

한·중 경제협력 증진 방안 연구

2019년 12월

기 획 재 정 부
조 영 욱

차 레

< 국외훈련 개요 >

< 한·중 경제협력 증진 방안 연구 >

I. 개 요	9
II. 연구 배경 및 필요성	10
III. 중국 경제 현황	14
IV. 한·중 교역 여건	41
V. 한·중 경제협력의 기본 방향	49
VI. 산업단위 협력	54
VII. 지역단위 협력	62
VIII. 서비스 부문 협력	100
IX. 시사점 및 결론	104

< 참고 문헌 >

표 목차

- <표 1> 대중(对中) 연도별 교역규모 및 수지
- <표 2> 한·중 경제협력의 3대 원칙과 8대 협력방안
- <표 3> 중국의 글로벌 중간재 수입 비중
- <표 4> 중국의 글로벌 최종재 수출 비중
- <표 5> 중국 국가 전체 수출액 대비 최종재의 비중
- <표 6> 중국 국가 전체 수입액 대비 중간재의 비중
- <표 7> 중국 제조업 평균 임금
- <표 8> 중국 외국인 투자 유치액 추이
- <표 9> 중국 진출 외국기업 수 대비 외국인 투자액
- <표 10> 중국 내자기업 수출 비중
- <표 11> 중국 산업별 성장률
- <표 12> 한국의 전체 중간재 수출 중 중국이 차지하는 비중
- <표 13> 2018년도 분기별 성장률
- <표 14> 중국 주요 경제지표별 실적과 목표
- <표 15> 중국정부의 연도별 경제정책 기초
- <표 16> 2019년도 경제정책 방향과 조치 내용
- <표 17> <중국제조 2025>의 9대 과제, 10대 전략산업, 5대 중점 프로젝트
- <표 18> 중국 공유경제 분야별 거래 규모
- <표 19> 산업별 대중(对中) 무역 현황
- <표 20> 한국 기업의 중국 진출 방식 제안
- <표 21> 지방자치단체별 대중(对中) 지방정부 자매·우호결연 현황
- <표 22> 한·중 지자체간 국제교류 분야별 내용 및 교류건수
- <표 23> 동아시아 지역의 IP와 SEZ 현황
- <표 24> 동아시아 국가간 무역 현황
- <표 25> GTI 추진 북한 관련 프로젝트
- <표 26> 한, 중, 몽, 러의 ETI 평가결과

- <표 27> 한, 중, 몽, 러의 LPI 평가결과
- <표 28> 한국의 무역 불확실성 평가
- <표 29> 중국의 무역 불확실성 평가
- <표 30> 한, 중, 몽, 러의 CPI 평가
- <표 31> 한, 중, 몽, 러의 ICT 활용도 평가

그림 목차

- <그림 1> 연도별 GDP 성장률
- <그림 2> 분기별 GDP 성장률
- <그림 3> 중국 제조업의 매출규모 비중
- <그림 4> 글로벌 수출시장에서 중국 제조업이 차지하는 비중
- <그림 5> 공유경제서비스 이용자수
- <그림 6> 플랫폼 직원수
- <그림 7> 중국의 지역 구분
- <그림 8> 중국의 수입과 한국 수출의 연계성
- <그림 9> 동아시아 지역의 IP와 SEZ 현황
- <그림 10> 두만강개발계획(TRADP)과 광역두만개발계획(GTI) 비교
- <그림 11> 광역두만개발계획(GTI) 조직 및 유관 협의체
- <그림 12> 창지투 선도지구 정책
- <그림 13> 훈춘과 자루비노

국 외 훈 련 개 요

1. 훈련국 : 중국
2. 훈련기관명 : UNDP 광역두만개발계획(GTI) 사무국
(UNDP the Secretariat of Greater Tumen Initiative)
3. 훈련분야 : 재정 · 경제
4. 훈련기간 : 2018. 12. 30 ~ 2019. 12. 29

5. 훈련기관 개요

명칭	중국 UNDP GTI Secretariat			
소재지	Tayuan Diplomatic Compound 1-1-142 No. 1 xindong Lu, Chaoyang District, Beijing, 100600, China			
홈페이지	www.tumenprogramme.org			
설립 목적	○ 동아시아의 경제협력 프로젝트를 지원하기 위해 UNDP 지원을 받아 설립			
조직	○ 사무국장(Mr. Tuguldur, 몽) 포함 8명 - 회원국 파견 직원(한:2명, 중:1명, 몽:1명, 러: 1명)과 현지 채용 계약직원(3명)으로 구성			
주요 기능	○ 동아시아 경협을 위해 한·중·몽·러·등 4개국이 참여하는 지역협력 협의체로서 UNDP가 관장하는 지역협력 프로그램의 일부로 시작 ○ 총회 산하 6개 위원회(에너지, 관광, 환경, 교통, 무역투자, 농업)별로 세부 논의			
교섭창구	Ms. RU Yue			
	전화	(86-10) 6532 6871 (ext.26)	FAX	(86-10) 6532 6465
	Email	yue.ru@undp.org		
훈련경비	-			

〈훈련결과보고서 요약서〉

성명	조영욱	직급	4급
훈련국	중국	훈련기간	2018.12.30 ~ 2019.12.29
훈련기관	광역두만개발계획 (GTI) 사무국	보고서 매수	110매
훈련과제	한·중 경제협력 증진 방안 연구		
보고서 제목	한·중 경제협력 증진 방안 연구		
내용 요약	지난해 중국 경제가 6.6% 성장에 그쳐 세계는 중국의 성장 둔화를 우려하고 있다. 이와 더불어 중국은 <중국제조 2025>, <중간재 수입대체> 정책으로 경제구조 고도화를 진행 중이다. 기존 한중간의 밸류체인의 효력은 점차 떨어지고 있다. 1992년 한·중 수교 후 비약적으로 발전해온 양국 경험의 새로운 방향으로 나아가야 할 시점이다. 한·중간 교역 활성화를 위해서는 기존 교역을 고도화하고 범위도 확대하여야 한다. 중국내 수요 확대가 예상되고 양국 간 기술 차이가 있는 분야를 중심으로 밸류체인을 새로 짜야 한다. 신자동차, 의약, 환경, 에너지, 창업 벤처 등이 유망하다. 서비스업 부문의 경험도 확대하여야 한다. 건설과 관광 등 유망 분야를 중심으로 서비스 부문 개방을 확대하기 위한 정교한 한중 FTA 협상 전략이 필요한 시점이다. 교역의 방식도 다양화할 필요가 있다. 지방정부간 교역을 활성화하여 새로운 교역을 시도해야 한다. 이를 위해 진행중인 인천과 산둥성 웨이하이시와의 교류에서 성공 모델이 나와야 한다. 이를 위한 중앙정부의 관심과 지원이 필요하다. 동아시아 국가가 참여하는 다자 협력 방식도 고려할 수 있다. 동북 3성(省)이 가장 적합한 지역이다. 한,중,몽,러 4개국이 함께하는 광역두만개발계획(GTI)을 활용하여 이 지역 개발에 적극 참여할 필요가 있다. 북한의 참여가 핵심이다. 북한의 GTI 재가입을 위한 이 지역 국가간 공조와 노력이 필요하다.		

한·중 경제협력 증진 방안 연구

I. 개요

지난해 중국 경제는 6.6% 성장에 그쳤다. 세계는 중국 경제의 급격한 성장 둔화를 우려하고 있다. 중국 정부는 '제조대국'에서 '제조강국'으로 전환하고자 2015년 5월 <중국제조 2025>를 발표하였고 <중간재 수입대체>를 통해 경제구조를 보다 고도화하기 위한 노력을 진행중에 있다. 기존 한중간의 밸류체인의 효과는 점차 떨어지고 있다. 1992년 한·중 수교 후 비약적으로 발전해온 양국간 경험을 재점검 해야 할 시점이다.

한·중간 교역 활성화를 위해서는 기존 교역을 고도화하고 양국간의 교류의 범위도 확대하여야 한다. 한국의 기술력과 자본, 중국의 노동력이 결합된 기존 글로벌밸류체인(GVC)은 더 이상 유효하지 않다. 상호간 기술력의 차이를 활용하여 밸류체인을 새로이 짜야 한다. 양국이 보유한 기술적 강점들을 모아 경쟁력있는 상품을 새로이 개발하는 윈윈 전략이 필요하다. 신자동차, 의약, 환경, 에너지, 창업 벤처 등이 유망할 것으로 보인다. 또한, 중국 경제가 발전함에 따라 중국내 소비 수요 확대는 물론 중국 소비자들의 기호와 패턴도 다양화되고 있다. 중국 소비자들의 높아진 눈 높이를 충족시키기 위해 고품질 제품과 서비스업 부문의 협력도 확대하여야 한다. 서비스 부문에서는 건설과 관광 등이 유망 분야로 보인다. 서비스 부문 개방을 확대하기 위한 정교한 한중 FTA 협상 전략이 필요한 시점이다.

교역의 방식도 다양화할 필요가 있다. 지방정부간 교역을 활성화하여 새로운 교역을 시도해야 한다. 진행중인 인천과 산둥성 웨이하이시와의 교류에서 성공 모델이 나와야 한다. 중앙정부의 관심과 지원이 필요하다. 동아시아 국가가 참여하는 다자 협력 방식도 고려할 수 있다. 동북 3성(省)이 가장 적합한 지역이다. 한,중,몽,러 4개국이 함께하는 광역두만 개발계획(GTI)을 활용하여 이 지역 개발에 적극 참여할 필요가 있다. 북한의 참여가 핵심이다. 북한의 GTI 재가입을 위한 이 지역 국가간 공조와 노력이 필요하다.

II. 연구 배경 및 필요성

1. 연구 배경¹⁾

중국은 글로벌 금융위기 이후 G2 국가로 올라서며 세계 경제 성장의 원동력으로 자리매김하였다. 2018년 중국의 경제규모는 약 13조 달러에 이른다. 세계경제의 15.8%를 차지하고 있으며 이는 미국경제 규모의 약 65.4% 수준이다.

하지만 최근 중국의 각종 경제지표가 발표되면서 중국 경제의 성장 둔화에 대한 우려가 확대되고 있다. 2018년도 중국의 경제성장률은 6.6%를 기록하였다. 당초의 목표치인 6.5%는 상회하였으나 그 동안 중국이 이뤄온 놀라운 경제성장 속도를 감안할 때 미흡한 성장률이다. 28년만에 가장 낮은 성장률이기도 하다. 2018년도의 성장률을 분기별로 보면 1사분기에는 6.8%, 2사분기는 6.7%, 3분기도 6.5%, 4분기는 6.4%로 분기마다 감소하는 모습을 보여 주고 있다.

< 그림 1 > 연도별 GDP성장률



자료: 중국 국가통계국

< 그림 2 > 분기별 GDP성장률(2017-2018)



자료: 중국 국가통계국

1) 박승혁, 「Trade Brief No4. 최근 중국 경제동향과 주요 이슈」, Trade Brief, 한국무역협회(KITA), 2019.2.19.

2018년 중국경제는 산업생산, 소비, 투자 등 모든 부문에서 증가세가 둔화되었다. 수출입 규모는 성장세를 유지하고 있지만 무역수지가 크게 축소되었다. 제조업 구매자관리지수(PMI²⁾)와 OECD 경기선행지수³⁾에서 향후 경기위축 국면을 예고하고 있다.

이에 따라 중국 정부는 경기부양을 위한 소비확대에 노력하고 있다. 인민은행은 2011년 12월부터 지급준비율을 지속적으로 인하하고 있다. 2018년에 3차례 인하하였으며 2019년에도 1월 15일과 1월 25일에 각각 0.5%p씩 인하하였다. 인민은행은 1조 5000억위안의 자금을 풀며 시장에 유동성을 공급하였다. 중국 개인의 가처분소득 증대를 위한 정책도 병행하고 있다. 올해 2019년부터 개인소득세에 대한 공제액을 3500위안에서 5000위안으로 인상하였고 상무부, 해관(海關, 우리의 관세청)은 2018년 12월에 해외직구 상한액을 높였다. 해외 직접구입 물품에 대한 허가등록 절차를 생략하고 수입세도 감면하였다. 면세 한도도 확대⁴⁾하였다.

하지만 중국 정부의 이와 같은 소비확대 정책이 실효성 있게 지속될지는 예단하기 어렵다. 정책추진과정에서 필연적으로 대두될 부채규모 확장을 고려하지 않을 수 없기 때문이다. 특히, 경기부양용 인프라 투자는 재정에 부담을 줄 가능성이 커 대규모 투자는 어려울 것으로 보인다. 중국 정부는 대규모 재정지출 대신 소비 활성화를 통한 경기부양에 무게를 두고 진행할 것이다. 이에 따라 우리는 소규모·지역별 경기 부양 정책에 대한 개별 진행사항을 파악하면서 기존과 다른 형태의 중국내 새로운 소비시장을 공략하기 위한 방안을 고민해야 할 것이다.

2) Purchasing Managers' Index, 제조업체 구매담당자들의 향후 경제 예측에 대한 설문 결과, 50을 넘으면 경기확장을, 50이하면 경기 위축을 의미하는데 중국은 지난해 말부터 3개월(18.12월: 49.4, 19.1월: 49.5, 19.2월: 49.2) 연속 50이하로 떨어짐

3) 6-9개월뒤 경기를 4단계 경기순환(100초과&상승: 확장국면, 100초과&하락: 하강국면, 100미만&하락: 수축국면, 100미만&상승: 회복국면) 형태로 예측한 것으로 중국경제는 2017년 12월부터 기준치 이하를 하회하고 있음

4) 1회 2,000위안, 연간 20,000위안 → 1회 5,000위안, 연간 26,000위안

2. 필요성

한국과 중국은 1992년에 수교하였다. 이 후 27년간 양국간 교역규모는 비약적으로 발전하였다. 수교 당시 교역규모는 63억달러 수준에 불과하였으나 2018년에는 2686억달러⁵⁾로 43배 증가하였다. 2018년 기준 중국은 한국의 최대 교역대상국이다. 한국 총수출의 26.7%가 중국이다. 또한 우리는 중국과의 교역을 통해 오랜 기간 무역수지 흑자를 유지하고 있다. 2018년에 중국에 1621억달러를 수출하고 1065억달러를 수입하여 총 556억달러의 흑자를 기록하고 있다.

< 표 1 > 대중(对中) 연도별 교역규모 및 수지

	2014년	2015년	2016년	2017년	2018년
교역규모 (증감, %)	2,352억불 (+2.6%)	2,273억불 (△3.4%)	2,114억불 (△7.0%)	2,400억불 (+13.5%)	2,686억불 (+11.9%)
무역수지	563억불	469억불	374억불	442억불	556억불

출처: 손진방, 「현대 중국 오리엔테이션」, 좋은샘, 2017.8.15

중국에게도 한국은 주요 교역 대상 국가이다. 수입 측면에서 중국에게 한국은 홍콩을 제외한 최대 수입국이며 수출 측면에서 한국은 중국에게 제3위 국가이다.

교역확대와 더불어 외교관계 또한 큰 발전을 이룩하였다. 2008년에는 <전략적 협력동반자 관계>로 외교 관계를 격상하였다. 경제적 안정에 필수적인 외교상 전략적 협력관계를 구축한 것이다. 하지만, 사드라는 외교·안보 이슈가 발발하면서 양국간 경협이 급격하게 위축되었다. 이 사건은 한·중간의 경협이 취약하였다는 것을 방증한 사건이다. 그간 우리는 안보는 미국, 경제는 중국이라는 이분법적 논리⁶⁾로 대응하였으나 더 이상 이와 같은 논리가 유효하지 않다는 것을 입증한 사건이었다.

5) 중국 해관총서 통계로는 3,134억달러

6) 남수중·왕운중·박순찬·박승찬·조정원·김정인·최종석·오대원·유정원, 「한중 경제협력의 새로운 도약을 위한 정책과 비전」, 연구보고서 18-30, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31., p30.

사드사태를 겪으며 한·중간의 외교·경제적 협력관계를 다시 재정립할 필요성이 부각되었다. 안보와 경제를 제도적으로 분리하기 위해 문재인 대통령은 2018년 12월 13일 중국 베이징을 방문하여 <한·중 경제협력의 3대 원칙과 8대 협력방안>을 제시하였다.

이번 사드 사태를 통해 우리는 이와 같은 상황은 언제든지 재발할 수 있다는 것을 알게 되었다. 외교와 분리된 경제협력의 틀을 제도적으로 구축하고자 3대 원칙과 8대 협력방안을 제안한 것이다⁷⁾. 3대 원칙과 8대 협력방안을 통해 양국간 경협 여건이 대내외 변화에 맞게 재정비될 것으로 보인다.

< 표 2 > 한·중 경제협력의 3대 원칙과 8대 협력방안

3대 원칙	① 경제협력의 제도적 기반 강화 ② 경제전략에 입각한 미래지향적 협력 ③ 양국 국민간 문화와 인적 교류를 통한 신뢰회복 및 구축을 위한 사람 중심의 협력
8대 협력 방안	① 경제협력의 안정성과 지속성 확보를 위한 제도적 기반 구축 ② 양국 교역의 질적 성장 도모 ③ 4차 산업혁명에 대비한 미래 신산업 분야의 협력 강화 ④ 벤처 및 창업 분야 협력 확대 ⑤ 에너지 분야 협력 ⑥ 환경 분야 협력 ⑦ 인프라 사업에 대한 제3국 공동진출 ⑧ 사업 중심의 민간 교류 및 협력 활성화

자료: 황진영, 「문대통령, 한중 경제협력 '3원칙 8방향' 제시」, 아시아경제, 2017.12.13.

7) 남수중·왕윤중·박순찬·박승찬·조정원·김정인·최종석·오대원·유정원, 「한중 경제협력의 새로운 도약을 위한 정책과 비전」, 연구보고서 18-30, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31., p24.

Ⅲ. 중국 경제 현황

1. 개요⁸⁾

중국은 세계 최대의 생산 공장이다. 글로벌 중간재 수입 시장에서 중국이 차지하는 비중은 2000년도 6.6%에서 2014년에는 16.5%p 상승한 23.1%였다. 최근 수년간 상승세를 보이고 있다.

< 표 3 > 중국의 글로벌 중간재 수입 비중

2000년	2005년	2010년	2014년
6.6%	9.3%	16.7%	23.1%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p1

< 표 4 > 중국의 글로벌 최종재 수출 비중

2000년	2005년	2010년	2014년
5.1%	10.2%	14.8%	16.6%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p1

하지만 이제 더 이상 중국은 세계의 공장이 아니다. 글로벌 최종재 거래 중에서 중국산 최종재의 거래 비중은 증가하나 증가 속도는 둔화되고 있다. 중국의 전체 수출 대비 최종재 수출의 비중도 낮아지고 있다. 다국적 기업들이 중국에서 동남아 등으로 공장을 이전하고 있다.

< 표 5 > 중국 국가 전체 수출액 대비 최종재의 비중

2000년	2005년	2010년	2015년	2017년
61.0%	59.0%	57.2%	56.6%	55.0%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p1

8) 강내영·김건우, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, Trade Focus 2018년 53호, 한국무역협회 (KITA), 2018.12., p1~3.

중국의 국가 전체 수입액 중 중간재의 비중 또한 계속 하락하고 있다.

< 표 6 > 중국 국가 전체 수입액 대비 중간재의 비중

2000년	2005년	2010년	2015년	2017년
63.9%	59.3%	51.2%	53.4%	52.5%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p1

이는 중국 경제구조의 변화에 기인한다. 중국 정부가 내수중심의 경제 구조로 전환하는 <중간재 수입대체> 정책을 추진하며 수입 중간재를 국산으로 대체하고 있다. 중국내 비즈니스 환경도 빠르게 변화하고 있다. 중국 제조업 부문의 평균임금이 올라가면서 생산비용이 전반적으로 빠르게 상승하고 있다. 2017년도 중국내 모든 산업의 임금 증가율이 평균 10.0%였다. 외국인들의 대중(对中) 투자 규모는 최근 3년간 1300억달러 초반 대에 머물러 있다. 최근 3년 동안 연평균 2.0%가 증가하는 데 그쳤다. 중국 진출 외국기업수 대비 외국인 투자액도 하락세다. 외국기업은 물론 중국기업조차도 더 싼 임금을 찾아 중국 밖으로 생산시설 이전을 고려중에 있다.

< 표 7 > 중국 제조업 평균 임금

2000년	2005년	2010년	2015년	2017년
8,750위안	15,934위안	30,916위안	55,324위안	64,452위안

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p2

< 표 8 > 중국 외국인 투자 유치액 추이

2005년	2010년	2015년	2016년	2017년
724억달러	1,147억달러	1,356억달러	1,337억달러	1,363억달러

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p2

< 표 9 > 중국 진출 외국기업 수 대비 외국인 투자액

2005년	2010년	2015년	2016년	2017년
1,650천달러	4,190천달러	5,100천달러	4,790천달러	3,820천달러

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p2

중국 전체 수출에서 중국기업이 차지하는 비중은 2005년의 41.7%에서 2017년에는 56.8%로 상승하였다. 2012년을 기점으로 외자기업의 수출 비중을 상회하고 있다.

< 표 10 > 중국 내자기업 수출 비중

2005년	2010년	2012년	2015년	2016년	2017년
41.7%	45.4%	50.1%	55.8%	56.3%	56.8%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p2

세계의 제조업 공장 역할을 수행해 온 중국이 질적 도약을 준비중이다. <중국제조 2025>를 통해 고부가 제조업으로 변모한다는 계획이다. 점차 글로벌밸류체인(GVC)의 변화가 빠르게 진행될 것이다. 또한, 중국은 3차 산업 중심으로 경제구조를 변화하고자 한다. 이미 중국의 3차 산업 생산은 2017년도에 전년대비 11.4%나 증가하였으며 중국 전체 GDP 중에서 51.6%를 차지하고 있다.

< 표 11 > 중국 산업별 성장률(전년대비)

구분	2005년	2010년	2015년	2016년	2017년
2차산업	18.6%	19.6%	1.6%	5.1%	12.8%
3차산업	16.2%	17.6%	12.4%	10.8%	11.4%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p2

이에 따라, 저부가가치 중간재를 가공하여 완제품을 생산했던 중국의 역할이 동남아 국가 등으로 자연스럽게 이전하고 있다. 이들 동남아 국가들은 임금수준 및 임금상승률이 중국보다 낮다. 2017년도 인도네시아의 평균임금 증가율은 6.9%였다. 동남아 지역의 신흥 개발국가들도 이를 인지하고 제도 및 무역 인프라를 적극 개선하고 있다. 또한, 각종 무역 협정에도 적극적으로 참여하여 중국발 비즈니스 환경 변화에 적응하려고 노력 중에 있다.

이와 같이 중국의 생산 분업구조가 변화함에 따라 한국내 대중국(对中国) 수출의존도가 높은 사업부문에서는 영향이 있을 것으로 예상된다⁹⁾. 그 중에서도 중간재를 중국에 수출하는 한국 기업들의 타격이 불가피하다. 중국내 생산 분업구조의 변화, 미국과 중국간의 무역분쟁, 글로벌 보호무역주의 기조 강화 현상이 동시 다발적으로 발생하면서 그간 중국이 중심이 되어 진행되어온 국가 간 생산 분업 네트워크에 변화가 감지된다. 피해를 최소화하기 위하여 우리 수출기업들의 새로운 시장 발굴 등 선제적인 대응이 필요하다.

< 표 12 > 한국의 전체 중간재 수출 중 중국이 차지하는 비중

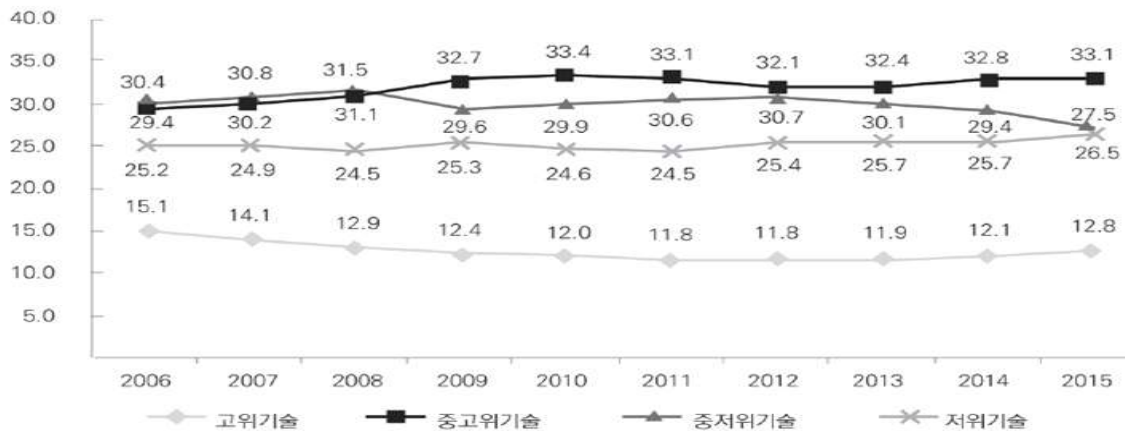
2000년	2005년	2010년	2015년	2017년	2018년 (1~10월)
15.2%	31.3%	30.3%	30.5%	29.5%	29.9%

자료: 강내영외, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, KITA, 2018.12, p3

9) 특히 조립가공용 중간재 수출 부문의 영향이 큰 것으로 조사

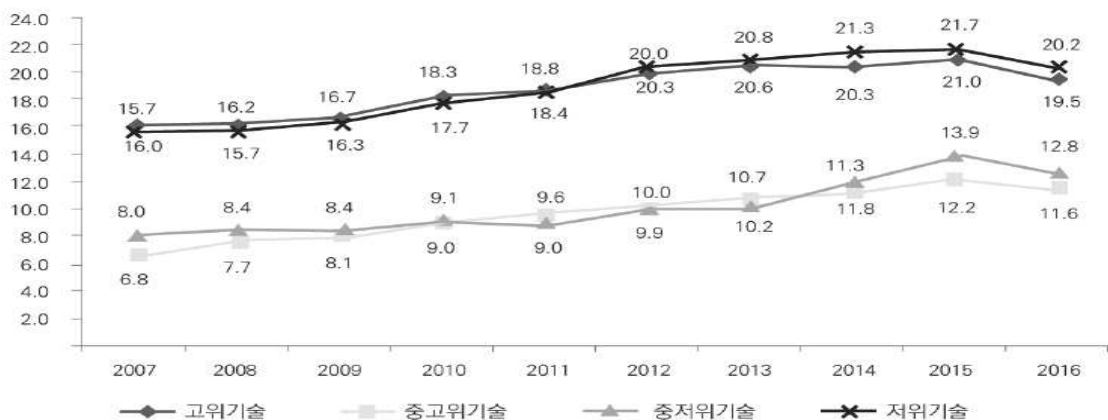
중국은 4차 산업혁명과 관련된 중고위(中高位)기술 및 고위(高位)기술의 발전에 역점을 두고 있다. 산업·무역 데이터를 보면 지난 10년간 고위(高位)기술 제조업에 대한 국가적 육성과 투자로 중고위기술과 고위기술 제조업이 크게 발전하고 있음을 알 수 있다. 중고위기술 업종의 매출 비중이 증가하고 고위기술 업종의 R&D 투자가 지속적으로 증가하고 있다. 또한, 중국은 <중간재 수입대체> 정책을 통해 비교우위 품목이 증가하고 자국에서 생산·조달하는 범용 중간재의 비중을 늘리고 있다.

< 그림 3 > 중국 제조업의 매출규모 비중(%)



자료: 이현태·최장호·최혜린·김영선·오윤미·이준구, 「중국의 제조업 발전 현황과 한국의 대응방안」, KIEP 정책연구 브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017, p5

< 그림 4 > 글로벌 수출시장에서 중국 제조업이 차지하는 비중(%)



주: 비중은 세계 수출시장에서 중국의 제조업 수출이 차지하는 비중

자료: 이현태·최장호·최혜린·김영선·오윤미·이준구, 「중국의 제조업 발전 현황과 한국의 대응방안」, KIEP 정책연구 브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017, p6.

향후 고위기술 부문에서도 중국기업들이 자생력을 키워 나갈 지는 예측하기 어렵다. 최근 이 분야 글로벌 시장점유율 증가속도가 늦어지고 있기 때문이다. 하지만, 향후 한국이 고위기술 업종에서 중국 기업들과 경쟁하게 될 것으로 예상됨에 따라 면밀하게 주시할 필요가 있다. 중국은 업종별로 또는 기술수준별로 제조업 분야의 발전 정도가 차이가 큰 나라이다. ‘선도전략’과 ‘편승전략’으로 나누어 업종·제품·기술수준별 차별화된 대응 전략을 구상하여야 할 필요가 있다.

① 선도전략

핵심 기술을 보유하고 있어 오랜 기간 주도권이 유지될 수 있는 업종에서 활용 가능한 전략이다. 선도전략에 해당하는 분야는 중국기업들이 추격할 수 없도록 우월한 시장 지배력을 활용하여 투자를 과감하게 하고 후발주자들이 따라 올 수 없도록 가격과 공급을 조절해 나가는 방식으로 해당 분야를 주도하여야 한다.

② 편승전략

우리의 기술력을 함께 공유하는 전략이다. 중국이 역점을 두는 신성장 산업은 그 발전과정에서 틈새시장이 노출될 것이며 우리는 이를 활용하는 전략이다. 주도권은 중국이 가질 수 있지만 대다수의 산업부문에서 중국 보다 발전 경험이 많은 한국기업들에게는 충분히 가능할 것이다. 이를 위해서는 많은 연구와 조사가 사전에 실시되어야 할 것이다. 우선 현행 중국의 제조업 실태를 업종별·제품별·기술수준별로 구분하고 각각을 성장과정에 따라 면밀히 분석하여야 한다. 해당 분야 미래까지 전망하여야 한다. 특히, 중국이 심혈을 기울이고 있는 <중국제조 2025> 분야를 중심으로 하면 좋을 것이다. 상당히 어려운 고난도의 작업이 될 것이며 민간 기업이나 민간의 연구소가 독자적으로 할 수는 없을 것이다. 정부·정부출연 연구기관·민간 연구기관이 어우러져야 하며 중국 관련 민간 기업들의 경험이 필요하다. 종합적인 사전 연구는 물론 항시적인 모니터링이 필요하다.

중국은 중간재를 자체적으로 생산하고 조달하는 것을 목표로 제조업을 개선하는 <중간재 수입대체>를 빠르게 진행중에 있다. 하지만 산업별·제품별로는 편차가 매우 크다. 산업별·제품별 맞춤형 대응전략을 마련할 필요가 있다. 중국에 수출하는 중간재 품목 중에서 △ 앞으로 상당기간 우리 기술이 우위를 차지할 것으로 보이는 중간재와 △ 당분간은 유지가 가능하나 장기적 관점에서는 우위를 예측할 수 없는 중간재, △ 조만간 기술력 우위가 사라질 것으로 예측되는 중간재로 분류한 후 각각에 맞게 세부전략을 치밀하게 수립하여야 할 것이다. 중국 정부가 아무리 <중간재 수입대체>를 추진하더라도 중국기업들만의 폐쇄적인 공급사슬을 만들 수는 없을 것이다. 핵심이 되는 부품 또는 소재와 기술력은 외국기업들에게 의존할 것이다. 장시간 우리 기술이 우위를 차지하는 중간재를 다수 만들어야 중간재의 대중(對中) 수출을 유지할 수 있다. 이를 위해서는 고부가가치 제품 개발이 중요하다. 동시에 폭넓은 시야를 갖고 제3국 시장(남부아시아와 동남아시아) 개척 등 거래선 다변화와 중국 내수 소비재 시장 개척 등의 다양한 방안도 함께 고려하여야 한다.

중국의 내수 소비재 시장 공략을 위해서는 우리가 먼저 걸어간 길을 되돌아본다는 심정으로 공략하면 될 것이다. 중국은 경제가 발전함에 따라 인구 고령화에 따른 복지 문제, 공기질 악화에 따른 환경 문제 등이 대두될 것이다. 우리는 이미 경험한 바 있다. 의료 관련 기기 및 환경 관련 제품 등을 새롭게 수출품목으로 고려하여 경쟁력을 높여야 할 것이다. 중국 제조업의 글로벌 시장점유율은 정체되고 있다. 이제 어느 정도 한계에 접근하고 있는 것으로 보인다. 이를 한국 제품의 점유율 상승의 기회로 활용하여야 한다. 관련 연구가 시급하다. 연구를 통해 중국의 고위기술 제조업의 한계가 무엇이고 향후 전망은 어떠한지 분석해 보고 한국의 글로벌 시장점유율 제고 방안을 도출하여야 한다.

2. 2018년 중국 경제 실적

2018년 중국경제의 성장률은 6.6%였다. 이는 목표치인 6.5%를 넘는 수준이었으나 이를 바라보는 대내외 시각은 다양하다. 비관적으로 바라보는 입장에서 6.5%는 28년 만에 최저 성장률이며 최근의 성장세가 너무나도 급격하게 둔화¹⁰⁾되고 있다고 주장하고 있다.

< 표 13 > 2018년도 분기별 성장률

1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기
6.8%	6.7%	6.5%	6.4%

자료: 박승혁, 「Trade Brief No4. 최근 중국 경제동향과 주요 이슈」, Trade Brief, 한국 무역협회(KITA), 2019.2.19., p1.

반면, 긍정적으로 바라보는 입장에서는 6.6% 성장률이 미·중 무역분쟁 등 어려움 속에서도 당초 목표 6.5%를 초과 달성하였다는 점을 강조한다. 또한, 1,361만 개의 신규 일자리를 창출하였고 5% 내외의 실업률을 유지한 것을 긍정적 평가의 근거로 들었다. 이 밖에 2.1%의 안정적 인플레이션 관리, 국제수지 균형, 지속적인 경제구조의 고도화, 소비와 서비스업의 경제성장기여율 70% 상회, 안정적 거시부채율 유지 등도 긍정적으로 보았다.

중국정부도 2018년도 중국 경제를 ‘쉽지 않은 성적’을 거둔 한 해로 평가하였다. 미·중 무역분쟁의 적절한 대응, 인민의 생활 지속 개선, 경제발전과 사회안정 유지 등을 2018년의 성과로 꼽았다. 또한, 과거 양적 성장에서 질적(高质量¹¹⁾) 성장으로의 전환도 원활하게 이루어지고 있다고 자평하였다.

10) 대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「2019년 중국 양회(两会) 정부 업무보고 분석」, 한중경제포럼 제19-02호 2019년 4월 25일, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.25. p1.

11) 빈곤퇴치, 금융리스크 방어, 환경보호 등

3. 2019년 중국경제 전망

중국정부는 2019년도를 ‘안정 속 변화, 변화 속 우려¹²⁾’가 혼재된 해로 보고 있다.

① 단기적 전망

세계경제 주기와 중국내 구조적 문제가 혼합되면서 단기적으로 중국 경제는 경기둔화가 우려되는 상황이다. 세계경제 확장기가 정점을 지나면서 중국경제를 지탱해 온 산업들의 성장률이 둔화되었다. 미·중 무역 분쟁에 대한 대내외 우려도 상존하고 있다. 시장 포화단계에 진입하면서 2018년 중국 자동차 판매량은 전년대비 6% 감소하였다. 중국 정부와 기업의 높은 부채율과 채무 리스크에 따른 우려도 상당하다. 민간기업 특히 중소기업의 자금난과 높은 대출 이자율 문제, 자체 혁신 능력과 핵심 기술력 향상 문제 등은 단시간내 해결이 어려운 상황이다.

② 중장기적 전망

중국의 잠재력과 개혁이 가시화될 경우 중장기적으로는 양호한 성장세가 유지될 것으로 전망하고 있다. 중국은 발전에 필요한 거대한 잠재력을 보유하고 있기에 긍정적 평가가 우세한 것으로 보인다. 중국 정부는 금융리스크 방어, 빈곤퇴치, 환경보호 등을 3대 중점 관리 대상으로 선정하였다. 금융리스크 방어를 위해서는 금융 디레버리징(Deleveraging)을 위한 기본 방향을 준수¹³⁾할 계획이다. 중국 정부는 추진중인 경제구조 고도화 작업, 과학기술력 향상 작업, 개혁개방 확대 작업 등이 가시적인 성과가 날 경우, 질적(高质量) 성장의 원동력이 될 것으로 기대하고 있다. 이 과정에서 수반되는 빈곤퇴치와 환경문제도 잘 관리할 수 있는 것으로 보고 있다.

12) 穩中有變，變中有優

13) 대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「2019년 중국 양회(兩會) 정부 업무보고 분석」, 한중경제포럼 제19-02호 2019년 4월 25일, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.25., p2.

4. 2019년 중국정부 경제정책 방향

2018년 12월 19일에서 21일까지 3일간 <중앙경제공작회의>가 개최되었다. 2018년도 경제성과를 평가하고 2019년도 경제운용 가이드라인을 제시¹⁴⁾하는 자리였다. <중앙경제공작회의>는 당과 정부 최고위층¹⁵⁾, 성(省)·시(市) 대표, 중앙정부가 직접 운영하는 국유기업의 책임자 등을 대상으로 매년 개최되는 중요한 회의다. 올해 회의는 시진핑(习近平) 주석을 비롯하여 리커창(李克昌) 총리, 리잔수(栗战书) 주임, 왕양(汪洋) 부총리, 왕후닝(王沪宁), 자오러지(赵乐际) 서기, 한정(韩正) 상하이 당서기 등 7명의 정치국 상무위원이 모두 참석하였다.

2019년은 중국이 건국한 지 70주년이 되는 해이고 2020년 샤오캉(小康) 사회¹⁶⁾ 달성을 앞둔 중요한 해이다. 중국은 이를 중화민족 부흥의 기회로 활용한다는 목표로 2019년도 경제정책의 운용방향을 확정하여 발표하였다. 2019년도의 경제정책은 예년 대비 변화를 주었다. △ 단순한 경기부양책 위주에서 벗어나 거시정책과 구조적 정책의 결합을 추구하였으며 △ 기존의 거시 위주 정책에서 거시와 미시를 모두 중시하는 정책으로의 전환을 추구하였다. △ 규제강화에 중심을 두었던 국유부문의 운영방식도 규제와 지원을 병행하는 방식으로 전환한다.

2019년도 중국 경제의 GDP 성장률은 6%~6.5%로 정하였다. 고용·실업 측면에서는 도시지역 신규 일자리 창출을 1,100만명 이상으로 잡았다. 도시 실업률은 5.5% 내외로, 도시 등록 실업률은 4.5% 이내 유지¹⁷⁾를 목표로 하였다. 물가는 소비자물가지수 상승률 3% 내외 유지를 목표로 하였다. 국제수지는 균형으로 유지하고, 수출입은 안정적으로 질적인 발전을 실현하는 것을 목표로 하였다. 재정 측면에서는 거시 부채율의 기본

14) 김윤희, 「중앙경제 공작회의로 본 2019년 중국 경제운용 방향」, KOTRA 해외시장 뉴스, KOTRA 베이징무역관, 2018.12.24.

15) 중앙정치국 상무위원·국무위원·중앙정치국위원 등

16) 모든 국민이 풍족하고 편안한 생활을 누리는 사회를 의미하며 2002년 장쩌민 주석이 “2020년까지 전면적인 샤오캉 사회를 달성하겠다”고 언급

17) 현상백·조고운·오윤미·이효진, 「2019년 양회를 통해 본 중국의 경제정책 방향 및 시사점」, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 19 No. 4, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.2., p5~6.

적 안정 유지, 금융 리스크의 효과적 관리가 목표다. 기타 농촌 빈곤인구 1,000만명 이상 감소 및 주민 소득 증진 등 지역정책도 포함하였다. 환경 측면에서 GDP 단위당 에너지소비 3% 내외 감축, 주요 오염물 배출량 감축을 목표로 제시하였다.

< 표 14 > 중국 주요 경제지표별 실적과 목표

지표	2018년		2019년 목표
	목표	실적	
경제성장률(%)	6.5 내외	6.6	6~6.5
소비자물가 상승률(%)	3.0 내외	2.1	3.0 내외
도시 신규 취업자 수(만 명)	1,100 이상	1,361	1,100 이상
도시지역 등록실업률(%)	4.5 이하	3.8	4.5 이하
도시지역 조사실업률(%)	5.5 이하	4.9	5.5 내외
고정자산투자 증가율(%)	-	5.9	-
소비재 소매판매 증가율(%)	10.0 내외	9.0	-
무역증가율(%)	상품무역 안정 속 개선 국제수지 기본적 균형 외자유입 전반적 안정 해외투자 안정 발전	국제수지 기본적 균형 상품무역 9.7% 증가 외자유입 환경 개선 해외투자 안정적 발전	수출입 안정 속 질적 제고 국제수지 기본적 균형
총통화(M2) 증가율(%)	2017년 수준 유지	8.1	2018년 수준 유지
사회융자총액(잔액) 증가율(%)	2017년 수준 유지	9.8	2018년 수준 유지
재정적자(조 위안)	2.38 (중앙 1.55, 지방 0.83)	2.38	2.76 (중앙 1.83, 지방 0.93)
재정적자/GDP(%)	2.6	2.6	2.8

자료: 현상백외, 「2019년 양회를 통해 본 중국의 경제정책 방향 및 시사점」, KIEP, 2019.4.2, p7

2019년 경제정책의 핵심 키워드로 <온중구진(穩中求進, 안정속 성장)>을 내세웠다. 중국경제 정책의 최우선 과제는 ‘안정’으로 꼽았다. 그리고 안정이 필요한 6개 분야(고용, 무역, 외자, 투자, 소비, 예측)를 선정하여 경제정책을 운용할 계획을 수립하였다.

< 표 15 > 중국정부의 연도별 경제정책 기조

연도	정책기조
2014년	국가식량안전보장, 대외개방 제고
2015년	신창타이 시대 중국의 경제발전전략
2016년	경제구조 고도화를 위해 공급 측면의 구조개혁 실시
2017년	
2018년	시진핑 신시대 사회주의경제사상 확립
2019년	시장 신뢰 제고를 위한 안정 속의 성장(穩中求進)

자료: KOTRA베이징 무역관

안정적 성장을 위해 적극적 재정정책과 안정적 통화정책을 운용한다. 안정적 경제성장을 위해 과거 거시정책 위주에서 거시와 미시를 결합한다. 감세 등이 그 예다. 또한, 안정적 경제성장과 미시주체 활성화를 위해 공급측 구조개혁을 지속적으로 추진한다. 중국정부는 현 중국경제의 모순으로 공급측면을 주시하고 있다. 시장화, 법제화를 통해 개혁을 가속화¹⁸⁾하고 금융리스크 방어를 위해 금융시장을 안정적으로 유지하고 정부 채무의 규모와 만기 등 리스크 관리를 안정적으로 진행¹⁹⁾한다. 이와 더불어 국유기업, 금융재정과 조세, 대외개방 관련 정책을 적극 추진한다. 민영기업과 중소기업의 융자난 해결을 위한 유동성 확대 등 안정적 통화정책도 병행한다. 금융리스크 방어, 빈곤퇴치, 환경보호 등의 정책도 한 단계 업그레이드한다.

18) 대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「2019년 중국 양회(两会) 정부 업무보고 분석」, 한중경제포럼 제19-02호, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.25., p3~4.

19) 대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「2019년 중국 양회(两会) 정부 업무보고 분석」, 한중경제포럼 제19-02호, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.25., p3~4.

이번 <중앙경제공작회의>에서는 중국 경제를 질적으로 한 단계 성장시키기 위한 7가지 정책방향이 제시되었다.

① 제조업의 질적 발전

가장 심도 있게 언급된 분야이다. 저우이(周毅) 국무원 발전연구센터 연구원은 “중국 경제가 고속 성장에서 질적 발전 단계로 전환중에 있으며, 전통산업의 개선을 지속적으로 추진하고 제조업 발전의 신성장 동력을 마련해야 할 것”이라고 강조하였다. 제조업을 질적으로 발전시키기 위해 전통산업 고도화, 신산업 발전 촉진, 각 산업분야에 인터넷 도입, 과학기술 혁신능력 향상, ‘대중창업(大众创业)과 만중혁신(万众革新)²⁰⁾’ 심화 등을 중점적으로 추진한다.

② 강대한 내수 구축

내수시장 구축을 위해 2억 5000만명으로 추산되는 중국 60세 이상을 대상으로 개인소득세 감세, 서비스업(교육·양로·의료·문화·관광) 발전, 신에너지 자동차 구입 우대, 전기·수소 충전 인프라 확충을 시행한다.

③ 향촌 진흥

농업 공급 측 구조개혁이 주 목표이다. 친환경 우수농산품의 생산을 확대하고 친환경 및 국제규범에 맞는 신형농업을 지원하기 위해 농업정책을 보다 체계적으로 정비한다²¹⁾.

20) 2015년에 리커창 총리가 처음 언급한 말로 ‘모두가 창업하고 혁신하라’라는 뜻

21) 현상백·조고운·오윤미·이효진, 「2019년 양회를 통해 본 중국의 경제정책 방향 및 시사점」, KIEP 오늘
의 세계경제 Vol. 19 No. 4, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.2., p11.

④ 지역의 균형 발전

1억명으로 추산되는 비호적인구의 도시 정착 지원, 베이징내 비핵심 기능의 베이징 주변²²⁾ 이전 등 중국 전 지역을 통합적으로 관리한다. 2017년 3월 발표한 <광둥, 홍콩, 마카오 대만구²³⁾> 계획을 본격적으로 실시하기 위해 특정 지역²⁴⁾을 협력지로 선정하였다²⁵⁾.

⑤ 경제시스템의 개혁

사랑팔주(四梁八柱²⁶⁾)방식으로 미시주체를 활성화한다. 국유자본 운영 방식을 기업관리에서 자본관리로 전환하고 철도망 인프라와 운송을 분리하는 등 철도시장의 경쟁구조를 도입하며 정부조달·입찰시 민영기업도 동등하게 대우하는 등 경쟁중립도 실천한다.

⑥ 대외개방

상품과 요소이동식 개방에서 제도적 개방으로 전환한다. 상하이 등 자유무역시범구의 범위와 자주권을 확대하고, 한·중·일 FTA 협상을 지속적으로 추진한다.

⑦ 민생개선

대학졸업생·농민공²⁷⁾·퇴역군인 등의 취업에 정책의 역점을 두며 2019년에 최초로 일자리 창출을 거시정책에 포함시켰다.

22) 징진지(京津冀, 베이징·톈진·허베이)라 통칭

23) 粤港澳大湾区

24) 선전의 첸하이(前海), 광저우 난샤(南沙), 주하이 형친(橫琴)

25) 현상백·조고운·오윤미·이호진, 「2019년 양회를 통해 본 중국의 경제정책 방향 및 시사점」, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 19 No. 4, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.2., p15.

26) 4개 대들보와 8개 기둥, 개혁은 기본적인 가이드라인이 있어야 한다는 의미

27) 도시로 이주해 노동일을 하는 농민

< 표 16 > 2019년도 경제정책 방향과 조치 내용

순서	정책방향	조치
1	제조업 질적 발전	- 제조업과 현대 서비스업 심층 융합 촉진 - 혁신을 통해 제조업 강국 건설 - 국가실험실 구축, 국가중점실험실 재조정 - 지재권 보고 및 운용 강화
2	강대한 내수 구축	- 교육, 육아, 양로, 의료, 문화 등 서비스업 발전 추진 - 개인소득세 개혁 등을 통해 소비력 향상 - 소비시장에 대한 감독관리 강화, 소비시장 정비 - 5G상용화, 인공지능, 사물인터넷 등 혁신소비상품과 인프라 구축을 통해 소비업그레이드 추진
3	향촌진흥 전략추진	- 농업현대화 촉진, 친환경 농산품 생산 발전 - 농촌 생활수준 향상 - 오수처리, 화장실혁명, 농촌수준 향상
4	지역균형 발전	- 지역통합 추진(경진지, 광둥, 홍콩, 마카오, 창장삼각주 등) - 도시화 추진(2020년 1억명 농촌인구 도시 이전 완성)
5	경제 시스템 개혁	- 국유기업 개혁 가속화 - 민영기업 발전 촉진 및 지원 - 금융인프라 개혁 등을 지속 촉진해 고정, 공평, 투명한 비즈니스 환경 조성
6	전방위 대외개방	- 시장 진입 규제 완화, 재중 외국 기업의 권리 보호 - 지적재산권 보호 체계 강화 - 무역 확대, 수출시장 다변화, 수입 관련 비용 절감 - 제2회 일대일로 고위급 포럼 개최 - 중미무역 협상 추진(아르헨티나 중미회담 협의 이행)
7	민생개선	- 사회보장체계 완비(양로보장시스템 등) - 대졸생, 농민공, 퇴역군인 등 취업지원 - 부동산 시장에 대한 규제 지속, 주택안정 보장

자료: KOTRA베이징 무역관

5. 2019년 상반기 평가

2019년 7월 15일에 중국 국가통계국은 2019년도 상반기 중국경제의 실적을 발표하였다. 2019년도 상반기 중국의 GDP는 45조 933위안으로 전년 동기 대비 6.3% 증가하였다. 45조원 돌파는 사상 최초다. 작년 동기 대비 1차 산업은 3.0% 증가한 2조 3207억위안, 2차 산업은 5.8%가 증가한 17조 9984억위안, 3차 산업은 7.0%가 증가한 24조 7743억위안이었다. 대체적으로 중국경제를 '안정 속 성장세'로 자평하였지만 미국과의 무역분쟁으로 목표치 달성은 어려울 것이라 평가하였다. 국가통계국은 2019년 상반기 중국 경제를 '안정 속에서 발전을 이어간 것'으로 자체 평가하며 5가지로 의미를 요약하였다.

① 속도는 안정적으로 유지되고 있다. 상반기 경제성장률은 1분기 6.4% 대비 0.1% 하락하며 소폭 둔화되었지만, 고용·물가까지 종합하면 적정 구간에서 안정적으로 운용하고 있다.

② 성장률도 준수했다. 1분기 성장률 6.4%를 포함한 상반기 성장률 6.3%는 전 세계 주요 경제권에서 가장 높은 수준이다.

③ 의미 있는 경제 수치를 보였다. 상반기 6.3% 성장을 질적인 성장이자 지속 가능한 성장으로 보았다. 고용이 안정되고 물가도 안정적으로 상승하며 소득도 빠르게 증가하고 있다는 의미로 해석하였다. 에너지 소비율이 2.7% 감소하였지만 전체적인 경제 환경은 개선되었다.

④ 장기간 축적된 중국내 구조적 모순의 표출 등 여러 하방압력을 받은 상황에서 대규모 감세와 비용절감 등을 통해 시장 활력을 북돋우며 경제의 안정적인 성장을 이끈 성과이다.

⑤ 하방 압력은 하반기에도 여전하겠지만 2019년 상반기는 6.0~6.5% 성장 달성의 기본 토대를 마련한 시기였다.

상반기 실적에 대해 전문가들은 2019년도 전체 중국 경제는 완만한 하락세 속에서도 6.2% 수준의 경제성장률은 기록할 수 있을 것으로 전망하였다. 2018년 이후 미·중 무역분쟁, 국내 경기둔화 등 잠재 불안 요소가 여전하지만 2019년 목표는 달성이 가능하다고 본 것이다.

하반기에 중국 정부는 불확실한 상황에서 안정 속의 적절한 변화를 추가하는 방식을 계속 견지할 것으로 예상된다. 중국 정부는 현재의 경제상황을 '외우내환'의 상황으로 보고 있다. '안정 속 변화', '변화 속 우환', '복잡한 외부 환경' 등으로 경기가 하강국면에 직면했다고 평가하고 있다. 이에 따라 <중앙경제공작회의>, <양회>를 통해 주요 모순은 틀어쥐고 우환의식을 강화하며 타깃별로 해결해 나가야 함을 강조하였다. 중국 정부가 '경제안정'을 최우선으로 표방함에 따라 상황에 따라서는 2019년 GDP 목표치를 하향 조정할 가능성도 예측되고 있다. 모든 분야에서 안정을 최우선으로 추진하고 있기에 경제 운용 측면에서도 무리하지 않고 합리적 구간에서 유지하고자 노력할 것으로 예상해 볼 수 있다. 일부에서는 조심스럽게 2019년도 GDP 목표치를 6.3~6.4% 수준으로 낮출 것으로 전망하고 있다. 세계 모두의 관심이 집중되고 있는 중국 위안화 환율문제에 대해서는 특별하게 언급을 하지 않아 추후 방향성을 주목할 필요가 있다.

또한, 2019년 중국경제를 운용하는 과정에서 중국 정부는 국내적으로 많은 정책조정을 실시할 것으로 예상된다. 2019년에 중국이 마주한 경제 환경은 2018년에 비해 다소 개선은 되겠으나, 외부 환경은 악화될 것으로 예상되기 때문이다.

6. 중국의 대표적 경제 정책: <중국제조 2025²⁸⁾>

중국은 '제조대국'에서 '제조강국'으로의 전환을 강하게 추진하고자 2015년 5월 <중국제조 2025>를 발표하였다. 제조업 경쟁력을 강화하기 위해 강력한 혁신을 추진하며, 산업간 융합²⁹⁾으로 업종간 경계선도 없애고자 한다. 기본적으로는 스마트한 제조와 서비스형 제조를 지향한다.

< 표 17 > <중국제조 2025>의 9대 과제, 10대 전략산업, 5대 중점 프로젝트

	9대 과제	10대 전략산업	5대 중점 프로젝트
1	제조업 혁신력 제고	차세대 IT기술	국가 제조업 혁신센터 구축
2	제조업 기초역량 강화	고정밀 수치제어 및 로봇	스마트 제조업 육성
3	제조업 국제화 수준 제고	항공우주장비	공업 기초역량 강화
4	IT기술과 제조업 융합	해양장비 및 첨단기술 선박	첨단장비의 혁신
5	서비스형 제조업 및 생산형 서비스업 육성	선진 궤도교통설비	친환경 제조업 육성
6	친환경 제조업 육성	에너지 절약 및 신에너지 자동차	
7	품질 향상 및 브랜드 제고	전력설비	
8	구조조정 확대	농업기계장비	
9	10대 전략산업 육성	신소재	
10		바이오의약 및 고성능 의료기기	

자료: 바이두(百度)

28) 이현태·최장호·최혜린·김영산·오윤미·이준구, 「중국의 제조업 발전 현황과 한국의 대응방안」, KIEP 정책 연구 브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017, p3~5.

29) 예: 첨단 제조업과 ICT의 융합, 제조업과 서비스업 융합

〈중국제조 2025〉는 우리나라에게는 많은 도전과 위협이 되고 있다. 우선 〈중간재 수입대체〉로 대중(對中) 수출이 크게 타격을 받을 것이다. 둘째, 〈중국제조 2025〉에는 중국 로컬 기업에 제공하는 각종 우대 혜택과 재정지원이 포함되어 있다. 만약 이들 자금이 해외기술 또는 기업의 인수자금으로 활용될 경우 우리기업들은 어려움에 처할 수 있다. 셋째, 〈중국제조 2025〉를 통해 특정 사업과 기술로 투자가 집중될 경우 세계적으로 과잉생산과 가격폭락의 악순환 문제가 야기될 수 있다. 넷째, 중국이 여전히 내부적으로는 신성장 산업을 육성하면서 외국기업들에게는 자국시장 진입을 막는다면 글로벌 통상 분쟁이 증가하고 우리기업들에게는 커다란 장애요인이 될 것이다. 하지만 오히려 우리에게 기회가 될 수도 있다. 〈중국제조 2025〉를 통해 ICT 소프트웨어와 장비 수요가 창출³⁰⁾될 것이다. 〈중국제조 2025〉가 표방한 대외개방 확대 정책을 통해 외국기업들에게도 새로운 사업의 기회가 주어질 것으로 보인다. 중국 정부는 외자도입 방식을 Negative로 전환하고, 안전·투명·예측가능한 경영 환경을 구축하며, 무역원활화 및 대외시장 개방을 통해 각 분야³¹⁾의 해외진출을 지원할 것으로 보인다. 〈중국제조 2025〉는 지역별로도 진행되고 있다. 지역별로 발전정도와 비교우위가 다양함에 따라 다양한 지역과 분야에서 국제적으로 협력할 기회가 창출될 것으로 예상된다.

이와 같은 외부의 상황변화에 우리 기업들이 이를 잘 활용하기 위해서는 다음의 준비가 필요하다.

① 소재 분야 강소기업 육성

중국이 〈중국제조 2025〉의 기본 방향을 실현시키기 위해서는 ICT 관련 소프트웨어와 장비³²⁾가 필요할 것이며 이 과정에서 중간재의 맞춤형 공급처가 필요하다. 이에 따라 우리는 핵심 산업³³⁾의 발전 전망을 통해 고품질의 관련 중간재와 반제품 등을 개발하여야 한다.

30) 예: 신성장 첨단산업인 차세대 정보기술, 신에너지 자동차, 고성능 공작기계·로봇 등의 분야

31) 예: 철강·화학·선박 산업 조정, 고속철도·전력장비·건설장비

32) 차세대 정보기술, 신에너지 자동차, 고성능 공작기계·로봇 등

33) 차세대 정보기술, 에너지절약·신에너지자동차, 고효율전력설비, 첨단농업기계장비, 신소재 등

② 중국시장 진출 활로 확대

중국은 <중국제조 2025>를 추진하며 자국시장 대외개방 관련 각종 외국기업에 친화적인 정책³⁴⁾들을 제시하고 있다. 이를 활용하기 위해 신산업 유망 중국기업을 인수합병(M&A)하거나 지분·합작투자 함으로써 중국시장으로의 진출을 용이하게 할 수 있다. <중한(中韓)혁신창업단지>를 통해 우선 중국에서 창업 후 중국기업들과의 협력도 가능하다.

③ 지역별 협력 지역 선정

중국은 지역별로 경제성장의 차이³⁵⁾가 큰 나라이다. <중국제조 2025>는 지역별로 제조업 분야의 협력 기회를 제공할 수 있다. 경험 수요는 높으나 경쟁은 낮은 지역³⁶⁾을 선정하여 전략적 진출 모색이 필요하다.

④ 제3국 시장 개척

제조업의 기반 강화를 위해 중국내 거래선을 다변화할 필요가 있다. 기존 전통산업의 기술경쟁력을 강화하고 중국내 소비재 시장을 개척하여야 한다. 제3국 시장 개척, 신규 성장산업의 기술 선도 등을 통해 자국제품의 경쟁력을 확보한 일본과 독일의 사례도 연구할 필요가 있다.

⑤ 기술·기업 유출에 대비한 전략산업 보호 정책 필요

<중국제조 2025>로 우리기술의 유출이 우려된다. 이를 대비하기 위해서는 중국의 직접투자 비중을 높이며 전략적 가치가 있는 기술과 인력은 보호하여야 한다. 미국 등 선진국 사례를 참조할 필요가 있다. 한국이 선제적으로 미국과 유럽의 유망 스타트업 기업들을 M&A하여 기술을 습득하는 전략도 고려할 만하다.

34) 예: 네거티브 리스트 방식의 외자도입, 안전·투명·예측 가능한 경영환경, 무역원활화

35) 예: 제조업 발전정도, 비교우위 특화산업

36) 예: 대한국 경제협력의 신 플랫폼을 조성하고 있는 지린성 창춘, 중한혁신산업창업보육파크가 조성된 쓰촨성 청두, 삼성전자와 현대차가 진출해 있는 산시(陝西)성 시안, 충칭 등

⑥ 미래 공급량을 고려한 대응책 마련

중국이 자국산업을 지원하는 과정에서 특정 산업에 대한 과잉 및 중복 투자 문제가 발생할 수 있다. 이 경우 세계시장은 공급과잉과 가격폭락이 발생할 가능성이 매우 높다. 따라서 <중국제조 2025>가 지원하는 산업에 대해 향후 중국의 생산량을 전망하고 과잉생산의 발생여부와 이로 인한 시장의 왜곡 가능성을 기존 사례를 통해 분석할 필요가 있다. 가능성이 높을 경우 장기적 측면의 대응책을 해당 산업 및 분야별로 수립할 필요가 있다.

⑦ 중국의 자국 기업에 대한 부당 지원 모니터링

<중국제조 2025>는 자국기업에게 많은 우대혜택³⁷⁾을 제공할 것으로 예상된다. 하지만 이는 보호무역을 심화시키고 동시에 시장을 왜곡시키는 행위로 국제적으로 엄격히 규제하고 있다. 외국기업들의 경쟁력을 악화시켜 무역분쟁으로 이어지고 상대방은 맞대응으로 응수하는 악순환이 반복되어 결국 보호주의 확산의 주요 원인이 될 것이기 때문이다. 이와 같은 상황이 발생할 경우 우리는 우선 상계관세조치로 대응할 수도 있으나 궁극적으로는 세계무역기구(WTO)의 제소 절차를 활용하게 될 것이다. 이를 대비하여 분쟁의 대상과 중국 정부의 지원방식, 중국 내부의 대응방향과 논리 등에 관련된 자료를 수집·분석하여야 한다.

37) 보조금 지급 등 재정지원, 면세, 공제 등 각종 세제 혜택 등

7. 중국내 새로운 경제 모델: <공유경제>

중국은 공유경제 강국이며 이를 통해 신사업 창출 및 일자리 창출을 도모하고 있다. 2018년 기준 중국의 공유경제 거래 규모는 2조 9420억위안³⁸⁾이다. 전년 대비 41.6% 성장하였다.³⁹⁾ 지식, 사무, 생산 분야의 성장률이 2017년 대비 70.3%, 87.3%, 97.5%로 빠르게 성장하고 있다.

< 표 18 > 중국 공유경제 분야별 거래 규모(단위: 억위안)

분야	2017년	2018년	성장률	서비스 내용(예시)
생활(生活服务)	12,924	15,894	23.0%	음식배달, 미용, 가사도우미
생산(生产能力)	4,170	8,236	97.5%	기계설비, 검사장비
승차(交通出行)	2,010	2,478	23.3%	차량, 자전거 공유
지식(知识技能)	1,382	2,353	70.3%	전자책, 보고서, 음원 공유
사무(共享办公)	110	206	87.3%	사무공간 공유
숙박(共享住宿)	120	165	37.5%	숙박주택 공유
의료(共享医疗)	56	88	57.1%	온라인치료, 건강검진, 병원예약대행
합계	20,772	29,420	41.6%	

자료: 「中国共享经济发展 年度报告(2019)」, 国家信息中心分享经济研究中心, 2019.2.

공유경제가 성장함에 따라 관련 일자리도 증가하고 있다. 2018년 서비스 제공자 수는 약 7500만명으로 2017년 보다 7.1% 성장하였다. 서비스 제공자의 대부분은 겸직이나, 일부 분야에서는 플랫폼 공유에 기반을 둔 전문 운전기사, 배달기사 등이 등장하면서 점차 전임화되는 추세이다. 공유경제의 플랫폼이 생활 분야에서 생산 분야로 확장되면서 플랫폼 직원수는 2017년 556만명에서 2018년 598만명으로 7.5% 증가하였다.

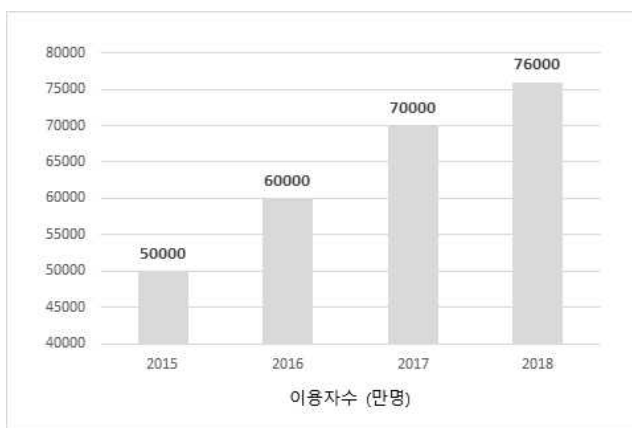
38) 생활서비스(1조 5,894억위안), 생산능력(8,236억위안), 승차(2,478억위안), 지식 분야(2,353억위안)가 전체 공유경제 시장의 98.4%를 차지

39) 2018년 공유경제통계 「中国共享经济发展 年度报告(2019)」, 国家信息中心分享经济研究中心, 2019.2.부터 P2P 대출 등을 포함하는 금융서비스 항목이 제외

분야별로 보면, 생활 분야는 음식배달 전문 업체의 증가와 배달 품목의 다양화로 단기간에 크게 성장하였다. 약 3억 6000만명이 이용하고 있으며 2015년 이후 3년간 이용자 수 47.4% 증가를 기록하였다. 생산 분야는 공급자와 수요자간의 거래 중개, 안전보장과 분쟁처리, 생산설비 공유를 통한 지적 재산권 위탁 생산 등으로서 2018년에 식품·철강·전자·기계·가전 등 116개 제조업 분야의 200만여 개 중소기업이 참여하고 있다. 승차 분야는 2018년 기준 승차 공유 이용자 수는 약 3억 5000만명으로 인터넷 사용자의 43.2%가 사용하고 있으며 2015년 이후 연평균 24.1% 성장하고 있다. 대표 기업인 디디추싱(滴滴出行)은 매일 3000만건이 거래되고 있다. 숙박 분야는 도시와 농촌 관광 소비 수요 증가로 3년간 99.5% 성장하였으나, 이용자 수는 다른 분야에 비해 미미하다.

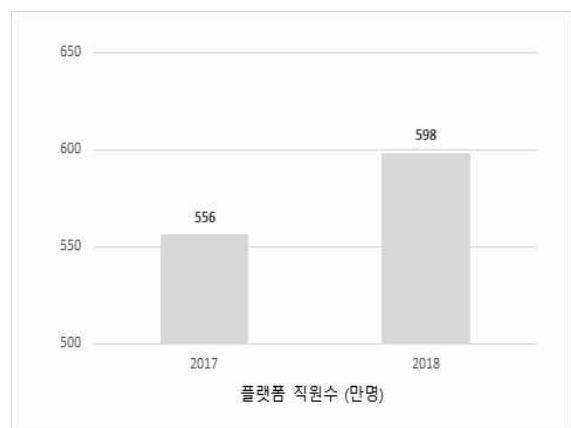
2018년에는 승차 분야 성장세가 둔화되며 플랫폼 기업 유입 자금이 2017년 대비 23.2%나 감소하였다. 승차 분야는 2017년 1072억에서 2018년 419억위안으로 61%가 감소하였지만, 여타 분야는 2017년 868억에서 2018년 1072억위안으로 23.4%나 증가하였다. 유입 자금의 50% 이상은 소수 기업들에게 집중되고 있다. 유니콘 기업의 숫자도 34개로 확대되어 중국 전체 유니콘 기업 83개 중 41%가 공유경제 관련 기업이다.

< 그림 5 > 공유경제서비스 이용자수 (15-18년)



자료 : 「中国共享经济发展 年度报告」,
国家信息中心分享经济研究中心, 2016-2019

< 그림 6 > 플랫폼 직원수 (17-18년)



자료: 「中国共享经济发展 年度报告(2019)」,
国家信息中心分享经济研究中心, 2019.2.

하지만, 중국의 공유경제는 운영 과정에서 문제들이 나타나고 있다.

① 기존 산업과의 마찰

새로운 공유경제 사업은 기존 유사 제품과 서비스 업체의 영역을 일부 잠식하게 된다.

② 기존 법령과의 충돌 및 법적 공백

산업간 벽을 넘나드는 새로운 서비스가 제공되고 플랫폼이 개입한 새로운 이해관계가 형성됨에 따라 기존 법령의 적용이 어렵거나 관련 규정이 없는 법적 공백이 나타날 수 있다.

③ 거래 책임

새로운 공유경제 제품 또는 서비스를 제공하는 과정에서 소비자에게 피해가 발생할 수 있다. 공급 주체가 대부분 일반 개인이므로 피해에 대한 대응이 용이하지 않을 가능성이 높다. 플랫폼 기업의 보험 가입 등 해결 방안을 고려하여야 할 것이다.

④ P2P 거래 과세문제

공유경제는 대부분 개인 간 거래이다. 따라서 거래를 파악하고 세금을 부과하는 것이 쉽지 않다. 기존 사업자들에 대한 역차별 문제도 제기된다. 숙박공유에 대한 유럽의 관광세 부과를 참조할 수 있다. 관광세는 기존 호텔과 동일하다. 플랫폼 기업과의 협력이 필수 전제조건이다.

⑤ 사회적 안정성

개인 간 거래로 불법행위에 대한 감시 및 규제에 어려움이 따른다.

⑥ 거래 위험

온라인에서 불특정 다수의 개인 간 거래가 일어남에 따라 다양한 형태의 사건 또는 사고가 발생할 수 있다. 최근 실제로 우버 및 에어비엔비를 통해서 이러한 우려가 현실로 나타나고 있다.

⑦ 플랫폼 독점화

한 번 구축된 플랫폼은 시장에서 독점적인 지위를 갖는 속성이 있다.

이와 같은 공유경제를 실제 운용함에 따른 문제점들에 대해 중국 정부는 ‘선(先)관망, 후(後)조치’ 원칙⁴⁰⁾으로 대응해 왔다. 초기에는 정책적으로 지원하면서 관망을 하다가 운영상 문제가 발생할 경우 규제안 마련 등 관리에 착수한다는 것이다. 현재 중국 정부는 일부 부문에 대해 관망 단계를 넘어 관리 단계에 착수하였다.

① 「도시택시관리방법」 폐지(2016년 3월)

온라인 차량예약 서비스의 등장으로 기존 택시 업계가 반발하는 기존 사업과의 마찰 문제 해결을 위해 「도시택시관리방법」을 2016년 3월에 폐지하였다. 택시경영권 사용 방식도 유상임대에서 무상임대로 전환하였다. 기존 법령과의 충돌 또는 법적 공백 문제를 해결하기 위해 승차공유 서비스와 관련 <온라인 예약차량>이라는 분류를 신설하여 통합 관리하고 있다. 기존의 상업용 차량과 개인 자가용 차량 모두를 <온라인 예약차량>에 포함하여 서비스 가능한 차량의 범위를 확대하고 통합적으로 관리하고 있다. 통합관리를 통해 차량·운전기사·플랫폼기업은 허가제로 전환하였고 고용관계·세금·공정경쟁 등 다양한 의무를 지을 수 있었다. 구체적인 적용과 시행은 지방정부에게 위임하였다.

40) 나승관·김은미·최은혜, 「국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점」, 연구자료 17-10, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017.10., p91.

② 종합관리방안 마련(2017년 7월)

중국 정부는 2017년 7월에 공유경제 종합관리방안을 마련하여 발표하였다. 「공유경제 발전 촉진에 관한 지도의견」을 수립하여 신산업에 대한 국가 차원의 규제완화 방향을 제시한 것이다. 이 과정에서 플랫폼 기업도 참여자의 권익보호를 위해 노력해야 한다는 점을 강조하였다.

③ 카풀서비스, 공유자전거 분야 관리·감독 규정 제정(2018년)

카풀서비스 디디추싱(滴滴出行)의 인명사고, 공유자전거 업계 도산⁴¹⁾ 등 예기치 못한 문제 등이 잇따라 발생하며 선의의 피해자가 속출함에 따라 2018년에 관련 관리·감독 규정을 제정하였다.

안전한 카풀서비스를 제공하기 위해 2018년 9월에 교통운수부와 공안부는 관련 규제안⁴²⁾을 발표하였다. 플랫폼에 긴급 상황에서의 신고가 가능하도록 하는 체계를 구축하고 개인 자가용으로 운행하는 콰이차(快车)와 카풀서비스에 대한 관리·감독 수준을 강화하였다.

④ 「전자상거래법」 시행(2019년 1월)

지속 가능한 공유경제 발전을 위해서는 공백 없이 기업의 사회적 책임을 요구할 수 있는 관리·감독 시스템 수립이 필요하다고 보아 중국 정부는 2019년 1월에 「전자상거래법」을 시행하였다.

41) 공유자전거 분야의 오포와 모바이크의 성공 이후 한때 25개까지 난립하던 공유자전거 업체들이 출혈 경쟁을 이어오면서 단기간에 수많은 기업들이 도산하였고 예치 보증금 회수 대기자가 1,000만 명을 넘어서는 상황 발생

42) 「온라인 차량예약 차량 및 개인자가용 차량 운행 안전관리에 대한 긴급 통지」, 「온라인 차량예약 플랫폼 및 개인자가용 차량 합승 정보서비스 플랫폼 안전 점검 업무 통지」 등

공유 경제는 사회 여러 계층 전반의 광범위한 일자리를 제공하는 새로운 비즈니스 모델로서 가치가 있다. 사람들의 자율적 직업선택과 유연한 취업을 위한 중요한 선택이 될 뿐만 아니라, 사회 특정 계층에 광범위한 취업 기회를 제공한다. 우리도 공유경제 현황에 대한 현황 파악을 통한 관리가 시급하다. 중국의 공유경제는 초기 생활서비스 분야를 거쳐 생산능력 공유를 통해 생산 분야로까지 이미 진화한 상태이다. 우리도 산업부를 중심으로 조속히 공유경제 전반의 현황을 파악하여 매년 진행 상황을 공개하여야 한다. 이를 통해 관련 산업의 원활한 발전을 지원하기 위한 제도적 기반을 마련할 필요가 있다. 특히, 제조업의 생산능력 공유가 새로운 발전 포인트가 될 것으로 전망된다. 생산능력 공유는 초기 투자가 필요한 공장 설립 없이 아이디어와 생산을 연계한 새로운 제조업 분야 창업 모델이 될 것으로 기대된다.

Ⅳ. 한·중 교역 여건

1. 저성장 시대, 양국의 경제 상황

2008년 글로벌 금융위기 이후 선진국들은 세계경제의 급격한 침체에 대응하기 위해 양적완화를 단행하였다. 당시 세계경제는 수요 기반이 매우 취약한 상태였다. 세계의 공장인 중국도 타격을 받았으며 더 이상 세계 공장의 역할이 현실적으로 어렵고 바람직하지도 않다는 결론에 도달하였다. 이에 따라 중국은 과거 적폐를 해소한 신경제 패러다임 <신창타이(新常態)>를 추진하게 되었다. <신창타이(新常態)>란 ‘새로운 중국 경제’라는 뜻으로 고도 성장기를 지난 중국경제를 안정적 성장의 시대로 진입시키겠다는 의지의 표현이다. 과거 적폐란 경제적 의미의 적폐로서 공급과 수요 양쪽 측면의 문제를 모두 포괄하고 있다. 공급 측면에서의 적폐란 효율과 생산성을 무시한 과잉생산 체제로서 과잉투자, 과잉설비, 과잉부채로 대표된다. 수요 측면의 적폐란 투자와 수출이 주도하는 성장 드라이브 정책을 말한다. 현재 중국경제의 성장 속도의 둔화가 이 두 가지 적폐로부터 비롯되었다고 진단하였다.

중국 정부는 내수 위주의 성장으로의 정책전환이 필요하다고 보았고 선진국형 경제구조를 벤치마킹하기 시작하였다. 소비가 관건이며 소비를 확대하여야 한다고 진단하였다. 하지만 내수가 성장을 주도하기에는 중국의 저축률은 30%대로 너무 높다. 대부분의 국가가 10% 미만인 점을 고려하면 세계 최고 수준이다. 중국의 높은 저축률은 지속적인 무역 흑자속에서 사회안전망 해체에 따른 미래대비 심리가 주요 원인으로 보인다. 최근 저축률이 하락하고는 있지만 한 번 열악해진 사회안전망은 스스로 노후를 책임져야 한다는 인식을 각인시켰다. 향후 저축률은 지속적으로 하락하겠지만 급격한 하락은 없을 것으로 보인다. 중국은 급속하게 노령화가 진행되는 국가다. 2018년 생산가능인구가 7억 7590만명으로 개혁개방 이후 처음으로 전년 대비 54만명이 줄었다. 중국 정부가 의도하는 소비주도의 성장정책이 정착될 수 있을 지 의문이다.

반면, 한국 경제는 중국과 비슷하면서도 다르다. 중국과 마찬가지로 여러 경제적 어려움에 직면하고 있다. 2006년에 1인당 국민소득 2만불을 달성한 후 급격하게 성장세가 둔화되었다. 잠재성장률도 동반 하락하고 있다. 경제의 역동성이 사라지고 있다. 경제성장률은 2017년에 3.1% 이후 계속 하락하여 2018년에는 2.8%를 기록하였다. 2019년은 2%대 초반을 예상하고 있다. IMF는 2019년 10월중 2019년도 성장률을 2.0%로 낮췄다. 1~2%대 성장 시대에 본격적으로 진입하였다. 글로벌 평균 성장률과의 격차도 확대되고 있다. 하지만 한국은 '중진국 함정⁴³⁾'을 극복한 나라이다. 2018년에 1인당 국민소득이 3만 달러를 넘어 세계 7번째로 30-50클럽⁴⁴⁾에 가입하였다.

한국경제는 중국경제와 상당 부분 연계되어 있다. 총수출 대비 대중(對中) 수출의 비중이 27%로 중국에 대한 수출의존도는 상당하다. 중국 수출 10% 감소 시 경제성장은 1.3% 낮아진다. 게다가 2017년을 기준으로 한국의 대중(對中) 수출 품목 중 중간재가 78.9%를 차지한다. 중국 수출 감소는 우리 수출 감소로 직결된다. 중국 경제의 성장속도가 느려지고 미·중 무역분쟁의 안개가 계속될 경우 우리 경제는 더욱 안 좋아질 것이다. 대중(對中) 수출의존도를 줄여야 하지만 쉽지 않다. 중국이 추진 중인 내수 중심 경제구조로의 전환은 한국과 같이 작고, 급속한 고령화와 가계부채의 증가로 소비 여력이 축소되고 있는 나라에게는 쉽지 않은 과제다. 기업의 설비투자도 점차 위축되고 있다. 현재 한국 경제는 수출을 제외하고 다른 마땅한 성장동력이 없는 상황이다. 2018년은 반도체 호황에 힘입어 그나마 수출 6천억달러를 초과하며 버틸 수 있었지만 2019년은 반도체 가격 하락으로 국가 전체가 흔들리고 있다. 성장을 위해서는 혁신성장, 공정경제, 소득주도 성장을 지속적으로 추진하여야 한다. 특히, 혁신성장은 우리 성장엔진의 가장 큰 축이다. 4차 산업과 관련 기초산업에 대한 대폭적인 재정지원이 필요하다. 이 밖에도 일자리 창출이 탁월한 서비스 산업에 대한 규제를 획기적으로 완화하는 특단의 조치가 필요하다.

43) middle-income trap, 중진국들이 선진국 진입의 문턱을 넘지 못하고 저소득 국가로 퇴보한다는 의미

44) 인당 GDP 3만달러와 5천만 인구를 보유한 국가를 지칭하며 일본(92), 미국(96), 영국(04), 독일(04), 프랑스(04), 이탈리아(05) 등이 가입

2. 중국 시장의 변화

중국은 투자 주도의 경제에서 소비 주도의 경제로 전환하고 있다. 중국 소비자의 소비욕구가 다양화되고 소비 수준도 업그레이드되었다. 중국 국민의 수요가 생필품 중심에서 교육·문화·오락·의료 등 서비스 부문으로 전환되고 있다. 고급 제품에 대한 소비와 욕구가 다양해지면서 해외직구는 물론 해외관광을 통한 소비도 증가하고 있다. 중국 정부는 화장품, 의약품 등 중국에서 경쟁력이 있는 한국 제품들이 면세점을 통해 비공식적으로 밀수(일명 보따리상)되기보다는 <한·중국제합작시범구> 등을 통해 공식적으로 수입되는 것을 장려하고 있다.

중국은 <중간재 수입대체>를 가속화하고 있다. 2015년 리커창 총리는 “중국 기업도 비데를 생산하지만 인민들은 일본 여행시 비데를 사재기하고, 중국은 세계 최대의 불펜 수출국인데 정작 불펜 측은 외국에서 수입한다”고 지적한 바 있다. <중간재 수입대체>는 1990년대 중반 소비재를 중심으로 진행되었다. 이후 내수중심 성장전략을 표방(2009년)하고 세계무역기구(WTO)에 가입(2011년)한 이후부터는 자본재와 중간재 중심으로 수입대체가 본격적으로 진행되었다. 하지만 중국제품은 여전히 질적인 측면에서 부족하다. 중국산 제품에 대한 품질 신뢰도가 낮아(특히 영유아, 소형 가전, 유기농 제품 등) 외국산 소비가 확대되고 있다.

중국도 자체적으로 선진국과 기술 격차를 인식하고 있다. 그래서 중국 정부는 세계의 공장이라는 지위를 확보하고 있음에도 <중국제조 2025>를 통해 중국의 기술력을 한 단계 끌어 올리고자 하는 것이다. 질적 발전을 위해 독일의 <인더스트리 4.0>과 양자를 결합하는 방식으로 산업협력을 추진 중이다. 중국 선양(沈阳)의 <중국·독일 첨단장비산업제조단지>가 그 예이다. 이 곳에서는 단순한 BMW 생산 라인을 현지화하는 제조분야 협력을 넘어 연구개발 분야의 현지화가 진행중에 있다.

3. 한·중 밸류체인(Value Chain)⁴⁵⁾

대중(对中) 무역수지 흑자는 1993년 12억달러 시현 이후 꾸준히 증가하였다. 2013년에는 628억달러까지 흑자 규모가 확대되었지만 2014년 이후 축소되어 2016년에는 375억달러에 그쳤다. 전체 무역액 대비 대중(对中) 무역흑자의 비율도 2013년 이후 축소하고 있다⁴⁶⁾. 반면, 2014년부터 2016년까지 연평균 대중(对中) 수입증가율은 1.6%로 수출증가율 △5.2%를 대폭 상회하였다.

대중(对中) 수출 부진에는 △ 중국 제조업의 기술력 상승, △ 한국기업의 현지 조달 증가, △ 한국기업의 현지 생산 체제 구축, △ 한국 상품의 경쟁력 약화 등이 복합적으로 작용한 것으로 보인다. 하지만 이 같은 수출 부진의 출발점은 2005년부터 시작된 <중국제조 2025> 정책으로 보인다. 중국 제조업의 질적 성장을 외치며 중국기업들의 기술력은 꾸준히 향상되었다.

하지만 일부에서는 중국 정부의 <중간재 수입대체>는 아직까지 심각하지 않다고 보고 있다. 실제로 2000년대초부터 중국의 중간재 비중은 크게 증가하였다. 왜냐하면 중국경제가 성장함에 따라 중간재의 수입확대 속도가 중간재 대체 속도 보다 컸기 때문이다. 업종별로는 컴퓨터·전자·광학제품제조업, 의복·가죽제조업, 섬유제품 등에서, 기술별로는 중상(中上)기술 제조업에서 중간재 비중이 증가하고 있다. 지난 10년간 중국은 일부 <중간재 수입대체>에 커다란 성과가 있었지만 여전히 핵심 부품에서는 선진국으로부터 수입하고 있다.

45) 이현태·최장호·최혜린·김영선·오윤미·이준구, 「중국의 제조업 발전 현황과 한국의 대응방안」, KIEP 정책연구 브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017., p6~8.

46) 13.5%(93년) → 25.4%(04년) → 27.4%(13년) → 17.7%(16년)

중국은 <중간재 수입대체>를 통해 글로벌 시장의 점유율을 확대하고 있다. 이에 따라 글로벌 공급사슬망도 변화하고 있다. 중국이 글로벌 공급사슬망의 앞부분으로 전진하면서 수직 특화된 기존의 글로벌밸류체인(GVC)들에서 중국의 비중이 점차 감소하고 있다. 중국이 창출한 해외부가가치는 최종재에서 감소한 반면 중간재에서 증가하였다. 제조업 수출 총액에서 해외부가가치 비중은 감소하였다. 중국경제가 해외에 의존하는 정도가 낮아지고 있다. 의류, 휴대전화 부문이 두드러지는데 대다수의 의류와 휴대전화 관련 무역이 중국을 중심으로 수출 또는 수입되고 있다. 하지만 산업별로 상황은 조금씩 다르다. 자동차 산업에서는 여전히 중국이 글로벌밸류체인(GVC)의 선도자로 자리매김하지 못하고 있다.

글로벌밸류체인(GVC) 틀에서의 중국의 위상변화에 대해 우리는 기술력 확대 이외에는 별다른 대응 방법이 없다. 중국이 모방하지 못 하도록 이른바 <블랙박스식>의 기술력을 확보해야 한다. 이를 위해서는 혁신이 수반되어야 한다. <중간재 수입대체> 움직임 속에서도 대중(对中) 중간재 수출비중이 증가하고 있다는 의미를 되새겨 볼 필요가 있다. 한국 기업의 반도체 기술력 때문이다. 끊임없는 혁신으로 누구도 카피할 수 없는 기술력을 보유하고 이를 토대로 새로운 제품을 개발하면서 경쟁력을 키워나간다면 향후 글로벌밸류체인(GVC) 틀에서 중국의 위상변화는 어떤 의미에서 보면 오히려 기회가 될 수 있다.

이 과정에서 핵심적인 기술과 이를 보유한 인력의 보호는 필수적이다. 산업간의 차이도 고려하여야 한다. 향후 중국이 중점 육성할 새로운 성장산업의 글로벌밸류체인(GVC)이 어떤 방식으로 중국과 연계될 것인지 분석하여야 한다. 그리고 이에 맞는 우리의 참여전략이 수립되어야 한다. 동아시아 지역내 대다수의 제조업 부문에서는 중국이 글로벌밸류체인(GVC)의 대부분을 주도할 가능성이 높지만 산업별, 제품별로 다를 것이다. 각 영역별로 분명히 중국의 역할과 지배력 수준에 차이가 있을 것이므로 면밀한 예측과 분야별 전략이 필요하다.

향후 글로벌밸류체인(GVC)내에서 중국은 역할을 확대해 나갈 것이며 이 과정에서 외자기업들의 역할과 도움이 필요할 것으로 보인다. 현재까지는 많은 제조업 분야에서 중국의 기술력이 선진국의 기술 수준에는 도달하지 않았기 때문이다. 우리 기업들이 이러한 상황을 예측하고 참여하기 위해서는 다음의 두 가지를 고려하여야 할 것이다.

① 중국내 직접투자확대 및 현지화

우리 기업들이 중국 내에 투자를 확대하거나 중국기업들과 협력을 통해 현지화에 성공하는 것이 우선 가능한 방법이다. 이를 통해 중국 제조업 성장의 과실을 우리 기업들도 공유할 수 있기 때문이다.

② 주변지역 및 국가와의 협력

한·중·일이 다른 아시아 지역에서 분업 구조를 확장한 것과 같이 새로운 역내 분업구조를 새롭게 재편할 필요가 있다. 우선은 중국 동북 3성(省) 등 중국의 주요 축에서 제외된 지역을 새로운 역내 교역망으로 활용하여 제3지대를 생산기지이자 소비시장으로 적극 모색하는 지역정책을 추진하는 방법이 있다. 한편으로는 몽골, 러시아 등 동아시아 국가들과의 적극적 협력을 통해 새로운 무역·투자시장을 개척하여 중국 주도의 제조업 굴기(屈起)에 우회적으로 대응할 필요가 있다.

< 표 19 > 산업별 대중(对中) 무역 현황

산업	현황
반도체	○ 대중수출이 확대되어 왔으나, 반도체 제조업체의 중국 진출로 대중수출 증가율이 둔화(2013~2016년 연평균 △5.2% 감소)되면서 무역 흑자가 축소
디스플레이 제품	○ 2009년 이후 한국 업체의 현지 생산공장 설립과 중국의 수입대체로 대중수출은 2010년을 정점으로 감소 (2011~2016년 연평균 △9.9%). ○ 대중무역수지도 2010년을 정점으로 감소하기 시작하여 현지 공장 설립이 본격화된 2013년 이후 급감
기초 화학물질	○ 한국은 중국의 기초화학물질 수입시장에서 강한 경쟁력 (2016년 한국의 점유율 24.8%)을 유지 ○ 최근에는 중국이 기초 화학 물질에서 수입대체 말기에 진입하면서 흑자 규모가 축소
합성수지	○ 2000년대 후반 이후 수입대체 속도가 빨라지고 있어 중국 수입시장에서 한국의 점유율은 1999년을 정점으로 계속 하락
플라스틱 제품	○ 중국 수입시장에서 한국의 점유율은 20%선에서 안정되고 중국의 수출산업화 단계(무역특화지수 +0.54) 진입으로 대중수출이 둔화
화학섬유원료	○ 2011년까지 중요 대중 흑자품목의 하나였으나, 중국산 제품의 경쟁력 강화, 한국 기업의 현지생산 강화, 중국 수입시장에서 한국산의 경쟁력 저하 등 복합적인 요인으로 흑자 규모가 축소
생활 화학	○ 한류 확산으로 2013년 이후 한국산 화장품 등 생활화학 제품의 대중 무역 흑자가 증가 ○ 화장품 수출 증가 추이를 보면 2011년 2억달러에서 2016년 15억8700만 달러로 연평균 49.8% 증가
완성차	○ 현지 생산 강화와 수출용 중대형 차량의 경쟁력 약화로 대중 완성차 수출이 2015년 이후 급감

산업	현황
자동차부품	○ 한국 완성차의 판매 부진 및 부품의 현지조달 강화로 대중수출이 2013년을 정점으로 감소(2014~2016년 연평균 △4.2%)하여 무역흑자도 축소 ○ 한국 승용차 현지 판매는 2011년 117.23만대에서 2014년 176.6만대로 정점을 찍었다가 2015년 167.88만대, 2016년 179.20만 대, 2017년 1~5월 37.69만 대로 감소(CEIC)
통신기기 및 부품	○ 무선통신기와 부품 모두 대중흑자구조를 유지하여 왔으나 2015년 이후 무선통신기기교역이 적자로 전환되고, 부품의 대중흑자규모도 줄어드는 추세 ○ 통신기기 업종은 휴대폰 업체의 제3국 이전, 중국내 판매 부진, 부품의 현지 조달강화 등으로 통신기기 부품의 대중 흑자 규모가 지속적으로 감소 ○ 통신기기부품은 중국이 2001년 순수출국 전환 이후 주력 수출산업으로 부상(2016년 무역특화지수 0.60)하고, 중국 수입시장에서 한국산의 점유율도 하락(2012년 20% → 2016년 15%)
석유제품 (원유 제외)	○ 중국은 원유 및 연료용 석유제품 수입국으로 한국은 석유제품 교역에서 대 중국 대규모 무역흑자를 유지 ○ 다만, 세계 유가 하락과 중국의 정제 능력 확대에 따라 연료유를 중심으로 대중 흑자가 축소
기계류	○ 대중 투자 성숙단계 진입, 중국의 경쟁력 제고, 첨단장비의 경우 선진국(일본·독일·미국 등) 수입으로 대체되면서 대중 무역흑자가 축소 ○ 다만, 한국의 반도체와 디스플레이 제조장비 분야는 제조기업의 중국 공장 설립으로 무역흑자 대폭 증가
식료품	○ 중국 소비자의 식품 안전의식 제고와 함께 유아용 조제분유와 건강식품의 대중국 수출이 늘어나면서 2013년 이후 적자에서 흑자로 전환

자료: 양평섭외, 「한국의 대중국 무역수지 변화와 시사점」, KIEP, 2017.8.4., p9-10

V. 한·중 경협의 기본 방향

한·중간의 교역을 활성화하기 위해서는 우선적으로 교역의 질을 고도화하여야 한다. 인식의 전환이 필요하다. 한·중간의 글로벌밸류체인(GVC)을 고도화하고 중국의 내수시장 확대를 위해 현행 제조업 중심에서 서비스업으로 교역의 범위를 확대⁴⁷⁾하여야 한다. 생산부문에 치우친 현행 협력의 범위도 연구개발과 기술혁신 부문으로 확대하여야 한다.

다음으로 동부 연해에 집중된 대중(对中) 투자를 권역과 성(省)별로 차별화할 필요성이 있다. 2016년 기준 한국의 중국 투자 비중은 동부연해 85%, 서부 8.3%, 중부 3.2%, 동북 3성(省) 3.2%이다. 경제가 발달한 지역은 공급체계의 개선과 산업의 고부가가치화를, 발전이 지체된 지역은 산업 고도화, 성장동력 육성 및 발전에 집중해 한·중 양국의 국가전략 내에서 각 지역의 지위와 역할을 고려하여 협력 지역을 선정하고, 상하이(上海)·톈진(天津)·광둥(广东)·랴오닝(辽宁)·쓰촨(四川) 등 자유무역시범구, <한·중산업단지>, <한·중국제합작시범구> 등 지역별 협력 플랫폼을 적극 활용할 필요가 있다. 양국의 대외경제전략⁴⁸⁾이 중첩되는 중국의 동북 3성(랴오닝(辽宁), 지린(吉林), 헤이룽장(黑龙江))과 화남(광둥(广东), 광시(广西), 푸젠(福建))을 전략적 협력지역으로 고려해 볼 필요가 있다.

이 밖에 한국 기업들의 중국 진출 방식도 바꿀 필요가 있다. 위험을 줄이고 성공 확률을 높이기 위해 기존의 ‘先공장 後생산’ 방식을 ‘先물품 수출 後공장’으로 전환하여야 한다. 현재 우리 기업들은 한국에서 성공한 상품의 중국 판매를 위해 위험을 감수하고 중국 내 공장을 우선 건설하고 판매망을 구축하였다. 정치적 리스크에 노출시 정책적 보호를 전혀 받을 수 없었다. 따라서 초기 대규모 투자 등 부담을 수반하는 방식보다는 인터넷 판매와 기존 판매망을 통해 우선 수출 판매한 이후 성공 가능성이 있을 경우 중국 내 공장건설을 통해 상품을 생산하는 방식으로 위험을 줄이고 성공 확률을 높일 필요가 있다.

47) 1980~2017년까지 한국의 대중(对中) 업종별 투자 비중(누적): 제조업 76.8%, 서비스업 14.4%

48) 한국의 <신북방정책·신남방정책>, 중국의 <일대일로>

1. 한·중 교역의 질적 고도화

과거의 재화 수출은 한 국가에서 생산되고 다른 나라에서 판매하는 구조였다, 하지만 점차 여러 국가에 걸쳐 생산이 진행되는 글로벌밸류체인(GVC)이 전 세계적으로 활성화되기 시작하면서 총수출 규모는 더 이상 한 국가의 수출 실적을 나타내는 정확한 지표라고 보기 어렵게 되었다. 재화가 국가별로 이동하게 되면서 해외 부가가치가 이중으로 계산되는 문제를 갖고 있기 때문이다. 우리나라는 총수출에서 국내부가가가치가 차지하는 비중이 점차 하락하고 있다. 특히 제조업 부문이 세계 평균 대비 크게 낮은 것으로 나타나고 있다.

세계 경제가 글로벌밸류체인(GVC)에 따라 생산을 하고 있음에도 불구하고 나라별 경제정책은 여전히 해당 국가에 한정되어 추진되고 있는 것이 현실이다. 수출 확대를 위한 정부 역할에 대해 두 가지 이론이 있다.

① 수출 장려 정책

수출은 많이 하면 할수록 생산성과 효율성이 높아진다는 학습효과(learning-by-exporting) 이론에 근거를 두고 있다. 정부는 국내부가가가치 비중을 높이기 위해 수출 장려 정책을 시행하여야 한다는 이론이다.

② 생산성 향상 정책

본래 생산성이 높은 기업이 수출한다는 이론⁴⁹⁾에 근거한다. 수출은 경쟁의 축적이 아니다. 생산성 향상만이 기업의 경쟁력이라는 의미이다. 따라서 정부는 무의미한 수출 장려 정책 대신에 생산성 향상에 도움이 되는 노동자 교육 훈련 등 인력 육성과 더불어 R&D를 지원하여야 한다.

49) 수출의 자기선택가설(self-selection hypothesis)로서 Melitz(2003) 모형으로 대표되는 신-신무역이론

2. 지역 단위 경험 활성화

중국은 31개 지역⁵⁰⁾으로 구성된 국가(United Provinces of China)이다. 개별 행정 단위는 세분화 되어 있으며, 각 지역은 일반 국가 수준의 경제 규모를 가진 거대한 경제권을 형성하고 있다⁵¹⁾. 또한, 지역(省)별로도 제도와 환경이 다르다. 차별화된 경험 전략이 필요하다.

중국은 통상 4대 권역(동부연해 · 동북 · 중부 · 서부)으로 구분한다. 지역별 특성을 기준으로 8대 권역(동북지역 · 북부연해 · 장삼각 · 황하중류 · 장강중류 · 남부연해 · 서북지역 · 서남지역)으로 구분하기도 한다. 권역별, 성(省)별로 경제발전의 단계, 성장 속도, 지방정부의 구조, 중장기 발전전략, 투자 환경, 산업 구조, 내수시장 특성 등이 크게 다르다. 따라서 중국의 거대한 경제규모의 특성상 단순히 단일시장 경제권으로 접근하기는 쉽지 않으며 지역별로 전략을 차별화할 필요가 있다.

< 그림 7 > 중국의 지역 구분(8대 권역)



자료: 북방경제협력위원회

50) 22개 성(省), 4개 직할시, 5개 자치구

51) 2017년 광둥성 GRDP는 \$1조 3,312억으로 인도네시아 GDP \$1조 110억 보다 큼

지방정부는 중앙정부의 정책기조를 반영하여 주요 과제를 채택하지만 동시에 지역별로 특수성과 고유의 경제현안이 있다. 따라서 지역별 상황을 고려한 세부적인 재점검(중점 산업, 소비 시장, 진출 유망분야, 협력 수요 등)이 반드시 필요하다. △ 비교적 경제가 발달한 지역은 공급체계 개선과 산업의 고부가가치화를, △ 상대적으로 경제발전이 지체된 지역은 과잉생산 해소, 산업 고도화, 성장 동력의 육성·발전을 구체적인 정책으로 제시하는 것이 바람직하다.

3. 중국 진출 방식 전환

그간 우리 기업들은 한국에서 성공한 상품을 중국에도 판매하기 위해 중국 내 공장을 건설하고 판매망을 구축하는 전략을 유지하여 왔다. 주로 중국 중심지역인 베이징(北京), 상하이(上海) 시장에 기업의 자체적인 시설과 판매망을 구축해 글로벌 업체들과 경쟁하는 방식이다. 그러나 이런 진출방식은 많은 리스크에 노출되어 있다. 특히, 한국 기업들이 중국 정부 정책과 무관하게 진출한 경우에는 중국정부 정책에 따라 보호를 전혀 받을 수 없는 상황이 발생할 수 있다. 또한, 자체적으로 공장시설을 건설하고 판매망을 구축하는 것은 대기업에게는 가능하나 중소기업들에게는 진입비용이 지나치게 높다. 최근 중국내에서 인터넷 판매가 활성화됨에 따라 이를 활용함으로써 중국 중심지 내에서의 직접적 경쟁에 따른 위험을 제거할 필요가 있다. 중국 내 공장건설 없이 원활한 국경통관·검역을 통하여 물품을 수출한 후 기존 판매망을 활용하여 전국에 판매하면서 중국 내 성공가능성을 타진하는 방식으로 진행되어야 한다. 이후 중국 내 성공가능성이 있다고 판단될 경우에만 중국 내 공장을 건설하고 상품을 생산하면서 R&D 투자로 신규 상품을 개발하면 될 것이다. 원활한 국경통관과 검역 체계를 협의할 필요가 있다. 그 밖에 <한·중국 제합작시범구>와 같이 우리 기업에 혜택이 제공되는 중국 정부의 정책을 적극적으로 활용하는 것도 고려할 만한 전략이다.

< 표 20 > 한국 기업의 중국 진출 방식 제안

현행	제안
○ 중국 내 공장 건설 → 자체 판매망 구축 → R&D투자	○ 물품 수출 → 기존 인터넷·보세구 판매망 활용 → 중국 내 성공 가능성 판단 → R&D 투자 → 중국 내 공장 건설

자료: 북방경제협력위원회

4. <한국형 차이나 + 1> 모색

2007~2015년 사이 중국의 중심성은 많이 약화되었다. 차이나 리스크가 대두되며 베트남 등 동남아 시장이 중국 의존도를 낮출 대안으로 인식되었다. 한국은 중국 이외의 국가들과도 폭넓게 교역관계를 형성하고 있다. 의류는 베트남, 섬유는 인도네시아·베트남, 휴대폰 부품은 인도·베트남에 수출하고 있다. 한·중간의 전통적 협력구조에 다른 아시아 국가가 진입하면서 새로운 동아시아 분업구조가 형성되고 있다.

하지만 여전히 중국은 기회이자 수단이다. 가장 크고 가장 빠르게 성장하고 있다. <중국제조 2025>를 거치며 혁신경제의 주요 거점으로 발돋움할 것으로 예견되는 시장이다. 따라서 동아시아 역내의 국가간 분업의 변화 추세를 주목하면서 한편으로는 중국과도 협력하는 새로운 역내 경쟁 전략인 이른바 <한국형 차이나+1> 전략이 필요하다. 기존 한·중간 협력관계를 기반으로 미래형 협업 전략과 연구 등이 가능할 것이다. 중국에 진출한 한국기업들이 중국을 기반으로 세계 시장에 진출하기 위한 전략, 중국 정부의 해외진출 지원 정책⁵²⁾과 중국의 통상기반⁵³⁾을 활용하는 방안도 모색할 수 있다. 또한 제3시장에 동반으로 진출하기 위해 한·중 양국간의 새로운 협업 모델을 창출하여야 할 것이다.

52) 수출지원정책, 일대일로 등 대외협력 전략 등

53) 중-아세안 FTA 등 중국의 기체결 FTA 활용

Ⅶ. 산업단위 협력

1. 배경

원재료가 제품으로 변형되면서 계속적으로 부가가치를 창출하는 과정을 밸류체인(Value Chain)이라 한다. 기업 단위의 미시경제적 관념에서 본 것이다. 밸류체인을 공급망 관점에서 보면 자원의 집중, 최적의 절차, 장점의 극대화, win-win 협력을 통한 이해와 책임의 집합체이다.

중국은 2005년도 이후 중간재 수입의존도를 지속적으로 하락시키면서 세계 생산 공장으로서의 역할에서 벗어나기 시작하였다. 중국 제조업의 생산단가 상승과 동시에 수입품을 중국내 생산품으로 대체하는 비중이 확대됨에 따라 중국이 수입하는 전체 금액 중 중간재가 차지하는 비중과 중간재 수입의존도가 모두 하락하고 있다. 이에 따라, 중국내에서 창출하는 부가가치의 규모와 비중은 2005년부터 계속 높아지고 있다.

<중국제조 2025>의 추진으로 수십 년간 지속되어 온 한국과의 밸류체인(value chain)이 더 이상 현행과 같은 모습으로 존속하기가 어렵게 되었다. 우리나라는 중간재 부문에서 대중(对中) 수출의존도가 다른 어느 나라들보다도 높다. 이와 같이 중국이 자국의 제조업 산업 구조를 변화 시킴에 따라 당장 우리나라 경제에는 부정적 영향을 줄 것으로 예상된다. 이 같은 상황은 상당기간 지속될 것으로 예상되므로 이에 대한 우리의 대비가 필요하다. 새로운 한·중간 교역관계를 정립하여야 한다. 새로운 교역관계는 새로운 교역 업종을 통해 이루어지는 방법과 업종 변경 없이 기존의 협력 방식을 업그레이드 하는 방식 등 다양하게 준비하여야 할 것이다.

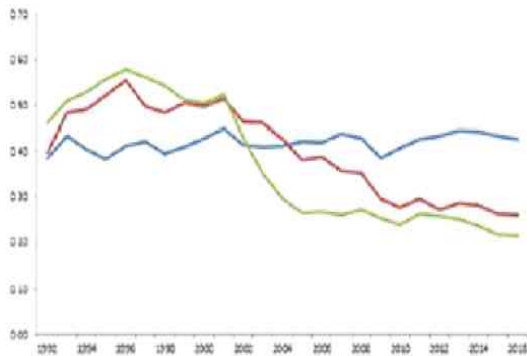
2. 현황

중국은 세계의 공장이다. 중국이 중간재로부터 최종재를 생산함에 따라 창출되는 부가가치는 전 세계 국가 중에서 가장 규모가 큰 1.18조달러이다. 전 세계 전체 부가가치 창출액의 84.2%를 차지한다. 이런 중국이 핵심 부품과 원자재에 대한 국산화의 비율을 2020년까지 40%, 2025년에는 75%까지 높인다는 계획을 품고 있다. 중국의 수입구조를 가공무역 중심에서 일반무역 중심으로 바꾸고자 한다. <완제품 수입> → <완제품 수입 대체> → <부품·소재(중간재) 수입>의 단계를 거쳐 <중간재 수입 대체>를 추진중이다.

이에 따라 중국 전체 수입에서 가공무역이 차지하는 비중도 2005년에 41.5%에서 2016년에는 25.0%로 16.5%p나 하락하였다. 가공무역 부문의 수입의존율도 2005년 65.8%에서 2016년 55.4%로 하락하였다. 가공무역에서 중국의 자급률이 높아지면서 한국이 중국에 수출하는 가공무역의 비중이 2008년 52.7%에서 2016년 45.0%로 하락하였다. 2005~2016년 기간 동안 중국에 대한 일반무역의 수출은 평균 9.5%가 늘어난 반면, 가공무역의 수출은 일반무역 수출에 못 미치는 6.9%가 증가하였다. 중국에 중간재를 수출함에 따른 흑자규모도 2013년 691.7억달러에서 2016년 480.4억달러로 크게 감소하였다. 중국에 대한 수출 품목 다양화 노력도 효과를 보지 못해 대중(對中) 무역수지 흑자 품목은 갈수록 감소하고 있다. 한국이 중국에 대한 흑자를 유지한 품목 비중은 HS 4단위 기준으로 1993년 43.9%에서 2016년에는 32.3%로 감소하였다. 대중(對中) 무역흑자 품목의 생존율도 갈수록 하락하고 있다. 2000년 흑자품목 중 절반이, 2013년 흑자품목 중 1/4이 현재 적자 상태이다. 중국의 수입상품 구조와 우리의 수출상품 구조의 연계성도 계속 약화되고 있다. HS 4단위를 기준으로 중국의 수입과 한국의 대중(對中) 수출의 상관계수는 2016년 0.26으로 1996년 0.55로 정점을 찍은 후 계속 하락하고 있다.

< 그림 8 > 중국의 수입과 한국 수출의 연계성

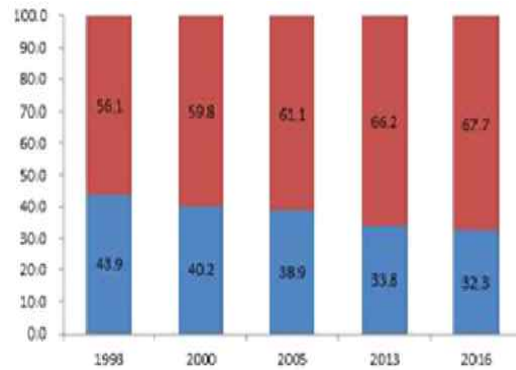
중국 수입구조와 한국 수출상품의
상관계수 변화(1992~2016년)



자료: 양평섭외, 「한국의 대중국 무역수지 변화와 시사점」, KIEP, 2017.8.4., p9

파랑: 중국수입vs한국수출,
빨강: 중국수입vs한국대중국수출,
초록: 중국수입vs중국대한민국수입

대중(对中) 흑자·적자
품목 비중(%)



자료: 양평섭외, 「한국의 대중국 무역수지 변화와 시사점」, KIEP, 2017.8.4., p9

파랑: 흑자품목
빨강: 적자품목

중국에서 한국의 경쟁력이 하락하게 된 주된 이유는 무엇인가? 가장 중요한 것은 한국의 수출상품구조가 중국의 수입구조 변화에 못 따라가고 있다는 것이고, 다음으로는 우리 기업들이 지닌 수출구조의 한계 때문이다. 한국의 대중(对中) 수출은 대부분 한국 본사와 중국 지사간의 거래다. 따라서 중국에 진출한 자회사가 경쟁력을 유지하기 위해서는 역설적으로 값싼 중국산 중간재를 사용할 수밖에 없다.

이를 해소하기 위해서는 일반 산업 위주의 한·중 무역구조를 첨단 산업 위주로 전환하고 소비재 수출을 늘려야 한다. 하지만, 양국간 첨단 산업의 기술력은 크게 차이가 나지 않으며 소비재 수출을 늘리기도 만만치 않다. 현재 한국의 대중(对中) 수출에서 소비재가 차지하는 비중은 4%대에 불과하다. 중국 소비재 수입 시장에서 한국 제품이 차지하는 비율은 2005년 6.6%에서 2015년 4.8%로 오히려 줄어들고 있다. 수출 소비재 품목도 화장품, 분유 등 일부 제품에 치우쳐 있다. 중간재 수출에 안주하는 동안 미국·유럽 등 선진국들은 고급 소비재를 통해 중국 시장을 미리 선점하였다.

3. 대안

① 신에너지 자동차 산업

신에너지 자동차 산업은 한·중간 협력이 충분히 가능할 것으로 전망되는 분야 중 하나이다. 한국이 보유한 강점⁵⁴⁾과 한·중국의 강점⁵⁵⁾이 결합될 경우 우리 기업의 중국 자동차 시장 진출이 가능⁵⁶⁾할 것이다.

완성차업체 중심의 수직·통합적 구조인 내연기관 자동차 산업과 달리 신에너지 자동차산업은 기업-조력자 간의 수평·분산식 협업을 중요시 한다. 연구개발(R&D)비 부담 때문이다. 스마트카 생산에 필요한 IT 기술력은 한국이 중국보다 비교우위에 있으므로 한국의 IT 기업들과 중국의 완성차업체간 협력 플랫폼 구축이 우선이 될 것이다. 배터리 경쟁력도 중요⁵⁷⁾하다. 선진국 수준의 BMS⁵⁸⁾ 기술을 보유중인 한국과 BMS 기술력이 상대적으로 부족한 중국 간 상호 협력이 가능한 분야이다. 실제로 중국은 열에 취약한 리튬전지의 배터리 상태를 컨트롤하는 기술력이 부족하다. LG화학, 삼성SDI는 우수한 배터리 제조기술을 보유하고 있다. 특히 현재 GM의 핵심 공급처인 LG화학은 르노와 포드 등으로 점유율을 확대하고 있다. LG화학은 중국 난징(南京)에 대규모의 배터리 공장을 건설중에 있다. 2020년 완공 후에는 연간 10만 대 이상의 전기자동차에 배터리를 공급할 수 있을 것으로 전망된다. 중국내 생산물량 매출만 1조원을 상회할 것으로 전망된다. 중국은 배터리용 광물자원 매장량이 풍부하고 최근 중국 정부의 강력한 지원으로 배터리 제조 기술을 습득하고 있다. BYD와 완향(万向)그룹은 높은 안전성과 긴 수명의 배터리⁵⁹⁾에 경쟁력을 높이고 있다.

54) 친환경배터리제조 기술, 자동차 디자인, 판매 전략 등

55) 풍부한 광물자원과 숙련노동자를 보유

56) 조철·심영섭·하병기·고준성·사공목·김학기·김계환·문종철·강지연·빙현지·우석균·김민지·김양평, 「글로벌밸류 체인에 기반한 주요 국가별 산업특성 분석과 우리의 대응전략」, 정책자료 2014-231, 산업연구원, 2014.12.

57) 배터리 가격이 50% 이상

58) Battery Management System: 이차전지 제어시스템, 전기차의 핵심기술

59) 리튬-인산-철 배터리(LFP)

② 의약 산업⁶⁰⁾

중국의 의약 시장에 대한 전망은 밝다. 중국 저소득층의 임금 상승, 의료 보장기준 확대⁶¹⁾, 중국정부의 도시화 계획⁶²⁾에 따른 삶의 질 향상 등 전반적인 의약시장 수요는 확대될 것이 분명하기 때문이다. 한국의 우수한 의료기술들의 진출이 충분히 가능할 것으로 보인다.

중국의 의약 산업은 강점과 약점을 동시에 보유하고 있다. 기초연구 분야는 강하다. 하지만 특허생산성⁶³⁾은 한국 보다 낮아 상품화하기 위한 응용연구는 빈약한 것으로 파악되고 있다. R&D 재원배분은 효율성이 낮다. 소규모 과제가 다수를 이루기 때문이다. 이에 따라 투자 대비 특허출원 비율이 저조하다. 중국은 지역별로 산업클러스터가 형성되어 생산에는 문제가 없다. 하지만 대부분의 의약 분야 업체들이 중소기업⁶⁴⁾들이어서 상품화 및 판매망 구축에 애로를 겪고 있다.

현재 한미약품 등 일부 기업들이 중국내 진출해 있지만 의약 분야 교역은 초보적인 단계이다. 한미약품은 1996년에 한·중 합작기업인 <북경한미>를 설립하며 중국에 진출하였다. 2002년에는 중국 현지에 생산기지를 구축하였으며 이후 계속된 투자로 현재는 연구개발, 생산, 판매 등 업무 프로세스 대부분을 중국내에서 진행하고 있다. <북경한미>는 유아 및 어린이 의약 시장에서 시장점유율 1위를 기록중이다. 한편, 대웅제약은 2013년 8월에 중국 심양의 바이펑사(Liaoning Baifeng)와 합작하여 법인을 설립하며 중국에 진출하였다. 의료기기와 내용액제 완제품 등을 생산·판매하고 있다. 제일약품은 중국 Yao Pharma와 1:1 투자로 합작법인 <JEIL-Yao>를 설립하였다. 조만간 자체개발한 무균항생 주사제를 중국내에서 생산·판매할 예정이다.

60) 조철·심영섭·하병기·고준성·사공목·김학기·김계환·문종철·강지연·빙현지·우석균·김민지·김양평, 「글로벌밸류 체인에 기반한 주요 국가별 산업특성 분석과 우리의 대응전략」, 정책자료 2014-231, 산업연구원, 2014.12.

61) 현재 1인당 연간 320위안 수준

62) 1억명의 농업인구의 도시 진출과 도시 판자촌 주택 개조 사업 등

63) 연구투자비 대비 특허출원 수

64) 2012년 대기업 비중: 18%

③ 환경 산업⁶⁵⁾

환경산업은 중국의 7대 전략적 신흥산업으로 분류되어 정책적 지원을 받고 있는 성장속도가 매우 빠른 분야이다. 중국 정부는 12차 5개년 계획 기간(2011~2015년) 동안 환경 분야에 약 5조 위안의 대규모 금액을 투자할 것으로 보인다.⁶⁶⁾

중국의 환경 산업은 아직까지 초보 단계이다. 대부분의 환경 관련 기업들이 중소기업들로서 관련 재정지원 시스템이 구축되어 있지 않아 R&D 관련 자금조달에 어려움을 겪고 있다. 따라서 기술개발과정에서 장기적 발전계획을 수립하기 어렵다. 환경 산업의 생산 부문에서는 밸류체인(value chain)상 중국이 우위를 보이고 있다. 중국 기업들은 정책적 지원, 가격 경쟁력, 우수기업 중심 산업 클러스터 등을 통해 경쟁력을 갖추고 있다. 하지만 마케팅은 낮은 수준이다. 중국 소비자의 환경 상품(공기청정기·정수기 등)에 대한 구매 욕구는 계속 증가하는 반면, 관련 시장은 발전하지 못 해 판매망이 제대로 구축되지 못하고 있다.

반면, 한국은 1980~1990년대 산업화시기에 쓰레기 소각 및 재활용, 오수 처리 등 환경오염 문제를 경험한 후 이와 관련된 많은 경험과 노하우를 축적하고 있다. 역시 중국도 오수 처리와 쓰레기 처리 등이 이슈가 될 것이며 관련 우리 기업들의 진출이 가능할 것으로 보인다. 또한, 중국은 신행 도시화 및 농촌 환경 개선을 추진할 계획으로 있어 농촌과 관련한 환경 분야도 눈여겨 볼 만 하다. 최근 중국은 각종 환경 관련 기준을 강화하고 있다. 전문기술과 경험을 보유한 국내 중소기업들에게 좋은 기회이다. 이들 기업들의 중국 진출을 위한 정책적 지원을 우리 정부도 고민해야 할 것이다.

65) 조철·심영섭·하병기·고준성·사공목·김학기·김계환·문종철·강지연·빙현지·우석균·김민지·김양평, 「글로벌밸류 체인에 기반한 주요 국가별 산업특성 분석과 우리의 대응전략」, 정책자료 2014-231, 산업연구원, 2014.12.

66) 2012.6월 중국 국무원이 발표한 「12·5 에너지절약 및 환경보호 산업 발전계획(“十二五”节能环保产业规划)」에 따르면, 12·5 기간 동안 에너지절약 및 환경보호 산업의 부가가치는 15% 이상 증가, 2015년까지 4조 5,000억위안에 달할 것으로 예상(중국 전체 GDP의 2% 규모)

④ 에너지 산업⁶⁷⁾

에너지 산업은 중국기업들이 대량 생산을 통해 기술수준을 꾸준히 향상시켜 온 반면, 한국 기업들의 글로벌 경쟁력은 갈수록 약화되고 있어 협력할 분야는 많지 않다. 하지만 신재생 분야는 협력이 가능할 것으로 보인다. 중국은 태양광·풍력으로 생산된 전기가 민간과 기업에 공급되지 못하고 많은 손실을 보고 있으며 아직까지 이에 대한 효과적인 해결 방안을 찾지 못하고 있다. 기광·기풍 현상⁶⁸⁾을 해결하기 위해 송전 누수율 3.5%인 한국이 참여하는 양국 산학연 전문가들의 공동연구가 가능할 것이다. 이와 더불어, 중국의 잉여전력을 해저 케이블을 통해 국내 도입하는 <한·중 전력망 공동 구축> 방안도 협력이 가능하다. 중국 웨이하이(威海)와 인천을 해저 72m 깊이에서 고압직류송전(HVDC)⁶⁹⁾방식으로 연결(366km)하는 사업이 가장 유망하다. 향후에는 <동아시아 전력망 연계>도 가능하다⁷⁰⁾. 중국은 키르기스스탄 남북 송전망 사업을 통해 국가간 전력망을 연계해 본 경험을 가지고 있다. 또한, 신재생에너지를 통해 생산된 전력과 심야 전력을 저장하는 데에 필요한 에너지 저장장치(ESS⁷¹⁾)는 향후 활용이 무궁무진한 분야이다. 저장 효율 향상을 위한 방안도 한·중간의 공동연구가 필요하다.

향후 한·중간 에너지 분야 협력을 활성화하기 위해서는 풀어야 할 과제도 많다. 출력과 효율이 좋은 프리미엄 제품에 집중하여 중국 기업들과의 경쟁력을 키워야 한다. R&D·생산·판매의 전 과정을 정부가 지원할 필요가 있어 보인다. 현재 기술력과 가격경쟁력이 떨어진 풍력발전보다는 태양광의 가능성이 높아 보인다. 에너지 관련 우리 기업들의 역량과 대외경쟁력을 높이기 위해서는 관련 산업을 육성·보호하기 위한 산업부의 정책이 마련되어야 할 것이다.

67) 남수중·왕운중·박순찬·박승찬·조정원·김정인·최종석·오대원·유정원, 「한중 경제협력의 새로운 도약을 위한 정책과 비전」, 연구보고서 18-30, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31., p203-233.

68) 송전망 접속능력 부족, 전력공급의 불안전성 등으로 생산된 전력 일부가 전력망에 연계되지 않아 낭비되는 현상

69) 발전소 생산 교류전기를 직류로 변환하여 고압 송전 후 다시 교류로 전환하는 방식

70) 현재 한전과 중국 국가전력망이 타당성 조사와 기본 합의를 모두 완료한 상태, 양국 중앙정부 차원의 최종 승인시 진행이 가능

71) Energy Storage System

⑤ 벤처 창업⁷²⁾

중국은 전 세계에서 벤처 창업 열풍이 가장 높은 나라이다. 2018년 기준 인구 1만명당 벤처 창업 기업수는 32개이며 투자 규모는 미국의 77% 수준에 육박한다. 중국의 벤처 시장에 참여하거나 한·중간의 벤처 창업 분야 협력을 위하여 우리 정부가 추진해야 할 사항은 다음의 세 가지로 보인다.

먼저, 중국 내수시장 개척을 위해 글로벌 창업을 준비해야 한다. 현재 중국은 여러 국가들⁷³⁾과 벤처창업 개방형 혁신 협력을 진행 중이다. 하지만 한국은 이와 같은 협력 네트워크에서 제외되어 있다. 양국간 벤처창업 분야의 협력을 강화하기 위해서는 한·중 양국이 공동창업시스템을 구축할 필요성이 있다.

다음으로 중국 유학생을 활용한 한·중 네트워크를 구축하는 작업이다. 현재 많은 중국인이 한국에서 유학하였거나 유학 중이다. 이들 중국인 유학생들을 활용한 <아메바식 중국형 벤처창업조직>을 정부차원에서 구축할 필요가 있다.

마지막으로 공동정책펀드를 조성하는 것이다. 정체된 한·중 양국간 벤처창업기업 육성 및 활성화를 위한 <한·중 벤처창업 공동정책펀드> 조성 사업을 가속화하여야 한다. 특히, 공동펀드운용사는 중국시장에 대한 전문성이 있어야 한다. 이 과정에서 정부는 직접 참여하지 않고 민간과 역할을 나누어 진행하는 것이 좋다. 운용사 선정은 유관기관에서 진행하고 정부는 펀드의 운용과 관리에 관한 추진체계 등 운용전반을 체계화하여야 효율적으로 진행될 것으로 보인다.

72) 남수중·왕운종·박순찬·박승찬·조정원·김정인·최종석·오대원·유정원, 「한중 경제협력의 새로운 도약을 위한 정책과 비전」, 연구보고서 18-30, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31., p158~199.

73) 이스라엘, 유럽 및 미국 등

VII. 지역단위 협력

1. 한·중 지방정부간 경험

사드 한국 배치로 정부 차원의 교류가 사실상 한계에 다다른 상황에서 지방정부간 협력이 대안으로 부각되고 있다.

2015년 6월 1일에 서명한 한·중 FTA 협정문에는 한국이 기체결한 FTA와는 달리 특정 지역 간의 협력사업을 명시적으로 규정하고 있다. 인천시와 산둥성 웨이하이시(威海市) 간의 경제협력이 포괄적⁷⁴⁾이고 명시적으로 언급되어 있다. 지방정부간의 경험이라는 새로운 모델이 제시된 것이다. 이후 2015년 7월 22일에는 양측이 7대 분야 41개 과제에 걸친 합의서를 체결하였고 이를 토대로 양 지방정부간의 협력사업이 본격적으로 추진되었다.

양측 모두 시범사업(pilot project)을 마치면 그 성과를 검토한 후 전국 단위로 확대할 것으로 예상된다. 만약 시범사업(pilot project)이 큰 성과를 거둔 것으로 결론이 난다면 이후 한·중간의 경제협력의 방식은 다양한 형식과 방식으로 심화·발전될 것으로 전망된다. 인천시와 하이웨ishi(威海市)간의 시범협력사업은 비관세장벽 해소 등 다양한 분야에서 양국간 협력을 심화시킬 수 있는 테스트 베드의 역할을 한다는 점에서 의의가 크다.

74) 무역, 투자, 서비스, 산업협력을 포함

현재 지방정부 차원에서 추진중인 국제교류 1,591건 중에서 중국과의 교류가 40.2%로 가장 많다. 1992년 한·중 외교 관계 수립 이후 급증하였다. 시도별로는 경기도(39개국의 254개도시와 260건의 교류), 서울(45개국 189개 도시와 198건의 국제교류관계 체결), 전남, 경북 순이다. 교류의 방식은 자매결연 또는 우호협력이 639건(자매결연: 215건, 우호협력: 424건)으로 가장 많다. 자매·우호결연 대상으로는 중국의 시(市) 또는 자치주(自治州)가 297건, 현(縣) 또는 현급시(縣級市) 144건, 구(區) 단위 122건, 성(省) 또는 자치구(自治區) 62건, 직할시(直轄市) 14건이다. 시기별로는 1992년 수교이후 1993년까지 7건에 불과하였으나 1994년 이후 큰 폭으로 증가⁷⁵⁾하였다.

< 표 21 > 지방자치단체별 대중(對中) 지방정부 자매·우호결연 현황(단위: 건)

	한국						중국					
	특별	도	시	군	구	소계	직할	성	시	현	구	소계
경기		1	28	2		31	1	6	53	16	6	82
서울	1				24	25	3	5	16	9	38	71
전남		1	5	16		22	2	8	25	17	5	57
경북		1	10	8		19		5	33	10	2	50
강원		1	7	10		18		7	25	18	1	51
경남		1	7	10		18		6	25	17	1	49
...												
계	8	9	76	72	65	230	14	62	297	144	122	639

자료: 남수중, 오대원, 「한국과 중국 지방간 경제협력 방안 연구(도시간 무역협정의 체결 추진 가능성을 중심으로)」, 원광대 한중관계연구원, 2018, p129

75) 1994년 20건, 1995년 27건, 1996년과 1997년 각각 34건, 이후 연평균 약 25건 이상

한·중 지방정부간 교류는 다양한 특징을 보이고 있다.

① 중층적 교류

한·중 지방정부간 교류는 직할시 등 높은 단위의 지자체로부터 낮은 단위의 지자체까지 다양하게 협력하고 있다.

② 다면적 교류

한 분야 보다는 복수의 분야에서 다양하게 다면적으로 교류협력 관계를 시도하고 있다.

③ 다수적 교류

17개 광역자치단체⁷⁶⁾와 총228개의 기초자치단체⁷⁷⁾ 대부분이 복수의 중국 지방정부와 교류관계를 맺고 있다.

기본적으로는 중국내 비슷한 수준의 지방정부와 교류를 하고 있다. 중국내에도 광역 및 기초단체가 구분되어 있다. 중국내 광역 지방정부로는 직할시와 성(省)이 있으며 하급 단위인 기초정부로는 자치구(自治區), 시(市), 현(縣), 현급시(縣級市), 구(區) 등이 있다.

④ 자발적 교류

중앙정부가 주도하는 중앙집권적 성격의 교류가 아닌 지방자치단체가 자발적으로 협력하고 주도적으로 교류하는 형태가 대부분이다.

76) 특별시 1개, 광역시 6개, 특별자치시 1개, 도 8개, 특별자치도 1개

77) 자치시 77개, 자치군 82개, 자치구 69개

< 표 22 > 한·중 지자체간 국제교류 분야별 내용 및 교류건수

교류분야	주요내용	교류건수	비율(%)
행정	대표단 상호방문, 행정정보교류, 기념식 등	3,886	44.9
인적	공무원교환파견, 공무원 연수, 시찰 및 조사단, 청소년 상호방문, 홈스테이, 대학생 교류 등	978	11.3
문화예술	축제 참가, 무용단, 예술단, 합창단 등 공연, 바둑 및 서예교류전, 사진·미술·민속품 전시회, 한복패션쇼 행사, 서적 기증 등	965	11.1
관광	수학여행, 의료관광유치 등	158	1.8
청소년	홈스테이, 수학여행, 의료관광유치 등	711	8.2
스포츠	각종 친선경기(축구, 야구, 농구, 배구 등), 각종 국제스포츠대회 등	279	3.2
기술·학술	행정정보관련 세미나, 국제심포지엄 개최, 농업기술연수, 산업관련 연수 등	291	3.4
경제	국제교류협정 체결, 지역기업 진출 및 합작투자사업, 상품전시관 및 특산품 상설전시관 개관, 시장개척단 파견, 산업시찰 경제상담회 개최, 상공회의소 간 교류, 투자설명회, 직항로개설, 기술이전 협의 등	866	10.0
민간단체	상공회의소간 교류, 예술협회 및 의사회 등 민간단체 간 교류, 대학생 교류사업 등	318	3.7
상징사업	공원조성, 고리 명명식, 한국 정자건립, 자매도시 전시관 개관, 명예시민증 수여 등	108	1.2
기타	의료봉사(초청진료, 무료진료), 위급 재난지원금 및 성금전달, 동물기증(교화) 등	101	1.2
계		8,661	100.0

자료: 남수중, 오대원, 「한국과 중국 지방간 경제협력 방안 연구(도시간 무역협정의 체결 추진 가능성을 중심으로)」, 원광대 한중관계연구원, 2018, p130

이중 가장 활발한 교류관계를 구축한 것으로 평가받는 지자체는 충남이다. 1994년 허베이성(河北省) 정부와의 자매결연을 시작으로 자매결연이 총 4곳, 우호협력이 9곳 등 총 13개의 중국지방정부와 교류 및 협력 중이다. 2014년 민선 6기 출범 이후 적극적 교류행보가 이어져 2014년 칭하이성(青海省) 정부와 우호결연을, 2015년에는 헤이룽장성(黑龙江省) 정부와, 2016년에는 광둥성(广东省) 정부 및 구이저우성(贵州省) 정부와 자매결연을 맺었다. 기 교류중인 성(省)단위 정부는 라오닝성(辽宁省), 산둥성(山东省), 상하이시(上海市), 쓰촨성(四川省), 윈난성(云南省), 장쑤성(江小省), 지린성(吉林省), 지린성 옌벤(延边) 조선족자치주(朝鲜族自治州) 등이다.

중국은 한국 이외에도 지방정부간 협정을 체결한 경험이 있다. 지리적·문화적으로 인접한 대만·홍콩·마카오 등과 자유화 선행시범사업을 수행할 수 있도록 무역협정(ECFA, CEPA)을 기초로 지방정부간 추가 협정을 체결한 것이다. 「광둥(广东)-홍콩 간 서비스무역자유화에 대한 협정⁷⁸⁾」을 통해 중국 광둥성(广东省) 지역에 한정하여 홍콩과의 서비스 부문 양자간 개방 확대를 추진하였다. 광둥성(广东省) 정부는 마카오특별행정구정부와도 협상을 통해 「광둥(广东)-마카오 서비스무역자유화 기본적 이행에 관한 협정」을 체결하였다. 동 협정에서는 CEPA와의 관계를 명확하게 설정하고, 추가적인 자유화 조치를 채택하였다. 한편, 대만과는 푸젠성(福建省) 샤먼(厦门)과 금문(대만)을 세계무역기구(WTO) plus 방식의 개방수준으로 <금문-샤먼(厦门) 특구 자유경제 특구선행 시험조치> 내지 <양안개방특구>로 운용할 수 있는 가능성에 대한 논의중에 있다.

78) 「Agreement between the Mainland and Hong Kong on Achieving Basic liberalization of Trade in Services in Guangdong」, 2012.12.14

중국 정부가 추진중인 지방발전 전략은 다양하다.

① 자유무역시험구

지역별 성장거점으로서 자유무역시험구(自由贸易试验区, Free Trade Zone)를 육성중에 있다.

<상하이 자유무역시험구> 설립을 위해 상하이의 4개 보세구를 2013년에 통합하였다. 덩샤오핑(邓小平)의 개혁개방 전략인 ‘점선면 전략⁷⁹⁾’의 일환이다. 자유무역시험구를 설립하게 된 이유는 무역자유화를 촉진하고 외자 유치에 더욱 더 확대하며 금융제도를 혁신하고자 함이다. 서비스업의 개방도 목적에 포함된다.

<상하이 자유무역시험구>는 3년간 시범운행을 마치고 관련 시스템을 구축중에 있다. 2017년에 중국 국무원 사무처는 2015년 대비 10개 조목, 27항의 조치들이 축소된 개정판 목록을 발표하였다. 외국투자를 유도하기 위해 개방의 폭을 확대한 것이다⁸⁰⁾. 목록 중에는 국가안전, 공공질서, 공공문화, 금융건전성, 정부구매, 보조, 특수수단, 비영리조직, 조세 관련 특별관리조치가 열거되어 있지 않다. 열거되지 않은 사항은 현행 법규에 따라 집행될 것이다. 이번 개정판에서는 외국투자에 대한 보완조치도 마련하였다. 만약, 자유무역시험구 내의 외상투자가 국가안전과 관련된 경우에는 반드시 「자유무역시험구 외상투자 국가안전심사집행방법」에 따라 안전심사를 거치도록 한 것이다.

79) 1990년대초 덩소평이 중국의 개혁개방전략으로 제시, 성장잠재력이 높은 거점을 중심으로 서서히 개혁전선을 점에서 선으로 선에서 면으로 확장한다는 전략

80) 2017년 개정판 자유무역시험구 외상투자진입특별관리조치(네거티브 목록, 국민경제업종분류에 근거하여 15부문, 40개조목, 95항의 특별관리조치를 규정)를 새롭게 발표(2017년 6월 16일)

② 경제협력단지

중국 정부는 시험구 외에도 다수의 경제협력단지를 개발·운영하고 있다. 특히, 1990년대부터는 정치·경제적 목적으로 국내 산업단지를 외국 기업들과 공동으로 조성해 오고 있다. 싱가포르와 <쑤저우(苏州) 공업단지> 개발 사업을 운영하였는데 양국 정부 모두 성공적이었다고 평가하고 있다. 2000년대 중반부터는 해외진출의 일환으로 외국 현지에 경제협력 산업단지를 개발하고 있다.

중국의 경제협력단지는 지역 및 투자방향⁸¹⁾에 따라 ‘자국내 중·외 경협단지’, ‘상호연계형 협력단지(twin-park)’, ‘해외 경협단지’ 등 세 종류로 구분된다.

(i) 자국내 중·외 경협단지

상대국의 자금, 기술 투자, 노하우 등을 집적시키기 위해 중국 국내에 건설한 협력단지이다. 싱가포르와 여러 협력단지⁸²⁾를 건설하였으며 스웨덴과도 탕산만에 위치한 <탕산에코시티(唐山灣生態城)>를 건설하였다.

(ii) 상호연계형 협력단지

상대국 정부와 정부간 협의를 통하여 양국내 지정된 입지에 공동으로 산업단지를 조성·투자·개발한 협력단지다. 중국 내부에서는 ‘양국쌍원(兩國雙園)’이라고 부른다. 중국과 말레이시아 간에 건설된 협력단지가 대표적이다. 중국 광시성(廣西省)에는 <친저우(欽州) 산업단지>를 건설하였고 말레이시아에는 <관탄산업단지>를 공동 조성하여 운영하였다. 하지만 이후 활성화되지 못 해 동 사례가 유일한 상호연계형 협력단지이다.

81) inbound/outbound

82) 쑤저우 공업 단지(蘇州工業園區), 텐진 에코시티(中新天津生態城), 광저우 지식도시(中新廣州知識城)

(iii) 해외 경험단지

자국 기업의 해외진출을 지원하기 위하여 중국 밖에 건설한 경험단지이다. ‘경외경제무역합작구(境外經濟貿易合作區)’라고도 부르는데 무역장벽을 회피하며 제3국 및 해당국 수출을 촉진하려는 목적으로 조성되었다. 최근에는 지리적 입지를 고려하여 공항·항만 등 주변에 이미 구축된 인프라를 활용할 목적으로 건설하는 물류형 단지 조성도 증가하고 있다. 동 합작구는 중국 상무부가 맡고 있으며 기업 설립을 위한 허가와 운영과정상의 여러 지원 업무를 담당한다. 기업들은 생산·물류·서비스의 전체 혹은 일부 기능을 포함한다.

‘경외경제무역합작구’와 유사한 형태인 ‘해외중국공업원(海外中國工業園)’도 증가 추세이다. 2000년 하이얼 그룹이 미국에 이와 같은 형태의 공업원을 건설한 것을 시작으로 다수⁸³⁾의 ‘해외중국공업원’이 조성되어 운영중에 있다. 이는 중국 기업이 순수하게 자체적으로 경제적인 목적에서 시작하여 외국에 기업의 생산 및 무역기지를 조성하고 개발한 사례이다.

‘先조성-後지정’ 사례도 존재한다. 태국-중국의 <라용경외합작구>가 그 예이다. 초기에는 개별기업들의 필요에 따라 조성되었지만 조성 후 정부가 국가급 경외합작구로서의 필요성을 인정하여 사후에 합작구로 지정한 것이다. 중국의 화리(华立)그룹이 생산기지 이전을 위해 2000년에 설립한 공장이 양국 정부에 의해 2006년 국가급 경외합작구로 지정된 경우가 대표적인 사례이다.

83) 현재 50-100개로 추산

2015년 7월 22일 인천시와 산둥성 웨이하이시(威海市)간에 체결된 「지방경제협력 합의서」에는 7대 분야⁸⁴⁾ 총 41개의 협력사업을 시행하는 내용이 포함되어 있다. 협력사업의 실효성을 높이고 양 지방정부 협력의 근거를 마련하기 위해 양측은 부국장급의 정기협의체를 설치하는 등 각각 협력 전담부서를 설치하기로 합의⁸⁵⁾하였다. 전담부서 설치는 도시간 무역협정의 실행 및 추진 속도를 높이는 데 중요한 계기가 되었다. 웨이하이시(威海市)도 한·중자유무역구 지방경제협력 추진 가속화를 위해 2015년 7월에 「제1차 시행방안」을 마련하였다. 두 지방정부의 적극적인 노력으로 지방경제협력의 기반이 마련되었다. 이후 2016년 1월 「한·중자유무역구 지방경제협력 시험구 건설 가속화 추진에 관한 시행방안」을 마련하였다. 2016년 6월에는 「한·중자유무역구 지방경제협력 개방시험구의 산업발전계획」과 「한·중자유무역구 지방경제협력 개방시험구 산업발전 3년 행동계획」도 제정하였다. 웨이하이시(威海市)는 시정부 차원에서 별도의 「13.5계획」을 마련하며 한국과의 협력을 대외개방의 핵심 정책으로 제시하였다.

웨이하이시(威海市) 시정부가 제시하고 있는 시범사업은 해륙복합물류, 해운특송, 국제전자상거래 등의 분야이며, <한·중 FTA 지방경제협력 시험구>를 한·중간 상품의 주요 집산지, 산업융합 선행지, 첨단서비스업 협력지, 한·중 쌍방협력제도 혁신지역으로 육성하겠다는 정책 방향도 제시하였다. 「2016년 시행방안」에는 정부의 정보 표준화, 행정법체계, 해관의 상표등록권 등 행정권한과 무역방식의 전환, 투자와 용자 관리, 서비스업 개방과 서비스무역 자유화 촉진, 금융분야의 개방과 시범 촉진 등 5개 분야의 협력 사업을 포함하였다. 원활한 상품무역을 위해 상호 인정, 제3자 인증 인정, 검역 감독 관리, 해상 특송 분야에서 시범제도 추진을 규정하고 있다.

84) 무역 · 전자상거래, 투자 · 산업 · 금융, 과학기술, 관광 · 문화 · 체육, 의료 · 위생, 통관 · 시험검역

85) 제1차 인천-웨이하이 지방경제협력 공동 및 분과회의, 2017.6월

한·중 교역에서 쟁점이 되고 있는 품목(가공식품, 건강식품(보건식품) 등)과 화장품도 일부 포함하였다. 가공식품 수입등록 시 HACCP 인증 결과 채택 여부가 쟁점이다. 현재 HACCP 인증제도는 한·중 양국이 시행하고 있으나, 기준이 상이하여 상대국의 위생검역을 추가로 받아야 하는 애로가 존재한다. 건강식품(보건식품)과 화장품 검사시 ‘국가약품수입항’ 설립을 신청하여 한국에서 수입되는化妆품을 웨이하이시(威海市)에서 허가(신청)업무가 가능하도록 하는 계획도 포함하였다. 기타 서비스 자유화 측면에서 한국 인증기관이 인가한 검사측정 능력을 갖춘 기관의 지사 설립, 15일 무비자 관광 등을 시험구에 설치 가능한 방안을 모색 중이다.

2016년 6월에 발표한 「산업발전계획」에는 인천과 웨이하이시(威海市) 간 지방경제협력의 산업발전계획을 포함하고 있다. 단기발전목표로서 2016-2018년 기간동안 웨이하이시(威海市)가 보유한 비교우위 산업인 물류·유통 분야의 협력과 국제전자상거래의 교류를 확대하여 무역원활화를 실현하는 것이다. 중기발전목표로는 2020년까지 인력·자본·정보·기술 등 기본요소들을 웨이하이(威海)에 집중시켜 산업이 발전할 수 있는 경쟁력 있는 환경을 조성한다는 계획이다. 장기발전목표로는 2025년까지 문화·민생·생태·사회 등 종합적인 측면에서 지방경제협력의 전형적 모델을 구축한다. 웨이하이시(威海市)는 핵심구(1개)와 산업단지(5개)를 조성하였다. 1개 핵심구에는 <동부빈하이신구>, <웨이하이 핫불하이테크기술 산업개발구>, <웨이하이 린강경제기술개발구>, <웨이하이 경제기술개발구> 등 3개 국가급 개발구를 포함하며 5개 산업단지에는 <한·중협력산업단지>, <한·중종합보세물류단지>, <한·중문화관광산업단지>, <한·중건강양로산업단지>, <한·중현대서비스산업단지>를 포함한다.

이와 더불어 수립된 「3년 행동계획」에는 2016-2018년 한·중 FTA 지방경제협력의 단기실행계획들이 포함되어 있다. △ 국제전자상거래, 물류분야협력과 상품무역원활화, △ 서비스(문화, 관광, 의료, 체육) 교역 △ 중소기업 경쟁력 강화와 선도산업에 주력하는 내용으로 구성되어 있다. 웨이하이시(威海市) 시정부는 국무원에 의해 '서비스무역 혁신발전 시범도시'로 선정되어 한·중 서비스업 협력 시범지역으로 발전할 수 있는 잠재력을 확보하였다. 선정된 서비스무역 혁신지역은 상하이(上海), 텐진(天津), 선전(深圳), 광저우(广州), 항저우(杭州), 청두(成都), 우한(武汉), 웨이하이(威海), 쑤저우(苏州), 하얼빈(哈尔滨) 등이다. 웨이하이시(威海市) 시정부는 과학기술, 관광, 의료, 뷰티 분야 개방 확대 및 협력에 집중하고 선진 서비스 무역기업을 위한 혜택으로 기업소득세 감면(25%→15%), 아웃소싱 보세관리, 투자·융자 편리화, 자금지원 등을 제공한다.

2015년 7월 22일에 체결된 「지방경제협력합의서」에 따라 인천시·웨이하이시(威海市)는 각각 전담부서를 설치하고 협의사항 추진을 합의하였다. 교류협력의 대화채널 마련을 위해 인천광역시는 정부경제부시장 직속의 '중국협력담당관실'을 신설하였으며, 웨이하이시(威海市) 시정부는 상무부 산하에 '한·중 FTA 지방경제협력 협조사무실(协助办公室)'을 설치하였다. 이로써 양 도시 모두 전담부서 설치를 마쳤다. 2017년 6월 28일에서 29일까지 이틀 동안 제1차 '인천-웨이하이시(威海市) 지방경제협력 공동 및 분과위원회'를 개최하였다. 그 간 양 지방정부 간에 진행되어 온 시범사업의 성과와 문제점 등을 점검하였고 분야별 상생의 방향을 논의하였다.

인천-웨이하이시(威海市) 간의 교류는 비관세장벽, 표준화 관련 협의를 시작할 수 있게 되었다는 점에서 의미가 있다. 하지만 아직 식품, 위생 등 다양한 국가기관의 참여를 이끌어낼 수 있는 구심점을 찾지 못했다. 실효성을 확보하기 위해서는 비관세장벽, 통관, 검역 등 현안 문제를 다룰 컨트롤 타워(control tower)가 필요하다. 하지만 현재까지 이를 주도할 추진체계가 구축되지 못한 상태이다.

시범사업 추진과정에서 관련 국가 사무 수행기관⁸⁶⁾의 협력이 절대적으로 필요하다. 중앙정부의 관심과 지원을 이끌어내고 이해관계자간 협의체를 중앙정부 주도로 운용해야 할 필요가 있겠다. 인천-웨이하이시(威海市) 간 정례화된 대화 채널을 구축함에 있어서 중앙정부의 참여는 반드시 필요하다. 중앙정부가 지방정부간 협력사업에 간섭하기 보다는 중앙정부 차원에서 어떤 지원이 병행되어야 하는가에 대한 관심을 보여야 할 것이다. 인천-웨이하이시(威海市)간 추진되는 협력사업은 어디까지나 시범사업으로서 동 사업의 효과가 검증되고 양국 모두에게 긍정적 효과를 지닌다는 점이 증명될 경우 전국적으로 확산이 가능하다. 이상 살펴본 바와 같이 인천-웨이하이시(威海市)간 시범사업은 향후 전국 확대 시행 가능성을 시험하는 테스트 베드로서 그 역할이 막중하다. 실효성 제고를 위해서는 중앙정부의 참여와 지원이 필수적이다.

86) 세관, 농림축산검역본부, 국가기술표준원, 식품의약품안전처, 국립검역소, 상공회의소 등

2. 산업단지(IP) 등 특별경제구역(SEZ)을 활용한 경험⁸⁷⁾

중국과의 교역은 지속가능한 경제성장의 기회를 제공한다. 하지만 최근 한·중간 전반적인 협력의 폭과 속도가 주춤하다. 최근 신기술들이 글로벌밸류체인(GVC)을 따라 빠르게 발전함에 따라 이러한 신기술들을 한·중간의 산업 클러스터링과 지역협력의 기회로 활용하여야 한다. 한·중 양국의 성장 잠재력과 국가간 협력을 확대한다는 측면에서 경제특구(SEZ, Special Economic Zone)를 통한 지역협력은 필요하다. 산업단지(IP)를 포함한 경제특구(SEZ) 설립은 외국인 직접투자(FDI) 유치 등 경제개발에 긍정적이기 때문이다.

경제특구(SEZ)를 한·중 양자 입장에서만 본다면 그다지 많은 시너지 효과를 기대하기 어렵다. 한국과 중국은 경제 구조와 경제 정책의 방향이 유사하기 때문이다. 따라서 중국과 더불어 주변 동아시아 국가들과 협력하는 조합을 다양하게 고려할 필요가 있다. 그간 교류가 많지 않았던 몽골과 러시아를 눈여겨볼 필요가 있다. 이들 두 나라는 역사적으로나 지리적으로 우리보다는 중국과의 다양한 형태의 경협이 가능하다는 점을 활용하여 우리도 이들 3국간 경협에 참여하는 형태가 가능성이 높을 것이다. 한국은 이들 국가들에게 높은 경제적 상호보완성, 경제협력을 뒷받침하는 신뢰관계, 다양한 산업단지(IP)를 위한 산업 클러스터링 경험 제공이 가능하다.

우리나라, 중국, 몽골, 러시아 4개국은 두만강 개발을 위해 설립한 광역두만계획(GTI, Great Tumen Initiative)이라는 UNDP 산하의 협력체를 통해 이미 교류하고 있다. 우리나라는 기구축된 경험의 틀을 향후 공동행동의 발판으로 활용할 필요가 있다. 현재 광역두만계획(GTI) 회원국은 한국, 중국, 몽골, 러시아 4개국이며 4개국은 각기 국가별 유망 산업단지(IP)를 건설 또는 운영중에 있다⁸⁸⁾.

87) GTI TIC(trade and investment committee), 「GTI Policy Brief No1」, GIZ(Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), 2019.1.4.

88) (IT, 차세대 기술 관련 IP) 한국의 디지털산업단지, 대구국립산업단지
(물류, 제조업과 관련 IP) 러시아의 노보시비르스크 지역 산업물류공원
(가죽, 모직, 캐시미어 등 친환경 경공업 관련 IP) 몽골에 건설중인 에멜트

산업단지(IP)는 ‘지속가능’하고 ‘환경친화’적이며 ‘혁신적’이어야 한다. 특정 이슈에 집중한다면 산업단지(IP)는 경제발전을 지원하고 유엔(UN)에 규정된 지속 가능한 개발 목표(SDG: Agenda 2030)를 충족할 수 있는 기회를 제공하는 장점도 있다고 전문가들은 강조한다. 하지만, 국가간 이해, 정치적 전략, 정부와 지역 이해당사자들 사이의 조정 등 복잡한 문제가 얹혀 산업단지(IP)를 통한 경험은 쉽지 않다. 국가간 경험이 어려운 이유는 각국의 산업단지(IP)의 설립 목적과 기능이 서로 다르기 때문이다. 부적절한 투자와 관리도 산업단지(IP)의 고질적인 문제이다. 전문가들은 이를 극복하기 위해 정책 조정이 필요하다고 지적하고 있다. 그 지역에서 배운 모범 사례와 교훈을 전파하는 것은 다른 곳에서 이미 직면하고 있는 문제를 피하는 데 도움이 될 것이다. 성공적인 산업단지(IP)를 창출하는데 있어서 투자와 정책 지원은 결정적인 요인이다.

산업단지(IP)를 포함한 경제특구(SEZ)는 제대로 운영될 경우 일자리 제공, 경제 수요 활력, 경제 및 기술 협력 개선 등 지역경제 발전에 확실한 이익을 제공한다. 경제특구(SEZ) 내에서 처리되어 수출되는 원자재에 대해 면세 혜택을 제공할 경우, 새로운 해외직접투자(FDI)를 유치할 수도 있다. 경제특구(SEZ)가 지역 환경과 잘 연결되어 있다면 해외직접투자(FDI) 자금은 다시 국내 경제로 유입될 것이다. 경제특구(SEZ)내 정착한 외국 기업들은 글로벌밸류체인(GVC)과의 연결고리 역할을 수행하며 선진 기술과 모범 국제사례는 물론 자본시장 노하우 등을 제공할 것이다. 클러스터링(인프라, 통신 및 유틸리티의 공동 사용)으로 인해 노동력은 숙련되고 비용은 계속 절감될 것이다. 경제특구(SEZ)가 제 기능을 발휘할 경우 더 많은 기업과 투자를 유입할 수 있다.

산업단지(IP)를 통한 국경간 무역은 일자리를 창출하고 농촌을 발전시키며 국내외 투자로 이어져 관련 산업을 발전시킬 것이다. 동아시아 시장은 상호 보완적 강점을 보유하고 있어 동아시아 경제특구(SEZ)를 통해 국경을 초월한 경협이 가능할 것으로 보인다. 국가간 공간적 근접성이 좋아 함께 자원을 풀링(pooling) 한다면 규모의 경제가 가능하다. 동아시아 국가별로 비교우위를 활용한 국가간 경협의 가능성이 높다. 일례로 몽골과 중국 동북지방은 나무와 석탄을 보유하고 있다. 시베리아 동쪽(러시아)는 석유·가스·금속·물고기를 보유하고 있다. 한국은 천연자원 개발을 위한 기술과 자본을 보유하고 있다. 청정에너지와 혁신기술로 구식 산업단지(IP)를 환경파크로 전환하고 관련된 기반시설을 강화한다면 유엔(UN)의 지속가능한 개발 목표(SDG)⁸⁹⁾ 달성에도 기여할 것이다.

경제특구(SEZ)는 그 지역의 경제를 활성화하기 위해 설립되었으며 국가 개발 수준에 따라 다양한 형태로 다르게 운영되고 있다. 우리나라는 산업단지(IP)를 1960년대 산업화 이후부터 운영하여왔으며 현재는 2,000개에 달한다. 2016년을 기준으로 우리나라 제조업 생산의 70%, 수출의 78.5%, 고용의 약 50%를 차지한다. 산업단지(IP)는 1960년대에는 수출 지향적 경공업 중심이었지만, 1970년대부터는 마산수출처리구역, 익산수출처리구역 등 중·대 산업단지(IP) 중심으로 변모하였다. 1980년대에는 농업 중심 소규모 산업단지(IP)로 발전하였고 1990년대는 첨단기술, 지식기반, IT산업 중심으로 운영되었다. 2000년 이후는 통신 산업단지(IP), 혁신산업 클러스터, 환경-산업단지(IP)를 운영중이다.

중국은 2001년 세계무역기구(WTO)가입 이후 표준화된 산업단지(IP)가 운영되기 시작하였다. 현재는 환경과 사회적 양립성을 고려한 산업단지(IP)가 운영중이다. 1984년에 최초 설립된 산업단지(IP)는 낮은 수준의 투자로 고전하였으나, 1990년대 새로운 법과 규정이 정비되었다. 2001년 산업단지(IP) 표준화 후 산업단지(IP)의 환경 지속가능성과 사회적 양립성을 강조하고 있다.

89) SDG 9(탄력성 인프라 구축, 포괄적이고 지속 가능한 산업화 촉진 및 혁신 촉진), SDG 11(도시 및 인적 정착 포함, 안전, 인력 정착 포함)

러시아는 2006년에 최초 산업단지(IP)를 설치한 후발주자이다. 현재 재정지원 부족, 불완전한 인프라, 경쟁회피 문화, 연방정책과 지역이행의 괴리, 제도 미비 등 여러 어려움에 직면해 있다. 2006년 산업단지(IP)는 국가 또는 민간의 프로젝트로 법적 근거가 없이 설치되었다. 2010년 산업단지(IP)는 '제조 단지'로 정의되고 2013년~2015년에는 투자자에 대한 특수 산업 보조금, 세금 감면 등 인센티브를 채택하였다. 2015년부터 계획 단계와 건설 단계 모두에서 산업단지(IP) 숫자가 증가하고 있다.

몽골은 2009년 산업단지(IP) 구축 후 중국, 한국보다 빠르게 지식기반 산업 및 생태학적 지속가능한 공원으로 전환하고 있다. 하지만, 법적 프레임워크, 인프라, 투자 등 기본 구조의 미비로 원했던 것만큼 원활하고 진보적이지는 못하고 있다. 2009년에는 「산업기술단지의 법적 지위에 관한 법률」을 제정하여 관련 인프라 확충 뿐만 아니라 2단계(2017-2020년) 산업단지(IP) 구축을 진행 중이다.

산업 클러스터링은 경제성장을 창출하는 한 방법이다. 동아시아 4개국(한국, 중국, 몽골, 러시아)들도 산업 클러스터링을 각국이 보유한 잠재력을 활용할 기회로 인식하고 있다. 하지만, 아직까지는 이 같은 잠재력을 충분히 이용하지 못하고 있다. 전략적 이유로 각기 다른 산업단지(IP)를 설정하고 있기 때문이다. 러시아는 산업단지(IP)를 장기적인 사회·경제발전 촉진의 도구로, 몽골은 하이테크 제조 및 서비스 발전의 기회로 인식하고 있다. 한국과 중국은 양국 모두 일자리 창출, 전략적 혁신, 지방분권화, 전문산업의 연계, 클러스터링을 통한 효율성 증진, FDI 유치 등을 목표로 하고 있다. 한·중 모두 버려진 산업현장을 활용하기 위해 실용적 목적의 산업단지(IP)를 구축한 사례도 존재한다.

이와같이 산업단지(IP) 설치 및 운영 전략이 국가별로 전략이 다른 이유는 경제 발전 수준이 다르기 때문이다. 이는 협력시 상호보완을 통해 시너지 효과를 창출할 기회인 반면, 제품과 서비스의 효율적인 교환을 방해할 요소로도 작용할 것이다.

산업단지(IP) 성공의 핵심은 국가 정책의 명확성과 지역정책 운영의 효과성이다. 관련 정부기관 간의 정치적 의지에 달려있다. 정부 당국 및 국경을 넘는 지역 이해당사자간 교류가 매우 중요하다. 금융 및 노동에 대한 접근 뿐 아니라 명확한 법적 프레임워크와 사업 인센티브⁹⁰⁾가 포함되어야 한다. 관련자들이 목표지향성을 가질 수 있도록 하기 위해서는 유연하지만 전략적인 정책과 명확한 정보채널 등 적합한 환경 구축이 필요하다.

국가별로 모멘텀을 유지하는 것도 중요하다. 이를 위해 국익과 정책 우선 순위간 조화를 이루기 위한 방법 모색이 시급하며 지역 내에서 발생하는 모범 사례와 경험에 대해서는 적극적으로 공유하고 활용할 필요가 있다. 계획 단계나 건설 단계에서 우리가 산업단지(IP)의 청사진 역할을 할 수 있을 것이다. 왜냐하면 한국 산업단지(IP)의 운영 수준은 타 동아시아 국가보다 여러 면에서 앞서 있기 때문이다. 협력 과정에서 우리가 이미 직면했던 문제들을 예방하기 위한 자문이 충분히 가능하다. 또한 실패한 프로젝트도 있지만 배울 수 있는 모범 사례도 다수이므로 그 지역에 적합한 모범 사례를 제공하는 방식으로 협력이 가능하다.

산업단지(IP) 구축에 관한 정책을 수립하는 과정에서 자원과 각종 지원혜택들이 낭비되지 않도록 전략을 철저하게 수립하여야 한다. 반드시 지역 전문가를 활용하여야 한다. 지역 전문가들의 역할은 산업단지(IP) 계획 수립 이전 단계에서는 시장 요구 충족, 비효율적 투자 방지를 위한 지역 밸류체인, 물류사슬, 운송경로 등 지역 상황에 대한 타당성 조사를 실시하는 것이며, 구현 단계에서는 계획의 확실성과 안정적 비즈니스를 보장하기 위해 산업단지(IP) 내의 적절한 관리 구조와 강력한 모니터링 및 제어 시스템을 구축하는 것이다.

90) 세금 혜택, 단순화된 관세 절차 등

공공 부문과 민간 부문 간의 중앙 및 지방 정부 간의 교환을 위한 플랫폼으로서 기 구축된 광역두만개발계획(GTD)을 적극 활용할 필요가 있다. 기존의 국경 간 통신 채널과 관련 행위자들의 네트워크를 활용할 수 있는 기회를 제공할 것이다.

< 표 23 > 동아시아 지역의 IP와 SEZ 현황

지역유형	사례	특성
산업 단지	(몽) 도르노드 공업기술단지 (몽) 셀렌지 공업기술단지 (몽) 운두르칸 공업기술단지 (러) 나데즈딘스키 (한) 울산석유화학공업단지 (중) 메이허커우 개발구	식품, 경공업, 중공업 등 특정 산업의 필요에 맞 게 구성된 설비나 서비 스 제공
물류 단지	(한) 부산항 (한) 포항항 (중) 지린 통화 국제 내륙항만지대 (중) 동북아 국제물류공원(창춘신구)	특히 한랭지 지역에서 물류 서비스 제공
경제 자유 구역	(한) 부산진해 경제자유구역 (몽) 알탄불락 자유무역지대	첨단산업기반을 구축하 고 외자기업의 경영환경 을 개선하기 위해 설립
국경 경제 지역	(중) 훈춘 국경경제협력지대	요인 기금으로 인한 국 경 지역의 비교 우위 및 해외 시장과의 근접성을 이용하도록 설정
국경을 초월한 (크로스보더) 경제지역	(중-러) 동닝-폴타브카 (중-러) 스위편허-그로우더코프 (중-러) 만줄리-자바이칼스크 (중-러) 하이허-블라고베시첸스크	국경 지역에 근접한 지 역으로 확산 국경 양측에 BEZ를 통합 함으로써 성립
종합 유대 지역	(중) 창춘 싱룽 종합유대지역 (중) 잉커우 종합유대지역 (중) 스위편허 종합유대지역	보세구역, 수출가공구역, 물류항 등의 기능을 겸 비한 특별관세감독구역 으로 내륙지역에 설립

자료: GTI TIC(trade and investment committee), 「GTI Policy Brief No1」, GIZ(Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), 2019.1.4., p4

국경을 초월한 경제협력은 광역두만개발계획(GTI) 회원국 경계를 따라 여러 곳에 존재한다. 몽골의 <알탄불락 자유무역지대(FTZ)>와 <자민우드/에렌하트 자유무역지대(FTZ)>는 중·몽·러 경제 회랑 내에 있으며 울란바토르와 센스-핸드 산업단지를 경유하는 철도로 연결되어 있다. 몽골 북서부 차이나누르에 있는 <제3 몽골 자유무역지대(FTZ)>는 직접 육로를 통해 러시아 및 중국과 연결된다. 중·러 국경에서는 <만줄리-자바이칼스크>, <하이허-블라고베시첸스크>, <스위편허-그로우더코프>, <동닝-폴타브카>의 도시들이 물류, 제조, 가공 등 다양한 산업에 초점을 맞춘 국경 경제 지역을 이루고 있다. 한국은 육로 경계가 없지만 부산, 속초, 울산, 포항의 항구 도시들은 운송과 해운 노선과 잘 연결되어 있다.

< 그림 9 > 동아시아 지역의 IP와 SEZ 현황



자료: GTI TIC(trade and investment committee), 「GTI Policy Brief No1」, GIZ(Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH), 2019.1.4., p3

3. 중국 동북 3성(省)과의 경험

중국은 2020년 샤오캉(小康)사회 달성을 위해 여러 정책⁹¹⁾들을 추진중에 있으나 현재까지 뚜렷한 성과물은 없다. 중국 동북 3성(省)⁹²⁾ 지역이 이에 가장 부합하는 지역이 될 것으로 전문가들은 지목하고 있다. 또한, 이 지역은 동아시아 경제회랑 중 가장 속도가 빠르게 진행될 것으로 주목되는 중국·몽골·러시아 경제회랑의 무대이기도 하다. 하지만, 동북 3성(省)을 극동러시아와 몽골과 단순 연계하는 것은 산업적 연계효과가 낮아 쉽지 않다. 극동러시아와 몽골은 거주인구 밀도가 낮고 산업발전도 낙후되었기 때문이다. 반면, 동북 3성(省)은 한국기업들이 경쟁력을 갖춘 고부가가치, 섬유, 바이오 산업 분야에 관심이 많다. 따라서 경제적으로 동북 3성(省)은 주변국 보다 우리나라와 이해관계가 가깝다. 동북 3성(省)은 역내 인프라 발전계획과 주변국가와의 협력추진에 변화를 희망하고 있다. 한반도는 중국의 동북 3성(省)과 인접해 있어 한·중 교통인프라 협력의 가능성도 높다.

우리에게 동북 3성(省)은 우리의 안보·경제 전략을 실현시킬 수 있는 주요한 무대이다. 북한과 지리적으로 근접해 있기 때문이다. 한국 정부는 <한반도 신경제지도>를 통해 남·북·중 경제회랑의 2개 중심축(서부축, 동부축)을 통한 3국간 연계 방안과 협력 노선을 제안한 바 있다. 서부축은 목포 - 서울 - 개성 - 평양 - 신의주 - 단둥(丹东) - 선양(沈阳) - 베이징(北京)을 근간으로 하고 있다. 남·북·중의 주요 대도시와 산업지역을 거점으로 하고 있어 첨단산업 및 금융상거래 등을 활용한 산업·물류 인프라 벨트 형성이 가능하다. 동부축은 부산 - 강원 - 원산 - 청진 - 훈춘(珲春) - 창춘(长春)을 포함하며, 러시아로 확장되어 유럽으로 가는 유라시아 국제운송로도 구상이 가능하다. 두만강 유역의 관광, 러시아와 몽골의 에너지를 벨트로 활용한 '동아시아 메타경제권' 형성도 가능하다.

91) 신동북진흥전략, 창지투 선도지구 정책 등

92) 랴오닝성, 지린성, 헤이룽장성

동부축과 서부축 개발은 남·북·중이 다같이 참여하는 다자간 협력체로 진행될 필요가 있다. 우선 중국 동북 3성(省) 지역발전계획과 연계를 생각해 볼 수 있다. 동북 3성(省)의 동해출구전략이 주변국가와의 대립으로 지체되고 있다. 그래서 지린(吉林)성 남서쪽과 랴오닝(辽宁)성 동쪽을 연계하는 발전계획으로 변경된 상태다. 한국 기업들이 참여하기 더 좋은 상황이다. 상대적으로 발전된 지린성의 동남부 지역보다 한국정부가 협력 발전할 수 있는 공간이 확대된 것이다.

비록 동북 3성(省)의 동해출구전략이 어려움을 겪고 있더라도 중·몽·러 경제회랑의 중심은 훈춘(珲春)이다. 훈춘(珲春)은 동해로 통할 수 있는 유일한 통로이기 때문이다. 환동해, 환태평양의 물류수송 및 교역에 중요한 전략적 가치를 보유하고 있다. 향후 북한문제 진전시 훈춘(珲春) 접경지역이 우선 협력 지역이 될 가능성이 매우 크다. 훈춘(珲春) 일대 개발은 <훈춘(珲春)국제협력시범구>를 중심으로 진행중이나 제대로 진행이 되지 못하는 것이 현실이다. <변경무역협력구>를 중심으로 각종 국제물류단지⁹³⁾가 입지해 있다. 이 지역에는 물류 관련 사업들이 추진되고 있다. 하지만, 아직까지 훈춘(珲春)은 산업기반과 인프라가 매우 취약하다. 다자간 협력을 추진하기에는 한계가 있을 것으로 판단된다. 북한 핵문제 등 지정학적 요인으로 인한 불안 또한 상존한다. 훈춘(珲春) 일대는 강점과 약점, 기회와 위협요인이 상존하는 지역이다. 강점은 지역개발 정책의 확대 등 정책 당국이 강한 추진의지를 갖고 있다는 것이다. 약점은 취약한 산업기반과 인프라 여건이다. 대외적으로 북방항로 개발과 AIIB의 역할은 커다란 기회요인이다. 개발될 경우 환태평양권 해상수송의 주도권을 확보할 수 있으며 관련 인프라 건설을 위한 재원조달의 창구로 활용될 수 있다. 위협요인은 국제사회의 대북제재 여건이다. 이 지역 개발협력을 저해하는 가장 큰 걸림돌이다.

93) 훈춘포스코현대물류단지, 텐다오물류센터, 국제화물운송허브역 등이 건설 완료 또는 건설 중

4. 동아시아 다자간 협력⁹⁴⁾⁹⁵⁾

동아시아는 우리에게 역사적 의미를 지닌 지역이다. 옛 고구려와 발해의 터전이다. 근대 일본 점령기를 거치면서 현재는 중국과 러시아가 각각 소유하고 있다. 과거 일본이 이 지역을 근거지로 삼아 만주전쟁을 일으킬 만큼 중국내에서 일찍 공업화에 성공한 지역이었다.

지리적으로 동아시아는 유럽과 아시아를 연결하는 채널이자 해상-육상 교통의 최적 결합지이며 동아시아 경제전략을 연계하는 다리이다. 최근 수십년간 동아시아 지역은 세계 어느 지역보다도 빠른 경제성장을 이룬 지역이다. 하지만 지역내 국가간 협력은 활발하지 못하다. 내륙은 중국, 해안은 러시아로 양분되어 중국 동북지역에서 생산된 제품이 연해주 바닷길에 막힌 형국이다. 이에 따라 이 지역 전체가 낙후되기 시작하였다. 동아시아 지역의 엄청난 잠재력에도 안보적 논리가 우선시 되며 발전이 상대적으로 뒤쳐진 것이다. 중국 동북지역의 생산품들이 수출되기 위해서는 해안지방을 차지하고 있는 러시아를 거쳐야 한다. 이 지역 경제발전을 위한 최대과제이다. 이 지역에 중국은 1억이 넘는 거대한 지역인구를 보유한 반면 러시아는 1~2백만명 수준에 불과하다. 러시아는 개방시 안보적 위협을 고려하지 않을 수 없을 것이다. 또한, 러시아는 개방시 이 지역이 경제, 사회적으로 중국에 종속되지 않을까 우려하고 있다. 현재 태평양 지역으로 진출하고자 하는 중국 동북지역의 생산·수출 물품들이 러시아를 통과하기가 쉽지 않다. 대안으로 중국은 선양(沈阳)을 통한 서쪽 바닷길을 이용하고 있다. 중국내 생산 공장이 상하이 등 남쪽 지역에 주로 건설된 것도 이와 같은 이유에서다.

94) CAIT(China Association of International Trade), 「Study on Soft Environment of Supply Chain Connectivity in GTR」, CAIT, 2018.5.

95) 「Term of Reference」, RIN Joint Research on Reorganizing the Regional Value Chain in GTI, 2019.3.25

동아시아 4개국은 국가별로 안보-경제 구상을 추진하고 있다.

① 중국 <창지투 선도지구 정책>

지린성(吉林省)내 주요 도시⁹⁶⁾들을 연계하여 이 지역을 성장거점으로 육성하고자 추진하는 국가급 사업이다. 지린성의 성도인 창춘시(長春市)와 제2의 도시인 지린시(吉林市), 그리고 연변(延邊)을 포함한다. 주변국과 연계한 국제 운송통로를 통해 이 지역을 동아시아 지역의 물류 허브로 육성하는 것이 목표이다.

② 몽골 <초원의 길>

몽골은 운수와 무역을 통한 몽골 경제 진흥을 위해 유라시아 중간 지점을 활용한 <초원의 길> 계획을 2014년 11월에 발표하였다. 총 투자 약 500억달러, 5개 프로젝트로서 중-러 직통 고속도로, 송전선, 철도망 확충, 천연가스와 송유관의 확장건설 등을 포함하고 있다.

③ 러시아 <신동방정책>

러시아 푸틴 대통령은 2018년 9월에 사회간접자본, 에너지, 기타 여러 분야에서 한국, 북한, 중국, 일본 등 태평양 지역 국가와의 경제협력을 표명하였다. 중국의 부상, 미국정책의 변화, 유럽연합의 대러시아 견제, 한반도의 긴장완화 등 동아시아의 지정학적 환경이 급변함에 따라 추진하게 되었다. 태평양은 러시아가 글로벌 파워의 위상을 유지하기 위해 중요한 지정학적 위치라 판단했기 때문이다. 러시아는 아시아-태평양과 유라시아 지역을 최우선 정책으로 삼고 사회간접자본 프로젝트를 진행 중에 있으나 정치적 문제로 더디게 진행되고 있다.

96) 창춘(長春)-지린(吉林)-두만(圖們, 투먼)강 일대

동아시아 국가간 경험은 활발하게 진행되지 못하는 상황이다.

① <중·몽·러 경제회랑>

2016년 6월에 중국, 몽골, 러시아가 확정된 프로그램이다. 교통·물류 인프라⁹⁷⁾ 등 총 32개 프로젝트⁹⁸⁾로 구성되어 있다. 유라시아 지역에 대한 중·몽·러 각국의 안보-경제전략을 이상적으로 담고 있어 실현 가능성은 크다. 중국은 유라시아 교통·물류 네트워크를 구축하고자 한다. 러시아는 극동·시베리아 개발과 유라시아 경제를 통합하고자 한다. 몽골은 두 강대국 사이의 지리적 위치를 활용하여 국가 발전에 이용하고자 한다. 참여 국가 모두의 이해관계가 조화를 이루고 있다는 점이 매우 이채롭다. 하지만 추진과정에서 많은 어려움이 존재할 것으로 전문가들은 보고 있다. 무엇보다도 넓은 영토, 적은 인구로 교통·물류 인프라 투자가 효율이 낮은 것이 가장 큰 난관이며, 32개의 다양한 사업 층위, 참여국 간 의견대립 등도 걸림돌이다.

한국 정부는 교통·물류 인프라 연계사업⁹⁹⁾, 산업협력사업¹⁰⁰⁾을 포함하는 <유라시아 이니셔티브>를 제안한 바 있다. 하지만 지역적 불확실성에 따른 투자리스크, 대러 경제제재, 남북관계 변동성 확대 등으로 적극적으로 추진되지 못하는 상황이다. 따라서 <중·몽·러 경제회랑>에 한국이 참여하는 것은 우리가 제시한 <유라시아 이니셔티브>와 <유라시아 협력로드맵>의 기본 구상을 실현하는 대안 협력모델로서나 가능할 것이다. 중국·몽골·러시아 모두 한국의 유라시아 중점협력 대상 및 협력국이며 리스크가 적은 소다자(小多者) 협력 방식을 채택하고 있어 한국과의 연계 협력도 가능할 것으로 보인다.

97) 예: 몽골 교통 인프라 현대화, 국경 통과지점 현대화, 세관 업무·검역 관리 개선,

98) 예: 지방간 경제협력 활성화, 몽골 전력 인프라 개선, 몽골의 축산물 수출 확대, 환경보호 협력, 초국경 관광 아이템 개발 등

99) 교통·물류 노선 개발 유도, 투먼 교통회랑과 연계한 중·몽·러 교통 인프라 개발, 동몽골 철도 네트워크와 나진항 연계, 국제물류정보시스템 공동개발 지원, 초국경 국제물류단지 개발 참여

100) 정유시설 건설, 초국경 경제협력지대 활용, 전력 인프라 구축 대응, 몽골 축산물 공급 선대응

② 광역두만개발계획(GTI, Greater Tumen Initiatives)

두만강 국가들을 중심으로 동아시아 지역의 경제협력이 진행 중이다. 이 지역 경제협력은 광역두만개발계획(GTI)이 주도한다. 광역두만개발계획(GTI)은 1992년에 두만강개발계획(TRADP¹⁰¹)이라는 명칭으로 UNDP 지원을 받아 하나의 지역개발 프로그램으로 출범하였다. 북·중·러 접경인 두만강 삼각지역의 개발 필요성이 제기되며 창설되었다. 두만강개발계획(TRADP) 출범 당시 양해협정에는 한국, 북한, 중국, 러시아, 몽골 등 인근 5개국이 서명하였다. UNDP의 재정지원으로 총 13차례(1995년 이전: 6차례, 이후: 7차례) 회의를 통해 정책협력 연구사업을 진행하였지만 가시적 성과 없이 2005년 UNDP 프로그램 종료로 해체되었다. 이후 <창지투선도지구 정책>, <나선경제구역> 등 국가별 개발 사업으로 전환하였다.

< 그림 10 > 두만강개발계획(TRADP)과 광역두만개발계획(GTI) 비교

두만강개발계획(TRADP)	광역두만개발계획(GTI)
	
자료: 북방경제협력위원회 (중국)연길 (북한)청진 (러시아)블라디보스토크 지역	자료: 북방경제협력위원회 (중국) 동북 3성, 내몽골, (몽골) 동부지역 (북한) 나진·선봉 등 두만강유역 (러시아) 연해주 일부 (한국) 동해안지역(부산, 울산, 속초, 동해 등)

101) Tumen River Area Development Programme

2005년 두만강개발계획(TRADP) 해체 후 두만강 개발은 다자간 협의체로 전환되며 광역두만강개발계획(GTI)이 설립되었다. 회원국은 한국, 북한, 중국, 몽골, 러시아 등 5개 회원국으로 출범하였다. 광역두만강개발계획(GTI) 체제는 기존 UNDP 체제와 차이점이 있다.

① UNDP 프로그램에서 탈피한 회원국 중심 체제

UNDP의 관리에서 벗어나 회원국 중심으로 모든 경제협력 관련 논의를 진행하기로 하였다.

② '광역두만강'으로 대상 지역 확대

중국의 동북 3성(省)과 내몽골 지역, 북한은 나진·선봉지역, 몽골 동부 지역, 한국의 동해연안, 러시아 연해주 지역까지 대상지역을 확대하였다.

③ 경제협력의 범위 확대

광역두만강개발계획(GTI) 양해협정을 체결하며 기존의 정책과제를 계승하고 지속 발굴하기로 합의하였다. 또한, 향후 광역두만강개발계획(GTI)이 추진하고자 하는 경제 협력의 범위도 단순 두만강 유역 개발 사업을 넘어 교통, 에너지, 관광, 투자, 환경 분야로 확대하기로 하였다.

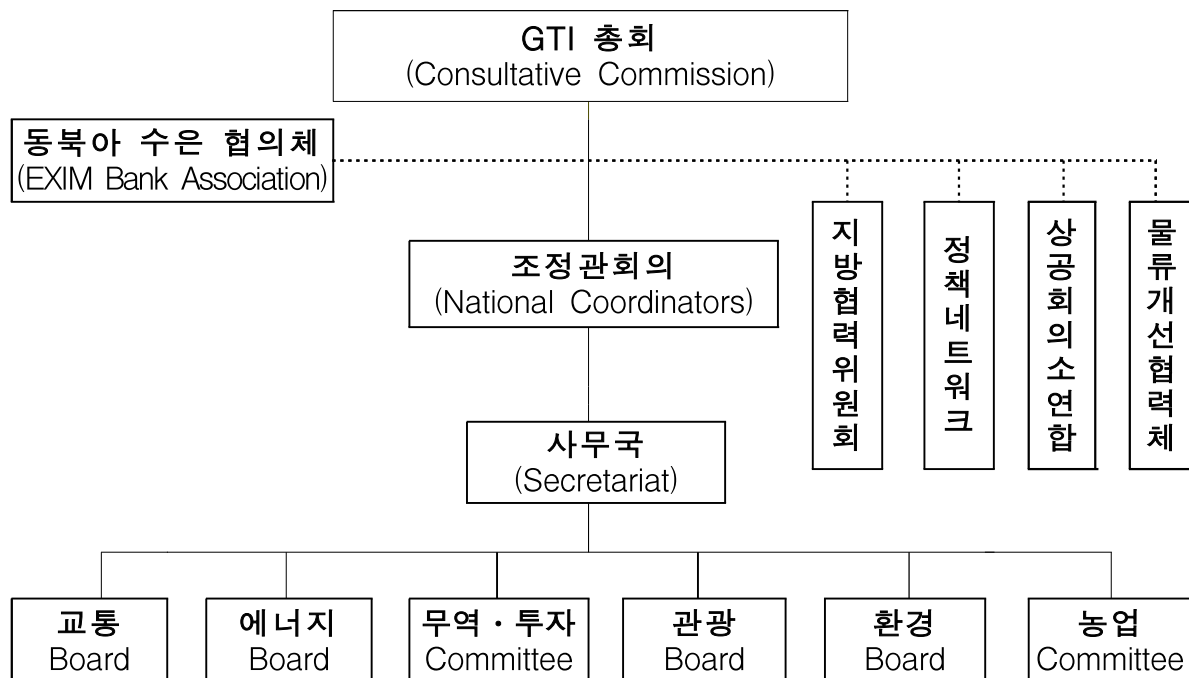
④ 안정적인 관리체계 확보

광역두만강개발계획(GTI)은 유관협의체를 마련하고 신탁기금을 조성하는 등 조직 및 예산을 꾸준히 보강하였다. 2010년 7월에는 사업비 활용 목적으로 자발적 기여방식의 특별계정을 신설하였고 2014년 6월에는 韓-UNDP MOU를 통해 신탁기금까지 조성하였다. 우리나라는 2014년부터 9년간 총 540만불(매년 60만불)을 납입하여 운영중에 있다.

광역두만개발계획(GTI)은 매년 회원국 차관급으로 구성된 총회(Consultative Commission)를 통해 주요 정책방향과 전략을 결정한다. 한국에서는 2011년에 평창, 2016년에 서울에서 개최된 바 있다. 실무 협의기구로 6개 분야별 위원회¹⁰²⁾가 가동되며 논의된 사항은 각국의 국과장급으로 구성된 조정관회의(National Coordinators) 조정을 거쳐 총회에 상정된다. 이 모든 회의의 지원은 사무국(Secretariat)에서 맡으며 사무국은 회원국이 파견한 직원을 중심으로 구성·운영된다.

지역간 협력을 강화하기 위해 광역두만개발계획(GTI) 산하에 지방협력위원회(LCC, Local Cooperation Committee)를 두었다. 지자체간 경험을 공유하고 경험을 추진할 목적으로 2013년 8월에 지방정부간 협의채널을 설립한 것이다. △ (한) 강원도, 부산시, 제주도, △ (중) 지린성, 네이멍구, 헤이룽장성, 랴오닝성, △ (몽) 도르노드, 수흐바타르, 헨티, △ (러) 연해주, △ (일) 돗토리현 등 12개 지방정부가 참여하고 있다. 일본의 돗토리현은 광역두만개발계획(GTI) 비회원국으로 참여하고 있다.

< 그림 11 > 광역두만개발계획(GTI) 조직 및 유관 협의체



자료: GTI

102) 교통, 에너지, 관광, 무역·투자, 환경, 농업위원회

2014년 9월에는 각 국의 정책금융기관간 금융협의기구로서 동북아 수
은 협의체(NEA EXIM Bank Association)가 창설되었다. 우리와 중국은 수
출입은행이, 몽골에서는 개발은행(Development Bank of Mongolia)이, 러
시아는 러시아국영개발은행(VEB¹⁰³)이 참여한다. 동 협의체는 다자간 개
발사업에 대한 금융협력을 목표로 논의를 진행하여 왔다. 그 결과 2015
년 10월에는 최초의 공동지원 사업으로 <자루비노항 곡물터미널 사업>
을 선정하기도 하였다.

2016년 9월에는 정책제안을 위한 연구기관 네트워크로서 정책네트워
크(RIN, Research Institutes Network)가 설치되었다. 회원국 정책연구기
관간 협의체로서 한국은 대외경제연구원(KIEP¹⁰⁴)이, 중국은 국제무역협
회(CAIT¹⁰⁵)가, 몽골은 전략연구소(Institute for Strategic Studies)가, 러시
아는 러시아 대외무역연구원(RFTA¹⁰⁶)이 참여한다.

< 표 24 > 동아시아 국가간 무역 현황

From	To:	CHN	DPRK	JPN	MNG	ROK	RUS	NEA
CHN	2005	...	0.1	13.0	0.1	7.9	2.0	23.1
	2017	...	0.1	7.4	0.2	6.8	2.1	16.5
DPRK	2005	36.3	4.3	0.0	0.0	0.0	5.6	46.1
	2017	89.6	...	0.0	0.0	0.0	1.4	91.0
JPN	2005	17.0	0.0	...	0.0	6.4	1.0	24.4
	2017	21.7	0.0	...	0.0	5.9	1.5	29.1
MNG	2005	37.3	0.0	4.0	...	5.7	19.2	66.2
	2017	63.4	0.0	3.6	...	2.0	12.2	81.2
ROK	2005	18.4	0.0	13.3	0.0	...	1.4	33.2
	2017	23.0	0.0	7.8	0.0	...	1.8	32.6
RUS	2005	6.0	0.1	2.9	0.1	1.9	...	11.0
	2017	14.9	0.0	3.2	0.2	3.3	...	21.7

[Intra-regional trade, % of Total Trade (IMF)]

자료: GTI

103) Vnesh Econom Bank

104) Korea Institute for International Economic Policy

105) CAIT, China Association of International Trade

106) Russian Foreign Trade Academy

광역두만개발계획(GTI)은 6개 중점 영역에서 20여개 이상(160만불 규모)의 동아시아 협력사업 프로젝트를 수행하였다. 주로 무역원활화, 물류, 초국경 관광 에너지 환경 관련 능력배양사업이다.

하지만 2009년 11월 북한이 국제사회 제재에 반발하며 광역두만개발계획(GTI)에서 탈퇴하였다. 북한 대외무역성(Ministry of Foreign Trade)은 2009년 5월 서한을 통해 “광역두만개발계획(GTI)의 미흡한 성과 및 UN 안보리 제재¹⁰⁷⁾등을 이유로 탈퇴를 선언” 하였다.

< 표 25 > GTI 추진 북한 관련 프로젝트

프로젝트명	실행연도	예산 (만USD)	지원
Invest Promotion Support, Investment Guide for the Rajin Sonbong Zone	1996-99	164.7	UNDP
Mt. Paekdu/Changbai Tourism Study	1998-99	30	UNDP
Rajin-Wonjong Road Pre-Feasibility Study	2001	8	UNDP
Musan Iron Ore Mine Modernization Fact-Finding Mission		4	UNDP
Munsan Iron Ore Mine Pre-Feasibility Study	2000-05	20	GEF
Rajin-Wonjong Road Pre-Feasibility Study	2006	30	ROK
Multi-Destination Tourism (MDT) Project	2008-2011	10	ROK
Feasibility Study on Tumen River Water Protection	2007-11	16	GEF, GTI
GTI Tourism Visa Study	2010-2011	4	GTI

자료: GTI

107) “poor tangible results over the past 10 years, and unjustifiable acts of UN Security Council”

최근 울란바타르(2018년 6월), 창춘(长春, 2019년 8월)에서 개최된 총회에서는 판문점 선언(2018년 4월), 북미 싱가포르 회담(2018년 6월), 평양 공동선언(2018년 9월), 판문점회담(2019년 6월)에 대한 환영입장과 더불어 북한이 조속히 광역두만개발계획(GTI)에 재가입해 줄 것을 요청하는 선언문을 채택하였다. 북한은 지리적으로 광역두만개발계획(GTI) 회원국들과 인접한 매우 중요한 지역에 위치하고 있기 때문이다. 경제적으로도 북한은 이 지역 경제와 밀접하게 연계(이 지역에 대한 북한의 무역 의존도는 90% 이상으로 추정)되어 있다. 만약 북한이 다자협력을 통해 국경간 무역 제도 및 인프라 개선에 참여하게 될 경우, 지역간 경제통합 및 인접국간 무역이 크게 활성화 될 것이 확실하다. 비록 유엔(UN)의 대북 제재 해소 등 선결 과제가 남아 있으나, 동아시아 지역 연계(connectivity) 사업에 대한 광역두만개발계획(GTI) 회원국들의 높은 관심을 감안한다면 북한이 재가입할 경우에는 철도·도로·에너지 등의 부문에서 동아시아 연계 사업에 대한 논의가 가능할 것이다. 북한이 포함된 동아시아 연계사업의 추진체계와 방식에 대하여는 광역두만개발계획(GTI)내 연구기관네트워크(RIN)가 우선적으로 사업성 연구를 진행하고, 광역두만개발계획(GTI)내 수출입은행 협의체(NEA EXIM Bank Association)가 일차적으로는 관련 재원을 부담하는 방식을 생각해 볼 수 있을 것이다.

5. 동아시아 국가별 국제무역 환경

동아시아 4개국의 국제무역 soft 환경을 4개 부문(무역원활화, 물류성과, 불확실성과 부패, 정보통신 기술)으로 평가한 결과이다.

① 무역원활화

무역원활화는 세계무역기구(WTO)의 ETI(Enabling Trade Index)지수로 평가되는데 국내외 시장접근성, 국경행정의 효율성과 투명성, 교통인프라, ICT통신의 활용과 품질, 사업환경 등을 분야별로 1~7점(7점 만점)으로 평가한 것이다. 2016년 각국의 무역원활화 수준은 한국은 우수, 중국은 보통, 몽골·러시아는 낮은 수준이다.

(한국) ETI지수는 5.0점(27위)으로 '매우 편리(very convenient)' 등급이다. 2012년의 4.5점(34위) 대비 향상되었다. 기타 효율적, 투명성 높은 국경관리시스템 구축, 정보통신기술과 교통인프라 등도 우수한 것으로 나타났다. 하지만 국내외 시장접근성 분야에서는 여전히 낮은 수준이었다.

(중국) ETI지수는 4.5점(61위)으로 '상대적으로 편리(relatively convenient)'한 등급이었다. 2012년도의 4.2점(56위) 대비 하락하였다. 교통인프라, 국경관리, 사업환경은 우수하나, 무역분야 E-정보기술은 미흡하다. single window 건설과 통관효율성 부문에도 제약이 존재하였다.

(몽골) ETI지수는 '불편(inconvenient) 등급'이다. 3.7점(119위)으로 2012년도의 3.4점(114위)과 변화가 없다. 교통인프라, 해외시장접근, 교통서비스 및 국경관리가 문제다. 자국 농산물의 국내시장점유율 확보를 위해 높은 관세와 비관세 장벽을 구축하는 등 엄격한 시장접근규제와 어려운 사업환경은 심각하게 무역원활화를 저해하는 요소로 평가되었다.

(러시아) ETI지수는 3.8점(111위)으로 '불편(inconvenient) 등급'으로 분류되었다. 2012년도의 3.4점(112위)과 비슷한 수준이다. 시장접근성, 사업환경, 국경관리가 약점으로 평가되었다.

< 표 26 > 한, 중, 몽, 러의 ETI 평가결과(2016년 기준)

국가	시장접근		국경 관리	교통 인프라	교통 서비스	ICT 활용	사업 환경	총점	
	국내	해외						점수	순위
한국	85	105	28	11	21	6	47	5	27
중국	101	124	52	12	32	64	42	4.5	61
몽골	94	94	102	127	111	84	98	3.7	119
러시아	112	129	104	37	82	37	113	3.8	111

자료: 「Global Enabling Trade Report」, World Economic Forum, 2016

② 물류성과

물류성과는 세계은행(World Bank)의 LPI(Logistics performance index) 지수로 평가한다. LPI지수는 사업환경평가(Doing Business)에 활용되는 지표로서 6개 분야(통관효율성, 교통인프라, 선적비용, 물류서비스의 품질과 정확성, 물류추적시스템, 적시성)별로 5점 만점에 1~5점으로 평가한다. 2016년도를 기준으로 한국(3.7점, 24위)과 중국(3.7점, 27위)은 높은 수준, 러시아(2.6점, 99위)와 몽골(2.5점, 108위)은 낮은 수준이었다.

< 표 27 > 한, 중, 몽, 러의 LPI 평가결과(2016년 기준)

구분		한국	중국	러시아	몽골
통관효율성	순위	26	31	141	100
	점수	3.45	3.23	2.01	2.39
교통인프라	순위	20	26	94	140
	점수	3.79	3.75	2.43	2.05
선적비용	순위	27	12	115	129
	점수	3.58	3.7	2.45	2.37
물류서비스의 품질과 정확성	순위	25	27	72	129
	점수	3.69	3.62	2.76	2.31
물류추적시스템	순위	24	28	90	108
	점수	3.78	3.68	2.62	2.47
적시성	순위	23	31	87	65
	점수	4.03	3.90	3.15	3.40
총점	순위	24	27	99	108
	점수	3.72	3.66	2.57	2.51

자료: 「LPI Report」, World Bank, 2016

③ 불확실성과 부패

(불확실성) 불확실성은 LPI지수와 ETI지수(국경행정과 사업환경의 투명성)로 평가하는데 한국이 가장 우수하였으며 중국은 2014년 대비 향상되었으나 여전히 낮은 수준이었다.

< 표 28 > 한국의 무역 불확실성 평가(2012~2016년 기간)

구분	2012		2014		2016	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위
국경행정의 투명성	4.4	40	5.7	19	5.7	19
사업환경의 투명성	4.4	47	4.3	55	4.3	55
총점	3.7	21	3.67	21	3.67	21

자료: 「LPI Report」, World Bank, 2012-2016

< 표 29 > 중국의 무역 불확실성 평가(2012~2016년 기간)

구분	2012		2014		2016	
	점수	순위	점수	순위	점수	순위
국경행정의 투명성	3.6	59	4.9	48	4.9	52
사업환경의 투명성	4.6	45	4.6	37	4.6	42
총점	3.52	26	3.53	28	3.66	27

자료: 「LPI Report」, World Bank, 2012-2016

(부패) 부패인식지수 CPI(Corruption Perceptions index)로 측정한다. CPI는 반부패기구(Transparency International)의 여론조사 결과로서 1~100점까지 평가된다. 100점이 가장 부패정도가 낮다. 측정 결과 한국(53점)의 부패정도가 가장 낮으며 중국(40점), 몽골(38점), 러시아(29점) 순이었다.

< 표 30 > 한, 중, 몽, 러의 CPI 평가(2016년 기준)

구분	한국	중국	몽골	러시아
부패인식지수	53	40	38	29

자료: Transparency International

④ 정보통신기술(ICT)

한국은 전세계 6위의 우수한 ICT무역기반을 갖추고 있는 것으로 측정되었으나 나머지 국가는 상대적으로 낮은 수준이었다. 중국도 현재까지는 완전한 E-수출입통관 및 E-payment을 실현하지 못하고 있으며 도심과 이외 지역과의 ICT 격차로 낮은 평점을 받았다.

< 표 31 > 한, 중, 몽, 러의 ICT활용도 평가(2016년 기준)

구분	한국	중국	몽골	러시아
ICT활용도	6	64	84	37

자료: 「Global Enabling Trade Report」, World Economic Forum, 2016

6. 동아시아 경협 활성화를 위한 노력

현재 동아시아 4개국(한, 중, 몽, 러)은 무역 환경 개선을 위한 노력을 진행중에 있다.

(한국) 무역 soft 환경 최적화를 위해 일반적 수출입절차를 준수하고자 노력중에 있으며 무역관련 법령을 규정화하는 등 무역에 이로운 환경 창출에 특히 역점을 두고 있다.

(중국) 세계무역기구(WTO)에 가입한 이 후 무역활성화 조치를 지속적으로 실행중에 있다. <세관품질검사시스템(China Customs and Quality Inspection System)>을 통해 사업 참여 관련 정보 등 각종 정보를 공개하며 통관 및 국경조직간 협력을 제고하고 있다.

(몽골) 세관검사의 자동화와 정보화 실현을 위해 무역 soft 및 hard 환경을 강화중에 있다.

(러시아) 극동, 극지방의 발전을 위한 노력을 진행중에 있다. 우선 블라디보스톡의 자유무역항 건설을 위한 노력을 지속적으로 추진하고 있다. 또한, 중국과의 연계를 위한 국제무역회랑인 <Primorye No.1>, <Primorye No.2> 건설을 준비중에 있다. 이와 더불어 통관수속시 상품과 교통수단의 진출입 관련 효율성도 향상되고 있다.

7. 동아시아 경험 활성화 과제

현재 동아시아 지역 경제발전은 국가간 차별화되어 있다. 국제무역이 원활하게 이루어지기 위해서는 선결되어야 할 과제들이 많다. 무역원활화의 장애요소들을 정확히 파악하고 이를 제거해 나가기 위한 조치를 지속적으로 실행해 나가야 이 지역 무역이 현재보다 활발하게 진행될 수 있다. 가장 시급한 것은 건전한 조정 메커니즘을 수립하는 일이다. 교역 상대자들 사이의 상호 이해와 신뢰를 증진시키고 무역분쟁을 더 잘 해결할 수 있어야 한다. 또한, 행정절차의 개방성과 투명성을 강화하여야 한다. 다른 국가 경험을 참고하여 공정하고 개방적이며 안정적이고 투명한 사업환경 조성을 위한 환경을 시스템화하여야 한다. 지속적 성장을 위한 조치들도 중요하다. 무역기회를 균등하게 하고, 경제관련 비자를 완화하며 자본시장을 안정화하고 환전 규모를 확대할 필요가 있다.

① 관련 정책 정보의 효과적 전달

통관 효율성 및 무역원활화 촉진, 항만 행정의 현대적 개혁, 수출입 절차와 처리의 간소화, 정보화·적용사례의 표준화 등 무역 관련 정책 정보를 공식 플랫폼에 지속적으로 게시하여야 한다. 물론, 제공될 정보는 시의 적절하며 전달 방식과 표현은 효과적이어야 한다. 게재될 정보에는 다음과 같은 무역 제도 개선을 위한 전반적인 국가 차원의 노력이 포함되어야 한다. △ 'single window'와 '대규모 통관' 건설 촉진, △ 단일 수출입 정보 시스템 구축, △ 데이터의 유통·수신·처리 통합, △ 정보 및 데이터 전송의 효율성·완전성·정확성 보장, △ 항만관리의 행정효율성 향상, △ 수출입 프로세스 및 절차 간소화, △ 항만 관리 전반의 조정 및 계획, △ 무역 관련 타 부처와의 협력·교류, △ 수출입 절차 간소화 관련 사항 등이 제공되어야 한다.

② 정책 소통 매체 구축

국가와 기관 또는 관련 기관간의 장기적이고 효과적인 정책 소통의 매커니즘 구축도 중요하다. 무역원활화 정책과 관련한 발전전략, 주요 분야별 지원 계획과 조치 등을 공식화하고 무역원활화를 추진하는 과정상의 문제에 대해 해결책을 상호 협상하며 무역원활화를 위한 정책적 지원을 지속하여야 한다. 무역시스템을 효과적으로 연계하기 위해 그 지역의 학술조직 및 싱크탱크와 의견 교환 등 협력하여야 한다. 시스템을 기반으로 하여 무역원가를 절감하고 지역정보와 데이터를 공유하며 무역절차의 투명화와 더불어 무역서류의 내용과 형식을 표준화하여야 한다. 한 국가내 기관간의 교류시 발생하는 병목현상은 무역조정과 협력을 위한 정보와 데이터 지원을 통해 제거할 수 있을 것이다.

③ 국경관리기관 간 협력 강화

세관, 국경 검사, 검사, 검역 기관과 같은 국경관리 기관 간의 통신과 협력에 초점을 맞추고 정보 교환과 공유 플랫폼을 구축할 필요가 있다. 정보교환과 공유의 플랫폼을 구축하여 통관상의 장벽을 제거하는 조치가 필요하다. 세관 절차, 물류원활화, 투명성 관련 절차를 더 단순화하고 무역원활화 조치의 일관성을 확보하는 등 동일한 기준의 '공통 공약, 공통 행동'을 실현하여야 한다.

④ 국경을 초월한 경제협력지역 건설 추진

국경을 초월한 경제협력지역을 설치할 필요가 있다. 국경 항만 부근에 특정 구역을 설정한 후 재정 분담, 투자 비율, 매칭(matching) 산업의 원칙을 수립하여야 한다. 필요하다고 판단되는 지역에서는 국경 간 특별관세 감독을 실시한다. 국별 핵심 프로젝트를 결정하는 일이 가장 중요하다. 이를 위해 5개 분야(항구, 국경, 무역지구, 산업벨트, 문화네트워크)로 세분하여 두 지역(bilateral)간 지리적 조건·자원·산업구조를 분석하여야 한다. 국별 핵심 프로젝트가 결정이 되면 국경을 초월한 경제협력지역에서 다양한 경제 협력 모델이 실현될 수 있을 것이다.

⑤ 인프라 관련 프로젝트 추진

무역 활성화를 위한 관련 인프라를 확대하여야 한다. 무역 인프라 구축을 최적화하기 위한 투자를 확대하여야 하며 이를 위해 주요 채널과 핵심 연결점간의 교통, 에너지, 통신 연계를 위한 인프라 프로젝트를 발굴하여야 한다.

또한, 국경을 초월한 새로운 전자 상거래 활성화를 위해 공공 플랫폼을 건설하는 등 관련 인프라를 함께 구축하여야 한다. 이를 위해 다층적이고 다양한 전자 상거래 개발이 지속될 필요가 있다.

그 밖에도 전자정부 서비스를 개선하여야 한다. 이를 위해 △ 정보 기술 지원 강화, △ 전자 항만 구축 가속화, △ 정치 문제에 관한 기본 정보의 수집 및 활용 표준화, △ E-정치 네트워크 통합, △ 정치 정보 교환 시스템 설정 등이 구축되어야 한다.

VIII. 서비스 부문 협력

2015년에 한·중 FTA가 체결되었다. 상품무역 중심의 협약이었다. 상품 이외 기타 서비스·투자 부문은 세계무역기구(WTO) 수준에 불과한 미흡한 협약이었다. 엄밀하게 보면 「서비스무역에관한일반협정(GATS¹⁰⁸⁾」에 일부 부문의 개방을 조금 확대한 형태¹⁰⁹⁾라고 볼 수 있다.

하지만 중국 입장에서는 한·중 FTA가 한국과의 개방 확대를 위해 상당히 노력한 협약으로 보인다. 우선 중국은 엔터테인먼트 부문을 「서비스무역에관한일반협정(GATS)」에서 규정한 양허안보다 확대 개방하였다. 이는 대만, 홍콩 등을 제외하고 중국이 체결한 가장 높은 수준의 계약이다. 또한 중국은 16개 업종에서 「서비스무역에관한일반협정(GATS)」보다 진일보한 계약을 우리와 체결하였다. 「서비스무역에관한일반협정(GATS)」에서 제한을 둔 사항 중 16개 부분을 개선한 것이다. 하지만 우리나라가 강점이 있는 '건설 분야'와 교류 가능성이 높은 '관광 분야'를 포함하지 못 하였다. 추가 개방은 후속협상에서 논의하기로 하였다. 운송, 유통 등도 개방 여부와 시점을 알 수 없는 상황이다. 향후 후속협상 과정에서 풀어야 할 숙제이다.

한·중 양국의 서비스 부문에 대한 전반적인 개방 수준은 크게 차이가 난다. 한·중 FTA는 이러한 현실을 그대로 보여주고 있다. 우리나라에게 한·중 FTA는 다른 여러나라와 이미 체결했던 FTA 보다 개방도 부문에서 낮은 수준의 FTA였다. 특히 서비스 부문은 가장 낮다. 반면 중국은 중국이 체결한 FTA와 유사한 수준이다. 중국의 의견이 한중 FTA과정에서 많이 반영된 것으로 보인다.

108) General Agreement on Trade in Service

109) 통상 GATS 플러스 방식이라 부름

중국의 이와 같은 서비스 부문의 굳건한 방어에도 한·중 FTA는 한중간의 교역확대를 위한 방향을 제시하였다. 법률 시장 개방과 관련하여 중국은 한·중 법률회사의 공동사업을 제한된 지역에 한해 허용하였다. <상하이 자유무역시험구>에 한하여 전 중국인을 대상으로 한·중 공동 법률 서비스 사업을 허용한 것이다. 이는 중국에서 이전 FTA에서 볼 수 없는 최초의 개방이었다. 중국 정부는 서비스 부문의 자국 경쟁력이 상품만큼 높지 않다는 것을 잘 알고 있다. 서비스 부문의 전국 단위 개방은 자칫 중국내 관련 산업의 몰락을 가져올 것으로 우려하고 있다. 하지만 상품개방에만 치우친 FTA는 체결되기 어렵다. 그래서 일부 시험구를 통한 부분 개방을 고안하였으며 <상하이 자유무역시험구>가 그 예다. 상하이 지역은 상대적으로 자유화 조치가 용이한 지역이기에 우리 기업들은 이를 잘 활용하여야 한다. 향후 한·중 FTA 후속협상시 중국 정부는 중국전역의 개방을 완강하게 거부할 것이다. 이에 우리는 중국 상하이 등 11개 '자유무역시험구'의 우선 개방을 요구하여야 한다. 우리도 이러한 전략을 중국과의 협상에 활용할 수 있다. 일시에 우리나라 전 지역을 대상으로 하는 전폭적인 개방이 어려울 경우 '경제자유구역' 등에 우선 개방하는 방안을 검토할 수 있을 것이다.

한·중 FTA는 협약 당시에 발효 후 2년내 후속협상 재개를 협의한 바 있다. 2018년 3월 22일에 후속협상이 개시되었다. 이번 후속협상에는 일부¹¹⁰⁾ 협정문의 개정과 더불어 유보 목록의 처리 방식¹¹¹⁾ 등에 대하여도 논의가 진행될 것으로 예상되고 있다. 우리는 이번 후속협상을 통해 당초 미흡했던 서비스·투자 부문의 자유화 수준을 높여야 한다. 현재까지 서비스·투자 후속협상은 세 차례 이상 진행되었다. 하지만, 진행되는 상황은 매우 느리다. 아직까지 양허표 교환은 이루어지지 않은 것으로 보인다. 양허표가 교환되면 서비스 부문별로 개방의 수준을 높이기 위한 치열한 공방을 진행하여야 할 것이다.

110) 서비스무역(8장), 금융서비스(9장), 투자(12장)

111) 포지티브 리스트 방식에서 네거티브 리스트 방식으로의 전환

현재 세계무역기구(WTO)의 「서비스무역에관한일반협정(GATS)」 양허안은 기재방식이 Positive 형식이다. 개방 업종만 협정문에 기재하고 기타 개방에서 제외되는 업종에 대해서는 공란으로 둔다. 이번 협상에서는 기존의 양허표 기재방식을 Positive 방식에서 Negative로 전환하기 위한 노력도 병행한다. Negative 양허 방식은 개방에 제한을 두는 업종만 기재한다. 제한이 없는 업종은 언급하지 않고 공란으로 둔다. 공란으로 표기된 업종은 완전 개방된 업종인 것이다. 이와 같은 Negative 표기 방식은 북미자유무역협정(NAFTA¹¹²⁾)에 처음으로 사용되어 흔히 'NAFTA 방식'이라 부른다. 한국과 중국 모두에게 Negative 표기 방식은 처음이 아니다. 우리나라는 Negative 표기 방식을 한·미 FTA에서 처음 사용하였다. 중국도 2015년에 체결한 홍콩과의 협정(CEPA¹¹³)중 서비스협정¹¹⁴)에서 Negative 방식을 사용하였다. 양국 모두가 Negative 방식에 경험이 있다는 것은 좋은 신호다. 이번 협상에서 중점적으로 논의될 Negative 방식으로의 전환은 큰 어려움 없이 진행될 것으로 보인다.

결국 핵심은 유보되는 업종과 개방 수준이 될 것이다. 양측간의 공방이 치열할 것이다. 개방이 유리한 업종에서는 현행 제한되거나 금지된 업종을 완전 또는 확대 개방하도록 상대 국가에 요구할 것이다. 상대 국가에서는 현행 수준을 최대한 지키고자 할 것이다. 그러나 협상은 어디까지나 상호간에 주고받는 것이 있을 수밖에 없다. 결과적으로는 양국 모두 개방으로 인해 얻어지는 이익이 균형을 이루는 수준에서 타결될 것이고 현재 수준 보다는 전반적으로 제한 수준이 낮아질 것이다. 현재까지 한국과 중국간 가장 의견차가 큰 분야가 '건설'과 '관광'이다. 우리는 두 업종에서 개방시 양국간 교류가 가장 활발하게 이루어 질 것으로 보고 있다. 반면, 중국은 두 업종에서 한국 기업들에게 시장이 잠식될 것을 우려하고 있다. 우리에게 두 업종은 사실상 완전히 개방된 시장이지만 중국은 여전히 많은 제한조치를 두고 있다.

112) North America Free Trade Agreements

113) Closer Economic Partnership Agreement

114) 서비스무역의 모드 3에 해당하는 상업적 주재에 대해 네거티브 방식을 채택

① 건설 서비스

한국과 중국간 건설 서비스 개방수준은 다르다. 중국에 본사를 둔 중국 건설회사들은 한국에 법인을 설립할 경우 중국에 있는 본사가 거둔 공사 실적을 그대로 인정받는다. 하지만 한국 건설회사가 중국 대륙에 건설회사를 설립하고자 하는 경우에는 한국에서의 공사실적은 인정받지 못 한다. 따라서 한국의 대형 건설법인이 중국에서 건설업을 시작하고자 하면 가장 높은 등급인 1등급 면허를 획득하는 데에 상당한 시간이 소요된다. 한국 건설회사들이 중국에서 수익을 내지 못 한 이유이다. 한국 건설사가 단독으로 중국에 진출할 경우 중국내 발주 물량에 참여할 수 있는 범위가 제한되는 것이다. 심지어 중국 건설업체와 합자 또는 합작으로 면허를 취득하더라도 낮은 등급의 면허만 인정된다. 어떤 면허를 소지하였는냐가 건설 공사의 입찰 참여 범위를 정하는 결정적 요소이다. 양국간 형평성이 맞지 않는 현행 건설 서비스 관련 규정은 이번 협상 과정에서 반드시 개선될 필요성이 있다.

② 관광 서비스

관광 서비스 부문도 건설 업종과 상황은 비슷하다. 중국 관광회사들은 한국에서 한국인 대상의 모집 서비스¹¹⁵⁾ 업무가 가능하다. 그러나 우리나라 관광회사들은 중국에서 중국인들을 대상으로 관광객을 모집하는 서비스 업무¹¹⁶⁾가 불가능하다. 단체관광 제한조치의 발동 요건에 대해 양국간 다른 현실을 개선하기 위한 확실한 합의가 도출되도록 해야 할 것이다.

115) 아웃바운드(한국 → 중국)

116) 아웃바운드(중국 → 한국)

IX. 시사점 및 결론

1. 중국의 현 주소

2007년에 세계은행(World Bank)은 '중진국 함정'이라는 새로운 이론을 처음 제기하였다. 한 국가가 국민소득이 1만 달러를 넘어 서는 순간 성장이 정체된다는 이론이다. 1970년대의 남미(브라질, 아르헨티나 등)와 최근의 동남아(태국, 말레이시아 등)를 사례로 들었다. 2018년 중국의 공식 1인당 GDP가 1만달러 수준이다. '중진국 함정'에 빠질 경우 장기 경기침체와 더불어 성장 과정에서 묻혀 있었던 각종 사회 문제가 일거에 폭발할 수도 있다. 경제학자들은 중국 경제성장률의 급격한 하락을 보며 이미 '중진국 함정'에 접어들었다고 보는 학자들도 있다. 6%대 성장이 무너질 경우 이러한 이론은 더욱 탄력을 받을 것으로 보인다.

승승장구하던 중국이 이와 같은 성장의 한계에 봉착하게 한 것은 여러 가지 이유가 복합적으로 작용하였을 것이다. 앞선 연구를 토대로 중국 경제의 성장 정체의 원인을 다음의 3가지로 요약하였다.

① 국가주도의 성장 전략의 한계

우리나라와 마찬가지로 중국의 성장은 철저하게 국가의 주도로 이루어진 성장이다. 정부가 모든 경제정책을 주관하고 계획하며 이에 따라 공공부문과 민간부문이 일사분란하게 경제활동을 통해 정부 정책을 이행하며 경제발전을 이룩하였다. 대표적인 것이 <중국내 합작회사 의무화> 규정이다. 중국 정부는 선진 기술을 조기에 습득하기 위해 중국에 진출하고자 하는 모든 외투법인은 100% 자회사를 설립할 수 없고 중국 회사와 합작을 하도록 하였다. <Industry 4.0> 시대에 창조력이 가미되지 않은 모방(Fast Follower) 전략은 한계를 맞게 된 것이다.

② 저비용 구조의 장점 상실

중국 정부는 경제가 발전할수록 나타나게 될 각종 사회적 문제들에 대해 고민하였다. 그 중의 하나가 경제성과의 결실을 어떻게 나눌 것이냐 하는 분배문제였다. 분배문제 해결을 위해 정부는 임금인상을 선택하였다. 이로써 더 이상 중국은 세계 공장으로서의 역할을 할 수 없게 되었다. 보다 값싼 노동력을 찾아 중국의 공장들이 동남아시아로 이전을 하게 된 것이다.

③ 양적완화의 부작용

중국 정부는 2008년 금융위기를 극복하는 과정에서 양적완화를 단행하였다. 4조 위안(약 660조원) 규모의 경기 부양을 실시한 것이다. 이와 같은 중국식의 대규모 경기부양은 경제위기를 극복하는 데 도움은 되었지만 지금에 와서 많은 부작용을 낳고 있다. 대표적인 것이 부동산 가격 상승이다. 현재 중국민은 부동산 불패 신화를 믿고 재산의 74%를 부동산에 투자하고 있다. 한국의 62%보다도 훨씬 높다. 이와 같은 부동산 가격 상승은 중국 정부에게 새로운 빈부 격차라는 문제를 야기함과 더불어 언제 꺼질지 모르는 부동산 거품이라는 시한폭탄이 되었다.

2. 지속가능한 한·중 경협을 위한 제안

① 추진체계 정비

한국과 중국의 경제협력을 고도화하고 양국간 협력의 안정성과 지속성을 제고하기 위해서는 기존의 협력채널을 체계화하고 제도화 할 필요가 있다. 미래지향적 협력을 위해 <한·중경제장관회의>를 기획재정부를 중심으로 보다 활발하게 가동하여야 한다. 이와 동시에 <한·중 FTA 공동위원회>를 통해 FTA운용 과정에서 대두하는 통상현안을 협의하는 방식('투트랙 협력체계')이 필요하다. 이와 별도로 실무차원의 협의도 지속해 나가야 한다 이 과정에서 중국 관련 국내 전문가들을 적극적으로 활용하여야 한다. 이러한 절차가 활성화 될 경우 한·중간의 공감대가 확산되고 소통의 장도 마련될 것이다.

② 글로벌밸류체인(GVC) 참여와 업그레이딩

한·중간 교역 네트워크의 구조 속에서 산업별로 차이가 뚜렷하다는 것은 중국의 부상에 대한 대응책 마련시 산업별로 차별적인 전략이 필요하다는 점을 암시하고 있다.

글로벌밸류체인(GVC) 확산과 변화는 전 세계적인 추세이다. 이 같은 상황에서 양국간 교역을 질적으로 높이기 위해서는 양국간 협력이 가능한 새로운 글로벌밸류체인(GVC) 분야를 개발하여야 한다. 또한, 기존의 글로벌밸류체인(GVC)도 한 단계 업그레이딩 하여야 한다. 앞서 제기한 신에너지 자동차 산업, 의약 산업, 환경 산업, 에너지 산업, 벤처 창업 산업은 새로운 글로벌밸류체인(GVC)으로 유망한 분야이다.

③ 경험활성화를 위한 한·중간 공동연구

국가간 공동연구를 통해 이해관계(국가간 표준, 이익, 위치 등)를 조정할 필요가 있다. 이를 추진할 공동연구 센터의 설립도 필요하다. 교통인프라 건설 공동연구가 유망하다. 복합물류네트워크 구축도 가능하다. 해상무역과 에너지 운송이 안정적으로 이루어지기를 희망하는 중국의 의도에 맞춰 주변국의 육상·해상 운송로를 복합적으로 활용하는 복합물류 운송 전략이 가능하다.

④ 동아시아 국가간 FTA 협상 마무리

한·중 FTA 서비스·투자 후속협상을 조속히 마무리 지어야 한다. 한·중·일간의 FTA협상도 가속화하여야 한다. 중국은 유라시아경제연합(EEU)과의 무역동반자협정 협상을 준비중에 있으며, 중·몽, 중·러 FTA에 앞서 국경 도시를 자유무역의 시범지로 선정하고 양자 협상과 자문 및 협상 전 최고 수준의 자유무역협상을 수립하고자 노력하고 있다. 이 과정에서 오랜 기간 FTA 협상과 자유무역지대 건설 관련 경험 축적, 통찰력과 아이디어를 가진 한국이 관련 다수의 전문가를 활용하여 주도적으로 경험을 공유하여야 할 것이다.

⑤ 북한, 일본의 동아시아 경험 무대 참여 유도

현재 유일한 동아시아 경험 논의 기구인 광역두만개발계획(GTI)에서는 꾸준히 북한의 재가입과 일본의 신규 가입을 설득하고 있다. 왜냐하면 북한과 일본의 광역두만개발계획(GTI) 가입은 동아시아 지역의 지리적 단절을 극복하고 지역 국가간 경제 연계성을 제고할 수 있는 좋은 대안이기 때문이다. 중·몽·러에서 시작하여 한국과 북한을 거쳐 일본까지 연결되는 프로젝트가 실행될 경우 동아시아 지역 경험은 한층 탄력을 받을 것이다.

3. 유망 프로젝트

① (창지투 선도지구 정책) 동아시아 지역을 성장거점으로 육성하고자 지린성(吉林省)의 주요 도시를 연계하는 사업이다. 주요 도시로서 지린성(吉林省) 성도인 창춘(长春), 제2의 도시인 지린(吉林)의 일부 지역, 연변조선족자치주(延边朝鲜族自治州)가 포함된다. 해양 진출이 단절된 중국의 동북 3성(省)과 동해 지역을 연결한다면 동아시아 지역간 경험은 획기적인 도약기를 맞게 될 것이다. 특히, 중간지대에 위치한 우리나라는 교역은 물론 관광의 핵심역할을 할 것으로 보인다. 다만, 러시아의 소극적 자세가 문제다. 다자간 기구인 광역두만개발계획(GTD)을 통해 대화와 설득을 계속하는 것이 가장 가능성 높은 대안으로 보이며 이 과정에서 우리나라가 제3국 중재자 역할을 해야 할 것이다.

② (중·몽·러 경제회랑¹¹⁷⁾ 사업) 미래 한반도와 연계 가능성이 있는 프로젝트로서 지린성(吉林省)이 적극 추진하는 육·해상 수송노선이다. 현재 기점이자 종점은 러시아 자루비노이나 향후에는 나진·선봉으로 연계될 수 있다. 우리 정부는 관련 시범사업 추진을 제안한 바 있다.¹¹⁸⁾

< 그림 12 > 창지투 선도지구 정책



자료: 북방경제협력위원회

< 그림 13 > 훈춘과 자루비노



자료: 북방경제협력위원회

117) 초이발산-아열산-창춘-훈춘-자루비노(프리모리예II) 노선 개발

118) 중국 훈춘물류단지개발과 러시아 자루비노항 개발을 2016년 제14차 한·중 경제장관회의에서 제안

③ (한·중국제합작시범구) 전 세계가 대상인 자유무역시범구와 달리 한국 기업만을 대상으로 하는 맞춤형 협력정책이다. 수입에 따른 통관, 검역, 인증, 유통, R&D, 인력, 생산가공 등 전반적인 사업절차를 지원하고 있다. 창지투 지역내의 보세구, 농업·바이오·영상·패션·산업단지 등 모든 무역·투자 관련 편의시설 이용이 가능하다.

④ (한·중 산업단지) 한·중 FTA를 계기로 지정한 산업단지(새만금, 중국의 옌타이(烟台)·옌청·후이저우)이다. 한·중 FTA 효과 극대화를 위해 다양한 정책적 지원을 통해 양국 기업의 상대방 국가에 대한 투자 유치를 추진하고 있다. 우리나라의 산업부와 중국 상무부간 관련 MOU를 체결(2015년 10월)하였으며, 중국 국무원도 국가사업으로 비준(2017년 12월)하였다.

4. 결론

2019년 3월에 리커창 총리는 전국인민대표대회 개막식에서 “중국은 여전히 전 세계에서 가장 큰 개발도상국이라는 데 변함이 없을 것”이라고 말했다. 잠시 중국몽(中国梦¹¹⁹)을 접고 미국과도 협상하겠다는 의도로 보인다. 아니면 ‘중진국 함정’에 빠지지 않기 위한 시간벌기 전략으로서 복잡한 대내외 중국의 사정을 잘 표현한 것으로 보인다.

중국은 내외부적으로 많은 변화에 직면하고 있다. 미국과의 무역분쟁 뿐만 아니라 전 세계 국가가 중국을 견제하고 있다. 싼 가격의 중국제 공산품에 대한 환상에서 깨어나 경쟁국가로 인식하게 된 것이다. 중국 내부적으로도 모방(fast follower) 전략에서 벗어나 경제를 한 단계 도약하고자 노력하고 있다. 전세계 공장 역할에서 거대한 소비시장으로의 전환을 꾀하고 있다. 경제 성장의 동력을 생산이 아닌 소비에서 찾고자 하는 것이다. 이를 통해 무역분쟁도 잠식시키며 환경 문제까지 개선해 보고자하는 것이 중국 정부 경제정책의 기본 방향이다.

경제구조의 틀을 개혁하기 위한 중국 정부의 노력은 여러 분야에서 감지되고 있다. 특히, 대외개방에 집중하고 있다. 2018년부터 소비재 항목에 대한 수입관세를 꾸준히 낮추었다. 자동차와 부품의 경우 기존 8~25% 수준이던 관세율을 6% 수준까지 낮췄다. 또한 중국내 투자의 기본틀도 바뀌고 있다. 외국계 기업들이 중국내 기업에 투자할 경우 적용되던 지분율 50% 상한 규제가 단계적으로 폐지된다. 합작사가 아닌 형태의 외투기업이 중국내에서 가능하게 된 것이다. 실제 2019년 1월에 테슬라는 100% 자회사 형태의 자동차 공장을 상하이에 건설하였다. 연간 50만대 전기차를 생산할 수 있는 대규모 투자로서 50억달러를 유치한 것이다. 한국 자동차 회사가 중국 시장에서 공장을 철수하거나 축소를 하는 것과는 대조적인 상황이다. 우리도 이와 같은 중국의 변화와 선진국들의 발 빠른 대응에 주목해 볼 필요가 있다.

119) 과거 세계의 중심역할을 했던 전통 중국의 영광을 21세기에 되살리겠다는 의미로서 시진핑 주석이 2012년 18차 당대회에서 총서기에 오른 직후 내세운 중국의 미래 전략

지역 국가간의 국제무역을 확대하기 위해서는 먼저 Soft 환경을 개선하고 국가간·지역간 밸류체인을 연계하여야 한다. 동아시아 지역은 국가별로 경제발전의 편차가 상당히 크고, 정치 체계도 다르다. 교통, 물류, 항만 등 하드웨어적인 인프라(hard 환경)로는 경험에 한계가 있다. 동아시아 국가들의 무역 인프라 현황을 바탕으로 경제적·기술적인 협력뿐만 아니라 지속가능한 발전을 위한 기본방향을 정립하여야 한다. 이후 교통, 무역, 투자, 관광, 농업, 에너지 등의 분야에서 국가간 물류인프라 연계성을 높이기 위한 세부방안도 마련될 필요가 있다.

한·중간의 정제된 교역을 다시 재가동하기 위해서는 다자간 접근 방식도 고려해 보아야 한다. 현재 동아시아에는 역내 무역협정(RTA¹²⁰)이 없다. 국제기구 등을 통해 지역무역협정(RTA) 논의를 본격화할 필요성이 있다. 현재 동아시아에는 앞서 소개한 광역두만개발계획(GTI) 이외에 TCS¹²¹), ESCAP¹²²) 등 다자협력체들이 있지만 동아시아 국가들로 구성된 회원국 주도의 경제협력 기구로는 광역두만개발계획(GTI)이 유일하다. 광역두만개발계획(GTI)은 회원국 및 파트너 국제기구가 참여하는 무역원활화 능력배양프로그램을 통해 무역 관련 제도 개선과 회원국간 제도조화(Harmonization)를 지원하고 있다. 특히, 광역두만개발계획(GTI)은 동아시아의 강대국인 중국, 일본 등의 영향력이 상대적으로 미미하다. 광역두만개발계획(GTI)을 잘 활용한다면 동아시아의 경험 활성화에 주도권을 가질 수 있을 것이다.

중국은 축적의 시간을 토대로 향후 2025년까지 글로벌 시장에서의 약진을 본격화 할 것이다. 미국이 중국을 강하게 견제하는 이유도 중국의 기술추격 속도가 무섭기 때문이다. 우리도 이에 대비하여야 한다.

120) Regional Trade Agreement

121) 3국 협력 사무국으로서 한국, 중국, 일본이 참여하여 정상회의와 외교장관회의 등 외교협력을 지원하는 역할

122) UN 경제사회이사회의 아시아 태평양 지역 이사회, 인천 송도에 동북아 사무소 위치

참 고 문 헌

강내영·김건우, 「글로벌 생산분업구조의 변화 및 시사점」, Trade Focus 2018년 53호, 한국무역협회(KITA), 2018.12.

강내영, 「주요 신흥 Big4 시장에서의 한일 및 한중 수출 경합도 분석」, Trade Focus 2018년 17호, 한국무역협회(KITA), 2018.5.

강일규·허영준·한애리·이윤진·이천우, 「중국 성급 지방정부의 인적자원개발 제도 및 정책과 교류 협력 방안」, 경제·인문사회연구회 중국종합연구 협동연구총서 18-67-03, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.30.

김윤희, 「중앙경제 공작회의로 본 2019년 중국 경제운용 방향」, KOTRA 해외시장 뉴스, KOTRA 베이징무역관, 2018.12.24.

김종성, 「중국 비즈니스 인사이트」, 토트출판사, 2019.9.27.

나승권·김은미·최은혜, 「국제사회의 공유경제 추진현황과 시사점」, 연구자료 17-10, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017.10.

남수중·왕윤중·박순찬·박승찬·조정원·김정인·최종석·오대원·유정원, 「한중 경제협력의 새로운 도약을 위한 정책과 비전」, 연구보고서 18-30, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31.

남수중·오대원, 「한국과 중국 지방간 경제협력 방안 연구(도시간 무역협정의 체결 추진 가능성을 중심으로)」, 한중관계연구 제4권 1호, 원광대 한중관계연구원, 2018

대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「질적(高质量) 발전 단계로 전환중인 중국 경제」, 한중경제포럼 제18-01호 2018년 4월 27일, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.4.27.

대외경제정책연구원(KIEP)북경사무소, 「2019년 중국 양회(两会) 정부 업무보고 분석」, 한중경제포럼 제19-02호, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.25.

박승혁, 「Trade Brief No15. 2018년 상반기 중국 경제 동향 및 시장 정보」, Trade Brief, 한국무역협회 (KITA), 2018.7.17.

박승혁, 「Trade Brief No4. 최근 중국 경제동향과 주요 이슈」, Trade Brief, 한국무역협회(KITA), 2019.2.19.

반곤, 「한중 FTA를 활용한 서비스무역 활성화 방안」, 숭실대학교 대학원 무역학과, 2018.6.

북방경제협력위원회, 「보도참고자료:북방경제협력위원회와 중국 길림성 정부간 간담회 개최」, 북방경제협력위원회, 2018.12.28.

서종원·양하은·최성원·장동명·안국산, 「중국 동북지역과 연계한 남북중 신인프라 전략 연구 (한반도 신경제지도와 중국 일대일로 연계를 중심으로)」, 경제·인문사회연구회 중국종합연구 협동연구총서 17-49-06, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017.12.30.

서종원·양하은·최성원·한은영·장동명·안국산, 「동북아(남·북·중·러) 철도 관광벨트 구축방향 연구(중국 동북지역의 초국경관광과의 연계를 중심으로)」, 경제·인문사회연구회 중국종합연구 협동연구총서 18-67-05, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.30.

「소비의 트렌드 공유 경제, 중국의 공유경제는?」, 중공사, 2019.5.20.

손진방, 「현대 중국 오리엔테이션」, 좋은샘, 2017.8.15

양평섭·임호열·이호진, 「미국 신행정부의 대중국 통상정책과 한중
경협에의 영향」, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 16 No. 34,
대외경제정책연구원(KIEP), 2016.11.21.

양평섭·박영호·이철원·정재완·김진오·나수엽·이효진·조영관, 「신홍국의
대중국 경제협력 전략 (일대일로 이니셔티브 대응을 중심으로)」,
경제·인문사회연구회 중국종합연구 협동연구총서 18-67-09,
대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31.

양평섭·박민숙, 「한국의 대중국 무역수지 변화와 시사점」, KIEP 오늘의
세계경제 Vol. 17 No. 24, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017.8.4.

이상기, 「중국 공유경제 발전, 타산지석으로 삼아야」, 중국망,
2019.1.11.

이상훈·정지현·김홍원·박진희·이한나·최지원·김주혜·최재희, 「대중국
서비스무역 활성화 방안(주요 업종별·지역별 분석)」, KIEP 정책연구
브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP), 2017.

이현주·어은주·김원배·이종림, 「한반도와 북방지역 연계강화를 위한
접경지역 개발협력 방안 연구(훈춘 일대를 중심으로)」,
경제·인문사회연구회 중국종합연구 협동연구총서 17-49-05,
대외경제정책연구원(KIEP), 2017.12.30.

이현태·최장호·최혜린·김영선·오윤미·이준구, 「중국의 제조업 발전 현황과
한국의 대응방안」, KIEP 정책연구 브리핑, 대외경제정책연구원(KIEP),
2017.

정지현·이상훈·오종혁·박진희·이한나·노수연, 「뉴노멀 시대 중국의 지역별
혁신전략과 한국의 대응방안」, KIEP 정책연구 브리핑,
대외경제정책연구원(KIEP), 2017.

정환우, 「무역구조 변화로 본 동아시아 가치사슬(GVC) 변화와 시사점」, KOCHI자료 17-014, 대한무역진흥공사(KOTRA), 2017.10.

제성훈·나희승·최필수, 중·몽·러 경제회랑의 발전 잠재력과 한국의 연계방안」, 전략지역심층연구 16-01, 대외경제정책연구원(KIEP), 2016.12.30.

조영천, 「한중 FTA발효에 따른 산업별 효과 및 활용방안 연구」, 고려대학교 행정대학원 국제통상학과, 2018.12.

조철·심영섭·하병기·고준성·사공목·김학기·김계환·문종철·강지연·빙현지·우석균·김민지·김양평, 「글로벌 밸류체인에 기반한 주요 국가별 산업특성 분석과 우리의 대응전략」, 정책자료 2014-231, 산업연구원, 2014.12.

「중국 공유경제 성장통이 시작되었다」, 경제시보, 2018.10.8.

「중국 공유경제 시장, 지난해 거래액 800조원…글로벌 성장 견인 중」, 人民网韩国语版, 2018.12.7.

한국무역협회(KITA) 성도지부, 「최근 중국 공유경제의 발전현황 및 시사점」, 한국무역협회(KITA) 성도지부, 2017.4.

현상백·박민숙·박진희·조고운·김부용, 「중국 공급측 구조개혁 평가와 시사점」, 연구보고서 18-16, 대외경제정책연구원(KIEP), 2018.12.31.

현상백·조고운·오윤미·이효진, 「2019년 양회를 통해 본 중국의 경제정책 방향 및 시사점」, KIEP 오늘의 세계경제 Vol. 19 No. 4, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.4.2.

황진영, 「문대통령, 한중 경제협력 '3원칙 8방향' 제시」, 아시아경제, 2017.12.13.

「2019年中国经济半年报：增速回落，质量提升」，人民画报，2019.7.30.

催艺率，「大图们倡议(GTI)的必要性研究」，북경대국제관계학원，2019.5.23
卢灿镐，「大图们倡议(GTI)：评估东北亚地区的次区域合作」，
북경대국제관계학원，2017.5.

方晓，「중국 경제전문가 “2019년 중국 경기 더 나빠진다“」，向松祚，
2019.4.15.

「中国共享经济发展 年度报告」，国家信息中心分享经济研究中心，
2016-2019.

「Agreement between the Mainland and Hong Kong on Achieving Basic
liberalization of Trade in Services in Guangdong」，2012.12.14.

CAIT(China Association of International Trade), 「Study on Soft
Environment of Supply Chain Connectivity in GTR」, CAIT, 2018.5.

「Global Enabling Trade Report」, World Economic Forum, 2016.

GTI TIC(trade and investment committee), 「GTI Policy Brief No1」,
GIZ(Gesellschaft für Internationale zusammenarbeit GmbH), 2019.1.4.

「TTC Trademap」, 대한무역진흥공사(KOTRA)

KIEP 북경사무소, 「중국 공유경제의 발전 현황과 향후 전망」, KIEP
북경사무소 브리핑 Vol. 20 No. 4, 대외경제정책연구원(KIEP), 2019.6.3.

「LPI Report」, World Bank, 2012-2016.

Ratnakar Adhikari1, 「Greater Tumen Region Trade Facilitation Study」,
GTI, 2015.7.

「Term of Reference」, RIN Joint Research on Reorganizing the Regional
Value Chain in GTI, 2019.3.25