



저작자표시-비영리-변경금지 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

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

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.



비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.



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

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

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

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

[Disclaimer](#)

2010년 8월
박사학위 논문

한 · 중 FTA 체결에 따른 경제적
효과 분석

조선대학교 대학원
무역학과
손학가

한 · 중 FTA 체결에 따른 경제적
효과 분석

Research on The Expected Economic Effects of
Korea-China FTA

2010년 8월 25일

조선대학교 대학원
무역학과
손학가

한 · 중 FTA 체결에 따른 경제적 효과 분석

지도교수 이 성 민

이 논문을 경영학 박사학위신청 논문으로 제출함

2010년 4월

조선대학교 대학원

무 역 학 과

손 학 가

손학가의 박사학위논문을 인준함

위원장	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)
위 원	조선대학교	교수	_____ (인)

2010년 6월

조선대학교 대학원

목 차

ABSTRACT	vii
제1장 서론	1
제1절 연구의 배경 및 목적	1
제2절 연구의 방법 및 구성	2
제2장 이론적 연구 및 FTA 추진현황	4
제1절 선행연구 검토	4
1. 국내연구	4
2. 국외연구	5
제2절 FTA 체결의 경제적 효과	6
1. 정태적 효과	6
2. 동태적 효과	8
제3절 한·중 FTA 추진현황 분석	10
1. 세계주요국의 FTA 추진현황	10
2. 한·중 FTA 필요성	15
3. 한·중 FTA 추진현황	16
제3장 한·중 교역현황	26
제1절 한·중 양국의 교역현황	26
1. 세계무역에서 한·중 양국의 비중	26
2. 한·중 교역현황 및 투자현황	27

제2절 한·중 제조업의 교역 및 특징	38
1. 한·중 제조업의 특징	38
2. 한·중 제조업의 교역현황	41
제3절 한·중 자동차 산업현황 및 관세구조	44
1. 한·중 자동차 산업현황	44
2. 한·중 자동차 산업의 교역과 투자현황	49
3. 한·중 자동차 산업관세구조 비교	51
제4장 한·중 제조업의 경쟁력 분석	53
제1절 한·중 경쟁력 분석	53
1. 한·중 무역 결합도	53
2. 무역특화지수	57
3. 현시비교우위지수 및 분석	62
4. 한·중 제조업부문의 분석에 대한 종합검토	66
제2절 한·중 자동차 경쟁력 분석	69
1. 민감 품목의 선정과 현황	69
2. 한·중 자동차 민감품목 경쟁력 분석	71
3. 한·중 자동차 양국 무역특화지수와 현시비교우위 지수 비교분석	73
제5장 한·중 FTA의 추진시 주요쟁점 및 대응방안	80
제1절 한·중 FTA 추진시 예상되는 주요쟁점	80
1. 제조업분야의 주요 쟁점	80
2. 자동차산업의 주요 쟁점	81
3. 무역규범분야의 주요 쟁점	82
제2절 한·중 FTA의 대응방안	85
1. 제조업분야 대응방안	85
2. 자동차산업의 대응방안	90

제6장 결론 및 시사점	93
참고문헌	96
감사의 글	103

표 목 차

<표 1> 한·중 FTA 경제적 효과에 관한 중국연구	5
<표 2> FTA체결의 경제적 효과	9
<표 3> 지역무역협정의 종류와 포괄범위	10
<표 4> 국별 - 지역별 FTA 체결현황(2010년 5월까지)	14
<표 5> 중국의 FTA 추진 현황	21
<표 6> 한·중과 세계무역 년 평균 증가율	26
<표 7> 한국의 주요 교역상대국	29
<표 8> 중국의 주요 교역상대국	30
<표 9> 한국의 대 중국 주요 수출품목	31
<표 10> 한국의 대 중국 주요 수입품목	32
<표 11> 가공 단계별 대 중국 수출입	34
<표 12> 수교 이후 대 중국 투자현황	35
<표 13> 산업별 한국의 대 중국 투자	36
<표 14> 중국기업의 대 한국기업 주요 M&A 현황	37
<표 15> 중국 산업구조의 변화	40
<표 16> 중국 제11차 5개년 계획 중 산업구조 조정 승급의 주요 목표	41
<표 17> 한국의 대 중국 품목별 수출추이	42
<표 18> 한국의 대 중국 품목별 수입추이	43
<표 19> 한국 자동차 수급 총괄표	46
<표 20> 각 시기별 중국 자동차산업 발전양상 및 특징	47
<표 21> 중국 자동차의 총 생산량과 수출량	48
<표 22> 중국자동차와 부품의 대 한국 수출입	50
<표 23> 한·중 자동차산업의 기술경쟁력 비교	51
<표 24> 한·중 주요 자동차 품목의 관세율	51
<표 25> 한국의 대 중국 무역결합도 지수	56

<표 26> 중국의 대 한국 무역결합도 지수	57
<표 27> 한국의 대 중국 무역특화지수 TSI	58
<표 28> 한국의 대 중국 무역특화지수 분포	61
<표 29> 한국의 대 중국 10대 수출품목 기준 RCA지수	63
<표 30> 중국의 대 한국 10대 수출품목 기준 RCA지수	64
<표 31> 한국 제조업의 대 세계 RCA지수	65
<표 32> 중국 제조업의 대 세계 RCA지수	66
<표 33> 국제경쟁력의 평가지수	67
<표 34> 한·중 제조업 부문의 국제경쟁력 분석	68
<표 35> 중국 자동차 산업의 분석단계별 품목군 변화	69
<표 36> 한국 자동차산업의 대 중국 민감 품목 비교	70
<표 37> 중국자동차 민감 품목의 현황과 기본특징	71
<표 38> 한·중 자동차 민감 품목의 대 세계 무역특화지수	72
<표 39> 한·중 자동차 민감 품목의 대 세계 현시비교우위지수	73
<표 40> 중국 자동 민감 품목에 대한 TSI지수	74
<표 41> 중국승용차·자동차부품에 대한 TSI지수	75
<표 42> 중국자동차 민감 품목에 대한 BRCA지수	76
<표 43> 중국승용차, 자동차부품에 대한 BRCA지수	77
<표 44> 한·중 자동차 민감 품목의 국제경쟁력 분석	78

그림 목 차

[그림 1] 자유무역협정의 무역전환효과	7
[그림 2] 대륙별 지역무역협정 현황	11
[그림 3] 유형별 지역무역 체결 현황	12
[그림 4] 한국 FTA 추진 현황	25
[그림 5] 중국 대 한국 무역 추이	28
[그림 6] 중국의 대 한국 투자 추이	38
[그림 7] 제조업의 GDP대비 비중 추이	39
[그림 8] 한국의 수입시장에서 중국산 제품 점유율	44
[그림 9] 한국 자동차 생산, 내수, 수출 장기추이	45
[그림 10] 차종별 중국 자동차 생산량 비중 추이	49
[그림 11] 주요국의 한국무역비중	54
[그림 12] 한·중 국가 간 무역결합도	55
[그림 13] 중국의 대 한국 가공단계별 무역특화지수 TSI	59
[그림 14] 중국의 주요 부품의 무역특화지수	60
[그림 15] 중국의 주요 산업용 원자재의 무역특화지수	60

Abstract

Research on The Expected Economic Effects of Korea-China FTA

Sun Xuejia

Advisor: Prof. Lee, Sung- Min Ph. D.

Department of International Trade

Graduate School of Chosun University

The world's economy extends continuous regional economic integration, such as Europe Union, NAFTA, and the structure of East-Asian economic block. The Korean economy is externally lagged behind the trend of regionalism and is orienting toward becoming an intermediary-trade country in order to increase its competitive power in the world market, joining the international FTA competition. Domestically, it is pursuing economic growth through the export-oriented growth strategy, but its potential growth rate is estimated to further decrease due to the low birth rate and the sustained aging of society.

Since 2003, China has been the most important export country of Korea. Recently, the proportion of the import from China in the overall import has increased as well. China is a huge market whose population takes more the 20.5% of the world's population, and taking the regional

proximity into account, the profit of economic integration is expected to increase. FTA has been proved to be one of the best ways to open up foreign markets for Korean exporters. The government of South Korea has always sought the opportunity to sign an FTA with other countries, including China that has been recognized to be the world largest market due to his large population. This paper discussed the strong economic interaction between Korea and China as well as the positive and negative economic effects with Korea–China FTA.

The discussion of this paper mainly based on the manufacture industry because it could greatly reflect the real status of economic interaction between Korea and China. Also, the manufacture productions are the domain commodities flowing between China and Korea. By calculating the index of trade intensity, revealed comparative advantage, export similarity, and trade specialization, we can know that: the trade and industrial structure is different between Korea and China, and the FTA can bring the enormous benefit on both countries; the FTA is expected to promote the bilateral trade of both countries and reduce the trade barriers between them; the positive effect on GDP and trade condition will be promoted after signing FTA. Using a measure of commodity composition of trade, that provides insights on the export potential of countries and the bilateral trade possibilities between them, it appears that the Korean–China agreements are likely to have some negative impacts on some industries. The analysis also suggests that in order to take advantage of export possibilities and realize export potential, for both countries involved, the agreements should be carefully reviewed. We are currently introducing the trade similarity index as an explanatory variable in such models. The benefit of doing this, for our interests here, is to find whether countries with export potential have been able to turn that potential into actual exports.

There are three innovations in the paper. The first, complementary relation of trade between China and South Korea was analyzed comprehensively on the base of re–classifying products according to technological content. The second, from the perspective of FTA's effects

on the bilateral trade patterns and intra-industry trade, this paper proved the win-win effect from the establishment of Sion-South Korea Free Trade Area. The third, the paper analyzed the microeconomic effects on Chinese Auto industry by comparing the competitiveness of industries and identifying sensitive items.

제1장 서론

제1절 연구의 배경 및 목적

21세기부터 범세계적으로 다자간 무역자유화가 진행되고 있으며 대표적인 예로 유럽 EU와 북미 자유무역지대(NAFTA)등을 들 수 있다. 한편 지리적으로 인접한, 또는 경제적 이해관계가 서로 통하는 국가들 간의 자유무역협정(FTA) 체결이 확산되고 있다. 2009년 5월 현재 WTO에 통보된 자유무역협정 발효 건수는 총 244건이며 이 중 자유무역협정(FTA)이 148건에 달할 정도로 FTA체결 경쟁이 가속화되면서, 세계경제는 가히 FTA시대를 맞고 있다고 하겠다.

중국은 2001년 세계무역기구(WTO)에 가입한 이후 ASEAN과의 FTA를 적극적으로 추진하고 있으며, 이미 일부 품목에 대해 선자유화조치를 단행하면서 중·ASEAN FTA의 실현을 구체화하고 있다. 현재까지 인도, 파키스탄, 칠레, 브라질, GCC, 오스트레일리아, 뉴질랜드, 남아프리카공화국 등과 FTA추진을 위한 절차를 밟고 있다.

한국의 경우 FTA 확산 흐름에도 불구하고 그러한 흐름에 뒤쳐져 있던 것이 사실이다. 수출주도형 성장전략과 대외개방을 통해 성장해온 한국에 있어 해외시장의 안정적인 확보는 경제성장의 관건이라 할 수 있다. 따라서 지역주의의 확산에 적극적으로 대처하지 않으면 점차 블록화 되어 가는 세계무역의 장벽에 부딪혀 성장의 역동성이 크게 둔화될 우려가 있다. 한국은 수출주도형 성장 전략으로 발전을 해온 국가로써 교역이 이루어지지 않으면 생존 할 수 없기 때문에 FTA를 외면한다면 범세계적인 지역주의 확산 속에서 해외시장을 확보하기 어렵다. 한국도 이미 일본과 FTA협상이 진행되고 있는 가운데, 2005년에는 한·유럽 FTA 과의 협상을 시작으로 캐나다, 인도, ASEAN, 멕시코, 미국 등과의 FTA협상 및 사전협의를 갖게 되었다.

향후 한국의 FTA 추진대상 선정에서, 상호 의존이 심화되고 있는 인접국이자 성장잠재력이 거대한 중국은 매우 중요하게 고려되어야 한다.

현재 세계는 “세계경제의 통합”과 “지역주의의 확산”이라는 두 가지의 흐름이 동시에 병행하고 있다. 중국은 한국과 지역적으로도 인접하고, 정서적으로도 비슷한 면모를 지니고 있으며, 서로 우호적인 감정을 가지고 있기 때문에 매력적인 시장이 아닐 수 없다. 실제로 중국에 진출한 한국 기업들이 상당히 많고 그리

고 대부분은 모두 성공을 거두고 있으며, 투자 또한 활발히 진행되고 있다. 중국은 이미 한국의 최대 교역상대국이자 제1위의 수출 및 해외투자 대상국으로 부상하여, 한·중 FTA가 체결 되면 대 중국 기업의 수출이 더 증가하고, 국내 경제 전반에 긍정적으로 작용할 것으로 기대할 수 있다.

본 연구의 목적은 한·중 FTA의 실현가능성과 추진 시 예상되는 주요 쟁점들을 고찰하여 FTA의 경제적 효과를 제시하고자 한다. 한·중 FTA가 주요 제조업 중 자동차산업으로 미칠 수 있는 영향을 미리 파악하고 민감 산업 품목에 대한 대안을 준비해나가는 것이 실제 FTA 논의와 협상에서 성공하기 위한 매우 중요한 과제이라고 생각한다. 본 연구에서는 제조업 중 자동차부문에 미칠 파급효과를 분석하고 산업별 주요 쟁점을 정리하고자 한다.

제2절 연구의 방법 및 구성

한·중 FTA는 거대시장을 보유하고 있는 중국과 해외시장 개척이 요구되는 한국에게 모두 큰 영향을 미칠 수 있다. 한·중 FTA는 무역장벽의 철폐를 통하여 한·중 무역규모를 확대 시킬 뿐만 아니라 생산성향상에 따른 동태적인 효과를 통해 실질 GDP와 후생수준을 향상시킬 수 있다.

본 논문은 총 6장으로 구성되었으며 그 내용은 다음과 같다.

제1장은 서론으로 연구의 배경 및 목적, 연구의 방법 및 구성을 살펴보았으며 제2장에서는 선행연구 검토, FTA의 체결의 경제적 효과와 한·중 FTA 추진현황분석을 정리하였다. 제3장에서는 한·중 양국의 교역현황, 제조업의 교역 및 특징과 양국 자동차 산업현황 및 관세구조를 분석하였다. 제4장에서는 한·중 무역 상호보완성의 평가수치 분석, 양국 수출 상품 경쟁성의 기술구조분석과 양국 자동차 민감 품목의 현황과 경쟁력분석을 제시하였다. 제5장에서는 한·중 FTA의 추진 시 주요쟁점 및 대응방안을 제시하였고 제6장에서는 결론 및 시사점을 제시하였다.

연구 목적을 달성하기 위한 연구방법으로는 문헌에 의한 서술적 연구방법과 실증 분석을 병행하였다. 즉, 국회도서관, 대외경제정책연구원, 한국자동차공업협회, 중국자동차공업협회, 한국무역협회 등 유관기관들의 정책연구보고서 및 선행연구 자료 등을 분석·활용하였다. 또한 한·중 FTA체결에 따른 전반적인 경제적 효과를 추정하기 위해 양국 간 상호 보완성과 수출상품경쟁에 대해서 실증 분석한다. 또한 한·중 FTA 자동차 품목에 대한 분석을 위해 RCA지수를 이용하여 양국 간의 경쟁력을 비교, 무역 결합도 지수 및 산업 내 무역지수를 통하여 양국 간 교

역의 보완성 정도를 파악, 수출결합지수를 통하여 양국 간 결합성 여부를 분석하기로 한다.

제2장 이론적 연구 및 FTA 추진현황

제1절 선행연구 검토

1. 국내연구

정인교(2001)¹⁾는 FTA체결로 기대할 수 있는 이익을 경제적인 효과와 함께 정치·외교적인 효과까지도 고려하여 분석하고, 주요 거대 경제권과의 FTA체결을 위한 중장기 전략 등 자유무역협정과 관련된 통상정책을 추진하는데 참고할 만한 자료와 그 정책방향을 제시하고 있다. 정인교 외(2003)²⁾는 한·중·일 FTA를 비롯한 동북아 경제통합을 위한 3국간의 협력 과제에 대해서 바람직한 목표, 효과적인 방안, 국내 이해집단과의 내부협상에 대해서도 논의하고 있다. 끝으로 한국내 갈등관계를 효과적으로 해소하기 위해서는 NAFTA 추진 시 미국의 국내 정책과제와 추진전략을 분석할 필요가 있다고 했다. 최낙균·정형곤·김한성(2008)³⁾은 한·중·일 3국 기존에 체결한 FTA의 성격과 특징, 내용, 포괄범위 등을 비교·검토하고, 국별 비교분석 결과를 이용하여 한·중·일 각국의 FTA 전략의 유사성과 차이점을 제시하였다. 김박주외(2005)⁴⁾은 중국이 WTO 가입 이후 중국경제의 지속적인 역동성과 일본경제의 회복에는 한·중·일 3국간 역내교역의 확대, 한국과 중국은 가공·조립 제품에서부터 부품·소재에 이르기까지 다양한 제품, 산업 중 6개 품목(전자, 자동차, 일반기계, 섬유, 철강, 석유화학)의 수출 비중, 민감 품목의 선정 및 경쟁력을 제시하였다. 남영수외(2004)⁵⁾은 향후 한·중 FTA 체결 후 파급효과와

1) 정인교, 「FTA 시대에 어떻게 대처할 것인가?」, 대외경제정책연구원, 2001.

2) 정인교 외, 「한·중·일 FTA의 추진당위성과 선행과제」, 대외경제정책연구원, 2003.

3) 최낙균 외, 「한·중·일 3국의 FTA의 비교분석과 동북아 역내국간 FTA 추진방안」, 대외경제정책연구원, 2008

4) 김박주 외, 「한·중·일 FTA: 제조업 부문의 대응전략_민감품목 분석을 중심으로」, 대외경제정책연구원, 2005

5) 남영숙 외, 「한·중 FTA의 경제적 파급효과 주요 쟁점」, 대외경제정책연구원, 2004.

예상되는 주요 쟁점을 분석하여 제조업부문의 경쟁력과 보완성·결합도 등의 분석을 바탕으로 향후 FTA 추진시 예상되는 문제점과 주요 쟁점들을 제시하였다. 이창재(2005)⁶⁾은 한·중·일 제조업 부문의 대응전략, 농업에 미치는 파급효과와 이에 대한 대응전략 및 한국경제에 대한 거시경제적 파급효과를 제시하였다. 양평섭외(2007)⁷⁾은 한·중 FTA 추진전략과 관세인하 전략을 제시하고 있으며, 동시에 각종 비관세 장벽 완화를 포함하는 전반적인 대중국 비즈니스 환경개선 과제, 한·중 무역 구조와 실질관세율에 대한 분석과 중국 내 한국기업들을 대상으로 한 설문 및 인터뷰 조사를 통해 제조업의 파급효과를 분석하였다.

2. 국외연구

중국의 경제적 파급효과에 관한 연구는 한·중 FTA에 대한 필요성, 경제적 효과분석과 실현가능성이 제기되면서 일련의 연구가 나오기 시작하고 있다.

<표 1> 한·중 FTA 경제적 효과에 관한 중국 연구

연도	연구자	내용
1997	吴建伟	국제무역비교우위의 정량분석
2002	Tran Van Hoa	한·중·일 3국의 FTA 경제적 효과 분석
2003	汪素芹	중·한 무역발전의 주요쟁점과 대응전략
2004	姜超峰 申崇志	물류기업국제화 추세
2005	Sihn, Chan-Hyun	한국 국내의 제조업 발전의 현황
2006	张玉和	중·한 무역은 서로 보완성과 경쟁성의 변경에 분석
2008	魏巍	중·한 FTA의 실현가능성과 예상 경제적 효과 분석

6) 이창재 외, 「한·중·일 FTA의 경제적 파급효과 및 대응전략」, 대외경제정책연구원, 2005.

7) 양평섭 외, 「한·중 교역특성과 한·중 FTA에 대한 시사점」, 대외경제정책연구원, 2007.

제2절 FTA 체결의 경제적 효과

무역자유화의 경제적 효과는 관세동맹의 경제적 효과로 대체적으로 분석하므로, FTA는 경제통합의 한 형태이기 때문에 이 역시 관세동맹의 경제적 효과로서 설명할 수밖에 없다. 관세동맹의 경제적 효과에는 비교적 단기에 나타나는 정태적 효과와 동태적 효과로 나누어지며, 정태적 효과는 다시 바이너(Viner 1950)의 '무역창출효과(trade creation effect)'와 '무역전환효과(trade diversion effect)'로 나누어서 설명되고 이 개념은 경제통합에 따른 역내 국가들의 경제적 후생에 미치는 효과를 분석할 수 있다.⁸⁾

1. 정태적 효과

FTA의 결성이 생산에 미치는 정태적 효과란 역내 분업화에 따른 생산능률의 향상을 의미한다. 즉, FTA로 회원국 간의 비교우위에 입각한 분업이 더욱 촉진될 수 있고, 이에 따라 역내의 전반적인 생산능률이 향상된다는 것인데, 이러한 생산효과에 무역창출효과와 무역전환효과가 있다.⁹⁾

무역창출효과는 비교우위론에 입각한 효과로 역내관세의 철폐로 인하여 회원국들이 높은 가격의 국산재화를 낮은 가격의 회원국내의 외국재화로 대체하는 것을 말한다. 즉 협정상대국(회원국)제품의 수입가격이 상대적으로 싸짐에 따라 비효율적인 국산 제품을 효율적으로 회원국 제품이 대체함으로써, 그동안 (FTA체결 이전)무역보호에 따라 발생했던 비효율이 제거되는 효과를 발생한다.¹⁰⁾

한편, FTA가 결성되어 회원국 상호간에 관세가 철폐되면, 종래 비회원국으로부터 수입하던 상품을 회원국 내에서 수입하게 된다. 이와 같이 FTA의 결성은 수입상대국을 비회원국(즉, 저비용 생산국)에서 회원국(즉, 고비용 생산국)으로 전환하는 효과가 있으며, 이러한 효과를 무역전환효과(trade diverting effect)라고 한다.

무역창출효과와 무역전환효과의 상대적인 크기는 산업구조, 경쟁성, 포괄범위

8) Viner, J. *The Customs Union Issue*, New York: Carnegie Endowment for International Peace, 1950, Chp.4.

9) 김정수·최학수, "한·중 FTA의 경제적 효과 분석", 「국제통상연구」, 제14권 제1호, 2009.02, pp.151-175.

10) 황희정, 「한국과 중국 FTA의 경제효과 분석」, 박사학위논문, 단국대학교 대학원, 2007, p.14.

등 다양한 요소에 의해 결정되지만, 일반적으로 무역창출효과가 무역전환효과를 훨씬 능가한다. 또한 역외국에 대한 관세가 점차 낮아짐에 따라 무역전환의 손실이 발생할 수 있는 여지가 줄어들게 된다. 뿐만 아니라 아래에서 논의하는 바와 같이, 규모의 경제가 작용할 경우, 무역전환의 불이익이 제거될 수 있는 가능성도 있다.

<그림 1> 자유무역협정의 무역전환효과



자료: KITA, "자유무역협정의 경제적효과", 「FTA정보」,
<http://www.kita.net/kita.net/>

위 <그림 1>에서 보드시피 A국은 B국과 자유무역협정을 체결하기 이전에는 가격이 더 저렴한 C국의 상품을 수입하지만, B국과 자유무역협정을 체결 후에는 양국 간에 무관세가 적용되어 C국의 상품에 비해 가격 경쟁력이 있는 B국의 상품을 수입하게 된다. 따라서 A국은 C국에서 B국으로 수입선을 변화시키며, 이는 곧 역외국인 C국이 자유무역협정체결로 인해 A국이라는 수출선을 상실하게 되는 것을 의미한다.¹¹⁾

지역무역협정으로 인하여 역내 회원국들이 이득을 볼 것인가 아니면 손해를 볼 곳인가는 협정체결로 인하여 발생하는 무역창출효과와 무역전환효과 중 어느 것이 더 우세하게 나타나느냐에 의해 결정된다고 할 수 있다. 새로운 지역무역협정의 체결 또는 기존의 지역무역협정의 궁극적인 목적은 회원국 상호간의 무역장벽의 철폐를 통하여 역내무역자유화를 실현함으로써 상호간의 지속적인 경제성장을 도

11) 무역연구소·FTA정보, "자유무역협정의 경제적효과", 「FTA정보」, KITA,
<http://fta.kita.net>

모하고 후생을 극대화하는데 있다. 지역무역협정의 체결은 회원국 간 무관세교역을 가능하게 함으로써 수입단가를 낮추고 소비자 후생을 증진시킬 뿐만 아니라 회원국들은 상대적으로 비교우위가 있는 산업에 생산과 수출을 특화함으로써 경제적 이익을 누릴 수 있게 할 것으로 예상되고 있다.

2. 동태적 효과

FTA의 경제적 효과는 위의 정태적 효과 외에 장기적으로 여러 면에서 동태적인 효과가 나타나게 된다. 이러한 FTA의 동태적 효과는 규모의 경제효과, 경쟁의 심화에 의한 효율성 증대 효과 및 국가 간 생산요소의 통합적 활용으로 인한 효과 등이 대표적이다.

FTA 체결을 통하여 자국의 교역 조건을 개선시킬 수 있는 국가와 통합을 하거나, 비회원국들과의 무역거래를 유리하게 변화시킬 수 있는 국가들 간에 지역경제 통합을 형성하면 경제적 이득을 얻게 된다. 또한 FTA로 역내시장이 확대되면 기업은 규모가 커지게 되고 기업들 간의 경쟁을 촉진시킬 수도 있다. 뿐만 아니라 FTA가 규정하는 관세철폐와 각종 비관세장벽(non-tariff barriers)이 제거되면서 관세장벽이 완화되면 역내 다른 회원국 기업의 자국시장 내 진출을 유도하고, 국내 기업들 간의 경쟁도 촉진되게 된다.

경쟁촉진은 여러 가지 측면에서 긍정적인 효과를 가져 오게 되는데 경쟁이 격화되는 가운데 기업이 시장을 지속적으로 유지하거나 확대하기 위해 기업들은 가격인하 경쟁을 전개하게 되고, 이로 인해 상품가격의 인하는 물론 재화공급과 각종 서비스측면에서도 질적 향상이 촉진된다. 또한 경쟁의 격화로 신제품, 양질의 제품, 효율적인 생산기법 등을 개발하려는 기업들의 연구개발(R&D)경쟁이 유발되고, 이로 인한 신기술의 개발, 기술의 축적 및 파급 등은 산업기술의 발달을 촉진시킨다. 이는 결국 생산성의 증대로 이어지면서 경제성장에 기여하게 되고, 이러한 일련의 긍정적인 효과들은 역내 상품교역과 기술교류 등을 통하여 역내 경제 전반에 걸쳐 파급되며, 이로 인해 역내 경제성장의 가속화(acceleration of economic growth)가 이루어진다. 즉, 규모의 경제와 경제촉진이 동시에 실현됨으로써 역내 경제활동의 효율성이 증진된다.¹²⁾ 이렇게 함으로써 새로운 수요를 창출하거나 수요를 증가시켜 생산증가를 유도하게 하여 경제성장을 촉진시키게 된다.

12) 이재기, 「세계화·WTO·FTA 포커스」, 한울출판사, 2004, p.198.

그리고 경제적인 측면 외에도 정치·외교적인 효과도 기대할 수 있다. 소수국가들끼리 자유무역협정을 체결할 경우 관련 국가들이 정치적으로 안정되고 민주적인 제도가 정착하는 등 정치적 효과를 기대할 수 있다. 회원국 간에 공식적인 협력체계를 통해 비상시 지원을 받을 수 있으며, 국제무대에서도 보다 큰 협상력을 발휘하게 된다.¹³⁾ 이러한 FTA체결의 경제적 효과를 <표 2>으로 정리하였다.

<표 2> FTA 체결의 경제적 효과

F T A 체 결 의	정 태 적 효 과	긍 정 적 효 과	역내국 경제성장으로 인한 무역증가의 효과	무역창출 효과	국내상품 대신에 상대적으로 싸진 역내국으로부터의 수입 증가로 무역창출
			역내국의 규모경제 달성	시장확대, 규제의 표준화, 시장접근의 안정 등에 의한 실현	
	부 정 적 효 과	무역전환효과	역외국으로부터의 수입이 상대적으로 싸진 역내국의 수입으로 전환 역내수입이 세계수입에서 차지하는 비중이 높은 상품의 경우, 역외국으로부터의 수입감소로 해당상품의 가격하락으로 인하여 교역 조건 악화		
			경 제 적 효 과	동 태 적 효 과	역내국 경제성장으로 인한 무역증가의 효과
비용절감효과	기술력, 산업network의 이용가능성 증대 역내국의 규제 장벽기준 등의 표준화 및 간소화 등으로 인한 수출비용의 감소				
투자효과	회원국으로부터 역내투자증가				
역내경제의 구조조정	역내국기업과 경쟁강화를 위한 산업구조 조정				
기타	정치·외교적 효과	정치·외교적 연대감 강화			

자료: 황희정, 전개논문, (2007), p.22.

13) 정인교, 전개서, p.47.

제3절 한·중 FTA 추진현황 분석

1. 세계주요국의 FTA 추진현황

가. FTA 개황

자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement)은 특정국가간에 배타적인 무역특혜를 서로 부여하는 협정으로서 가장 느슨한 형태의 지역 경제통합 형태이며, 지역 무역협정(RTA: Regional Trade Agreement)의 대종을 이루고 있다. 지역경제통합에는 아래<표 3>와 같은 다양한 형태가 있다.

<표 3> 지역무역협정의 종류와 포괄범위

역내관세 철폐	역외공동 관세부과	역내생산요소 자유이동보장	역내공동경제 정책수행	초국가적기구 설치·운영
①자유무역협정 (NAFTA, EFTA등)				
②관세동맹 (베네룩스 관세동맹)				
③공동시장 (EEC, CACM, CCm, ANCOM등)				
④완전경제통합 (마스트리히트조약 발효이후의 EU)				

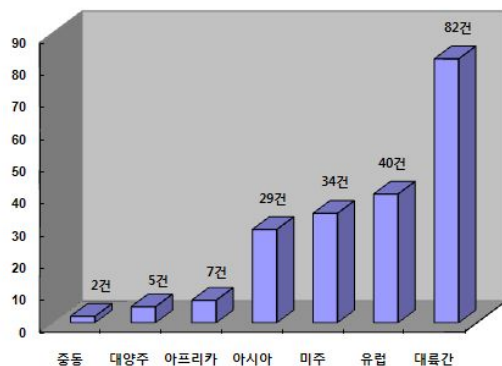
- 주: ① 회원국간 관세철폐를 중심으로 하는 자유무역협정(FTA: NAFTA)
 ② 회원국간 자유무역 외에도 역외국에 대해 공동관세율을 적용하는 관세동맹 (Custtoms Union: MERCOSUR)
 ③ 관세동맹에 추가해서 회원국간에 생산요소의 자유로운 이동이 가능한 공동시장 (Common Market)
 ④ 단일통화, 회원국의 공동의회 설치와 같은 정치·경제적 통합 수준의 단일시장 (Single Market)

자료: 외교통상부자유무역협정 <http://www.fta.go.kr/intro/intro.php>

자유무역협정(FTA)을 쉽게 말하면 자유로운 무역거래를 위한 협정으로, 해당국 간 교역을 저해하는 모든 무역장벽을 제거하는 것으로 이해될 수 있다. 전통적인 FTA와 개도국간의 FTA는 상품분야의 무역자유화 또는 관세인하에 중점을 두고 있는 경우가 많다. 그러나 1995년 WTO 체제의 출범을 전후하여 FTA의 적용범위도 크게 확대되어 대상범위가 점차 넓어지고 있다. 초기 자유무역협정의 협상대상은 상품에 대한 관세 및 비관세장벽 철폐였으나 최근에 서비스, 투자, 지적재산권, 정부조달, 경쟁정책, 무역구제제도, 환경, 노동 등 정책의 조화부문까지 협정의 대상범위가 점차 확대되고 있다. 다자간 무역협상 등을 통하여 전반적인 관세수준이 낮아지면서 다른 분야로 협력영역을 늘려가게 되었다.¹⁴⁾

1980년대 말 시작된 지역주의는 범세계화와 함께 1990년대 들어서면서 세계적 현상으로 자리 잡았다. 특별히 21세기에 들어서 FTA의 국제적 동향을 경제통합을 통해 수혜를 누렸던 국가들이 더욱 적극적으로 자유무역협정을 추진한다는 점이다. 최근 세계 각 국에서는 FTA 에 관한 연구 및 검토가 활발하게 진행중이다. FTA 체결 추세는 지역적으로 큰 차이가 있는 편인데, 현재 발효중인 협정의 50% 이상은 서유럽과 지중해연안 지역에서 체결되었고, 미주지역과 동유럽이 높은 추세를 보이고 있다. 2009년 5월 현재 WTO에 통보된 지역무역협정(RTA: Regional Trade Agreement)발효 건수는 총 244건이며 이중 자유무역협정(FTA)이 148건으로 가장 많은 비중을 차지하고 있다(<그림 2>참조).

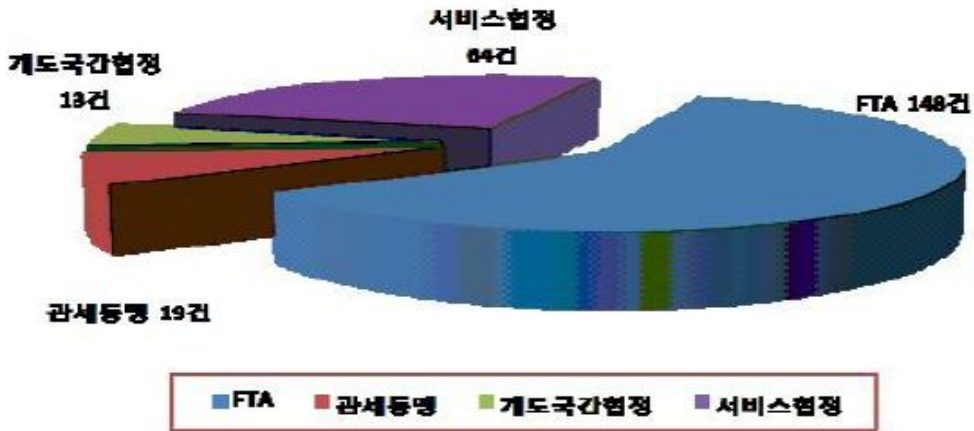
<그림 2> 대륙별 지역무역협정 현황



자료: 한국무역협회: www.kita.net

14) 이재기, 「FTA의 이해」 (한울출판사), 2007, p.75.

<그림 3> 유형별 지역무역 체결 현황



주: FTA와 서비스협정: 일반적으로 자유무역협정이 체결된 때는 서비스 협정도 동시에 체결되는 경우가 많으므로 WTO 통계에서는 각각 FTA와 서비스 협정으로 중복 집계됨. 예컨대 한-칠레 FTA의 경우도 FTA 1건, 서비스 협정 1건 등 총 2건으로 집계됨.

개도국간 특혜협정: 방콕협정과 같은 개도국간 경제협력음을 위한 지역협정으로서 GATT 24조 혹은 GATS 5조의 조건 즉, 실질적으로 모든 무역 및 서비스의 자유화 조건을 충족하지 않아도 됨. 따라서 일부 품목에 대한 제한적 자유화도 가능.

관세동맹: 자유무역협정(FTA)보다 통합수준이 높으며 회원국 간의 자유무역 이외에도 역외국에 대한 공동 관세 적용.

자료: WTO(www.wto.org), 2010

나. 주요국의 FTA 체결 현황

자유무역협정의 체결 추세는 지역적으로 차이가 큰 편이다. 현재 발효 중인 협정의 50% 이상은 서유럽과 지중해연안 지역에서 체결되었고, 다음으로는 미주지역과 동유럽이 높은 추세를 보이고 있다. 한편, 아태지역은 자유무역협정의 체결이 어려운 지역으로 알려져 왔으나 최근에는 이 지역 국가들도 점차 자유무역협정을 체결하는데 관심을 보이고 있다.¹⁵⁾

아시아지역에는 1992년에 말레이시아, 태국, 인도네시아, 필리핀, 싱가포르, 브루나이 등 6개국으로 아세안자유무역지대(AFTA)를 결성한 이후 베트남, 미얀마,

15) 황희영, 「한·중 자유무역협정(FTA)의 경제적 효과에 관한 연구」, 석사학위논문, 조선대학교 교육대학원, 2007, pp.8-9.

캄보디아, 라오스를 회원국에 추가 영입하였으며, 점진적인 관세철폐를 통해 선발 6개국은 2010년까지, 후발 4개국은 2015년까지 관세를 완전 철폐할 계획이다.

일본은 아시아지역과의 FTA를 추구함과 동시에 중남미 국가들과의 FTA를 적극 추진 중이다. 일본은 ASEAN과의 FTA 협상 진행과는 별도로 필리핀, 태국, 말레이시아와의 FTA를 타결했으며 동시에 인도네시아와의 FTA를 체결되었다. 2004년 멕시코와의 FTA 정식 발효하였다. 2009년 9월 베트남과의 FTA 공식협상을 거쳐 실질적 타결했다. 동년 10월 1일 발효했다. 현재 일본은 인도, 페루 호주와의 FTA를 검토 중이다.

멕시코는 FTA를 가장 활발하게 추진한 국가 중 하나로 현재 FTA 체결국이 43개국(2004년 5월 이후 EU 확대를 반영함)에 달하였다. 2003년 멕시코 칸쿤 DDA 각료회의의 합의 실패 이후 다자체제의 발전에 대한 우려감 확산, 지역주의 자체의 장점, 선진국들의 전략적 통상정책 강화 등으로 FTA 등 지역무역협정의 체결이 전 세계적으로 확산되는 추세이다.

미국은 2005년 범 미주 자유무역지대를 창설한다는 목표아래 협상을 진행하고 있으며, 2003년 싱가포르, 칠레, 중남미 4개국(과테말라, 엘살바도르, 니카라과, 온두라스)등과 추진하고 있고, 2003년 미국은 EAI(The Enterprise for ASEAN Initiative)를 통해 아세안과의 FTA 추진 가능성을 제시하였다. 또, 남미대륙에서는 남미 단일시장을 겨냥하여, 브라질, 아르헨티나, 파라과이, 우루과이 등 4개국의 관세동맹인 남미공동시장과 페루, 볼리비아, 콜롬비아, 에콰도르, 베네즈엘라 등 5개국으로 구성되는 안데스공동체는 2003년 12월 FTA를 체결하였다. 현재 미국은 한국, 호주와의 FTA를 타결했다.

유럽연합(EU)은 인근 동유럽 및 지중해 10개 국가를 신규회원국으로 편입하고, 멕시코, 칠레에 이어 브라질, 아르헨티나 등 남미지역과의 FTA 확대를 추진하고 있다. 최근에 EU의 주요 FTA 체결 현황은 살펴보면 2004년 5월에 기존의 15개 회원국에서 동유럽 10개국이 신규로 가입함에 따라 자유무역지역의 25개국으로 확대되었다. 또한 EU는 리비아, 캐나다, 페루, 인도, 콜롬비아, 남미공동시장(MERCOSUR)¹⁶⁾ 등과의 FTA체결에 대해서도 적극적으로 검토 하고 있다.

16) 남미공동시장은 일반 영어로는 Southern Common Market이라고 하나, 실제로는 '메르코수로(MERCOSUR)'라고 한다. 이는 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 파라과이 등 중남미 4개국이 출범시킨 공동시장을 말한다. 1991년에 형성기로 협의하고 1995년 1월 1일부터 지역 내 모든 관세를 철폐함으로써 명실상부한 자유무역지대로 발전하였다.

<표 4> 국별 - 지역별 FTA 체결현황(2010년 5월 현재)

국가, 지역	협상완료	협상중	검토중
중국	홍콩, 마카오, ASEAN, 칠레, 파키스탄, 페루, 뉴질랜드, 싱가포르	호주, GCC*, 아이슬란드, 코스타리카, SACU	중·일·한, 한국, 인도, 스위스, 대만 ECFA, 남아공, MERCOSUR
일본	싱가포르, 멕시코, 필리핀, 말레이시아, 태국, 칠레, ASEAN, 베트남, 브루나이, 스위스, 인도네시아	인도, GCC, 페루, 호주	EU, 뉴질랜드, 몽골, 대만, 미국, 캐나다, 한국 . 중·일·한
한국	ASEAN, EFTA, 미국, 싱가포르, 칠레, EU, 인도	GCC, 멕시코, 뉴질랜드, 캐나다, 콜롬비아, 터키, 페루, 호주	중·일·한, 중국, 일본, 러시아, MERCOSUR, 이스라엘
미국	NAFTA, 모로코, 바레인, 싱가포르, 오만, 요르단, 이스라엘, 칠레, 콜롬비아, 파나마, 페루, 한국, 호주	FTAA, SACU, 말레이시아, 아랍에미리트, 에콰도르, 태국	뉴질랜드, 대만, 이집트, 쿠웨이트, 파키스탄
멕시코	EFTA, EU EFTA, G3, NAFTA, Northern Triangle, 니카라과, 볼리비아, 브라질, 아르헨티나, 우루과이, 이스라엘, 일본, 칠레, 코스타리카, 페루	싱가포르, 파나마, 한국, FTAA	뉴질랜드, 호주, 브라질, 에콰도르, 중앙아메리카, SICA
싱가포르	AFTA, GCC, TPP P4, EFTA, 뉴질랜드 CEP, 미국, 요르단, 인도 CECA, 일본, 중국, 코스타리카, 파나마, 페루, 한국, 호주	대만, 멕시코, 캐나다, 우크라이나, 파키스탄	EAC, EU, 모로코, 스리랑카, 이집트 CECA
태국	AFTA, 뉴질랜드, 일본, 페루, 호주	BIMST-EC, EFTA, 미국, 인도	EU, 바레인, 중국, 남아프리카공화국, 칠레, 파키스탄
칠레	TPP P4, Trans Pacific SEP, CACM, EFTA, EU, MERCOSUR, 멕시코, 미국, 인도, 일본, 베네수엘라 ECA, 볼리비아 ECA, 베네수엘라 ECA, 에콰도르, 온두라스, 중국, 캐나다, 콜롬비아, 쿠바, 터키, 페루, 파나마, 한국, 호주	FTAA, 말레이시아, 베트남, 에콰도르	뉴질랜드, 러시아, 인도, 인도네시아, 태국
ASEAN	AFTA, 인도, 일본, 중국, 한국, 호주-뉴질랜드	EU	EFTA, 대만, 미국

주:*GCC(Gulf Cooperation Council) 걸프협력회의

자료: 한국무역협회(www.kita.net), 2010, 재구성

지금까지 체결된 지역무역협정을 분석하여 보면, 자유무역협정이 관세동맹에 비해 더 활발하게 체결되었다. 자유무역협정이 더 활성화 되는 이유는 자유무역협정에서는 회원국 각자가 무역정책과 역외국에 대한 관세에 있어 재량권을 유지할 수 있기 때문이다. 또한 독자적인 경제정책을 유지하려는 경향이 강하거나, 경제발전 단계가 상이한 국가들이 지역무역협정을 체결할 경우 자유무역협정이 선호되는 것을 볼 수 있다.¹⁷⁾

2. 한·중 FTA 필요성

어떤 국가든 자국의 꾸준한 경제발전을 위해서는 외부세계와의 폭넓은 연계가 필수적이다. 하물며 지리상으로 가까운 거리에 위치한 중국과 한국 사이에는 더욱 더 밀접한 협력이 필요하다는 것은 두 말할 나위도 없다. 양국이 공식적으로 FTA를 논의한 바는 없으나 한국에서는 중국과의 FTA 필요성이 제기되고 있는 상황이다. 한·중 산업간 분업구조의 고도화 및 대 중국 투자의 효율성 제고를 위해 양국 간의 FTA체결이 필요하며, 또한 중국내수시장에 대한 선점 및 상호간의 통상마찰 해소 등의 효과를 가져와 수출시장의 안정적 확보에도 기여를 할 것이다.

현실적으로도 양국의 경제무역 협력에 매우 커다란 상호보완적 이점을 가지고 있다. 한국은 국토가 좁고 게다가 경지면적 또한 적어 농산물이 풍부한 편이 못된다. 뿐만 아니라 여타 자원 역시 빈약하여 필요한 자원 등을 대부분 해외로부터 수입하고 있다. 그래서 필요한 각종 자원을 될 수 있으면 가까운 곳에서 얻는다는 것은 전략적 측면에서 중요한 의의를 갖는다고 할 수 있다. 이렇듯 풍부한 자연자원과 값싼 인적 자원을 가진 중국은 한국의 입장에서는 의심할 바 없이 가장 경제적인 무역의 동반자인 것이다. 한국은 현재 신흥공업국가로서 그 공업화 정도가 중국보다 높으며 중국은 세계에서 기초과학이 우세하다. 이로써 양국의 협력체제는 서로의 부족한 점을 보충하며 “Win win”의 형상을 그려낼 것임이 확연하게 도출된다. 현재 한·중 간에는 관세·비관세 장벽이 존재하고 있으며 시장, 산업, 정보기술 교류에서 장애요인이 많아 비용이 높고, 시스템과 정책의 조화와 법규의 투명성 등이 결여돼 있다. 이런 장애요인들을 극복할 수 없다면 양국 간의 무역·

17) 정인교, 「이제는 FTA, 자유무역협정의 시대다」, 대외경제정책연구원, 2001.11, p.11.

투자 증가는 언젠가는 제한될 것이다. 또한 무역구조와 수출시장의 유사성으로 인해 경쟁이 더욱 치열해질 것이며 무역 마찰도 계속 증가 할 것이다. 이런 경우에는 한·중간의 FTA는 무역장벽의 철폐를 통하여 무역규모를 확대시킬 뿐만 아니라 생산성향상에 따른 동태적인 효과를 통해 실질 GDP와 후생수준을 향상시킬 수 있다. 특히 FTA체결로 역내시장에 대한 투자환경이 개선되고 제도의 투명성이 보장됨에 따라 역내에 생산거점을 확보하여 확대된 시장에 진출하기 위한 목적의 외국인 직접투자를 유발할 수 있을 것이 기대된다.

FTA의 체결은 경제의 상호의존도를 심화시키는 동시에 정치적 측면에서도 공동의 이익을 추구하도록 하여 정치·안보상의 이익을 가져온다. 한반도 주변의 강대국 중의 하나인 중국과의 FTA를 통해 정치적 유대관계를 강화하는 것은 한반도와 동북아지역의 평화와 안정에 도움을 줄 수 있을 것으로 기대된다. 18) 중국이 희망하고 있는 ‘한·중 FTA 체결’ 이후 동북3성(랴오닝, 지린, 헤이룽장)에 대한 한국의 투자가 증대될 경우 북한과의 교류·협력 기회가 확대되고, 이를 통해 남북, 한-중, 북-중 관계가 개선되어 동북아의 평화질서 정착에 기여할 수 있다는 점에서도 ‘한·중 FTA’ 체결이 꼭 필요하다고 생각된다. 19)

3. 한·중 FTA 추진현황

가. 중국 FTA의 추진현황

중국은 1991년 APEC에 가입하였으나 그 이후 상당 기간 동안 역내 협력에 대해서는 회의적이고 소극적인 태도를 보여 왔다. 그러나 1993년 미국과의 관계 악화로 주변국과의 협력 강화에 대한 필요성을 느끼면서 수동적이던 지역경제통합 추진 전략이 능동적인 방향으로 전환되었다. 2001년 중국은 WTO 가입 이후 ASEAN 10 개국과 칠레, 파키스탄을 비롯하여, 홍콩, 마카오, 호주, 뉴질랜드, GCC, 일본, 러시아, 인도 및 중앙아시아 국가 등과의 FTA체결에 전력을 집중하고 있다. 또한 아직 공동연구 단계까지 진전되지 않는 않지만 중국은 상하이 협력기구 회원국과도

18) 염학의, 「한·중 FTA의 경제적 효과와 추진과제에 관한 연구」, 석사학위논문, 계명대 대학원, 2007, pp.27~31.

19) 진병진, “한-중 FTA의 필요성과 추진정책 제언”, 「한국동북아논총」, 한국동북아학회, 제13권 제3호(통권 48집)2008, p. 109.

자유무역지대 설립에 합의한 바 있다. 이 중에서 호주와 뉴질랜드는 서방 선진국 중에서 처음으로 중국의 MES²⁰⁾를 인정함으로써 중국과의 FTA 협상을 먼저 시작하였고 유럽국가로는 아이슬란드, 아프리카국가로는 남아프리카공화국이 중국의 MES를 인정함으로써 중국과의 FTA협상을 조기에 착수하였다.

(1) 중 · ASEAN FTA

중국과 ASEAN은 2001년 11월에 FTA 완성 제안을 하였고 2002년 11월 4일에 "Framework Agreement on Comprehensive Economic Cooperation Between ASEAN and China" 서명(정상회의, 프놈펜)을 했다. 2004년 1월부터 관세철폐 프로그램을 발효되었고 한 500여개 품목 중 188개(채소 108개, 과일 80개) 품목에 대해 관세철폐를 앞당겨 실시한 것이다. 2007년 1월 14일 제10회 아세안-중국 정상회담에서 ASEAN 각국의 경제장관과 중국 외무장관이 중국-아세안간 서비스 협정에 공식 서명했고 2007년 7월부터 서로 일부 서비스 분야(제1패키지)의 시장이 먼저 개방하기로 했다. 향후 자유화 분야를 더욱 확대하기 위해 협정 발효일 부터 1년 이내에 자유화를 위한 제2패키지를 작성한다는 조항이 협정에 포함되었다. ²¹⁾ 2008년 8월 양측 투자 협상의 실질적 타결되었다. 2010년 1월 중-ASEAN 자유무역지대(FTA)가 실질적으로 완성되었다.

(2) 중국 · 홍콩 경제권밀화협정(CEPA)

홍콩과 마카오와는 2003년 6월 및 10월 경제적인 실익은 크지 않음에도 불구하고 전략적인 입장에서 추진된 것으로 평가되는 포괄적인 CEPA²²⁾를 체결하였다. 2004년 1월 1일부터 정식으로 실시하였다. 2005년에 1,108종의 홍콩제품이 무관세로 중국 내륙에 수출되는 길이 열린 후 내륙과 홍콩 수출입금액이 1,347.1억 달러, 작년보다 21.3% 증가하였고 그중에 대 홍콩 수출금액이 1,224.8억 달러, 작년보다 23.4% 증가하였고 대홍콩 수입금액이 122.3억 달러 작년보다 3.6% 증가하였

20) MES: Market Economy Status 시장경제지위

21) 김영미, "한 · 중 FTA의 바람직한 방안에 관한 연구", 석사학위논문, 단국대학교 대학원, 2007, p.19.

22) CEPA: 경제관계인밀화협정(Closer Economic Partnership Arrangement: CEPA)은 중국이 홍콩 및 마카오와 체결한 경제협력 협정이다. CEPA는 FTA와 유사하지만 그 범위가 FTA보다 넓다.

다. 2007년 1월 1일부터는 홍콩에서 제조업을 시작으로 CEPA 원산지규정에 부합하는 모든 홍콩산 제품은 중국시장에서 무관세 혜택을 적용받을 수 있다. 2008년 7월 29일 서비스 시장 확대를 주된 내용으로 중-홍콩 CEPA Supplement(보완협정) V를 체결, 2009년 1월 1일 발효되었다.

(3)중국·칠레 FTA

2004년 8월 중국-칠레 양국 간 FTA체결을 위한 공동연구를 시작했다. 2005년 1월 25일에 중국-칠레 FTA 협상을 정식으로 시작했다. 제5차 협상을 거쳐 쌍방은 시장진입, 원산지규칙, 무역에 관한 기술적 장벽, 동식물검역, 분쟁해결체계 및 상관법적과 기술문제 등 깊게 검토를 진행했다. 2005년 11월 18일에 부산 APEC회담에서 서명을 하였으며 2006년 7월 19일 칠레하원의 비준통과를 하였다. 협정에 따라서 중국 4,753종의 중국제품이 협정발효 2년 후 무관세로 칠레에 수출하였고, 칠레 5,891종의 칠레제품이 2007년에 무관세로 중국에 수출하였다. 2006년 11월 1일 양국 간 FTA 상품 협정안 발효되었고(동 협정은 향후 10년 내 양국 간 97%에 해당하는 재화의 관세철폐계획을 담고 있음) 2008년 말 협상 타결을 목표로 하였다. 2009년 1월 투자협상이 개시되었다. 동년 2월 투자부분 1차 협상이 되었고 4월, 6월, 9월에 각각 중-칠레 FTA 제2~4차 투자 협상이 개최되었다.

(4)중국·파키스탄 FTA

2005년 4월 5일 쇼캣 아지즈 수상과 원자바오 총리는 양국 FTA협상을 개시하여 12월 9일에 중국상업부장과 파키스탄상업부장이 「중·파키스탄 FTA보충협정(中国·巴基斯坦自由贸易协定补充议定书)」을 서명했다. 2006년 1월 1일부터 2008년 1월까지 세단계를 거쳐 총 3,000개의 품목에 대한 관세가 철폐 될 것이다. 2006년 11월 7일-10일 중국-파키스탄 FTA 제5차 협상이 베이징에서 개최했다. 동년 11월 24일, 총 6차에 걸친 협상 끝에 양국간 통상과 투자를 강화하기 위한 FTA를 체결했다. 중국의 주요 관세인하 품목은 축산물, 수산물, 채소, 광산물, 방직품 등이고 파키스탄의 주요 관세인하 품목은 소, 양고기, 기계전자제품 등이다. 2008년 9월 제4차 서비스 협상 개최되었고, 2009년 2월 FTA 서비스 협정 서명했다. 2009년 10월 10일 FTA서비스 협정 발효되었다.

(5)중국·뉴질랜드 FTA

2004년 11월 19일에 중국 후진타오 주석과 뉴질랜드 총리는 양국 FTA협상을 개시하기로 했으며 동년 12월 6일에 중국·뉴질랜드 FTA가 정식으로 협상을 시작했다. 2006년 4월 정상회담에서 향후 1-2년 내에 협상을 타결하기로 합의하였다. 2006년 7월 31일-8월 4일에, 중국과 뉴질랜드 제8차 FTA협상을 진행하였다. 2008년 4월 체결된 중·뉴질랜드 FTA는 2008년 10월 1일부터 발효되었다. 이 협정은 중국이 체결한 서방 선진국과의 첫 번째 FTA이며, 상품·서비스 및 투자분야를 포괄한 전면적인 FTA였다는 점에서 의의가 있다.

(6)중국·GCC²³⁾ FTA

GCC (걸프협력협의회)는 사우디아라비아·쿠웨이트·아랍에미리트·카타르·오만·바레인 등 6개국 정상들이 아랍에미리트의 수도 아부다비에 모여서 결성한 단체이다. 2004년 7월 GCC사절단이 중국을 방문한 자리에서 경제협력을 위한 협정을 체결하고 FTA협상을 시작하기로 합의했고 2005년 4월24일 1차 협상(리야드), 2005년 6월 2차 협상(북경), 2005년 9월 28-29일 3차 협상(리야드)을 통해 2006년 말까지 타결을 목표를 했다. 2009년 6월 중-GCC FTA 협의 했다.

(7)중국·한국 FTA 검토중

한·중 FTA는 2002년 11월 베이징에서 개최된 '한·중 산업정책분과위원회'에서 중국측이 한국에 검토를 제안한 이후, 2004년 9월 'ASEAN+3 경제장관회의'에서 민간 공동연구의 추진이 논의되었다. 동년 11월 양국 정상회담에서 민간 공동연구의 추진이 합의됨으로써 공식적인 논의가 시작되게 되었다.

2005년 3월에 중국국무원발전연구중심(DRC)과 한국대외경제정책연구원(KIEP)간 공동연구를 개시 향후 2년간 추진 예정이며 2006년 11월 17일 양국 간 정상회담을 통해 2007년 3월부터 1차 산·관·학 공동 연구회의를 개최하였고 2008년 6월까지 총5차례의 회의를 개최하였다. 가까운 시일 내에 그 결과가 도출될 것으로 예상된다.

23) GCC: (Gulf Cooperation Council)걸프협력협의회, 페르시아만 연안의 산유국이 정치·경제·군사 등 각 분야에서 종합적인 안전보장체제를 확립하기 위해 1981년 5월 설립한 기구.

특히, 중국의 원자바오 총리는 "양국 간 무역 불균형 문제, 상호투자 확대문제, 새로운 협력분야의 개척, 경제무역체제 보완 등에 대해 언급하면서 한국과 중국 간의 자유무역협정은 양국의 경제 및 무역의 장기적인 발전을 위하여 조속히 체결되어야 한다"고 강조하였다.²⁴⁾

(8)중국 · 인도 FTA 검토중

2005년 4월 중국의 원자바오 총리는 인도와의 FTA 체결 희망 의사를 밝힌 바 있으며 공동연구 가능성에 대해 언급했으나 구체적 일정은 정해지지 않고 2006년 중국 후진타오 국가주석의 인도방문 앞두고 중국도 양국 간 FTA체결의사를 밝혔으며 2007년 1월 초 양국 고위급 회담을 개최하였다. 2008년 10월 10일 양국 간 공동연구 종료하였다.

24) 연합뉴스(<http://app.yonhapnews.co.kr>). 2008년 5월 28일.

<표 5> 중국의 FTA 추진 현황

대상국	추진현황	
기체결된	ASEAN	2001년 11월 협상개시 2004년 10월 26일 협상 타결(인니는 398개 예외품목) 2005년 7월 상품협상 발효 2007년 7월 서비스 협상 발효 2008년 8월 양측 투자 협상의 실질적 타결 2009년 8월 공식 서명 2010년 1월 중-ASEAN 자유무역지대(FTA)가 실질적 완성됨
	홍콩 CEPA	2002년 1월 홍콩 CEPA 협상개시 2003년 6월 홍콩, 10월 마카오 CEPA i 체결 2004년 1월 홍콩, 마카오 CEPA 발효 2005년 1월 홍콩 CEPA ii 발효 2007년 1월 홍콩 CEPA iii 발효 2009년 10월 Supplement VI는 발효
	칠레	2004년 4월 가능성연구 개시 2004년 11월 협상 개시 2005년 11월 FTA 상품협상 체결 2006년 8월 칠레 대통령 서명 2006년 10월 1일 발효 2008년 4월 서비스 협정 공식 서명 2009년 1월 투자협상 개시, 2월 투자부분 1차 협상 2009년 9월 제4차 투자 협상 개최
	파키스탄	2004년 12월 무역특혜협정(PTA)체결 2005년 4월 초기 자유화조치(EHP)체결 2006년 11월 FTA 협상 체결 2008년 1월 까지 3,000개 품목 관세철폐 2008년 9월 제4차 서비스 협상 개최 2009년 2월 FTA 서비스 협정 서명 2009년 10월 10일 FTA 서비스 협정 발효
	뉴질랜드	2004년 12월 6일 협상을 개시 2008년 1월 21일 양국 간 FTA협상을 공식 타결함 2008년 4월 7일 공식서명 2008년 10월 1일 공식 발효
	싱가포르	2006년 10월 제1차 협상을 개시 2008년 9월 4일 타결 2008년 10월 23일 공식 서명 2009년 1월 1일 발효

협상 중	GCC	2004년 7월 기본협정 체결 2005년 4월 협상개시 2008년 12월 LI KEQIANG 중국 부주석을 2009년 협상 타결이 임박했다고 밝힘 2009년 6월 중-GCC FTA 협의
	호주	2005년 3월 공동 연구 조기 종료 2005년 5월 협상 개시 2007년 3월 호주 8차 협상 완료 2008년 12월 13차 공식 협상 개최 2009년 9월 14차 협상
	아이슬란드	2005년 5월 공동연구 착수 합의 2006년 7월 공동연구 완료 2007년 6월 2차 협상 2007년 10월 제3차 협상(북경) 2008년 4월 제4차 협상
검토 중	한국	2004년 9월 민간공동연구 개시 추진 합의 2005년 DRA과 KIEP간 공동연구 개시 2007년 3월 공동연구 제1차 회의 개최 2008년 2월 공동연구 제4차 회의 개최(제주) 2008년 6월 공동연구 제5차 회의 개최(북경)
	인도	2005년 4월 인도 측에 FTA 체결 희망 의사 전달 2008년 1월 중-인도 FTA 협상 개시 가능성을 검토하는 것을 합의 2008년 10월 양국 간 공동연구 종료

자료: 한국무역협회 (www.kita.net) 2010, 재구성

나. 한국 FTA의 추진현황

(1)한·ASEAN FTA

2003년 아세안 정상회의, 2004년 중 한-ASEAN FTA 가능성 검토를 합의 했으며 2004년 2월 전문가그룹 구성 및 상호 통보를 했다. 2004년 3월부터 8월 까지 5차 전문가회의 개최를 했다. 2004년 11월 30일 한-ASEAN 정상회의에 공동보고서 채택 및 2년 내 타결 목표로 FTA 협상개시선언을 했으며 2005년2월부터 제1차 협상 개최가 자카르타에서 시작했다. 2005년 12월 13일 한-ASEAN 정상회담에서 포괄적 경제협력에 관한 기본협정에 서명을 했다. 2007년 1월 13일 -2월 2일 제16차 협상을 개최(미얀마)했으며 2007년 4월 2일 국회 본회의 통과하였고 2007년 6월 1일 한국

과 ASEAN 5개국(싱가포르, 인도네시아, 말레이시아, 베트남, 미얀마)과 FTA 상품 협정을 발효했다. 2007년 11월 21일 한-ASEAN FTA 서비스무역협정 서명(싱가포르) 하였고 12월 한-ASEAN FTA 상품협정 태국 타결을 했다. 2008년 7월 한-ASEAN FTA 상품협정 브루나이 발효하였고 10월 상품협정 라오스 발효했다. 2009년 5월 1일 한-ASEAN FTA 서비스협정 미얀마, 싱가포르, 베트남, 말레이시아, 필리핀, 브루나이 발효했다. 동년 6월 2일 한-ASEAN FTA 투자협정 서명했다. 2009년 9월 1일 ASEAN-한 FTA 투자협정 발효했다.(한국, 싱가포르, 베트남, 태국 이행중) 2009년 11월 태국 한-ASEAN FTA 상품협정 및 서비스 협정 가입 의정서 비준동의안 국회 본회의 통과되었고 2010년 1월 1일 상품협정 및 서비스 협정 가입 의정서 발효했다.

(2)한·미 FTA

1989년 미 국제무역위원회(USITC)의 보고서 '아태지역국가들과의 FTA체결에 대한 검토 보고서'에서 미국에게 바람직한 FTA 대상국가로 싱가포르, 한국, 대만을 꼽으면서 한-미 FTA 체결에 대한 논의의 시작을 했다. 1999년 6월 주한 미국상공회의소(AMCHAM)는 미국 빌 클린턴 대통령에게 한미FTA체결을 촉구하는 서한을 송부했고 2000년 말 미 상원의원인 보커스는 USITC에 한미FTA 경제적 효과에 대한 연구보고서를 의회에 제출하도록 요청을 했다. 2004년 11월 양국 통상장관 회담(칠레)에서 FTA 추진 가능성 점검을 위한 사전실무점검회의 개최에 합의를 했으며 2005년 2월부터 제1차 사전실무점검회의 개최(한국)를 했다. 2006년 2월 3일 외교부 김현중 본부장과 미국 USTR 로버트 포트먼 대표는 미국 의회 의사당에서 다수의 상하원 의원들의 임석하에 한미FTA 협상 출범을 공식 선언을 했다. 2006년 3월 6일부터 2007년 3월 12일까지 8차 협상을 했다. 2007년 4월 2일 한-미 FTA 협상 타결 했고 6월 30일 한-미 FTA 공식 서명을 했다. 2009년 4월 22일 한-미 FTA 비준 동의안 국회 상임위(외교통상통일위원회)통과를 했다.

(3)한·EFTA²⁵⁾ FTA

2004년 5월 14일 OECD각료회의 계기에 개최된 한·EFTA 통상장관 회담 시, 한·EFTA FTA 공동연구 개시에 합의를 했다. 2004년 8월부터 10월까지 공동연구 2

25) EFTA: (European Free Trade Association) 유럽 자유 무역 연합

차 회의를 개최했다. 2004년 12월 16일 한·EFTA FTA 통상장관 회의 시 FTA 협상 개시 공동선언을 했다. 2005년 1월 18일 제1차 협상 개최했고 2005년 7월 8일에 제4차 협상을 개최했다. 2005년 12월 15일에 WTO 홍콩 각료회의에서 양국 통상장관 간 공식 서명을 계기로 2006년 9월 1일 한-EFTA FTA 발효를 했다.

(4)한·싱가포르 FTA

2002년 11월 14일에 한국이 싱가포르에 FTA체결 제안을 시작했고 2003년 3월부터 9월까지 공동연구회 3차 회의를 했다. 2003년 10월 23일에 싱가포르의 국민방문을 계기로 양국 정상회담 시 정부간 협상개시를 선언했다. 이어서 제1차 협상(싱가포르), 제2차 협상(서울), 제3차 협상(싱가포르), 제4차 협상(제주도)을 통해 2004년 9월 7일-9일 실무협의를 개최를 했고 이어서 제5차 협상을 걸쳐 2004년 10월 28일-29일 실무협의를 개최하였다. 2004년 11월 29일 ASEAN+3 정상회의 계기, 한·싱 정상회의 시 FTA협상 실질적 타결을 선언했다. 2005년 8월 4일 공식서명을 했으며 12월 1일 비준도 국회 본회의 통과를 했고 2006년 3월 2일 발효를 했다.

(5)한·칠레 FTA

1998년 11월 5일 대외경제조정위원회에서 자유무역협정(FTA)체결을 추진하기로 하고, 첫 대상국으로 칠레를 선정을 했고 1999년 9월 APEC 계기 정상회담에서 FTA 협상 개시에 합의를 했다. 1999년 12월 제1차 협상 개최(산티아고)부터 2002년 10월까지 6차 협상을 개최를 했다. 2002년 10월 25일 협상 타결 발표(서울 및 산티아고)를 하였고 2003년 2월 15일 정식 서명을 했다. 2004년 4월 1일 발효되었다.

(6)한·호주 FTA

2006년 12월 6일 호주를 국민 방문한 우리 측 정상은 회담을 통해 양국 간 FTA 타당성 조사를 위한 공동연구 개시에 합의, 2007년 초 공동연구를 개시하여 2007년 말까지 완료할 것을 목표로 하였다. 2008년 10월 13일 제1차 한·호주 FTA 예비협의를 시작했고 12월 16일에 제2차 예비협의를 했다. 2009년 9월 4일까지 2차 협상 개최를 했다. 2009년 11월 제3차 캔버라에서 협상 개최를 했다. 2010년 3월 서

올에서 제4차 협상 개최를 했다.

<그림 4>한국 FTA 추진 현황

발효된 FTA	서명·타결된 FTA	협상중인 FTA	협상준비·검토중인 FTA
한-ASEAN FTA	한-EU FTA	한-GCC FTA	한-MERCOSUR TA
한-EFTA FTA	한-미 FTA	한-뉴질랜드 FTA	한-SACU FTA
한-싱가포르 FTA		한-멕시코 FTA	한-러시아 BEPA
한-인도 CEPA		한-캐나다 FTA	한-이스라엘 FTA
한-칠레 FTA		한-콜롬비아 FTA	한-일 FTA
		한-터키 FTA	한-중 FTA
		한-페루 FTA	한-중일 FTA
		한-호주 FTA	

자료: 한국무역협회 (www.kita.net), 2010

제3장 한·중 교역현황

제1절 한·중 양국의 교역현황

1. 세계무역에서 한·중 양국의 비중

개혁개방이래 중국의 경제와 대외무역규모는 급속도로 증가해왔다. 2007년까지, 중국 GDP총량은 3.28만억 달러로 전 세계 GDP에서 차지하는 비중은 약 6.0%로 세계에서 제4위, 수입은 전 세계 GDP에서 차지하는 비중은 약 6.7%로 세계에서 제3위이다. 한국은 2007년까지 GDP총량은 9,968억 달러로 전 세계 GDP에서 차지하는 비중은 약 1.8%로 세계에서 제11위, 대외무역액은 전 세계무역액에서 차지하는 비중은 약 2.6%로 세계에서 제9위 이다.

2000년부터 2007년까지, 중국 대외무역의 년 증가율은 다음 <표 6>와 같이 14.8%, 그중 수출 년 증가율은 12.3%, 수입 년 증가율은 17.3%, 이것은 동기 세계 평균수준 보다 높지만 중국의 1990-2000년간 평균 증가수준에 비해 더 낮다. 2007년에 중국 수출무역총액은 이미 12,670억 달러로 실현되었다, 세계에서 제3위 무역국이 되었다. 한국은 지난 8년중에 무역평균증가율은 11.3%로 증가하였다, 그중에 수출 평균증가율은 10.1%, 수입 평균증가율은 12.5%로 나타나고 있다.

<표 6> 한·중과 세계무역 년 평균 증가율 (단위:%)

	1990-2000년			2000년-2007년		
	수출	수입	total	수출	수입	total
세계	6.0	5.4	5.7	10.3	9.7	10.0
중국	16.3	21.8	19.05	12.3	17.3	14.8
한국	11.2	11.5	11.35	10.1	12.5	11.3

자료: 중화인민공화국 국가 통계국, <http://www.stats.gov.cn/> 재구성

2. 한·중 교역현황 및 투자현황

가. 한·중 교역현황

(1) 한·중 간 교역현황

중국 경제의 지속적이고도 급속한 발전은 최근 중국 내외부의 직접투자와 관련된 부분에서도 많은 변화와 발전을 가져오고 있으며 현재 중국은 전 세계로부터 투자의 블랙홀이라고 평가되어지고 있다. 그러나 최근 들어 중국정부의 정책 변화 때문에 중국내부의 경제적 상황과 중국기업들 자체의 필요성 인식 등 많이 나타나고 있다. 따라서 중국기업들의 해외투자 진출도 점진적으로 확대되어 가고 있는 중이다.

중국은 WTO 가입 이후 중국 기업들이 더 이상 국내의 정책적 보호를 받지 못하는 상황에 직면하게 되면서, 국내외에서 많은 대형 다국적기업들과의 무한경쟁에 본격적으로 노출되고, 중국 정부의 해외투자 정책의 변화와 맞물려, 이제는 중국 기업들도 적극적인 해외로의 진출을 통해 시장을 개척하고 기술을 획득하는 시대로 진입한 '쌍방향적 개방의 시기'로 나뉘 볼 수 있다.²⁶⁾

중국의 개혁개방 이전까지 한국과 중국은 정치적 원인 등으로 상호 교류가 이루어지지 못했다. 한·중 무역이 본격적으로 발전한 것은 한·중 수교이후부터이다. 1992년 수교 이후 한국과 중국 양국 간 경제통상관계는 지리적 인접성, 문화적 유사성 및 상호 보완적인 산업구조를 바탕으로 급격한 발전을 이루어왔다. 이에 따라 양국 관계는 수교 당시 '선린우호 관계(1992년)'에서 '협력동반자 관계(1998년)'를 거쳐 '전략적 협력동반자관계(2008년)'로까지 발전하기에 되었다. 특히, 경제교류 분야에 있어서의 비약적인 성장과 발전은 타 분야의 발전에 비할 바가 아니다.²⁷⁾ 따라서 양국의 무역 연평균 성장속도는 중국대외무역 연평균 성장속도를 높여주었다.

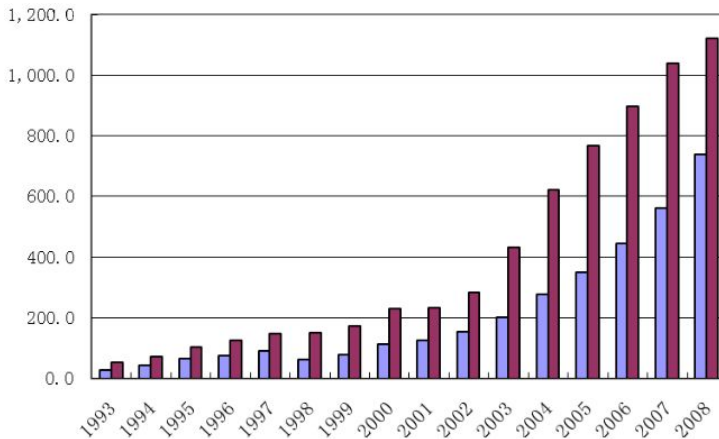
한·중 간 교역규모는 한·중 수교 첫해인 1992년에 64억 달러에서 출발하여

26) 김태식, "중국의 해외직접투자 진출 현황분석-대 한국 주자를 중심으로", 「한중사회과학연구」, 제6권 제1호, 2008, p.50.

27) 중국은 수교 이후 12년 만인 2004년부터 미국에 앞서 한국의 최대 교역대상국으로 자리 잡고 있으며, 2007년 기준으로 중국은 한국의 최대 수출국이자 2대 수입국이며, 한국은 중국의 4대 수출국이자 2대 수입국이 되었다.

2004년에는 790억 달러로 연평균 22%씩 증가하였다. 2005년에는 1,000억 달러를 넘어섰고 2007년에는 1,569억 달러로 처음으로 1천500억 달러를 돌파한 것으로 조사됐다. 중국의 대 한국 수출은 561억4천만 달러로 전년대비 26.1% 증가했으며 수입은 1천37억5천만 달러로 15.6% 증가해 476억 1천만 달러의 적자를 기록했다. 이 같은 적자폭은 2006년도의 452억5천만 달러에 비해 5% 늘어난 것이다. 현재 중국은 한국의 제1위 수출국이자 제2위의 수입국이다(<그림 5> 참조).

<그림 5> 중국 대 한국 무역 추이(단위: 억 달러)



자료: 중국인민공화국해관관세청 www.customs.gov.cn (2009).

한국의 대 중국 교역의 변화는 다음 <표 7> 같다. 한·중 간의 교역은 한국의 외환위기 기간을 제외하고 지속적으로 상승하였다. 한국의 대중국 수출은 1990년부터 연평균 34.79%, 수입은 21.10%씩 증가하여 2009년까지 한국의 대중국 수출은 867억 달러, 수입은 542억 달러이다. 한국의 수출에서 중국이 차지하는 비중은 1995년 7.31%에서 2008년까지 11.5%로 증가하였다. 그런데 2009년 수출에서 차지하는 비중은 5.1%로 감소하였다. 수입에서 차지하는 비중은 1995년 5.48%에서 2008년까지 22.1%로 증가하였다. 그런데 2009년 수입에서 차지하는 비중은 29.5%로 감소하였다.

중국의 수출입에서 한국이 차지하는 비중은 다음 <표 8>와 같이 큰 변화가 없다. 중국의 수출에서 한국이 차지하는 비중은 4% 중반으로 안정적이며 수입에서 한국이 차지하는 비중은 2000년 10.31%에서 2008년까지 7.8%로 감소하였다. 2009년 차지하는 비중은 2008년보다 8.9%로 감소하였다. 중국의 수입에 있어서 한국은

일본, 미국 다음으로 큰 수입상대국이다.

<표 7> 한국의 주요 교역상대국(단위: 백만 달러, %)

국가		대세계	중국	미국	일본
1995년	수출	125,058	9,144(7.31)	34,131(19.30)	17,049(13.63)
	수입	135,119	7,401(5.48)	30,404(22.50)	32,606(24.13)
	교역	260,117	16,545(6.36)	54,535(20.96)	49,655(19.09)
2000년	수출	172,268	18,455(10.71)	37,611(21.83)	20,466(11.88)
	수입	160,481	12,799(7.98)	29,242(18.22)	31,828(19.83)
	교역	332,749	31,253(9.39)	66,852(20.09)	52,294(15.72)
2004년	수출	253,845	49,763(19.60)	42,849(16.88)	21,701(8.55)
	수입	224,463	29,585(13.18)	28,783(12.82)	46,144(20.56)
	교역	478,307	79,348(16.59)	71,632(14.98)	67,846(14.18)
2005년	수출	284,419	61,915(21.77)	41,343(14.54)	24,027(8.45)
	수입	261,238	38,648(14.79)	30,586(11.71)	48,403(18.53)
	교역	545,657	100,563(18.43)	71,929(13.18)	72,431(13.27)
2006년	수출	325,465	69,459(21.34)	43,184(13.27)	26,534(8.15)
	수입	309,383	48,557(15.69)	33,654(10.88)	51,926(16.78)
	교역	634,847	118,016(18.59)	76,838(12.10)	78,460(12.36)
2007년	수출	371,489	81,985(22.07)	45,766(12.32)	26,370(7.10)
	수입	356,846	63,028(17.66)	37,219(10.43)	56,250(15.76)
	교역	728,695	145,013(19.90)	82,985(11.39)	82,620(11.34)
2008년	수출	422,007	91,389(11.5)	46,377(1.3)	28,252(7.1)
	수입	435,275	76,930(22.1)	38,365(3.1)	60,956(8.4)
	교역	857,275	168,319(16.8)	84,742(2.2)	89,108(7.75)
2009년	수출	363,534	86,703(-5.1)	37,650(-18.8)	21,771(-22.9)
	수입	323,085	54,246(-29.5)	29,039(-24.3)	49,428(-18.9)
	교역	686,619	140,949(-17.3)	66,689(-21.55)	71,199(-20.9)

주:()안은 증가율

자료: 한국무역협회(www.kita.net), 2010

<표 8> 중국의 주요 교역상대국(단위: 백만 달러, %)

국가		대세계	한국	미국	일본
2000년	수출	249,240	11,287(4.53)	52,142(20.92)	41,611(16.70)
	수입	225,095	23,028(10.31)	22,365(9.94)	41,520(18.45)
	교역	474,335	34,495(7.27)	74,507(15.71)	83,131(17.53)
2004년	수출	593,647	27,809(4.68)	124,973(21.05)	73,536(12.39)
	수입	560,911	62,166(11.08)	44,653(7.96)	94,192(16.80)
	교역	1,154,458	89,975(7.79)	169,626(14.69)	167,728(14.53)
2005년	수출	762,327	35,117(4.61)	162,939(21.37)	84,097(11.03)
	수입	660,222	76,874(11.64)	48,735(7.38)	100,468(15.22)
	교역	1,422,549	111,991(7.87)	211,674(14.88)	184,565(12.97)
2006년	수출	969,324	44,558(4.60)	203,516(21.00)	91,772(9.47)
	수입	791,794	89,818(11.34)	59,222(7.48)	115,811(14.63)
	교역	1,761,118	134,376(7.63)	262,739(14.92)	207,583(11.79)
2007년	수출	1,218,155	56,128(4.61)	232,761(19.11)	102,116(8.38)
	수입	956,261	104,044(10.88)	69,860(7.31)	133,903(14.00)
	교역	2,174,416	160,172(7.37)	302,621(13.92)	236,019(10.85)
2008년	수출	1,428,869	73,905(5.18)	252,326(17.67)	116,176(8.13)
	수입	1,131,468	112,153(9.91)	81,486(7.19)	150,634(13.29)
	교역	2,560,337	186,058(7.27)	333,812(12.99)	266,810(10.38)
2009년	수출	1,200,362	53,630(-4.46)	220,706(-12.5)	97,209(-16.3)
	수입	1,000,578	102,125(-8.9)	77,433(-5.0)	130,749(-13.2)
	교역	2,200,940	155,755(-18.15)	298,139(-8.75)	227,958(-14.75)

주 : ()안은 증가율

)안은 증가율

자료: 한국무역협회(www.kita.net), 2010

(2) 한·중 간 주요 품목별 교역현황

한·중 수교 초기부터 1990년대 중반까지 양국 간 교역은 다음<표 9>와 같이 주로 농산물과 광물성원료 등의 일차상품과 직물, 섬유사, 섬유원료, 석유화학제품 등의 소재류를 중심으로 이루어졌다. 한국은 중국에 직물 및 섬유원료, 석유화학제품, 철강제품, 전자부품을 중심으로 수출하고, 중국으로부터는 농산물, 직물, 요업제품, 광물성원료, 철강제품을 주로 수입하였다. 2000년대에 들어서 전기·전자업종에서 컴퓨터 및 휴대폰 관련부품과 자동차 부품이 중요한 교역품목으로 자리 잡았다. 2002년 이후에는 고위 기술 산업 비중이 중저위기술산업 비중을 상회하기 시작하였다. 2006년에는 고위기술산업 비중은 저위 기술산업 비중을 넘어섰다.

한국의 대 중국에 지속적으로 확대되고 있는 수출상품은 반도체, 컴퓨터, 철강판, 합성수지, 무선통신기기, 광학기기(LCD등), 석유제품, 화학성유 원료, 자동차 부품, 석유화학중간원료 등이 있다. 2007년까지 전기전자산업(MTI 3 단위)관련 품목의 대 중국 수출 중 특히 반도체품목은 가장 중요한 수출 품목 중의 하나이다.

<표 9>한국의 대 중국 주요 수출품목(단위: 백만 달러)

순 위	품목명	1995	품목명	2000	품목명	2006	품목명	2008
1	합성수지	1,101	석유제품	1,677	반도체	8,152	반도체	8,728
2	가죽	617	합성수지	1,577	석유제품	5,014	석유제품	8,517
3	철강판	456	전자판	1,231	컴퓨터	4,736	평판디스플레이*	7,057
4	석유제품	444	철강판	1,099	무선통신기 기	4,214	무선통신기 기	6,484
5	인조섬유	441	가죽	756	합성수지	3,962	합성수지	5,333
6	섬유및화 학기계	333	컴퓨터	739	석유화학합 성원료	2,861	광학기기	5,171
7	인조장섬 유직물	333	기타직물	600	평판디스플레이*	2,768	컴퓨터	4,147
8	기초유분	302	반도체	576	철강판	2,669	석유화학합 성원료	3,381
9	종이제품	295	석유화학합 성원료	566	자동차부품	2,665	철강판	2,995
10	기타직물	294	석유화학중 간원료	510	광학기기	2,393	석유화학중 간원료	2,837
11	편직물	219	편직물	429	석유화학중 간원료	2,133	자동차부품	1,945
12	기타석유 화학제품	212	음향기기	426	동제품	1,802	기초유분	1,936
13	음향기기	203	인조장섬유 직물	419	전선	1,202	동제품	1,888
14	자동차	198	종이제품	396	기초유분	1,028	건전지 및 축전지	1,704
15	석유화학 중간원료	170	기초유분	376	가구부품	1,026	선박해양구 조물 및부품	1,684

주: *는 평판디스플레이 및 센서이며 품목은 MTI 3단위 기준으로 분류하였음.

자료: 한국무역협회(www.kita.net), 2009

한국의 대 중국 수입 초기인 1995년에는 다음<표 10>와 같이 철강제품(합금철·선철 및 고철, 철강판 등) 및 섬유(인조단섬유직물, 의류 등)산업 관련 품목의 수입이 많았다. 2007년까지 한국의 대중국 수입은 전기전자(컴퓨터, 반도체 등) 및 철강제품산업관련 품목을 중심으로 이루어지고 있다.

<표 10>한국의 대 중국 주요 수입품목(단위: 백만 달러)

순위	품목명	1995	품목명	2000	품목명	2006	품목명	2008
1	합금철선철및 고철	471	의류	870	컴퓨터	4,202	철강판	9,622
2	인조단섬유직 물	467	컴퓨터	823	반도체	3,092	반도체	5,864
3	의류	413	석탄	717	의류	2,842	컴퓨터	4,858
4	석탄	353	식물성물질	692	철강판	2,604	평판디스플 레이	3,391
5	철강판	351	반도체	631	전자응용기기	1,543	의류	3,077
6	강반제품*	348	정밀화학원료	393	무선통신기기	1,386	석탄	2,814
7	정밀화학 원료	276	합금철선철및고 철	375	알루미늄	1,293	선재봉강 및 철근	2,396
8	석유제품	273	음향기기	352	석탄	1,260	무선통신기 기	2,185
9	원유	231	석유제품	325	정밀화학원료	1,165	정밀화학원 료	2,057
10	인조섬유방적 사	189	의류	310	정전기기	1,144	알루미늄	1,661
11	신발	172	정전기기	308	전선	1,072	기구부품	1,442
12	음향기기	165	회전기기	265	선재봉강 및 철근	1,070	전선	1,327
13	면직물	145	인조단섬유직물	253	기구부품	1,021	정전기기	1,314
14	견직물	138	수동부품	219	음향기기	710	기타비금속 광물	1,086
15	목재류	130	곡실류	195	기타비금속광 물	664	철강관 및 철강선	955

주: *는 강반제품 및 기타 철강제품이며 품목은 MTI 3단위 기준으로 분류하였음.

자료: 한국무역협회(www.kita.net), 2009

양국 간 교역규모의 증가와 함께 교역품목의 구조에도 상당한 변화가 발생하였

다. 현재 한·중 간 경쟁력 비교에 의하면 한국이 중국에 대해 무역 특화지수(TSI)와 시장비교우위지수(RCA)모두에서 경쟁력이 있는 것으로 평가된 산업은 석유화학 및 고무제품, 일반기계 및 장비, 전기기기 및 부품, 정밀기계제품, 자동차 산업이다. 중국이 한국에 대해 두 무역지수 모두에서 경쟁력이 있는 것으로 나타난 산업은 농림수산물, 음식료품 및 담배, 가죽제품, 섬유 및 의류, 비금속광물제품, 금속1차 제품, 기타 공산품 산업이다. 1992년 수교 당시에는 식물성 물질, 원유, 석유류 등 농산물 및 광산물이 수입품의 주류를 이루었으나 최근에는 컴퓨터, 반도체 등 IT·전자제품이 대 중국 수입에서 가장 큰 비중을 차지하고 있다.

(3) 가공무역의 교역현황

제조업분야에서는 대 중국 수출의 특수성으로 인해 한·중 FTA의 관세인하에 따른 대 중국 수출증대 효과가 기대치보다 떨어질 가능성 있다. 그런데 가공무역에 의한 대 중국 수출은 과대 추정될 가능성이 크다.²⁸⁾ 다음<표 11>과 같이 2008년 한국의 대중국 수출에서 부품 및 부분품(전년대비 7.8%증가), 산업용원자재(동 9.7% 증가), 자본재(동 6.0% 증가)의 수출은 부진했던 반면, 연료 및 윤활유의 대중국 수출은 유가상승 요인으로 인해 64%의 높은 증가율을 유지하면서 대중국 수출증가를 견인하였다. 중국으로부터 수입한 중간재는 산업용 원자재(31.4%)와 연료 및 윤활유(44.1%)의 증가가 수입 증가를 주도하였으며, 최종재의 경우 자본재의 수입이 전년대비 20.4% 증가하였다.

28) 양평섭외. 전게서, pp.59-60.

<표 11> 가공 단계별 대 중국 수출입 (단위:%)

가공단계	대중국 수출			대중국 수입			구성(2008년,%)		
	2007	2008	증가율 (%)	2007	2008	증가율 (%)	수출	수입	
전체	819.9	913.9	11.5	630.3	769.3	22.1	100	100	
일차상품	6.8	8	18.5	39	45.9	17.8	0.9	6	
중 간 재	소계	629.8	710.9	12.9	379.5	489.4	29.0	77.8	63.6
	부품및부분품	291.5	314.3	7.8	134	159.4	19.0	34.4	20.7
	산업용원자재	291	319.2	9.7	237.5	318.4	34.1	34.9	41.4
	연료및운할유	47.2	77.5	64.0	8.1	11.6	44.1	8.5	1.5
최 종 재	소계	183.2	194.9	6.4	211.6	233.7	10.5	21.3	30.4
	내구 소비재	16.4	17.4	6.4	64.1	62.4	-2.7	1.9	8.1
	비내구소비재	3.9	4.4	13.6	10.7	11.4	7.5	0.5	1.5
	음식료품	3.8	4.3	13.0	20.1	19.3	-4	0.5	2.5
자본재	159.2	168.8	6.0	116.8	140.6	20.4	18.5	18.3	

자료: 한국무역협회 자료(2008)를 이용하여 작성.

나. 한·중 투자현황

한국의 대 중국 투자를 시작할 무렵인 90년대 수교부터 국내 임금 인상 등으로 인해 경쟁력이 약화된 기업들에게 품목의 고부가가치화 혹은 업종 변경 등이 요구되던 시점이었다. 수교초기 90년대에는 가전, 의류, 신발 등 노동집약산업에서 높은 비중을 차지하고 있다.

현재의 대 중국 주요 수출품목 구성은 반도체, 컴퓨터, 무선통신기기 등 첨단 기술 제품 중심으로 수출품목 등 있다. 또한 한국의 대 중국 수입품목 구조 역시 크게 바뀌었는데, 1992년 수교 당시에는 식물성 물질, 원유, 석유류 등 농산물 및 광산물이 수입품의 주류를 이루었으나 최근에는 컴퓨터, 반도체 등 IT·전자제품이 대 중국 수입에서 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 최근 대 중국 투자가 확대되고 있는 서비스분야에 대한 투자는 소규모 투자사업인 소매업 및 음식숙박업에 대한 투자가 중심이 되고 있다. 2008년까지 투자지역으로 성별로는 산동성에 대한 투자가 큰 비중을 차지하고 있으며 다음으로 요녕성, 북경시, 강소성, 천진시, 상해시에 대한 투자 비중이 높다.

한국과 중국 수교이후 한국의 대 중국 투자현황 보면 다음<표 12>과 같이 점점 증가하고 있다. 1992년 141만 달러 출발하고 2007년 5248달러 상승하였다. 2008년 국제경제위기 때문에 좀 떨어졌으며 금액은 3746달러 투자하였다.

<표 12> 수교 이후 대 중국 투자현황 (단위: 건, 백만 달러)

연도	대 세계		대 중국		중국비중	
	투자건수	투자금액	투자건수	투자금액	투자건수	투자금액
1992	497	1,217	170	141	34.2	11.6
1993	689	1,264	382	264	55.4	20.9
1994	1,487	2,304	840	636	56.5	27.6
1995	1,332	3,102	751	842	56.4	27.1
1996	1,471	4,458	739	930	50.2	20.9
1997	1,329	3,677	631	739	47.5	20.1
1998	614	4,794	263	695	42.8	14.5
1999	1,095	3,329	459	366	41.9	11.0
2000	2,081	5,073	776	713	37.3	14.0
2001	2,156	5,171	1,051	647	48.7	12.5
2002	2,492	3,708	1,384	1,033	55.5	27.9
2003	2,808	4,059	1,678	1,655	59.8	40.8
2004	3,767	6,003	2,146	2,309	57.0	38.5
2005	4,390	6,500	2,242	2,631	51.1	40.5
2006	5,216	11,480	2,299	3,378	44.1	29.4
2007	5,681	21,405	2,119	5,248	37.3	24.5
2008	3,990	21,678	1,285	3,746	32.2	17.3

자료: 한국수출입은행 (www.koreaexim.go.kr), 2009년

한국의 대 중국 투자를 산업별로 보면 다음<표 13>와 같이 제조업에 대한 투자가 대부분이다. 2008년 대 중국 투자 중 제조업에 대한 투자는 23억 달러로 총투자 중 42.5%를 차지하고 있다. 그러나 최근 제조업에 대한 투자 비중은 감소하고 서비스업에 대한 투자 비중이 증가하는 추이를 볼 수 있다. 제조업에 대한 대중국 투자 비중은 2001년부터 지속적으로 감소하고 있는 반면 서비스업 대한 투자 비중은 지속적으로 증가하여 2008년에는 12.2로 증가하고 있다.

<표 13> 산업별 한국의 대 중국 투자(단위: 백만 달러, %)

산업	1990	1995	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2008
총투자	15	842	711	639	1,028	1,666	2,298	2,647	5,441
농림어업, 광업	0 (0.0)	5 (0.6)	2 (0.3)	2 (0.3)	4 (0.4)	13 (0.8)	14 (0.6)	24 (0.9)	34 (0.7)
제조업	15 (95.7)	706 (83.9)	543 (76.3)	593 (92.8)	914 (88.9)	1,488 (89.3)	2,069 (90.0)	2,172 (82.1)	2,310 (42.5)
섬유의복· 신발가죽	4 (27.5)	170 (20.1)	54 (7.6)	118 (18.4)	110 (10.7)	170 (10.2)	289 (12.6)	271 (10.2)	239 (4.4)
석유화학	3 (18.6)	65 (7.7)	63 (8.9)	81 (12.7)	90 (8.8)	222 (13.3)	234 (10.2)	196 (7.4)	338 (6.2)
금속· 1차금속	0 (0.0)	36 (4.3)	19 (2.7)	36 (5.6)	113 (11.0)	245 (14.7)	244 (10.6)	289 (10.9)	253 (4.6)
기계· 수송기계	0 (0.3)	107 (12.7)	32 (4.5)	69 (10.7)	265 (25.7)	339 (20.3)	465 (20.2)	586 (22.1)	683 (12.6)
전기전자	2 (10.3)	134 (15.9)	143 (20.1)	182 (28.4)	222 (21.6)	309 (18.6)	517 (22.5)	475 (17.9)	552 (10.1)
기타 제조업	6 (38.9)	195 (23.1)	231 (32.5)	108 (16.9)	115 (11.2)	203 (12.2)	320 (13.9)	355 (13.4)	366 (6.7)
서비스업	1 (4.3)	130 (15.5)	167 (23.4)	44 (6.9)	110 (10.7)	165 (9.9)	215 (9.4)	451 (17.0)	666 (12.2)
기타	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.1)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	1 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)

주:()안은 총투자에 대한 비중임

자료: 한국수출입은행(www.koreae.xim.go.kr). 2009

중국 정부가 2004년 <대외투자국별산업유도목록(1)>에서는 한국에 대한 투자 방향 지침도 포함되어 있는데 한국에 대해서는 자동차 및 교통 운송업, 화공, 통신설비, 컴퓨터 및 기타 전자설비제조업, 무역, 연구개발, 유통 등 업종에 대한 투자를 장려하고 있다. 실제로 중국 기업들의 관련 분야로의 대한국 투자 진출은 활발하게 이루어지고 있다.

최근 중국의 대한국 투자는 다음<표 14>와 같이 M&A 형태의 투자가 주를 이루고 있으며, 가장 큰 주목을 끈 것은 2003년 京東方(BOE)²⁹)그룹이 하이닉스 반도체 TFT-LCD사업부 인수와 2004년 8월 중국의 상하이 자동차³⁰)(SAIC)의 쌍용 자동차의

29) 베이징에 본사를 두고 있는 징둥방(京東方)은 1993년 4월에 설립됐으며, 선전 증권거래소에 상장한 하이테크 기업이다. 2006년 BOE는 '중국전자100대 기업'에서 3위에 올랐다.

30) 상하이자동차공업사는 중국 자동차산업에서 대표적인 대형그룹 중 하나로 승용차와 미니자동차, 버스,

51%의 지분을 인수였다. 또한 중국의 국영 석유회사인 시노캠(CINOCAM)³¹⁾은 2004년 5월, 인천정유를 인수하기 위한 양해각서를 체결 하였다. 이러한 최근의 중국의 대한국 투자는 한국의 첨단기술 습득을 주요 목적으로 하고 있으며, 우수한 기술을 보유하고 있지만 수익성 악화로 구조조정 대상이 된 각국기업을 주요 대상으로 하고 있다.

<표 14> 중국기업의 대 한국기업 주요 M&A 현황

업종	인수기업	인수된기업	인수금액	시기
자동차	上海汽车	쌍용자동차	5.6억 달러 (48.9% 지분인수)	2004.11
화공(정유)	中国石油化工公司	인천정유	5.5억달러 (94% 지분인수)	2004.09
전자(LCD)	BOE	하이디스	3.8억 달러 (100% 지분인수)	2002.12
전자(온라인 게임)	上海盛大	엑토즈 소프트웨어	1.8억 달러 (38.1% 지분인수)	2004.12

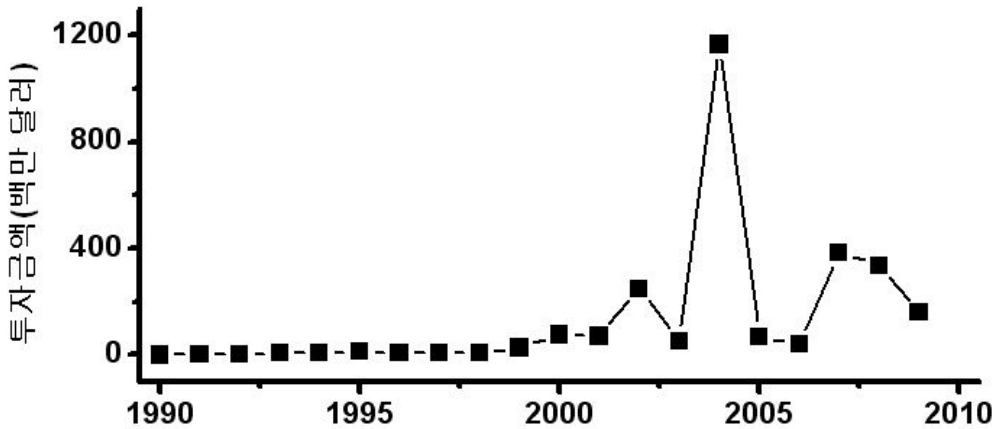
자료: 김태식, 전게서, p.69.

중국의 대한국 투자를 <그림 6>에서 보면 2000년 이전의 투자규모는 매우 미미하였으나 2000년 이후 투자규모가 증가하였다. 특히 2004년에는 1,160만 달러의 투자가 중국으로부터 유입되었다. 그 이후 좀 떨어졌으며 2009년에는 160만 달러 투자를 하였다.

중형 트럭, 모터사이클, 트랙터, 건설장비 등을 주로 생산하고 있으며, 이와 함께 차체장식품, 차대, 전자/전기제품, 에어컨, 주로 열가공 등 6대 부속품 공급시스템을 갖추고 있다.

31) 중국 중화그룹회사(이하 시노캠)는 국무원 국자위가 관할하는 핵심 국유기업으로 '포춘지 세계 500대 기업'에 이미 17회가 선정 되었으며, 2007년에는 299위를 기록했다.

<그림 6> 중국의 대 한국 투자 추이



자료: 지식경제부(www.mke.go.kr)의 자료를 이용하여 작성, 2010

중국기업들의 대 한국 직접투자 진출이 증가하고 있는 추세 속에서 서비스업 부분을 절대적인 차지하고 있다. 전체적인 중국 기업들의 대 한국 직접투자 흐름을 본다면 여전히 서비스업 분야를 중심으로 활발하다고 할 수 있는데, 그 가운데서도 특히 대 한국 수출업무를 지원하기 위한 무역업을 포함한 도소매 유통 부문과 물류 관련 부문이 절대적인 비중을 차지하고 있는 것으로 나타나며 다양한 분야로의 진출은 아직까지 이루어지고 있지 않음을 나타나고 있다.

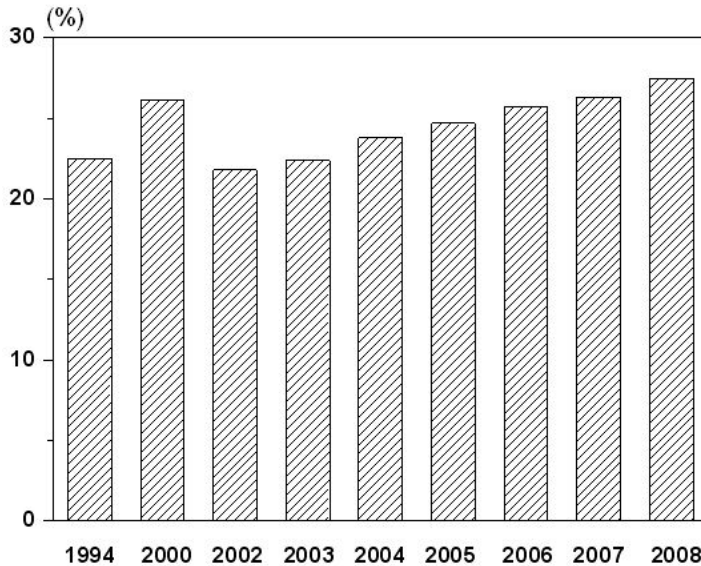
제2절 한·중 제조업의 교역 및 특징

1. 한·중 제조업의 특징

가. 한국의 제조업의 특징

한국 경제는 그동안 정부주도의 강력한 수출드라이브정책과 노동과 자본의 대량투입에 기초한 투입 의존형 대량생산 성장모델에 의해 괄목한 만한 성장을 이룩하였다. 1994~2008년 기간중 제조업은 다음<그림 7>와 같이 높은 성장률을 기록하면서 GDP 대비비중은 2008년에 27.48%로 가장 높았으며, 2002년에 21.79%로 가장 낮다. 지난 10년간 차지하는 비중의 추이는 21.79%~27.48로 가장 높은 때와 낮은 때의 차이가 28% 밖에 나지 않아 거의 변함이 없는 것을 알 수가 있다.

<그림 7> 제조업의 GDP대비 비중 추이



자료: 중국통계청(www.kostat.go.kr)의 자료를 이용하여 작성.

제조업내 업종구조도 그동안 생산요소의 적절한 투입을 통한 유망산업 육성을 통해 선진국 형으로 고도화하는데 성공한 것으로 평가되고 있다. 1960~70년대 노동집약형 산업, 80년대 자본집약형 산업, 그리고 90년대 자본·기술집약적 업종 산업, 90년대 중반 이후 IT제조업이 성장하면서 주력기반산업내 IT제조업과 비IT제조업이 균형 잡힌 산업구조를 이룩했다. 특히 외환위기 직후 주력 기간산업 중 철강·석유화학·자동차 등 비IT제조업의 내수가 급격한 위축으로 많은 어려움을 겪고 있을 때에 컴퓨터·통신기기·반도체 등 IT제조업이 크게 성장하면서 외환위기를 극복하는데 크게 기여하였다.³²⁾

나. 중국의 제조업의 특징

중국 정부는 1949년 10월 1일 중화인민공화국 수립 후 1953년부터 5개년 계획을 수행하면서 지속적으로 산업 육성을 추진하여 왔다. 특히 중국은 1970년대 말 개혁 개방을 시작한 이래 급속한 공업화와 세계자본주의 체제에의 적극적인 편입을 통하여 1978년에 이미 중국 제조업 중 중공업의 비율을 60% 가까이 이르고 있

32) 정대철, "FTA전개와 경남 제조업 활성화 방안", 경남발전연구원, 2007.10, pp.43-44.

었다. 1990년대 초반부터 국내 개혁의 심화와 적극적인 외국인 직접투자 유치를 통하여 1991~2003년간 9.93%에 달하는 고도의 GDP 성장률을 기록하였다.

1981~2008년 기간 중 중국의 산업별 구성은 다음<표 15>와 같이 산업별 부가가치 비율의 변화는 1차 산업의 비율의 31.9%에서 11.3%로 현저히 감소한 반면에 2차 산업과 3차 산업의 비중이 상승하여 산업구조의 고도화가 진전된 양상을 보여주고 있다. 중국은 비슷한 경제발전단계의 국가들과 비교해볼 때 2차 산업의 비중이 매우 높은 반면 서비스산업의 비중은 매우 낮은 특징을 보여주고 있다. 한편 취업인구의 산업별 구성비를 보면, 1차 산업 종사자의 비율을 2008년에 40.1%를 차지하고 있어, 중국이 농업사회로부터 완전히 벗어났다고 하기는 어려운 상태이다. 특히 호구(戶口)제도에 기인한 노동력 이동의 제한 등에 따른 도시화 진전의 미비로 농촌에는 대량의 잉여 노동력이 존재하고 있다.

<표 15> 중국 산업구조의 변화 단위:(%)

	산업	1981	1991	2001	2004	2005	2006	2007	2008
부가가치비율	제1차	31.9	24.5	14.4	13.4	12.2	11.3	11.1	11.3
	제2차	46.1	41.8	45.1	46.2	47.7	48.7	48.5	48.6
	제3차	22.0	33.7	40.5	40.4	40.1	40.0	40.4	40.1
노동인구비율	제1차	68.1	59.7	50.0	46.9	44.8	42.6	40.8	39.6
	제2차	18.3	21.4	22.3	22.5	23.8	25.2	26.8	27.2
	제3차	13.6	18.9	27.7	30.6	31.4	32.2	32.4	33.2

자료: 中国统计年鉴「중국통계연감」, (2009).

중국 제조업의 특징은 앞서 언급했듯이 철강, 비철금속, 화학 등 중화학공업분야의 비중이 높다는 점이다. 이러한 중화학공업은 양적으로는 확대되고 있지만 기초소재·부품 등에서는 비교열위에 있어 수입의존도가 높고, 따라서 중화학공업의 질적인 향상이 큰 과제로 남아 있다. 이러한 문제를 해소하기 위해 중국 정부는 중화학부문의 수입대체산업을 본격적으로 육성하는 한편, 첨단산업화를 정책목표로 내세우고 있어 중국의 중화학공업화가 가속화될 전망이다.

중국 제11차 5개년계획(2006-2010)은 전에 다음 <표 16>와 같이 5개년계획보다 더 큰 변화가 있다. 20세기 90년대, 5개년 계획에서 전체경제의 성장과 발전을 중요목표를 두고 특별히 공업과 농업을 강조하였다. 제11차 5개년계획에서 경제구조, 환경과 사회발전목표를 두고 신형산업을 통하여 산업구조의 개선과 고도화를 추진하는 함으로써 2010년의 GDP년 평균 7.5 증대시키기 위한 기반을 확고히 구

축하는 것을 추구하는 있다. 또한 과학교육을 통한 부국전략(科教兴国)을 기본 국가발전전략으로 채택하고, 인적자원의 개발을 대대적으로 추진하고 있다. 중국의 현 단계 공업화의 특징은 대부분 개발도상국에서 볼 수 있듯이 노동집약, 자본집약, 기술 집약산업이 순차적으로 발전하는 것이 아니라 동시에 발전하고 있으며, 다른 개발도상국과는 달리 노동집약분야에서 첨단 기술 분야까지 폭넓은 풀세트(full set)형 산업기반을 갖추고 있다는 특징을 갖고 있다.

과거 30년 동안에 중국산업구조가 시장화 개혁과 대외개방을 통하여 가장 능률적으로 산업 구조 변화와 진보를 이룩했다. "10·5"기간(2000-05), 산업구조를 가장 능률적으로 조정했다. 2000년부터 2005년까지, 제1차 산업의 국내 GDP의 비중은 15.1%부터 12.5%까지 떨어졌다. 고기술산업의 증가율은 국내GDP의 2.8%부터 4.4%까지 증가하였으며 동시에 중국 공업기업의 실제 노동생산율은 2배가 증가했다.

<표 16> 중국 제11차 5개년 계획 중 산업구조 조정 승급의 주요 목표³³⁾:

	목표내용
1.	산업, 상품과 기업조직구조의 합리화
2.	서비스의 증가율이 총 비중의 3%를 증가할 것이다, 서비스의 노동인구가 총 노동인구비중의 4%를 증가할 것이다.
3.	창조성 능력을 강화, 연구와 실험발전비용지출은 총 국내GDP비중의 2%를 증가할 것이다.
4.	자주 지적 소유권과 유명상품, 강한 국제경쟁력의 기업을 개선할 것이다.

자료: 세계은행 주 중국대표지점

2. 한·중 제조업의 교역현황

한국의 대 중국 품목별 수출 추이를 보면 다음 <표 17>와 같이 2009년 전기기기, TV가 제일 가장 많은 수출품목이다. 광물성연료의 수출이 크게 증가하였다. 철강, 원피, 인조장 섬유, 지와 판지, 인조장섬유, 특수직물, 일반차량은 2009년 수출이 점점 감소했다. 양국 수교 이후 90년도의 실적과 2000년의 실적 사이에는 큰 차이를 보이고 있다. 1995년에 특히 전기기기, TV, 광물성 연료 등과 그 제품,

33) 世界银行东亚及太平洋地区扶贫与经济管理局, “中国第十一个五年计划 中期进展评估”, 2008

의류 등이 많이 증가하였다. 반면에 원피, 인조장 섬유, 일반 차량 부문에서는 감소했음을 보여준다.

<표 17> 한국의 대 중국 품목별 수출추이 (단위: 백만 달러, %)

HSK		한국의 대 중국 수출추이					09 순위
		1990	1995	2000	2008	2009	
85	전기기기, TV	97	822	3430	25314(2.0)	24500(-3.2)	1
39	플라스틱	48	1276	1909	6635(15.0)	7131(7.5)	5
27	광물성연료	3	480	1855	8883(61.7)	5014(-43.5)	6
29	유기화합물	16	780	1881	9046(0.1)	7768(-14.1)	4
84	보일러, 기계류	24	998	2033	10200(2.3)	9448(-7.4)	3
72	철강	66	552	1203	3614(22.2)	3609(-0.1)	7
41	원피(모피제외)	17	617	756	347(-10.3)	281(-19.0)	15
54	인조장 섬유	28	468	666	646(3.2)	570(-11.8)	11
48	지와 판지	37	295	398	368(23.9)	325(-11.8)	14
55	인조장섬유	106	590	509	306(-11.4)	265(-13.3)	16
59	침투, 도포직물	12	208	459	323(-4.3)	250(-22.5)	17
60	편물	6	219	429	524(-7.2)	532(1.5)	12
74	동과 그 제품	6	38	204	1894(-7.1)	1537(-18.8)	9
64	신발류	2	92	204	237(-2.0)	170(-28.0)	19
76	알루미늄	1	135	182	670(-6.8)	581(-13.2)	10
58	특수직물	1	87	172	89(-17.8)	63(-29.3)	20
87	일반차량	5	232	167	2792(-6.8)	3388(21.4)	8
62	의류	1	35	128	258(-10.6)	197(-23.7)	18
90	광학기기	2	56	134	12322(29.2)	14897(20.9)	2
32	염료, 페이팅크	4	89	147	335(7.1)	356(6.3)	13

주: 1990년부터 5년 단위로 한국의 대 중국 품목별 수출을 조사하여 상위 20품목의 비중을 구함.

자료: 한국무역협회 (www.kita.net), 2009. 재구성

한국의 대 중국 품목별 수입추이를 보면 다음 <표 18>와 같이 2009년 가장 많이 수입하고 있는 것은 전기기기, 보일러, 기계류, 철강 수입이 크게 증가하였다. 반면 광물성연료와 특수직물에서는 감소했음을 보여준다.

<표 18> 한국의 대 중국 품목별 수입추이 (단위: 백만달러, %)

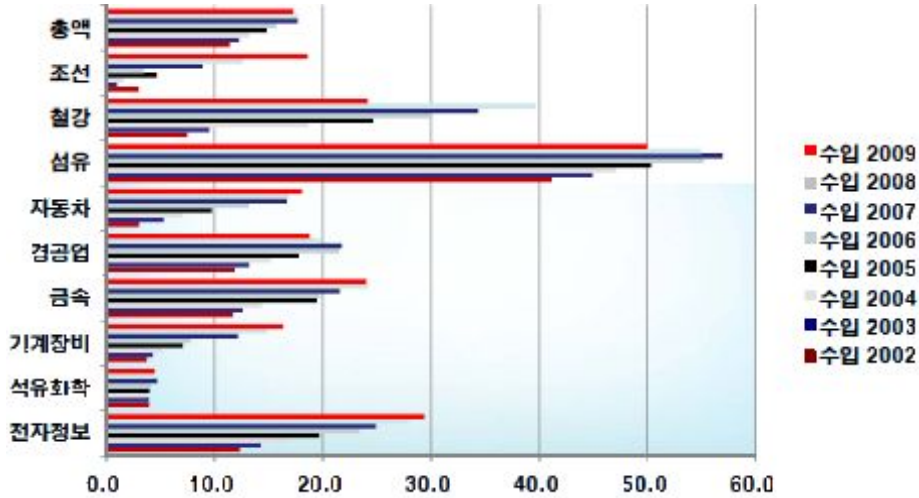
HSK		한국의 대 중국 수입추이					09 순위
		1990	1995	2000	2008	2009	
85	전기기기, TV	16	299	2704	20017(17.7)	17045(-14.8)	1
39	플라스틱	51	67	100	1066(9.3)	938(-12.0)	8
27	광물성연료	384	860	1158	4135(57.2)	1704(-58.8)	5
29	유기화합물	103	273	290	1834(25.5)	1562(-14.9)	6
84	보일러, 기계류	24	174	1052	7577(11.6)	6854(-9.5)	2
72	철강	115	1219	759	14207(78.8)	4241(-70.1)	3
41	원피(모피제외)	7	85	52	46(-63.1)	33(-29.3)	18
54	인조장 섬유	4	119	132	367(8.5)	250(-32.0)	15
48	지와 판지	0	8	44	309(10.0)	237(23.5)	16
55	인조장섬유	209	659	413	335(-18.0)	308(-8.0)	13
59	침투, 도포직물	0	5	16	118(14.0)	109(-8.0)	17
60	편물	1	4	14	35(10.9)	32(-11.1)	19
74	동과 그 제품	58	42	116	449(-24.1)	351(-21.9)	11
64	신발류	2	172	184	671(3.2)	607(-9.6)	10
76	알루미늄	32	74	69	1662(-0.4)	337(-79.7)	12
58	특수직물	5	38	40	31(-18.0)	25(-18.6)	20
87	일반차량	4	15	59	934(22.6)	825(-11.7)	9
62	의류	3	226	561	2092(-6.9)	1499(-28.3)	7
90	광학기기	2	41	309	1932(30.3)	1727(-10.6)	4
32	염료, 페인트잉크	22	43	111	291(-15.6)	284(-2.4)	14

주: 한국의 대 중국 품목별 수입을 조사하여 상위 20품목의 비중을 구함.

자료: 한국무역협회 (www.kita.net), 2009.

다음 <그림 8>을 보면 섬유는 과반수를 상회, 철강은 40%, 전자정보는 30%에 육박하였다. 최근에는 조선, 자동차, 금속, 기계장비 등 중화학공업의 점유율도 크게 증가 하고 있다.

<그림 8> 한국의 수입시장에서 중국산 제품 점유율



자료: kiet 산업연구원, 2009

자동차 산업이 국민경제에서 결정적인 산업이다, 그의 생산기업의 증가와 수요의 위축 등이 공급과잉을 초래할 수 있다. 한·중 무역협정을 체결한 후에 기술 산업이 중국에 크게 영향을 미치는 산업이다. 그 중에서 자동차산업이 우세가 아니기 때문에 크게 영향을 받을 수 있다. 그러므로 다음 절에서 구체적인 중국자동차 민감 품목에 대해서 한·중 무역협정 체결 후에 중국자동차에 미치는 영향을 분석한다.

제3절 한·중 자동차 산업현황 및 관세구조

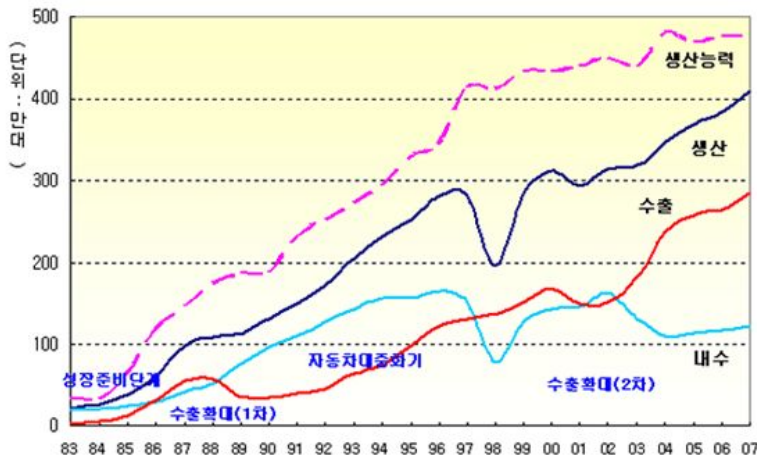
1. 한·중 자동차 산업현황

가. 한국 자동차 산업현황

한국의 자동차산업은 1980~1997년 18년 동안 다음<그림 9>와 같이 내수 및 수출 신장으로 연평균 20.2% 성장하였다. 그 기간 중 89년부터 96년까지 내수가 수출보다 높았으나 97년 이후 수출이 내수보다 높아졌다. 97년 이를 산업구조조정기

간34)라고 부른다.

<그림 9> 한국 자동차 생산, 내수, 수출 장기 추이



자료: 한국자동차공업협회(www.kama.or.kr) 2008.

한국의 자동차 수출량이 전 세계에서 차지하는 비중은 2002년 5.5%에서 2004년 8.7%로 3년간 가장 빠르게 증가한 것으로 나타났다. 또 한국은 2009년도 자동차 생산대수가 약 316만 대로 중국(5.12만대)에 이어 중국4위의 자동차 생산국이다. 현대, 기아, 대우, 쌍용 자동차는 한국에서 대표적인 자동차 산업이다. 또한 자동차산업은 철강 및 부품·소재산업 등 전통 제조업뿐 아니라 정보기술(IT), 생명과학(BT), 에너지·환경 산업 등 미래 신성장 산업에도 생산유발 및 기술파급효과 큰 종합산업이다. 따라서 자동차 산업은 과거와 마찬가지로 앞으로도 한국경제의 지속적 성장과 산업구조의 고도화를 위해 매우 중요한 산업이다.

한국의 자동차산업은 지난 30년간 비약적으로 성장해 왔다. 한국의 자동차업체들은 세계시장에서의 점유율을 높여가고 있을 뿐만 아니라 미국·유럽의 주요 업체들(GM, FORD, VOLKSWAGEN등)의 경영실적 악화와 대조적으로 양호한 경영실적을 올리고 있다.³⁵⁾ 이는 한국 자동차산업의 가격 및 품질경쟁력이 향상되었을 보여 준다.

34) 산업구조조정기: 내수 급락, 수출확대(2차)

35) 이항구 외, 「세계자동차산업의 구조조정과 우리의 대응」, 산업연구원, 2006, 참조

<표 19> 한국 자동차 수급 총괄표(단위: 대)

	생산		수출		내수	
	승용차	상용차	승용차	상용차	승용차	상용차
2003	2,767,716	410,154	1,720,124	94,814	1,001,874	316,438
2004	3,122,600	346,864	2,276,576	102,987	857,977	235,675
2005	3,357,094	342,256	2,456,525	129,563	913,550	229,102
2006	3,489,136	350,984	2,530,180	118,040	935,681	228,573
2007	3,723,482	362,862	2,718,548	128,590	986,416	232,919
2008	3,450,478	376,204	2,508,911	175,054	958,854	195,629
2009	3,158,417	354,531	2,002,901	141,635	1,174,743	219,256

자료: 한국자동차공업협회(www.kama.or.kr) 2009.

자동차산업이 현재와 같은 성장세를 지속하기 위해서는 급속히 변화하는 대 내 외적인 환경에 적극적으로 대처해 나가야 한다. <표 19>보면 2003~2004년 동안 한국의 승용차 생산증가율은 276만 대에서 312만 대로 연 평균2.8%증가하였는데 2003년 이후 오히려 급증하여 수출이 내수를 초월하는 현상이 굳어져 수출의존도가 심화되고 있다.

나. 중국 자동차 산업 현황

중국 자동차산업은 다음 <표 20>와 같이 1953년에 제일 설립 모델로 자동차공장은 지린성(吉林省) 창춘(长春)에 '다이자동차(第一汽车)이다. 그후 중국 자동차산업은 1978~1993년까지 다국적기업 진출, 합자기업 설립 및 중소 국유기업과 민영기업의 신규진입 등 경쟁난립 시기를 거쳤다. 1980년 중반 미국 AMC, 폭스웨건, 푸조 등 다국적기업들이 중국 자동차기업들과 공동으로 합자기업을 설립하였다. 이들 합자기업들이 승용차를 중심으로 완성차 양산능력을 제고하면서 중국 자동차산업의 기반이 제대로 갖추어지기 시작한 것이다.

<표 20> 각 시기별 중국 자동차산업 발전양상 및 특징

구분	신생기 1949~1957	기반 조정기 1958~1977	기반 확대기 '078~1986	전면 발전기 1987~1993	개방 확대기 1994~현재
산업 특징	중국자동차산업 의 초정기	제품별 분업체제 및 다면적인 분업 구조구축	다국적기업 진출, 본격화 및 자동차산업 현 대화 와 발전방 향 구상	승용차의 국산 화정책추진 및 승용차를 자동 차산업의 중심 으로 육상	승용차에 대한 민간수요의 증 가 및 자동차산 업 수출입 증가
자 동 차 산 업 주요 연혁	1953년 지린성 창원에 소련의 자 동 차 공 장 을 모델로 <u>第一汽 车</u> 설립	1958년 <u>一汽중국 최초의 국산 승요 차 红旗생산,</u> 1972년 <u>자력갱생 전략에 따른 1성1 공장체제 구축</u>	1984년 'VW'의 합자회사의 '상해VW' 설립 1986년 '2000년 자동차공업 계 회' 발표	1989년 승요차 부문 '3대3소' 프로젝트 실시 1992년 자동차 생산량 100만 돌파	1994년 '자동차 공업 산업정책' 발표 2002년 WTO가입 및 승용차 100 만대, 자동차 300만대 돌파
생산 규모	1957년 자동차:8천대 승용차:0 대 완성차업체:1개 부품업체:97개	1977년 자동차: 10만대 승용차: 2천대 완성차업체:54개 부품업체:1,900개	1985년 자동차:44만대 승용차:5천대 완성차업체:114개 부품업체:2,429개	1993년 자동차:130만대 승용차:23만대 완성차업체:124 부품업체:1,711	2009년 자동차:1379만대 승용차:1038만대 완성차업체:130종 부품업체:

자료: 최병현, 「중국 자동차 산업에 대한 다국적기업의 진출전략 변화에 관한 연구-전략적 제휴와 인수합병을 중심으로」, 한국외국어대학교 국제지역대학원, 박사논문, 2006, p.69.

또한 1994년 '자동차공업산업정책'이 발표된 이후 2000년대 초반까지 중국정부는 국유기업간 제휴와 인수합병을 촉진시켜, 자동차산업의 집중화와 자동차기업의 대형화를 도모하였으나 이러한 구조조정 노력은 아직까지 가시적인 성과를 거두지 못하고 있다.

중국의 자동차산업은 50년이 지났고 이제 일정한 규모가 발전하였다. 2006년까지 중국은 전 세계에서 제3위 자동차 소비국과 제4위 자동차 생산국이다.

1993년 이래 외국자동차 산업이 중국에서 많이 투자하기 때문에 중국 자동차 생산량이 급상승하였다. 자동차 생산량은 다음 <표 21>와 같이 1993년 116.8만 대를 넘어섰으면 2006년 728만 대를 돌파하였고, 년 평균 증가율은 27%로 차지하였다. 그 중에서 승차용 생산량은 23만 대부터 523.3만 대까지 증가하였고, 년 평균 증가율을 38.48%로 차지하였다. 수출무역액을 보면 WTO 가입 후 중국 자동차 산업의 수출은 많이 상승하였다, 특별히 2006년에 자동차의 수출량은 전년보다 111.9

만 대 상승하였고 승용차 수출량은 30.7만 대부터 143.2대로 증가하였다. 이것은 중국자동차의 경쟁력이 향상되어 국제시장에 진출하는 것을 보여 준다. 수입액을 보면 중국은 지금 자동차에 대해서 큰 관세장벽과 할당제한이 있기 때문에 수입규모가 아직 많지 않다.

중국 승용차 부문을 중심으로 시장지배력이 계속 커지고 있는 다국적 합자기업들이 앞으로 중국정부의 산업구조조정 계획이나 자국 자동차기업 육성 정책에 얼마나 호응할지에 대해서는 의문의 여지가 많다. 중국 연해도시를 중심으로 승용차 대중화시대가 도래하고 일반인들이 승용차의 주요 구매예측이 되면서 중국 자동차 산업에서 국가주도형 산업발전 모델은 점차 시장주도형 발전모델로 바뀌고 있다. 이와 동시에 고유가 시대의 에너지 안보와 도시화 및 환경보호가 점차 중요한 이슈가 되어감에 따라 이들 변수들이 중국 자동차산업에 미치는 영향력도 갈수록 커지고 있다.

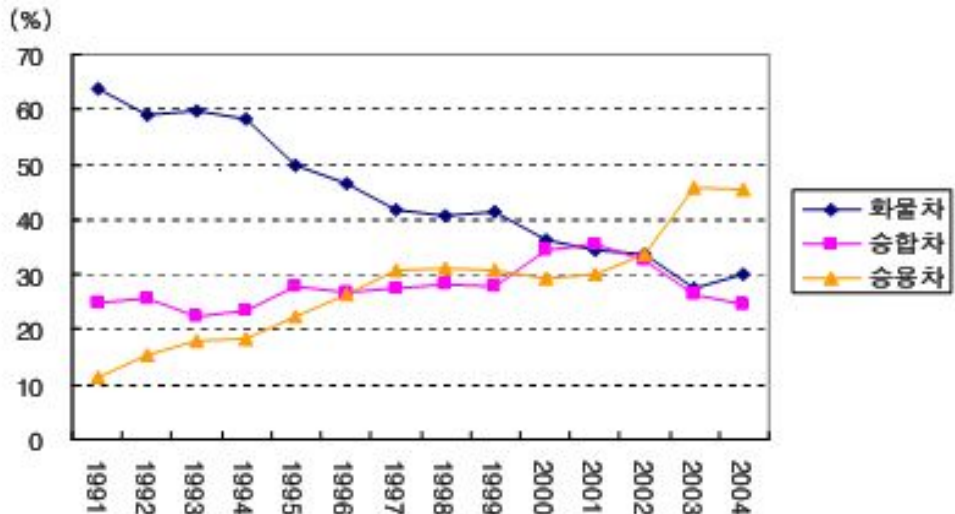
<표 21> 중국 자동차의 총 생산량과 수출량(단위: 만대)

년	생산량		수출		수입	
	전체	승용차	전체	승용차	전체	승용차
1993	116.8	23	0.8	0.4	30.6	22.2
1995	130.6	32.5	1.2	0.3	15.3	14
2000	222.2	61.2	1.4	0.5	3.9	3.4
2001	233.5	70.4	1.8	0.8	7	6.3
2002	328.7	110.2	3.6	2.3	12.5	11.5
2003	444.4	201.9	12.3	9.4	17	15.5
2004	507.1	232.6	39.8	33.9	17.6	16.4
2005	571.8	394.2	41.5	30.7	16.3	15.8
2006	728	523.3	161.2	143.2	22.9	22.1
2007	888.24	638.11	61.27	18.86	31.42	13.99
2008	943.51	673.77	68.07	24.13	41.01	15.45
2009	1379.10	1038.38	36.96	14.96	42.08	16.48

자료: 중국 자동차 공업 협회(www.caam.org.cn) 2009.

2000년대 들어서 승용차 생산량 증가추세는 다음 <그림 10>와 같이 더욱 강화되고 있다. 완성차를 크게 화물차, 승합차(버스), 승용차 등 크게 세 가지로 나눌 때, 1991년까지만 하더라도 중국의 화물차, 승합차, 승용차의 생산 비중은 64:25:11로 화물차 부문이 압도적으로 높았다. 그러나 1995년 화물차의 생산 비중은 50% 밑으로 떨어졌고 그 이후 지속적으로 하락하였다.

<그림 10> 차종별 중국 자동차 생산량 비중 추이



자료:中国汽车工业年鉴 「중국자동차공업연감」 2005, p.479.

2. 한·중 자동차산업의 교역과 투자현황

한·중 자동차 상호 무역은 다음과 같은 특징이 있다. 첫 번째, 한·중 자동차 상호 무역 중에서 자동차뿐만 아니라 부품도 중국의 대한국 수입이 대 한국수출보다 많다. 2009년 중국은 대 한국 수입자동차의 금액은 8.82억 달러, 그런데 대 한국 수출 자동차의 금액은 601만 달러였다. 중국이 대 한국 수입부품금액은 25억 달러, 대 한국 수출부품금액은 6.06억 달러였다. 그렇게 보면 중국자동차 산업의 경쟁력이 한국과 차이가 많이 있다. 2009년에 한·중 상호 거래 부품의 금액은 31억 달러지만 자동차 금액은 8.8억 달러였다. 다음 <표 22>와 같이 보면 중국 자동차와 부품은 대 한국의존도가 점점 떨어졌다. 이 원인은 중국에서 한국자동차산업의 규모가 커지면서 투자가 증진 되었기 때문이다.

<표 22> 중국자동차와 부품의 대 한국 수출입(단위: 만 달러)

		2004	2005	2006	2008	2009
수출	자동차	210	310	740	621	601.1
	부품	7680	15810	31570	67271	60585
수입	자동차	37500	44500	56720	95024	88236
	부품	112330	164130	153960	183570	250089

주: 자동차 (HS8702, 8703, 8704, 8705); 부품(HS8706, 8707, 8708)

자료: 한국무역협회(www.kita.net) 2009.

한국 자동차 산업의 중국 진출은 1990년대 A/S망 설치를 시작으로 대형 및 미니버스 조립사업으로 확대되어왔다. 처음에는 중국에서 서비스부문을 설립하기 시작하여 점점 자동차와 상용차의 조립공장로 발전하였다. 1997년에 기아자동차는 중국에서 먼저 투자한 한국자동차산업이다. 기아자동차가 悦达자동차와 합작으로 연간 5만 대 규모의 프라이드 모델을 KD 방식으로 생산을 시작하였다. 2003년에 들어서면서 한국의 자동차업체는 현대·기아자동차를 중심으로 중국내 투자를 본격적으로 시작하여 생산규모를 점차 확대하고 있고, GM대우는 GM의 중국 현지 합작법인인 상하이 GM을 통해 일부 차종을 중국에서 조립생산하고 있다. 특히 현대자동차는 베이징자동차와 합작으로 현재 20만 대의 생산규모를 보유하고 있으며 2010년까지 이를 60만 대로 확대할 계획이다. 한편 한국의 자동차부품들은 현대·기아자동차 등의 해외진출과 동반하여 중국 현지에 공장 건설을 빠르게 증가시켜서 중국에 투자를 시작한다. 2004년까지 한국자동차부품산업이 이미 108개였다. 2006년까지 한국자동차산업의 대 중국 직접투자금액이 2억 달러였고 한국자동차 대외투자 총 금액은 76.9%였다.

다음 <표 23>와 같이 한국을 100으로 했을 때 중국 자동차산업의 기술경쟁력은 65.1로 설계기술, 기술·제품개발력, 생산기술, 품질수준 분야에서 한국보다 열위에 있는 것으로 나타나고 있다. 중국 완성차의 기술수준은 64.2인 반면 자동차부품은 65.9로 나타나 완성차 보다는 부품의 기술수준에서 격차가 다소 작으로 것으로 조사되었다. 한·중 간 기술격차는 완성차의 경우 5.7년이고 부품의 경우 3.2년으로 한국이 앞서고 있다. 그러나 세계주요 자동차업체의 중국에 대한 지속적인 투자와 중국의 활발한 기술습득노력으로 2007년에는 이미 많이 증가하여 앞으로 더 비교적 기술수준에 이를 것으로 전망하고 있다.

<표 23> 한·중 자동차산업의 기술경쟁력 비교 (단위: 한국=100 기준)

제품/기술	현황						전망 2010 년	
	설계기술	기술/제품 개발력	생산 기술	품질 수준	종합	기술격차 (연수)		
양 국	완성차	56.7	60.0	70.0	70.0	64.2	-5.7	81.7
	부품	63.4	66.4	67.7	65.9	65.9	-3.2	92.8
	계	60.1	63.2	68.9	68.0	65.1	-4.5	87.3

자료: 한국산업은행, 2008.

3. 한·중 자동차 산업관세구조 비교

2006년 한·중 양국이 자동차 품목(HS 87)에 부과하고 있는 평균관세율은 각각 7.5%, 15.68%로 양국 중 한국이 낮고 중국이 높게 나타났다. 특정 품목의 관세율이 해당 품목의 평균관세율로부터 얼마나 괴리되어 있는지를 측정하는 관세율의 표준편차에서도 한국, 중국이 각각 8%, 25%로 나타났다.

다음 <표 24>에 나타나 바와 같이 중국이 승용차에 부과하는 관세율은 2009년 25%에 달하며 그 다음으로는 버스에 22.67%의 높은 관세율이 적용되고 있다. 반면 자동차부품에 부과되는 관세율을 여타 품목에 비해 상대적으로 낮은 10.98%에 이르고 있다, 대한민국 실질관세율은 6.8%로 한국(8%)에 비해 낮은 수준으로 나타난다. 한국은 버스를 제외하고는 산업별, 품목별 균등관세율 정책에 따라 8% 중심관세율로 수립된 상태이다.

<표 24> 한·중 주요 자동차 품목의 관세율(단위: %)

	중국		한국	
	관세율	표준편차	관세율	표준편차
승용차	25	3.9	8	0
트럭	17.67	8.3	8.6	3.8
버스	22.67	4.8	10	0
부품	10.98	2.2	8	0
전체	15.68	11.5	7.5	2.3

자료: 중국해관종합정보자문사이트(www.china-customs.com) 2009

중국자동차 수입관세가 너무 높으니까 한·중 자유무역협정 체결 후에 한국자동차산업은 큰 이득을 얻을 수 있다. 중국의 대 한국 자동차부품의 수입은 관세

첼페 후에 많아질 것이다. 자동차 부품은 고 부가가치, 고 기술의 전용 부품이 포함한다. 한국은 이 품 중에서 가장 큰 경쟁력을 가지고 있다.

제4장 한·중 제조업의 경쟁력 분석

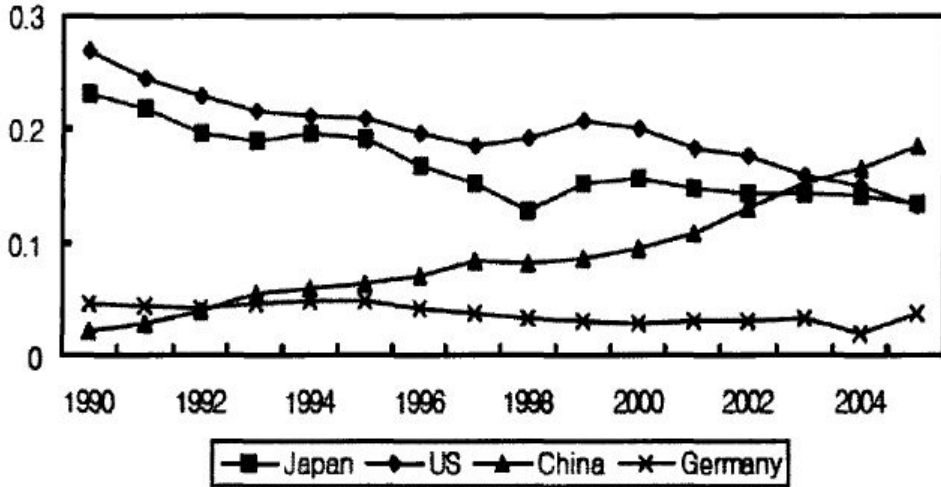
제1절 한·중 경쟁력 분석

1. 한·중 무역 결합도

자유무역협정의 체결은 체결국간의 무역 결합도가 높으면 더 유리하다. 예를 들어, 한국과 중국의 무역결합지수는 한국 제조업 총수출 중 중국으로의 제조업 수출 비중을 세계 제조업 총수입에서 중국이 차지하는 비중으로 나눈 값으로 중국의 제조업 수입의 세계시장 점유율에 대한 한국산 제조업의 중국시장 점유율의 비율이다. 그러므로 무역구조상 상호 보완성이 강할수록, 지리적 거리의 인접성이 강할수록 높은 수치를 나타내게 된다.

한국기업들은 중국수입무역을 점점 투자가 많기 때문에 한·중 상호무역관계가 더 결합한다. 한국은 중국대외무역점유에서 1992년 3.04%에서 2006년에는 7.63%로 높아졌다. <그림 11>에서 중국은 한국 대외무역점유율에서 1990년의 2.1%에서 2005년에는 18.5%로 상승하였다, 그러므로 중국은 한국 제1위 무역 파트너가 되었다. 동기간 동안 미국, 일본과 독일은 한국대외무역점유에서 26.9%、23.1%、4.5%로 출발하고 2005년의 13.3%、13.4%、3.7%로 감소했다. 중국은 한국 제1위 수출국과 제3위 수입국이다. 즉, 한국수출기업은 중국시장의 의존도가 더 높다.

<그림 11> 주요국의 한국무역 비중



자료: Lee, Hongshik et al.: "Korea-China FTA and Policy Implications(1)", Policy Analysis 05-03, Korea Institute for International Economic Policy(KIEP), 2005.

무역결합도지수(TII: Trade Intensity Index)는 교역상대국에 대한 수출 집중 정도를 나타내는 지표로서 수출에 있어서 해당 시장과의 경합 정도를 나타낸다. TII는 해당국의 총수출·입 규모에 따라 변화하는 역내 무역의존도와 달리 해당국의 무역규모가 세계무역에서 차지하는 비중으로 표준화(normalization)함으로써 국가 간 무역결합도를 직접 비교할 수 있다. 즉 TII는 i국의 총수출에서 j국에 대한 수출이 차지하는 비중을 세계 총수입에서 j국이 차지하는 비중으로 나눈 값으로 세계 전체의 j국 시장점유율에 대한 i국의 j국 시장점유율의 비율로 계산한다.

$$TII_{ij}^k = \frac{X_{ij}}{X_i} / \frac{M_j}{M}$$

여기서 X_{ij} 는 i국의 j국에 대한 수출, X_i 는 i국의 총 수출,
 M_j 는 i국의 총수입, M 은 세계총수입

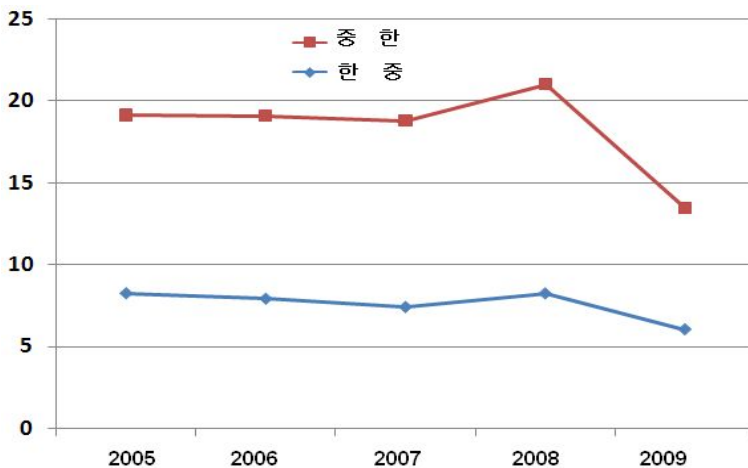
TII³⁶⁾가 1보다 크면 세계 전체의 총수입에서 교역상대국(한국)의 총수입이 차

36) 무역결합도지수(Trade Intensity Index: TII)는 i국의 총수출에서 j국에 대한 수출이 차지하는 비중을 세계 총수입에서 j국이 차지하는 비중을 나눈 값으로 세계 전체 j국 시장점유율에 대한 i국의 j국 시장

지하는 비중보다 해당국(중국)이 교역상대국(한국)에 수출하는 비중이 더 큰 것을 의미하므로 양국 간 무역결합도가 전 세계시장과의 평균적인 결합도보다 높게 된다.³⁷⁾ 따라서 TII이 1보다 크게 되면 그 품목이 무역에 관해 양국 간 상호 보완성이 세계평균보다 높고, 1보다 작으면 상호 보완성이 세계평균보다 낮다고 할 수 있다. 중국의 성장에 따른 무역거래의 증가는 역내 산업 내 무역의 증대를 가져오고 있다.

중국은 대 한국 무역 결합도지수 결과 다음 <그림 12>와 같이 2005년부터 2007년까지 이 지수가 큰 변화가 없는 것으로 보인다. 2007년 중국의 대한국 무역결합도 지수가 조금 늘어나는데 2008년부터 떨어지는 추세가 볼 수 있다. 이것은 중국은 대한국 수출량이 줄어지는 것이 아니라, 한국은 세계시장에서 더 큰 영향을 받기 때문이다. 한국은 대 중국 무역 결합도지수를 보면, 2007년 지수가 7.37 이다, 2008년 8.20로 늘었다, 2009년 6.01를 떨어졌다.

<그림 12> 한·중 국가 간 무역결합도



자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 사용하여 추정.

한·중 교역의 무역결합도지수를 분석한 결과 다음 <표 25> <표 26>와 같이 한·중 간에는 매우 높은 보완성을 유지하고 있는 것으로 나타났다. 2009년 한국

점유율의 비율이다.

37) Yeats. J. Alexander, "Does Mercosru's Trade Performance Raise Concerns about the Effects of Regional Trade Agreements?", p.8.

의 중국 시장에 대한 TII는 조선을 제외하고 모든 업종에서 1보다 큰 것으로 나타났다. 중국의 대 한국 TII는 한국의 대 중국 TII에 비해 낮은 수준을 유지하고 있으나, 화학, 의류와 철강금속을 제외한 모든 업종에서 1보다 작은 것으로 나타났다.

<표 25> 한국의 대 중국 무역결합도 지수

분류	한국의 대 중국 TII							
	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009
화학	6.5	6.1	6.3	5.8	5.4	11.8	13.3	9.41
플라스틱제품	4.3	4.2	3.8	3.7	3.8	17.7	19.4	15.0
고무	2.2	2.1	1.9	1.8	2.2	7.13	6.5	7.6
섬유직물	2.0	2.2	2.3	2.3	2.1	13.5	13.5	8.3
의류	5.7	9.3	11.6	12.8	23.5	22.4	24.6	17.9
철강금속	3.1	3.2	3.6	3.8	3.4	2.8	2.3	2.2
비철강금속	3.1	3.3	3.8	3.7	3.7	25.4	27.2	21.5
정밀계측기기	1.7	2.0	2.7	3.6	3.1	11.7	14.2	13.4
전기전자	1.5	1.8	1.9	1.9	2.1	7.00	7.4	5.5
컴퓨터	1.6	2.4	3.5	4.0	4.3	16.5	15.7	12.4
통신기기	2.6	4.7	5.8	5.4	6.9	10.3	14.9	7.8
자동차	1.6	1.9	3.4	4.0	5.8	9.6	9.0	10.8
조선	0	0	0.1	0.9	0.1	0.06	0.2	0.02
가죽 및 모피	7.4	3.1	4.1	4.0	6.3	15.4	22.1	6.3
목재및종이제품	5.4	5.9	4.7	4.5	3.1	5.8	6.6	4.0
비금속광물제품	7.1	7.8	8.3	5.8	5.0	3.8	4.1	2.5
광산물	1.5	1.1	1.3	1.2	10.7	5.1	3.4	4.9

자료: 한국무역협회공지자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

<표 26> 중국의 대 한국 무역 결합도 지수

분류	중국의 대 한국 TII							
	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009
화학	1.0	5.0	1.6	1.6	1.6	1.6	1.5	1.4
플라스틱제품	0.8	0.9	0.9	1.0	1.0	0.3	0.3	0.2
고무	2.3	4.0	2.9	2.8	2.6	0.3	0.3	0.2
성유식물	2.7	2.4	2.3	2.3	2.0	0.3	0.3	0.2
의류	6.0	5.8	5.3	4.9	3.5	7.4	5.6	3.5
철강금속	2.2	2.3	2.7	2.7	2.8	3.1	5.4	2.0
비철강금속	2.2	2.6	3.1	2.6	2.4	0.8	0.9	0.6
정밀계측기기	0.6	0.8	1.3	1.0	0.8	0.2	0.2	0.2
전기전자	1.4	1.2	1.1	1.4	1.3	0.4	0.4	0.2
컴퓨터	1.4	1.0	1.3	1.9	1.5	0.2	0.2	0.1
통신기기	2.0	2.3	3.6	3.0	4.2	0.3	0.4	0.2
자동차	2.7	3.1	3.4	3.4	3.8	1	1.0	0.7
조선	0.4	0.6	0.3	1.0	0.7	0.7	1.2	0.3
가죽 및 모피	1.4	3.2	3.0	3.0	2.8	1.0	0.7	0.2
목재및종이제품	2.8	3.0	2.8	2.5	2.5	0.7	0.7	0.4
비금속광물제품	2.4	3.0	2.9	2.5	1.9	2.1	2.0	0.7
광산물	3.1	2.9	3.0	2.7	3.0	0.02	0.01	0.001

자료: 한국무역협회공지자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

2. 무역특화지수(Trade Specialization Index, TSI)

$$TSI_{ij}^k = (X_{ij}^k - M_{ij}^k) / (X_{ij}^k + M_{ij}^k)$$

$$TSI = (\text{수출액} - \text{수입액}) / (\text{수출액} + \text{수입액})$$

여기서 X_{ij}^k , M_{ij}^k 를 각각 i국 한국의 j국 중국에 대한 k품목의 수출액과 수입액을 나타낸다.

무역특화지수(TSI)³⁸⁾는 특정시장에서 양국 간 경쟁력을 분석하는 지표로, 각 품목의 수출입 차이를 해당 품목의 교역규모(수출·수입 총액)로 나눈 값이다. 이는 수출에 있어서 상대적 비교우위를 나타내는 지표로서, 양국 간 교역에서 경쟁

38) 중국의 대한국 TSI는 한국의 대중국 TSI에 -1을 곱한 값과 같다. 이는 한국의 대중국 수출이 중국을 기준으로 보면 중국의 대 한국 수입과 같고, 한국의 대 중국 수입이 중국을 기준으로 보면 중국의 대 한국 수출과 같기 때문이다.

력이 있는 품목은 수입보다 수출이 더 많을 것이라는 전제하여 작성된 것이다.

이에 따르면 중국(한국)이 해당품목의 한중 무역에 있어서 상대적으로 수출(수입)지향적일수록 지수가 1(-1)에 가까운 값을 가지게 되며, 중국(한국)이 상대적으로 수입지향적일수록 -1(1)에 가까운 값을 가지게 된다. 한중 양국 간의 양자적 관점에서의 경쟁력을 평가할 때 가장 설득력 있는 지표는 무역특화지수(TSI)이다. 이 지수는 한나라가 특정 품목의 국제무역에 있어서 상대적으로 수출 지향적인지 또는 수입 지향적인지를 판단할 수 있도록 한다. <표 27>은 KITA자료를 이용하여 TSI_{ij}^k 을 나타낸 자료이다.

<표 27> 한국의 대 중국 무역특화지수 TSI

HS K		한국의 대중국 TSI							
		1990	1995	2000	2005	2006	2007	2008	2009
85	전기기기, TV	0.72	0.47	0.12	0.27	0.18	0.19	-0.12	-0.18
39	플라스틱	-0.03	0.90	0.90	0.8	0.74	0.71	-0.72	-0.77
27	광물성연료	-0.98	-0.28	0.23	0.17	0.41	0.35	-0.36	-0.49
29	유기화합물	-0.73	0.48	0.73	0.74	0.71	0.72	-0.06	-0.67
84	보일러, 기계류	0	0.70	0.32	0.34	0.28	0.19	-0.15	-0.16
72	철강	-0.27	-0.37	0.23	-0.03	-0.13	-0.50	0.60	0.08
41	원피(모피제외)	0.41	0.58	0.87	0.96	0.93	0.51	-0.76	-0.79
54	인조장섬유	0.75	0.59	0.67	0.57	0.43	-0.64	0.57	0.55
48	지와 판지	1	0.95	0.80	0.41	0.16	-0.70	-0.09	-0.16
55	인조장섬유	-0.33	-0.06	0.10	0.13	-0.03	-0.09	0.05	0.08
59	침투, 도포직물	1	0.95	0.93	0.72	0.68	0.53	-0.46	-0.39
60	편물	0.71	0.96	0.94	0.93	0.90	0.89	-0.87	-0.89
74	동과 그 제품	-0.81	-0.05	0.28	0.6	0.49	0.55	-0.62	-0.63
64	신발류	0	-0.30	0.05	-0.32	-0.39	-0.46	0.48	0.56
76	알루미늄	-0.94	0.29	0.45	-0.28	-0.27	-0.40	0.43	-0.27
58	특수직물	-0.67	0.39	0.62	0.39	0.45	0.49	-0.49	-0.43
87	일반차량	0.11	0.88	0.48	0.85	0.75	0.59	-0.50	-0.61
62	의류	-0.5	-0.73	-0.63	-0.74	-0.75	-0.77	0.78	0.77
90	광학기기	0	0.15	-0.4	0.72	0.69	0.73	-0.73	-0.79
32	염료, 페인트 잉크	-0.69	0.35	0.14	0.24	0.10	-0.05	-0.07	-0.11

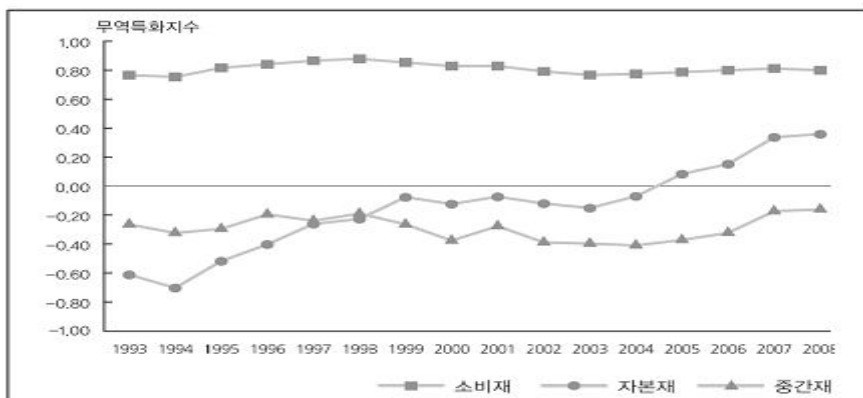
자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE 사용하여 추정

2006년 철강, 인조장섬유(55), 신발류, 알루미늄, 의류등과 같은 제품은 한국이 상대적으로 수입 지향적으로 나타났다. 또한 염료, 페인트 잉크, 플라스틱, 광

물성연료, 유기 화합물, 특수 직물 등은 1990년에는 수입 지향적이 있으나 1995년 이후부터는 0보다 큰 값을 갖게 되었다. 수입특화에서 수출 특화로의 전환으로 새로운 수출전략제품군으로 대두 되었다. 특히 2007년 플라스틱, 유기화합물과 같은 것을 0.71~0.72를 예로 들 수 있다. 2008-2009년 -0.77~-0.67를 되었다. 2009년 원피와 편물은 다른 상품에 비하여 (-0.79)수입지향적이며 일반 차량(-0.61)이 상대적으로 수입 지향적이다. 철강, 의류 등은 지속적인 수출특화로 심화되었다고 볼 수 있다. 신발과 같은 것은 수입 특화에서 수출특화로 전환되었다. 이는 경쟁력 상실로 생산기지 해외이전이 그 원인으로 생각되어진다. 전기기기과 TV, 보일러 기계류, 침투·도포직물, 지와 편지 등과 같은 수출 특화 품목으로 경쟁력이 약화되는 품목에 대하여 경쟁력 강화 방안이 절실이 필요하다.

저렴한 노동력, 토지 등 생산비용 절감을 위해 중국에 진출했던 다국적 기업들이 중국에서 생산한 제품을 제3국으로 수출한 것이 바로 그 원인이라고 할 수 있다. 이러한 외국기업들의 유입으로 인해 중국의 산업생산 기술도 과거에 비해 대폭 향상되었다. 일례로 중국의 한국에 대한 가공단계별 무역특화지수를 산출해보면 중국의 산업구조가 점차 고도화되고 있음을 알 수 있다. 아래 <그림 13>와 같이 보면 소비재의 경우 무역특화지수가 약 0.8수준으로 성숙기의 산업단계에 진입하였고, 자본재는 2005년 이후 수입특화 산업에서 수출특화 산업으로 전환되었다. 특히 중간재의 경우 2007년 들어서부터는 무역특화지수가 -0.2로 중국의 산업이 고도화되면서 중간재 분야의 수입 대체 속도가 빠르게 진행되고 있음을 알 수 있다.

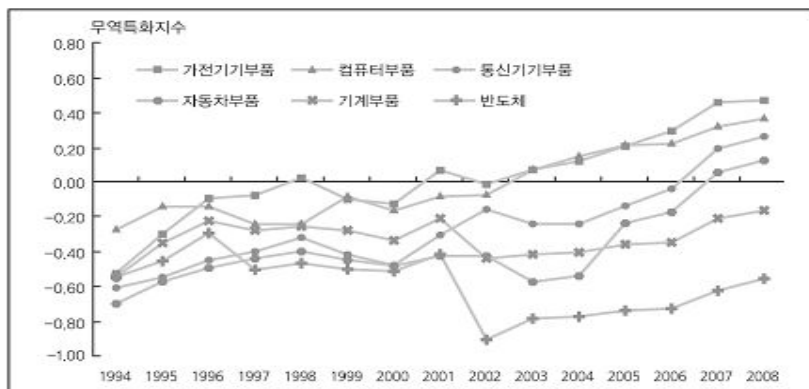
<그림 13> 중국의 대 한국 가공단계별 무역특화지수 TSI



자료: CEIC, 중국해관관세청(www.customs.gov.cn), 2009. 사용하여 작성.

아래 <그림 14>와 같이 보여준 것과 같이 한국의 주요 대중 수출품목인 가전기 기부품, 컴퓨터부품, 통신기기부품, 자동차부품의 경우 중국도 수출산업화 단계에 진입한 반면, 기계부품, 반도체의 경우 여전히 수입특화 단계에 머물러 있다. 단, 기계부품의 경우 2008년 무역특화지수가 -0.2 수준으로 빠른 속도로 수입이 대체 되고 있음을 알 수 있다.

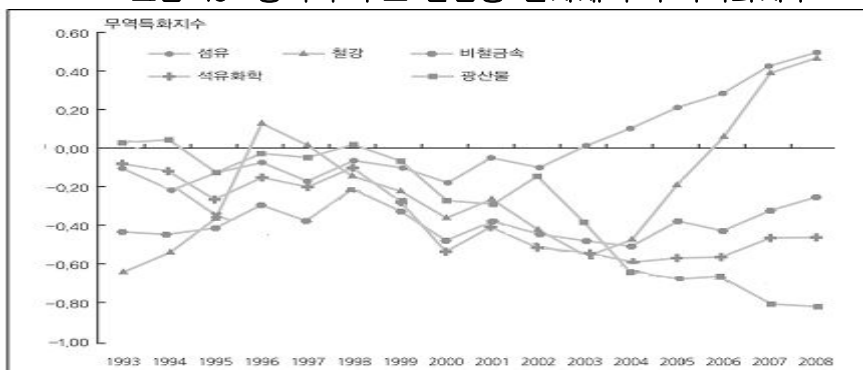
<그림 14> 중국의 주요 부품의 무역특화지수



자료: CEIC, 중국해관관세청(www.customs.gov.cn), 2009. 사용하여 작성

아래 <그림 15> 보면 산업용 원자재에서는 철강과 석유제품의 경우 수출특화가 빨라지고 있다. 석유의 경우 2003년부터 수출특화로 전환되었고, 철강은 2006년부터 수출특화상품으로 전환되었다. 반면 비철금속, 석유화학, 광산물 등 대부분의 산업용 원자재에서는 여전히 수입특화가 나타나고 있다.

<그림 15> 중국의 주요 산업용 원자재의 무역특화지수



자료:CEIC, 중국해관관세청(www.customs.gov.cn), 2009. 사용하여 작성

아래 <표 28>보면 한국이 중국에 대해 수출특화를 유지하고 있는 품목 중에서 전자부품, 유기화학, 정밀계측기기, 합성수지 업종에서는 가공무역과 일반무역에서 모두 높은 수출특화지수를 유지하고 있으며, 화장품과 석유제품 및 코크스 업종의 경우에는 일반무역에서는 높은 수출특화 지수를 유지하고 있다. 반면, 자동차 고무 업종과 가공부역에서는 높은 수출입특화지수를 유지하고 있다.

<표 28> 한국의 대 중국 무역특화지수 분포

구분	가공무역	일반무역	전체
수출특화	섬유직물, 합성수지, 기타화학제품, 유기화학, 전자부품, 정밀계측기기, 철강	석유제품, 및 코크스 유기화학, 화장품 합성수지, 자동차, 정밀계측기기, 고무 AV기기, 전자부품	석유제품 및 코크스 유기화학, 합성수지 플라스틱제품, 고무 일반기계, 전자부품 정밀계측기기, 자동차
수입특화	농산물가공품, 광산물 의류, 기타섬유제품, 석유제품 및 코크스, 화장품, 통신기기, 조선, 기타운송장비	수산물, 농산물, 농산물가공품, 철강 음식료품 및 담배, 광산물, 섬유직물, 의류, 기타섬유제품, 무기화학, 의약품, 기타운송장비, 가축 및 모피, 목재 및 종이제품, 비금속광물제품, 기타공산물	농산물, 수산물, 농산물가공품, 의류, 음식료품 및 담배, 기타섬유제품, 의약품, 기타운송장비, 기타공산물
산업내 무역	의약품, 농산물, 수산물, 음식료품 및 담배, 화학섬유, 일반기계, 가전기기, 기타전기기기 컴퓨터, AV기기, 자동차, 가축 및 모피, 목재 및 종이제품, 비금속광물 제품, 기타공산물	가전기기, 화학섬유, 플라스틱제품, 기타화학제품, 비철금속, 일반기계, 기타 전기기기, 컴퓨터, 통신기기, 조선	섬유직물, 화학섬유, 무기화학, 화장품, 기타화학제품, 비철금속, 철강, 가전기기, 기타 전기기기, 컴퓨터 AV기기, 통신기기, 가축 및 모피, 목재 및 종이제품

자료: 양평섭외, 전계서, p.86.

3. 현시비교우위지수(Revealed Comparative Advantage, RCA) 및 분석

현시비교우위지수(Revealed Comparative Advantage)³⁹⁾분석은 수출국내 산업별·품목별 대중수출 비교우위구조를 분석한다. RCA지수는 비교우위를 반영하는 수출 또는 순수출(수출-수입)의 무역변수 등을 국가 간 또는 산업간 비교를 위하여 상품의 중요도와 국가의 크기 등으로 조정한 무역성과 지수이다. 대중수출경쟁력 분석을 위해 중국 수입규모를 비교기준으로 이용하여 일정시점의 국별 RCA지수를 산출하고 수출국 산업별·품목별 대중수출 비교우위구조 분석이다.

$$\begin{aligned}
 RCA &= (X_{ij}/X_i)/(X_{wj}/X_w) \\
 &= (i\text{국의}j\text{재총수출액}/i\text{국의총수출액})/(세계의j\text{재총수출액}/세계총수출액) \\
 &= (i\text{국}j\text{재의 세계시장 점유율}) / (i\text{국 총수출의 세계시장점유율})
 \end{aligned}$$

여기서 X_{ij} 는 i 국 j 품목의 총수출액, X_i 는 i 국의 총수출액,
 $X_{w,j}$ 는 전세계의 j 품목 총수출액, X_w 는 전세계의 총수출액

X_i 는 i 국의 전 산업 수출액을, X_w 는 전 산업의 세계 전체 수출에서의 비중을 그 나라 총수출의 세계 총수출의 비중에 대하여 지수화한 것⁴⁰⁾으로 RCA지수가 1보다 크면 그 품목의 수출에서 비교우위에 있고, 1보다 작으면 비교열위에 있는 것으로 보고 있다. 이렇듯 특정국 산업이 세계시장에서 지니는 비교우위형태는 현시 비교우위지수의 검토를 통해 살펴볼 수 있다.

한국의 대 중국 상위 10대 수출품목 기준 한국은 아래 <표 29>와 같이 한국의 품목별 RCA지수는 2005년 전기기기가 가장 높게 나타나며 점차 RCA지수가 상승했는데 2007년 후에 점차 떨어졌으며 2009년 0.97로 나타났다. 2000년 광물성연료 0.58로 1보다 작아 한국의 여타 품목에 비해 비교 열위였으나 2009년 현재 3.84로 비교우위가 있는 것으로 해석되고 있다. 2009년 한국의 RCA 지수는 일반차량은

39) RCA지수는 저의상 한 나라의 특정 품목의 세계전체 수출액을 나타낸다. 국가경쟁력 측정에 자주 사용되고 있다. 발라사(Balassa, 1965)에 의해 처음 명명된 지수로서 무역성과를 측정하기 위해 고안된 것이다.

40) Ballassa, "Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage", *Manchester School*, Vol.33, 1965, pp.99-123.

4.31로 큰 것으로 나타났으며 철강 등은 비교적 비교열위에 있는 것으로 나타났다. 광학기기, 정밀기기 등이 2003년 이후 RCA지수가 눈에 띄게 증가한 것으로 보여 지고 있으며 2009년 RCA지수가 2.48로 나타났다. 중국의 대한국 RCA지수는 아래 <표 30>와 같이 2009년에 전기기기와 기계류 등은 1.03와 1.87로 비교우위가 있는 것으로 나타났으며 다른 품목은 비교우위가 없는 것으로 나타났다.

<표 29> 한국의 대 중국 10대 수출품목 기준 RCA 지수

한국의 품목별 RCA 지수							
HS 코드	품목	2000년	2003년	2005년	2007년	2008년	2009년
85	전기기기	1.83	3.00	5.91	1.06	0.97	0.97
84	기계류등	2.02	1.18	1.83	0.62	0.57	0.53
29	유기화학물	1.24	1.20	1.74	2.41	1.84	1.78
90	광학기기, 정밀기기 등	0.54	0.52	2.28	2.14	2.23	2.48
39	플라스틱 및 그 제품	1.46	1.48	2.62	2.20	2.31	2.40
72	철강	1.92	1.72	3.75	1.35	1.35	3.79
27	광물성연료	0.58	0.48	1.07	4.06	4.15	3.84
87	일반차량	1.03	1.26	2.75	5.06	4.16	4.31
74	동과 그 제품	1.13	1.21	2.99	2.63	2.50	2.81
54	인조장 섬유	5.46	4.16	4.19	1.10	1.13	1.10

주: 품목코드는 HS2단위 기준으로 작성.

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

<표 30>중국의 대 한국 10대 수출품목 기준 RCA 지수

		중국의 품목별 RCA 지수					
HS 코드	품목	2000년	2003년	2005년	2007년	2008년	2009년
85	전기기기	1.26	2.15	4.73	0.94	1.03	1.03
84	기계류등	1.26	1.38	2.66	1.61	1.74	1.87
29	유기화학물	0.72	0.65	0.75	0.41	0.54	0.56
90	광학기기, 정밀기기 등	1.26	0.79	1.82	0.47	0.45	0.40
39	플라스틱 및 그 제품	0.89	0.73	1.22	0.45	0.43	0.42
72	철강	0.80	0.36	1.65	0.74	0.74	0.26
27	광물성연료	0.34	0.34	0.45	0.25	0.24	0.26
87	일반차량	0.21	0.20	0.42	0.2	0.24	0.23
74	동과 그 제품	0.56	0.42	1.46	0.38	0.40	0.36
54	인조장 섬유	1.04	1.97	3.03	0.84	0.88	0.91

주: 품목코드는 HS2단위 기준으로 작성.

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

한·중 제조업의 대 세계 RCA지수는 아래 <표 31>와 같이 2002년 통신기기와 반도체 등 전기·전자제품이 가장 높게 나타나 한국 IT산업의 세계시장에서의 높은 경쟁력을 반영해주고 있다⁴¹⁾. 통신기기와 정밀기기는 2009년까지 RCA지수 2이상으로 국제경쟁력을 갖는 분야는 컴퓨터 등이 비교우위를 보여주고 있다. 반면 한국의 비철금속, 의류, 신발류 등이 RCA지수가 1이하로 경쟁력이 낮은 것으로 나타났다. 비금속광물제품, 기타 제제품, 목재가구 등의 산업군은 가장 비교 열위 산업인 것으로 나타났다. 한국에서 이미 경쟁력을 잃은 이러한 산업들은 노동집약적·저부가가치산업이 주를 이루며 이미 이 산업에 속해 있는 많은 기업이 저렴한 생산비의 활용을 통한 세계시장 경쟁력을 확보하기 위해 중국으로 생산기지를 이전해왔다.

41) 대외경제정책연구원, "한·중 FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점", 「FTA 협동연구 시리즈04-07」, 2004. pp.116-117.

<표 31> 한국 제조업의 대 세계 RCA지수

분류	한국				
	1996	2002	2007	2008	2009
화학	0.50	0.51	1.38	0.79	1.59
플라스틱, 고무	1.28	1.40	1.38	0.79	1.52
피혁제품	1.81	1.00	0.08	0.07	0.07
목재가구	0.07	0.04	0.17	0.15	0.14
종이, 인쇄출판	0.40	0.48	0.16	0.18	0.17
섬유	1.85	1.78	2.19	2.14	1.76
의류	0.85	0.70	0.17	0.14	0.12
신발류	0.92	0.51	0.21	0.19	0.14
비금속광물제품	0.35	0.47	0.65	0.75	0.59
철강	1.37	1.36	1.42	1.52	1.97
비철금속	0.52	0.71	0.41	0.47	0.45
전기전자	1.87	1.92	0.99	0.92	1.06
반도체	4.31	2.45	0.89	0.81	1.14
통신기기	1.27	3.20	3.46	3.66	3.76
컴퓨터	0.86	1.91	0.42	0.36	0.28
정밀기기	0.48	0.39	2.09	2.28	2.36
자동차 및 부품	1.01	1.14	1.40	1.31	1.42

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

한편 중국의 산업별 RCA지수 아래 <표 32>와 같이 2009년 현재 신발, 의류, 피혁제품, 섬유 등 전통적인 노동집약제품이 가장 높게 나타났다. 기타 RCA 지수가 1이상인 경쟁력 있는 산업으로 나타난 품목은 통신기기, 반도체, 전지전자, 컴퓨터 등 전기·전자제품과 비철금속, 기타 제조품 등으로 중국이 가전제품 생산지로 등장하고 있음을 보여주고 있다. 반면 중국은 철강 등 우리의 주력제품에서는 아직 비교우위가 미약한 것으로 나타났다. 그래서 세계 시장에서의 양국 간 현시비교우위부문과 비교열위부문을 비교해보면 자동차 및 부품, 철강, 반도체에서 한국이 현시비교우위이고 의류는 보완성을 보여주고 있다. 이러한 양국의 비교우위에 비추어 볼 때, 한·중 FTA의 체결은 한국에서는 자동차 및 부품, 철강, 반도체 등의 산업에 중국에서는 의류, 신발류, 비철금속, 기타 제조품 등의 산업에 자원이 이동하여 생산이 늘어날 것이다. 양국의 품목별 RCA 지수를 구체적으로 비교하여 보면 비교우위가 강한 RCA>1.5인 경우의 품목수를 비교해 보면 중국의 비교우위에 있는 품목이 많은 것을 알 수 있다. 비교열위를 비교해 보더라도 비교열위가 강한 RCA<0.5인 경우 한국 제조업은 2009년 7개 반면 중국은 4개 품목으로써 한국은 비

교열위 품목 중에서도 비교열위가 강한 품목이 중국보다 심화되었음을 알 수 있다. 상대국마다 FTA에 대한 입장이 다른데, 개발도상국은 전체적으로 관세율이 높기 때문에 선진국에 비해 FTA협상시 어려움이 예상되고 있다. 특히 중국의 경우 경쟁력이 있음에도 불구하고 평균관세율 이상으로 보호를 하고 있는 품목으로 의류산업이 주로 해당된다. 그러나 중국은 한국이 경쟁력이 있는 품목에 대해 경쟁력이 떨어지고 자국의 평균관세율과 세계 평균관세율보다 높은 관세율을 부과하여 보호하고 있기 때문에 향후 FTA 협상시에 많은 관심을 두어야 할 것으로 생각되어진다.

<표 32> 중국 제조업의 대 세계 RCA지수

분류	중국				
	1996	2002	2007	2008	2009
화학	0.72	0.50	0.48	0.58	0.47
플라스틱, 고무	0.06	0.74	0.63	0.34	0.66
피혁제품	3.38	3.40	3.35	3.45	3.18
목재가구	0.90	0.91	2.39	2.45	2.21
종이, 인쇄출판	0.24	0.30	0.46	0.52	0.48
섬유	4.69	3.28	1.56	1.92	2.08
의류	4.15	3.45	3.36	3.20	2.93
신발류	4.64	4.08	3.49	3.35	3.12
비금속광물제품	1.48	1.52	0.16	0.18	0.16
철강	1.06	0.86	1.05	1.13	0.52
비철금속	0.90	1.05	1.70	1.63	1.47
전기전자	1.00	1.59	0.93	0.96	1.09
반도체	0.31	0.55	1.56	2.12	2.37
통신기기	1.02	1.66	2.88	2.82	3.33
컴퓨터	0.72	1.96	3.85	4.07	3.65
정밀기기	1.02	0.85	0.98	1.02	0.95
자동차 및 부품	0.04	0.07	0.28	0.31	0.33

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 사용하여 계산.

4. 한·중 제조업부문의 분석에 대한 종합검토

직접적인 한·중 양국 무역교류현황과 무역관련 경쟁력 평가지표를 사용하여 국가 간 및 제조업 품목별 경쟁관계 또는 보완관계를 분석한다. 보완관계라는 의미는 국가 간 교역이 활발한 경우는 제조업 개별 품목별로 1국은 수출은, 다른 1

국은 수입을 위주로 할 경우, 제조업의 국가 간 교역이 활발하다는 것을 교역 당사국들의 국내 제조업 생산 및 소비가 교역을 통해 보완되고 있는 것으로도 볼 수 있으므로 양국의 제조업은 보완관계를 가지는 것으로 해석할 수 있다. 특정 품목에 대해서도 마찬가지로 1국은 수입을, 다른 1국은 수출을 위주로 할 경우 양국은 보완관계를 가진다고 볼 수 있다. 아래 <표 33>와 같이 국제경쟁력의 평가를 위한 평가지수이다. 본 논문 4장의 1 절 1, 2, 3부분에서 정리한 자료와 추정결과를 이용하여 국제경쟁력을 평가할 수 있다.

<표 33> 국제경쟁력의 평가지수

	미시적 평가	거시적 평가
국제경쟁력 성과 평가	무역결합도 TII	세계수출시장점유율
	무역특화지수 TSI	양국 경쟁력의 지표
	현시비교우위지수 RCA	경쟁관계 및 보완관계분석

앞에서 언급한 국제경쟁력 성과 분석방법을 사용하여 거시적으로 국가 상호 간의 결합 또는 분업·보완관계를 알아보기 위해 무역 결합도지수를 사용하여 보완관계를 알아보았고, 현시비교우위지수를 사용하여 품목별 비교우위를 분석하여 한·중 양국의 품목별 경쟁 및 보완관계를 종합적으로 분석하였다. <표 34>는 무역결합도지수, 무역특화지수, 현시비교우위지수 등을 사용하여 품목별 비교우위를 분석하여 한·중 양국의 품목별 경쟁 및 보완관계를 종합적으로 분석한다.

<표 34> 한·중 제조업 부문의 국제경쟁력 분석

측정지표	한·중 제조업부문의 국제경쟁력 분석
무역결합도 지수 TII	<p>-한국과 중국은 상호 의존적으로 점차 국제교역이 증가했지만 2009년 약간 감소했다. 한국 제조업 품목 거의 대부분이 2를 넘어 그 중 비철강금속품이 21을 넘어 약국의 상호 보완성이 큰 것으로 나타났다.</p> <p>-중국 제조업 품목 중 화학, 의류, 철강금속품목의 TII지수는 1을 넘었다.</p> <p>-한국의 대중국 무역 결합도지수가 중국의 대한국 무역 결합도지수 보다 좀 높다. 그래서 중국은 한국 대외무역 중 큰 영향을 받고 있다.</p> <p>-가장 큰 무역결합도 품목은 의류, 비철강금속제품이다.</p>
무역특화 지수 TSI	<p>-2009년 한국이 상대적으로 수출지향적인 제품-철강, 인조장섬유, 신발류, 의류등.</p> <p>-2009년 한국 일반차량 무역특회지수 -0.61로 수입지향적인 품목이 나타났지만 이유는 한국자동차회사가 중국에서 많이 투자하여 진출하는 원인이다.</p> <p>-한국의 전기기기, TV, 플라스틱은 수출특화에서 수입특화로 전환.(생산기지 해외이전이 원인.)</p> <p>-2009년 중국이 상대적으로 수출지향적인 제품-기계부품, 철강, 비철금속품목이다.</p> <p>-수출특화품목이나 점차로 경쟁력이 약화되는 품목에 대하여 경쟁력 강화 방안이 전실이 필요함.</p>
현시비교 우위지수 RCA	<p>-한국의 비교우위가 가장 높은 것은 선박이며 비교우위 상품으로 주로 통신기기, 정밀기기, 자동차 및 부품으로 나타났다. 2009년 통신기기의 RCA지수가 3.76로 가장 높게 나타났다. 한국 IT산업의 세계시장에서 높은 경쟁력을 유지하고 있음.</p> <p>-중국의 비교우위가 있는 것은 피혁제품과 목재가구로 나타났다. 비교우위 상품 중 의류, 신발류, 통신기기와 컴퓨터로 나타났다. 한국회사가 중국에서 많이 투자하려 진출하는 원인이다. 자동차 및 부품과 비금속광물제품은 비교적 비교열위에 없음.</p>

제2절 한·중 자동차 경쟁력 분석

1. 민감 품목의 선정과 현황

HS코드 4단위를 기준으로 할 경우 자동차산업에는 총 16개의 품목(HS8701-HS8716)의 존재한다. HS8710가 한·중 간에 거래 없으니까 총 15개의 품목의 존재한다. 본 절에서 이15개 품목에서 한·중 체결에 따른 한국의 민감품목을 선정하기 위해 우선 각 품목의 대세계 무역특화지수(TSI)를 기준으로 각 품목을 수출특화 품목군(제1품목군), 절대적인 수입특화 품목군(제2품목군), 경쟁력 취약 품목군(제3품목군), 절대 경쟁력 취약 품목군(제4품목군)으로 분류한 후, 한국의 각 품목별 수출증가율(2단계), 무역대상국의 무역특화지수(3단계) 및 현시비교우위지수(RCA) (4단계)를 이용하여 품목군을 재분류 함으로써 최종적인 민감 품목을 도출하고 있다.⁴²⁾ 아래 <표 35> 중국 자동차 산업의 분석단계별 품목군 변화이다.

<표 35> 중국 자동차 산업의 분석단계별 품목군 변화(단위: 개수)

	제1단계	제2단계	제3단계	제4단계
제1품목군	12	12	8	8
제2품목군	0	0	0	0
제3품목군	2	2	6	6
제4품목군	1	1	1	1

자료: 魏巍, 「中韩自由贸易区的可行性及预期经济效应研究」, 博士论文, 山东大学, 2008. p.102.

아래 <표 36>와 같이 한국의 대 중국 민감 품목인 트레일러는 한국 자동차 종류의 총수입에서 0.7%를 차지하여 낮은 비중을 보이고 있으나 해당 품목의 수입비중을 살펴보면 중국이 59.7%를 점유하여 대 중국 의존도가 높은 것으로 나타나고 있다.

42) 김박주외, 전계서, 2005, p.121.

<표 36>한국 자동차산업의 대 중국 민감 품목 비교 (단위:%)

HS 코드	품목명	대중 민감품목	한국관세율	품목별 수입비중	대중 수입비중
8701	트랙터		5.0	2.92	0.23
8702	버스		10.0	0.14	28
8703	승용차		8.0	34.1	0.19
8704	트럭		8.6	2.34	0.16
8705	특수자동차		8.0	3.04	0.05
8706	차대		8.0	0.09	0
8707	자동차본체		8.0	0	27.3
8708	자동차부품		8.0	47.6	23.1
8709	작업용 트럭		8.0	2.15	11.5
8710	전차 및 부분품		0.0	0.87	0
8711	오토바이		8.0	1.23	33.5
8712	자전거		8.0	2.56	66.7
8713	장애자요 차량		0.0	0.18	55.7
8714	오토바이 부품등		7.2	1.52	35.9
8715	유모차		8.0	0.57	78.2
8716	트레일러	0	8.0	0.69	59.7

주: 한국관세율은 2004년 기준임

품목별수입비중은 한국의 87류의 총수입액에서 각 품목이 차지하는 비중임.

자료: 한국무역협회 공지자료 사용하여 추정.

아래 <표 37>와 같이 2009년에 중국 자동차 민감 품목 7개의 구체적인 특징을 보여준다. 관세 수준에 보면 이 품목들의 평균 수입관세가 좀 높아 그중에서 승용차(HS8703)와 버스(HS 8702)의 관세편균이 다 20% 넘었으며 트럭(HS8702)의 관세 평균도 17.67%까지 늘었다. 수입 비중에 보면 중국의 버스(HS8702)、트럭(HS8704)과 부품(HS8709)의 한국의존도가 각각 8.49%、0.44%와 5.82%였다, 이와 동시에 그들도 수출비중이 각각 0.41%、1.96%와 0.22%였다. 그러므로 한·중 무역협정 체결 후에 그들에게 큰 영향을 발생하지 않는 것을 의미한다. 이외의 차대(8706)와 차체(8707)는 중국 수입비중에서 낮지만 수입의존도에서 높은 수준이다. 이로부터 보면 이 품목은 중국시장에서 큰 우세와 경쟁력을 가지고 있다. 마지막 특별히 주의하는 것은 자동차 부품(8708)과 승용차(8709)이다. 이들은 중국에서 총수입비중은 98.79%였다, 다들 14개 과목의 총수입비중은 1.21%였다. 이로부터 보면 한·중 무역협정 체결한 후에 관세가 폐기하면 자동차부품과 승용차는 미치는 영향을 나타낼 수 있다.

<표 37>중국자동차 민감 품목의 현황과 기본특징(2009년, %)

	HS	명칭	관세	대한수입 비중	대 세계 수입비중	대한 의존도
제3 품목군	8702	버스	22.67	0.28	0.41	8.49
	8704	트럭	17.67	0.07	1.96	0.44
	8706	차대	13	0.1	0.05	26.84
	8707	차체	10	0.1	0.03	38.51
	8708	부품	9.93	72.59	52.95	17
	8709	단기거리트럭과 트랙터	9.88	0.1	0.22	5.82
제4 품목군	8703	승용차	25	26.2	40.76	7.97

자료: 중국해관종합정보자문사이트(www.china-customs.com). 2009.

2. 한·중 자동차 민감품목 대세계 경쟁력 분석

가. 무역특화지수 TSI분석

아래 <표 38>와 같이 앞 절의 논의를 바탕으로 한·중 FTA체결에 따른 한국의 대중 민감 품목으로 지목된 트럭, 특수자동차, 작업용 트럭, 오토바이부품, 트레일러를 대상으로 2003년부터 2009년까지 7년간의 대 세계 무역특화지수(TSI)의 추이를 나타내고 있다. 2009년 대 세계 교역에서 수출특화를 보이는 품목은 한국이 6개 품목, 즉 승용차, 자동차 부품, 차대, 차체, 버스 및 트럭 모두 수출특화된 것으로 조사되었다. 특히 한국의 버스, 트럭 및 승용차는 세계에서 큰 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 중국은 버스, 차대 및 차체의 3개 품목을 제외하고는 다른 품목은 세계에서 경쟁력이 없는 것으로 나타났다.

<표 38> 한·중 자동차 민감 품목의 대 세계 무역특화지수

	HS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
중국	8702	-0.28	0.17	0.59	0.72	0.89	0.85	0.77
	8704	-0.46	-0.19	0.55	0.56	-0.55	-0.65	-0.80
	8706	-0.17	0.14	0.57	0.74	0.55	0.56	0.39
	8707	-0.95	-0.55	0.12	0.68	0.84	0.94	0.65
	8708	-0.44	-0.25	-0.01	-0.01	0.07	0.14	-0.04
	8709	-0.55	-0.33	0.05	-0.34	-0.06	-0.02	-0.15
	8703	-0.95	-0.87	-0.69	-0.64	-0.05	-0.65	-0.82
한국	8702	0.99	0.95	0.98	0.98	0.98	0.99	0.98
	8704	0.64	0.75	0.88	0.82	0.77	0.84	0.87
	8706	0.97	0.99	0.99	0.97	0.79	0.96	0.86
	8707	0.97	0.97	0.87	0.95	0.79	0.65	0.82
	8708	0.35	0.46	0.56	0.58	0.58	0.59	0.61
	8709	-0.87	-0.83	-0.86	-0.72	-0.89	-0.85	-0.71
	8703	0.92	0.93	0.90	0.88	0.87	0.85	0.84

자료: UN COMTRADE를 이용하여 계산.

나. 현시비교우위지수 RCA분석

아래 <표 39>아 같이 현시비교우위(RCA)지수의 추이를 통한 대 세계 경쟁력을 분석해본 결과 2009년 한국은 버스, 승용차와 자동차 부품에서만 비교우위를 보여 준다. 그런데 중국은 전 품목에서 비교우위가 하나도 없다. 한·중 FTA체결 하면 중국 자동차 민감 품목은 큰 경쟁 위험을 받을 수 있는 것으로 예측한다. 그래서 중국은 M&A를 통해서 집중적으로 기술력의 차이를 극복할 필요가 있다.

<표 39> 한·중 자동차 민감 품목의 대 세계 현시비교우위지수

	HS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
중국	8702	0.10	0.14	0.26	0.60	0.71	0.64	0.63
	8704	0.04	0.06	0.11	0.16	0.26	0.31	0.29
	8706	0.16	0.12	0.23	0.24	0.39	0.44	0.40
	8707	0.01	0.02	0.03	0.05	0.12	0.23	0.18
	8708	0.23	0.32	0.38	0.44	0.45	0.49	0.53
	8709	0.17	0.23	0.30	0.25	0.22	0.71	0.13
	8703	0.00	0.01	0.02	0.04	0.05	0.05	0.03
한국	8702	2.92	1.88	1.70	2.24	1.84	1.93	2.54
	8704	0.48	0.58	0.62	0.57	0.51	0.63	0.08
	8706	0.39	0.66	0.78	0.48	0.46	0.42	0.86
	8707	0.16	0.05	0.01	0.02	0.02	0.02	0.02
	8708	0.81	0.89	1.19	1.39	1.40	1.49	1.66
	8709	0.08	0.08	0.11	0.30	0.07	0.32	0.31
	8703	1.68	1.89	1.95	2.11	1.82	1.63	1.75

자료: UN COMTRADE를 이용하여 계산.

3. 한·중 자동차 양국 무역특화지수와 현시비교우위지수 비교분석

가. 무역특화지수 TSI분석

산업의 민감 정도를 결정하는 것이 세계시장의 경쟁력뿐만 아니라 자유무역협정 성원국의 상호의 경쟁력이 더 중요하다. 다음에 중국 민감 품목의 경쟁력을 분석한다. 중국자동차 민감 품목의 대 한국 무역특화지수 TSI는 아래 <표 40>와 같이 중국의 모든 민감 품목은 다 대 한국 수입품목이다. 그 중 승용차(HS8703)와 차대(HS8706)는 대 한국 수출이 거의 없으며 완전 수입화 상태이다. 중국자동차부품(HS8708)은 대 한국의 TSI지수가 낮지만 앞으로 점점 늘어 날 것으로 예상할 수 있다. 2007년부터 작업용 트럭(HS8709)은 대한 수출이 많이 늘어나고 보여 진다.

<표 40> 중국 자동차 민감 품목에 대한 TSI지수

	HS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
제3품 목군	8702	-1.00	-1.00	-0.73	-0.89	-0.49	-0.59	-0.53
	8704	-1.00	-1.00	-0.94	-0.92	-0.99	-0.92	-0.18
	8706	-1.00	-0.23	-1.00	-0.96	-0.96	-0.99	-1.0
	8707	-1.00	-1.00	-1.00	-0.98	-0.85	-0.18	-0.05
	8708	-0.88	-0.87	-0.82	-0.66	-0.62	-0.46	-0.61
	8709	-0.94	0.14	-0.20	-0.78	0.49	0.75	0.74
제4품 목군	8703	-0.99	-0.99	-0.99	-0.99	-0.99	-0.99	-0.99

자료: UN COMTRADE를 이용하여 계산.

한·중 간 승용차의 무역특화지수는 아래 <표 41>와 같이 중국의 골프기동차·설상주행용 차량은 한국 수출전문화 상품으로 경쟁력이 있으며 한·중 무역협정 체결 후에 더 많이 늘 수 있는 것이다. 중국 대 한국 수입의 중형승용차(870323)、대형승용차(870324)、디젤(870332)과 디젤(870333)의 비중은 너무 크기 때문에 한·중 무역협정 체결 후에 크게 영향을 미칠 것이다. 2009년에 중국의 방열기는(HS 870891)대 한국 수출 전문화 상품이다, 그 특화지수가 0.23로 나타나 경쟁력이 있음을 보인다.

<표 41> 중국승용차·자동차부품에 대한 TSI지수

	HS	명칭	2005	2006	2007	2008	2009
승 용 차	870310	설상주행용 차량	0.61	0.99	0.85	0.8	1
	870321	경승용차	0.96	-0.28	0.74	0.69	-0.93
	870322	소형승용차	-0.76	-0.73	0.29	-0.2	-0.87
	870323	중형승용차	-1	-1	-1	-1	-1
	870324	대형승용차	-0.98	-1	-1	-1	-1
	870332	디젤(1500~2500cc)	-1	-1	-1	-1	-1
	870333	디젤(2500cc초과)	-1	-1	-1	-1	-1
	870390	기타차량	-1	-1	1	1	-0.84
자 동 차 부 품	870810	완충기와 부분품	-0.88	-0.83	-0.5	-0.2	0.54
	870821	안전벨트	-0.55	-0.48	-0.27	-0.4	-0.83
	870829	차체부분품과 부속품	-0.86	-0.81	-0.56	-0.7	-0.77
	870840	기어박스	-0.99	-0.94	-0.39	0.59	0.59
	870850	기어장치를 갖춘 구동차축	-0.89	-0.63	-0.1	0.29	-0.01
	870870	로드휠 및 부분품	-0.7	-0.3	0.41	0.76	0.83
	870880	서스 펜션 쇼크 업소버	-0.99	-0.85	-0.03	0.33	-0.16
	870891	방열기	0.02	0.48	0.38	0.6	0.23
	870892	소울기와 배기관	-0.97	-0.94	-0.54	0.01	-0.44
	870893	클리치와 부분품	-0.14	-0.14	0.08	0.13	-0.46
	870894	핸들, 운전대 등	-0.81	-0.6	-0.05	0.26	0.21
	870899	기타 부분품과 부속품	-0.78	-0.4	-0.81	-0.7	-0.81

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 이용하여 계산.

나. 현시비교지수 RCA 분석

무역특화지수는 수출입금액을 이용하여 계산한다. 그런데 이것은 무역협정 체결국 규모의 영향에 미치지 않는다. 그래서 부족한 점을 메우기 때문에 다음에 상호현시비교우위지수⁴³⁾에 따라서 분석한다. 이 지수는 한국은 중국 자동차시장에서 비교우위와 경쟁력상황을 반영할 수 있다.

43) 朴健一, 朴光姬: “中韩关系与东北亚经济共同体” [M], 中国社会科学出版社, 2006年第一版, pp.176-177..

$$BRCA_{ij} = (M_{ij}/M_j)/(M_{iw}/M_w)$$

여기서는 i는 상품품목, j는 한국, w는 세계.

M_{ij} 는 i품목의 한국 대 중국 수출액,

M_j 는 한국 대 중국 수출총액,

M_{iw} 는 중국에서 전 세계의 i품목 총 수출액,

M_w 는 중국에서 전 세계의 총 수입액.

$BRCA_{ij}$ 지수가 1보다 크면 한국 i품목은 중국에서 비교우위가 경쟁력이 있는 것으로 보고 있다.

<표 42>보면 2006년 한국의 자동차 부품(8708)과 작업용 트럭(8709)은 중국 자동차 시장에서 비교우위가 있지만 다른 민감 품목은 비교우위가 없는 것을 보여 준다. 변화 추세를 보면 한국의 차대가 2004년부터 비교우위가 나타나기 시작하는데 2007년부터 거의 없는 것을 보여 준다. 버스의 비교우위지수가 약해지기 시작한다, 그 RCA지수가 2003년의 5.70부터 2009년의 0.07로 떨어졌으며 중국시장에서 이미 비교우위를 잃어버렸다. 앞에 분석한 바와 같이 한·중 무역협정 체결 후에 중국 자동차부품은 크게 영향을 받지만 승용차는 큰 영향을 받지 않을 것으로 예측된다.

<표 42> 중국자동차 민감 품목에 대한 BRCA지수

	HS	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
제3품 목군	8702	5.70	2.63	1.11	0.75	0.04	0.02	0.07
	8704	0.06	0.22	0.21	0.04	0	0	0
	8706	0.02	0.14	0.75	2.37	0.004	0	0
	8707	1.00	2.33	4.41	3.40	0.005	0	0.02
	8708	1.08	1.38	2.09	1.50	0.81	0.85	1.16
	8709	0.23	0.18	0.10	0.51	2.1	6.75	11.35
제4품 목군	8703	0.43	0.67	0.79	0.70	0.04	0.02	0.06

자료: UN COMTRADE를 이용하여 계산.

다음에 중국시장에서 한국승용차와 자동차부품의 비교우위를 분석한다.<표 43>를 보면 중국자동차에서 한국비교 우위가 있는 상품은 2006년 디젤

(1500~2500cc)HS870332, 디젤(2500cc초과)HS870333과 경승용차(HS870321)가 있으며 그중에서 디젤(1500~2500cc)의 비교우위지수가 8.28로 높게 차지하였다. 2007년 후에 많이 떨어졌다. 경승용차(870321)의 국제시장경쟁력이 점점 떨어졌다. 2009년 중국자동차부품에서 한국비교 우위가 있는 상품은 기어박스(870840), 클리치와 부분품(870893), 핸들, 운전대 등(870894)과 기타 부분품과 부속품(870899)이다. 그 중에서 기어박스(870840)와 기타 부분품과 부속품(870899)의 비교우위지수가 각각 3.06와 1.92로 차지하여 큰 경쟁력이 있음을 보인다.

<표 43> 중국승용차, 자동차부품에 대한 BRCA지수

	HS	명칭	2005	2006	2007	2008	2009
승용차	870310	설상주행용 차량	0.06	0.01	0.11	0.07	0.12
	870321	경승용차	0.16	1.48	0.08	0.02	0.0005
	870322	소형승용차	0.41	0.24	0.003	0.001	0.003
	870323	중형승용차	1.22	1.15	0.003	0.01	0.122
	870324	대형승용차	0.27	0.26	0.20	0.16	0.15
	870332	디젤(1500~2500cc)	5.00	8.28	0.32	0.22	0
	870333	디젤(2500cc초과)	2.56	6.46	0	0.003	0
	870390	기타차량	0.16	0.02	2.86	0.31	0.01
자동차부품	870810	완충기와 부분품	4.03	3.63	0.09	0.06	1.06
	870821	안전벨트	4.23	5.25	5.16	1.55	0.52
	870829	차체부분품과 부속품	2.22	2.31	0.70	0.66	0.92
	870840	기어박스	1.70	0.93	0.65	1.38	3.06
	870850	기어장치를 갖춘 구동차축	0.69	1.52	0.76	0.60	0.48
	870870	로드휠 및 부분품	4.29	3.47	0.27	0.35	0.51
	870880	서스 펜션 쇼크 업소버	2.31	0.93	0.31	0.27	0.27
	870891	방열기	1.66	0.69	0.15	0.17	0.13
	870892	소ئل기와 배기관	4.34	3.62	0.18	0.38	0.24
	870893	클리치와 부분품	2.19	1.61	1.05	1.37	0.98
	870894	핸들, 운전대 등	1.47	1.17	1.53	0.94	1.41
	870899	기타 부분품과 부속품	2.11	1.02	1.06	1.05	1.92

자료: 한국무역협회 공시자료와 UN COMTRADE를 이용하여 계산.

다. 한·중 자동차 경쟁력비교(TSI RCA)

본 논문 4장의 2절에서 정리한 자료와 추정결과를 이용하여 국제경쟁력을 평가할 수 있다. 앞에서 언급한 국제경쟁력과 분석방법을 사용하여 거시적으로 국가 자동차 상호간의 보완관계를 알아보기 위해 현시비교우위지수를 사용하여 품목별 비교우위를 분석하여 한·중 양국의 품목별 경쟁 및 보완관계를 종합적으로 분석하였다. <표 44>는 무역특화지수, 현시비교우위지수를 사용하여 품목별 비교우위를 분석하여 한·중 양국의 품목별 경쟁 및 보완관계를 종합적으로 분석한다.

<표 44> 한·중 자동차 민감 품목의 국제경쟁력 분석

측정지표	한·중 자동차 민감품목의 국제경쟁력 분석
무역 특화 지수 TSI	<p>-2009년 중국이 상대적으로 수출지향적인 제품-설상주행용 차량, 완충기와 부분품, 기어박스, 로드휠 및 부분품, 방열기, 핸들, 운전대등. 그들은 큰 경쟁력이 있는 것으로 나타났다.</p> <p>-한국회사가 중국에서 많이 투자하려 진입하기 때문에 자동차 부품 완충기와 부분품, 기어박스 TSI지수가 높게 나타났다.</p> <p>-2009년 중국이 상대적으로 수입지향적인 제품-승용차, 안전벨트, 차의부분품과 부속품, 스윙기와 배기관, 클리치와 부분품, 기타 부분품과 부속품이다. 그들은 한국에서 큰 경쟁력이 있는 것으로 나타났다.</p> <p>-2009년부터 완충기와 부분품 수입특화에서 수출특화로 전환.(한국회사 중국에서 진입원인)</p> <p>-한·중 FTA 체결하면 중국은 승용차, 안전벨트품목 대해서 큰 충격을 받을 수 있는 것이다.</p>
현시 비교 우위 지수 RCA	<p>-2009년 한국은 중국자동차부품시장에서 가장 큰 비교우위 상품으로 주로 핸들, 운전대와 기어박스부품으로 나타났다.</p> <p>-중국의 승용차, 디젤, 방열기 제품이 비교적 비교열위에 없음. 그래서 한·중 FTA 체결하면 이 품목은 큰 충격을 받을 수 있는 것이다.</p>

한·중 자동차 민감 품목 경쟁력분석 결과를 보면 한국에서 자동차 민감 품목에 대해서 큰 경쟁우위를 가지고 있다. 다음에 한국 자동차제품의 경쟁우위 요소를 설명한다.

첫째, 양질의 노동력이다. 자동차산업은 가공, 제조, 조립 등 복잡한 공정에서 노동 집약적인 특성도 가지고 있으며 부품·소재 분야를 포함할 경우 제조원가에서 인건비 비중이 높은 산업이다. 현재 고등 교육을 받은 젊은 인력은 지속적으로 증가하였다. 또한 2000년대 들어서 한국대학과 기업들은 고급 인력을 양성하기 시작하였다.

둘째, 고유모델의 조기 개발이다. 정부의 육성 정책과 더불어 자동차 업계의 장기적이고 모험적인 투자의 결실로 고유 모델을 조기에 개발함으로써 선진국의 하청 생산기지로 전략하지 않고 수출 산업화의 기틀을 마련하였다. 1991년에 엔진 분야에서 독자엔진 개발을 시작으로 알파엔진과 1996년 V6델라엔진, 2005년 세계 최첨단의 람다엔진 등 자체 브랜드의 강화와 세계 최첨단의 전자기술을 점목 시킨 엔진 기술의 발전으로 고유모델을 개발하였다.

셋째, 낮은 재료비이다. 자동차 제조 원가의 3/4을 차지하는 재료비에 있어서 한국은 철강 및 석유화학 등 소재산업이 균형 있게 발전함에 따라 낮은 비용 구조를 유지할 수 있다. 한국 자동차가 많은 양을 수출할 수 있었던 것이 바로 낮은 재료비로 인한 가격 경쟁력 덕분이라고 할 수 있다.

넷째, 정부의 육성정책이다. 70년대 정부가 고유 모델 계획을 포함한 "장기 자동차 진흥계획"을 제출하여 한국 자동차 업계는 세제 및 금융상의 혜택은 물론 자동차 산업에 대한 낙관적 비전과 도전 정신을 고취시켰다. 1987년 전면적 개방 이전까지 국내 자동차 산업에 대한 보호무역정책이 국내산업의 육성에 크게 이바지 하였다.

제5장 한·중 FTA 추진시 주요쟁점 및 대응방안

제1절 한·중 FTA 추진시 예상되는 주요쟁점

1. 제조업분야의 주요쟁점

현재 한국에서 제조업 주요 6개 품목인 자동차, 전자, 일반기계, 섬유, 철강, 석유화학 등은 한국 수출의 77%, 중국 수출의 67%를 점할 정도로 대표적인 제조업 산업들이다. 중국은 제조업 강국으로 부상하고 있고, 제조업이 전체 산업에서 차지하는 비중이 점차 늘어나고 있다. 중국은 이미 한국의 제1위 투자 대상국으로 부상하였지만, 향후 FTA 체결 시 투자환경의 개선으로 대 중국 투자의 증가가 가속화될 가능성을 상정해 볼 수 있다. 또한 FTA 체결에 의해 거래비용이 감소됨에 따라 수직적 (FDI)⁴⁴⁾가 증가할 것으로 예상되는데, 이는 대 중국 투자의 급증에 따른 국내 산업공동화의 우려가 있음을 의미하는 것이다. 따라서 FTA를 통한 대 중국 FDI투자의 확대가 한국 산업공동화가 아닌 산업고도화의 방향으로 귀결될 수 있는 선순환구조를 만들어갈 수 있도록 사전에 대응방안을 준비해나가는 것이 필요하다.

한·중 양국은 기술력 격차에 따른 상호보완적인 산업구조를 가지고 있으며, 한·중 FTA 체결 시 한국의 경우 자본·기술집약적 산업 및 생산공정으로 자원 집중이 유도되어, 산업구조의 고도화 또는 고부가 가치화를 가져올 것으로 기대된다. 고위기술산업(대부분 IT산업)의 경우 한국과 중국의 수출비중이 비슷한 수준이지만, 수입에서는 큰 차이가 난다. 한국IT산업의 수출은 수입부품 의존도가 비교적 낮지만, 중국은 수입부품 의존도가 매우 높기 때문이다. 이 점에서 아직까지는 한국 IT산업의 수준이 중국보다 한층 높다고 할 수 있다. 따라서 중국의 경우가 노동집약적인 부문에 비교우위를 가지고 있는 것으로 기대된다. 그러나 이러한 한·중 FTA에 따른 산업구조의 고부가가치화는 필연적으로 한국의 저부가가치산업 부문의 구조조정을 의미한다. 의류, 목재가구, 기타 수송 장비, 기타제품 등에서 한국이 비교열위에 보이고 있어 이러한 부문의 생산규모가 축소되어 산업의 구조조정이 불가피할 것으로 예상된다.

44) FDI: Foreign Direct Investment (외국인직접투자)

FTA의 체결에 따른 상품교역의 자유화 및 원활화는 무역이 과거보다 수월해지는 것을 의미하므로 교역창출을 추진시키는 측면의 있으며, 보다 많은 교역창출을 위한 투자 창출도 촉진하는 양 측면을 가진다. 이는 대 중국 투자의 급증에 따른 한국 산업공동화의 우려가 상존할 것으로 전망된다.

한편 FTA의 체결은 중국의 대 한국 투자 환경을 개선시킴으로서 중국으로부터의 투자의 확대도 기대할 수 있다. 최근 중국기업의 해외투자 의지가 계속 증가하고 있고 중국 정부의 "밖에 나가라(走出去)" 전략의 실시에 따라 기업의 해외투자에 대한 제한도 점차 감소하고 기업의 해외시장개발, 해외자원개발, 및 기술협력을 장려하고 있으므로 중국의 해외직접투자는 향후 매우 큰 발전 잠재력을 가지고 있다.

FTA의 체결은 산업 간의 수평적 무역에 대해 영향을 미칠 뿐만 아니라, 기존에 진전되고 있는 양국 간의 산업내 무역을 증대시켜 참가국이 FTA에 따른 이익을 공유할 수 있는 가능성을 열어준다. 한·중 FTA는 산업내 무역의 비중이 증가하는 쪽으로 무역구조가 변화함으로써 추가적인 경제성장 효과를 유발할 것으로 나타나고 있다.

2. 자동차산업의 주요쟁점

중국 자동차산업의 급성장은 시장 및 생산기지로서의 기회를 부여하고 있는 반면, 세계시장에서의 경쟁 위협으로 작용할 전망이다. 단기적으로 수출경쟁 위협의 정도는 상대적으로 우리의 시장기반이 견실한 미국, 유럽 등의 선진국 시장보다는 중국이 주요 공략 대상으로 삼고 있는 아시아, 중동, 중남미, 아프리카의 개도국 시장에서 더 크게 나타날 것으로 예상된다.

중국 자동차산업의 수출경쟁력 향상에도 불구하고 한국의 대중 수출 초과에 기인하는 무역불균형은 단기간에 해소되기 어려울 것으로 보인다. 한국은 국내 부품업체의 중국 진출을 확대하는 동시에 이들 업체들이 현지 생산한 부품의 수입을 확대하는 등 자동차부품에서 기술력 중심의 분업생산을 전개함으로써 양국 간 무역역조를 개선하고 산업협력기반을 강화해야 할 필요가 있다.

자동차부품분야에서 중국 시장내 경쟁 격화에 따라 한국 자동차부품의 대중수출은 한국 완성차업체의 현지조립용뿐만 아니라 A/S 시장 등 내수판매에 목적을 두어야 할 필요가 있다. 한국 부품업체들은 적극적인 제품개발 및 품질향상 노력을 기울이고 있으나 자구노력이 부족할 경우에 중국 시장에서 퇴출되는 사례도 불

가피하게 나타날 개연성이 존재한다.

중국 자동차산업은 내수시장규모만으로도 규모의 경제를 이룰 수 있으나 수년 내 개도국시장을 대상으로 수출을 시작하여 선진국시장 진출을 가속화할 계획이다. 중국의 자동차산업이 점진적인 해외시장 진입전략을 통해 수출을 확대해 나갈 경우에 한국 자동차산업은 기존의 선진국시장과 아시아시장을 대상으로 수출제품 등에 대한 최적의 수출 포지셔닝 전략을 마련할 필요가 있다.

한국 자동차산업의 전반적인 품질경쟁력이 뛰어나고 중국측의 관세가 높기 때문에 관세가 내려가면 경쟁상대인 여타 일본이나 유럽 자동차들에 비해 가격경쟁에서도 우위를 차지하여 수출이 증가할 수 있을 것으로 기대된다. 하지만, 중국 비관세장벽의 벽이 대단히 높기 때문에 수출증대의 효과가 기대보다 적을 수 있다.

한·중 FTA는 중국의 완성차시장에 대한 한국차의 점유율을 높일 수 있는 기회 이기는 하지만, 비관세장벽에 대한 완화 내지 철폐가 수반되지 않는다면 그 효과는 반감될 수밖에 없기 때문에 한·중 FTA 협상과정에서 집중적으로 제기할 필요가 있다.

현재 중국은 M&A를 통해서 기술력의 차이를 극복해 나가고 있기 때문에 외국인 직접 투자가 반드시 국내산업에 긍정적인 수만은 없다는 점을 간과해서는 안 된다.

3. 무역규범분야의 주요쟁점

FTA는 관세철폐뿐만 아니라 체결국의 필요에 따라 비관세장벽, 반덤핑·상계관세제도, 원산지 규정, 세관통관 절차, 투자, 서비스, 규격인증, 위생, 검역, 정부조달, 지적재산권, 경쟁정책, 인력이동 등 제반 이슈 중 일부분 또는 전 분야를 협상을 통해서 수정 하거나 보완 할 수가 있다.

한·중 FTA협상에서 한국측은 중국의 비관세장벽의 해소 및 지적재산권 보호에 협상의 중점을 둘 전망이다. 비관세장벽의 해소 및 무역원활화 문제는 양국이 모두 관심을 갖고 있는 분야이다. 향후 한·중 FTA 협상시 중국 측은 특히 농수산물 수출입과 관련된 검역과 통관제도의 개선에 초점을 둘 것으로 예상되고, 한국 측은 공산품 수출입과 관련된 제도개선 및 한국산제품에 대한 반덤핑 조사의 집중현상 개선 등에 초점을 둘 것으로 보인다. 또한 한국은 중국의 지적재산권 보호제도의 개선 및 집행의 강화에 큰 관심을 갖고 있어서 FTA협상에서 쟁점이 될 것으로

보인다. 이러한 이슈들을 정리하면 다음과 같다.⁴⁵⁾

가. 원산지규정

FTA의 핵심인 관세철폐 혹은 인하의 혜택을 향유하기 위해서는 제3국으로부터의 우회수입을 막을 수 있는 원산지규정의 마련이 필수적이다. 한·중 간에는 비교적 판단기준이 분명하고 NAFTA 등에서 채택한 바 있는 세 번 변경기준(change in schedule)을 이용한 원산지규정 마련이 현실적일 것으로 보인다.

다만 한국으로서는 향후 남북 경제교류의 확대에 대비해 북한산 제품이나 부품에 대한 인정문제를 분명하게 처리할 필요가 있다. 중국은 남북한 모두에 가장 중요한 교역상대국이며 향후 중국을 경유한 다양한 형태의 남·북·중 경제협력모델이 개발될 가능성이 크다. 따라서 원산지규정의 논의단계에서부터 다양한 형태의 촉진할 수 있는 방향을 모색할 필요가 있다.

나. 반덤핑

현재 중국이 제기하고 있는 반덤핑 사례의 다수가 한국 제품들을 타겟으로 하고 있는 실정이다. FTA의 목적이 각종 관세 및 비관세방벽을 철폐하여 역내 무역을 촉진하는 것이므로, 자국 산업을 보호하여 무역의 흐름을 왜곡하는데 남용되는 수단인 양국 간 반덤핑제도는 철폐되어야 한다. 다만 과도기적으로 공동의 반덤핑 규범을 마련할 필요성이 제지된다면 반덤핑 조례의 모호성과 자의적 판단 가능성을 줄이는 방향으로 개선이 이루어져야 한다.

한편 중국 측은 한국이 중국을 시장경제로 인정하지 않고 '시장경제로 전환 중인 국가'로 간주하면서 반덤핑 조사에서 한국이 중국내 가격이 아닌 제3국의 가격을 심사 및 판정의 기준으로 사용하는 것에 대해 불만을 표시해왔다. 특히 후진타오 정부는 세계 각국과 FTA 협상과정에서 중국의 시장경제지위 인정을 요구하고 있다. 따라서 이에 대한 한국의 입장을 정립할 필요가 있다.

45) 남영숙 외, 전게서, pp.134-137.

다. 보조금 및 상계관세

보조금 문제는 WTO 보조금협정에 부합하는 수준의 규범 설정이 필요하다. 중국의 경우 WTO가입 당시 향후 15년간 비시장경제국으로 취급받음에 따라 상계조사를 실시할 경우 특별 취급을 받을 수 있게 되었다.

또한 2002년 12월 개정된 한국의 "관세법"에 특정 국가의 수입제품에 대해 긴급관세조치를 실시할 수 있도록 되어 있고 2013년 12월까지 중국은 한국의 '예외적인 긴급관세적용대상국'으로 되어 있어 중국 측은 이의 개선을 요구할 것으로 보인다. 따라서 중국에 대한 시장경제지위 인정과 결부하여 WTO 보조금협정 기준에 부합하는 수준으로의 규범 개정을 검토하여야 한다.

라. 경쟁정책

한국과 중국은 이미 정기적으로 경쟁당국간의 회합을 유지하고 있다. 다만 중국은 아직 포괄적이고 통일된 경제법제와 집행체제를 구축하는 단계에 있다. 중국은 이 분야의 법률을 정비하는데 적극적인 태도를 보이고 있다. 따라서 이 부분을 FTA 협상의 주요 의제로 포함시키고 중국의 경쟁정책이 체계화되도록 촉구하여야 한다.

중국 측에서는 경쟁정책의 제정이 독점을 방지하고 경제적 효율과 소비자의 복지를 증진한다는 인식을 갖고 있으며, 현재 한국 반독점 법안을 정비하고 있다. 중국의 경쟁정책이 외국기업에 대한 차별의 수단으로 사용되지 않도록 하는 협상과정의 주의가 필요하다.

마. 지적재산권

지적재산권 문제는 향후 한·중 간의 무역·투자 협력이 원활하도록 하는데 있어 매우 중요한 변수가 될 것으로 보인다. 한국과 중국은 이미 TRIPS⁴⁶⁾에 따라 관련 국내 법규를 정비한 상태이므로 한·중 FTA에서도 TRIPS협정 수준으로 지적재산권 보호수준을 맞추어야 한다.

특히 각국의 지적재산권 보호 집행 분야를 강조하여 중국의 미흡한 집행력을

46) TRIPS: Trade Related Intellectual Properties.

강화하도록 유도하여야 한다. 또 중국의 상표법조약 가입을 유도하고, 양국 모두 가입하고 있지 않으나 최근 이해관계의 충돌이 발생하고 있는 연주 및 음반조약에 대한 적절한 수준에서의 조화방안을 모색해야 한다. 나아가 동북아지역의 지역특허청 설립 등 진일보한 지적재산권 공동 인정 및 보호로까지 나아갈 수 있는 적극적인 의제 설정이 필요하다.

바. 서비스

서비스업분야는 교육, 의료 등 공공서비스 등 각국이 모두 민감하게 여기는 분야를 포함하고 있어 신중한 접근이 필요하다. 그렇지만 서비스분야의 협정은 원칙적으로 모든 서비스업을 포괄하되, 다만 정부기능 집행을 위해 제공되는 서비스업에 대해서는 별도의 기준을 적용하여 논의하여야 한다. 특히 교육, 의료 등 분야에 대해서는 양국 모두 신중한 접근이 필요할 것으로 보인다.

현재 도소매업, 건설, 금융 등 분야에서 중국은 강력한 현지주재의무를 부과하고 있는데, 점진적으로 이의 완화를 추진하여야 한다. 또한 통신 및 전자상거래분야에서의 협력도 논의할 수 있다.

그밖에도 정부조달시장의 개방, 전기·정보 통신·의약품·의료기기의 상호 인정, 기술자격 인정, 환경협력, 공동의 분쟁해결기구 설치 등이 한·중 FTA의 주요 이슈로서 검토될 수 있다.

협상의 타결 가능성을 높이는 데도 포괄적인 FTA는 장점을 갖고 있다. 양국의 한·중 FTA 협상 과정에서는 한국의 농업시장 개방 등 이해관계의 조정이 쉽지 않을 이슈들이 등장할 가능성이 크다. 따라서 협상의 범위가 넓어질수록 이슈간의 교환이 가능하고, 협상 타결의 여지를 넓힐 수 있다.

제2절 한·중 FTA의 대응방안

1. 제조업분야 대응방안

가. 한국

한국은 무역결합도지수 TII분석 결과를 보면 의류와 비철강금속제품이 가장 큰

무역결합도 품목이다. 무역특화지수 TSI분석 결과를 보면 한국의 수출지향적인 제품은 철강, 인조장섬유, 신발류와 의류등이다. 현시비교우위지수RCA분석 결과를 보면 한국의 비교우위 상품은 선박, 통신기기, 정밀기기와 자동차 및 부품이다. 한국 제조업을 더 활발하게 발전하기 위하여 다음 방안을 제시한다.

① 적극적인 수출 마케팅의 전개

한·중 FTA 체결의 효과는 무엇보다도 한국 제조업에 대한 중국 시장이 더 넓게 개방되어 수출이 증대되는 것이라 할 것이다. 이러한 폭넓은 시장개방의 긍정적인 효과를 극대화하기 위해서는 한국이 특화한 제품들에 대해서 특화도를 높이고 FTA 상대국에 대한 수출을 촉진하는 것이 첫 번째 대응책이 되어야 한다. 즉, 한국이 강한산업들은 중국시장의 확대를 이용하여 수출을 획기적으로 늘림으로써 새로운 산업발전의 기회로 활용할 필요가 있는 것이다.

한·중 FTA를 계기로 한국산업 및 제품에 대한 중국기업 나아가 중국 소비자들의 인식을 크게 높일 필요가 있다. 즉, 한국 산업 및 제품에 대한 대대적인 홍보 전략, 특히 각 산업별로 상대국의 특수한 수요에 초점을 맞춘 적극적인 활동을 전개할 필요가 크다.

②전자산업 기술협력

현재 고위기술 산업(대부분 IT산업)의 경우 중국은 수입부품 의존도가 매우 높아 한·중 FTA가 체결되면 한국의 자본·기술집약적 산업구조의 고도화 또는 고부가 가치화를 가져올 것으로 기대된다. 그러나 이 분야에서는 기업과의 기술 및 투자 협력 등을 통해 원천기술을 확보해야 하며, 국내업체들과의 기술협력 등이 요구된다. 고부가가치 상품 개발을 위한 디자인, 금형, 유저인터페이스 등 스포트 경쟁력의 강화를 들 수 있다. 특히 중소기업을 포함한 공동사업 및 산·관·학 협력을 정책적으로 지원하는 것이 필요하다. 부품·소재 기업 대부분을 중소기업의 대형화와 대기업과의 협력이 필요하다.

③일반기계 중소기업 기술력을 개발

한국의 주요 중소기업들은 대부분 영세업체로 이루어져 있기 때문에 주요 수출

품목도 한정되어 있는 실정으로, 이로 인해 중국 등 세계수요에 신속하게 대처하는 능력이 취약하다. 그래서 일반 기계 산업 부문의 경쟁력 강화를 위해서는 중소기업을 적극적으로 육성하고, 육성된 중소기업의 기술력을 집약할 수 있는 시스템이 갖추어 져야 할 것이다. 금형부문의 경우 중국내 생산방식을 핵심부품과 범용부품으로 구분하여 현지 생산체제의 분업화를 적극 고려해야 할 것이다.

④ 섬유산업 구조의 개편

한국의 섬유산업은 오랜 기간 수출·고용 등에서 한국경제에 크게 기여해왔지만, 기술혁신 및 제품 차별화의 미흡, 고질적인 인력 부족, 설비노후화, 세계 트렌드 및 수요 변화에 대한 대응력 저하, 국제경쟁력 약화 등의 구조적인 문제점을 안고 있다. 여기에 대응하기 위해서는 구조조정을 통해 수익성이 없는 사업 분야는 과감히 축소하고, 대신 한국이 경쟁력을 보유하고 있거나 또는 산업용 섬유와 같이 미래 성장유망분야에 한정된 경영지원을 집중하는 방향으로 꺾고 있는 화학·면방 및 직물 업계는 노후설비 폐기, 자동화율 제고 및 해외이전 등을 통해 구조조정을 추진해야 한다. 동시에 산업기술자금 지원 등 금융지원을 해줄 필요가 있다.

⑤ 혁신 철강공정기술 개발

향후 역내 및 세계 철강선업을 주도하기 위해서는 혁신적인 제철공정기술을 조기에 개발할 필요가 있다. 혁신 제철공정기술은 생산원가를 절감하고 환경공해물질을 감소시켜 기업의 경영효율성을 증가시킨다. 또한 혁신 제철기술 자체의 라이선스를 통해 로열티 수익을 창출할 수도 있다. 현재 국내 주요 철강업체가 그러한 혁신 제철공정기술의 개발과 상용화를 위해 R&D 투자와 노력을 기울이고 있으나 더욱 박차를 가하여 조기에 성과를 달성할 수 있도록 노력해야 한다.

혁신 공정기술 개발과 아울러 국내 철강업체는 제품의 고부가가치화를 추구해야 한다. 앞서 대중 민감 품목에 대한 대응전략에서도 제시되었듯이, 중국산 범용제외의 경쟁에서 살아남기 위해 국내 철강업체는 제품의 차별화와 고급화를 추구할 수밖에 없다.

⑥ 석유화학제품의 대 중국 장기전략 수립

지난 10년간 중국은 한국 석유화학업계에 엄청난 호재로 작용하였다. 중국의 석유화학제품의 공급능력이 제한되어 있는 상태에서 수요가 급증함에 따라 한국의 과잉공급물량은 중국시장에서 해소될 수 있다. 향후의 대중 투자전략 수립시 투자 대상품목의 인접국 설비를 포함한 수급상황을 면밀히 검토할 필요가 있다. 대형화 및 계열화된 실비투자가 아니면 경쟁력을 확보하기 어렵다는 점이다. 원료의 안정적 확보가 가능한지에 대해서도 신중하게 검토해야 한다.

나. 중국

중국은 무역결합도지수 TII분석 결과를 보면 중국의 화학, 의류, 철강금속은 큰 무역결합도 품목이다. 한국의 대중국 무역결합도지수가 중국의 대한민국 무역결합도지수 보다 좀 높으니까 중국은 한국대외무역에 큰 영향을 받고 있는 것으로 예측한다. 무역특화지수 TSI분석 결과를 보면 중국이 상대적으로 수출지향적인 제품은 기계부품, 철강과 비철금속품목이다. 현시비교우위지수 RCA분석 결과를 보면 중국의 비교우위 상품은 피혁제품과 목재가구로 나타났으며 자동차 및 부품과 비금속광물제품은 비교적 비교열위로 나타났다. 중국 제조업을 더 활발하게 발전하기 위하여 다음 방안을 제시한다.

① 제조업 산업구조 확대

한·중 FTA 체결되면 중국은 산업구조의 조정이 요구된다. 중국 제조업은 규모는 최대이지만 최강은 아니기 때문에 제조업에 대한 업그레이드가 시급히 필요하다. 그리고 중국은 현재 주로 조립 위주여서 부가가치가 상당히 낮고, 연구 개발, 설계, 브랜드 판매, 애프터서비스 분야에 들인 노력이 적기 때문에 제조업 가치사슬을 시급히 확충시킬 필요가 있다고 생각한다.

② 제품 개발

한·중 FTA가 체결 후 금형, 발전설비, 공작기계 등 민감 품목의 경우 중국에 대해서는 경쟁우위를 유지해야 하는데, 이를 위해서는 중국수요자의 수요변화에

대응하여 맞춤형 제품을 공급하는 경쟁력의 강화가 필요하다. 중국 현지에서의 생산과 국내 생산 부문을 구분하여 범용제품과 핵심제품의 개발 및 판매 전략을 수립하여야 한다. 또한 원자력 발전 연구는 선진국과 기술협력이 필요하다.

③에너지 확보전략

중국의 산업구조는 끊임없이 고도화의 노력을 진행하고 있으나, 여전히 에너지 고소비 산업중심이면서, 에너지 이용효율도가 선진국 대비 상대적으로 낮은 상태이다. 에너지의 대량 소비는 비록 국민경제의 고속성장을 이끌고 있는 면도 있지만, 반면에 에너지원의 부족은 점차적으로 제조업 발전을 제약하는 요소가 되어 중국의 현 경제성장은 자원에 의해 제약받는 경제로 빠르게 진행되고 있다. 앞으로 에너지 확보위주에서 현지 저에너지 소비산업으로의 고도화가 필요하다.

④인재 양성

산업고도화를 위한 선진 제조업의 첨단 신기술을 수용하려면, 높은 소질과 기술함량을 갖춘 대량의 인재가 필요하다. 특히 과학기술 지식을 갖춘 고급 기술자가 필요하다.

⑤R&D 투자의 지원

현재 중국제조업 대부분 기술집약형 산업이다, 예를 들어 전자 및 통신설비 제조업, 교통운수설비 제조업 등의 기업들이 평균적으로 보유한 특허지수는 1건 미만이다. 첨단기술산업 영역의 기업이지만 다수의 기업이 R&D를 하지 않으며, 많은 제조업체가 저기술, 저부가가치 노동집약적 제조에 치중하고 있다. 한·중 FTA 체결 후 관세가 철폐되는 품목 중 기술력 열위로 시장 잠식이 우려되는 품목을 중심으로 R&D 지원을 대폭 확충해 줄 필요가 있다. 그래서 기술력 부족으로 장기간 양허가 결정된 품목을 중심으로 중장기 기술개발 전략도 수립하여 추진해야 할 것이다.

2. 자동차산업의 대응방안

가. 한국

2009년 한국은 중국자동차부품시장에서 가장 큰 비교우위 상품으로 주로 핸들, 운전대와 기어박스부품으로 나타났다. 한국 자동차산업을 더 활발하게 발전하기 위하여 다음 방안을 제시한다.

①국내기업의 대 중국 진출에 대한 지원 강화: 양국 정상회담 등을 비롯하여 정부 간의 적극적인 협력을 통해 완성차 업체의 중국시장 진출에 성과를 거둔 바와 같이 앞으로도 한국 기업의 중국 진출확대에 정부가 전략적으로 접근할 필요가 있다.

②수출입 정보제공, 홍보기능 강화: 국내업체들은 수출관련 물류비의 인하를 요구하고 중국 자동차산업 거점지역에 한국 자동차 상설전시관을 설치하거나 부품 전시회를 정기적으로 개최하여 한국자동차산업의 기술력 홍보를 요구한다.

③중국 관련 인력 양성 및 지원: 성공적인 중국 시장 진출을 위해, 특히 부품과 설비의 수출을 위해 기술과 중국어에 능숙한 전문 인력을 체계적으로 육성 시킨다. 또한 중국 업체의 기술자들을 한국에 유학생으로 유치하여 한국 기술과 한국어를 습득케 함으로써 귀국 후 친한 인력으로 양성하거나 또는 한국 현지기업의 인력, 제품의 세일즈맨으로 활용한다.

④무역관련 규제의 완화: 중국 자동차산업에 아직까지도 계획경제의 잔재가 강해 부품조달관계가 폐쇄적으로 운용되고 있으며 일부 핵심 부품에 대한 관세 및 비관세장벽이 높아 한국 기업의 중국 진출에 장애요인으로 작용한다. 현재 중국은 많은 수입규제조치를 취하고 있으므로 이의 완화가 요망된다.

⑤ 한·중 간 산업협력을 확대하기 위한 공동사업실시에 사용될 협력기금을 마련 운영할 필요가 있다.

⑥ 양국 간 부품구매네트워크 및 품질인증제도의 통합 추진.

⑦ 지적재산권 보호 강화 요구.

⑧ 품질수준 향상 지원 강화: 첨단장비의 지원, 설비투자자금의 지원, 품질평가업무의 대행 등을 통한 중소기업의 품질개선 노력 지원을 요구한다.

나. 중국

무역 특화지수 TSI분석 결과를 보면 중국이 수출지향적인 제품은 설상주행용차량, 완충기와 부분품, 기억박스, 로드휠 및 부분품, 방열기, 핸들, 운전대등이다. 그들은 큰 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 현시비교우위지수 RCA분석 결과를 보면 중국의 승용차, 디젤, 방열기 제품이 비교적 비교열위에 없기 나타났다. 이 품목은 한·중 FTA 체결하면 큰 충격을 받을 수 있는 것으로 예측한다.

현재 중국은 저가 범용제품 한국은 중고가 기술집약형 제품에 특화하고 있다. 그렇게 보면 한·중 자동차 산업은 양국 간 상호 보완적인 기능을 결합한 협력이 가능할 것으로 보인다. 위기 상황은 생존능력이 약한 기업은 앞으로 이 경쟁무대에서 퇴출될 것이다. 그러므로 양국 간 자동차부품에서 기술력 중심의 분업 생산을 전개함으로써 산업협력의 기반을 강화할 필요가 있다.

향후 중국 자동차 산업의 전반적인 대응전략을 보면

①무한한 잠재수요의 확보를 위한 각종 규제완화와 제도적장치의 설립이다.

②타국 업체와 적극적인 인력 교류를 통해 공정 개선과 높은 기법 등의 아이디어를 획득하여 노력을 기울여야 한다.

③전문 인력의 체계적인 양성을 시킨다. 현재 중국 자동차산업은 급하게 상승하여 전문 인력을 요구하고 있다. 이는 중국의 기술기반을 더욱 강화시키는 요소로 작용할 것으로 보인다.

④국토의 균형적인 발전이다. 중국의 자동차수요는 동부해안도시의 고소득 층을 중심으로 한 단기적인 수요에 그칠 것이 아니라 서부내륙지역 등 장기적으로 구입대상이 되는 상대적 빈곤지역도 소득확대를 위한 개방정책을 수립한다.

⑤정부의 소비 표창 정책이다.

⑥ 다양한 제품의 개발이다. 현재 중국은 저가 범용제품, 한국은 중고가 기술 집약형 제품에 특화하고 있다. 이처럼 한·중 자동차산업은 양국 간 경쟁력을 보유하고 있는 부분이 상이하므로 상호 보완적인 기능을 결합한 협력이 가능하다.

제6장 결론 및 시사점

한·중 FTA는 2003년 개최된 정상회의의 합의에서 공동연구를 완료하고 아직까지 한·중 FTA에 대한 공식적인 정부 간 논의는 아직 이루어지지 않고 있으나, 학계와 세계에서는 양국 간 FTA에 대한 논의를 진행하고 있다. 2003년 개최된 한·중 정상회의의 합의에 따라 양국의 전문가들이 주축이 되어 중장기 경제협력의 강화방안을 검토하고 있다. 2007년 3월부터 한·중 양국은 공식적으로 '산관학 공동연구'를 시작하였으며, 2008년 4월까지 5차례의 회의를 개최하였고, 6월에 최종회의인 6차 회의를 개최하였다.

1992년 한·중 수교 이래 한국의 대 중국 교역비중이 해마다 커지고 있으며 특히 2005년 기준 교역 비중을 보면, 중국은 이미 한국의 2대 수입국 최대 수출국이며 한국은 중국의 4대 수출국이다. 따라서 한·중 FTA는 양국 모두에게 상당한 수준의 경제적 이익을 가져다 줄 것으로 추정된다. 더구나 중국이 ASEAN과의 FTA 이행(2005년 7월)에 이어, 호주, 중남미, 중동국가 등과 FTA를 적극적으로 추진하고 있어 한국의 제1위 교역대상국인 중국과 FTA 추진의 필요성이 높아지고 있다.

본 논문은 한·중 FTA의 경제적 효과는 분석함에 있어서 주요 쟁점 부분인 제조업 및 자동차의 상품교역 현황을 분석하고 추진전략을 모색하였다.

제조업 중심으로 하는 상품교역 면에서 한·중 교역은 보완적 분업구조가 강하며 산업이 자본 및 기술집약적인 분야로 이동하게 되어 이러한 산업으로의 자원집중이 이루어져 산업구조가 고부가가치적인 산업으로 변화하게 될 것이다. 즉, 한국은 중국에 비해 자본과 기술경쟁력에 있어 우위에 있으며, 중국은 노동에 있어 한국보다 우위에 있다. 따라서 한·중 FTA 체결 시 제조업에서는 기존의 한국과 중국 교역 및 투자관계를 심화시키고 양국 산업의 분업을 증대시키게 되어 결과적으로 양국에 경제적 이익을 가져다 줄 것으로 보인다. 사실 중국 기업의 상대적으로 낮은 대외 인지도로 인하여, 중국 기업에 의한 인수 합병은 시장에서의 점유율 하락으로 이어졌고 직원들의 이탈도 많았다. 그 결과 중국 기업들은 최근 빠른 속도로 글로벌화를 향한 발걸음에 재촉하고 있다.

한·중 FTA 자동차 품목에 대한 분석을 위해 RCA지수를 이용하여 양국 간의 경쟁력을 비교, 무역 결합도 지수 및 산업 내 무역지수를 통하여 양국 간 교역의 보완성 정도를 파악, 수출결합지수를 통하여 양국 간 결합성 여부를 분석하기로 한다. 이러한 산업 변화하면서 구조조정은 국내의 실업증가 및 중소기업의 몰락 등

으로 이어지게 됨으로써 이러한 사회적, 경제적 비용이 주요 쟁점으로 제기 될 수 있다. 따라서 한·중 FTA를 추진하기 위해서는 이러 문제에 대한 대비책을 사전에 마련하여 대응하여야 할 것이다.

한국의 전기기기가 RCA지수 분석해서 가장 수출비교우위 상품으로 나타났다. 제조업 내에서 의류가 양국의 상호 보완성이 가장 크게 나타났다. 양국의 컴퓨터, 가전기기, 통신기기 등은 산업 내에서 활발하여 한국의 자동차, 섬유 등에서 매우 낮은 경쟁력을 보이고 있어 아직은 한국이 이 부분에서 경쟁력 있음을 보이고 있다.

양국의 경제통상협력이 국가 전체에는 경제적 이익이 되지만, 일부 부정적 충격 또한 매우 클 것임을 알 수 있다. 한편, 한·중 FTA 체결 시 중국의 비관세장벽의 해소 및 지적재산권 보호에 협상의 중점을 두게 될 것으로 보인다. 비관세장벽의 해소 및 무역원활화 문제는 양국이 모두 관심을 갖고 있는 분야이기는 하나, 중국 측은 특히 농수산물을 일방적으로 수출하고 한국의 농업기반이 크게 흔들리는, 일방적인 경제적 파급효과가 발생할 것으로 전망되었다. 반면 한국 측은 공산품 수출입과 관련된 제도개선 및 한국산 제품에 대한 반덤핑조사의 집중 현상의 개선 등에 초점을 둘 것으로 전망된다. 무역장벽을 보호받던 비효율적인 산업의 생산은 감소하게 되어 이 산업에 고용되어 있는 인력이 효율적인 산업으로 이동할 때까지 일시적으로 실업문제가 발생할 수 있다. 그러므로 한·중 FTA가 각 산업별로 미칠 수 있는 영향을 미리파악하고 특별히 민감 산업에 대한 대안을 먼저 준비해나가는 것이 실제로 FTA를 성사시키기 위해 매우 중요한 작업이라고 할 수 있다.

한·중 FTA를 추진하는데 있어서도 다양한 분야에서 협상이 이루어질 가능성을 상정하고 미리 준비를 해야 할 것이다. 따라서 양국 모두에 본격적 추진이 정책의 우선순위를 갖기는 어려운 상태이며 FTA의 논의가 본격화되기 위해서는 정부 간의 합의에 따른 양국 산관학 공동연구단계에 조속히 진입할 필요가 있으며 앞으로 정부 간 공동연구가 진행되어야 할 것이다. 특히 양국 정부뿐만 아니라, 학계, 업계 간의 활발한 의사소통 채널을 만들어 가동함으로써 다양한 협력 및 협상의제를 발굴해 나가야 할 것이다. 또한 양국 모두 국민적인 합의가 필요하기 때문에 민간 차원의 문화적 교류확대로 상호 이해 증진, 양국 간 관광교류의 지속적 증진을 위한 노력 강화, 동북아 경제공동체개념 공유를 위한 시민적 노력 확대 등이 필요하다. 그리고 양국의 경제협력을 상시적인 정책협조와 산업협력의 수준으로 발전시켜 한국의 대 중국 의존도 급증에 대한 불안감을 해소하는 것도 FTA 체결을 위한

저변을 강화하는데 기여 할 것이다. 또한 양국 정부는 한·중 FTA체결 야말로 상생(win-win)을 통한 공동번영의 길이라는 확고한 믿음을 바탕으로 적극적인 리더십을 발휘해 FTA를 성사시킴으로써 동아시아 공동번영의 틀을 구축할 수 있는 원동력을 제공하여야 한다.

<참고문헌>

[국내문헌]

- 김기현, 「한·미 FTA와 우리나라 농업의 대응방안」, 석사학위논문, 원광대 경영대학원, 2008.
- 김덕수, "한·중 FTA 추진에 따른 대응방안", 「지역발전연구」, 제7권 제2호, 2007.
- 김정수·최학수, "한·중 FTA의 경제적 효과 분석", 「국제통상연구」, 제14권 제1호, 2009.
- 김태식, "중국의 해외직접투자 진출 현황분석-대 한국 투자를 중심으로", 「한중사회학연구」, 제6권 제1호, 2008.
- 김박주 외, "한·중·일 FTA: 제조업 부문의 대응전략_ 민감품목 분석을 중심으로", 「경제·인문사회연구회 협동연구총서」 05-04-02, 대외경제정책연구원, 2005.
- 김익수, "중국의 WTO 가입이 중국경제와 한·중 경험에 미치는 영향", 「정책연구」 95-10, 대외경제정책연구원, (1995, 2000).
- 김영미, 「한·중 FTA의 바람직한 방안에 관한 연구」, 석사학위논문, 단국대학교 대학원, 2007.
- 김영운, 「한·중·일 자유무역협정 체결의 경제적 효과에 관한 연구 - 상품교래에 미치는 효과 및 대응방안을 중심으로」, 박사학위논문, 조선대학교 대학원, 2006.

- 김은국, 「최근 중국의 FTA 추진현황」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 강민정, 「한·중 자유무역협정의 경제적 효과와 대응방안」, 석사학위논문, 조선대학교대학원, 2002.
- 남영숙 외, 「한·중 FTA의 경제적 파급효과와 주요 쟁점」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 면연화, 「한·중 FTA 체결 타당성과 추진방향에 관한 연구」, 석사학위논문, 원광대 대학원, 2007.
- 박순찬, "한국 FTA 추진의 전망과 과제", 「KIEP 세계경제」, 5월호, 대외경제 정책연구원, 2004.
- 배기형, 「세계경제의 블록화와 한국의 선택」, 문음사, 1993.
- 정대철, "FTA전개와 경남 제조업 활성화 방안", 「경남발전연구원」, 2007.
- 정인교, 「FTA 시대에 어떻게 대처할 것인가?」, 대외경제정책연구원, 2001.
- _____, 「이제는 FTA, 자유무역협정의 시대다」, 대외경제정책연구원, 2001.
- 정인교 외, 「한·중·일 FTA의 추진당위성과 선행과제」, 대외경제정책연구원, 2003.
- .
- 정인교, 노재봉 「글로벌세대의 FTA전략」, 해남출판사, 2005.
- 진병진, “한-중 FTA의 필요성과 추진정책 제언”, 「한국동북아논총」, 한국동북아학회, 제13권 제3호(통권 48집), 2008.
- 조연희, 「한·미 FTA 추진전략과 무역구제분야에 대한 대응방안」, 석사학위논문, 건국대 대학원, 2007.

- 최낙균 외, 「한·중·일 3국의 FTA의 비교분석과 동북아 역내국간 FTA 추진방안」, 대외경제정책연구원, 2008.
- 최병현, 「중국 자동차 산업에 대한 다국적기업의 진출전략 변화에 관한 연구-전략적 제휴와 인수합병을 중심으로」, 한국외국어대학교 국제지역대학원, 박사논문, 2007.
- 최원기, "중국의 한·중 FTA 추진배경과 한·중 FTA 전망", 「주요문제분석」, 외교안보연구원, 2006.
- 이장발·이인구·여지나·조현준, 「중국의 FTA 추진전략과 정책적 시사점」, 대외경제정책연구원, 2006 .
- 이재기, 「세계화·WTO·FTA 포커스」, 한울출판사, 2004.
- 이재기, 「FTA의 이해」, 한울출판사, 2007.
- 이창재 외, 「한·중·일 FTA의 경제적 파급효과 및 대응전략」, 대외경제정책연구원, 한국농촌경제연구원, 2005.
- 이항구 외, 「세계자동차산업의 구조조정과 우리의 대응」, 산업연구원, 2006.
- 이균, "지역주의와 한국의 FTA 정책", 「물류학회지」, 제17권제2화, 한국물류학회, 2007.
- 우연, 「중·ASEAN FTA에 관한 국제법적 연구 -한·중 FTA체결에 있어서의 시사점을 중심으로」, 석사학위논문, 충남대 대학원, 2006.
- 양평섭, 이장규외 “한·중 교역 특성과 한·중 FTA에 대한 시사점 대외경제정책연구원, 종합보고서, 2007.

양평섭 · 이장규 · 박현정 · 여지나 · 배승빈 · 조현준, 「한·중교역특성과 한·중 FTA에 대한 시사점」, 대외경제정책연구원, 2007.

염학의, 「한·중 FTA의 경제적 효과와 추진과제에 관한 연구」, 석사학위논문, 계명대 대학원, 2007.

황희영, 「한·중 자유무역협정(FTA)의 경제적 효과에 관한 연구」, 석사학위논문, 조선대학교교육대학원, 2007.

황희정, 「한국과 중국 FTA의 경제효과 분석」, 박사학위논문, 단국대 대학원, 2007.

경기개발연구원, 「경기도의 대 중국 비교우위 산업구조 설계에 관한 연구」, 2006.

대외경제정책연구원, 종합보고서, “한·중 FTA의 경제적 효과와 주요 이슈”, 2007.

-----, “한·중 FTA 종합보고서”, 2007.

-----, "한·중 FTA의 경제적 파급효과와 주요쟁점", 「FTA 협동연구 시리즈04-07」, 2004.

-----, "2004년 중국경제연보", 「연구보고서」, 2004.

에너지경제연구원, 「동북아 지역의 FTA체결을 위한 제도정비에 관한 연구: 한국, 중국, 일본의 에너지부문」, 2006.

[국외문헌]

朴健一, 朴光姬: “中韩关系与东北亚经济共同体” [M], 中国社会科学出版社,

2006年第一版.

胡俊芳, 「中日韩自由贸易区贸易效果的实证分析」, 复旦大学出版社, 2007.

刘昌黎, 「东亚双边自由贸易研究」, 东北财经大学出版社, 2007.

汪素芹, "中韩贸易发展的主要障碍与合作途径", 「世界经济」, 2003年, 第6期.

张玉和, "中韩贸易模式的变迁: 从互补到竞争", 「国际经济探索」, 2006年, 第1期.

魏巍, "中韩自由贸易区的可行性及预期经济效应研究", 博士论文, 山东大学, 2008.

吴建伟, 「国际贸易比较优势的定量分析」, 上海人民出版社, 1997.

陈建安, "中日韩自由贸易区协定(FTA)的可行性及经济效应", 「世界经济研究」, 2007年第1期.

范爱军, 「经济全球化利益风险论」, 经济科学出版社, 2002.

———, "中国各类出口产业比较优势实证分析", 「中国工业经济」, 2002.

黄先海, "中国制造业贸易竞争力的测度与分析", 「国际贸易问题」, 2006. 第5期.

蒋媛媛, "中国制造业在东亚地区的实力分析", 「国际贸易问题」, 2006. 第5期.

蓝莉, "中国·韩国自由贸易区可行性分析", 「北京经干学报」, 2006. 第5期.

李晓峰·张巍, "建立中韩自由贸易区---解决中韩贸易摩擦问题的有效途径", 「国际贸易问题」, 2006. 第8期.

李众敏, "中国区域贸易自由化战略研究", 「世界经济」, 2007. 第8期.

刘翔峰, "建立中汉自由贸易区的必要性及前景分析", 「当代亚太」, 2005. 第4期.

隋映辉, "中韩经贸合作与东亚自由贸易区构建", 「东北亚论坛」, 2006. 第5期.

佟家栋, 刘钧霆, "中国与日韩制造业贸易调整成本的经济研究", 「南开经济研究」, 2006. 第6期.

世界银行东亚及太平洋地区扶贫与经济管理局, "中国第十一个五年计划 中期进展评估", 2008.

中国统计年鉴 「중국통계연감」, 2008.

中国汽车工业年鉴 「중국자동차공업연감」, 2005.

Ballassa, "Trade Liberalization and Revealed Comparative Advantage", *Manchester School*, Vol.33, 1965.

Lee, Hongshik et al.: "Korea-China FTA and Policy Implications(I)", *Policy, Analysis* 05-03, 2005.

J. Viner. "The Customs Union Issue", *Carnegie Endowment for International Peace*, Stevens & Son, London, 1950.

Jong-Wha Lee, Inwon Park, "Free Trade Areas in East Asia: Discriminatory or Non-discriminatory", *The World Economy*, Volume 28, Issue 2, 2005.

Razeen SALLY, Free Trade Agreements and the Prospects for Regional Integration in East Asia, *Asian Economic Policy Review*, Volume 1, Issue 2, 2006.

Chan-Hyun Sohn, Hongshik Lee, How FTAs Affect Income Levels of Member

Countries, *World Economy*, Volume 29, Issue 12, 2006.

-----, DOES THE GRAVITY MODEL EXPLAIN SOUTH KOREA'S TRADE FLOWS?*, *Japanese Economic Review*, Volume 56, Issue 4, 2005.

Céline Carrère, Jaime de Melo, Bolormaa Tumurchudur, Disentangling Market Access Effects of Preferential Trading Arrangements with an Application for ASEAN Members under an ASEAN-EU FTA, *World Economy*, Volume 33, Issue 1, 2010.

Huanguang Qiu, Jun Yang, Jikun Huang, Ruijian Chen, Impact of China-ASEAN Free Trade Area on China's International Agricultural Trade and Its Regional Development, *China & World Economy*, Volume 15, Issue 5, Date: September-October 2007, Pages: 77-90.

[Internet Web Site]

지식경제부(www.mke.go.kr)

한국무역협회(www.kita.net)

한국수출입은행 (www.koreaexim.go.kr)

한국자동차공업협회(www.kama.or.kr)

외교통상부자유무역협정(<http://www.fta.go.kr/intro/intro.php>)

WTO(www.wto.org)

중화인민공화국 국가 통계국(<http://www.stats.gov.cn/>)

중국자동차공업협회(www.caam.org.cn)

중국인민공화국해관관세청(www.customs.gov.cn)

중국통계청(www.kostat.go.kr)

감사의 글

6년 전, 한국에 왔을 때 저는 한명의 외국인 유학생으로서 언어와 생활에 많은 부족함이 있음에도 불구하고, 이성민 교수님, 중국어과 이금순 교수님과 정미주 언니의 도움으로 순조롭게 학업을 끝마칠 수 있게 되었습니다. 더욱이 지도교수님인 이성민 교수님께서 언어로 인해 학업으로 교류가 어려움에도 차근차근 지도하여 주셨고 생활하는 부분에도 많은 도움을 주셨습니다. 그분들의 이러한 도움과 지도가 없었다면, 저의 논문도 완성될 수 없었을 것이라 생각합니다.

우선 바쁜 시간에 불구하고 저의 논문을 심사해주시고 부족했던 점에 대해 자세한 설명과 더불어 가르쳐 주셨던 저희 지도교수님 이성민 교수님께 진심으로 감사를 드립니다. 또한 꼼꼼하게 심사를 해 주신 서갑성 교수님, 이정호 교수님, 전의천 교수님, 이제홍 교수님께 감사를 드립니다. 또한 가르쳐주신 저의 학과 모든 교수님들께도 진심으로 감사의 말씀을 올립니다. 그리고 저에게 큰 힘이 되어 주셨던 학과선배들과 같이 유학 온 많은 중국친구들께 진심으로 감사드립니다.

지금까지 저를 쓰다듬고 보듬어 여기 있게 해주신 사랑하는 어머니, 아버지께 진심으로 감사드리며 이 논문을 바칩니다. 대학원 생활 내내 아무걱정 없이 제 공부와 못한 저만을 위해 살도록 해주신 아버지, 어머니께 다시 한번 감사드리며, 앞으로 모든 일에 최선을 다 할 것을 약속드립니다. 그리고 사랑하는 남편께도 진심으로 감사드립니다.

이 밖에 제가 미처 언급하지 못한 저를 응원해 주신 모든 분들에게 감사드립니다.

2010년 8월

손학가(Sun Xuejia) 드림

