

유럽공동체의 개방공간상에서 보완구역간의 초국경적 통합

-프랑스 접경지역을 사례로-

이현주

서울대학교 국토문제연구소 상근연구원

1. 서론

국경선은 '분리의 선'인 동시에 '접촉의 선'이며 '장벽'인 동시에 '가장자리'이고 '차단'이면서 '집합'이 동시에 존재하는 공간이다. 초국경적 공간은 이런 관점에서 역설적인 측면을 가진다. 과거부터 쌓여온 경험 풍부한 협력 관계가 비록 이 지역은 정치적 의사결정권이나 경제활동의 중심으로부터 멀리 떨어져 있어 주변부에 해당하지만 이런 '협력적 관성'으로 인해 '혁신의 장소'로 성장하려는 적극적인 의지를 보이는 공간이 되기도 한다. 유럽연합의 경우 약 1만 km의 국경이 존재하는데 그중 60%가 내륙 국경선으로 형성되어 있다. 유럽통합의 논의가 활발하던 기간동안 이들 접경지역이 가장 적극적으로 지지의사를 표명하였고 유럽지역내의 통합과 균형적인 발전을 도모하는 유럽연합의 취지에 따라 경제적으로 낙후지역으로 남아있던 접경지역을 대상으로 여러 단체가 결성되어 실업의 문제 해소, 지역경제 구조전환, 중소기업의 발달을 공동으로 도모하고 있다. 오늘날 유럽연합은 사회적 연대감, 영토적 연결성(통합성)을 추구하면서 외국 공간 단위간에 상호 밀접하게 연계된 조직과 상호의존적 관계를 원칙으로 하는 지역개발을 추구한다. 유럽의 통합이 세계화와 권력의 분권화와 함께 진행되는 상황에서 새로운 공간조직상에서 유리한 고지를 점령하기 위한 지방자치단체들간의 경쟁이 심화되고 있고 각 단위지역은 자신의 생존을 위하여 여러 지역간에 상호 통합하는 경향이 나타나고 있다. 이런 통합은 동일국가내에서만 이루어지는 것이 아니라 인접한 국가들간에 초국경적 통합이 이루어지고 있다. Euro-region이라고 불리는데 이런 지역의 형성은 유럽통합의 상징 및 미래적 비전을 담은 상징적인 공간으로 인식되고 있다.¹⁾

본 연구는 국가 단위에서는 지리적 주변부에 위치함으로써 정치적·경제적 주변부로 밀려났던 접경지역이 ① 통합된 유럽이라는 개방적 공간에서 어떠한 지리적 입지를 형성하고 있는가? ② 국가단위에서 지니고 있던 지역의 문제를 해결하기 위하여 어떠한 공간구조를 창출하고 있는가? ③ 국경을 초월한 지역간의 통합이 어떤 지역에서 일어나는가? ④ 이러한 초국경적 통합이 항상 성공적일 것인가? 라는 문제제기를 가지고 프랑스의 두 접경지역을 사례로 살펴본다.

연구지역으로 교통망의 연계라는 기재로 인하여 통합된 유럽지역을 형성하고 있는 Nord-Pas-de-Calais 지역과 지리적 접근성과 유사한 산업의 집적지이었다는 경제적·물리적 조건을 중심으로 가장 활발하게 접경지역 간 통합이 이루어지는 프랑스의 동부 지역 접경지역을 사례로 프랑스 접경지역의 초국경적 통합과정을 분석해 보고자 한다. 프랑스의 접경지역 중 서로 다른 성격의 발전 모습을 보이는 두 지역을 살펴봄으로써 향후 우리나라 접경지역이 한반도의 지리적 중심부라는 이점을 살려 새로운 경제 공간으로 자리매김해 갈 수 있을 것인지를 생각해 본다.

2. 프랑스 동부 접경지역 : 자르, 로렌, 룩셈부르크, 벨기에와의 통합

1) 프랑스 동부 접경지역의 상황

로렌 북부접경지역은 오랫동안 프랑스의 핵심경제지역으로 성장한 중공업위주의 산업구조 및 거대한

1) 프랑스 지역이 형성된 대표적인 Euro-region으로 영·불해협을 넘어서 통합된 프랑스 Nord-Pas-de-Calais 지역 + 영국 Kent지역과 피레네산맥을 넘어서 이루어진 Languedoc-Roussion+Midi-Pyrénées+Catalogne을 들 수 있다.

다국적 통합 공간으로 대표되던 공간이다. 중공업 및 제조공업 위주의 산업구조는 이들 분야의 의사결정이 지역의 이익과 연계되기보다는 국가 전체적 이익에 더욱 민감하다고 할 수 있다. 이런 경제적 상황이 로렌 지역 특성형성에 지대한 영향을 미쳤다. 로렌 공간구조 특성을 살펴보면 1) 지방 자본 형성이 미약한 실정에서 로렌 지방의 외부자본에 대한 의존도는 매우 높다. 특히 대부분의 국영기업체들은 Paris 지역에 종속되어 있어 외부지배의 비중이 매우 크다. 2) 지역의 산업구조가 단일산업으로 특화되어 있음으로 하여 각 하위 단위 지역들은 고도로 전문화된 산업지역의 모자이크적 형태를 보이고 있다. 3) 남성 숙련공의 부족현상이 뚜렷하다. 이 지역은 전통적인 산업분야가 발달했던 지역으로 남성 인력의 경우 숙련공이 배출된 기회가 작았고 기술 전문학교경우 독일이나 룩셈부르크, 스위스와 비교할 때 매우 부족한 상황이었다. 이런 관계로 지역 엘리트들은 산업계의 지도층으로의 진출보다는 군사, 법률, 행정 분야의 진출을 모색하게 되었다. 철강산업과 석탄산업이 번성했을 시기에 풍부한 노동력인자는 경제불황의 결과 높은 실업률의 압박과 사회적 이동을 의미하게 되었다. 11%에 육박하는 실업자중 25세 미만의 젊은 층의 실업 비율이 많아 젊은 층과 숙련공들의 이출현상이 현저하다. 4) 로렌 인구의 반 이상이 두 대도시권 (Nancy권과 Metz권)을 중심으로 집중해 있어 불균형적 인구구조를 보이며 두 도시권간의 기능적 통합이나 도시 계층적 포섭관계 형성이 미약하고 경쟁적인 입장을 고수하면서 성장해왔다. 이 경우 한 도시경제권이 심각한 타격을 입을 경우 그 역할을 대신하거나 지탱해줄 지역구조가 형성되지 않는다는 문제점을 가진다.

2) 접경지역의 초국경적 통합

옛날 프랑스라는 국가단위에서는 변경지역에 불과하던 로렌지역이 오늘날 유럽연합의 심장부에 입지하는 지리적 중앙지역으로 부각되면서 외국자본의 활발한 투자가 이루어지고 있어 유럽으로의 적극적인 개방을 통한 지역개발을 꾀하고 있다. 통합된 시장의 형성으로 로렌과 알자스는 더 이상 주변지역이 아니라 30억 인구의 소비시장을 보유한 통합시장의 중심지가 된 것이다. 이 전략적 위치는 기업의 신규 입지에 있어서 유리한 장소로 인식되고 있다. 프랑스 동북부 접경지역의 초국경적 통합은 대표적으로 두 방향을 중심으로 진행되고 있다 ; 벨기에, 룩셈부르크와 로렌의 북서부지역의 통합과 독일의 자르지방과 룩셈부르크, 로렌의 북부지방을 중심으로 한 통합. 프랑스 전통적 산업분야의 쇠퇴 이후 산업의 재활성화를 위한 지역개발 정책은 신홍 공업지대의 조성과 기존시설의 재정비라는 두 가지 방향에 역점을 두고 진행되었다. 이 중 북부 산업전환지역이 중요하게 부상하였고 있는데 유리한 지리적 site와 교통 연계성 덕분에 Longwy-Thionville-Luxemboug를 연결하는 국경지대는 새롭게 형성되는 삼각공업지대로 자리 잡아가고 있다. 또한 제철공업의 불황으로 가장 심한 타격을 받은 프랑스 Longwy권을 중심으로 벨기에와 룩셈부르크 국경을 포함하는 지역에 'Eurozone d'emploi(유럽고용지대)'가 조성되었고 1985년 유럽공동개발 지구 (PED : Pôle Européen de Développement)가 형성되었다. PED는 세 유역을 통합하는 단일 고용시장의 형성을 의미하며 세 국경이 접하는 곳에서 반경 20 Km 내의 공간을 지칭한다.²⁾ 접경지역들간의 초국경적 통합은 각각의 결점들을 보완할 수 있는 이점을 가지고 있다. 룩셈부르크는 금융업계의 국제적 명성을 통해 고급 금융서비스와 유럽국가 내에서의 금융적 영향력을 제공하고 국제공항인 룩셈부르크의 Findel국제공항은 이 지역에 국제 항공서비스를 제공하고 로렌의 Thionville 화물터미널과의 연계가 가능해지면서 유럽 국제수송체계에서 한층 높은 경쟁력을 확보하여 모든 유럽의 기업들을 고객으로 흡수하고 있다.³⁾ 로렌지역은 부족한 노동력과 값싼 부지를 제공하고 주민들의 휴식을 위한 녹지를 공급하는 역할도 하고 있다. 벨기에는 유럽연합의 정치적 중심지로서의 영향력을 행사하고 있다. 이 지역은 지리적 접근성을 최대한 살리기 위해 세나라 국경을 상호 연결하는 교통망, 관개수로, 전기, 통신시설의 공동정비가 이루어지고 있다.

Sarr-Lor-Lux지역의 통합은 완벽하게 정비된 교통망 조건과 함께 프랑스 동부의 접경지역을 부활시키고 있다 : Moselle 강의 운하의 완성, 라인강의 정비, 철도 및 TGV-Est망의 건설로 인해 베네룩스와

2) 프랑스의 동북부의 Longwy 유역과 벨기에의 남서부의 Arlon과 Vitron 도시권, 룩셈부르크 남부의 광산지역을 포함하는 지역으로 약 28 만 명의 인구를 가진 공간이다.

3) 유럽 제 12위의 국제공항으로 밀라노 공항 다음의 위상을 가진 공항으로 성장하였다.

독일과의 거리가 가까워졌고 룩셈부르크의 Findel과 Sarrebrüch의 공항이 유럽 국제 항공망을 연결하고 있다. 벨기에는 여러 수송수단을 위한 multi정거장 및 컨테이너 터미널을 조성하였다. Metz시는 두 접경지역의 통합경제공간의 부상덕분으로 동부지역의 중심지 기능을 강화시키고 있다. 파리-만하임을 연결하는 교통축 및 파리-스트라스부르크를 통해 스위스로의 연결망이 Metz 시에서 교차함으로 유럽 도로 및 철도 교통망의 결절점으로 성장하고 있으며 450 ha규모의 국제 업무공원을 조성하여 유럽국제 기관 및 기업들을 유치하였다. 테크놀로지 분야의 발전을 위해 유럽 기술대학을 육성하여 3국가가 공동으로 교육에 관여하고 산업전환을 지원하는데 기여하고 있다. 로렌지역은 일찍부터 기술분야의 발전을 노력하여 1983년 커뮤니케이션 분야의 Technopôle Metz 2000을 조성하여 성공적으로 운영하고 있으며 커뮤니케이션 분야에서의 위상 강화를 위해 Metz시는 Téléport를 설치하였다. 이는 메츠시 배후지역의 확대와 룩셈부르크의 국제금융기관 및 독일 대기업들의 유치를 목적으로 한 개발이었다. 이로서 로렌북부지역은 국가 정치적 국경 내에서의 도시공간체계로의 통합보다 근접한 외국과의 공간적 통합을 모색하고 있고 새로운 초국경적 공간구조 내에서의 역할 참여에 더욱 민감하게 대체하고 있다.⁴⁾

3. Nord-Pas-de-Calais와 Kent지역, Flandre 지역의 통합

1) 프랑스 북부 Nord 지역과 Pas-de-Calais 지역의 공간구조

프랑스 북부는 Dunkerque, Valenciennes와 Lille이라는 도시를 중심으로 지역의 도시체계가 형성되어 있으나 상호간의 연계정도나 보완성이 부족하고 경쟁적인 입장을 고수하며 각각 발달하여 왔다. Dunkerque는 프랑스 제 3위의 항구로서 북서유럽공간에서 산업항구의 기능을 담당하는 지역이다. 이 지역도 프랑스 동부지역과 마찬가지로 전통적인 산업분야의 쇠퇴로 많은 어려움을 겪으나 철강산업이 해안지역을 중심으로 발달하여 불황에 대한 저항력이 로렌의 경우보다는 훨씬 나은 형편이다. ZIP (연안공업지역)의 개발, Calais-Dunkerque를 중심으로 한 산업전환시대 조성, 새로운 기업을 유치하기 위하여 Dunkerque 도시권에 기업지대 (zone d'entreprise)의 조성 등의 노력으로 1990년대 이후부터 Dunkerque의 철강분야를 필부로 지역경제의 경쟁력이 회복되기 시작하였다. Dunkerque를 산업항구로 유지 발달시키는 것은 Calais를 여객항구, Boulogne의 어항기능과의 기능적 보완관계를 유지하려는 발전방향이다. 그러나 배후지역과의 연계성이 취약하여 큰 핸디캡으로 작용하고 있다.

2) 교통망의 구축에 의한 euro-region 형성

유럽이라는 공간단위에서 볼 때 이 지역은 매우 발전의 잠재성이 높은 지역으로 평가받고 있다. 파리 도시권과 런던도시권, 라인강 유역을 연결하는 중심지역이라는 지리적 입지에 위치해 있기 때문이다. 이 지역의 발전은 파리와 브뤼셀을 연결하는 TGV-Nord-Europe과 영·불 해협을 통해 파리와 런던을 연결하는 유로스타 TGV망에 좌우될 것이다. 이로 인하여 Nord-Pas-de-Calais지역의 이미지는 국제적 결절지 기능을 중심으로 형성되었다. 영·불해협의 육상교통망으로의 연결은 오랜 유럽사람들의 숙원사업이었다. 이 TGV망은 약 50Km를 영·불 해협 밑으로 연결하는 교통로로서 여객의 수송하는 터널과 트럭과 자동차를 운반하는 터널로 이원화되어 있어 영국과 대륙을 이점지점 없이 바로 연결한다는 이점을 가지고 있다. 그러므로 두 노선이 교차하는 Lille 도시권의 발전은 향후 이 두 고속철도망과의 관계에 의해 결정될 것이다. 만약 Lille 지방이 영국에서 건너온 기업들을 유치하여 경제의 중심지로 부상하던가 아니면 고속철도망으로 인하여 더욱 가까워진 유럽의 대도시권을 연결하는 교통로의 통과지점으로 전락하여 아무런 이익도 누리지 못하게 될 두 가지 가능성을 가지고 있다. 이때문에 Lille은 도시중심부를 재개발하고 국제기업센터인 Euralille을 정비할 계획인데 이는 Eurocity 체계의 상징적인 참여라고 하겠다. TGV의 효과를 극대화하기 위하여 물류기능의 활성화와 Lille-Lesquin 공항의 확장을 통해 벨기에 고객들의 수요가 증대를 유도하고 있다. 또한 벨기에 도시들과의 지하철로의 연결 등을 전

4) 동부지역의 높은 국제적 통합도를 보여주는 또 한 단면은 매일 국경을 넘나드는 수많은 초국경 통근 노동자의 증가이다. 매일 8000명에 해당하는 노동자가 자르(Sarre) 지방으로 출근을 하며 또 10000명 정도는 매일 라인강을 건너 독일의 Bade지방으로, 7000여명은 스위스의 Bâle (바젤) 지방으로 출근을 한다.

제로 하여 Lille시는 벨기에 해안지역으로까지 자신의 영향권을 확장시키려고 도모하고 있다.

4. 결론

국가단위로 폐쇄되어 있던 유럽의 접경지역이 유럽연합 형성을 개기로 개방공간화 함에 따라 기존의 국가중심의 공간구조에서 탈피하여 새로운 방향의 발전과 공간조직을 모색하고 있다. 이 연구는 폐쇄된 공간으로서의 유럽이 아니라 개방공간에서의 접경지역들간의 통합형태 및 그 통합의 원동력과 서로 다른 요인을 살펴보고 그를 통해 우리나라의 접경지역의 향후 공간조직의 방향에 도움이 되기 위한 목적으로 시행되었다. 사례를 든 두 지역은 서로 다른 지리적 특성과 경제구조를 가지고 있지만 또한 몇 가지의 공통점을 가지고 있다. 로렌지역이나 Nord-Pas-de-Calais 지역 둘 다 지역내 도시체계의 내부적 통합 정도가 높지 않고 인접국의 지역과 역사적인 특수성 때문에 언어적으로 동일 문화권을 형성하고 있어 상호간의 연계가 용이했고 전통산업의 쇠퇴로 인한 경제침체지역으로 많은 실업의 문제를 겪고 있었다. 또한 통합된 지역이 상호보완 가능한 기능이 존재했다는 점을 주목할 만하다. 그러나 이런 통합공간의 형성이 모든 문제의 해결책으로 인식하면 오류에 빠지게 된다. 로렌의 경우 강력하고 경쟁력 있는 독일 및 룩셈부르크의 존재가 하나의 위협으로 작용하고 있다. 통합된 교통·통신 서비스 및 여러 기능들로 인해 그들 도시 영향권을 확대하여 로렌을 배후지로 포섭하고 로렌지역 도시들의 배후지를 잡아 먹어가고 있고 이로 인해 로렌지역의 도시들을 자신들의 위성도시화 할 소지가 있다. 또한 Lille의 경우 고속철도망의 효과를 제대로 활용하지 못하게 된다면 유럽 대도시권의 연결하는 교통망의 통과지역으로 전락하여 지금보다 더 위상이 낮은 도시계층으로 후퇴할 수 있다는 것을 인식하여야 한다.

참고문헌

- Brücher W., Quasten H. Reitel F., 1985, "Atals Sarr-Lor-Lux les objectifs d'un ouvrage cartographique transfrantalier", *Revue géographique de l'Est*, T. XXV. (2-3), 269-282.
- Dézert B., 1993, *La France face à l'ouverture européenne*, Masson, Paris.
- Dézert B., Wackermann G., 1991, *La nouvelle organisation internationale d'ces échange*, SEDES, Paris.
- Michel M., 1994, *L'aménagement régional en France*, Mason, Paris.
- Palard J.(dir), 1997, *L'Europe aux Frontières ; la coopération transfrontière entre régions d'Espagne et de France*, PUF, Paris.
- 이현주, 1993, "프랑스 로렌지역에 설립된 일본 및 한국기업", *지리학 논총* (21), 87-106.