

머리말

성결대학교 글로벌물류학과에 입학하신 것을 진심으로 축하드립니다.

본 교재는 글로벌물류학과 1학년 신입생들이 학부를 이해하고, 학부에서 설정하고 있는 ‘대한민국을 중심으로 한 글로컬(Glocal)⁷⁰ 개념’을 명확히 파악할 수 있도록 구성되었습니다. 아울러 ‘글로벌물류학도’로서 갖추어야 할 기초적인 소양을 배양하기 위해 국내외 유수 논문과 관련 기사 등을 폭넓게 활용하여 제작하였습니다.

‘글로컬과 물류’ 수업은 글로벌물류학과 1학년을 위한 오리엔테이션 성격의 교과목이며, 본 강좌를 통해 확장된 물류¹ 개념을 정립하는 동시에 글로컬의 지역적 범위, 지정학⁷¹적 관계, 역사·사회·문화적 배경 등을 포괄적으로 살펴볼 수 있습니다. 이를 통해 각국의 유동적인 관계 구도를 이해하고 미래를 전망하는 시각을 키우는 기회가 될 것입니다.

부디 본 교재와 수업을 통해 여러분만의 독자적인 ‘세계관’을 정립하고, 물류를 매개로 글로벌무대에서 활약할 ‘글로벌물류학도’로서의 미래를 그려보시기 바랍니다.

글로컬과
물류



Liberal Arts, Social Studies & Technology



**“글로벌
시대에 적합한
글로컬 교육”**

인문학적 창의력, 사회과학적 실용주의, 공학적 문제 해결 능력이 어우러진 글로벌 물류학과는 최근 사회적 수요가 폭발적으로 증가하고 있는 다학제적 융·복합 학문을 지향하며, ‘문화 소통 능력’과 ‘데이터 분석력’을 동시에 갖춘 창의적 글로벌 물류¹ 인재를 양성하는 데 목표를 두고 있다.

글로벌 물류학과에서는 글로벌 인적·물적 교류 활동을 원활하게 수행할 수 있는 전문 인력의 양성을 위해, 영어는 물론 동아시아 지역의 언어와 문화 이해 능력을 배양할 수 있는 차별화된 전공 교육과정을 운영하고 있다.

또한 글로벌 물류학과는 물류 연계 역량과 더불어 글로컬⁷⁰ 지역의 문화·역사적 맥락을 폭넓게 이해하는 전문 인력을 육성함으로써, 물류 산업의 미래 발전 방향을 선제적으로 제시하고 대응할 수 있는 융합형 미래 물류 인재를 길러내고 있다.

융합학과(Convergence)⁸⁹

글로벌 물류학과는 동아시아 중심의 ‘아태화¹²¹’라는 세계적 트렌드에 빨 빠르게 대응하여, 동아시아를 넘어 글로벌 물류 시장에 적극적으로 참여할 수 있는 전문 인력을 양성하는 것을 목표로 하고 있다.

성결대학교는 2014년 동아시아 물류학부를 ‘동아시아 물류 인재 양성 특성화 사업단’으로 선정하여 재정적·행정적 지원을 지속해 왔다.

글로벌 물류학과로 확장된 현 학부에서는 다양한 모듈과 트랙⁸⁷ 제도를 운영하여 학생들에게 폭넓은 학습 선택권을 제공하며, 졸업 시 ‘경영학사’ 학위를 수여한다.

또한 글로벌 물류학과는 멀티 융합 트랙⁸⁹과 부전공⁸⁸ 제도 등 유기적으로 연계된 교과과정을 구축하여, 동아시아를 넘어 세계 무대에서 활약할 수 있는 글로벌 인재를 체계적으로 양성하고 있다.



**“글로벌 메타버스
캠퍼스의 중심
글로벌 물류학과”**

글로벌 취업의 길

글로벌물류학과가 양성하는 글로벌 물류 인재는 국내는 물론 해외의 유수 기업에서도 활약할 수 있는 역량을 갖춘 인재이다. 이를 위해 학과에서는 중국, 일본, 미주, 유럽 등지에 소재한 글로벌 기업의 CEO를 초청하여 매년 ‘CEO 초청 특강’을 운영하고 있다. 이러한 프로그램을 통해 재학생에게는 해외 단기 인턴십⁹² 기회가 지속적으로 확대되고 있으며, 졸업생에게는 글로벌 기업으로의 취업 연계가 활발하게 이루어지고 있다.

또한 글로벌물류학과는 국내 기업체 설명회를 매 학기 개최하여 국내 유수 기업들과의 산학협력 협정(MOU) 체결을 확대해 나가고 있다. 이를 통해 재학생에게는 현장 견학 및 인턴십 기회가 확대되고 있으며, 졸업생에게는 해당 기업들이 직접적인 취업처가 되는 등 실질적인 진로 연계 효과를 거두고 있다.



국내 · 외 유수 대학원 진학의 길

국내 유일의 글로벌물류학과는 전체 정원의 10퍼센트 내외의 유학생 비율을 유지하기 위해 외국인 전담 교원을 확보하고 있으며, 이를 통해 자연스러운 학생 교류와 실질적인 외국어 교육이 동시에 이루어지고 있다. 또한 해외 협정교와의 중·단기 학생 교류 프로그램을 활성화하여, 글로벌물류학과를 중심으로 명실상부한 글로벌 교류의 장을 구축해 나가고 있다.

글로벌물류학과에서 습득한 물류 지식을 기반으로, 빅데이터⁵³ 분석 능력과 영어 및 제2외국어 역량 등 다양한 융·복합 능력은 국내·외 유수 대학원 진학을 위한 든든한 발판이 되고 있다.

“글로벌 교류의 장,
글로벌 물류 학부”



글로벌 창업(start - up)의 길 ↗ 116페이지

4차 산업혁명의 도래와 함께 물류¹·유통 산업은 연관 산업과의 경계를 허물며 경제 혁신을 선도하는 핵심 서비스 산업으로 주목받고 있다. 물류·유통 기업들은 빅 데이터⁵³, 인공지능(AI)⁵², 사물인터넷(IoT)⁴⁹, 블록체인(Blockchain)⁵⁰, 스마트 머신(Smart Machine) 등 4차 산업혁명을 대표하는 기술을 기반으로 시장과 서비스 제공 범위를 지속적으로 확대하고 있으며, 고객 니즈 충족을 위한 물류 서비스 차별화 전략을 통해 경쟁력 확보에 힘쓰고 있다.



이러한 변화는 온라인과 오프라인 시장의 경계, 유통업계와 물류업계 간의 경계를 점차 모호하게 만들고 있으며, 그 결과로 옴니채널(Omni-Channel)¹⁵², O2O(Online to Offline), 라스트마일 딜리버리(Last-mile Delivery)⁸⁴, 온디맨드 서비스(On-demand Service) 등 새로운 비즈니스 모델과 트렌드가 등장하고 있다. 즉, 물류 산업은 신기술 기반의 이종 산업 간 융합을 통해 신규 서비스를 제공함으로써, 기존의 보조적·파생적 산업에서 벗어나 타 산업의 성장을 주도하고 견인하는 핵심 산업으로 발전하며 산업 전반에 긍정적인 영향을 미치고 있다.

글로벌 물류학과에서는 창업지원단, GMT 연구센터, 문화프레임 빅데이터연구소, 대학일자리센터 등 학내 유관 부서와 연계하여 다양한 창업 지원 프로그램을 운영하고 있다. 또한 국토교통부, 물류산업진흥재단 등에서 주관하는 물류 스타트업 경진대회에 적극적으로 참여함으로써 물류 분야 창업 아이디어 발굴과 실현 가능성 탐색에 지속적으로 노력하고 있다.

글로벌물류학과 교육목표

글로벌물류학과는 글로벌 인적·물적 교류는 물론 문화와 정보 등 다양한 콘텐츠 교류를 선도할 수 있는 ‘글로벌 물류 인재’를 양성하는 것을 교육 목표로 삼고 있다.

성결대학교는 2006년부터 ‘동아시아를 넘어 세계로’라는 슬로건을 바탕으로, 동아시아의 주요 언어와 문화를 전문적으로 연구·교육해 왔다. 일어 일본학과와 중어중문학과(1998년 개설), 다문화평화연구소(2003년 개소), 글로벌경영기술센터(2018년 개소), 문화프레임워크(2017년 개소) 등은 동아시아 지역 연구의 중심 역할을 수행해 왔다. 또 한 유통물류학부(2009년)와 글로벌경영기술대학(GMT, 2018년)를 신설함으로써, 글로벌⁷⁰ 지역을 중심으로 유동하는 물적·인적 교류를 유기적으로 결합하여 부가가치를 창출할 수 있는 관련 전문가를 체계적으로 육성해 온 교육·연구기관으로서의 위상을 확고히 해 왔다.

앨빈 토플러는 21세기의 새로운 질서를 ‘미국 월가 중심의 세계화’가 아닌 동아시아 중심의 ‘아태화¹²¹’로 설명하면서, 과거 200~300년 전의 위상이 다시 돌아오는 ‘대순환’이자 부와 권력이 아시아로 이동하는 ‘대이동’이라고 정의한 바 있다. 실제로 세계 경제에서 자유무역권의 비중을 살펴보면, 아세안⁷⁶+3 국가(한국·일본·중국)의 비중(23%)과 27개국으로 구성된 유럽연합의 비중(27%)은 거의 유사한 수준에 도달해 있다. 이는 동아시아 무역과 역내 물류¹의 중요성이 급격히 부각되고 있음을 의미한다.

글로벌물류학과는 이러한 세계적 트렌드에 발 빠르게 대응하여, 동아시아를 넘어 글로벌 물류 시장 전반에 적극적으로 기여할 수 있는 전문 인력을 양성하는 데 목표를 두고 있다.



싱가폴 & 말레이시아 연수



태국 연수

성결대학교는 2014년 글로벌물류학과를 ‘동아시아물류인재 양성 특성화 사업단’으로 선정하여 행정적·재정적 지원을 지속하고 있다. 이러한 전폭적인 지원을 바탕으로 글로벌물류학부에서는 다양한 모듈과 듀얼 트랙⁸⁷ 제도를 운영하고 있으며, 국제물류전공(Glocal Studies)과 유통물류전공(Distribution & International Logistics Studies)을 병행하여 이수할 수 있도록 체계적인 교육과정을 구축하고 있다. 학생들은 멀티 융합트랙⁸⁹ 및 부전공⁸⁸을 유기적으로 연계하여 이수함으로써, 동아시아를 넘어 세계에서 활약할 수 있는 글로벌 인재로 성장하게 된다.



글로벌기업 현장방문

인문학적 창의력, 사회과학적 실용주의, 공학적 문제 해결 능력이 조화를 이루는 글로벌물류학과는 최근 사회적 수요가 급증하고 있는 다학제적 융·복합 학문 분야를 지향하며, 어학 능력과 더불어 ‘문화 소통 능력’과 ‘데이터 분석력’을 갖춘 창의적 글로벌 물류 인재 양성을 교육 목표로 삼고 있다. 이를 위해 글로벌물류학과는 동아시아를 중심으로 글로벌 인적·물적 교류 활동을 원활하게 수행할 수 있는 전문 인력을 양성하고자, 영어뿐 아니라 동아시아 지역 언어와 문화 이해 능력, 데이터 분석 능력을 동시에 강화할 수 있는 차별화된 전공 교육과정을 운영하고 있다.



글로벌 메타버스 캠퍼스 CMC

글로벌물류학과에서 여러분의 꿈을 마음껏 펼치시기 바란다.

글로벌물류학과 교수일동

ea.sungkyul.ac.kr

디지털 역량과 디지털 리터러시

디지털 역량은 최근 ‘디지털 리터러시(Digital Literacy)’라는 용어로도 통용되고 있다. 전통적으로 리터러시는 정보를 읽고 쓰고 말하는 기본적인 문해 능력을 의미하였으나, 현대에 이르러서는 다양한 미디어와 디지털 도구를 활용하여 정보를 탐색하고, 이를 여러 방식으로 가공·활용·표현하는 능력까지 확장되었다. 이러한 흐름 속에서 리터러시는 시대별 기술의 발전에 따라 정보 리터러시, 컴퓨터 리터러시, ICT 리터러시, e-리터러시, 인터넷 리터러시, 미디어 리터러시, 디지털 리터러시 등으로 점차 세분화·확장되어 왔다.

Fastrez(2009)는 디지털 리터러시를 기술적 차원, 인지적 차원, 사회적 차원으로 구분하였다.

- 기술적 차원은 정보 생산을 위한 기술적·기능적 미디어 활용 능력을 의미하고,
- 인지적 차원은 정보를 생산·해석·공유하려는 의도와 이해 능력이며,
- 사회적 차원은 공동체 관계 유지를 위한 대화, 참여, 협력 활동 등을 포함한다.

권성호(2011)는 디지털 리터러시를 비판적 이해, 창의적 생산, 협동적 의사소통의 세 영역으로 제시하였다.

- 비판적 이해 영역은 학습자의 경험과 지식을 바탕으로 학습 콘텐츠를 능동적으로 재해석하는 능력,
- 창의적 생산 영역은 새로운 의미를 구성하고 대안적 해결책을 스스로 도출하는 능력,
- 협동적 의사소통 영역은 자신의 생각을 공유하고 타인의 관점을 수용할 수 있는 능력으로 설명된다.

한정선·오정숙(2006)은 디지털 리터러시를 기능적 리터러시, 비판적 리터러시, 사회적 리터러시의 세 가지 하위 영역으로 정의하였다.

- 기능적 리터러시는 디지털 미디어와 테크놀로지를 효율적 기능적으로 활용할 수 있는 능력,
- 비판적 리터러시는 정보를 탐색하고 목적에 맞게 분석·활용하는 능력,
- 사회적 리터러시는 디지털 사회에서 요구되는 시민 의식과 책임감을 바탕으로 타인과 상호작용할 수 있는 능력을 의미한다.

Hobbs(2010)는 디지털 미디어 리터러시를 기술적 능력뿐 아니라 비판적 사고, 분석, 실천, 성찰, 윤리적 사고, 협력 활동 참여까지 포함하는 포괄적 개념으로 규정하였다.

이러한 다양한 정의의 흐름을 종합해 보면, 디지털 리터러시는 단순히 정보를 탐색하는 수준을 넘어,

- 정보를 비판적으로 분석하고,
- 그 분석에 기반하여 적절한 콘텐츠를 생성하며,
- 미디어를 활용하여 표현하고 공유하는 능력,
- 나아가 디지털 공간에서의 성찰적·윤리적 태도,
- 그리고 책임 있는 상호작용적 미디어 활용 태도 까지 포함하는 확장된 개념으로 발전해 왔다.

즉, 디지털 리터러시는 ICT 기반의 지식과 기능적 스킬을 사용하는 것에 그치지 않고, 비판적 태도, 사회적 책임, 협력적 상호작용 능력까지 요구하는 포괄적 역량으로 자리 잡고 있다.

한편, 유럽에서는 ‘디지털 리터러시(Digital Literacy)’ 대신 ‘디지털 역량(Digital Competence)’이라는 용어를 널리 사용하고 있으며, 그 정의는 디지털 리터러시와 유사한 개념으로 이해할 수 있다. ‘디지털 역량’은 2006년 EU가 발표한 ‘평생교육을 위한 핵심 역량(Key Competences for Lifelong Learning)’ 8대 역량 중 하나로 포함되었다. EU는 디지털 역량을 “직업, 여가, 의사소통을 위해 정보사회 기술을 자신감 있고 비판적으로 활용할 수 있는 능력”으로 정의하였다.

이후 2012년 유럽연합 공동연구센터(JRC: Joint Research Centre)는 디지털 역량의 구성 요소를 명확히 규정하고 이를 체계화하기 위한 프레임워크 개발 연구를 2년간 진행하였다. 그 결과 디지털 역량은 “다양한 과업을 수행하기 위해 ICT와 디지털 미디어를 사용할 때 요구되는 지식, 기술, 태도의 집합”으로 정의되었다. 이는 일상의 모든 맥락에서 ICT의 성격, 역할, 기회, 위험요소를 이해하는 능력을 포괄한다.

또한 디지털 역량에는

- 정보를 검색·수집·처리하는 능력,
- 복잡한 정보를 생성·표현·프레젠테이션하기 위해 디지털 도구를 활용하는 기술,
- 이용 가능한 정보에 대해 비판적·성찰적 태도를 갖는 능력,
- 디지털 미디어를 상호작용적이고 책임 있게 사용하는 시민적 태도 등이 포함된다.

결국 디지털 역량은 단순히 정보를 탐색·분석·처리하기 위한 ICT 지식과 기능을 넘어, 디지털 환경에서 요구되는 비판적 사고, 성찰, 윤리적 판단, 책임 있는 참여 태도까지 포괄하는 확장된 개념으로 발전하고 있다.

디지털 리터러시



<https://www.디지털배움터.kr/main.do>

SCM(Supply Chain Management)의 개념

세계화가 가속화되고 불확실성이 증대된 시장 환경 속에서 기업은 경쟁 우위를 확보하기 위해 기존의 일방적·단편적 혁신 방식으로는 한계에 직면하게 되었다. 기업의 경쟁력 확보는 우수한 상품과 서비스를 제공하는 능력뿐 아니라, 고객의 요구를 정확히 예측하고 변화하는 수요에 신속하게 대응하는 능력을 갖추는 데에서 비롯된다. 즉, 고객 지향적 관점에서 공급과 수요를 철저하게 관리하는 역량이 필수적 과제로 부상한 것이다.

이에 따라 기업들은 자사의 핵심 역량을 강화하는 내부적 노력과 더불어, 조달⁴¹ 단계에서 최종 소비자에 이르기까지 상품, 서비스, 정보, 현금의 흐름을 통합적으로 관리하는 공급사슬(Supply Chain)³의 중요성을 인식하게 되었다. 이러한 통합적 관점은 전통적으로 수직 구조였던 공급망을 수평적 네트워크¹²⁵ 형태의 파트너십 기반 공급사슬³로 확장·발전시키는 계기가 되었다.

Christopher(1992)는 공급사슬을 “최종 소비자에게 재화와 용역의 가치를 전달하기 위해 상류 물류⁵와 하류 물류⁶를 모두 아우르는 조직적 네트워크”로 정의하였다. Cooper와 Elram(1993)은 공급사슬을 “공급자에서 최종 소비자까지 이어지는 유통채널 전체의 흐름으로, 공동의 프로세스로 연결된 공급업체, 생산업체, 유통업체 및 소비자를 포함하는 체계”라고 설명하였다. La Londe와 Masters(1994)는 공급사슬을 “원자재 생산자, 부품 생산자, 제품 조립자, 도매업자¹⁵⁸, 소매업자, 수송업자 등으로 구성된 기업 집합이 최종 소비자에게 제품을 전달하기 위해 형성하는 네트워크”로 정의하였다. 전준수(2004)는 이러한 정의에 정보를 추가하여 “원자재 단계에서 최종 고객에 이르기까지의 재화 흐름과 변형뿐 아니라 정보 흐름과 관련된 활동을 모두 포함하는 개념으로, 상류의 공급 네트워크와 하류의 유통채널을 포괄한다”고 정의하였다.

공급사슬관리(Supply Chain Management, SCM)⁴는 이 같은 공급사슬³ 개념을 기반으로 공급사슬 내 파트너들이 경쟁적 우위를 확보하기 위해 수행하는 통합적 관리 활동을 의미한다. Stevens(1989)는 SCM을 “고객 서비스 만족, 효율적 재고¹⁰ 관리, 비용 절감이라는 상충하는 목표들 사이에서 균형을 유지하며 고객 요구와 물류 흐름²을 조화시키는 활동”으로 정의하였다. Cooper et al.(1997)은 SCM을 “공급자에서 최종 소비자까지, 조달⁴¹에서 유통채널 전반을 포괄적으로 관리하는 통합 철학”으로 설명하였다. Lambert et al.(1998)은 SCM을 “최초의 공급업체부터 최종 소비자에 이르기까지 제품, 서비스, 정보의 흐름을 통합적으로 운영하여 고객 및 이해관계자에게 부가가치를 창출하는 전략”으로 규정하였으며, Chopra & Meindl(2004)은 SCM을 “공급사슬³ 전체의 이익을 극대화하기 위해 공급사슬 참여 기업 간 자금, 제품, 정보의 흐름을 관리하는 활동”으로 정의하였다.

Traditionalist

Traditionalists conceive SCM as a strategic aspect of purchasing, with emphasis on supplier development, and partnerships with first and second tier suppliers. An educator with this perspective may add an SCM chapter to the purchasing and supply management text, and/or insert an SCM lecture into the purchasing management course. A corporate purchasing department might hire “supply chain analysts” to study second-tier supplier relationships.

Relabeling

Relabelers simply change the name of purchasing to SCM. For instance, Giunipero and Brand (1996) suggested “purchasing has already evolved to supply management in many cases, and to SCM in certain other cases.” Tan, Kannan, and Handfield (1998) described an evolution of purchasing into “supply base integration,” which they roughly equated to SCM. Note that relabeling narrows the scope of SCM, since in this view SCM equals purchasing. Interestingly, purchasing is not the only field to be relabeled SCM in the literature. Other areas enjoying this distinction include logistics (Leenders and Fearon 1997) and marketing channels (Cooper and Ellram 1993). In practice, purchasing managers would be retitled “supply chain managers,” with no change in job description.

Unionist

This perspective sees purchasing as part of SCM; SCM completely subsumes purchasing. In the extreme, SCM subsumes much of the traditional business school curriculum, including logistics, marketing, operations management, purchasing, etc. According to LeMay et al. (1999), “supply chain managers are similar to purchasing managers,” with the key difference being that supply chain managers “have greater decisionmaking authority.” While Tan et al. (1998) argued for three key components of SCM (purchasing, quality management, customer service), Stock and Lambert (2001) suggested SCM involves eight business processes: customer relationship management, customer service management, demand management, order fulfillment, manufacturing flow management, procurement, product development/commercialization, and returns. To implement the unionist vision of SCM, it is likely that reporting relationships within the firm will have to be altered.

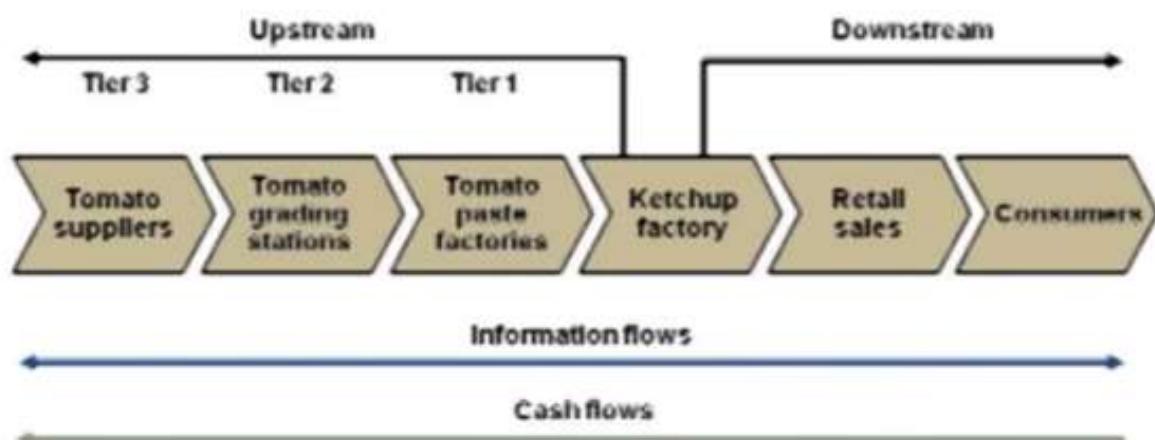
Intersectionist

Giunipero and Brand (1996) hinted at this idea with the following statement: "SCM is ... a broad strategy which cuts across business processes both within the firm and through the channels." Croom, Romano, and Giannakis (2000) discussed a number of subject areas associated with SCM, such as purchasing, logistics and transportation, marketing, organizational behavior, strategic management, best practices, etc. The intersection concept is that SCM is not the union of logistics, operations, and purchasing. Rather, it includes elements from all of these disciplines. SCM coordinates cross-functional efforts across multiple firms. An intersectionist firm could implement SCM as a staff function, providing companywide research and consulting support.

Paul D . Larson & Arni Haldorsson(2006)

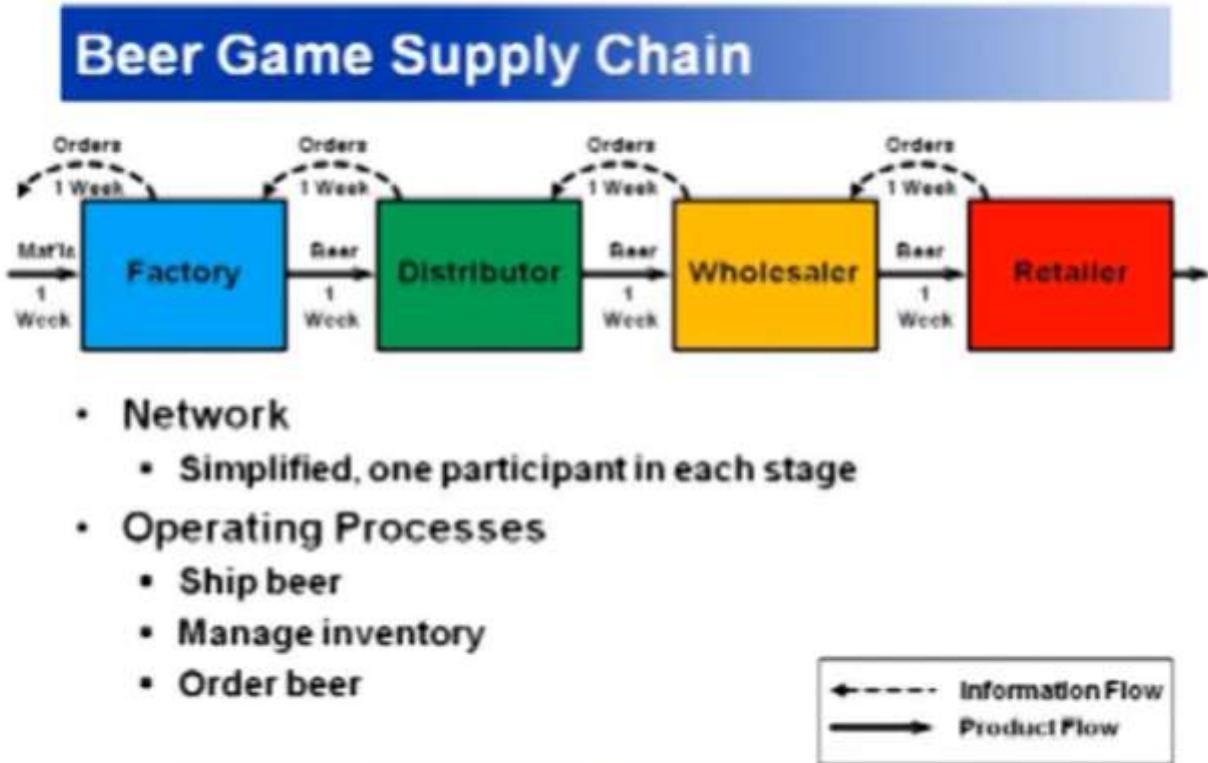
What is a Supply Chain?

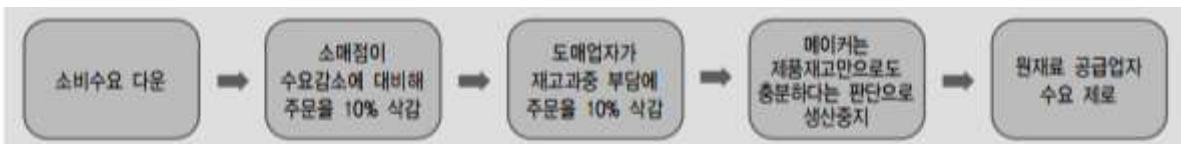
Supply Chains are dynamic network systems that require effective coordination of information up and down the supply chain



맥주게임(Beer Distribution Game)

The game simulates a marketing channel with four members: retailer, distributor, wholesaler and brewer. The time period for the game is one week intervals. Each week customers buy beer from a retailer's inventory. Each member of the channel, each week, receives a shipment from their supplier and each member places an order with their supplier. The brewery places a production order or plan. Also each week, each member of the channel ships from inventory to their customer. There are delays built into the system. For example, each week shipments are placed into Shipment Delay 1 and then the following week they are moved to Shipment Delay 2 where they remain until they are received the next week by the customer. This results in a two week lead time from shipment to delivery. Orders also have a two week lag built into the system. The result of these built-in delays is a four week lead time from when an order is placed until it is received. Stockouts, orders which cannot be filled, become backorders and must eventually be filled. Each member of the channel is charged \$1.00 for each case of beer stocked out and \$.50 for each case of beer carried in inventory in excess of demand. Because stockout costs are higher than inventory carrying costs there is an incentive to service demand from inventory rather than through backorders. Backorders are cumulative and must be filled eventually when stock is available. There are no lost sales due to stockouts. Participants are told that the "winner" of the game is the one with lowest total costs at the end of the game. The only decision participants must make is how much to order.





[그림] 'bullwhip effect' 예시

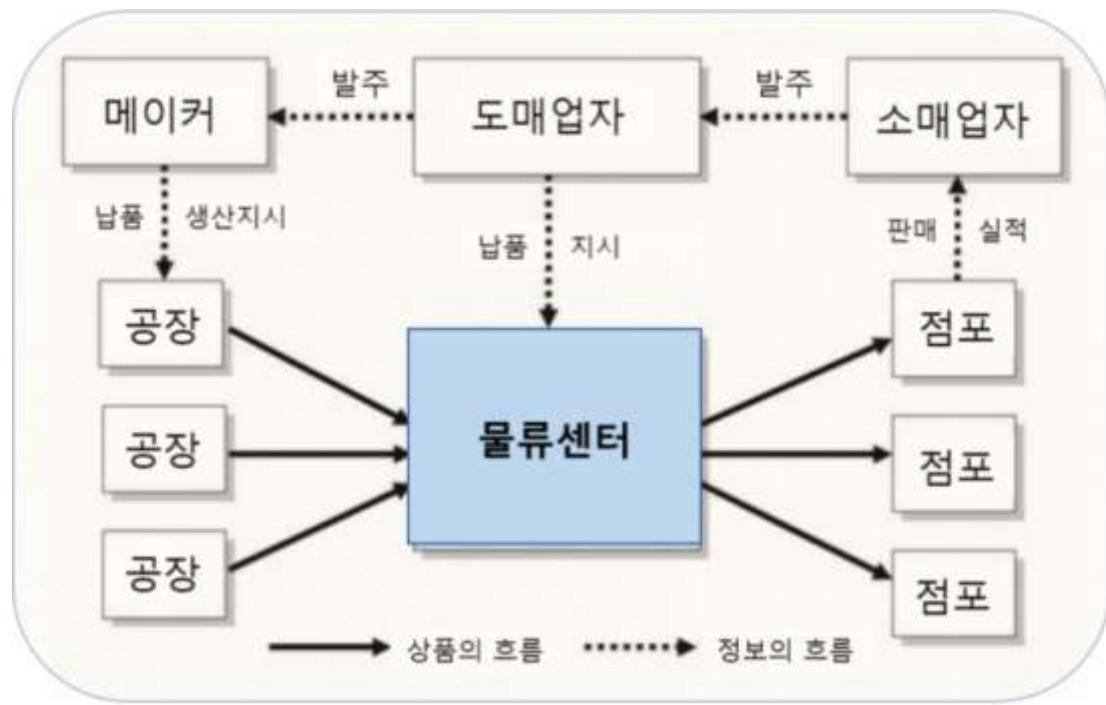
브라질 아마존의 작은 나비의 날갯짓이 미국 텍사스 주의 토네이도의 원인 될 수도 있다는 나비효과(butterfly effect)와 유사한 개념입니다. 물류의 흐름인 '소비자 → 소매업자 → 도매업자 → 제조업체 → 원자재 공급업체'로 이어지는 공급사슬망(Supply Chain)에 있어서 하류(소비자)에서의 작은 수요변동이 상류로 그 변동폭이 확대되어 수요의 왜곡현상이 심화될 수 있다는 것입니다.

특히, 원자재 생산국이나 제조업 위주의 수출국가는 최종 소비시장인 주요 선진국 경제에 비하여 더욱 큰 경기 변동성을 가질 수밖에 없는데, 채찍효과는 아직까지 세계의 공장으로서 큰 역할을 차지하는 중국에게 끊임없이 노출되어있는 위험요소라고 할 수 있습니다.

이준서(2016)

Factors Contributing to the Bullwhip

- Lead time impact on supply chain
- Impact of batch ordering
- Magnifying effects of inflated orders
- Demand forecasting inaccuracy
- Information and decision isolation



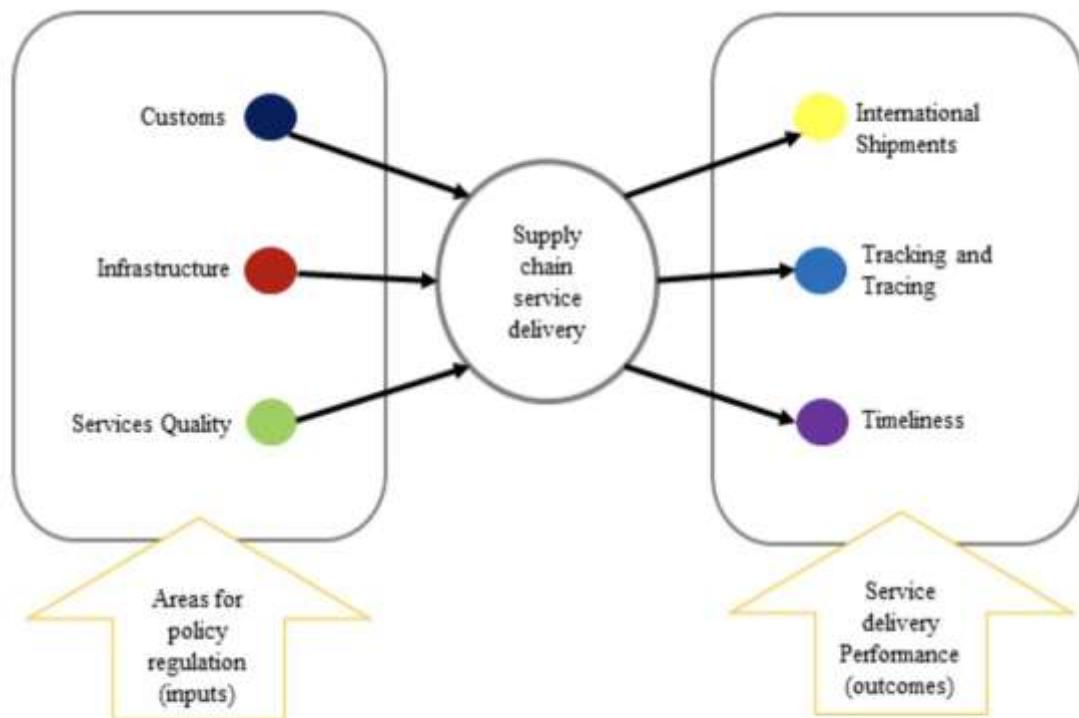
Description of the Logistics Performance Index(LPI⁹⁷)

A multi-dimensional assessment of logistics performance, the LPI of the World Bank, is an international benchmarking tool focusing specifically on measuring the trade and transport facilitation friendliness of a particular country, and in so doing, helping them to identify key barriers to, and opportunities for, improvement. The LPI summarises the performance of countries through six dimensions that capture the most important aspects of the logistics environment:

- Customs; efficiency of the customs clearance process.
- Infrastructure; quality of trade and transport-related infrastructure.
- International Shipments; ease of arranging competitively priced shipments.
- Logistics Quality; competence and quality of logistics services.
- Tracking and Tracing; ability to track and trace consignments.
- Timeliness; frequency with which shipments reach the consignee within the scheduled or expected time (Arvis,et al.2014).

The LPI provides not only a comprehensive assessment of logistics performance worldwide, but also an analysis of performance trends which makes it possible to understand trends over time. Performance is evaluated using a 5-point scale and the overall LPI is aggregated as a weighted average of the six areas of logistics performance. The LPI also includes a set of domestic performance indicators which is not included in the overall country score. It is also complemented with quantitative information on particular aspects of international supply chains in respondents' countries of work, including import/export, lead time, supply chain costs, customs clearance, and the percentage of shipments subjected to physical inspection (Arvis,et al.2012).

The overall index is calculated by analysing the six main sub-dimensions listed above. None of these independently guarantee a good level of logistics performance, and their inclusion is conditioned to empirical studies and extensive interviews carried out with specialists in international freight transport. Each component is defined in detail in following sections.

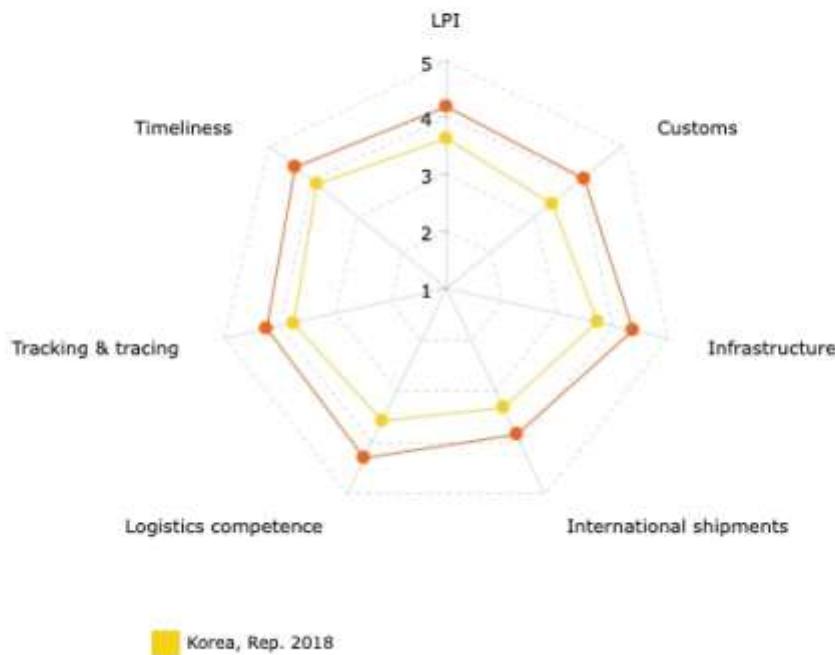




<https://lpi.worldbank.org>
https://youtu.be/_TYrmwAOFuY

Aggregated LPI

DATA TABLE									LPI Aggregated Rankings
Country	LPI Rank	LPI Score	Customs	Infrastructure	International shipments	Logistics competence	Tracking & tracing	Timeliness	
Germany	1	4.19	4.09	4.38	3.83	4.26	4.22	4.40	
Netherlands	2	4.07	3.97	4.23	3.76	4.12	4.08	4.30	
Sweden	3	4.07	3.95	4.22	3.88	4.04	4.02	4.32	
Belgium	4	4.05	3.74	4.03	3.97	4.10	4.11	4.40	
Singapore	5	4.05	4.00	4.14	3.72	4.08	4.05	4.34	
United Kingdom	6	4.01	3.85	4.09	3.69	4.04	4.10	4.32	
Japan	7	3.99	3.91	4.19	3.61	4.03	4.03	4.24	
Austria	8	3.99	3.71	4.07	3.78	4.04	4.13	4.22	
Hong Kong, China	9	3.96	3.85	4.02	3.85	3.94	3.95	4.18	
United States	10	3.92	3.76	4.10	3.54	3.93	4.13	4.14	
Denmark	11	3.92	3.88	3.89	3.59	3.98	3.94	4.26	
Finland	12	3.92	3.89	3.95	3.56	3.88	4.10	4.17	
Switzerland	13	3.91	3.75	4.07	3.57	3.92	4.02	4.20	
United Arab Emirates	14	3.89	3.66	3.98	3.76	3.83	3.89	4.23	
France	15	3.86	3.63	4.00	3.60	3.82	3.99	4.17	
Luxembourg	16	3.84	3.67	3.84	3.68	3.83	3.78	4.27	
Canada	17	3.81	3.70	3.91	3.45	3.90	3.91	4.03	
Spain	18	3.78	3.57	3.79	3.72	3.78	3.78	4.04	
Australia	19	3.77	3.76	3.92	3.40	3.76	3.83	4.00	
Norway	20	3.74	3.62	3.84	3.48	3.75	3.83	3.96	
Italy	21	3.73	3.44	3.82	3.55	3.68	3.84	4.09	
New Zealand	22	3.68	3.58	3.79	3.27	3.69	3.73	4.10	
Korea, Rep.	23	3.65	3.43	3.75	3.43	3.63	3.75	3.96	

Germany 2018

The role of the LPI⁹⁷ in promoting trade

Political decisions and implemented policies have both direct and indirect effects on the attractiveness of a region or a country in terms of business location decisions and/or foreign direct investment (FDI). Here, the FDI stock in a country is a good indicator of its attractiveness.

Transport system efficiency and industry profitability are closely related. Inventory reduction through high turnover, ability to respond to volatile demand, short lead times and achieving lowest possible transportation costs are essential aspects of a company's competitiveness. For this reason, transportation systems are considered as a production factor and as one of the key determinants of facility location decisions.

Transport infrastructure has a significant impact on the productivity and the cost structure of businesses (Haughwout 2001). For example, better port and hinterland connections may reduce the expenditure required for construction of distribution networks or transport of raw materials. Empirical studies show that FDI is attracted to areas with efficient transportation systems (Saidi 2011). For this reason, an effective and efficient logistics system is the cornerstone of a prosperous economy in attracting foreign investment.

Allowing for comparisons across 160 countries, the LPI is used by companies to identify challenges and opportunities related to the receiving country's transport infrastructure, logistics competence, and availability of efficient supply chains. In this context, the LPI is a useful indicator of the host country's trade logistics performance and also a benchmark when choosing locations for various types of operation. This is one of the main reasons why countries tend to focus on their ranking rather than on improvements in actual indicator values of the LPI.

Several countries have announced specific targets of LPI⁹⁷ score or LPI rank in their strategic development plans. To increase their attractiveness, countries are embarking on major projects in a number of areas to improve their LPI position. However, the proximity of a country's score to others at any given performance level might be more telling than the exact ranking.

Countries at similar performance levels may have substantially different ranks, especially in the middle and lower country income ranges. Particularly, ranking and relative changes in ranks from one LPI edition to another need to be treated with caution. The latest LPI report also provides a country listing with the weighted average of LPI scores and ranks across all four editions in 2007-2014. This listing smooths out the inevitable variation from one year to another in survey-based data, and it thus provides a more balanced overall picture.

To account for potential sampling error and the LPI's limited domain of validity, LPI scores are calculated with approximate 80 per cent confidence intervals over the standard error of LPI scores across all respondents (Arvis, et al.2014). These confidence intervals must be examined carefully to determine whether a change in score or a difference between two scores is statistically significant. Countries with small number of respondents, such as Sweden, Norway, Bahrain, New Zealand, and Ethiopia have larger intervals between upper and lower bounds for scores and ranks, since their estimates are less certain. The average confidence interval translates into an average of 20 rank places, using upper and lower rank bounds.

Understanding the trends in the logistics performance requires looking behind the LPI scores and rankings to see the interactions between the logistics performance and policy actions, competitive forces, economic and political environment. Over the case study we present here, we propose implementation of a holistic point of view, which constitutes an analysis of coherent and interlocking sets of processes for identifying the hidden bottlenecks that have a critical impact on sector competitiveness, and taking necessary actions to support the industry in bottleneck areas require a comprehensive analysis of policy impacts on all dimensions.

L Ojala, D Celebi(2015)

Domestic LPI

The Domestic LPI looks in detail at the logistics environments in 100 countries. For this measure, surveyed logistics professionals assess the logistics environments in their own countries. This domestic evaluation contains more detailed information on countries' logistics environments, core logistics processes and institutions, and time and distance data. This approach looks at the logistics constraints within countries, not just at the gateways, such as ports or borders. It uses four major determinants of overall logistics performance to measure performance:

- Infrastructure,
- Services,
- Border procedures and time, and
- Supply chain reliability.

Domestic LPI, Performance: Japan 2018

		Japan
Export time and distance / Port or airport supply chain		
Distance (kilometers)		25km
Lead time (days)		2 days
Export time and distance / Land supply chain		
Distance (kilometers)		N/A
Lead time (days)		N/A
Import time and distance / Port or airport supply chain		
Distance (kilometers)		25km
Lead time (days)		3 days
Import time and distance / Land supply chain		
Distance (kilometers)		N/A
Lead time (days)		N/A
Shipments meeting quality criteria (%)		
Number of agencies - exports		93%
Number of agencies - imports		3
Number of documents - exports		2
Number of documents - imports		1
Clearance time without physical inspection (days)		1
Clearance time with physical inspection (days)		1 days
Physical inspection (%)		1 days
Multiple inspection (%)		1%
Declarations submitted and processed electronically and on-line (%)		1%
Importers use a licensed Customs Broker (%)		N/A
Able to choose the location of the final clearance (%)		N/A
Goods released pending customs clearance (%)		N/A
		N/A

블록체인과 물류¹

블록체인⁵⁰ 기술은 거래의 투명성과 안전성을 확보할 수 있다는 점에서 4차 산업혁명의 핵심 스마트 기술과 함께 ICT 시대의 다양한 문제를 해결할 수 있는 기술로 점차 인정받고 있다. 이 새로운 기술은 여러 산업 분야에 적용되어 거래 과정에서 발생하는 시간 지연, 제품 특성 변화, 복잡한 절차 등 기존의 문제를 해결함으로써 거래의 신뢰성을 높이고, 미래 산업을 촉진할 수 있는 혁신적 기술로 부상하고 있다.

블록체인 기술은 금융, 제조, 유통, 사회·문화, 공공서비스 등 국내외 모든 산업에 적용되려 하고 있다. 특히 물류 산업과 유통 산업은 블록체인 기술을 활발히 도입하고 있는 분야로, 물류 산업에서는 컨테이너²⁶ 화물의 실시간 추적 및 관리 시스템 개발이 진행 중이며, 유통 산업에서는 식품 산업을 중심으로 상품 유통 과정 추적 시스템을 도입하여 식품 유통의 신뢰성과 안전성을 강화하는 데 활용되고 있다.

국내 무역업체 수는 20만 개를 넘어가고 있으며, 무역 거래는 거래 계약, 제품 생산, 대금 결제, 국내 운송²¹, 해상·항공 운송²⁴ 등 복잡한 절차를 거쳐야 수입업자에게 화물이 인도된다. 이러한 복잡한 무역 거래 프로세스를 개선하기 위해 국내외에서는 블록체인을 적용한 물류·유통 산업 시스템이 적극적으로 개발되고 있으며, 물류 산업의 블록체인 기반 시스템과 연계하거나 거래 계약, 생산, 결제 등 무역 거래 전 과정에 적용하려는 시도가 활발히 이루어지고 있다.

블록체인의 개념

블록체인은 거래 당사자 간의 정보를 네트워크에 참여하는 모든 구성원이 공동으로 보관하는 **분산원장(Distributed Ledger)** 기술을 의미한다. ‘블록(Block)’은 약 10분 동안 발생한 거래 정보를 모아 하나의 블록으로 만든 것으로, 이러한 블록들이 시간순으로 연결되어 축적된 형태의 장부가 바로 ‘체인(Chain)’이다. 즉, 블록체인은 네트워크 참여자 모두에게 장부가 공개되는 **공공 원장(Public Ledger)**이라 할 수 있다.

이처럼 블록체인⁵⁰은 개별 블록이 고유한 거래 정보를 포함한 채 체계적으로 연결되어 있어 시스템 운영의 안정성을 확보할 수 있으며, 제3자의 공증 없이도 거래 기록의 신뢰성을 보장할 수 있다. 또한 거래 발생 시 네트워크 참여자 전체의 장부가 동시에 갱신되기 때문에 보안성이 뛰어나며, 위·변조 가능성이 극히 낮다. 이러한 특성으로 인해 블록체인은 혁신적인 기술로 평가받고 있다. 블록체인이 기존의 중앙집중형 거래 구조에서 벗어난 혁신적 기술로 평가받는 이유는 다음과 같다.

첫째, 제3자의 인증 없이도 거래 기록의 신뢰성을 확보할 수 있어 P2P 기반의 직접 거래가 가능하다.

둘째, 거래가 발생할 때마다 네트워크 참여자 전체의 장부가 자동으로 갱신되므로 위·변조가 사실상 불가능하여 높은 보안성을 제공한다. 이로 인해 별도의 보안 시스템 구축이 필요하지 않아 거래 절차 간소화, 시간 단축, 비용 절감 등의 효과가 나타난다. 셋째, 분산원장 구조를 기반으로 하기 때문에 기존의 중앙서버 중심 저장 방식을 대체할 수 있으며, 시스템 장애나 해킹에도 상대적으로 강한 내구성을 보인다.

물류¹ 및 유통산업의 블록체인 활용 현황

해외 물류 및 유통 산업에서의 블록체인⁵⁰ 활용 사례는 주로 미국을 포함한 선진국 기업들을 중심으로 활발히 전개되고 있다.

첫째, 유통 부문에서 **Walmart**는 유럽-동아프리카 간 냉장 화물 해상 운송²³에 블록체인 기반 화물 추적 시스템을 적용하여, 약 30여 개의 거래 기관과 200건 이상의 거래 과정을 투명하게 확인할 수 있는 시스템을 구축하였다. 또한 Walmart와 IBM은 포장식품 및 축산물(특히 돼지고기)의 유통 경로를 블록체인으로 추적하는 시스템을 개발하여, 생산자에서 최종 소비자까지의 식품 이동 경로를 실시간으로 확인할 수 있도록 하였다.

둘째, 식품 제조 부문에서 **John West**는 참치캔의 생산·유통 전 과정을 블록체인으로 기록·공개하여, 소비자가 제품 이력을 직접 확인할 수 있도록 하였으며, 이를 통해 약 2,200만 달러 규모의 추가 매출 증가 효과를 얻었다. 또한 알리바바(Alibaba)는 가짜 식품 유통 방지를 위해 ‘Food Trust Framework’를 구축하였으며, 호주우체국과 블랙모어스(Blackmores) 등과 협력하여 품질 저하 식품 및 사기성 식품(파일 주스, 올리브 오일, 곡물류 등)의 유통 이력을 추적·검증하는 시스템을 개발하였다.

셋째, **IBM**은 Walmart·네슬레 등과 협력하여 식품 안전을 위한 유통 경로 추적 시스템을 개발하였다(Park, 2017a). 이 시스템을 통해 농장 원산지 정보, 배치 번호, 가공·생산 공장 정보, 유통기한, 보관⁹ 온도, 운송²¹ 세부 정보 등을 블록체인에 단계별로 기록할 수 있으며, 모든 거래 정보는 구성원 간 합의 후 변경 없이 영구 보존된다. 이는 식품 정보의 정확성, 투명성, 추적성을 크게 향상시키는 효과를 갖는다.

넷째, 물류 부문에서 IBM과 머스크(Maersk)는 컨테이너²⁶ 화물 추적 솔루션을 개발하고 있으며, 글로벌 공급사슬³ 전체의 계약 디지털화, 1,000만 개 이상의 컨테이너 이동 추적, 선박·컨테이너·화물 자산의 이동 기록·관리 등 SCM 전 과정의 가시성을 높이는 기술을 제공하고 있다. 특히 IBM의 블록체인 기반 국제 해상물류 시스템은 기존 EDI 방식과 완전히 다른 구조를 가진다. 기존 EDI 방식이 전자 정보 접수-증개-인증-검증-재검증 단계를 반복하는 데 비해, 블록체인 방식은 분산원장 구조로 특정 구간의 단절 상황에서도 전체 흐름을 확인할 수 있으며, 실시간 추적 및 관리가 뛰어난 장점을 지닌다.

다섯째, 에너지 분야에서도 블록체인 활용이 확대되고 있다. 미국 뉴욕주는 ‘브루클린 마이크로그리드 프로젝트(Brooklyn Microgrid Project)’에서 신재생에너지의 저장·분배 과정에 블록체인을 적용하였다. 오스트리아의 ‘Wien Energie’는 에너지 거래 시스템에 블록체인을 도입하였고, 독일의 Innogy는 전기차 충전소의 충전 과정 모니터링 및 정산 시스템 테스트에 블록체인을 적용하고 있다.

이와 같이 해외 유통 산업에서는 식품의 안전성과 배송 시급성으로 인해 유통 경로 추적 시스템을 중심으로 블록체인 활용이 활발하게 이루어지고 있다. 또한 물류 산업에서는 다양한 이해관계자로 구성된 글로벌 공급사슬에 **분산원장 기술**을 도입하여, 복잡한 화물 흐름을 실시간으로 확인할 수 있는 **화물 추적·관리 시스템**을 구축하는 등 블록체인 기반의 혁신적 변화가 빠르게 확산되고 있다.

물류¹와 관광: 뗄 수 없는 불가분의 관계



관광산업⁷⁸이 발달한 지역 중 물류산업이 충분히 성장하지 못한 사례는 존재하지만, 물류산업이 발달한 지역 중 관광산업이 발전하지 않은 곳은 세계 어디에도 없다.

역사적으로 살펴보면, 동서고금을 막론하고 물자와 사람이 집중되는 교통의 요충지에서는 자연스럽게 시장이

형성되고, 이에 연계되는 각종 서비스 산업이 발달하면서 관광산업 또한 동반 성장해 왔다.

대표적인 사례는 싱가포르(Singapore)이다. 싱가포르는 제2차 세계대전 이후 말레이시아로부터 독립한 비교적 짧은 역사를 지닌 도시국가로, 국토 면적 728km², 인구 약 570만 명의 소국이다(현행 수치 기준). 전통적인 의미의 자연 관광자원은 거의 없는 항구도시에 불과했지만, 물류산업을 국가 기간산업으로 인식하고 자유무역형 정책을 적극 도입하였다. 관세⁶³ 철폐, 컨테이너²⁶ 부두 조성, 배후 물류시설 구축 등 핵심 인프라를 초기 단계부터 체계적으로 개발하여 세계적 물류국가로 성장함에 따라 전 세계의 물자와 인력이 모여들게 되었다.

이후 시장경제 원리에 따라 다양한 서비스 산업이 발달하였고, 여기에 테마파크·공원·쇼핑센터 등 관광 인프라를 지속적으로 확충하면서 관광 산업 역시 국가 전략산업으로 육성되었다. 특히 국토 면적의 제한이라는 구조적 한계를 극복하기 위해 인도네시아 빈탄(Bintan)섬을 장기 임대하여 고급 리조트를 조성하고 이를 자국 관광 자원으로 활용한 사례는 국제적 관심을 불러일으킨 바 있다.

그 결과 싱가포르는 오늘날 세계 최대 규모의 컨테이너 물동량을 처리하는 글로벌 해운·물류 허브로 자리 잡았으며, 매년 자국 인구의 약 2.5배에 달하는 외래 관광객을 유치하는 세계적인 관광대국으로 성장하였다.

이처럼 재화(物資)가 모이는 곳에는 반드시 사람들이 모이게 되고, 재화와 사람이 동시에 집중되는 지역에서는 관광산업의 발전이 가속화되는 물류-관광 간의 불가분 관계가 형성되는 것이다.

팬데믹⁷⁹이 불러온 관광산업⁷⁸의 위기



나심 니콜라스 탈레브(Nassim Nicholas Taleb)는 예기치 못한 극단적 사건을 ‘블랙스완(Black Swan, 2008)’으로 비유하였다. 코로나19 팬데믹(pandemic)의 발생 역시 기존의 예측을 벗어난 불의의 사건이었으며, 과거 감염병 위기가 보통 3~4개월 내에 진정되었던 것과 달리 코로나19의 확산은 전례 없는 규모와 속도로 진행되었다. 세계

여러 대륙에서 동시다발적으로 감염병이 대유행하는 팬데믹은 기존의 어떤 위기와도 비교할 수 없는 재난이었으며, 당시 그 종식 시점에 대해서도 전문가들 사이조차 예측이 엇갈렸다.

코로나19가 전 세계적으로 급속히 확산되자 세계보건기구(WHO)는 여러 국가에서 감염병이 동시에 대유행하는 ‘세계적 대유행(Pandemic)’을 공식 선언하였다. 각국 정부는 국경 폐쇄, 도시 봉쇄, 공공장소의 전면 중단 조치를 시행하였고, 국제 이동과 여행 활동은 사실상 중단되었다. 이러한 조치는 관광산업을 즉각적으로 냉각시키며 산업 전반에 심대한 충격을 가했다. 삼일PwC(2020)는 코로나19로 인한 관광산업의 중·장기적 위축을 경고하였으며, 이는 관광산업이 그동안 자연재해, 테러, 감염병 등 외부 충격에 민감하게 반응해 왔다는 기존 연구(Kuo, Chen, Tseng, Ju, & Huang, 2008)를 다시 한번 입증하는 결과였다.

특히 세계적 대유행으로까지 확산된 코로나19는 관광산업에 있어 최대의 악재이자 장애물로 평가된다(고계성, 2010). 관광산업은 본질적으로 국가 간 이동 증가를 기반으로 성장해 왔지만(De Kadt, 1979), 아이러니하게도 이러한 이동 증가가 전염병 확산의 통로가 되었다는 점에서(Rosselló, Santana-Gallego, & Awan, 2017), 관광산업은 언제나 구조적 위기에 직면하고 있다고 볼 수 있다.

실제로 전염병 발생 시 관광수요가 단기적으로 급감하고 산업 전반에 부정적 영향을 미친다는 사실은 SARS 사태를 비롯한 여러 연구에서 이미 확인된 바 있다(한국문화관광연구원, 2020; Kuo et al., 2008; Yang & Chen, 2009). 이러한 연구결과와 동일하게, 코로나19로 인한 관광 관련 지출은 전년 대비 약 60.7% 감소한 것으로 나타났으며(이새하, 2020), 관광산업의 침체가 전례 없이 심각한 수준임을 보여준다.

주요 이슈별 관광산업⁷⁸ 부분의 피해 현황



자료: 한국관광통계, 한국관광공사

Post-COVID Crisis Theory Analysis

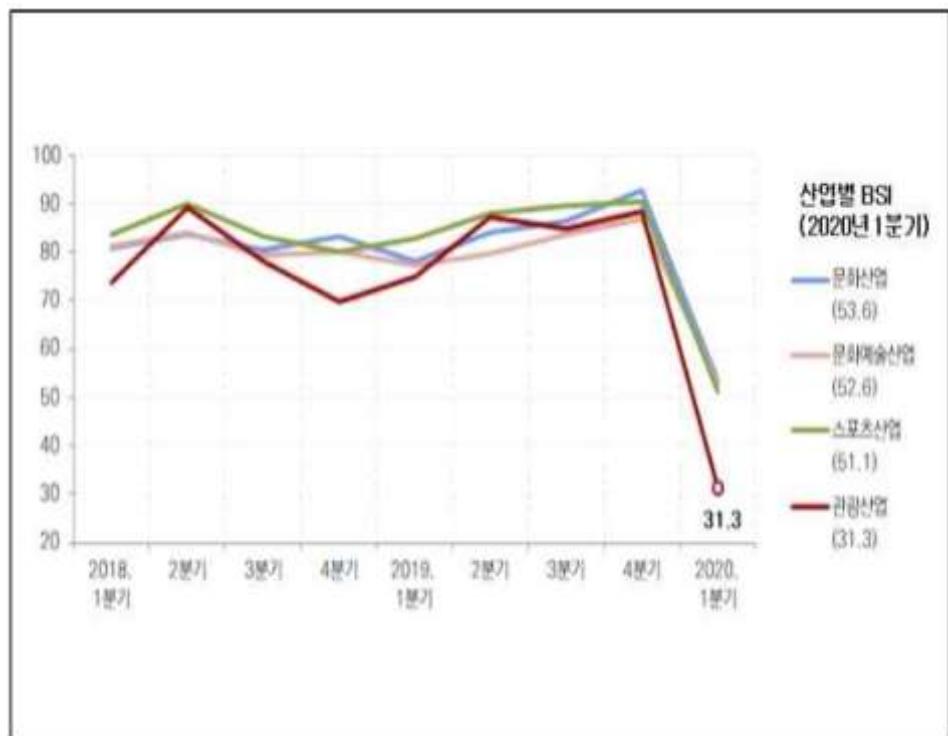
Researcher	Key word	Details
Robert Joseph Barro (2020)	Economic fallout over the years in the worst case scenario	<ul style="list-style-type: none"> * It can't be relieved even after the end of Corona * Estimates of a 10% decrease in GDP over two to three years
Tooze (2020)	The collapse of efficiency-focused economic centralism	<ul style="list-style-type: none"> * Increased enterprise costs * The government's expansion of unconventional measures
Thales Teixeira (2020)	The emergence of a business that is divided between success and failure	<ul style="list-style-type: none"> * Reduced customers for air, long-distance travel and accommodation * Movies, restaurants and entertainment give up first place * Customer growth in energy, fuel, private cars and laptops
Lucia Reisch (2020)	The damage to small business start-ups is huge	<ul style="list-style-type: none"> * There is a greater unemployment crisis than the 2008 financial crisis * The growth of companies that telecommuting wants
Jean-Paul Rodrigue (2020)	The revitalization of the Korean manufacturing industry	<ul style="list-style-type: none"> * Acquire new assets of transparency and trust * Become a preferred country for global companies

2020년 1/4분기 국제 관광객 수



자료 : “International Tourist Numbers Could Fall 60-80% in 2020”, UNWTO REPORTS(2020.5.7.).

기업경영실사지수(BIS) 추이변화



자료 : “2020년 문화체육관광 동향조사 결과 발표”, 한국문화관광연구원 보도자료(2020.4.29.).

코로나19 사태에 따른 글로벌 관광업 손실 규모

Country	%Change(GDP)	Country	Value Change-GDP(US\$Millions)
Jamaica	-11	United States of America	-187038
Thailand	-9	China	-104690
Croatia	-8	Thailand	-47728
Portugal	-6	France	-47289
Dominican Republic	-5	Germany	-46260
Kenya	-5	Spain	-44119
Morocco	-5	United Kingdom	-37096
Greece	-4	Italy	-34324
Mauritius	-3	Japan	-30706
Senegal	-3	India	-28120
Ireland	-3	Republic of Korea	-22092
Egypt	-3	Indonesia	-20713
South Africa	-3	Canada	-18480
Malaysia	-3	Mexico	-17376
Spain	-3	Portugal	-13922

자료 : 유엔 무역개발회의(UNCTAD).



아시아나, 개조 화물기 다시 여객기로 복원…리오프닝 본격화

△ 박현영 기자 | ○ 승인 2023.01.16 09:19



아시아나항공이 코로나 기간 화물기로 개조한 항공기 7대를 모두 다시 여객기로 되돌렸다. 사진=아시아나항공 제공

[데일리한국 박현영 기자] 아시아나항공이 코로나 기간 화물기로 개조한 항공기 7대를 모두 다시 여객기로 되돌렸다.

아시아나항공은 16일 마지막으로 남은 개조 화물기인 A330 항공기에 이코노미 좌석 260석을 장착, 여객기로 원상 복원하는 개조 작업을 마쳤다고 밝혔다.

최근 국제선 수요 회복세에 따라 기존에 화물기로 개조한 A350과 A330 항공기를 모두 여객기로 복구해 본격적인 리오프닝에 대비한다는 방침이다.

앞서 아시아나항공은 코로나 장기화로 줄어든 여객 수요 대비 늘어난 화물 수요에 대응하기 위해 지난 2020년 9월 A350 여객기를 화물기로 개조해 편당 23톤의 화물 탑재가 가능한 화물기로 탈바꿈 시킨 바 있다.

이후 글로벌 항공 화물 수요 증가 추세에 따라 총 7대(A350 4대, A330 3대)의 여객기를 화물 전용으로 활용해 개조기 한 대당 500회 이상 운항에 투입했다. 이를 통해 첫 화물기 개조 이후 전체 7만톤의 화물을 수송해 약 3700억원의 추가 매출을 달성했다.

특히 화물 운송 수요가 높은 미주 노선에 개조 화물기를 적극 투입해 추가 매출 약 3000억원을 기록했으며, △IT·전자기기 부품 △전자상거래 수출품 △개인 보호장비 등의 탑재 물량을 늘려 코로나 이전 대비 약 25%의 추가 매출을 올렸다.

아시아나항공 측은 "이번 복구 작업을 통해 승객 안전과 편의를 위해 재설치된 좌석에 대한 안전 검사도 추가로 마쳤다"며 "개조 작업으로 복원된 여객기는 보다 안전한 운항을 위해 중정비 작업을 마친 후 동남아, 일본 노선 등에 투입할 예정"이라고 설명했다.



박현영 기자

저작권자 ⓒ 한국아이닷컴 무단전재 및 재배포 금지

글로벌 OTA(Online Travel Agency)⁸⁰의 성패



The sharing economy has emerged as an alternative to goods and services offered by existing industries (Xu, 2020). The main reason underlying the success of the sharing economy is the benefits it provides to both service or product providers and consumers (Pappas, 2017). Providers can easily start a business at a relatively low start-up cost and generate income from excess capacity of goods; furthermore, consumers have more available supply options than those offered by existing industries. Although the sharing economy raises some political and social concerns, including unavailability of standardized levels of service and price, absence of safeguards for consumer tax evasion, and regulatory compliance, the advent of the sharing economy has altered the existing market and induced changes in customers' consumption patterns (Leung et al., 2019; Lindblom et al., 2018; Mao & Lyu, 2017; Thaichon et al., 2020). The development of peer-to-peer platforms has reduced the profitability of existing business operation in multiple sectors (Akbar & Tracogna, 2018). For example, Zervas et al. (2015) argued that for every 10 % increase in Airbnb listings, the revenue of traditional hotels decreased by 0.37 %. Although the emergence of the new sharing model is remarkable, it is a serious threat to traditional business models.

The COVID-19 pandemic has devastated the global economy and strongly affected the tourism and hospitality sectors (Lee & Deale, 2021). The number of international tourists decreased from approximately 1.5 billion in 2019 to approximately 380 million in 2020, which represents a 74 % decrease, and international tourism spending decreased by approximately US\$1.3 billion during this period (UNWTO, 2021). The pandemic caused travel and mobility bans and community lockdowns, which had unprecedented adverse effects on the tourism and hospitality sectors (Li et al., 2021). The tourism and hospitality sectors have adjusted their practices to help customers make informed decisions and decrease the risk of disease transmission (Leung & Cai, 2021). Because repeat visits by guests are the key to survival for organizations in the aforementioned sectors, managers have investigated how to retain guests and motivate purchase behavior (Yu et al., 2021).

The sharing economy market has proven to be a challenge to existing service providers, OTA(Online Travel Agency) . According to Henten and Windekilde (2016), the sharing economy has replaced traditional business operations. Because consumers have shifted toward the sharing and experience-driven economy, commercial sharing platforms have ramified traditional markets (Camilleri & Neuhofer, 2017). To survive in the new arena of the sharing economy, traditional businesses must identify the factors that encourage and discourage consumers from switching to sharing economy platforms from existing businesses.

Airbnb is used as a research context, because it is not only a dominant platform but also the most well-known sharing economy platform that is leading the home-sharing market (Mair & Reischauer, 2017; Pappas, 2017). Since its founding in 2008, Airbnb has expanded rapidly and now offers more than 6 million accommodation options in more than 100, 000 cities and 191 countries. As of July 2020, it had hosted more than 750 million guests (Airbnb, 2020). Nowadays, Airbnb has undoubtedly become the hotel industry's largest competitor (Mody et al., 2019). Instead of booking hotels from conventional websites, consumers may choose to stay in spare rooms listed on sharing platforms. More specifically, consumers may switch from third-party online travel agent (OTA⁸⁰) platforms that distribute hotel rooms, such as Hotels.com, Booking.com, or Expedia, to digital sharing platforms such as Airbnb (Tussyadiah, 2016).

The sharing economy emerged after a series of technological advancements that increased social connectivity and empowered individuals. The sharing economy has changed consumption practices and the perception of ownership. Sharing platforms also threaten the economic sustainability of the hotel industry.

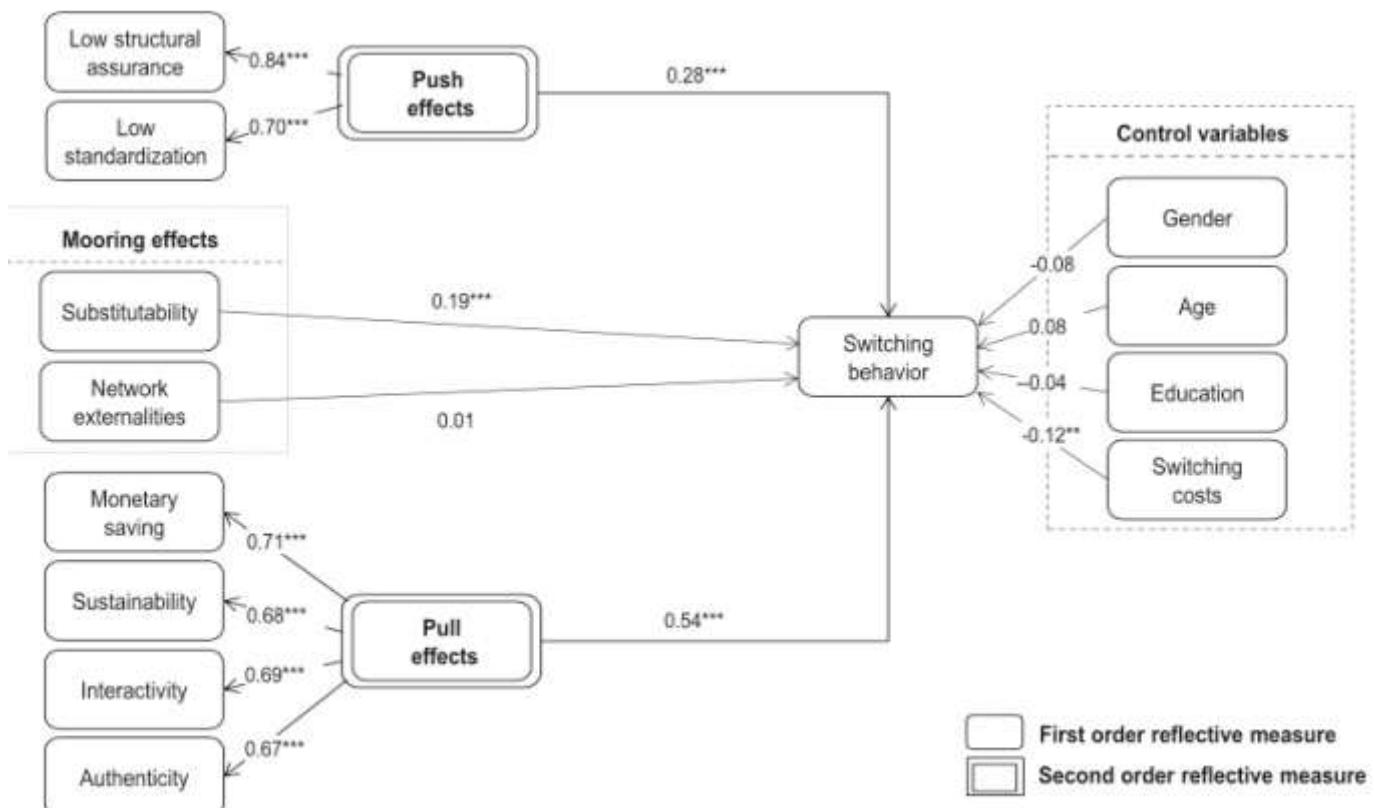


Fig. 2. PLS Results for the Proposed Model Note: * $p < 0.05$, ** $p < 0.01$ *** $p < 0.001$.

Yu-Hui Fang & Chia-Ying Li(2022)

여행 플랫폼⁸⁵의 세대 교체



온라인 여행 서비스(Online Travel Agency, OTA)⁸⁰가 본격적으로 일상에 자리 잡기 시작한 시점은 1990년대 후반부터 코로나19 발생 직전인 2019년까지 약 20여 년으로, 이 기간 동안 OTA는 글로벌 여행 시장을 주도하며 지속적인 디지털 전환(Digital Transformation, DT)⁴⁸을 이끌어 왔다. 부킹닷컴(Booking.com)과 익스피디아(Expedia)로 대표되는 OTA 기업들은 검색 엔진 기술과 결제 시스템에 대규모 투자를 진행함으로써,

소비자가 호텔·항공권 가격 정보를 자유롭게 비교·접근할 수 있는 환경을 조성하였고 이는 자유여행 시장의 본격적인 확산을 견인하였다. 그러나 2020년 예상치 못한 코로나19의 전 세계적 확산으로 인해 여행 산업은 급격한 구조적 변화를 요구받게 되었다. 지난 20년간 우리의 여행 방식을 가장 크게 변화시킨 디지털 전환의 핵심 키워드는 단연 ‘플랫폼(Platform)’이다. 전통 여행업 종사자들 중 일부는 플랫폼이 기존 여행사의 역할을 잠식했다고 비판하기도 하지만, 플랫폼 비즈니스는 오늘날 여행 산업뿐 아니라 인류의 일상 전반에서 떼려야 뗄 수 없는 핵심 산업으로 자리 잡았다. 따라서 소비자와 공급자 모두 플랫폼이 창출해 온 거대한 가치의 본질을 이해할 필요가 있으며, 이는 앞으로 플랫폼 기반 여행 생태계의 확대 흐름을 이해하는 데 중요한 요소라 할 수 있다.

구글(Google), 아마존(Amazon), 페이스북(Facebook), 텐센트(Tencent)의 공통점은 2021년 기준 세계 기업 시가총액 상위권을 차지하며 인류의 일상을 지배하는 기업이라는 점, 그리고 모두 플랫폼 기반 사업 모델을 가지고 있다는 점이다. 플랫폼이란 무엇인가? 우리가 매일 사용하는 카카오와 네이버도 플랫폼이며, 1990년대에 등장한 아마존과 구글 같은 ‘빅테크(Big Tech)’ 기업도 플랫폼 구조를 기반으로 한다.

전통적 제조업이 재화를 생산해 소비자에게 일방향적으로 판매하는 구조라면, 플랫폼 기업은 공급자와 소비자 양측을 모두 고객으로 삼아 양면 시장(two-sided market)에서 가치를 창출하는 구조를 가진다.

여행 산업에서 공급자는 항공사와 숙소 사업자가 대표적이며, 과거에는 항공·숙박 가격을 조율해 합리적인 패키지 상품을 구성하고 이를 여행사나 온라인에 공급하는 여행사가 또 하나의 공급자로 기능하였다. 그러나 2000년대 이후 디지털 환경이 구축되고 익스피디아 그룹과 부킹홀딩스(구 프라이스라인) 등 글로벌 OTA의 성장으로, 소비자들은 여행사를 통하지 않고도 플랫폼에서 항공·숙박 가격을 직접 비교·결제할 수 있는 광범위한 선택권을 가지게 되었다. 익스피디아 그룹(호텔스닷컴·익스피디아 등), 부킹홀딩스(부킹닷컴·아고다 등)는 오늘날까지도 글로벌 여행 시장에서 가장 큰 영향력을 행사하는 양대 OTA 그룹으로 평가된다. 이들을 1세대 여행 플랫폼으로 칭할 수 있다.

1세대 플랫폼⁸⁵과 구별되는 2세대 여행 플랫폼은 에어비앤비(Airbnb)⁸¹와 우버(Uber)⁸²로 대표되는 공유경제(Sharing Economy)⁸³ 기반 플랫폼이다. 이들 역시 공급자와 소비자를 연결한다는 점에서 플랫폼의 구조를 지니지만, 기존 OTA와 결정적 차이가 있다. 1세대 OTA⁸⁰ 플랫폼은 숙소를 소유한 사업자만 공급자로 참여할 수 있었던 반면, 공유경제 플랫폼은 임여 부동산이나 차량을 보유한 일반 소비자도 공급자로 참여할 수 있도록 참여 범위를 획기적으로 확장하였다. 에어비앤비는 여행자에게 현지인과의 교류를 통한 몰입형 문화 경험을 제공했으며, 우버는 현지 언어에 익숙하지 않아도 누구나 쉽게 이동할 수 있는 교통 환경을 제공하였다. 이러한 변화는 여행 산업 전체의 구조와 흐름을 크게 재편하였다.

2021년 에어비앤비는 전통적 호텔 기업들과 1세대 OTA 플랫폼의 시가총액을 뛰어넘으며 여행 산업에서 기업 가치 1위를 차지하였다.

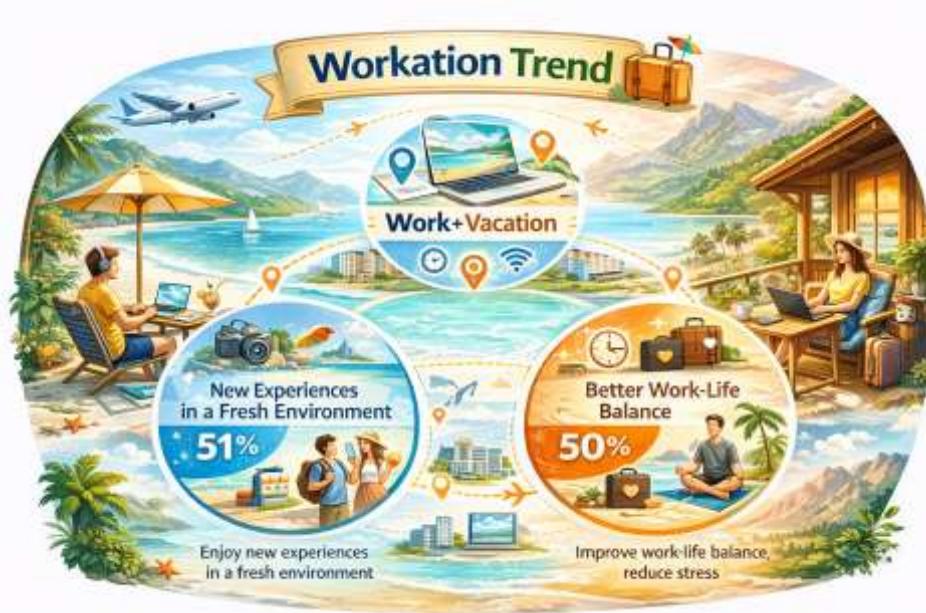


상장 당시 에어비앤비의 시가총액은 약 1,061억 달러(약 111조 원)로, 같은 시기 부킹홀딩스(656억 달러)와 익스피디아 그룹(133억 달러)을 크게 상회하였다. 이처럼 여행의 목적과 방식은 여행 플랫폼의 진화와 함께 변화해 왔으며, 그 결과가 바로 오늘날의 자유여행(Free Independent Travel, FIT)이라는 형태로 나타난 것이다.



<https://youtu.be/HFshYtaN00Y>

워케이션



최근 일정 기간 동안 근무와 휴식을 동시에 수행할 수 있다는 의미의 ‘워케이션 (Workation: Work + Vacation)’이 새로운 근무 트렌드로 주목받고 있다(김경필, 2022; 박효연·황지영, 2021; Amano, 2018). 워케이션은 제주나 강원과 같은 휴양지에서의 업무도 정상적인 근무 범주로 인정하는 방식으로, 원하는 장소에서 일과

휴가를 병행할 수 있는 새로운 근무 제도다(Pecsek, 2018). 이는 시간과 장소의 제약 없이 회사 외부 공간에서 근무하는 정보기술 기반의 원격근무 제도인 텔레워크(telework)의 확장된 개념으로 등장하였다(Matsushita, 2021; Yoshida, 2021).

최근 근무 형태를 살펴보면, 일주일·한 달 또는 그 이상의 기간을 설정하여 강릉, 가평 등 기존 근무지 외 지역에서 근무하는 사례가 증가하고 있으며, 해외에서 워케이션을 실천하는 근로자도 등장하고 있다. 기업 또한 이전보다 개방적인 태도를 보이며, 재택근무 규정을 완화하거나, 업무 능력과 성과를 책임 있게 관리할 수 있다면 장소 제약 없이 자유롭게 근무할 수 있도록 허용하는 사례가 늘고 있다(김경필, 2022).

에어비앤비(Airbnb)⁸¹는 여론조사기관 YouGov와 함께 2020년 10월 워케이션 트렌드와 관련한 수요 분석을 위한 온라인 설문조사를 실시하였다(Airbnb, 2020). 조사 결과, 응답자의 61%가 워케이션을 시도할 의향이 있다고 답했다. 또한 회사가 아닌 공간에서 일할 때 가장 매력적인 요소로는 ‘새로운 환경 속에서 색다른 경험을 할 수 있다’(51%), ‘일과 삶의 균형을 높일 수 있다’(50%)가 높은 응답률을 보였다. 더불어 응답자의 31%는 워케이션 선택권이 있으며 현재 원격근무 중이라고 답했다.

에어비앤비는 자체 플랫폼⁸⁵ 내 여행 데이터를 분석한 결과, 원격근무와 여행이 높은 상관관계를 보인다고 설명하였다. 특히 원격근무 관련 후기 수가 128% 증가함에 따라, 코로나19 이후 일·여행·주거가 혼합되는 새로운 생활 방식이 강화될 것으로 전망하였다(Airbnb, 2021). 에어비앤비는 사람들이 특정 장소나 시간에 얹매이지 않고 ‘언제 어디서나 살아보는’ 유연성을 수용하고 있는 트렌드에 주목하고 있으며, 향후 기업의 매출 증대와 지속적인 고객 확보를 위해 워케이션 수요를 선점하고 이를 새로운 마케팅 전략으로 발전시킬 필요가 있음을 강조하고 있다.

슈퍼앱 경쟁 본격화…규모 경쟁 불붙나

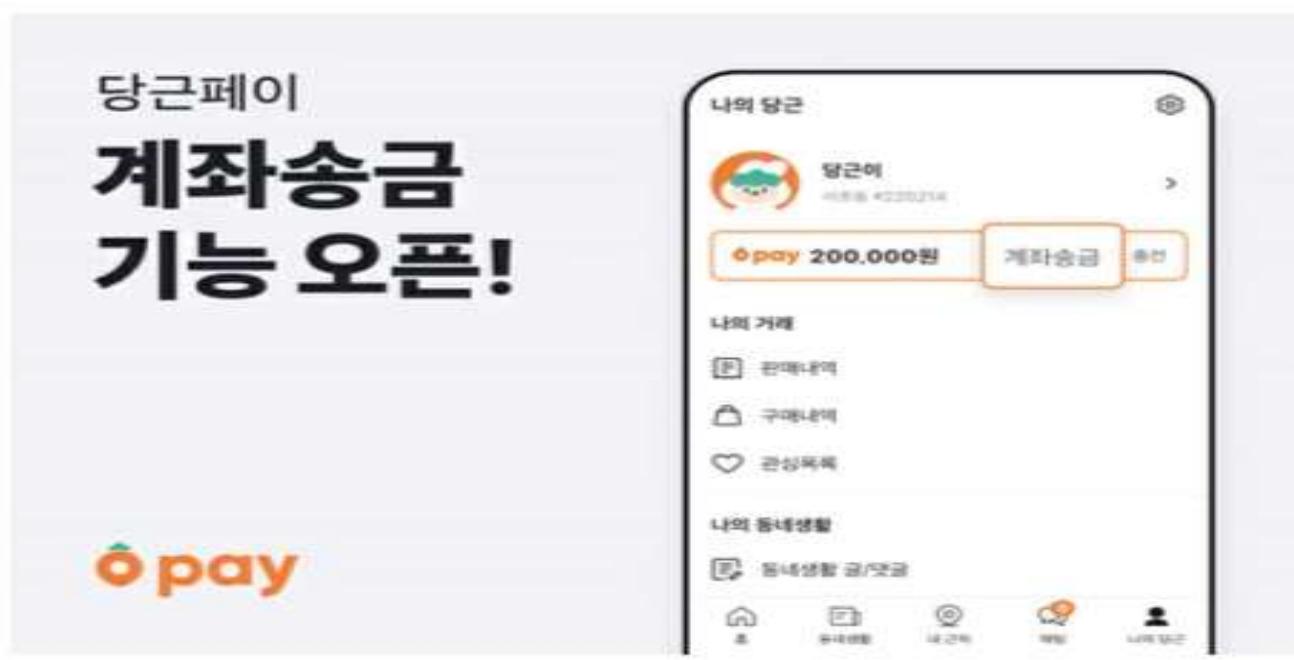
'네카오' 이어 당근마켓·야놀자 등도 연이어 출사표

남혁우 기자 | 입력 : 2022/10/14 12:09 수정수정: 2022/10/14 15:54 컴퓨팅

빅테크 플랫폼 기업을 중심으로 슈퍼앱 경쟁이 한창이다.

이미 슈퍼앱으로 자리 잡은 네이버와 카카오에 이어 당근마켓, 야놀자, 리멤버 등 플랫폼 기업을 비롯해 경쟁에 뒤처지지 않으려는 금융사의 참전도 늘고 있다.

각자의 사업 분야가 달랐던 기존과 달리 사업 저변을 확대하는 슈퍼앱은 서로의 영역을 침해하는 분야가 생기면서 경쟁이 더욱 치열해질 전망이다. 특히 간편 결제, 송금 등 금융 분야가 주요 전장이 될 것으로 주목하고 있다.



14일 관련업계에 따르면 슈퍼 앱 전략에 집중하는 앱 서비스 업체들이 늘고 있다.

슈퍼앱은 하나의 앱으로 소셜미디어, 결제, 메시지 전송 등이 여러 서비스를 사용할 수 있는 앱이다.

이용자에게 슈퍼앱은 여러 앱을 설치하거나, 추가 가입 등의 불편 없이 다양한 서비스를 사용하는 등 편의성을 제공한다. 내부의 각 서비스와 연계된 혜택을 제공하기도 한다.

기업 입장에서도 슈퍼앱은 많은 장점을 갖는다. 고객의 체류 시간을 확보하며, 이를 통해 사용자 데이터를 쌓고 연계된 서비스를 바탕으로 추가 수익 창출 가능성까지 이끌어낼 수 있다. 확보한 데이터를 AI 등을 사용해 고객서비스에 도입하거나 신규 비즈니스에 적용할 수도 있다.

지역 개인 거래 플랫폼으로 시작한 당근마켓은 이제 편의점, 청소, 반려동물, 부동산, 교육, 일자리 소개 등 다양한 지역 상권 서비스를 연계해 제공하고 있다.

이러한 지역 기반 서비스를 확대해 지역기반 간편결제 서비스 당근페이를 선보였으며, 이용자의 거주 지역 기반 교육 서비스를 선보였다. 교육서비스도 사용자 간 거래 형식으로 제공된다.

토스는 송금, 증권, 보험, 은행 서비스를 페이 앱과 은행 앱으로 구분하지 않고 하나로 통일했다. 이를 통해 금융 플랫폼 부분 1위를 기록했다.

명함 기반 연락처 서비스를 제공해온 리멤버는 구인구직 서비스, 직장인 커뮤니티 등으로 서비스를 확대하고 있다.



교보생명은 금융 및 비금융 서비스를 모바일 앱으로 통합했으며, 삼성화재도 주요 서비스를 모니모로 이전하며 슈퍼앱 전략 도입에 나섰다.

다양한 서비스를 이용할 수 있는 애플리케이션으로, 하나의 앱으로 검색, 주문, 송금, 투자, 예매 등이 가능하다. 예를 들면 네이버 앱으로 상품을 검색해 주문하고 식당에서 메뉴를 주문하는 것, 카카오톡으로 채팅을 하고 펀드에 투자를 하며 공연 티켓을 예매하는 것을 들 수 있다.

이들의 전략은 기존 포털과 비슷하다. 다양한 서비스를 한 곳에 모아 사용자와 추가 성장성을 확보하겠다는 것이다.

전문가들은 기업들이 이런 전략을 선택한 이유로 각 영역에서 순위가 가려지고 해당 시장에서 추가 성장을 기대하기 어려워졌기 때문으로 분석했다. 특히 지속된 불황으로 신규 사업에 대한 요구가 커진 것도 요인 중 하나로 지목했다.

더불어 슈퍼앱의 등장으로 기존에는 마찰이 없던 기업간에도 경쟁이 발생할 것이란 전망도 나오고 있다.

한 IT업계 임원은 “최근 많은 IT기업에서 간편결제를 비롯한 금융 시스템 등을 고려하고 있는 것으로 보인다”며 “올해에 이어 내년에는 이와 관련된 경쟁이 더욱 치열할 것으로 예상된다”고 말했다.

<https://zdnet.co.kr/view/?no=20221014114953>

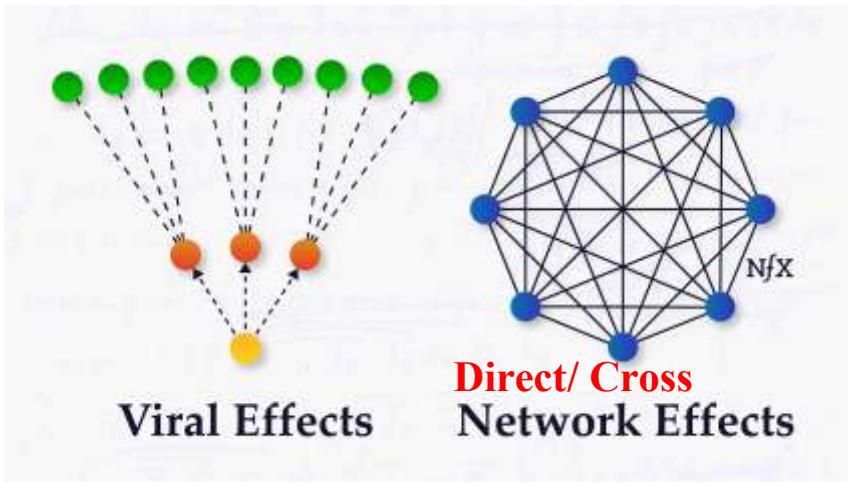
네트워크 효과

4차 산업혁명 시대의 공유경제⁸³를 대표하는 기업인 우버(Uber)⁸²는 2009년 설립 이후 미국 택시업계의 강력한 반발로 인해 사업 초기 존폐의 기로에 놓이기도 했다. 그러나 미국 각 주의 법 개정을 통해 영업이 점차 허용되었고, 현재는 세계적인 경쟁력을 갖춘 글로벌 플랫폼⁸⁵ 기업으로 성장하였다. 한국에서도 2019년 2월 카풀 서비스 허용 여부가 큰 사회적 논쟁을 불러일으켰으며, 약 25만 대의 택시가 카풀 반대 파업에 돌입하였다. 카카오는 카풀(승차공유) 시범 서비스를 39일 만에 잠정 중단하는 등 사회적 합의가 이루어지지 못한 상황이 지속되고 있다.

전통적으로 1차, 2차, 3차 산업혁명 시대에는 공급측 규모의 경제(economies of scale on the supply side)가 경쟁우위의 핵심 원천으로 인식되었다. 공급측 규모의 경제란 생산량이 증가함에 따라 단위당 생산비용이 감소하는 현상을 의미하며, 대량생산 체제에서 효율성이 극대화되면서 실현되었다. 그러나 4차 산업혁명 시대에 들어서면서 경제 구조는 빠르게

수요측 규모의 경제(economies of scale on the demand side) 중심으로 전환되고 있다.

수요측 규모의 경제란 수요자(사용자) 수가 증가할수록 재화나 서비스의 질이 향상되고 비용이 감소하는 현상을 의미한다. 이는 기술혁신을 바탕으로 수요자들이 디지털 네트워크에서 가치를 창출하고 네트워크가 확대되면서



실현된다. 정보의 생산·공유·소비에 참여하는 사람 수가 증가할수록, 그리고 그 활동 범위가 시간·공간을 넘어 확장될수록 네트워크의 가치는 기하급수적으로 증가한다. 이러한 현상은 네트워크 효과(network effect)라고도 불린다.

플랫폼⁸⁵에서는 새로운 소비자가 한 명 추가될 때마다 공급자가 플랫폼에 참여할 유인이 커지고, 공급자가 늘수록 다시 소비자의 참여 유인이 높아지는 정(+)의 피드백(positive feedback) 구조가 발생한다. 이 구조는 플랫폼 비즈니스의 폭발적 성장을 가능하게 하며, 일단 성장 탄력이 붙은 플랫폼은 인터넷 환경을 기반으로 단기간에 글로벌 스케일로 확대될 수 있다.

최근 플랫폼 산업에서는 수요측 규모의 경제에 기반한 승자독식(winner-takes-all) 현상이 더욱 심화되고 있다. 실제로 ‘Billion Dollar Startup Club’ 기준 상위 10개 기업 중 9개가 플랫폼 기업이다. 이는 공급측 규모의 경제를 기반으로 성장해온 기존 전통 기업들이 시간이 흐를수록 경쟁력을 잃어가고 있음을 보여주는 대표적 사례라 할 수 있다.

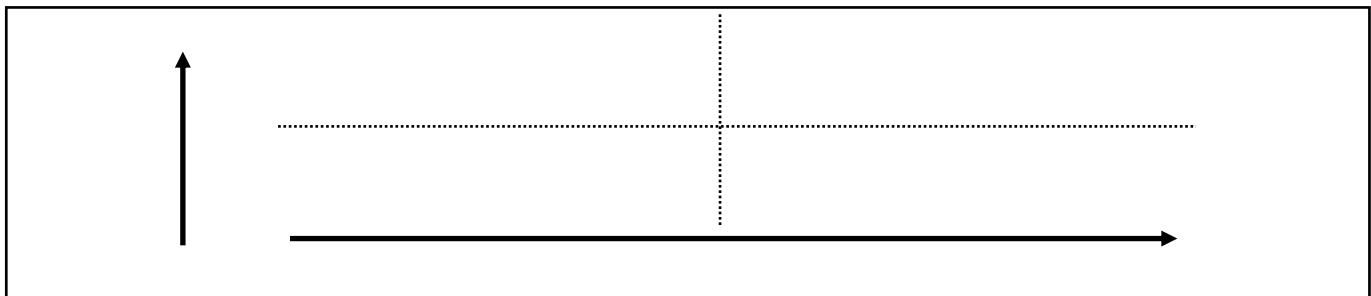
물류¹ 플랫폼 비즈니스 모델

(야놀자, 배달의 민족, 카카오)

Constantiou et al.(2017)은 플랫폼 참여자들 간 시장 경쟁의 강도와 플랫폼 자원 조정자로서 플랫폼 소유자가 행사하는 규율 및 통제의 강도라는 두 가지 기준에 따라, 아래 <Table>과 같이 네 가지 비즈니스 모델을 제시하였다.

이들은 공유경제⁸³ 시대의 플랫폼 비즈니스를 구성하는 핵심 속성 변수를 두 축으로 설정하였다. 첫째, 가로축(horizontal axis)은 플랫폼 오너(Platform Owner)의 통제 강도로, 이는 플랫폼의 규제(regulation) 수준과 직결된다. 즉, 자원 공유 과정에서 참여자들에게 어느 정도의 자율권을 부여할 것인지, 혹은 참여자에 대한 엄격한 검증, 업무 표준화, 서비스 품질평가 등을 통해 높은 수준의 규제를 적용할 것인지에 관한 요소이다. 규제가 강할수록 플랫폼의 신뢰도는 높아지지만, 참여자의 자유가 제한되어 공급자 수의 제약이 발생할 수 있다는 특징이 있다.

둘째, 세로축(vertical axis)은 플랫폼 참여자 간 경쟁 강도로, 이는 수요·공급에 기반한 시장 메커니즘이 가격 결정과 서비스 차별화에 얼마나 강하게 작동하는지를 의미한다. 경쟁력이 높은 서비스나 자원을 제공하면 높은 가격을 받을 수 있으나, 반대로 경쟁력이 부족한 참여자는 시장에서 자연스럽게 퇴출될 수 있는 순수 시장 메커니즘이 작동한다.



이 두 축을 기준으로 도출한 플랫폼 비즈니스 모델 네 가지 유형은 다음과 같다.

Type I. Chaperones Model (중개 감독형 플랫폼)

이 유형은 참여자 간 경쟁 강도는 높지만, 플랫폼 오너의 통제 강도는 낮은 모델이다. 대표적 사례는 에어비앤비(Airbnb)⁸¹이다. 공급자 측 참여자는 일반 주택 보유자로, 자신의 방·주택·별장 등 사람이 체류할 수 있는 모든 공간을 임대 자원으로 제공한다. 이들은 호텔·단기 숙박업체·서비스드 레지던스 등과 경쟁한다. 가격 구조는 플랫폼 오너로부터 일정한 추천 가격 범위를 제공받을 수 있으나, 최종 제공 가격은 각 숙박 호스트가 시장 경쟁을 고려하여 자율적으로 결정한다. 이는 플랫폼 오너의 규제가 강하지 않아 참여자 자율성이 큰 대신, 시장 내 경쟁이 활발하게 이루어지는 특징을 보여준다. 예컨대 이국적인 숙박 경험을 제공하는 공급자는 상대적으로 높은 가격을 책정할 수 있는 시장 지위를 확보할 수 있다. 플랫폼 오너의 통제 강도는 비교적 약한 편이며, 일반적인 플랫폼 규범에 따라 운영된다. 예를 들면 숙소 이용 시 공급자와 이용자 간의 기본적 환대(hospitality) 기준, 예약 요청에 대해 24시간 이내 확인을 제공해야 하는 절차 등이 이에 해당한다.

대표적인 사례는 <Table 4>와 같이 에어비앤비(Airbnb)⁸¹를 비롯해 렌토모(Rentomo), 어프랜토스(Aprantos) 등이 있다. 이 모델은 공급자의 자율성과 시장 경쟁이 활발히 작동하는 구조로, 가격 결정권이 공급자에게 상당 부분 부여된다.

Type II. Franchisers Model

Type II 모델은 업무 표준화(standardization)와 규율 강화(regulation enforcement)를

<Table 4> Chaperones models' major platforms

Platform	Business	Side 1	Side 2	Industry
Airbnb	Shared hosting services by homeowners (US). www.airbnb.com	guest	host	Hosting Service
Rentomo	Rental of general items such as bicycles and cameras (India). www.rentomo.com	user	owner	Share necessities
Apprentus	Mah, guitar, yoga, etc. Students and instructors exchange (UK). www.apprentus.com	student	teacher	Education Services

<Table 5> Franchisers models' major platforms

Platform	Business	Side 1	Side 2	Industry
Uber	A platform that connects passengers and drivers (US). www.uber.com	Passenger	Driver	Riding share
Lyft	A platform that connects passengers and drivers (US). www.lyft.com	Passenger	Driver	Riding share
Didichuxing	A platform that connects passengers and drivers (China). www.didichuxing.com	Passenger	Driver	Riding share
Grab	A platform that connects passengers and drivers (South East Asia). www.grab.com	Passenger	Driver	Riding share

핵심으로 하는 유형으로, 참여자에게는 Type I보다 훨씬 엄격한 비즈니스 모델이다. 특히 산업 특성상 위험 가능성이 상대적으로 높은 승차공유(ride-sharing) 플랫폼이 대표적인 사례이며, 핵심 플랫폼은 우버(Uber)이다.



공급자 측 주요 참여자는 개인 차량을 보유한 운전자이며, 이들이 제공하는 서비스는 전통적인 택시회사, 리프트(Lyft), 기타 차량공유 플랫폼과 경쟁한다. 제공 가격 구조는 수요와 공급의 실시간 변화에 기반하여 플랫폼 오너가 설정한 알고리즘에 의해 탄력적으로 결정된다. 예를 들어 특정 시간대에 호출이 집중될 경우 가격이 변동하는 서지 프라이싱(surge pricing)을 실시할 수 있다. 플랫폼 오너의 통제 강도는 매우 높은 편이다. 대표적으로 이용 후 공급자·수요자

모두에 대한 상호 만족도 평가 시스템, 운전면허 보유 및 운전 경력 등 자격 요건 검증, 사고·범죄 이력 등 백그라운드 체크, 서비스 품질 기준 준수를 위한 업무 표준화 등과 같은 엄격한 규제가 작동한다. 미국 2위 플랫폼인 리프트(Lyft)의 경우 운전자 등록 시 3년 이상의 운전 경력, 무사고 및 무범죄 경력, 사고 보상보험 의무가입 등 까다로운 조건을 제시한다. 이는 플랫폼 신뢰성을 확보하기 위한 전략적 검증 절차이다. 대표적인 사례는 <Table 5>와 같이 우버(Uber) 외에도 리프트(Lyft), 디디추싱(Didi Chuxing), 그랩(Grab) 등이 있다.

<Table 6> Principals models' major platforms.

Platform	Business	Side 1	Side 2	Industry
Handy	Cleaning, installation and other household services (USA). www.handy.com	Worker	Consumer	Services
zeel	Provide standardized home massage package (US). www.zeel.com	Masseur	Consumer	Services
Deliveroo	A platform that connects restaurants and deliveries (UK). https://deliveroo.co.uk	Delivery man	Restaurant	Delivery service

<Table 7> Gardeners models' major platforms

Platform	Business	Side 1	Side 2	Industry
Couchsurfing	Free accommodation sharing service by homeowners (USA). www.couchsurfing.com	Guest	Host	Sharing Accommodation
BlaBlaCar	Connecting passengers and (public) drivers, mutual cost sharing (France) www.blablacar.com	Passenger	Driver	Riding share
Peerby	Free sharing of household goods and tools between users (Netherlands) www.peerby.com	User	Owner	Share necessities

Type III. Principals Model

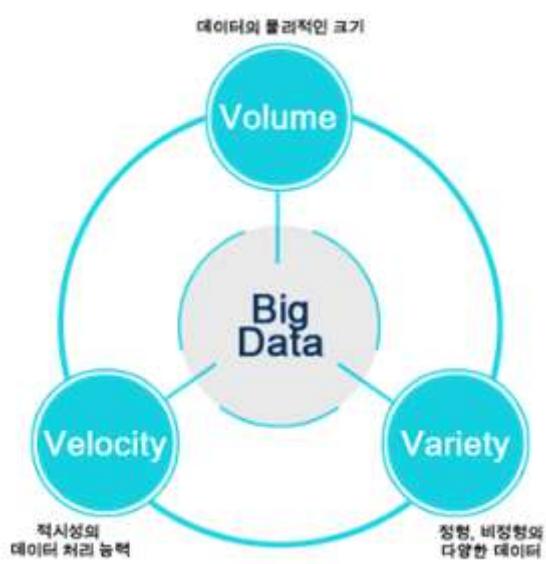
Type III 모델은 플랫폼 소유자가 공급자 측 참여자에 대해 엄격한 표준화와 등급관리 시스템을 적용하여, 수요자가 신뢰하고 이용할 수 있는 철저한 검증 기반 서비스를 제공하는 것이다. 거래는 표준화된 가격 체계에 따라 이루어지며, 플랫폼 소유자의 주요 수익원은 거래 수수료(**transaction fee**) 및 광고 수익(**advertising revenue**)이다. 대표적인 플랫폼으로는 핸디(Handy)가 있다.

공급 측 주요 참여자는 가사·청소 등 특정 업무를 수행할 수 있는 개인 혹은 독립 계약자(**independent contractors**)이며, 전통적 경쟁자는 전문 청소업체(**cleaning companies**) 등이다. 제공 가격 구조는 공급자의 업무 수행 능력, 등급, 숙련도 등에 따라 플랫폼 오너가 사전에 설정해둔 고정가격 체계가 적용되며, 수요·공급의 변동에 따라 탄력적으로 변화하지 않는다. 플랫폼 오너의 통제 강도는 매우 강한 편이다. 예를 들어 공급자는 사전 교육 이수 의무, 작업 복장 및 서비스 품질 기준 준수, 고객 서비스 표준 프로토콜 준수 등을 요구받으며, Handy-pro(서비스 제공자)는 표준화된 절차를 지키지 않을 경우 엄격한 패널티(**penalty**)가 부과된다. 따라서 이 모델은 공급 참여자에게 상당히 엄격한 규율 기반의 비즈니스 구조로 평가된다. 대표적 사례는 <Table 6>과 같이 Handy, Zilok(Zil), Deliveroo 등이 있다.

Type IV. Gardeners Model

Type IV 모델은 영리 추구보다 ‘공동체(**community**)’ 기반의 커뮤니티 구축을 핵심 목적으로 하는 유형이다. 플랫폼 오너는 참여자들의 안전성과 신뢰를 높이기 위해 기본적인 검증 서비스를 제공하는 경우가 많으며, 플랫폼의 성장 이후에는 커뮤니티 규모 확대를 기반으로 광고 수익 등의 부가 수익을 창출하기도 한다. 대표적인 사례는 카우치서핑(Couchsurfing)이다. 공급 측 주요 참여자는 숙박을 무상으로 제공하고자 하는 개인(**hosts**)이며, 경쟁자는 유스호스텔(**Youth Hostel**) 등 저가 숙소 산업이 해당된다. 제공 가격 구조는 무상 제공을 기본 원칙으로 하며, 다만 수요자는 소정의 기념품(**gifts**) 제공, 차량 이동 시 유류비 분담, 개인적 감사 표시 등 비금전적 형태의 사례를 제공하는 방식이 일반적이다. 대표적인 사례는 <Table 7>과 같이 Couchsurfing, BlaBlaCar, Peerby 등이 있다.

빅데이터(Big data)



연구자들은 빅데이터⁵³의 정의에 대해 다양한 견해를 제시하고 있다. 그러나 일반적으로 빅데이터는 기존의 전통적인 데이터베이스 방식으로는 처리할 수 없는 대용량의 정보를 의미한다(Gärtner & Hiebl, 2017; Ward & Barker, 2013). ‘빅데이터’라는 용어가 처음 등장했을 당시에는 주로 정보 관리와 정보 처리 과정을 지칭했다. 이후 빅데이터는 규모 (volume), 속도 (velocity), 다양성(variety)이라는 세 가지 속성으로 설명되기 시작했으며, Gartner 그룹은 이를 ‘빅데이터의 3V’(V of Big Data)로 정의하였다(Lin, 2014).

페이스북은 대표적인 고속 데이터 처리 사례로, 일일 활성 사용자가 17억 3천만 명에 이르는 것으로 나타난다(Affde, 2021). 이러한 높은 속도의 데이터 흐름은 결과적으로 대규모 데이터 처리를 가능하게 하며, 데이터 규모가 커질수록 데이터가 포함하는 정보의 다양성 역시 증가한다(Lin, 2014).

Gordon(2013)은 빅데이터가 아날로그 환경에서 생성되던 전통적 정보와 비교할 때 규모가 압도적으로 크고, 생성 주기가 매우 짧다는 점을 강조하였다. 실제로 최근 2년 동안 전 세계에서 생성된 데이터 양은 인류 역사 전체 기간 동안 축적된 데이터 양을 넘어선 것으로 보고되며(매일경제, 2021), 2020년 기준 전 세계에서 생성·복사·소비된 데이터는 59 ZB(제타바이트, 10^{21} byte)에 달한다(Techworld, 2021). 이와 같은 폭발적인 증가에는 모바일 기기와 디지털 기술 발전이 결정적인 역할을 하였으며, 이로 인해 다양한 형태의 정보와 데이터가 대량으로 생성되는 환경이 조성되었다(박상훈, 2018).

빅데이터⁵³는 저장 방식에 따라 다음 세 가지 유형으로 구분할 수 있다.

1. 정형데이터(structured data): 고정된 필드에 저장되며 스프레드시트와 같은 구조를 가진 데이터
2. 반정형데이터(semi-structured data): 고정된 필드는 없으나 메타데이터나 스키마를 포함한 XML, HTML, 텍스트 등
3. 비정형데이터(unstructured data): 고정된 구조 없이 텍스트, 이미지, 문서, 동영상, 음성 등 다양한 형태로 존재하는 데이터

(배동민·박현수·오기환, 2013; 한국과학기술정보연구원, 2013)

시장조사 기관 IDC(2019)에 따르면, 2018년 기준 전 세계 데이터 총량 33 ZB 가운데 **비정형 데이터가 80% 이상을 차지한 것으로 추정된다.**

데이터 유형에 따라 분석 방식도 달라진다.

- 정형 데이터는 **분류분석, 예측분석, 군집분석, 연관분석** 등이 활용된다.
- 비정형 데이터는 **텍스트 마이닝(text mining), 소셜 네트워크 분석(SNA)** 등의 기법을 사용한다(데이터분석 전문가가이드, 2018).

박태수(2020)는 빅데이터⁵³ 분석이 소비자의 인식·트렌드 파악, 시장 동향 분석에 폭넓게 활용되고 있으며, 특히 SNS로부터 수집한 텍스트 기반의 연구가 활발해지고 있다고 설명한다. 또한 George, Haas, & Pentland(2014)와 이규태(2021)는 빅데이터 정보를 활용해 소비자의 감정, 행동, 선택 등을 분석·예측할 수 있다고 강조하였다.

변정우(2013)는 관광 분야에서 로그 데이터, 소셜 데이터, 장소 데이터, 소비 데이터 등 다양한 비정형 데이터 기반 분석을 통해 각각의 관광객 특성에 맞춘 맞춤형 관광 서비스 제공이 가능하다고 주장하였다. 즉, 사진·동영상·SNS 데이터와 같은 비정형 데이터를 활용하면 관광객의 트렌드를 파악하고 향후 관광 산업의 새로운 정보·경향을 예측하여 관광 마케팅 전략으로 적용할 수 있음을 의미한다.

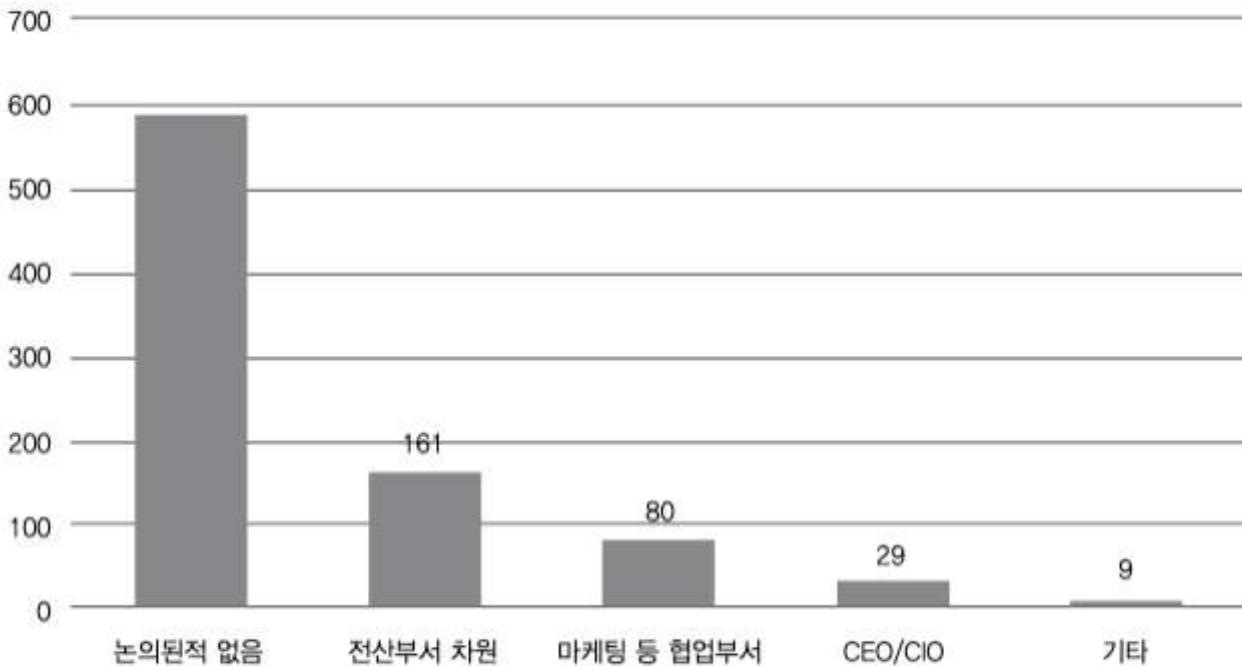
스마트 물류⁵¹와 빅데이터

지금 이 순간에도 막대한 양의 물품이 물류 회사를 통해 배송되고 있다. 물품은 배송회사에 접수된 후 물류센터로 이동하고, 다시 여러 경로를 거쳐 고객에게 전달된다. 이 모든 과정에서 엄청난 규모의 데이터가 지속적으로 생성된다. 예를 들어, 어떤 물품을 누가 누구에게 전달하는지에 대한 기본 정보, 물품의 무게, 각 단계마다 기록되는 바코드 또는 QR코드 정보, GPS를 기반으로 한 이동 경로 기록 등 다양한 유형의 데이터가 매일 축적된다.

기존에는 이러한 데이터가 대부분 업무 지원을 위한 단순 기록의 목적으로만 활용되었으며, 필요 최소한의 데이터만 보관하고 나머지는 삭제하는 것이 일반적이었다. 이러한 데이터는 주로 사후 업무 처리를 위한 보조 도구 역할에 그쳤고, 전략적 활용도는 낮았다.

그러나 다양한 방대한 양의 데이터를 최대한 저장하고 분석적으로 활용한다면, 이는 곧 물류 기업의 새로운 경쟁우위를 창출할 수 있는 핵심적 빅데이터 자원이 된다. 물류¹의 전체 프로세스에서 발생하는 데이터를 축적·분석하는 것은 운영 효율성 향상, 수요 예측⁴³, 경로 최적화, 재고¹⁰ 관리 고도화 등 물류 산업 전반의 혁신으로 이어질 수 있다.

국내 기업의 빅데이터 도입 관심 수준(미도입 기업)



<그림 4> 국내 기업의 빅데이터 도입 관심 수준(출처 : 2015년 빅데이터 시장현황조사, 2016)

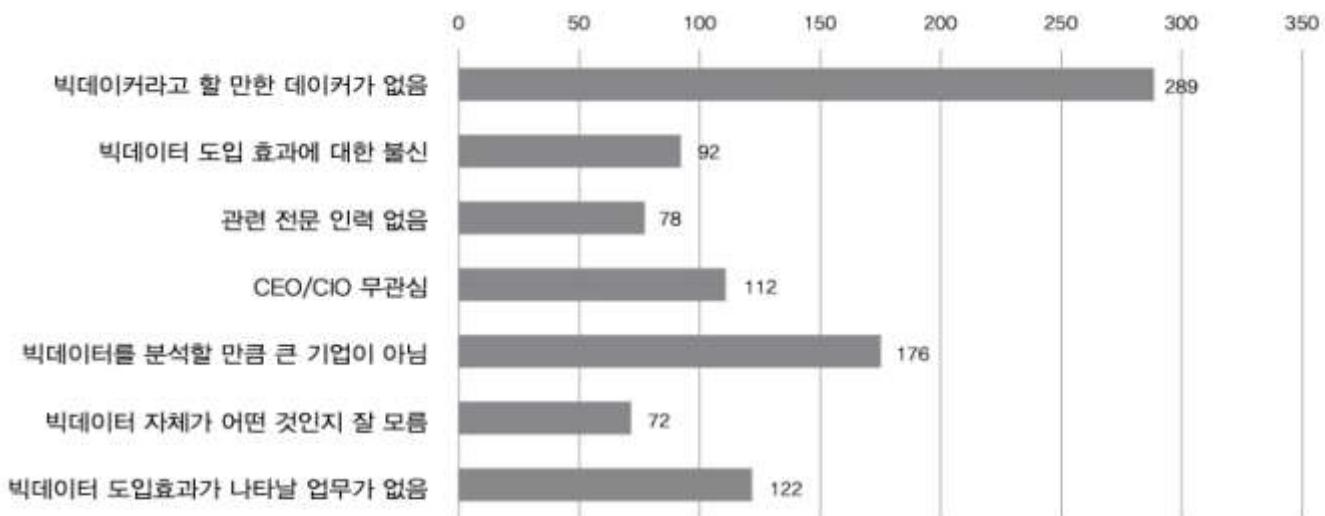
DHL은 「Logistics Trend Radar」 보고서에서 축적되는 대량의 데이터를 ‘새로운 석유(new oil)’라고 표현할 만큼 그 가치와 중요성을 높게 평가하였다. DHL이 언급한 ‘석유’ 비유를 통해 이를 살펴보면 이해가 더욱 명확해진다. 현재 석유는 현대 문명을 지탱하는 핵심 자원으로서, 석유 없이는 오늘날의 산업과 생활을 상상하기 어려울 정도로 경쟁력이 높으며, 석유를 생산·보유한다는 것은 국가의 부와 경제력을 보장하는 중요한 의미를 가진다.

그러나 과거로 돌아가 보면 상황은 전혀 달랐다. 당시 석유는 그저 어둠을 밝히기 위한 여러 등유 재료 중 하나에 불과했으며, 자연에서 얻은 올리브유나 고래 기름에 비해 냄새가 심하고 연기가 많으며 빛도 밝지 않은 비매력적 자원이었다. 하지만 정제기술의 발전과 내연기관의 발명으로 석유의 가치는 폭발적으로 상승했고, 오늘날에는 없어서는 안 될 문명의 필수 자원이 되었다.

빅데이터 역시 이와 동일한 궤적을 보이고 있다. 지금 눈에 보이는 관점만으로는, 추가 비용을 들여 데이터를 저장·가공하는 행위가 당장 실효성이 없어 보일 수 있다. 실제로 한국정보화진흥원(NIA)의 최근 조사에 따르면, 국내 조사 대상 기업의 약 68%가 빅데이터 도입을 ‘논의조차 한 적이 없다’고 답한 것으로 나타났다(<그림 4> 참조). 이는 과거의 석유와 마찬가지로, 빅데이터가 가치 있는 자원이라는 인식 자체가 여전히 부족함을 보여준다.

더 나아가, 기업의 빅데이터 미도입 사유를 살펴보면 30%가 넘는 기업이 “보유한 빅데이터가 없다”고 응답하였다(<그림 5> 참조). 이는 곧 빅데이터 축적의 중요성과 전략적 가치를 충분히 이해하지 못하고 있음을 방증하는 결과라 할 수 있다.

국내 기업의 빅데이터 미도입 사유



<그림 5> 국내 기업의 빅데이터 미도입 사유(출처 : 2015년 빅데이터 시장현황조사, 2016)

어떤 종류의 비즈니스이든 모든 업무 과정에서는 다양한 형태의 데이터가 필연적으로 발생한다. 그러나 기업들은 이 중 ‘스스로 필요하다고 판단한 일부 데이터’만을 유의미한 정보로 간주하고, 나머지 상당 부분은 활용되지 못한 채 폐기하곤 한다. 문제는 바로 이 버려지는 데이터 속에 새로운 가치가 숨겨져 있다는 점이다. 버려진 데이터에서 의미 있는 정보를 발굴하고, 이를 기존 데이터와 교차 분석하여 새로운 인사이트를 도출하는 것이 바로 빅데이터 활용의 핵심이다. 그럼에도 불구하고 데이터를 체계적으로 축적하려는 노력이 부족하다는 것은, 과거 사람들이 석유를 ‘냄새 나고 쓸모없는 물질’로 여기며 무가치하게 취급했던 것과 다르지 않다.

알리바바 그룹의 마윈(Ma Yun)은 “세상은 IT(Information Technology) 시대에서 DT(Data Technology) 시대로 이동하고 있다”고 강조한 바 있다. 이는 앞으로의 비즈니스 환경에서 데이터가 곧 기업의 생존과 경쟁력을 좌우하는 핵심 자원이 될 것임을 의미한다. 충분한 데이터를 확보하기만 한다면 과거에는 상상하지 못했던 수준의 인사이트를 도출할 수 있으며, 이를 통해 새로운 부가가치를 창출할 수 있기 때문이다.

예를 들어, 전국민이 이용하는 대표적 메신저 플랫폼인 ‘카카오톡’은 설립 후 6년간 적자를 면치 못했으며, 물류 혁신의 대표 주자인 쿠팡 또한 현재 시점까지도 영업손실을 기록하고 있다. 그럼에도 이들 기업은 과감한 투자를 지속해 왔다. 구글 또한 막대한 비용을 들여 사실상 무제한에 가까운 사진 저장 서비스인 ‘구글 포토(Google Photos)’를 제공하고 있다.

이들은 현재 당장 수익성은 낮더라도 장기적으로는 엄청난 전략적 가치를 가진 ‘데이터’ 확보를 최우선으로 삼고 있다. 경쟁사가 보유하지 못한 방대한 빅데이터를 축적할수록 새로운 비즈니스 기회를 발굴할 가능성은 기하급수적으로 커지기 때문이다. 바로 이러한 이유로 글로벌 선도 기업들은 수익을 넘어, 미래의 경쟁우위를 선점하기 위한 ‘데이터 확보 경쟁’에 사활을 걸고 있다.

〈표 2〉 빅데이터 활용 분야 예시[출처 : Big Data in Logistics, DHL, 2013]

Use Case	분야	활용 서비스 예시	설명
Operational Efficiency	Last-mile optimization	Real-time route optimization	배송순서, 교통상황 및 수신자 상태에 따라 배송경로를 동적으로 계산
		Crowd-based pickup and delivery	크라우드 소싱기반 배송 지원
	Predictive network and capacity planning	Strategic network planning	운송능력 향상을 목적으로 전략적 투자 의사결정을 지원하기 위한 정기 수요예측
		Operational capacity planning	중단기 배송능력 최적화를 위한 인력 및 자원, 수요 변동 예측
Customer experience	Customer value management	Customer loyalty management	물류 서비스 제공자들의 고객 충성도 제고를 위한 고객 데이터 활용
		Continuous service improvement and product innovation	소셜 네트워크 등을 포함한 고객 피드백 등의 활용을 통한 지속적인 서비스 품질 향상 및 새로운 서비스 혁신 추구
	Supply chain risk management	Risk evaluation and resilience planning	공급사슬 상의 불괴를 막기하는 다양한 이벤트들의 추적 및 예측
New Business Models	B2B demand and supply chain forecast	Market intelligence for small and medium-sized enterprises	자체적인 시장분석을 수행하기 어려운 중소, 중견기업을 대상으로, 예를 들어 선적기록, 집계 데이터를 활용한 수요 공급 예측 정확도 향상
	Real-time local intelligence	Environmental intelligence	배송 차량에 부착된 다양한 디바이스(센서, 카메라 등)를 통해 다양한 지역 환경관련 데이터 수집을 하고, 이를 바탕으로 지역 환경 데이터 기반 서비스 제공이 가능

빅데이터⁵³는 미래 산업의 핵심 자산이며, 물류 분야에서도 새로운 경쟁력을 창출할 수 있는 결정적인 요소로 평가된다. 그러나 실제 현장에서 빅데이터를 어떻게 수집하고, 어떤 방식으로 활용할 수 있는지는 일반적인 물류 프로세스만으로는 쉽게 떠올리기 어렵다.

글로벌 물류기업 DHL은 「Big Data in Logistics」 보고서를 통해 물류 산업에서 빅데이터가 활용될 수 있는 대표적 분야를 제시하였으며, 그 주요 사례는 <표 2>와 같다.

자라(ZARA) 활용사례

자는 전 세계 매장에서 생성되는 방대한 판매 데이터를 실시간으로 분석하여, 경쟁사보다 빠르게 신상품을 출시하는 전략으로 높은 성장세를 유지하고 있다. 일반적으로 패션 산업은 제품의 기획-생산-배송이 계절 단위로 진행되기 때문에, 한 계절 이후의 유행을 정확히 예측하는 것이 쉽지 않다. 더욱이 최근처럼 고객 수요가 시시각각 변화하는 환경에서는 장기 예측의 불확실성이 커질 수밖에 없다. 디자이너의 주관적 판단만으로 제품을 생산한다면 결국 과잉 재고¹⁰가 발생하여 비용 증가로 이어지기 마련이다.

이에 자라는 장기 유행 예측을 포기하고, 현재 시장에서 실제로 빠르게 팔리고 있는 상품의 트렌드를 실시간으로 추적해 ‘패스트 패션’ 방식으로 생산·공급하는 전략을 채택하였다. 이를 위해 미국 매사추세츠공과대학교(MIT)와 협력하여 전 세계 자라 매장의 판매·재고 데이터를 실시간 분석할 수 있는 ‘재고 최적 분배 시스템’을 개발하였다.

이 시스템은 ‘소량 생산-적기 판매’라는 목표 아래, 매장에서 빠르게 판매되는 제품의 데이터를 즉시 분석해 고객 수요를 탐지하고, 이를 기반으로 고객이 원하는 제품을 바로 생산·출고하는 구조를 가능하게 했다.

전통적으로는 약 6개월 전에 기획된 제품을 매장에 진열하는 것이 일반적이지만, 자라는 실시간 데이터 분석을 바탕으로 연간 1만 1,000여 종의 제품을 빠르게 출시하며 시장 변화에 민감하게 대응하고 있다. 또한 유통망의 효율성 강화를 통해 제품 기획에서 매장 출시까지 걸리는 시간을 약 2주 단위로 단축하는 데 성공했다.

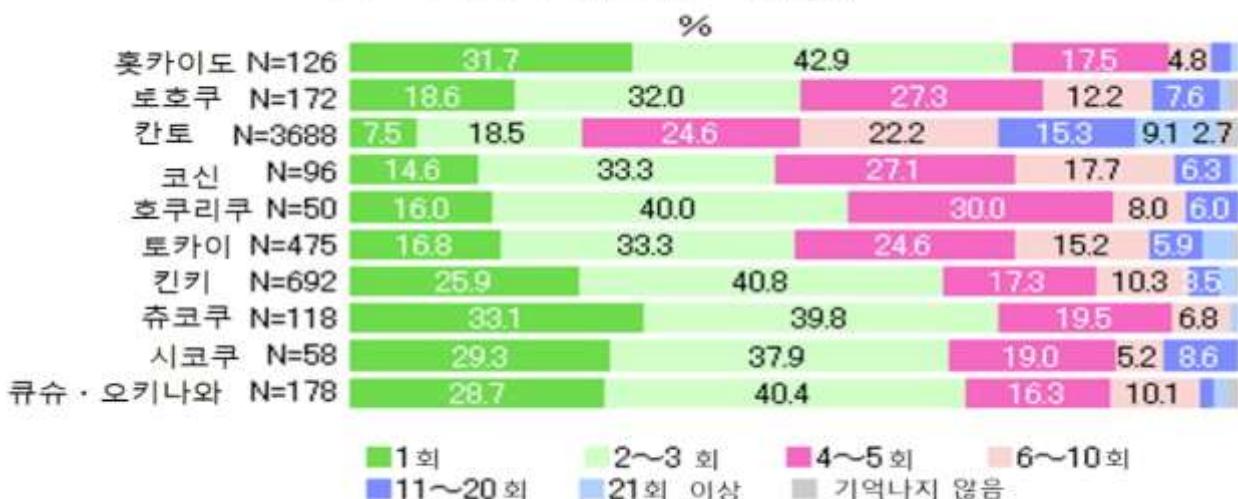
이러한 데이터 기반 운영체계와 공급망 혁신을 통해 자라는 지난 5년간 평균 16.2%의 영업이익률을 유지하며, 현재 70여 개국에 약 2,000개 매장을 보유한 세계 2위 패스트패션 기업으로 성장하였다.

문화관광의 한 유형인 테마파크(theme park)는 과학기술을 활용한 판타지 공간, 자연·민속문화, 캐릭터 IP 등을 소재로 방문객에게 유희와 감동을 제공하도록 설계된 문화·레저 공간이다. 테마파크는 높은 체류 시간과 지출을 유발하여 고부가가치를 창출하는 대표적 첨단 문화관광 상품으로 주목받고 있다.

세계적으로 유례를 찾기 어려울 만큼 높은 재방문율(repeater 비율)을 보이는 테마파크의 대표 사례는 일본의 도쿄 디즈니랜드(Tokyo Disneyland)이다. 도쿄 디즈니랜드는 연 2회 이상 방문 비율(약 98%), 10회 이상 방문(약 60%), 30회 이상 방문(약 20%)이라는 놀라운 충성고객을 보유하고 있다.

1983년, 미국 외 국가로는 최초로 일본 치바현에 개장한 도쿄 디즈니랜드는 개원 이후 매년 1천만 명 이상의 입장객을 유치하며 꾸준한 인기를 유지하고 있다. 이는 미국 플로리다와 캘리포니아에 위치한 디즈니랜드에 이어 세계 3위 규모의 테마파크라는 위상을 공고히 하는 기록이다.

표 10 지역별 도쿄디즈니랜드 방문횟수



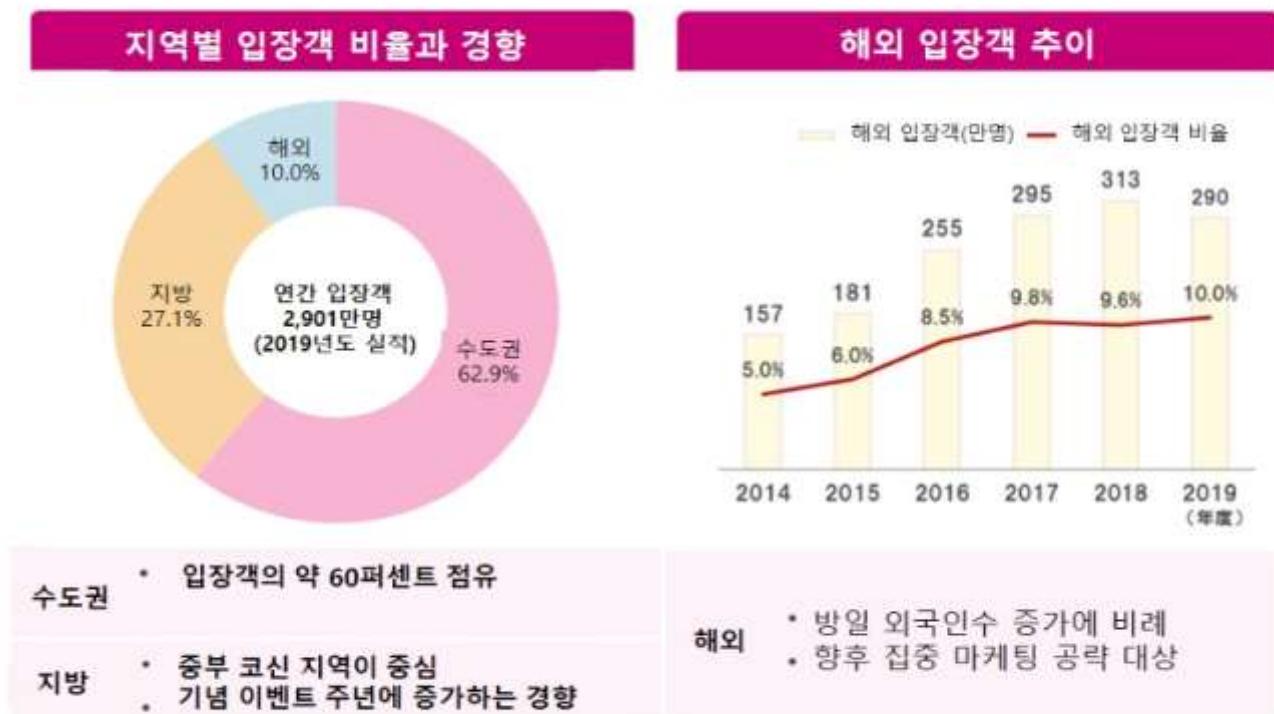
출처: 도쿄디즈니랜드 공식 홈페이지

1990년대 초 일본 전역에서는 고속 성장기에 형성된 낙관적 분위기를 바탕으로 테마파크 건설 붐이 일었다. 그러나 이후 버블 경제가 붕괴하면서 많은 테마파크가 경영난에 직면했고, 결국 폐업하는 사례도 속출하였다. 그럼에도 불구하고 도쿄 디즈니랜드는 국내·외 방문객 수가 꾸준히 증가하며 안정적인 성장세를 유지해 왔다.

2001년 3월 개장한 오사카 유니버설 스튜디오 재팬(USJ)과 경쟁 구도가 형성되었음에도, 도쿄 디즈니랜드의 연간 방문객 수는 유니버설 스튜디오 재팬의 약 2배 이상을 기록하며 여전히 압도적인 인기를 보여주고 있다.

방문객 구성에서도 흥미로운 특징이 나타난다. 최북단 홋카이도에서 최남단 오키나와까지 일본 전역에서 고르게 관광객이 유입되며, 연령별 분포 역시 특정 세대에 편중되지 않고 다양하다. 최근에는 중국·대만·한국 등 해외 관광객 비중도 크게 증가하는 추세로, 도쿄 디즈니랜드가 일본을 대표하는 글로벌 관광 콘텐츠로 자리 잡았음을 확인할 수 있다.

표 13 도쿄디즈니랜드 입장객 추이 변화



2021 (주)오리엔탈랜드 IR PT자료 참조

표 18 존 굿맨의 법칙(John Goodman)의 법칙과 컬처마이닝

제1법칙	불만을 기업에게 전달하고 고객 중에서 이에 대한 기업의 고객 대응에 대해 만족한 고객의 '재구입결정률'은 불만을 제기하지 않은 고객에 비해 높음
제2법칙	부정적인 체험은 긍정적인 체험의 2~4배 부정적인 게시글을 생산해 '나쁜 평판'은 확산하기 쉬움
제3법칙	기업이 고객에게 적절한 정보제공을 하는 것만으로도 고객과의 신뢰관계가 구축되어 긍정적인 게시글이 전파되어 구매와 시장 확대에 공헌함

존 굿맨(John Goodman) 법칙의 근거가 된 두 차례의 실태조사(1975~1979년, 1982~1987년)는 고객 대응과 재방문율 사이에 존재하는 강한 상관관계를 매우 설득력 있게 보여주었다. 이 연구 결과는 발표된 지 수십 년이 지났음에도 불구하고, 오늘날까지도 고객 만족 경영과 서비스 품질 관리 분야에서 중요한 시사점을 제공하고 있다.

굿맨의 법칙

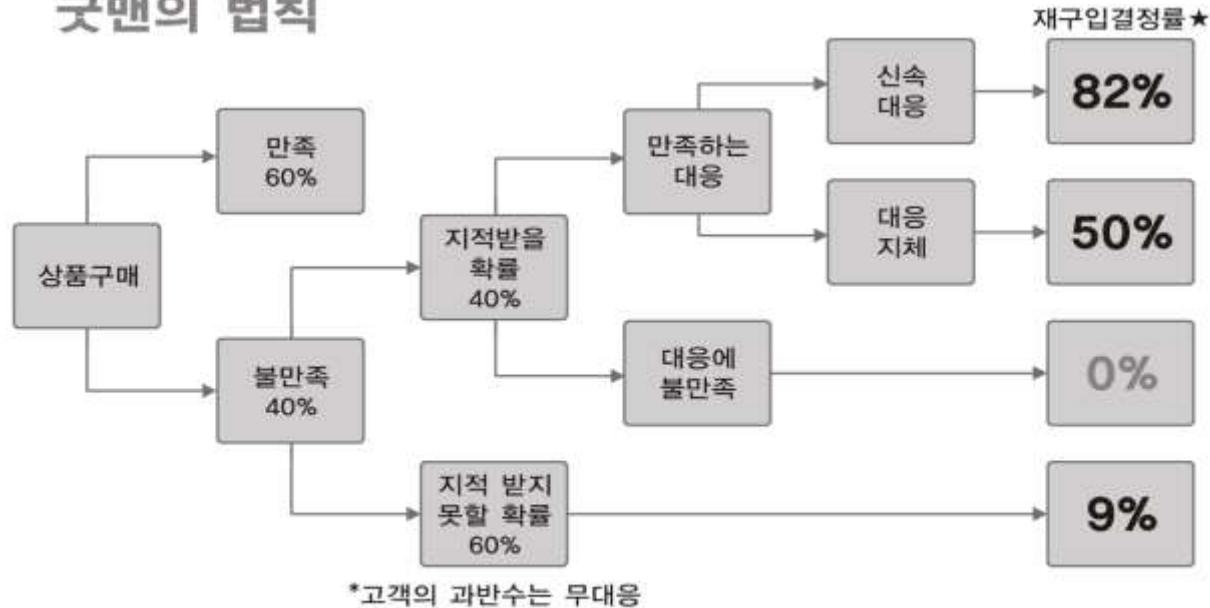


그림 121 굿맨의 법칙의 고객대응과 재방문율 상관관계

고객의 선택지가 무한히 확장된 지금, 첫 방문객이 곧바로 재방문객(repeater)으로 이어질 확률은 과거보다 훨씬 낮아졌다. 고객의 요구 수준은 더 높아졌고, 불만족을 표현할 수 있는 채널은 SNS·리뷰 플랫폼⁸⁵·커뮤니티 등으로 크게 다양해졌다.

‘존 굿맨 법칙’의 근거가 된 수십 년 전의 실태조사 결과에 따르면, 1회성 방문으로 끝난 고객이라도 기업에 불만을 직접 제기했을 때, 기업이 신속하고 만족스러운 대응을 한다면 재방문 확률은 무려 82%에 달한다. 또한 기업의 대응에 대한 부정적 경험에 주변으로 확산되는 비율은 긍정적 경험보다 2~4배 더 높다.

지금처럼 인터넷과 SNS가 일상화된 시대에는 이 부정적 확산 효과가 더욱 강력해져, 고객 대응이 곧 기업의 명운을 좌우할 수 있는 수준이 되었다.

관광지의 경우에도 재방문율을 끌어올리기 위해서는 숙박·편의시설·자연경관 등 외형적 요인뿐 아니라, 관광객이 어떤 목적을 가지고 방문했는지, 해당 관광지에서 어떤 매력을 느꼈는지, 불편하거나 개선이 필요한 점은 무엇인지를 명확히 파악해야 한다. 관광지를 구성하는 요소 중 어떤 가치가 재방문 의사로 이어졌는지, 그리고 불만족의 원인은 무엇인지를 정확히 분석하는 것이 무엇보다 중요하다. 이러한 요인 분석이 이루어져야 특정 관광 계층을 대상으로 어떤 방식으로 관광지의 매력을 효과적으로 전달할지에 대해 전략적 판단이 가능해진다.

전 세계적 경기 침체 속에서도 예외적으로 개원 이후 지속적인 증가세를 보인 도쿄 디즈니랜드의 성공 요인은 바로 여기에 있다. 세대별·지역별·성별·국가별로 세분화된 고객 분석, 그리고 방문객 개개인의 특성과 요구에 반응하는 맞춤형 접객 서비스를 통해 철저한 리피터 확보 전략을 실행해 왔다. 이는 곧 컬쳐마이닝(Culture Mining)¹⁹⁴의 실제적 효용성을 보여주는 대표적 사례라 할 수 있다.

장바구니 분석(Basket Analysis)

정보통신기술의 눈부신 발달로 다양한 분야에서 대규모 데이터의 생성과 축적이 가능해졌다. 이에 따라 전통적인 통계기법만으로는 처리하기 어려운 방대한 데이터를 보다 편리하고 효과적으로 분석하기 위한 방법으로 데이터마이닝(Data Mining) 기법이 개발되었다. 데이터마이닝은 대규모 데이터베이스로부터 탐색과 분석을 통해 의미 있는 패턴이나 규칙을 찾아내는 과정으로, 데이터 군집화(clustering), 분류(classification), 예측(prediction), 연관성 분석(association analysis) 등을 포함한다.

이 중 장바구니 분석(Market Basket Analysis)은 고객의 구매 기록을 활용하여 상품 간 연관성을 파악하고, 잠재 고객의 구매 패턴을 예측하는 방법으로 연관성 분석의 대표적인 사례이다. 장바구니 분석에서는 상품 A와 상품 B의 연관 관계를 보통 “**If A → Then B**” 형태의 규칙으로 표현한다.

이 규칙이 유용하기 위해서는 다음 조건이 충족되어야 한다.

1. 전체 거래 중 A와 B가 함께 포함된 거래가 충분히 많아야 하며,
2. 특정 거래가 A를 포함하고 있을 때 B가 함께 구매되는 비율이 높아야 한다.
3. 단순히 B를 구매하는 경우보다 A를 구매한 후 B를 구매하는 경우가 더 높아야 한다.

이러한 연관성을 객관적으로 판단하기 위해 지지도(Support), 신뢰도(Confidence), 향상도(Lift)라는 세 가지 지표가 활용된다.

✓ 연관성 분석의 주요 지표

- ① 지지도(Support): 상품 A와 B가 동시에 구매될 확률로, 발견된 연관성이 어느 정도 데이터에 의해 지지되는지를 의미한다.
- ② 신뢰도(Confidence): 상품 A가 구매된 거래 중 B가 함께 구매될 확률 → “A를 샀을 때 B도 살 가능성”을 수치로 표현한다.
- ③ 향상도(Lift): A와 B의 실제 동시 구매 비율이, 두 상품이 서로 독립적이라고 가정했을 때의 구매 비율보다 얼마나 높은지를 나타낸다.

장바구니 분석은 QR코드와 POS(Point of Sale) 시스템이 전 세계적으로 확산되면서 더욱 폭넓게 활용되고 있다. 그 결과, 상품 구매 예측은 물론 상품 추천 시스템, 오프라인 매대 진열 최적화, 사은품·패키지 구성 전략 등 다양한 분야에서 응용이 가능해졌다.

적용 분야	예시
유통/물류업	고객들이 함께 구매할 가능성이 있는 상품 제안
호텔/숙박업	특정 서비스를 받은 고객에 대한 관련 서비스 선제안
금융사	기존 금융 서비스 내역을 활용한 대출 등의 신규 고객 발굴
보험사	정상적인 청구 패턴과 다른 패턴을 보이는 고객 조사 및 발굴



그림 63 한류스타 'BTS' 이미지

BTS로 대표되는 K-POP 열풍과 봉준호 감독의 영화 <기생충>이 아카데미 4관왕을 달성한 사건 역시, SNS를 기반으로 전 세계 대중의 마음을 순식간에 사로잡은 대표적 사례이다. 특히 넷플릭스와 같은 글로벌 OTT 플랫폼에서 한국 영상 콘텐츠가 미국, 영국, 프랑스, 독일, 홍콩, 대만, 베트남, 아랍에미리트, 쿠웨이트, 싱가포르 등 30여 개국에서 인기 순위 1위를 기록하게 된 데에는 SNS 확산 효과가 결정적인 역할을 했다.

대표적인 글로벌 SNS 플랫폼인 트위터(Twitter)는 2020년 기준 전 세계 이용자가 약 3억 4천만 명에 달하며, 하루에 발신되는 트윗 수도 5억 건 이상으로 알려져 있다. 트위터 사용자들은 다양한 주제와 관심사에 대해 자신의 의견을 자유롭게 공유하며 상호작용한다. 이러한 소셜미디어는 기업 입장에서 보면, 자사 브랜드와 상품에 대한 고객 반응을 신속하게 파악할 수 있는 채널일 뿐 아니라, 제품 홍보와 고객 관리에도 매우 효과적인 도구가 될 수 있다.

빠르게 변화하는 비즈니스 환경에서 소셜미디어는 전통적인 마케팅·시장조사에 투입되는 비용을 크게 절감할 수 있는 대안으로 자리 잡고 있다. 특히 텍스트 형태의 미디어 정보 속에서 소비자가 기업·상품에 대해 품는 주관적 감정을 자동으로 분류·분석하는 ‘감성분석(Sentiment Analysis)’ 기술의 필요성이 급증하고 있다.

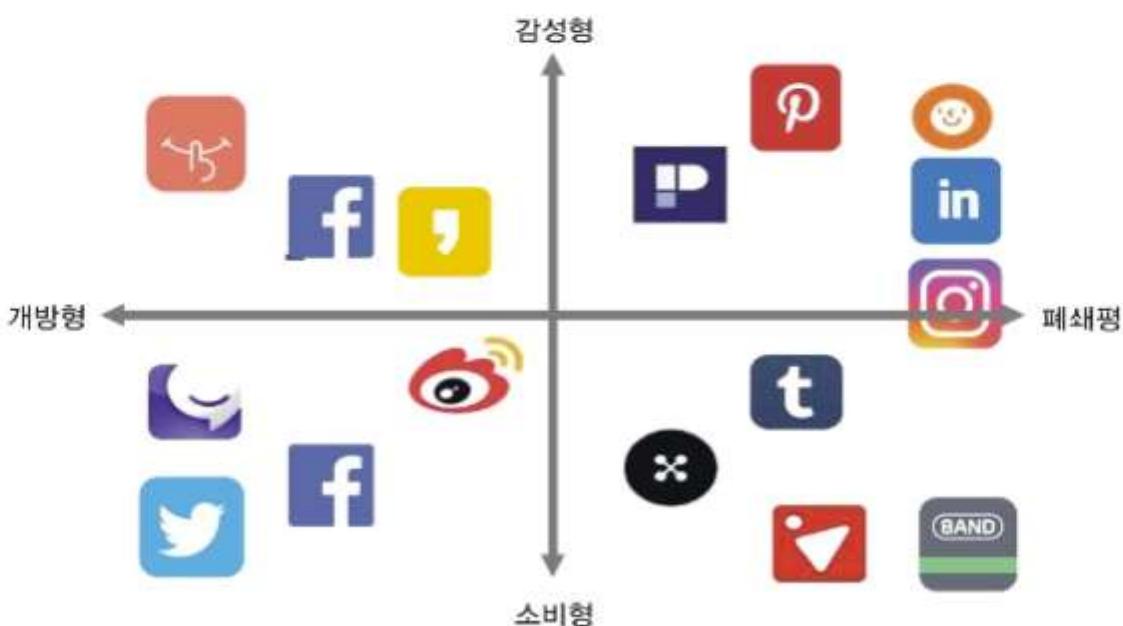
감성분석을 수행하기 위해서는 방대한 텍스트 정보 속에서 분석에 필요한 데이터를 정밀하게 추출하는 필터링 기술과, 이를 바탕으로 한 통계적 분석 기법이 필수적이다. 특히 SNS의 급부상으로 다양한 공간에서 다양한 주제를 둘러싼 소통이 실시간으로 이루어지고 있어, 기업 입장에서는 고객의 아이디어와 의견(opinion)을 수집할 수 있는 사실상 무한한 창구가 열린 셈이다.

실제로 많은 기업들은 SNS를 고객과의 쌍방향 커뮤니케이션 채널로 적극 활용하여, 현재 고객뿐 아니라 잠재 고객과의 관계도 강화하고 있다. 나아가 SNS는 기업 활동에 필요한 집단지성(collective intelligence)을 수집하고 활용할 수 있는 중요한 원천으로 자리매김하고 있다.

표 6 SNS 분류 및 예시

서비스 분류	주요 사업자
마이크로 블로그	트위터(twitter), 자이쿠(jaiku), 파운스(Pownce), 미투데이(me2day) 등
인맥관리 서비스	싸이월드, 페이스북(Facebook), 마이스페이스(Myspace), 링크나우, 토씨 등
커뮤니티	다음카페, 네이버 클럽, 프리챌 커뮤니티, 각종 온라인 동호회 등
블로그	다음 블로그, 네이버 블로그, 이글루스 등
인스턴트 메신저	네이트온, MSN, 버디버디 등
가상현실 서비스	세컨드 라이프, 싸이월드 미니라이프 등

자료: 한국인터넷진흥원



<http://blog.naver.com/PostView.nhn?blogId=passionvip&logNo=220696208073>

그림 64 주요 SNS 성향 분류

빅데이터⁵³ 분석 기술의 한 형태로 이해할 수 있는 감성분석 기반 SNS 감성마케팅은 전통적 마케팅에 비해 저비용·고효율을 달성할 수 있으며, 실시간 자동 분석이 가능하다는 장점을 지닌다.

감성분석 과정은 일반적으로 네 가지 단계로 이루어진다.

① 데이터 수집(Data Collection)

트위터, 인스타그램, 블로그 등 다양한 SNS·소셜미디어에서 분석 대상이 되는 텍스트 데이터를 수집하는 단계이다. 오픈 API(Open API), 웹 스크레이핑(Web Scraping), 크롤링(Crawling) 등의 기술이 활용된다.

② 데이터 전처리(Data Preprocessing)

수집된 원시(raw) 데이터에는 불필요한 정보가 포함되어 있기 때문에 분석 가능한 형태로 정제하는 과정이 필요하다. 주요 작업에는 불용어(stopwords) 제거, 맞춤법·중복 정정, 형태소 분석(morphological analysis) 등이 포함된다.

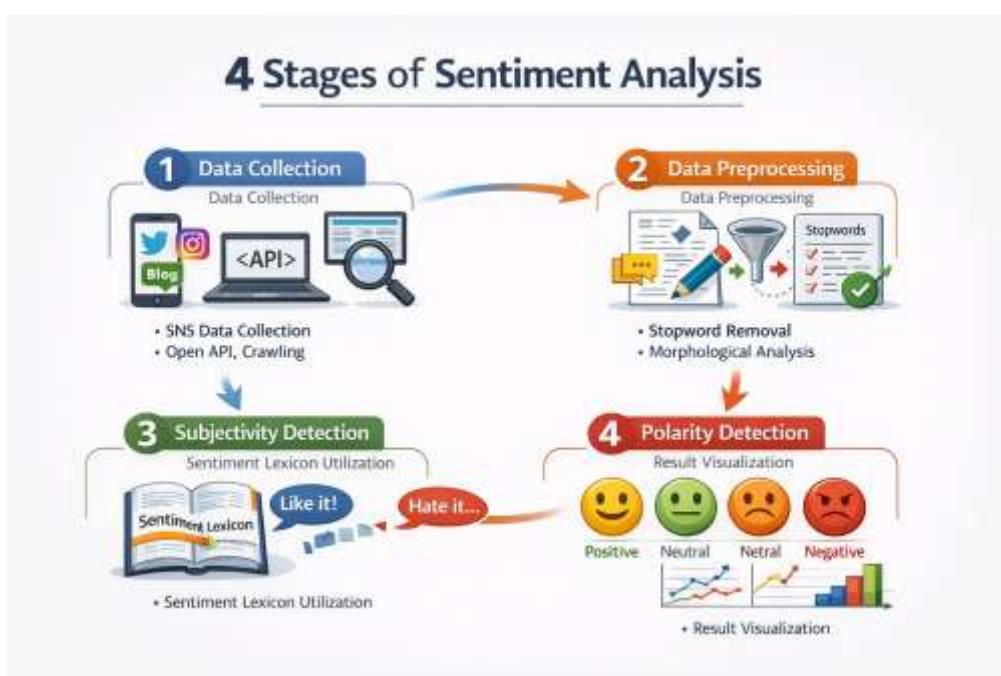
③ 주관성 탐지(Subjectivity Detection)

텍스트 중 사용자의 주관적 감정이나 의견이 드러난 부분만을 식별·추출하는 단계이다. 이때 자주 활용되는 도구가 감성어휘사전(sentiment lexicon)이며, 긍정·부정·중립 표현을 구분하는 데 핵심적 역할을 한다.

④ 극성 탐지(Polarity Detection)

의견의 방향성을 분석하는 단계로, 긍정(positive), 부정(negative), 중립(neutral)과 같은 감성의 극성을 분류하거나, 시간에 따른 감정 변화 추이를 시각화한다.

최종적으로 그래프·워드클라우드·감성 점수 등으로 분석결과를 시각화하여 활용도를 높인다.



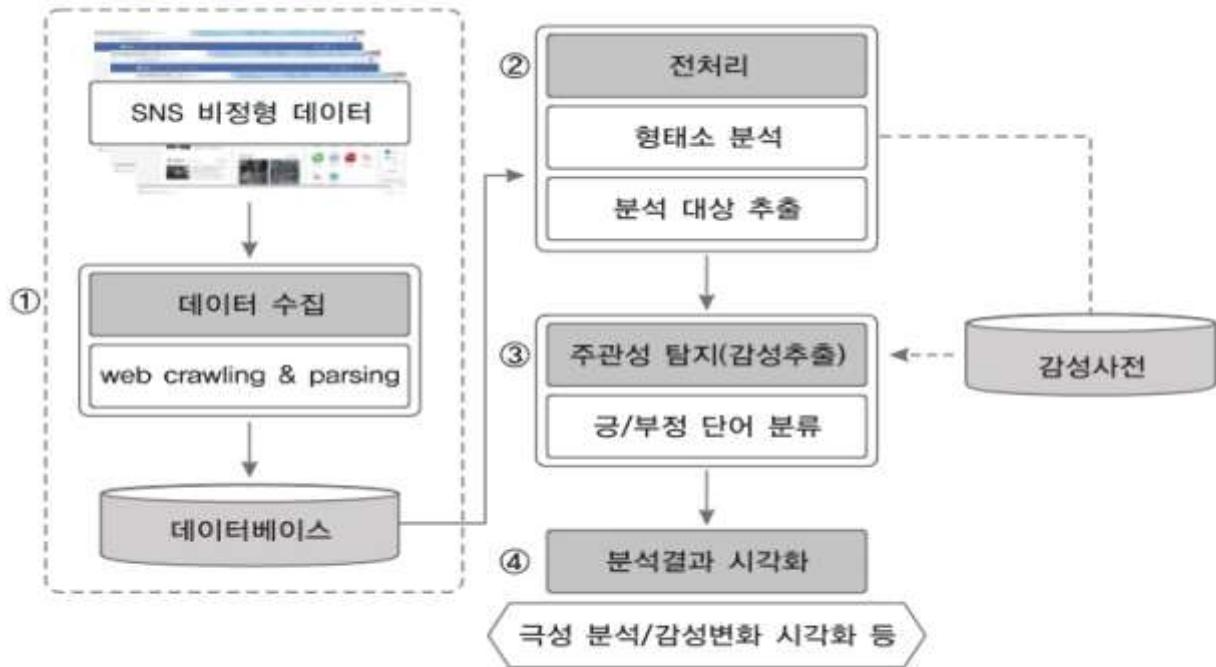
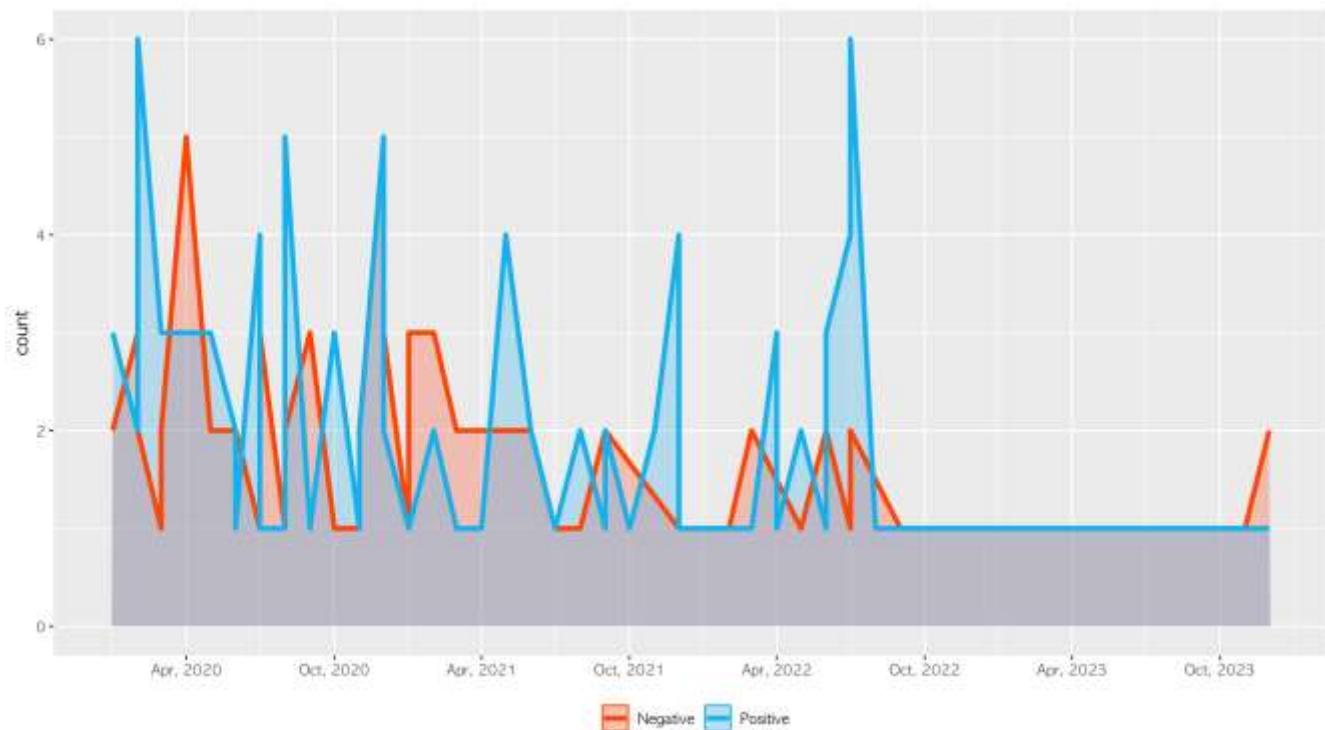
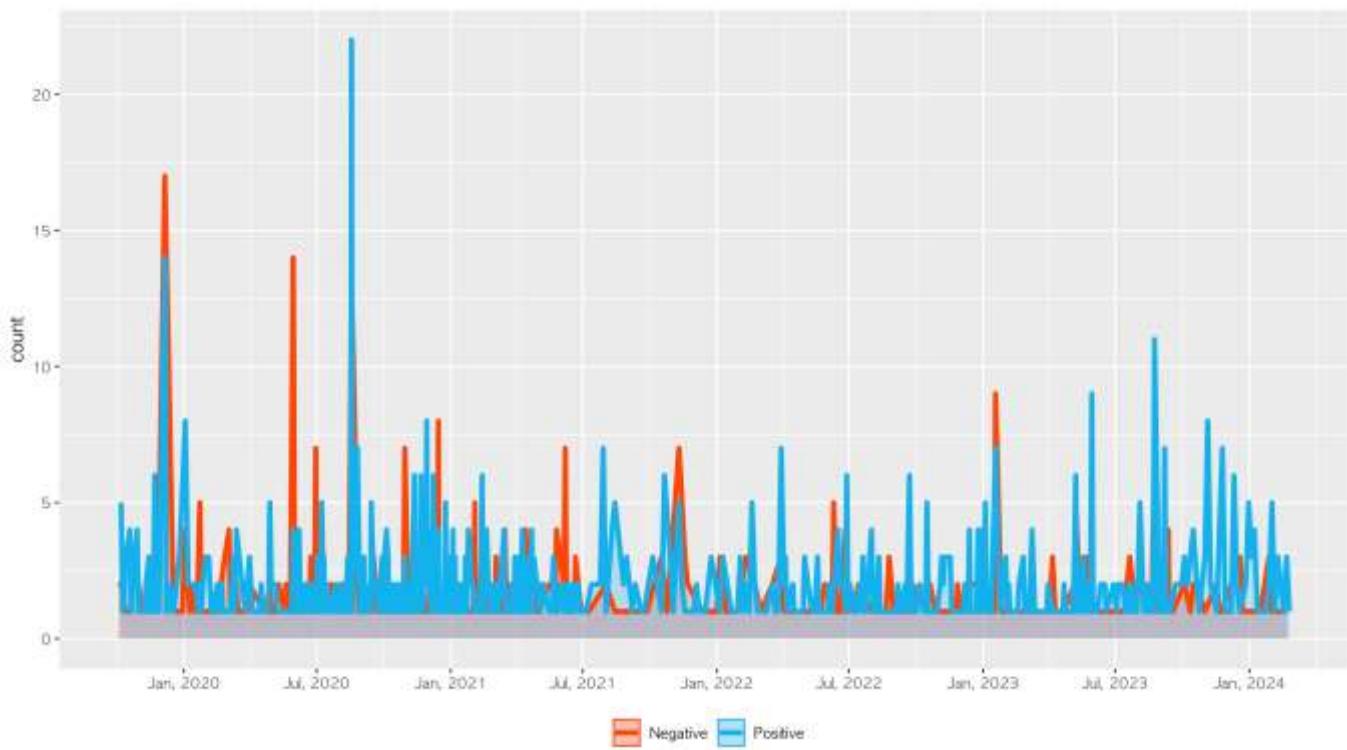


그림 65 감성분석 4단계





T사 L자동차 한국 소비자평 여론 추이



T사 L자동차 감정분석¹⁹⁶ 북미 소비자평 여론 추이



4차 산업혁명의 도래와 함께 물류·유통 산업은 연관 산업과의 경계를 빠르게 허물며 경제 혁신을 선도하는 핵심 서비스 산업으로 주목받고 있다. 물류·유통 기업들은 빅데이터, 인공지능(AI)⁵², 사물인터넷(IoT)⁴⁹,

블록체인(Blockchain)⁵⁰, 스마트 머신(Smart Machine) 등 4차 산업혁명을 대표하는 기술을 기반으로 시장과 서비스 영역을 확장하고 있으며(Roh Hong-Seung et al., 2015), 고객ニ즈를 충족시키기 위한 물류¹ 서비스 차별화 전략을 통해 경쟁력 확보에 힘쓰고 있다. 이러한 변화는 온라인과 오프라인 시장의 경계는 물론 유통업과 물류업 간의 구분을 점차 모호하게 만들고, 그 결과 옴니채널(Omni-Channel)¹⁵², O2O(Online to Offline), 라스트마일 딜리버리(Last-mile Delivery)⁸⁴, 온디맨드 서비스(On-demand Service) 등 새로운 비즈니스 모델과 트렌드가 등장하게 되었다(Jeon Hye-Young, 2016). 즉, 물류산업은 신기술을 기반으로 한 이종 산업 간 융합을 통해 새로운 서비스를 창출하면서, 기존의 보조적·파생적 산업에서 벗어나 타 산업의 성장을 주도하는 핵심 산업으로 자리매김하고 있다.

최근 미국의 아마존, 중국의 알리바바 등 첨단 기술을 활용한 글로벌 물류 스타트업이 급부상하면서, 국내에서도 물류 스타트업 육성과 활성화의 필요성이 크게 대두되고 있다. 특히 4차 산업혁명 관련 일자리 창출이 중앙정부와 지방자치단체의 핵심 정책으로 추진되면서, 스타트업을 지원하기 위한 다양한 정책과 프로그램이 도입되고 있으며 이는 청년·중장년층의 고용 문제를 해결하기 위한 중요한 정책 수단으로 평가받고 있다. 우리 정부는 물류산업의 지속 가능한 성장과 경쟁력 강화를 위해 관계부처 협동 제18차 경제활력대책회의에서 ‘물류산업 혁신방안’을 발표하였다. 이는 유통·ICT 등 이종 산업 간 융복합 추세를 고려하여, 신기술 기반의 혁신 물류 스타트업을 지속적으로 발굴·지원함으로써 일자리 매칭과 창업 활성화를 촉진하겠다는 계획을 담고 있다.

스타트업의 개념 및 특성

스타트업(Startups)은 일반적으로 혁신적인 기술과 아이디어를 기반으로 한 신생 벤처기업을 의미하며, 벤처캐피털이나 엔젤 투자 등 외부 자본을 바탕으로 신기술 기반의 고위험·고수익 분야에 종사하는 기업 형태를 말한다(Jeon Hye-Young, 2016).

Bae Ki-Hong(2010)은 스타트업을 ‘현재 창업을 시작하고 있는 회사’로 규정하며, 일반적인 기업이라기보다 첨단기술을 기반으로 창업해 빠르게 성장하는 기업으로 정의하였다. 또한 Eric(2012)은 스타트업을 극심한 불확실성 속에서 새로운 제품 또는 서비스를 창출하려는 조직으로 보았으며, 이러한 조건만 충족된다면 조직의 규모나 형태에 관계없이 스타트업으로 분류할 수 있다고 설명하였다.

비즈니스 환경에 따른 사업 단계의 관점에서 보면 스타트업은 흔히 사업 초기 단계에 속하는 창의적 기업을 의미한다. 즉, ‘스타트업’이라는 용어 자체가 지닌 동태적 특성을 고려하면, 창업이라는 행위에 초점을 두어 창업을 시도하는 과정에 있는 기업 전체를 스타트업으로 볼 수도 있다(Lee Seo-Han & Noh Seung-Hoon, 2014).

국내에서는 스타트업과 벤처기업이 유사한 개념으로 사용되고 있으며, 「벤처기업육성에 관한 특별조치법」 제2조의2 제1항에서는 벤처기업을 벤처투자기업, 연구개발기업, 기술평가 보증·대출 기업 중 하나에 해당하는 기업으로 정의하고 있다. 최근 ICT의 고도화와 크라우드펀딩(crowd funding)의 확산으로 창업 장벽이 낮아지면서 스타트업 생태계가 활성화되고 있다. 이러한 스타트업은 독창적인 기술이나 사업 아이디어를 보유하고 있으나, 대부분 초기 자본이 부족해 외부 투자를 받아 성장하려는 특성을 지닌다. 또한 투자를 통해 사업을 확장하더라도 단기간 내 수익을 창출하지 못해 실패 가능성을 동시에 안고 있다는 점도 특징이다.

스타트업은 기존 산업에 새로운 패러다임을 제시하며 혁신주도형 경제를 견인하는 선도적 역할을 수행한다. 특히 신산업 형성 초기 단계에서 중요한 역할을 하는데, 예를 들어 Gartner는 2017년까지 IoT(Internet of Things, 사물인터넷⁴⁹) 솔루션의 50%가 설립 3년 미만의 스타트업에 의해 개발될 것이라고 전망한 바 있다. 구글, 페이스북, 네이버(NHN) 역시 모두 스타트업으로 출발해 비교적 짧은 기간 내 글로벌 IT 대표기업으로 성장한 대표적 사례라 할 수 있다.

물류 4.0의 개념

‘제4차 산업혁명’이라는 용어는 2011년 독일이 제시한 「Industry 4.0」에서 처음 체계적으로 등장하였으며, 이는 기존 제조업과 정보통신기술이 융합되는 새로운 산업 패러다임을 의미한다. 이후 세계경제포럼(WEF, World Economic Forum)이 제4차 산업혁명을 주요 아젠다로 다루면서 전 세계적으로 널리 알려지게 되었다.

물류¹ 분야에서 ‘물류 4.0(Logistics 4.0)’의 개념을 설명하기 위해서는 먼저 물류 1.0, 물류 2.0, 물류 3.0의 발전 단계를 이해할 필요가 있다. 각 단계의 개념적 정의는 다음과 같다.

우선 물류 1.0은 증기기관 도입 이후 산업혁명과 더불어 나타난 ‘수송의 기계화’ 단계로, 증기선과 기계선박의 보급을 통해 운항의 안정성이 크게 향상되었으며 대량 화물의 장거리 운송²¹이 가능해진 시기를 의미한다.

물류 2.0은 1960년대를 전후하여 자동분류¹⁶ 시스템, 자동창고(AS/RS) 등 물류기기의 실용화가 본격적으로 이루어지면서 하역¹⁷ 작업이 기계화된 단계이다. 특히 컨테이너²⁶ 선박의 보급으로 포장 및 하역 과정의 표준화·기계화가 실현되었으며, 이는 전 세계 물류산업에 혁신적 변화를 가져왔다.

물류 3.0은 인터넷과 정보시스템의 발전을 기반으로 물류관리의 전산화와 시스템화가 본격적으로 이루어진 시기를 의미한다. 특히 WMS(Warehouse Management System)¹⁹, TMS(Transport Management System)⁴⁶와 같은 정보기술의 보급은 물류 운영의 자동화와 효율성 극대화를 가능하게 하였으며, 이는 물류 전반의 관리체계를 표준화·지능화하는 데 결정적인 역할을 했다.

이후 4차 산업혁명의 기술 동력이 물류 부문에 본격적으로 확산되면서, 사물인터넷(IoT)은 물론 인공지능(AI)⁵², 로봇기술, 빅데이터⁵³, 자율주행차량⁵⁷ 등 다양한 기반 기술의 융·복합이 빠르게 진행되고 있다. 이러한 변화는 물류산업이 기존의 운영 방식에서 벗어나 새로운 패러다임으로 전환되는 계기가 되었으며, 이를 물류 4.0(Logistics 4.0)이라고 부른다. Masashi O.(2015)에 따르면 물류 4.0은 IoT, AI, 빅데이터⁵³ 등 4차 산업혁명 기술을 물류 현장에 적용하여 물류 운영을 최대한 자율화·지능화하는 것을 핵심 개념으로 한다.

물류 4.0 시대에는 운반, 보관⁹, 포장, 배송 등 전통적인 물류의 기본 기능이 향후 장치산업화(Device Industry)될 가능성성이 크며, 수익모델도 장비의 렌탈·리스와 같은 형태로 확장될 수 있다. 또한 유지·보수 서비스 등 새로운 형태의 부가가치 창출도 가능해질 것으로 전망된다.

더 나아가 물류 4.0이 도입되면서 그동안 물류회사나 화주¹⁶⁷가 단독으로 보유·운영하던 핵심 자산을 플랫폼을 기반으로 개방하고 공유하는 흐름이 확산되고 있다. 이는 물류 기업이 단순 서비스 제공자를 넘어, 플랫폼 기반의 확장된 물류 서비스를 공급할 수 있는 환경을 조성함으로써 기존 물류업계와 타 산업 간의 경계를 약화시키고 있다. 그 결과, 물류기업은 유사 업종뿐 아니라 이종 산업과도 경쟁·협업이 동시에 이루어지는 새로운 생태계를 구축해야 하는 과제에 직면해 있다. 따라서 향후 물류업계는 개방화와 협업, 플랫폼 기반 비즈니스 모델 구축을 통해 새로운 생태계를 형성하는 것이 필수적 과제로 부상하고 있다.

물류 스타트업의 개념

물류 스타트업의 사업영역은 유통, 제조, IT 등 다양한 산업 간 경계를 허물며, 기존 오프라인 중심의 B2B¹⁵⁴ 영역에서 B2C¹⁵³ 및 C2C¹⁵⁵ 영역까지 폭넓고 다양한 방향으로 확대되고 있다. 최근 등장한 물류 스타트업들은 전통적으로 창고, 운송²¹장비, 물류거점 등 물리적 인프라를 보유한 기업뿐 아니라, 정보통신기술(ICT)을 활용하여 기존 물류업체의 서비스를 대체하거나 복잡한 물류 프로세스를 단순화해 고객에게 보다 편리한 맞춤형 서비스를 제공하고 있다. 또한 빅데이터와 플랫폼 기반 기술을 도입함으로써 오프라인 중심 활동을 넘어 온라인 기반의 새로운 사업영역으로도 적극 확장하는 추세이다.

물류 스타트업은 다음과 같은 공통점을 지닌다.

첫째, 모바일 인터넷 기술을 포함한 ICT 기술을 기반으로 한다.

둘째, 물류서비스 자체의 제공을 목표로 하기보다는 고객의 불편(customer's pain)을 해소하고 편의를 극대화하는 과정에서 물류의 핵심 가치인 재화의 공간적 효용(운송²¹ 서비스)과 시간적 효용(보관 서비스)을 창출하는 데 중점을 둔다.

Roh Hong-Seung et al.(2015)은 이러한 특징을 반영하여 ICT 융합형 물류 스타트업을 “공간적 효용(운송서비스), 시간적 효용(보관⁹서비스)을 창출하거나 포장·유통·가공 등 파생적 물류 기능의 일부라도 수행하기 위해 ICT 기반 비즈니스 모델을 지속적으로 탐색하는 창업기업”으로 정의하였다.

따라서 물류 스타트업의 업무 범위는 특정 산업 분야에 배타적이거나 제한될 필요가 없다. 어떤 산업에서 출발했더라도, 고객의 불편을 해결하고 편의를 높이는 과정에서 재화의 이동과 보관⁹을 통해 물류산업의 본질적 특성을 일부라도 수행한다면, 즉 운송·보관·하역¹⁷ 등 직접적인 물류 기능이나 포장·유통·가공 등 파생적 기능을 제공한다면, 넓은 의미에서 물류 스타트업의 범주에 포함될 수 있다.



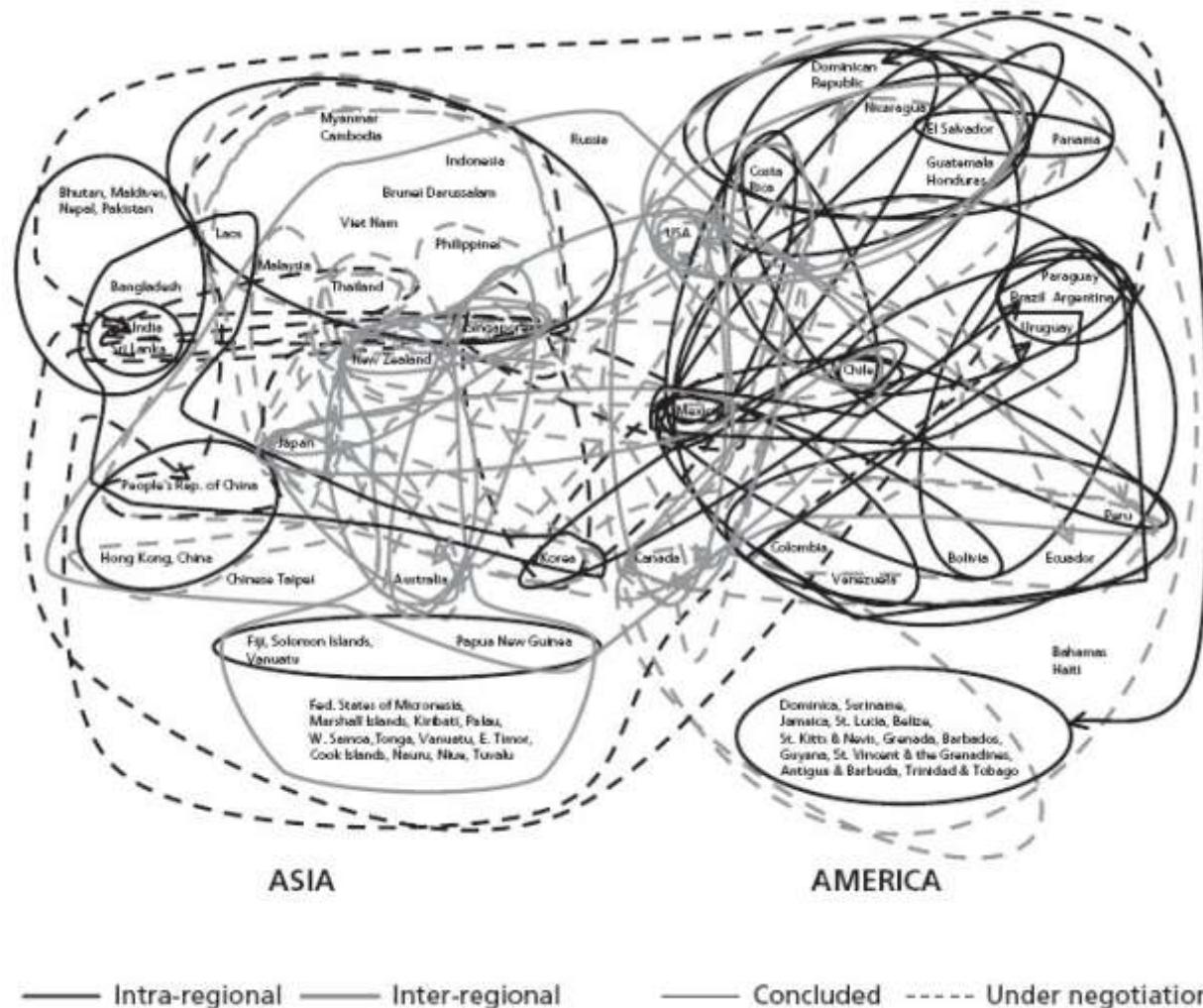
스파게티볼 효과 [Spaghetti bowl effect]

여러 나라와 동시에 자유무역협정(FTA)⁶⁰을 체결하게 되면, 국가마다 서로 다른 원산지 규정¹⁶², 통관¹⁷⁸ 절차, 표준 규정을 적용해야 한다. 이로 인해 기업은 수출·수입 과정에서 각 협정의 규정을 일일이 확인해야 하므로 시간과 인력 비용이 증가하고, 당초 기대했던 거래비용 절감 효과가 크게 감소하는 현상이 나타난다.

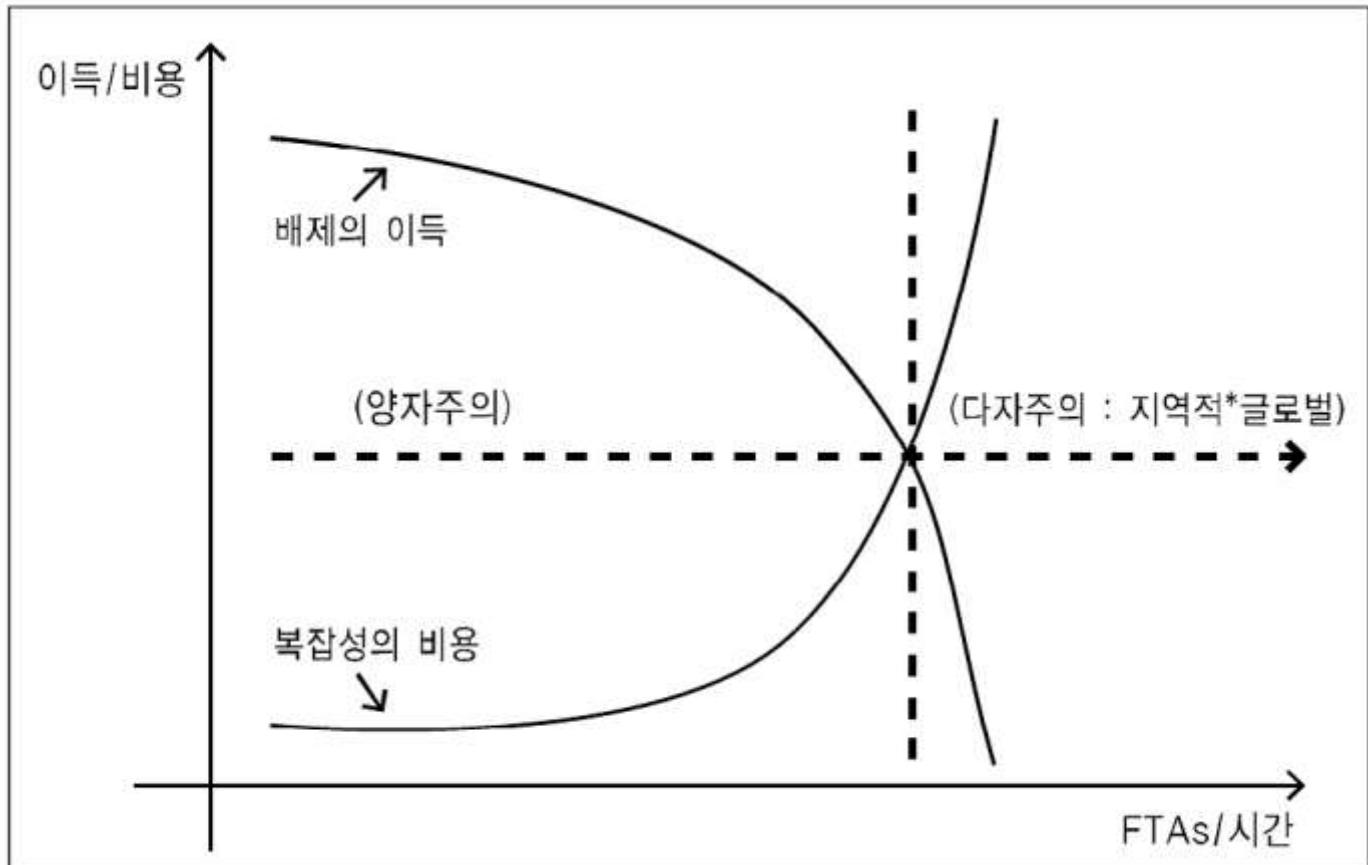
이처럼 국가별 FTA가 서로 얹히고 설키며 복잡하게 중첩되는 문제가 마치 스파게티 접시에 뒤엉킨 면발과 비슷하다 하여 이를 스파게티볼 효과(Spaghetti Bowl Effect)라고 부른다.

한국은 2009년 8월 7일 인도와 포괄적경제동반자협정(CEPA)에 정식 서명함으로써 총 7개 경제권과 FTA를 발효 또는 협상 타결한 국가가 되었고, 이에 따라 한국 역시 스파게티볼 현상에 대한 우려가 제기되기 시작했다.

스파게티볼 효과는 FTA에 국한되지 않고 경제정책 전반에도 적용될 수 있다. 예를 들어 정부 부처 간 충분한 협의 없이 정책이 추진되어 혼선이 빚어지거나, 경기 판단에서 정부와 민간 또는 민간 집단 간 의견이 충돌해 혼란이 가중되는 상황도 일종의 스파게티볼 효과라고 볼 수 있다.



다자주의¹²⁶와 양자주의¹²⁷



김치육, 2012

원산지규정 [Rules of origin]¹⁶²

Rules of origin are used to determine the country of origin of a product for purposes of international trade. There are two common types of rules of origin, preferential and non-preferential. The exact rules vary from country to country.

I. **Preferential rules of origin** are part of a free trade area or preferential trade arrangement which includes tariff concessions. The rules of origin determine what products can benefit from the tariff concession or preference. NAFTA is an example of a trade agreement that offers tariff concession for goods that originate according to its rules.

II. **Non-preferential rules of origin** are used to determine the country of origin for purposes such as origin labeling, quotas, anti-dumping, anti-circumvention, and statistics. When a product is wholly obtained and produced in a single country, it is relatively easy to determine its origin. Difficulties arise in determining origin for goods manufactured in, assembled in, or using materials originating in, more than one country.

Typically, one of these four methods, or criteria, will establish the origin of a good that is manufactured in, assembled in, or using materials originating in, more than one country:

Substantial transformation(실질적 변경기준)

1. Using an ad valorem percentage test-부가가치기준-
2. Listing specific manufacturing or processing operations which confer or do not confer origin upon the goods-특정가공 공정기준-
3. Requiring a specified change in tariff classification
-세번(HS code¹⁶¹)변경기준 -

Whichever method is employed to determine origin, the goal is to prevent simple assembly and packaging operations from conferring origin. Each of these four methods has its own pros and cons.

<https://www.donaldson.com/en/supplier/compliance/origin.pdf> 참조

 <https://youtu.be/2TIMhZd4ccw>

유럽통합운동의 역사

유럽 대륙에서 하나의 거대한 통합국가를 구축하려는 움직임은 오래된 역사적 기원과 배경을 갖고 있다. 유럽공동체(EC)가 형성되기 이전에도 다양한 통합 논의가 존재했으며, 그 핵심은 유럽 대륙에서 전쟁을 방지하고 지속적인 평화를 실현하려는 데 있었다. 중세 이후 꾸준히 제기되어 온 유럽통합의 구상은 20세기에 이르러 점차 구체화되었으며, 그 배경은 다음과 같이 정리할 수 있다.

첫째, 유럽인들에게 오랜 역사·지리·문화적 기반에서 형성된 통합 이념이다.

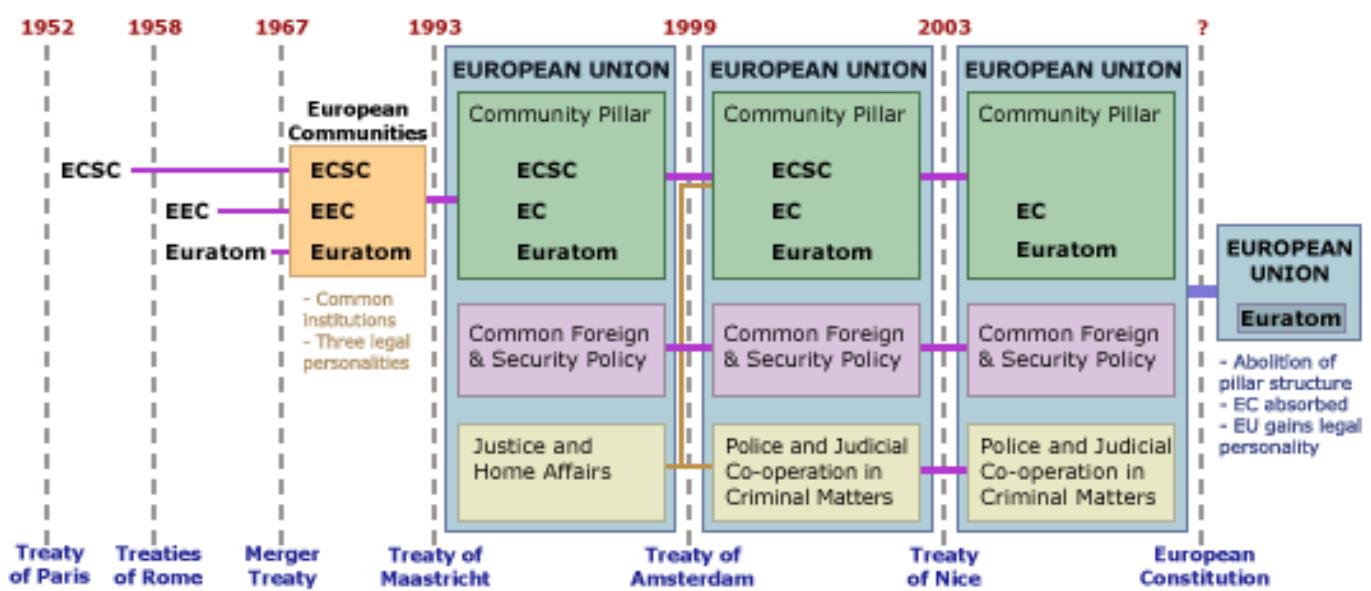
이 이념은 평화 보장, 초국가성의 추구, 시장 및 교역의 자유 확대, 권력 균형 유지 등으로 세분되며, 모두 유럽의 평화와 번영을 실현하기 위해 역사적으로 축적된 사상적 기반이다.

둘째, 제1·2차 세계대전의 결과로 나타난 유럽 제국의 쇠퇴이다.

제2차 세계대전 발발 직전인 1939년까지만 해도 유럽 국가들은 전 세계의 약 1/3, 즉 유럽 대륙의 30배에 달하는 식민지를 보유하고 있었다. 그러나 두 차례의 세계대전을 거치며 경제적·군사적 역량이 크게 소모되었고, 국제 질서의 중심적 역할은 미국과 소련으로 넘어갔다. 이러한 변화는 유럽 국가들로 하여금 새로운 통합의 필요성을 절실히 인식하도록 만들었다.

셋째, 소련을 중심으로 한 사회주의권의 확장과 그에 따른 유럽의 분열 및 안보 위협이다.

세계대전 후 유럽은 경제적으로 위축되고 정치적으로 혼란스러웠을 뿐 아니라, 이념적으로 분열되었고 군사·안보적으로는 소련의 위협에 직면하게 되었다. 이에 따라 유럽 국가들은 내부 결속을 강화하고 공동 대응하기 위한 유럽통합의 필요성을 더욱 강하게 느끼게 된 것이다.



모네의 통합 구상과 초기 유럽통합의 전개



제2차 세계 대전 종전 이후 유럽통합을 적극적으로 추진한 대표적 인물은 양 모네(Jean Monnet)이다. 그는 유럽의 평화를 유지하기 위한 핵심 열쇠를 프랑스와 독일 간의 협력과 동맹관계 구축으로 보았다. 또한 유럽통합은 단번에 완성될 수 없으며, 현실적으로 가능한 분야에서 점증주의적 접근을 통해 점진적으로 이루어져야 한다고 주장했다. 모네는 통합을 위한 전제로 구체적 성과의 축적과 신중한 통합 방식을 강조하였다.

모네, 처칠(W. Churchill)의 ‘유럽합중국’ 구상, 그리고 프랑스 외교장관 슈망(R. Schuman)의 제안 등을 기반으로 유럽통합의 흐름은 1951년 유럽석탄철강공동체(ECSC)의 탄생으로 가시화되었다. 이는 프랑스와 독일을 중심으로 유럽 주요 국가들의 핵심 산업을 공동 관리함으로써 전쟁 위험을 구조적으로 차단하려는 시도였다.

1952년에는 유럽방위공동체(EDC)가 구상되어 공동 안보 체제 구축을 시도했으나, 1954년 프랑스 국회의 비준 거부로 무산되었다. 이 실패 이후 유럽은 군사적 통합보다 경제 통합을 우선하는 전략으로 방향을 선회하게 된다.

이는 정치·군사 영역이 아닌 경제 영역에서 먼저 실현 가능한 협력 체계를 구축하고, 그 효과가 정치·군사 영역으로 확장됨으로써 궁극적으로 유럽 전체의 통합이 이루어질 것이라는 인식이 반영된 결과였다. 또한, 통합의 목적이 평화적 분쟁 해결, 공동 안보 확보, 경제적 복지 증진 등을 이루기 위해 국가 기능을 부분적으로 또는 전면적으로 초국가적으로 통합하는 데 있었기 때문이다.

유럽통합의 제도적 기반 구축

이러한 흐름 속에서 1957년 로마조약이 체결되었고, 1958년 유럽경제공동체(EEC), 유럽원자력공동체(EURATOM)이 출범하면서 유럽통합의 제도적 토대가 마련되었다.

1960년대에 들어 유럽통합은 더욱 가속화되었다. 1964년 공동체 기구 통합에 원칙적 합의가 이루어졌으며, 1967년에는 ECSC, EEC, EURATOM 등 기존의 세 기구를 하나로 통합하는 조약이 브뤼셀에서 체결되었다. 이를 통해 유럽공동체(EC)가 공식적으로 탄생하게 되었고, 오늘날 유럽연합(EU)으로 발전하는 기초가 확립되었다.



The Acceleration of European Integration



1967년에는 유럽공동체 집행부의 통합조약이 발표되었고, 같은 해 처음으로 유럽공동체 통합각료이사회가 열리면서 유럽공동체는 비로소 통합 기능을 실질적으로 수행할 수 있는 중심기구로 자리 잡게 되었다. 이어 1968년에는 유럽경제공동체 회원국들 사이에서 공산품에 대한 관세⁶³를 전면 폐지하고, 대외관세율을 하나의 공동관세율로 통일하는 관세동맹이 완성되었다. 이는 유럽경제통합 과정에서 가장 획기적인 성과로 꼽히며, 역내 시장 활성화의 중요한 기반이 되었다.

경제적 협력은 1970년에 유럽공동체가 독자적인 예산권을 확보하면서 더욱 진전되었다. 또한 유럽공동체(EC)에 속하지 않았던 영국, 덴마크, 아일랜드, 그리스, 스페인, 포르투갈 등이 중심이 되어 형성된 유럽자유무역연합(EFTA)과 EC가 자유무역협정⁶⁰을 체결함으로써, 전후 유럽에서 최초의 자유무역지대¹⁶⁴ 모델이 만들어졌다. 이 흐름 속에서 1972년 영국을 비롯한 아일랜드, 덴마크, 노르웨이가 유럽공동체 가입을 결정하였고, 1973년 영국·아일랜드·덴마크가

정식 회원국이 되었다. 이후 그리스가 1981년에, 포르투갈과 스페인이 1986년에 각각 가입하면서 회원국 수는 12개국으로 늘어났다. 비록 일부는 경제적으로 후진적인 국가였지만, 결과적으로 유럽공동체는 인구와 자원 규모에서 미국과 일본에 견줄 수 있는 대규모 경제권으로 성장했다.

이 기간 동안 유럽공동체는 관세동맹의 정착과 함께 역내 무역 자유화가 본격적으로 진행되었고, 물자 이동뿐만 아니라 사람과 서비스의 이동도 점차 자유로워졌다. 1958년부터 1980년까지 회원국 간 무역량은 약 23배 증가했으며, 회원국 간 무역 비중이 전체 무역의 절반을 넘어서게 되었다. 공동농업정책(CAP)은 농민들에게 안정적인 가격과 소득을 보장해 농업 부문 통합에도 중요한 역할을 했다. 1979년에는 유럽통화제도가 마련되어 회원국 통화 간 환율⁶⁶ 안정성을 확보하는 데에도 기여했다.

유럽통합이 경제 영역에서 성공적으로 추진되자, 유럽 내에서는 단순한 경제협력을 넘어 정치·외교·안보까지 아우르는 고차원의 통합 필요성이 제기되었다. 기능주의적 접근방식의 한계를 극복하고, 보다 깊은 유럽정치연합을 지향해야 한다는 논의가 활성화되기 시작한 것이다. 이러한 논의를 대표적으로 반영한 것이 1986년 제정된 「단일유럽의정서(SEA)」였다. 이 의정서는 단일 시장의 실질적 완성을 위한 제도적 기반을 정비하고, 공동체 내 의사결정을 강화하기 위해 가중다수결 제도를 확대했으며, 회원국 간 공동정책의 영역을 넓히는 내용을 포함하고 있다. 특히 단일유럽의정서는 1993년 1월 1일을 목표로 모든 무역장벽을 철폐하고, 상품·서비스·자본·노동이 자유롭게 이동하는 ‘국경 없는 유럽(single market)’을 실현하는 것을 핵심 목표로 삼았다.

이러한 조치는 당시 장기침체로 어려움을 겪던 유럽경제를 회복하기 위한 전략적 선택이기도 했다. 미국과 일본이 글로벌 경제를 주도하던 시기에 유럽은 높은 노동비용, 과도한 복지지출, 협소한 국내시장 등의 한계를 안고 있었다. 이를 극복하기 위해 유럽을 하나의 거대한 단일시장으로 통합해야 한다는 공감대가 형성된 것이다.

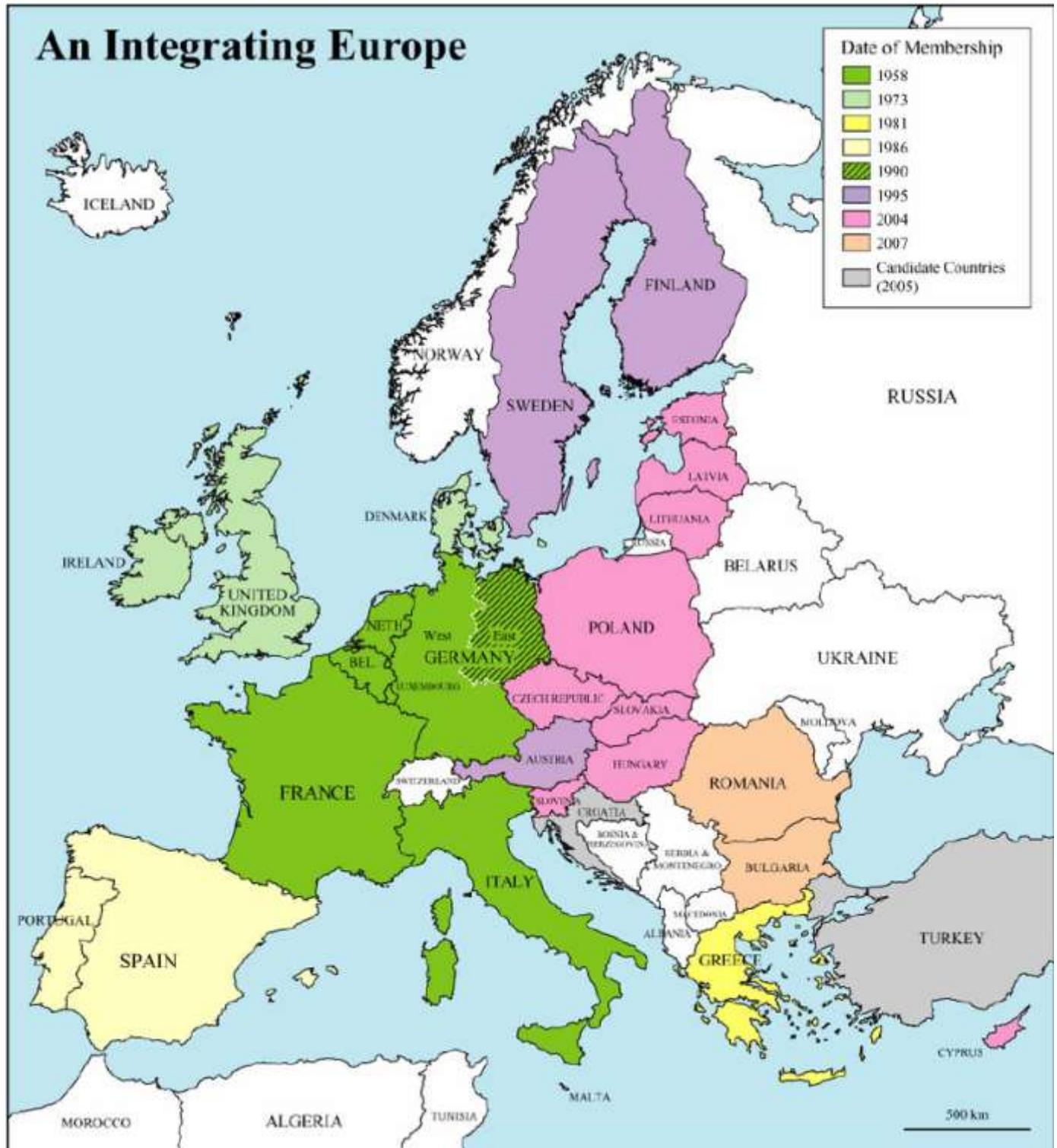
결국 유럽통합의 흐름은 독일과 프랑스 사이의 오랜 갈등을 평화로운 협력관계로 전환하고, 유럽대륙 전체의 안정과 공동번영을 실현하기 위한 실천적 노력에서 비롯되었다. 정치·군사적 통합보다 경제적 통합을 먼저 추진하는 방식은 유럽이 겪어온 역사적 경험 속에서 가장 현실적인 해결책으로 자리 잡았다. 경제통합을 기반으로 유럽공동체가 성장해온 과정은 이후 1990년대에 유럽연합(EU)의 탄생과 더 심화된 통합을 위한 논의를 촉진하는 중요한 발판이 되었다.

유럽연합(EU)의 성립

1987년 7월 1일에 발효된 ‘단일유럽의정서’를 통해 통합의 수준을 한 단계 더 진전시킨 유럽통합운동은, 1990년대에 불어닥친 세계질서의 변화에 힘입어 그 열기가 한층 고조되며 새로운 통합의 추진력을 얻게 되었다. 즉, 인류가 오랫동안 염원해 온 자유·평화·법의 지배라는 보편적 가치에 기반한 새로운 세계질서가 도래하자 유럽통합은 보다 발전된 형태로 나아갈 수 있었고, 그 결과가 바로 유럽연합(EU)의 성립이었다.

유럽연합의 창설 논의는 1980년대에 들어서면서 구체적인 형태를 갖추기 시작했다. 1981년 당시 서독의 외무장관이던 젠셔(Genscher)는 유럽공동체가 “유럽연합을 향한 가시적인 발걸음”을 내디뎌야 한다고 촉구하였다. 독일 정부는 유럽통합에 적극적으로 호응하던 이탈리아 정부와 연대를 모색하였고, 그해 양국 외무장관의 이름을 딴 「겐셔-콜롬보안」이 마련되었는데, 이는 유럽연합 설립을 준비하는 데 초점을 맞춘 구상이었다.

An Integrating Europe



이후 1983년 6월 열린 유럽이사회는 이 계획을 상당 부분 수용하여 유럽연합 조약 체결 의지를 담은 「EU로 향한 기념선언」을 공표하였다. 이어 1984년 6월에는 유럽통합 촉진 방안을 논의하기 위한 ‘도鞠 위원회’(Dooge Committee) 설치가 합의되었고, 1985년 3월 제출된 ‘도鞠 보고서’는 유럽공동체(EC)의 궁극적 목표를 유럽연합 설립으로 규정하며 이를 실현하기 위해 즉각 정부간 회의(Intergovernmental Conference)를 소집할 것을 제안하였다.

같은 해, 1985년 6월 28일부터 29일까지 이탈리아 밀라노에서 각 회원국의 국가 원수 및 행정수반이 참석한 유럽평의회가 개최되었고, 이에 대한 경제자문으로 집행위원회는 「역내시장 통합계획 백서」(Livre Blanc)를 발표하였다. 이 백서는 역내 단일시장을 1992년까지 단계적으로 완성하기 위해 필요한 조치를 구체적으로 제시하였으며, 이는 유럽연합의 경제적 통합을 위한 실질적 실행계획으로 기능하였다. 앞서 제정된 1986년 단일유럽의정서는 이러한 경제통합 추진의 제도적 초석이 되었다.

이런 과정 속에서 1990년대 국제질서는 전례 없는 변화를 맞이했다. 바로 소련을 비롯한 동구 사회주의권의 붕괴로 상징되는 냉전질서의 소멸이었다. 약 반세기 동안 국제정치질서를 지배하던 냉전구조는 독일 통일 과정을 거치며 빠르게 무너졌고, 세계는 탈냉전이라는 새로운 질서로 급격히 이행하였다.

이 새로운 세계질서의 형성은 동구 사회주의권의 몰락에서 촉발되었으며, 냉전구조의 해체는 다음과 같은 변화들을 가져왔다.

첫째, 냉전체제가 무너진 이후 세계질서는 단극적 구조에서 벗어나 다원적 세계질서로 전환되었다. 미국의 경제력이 군비경쟁으로 약화되는 동안 서유럽 국가들과 일본은 경제적으로 크게 성장하여 새로운 국제적 주역으로 부상했고, 한국을 포함한 아시아 후발 산업국들 또한 경제적 영향력을 확대해 나갔다.

둘째, 이념적 대립에 기반한 국가 간 갈등이 점차 **화해와 협력**으로 전환되었다. 현실사회주의 국가들의 붕괴 또는 탈사회주의화로 인해 각 국가는 정치·경제적으로 자국의 이익을 해치지 않는 범위 내에서 이념과 제도를 초월한 협력 관계 구축을 중시하게 되었다.

셋째, 냉전체제하에서는 미국과 소련 중심의 군사력 경쟁이 국제관계를 규정하는 핵심 요소였으나, 새로운 세계질서에서는 경제력이 국가의 영향력을 결정하는 주요 ‘힘’의 수단으로 자리 잡게 되었다. 즉, 국가 간 관계에서 군사적 충돌보다 경제적 이해관계가 더욱 중요한 쟁점으로 떠오르게 된 것이다.

또한 정보통신산업의 급속한 발전은 지리적 장벽을 허물어 전 세계의 상호의존성을 심화시켰고, 이는 단일경제체제로 나아가는 움직임을 가속시켰다. 경제적 이해관계를 공유한 주변 국가들 중심으로 지역경제 블록화도 빠르게 확산되었다.

결과적으로 냉전 붕괴와 새로운 세계질서의 도래는 1. 세계 질서의 다원화, 2. 국가 간 협력 확대, 3. 경제 중심의 상호의존과 세계화·지역주의 심화라는 흐름을 만들어냈고, 이는 유럽통합이 더욱 가속화될 수 있는 시대적 조건을 제공하였다.

1987년 7월 1일 ‘단일유럽의정서’가 발효되면서 유럽통합의 수준이 한층 강화되었고, 1990년대에 들어 세계질서가 크게 변화하면서 유럽통합운동은 새로운 추진력을 얻게 되었다. 냉전의 종식과 함께 자유·평화·법의 지배라는 새로운 국제질서가 부상하자, 유럽은 기존의 경제공동체에서 한 단계 나아가 유럽연합(EU)으로 발전해야 한다는 논의가 본격화되었다.

1981년 서독의 젠셔 외무장관은 유럽공동체에 “유럽연합으로 가는 가시적 조치”를 촉구했고, 독일과 이탈리아가 주도해 ‘겐셔-콜롬보안’을 마련하였다. 이는 이후 1983년 유럽이사회의 「EU로 향한 기념선언」 발표로 이어졌고, 1985년에는 ‘도쥬 보고서’가 제출되어 유럽연합을 새로운 목표로 설정할 것을 제안하였다. 같은 해 집행위원회는 『역내시장 통합계획 백서』를 발표해 1992년까지 단일시장 실현을 구체적으로 제시하였다. 이 과정에서 1986년 단일유럽의정서가 제정되어 유럽 경제통합의 제도적 기반이 마련되었다.

한편, 1990년대는 냉전질서가 무너지고 소련과 동구권이 붕괴되면서 국제정치가 급속히 재편되던 시기였다. 이러한 변화 속에서 미국·일본·유럽공동체 간 경제 경쟁이 더욱 치열해졌고, 동유럽 국가들도 유럽공동체 가입을 희망하게 되었다. 이로 인해 유럽은 경제통합의 실질적 완성을 위해서는 정치통합이 필수적이라는 인식을 갖게 되었고, 1989년 경제통화연맹 논의를 위한 정부간 회의가 열렸으며, 1990년에는 정치연합 논의를 위한 회의가 추가로 개최되었다.

그 결과 1991년 마스트리히트에서 유럽공동체 12개국이 유럽연합조약(마스트리히트 조약)에 합의·서명하였고, 1993년 11월 조약이 발효되면서 유럽연합(EU)이 공식적으로 탄생하였다. 이 조약은 조화로운 경제활동, 지속가능한 성장, 높은 고용과 사회적 보호, 생활수준 향상 등을 목표로 제시하였으며, 기존의 유럽공동체 체제에 공동외교·안보정책, 내무·사법 협력이라는 새로운 영역을 추가하였다.

경제통합 측면에서 조약은 단일통화 도입, 유럽중앙은행(ECB) 설립, 공동 경제·통화정책 시행을 핵심 목표로 삼았다. 이를 위해 경제·통화동맹(EMU)은 단계적으로 추진되었는데, 1단계는 자본 자유 이동과 거시경제정책 조정, 2단계는 유럽통화기구 설립과 재정적자 상호지원 금지, 3단계는 단일통화 도입 결정, 4단계는 유럽중앙은행체제 구축과 단일통화의 실질적 통용으로 구성되었다.

결과적으로 유럽은 단일통화 유로를 도입하고 통화정책을 공동 운영함으로써, 경제와 정치의 긴밀한 통합을 지향하는 유럽연합 체제를 확립하였다.

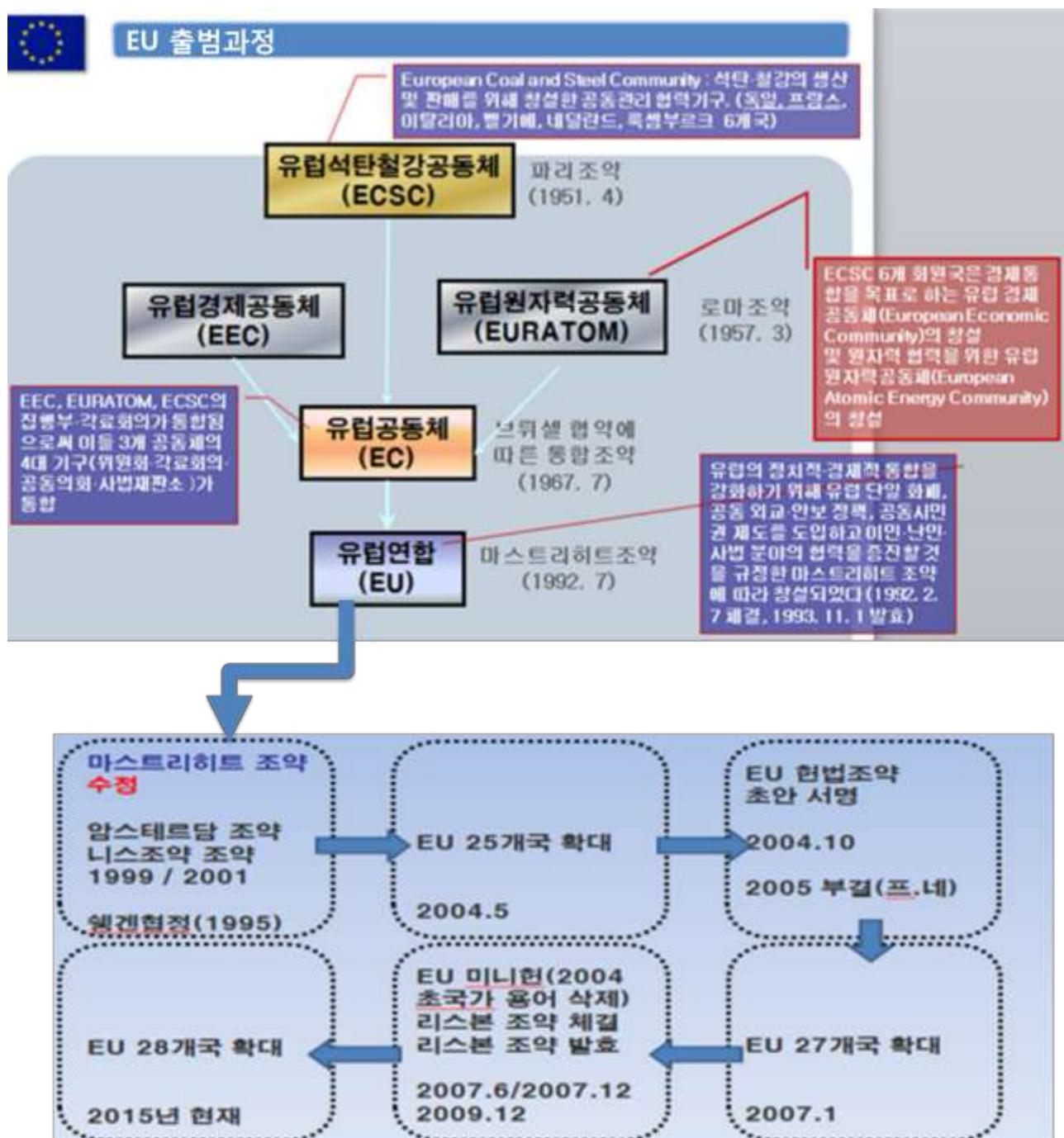
정치·사회적 측면에서 유럽연합조약이 지닌 가장 중요한 의미 중 하나는 유럽 시민권(EU Citizenship)의 창설이다.

이 조약은 회원국 국적을 가진 모든 개인에게 유럽 시민권을 부여하며, 이를 통해 연합 내에서의 자유로운 이동과 체류가 보장된다. 또한 국적과 관계없이, 거주지를 기준으로 유럽의회의 선거권과 피선거권을 부여하는 것을 핵심 내용으로 한다.

이는 기존의 공동체 권리가 경제적 활동에 한정되어 있었던 것에서 한 걸음 더 나아가, 인간 생활의 또 다른 차원인 이동·체류의 자유, 그리고 정치적 참여권(투표권)까지 확대하고자 하는 유럽연합의 의지를 반영한 것이다.



EU 출범과정

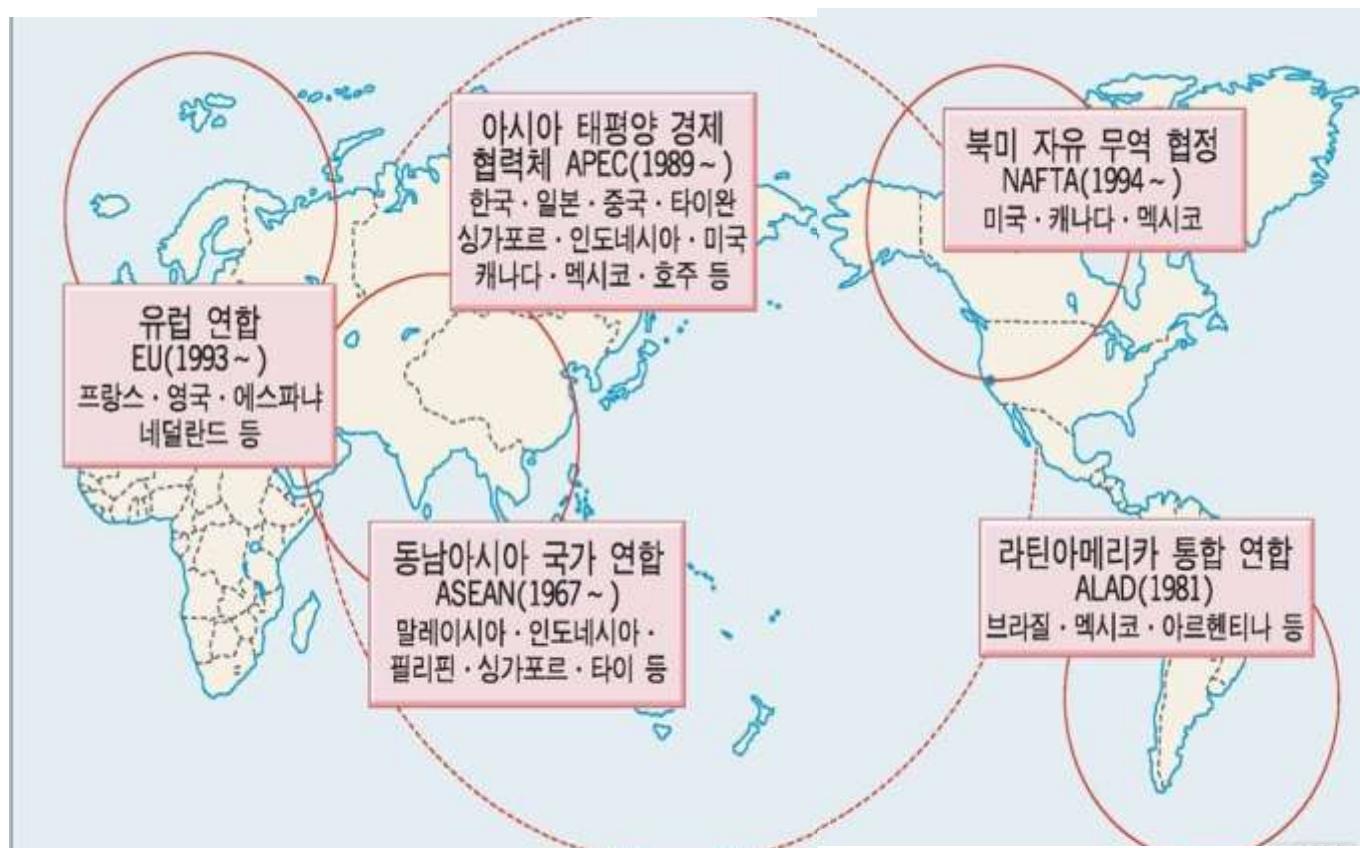


아울러 유럽연합조약은 회원국 간 내무·치안 정책의 협력과 공조를 강화하여 각종 범죄, 이민 문제, 사회적 문제 등에 공동 대응하도록 규정하고 있다. 이는 단일 시장과 단일 공간을 공유하게 된 유럽에서 치안과 사회적 안정이 공동의 과제로 전환되었음을 보여준다.

특히 정치·사회적 차원에서 주목할 만한 점은, 유럽연합조약을 통해 **회원국 간 공동외교안보정책(CFSP)**^{**}을 실현하고자 했다는 점이다. 이는 유럽연합의 공동 가치와 기본 이익, 연합의 독립성을 지키고, 유럽의 평화를 보장하며, 더 나아가 유럽 전체의 안보를 강화하기 위한 목적을 담고 있다. 이러한 공동외교안보정책의 추진은 냉전시대 동안 금기시되던 공동안보 및 공동방위정책을 가능하게 했으며, 경제통합에 치중하던 유럽통합의 방향을 정치통합과 안보통합까지 균형 있게 확장하는 전환점이 되었다.







ASEAN 10개국	
한국	인도네시아·미얀마·캄보디아·필리핀·라오스
중국	태국·싱가포르·브루나이·베트남·말레이시아
일본	호주·뉴질랜드
인도	
미국	캐나다·멕시코·칠레·페루
TPP 13개국	

블록명	환태평양경제동반자협정(TPP)	역내포괄경제동반자협정(RCEP)	한중일FTA
참가국	미국·호주·일본 등 13국	ASEAN 10국 + 한중일 + 호주·뉴질랜드·인도 16국	한중일 3국
인구	8억 명	34억 명	15.2억 명
무역규모	10조 달러	11조 달러	6.7조 달러
협상진행	2015년 타결 목표 한국 참가 표명	2015년 타결 목표 2014.11.24	6차 협상 2014.11.24

백일(2014.195)

Acronym

Acronym	영어	한국어
GATT	General Agreement on Tariffs and Trade	관세와 무역에 관한 일반협정
UDEAC		
ASEAN		
CARICOM		
ECOWAS		
GCC		
LAIA		
ANZCERTA		
APEC		
EU		
NAFTA		
MERCOSUR		
WTO		
DDA		
GPA		
EGA		
ITA		
TiSA		
FTAAP		
RCEP		
TTIP		
TPP		

미·중 전략경쟁 시대, 한국의 균형적 대외경제 전략과 Mega FTA의 의의

한국은 오늘날 이른바 G2로 불리는 미국과 중국의 전략적 영향력이 가장 강하게 충돌하는 핵심 지역에 위치해 있다. 북한이라는 특수한 안보 환경과 더불어 미·중이 경제·안보 전반에서 세력 확대와 견제를 동시에 펼치고 있어, 한국은 단순히 한쪽을 따르는 수동적 자세가 아니라 능동적으로 균형을 조정하는 전략을 요구받고 있다.

지난 시기의 AIIB 가입 논란, 사드(THAAD) 배치 문제, 역내 대규모 경제통합 논의(Mega FTA) 등은 한국이 이제 단순한 정책 수용자가 아니라 새로운 국제 규범을 설계하고 가치 기준을 제시할 수 있는 “규범 창출자” 역할을 해야 함을 보여준다. 최근에는 반도체, 배터리, 디지털 무역, 공급망(GVC) 재편 등 전략기술 분야에서도 한국의 선택이 국가 경쟁력의 핵심 요소가 되고 있다.

미국이 주도한 TPP(현재의 CPTPP⁶²)는 세계 GDP의 약 36%를 차지하는 거대한 경제권으로, EU 수준의 높은 관세⁶³ 철폐율(93~95%)을 통해 고수준의 규범을 제시하였다. 환경·노동·지적재산권·디지털 무역 등을 포괄한 CPTPP는 향후 국제 통상협정의 “표준 규칙서(high-standard rulebook)”로 기능하고 있다. 미국은 회원국이 아니지만 IPEF(인도·태평양 경제프레임워크)를 통해 공급망·청정에너지·디지털 규범 등을 중심으로 새로운 경제질서를 재편하고 있다.

중국은 이에 대응해 한·중·일 및 ASEAN의 기존 FTA를 기반으로 RCEP⁶¹를 발효시켰다. RCEP는 세계 GDP의 약 30%를 차지하는 세계 최대 규모의 FTA로서, CPTPP보다 시장 개방은 낮지만 역내 산업 가치사슬과 지리·문화적 밀접성을 바탕으로 협력 심화 가능성이 크다. 중국은 나아가 RCEP 위에 CPTPP 수준의 규범을 추가한 FTAAP(아·태 자유무역지대¹⁶⁴)를 장기 전략으로 추진하고 있다.

이처럼 Mega FTA의 경쟁적 등장 배경에는 미국의 인도·태평양 전략과 중국의 경제권 확대 전략이 충돌하는 국제구도가 자리 잡고 있다. 한국은 두 나라와 모두 FTA 체결을 완료했기 때문에 어느 한쪽으로 치우친 선택을 취하기가 어렵다. 다만 Mega FTA들은 본질적으로 상호배타적인 관계가 아니며, 경제통합은 경제적 실익뿐 아니라 정치·전략적 판단이 결합된 행위라는 점에서 정교한 균형 전략이 필요하다.

향후 한국은 급변하는 국제 환경 속에서 능동적이고 균형 잡힌 대외경제 전략을 구축해야 한다. 이를 위해 먼저 반도체·배터리·핵심광물 등 국가 안보와 직결된 공급망의 안정성을 확보하고, AI 규제·데이터 이동·사이버 보안 등 새로운 국제통상 질서를 규정하는 디지털 통상 규범에도 적극적으로 대응해야 한다. 동시에 특정 강대국에 종속되지 않는 전략적 자율성을 확보하는 중견국 외교를 강화하고, CPTPP·IPEF·RCEP⁶¹·FTAAP 등 서로 다른 수준과 방향성을 가진 다층적 지역경제통합 체제 속에서 신중하고 유연한 선택과 조정 전략을 마련해야 한다.

이러한 접근은 한국이 단순히 미·중 사이에서 선택을 강요받는 수동적 국가가 아니라, 오히려 다각적 협력과 전략적 유연성을 통해 새로운 국제규범과 역내 경제질서의 재편 과정에 적극 참여하며 방향성을 제시하는 ‘룰 셰이퍼(Rule-shaper)’ 국가로 도약하는 것을 목표로 한다. 결국 한국이 지향해야 할 길은 어느 한쪽에 편향되지 않고, 변화하는 국제질서 속에서 자국의 이익을 극대화하면서도 국제사회와 조화되는 균형 외교를 실현하는 것이다.

1967	ASEAN formed Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thailand 
1977	Preferential Trading Agreement (PTA)
1984	Brunei Darussalam joined 
1993	ASEAN Free Trade Agreement (AFTA)
1995	Vietnam Joined 
1996	ASEAN Framework Agreement on Services (AFAS)
1997	Myanmar & Laos joined 
1998	Bali Concord II Establishment of ASEAN Community
1999	Cambodia joined
2003	Bali Concord II Establishment of ASEAN Community
2007	Cebu Declaration Acceleration of Establishment of an ASEAN Community by 2015
2008	ASEAN Charter <ul style="list-style-type: none"> • Constitution (legal entity) • Aims: single FTA, more vigorous role in Asia and global affairs
2009	ASEAN Comprehensive Investment Agreement (ACIA) Free flow of: <ul style="list-style-type: none"> • Goods • Services • Investment • Skilled Labor • Capital
	Regional Comprehensive Economic Partnership (RCEP) negotiations started
2015	ASEAN Economic Community (AEC)

아세안(ASEAN: Association of Southeast Asian Nations)⁷⁶은 동남아시아 10개국이 참여하는 정치·경제적 지역연합체이다. 아세안은 출범 초기에는 정치·안보적 목적이 중심이었으나, 이후 인도차이나반도 사회주의 국가들의 시장경제 전환 및 아세안 가입을 계기로 경제협력과 개발협력이 핵심 의제로 부상하게 되었다.

오늘날 아세안은 국제통상 환경에서 주요 수출시장, 생산기지, 원료 공급지, 소비시장으로서의 중요성이 크게 높아지고 있다. 한국에게도 아세안은 제2의 수출시장이자 중요한 투자대상 지역이며, 동시에 한국·중국·일본이 치열하게 경쟁하는 전형적인 통상 격전지이다. 나아가 아세안은 세 나라 모두에게 경쟁 지역이면서도, 담보 상태에 있는 동아시아 경제협력의 돌파구를 제공하는 전략적 요충지이기도 하다.

그동안 한국은 아세안을 주로 상품 수출지, 원료 공급지, 저임금 생산기지 정도로 한정해서 바라보는 경향이 있었다. 그러나 최근 아세안은 역내·역외를 아우르는 대규모 경제권으로 성장했고, 아시아 내 FTA 허브로 자리매김하고 있다. 따라서 한국이 아세안과의 통상 관계를 더욱 확대·발전시키기 위해서는 이러한 아세안의 변화와 미래 방향을 정확하게 이해하는 것이 필수적이다.

한국의 통상정책과 기업 투자 전략도 아세안의 구조적 변화, 경제발전 전략, 통합 확대 흐름에 발맞춰 시의 적절하게 추진되어야 한다. 그럼에도 불구하고 국내의 아세안 연구는 미국·일본·중국·EU와 같은 주요 지역에 비해 상대적으로 부족했고, 연구 역시 정치적 배경이나 AFTA 중심 분석에 머무르는 경우가 많았다. 특히 아세안이 동아시아 FTA와 지역경제협력의 중심축으로 부상한 이후의 변화에 관한 연구는 아직 체계적으로 이루어지지 못하고 있는 실정이다.



정치안보 목적의 아세안

최근 아세안은 개발도상국들 사이에서 가장 성공적인 지역협력 모델로 평가받고 있다. 흥미로운 점은, 아세안이 출범할 때부터 경제적 이유보다 정치적 필요가 훨씬 더 강하게 작용했다는 점이다. 아세안 선언에서는 경제성장, 사회 발전, 문화교류¹²⁴ 증진 등을 설립목적으로 내세웠지만, 실제 초기 단계의 아세안은 정치적 협력체 성격이 매우 강했다.

아세안⁷⁶의 출발점을 1961년 태국·말레이시아·필리핀 3개국이 구성한 ASA(Association of Southeast Asia)로 보기도 한다. 하지만 ASA는 큰 성과를 내지 못했고, 본격적인 출범은 1967년에 이루어졌다.

베트남전쟁이 한창이던 시기, 태국·말레이시아·인도네시아·싱가포르·필리핀의 외교장관들이 방콕에서 ‘아세안 선언(방콕 선언)’에 서명하며 오늘날의 아세안이 시작되었다. 이후 브루나이가 1984년 독립한 뒤 가입하면서 선발 아세안의 틀이 갖추어졌다.

초기 아세안은 ‘동남아 5개국의 공동번영’이라는 다소 추상적인 목표를 내세웠지만, 실제 성과는 미미했다. 그럼에도 불구하고 당시 미국과 소련이 첨예하게 대립했던 냉전 시대에, 신생 독립국들이 독자적인 정치 협의체를 구성했다는 사실 자체는 큰 의미가 있었다. 다만 당시 아세안 국가들은 경제정책 면에서 서로 협력할 필요성이 크지 않았고, 정치적으로도 내부 안정을 확보해야 하는 시기였기 때문에 실질적 협력 성과가 나타나기 어려웠다.

아세안이 본격적인 결속력을 갖추게 된 계기는 1970년대였다. 베트남의 공산화 이후 라오스, 캄보디아로 공산화가 확산되는 이른바 도미노 현상이 발생하면서, 아세안 국가들은 안보공동체로서의 협력 필요성을 강하게 인식하게 되었다.

그러나 1980년대 후반 구소련과 동유럽 사회주의권이 붕괴하고, 인도차이나반도 국가들—베트남, 라오스 등—이 시장개방과 외국인 투자 유치를 추진하는 개방경제체제로 전환하면서 상황은 크게 달라졌다. 과거 아세안 5개국에게 위협 대상이던 이 사회주의 국가들이 하나둘 아세안에 가입하면서, 아세안은 안보 중심 협력체에서 경제 중심 협력체로 전환하게 된다.

아세안 회원국은 선발 아세안(ASEAN-6: 태국, 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르, 필리핀 + 브루나이(1984년 가입)), CLMV 국가(캄보디아(C), 라오스(L), 미얀마(M), 베트남(V) → 주로 1990년대 이후 가입한 국가들) 이렇게 크게 두 그룹으로 나뉜다.

1999년 캄보디아가 마지막으로 가입하면서, 아세안은 마침내 ‘하나의 아세안(One ASEAN)’이라는 목표를 완성하게 되었다.

안보협력에서 경제협력체로 전환

아세안은 1967년 출범 이후 약 10여 년 동안 정상회의를 단 한 번도 열지 않았으나, 1976년과 1977년에 제1·2차 정상회의를 개최하며 비로소 지역협력 논의를 본격화하기 시작했다. 특히 1976년 발리 정상회의는 아세안이 안보 중심의 협력체에서 경제협력체제로 방향을 전환하는 중요한 분기점이었다.

발리 정상회의 이후 아세안이 추진한 첫 경제협력 시도는 아세안 공업프로젝트(AIP: ASEAN Industrial Projects)이다. 이는 회원국 간 중복투자를 방지하고 특정 산업을 특정 국가에 특화시키는 분업체계를 구축하기 위한 정부 주도 프로젝트였다. AIP는 “모든 국가가 무조건 참여하는 일괄형 협력”에서 벗어나, 관심 있는 국가만 선택적으로 참여하는 유연한 방식을 도입했다는 점에서 의미가 있었다. 이러한 변화는 아세안의 산업협력이 보다 실용적이고 현실적인 방향으로 나아가는 계기가 되었다.

이어 1977년에는 아세안⁷⁶의 역내 무역 확대를 위해 특혜관세 대상 품목에 우대관세율을 적용하는 ‘아세안 특혜무역협정(PTA)’이 체결되었다. 이는 아세안이 경제협력의 영역을 산업 분야에서 무역 자유화까지 확대함을 의미했다.

그러나 AIP와 PTA 모두 초기에는 큰 성과를 내지 못했다. AIP는 회원국들의 강한 자국 중심주의로 인해 당초 계획한 5개 프로젝트 중 2개만 진전되었고, PTA 역시 10% 수준의 제한적 관세⁶³ 인하에 머물러 활용률이 매우 낮았다. 1988년 기준 역내 수출 비중이 18%에 불과했다는 점은 당시 경제협력의 실효성이 제한적이었음을 보여준다.

이처럼 초기 경제협력이 부진했던 이유는 명확하다. 첫째, 아세안 회원국들 사이에 경제공동체 의식이 약했고, 둘째, 회원국들의 기술력·자본력이 서로 협력할 만큼 성숙하지 못했기 때문이다. 신생 독립국이 많았던 당시 상황에서 각국은 역내 공동이익보다 국가 내부의 경제·정치적 안정이 더 급선무였다.

이를 극복하기 위해 아세안은 경제협력을 기준의 폐쇄적 방식에서 탈피해, 공업 선진국과 민간기업의 참여까지 포함하는 아세안공업합작(AIJV: ASEAN Industrial Joint Venture) 프로그램을 도입했다. AIJV는 회원국의 부품산업 육성을 목표로 한 보다 개방적이고 실용적 성격의 협력이었다.

그러나 1980년대 중반 플라자 합의 이후 엔고 현상으로 일본을 중심으로 한 외국인 직접투자(FDI)가 아세안 지역으로 급격히 유입되면서, 선발 아세안 국가들이 빠르게 고도성장을 이루게 되었다. 그 결과 1990년대 초반까지 아세안 국가들은 역내 협력체계보다 국가별 외국인 투자 유치 경쟁에 더욱 집중함으로써 아세안 경제협력의 진전이 다시 더뎌지는 흐름을 보였다.

아세안의 역내 경제통합

아세안⁷⁶의 실물경제 협력이 본격적으로 가시화된 시점은 아세안 자유무역지대¹⁶⁴(AFTA: ASEAN Free Trade Area)가 형성된 이후이다. AFTA는 아세안을 하나의 단일시장으로 묶기 위한 자유무역협정⁶⁰으로, 아세안 자유무역지대¹⁶⁴라고도 불린다. 이는 EU와 NAFTA의 단일시장화, 그리고 세계 경제의 블록화 현상에 대응하기 위해 선발 아세안 6개국이 2003년 1월 공식 출범시킨 것이다.

AFTA는 과거 1977년에 추진되었던 특혜무역협정(PTA)과 달리, 아세안 회원국 전원이 참여하여 상품관세를 전반적으로 인하하는 방식으로 설계되었다. 이를 위해 공동유효특혜관세(CEPT) 제도가 도입되었으며, 선발 아세안 6개국은 2010년 CEPT에 포함된 모든 제품의 관세를 철폐하였다. 이는 아세안 역내에서 거래되는 전체 제품의 99%에 해당하며, 그 결과 아세안 역내 평균 관세율은 2000년 4.4%에서 2010년 0.9%로 크게 감소하였다.

또한 아세안 선발 6개국은 2010년부터 모든 제품의 역내 관세를 0~5%로 낮추었고, 후발 아세안 4개국도 2015년까지 동일한 목표를 달성하기 위해 관세를 단계적으로 인하하였다. 이로써 아세안은 역내 무역자유화를 실질적으로 완성하며 단일시장 기반을 강화하게 되었다.

2000년에는 회원국 간 경제력 격차 문제를 해소하기 위해 후발 아세안⁷⁶ 국가(캄보디아·라오스·미얀마·베트남)를 지원하는 ‘아세안 통합 이니셔티브(IAI: Initiative for ASEAN Integration)’가 도입되었다. IAI는 1차 작업 계획(2002~2008)을 마치고 2차 작업 계획(2009~2015)으로 이어지면서 지속적인 통합 기반 마련에 기여하였다.

이러한 추진력을 바탕으로 아세안은 2003년 제2차 발리선언(Bali Concord II)을 통해 2020년까지 아세안 경제공동체(AEC: ASEAN Economic Community)를 구축하기로 선언하였다. 이후 통합 속도가 빨라지면서, AEC 출범 목표시기를 2020년에서 2015년으로 앞당기며 보다 적극적인 경제통합 로드맵을 추진하게 되었다.

아세안의 태생적 문제점

아세안은 세계에서 정치·문화·종교·인종 면에서 가장 넓은 스펙트럼의 다양성이 공존하는 지역이다. 정치체제만 보더라도 전제군주제, 다당제 민주주의, 내각제, 군사독재, 1당 독재 등 고대와 현대가 섞여 있는 형태를 띠고 있다. 종교 역시 국가별로 큰 차이를 보인다. 불교와 이슬람교가 사회 전반에 강한 영향력을 미치는 국가가 있는가 하면, 종교를 적대적으로 바라보던 공산주의 국가들도 존재한다.

이처럼 아세안 국가 간의 사회·문화적 이질성은 경제통합 과정의 중요한 장애요인으로 작용해 왔다. EU나 중남미 공동시장처럼 비교적 비슷한 문화권(기독교권, 가톨릭권)을 기반으로 통합을 추진한 지역과 달리, 아세안은 출발점부터 다양성이 매우 크기 때문이다.

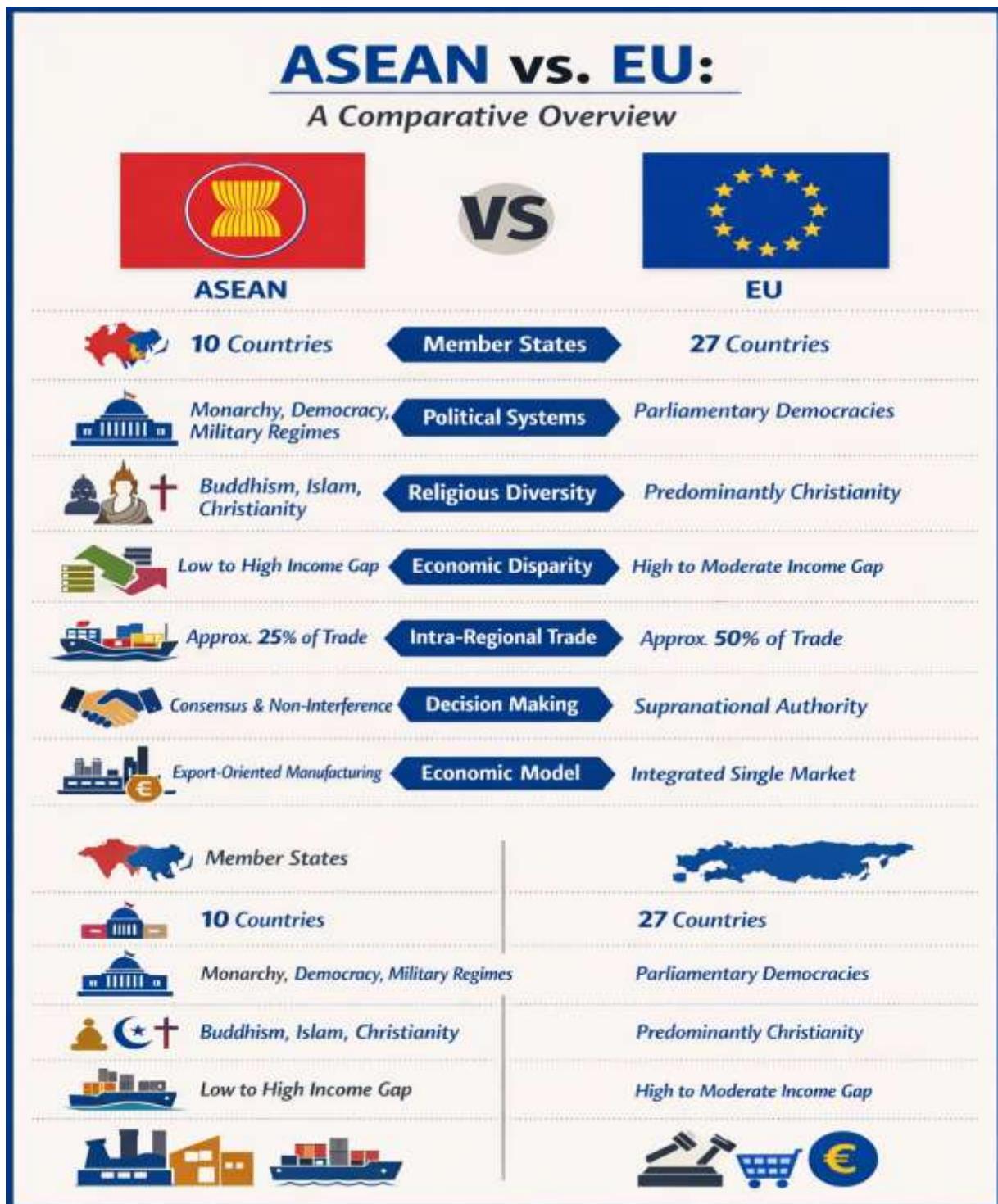
경제적 측면에서도 회원국 간 격차는 매우 크다. 싱가포르와 브루나이를 제외하면 대부분의 국가는 1인당 국민소득이 1만 달러 미만이며, 최빈국의 1인당 국민소득은 200달러 수준에 불과하다. 반면 최고소득국은 5만 달러에 이른다. 경제규모도 큰 차이가 나서, 회원국 중 규모가 가장 큰 인도네시아는 가장 작은 라오스보다 경제 규모가 100배나 크다. 또한 아세안 국가는 전반적으로 대외무역 의존도가 높지만, 역내 무역 비중은 평균 25%로 EU의 절반 수준에도 미치지 못한다. 이 때문에 AFTA만으로는 장기적인 역내 성장 기반을 마련하기 어렵다는 평가가 나온다.

선발 아세안 국가들 중에서도 상황은 복잡하다. 인도네시아는 경제규모는 크지만 1997년 아시아 외환위기, 2013년 신흥국 금융불안 등 반복된 위기로 인해 후발국을 안정적으로 지원할 여력이 부족하다. 반면 싱가포르는 선진국 수준의 경제력을 갖추고 있어 지원 능력은 충분하지만, 경제발전 모델이 외국기업 유치 중심의 서비스경제 구조이기 때문에 제조업 중심의 성장을 요구하는 후발국과의 산업협력에는 한계가 있다.

또한 선발 아세안 국가는 수출주도형 공업화를 추진했지만, 제조업에서는 이미 중국에 경쟁력을 상당 부분 빼앗긴 상태다. 다국적기업 중심의 공업 구조로 인해 자체 기술력 축적도 미약하다. 후발 아세안 국가들은 항만³⁵ 도로 같은 물적 인프라나 금융 인프라가 열악해 성장 기반 자체가 부족하다. 캄보디아와 라오스는 증권거래소가 최근에서야 개설된 사례다.

정책적 측면에서도 아세안⁷⁶의 어려움은 지속된다. 회원국들은 포괄적인 아세안 정책과 국가별 정책이 충돌하더라도 각자 독자적인 대외정책을 고수하는 경우가 많다. 이로 인해 아세안 전체의 정책 일관성이 떨어지고, 공동 대응 능력도 제한적이다. 실제로 아세안은 엄격한 규칙 기반 경제협력에는 여러 차례 실패해 왔다.

그럼에도 아세안이 40년 넘게 유지될 수 있었던 이유는 독특한 운영원칙인 내정불간섭주의와 주권존중 원칙 덕분이다. 회원국에서 비민주적 조치나 인권침해가 발생하더라도 아세안은 개별 국가의 내정에 간섭하지 않았다. 이러한 느슨한 협의·합의 중심의 연성조직적 특성 때문에, 회원국에 경제위기가 발생하더라도 EU처럼 강력한 공동 대응을 이끌어내기는 어려웠다. 남유럽 재정위기 때 EU가 보여준 적극적 개입과는 대조적인 모습이다.



조공과 책봉(Tribute and Installation)

중국뿐 아니라 고대 이집트인, 히브리인, 페르시아인, 그리스인들도 모두 자신을 ‘세계의 중심’이라고 인식했다. 이들은 주변의 다른 민족을 미개하고 야만적인 집단으로 여기며 자신들과 구별지었다. 중국 역시 이러한 세계관을 갖고 있었다. 중국은 자신들 주변의 이민족을 통틀어 ‘사이(四夷)’라고 부르고, 점차 방향에 따라 동이(東夷), 서융(西戎), 남만(南蠻), 북적(北狄)으로 분류했다. 이 명칭에는 이미 차별적 의미가 내포되어 있는데, 예를 들어 ‘만(蠻)’에는 벌레(虫), ‘적(狄)’에는 개(狗)와 같은 부정적 의미의 글자가 포함되어 있다. 반면 중국 스스로는 문명국인 ‘화(華)’로 자리매김하며 주변 민족을 ‘오랑캐(夷)’로 낚춰 부르는 사상, 즉 화이사상(華夷思想)을 형성하였다.

중국은 이러한 관점 때문에 주변 민족과의 관계를 수평적·대등한 관계로 보지 않았다. 고구려를 비롯해 다른 주변국들이 여러 독립된 세계들이 병존한다고 보았던 것과 달리, 중국은 오직 자신만을 중심에 두고 다른 나라들은 그 아래에 존재해야 한다고 인식했다. 이러한 중국 중심의 질서 속에서 주변국들은 현실적으로 중국과 대등한 관계를 주장하기 어려웠고, 살아남기 위해 일정한 종속적 질서에 참여할 수밖에 없었다.

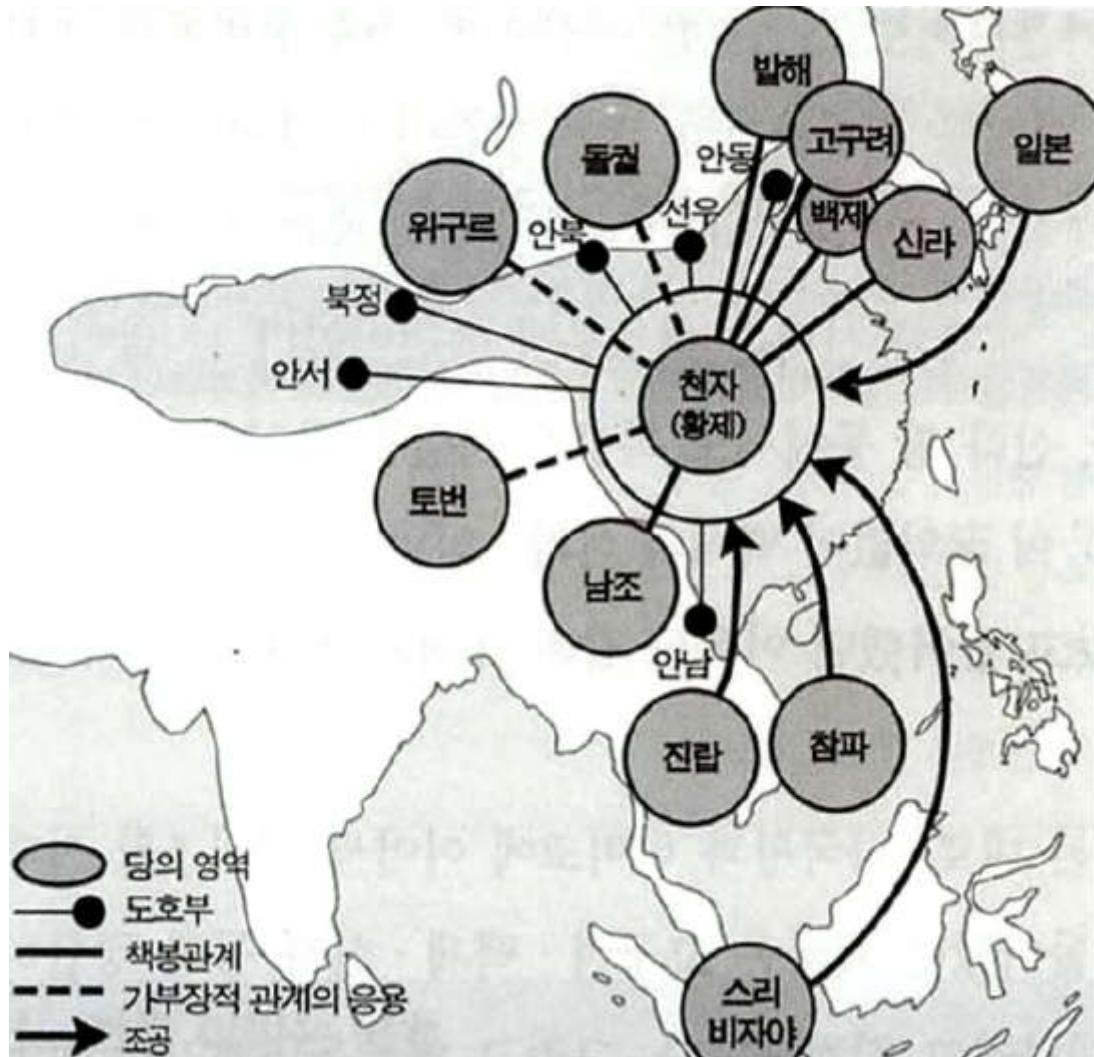
이 관계는 흔히 사대(事大)와 자소(字小)라는 원칙으로 표현된다. 작은 나라(小)는 큰 나라(大)를 섬기고, 큰 나라는 작은 나라를 보호한다는 상호관계이다. 작은 나라는 큰 나라의 군사적 위협으로부터 스스로를 지킬 수 있고, 큰 나라는 작은 나라의 이탈을 걱정하지 않아도 되는 일종의 상호 안정장치였다.

사대관계는 조공(朝貢)과 책봉(冊封)이라는 제도로 구체화되었다.

● **조공**은 주변국의 사신이 정기적으로 중국 황제를 알현하고 토산물을 바치며 충성을 표하는 제도였다. 초기에는 자발적 성격이 있었으나 점차 중국이 요구하는 물품을 규칙적으로 보내야 하는 강제성을 띠게 되었다.

● **책봉**은 황제가 외국의 지배자에게 관직을 수여하여 그 권위를 인정해주는 과정이다. 명목상 벼슬과 함께 토지가 주어지는 것이 원칙이지만 외국 지배자의 경우 실제 토지는 수여되지 않았다. 이러한 책봉은 해당 지배자의 정통성을 강화하는 효과가 있었다.

중국 주변국 중 지리적으로 가까운 국가는 조공과 책봉 모두를 받았고, 상대적으로 멀리 떨어진 국가는 조공만 하는 경우도 많았다. 이처럼 조공·책봉 체제는 동아시아 국제질서의 핵심 구조였으며, 중국을 중심으로 주변국들이 위계적으로 연결되는 중화질서의 기반을 이루었다.



당나라와 주변국의 관계(송기호, 2014:80 - 81)

조공책봉 질서의 붕괴에 대한 중국의 대응 : 선택과 포기

일반적으로 중국의 대외관계는 1842년 남경조약(난징조약)을 기점으로, 전통적인 조공체계에서 근대적 조약체계로 전환되었다고 평가된다. 이는 중국이 남경조약을 통해 외국과의 관계를 더 이상 책봉·조공을 중심으로 한 상하적 군신관계가 아니라, 만국공법(국제법)에 기반한 근대적 대등 관계로 바꾸었다는 점에서 일정한 설득력을 갖는다.

그러나 이러한 해석은 구미 열강과 중국 사이의 양자 관계에 국한하여 적용해야 한다. 그 이유는, 청대 중국이 세계를 바라보는 인식 틀은 훨씬 더 복잡하고 다층적이었기 때문이다. 즉, 서양 국가들과 체결한 조약은 근대적 관계로의 변화를 반영하지만, 중국 내부의 세계관—특히 동아시아 질서를 규정하던 조공·책봉 체제—가 단번에 사라진 것은 아니었다.

따라서 남경조약을 기준으로 중국이 ‘전통 질서에서 근대 국제질서로 곧바로 전환했다’고 단정하기보다는, 서양과는 조약 체계를 수용하면서도 동아시아 주변국과는 여전히 기존의 중화질서적 요소를 유지하는 이중적 구조가 한동안 공존했다고 보는 것이 더 정확한 해석이라 할 수 있다.

청대의 화이질서는 천자를 중심으로 한 중화의 중심부에서 바깥으로 갈수록 관계가 점차 느슨해지는 형태로 구조화되어 있었다. 구체적으로 보면, ① 중앙에서 직접 지배하는 지역, ② 소수민족의 지도자들을 토사(土司)나 토판(土官)으로 임명하여 간접적으로 통치하는 지역, ③ ‘이번원(理藩院)’이 관할하던 몽골 등 이민족 지역, ④ 그보다 더 느슨한 조공 관계에 놓인 주변국, ⑤ 상호적 성격의 교역을 중심으로 한 ‘호시국(互市國)’, ⑥ 그 외의 교화가 미치지 않는 외부 세계라는 층위적 질서였다.

이 체계에서 구미(서양) 국가들은 기본적으로 ‘호시국’ 범주에 속했다. 즉, 조공·책봉 관계를 전제로 하지 않고 상호 교역을 하는 존재로 인식된 것이다. 그 때문에 영국을 비롯한 서양 국가들은 청조에 조공사절을 파견한 적이 없으며, 당연히 ‘삼궤구고(三跪九叩)’와 같은 조공국 의례도 수행하지 않았다.

1780년대 말 파견된 매카트니 사절단조차 청조가 요구한 조공 의례를 거절했기 때문에, 영국은 자신이 의도했던 무역 확대를 정상적인 방식으로 실현할 수 없었다. 의례 문제에서 일부 절충이 이루어지긴 했지만, 중국이 전통적으로 조공·책봉 관계에 부여해온 의미는 결국 양국 간 교섭을 제약하는 요인이 되었다. 결과적으로 영국과 청조가 중화질서 안에서 조공·책봉 관계를 맺은 적은 사실상 없었던 셈이다.

따라서 서양 열강과 체결된 근대적 조약 관계는 전통적 조공·책봉 체제의 ‘이상’을 흔들 수는 있었지만, 청 조정이 인식하던 대외질서 전체를 즉각적으로 붕괴시키지는 않았다. 청대의 세계관 속에서 서양은 원래부터 조공국이 아닌 ‘호시국’이었기 때문이다.

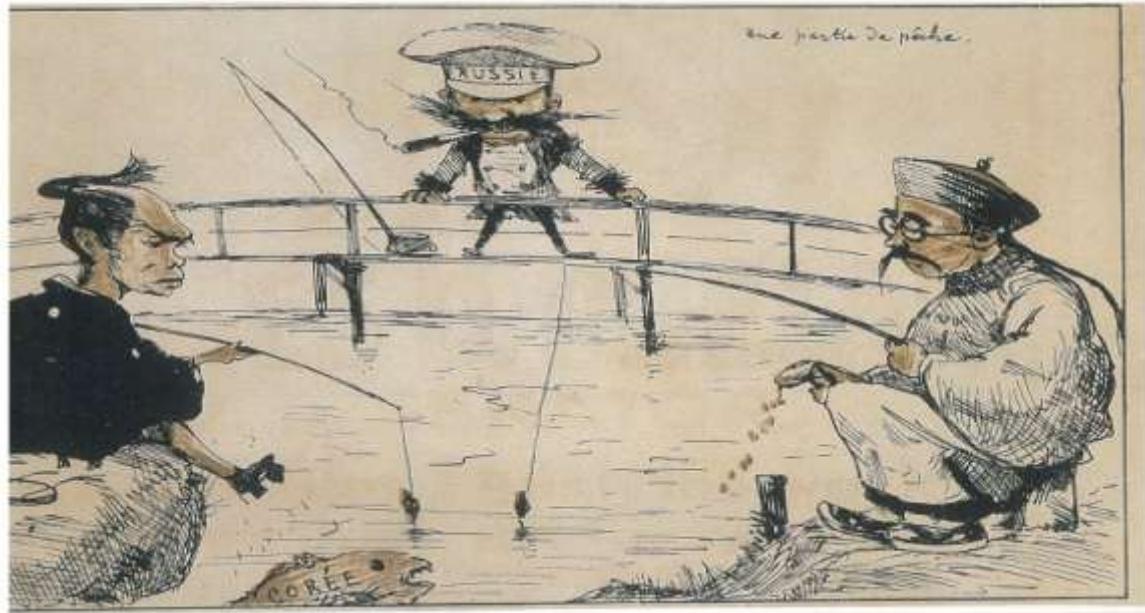
전통적인 조공·책봉 체제가 실질적으로 붕괴되기 시작한 시점은 흔히 말하듯 1842년 남경조약이 아니라, 일본의 류큐(琉球) 강제 병합 과정에서부터라고 보는 것이 더 정확하다.

류큐는 독립 왕국이면서도 청과 일본 양측에 신속(臣屬)한 ‘양속(兩屬)’ 구조를 유지해 왔다. 외견상 일본이 류큐를 공식적으로 병합한 것은 1879년이지만, 일본은 이미 1875년부터 류큐에 대해 1. 청조에 조공 사절을 보내지 말 것, 2. 복건성 푸저우(福州)에 있던 류큐 관사(球館)를 폐쇄할 것, 3. 메이지 연호를 사용할 것, 4. 청으로 갈 때 일본 정부의 허가를 받을 것과 같은 조치를 강요하고 있었다. 이 조치들로 인해 류큐의 조공 파견은 1875년에 이미 단절되었고, 전통적 조공·책봉 질서는 급속히 약화되었다. 따라서 조공체제가 무너진 출발점을 찾는다면, 그것은 남경조약이 아니라 일본의 류큐 병합(1875~1879)이라고 보아야 한다.

이는 중국 중심의 조공체제가 서양 열강에 의해 무너진 것이 아니라, 동아시아 질서의 일원인 일본의 도전과 팽창으로부터 해체되기 시작했다는 점에서 중요한 역사적 의미를 가진다.

동아시아 민족주의의 재해석

서구 열강의 침입이 본격화되면서 중국을 중심으로 형성되어 온 동아시아의 전통적 조공·책봉 질서는 점차 균열을 보이기 시작했다. 청은 오랫동안 조공국들을 ‘중화를 방어하는 외곽 울타리’로 인식하며 그 영향권 아래 두고자 했으나, 서구 열강의 세력이 급속히 확장되자 모든 조공국을 유지하는 것은 사실상 불가능해졌다.



<프랑스 언론인 Georges Ferdinand Bigot가 당시 한반도 정세를 그린 풍자화>

이 과정에서 청은 조공국들의 가치를 저울질하며, 전략적으로 중요한 지역만을 선택적으로 유지하고자 했다. 선택에서 밀려난 조공국들은 기준의 조공·책봉 질서에 기초하여 청의 보호와 지원을 기대했지만, 결국 열강의 식민지로 편입되는 운명을 피하지 못했다.

반면 청이 ‘핵심적 울타리’로 간주한 조선과 같은 조공국에 대해서는, 청이 서구 열강에게 강요받았던 불평등조약과 동일한 성격의 조약 체결을 강제함으로써 조공국을 사실상의 근대적 속국, 나아가 식민지로 전환하려는 의도를 드러냈다. 동시에 청은 내부 사회·경제적 문제를 해결하기 위한 방안으로 서부 변경 지역에 대한 식민화 정책을 강화하였다. 이러한 팽창정책의 결과로 신장과 티베트는 청의 영토로 흡수되었다.

이처럼 근대 동아시아에서 중국은 한편으로는 서구 열강의 침략을 받은 피해자였지만, 다른 한편으로는 주변 국가와 민족에게는 침략자로 작용한 이중적 성격을 지니고 있었다. 그러나 중국의 이러한 제국주의적 측면은 오랫동안 ‘동양 vs 서양’이라는 이분법적 인식 속에 가려져 충분히 조명되지 못한 측면이 있다.

근대 동아시아의 중요한 특징이 제국주의에 대응하는 민족주의의 대두라는 점에는 이견이 없다. 다만 ‘제국주의’가 주로 서구 열강의 식민주의로만 간주되고, ‘민족주의’ 역시 중국을 중심으로 한 동아시아 전체의 서구 저항으로 이해되어 온 전통적 해석에는 보완이 필요하다. 왜냐하면 중국 역시 주변 국가와 민족을 대상으로 서구와 크게 다르지 않은 식민주의적 정책을 시행했기 때문이다. 그렇다면 주변 국가와 민족이 중국의 팽창정책에 반발하고 저항했던 현상은 어떻게 해석해야 하는가?

이 문제를 고려하면, 동아시아 민족주의는 단순히 열강 제국주의에 대한 저항만이 아니라, 중국의 주변 지역에 대한 식민화 정책에 맞선 저항이라는 측면도 함께 가지고 있었다는 결론을 도출할 수 있다. 다시 말해 근대 동아시아 민족주의는 서구 제국주의뿐 아니라, 중국의 제국적 팽창에 대한 주변국의 대응과 저항을 포함하는 복합적인 역사적 현상이었던 셈이다. (이승우, 2005)



중국 소수민족 갈등 일지

2013년

- 10월 8일** 중국 공안, 시짱자치구 나취지구 비루현 썬탕촌에서 시위대에 발포, 티베트족 3명 사망
- 8월 23일** 중국 공안, 신장위구르자치구 카스지구 쪄푸현에서 시위대에 발포, 12명 사망
- 8월 20일** 중국 공안, 신장위구르자치구 카스지구 예청현에서 주민에 발포, 16명 사망
- 6월 28일** 중국 공안, 신장위구르자치구 허톈시에서 시위대에 발포, 위구르족 · 공안 10명 사망
- 6월 26일** 중국 공안, 신장위구르자치구 투루판 산산현 루커친진에서 시위대에 발포, 위구르족 · 공안 등 47명 사망
- 5월 25일** 신장위구르자치구 카스지구 예청현에서 한족과 위구르족 유혈 충돌, 5명 사망
- 4월 27일** 네이멍구자치구 츠평시에서 한족과 몽골족 유혈 충돌, 8명 부상
- 4월 23일** 신장위구르자치구에서 카스지구 바추현 썬리부야진에서 중국 공안과 위구르족 간 유혈 충돌, 21명 사망
- 3월 7일** 신장위구르자치구 쿠얼러시에서 한족과 위구르족 간 유혈 충돌, 4명 사망 · 11명 부상

신장 위구르·티베트…中영토 25%는 '어둠의 땅'



시진핑 주석의 중국이 거칠어지고 있다. 과거에도 중국이 세계의 중심이라는 생각엔 변함이 없었지만 드러내지는 않았었다. 하지만 이제는 중국이 일어서거나 이미 일어섰다(굴기)며 중화(中華)를 강요하는 것이다. 트럼프 대통령의 미국과는 이미 충돌했고 세계 각국에서 중국을 불편해하는 이들이 늘어난다. 중국은 세계과 화합(和)할까, 불(火)을 지르는 재앙(禍)을 불러올까.

중국 티베트와 신장 위구르 지역은 중국 정부가 소수민족에게 행하는 인권탄압의 상징과도 같다. 이를 국제사회가 50년 넘게 비난하고 있음에도 중국 정부는 이곳에 대한 강권 통치를 놓지 못한다. 티베트와 신장 지역은 국경 지역일 뿐 아니라 영토도 방대하다. 중국 전체에서 티베트가 차지하는 면적은 10% 이상, 신장은 무려 15% 이상이다. 두 지역이 독립하면 중국은 전체 영토의 4분의 1이상을 잃는다. 1949년 정부를 수립하면서 공산당 정부는 주변국들과의 '완충지대'로서, 자원 지대로서 티베트와 신장의 가치를 인식했다. '하나의 중국' 원칙 안에서 중화민족주의 종용의 실험지로 여겼다.

신장 위구르, 중국 서부의 방패

중국 서부 신장자치구엔 인종적으로 투르크족에 속하는 이슬람교도들이 산다. 인구 수는 약 1100만 명. 이들 위구르족은 스스로를 문화·민족적으로 중앙아시아 가깝다 여기며 언어는 터키어와 비슷하다. 중국 중앙정부는 이 지역에 명목상 별도의 자치권을 주고 있으나 실제로 강력히 통제하고 있다. 매장량 1000억^{m³} 넘는 천연가스전이 있는 땅에, 지리적으로는 국경을 맞댄 국가들을 향한 방패가 되주는 지역이기 때문이다. 중앙정부는 신장지역으로의 한족 이주를 장려했다. 인종적으로 섞이게 해 분리독립 움직임을 억제하기 위해서다. 신장 내 한족 비율은 1949년 6%에서 2011년 38%로 늘어났다. 대규모 이주로 경제적·문화적 갈등이 생기면서 2009년 신장자치구 수도 우루무치에서 폭동이 일어났다. 사망자 200명 대부분이 한족이었다. 이후 중국 정부는 무슬림 등의 종교적 극단주의에 대처할 방법이 필요하다고 주장했다. 2018년부터 유엔위원회와 휴먼라이츠워치 등은 위구르 무슬림들이 서부 수용소에 억류돼 '세뇌 교육'을 받고 있다는 보고서를 냈다.

DNA와 생체인식 샘플을 중앙 당국에 강제 제출당해 감시 당하고 백만 명 이상이 구금된 상태로 전해진다. 수용소 내 위구르족은 중국어를 강제로 배우고 자신들의 신앙을 비판하고 포기하도록 강요 받는다. 여성들은 강제 불임수술을 당했다는 고발도 나왔다. 물론 중국 정부는 이런 내용을 전면 부인하고 있다. 국제사회는 중국 정부의 위구르족 탄압 행태를 비난해왔다. 이런 와중에 중국과 갈등 수위를 높이고 있는 미국 정부가 위구르족 인권 침해에 연루된 중국기업 11곳을 제재 대상에 올렸다. 6월엔 '2020년위구르 인권정책 법안'도 통과시켰다. 그러자 중국 정부는 지난달 신장 위구르지역과 티베트자치구를 관할하는 미국 청두 영사관을 폐쇄했다. 미국이 휴스턴 중국 영사관을 폐쇄한 데 따른 보복이지만 '청두' 영사관을 택한 건 상징이 짙다. 현재 신장자치구 2대 도시인 카슈가르를 직할시로 전환해 통제를 강화하는 방안도 검토 중이다.

20억 인구 식수 천 티베트

1950년 중국은 티베트를 침공해 점령했다. 독립을 원하는 티베트인들을 고문하고 학살했고 1960년대 문화대혁명이 일어나면서 3700개나 되던 티베트 불교 사찰은 13개만 남고 모조리 파괴됐다. 이후 티베트자치구를 설립해 자치를 허용한다 했으나 실질적으로 역시 중앙정부가 통제 중이다. 2005년 티베트로 연결되는 철도가 완공됐고 한족의 티베트 이주도 지속되고 있다. 또 중앙정부는 티베트 전역에 감시망을 설치해 티베트 불교의 정신적 지주 달라이 라마와 그를 지지하는 사람들을 감시하고 탄압한다. 중요한 티베트 사찰과 문화센터들을 파괴하기도 한다. 1959년 티베트 라싸에서 대규모 민족 운동이 발생해 이후 티베트 불교 정신적 지주인 달라이 라마는 인도에 망명해있다. 달라이 라마는 미국 국회와 유럽 의회 등 국제무대에서 티베트 독립에 대한 평화적 해결을 호소해왔다. 그러나 여전히 중국 정부는 티베트에 대한 자치권을 확대할 생각이 없다. 오히려 티베트 문제를 거론하는 외국에 '내정간섭'을 말라고 한다. 중국은 티베트고원의 수자원 통제권을 쥐고 이 지역을 놔주지 않을 모양새다. 만년설과 빙하로 덮인 해발 4000m 이상의 고지대인 티베트는 황허, 양쯔강, 메콩강 등의 발원지다. 매년 아시아 각국으로 4000억톤의 식수를 공급하는 '아시아의 식수탑'으로 불린다. 미국은 지난달 티베트 지역에서 일어나는 인권 유린 행위를 거론하며 관련된 중국 공산당 간부들에 대한 비자 발급 제한 조치를 발표했다. 중국 정부가 부조리한 이유로 미국 외교관과 언론인, 관광객의 티베트 출입을 막고 있단 게 이유다.

대동아공영권 구상이 일본의 공식 국책으로 자리 잡은 것은 1940년 7월 제2차 고노에(近衛) 내각이 채택한 ‘기본국책요강’에서부터였다.

皇國の国是は八紘を一宇とする肇國の大精神に基き世界平和の確立を招来することを以て根本とし先づ皇國を中心とし日滿支の強固なる結合を根幹とする大東亜の新秩序を建設するに在り之が為皇國自ら速に新事態に即応する不抜の国家態勢を確立し國家の総力を挙げて右國是の具現に邁進す。

昭和15年7月26일 閣議決定

20세기 전반의 일본은 새로운 지역질서를 주도하고자 여러 형태의 지역공동체 구상을 시도한 실험의 장이었다.

이러한 일본의 동아시아 지역주의 구상들은 사실 19세기 후반에 등장한 ‘아시아 연대론’에서 기원한다. 이후 일본은 시대적 상황에 따라 동아신질서(1938), 동아협동체론, 그리고 결국 대동아공영권(1940)이라는 이름의 지역공동체 모델로 발전된 구상을 연속적으로 내놓았다.

전쟁 후 한동안 중단된 일본의 지역공동체 담론은 21세기에 들어 다시 부활했다. 특히 2002년 1월 고이즈미(小泉) 총리가 제시한 ‘동아시아공동체(East Asian Community)’ 구상은 일본이 동아시아에서 주도적 역할을 재정립하고자 하는 의도를 반영한 새로운 지역질서 구상으로 평가된다.

이처럼 일본이 시대별로 제시해 온 지역공동체 구상은 시간의 흐름에 따라 연속적·단계적으로 변화해 왔으며, 이를 도식적으로 정리하면 다음과 같다.

<그림> 일본의 동아시아 지역공동체 구상의 역사적 전개



대동아공영권(大東亞共榮圈)

일본은 동아시아 국가들 가운데 가장 먼저 ‘지역주의(regionalism)’라는 개념을 체계적으로 추구한 국가였다. 근대 일본은 제국을 구축하는 과정에서 ‘아시아’라는 지역적 정체성을 적극적으로 강조하며 지역 공동체 구상을 외교·사상적 기반으로 삼았다. 이미 19세기 말, 일본은 아시아 연대론을 통해 주변 동아시아 국가들과의 협력을 주장했으며, 1930년대 이후 군사적 점령 지역이 확장되면서 이를 보다 구체적이고 정치·경제적인 지역 공동체 구상으로 발전시켰다. 대표적으로 만주사변 이후에는 ‘동아연맹론’, 중일전쟁 이후에는 중국을 대상으로 한 ‘동아협동체론(大東亞共同體論)’, 그리고 태평양전쟁기에는 동남아시아까지 포함하는 ‘대동아공영권(Greater East Asia Co-Prosperity Sphere)’ 구상이 제시되었다.

그러나 이러한 구상들은 일본의 군사 침략과 병행되었기 때문에 주변 국가들에 ‘지역 공동체적 협력’이 아니라 민족적 대립과 침탈의 기억만 남겼고, 실질적인 지역 공동체 형성으로 이어지지 못한 채 실패로 귀결되었다.

아시아연대론은 19세기 중엽 이후 본격화된 ‘서세동점(西勢東漸)’, 즉 서구 세력의 동아시아 침투라는 국제정세 속에서 등장하였다. 그 핵심 목표는 1. 서구 열강의 위협으로부터 아시아의 독립과 생존을 보전하고, 2. 동양의 평화와 질서를 아시아인이 스스로 확립하며, 3. 한국·중국·일본이 협력하여 공영의 생활권을 구축하는 것이다. 따라서 아시아연대론은 처음부터 ‘서양에 대한 대항’이라는 반(反)서구적 담론 속에서 탄생하였다.

이와 함께 발전한 ‘대아시아주의’는 일본 내부에서 형성된 보다 정치적·국가주의적 사상으로, 탈아론(脫亞論), 일본맹주론, 그리고 국가주의적 대일본주의가 결합된 형태였다. 대아시아주의는 일본이 서구 열강과 경쟁하기 위해서는 대륙으로 팽창해야 하며, 나아가 일본이 ‘아시아를 서구의 지배로부터 해방시켜 번영과 평화를 실현해야 한다’는 일종의 ‘사명론’을 떠고 있었다. 1930년대 이후에는 일본 군부와 흑룡회(黒龍會)와 같은 민간 국우단체들에 의해 이론적으로 뒷받침되었다.

이러한 아시아연대론은 초기에는 주변국 일부 지도자들로부터 긍정적인 반응을 얻었다. 중국의 쑨원(순문)은 아시아연대론을 통해 반식민 현실에서 중국이 일본과 협력해야 한다고 보았고, 한국에서는 김옥균과 박영효 등 개화파가 조선의 구체제를 타파하는 과정에서 일본의 협조를 얻기 위해 연대론에 관심을 보였다. 특히 쑨원은 1924년 고베 강연에서 **“왕도(王道)의 문화에 기반한 대아시아주의”**를 강하게 주장하였다. 그는 서양의 물질문명은 무력과 패도(霸道)의 문명이며, 반면 동양의 왕도문화는 도덕과 인의(仁義)에 기초한다고 강조하면서, 아시아의 부흥을 위해서는 민족 간 연합이 반드시 필요하다고 역설하였다. 또한 그는 “대아시아주의는 아시아 민족만의 해방이 아니라 모든 약소 민족의 해방을 추구하는 보편적 이념”이라고 규정하여 서구 제국주의에 맞서는 공동전선을 제안했다. 그러나 이러한 호의적 분위기는 1930년대 일본 군부가 ‘동아신질서’를 표방하며 침략적 의도를 노골화하면서 서서히 변화하였다. 쑨원을 비롯한 주변국 지도자들은 결국 일본의 구상 속에 담긴 팽창주의와 ‘일본 주도 질서’라는 본질적 의도를 인식하게 되었고, 초기의 연대 기대는 점차 경계와 저항으로 전환되었다.

장제스는 일본이 제시한 ‘동아신질서’ 구상을 두고 “동아신질서의 건설은 결국 중국 병탄의 또 다른 이름일 뿐”이라며 강도 높게 비난하였다. 실제로 일본이 제시한 여러 지역주의 구상은 이상적 ‘아시아 연대’의 표어를 내세웠지만, 본질적으로는 침략전쟁을 정당화하기 위한 정치·이념적 장치로 기능하였다.

이러한 일본의 구체적 지역공동체 구상은 동아협동체론과 대동아공영권으로 이어졌다. 먼저 동아협동체론은 중일전쟁이 격화되던 1938년 말~1939년 사이, 일본 내부에서 동아시아 지역에 새로운 공동체를 수립해야 한다는 논의 속에서 본격적으로 등장하였다. 이 구상은 고노에 후미마로(近衛文麿) 내각과 긴밀한 관계를 맺고 있던 쇼와연구회(昭和研究會)가 전쟁 장기화에 따른 돌파구를 모색하는 과정에서 제기한 것이었다. 쇼와연구회의 구성원들은 전쟁 악화의 원인이 중국 민족의 강한 항일 의식에 있다고 진단하고, 이를 극복하기 위한 이념적·정치적 해법으로 동아협동체론을 발전시켰다.

동아협동체론은 기본적으로 유럽 중심의 세계사관을 거부하고, 동아시아가 스스로 독자적 질서를 구축해야 한다는 주장에서 출발한다. 철학자 미키 기요시(三木清)는 서구의 세계사는 사실상 유럽만을 중심으로 구성된 것이며, 근대적 원리인 자유주의·자본주의가 이미 한계에도 달했다고 평가하였다. 따라서 동양은 유럽을 모방할 것이 아니라 ‘동양 중심의 세계사’를 새롭게 만들어야 한다고 주장했다. 그의 논리에 따르면 동양에는 아직 통일된 내면적 기반이 존재하지 않으며, 중일전쟁은 바로 이 동양 통일을 완수하기 위한 일본 민족의 ‘세계사적 과제’라는 의미를 갖게 되었다. 동아협동체론의 또 다른 대표 이론가 로야마 마사미치(蠟山政道)는 중일전쟁을 단순한 영토·자원·시장을 둘러싼 국제전쟁이 아니라, 동양의 항구적 평화질서를 구축하기 위한 ‘성전(聖戰)’, 더 나아가 일본과 중국의 본질적 제휴를 위한 역사적 계기로 규정하였다. 이는 전쟁을 미화하고 일본의 침략을 정당화하려는 이념적 틀로 기능하였다.

1939년 1월 『중앙공론(中央公論)』에서 오자키 호쓰미(尾崎秀実)는 “동아협동체”라는 논문을 통해 지역공동체의 구체적 형태를 제시하였다. 그는 동아협동체를 동아시아 민족 간 지역적·인종적·문화적·세계사적·공동방위적 결합체로 규정하면서, 그 목적이 아시아 민족이 반식민 상태에서 벗어나 자립할 수 있도록 생산력을 증대하고 복지를 향상하는 데 있다고 설명하였다. 그의 논지는 이상주의적 아시아주의 사상을 배경으로 하고 있었으며, 형식적으로는 ‘민족 해방’과 ‘자주적 발전’을 내세웠다. 그러나 동아협동체론은 여러 이론가들의 입장이 뒤섞여 있었지만 공통적으로 중일전쟁을 동아시아 신질서 건설의 발판으로 보았고, 이 질서가 국가적 한계를 넘어선 더욱 포괄적 지역 일체성을 기반으로 한다는 점에서 일치했다.

대동아공영권은 일본이 태평양전쟁을 준비하면서 내건 대표적 슬로건으로, 일본이 아시아의 ‘대부’가 되어 서구 제국주의의 위협을 차단하고 아시아 국가들이 ‘공존·공영’을 이루기 위한 공동체를 만들겠다는 내용을 담고 있었다. 그러나 이는 철학적 일관성을 지닌 구상이 아니라, 일본의 침략이 만주와 중국 대륙을 넘어 동남아시아와 인도까지 확장되는 과정에서 침략을 미화하기 위해 제작된 외교적 수사(修辭)에 불과했다. 실제로 일본이 말한 ‘공영(共榮)’은 피점령지에 대한 경제 수탈과 동원 체제를 정당화하기 위한 명목에 지나지 않았고, 그 결과 대동아공영권은 지역 협력이나 아시아 공동체의 실현이 아닌 전쟁과 억압의 기억만을 남긴 실패한 지역주의 프로젝트가 되었다.

동아시아 공동체

2000년대 들어 동아시아 지역주의는 급격한 진전과 지체가 동시에 나타난 시기로 평가된다. 동북아 국가 간 긴장 관계가 반복되던 상황에서도, 여러 지표에서는 지역 협력이 예상보다 빠르게 발전하고 있다는 분석이 제기되었다. 도쿄대 이노구치 다카시 교수는 대규모 설문 데이터 분석을 통해 동북아 국가들의 연계성이 정책적 여건에 비해 훨씬 빠르게 강화되고 있다는 결론을 내리기도 했다.

이러한 흐름 속에서 일본은 적극적으로 지역주의 구상을 제시하기 시작했다. 2002년 1월, 일본이 싱가포르와 EPA(Economic Partnership Agreement)를 체결한 직후, 고이즈미 준이치로 총리는 싱가포르에서 발표한 대 ASEAN 정책연설을 통해 일본 정부 최초로 ‘동아시아 커뮤니티(East Asian Community)’ 구상을 공식 제안하였다. 이는 일본-ASEAN 협력을 축으로 하는 ASEAN+3 체제에 호주·뉴질랜드를 포함한 확장형 지역 공동체를 구상한 것으로, “함께 걷고 함께 나아가는 동아시아 공동체”라는 메시지를 담고 있었다.

2003년 가을 ASEAN+3 및 APEC 정상회의에서 중국과 인도 역시 동남아 국가들과의 관계 강화를 위해 적극적으로 접근했고, 이에 대응해 고이즈미 총리는 ASEAN 지도자들과의 정상회담을 서둘러 개최하였다. 일본은 이 자리에서 동아시아 공동체 구상을 보다 명확히 하기 위해 ‘도쿄선언’에 관련 내용을 포함시킬 것을 요청하였다.

이후 일본은 2004년 6월, 동아시아 정상회의(EAS, East Asia Summit) 출범을 위한 이슈 보고서를 통해 공동체 구상의 구체적 방향을 제시했다. 일본의 접근은 크게 두 가지 특징을 갖는다.

첫째, ‘기능적 접근(functional approach)’이다. 일본은 동아시아 지역이 국가 간 경쟁·민족주의·역사 갈등 등으로 인해 제도적·포괄적 통합을 추진할 경우 오히려 갈등을 촉발할 수 있다고 보았다. 따라서 FTA, 금융, 환경, 인간안보 등 비전통안보 분야에서 실질적 협력의 기반을 먼저 구축함으로써, 시간이 흐르며 점진적으로 통합 수준을 높여야 한다고 판단했다.

둘째, 지역의 범위 설정에서 일본은 호주·뉴질랜드·인도까지 포함하는 광역 동아시아 구상을 주장했다. 이는 단순한 지리적 확장이 아니라, 무역·투자·안보 측면에서 이들 국가와의 상호의존이 이미 심화되고 있다는 판단에서 비롯되었다. 또한 중국의 급격한 부상으로 ASEAN의 영향력이 약화될 것을 우려한 싱가포르·인도네시아가 일본 구상에 동의하면서, 결과적으로 EAS의 범위는 ASEAN+6(ASEAN+ 중국·일본·한국·호주·뉴질랜드·인도)로 확정되었다.

일본의 통합 구상과 별개로, 동아시아 정상회의 구상은 원래 한국이 먼저 제안한 지역 의제이기도 하다. 2001년 브루나이에서 열린 ASEAN+3 정상회의에서 김대중 대통령은 동아시아 공동체 형성을 위한 ‘동아시아 정상회의’와 ‘동아시아 자유무역지대¹⁶⁴’ 창설을 공식 제안했다. 이를 논의하기 위한 동아시아 포럼(East Asia Forum) 설치도 함께 제안되었다. 이때부터 동아시아 공동체 구상은 지역 외교의 핵심 의제로 부상했다.

그러나 2005년 제1차 동아시아 정상회의 개최 이후, 동아시아 공동체 논의는 오히려 더 큰 논쟁으로 확산되었다. 핵심 쟁점은 △공동체의 지리적 범위를 어디까지 설정할 것인지, △ASEAN+3와의 관계를 어떻게 규정할 것인지였다. 여기에 중국과 일본 간 잠재적 패권

경쟁, 주요국 지도자들의 리더십 부재가 겹치면서 논의는 더디게 전개되었다. 또한 미국은 EAS가 반미 연합으로 발전할 가능성을 우려하며 신중한 태도를 보였다.

이와 같은 요인들이 복합적으로 작용하면서, 2000년대 동아시아 지역주의는 동시에 빠른 진전과 구조적 제약을 모두 경험한 과도기적 시기로 평가된다.

일본의 전전(戰前)과 현재의 지역주의 비교

동아협동체는 중일전쟁이 장기화·악화되는 과정에서 일본이 돌파구를 마련하기 위해 등장한 개념으로, 전쟁 수행의 필요성을 정당화하고 일본이 ‘동양의 통일’을 달성해야 한다는 역사적 과제를 스스로에게 부여하기 위한 전략적 논리에서 출발하였다. 반면, 대동아공영권은 제2차 세계대전기 일본의 패권 확립을 목표로 내세워진 지역구상으로, 침략전쟁을 정당화하기 위해 사용된 정치적 수사였다. 일본은 이를 통해 아시아 국가들을 서구 식민지배에서 해방시키겠다고 주장했지만 실제로는 일본 자신의 생존과 팽창을 위해 주변국을 점령·지배해야 하는 대상으로 보는 제국주의적 시각을 드러낸 것이었다.

한편, 2001년 이후 논의된 일본의 새로운 동아시아 지역주의 구상인 ‘동아시아 공동체’는 성격이 다르다. 이는 탈냉전 이후 아·태 지역협력이 본격화되고, 1997년 아시아 금융위기를 거치며 심화된 세계화 흐름 속에서 동아시아 차원의 지역협력과 공동체 구축 필요성이 제기되면서 등장한 구상이었다.

이처럼 일본이 과거와 현재에 걸쳐 제시한 다양한 동아시아 지역주의 구상들은 약 60년의 시간 차이가 있음에도 불구하고 여러 측면에서 놀라울 만큼 유사성을 보인다.

첫째, 일본은 일관되게 새로운 지역질서를 주도하려는 의지를 보여왔다. 19세기 말~20세기 중반에는 중국 중심질서 붕괴 뒤 일본이 그 자리를 대신하려 했고, 현대의 ‘동아시아 공동체’ 구상에서도 중국과의 경쟁 속에서 지역주의의 주도권을 얻으려는 전략이 확인된다.

둘째, 일본은 항상 중국을 자신이 설계한 지역공동체 틀 안에 포함시키려 했다. 1930~40년대의 동아신질서, 동아협동체, 대동아공영권 모두 중국을 포괄하려 했으며, 오늘날의 동아시아 공동체 구상 또한 막대한 영향력을 가진 중국을 배제하기보다는 불안정성을 관리하기 위해 포섭하려는 접근을 취하고 있다.

셋째, 민족적·역사적 대립이라는 구조가 지속된다. 과거 중일 간 대립이 존재했듯, 오늘날에도 과거사 문제 등으로 인해 지역 공동체 논의에서 중국·한국과 일본 사이의 긴장이 반복되고 있다.

넷째, 지역의 범위가 유사하다. 대동아공영권은 일본의 점령지를 기반으로 동남아시아와 인도까지 포괄하려 했고, 현대 일본의 동아시아 공동체 구상 역시 ASEAN+3에 인도·호주·뉴질랜드를 추가하는 ASEAN+6 구조를 지향한다는 점에서 유사성이 있다.

그러나 과거의 ‘대동아공영권’과 현대의 ‘동아시아 공동체’ 사이에는 분명한 차이도 존재한다.

무엇보다 성격이 완전히 다르다. 전전(戰前) 일본의 지역주의는 반서양·반구미 성향이 강했고, 폐쇄적이며 일본 중심의 위계질서를 구축하려는 제국주의적 성격을 가졌다. 반면, 현대의 동아시아 공동체 구상은 미국을 중요한 협력 파트너로 인식하는 등 활선 개방적이며,

일본이 주도하려는 의지는 있으나 과거 같은 강한 위계구조를 만들 수 있는 환경도 아니다.

또한 멤버십 설정의 목적으로 다르다. 과거에는 일본의 대서양·구미 세력에 대항하기 위한 전략적 필요로 주변국을 보급국·지원국으로 편입하려 했다면, 오늘날 일본은 중국 견제와 동시에 미국의 이해를 반영하기 위해 인도·호주·뉴질랜드를 포함하는 확장형 지역구조를 지향하고 있다.

따라서 일본의 지역주의 구상은 시대에 따라 변화했지만, 지역질서 주도 의지, 중국 포섭, 민족적 긴장, 동남아 포괄이라는 구조적 유사성과 함께, 전전의 폐쇄적·위계적·제국주의적 성격과 현대의 개방적·협력적 성격이라는 차이가 뚜렷하게 공존한다고 평가할 수 있다.

	대동아공영권(戰前)	동아시아 공동체(21세기)
배경사상	<ul style="list-style-type: none">• 결: 대아시아론, 아시아연대• 속: 일본맹주론, 탈아론	보편적 가치, 정체성
성향	반 서양적 / 폐쇄적	친미입아 / 개방적
지역범위 (멤버십)	만주, 한국, 중국, 동남아시아, 인도, 호주, 뉴질랜드	ASEAN(동남아)+3(한, 중) ASEAN+6(인도, 호주, 뉴질랜드)
공통점	<ul style="list-style-type: none">• 일본의 새로운 지역질서주도• 동남아시아·호주와 뉴질랜드 등 포함: 구성국의 유사• 민족주의가 주요한 방해요소로 작용	<ul style="list-style-type: none">• 중국의 편입과 견제(중국을 중시함)
차이점	<ul style="list-style-type: none">• 반 서양·구미• 일본중심의 뚜렷한 위계질서	<ul style="list-style-type: none">• 미국의 중요한 위치• 일본이 주도 하려하나 위계질서 없음

<표> 대동아공영권과 ‘동아시아공동체’ 비교

이처럼 일본의 지역공동체 구상은 과거와 현재를 비교해보면 민족 간 대립의 양상이나 지역적 범위 등에서 놀랍도록 유사한 잔재들이 존재한다. 과거 동아연맹·동아협동체·대동아공영권에서 나타났던 구상들은 오늘날 일본이 추구하는 동아시아 지역주의 전략 속에서도 일정 부분 되풀이되고 있다. 그러나 그 당시 일본이 제시했던 지역주의 모델은 ‘대아시아주의’에 기반한 일본 중심의 가치체계를 바탕으로 하고 있었고, 따라서 제국주의적 성격이 짙게 드러났다는 구조적 한계를 가지고 있었다.

흥미로운 점은, 대동아공영권과 같은 전전(戰前) 일본의 지역주의 구상은 초기에는 동아시아 여러 국가로부터 일정 부분 긍정적 반응을 얻었지만, 시간이 지나 일본의 진정한 의도가 제국적 팽창에 있음을 깨닫게 되자 강한 비판과 반발을 불러일으켰다는 사실이다. 이러한 역사적 경험은 오늘날 일본이 추진하는 ‘동아시아 공동체’ 구상에도 중요한 함의를 남긴다. 과거 일본의 지역주의가 남긴 기억은 여전히 주변국의 경계심을 자극할 수 있으며, 일본이 주도하는 지역공동체 구상 전반에 대한 신뢰 형성을 어렵게 만들 수 있기 때문이다.

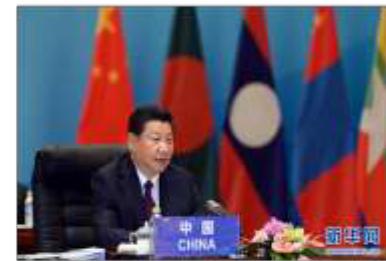
더구나 최근 일본 정부의 행보 중 일부는 주변국의 대일(對日) 불신을 심화시키는 요인으로 작용하고 있으며, 이는 동아시아에서 협력적 지역공동체를 구축하려는 노력에 부정적 영향을 미치고 있다. 결국 일본이 진정으로 ‘동아시아 공동체’를 구축하고자 한다면, 과거의 역사적 문제를 성실하게 해결하고 신뢰 회복을 위한 실질적 조치를 취하는 것이 선행되어야 한다. 이것이야말로 지역주의의 성공을 위한 기본 조건이며, 과거의 제국주의적 잔재에서 벗어나 새로운 협력 패러다임을 구축하는 첫걸음이라 할 수 있다.

■ 2013년 9월 시진핑 주석 “一带一路” (One Belt And One Road, 약칭OBAOR) 전략적 구상 제기.

- ◆ One Belt: 비단의 길 경제벨트
- ◆ One Road: 21세기 해상 비단의 길

■ 국제적 배경

- ◆ 세계다극화, 경제글로벌화, 문화다양화, 사회정보화에 적극 적응 지역협력정신으로 세계 자유무역체계를 수호하기 위함.
- ◆ 아세아, 유럽, 아프리카 대륙 및 인근 해양 통로를 연결함으로써 전방위적이고 다중차, 복합적인 네트워크를 구축하여 관련국가들의 다원적이고 자주적이며 균형적인 지속가능한 발전을 실현함.



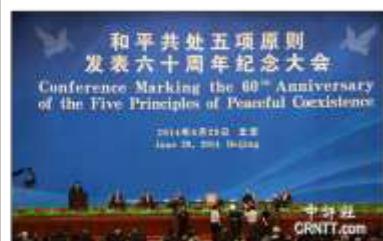
■ 국내적 배경

- ◆ 국내 생산능력 과잉, 외화보유 과잉.
- ◆ 석유, 광물자원의 해외 의존도가 높음.
- ◆ 공업과 기초시설이 동남연해지역에 집중, 외부 충격시 핵심시설 파괴되기 쉬움.
- ◆ 중국의 변경지역이 총체적으로 사상 최적의 시기에 처해 있으며 인접국가들이 중국과의 협력강화의향도 매우 높음.



■ 공동건설 원칙

- ◆ 유엔헌장과 취지를 엄수하고 평화공존 다섯가지 원칙을 준수함.
즉 각국 주권, 영토완정을 존중하고 상호불침범, 상호 내정불간섭, 평화공존, 평등호혜 하는것임.
 - 개방적인 협력을 견지함.
 - 화목과 포용을 견지함.
 - 시장 메커니즘을 견지함
 - 호혜를 견지함.



■ 주요 관련지역

- 국제적으로는 아세안, 남아시아, 중앙아시아, 서아시아, 북아프리카, 유럽 등 53개 국가와 94개 도시.
- 국내적으로는 18개 성(省)과 10개 거점도시.

 - ◆ 서북지역 6성: 新疆, 陕西, 甘肃, 宁夏, 青海, 内蒙古 등.
 - ◆ 동북지역 3성: 黑龙江, 吉林, 辽宁 등.
 - ◆ 서남지역 3성: 广西, 云南, 西藏 등.
 - ◆ 연해지역 5성: 上海, 福建, 广东, 浙江, 海南 등.
 - ◆ 내륙지역 1성: 重庆
 - ◆ 10개 도시: 西安, 兰州, 西宁, 重庆, 成都, 郑州, 武汉, 长沙, 南昌, 合肥

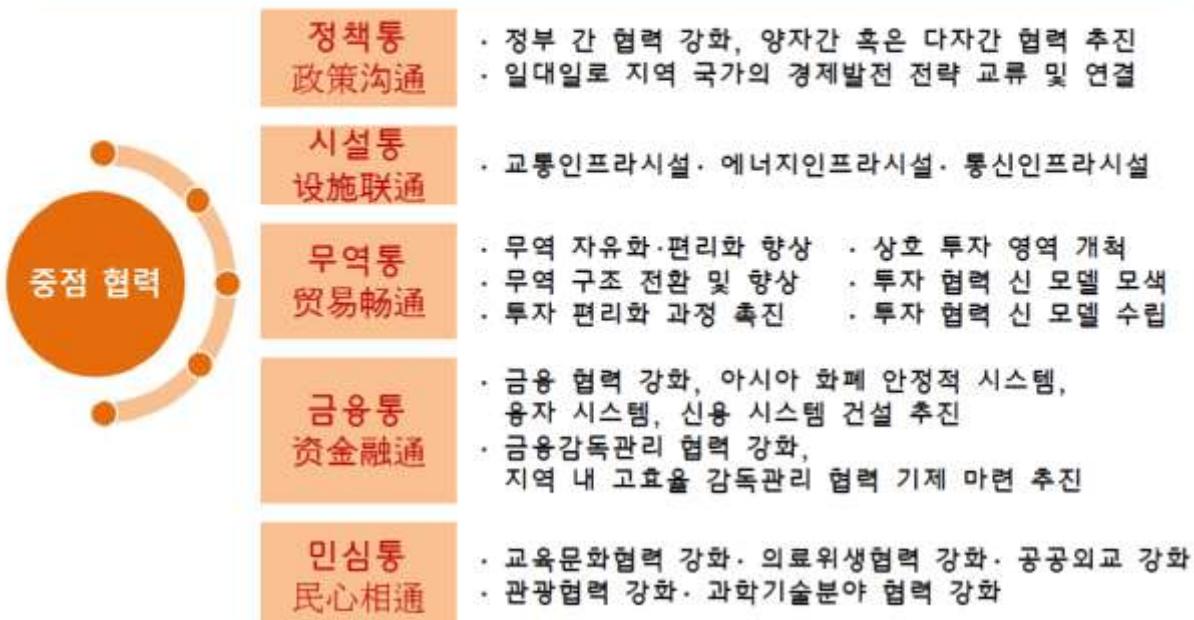


일대일로 기본원칙과 방향



출처 : 丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的愿景与行动

일대일로 중점협력사항(五通)



출처 : 丝绸之路经济带与21世纪海上丝绸之路的愿景与行动

일대일로⁷⁴ 전략 추진 배경과 전략



2008년 미국 발 금융위기

- 중국 대외수출중심 경제
- 미국 EU 양대 시장 악화
- 중국 세계 최대 시장 등극
- 철강, 시멘트, 전해알루미늄, 판유리, 선박 등 과잉생산 문제

新常态(New Normal) 시대

- 7%대 질적 경제성장 유지
- 내수시장 확대
- 지역 및 빈부 격차 해소
- 다원화된 세계 경제 구도
- 과잉생산문제 해소



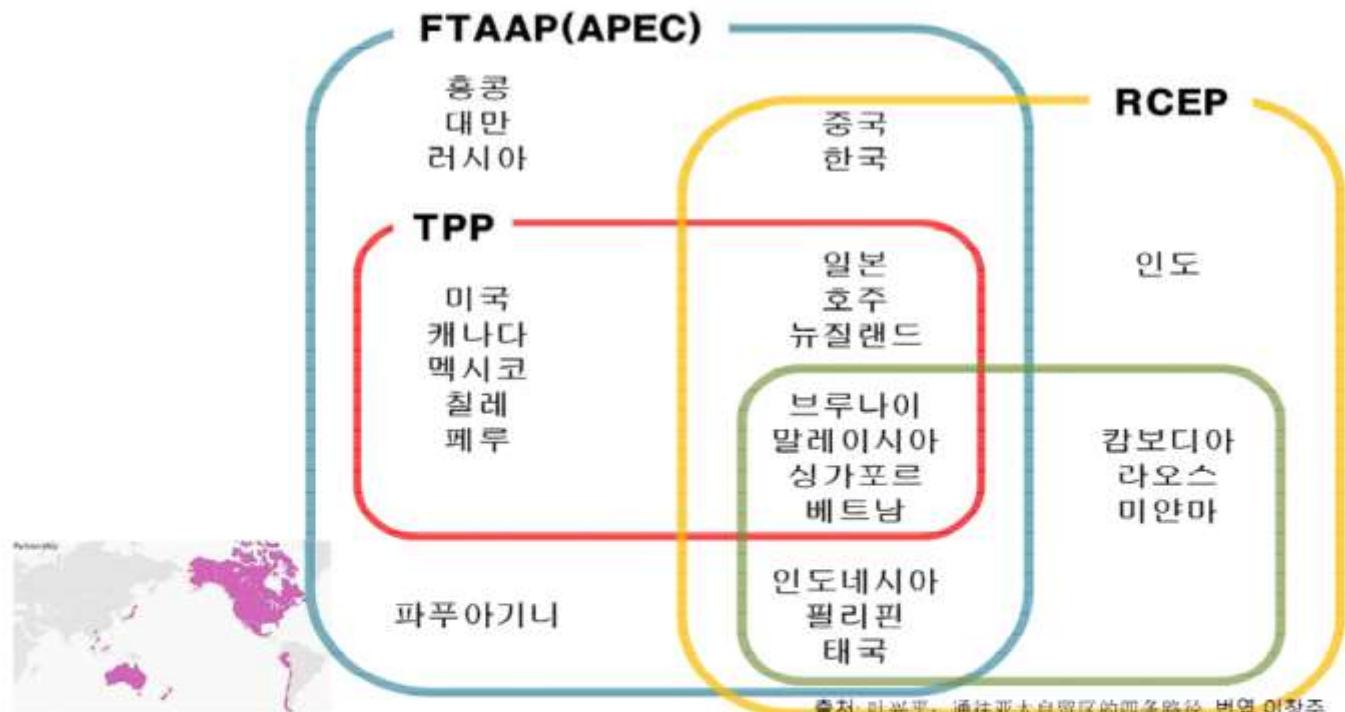
1. 위 출처 : Economist

2. 우측 출처 : 세계일보

미국의 아시아 회귀 전략



- Pivot to Asia, Rebalancing, 현재는 “재균형” 전략으로 진행 중
- 2009년 미국 오바마 정부 “태평양의 시대” 선언
- 군사 안보문제 개입 - 동중국해, 남중국해, 제1도련선 내, 에너지 안보
- 메가 FTA 시대 개막 - TPP 적극 추진, 최근 미 상하의원 TPA, TAA 승인
- 미국은 당시 재정위기 속에서 중국과 러시아 하드파워로 압박, 미국 주도의 메가 FTA를 추진하면서 높은 국제 표준화 시대 예고



출처: 田兴平, 通往亚太自贸区的四条路径, 번역 이창주

TPP(환태평양경제동반자협정)

1. TPP 초기 참여국가의 전체 경제 규모, 세계 경제의 약 38% 차지
2. 높은 수준의 국제 표준화 지향: 전면적인 시장 개방, 누적 원산지제도, 국영기업 개혁, 지적재산권, 투자 분야, 환경, 노동 문제 등
3. 중국의 TPP 가입은 가능하지만 각종 개방개혁의 필요성 제고, 가입 시의 피해 대책 필요

중국의 일대일로⁷⁴ 구상과 전략

중국은 1978년 개혁·개방을 추진한 이후 30년 넘게 연평균 10%대의 고속성장을 지속해 왔다. 특히 2007년에는 14.2%라는 경이적인 성장률을 기록하기도 했다. 그러나 이러한 고속성장은 2010년 성장률이 10.4%로 떨어진 이후 지속적인 둔화 국면에 들어섰고, 2018년 말에는 중국 경제가 본격적으로 활성화되기 시작한 1990년 이후 최저 수준인 6.6%로 하락하였다. 세계 주요 기관들 또한 중국의 성장을 감소세가 계속 이어질 것으로 전망하며, 2019년 성장률을 6.0~6.5% 수준으로 예측하고 있다.

중국의 이 같은 성장을 하락은 단순한 경기순환적(cyclical) 요인이 아니라, 경제구조 성숙에 따라 나타나는 구조적 변화로 평가된다. 이에 따라 과거와 같은 두 자릿수 고속성장으로의 복귀는 사실상 어렵고, 경우에 따라서는 ‘경착륙(hard landing)’ 가능성까지 제기되고 있다. 그러나 중국 정부는 현재의 성장 둔화를 ‘신창타이(新常態, New Normal)’로 규정하며, 중고속 성장, 산업구조 전환, 새로운 성장동력 발굴 등을 통해 안정적 성장을 이어갈 수 있다고 강조한다. 바로 이러한 맥락에서 중국이 새롭게 제시한 전략이 ‘일대일로(一帶一路, One Belt One Road)’이다.

‘일대일로’ 구상은 약 65개국을 연결하며, 이 지역에는 세계 인구의 약 63%에 해당하는 44억 명이 거주한다. 또한 해당 국가들의 GDP 규모는 약 21조 달러로 세계 GDP의 29%를 차지한다. 따라서 ‘일대일로’가 계획대로 추진될 경우, 중국 경제뿐 아니라 세계 경제에도 새로운 성장동력이 될 수 있으며, 국제경제질서 자체를 변화시키는 계기가 될 가능성도 있다. 즉 유라시아 대륙이 세계 경제의 새로운 중심축으로 부상할 잠재력을 갖는 것이다.

그러나 ‘일대일로’는 매우 거대하고 장기적인 전략이며, 다양한 복합적 변수들이 존재하기 때문에 그 발전을 단정적으로 예측하기는 어렵다. 연선 국가들 사이의 정치·문화적 차이에서 비롯되는 이해 상충, 국제정치경제 속 미·중 경쟁, 인프라 투자 규모의 방대함 등은 모두 추진 과정의 주요 제약 요인이다. 그럼에도 불구하고 ‘일대일로’ 발전 가능성을 높이는 요인 역시 존재한다. 중국이 국가적 핵심 전략으로 강력히 추진하고 있다는 점, 중국과 연선 국가들 간의 경제적 보완성이 크다는 점, 그리고 많은 연선 국가들이 ‘일대일로’로 인한 발전 효과를 기대하고 있다는 점은 모두 이 구상의 실현 가능성을 뒷받침하는 요소라 할 수 있다.

일대일로의 개념

중국의 ‘일대일로(一帶一路, One Belt and One Road)’는 크게 두 가지 개념을 결합한 것이다. 하나는 ‘실크로드 경제벨트(The Silk Road Economic Belt)’를 의미하는 일대(一帶, One Belt)이고, 다른 하나는 ‘21세기 해상 실크로드(The 21st Century Maritime Silk Road)’를 의미하는 일로(一路, One Road)이다. 이 구상은 2013년 9월과 10월, 중국 국가주석 시진핑(習近平)이 중앙아시아와 동남아시아를 순방하던 중 각 지역에서 발표한 전략적 비전에서 출발한다. 시진핑은 고대 실크로드의 역사적 상징성을 현대적으로 재해석하며, 육상과 해상 루트를 따라 주변 지역과의 교통·물류¹ 인프라를 대규모로 연결하는 장기적 프로젝트를 제시하였다. 먼저 ‘일대(One Belt)’는 육상 실크로드를 기반으로 하는 경제벨트를 의미한다. 이 노선은 중국 서부의 시안(西安)에서 시작하여 란저우(蘭州)와 우루무치(烏魯木齊)를 거친 뒤 중앙아시아와 서아시아로 이어진다. 이후 러시아의 모스크바, 네덜란드의 암스테르담을 경유하여 최종적으로 이탈리아 베네치아에 이르는 광대한 육상 경제 네트워크 구축을 목표로 한다.

중국이 제시한 ‘일대일로’⁷⁴ 구상에서 **해상 실크로드(일로)**는 중국 동남부 푸젠성의 푸저우에서 시작된다. 이후 중국 남부 연해 도시들을 따라 남중국해로 진출한 뒤, 말라카해협을 지나 방글라데시와 인도, 스리랑카를 거쳐 아프리카의 케냐(나이로비)와 이집트의 수에즈운하로 이어지고, 최종적으로 지중해를 통해 유럽까지 연결되는 대규모 해상 교역망이다.



한편 실크로드 경제벨트(일대)는 육상 통로로서 세 가지 경로로 세분화된다. 1. 북부노선은 중국 서부에서 중앙아시아와 러시아를 거쳐 유럽(발트해)으로 향하는 노선이다. 2. 중부노선은 중앙아시아와 서아시아를 경유하여 페르시아만과 지중해로 이어지는 경로로, 에너지 수송망과 경제협력의 핵심 구간이다. 3. 남부노선은 동남아시아와 남아시아를 지나 인도양으로 이어져 중국과 아시아 남부 지역 간의 교역을 강화한다. 또한 해상 실크로드는 기능에 따라 두 가지 노선으로 구분된다. 1. 서부노선은 중국 연해 항구에서 남중국해·인도양을 거쳐 유럽까지 이어지는 해상 교역 루트이며, 2. 남부노선은 남중국해에서 남태평양으로 연결되어 중국과 태평양 연안 국가들을 잇는 항로¹¹⁴다.



일대일로⁷⁴의 개념

중국의 ‘일대일로’ 구상은 크게 육상 실크로드(실크로드 경제벨트)와 해상 실크로드(21세기 해상 실크로드) 두 축으로 나누어 추진되고 있다. 육상에서는 기존 실크로드 연선의 주요 도시들을 연결해 경제협력 회랑을 구축하고, 해상에서는 전략적 항구들을 중심으로 안정적이고 효율적인 국제운송망을 조성한다는 것이다. 이를 위해 중국이 제시한 기본 방향이 바로 ‘육량(六廊)·육로(六路)·다국(多國)·다항(多港)’ 전략이다. **6대 경제협력 회랑(육량)**은 신유라시아 대륙교, 중국-몽골-러시아, 중국-중앙아시아-서아시아, 중국-인도차이나반도, 중국-파키스탄, 방글라데시-중국-인도-미얀마 등이다. 이 회랑들은 연선 국가들의 핵심 도시를 기반으로 철도·도로·송유관·통신망 등이 집적되는 협력 플랫폼⁸⁵ 역할을 한다. **6대 교통·물류 통로(육로)**: 철도, 도로, 수로, 항로¹¹⁴, 송유관, 정보통신망을 아우르는 종합 인프라 구축을 의미한다. **다국·다항 전략**은 말 그대로 다수 국가와 다수 항만³⁵을 끌어들여 광범위한 네트워크를 구성하겠다는 구상이다.



해상 실크로드에서는 남중국해, 인도양, 중동, 동아프리카, 지중해로 이어지는 주요 해상 거점을 중심으로 항만³⁵ 개발을 확대하여 글로벌 해상 교역의 물류¹허브를 구축하려 하고 있다.

겉으로 보면 이러한 ‘일대일로’ 전략은 중국과 유라시아·아프리카·유럽을 잇는 초대형 인프라 건설 프로젝트로 보인다. 하지만 중국의 목표는 단순한 인프라 확장에 그치지 않는다. 연선 국가들과의 SOC 건설, 물류 네트워크 확충, 산업단지 개발을 결합해 경제협력 회랑을 경제권 단위로 발전시키고, 장기적으로는 광역 자유무역지대¹⁶⁴ 형성을 추진하려는 것이다.

결과적으로 ‘일대일로’는 중국·아시아·아프리카·유럽을 연결하는 거대한 경제 공간을 구축하여, 이 지역 전체를 새로운 성장축으로 만들고자 하는 중국의 전략적 경제대외정책으로 이해할 수 있다.

한편 중국이 추진하는 ‘일대일로’⁷⁴ 구상은 곁으로는 아시아와 유럽을 잇는 지역 전략처럼 보이지만, 실제로는 범위가 훨씬 더 넓다. 공식 지도에는 미주 지역이나 대서양이 포함되어 있지 않지만, 동아시아를 출발점으로 동남아시아, 남아시아, 중앙아시아, 서아시아, 유럽, 아프리카까지 연결되며, 해상 경로는 남중국해와 인도양을 지나 걸프만·지중해·발트해·남태평양에 이르기까지 세계 주요 해상 교역로 대부분을 포괄하고 있다.

이처럼 ‘일대일로’ 구상은 실질적으로 전 세계를 무대로 하는 초대형 프로젝트로, 중국의 국가전략이 기존의 동부 연해 중심에서 서쪽 내륙과 유라시아 전역으로 확장되는 서진정책(西進政策)의 일환으로 이해할 수 있다. 다시 말해, 중국은 동아시아 경제권을 넘어 유라시아 대륙 전체를 새로운 성장공간으로 삼아 국제경제질서에서 영향력을 확대하려는 전략적 방향을 분명히 하고 있는 것이다.

금융플랫폼의 구축

중국의 ‘일대일로’ 구상은 중국에서 출발해 아시아와 아프리카를 거쳐 유럽에 이르는 거대한 인프라 네트워크를 구축하고, 장기적으로 이 지역들을 하나의 경제권으로 통합하는 것을 핵심 목표로 한다. 따라서 현재 단계에서 가장 중요한 것은 각 노선상의 도로·철도·항만³⁵·에너지망 등 기반 시설을 얼마나 안정적으로 건설하느냐이다.

하지만 이러한 구상은 규모가 워낙 방대하기 때문에 자금 조달⁴¹이 가장 큰 난제로 지적된다. 중국 국무원 발전연구센터 장리핑(張麗平) 부소장의 연구에 따르면, 2016년부터 2020년까지 ‘일대일로’ 인프라 건설에 필요한 투자액은 최소 10.6조 달러로 추정되며, 이 중 약 1.4조 달러는 중국 이외 국가에서 필요하다고 한다. 문제는 일대일로 연선 국가들 대부분이 개발도상국 또는 저개발국가로 구성되어 있어 이렇게 대규모의 인프라 건설 비용을 자체적으로 마련하기 어렵다는 점이다.

게다가 인프라 투자는 규모가 크고 투자 회수 기간이 매우 길어 기대수익률이 낮은 편이어서, 민간자본이 적극적으로 참여하기도 쉽지 않다. 결국 ‘일대일로’가 성공할 수 있을지 여부는 이 막대한 재원을 얼마나 효율적으로 확보할 수 있는가에 달려 있다.

중국은 이러한 문제를 해결하기 위해 특정 국가나 특정 금융기관에 의존하지 않고, 연선국과의 양자 협력과 다자개발은행을 활용하는 ‘열린 금융플랫폼’ 방식을 추진하고 있다. 이를 통해 다양한 국가와 국제금융기관이 참여하는 구조를 만들고, 위험을 분산하면서 자금 조달의 안정성을 높이려는 전략이다.

AIIB 설립을 통한 자금조달

중국주도로 설립된 아시아인프라투자은행(AIIB)은 2013년 10월 APEC 정상회의 때 시진핑 국가주석이 인도네시아 수실로 대통령과의 회담에서, 아세안을 포함한 아시아 개발도상국의 인프라 자금 부족 문제를 해결할 새로운 다자간 금융기구의 필요성을 언급하면서 본격적으로 추진되었다. 이후 2014년 10월 중국을 포함한 21개국이 MOU에 서명했고, 2015년 12월 25일에는 57개국이 참여한 가운데 베이징에 본부를 둔 AIIB가 공식 출범하였다. 초기에는 미국이 AIIB 설립을 강하게 견제하고 일본도 참여를 거부했음에도 불구하고, AIIB는 창립 이후 빠르게 확대되었다.

2018년 말 기준 회원국은 93개국으로 증가했는데, 이는 미국·일본이 주도하는 ADB(아시아개발은행)의 67개 회원국보다도 훨씬 많은 수다. 특히 G20 회원국 중 미국·일본·멕시코를 제외한 모든 국가가 AIIB에 가입함으로써, 향후 AIIB가 국제금융 질서에서 상당한 영향력을 갖는 기관으로 성장할 가능성이 크다는 평가가 나온다.

AIIB의 지분 구조는 각국의 GDP 규모를 기준으로 배분되는데, 이 기준대로라면 중국의 지분율이 50%를 넘으며 사실상 거부권을 갖게 된다. 그러나 중국은 국제사회의 경제 심리를 고려해 회원국이 확대될 때마다 지분율을 조금씩 낮추는 조정을 해왔다. 그럼에도 불구하고 2018년 말 기준 중국의 지분율은 30.89%, 투표권은 26.78%로 여전히 절대적인 영향력을 유지하고 있다.

중국은 이러한 영향력을 바탕으로 AIIB의 주요 자금이 ‘일대일로⁷⁴’ 연선국의 인프라 프로젝트에 투입되도록 유도하고 있다. AIIB의 설립 목적 또한 기존의 세계은행(WB)이나 아시아개발은행(ADB)이 상대적으로 빈곤 감축과 사회개발에 초점을 맞추는 것과 달리, 아시아 인프라 건설과 경제협력 촉진을 최우선 목표로 두고 있다는 점에서 명확한 차이를 보인다. 따라서 AIIB는 기존 국제금융기구보다 훨씬 적극적으로 대규모 인프라 프로젝트에 투자할 것으로 예상되며, 이는 자연스럽게 중국의 ‘일대일로’ 전략 추진과도 맞물려 큰 시너지를 낼 수 있다.

AIIB 주요 회원국 출자 현황

역내국가					역외국가				
국가	출자액 (백만달러)	지분율 (%)	투표권 (%)	출자 순위	국가	출자액 (백만달러)	지분율 (%)	투표권 (%)	출자 순위
중국	2,9780.4	30.89	26.78	1	독일	4,484.2	4.65	4.22	4
인도	8,367.3	8.68	7.69	2	프랑스	3,375.6	3.50	3.23	7
러시아	6,536.2	6.78	6.05	3	영국	3,054.7	3.17	2.95	9
한국	3,738.7	3.88	3.56	5	이탈리아	2,571.8	2.67	2.52	10
호주	3,691.2	3.83	3.52	6	네덜란드	1,031.3	1.07	1.14	12
인니	3,360.7	3.49	3.22	8	폴란드	831.8	0.86	0.97	14
터키	2,609.9	2.71	2.55	11	스위스	706.4	0.73	0.85	17
사우디	2,544.6	2.64	2.49	13	이집트	650.5	0.67	0.81	18
이란	1,580.8	1.64	1.35	15	스웨덴	630.0	0.65	0.79	19
태국	1,427.5	1.48	1.50	16	노르웨이	550.6	0.57	0.62	20
기타	10,218.00	10.59	15.86		기타	4,661.60	4.85	7.33	
합계	73,855.3	76.61	74.57		합계	22,548.5	23.39	25.43	

주: 순위는 역내 국가와 역외국가를 포함한 전체 순위임

1987년 민주화 이후 출범한 역대 대한민국 정부들은 각기 다른 외교기조와 슬로건을 제시해 왔지만, 공통적으로 북방에 대한 지향성을 핵심 축으로 포함시켜 왔다. 이는 단순한 지역정책의 차원을 넘어, 한국 외교가 냉전 구조 속에서 지녔던 피동성과 제약을 벗어나는 전략적 전환을 상징한다.

냉전기 한국은 분단과 휴전 체제 속에서 미·소 양극 체제에 종속된 외교 구조를 갖고 있었고, 특히 한미동맹을 중심으로 하는 단선적 외교노선에서 벗어나기 어려웠다. 그러나 1980년대 후반 탈냉전이 도래하면서 국제질서가 급격히 변화하자, 한국 외교는 기존의 체계적 제약을 완화할 수 있는 새로운 기회를 맞이하였다. 이러한 변화 속에서 등장한 북방정책은 한국 외교가 구조적 종속에서 벗어나 보다 능동적이고 다변화된 외교를 추구할 수 있게 된 결정적 계기였다.

특히 북방정책은 당시 한국 외교의 중심축이었던 한미동맹의 역할과 의미를 재조정 할 가능성을 제시하였으며, 동시에 소련·중국·동유럽 사회주의 국가들과의 관계 정상화라는 새로운 외교 지평을 열었다. 이는 한국 외교가 탈냉전 시대를 맞아 동맹관계를 기반으로 하면서도 보다 자율성과 균형성을 확보하려는 시도의 일환이었다. 즉, 북방정책은 민주화 이후 한국 외교가 기존의 경직된 구조에서 벗어나 보다 복합적이고 다층적인 외교전략을 모색하는 출발점이 되었다.

역대 정부의 북방정책

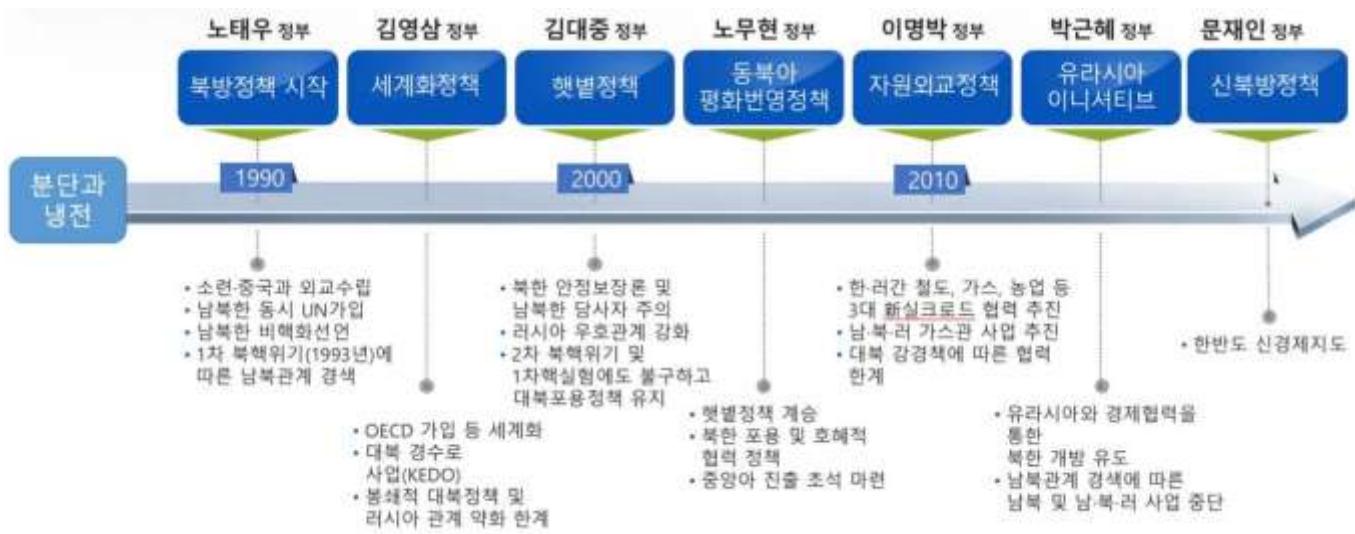
노태우 정부 시기에 적극적으로 추진되어 화려한 가시적 성과를 거둔 북방정책은 김영삼 정부 들어 그 추진력이 급격히 약화되었다. 이는 북방정책의 초기 성과에 취해 북한이 탈냉전 국면에서 느끼는 위기의식과 불안감을 충분히 고려하지 못한 데에서 비롯된 결과로 평가할 수 있다. 다시 말해, 북방정책으로 인한 구조 변화가 북한 내부에서 어떤 반작용을 낳을 수 있는지에 대한 전략적 경계심이 부족했던 것이다.

노태우 정부의 북방정책은 공세성이 두드러졌고, 이에 대응하여 북한은 수세적 입장에 머물러 있었다. 그러나 이러한 일시적 상황에 근거하여 북한이 지속적으로 수세적 위치에 머물 것이라고 판단한 것은 중대한 오판이었다. 북한이 느끼던 위기의식은 김영삼 정부 출범 이후 곧바로 공세적 전략으로 전환되며 ‘핵 위기’라는 형태로 표출되었다. 1993년 3월 12일 북한의 NPT 탈퇴선언은 한반도를 심각한 위기 국면으로 몰아넣었고, 그 순간 노태우 정부 시절의 북방정책 성과는 사실상 흔적도 없이 사라지고 말았다.

핵 위기 상황 속에서도 김영삼 정부는 세계화 정책을 추진하며 구 공산권 국가들과의 외교적 접촉을 확대했지만, 노태우 정부와 같은 구조적 목표와 철학을 갖춘 북방정책으로 평가되기에는 부족하였다. 제네바 합의를 통해 핵 위기에서 벗어났음에도 불구하고, 김영삼 정부는 국내 경제위기를 극복하지 못해 IMF 사태와 함께 막을 내리게 되었다.

이후 출범한 김대중 정부는 IMF 위기 극복에 주력하는 동시에, 대북 화해·협력정책인 ‘햇볕정책’을 본격 추진하였다. 이 시기 미국 클린턴 행정부가 시장 확대와 민주주의 확산, 미국 주도의 다자주의¹²⁶ 강화를 지향하며 구 공산권 국가들과의 협력을 확대하고 있었던 덕분에, 대북 포용정책은 큰 제약 없이 추진될 수 있었다.

노태우 정부 이후 역대 정부의 북방정책



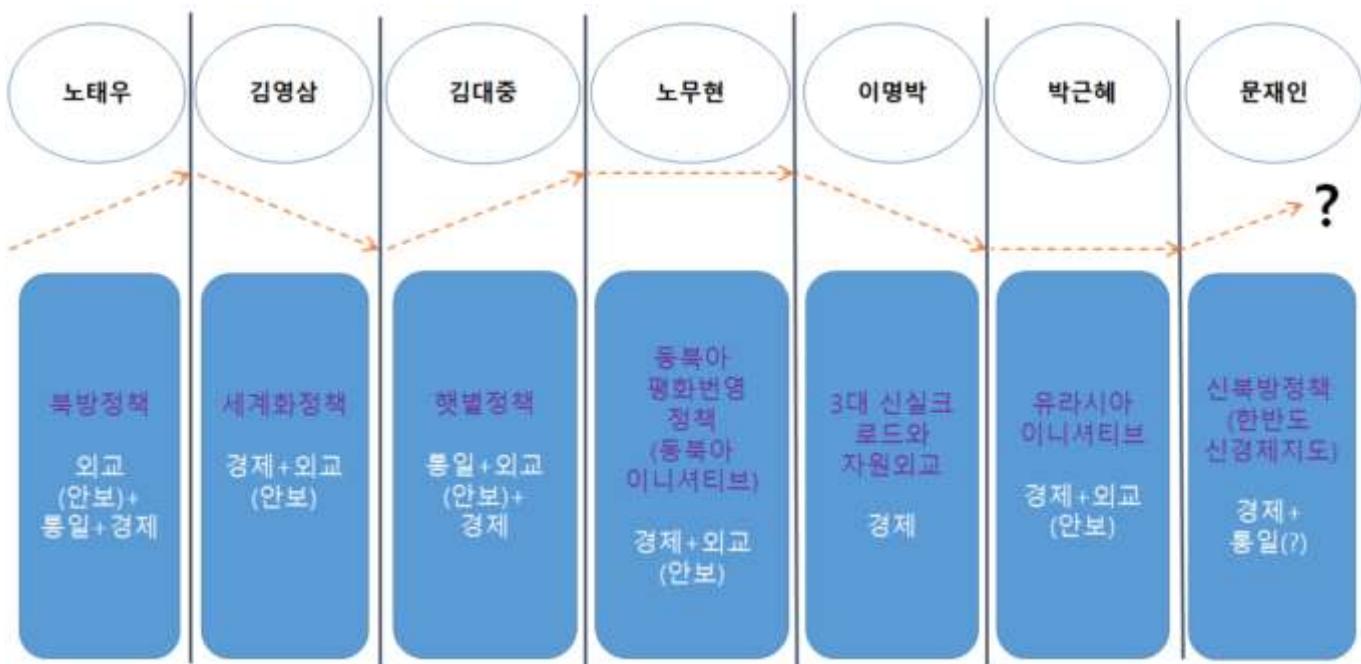
특히 김대중 정부는 북방정책에 경제적 이익 추구라는 전략적 요소를 결합시켜 강력한 국가전략으로 발전시켰다. 남북 철도 연결을 바탕으로 한반도 종단철도(TKR)를 시베리아 횡단철도(TSR), 중국횡단철도(TCR), 만주횡단철도(TMR)와 하나의 네트워크로 연결하는 ‘철의 실크로드’ 구상은 유라시아 국가들의 높은 관심을 이끌었다. 이러한 구상은 노무현 정부의 ‘동북아 평화번영정책’과 물류¹ 중심지 전략, 이명박 정부의 ‘3대 신실크로드’, 박근혜 정부의 ‘유라시아 이니셔티브⁷⁵’, 문재인 정부의 ‘신북방정책’으로 이어지며 한 축의 정책 흐름으로 자리 잡았다.

이처럼 각 정부는 서로 다른 명칭과 방식으로 대외 전략을 전개해 왔지만, 공통적으로 북한은 외교정책의 변수(variable)가 아니라 상수(constant)로 기능해 왔다. 따라서 어떤 형태로든 대북·대북방 정책은 한국 외교전략에 포함될 수밖에 없었으며, 북방을 향한 지향성도 지속적으로 유지되어 왔다. 김영삼 정부가 핵 위기와 경제위기로 인해 북방정책에 집중할 여력이 부족했던 특수한 시기를 제외하면, 민주화 이후 모든 정부에서 북방을 향한 전략적 접근이 중요한 축으로 자리하고 있음을 확인할 수 있다.

역대 정부의 북방정책과 남북한 관계

역대 정부의 북방정책을 분석할 때, 무엇보다 안보정책과 통일정책 사이의 구조적 긴장을 주목할 필요가 있다. 안보정책은 본질적으로 현상 유지와 안정 확보를 목표로 하는 보수적 성격을 띤다. 반면 통일정책은 현상 자체의 변화를 지향하는, 보다 급진적이고 진보적 성격을 가진 영역이다. 따라서 두 정책 영역은 태생적으로 상충하는 목표를 내포할 수밖에 없으며, 이는 한국 정부의 대북·대외정책 전반에 지속적인 제약 요인으로 작용해 왔다. 여기에 더해 북한이라는 특수한 대상 자체가 한국 정부의 정책 일관성과 명료성을 흔드는 주요 요인으로 작용한다. 북한은 한국에게 ‘분단된 동족’이자 동시에 ‘군사적 위협’이라는 이중적 정체성을 갖는다. 이러한 모순적 성격은 정부가 북한을 어떻게 규정할 것인가에 대한 정치적·이념적 갈등을 불러일으키며, 대북정책의 방향을 두고 국내에서 지속적인 논쟁을 생성한다.

역대 정부의 북방정책과 남북한 관계



특히 민주화 이후 정치 다원주의가 확대되면서, 대북정책을 둘러싼 남남갈등은 정부 정책의 일관성과 지속성을 제약하는 주요 변수로 등장하였다.

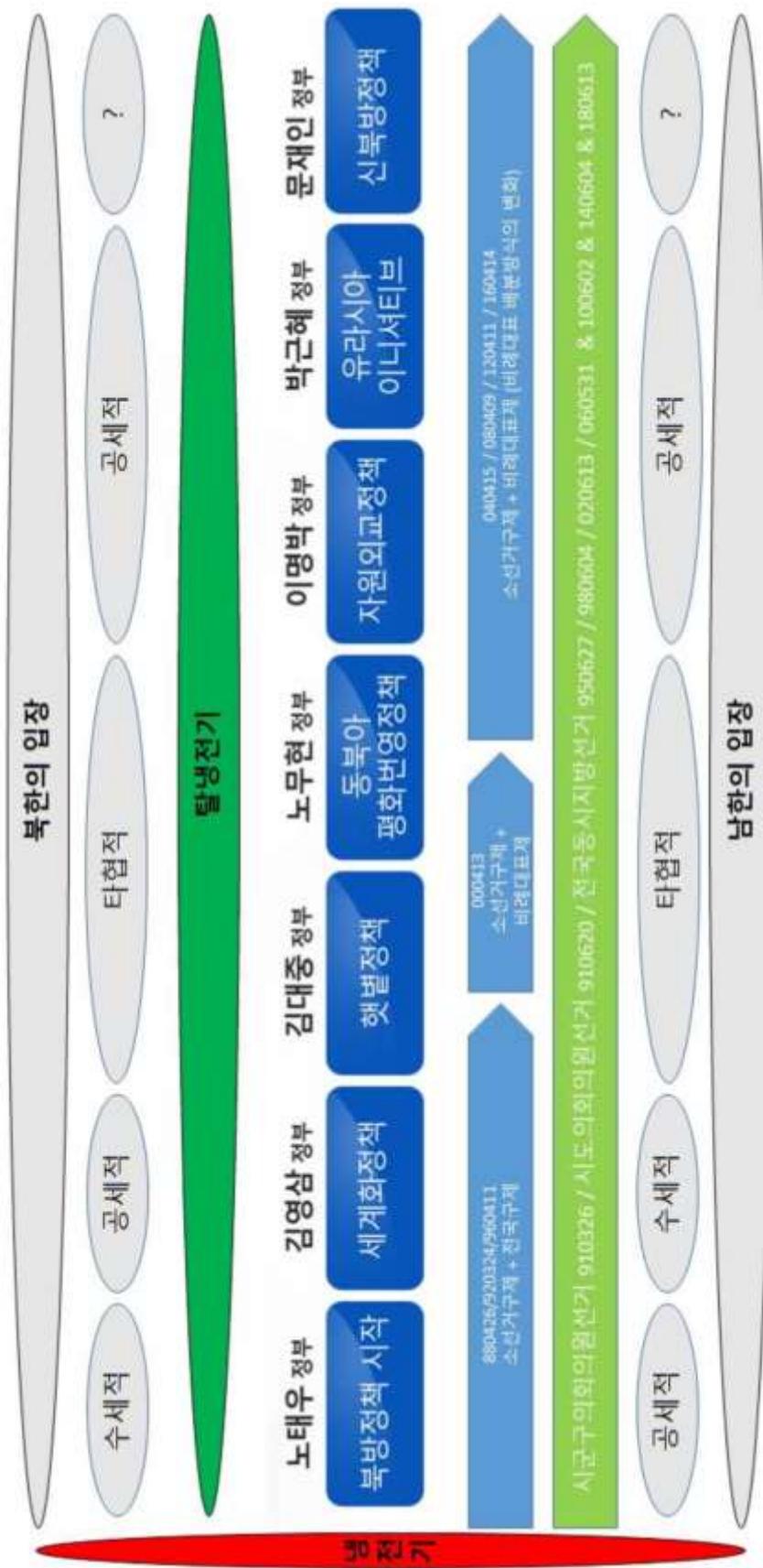
한편 북방정책은 **통일·외교·안보·국가전략**이라는 세 가지 성격을 동시에 지닌 복합정책이다. 그러나 각 정부의 성향, 국내 정치 환경, 국제정세의 변화에 따라 이 세 요소 중 어느 부분이 강조되는지는 상당히 달라져 왔다. 어떤 정부는 안보와 통일을 중심에 두어 북방정책을 전개한 반면, 최근으로 올수록 국가전략적 차원의 경제·지정학⁷¹적 확장성이 더욱 두드러지고 있다.

이와 같은 점을 종합해 보면, 특정 시기의 북방정책이 남북관계 진전과 직접적·선형적 연동성을 가진다고 보기기는 어렵다. 즉 “정부가 어떤 유형의 북방정책을 추진했는가”가 남북관계의 성과를 자동적으로 결정하지는 않는다. 오히려 그 반대에 가깝다. 북방정책을 실질적으로 구현하기 위해서는 반드시 북한의 일정 수준의 협조와 안정적 남북관계가 전제되어야 한다. 다시 말해, 북방정책의 성패는 남북관계의 환경 조건에 의해 크게 좌우된다.

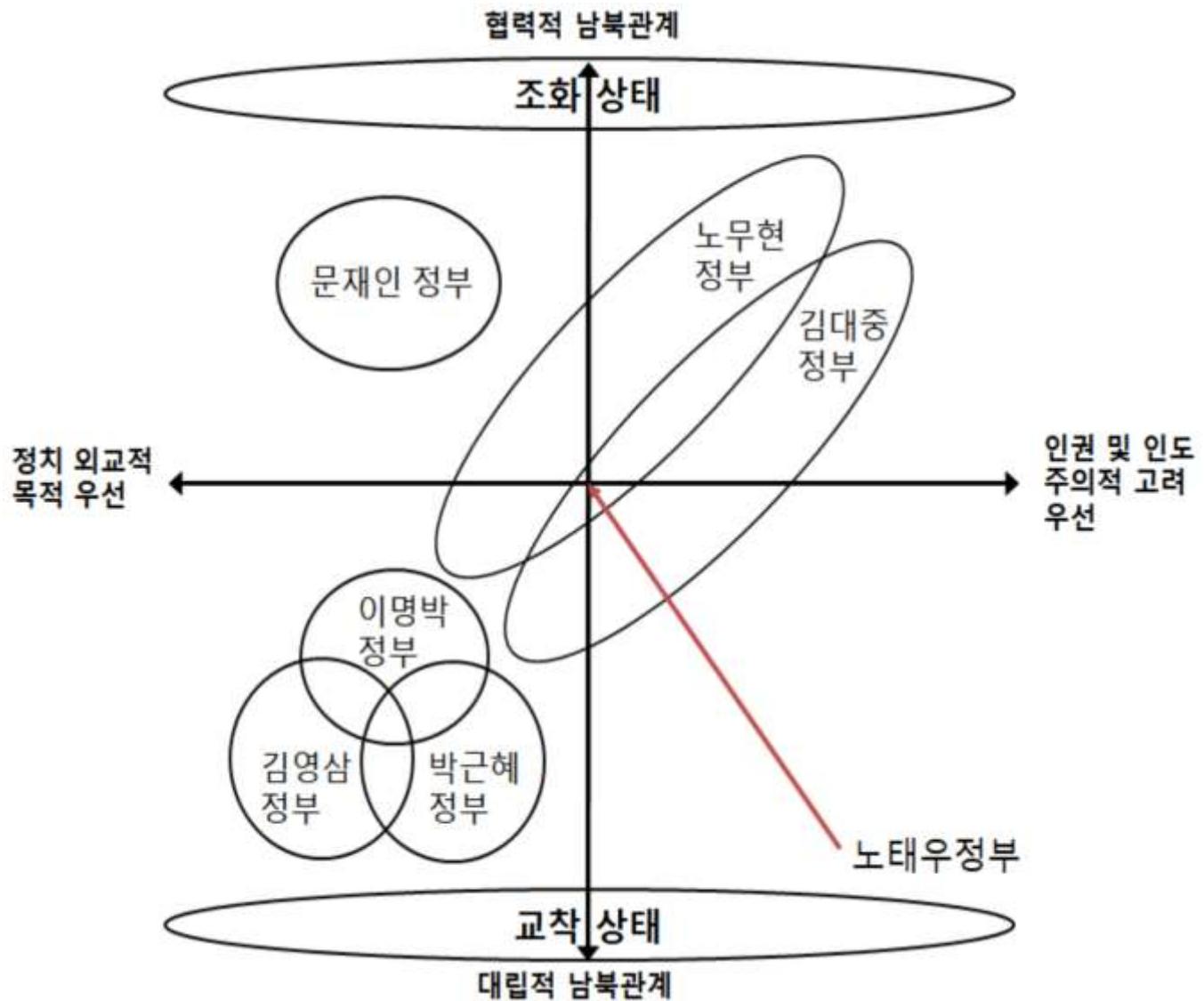
특히 국가역량이 증대되고 한국의 외교적·경제적 지평이 넓어지면서 북방정책은 점차 국가전략적 성격을 더욱 강하게 띠게 되었다. 초기 북방정책이 주로 외교·안보·통일과 직결되어 있었다면, 오늘날의 북방정책은 유라시아 경제협력, 공급망 연계, 에너지·철도·물류 네트워크 구축 등 보다 거시적이고 구조적 접근이 중심을 이루고 있다. 이는 한국의 위상 변화, 통일에 대한 사회적 인식 변화, 국제경제 환경의 구조적 전환 등이 복합적으로 작용한 결과로 볼 수 있다.

결국 북방정책은 시대적 조건에 따라 강조점이 달라지지만, **북한의 협조는 어떤 형태의 북방정책이든 구현 가능한 기본 조건이며, 국가전략적 차원의 북방정책으로 갈수록 그 필요성은 더 커지고 있다.**

북방정책과 남북한 관계 및 국내정치의 구조



역대 정부의 남북관계



정기웅(2021)



그림1. 박근혜 대통령의 '유라시아 이니셔티브'

자료: 동아일보, 2013. 10. 18.

'유라시아 이니셔티브⁷⁵'의 재구성

'유라시아(Eurasia)'라는 단어가 한국 사회의 대중적 담론 속에서 본격적으로 자리 잡기 시작한 것은 언제부터일까? 물론 해당 용어는 예전부터 학계에서 널리 사용되어 왔으며, 일반적으로도 '유럽과 아시아를 하나의 대륙 단위로 묶어 부르는 이름' 정도로 인식되어 왔다. 따라서 낯선 개념이라고 보기에는 어렵다. 그러나 최근처럼 언론 보도, 정책 문건, 각종 국제회의에서 빈번하게 등장하며 국민적 관심을 끌기 시작한 시점은 박근혜 대통령이 '유라시아 이니셔티브(Eurasia Initiative)'를 공식적으로 제안한 이후라고 보는 것이 타당하다.

그렇다면 박근혜 정부가 제시한 '유라시아 이니셔티브'란 무엇이며, 여기서 말하는 '유라시아'는 어떤 공간적·전략적 의미를 갖는가? 이 질문에 답하기 위해 2013년 10월 18일, 박근혜 대통령이 대외경제정책연구원(KIEP)이 주관한 '2013 유라시아 시대의 국제협력' 국제컨퍼런스에서 발표한 메시지를 살펴볼 필요가 있다.

박 대통령은 당시 연설에서 유라시아를 "전통적으로 소통과 개방, 창조와 융합의 공간"으로 규정했다. 과거 실크로드를 중심으로 동서 문명이 교류하던 유라시아의 역사적 경험을 강조하며, 앞으로도 이 지역이 단절·고립·갈등을 극복하고, 개방성과 상호연결성을 기반으로 평화와 번영을 실현하는 새로운 공간으로 재구성되어야 한다고 주장하였다.

이러한 인식 아래 박 대통령은 유라시아 이니셔티브⁷⁵의 핵심 비전으로 '하나의 대륙(One Continent)', '창조의 대륙(Creative Continent)', '평화의 대륙(Peaceful Continent)'을 제시하였다. 이는 단순한 지리적 개념을 넘어, 유라시아 대륙을 경제·물류·에너지·문화·정치 협력의 광역 플랫폼⁸⁵으로 재구성하고자 한 것이며, 한국이 이러한 국제협력 구도의 중심적 역할을 수행하겠다는 전략적 의지를 담고 있다.

하나의 대륙

박근혜 대통령은 유라시아를 진정한 의미의 ‘하나의 대륙’으로 연결하기 위해 무엇보다 유라시아 지역 곳곳에 존재하는 물리적·제도적 장벽을 극복해야 한다고 강조하였다. 동쪽 끝에서 서쪽 끝까지 12개의 시간대를 아우르는 유라시아는 세계 최대 규모의 대륙이며, 이 광대한 공간을 하나의 연계망으로 묶는 것은 오늘날 국제정치·경제 질서에서 중요한 도전 과제이다. 여기서 가장 핵심적인 문제는 바로 물리적 단절을 어떻게 극복할 것인가이다.

이와 관련해 박 대통령은 “유라시아 동북부를 철도와 도로로 이어 복합 물류¹ 네트워크를 구축하고, 이를 유럽까지 확장하여 부산—북한—러시아—중국—중앙아시아—유럽을 관통하는 실크로드 익스프레스(Silk Road Express, SRX)를 실현해야 한다”고 제안하였다. 나아가 북극항로를 활용하여 유라시아의 동쪽 끝과 해양을 연결하는 방안도 적극 검토해야 한다고 언급하였다. SRX 구상 자체만 놓고 보면 기존에 제시되어 온 ‘철의 실크로드(Iron Silkroad)’와 유사하나, 유라시아 이니셔티브⁷⁵는 해상과 육상을 복합적으로 연계하는 새로운 국제운송²¹ 전략이라는 점에서 그 외연이 더욱 확장되었다고 할 수 있다. 또한 북극항로 활용은 최근 국제사회에서 주목받는 북극개발 문제와 연계된 새로운 물류 전략이라는 점에서 중요한 의의를 갖는다.

결국 유라시아 이니셔티브는 유라시아 대륙과 바다를 동서남북으로 관통하는 국제운송회랑(International Transport Corridor, ITC)이 상호 연계되고 경쟁하는 본격적인 물류혁명의 시대가 도래하고 있음을 예고하는 구상이라 할 수 있다.

유라시아는 거대한 에너지 소비시장이자 동시에 주요 생산지이다. 따라서 이 지역의 핵심 과제는 에너지 물류의 안정성 확보이다. 박 대통령은 이러한 맥락에서 “역내 전력망, 가스관, 송유관을 연계하고, 중국의 세일가스나 동시베리아의 석유·가스 같은 주요 자원을 공동 개발하자”고 제안하였다. 이는 유라시아 내 에너지 공급망을 통합하여 장기적으로 공동 번영의 기반을 마련하자는 전략적 발언이다.

그러나 유라시아가 세계 최대의 단일 경제공동체로 성장하는 데 장애가 되는 것은 단지 인프라의 부족만이 아니다. 국가마다 다른 법제도, 관행, 기준 등 제도적 장벽도 큰 문제이다. 각국은 국제운송회랑의 주도권을 확보하기 위해 개방보다는 폐쇄적 규제를 선택한 경우가 많았으며, 강대국의 패권 질서에 편입되지 않으려는 움직임은 오히려 역내 단절을 심화시켰다. 이런 복잡한 규제 환경은 물류 흐름²과 경제 협력을 더욱 어렵게 만들고 있다.

따라서 유라시아 경제공동체가 성립하기 위해서는 국가 간 상이한 제도와 규제를 얼마나 신속하고 합리적으로 통합할 수 있는가가 핵심 요인이 된다. 유라시아 대륙을 횡단하는 여객과 화물의 이동이 여전히 불편한 이유는 물리적 인프라의 부족도 있지만, 더 근본적으로는 기존 인프라조차도 충분히 활용하지 못하게 만드는 제도적 협력 부재에 있다. 이에 따라 무역과 투자를 가로막는 제도적 장벽을 극복하는 것은 유라시아 경제공동체 형성을 위한 필수적이며 전략적인 방향 설정이라고 할 수 있다.

이와 관련하여 박근혜 대통령은 “유라시아 지역은 서쪽으로 EU, 남쪽으로 ASEAN, 그리고 태평양 건너에는 NAFTA 등 이미 단일시장 형성을 위한 제도적 기반을 갖춘 지역들로 둘러싸여 있다”고 진단하였다. 이러한 인식을 바탕으로, 박 대통령은 한·중·일 FTA와 같은 동북아 역내 무역자유화 논의를 가속화하고, 이를 RCEP(역내포괄적경제동반자협정)⁶¹, TPP(한태평양경제동반자협력체제) 등 유라시아의 내부와 외부를 포괄하는 광역 경제협정과 연계할 경우 거대한 단일시장 형성도 가능하다는 기대를 표명하였다.

결국 박 대통령이 제시한 핵심 메시지는 명확하다.

유라시아를 소통·개방·창조·융합의 단일한 경제공간으로 만들기 위해서는 먼저 교통·물류·에너지 인프라를 촘촘히 구축해야 하며, 동시에 무역과 투자를 가로막는 각종 제도적·행정적 장벽을 제거하는 과정이 병행되어야 한다는 것이다. 이러한 기반이 갖춰질 때 비로소 유라시아 지역은 단순한 지역협력을 넘어 실질적 지역통합(regional integration)으로 나아갈 수 있으며, 세계 최대 규모의 경제·물류 네트워크를 구축할 수 있다는 전망이 제시되었다.

창조의 대륙

박근혜 대통령이 제시한 두 번째 비전은 유라시아를 ‘창조의 대륙’으로 만들자는 구상이다. 대통령은 “유라시아인들의 창의성이 최대한 발휘되고, 산업·기술·문화가 유기적으로 융합되는 환경을 조성함으로써 새로운 경제와 새로운 문화가 함께 어우러지는 시대를 열어야 한다”고 강조하였다. 여기에서 ‘창조’가 핵심 개념으로 등장한 데에는 두 가지 배경이 있다.

첫째, 유라시아 지역 대부분의 국가들이 이미 ‘혁신’, ‘창조’를 미래 경제전략의 핵심 가치로 내세우며 경제체제의 질적 전환을 모색하고 있는 상황에서, 한국 정부 또한 ‘창조경제’를 국정운영 기조로 삼고 있어 상호 공감대를 형성하기 쉽다는 점이다. 즉, 창조와 혁신을 매개로 유라시아 국가들 간 협력의 접점을 찾고자 한 것이다.

둘째, 산업적 관점에서의 전략적 접근이다. 단일 시장 공간을 구축하기 위해서는 에너지·물류 네트워크의 조성이 필수적이며, 박 대통령은 이를 단순한 인프라 구축을 넘어 첨단 정보통신기술(ICT)과의 융합을 통해 고부가가치를 창출하는 방향으로 발전시킬 것을 제안했다. 예컨대 스마트그리드, 위성을 이용한 컨테이너²⁶ 위치추적 시스템 등 첨단 ICT 기반의 물류 혁신이 그것이다. 이는 개별국가 차원을 넘어 유라시아 전체가 하드웨어와 소프트웨어의 결합을 통해 창조경제를 구현하자는 제안이라 할 수 있다.

특히 ‘창조경제’가 강조된 데에는 러시아와의 연계성이 크다. 푸틴-메드베데프 체제로 이어진 러시아 정부는 오랫동안 ‘혁신(innovation)’과 ‘창조(creativity)’를 국가발전의 핵심 키워드로 삼아왔다. 한국이 러시아의 산업 다각화와 경제 현대화 과정에 의미 있게 참여하기 위해서는 양국의 전략적 이해가 만나는 접점을 찾아야 했고, 그 접점이 바로 ‘창조경제’였던 셈이다.

평화의 대륙

박근혜 대통령이 제시한 마지막 비전은 유라시아를 ‘평화의 대륙’으로 만들자는 구상이다. 대통령은 유라시아 지역의 경제·통상 협력과 문화교류¹²⁴를 가로막는 가장 큰 장애 요인으로 “평화와 안보에 대한 위협”을 지적하였다. 특히 한반도의 안정과 남북관계의 개선, 그리고 평화통일 기반 구축은 유라시아의 평화는 물론 전 세계 평화에 이르는 핵심 조건이라는 인식 아래, 한국 정부의 대북정책 기조인 ‘한반도 신뢰프로세스’와 ‘동북아 평화협력 구상’에 대해 유라시아 국가들의 적극적 지지를 요청하였다(성원용, 2014:6-13).

유라시아 경제공동체(EurAsEC)는 이러한 평화 구상을 제도적으로 뒷받침하는 조직적 틀을 갖춘 체제라는 점에서 주목할 만하다. EurAsEC는 각 회원국의 국가수반으로 구성된 ‘정부간 의회(Interstate Council)’를 최고 의결기구로 두어, 공동 전략 수립, 통합 발전 방향 제시, 주요 사안에 대한 의사결정 등 핵심 기능을 수행할 수 있도록 하였다. 또한 공동시장 구축을 위해 참여국 간 관세정책, 가격정책 등 서로 다른 제도와 정책을 조정하는 과정도 필수적이었고, 이러한 의사결정은 국가별 가중치에 따라 진행되었다.

초기 구성에서는 러시아가 40%, 벨라루스와 카자흐스탄이 각 20%, 키르기스스탄과 타지키스탄이 각 10%의 권한을 보유하였다. 주요 안건은 3분의 2 이상 찬성이 필요했기 때문에 러시아는 적어도 두 국가의 동의를 확보해야 했고, 동시에 모든 사안에 대해 사실상 거부권을 행사할 수 있는 구조였다. 2006년 우즈베키스탄이 가입한 후에는 각국의 재정 기여도에 따라 지분이 조정되어 러시아 40%, 벨라루스·카자흐스탄·우즈베키스탄 각 15%, 키르기스스탄·타지키스탄 각 7.5%로 변경되었다.

소비에트 붕괴 이후 등장한 여러 협력체 가운데 EurAsEC가 갖는 가장 큰 장점은 구체적이고 명확한 목표를 가지고 있으며, 이를 실현하기 위한 별도의 조직과 제도를 구축했다는 점이다. 대부분 협력체가 국가 간 협의체 수준에 머문 것과 달리, EurAsEC는 제3의 독립적인 의사결정 구조를 출범시키며 실질적 통합을 지향했다는 점에서 차별성이 있었다.

이와 동시에 2003년 러시아, 벨라루스, 카자흐스탄, 우크라이나는 공동경제구역(SES: Single Economic Space)을 설립하였다. 러시아는 경제적 이익뿐 아니라 지정학⁷¹적 영향력 확대 차원에서 SES를 강하게 지지했다. 당시 러시아 국영통합전력시스템의 회장이었던 아나톨리 추바이스(Anatoly Chubais)는 SES를 통한 네 국가의 경제통합이 “러시아 제국 부활의 첫 단계”가 될 것이라 전망하면서, 이를 기반으로 CIS 전역을 포괄하는 ‘자유제국(liberal empire)’ 구상의 초석이 될 것이라고도 평가하였다.

그러나 공동경제구역은 통화동맹을 포함한 단일시장을 목표로 삼고 있었음에도 불구하고, 실제로는 구체적 행동지침이 부재한 선언적 합의에 불과하였다. 회원국 간 정책 방향에 대한 공통된 이해도 명확하지 않았다. 2004년 우크라이나에서 친서방 성향의 유셴코(Viktor Yushchenko) 대통령이 당선된 이후 우크라이나는 공동경제구역 참여를 사실상 철회하였고, 벨라루스만이 러시아와의 통화동맹 추진에 명확한 원칙을 합의해 나갔다.

결국 우크라이나가 사실상 이탈한 뒤 2009년 11월 러시아, 벨라루스, 카자흐스탄 3개국은 관세동맹(Customs Union) 설립에 합의하였고, 2010년 7월 1일부터 효력이 발생하였다. 이 과정에서 러시아는 정책결정의 핵심 행위자로서 지정학⁷¹적 영향력 확대를 최우선 목표로 삼았으며, 이를 통해 CIS 시장을 정치·경제적으로 통제하려는 의도를 분명히 드러냈다.

나진-하산 물류 프로젝트

한국이 러시아를 통해 북한에 간접 투자하는 방식의 남-북-러 3각 협력 사업이다. 북한과 러시아 간에 나진~하산 철도 개보수, 나진항 개발이 진행됐다. 한국의 포스코, 현대상선, 코레일은 북한 지역의 철도와 항만을 이용해 러시아에서 북한을 거쳐 한국으로 물자를 실어 나르는 물류사업을 추진하고 있다.

나진-하산 물류 프로젝트 개념도

① 러시아산 유연탄 등 물자를 시베리아횡단 철도로 러시아 하산 까지 운송한 뒤 나진~하산 철도로 나진까지 운반.

② 나진항에서 물자를 선박에 적재.

③ 선박을 통해 포항항 부산항 등으로 물자 운송.

나진-하산 물류 프로젝트 추진 일정

2013년 11월	박근혜 대통령과 블라디미르 푸틴 러시아 대통령의 한-러 정상회담에서 나진-하산 물류 프로젝트 사업 추진 장려 합의, 공동성명에 포함.
2014년 2, 7월	3사 관계자가 나진 방문해 철도와 항만 시설, 투자비 적정성 등 점검.
11, 12월	1차 시범운송(러시아산 유연탄 4만500t)
2015년 4, 5월	2차 시범운송(러시아산 유연탄 14만 t)
11월 23일경	3차 시범운송 작업 시작. (러시아산 유연탄 12만 t과 다른 물품)
이르면 2015년 11월	3사와 러시아 간 주요 거래조건 서명 예상.
2016년 3월 안	3사와 러시아 간 사업 본계약 체결 예상.

CIS의 구성에서 유라시아경제연합 형성까지

사회주의 소비에트 정권이 붕괴한 이후, 과거 소비에트 연방을 구성하던 대부분의 공화국들은 1991년 12월 21일 카자흐스탄 알마타(Alma-Ata)에서 회합을 갖고, 탈(脫)소비에트 지역에 새로운 지역질서를 구축하기 위한 정치적 모델로서 독립국가연합(CIS, Commonwealth of Independent States) 창설에 합의하였다.

CIS 국가들 중에서도 러시아와 벨라루스는 1995년 관세동맹(Customs Union)을 체결하였고, 이 후 카자흐스탄, 키르기스스탄, 타지키스탄이 합류하면서 2000년에는 유라시아경제공동체(EurAsEC, Eurasian Economic Community)가 공식적으로 출범하였다.

날짜	내용
1995. 1. 6	러시아·벨라루스 양자 관세동맹 협정 체결
1995. 1. 20	러시아·벨라루스·카자흐스탄 3자 관세동맹 협정 체결
1996. 3. 29	키르기즈스탄, 동 관세동맹 협정에 가입
1999. 2. 26	타지키스탄, 동 관세동맹 협정에 가입
2000. 10. 10	EURASEC 창립조약 서명(2001. 5. 30 발표)
2006. 8. 16	러시아·벨라루스·카자흐스탄 3개국 관세동맹 설립 결정
2007. 10. 6	3개국 단일관세영역과 관세동맹 설립 조약 체결
2008. 1. 25	3개국 관세동맹 관련 9건 협정 체결
2010. 7. 6	3개국 '통합관세법' 공동 발효

KIEP 지역경제 포커스(2009. 7. 15) 참조

기존 관세동맹 틀에서 합의·비준된 사항은 모두 EurAsEC로 승계되었으며, EurAsEC는 지역 내 관세동맹 심화와 단일통화 창설을 핵심 전략으로 제시하였다. 특히 1. 자유무역(Free Trade), 2. 관세⁶³ 및 통관(Customs Regulations)¹⁷⁸, 3. 공동시장 및 상품·서비스·노동의 자유 이동(Common Market), 4. 통화 협력(Monetary Cooperation), 5. 통화동맹 구축(Monetary Union)의 5대 협력 분야를 중점적으로 추진하고자 하였다.

EurAsEC는 출범 이후 회원국 구조도 점차 확대되었다. 2002년에는 몰도바와 우크라이나가 참관국으로 참여하였고, 2003년에는 아르메니아가 참관국이 되었으며, 2006년에는 우즈베키스탄이 정식 회원국으로 가입하였다.

유라시아경제공동체는 국제연합(UN)으로부터 공식 승인을 받은 지역협력체로서 기존 관세동맹과 비교해 보다 강력한 구속력과 제도적 권한을 가진다는 점에서 중요한 차별성을 지녔다. 다만 EurAsEC 회원국들은 공동체 활동과 별개로 다른 국가나 국제기구와 독자적인 경제관계나 조약을 체결할 수 있는 자율성도 유지하였다.

	구조적인 협력체 (Integration)	느슨한 협력체 (Cooperation)
정치적	<ul style="list-style-type: none"> • [CIS] • [러시아-벨라루스 국가연합] • [SCO] • <u>ODED-GUAM</u> • APEC • [유라시아연합] 	<ul style="list-style-type: none"> • GUAM • CDC • CICA • 코카서스안전협정 • [코카서스4] • CSCP
경제적	<ul style="list-style-type: none"> • [관세동맹(1995)] →[EurAsEC] • [관세동맹(2010)] →[유라시아경제연합] 	<ul style="list-style-type: none"> • BSEC • ECO • [CIS자유무역지역조약] • CAREC • BRICS
군사적	<ul style="list-style-type: none"> • [CSTO(CIS안전보장조약기구)] 	

[] 친일
— 친구미

CIS 지역에서 체제전환 이후 전개된 경제통합의 흐름을 살펴보면, 1990년대에는 주로 양자 간 자유무역협정(FTA)⁶⁰ 및 초기적 관세동맹을 중심으로 한 기초 단계의 경제통합이 시도되었다. 이후 2000년대에 들어서면서는 이러한 기초 협력을 토대로 공동시장 구축, 화폐동맹 추진 등 보다 높은 수준의 경제통합을 지향하는 다양한 협력체가 구성되었다.

그러나 2000년대 중·후반까지도 다수의 협력체는 실질적 통합 효과를 내는 데 거의 성공하지 못했다. 이는 다음과 같은 구조적 요인들에 기인한다.

1. 협정 조항의 불명확성과 실효성 부족

협정 내 다수 조항이 모호하거나 적용 범위가 제한적이어서, 협정 자체가 실제 효력을 갖지 못하거나 형식적 조항만 남는 경우가 많았다.

2. 조항의 ‘지대 형성(rent-seeking)’ 문제

협정 일부는 특정 국가나 산업의 이익을 과도하게 보호하는 방향으로 작동하여, 국가 간 이익 충돌·무역 분쟁·이행 지연을 초래했다.

3. 특혜관세보다 높은 이행 비용

특혜관세를 적용받기 위해 요구되는 행정적·제도적 비용이 오히려 더 커, 수입업자들이 특혜율 적용을 포기하는 역설적 상황이 발생하였다.

4. 조정기구의 부재와 낮은 집행력

국가 간 이익을 조정할 상설적·강제적 권한을 가진 기구가 부재, 합의사항의 이행력도 극히 약 했 다.

유라시아경제공동체(EurAsEC)처럼 조정기구가 존재한 경우에도, 국가별 이해관계 충돌을 강제적으로 조정할 권한은 부재했다.

5. 부가가치세(VAT) 처리 문제

VAT 부과 기준이 통일되지 않아 무역분쟁이 빈번하게 발생, 일부 조항은 지속적으로 유예되었다.

이와 같은 구조적 한계 속에서도, 러시아를 중심으로 형성된 경제협력체(예: 공동경제구역, EurAsEC)는 러시아의 CIS 지역 내 정치·경제적 영향력 강화라는 목적 아래 일정 수준의 제도적 틀을 구축하는 성과를 보였다. 특히 공동경제구역 경험을 기반으로 러시아·벨라루스·카자흐스탄 3국은 2000년대 중반 이후 실질적 관세동맹(Customs Union)을 출범시키며 보다 실효성 있는 경제통합을 실현했다.

반면 러시아를 제외한 CIS 국가들만의 다자 협력체는 실질적 통합 성과를 전혀 도출하지 못했다. 이는 다음과 같은 요소 때문이다.

1. 개발도상국 간 경제통합의 구조적 한계

러시아를 제외한 CIS 국가들은 대부분 개발도상국 혹은 경제적 후진국으로, 생산구조가 취약하고 상호보완성이 낮다. 이러한 국가 간 경제통합은 참여국 모두의 이익을 보장하기 어렵다.

2. 자유무역협정⁶⁰에 대한 높은 경계심

예컨대 우즈베키스탄과 FTA를 체결한 아제르바이잔·조지아는 자국에 불리한 조항에 대해 지나치게 많은 예외를 요구하며 개방이 가져올 부정적 경제효과에 과도하게 민감하게 반응했지만, 결과적으로 협정 자체가 실질적 자유화 효과를 내지 못했다.

3. 경제구조의 낮은 상호보완성

CIS 비(非)러시아 국가들 간에는 교역 확대의 유인이 부족했으며, FTA를 적극적으로 추진해야 할 경제적 필요성도 거의 없었다. 러시아의 영향력 강화를 견제하기 위해 구성된 협력체 역시 지속 가능성을 확보하지 못했다. 1997년 조지아·우크라이나·우즈베키스탄·아제르바이잔·몰도바는 GUUAM을 결성해 러시아 배제를 시도했으나, 우즈베키스탄의 탈퇴, 우크라이나의 공동경제구역 참여로 사실상 구체적 정책을 시행하지 못하고 형해화(空骸化) 되었다.

우즈베키스탄, 카자흐스탄, 키르기스스탄은 1994년 중앙아시아연맹(Central Asian Union)을 출범시키며 지역 내부의 경제통합을 시도하였다. 이들은 상품과 자본, 노동의 자유로운 이동은 물론 공동의 외환·관세·가격 정책을 추진함으로써 보다 포괄적이고 제도화된 경제 협력체를 구축하고자 했다. 이후 협력체는 1998년 중앙아시아경제연맹(Central Asian Economic Union), 2001년 중앙아시아협력기구(Central Asian Cooperation Organization)로 명칭을

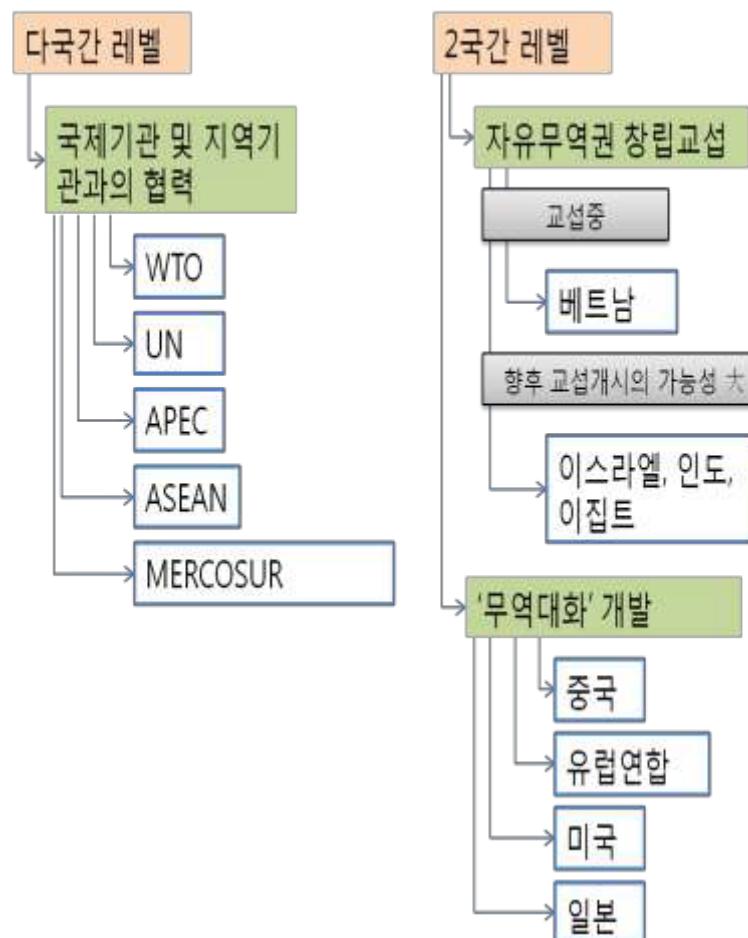
변경하며 외형적 발전을 도모하였다.

그러나 이러한 변화에도 불구하고 협력체의 실제 통합 동력은 매우 제한적이었다. 회원국 간 교역 비중이 7~8%에 불과할 만큼 경제적 연계가 약했고, 체제전환 이후 각국이 선택한 경제개혁 경로 또한 서로 달라 공동의 경제정책을 실천할 기반이 충분히 마련되지 못했다. 상호보완적 산업 구조가 부재한 상황에서 통합을 통해 얻을 수 있는 실질적 경제적 이익은 크지 않았고, 이는 각국의 협력 의지를 약화시키는 결정적 요인으로 작용하였다.

이처럼 내부적 동력이 부족한 상황에서 중앙아시아 지역 통합은 결국 러시아의 참여를 필요로하게 되었다. 2004년 러시아가 중앙아시아협력기구에 가입하면서 협력체의 방향은 크게 전환되었고, 2005년에는 해당 기구가 유라시아경제공동체(EurAsEC)에 완전히 흡수되었다. 이는 중앙아시아 국가들이 독자적으로 지역통합을 추진하는 데 구조적 한계가 있음을 보여주는 대표적인 사례였다.

결국 CIS 지역에서의 경제통합은 러시아의 참여 여부가 결정적인 변수가 되어 왔다. 러시아가 주도한 협력체들은 비교적 안정적인 제도적 틀을 갖추고 일정 수준의 협력 성과를 낼 수 있었던 반면, 러시아를 배제한 국가들의 독자적 통합 시도는 상호보완성 부족, 경제구조적 제약, 국가 간 이해관계 충돌 등으로 인해 대부분 실질적 성과 없이 종료되었다. 이러한 역사적 경험은 CIS 지역의 경제통합이 러시아를 중심축으로 할 때 비로소 지속성과 현실성을 확보할 수 있다는 점을 잘 보여주는 것이다.

유라시아경제연합의 무역정책



한·중·일 해상 경계



※ 자료 = 외교통상부·국토해양부

관할해역 개념

구분	영해	배타적경제수역(EEZ)	대륙붕
개념	연안국 주권이 인정되는 영토 및 내수 외측의 해역	자원의 탐사, 개발, 보전, 관리에 대한 연안국의 주권적 권리가 인정되는 해역	<ul style="list-style-type: none"> 전통적 대륙붕 -해안에 면접해 원만한 경사를 이루는 수심 200m 이내 지역 해양법협약상 대륙붕 -대륙붕 범위를 확대해 2000해리까지로 규정
범위	12해리 이내	200해리 이내	최대 350해리
연안국 권리	영토와 같이 모든 권리가 인정됨	탐사·조사 및 자원개발권과 구조물 설치·사용 및 해양환경의 보호·보전에 관한 권리 인정	탐사 및 천연자원에 대한 개발권 인정 (해저 지각이 육지와 같은 지질인 것을 증명했을 경우)

2010년 이후 동북아시아에서는 한·중·일·러 간의 영토분쟁과 해양자원 갈등이 한층 악화되며 지역 안보 불안이 고조되었다. 특히 2012년 여름과 가을에 이어진 일련의 사건들은 동북아 영유권 분쟁이 추상적 갈등을 넘어, 현실적 충돌의 국면으로 진입했음을 단적으로 보여주었다.

우선, 2010년 9월 동중국해 센카쿠열도 인근에서 중국 어선과 일본 해상보안청 간 충돌 사건이 발생하고, 일본이 중국 선장을 구속하면서 중·일 간 해양영유권 갈등은 급격히 격화되었다. 중국은 강경 대응을 통해 세계 2위 경제대국으로 부상한 이후 ‘힘의 외교’가 현실화되고 있음을 국제사회에 각인시켰으며, 그동안 유지해온 덩샤오핑식 영토분쟁의 ‘차세대 해결론’에서 사실상 이탈하는 모습을 보였다.

2012년 9월에는 일본 노다 정권이 센카쿠열도(중국명 담오위다오)를 국유화하자 중국은 이에 맞서 해양순시선의 상시 배치, 순찰 강화, 첫 항공모함 랴오닝함의 실전배치 등으로 대응하며 긴장을 더욱 고조시켰다.

한·일 관계에서도 2012년 갈등이 심화되었다. 일본 정부가 외교청서와 방위백서를 통해 독도를 일본 영토로 재차 명기하자, 한국 대통령이 8월 10일 현직 대통령으로서는 처음으로 독도를 방문하는 결정을 내렸고, 이는 양국 간 외교적 대립을 장기화시키는 계기가 되었다.

러·일 간의 북방영토(러시아명 남쿠릴열도) 분쟁도 2000년대 들어 가속화되었다. 메드베데프 러시아 대통령은 2010년에 이어 2012년 7월 다시 북방 4도를 방문하여 일본 정부에 큰 충격을 주었고, 이 문제는 양국 관계의 대표적 불신 요인으로 자리 잡았다.

이처럼 동북아 영토분쟁의 주요 사례는 러시아·일본 간 북방 4도 문제, 중국·일본 간 센카쿠열도 분쟁, 한국·일본 간 독도 문제로 정리되는데, 세 갈등 모두에서 일본이 분쟁의 중심에 있다는 공통점이 있다. 탈냉전 이후 일본은 자민당 정권(1996년 이후)과 민주당 정권(2009년 이후)을 거치며 미·일 동맹을 강화하고 보수적 정치 노선을 강화하였다. 그 과정에서 일본은 센카쿠열도 분쟁에서는 실효적 지배 강화를 위한 국유화를 추진했고, 러시아와는 북방영토 일괄 반환 또는 주권 명기를 고집했으며, 한국과의 관계에서는 독도 문제를 잠재적 갈등이 아닌 현재적 분쟁 이슈로 부각시키려는 태도를 유지했다. 이는 일본이 동북아 해양질서의 주도권을 확립하고자 하는 전략적 움직임이 갈등을 구조화시키고 있음을 보여주는 대목이다.

중일 간의 해양영토 분쟁의 쟁점과 현재화

일본과 중국의 해양영토 및 해양자원 갈등은 동중국해에서 발생한 두 가지 핵심 사안을 중심으로 전개된다. 하나는 센카쿠열도(중국명 담오위다오)의 영유권 문제이며, 다른 하나는 그 주변 해역에서의 천연가스 자원 개발을 둘러싼 충돌이다.

우선 센카쿠열도 영유권과 관련해 일본은 1884년 고가 다츠시로(古賀辰四郎)가 섬을 발견한 뒤, 1895년 1월 내각 결정에 따라 무주지(無主地) 편입 원칙(선점 원칙)에 따라 오키나와현에 정식으로 편입했다고 주장한다. 일본의 논리는 센카쿠열도가 청과의 전쟁 결과로 획득한 지역이 아니라, 전쟁과 무관하게 ‘무주지를 평화적으로 점유한 것’이라는 것이다.

“최근 미일 양국의 국회는 오키나와 반환 협정을 체결했다. 이 협정 하에서 미일 양 정부는 공공연하게 조어도 등의 도서를 그 반환구역에 삽입시키고 있다. 이것은 중국의 영토와 주권에 대한 공공연한 침범이다. 이것은 중국이 절대로 용인할 수 없는 것이다.”(芹田健太瞿2002, 109)

반면 중국은 센카쿠열도가 역사적으로 중국의 고유영토였으며, 1895년 시모노세키조약 제2조를 통해 대만과 함께 일본에 강제로 할양된 것이라고 본다. 즉 대만과 그 부속도서(팽호제도 포함)가 일본에 넘겨질 때 센카쿠열도 역시 부속도서의 일부였다는 주장이다. 따라서 중국의 논리에 따르면 제2차 세계대전 이후 샌프란시스코 강화조약을 통해 센카쿠열도 관할권이 일본에 남겨진 것은 불법적이며, 이는 중국의 고유영토를 일본이 미국을 경유하여 ‘부당하게 이양한 조치’라는 것이다.

중국은 특히 1971년 12월 오키나와 반환협정 체결 과정에서 센카쿠열도가 반환 대상 구역에 포함된 것을 강하게 문제 삼았다. 당시 중국 정부는



“센카쿠열도는 샌프란시스코 강화조약에 의해 일본 영토에서 최종적으로 분리되어 대만과 그 부속도서에 속하게 된 지역이며, 미국의 시정권 하에 있었던 적이 없다”고 주장했다. 따라서 센카쿠열도를 오키나와와 함께 일본에 반환한 조치는 국제법적으로 무효라는 입장이다.

이에 대해 일본 정부는 중국 주장의 가장 취약한 지점으로 “1945년 전후 대만성 문헌이나 중국지도에서 센카쿠열도가 대만 영토로 편입된 흔적이 없다”는 점을 지적한다. 일본의 논리는 당시 중국 내부에서 조차 센카쿠열도를 자국 영토로 인식하지 않았다는 사실이 지도·문헌에서 확인된다는 것이며, 이는 중국이 1970년대 이후에야 자원 문제를 계기로 영유권 주장을 시작한 것이라고 보는 근거가 된다.

전후 중국 정부가 공식적으로 센카쿠열도를 중국 영토라고 명시한 첫 사례는 1971년 12월 30일의 중국 외교부 성명이다. 이는 동중국해 해저 자원 매장 가능성에 알려진 이후 중국이 본격적으로 영유권 주장을 제기하기 시작한 시기와 맞물려 있다.

“조어도 등의 도서는 예로부터 중국의 영토이다. 일찍이 명대에 이들 도서는 이미 중국의 해상방위구역 속에 포함되어 있었으며, 그것은 류큐 즉 지금의 오키나와에 속한 것이 아니라 중국 대만의 부속도서였다. 중국과 류큐와의 이방면의 경계선은 아카오섬(赤尾嶼)과 구메섬(久米島) 사이에 있다. 중국의 대만 어민은 옛날부터 조어도 등의 도서에서 생산활동을 해왔다. 일본정부는 중일 갑오전쟁을 통해서 이들 도서를 탈취하여 청조 정부를 압박하여 1895년 4월 ‘대만의 모든부속도서’ 및 팽호제도의 할양이라고 하는 불평등조약인 ‘시모노세키조약’을 체결시켰다.”(芹田健太瞿 2002, 109).

일본 정부는 중국의 주장에 대해 여러 역사적・법적 근거를 들어 반박하고 있다. 우선 일본은 명대의 대만 인식 자체가 불확실하였으며, 명조가 대만 북부조차 자국 영토로 명확히 편입하지 않았다는 점을 지적하면서 센카쿠열도 역시 명의 영토였다는 중국 측 주장은 성립하기 어렵다고 본다. 또한 중국과 류큐의 경계선이 아카오섬과 구메섬을 기준으로 했는지 여부 역시 명확한 사료적 근거가 부족하다고 주장한다. 더불어 일본은 1972년 대만 당국의 센카쿠열도 영토 편입 선언, 그리고 1992년 중국 정부가 영해법을 제정해 센카쿠열도를 자국 영토로 명기한 조치는 모두 국제법적으로 효력이 없는 일방적 조치로 간주한다.

이러한 법적 공방과는 별개로, 1972년 중일 국교정상화 과정에서 중국 마오쩌둥·저우언라이 정부는 센카쿠열도의 ‘현상 유지’에 동의한 바 있다(石井明 2006). 이어 1978년 중일 평화우호조약 체결 당시에도 덩샤오핑과 일본의 후쿠다 수상은 센카쿠열도의 영유권 문제를 양국 간 직접 충돌을 피하기 위해 “차세대에 넘긴다”는 이른바 차세대 해결론(*leave it to future generations*)을 선택했다. 이는 분쟁을 당장 해결하기보다는 경제협력 확대를 통해 상호 실리를 추구하려는 전략적 판단이었다. 이로 인해 센카쿠 문제는 수십 년간 표면에 드러나지 않은 채 ‘잠복된 분쟁’으로 머물렀다.

그러나 2000년대 중반 이후 상황이 변화하면서 센카쿠열도 영유권 분쟁은 다시 주요 현안으로 부상하였다. 특히 2004년을 기점으로 양국 간 갈등이 급속히 현실화되었는데, 그 배경에는 다음 세 가지 요인이 있다.

첫째, 센카쿠 주변 해역의 천연자원 가치가 분쟁 심화의 핵심 요인이다. 1968년 UN 아시아극동경제위원회(ECAFE)의 보고서를 통해 이 지역에 대규모 해저 석유·가스 자원이 부존한다는 가능성이 제기되면서 중국과 대만이 즉각 영유권을 본격적으로 주장하기 시작했다. 비록 1970~80년대에는 덩샤오핑의 ‘차세대 해결론’에 따라 갈등이 잠재화되었지만, 2004년 이후 중일 양국은 동중국해 배타적경제수역(EEZ) 경계 부근의 중간수역 가스전 개발 문제를 놓고 첨예하게 충돌하게 되었다.

둘째, 센카쿠열도와 동중국해는 군사·경제안보의 핵심 요충지이기 때문이다. 동중국해는 일본의 전략적 해상교통로(SLOC)이며, 중동-인도양-말라카해협-동중국해-일본열도로 이어지는 에너지 수송망의 중심축을 이룬다. 일본뿐 아니라 중국도 에너지·원자재·수출입 물동량 대부분을 이 회랑에 의존하고 있다. 또한 이 해역은 중국 해군이 태평양으로 진출하기 위한 ‘전진 거점’ 역할을 수행하는 곳이기도 하여 군사적 가치가 매우 크다.

셋째, 1994년 유엔해양법협약(UNCLOS) 발효 이후 섬의 법적 지위가 가지는 의미가 급증한 점도 갈등을 더욱 구조화하였다. 작은 바위섬이라도 ‘인간이 거주할 수 있는 섬’으로 인정될 경우 영해 12해리와 EEZ 200해리를 확보할 수 있다. 이 때문에 센카쿠열도가 어느 국가의 ‘섬’으로 인정되는지가 동중국해 해양 경계획정 전반을 좌우하는 결정적 요인이 되었다.

센카쿠열도 분쟁은 단순한 역사 해석이나 영유권 논의에 그치지 않고, 해저자원-전략지리-국제법적 구조가 복합적으로 결합한 동북아 해양질서의 핵심 갈등 현안으로 자리 잡고 있는 것이다.

센카쿠열도를 둘러싼 중일 간 영유권 분쟁은 1978년 양국 정상의 합의와 1980년대 미·중·일 삼각 협력체제 속에서 한동안 수면 아래로 가라앉아 있었다. 특히 1984년 중국 후야오방 총서기의 방일을 전후해 중일관계는 ‘역사상 가장 좋은 시기’라는 평가를 받을 정도로 밀접했으며, 일본 사회에서는 1978년과 1984년에 두 차례 ‘중국 열풍’이 일어났다. 1970년대 말부터 1989년 천안문 사건까지 이어진 미·중·일의 외교적 공조는 센카쿠열도를 둘러싼 갈등이 정치적 현안으로 부상하는 것을 억제하는 역할을 했다.

그러나 1992년 중국 정부가 영해법을 제정해 센카쿠열도에 대한 자국의 주권을 명시하면서 분쟁은 다시 표면화되었다. 이후 1996년 양국이 유엔해양법협약을 비준한 것을 계기로 해양 경계 문제는 더욱 침예해졌고, 양국관계 악화가 영토 갈등을 심화시키며 다시 관계 악화로 이어지는 악순환 구조가 형성되었다.

2004년, 2010년, 2012년에는 영유권 갈등이 반복적으로 현재화되었다. 2004년에는 일본이 센카쿠열도에 상륙한 중국인 7명을 체포하자 중국 정부는 국제법 위반이라고 비난하며 즉각 석방을 요구했다. 일본 정부와 국회는 센카쿠열도가 역사적·국제법적으로 일본 고유의 영토라며 강경한 입장을 밝혔다.

2010년에는 중국 어선이 일본 해상보안청 순시선과 충돌한 사건으로 갈등이 정점에 달했다. 일본은 중국 선장을 구속하는 강경 조치를 취했지만, 중국은 일본 관광객 체포, 희토류 수출 중단 등 보복성 조치를 연이어 취했다. 결국 일본 민주당 정부는 중국의 압박에 굴복해 선장을 석방했으며, 이는 후진타오 정부가 ‘힘의 외교’를 직접적으로 구사한 상징적 사건으로 평가되었다.

2012년에는 우익 정치인 이시하라 신타로가 센카쿠열도 매입을 추진하자, 일본 노다 정권이 이를 ‘국유화’함으로써 사태는 다시 격화되었다. 중국 정부는 강하게 반발하며 일본 제품 통관¹⁷⁸ 강화, 유엔에서의 공세적 발언, 희토류 규제 등을 시행했고, 중국 해양순시선을 상시 배치했으며 첫 항공모함 랴오닝함을 실전 편제에 넣는 등 군사적 대응도 강화했다. 중국군 5개 군구가 3급 전투태세에 돌입하는 등 갈등은 사실상의 위기 국면에 들어섰다.

한편, 센카쿠열도 주변 동중국해 천연가스전 개발 역시 양국 관계를 악화시키는 주요 요인이었다. 중국은 2003년경부터 춘샤오·단챠오 가스전을 개발하며 사실상 단독 개발에 나섰고, 일본은 개발 중지를 요구하며 반발했다. 2005년에는 역사 인식 갈등, 해양자원 개발 문제, 유엔안보리 상임이사국 진출 문제 등이 맞물려 중일 갈등이 동시다발적으로 격화되었다.

2005년 5월부터 2006년 5월까지 다섯 차례의 고위 실무자 회담이 열렸지만 양측의 주장은 좁혀지지 않았다. 일본은 중국의 개발 중지와 정보 제공, 중간수역에서의 공동개발을 요구했으나 중국은 공동개발 논의에 쉽게 응하지 않았다. 이후 2007년 아베 총리와 원자바오 총리의 회담, 2008년 후진타오 주석의 방일을 통해 ‘전략적 호혜관계’가 재확인되고 해저자원 공동개발에 합의했지만, 실제 성과는 거의 나타나지 않았다.

결국 센카쿠열도 분쟁은 단순한 영토 귀속 문제를 넘어 해양자원, 해상교통로(SLOC) 안전, 군사력 경쟁, 민족주의 정치, 국내 여론, 미·중 전략 경쟁 등 다양한 요소가 얹히며 중일 양국 관계의 구조적 갈등으로 굳어졌다고 평가할 수 있다.

‘72년 체제’의 전환과 해양자원갈등

2000년대 들어 중일 간 ‘1972년 체제’—즉 국교정상화에서 출발한 정치·경제적 협력의 기반—가 흔들리기 시작하면서 양국 관계를 떠받치던 기본 전제가 무너졌다. 국교정상화 당시 중국이 수용했던 세 가지 핵심 양보, 즉 ① 미·일동맹의 존재 용인, ② 대일 전쟁배상 청구권 포기, ③ 센카쿠열도 문제의 현상유지는 더 이상 유지되기 어려운 조건이 되었다. 미·일동맹은 이후 미·중·일 삼각 협력구도로 확장되었고, 전쟁배상권 포기 또한 일본의 대규모 대중 엔차관 패키지 제공으로 제도화되면서 양국 경제협력의 기초가 되었다(손기섭 2012).

그러나 2000년대를 전후로 중국의 대외전략이 ‘강대국 외교’로 전환되고, 일본이 안보·역사문제에서 보수화되면서 양국이 공유하던 합의의 전제가 약화되었다. 이는 센카쿠열도 문제를 포함한 해양영토 분쟁의 현재화를 추동하는 구조적 계기가 되었다.

전후 중일 관계는 대체로 세 시기로 구분된다.

① 1949~1972년: 냉전적 미수교기

양국은 공식 국교가 단절된 상태였으며, 민간 차원의 제한된 무역만 존재했다. 중일관계는 기본적으로 냉전적 대립 구조 속에 놓여 있었다.

② 1972~1996년: 전후적 특수관계 형성기

1972년 국교 정상화 이후 양국 관계는 급속히 확대되었고, 특히 1970~80년대에는 중소분쟁이 심화되면서 중국이 미·일과 전략적으로 제휴하는 구도가 형성되었다. 오히려 내각 시기의 대중 엔차관 제공(1979)과 덩샤오핑-후쿠다 회담을 통한 센카쿠문제 ‘차세대 해결론’ 채택은 이러한 협력적 구조의 대표 사례이다.

1989년 천안문사건 이후 일시적 경색이 있었으나, 일본은 중국의 군사력 불투명성을 문제 삼으면서도 중국을 동아시아 다자안보의 핵심축으로 인식하는 전략적 접근을 유지했다.

③ 1996년~2010년대: 탈전후적 보통관계 및 갈등 심화기

1990년대 중반 이후 중일관계는 ‘보통국가화’를 둘러싼 일본의 안보정책 강화와 총보수화, 미·일동맹의 심화, 그리고 중국의 경제·군사력 급성장이 맞물리며 갈등이 구조화되었다. 고이즈미 총리의 야스쿠니신사 참배는 관계 악화를 가속화했고, 센카쿠열도 및 EEZ 경계를 둘러싼 해양 갈등이 본격화되는 계기가 되었다.

2004년 이후 동중국해 해저자원 개발 문제가 중일 갈등을 폭발적으로 증폭시켰다. 동중국해에서의 석유 매장량은 약 40억 톤으로 평가되며, 이는 중국 전체 매장량의 43%에 달한다. 특히 센카쿠 주변 수역은 석유·가스 자원이 집중된 지역으로, 양국 모두 전략적 중요성을 크게 인식하고 있다.

중국은 2004년 12월, 중간수역에 12개의 가스전 광구를 일방적으로 설정했다. 이 가운데 3개는 일본 EEZ 안에 완전히 포함되었고, 나머지 9개는 양국의 EEZ가 중첩되는 경계수역에 걸쳐 있었다. 일본은 동중국해는 양안의 해역 폭이 400해리에 미달하므로 중간선을 기준으로 EEZ를 설정해야 한다고 주장했지만, 중국은 대륙붕 논리를 내세우며 오키나와해구까지 자국 EEZ라고 주장했다.

이 해저자원 개발 갈등은 2005~2006년 다섯 차례의 고위 실무자 회담에도 불구하고 진전이 없었고, 역사인식·유엔안보리 가입 문제 등과 엮이며 양국 관계 전반을 악화시키는 요인이 되었다.

중국의 급격한 경제성장은 에너지 확보를 국가 안보의 최우선 과제로 만들었다. 2003년 중국은 미국에 이어 세계 2위의 석유 소비국이 되었고, 이에 따라 국가적 차원의 에너지정책이 재편되었다. 중국 정부는 에너지기업 구조개혁, 해저자원 개발의 전략적 확대, 해외 유전 투자, 자원외교 강화를 핵심 전략으로 채택했다.

중국석화(SINOPEC), 중국석유기총공사(CNPC), 중국해양석유공사(CNOOC)의 국영 에너지기업은 탐사·시추·운송·공급·비축 등 에너지 전 분야에서 독자적 결정권을 부여받으며, 동중국해 개발의 핵심 행위자로 부상했다.

2005년 제11차 5개년 계획은 국내 탐사 강화와 자원 다변화를 강조했고, 2011년 제12차 5개년 계획은 ‘해양경제 발전’을 국가전략으로 명시하면서 해저자원 개발을 중국 경제성장의 핵심 축으로 격상시켰다.

중국의 해양 진출 확대에 대응해 일본은 2007년 4월, 중의원 본회의에서 자민당·민주당·공명당의 연합으로 해양기본법(海洋基本法)을 통과시켰다. 이는 일본 역사상 최초로 국가 차원에서 해양정책의 기본 방향을 명문화한 법률로, 해양권의 보호, 해양자원 개발, 해양과학기술 발전, 해양안전 확보 등을 국가의 책무로 규정하였다.

중일 간의 해양경쟁이 제도·법률·전략 영역으로 확장되었음을 상징하는 조치이며, 이후 해상보안 청 강화, 해양감시체계 확충, 해양과학기술 투자 확대 등으로 이어졌다.

러일 간의 북방4도 해양영토 분쟁의 쟁점과 현재화

북방4도는 일본 홋카이도와 러시아 캄차카반도 사이에 위치한 쿠릴열도 최남단의 하보마이(齒舞), 시코탄(色丹), 구나시리(國後), 에토로후(擇捉) 네 개 섬으로 구성되며, 현재 일본과 러시아 간 영유권 분쟁의 핵심 대상이 되고 있다.

이 가운데 구나시리와 에토로후는 상대적으로 규모가 크고 쿠릴열도의 남단부에 속하는 주요 도서이며, 하보마이와 시코탄은 규모가 작아 지리적으로 홋카이도 부속도서로 간주될 수 있다. 이 지역은 오후츠크해에서 태평양으로 연결되는 해상 관문의 기능을 수행한다는 점에서 군사·해양안보 차원의 전략적 요충지로 인식된다.

북방4도 영유권 문제는 역사적 경위와 전후 국제법적 처분이 복합적으로 얹혀 있는 분쟁이다. 일본과 러시아 간 최초의 국경 확정은 1855년 체결된 러일 화친조약(下田條約)에 의해 이루어졌으며, 이 조약에서 북방4도는 일본 영토로 규정되었다. 당시 에토로후해협을 경계로 그 북쪽의 우르푸섬(Урп)은 러시아 영토로 확정되었다.

CHAPTER II	
TERRITORY	
Article 2	
(a)	Japan, recognizing the independence of Korea, renounces all right, title and claim to Korea, including the islands of Quelpart, Port Hamilton and Dagelet.
(b)	Japan renounces all right, title and claim to Formosa and the Pescadores.
(c)	Japan renounces all right, title and claim to the Kurile Islands, and to that portion of Sakhalin and the islands adjacent to it over which Japan acquired sovereignty as a consequence of the Treaty of Portsmouth of September 5, 1905. ¹
(d)	Japan renounces all right, title and claim in connection with the League of Nations Mandate System, and accepts the action of the United Nations Security
Treaty of San Francisco, 1951	

이후 20년 뒤인 1875년 사할린·쿠릴 교환조약(樺太千島交換條約)에서 일본은 사할린 전역의 주권을 러시아에게 넘기는 대신, 쿠릴열도의 모든 섬에 대한 주권을 확보하였다. 다시 30년 뒤인 1905년 포츠머스조약에서는 러일전쟁 승전국인 일본이 사할린 남부까지 영유권을 확장하였으나, 제2차 세계대전 말기인 1945년 알타협정에서 연합국은 일본이 러일전쟁 이후 점령한 남사할린과 쿠릴열도를 소련에 양도하기로 합의하였다. 전후 체결된 1951년 샌프란시스코 강화조약 이후 소련은 북방4도를 실효적으로 지배하게 되었다.

북방4도의 법적 귀속 문제는 ①전쟁 전 체결된 조약의 역사적 효력, ②제2차 세계대전 후의 국제법적 처분, ③알타협정의 법적 지위, ④샌프란시스코 강화조약의 해석 등이 결합되어 복잡한 형태를 취한다.

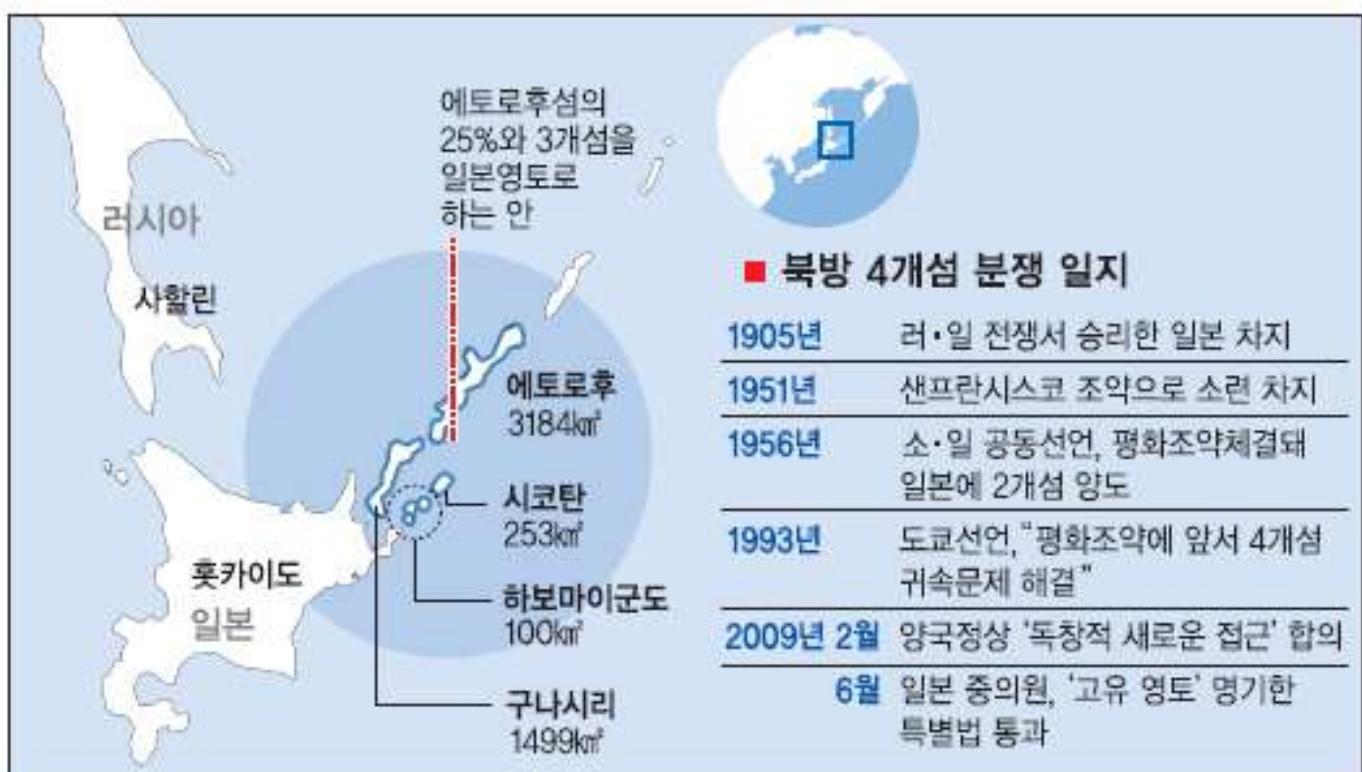
샌프란시스코 대일평화조약 제2조(c)항에도 불구하고, 샌프란시스코 조약에 소련이 서명하지 않았고, 조약문에서 '쿠릴열도'의 범위가 명시적으로 특정되어 있지 않으며, 북방4도를 쿠릴열도의 일부로 볼 것인지 여부가 조약상 불명확하기 때문에, 이 조항은 영유권 문제의 명확한 해결로 이어지지 못했다.

일본은 북방4도가 역사적으로 쿠릴열도와 구별된 독립된 지역이며, 1855년 일러 화친조약에서 명확히 일본 영토로 규정되었다고 주장한다. 1855년부터 1945년까지 러시아와 소련이 한 번도 북방4도의 일본 영유에 이의를 제기한 적이 없었다는 점을 근거로 '고유 영토'임을 강조한다. 또한 1945년 소련의 북방4도 군사 점령은 국제법적 근거가 부족한 불법적 영토 편입이라고 본다. 따라서 일본은 북방4도는 샌프란시스코 조약의 영토 포기 대상이 아니며, 정당하게 반환되어야 할 일본의 고유 영토라는 입장을 견지하고 있다.

이에 대해, 러시아는 북방4도 문제가 이미 제2차 세계대전의 전후 처리 과정에서 결정된 사안이라는 입장을 견지해 왔다. 즉 1945년 알타회담에서 소련의 대일전 참전과 그 대가로서의 쿠릴열도 할양이 연합국에 의해 승인되었으며, 쿠릴열도의 범위에는 에토로후·구나시리도 포함된다는 것이다. 따라서 러시아는 하보마이·시코탄 두 섬은 북해도의 부속도서이므로 반환 협상 가능성이 있으나, 에토로후와 구나시리는 협상 대상에 포함되지 않는다는 일관된 입장을 유지하고 있다.

일-러 간 영토 문제 해결을 위한 교섭은 크게 1. 1956년 국교정상화 협상기, 2. 1990년대 옐친 정부 시기, 3. 2000년대 푸틴 정부 시기의 세 단계로 정리된다. 각 단계는 국제정세 변화와 양국의 전략적 이해관계에 따라 교섭 방향이 크게 달라졌다는 특징을 가진다.

1. 1956년 국교정상화 협상



1956년 하토야마 내각 시기, 일본과 소련은 전후 국교정상화를 위한 협상에 착수했으나, 기본 입장은 크게 엇갈렸다. 일본은 북방4도가 일본 영토이며 샌프란시스코 강화조약에서도 포기하지 않은 지역이라고 주장한 반면, 소련은 알타협정·포츠담선언·일본의 항복을 근거로 영토 문제는 이미 ‘완전히 해결된 사안’이라는 입장을 고수했다.

이 과정에서 소련은 하보마이·시코탄 두 섬의 반환을 제안했으나, 냉전 상황 속에서 미국이 소련과의 태협을 강하게 반대하며 일본 정부 내 논의는 무산되었다. 결국 양측은 평화조약 체결을 뒤로 미룬 채 ‘소일 공동선언’을 채택했고, 이 선언 제9항은 평화조약 체결 후 하보마이·시코탄을 일본에 인도한다는 내용을 담았다. 이것이 이후 영토교섭의 기본 참조점이 되었다.

2. 1990년대 엘친(탈냉전기) 시기의 영토교섭

소련 붕괴 이후 러시아가 독립국가로 재편되면서 영토 문제는 다시 중요한 외교 의제로 부상했다. 1993년 엘친 대통령의 방일을 계기로 발표된 ‘도쿄선언’은 양국이 역사적·법적 사실에 기초해 북방4도 문제를 해결한다는 데 합의했다. 이는 러시아가 처음으로 북방4도 문제를 ‘협상 가능한 사안’으로 공식 인정한 것으로 평가된다.

1998년 엘친-하시모토 회담에서는 **2000년까지 평화조약 체결을 목표로 하며 북방4도 문제를 해결한다는 공동 인식이 제시되었다.** 이 시기는 일본이 영토반환과 경제협력을 연계하며 ‘4도 일괄 반환’을 가장 실현할 수 있을 것이라는 기대가 높았던 시기였다.

그러나 러시아의 국내 여론은 대규모 영토 양보에 대해 강하게 반발했고, 일본 내부에서도 ‘2도+2도 주권선언’ 등 다양한 절충안이 등장했지만 양측의 인식 차이가 좁혀지지 않았다. 결국 2000년까지의 평화조약 체결 계획은 실현되지 못했다.

3. 2000년대 푸틴 정부 시기의 강경 기조

푸틴 정부 출범 이후 러시아의 영토정책은 이전보다 훨씬 강경해졌다. 푸틴은 2001~2002년 일련의 정상회담에서 “하보마이·시코탄 두 섬 문제만 협상할 수 있으며, 구나시리·에토로후는 협상 대상이 될 수 없다”고 명확히 선을 그었다. 이는 1956년 공동선언의 최소한 범위만을 인정하겠다는 의미였다.

푸틴은 2005년 일-러 통상조약 체결 150주년을 계기로 2개 섬 반환과 평화조약 체결을 구상했지만, 일본이 ‘4도 일괄 반환’ 혹은 ‘2도+2도 주권선언’에 계속 집착하자 교섭은 완전히 교착상태에 빠졌다. 이후 푸틴은 “두 섬의 반환은 러시아가 반드시 이행해야 할 의무가 아니다”라고 공개적으로 발언하며 기존 입장에서 한발 더 물러섰다.

2010년 메드베데프 대통령의 북방4도(특히 쿠나시리) 방문은 일본에 큰 충격을 주었고, 2012년 재방문은 러시아가 북방4도에 대한 실효적 지배 강화와 개발 의지를 명확히 한 상징적 사건이었다.

결국 러시아는 **북방4도 문제는 제2차 세계대전의 전후 처리와 알타협정에서 이미 결정된 사안이라는 입장을 견지해 왔으며, 협상의 범위도 1956년 공동선언에서 명시된 하보마이·시코탄 두 섬으로 엄격히 제한해 왔다.** 탈냉전기의 일시적 유연성에도 불구하고, 푸틴 정부 이후 러시아의 태도는 다시 강경해졌고, 북방4도의 실효적 지배를 강화하면서 일본과의 협상 가능성은 과거보다 훨씬 좁아진 상태로 평가된다.

푸틴의 영토민족주의와 해양정책

2000년대 이후 러시아와 일본의 관계는 이전 시기와 확연히 다른 양상을 보였다. 핵심적인 분기점은 푸틴 정권의 등장이다.

1990년대 옐친 정부는 소련 해체 이후 국가적 혼란과 경제 난맥상 속에서 국력을 회복할 여력이 부족했다. 이 때문에 극동과 시베리아 개발을 위해 일본의 자본과 기술을 필요로 했고, 그 결과 북방4도 영토분쟁에서도 상대적으로 유연한 태도를 보였다. 특히 1990년대 중반과 후반에는 일본과 러시아가 영토 문제 해결을 모색할 수 있는 정치적 분위기가 조성되었으며, ‘도쿄선언’(1993) 등은 이러한 기대를 반영하는 상징적인 사례였다.

그러나 2000년 푸틴이 정권을 잡으면서 러시아의 대외정책과 국가전략은 구조적 변화를 맞았다. 푸틴 정부는 서방과의 협력을 완전히 배제하지는 않았지만, 군사력 회복, 자원민족주의 강화, 영토안보 중시라는 방향으로 전면적 재편에 나섰다. 특히 고유가 시대가 시작되면서 러시아 경제가 빠르게 회복되고 막대한 에너지 수익이 축적되자, 일본에 대한 경제적 의존도를 낮출 수 있게 됐다. 이러한 변화는 러시아가 영토 문제에서 협상력을 강화하고 양보의 필요성을 느끼지 않게 된 결정적 배경이었다.

푸틴 정부는 북방4도를 단순한 영토문제가 아니라 국가안보·군사전략·자원정책이 결합된 국가중추적 공간으로 규정하였다. 북방4도 인근의 오호츠크해는 러시아 전략 핵잠수함의 주요 배치 지역으로, 미국 견제에 필수적인 전략 해역이다. 또한 최근 이 지역에서 대량의 메탄 하이드레이트가 매장된 것으로 확인되면서 미래 에너지 확보 차원에서도 중요성이 더욱 높아졌다. 쿠릴열도를 포함한 이 일대가 대러시아 군사·자원 전략의 핵심축을 형성하고 있어 일본에 양도할 여지는 극히 낮아졌다.

이와 함께 푸틴 정부는 자원 외교를 강화하고 극동·시베리아 개발을 국가전략으로 추진하였다. ‘극동·자바이칼 개발 프로그램’, ‘에너지전략 2020’ 등에서 볼 수 있듯, 러시아는 극동지역의 가스·석유 개발, 송유관·가스관 건설, 항만³⁵ 확충 등을 국가성장의 기반으로 삼았다. 이러한 대규모 프로젝트들은 북방4도를 포함한 극동지역의 안정적 관리와 직결되었기 때문에, 일본과의 영토 협상에 나설 유인이 줄어들었다.

반면 일본은 1990년대 말부터 ‘정경불가분’ 원칙을 완화하며, 영토교섭·경제협력·안보대화를 병행하는 ‘중층적 접근’을 시도했다. 이는 하시모토 내각이 제시한 ‘신뢰–상호이익–장기적 관점’이라는 대러 외교 3원칙에 기반한 것이었다. 그러나 2000년대에 들어 일본은 새로운 딜레마에 봉착했다. 사할린 유전 개발, 동시베리아 송유관 확보, 러시아 에너지 수입 확대 등 국가적 필요가 커졌음에도 불구하고, 영토 문제에서는 원칙을 유지하지 않을 수 없었다. 이로 인해 일본은 영토 문제와 경제협력을 효과적으로 연계하지 못하는 구조적 한계를 드러냈다.

2010년대 들어 러시아는 북방4도에 대한 실효적 지배를 더욱 명확히 하는 방향으로 움직였다. 2010년 메드베데프 대통령이 러시아 국가원수로서는 최초로 북방4도를 방문한 데 이어, 2012년 다시 같은 지역을 두 번째로 찾으며 일본에 강한 메시지를 보냈다. 러시아는 이후 군사기지 확충, 미사일 배치, 제3국 자본을 유치한 개발 프로젝트 등 다양한 조치를 통해 북방4도에 대한 통제력을 강화해 나갔다. 이는 일본의 기대와는 정반대 방향으로 전개된 것으로, 러시아의 영토·안보 전략이 2000년대 이후 얼마나 강경하고 일관되게 변화했는지를 보여준다.

종합적으로 보면, 푸틴 시대의 러시아는 경제 회복과 에너지 자원을 기반으로 한 신흥 강대국 전략을 전개하며, 북방4도를 양보할 이유가 거의 없어졌다. 일본은 여전히 ‘4도 일괄 반환’을 고수하거나 ‘2도 반환+2도 주권협의’ 등 절충안을 제시했지만, 러시아의 전략적 우위와 실효적 지배 강화 속에서 협상 공간은 매우 좁아졌다. 결과적으로 북방4도 분쟁은 2000년대 들어 해결 가능성에 급격히 낮아졌으며, 러·일 관계는 영토 문제에서 벗어나지 못한 채 긴장과 교착을 반복하게 되었다.

이와 같은 변화는 단지 양국의 외교 갈등 차원이 아니라, 러시아의 에너지 전략, 동북아 안보 환경, 미국·일본·러시아의 삼각 구도, 극동 개발 정책 등 국제정치·경제적 구조가 중첩된 결과라고 할 수 있다. 결국 21세기 초 러·일 관계는 협상의 여지가 줄어든 가운데, 러시아의 국력 회복과 전략적 자신감이 영토 문제의 해법을 사실상 차단하는 방향으로 작용했다고 평가할 수 있다.

한일 간의 독도 해양영토 분쟁의 쟁점과 현재화

일본이 독도 영유권을 주장하는 근거는 크게 세 가지로 요약된다. 첫째, 일본은 근세 초기 이래 독도를 자국 영토로 인식해 왔으며, 1905년 영토 편입 이전까지도 독도를 실질적으로 이용해 왔다고 주장한다. 둘째, 1905년 편입 당시 독도는 주인이 없는 무주지였으며, 조선의 공도정책으로 울릉도가 한동안 무인화된 틈을 타 일본 어민들이 먼저 활동했다는 논리를 펴고 있다. 셋째, 샌프란시스코 강화조약에서 제주도·거문도·울릉도는 한국 영토로 명시되었으나 독도가 포함되지 않았다는 점을 들어, 전후 국제법적 관점에서도 독도가 일본 영토라는 해석이 가능하다고 주장한다.

그러나 한국의 반박은 보다 명확하고 일관되다. 한국은 독도가 역사적·지리적·행정적으로 오래전부터 한국 고유 영토였음을 다수의 사료를 통해 입증하고 있다. 결정적 근거로는 1696년에도 막부가 죽도와 송도(독도)는 조선의 영토라고 기록한 『조선통교대기』, 1877년 메이지 정부가 “울릉도와 외 1도는 조선 영토”라고 명시한 태정관 지령, 그리고 대한제국 내부대신이 울도군수에게 내린 ‘울도군 절목’ 등이 있다. 특히 ‘절목’에 따라 일본 어민들이 독도 인근에서 잡은 강치를 울릉도에서 세금 내고 수출한 사실은, 대한제국의 행정관할권이 작동하고 있음을 보여주는 중요한 증거다.

한국은 또한 1900년 대한제국 칙령 제41호가 울릉도·죽도·석도를 울도군의 관할로 규정함으로써 독도를 명백히 영토에 포함시켰고, 따라서 1905년 일본의 시마네현 편입은 무효라고 본다. 더 나아가, 카이로 선언 이후 전후 조치들—특히 연합군 최고사령부 지령(SCAPIN) 677호와 맥아더 라인—to 통해 독도가 일본으로부터 분리되었음이 국제법적으로 이미 확인되었다고 해석한다.

이러한 역사적·법적 근거와 함께 한국은 현재 독도를 실효적으로 지배하고 있으며, 따라서 한일 간 영토분쟁은 존재하지 않는다고 선언한다. 다수의 문헌·지도·행정자료가 이를 뒷받침하며, 독도의 귀속은 이미 역사적으로나 실효적으로 확정된 사항이라는 것이 한국 정부의 공식 입장이다.

독도 분쟁의 직접적 원인은 1905년 일본이 러일전쟁 중 독도를 시마네현에 편입한 데서 출발한다. 에도 막부와 메이지 정부가 일관되게 독도를 조선 영토로 인정했던 사실을 뒤집은 것으로, 청일전쟁 승리와 한일의정서로 조선을 압박하던 시기의 제국주의적 침략정책의 일환이었다. 일본의 독도 점령은 이후 한반도 전체 병합의 첫 단계였다는 점에서 역사적 의미가 크다.

한편, 1951년 샌프란시스코 강화조약은 한국이 배제된 상태에서 체결되었고, 독도의 명시적 귀속 규정이 빠지면서 이후 일본이 이를 근거로 문제를 제기하게 되었다. 그러나 1965년 한일기본조약 체결 당시 일본의 독도 영유권 주장은 인정되지 않았고, 조약 어디에도 독도 관련 조항은 들어가지 않았다. 양국이 합의한 공식 교환공문에서도 분쟁은 ‘제3국 조정’으로 해결한다고만 되어 있어, 일본이 국제사법재판소 제소를 주장하더라도 한국이 동의하지 않는 한 성립 자체가 불가능하다. 국제법적으로도 일본은 한일기본조약을 파기하지 않는 이상 ICJ로 가져갈 근거가 없다.

2000년대 들어 일본은 외교청서와 방위백서에 독도를 자국 영토로 명기하며 공세를 강화했다. 2005년 시마네현의 ‘다케시마의 날’ 제정과 다카노 주한 일본대사의 발언은 한국 여론을 크게 자극했고, 노무현 대통령은 ‘조용한 외교’ 폐기와 함께 ‘외교전쟁’도 불사하겠다는 입장을 밝혔다.



이명박 정부는 실용 외교를 표방하며 갈등 현안을 부각하지 않으려 했지만, 2012년 8월 대통령의 독도 방문으로 상황은 급격히 경색되었다. 이는 독도를 ‘분쟁지역’으로 국제화시키는 역효과도 우려되었지만, 대통령은

일본군 위안부 피해자 문제에 대한 일본의 미온적 태도가 방문 결정을 촉발했다고 설명했다. 실제로 한국 헌법재판소가 2011년 정부의 소극적 대응이 ‘기본권 침해’라고 판시한 이후, 한국 정부는 수차례 일본에 협의를 요구했지만 성사되지 못했다. 여기에 더해 일본이 2011·2012년도 외교청서·방위백서에서 독도를 일본 고유영토라 반복 명기하자, 한국 내 반발은 최고조에 달했다.

결과적으로 독도 문제는 한일관계의 핵심 갈등 현안으로 자리 잡았다. 일본은 독도를 외교문제화하며 지속적으로 문제를 제기하고 있지만, 한국은 독도의 역사적·법적·실효적 근거가 명확하다는 점에서 “분쟁 자체가 존재하지 않는다”는 원칙적 입장을 유지하고 있다. 오늘날 독도 문제는 단순한 영토 문제를 넘어, 역사 인식·전후 처리·식민지배 문제 등 복합적 요소가 얹힌 동북아 국제정치의 구조적 갈등으로 남아 있다고 할 수 있다.

한일관계의 구조전환과 자원변수

1990년대 이후 한일관계는 냉전 구조가 붕괴하면서 근본적인 전환기를 맞이하였다. 냉전기에는 한미일 안보협력이 작동하며 양국 간 ‘유사동맹적 협력관계’가 비교적 안정적 기반을 제공해 왔다. 그러나 탈냉전 이후 이러한 필요성이 약화되면서 기존의 정치·외교 네트워크는 점차 이완되기 시작했다. 한일·일한 의원연맹, 경제협력기구, 각종 협력위원회 등 전통적 채널들은 영향력이 감소하였고, 지방정부·NGO·대중문화·통상 분야의 민간 네트워크가 새롭게 부상하는 구조적 변화가 나타났다. 이러한 변화는 양국 모두에서 민주화 이후 전후세대가 정치·경제의 중심 엘리트로 등장하면서 세대교체가 본격화된 결과이기도 했다.

한편, 양국 경제는 중국·미국·유럽 등 대형 시장과의 연계가 확대되면서 상대적으로 한일 간 상호의존성이 약화되었다. 경제·안보·외교적 긴밀성이 낮아지자, 양국이 갈등을 조절할 수 있었던 완충장치가 약해졌고, 이로 인해 역사·영토 문제의 현안화 가능성 커졌다. 특히 일본 사회 내부에서 1990년대 후반 이후 나타난 우경화 흐름은 영토·안보 문제를 자국 정치의 핵심의제로 끌어올렸다.

1990년대 초반 잠시 등장한 호소카와·무라야마 정권은 과거사에 대해 비교적 전향적이었다. 호소카와 총리는 일본의 침략전쟁을 공식 인정했고, 무라야마 내각은 1995년 “무라야마 담화”를 통해 침략과 식민지배를 반성하며 위안부 문제에서도 일본군의 관여를 인정했다. 그러나 1990년대 후반 이후 자민당 일당 우위 체제가 붕괴한 뒤 일본 정치는 보수·우익 성향이 전체적으로 강화되었다. 장기불황이라는 구조적 충격은 민족주의적 의제를 자극했고, 러일 간 북방4도 분쟁, 중일 간 센카쿠열도 분쟁이 본격화되면서 일본 내에서 영토문제에 대한 공세적 태도가 더욱 강화되었다. 이러한 변화 속에서 일본은 중국·러시아에 대해 수세적인 상황을 경험하였고, 그 과정에서 독도는 일본이 비교적 공세적으로 대응할 수 있는 유일한 지역이라는 인식이 자리 잡게 되었다.

2000년대에 들어서면서 한일관계의 갈등은 더욱 악화되었다. 일본에서는 고이즈미 총리의 야스쿠니신사 참배가 지속되며 과거사 갈등이 격화되었고, 한국에서는 노무현 대통령이 “외교전쟁 불사”를 선언할 정도로 반발 수위가 높아졌다. 이러한 정치적 갈등의 핵심에는 독도 문제가 상시적으로 내재해 있었으며, 양국 관계가 경색될 때마다 영토 문제가 다시 전면화되는 악순환이 반복되었다.

중국의 이어도 관할권 주장 관련 주요 일자



독도 갈등이 구조적으로 심화된 또 하나의 요인은 독도 주변 해양자원의 전략적 가치 상승이었다. 1990년대 이후 동해 해저에서 대량의 메탄하이드레이트와 망간단괴가 발견되면서 독도 주변 수역이 단순한 영토 문제를 넘어 에너지·광물 자원의 보고로 인식되었다. 메탄하이드레이트는 차세대 청정 에너지로 평가되며, 독도 주변에는 약 6억 톤이 매장된 것으로 조사된 바 있다. 코발트·니켈·구리 등 첨단 산업에 필수적인 광물을 포함한 망간단괴 역시 장기적으로 막대한 경제적 가치를 지닌다.

여기에 1990년대 발효한 유엔해양법협약(UNCLOS)이 더해지면서 독도 주변의 배타적 경제수역(EEZ)을 200해리까지 설정할 수 있게 된 점은 일본의 전략적 계산에 큰 변화를 가져왔다. 이 협약이 현실적으로 적용되기 시작한 1990년대 중후반부터 일본은 새로운 어업협정 체결을 요구하며, 독도 문제를 국교 정상화 이후 처음으로 다시 본격적으로 제기하기 시작했다. 그 결과 1998년 한일 신어업협정 협상 과정에서 일본은 독도 주변 수역의 EEZ 문제를 집요하게 건드렸고, 이 시기부터 독도 영유권 갈등은 다시금 현재화되었다.

이러한 요인들이 복합적으로 작용하면서 독도는 단순한 작은 암초의 문제가 아니라, 동아시아 해양질서의 재편, 에너지·광물자원 확보, 국가 주권과 정체성, 국내 정치의 민족주의적 동원, 이 결합된 복합적·구조적 영토 현안으로 자리 잡게 되었다.

결국, 탈냉전 이후 한일관계의 변화는 기존 협력 네트워크의 약화와 일본 정치의 우경화, 해양자원의 전략적 가치, 국제 해양질서의 재편이라는 요인들이 서로 맞물리며 독도 갈등을 더욱 가속화한 것으로 평가된다. 이러한 구조적 요인은 단기간에 해소되기 어렵기 때문에, 독도 문제는 향후에도 양국 관계의 지속적 긴장 요인으로 남을 가능성이 높다.

동아시아 지역은 세계화와 탈냉전이라는 국제구조적 변동 속에서 빠르게 변화해 왔다. 1990년대 초 사회주의권의 해체와 함께 중국·베트남·라오스·캄보디아 등 동아시아의 사회주의 국가들은 개혁개방 또는 시장경제 도입을 본격화하며 체제전환을 시도했다. 일부 국가는 사회주의 이념을 사실상 포기하고 자본주의적 자유민주주의 체제로 이동하기도 했다. 이러한 변화는 동아시아 국가들 간 경제·정치적 협력 관계를 새로운 단계로 끌어올리는 촉매가 되었으며, 역내 통합 논의가 본격적으로 전개되는 기반이 되었다.

동남아시아 국가들이 중심이 되어 1967년에 결성한 아세안(ASEAN)⁷⁶은 세계화 흐름 속에서 지역경제 통합의 필요성을 강하게 인식하게 되었다. NAFTA와 EU 통합으로 상징되는 세계적 지역주의 확산은 아세안에 직접적인 자극을 주었고, 이에 따라 1992년 싱가포르 회의에서는 향후 15년 이내 아세안자유무역지대(AFTA)를 구축하겠다는 구상이 공식적으로 제시되었다. 1997년 아시아 금융위기는 이러한 통합 의지를 한층 강화시키는 계기가 되었으며, 아세안은 위기 극복 과정에서 한국·중국·일본 등 동북아 3개국과의 협력 필요성을 더욱 절감하게 되었다. 이 결과 탄생한 ‘ASEAN+3’ 체제는 동아시아에서 가장 포괄적이고 중요한 지역 협력체로 발전하고 있다.

이와 함께 아세안은 1990년대 후반 이후 베트남(1995), 미얀마·라오스(1997), 캄보디아(1999)를 연달아 회원국으로 받아들이며 동남아시아 10개국을 포괄하는 사실상의 지역 공동체로 확대되었다. 이러한 확장은 동남아의 지역 정체성과 공동체적 기반을 더욱 강화하는 계기가 되었다.

동아시아 공동체 역시 이 시기에 중요한 진전을 보였다. 2001년 동아시아 비전그룹(EAVG)은 동북아와 동남아를 포함하는 광범위한 ‘동아시아 공동체’ 구상을 제안했고, 이는 2002년 ASEAN+3 회의에서 공식 채택되었다. 이어 2005년 말레이시아 캘라룸푸르에서 동아시아 정상회의(EAS)가 출범하면서 지역통합의 제도적 틀이 마련되었다. 이후 동아시아 공동체 구축을 위한 다양한 논의가 전개되며 제도적·정치적 기반이 점진적으로 강화되었다.

그러나 동아시아 지역협력의 확대는 항상 순탄한 것은 아니었다. 동아시아 정상회의에는 ASEAN+3 국가뿐 아니라 인도·호주·뉴질랜드가 참여했고, 2011년부터는 미국과 러시아까지 가세하면서 동아시아의 지리적 범위 자체가 모호해지고 지역공동체 구축의 일관성이 약화되는 문제도 대두되었다. 지역 내 국가들의 경제력·군사력·영토 규모의 격차가 크다는 점도 통합을 어렵게 만드는 요인이다.

특히 중국의 부상은 동아시아 협력 구도를 근본적으로 변화시키는 핵심 변수로 작용하고 있다. 중국은 1990년대 초 캄보디아 평화정착 과정에서 적극적 역할을 수행하고, 아세안에 대한 공산당 지원을 중단하는 등 입장을 조정했다. 이후 중국은 1997년 ASEAN+3 체제에 참여하면서 아세안과 공식적인 대화·협력의 장을 열었고, 2002년에는 양측이 ‘전략적 동반자 관계’를 선언했다. 같은 해 체결된 중국-아세안 FTA는 2010년 발효되어 중국을 아세안 최대 무역 파트너로 부상시키는 계기가 되었다.

중국-아세안 관계의 발전은 동남아 국가들에게 경제적 ‘기회’로 평가되기도 한다. 대규모 시장 접근, 중국의 투자 확대, 공급망 연계 등은 동남아 경제 발전의 새로운 동력이 되었기 때문이다. 그러나 동시에 ‘위협’ 요소도 병존한다. 이 위협은 상호적이 아니라 주로 중국이 동남아 국가들에게 미치는 일방적 영향력 확대를 의미한다.

중국발 위협은 크게 두 가지로 구분된다.

1. 대륙부 동남아시아에 대한 경제적 팽창 : 중국기업의 진출 확대, 인프라 투자, 에너지·자원 확보 전략 등이 동남아 국가들의 경제주권과 산업구조에 영향을 미치고 있다.
2. 남중국해 영유권 분쟁⁷³ : 스프래틀리·파라셀 등 주요 도서와 해역을 둘러싸고 중국과 베트남·필리핀·말레이시아·브루나이 등 동남아 국가들 간 갈등이 격화되고 있다.

CHAPTER II

TERRITORY

Article 2

(a) Japan, recognizing the independence of Korea, renounces all right, title and claim to Korea, including the islands of Quelpart, Port Hamilton and Dagelet.

(b) Japan renounces all right, title and claim to Formosa and the Pescadores.

(c) Japan renounces all right, title and claim to the Kurile Islands, and to that portion of Sakhalin and the islands adjacent to it over which Japan acquired sovereignty as a consequence of the Treaty of Portsmouth of September 5, 1905.¹

(d) Japan renounces all right, title and claim in connection with the League of Nations Mandate System, and accepts the action of the United Nations Security Council of April 2, 1947, extending the trusteeship system to the Pacific Islands formerly under mandate to Japan.¹

(e) Japan renounces all claim to any right or title to or interest in connection with any part of the Antarctic area, whether deriving from the activities of Japanese nationals or otherwise.

(f) Japan renounces all right, title and claim to the Spratly Islands and to the Paracel Islands.

Treaty of San Francisco, 1951

중국과 동남아시아 간 해양영토 분쟁

동남아시아 국가들이 중국으로부터 느끼는 위협은 경제적 팽창뿐 아니라 남중국해 도서들을 둘러싼 영유권 분쟁에서도 두드러진다. 남중국해에서 분쟁의 핵심이 되는 도서는 스프래틀리 (Spratly) 군도와 파라셀 (Paracel) 군도이며, 이 지역은 중국·대만·베트남·필리핀·말레이시아·브루나이 등 여러 나라가 겹쳐 영유권을 주장하는 동아시아 최대의 다자 영토분쟁지대이다. 스프래틀리군도는 중국에서는 남사군도, 베트남에서는 쯔엉사, 필리핀에서는 칼라야안이라고 부르며, 파라셀군도 역시 중국(서사군도)과 베트남이 서로 다른 이름을 사용하고 있다.

동·남중국해 영토분쟁 해역 및 석유·천연가스 매장량



남중국해는 단순한 도서 영유권 문제가 아니라 국제경제·자원·안보가 겹쳐 있는 전략적 지역이다. 전 세계 해상운송²³의 약 25%가 이 해역을 통과하며, 한국·일본·중국·대만이 수입하는 석유의 80% 이상, 미국이 아시아·태평양 지역에서 수입하는 자원의 90%가 이 바다를 거친다.

또한 전 세계 어획량의 10%가 이 곳에서 생산될 정도로 해양자원이 풍부하고, 구리·망간·주석·알루미늄 등의 광물자원이 다량 매장되어 있는 것으로 확인된다. 특히 석유와 천연가스 매장량은 국가들이 진출 경쟁을 벌이는 핵심 요인이며, 미국 지질조사국은 약 283억 배럴을, 중국은 그 7배가 넘는 2,130억 배럴을 주장하며 자원 가치를 극대화하고 있다.

이처럼 에너지·수산업·광물자원을 둘러싼 이해관계에 더해, 남중국해는 동아시아 국가들이 인도양, 중동, 아프리카, 유럽으로 진출할 때 반드시 통과해야 하는 해상 교통로이기도 하다. 미국 역시 팜과 일본 기지를 운용하고 있어 남중국해는 동아시아 해상안보 구조의 중심축이라 할 수 있다. 따라서 스프래틀리·파라셀 도서를 누가 소유하고 관리하느냐는 자원권·EEZ 확장·해상안보 지배력에 직결되는 문제로 확대된다.



장성구. 김토일 기자 / 20120710
@yonhap_graphics (트위터)

YONHAPNEWS

분쟁 양상은 군도마다 다르다. 파라셀군도는 중국과 베트남 간 분쟁으로 한정되며, 중국이 1974년 무력으로 베트남을 몰아낸 이후 실효지배를 유지하고 있다. 반면 스프래틀리군도는 중국·대만·베트남·필리핀·말레이시아·브루나이 6개국이 겹쳐 영유권을 주장하는 복잡한 구조를 갖는다. 현재 중국은 7개, 대만은 1개, 베트남은 29개, 필리핀은 10개, 말레이시아는 7개의 섬을 점유하고 있다.

스프래틀리에 대한 분쟁은 20세기 초 프랑스와 일본이 영유권을 주장하면서 시작되었고, 2차 세계대전 이후 중국·베트남·필리핀 등이 잇달아 권리를 주장했지만 당시에는 자원 가치가 크게 인식되지 않아 분쟁이 심각하지 않았다. 전환점은 1968년 이 해역에 석유와 가스가 대량 매장되어 있다는 사실이 알려진 때였다. 이후 중국·베트남·필리핀·말레이시아 등이 각각 섬을 점령하고 군사시설을 설치하며 실효지배 확대 경쟁이 본격화되었다.

중국은 1974년, 1992년, 1996년에 걸쳐 남중국해 전체에 대한 영유권을 주장하는 공식 입장을 단계적으로 강화했고, 특히 1996년 UN해양법협약(UNCLOS)을 비준하며 자국의 해양 권리를 'U-라인'(일명 9단선) 범위로 공식화했다. UNCLOS가 인정하는 200해리 EEZ 제도는 주변국과의 갈등을 더욱 자극하는 요인이 되었다.

중국은 영유권 주장을 실제 행동으로 옮기기도 했다. 1995년 필리핀 점유 지역인 미스치프 암초에 초소와 안테나를 설치한 것을 시작으로, 필리핀이 항의하자 1999년 더 큰 군사기지를 건설했다. 2011년에는 베트남의 탐사 장비 일부를 파괴하여 베트남이 “주권 침해”라고 강하게 반발하기도 했다. 이러한 일방적 조치는 동남아 국가들에게 중국의 행동이 단순한 영유권 주장 이상의 실질적 위협이 될 수 있음을 보여주었다.

이에 따라 2002년 아세안⁷⁶과 중국은 분쟁 억제와 평화적 해결을 명시한 ‘남중국해 행동 선언(DOC)’을 체결했지만, 중국의 군사적·행정적 움직임이 지속되면서 실효성이 크게 의심받고 있다. 다만 동남아 국가들이 실효지배를 강화하기 위해 2009년 대륙붕한계위원회에 대륙붕 확장 신청을 하거나 법률 제정(필리핀 기선법 제정) 등 대응책을 마련하는 등 사법적·제도적 경쟁이 심화되고 있다.

일부 학자들은 중국이 남중국해에서 실제로 무력 사용을 시도할 가능성은 낮다고 평가한다. 무역·투자 관계가 확대되고 있으며, 중국 역시 군사적 충돌이 초래할 비용을 잘 알고 있기 때문이다. 그러나 이 견해는 조건부이다. 중국이 영유권 주장을 실제 군사적 행동으로 강화하고, 이에 대응해 동남아 국가들이 군사기지 확충이나 법적 영토선언 등을 통해 대응할 경우, 무력충돌 가능성은 언제든지 높아질 수 있다. 무엇보다 현재 남중국해에서 단독으로 자력 군사력을 동원해 영유권을 관철할 수 있는 국가는 사실상 중국뿐이라는 점에서, 분쟁의 잠재적 군사적 위험성은 여전히 존재한다.

남중국해 영유권 분쟁⁷⁷의 격화는 동남아시아 국가뿐 아니라 동북아 핵심국가인 한국에도 중대한 전략적 함의를 갖는다. 한국은 중국과의 경제적 상호의존도가 높은 동시에, 미국과의 동맹을 축으로 동아시아 해상질서 유지에 깊이 관여하는 국가이기 때문이다. 또한 한국 역시 세계 해상무역에 크게 의존하는 국가로서, 남중국해의 항행 자유와 해상안보는 국가경제의 근간과 직결된다. 이러한 구조 속에서 한국이 취해야 할 대응책은 단순한 외교적 입장 표명을 넘어 다층적·입체적 전략 접근이 요구된다.

첫째, 국제법·해양법 원칙에 기반한 일관된 외교적 입장 유지가 중요하다. 한국은 남중국해 문제에서 특정국 편드는 것이 아니라, 유엔해양법협약(UNCLOS)에 따른 항행의 자유, 분쟁의 평화적 해결, 무력 사용 금지, 국제규범 준수를 지속적으로 강조할 필요가 있다. 이는 한국의 독도 문제, 이어도 해양관할권 문제 등과도 직접적으로 연결되므로 국제법을 기반으로 한 원칙적 태도는 우리에게도 장기적으로 유리하다.

둘째, 아세안 국가들과의 전략적 협력 강화가 요구된다. 한국은 이미 ‘한-아세안 전략적 동반자 관계’를 유지하고 있으며, 아세안은 중국의 군사적·경제적 압력에 균형을 요구하는 핵심 지역이다. 한국은 아세안의 해양안보 역량 강화, 해양법 관련 제도 협력, 해양과학·해양환경·수산 분야 협력 등 비군사적·제도적 분야를 중심으로 아세안과의 관계를 더욱 심화할 필요가 있다. 이러한 접근은 동남아시아 국가들이 한국을 ‘중립적이면서 신뢰 가능한 파트너’로 인식하게 하고, 한국의 외교적 공간을 넓히는 기반이 된다.

셋째, 미국·중국 간 전략경쟁 속에서의 균형적 외교전략 수립이 필수적이다. 남중국해 문제는 미·중 군사전략의 충돌 지대이므로 한국은 어느 일방에 치우친 선택을 하기보다, 한국의 국익, 동북아 안보환경, 한반도 정세 세 가지 기준을 중심으로 ‘선(先)국익·후(後)균형’ 원칙을 유지해야 한다. 예컨대 미국의 ‘항행의 자유 작전’(FONOPs)을 무조건 지지하거나, 중국의 U-라인을 암묵적으로 인정하는 식의 극단적 선택은 모두 바람직하지 않다.

넷째, 해양안보 능력과 해양감시·정찰 역량 강화가 필요하다. 한국은 직접적으로 남중국해 영토분쟁⁷³ 당사국은 아니지만, 한국 해상물류¹의 30% 이상이 남중국해를 통해 이동한다. 따라서 해군의 원해작전 능력 확대, 해양도메인 인식(MDA: Maritime Domain Awareness) 강화, 인도-태평양 지역국들과의 해양안보 협력 확대를 통해 한국의 해양경제 생명선을 보호해야 한다.

다섯째, 신남방정책(New Southern Policy) 또는 그 후속전략의 지속적·확대 적용이 필요하다. 한국은 신남방정책을 통해 동남아와 인도 지역에서 외교·경제·문화·안보 협력을 크게 확대한 바 있으며, 남중국해 정세가 불안정할수록 한국은 동남아 국가들과의 협력을 ‘경제-안보 복합파트너십’ 수준으로 끌어올릴 필요가 있다.

마지막으로, 한국은 남중국해 분쟁⁷³을 ‘지정학⁷¹적 위협’뿐 아니라 ‘경제·산업·에너지 안보 문제’로 동시에 인식해야 한다. 중국의 해양 진출 강화는 한국 기업의 동남아 진출 환경, 해상물류 흐름², LNG·원유 조달⁴¹ 루트 안정성 등과 깊이 연관되기 때문이다. 따라서 한국은 해상물류 다변화, 에너지 공급망 안정화, 동남아 인프라 협력 사업 확대 등을 통해 경제안보 관점에서도 적극 대응해야 한다.

남중국해 영유권 분쟁은 단순한 영토 갈등이 아니라 동아시아 전체의 전략질서 변화와 직결된 문제이다. 한국은 국제법 원칙을 견지하면서도 아세안과의 협력을 강화하고, 미·중 전략경쟁 속 균형외교를 유지하며, 해양안보 역량과 경제안보 기반을 동시에 강화하는 ‘다층적 대응전략’을 통해 변화하는 동아시아 질서 속에서 자국의 국익을 안정적으로 확보해야 한다.

[교재 속 물류 용어사전]

N O	한글	영문	설명(요약)	난이도
1	물류	Logistics	상품이 생산지에서 소비자에게 도달할 때까지의 운송·보관·포장·하역·정보관리 등 전체 흐름.	1
2	물류 흐름	Logistics Flow	원재료→제조→창고→유통→소비자로 이어지는 물류의 시간적·공간적 이동 경로.	1
3	공급사슬	Supply Chain	원재료 공급자~제조~물류~도매~소매~소비자까지 연결된 전체 네트워크.	1
4	공급사슬관리	SCM (Supply Chain Management)	공급사슬 전체를 하나의 시스템으로 보고 재고·정보·자금·서비스를 통합 관리하는 경영 방식.	2
5	상류 물류	Upstream Logistics	원자재·부품이 공급자에서 공장으로 들어오는 방향의 물류 흐름.	1
6	하류 물류	Downstream Logistics	완제품이 공장에서 도매·소매·소비자에게 나가는 방향의 물류 흐름.	1
7	제조 물류	Manufacturing Logistics	공장 내부 및 인근에서 발생하는 입고·공정 간 이동·완제품 출고 등 생산 관련 물류 활동.	2
8	유통 물류	Distribution Logistics	공장·중앙창고에서 출발해 도매·소매·온라인 고객에게 도달하는 단계의 물류.	1
9	보관	Storage	상품을 창고·냉장고·야적장 등에 일정 기간 안전하게 두는 활동.	1
10	재고	Inventory	창고·매장·공장에 쌓여 있는 모든 상품·자재. 너무 많으면 비용, 너무 적으면 품절 발생.	1
11	안전재고	Safety Stock	수요 급증·공급 지연에 대비해 여유분으로 보유하는 재고.	2
12	발주	Ordering	필요한 자재·상품을 얼마나 언제 공급자에게 주문할지 결정하고 실제 주문을 넣는 행위.	1
13	주문 처리	Order Processing	고객 주문을 접수·확인하고 재고 배정·출고 지시·송장 발행까지 처리하는 과정.	1
14	패킹	Packing	운송 중 파손을 막고 고객에게 보기 좋게 전달되도록 상품을 포장하는 작업.	1
15	피킹	Picking	창고 선반에서 주문된 상품을 실제로 꺼내오는 작업.	1

16	분류	Sorting	지역·배송사·시간대·고객 유형 등에 따라 물품을 나누는 작업.	1
17	하역	Loading / Unloading	선박·트럭·철도 등에 화물을싣고 내리는 작업 전체.	1
18	크로스도킹	Cross Docking	입고된 상품을 창고에 거의 보관하지 않고 바로 출고 쪽으로 옮겨 재송출하는 방식.	2
19	WMS	Warehouse Management System	입고·보관 위치·피킹·출고 등 창고 내 모든 활동을 관리하는 전산 시스템.	2
20	OMS	Order Management System	고객 주문의 생성부터 출고·배송 추적까지 통합 관리하는 시스템.	2
21	운송	Transportation	상품이나 사람을 한 장소에서 다른 장소로 이동시키는 활동.	1
22	내륙운송	Inland Transport	항만·공항을 제외한 국내 도로·철도 구간에서의 운송.	1
23	해상운송	Ocean Freight	선박을 이용해 국가 간 대량 화물을 운송하는 방식.	1
24	항공운송	Air Freight	비행기로 화물을 운송하는 방식. 매우 빠르지만 비용이 높음.	1
25	운송비	Freight Cost	화물을 이동시키는 데 드는 운임·연료비·통행료·보험료 등 모든 비용.	1
26	컨테이너	Container	국제운송에서 사용하는 20ft·40ft 등 규격화된 금속 박스.	1
27	FCL	FCL (Full Container Load)	한 화주가 컨테이너 하나를 가득 채워 사용하는 운송 형태.	2
28	LCL	LCL (Less than Container Load)	여러 화주의 화물을 한 컨테이너에 합쳐 운송하는 형태.	2
29	인코텀즈	Incoterms	국제무역에서 비용·위험·책임을 누가 어디까지 부담하는지 정해주는 규칙.	2
30	선하증권	B/L (Bill of Lading)	선박회사가 발행하는 화물 영수증이자 화물에 대한 권리를 나타내는 유가증권.	2

31	항공화물 운송장	AWB (Air Waybill)	항공사가 화물을 인수했다는 것을 증명하는 운송장. 유가증권은 아님.	2
32	CY	CY (Container Yard)	컨테이너를 보관·입출고하는 야드. 주로 FCL 화물 처리.	2
33	CFS	CFS (Container Freight Station)	LCL 화물을 모으거나 나누는 장소.	2
34	터미널	Terminal	여러 운송수단이 만나는 결절점 시설(컨테이너 터미널, 철도 터미널 등).	1
35	항만	Port	선박이 입출항하고 화물을 싣고 내리는 장소. 항만 경쟁력이 국가 물류에 영향.	1
36	리드타임	Lead Time	주문 시점부터 상품을 받기까지 걸리는 전체 시간.	1
37	적기생산	JIT (Just In Time)	필요한 때 필요한 만큼만 생산·공급하여 재고를 최소화하는 방식.	2
38	조달 포트폴리오 관리	Procurement Portfolio Management	공급자·원자재를 분산·관리해 가격·위험을 균형 있게 조절하는 기법.	3
39	VMI	Vendor Managed Inventory	공급자가 고객 창고의 재고 수준을 직접 모니터링하고 보충을 책임지는 방식.	3
40	CPFR	CPFR	공급자와 소매상이 수요예측·재고보충 계획을 함께 세우는 협업 모델.	3
41	조달	Purchasing / Procurement	필요 자재·서비스를 어떤 공급자로부터 어떤 조건으로 구입할지 결정하는 활동.	2
42	생산계획	Production Planning / MPS	어떤 제품을 언제·얼마나 생산할지 시간대별로 정하는 계획.	2
43	수요예측	Demand Forecasting	미래 고객 수요를 과거 데이터·계절성 등을 바탕으로 추정하는 작업.	2
44	KPI	KPI (Key Performance Indicator)	조직·물류 시스템의 성과를 측정하는 핵심 지표.	1
45	채찍효과	Bullwhip Effect	소비자 단계의 작은 수요 변동이 상류로 갈수록 크게 증폭되는 현상.	2

46	TMS	TMS (Transport Management System)	배송 주문을 모아 차량 배차·운행 경로·적재 계획을 최적화하는 시스템.	2
47	PL 단계	1PL~5PL	물류 아웃소싱 수준을 1PL~5PL로 나눈 개념(직접 수행→전략 통합).	2
48	디지털 전환	Digital Transformation	IT를 활용해 비즈니스·업무 방식을 근본적으로 혁신하는 것.	2
49	사물인터넷	IoT (Internet of Things)	센서가 부착된 사물이 인터넷으로 연결되어 상태 정보를 자동으로 주고받는 기술.	2
50	블록체인	BlockChain	거래 기록을 여러 참여자가 공동으로 기록·검증하는 분산원장 기술.	3
51	스마트 물류	Smart Logistics	AI·로봇·IoT·빅데이터 등을 활용한 고도화된 물류 시스템.	2
52	인공지능	AI (Artificial Intelligence)	컴퓨터가 스스로 학습·판단·예측하는 기술.	2
53	빅데이터	Big Data	규모·속도·다양성이 큰 대규모 데이터. 수요예측·경로 최적화 등에 활용.	2
54	디지털 트윈	Digital Twin	현실의 공장·창고·도시를 디지털 공간에 똑같이 복제해 시뮬레이션하는 기술.	3
55	AGV	AGV (Automatic Guided Vehicle)	창고·공장에서 센서·라인을 따라 자동으로 움직이는 무인 운반차.	2
56	드론 배송	Drone Delivery	무인 드론을 활용해 소형 화물을 고객에게 배송하는 방식.	2
57	자율주행 트럭	Autonomous Truck	운전자 개입 없이 센서·AI로 스스로 주행하는 화물 트럭.	3
58	RFID	RFID	무선주파수로 태그가 붙은 물품 정보를 접촉 없이 읽는 기술.	2
59	OCR	OCR (Optical Character Recognition)	이미지·스캔 문서 속 문자를 인식해 텍스트 데이터로 바꾸는 기술.	2
60	자유무역 협정	FTA (Free Trade Agreement)	국가 간 관세·비관세 장벽을 낮추거나 없애 무역을 촉진하는 협정.	1

61	RCEP	RCEP	동아시아·오세아니아 15개국이 참여하는 메가 FTA. 역내 공급사슬·물류에 큰 영향.	2
62	CPTPP	CPTPP / TPP	한태평양 지역 국가들의 대규모 무역협정.	3
63	관세	Tariff	수입품에 부과하는 세금. 보호무역·재정수입 수단.	1
64	관세사	Customs Broker	수출입 통관·관세·FTA 원산지 관리 등을 대행하는 국가공인 전문가.	2
65	무역실무	Trade Practice	계약·선적·보험·통관·결제 등 수출입 전 과정을 실제로 처리하는 업무.	2
66	환율	Exchange Rate	두 나라 통화를 서로 교환할 때의 비율. 수출입 가격 경쟁력에 영향.	1
67	신용장	L/C (Letter of Credit)	은행이 수입자를 대신해 수출자에게 대금 지급을 보증하는 문서.	2
68	송장	Invoice	품명·수량·단가·금액 등이 적힌 거래내역서. 관세 부과·세관 신고 기준 문서.	1
69	패킹리스트	Packing List	어떤 포장 단위에 무엇이 얼마나 들어 있는지 적은 포장 내역서.	1
70	글로컬	Glocal	세계(Global)와 지역(Local)을 함께 보는 관점. 세계 흐름 속에서 지역 특성을 고려.	1
71	지정학	Geopolitics	지리·해양·자원이 국가의 정치·경제·군사·물류 전략에 미치는 영향을 연구하는 분야.	2
72	경제블록	Economic Bloc	여러 국가가 관세를 낮추고 공동 시장을 형성한 지역 경제권(EU, ASEAN 등).	2
73	남중국해 분쟁	South China Sea Disputes	여러 국가가 남중국해 섬·해역 영유권을 두고 벌이는 분쟁. 주요 해상운송 루트와 직결.	2
74	일대일로	BRI (Belt and Road Initiative)	중국이 추진하는 유라시아 육상·해상 인프라·물류 연결 전략.	3
75	유라시아 이니셔티브	Eurasia Initiative	한국이 제안한 유라시아 대륙과의 경제·철도·물류 연결 구상.	3

76	아세안	ASEAN	동남아 10개국으로 구성된 지역 협력체이자 경제 공동체.	1
77	환동해권	East Sea Rim	동해를 둘러싼 한국·일본·러시아 연해주 등 해역 중심 경제·물류권.	2
78	관광산업	Tourism Industry	여행·숙박·운송·쇼핑·문화·음식 등 관광 활동 전반을 포함하는 산업.	1
79	팬데믹	Pandemic	여러 대륙에 걸친 대규모 감염병 유행. 관광·항공·물류에 큰 충격을 줌.	1
80	OTA	Online Travel Agency	온라인에서 항공·호텔·투어 상품을 검색·비교·예약하게 해주는 여행 플랫폼.	1
81	에어비앤비	Airbnb	일반인이 자신의 집·방을 여행자에게 빌려주는 숙박 공유 플랫폼.	1
82	우버	Uber	개인이 차량을 이용해 승객을 태우는 차량 공유·호출 플랫폼.	1
83	공유경제	Sharing Economy	남는 자산을 다른 사람과 공유해 부가가치를 만드는 경제 모델.	1
84	라스트마일 배송	Last-mile Delivery	물류센터에서 고객 집·수령지까지 이어지는 마지막 배송 구간.	1
85	플랫폼	Platform	공급자와 소비자를 연결해 거래·소통이 이루어지도록 돋는 디지털 기반.	1
86	소비자 경험	CX (Customer Experience)	상품 인지~구매~사용~AS까지 고객이 전 과정에서 느끼는 총체적 경험.	2
87	멀티/듀얼트랙	Multi/Dual Track	두 개 이상의 전공·트랙(예: 물류+동아시아 언어)을 함께 이수하는 교육 구조.	2
88	부전공	Minor	본전공 외에 추가로 일정 학점을 이수하는 보조 전공.	1
89	융합전공	Convergence Major	두 학문 영역을 결합해 새롭게 만든 전공(예: 물류+AI빅데이터).	2
90	글로벌 교류	Global Exchange	해외 대학과 학생·교수·프로그램을 교환하는 국제 교류 활동.	1

91	단기연수	Short-term Program	2~4주 정도 해외에서 언어·문화·전공을 집중 체험하는 프로그램.	1
92	인턴십	Internship	기업 현장에서 실제 업무를 경험하는 실습 중심 교육.	1
93	취업 로드맵	Career Roadmap	입학부터 졸업까지 어떤 역량과 경험을 쌓을지 시간대별로 정리한 진로 계획.	1
94	상담 시스템	Student Life-cycle Support	입학~졸업까지 학업·생활·진로를 지원하는 상담·관리 체계.	1
95	물류관리 사	Logistics Manager (Korea)	국가공인 물류 전문 자격증. 물류관리·창고·운송·유통 전반을 평가.	2
96	국제무역 사	International Trade Specialist	무역실무(계약·선적·통관·결제 등)를 평가하는 민간 자격증.	2
97	LPI	Logistics Performance Index	세계은행이 발표하는 국가별 물류 경쟁력 지수(6개 항목 평가).	2
98	OTIF	On Time In Full	제시간에 정확한 수량으로 배송 완료했는지를 나타내는 서비스 수준 지표.	2
99	Fill Rate	Fill Rate	주문량 중 즉시 출고 가능한 비율. 재고 정책·서비스 수준 평가에 사용.	2
100	Cost-to-Serve	Cost-to-Serve	특정 고객·상품을 서비스하는 데 실제로 들어간 총비용.	3
101	운송 리드타임	Transport Lead Time	출발지에서 도착지까지 운송에 실제로 걸린 시간.	1
102	재고회전 율	Inventory Turnover	재고가 1년 동안 몇 번 판매·교체되는지 나타내는 지표.	2
103	풀필먼트 센터	Fulfillment Center	온라인 주문을 위한 재고보관·피킹·포장·출고를 일괄 수행하는 물류센터.	1
104	소팅 센터	Sorting Center	지역·배송사별로 화물을 대량 분류하는 허브형 센터.	1
105	피킹 리스트	Picking List	피킹해야 할 상품·수량·위치를 정리한 작업 지시 목록.	1

106	배치 피킹	Batch Picking	여러 주문을 묶어 한 번에 피킹한 후, 나중에 주문별로 분류하는 방식.	2
107	존 피킹	Zone Picking	창고를 구역으로 나누고 각 구역 담당자가 자신의 구역 상품만 피킹하는 방식.	2
108	Put-away	Put-away	입고된 상품을 정해진 선반·위치에 배치하는 작업.	1
109	Cycle Count	Cycle Count	창고 전체가 아니라 일부 구역씩 나누어 주기적으로 재고를 조사하는 방식.	2
110	선적	Loading	화물을 선박·트럭·철도 차량 등에싣는 작업.	1
111	양하	Unloading	도착지에서 화물을 내리는 작업.	1
112	본선인도 조건	FOB 등 Incoterms	수출자가 화물을 본선에 적재할 때까지 비용·위험을 부담하는 조건 등 인코텀즈상 인도 조건.	2
113	터미널 오퍼레이 터	Terminal Operator	항만·터미널을 운영·관리하는 기업.	2
114	항로	Shipping Route	선박이 정기적으로 운항하는 고정된 경로(예: 아시아-유럽 항로).	1
115	선적 스케줄	Shipping Schedule	선박이 언제 어느 항만에 입출항하는지 나타내는 일정표.	1
116	특송업체	Express Courier	DHL·FedEx·UPS 등 전 세계 문전배송(door-to-door 특송)을 제공하는 회사.	1
117	허브공항	Hub Airport	여러 노선이 집중되는 거점 공항으로 환승·화물 환적의 중심 역할.	2
118	벨리카고	Belly Cargo	여객기의 화물칸(밸리)에 탑재되는 화물.	2
119	항공보안	Aviation Security	항공기·공항을 폭발물·무기·위험물 등으로부터 보호하기 위한 모든 활동.	2
120	위험물	Dangerous Goods	폭발성·인화성·독성 등으로 특별 취급·포장·표시가 필요한 위험한 화물.	2

121	아태화	Asia-Pacific Shift	세계 경제 중심이 미국·유럽에서 동아시아·태평양 지역으로 이동하는 현상.	2
122	소프트파워	Soft Power	군사력·경제력 대신 문화·이미지·가치로 다른 나라에 영향을 미치는 힘.	2
123	디아스포라	Diaspora	특정 민족·집단이 고향을 떠나 세계 여러 지역에 흩어져 사는 현상·공동체.	2
124	문화교류	Cultural Exchange	서로 다른 국가·지역 사람들이 예술·언어·음식·생활양식을 교류하는 과정.	1
125	수평적 네트워크	Horizontal Network	위계보다 협업·공유를 중심으로 비슷한 위치의 조직·개인이 연결된 구조.	2
126	다자주의	Multilateralism	세 나라 이상이 참여하는 다자간 협력 체제(UN, WTO, RCEP 등).	2
127	양자주의	Bilateralism	국가 간 1:1 관계를 기반으로 하는 외교·경제 협력 형태(예: 한·일, 한·중).	2
128	문화지리학	Cultural Geography	지역별로 다른 문화·생활양식이 나타나는 이유를 지리·환경과 함께 연구하는 학문.	2
129	글로벌 가치사슬	GVC (Global Value Chain)	기획~부품~조립~판매까지 가치 창출 단계가 여러 나라에 흩어져 있는 구조.	3
130	메가 FTA	Mega FTA	다수 국가가 대규모로 참여하는 초대형 자유무역협정(RCEP, CPTPP 등).	3
131	MRP	MRP (Material Requirements Planning)	생산계획에 맞춰 어떤 자재가 언제 얼마나 필요한지 계산하는 시스템.	3
132	ERP	ERP (Enterprise Resource Planning)	재무·생산·물류·인사 등 기업 자원을 통합 관리하는 전사적 시스템.	3
133	APS	APS (Advanced Planning and Scheduling)	제약조건을 고려해 생산·물류 일정을 고급 알고리즘으로 최적화하는 시스템.	3
134	TOC	TOC (Theory of Constraints)	전체 성과를 제한하는 병목자원을 찾아 개선하는 경영 이론.	3
135	병목	Bottleneck	전체 흐름을 느리게 만드는 가장 좁은 공정·자원.	2

136	칸반	Kanban	작업 지시·재고 보충을 눈에 보이는 카드·표식으로 관리하는 방식.	2
137	카이젠	Kaizen	작고 지속적인 개선을 통해 성과를 높이는 일본식 개선 철학.	2
138	SKU	SKU (Stock Keeping Unit)	재고 관리의 최소 단위(상품 코드·색상·사이즈 조합).	2
139	단위화물	Unit Load	팔레트 등 하나의 단위에 여러 물품을 묶어 취급하는 화물 단위.	2
140	팔레트	Pallet	화물을 모아 지게차로 쉽게 이동할 수 있게 해주는 평판 형태 받침대.	1
141	슬로팅	Slotting	상품 특성·회전율에 따라 창고 내 보관 위치를 전략적으로 배치하는 기법.	3
142	큐빙	Cubing	박스·팔레트·컨테이너의 공간 활용을 극대화하도록 적재량·배치를 계산하는 작업.	3
143	ABC 분석	ABC Analysis	재고를 중요도에 따라 A·B·C 등급으로 나누어 관리하는 기법.	2
144	SLA	SLA (Service Level Agreement)	서비스 수준(리드타임·품질 등)에 대한 공급자·고객 간 공식 약속.	2
145	리스크 관리	Risk Management	공급사슬의 다양한 위험을 식별·평가·대응하는 체계적 활동.	3
146	그린 물류	Green Logistics	환경 부담을 줄이기 위해 에너지·탄소·포장을 고려한 물류 운영.	2
147	역물류	Reverse Logistics	회수·반품·재사용·재활용·폐기 등 상품이 고객에서 다시 역방향으로 이동하는 물류.	2
148	순환형 공급사슬	Closed-loop Supply Chain	정방향 물류와 역방향 물류를 통합해 자원 순환을 극대화한 공급사슬.	3
149	ESG	ESG	환경(Environment)·사회(Social)·지배구조(Governance)를 동시에 고려하는 경영 관점.	2
150	탄소발자국	Carbon Footprint	제품·서비스가 전 과정에서 배출하는 온실가스 총량.	2

151	전자상거래	E-commerce	온라인을 통한 상품·서비스 거래. 이커머스 물류(풀필먼트)가 핵심 인프라.	1
152	옴니채널	Omni-channel	온·오프라인 여러 판매 채널을 통합해 동일한 고객 경험을 제공하는 전략.	2
153	B2C	B2C (Business to Consumer)	기업이 개인 소비자를 대상으로 상품·서비스를 판매하는 거래 형태.	1
154	B2B	B2B (Business to Business)	기업 간 거래 형태. 대량·장기계약·신용거래 비중이 큼.	1
155	C2C	C2C (Consumer to Consumer)	개인과 개인 사이의 거래 형태(중고마켓, 플랫폼 기반 개인 판매 등).	1
156	옐로우페이지	Online Directory	온라인 상에서 업체·서비스 정보를 모아둔 디렉터리형 서비스.	1
157	리테일	Retail	소비자에게 최종적으로 판매하는 소매 단계.	1
158	도매	Wholesale	대량으로 상품을 매입해 소매상 또는 다른 도매상에게 판매하는 단계.	1
159	머천다이징	Merchandising	어떤 상품을 어떤 진열·가격·프로모션으로 판매할지 기획하는 활동.	2
160	라벨링	Labeling	상품 정보·원산지·주의사항 등을 표시 라벨에 기재하는 활동.	1
161	HS 코드	HS Code	국제 통일 상품 분류 체계. 관세율·통계·통관에 사용되는 6자리 기준 코드.	3
162	원산지 규정	Rules of Origin	상품의 '어느 나라산인가'를 판정하는 기준. FTA 특혜관세 적용에 필수.	3
163	보세구역	Bonded Area	관세 납부 전 수입화물을 보관·가공할 수 있는 특별 구역.	3
164	자유무역 지대	Free Trade Zone	관세·규제를 완화해 수출입·가공·물류 활동을 촉진하는 특별 경제구역.	3
165	포워더	Freight Forwarder	수출입 화주를 대신해 운송·통관·보험 등을 설계·조정하는 물류 중개업체.	2

166	NVOCC	NVOCC	자체 선적 서류를 발행하면서 선복을 빌려 재판매하는 해운 중개업체.	3
167	화주	Shipper	화물을 보내는 쪽(수출자·발송인).	1
168	수하인	Consignee	화물을 받는 쪽(수입자·수취인).	1
169	운송인	Carrier	화물을 실제로 운송하는 책임 주체(선사·항공사·트럭회사 등).	1
170	데머리지	Demurrage	컨테이너를 터미널에서 하용 기간 이상 보관해 발생하는 지체료.	3
171	디텐션	Detention	컨테이너를 터미널 밖에서 하용 기간 이상 사용해 발생하는 지체료.	3
172	카보타지	Cabotage	외국 선사가 한 국가의 국내 항로를 운송하는 행위. 대개 각국 법으로 제한.	3
173	EXW	EXW (Ex Works)	수출자가 자기 공장에서 물건만 준비하고 이후 모든 비용·위험은 수입자가 부담하는 조건.	2
174	CIF	CIF (Cost, Insurance and Freight)	수출자가 운임·보험료까지 부담하여 도착항까지 책임지는 조건.	2
175	DAP	DAP (Delivered At Place)	수입국 지정장소 인도 조건. 관세·부가세는 수입자가 부담.	3
176	DDP	DDP (Delivered Duty Paid)	수출자가 관세·세금까지 모두 부담해 수입국 지정장소까지 책임지는 조건.	3
177	보세운송	Bonded Transport	관세 미납 상태의 화물을 보세구역 간 운송하는 것.	3
178	통관	Customs Clearance	세관 신고·검사·관세 납부를 거쳐 물품을 국내에 반입·반출 가능하게 하는 절차.	2
179	무역보험	Export Credit Insurance	수출 대금 미회수 위험을 보장해주는 보험 제도.	3
180	무역금융	Trade Finance	수출입 거래를 지원하는 각종 금융 서비스(신용장, 수출어음할인 등).	3

181	상호문화 역량	Intercultural Competence	다른 문화권 사람들과 효과적으로 소통하고 협력할 수 있는 능력.	2
182	문화지능	CQ (Cultural Intelligence)	다양한 문화 상황에서 적응·이해·행동 조절을 할 수 있는 능력.	3
183	고맥락 문화	High-context Culture	말보다 암묵적 맥락·관계·비언어 신호가 중요한 문화 유형.	3
184	저맥락 문화	Low-context Culture	의미를 주로 언어·문서에 명시적으로 표현하는 문화 유형.	3
185	개인주의	Individualism	개인의 자율성과 성취를 중시하는 문화 성향.	2
186	집단주의	Collectivism	집단의 조화·소속·의무를 중시하는 문화 성향.	2
187	불확실성 회피	Uncertainty Avoidance	불확실한 상황을 얼마나 불편해하고 규칙으로 줄이려 하는지 나타내는 문화 차원.	3
188	권력 거리	Power Distance	상하관계·권위의 격차를 어느 정도 자연스럽게 받아들이는지 나타내는 문화 차원.	3
189	장기지향	Long-term Orientation	미래·저축·인내를 중시하는지, 단기 성과·전통을 중시하는지에 대한 문화 성향.	3
190	문화충격	Culture Shock	새로운 문화에 접했을 때 겪는 혼란·불안·적응 과정.	2
191	에스노센트리즘	Ethnocentrism	자기 문화 기준으로 다른 문화를 평가하는 태도.	3
192	글로벌 마인드셋	Global Mindset	세계 여러 문화·시장·사고방식을 열려 있는 태도로 이해하려는 관점.	2
193	다문화 감수성	Multicultural Sensitivity	다양한 문화·정체성을 존중하고 편견 없이 대하려는 태도.	2
194	컬처マイ닝	Culture Mining	빅데이터·디지털 도구를 활용해 온라인 담론 속 문화 의미·감정을 분석하는 방법론.	3
195	담론 분석	Discourse Analysis	언어 사용과 문맥을 분석해 사회·문화적 의미를 파악하는 연구 방법.	3

196	감성 분석	Sentiment Analysis	텍스트 데이터에서 긍정·부정·중립 감정을 자동으로 분류·측정하는 기법.	3
197	토픽 모델링	Topic Modeling	대량 문서에서 숨은 주제(Topic)를 통계적으로 추출하는 기법(LDA 등).	3
198	워드 임베딩	Word Embedding	단어를 벡터로 표현해 의미적 유사성을 수치화하는 자연어 처리 기법.	3
199	t-SNE	t-SNE	고차원 데이터를 2D/3D로 시각화해 군집·패턴을 직관적으로 보는 차원축소 기법.	3
200	하이브리드 국제교류	Hybrid International Exchange	온라인·오프라인을 결합해 운영하는 새로운 형태의 국제학생교류 프로그램.	2