

제1회 방문학자 포럼

2015년 제1회 방문학자 포럼

1. 뉴노멀시대의 경제와 13차 5개년 계획 전망(左傳長, 국가발전개혁위원회 경제연구소)
2. 중국제조 2025 계획과 한중 산업협력(郭朝先, 중국사회과학원 공업경제연구소)
3. 동아시아 FTA: 무역환경, 결제통화(陈虹, 중국사회과학원 세계경제정치연구소)
4. 인천-웨이하이(威海) 경제협력 시범구의 서비스 산업협력(袁波, 상무부 아시아아프리카 연구소)
5. 질의응답 & 토론

1. 뉴노멀시대의 경제와 13차 5개년 계획 전망(左傳長, 국가발전개혁위원회 경제연구소)

가. 서언

- 뉴노멀시대에 진입한 중국 경제는 과거와 비교시 성장률이 다소 둔화되었고 여러가지 도전과 문제점에 직면하고 있음.
- 하지만 여전히 안정적으로 성장하고 있으며 새로운 글로벌 전략구조 중에서 새로운 발전 및 문화 부흥과 중국의 부상을 도모하고 있음.

나. 뉴노멀시대에 진입한 중국 경제

□ 특징

- 전체적으로 경제성장 속도가 둔화되고 요소비용이 상승세를 보였으며, 공급정책에 관심이 집중되고 있음.
- 지난 10년간 중국의 GDP성장률은 2003년부터 2007년 사이에 줄곧 두 자릿수를 유지하다가 2007년에 최고치를 기록, 2012년이후 현재까지 줄곧 8% 미만의 성장률을 나타냄.
- 요소비용은 ① 저렴한 노동비용의 우위 약화, ② 토지자원의 한계, ③ 에너지, 환경제약 증대 등 영향으로 인해 상승세를 보이고 있음.
- 최근 중국경제는 ① 경제성장의 주기적 변화와 구조적 변화의 이중작용, ② 정부의 개혁정책의 실행에 따른 개혁성과, ③ 네거티브리스트 관리방식의 적용 확대로 인해 공급정책에 관심이 집중되고 있음.

□ 중국 경제의 중장기 전망(3대 문제)

- 중국경제는 중장기적으로 인구구조의 변화, 신형 도시화 정책, 글로벌 경제구조 변화에 따라 전망될 수 있음.
- 첫째, 인구구조의 변화로 인해 고령화사회로 진입
 - 2001년 65세이상 인구가 총인구에 7.1% 비중을 차지하면서, 중국경제는 고령화사회로 진입함 (60세이상 인구가 총인구의 10% , 65세이상 인구가 총인구의 7% 이상일 경우 고령화사회로 진입).
- 둘째, 신형도시화 정책의 시행
 - 신형도시화 정책 추진시 ① 토지제도의 변화(도농 통합), ② 인구이동과 사회보장제도 시행 (조화로운 사회), ③ 도시화와 산업의 발전(유령도시 현상 방지)에 유의해야 함.
- 셋째, 중국경제는 글로벌 경제구조 재편 즉, ① 세계 제1강국인 미국의 '아태'지역 복귀(TPP), ② 브릭스 국가의 경제둔화, ③ 다국적 인수합병 등 글로벌 경제구조 변화에 따라 전망 가능함.

□ 혁신에 따른 새로운 성장 동력 확보

- 혁신은 정책혁신, 과학기술이 선도하는 산업혁신, 이론혁신을 포함함.
 - 신공급학과와 개혁보너스 등 정책혁신
 - ① '마윈(馬云)과 마화텅(馬化騰)'이 선도하는 온라인금융 혁신, ② 칭화대학교 '글로벌 공업 4.5',

- ③ MB산업모델(정보, 스마트 로봇, 지속가능한 에너지)에 따른 산업혁신
- ① 구조적 환율탄성이론, ② 동태적 비교우위, ③ ‘정부, 기업, 사회’로 이루어진 새로운 PPP 모델 등 이론혁신

다. 신형 글로벌 전략구조

□ 13차 5개년 계획 전망

- 13차 5개년 계획은 6가지 키워드인 △부민강국(強國富民), △혁신건인(創新引領), △지역협동(區域協同), △군민융합(軍民融合), △해륙통합(海陸統籌), △재글로벌화(再全球化)임.

□ 일대일로 전략

- 2013년 9월 7일에 시진핑이 카자흐스탄 방문시 최초로 ‘실크로드 경제벨트’에 관한 전략적 구상을 제시, 2013년 10월 3일 인도네시아에서 아세안국가와 ‘21세기 해상 실크로드’를 공동 구축할 것을 제안함.
- 2013년 12월 중앙경제업무회의에서 ‘실크로드 경제벨트’의 건설, 전략규획 제정, 인프라시설의 상호 연결과 건설을 제시하였음.
- ‘21세기 해상실크로드’의 건설과 해상통로의 상호 연결 및 서로간의 이익관계 강화를 제시하였음.
- 2015년 4월 16일에 NDRC, 외교부, 상무부는 ‘실크로드 경제벨트와 21세기 해상 실크로드 공동 구축 관련 전망과 행동(推動共建絲綢之路經濟帶和21世紀海上絲綢之路的愿景与行動)’을 공동으로 발표하였음.

□ 미래 발전의 새로운 이념

- ① 조화로운 융합을 이루는 문화(從沖突到和諧共融), ② 경쟁에서 협력을 통해 윈-윈(共贏)를 이루는 경제통합, ③ 단일화에서 다원화로 변화되는 글로벌 관리구조 등 새로운 변화가 나타날 것으로 전망됨.

라. 문화부흥과 중국의 부상

□ 문화부흥

- 다양한 전통문화(유교, 불교, 도교 등)의 융합, 문화 자존감 부활 등을 통해 중국문화를 부흥시키고 세계적 지위를 제고함.

2. ‘중국제조 2025’ 계획과 한중 산업협력(郭朝先, 중국사회과학원 공업경제연구소)

가. 서언

- 1949년 중화인민공화국 정권 수립 이후, 공업화 추진과정에 있어 제조업은 중요한 역할을 해왔으며, 중국 제조업의 발전은 크게 1978년 전후 두 단계로 나누어 볼 수 있음.
 - 1949~1978년(無→有): 30년의 기간에 걸쳐 중국은 독립적이고 비교적 정비된 공업 시스템과 국민경제체계를 갖추게 됨.
 - 1978~2010년(小→大, 少→多): 중국은 세계 최대의 제조업 국가로 성장했으나, 국제적 수준의 제조업 강국이 되기에는 여전히 부족한 점이 많음.
- 중국은 ‘중국판 공업 4.0 계획’을 통해 제조업 강국으로의 성장을 도모하고 있으나, 동 계획으로만 목표를 실현하기는 어려움.
- 향후 ‘제조업 2035’, ‘제조업 2045’ 등의 계획을 지속적으로 시행하여 중국 제조업의 국제적 지위를 제고해야 함.

나. 중국 제조업 발전 현황

- 발전 추세
 - 2013년 중국 공업성장지수는 1978년 수치를 기준(1978년=100)으로 약 40배 이상 상승한 4,164.0을 기록하며 1차, 3차 산업(서비스업)의 성장지수를 초과했을 뿐 아니라, 2차 산업 평균 성장속도를 추월하는 등 1978~2013년간 경제성장을 견인함.
 - 중국 GDP에서 공업이 차지하는 비중 추이를 보면, 장기간 40% 전후 수준을 유지하고 있으나, 사실상 소폭 하락세를 나타냄(1978년 44%→1997년 42%→2013년 37%).
 - 중국의 산업구조의 변화는 공업화 발전의 일반 법칙(경제 발전에 따라 2차 산업이 주도적 지위를 차지하다가, 3차 산업이 점차 발전하면서 3,2,1차 산업순 비중이 변화하는 과정)과 동일

한 양상을 보임.

□ 중국 공업의 국제적 위치

- 전 세계 공업 규모 총량은 1995년 10조 달러에서 2013년 20조 달러로 증가했음.
- 같은 시기 중국 공업 규모 총량은 0.4조 달러에서 4조 달러로 약 10배 증가하고 전세계 공업 내 비중 역시 4%에서 20%로 뚜렷한 증가세를 보임.
- 1995년 이전 중국의 공업규모는 주요 발전국가들에 비해 낮은 수준이었으나, 1995년 이탈리아 공업규모를 초과한 것을 시작으로, 2001년까지 영국, 프랑스, 독일 등 국가를 초월하면서 세계 3대 공업대국이 되었음.
- 그 후로도 지속적으로 규모가 확대되며 일본, 미국을 제치고 세계 최대 공업대국으로 성장함.

다. 중국 제조업 발전이 직면한 문제점

□ 전반적인 기술 수준 및 자주 혁신 능력 저조

- 중국 제조업은 주요 기술 및 핵심 부품 분야에 있어 매우 높은 대외 의존 현상을 보이고 있어 외부 환경의 제약을 많이 받음.
- 로봇산업 분야 혁신적 기술 부족으로 국제 경쟁력을 갖춘 기업이 전무하고, 핵심 부품의 품질 및 신뢰도는 글로벌 선진기술에 비해 5~10년 뒤쳐진 수준임.
- 첨단반도체 수입량이 매년 증가, 2013년 첨단반도체 수입액은 2,322억 달러로 석유 수입액을 초과함.
- 특허비용이 스마트폰 가격 중 큰 비중을 차지, 특히 중고가 스마트폰의 경우 특허비용이 총 가격의 30%를 차지하기도 하며, 부품 원가를 초과하는 경우도 발생함.
- 산·학·연간 협력 성과가 미미하고, 시장화를 위한 기술 혁신 능력이 부족하며, 기술이전률(the rate of technology transfer)이 선진 국가에 비해 현저히 낮음.

□ 생산능력 과잉 및 낙후 생산설비 문제

- 최근 중국 공업기업의 평균 생산능력 이용률은 약 72%로 지속적으로 하락하고 있으며, 그 중 경공업의 생산능력 이용률이 높은 반면에 에너지와 자원소모량이 많은 중공업에서 저조한 생산능력 이용률이 나타나고 있음.
- 2012년말 기준 철강, 시멘트, 전해알루미늄, 판유리, 선박 분야 생산능력 이용률은 각각 72%,

73.7%, 71.9%, 73.1%, 75%에 불과해 국제평균 수준에 훨씬 못 미침.

- 기업의 경영난, 재정수입의 감소, 금융 리스크 축적 등이 생산능력 과잉문제와 깊은 연관이 있으며, 이는 단기간 내 해결 불가능한 대량의 낙후 생산설비 발생을 야기함.
- 상기 문제 해결 방안의 일환으로 국무원은 2015년 말까지 연철과 연강 각각 1,500만 톤, 시멘트 1억 톤, 판유리 2,000만 상자 규모의 철강 생산설비를 도태시킬 계획임.

□ 에너지 효율 저조, 에너지 절약 및 배출량 감소 시급

- 중국 공업은 장기간에 걸쳐 자원 요소의 투입에 의존한 규모 확대 및 경제 성장을 추진해왔으며, 대량의 에너지 소모에 비해 효율은 저조했음.
- 2010년 GDP단위당 에너지 소모량은 세계 평균치보다 두 배 많은 것에 비해 1차 에너지 생산율은 OECD 국가 평균(7,571달러/TOE)에 크게 못 미쳤음.
- 특히, 2010년 중국의 1차 에너지 생산율은 OECD 국가 평균보다 3,097 달러/TOE(원유환산톤) 적은 4,475 달러/TOE를 기록, 2000년대 들어 최대 격차를 보임.
- 12차 5개년 계획에는 동 기간 내 GDP 단위당 에너지 소모량 및 이산화탄소 배출량을 각각 16%, 17% 감소시키고, 화학적 산소요구량, 이산화황, 암모니아질소, 질소산화물 등 주요 오염물질 배출 총량 또한 감소시킬 것을 명시하고 있음.
- 2014년 5월 15일 국무원이 발표한 「2014~2015 에너지 저탄소 발전 방안에 관한 통지(2014-2015年節能減排低碳發展行動方案的通知)」에서는 동 기간 내 GDP 단위당 에너지 소모량, 화학적 산소요구량, 이산화황, 암모니아질소, 질소산화물 배출량을 각각 매년 3.9%, 2%, 2%, 2%, 5% 이상 줄이고, GDP 단위당 이산화탄소 배출량은 3.5% 이상 감소시킬 것이라 밝힘.

□ 노동자 임금 상승에 따른 비교우위 상실

- 2003~2013년 중국 제조업 분야 명목 임금은 약 3배 상승, 인플레이션을 고려하더라도 10년 간 최소 100% 상승함.
- 2004년 이후 중국의 무제한적 노동력 공급은 한계점에 달했으며, 노동비용은 지속 상승하고 있음.
- 국제 노동력 시장 기준 중국의 노동비용은 빠른 속도로 높아지고 있으며, 환율 상승이 그 주요 원인 중 하나로 분석됨.

□ 사회자원의 금융경제(虛擬經濟) 지향으로 인한 제조업 수익 하락세 지속

- 최근 몇 년간 부동산 및 자원형 제품 가격의 폭등으로, 투자기회가 확대됨에 따라 금융경제가

과도한 성장세를 보이고, 사회자본 전반이 금융경제 분야로 유입되는 현상이 심화되면서, 제조업을 대표로 하는 실물경제의 수익률은 지속적으로 하락함.

- 글로벌 금융위기의 영향으로 2008, 2009년 잠시 하락한 것을 제외하고는 2011년까지 상승세를 유지해오던 제조업 수익률은 2012년 이후 하락하기 시작함.

라. '중국제조 2025' 계획

□ '중국제조 2025' 계획의 주요 내용

- '중국제조 2025'는 30년에 걸쳐 추진될 계획 중 첫 번째 단계로, 2015년 중국정부업무보고에서 제기된 '인터넷 플러스 액션플랜'의 제정이 '중국제조 2025' 계획에 새로운 조건을 제공할 것임.
- 정부는 현재 「2015~2025 중국 제조업 발전계획(中國製造業發展綱要)」 발표를 준비 중이며, '중국제조 2025' 계획은 '11223410 계획'으로 개괄될 수 있음.
- '11223410 계획'
 - 1개의 사명: 중국제조업의 첨단화 추진으로 제조업 대국에서 제조업 강국으로 전환
 - 1개의 주요노선: 정보화와 공업화의 융합으로 중국 제조업의 업그레이드
 - 2개의 추진방향: 중국 제조업의 스마트화, 친환경화
 - 2개의 임무: 첨단기술산업과 전략적 신흥산업 발전을 촉진하는 한편, 첨단기술산업과 차세대 정보기술, 인터넷 기술 등을 이용한 전통제조업의 업그레이드 추진
 - 3개의 목표: 중국제조(製造)에서 중국지조(智造)와 중국창조(創造)로, 속도지향에서 품질지향으로, 중국제품에서 중국브랜드로의 전환
 - 4개의 전환: 요소구동(要素驅動) → 혁신구동(創新驅動), 저자본 경쟁우위 → 품질효율성 경쟁우위, 자원소모량 및 오염물질 배출량 多 → 친환경 제조, 생산형 제조 → 서비스형 제조
 - 10개의 중점 육성분야: 차세대 정보통신기술, 고정밀 수치제어 공작기계와 로봇, 항공우주장비, 해양 장비와 첨단기술 선박, 선진 철도교통설비, 신에너지 자동차, 전력 장비, 신소재, 바이오 의약과 고성능 의료기기, 농업기계장비

□ 당면 과제

- 목표기간내 '중국제조 2025' 계획의 효과를 얻기 위해서는 혁신구동 발전전략의 시행, 新경제 인프라 구축, 실물경제 분야로의 효율적 자원 배분, 핵심 기술 및 중점 육성 분야 리스트 작성 및 유동적 조정, '장인정신(工匠精神)'을 기초로 기술인재 육성 강화, 해외 우수사례 참고 등을 우선 해결하기 위한 방안을 모색해야 함.

마. 한중 산업협력의 향후 추진 방향

□ 성과 및 추진 방향

- 최근 한중 양국은 FTA 협상을 타결, 산업협력 MOU 체결, 한중 산업단지 건설 등 산업협력에 있어 괄목할 만한 성과를 보이고 있음.
- 양국이 지속적으로 산업 협력을 추진하고 있는 현 시점에 한국기업이 우위를 선점하고 있는 전자정보, 자동차, 조선, 철강 및 신재료, 신에너지 등 산업은 대부분 '중국제조 2025' 계획이 제시한 중점 육성분야에 포함된다는 점에서 '중국제조 2025' 계획은 한중 산업협력 발전의 새로운 기회를 제공할 수 있음.
- 향후 시행예정인 특혜 정책들은 협력에 참여하는 양국 기업들에게 유리한 환경을 제공할 수 있고, 중국 시장 수요 업그레이드는 한국 제조상품 및 핵심 부품의 수요 증가를 견인할 수 있음.
- 중국 제조업의 업그레이드가 일정 부분 한중 양국 간 경쟁 국면을 형성할 수 있다는 점은 부인할 수 없으나, 이런 경쟁은 양국 제조기업의 지속 가능한 발전을 유도하는 선의의 경쟁이 될 것임.

3. 동아시아 FTA: 무역환경 결제통화(陝北, 중국사회과학원 세계경제정치연구소)

가. 서언

□ 글로벌 경제환경의 변화와 각국의 개발전략의 변화로 글로벌 경제는 FTA시대에 진입함.

- 전세계적으로 추진되고 있는 FTA는 크게 한중일 FTA, 아세안 10개국과 주변 6개국(중국, 일본, 한국, 인도, 호주, 뉴질랜드)이 추진중에 있는 RCEP, 아태지역 12개국이 참가한 TPP, 일본과 EU 사이의 EPA, 미국과 EU 사이의 TTIP 등이 대표적임.

표 1. 세계 5대 FTA의 경제규모

	GDP		인구	
	조 달러	전 세계에서 차지하는 비중	억 명	전 세계에서 차지하는 비중
한중일FTA	15.7	21.0%	15.4	21.9%
RCEP (아세안+6개국)	21.6	29.0%	34.2	48.7%
TPP (미국+12개국)	27.7	37.1%	8.0	11.4%
EPA (일본+EU)	22.4	30.0%	6.3	9.0%
TTIP (미국+EU)	34.3	45.9%	8.2	11.7%
전 세계	74.7	100.0%	70.2	100.0%

자료출처: IMF : World Economic Outlook database, October, 2014.

- 세계 5대 FTA의 경제규모와 인구 및 회원국수는 모두 기존의 경제무역 협력규모를 초과하였는바, 5대 FTA가 원활하게 체결/실시될 경우 회원국의 기업과 경제환경에 중대한 영향을 미칠 것임.
- 그중 한중일 FTA는 2013년 3월부터 지금까지 6차례의 협상을 가졌음. 기존 한중 양국간 FTA는 타결되었지만, 일본이 무역과 투자 자유화 수준을 향상시킬 것을 요구하고 있기 때문에 한중일 3국의 FTA는 교착상태임.
- 아세안+6개국의 RCEP는 6차례의 협상과 2차례의 정상회담을 가졌지만 협상에 참여한 선진국과 신흥경제체 사이의 의견 차이가 크기 때문에 2015년 연말까지 타결하기에는 여전히 많은 어려움이 있음.
- 미국과 EU 사이의 TTIP는 2013년 7월부터 2014년 10월 사이에 7차례의 협상을 가졌지만, 미국과 EU사이의 의견차이가 크기 때문에 2015년에 타결하려면 양자는 더 많이 노력해야 함.
- TPP와 관련해서 미국과 일본이 관세문제와 지적재산권 보호문제에 대해서도 의견차이가 있음.
 - o TPP협상에 참가한 국가는 기타 FTA에 참가한 국가와 중복되기 때문에 이들 사이에 서로 영향을 미침.
 - o TPP 협상은 가장 복잡하며 기타 FTA협상에 대해서도 중대한 영향을 미칠 것으로 판단됨.
- 일본경제산업연구소는 각각의 FTA가 각국 GDP 성장률에 미치는 영향은 상이하지만 일반적으로 FTA회원국에 긍정적 효과를 가져다주고 비회원국에 역효과를 미친다고 분석함.

표 2. 지역내 무역자유화가 GDP에 대한 견인역할

	ASEAN+3 (EAFTA)	ASEAN+6 (CEPEA)	FTAAP	TPP
한국	5.93	6.34	7.10	-0.33
중국	3.16	3.43	5.83	-0.30
일본	1.04	1.10	1.36	0.54
싱가포르	2.71	3.15	2.42	0.97
인도네시아	3.00	3.69	3.64	-0.36
말레이시아	7.53	8.27	9.43	4.57
필리핀	4.42	4.60	6.07	-0.39
태국	16.31	17.03	20.24	-0.89
베트남	23.13	23.42	34.75	12.81
인도	-0.29	2.99	-0.91	-0.22
호주	-0.04	2.44	2.08	1.16
뉴질랜드	-0.19	2.29	3.80	2.15
미국	-0.03	-0.77	0.26	0.09

자료출처: 일본경제산업연구소 'EPA의 우선순위'. Akira..NAKAMURA(2012) <일본, 아태경제와 광범위한 경제협력: FTA와 TPP에 대한 사고방향> Institute for International Monetary Affairs.2012.04.17.

나. 동아시아 지역협력과 FTA

□ 한중일 3개국 중에서 한국이 가장 적극적으로 FTA를 추진하고 있음.

- 2000년 이후 한국은 52개 국가(혹은 경제체)와 FTA 협상을 추진하였으며, 주요 무역대상국(혹은 지역)인 미국, EU와 모두 FTA를 체결하고, 중국과도 이미 가서명한 상황임.
- 한국의 경우 FTA대상국간 무역액이 전체 무역액에서 차지하는 비중이 무려 61.4%에 달함.
 - 기발효된 FTA대상국(칠레, EFTA, 아세안, 인도, EU, 페루, 미국, 터키, 호주, 캐나다)간 무역액 비중은 39.7%, 기타결한 FTA대상국(콜롬비아, 중국)간 무역액 비중은 21.7%, 협상 중에 있는 FTA대상국간 무역액 비중은 21.4%임.
- 반면, 일본의 경우 기발효 FTA대상국(아세안, 멕시코, 칠레, 페루, 인도, 스위스, 호주)과의 무역액 비중은 한국보다 낮은 22.6%이지만, 협상 중에 있는 FTA대상국간 무역액 비중(한국: 6.0%, 중국: 20.1%, 미국: 13.1%, EU: 9.7%)은 61.8%에 달해 높은 편임.

□ 기존 동아시아는 아세안 위주로 FTA 네트워크를 구축하였음.

- 중국은 한국, 호주와 모두 양자 FTA를 체결하였지만 가장 큰 무역비중을 차지하는 중일과 4위를 차지하는 한일 사이는 역사문제로 인해 FTA가 타결되지 못한 실정임.
- 한중일 3개국 FTA에 있어 한국과 중국은 모두 한중 양자간 FTA의 자유화 수준과 유사할 것으로 요구하지만 일본은 더 높은 자유화 수준을 요구하고 있음.
- 경제구조, 무역구조, 무역대상국이 상이하여 국가별로 관심을 가지는 FTA도 차이가 있음.

다. 동아시아 지역내 무역과 원산지 규정

□ FTA 관련 중요사항

- 한중일 FTA든, 아세안+6개국 FTA든 모두 상품무역 위주로 협상하는데 관세양허를 통해서만 지역내 경제무역 협력의 이익극대화 효과를 창출할 수 있음.
- 일반적인 경우 3개국 혹은 3개 이상 국가로 구성된 FTA가 지켜야 할 원칙과 방법은 ① 국별 양허 혹은 공동양허, ② 자유화 수준을 제고하는 방법에 대해 협상, ③ 시간표 제정, 점차적인 관세인하와 감면 추진 등임.
 - 그중 상품무역 부분에서 자유화 비율에 대한 각각 다른 요구가 FTA 협상의 가장 큰 애로사항이라고 할 수 있음.

□ FTA 원산지규정

- 원산지규정은 FTA 체결한 후 회원국간 우선적으로 누릴 수 있는 편익이며, 이를 통해 지역내에서 더욱 합리적인 산업분업 시스템을 구축할 수 있으며 더 많은 비즈니스 기회를 창출할 수 있음.
- FTA를 통해 경쟁력을 가진 기업은 광의 FTA의 누적효과(원산지 인정 기준)를 충분히 활용하여 무역교역과 현지 생산(직접 투자)분야에서 그 경쟁력을 발휘할 수 있으며, 공급망관리(SCM)를 구축할 수 있음.
- 서로 경쟁관계를 가진 기업은 동일한 조건으로 수출시장에서 경쟁하고 수입과 현지 생산 분야에서 최적화 경영자원을 얻을 수 있음.
- FTA를 통해 회원국을 원산국으로 간주하여 동 회원국으로부터 부품, 모듈을 수입할 수 있고 수출시 '자국(수출국) 원산지 제품'으로 인증할 수 있음.

□ FTA 하에서의 결제통화

- 자국통화의 국제화에 따른 편의와 리스크
 - 자국통화 국제화에 따른 편의
 - 무역교역에서 환율변동에 따른 리스크를 감소할 수 있음.
 - 자국 금융기구의 국제경쟁력을 향상시킬 수 있음.
 - 자국 금융자본 시장 발전을 촉진하는 동력으로 작용할 수 있음.
 - 자국통화 국제화에 따른 리스크
 - 해외 경제주체가 자국통화를 사용하게 될 경우 대외무역을 통해 투기자금이 자국 금융시장에 유입되어 자국 금융시장의 불안정성을 증대시킴.
 - 중국의 경우, 자본계정 자유화가 전면 실시되지 않았기 때문에 자본계정은 엄격한 감독관리를 받음. 하지만 유출입 자금이 무역 교역액인지 여부를 판단하기에는 어려우며, 무역교역에 의한 자금이동과 투기적 자금이동에 대한 식별이 어려움.
- 중국-아세안 FTA 발효한 후의 무역결제화폐
 - 아세안 국가의 경제가 성장함에 따라 아세안과 중국은 FTA 체결을 통해 경제협력 네트워크를 형성하였고 중국을 핵심으로 하고 세계 각국과 연결하는 무역구조를 형성하였는데 이러한 경제구조는 점차 '중국과 아시아를 통일된 경제시장으로 하여 수평적 분업과 소비시장으로 구성된 경제무역 구조'로 전환하였음.

□ 아시아지역내 결산절차 특징

- 일반제조업 제품무역
 - 수출무역
 - 중국의 생산기업이 홍콩이나 싱가포르를 통해 원료나 부품을 수입할 때 홍콩이나 싱가포르에서 위안화로 결제함.
 - 아시아 기타 국가의 생산기업이 홍콩이나 싱가포르를 통해 원료나 부품을 수입할 때 홍콩이나 싱가포르에서 아시아국가 화폐로 결제함.
 - 재수출무역(중계무역)
 - 중국이나 아시아의 기타 국가에 공장을 둔 다국적 회사의 본사와 중국이나 아시아 기타 국가의 생산기업이 원료나 부품무역 거래할 때도 역시 홍콩이나 싱가포르에서 무역 결제하는데 미달러, 유로화, 위안화, 엔화 및 기타 아시아 국가 화폐를 사용함.
 - 홍콩이나 싱가포르를 통해 자원/에너지 상품을 수입할 경우 미달러, 유로화, 위안화로 결제할 수 있음.

- 중국이나 아시아 기타 국가의 공장에서 생산한 완성품은 홍콩이나 싱가포르를 통과한 후 다시 최종소비국(유럽이나 미주)으로 수출될 경우 미달러, 유로화, 위안화로 결제할 수 있음.
- 식량, 자원류 상품무역에서의 위안화 결제 규모가 지속적으로 확대됨.
- 식량, 자원 및 에너지류 상품무역
 - 중국은 중동이나 남미주로부터 식량, 자원, 에너지류 상품을 수입하는데 과거 수입할 때 상당부분을 달러로 결제하였지만 현재 위안화 결제 비중은 50%를 상회함.
 - 브라질, 베네수엘라 등 남미국가, 아프리카, 중아시아 각국으로부터 수입하는 무역결제 화폐는 대부분 위안화로 전환하였음.
- 중소기업의 상품무역
 - 대량의 중소기업이 최근 들어 홍콩/상하이로 무역센터로, 위안화를 무역결제 화폐로 하여 무역교역을 추진함.
- FTA 범위안에서 무역협력은 동아시아 지역내의 경제무역 협력을 견인하였고 위안화의 무역결제액 증가를 촉진하였음.

4. 인천-웨이하이(威海) 경제협력시범구의 서비스산업 협력(袁波, 상무부 아시아아프리카연구소)

가. 서언

□ 한중간 협력

- 2012년 8월 한국 인천시와 중국 웨이하이(威海)는 「경제협력 MOU」를 체결하고, 웨이하이시 환추이구(环翠)와 인천시 중구, 윈딩시(文登市)와 인천시 서구 간 우호협력 동반자 관계를 구축함.
- 2015년 2월 한중 양국은 자유무역협정을 가서명함.
 - 협정안에는 인천 경제자유구역(IFEZ)과 웨이하이 지방 경제협력 촉진 시범 구역이 될 것이며, 서비스업이 중점 협력 산업에 포함된다고 명시됨.
 - 인천-웨이하이 지방 경제협력시범구가 향후 서비스업 분야에서 어떠한 방향으로 협력을 전개할 것인가에 대한 연구가 필요함.

나. 서비스산업 협력의 특징 및 당면 과제

□ 특징

- 최근 웨이하이의 서비스산업은 빠르게 발전하고 있으며, 현지 경제에 대한 기여도 또한 지속적으로 상승하고 있음.
- 한국과 도소매, 무역물류, R&D 등 서비스업 분야에서 이미 긴밀한 투자 협력관계를 구축하고 있음.
 - 한국 기업은 웨이하이의 레저스포츠, 소매, 운수, 문화 엔터테인먼트 등 분야에, 웨이하이 기업은 주로 한국의 교통운수, 원양어업, 수산물 양식 및 가공, 방직의류, 전자과학기술 R&D 등 분야에 투자하고 있음.
 - 한중 양국은 인력, 관광 등 분야의 서비스무역에서도 빠른 성장세를 보임.
- 2008년 이후 웨이하이의 핵심(火炬)첨단기술 산업개발구와 경제기술 개발구를 중심으로 서비스 아웃소싱 산업이 빠르게 성장하여, 현재 약 49개 국가 및 지역의 프로젝트를 담당하고 있음.
 - 그 중 기술 프로세스 아웃소싱이 큰 비중을 차지함.
- 웨이하이시를 방문하는 한국 관광객은 갈수록 증가하고 있으며, 연간 웨이하이를 방문하는 외국인 관광객 41.2만 명 중 35.8만 명이 한국인임(2013년 기준).
 - 한편 웨이하이 항구를 통해 한국을 방문하는 관광객은 매월 3.5만 명에 달함(2013년 기준).

□ 당면 과제

- 웨이하이의 서비스산업이 빠른 성장세를 보이고 있고, 한중 FTA 타결이 웨이하이의 對한국 서비스산업 협력에 새로운 발전 기회를 제공할 수 있지만, 동시에 몇 가지 현실적 해결과제가 존재함.
- 첫째, 서비스업 생산액 측면에서 웨이하이시는 같은 성(省) 칭다오(靑島), 지난(濟南), 옌타이(煙台)에 비해 서비스 발전정도가 낮음.
 - 2013년 칭다오(靑島), 지난(濟南), 옌타이(煙台)의 서비스업 생산액은 각각 4,000억 위안, 2,892억 위안, 2,118억 위안에 달하는 것에 비해 웨이하이는 1,690억 위안에 불과함.
- 둘째, 서비스업 발전은 대외무역 및 제조업의 발전과 밀접한 연관이 있음.
 - 2013년 웨이하이의 대외무역 총액과 공업 생산액은 각각 171.5억 달러와 1,174.4억 위안으로 칭다오, 옌타이, 르자오(日照), 동잉(東營) 등 도시에 비해 현저히 낮은 수준임.
- 셋째, 웨이하이의 對한국 서비스무역은 관광 및 인력 분야에 제한되어 있고, 서비스기업의 수와 상호투자의 규모면에서 여전히 초보적 단계에 머물러 있음.

라. 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구의 서비스산업 협력

□ 서비스산업 협력방향

- 한중 FTA 체결로 서비스산업은 한중 협력에 있어 강한 잠재력을 갖춘 새로운 분야를 개척하게 될 것이며, 동 배경 하에 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구가 어떤 방식으로 서비스산업 협력을 전개하게 될 지는 중요한 연구 과제가 될 것임.
- 첫째, 한중 FTA의 서비스업 개방 관련 내용을 구체화하고 적극 실천하여 효율적이고 투명하며 점진적인 상호 개방과 밀접한 협력을 실시함으로써 지역 협력의 시범 역할을 할 수 있어야 함.
- 둘째, 협력을 통해 양국 공동 발전 노선을 탐색해야 함. 최근, 한중 양국은 모두 서비스업의 구조적 전환을 필요로 하고 있으며, 국제 시장에서 양국 서비스 산업의 경쟁과 협력이 공존하고 있어 서비스무역의 상호 개방에 관한 우려가 적지 않은 상황임.
 - 이러한 상황에서 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구는 이런 다소 민감하고 경쟁이 존재하는 분야에서 협력의 기회를 찾아 상호 윈윈(Win-win)하는 방법을 찾아 국가차원의 전략으로 확대할 필요가 있음.
- 셋째, 동 시범구 운영을 통하여 한중간 협력심화에 제도적 틀을 제공함.
 - 한중 FTA는 서비스 산업에 대해 포지티브 리스트 방식으로 개방, 개방분야가 비교적 제한적임.
 - 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구가 자유무역시범구의 일부 기능을 수행하도록 함으로써 서비스 및 투자 분야에 네거티브 리스트 적용의 적합도를 측정해 볼 수 있음.

□ 서비스 산업협력의 세 단계

- 1단계: 한중 FTA에 명시된 서비스 무역 개방 관련 조항 중 발효되지 않은 분야를 우선 시행하여 FTA 체결에 앞서 정책적, 법적 개선책을 모색함.
- 2단계: 광둥(廣東)-홍콩(香港) 포괄적 경제 동반자 협정(Closer Economic Partnership Arrangement, CEPA)의 성공사례를 교훈 삼고, 시행착오 사례를 참고하여, CEPA의 내용에서 더욱 업그레이드 된 서비스산업 개방을 추진함.
- 3단계: 광둥과 상하이(上海)자유무역시범구의 경험을 바탕으로 한중 FTA에서 개방하지 않은 분야를 시범적으로 개방하여 향후 한중 FTA 체결시 논의될 네거티브 리스트 적용 방식에 대해 경험적 기초를 제공함.

□ 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구 발전방향

- 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구는 두 지역의 현황과 한중 양국 서비스 산업협력의 발전 가능성을 결합하여, 초기에는 관광, 문화창조 및 교육서비스, 헬스, 역외 전자상거래, 해운 물류를 발전시킴.
 - 상기 분야 발전에 동력을 제공할 수 있도록 금융서비스 및 전문 서비스 산업을 발전시키는 방안을 채택할 수 있음.
- 제도 및 정책 혁신을 통해 친환경 한중 스포츠 레저 서비스 산업 체인과 역외 전자상거래 네트워크를 형성하여, 인천-웨이하이 지역 경제협력 시범구를 한중 관광산업의 주요 허브이자 문화 교류 및 교육 서비스, 상품 거래의 중심지로 발전시킬 수 있음.

5. 질의응답 & 토론

□ 질문 1: 선박이나 조선업에 있어 한중일 3개국간 경쟁관계나 협력관계가 아주 긴밀하며 전 세계적으로 일본이나 한국이 동 분야에서 앞서가고 있음. 최근 몇 년간 중국도 동 분야에서 빠른 발전을 하고 있는데 수평적 분업관계를 이룬 분야인 선박이나 조선업에서 한중일 3개국은 어떻게 더 좋은 협력관계를 구축할 수 있는가?

- 질문자: 胡文龍(사회과학원 공업경제연구소), 토론자: 左傳長, 陳虹, 陳向東, 劉通

□ 左傳長(국가발전개혁위원회 경제연구소)

- 중국의 조선업은 빠른 발전을 가져왔지만 기술력은 한국이나 일본에 비해 뒤쳐진 상황임. 이는 중국 조선업의 막대한 규모와 빠른 발전속도와 관련됨.
- 중국은 첨단제품과 제품의 부가가치면에서 한국보다 많이 뒤쳐진 상황이지만, 중국이 수직형 분업 시스템을 원하지 않기 때문에 산업의 질적 향상을 도모하는 것이 중요함.
- 첨단제품 분야에서는 한국과 경쟁관계가 아닌 차별화된 제품을 통해 상호보완 관계를 형성해야 함.
- 앞서 웨이하이와 인천의 협력관계를 언급하였는데, 양국은 두 지역간 전반적인 해양산업의 협력을 도모할 수도 있음.

□ 陳虹(중국사회과학원 세계경제정치연구소)

- 과거 양국은 선박제조분야에서 협력을 추진한 적 있었는데 제3국이 중국제품에 대한 신뢰가 낮기 때문에, 선박제조에서 한국, 일본, 독일 등의 제품이나 원료를 사용하게 되어 협력이 어려웠음.

- 실제로 대련에 공장을 둔 한국 선박제조업체를 방문한 적 있는데 그 업체가 중국 현지 고용창출에 대한 기여도를 보면, 선박제조시 가장 낮은 기술 수준에서 노동자를 채용했을 뿐 첨단단계인 기술이나 설계 등 분야에서는 중국 인력을 전혀 채용하지 않은 것으로 파악됨.
- 선박분야에서 양국간 협력을 위해서는 제 3국(고객사)의 요구나 국제기술 산업표준에 따를 수 밖에 없기 때문에 중국업체의 기술 수준을 업그레이드시키는 것이 시급한 임무임.

□ 左傳長(국가발전개혁위원회 경제연구소)

- 대형 선박의 제조에 있어 중국업체는 물론이고 한국업체의 국제경쟁력도 높은 수준은 아님. 하지만 한국은 소형 선박, 예컨대 어선, 유람선 제조 등에 있어서는 일정 경쟁력을 확보하고 있음. 따라서 인천과 웨이하이는 이러한 소형 선박 제조에 협력을 강화할 수 있음.

□ 陳向東(북경항공항천대학교 교수)

- 한중 양국의 협력에 있어 국가차원에서 제도적으로 규정해야 할 부분도 필요하지만, 시장경쟁에 따른 자유로운 협력도 필요한 것임. 앞으로 양국 기업체사이에 시장경쟁+협력의 모델이 이루어지게 되면 서로에게 윈윈 효과를 가져다줄 것으로 예상됨.

□ 陳虹(중국사회과학원 세계경제정치연구소)

- 한중간 산업의 협력관계에 있어, 사실 금융부문에서의 협력이 아주 중요하다고 생각함. 양국 업체간 협력 시 다른 나라의 화폐를 사용할 경우, 일정한 환전손실을 초래할 수 있음. 예컨대 이런 비용발생을 줄이기 위해 중국 위안화의 무역결제 기능을 활성화시킬 필요성이 있음.

□ 劉通(국가발전개혁위원회 토지개발과 지역경제연구소)

- 중국경제 뉴노멀 시대에서의 한중 양국간 협력의 여지는 크다고 할 수 있음.
- 선박이나 조선업외 환경기술 분야에서의 협력기회가 많음. 한국은 동 분야에서 기술력이 뛰어나지만 중국은 여전히 기술수준이 낮은 상황이기 때문에 협력여지가 큼.
- 최근 중국에서 '인터넷+'라는 발전전략을 제출하였는데 개인적으로 볼때 '인터넷+' 시대에 정보투명성이 향상되면서 거래비용이 절감될 것으로 예상되며, 이 분야에도 협력의 여지가 있다고 생각됨.

□ 질문 2: 중국 제조업 비중이 하락하고 서비스업 비중이 상승하였다고 하였는데 사실 제조업에 있

어 중국은 여전히 상승할 여지가 많음. 예컨대 중국 관광객이 한국에 가면 화장품을 대량 구입하고 태국에 가면 침구용품 등을 대량 구입하는데 이로부터 중국의 민생과 관련된 제조업 수준이 여전히 부족함을 알 수 있음. 따라서 어떻게 해야 민생과 관련된 제조업 수준을 향상시키고 발전시킬 수 있을가라는 문제도 검토해볼 필요가 있다고 생각함.

- 질문자: 徐長文(상무부연구원), 토론자: 左傳長, 陳向東, 劉通, 陳虹, 郭朝先

□ 左傳長(국가발전개혁위원회 경제연구소)

- 개인적으로 볼 때 동아시아 지역의 제조업은 전 세계의 제조업이라고 할 수 있음.
- 즉 중국 제조업의 경우 원료는 해외로부터 수입하고 제품의 일부단계만 중국에서 제조할 뿐인 경우도 있음.
- 중국 제조업의 발전방향은 전체 산업체인에서 좀 더 업그레이드된 단계로 발전하는 것이라고 할 수 있음.

□ 陳向東(북경항공항천대학교 교수)

- 중국에서는 질 좋은 품질의 물건을 제작할 수 있는 기술자가 부족한 실정임.
- 대학교 졸업생이나 고학력자 육성도 중요하지만, 전문기술학교를 통해 기술력을 가진 장인(工匠)을 육성하는 것이 아주 중요함. 그리고 한중 협력에 있어 중소기업간 협력을 추진하는 것도 중요한 포인트임.

□ 劉通(국가발전개혁위원회 토지개발과 지역경제연구소)

- 장인(工匠) 육성과 관련해서 현재 안후이 지역에서 비교적 잘 추진되고 있음.
- 예컨대 그 지역에서는 13, 14세 어린이를 10여년간 조각 등 분야의 장인으로 육성시키고 있음.
- 대학교 졸업생은 섬세함과 인내심이 필요한 가공작업을 하기에는 어려움이 있지만 장인 훈련을 받은 기술자는 가능함. 즉 장인모델을 통해 예술가를 육성할 수 있음.

□ 陳虹(중국사회과학원 세계경제정치연구소)

- 현재 중국은 대학교 등 전통적인 교육에만 너무 집착하는데 사실 유럽 국가를 벤치마킹하여 기능공을 육성하는 기술자 전문학교를 더 적극 추진할 필요가 있음.

□ 郭朝先(중국사회과학원 공업경제연구소)

- 사실 기술자 전문학교의 설립을 적극 추진해야 한다는 의견에 전적으로 동의하지만, 현재 중국은 전 사회적으로 전통적인 문화의 영향을 받아 대학교를 다녀야만 출세할 수 있다는 생각이 만연되어 있음.
- 현재 전문기술학교를 선택하는 대다수의 학생들은 고등학교나 대학교에 입학이 어려운 학력수준인 경우가 많음. 때문에 우선 전통적인 문화나 생각부터 변화를 가져와야 함.