한·중·일 FTA에 대한 중국의 입장

- 주요 쟁점과 예상 전략 -

요 약

한·중·일 FTA는 RCEP, TPP 등 아시아 태평양·지역의 경제통합 움직임의 중심을 이어주는 핵심 연결고리이다. 중국은 한·중·일 FTA를 발판으로 동아시아 경제공동체를 형성하여 미국을 견제함과 동시에 자국 주도의 통상질서를 확립하고자 한다. 특히 성장률 둔화와 내부 구조개혁의 지체 상황에서 기술 혁신이라는 당면과제를 안고 있는 중국 입장에서 상호 의존도가 높은 제조업 강국인 한국, 일본과의 FTA는 매우 중요하다.

한·중·일 FTA가 체결될 경우 중국은 농수산 등 비제조업 분야에서 실익을 얻을 것으로 기대되며, 조선, 자동차 및 일반기계 산업 등 일부 제조업 분야에서 손실이 불가피할 것으로 보인다. 서비스 무역의 경우 3국의 지식, 기술 집약형 서비스 산업 비중이 전반적으로 유사한 구조를 보여 FTA 체결이 중국의 동 분야 무역확대에 크게 기여할 것으로 예상된다.

한·중·일 FTA의 협상 결과가 RCEP, 나아가 FTTAP 등 중국을 둘러싼 통상환경의 새로운 규범을 설정하는 데 기초가 될 것임이 분명함에 따라 중국은 한·중·일 FTA를 계기로 관련 분야에서 다양한 내부 개혁을 적극적으로 추진할 것으로 기대된다.

1. 머리말

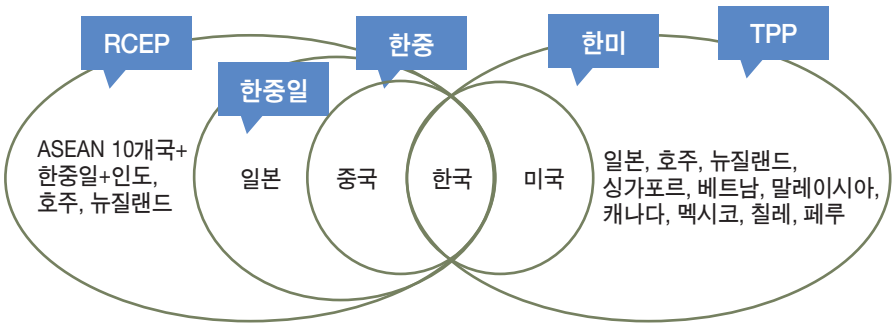
최근 한국을 둘러싼 대내외 통상환경에 변화가 감지되고 있다. 미국과 중국 간 차기 주도권 경쟁 속에 미국 주도의 TPP(Trans-Pacific Partnership: 환태평양 동반자협정), 중국 및 아세안 주도의 RCEP(Regional Comprehensive Economic Partnership: 역내 포괄적 동반자 협정) 추진이 본격화되고 있다. 한·중 FTA 역시 쟁점 분야에 대한 합의를 서두르는 등 막바지 작업에 나서고 있어 조만간 양국이 FTA 협상 타결 시한을 제시할 것으로 기대되고 있다. 이러한 상황에서 한·중·일 FTA는 일본과의 정치적 긴장관계와 맞물려 추진 동력이 다소 정체되어 FTA 논의의 중심에서 벗어난 듯하다. 그러나 한·중·일 FTA는 〈그림 1〉에서 알 수 있듯이 3국간 경제협력의 제도적 기반 마련을 넘어서 한·중 FTA, RCEP, TPP를 잇는 핵심 연결고리로 동아시아 경제통합의 기초를 형성하고 전 세계적 교역구조에 있어서 상당히 중요한 협상이라 할 수 있다. 이에 본고에서는 한·중·일 FTA의 의미를 각국의 입장에서 재조명해보고자 하며 그 첫 번째로 중국의 시각에서 주요 쟁점과 전략을 살펴본다.[1)]

중국은 한·중·일 FTA나 RCEP 등을 발판으로 동아시아 경제공동체를 형성하여 미국을 견제함과 동시에 자국 주도의 통상질서를 확립하고자 한다. 동아시아 지역에서 이들 3국의 경제력 및 교역량이 절대적인 비중을 차지하는 만큼 중국은 한·중·일 FTA 체결에 기대하는 바가 크다.[2)] 지난 20여 년 동안 중국의 한국 수출 비중은 높지 않은 수준이었으며, 최근 일본에 대한 수출 비중 역시 하락세를 보이고 있어 중국 입장에서는 역내시장 창출을 통한 안정적인 수출시장 기반 구축이 필요한 것이다. 특히 중진국 함정에서 벗어나기 위해

1) 후속 원고로 일본의 관점에서 한·중·일 FTA의 주요 쟁점과 전략을 살펴보고 이를 바탕으로 한·중·일 FTA에 대한 한국의 전략을 종합적으로 분석할 예정임.

2) 이창채·방호경(2012), "한·중·일 FTA 및 RCEP 협상의 개시와 우리의 대응방안", 「KIEP 오늘의 세계 경제」, 제12-24호.

〈그림 1〉 한·중·일 FTA의 중요성



자료 : 산업통상자원부, 「새정부의 新통상 로드맵」(2013. 6), p. 4.

기술 혁신이라는 당면과제를 안고 있는 중국 입장에서 제조업 강국 및 첨단기술 보유국인 한국, 일본과의 FTA는 중요할 수밖에 없다.

한편, 한·중·일 FTA 체결을 통한 교역 증대는 심화되고 있는 일본과의 사회·정치적 갈등을 완화시켜 줄 것으로 기대된다.

2. 중국의 FTA 및 한·중·일 FTA 추진 현황

중국은 FTA 추진 상대국으로 인접지역·국가, 에너지·자원부국을 선호해왔으며, 최근 지역경제블록을 강화하는 방향으로 대상지역을 확대하고 있다. 중국의 기체결 FTA 국가는 특수 관계에 있는 홍콩, 대만과의 경제협력협정 외에 싱가포르와 자원부국인 칠레, 코스타리카, 페루, 뉴질랜드 등과 협정을 체결하였다. 한편, ASEAN과의 FTA는 지역경제협력 강화를 목적으로 추진되었으나 개방수준은 상대적으로 높지 않으며, RCEP와 인도와의 FTA를 통해 아시아·태평양지역에서의 영향력 확대를 꾀하고 있다. 최근에는 유럽지역인 스위스, 아이슬란드와 FTA를 체결하였고 노르웨이와 협상 중에 있다.[3)]

이러한 상황에서 중국보다 앞선 기술력을 갖고 있는 한국, 일본과의 상호협력 강화는 중국의

3) 최근 중국의 FTA 체결 움직임과 관련한 연구로는 Li, C., et al.(2014), "China's Regional and Bilateral Trade Agreements", NBER Working Paper Series No.19853 참조.

〈표 1〉 한·중·일 FTA 추진 현황

일시	논의 내용	일시	논의 내용
2003~2009	3국 간 민간공동연구 진행	2013.3	한중일 FTA 제1차 협상(서울) - 기본원칙·지침 등 협상운영세칙을 채택
2009.10	한중일 정상회의에서 산관학 공동연구 추진 합의	2013.7	한중일 FTA 제2차 협상(상하이) - 양허방식 및 협상범위 논의
2011.12	한중일 FTA 산관학 공동연구 종료	2013.11	한중일 FTA 제3차 협상(동경) - 상품분야 협상지침 논의, 서비스, 투자 등 작업반 회의
2012.4	한중일 정상회의에서 FTA 협상의 연내 개시를 위한 준비 작업을 즉시 개시하기로 합의	2014.3	한중일 FTA 제4차 협상(서울) - 상품 양허 방식, 협상 진행 프로세스 논의, RCEP 및 한중 FTA와 일관성 염두
2012.11	한중일 FTA 협상개시 선언	2014.9	한중일 FTA 제5차 협상(베이징) - 동아시아 지역의 제도적 기반을 위한 '포괄적 자유무역협정' 추진 공유

자료 : FTA강국, KOREA 홈페이지(www.fta.go.kr).

산업구조 개선 측면에서 긍정적 효과가 기대됨에 따라 한·중·일 FTA 체결에 적극적인 입장이다. 중국 측의 제안에 따라 2002년 한·중·일 FTA를 검토하였고, 2003년부터 2009년까지 민간연구기관의 공동연구가 진행되었다. 2009년 10월, 한중일 정상회의에서 3국 정상은 한·중·일 FTA 공동연구를 산관학 공동연구로 격상하기로 합의하며 한·중·일 FTA의 공식적 추진을 알렸다. 2011년 12월, 한·중·일 산관학 공동연구가 종료된 이후 2012년 11월, 동아시아 역내국 간 정상회의 및 장관회의에서 한·중·일 FTA의 협상개시가 공식적으로 선언되었다.

현재까지 한·중·일 FTA 타결을 목표로 다섯 차례에 걸쳐 협상이 진행되었고 최근 5차 협상에서 한·중·일 FTA가 동아시아 지역의 제도적 기반을 마련하는 포괄적 FTA가 되어야 한다는 데 의견을 모았다.

그 결과 전자상거래·환경 분야 작업반 격상 및 독립챕터 구성에 합의하였고, 차기 협상부터 협력 분야 작업반을 설치하여 산업협력·ICT 및 기타 각국 관심사항들을 논의하기로 하였다. 3국 간 입장 차이를 확인하고 이견 해소를 위한 논의를 가속화해 나가기로 함에 따라 제6차 협상은 11월 일본에서 개최될 예정이다.

3. 한·중·일 FTA의 분야별 기대효과

(1) 상품분야

최근 연구인 Li, C., et al.(2014)에서 다양한 Mega FTA 체결 시나리오를 분석한 결과에 따르면 중국의 입장에서는 중국이 TPP에 참여하거나 RCEP가 체결되는 것 다음으로 한·중·일 FTA의 경제효과가 큰 것으로 분석되었다.[4] 중국이 TPP에 후발주자로 참여할 가능성이 낮고, RCEP의 경우 참여국가의 수가 많아 조기에 타결되기 힘들 것이라는 전망을 바탕으로 하면, 중국의 입장에서는 한·중·일 FTA가 가장 우선적으로 추진해야 할 대상으로 해석할 수 있다.

주요 산업별로 3국의 경쟁력을 간략히 살펴보면, 상품 시장이 개방되면 중국이 농수산 등 비제조업 분야에서 실익을 얻을 것으로 기대된다. 농수산 품목은 한국과 일본이 자국의 생산자를 보호하기 위해 시장개방을 미루어 온 분야이기도 하다. 한·중·일 FTA가 체결되면 중국은 자원이 풍부한 농수산 분야에서 빠른 발전을 볼 가능성이 높다.

세계은행의 통계자료를 이용한 현시비교우위지수(Revealed Comparative Advantage Index, RCA)가 중국 농업 및 수산업 등 비제조업에서 높

4) Li, C., et al.(2014)은 중국을 중심으로 한 Mega FTA 체결 시나리오를 7가지로 구분하여 일반균형모형을 바탕으로 관세철폐 및 비관세장벽 제거의 경제효과를 분석하였다. 보다 자세한 분석결과는 Li, C., et al.(2014), "Numerical General Equilibrium Analysis of China's Impacts from Possible Mega Trade Deals", NBER Working Paper No.20425 참조.

〈표 2〉 한·중·일 주요 산업의 RCA 비교

	중국			일본			한국		
	2007	2010	2013	2007	2010	2013	2007	2010	2013
비제조업	0.43	0.36	0.35	0.08	0.08	0.09	0.15	0.15	0.15
비금속광물	1.30	1.62	1.89	0.84	1.34	1.15	0.31	0.29	0.37
화학	0.58	0.62	0.63	1.01	1.17	1.23	1.12	1.20	1.31
비철금속	0.64	0.59	0.61	0.65	0.77	0.83	0.76	0.70	0.71
생활용품	1.45	1.52	1.68	0.45	0.47	0.45	0.36	0.35	0.34
전기전자	2.00	2.06	2.18	1.32	1.24	1.20	1.76	1.74	1.80
섬유	3.06	2.91	2.87	0.28	0.27	0.29	0.80	0.68	0.65
일반기계	0.73	0.89	0.92	1.56	1.84	1.86	0.81	0.85	0.92
철강	1.17	0.96	1.00	1.15	1.56	1.62	1.23	1.49	1.44
조선	0.96	1.85	1.25	2.66	2.96	2.66	6.67	7.28	5.89
자동차	0.20	0.24	0.25	2.35	2.51	2.54	1.37	1.47	1.54
기타제조업	0.29	0.26	0.24	0.47	0.45	0.48	0.42	0.41	0.50

자료 : World bank, WITS에 의거 작성.

게 나타나는 사실이 이를 뒷받침한다.[5]

한편, 공산품 경쟁력이 상대적으로 취약한 중국은 그동안 FTA 협상 대상국으로 제조업 강국을 피해왔다. 중국측 연구에 따르면 한·중·일 FTA 체결로 조선, 자동차 및 일반기계 산업 등에서 중국의 손실이 불가피할 것으로 보인다. 반면 생활용품, 전기전자, 섬유산업은 비교우위에 따른 수혜를 입을 것으로 예상하고 있다.[6] 이는 최근 한·중 FTA 협상에서 자동차, 일반기계 일부 산업에서 이견을 보이는 것과 일치하는 바이며, 추후 한·중 FTA 협상 결과는 한국과 산업구조가 비슷한 일본을 포함한 한·중·일 FTA 협상을 추진함에 있어서 준거점으로 작용할 것으로 보인다.

(2) 서비스 및 투자분야

최근 글로벌 무역구조는 상품무역에서 서비스 무역으로 중심 이동이 이루어지고 있다. 중국이 진정한 무역 강국으로 거듭나기 위해서는 서비스 산업의 발전이 필수적이다.[7] 중국의 서비스산업은 빠르게 성장하고 있으며 특히 무역규모가 급격히 증가해왔다. 1990년 이후 중국의 서비스산업 수출입 규모는 2009년 금융위기 기간을 제외하고 큰 폭의 증가세를 보였다. 반면 무역수지는 1995년 이후 적자를 면치 못하고 있다. 특히 2013년에는 약 3,400억 달러의 적자가 발생하였다. 이는 1995년에 비해 적자폭이 10배 이상 확대된 수치이다(〈표 3〉 참조).

5) RCA가 2.5 이상인 분야는 경쟁우위인 분야, 0.8~1.25 사이의 수치는 비교적 경쟁력이 있으며 0.8 이하일 경우 열위에 있음을 의미함.

6) 张彬 · 刘晨阳 等(2013),「中日韩自由贸易区问题研究」, 人民出版社, pp. 61~97.

7) 대외경제정책연구원 북경사무소(2011),"아태지역의 새로운 지역협력과 중국의 FTA 전략" , 한중경제포럼, 제11-01호.

〈표 3〉 중국의 서비스산업 무역수지

단위 : 백만 달러

	1995	2000	2005	2010	2011	2012	2013
수출	63,038	111,791	281,720	648,990	712,662	777,417	867,130
수입	86,501	132,825	318,315	728,408	882,549	1,028,780	1,203,925
총액	149,539	244,616	600,035	1,377,398	1,595,210	1,806,197	2,071,055
서비스수지	-23,463	-21,035	-36,595	-79,418	-169,887	-251,363	-336,795

자료 : WTO 서비스무역수지통계(http://stat.wto.org).

이러한 현상은 중국의 고부가가치 서비스산업 발전이 지체한 데 기인한 것으로 보인다. 그러나 이는 역설적으로 중국의 고부가가치 서비스산업의 성장 잠재력이 높다는 것을 의미한다. 말하자면 중국이 한·중·일 FTA를 통해 서비스 분야의 발전을 기대하는 배경이기도 하다.

중국의 서비스무역에서 노동집약 업종의 수출 비중이 상당히 높은 편인 한편, 중국을 포함한 한·중·일 3국의 지식, 기술 집약형 서비스산업 비중은 전반적으로 유사한 구조를 보인다. 그러나 고부가가치 서비스산업으로 분류되는 컴퓨터·통신 분야에서 최근 중국의 약진이 눈에 띈다. 이는 한국, 일본과 비교하여 한·중·일 FTA 체결은 중국의 동 분야 무역확대에 크게 기여할 것으로 예상된다.

현재 중국의 서비스산업은 운송, 관광, 인적자원(노동력 파견 등), 중의(中医: 중국 전통의료) 등의 분야에서 경쟁력을 갖추고 있다. 한·중·일 FTA가 발효되면 이들 비교우위에 있는 업종의 교역량이 증가할 것으로 보인다. 반면 취약산업인 금융, 특

〈표 4〉 대중 FDI 10대 투자국가와 지역

순위	2010			2013		
	국가/지역	FDI유입액 (억 달러)	비중(%)	국가/지역	FDI유입액 (억 달러)	비중(%)
1	홍콩	674.74	63.81	홍콩	783.08	66.60
2	대만	67.01	6.34	싱가포르	73.27	6.23
3	싱가포르	56.57	5.35	일본	70.64	6.01
4	일본	42.42	4.01	대만	52.46	4.46
5	미국	40.52	3.83	미국	33.53	2.85
6	한국	26.93	2.55	한국	30.59	2.60
7	독일	16.42	1.55	독일	20.95	1.78
8	프랑스	12.39	1.17	네덜란드	12.81	1.09
9	네덜란드	9.52	0.90	영국	10.39	0.88
10	독일	9.33	0.88	프랑스	7.62	0.65
	합계	955.85	90.40	합계	1,095.34	93.15

자료 : 中国人民共和国商务部, "2010年, 2013年1~12月全国吸收外商直接投资情况"에 의거 작성.

허권 등 사용료, 문화·여가 등 업종은 시장 개방으로 인한 충격이 불가피할 것으로 보인다.

중국에 대한 외국인 투자는 홍콩, 대만 및 싱가포르 등 특정 지역에 편중되어 있다. 2013년의 경우 이들 지역의 대중 투자 비중은 78% 정도에 육박하고 있다(〈표 4〉 참조). 반면 한국과 일본의 대중 투자 비중은 이들 지역에 비해 매우 낮은 수준에 머물러 있으며, 2013년의 경우 동 비중은 8%에도 미치지 못한다.

그러나 2014년 5월 한·중·일 투자보호협정이 발효되었으며 이를 기반으로 한·중·일 FTA에서도 투자자유화가 포함될 것으로 예상된다. 즉 한·중·일 FTA 체결은 한국과 일본의 중국 투자 비중을 제고할 가능성이 높다. 또한 한·중·일 FTA는 중국의 해외투자(走出去)를 촉진시켜 한국 및 일본에 대한 투자도 늘어날 것으로 예상된다. 이처럼 한·중·일 FTA를 통한 역내투자확대는 중국 입장에서 한국 및 일본의 선진기술을 도입·흡수하여 산업구조 개선 및 고도화에 기여하는 기회로 작용할 것이다.

4. 한·중·일 FTA 협상의 주요 쟁점과 중국의 전략

중국이 기체결한 FTA 내용을 보면 상품분야를 우선 체결하고 서비스교역 및 투자분야를 추후 체결하는 단계적 협상 전략이 활용되었다. 그러나 한·중·일 FTA에서는 지금까지 축적된 중국의 FTA 체결 경험과 포괄적 FTA에 대한 긍정적인 인식 등으로 인해 향후 일괄 타결 전략을 택할 것으로 판단된다.[8)]

중국이 한·중·일 FTA 협상에서 적극적인 자세를 보이는 이유 중 하나는 TPP, TTIP(Transtlantic Trade and Investment Partnership: 범대서양 무역투자동반자협정), 그리고 TISA(Trade in Service Agreement: 복수국 간 서비스 협정) 등 중국을 배제한 채 미국 주도로 이루어지고 있는 협정들이 타결되면 각종 통상 규범 제정 과정에서 중국이 타격을 입을 수 있기 때문이다.

이에 중국은 미국이 주도하는 각종 협정의 대안으로 RCEP 등 동아시아 지역 경제통합을 염두에 두고 있다. 중국 입장에서 한·중·일 FTA는 필수적이며 동 협정 체결에, 그리고 아태지역의 포괄적 협정에 적극적일 수밖에 없다. 중국은 이와 관련하여 해관절차, 검사검역, 기술표준, 인력이동 및 물류운송 등 다양한 분야의 규제 개혁을 진행할 것으로 예상된다. 결국 한·중·일 FTA 협상과 관련된 중국의 기본전략은 포괄적 협상 원칙이라고 할 수 있다.

한·중·일 FTA의 구체적인 주요 쟁점은 상품양허, 서비스무역 자유화, 투자 자유화 등으로 나누어 볼 수 있다. 상품분야 가운데 특히 농산품은 한국과 일본의 민감품목으로 분류된다. 농산품 분

8) 이장규 외(2008), "한·중 FTA 대비 중국의 FTA 서비스협정 분석과 정책 제언", KIEP 대외경제정책연구원, 경제·인문사회연구회 협동연구 총서 08-03-01.



야는 정부의 의지와는 상관없이 농업을 보호하려는 측의 거센 반발이 변수로 작용하기 때문이다. 즉, 경제와 정치의 복합적인 영향으로 이 분야의 관세철폐와 규제완화는 협상의 가장 큰 난제가 될 것이다. 본격적으로 상품양허 협상이 진행되면 중국은 경쟁력을 갖춘 농수산품 분야에서 관세를 가능한 한 낮은 수준으로 체결하려는 전략을 내세울 것이다. 반면 민감산업인 일반기계, 조선 및 자동차 등 공산품의 관세 수준을 최대한 높게 유지한 후 관세 인하시기를 조정하는 방식으로 방어할 가능성이 크다.

한·중·일 3국은 서비스 무역 자유화 정책과 관련하여 상반된 자세를 보이고 있다. 중국이 수입 자유화품목(Positive List) 방식을 사용하고 있는 반면, 한국과 일본은 수입제한품목(Negative List) 제도를 주장했다. 한국과 일본은 서비스 교역 자유화에서 이미 투명도와 예측성을 비교적 갖추고 있기 때문이다. 이는 곧 중국이 한·중·일 FTA 협상을 앞두고 관련 제도 개선이 불가피함을 의미한다. 이러한 상황에서 최근 한·중 FTA 제12차 협상의 결과로 서비스 투자분야 관련 가장 큰 쟁점이었던 자유화방식을 네거티브 자유화 방식으로 합의함에 따라 한·중·일 FTA도 이 방식을 채택할 가능성이 높다.

세부 산업별로 보면, 고부가가치 산업에 해당하는 금융, 통신 및 건설업과 전통적인 서비스 산업에 해당하는 운송업 개방에 귀추가 주목된다. 중국의 금융산업은 아직 규모가 작아 한국과 일본의 10% 수준에 머물러 있다. 특히 구조적인 측면에서 보험이 발달한 반면 은행과 증권업의 경쟁력은 취약한 편이다. 중국은 3국 간 자유화 범위와 수준의 격차를 극복하기 위해 WTO 서비스 무역협정 수준에서의 제한된 개방을 추진할 것으로 예상된다.

이동전화의 보급률과 인터넷 사용자 수의 증가 및 방송서비스의 비약적인 발전으로 중국 통신서비스의 수출입 규모는 2007년에 이미 10억 달러를 돌파하였다. 그러나 중국의 통신산업은 국제적 표준과 기술 수준에 부합하지 못하여 어려움을 겪고 있다.[9)]

중국 건설업은 국내 방대한 시장과 이를 통한 기술축적으로 인해 상당한 경쟁력을 갖추고 있다. 게다가 2014년부터 새롭게 시작되는 신형도시화 정책으로 인해 향후 지속적인 수요가 보장된 상태이기도 하다. 중국 건설업과 관련하여 한·중·일 FTA 협상이 순탄하지 않을 수도 있다는 의미이다. 그러나 신형도시화 정책이 스마트 도시를 지향하고 있어 고급 설비 및 기술에 대한 수요 또한 꾸준히 증가하고 있다. 즉 통신업 관련 협상이 진행되면 중국은 한국과 일본의 투자 유치 및 기술이전에 우선순위를 둘 것인 반면 비교적 경쟁력을 갖춘 건설업은 신축적인 대응을 할 것으로 보인다.

운송업은 중국 서비스업 중 전통적으로 규모의 경쟁력을 갖춘 분야로 서비스산업 발전의 견인차 역할을 해왔다. 중국 운송업은 규모 면에서 일본과 비슷한 수준이며 한국의 5배 정도에 이른다. 그러나 중국 운송업은 대외적으로 무역수지에서 만성적인 적자를 기록할 정도로 체질이 허약하다. 이에 따라 중국은 한·중·일 FTA를 통해 운송업의 내실 강화에 중점을 둘 것으로 예상된다. 특히 서비스 수준이 취약한 화물, 여객, 해양, 철도, 도로 및 관로수송 등의 분야에서 한국 및 일본과 보완성을 강화하려 할 것이다.[10)]

직접투자와 관련하여 중국 기업의 대한국 및 일본 투자에 대해서는 큰 쟁점이 없을 것으로 보

9) 张彬 · 刘晨阳 等(2013),「中日韩自由贸易区问题研究」, 人民出版社, pp. 197~204.

10) 张彬 · 刘晨阳 等(2013),「中日韩自由贸易区问题研究」, 人民出版社, pp. 205~212.

〈표 5〉 협상의 주요 쟁점과 중국의 전략

		협상의 주요 쟁점	중국의 전략
상품양허	관세철폐	농산품, 제조업(일반기계, 조선, 자동차)	농산품 : 수준 높은 개방 요구 제조업 : 점진적 개방전략(민감산업 보호)
	무역원활화	포괄적 FTA 협정의 범위와 수준	정부정책, 관련 제도 개선
서비스	금융	규모가 작고 경쟁력이 미약한 은행과 증권업의 규모는 한·일의 1/10 수준	은행과 보험은 수준 높은 개방 허용, 증권업 점진적 개방
	통신	선진국의 통신기술과 표준에 부합하지 못하는 상황	기술 도입과 투자유치에 주력
	건설	방대한 시장 및 고급 기술에 대한 수요증대로 협상 어려움 및 순탄 공존	협상 진행을 참조하여 신축적 대응
	운송	체질 허약	한·일과의 협약을 통해 체질 강화
투자	직접투자	한국과 일본의 중국 시장 개방 확대 요구	협상 전 정책적인 대비책 마련 및 업종별 차등화된 전략

인다. 쟁점은 한국 및 일본 기업의 대중 투자협상에서 나타날 것이다.

외국인투자는 국가의 경제안정에 민감한 문제로 중국과 같은 개도국에는 내부적으로 투자 개방에 대해 이견이 존재한다. 개방 전 화폐와 외환을 안정적으로 유지하기 위한 정책적인 대책이 마련되어야 할 뿐만 아니라 국내기업을 보호해야 할 필요성이 있는 업종도 있기 때문이다. 한편, 중국은 산업고도화와 국제적 수준의 규범도입을 위해 투자자유화를 소홀히 할 수 없는 입장이다.[11] 따라서 중국은 한·중·일 FTA 투자자유화 협상에서 업종별 그리고 개방 시기별 다양하고 점진적인 전략을 채택할 것으로 예상된다.

11) 정환우(2013), "시진핑시대 중국의 통상정책과 한·중 통상관계", 한국무역협회 국제무역연구원, 「Trade Focus」, 제12-13호.

5. 맺음말

중국은 FTA 등 지역경제통합을 통해 세계무역흐름을 주도하고자 노력하고 있다. 한·중·일 FTA 또한 이러한 노력의 과정이라고 볼 수 있다. 한·중·일 FTA는 동아시아 지역에서 중국 주도의 통상질서를 확립하는 데 핵심적 발판이 될 것이기 때문이다. 또한 중국 정부의 가공무역 축소와 일반 및 서비스 무역 확대를 통한 대외무역구조 고도화라는 대외 성장전략의 목표를 달성하기 위해 상호 무역의존도와 보완성이 높은 한국 및 일본과의 경제협력의 강화가 필수적이다. 한·중·일 FTA 협상이 진행될수록 3국 상호 간 이해관계가 대립할 것이며 정치 및 외교 등 비경제적인 요인으로 인해 한·중·일 FTA 성사가 어려울 수도 있다.

그렇다 하더라도 앞에서 밝힌 바와 같이 한·중·일 FTA는 RCEP, TPP 등 아시아·태평양 지역의 경제통합 움직임의 중심을 이어주는 핵심 연결고리로서 중국 입장에서는 간과할 수 없는 협상이다. 한·중·일 FTA의 협상 결과가 RCEP, 나아가 FTTAP 등 중국을 둘러싼 통상환경의 새로운 규범을 설정하는 데 기초가 될 것이기 때문이다. 또한 한·중·일 FTA를 계기로 중국은 관련 분야에서 다양한 내부 개혁을 적극적으로 추진할 것으로 기대된다.

산업통상분석실
jdkim@kiet.re.kr / 02-3299-3201