

중국경제 현안 브리핑

03-52호 / 10월 15일

CAFTA 창설의 산업별 영향 및 제약요인¹⁾

1. 개요

- 전세계적인 지역주의 및 FTA 확산 추세 속에 중국도 지난 2001년말 개최된 ASEAN+3 정상회의에서 향후 10년내 ‘중-ASEAN 자유무역지대(CAFTA)’를 출범시킨다는 목표를 천명하고 구체적인 협상을 진행중인바, 현재 양자간에는 FTA 창설을 위한 기본협약이 체결된 상태임.

 - 중국정부가 핵심적인 경제외교전략의 일환으로 추진하고 있는 CAFTA는 중국이 참여하는 첫 번째 지역무역협정이라는 점에서도 중요한 의미를 지님.
 - 중-ASEAN간 무역액은 2002년 547.7억 달러로 전년대비 31.7% 증가하는 등 최근 들어 급증세에 있음.
 - CAFTA의 창설은 17억 인구, GDP 규모 2조 달러, 무역규모 1.2조 달러의 세계최대 단일시장의 형성을 의미하는바, 이에 대응하여 최근 일본과 한국도 ASEAN과의 FTA 협상을 서두르고 있음.

1) 최근 중국 국무원발전연구중심(DRC)이 발표한 보고서 “중-아세안 FTA의 영향 및 문제점 분석(中國-東盟自由貿易區影響因素及難點分析)”의 내용을 요약·정리한 것임.

2. 중-ASEAN 무역구조

□ 2002년 CAFTA 역내 무역액은 2,069.0억 달러로, 역내 11개 국가 총무역액의 15.8%를 차지함.

- 이는 NAFTA, EU 등 기존의 자유무역지대에 비해 상대적으로 낮은 수치이나, 현재 중국과 ASEAN은 모두 상대방의 5대 무역국이며 특히 최근 들어 양자간 무역액이 빠른 속도로 늘고 있어, 향후 CAFTA 역내 무역은 더욱 증가할 것으로 예상된다.

<표-1> 중국과 ASEAN의 국가별 무역 현황 및 비중

순서	국 가	중국 ¹⁾ (2002년 기준)				ASEAN ²⁾ (2001년 기준)				
		금 액 (억달러)	전년대비 증가율 (%)	비중 (%)	전년대비 비중변화	국 가	금 액 (억달러)	전년대비 증감율 (%)	비중 (%)	전년대비 비중변화
	총 무역액	6,207.7	21.8	100.0		총 무역액	6,877.7	-9.1	100.0	
1	일 본	1,019.1	16.2	16.4	-0.8	ASEAN 역내 무역	1,521.3	-9.9	22.1	-0.2
2	미 국	971.8	20.8	15.7	-0.1	미 국	1,084.4	-10.3	15.8	-0.2
3	E U	867.6	13.2	14.0	-1.0	E U	1,016.4	-15.6	14.8	-1.1
4	홍콩지역	692.1	23.7	11.1	0.1	일 본	1,004.3	6.1	14.6	2.1
5	아 세 안	547.7	31.7	8.8	0.6	중 국	553.9	-10.0	8.1	-0.1
6	대 만	446.5	38.1	7.2	0.9	한 국	281.9	-6.0	4.1	0.1
7	한 국	440.7	22.8	7.1	0.1	호 주	180.4	37.6	2.6	0.9
8	러 시 아	119.3	11.8	1.9	-0.2	캐 나 다	49.0	13.1	0.7	0.1
9	호 주	104.4	16.0	1.7	-0.1					
10	캐 나 다	79.3	7.6	1.3	-0.1					

자료 : 1) 중국 상무부 홈페이지.
2) ASEAN 홈페이지.

□ 양자간의 연도별 무역량은 통계기준의 차이에도 불구하고 지속적인 증가 추세를 보여 줌.

- 아시아금융위기 직후인 1998년을 제외하고는 1993~2001년 기간동안 중

-ASEAN 무역은 계속 크게 증가함.

- o 중국측 통계에 따르면, 동 기간동안 양자간 무역은 연평균 증가율 17.4%를 기록한 반면, ASEAN측 통계로는 1999년부터 홍콩을 중국에 포함시킴으로써 연평균 증가율 25.5%를 기록함.

<표-2> 중-ASEAN간 무역 추이 (중국통계 기준)

(단위: 억 달러)

연도	무역 규모		對ASEAN 수출		對ASEAN 수입		무역수지
	금 액	증감율(%)	금 액	증감율(%)	금 액	증감율(%)	
1993	106.79		46.83		59.96		-13.13
1994	132.08	23.7	63.78	36.2	68.3	13.9	-4.52
1995	184.03	39.3	90.01	41.1	94.02	37.7	-4.01
1996	192.06	4.4	88.18	-2.0	103.88	10.5	-15.7
1997	228.95	19.2	109.19	23.8	119.76	15.3	-10.57
1998	216.21	-5.6	93.47	-14.4	122.74	2.5	-29.27
1999	256.83	18.8	111.76	19.6	145.07	18.2	-33.31
2000	367.14	43.0	155.89	39.5	211.25	45.6	-55.36
2001	384.88	4.8	163.21	4.7	221.67	4.9	-58.46
2002a	474.00	23.2	203.89	24.9	270.11	21.9	-66.22
2002b	547.7	31.7	235.68	28.3	312.00	34.4	-76.3

주 : 1) 1993~2002a는 ASEAN 6개국(브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국)의 집계임.

2) 2002b는 ASEAN 10개국(미얀마, 캄보디아, 라오스, 베트남을 추가)의 집계임.

자료 : 중국 <海關統計年鑑>.

<표-3> 중-ASEAN간 무역 추이 (ASEAN통계 기준)

(단위: 억 달러)

연도	무역 규모		對중국 수출		對중국 수입		무역수지
	금 액	증감율(%)	금 액	증감율(%)	금 액	증감율(%)	
1993	88.65		43.36		45.29		-1.93
1994	110.63	24.8	57.59	32.8	53.04	17.1	4.55
1995	133.31	20.5	71.3	23.8	62.01	16.9	9.29
1996	166.92	25.2	92.18	29.3	74.74	20.5	17.44
1997	226.51	35.7	134.83	46.3	91.68	22.7	43.15
1998	204.15	-9.9	112.12	-16.8	92.03	0.4	20.09
1999	457.92	124.3	193.85	72.9	264.07	186.9	-70.22
2000	605.17	32.2	258.55	33.4	346.62	31.3	-88.07
2001	544.57	-10.0	232.34	-10.1	312.23	-9.9	-79.89

주 : 1) ASEAN은 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국을 의미함.

2) 1999~2001년은 홍콩이 포함된 수치임.

자료 : ASEAN 홈페이지.

□ 중국과 ASEAN 개별국가간 무역관계

- ASEAN 10개국의 對중국 무역총액에서 브루나이, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 등 기존의 6개 회원국이 차지하는 비중은 2001~2002년 기준으로 90% 이상에 달함.
- 현재 ASEAN 신규회원국 가운데 對中 무역액 비중이 가장 높은 국가는 베트남인바, 특히 중국으로부터의 수입액이 필리핀을 초과하여 ASEAN내 중국의 제5대 수출시장으로 급부상함.
- 2002년 무역현황을 보면, 말레이시아가 싱가포르를 추월하여 ASEAN내 중국의 최대 무역국이 되었는데, 그 비중은 2001년 22.6%에서 2002년 26.1%로 상승함.
- 중국의 對ASEAN 최대 수출시장은 싱가포르(對ASEAN 수출총액의 29.6%)이며, 2위는 말레이시아임(21.1%).
- 한편, 중국의 對ASEAN 최대 수입시장은 말레이시아(對ASEAN 수입총액의 29.8%)이며, 이어서 싱가포르, 태국, 인도네시아, 필리핀 순임.

<표-4> ASEAN 회원국별 對중국 무역 비중

(단위 : %)

국 가	2001			2002		
	무역총액	對중국 수입	對중국 수출	무역총액	對중국 수입	對중국 수출
브루나이	0.4	0.1	0.6	0.5	0.1	0.8
인도네시아	16.2	15.4	6.7	14.5	14.5	14.4
말레이시아	22.6	17.5	26.7	26.1	21.1	29.8
싱가포르	26.3	31.5	22.1	25.6	29.6	22.6
필리핀	8.6	8.8	8.4	9.6	8.7	10.3
태국	16.9	12.7	20.3	15.6	12.6	18.0
미얀마	1.5	2.7	0.6	1.6	3.1	0.4
캄보디아	0.6	1.1	0.1	0.5	1.1	0.1
라오스	0.1	0.3	0.0	0.1	0.2	0.0
베트남	6.8	9.8	4.4	6.0	9.1	3.6
합계(ASEAN 6개국)	91.0	86.1	94.9	91.8	86.5	95.9
합계(ASEAN 10개국)	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 중국 <海關統計年鑑>.

□ 중국의 對ASEAN(5개국) 주요 수출품목은 ① 동력전기, 오디오·비디오 설비 및 관련 부품, ② 방직원료 및 방직제품, ③ 광산물, ④ 화공 및 관련 제품, ⑤ 식물성제품, ⑥ 차량, 항공기, 선박 및 운수설비 등임.

- 특히, 중국의 가장 중요한 對ASEAN 수출품목인 동력전기제품은 그 비중이 1993년 18.1%에서 2001년 46.1%로 급상승함.
- o 동력전기와 함께 자본기술집약형 제품에 속하는 운수설비는 전반적인 비중은 낮지만 지속적으로 증가하고 있는 반면, 방직제품, 광산물, 식물제품 등 노동·자원집약형 제품의 비중은 하락세를 보이고 있음.
- 한편, 동력전기, 플라스틱·고무제품, 광산물, 화공제품, 목제품, 운수설비 등은 수입에서도 높은 비중을 차지하고 있어, 중-ASEAN의 수출입품목 구조가 유사함을 보여 줌.

<표-5> 중국의 對ASEAN과의 주요 제품별 수출입 비중 추이 (1993~2001)

(단위: %)

對ASEAN 주요 수출품 비중										對ASEAN 주요 수입품 비중											
제품	년도	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	제품	년도	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
동력전기, 오디오·비디오 설비 및 부품		18.1	20.6	24.2	31.7	29.5	36.1	39.2	37.9	46.1	동력전기, 오디오·비디오 설비 및 부품		8.7	12.1	15.7	21.5	25.8	35.8	37.6	42.5	46.9
방직원료 및 방직제품		15.5	16.0	10.9	9.7	10.0	10.1	12.0	11.3	10.1	플라스틱·고무 및 관련제품		7.1	8.4	8.6	11.5	10.0	11.9	10.5	10.8	11.2
광산물		12.3	7.9	6.3	7.0	6.9	4.7	5.2	7.8	7.4	광산물		41.6	30.2	24.0	25.9	17.5	13.7	12.5	13.3	10.8
화공 및 관련제품		8.9	7.8	8.4	8.3	7.5	6.9	8.2	7.0	7.3	화공 및 관련제품		2.9	3.2	4.9	4.3	13.1	4.4	6.0	5.6	6.4
식물성제품		9.3	12.0	5.6	4.2	6.4	11.1	6.6	5.1	3.6	목재 및 관련제품, 목탄, 코르크, 편직제품		17.0	15.4	11.0	8.4	4.6	8.6	9.2	7.3	5.9
차량·항공기·선박 및 운수설비		2.9	2.8	4.9	2.8	4.5	6.0	5.3	3.2	3.6	차량·항공기·선박 및 운수설비		1.0	1.7	2.5	2.9	4.5	6.4	6.7	5.6	4.2
합 계		67	67.1	60.3	63.7	64.8	74.9	76.5	72.3	78.1	합 계		78.3	71	66.7	74.5	75.5	80.8	82.5	85.1	85.4

주 : ASEAN은 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 태국, 필리핀 등 5개국을 의미함.

자료 : 중국 <海關統計年鑑>.

3. CAFTA 창설에 영향을 미치는 요인

□ 중국과 ASEAN간 요소부존의 차이

- 생산요소부존의 측면에서 CAFTA 역내 국가들은 대체로 세 그룹으로 분류될 수 있음.
- o 첫째, 자본기술집약형 제품과 서비스무역 중심인 싱가포르, 둘째, 숙련기술노동 집약형 제품의 수출을 위주로 하되 일부 자본기술집약형 제품을 수출하는 아시아의 “네 마리 작은 호랑이(四小虎)”와 중국 동부지역, 셋째, 저렴한 인건비와 단순 노동력 비교우위를 지닌 ASEAN 신규회원국(4개국)과 중국 서부지역 등임.
- 이같은 요소부존의 차이는 역내 무역품목구조에 그대로 반영되어 비교우위에 바탕한 양자간 무역촉진 효과를 가져옴.
- o 실제로 양자간 무역에서 가장 비중이 큰 동력전기 부문에서 중국과 “四小虎”는 주로 가공·조립 위주의 숙련기술노동집약형 공정을, 싱가포르는 기술집약형 공정을 맡고 있는 것으로 나타남.
- o 반면, 유사한 여건을 가진 국가들간에는 동일 수출시장(선진국시장)에서 경쟁 관계가 발생할 수 있으며, 혹은 시장수요 상황에 따라 상호간에 동일품목을 거래할 수도 있음(예컨대 중국과 말레이시아간 면사(棉紗) 무역의 경우).

□ 국별 경제구조 및 산업구조의 차이

- 싱가포르는 3차산업 중심으로 전통제조업이 퇴조 경향을 보이고 있는 반면, 중국과 “四小虎”는 2차·3차산업의 발전수준이 비슷한 상태이며, ASEAN 신규회원국들은 아직까지 2차산업의 기초가 매우 취약함.
- 이같은 산업구조의 상이성 및 발전단계의 차이는 무역상의 비교우위 구도를 형성함.
- o 현재 싱가포르의 서비스무역이 확대 추세이고, 중국과 “四小虎”의 완제품 수출 비중이 각각 90% 내외에 달하며, ASEAN 신규회원국들은 1차산업 제품 수출이 여전히 큰 비중을 차지하고 있음.

□ 외국인직접투자(FDI)

- 중국과 ASEAN간 직접투자는 무역 발전을 견인함으로써 상호 분업관계에 영향을 미칠 것임.
- 중국의 자본계정 통제로 인해 對ASEAN 직접투자는 1995~2001년 누계기준으로 8억 달러 정도에 그치는 등 미미한 수준임.
- o 반면, 같은 기간중 ASEAN의 對중국 투자는 224억 달러에 달했으며, 가공무역 관련 기업들이 대부분이었음.

<표-6> 주요국별 對ASEAN 직접투자 추이 (1995~2001)

(단위 : 억 달러)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	누 계
일 본	42.63	49.55	68.10	40.57	13.00	-1.35	9.00	221.51
미 국	21.19	45.86	36.69	34.27	49.92	24.05	31.50	243.49
E U	56.07	62.31	55.43	53.44	70.51	26.09	41.42	365.28
한 국	5.55	4.66	7.29	1.39	5.98	0.81	-2.72	22.96
중국대륙	1.52	1.04	0.75	2.72	0.44	0.26	1.48	8.21
홍 콩	6.30	8.21	17.53	10.31	6.60	6.71	-4.51	51.16
대 만	8.47	7.42	9.05	6.32	3.36	4.82	3.36	42.80
아 세 안	35.17	31.22	39.63	20.73	9.35	7.14	9.33	152.57

주 : Data compiled from the respective ASEAN Central Banks and Central Statistical Offices. Unless otherwise indicated, the figures include equity and intercompany loan.

자료 : ASEAN Secretariat, ASEAN FDI Database.

<표-7> 주요국별 對중국 직접투자 추이 (1995~2001)

(단위: 억 달러)

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	누 계
일 본	31.08	36.79	43.26	34	29.73	29.16	43.48	247.52
미 국	30.83	34.43	32.39	38.98	42.16	43.84	44.33	266.97
E U	21.31	27.37	41.71	39.79	44.79	47.65	44.84	267.47
한 국	10.47	15.04	21.42	18.03	12.75	14.9	21.52	114.13
홍 콩	205	212.58	210.27	189.3	166.72	155	167.17	1,306.03
대 만	31.62	34.75	32.9	29.15	25.99	22.97	29.8	207.17
ASEAN	26.59	31.94	34.28	40.58	32.75	28.45	29.84	224.43

주 : 1995~96년도 중-ASEAN간 통계는 FDI와 기타 투자를 모두 포함한 수치임.

자료 : <中國統計年鑑>.

- 저렴한 인건비와 토지사용비, 우대정책 등 생산요소 측면의 비교우위를 포함한 對중국 투자유인의 지속적인 증가로 인해 최근 중-ASEAN간 분업구도가 중국에 유리한 방향으로 전환되고 있음.

4. CAFTA 창설의 산업별 영향

□ CAFTA 창설은 전반적으로는 뚜렷한 상호보완성을 바탕으로 상호 이득을 가져올 것으로 예상되나, 석유화학, 자동차 등 일부 산업부문에서의 경쟁은 격화될 것임.

- 중국측 입장에서 보면, CAFTA 출범은 중국의 철강, 전자, 기계산업 등에는 유리하게 작용할 것이나, 석유화학, 방직·복장산업 등에서는 부정적인 영향이 예상된다.

□ 위도 차이로 인해 다수 농산물은 직접적인 경쟁관계에 있지 않으며, ASEAN 열대 농산물의 對중국 수출이 증가추세에 있고, 중국의 소맥, 옥수수, 사과, 배 등도 ASEAN 시장에 점차 진출하고 있음.

- CAFTA 출범은 각자 비교우위가 있는 농산물의 시장 확대에 유리하게 작용할 것이며, 소비자들에게 더욱 많은 선택 기회를 제공할 것임.

□ 방직·복장산업의 경우, 표면적으로는 경쟁관계에 있으나 상호 무역규모가 크지 않고 목표 수출시장이 모두 구미선진국 등 제3국 시장이기 때문에 CAFTA 역내 경쟁은 심화되지 않을 것임.

- CAFTA 출범이후 역내 무역장벽의 제거는 역내 기업들의 상호 시장 진출을 촉진하여 기업경쟁력을 향상시킬 것이며, 제3국 시장에서 역내기업의 경쟁력 강화에도 유리하게 작용할 것임.

□ 중국과 ASEAN 모두 IT제품의 세계적인 생산기지로서, 향후 CAFTA 출범은

IT산업내 분업구도에 변화를 가져올 것인바, 특히 중국에 유리한 방향으로 발전할 것임.

- 최근 수년간 산업클러스터(cluster) 효과를 기대한 다수의 다국적기업이 중국을 최종제품 조립기지 및 부품생산기지로 건설하고 있어, 동 분야에서 중국과 ASEAN간의 경쟁이 심화되고 있음.

□ 석유화학산업은 가장 대표적인 경쟁산업으로, CAFTA 건설이후 중국 석유화학산업은 싱가포르와 치열한 경쟁에 직면할 것임.

- 중국은 대규모 석유화학 가공능력을 보유하고 있으나, 제한적인 기술 및 관리 수준으로 인해 국제경쟁력은 상대적으로 취약함.

- 반면, 싱가포르는 세계적인 석유화학공업 가공기지인 동시에 대규모 시장을 보유함.

□ 자동차산업에 대한 전망은 아직까지 유보적인바, 중국·태국·말레이시아가 모두 자동차산업을 기간산업으로 내세우고 있으나, 양자간의 물리적인 거리 때문에 각국이 개별적인 완성차 공장을 보유할 가능성이 큼.

- 다만, 자동차산업 부문의 경쟁은 주로 부품기업간에 발생할 것이며, CAFTA에서 자동차를 예외항목으로 지정하지 않는다면 중국이 높은 국제경쟁력을 보유한 농업용 차량, 소형차, 중형 화물차 등에서 크게 이익을 가져올 것임.

□ 철강산업의 경우, 중국이 대규모 철강공장을 보유하고 있는 반면, ASEAN의 철강공업은 상대적으로 취약하여 경쟁관계에 있지 않음.

- 오히려 CAFTA 출범은 한국, 일본, 대만 등에 비해 다소 열세인 중국 철강산업의 ASEAN 시장 진출에 유리하게 작용할 것으로 기대됨.

- 가전산업도 철강산업과 마찬가지로 중국에게 이익을 가져올 것으로 예상됨.

□ 서비스무역의 경우, CAFTA 출범은 양자간 무역을 증가시켜 해운, 항공, 통신, 금융서비스 등에서 이익을 볼 것으로 예상됨.

- 건설서비스 부문에서도 비교적 높은 경쟁력을 보유한 중국에 이익을 가져올 것임.

5. CAFTA 창설의 제약요인

□ 외부시장에 지나치게 의존적인 무역구조

- 중국과 ASEAN 모두 미국, EU, 일본을 주요 무역국으로 하고 있어, 최근 양자간 무역액의 급증 추세에도 불구하고 아직까지는 그 비중이 상대적으로 낮은 상태임.

○ 이처럼 낮은 역내 무역비중은 CAFTA 창설의 필요성에 대한 설득력을 약화시켜 협상과정에서 어려움을 야기할 수 있음.

- 그러나 양측은 CAFTA 창설이 가져다 줄 무역외적인 효과를 배제할 수 없음.

○ ASEAN은 중국과의 FTA 체결을 통해 향후 한국, 일본 등과의 FTA 협상에서 유리한 입지를 확보할 수 있을 것으로 기대함.

○ 중국도 CAFTA 창설을 통해 주변국가들과의 정치·외교적 관계를 강화하고 동아시아지역에서의 영향력 제고를 기대할 수 있음.

□ ASEAN 회원국간 경제적 격차

- 싱가포르(1인당 GDP 2만 달러, 무역중심의 도시형 경제), 미얀마·캄보디아(1인당 GDP 300달러 미만, 폐쇄형 경제), 말레이시아(중등소득, 수입대체전략 시행) 등 ASEAN 회원국간 경제적 격차는 무역정책과 시장개방 추진에서도 상당한 차이점을 노정, 향후 협상과정에서 난항이 예상됨.

- 경제발전 수준이 상대적으로 낮은 국가들에 대해서는 조기 시장개방에 따르는 부담을 완화시켜줄 수 있는 추가적인 지원이나 유연한 조치가 필요함.
- 말레이시아와 같이 수입대체전략을 시행중인 국가와의 협상도 상당한 난항이 예상되는바, 말레이시아는 AFTA 협상에서도 자동차를 예외품목으로 제시한 바 있어, CAFTA 협상시 유사한 문제가 발생할 가능성이 큼.

□ ASEAN내 강력한 리더십 부재(不在)

- ‘만장일치제’를 채택하고 있는 의사결정 방식으로 인해 ASEAN 사무국의 리더쉽과 조정능력이 극히 제한적임.
- 또한, ASEAN내에는 미국 중심의 NAFTA, 독일·프랑스 중심의 EU 등과 같이 강력한 리더쉽을 지닌 중심국가도 없음.
- 따라서, 중국과의 FTA 협상을 주도적으로 이끌어 나갈 국가나 중심기구가 부재한 상황에서 중국은 ASEAN 10개국과 개별적인 협상을 추진해야 함.
- FTA 추진에 가장 적극적인 싱가포르와 태국은 정치·경제적으로 강력한 리더쉽을 발휘하기 어려운 위치에 있음.(***)