



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



변경금지. 귀하는 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공할 수 없습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#)

경제학석사 학위논문

한국 전자와 자동차기업의 중국
투자 입지선정 요인에 관한 연구



2017년 2월

부경대학교 대학원

경제학과

ZHANG PULI

경제학석사 학위논문

한국 전자와 자동차기업의 중국 투자 입지선정 요인에 관한 연구

지도교수 홍 장 표

이 논문을 경제학석사 학위논문으로 제출함.

2017년 2월

부경대학교 대학원

경제학과

ZHANG PULI

ZHANG PULI의 경제학석사 학위논문을
인준함.

2017년 2월



주 심 경제학박사 서 석 홍 (인)

위 원 경제학박사 홍 장 표 (인)

위 원 경제학박사 권 오 혁 (인)

<목 차>

제1장 서론

제1절 연구배경 및 목적.....	1
제2절 연구방법.....	2

제2장 한국 기업의 중국 직접투자에 관한 논의 검토.....4

제1절 이론적 배경 및 선행연구.....	4
1. 이론적 배경.....	4
2. 선행연구	6
제2절 한국 기업의 중국 투자지역과 입지선정요인.....	11
1. 투자지역.....	11
2. 입지선정 요인.....	12
제3절 중국의 전자와 자동차 산업 클러스터.....	17
1. 전자산업 클러스터.....	17
2. 자동차산업 클러스터.....	20

제3장 전자와 자동차 대기업을 위한 입지선정 요인..... 26

제1절 전자 대기업.....	26
1. 투자현황.....	26
2. 투자지역의 특징.....	30

제2절 자동차 대기업	31
1. 투자현황	31
2. 투자지역의 특징	35
제3절 전자와 자동차 대기업의 입지선정 요인 비교	36
1. 전자 대기업의 입지선정 요인	36
2. 자동차 대기업의 입지선정 요인	38
3. 비교	40
 제4장 전자와 자동차 부품기업의 입지선정 요인	 42
제1절 전자 부품기업	42
1. 투자현황	42
2. 투자지역의 특징	44
제2절 자동차 부품기업	46
1. 투자현황	46
2. 투자지역의 특징	48
제3절 전자와 자동차 부품기업의 입지선정 요인 비교	50
1. 전자 부품기업의 입지선정 요인	50
2. 자동차 부품기업의 입지선정 요인	51
3. 비교	52
 제5장 맺음말	 54
 <참고문헌>	 57

<표 차례>

<표2-1> 1992년-2016년 6월 한국의 중국에 대한 주요지역 투자현황.....	12
<표2-2> 중국 전자 산업클러스터의 분포 현황.....	17
<표2-3> 2013년 중국 자동차산업 클러스터 공업 총 생산액	25
<표2-4> 2014년 중국 지역별 자동차 생산량 top10	25
<표3-1> 삼성전자의 중국 생산법인 현황.....	27
<표3-2> LG전자의 중국 생산법인 현황.....	29
<표3-3> SK하이닉스의 중국 생산법인 현황	30
<표3-4> 베이징현대자동차 개요.....	32
<표3-5> 동풍열달기아자동차 개요.....	34
<표3-6> 중국의 주요 외국합자자동차기업 현황.....	35
<표3-7> 2014년 전자대기업 주요 투자 지역의 평균 임금.....	37
<표3-8> 장쑤성 쑤저우의 산업단지 개요.....	38
<표3-9> 2016년 상반기 자동차 보유량 10대 도시.....	40
<표4-1> 전자 부품기업 지역별 동반진출 기업 수.....	43
<표4-2> 자동차 부품기업 지역별 동반진출기업 수.....	48
<표4-3> 2014년 지역별 제조업 평균 임금	50
<표4-4> 장쑤성의 한국 부품기업 투자현황.....	51

<그림 차례>

<그림 2-1> 중국의 주요 지역 1999년-2012년 제조업 1인당 평균 임금·····	13
<그림 2-2> 중국의 주요 지역 1999년-2012년 GDP 추세·····	15
<그림3-1> 베이징현대자동차 누적 생산량·····	33
<그림4-1> 전자부품기업 주요 지역 투자액 추이·····	42
<그림4-2> 전자 부품기업의 중국투자 기업수·····	45
<그림4-3> 전자 부품기업의 중국투자액·····	45
<그림4-4> 자동차 부품기업 지역별 투자액 추이 ·····	47
<그림4-5> 자동차 부품기업의 중국투자 기업수·····	49
<그림4-6> 자동차 부품기업의 중국투자액 ·····	49

A study on the investment location of Korean electronics and automobile firms
in China

PULI ZHANG

Abstract

As the economy develops rapidly in China, the investment of Korean enterprises in China is increasing and becomes an important part of China's foreign investment. The distribution of Korean enterprises in China shows a tendency from the North to the South and from the East to the West, which also has influence on the regional economic development in China. Therefore, it is of great academic value to study the influential elements on the location choice of the direct investment in China.

Based on the theories and studies of FDI location choice, this paper analyzed the decisive elements of location choice of the direct investment of Korean automobile enterprises and electronic enterprises by combining the theoretical basis with the basic theories of regional economics. The results show that in the direct investment in China of Korean automobile enterprises and electronic enterprises, labor, the scale of domestic market, the policies of the government and the aggregation degree are the decisive elements of location choice. The decisive elements of automobile enterprises and electronic enterprises are different and the decisive elements of big enterprises and small and medium-sized enterprises are different. The automobile enterprises are mainly influenced by the policies of the governments, while the electronic enterprises are mainly influenced by cheap labor. From the perspective of industrial

aggregation degree, Korean electronic enterprises fully used the electronic industry clusters in China when doing direct investment, while the Korean automobile enterprises are not influenced by China's automobile industry clusters.

Key words: China, FDI, selection of location, automobile firm, electronic firm



제 1 장 서론

제 1 절 연구배경 및 목적

1992년에 한국과 중국이 수교한 이후 경제교류가 급속도로 확대되었다. 한국기업의 대 중국투자는 양국 간의 교역확대가 활성화되기 시작하여 1996년까지 급증하다가 1997년 외환위기를 계기로 다소 위축되었으나(장조위, 2008), 그 후 다시 활기를 띠기 시작하여 2016년 현재 빠른 속도의 증가를 보이며 활발하게 이루어지고 있다. 한국수출입은행 통계에 따르면 한국의 대 중국투자는 1992년 신규법인수가 171건, 투자금액이 1.38억 달러에서 2016년 6월말 기준으로 341건, 14.53억 달러로 증가하였다. 특히 한국경제를 주도하는 전자산업과 자동차산업은 중국진출에 대표적인 역할을 하였다. 최근에 2016년 9월 26일 자동차산업협회 통계를 분석한 결과 올 들어 8월까지 한국 국내에서 만든 자동차는 277만3067대(48.7%)로 해외 생산량 291만6840대 보다 적었다(신은지, 2016). 지난해 2015년 중국 정부가 ‘세계의 공장’으로 불리던 중국을 ‘중국만을 위한 공장’으로 만들려고 ‘차이나 인사이드’전략을 발표하였다. 이에 따라서 한국 부품기업들의 수출량은 줄어드는 추세에 있음에도 불구하고 한국 전자와 자동차 대기업은 중국에 대한 투자 규모가 지속적으로 증대하고 있다(정영록·이준엽·서봉교, 2015). 2012년 삼성전자와 SK하이닉스 같은 전자 대기업은 중국 중서부에 반도체 생산법인을 새로 세우면서 일괄 생산체제로 가동하고 있다. 자동차 대기업인 현대자동차는 2015년 허베이성(河北省) 창저우(沧州市)와 서부 직할시 충칭(重庆市)에 각 제4공장, 제5공장을 동시 건설 중이며 2017년까지 완공할 예정

이다. 중국 개혁개방이 심화됨에 따라 경제가 빠르게 성장하여 중국은 새로운 경제구조가 형성되었다. 정부는 지역경제의 발전을 추진시키기 위해 새로운 정책도 제출하였다.

요즘에 중국 정부의 지도 아래 전자와 자동차 산업클러스터를 형성하였다. 산업클러스터는 기업에 대한 입지선정이 중요한 의미가 있기 때문에 한국 전자와 자동차기업의 중국에 대한 투자가 산업클러스터에 영향을 받는가? 또한, 중국 경제구조의 변화에 따라 한국 전자와 자동차기업의 투자 현황이 어떻게 변화하고 있는가? 왜 이러한 상황이 나타나는지? 그리고 미래에 투자는 어떻게 실행되는지를 추정하려면 한국 전자와 자동차기업 중국의 입지선정 요인을 분석할 필요가 있다.

제 2 절 연구방법

본 논문에서는 문헌비교법을 사용하여 중국과 한국에서의 연구를 비교하였다. 지금까지 한국의 대 중국 직접투자에 관한 연구가 많이 발표되었다. 특히 한국의 대표적인 전자와 자동차기업에 관한 연구가 활발하게 나타났다. 한국과 중국의 이러한 현황에 대한 연구는 국가의 입장에 따라 연구방향도 다르다. 한국에서는 전자와 자동차의 대 중국투자가 본국의 무역, 생산, 고용을 미치는 영향 중심으로 연구하는데 중국에서는 한국기업의 중국에 대한 투자의 동기, 대기업의 현지화 전략을 중심으로 연구하고 있다. 일반적인 논점은 한국 자동차기업의 대 중국 투자가 시장을 추구하는 수평적 FDI이며 전자기업의 투자가 생산비용을 절감하기 위한 수직적 FDI라는 점이다. 한국의 대(對) 중국 해외직접투자에 관한 선행연구가 많지만 중국

내 입지선정 요인에 관한 연구는 별로 많지 않다. 입지에 대한 연구는 지역경제학에서 중요한 연구내용의 하나이며 산업클러스터는 기업의 입지선정에 미치는 영향이 크다는 주장이다. 본 연구에서는 중국 산업클러스터의 현황과 한국 전자와 자동차기업의 입지선정을 비교해서 분석하였다.

또한, 한국 전자와 자동차기업의 중국 내 직접투자 기업을 대기업과 부품기업으로 구분하여 분석하였다. 한국 전자와 자동차기업의 입지현황은 중국의 산업클러스터 포함되는 지역 기준으로 구분하여 분석하였다. 전자와 자동차기업 한국 기업의 해외직접투자에 관한 정보는 금융감독원 전자공시시스템의 해당기업 감사보고서를 이용하였으며 전자와 자동차기업 해외 투자법인 2,071사 가운데 중국에(홍콩제외) 있는 1,078사를 대상으로 분석하였다.

제 2 장 한국 기업의 중국 직접투자에 관한 논의 검토

제 1 절 이론적 배경 및 선행연구

1. 이론적 배경

해외직접투자(Foreign Direct Investment; FDI)는 자본, 경영능력, 기술, 상표 등의 여러 생산요소를 복합적으로 해외에 이전시키는 기업 활동이다(김민호, 2008). 해외 직접투자에 관한 이론들은 FDI의 유형을 수평적 FDI와 수직적 FDI로 구분하였다(홍장표, 2016). 수평적(horizontal) FDI는 무역장벽을 우회하거나 운송비용을 절감할 목적으로 제품을 두 국가 이상에서 동시에 생산하는 것이다. 수직적(vertical) FDI는 요소비용에 따라 생산공정을 국가간에 수직적으로 분할하여 생산하는 것을 말한다.

해외직접투자이론 가운데 더닝(Dunning, 1992)은 기존의 독점적우위론과 내부화이론에 입지론을 추가하고 종합하여 절충이론(eclectic theory)을 주장하였다. 절충이론은 기업의 해외직접투자 결정요인이 다음의 세 가지라는 것이다. 첫째, 외국비용을 충당하고도 남을 만한 기업특유 우위요인의 보유, 둘째, 기업특유 우위요인들의 내부화에 따른 편익의 발생, 셋째, 국내 생산보다 유리한 현지국 특유의 입지우위요인의 존재에 있다는 이론이다(박영철, 2002). 더닝의 OLI 모델에서 입지우위는 기업 해외직접투자의 주요 요인이며 입지우위요인은 노동력비용, 시장잠재력, 무역장벽 및 정부정

책 4가지로 구분되고 있다. 절충이론에서는 기업 해외직접투자의 동기를 자세히 설명하였다. 기업이 해외로 투자할 때 먼저 투자국을 선정해야 다음으로 투자 대상국 내의 입지를 결정해야 한다. 이 부분은 지역경제학에서 주요 연구과제이다.

산업입지론은 독일경제학자인 Alfred Weber가 1909년(Uber den Standort der Indurstrien)을 출간하면서부터 체계화되기 시작했다. 웨버는 산업입지에 영향을 미치는 입지요인을 운송비, 노동력, 공간적 집적과 분산 세 종류로 분류하였다. 운송비와 노동력은 편재성 요인이라고 불렀다. 편재성 요인은 지역 내 모든 산업이 활용할 수 있는 운송비나 노임 등과 같이 어디에서나 보편적으로 발견할 수 있는 입지요소를 의미한다. 집적과 분산은 지역특화 요인이며 지역특화 요인이란 어떤 특정한 장소에만 부존하는 자원으로서 어떠한 산업으로 하여금 특정한 장소에 집적하거나 분산하는 힘을 유발하는 요인을 말한다(催在善, 1995).

첫째, 웨버는 운송비를 가장 기본적인 요인으로 보았다. 그런데 운송비를 직접으로 고려하기보다는 운송중량과 운송거리의 함수라고 보았다,

둘째, 웨버의 이론에서는 저렴한 노동력 집결지에 입지하는 것이 운송비를 극소화하는 곳에 입지하는 것보다 유리할 때, 생산지는 운송비 극소화 지역에서 노동력비용 극소화 지역으로 이동할 것이라고 보았다.

셋째, 집적의 경제(agglomeration economies)는 두 가지 있다. 즉, 규모의 경제와 이웃효과(neighbour effect)이다. 공간적 집중은 기업의 비용을 감소시킬 수도 있고 비용을 증가시킬 수도 있다. 집적지역에서의 토지자원에 대한 경쟁적 사용을 가속화시킴으로써 토지비용이 상승한다. 이 경우 집적화 경향을 약화시켜 기업분산을 유도하게 된다.

2. 선행연구

한국 FDI의 중국 각 지역별 분포는 불균형적인 특징을 지닌다. 이러한 현상을 해석하기 위해 많은 학자들이 FDI의 중국 지역 선택의 영향 요소에 대해 연구했는데 그 요소에는 시장규모, 노동력 원가, 정보 원가, 우대 정책, 시장화 정도 등이 포함되었다. 여기서 한국의 중국에 대한 투자 입지 선정에 관한 선행연구를 간략히 소개한다.

(1) 한국에서의 선행연구

지만수(2002)는 한국의 경제위기를 기점으로 입지선정 요인이 외환위기 이전(1994-1997)과 이후(1999-2002)로 구분하여 어떻게 변화하고 있는지를 지역별로 분석하였다. 분석에서는 GDP, 인프라 등이 유의한 변수로 분석되었는데, 저렴한 노동력이 더 이상 입지선정 요인이 아닌 시장의 크기가 중요한 변수로 나타나고 있다는 결론을 도출하였다.

이홍식·기혁황(2004)의 연구에서는 한국 제조기업의 대 중국 투자를 거시적인 관점에서 외환위기 이전(1988-1997)과 이후(1999-2002) 두 시점으로 구분하고 외환위기 이전의 생산효율지향형에서 이후에는 저임금보다는 시장규모와 정책변수가 영향을 미치는 시장지향형으로 변화하는 것으로 나타났다.

김성기(2008)는 1993년부터 2006년까지 중국의 전 지역을 대상으로 패널 토빗모형을 이용하여 한국의 대 중국 해외직접투자 현황과 투자요인을 분석하였다. 지역별 노동자의 연 평균임금과 시장의 규모가 가장 큰 요인이며, 도로의 발달 정도는 크게 영향을 받지 않는다고 보았다. 또한, 중국에

진출한 한국 기업들이 내수시장을 추구하는 것이 아니라 수출 위주의 기업이 대부분이라고 분석하였다.

강한균(2009)의 연구에서는 한국과 일본기업의 대 중국 직접투자의 지역별 입지적 투자결정 요인의 차이를 분석하고 중국내 지역별 양국 투자분포의 집중도의 상관관계를 분석하였다. 실증분석 결과는 대 중국 직접투자에 있어서 한국기업과 일본기업은 모두 시장지향적이고 생산효율지향적인 속성을 함께 가지고 있으나 한국기업은 조선족 밀집거주, 일본기업은 인프라 시설과 숙련노동이 투자유치에 유의적인 영향을 미치는 것으로 나타났다. 양국 투자 분포 집중도의 상관관계는 화동(华东), 화남(华南), 중부내륙지역의 순으로 진행되는 것으로 나타났다.

김대영·이시영(2012)은 한국 제조업의 대 중국 FDI입지선정 요인을 대기업과 중소기업으로 나누고 기존 선행연구 결과를 비교분석하고 대기업과 중소기업의 선행 FDI가 이후 서로의 FDI입지선정에 미치는 영향을 분석하였다. 이 연구는 2001년부터 2007년까지 한국기업의 FDI 데이터를 이용해서 분석하였다. 그 결론은 대기업의 선행 FDI가 중소기업에게 영향을 주고 있으며 중소기업의 경우, 임금과 같은 비용적 요인과 인프라 요인이 대 중국 FDI 입지선정에 중요하게 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 그리고 대기업의 경우에는 인적자원수준과 인프라 요인이 긍정적으로 영향을 미치는 것으로 분석되었다.

심술진·김도현·강한균(2015)은 한국과 대만의 대 중국 권역별 직접투자의 선정요인과 투자집중도와 특성을 규명하기 위해 공간효과 모형 패널회귀분석과 상관관계 분석을 이용하였다. 그 결론은 요약하면 다음과 같다. 첫째, 한국과 대만의 대 중국 직접투자의 선정요인은 전체적으로 모두 시장지향적 특성과 생산효율지향적 특성을 동시에 지니고 있다. 둘째, 한국과

대만의 투자집중도에서 투자업종은 모두 전자, 컴퓨터, 영상 등이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 셋째, 전통적으로 한국의 중소기업은 화동 지역 투자 비중이 높았으며 대기업은 화북 지역에서 상대적으로 높았다.

박준호·왕 봉·강명구(2016)는 상하이에 진출한 한국 기업의 1992년에서 2012년까지 21년간의 연도별 패널자료를 이용해 확률효과모형을 적용했으며 기간, 시점별, 산업별이라는 세 가지 측면으로 입지선정 요인을 분석하였다. 상하이에 진출한 한국 기업은 시장의 변화요인 보다는 전통적 거시경제요인 위주로 영향을 받는 것으로 분석되었다. 또한, 산업별 특성에 따라 입지에 영향을 미치는 요인이 상이하게 나타나고 있다. 특히 상하이 정부정책에 의한 시장변화에 가장 크게 영향을 받는 것으로 나타나고 있다.

박중국·송용원(2015)는 해외경제연구소에서 발표한 연구보고서 “중국 경제현황 진단과 우리의 대응방안”에서 3가지 대응방안 제출하였다. 첫째, 중국 내수지장을 겨냥한 소비재 수출확대가 필요하다. 둘째, 급성장하는 서비스 산업에 대한 투자확대가 필요하다. 셋째, 중국 경제성장세 둔화에 대응한 수출대상국 다각화를 추진해야 한다.

(2) 중국에서의 선행연구

우웨이치양(吴伟强, 2007)은 시간 단계를 구분하여 창장(长江)삼각주, 주강(珠江)삼각주와 징진지(京津冀) 지역에서의 FDI의 움직임을 연구했다. 그 결과에 의하면 정책 요소, 경제시장화 요소와 도시권 요소가 세 지역에 대한 지역 선택의 차이를 나타내는 주요 원인이다. 그중 국가정책은 FDI의 입지선정을 조성하는 주요 요소이지만 현재 그 역할은 현저하게 약화되었다. 그리고 산업구조와 산업 집적이 FDI의 지역 선택에 미치는 영향이 상

대적으로 강화되었다.

디양(狄昞, 2008)은 공간경제학 이론을 통해 외부적인 시각으로부터 출발하여 집적과 외부성이 FDI의 입지선정에 미치는 영향에 대해 연구하였다. 이 글은 1992-2006년의 중국 성급(省级) 데이터를 이용하여 동부, 중부, 서부 세 지역의 측면에서 외부성이 FDI의 중국 입지선정에 미치는 역할에 대해 실증적으로 분석하였다. 그 연구결과에 의하면 금융 외부성이 FDI의 중국 입지선정에 중요한 촉진 역할을 하는 반면 기술 외부성의 역할은 그다지 현저하지 않다.

위위(于瑜, 2011)는 산둥성(山东省)이 한국의 직접투자를 유치한 데이터 및 투자현황과 영향 요소를 통해 각 요소가 한국 FDI에 미치는 영향을 실증적으로 분석하였다. 그 결과에 따르면 생산 비용요소와 잠재시장 용량은 한국의 직접투자에 대해 긍정적인 상관관계를 지니고 제조업 비중과 시장 규모는 한국의 FDI에 대해 부정적인 상관관계를 지닌다.

딩용주(丁永洙, 2005)는 한국 기업이 중국에 직접적으로 투자한 연해 4대 지역에서의 지역 이전과 각 지역의 비국유경제 발전 존재의 연관에 대해 연구하였다. 그 결과 중국에 대한 한국의 직접투자는 화북 지역에서 화동 지역으로 이전하는 추세로 나타났음을 발견했고 이전현상이 나타난 것은 각 지역의 비국유경제발전 정도의 영향을 받기 때문임을 보였다.

광후이(庞辉, 2013)는 회귀분석의 방법으로 중국에 대한 한국의 직접투자에 영향을 미치는 생산비용 요소, 시장 요소, 산업 집적 요소, 기초시설 요소, 과학기술 요소와 제도적 요소 등 6 개 항목의 입지선정 요소에 대해 실증적인 연구를 진행하였다. 그 결과가 보여주듯이 산업 집적 요소, 과학기술 요소, 생산비용 요소와 기초시설 요소가 각 도시에 대한 한국의 중국 직접투자의 입지선정에 미치는 영향이 뚜렷하지 않다. 한편 시장 요소, 정

책적 요소가 중국에 대한 한국의 직접 투자에 미치는 영향은 매우 뚜렷하다.

진이저(金义哲, 2011)는 2000년-2002년 및 2007년-2009년의 관련 자료의 데이터를 통해 선형회귀모형을 구축하고 중국에 대한 한국 투자의 성(省)별 결정 요소의 실증적 분석을 통해 각 요소가 한국 FDI에 미치는 영향을 분석했다. 연구에 의하면 중국에 대한 한국 기업의 투자는 여전히 저렴한 노동력에 대한 확보를 주요 동기로 삼고 있으며 주요 투자 지역은 여전히 동부연해 지역에 집중되어 있다.

허찬페이(贺灿飞, 2001)와 웨이허우카이(魏后凯, 2001)는 중국의 207개 도시에 대해 연구했는데 그 결과 한 도시에 외자기업이 많을수록 FDI를 더욱 쉽게 유입할 수 있었음을 발견하였다.

왕젠(王剑, 2004)과 쉬캉닝(徐康宁, 2004)은 1987년, 1994년과 2003년의 장쑤성(江苏省) FDI의 데이터를 샘플로 횡단면 자료분석 방법을 이용하여 장쑤성에서의 FDI의 공간분포패턴이 "임의분산-분산으로부터 집적으로서의 변화-집적"의 세 단계를 거친다는 것을 발견하였다. 또한 생산비용 요소, 집적 경제의 외부성이 공간 변화 과정에서 결정적인 작용을 한다고 하였다. 그 뒤 쉬캉닝(徐康宁)과 왕젠(王剑, 2006)의 연구에 의하면 장쑤성에서의 FDI는 공간적 집적의 특징을 지니고 있으며 나라별로 현저한 효과가 나타났다. 즉 FDI 기업은 입지선정에 있어서 같은 나라의 기업수의 영향을 현저하게 받는다는 것이다.

량치(梁琦, 2003)는 지역 제조업 기업의 수를 산업집적 수준과 산업 관련 정도의 대리 변수로 삼아 연구한 결과 산업집적 정도 높을수록 FDI 유입에 유리하다는 것을 발견했다.

장쥔니(张俊妮)와 천위위(陈玉宇, 2006)는 전국 총 생산량에서 어느 한

성이 차지하는 비중을 산업집적 정도의 대리 변수로 삼아 연구한 결과 우연한 정책과 역사적 요소가 초래한 산업집적은 앞으로 오랫동안 FDI 기업 활동의 공간적 분포에 영향을 미칠 것이라는 결론을 도출하였다.

제2절 한국 기업의 중국 투자지역과 입지선정요인

1. 투자지역

한국과 중국이 1992년에 정식으로 외교관계를 수립한 후 양국 간의 무역, 투자 등 측면의 관계가 점차 밀접해졌다. 중국에 대한 한국 기업의 투자 지역의 분포를 볼 때 환보하이(环渤海) 지역은 한국 기업의 주요 투자 지역이다. 한국수출입은행의 통계에 따르면 1992년부터 2016년 6월 말까지 중국에 대한 한국의 투자액이 가장 높은 곳은 장쑤성(江苏省)으로 총액의 21.74%를 차지했다. 그 다음이 산둥성(山东省)과 베이징(北京)인데 각각 총 투자액의 18.44%와 12.85%를 차지하였다. 그리고 투자 기업의 수를 볼 때 산둥성이 총 수의 32.19%로 가장 많았다. 이러한 상황은 한국 기업이 중국의 투자 입지선정 할 때 자체 산업의 특징에 근거하여 각 지역의 지역적 특징을 충분히 고려해야하기 때문이다. 한국의 중국에 대한 투자 입지선정 요인은 주로 노동력, 시장, 집적 경제 및 정책요인으로 측정 할 수 있다(徐康宁,王剑, 2007).

<표2-1> 1992년-2016년 6월 한국의 중국에 대한 주요지역 투자현황

지 역	신규 법인수 (단위: 개)	비중(%)	투자금액 (단위: 천 달러)	비중(%)
장쑤성	2,415	9.65	11,621,090	21.74
산둥성	8,057	32.19	9,857,167	18.44
베이징시	2,025	8.09	6,870,727	12.85
톈진시	1,982	7.92	3,870,005	7.24
랴오닝성	3,024	12.08	3,768,280	7.05
상하이	2,357	9.42	3,489,029	6.53
광둥성	1,131	4.52	3,270,118	6.12
산시성	115	0.46	2,609,232	4.88
저장성	839	3.35	1,849,316	3.46

자료: 한국수출입은행, 2016

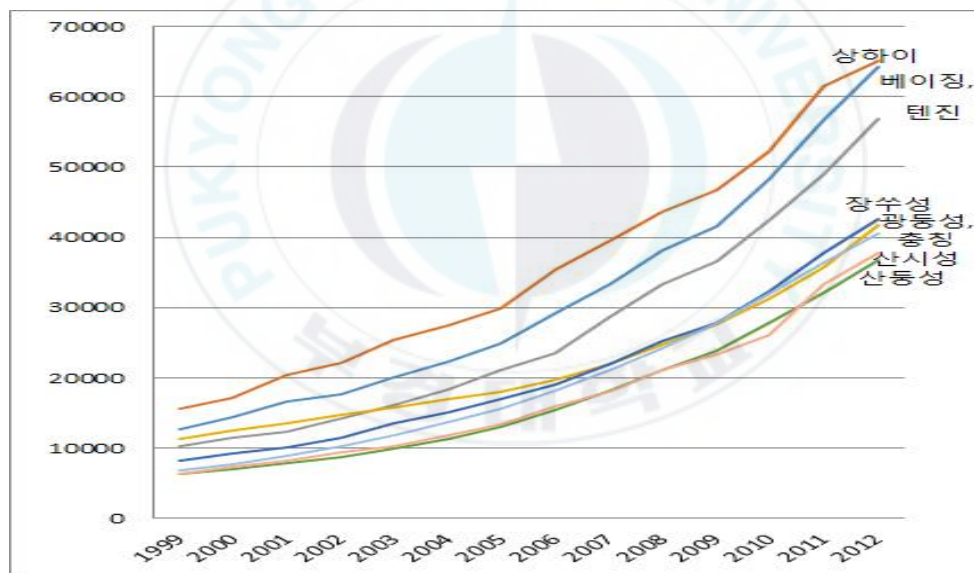
2. 입지선정 요인

(1) 노동력 요소

노동력 비용은 해외직접투자 입지선정 요인 가운데 중요한 요인이다. 해외직접투자의 상관이론에서뿐만 아니라 지역경제학이론에서도 노동력 비용이 기업의 입지를 선정할 때 고려해야 하는 부분이다. 1980년대, 한국은 중공업과 화학공업 중심으로 발전하기 시작하였다, 이어서 진일보된 전자산업과 자동차산업과 같은 고기술형 산업의 발전을 확대시켰다(黃勝濤, 1997). 그래서 노동집약적 가공생산 공장이 노동력 비용에 비교우위가 있는 국가로 이전할 필요가 있다. 그 당시의 중국은 개혁개방이 얼마 되지 않아 한국보다 노동자원과 노동력 비용이 비교 우위가 있었다. 한국기업들이 이윤극대화를 추구하고 국제 경쟁력을 갖추려는 목적으로 생산 공장을

중국에 이전하였다. 특히 이미 경쟁력이 떨어진 의료산업과 신발산업은 중국에 투자가 가장 많았다(朴炫奎, 2010). 한국의 중국에 대한 투자는 2000년대 초기까지 노동집약적 투자가 많았다. 2003년에 <조선일보>보도에 따르면 2002년 한국제조업 1일당 평균 월급이 1524달러로 아시아에서 일본에 다음가는 2위를 차지하였다. 그러나, 2002년 중국의 1인당 평균 월급은 111달러(한국의 1/14) 밖에 되지 않았다(李彦, 2008). 2000년대 이후에 중국 경제발전에 따라 인건비가 많이 올라가서 노동력 요소의 영향력이 줄어든다.

<그림 2-1> 중국의 주요 지역 1999년-2012년 제조업 1인당 평균 임금
(단위: 위안)



자료: 중국통계시스템, 지역별통계연감, 2015

<그림2-1>을 통해 알 수 있는 바와 같이 상하이 제조업의 평균임금수준이 가장 높고 그 다음이 베이징과 톈진이다. 2012년까지 차례로 상하이 63,747위안, 베이징이 63,148위안, 톈진이 55,495위안이였다. 광둥성은 초기

에는 베이징의 임금과 비슷했지만 그 뒤 줄곧 성장했음에도 불구하고 그 성장 속도는 기타 지역에 비해 상대적으로 느린 편이었다. 따라서 광둥성은 비교적 낮은 제조업 임금수준을 유지했으며 저렴한 노동력이 차지하는 우위가 비교적 뚜렷하다.

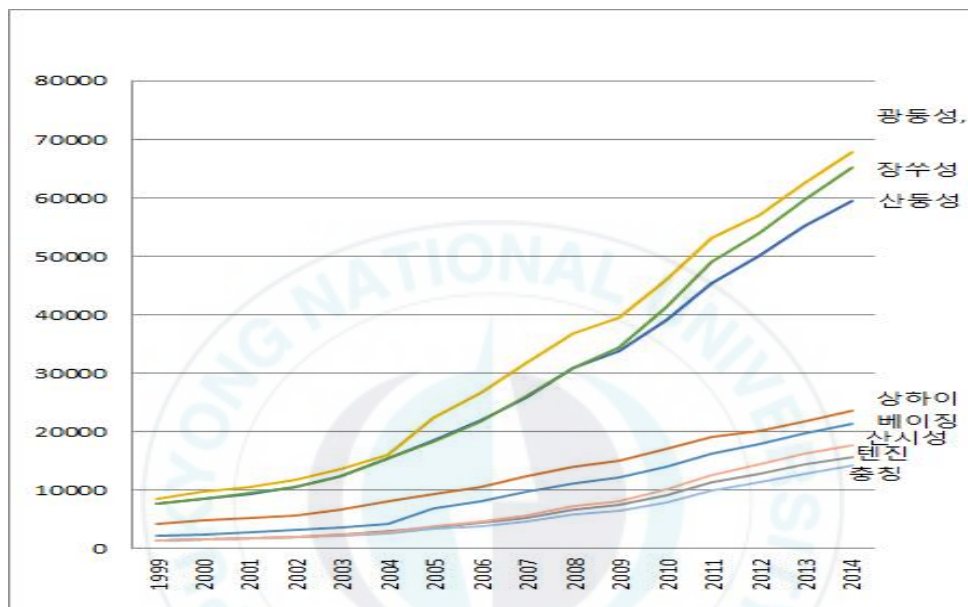
(2) 내수시장 확보

한국의 인구는 많지 않기 때문에 국내시장에서 제한을 받고 있다. 대외 무역 의존도가 높은 한국경제는 해외시장을 개척하기 위해 해외직접투자가 중요한 수단이다. 중국은 세계적 소비시장 중에 하나이며 개혁개방 이래 중국경제가 빠른 속도로 성장함에 따라 국민의 생활수준이 향상하게 되었고 구매력도 빠르게 높아지고 있다. 2001년 중국이 WTO에 가입한 후, 관세 등 무역장벽이 줄어 시장개방도 확대되었기 때문에 한국기업들이 중국에 대한 투자요인 중에 시장개척 목적의 비중이 높아진다(王冀南, 庞辉, 2013).

<그림2-2>에서 알 수 있듯이 중국에서 GDP가 가장 높은 3개 지역은 각각 광둥성, 장쑤성과 산둥성이다. 이 3개 지역은 중국의 동남연해 지역에서 핵심적 위치를 점하고 있으며 중국의 대외경제가 가장 활발한 지역이기도 하다. 중국에 대한 한국의 투자 역시 주로 이 3개 지역에 집중되어 있는데 이는 현지의 활발한 경제를 효율적으로 이용하여 시장의 잠재력을 발휘할 수 있으며 중국 내륙 시장으로 접근하는데도 유리하기 때문이다. 발전시기를 볼 때 광둥성, 장쑤성, 산둥성은 2002년 이후 즉 중국이 WTO에 가입한 후부터 급속도로 성장했다. 이는 3개 지역이 주로 대외개방을 이용

하여 자체의 경제발전을 향상시켰음을 보였다(于瑜, 2011).

<그림 2-2> 중국의 주요 지역 1999년-2012년 GDP 추세(단위: 억 위안)



자료: 중국통계시스템, 지역별통계연감, 2015

(3) 집적 경제

지리적 접근성은 한국중소기업이 이윤 극대화를 추구하는 과정에서 중요성이 높은 편이다. 한국 중소기업들이 해외투자를 할 때 집적화 현상이 발생하면 규모의 경제효과를 나타낼 수 있다. 또한, 독점적 경쟁우세가 전혀 없고 가격경쟁력이 가장 중요한 경우 용이한 생산기지의 접근성을 통해 운송비용을 줄일 수 있다(丁永珠, 2005).

(4) 정책 환경

중국의 정치적인 특수성이 있기 때문에 경제 발전과정에서 뚜렷한 단계별 차이가 있다. 따라서 투자환경도 지속적으로 변화하고 있다. 투자환경의 개선은 2가지 방향으로 설명할 수 있다. 즉 정부정책의 변화와 기초시설의 구축이다. 1978년 개혁개방 정책을 실행하면서 중국은 지역별 차별화 발전 정책을 추진하고 특정 지역에 대한 정책지원을 실시하였다. 2001년 세계무역기구WTO에 가입해서 기구의 약정에 따라 중국 대외 무역정책의 규제가 완화되었고 정책지원 지역이 확대되었다(袁久红, 2010). 이 시기는 한국 기업들이 중국에 투자를 가장 많이 한 시기이었다. 최근에 2012년 중국정부는 "12차 5개년 계획보고서"에서 서부대개발(西部大开发) 전략이 강조하면서 2013년 "일대일로(一帶一路)¹⁾" 와 2014년의 "징진지 프로젝트(京津冀协同圈)²⁾" 및 "창장경제대(长江经济带)³⁾" 발전 전략이 제시되었다. 이로 인하여 중국은 전면적인 대외개방경제 정책을 추진하고 있다. 중국은 각 지역의 기초시설의 구축에 따라 통신능력, 운송능력 등 갖추게 되었다. 이러한 투자환경의 개선이 한국기업의 대 중국투자를 증가시켰다.

-
- 1) 일대일로의 일대(One Belt)는 중국에서부터 중앙아시아를 거쳐 유럽으로 뻗는 육상실크로드 경제벨트이고, 일로(One Road)는 동남아를 경유해 아프리카와 유럽으로 이어지는 21세기 해양 실크로드를 말한다
 - 2) 2015년 4월 중국 중앙정치국 회의에서「징진지 협동 발전 계획 요강」을 통과시키면서 향후 6년 동안 이 지역의 개발을 위해 42조 위안(7,420조 원)이 투입될 계획이다. 이에 따라 베이징은 정치, 문화, 국제 교류, 과학 기술의 중심으로 활용하고 공장 대부분을 외곽인 허베이성으로 이전한다.
 - 3) 창장경제대(the Yangtze River economic zone) : 중국 국무원이 최근 일명 양쯔강(揚子江)으로도 불리는 창장 중류의 주요도시를 대대적으로 개발하는 프로젝트. 우한, 창사, 난창 일대를 본격적으로 개발한 다음 관련 낙수 효과를 창장 상·하류 지역으로 널리 퍼뜨리다는 정책.

제3절 중국의 전자와 자동차 산업클러스터

본 논문에서는 주로 한국의 전자와 자동차기업의 중국 투자의 입지선정에 대한 영향 요소를 연구하였다. 따라서 중국의 전자와 자동차 산업클러스터 분포를 기준으로 한국 전자와 자동차기업의 중국에서의 지역적 분포 현황을 구분하였다. 아래에 우선 중국의 전자와 자동차 산업클러스터 분포 특징을 간단하게 소개하고자 한다.

1. 전자산업 클러스터

중국의 전자 산업클러스터는 상대적으로 전자 산업기반이 좋고 지역적인 특징이 뚜렷한 연해와 중서부지역에서 모이고 있다. 크게 4대 전자 산업기반으로 다음과 같이 구분되고 있다.

<표2-2> 중국 전자 산업클러스터의 분포 현황

전자 산업클러스터	포함 지역
주강(珠江)삼각주 지역	광저우(广州), 선진(深圳), 불산(佛山), 동관(东莞), 중산(中山), 주하이(珠海), 장먼(江门), 자오칭(肇庆), 후이저우(惠州)
창강(长江)삼각주 지역	장쑤성(江苏省), 저장성(浙江省), 상하이(上海市)
환보하이(环渤海) 경제권	베이징(北京市), 톈진(天津市), 허베이성(河北省), 선양(沈阳), 옌타이(烟台) 등
중서부 지역	충칭(重庆), 시안(西安), 청두(成都), 우한(武汉), 창사(长沙) 등

자료: 智研咨询网讯, 年中国信息产业集群发展的基本布局, 2014

(1) 주장삼각주 지역

주장삼각주 지역은 광저우, 선전, 불산, 동관, 중산, 주하이, 장먼, 자오칭, 후이저우 총 9개 도시를 포함한다. 개혁·개방 이래, 주장삼각주 구역은 홍콩, 마카오, 대만에 접근한 지리적 우세와 저렴한 노동력으로 외국직접투자 기업들이 대거 몰리고 있다(许秋贤, 2016). 주장삼각주지역은 중국에서 인구밀집도가 높은 지역 가운데 하나이고 2015년 1월 세계은행의 보고에 따르면 일본 동경(东京)을 초월해서 세계에서 인구와 면적 가장 큰 지역이 되었다. 외향형 경제체제로 가공무역을 통해 전자정보 산업클러스터를 형성하였다. 주장삼각주를 중심으로 첨단산업이 된 중국 최대 규모로 발전하였고, 이미 발전 속도가 가장 빠르고 수출 비중이 가장 높은 전자정보제품 가공 집적지역이다. 주요 상위 분야는 통신장비, 컴퓨터, 가전제품 등 소비형 전자제품이다. 따라서 주장삼각주는 거대한 전자제조능력을 갖춘 산업 클러스터의 특징을 갖는다.

(2) 창장삼각주 지역

창장삼각주는 중국 최대의 경제권이며 상하이, 장쑤성 및 저장성으로 구성되어 있다. 2010년 기준으로 국가급 경제기술개발구 15개, 국가급 보세구역 3개 및 국가급 첨단 과학기술산업 개발구 8개가 있다. 특히 8개의 국가급 개발구가 쑤저우(苏州)에 있으며 고신(高新)구역은 2개와 국가급 개발구와 2개 보세 구역, 수출 가공 지역 6개가 있다. 창장삼각지역은 과학기술자원이 풍부해 많은 과학대학을 보유하고있으며 인력 자원이 뛰어나다. 따라서 공업단지와 기지 형식으로 집적회로, 반도체 등 첨단 기술을 특화한 산업

클러스터를 형성하였다. 장쑤성은 통신장비 제조, 오디오, 디지털, 컴퓨터 설비, 집적회로 소프트웨어 등 산업클러스터가 형성되었다. 저장성은 산업 구조를 위해 소프트웨어 산업은 전자산업과 광전자산업의 부가 산업 이동 통신과 산업클러스터이다. 창장삼각주 클러스터인 전자산업의 약점은 제품의 유사도가 높아서 지역 내부에서 보완성보다 경쟁성이 높다.

(3) 환보하이 경제권

환보하이 경제권은 베이징·톈진을 포함해 지역 내 탕산(唐山), 창저우(沧州市), 스자좡(石家庄), 선양(沈阳), 청두(成都), 옌타이(烟台) 등의 도시로 구성되어 있다. 중국 북부지역의 주요무역 항구이며 한국을 포함 세계160여 개 지역과 무역을 하고 있다. 이 지역에는 자연자원과 인력자원이 풍부하다. 베이징은 전국의 명문대학교 1/4를 차지하고 있고 톈진에는 30여개 대학교와 국가 연구 센터를 운영한다. 톈진은 중국에서 가장 완벽한 생산 및 조립업체와 휴대전화 기반시설이 있어 이미 이동통신 장비의 전국 대규모 생산의 중심이 되고 있다. 산둥성에서는 컴퓨터 주변 기기, 고성능 소자, 전자 소재, 가전제품 등을 생산에 집중하고 하이얼(海尔), 하이센스(海信) 같은 중국계 대기업을 가지고 있다. 환보하이 경제권은 주장삼각주와 창장삼각주와 비교하여 산업클러스터 정도가 상대적으로 낮다. 베이징은 중국의 주요 기지와 소프트웨어 전자기술 연구개발 기지다.

(4) 중서부 지역

중국 중서부 지역은 한때 중국 전자산업의 중심지로서 풍부한 기술기초

를 축적하였다. 구체적으로 중서부의 전자산업은 중국 방위산업의 비중이 높다. 중서부 지역은 동부지역보다 산업사슬이 상대적으로 분산되어 있다. 그러나 일부 지역에서 생산기지가 형성되었다. 국가급 소프트웨어산업기지는 3개가 있으며 각각 쓰촨성(四川省) 청두, 후난성(湖南省) 창사(长沙), 산시성(陕西省) 시안(西安)에 위치하고 있다. 산시성의 방위산업은 중국 1위를 차지하고 있어 과학연구소가 많다. 특히 시안은 중서부의 주요 광전자 생산기지의 하나이다. 그리고 2012년 삼성전자반(중국)도체유한공사는 시안에서 자본집약형 투자가 이루어져 중서지역의 전자 산업클러스터를 추진하였다.

2. 자동차산업 클러스터

(1) 창장삼각주

상하이로 중심으로 한 창장삼각주 자동차산업 클러스터는 중국 경제의 가장 활력적인 지역이고 중국 최대의 자동차산업 클러스터이다(周亮, 2005). 이 지역 내에는 상하이GM(上海通用), 상하이VW(上海大众), 동풍열달기아(东风悦达起亚) 등 외국합자기업이 있을 뿐만 아니라 난징(南京)자동차그룹과 민영기업 지리(吉利)자동차그룹도 있다. 그 주요 장점은 다음과 같다.

첫째, 지역 우위가 뚜렷하다. 창장삼각주의 자동차산업은 창장삼각주의 지주산업 중 하나이다. 창장삼각주 경제구역은 중국 연해 개방지역과 창장 경제대의 "T"형 집합점에 위치하고 있는데 장쑤성 저장성과 상하이를 포

함하고 있으면서 서태평양국제상업의 황금지대와도 인접해 있어 전국적으로 가장 밀집된 항구와 도시를 보유하고 있다(徐海英, 毛广雄, 曹蕾, 2014). 또한 창장삼각주는 중서부 지역으로 점차 확장하고 있어 내륙을 발전시킬 수 있는 가장 광대한 경제구역이기도 하다. 이로 인해 이 지역은 해외자본이 대륙시장으로 진출하는 우선 목표지가 되었다.

둘째, 자동차산업구조가 잘 갖추어져 있다. 완성차 제조업 측면에서 볼 때 상하이시는 현재 중국에서 가장 큰 승용차 생산기지이자 중국 3대 자동차그룹 중 하나인 상치(上汽)그룹 및 전국에서 종류가 가장 많고 규모가 가장 큰 승용차 부품공업기지를 갖고 있으며 전체 창장삼각주 자동차산업 클러스터 중 우두머리 역할을 하고 있다. 저장성의 지리그룹은 최근 몇 년 간 발전 속도가 가장 빠른 민영 완성차 생산 기업이자 중국 10대 자동차기업 중 유일한 민영 자동차기업이기도 하다. 2009년 12월 23일, 지리그룹은 볼보(沃尔沃)자동차의 지분 100%를 성공적으로 인수하였다. 저장지리주식그룹은 영업 수익 233.557억 달러(2011년 볼보 수익 포함)로 처음으로 2012년 《재부》잡지의 세계 500강에 들었으며 작년의 688위에서 475위로 올랐다. 2016년 8월 현재 지리는 중국 500강 기업 가운데 99위로 선정되었다. 장쑤성의 완성차 제조기지는 지역 분포가 넓고 승용차 이외에도 중국의 중요한 버스생산기지이기도 하다. 저장성이 중점적으로 지원하는 지역 자체의 자동차 브랜드를 추진하는 방법과는 달리 장쑤성의 자동차산업은 국내외 자동차 대기업의 합병과 재조직을 추진하여 산업구조의 업그레이드를 촉진한다. 부품기업은 자동차 완성차 제조기업과 상호 연계성이 높은 주요 산업이다. 상하이시는 부품 규모가 가장 큰 지역이며 장쑤성도 자동차 부품제조에서 점하는 우위가 비교적 뚜렷하다. 상품판매는 국내와 국제 시장을 대상으로 한다. 창장삼각주 지역의 부품조립 산업은 비교적 강한 시장경쟁력

을 형성했으며 기타 지역과 비교했을 때에도 일정한 산업 우위를 갖추었다.

(2) 주장삼각주 지역

광둥성을 대표로 하는 주장삼각주 자동차산업 클러스터는 양호한 제조업 기초와 조립 조건을 갖추고 있어 시장체계가 비교적 완전하다. 이와 동시에 중국 개혁개방의 창구로서 외국자본과 선진기술을 흡인하는 능력이 비교적 강하므로 자동차산업이 이 지역에서 빠른 속도로 발전하였다.

이 지역에는 광저우번톈(广州本田), 광저우우스링(广州五十铃), 양청(羊城)자동차회사, 우양번톈(五羊本田), 쉐웨이커치(骏威客车) 등 중요한 기업의 광저우자동차공업그룹이 있을 뿐만 아니라 도요타, 닛산과 혼다 등 3대 일본 자동차 그룹이 공장을 건설하였다. 광저우 자동차 부품기업의 배치 역시 각 지역 내의 완성차 제조업과 고정적인 조립관계의 4대 지역을 기본적으로 형성했다. 광저우번톈의 조립을 위한 바이윈(白云) 지역, 닛산모델 조립을 위한 화두(花都), 도요타 완성차 공장과 발동기 공장 조립을 위한 난사 및 주로 상업용 자동차 조립을 위한 정청(增城) 등이다.

(3) 환보하이 지역

베이징, 텐진을 중심으로 하는 환보하이 지역에는 많은 자동차 기업이 모여 있다. 베이징자동차 그룹과 텐진이치(天津一汽) 등을 포함한 기업들이 다. 베이징은 정치, 문화 중심의 우위와 인력 밀집에 의존하여 환보하이 지역 자동차산업 클러스터의 발전기회를 갖게 되었다. 완성차에 있어서 베이징현대와 베이징지푸(北京吉普)이외의 베이징푸톈(北京福田)이 환보하이 자

동차공업의 3대 주력 기업으로 구성되어 있다. 한편 텐진에는 텐진펑톈(天津福田), 텐진이치, 이치화리(一汽华利)등 핵심 기업이 있다. 완성차 기업의 영향을 받아 실력이 튼튼한 자동차 부품기업이 잇따라 징진(京津) 지역에 입주했다. 예를 들면 텐진덴쑹(天津电装), 텐진스탄레이(天津斯坦雷), 모토로라(摩托罗拉), 베이징멍누어(北京蒙诺)등이다.

(4) 동북 지역

동북 자동차산업 클러스터는 전형적인 인력지향형 밀집형태로서 자동차 산업과 관련이 있는 전공이 우위를 점하는 대학교가 이곳에 집중되어 있다(高薇, 2011). 중국의 공업기지로서 강철, 에너지, 화학공업, 조선, 비행기, 군공업 등 중요한 공업 프로젝트를 갖고 있다. 동북 3개성에는 각각 핵심 자동차 기업이 있다. 지린성장춘(吉林省长春)에는 적국 3대 자동차그룹 중 하나인 이치(一汽)그룹이 있다. 헤이룽장하얼빈(黑龙江省哈尔滨)에는 자주적으로 연구개발한 하페이(哈飞)자동차 그룹이 있다. 그리고 랴오닝성선양(辽宁省沈阳)에는 화첸(华晨)자동차회사, 독일의 보웨이(宝威)와 화첸BMW 자동차회사 및 진베이통용(金杯)자동차 회사가 있다. 이 지역에는 위에서 언급한 핵심기업과 파트너 관계인 자동차 부품기업이 많다. 예를 들면 이치-카이얼카이스(凯尔凯斯), 시먼즈(西门子), 산링(三菱)발동기 등이다.

(5) 중부 지역

우한(武汉)을 중심으로 하는 중부 지역 자동차산업 클러스터에는 중국 3대 자동차 그룹 중 하나인 동풍(东风)자동차 그룹이 있다. 우한에서 주변으로 확장하여 스옌(十堰), 상양(襄阳)까지 그리고 이창(宜昌), 진주(锦州)에

서부터 황석(黃石)까지의 두 개의 융장한 자동차 산업벨트를 형성했다. 주변에 있는 안후이(安徽)의 자동차산업도 빠르게 발전하여 상용 자동차, 승용차, 부품과 전용차 일체가 밀집한 산업구성을 형성했다. 인근의 후난 자동차산업도 꽤 규모를 갖추었는데, 그곳에는 창평(長風), 난차(南車), 난팡위향(南方宇航) 등 실력이 강한 자동차 기업이 존재한다. 우한은 중국 본토 시장의 중심으로서 홍콩, 베이징, 상하이, 충칭 등 중심 도시와 약 1000KM 정도 떨어져 있어 매우 강한 집산 능력과 경제복사작용이 있다.

(6) 서남 지역

충칭을 중심으로 하는 서남 지역의 자동차산업 클러스터에는 창안(長安) 자동차, 산시(陝西)자동차, 위통(宇通)버스, 칭링(慶鈴)자동차 및 중싱(中興) 자동차 그룹 등 실력이 막강한 자동차 그룹이 분포되어 있다. 중국의 서남 지역은 전통적인 공업기지 중 하나로서 공업기초가 튼튼한데 그 중 자동차 공업은 충칭의 더욱 큰 지주 산업이다. 충칭 북부 신 지역의 건설계획에는 푸터(福特)승용차를 주체로 생산, 연구개발, 무역, 박람회, 문화, 교육, 여행 등 종합기능이 하나로 집중된 "십리자동차성"(十里汽车城)이 있다. 북부 신 지역에는 또한 자동차 부품기업도 많다. 이곳에는 세계적으로 유명한 자동차 부품제조기업인 게스탐프(Gestamp)의 공장도 있는데 창안푸터 등에도 조립서비스를 제공하고 있어 서남 지역의 자동차산업 클러스터 효과를 강화했다. 그 밖에 시안에는 비야디(比亞迪)자동차유한회사를 대표로 한 민영 자동차 기업도 있다.

<표2-3> 2013년 중국 자동차산업 클러스터 공업 총 생산액

자동차산업 클러스터	공업 총 생산액 (단위: 억 위안)	증가율(%)
창장삼각주 지역	8532.6	8.95
주장삼각주 지역	4170.6	2.62
환보하이 지역	4759.2	17.13
동북지역	6191.5	6.06
중부지역	7421.9	8.2
서남지역	2420.7	23.88

자료: 자동차공업연구 월간지, 2015

<표2-4> 2014년 중국 지역별 자동차 생산량 top10

순위	지역	자동차 생산량(단위:만 대)
1	상하이	247.45
2	지린성	237.37
3	충칭	231.35
4	광둥성	216.8
5	광시자치구	209.2
6	베이징	206.3
7	후베이성	174.5
8	장쑤성	121.6
9	랴오닝성	112.1
10	산둥성	103

자료: 중국 자동차산업 및 경제사회 발전 통계, 2015

요약하자면 중국의 6대 자동차산업 클러스터의 발전은 비교적 빠르다. 그 중 창장삼각주의 자동차산업 클러스터의 생산가치가 8,532.6억 위안으로 가장 높다. 그 가운데서 상하이 자동차공업의 총생산가치가 5,654.4억 위안으로 가장 높다. 성장속도로부터 볼 때 서남 지역의 자동차산업 클러스터가 1위로서 2013년의 성장율이 23.38%인데 그 중 쓰촨성이 6.57%로 성장율이 가장 높다. 자동차 생산량으로 볼 때 상하이가 여전히 1위로서 2014년의 생산량이 247.45만 대이다. 연 생산량이 200만 대 이상인 지역은 거의 모두 6대 자동차클러스터의 중심 지역에 있다.

제3장 전자와 자동차 대기기업의 입지선정

요인

제1절 전자 대기기업

1. 투자현황

(1) 삼성전자

삼성그룹은 중국에서 가장 많이 투자하는 한국기업으로 2015년까지 누적 투자금액은 270억 달러에 달했다(삼성사회책임보고서, 2015). 중국에서의 투자가 가장 성공적인 국제기업 중 하나이며 삼성전자는 가장 큰 계열사이다. 삼성은 한중 양국이 수교하기 이전인 1970년대 중반부터 중국과의 무역관계를 유지해왔다. 1975년 홍콩삼성무역회사를 설립하였고, 1978년에 삼성그룹은 홍콩을 통해 중국에서 석탄을 수입하여 한중 간 첫 번째 무역 업무를 성사시켰다(장양목, 2014). 1992년에는 삼성전자 중국에서 생산법인 설립해서 제품을 생산하기 시작한 이후 2014년까지 2개의 지역총괄을 비롯하여 12개의 생산거점, 2개의 판매거점, 1개의 디자인 센터 및 7개의 R&D 센터를 구축하였다.

1994년 12월, 아시아에서 삼성전자 최초의 반도체생산기지인 삼성전자(쑤저우)반도체유한공사를 설립되었다. 투자금액은 8.1억 달러이며 1995년부터 컴퓨터용 디램과 메모리 모듈을 생산하여 반도체 후·공정에 해당하는 조립, 검사 공정을 담당하고 있다. 이어서 삼성은 쑤저우(苏州)에 투자가 계

속 증가해서 2003년에 쑤저우 공업단지에서 먼저 연구개발센터를 설립하였다. 바로 삼성반도체(중국)연구개발유한공사이다. 삼성전자는 2012년 시안(西安)에 삼성전자(중국)반도체유한공사를 설립하여 2014년부터 최첨단 10나노급 V(수직)낸드플래시를 주력으로 생산하고 2015년4월 후·공정 준공된 후에 전·후 공정을 일관생산 체제로 운영하고 있다(阎路, 2014). 삼성전자(중국)반도체 유한공사는 총 투자금액이 75억 달러로 삼성그룹 최대 규모 해외직접투자이다(조선비즈, 2016). 그리고 2013년에 삼성시안연구개발원도 같이 설립되었다(徐贤民, 2012).

<표3-1>삼성전자의 중국 생산법인 현황

법인명	설립시기	지역	주요사업
삼성전자(후이저우)유한공사	1992.12	광둥성	전자제품 생산
삼성전자(산둥)디지털프린터유한공사	1993.03	산둥성	프린터 생산
(텐진)삼성전자자유한공사	1993.04	텐진	CTV/모니터 생산
삼성전자(중산)유한공사	1993.08	광둥성	프린트회로기관
(텐진)삼성광전유한공사	1994.02	텐진	카메라/캠코더
삼성전자(쑤저우)반도체유한회사	1994.12	장쑤성	반도체 임가공
삼성전자(쑤저우)유한공사	1995.04	장쑤성	가전제품 생산
(텐진)삼성통신기술유한공사	2001.03	텐진	통신제품 생산
(선전)삼성전자통신유한공사	2002.02	광둥성	통신제품 생산
삼성전자(쑤저우)컴퓨터유한공사	2002.09	장쑤성	전자제품 생산
(텐진)삼성LED유한공사	2009.05	텐진	LED 생산
삼성(중국)반도체유한공사	2012.09	산시성	반도체 생산

자료: 삼성전자, 사업보고서, 2015

삼성전자의 휴대전화 중국 생산법인은 후이저우(惠州)법인 및 텐진(天津)법인 2개 사업장을 운영하고 있다. 삼성전자(후이저우)유한회사는 1992년에 중국 최초의 생산법인으로 mp3 등 전자제품을 생산하다가 2007년 휴대전화를 생산라인 도입해서 3G휴대전화를 생산하기 시작하였다. 텐진삼성전자통신기술 유한공사를 설립되어서 휴대전화를 생산하고 있다. 연간생산능력

은 후이저우 공장 1억2천만 대, 텐진 1억 대이다(홍장표, 2016). 후이저우공장의 제품은 중국 내수 시장에 주로 공급되고, 텐진공장의 제품은 주로 3세대 이동통신인 CDMA 제품으로 전 세계로 팔렸다(조호진, 2008). 하지만 중국 노동력비용 등 생산요소 가격이 상승에 따라 2014년부터 베트남 생산법인은 삼성전자 최대 생산거점으로 되었다.

지금까지 삼성전자의 중국에 대한 투자형태를 보면 현지생산-판매-연구개발을 모두 포함하여 운영하고 있다. 생산법인은 생산용 부품을 중국계기업, 동반진출 부품기업 및 관계사로 공급하며, 생산된 제품은 중국시장뿐만 아니라 한국에 재수출하거나 제3국으로 수출한다(吳宰祿, 2015). R&D법인은 제품의 현지화를 추진한다. 한 편, 투자지역을 보면 대부분이 중국 동부 연해지역에서 집중되고 있다. 생산법인의 지역별 수는 텐진 4, 쑤저우 3, 광둥성(广东省) 3, 산둥성(山东省)에 웨이하이(威海) 1와 시안에 1개 사가 위치하고 있다. 중국에서 유일한 판매법인(홍콩지역 제외)인 삼성(중국)투자유한공사는 중국 수도인 베이징(北京)에 소재하고 있지만 베이징지사, 상하이(上海)지사, 청두(成都)지사, 선양(沈阳)지사, 광저우(广州)지사는 중국 전지역에 분포되고 있다.

(2) LG전자

LG전자는 한국에서 2위를 차지하고 있는 휴대전화 제조기업이다. 삼성전자는 반도체, 디스플레이와 휴대전화 분야에서 우위를 차지하고 있고, 한편 LG전자는 가전제품, 통신설비 및 스크린에서 우위를 차지하고 있다. LG전자는 역시 1992년 한중 수교 후 대규모로 중국으로 진출하였다. 1993년 LG전자는 80:20의 비율로 TCL과 합자하여 광둥성 후이저우에서 최초

의 생산법인(LGEHZ)을 설립하였다. 2015년 기준으로 중국에는 총 13개 생산법인이 있다. 2015년 판매액은 108억 달러이며 2014년 119.7억 달러보다 감소하였다.

<표3-2> LG전자의 중국 생산법인 현황

법인명	설립시기	지 역	생산품목
LGEHZ	1993.10	저장성	미디어 등
LGESY	1994.12	랴오닝성	TV 등
LGETR	1995.12	장쑤성	냉장고 등
LGEPN	1995.12	장쑤성	세탁기 등
LGEQH	1995.12	허베이성	주물
LGETA	1995.12	텐진	에어컨 등
LGENT	1997.09	장쑤성	모니터 등
LGEYT	2002.01	산둥성	이동단말
LGEKS	2003.03	장쑤성	텔레매틱스
LGEQD	2003.03	산둥성	이동단말
LGEHN	2003.10	저장성	LCD소재 등
LGETL	2010.11	텐진	히터
LGEQA	2011.05	산둥성	칠러

자료: LG전자, 영업보고서, 2015

(3) SK하이닉스

SK하이닉스는 세계2위의 메모리 제조업체이며 D-RAM과NAND를 위주로 하는 반도체 제품을 생산하고 있다. 2014년 세계 500강 중 SK그룹은 64위를 차지하고 이와 동시에 세계 반도체업계에서 4위를 차지하며 메모리 저장 반도체 업계에서 2위를 차지한다. SK하이닉스는 중국에서 총 2개의 생산법인과 2개 판매법인이 있다. 생산법인은 2006년에 중국 우시(无锡)에

설립한 SK하이닉스반도체(중국)유한공사 및 2014년 중국 서부에 있는 SK하이닉스반도체(충칭)유한공사가 있다. 판매 법인은 우시와 상하이에 있으며, 상하이(上海) 판매법인인 SK하이닉스반도체(상하이)유한공사는 상하이 본부 외에, 베이징, 신전(深圳), 충경(重庆), 시안 4 도시에 사무소를 설립하고 있다. 그리고 SK하이닉스 우시법인은 2010년에 준공되어 삼성전자보다 앞서 현지 일관생산체제를 구축하였다.

<표3-3> SK하이닉스의 중국 생산법인 현황

법인명	설립시기	지역	생산품목
SK하이닉스반도체(중국)	2006.09.	장쑤성	반도체
SK하이닉스반도체(충칭)	2013.07	충칭	반도체

자료: SK하이닉스 홈페이지, 2016

2. 투자지역의 특징

삼성전자의 투자지역은 주로 텐진, 광둥성, 장쑤성에 분포되어 있다. LG전자와 SK하이닉스의 생산기지도 주로 장쑤성에 분포되어 있다(赵玲, 2012). 그러나 2012년 이후 삼성전자는 산시성(陕西), 시안에 진출하여 반도체를 생산하고 있으며 SK하이닉스도 2014년에 충칭에 반도체 생산 공장을 설립하였다. 요약하면 한국전자 대기업의 투자지역은 주로 아래와 같은 특징을 지닌다.

첫째, 3대 전자회사의 주요 생산기지는 주로 장쑤성에 집중되어 있으며, 여러 도시에 분포되어 있다. 삼성전자는 쑤저우, LG전자의 기지는 난징, SK하이닉스의 기지는 우시에 있다.

둘째, 삼성전자와 LG전자의 중국 최초 투자법인은 모두 광둥성 후이저우에서 시작되었다. 이는 주로 1992년 수교 초기에 중국시장에 대한 한국

전자기업의 정보가 비대칭적인데다 광둥성이 중국 최초의 대외무역 창구였으며 또한 홍콩, 마카오 등 지역과 근접하여 대기업이 처음으로 본토 시장에 진입하는데 있어서의 위험부담을 낮추는데 유리하였기 때문이다(金义哲, 2012). 그러나 SK하이닉스의 중국 진출은 상대적으로 좀 늦은 시기인 2006년이었는데, 이때는 이미 한국 전자기업이 투자한 클러스터가 적지 않았기 때문에 SK하이닉스는 직접 정밀한 기술방향으로 형성된 창장삼각주 전자클러스터를 선택하였다.

셋째, 삼성전자와 SK하이닉스의 반도체 생산 공장은 장쑤성에서 서부 지역으로 확대·생산하는 추세로 나아가고 있다. 하지만 다른 점은 삼성전자는 쑤저우에서 후·공정 생산만 하고 서부의 시안에서 전·후 공정 생산을 공동으로 운행한다. 반면 SK하이닉스는 장쑤성 우시에서 전·후 공정 생산을 하고 충칭에서 노동밀집부분의 후·공정만 진행한다.

제 2 절 자동차 대기업

1. 투자현황

2001년 중국정부는 WTO에 가입한 후 자동차산업의 중요성을 인식하고 자동차산업을 중점 산업으로 육성하기 시작했다(卢明志, 2010). 세계 자동차기업은 중국의 거대한 내수시장을 주목하며, 특히 승용차시장을 발전 잠재력이 가장 큰 시장으로 전망하고 있다. 중국정부는 중국의 자동차산업이 선진기술과 경영방식을 배울 수 있는 기회를 제공하기 위해 해외 완성차기업이 중국에서 공장을 세우려면 반드시 현지기업과 합작법인 형태로 투자

를 해야 한다는 규제를 정하고 있다(김재구, 2010). 이에 따라 현대자동차와 기아자동차를 위주시한 한국의 대표적 자동차기업은 2002년부터 중국에서 합작회사로 투자를 시작하였다.

(1) 현대자동차

현대자동차가 50% 지분율로 베이징기차투자유한공사와 2002년 3월에 합작하여 2002년 5월에 정식 계약서를 체결하고 10월에 베이징현대자동차유한공사를 설립하였다. 베이징현대회사는 중국이 WTO에 가입한 이후 최초로 성립된 자동차합작 프로젝트일뿐만 아니라 베이징의 제조업을 진흥시킨다는 리딩 프로젝트로서 높은 중시를 받았다.

<표3-4> 베이징현대자동차 개요

자본금	21억1천2백만 달러(제3공장 12억4천6백 달러)		
공장	제1공장	제2공장	제3공장
생산능력	연간 30만 대	연간 30만 대	연간 40만 대
준공 연도	2002년	2008년	2012년
	① 프레스공장 ② 차체조립공장 ③ 도장공장 ④ 의장공장 ⑤ 엔진공장 ⑥ 도로주행시험장	① 프레스공장 ② 차체조립공장 ③ 도장공장 ④ 의장공장 ⑤ 기술센터 ⑥ 도로주행시험장	① 프레스공장 ② 차체조립공장 ③ 도장공장 ④ 의장공장 ⑤ 엔진공장 ⑥ 도로주행시험장
생산차종	미위, 이란터, 투산, 옛센트, 베르나	i30, i35, 위에등, YF, 쏘나타	i30, ix35, 쉐나, YF, 쏘나타.

자료: 베이징현대 자동차 홈페이지, 2016

<그림3-1> 베이징현대자동차 누적 생산량



2002년말에 베이징 제1공장은 승용차 EF소나타를 생산하기 시작하였다. 1년 만에 2003년 베이징현대차가 5만대 판매량을 달성하고 2004년에 연간 판매량은 10만대를 돌파하며 중국시장에서 점유율은 2003년 2.4%로 10위에서 2004년 5.8%로 5위까지 상승하였다. 2005년에 30만대 생산규모 증설공사가 완공됨에 따라 본격적인 생산 활동에 들어간다. 2008년에 제2공장의 완공으로 연간 60만대의 생산능력을 달성하였다. 2010년 건설을 시작한 제3공장은 2012년에 완공되었다. 연간 생산능력이 40만 대인 제3공장의 완공으로 베이징현대자동차의 완성차 총 연간생산능력이 100만 대를 실현되어 현대자동차 글로벌 총 생산능력 대비 21%를 차지하게 되었다, 2015년 10월에 베이징현대자동차유한공사 설립된 지 13년에 동시 베이징공장 제 700만 대 완성차를 출고하였다.

또한 엔진 연간 생산능력은 엔진 1공장과 2공장에서 연간 50만 대의 생산능력을 갖추고 있어 총 80만 대 수준으로 글로벌 총 생산능력의 15%를 차지하고 있다.

중국에서 베이징현대회사의 빠른 성장속도는 "현대속도(Hyundai Speed)"라는 유행어로 불리어지고 있다. 최근, 현대자동차는 허베이성(河北省) 창저우(沧州市)공장과 충칭공장을 건설하고 있으며 2017년에 완공되면 베이징현대차 연간 생산능력이 165만대가 될 예정이다.

(2) 기아자동차

2002년 기아자동차는 50% 지분율로 중국 장쑤성에 있는 동풍기차회사 및 열달투자유한공사와 합작해서 동풍열달기아자동차유한공사를 설립하였다. 같은 해, 옌청(盐城)에 제1공장이 준공되어 완성차를 생산하기 시작하였다. 기아자동차 옌청법인은 2003년 5만 대, 2010년 100만대, 2012년 200만 대, 2014년 300만 대, 2016년 400만 대의 완성차를 제조하여 빠른 속도로 성장하고 있었다. 2015년까지 옌청생산법인의 연간 생산능력은 제1공장(2002) 14만대, 제2공장(2007)과 제3공장이 각각 30만 대로서 연간 총 생산능력이 74만 대이다. 이는 기아자동차 총 생산능력의 25%를 차지하고 있다. 2016년에 동풍열달기아자동차는 제3공장을 증축한다는 계획이 있고 투자금액은 4.69억 달러(친환경 투자는 2040만 달러, 총 투자금액의 4.3%)이다. 제3공장을 증축하게 되면 연간 생산능력이 15만 대로 증가하게 된다(央视网, 2016). 옌청법인은 완성차 공장뿐만 아니라 엔진 제1, 제2, 제3공장도 같이 운영하고 있으며 기술센터와 주행시험장까지 완비하고 있다.

<표3-5>동풍열달기아자동차 개요

공 장	제1공장	제2공자	제3공장
생산능력	14만 대	30만 대	30만 대
준공 연도	2002년	2007년	2014년
주요 연혁	2002.08	동풍열달기아자동차 유한공사 설립	
	2003.12	제50000 대 완성차 출고	
	2007.12	제2공장 공사 완공	
	2008.11	판매본부 남경에서 설립	
	2010.06	제100만 대 완성차 출고	
	2012.06	제3공장 건설 시작	
	2012.10	제200만 대 완성차 출고	
	2014.07	제300만 대 완성차 출고	
	2016.02	제400만 대 완성차 출고	

자료: 동풍열달기아 자동차 홈페이지, 2016

2. 투자지역의 특징

현대자동차는 베이징에 3개의 승용차 공장을 갖고 있다. 이외에도 2015년에는 허베이성 창저우 제4공장과 충칭 제 5공장을 신설하여 승용차를 생산하고 있다. 또한 2012년에는 쓰촨성(四川省)에 현대자동차유한회사를 설립하고 두 개의 생산기지를 건립하여 상용 자동차 생산을 진행하였다(潘瑞雪, 2014). 기아자동차는 장쑤성 옌청을 선택하였다. 2002년 현대자동차와 기아자동차가 중국시장에 진입하기 전에 독일의 AEG, 미국의 폭스바겐, 일본의 혼다, 닛산 등이 먼저 중국시장을 점령했으며 이들은 상하이, 지린(吉林), 텐진, 광저우 등 주요 자동차 생산기지에 분포되어 있었다. 이러한 배경 하에서 선택 가능한 지역은 매우 제한적이었다. 따라서 현대자동차와 기아자동차는 베이징 자동차그룹이 있는 수도 베이징(北京)과 상하이(上海) 자동차 기지 주변에 옌청을 선택할 수 밖에 없었다.

<표3-6> 중국의 주요 외국합자자동차기업 현황

지역	진입년도기업명	진입년도	그룹명
상하이	상하이VW	1985	상하이기차
	상하이GM	1997	상하이기차
광둥성	광저우혼다	1998	광주기차
	동풍닛산	2003	동풍기차
	광저우도요타	2004	광주기차
충칭	창안스즈끼	1993	장안기차
	창안FORD	2001	장안기차
지린성	제일VW	1991	제일기차
텐진	제일 토요타	2000	제일가차
장쑤성	동풍열달기아	2002	동풍기차
베이징	베이징현대	2002	북경기차
후베이성	동풍혼다	2003	동풍기차

자료: 중국자동차산업 동향 및 주요기업분석, 2009

한국자동차 대기업의 투자지역 다음 특징과 같다 :

첫째, 현대자동차와 기아자동차는 지역 선택을 할 때 이미 다른 나라의 자동차 산업이 형성된 지역을 피했다(赵俊竹,孙钦心,李国平, 2014). 하지만 자동차 산업 클러스터에서 비교적 가까운 지역을 선택하였다.

둘째, 베이징현대 제5공장의 투자 및 쓰촨현대의 설립은 현대자동차가 이미 중국의 서부 지역으로 진출하고 있음을 보여주고 있다.

제3절 전자와 자동차 대기업의 입지선정 요인 비교

1. 전자 대기업의 입지선정 요인

전자기업 대기업이 진출한 지역 분포상황과 지역 특징을 종합하여 분석한 결과 대기업의 지역 선택이 주로 저렴한 노동력과 편리한 교통 및 정책의 영향을 받는다는 것을 알 수 있다.

우선, 광둥성에 있는 주장(珠江)삼각주 클러스터는 저렴한 노동력을 토대로 발전시킨 외향형 가공무역 지역이다. 그리고 지리적 위치상으로 홍콩, 마카오, 타이완 등 지역과 근접해 있을 뿐만 아니라 한국과도 근접해 있다. 중한 수교 전, 많은 한국 기업은 모두 홍콩을 통해 중국 본토와 무역을 진행하였다. 이를 통하여 삼성전자와 LG전자가 광둥성을 중국시장 진출의 첫걸음으로 선택한 이유를 설명할 수 있다.

다음, 한국전자상품의 중국 투자는 가공무역의 특징을 많이 지니고 있다. 즉 중간재를 중국으로 수출한 다음 가공조립을 통해 한국 또는 제 3국으로 다시 수출하거나 중국 현지에서 판매하는 것이다. 환보하이(环渤海) 지역은 모든 지역 중에서 한국과 가장 가까울 뿐만 아니라 휴대전화 생산 산업클

러스터로서 가장 큰 우위를 지니고 있다. 따라서 삼성전자와 LG전자는 각각 텐진과 산둥성에서 휴대전화를 생산한다. 그러나 텐진의 임금이 급속히 높아진 탓에 삼성의 휴대전화 생산기지는 노동력 가격이 비교적 낮은 주장삼각주 지역으로 이동하게 되었다. 즉 광둥성에서 생산하게 된 것이다.

<표3-7> 2014년 전자대기업 주요 투자 지역의 평균 임금(단위: 위안)

지역	텐진	산둥성	장쑤성	광둥성	충칭	산시성
급여	64864	45519	58409	52308	53207	46636

자료: 중국통계연감, 2015

그 다음, 창장삼각주는 정밀한 기술로 형성된 전자 산업클러스터로 SK 하이닉스 반도체와 삼성전자의 반도체 생산기지가 모두 장쑤성에 위치하고 있다. 장쑤성은 한국 전자 대기업의 투자가 가장 많은 지역이기도 하다. 특히 삼성전자가 있는 쑤저우는 중국의 전자산업 연구개발센터가 가장 밀집된 지역으로 인력자원이 풍부하다. 뿐만 아니라 환보하이 지역과 마찬가지로 창장삼각주 지역도 동부 연해 지역에 위치하고 있어 한국 전자기업의 무역 왕래에 유리하다.

또한, 많은 첨단 전자기술 인력을 보유하고 있는 지역은 중서부 지역의 산시성 시안을 꼽을 수 있으며 이는 삼성전자가 시안을 선택한 이유의 하나이다. 특히 중국 정부는 서부대개발을 적극적으로 추진하기 위하여 서부 지역에 대한 외국 투자를 유치하였고, 이의 일환으로서 삼성전자 반도체가 시안에 정착할 수 있도록 유리한 일련의 정책적 지원을 제공하였다. 예를 들면 저가의 임대료로 공업기지를 제공하고 기초시설을 적극적으로 건설했으며 삼성전자반도체회사에 대해 5년간의 면세를 실행하고 5년 후 절반의 세금을 감면하는 정책 등을 실행했다. 뿐만 아니라 서부 지역의 남북 중심

역할을 하는 시안과 충칭에 대해 중국 정부는 각각 시안 보세구역과 충칭 보세구역을 설립했다. 또한 노동력비용의 측면에서 시안과 충칭 지역의 임금 수준은 동부 연해 지역보다 낮다.

<표3-8>장쑤성 쑤저우의 산업단지 개요

유형	개발구역		
국가급 개발구역	쑤저우 공업단지	권산경제기술개발구역	장숙경제개발구역
	우장경제개발구역	태창경제개발구역	창강항경제개발구역
	우중경제개발구역	쑤저우경제개발구역	
국가급 고신구역	쑤저우 고신기술 산업개발 구역	권산고신기술개발 구역	
국가급 상무구역	쑤저우공업단지국제상무구역		
보세구역	장가항 보세구역	권산 종합보세구역	
보세 물류단지	쑤저우공업단지보세 물류 센터	장쑤 고신구역 보세 물류센터	타이창 보세 물류 센터
수출가공 구역	쑤저우 공업단지 수출가공 구역	쑤저우 고신구역 수출가공 구역	권산 수출 가공 구역
	장수 수출가공 구역	우가 수출가공 구역	우중 수출가공 구역

자료: <http://baike.baidu.com>, 2016

2. 자동차 대기업의 입지선정 요인

우선 중국정부의 정책 영향을 뚜렷하게 받는다. 중국이 WTO에 가입하기 전에는 비교적 높은 장벽이 한국 자동차 산업의 중국 진입을 가로막았다(权宁振, 2010). 현대와 기아 자동차는 중국의 WTO 가입과 동시에 정식으로 중국에 진출하기 시작했으며 낮은 가격과 높은 품질 및 현지화 경영으로 중국 자동차시장을 신속히 점령했다(孙芳, 2007). 허베이성의 창저우 공장은 2014년 중국 정부의 "신상태"(新常态)지역 발전전략 하에서 징진지(京津冀)협동발전의 전략을 제시한 후 베이징현대가 처음으로 베이징 이외

의 지역에 건설한 공장이다. 창장경제대와 '일대일로'(一帶一路) 전략의 합류 지점으로서의 충칭은 서남 지역의 가장 중요한 경제중심지이자 중요한 자동차산업기지로 산업조립이 완전하고 교통물류가 편리하며 원가요소가 낮고 발전성이 뚜렷하며 발전 잠재력이 거대한 점과 같은 독자적인 우위를 지니고 있다. 충칭은 내륙지역으로의 개방을 인도하는 신고지(新高地)의 역할과 중국 자동차산업의 신속 발전의 전략 요지로 나아가고 있다.

다음, 넓은 내수시장을 추구한다. 베이징은 중국의 수도이자 중국 북부 지역의 경제중심지이다. 그리고 장쑤성은 중국의 경제 활동이 가장 활발한 지역으로 GDP가 광둥성 다음으로 전국 2 위를 차지하고 있다. 2016년 상반기 도시별 자동차 보유량의 수치를 비교하면 베이징은 544만 대의 자동차 보유량으로 각 대도시 중 굳건히 1위를 차지하고 있다. 한편 서부 지역의 충칭과 시안은 자동차 보유량의 성장률이 가장 높는데 각각 8.96%와 7.76%이다. 쓰촨성 청두 역시 6.28%의 성장률로 중국 자동차 보유량 도시 중 2위를 차지하고 있다. 그 밖에 창장삼각주 지역의 쑤저우와 상하이도 각각 7.43%와 6.34%로 빠른 성장세를 보이고 있다. 2016년 상반기 각 도시의 GDP 성장률 측면에서 볼 때 충칭은 11%의 성장속도로 전국 각 도시에서 1위를 차지하였다. 이로부터 알 수 있는 바와 같이 중국 서남부 지역의 자동차 시장은 빠른 속도로 확대되고 있으며 이는 현대자동차가 서남부 지역으로 진출한 동기와 부합한다.

또한, 자동차 대기업은 중국의 자동차 산업클러스터를 활용하지 않고 있다. 한국 자동차 대기업은 해외직접투자 할 때 중국뿐만 아니라 전 세계에서 현지 클러스터를 활용하지 않고 있다. 현대자동차와 기아자동차는 해외로 진출할 때 본국의 부품기업들이 같은 지역에 진출하고 대기업의 주변에 모이는 방식으로 운영한다.

<표3-9>2016년 상반기 자동차 보유량 10대 도시 (단위: 만 대)

도시	2016년	2015년	증가율 (%)	GDP 성장율(%)
베이징	544	535	1.68	6.7
청두	389	366	6.28	8
선진	318	315	0.95	8.9
충칭	304	279	8.96	11
상하이	302	284	6.34	6.8
쑤저우	289	269	7.43	7.5
톈진	275	273	0.73	9.4
정저우	254	239	6.28	9.6
시안	236	219	7.76	7.8
항저우	229	224	2.23	11

자료: 중국산업정보 <http://www.chyxx.com/industry/201606>

3. 비교

첫 째, 자동차기업에 대한 시장요소의 영향이 비교적 뚜렷하다. 앞부분의 표를 통해 알 수 있듯이 한국 현대자동차와 기아자동차는 경제발전이 활발하고 시장 잠재력이 큰 지역에 공장을 건설하고 생산하는 전형적인 수평적 FDI에 속한다.

둘 째, 편리한 교통은 한국 전자산업과 자동차산업의 진출에 영향을 미친다. 초기 한국 기업의 중국 투자는 모두 한국과 지리적으로 가까운 발해 주변 지역을 선택했는데 이는 전자기업의 수출입은 물론 전자 핵심부품의 수입에도 모두 유리한 조건을 제공했다. 그리고 최근 두 산업은 모두 서부 지역으로 확대 투자하는 추세를 보이고 있는데 이러한 추세는 중국 정부가 서부 지역의 교통망을 개선하였다는 점과 시안과 충칭이 내륙 교통망의 중추적 위치에 있다는 전제 하에 나타난 변화이다.

셋째, 정책요소 역시 전자와 자동차 산업에 영향을 미친다. 이는 주로 대기업이 지역우위가 별로 뚜렷하지 않은 중서부 지역으로 이동한 점에서 나타난다. 연해지역은 이미 큰 규모의 투자가 이루어진 곳으로 이는 지리적 위치상의 근접을 제외하고 대외개방의 시범 지역으로서의 우대정책 역시 한국 전자와 자동차 투자를 이끄는 하나의 주요한 요소이었음을 보여주고 있다.

넷째, 저렴한 노동력 요소도 전자 기업에 미치는 영향이 비교적 뚜렷하다. 중국에 대한 한국 전자기업의 투자는 전형적인 수직형 FDI에 속하며 노동력 가격 변동에 비교적 민감하다. 중국경제가 발전함에 따라 노동력 가격도 줄곧 상승하고 있다. 이로 인해 중국 국내에서 고임금 지역으로부터 저임금 지역으로 이전하는 현상이 나타났을 뿐만 아니라 국가적 측면에서도 베트남으로 대량 이전하여 생산하게 되었다. 그러나 자동차산업은 노동력 가격의 영향을 비교적 받지 않는다. 그러나 노동력의 질적 측면에서 일정한 영향을 받을 것이다.

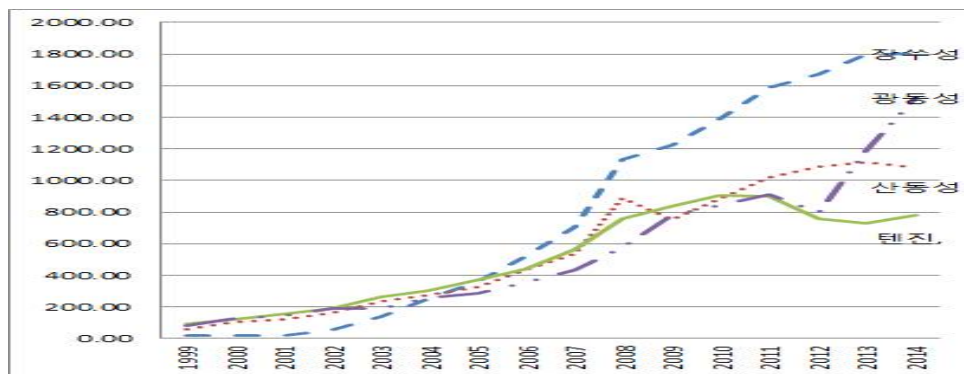
제4장 전자와 자동차 부품기업의 입지선정 요인

제 1 절 전자 부품기업

1. 투자현황

전자공시시스템의 데이터에는 모두 1078 개의 중소기업 해외법인이 있는데 그 중 700 개가 전자기업이다. 2014년의 투자금액은 55.46억 달러이다. 이 700개의 전자 부품기업 가운데 대부분의 투자는 장쑤성(江苏省), 톈진(天津), 산둥성(山东省)과 광둥성(广东省)에 집중되어 있다. 네 지역에 모두 566개의 투자 기업이 있으며 그 투자금액으로부터 볼 때 이 네 지역의 2014년의 총 투자액은 51.86억 달러로 그 해 투자액의 93.5%를 차지하였다.

<그림4-1> 전자부품기업 주요 지역 투자액 추이(단위: 백만 달러)



자료: 금융감독원, 전자공시시스템

<그림4-1>에서 알 수 있듯이 한국의 전자 부품기업은 2006년부터 장쑤성의 투자규모가 가장 컸으며 이는 5.21억 달러로 연간 25%의 비중을 차지하였다. 그 후의 투자규모도 점차 기타 지역과 격차를 두었는데 이는 2012년 광둥성의 투자가 급속도의 성장세를 보일 때까지 지속되었다. 반면 산둥성과 텐진의 투자액은 감소되는 추세로 나타났다. 특히 텐진은 2010년부터 투자액이 지속적으로 하락했으며 2014년에 좀 호전되었으나 이미 4대 투자지역 중 투자규모가 가장 적은 지역이 되었다. 한편 산둥성은 2013년부터 감소하기 시작했으며 급속도로 성장하는 광둥성의 투자규모가 산둥성의 투자규모를 초월했다.

<표4-1> 전자 부품기업 지역별 동반진출 기업 수(단위: 사)

지 역	투자기업	동반진출 기업			
		합계	삼성전자의 동반진출 기업	LG전자의 동반진출 기업	기타
장쑤성	136	46	21	23	2
텐진	148	51	36	9	6
산둥성	162	36	21	9	6
광둥성	120	31	19	8	4

자료: 금융감독원, 전자공시시스템

<표4-1>를 통해 알 수 있는 바와 같이 한국의 부품기업이 장쑤성에 투자한 기업 수는 모두 136개인데 그 중 대기업의 동반으로 진출한 기업은 46개이다. 46개의 동반진출 기업 중 21개가 삼성전자의 동반진출 기업이며 23개가 LG전자의 동반진출 기업이다. 삼성전자의 21개 동반진출기업 중 16개가 쑤저우에 있으며 LG전자의 23개 동반진출 기업 중 15개가 난징에 있다.

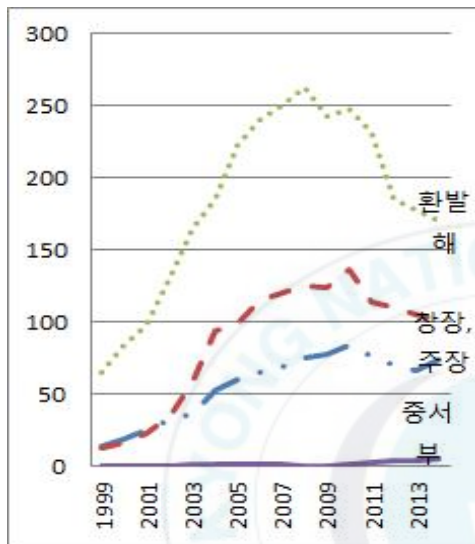
텐진의 부품기업은 모두 148개인데 51개가 동반진출 기업이며 삼성전자와 LG전자가 각각 36개와 9개이다. 광둥성과 산둥성으로 진출한 기업은 비록 많지만 동반진출로 진출한 기업 비율은 오히려 장쑤성과 텐진보다 낮다. 산둥성의 162개 부품기업 중 36개만이 삼성전자와 LG전자의 동반진출 기업이며 광둥성의 120개 기업 중 31개가 동반진출 기업이다. 또한 이 두 지역의 동반진출 기업은 모두 삼성전자 위주이며 산둥성이 21개, 광둥성이 19개이다. 그 중 LG전자의 동반진출은 산둥성의 9개와 광둥성의 8개 뿐이다.

2. 투자지역의 특징

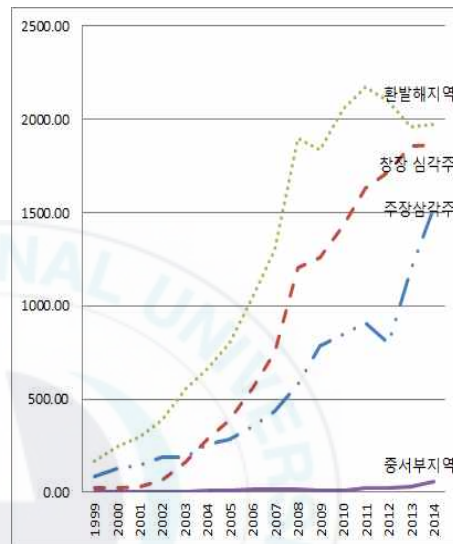
중국 지역 내의 한국 전자 부품기업의 분포 특징을 더욱 구체적으로 설명하기 위해 본 논문에서는 중국 4대 전자 산업클러스터를 이용하여 한국 전자 부품기업의 지역 선택을 다음과 같이 설명하고자 한다.

중국 4대 전자 산업클러스터에서의 한국 전자 부품기업의 분포상황에 대하여는 <그림4-2>를 통해 알 수 있듯이 대부분이 환보하이(环渤海) 지역의 산업클러스터에 집중되어 있으며 2014년까지 171개의 부품기업이 있었다. 2002년부터 창장(长江)삼각주 지역에 대한 투자 기업의 수가 주장(珠江)삼각주 지역을 초월하기 시작했으며 2014년을 기준으로 각각 102개와 74개가 있었다. 한편 중서부 지역은 2012년부터 증가하기 시작했지만 그 수량은 6개로 여전히 적었다. 하지만 투자의 동태 수량변화로 볼 때 환보하이 지역이 비록 여전히 높은 비율을 차지하고 있었으나 감소 추세로 나타났다. 주장삼각주 지역과 창장삼각주 지역도 마찬가지로 일정하게 감소되었지만 그 정도는 환보하이 지역보다 낮았다.

<그림4-2> 전자 부품기업의 중국투자
기업수 (단위: 사)



<그림4-3> 전자 부품기업의 중국투자액
(단위: 백만 달러)



자료: 금융감독원, 전자공시시스템

중국에 대한 한국 전자 부품기업의 투자금액으로부터 알 수 있듯이 환보하이 지역을 제외한 기업 투자액이 감소 추세로 나타났는데 이는 그 지역의 기업 수가 대량으로 감소된 상황과 일치하다. 그러나 창장(長江)삼각주 지역과 주장삼각주 지역은 기업 수의 감소 추세와 다르게 투자액이 지속적인 급속 성장세로 나타났다. 그중 창장삼각주 지역의 성장폭이 가장 컸는데 이미 환보하이 지역의 투자량에 근접해 있었다. 주장삼각주 지역은 2012년부터 더욱 빠른 성장 속도로 창장삼각주 지역을 초월했다. 2014년을 기준으로 한 세 지역의 투자액 성장 비율은 각각 환보하이 지역 0.73%, 창장삼각주 지역이 0.61%, 주장삼각주 지역이 28%였다. 중서부 지역의 투자

금액은 투자기업 수와 마찬가지로 한국의 부품기업이 전혀 없던 기존의 상황과 달리 상대적으로 성장했다. 그 중, 주로 삼성전자의 계열사삼성(SDI)이 시안(西安)에 설립한 SAPB사를 주력으로 2014년에 2500만 달러를 투자했는데 이는 시안 총 투자금액 4364만 달러 중의 58%를 차지했다.

이상의 정보를 종합하여 보면 알 수 있듯이 중국에서의 한국 전자 부품기업의 투자 기업 수가 모두 감소 추세로 나타났다. 하지만 창장삼각주와 주장삼각주의 투자액은 오히려 지속적으로 성장하고 있으며 최근 주장삼각주의 성장세가 가장 뚜렷하다. 다시 말하면 중국에서의 전자 부품기업 투자는 "환보하이 지역 - 창장삼각주 지역 - 주장삼각주 지역"의 순서 즉 북에서 남으로 이동하는 추세로 나타났다.

제 2 절 자동차 부품기업

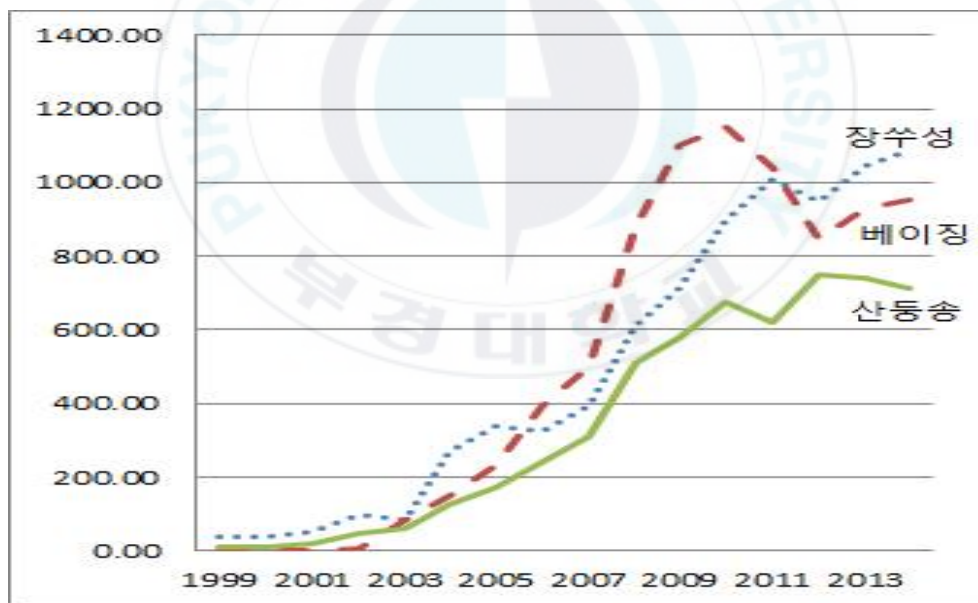
1. 투자현황

중국에 투자한 378개의 자동차부품 기업은 베이징(北京), 장쑤성, 산둥성에 위치하고 있다. 세 지역의 투자한 기업의 수는 각각 베이징이 69개, 장쑤성 99개, 산둥성이 97개이다. 2014년의 투자액을 기준으로 볼 때 장쑤성이 10.58억 달러, 베이징이 9055억 달러, 산둥성이 7013억 달러이다. 이 총금액은 전국 총 투자액의 72%를 차지한다.

중국에 대한 자동차 부품기업의 투자는 기본적으로 2002년부터 빠른 속도로 성장하기 시작했는데 2006년에 이르러 장쑤성의 투자규모가 가장 많았고 그 다음이 베이징이었다. 한편 2006년부터 2011년까지 베이징의 자동차 부품기업이 비교적 큰 규모로 확대되어 중국에서 투자규모가 가장 큰

지역이 되었다. 하지만 2010년에 최대 규모에 도달한 후 다시 빠른 속도로 감소하기 시작했다. 2012년에 다시 성장하기 시작했으나 여전히 2010년의 수준에는 못 미쳤다. 한편 장쑤성의 투자규모가 지속적이고 안정적인 성장세로 나타났다. 장쑤성은 2011년부터 베이징의 투자규모를 초월하여 현재까지 부품기업의 투자가 가장 많은 지역으로 손꼽히고 있다. 또한 산둥성도 줄곧 안정적인 성장세를 보이고 있지만 베이징과 장쑤성을 초월하지 못하고 있다. 이는 산둥성의 부품기업이 베이징과 장쑤성처럼 현대자동차와 기아자동차가 많은 동반진출 기업을 대동함으로써 집적 경제 형성한 것과 달리, 주로 위탁가공으로 운영되고 있는 기업이기 때문이다.

<그림4-4>자동차 부품기업 지역별 투자액 추이 (단위: 백만 달러)



자료: 금융감독원, 전자공시시스템

<표4-2> 자동차 부품기업 지역별 동반진출기업 수(단위: 사)

지 역	투자 기업	동반진출 기업			
		합계	현대자동차의 동반진출 기업	기아자동차의 동반진출 기업	기타
장쑤성	99	32	11	16	5
베이징	69	40	36	2	2
산둥성	97	8	3	1	4

자료: 금융감독원, 전자공시시스템

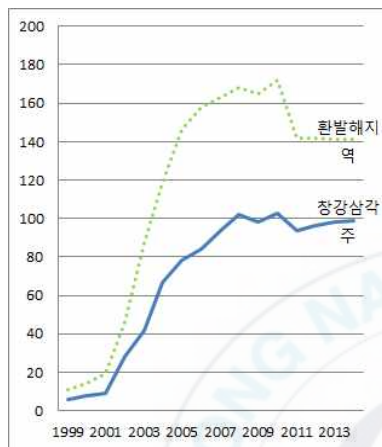
<표4-2>를 통해 알 수 있듯이 장쑤성과 베이징의 부품기업은 주로 현대자동차와 기아자동차의 동반진출 방식을 취하고 있다. 특히 베이징은 거의 부품기업 전부가 모두 현대자동차의 동반진출 기업으로 진행된 투자이다. 그러나 산둥성의 상황은 완전히 다르다. 비록 산둥성에 97개의 자동차 부품기업이 있지만 동반진출로 진출한 기업은 8 개뿐이다. 또한 이 8개 기업 가운데 4개만이 현대자동차와 기아자동차의 동반진출기업이며 모두 부품을 제조하는 회사이다. 이는 산둥성에 진출한 한국 자동차 부품기업 대부분이 위탁가공을 진행하고 있기 때문이다. 따라서 저렴한 노동력 우위를 지니고 있으며 지리적으로 한국에 근접한 산둥성이 일부 기업만의 우선 선택지가 되고 있었다.

2. 투자지역의 특징

전자산업과 마찬가지로 자동차 부품기업의 중국 분포에 대해서도 중국의 자동차 산업클러스터의 지리적 위치를 통해 아래와 같이 구분해 보기로 한다. 한국 전자기업의 중국 분포는 70% 이상이 환보하이 지역과 창장삼각주 지역에 집중되어 있다. 따라서 이 두 지역에 대해서만 분석 설명하고자

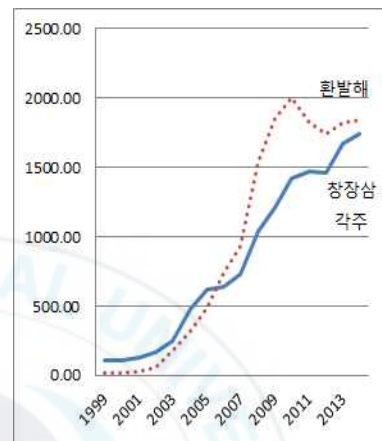
한다.

<그림4-5> 자동차 부품기업의
중국투자 기업수 (단위: 사)



자료: 금융감독원, 전자공시시스템

<그림4-6> 자동차 부품기업의
중국투자액 (단위: 백만 달러)



투자의 수량으로 볼 때 환보하이 지역에 투자한 자동차 부품기업이 가장 많은데 이는 주로 환보하이 지역에 한국 자동차 부품기업 투자의 2대 지역인 베이징과 산둥성이 있기 때문이다. 창장삼각주 지역의 주요 투자 지역은 장쑤성이다. 환보하이 지역 투자한 기업 수는 2010년에 많이 감소했고 2011년부터 2014년까지 안정적인 수준을 유지했으나 큰 변화는 없었다. 창장삼각주 지역은 2010년에 최고에 도달한 후 조금씩 감소하기 시작했지만 감소의 폭은 환보하이 지역에 비해 작은 편이었다. 그리고 2011년 이후 안정적인 상태를 유지하였다

한국 자동차 부품기업의 중국 투자금액은 거의 모두 창장삼각주와 환보하이 지역으로 흘러들었다. 환보하이 지역의 투자금액은 창장삼각주 지역의 투자액보다 많았다. 다른 점은 투자금액을 통해 알 수 있듯이 2005년

이전의 창장삼각주 지역의 투자액은 환보하이 지역의 투자액보다 많았는데 2006년 이후 환보하이 지역이 급속도의 성장세를 보이면서 창장삼각주 지역과 점차 격차를 두게 되었다. 2012년에 이르러 창장삼각주의 투자규모가 확대되고 환보하이 지역의 투자규모가 2010년부터 감소됨에 따라 그 지역 차이가 점차 축소되기 시작했다. 요약하자면 한국 자동차 부품기업의 중국 투자는 기본적으로 현대자동차와 기아자동차의 입지 지역과 같으며 집적 경제 특징이 뚜렷하다. 그리고 최근 몇 년 간 창장삼각주의 투자가 확대되는 추세를 보이고 있다.

제 3 절 전자와 자동차 부품기업의 입지선정 요인 비교

1. 전자 부품기업의 입지선정 요인

우선 저렴한 노동력은 전자부품 기업의 가장 중요한 영향 요소이다. 중국 진출 초기 한국의 전자 부품기업은 중국에 대한 투자에 있어서 한국과 가장 가깝고 저렴한 노동력을 지니고 있는 환보하이 지역을 선택했다. 특히 삼성전자가 소재한 텐진이 대표적이다. 그러나 중국 경제가 부단히 발전하면서 환보하이 지역의 지리적 우위가 임금 상승의 수준을 보완할 수 없게 됨에 따라 한국 부품기업은 결국 남부 연해의 주장삼각주 지역으로 이동하게 되었다.

<표4-3> 2014년 지역별 제조업 평균 임금 (단위: 위안)

지역	텐진	장쑤성	광둥성
평균 임금	64,864	58,409	52,308

자료: 중국통계연감, 2015

다음, 공간적 집적 역시 전자 부품기업의 영향요소 중 하나이다. 노동력 비용이 상승함에 따라 상당수의 한국 전자기업의 대외 투자는 이미 중국을 떠나 베트남에 투자하기 시작했다. 중국 지역 내의 전자 부품기업이 주장 삼각주 지역으로 이동한 데에는 상대적으로 더욱 저렴한 노동력을 추구하기 위한 이유도 있지만 광둥성이 지리적으로 베트남과 더욱 근접해있기 때문인 점도 매우 큰 원인 중 하나이다. 특히 삼성전자 휴대전화는 베트남에서의 생산을 확대했으며 삼성전자 휴대전화에 부품을 납품하는 일부 기업의 투자 중심을 중국 광둥성에 두었다.

마지막으로 일정한 범위내에서 대기업의 지역 선택의 영향을 받는다. 한국의 부품기업은 입지선정에 있어서 전자 대기업과 매우 비슷한 점을 형태를 띄고 있다. 이들은 모두 노동력 요소와 편리한 교통에 대한 추구에 외에 대기업이 소재한 지역에 기타 지역보다 훨씬 많이 진출하고 있기 때문이다. 장쑤성을 예로 들면 삼성전자와 LG전자가 있는 쑤저우(苏州)와 난징(南京)이 흡수한 부품기업은 각각 65개와 31개로 장쑤성에 있는 136 개의 한국 부품기업의 71%를 차지한다.

<표4-4> 장쑤성의 한국 부품기업 투자현황

지 역	장쑤성	쑤저우(%)	난징(%)
업체수	136	65 (48%)	31 (23%)

자료: 금융감독원, 전자공시시스템

2. 자동차 부품기업의 입지선정 요인

첫 째, 대기업의 지역 선택에 따른다. 자동차산업은 상하 산업 체인관계

가 밀접하기 때문에 자동차 부품기업의 중국 투자는 상당부분이 대기업의 동반진출로 진출하는 방식으로 운영되고 수직으로 대기업이 필요한 부품을 제공하고 있다. 또한 자동차부품은 장거리 운송이 적합하지 않으므로 지역 선택을 할 때 최대한 대기업과 가까운 지역을 선택하는 것이 매우 중요한 조건이다. 따라서 한국 부품기업의 중국 투자는 거의 모두 현대자동차와 기아자동차가 있는 베이징과 장쑤성에 집중되어 있다.

둘 째, 저렴한 노동력은 일부 수직적FDI 성격을 가지고 있는 자동차 부품생산기업에 대해 영향력을 지닌다. 이 영향을 받는 자동차 부품기업은 주로 산둥성의 투자 상황에서 체현된다. 산둥성에는 베이징에 투자한 자동차 부품기업보다 많지만 대기업 동반진출로 진출한 기업은 97개 기업 가운데 겨우 8개뿐이다. 이는 산둥성이 지리적으로 한국과 근접해 있기도 하고 중국의 주요 대외 항구이기도 하며 노동력비용도 낮기 때문이다. 이에 따라 수출을 위주로 하는 한국 부품기업이 산둥성에 집중되었다.

3. 비교

우선, 전자와 자동차의 부품기업은 모두 노동력 가격의 영향을 받는다. 그러나 전자 부품기업은 자동차 부품기업보다 훨씬 더 많은 영향을 받고 자동차 부품기업은 일부 수출을 위주로 한 부문만이 그 영향을 받는다.

다음, 대기업 지역 선택의 영향을 받는 측면에서 자동차 부품기업이 전자 부품기업보다 훨씬 더 많은 영향을 받는다. 이는 두 산업의 서로 다른 성격에 의해 결정된 것이다. 운송비로부터 고려할 때 전자제품은 부피가 작고 가벼우며 제품제공의 과정에서 대기업과 떨어져 있더라도 너무 많은 운송비용이 들지 않는다. 그러나 자동차부품은 다르다. 그 중량의 크기는

운송 원가의 상승을 초래하며 대기업과 많이 떨어져 있다면 노동력비용이 아무리 낮다 하더라도 생산 비용의 상승을 보완할 수 없다.



제5장 맺음말

본 연구에서는 금융감독원 전자공시시스템에서 제공한 한국 전자와 자동차산업의 해외직접투자 법인 2,071사 가운데 중국에 진출한 1,078사 현지법인의 1999년부터 2014년까지 입지현황을 대기업과 부품기업으로 구분하여 입지선정 요인을 비교하였다. 그 결과 다음과 같은 것으로 나타났다.

한국 전자와 자동차기업의 중국에 대한 직접투자 입지선정 요인은 노동력 요소, 시장 요소, 정책 환경 및 집적 경제이다. 저렴한 노동력은 주로 수직적 FDI인 전자기업의 주요 입지요인이며 수평적 FDI에서는 영향이 적은 것으로 나타났다. 내수시장의 확보 및 정부정책은 전자와 자동차 대기업에 모두 영향을 미치는 것으로 나타났다. 집적 경제는 전자와 자동차기업에서 모두 나타나고 있다. 자동차기업의 경우에는 부품기업들이 동반진출의 방식으로 대기업과 같은 지역으로 입지하였다. 전자기업의 경우에는, 대기업들이 창강삼각주 지역에 가장 많이 모여 있고 중국 전자 산업클러스터의 사업과 동일하였다. 또한, 전자와 자동차 부품기업의 투자규모는 모두 장쑤성이 가장 큰 것으로 나타났다.

대기업의 입지선정 요인은 다음과 같이 나타났다.

첫째, 전자와 자동차 대기업의 FDI유형이 다르기 때문에 입지선정 요인이 다르게 나타났다. 자동차 대기업의 중국에 대한 투자는 수평적 FDI이고 전자 대기업은 수직적 FDI이다. 이로 인하여 자동차 대기업은 시장크기에 큰 영향을 받고 있으나 전자 대기업은 노동력의 영향을 받고 있다. 자동차 대기업들은 중국에서 생산하여 현지판매를 원칙으로 하고 있다. 시장 접근성은 운송비 절감에 유리하기 때문에 중요한 입지요인이다. 전자 대기업의

경우 북쪽에서 남쪽으로, 동부에서 중서부로 이동하는 추세를 보였다. 이런 추세가 나타난 이유는 바로 저렴한 노동력에 따라가는 것이다. 그리고 전자 대기업에서도 중국에서의 현지화를 목적으로 내수시장도 입지선정 요인의 하나로 고려하고 있다.

둘째, 중국 정부의 정책은 전자와 자동차 대기업 모두 영향을 미친다. 자동차 대기업은 중국의 WTO가입 초기부터 투자를 시작하였고 전자 대기업은 중한(中韩) 수교부터 투자를 시작하였다. 한편, 새롭게 추진되고 있는 서부개발정책 아래 전자와 자동차 대기업 모두 서부로 투자가 이동하고 있다. 교통망의 개선과 세금감면 등 혜택정책을 시행함에 따라 대기업에게 투자 유인으로 작용하였기 때문이다.

부품기업의 입지선정 요인은 다음과 같이 나타났다.

첫째, 부품기업은 전자와 자동차기업 모두 집적 경제의 영향을 받는다. 그러나 자동차 부품기업이 큰 영향을 받는 것에 비해 전자 부품기업 상대적으로 적게 영향을 받는 것으로 나타났다. 자동차 부품기업은 환보하이 지역과 창장삼각주 지역에서 집적현상이 나타나고 있으며 대기업의 입지지역과도 일치하였다. 전자 부품기업의 경우, 환보하이 지역, 창장삼각주 지역, 주장삼각주 지역에서 집적현상이 나타나고 있으며 특히 전자 대기업이 입지하고 있는 지역에서 부품기업의 수가 큰 비율을 차지하고 있다.

둘째, 저렴한 노동력은 전자 부품기업의 가장 중요한 입지선정 요인이다. 전자 부품기업의 투자현황을 살펴보면, 각 지역의 노동력 임금수준에 따라 "환보하이 지역-창장삼각주 지역-주장삼각주 지역"의 순서 즉 노동력 임금이 낮은 쪽으로 이동하고 있다. 그리고 산둥성에 있는 자동차 부품기업은 다른 지역과 달리 현지 진출 대기업 앞 공급이 아닌 자체 수출을 목적으로

하고 있어 노동력 요인이 중요한 영향으로 작용하고 있는 것으로 나타났다.

지금까지 살펴본 바에 의하면 한국 전자와 자동차기업의 중국직접투자 지역은 계속해서 변화하고 있으며 이에 따라 중국 지역에서의 입지에 관한 연구가 더 많이 필요하다고 생각한다. 향후 전자와 자동차 대기업이 중서부지역으로 이동함에 따라 부품기업도 중서부지역으로 함께 이전해서 새로운 산업집적을 형성하게 되는지에 대한 더 많은 시간과 연구가 필요하다.



<참고문헌>

- 장조위(2008), “중국의 외국인 투자정책에 따른 한국기업의 대 중국 투자
다양화 방안”. 「강릉원주대학교 국제통상학 석사학위논
문」
- 신은지(2016), “휴대품 이어 자동차 생산 기지오 코리아 탈출”, 「조선닷컴
컴오피니언」
- 홍장표(2016), “한국 전자산업과 자동차산업 대기업의 글로벌화 생산네트
워크 비교 연구”, 「한국사회과학연구소」
- 박영철(2002), “해외직접투자에 따른 산업입지 대응방안 연구”, 「국토연
구원」
- 장양목(2014), “한국 전자기업의 중국시장 진출 전략에 관한 연구”, 동국
대학교, 「무역학과석사논문」
- 백강녕(2016), “삼성, 7조원 투자 중국 반도체 생산 시대 열다”, 「조선비
즈」
- 김재구(2010), “현대자동차 중국진출 전략의 핵심성공요인 분석”, 「한국
생산성학회」, 129-152
- 최재선(1995), [지역경제론], 114-124
- 徐康宁,王剑(2007), “韩国对华直接投资的区位选择研究”, 「学海」
- 周亮(2005), “长江三角洲汽车产业区域竞争力研究”, 「西南交通大学硕士论
文」
- 陈鸿翔(2007), “盐城汽车产业集群发展研究”, 「南京理工大学硕士论文」
- 吴伟强(2007), “FDI在长三角,珠三角,及京津冀地区区位选择的比较研究”,
「苏州大学硕士论文」
- 狄昉(2008), “集群, 外部性与FDI区位选择”, 「厦门大学硕士论文」
- 高薇(2011), “我国汽车产业集群分布与发展差距”, 「边疆经济与文化」第86期
- 朴炫奎(2010), “韩国在华汽车企业发展战略探析—以现代汽车集团为例”, 「对
外经济贸易大学硕士论文」
- 徐贤民(2012), “韩国企业对中国直接投资—基于三星和现代汽车案例分析”,
「山东大学金融学硕士论文」

- 徐海英,毛广雄,曹蕾(2014),“新经济地理学视角下韩国汽车产业企业在江苏省的空间演化分析”,「地域研究与开发」, Vol.33 , No.4
- 葬新,甘文静,王红燕(2007),“外资产业集聚对欠发达城市工业化的影响—以韩国汽车队盐城转移为例”,「经济问题探索,第六期」
- 孙芳(2007),“韩国汽车产业进入中国的本土化战略—现代汽车公司进入中国的成功案例分析”,「对外经贸大学国际贸易硕士论文」
- 卢明志(2010),“韩国现代汽车集团在中国市场变革研究”,「对外经济贸易大学工商管理学硕士论文」
- 于瑜(2011),“山东省吸收韩国直接投资的影响因素研究”,「哈尔滨工业大学硕士论文」
- 吴宰禄(2015),“韩国电子产品在中国市场研究—以三星为例”,「对外经济贸易大学硕士论文」
- 李彦(2008),“韩国企业在华直接投资研究”,「武汉理工大学硕士论文」
- 丁永珠(2005),“非国有经济对韩国企业在中国直接投资区位选择的影响”,「负担大学政治经济学博士论文」
- 王冀南,庞辉(2013),“韩国对华直接投资区位选择的影响因素分析”,「外资经贸,中国经贸导刊」
- 赵玲(2012),“韩国电子企业在中国的全球化与本土化的战略选择”,「清华大学经济学硕士论文」
- 权宁振(2010),“韩国汽车企业进军中国市场动因与战略分析”,「吉林大学经济学硕士论文」
- 夏光宇(2010),“浅析我国汽车产业集聚成长的路径选择”,「中国商界」
- 夏光宇(2011),“中韩汽车产业发展比较研究”,「长春工业大学国际贸易学硕士论文」
- 黄胜涛(1997),“焊工对外直接投资的区位选择”,「世界地理研究」, 第六卷第二期
- 金义哲(2012),“基于省别投资影响因素的韩国企业对外直接投资战略研究”,「上海交通大学硕士论文」

姜彦福,金敬泰,张久春,吴重山(2009),“扩过公司海外子公司的能力烟花过程研究—以跟随韩国现代汽车来华的韩国零部件供应商为例”,「中国工业经济」第259期

潘瑞雪(2014),“在川韩国汽车企业调查研究”,「管理市场-经营管理」

赵俊竹,孙钦心,李国平(2014),“中国汽车制造业集聚与企业区位选择”,「地理学报」

金园(2014),“韩国对中国汽车产业FDI的贸易效应研究”

许秋贤(2016),“珠江三角洲电子企业的发展”,「范文网」,MBA毕业论文

袁久红(2010),“改革开放以来中国外资政策的演变及创新”,「东南大学硕士论文」

阎路(2014),“三星电子在西安建设项目的背景分析”,「企业文化」中旬刊,第四期

吕青(2015),“立足长三角集群提升江苏汽车产业竞争力”,「群众-决策咨询」

孔垂颖,王今,门峰(2015),“中国汽车产业集中度分析及发展优化路劲”,「汽车工业研究」,月刊第二期

黄水灵(2004),“产业集群与外国汽车产业”,「汽车文萃」

单卓然,黄亚平,谢来荣(2016),“一带一路战略下的中部城市功能空间优化策略”,「规划师论文第二期第三十二卷」