포르	2	2	2	1	10	15	2	9	1
홍콩	3	17	3	2	9	19	4	25	13
대만	16	8	32	14	19	26	7	7	18
일본	18	15	34	27	23	21	24	2	11
말레이시아	20	3	24	3	28	24	22	24	34
중국	24	5	20	5	42	40	30	13	24
필리핀	32	23	28	19	40	44	27	32	40
한국	35	34	46	34	45	31	34	28	22
타일랜드	39	16	37	22	44	41	41	43	35
인도네시아	40	9	36	24	35	38	44	42	44

자료: IMD 1998, World Competitiveness Yearbook.
순위는 총46개 대상국가중의 위치

3. 한반도의 물리적 접근성

- 태평양 아시아에서 보면 동경이 세계적 관문이며, 홍콩, 싱가포르가 지역 관문으로서 거점역할
 - 접근성의 가장 핵심적 수단은 항공, 항공수송 지표에서 보면 동경, 홍콩, 싱가포르 순이며, 서울은 그 다음의 동아시아 주요 공항으로 역할

	서울	홍콩	방콕	싱가포르	동경
여객	10955.8	16102.8	10379.8	15117.2	18935.7
화물	993.6	950.8	527.6	910.1	1446.6

자료: International Civil Aviation Organization. On Flight Origin and Destination Year Ending 31 march 1996.

- 해상수송에 의한 접근성은 홍콩이 첫째, 다음으로 싱가포르, 카오시웅, 일본의 항구 그리고 부산의 순서

1996	TEU	세계순위
홍콩	13,460,343	1
싱가포르	12,943,900	2
카오슝	5,603,048	3
부산	4,725,206	5
요코하마	3,911,927	6
키룽	2,320,397	11
도쿄	2,311,453	12
코베	2,229,320	15
마닐라	1,971,524	17
상하이	1,930,000	18

자료: Emap Business Communications Ltd, Containerization International Yearbook 1998.

- 중국항/발 물동량 증대가 예상되므로 홍콩, 카오시웅, 그리고 상해인근 항구 및 기타 중국 주요 항만의 접근성이 대폭 확대 전망
- 한국은 육로에 의한 접근성은 현재 일본과 마찬가지로, 한반도 관통 수송축이 구비되고 중국 및 러시아와의 육로연계가 구축된다면 일본 보다 유리

지역경제 협력 현황과 전망

1. 산업 및 기타 부문별 협력

- 동북아의 경제협력을 한, 중, 일 3국을 중심으로 살펴보면 3국의 대외 교역 총액은 13,316 억 달러로 세계 총 교역량의 12.5%를 차지. 이 중에서 동북아 역내교역은 2,551억 달러로 3국 전체 교역의 19.2%를 차지하고 있어 역내 교역비중이 그다지 높지 않음. 그러나 1980년대에 비해 한·중, 한·일, 중·일간의 교역 규모는 엄청난 폭으로 증대되었고 중국경제의 지속적인 성장과 함께 더욱 증대될 것임
 - 20% 미만의 역내 교역 비중은 한·중·일 3국이 동북아 지역외 국가들에 대한 교역 의존도가 높다는 사실을 반증
 - 그러나 러시아, 몽고 및 북한의 체제전환이 성공적으로 이루어진다면 동북아의 역내교역은 동북아 국가간 높은 상호보완성으로 인해 보다 증대될 것임
- 한·중·일 3국간 기술 수준에 따른 수직적 분업이 주를 이루고 있으나, 산업내 무역의 증대로 수평적 분업확대 예상
 - 역내 교역 상품구성에서 보면, 한·중·일 3국간의 보완적인 분업관계가 형성되고 있음. 일본과 한국은 자본 및 기술집약적인 부문에서 비교우위를 중국은 노동집약적인 부문에서 비교우위를 보이고 있으나, 일부 품목에서 경합관계를 시현하고 있음
 - 일본과 한국, 한국과 중국간에는 직물, 철강, 금속 그리고 기계제품에서 산업내 무역이 증대하고 있고, 일본과 한국간에는 철강, 금속, 자동차, 특수기계, 그리고 전자기기에서 산업내 무역이 활발함. 또한 한국과 중국간에는 석유화학, 섬유, 철강, 전기기계, 통신장비제품에서 교역이 증가하고 있는 상황
 - 산업내 교역의 증대는 경합관계를 의미하기도 하나 공정차별화 및 기술차별화 등의 방식에 의한 산업내 분업관계의 발전으로 전개될 가능성도 있음

<표 4-1> 동북아시아 역내 교역

(단위: 억달러, %)

구 분	수 출		수 입		교 역 액	
	1985	1996	1985	1996	1996	
일 본	세 계	1,771.9(100.0)	4,112.4(100.0)	1,305.2(100.0)	3,495.1(100.0)	7,607.5(100.0)
	중 국	125.9(7.1)	218.3(5.3)	65.3(5.0)	404.1(11.6)	622.4(8.2)
	한 국	71.6(4.0)	293.7(7.1)	41.4(3.2)	159.8(4.6)	453.5(6.0)
	미 국	666.8(37.6)	1,131.7(27.5)	260.9(20.0)	798.9(22.9)	1,930.6(25.4)
중 국	세 계	273.3(100.0)	1,510.9(100.0)	424.8(100.0)	1,388.2(100.0)	2,899.1(100.0)
	일 본	60.9(22.3)	308.9(20.4)	151.8(35.7)	291.9(21.0)	600.8(20.7)
	한 국	5.5(2.0)	75.3(5.0)	7.5(1.8)	124.8(9.0)	200.1(6.9)
	미 국	23.4(8.6)	267.3(17.7)	51.9(12.2)	161.8(11.7)	429.1(14.8)
한 국	세 계	302.9(100.0)	1,305.3(100.0)	310.6(100.0)	1,503.7(100.0)	2,809.0(100.0)
	일 본	45.5(15.0)	160.1(12.3)	75.6(24.3)	313.9(20.9)	474.0(16.9)
	중 국	6.8(2.2)	114.9(8.8)	6.1(2.0)	85.3(5.7)	200.2(7.1)
	미 국	107.9(35.6)	217.7(16.7)	65.5(21.1)	332.9(22.1)	550.6(19.6)
동 북 아	세 계	2,348.1(100.0)	6,928.6(100.0)	2,040.6(100.0)	6,387.0(100.0)	13,315.6(100.0)
	동북아	316.2(13.5)	1,171.2(16.9)	347.7(17.0)	1,379.8(21.6)	2,551.0(19.2)
	미 국	789.1(33.6)	1,616.7(23.3)	378.3(18.5)	1,293.6(20.3)	2,910.3(21.9)
세 계	세 계	19,277.0	52,540	20,270	53,900	106,440

- 동북아 역내 투자는 주로 일본 및 한국에서 중국으로 이루어짐
 - 1997년 동북아지역은 전세계 해외투자중 525억 달러를 유치하여 13.1%의 비중을 나타냈으나 중국이 453억 달러로 대부분을 차지 중국시장의 흡인력을 과시
 - 역내 직접투자는 동북아의 무역구조와 마찬가지로 상당 부분 제조업분야에 집중

<표 4-2> 동아시아 역내 투자

(단위: 백만달러)

투자가국	입수측	미국	일본	아시아 NIES					ASEAN4	중국	동아시아
				계	한국	대만	홍콩	싱가폴			
미 국	-	1,843	3,478	645	1,276	93	1,465	6,700	3,083	13,261	
일 본	5,252	-	2,161	418	569	361	813	12,622	3,108	17,891	
아 시 아 N I E S	계	1,236	231	311	133	176	2	0	11,104	26,116	37,531
	한 국	620	94	4	-	4	n.a.	n.a.	2,623	1,043	3,670
	대 만	613	104	10	10	-	n.a.	n.a.	2,967	3,162	6,138
	홍 콩	△187	26	157	58	99	-	n.a.	2,113	20,060	22,330
	싱 가 폴	190	6	140	65	73	2	-	3,402	1,851	5,394
ASEAN 4	△ 10	3	200	218	1	△19	0	1,627	765	2,592	
중 국	n.a.	13	58	11	n.a.	47	n.a.	56	-	114	
동아시아	1,226	246	569	362	177	31	0	12,787	26,881	40,237	
세 계	60,848	3,837	8,968	1,941	2,925	678	3,423	61,928	37,521	108,417	

- 일본의 투자는 중국 국내 시장지향적인 반면 한국은 아직 생산비절감 목적과 해외수출에 편중
- 한·중·일간 무역확대 및 투자확대로 일부 산업에서 국제적 생산체계 구축 가능
 - 일본은 이미 기계업종에서 중국내 투자를 통하여 국제적 생산체계를 구축하기 시작했고, 자동차 및 전자제품 등 타 업종에서도 부분적인 국제생산체계 구축을 모색중
- 기타 부문(환경, 관광, 금융 등)의 협력도 점차 확대 추세이며, 아시아 경제위기 이후 금융부문에서의 협력확대 가능성이 활발하게 논의되고 있음
 - 황사, 산성비 등 환경문제의 광역성으로 환경문제에 대한 한, 중, 일 3국의 협력은 시작 단계에 있고, 환경문제에 대한 지구적 관심으로 본격적인 환경협력체제의 가동예상
 - 한·중·일 3국을 연계하는 관광사업에서의 협력이 논의과정에 있음
 - 아시아 경제위기 발생이후 동아시아 지역의 금융시장 안정에 대한 국가간 협의가 활발히 진행중이며 아시아 통합통화 내지는 달러 대치 통화에 대한 필요성이 논의중에 있음

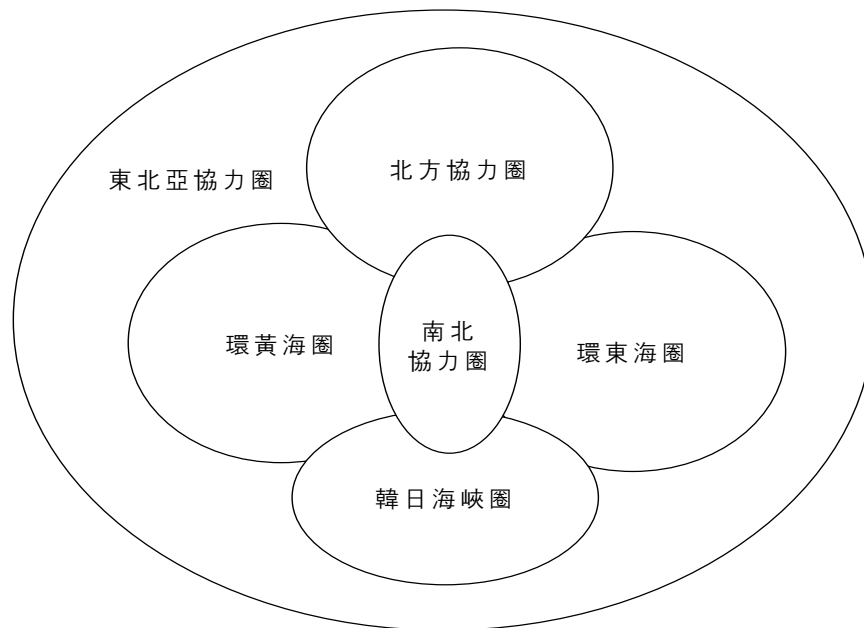
2. 소권역 단위에서의 협력 현황과 전망

- 동북아의 협력권은 한반도를 중심으로 5개의 소협력권으로 구분 가능

1) 환황해권

- 한반도 경제에 있어 가장 핵심적인 협력권
- 한·중·일 간의 교역 및 투자확대로 초기의 단순한 국제분업단계에서 점차 진전된 분업단계로 이행중
- 특히 한·중간에는 투자증대와 함께 물자 및 사람의 흐름이 급격하게 증가하고 있고 수송연계체제가 자리잡아 가고 있으나, 보다 고도화된 경제협력과 교류를 위한 추진체가 부재

- 현재 민간부문 주도의 경제협력을 황해권의 환경, 교통, 관광 등 제반 부문에서의 유기적 협력을 위한 민·관 합동의 협력추진체계를 정립할 필요
- 황해권의 중국지역은 년 경제성장률 10% 이상을 지난 20년간 달성해 왔고, 향후에도 10% 가량의 년 성장률을 예상하고 있는 만큼, 이 지역과의 긴밀한 협력관계 유지는 한국경제에 매우 중요
- 황해권의 중국지역이 경제사회 기반시설에서 부족현상을 보이고 있고 당분간 사회간접자본의 부족이 성장 장애요인으로 작용할 것으로 예상되므로, 한국기업 및 정부의 사회간접자본 건설시장, 특히 물류시설 건설 및 운영에서의 적극적인 참여와 이를 통한 한국내 물류시설과의 연계화 전략이 요구되고 있음



<그림 4-1> 동북아 협력권

2) 환동해권

- 환동해권은 자원생산 및 가공, 일부 자원집약적 중공업, 그리고 관광산업에서의 잠재력이 매우 큰 지역

- 소수의 항만도시를 제외하고는 집적경제를 갖춘 대도시의 부재로 권역내 경제교류가 미미
- 북한의 폐쇄정책과 러시아경제의 침체로 환동해권의 조기 활성화는 기대난
- 광물 및 수산자원 그리고 관광자원의 개발 및 활용에서 부분적인 협력이 진행되고 있고 향후 본격적인 지역간 협력이 예상

3) 한·일해협권

- 환황해권과 환동해권이 교차하는 지역으로서 위 2개의 협력권의 일부로 볼 수도 있으나, 한·일해협권의 전략적 중요성 그리고 지정학적 입지로 인해 분리 취급하는 것이 바람직
- 한국의 남부지역과 일본의 북부큐슈간에 소규모의 경제, 학술교류가 일어나고 있고 한·일해협권 시도지사 교류회의의 구성으로 권역내 교류활성화가 증대될 전망
- 일본측은 한·일자유무역협정 제안 등에서 보이듯이 한·일간의 경제협력의 고도화를 촉구
- 한·일해협권은 전면적인 한·일자유무역협정 구상에 앞선 준비단계로서 자유무역지대로 발전가능

4) 북방협력권

- 북한의 폐쇄정책과 러시아경제의 위기로 현재 경제교류 및 협력은 미미한 상태
- 북한과 중국, 북한과 러시아, 러시아와 중국간에 소규모 교역이 일어나고 있을 뿐 대규모 투자나 본격적인 경제교류는 당분간 기대난
- 두만강지역개발은 유일한 다자간 경제협력사업이지만 참여국의 상이한 이해관계와 지역발전기반의 취약으로 답보상태

- 북한의 개방 그리고 러시아경제의 회복이 북방교류권 경제활성화의 주요한 조건이며, 이들 조건이 충족될 경우에는 획기적인 경제협력이 일어날 가능성이 큼
- 북방협력권의 잠재력은 자원가공, 수송중개에 있으나 대규모 사회간접자본 투자를 필요로 하므로 단기적인 발전전망 희박

5) 남북협력권

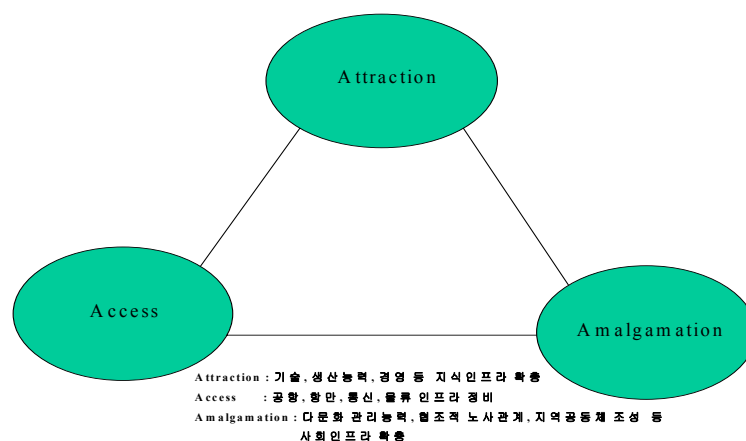
- 남북경제 교류는 주로 위탁가공 등을 통한 초보적 수준에 머물러 있고 반출입의 품목구성도 북한에서는 주로 1차 산품 남한에서는 원재료 및 제조업제품으로 되어 있음
- 현대그룹의 금강산 관광 및 개발로 북한과의 경제협력은 커다란 변화를 겪을 전망이다, 우선적으로는 북한의 외화획득에 직접적인 기여를 하게될 관광산업과 수출가공산업이 활성화될 전망이다
- 관광부문에서는 금강산이외에 백두산 칠보산 등도 개방이 고려되고 있고 관광객 수송과 관련한 해상연계도 다원화될 전망이다
- 북한의 노동력을 이용하는 수출가공산업은 우선 봉제, 가방 등 노동집약적 산품에서 출발하여 점차 북한의 기존 생산기반을 이용하는 산품으로 확대전망
- 단기적으로 신의주, 남포 및 해주가 수출가공산업의 기지로 활용될 가능성이 높고, 장기적으로는 원산이 관광 및 일부 중공업 그리고 청진은 중공업 산품에서의 수출가공기지 또는 남한의 배후생산기지로 변모할 가능성이 큼

제5장

교류거점 구축을 위한 전략

1. 기본 개념과 방향

- 제휴와 연대, 교류와 융합, 협동적 개발이라는 세가지 중심 개념을 근거로 동북아의 공존 공생을 도모하면서 지역통합을 촉진.
- 한반도의 목표는 주변지역과의 제휴와 연대를 통한 경쟁력 강화, 북한 및 주변지역과의 협동적 개발을 통한 개발이익의 공유, 그리고 교류와 융합을 통한 한반도의 접근성 제고임. 이는 네델란드가 유럽통합이후 적극적으로 추진하고 있는 정책임
- 교류거점구축을 위한 기본 방향은 한반도의 입지매력도 증대이며, 이를 위해 3대 인프라의 확충 정비 필요



<그림 5-1> 교류기반 확충의 3대 요소

- 3대 인프라의 구축은 궁극적으로 교류기반의 확충에 있으며, 그 요체는 한반도의 매력도, 접근성, 융합성을 제고하는 데 있음

2. 3대 인프라의 구축

1) 지식 인프라

- 고학력의 인적자원에도 불구하고 시장수요와 일치하지 않는 기술노동력의 공급이 문제. 특히 한국의 경제발전 단계로 보아 디자인, 마케팅, 경영분야의 인력육성 필요
- 지식기반은 지식투입기반, 지식창출기반, 지식활용기반의 세가지로 구분가능 (STEPI 1999)
 - 지식투입기반은 컴퓨터보유, 연구개발투자, 지적재산권, 우수인력 유출 등 양적규모 중심의 지식투입기반 부문
 - 지식창출기반은 과학교육, 청소년 과학기술, 공학자, 숙련노동, 교육시스템 등 지식인력, 시설, 교육, 환경 등 지식창출 잠재력을 의미
 - 지식활용기반은 습득, 창출된 지식을 전반적으로 활용하는 지식활용 기반
- 한국은 지식기반 종합순위에서 세계 23위로 하위군에 위치하고 지식 투입기반에서는 12위, 지식활용기반에서는 24위이며, 특히 지식창출기반은 26위로 취약 (STEPI 1999). 이에 비해 일본은 종합 2위, 지식활용기반 4위, 지식투입기반 2위, 지식창출기반 6위로 한국과는 현격한 격차를 시사
- 과학화와 실용화 위주의 교육체제로 개편해야 할 필요성과 아울러 기업가 정신과 창의성 고양의 교육개혁이 이루어져야 함
- 외국 선도기업과의 전략적 제휴 및 벤처기업 유치
- 영어, 중국어, 일본어 등 2중언어 구사능력 강화
- 주요 도시에 소협력권별 교류센터 설립 및 학생교환
 - 예: 인천, 군산, 부산, 포항

- 국내외 기업에 사업여건과 기회에 관한 정보 제공(영어, 일어, 중국어)
- 회계, 홍보, 마케팅, 컨설팅, 법률서비스 등 분야에서 세계적인 전문서비스 업체 유치

2) 물적인프라

- 고물류비용 구조개선에 대한 필요성은 주지의 사실
- 공항 및 항만시설의 부족과 서비스 경쟁력의 취약성을 극복하기 위해 공항과 항만인프라의 건설을 촉진하고, 물류서비스의 경쟁력을 제고하기 위한 종합물류대책 필요
- 국제적인 연계 수송망의 정비확충에 중점을 두어야 함
- 인천공항을 거점공항화 하고 동북아의 항공물류기지로 함
- 관광자원을 종합적 구상하에 연계개발
- 경부축을 물류 및 정보코리도로 보완 정비

3) 사회적 인프라

- 사회적 신뢰와 협동에 관련된 제도 및 관행은 장기적 경제성장에 중요한 요인
 - 고신뢰 사회라고 불리는 일본과 독일은 고소득과 고생산성을 향유하고 있는 반면, 한국은 저신뢰사회로 분류되고 있고 장기적 경제성정의 전망이 불투명
- 기업간, 노사간, 국내외 지역간 협력을 위한 신뢰체계를 구축하여 부정적 대외 이미지를 불식하고 매력적인 투자대상지로 부각
- 다양한 문화의 수용과 다문화 관리능력을 갖춘 기업 및 공공조직 구축

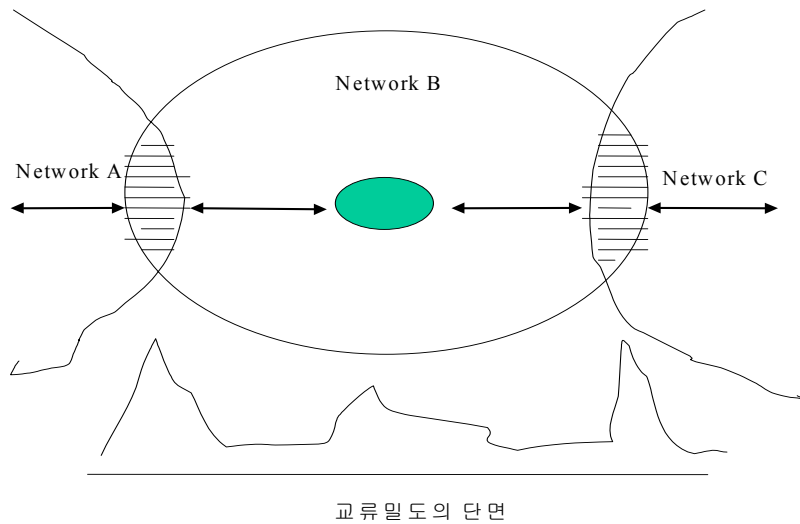
< 3가지 인프라 조성을 위한 장·단기 정책과제 >

- 시장개방도 제고
- 개방적 및 우호적 기업환경 조성

- 외국인 및 교포 고급인력 유치를 위한 이민 및 출입국에 관한 법률 개정
- 해외투자확대 및 주변국과 정책협의
- 국제 수송망의 주요 결절지에 관련 물류 및 관광산업 기반조성
- 동북아 지자체간 경제 환경문제 협의회 설립
- 국제교류 협력촉진지구 지정 및 인프라 지원

3. 소협력권별 제휴구축 방안

- 동북아의 협력권에서 교류공간의 창출 및 확대가 교류거점 구축의 핵심과제
 - 교류공간은 상이한 체제간의 오버랩을 확장시켜 나감으로써 창출될 수 있으며, 현재 동아시아의 월경적 지역협력은 이미 이를 반영하고 있음
 - 한국은 현재 중국과 황해를 건너 또한 일본과는 한·일해협을 건너 투자, 교역, 기업생산을 통해 공간적 오버랩이 발생하고 있으므로 이를 보다 체계적으로 유도할 수 있는 전략 필요

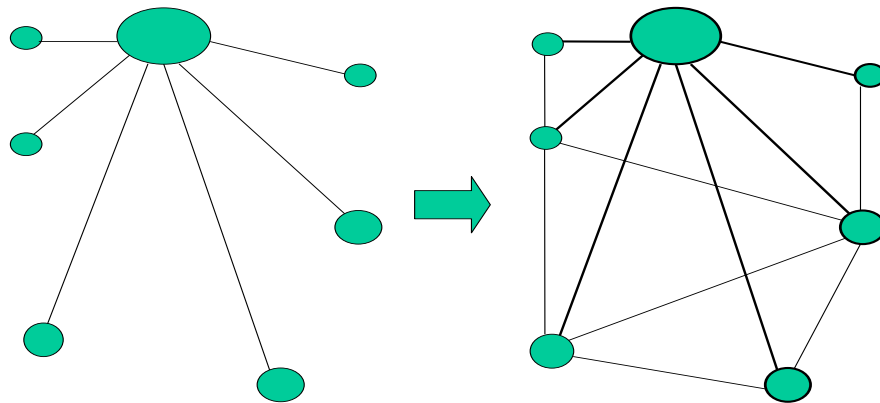


<그림 5-2> 교류공간의 창출(Networks & Overlap)

- 환황해권은 교역 및 투자의 증대로 수송연계 구축가능, 기반시설 특히 물류시설에서의 공조체제가 구체화되면 거래비용의 감소로 산업분업과 기능적 분업 확대 가능성

- 물류산업에서의 적극적 협력 등 황해권 주요 도시간 물류산업 협력체제 구축
 - 인천은 황해권 물류산업 협력체제 구축에서 중국의 대련, 천진, 청도와 함께 핵심적인 역할담당
 - 군산은 자동차, 전자통신장비, 기계산업에서 생산기지구축과 동종산업 관련 정보 센터를 설립하여 대중국 생산분업의 전초기지로 육성
 - 목포는 광주지역의 가전 및 환경관련 산업군집 육성을 기반으로 이들 산업에서의 중국과의 분업체계를 구축하고 동시에 관광산업에서의 대중국 협력을 도모하는 개방거점으로 육성
- 환동해권은 산업집적과 인프라 미비로 교역 및 투자 미흡, 자원과 관광자원의 국제적 공동개발의 가능성이 큼
- 환동해권 주요 항만도시간의 수송연계 구축
 - 다자간 협력사업의 하나인 두만강 지역개발사업에 적극참여
 - 환동해권의 교류거점은 자원 및 관광산업과 관련하여 육성하고 후보지로는 포항, 강릉 등을 고려할 수 있음. 포항은 기존의 철강 및 에너지관련산업 기반을 활용하여 대체에너지 개발관련 정보 및 생산거점으로 발전시키는 것이 바람직하며, 강릉은 환동해권의 관광 및 수산자원을 체계적으로 이용관리하기 위한 교류거점으로 육성가능
- 남북협력권은 우선적으로 개방거점구축 및 거점간 해상연계 확충
- 북한의 개방을 전제로 우선은 단기이익 위주의 투자전략 수립필요
 - 그러나 장기적인 남북통합을 위해 북한내 개방거점 조성을 지원하고 이들 개방거점과 남한내 개방 및 교류거점과의 연계체제를 구축할 필요
 - 남북협력의 본격화시기까지는 해상연계를 위주로 하되 국지적으로 육상연계를 구축하는 노력이 병행되어야 함
 - 우선 추진사업으로서는 금강산외 북한 관광지 공동개발과 해주, 남포, 개성 등의 가공수출 위주 공단으로 개발
 - 중장기적으로는 원산과 청진은 조선, 철강 등 남한과의 분업을 고려한 중공업 생산기지로 개발
- 북방협력권에서는 신의주와 단동의 연계개발, 신의주를 중국 동북지역과의 연결고리로 물류거점화,
- 동시에 나진-선봉을 자원가공산업과 러시아와의 연계수송 물류거점으로 개발

- 한·일해협권은 한·일간의 경제협력 구체화의 실험지역으로서 한국의 동남권과 일본 큐슈권과의 산업협력, 관광루트개발, 중소기업간 협력 가능
 - 한·일 해저터널 건설 일본과 협의. 이 경우 동북아의 지역통합촉진과 획기적인 지역경제 활성화기대
 - 부산은 한·일해협권 뿐만 아니라 환동해 및 환황해권의 교차지로서 한반도와 아태지역을 연결하는 관문으로서 육성
- 교류공간의 구성은 현재의 수직적 위계에서 점차 네트워크 구조로 이행해 나가야 할 것임. 환언하면 서울이외에도 지방에서 독자적 역할을 수행하면서 서울 등 대도시와 상호보완적인 형태로 교류 및 협력활동이 일어나도록 네트워크체제를 구축
- 따라서 소협력권별로 교류거점을 구축하고 이들 교류거점은 각 소협력권에서 정보와 사람의 흐름을 중개하고 해당 협력권 관련 지식을 축적하는 역할을 수행
- 이들 교류거점은 이미 국제적인 교류기능을 확보하고 있는 서울 등 내륙 대도시와의 네트워크 체제를 이루도록 교통 및 통신의 연계망을 확충정비



<그림 5-3> 수직적 위계에서 네트워크구조로

4. 동북아 지역과의 협동적 개발을 위한 접근방법

- 동북아의 교류거점 구축은 한국의 일방적인 노력이 아니라 인접국과의 교류와 협력을 통한 공조적 개발로 추진되어야 더욱 효과적
- 예를 들면, 부산항을 허브항으로 한 중국연안 항구에의 피더서비스, 인천공항을 허브공항으로 하는 동북아 역내 단거리 항공연계망 등 중국의 동북부지역 및 일본의 서남부지역 등 광역서비스권역의 지방정부와의 협력체제를 구축하고 이들 정부 및 비정부조직과의 협의하에 동북아물류서비스 체계를 설계 건설
- 산업생산 및 관광과 같은 서비스업에서도 소협력권별로 보완적 개발계획을 수립하고 공동의 목표와 협력방법에 관한 세부적인 협의를 통하여 협동적 개발을 추진
- 소협력권별로 지방정부간 협의체를 구성 운영할 필요, 기존의 동아시아 시도지사회의, 한·일해협권 시도지사회의, 환동해권 시도지사회의 등을 보다 본격적인 협력을 위한 협의체로 발전시켜 협동적 지역개발을 정착
- 동북아의 협동적 지역개발을 효과적으로 추진하기 위한 지역개발기금 마련
 - 우선적으로 환황해지역 개발기금을 환황해권의 주요 시도들이 각출하여 조성하는 방법을 강구
 - 한·일해협권에서도 유사한 형태의 기금을 해당 시도의 정부 및 기업들의 참여로 조성 가능
 - 그러나 한·중·일 3국의 중앙 정부 차원에서도 일정한 몫을 동북아지역개발 기금으로 조성할 수 있고, 특히 한국과 일본의 해외경협자금의 일부를 동북아지역개발 기금으로 배정할 수 있을 것임

제6장 결 론

- 한반도가 동북아의 관문 및 교류거점으로 발돋움하기 위해서는 안보위협을 최소화하기 위한 남북한의 협력과 교류활성화가 선결과제
- 남북협력사업은 초기에는 북한의 개방지구와 남한의 주요 개방거점간의 연결방식으로 추진
- 남북간 화해와 평화의 구도가 정착되면 공동개발방식으로 추진. 비무장지대를 포함하여 한반도해역의 수자원 공동이용, 북한내 주요 개방거점의 수출가공기지화, 그리고 관광자원의 공동개발 및 이용을 핵심사업으로 추진
- 남북한의 교류와 융합을 통한 한반도의 접근성제고가 장기적인 목표이나 주변 중국 일본 러시아와의 지역 제휴와 연대를 통한 협동적 개발의 접근방법을 동원해야 목표달성이 가능
- 한반도의 교류기능은 국제물류기능과 국제업무기능 크게 두가지로 상정하고 한반도의 입지적 매력도 증대를 도모
- 한반도의 지경학적 입지를 활용한 교류기능, 특히 물류기능에서의 틈새공간의 창출이 핵심적 과제
- 입지적 매력도 증대를 위해서는 지식, 물적, 사회적 기반의 3가지 인프라의 구축이 필수적임

- 2중 언어 구사능력 및 개방적이고 실용적인 교육체계의 정립은 지식인프라 구축에 관건
- 사람, 물자, 정보의 흐름을 신속하고 편리하게 수행할 수 있는 통합된 수송-통신체계의 구축은 물적인프라 조성의 최우선 과제
- 물적 인프라구축에 있어 중국 및 일본과의 연계 및 접속인프라의 신설 및 확충은 한반도의 교류거점기능을 확고히 하기 위한 중요한 과제
- 다원성을 인정하면서 대내적 결속력을 도모하는 사회적 인프라는 장기적인 한반도의 매력도 증대에 있어서 불가결
- 교류거점의 구축은 개방거점을 중심으로 기존의 대도시와 네트워크체제를 구성하는 형식으로 추진
- 교류거점은 한반도를 중심으로 하는 동북아의 소협력권별로 설정하는 것이 바람직
- 환황해권, 환동해권, 한·일해협권, 북방협력권으로 나누어 교류거점의 기능과 역할 분담
- 남북협력권은 남북관계가 지닌 특수성으로 인해 별도로 구분하여 남북교류거점(또는 개방거점)을 설정하고 이들 거점간의 연결을 우선적으로 추진

참 고 문 헌

- 김원배, 권영섭, 이영아 1998. 동북아경제와 한반도 구조개편전략. 안양: 국토연구원
- 김원배 1998. 동북아시아의 공동발전을 위한 국제지역정책의 모색. KRIHS-NIRA 심포지움. 10.20-21, 안양, 국토연구원
- Booz, Allen & Hamilton 1997. Revitalizing the Korean Economy toward the 21st Century.
- FEER January 25, 1999
- FEER August 7, 1997
- IMD 1998. The World Competitiveness Yearbook 1998.
- STEPI 1999. 지식기반경제하의 과학기술 경쟁력 지수개발에 관한 연구.
- World Bank 1998. World Development Report 1997.