



대도시권 경제를 움직이는 글로벌 상품거래

편집부



교역, 혹은 상품거래는 도시가 처음 생겨날 때부터 성장의 엔진이었습니다. 어찌보면 지역 성장의 메카니즘은 간단할 수도 있습니다.

도시가 성장하기 위해서는 기업과 마찬가지로 흑자가 나와야 합니다. 즉 다른 지역에서 사오는 것보다 다른 지역에 파는 것들이 많아야 성장할 수가 있다는 이야기입니다.



도시는 예전의 행정구역을 웃자라면서 성장합니다. 도시의 행정구역은 필연적으로 과거에 도시의 영향력이 미치던 범위를 기준으로 그려지기 마련이기에, 현재 도시의 영향력은 흔히 과거의 행정구역을 벗어나게 됩니다. 그렇게 성장해 나간 지금까지의 도시의 영향력 범위를 흔히 대도시권이라는 말로 다시 정의하곤 합니다. 대도시권이란 또한 경제적으로 서로 떠받칠 수 있는 이들의 권역이라는 측면에서 흔히 지역경제의 범위이기도 합니다.

교역, 혹은 상품거래는 도시가 처음 생겨날 때부터 성장의 엔진이었습니다. 어찌보면 지역 성장의 메카니즘은 간단할 수도 있습니다. 도시가 성장하기 위해서는 기업과 마찬가지로 흑자가 나와야 합니다. 즉 다른 지역에서 사오는 것보다 다른 지역에 파는 것들이 많아야 성장할 수가 있다는 이야기입니다. 이런 과정 속에서 상품을 생산하고 운송하고 거래하는 화물 인프라가 필요로 하며, 이런 인프라의 건설은 경제적인 측면 못지않게 도시 성장의 주요한 측면입니다.

브루킹스 연구소는 2013년 제이피모건 체이스와의 공동 프로젝트인 ‘세계도시기획’에서 어찌보면 당연해보이기까지 하는 이런 도시경제와 화물 인프라에 대한 시각을 세계화의 측면에서 대도시권에 초점을 맞추어 다시 한 번 짚어보는 대도시권 화물(Metro Freight) 연구가 필요하다고 역설합니다. 국가 수준의 지표만으로는 이미 국경을 넘나드는 대도시권간의 다대다(Many-to-many) 교역이 일반화된 경제상황에 대응하는 정책을 구상하기가 곤란한 시대가 도래하였음에도 이에 대한 실질적인 대책은 미미한 문제가 있다는 것입니다.

세계의 상품거래는 꾸준히 늘어나고 있습니다. 세계 상품거래는 2012년에 18조 3천억 달러를 기록해 1990년 이래로 4배 가량 증가하고 있으며, 거래량 또한 지난 30년 간 매년 신기록을 갱신하고 있습니다.

상품거래의 세계화가 계속 진행되는 데에는 크게 세 가지의 주요 요인이 있습니다. 첫째로 국제무역장벽이 점차 완화되고 있습니다. 둘째로, 정보통신 인프라와 기술이 계속 발전하면서 세계 곳곳을 연결해 운영할



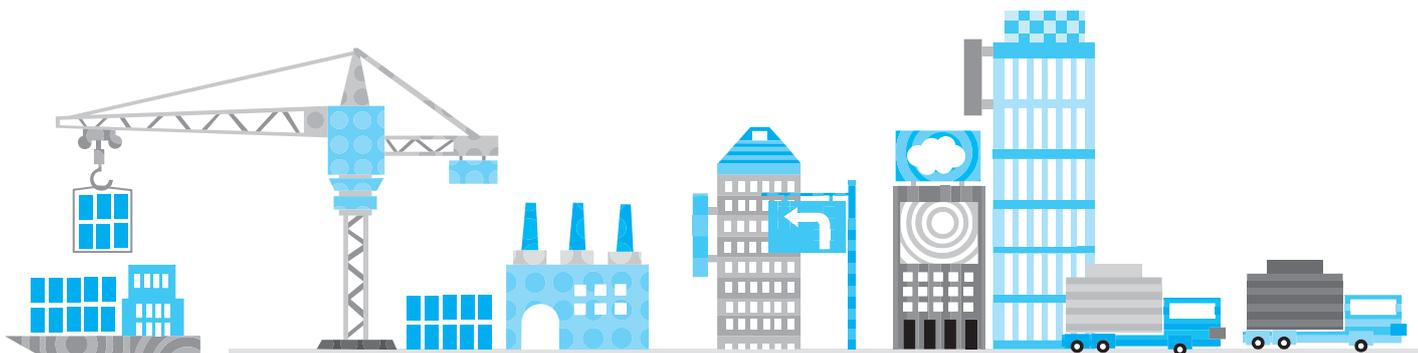
수 있는 새로운 기회가 더 늘어나고 있습니다. 마지막으로, 교통과 물류에서의 기술발전 덕에 상품운송 비용이 극적으로 줄어들고 있습니다.

덕분에 한 때는 대도시권 안에서 완결되던, 혹은 인근 대도시권의 교역만으로 충분하던 생산의 범위가 크게 확장되었습니다. 오늘날 상품 생산에 필요한 인력, 재료, 기술, 생산의 범위는 국가의 경계를 넘어서 전세계를 아우르는 추세를 보이고 있으며, 여기서 만들어지는 새로운 상품의 생산연쇄를 글로벌 가치사슬(Global Value Chain)이라고도 합니다.

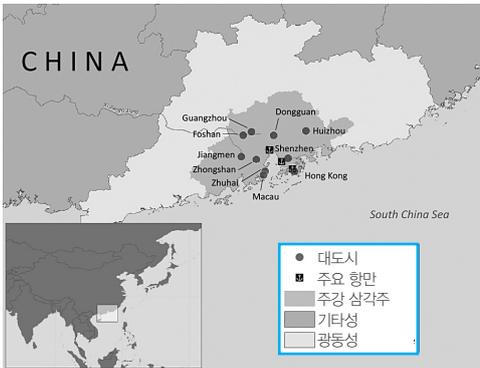
애플의 아이폰은 글로벌 가치사슬로 생산되는 상품의 좋은 예입니다. 아이폰 디자인은 미국의 애플 본사가 담당하지만 중국에서 조립되고, 일본, 독일 등에서 내부에 들어가는 부품이 조달됩니다. 문자 그대로 전 세계가 얹혀들어 만들어낸 상품인 것입니다.

글로벌 가치사슬의 발달은 경쟁력이 있는 상품을 생산하기 위해서 점점 더 많은 지역의 자원과 시장을 이용할 필요가 있다는 사실을 함의하고 있기도 합니다. 이런 필요에 발맞추어 세계 상품거래에서 글로벌 가치사슬의 존재감은 점차 커져가고 있습니다. 세계 제조업에서 선진국 시장을 대표하는 G7 국가의 비중은 1970년 70%에서 2010년에는 46%로 감소했습니다. 그리고 한국과 중국, 터키 등 제조업이 강세인 아시아 국가들이 상품 생산지 다변화의 추세를 선도하고 있습니다. 한국과 중국의 경우 완제품보다 부품 등 중간제품의 상품생산이 크게 늘고 있는 추세로 완제품의 비율은 40%를 넘지 못합니다. 즉, 다른 시장에서 필요로 하는 중간제품 생산이 한국 상품생산의 주요 역할이라는 이야기입니다. 메이드 인(Made in...)으로 대표되던 생산지 중심의 부가가치 계산법이 더 이상 의미를 가지기 어려운 측면이기도 합니다.

이제 더 이상 어느 대도시권도 세계 경제에서 자유롭지 않습니다. 글로벌 가치사슬이 부상함에 따라 대도시권의 경제적, 물류적 이점을 원점에서 다시한번 검토해 볼 필요가 있습니다.



국제 화물을 손쉽게 다룰 수 있는 인프라를 갖춘 중국 광둥성의 주강 삼각주(Pearl River Delta)와 같은 대도시권이 새로운 세계의 제조업 중심지로 부상



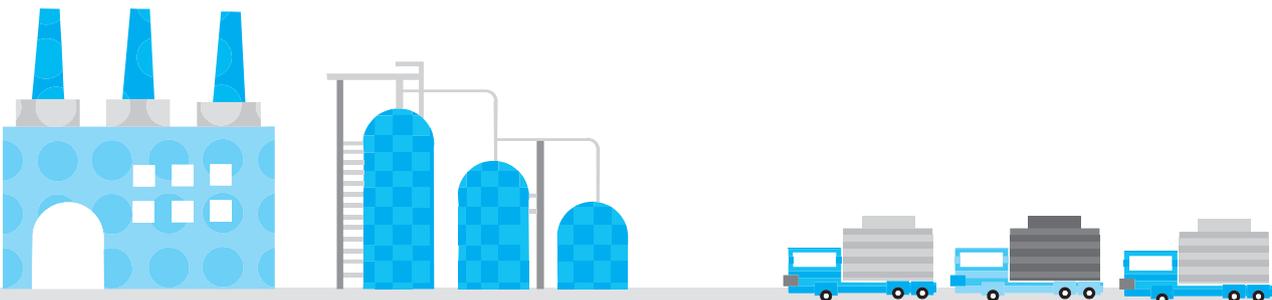
자료 : Tomer, A., J. Kane and R. Puentes. 2013. Metro Freight: The Global Goods Trade that Moves Metro Economies

이제 더 이상 어느 대도시권도 세계 경제에서 자유롭지 않습니다. 글로벌 가치사슬이 부상함에 따라 대도시권의 경제적, 물류적 이점을 원점에서 다시 한 번 검토해 볼 필요가 있습니다. 무역 장벽이 낮아지고 전세계적인 거래가 주류가 되어가는 요즘 국제 화물을 손쉽게 다룰 수 있는 인프라를 갖춘 중국 광둥성의 주강 삼각주(Pearl River Delta)와 같은 대도시권이 새로운 세계의 제조업 중심지로 부상하는 것은 당연한 일일지도 모릅니다.

상품거래에 있어 기업은 점차 재고를 적게 유지하면서 상품 입고 속도는 늘려 비용절감을 꾀하는 전략으로 전환하고 있습니다. 세계 시장에서 성장을 꾀하는 대도시권은 필연적으로 이러한 기업의 필요에 대응하여야만 합니다. 그러기 위해서는 생산, 저장, 이송을 물 흐르듯 관리하고 운용할 수 있는 물류 인프라의 구축과 관리가 필요합니다. 다변화되고 여력 있는 물류 체계의 확보는 또한 급작스러운 물류 상의 문제를 담보할 수 있는 복원력(Resiliency)의 확보라는 측면에서도 중요합니다.

그래서 브루킹스 연구소는 화물 혹은 물류정책과 경제정책을 함께 다시 되짚어볼 때가 되었다고 제안합니다. 국내외 대도시권에 걸쳐 촘촘하게 얽힌 생산과 물류의 네트워크를 정책의 틀로 파악해 볼 시점이 되었다는 것입니다. 지금까지 국가 수준에서 관리해왔던 산업연관의 틀에 머무르지 않고 대도시권 상품거래를 지도화하는 새로운 도구가 필요하다고 주장합니다.

물류정책과 경제정책 간에도 현재 보다 견고한 정책 공조가 필요합니다. 미국의 경우 연방정부 수준에서 미국 전체를 아우르는 국가물류정책과 경제전략개발 간의 공조를 제안하고 있습니다.





마지막으로 대도시권 거래 네트워크를 잡아 낼 수 있는 분석론이 필요하다는 점을 특별히 강조합니다. 개별 대도시권의 상품거래 현황을 파악하고 있지 못하다면 이에 대한 효과적인 정책을 구상한다는 것은 불가능한 일이기 때문입니다. 브루킹스 연구소는 대도시권 거래 네트워크 분석론 개발과 이에 따른 통계 데이터베이스의 구축을 통한 정책자료 및 정책제언을 대도시권 화물 연구의 궁극적인 목표로 제 안합니다.

브루킹스 연구소의 연구에 따르면 미국에서 가장 큰 100대 대도시권은 미국 전체 무역의 63% 이상을 차지하며, 국제적으로 정밀기계, 전자제품 등 가격이 높은 상품을 거래하는 추세를 보입니다. 또한, 국제 무역에 특화된 산호세나 샌프란시스코 같은 대도시권이 있는가 하면 주로 국내 상품거래에 특화된 대도시권도 있습니다.

미국 내의 사례만 보더라도 어떤 대도시권도 똑같은 상품거래 구조를 가지고 있지는 않습니다. 하물며 서로 다른 국가의 대도시권이라면 이런 차이가 더 커질 가능성이 높을 것입니다. 국가 수준에서의 거래만을 염두에 둔 정책은 이렇듯 다양한 지역경제의 역동성을 효과적으로 지원하지 못하여 지역경제와 국가경제의 성장을 최적화 할 수 있는 기회를 놓치는 결과를 가져옵니다. 대도시권은 물론 대도시권이 위치한 국가 역시 브루킹스 연구소의 주장을 주의깊게 검토해 보아야만 하는 이유가 여기에 있습니다.

대도시권의 국내외 거래 네트워크 분석론과 통계 생성, 그리고 이에 따른 경제-화물 정책의 재구성은 브루킹스 연구소에서라도 전제하듯 일단은 국가의 영역일 것입니다. 대도시권이 가진 역량을 동원한다 해도 세계 대도시권들의 국제 무역 통계를 지도화하기는 커녕 스스로 대도시권 하나의 국내외 상품거래 자료를 생성하기조차 쉽지 않습니다. 설령 서울과 수도권이라고 해도 상황은 크게 다르지 않습니다.



수도권의 상품거래는 이미 인천에서 수출입하고 경기도에서 생산하고 서울에서 거래하는 구조로 자리를 잡은지 오래이며, 제조업 무역에서 수도권의 비중이 말해 주듯이 국제적인 경쟁력을 갖춘 지역임에는 분명하다는 게 중론입니다. 하지만 주강 삼각주 같은 신규 생산-물류 중심지가 속속 생겨나고 있는 시점에서 향후 이런 경쟁력을 유지할 수 있을지는 불확실합니다.





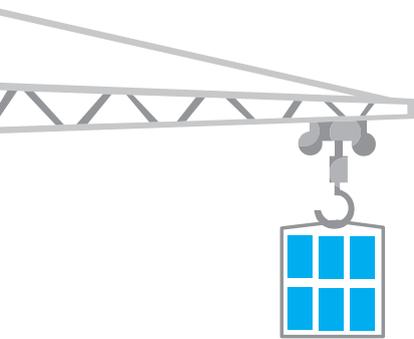
다만, 서울의 경우 부족하나마 현재 갖추고 있는 서울과 수도권 수준에 서의 자료와 정책을 다시 가늠하고 지역경제 성장을 위해 대도시권 수준에서 국내뿐 아니라 국제적인 시각을 반영하여 경제정책과 화물정책 간의 시너지를 높여보려는 시도는 필요해 보입니다.

수도권의 상품거래는 이미 인천에서 수출입하고 경기도에서 생산하고 서울에서 거래하는 구조로 자리를 잡은지 오래이며, 제조업 무역에서 수도권 비중이 말해 주듯이 국제적인 경쟁력을 갖춘 지역임에는 분명하다는 게 중론입니다. 하지만 주강 삼각주 같은 신규 생산-물류 중심지가 속속 생겨나고 있는 시점에서 향후 이런 경쟁력을 유지할 수 있을지는 불확실합니다.

적어도 서울과 수도권이 세계 대도시권 생산 네트워크에서 어디쯤에 위치하고 있는지, 그리고 어디로 가고 있는지를 파악하고 이에 대응하는 전략을 구상하여야 하는 시점이라고 생각합니다. 이런 측면에서 비록 아직 초기 단계이긴 하지만 브루킹스 연구소의 대도시권 화물 연구가 서울에 시사하는 점을 찾을 수 있을 것입니다. 이번 '세계와 도시' 포커스였습니다. 

참고 문헌

- Tomer, A., J. Kane and R. Puentes. 2013. Metro Freight : The Global Goods Trade that Moves Metro Economies Washington: Brookings Institution.
- Tomer, A., R. Puentes, and J. Kane. 2013. Metro-to-Metro : Global and Domestic Goods Trade in Metropolitan America Washington: Brookings Institution.
- Tomer, A., J. Kane and R. Puentes. 2013. Metro Freight Series : Global Goods Trade and Metropolitan Economies. <http://www.brookings.edu/research/reports/2013/10/22-metro-freight-tomer-kane-puentes>.



BROOKINGS

2012년 미국의 대표적인 민간 정책연구기관 중 하나인 브루킹스 연구소(Brookings Institution)와 투자은행인 제이피모건 체이스 JPMorgan Chase는 공동으로 5년 기한의 새로운 프로젝트 세계도시기획(Global Cities Initiative)을 시작하였습니다. 세계도시기획은 무엇보다 세계 도시에서 수집한 최고의 정책 및 실무 혁신 사례를 심도있는 자료 분석과 결합하여 도시 혹은 대도시권 대표들이 보다 세계적인 경제흐름에 능숙한 판단을 내릴 수 있도록 돕는 것을 목표로 하고 있다고 합니다.

