

## 글로벌 생산 분업과 한국의 경제성장

### 동아시아 생산 네트워크와 한반도 네트워크 경제\*

이일영\*\* 한신대학교 글로벌협력대학 교수(경제학)

#### 1. 문제 제기

한국경제는 저성장과 격차 확대라는 구조적 딜레마에 부딪혀 있다. 한국의 경제성장률은 2012년 2.3%, 2013년 3.0%를 기록한 데 이어, 2014년에도 2%대에 머무를 것으로 예상된다. 또한 소득 불평등은 계속 심화되고 있는데, 소득계층 불평등 정도를 나타내는 시장소득 지니계수는 2003년 0.292에서 2012년 0.311로 증가했다(김미곤, 2014). 한국의 경우 1980년대까지는 동아시아 발전모델의 ‘공유된 성장’(shared growth)의 특징을 나타냈으나, 1990년대부터는 이와는 다른 성장패턴을 보이고 있다.<sup>1)</sup>

저성장과 격차 문제는 단기적으로 해결하기 어려운 문제다. 전통적인 케인지언 대책으로는 소비 및 소득 증대 정책이 논의되지만, 엄청난 가계부채의 존재, 기업소득과 가계소득의 격차 등 구조적 문제가 가로

\* 이 논문은 한신대학교 학술연구비를 지원받았다. 심도 깊은 비평과 조언을 해주신 논평가들께 감사드린다.

\*\* ilee@hs.ac.kr

막고 있다. 또한 전 세계적으로 진행되고 있는 탈규제화 경향, 인구구조의 고령화 등이 유효한 정책 설계를 어렵게 하고 있다. 이 때문에 18대 대선에서 화두가 되었던 경제민주화나 복지국가 의제는 구체적 정책 프로그램으로 성과를 내기가 쉽지 않다.

성장을 촉진하고 격차를 축소하기 위한 방안으로 소득주도형 또는 내수주도형 성장전략이 거론되고 있다(이상헌, 2014). 그런데 이 방안이 정책으로 입안되고 작동되기 어려운 것은, 글로벌 분업구조와 그에 입각한 생산시스템이 1990년대 이래로 새롭게 전개되었기 때문이다. 격차 문제에는 산업부문의 시스템 변동에 따른 지역 격차의 확대도 중요한 작용을 한다(정준호, 2010). 따라서 임금제도나 사회보장제도 측면으로만 접근해서는 구조적 격차 확대를 통제하기 어렵고, 성장 정책에 대응하기도 어렵다.

시스템 변동과 관련해서는 1997년 외환위기가 한국에서 신자유주의의 도입의 기점이 되었다는 주장이 많다.<sup>2)</sup> 그러나 산업부문의 변화는 1997년 이전부터 진행되고 있었고 변화의 방향도 신자유주의라는 개념으로 설명하기는 어렵다. 필자의 가설에 의하면, 한국경제에는 1960년대 초~1980년대 말까지 국가주도-수출주도의 '수직·위계'적 산업성장 패턴을 보였으나, 1990년대 초 이후에는 동아시아 생산네트워크 진전에 대기업 위계제가 적응한 '수직·위계-네트워크'적 산업성장 패턴으로 전환했다. 동아시아 전체가 그런 것처럼, 한국의 성장 동력이 동아시아 생산 네트워크와 연결된 부분에서 창출되었음에 주목할 필요가 있다.

본 연구의 문제의식은, 저성장 및 격차 확대에 대응한 중장기 전략의 핵심은 동아시아 생산 네트워크에 적응하는 한편으로 동아시아 생산 네트워크의 구조적 공백을 차지하고 연결한다는 것이라는 점이다. 한국의 성장·발전 문제는 글로벌 분업구조 속에서 한국경제의 역할과

직접적으로 관련이 있다.<sup>3)</sup> 따라서 성장전략은 대외전략·지역전략과 한 세트로서 구상·입안될 필요가 있다. 격차 문제에 대한 대응도 계층 중심의 정책과 함께 지역격차 축소를 새로운 경제성장의 비전과 연관시키는 전략을 함께 배치할 필요가 있다. 이렇게 볼 때, 김대중정부 및 노무현정부의 동북아전략 및 균형발전전략을 재평가하고 글로벌 리전으로서의 한반도경제와 환황해 지중해 경제를 형성하는 ‘수평·분권-네트워크’의 비전을 구상해 볼 수 있다.

이러한 문제의식에 따라 이하에서는 글로벌 분업구조의 변동 속에서 한국경제의 ‘수직·위계’적 성장패턴이 동아시아 차원에서 전개된 ‘수직·위계-네트워크’적 성장패턴으로 전환한 과정을 고찰한다. 그리고 이를 보완하는 경제성장·경제발전의 비전으로서 한반도경제와 환황해 지중해 경제를 형성하는 ‘수평·분권-네트워크’의 성장 비전을 구상해 본다.<sup>4)</sup>

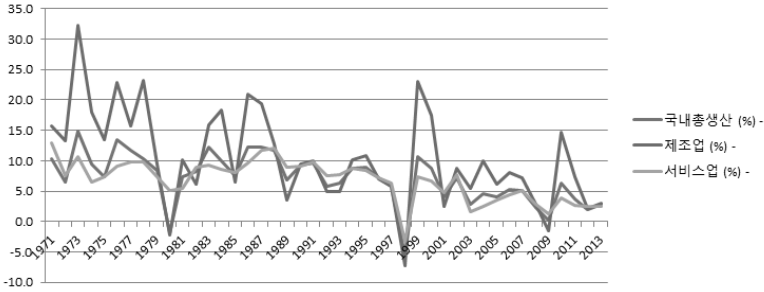
## 2. 한국 자본주의의 성장구조 변화

### 1) 성장률 추세와 성장 구조

한국경제의 성장 패턴은 크게 보아 1990년대 전반기를 전후로 차별화된다고 할 수 있다. 우선 성장률 추세를 볼 때, 1980년대 중반까지는 고성장 단계, 1980년대 후반~2000년대 중후반은 중간 성장 단계라 할 수 있고, 2008년 이후에는 저성장 단계로 진입하는 징후를 보이고 있다 (<그림 1>, <표 1> 참조). 8% 이상의 성장률을 고성장률의 기준으로 간주한다면, 1971~1980에 7번, 1981~1990에 7번, 1991~2000년에는 4번을 기록했는데, 2001년 이후에는 변동 추세에서의 반등 시기에도 8%대를 기록하지는 못했다. 1970년대 말~80년대 초의 주기적 위기 이후

〈그림 1〉 한국의 실질성장률

(단위: %)



자료: 통계청

〈표 1〉 한국의 실질성장률

(단위: %)

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
국내총생산	4,5	7,4	2,9	4,9	3,9	5,2	5,5	2,8	0,7	6,5	3,7	2,3	3,0
농림어업	1,6	-2,1	-5,3	9,0	1,4	1,6	4,1	5,6	3,2	-4,3	-2,0	-0,9	5,8
제조업	3,3	9,3	5,0	9,7	5,8	7,7	8,4	3,7	-0,5	13,7	6,5	2,4	3,3
서비스업	5,3	8,1	2,1	2,8	3,9	4,6	5,2	3,2	1,5	4,4	3,1	2,8	2,9

자료: 통계청

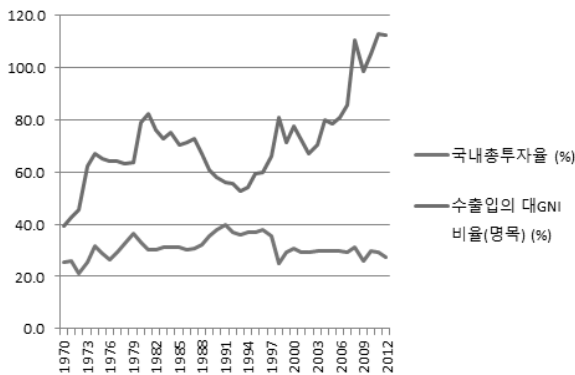
에는 1986~1995년이 상당히 긴 성장의 고원지대를 형성했다 할 수 있다. 1997년 동아시아 위기 이후에는 2000~2007년 기간 동안 5%대를 중심으로 등락하는 추세였다. 그리고 2008년 세계경제 위기 이후에는 3%대 전후의 성장률이 고착화되는 것처럼 보인다.

성장률 추세의 이면에는 1980년대 말~90년대 초반에 진행된 산업 구조의 변화가 자리 잡고 있다. 따라서 이 시기에 산업구조의 변화에 따른 성장구조의 변화가 나타났다고 말할 수 있다. 〈그림 1〉을 보면 1988년까지는 공업 성장이 국내 성장을 견인했다고 할 수 있다. 그런데 1988~1993년에는 제조업 성장이 전체 성장률과 서비스 성장률을 밀

도는 것으로 나타난다. 이는 이 시기에 종래의 산업구조와 성장패턴과는 차별화되는 변화가 이루어졌음을 시사한다. 1993년 이후에는 다시 제조업 성장이 전체 성장률보다 높아져서 전체 성장을 견인하는 위치로 돌아왔다. 전반적으로 서비스업은 전체 성장을 견인하는 위치로 올라서지는 못했고 농업은 계속 부진한 추세였다. 결국 1988~93년을 통해 제조업 내부에 구조 변화가 이루어지고, 이것이 종전과는 다른 형태의 성장구조를 만들어냈다고 짐작할 수 있다.

1988~1993년이 중대한 구조 변화의 시기였음을 방증하는 것은 성장에 직접적으로 영향을 미치는 총수요 구성 측면에서도 관찰할 수 있다(〈그림 2〉). 1970년대의 성장은 국내투자와 해외부문 비중의 동시적 성장의 결과였다. 변화가 이루어지는 것은 1980년대 후반인데, 이 때 국내 투자가 증대하면서 해외부문 비중은 하락하는 내수주도형 성장의 모습이 잠시 나타난다. 그러나 국내투자율은 1991년에 40%로 정점을 오른 이후 36~38% 수준으로 하락했고 1997년 이후 다시 급락하여 30%대 이하 수준이 되었다. 국내투자율 하락을 메꿔준 것은 해외부문이었다.<sup>5)</sup>

〈그림 2〉 한국의 투자율과 수출입비율



자료: 통계청

GNI에 대한 수출입액 비중은 1993년도에 52.6%로 저점을 기록했다가 이후 폭발적인 증가세를 보여 동아시아 위기의 한 가운데인 1997년 66.2%, 1998년 80.8%를 나타낸다. 이 수치는 다시 2008년 세계경제 위기 시에 110.7%를 기록하기에 이르렀다. 이는 주기적인 경제위기가 발생하여 국내소비나 투자가 위축될 때에도 해외부문은 상대적으로 타격을 덜 입고 견고한 성장세를 유지했다는 것을 의미한다. 흔히 위기 이후 대외의존도가 높아지고 국내부문과 해외부문의 격차가 커진 것으로 이야기하지만 이는 착시 현상의 일종이다. 위기와 별도로 산업과 성장의 구조가 변화했고, 이에 따라 상대적으로 강력하고 안정적인 해외 부문이 존재하게 되었다고 할 수 있다.

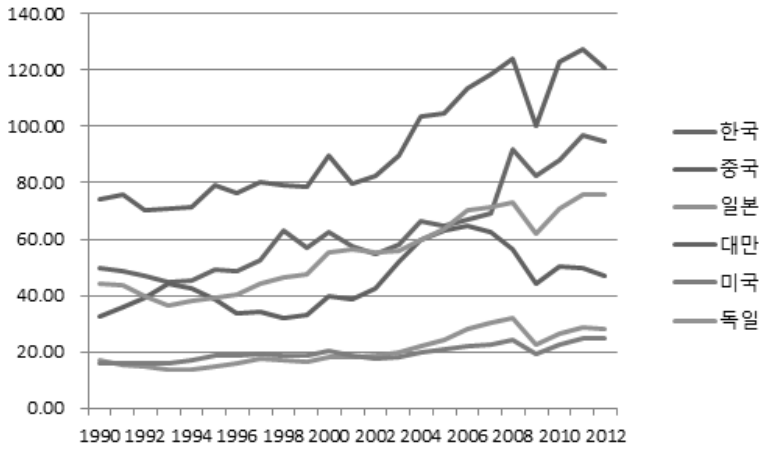
## 2) 글로벌 분업의 진전과 세계경제

요컨대 현 단계 한국 자본주의의 성장패턴이 형성된 것은 1990년대 초라고 할 수 있다. 한국의 성장을 견인한 것은 기본적으로 제조업 부문이었고, 농업과 서비스업은 국내총생산 성장률 수준을 하회했다. 이 시기 이후 한국경제의 성장은 글로벌 분업과 동아시아 생산 네트워크에 연결된 제조업 성장이 기본 동력이었다.

그런데 1990년대 초반 해외부문 비중이 높아진 것은 한국에만 해당하는 현상은 아니다. <그림 3>을 보면, 한국뿐만 아니라 대만이나 독일도 1990년 초반 이후 GDP 중 수출입 비중이 증가하기 시작해서 2000년대 들어서 다시 급상승하는 것으로 나타난다. 동아시아에 형성된 새로운 생산 체제와 중국 요인을 빼고는 생각하기 어렵다. 중국은 1992년 남순강화와 한중수교, 1994년 외환제도 개혁, 2001년 WTO 가입의 수순을 거치면서 해외부문 비중이 크게 팽창한다. 2000년대 들어서는 내수 중심의 미국과 일본도 무역의존도가 상승한다.

중국의 경우 소위 제4세대 지도부 집권한 시기의 전반부라 할 수 있

〈그림 3〉 주요국의 무역의존도 추이



자료: 통계청

는 2003~2007년(또는 2008년 상반기)이 경제적으로 황금기의 성과를 누렸다고 할 수 있다. 이 시기에 노동집약적 제조업의 고성장이 종료되고, 철강, 화학, 자동차, 조선, 등 중공업과 전자, 기계 등 기술산업이 수출과 성장을 주도하게 되었다.<sup>6)</sup>

1990년대 이래 주요 선진국 중에서는 독일의 성과가 가장 뚜렷하다고 할 수 있다. 독일은 OECD 국가 중 한국, 스위스와 함께 1990년대 후반 이후 제조업 비중이 하락하지 않은 거의 유일한 나라다. 독일은 중국의 부상에도 불구하고 미국, 중국, 일본에 이어 세계 4위의 제조업 생산 강국 지위를 유지하고 있다. 여기에는 아시아에 대한 수출이 중요하게 작용했다. 독일의 아시아 수출, 특히 중국에 대한 수출은 2000년대 들어 본격적으로 증가하기 시작했고 이것이 독일의 수출입 비중 증가를 주도했다.<sup>7)</sup>

### 3. 1990년대 이후 동아시아 생산 네트워크의 전개

#### 1) 생산 네트워크의 개념

전 세계적으로, 특히 동아시아에서 1990년대 이래 글로벌 생산 분업(global production sharing) 또는 글로벌 생산 네트워크가 진전되었다. 이러한 분업 또는 네트워크화는 제조업 가치사슬의 글로벌화와 관련되어 진행되었다.

글로벌 가치사슬이란 제품과 서비스 생산에 필요한 비즈니스 활동의 연속적 체인을 의미한다. 이들 가치사슬은 각 링크마다 가치를 추가한다. 가치사슬의 활동은 1차 활동과 지원 활동의 두 개 그룹으로 나누어지는데, 1차 활동은 R&D, 제조, 마케팅, 물류서비스 등이며, 지원 활동은 재무, 인적자원 개발, 기술개발, 조달 업무 등을 포함한다. 이러한 가치사슬의 활동이 국가와 지역 차원의 경계를 넘어 확대되는 것이 가치사슬의 글로벌화다(Yue, 2012).

글로벌 생산 네트워크는 생산과정이 여러 단계로 분할되어 다른 입지에서 수행된 후 동일한 최종생산물로 모아지는 네트워크를 의미한다. 네트워크에 의해 총생산비용이 감축될 때, 네트워크화가 진전된다. 생산과정 분할(fragmentation)이 이루어지는 데는 몇 가지 조건이 필요하다. 생산블록의 분할에 의한 원료, 토지, 노동, 자본, 시설, 인프라 등 생산비용이 절감될 수 있어야 한다. 또 운송, 통신, 여타 조정기능 등 서비스 연결 비용이 절감될 수 있어야 한다. 그리고 네트워크 수립의 비용이 소규모여야 한다.

일반적으로 생산과정의 분할은, 거리에 기초한 분할과 기업 분해에 기초한 분할이라는 2가지 차원에서 진전된다. 이들은 모두 기업 내, 기업 간 분할을 포함한다. 거리에 기초한 분할이 이루어질 경우 더 많은 운송, 통신, 물류, 분배, 조정이 필요하므로 이를 위한 서비스 연결 비용



이 증가한다. 그러나 입지상 우위를 통해 노동비용, 자원 접근, 유틸리티 비용, 기술 능력 접근의 측면에서 생산비용은 감소할 잠재성을 지닌다. 기업 분해에 기초한 분할의 경우 통제의 어려움, 신뢰의 결여 등으로 서비스 연결 비용은 증가한다. 또 적절한 파트너의 탐색, 감독비용, 계약비용, 분쟁해소 비용, 법률비용 등 추가적인 정보비용이 발생할 수 있다. 이는 생산비용 감소에 의해 상쇄될 가능성이 있다(Kimura & Ando, 2005; Kimura & Obashi, 2011).

통상적으로 글로벌 생산 네트워크는 다음과 같은 특징을 지닌다. 즉, 동일 생산물에 2개 이상의 국가가 관계하게 되고, 생산과정에서 국가 사이에 중간재 투입의 흐름이 발생한다. 전체 생산과정은 1개의 다국적기업 또는 다수 기업에 의해 수행되지만, 글로벌 생산 분업은 특정 국가에 생산과정의 일부를 특화할 수 있는 다른 기회를 개방해 준다.

## 2) 글로벌 생산 네트워크에서의 동아시아

글로벌 생산 네트워크 속에서는 부분·부품(parts and components)과 최종 조립품 무역이 동시에 이루어진다. 동아시아 지역에서 네트워크 생산 속에 투입되는 제품별로 특화가 진전되었고, 부분·부품 및 최종 조립품으로 이루어진 네트워크 무역을 통해 상호의존이 더욱 강화되었다. 이러한 네트워크 생산에는 최종 조립품의 센터가 된 중국이 핵심 축 역할을 수행하게 되었다. 그러나 동아시아 생산 네트워크에 연결된 국가들의 글로벌경제에 대한 수출 의존도가 낮아진 것은 아니다. 글로벌 생산 분업의 무역 및 투자 의사결정에서 지역 의존도보다 글로벌 의존도를 강화했다고 할 수 있다.

그간 글로벌 생산 네트워크 안에서 일어나는 무역, 즉 네트워크 무역의 크기와 패턴을 양적으로 파악하는 데는 크게 두 가지 접근 방식이 있었다. 첫째는 OECD 국가들의 국내 생산부품의 역외수출을 위한 가

공·조립에 대한 관세 부과와 관련된 통계를 이용하는 방식이다. 그런데 이들 관세 관련 통계에는 생산 네트워크 안에 있는 제3국들 사이의 이동은 파악되지 않는다. 둘째로 UN 무역 데이터 시스템으로부터 개별 국가의 통계를 이용하여 부분·부품 항목들에서 나타난 무역을 포함시키는 방식이다. 이는 더 많은 국가의 포괄적이고 일관적인 부분·부품 무역을 파악할 수 있지만, 부분·부품들이 SITC 시스템에서 정의된 것에 한정된다. 또 부분·부품 무역은 네트워크 무역 전체를 포괄하지는 못한다(Athukorala, 2010: 3).

〈표 2〉는 세계 네트워크 무역에서의 동아시아의 상대적 비중을 나타내고 있다. 이는 UN 무역 데이터베이스에 기초하여 작성한 것으로, 품목의 계산 범위를 확대하여 제조업 무역 전체의 부분·부품 무역을 포괄하고자 한 것이다.<sup>8)</sup> 부분·부품 무역이 네트워크 무역의 한 측면에 불과하다는 한계는 여전히 존재하지만, 현재로서는 글로벌 생산 네트워크 활동의 양적 측면을 파악할 수 있는 드문 자료다. 이 표에서 정의한 ‘동아시아’는 동아시아 NIES 3국(한국, 대만, 홍콩)과 중국, 그리고 아세안 6국(인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 타이, 싱가포르, 베트남)을 포괄하는 개념이다(Athukorala, 2010: 4-5).

이에 의하면, 글로벌 분업의 중심은 1990년대 이래로 선진국에서 동아시아 지역으로 이동하였다. 동아시아가 전 세계 제조업 수출에서 차지하는 비중은 1992/93년에서 2006/07년 사이에 28.3%에서 34.0%로 증가했고, 수입 역시 21.7%에서 23.7%로 증가했다. 동아시아 지역 내부에서 뚜렷한 흐름은 일본의 비중이 하락한 것이다. 일본은 수출의 경우 12.3%에서 7.2%로, 수입은 4.1%에서 3.5%로 하락했다. 제조업 무역에서 동아시아의 비중이 증대한 가장 결정적 요인은 중국이라고 할 수 있다. 중국의 제조업은 수출의 경우 전 세계의 4.5%에서 14.3%로, 수입의 경우 2.9%에서 7.1%로 크게 증가했다.

〈표 2〉 세계 무역 중 제조업 및 네트워크 상품의 비중 (단위: %)

		제조업 합계		네트워크 상품		네트워크상품의 비중	
		1992/93	2006/07	1992/93	2006/07	1992/93	2006/07
수출	동아시아	28.3	34.0	32.2	40.3	39.0	56.5
	일본	12.3	7.2	18.4	9.5	35.0	51.3
	중국	4.5	14.3	2.1	14.5	35.0	49.4
	대만	2.9	2.5	2.7	3.2	58.4	67.2
	한국	2.3	3.4	2.1	4.7	45.0	63.5
	아세안6	4.5	6.0	5.6	7.8	39.9	66.9
수입	동아시아	21.7	23.7	21.0	28.1	61.2	70.3
	일본	4.1	3.5	3.4	3.5	49.9	57.7
	중국	2.9	7.1	2.2	9.0	59.3	69.0
	대만	2.1	1.6	2.1	1.8	62.1	69.9
	한국	2.0	2.2	1.9	2.1	67.4	64.8
	아세안6	6.2	5.8	7.4	7.3	66.1	74.9

자료: UN COMTRADE; Athukorala 2010, 〈표 1〉에서 인용.

이렇게 제조업 무역에서의 동아시아 비중 증대는 네트워크 생산의 증가와 함께 진행되었다. 네트워크 생산에서 차지하는 EU, NAFTA의 비중은 감소한 반면, 동아시아에서는 제조업 무역이 증가한 것보다 훨씬 큰 폭으로 네트워크 생산 무역이 증대했다. 여기에서도 일본과 중국은 대조적인 흐름을 보인다. 일본은 네트워크 상품의 수출 비중이 18.4%에서 9.5%로 감소했으나, 중국은 2.1%에서 14.5%로 크게 증가했다. 한국, 대만, 아세안은 모두 네트워크 상품의 수출 비중이 증가했다. 중국은 수입 비중에서도 네트워크 상품의 비중이 2.2%에서 9.0%로 크게 상승했다. 수입의 경우 중국을 제외한 다른 동아시아 국가들은 네트워크 상품의 비중이 정체하거나 소폭의 상승 또는 하락하는 추세를

나타냈다.

요컨대, 1990년대를 통해 동아시아의 생산 네트워크가 확대되면서 그 내부 구조도 크게 변화했다. 1990년대 초까지의 네트워크 생산과 무역은 일본과 아세안이 주도했다면, 2000년대를 거치면서 중국이 들어와서 한국, 대만, 아세안과 함께 동아시아 생산 네트워크의 중심으로 떠오르게 된 것이다.

### 3) 동아시아 생산 네트워크 전개 특징

동아시아에서는 거리에 기초한 생산과정 분할, 기업 분해에 기초한 생산과정 분할이 진전되면서 복합화된 생산 및 유통 네트워크가 전개되었다. 이 네트워크 속에서 기업은 경제활동을 기업 내에서 할 것인지 다른 기업에 아웃소싱할 것인지를 결정하게 된다.

지역별로 글로벌 생산 분업의 형태에는 차이가 존재한다. 미국과 멕시코, 서유럽과 동유럽 사이의 생산과정 분할은 비교적 단순한 구조이다. 미국은 중간재를 멕시코에 보내 최종재로 조립하는 방식이지만, 동아시아는 생산과정의 분할이 개방화된 네트워크 형식으로 전개되었다(Ando & Kimura, 2009). 동아시아는 개방된 세팅 속에서 산업 집합체를 형성한 단계에 도달한 유일한 지역이다. 이는 수입대체나 산업보호 속에서 형성된 산업 집합체가 아니라 무역자유화 환경 속에서 생산 블록의 비조직화된 그룹으로부터 진화한 것이다. 특히 아세안의 경우 지역적 인접을 기반으로 산업의 집합화가 진전되었다.

〈표 3〉은 제조업 수출 중 네트워크 상품의 비중을 나타내고 있는데, 이를 통해 동아시아를 NAFTA, EU와 비교해볼 수 있다. 이에 의하면, 네트워크 생산은 세계적 추세이지만, 이러한 추세는 단연 동아시아가 주도하고 있다. 동아시아의 경우, 1992/93년에서 2006/07년 사이에 제조업 수출 중 부품 비중이 20.2%에서 34.1%로 증가했고, 최종 조립재

비중은 31.6%에서 26.4%로 감소했다. 1992/93년 시점에서 제조업 수출 중 네트워크 상품 비중은 NAFTA가 가장 높은 59.7%였고, 동아시아는 51.8%, EU는 40.7%였다. 그런데 2006/07년 시점에서는 동아시아의 네트워크 상품 수출이 크게 증가하여 60.3%에 이르렀고, NAFTA는 정체하여 59.3%, 유럽은 약간 증가한 43.5% 수준을 나타냈다.

동아시아에서 생산 네트워크의 확대는, 중국, 아세안, 한국, 대만이 주도했다. 1990년대 초에는 일본, 아세안이 중심적 역할을 수행했다. 1992/93년 시점에서 제조업 수출 중 네트워크 상품 비중은 일본이 68.4%로 압도적 수준이었고, 아세안이 56.8%였으며, 중국은 21.1%에 불과했다. 이후 일본은 비중은 정체하고 다른 동아시아 국가들 비중이 크게 증가했다. 특히 중국은 21.1%에서 51.8%로 증가했고, 한국, 대만의 네트워크 상품 수출 비중도 크게 증가했다. 또한 부품 비중이 중국

〈표 3〉 제조업 수출 중 네트워크 상품의 비중 (단위: %)

	부품		최종조립품		총 네트워크 상품	
	1992/93	2006/07	1992/93	2006/07	1992/93	2006/07
동아시아	20.2	34.1	31.6	26.2	51.8	60.3
일본	23.9	34.4	44.5	32.6	68.4	67.0
중국	7.4	25.6	13.7	26.2	21.1	51.8
대만	24.7	44.2	17.6	21.6	42.3	65.8
한국	18.1	44.2	22.2	25.4	40.3	69.5
아세안 <sup>6</sup>	22.7	44.2	34.1	21.9	56.8	66.1
인도	3.0	10.4	3.4	3.8	6.4	14.2
NAFTA	28.4	31.2	31.4	28.1	59.7	59.3
멕시코	42.1	34.6	30.8	42.1	72.9	76.6
EU15	18.3	22.4	22.4	21.1	40.7	43.5
세계	19.3	27.1	26.3	23.8	45.5	50.9

자료: UN COMTRADE; Athukorala 2010, 〈표 2〉에서 인용.

을 제외한 동아시아 각국에서 유사한 수자로 나타난 것은 특화 패턴이 지역 전체에 개방적으로 오버랩되고 있음을 나타낸다.

## 4. 동아시아 생산 네트워크의 동력

### 1) 동아시아 생산 네트워크 진전의 요인

동아시아에서는 1990년대 초반부터 글로벌 및 지역 차원에서의 생산 네트워크가 급속히 발전했다. 생산과정의 분할과 네트워크는 특히 전자, 전기기계, 자동차 등 제조업 분야에서 급속히 진전되었는데, 이는 시장의 힘과 경제통합협정에 의해 추동되었다고 할 수 있다. 물론 생산 네트워크는 제조업 분야 안에서도 부문별로 불균등하게 진행되었다. 자유무역협정의 포괄범위나 수준도 다양하였는데, 아세안-중국 사이에서는 자동차 부문이 배제되었으나, 인도-타이 간에는 자동차 부품 무역이 증가했고, 타이에는 하드 디스크 드라이브 산업은 산업 클러스터링 효과가 집중되었다(UNESCAP, 2011).

이렇게 동아시아 생산 네트워크가 진전된 데에는 보통 다음과 같은 요인이 작용했다고 지적된다. 첫째, 아시아는 다양한 분업을 가능케 하는 노동공급 조건을 갖추고 있었다.<sup>9)</sup> 둘째, 동아시아는 정책체제, 의사소통체계, 물류 등에서 상대적인 요소비용 우위를 지니고 있었다. 셋째, 동남아에서 선도적으로 진행된 통합은 지역 전체의 개방적인 시스템을 추동했다. 넷째, 한국, 대만, 홍콩, 싱가포르 등에서 이루어진 30년 이상의 경제성장으로 역내 시장의 두께가 형성되었다. 다섯째, 저비용 조립국가로서의 중국이 등장했다.

동아시아에서도 특히 생산 네트워크 진전의 동력 역할을 한 곳은 아세안과 중국이다. 생산 네트워크의 형성을 제도적으로 뒷받침한 것

은 FTA 네트워크이었는데, 동아시아 FTA 시스템의 센터 역할은 아세안이 담당했다. 한국, 중국, 사이에서는 FTA가 지체되거나 결여됨으로써 동아시아 지역 FTA 네트워크의 큰 구멍으로 남아 있었다.<sup>10)</sup> 어쨌든 동남아에서의 제도적 통합이 생산 네트워크 형성에 우호적인 제도환경을 마련했다고 할 수 있다. 다른 한편에서는 글로벌 생산 분할에 의해 중국이 생산 네트워크에 참여한 것이 동아시아 생산 네트워크 진전에 또한 결정적인 동력으로 작용했다. 중국의 등장은 지역 차원에서 중상주의적 경쟁에 의해 제로섬 효과를 내는 데 그치지 않고, 생산 네트워크 확대와 초국적 활동을 자극하는 계기로 작용했다.

## 2) FTA 네트워크의 진전

동아시아에서의 FTA는 글로벌 생산 네트워크 형성을 촉진했고, 생산 네트워크와 연결된 자유무역과 투자를 유발하는 동력으로 작용했다. 이에 따라 동아시아의 지역 내 또는 지역 간 수출이 폭발적으로 증가했다. 동아시아 FTA는 사실상 경제통합으로의 경향을 주도하고 있으며, 지역 안팎의 참여자를 포괄하는 새로운 통합 흐름을 선행하는 역할을 수행했다.

동아시아는 단순히 자연지리적 개념이 아니다. 통상적으로 동아시아를 말할 때 한국, 중국, 일본 등 동북아 3국을 떠올리지만, 동아시아를 이에 한정할 근거는 별로 없다. 오히려 동아시아를 좀 더 확대된 개념으로 쓰는 것이 정치경제적 연결과 통합이라는 기준에서는 더 유효하다고 할 수 있다. 확대된 정치경제적 개념으로서의 동아시아는 ‘아세안+6’을 의미한다. 확대된 동아시아를 연결하는 FTA 시스템의 중심은 아세안이다. 그리고 6개국은 한국, 중국, 일본, 인도, 오스트레일리아, 뉴질랜드 등인데 이들은 FTA에 의해 아세안과 연결된다. 아세안을 중심으로 하여 연결되는 동아시아 FTA 시스템은 1990년대 초부터 시작

하여 2010년경에 완성된다(Kimura, 2010).

〈표 4〉는 아세안이 동아시아 FTA 시스템의 중심에 있음을 보여준다. 아세안은 1990년대 초에 자체 내로 FTA 체제를 수립했다. 1992년 아세안 10개국 중 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 타이, 브루나이 등 6개국이 아세안 자유무역지대(AFTA)를 결성했고, 1995년에 베트남이 이에 합류했다. 1997년에는 라오스, 미얀마가, 1999년에는 캄보디아가 들어오으로써, AFTA는 아세안 10개국을 모두 포함하게 되었다. 아세안은 2005년 중국과 FTA를 체결하였으며, 2007년에는 한국과, 2008년에는 일본과도 FTA를 맺었다. 또한 아세안은 2010년에는 인도, 오스트레일리아, 뉴질랜드와도 FTA를 체결했다. 아세안이 FTA 체제를 주도하는 동안, 한국, 중국, 일본 사이에는 FTA 논의가 지체되었다.<sup>11)</sup>

아태 지역은 확대된 동아시아와 부분적으로 겹쳐진다. 아시아태평양경제협력체(APEC)에 기초한 아태자유무역지대(FTAAP)가 2006년 제기될 시점에 미국은 이에 호의적이었으나, 2009년 11월 미국은 환태평양경제동반자협정(TPP) 논의에 참가하기로 선언했다. TPP는 2005년 브루나이, 칠레, 뉴질랜드, 싱가포르 등이 P4를 형성한 후 이를 확대 발전시키고자 진행한 다자간 지역 경제 통합 협상이다. 이는 2009년 미국이 이에 참여를 선언하고, 2012년 멕시코와 캐나다, 2013년 일본이 참여를 선언함으로써 TPP는 12개국이 참여하는 대규모 협상으로 발전했다.

한편 2012년 11월에는 아세안 10개국과 한·중·일, 호주, 인도, 뉴질랜드 등 16개국의 역내 무역자유화를 논의하는 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 협상이 개시되었다. 또 APEC 내부에서 시작된 FTAAP 논의는 2014년 현재에는 APEC 의장국을 맡은 중국이 적극적인 자세를 보이고 있다. 반면 미국은 중국을 뺀 나머지 아태 국가와의 TPP에 주력



〈표 4〉 아세안+3에서의 FTA 체결의 진전(1990~2010)

	일본	한국	중국	아세안	브루 나이	인도 네시아	말레 이시아	필리핀	싱가 포르	타이	베트남
일본	-			△ 2008	△ 2008	△ 2008	△ 2006	△ 2008	○ 2002	△ 2007	△ 2009
한국		-		△ 2007					△ 2006		
중국			-	○ 2005					△ 2009		
아세안	△ 2008	△ 2007	○ 2005	◎ 1993	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1995
브루나이	△ 2008			◎ 1992	-	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1995
인도네시아	△ 2008			◎ 1992	◎ 1992	-	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1995
말레이시아	△ 2006			◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	-	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1995
필리핀	△ 2008			◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	-	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1995
싱가포르	○ 2002	△ 2006	△ 2009	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	-	◎ 1992	◎ 1995
타이	△ 2007			◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	◎ 1992	-	◎ 1995
베트남	△ 2009			◎ 1995	◎ 1995	◎ 1995	◎ 1995	◎ 1995	◎ 1995	◎ 1995	-

주: ◎ 1990년대 또는 그 이전에 서명 또는 발효

○ 2000년대 전반에 서명 또는 발효

△ 2000년대 후반에 서명 또는 발효

자료: Kimura(2010)에 기반하여 필자 재작성.

하는 중이다. 중국이 적극적으로 나서고 있는 RCEP이나 FTAAP는 미국 주도의 TPP에 비해서는 다소 느슨한 수준의 결합을 추진하고 있지만, 중국은 TPP에서 소외된 아세안 국가를 포함한 아시아태평양 지역 국가들을 FTAAP의 틀 안에 묶어두겠다는 전략을 펼치고 있다(그림 4).

〈그림 4〉 동아시아-아태의 FTA 논의 구도



자료: Kimura(2010)에 기반하여 필자 재작성.

동아시아 FTA 네트워크의 향후 흐름을 놓고 TPP와 FTAAP의 2개 축으로 논의가 이루어지고 있는 가운데, 아세안은 두 개 그룹으로 분할되었다. 브루나이, 싱가포르, 말레이시아, 베트남은 미국, 일본과 TPP를 추진하는 그룹에 포함되었고, 인도네시아, 필리핀, 타이는 이 그룹 밖에서 중, 러시아와 함께 FTAAP를 형성하는 쪽에 합류했다.

한국의 입장은 미묘하게 움직이고 있다. 한국은 2013년 11월 TPP 참여를 위한 첫 단계로 ‘관심’을 표명했고 이는 정부가 사실상 TPP 참여 의지를 밝힌 것으로 해석되기도 했다(MK뉴스, 2013.11.30.). TPP의 경우 먼저 관심을 표명한 후 기존 참여국과 예비 양자협의를 거친 후 참여에 대한 공식 선언과 기존 회원국의 동의를 받는 절차를 밟아야 한다. 그런데 한국과 중국은 2014년 11월 베이징에서 열린 APEC 회의에서 한중 FTA 타결을 선언했고, 나아가 FTAAP 실현을 위한 로드맵 채택을

지지한다는 대통령 발언도 나왔다.<sup>12)</sup>

### 3) 중국의 생산 네트워크

앞서 언급한 것처럼, 동아시아에서 생산 네트워크의 확대는 중국, 아세안, 한국, 대만이 주도했다. 1990년대 초반 시점에서는 일본-동남아시아 국가 간의 네트워크가 중요했으나, 그 이후부터는 중국의 역할이 커지고, 한국 대만도 네트워크 생산에 깊숙이 편입되기 시작했다. 1990년대 초반 이후 중국, 한국, 대만의 무역액이 급속히 증가하는데, 이는 동아시아 생산 네트워크 속에서 상호간 무역이 증대한 것이다.

〈표 5〉는 중국의 무역 상대국의 변동을 나타낸 것이다. 1995년경에는 중국의 수출입에서 일본이 최대 비중을 차지했으나 이후 일본의 비중은 뚜렷하게 감소한다. 미국에 대해서는 수입 비중은 감소하고 수출

〈표 5〉 중국의 무역파트너별 무역액과 무역비중 (단위: 백만 달러, %)

		1995		2005		2013	
세계	수입	132,083	100.0	659,953	100.0	1,949,992	100.0
	수출	148,779	100.0	761,953	100.0	2,209,007	100.0
미국	수입	16,118	12.2	48,741	7.4	153,395	7.9
	수출	24,729	16.6	163,180	21.4	369,064	16.7
일본	수입	29,004	22.0	100,408	15.2	162,246	8.3
	수출	28,467	19.1	83,986	11.0	150,133	6.8
한국	수입	10,293	7.8	76,820	11.6	183,073	9.4
	수출	6,688	4.5	35,108	4.6	91,165	4.1
홍콩	수입	8,591	6.5	12,225	1.9	16,207	0.8
	수출	35,983	24.2	124,473	16.3	384,498	17.4
아세안 <sup>6</sup>	수입	9,739	7.4	74,459	11.3	195,238	10.0
	수출	9,722	6.5	53,740	7.1	229,865	10.4

자료: UN COMTRADE

비중은 증가하거나 유지되는 수준이다. 한국과 아세안에 대해서는 수입과 수출 모두 비중이 증가했다. 최근 들어서는 미국으로부터의 수입 비중은 다소 증가하고 전반적으로 수입선이 다변화되는 추세다. 일본과 미국에 집중되었던 중국의 무역이 한국, 아세안 등으로 분산되었는데, 이는 중국의 무역구조가 동아시아 역내의 생산 네트워크 진전과 관련하여 변화한 것을 반영한다.

중국의 주요 수출품, 수입품을 보면, 중국이 생산 네트워크에 참여하는 정도가 크게 높아졌음을 알 수 있다(〈표 6〉, 〈표 7〉). 기계전자제품, 첨단기술제품, 자동계산설비 및 부품이 수출입 10대 품목에 공통적으로 포함되어 있고, 특히 기계전자제품, 첨단기술제품은 압도적 비중을 차지하는데, 이들의 경우 네트워크 생산이 진전된 부문이다.<sup>13)</sup> 이보다는 비중이 떨어지지만, 자동차 및 자동차 부품의 경우도 이들의 경우 네트워크 형태의 생산과 무역이 활발히 이루어지고 있는 분야다.<sup>14)</sup>

중국의 주요 수입품 중 증가 추세가 빠른 것은 원자재 및 자동차다. 2004~2012년에 기계전자제품, 첨단기술제품, 자동계산설비 및 부품 등은 2.6~3.1배 증가, 이에 비해 원자재 등 1차 산품 수입이 급증, 석탄 32.2배, 구리 8.4배, 철광사 7.5배, 원유 6.5배, 대두 5.0배 증가, 2차 산품으로는 자동차 수입이 8.9배 증가했다. 주요 수출품 증가 속도를 보면 의류 가구 등 전통적 경공업 제품의 증가 속도는 2~3배, 여타 전자 및 중화학 공업의 수출 증가 속도가 빠르다. 특히 전화기는 무려 42.0배, 선박 11.5배, 철강 6.2배의 증가를 보였다. 이러한 중국의 무역구조 변화는 산업구조 고도화와 네트워크 생산의 진전과 함께 이루어진 것이다.

생산 네트워크의 진전에 따라 1990년대 이전 일본 중심의 위계적 분업구조가 흐트러지고 있고 중국의 역할이 증대되고 있는 것은 뚜렷한 추세다. 그렇다고 해서 중국은 과거 일본이 수행했던 위계적 중심의 위치를 대신한 것은 아니고, 중국이 생산 네트워크의 중심에 위치하고

〈표 6〉 중국의 주요 수입품

(단위: 백만 달러, 배)

	2004	2008	2012	2004~2008	2004~2012
기계전자제품	302,046	538,656	782,627	1.8	2.6
첨단기술제품	161,414	341,941	507,078	2.1	3.1
원유	33,912	129,335	220,800	3.8	6.5
철광사	12,699	60,532	95,740	4.8	7.5
자동차	5,334	15,125	47,488	2.8	8.9
자동계산설비 및 부품	14,456	25,402	36,938	1.8	2.6
완성품석유	9,239	30,044	33,072	3.3	3.6
대두	6,979	21,813	34,990	3.1	5.0
단조하지 않은 구리 및 합금	3,812	11,660	31,871	3.1	8.4
석탄	892	3,509	28,716	3.9	32.2

자료: 중국 국가통계국

〈표 7〉 중국의 주요 수출품

(단위: 백만 달러, 배)

	2004	2008	2012	2004~2008	2004~2012
기계전자제품	323,370	822,930	1,179,338	2.5	3.6
첨단기술제품	165,536	415,611	601,164	2.5	3.6
자동계산설비 및 부품	59,911	135,019	185,321	2.3	3.1
전화기	1,977	41,491	82,987	21.0	42.0
침직 또는 편직의류	23,425	54,556	77,954	2.3	3.3
비침직 또는 편직의류	26,682	46,763	55,021	1.8	2.1
철강재	8,334	63,442	51,487	7.6	6.2
가구	10,168	26,911	48,817	2.6	4.8
선박	3,137	19,123	36,111	6.1	11.5
플라스틱	9,177	15,826	31,565	1.7	3.4

자료: 중국 국가통계국

있다고 단언하기도 어렵다. 이제 과거 일본 기업처럼 폐쇄적 네트워크 안에서 제조업 우위를 지키기는 어렵게 되었다. 미국 기업은 산업의 표준을 주도하는 가운데, 중국, 한국, 대만, 아세안을 연결하는 복합적 네트워크가 진전되었다고 할 수 있다.<sup>15)</sup>

## 5. 동아시아 생산 네트워크의 취약성

### 1) 중국 산업구조 고도화의 압박

중국은 동아시아 생산 네트워크에 들어가면서 무역과 성장의 추세를 이어갔고 이 과정에서 산업구조 고도화가 진행되었다. 이에 따라 1990년대 이후에는 그 이전의 국가 간 무역과 위계구조에 입각한 ‘기리기 편대’ 모델은 더 이상 작동하지 않게 되었다.<sup>16)</sup> 중국의 산업구조 고도화는 이전의 국가 간 기술 및 노동 분업 구조를 뒤흔들어서, 산업 내 기업 사이의 경쟁이 격화시키고 있다.

중국의 수출입 패턴을 보면 저임금에 기초한 비교우위에 의거한 무역구조에서 벗어나고 있음을 확인할 수 있다. 임금 추세는 가파른 상승세를 나타냈는데, 2003~2013년간 평균 임금이 매년 10.1~18.5%에 이르는 높은 인상률을 기록했다. 그 결과 연간 평균 임금 수준은 2004년 15,920위안에서 2013년 51,474위안 수준으로 인상되었다. 이러한 중에도 중국의 2차 산업 취업인구 비중은 꾸준히 증가하여 2004년 22.5%에서 2012년 30.3%로 상승했다(중국국가통계국). 중국은 산업구조 고도화와 함께 2차 산업 취업인구 비중이 증가하는 특징을 보이고 있는데, 이는 동아시아 여타 지역에 무역, 생산, 고용 측면에서 상당한 압박을 가하는 요인으로 작용하고, 산업, 기업 차원에서 구조조정을 강제하고 있다.

이 때문에 ‘차이나 쇼크’라는 여론이 형성되기도 한다. 한국의 경우 2013년부터 석유화학이나 전자 부문에서 중국의 추격·추월에 대한 논의가 많이 이루어졌다. 많이 거론된 것이 울산카프로의 사례다. 나일론을 만드는 데는 카프로락탐이란 원료가 필수적인데 이를 생산하는 울산카프로는 1969년 설립 이래로 국내에서는 독점적 지위를 지니며 발전을 거듭했다. 2012년 생산의 80% 정도를 수출하다 중국이 물량을 쏟아내면서 공장 가동 중단, 노사 갈등, 오너 일가의 지분 매각 등 문제가 발생했다(중앙일보, 2014.8.20.; 매일노동뉴스, 2014.10.27.). ‘차이나 쇼크’가 특히 부각된 것은 삼성전자의 실적 때문이었다. 스마트폰은 삼성전자의 주력 제품인데, 중국시장에서 점유율 1위를 지키다가 2014년 8월 중국 업체에 밀려 점유율 4위로 내려앉은 것이 대대적인 관심사로 부각되었다(연합뉴스, 2014.9.24.).

그러나 ‘차이나 쇼크’ 논의는 다소 과장된 측면도 있다. 중국의 산업구조 고도화는 1990년대 이래 계속된 추세였고, 한국 대기업들의 부진이 반드시 중국의 추격에 의한 것만도 아니기 때문이다. 중국산 자동차의 경우 꾸준한 품질 개선에도 불구하고 중국 국내 브랜드의 시장점유율은 하락하고 있다. 중국자동차공업협회에 의하면, 중국 브랜드의 승용차 시장 점유율은 2014년에 11개월 연속 하락했다(한겨레, 2014.9.10.). 조선업의 경우 한국도 수익성 저하 문제가 심각하지만, 이는 중국도 예외가 아니다. 중국의 선박 수주량 및 건조량은 2011년 이후 급락했고, 중국 정부는 강력한 구조조정 방안을 추진 중이다(아시아투데이, 2013.9.29.).

## 2) 에너지와 식량의 역외 의존

동아시아 생산 네트워크는 최종 완성품을 지역 안에서 대부분 수요하고 있지 않기 때문에 그 자체로 지역 내에서 완결된 것은 아니다. 특히

동아시아는 에너지와 식량을 지역 외부에서 구하고 있기 때문에, 정치·군사적 환경이 중요한 영향을 미치고 있다.<sup>17)</sup>

에너지의 경우 생산과 소비 분포가 비대칭적이다. 에너지 생산국은 중동과 구소련 지역에 집중, 수입국은 동아시아에 집중되어 있다. 한국과 일본은 경제발전단계가 상대적으로 높지만 석유, 천연가스 등 에너지 자원을 거의 보유하지 못하고 있다. 중국과 인도는 인구가 많고 경제성장 속도가 빠르지만 공해가 심한 석탄 이외에 석유, 천연가스 매장량은 제한적이다. 이 4개 국가가 미국과 함께 5대 석유 수입국이다. 아세안의 경우에도 주요국을 합하면 한국 정도의 수입량을 보이고 있다(〈표 8〉). 이들에게는 거대한 에너지 다국적 기업이 없고, 또한 안전한 해상 수송로를 자력으로 통제할 수 있는 정치·군사적 영향력이 없다.

중국은 신장과 티베트를 결속하려는 노력으로 파이프라인, 도로·철도 등 대규모 인프라 투자를 행하고 있는데, 이것이 중앙아시아, 중동, 러시아와의 결속의 기반으로 작용하고 있다. 인도는 파키스탄과의 분쟁으로 중국과 같은 파이프라인 인프라를 건설하는 것은 어렵다. 해상 수송로가 유리하기 때문에 중동과 미국과 협력하는 경향이 있다. 일본은 주로 중동과 해양으로 연결되고 있고 대륙과의 연계에는 상대적으로 무관심하다. 한국은 가장 심각한 에너지 문제를 안고 있어서 북한 문제와 동북아 파이프라인 문제가 지정학적으로 가장 중요하다고 할 수 있다(Calder, 2013: 제6장).

중국, 러시아, 중앙아시아, 중동을 연결하는 대륙주의가 에너지 지정학의 불균형을 보완할 가능성이 있다. 그러나 중동에의 에너지 의존도가 높은 조건에서 페르시아만-인도양-말라카해협-동중국해의 해상루트는 여전히 중요하다. 해상루트를 통제하는 해군력에 있어서 동아시아 국가들은 미국에 의존하지 않을 수 없는 조건에 있다.<sup>18)</sup>

동아시아 차원의 생산네트워크 진전은 농업·식료 부문에도 영향



〈표 8〉 세계 및 동아시아의 원유 수입량(1,000배럴/1일)

	2008	2009	2010	2011	2012
세계	44,124	43,042	43,677	NA	NA
미국	9,783	9,013	9,213	8,935	8,527
인도	2,557	3,185	3,272	NA	NA
동아시아	13,269	13,298	14,200	NA	NA
일본	3,972	3,444	3,473	3,366	3,457
중국	3,578	4,082	4,754	NA	NA
한국	2,333	2,320	2,372	2,515	2,549
대만	903	946	886	NA	NA
ASEAN 6	2,484	2,506	2,716	NA	NA
인도네시아	258	374	388	NA	NA
말레이시아	220	115	160	NA	NA
필리핀	203	136	182	NA	NA
싱가포르	1,006	1,078	1,137	NA	NA
타이	796	803	848	NA	NA
베트남	-	-	-	NA	NA

자료: U.S. Energy Information Administration, *International Energy Statistics*.

을 미쳤다. 그러나 이는 불균형과 위험을 내포하고 있다. 우선 불균형의 문제로, 동아시아의 각국의 경우 공업화와 소비구조 변화에 따라 농업·식료 부문에서 자급이 가능한 조건이 소실되었다. 동아시아의 식료·농업 부문은 역내 차원에서 완결적·안정적인 시스템을 갖출 수 없다. 다음으로 위험의 문제인데, 이동의 증대, 농업관련 산업의 복잡성·불확실성이 증대하는 한편 질병의 글로벌화도 증대했다. 광우병·구제역·조류독감 등 전염병 문제는 국내는 물론 국제적으로 급속히 확산될 가능성을 배제할 수 없게 되었다(이일영, 2014a).

일본, 한국 등은 경제성장과 소득 증가에 따라 식량작물의 재배면

〈표 9〉 중국의 주요 1차 산품 무역액(광업 제외)

(단위: 백만 달러)

주요 수입품	2004	2012	주요 수출품	2004	2012
대두	6,979.2	34,990.2	해수산물	4,052.3	18,118.1
면화	3,176.2	11,804.3	채소	2,781.1	7,559.4
펄프	3,567.7	10,972.8	신선냉장채소	1,062.6	3,177.4
식용식물유	3,665.4	9,692.1	가축내장	504.1	1,097.2
천연고무	1,524.3	6,813.5	차엽	436.9	1,042.3
건재	1,382.6	5,517.5	사과	274.4	959.9
합성고무	1,414.2	5,097.0	약재	266.4	847.2
곡물 및 곡물분	2,228.9	4,786.7	굴	97.5	839.3
양모	1,207.2	2,710.0	충전용깃털	347.8	754.3
설탕	275.6	2,243.7	곡물 및 곡물분	827.7	593.7

자료: 중국 국가통계국

적 비중이 감소하고 채소, 과일, 경제작물의 재배면적 비중은 증가했다. 식량 자급 수준에서는 회복하기 어려울 정도로 하락했고 주곡이라 할 수 있는 쌀 생산 기반은 유지하고 있다. 이는 식생활에서 쌀의 의존도가 높은 동아시아적 특성을 반영한 것이지만, 거대 곡물 유통 시스템이 부재하다는 점이 불안정 요인이다. 중국의 경우, 대두, 면화의 수입액이 증가 추세이고, 반면 수산물, 채소, 과일 등 수출액이 증가했는데, 전체적으로는 수출보다는 수입 위주의 경향으로 전환했다(〈표 9〉). 그런데 중국의 식량 문제는 여타 국가와는 차원이 다른 문제다. 1990년대 중반 중국이 대두 수입국으로 전환하는 과정에서 세계적인 식량 위기감이 증폭된 바 있다.

중국 돼지고기의 수급은 매우 중대한 정책문제다. 돼지 사육 단계에서 사료곡물로 옥수수, 대두, 귀리, 밀 등이 이용된다. 중국의 옥수수가 대두와 같은 정도로 수입하게 된다면 세계농업의 일대 구조 전환을

야기하는 충격을 가져올 것이다. 또한 중국 돼지고기 소비와 생산 증가에 따라 질병과 환경오염 문제가 심각해지고 있다. 돼지 사육 농가의 전업화·규모화를 추진하고 있으나 이에 따른 질병발생 문제, 환경오염 문제도 심화되고 있다.<sup>19)</sup>

## 6. 동아시아 생산 네트워크의 개선과 한반도 네트워크 경제

### 1) 융합·복합화된 산업 네트워크와 정책 거버넌스

동아시아 생산 네트워크의 진전 속에서는 성장·발전을 위한 산업·지역 정책으로서 네트워크상의 구조적 공백을 점유하고 연결하는 것이 환경조건에 부합하는 전략이다. 네트워크 사회학 이론에 의하면, 연결되지 않은 네트워크들은 그 사이에 빈 공간이 있다. 이 공간을 연결하게 되면, 정보 흐름을 장악하는 이익, 네트워크로 연결된 집단을 통제하는 이익을 얻을 수 있다(Burt, 2004).

산업 부문의 경우, 한국에서는 대기업과 수평적 관계를 맺는 혁신형 중견·중소 기업이 네트워크의 구조적 공백이라 할 수 있다. 이의 발전을 위해서는 대기업과 수직적 하청관계 속에 있는 제조업 부품소재장비 공급업체의 글로벌 네트워킹 능력 제고가 관건이다. 또한 서비스업과 농업부문에서도 부문 간 연결을 통한 새로운 상품과 서비스를 창출하는 것이 필요하다.

제조업 부문에서는 부품소재장비 공급업체가 글로벌 생산 네트워크와 연결되도록 위치를 강화하는 것이 당면 과제다. 국내 부품소재장비 공급업체의 경우 매출액 대비 R&D 투자의 비중이 일반 중소기업 보다 낮고, 수출비중이 낮은 내수시장 타깃형이 많다. 이들은 하도급 결제방식, 조세부담률, 정부 연구개발사업, 각종 규제 등에 따른 경제적

불이익을 이유로 대기업으로의 성장을 기피하는 경향이 있다. 이들 부품소재장비 공급업체의 글로벌 네트워킹 능력을 제고하는 것이 핵심 과제다. 산업발전의 경로의존성이 존재하므로 현재 조성된 산업 클러스터를 기반으로 하여 부품소재장비 공급업체의 글로벌 가치사슬 편입을 시도하는 것이 현실적인 방안이다.<sup>20)</sup>

서비스 산업 발전은 제조업과 연결하고 제조업을 지원·보완하는 영역을 중심으로 이루어지는 것이 바람직하다. 서비스산업은 추격발전이 쉽지 않고 시장실패 가능성이 높기 때문에 독자적이고 급진적인 발전전략이 성공하기 어렵다. 제조업에 기반을 둔 서비스산업을 예로 들면, 하드웨어와 소프트웨어가 결합되는 새로운 제3의 상품군을 발굴하고 이를 통해 첨단제조업과 지식기반서비스를 동시에 육성하는 것이다(이일영·정준호, 2007).

농업의 경우에도 이종간 산업 융합을 촉진하는 한편 농업 외부의 인력과 기술 자본이 유입될 수 있도록 환경을 마련하고, 다양한 협동조합의 발전과 친환경적 방향으로 생산구조를 발전시켜야 한다. 농업과 제조업·서비스업이 연계된 1.5차 산업이 기반으로 하여 자생력을 갖춘 글로벌 지역을 형성하도록 한다. 최근 1차, 2차, 3차 산업을 복합해 높은 부가가치를 발생시킨다는 6차 산업 논의가 활발하다. 그러나 농업의 경우 1차 산업으로서의 기초 위에서 지속가능성이나 친환경성의 본질을 강화하는 방향으로 2차, 3차 산업을 결합하는 것이, 결국은 글로벌 네트워크에서의 경쟁력의 핵심 요소라고 판단된다.

글로벌 생산 네트워크가 진전된 조건에서는 과거 동아시아 발전모델을 특징지웠던 국가주도형의 수직적·위계적 산업정책의 유효성이 감소한다. 새로운 산업정책은 정책 거버넌스에 네트워크 요소를 강화하는 방식으로 추진되어야 한다.<sup>21)</sup>

이는 강제력이나 정책·제도를 통해 행동규칙 자체를 직접 고치려

는 것이 아니다. 행동은 유도되는 것이지 만들어지는 것이 아니다. 따라서 국가의 작용을 통해 협력 행동을 강제하려 하기보다는 네트워크 관계의 구축을 통해 협력적 행동을 유도해야 한다. 행동규칙을 국가라는 주체가 일방적으로 정하는 것이 아니라 자발적으로 규칙과 규범이 만들어질 수 있는 관계를 형성하고 육성해야 한다(한반도사회경제연구회, 2012: 43).

산업정책에서 수직적·위계적 관계를 네트워크 관계로 전환하기 위해서는 중앙정부 중심의 구조로부터의 변화가 필요하다. 김대중 정부, 노무현 정부를 통해 지역 혁신 및 균형발전 사업이 양적으로 확대되었으나, 재원의 평균적 배분과 중복·분산 투자라는 비판이 제기된 바 있다. 이후 이명박 정부에서는 규모의 경제 창출과 조기 사업화라는 목표 하에 광역권 단위의 선도산업 육성 중심으로 전환되었다. 광역권 단위로 규모의 경제를 창출하는 것은 바람직하지만, 중앙정부 중심으로 지방정부가 배제된 채 다시 권역 내에서 지역 간 나눠먹기로 귀결되었다. 지역을 구성하고 있는 지방정부들 간에 협력적 관계를 형성하고, 중앙정부는 지역 특성을 살릴 수 있는 전문화된 로드맵을 제시하고 지방정부는 이에 주도적으로 결합하는 방식으로 관계를 재정립해야 한다.

지역이 적극적으로 참여하는 산업정책이 이루어지려면 지방정부가 주도하고, 기업과 연구교육기관이 함께 참여하는 거버넌스가 구축되어야 한다. 지방정부 간 과열 경쟁, 이해당사자의 과도한 개입, 정치적 고려에 따른 사업 선정의 폐해를 피하기 위해 지역 간 협력관계에 기초한 사업을 확대할 필요가 있다. 지역 차원의 산업정책이 제대로 작동하려면 지역 차원을 넘어서 전문화된 로드맵이나 기획사업을 구상한 후, 잘 준비된 지방정부부터 점진적으로 사업을 이양하는 방식의 접근이 요구된다.<sup>22)</sup>

한국은 중앙정부가 주도하여 하향식으로 정책을 추진했지만, 중앙

이나 지역이나 모두 지역 차원의 특성을 반영한 사업을 정교하게 기획·선별하기보다는, 과도한 예산 쟁탈 경쟁과 그에 따른 중복·분산 투자의 결과가 나타나고 있다. 따라서 중앙과 지역 양쪽에서 기획력을 강화하는 것이 중요한 과제다. 로드맵이나 기획사업을 제대로 만들어 내기 위해서는 중앙정부가 보다 전문화된 광역적 전담 기구로 재편성 되는 것이 필요하다. 지역 차원 이상의 로드맵이나 기획사업이 만들어지면 이에 자발적으로 참여하는 지방정부나 지역협력 거버넌스를 대상으로 보다 구체적인 지역사업의 목표, 전략, 사업프로그램의 설계와 추진을 우선적으로 실시하도록 지원하는 것이 필요하다(이정협, 2011; OECD, 2012).

## 2) 한반도 차원의 네트워크 공간

공간 차원에서는, 새로운 공간 개념으로서의 ‘네트워크 국토’를 형성하도록 한다. 이는 국경으로 국한되는 국토공간에서만 아니라 국토공간의 안과 밖을 유기적으로 연결하는 것까지 포함하는 개념이다. 또한 이는 그 내포에 있어서는 대중의 삶, 자연, 무형의 공간(디지털공간, 문화공간)을 끌어들이며 공간의 심화를 도모함과 동시에, 외연에 있어서는 한반도와 세계로 공간을 확장하려는 것을 의미한다. 이러한 네트워크 국토공간은 동아시아 생산 네트워크의 공백을 채우는 새로운 네트워크 개념으로서의 한반도 네트워크 경제라고 할 수 있다.

한반도 네트워크 경제의 새로운 공간 축으로, 네트워크의 구조적 공백을 채우는 세 개의 거점을 상정할 수 있다. 네트워크 국토의 외연 확대는 동북아 지중해경제를 창출하고, 이 바다 네트워크의 노드로 개성-파주 서해의 신수도권, 전남북-제주-남해의 서남권, 두만강 유역-동해의 동북권을 형성하도록 한다. 지중해를 통해 세계 및 동아시아와 연결된 X자 구도의 국토공간이 만들어지고 네트워크 국토의 내포가 촘촘

해지는 효과를 갖는다(이일영·김석현·장기복, 2013).

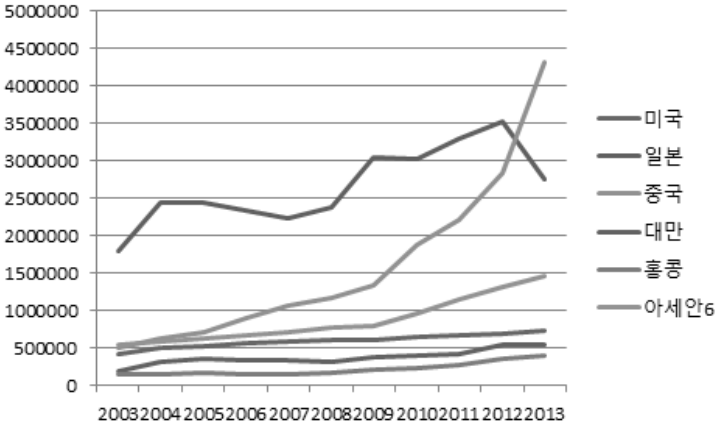
첫 번째 노드로, 개성-파주-서해권은 북한이라는 동아시아 네트워크의 공백을 차지하기 위한 전략적 공간이다. 이 공간을 형성하기 위해 몇 가지 프로젝트를 구상해볼 수 있다.

첫째, 개성공단 지역을 파주와 연결하여 물류단지와 수출단지로 확대하고, 한중일 FTA와 연계한 글로벌 경제특구로 발전시키는 것이다. 향후 동아시아 생산네트워크 상에서 북한 경제가 종래 중국 동부 연안에서 담당하던 최종조립단계 일부를 중심으로 수출산업화를 추진하고 국제물류의 상당부분을 남한이 맡게 될 가능성이 있다. 남한이 기획, 설계한 제품이 중국으로의 중간재 수출, 북한에서의 최종 조립으로 이어진다면, 남·북·중 3자간의 물류 네트워크도 확충되어야 한다. 이에 따라 개성공단 생산제품의 국내시장 이동과 국제시장으로의 접근에 필요한 물류 클러스터의 형성이 필요하다.

둘째, 개성-파주를 연계하여 국제협력 평화도시 지역을 형성하고 관련 국제기구를 유치한다. 동북아는 에너지 및 식량의 거대 수입지이므로, 공급 불안정의 위험을 최소화하는 차원에서 한중일 간의 스왑 체제를 형성할 필요가 있다. 유럽연합이 석탄철강 공동체로부터 출발했듯이 동북아에서는 에너지·식량 협력으로부터 공동체 운동을 전개할 수 있다. 북한 핵 문제로 인한 안보 불안 문제도 결국은 국제협력으로 해결할 수밖에 없다. 동북아 다자안보협력과 한반도 평화체제의 구축을 위한 국제협력제도 개성-파주 지역에 유치하는 것이 상징성도 높고 각국 간 합의 가능성도 크다.

두 번째 노드로, 서남권(전북, 전남, 제주)은 생태문화산업 공간으로 형성하여 중국 등 동아시아 네트워크에 연결하도록 한다. 서남권은 베이비부머의 귀농귀촌의 흐름과 중국의 성장으로 인력 기술 자본 측면에서 새로운 성장 발전의 가능성을 지닌다. 현재 외국인 한국 여행객

(그림 5) 국적별 한국 입국자 추세



자료: 통계청; 한국관광공사, 한국관광통계

이 급속히 증가하고 있는 가운데, 중국 및 아세안 국가로부터의 여행객의 증가세가 특히 두드러진다(〈그림 5〉). 그러나 이들 여행객이 집중되는 곳은 수도권이고 여행 목적은 쇼핑이다. 그러나 향후에는 쇼핑 이외에 문화체험, 휴식, 식도락 등의 목적이 증가할 것이고 이에 따라 여행지도 분산될 것으로 전망된다.<sup>23)</sup>

서남권은 생태문화 측면의 잠재력이 풍부하므로 농산업 및 문화관광 클러스터로 발전할 가능성이 있다. 새만금 지역과 제주 지역을 중국 상하이와 해상고속도로로 연결한다.<sup>24)</sup> 제주, 서남해안, 전주·광주를 문화관광 벨트로 육성하고 내륙지역은 친환경농업, 식품산업, 어메니티 공간의 복합체로 발전시킨다. 제조업 쪽에서는 친환경적 첨단산업 쪽으로 발전을 도모한다. 광주 광산업클러스터는 국내에서 진행된 지역전략산업진흥사업 가운데 비교적 성공적인 모델로 평가받고 있다. 광주와 군산의 자동차클러스터는 저탄소 친환경적 방향으로 발전하도록 한다. 서남해안은 전국적으로 가장 일조량이 풍부하고 조수간만의



차이가 커서 재생에너지 관련 산업의 R&D 기능을 담당할 만하다.

세 번째 노드로, 동북 에너지 경제권을 들 수 있는데, 이는 창지투 프로젝트와 나진-하산 프로젝트를 결합함으로써 만들어질 수 있다. 북·중·러 접경은 1990년대 초까지 낙후된 변경이었으나, 중국이 적극적으로 개발 의지를 밝힌 바 있다.<sup>25)</sup> 소극적이던 러시아의 태도가 적극적으로 변화함에 따라, 한국, 북한이 함께 참여하면 거대한 초국경 도시네트워크가 형성될 가능성이 현실화될 수 있다.

창지투 계획은 2009년 중국 지린 성 정부가 내놓은 것이다. 창춘-지린-훈춘을 동북아 물류 공업 기지로 개발한다는 것, 훈춘을 개방 창구로 만든다는 것, 옌지-룽징-투먼을 통합하여 100만 대도시를 만들고 물류센터와 서비스 기지로 만든다는 것, 창춘과 지린은 자체 산업 기반으로 한 배후지로 설정한다는 것 등을 내용으로 하고 있다. 나진-하산 프로젝트는 러시아가 적체 상태의 블라디보스토크와 보스티니 등을 대체할 수 있는 나진항에 관심을 두면서 추진된 것이다. 중국의 훈춘-나진 간 도로 확장 건설이 시작되자 나진항을 둘러싼 중·러 간 경쟁이 시작되었다. 러시아는 나진항 3호 부두 50년 사용권을 확보했고, 북·러 간 철도는 두만강 철교를 통해 하산 역과 두만강 역이 연결하고, 두만강 역은 남으로 나진 역과 북으로 투먼 역과 연결하는 프로젝트이다(이윽희, 2011: 258~263).

## 7. 요약 및 결론

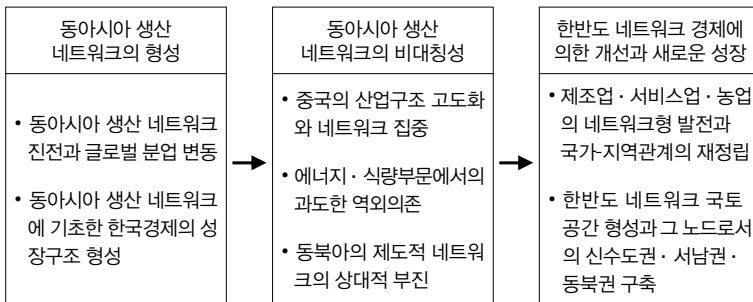
지금까지 1990년대 이후 한국의 성장구조를 규정한 글로벌 분업의 변동과 동아시아 생산네트워크의 특징을 고찰하고 이에 기초하여 한반도 네트워크 경제의 성장·발전 비전을 구상해 보았다. 이들 논의를 요약

하면 다음과 같다(그림 6).

첫째, 현 단계 한국경제의 '수직·위계-네트워크'형 성장구조는 1990년대 초 이후 새롭게 확립된 글로벌 분업과 동아시아 생산 네트워크에 기반을 두고 형성되었다. ① 1990년대 초 이전의 한국의 경제성장은 국가주도의 수출공업화에 기반한 것이었으나, 1990년대 초 이후에는 동아시아 생산 네트워크와 연결된 제조업이 경제성장을 견인했다. ② 1990년대 이후 급속히 진전된 글로벌 생산 네트워크는 동아시아 지역이 주도했다. 새로운 글로벌 분업구조를 형성하는 데는 동아시아 생산 네트워크의 발전이 핵심적 역할을 수행했다. ③ 이러한 동아시아 생산 네트워크를 형성한 결정적 동력은 크게 두 가지다. 첫째는 아세안을 중심으로 FTA 네트워크와 자유화 정책이 진전된 것이고, 둘째는 중국이 글로벌 차원의 생산 분할에 적극 참여하게 된 것이다.

둘째, 동아시아 생산 네트워크는 글로벌 분업구조의 결정적 변화를 가져왔으나, 그 생산 네트워크는 비대칭적이고 비완결적인 형태로 전개되었다. ① 생산의 네트워크화는 생산 분할의 이익이 뚜렷한 기계, 전자 등 제조업을 중심으로 진전되었다. 그리고 중국의 산업 고도화와 함께 중국으로의 네트워크 집중성이 강화되었다. ② 동아시아 생산 네

〈그림 6〉 동아시아 생산 네트워크와 한반도 네트워크 경제



자료: 필자 작성

트위크는 지역 차원의 자립성 또는 완결성을 갖추지는 못했다. 동아시아 각국 모두 에너지와 식량을 지역 외부에 크게 의존하고 있어서 불안정성과 위험을 내포하고 있다. ③ 한중일 및 북한 등 동북아 지역의 제도적 네트워크가 상대적 부진하고, 이 지역에 중국과 미국의 주도권 경쟁과 갈등의 가능성이 있다.

셋째, 동아시아 생산 네트워크의 구조적 결함을 개선·보완하기 위해 한반도 네트워크 경제를 형성할 필요가 있다. 한반도 네트워크 경제가 형성되는 지점에서 ‘수평·분권-네트워크’형 성장·발전의 동력이 마련될 수 있다. 이러한 비전을 현실화시키기 위한 핵심 전략을 다음과 같이 구상할 수 있다. ① 제조업 부품소재장비 공급업체의 글로벌 네트워킹 능력 제고가 관건이다. 또한 서비스업과 농업부문에서도 부문간 연결을 통한 새로운 상품과 서비스를 창출하는 것이 필요하다. ② 중앙정부는 지역 특성을 살릴 수 있는 전문화된 로드맵을 제시하고 지방정부는 이에 주도적으로 결합하는 방식으로 관계를 재정립해야 한다. ③ 동아시아 생산 네트워크의 공백을 채우는 새로운 네트워크 개념으로서의 한반도 네트워크 국토공간을 형성한다. ④ 한반도경제 네트워크의 노드로 개성-파주-서해의 신수도권, 전남북-제주-남해의 서남권, 두만강 유역-동해의 동북권을 형성하도록 한다.

2014. 12. 04 접수/ 2014. 12. 23 심사/ 2015. 01. 03 채택

## 주석

- 1) 전병유(2013)에 의하면, 소득 불평등 심화의 일차적 원인은 근로소득의 불평등, 그 중에서도 빈곤층의 소득 감소가 문제라고 한다. 자산소득 불평등은 정확하게 파악되지 않고 있지만 간과할 수 없는 수준일 것으로 짐작한다.
- 2) 한 예로, 김호기(2009)는 신자유주의의 의미를 중시하면서 97년체제가 87년체제보다 현재를 설명하는 데 더 우위를 지니는 것으로 평가하는데, 이러한 관점에서는 87년체제를 민주화체제로 한정하고 1997년에 87년체제가 종결되었다고 본다.
- 3) 동아시아의 국제분업구조와 경제발전모델은 긴밀하게 연관되어 있다. 선진국의 선도산업 이전에 초점을 맞추어 춘 안행이론, 기업의 행태에 맞춰 국가간 산업이전을 설명한 제품수명주기이론, 중심부-반주변부-주변부 간의 위계적 분업구조를 논의한 세계체제론 등은 모두 국가주도 발전주의 모델과 일정하게 대응을 이룬다고 할 수 있다(김진영, 2007).
- 4) 수직·위계적 성장, 수직·위계-네트워크적 성장, 수평·분권-네트워크적 성장 등 개념은 본 연구에서 서술의 편의를 위해 시론적으로 사용한 개념이다. 향후 이론과 실증분석 양 측면에서 좀 더 심화된 검토를 수행할 필요가 있다.
- 5) 1988~1993년에 내수주도형 성장 양상이 나타난 것을 중시하여 이 시기의 모델로 돌아가야 한다는 주장도 있을 수 있다. 이 문제와 관련해서는 좀 더 본격적인 검토가 필요하지만, 이 시기의 양상이 매우 짧은 시기에 국한되었다는 것을 감안하면, 대내외적 요인이 복합적으로 결합하여 발생한 과도기적 양상일 가능성도 적지 않다.
- 6) 그러나 이 시기에 중국은 가계소득 비중의 하락, 과잉투자과 에너지 등 자원의 과소비, 고저축-저소비의 불균형 등 구조적 문제도 부각되기 시작했다. 이에 따라 성장지상주의의 결함을 시정하기 위한 시도로 사람 중심(以人爲本), 조화사회(和諧社會), 과학적발전관(科學發展觀) 같은 통치 이념을 제시하면서 지역 균형발전을 시도하기 시작했다. 마침내 2011년 3월에는 12·5규획을 채택하여 “양적 성장에서 질적 성장으로”, “내수 특히 가계소비가 견인하는 성장으로”라는 방침을 제시하고 민생(가계), 생산성(효율), 지속가능성(자원)을 중시하는 정책으로 전환했다(김시중, 2013).
- 7) 2000년대 중국 수입시장에서 독일의 점유율이 특히 높아진 것은 독일의 기계

및 수송장비 수출이 주요한 요인이 되었다. 전체 제품 수준에서는 독일의 중국 수입시장 점유율은 1% 포인트 남짓 증가한 반면, 기계 및 수송장비 수입시장에서는 2000년 7.5% 점유율에서 2012년 12.0% 점유율로 크게 높아졌다(김계환, 2013).

- 8) 품목 분류는 UN BEC Registry(<http://www.unstats.un.org/unsd/cr/registry>)의 WTO 리스트에 입각하여 HS 6자리 숫자 수준에서 SITC로 전환한 것(UN HS-SITC concordance)에 의거한 것이다.
- 9) 1989~2007년에 미국과 동아시아의 노동비용을 비교했을 때, 일본 81.5~107.5%, 한국 22.8~62.6%, 대만 25.4~28.6%, 타이 3.9~6.2%, 인도네시아 2.2~3.1% 수준에 분포했고, 1999~2007년에 중국은 미국의 2.9~3.2% 수준으로 나타났다(Athukorala, 2010, <표 4>).
- 10) 2014년 한중 FTA 타결 선언은 동아시아 FTA 네트워크 형성의 경제적 압력을 국제정치상의 장애물을 넘어선 것으로 파악할 수 있다(이일영, 2014b). 동아시아에서의 FTA 추진이 생산 네트워크 구축을 얼마나 촉진시켰는지에 대해 정교한 계량적 판단을 하기에는 아직 충분한 시간이 지나지 않았지만, 양자간 정(正)의 상관관계를 부정하기는 어렵다고 판단된다.
- 11) 한국의 FTA 체결 현황은 2014년 12월 현재 발효 9건, 타결 6건이다. FTA가 발효된 것은 2004년 칠레, 2006 싱가포르, 2007년 아세안, 2010년 인도, 2011년 EU, 2012년 미국 등이다. 타결 선언이 이루어진 것은 2013년 오스트레일리아, 2014년 캐나다, 중국, 뉴질랜드 등이고 이들은 후속 작업을 앞두고 있다(산업통상자원부, <http://www.fta.go.kr/main/situation/kfta/ov/>).
- 12) 한중 FTA 타결은 예상보다 빠른 속도로 이루어졌는데, 한국이 한미, 한중 관계를 전략적으로 조율하면서 한중 FTA, TPP, FTAAP 등에 관한 입장이 마련되고 있는지는 확인되지 않고 있다(이일영, 2014b).
- 13) 중국에서 첨단기술(高新技術)이라 함은 한 국가 또는 지역의 정치 경제 군사 등 방면의 진보를 가져오는 데 영향을 미치고 산업을 형성하게 하는 선진 기술군을 지칭한다. 《2013~2017年中国高新技术产业产业园市场前景与投资战略规划分析报告》에 의하면, 정보와 공간, 신재료, 선진 제조업, 자원, 선진 교통 등 분야의 중요한 기술, 고속철도, 무선광통신, 고성능컴퓨터, 신자원 자동차 기술 등을 예시하고 있다(百度百科, <http://baike.baidu.com/view/215191.htm>).
- 14) 중국의 자동차 무역은 2004년 18만대 수입, 8만대 수출하던 데에서 2013년에

는 120만대 수입, 87만대 수출하는 것으로 급성장했다. 중국이 자동차를 수출하는 곳은 알제리, 칠레, 러시아, 이란, 페루, 이라크 등이고, 수입하는 곳은 자동차 강국으로 알려진 나라들이다. 2014년 2분기 중국의 자동차 판매 시장에서 중국 로컬 브랜드는 약 37.8%를 차지하고 있고, 그 뒤를 이어 독일 21.4%, 일본 15.3%, 미국 12.7%, 한국 9.0%, 프랑스 3.7%의 점유율을 나타냈다(한국무역협회, 2014).

- 15) 표준 경쟁에서는 미국의 우위 속에서 중국이 도전하는 형국이라고 할 수 있다. 인터넷과 소프트웨어 경우를 보면, 미국의 기술표준이 침투한 가운데, 중국이 자국 시장에서 독자적인 제도표준을 세우고 있고, 이념·정체성 차원에서도 표준경쟁을 벌이고 있다(김상배, 2012).
- 16) ‘기러기 편대(雁行)’ 모델은, 일본의 아카마츠 카나메(赤松要)가 동아시아의 기술 및 노동 분업구조를 일본, 한국·대만·싱가포르·홍콩 등 NIES, 인도네시아·타이·말레이시아 등 아세안 주요국, 그리고 중국·베트남·필리핀 등 여타국 등으로 구분되는 지역적 위계 형태로 파악한 것을 의미한다(Akamatsu, 1962).
- 17) 동아시아 생산 네트워크가 자기완결성이 미약한 중요한 이유로 동아시아가 외부시장에의 판매를 의존하는 구조를 들기도 한다. 이로 인해 동아시아 생산 네트워크와 동아시아 FTA 네트워크가 동아시아 외부에도 개방성을 지닐 수밖에 없다. 그런데 시장의존의 경우 그 의존도를 낮출 수 있는 가능성이 존재하지만, 에너지와 식량의 외부 의존은 훨씬 더 구조적인 것이라 할 수 있다.
- 18) 중국이 보유하고 있는 항공모함(바략)의 운행 거리와 시간은 7,130km, 45일이다, 산둥반도에서 하이난까지가 3,500km이므로 이 정도를 커버할 수 있다고 할 수 있다. 이에 비해 미국의 조지워싱턴호의 운행 거리는 무제한, 운행 시간은 20년이다(김정민, 2014).
- 19) 2013년 3월 상하이 식수원인 황푸강에서 돼지 사체 3,300여 마리가 발견, 중국에서 최초로 조류독감에 의한 인간 감염자와 사망자가 발생한 것도 돼지 사체와 관련이 있다는 풍문이 있었다(이일영, 2013).
- 20) 국내 클러스터 현황을 살펴보면, 반월시화부품소재, 구미전자산업, 창원기계산업, 울산자동차산업, 광주 광산업, 군산 자동차기계부품, 원주 의류기기 등 7개 시범단지를 중심으로 업종별 기능별 클러스터가 형성되어 있다.
- 21) 네트워크는 개인·조직·국가(세계)의 세 차원에서 정의될 수 있는 개념이다. 첫째, 네트워크는 고립되었던 다양한 개인(또는 조직)을 참여하고 상호 작용하

는 주제로 부각시킨다. 네트워크는 참여자들이 공동의 이익을 가지고 반복적·지속적으로 관계를 맺고 있으며 서로의 행동에 대해 쉽게 파악할 수 있는 관계이다. 둘째, 네트워크는 조직·제도의 형태로 위계(기업 혹은 국가)와 시장 사이의 다양한 하이브리드 조직의 일종이다. 네트워크는 기업과 비기업, 시장과 공공영역, 개인과 조직 사이의 이분법적 경계를 넘어선 새로운 상호관계를 형성한다. 셋째, 네트워크는 기존 국민국가의 해체·재구성에 따라 형성된 새로운 지역과 영토를 의미한다(김석현, 2012: 104~117).

- 22) EU는 국가 차원의 전담기구를 지정하여 지방정부의 혁신체제 진단과 전략 수립을 지원하는 한편, 중앙정부 차원의 스마트전문화 프로그램을 도입하여 준비가 된 지방정부부터 점진적으로 사업을 추진했다. EU는 상향식 지역 사업을 추진한 결과 지역 간에 지나친 분산과 중복 투자로 전문화에 필요한 규모를 확보하지 못했다는 반성 속에 스마트전문화 프로그램을 도입했다.
- 23) 문화체육관광부의 2009년 외래관광객실태조사에 의하면, 전체 관광객의 활동은 쇼핑 62.5%, 관광지 방문 50.4%, 식도락 관광 39.8%, 업무 수행 39% 등인데, 중국 관광객의 활동은 쇼핑 77.4%, 관광지 방문 21.1%, 식도락 관광 26.5%, 업무 수행 20.1% 등으로 나타났다.
- 24) 해상고속도로는 현재 태동 중에 있는 개념인데, 기술적·경제적 개선이 이루어질 경우 각광받는 교통수단으로 부각될 가능성이 높다. 현재 국내에서는 강진-제주 간 여객선 취항에서 해상고속도로 개념이 사용된 바 있다.
- 25) 두만강 개발계획은 1990년대 초 UNDP가 주도하여 제기했는데, 이 구상은 1990년 창춘의 국제회의에서 중국이 제기했으며, 1980년대에는 일본에서 '환동해 경제권' 논의가 이루어진 바 있다. UNDP의 두만강 개발계획에는 3국 접경의 도로·철도 국경통과 시스템 통합, 항만을 확충하여 한·일·동남아·북미와 연계, 시베리아 철도로 유럽과 연계, 나진-청진, 훈춘-엔지, 포시에트-블라디보스토크를 거점도시로 선정하는 등의 내용이 포함되어 있었다. 이 계획에 대해 중국은 적극적이었으나 러시아와 북한은 소극적이었다(이옥희, 2011: 244~246).

## 참고문헌

- 김계환(2013). 『독일 제조업 경쟁력 요인과 시사점』. KIEP 유럽분과 전문가포럼 세미나, 2013.10.17.
- 김미곤(2014). 『빈곤·불평등 추이 및 전망』. 보건사회연구원.
- 김상배(2012). 정보화시대의 미·중 표준 경쟁: 네트워크 세계정치이론의 시각. 『한국정치학회보』, 46권 1호, 한국정치학회.
- 김석현(2012). 네트워크론의 이론지형과 실천적 함의. 『동향과 전망』, 85호, 한국사회과학연구소.
- 김시중(2013). 새 지도부의 등장과 중국경제: 평가와 전망. 『현대중국연구』, 14권 2호, 현대중국학회.
- 김정민(2014). 신대륙주의: 문화적 시간에서 본 에너지 라인을 통한 새로운 연결. 아리포럼 발표문, 2014.9.20.
- 김진영(2007). 동아시아 국제분업과 지역주의에의 함의. 『한국정치외교사논총』, 29권 1호, 한국정치외교사학회.
- 김호기(2009). 87년체제인가, 97년체제인가. 김종업 엮음. 『87년체제론: 민주화 이후 한국사회의 인식과 새 전망』. 창비.
- 이상현(2014). 소득주도성장: 이론적 가능성과 정책적 함의. 『사회경제평론』, 43, 한국사회경제학회.
- 이옥희(2011). 『북·중 접경지역: 전환기 북·중 접경지역의 도시네트워크』. 푸른길.
- 이일영(2013). 중국 농업을 보는 제3의 관점: 글로벌 지역 문제로서의 중국 농업. 『시선집중 GS&J』, 169, 2013.12.4.
- 이일영(2014a). 동아시아 푸드 네트워크와 한국 농업의 비전. 『저성장·글로벌시대, 한국 농업의 진로』, 농정연구센터.
- 이일영(2014b). 한중 FTA 타결의 의미와 '한반도경제'. 『창비주간논평』, 2014.11.27.
- 이일영·김석현·장기복(2013). 네트워크 국토공간의 비전과 정책. 『동향과 전망』, 88호.
- 이일영·정준호(2007). 한국형 발전모델의 모색: 점진적 개방-협력과 산업혁신. 최태욱 외. 『한국형 개방전략』. 창비.
- 이정협(2011). 『스마트전문화의 개념 및 분석틀 정립』. 과학기술정책연구원.
- 전병유(2013). 한국 사회에서의 소득불평등 심화와 동인에 관한 연구. 『민주사회와 정책연구』, 23, 민주사회정책연구원.
- 정준호(2010). 지역문제의 담론지형에 대한 비판적 검토. 『동향과 전망』 78호, 한국사회과학연구소.
- 한국무역협회(2014). 『중국자동차산업동향보고서』, 10호.



한반도사회경제연구회(2012). 『한국형 네트워크 국가의 모색』. 백산서당.

- Akamatsu K, (1962). A Historical Pattern of Economic Growth in Developing Countries. *Journal of Developing Economies*, 1(1), March-August.
- Ando, M., & F. Kimura(2009). Fragmentation in East Asia: Further Evidence. ERIA-DP-2009-20, ERIA.
- Athukorala, Prema-chandra(2010). Production Networks and Trade Patterns in East Asia: Regionalization or Globalization?, ADB Working Paper Series on Regional Economic Integration, No. 56.
- Burt, Ronald S.(2004). Structural Holes and Good Ideas, *American Journal of Sociology*, 110(2).
- Calder, Kent E. (2013). *The New Continentalism*, Yale Univ. Press, 캔트 콜더, 오인석 외 역, 2013, 신대륙주의, 아산정책연구원.
- Kimura, F., & M. Ando(2005). Two-dimensional Fragmentation in East Asia: Conceptual Framework and Empirics. *International Review of Economics and Finance*, 14(3).
- Kimura, Fukunari(2010). FTA Networking in East Asia and Asia-Pacific: Where Are We Going?, Policy Brief, Nov. 2010, SciencesPo.
- Kimura, Fukunari & Ayako Obashi(2011). Production Networks in East Asia: What We Know So Far, ADBI Working Paper Series, No. 320, Asian Development Bank Institute.
- OECD(2012). Draft Synthesis Report on Smart Specialisation for Innovation Driven Growth.
- Yue, Chia Siow(2012). Production Networks and Asia's Trade Performance. Production Networks and Trade Policy in Turbulent Times Workshop, ADB, 16-18 May 2012.

한국 통계청, 국가통계포털, <http://kosis.kr/>

中國 國家統計局, 國家數據, <http://data.stats.gov.cn/index>

UN Comtrade Database, <http://comtrade.un.org/>

U.S. Energy Information Administration, International Energy Statistics, <http://www.eia.gov/cfapps/ipdbproject/IEDIndex3.cfm>

## 초록

# 글로벌 분업과 한국의 경제성장 동아시아 생산 네트워크와 한반도 네트워크 경제

이일영

본 논문에서는 1990년대 이후 한국의 경제성장, 글로벌 분업구조의 변동, 동아시아 생산 네트워크의 진전을 고찰하고, 한반도 네트워크 경제의 성장·발전 비전을 구상했다. 연구 결과는 다음과 같다. 첫째, 현 단계 한국경제의 ‘수직·위계-네트워크’형 성장구조는 1990년대 초 이후 새롭게 확립된 글로벌 분업과 동아시아 생산 네트워크에 기반을 두고 형성되었다. 둘째, 동아시아 생산 네트워크는 글로벌 분업구조의 결정적 변화를 가져왔으나, 그 생산 네트워크는 비대칭적이고 비완결적인 형태로 전개되었다. 셋째, 동아시아 생산 네트워크를 개선·보완하는 한반도 네트워크 경제를 형성하는 지점에서 ‘수평·분권-네트워크’형 성장발전의 동력이 마련될 수 있다.

**주제어** · 글로벌화, 글로벌 분업, 경제성장, 생산 네트워크, 네트워크 경제, 동아시아, 한반도

**Abstract**

## Global Sharing of Production and Korean Economic Growth

Forming Production Networks in East Asia and the Vision of the Korean Peninsula Network Economy

Il-Young Lee

In this paper, I try to explore the features of South Korea's economic growth and global sharing of production in East Asia since the 1990s, and then demonstrate the vision of growth for the Korean Peninsula network economy. The result of my work may be summarized as follows. First, the 'vertical-network' type growth pattern in South Korea has been formed since 1990s based on the production network in East Asia. Second, the production networks in East Asia have an asymmetrical and incomplete structure. Third, forming the Korean Peninsula network economy may make up for the structural holes in East Asia and promote to build the 'horizontal-network' type growth pattern.

**Key words** • Globalization, Global Sharing of Production, Economic Growth, Production Network, East Asia, Korean Peninsula