

중국 장강삼각주 권역의 투자환경

吳東胤 · 林泓修

중국 장강삼각주 권역의 투자환경

吳東胤 · 林泓修

국문요약

한국의 대중투자가 생산비 절감형에서 내수시장 진출형으로 바뀌고 있다. 따라서 기존에 행해졌던 중국의 투자환경 분석도 이러한 변화에 부응해야 할 필요성이 제기되었다. 그러나 국토의 광대함과 지역적 경제격차가 뚜렷한 중국을 하나의 경제주체로 놓고 분석한다는 것은 시장진출에 필요한 정확한 정보를 제공하지 못하는 오류를 범할 수 있다. 본 보고서에서는 이러한 요구에 부응하여 향후 내수시장 진출형 투자의 핵심 지역으로 떠오를 전망이다 장강삼각주 지역에 대한 투자환경을 조사하였다.

상해, 강소, 절강을 포함하는 장강삼각주 지역은 기본환경, 개방환경, 시장환경에서 우수한 환경을 보유하고 있는 것으로 나타났다. 기본환경면에서 장강삼각주 지역은 여타 지역보다 매우 우수한 시설을 갖추고 있다. 이러한 성숙된 기본환경은 외국인투자가 가지는 가장 기초적인 관심을 충족시켜 투자증가의 기폭제 역할을 담당하게 된다. 장강삼각주 지역의 개방환경 또한 여타 성·시에 비해 앞서고 있는 것으로 나타났다. 외국인투자증가와 대외교역이 빠르게 증가하고 있기 때문이다.

이처럼 장강삼각주 지역의 우수한 투자환경은 이 지역이 가지고 있는 시장환경의 우수성에 기인하고 있다. 즉 장강삼각주 지역의 경제규모가 중국 경제의 20%(GDP 기준, 2001년) 수준에 육박함은 물론 전국 제1의 소비수준을 보이고 있기 때문이다. 이러한 현상은 지역적 경제발전 격차가 큰 중국경제의 현실을 감안할 때 내수지향 투자의 절대적인 조건을 충족시킨다 할 수 있다.

여타 환경이 우수한 것에 비해 장강삼각주의 생산환경은 다소 미흡한 것으로 나타났다. 일찍이 개방이 이루어졌고 산업화가 진전됨에 따라 임금 수준이 높기 때문이다. 절강을 제외하고 상해와 강소는 임대료 수준 또한 높아 생산비 절감형 투자 측면에서는 다소 부적합한 지역으로 꼽힐 수 있다. 그러나 산업의 발달이 가져다주는 시너지 효과를 생산환경에 포함시킬 경우 오히려 여타 지역보다 우수한 평가를 받을 수 있을 것이다.

차 례

국문요약	1
제1장 서론	9
제2장 투자환경의 구성요소	13
1. 이론적 고찰	13
2. 투자환경의 구성요소	19
가. 기본환경	19
나. 개방환경	20
다. 생산환경	22
라. 시장환경	23
제3장 상해(上海)	25
1. 개황	25
2. 기본환경	28
3. 개방환경	35
4. 생산환경	42
5. 시장환경	46
제4장 강소성(江蘇省)	51
1. 개황	51
2. 기본환경	53

3. 개방환경	56
4. 생산환경	62
5. 시장환경	66

제5장 절강성(浙江省)	69
1. 개황	69
2. 기본환경	70
3. 개방환경	73
4. 생산환경	79
5. 시장환경	83

제6장 결론	86
---------------------	-----------

참고문헌	91
-------------------	-----------

Executive Summary	94
--------------------------------	-----------

표 차례

<표 2-1> BI의 국가별 평가서비스 항목	16
<표 2-2> 기존 연구의 투자환경 분석사례	18
<표 2-3> 중국의 투자환경 및 결정요인	18
<표 3-1> 상해의 철도길이와 화물 및 여객운송량 추이	29
<표 3-2> 상해의 도로길이와 화물운송량 현황(2000년)	30
<표 3-3> 중국의 주요 성·시의 철도 및 도로 연장과 밀도(2000년) ..	31
<표 3-4> 상해의 통신시설 현황(2000년)	34
<표 3-5> 상해의 외국인투자 추이	36
<표 3-6> 상해의 주요 개발구	38
<표 3-7> 상해의 대외무역 추이	40
<표 3-8> 상해의 주요 교역국과 교역품(2000년)	41
<표 3-9> 상해의 노동력수 추이	42
<표 3-10> 상해의 주요 업종별 평균임금(2000년)	44
<표 3-11> 상해의 과학부문 투자와 특허건수 추이	46
<표 3-12> 중국 주요 성·시의 연간소득 추이(도시기준)	47
<표 3-13> 중국 주요 성·시의 1인당 생활비 지출(도시기준)	48
<표 4-1> 강소의 철도·도로의 연장과 밀도(2000년)	53
<표 4-2> 강소의 여객운송량 및 화물운송량 현황(2000년)	54
<표 4-3> 중국 주요 성별 통신시설 현황(2000년)	55
<표 4-4> 강소의 외자도입 현황	57
<표 4-5> 강소의 주요 개발구	59
<표 4-6> 강소의 수출입 추이	60
<표 4-7> 강소의 주요 교역국(2000년)	61

<표 4-8> 강소의 주요 교역품(2000년)	62
<표 4-9> 강소의 노동력수 추이	63
<표 4-10> 강소의 업종별 평균임금(2000년)	64
<표 4-11> 강소의 과학부문투자와 특허건수 추이	66
<표 4-12> 강소의 GDP 규모	66
<표 4-13> 강소의 도시와 농촌별 소득변화 추이	67
<표 4-14> 강소의 1인당 연평균 생활비지출 추이	68
<표 5-1> 절강의 철도·도로의 연장과 밀도(2000년)	71
<표 5-2> 절강의 여객운송량 및 화물운송량 현황(2000년)	71
<표 5-3> 중국의 주요 성별 통신시설 현황	72
<표 5-4> 절강의 외국인투자액	74
<표 5-5> 절강의 주요 개발구	75
<표 5-6> 절강의 수출입 추이	76
<표 5-7> 절강의 주요 수출대상국	76
<표 5-8> 절강의 주요 수입대상국	77
<표 5-9> 절강의 주요 수출품	78
<표 5-10> 절강의 주요 수입품	78
<표 5-11> 절강의 노동력수 추이	79
<표 5-12> 절강의 업종별 평균임금(2000년)	81
<표 5-13> 절강의 과학부문투자와 특허건수 추이	82
<표 5-14> 절강의 GDP 규모	84
<표 5-15> 절강의 도시 및 농촌별 소득변화 추이	84
<표 5-16> 절강의 1인당 연평균 생활비지출 추이	85

그림 차례

<그림 1-1> 장강삼각주 지역	11
<그림 3-1> 상해의 주요 교통시설 화물운송량 추이	32
<그림 3-2> 중국 주요 성·시의 평균임금 추이	43
<그림 3-3> 중국 주요 성·시의 임대료 현황(2000년)	45
<그림 3-4> 상해의 소비와 지출 추이(도시기준)	49
<그림 4-1> 중국 주요 성별 평균임금 추이	64
<그림 4-2> 중국 주요 성별 임대료 현황(2000년)	65
<그림 5-1> 중국 주요 성별 평균임금 추이	80
<그림 5-2> 중국의 주요 성별 임대료 현황(2000년)	81

제1장 서론

2002년은 한국과 중국이 수교한지 10년이 되는 해이다. 그 동안 양국간 경제협력은 지리적 인접성과 상호보완적인 관계에 기초해 지속적으로 증가하였다. 특히 중국은 누계 기준으로 미국에 이어 제2의 투자대상국으로 부상하였으며, 조만간 제1의 투자대상국이 될 전망이다.

그러나 최근 대중투자 철수 사례가 크게 늘고 있다. 대중투자 증가와 대중투자 철수 사례의 증가라는 모순되는 현상의 양립은 대중투자에 있어 시사하는바가 매우 크다. 즉 과거 한국의 대중투자는 중국의 값싼 노동력을 이용하기 위한 생산비 절감형 투자가 주류를 이루었다. 그러나 지속적인 중국경제의 고도성장이 이루어지면서 내수시장에 대한 적극적인 공략이 요구되는 시대가 도래한 것이다. 이러한 관점에서 보면 최근의 투자 철수 증가는 한국의 대중투자 유형이 생산비 절감형에서 내수시장 공략형으로 전환하는데 따른 과도기적 현상이라고 볼 수도 있다.

과도기적 상황에서 가장 시급하게 요구되는 것이 투자지역과 시장에 대한 정확한 정보이다. 특히 투자동기나 목적에 따라 차별화되고 세분화된 투자환경 정보가 필요하다. 생산비 절감형 투자에서는 투자 지역의 임금수준이나 사회간접자본 등 공장 운영에 관한 정보가 중요하지만, 내수시장 공략형 투자에서는 생산과 관련된 정보들 뿐 아니라, 해당 지역의 소득수준, 유통망, 소비자의 성향, 관련 산업의 발전 등 다양한 시장 및 마케팅 관련 정보들이 폭넓게 필요하기 때문이다.

그런데 국토가 광대하고 지역적 격차가 큰 중국경제의 현실을 감안할 때 정확한 정보를 제공하기 위해서는 권역별 접근이 필요하다. 중국은 면적에서 한국의 96배, 인구에서 30배에 달한다. 따라서 중국 전체를 하나의 단위로 인식하는 것 자체가 불가능에 가깝다. 중국 전체의 평균을 가지고

중국을 평가한다면 최근 급부상하고 있는 연해지역의 폭발적인 성장을 과소평가 할 우려가 있다. 반대로 연해지역을 중국 전체로 간주한다면 중서부지역의 후진성을 보지 못할 우려가 있다.

중국에 대한 권역별 접근에서 가장 중요한 지역 중 하나는 장강 삼각주 지역이다. 한국의 대중투자는 초기에는 지리적으로 인접한 환발해만 지역에 투자가 집중되었다. 이는 생산비 절감형 투자가 대중을 이루던 당시의 투자환경을 반영한 것이다. 이 지역의 재중동포를 이용할 수 있다는 장점도 갖고 있었다.

그러나 최근 들어 한국의 대중투자가 시장지향형 투자로 전환되는 양상을 보이면서 이에 맞는 투자지역으로 장강 삼각주 지역이 부상하고 있다.¹⁾ 장강삼각주는 중국에서 소득 수준이 가장 높은 지역으로 시장지향형 투자에 있어 가장 적합한 지역으로 평가받고 있다.

장강삼각주 지역은 6,300km의 장강을 끼고 있는 상해시, 강소성, 절강성으로 이루어진 동부연안 지역을 일컫는다(<그림 1-1> 참고). 이 지역의 총면적은 21만 km²로 한국의 2배 수준이지만 중국 전체에서는 2.1%에 불과한 지역이다. 또한 2001년 기준 총인구는 중국 전체의 10.6%에 해당하는 1억 3,582만 명이며, 인구밀도가 660명/km²에 달해 중국에서 가장 인구 밀도가 높은 지역으로 꼽히고 있다.

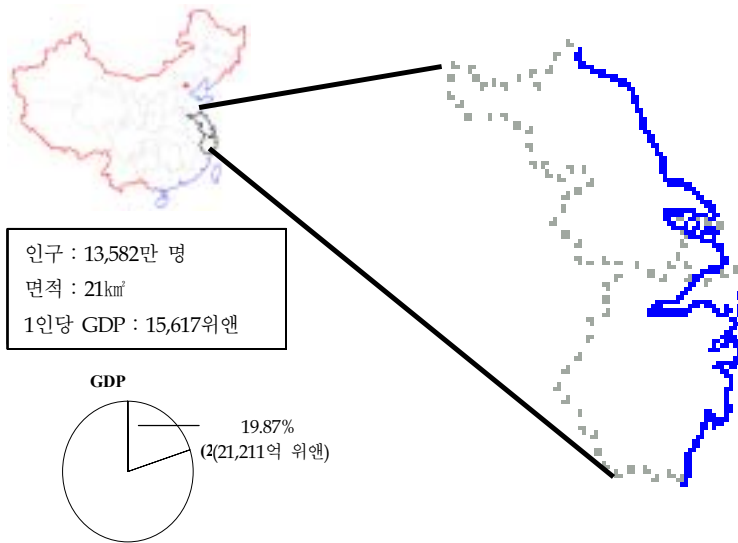
역사적으로 장강삼각주 지역은 이미 중국경제의 중심부 역할을 해왔다. 이 지역의 경제는 개혁·개방 이후 더욱 발전하여 2001년 장강삼각주의 GDP 총액은 2조 1,211억 위안으로 중국 전체 GDP의 19.9%를 차지하고 있다. 또한 장강삼각주 지역은 소비, 교육, 시장 등 모든 면에서 중국의 8대 권역²⁾ 중 최고의 수준을 보이고 있는 지역이다. 특히 상해의 경우 21

1) 경제위기 이후 투자위축이 나타나면서 비용을 줄이기 위해 동북지역과 북부해안 지역으로 투자지역이 회귀하는 현상이 나타났다.

2) 李善同, 侯永志(2002)에 따르면, 중국의 8대 권역은 동북, 북부연해, 동부연해, 남부연해, 황하중류, 장강중류, 서남, 서북지역으로 구분된다.

세기 동북아 금융중심지로서의 성장을 염두에 두고 있어 장강삼각주 지역의 경제발전은 앞으로도 지속될 전망이다.

〈그림 1-1〉 장강삼각주 지역



그러나 이처럼 향후 한국의 대중투자가 시장지향형 투자로 전환함에 있어 핵심적인 후보지역이라고 할 수 있는 장강삼각주의 투자환경에 대해서 그 동안 그다지 많은 연구가 이루어지지 않는 못했다. 대부분의 중국 지역별 투자환경 연구는 중국 전체를 대상으로 하고 있고, 특정 지역에 초점을 맞춘 연구인 경우에도 이미 많은 시일이 지나 빠르게 변화하는 중국의 성장을 충분히 반영하지 못하고 있다.

따라서 본 연구는 장강삼각주 지역에 대한 체계적이고 최신의 투자환경 정보를 제공하는 데 연구의 목적을 두고 있다. 이를 위해 장강삼각주를 구

성하는 상해, 강소, 절강에 대해 기본환경, 개방환경, 생산환경, 시장환경 등 4개의 투자환경으로 나누어 각각의 환경을 검토하였다. 가능한 한 사례 중심의 소개를 지양하고, 각 지역의 최신 통계자료를 활용하여 이 지역의 투자환경이 중국 전체의 투자환경과, 한국 기업의 투자가 가장 활발한 지역인 산동의 투자환경 등과 비교했을 때 어떤 우위를 갖고 있는가를 중심으로 설명하였다.

구체적으로 먼저 2장에서는 투자환경 구성요소에 대한 문헌고찰을 통해 4개 환경 구분의 타당성을 검토하였다. 이를 바탕으로 3장, 4장, 5장에서는 각각 상해, 강소, 절강의 투자환경을 소개하였다. 특히 중국 전체 또는 여타 성과의 비교를 통해 각기 지역이 가지는 투자환경의 추이와 현황을 체계적으로 고찰하였다. 마지막으로 6장에서는 장강삼각주의 투자환경을 종합하여 각 지역별로 우위환경과 열위환경을 정리하였다.

제2장 투자환경의 구성요소

1. 이론적 고찰

1960년 스테판 하이머가 외국인투자에 대한 경제학적 효과 분석을 소개한 이후 많은 투자효과 이론이 등장하였다.³⁾ 우선 국제무역과 자본비용 관점에서의 접근(International Trade and Cost of Capital Approach)을 들 수 있는데 이 이론은 헉셔-올린-사무엘슨 모델에 기초하여 비교요소 가격 또는 자본비용(이자율)이 교역과 투자를 촉발한다는데 초점을 맞추고 있다(Hunag 1997, p. 9). 이 이론은 투자요인 분석보다는 교역발생의 원인을 추정하는데 더욱 적합한 이론으로 1950년대까지의 교역 발생을 설명하는데 중추적인 역할을 담당했다.⁴⁾

국제무역과 자본비용 이론 다음으로 소개된 것이 산업조직 관점에서의 접근(Industrial Organization Approach)이다(Hunag 1997, pp. 9~10). 이 이론은 교역을 설명하는 신고전학파의 세 가지 가정 - 요소의 불이동, 동일 제품 생산, 완전경쟁을 제거함으로써 보다 다양화된 접근을 시도하였다. 이 이론은 해외에서 생산에 필요한 추가비용을 감당해 낼 수 있는 자산가치 측면에서 기업의 특화우위에 주안점을 두는 것이다.

거래 비용과 자산가치를 지나치게 강조한 산업조직 이론의 단점을 수정하기 위해 등장한 것이 내재화적 관점에서의 접근(Internalization Approach)

3) Stephen H. Hymer은 1960년 "The International Operations of National Firms: A Study of Direct Investment"를 통해 외국인 투자에 대한 경제효과 분석을 최초로 시도하였다. Huang (1997), p. 8.

4) 그러나 국제무역과 자본비용 이론은 장기적인 관점에서의 투자위임, 경영관리, 이익을 추구하는 외국인 투자의 전형을 잘 설명해 주지 못하는 단점을 가지고 있다.

이다(Hunag 1997, pp. 10~11). 이 이론은 기초적으로 세계시장의 불안정 정보가 국제간 교역과 투자를 저해한다는 것에서 출발한다. 이를 산업조직 이론과 접목하면 불안정 정보를 해소함으로써 거래비용을 효율적으로 극소화시킬 수 있음을 유추해 낼 수 있다. 특히 이 이론은 투자 지역 결정에 대해 소유권 특화우위와 경제전략을 고려한 기업의 투자 결정을 이해하는데 도움을 주었다고 평가된다(Meyer & Qu 1995, p. 6).

1970년대 후반에 소개된 절충적 접근(Eclectic Approach)은 그 동안 논의되어왔던 이론을 한데 모은 것으로 주목받았다(Meyer & Qu 1995, pp. 11~12). 이 이론은 비교우위 관점에서 지역(location)과 소유(ownership)의 개념을 기초로 하고 있다. 소유권 특화우위, 지역 특화우위, 시장내재화 특화우위가 있을 경우에만 투자를 통한 생산이 가능하다는 것이다(Ibid. p. 2; Green & Qu 1997, p. 9). 이를 좀 더 구체화하면 시장요소, 교역장벽, 비용요소, 투자환경 등이 투자결정의 구성요소가 된다(Meyer & Qu 1995, p. 3).

이상의 이론적 고찰을 토대로 외국인투자에 있어 가장 결정적인 역할을 하는 변수를 정리하면, 시장요소 특히, 시장의 크기가 외국인투자에 있어 최우선의 결정요인이다(Green & Qu, 1997, p. 19). 투자대상국의 사회 및 경제 발전 정도는 이러한 요소를 밀받침할 수 있는 변수가 된다. 시장요소 다음으로 중요한 변수로는 정치적 안정, 생산비용, 경제발전 등을 꼽을 수 있다.

그러나 이러한 이론은 다분히 미국을 중심으로 한 서구기업의 투자유형을 설명하는데 적합하다. 즉 1970년대와 1980년대 초반에 주로 행해진 선진국들 사이의 투자사례를 설명하는데 적합한 이론이기 때문에 현재 행해지고 있는 개발도상국들에의 투자를 설명하기에는 부족한 면이 있다(Ibid. p. 20). 개발도상국에 대한 외국인투자는 각종 제도적인 특혜와 생산비용이 투자결정의 주요 요소가 되고 있기 때문이다(Ibid. p. 20). 또한 시장 등

특정 변수만을 중시한 투자 구성요소는 투자의 다양성을 설명하는데는 한계가 있다(Ibid. p. 20).

선진국들의 투자구성 요소 분석은 대중투자에도 그대로 적용되었다. 그동안 중국의 외국인투자 입지 결정은 주로 거대자본과 독점적 기술우위라는 두 가지 요인에 의해 설명되어 왔다(김익수 1999, p. 258). 이러한 요인은 주로 중국 시장 개척이나 자원개발에 초점을 맞추고 있다. 거대자본과 독점적 기술우위를 바탕으로 하는 투자 요인 분석은 미국, 일본, EU 등 투자 요인을 설명하기에 용이한 이론이다. 이들 국가들은 자본과 기술에 있어 독점적 우위를 확보하고 있기 때문이다. 자본과 기술을 기반으로 투자한다는 것은 생산비 절감보다는 이를 토대로 한 시장 공략 또는 제3시장 진출을 위한 투자를 의미한다.

비교적 다양한 요소를 투자환경으로 고려하는 실용적인 이론으로는 Business International사(이하: BI)의 국가별 평가서비스(the Country Assessment Service)가 투자환경의 지표로 제시된 바 있다.⁵⁾ 여기서는 크게 네 가지의 기본변수 - 전통변수, 혜택변수, 위험변수, 기본요소 등으로 투자환경을 구별한다(<표 2-1> 참고).

BI의 국가별 투자환경 항목은 중국경제의 시장, 개방, 생산환경을 분야별로 이용하는데 활용될 수 있다. 이와 함께 이 항목이 정치적인 요소를 위험변수로 설정하고 서구와의 관계, 주변국과의 관계 등을 중시하는 것은 기존과는 차별화된 면으로 평가할 수 있다.

그러나 위험변수로 분류하고 있는 투자 대상국가의 외교관계를 측정하는데 있어 객관성 확보가 어렵다는 취약한 면을 동시에 가지고 있다. 즉 주변국과의 군사분쟁 가능성 등 투자대상국의 안정여부를 판단하는데 있어 결정적인 역할을 하고 있지만 이를 측정하는 데 있어 객관적인 데이터

5) 이 서비스는 투자 대상국가의 사회적, 정치적, 경제적 요소들을 점수화하여 투자자들의 투자결정을 돕기 위한 서비스이다. Wheeler & Ashoka (1992), p. 58.

를 활용하기 어렵다는 것이다.⁶⁾ 또한 사회간접자본, 산업발달, 외국인투자로 측정되는 혜택변수에서도 산업발달의 경우 GDP 구성대비 산업의 총생산량만을 활용했다. 이는 산업간의 발달 격차를 세부적으로 고려하지 않으므로써 투자 유입시 발생하는 시너지 효과를 간과한 측면이 있다.

〈표 2-1〉 BI의 국가별 평가서비스 항목

기 본 변 수	측 정 변 수
전통변수 (classical variables)	인 건 비 기 업 세 시장규모
혜택변수 (agglomeration benefit indices)	사회간접자본 시설의 질 산업발달 외국인투자
위험변수 (risk: geopolitical considerations)	서구와의 관계 주변국과의 관계
기본요소 (principal components from BI domestic risk and policy variables)	위험요소 개방요소

자료: Wheeler, David & Ashoka, Mody (1992), p. 63.

한국의 대중국 투자는 생산비 절감과 시장 진출이라는 두 가지 명제가 혼재한 상태에서 발생하고 있다. 1997년까지만 해도 저임노동력 이용이 대중투자의 가장 기본요건이었다.⁷⁾ 그러나 최근 들어서는 저임금을 활용하는 투자에서 점차 내수시장을 중시하는 방향으로 투자가 변하고 있다.

6) 위험변수의 경우 계량분석 결과 투자요인 중에서 가장 영향력이 적다. 자세한 내용은 Ibid. p. 67 참고.

7) 128개 대중국투자 기업을 대상으로 실시한 설문조사 결과 91.4%에 이르는 117개 기업이 저임노동력 이용을 첫 번째 투자동기로 꼽았다. 자세한 내용은 박상수(1997), pp. 37~38 참고.

이러한 투자 유형과 변화는 독점자본과 기술우위에 기초한 서구이론을 차용하는데 있어 어려움이 있음을 보여 준다.

즉 중국은 고성장, 높은 외국인투자 등 긍정적 특수성이 존재하는 반면 경제의 펀디멘탈, 시장구조, 산업간 발달 격차 등 여러 가지 부정적 요소를 가지고 있다. 그러나 이러한 부정적 요인들은⁸⁾ 계량화를 통한 객관성 확보가 어렵다는 문제가 있다. 이러한 중국경제의 다면성은 선진국의 투자 대상 결정 모델의 변수만으로 중국의 투자환경을 설명하기에 부족할 뿐만 아니라 한국의 대중투자 요인을 분석하는데도 많은 한계를 가질 수 있다는 것을 의미한다.

따라서 본 보고서에서는 기존의 이론을 바탕으로 1990년대 이후 대중투자 연구사례에 있는 변수를 최대한 활용하여 각각의 변수를 설정하였다. 기존의 대중투자 환경 연구사례를 살펴보면, 시장, 노동력, 사회간접자본, 개방환경 등이 예외 없이 기본변수로 활용되고 있다. 그러나 Green & Qu, Milner & Pentecost, 김익수의 연구사례에서는 문화를 기본변수에 추가하고 있어 기존연구와는 차별성을 가지고 있다(<표 2-2>, <표 2-3> 참고).

8) Rosen에 따르면 대중국 투자에 있어 고려해야 할 부정적인 요소는 다음과 같다. 첫째, 전환기 경제의 문제로서 시장경제로의 급격한 이동시 정부의 정책적 의지와 실행 부족을 꼽을 수 있다. 예를 들어 고급기술인력의 양성 부족은 차후 중국경제의 부담으로 작용할 공산이 크지만 이에 대한 중국정부의 대책이 미흡한 실정이다. 둘째, 객관성 결여의 문제로 투자에 관한 정보 부족 때문에 투자 결정시 객관적인 판단이 결여된 채 다소 주관적인 직관에 의존한 투자가 이루어지고 있다. 셋째, 정책문제로 시장경제의 보편성이 결여된 정책이 시행되고 있다. 마지막은 시장구조에 대한 문제로 경쟁에 기초하는 시장경제의 구조를 정착시키기 위해서는 경쟁력을 고양하는 정책이 시행되어야 함에도 불구하고 아직까지 기존의 사회주의 시장체제의 잔재들이 개선되지 않고 있기 때문이다. Rosen, D. H. (1999), p. 6~7.

〈표 2-2〉 기존 연구의 투자환경 분석사례

	주요 기본변수
Cheng & Kwan	시장접근, 임금 및 노동시장 환경, 정책, 사회간접자본, 경제집적
Green & Qu	시장규모 및 성장률, 교역장벽, 생산비용, 정치안정, 투자혜택
Milner & Pentecost	이자율, 임금, 경쟁력, 시장규모, 정부규제 및 정책, 거리 및 문화, 기업 특화우위
Wei & Liu	시장규모, 대출비용, 임금, 교역, 환율, 국가위험, 지리적 거리, 문화 차이
김익수	시장규모 및 성장률, 임금, 수익률, 수송, 응집효과, 정책, 거리, 문화, 자회사 존재
홍택기 외	경제규모와 시장잠재력, 임금, 노동생산성 및 물가수준, 외국인 투자수요와 대외경제교류 활성화 정도, 에너지·교통·통신기반, 원자재 조달 용이성

주: 이상은 모두 중국에 적용된 투자환경 분류의 사례임.

자료: Cheng & Kwan(2000), Green & Qu (1997), Milner & Pentecost (1994), Wei & Liu (2001), 김익수 (1999), 홍택기 외 (1994).

〈표 2-3〉 중국의 투자환경 및 결정요인

대분류	기초항목	변수
기본환경	사회간접자본	교통, 통신, IT환경
	자연자원	에너지, 지하자원
개방환경	대외개방	대외무역, 외자, 투자기업
	제 도	개방구, 세제
생산환경	비 용	인적자원, 인건비
시장환경	소 득	1인당 소득
	소 비	가계지출, 도시화율

이상의 기존연구를 참조하면, 중국의 투자 환경 및 결정요인을 분석하기 위해서는 일반적인 투자요인과 함께 중국경제의 특수성을 고려한 변수 설정이 선행되어야 할 것임을 알 수 있다. 이에 본 보고서에서는 중국의 투자환경 및 결정요인을 ▲기본환경, ▲개방환경, ▲생산환경, ▲시장환경으로 구분하여 중국경제의 일반성과 특수성 그리고 한국의 대중투자에 있어 생산비 절감과 시장진출이라는 두 가지 방향성 등을 동시에 고려하고자 한다.

2. 투자환경의 구성요소

가. 기본환경

기본환경은 투자 결정의 가장 핵심적인 요인으로 꼽히고 있다. 기본환경의 중추적인 변수인 사회간접자본의 경우 이미 그 중요성이 많이 강조되어 왔기 때문에 기존의 연구에서도 예외 없이 활용되고 있다⁹⁾(<표 2-2>참고). 중국의 경우에는 사회간접자본의 지역간 편차가 크게 존재하고 있기 때문에 투자지역 선정시 핵심적인 역할을 하게 된다. 또한 자연자원의 경우 생산에 필요한 원자재를 의미하는바 자연자원과 사회간접자본은 대중투자 성향의 가장 기본적 환경으로 인식할 수 있다.

그러나 이를 구체화하는 설명변수 선택에 있어서는 각 연구별로 다소 상이한 점이 있다. 사회간접자본을 직접적으로 측정하는 것이 있는가 하면 이와 양(+)의 상관관계를 가지고 있는 GDP, 도시화율 등을 설명변수로 활용하는 경우도 있다. Cheng & Kwan (2000, pp. 384~385)에 의하면, 대중투자에 있어 사회간접자본의 질과 유용성을 측정하기 위해 단위면적당 도

9) 사회간접자본과 외국인투자의 상관관계는 양(+)의 관계를 가지고 있다. 이러한 결과를 보충하는 자료와 자세한 내용은 Wei & Liu (2001), p. 67. 참고.

로길이, 포장도로 길이, 철도길이 등을 설명변수로 활용하였다. 또한 Green & Qu (1997, p. 74)에 따르면, 사회간접자본을 변수로 활용하고 있으나 설명변수로는 도시화율을 채택하고 있다.

본 보고서에서는 교통, 통신 등 사회간접자본이라는 사회적 여건과 생산에 필요한 주요 자연자원을 검토하였다. 사회간접자본은 다시 교통과 통신으로 나누어 각각의 현황과 추이를 살펴보았다. 자연자원의 경우 에너지와 지하자원으로 양분하여 각각의 변수를 배분하였다. 사회간접자본의 경우 교통인프라 측면에서 철도, 도로, 항공, 항구의 크기, 운송 규모 등이, 통신 인프라의 경우 전화기 보유대수, 전화선 길이 등이 이용되었다. 자연자원에서 에너지의 경우 전력의 생산량, 소비량을 가스, 수력, 화력으로 세분하였으며, 지하자원은 금속, 비금속의 매장량, 생산량 등으로 나누어 검토하였다.

실제사례에서도 이러한 기본환경의 요소들이 투자기업의 사업에 큰 영향을 끼치고 있음을 알 수 있다. 중국의 귀주성에 투자한 한국기업 **전기는 생산지와 시장과의 지리적인 거리와 교통시설 문제로 많은 어려움을 겪고 있으며, 이로 인해 창고시설 확보 등 제반비용이 발생하고 있다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001c, p. 10). 한편 운남성에 위치하며 화훼재배업을 하고 있는 **사의 경우 인프라 미비로 경영의 어려움에 직면해 있다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001b, p. 8). 작물재배에는 용수공급이 필수적인바 전기시설의 정전이 수시로 일어나고 있어 작업에 장애를 받고 있으며, 물류 수송시 냉장용 트럭을 이용하지만 많은 운송시간으로 인해 품질이 손상되는 경우가 발생하고 있는 실정이다.

나. 개방환경

개방환경은 중국경제의 핵심 테마로서 외국인투자를 끌어들이는데 중요

한 역할을 하였다. 이는 특히 개혁·개방이 연해지역을 중심으로 이루어지면서 개방환경은 권역별로 큰 차이를 보이고 있다. 한편 개방의 의미는 외국과의 빈번한 교역을 의미하는바 이를 통해 경제, 문화, 정치환경이 정보로서의 가치를 인정받게 되고 이것이 바로 투자시 주요 잣대 구실을 하게 된다(Wei & Liu 2001, p. 65).

개방환경은 일반적으로 정부의 정책적 의지가 많이 반영된 것으로 일종의 정책환경이라고도 볼 수 있다. 따라서 정부 규제와 정책을 변수로 설정한 사례를 찾을 수 있는데, 김익수(1999, p. 259)는 중국내 투자입지 결정 변수 중 정책요인 및 세제혜택을 주요 변수로 삼아 경제특구, 경제개발구, 세제혜택 등을 측량지표로 활용하였다. 또한 Huang (1997, p. 23)의 경우 정부규제와 정책을 개방환경의 변수로 설정하고 특히 세제를 주요 설명변수로 선택하였으며, Green & Qu (1997, p. 78)에 따르면, 경제특구와 관련하여 특구간의 차이를 설명하기 위해 외국인투자에 우호적인 정책을 변수로 채택하고 있다.

본 보고서에서는 중국의 개방 정도가 지역적으로 편차를 보이기 때문에 정확한 개방환경을 설명하기 위해서 해당 지역의 대외개방 정도와 제도로 양분하여 접근하였다. 이중 대외개방은 수출입, 외국인투자 유입 등 기본적인 개방요인에 초점을 맞추었다. 한편 개발구에 대한 특혜 등을 포함하는 특혜환경, 세제 등을 제도환경에 포함하였다.

기본환경과 개방환경은 기존의 연구 문헌들을 통해서도 가장 중요한 투자요인으로 꼽히고 있다. Wheeler와 Ashoka (1992, p. 66)에 따르면, 전통 변수와 혜택변수는 실증적인 사례로 분석한 결과 투자 요인 중 결정적인 역할을 한다는 것이다(<표 2-1> 참고).

중국의 개방환경, 특히 제도적 환경의 차이는 기업의 활동에 직접적인 영향을 주고 있다. 이는 비교적 개방환경이 열악하다고 알려진 내륙지역의 투자기업 사례에서 자주 나타난다. 오토바이 부품구매를 하고 있는 중경시

의 **사는 전량수출을 하는 기업임에도 불구하고 17%에 해당하는 증치세 환급이 이루어지지 않고 있다. 또한 자체 생산시설을 가지고 있지 않다는 이유로 관련제품의 수출에 대한 세제혜택이 없는 실정이다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001d, p. 13). 또한 사천성에 진출한 여객운송업체인 **사의 경우 노선배정에 있어 중국기업과의 확연한 차별을 받고 있어 보이지 않는 제도에 의해 외국기업의 활동이 제약받는 경우이다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001e, p. 11).

다. 생산환경

생산환경의 경우 한국기업의 대중투자가 주로 생산비 절감 차원의 투자에서 이루어졌다는 점에서 특히 중요하다. 생산비 절감 차원에서의 현지생산 투자, 특히 수출지향 투자의 경우 생산환경은 절대적인 가치를 부여받게 된다.

앞서 언급한 바와 같이 생산환경 중 인건비는 가장 결정적인 투자요인으로 꼽힌다.¹⁰⁾ 이러한 추세를 반영하듯 김익수(1999, p. 259), Huang (1997, p. 18), Wei & Liu (2001, p. 65), Green & Qu (1997, p. 74), Cheng & Kwan (2000, p. 384) 등 기존의 연구문헌에서도 대부분 가장 중요한 생산환경 구성요소라고 할 수 있는 인건비를 독립변수로 설정하고 있다. 본 보고서에서는 생산비용을 노동력, 인건비 및 임대료 등으로 세분하였으며, 인건비의 경우 업종별 생산임금을 통해 상세하게 살펴보았다.

일반적으로 인건비의 경우 중국이 높은 경쟁력을 가지고 있는 것으로 알려져 있기 때문에 투자 저해 사례로 나타나는 경우는 드물다. 그러나 인

10) 특히 전자제품 생산 투자는 개발도상국가에 투자 할 경우 사회간접자본의 질과 함께 인건비가 가장 중요한 투자요인이며, 이에 반해 산업화 정도와 시장규모의 영향력은 그리 크지 않다. Wheeler & Ashoka (1992), p. 69.

건비에 포함되어 있지 않은 제반비용 문제와 낮은 노동생산성으로 인해 많은 기업이 어려움을 호소하고 있다. 사천성에 투자하여 실크원단 염색 및 가공을 하고 있는 **사는 저렴한 인건비 측면에서는 문제가 발생하고 있지 않지만 노동생산성이 현격히 낮아 저임금의 혜택을 생산에 반영하지 못하고 있다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001e, p. 22). 한편 오토바이 부품 구매업에 종사하는 중경시의 **사는 품질관리가 중요한 사업의 특성상 동종업체보다 월등히 높은 급여를 지급하고 있을 뿐만 아니라 복리후생 차원에서도 식사비, 야근수당, 핸드폰 구입 및 사용료 등을 지원하고 있다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001e, p. 14).

라. 시장환경

시장환경은 외국인투자에 있어 가장 중요한 투자환경이다.¹¹⁾ 이는 특히 대중투자의 방향성과 밀접한 관계를 가지고 있다. 시장환경의 중요성은 최근 한국의 대중투자 전략이 비용절감형에서 점차 내수시장 공략형으로 변화하고 있는 것과 관련하여 더욱 중요한 의미를 갖는다.

각종 연구결과를 살펴보면 시장환경의 중요성을 쉽게 확인할 수 있으며, 이를 설명하는 변수는 주로 각 권역의 GDP가 활용되고 있다(김익수 1999, p. 260; Huang 1997, p. 20; Wei & Liu 2001, p. 66). 따라서 본 보고서에서는 소득과 관련된 여러 요인들을 우선 고려하였다. 중국의 경우 다른 환경과 마찬가지로 소득 또한 지역적 편차가 매우 심하며, 도농간의 격차도 현저하게 나타나고 있다. 그러므로 단순한 소득 수준을 고려하기보다는 소득수준의 변화, 소비 성향 등을 고려한 다각도 접근이 필요하다.

이를 위해 시장환경을 소득과 소비로 양분하여 소득의 경우 수준을, 소비의 경우 규모를 중심으로 살펴보았다. 소득 수준을 설명하기 위해 1인당

11) Huang (1997), p. 20.

소득을 동시와 농촌으로 나누어 활용하였으며, 소비 규모를 설명하기 위해 지출 규모와 항목을 조사하였다.

시장환경의 중요성은 지역적 편차가 심한 중국에서 투자기업에게 매우 중요한 변수로 작용하고 있다. 중국이 여객운송업에 대해 전체적으로 구조조정을 하고 있는 가운데 외국기업들이 불평등한 차별을 겪고 있지만 시장환경이 좋은 곳의 노선을 운행하는 업체들은 성장을 하고 있다. 예를 들어 사천성에서 여객운송업을 하는 **사의 경우 내륙지역에 위치함으로써 장려산업이 아님에도 불구하고 빠른 시장확대에 따른 혜택을 톡톡히 보고 있다(한국수출입은행 해외경제연구소 2001e, p. 16).

제3장 상해(上海)

1. 개황

상해는 중국경제의 자존심이자 궁극적인 발전모델이다. 개방을 통한 외국자본 유치, 이를 기반으로 하는 제조업 성장과 교역 증가 등이 상해경제 발전의 견인차 역할을 했기 때문이다. 상해는 탄탄한 제조업 기반, 꾸준히 성장하고 있는 서비스 시장, 생산과 소비 규모의 확대 등 중국경제의 성장 모멘텀을 여실히 보여 주고 있다. 현재 상해는 단순한 중국경제의 모델이 아니다. 2000년 북한의 김정일 국방위원장의 상해 방문에서 알 수 있듯이 상해는 개방을 추진하고 있는 모든 전환기 경제의 성장모델로 인식되고 있다.

1979년 개혁·개방이 공식적으로 추진되면서 상해의 경제성장은 빠른 속도로 이루어지게 된다. 상해는 이미 오래 전부터 개방에 필요한 경제환경과 의식을 가지고 있어 개방에 의한 경제성장의 효과가 빠르게 나타났다.¹²⁾ 이 결과 상해는 개혁·개방의 경제적 효과를 가장 많이 반영하는 개혁·개방 정책의 최대 수혜자이자 선두주자로 부상하게 된 것이다. 이는 동부연안을 집중 육성하려는 중국정부의 의지도 함께 작용한 결과이다. 또한 중국정부도 상해 발전을 위한 특구개발과 지속적인 프로젝트 추진 등의 정책적 지원을 아끼지 않게 된다.¹³⁾

12) 상해의 오래된 개방역사는 상해인들의 의식과 문화에도 깊숙이 반영된다. 경제발전에 대한 자존심, 독특한 상문화, 타 문화에 대한 비배타성 등은 상해만이 갖는 독특한 성향으로 인정받게 된다. KOTRA (2002b).

13) 1992년 중국 공산당 14차 당대회에서 상해의 포동지구 개발이 채택된다. 황포강 동쪽에 위치한 포동지구의 개발은 중국 전체 개발을 위한 프로젝트의 일환으로 정책적인 지원을 받게 된다. Ibid.

개방 역사와 함께 상해가 가지고 있는 지리적, 자연적 조건도 상해경제 성장의 유리한 조건을 제공하였다. 상해는 지역적으로 태평양과 장강 삼각주를 접하고 있다. 동쪽으로는 동해, 서쪽으로는 강소와 절강, 남쪽으로는 항주만, 북쪽으로는 장강과 맞닿고 있어 대륙과 해양을 연결하는 구심점 역할을 하고 있다. 따라서 중국의 관문 역할에 용이한 항만과 도로 등 기초 인프라가 건설되어 상해경제의 경쟁력을 배가 시켰다. 또한 상해를 가로지르는 황포강¹⁴⁾은 내륙으로의 수송과 배분을 돕는 결정적인 역할을 하게 된다. 이밖에도 상해에 있는 수많은 하천과 호수는 공업발달에 필요한 수자원을 제공하고 있다.

개방역사, 정책적 지원, 자연환경은 상해경제 발전의 중심축으로 경제발전의 결정적인 역할을 하게 된다. 상해는 2001년에 10.2%의 경제성장률을 달성하여 중국전체 성장의 7.3%를 훨씬 상회하고 있다. 또한 상해의 1인당 GDP는 37,300 위안으로 전국 31개 성 및 시에서 1위를 차지하였다. 중국 전체 1인당 GDP인 7,399 위안과는 무려 4배 이상의 수준 차이를 보인다. 중국 전체 면적의 0.06%에 불과한 상해가 1,327만여 명의 인구로 이처럼 놀라운 경제성과를 이룬 것이다.¹⁵⁾ 이러한 성과는 고소득, 고효율을 추구해야 하는 중국경제의 방향성을 상해가 제시하고 있음을 반증하고 있는 것이다.

상해는 단순한 경제규모에서 뿐만 아니라 산업생산구조에 있어서도 중국의 여타 지역과는 차이를 보인다. 즉 상해는 2, 3차 산업 중심의 전형적인 선진국형 산업생산구조를 가지고 있는 것이다. 2001년 상해 총생산은 4,951억 위안으로 이중 3차 산업, 2차 산업 생산은 각각 2,510억 위안(50.7%), 2,356억 위안(47.6%)으로 전체 생산의 대부분을 담당하고 있다.

14)太湖에서 발원하는 황포강은 총길이 113km, 너비 360m(평균)에 이르는 강으로 강폭이 넓고 수심이 깊을 뿐만 아니라 결빙이 되지 않아 지역 수송운송의 중요한 역할을 하고 있다. Ibid.

15) 상해의 인구밀도는 2,093명(2001년)으로 매우 높은 편이다.

이에 반해 1차 산업 생산은 850억 위안으로 전체 생산의 1.7%에 불과한 수준이다.

이러한 2, 3차 산업 중심의 산업구조는 상해의 개방역사에서 볼 수 있듯이 상해경제의 근간이 대외교역과 외국인 투자에서 비롯됐음을 의미한다. 외국인 투자가 유입되면서 대단위 투자를 요구하는 대산업들이 속속들이 상해에 자리잡게 된다. 대표적인 산업군으로는 제철산업, 자동차 산업 등을 꼽을 수 있는바 이들 기업은 이미 중국내에서 뿐만 아니라 서서히 국제무대로의 진출을 꾀할 정도로 크게 성장하고 있다. 또한 외국인 투자가 증가하게 됨에 따라 시장경제의 원리가 더욱 정착되게 되었으며, 이 결과 상해의 사영기업수는 국유기업과 집체기업수를 초과하는 수준으로까지 발전하게 된다.

그 동안 상해는 자동차, 전자통신설비, 가전, 철강, 석유화학공업, 발전설비 및 부품 등이 6대 지주산업을 중심으로 경제발전을 도모해 왔다. 중국의 WTO 가입과 상해의 경제성장을 계기로 이에 상응하는 경제운용을 요구받게 된다. 따라서 상해경제는 전통 제조업 중심의 산업구조에서 서비스산업 발달에 주안점을 두는 방향으로 지주산업 구조를 개편하였다.¹⁶⁾ 이 결과 2001년 이후부터 상해의 지주산업은 정보, 금융, 무역 및 상업, 부동산 등 4개 서비스 부분과 자동차, 기계설비 등 2개 제조업 부분을 강조하는 경제구조를 마련하여 추진하게 된다. 10차 5개년 계획 기간동안 6개 지주산업은 상해경제의 원동력으로 작용할 전망이며, 2005년 6대 지주산업의 GDP 비중은 55~60%를 계획하고 있다.¹⁷⁾

이러한 지주산업의 변화는 다음과 같은 두 가지 사실을 유추할 수 있다. 첫째, WTO 가입을 계기로 서비스 시장에 대한 개방을 하게 됨에 따라 가

16) 지주산업 이외에도 상해는 전통적으로 절강을 배후로 하는 의류 및 섬유산업이 발전을 주도해 왔다. 김동하(2002), p. 27.

17) Ibid. p. 27.

장 경쟁력을 가지고 있는 상해부터 중심산업을 재편하게 된 것이다. 둘째, 서비스산업을 중심으로 한 지주산업의 등장으로 제조업의 위축이 염려될 수 있으나 이는 오히려 제조업 성장에 대한 자신감으로 해석할 수 있다. 제조업 성장이 이미 일정 수준을 넘어서면서 경쟁력을 확보하게 되고 상해경제 구조의 중심축으로 역할을 충분히 소화해 내고 있기 때문이다.

서비스산업 육성 차원에서 중국 정부와 상해시는 상해를 국제 금융중심지로 건설하기 위한 각종 정책을 마련하고 있다. 이러한 움직임은 단순한 개혁의 차원이 아니라 국제적인 금융지로서의 변모를 추진하는 것이다. 1990년대 상해의 금융부문 성장률은 16%를 상회하였으며, GDP대비 20% (1999년) 수준으로 확대되었다.¹⁸⁾ 외국계 은행업무의 46%가 상해에 집중되어 있으며, 상해 증권거래소의 경우 성장 속도가 매우 빠르기 때문에 홍콩의 주식시장을 잠식할 것으로 예상된다. 이러한 상해의 금융중심지 기능을 강화하기 위해 중국정부는 포동지구에 대한 금융 인센티브 제공 및 대규모 자금지원을 하고 있으며, 법률 및 서비스 체계 등 제반 여건을 국제적 수준으로 정비 중이다.¹⁹⁾

2. 기본환경

중국 대부분의 공업도시들이 1979년 개혁·개방이후 20여 년이라는 비교적 짧은 시간 안에 성장했다. 이에 반해 상해의 경우 100여 년 이상의 개방역사를 바탕으로 공업이 발달하였다. 이처럼 장구한 개방역사는 상해를 중국 최대의 공업도시로 성장시켰다. 이러한 역사는 상해의 공업성장에 필요한 기본환경 측면에서 상해가 다른 도시에 비해 비교우위를 가지게

18) 한국수출입은행 해외경제연구소(2001a), p. 4.

19) Ibid. p. 5.

되는 시간이 된다.

기본환경은 사회간접자본과 자연자원으로 양분되는바 상해의 경우 사회간접자본 시설이 높은 평가를 받고 있다. 이처럼 사회간접자본이 발달하게 된 가장 큰 이유는 적극적인 대외개방에서 비롯된다. 외국과의 교역이 활기를 띠에 따라 이를 수용할 수 있는 항만, 항공, 도로교통 등이 자연스럽게 건설, 확충된 결과이다. 또한 원활한 경제활동을 보조하는 통신의 발달도 필수적으로 이루어졌다.

상해의 총철도길이는 257km으로 여타 성들에 비해 매우 짧은 편이나 철도망은 호북성, 내몽고, 티벳 등을 제외한 중국 각지와 연결되어 있다. 철도를 이용한 화물운송량은 5,307만 톤으로 산동의 절반에도 미치지 못하는 수준이며, 여객운송량은 2,980만 명으로 광동의 1/3 수준에 머물고 있다(<표 3-1> 참고).

〈표 3-1〉 상해의 철도길이와 화물 및 여객운송량 추이

		1990	1995	1998	1999	2000
총길이 (km)	전국	53,378	54,616	57,600	57,900	58,700
	상해	259	256	248	260	257
화물운송량 (만톤)	전국	156,081	165,855	164,082	167,198	178,023
	상해	5,186	6,416	5,292	4,910	5,307
여객운송량 (만명)	전국	95,712	102,745	95,085	100,164	105,073
	상해	2,476	2,929	2,760	2,906	2,980

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『上海統計年鑑』, 2001.

상대적 기준으로 보면 철도교통과 마찬가지로 상해의 도로길이는 5,894km로 조사대상 중 가장 짧은 것으로 나타났다. 이는 상해 다음으로 짧은 산동의 8% 수준에 불과한 실정이다. 그러나 상해의 대외교역이 활발하게

진행되면서 상해가 가지는 환적 및 분배기능이 증가함에 따라 도로길이대비 화물운송량은 481.3%로 조사 대상 중 제일 높은 것으로 나타났다(<표 3-2> 참고).

〈표 3-2〉 상해의 도로길이와 화물운송량 현황(2000년)

	도로 총길이(km)	화물운송량(만톤)	화물운송량/도로총길이(%)
전국	1,402,700	1,038,813	74.1
상해	5,984	28,369	474.1

자료: <표 3-1>과 동일

살펴본 바와 같이 상해는 철도교통과 도로교통 수준이 여타 교통 수단에 비해 다소 저조하다. 동쪽으로 동해, 남쪽으로는 항주만, 북쪽으로는 정강과 마주하고 있어 도로의 연결성이 자연적으로 단절되어 있기 때문이다. 또한 상해를 가로지르는 황포강을 이용한 해운교통이 우선적으로 고려된 것도 주요 원인이다. 한편 사회적으로는 높은 도시화율로 인해 철도교통보다는 도로교통과 항공교통을 선호하는 것으로 볼 수 있다.

그러나 단위면적당 철도와 도로 수준을 고려하면 오히려 여타 성보다도 월등히 우수한 기간시설을 갖춘 것으로 평가할 수 있다. 철도의 경우 중국 전체는 1,000km²당 평균 6km의 철도시설을 갖추고 있으며, 산둥과 광둥은 각각 20km, 9km를 보유하고 있다. 이에 반해 상해는 40km의 철도시설을 갖추고 있어 여타 성에 비해 매우 우수한 시설수준으로 평가받고 있다. 도로의 경우도 철도와 유사한바 중국 전체는 1,000km²당 150km의 도로가 건설되어 있으며, 조사대상인 산둥, 광둥, 상해는 각각 전국 평균을 세배 이상 상회하고 있다. 그러나 산둥과 광둥의 1,000km²당 도로길이는 각각 450km, 480km인 반면 상해는 970km로 거의 1,000km에 가까운 도로를 보유하고 있다.

〈표 3-3〉 중국의 주요 성·시의 철도 및 도로 연장과 밀도(2000년)

	철도(km)		도로(km)	
		1,000km ² 당		1,000km ² 당
전국	58,700	6	1,402,700	150
산둥	2,672	20	70,686	450
광둥	1,942	9	102,606	480
상해	257	40	5,984	970

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『廣東統計年鑑』, 2001. 『上海統計年鑑』, 2001.

상해의 항공 및 항만교통은 여객 및 화물운송량이 매우 높은 것으로 나타났다. 항공교통의 경우 2000년 출입여객수는 892만 명으로 중국전체의 13.2%를 차지하고 있다. 광둥의 경우 홍콩과 인접해 있는 지리적 여건이 작용하여 중국전체 항공 출입여객수의 19.6%에 이르는 1,318만 명을 기록하였다. 그러나 상해의 항공화물 총량은 88만 톤으로 광둥의 37만 톤에 비해 현저하게 높다. 이는 중국전체 항공화물의 44.6%에 달하는 수준이다.

한편 상해의 해상 화물운송량은 20,440만 톤으로 중국전체 화물운송량의 16.7%를 담당하고 있다. 또한 상해 반출입 화물량의 69%, 수출입 물량의 90%가 항구를 경유하고 있다.²⁰⁾ 이처럼 항만교통의 수준이 높은 이유는 상해가 중국 전체 교역량의 25%를 담당하는 주요 무역중심지일 뿐만 아니라 화중과 화북지역의 수출입 항구로서 역할이 점차 증가하고 있기 때문이다.²¹⁾

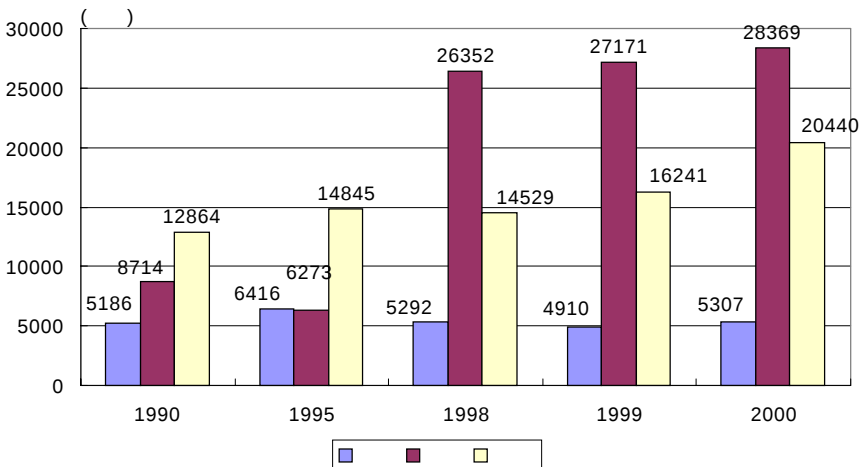
이 결과 상해항은 1984년 화물처리량이 1억 톤을 넘은 이래 2000년 컨테이너 처리량이 561만 TEU를 기록하면서 세계 6위의 컨테이너 운송기지

20) KOTRA (2002), p. 136.

21) 중국 전체 GDP의 1/3을 차지하는 화중과 화북지역(상해, 중경, 사천, 호북, 호남, 안휘, 강소)의 수출입 항구 역할을 하고 있다. 한국수출입은행 해외경제연구소(2001a), p. 1.

로 부상하였다.²²⁾ 특히 상해항의 항만시설은 규모면에서 중국 최대일 뿐만 아니라 황포강, 장강, 양자강과 연결되는 내륙해운망을 가지고 있어 해상운송의 효율성이 여타 항구에 비해 매우 우수하다.²³⁾

〈그림 3-1〉 상해의 주요 교통시설 화물운송량 추이



자료: 『上海統計年鑑』, 2001.

- 22) 세계 최대의 컨테이너 운송기지는 홍콩으로 1,810만 TEU이며, 이어 싱가포르(1,740만 TEU), 부산(754만 TEU), 대만의 가오슝(743만 TEU) 등이 다음 순위를 기록하고 있다. (Ibid. p. 3.) TEU는 Twenty-foot Equivalent Units의 약칭이다. 해상용 컨테이너는 주로 20 feet와 40 feet형이 있는데 20 feet 컨테이너를 1로 하고 40 feet 컨테이너를 2로 해서 계산하는 방법을 TEU라 한다.
- 23) 상해항과 연결되는 양자강 내륙해운망은 총연장 2,430km에 달하고 있으며, 상해항 화물처리량의 1/4 정도는 내륙해운망을 통해 다시 강소와 절강 일원으로 운송되는 것으로 추정되고 있다. 그러나 상해항은 이처럼 양호한 시설에도 불구하고 양자강을 거쳐 흘러드는 토사로 인해 항로 준설작업에 많은 경비와 인력이 투입되지 않으면 안된다는 불리한 점도 있다. 대한무역진흥공사(1994), p. 69.

그러나 상해의 각 교통시설의 화물운송량을 비교해 보면 도로의 화물운송량이 가장 많은 것으로 나타났다. 2000년 도로의 화물처리량은 2억 8,369만 톤으로 항만의 화물처리량 2억 440만 톤에 비해 800만 톤 가량 많다. 한편 1998년부터 2000년까지 각 교통시설의 화물운송량 연평균 증가율을 살펴보면 도로교통은 2.5%, 철도교통은 0.01% 증가에 그친 반면 항공교통과 항만교통은 각각 15.6%,²⁴⁾ 12.1%로 나타났다.

IT환경을 포함한 통신의 경우 상해의 시설이 여타 조사대상 중 가장 우수한 것으로 나타났다. 2000년 상해시의 전화 회선수는 559만개로 중국 전체의 2.1% 수준이다. 이와 함께 전화선 총길이는 21만 km로 산동의 17만 km와 광동의 18만 km에 비해 통신시설이 잘 갖추어져 있는 것으로 나타났다(<표 3-4> 참고).

상해의 가정용 컴퓨터 보급률은 100가구당 25.6대로 광동의 25.8대에 이어 중국 전체에서 2위를 차지하고 있다. 이러한 컴퓨터 보급률은 전국 평균이 9.7대임을 감안할 때 상해의 컴퓨터 및 통신 환경이 매우 우수함을 간접적으로 시사해 준다. 또한 상해의 인터넷 이용 가구수는 88만 가구로 중국 전체의 9.8%를 차지하고 있다.

상해는 최근 정보인프라 확충을 위해 많은 노력을 경주하고 있다. 대표적인 사례가 상해 정부신식항(情報信息港, Teleport) 프로젝트이다. 이는 2000년에 실시된 상해 우선 정책과제로서 상해항과 상해 포동국제공항이 연계되어 상해의 도시서비스 강화를 목적으로 이루어졌다. 특히 낙후된 물류 소프트웨어를 개선하고 항구 출입국 검역 등을 전산화하여 통관 및 절차의 효율성을 제고하는데 사업의 목적이 있다.²⁵⁾

24) 항공화물 운송량 증가는 세계적 추세이나 상해의 경우 세계 평균을 상회하고 있다. 1990~2000년 기간 중 세계 항공화물 평균 운송량 증가율은 6.4%였으나 상해는 22%의 증가율을 기록했다. 한국수출입은행 해외경제연구소(2001a), p. 4.

25) KOTRA (2002b).

〈표 3-4〉 상해의 통신시설 현황(2000년)

	전화기 보유대수	전화선 총길이	가정용 컴퓨터 보유대수	인터넷 사용자수
단위	만대	만km	100가구당	만가구
전국	25,607	298 ¹⁾	9.72	902.17
상해	549	21.2	25.6	88.24

주: 1) 1999년 통계임.

자료: <표 3-1>과 동일

2001년 상해의 에너지 사용량은 5,818만 톤 SCE이며, 이중 공업부분 사용량은 전체 에너지 사용량의 67%에 이르는 3,923만 톤 SCE이다. 에너지 사용량 중 전기사용량은 5억 9,299만 kwh로 10년 전의 두 배를 상회하는 수준이다.

공업에너지 최종소비량은 3,578만 톤 SCE인바 이중 석탄과 코르크 사용량은 각각 791만 톤, 655만 톤으로 전체의 40%에 해당한다. 한편 전력사용량은 3,816만 kwh 수준이다. 석탄과 코르크 사용량이 40% 수준을 보이고 있으나 연간 소비량 추이를 보면 증가와 감소를 반복하고 있는 반면 전력사용은 지속적인 증가를 보이고 있다. 이는 전력이 생활에너지로서 점차 그 비중이 증가하고 있음을 의미한다. 이밖에 상해의 에너지 사용에 있어 황포강, 장강 등 풍부한 수자원은 수력발전뿐만 아니라 공업용수로서 이를 적극 활용되고 있다.

3. 개방환경

1세기 이상의 개방역사는 지역경제의 대외개방을 의미하며, 나아가 개방의 경제적 효과를 극대화하기 위한 제도적 변화를 의미한다. 앞서 언급했듯이 상해의 개방역사는 이미 100여 년을 넘었다.²⁶⁾ 따라서 개방특구의 효시로 일컬어지고 있는 상해의 개방환경은 전체 중국의 개방환경 조성에 있어 시금석과 같은 역할을 하고 있다.

상해는 개혁·개방 이후 이듬해에 외국인투자회사가 설립되었지만 본격적인 외국인투자는 1986년에 시행된 외국인투자장려규정²⁷⁾을 필두로 빠르게 증가하기 시작한다. 이후 1990년 포동신구 개발이 공식화되면서 상해의 외국인투자는 급속도로 이루어지게 된다.²⁸⁾

2000년 상해의 외국인직접투자 건수는 1,814건으로 한국기업의 집중적인 투자가 이루어지고 있는 산동의 2,728건이나 홍콩과 인접한 광동의 4,245건에 비해 적다. 1998년만 해도 상해의 투자 건수는 산동보다 130여 건 많은 1,490건이었다. 이후 대산동 투자건수는 연평균 25.8%의 증가가 이루어진 반면 대상해 투자건수는 연평균 6.8% 증가에 그쳤다(<표 3-5> 참고).

실행액을 기준으로 2000년 상해의 외국인투자 액수는 31억 6천만 달러로 전체 중국의 외국인투자에서 차지하는 비중은 7.8%이다. 홍콩으로부터 투자유입액이 많은 광동의 외국인투자액인 112억 달러에 비해 28%에 불과한 수준이지만 최근 들어 건수면에서 상해를 앞섰던 산동보다는 오히려

26) 상해의 장구한 개방역사에 비해 제1호 외국인투자기업은 불과 20여 년 전에 탄생하였다. 제1호 외국인투자기업은 스위스의 쇠들러사로서 쇠들러사는 1980년 상해에 홍콩 및 중국측 합작선과 3자 합작방식으로 上海滬達電梯公司를 설립하여 엘리베이터 생산을 시작하면서부터이다. 대한무역진흥공사(1994), p. 78.

27) 1986년 10월 공포된 것으로 외국인투자자에게 세제감면 혜택과 토지 사용비의 상한선 설정 및 각종 사회간접자본의 이용과 은행대출자금의 제공 등에 있어 상해에 있는 국유기업과 동일한 대우보장을 명문화한 것이다. Ibid. p. 78.

28) Ibid. p. 79.

많은 액수이다.

따라서 상해의 투자 건당 투자액수가 높아 여타 성에 비해 대규모 투자가 이루어지고 있음을 알 수 있다. 2000년을 기준으로 중국 전체의 평균 투자액은 182만 달러이며, 상해는 이보다 다소 낮은 174만 달러를 기록하였다. 광동의 경우 홍콩으로부터의 대규모 투자가 이루어지고 있는바 투자 건당 투자액은 266만 달러로 가장 많았으며, 산동의 경우 109만 달러로 나타났다.

투자액수와 평균 투자액수에 있어 상해가 비교적 높은 수준을 유지하고 있는 것은 여전히 대규모 투자에 있어서 상해의 투자 매력의 존재하고 있음을 의미한다. 1998년부터 2000년까지 3년 동안 중국 전체의 외국인투자 건수가 4%대의 연평균 증가율을 기록한 반면 상해는 6.8%의 증가율을 기록했음이 이를 증명하고 있다. 또한 1990년부터 2000년까지 상해의 외국인투자액은 30여 억 달러 증가하여 무려 1,685%의 증가율을 기록하였다. 이는 중국전체의 증가율 1,068%보다 높을 뿐만 아니라 산동의 716%, 광동의 673%보다 월등히 앞서는 수준이다.

〈표 3-5〉 상해의 외국인투자 추이

		투자건수				투자금액(억 달러)			
		전국	산동	광둥	상해	전국	산동	광둥	상해
1990		7,273	366	3,042	203	34.9	3.6	14.6	1.8
1995		37,011	2,709	8,177	2,845	375.2	5.4	101.8	2.5
1998		19,799	1,366	4,349	1,490	454.6	22.0	120.2	36.7
1999		16,918	1,717	3,013	1,472	403.2	22.6	116.6	30.5
2000		22,347	2,728	4,245	1,814	407.2	29.7	112.8	31.6
증가율 (%)	1998~2000 ¹⁾	4.1	2.6	-0.01	6.8	-3.6	10.5	-2.1	-4.6
	1990대비 ²⁾	207.3	645.4	39.5	793.6	1,068	716	673	1,685
평균투자액 ³⁾ (2000)		182	109	266	174				

주: 1) 연평균 증가율. 2) 1990년대비 2000년 증가율. 3) 만 달러 기준

자료: <표 3-3>과 동일.

상해의 외국인투자 유입이 이처럼 많이 이루어지고 있는 근본적인 이유 중에 하나는 투자제도이다. 투자 유치에 필요한 투자대상을 끊임없이 개발하고 투자환경을 위한 제도를 외국인투자에 대하여 우호적으로 개선하고 있기 때문이다. 그러나 이러한 제도적 측면에서의 투자환경 개선은 비단 상해에만 해당하는 것은 아니다. 중국은 WTO 가입 전인 2000년 10월 그동안 외국인투자기업에 요구해 왔던 불필요한 규정을 폐지하면서 적극적인 외국인투자 유치를 추진하고 있다. 외환수지 균형유지, 생산제품의 수출 의무, 현지 원부자재 우선 구매, 생산경영계획의 관계기관 보고 폐지 등이 이에 해당하는 조치들이다.²⁹⁾

투자제도 측면에서 상해가 가지는 가장 큰 장점은 다양한 개발구 조성을 통해 투자대상을 만들어 내는 것이다(<표 3-6>참고). 가장 대표적인 구가 포동신구이다.³⁰⁾ 포동신구는 1990년 중국정부에 의해 경제특구에 준하는 지위를 부여받은 구로서 경제, 무역, 금융의 3대 중심축으로 형성되어 있다. 포동신구에 있는 상해 외고교(外高橋) 보세구는 2002년 9월 현재 세계 500대 기업 중 70여 개가 자리잡고 있을 만큼 가장 핵심적인 개발구역이다. 특히 보세구에 걸맞게 관세 및 유통세 면제, 수입허가증 제도 미적용, 자유외환 정책, 진출기업에 대한 무역업 허가 등 각종 정책이 보세구 활성화를 돕고 있다.

개발구가 투자제도의 대상측면이라면 각종 법안은 투자제도의 지원측면이라 할 수 있다. 각종 법안은 크게 개발구 설립과 함께 적용되는 기본법과 투자환경을 위한 각종 세제지원을 들 수 있다. 보세구 안에서의 투자법인은 20만 달러의 등록 자본과 함께 외국인에 한하여 설립될 수 있다. 행정절차에 소요되는 기간은 법규상 최장 23일이다.

29) 중국정부의 제도 개선에도 불구하고 EU 투자기업은 중국 투자환경 개선이 아직까지 만족할 만한 단계까지 이른 것으로 여기지 않고 있다. 한국수출입은행 해외경제연구소 (2002). p. 1.

30) 이하 경제개발구 내용은 KOTRA (2002a)를 요약, 정리한 내용이다.

〈표 3-6〉 상해의 주요 개발구

경제구	위치	주요 분야	기타
浦東新區	포 동	경제, 무역, 금융	4개 개발구 보유
外高橋保稅區	포동 북부	보세구	70여 세계 우수기업
陸家嘴金融貿易區	포동 중심	금융무역, 상업	비즈니스 센터
金橋出口加工區	포동 중부	통신, 바이오, 하이텍	첨단기술 기지
張江高技術園區	포동 중부	생물, 소프트웨어	개발, 교육, 산업의 조화
閔行經濟技術開發區	포 서	기계, 화공, 방직	국제유명 기업 투자
虹橋經濟技術開發區	포 서	종합서비스	
漕河經新興技術開發區	포서 남부	컴퓨터, 전자, 항공	기술기업 중심

자료: KOTRA (2002a)를 정리한 것임.

그러나 가장 개방화된 상해도 타지역에 견주어 상대적으로 복잡하고 명문화된 규정 없이 시행되는 사항이 많아 법인 설립시 애로사항으로 꼽히고 있다. 설립때 뿐만 아니라 보세구 세부시행규칙의 경우 잦은 변경으로 인해 투자기업의 어려움을 가중시키고 있다. 이처럼 빈번한 제도 변화는 빠르게 전개되고 있는 개방의 속도와 관련이 있는바 제도 개선이 개방의 속도를 쫓아가지 못하기 때문이다. 이러한 추세는 앞으로도 지속될 전망이다.

그럼에도 불구하고 상해의 법적, 제도적인 투명도는 여타 성시에 비해 높다. 투자 유치 기관들은 대부분 법대로 시행함을 원칙으로 하고 있다. 그러나 하이텍 산업 등 경제유발효과가 큰 기업에 대해서는 각종 특혜와 예외를 두고 있다.³¹⁾

중국에 투자한 외국기업의 기업소득세율은 33%로 기업소득세 30%와 지방소득세 3%로 이루어져 있다. 상해에 투자한 기업은 24% 이하의 기업

31) KOTRA (2002), p. 139.

소득세를 징수하고 경제기술개발구와 포동신구내에 설립된 외국 제조업체는 15%의 기업소득세율을 적용 받는다.³²⁾ 또한 보세구내 영업기한이 10년 이상인 기업은 15%의 세율을 적용 받는다. 제조업종의 경우 이익 발생 년도부터 가산하여 2년간 소득세를 면제해 주고 이후 3년간은 50%만 부과한다. 무역업체의 경우 1년간 완전면제를 받고 2년부터는 50%의 감세 혜택을 받는다.

또한 물품을 중국내 유통시킬 때 부과한 증치세 중 지방세 부분을 환급해 준다. 예를 들어 투자업체의 수출액이 거래총액(내수거래와 수출액)의 15% 이상일 경우 증치세 17% 중 지방세에 해당하는 25%를 환급해 준다. 한편 보세구내로 반입되는 투자설비, 건축자재, 사무용품 등도 면세 대상이다.

상해는 외국인투자 증가와 함께 대외교역도 활발하게 진행되었다. 2000년 상해의 수출입 총액은 전년대비 42% 증가한 548억 달러로 중국 전체 수출입에서 차지하는 비중은 11.5%이다. 이는 조사 대상 중 광둥의 35.9%에 이어 두 번째로 높은 수치이다. 1990년 중국전체 수출입에서 상해가 차지하는 비중은 6.4%에 불과했음을 감안할 때 상해의 대외교역이 빠르게 증가하고 있음을 보여 준다. 이 결과 상해 GDP에서 수출이 차지하는 비중이 1990년 33.6%에서 2000년 46.1%로 크게 증가하였다(<표 3-7> 참고).

상해의 무역량이 급증함에도 불구하고 상해의 무역수지는 악화되고 있다. 이는 상해 시장의 확대를 의미하며, 동시에 상품시장으로서의 역할도 확대됨을 의미한다. 1995년만 해도 상해의 수출과 수입은 각각 116억 달러, 74억 달러로 42억 달러 규모의 무역흑자를 기록했었다. 그러나 1999년과 2000년에는 각각 10억 달러, 40억 달러의 적자를 기록하였다. 이는 수입증가율이 수출증가율을 압도한 결과로 해석할 수 있다. 이러한 수입 증가는 상해의 대외수입이 중국 전체 수입에서 차지하는 비중을 10% 이상

32) KOTRA (2002c).

으로 끌어 올렸다.

〈표 3-7〉 상해의 대외무역 추이

(단위: 억 달러)

		1990	1995	1998	1999	2000	
						비중(%)	
총교역액	전 국	1,154	2,809	3,240	3,606	4,743	-
	상 해	74	190	314	386	548	11.5
수출	전 국	621	1,488	1,838	1,949	2,492	-
	상 해	53	116	160	188	254	10.2
	GDP대비(%)	33.6	39.1	35.8	38.5	46.1	
수입	전 국	543	1,321	1,402	1,657	2,251	-
	상 해	21	74	154	198	294	13.1

자료: 『中國統計年鑑』, 2001.

상해의 대외무역을 대상국별로 살펴보면, 대아시아 수출입 비중이 매우 높은 것으로 나타났다. 수출의 경우 2000년 대아시아 수출은 129억 달러로 전체 수출의 50.8%를 차지하고 있으며, 이중 대일본 수출이 60억 달러를 기록하였다. 상해의 대미국 수출은 56억 달러인바 미국은 일본 다음의 제2의 수출 대상국이다. 한편 대한민국 수출은 26억 달러로 전체 4위를 기록하고 있다(<표 3-8> 참고).

한편 수입의 경우 수출과 마찬가지로 대아시아 수입비중이 55.1%로 절대 비중을 차지하고 있다. 역시 국가별로 살펴보면, 대일본 수입이 70억 달러로 가장 많으며, 대미국과 대한민국 수입이 각각 40억 달러, 20억 달러를 기록하고 있다.

대상국가별 수출입에서 한가지 특기할 만한 사실은 대유럽 수출입 규모

이다. 2000년 상해의 대유럽 수출과 수입은 각각 46억 달러, 63억 달러로 수입이 17억 달러 정도 많다. 이는 상해의 대독일 수출과 수입이 상당한 편차를 보이고 있기 때문이다. 수출의 경우 독일, 네덜란드, 영국, 프랑스 등 여러 나라들이 각각 10억 달러 미만의 수출수준을 보이고 있는 반면 수입의 경우 대독일 수입이 27억 달러로 절대량을 차지하고 있다.

상해의 대외무역을 상품별로 살펴보면, 공산품 비중이 절대적인 우위를 점하고 있다. 2000년 상해의 공산품 수출 규모는 245억 달러로 전체 수출 254억 달러의 97%를 차지하고 있다. 공산품 중 기계 및 운송장비가 120억 달러로 가장 많이 수출되었으며, 이 중 전자부품 및 기기가 38억 달러로 절대 비중을 차지하고 있다. 이밖에 의류, 방적 및 섬유가 각각 54억 달러, 18억 달러 수준의 대외수출을 기록하였다(<표 3-8> 참고).

〈표 3-8〉 상해의 주요 교역국과 교역품(2000년)

(단위: 억 달러)

교역국				교역품			
수출		수입		수출		수입	
일본	147	일본	125	의류	54	전자부품 및 기계	59
미국	140	미국	68	전자부품 및 기계	38	화학제품	49
독일	28	독일	51	방적 및 섬유	18	기계부품	22
한국	26	한국	36	화학제품	13	방적 및 섬유	16
영국	20	프랑스	14	기계부품	12	철강	14

자료: <그림 3-1>과 동일.

수입의 경우도 수출과 마찬가지로 공산품 수입이 절대적인바 2000년 259억 달러를 기록함으로써 전체 수입의 88%를 담당하고 있다. 공산품 중 기계 및 운송장비의 비중이 53%로 136억 달러 규모의 수입이 이루어졌다.

수출과는 달리 수입부분에서는 화학관련 제품과 철강 수입이 많은바 수입량은 각각 49억 달러, 14억 달러를 기록하였다.

4. 생산환경

2000년 상해의 노동력은 828만 명으로 산동의 5,383만 명, 광동의 4,700만 명에 비해 매우 적은 수준이다. 또한 노동력 증가 추이에서도 여타 성에 비해 증가가 더디게 진행되고 있다. 2000년 상해의 노동력은 1990년 대비 5.1% 증가에 그친 반면 산동과 광둥은 각각 33.1%, 46.1% 증가하였다(<표 3-9>참고).

〈표 3-9〉 상해의 노동력수 추이

(단위: 만 명)

		전 국	상 해
1990		63,909	788
1995		67,947	856
1998		69,957	836
1999		70,586	812
2000		71,150	828
증가율(%)	1998~2000 ¹⁾	0.6	0.0
	1990대비 ²⁾	11.3	5.1

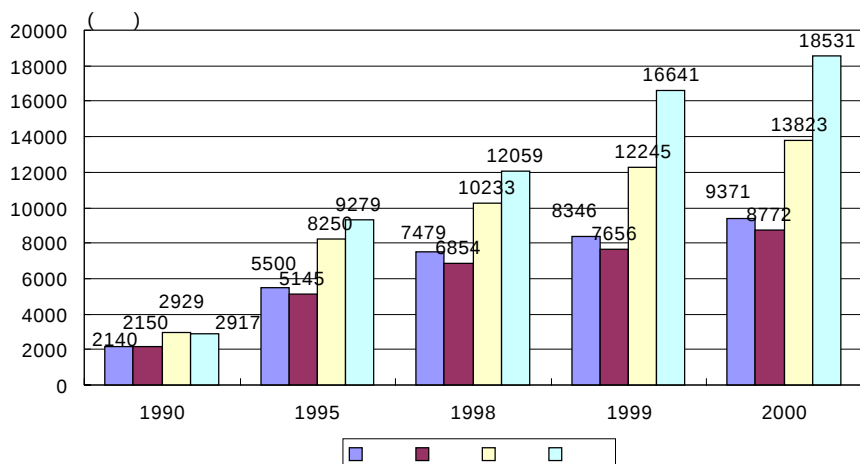
주: 1) 연평균 증가율. 2) 1990년대비 2000년 증가율.

자료: 『中國勞動統計年鑑』, 2001.

그러나 이마저도 최근 들어 그 증가세가 매우 둔화되고 있다. 1998년부

터 2000년까지 3년 동안 상해의 노동력 연평균 증가율은 0.003%로 거의 정체상태에 있다. 이러한 현상은 비단 상해만이 아니다. 중국 전체의 노동력 연평균 증가율도 0.6%에 불과하다.

〈그림 3-2〉 중국 주요 성·시의 평균임금 추이



자료: <표 3-3>과 동일

상해 노동력의 절대수가 작은 반면 평균임금이 여타 성에 비해 높은 것으로 나타났다. 서비스업 비중이 높은 상해의 경제 구조를 감안할 때³³⁾ 상해의 높은 임금 수준은 당연한 이치로 설명될 수 있다. 2000년 상해의

33) 중국의 경제구조는 1차산업의 비중이 감소하고 3차산업의 비중이 증가하는 가운데 2차산업의 비중이 50%를 상회하는 전형적인 중진국형 구조이다. 2001년 GDP에서 1, 2, 3차 산업이 차지하는 비중은 각각 15.2%, 51.1%, 33.6%이다.(『中國統計摘要』, 2002.) 이에 반해 상해의 경제구조는 3차산업의 비중이 50%를 상회하는 선진국형 구조를 보이고 있다. 2001년 상해 GDP는 4조 9,508억 위엔인바 이 중 3차산업 생산은 2조 5,098억 위엔으로 GDP의 50.7%를 차지하고 있다. 이밖에 1차산업과 2차산업 생산이 GDP에서 차지하는 비중은 각각 1.7%(855억 위엔), 47.6%(2조 3,555억 위엔)이다.(『上海統計年鑑』, 2002.)

평균임금은 18,531 위안으로 중국 전체 평균임금의 약 두 배에 달하고 있다. 지난 10년 동안의 임금 증가 또한 매우 빠르게 진행되어 1990년대비 2000년 평균임금은 무려 635% 증가하였다. 이에 반해 산둥과 광둥의 평균 임금 증가율은 각각 308%, 371%로 중국 전체 338%와 비교하여 비슷한 양상을 보였다(<그림 3-2> 참고).

주요 업종별로 평균임금을 살펴보면 조사대상³⁴⁾ 중 사회서비스 업종에서 광둥이 상해의 평균임금을 앞설 뿐 모든 업종에서 상해의 평균임금이 월등히 높은 것으로 나타났다. 제조업의 경우 2000년 상해의 평균임금은 전년대비 9.9% 증가한 17,185 위안으로 중국 전체 평균임금의 두 배에 육박하는 수준이다. 몇몇 업종의 경우 상해의 평균임금은 중국 전체에 비해 두 배 이상의 임금 수준을 보이고 있는바 도소매무역 및 요식업, 금융 및 보험업 등이 이에 해당한다. 이를 업종별로 분류해보면 서비스업에 집중되어 있음을 알 수 있다(<표 3-10> 참고).

〈표 3-10〉 상해의 주요 업종별 평균임금(2000년)

(단위: 위안, %)

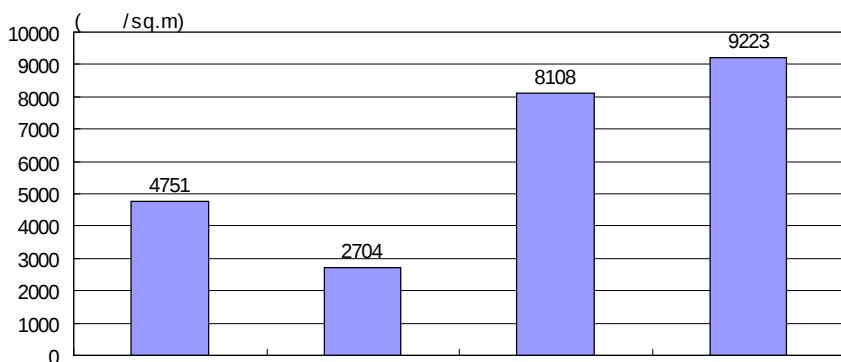
	중국(A)	상해(B)	비율(B/A)
전체	9,371	18,531	197.7
제 조 업	8,750	17,185	196.4
건 축 업	8,735	16,444	188.3
도소매무역 및 요식업	7,190	15,374	213.8
금융 및 보험업	13,478	28,511	211.5

자료: <표 3-1>과 동일

34) 조사대상은 농·임·어업, 채굴, 제조, 전력·용수공급, 건축, 지질시굴 및 수리관리, 교통운수 및 우편통신, 도소매 무역 및 요식, 금융 및 보험, 부동산, 사회서비스, 보건 체육 및 사회복지, 교육·문화·예술·영상, 과학연구 및 종합기술서비스, 국가기관과 정당 및 사회단체 등으로 기타를 포함하여 총 16개 업종이다.

생산환경의 비용측면에서 발생하는 임대료는 상해가 매우 비싼 것으로 나타났다. 2000년 중국 평균 사무실 및 공장 임대료(sq.m당)는 4,751 위안 인 반면 상해는 이의 두 배 수준인 9,223 위안이다. 중국 전체를 포함하여 조사대상의 2000년 임대료 수준은 전년에 비해 상승하였으나 상해의 경우만 전년대비 8.1% 하락하였다(<그림 5-3> 참고).

〈그림 3-3〉 중국 주요 성·시의 임대료 현황(2000년)



자료: <표 3-3>과 동일

노동력, 인건비와 함께 생산환경의 주요 요소인 기술조건을 살펴보면 상해는 과학부문에 대한 투자를 지속적으로 확대하여 2000년 160억 위안을 투자하였다. 이는 전년대비 19.4% 증가한 것이며, 1990년에 비해서는 4배 이상 증가한 액수이다(<표 3-11> 참고).

발명특허 중심의 특허건수의 경우 상해뿐만 아니라 산둥, 광둥 등 중국 전체가 전반적으로 증가하고 있는 추세이다. 중국 전체를 보면 1998년부터 매년 100%에 육박하는 특허건수 증가가 이루어지고 있다. 그러나 상해는 1998년부터 2000년까지 3년 동안 총 588건의 특허가 출원되면서 증가

을 면에서 여타 성에 비해 다소 뒤지는 것으로 나타났다.

〈표 3-11〉 상해의 과학부문 투자와 특허건수 추이

(단위: 억 위안, 건수)

	과학부문 투자		특허건수	
	전국	상해	전국	상해
1990	139.1	29	1,149	99
1995	302.2	106	1,530	72
1998	438.6	124	1,655	97
1999	543.9	134	3,097	187
2000	575.6	160	6,177	304

자료: <표 3-1>과 동일

5. 시장환경

상해는 전형적으로 소득증가에 따라 시장이 확대되는 곳으로 중국전체 시장의 시간적, 공간적 표본시장이라는 특징을 갖는다.³⁵⁾ 따라서 상해의 특수한 시장환경은 투자목적과 관련이 있기 때문에 투자효과 측정에 있어 가장 직접적인 변수로 활용될 수 있다.³⁶⁾ 시장은 곧 소비를 의미하기 때문에 시장규모가 소비규모를 의미하게 되며, 소비의 원천이 되고 있는 소득수준은 시장규모를 설명하는 간접적인 변수 역할을 하게 된다.

상해의 소득 수준은 앞서 생산환경의 노동력과 인건비 부분에서 간접적

35) KOTRA (2002b).

36) 자세한 내용은 Hunang (1997), p. 20 참고.

인 설명이 되었듯이 중국 최고 수준을 보이고 있다. 2000년 중국 전체 도시연간소득은 6,280 위안으로 전년대비 7.3% 증가하였다. 2000년 상해의 도시연간소득은 전년대비 7.2% 증가한 11,718 위안을 기록하였다. 한편 광동의 경우 상해 수준에는 미치지 못하지만 도시연간소득은 9,762 위안으로 역시 전국 평균을 상회하고 있다. 이에 반해 산동의 경우 도시연간소득은 6,490 위안으로 전국 평균 수준을 소폭 상회하는 수준이다(<표 3-12>참고).

상해의 도시연간소득은 소득수준뿐만 아니라 증가율도 높은 수준을 기록하였다. 2000년 상해의 도시연간소득은 10년 전인 1990년에 비해 무려 433% 증가한 수준이며, 이는 전국 평균이 313% 증가에 그친 것을 감안할 때 상해의 임금수준 상승이 얼마나 빠르게 이루어지고 있는가를 짐작케 해준다. 최근 3년간의 연평균 증가율에서도 상해는 10.1%를 기록함으로써 전국 평균뿐만 아니라 경제성장이 빠르게 진행되고 있는 산동의 6.2%보다도 높은 증가율을 기록했다.

〈표 3-12〉 중국 주요 성·시의 연간소득 추이(도시기준)

(단위: 위안)

		전국	산동	광둥	상해
1990		1,523	-	2,303	2,198
1995		4,288	4,265	7,439	7,196
1998		5,425	5,414	8,905	8,773
1999		5,854	5,808	9,126	10,932
2000		6,290	6,490	9,762	11,718
증가율(%)	1998~2000 ¹⁾	5.1	6.2	3.1	10.1
	1990대비 ²⁾	313.0	52.2 ³⁾	323.9	433.1

주: 1) 연평균 증가율. 2) 1990년대비 2000년 증가율. 3) 1995년대비 2000년 증가율

자료: <표 3-3>과 동일

상해는 비록 비농업 인구가 전체 인구의 70%를 상회하는 전형적인 도시형태를 띄고 있지만³⁷⁾ 상해의 높은 임금 및 물가 수준으로 인해 농촌연간소득 또한 여타 성에 비하여 높은 것으로 나타났다. 2000년 상해지역 농촌연간소득은 5,596 위안으로 전국 평균인 2,253 위안보다 2.5배 이상 높은 수준이다. 이러한 수준의 농촌연간소득은 도시연간소득의 전국 평균인 6,290 위안의 89%에 해당하는 규모다.

높은 소득수준과 지속적인 물가지수 상승이 반영되듯 상해의 도시 1인당 평균생활비 지출 또한 조사대상 중 단연 높은 것으로 나타났다. 이는 도시뿐만 아니라 농촌지역에서도 공히 나타나고 있다. 2000년 상해의 1인당 평균생활비 지출은 도시와 농촌이 각각 8,868 위안, 4,137 위안으로 전국 평균뿐만 아니라 조사대상 중 가장 높다(<표 3-13> 참고).

도시의 경우 증가 속도에 있어서도 단연 앞서가고 있는바 1990년대비 2000년 1인당 평균생활비 지출증가율은 351.2%인데 반해 중국평균은 291.1%에 불과하다. 산둥과 광둥의 경우도 증가율면에서는 각각 308.6%, 347%를 기록하였는바 상해 수준을 쫓아가지 못하고 있다.

〈표 3-13〉 중국 주요 성·시의 1인당 생활비 지출(도시기준)

(단위: 위안)

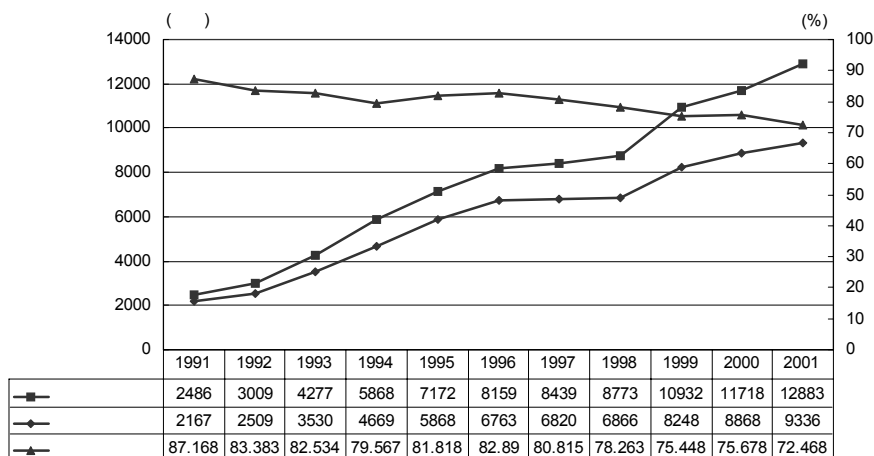
	전국	산둥	광둥	상해
1990	1,279	1,229	1,984	1,936
1995	3,538	3,286	6,254	5,868
1998	4,332	4,144	7,054	6,866
1999	4,616	4,515	7,518	8,248
2000	4,998	5,022	8,017	8,868

자료: <표 3-3>과 동일

37) 2000년 상해 전체 인구는 1,322만 명이며, 이중 농업인구는 전체인구 25.4% 수준인 336만 명이다. 2001년의 경우 상해 전체 인구나 농업인구는 각각 1,327만 명, 328만 명으로 오히려 농업인구가 감소하였다. 『上海統計年鑑』, 2002.

상해 도시주민의 소득은 1985년부터 2001년까지 연평균 15.7%의 증가를 기록하였다. 소득감소를 보인 적이 한번도 없을 정도로 지속적인 증가를 시현하였다. 지출도 이와 같은 추세로 연평균 14.1%의 증가를 기록하였다. 연평균 증가율에서도 차이를 확인할 수 있듯이 소득과 지출의 차이가 해를 거듭할수록 확대되고 있다(<그림 3-4>참고).

〈그림 3-4〉 상해의 소비와 지출 추이(도시기준)



자료: <그림 3-1>과 동일

소비지출을 항목별로 살펴보면 다음과 같은 두 가지의 특징을 발견할 수 있다.

첫째, 2001년 상해 도시주민의 의식주에 대한 지출은 5,332 위안으로 전체 지출의 57.1%를 차지하고 있다. 의·식·주에 대한 각각의 소비지출 규모는 577 위안, 4,022 위안, 733 위안이다. 이중 거주비(housing fee)만이 전년대비 0.01% 감소했을 뿐 의복비(clothing)와 식품(food)은 전년대비 각각 1.8%, 2.7% 증가하였다. 이는 상해의 거주민 소비자 물가지수 증감률

이 0%임을 감안할 때 의복과 식품에 대한 소비는 지속적인 증가를 보이고 있음을 간접적으로 확인할 수 있다.

둘째, 상해는 높은 경제수준에도 불구하고 소비증가에 비해 엥겔지수가 여전히 높다.³⁸⁾ 식품에 대한 소비가 4,022 위안(43.1%)으로 가장 지출이 많은 소비항목이기 때문이다. 이에 반해 오락, 교육 및 문화서비스 부문은 1,360 위안으로 전체 지출의 14.6%를 차지하는 수준이다. 비록 이 부문의 지출이 전체 지출의 2위를 기록하고 있지만 식품비의 33.8%에 불과한 수준이다. 그러나 간과할 수 없는 사실은 식품비의 전년대비 증가율은 2.7%였으나 오락, 교육 및 문화서비스 부문의 지출 증가율은 33.8%를 기록했다는 점이다. 이처럼 높은 증가율을 기록한 것은 교육비 지출이 크게 증가한 결과로 1인당 교육비는 전년대비 24.9% 증가한 731 위안이다.

38) 일반적으로 엥겔계수는 20을 상류 수준으로 50을 겨우 먹고사는 수준으로 보고 있다. 중국 평균의 4배에 이르는 상해의 1인당 소득수준을 감안할 때 엥겔계수 측면에서 상해는 겨우 먹고사는 수준을 면한 것으로 볼 수 있다. 그러나 외식빈도가 높은 중국사람들의 문화를 고려해야 할 것이다. 참고로 2001년 상해의 1인당 외식비 지출은 748 위안으로 전년대비 10% 증가하였으며, 이는 교육비 731 위안과 맞먹는 수준이다.

제4장 강소성(江蘇省)

1. 개황

현재 강소에는 ‘1980년대 향진기업, 1990년대 외자기업’이라는 말이 유행하고 있다. 이는 강소의 경제발전 축이 과거에는 향진기업에서 현재는 외자기업으로 이전되었음을 의미한다. 강소의 개혁·개방은 1996년부터 본격적으로 이루어졌다. 이 결과 고정자산 투자액 중 외자 점유율이 20% 이상에 달하는 등 활발한 외자유치가 진행 중이다.

강소는 난온대와 아열대의 과도지대로서 기후는 온화하고 강수량이 적합하며 사계절이 분명하다. 연평균 기온이 13~16℃인데, 1월 평균기온이 -2~4℃, 7월 평균기온이 26~30℃이며, 연평균 강수량은 800~1,200mm이다. 또한 광산자원이 광범위하게 분포되어 있고 그 종류 또한 다양하다. 에너지 광산물로는 석탄, 석유, 천연가스가 있고, 비금속 광산물로는 염, 인, 유황, 수정, 보석, 금강석, 석고 등이 있으며, 철, 동, 납 등 금속광산도 풍부하다. 그중 특종 비금속 및 대리석 등 전자재류는 강소가 자랑하는 우수한 광산자원이다.

강소의 전체 면적은 10.26만 km²로서 중국 전체면적의 1.07%에 지나지 않는다. 그러나 2001년 총인구수는 7,182만 명으로 전국의 18% 정도를 차지하고 있다. 강소는 사천, 하남, 산둥 다음으로 인구가 많은 성으로 중국에서 인구밀도가 비교적 높은 지역중 하나이다. 강소의 인구밀도는 1991년 1km²당 660명을 기록한 이래 지속적으로 증가하여 1995년에는 689명, 2000년에는 714명을 기록하였다. 따라서 강소는 노동력이 풍부하며, 또한 인적자원 조달이 유리한 곳으로 평가할 수 있다.

지리적으로 강소는 중국 동부연해 지역의 장강과 회하(淮河)의 하류지방에 위치하며, 북쪽으로는 산둥, 남쪽으로는 절강, 서쪽으로는 안휘, 동남쪽으로는 상해와 접하고 있다. 전국에서 지세가 제일 낮은 평탄한 지역으로 평원이 전체 토지면적의 68.8%를 차지하고 있으며, 수면과 저산구릉이 각각 18%, 14%를 차지하고 있다.

강소는 1980년부터 1990년대 초반까지만 해도 경공업과 방직업, 건축자재 등 전통산업이 주류를 이루었다. 1990년대 중반부터 전자통신, 광학기계전자, 생물의약 등 첨단기술 영역으로 투자분야가 점차 확대되고, 투자주체도 중소 영세기업에서 대기업, 다국적기업으로 전환되었다. 특히 최근에는 다국적 기업의 투자가 뚜렷한 증가세를 보이고 있다. 기존의 홍콩, 동남아 국가 위주 투자에서 미국, 유럽, 대만 등으로 투자국가가 다양해졌다. 이들 국가들의 투자가 전체 투자의 1/3을 차지할 정도로 급증했다.

개혁·개방 이후 강소의 경제는 지속적인 안정 성장세를 유지하고 있다.³⁹⁾ 또한 상해와 인접해 있기 때문에 상해경제권과 밀접한 관계를 갖고 있다. 상해경제 발전의 후광 효과에 힘입어 소득 수준과 구매력이 여타 성에 비해 비교적 높은 편이다. 한편 상해에 비해 낮은 임금으로 숙련된 노동력을 구할 수 있기 때문에 외국인 투자환경이 상당히 우수한 것으로 알려져 있다. 최근에는 상해와 장강삼각주 내수시장 진출확대와 장기적인 생산거점 확보 차원에서 노동집약적 조립가공분야와 함께 전자, 석유화학, 철강부문에 대한 한국기업들의 진출이 활발히 추진되고 있다.

강소는 2차 산업과 3차 산업이 중심이 되는 곳이다. 2001년 국내생산 총액은 9,511억 위엔인바 이중 2차 산업은 4,907억 위엔으로 전체 생산의 51.6%를 차지하고 있다. 3차 산업은 전체 생산의 37%에 달하는 3,522억

39) 강소의 경제발전은 외국인투자 등 경제요소가 작용한 결과이지만 강소의 정치적 위상 또한 일정 부분 역할을 담당했을 것으로 추정된다. 강택민 前 중국국가주석의 고향이 揚州이며, 15%의 중앙위원이 강소 출신이다.

위안이다. 이에 반해 1차 산업은 1,082억 위안으로 전체 생산의 11.4%에 불과하다.

강소는 현재의 제조업 중심의 구조를 더욱 발전시키며, 세부적으로 낙후된 남부지역의 발전을 꾀하고 첨단산업을 적극 육성하고자 한다. 이를 토대로 제10차 5개년 계획기간 동안 연평균 9.3%의 성장률을 목표로 하고 있다. 2005년 GDP 규모는 1조 3,400억 위안에 이를 전망이다.

2. 기본환경

강소의 운송수단은 대부분 철도 및 도로를 통하여 이루어지고 있다. 2000년 강소의 철도 총길이는 1990년보다 15.1% 증가한 1,439km이며, 도로는 13.8% 증가한 28,198km이다. 한편 2000년 강소의 1,000km²당 철도 연장은 14.4km로 전국의 6.1km에 비해 두 배 이상 길다. 도로의 경우도 전국 수준인 146km의 두 배에 가까운 282km의 조밀한 도로망을 가지고 있다 (<표 4-1> 참고).

〈표 4-1〉 강소의 철도·도로의 연장과 밀도(2000년)

(단위: km)

	철도	1,000km ² 당	도로	1,000km ² 당
전국	58,700	6.1	1,402,700	146
강소	1,439	14.4	28,198	281.9

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『江蘇統計年鑑』, 2001.

2000년 강소의 철도 여객운송량과 화물운송량은 각각 4,891만 명, 4,077만 톤이다. 한편 도로의 여객운송량은 101,713만 명, 화물운송량은 59,056

만 톤에 달한다. 이는 각각 전국의 1/13, 1/18을 차지하는 운송량이며, 도로 여객운송량의 경우 산둥성보다 무려 65.5%나 많은 것으로 나타났다(<표 4-2> 참고).

〈표 4-2〉 강소의 여객운송량 및 화물운송량 현황(2000년)

(단위: 만 명, 만 톤)

	철도		도로		항구	
	여객운송량	화물운송량	여객운송량	화물운송량	여객운송량	화물운송량
전국	105,073	178,023	1,347,392	1,038,813	19,386	122,391
강소	4,891	4,077	101,713	59,056	514	25,902
비중(%)	0.05	0.02	0.08	0.06	0.03	0.21

자료: <표 4-1>과 동일

강소는 1995년까지만 해도 급속한 경제발전 및 대외개방에 따라 항공화물 및 여객 수요가 증가함에도 불구하고 항공시설 미비로 이를 수용하지 못하고 주로 인근의 상해국제공항에서 이를 소화하고 있었다. 그러나 남경시에 국제공항이 건설된 후 항공기들의 취항이 잇따르면서 항공교통이 급속도로 발전하기 시작했다. 특히 인근의 한국, 일본, 동남 아시아 국가들 간에 정기적으로 항공편을 운항하고 있다. 2000년 항공교통을 통한 출입 여객수는 126만 명으로 1990년도의 43만 명에 비해 약 3배정도 증가하였다.

통신시설에 대하여 살펴보면, 최근에 농촌지역의 전신망이 크게 확충되고 있다. 이는 농촌지역의 교환용량과 전화기 보유대수가 빠르게 증가한 결과이다. 오히려 증가 속도면에서 도시지역을 크게 앞서고 있다. 특히 강소에서는 시내전화를 중심으로 선진기술과 설비를 도입하여 통신의 고음질화 및 고속화를 실현함으로써 통신사업 근대화와 발전에 역점을 두고

있다. <표 4-3>을 보면, 2000년 강소의 전화기 보유대수는 산동의 414대, 광동의 1,690대 보다 많은 1,886만 대이며, 전화선 총길어도 36만km로 전국에서 1, 2위를 다투는 수준이다.

또한 2000년 강소는 100가구당 11대의 컴퓨터를 보유하고 있는바 이는 중국 전체의 10대와 비교했을 때 평균 수준을 유지하고 있다. 강소의 인터넷 사용자수는 1995년 100만 가구에 불과하였으나 2000년도에는 184만 가구로 그 수가 현격하게 증가하였다. 전반적으로 강소는 타지역에 비해 컴퓨터 보급률이 높으나 상대적으로 인터넷 사용자수는 적은 것으로 나타났다.

〈표 4-3〉 중국 주요 성별 통신시설 현황(2000년)

	전화기 보유대수	전화선 총길이	가정용컴퓨터 보유대수	인터넷 사용자가구수
단 위	만 대	만 km	100가구당	만 가구
전 국	25,607	298	10	902
산 동	414	17	10	129
광 동	1,690	18	26	-
강 소	1,886	36	11	184

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『廣東統計年鑑』, 2001. 『江蘇統計年鑑』, 2001. 『中國互聯網絡信息中心』, 2000.

강소에는 540km에 걸친 50만 볼트급의 초고압 송전망, 4.2km에 걸친 22만 볼트급 송변전망과 6.8km에 걸친 11만 볼트급의 송변전망이 연결되어 있다. 이 결과 향(鄉)이상의 주요 지역에 대한 전기공급률이 100%에 달하는데 2000년 현재 강소의 전력 소비량은 971억 34만kwh이다. 또한 강소에는 중국 최대의 대형 화력발전소 10여 개가 있다. 이들 대형 화력발전소들은 서주시(徐州市)의 석탄산지인 원산(元山)을 비롯하여 인구와 공업이

밀집되어 있는 전력소비지역과 발전에 필요한 석탄 반입 및 냉각수 이용이 가능한 남경시, 항주시, 소주시, 진강시, 남통시 등에 입지하고 있다(대외경제정책연구원 1996, p. 37). 강소는 발전용량을 계속 증대시킨다는 목표아래 장강 및 상해운송환경을 충분히 이용하여 대형화력발전소를 증설하거나 추진 중에 있다.

강소의 지하자원은 성 전역에 걸쳐 100여 종이 매장되어 있다. 현재 매장량이 확인되어 채굴작업이 이루어지고 있는 광산은 300여 개 정도이다. 대표적인 지하자원은 석탄과 철이지만 현재 강소에는 석유와 천연가스의 개발도 비교적 큰 규모로 진행되고 있다. 강소의 주요 광물 매장지를 살펴보면, 서주시의 석탄, 연운항시의 수정 등이 있으며, 구릉지대에는 철, 망간 및 비철금속의 매장량이 풍부하다. 이밖에도 강소에는 대리석, 화강암, 석영이 풍부하게 매장되어 있다. 사파이어, 루비 등의 보석류와 점토류를 비롯한 건축자재 원료의 매장량이 많기로 유명하다. 또한 티타늄철, 니오비늄과 루틸 등의 희귀한 금속도 많이 매장되어 있는 것으로 알려져 있다(Ibid. p. 37). 이처럼 강소에는 연해지역이나 서부지역만큼이나 다양하고 많은 양의 지하자원이 생산되고 있다.

3. 개방환경

강소는 일본, 싱가포르 및 대만 기업이 가장 많이 진출해 있는 곤산, 남경, 고수, 무석 등의 투자환경이 좋은 것으로 평가받고 있다. 이들 지역에는 세계 500대 기업들이 상당수 진출하였다. 또한 기계, 전자, 화학공업 등의 발달로 중국 내수를 위한 제조업의 투자가 상대적으로 많은 편이다. 특히 소남(蘇南, 강소 남부)지역은 상해와 인접되어 있고 나름대로의 소남형 경제(향진기업 위주의 경제)를 성공시킨 지역이라는 점에서 소북(蘇北,

강소 북부)지역에 비해 공업이 발달되어 있으며 일정한 소비시장을 구축하고 있다.

2000년 한해동안 강소는 2,648건의 외자도입 계약이 체결되었다. 1997년 아시아 금융위기 당시 둔화되었던 외자도입 건수가 점차 증가하고 있는 추세이다. 강소의 외국인투자 유치 실적을 살펴보면, 2000년 강소의 외국인투자액은 중국 전체의 15.8%에 해당하는 64억 3만 달러이다. 이는 인접한 산동의 외국인투자액인 29억 7만 위안의 두 배에 해당하는 금액이며, 전국적으로는 광둥에 이어 2위에 해당하는 수준이다. 한편 2000년 대외차관이 1억 7만 달러로 전체 외자도입액의 3.5%를 차지하고 있다. 1990년대 들어 국제금융기구차관과 국제신용대출이 전체 대외차관에서 차지하는 비중이 계속 커지고 있는 가운데 정부차관과 외국은행상업차관의 비중은 감소하고 있는 추세이다(<표 4-4> 참고).

〈표 4-4〉 강소의 외자도입 현황

(단위: 억 달러)

	1999		2000	
	계약액	실행액	계약액	실행액
건 수	1,936	1,925	2,648	2,645
전체액수	90.2	66.4	106.2	66.0
대외차관	20.3	2.2	0.1	1.7
외국인직접투자	69.8	60.8	106.1	64.3

자료: 『江蘇統計年鑑』, 2001.

이처럼 외국인투자가 많은 이유는 강소가 공업중심지일 뿐만 아니라 타 지역에 비해 사회간접자본 시설이 비교적 잘 정비되어 있기 때문이다. 또한 상해와 인접해 있어서 상해의 경제적 파생이익을 누리고 있는 것으로

평가된다. 즉 강소가 상해와 인접하고 있을 뿐만 아니라 장강삼각주 경제권에 속해 있고, 상해보다 상대적으로 저렴한 비용으로 중국 내륙지역으로 진출할 수 있는 기반 구축이 용이하기 때문이다.

강소는 중국 1위를 고수하고 있는 기계공업을 중심으로 화학공업, 자동차, 전자, 방직, 야금, 전자재 및 식품 등의 산업이 매우 발달되어 있다. 또한 농·임·목업, 방직, 화학 석유가공, 의약, 기계, 전자, 인프라 건설, 환경보호 및 하이테크 산업 방면에 외자유치를 하는데 중점을 두고 있으며, 인프라 시설이 완비된 개발구를 중심으로 외자유치를 하고 있다. 그 외에도 외자유치를 위하여 각 지역의 경제기술 개발구들은 인프라 건설, 투자환경 개선에 힘쓰고 있다(KOTRA 2002, p. 169).

강소에 대한 한국기업의 투자는 1990년대 이후 지속적으로 증가하고 있다. 이는 한·중 수교와 더불어 최소한의 중국에 대한 투자보장장치가 마련되어 강소의 투자환경이 점차 안정되었기 때문이다. 또한 상해경제권의 발전잠재력에 대한 한국기업들의 관심을 시사하는 것이다.

강소에 진출한 한국기업들은 대부분 상해 중심부에 직선거리 100km 전후에 집중되어 있다. 1996년에 남경시와 상해를 연결하는 고속도로가 개통되는 등 1997년을 전후하여 강소의 도로망이 대폭 확충된 결과이다. 즉 상해와의 연계교통망이 개선됨에 따라 강소내 장강 중류지역의 투자 가치가 상승하였다. 따라서 이 지역에 대한 한국기업의 진출도 점차 늘어나고 있는 실정이다.

초창기 강소에 한국기업이 진출하였던 업종은 대부분이 의류, 섬유, 신발, 완구, 공예품 및 식품 등 노동집약적 경공업부문에 편중되어 있었다. 그중 제조업이 전체투자의 95% 정도를 차지하였다. 또한 한국기업의 투자형태에 있어서는 독자기업이 전체의 절반 정도를 차지하고 있었다(대외경제정책연구원 1996, p. 218). 그러나 최근에는 상해경제권 및 장강삼각주의 내수시장 진출확대와 장기적인 생산기지 거점 확보 차원에서 노동집약적

조립가공분야와 함께 전자, 석유화학, 철강부문에 대한 진출이 활발히 추진되고 있다.

강소에는 국무원에서 허가한 11개의 경제기술개발구와 강소정부에서 허가한 68개의 경제기술개발구가 있다. 주로 경제기술개발구, 보세구, 하이테크 산업개발구, 관광휴가지역, 외향성 농업종합개발구 등이 형성되어 있다 (KOTRA 2002, p. 170). 그중 소주고신기술산업개발구는 국무원으로부터 정식으로 승인 받은 국가급 개발구이다. 총계획면적은 52km²이며, 50여 다국적기업을 비롯하여 국내외 220여 업체가 진출해 있다.

〈표 4-5〉 강소의 주요 개발구

경제구	주요 분야	기 타
中國宜興環保科技工業園 宜城經濟開發區	첨단기술, 환경보호	일본, 싱가포르, 홍콩, 미국, 독일 등 1,000여 개 외자기업
江蘇省張家港經濟開發區	공업, 상업무역, 3차산업	미국, 일본, 홍콩, 대만 등이 투자
常州高新技術產業開發區	생산가공 및 자유무역, 대외무역기업	
江蘇省宜興經濟開發區	가공무역, 관광자원개발	
蘇州高新技術產業開發區	신기술산업개발	50여 다국적기업 등 220여 기업
南京高新技術產業開發區	마이크로전자, 통신, 신재료, 생물공학	외국인투자유치에 중점
江蘇省徐州經濟開發區	첨단기술산업	환경, 기술, 에너지 사용에 역점

자료: KOTRA (2002d)를 정리한 것임.

소주고신기술산업개발구는 4대 유치산업으로 전자·통신, 생물의학, 정밀화학, 식품가공을 선정하여 첨단기술산업분야에 외국인투자 유치를 하는데 중점을 두고 있다. 개발구내 입주한 외국인 투자기업은 경제특구에 상

당하는 세제감면혜택을 받는다. 또한 이 개발구는 신시가지 개발사업이 진행되고 있는 소주시의 신구내 위치하고 있다. 따라서 주위의 활발한 경제 활동의 이점을 충분히 이용할 수 있고 생활여건도 편리하다는 점이 주목을 받고 있다(KOTRA 2002d).

강소의 무역규모가 중국 전체에서 차지하는 비중을 보면 2000년 수출입 총액은 전국의 9.6%인 457억 달러로 그중 수출은 전국의 10.3%인 258억 달러, 수입액은 8.8%를 차지하는 199억 달러에 이른다. 강소의 무역규모는 광둥성, 북경시, 상해시, 복건성 다음으로 전국 5위를 점하고 있다. 무역수지는 1995년에 33억 달러의 적자를 기록한 이후 매년 흑자폭이 점차 증가하고 있다. 1990년 17억 달러였던 무역수지 흑자가 2000년에는 약3배 이상 증가한 59억 달러를 기록하였다(<표 4-6> 참고).

〈표 4-6〉 강소의 수출입 추이

(단위: 억 달러)

	1990	1995	1998	1999	2000	비중(%)
총교역액	41	163	265	313	456	9.6
수출	29	65	157	183	258	10.3
수입	12	98	108	130	199	8.8
무역수지	17	-33	49	54	59	24.5

자료: <표 4-4>와 동일

현재 강소는 전세계 164개국 국가를 대상으로 수출을 하고 있는바 일본, 미국, 한국, 네덜란드, 독일 및 싱가포르 등이 주요 교역대상국이다. 2000년 이들 6개국으로의 수출총액은 전체 수출의 63.3%인 288억 8,000만 달러이다. 지역적으로는 대아시아 수출이 여타 지역에 비해 월등히 높은 편

이며, 1990년대 들어 대한민국 수출이 매년 크게 증가하는 추세를 보이고 있다(<표 4-7> 참고).

〈표 4-7〉 강소의 주요 교역국(2000년)

(단위: 억 달러)

수 출		수 입	
일 본	-	일 본	55
미 국	50	대 만	27
한 국	11	한 국	23
네덜란드	11	미 국	15
독 일	11	싱가포르	7
싱가포르	7	독 일	6
전체 수출액	141	전체 수입액	135

자료: <표 4-4>와 동일

한편 강소는 2000년 전세계 66개 국가로부터 수입을 하고 있는바 주요 수입대상국은 일본, 대만, 한국, 미국, 싱가포르, 독일, 인도네시아 등이다. <표 4-7>에서 보여지듯이, 2000년 7개 국가로부터의 수입액 합계는 135억 16만 달러를 기록하여 강소 전체 수입액의 68.2%를 차지하고 있다.

<표 4-8>에서 2000년 주요 품목별 수출현황을 살펴보면, 전통적인 수출 품목인 경공업품의 수출증가율이 여전히 지속적으로 증가하고 있음을 알 수 있다. 복장 및 의류 악세사리의 경우 전년대비 33.1% 증가한 49억 4,231만 달러를 수출하였다. 방직용 실, 직물 및 제품도 29.6% 증가한 25억 5,708만 달러를 수출하였다. 특히 자전거의 경우 2000년에 1억 8,213만 달러나 수출하여 매년 눈에 띄게 수출량이 크게 증가함을 볼 수 있다.

〈표 4-8〉 강소의 주요 교역품(2000년)

(단위: 백만 달러)

수출		수입	
복장 및 의류 악세사리	4,942	집적회로 및 마이크로전자부품	1,373
방직용 실, 직물 및 제품	2,557	종이 펄프	626
약품	318	TV, 라디오 및 무선전 통신	626
컨테이너	300	강재	621
자전거	182	플라스틱 원료	540
합성유기염료	117	합성섬유장사 기직물	378

자료: <표 4-4>와 동일

한편 <표 4-8>에서 2000년 강소의 주요 품목별 수입현황을 살펴보면, IT관련 제품이 전체에서 많은 비중을 차지하고 있는 것을 알 수 있다. 특히 부품을 수입하여 경공업품으로 가공하는 수출이 증가하면서 집적회로 및 마이크로 전자부품 수입이 13억 7,300만 달러에 달하고 있다.

4. 생산환경

강소의 노동력 추이는 <표 4-9>에서 볼 수 있듯이, 2000년도 노동력수는 1990년과 비교하여 5% 감소한 3,505만 명이다. 이것은 전국의 4.9%에 해당하는바 이중 기술인력수는 673만 명으로 강소 전체 노동력수의 약 1/5을 차지한다.

강소의 무석시, 항주시, 남경시, 소주시 등 장강 이남지역에 위치한 공업도시들의 임금수준이 대체로 높다. 반면에 장강 이북지역에 위치한 도시

들의 임금은 상대적으로 낮은 수준이다. 국유기업, 집체기업, 기타기업을 포함한 전체직공의 임금수준이 가장 높은 도시는 무석시이며, 국유기업은 남경시, 집체기업은 소주시의 임금수준이 가장 높은 편이다.

〈표 4-9〉 강소의 노동력수 추이

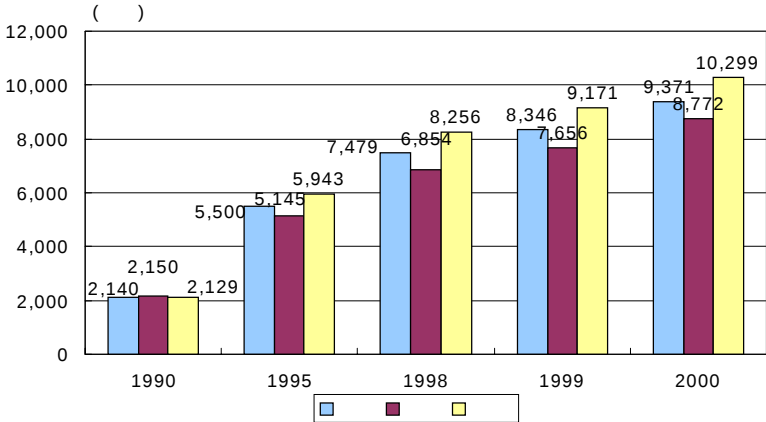
(단위: 만 명)

	전 국	강 소
1990	63,909	3,690
1995	67,947	3,765
1998	69,957	3,635
1999	70,856	3,596
2000	71,150	3,505

자료: <표 4-1>과 동일

<그림 4-1>에서 볼 수 있듯이, 강소의 평균임금은 전국 평균에 비해 상당히 높은 수준이다. 1995년까지 전국 및 산동의 평균임금 수준은 별 차이가 없었다. 그러나 강소의 평균임금 수준이 점차 높아지다가 2000년에 이르러 10,299위안으로 전국의 9,371위안보다 약 10%나 높아졌음을 알 수 있다. 이러한 강소의 평균임금 수준은 광둥, 상해, 북경 등에 이어 전국의 상위권에 해당된다.

〈그림 4-1〉 중국 주요 성별 평균임금 추이



자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『江蘇統計年鑑』, 2001.

강소의 업종별 평균임금을 살펴보면, 1995년의 경우 전력·가스업에 종사하는 직공의 임금수준이 9,833 위안으로 가장 높았고, 임금수준이 가장 낮은 업종은 농업으로 4,263 위안이다. <표 4-10>에 따르면, 2000년에도 마찬가지로 전력·용수공급업이 16,480 위안으로 평균임금 수준이 가장 높았으며, 농목업·임업·어업이 6,317 위안으로 가장 낮은 수준을 보인다. 따라서 강소는 1차 산업에 비해 2차 산업 및 3차 산업의 비중이 높은 것을 알 수 있다.

〈표 4-10〉 강소의 업종별 평균임금(2000년)

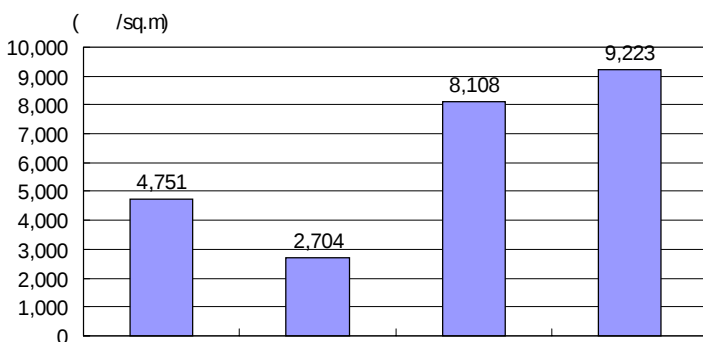
(단위: 위안)

	전국(A)	강소(B)	비율(B/A)
전체	9,371	10,299	109.9
농목업, 임업, 어업	5,184	10,535	203.2
건축업	8,735	9,582	109.7
채굴업	8,340	10,101	121.1
금융, 보험업	13,478	14,323	106.3

자료: <표 4-1>과 동일

강소의 임대료(sq.m당)는 9,223 위안으로 전국의 4,751 위안보다 2배 가까이 높다. 이것은 산동의 2,704 위안, 광동의 8,108 위안 보다도 높은 수치이다(<그림 4-2> 참고).

〈그림 4-2〉 중국 주요 성별 임대료 현황(2000년)



자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『廣東統計年鑑』, 2001. 『江蘇統計年鑑』, 2001.

강소에서 과학부문에 투자한 액수를 <표 4-11>에서 살펴보면, 1990년 9억 4만 위안이며, 2000년도에는 10년 전의 10배가 넘는 100억 8만 위안을 투자한 것으로 나타났다. 이는 중국 전체의 약 1/5에 해당하는 액수이다. 특히 견수도 1998년 이후 크게 증가하기 시작하여 2000년에는 341건을 기록했다.

강소는 이미 인프라가 확보된 IT, BT, 신의약, 신소재 재료 등 4개 부문의 첨단산업을 집중 지원할 방침이다. 이를 토대로 반도체, 통신 제품, PC 및 네트워크 관련 상품, 디지털 가전 등의 제품 생산을 적극 유도할 예정이다. 또한 장강 연안 지역을 IT 제조 및 연구개발 밀집 단지로 집중 육성한다는 계획이다. 2005년까지 50개 첨단기술 투자 항목을 지정하여 지원하되 첨단기술 산업이 공업 총생산가치 중 19%의 점유율을 달성할 수 있도록 지원할 방침이다.

〈표 4-11〉 강소의 과학부문투자와 특허건수 추이

(단위: 억 위안, 건수)

	과학부문투자		특허건수	
	전국	강소	전국	강소
1990	139.1	9.4	1,149	69
1995	302.2	82.4	1,530	72
1998	438.6	92.2	1,655	85
1999	543.9	76.2	3,097	167
2000	575.6	100.8	6,177	341

자료: <표 4-1>과 동일

5. 시장환경

<표 4-12>에 따르면, 1990년 강소의 GDP 규모는 전국의 7.1%를 차지하는 1,314억 위안이다. 2000년 강소의 GDP 성장률은 10년 전과 비교하여 볼 때 6.5배 증가한 8,584억 위안이다. 이는 전국에서 9.6%를 차지하는 수준이다. 강소의 대외경제개방 정도가 점차 확대되고 시장경제체제가 자리를 잡아가기 시작함에 따라 강소의 경제발전 속도도 개혁·개방 초기의 발전속도에 비해서 빨라지고 있다.

〈표 4-12〉 강소의 GDP 규모

(단위: 억 위안)

	1990	1995	1998	1999	2000
전국	18,548	58,261	78,345	82,067	89,404
강소	1,314	5,155	7,200	7,698	8,585

자료: <표4-1>과 동일

강소의 1인당 소득수준은 전국평균에 비해 상당히 높은 수준이다. <표 4-13>에서 보듯이 2000년 강소의 도시주민 1인당 연간소득은 1,853 위안으로 전국의 1,523 위안 보다 21.7% 가량 높은 수준이다. 농촌주민의 1인당 연간소득도 3,595 위안으로 전국의 2,253 위안보다 59.7% 가량 높은 수준을 기록하고 있다. 강소의 도시주민 소득수준의 경우 광둥, 상해, 북경 등에 이어 전국에서 10위 안에 들 정도로 높은 수준이며, 농촌은 상해, 북경, 절강 등에 이어 5번째로 높은 소득수준을 보이고 있다.

〈표 4-13〉 강소의 도시와 농촌별 소득변화 추이

(단위: 위안)

	전 국		강 소	
	도 시	농 촌	도 시	농 촌
1990	1,523	630	1,853	884
1995	4,288	1,578	4,648	2,457
1998	5,425	2,162	6,018	3,377
1999	5,854	2,210	6,538	3,495
2000	6,280	2,253	6,800	3,595

자료: <표 4-1>과 동일

강소 주민들의 소득수준이 전국평균보다 높게 나타남에 따라 1인당 연평균 생활비지출 수준도 전국평균에 비해 상당히 높은 수준을 보이고 있다. 2000년 강소의 도시주민은 1인당 연평균 5,323 위안을 지출하여 전국평균 4,998 위안을 상회하고 있다. 농촌주민의 경우에도 1인당 연평균 생활비 지출이 2,338 위안으로 전국의 1,670 위안보다 40% 가량 많은 수준이다(<표 4-14> 참고).

한편 강소의 도시주민과 농촌주민의 소비지출액을 비교해보면, 1998년

의 경우 도시주민의 연간 생활비지출액이 농촌주민보다 약 2.1배 많은 4,889 위엔이었다. 그러나 2000년에는 이보다 도시의 생활비지출액이 조금 더 늘어나 농촌의 약 2.3배로 격차가 커졌다. 그러나 강소는 농촌을 근거지로 한 향진기업이 매우 발달한 관계로 농촌거주민의 평균소득이 전국평균을 크게 상회하고 있는 것으로 나타났다.

〈표 4-14〉 강소의 1인당 연평균 생활비지출 추이

(단위: 위엔)

	도시		농촌	
	전국	강소	전국	강소
1990	1,279	1,223	598	141
1995	3,538	3,772	1,310	1,938
1998	4,332	4,889	1,590	2,337
1999	4,616	5,011	1,577	2,294
2000	4,998	5,323	1,670	2,338

자료: <표 4-1>과 동일

제5장 절강성(浙江省)

1. 개황

절강은 화동지역 중부에 자리잡고 있다. 남쪽으로는 복건, 북쪽으로는 상해와 장강삼각주, 서쪽으로는 강서와 안휘, 동쪽으로는 동해와 접한다. 총면적이 10만 1,800km²로 중국 전체 총면적의 1.1%를 차지하고 있으며, 지형적으로는 70%가 구릉성 산지에 속한다. 전형적인 아열대 계절풍 기후로 온화하고 습윤하며 사계절이 분명하다. 연평균 기온이 15~19℃, 1월 평균기온은 2~8℃, 7월 평균기온은 27~30℃이고 연평균 강수량이 1,000~1,900mm이다. 6~7월은 비가 많고 8~9월은 태풍과 비가 많이 온다.

절강의 총인구는 4,456만 명이다. 2000년 km²당 인구밀도는 442명으로 중국 전체평균 132명보다 3배 이상 높은 수준이다. 그러나 인근 산동의 574명에 비하면 1/3에 불과하다.

기초공업자원의 매장량은 적으나 건재와 80여종이 넘는 비금속 광산자원이 풍부하다. 그중 옥돌, 명반석, 비석, 진주암의 매장량은 전국에서 손안에 꼽힌다. 저질탄의 매장량은 16억 톤으로 전국에서 제1위이다. 한편 절강은 전통적으로 수산자원이 풍부하기 때문에 어업발전에 양호한 자연조건을 갖추고 있다. 담수 총면적이 552만 무, 해양어장 면적이 22만km², 해수 양식가능면적이 152만 무로 그중 항가호(杭嘉湖) 지역은 중국 담수어 생산의 3대기지 중 하나이고 단산(舟山)어장은 중국 최대의 해양어장이다.

절강은 전통적으로 농업을 위주로 하는 산업형태를 띠고 있었으나 최근에는 농산물 가공업 및 수산업이 절강경제의 근간을 이루고 있다. 또한 개혁·개방이후 방직, 기계 및 전자 등의 공업이 빠른 속도로 발전하고 있

다. 특히 절강은 강소, 상해와 더불어 장강 삼각주 경제권역에 속해 있기 때문에 각종 조립기술이 중국 여타 지역에 비해 높은 수준이라는 평가를 받고 있다. 절강은 농업, 임업, 어업, 목축업, 전통산업인 경공업, 방직업과 건축자재 산업이 발달되어 있으며, 기계, 전자, 의약, 화학공업이 4대 지주 산업을 형성하고 있다.

2001년 절강의 GDP 규모는 6,748억 위안으로 이 중 1차 산업이 695억 위안이며, 2차 산업 및 3차 산업이 각각 3,460억 위안(51.3%), 2,593억 위안(38.4%)으로 전체의 89.7%를 차지하고 있다.

절강은 상해를 구심점으로 하는 권역경제의 영향을 강하게 받고 있다. 전자, 통신 등 첨단산업의 상해 진출을 의도하고 있는 기업들은 절강을 주변기기의 산업거점 지역으로 여기고 있다. 이에 최근 중국의 절강을 비롯한 장강 삼각주 지역에 대해 우리 기업의 관심이 고조되고 있다.

2. 기본환경

<표 5-1>에서 보듯이, 도로의 길이는 1990년 이후 매년 꾸준히 증가하여 2000년에는 41,970km에 이른다. 한편 절강의 1,000km²당 철도와 도로의 수준을 보면 전국보다 잘 발달되어 있다는 것을 알 수 있다. 철도는 전국의 약 2배에 해당하는 11.7km이고, 도로는 약 3배에 해당하는 412.3km의 시설이 갖추어져 있다.

절강에서는 전국 최초의 지방철도가 착공된 이후 항주간 노선을 건설하는 등 도시간 철도구간을 개통하기 시작하였다. 전국 및 절강 철도의 길이는 1990년부터 2000년까지 그다지 크게 증가하지 않았다. 왜냐하면 도로를 건설하는데 드는 생산비가 저렴하기 때문에 철도보다 건설을 많이 하게 되어 지금까지도 절강의 주요교통수단은 도로를 통해 대부분이 이루어

지고 있다.

〈표 5-1〉 절강의 철도·도로의 연장과 밀도(2000년)

(단위: km)

	철도		도로	
		1000km ² 당		1000km ² 당
전국	58,700	6.1	1,402,700	146
절강	1,193	11.7	41,970	412.3

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『浙江統計年鑑』, 2001.

2000년 절강의 연간 철도 여객운송량은 3,905만 명이며, 화물운송량은 1,955만 톤이다. 한편 도로 여객운송량은 전국의 8.7%에 해당하는 11억 6,996만 명이며, 화물운송량은 전국의 5.3%인 5억 5,008만 톤이다. 이처럼 절강에서는 생산비가 낮은 도로를 많이 건설하여 대부분의 운송이 이루어지고 있는데, 향후 도로의 질적 여건을 개선하는 것이 도로교통의 가장 시급한 과제라고 할 수 있다⁴⁰⁾(〈표 5-2〉 참고).

〈표 5-2〉 절강의 여객운송량 및 화물운송량 현황(2000년)

(단위: 만 명, 만 톤)

	철도		도로		항구	
	여객	화물	여객	화물	여객	화물
전국(A)	105,073	178,023	1,347,392	1,038,813	19,386	122,391
절강(B)	3,905	1,955	116,996	55,008	2,938	17,921
비중(B/A, %)	3.7	1.1	8.7	5.3	15.2	14.6

자료: <표 5-1>과 동일

40) 철도 화물의 운송비는 방직품, 의류, 신발류가 톤당 가장 비싸고 석탄이나 광석류가 가장 싼데, 수송 거리가 길어짐에 따라 단위당 운송비를 할인하는 방식을 적용하고 있다.

항공부분에서 절강은 항주(杭州), 온주(溫州), 영파(寧波)에 3개의 국제공항이 있다. 절강은 이미 국내 30여 개 도시 및 홍콩지역과의 항로를 개설하여 운항하고 있다. 이중 항주 및 온주공항의 화물운송량은 전국의 100여 개 공항 가운데 수위를 차지하고 있다.

절강의 통신사업은 비교적 빠른 속도로 발전하고 있다. 이미 한국, 미국, 일본, 홍콩, 마카오 등과 장거리 직통전화의 개통되어 있으며, 항주에서 부분적으로 국내외 화상전화업무 및 무선호출업무의 하고 있다. 절강 도시의 경우 2000년도 전화기 보유대수는 638만 대, 농촌지역은 734만 대에 이르고 있다.

100가구당 가정용 컴퓨터 보유대수를 살펴보면, 절강이 전국 평균 및 산동의 10대 보다 많은 14대를 보유하고 있다. 반면 인터넷 사용자 가구는 45만 가구로 보급률은 높으나 컴퓨터 보유대수에 비해 사용자가 상대적으로 적은 편이다(<표 5-3> 참고).

〈표 5-3〉 중국의 주요 성별 통신시설 현황

	전화기 보유대수	전화선 총길이	가정용컴퓨터 보유대수	인터넷 사용자수
단위	만 대	만 km	100가구당	만 가구
전국	25,607	298	10	902
산동	414	17	10	129
절강	1,372	22	14	45

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『廣東統計年鑑』, 2001. 『浙江統計年鑑』, 2001. 『中國互聯網絡信息中心』, 2000.

절강의 전력공급은 30만 kW용량의 태산 핵발전소를 비롯한 신안강, 긴수탄, 부춘강의 대형 수력발전소와 진해, 태주, 우산 등의 화력발전소가 전력공급의 주축을 이루고 있다. 이밖에 절강에서 강소, 안휘, 상해 등의

지역과 전력의 수요 및 공급을 충족시키고 있어서 절강의 발전량은 해마다 증가하는 추세에 있다.

절강, 광둥, 하북, 하남 등은 전력수요가 2000년 현재 738억 kwh로서 비교적 많은 반면 공급이 부족한 지역이다. 절강의 경우 화력발전소를 주력으로 하고 수력발전소 및 핵발전소를 보조로 두고 있다. 또한 풍력발전 및 조수 발전을 겸하고 있는 실정이다.

절강은 지하자원 매장량이 비교적 풍부하고 그 종류 또한 다양하지만 한곳에 집중적으로 매장되어 있지 않다는 점이 단점이다. 현재까지 발견된 지하자원은 87종에 이르고 있는바 이 가운데 경제성이 있다고 평가받고 있는 것은 53종이다. 금속자원으로는 납이나 아연이 비교적 풍부하며, 비금속광물 중에서는 금과 은이 장기적으로 개발여지가 큰 것으로 평가받고 있다. 또한 비금속광물 중에서는 명반석, 형석 및 비석이 유명하다. 이러한 광물들은 이미 확인된 매장량이 중국내에서 가장 풍부한 것으로 알려져 있다(전남발전연구원 1994, p. 8).

3. 개방환경

절강은 지난 1980년대 말부터 외자기업 유치정책을 보다 적극적으로 전개하기 시작하였다. 이러한 정책의 가장 큰 목적은 외자기업유치 확대를 통하여 수출을 증가시키고자 함에 있다. 절강은 자원이 풍부하여 외국인 투자에 있어 유리한 환경을 갖추고 있다. 또한 외국인 투자를 유치하기 위해 인프라 시설이 완비된 보세구와 개발구가 있을 뿐만 아니라 훌륭한 조건을 갖춘 항구가 있다. 이러한 개방환경은 잘 정비된 교통시설 및 시장유통망과 어우러지면서 외국기업의 투자라는 결과를 가져왔다(KOTRA 2002, p. 157).

그러나 한국의 경우 절강 지역의 투자를 중국 전체 투자와 비교해 볼 때 아직은 극히 미미한 실정이다. 이처럼 한국이 절강에 대한 투자가 부진한 실적을 나타내고 있는 원인은 그 동안 한국기업의 대중투자가 산둥 및 동북 3성에 집중되고 있기 때문이다.

<표 5-4>에 따르면, 1990년 절강의 외국인 직접투자는 48만 달러에 불과하였으나 2000년에 실제도입 외자액이 16억 달러로 10년 사이에 현저하게 증가하였다. 계약액 기준으로 1990년 1억 달러에서 2000년 25억 달러로 무려 25배의 성장세를 나타내고 있다. 그러나 2000년 중국 전체의 외국인투자액은 407억 달러로 절강의 외국인투자 규모가 아직까지는 매우 미미한 수준이다. 하지만 절강은 완비된 인프라, 풍부한 자원, 편리한 교통 및 유리한 입지조건을 가지고 있기 때문에 향후 외국인투자는 더욱 증가할 것으로 전망된다. 한편 절강의 주요 외국인투자 국가들은 홍콩, 마카오, 대만, 일본 등이다.

〈표 5-4〉 절강의 외국인투자액

(단위: 억 달러)

	1999		2000	
	계약액	실행액	계약액	실행액
건 수	1,154	1,113	1,742	1,642
전체액수	30.3	25.3	30.7	24.9
대외차관	8.6	9.7	5.6	8.7
외국인직접투자액	21.5	12.3	25.1	16.1

자료: 『浙江統計年鑑』, 2001. 『中國對外經濟貿易年鑑』, 2001.

절강에는 항주, 영파, 온주 등의 지역에 8개의 국가급 개발구와 50개의 성급 경제개발구가 있다. 여타 지역은 성급 개발구 위주로 형성되어 있으며, 미개발 지역도 적지 않다. 가흥과 가선 지역은 배후에 중국 최대의 경

제도시인 상해가 있기 때문에 차기 투자 지역으로 주목할 만하다. 한국은 현재 영파, 가흥, 항주 등의 지역을 중심으로 효성, 삼성중공업, 한국타이어 등을 비롯하여 다수의 한국업체들이 투자하고 있다(KOTRA 2002, p. 157).

절강의 가장 대표적인 개발구는 杭州經濟技術開發區로서 1993년 설립된 국가급 개발구이다. 이 개발구는 교통이 편리하고 기초시설 및 관리서비스 시스템이 잘 구비되어 있다. 현재 이 곳에는 기계전자, 생물의학, 하이테크 화공, 방직염색, 경공식품 등 5대 지주산업이 형성되어 있다. 2000년 6월말 기준으로 17개 국가의 131개 외국기업이 투자하였으며, 그 중에는 26개의 다국적기업과 세계 유명기업이 포함되어 있다. 杭州經濟技術開發區는 1999년말까지 실제외자유치 누계액이 7억 달러를 상회하고 있다(<표 5-5> 참고).

〈표 5-5〉 절강의 주요 개발구

경제구	주요 분야	기타
杭州經濟技術開發區	기계전자, 생약, 하이테크, 화공, 방직염색, 경공식품	다국적기업 투자
杭州高新技術產業開發區	전자정보, 전기, 신재료, 의약 및 생물기술, 신에너지	다국적기업과 사영기업의 발전이 매우 빠름
寧波經濟技術開發區	강철, 석유화학, 제지, 방직	
寧波大開發區	가공, 국제무역, 창고저장운수, 화물중개업	3차 산업
溫州經濟技術開發區	전기, 생물의학, 전자정보, 신재료, 신에너지	
蕭山經濟技術開發區	경제, 무역	시 자체의 우대혜택

자료: KOTRA (2002e)를 정리한 것임.

절강의 대외무역은 1980년대 이후 비약적인 성장을 거듭하면서 1990년

에 이르러 무역수지 흑자를 보이기 시작했다. <표 5-6>에 의하면, 2000년 절강의 총교역액은 전국의 5.9%에 해당하는 278억 달러이다. 이중 수출이 194억 달러, 수입은 84억 달러로 111억 달러의 막대한 무역수지 흑자를 보이고 있다. 절강에는 30여 개의 성급 대외무역수출입회사가 있으며, 이외에도 상당수의 시·현급 대외무역수출입회사와 자영 수출기업들이 한국, 홍콩, 미국, 일본, EU 등 여러 국가와 무역을 하고 있다.

〈표 5-6〉 절강의 수출입 추이

(단위: 억 달러)

	1990	1995	1998	1999	2000
총교역액	28	115	149	183	278
수출액	22	80	109	129	194
수입액	6	38	40	54	84
무역수지	16	42	69	74	111

자료: 『中國對外經濟貿易年鑑』, 2001.

〈표 5-7〉 절강의 주요 수출대상국

(단위: 억 달러)

	1998	1999	비중(%)
총액	109	129	-
미국	20	24	18.8
일본	18	23	17.7
독일	5	6	4.7
라틴아메리카	5	6	4.6
동남아연맹	4	6	4.5
한국	3	4	3.3

자료: <표 5-5>와 동일

주요 수출입대상국으로는 모두 일본, 미국이 각각 상위를 차지하고 있어 선진국 중심의 관행을 보이고 있다. 최근 절강의 수출대상국은 200여 개 국가 및 지역이다. <표 5-7>에서 볼 수 있듯이, 1999년 대미수출은 절강 전체의 18.8%에 해당하는 24억 1,612만 달러인바 미국은 절강 제1의 수출 대상국이다. 그 다음으로 일본이 전체의 17.7%를 차지하는 22억 7,663만 달러, 한국도 3.3%에 해당하는 4억 2,623만 달러를 수출하고 있다.

〈표 5-8〉 절강의 주요 수입대상국

(단위: 억 달러)

	1998	1999	비중(%)
총 액	40	54	-
일 본	9	11	21.1
한 국	5	7	12.0
미 국	5	6	10.6
대 만	3	4	7.9
영 국	1	3	6.1

자료: <표 5-5>와 동일

절강의 수입대상국은 100여 개 정도의 국가 및 지역으로 집계되고 있다. 절강의 가장 큰 수입대상국은 일본으로서 1999년에 절강 전체의 21.1%를 차지하는 11억 4,921만 달러를 수입하였다. 그 다음으로 한국이 12.0%에 해당하는 6억 5,364만 달러를 수입하여 전체 2위를 차지했다. 그리고 미국이 3위를 차지하여 중국 절강의 수출 및 수입면에서 중요한 교역대상국임을 알 수 있다(<표 5-8> 참고).

절강의 주요 수출품목은 의류, 수산물, 차잎, 원사, 비단 등 단순 가공제

품이 주류를 이루고 있다. 2000년 절강의 주요 품목별 수출현황을 살펴보면, 복장 및 의류 악세사리가 50억 9,774만 달러로 전체 수출액의 26.3%를 차지하였다. 이는 전년대비 47% 늘어난 액수이다. 또한 방직용 실, 직물 제품도 22억 달러로 전년대비 약 2배정도 수출액이 증가하였다. 이처럼 대다수의 경공업 제품 수출액수가 꾸준히 증가하고 있는 것을 알 수 있다 (<표 5-9>참고).

〈표 5-9〉 절강의 주요 수출품

(단위: 백만 달러)

품 목	1998	1999	2000
복장 및 의류 악세사리	3,025	3,468	5,098
방직용 실, 직물 및 제품	1,071	1,339	2,219
수 산 물	269	355	483
신 발 류	366	331	588
여행용품 및 가방	189	242	362

자료: <표 5-5>와 동일

〈표 5-10〉 절강의 주요 수입품

(단위: 백만 달러)

품 목	1998	1999	2000
플라스틱 원료	240	410	618
강 재	148	256	366
방직기계	272	200	-
종이펄프	129	190	232
원 유	205	179	-
TV, 라디오 및 무선전자 제품	319	174	192

자료: <표 5-5>와 동일

다음으로 <표 5-10>에서 2000년 주요 품목별 수입현황을 살펴보면, 절강의 주요 수입품목은 철강, 합성섬유, 면화, 화공원료, 화학비료 등이다. 이들 품목은 제품생산을 위한 원자재로서 절강 수입품목의 주류를 이루고 있다. 2000년 플라스틱 원료는 6억 1,790만 달러를 수입하여 전체 수입액의 7.4% 차지하고 있다. 강재도 전년대비 43.3% 증가한 3억 5,623만 달러를 수입하였다.

4. 생산환경

절강의 노동력수 추이를 <표 5-11>에서 살펴보면, 2000년에 2,726만 명으로 1990년과 비교하여 7.3% 증가하였는바 이는 전국의 3.8%에 해당한다. 절강은 산둥 및 광둥에 비해 총인구수에서 차지하는 노동력 비중이 낮은 편이다. 이중 전문 기술을 가진 인력은 약 1/7에 해당하는 399만 명이다.

〈표 5-11〉 절강의 노동력수 추이

(단위: 만 명)

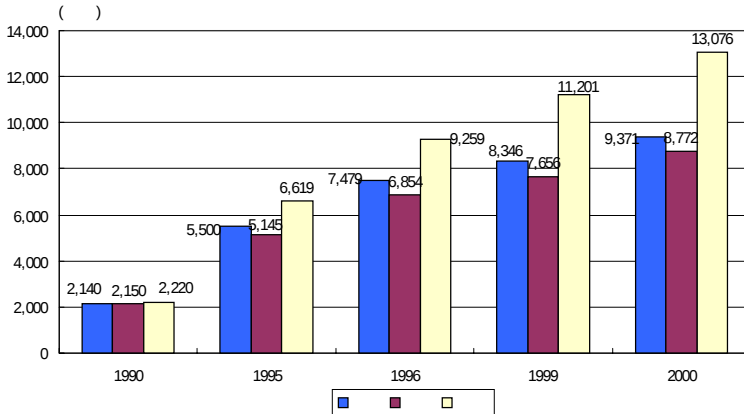
	전 국	절 강
1990	63,909	2,541
1995	67,947	2,701
1998	69,957	2,651
1999	70,856	2,661
2000	71,150	2,726

자료: <표 5-1>과 동일

1990년도 절강의 평균임금은 2,220 위안이다. 전국의 2,140 위안, 산둥의

2,150 위안과 비교하여 볼 때 비슷한 수준이다. 그러나 2000년 절강의 평균임금은 13,076 위안인바 이는 전국의 9,371 위안보다 39.5%, 산동의 8,772 위안보다 49.1% 높다. 이처럼 지난 10년간 절강의 임금수준은 상당히 증가하여 강소와 더불어 평균임금 수준이 높은 것으로 나타났다(<그림 5-1> 참고).

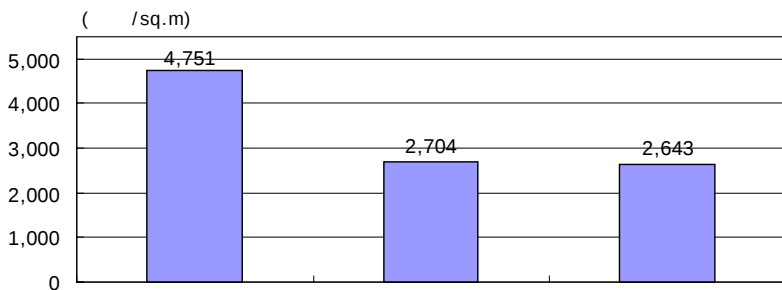
〈그림 5-1〉 중국 주요 성별 평균임금 추이



자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『浙江統計年鑑』, 2001.

절강의 임대료(sq.m당) 수준은 전국의 약 1/2정도 되는 것으로 나타났다. 2000년 전반적인 임대료는 전년에 비해 조금 낮아졌는데 절강도 전년 대비 23.1% 감소한 2,643 위안으로 하락하였다(<그림 5-2> 참고).

〈그림 5-2〉 중국의 주요 성별 임대료 현황(2000년)



자료: <그림 5-1>과 동일

다음으로 <표 5-12> 주요 업종별 평균임금을 보면, 절강의 평균임금은 전국보다 1.4배가 높은 13,076 위안이다. 특히 건축업의 경우 절강 평균임금은 12,090 위안으로 중국 전체 평균보다 1.8배 이상 높은 수준이다. 그 밖에도 제조업, 건축업, 도소매무역 및 요식업과 금융 및 보험업 등의 평균임금이 전반적으로 전국의 수준보다 높다. 또한 사회서비스, 종합기술서비스 및 사회단체업과 같은 서비스업종에 종사하는 이들의 임금이 매우 높은 것으로 나타났다.

〈표 5-12〉 절강의 업종별 평균임금(2000년)

(단위: 위안, %)

	전국(A)	절강(B)	비율(B/A)
전 체	9,371	13,076	139.5
제 조 업	8,750	10,767	123.1
건 축 업	8,735	12,090	183.1
도소매무역 및 요식업	7,190	11,222	156.1
금융 및 보험업	13,478	16,850	125.0

자료: <표 5-1>과 동일

절강의 과학부문에 투자한 액수를 <표 5-13>에서 살펴보면, 1991년 및 1995년에는 각각 2억 9만 위안, 5억 9만 위안을 투자한 것에 불과했다. 그러나 1998년도 과학기술 경비내부 지출규모를 보면 99억 2만 위안으로 현저하게 증가했음을 볼 수 있다. 2000년에 이르러서는 전국의 약 1/5에 해당하는 114억 8만 위안을 지출하였다.

발명특허의 건수도 1990년부터 2000년까지 전반적으로 꾸준히 증가하였다. 2000년 중국 전체의 경우 전년대비 99.5% 증가한 6,177건의 특허가 출원되었고, 산둥 및 광둥도 이보다 많거나 비슷한 증가율을 보였다. 그에 비해 절강의 증가율은 미비하나 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

<표 5-13> 절강의 과학부문투자과 특허건수 추이

(단위: 위안, 건수)

	과학부문투자		특 허 건 수	
	전국	절강	전국	절강
1990	139.1	2.9	1,149	43
1995	302.2	5.9	1,530	54
1998	438.6	99.2	1,655	47
1999	543.9	101.8	3,097	168
2000	575.6	114.8	6,177	184

자료: <표 5-1>과 동일

절강은 전통공업 부문의 현대화를 위해, 첨단산업을 적극 활용할 방침이다. 특히 제조업의 경우 IT 기술을 적극 활용하여 부가가치를 높이기로 했다. 또한 전략적으로 소수 업종을 지정하여 중점 지원하는 전략을 세우고 있다.

첨단산업의 발전을 위해 절강은 경제기술개발구, 첨단산업원구, 특색공

업원구, 수출가공구 및 보세구 등 5개 지역을 건설할 계획이다. 또한 대형 기업, 경쟁력을 보유한 중소기업, 브랜드 상품을 가진 기업, 수출 경쟁력을 가진 기업 및 첨단기술 기업 등을 중점 지원할 계획이다(김동하 2002, p. 156).

5. 시장환경

절강은 중국에서 사영경제와 전문 도매시장이 가장 발달한 지역이다. 최근 省内에는 4,300여 개의 각종 시장이 형성되어 있으며, 소상품, 경공업 방직품, 가죽, 의류 및 도자기 등 전문시장이 중국내 각성 시장과 네트워크를 이루어 절강 제품의 판매에 좋은 경로를 제공하고 있다.

1999년 말 현재 상품교역시장이 4,347개, 교역액은 3,606억 위안으로 전년대비 12.4% 증가하였다. 이중 연간 교역액이 1억 위안 이상인 시장이 409개, 10억 위안 이상인 시장이 69개, 100억 위안 이상인 시장이 3개가 있다. 義烏中國小商品城 및 紹興中國輕紡城은 중국 최대의 전문시장이다. 시장수량, 연간 교역액 및 시장교역규모 등은 모두 중국 1위를 차지한다. 이러한 시장의 발전은 절강 경제와 사회발전에 활력을 주어 농촌공업화 및 도시화를 가속화 시키고 있다(KOTRA 2002e).

1990년 절강의 GDP 규모는 836억 8만 위안으로 전국 1조 8,547억 9만 위안의 4.4% 수준이다. 개혁·개방이후 절강의 경제성장은 점차 두드러지기 시작하여 2000년에는 전국의 6.7%에 해당하는 6,024억 3만 위안으로 증가하였다(<표 5-14> 참고).

절강은 경제효율을 향상시켜 높은 경제성장을 실현하는 것을 그 목표로 하고 있는바 새로운 정치 및 경제환경에 대응하기 위하여 경제발전 전략을 세웠다. 아울러 기술축적과 외부지향적인 발전을 통해 경제 및 산업구

조를 고도화하고 있다.

〈표 5-14〉 절강의 GDP 규모

(단위: 억 위안, %)

	1990	1995	1998	1999	2000
전국(A)	18,547.9	58,260.5	78,345.2	82,067.4	89,403.5
절강(B)	836.8	3525.3	4987.5	5364.9	6024.3
비율(B/A)	4.5	6.1	6.7	6.5	6.7

자료: <표 5-1>과 동일

절강의 소득수준은 전국의 8,533 위안, 산동의 9,149 위안보다 약 1.5배 정도 높은 1만 3,533 위안으로 전국 1, 2위 정도의 수준이다. 그러나 절강의 도시 및 농촌별 소득수준은 상당한 격차를 보이고 있다. 2000년에 절강의 도시소득은 9,270 위안이나 농촌 소득수준은 도시의 절반에도 미치지 못하는 4,254 위안이다(<표 5-15>참고).

〈표 5-15〉 절강의 도시 및 농촌별 소득변화 추이

(단위: 위안)

	도시	농촌
1990	1,932	1,099
1995	6,221	2,966
1998	7,837	3,815
1999	8,428	3,948
2000	9,279	4,254

자료: 『浙江統計年鑑』, 2001.

<표 5-16>에서 절강 1인당 연평균 생활비지출을 살펴보면, 2000년 전국의 경우, 도시는 4,998 위안으로 농촌의 1,670 위안보다 약 3배정도 지출이 많았다. 반면 절강도 도시의 1인당 연평균 생활비지출은 7,020 위안인바 이는 높았으나 농촌의 3,231 위안보다 2배정도 높은 수준이다. 따라서 절강은 도시와 농촌간의 지출규모 차이가 타지역에 비해 상대적으로 적은 것으로 나타났다.

〈표 5-16〉 절강의 1인당 연평균 생활비지출 추이

(단위: 위안)

	전국		산둥		절강	
	도시	농촌	도시	농촌	도시	농촌
1990	91,279	598	1,229	547	-	826
1995	3,538	1,310	3,286	1,339	5,263	2,378
1998	4,332	1,590	4,144	1,595	6,218	2,891
1999	4,616	1,577	4,515	1,680	6,922	2,807
2000	4,998	1,670	5,022	1,771	7,020	3,231

자료: 『中國統計年鑑』, 2001. 『山東統計年鑑』, 2001. 『浙江統計年鑑』, 2001.

제6장 결론

한국의 대중투자가 생산비 절감형에서 내수시장 진출형으로 전환됨에 따라 중국경제에 대한 보다 상세한 투자 정보의 필요성이 제기되고 있다. 특히 하나의 중국에 대한 정보보다는 권역별로 세분화된 정보가 요구된다. 따라서 본 보고서에서는 이러한 요구에 부응하여 향후 내수시장 진출형 투자의 핵심 지역으로 떠오를 전망인 장강삼각주 지역에 대한 투자환경을 조사하였다.

상해, 강소, 절강을 포함하는 장강삼각주 지역은 기본, 개방, 시장환경에서 우수한 환경을 보유하고 있는 것으로 나타났다. 기본환경면에서 장강삼각주 지역은 여타 지역보다 매우 우수한 시설을 갖추고 있다. 이러한 성숙된 기본환경은 외국인투자가 가지는 가장 기초적인 관심을 충족시켜 투자증가의 기폭제 역할을 담당하게 된다. 장강삼각주 지역의 개방환경 또한 여타 성·시에 비해 앞서고 있는 것으로 나타났다. 기본적인 외국인투자증가와 대외교역이 빠르게 증가하고 있기 때문이다.

이처럼 장강삼각주 지역의 우수한 투자환경은 이 지역이 가지고 있는 시장환경의 우수성에 기인하고 있다. 즉 장강삼각주 지역의 경제규모가 중국 경제의 20%(GDP 기준, 2001년) 수준에 육박함은 물론 전국 제1의 소비수준을 보이고 있기 때문이다. 이러한 현상은 지역적 경제발전 격차가 큰 중국경제의 현실을 감안할 때 내수지향 투자의 절대적인 조건을 충족시킨다 할 수 있다.

그러나 시장환경을 고려하지 않은 순수한 생산환경 면에서는 장강삼각주의 매력은 적은 편이다. 즉 개혁·개방 이후 이 지역에서 빠르게 진행된 산업화의 정도는 이미 여타 성의 수준을 뛰어 넘어 전국 최고의 수준을 보이고 있지만, 이러한 빠른 성장에 비례하여 임금 역시 빠르게 상승하

고 있다. 임금 부담의 증가는 결국 생산비 절감형 투자에 대한 상대적인 매력 감소를 의미한다.

장강삼각주 지역의 성·시별 투자환경을 살펴보면 다음과 같다.

상해는 장구한 개방역사와 중국경제의 성장을 상징하는 도시답게 여타 지역보다 훨씬 앞선 투자환경을 보여 주고 있다. 먼저 기본환경의 경우 도로, 철도, 항만, 항공 등의 시설이 고루 갖추어져 있으며, 전화 및 인터넷 사용에 있어서도 전국 최고 수준을 유지하고 있다. 다만 물류 면에서는 물류 환경 자체는 매우 좋은 편이지만 화물운송량이 매우 커서 각 교통시설 별로 포화상태에 가까워 있음은 유의할 필요가 있다.

개방환경의 경우도 외국인투자, 대외교역 등에 있어서 여타 성을 앞서고 있는 것으로 조사되었다. 1990년대비 2000년 외국인투자는 17배나 증가하였는바 이는 중국 전체나 주요 투자지역인 광둥과 산둥을 앞서는 수준이다. 특히 외국인투자는 대외교역 증가의 밑거름이 되었는바 상해 GDP에서 수출이 차지하는 비중은 46%에 이르고 있다.

상해의 생산환경은 여타 환경에 비해 다소 경쟁력이 떨어지는 것으로 조사되었다. 노동력수에 있어서 여타 성·시에 비해 뒤지고 있으며, 평균 임금과 임대료는 중국 전체 평균의 두 배에 이르는 고비용 도시이기 때문이다. 그러나 이러한 생산환경은 상해의 산업구조가 서비스산업을 중심으로 하는 전형적인 선진국 구조를 보이기 때문으로 분석된다.

상해의 시장환경은 소득증가에 힘입어 중국 최고의 구매력을 가진 지역으로 성장하였다. 상해 도시주민 소득은 1985년부터 2001년까지 연평균 15.7%의 증가를 보이고 있으며, 지출도 연평균 14.1%의 증가를 기록하였다. 지출 항목에서 보면 최근 들어서 오락, 교육 및 문화서비스에 대한 지출이 증가하고 있는바 이러한 추세는 앞으로도 지속될 것으로 전망된다.

강소는 풍부한 지하자원과 과거 경공업 발전을 바탕으로 첨단산업이 빠르게 성장하고 있는 제조업 중심의 성이다. 강소의 기본환경 중 도로와 철

도의 1,000km²당 연장은 전국 평균을 두 배 이상 상회할 정도로 우수하다. 또한 전화, 컴퓨터 등의 통신시설이 최근 들어 급성장하고 있는 추세이다.

따라서 강소의 우수한 기본환경은 외국인투자를 촉진하여 개방환경에도 영향을 주고 있다. 최근 들어 강소에 대한 외국인투자는 급증하여 2000년 강소의 외국인 투자액은 64억 달러로 중국 전체에서 광동에 이어 2위를 차지하였다. 대외교역에 있어서도 그 규모 면에서 중국 전체에서 5위를 차지할 만큼 성장하였으며, 1995년 이후 매년 50억 달러 수준의 무역수지 흑자를 기록하였다.

그러나 빠른 경제성장으로 인해 강소의 평균임금과 임대료는 전국 평균의 두 배 수준을 보이고 있다. 이는 최근 들어 나타나는 추세이다. 따라서 생산환경 중 비용 측면에서 보면 강소의 생산환경은 여타 성에 비해 다소 불리한 것으로 평가된다. 그러나 이러한 고비용화 현상은 이른바 소남(蘇南) 지역으로 불리는 장강 이남 지역의 공업지역을 중심으로 나타나는 현상이며, 장강 이북지역은 이보다 다소 양호한 것으로 나타났다.

강소의 시장환경은 도시와 농촌 모두 전국 평균을 상회하는 수준이다. 도시주민의 소득수준은 전국 10위권을 유지하고 있으며, 농촌주민의 소득수준은 중국 전체에서 5위를 차지하고 있다. 농촌지역의 높은 소득수준은 지출에서도 반영되는바 농촌주민 지출은 전국 평균의 40%를 상회하는 수준이다.

절강 역시 기초환경이 우수한 것으로 나타났다. 특히 여타 지역에 비해 철도의 발달이 빠른 편이다. 또한 절강은 3개의 국제공항을 가지고 있는바 항주공항과 온주공항은 전국 제1의 화물운송량을 자랑하고 있다. 통신시설과 컴퓨터 보급률은 매우 양호한 수준을 보이고 있으나 인터넷 사용은 상대적으로 낮은 수준이다.

양호한 기본환경과 수출지향의 정책에 힘입어 절강의 개방환경도 수준이 높은 편이다. 외국인투자를 통한 수출증가 정책이 개방환경의 수준을

한층 높이고 있다. 그러나 같은 장강삼각주의 상해나 강소에 비해서는 약간 뒤떨어진다. 절강의 외국인투자는 16억 달러(2000년, 실행액 기준)로 과거에 비해서는 크게 증가하였으나 아직까지는 미약한 수준이다. 한편 절강의 대외교역은 일본과 미국이 절대 비중을 차지하고 있으며, 주요 수출품은 단순가공제품이 많다.

절강의 생산환경 중 평균임금은 최근 들어 높은 상승폭을 보이고 있다. 1990년만 해도 전국 평균 수준과 비슷했지만 2000년 들어 전국 수준의 40%를 상회하고 있는 실정이다. 이에 반해 임대료 수준은 전국의 1/2 수준을 보이고 있으며, 최근 들어서는 하락세를 보이고 있다. 따라서 생산환경 측면에서 절강은 높은 임금수준을 낮은 임대료로 상쇄할 수 있는 곳으로 평가할 수 있다.

시장환경에 있어 절강의 가장 큰 특징은 전문도매시장의 발달을 들 수 있다. 시장수, 교역액, 시장규모에 있어 전국 최고를 보유하고 있기 때문이다. 또한 지출측면에서 특이할 만한 사실은 절강이 타지역에 비해 도시와 농촌간의 지출규모 차이가 크지 않다는 것이다. 이는 시장이 잘 발달되어 있는 절강의 특성이 농촌의 지출수준을 높이고 있음을 간접적으로 시사해 주고 있다.

살펴본 바와 같이 장강삼각주 지역은 대체로 기본환경, 개방환경, 시장환경이 매우 우수한 것으로 나타났다. 우수한 환경을 갖추게 된 가장 근본적인 이유는 동부연안에 위치하면서 개혁·개방의 혜택을 가장 크게 누린 결과로 풀이할 수 있다.

그러나 강소와 절강의 경제발전은 상해라는 성장의 견인차가 있음을 간과하지 않을 수 없다. 상해의 경제발전이 거듭되면서 주변 지역으로까지 그 효과가 파생되고 있기 때문이다. 대표적인 예가 절강의 항공교통을 들 수 있다. 상해를 배후로 하는 국제공항이 3개나 갖추어져 있으며, 동부연안 지역의 환적과 분배기능을 수행하고 있다.

여타 환경이 우수한 것에 비해 장강삼각주의 생산환경은 다소 미흡한 것으로 나타났다. 일찍이 개방이 이루어졌고 산업화가 진전됨에 따라 임금 수준이 높기 때문이다. 절강을 제외하고 상해와 강소는 임대료 수준 또한 높아 생산비 절감형 투자 측면에서는 다소 부적합한 지역으로 꼽힐 수 있다. 그러나 산업의 발달이 가져다주는 시너지 효과를 생산환경에 포함시킬 경우 오히려 여타 지역보다 우수한 평가를 받을 수 있을 것이다.

참고문헌

<국내문헌>

- 김동하. 2002. 『바이 차이나 2005 마스터플랜』. 서울: 시대의 창.
- 김익수. 1999. 『중국 투자론: 이론과 실제』. 서울: 박영사.
- 대외경제정책연구원. 1994. 『절강성의 경제전망』.
- 대외경제정책연구원. 1996. 『강소성 편람』.
- 대한무역진흥공사. 1994. 『중국 상해시와 강소성의 외국인 투자환경』.
- 박상수. 1997. 『한국기업의 대중투자 실태와 경영성과 분석』. 서울: 대외경제정책연구원.
- 전남발전연구원. 1994. 『중국 절강성의 투자환경과 진출전략』.
- 한국수출입은행. 1996. 『중국 성별 투자환경과 투자사례 I』.
- 홍택기, 신태용, 조현태. 1994. 『우리나라의 대중국 권역별 진출방안』. 산업연구원.
- KOTRA. 2001. 『중국투자 현장점검』.
- _____. 2002. 『중국의 주요 개발구: 투자환경과 진출사례』.
- _____. 2002a. 상해주요 개발구 소개.
- _____. 2002b. 중국 지방자치구 동향: 상해시.
- _____. 2002c. 중국 상해시 투자정보.
- _____. 2002d. 중국 지방자치구 동향: 강소성.
- _____. 2002e. 중국 지방자치구 동향: 절강성.
- 한국수출입은행 해외경제 연구소. 2002. EU기업의 대중국 투자 평가와 시사점.
- _____. 2001a. 성별경제 및 투자환경: 상하이와 홍콩의 기능을 대체할 수 있는가?.
- _____. 2001b. 구이저우성의 투자환경과 투자사례.
- _____. 2001c. 윈난성의 투자환경과 투자사례.
- _____. 2001d. 충칭시의 투자환경과 투자사례.
- _____. 2001e. 쓰촨성의 투자환경과 투자사례.
- 李善同, 侯永志, 2002, 「중국 권역별 경제 사회발전 특징 분석」. 대외경제정책연구원, 한국무역협회 무역연구소 주최 국제 세미나 “중국 권역별 경제의 특성과 외국기업의 진출전략 발표 논문.

〈중국문헌〉

- 『江蘇統計年鑑』, 2001.
 『廣東統計年鑑』, 2001.
 『山東統計年鑑』, 2001.
 『上海統計年鑑』, 2001.
 『浙江統計年鑑』, 2001.
 『中國勞動統計年鑑』, 2001.
 『中國對外經濟貿易年鑑』, 2001.
 『中國統計年鑑』, 2001.
 『中國統計摘要』, 2002.
 『中國互聯網絡信息中心』, 2000.

〈서양문헌〉

- Chen, Chiu Lee-in and Chin Chung. 1993. "An Assessment of Taiwan's Indirect Investment in Mainland China," *Asian Economic Journal*.
- Cheng, Leonard K. & Yum K. Kwan. 2000. "What are the Determinants of the Location of Foreign Direct Investment? The Chinese Experience," *Journal of International Economics*, No. 51. pp. 379 ~ 400.
- Green, Milford B. & Tao Qu. 1997. *Chinese Foreign Direct Investment: A Subnational Perspective on Location*. Aldershot: Ashgate.
- Huang, Gene. 1997. *Determinants of United States-Japanese Foreign Direct Investment: A Comparison Across Countries and Industries*. New York & London: Garland Publishing, Inc..
- Jorgenson, D. W. "Capital Theory and Investment Behavior," *American Economic Review* LIII, May 1963.
- Meyer, Stephen & Tao Qu. 1995. "Place-specific Determinants of FDI: the Geographical Perspective." In Green, Milford B. & McNaughton, Rod B. eds. 1995. *The Location of Foreign Direct Investment: Geographic and Business Approaches*. Aldershot: Avebury.
- Milner, C. & E. Pentecost. 1994. "The Determinants of the Coposition of U.S. Foreign Direct Investment in UK Manufacturing." In Balasubramanyam, V.

- N. & Spasford, David. eds. 1994. *The Economics of International Investment*. Alershot: Edward Elgar.
- Rosen, Daniel H. 1999. *Behind the Open Door: Foreign Enterprises in the Chinese Marketplace*. New York: Institute for International Economics Council on Foreign Relations.
- Wei, Yingqi & Xiaming Liu. 2001. *Foreign Direct Investment in China: Determinants and Impact*. Cheltenham: Edward Elgar.
- Wheeler, David & Mody, Ashoka. 1992. "International Investment Location Decisions: The Case of U.S. Firms," *Journal of International Economics*, Vol. 33. pp. 57~76.

Executive Summary

Investment Conditions in the Changjiang Delta

Dong Yoon Oh and Hong Soo Lim

Foreign direct investment (FDI) should be viewed as a continuing process that consists of two stages: initial entry and continuing expansion. The difference in objectives and determinants between these two stages incurs distinctive spatial behavior in the investors.

Once the decision to invest has been made, the initial search for the location of initial entry is limited and mainly based on the macroeconomic factors of the host country. In evaluating locations for the investment, the emphasis is placed on the potential to realize the overall strategies of investors to gather information about a higher level of region.

As investors become more familiar with the economic environment of host countries, the locational options for continuing expansion or allocation increase. The perception and evaluation of location choices become more sensitive to various factors such as resources, markets, institutions and production. The location search then focuses on a lower spatial and micro-framework. Market considerations may grow more important.

There has been a tremendous influx of capital into China from Korea since diplomatic relations between the two countries were officially normalized in 1991. By 2001, actually used Koreas foreign direct investment into China amounted to \$5.7 billion. Sooner or later, China will replace the

U.S. as the leading destination for Korean investments in terms of foreign direct investment stock. However, in spite of increasing investment from Korea, cases of Korean investments being withdrawn from China are also gradually increasing. This situation indicates that Korean investors in China are now going through what is called the conceptional transition period.

In the initial stage, the rapid growth of investment from Korea was driven by China's lower labour costs. As the Chinese economy has grown apace, it has become necessary for Korean investors to change their conception of China. Namely, China is becoming more attractive as a market rather than a manufacturing plant.

At this conceptional transition period, it is very important for Korean investors to have more detailed information on the Chinese market. However, considering the Chinese market as a whole may lead to distorted results because of the regional discrepancies in economic development. Ignoring such discrepancies may cause investors to overestimate the market size of underdeveloped areas such as Qinghai and Ningxia, mostly located in the west. On the other hands, if we consider each region in China individually, we are likely to underestimate the country's market capacity potential. Therefore, this paper selected the Changjiang delta region, the most developed region in China, for this study with the aim of contributing detailed information on a specific region in China.

The Changjiang delta region encompasses Shanghai, Jinagsu and Zhejiang. First of all, this region has excellent conditions for investment in terms of basic factors (infrastructure, transportation, communication and natural resources); open door factors (trade, foreign direct investment, and its institution); and market factors (income and consumption). These three types

of factors have boosted the economic development of the Changjiang delta region. The region's GDP accounts for approximately 20% of the national GDP. Therefore, the Changjiang delta region may be an ideal location for investors willing to continue and allocate their investments.

However, unfavorable production factors such as higher labour costs and rents weaken the investment conditions of the Changjiang delta region. This is because the region underwent industrialization earlier than other regions. Accordingly, the Changjiang delta region may not be appropriate for cost-oriented investment. But if we consider the synergy effects caused by industrialization, we may conclude that the Changjiang delta region is a superior location for investments compared to other regions in China.

吳東胤

미국 University of Hawaii 정치학과, 경제학과 졸업(1997)

한국외국어대학교 국제지역대학원 중국학과 지역학 석사(2000)

대외경제정책연구원 연구원(現, E-mail: dyoh@kiep.go.kr)

著書 및 論文

“A Study of Empirical Relationship between GNP per capita and Modernization Index in terms of Development” (2000)

「홍콩경제 침체 현황과 중국의 WTO 가입 영향」(2002) 외

林泓修

대만국립정치대학교 경제학과 졸업(1999)

고려대학교 국제대학교 국제학과 국제학 석사(2002)

대외경제정책연구원 연구원(現, E-mail: hslim@kiep.go.kr)

著書 및 論文

“China Accession into WTO & Korea's Entry Strategies in China Stock Market” (2002)

「중국의 개발구 발전전략: 소주첨단기술개발구를 중심으로」(2002) 외

지역리포트 02-01

중국 장강삼각주 권역의 투자환경

2001년 12월 20일 인쇄

2001년 12월 30일 발행

발 행 인 安 忠 榮

對外經濟政策研究院

발 행 처 137-747 서울특별시 서초구 압곡동 300-4

TEL: 3460-1178 FAX: 3460-1144

인 쇄 한라인쇄(02)503-3011 대표: 박노부

등 록 1990년 11월 7일 제16-375호

【本書 內容의 無斷 轉載・複製를 금함】

ISBN 89-322-6052-4 94320
89-322-6017-6(세트)

정가 5,000원

Investment Conditions in the Changjiang Delta

Dong Yoon Oh and Hong Soo Lim

최근 한국의 대중국투자는 생산비 지향형에서 시장지향형으로 변화되는 과도기를 겪고 있다. 시장지향형 투자의 경우 무엇보다도 투자환경에 대한 상세한 정보가 필요하다. 광대한 국토와 지역적 경제발전의 격차가 큰 중국의 현실을 감안할 때 권역별 정보의 필요성은 더욱 커진다. 장강삼각주 지역의 투자환경은 기본환경, 개방환경, 시장환경에 있어 여타 경제 권역에 비해 매우 우수한 것으로 평가받고 있다. 생산환경의 경우 산업화의 진전으로 인해 생산비용이 높은 것으로 조사되었다. 그러나 산업화에 따른 생산의 시너지 효과를 감안할 때 투자효과가 오히려 클 것으로 기대된다.

對外經濟政策研究院

137-747 서울시 서초구 염곡동 300-4
TEL : 3460-1178 FAX : 3460-1144

