

중국의 부상이 한국 산업 성장에 미치는 영향

- 한·중 교역의 파급효과를 중심으로 -

강 두 용

2006. 2

중국의 부상이 한국 산업 성장에 미치는 영향

- 한·중 교역의 파급효과를 중심으로 -

강 두 용

2006. 2

〈요 약〉	1
I. 서	7
II. 선행연구 및 분석 방법	11
III. 산업별 대중 교역의 추이와 구조	16
IV. 대중 교역의 산업별 생산 및 부가가치 창출 효과	20
V. 대중 교역의 성장 기여	29
VI. 대중 교역의 산업별 고용유발 효과	35
VII. 대중 교역이 산업구조에 미치는 영향	40
1. 대중 교역과 산업간 양극화	40
2. 대중 교역과 탈공업화	43
3. 대중 교역과 부품소재산업 발전	45
4. 대중 교역과 농업의 위축	47
VIII. 추정결과 요약 및 정책적 시사	50
1. 추정결과 요약	50
2. 정책적 시사	52
참고문헌	57

〈표 II-1〉 분석대상 산업의 무역통계 및 생산통계 분류	14
〈표 III-1〉 2000년 이후의 대중국 교역액 추이	17
〈표 III-2〉 산업군별 대중 교역구조	18
〈표 III-3〉 세부 산업별 대중 교역구조와 변화 추이	19
〈표 IV-1〉 대중 교역의 전산업 생산유발액 추이	22
〈표 IV-2〉 대중 교역의 산업군별 생산유발액 추이	23
〈표 IV-3〉 대중 교역의 산업별 생산유발액(2000~2004년 평균)	24
〈표 IV-4〉 대중 교역의 전산업 부가가치 유발액 추이	25
〈표 IV-5〉 산업군별 대중 교역의 부가가치 유발 추이	26
〈표 IV-6〉 대중 교역의 산업별 부가가치 유발(2000~2004년 평균)	28
〈표 V-1〉 대중 교역이 경제성장에 미친 영향	31
〈표 V-2〉 대중 교역의 산업군별 성장기여	32
〈표 V-3〉 대중 교역의 세부 산업별 성장기여	34
〈표 VI-1〉 대중 교역의 고용유발 추이	36
〈표 VI-2〉 대분류 산업군별 고용유발 추이	37
〈표 VI-3〉 세부산업별 고용유발 추이	38
〈표 VII-1〉 대중 교역의 성장기여도 차이와 산업부문간 성장률 양극화	43

• 표 차례 •

〈그림 III-1〉 대중 교역의 추이	17
〈그림 VI-1〉 대중 교역의 고용증가 기여도(2000~2004년 평균)	39
〈그림 VII-1〉 산업별 성장률과 대중 교역 성장기여도의 분포	41
〈그림 VII-2〉 부품소재 부문의 교역수지 변화 추이	46

〈요 약〉

- 중국경제의 고도성장과 한·중간 경제교류의 급속한 확대에 따라 중국은 한국경제 및 산업에 중요한 영향을 미치는 변수로 부상하고 있음.
 - 중국은 한국의 최대 수출시장이자 최대 투자처이며, 중국경제의 고도성장에 따라 대중 관계가 한국경제에서 차지하는 비중은 더욱 높아질 전망이다.
 - 선행연구결과에 의하면, 한국은 아시아국가 중 중국 효과의 혜택을 가장 크게 누리고 있는 국가임.
- 중국 효과는 산업별로 상이하게 나타난다는 점에서 한국의 산업 및 교역구조는 중국 효과의 총체적 크기와 방향을 결정하는 데 중요한 역할을 함.
 - 역으로 중국 효과는 향후 한국의 산업구조 변화를 결정하는 데 중요한 영향을 미침.
- 이에 따라 한국의 산업 성장과 구조변화를 전망함에 있어 중국 효과는 반드시 고려되어야 할 중요한 변수임.

- 본고에서는 이러한 측면에서 한·중간 교역이 한국의 산업 성장과 구조변화에 미치는 영향을 추정하여 보고자 함.
 - 중국은 한·중간 교역뿐 아니라, 제3국 수출시장에서의 경합관계, 해외투자 등 다양한 측면을 통하여 영향을 미치고 있으나, 여기서는 그중 가장 비중이 크고 자료 확보가 용이한 양국간 교역에 초점을 맞추어 살펴봄.
- 한·중간 교역 추이를 살펴보면, 교역규모는 1990년대 이래 연평균 26%의 증가세로 급속히 확대되면서 1990년대 중반 이후 한국이 비교적 큰 규모의 무역흑자를 내는 구조를 보이고 있음.
 - 부문별로는 부품소재 및 기계류 업종에서 한국이 수출특화, 소비재형 경공업이나 1차산품 부문에서 수입특화 구조를 보이고 있음.

□ 전체 경제에 대한 영향

- 2000~2004년간 평균으로(이하 동일), 대중 교역은 전산업 생산의 2.1%(약 30조 원(2000년 불변가격 기준)), 부가가치의 1.5%(8조 5,000억 원), 고용의 0.7%(약 11만 6,000명)를 창출하는 효과를 미침.
- 동 기간 중 경제성장에 대하여 연평균 기여도 0.67%포인트(기여율 12.6%), 고용증가에 대해서는 연평균 0.39%포인트

의 기여를 하였음.

□ 산업별 영향

- 제조업에 대하여, 대중 교역은 생산의 3.7%(27조 5,000억 원), 부가가치의 4.8%(7조 3,000억 원), 고용의 3.2%(9만 4,000명)를 창출하였으며, 동 기간 중 제조업 성장에 연평균 1.7%포인트(기여율 23.8%), 고용증가에 1.15%포인트 기여함.
- 중화학공업에 대해서는 산업성장 및 고용증가에 연평균 각각 2.17%포인트(기여율 26.2%), 2.22%포인트 기여한 반면, 경공업에 대해서는 성장과 고용증가율을 각각 -1.4%포인트, -1.5%포인트만큼 낮추는 효과를 미침.
- 서비스산업에 대해서는, 생산의 0.6%(3조 9,000억 원), 부가가치의 0.7%(2조 2,000억 원), 고용의 0.7%(6만 6,000명)를 창출하는 효과를 미쳤으며, 서비스산업 성장에 연평균 0.32%포인트(기여율 7.5%), 고용증가에 0.28%포인트 기여함.
- 1차산업(음식료 포함)에 대해서는 생산의 -1.5%(2조 4,000억 원), 부가가치의 -3.7%(1조 4,000억 원), 고용의 -1.8%(4만 6,000명)에 해당하는 감소효과를 미쳤음.
- 세부산업별로는 대중 교역 흑자 규모가 큰 화학, 기계, 전자 업종 등에서 부가가치 및 고용 창출효과가 컸고, 그 밖

에 제조업과의 연관성이 높은 도소매, 사업서비스, 금융보험 등의 부가가치나 고용에 대해서도 비교적 큰 正의 효과를 미침.

- 반면 1차산품, 의류, 기타제조업, 비금속광물, 가정용 전기기기 업종의 부가가치나 고용에는 負의 효과를 미쳤음. 특히 대중 교역의 성장기여 효과의 경우, 경공업 부문의 거의 모든 업종에 대하여 負의 성장기여를 보임.

□ 산업구조에 미친 영향

- 대중 교역은 제조업 특히 중화학공업 부문의 상대적 고성장을 유발함으로써 제조업과 서비스간, 제조업내 중화학공업과 경공업 간의 양극화에 기여함.
 - 대중 교역의 성장기여도 격차가 산업간 성장률 격차에 기여한 기여율에 의할 때, 대중 교역은 제조업/서비스업간 양극화(성장격차 확대)에 약 50%, 중화학/경공업간 양극화에 약 38% 기여함.
- 대중 교역은 소비재 부문보다는 생산재 부문의 비중 확대, 특히 부품소재 부문 및 기계류 부문의 비중 확대에 기여함.
- 대중 교역은 2000~2004년간 누적으로 부가가치 측면에서 1.22%포인트, 고용 측면에서 0.63%포인트만큼 제조업 비중을 높임으로써, 산업생산 및 고용 양 측면에서 한국경제의

탈공업화를 억제하는 효과를 미침.

- 대중 교역은 1차산업 부문(주로 농업부문)의 생산과 고용에 負의 영향을 미침으로써, 동 부문의 침체 및 비중 감소추이를 가속화시키는 역할을 함.

□ 향후 전망 및 정책적 시사

- 한·중 교역의 효과는 경제 전체의 성장이나 고용에 적지 않은 正의 기여를 보이면서, 부문별로는 부품소재와 기계류를 중심으로 한 제조업 부문의 상대적 팽창에 기여하는 반면, 경공업과 1차산업을 위축시키는 결과를 낳고 있음.
 - 본고에서 다루지 않은 제3국에서의 경합관계나 해외투자 효과 등까지 고려한다면, 중국 효과의 크기는 본고의 추정결과보다는 다소 작아질 것임(다만 이 경우에도 효과의 방향이나 전체 구조에는 큰 영향을 미치지 못하고, 성장 기여효과 등의 크기를 다소 낮추는 정도에 그칠 것으로 보임).
- 한·중 교역이 한국산업에 미치는 파급효과의 기본적인 구조는 앞으로도 상당기간 유지될 가능성이 높음.
 - 한·중 교역에서 한국의 위치는 한·일 교역구조에서 일본의 위치와 유사함.

- 한국의 고도성장과 캐치업에도 불구하고 한·일간 교역구조의 기본틀이 오랜 기간에 걸쳐 유지되고 있는 것과 마찬가지로, 중국의 고도성장 하에서도 한·중간 교역의 기본구조는 상당기간 유지될 가능성이 높음.
- 단기적으로는 현재와 같은 기본구조 하에서, 대중 교역의 높은 증가세에 따라 중국 효과의 크기가 더욱 증대될 것으로 예상됨.
- 따라서 이 같은 중국 효과를 앞으로 효율적으로 유지, 활용하여 나가는 노력이 필요함.
- 현재 중국에 대해 경쟁우위를 갖고 있는 산업의 경우 꾸준한 기술향상을 통해 우위구조를 지켜나가는 것이 중요
- 중장기적인 산업전략을 구축함에 있어서는, 대중 기술우위 확보가 상대적으로 용이하면서, 향후 중국의 수요 급증이 예상되는 산업에 초점을 맞추어 산업구조 변화를 유도해가는 것이 바람직함.
- 대중 교역으로부터 부정적 영향을 받고 있는 업종들의 경우, 질적 고도화를 통한 제품 차별화 및 경쟁우위의 확보 노력이 필요
- 한편, 중국 효과의 확대라는 이면에는 한국 산업의 대중국 의존 확대라는 측면도 있음에 유의하여, 중국 변수가 한국 산업에 미칠 수 있는 충격에 대비하는 주의도 필요함.

I . 서

중국경제는 지난 약 20년간 연간 10%에 가까운 고도성장을 지속해 오고 있다. 인구 13억의 초대국이 두 자릿수에 가까운 고도성장을 수십년간 지속하는 사례는 세계경제 역사상 초유의 일로서, 그만큼 중국의 고도성장은 세계경제에 중요한 영향을 미치는 변수로 주목받고 있다. 특히, 지리적으로 중국과 이웃하여 있는 우리 경제로서는 중국의 성장이 미치는 영향은 한층 크게 다가올 수밖에 없다.

우리나라의 대중 교역은 대중 수교 이후 시작되어 비교적 짧은 역사를 갖지만, 중국의 고도성장과 더불어 급속히 증가하여 중국은 이미 우리나라의 최대 수출시장이자 1, 2위를 다투는 교역상대국의 위치를 차지하고 있다. 무역뿐 아니라 최근에는 대중국 투자도 급속히 증가하면서 중국은 해외 직접투자 측면에서도 한국의 최대 투자처이다.¹⁾ 이처럼 우리나라의 실물경제

1) 투자와 관련하여, 중국은 한국의 최대 해외투자처일 뿐 아니라 외국의 대한 직접투자에도 영향을 미치고 있다. 최근의 외국인투자에 대한 조사 결과에 의하면, 투자동기 중 중국시장을 겨냥한 대한국 투자 증가의 비중이 유의하게 높아지고 있는 것으로 나타나고 있다. 이는 한국이 중국 시장에 근접하여 있으면서 상대적으로 수준 높은 기술과 노동력, 인프라를 구비하고 있는 이점을 활용하기 위한 것으로 추정된다(산업연구원 (2005) 참조).

대외거래에서 중국이 차지하는 비중이 빠른 속도로 높아짐에 따라, 중국의 경제성장은 이미 우리 경제에 큰 영향을 미치고 있다.

특히 중요한 것은, 우리나라의 산업활동에서 중국 변수가 차지하는 비중이 앞으로 더욱 커질 것으로 예상된다는 점이다. 중국보다 앞서 유사한 고도성장을 경험한 일본이나 우리나라의 사례를 참고할 때 중국의 고도성장은 앞으로도 상당기간 지속될 가능성이 높다.²⁾ 중국의 고도성장 지속과 더불어 우리나라의 대중 거래 역시 높은 증가추세를 지속한다고 보면, 우리나라의 대외거래에서 중국이 차지하는 비중은 더욱 높아질 것이라 예상할 수 있다.

중국의 경제성장은 우리 경제에 긍정적인 함의와 부정적인 함의를 아울러 갖는다. 긍정적인 측면으로는 무엇보다 13억 인구 대국의 고도성장에 따른 거대 수출시장의 창출 측면을 들

2) 동아시아 고도성장이나 전후 일부 유럽국가의 고도성장 사례를 보면, 고도성장의 지속기간을 결정하는 데 노동공급 요인이 핵심적 역할을 한 것으로 나타난다. 특히 동아시아 고도성장의 경우 (홍콩이나 싱가포르 같은 도시국가를 제외하면) 농촌부문으로부터의 노동력 유입이 매우 중요한 역할을 한 것으로 추정된다. 일본, 한국, 대만의 경우, 고도성장의 종료 시점은 농촌부문으로부터의 노동력 유입의 고갈과 일치하여 나타나고 있다(강두용(1998 및 2002) 참조). 중국의 경우도 농촌부문으로부터의 노동력 유입은 고도성장에서 중요한 역할을 하고 있는바(A. Young(2000), p. 45), 중국은 아직도 농촌부문의 취업인구 비중이 50%에 가까워 매우 높다. 따라서 중국의 고도성장도 여타 동아시아 국가와 유사한 과정을 거친다고 가정한다면, 중국의 고도성장은 아직도 상당 기간 지속가능하다고 볼 수 있다.

수 있고, 부정적인 측면으로는 원자재 가격의 상승이나 환경 문제, 제조업 공동화, 그리고 중국의 추격에 따른 선진국과 중국 사이의 넷크래커 가능성 등이 거론된다. 중국 경제성장이 우리 경제에 미치는 영향은 이러한 측면들을 총체적으로 검토하여 각각의 영향들의 합이 어떠한 값을 갖는가를 통해 판단할 수 있다.

한편, 경제 전반적인 차원이 아닌 개별산업의 관점에서 본다면, 중국의 경제성장은 산업별로 상반된 영향을 미친다. 일부 업종에는 수출시장 혹은 저가의 중간재 생산기지를 제공함으로써 중국 경제성장이 긍정적 요소로 간주될 수 있는 반면, 저임노동에 기초한 중국의 가격경쟁력에 밀려 해외 수출시장이나 국내시장을 잠식당하는 업종의 경우에는 부정적 요소로 간주될 수 있다.

이러한 업종간 차이는 한·중간의 산업별 국제분업 유형에 의해 결정되며, 이는 다시 기본적으로 중국의 경제성장 과정에서의 산업발전 양상 내지 산업구조 변화 추이에 의해 좌우되는 측면이 크다고 볼 수 있다. 중국의 산업구조 변화 추이가 우리나라의 산업에 전혀 영향을 미칠 수 없는 변수는 아니겠지만, 전체적으로 볼 때 우리가 통제가능한 변수라기보다는 외생변수로 간주하는 편이 합리적일 것이다. 이렇게 볼 때 중국의 경제성장과 그에 따른 산업발전 추이는 우리 경제의 산업별 성장이나 구조변화에 영향을 미치는 매우 중요한 변수라 할 수 있다. 특히, 중국의 고도성장에 따른 빠른 대중 거래 확대 추이에 비

추어 앞으로 중국 변수의 비중이 더욱 높아진다고 볼 때, 우리나라의 향후 산업성장이나 구조변화를 전망할 경우, 중국의 영향은 반드시 고려되어야 할 가장 중요한 변수의 하나일 것이다.

본고는 이러한 관점에서 최근의 중국 경제성장이 한·중 교역을 통해 우리나라의 산업별 성장에 미친 영향을 살펴보려는 연구이다. 중국의 경제성장 및 산업발전이 한국의 산업에 영향을 미치는 경로로는 여러 가지를 생각할 수 있지만, 여기서는 그중 가장 비중이 클 것으로 예상되고 또 관련 자료의 입수나 분석이 상대적으로 용이한 한·중 교역을 통한 영향에 우선 초점을 맞추어 살펴보고자 한다.

본고의 구성은 다음과 같다. 먼저 II장에서는 관련 선행연구를 살펴보고 이들과 대비한 본고의 차이 및 분석방법을 간략히 설명한다. 이어서 III장에서는 대중 교역의 추이를 살펴본다. IV~VII장은 본고의 본문에 해당하는 대중 교역 효과의 추정 및 그 결과의 제시로서 생산 및 부가가치 유발(IV장), 성장기여도(V장), 고용 유발(VI장), 산업구조에의 영향(VII장)을 각각 살펴본다. 마지막으로 VIII장에서 분석결과를 요약정리하고, 정책적 시사점을 논하면서 논문을 끝맺는다.

II. 선행연구 및 분석 방법

서두에서 언급하였듯이 중국의 성장이 한국의 산업에 영향을 미치는 경로로는 여러 가지를 생각할 수 있다. 실물경제 측면에만 국한하여 보더라도 양국간 교역을 통한 측면, 제3국과의 교역을 통한 측면(예컨대, 제3국 시장에서 중국 수출의 한국 수출 잠식), 직접투자를 통한 측면(한국의 대중 투자, 혹은 중국의 성장이 제3국의 대한 투자에 미치는 영향 등)이 있고, 그 밖에도 유가 등 원자재 수요 및 가격변화를 통해 미치는 영향, 제3국의 소득변화를 통해 우회적으로 미치는 영향 등을 생각할 수 있다. 이러한 여러 경로를 통한 영향 중 가장 비중이 클 것으로 생각되는 것은 역시 교역을 통하여 나타나는 효과일 것으로 추측된다. 이에 더하여 교역의 경우 관련자료의 확보가 상대적으로 쉽다는 점 등도 있어 중국 성장의 효과를 다룬 관련 선행연구들도 대부분 교역을 통한 효과의 측면에 초점을 맞추고 있다. 기존 선행연구들은 주로 중국의 소득(혹은 수출) 성장과 주요국(주로 일본, 아시아NIEs 및 ASEAN국가)의 수출간의 관계분석을 통해, 주요국의 수출입에 미치는 중국의 영향을 분석하고 있다.³⁾ 이러한 연구에서 한 가지 문제는, 중국과 관련국가의 수출

3) Yang and Vines(2000), Ianchovichina and Walmsley(2001), Ahearne et

입의 관계를 회귀분석에 의하여 추정할 때, 대중국 교역의 역사가 짧은 탓에 충분히 많은 관측 수를 얻기 어렵다는 점이다.⁴⁾ 이러한 문제를 해결하기 위하여 선행연구들은 주로 패널자료를 이용하여 분석하는 방법을 취하고 있다. 다만 이 같은 경우 개별국가의 세부 산업별 영향을 추정하는 것은 어려우므로, 각국의 총체적 수출입에 미치는 영향이나 혹은 극도로 집계된 수준에서의 산업별 영향(예컨대, 생산재, 소비재 정도의 분류) 분석에 머물고 있다.

본고의 경우는 이들과 달리 한국의 세부 산업에 대한 영향 추정을 목표로 하므로 다른 분석방법을 사용한다. 우선 본고에서는 제3국과의 교역에서 나타나는 중국의 영향(즉, 중국이 우회적으로 한국 산업의 수출입에 미치는 영향)을 제외한, 한·중간의 교역이 미치는 영향만을 다루기로 한다. 이처럼 분석의 초점을 한·중간 교역으로 국한함으로써, 회귀분석에 의존하지 않고 무역통계와 산업연관관계를 나타내는 산업연관표의 연계를 통해, 산업별 효과를 직접적으로 추정할 수 있다. 이 같은 방식에 의하면, 세부 산업별 효과분석에 더하여 생산과 부가가치, 고용, 성장기여 등 다양한 측면에서의 영향을 동시에 분석할 수 있다는 장점도 있다. 즉 기존 선행연구와 비교한다면, 제3국 시장에서의 영향이 포함되지 않은 약점이 있는 반면, 세부 산업별

al.(2003), IMF(2004), Eichengreen et al.(2004) 참조.

4) 이러한 관계는 구조적인 성격을 갖는 것이므로 장기간의 시계열이 필요하며, 따라서 분기 혹은 월별 자료를 이용하여 관측 수를 늘리는 것은 의미가 없다.

로 생산, 부가가치, 고용 등 여러 측면에서 대중 교역의 파급효과를 분석할 수 있다는 점은 장점이라 할 수 있다. 한국의 경우 중국이 이미 최대 교역상대국의 비중을 차지할 정도로 양국간 교역이 활발하여, 제3국 시장에서의 간접적 영향보다는 양국간 교역의 영향이 지배적일 것으로 추정된다는 점에서, 본고와 같이 한·중간 교역에 초점을 맞춘 추정결과만으로도 충분한 의미를 갖는다고 생각된다.⁵⁾

위에서 설명한 것처럼 본고의 분석은 무역통계와 산업연관표⁶⁾를 바탕으로 하고 있다. 이하에서는 이들 자료를 바탕으로 한·중간 교역이 한국의 산업별 생산, 부가가치, 고용, 성장과 산업구조 변화에 미친 영향을 분석하였다. 세부적인 분석방법은 분석결과를 설명하는 각 절의 앞 부분에 제시되어 있으며, 분석 대상 산업의 산업분류는 <표 II-1>과 같다.

분석기간은 2000~2004년간으로 한정하였다. 우리나라의 대중 교역은 1990년대 초반부터 본격적인 증가를 보였으므로 시계열을 1990년대 초부터로 확장할 경우 보다 장기적인 추세를 파

5) 실제로 제3국 시장에서의 관계까지 포함하고 있는 기존 연구와 비교해 보아도 분석결과의 기본적인 구조는 본고와 대체로 일치한다. 선행연구들에서 중국의 부상(수출 증가)은 한국의 총수출 및 자본재 수출에 유의한正的 영향, 한국의 소비재 수출에 負의 영향을 미친 것으로 나타난다. 이는 본고의 분석결과와 동일하다. 영향의 크기를 나타내는 수치는 사용되는 변수가 서로 다른 관계로 비교할 수 없다.

6) 무역통계는 무역협회의 KOTIS DB자료를 이용하였고, 산업연관표는 분석기간이 2000~2004년이므로 2000년 산업연관표를 이용하였다. 한편 부가가치는 국민계정 77부문 자료(2000년 불변가격 자료)를 이용하였다.

〈표 II-1〉 분석대상 산업의 무역통계 및 생산통계 분류

번호	산업명	무역통계 분류 (SITC rev.3)*	국민계정 산업 세분류*	산업연관표 통합중분류*
1	1차산품 및 음식료	0, 1, 2, 4	1~5, 8~12	1~4, 7~18
2	섬유	65	13	19, 20, 22
3	의류	84	14	21
4	신발, 가죽제품	61, 85	15, 16	23
5	나무 및 종이제품	63, 64	17, 18	24, 25
6	인쇄출판	892	19	25, 26
7	석유, 석탄 및 제품	3	6, 7, 20	5, 6, 27, 28
8	화학	5(58 제외)	20~23	29~35
9	플라스틱, 고무제품	58, 62	24, 25	36, 37
10	비금속광물제품	66	26~28	37~41
11	철강 및 금속제품	67~69	29~31	42~45
12	일반기계	71~74	32, 33	46, 47
13	가정용 전기기기	775	34	52
14	컴퓨터 및 사무기기	75	35	51
15	전기기계	771, 773	36	48
16	반도체 및 전자부품	772, 776, 778	37	49
17	영상음향통신기기	76	38	50
18	자동차	78 (785 제외)	40	54
19	기타 수송기계	79	41	55, 56
20	정밀기기	774, 87, 88	39	53
21	기타제조업 제품	785, 81~84, 89(892제외), 9	42, 43	57, 58
22	부품소재산업	2, 8, 11, 16**		
23	기계류 산업	12~15, 17~19**		

주 : *는 각각 무역통계(SITC), 국민계정 산업세분류, 산업연관표 통합중분류상의 분류번호.

**는 표 가장 좌측열의 분류번호.

악할 수 있는 장점이 있다. 하지만 1990년대 초는 대중 교역의 시발기로서 산업별 교역량의 변동이 심하고 교역구조가 안정적이지 못하다는 점, 또 1990년대 후반은 외환위기에 의한 특이 변동이 포함되어 있다는 점, 2000년대에 초점을 맞출 경우 보다 최근의 산업별 구조가 반영될 수 있다는 점 등을 중시하여, 분석기간을 2000년 이후로 한정하였다. 다만, 분석기간이 5년간으로 비교적 짧기 때문에 특히 일시적 요인에 의한 산업별 수출입의 단기적 변화가 추정결과에 적지 않은 영향을 미칠 수 있다는 점은 염두에 둘 필요가 있다.

Ⅲ. 산업별 대중 교역의 추이와 구조

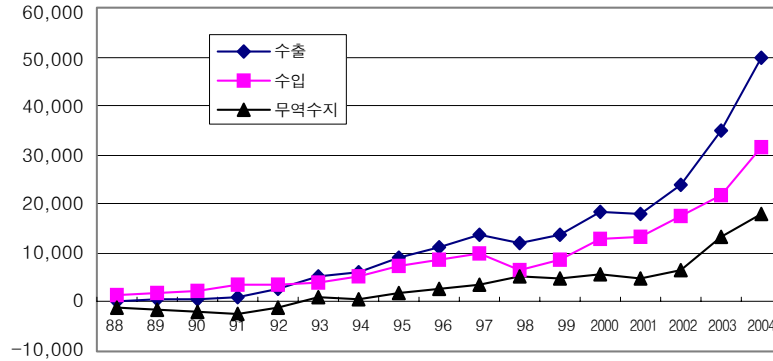
먼저 우리나라의 대중 교역 추이를 살펴보면 <그림 Ⅲ-1> 및 <표 Ⅲ-1>과 같다. 우리나라의 대중 교역은 1990년대 초반부터 빠르게 증가하여 왔고 전반적으로 수출증가율이 수입증가율을 상회하여 무역수지는 1993년 흑자로 전환된 이래 흑자규모 역시 빠른 속도로 확대되고 있다(<그림 Ⅲ-1> 참조). 2000년 이후의 수출증가율은 연평균 약 28%, 수입증가율은 25%, 무역흑자 규모는 연간 33%의 매우 높은 증가세를 보이고 있다.⁷⁾

한편, 대중 교역의 산업별 구조를 살펴보면 <표 Ⅲ-2>와 같다. 표는 비슷한 특성을 갖는 산업을 묶은 산업군별로 대중 교역구조를 살펴본 것이고, <표 Ⅲ-3>은 분석대상 세부 산업들을 대중 무역흑자 규모가 큰 순으로 나열한 것이다. 표에서 보듯 일차산품이나 경공업 부문은 무역적자를 보이는 반면, 중화학 부문은 큰 규모의 흑자 상태이다. 특히, 우리나라가 일본에 대

7) 대중 교역증가율이 과거에 비해 2000년 이후 특별히 높아진 것은 아니다. 1990년대에도 대중 수출은 연평균 약 42%, 수입은 15%, 무역수지(흑자 전환 이후)는 26%의 높은 증가율을 보였다. 특히 외환위기로 대중 수출입이 모두 감소한 1998년을 제외한다면 평균 증가율은 이보다 좀 더 높아질 것이며, 이는 2000년 이후의 연평균 증가율과 크게 다르지 않다고 볼 수 있다.

〈그림 Ⅲ-1〉 대중 교역의 추이

단위 : 백만 달러



〈표 Ⅲ-1〉 2000년 이후의 대중국 교역액 추이

단위 : 백만 달러, %

		2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균
규모	수출	18,455	18,190	23,753	35,110	49,613	
	수입	12,799	13,303	17,399	21,909	31,676	
	무역수지	5,656	4,887	6,354	13,201	17,937	
증가율	수출	34.9	-1.4	30.6	47.8	41.3	28.0
	수입	44.3	3.9	30.8	25.9	44.6	25.4
	무역수지	17.4	-13.6	30.0	107.8	35.9	33.4

하여 구조적인 무역적자를 보이는 부품소재나 기계류 부문이 대중 교역에서는 수출특화를 보이면서 대중 무역수지 흑자에 가장 큰 기여 부문이 되고 있다. 이는 과거 우리의 경제발전 과정에서 한·일간에 나타났던 교역구조가 한·중간에도 비슷한

양상으로(단, 한·중간 교역에서는 한국이 한·일 교역에서의 일본과 비슷한 위치) 나타나고 있음을 보여준다는 점에서 주목할 만하다.

세부 업종별로는 무역흑자 규모가 큰 업종은 화학이나 전자, 기계 업종들이고, 반면 일차산품, 의류, 기타제조업 제품 등 경공업제품, 가정용 전기기기 등은 무역적자를 보이고 있다. 경공업 내에서도 소재에 해당하는 섬유부문은 흑자를 보이는 반면, 소비재인 의류부문은 비교적 큰 규모의 적자를 보이고 있다. 비슷한 양상으로 중화학공업 내에서도 소비재의 특성이 강한 가정용 전기기기는 무역적자 상태이다. 산업을 소비재/생산재로 구분한다면, 대체로 소비재 부문은 무역적자를 보이는 업종이 많고, 반면 중간재나 자본재업종은 무역흑자를 보이고 있다고 볼 수 있다.

〈표 Ⅲ-2〉 산업군별 대중 교역구조

산업군별	2000~2004 평균수지 (백만 달러)	2000~2004 수지 평균증가율(%)	2000~2004 평균 무역특화지수
1차 + 음식료	-1,691	-	-0.54
제 조 업	11,298	28.58	0.25
(경공업)	-576	적자전환	-0.07
(중화학)	11,873	40.28	0.32
(소재부품)	6,940	18.08	0.34
(기계류)	5,654	101.16	0.38

주 : 제조업은 음식료 제외, 산업분류는 〈표 Ⅱ-1〉 참조(이하 모두 동일).

〈표 Ⅲ-3〉 세부 산업별 대중 교역구조와 변화 추이

	2000~2004 평균수지 (백만 달러)	2000~2004 무역수지 증가율(%)	무역특화지수 2000~2004 평균
화 학	4,254.2	22.9	0.64
일반기계	1,807.9	37.0	0.53
영상음향통신	1,640.4	92.0	0.35
컴퓨터, 사무기기	1,231.0	흑자전환	0.19
섬 유	988.7	-0.3	0.31
전자부품	853.6	23.8	0.16
철강금속	843.6	1.6	0.19
자 동 차	808.4	96.4	0.86
신발, 가죽	441.4	-29.3	0.37
석유석탄	363.7	-0.2	0.10
정밀기기	350.7	흑자전환	-0.03
플라스틱, 고무제품	234.7	14.3	0.60
목재, 종이제품	141.4	적자전환	0.18
기타수송	59.3	흑자전환	-0.12
인쇄출판	29.8	-1.5	0.66
가정용 전기기기	-44.3	55.9(적자 확대)	-0.24
전기기계	-199.3	17.3(적자 확대)	-0.16
비금속광물제품	-330.5	88.4(적자 확대)	-0.39
기타 제조업	-819.3	110.3(적자 확대)	-0.33
의 료	-1,357.8	26.9(적자 확대)	-0.75
1차산품, 음식료	-1,690.8	2.0(적자 확대)	-0.55
계	9,607.0	33.4	0.19

IV. 대중 교역의 산업별 생산 및 부가가치 창출 효과

대중 교역이 산업활동에 미치는 영향은 다음과 같이 파악할 수 있다.

개별산업의 대중 순수출(수출 - 수입) 규모는 일차적으로 한·중간 교역에 의하여 창출되는 한국의 해당산업 제품에 대한 최종수요에 해당한다. 한·중간 교역에 의하여 창출되는 이 같은 최종수요는 다시 산업연관관계를 통하여 해당산업 및 연관산업에 대한 생산과 부가가치를 창출한다. 이 같은 방식으로 각 산업의 대중 교역은 해당산업 및 연관산업의 생산활동에 영향을 미친다. 산업별 대중 교역자료와 산업연관표를 이용하면, 이처럼 개별 산업의 대중 교역으로부터 창출되는 각 산업의 생산유발액과 부가가치 유발액을 구할 수 있다.

예컨대, 국민경제 내에 n 개의 산업이 존재하고 이 중 m 개의 산업이 대중 교역에 참여하고 있다고 하자. 이 때 대중 교역에 참여하고 있는 j 산업의 대중 교역으로부터 산업연관관계를 통하여 국민경제 내의 i 산업에 창출되는 생산유발액을 P_{ij} 라 표시하면, 이는 j 산업의 순수출 규모와 투입계수 행렬의 함수로 나타낼 수 있다.

$$P_{ij} = F(A_d (X_j - M_j)) \quad i = 1, \dots, n, \quad j = 1, \dots, m$$

(A_d 는 비경쟁수입형 국산투입계수행렬, X_j, M_j 는 j 산업의 대중국 수출과 수입)⁸⁾

이제 대중 교역에 참여하고 있는 모든 산업에 대하여 P_{ij} 를 합산하면, 특정연도의 대중 교역 전체로부터 i 산업에 창출되는 생산유발액(P_i)을 구할 수 있다.

$$P_i = \sum_{j=1}^m P_{ij}$$

부가가치 유발액은 위와 같은 방식으로 얻어진 생산유발액에 부가가치율을 곱하여 구할 수 있다.

구체적으로는 다음과 같은 행렬식의 계산을 통해 산업별 생산유발액과 부가가치 유발액이 구하여진다.⁹⁾

$$P = (I - A_d)^{-1} (X - M)$$

$$V = \widehat{A}_v (I - A_d)^{-1} (X - M)$$

(P, V 는 각각 산업별 생산 및 부가가치 유발액 벡터, $\widehat{A}_v$ 는 부가가치율의 대각행렬, X, M 은 각각 산업별 대중국 수출 및 수입액 벡터)

8) 뒤에서 성장기여를 추정하므로, 실제 추정에서는 산업별 수출입을 모두 2000년 가격기준으로 불변화하여 사용하였다. 수출입의 불변화는 한국은행에서 발표하는 원화 기준 산업별 수출입물가지수를 바탕으로 하였다.

9) 이같이 구한 대중 교역의 효과는 엄밀히 말하면, 대중 교역의 총효과(gross effect)라고 할 수 있다. 반면, 순효과(net effect)는 여기서 대중 수출입이 제3국에의 수출입이나 내수를 대체한 효과를 차감한 것이 될 것이다. 이 같은 대체효과의 크기는 현실적으로 추정하기 어렵고 그 크기도 비교적 크지 않을 것으로 예상된다는 점에서, 여기서는 별도로 추정하지 않기로 한다.

먼저 생산유발액의 추정결과를 살펴보자. <표 IV-1>은 대중 교역에 의해 창출된 생산유발액의 전산업 합계의 추이이다. 대중 교역에 의한 생산유발 총액 규모는 2000~2004년간 평균으로 약 30조원(2000년 불변가격 기준)으로 이는 동기간 평균 전산업 총산출액의 약 2.1%에 해당한다. 2000년 이후 대중 교역이 급속히 증가하면서 생산유발액도 매우 빠르게 확대되어, 2000년 약 12조원에서 2004년에는 약 57조원으로 2000~2004년간 연평균 48%의 높은 증가세를 보였다.

생산유발 규모를 산업별로 살펴보면 <표 IV-2> 및 <표 IV-3>과 같다. 먼저 산업군별로 볼 때 생산유발 규모는 제조업이 2000~2004년간 평균 약 28조원으로 제조업 총생산액의 약 3.7%였고, 서비스업은 약 3조 9,000억 원(0.6%), 1차산업 및 음식료 부문은 -2조 4,000억 원(-1.5%)으로 생산감소 효과를 보였다. 제조업 내에서 대중 교역이 산업의 생산에 미치는 영향이 가장 큰 것은 부품소재업종이었고, 반면 경공업 부문은 대중 교역이 산업생산을 감소시키는 효과를 보였다.

<표 IV-1> 대중 교역의 전산업 생산유발액 추이

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균
생산유발액 (십억 원)	11,762	14,355	21,888	43,260	56,929	29,639
증가율(%)	8.2	22.0	52.5	97.6	31.6	48.3
전산업 생산 대비 비중(%)	0.93	1.09	1.53	2.90	3.63	2.09

〈표 IV-2〉 대중 교역의 산업군별 생산유발액 추이

단위 : 십 억원, %

산업군별	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균	산업생산 대비(%)*
1차+음식료	-2,343	-2,158	-2,725	-2,778	-1,745	-2,350	-1.5
제 조 업	12,302	14,335	21,293	39,563	50,127	27,524	3.7
(경공업)	1,641	989	-425	-396	-2,370	-112	-0.1
(중화학)	10,661	13,346	21,718	39,959	52,497	27,636	4.3
(소재부품)	8,735	10,531	12,927	20,040	24,188	15,284	5.1
(기계류)	1,373	2,334	8,921	19,019	26,680	11,665	4.4
서 비 스	1,443	1,755	2,821	5,631	7,598	3,850	0.6

주 : *는 2000~2004년 평균 생산유발액이 2000년 해당산업군 총산출에서 차지하는 비중

한편, 〈표 IV-3〉은 세부 산업별 생산유발액으로 표의 가장 우측열의 수치는 해당산업의 2000년 생산액에서 대중 교역에 의한 생산유발액이 차지하는 비중을 나타낸다. 표에서 보듯 대중 교역의 생산유발 효과가 가장 큰 산업은 역시 무역흑자 규모가 가장 큰 화학산업으로 2000~2004년간 대중 교역에 의한 평균생산유발액은 약 6조 9,000억 원이며, 이는 2000년 동 산업 총생산액의 8.3%에 이른다. 이어서 전자부품(4조 5,000억 원, 5.0%), 영상음향통신기기(4조 4,000억 원, 11.3%), 기계(3조 2,000억 원, 5.1%)업종의 순으로 대중 교역 생산유발 규모가 큰 것으로 나타났다. 반면, 대중 교역에서 무역적자를 보이는 업종들에서는 대중 교역이 負의 생산유발 효과(생산감소 효과)를 나타냈다. 생산감소 효과가 큰 업종은 1차산업 및 음식료(-2조

〈표 IV-3〉 대중 교역의 산업별 생산유발액(2000~2004년 평균)

	2000~2004 평균(십억 원)	산업생산 대비(%)
화 학	6,896	8.29
전자기기부분품	4,464	5.02
영상, 음향 및 통신기기	4,402	11.31
기 계	3,172	5.07
철강금속	2,960	3.10
컴퓨터 및 사무기기	1,987	6.85
자동차	1,256	2.03
석유석탄	1,165	1.82
섬 유	964	2.99
부동산 및 사업서비스	813	0.55
도소매	705	0.99
플라스틱, 고무	699	2.83
정밀기기	674	4.22
금융 및 보험	662	1.02
교육 및 연구	591	0.79
가죽제품 및 모피	589	8.34
전 력	563	1.78
나무종이	381	1.82
기 타	374	1.18
운수 및 보관	251	0.41
통신 및 방송	223	0.64
전기기계 및 장치	189	0.65
음식점 및 숙박	183	0.39
인쇄, 출판 및 복제	140	1.32
기타수송	58	0.28
건 설	52	0.05
기타서비스	47	0.15
공공행정 및 국방	0	0.00
가정용 전기기기	-73	-0.91
비금속광물제품	-214	-1.13
기타제조업제품	-619	-5.05
의복 및 장신품	-1,568	-10.09
1차+음식료	-2,350	-1.52

주 : 생산유발액이 큰 순서로 정렬.

4,000억 원, -1.5%), 의류(-1조 6,000억 원, -10.1%), 기타제조업(-6,000억 원, -5.1%)의 순이었다. 한편, 대중 교역과 직접적 연관성이 작은 업종으로서는 석유석탄제품(1조 2,000억 원, 1.8%), 부동산 및 사업서비스(8,000억 원, 0.6%), 도소매(7,000억 원, 1.0%), 금융보험(7,000억 원, 1.0%) 등에서 대중 교역의 생산유발이 비교적 큰 것으로 나타났다.

다음으로 대중 교역에 의한 부가가치 유발액의 추정결과를 살펴보자. <표 IV-4>는 대중 교역에 의하여 전산업에 창출되는 부가가치 유발액의 합계를 나타낸 것이다. 전산업 부가가치 유발액은 2000~2004년 평균으로 약 8조 5,000억 원(2000년 불변가격 기준)이며, 이는 동 기간 중 전산업 부가가치의 1.5%에 해당한다. 부가가치 유발액의 전산업 부가가치 대비 비중이 생산유발액의 총생산 대비 비중에 비해 낮은 것은 교역재가 대부분 제조업 제품이므로 대중 교역의 영향이 상대적으로 부가가치율이 낮은 제조업 부문을 통해 주로 나타나기 때문이다. 부가가치 유발액 역시 대중 교역의 급증을 반영하여 2000~2004년간 연평균 53%의 매우 높은 증가추세를 보이고 있다.

<표 IV-4> 대중 교역의 전산업 부가가치 유발액 추이

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균
부가가치유발액 (십억 원)	3,105	3,974	5,890	12,392	17,023	8,477
증가율(%)	-4.38	28.01	48.20	110.39	37.37	53.02
전산업 부가가치 대비 비중(%)	0.60	0.74	1.03	2.11	2.76	1.50

한편, 대분류 산업군별로 부가가치 유발액을 살펴보면 <표 IV-5>와 같다. 대중 교역의 부가가치 창출효과는 2000~2004년 평균으로 제조업이 약 7조 3,000억 원(동 기간 중 제조업 총부가가치의 4.8%), 서비스가 2조 2,000억 원(0.7%), 1차산품 및 음식료가 -1조 4,000억 원(-3.7%)으로 나타났다. 제조업 내에서는

<표 IV-5> 산업군별 대중 교역의 부가가치 유발 추이

단위 : 십 억원, %

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균	평균증가율
1차+음식료	-1,370	-1,262	-1,594	-1,625	-1,020	-1,374	-
제 조 업	3,503	4,053	5,619	10,366	13,170	7,342	39.2
(경공업)	516	330	-70	-39	-647	18	-
(중화학)	2,987	3,722	5,690	10,405	13,817	7,324	46.7
(소재부품)	2,402	2,906	3,607	5,658	7,017	4,318	30.7
(기계류)	407	667	2,146	4,476	6,293	2,798	98.3
서 비 스	809	991	1,637	3,267	4,442	2,229	53.1
산업별 부가가치 중 비중(%)							
1차+음식료	-2.5	-3.7	-3.3	-4.3	-4.6	-3.7	-
제 조 업	2.6	2.5	2.8	3.7	6.7	4.8	-
(경공업)	3.4	2.5	1.7	-0.3	-0.2	0.1	-
(중화학)	2.4	2.5	3.0	4.4	7.7	5.5	-
(소재부품)	3.9	3.9	5.1	6.0	9.1	6.9	-
(기계류)	0.7	0.8	1.3	3.9	7.9	5.1	-
서 비 스	0.3	0.3	0.3	0.5	1.0	0.7	-

생산유발 효과와 마찬가지로 역시 부품소재 부문에 대한 영향이 가장 컸고, 반면 경공업 부문은 부가가치 창출이 거의 미미하였다. 다만 동 기간 중 증가추이로는 기계류 부문의 부가가치 창출액이 연평균 약 98%의 가장 빠른 증가세를 보이고 있다.

이어서 <표 IV-6>은 세부 산업별로 부가가치 창출규모가 큰 순서로 산업을 정리한 것이다. 2000~2004년 평균 기준 대중 교역의 산업별 부가가치 유발액은 화학업종이 약 1조 8,000억 원(2000년 불변가격), 전자부품 약 1조 4,000억 원, 영상음향통신과 기계가 각각 약 1조원 정도이다. 흥미있는 것은 부가가치 유발효과가 큰 상위 10대 업종 중에 서비스업종 등 대중 교역과 직접적 연관성이 거의 없는 업종들도 5개 업종이나 분포한다는 점이다. 부동산 및 사업서비스가 부가가치 유발액 약 5,800억 원으로 6위, 금융보험이 약 4,600억 원으로 7위이고, 이어서 도소매, 교육 및 연구, 석유석탄제품 업종이 각각 8~10위를 차지하고 있다. 이들 5개 업종이 전산업 부가가치 유발액에서 차지하는 비중도 약 25%에 달한다. 이는 대중 교역의 영향이 실제 중국과의 교역과는 직접적 연관이 없는 업종들에도 폭넓게 적지 않은 파급효과를 미치고 있음을 보여주는 것이다.

〈표 IV-6〉 대중 교역의 산업별 부가가치 유발(2000~2004년 평균)

	2000~2004 평균 (십억 원)	전산업 부가가치 유발액 중 비중 (%)
화 학	1,770	20.9
전자기기부품	1,445	17.0
영상, 음향 및 통신기기	1,037	12.2
기 계	976	11.5
철강금속	786	9.3
부동산 및 사업서비스	580	6.8
금융 및 보험	455	5.4
도소매	444	5.2
교육 및 연구	396	4.7
석유석탄	384	4.5
섬 유	316	3.7
자동차	283	3.3
컴퓨터 및 사무기기	271	3.2
전 력	257	3.0
플라스틱, 고무	216	2.6
정밀기기	173	2.0
가죽제품 및 모피	158	1.9
통신 및 방송	131	1.5
운수 및 보관	105	1.2
나무종이	101	1.2
음식점 및 숙박	74	0.9
전기기계 및 장치	61	0.7
인쇄, 출판 및 복제	44	0.5
기타서비스	24	0.3
건 설	23	0.3
기 타	21	0.2
기타수송	18	0.2
공공행정 및 국방	0	0.0
가정용 전기기기	-21	-0.2
비금속광물제품	-75	-0.9
기타제조업제품	-211	-2.5
의복 및 장신품	-391	-4.6
1차+음식료	-1,374	-16.2
계	8,477	100.0

주 : 부가가치 유발액이 큰 순서로 정렬.

V. 대중 교역의 성장 기여

앞서 살펴본 것처럼 대중 교역이 창출하는 부가가치는 2000~2004년 평균으로 전산업 부가가치의 약 1.5%(2004년에는 약 2.8%)에 달하는 적지 않은 규모이다. 그런데 대중 교역의 영향과 관련하여 이 같은 규모 이상으로 주목하여야 할 것은 그 빠른 증가속도이다. 대중 교역이 빠르게 증가하면서 그에 의해 창출되는 부가가치 유발 규모 역시 <표 IV-4>에서 보듯 2000년 이후 연평균 53%의 급증세를 보이고 있다. 대중 교역이 창출하는 부가가치가 개별산업이나 국민경제에서 적지 않은 비중을 차지하면서, 더욱이 이처럼 빠른 증가세를 보인다면, 대중 교역은 개별산업 혹은 국민경제의 성장에 상당한 영향을 미칠 것임에 틀림없다. 대중 교역이 개별산업이나 국민경제의 성장에 미치는 영향은 대중 교역에 의하여 창출되는 부가가치 유발액 변화의 성장기여도를 통하여 파악할 수 있다.

대중 교역이 특정산업의 성장에 미치는 성장기여도는 다음 식을 통해 구할 수 있다.

$$\text{대중 교역의 성장기여도}(t기, i\text{산업}) = \frac{\Delta V_i(t)}{Y_i(t)} \times 100$$

($V_i(t)$ 는 t 기의 i 산업의 대중 교역에 의한 부가가치 유발액,
 $Y_i(t)$ 는 t 기의 i 산업의 부가가치 총액)

아울러 대중 교역 성장기여가 해당산업의 성장에 기여한 비중을 나타내는 성장기여율은 아래와 같다.

$$\begin{aligned} & \text{대중 교역의 성장기여율}(t기, i산업) \\ & = [\text{대중 교역 성장기여도}(t기, i산업)]/[\text{성장률}(t기, i산업)] \times 100 \end{aligned}$$

〈표 V-1〉은 먼저 전산업에 대한 성장기여를 나타낸 것이다. 즉, 이는 대중 교역 전체가 국민경제의 성장에 기여한 성장기여도와 기여비중을 나타낸다. 대중 교역은 2000~2004년간 한국경제의 성장률을 연평균 약 0.7%포인트 높이는 성장기여를 하였으며 이는 동 기간 중 경제성장률의 12.6%에 해당한다. 대중 교역의 부가가치 창출효과가 빠른 속도로 증가함에 따라 성장기여도도 2000~2004년간 확대되는 추세를 보이고 있다. 특히 대중 무역수지의 증가폭이 컸던 2003년에는 성장기여도가 1.1%포인트, 기여율이 37%에 달했으며, 2004년에도 기여도 0.8%포인트, 기여율이 16.7%로 기간 평균에 비해 높았다.

우리나라의 대중 교역규모가 더 확대되면 장기적으로는 지금보다 대중 교역 증가율이 완만해지겠지만 적어도 앞으로 당분간은 지금과 비슷한 높은 성장추세가 지속된다고 볼 때, 대중 교역의 성장기여도나 기여율은 현수준을 유지하거나 단기적으로는 더 커질 가능성도 높다. 특히 우리 경제의 성숙화에 따라 경제성장률은 완만하나마 둔화추세를 보일 것이므로, 대중 교역의 경제성장에 대한 기여 비중을 나타내는 성장기여율은 높아

〈표 V-1〉 대중 교역이 경제성장에 미친 영향

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 연평균 성장기여
성장기여도 (%포인트)	-0.03	0.17	0.36	1.14	0.79	0.67
기여율(%)	-0.37	4.27	5.32	37.04	16.72	12.61

질 가능성이 있다. 이는 그만큼 중국변수가 앞으로 우리 경제의 성장추세에서 갖는 중요성이 커짐을 의미하는 것이다.

다음으로 산업별 성장에 대한 대중 교역의 성장기여를 살펴보자(〈표 V-2〉 참조). 먼저 제조업의 경우 대중 교역은 2000~2004년간 제조업 성장률을 1.7%포인트 높이는 기여를 하였으며, 서비스산업의 경우는 약 0.3%포인트의 성장기여를 보였다. 제조업 내에서는 기계류 업종에 대한 성장기여가 가장 두드러져 연평균 2.9%포인트의 성장기여를 보였고, 반면 경공업 부문의 경우는 -1.4%포인트로 대중 교역이 매우 큰 성장감소 효과를 미친 것으로 나타났다.¹⁰⁾

10) 연평균 성장기여도는 통상적인 지수 평균방식으로 구하였지만, 단 1차산품은 ()안에 기간 중 각년 성장기여도의 단순산술평균 방식에 의한 평균성장기여도도 함께 기재하였다. 그 이유는 동 업종의 경우 양자가 각각 나름대로 의미있는 정보를 제공한다고 보았기 때문이다.

1차산품 업종은 2004년의 대중 교역이 그 이전 기간에 비해 큰 폭으로 변하여 기간 중 평균 성장기여도의 값에 큰 영향을 미치고 있는 업종이다. 기간 중 성장기여도를 단순산술평균 방식으로 구하면 2004년 단년도의 변화가 상대적으로 작은 영향을 미친다. 예컨대, 1차산품의 경우 통상적 방식(지수적 방식)으로 구한 2000~2004년 평균성장기여도는 0.24%포인트인 반면, 단순산술평균 성장기여도는 -0.07%포인트로 부호

〈표 V-2〉 대중 교역의 산업군별 성장기여

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004
성장기여도(%포인트)						
1차+음식료	-1.31	0.29	-0.87	-0.08	1.71	0.24(-0.05)
제 조 업	0.26	0.39	1.10	3.16	1.82	1.67
(경공업)	-0.71	-0.89	-2.01	0.15	-3.18	-1.43
(중화학)	0.44	0.61	1.61	3.64	2.53	2.17
(소재부품)	0.67	0.83	1.22	3.39	2.18	1.84
(기계류)	0.32	0.54	2.85	4.23	3.20	2.93
서비스	0.00	0.07	0.22	0.52	0.37	0.32
성장기여율(%)						
1차+음식료	-45.9	11.3	33.0	2.0	31.4	29.4(-6.8)
제 조 업	1.9	58.6	19.7	116.6	15.2	23.8
(경공업)	-10.7	22.7	-75.0	-2.3	74.4	127.0
(중화학)	2.8	41.9	26.5	86.7	17.8	26.2
(소재부품)	4.4	-14.7	23.1	105.8	13.1	26.5
(기계류)	1.7	6.7	45.9	147.4	22.6	28.9
서 비 스	0.0	1.4	2.8	33.2	28.6	7.5

주 : () 안의 수치는 각년도 성장기여도의 산술평균으로 관련 내용은 각주 10) 참조.

가 다르다. 이는 1차산품의 대중 교역이 2000~2003년간은 적자를 보다가 2004년에는 비교적 큰 폭의 흑자로 돌아섰기 때문이다(불변 원화 기준으로는 적자 폭이 크게 감소). 만일 2004년의 흑자 전환이 구조적 변화라면, 통상적 방식으로 구한 평균성장기여도가 보다 의미가 있다. 하지만 만일 2004년의 흑자가 일시적인 것이라면, 단순산술평균에 의한 성장기여도가 오히려 더 적합한 의미를 갖는다. 현재로서는 2004년의 변화가 구조적인 것인지, 일시적인 것인지 판단할 수 없으므로, 여기서는 두 가지 성장기여도를 모두 표시하였다.

한편, 〈표 V-3〉은 세부 산업별 성장기여 추정결과로서 2000~2004년간 대중 교역의 평균 성장기여도가 큰 순서로 산업을 정렬한 것이다. 대중 교역이 해당산업 성장에 가장 큰 기여를 보인 업종은 정밀기기로 2000~2004년간 연평균 약 10.6%포인트의 성장기여를 하였으며, 이는 동 산업의 기간 중 평균성장률의 약 2.2배에 달한다. 이어서 영상음향통신기기가 성장기여도 6.8%포인트, 전자부품과 컴퓨터 및 사무기기업종이 각각 성장기여도 3.8%포인트로 높았다. 대중 교역과 직접적 연관이 적은 업종으로는 교육연구보건업종이 0.7%포인트, 도소매업종이 0.5%포인트, 그 밖에 전력, 금융보험, 도소매, 통신방송, 석유석탄 등이 0.4%포인트 정도의 성장기여도를 보였다. 반면 대중 무역적자를 보이고 있는 업종들은 대부분 대중 교역이 산업성장에 負의 영향을 미쳐 의류가 -5.0%포인트, 기타 제조업 -4.6%포인트, 가죽제품 -2.8%포인트의 순으로 성장감소 효과를 나타내었다.

특기할 만한 것은 대중 무역수지의 부호와 성장기여가 반대인 업종들로, 예컨대, 섬유는 대중 교역은 2000~2004년 평균으로 1조 2,000억 원(2000년 불변가격) 정도의 무역흑자이나 성장기여는 -0.3%포인트로 負의 성장기여를 보였고, 반대로 전기기계는 대중 교역에서 무역적자를 보이고 있으나 성장기여는 0.9%포인트로 正의 성장기여를 나타냈다. 이는 해당업종의 주요 수요업종으로부터의 간접적 효과(예컨대, 섬유의 경우 의류의 무역적자에서 비롯된 산업연관 효과)가 해당업종 대중 교역의 직접적 효과를 압도하는 데 기인하는 것이라 볼 수 있다.

〈표 V-3〉 대중 교역의 세부 산업별 성장기여

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균 성장기여도(%포인트)	2000~2004 평균 성장기여율(%)
정밀기기	-1.11	1.64	0.59	10.94	32.52	10.56	216.23
영상음향통신기기	0.01	2.68	11.34	7.15	1.80	6.78	32.80
전자기기부분품	1.51	1.04	3.49	5.43	8.26	3.82	26.35
컴퓨터 및 사무기기	0.94	-0.51	4.87	8.54	6.26	3.77	595.82
기 계	1.66	0.77	2.58	5.97	3.73	3.27	29.96
화 학	0.96	0.75	1.14	1.96	1.79	1.61	18.59
자동차	0.11	0.18	0.42	2.45	1.49	1.33	11.85
플라스틱, 고무	-0.12	0.55	0.74	1.71	0.83	1.02	22.71
전기기계 및 장치	-0.53	-0.16	1.31	1.89	0.51	0.93	9.87
철강금속	-0.28	1.14	0.57	3.72	-2.38	0.76	22.37
교육 및 연구	0.08	0.15	0.57	0.96	0.93	0.71	21.20
기타수송	0.02	-0.08	-0.25	0.35	1.85	0.55	11.53
도소매	0.00	0.08	0.38	0.78	0.55	0.47	16.95
전 력	0.03	0.20	0.21	0.93	0.25	0.45	5.78
금융 및 보험	0.00	0.11	0.30	0.65	0.38	0.44	7.03
통신 및 방송	-0.02	0.08	0.22	0.51	0.32	0.43	2.07
석유석탄	0.55	-1.02	-3.29	3.69	1.76	0.40	10.15
인쇄, 출판 및 복제	-0.07	0.12	0.23	0.63	0.36	0.37	25.39
부동산, 사업서비스	-0.02	0.06	0.21	0.63	0.46	0.36	12.10
1차+음식료	-1.31	0.29	-0.87	-0.08	1.71	0.24(-0.05)	29.37(-6.8)
음식점 및 숙박	-0.01	0.04	0.08	0.32	0.18	0.17	4.87
운수 및 보관	-0.01	0.03	0.08	0.29	0.16	0.15	2.83
기타서비스	0.00	0.01	0.03	0.14	0.07	0.06	3.63
기 타	0.00	0.01	0.02	0.08	0.04	0.04	0.90
건 설	0.00	0.00	0.01	0.03	0.01	0.02	0.57
공공행정 및 국방	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
섬 유	0.58	-0.41	-1.53	1.40	-0.75	-0.29	6.20
가정용 전기기기	-0.53	-0.24	-0.41	-0.52	-0.46	-0.51	-5.31
비금속광물제품	-0.23	-0.35	-1.94	0.38	-0.14	-0.53	-12.31
나무종이	-1.75	0.31	-0.71	0.07	-3.27	-0.95	-35.94
가죽제품 및 모피	2.58	-1.67	-3.47	-3.65	-2.74	-2.83	54.15
기타제조업제품	-1.75	-2.08	-2.56	0.05	-12.59	-4.55	-793.39
의복 및 장신품	-6.99	-5.26	-9.58	-2.90	-2.60	-5.00	1887.60
전산업	-0.03	0.17	0.36	1.14	0.79	0.67	12.61

주: () 안은 2000~2004년간 각 연도 성장기여도의 단순 산술평균과 그 기여율.

VI. 대중 교역의 산업별 고용유발 효과

앞서 구한 산업별 생산유발 추정치에 산업별 취업(고용)계수를 곱하면 대중 교역의 산업별 취업(고용)유발 효과를 구할 수 있다.¹¹⁾

먼저 대중 교역이 전체산업의 고용에 미친 고용유발 효과를 살펴보면 <표 VI-1>과 같다. 대중 교역은 2000~2004년간 연평균 약 11만 명의 고용을 유발하였으며, 이는 2000년 전산업 취업자의 약 0.7%에 해당한다. 고용유발 효과의 비중이 생산유발 효과나 부가가치유발 효과의 비중에 비해 작은 것은, 앞서 본 것처럼 대중 교역이 고용계수가 높은 경공업 부문 생산에는 負의 효과를 미치고, 상대적으로 고용계수가 낮은 중화학업종의 생산에 주로 긍정적 영향을 미치는 방향으로 작용하였기 때문이다. 대중 교역의 생산유발 효과가 빠르게 증가함에 따라 고용

11) 엄밀히 말한다면 여기서 다루는 것은 고용유발 효과가 아닌 취업유발 효과이다. 취업자 수는 고용자 수에 자영업자와 무급가족종사자를 합한 개념이다. 단, 여기서는 모든 자료가 취업자 수 기준으로 통일되어 있어 혼란의 여지가 별로 없고, 고용유발이란 용어에 비해 취업유발이란 용어는 일상적으로 덜 친근하다는 점에서, 양자를 굳이 구분하지 않고 두 가지 표현을 혼용하기로 한다. 즉, 이하의 분석에서 고용유발 효과는 엄밀히 말하면 모두 취업자 수를 기준으로 취업유발 효과를 지칭하는 것을 유의할 필요가 있다.

〈표 VI-1〉 대중 교역의 고용유발 추이

	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균
취업유발 규모 (천 명)	19.7	32.3	62.3	187.4	279.4	116.2
증가율(%)		64.0	92.8	200.7	49.1	94.1
취업유발/전산업 취업자(%)	0.12	0.19	0.37	1.12	1.68	0.70

주 : 전산업 취업자 대비 비중은 2000년 취업자 기준.

유발 효과도 마찬가지로 빠르게 늘어나 고용유발 규모는 2000~2004년간 연평균 94%의 높은 증가세를 보였다.

다음으로 〈표 VI-2〉는 대분류 산업군별로 고용유발 규모를 살펴본 것이다. 2000~2004년 평균으로 대중 교역의 고용유발 비중(고용유발규모/해당업종 취업자 수)은 제조업이 3.2%, 서비스 0.7%, 1차산업 부문은 -1.8%로 나타난다. 제조업 내에서는 역시 기계류업종(고용유발 비중 5.8%)과 부품소재업종(5.6%)에서 고용유발 효과가 크고, 반면 경공업 부문(-1.7%)은 대중 교역이 고용을 감소시키는 효과를 보이고 있다.

세부 산업별로는 연평균 고용유발 인원수를 기준으로 할 때, 도소매(2만 9,000명), 기계(2만 3,000명), 영상음향통신(2만 2,000명), 화학(1만 7,000명), 전자부품(1만 4,000명) 순으로 고용유발 효과가 크다. 반면, 1차산업(-4만 6,000명), 의류(-2만 5,000명), 기타제조업(-8,000명) 부문에서는 고용감소 효과가 크게 나타나고 있다(〈표 VI-3〉 참조).

〈표 VI-2〉 대분류 산업군별 고용유발 추이

단위 : 천 명, %

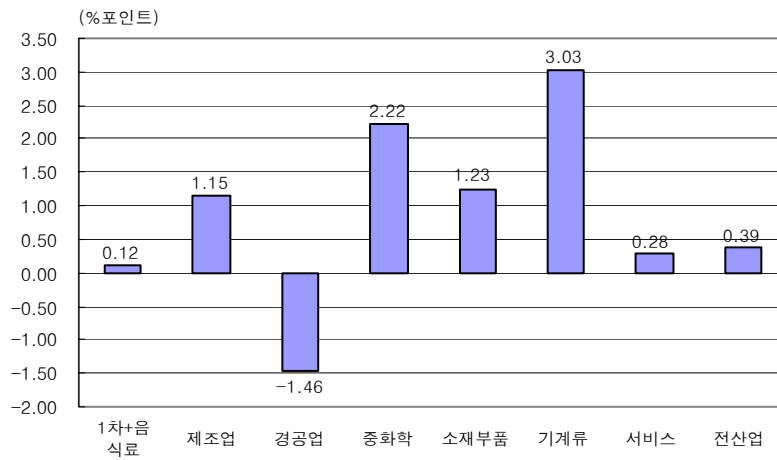
	2000	2001	2002	2003	2004	2000~2004 평균	평균증가율 (%)
취업유발 규모							
1차+음식료	-45.8	-42.2	-53.3	-54.3	-34.1	-46.0	-7.1
제조업	41.4	44.8	64.9	141.0	177.5	93.9	43.9
(경공업)	8.4	-1.1	-18.9	-20.0	-42.1	-14.8	-
(중화학)	33.1	45.9	83.9	161.0	219.6	108.7	60.5
(소재부품)	31.4	37.0	42.6	68.0	77.6	51.3	25.4
(기계류)	8.6	14.7	45.7	96.4	143.0	61.7	101.7
서비스	23.0	28.4	49.2	98.1	132.9	66.3	55.0
취업유발/해당산업 취업자(2000년) 비중							
1차+음식료	-1.8	-1.7	-2.1	-2.1	-1.3	-1.8	-
제조업	1.4	1.5	2.2	4.8	6.1	3.2	-
(경공업)	0.9	-0.1	-2.1	-2.3	-4.8	-1.7	-
(중화학)	1.6	2.3	4.1	7.9	10.8	5.4	-
(소재부품)	3.4	4.0	4.6	7.4	8.4	5.6	-
(기계류)	0.8	1.4	4.3	9.1	13.5	5.8	-
서비스	0.2	0.3	0.5	1.0	1.3	0.7	-

한편, 성장기여도와 마찬가지로, 고용의 경우도 대중 교역에 의한 고용유발 규모의 증가 추이를 토대로 대중 교역이 산업별 고용증가에 기여한 기여도를 구할 수 있다. 〈그림 VI-1〉은 2000~2004년간의 대분류산업에 대한 대중 교역의 연평균 고용증가 기여도를 나타낸 것이다. 먼저 산업전체로 보면, 대중 교역은 2000~2004년 평균으로 전산업 고용을 0.39%포인트 증가

〈표 VI-3〉 세부 산업별 고용유발 추이

	2000~2004 평균 취업유발자수(천 명)	2000~2004 평균 해당산업 취업자 대비 비중(%)
도소매	29.2	1.0
기 계	23.2	7.5
영상, 음향 및 통신기기	21.8	13.8
화 학	17.2	10.6
전자기기부분품	13.8	7.5
교육 및 연구	12.6	0.8
철강금속	12.1	3.6
섬 유	8.3	3.5
금융 및 보험	7.3	1.0
가죽제품 및 모피	6.4	10.4
정밀기기	6.2	9.9
음식점 및 숙박	6.1	0.4
부동산	5.0	0.6
플라스틱, 고무	4.9	3.1
컴퓨터 및 사무기기	4.7	9.1
자동차	4.5	2.1
운수 및 보관	3.8	0.5
나무종이	2.4	2.3
인쇄, 출판 및 복제	1.8	1.4
기타서비스	1.5	0.2
전 력	1.3	1.8
전기기계 및 장치	1.2	0.9
통신 및 방송	0.8	0.7
건 설	0.7	0.1
석유석탄	0.4	2.2
기타수송	0.4	0.4
공공행정 및 국방	0.0	0.0
기 타	0.0	0.0
가정용 전기기기	-0.2	-1.0
비금속광물제품	-1.4	-1.3
기타제조업제품	-8.4	-6.3
의복 및 장신품	-25.3	-11.9
1차+음식료	-46.0	-1.8

〈그림 VI-1〉 대중 교역의 고용증가 기여도(2000~2004년 평균)



시키는 기여를 한 것으로 나타난다. 대분류 업종별로는 기계류 업종에 대한 고용증가 기여가 가장 커서 약 3%포인트, 중화학 업종에 대한 고용증가 기여도 2.2%포인트로 높은 편이다. 제조업에 대한 고용증가 기여는 1.2%포인트, 서비스업은 0.3%포인트로 나타난다. 반면, 경공업 부문의 경우는 -1.5%포인트의 고용감소 기여를 한 것으로 나타난다.

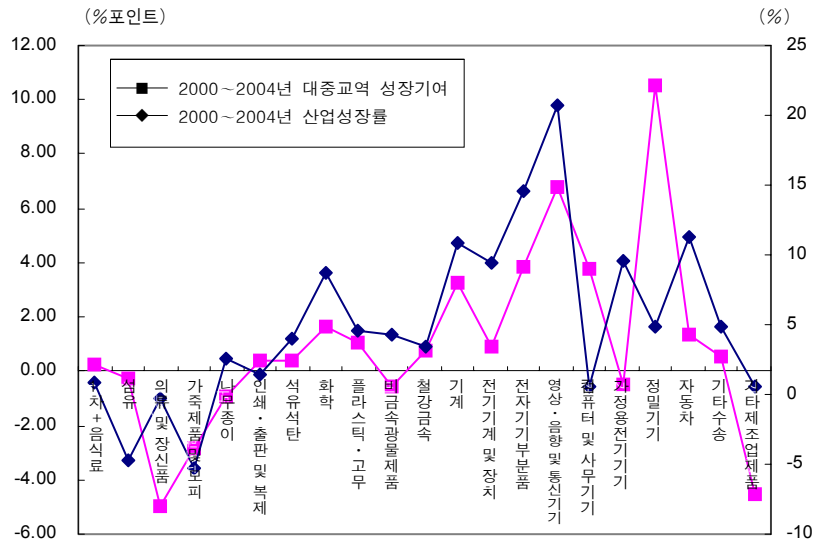
Ⅶ. 대중 교역이 산업구조에 미치는 영향

1. 대중 교역과 산업간 양극화

최근 한국의 산업구조에 나타나는 특징의 하나는 경기변동 과정에서의 산업간 양극화 추이이다. 통상적으로 경기변동 과정에서 개별산업들은 서로 공행성(comovement)을 가지면서 비슷한 움직임을 보이는 것이 일반적이거나, 최근 한국의 경기변동에서 일부 산업들은 전체 경기의 흐름과 일치하지 않는 호조를 보이고, 반면 다른 일부 업종들은 극심한 침체를 보이는 양극화 현상이 눈에 띄게 나타나고 있다. 이 같은 산업간 양극화에는 여러 가지 원인이 있다고 보이지만, 앞서 살펴본 대중 교역의 산업간 파급효과의 차이도 일정한 역할을 하고 있다고 보인다.

먼저 <그림 VII-1>은 2000년 이후 개별업종의 성장률과 대중 교역의 성장기여도를 비교하여 본 것이다. 그림에서 보듯 산업간 성장률의 분포와 대중 교역의 성장기여도 분포가 매우 유사한 양상을 보이고 있다. 이는 일단 대중 교역의 파급효과가 최근의 산업간 성장률 차이, 즉 산업간 양극화 현상에 일정한 역할을 하고 있음을 보여준다고 할 수 있다.

〈그림 VII-1〉 산업별 성장률과 대중 교역 성장기여도의 분포



주 : 좌축은 성장기여, 우축은 산업성장률.

이 같은 양자의 관계는 산업간 양극화를 논할 때 대표적으로 언급되는 주요 부문들, 즉 제조업과 서비스업간, 혹은 중화학 부문과 경공업 부문간의 차이를 통해서 살펴보면, 보다 쉽게 확인할 수 있다. 우선 대중 교역의 파급효과를 제조업과 서비스업 간에 비교하면, 성장기여효과는 2000~2004년 평균으로 제조업 1.7%포인트, 서비스업 0.3%포인트이고 고용증가 기여는 제조업 1.2%포인트, 서비스업 0.3%포인트로 상당한 격차를 보이고 있다. 이 같은 파급효과의 차이는 제조업 내의 중화학 부문과 경공업 부문간에는 더욱 두드러져, 성장기여 효과의 경우 중화학 2.2%포인트, 경공업 -1.4%포인트, 고용증가 기여는 중화학

2.2%, 경공업 -1.5%포인트로 반대방향의 효과를 미치고 있다. 실제로 성장기여 효과를 살펴보면, 경공업 부문의 경우 대중 교역에서 무역흑자를 보이고 있는 부문까지 포함한 거의 전업종에서 성장감소 효과를 미친 것으로 나타나고 있다.

이 같은 성장기여 효과의 차이가 양 부문의 실제 성장률 차이에 기여한 비중(기여율)을 통해서, 대중 교역의 파급효과가 산업간 양극화에 기여한 역할의 크기를 파악할 수 있다. <표 VII-1>에서 보듯, 대중 교역 파급효과의 기여율은(부가가치 성장 측면만을 기준으로 할 때) 제조업/서비스업간의 양극화에서는 약 50%, 중화학/경공업간의 양극화에서는 약 38%의 기여율을 보인다.¹²⁾ 이 같은 결과가 보여주듯, 대중 교역은 서비스산업에 대한 제조업의 상대적 고성장, 제조업 내에서는 중화학업종의 고성장과 경공업 부문의 위축을 유발함으로써, 제조업과 서비스 간, 제조업내 중화학과 경공업간의 양극화에서 상당히 중요한 역할을 하고 있다고 볼 수 있다.

12) 교역의 파급효과에 더하여 대중국 투자가 미치는 효과까지 감안한다면, 제조업/서비스간 양극화 기여율은 이보다 다소 낮아지고, 반대로 중화학/경공업간 양극화 기여율은 더 높아질 것이라 볼 수 있다. 이는 대중국 투자 및 현지생산이 해당업종 총투자나 생산에서 차지하는 비중이 서비스보다 제조업, 중화학보다 경공업에서 더 높다는 점에서, 대중 투자가 서비스보다 제조업, 중화학보다 경공업 생산을 상대적으로 위축시킬 것이라 보이기 때문이다.

〈표 VII-1〉 대중 교역의 성장기여도 차이와 산업부문간 성장률 양극화

		성장률	대중 교역의 성장기여도(%포인트)	대중 교역의 양극화 기여율(%)
양극화 1	제조업(A)	7.0	1.67	50.0
	서비스(B)	4.3	0.32	
	격 차(A-B)	2.7	1.35	
양극화 2	중화학(C)	8.3	2.17	38.3
	경공업(D)	-1.1	-1.43	
	격 차(C-D)	9.4	3.60	

2. 대중 교역과 탈공업화

선진산업국가의 산업구조 변화과정에서 관찰되는 특징의 하나로 소득 수준의 상승에 따라 취업구조나 생산(부가가치)구조의 측면에서 제조업의 비중이 감소하고 서비스 부문의 비중이 높아지는 탈공업화(Deindustrialization) 추이가 있다.

우리나라의 경우 취업구조 측면에서는 제조업 비중이 1980년대 말 정점에 달한 뒤 뚜렷한 하락 추세를 보이고 있고, 반면 생산(부가가치)구조 측면(경상가격 기준)에서는 역시 1980년대 말에 제조업 비중이 정점을 거친 뒤 현재는 소폭 낮아진 상태이나 뚜렷한 하락 추세를 보임이 없이 거의 일정한 수준에 머무는 추이를 보이고 있다. 즉 취업구조상의 탈공업화는 뚜렷이 진행되고 있는 반면, 생산구조 측면에서는 아직 탈공업화가 그다지 눈에 띄지 않는 상태라 할 수 있다.

위에서 보았듯이 대중 교역은 생산과 고용 양면에서 서비스 업에 대한 제조업의 상대적 고성장에 기여하고 있다는 점에서 제조업의 비중을 높이는 결과를 낳고 있다. 그런 점에서 대중 교역은 결과적으로 생산과 고용 양면에서 탈공업화를 억제하는 역할을 하고 있다고 볼 수 있다. 대중 교역의 성장기여효과에 의한 제조업 비중 변화는 다음과 같이 계산할 수 있다.

$$\Delta m = [(1 + g_m)^n - (1 + g)]m_0$$

(m 은 제조업 비중, g_m, g 는 각각 대중 교역의 제조업 및 전 산업에 대한 연평균 성장기여도(부가가치 혹은 고용), n 은 분석기간(년), m_0 는 기준년의 제조업 비중(부가가치 혹은 고용)을 의미)

위 식에 의해 대중 교역의 파급효과에 의한 생산 및 고용 측면에서의 제조업 비중 변화 정도를 추정해 보면, 2000~2004년 간의 대중 교역은 동 기간 중에 부가가치 측면에서 약 1.22%포인트, 취업비중 측면에서 약 0.63%포인트만큼 제조업 비중을 높이는 효과를 발휘한 것으로 추정된다.¹³⁾ 즉, 그만큼 우리나라 산업구조의 탈공업화 추이를 억제하는 효과를 발휘하였다고 볼 수 있다.¹⁴⁾

13) 모두 동 기간 중의 누적 상승효과임.

14) 반면, 한국의 대중국 투자는 탈공업화를 촉진하는 효과를 발휘할 것이라 볼 수 있다. 이는 대중국 투자에서 제조업 비중이 지배적이고, 대중 투자 및 현지생산은 국내생산 및 고용을 일정 부분 대체하는 효과를 가질 것이기 때문이다. 따라서 한·중간 거래가 제조업 비중 및 탈공업화

부가가치와 고용 측면의 탈공업화 억제 효과를 서로 비교하면, 부가가치 측면에서의 탈공업화 억제 효과가 취업구조 측면에서의 억제 효과에 비해 훨씬 크게 나타난다. 이 같은 차이는 실제 한국 산업구조의 탈공업화가 취업구조 측면에서는 두드러진 반면, 생산구조 측면에서는 그다지 뚜렷하게 진행되고 있지 않은 사실과도 잘 부합된다. 이는 대중 교역의 파급효과가 한국 산업의 탈공업화를 억제하는 역할을 할 뿐 아니라, 한국 산업의 탈공업화 추이의 특징에 대해서도 일정한 설명력을 가짐을 시사한다.

3. 대중 교역과 부품소재산업 발전

전통적으로 부품소재 부문은 한국 산업에서 취약한 부문으로, 대외 무역수지적자에 기여하는 주요 부문의 하나였다. 그런데 부품소재 부문의 무역수지는 1990년대 중반 이후 흑자로 전환되어 최근에는 흑자 규모가 큰 폭으로 증가하는 추이를 보이고 있다(〈그림 VII-2〉 참조).

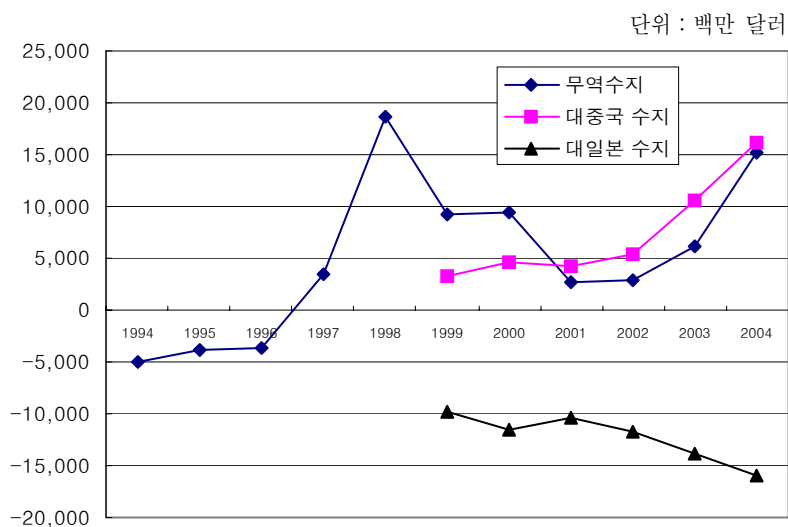
이 같은 부품소재 무역구조 전환에 가장 큰 기여를 하고 있는 것이 바로 대중 교역이다. 그림은 전체 부품소재 무역수지

에 미치는 총체적 효과는 위에서 보인 교역의 탈공업화 억제 효과와 투자의 탈공업화 촉진 효과를 합한 것에 의해 결정될 것이다. 현실적으로 투자의 효과 추정이 곤란하여 정확한 판단은 어렵지만, 대중 투자나 현지생산 규모가 한·중간 교역규모에 비해 훨씬 작다는 점을 감안하면, 교역효과가 투자효과를 압도할 가능성이 높을 것으로 추측된다.

추이와 아울러 최근의 대중국 및 대일본 부품소재 무역수지 추이를 보여주고 있다. 그림에서 보듯 부품소재 부문의 대중국 무역흑자는 최근 들어 동 부문의 대일 무역적자를 상회하면서 전체 무역흑자에 기여하고 있다. 대중 흑자규모는 동 부문의 전체 무역흑자 규모보다 약간 더 크며, 전체 무역흑자의 변화추이와 비슷한 증가추세를 보이고 있다.

한편, 이 같은 대중 교역의 직접적 효과뿐만 아니라 산업연관관계에 의한 간접적 효과를 포함하면, 앞에서의 분석에서 보았듯이 대중 교역이 부품소재산업 부문에 미치는 영향은 더욱 커진다. 대중 교역의 부가가치 창출효과나 고용유발효과는 앞서 살펴본 대분류 산업군중에서 부품소재 부문에 가장 큰 영향을

〈그림 Ⅶ-2〉 부품소재 부문의 교역수지 변화 추이



미치는 것으로 나타나고 있다. 이처럼 대중 교역은 전통적으로 한국산업의 취약부문이었던 부품소재 부문의 성장에 중요한 역할을 하고 있다.

물론 이 같은 부품소재 부문의 양적 팽창이 그대로 동 부문의 기술수준 상승과 같은 질적인 고도화를 의미한다고 볼 수는 없다. 하지만 부품소재 부문 발전의 주요 제약요인의 하나가 단위 품목 시장규모의 경제성 부족에 기인하는 경우가 적지 않았다는 점에서, 이 같은 양적 팽창에의 기여가 장기적으로 질적인 고도화로 연결될 가능성도 높다고 생각된다.

4. 대중 교역과 농업의 위축

한국경제가 고도성장을 시작한 이래 농업부문이 생산이나 고용에서 차지하는 비중은 꾸준히 감소추세를 지속하여 왔다. 대중 교역은 생산과 고용 양면에서 농업부문에 적지 않은 감소효과를 미침으로써 동 부문의 위축을 더욱 가속화시키는 역할을 하고 있다. 사실 대중 교역이 농업부문에 미치는 부정적 영향은 주위에 범람하는 중국산 농산물을 통해 일상생활에서도 쉽게 추측할 수 있는 것이지만, 위의 분석결과는 이 같은 영향을 구체적으로 확인시켜주고 있다.

대중 교역이 농업과 직간접적으로 연결되는 1차산업 및 식료부문에 미치는 효과를 보면, 2000~2004년 평균으로 부가가치 -3.7%, 고용 -1.8%로 소득과 고용 양면에서 상당히 큰 감소효

과를 미쳤다. 성장기여의 경우, 대중 무역적자가 지속되던 동 부문이 2004년에는 비교적 큰 규모의 흑자를 기록한 데 힘입어 성장기여도 0.24%포인트로 負의 성장효과를 면하였지만,¹⁵⁾ 2004년 효과가 상대적으로 적게 반영되는 단순산술평균의 성장기여를 보면, 성장기여도 -0.05%포인트, 성장기여율 -6.8%로 역시 동 부문의 성장률을 낮추는 역할을 한 것으로 나타나고 있다. 최근 들어 국내 농업부문의 경우 취업의 탈농업화가 가속되고 소득수준도 거의 정체상태를 보이는 극심한 침체가 나타나고 있는바, 여기에는 대중 교역에 의한 이 같은 위축 효과가 적지 않은 역할을 한 것으로 추정된다.¹⁶⁾

물론 대중 교역의 성장기여율을 보면, 농업부문보다 경공업에 미치는 감소 효과가 더 큰 것은 사실이다. 그러나 경공업은 대중 교역의 부정적 효과를 해외투자를 통한 현지생산이라는 형태로 어느 정도 회피할 수 있는 반면, 농업의 경우는 그러한 수단이 거의 차단되어 있고 제조업에 비해 업종전환이나 구조조

15) 단, 2000년 불변 원화 기준으로는 2004년에도 무역적자를 기록하였다. 다만 2004년의 적자규모가 2000년 이후 가장 낮은 수준에 머물렀기 때문에 2004년 대중 교역은 동 부문의 2000~2004년 평균성장기여도를 높이는 역할을 하고 있다.

16) 2000~2004년간 농림어업 부문의 소득증가율은 0.18%로 거의 정체상태에 머무르는 침체를 보였다. 이 같은 동 부문의 극심한 소득 침체는 2003, 4년경의 소비침체에도 중요한 역할을 한 것으로 추정된다. 당시 소비침체의 가장 중요한 원인의 하나가 자영업 부문의 가처분 소득 침체에 있었는데, 농림어업 부문은 가장 큰 자영업 부문의 하나로서, 동 부문의 2000~2004년간의 소득 침체는 동 기간 중 자영업 소득 부진에 가장 큰 기여요인(기여율 51%)이었던 것으로 추정된다.

정의 어려움이 더 크다는 점에서, 사실상 대중 교역의 영향은 농업부문에 가장 큰 충격을 미치고 있다고 볼 수 있다.

더욱이 이 같은 부정적 영향에도 불구하고, 농업부문의 대중 무역적자는 앞으로도 증가추세가 지속될 가능성이 매우 높다. 그런 점에서 대중 교역의 과급효과 문제는, 국내 농업부문으로 하여금 중장기적으로 이 같은 충격에 대응하기 위한 구조적인 대응방안을 마련할 필요성을 제기한다고 볼 수 있다.

Ⅷ. 추정결과 요약 및 정책적 시사

1. 추정결과 요약

(1) 전체 경제에 대한 영향

2000~2004년간 평균으로 대중 교역은 전산업 생산의 2.1%(약 30조 원(2000년 불변가격 기준)), 부가가치의 1.5%(8조 5,000억 원), 고용의 0.7%(약 11만 6,000명)를 창출하였으며, 경제성장에 대한 기여는 연평균 0.67%포인트(기여율 12.6%), 고용증가에 대해서는 연평균 0.39%포인트의 기여를 하였다.

(2) 산업별 영향

2000~2004년간 평균으로 제조업에 대하여, 대중 교역은 생산의 3.7%(27조 5,000억 원), 부가가치의 4.8%(7조 3,000억 원), 고용의 3.2%(9만 4,000명)를 창출하였으며, 동 기간 중 제조업 성장에 연평균 1.7%포인트(기여율 23.8%), 고용증가에 1.15%포인트의 기여를 보였다.

서비스산업에 대해서는, 생산의 0.6%(3조 9,000억 원), 부가가치의 0.7%(2조 2,000억 원), 고용의 0.7%(6만 6,000명)를 창출하

는 효과를 미쳤으며, 서비스산업 성장에 연평균 0.32%포인트(기여율 7.5%), 고용증가에 0.28%포인트의 기여를 하였다.

반면, 1차산업(음식료 포함)에 대해서는 생산의 -1.5%(2조 4,000억 원), 부가가치의 -3.7%(1조 4,000억 원), 고용의 -1.8%(4만 6,000명)에 해당하는 감소효과를 미쳤다.

제조업 내에서는 중화학공업에 대해서 동 부문 부가가치의 5.5%(7조 3,000억 원), 고용의 5.4%(10만 9,000명)를 창출하고, 산업성장 및 고용증가에 연평균 각각 2.2%포인트(기여율 26.2%), 2.22%포인트의 기여를 한 반면, 경공업에 대해서는 부가가치를 0.1%(180억원) 창출, 고용을 -1.7%(1만 5,000명)만큼 감소시키고, 동 부문 성장과 고용증가율을 각각 -1.4%포인트, -1.5%포인트만큼 낮추는 효과를 미쳤다.

세부산업별로는 대중 무역 흑자 규모가 큰 화학, 기계, 전자 업종 등에서 부가가치 및 고용 창출효과가 컸고, 그 밖에 제조업과의 연관성이 높은 도소매, 사업서비스, 금융보험 부문 등의 부가가치나 고용에 대해서도 비교적 큰 正의 효과를 미쳤다. 반면 1차산품, 의류, 기타제조업, 비금속광물, 가정용 전기기기업 종의 부가가치나 고용에는 負의 효과를 미쳤다. 특히 대중 교역의 성장기여효과의 경우, 경공업 부문은 거의 모든 업종에 대하여 負의 성장기여를 보였다.

(3) 산업구조에 미친 영향

- ① 대중 교역은 제조업과 서비스간, 제조업내 중화학과 경공

업 간의 양극화에 기여하였다. 대중 교역의 성장기여도 격차가 산업간 성장률 격차에 기여한 기여율에 의할 때, 대중 교역은 제조업/서비스업간 양극화에 약 50%, 중화학/경공업간 양극화에 약 38% 기여하였다.

- ② 대중 교역은 소비재 부문보다는 생산재 부문의 비중 확대, 특히 부품소재 부문 및 기계류 부문의 비중 확대에 기여하였다.
- ③ 대중 교역은 2000~2004년간 누적으로 부가가치 측면에서 1.22%포인트, 고용 측면에서 0.63%포인트만큼 제조업 비중을 높임으로써, 그만큼 산업생산 및 고용 양 측면에서 한국경제의 탈공업화를 억제하는 효과를 미쳤다.
- ④ 대중 교역은 1차산품 부문(주로 농업부문)의 생산과 고용에 負의 영향을 미침으로써, 동 부문의 침체 및 비중 감소 추이를 더욱 가속화시키는 역할을 하였다.

2. 정책적 시사

전체적으로 한·중간 교역의 산업구조적 특성은 한·일 간 교역과 거의 정반대의 양상을 보이고 있다. 한·일 간 교역의 경우, 한국은 1차산품과 경공업 부문에서는 무역흑자(수출 특화), 기계류 및 부품소재 부문에서는 무역적자(수입 특화), 전산업 합계로는 무역적자를 보이는 구조를 장기간 지속하고 있다.

이 같은 교역구조는 한·중간 교역에서는 정확히 반대로 나

타나, 한국은 1차산품과 경공업 부문에서는 대중 무역적자(수입 특화), 기계류 및 부품소재 부문에서는 흑자(수출 특화), 전체 합계로는 무역흑자 구조를 보이고 있다. 이 같은 대중 교역구조는 대체로 1990년대 중반부터 나타나기 시작하여 보다 강화된 형태로 지금까지 이어져 오고 있다.

한국의 빠른 산업구조 고도화에도 불구하고 한·일간 교역의 기본적인 구조가 상당히 오랜 기간에 걸쳐 유지되어 오고 있는 것과 유사하게, 한·중 교역구조도 앞으로 상당 기간(세부적인 산업내용은 변화하더라도) 기본적인 특성이 유지될 가능성이 높다. 향후 중국의 산업발전에 따라 중국의 산업구조는 빠르게 고도화하여 가겠지만, 한국의 산업도 빠르게 성장하고 있으므로, 한국과 중국의 산업발전 격차는 그 크기가 다소 축소되더라도 상당 기간 존재할 것이라고 볼 수 있다. 이렇게 볼 때, 현재 한국이 대중 교역에서 보이는 산업간 경쟁우열위 구조와 그 파급효과는 그 세부적인 내용은 변화하더라도 기본적인 구조는 상당 기간 지속될 가능성이 높다고 보인다.¹⁷⁾ 그런 점에서 앞

17) 세부부문별로는 향후 대중 경쟁구조의 변화에 따라 효과의 방향이 역전 되는 경우도 적지 않게 발생할 것이다. 예컨대, 기계류 업종내에서도 컴퓨터(조립 생산)나 일부 가전 등의 경우 이미 대중 경쟁우위가 크게 약화되면서 중국의 부상이 국내 해당 업종의 성장에 위협이 되는 상황이 나타나고 있으며, 향후에는 좀 더 많은 업종에서 이 같은 상황이 나타나게 될 가능성이 높다. 중화학업종 내에서도 노동집약적 성격이 강하거나 기술집약도가 낮은 부문들이 우선적으로 그 대상이 될 것으로 예상된다. 하지만 이 같은 일부업종의 경쟁우위 역전에도 불구하고 중화학공업 전체 혹은 전산업에 대한 중국효과는 앞으로도 상당기간 正의 방향으로 작용할 것으로 보인다. 이는 향후에도 대중 경쟁우위가 지속

서 살펴본 대중 교역의 산업별 효과는 중장기적인 시야에서도 한국의 산업구조 변화 방향을 예측함에 있어서도 유용한 참고가 될 수 있을 것이다.

앞서의 분석에 의하면, 전체적으로 볼 때, 대중 교역은 한국의 산업 성장에 적지 않은 기여를 하고 있는 것으로 나타난다. 물론 산업별로 보면, 경공업 부문이나 1차산업에는 상당한 부정적 영향을 미치고 있지만, 전산업을 집계할 경우에는 정의 효과가 압도적이다. 특히 자본재, 부품소재 부문에 큰 정의 기여를 하고 있으며, 제조업과 연계가 깊은 일부 서비스업종에도 적지 않은 성장 기여를 보이고 있다. 중국의 팽창이 한국의 산업 성장에 유의한 정의 영향을 미치고 있음은 선행연구들에서도 공통적으로 확인되는 결과이다.¹⁸⁾ 특히 Eichengreen et al(2004)에 의하면, 일본을 포함한 주요 아시아 국가들 중에서도 한국은 중

되는 업종에서는 중국의 고도성장과 더불어 중국효과가 더욱 확대될 것이고, 이들 부문에서의 효과가 경쟁구조 역전업종에서의 負의 효과를 여전히 압도할 가능성이 높다고 보이기 때문이다.

- 18) 범위를 넓혀 한·중 교역뿐 아니라 제3국 시장에서의 경합관계나 해외 투자 측면의 효과까지 감안한다면, 중국 성장이 한국산업에 미치는 효과는 앞서 추정한 것보다는 다소 작아질 것으로 예상된다. 이는 제3국 시장에서의 경합관계나 해외투자는 대체로 한국의 산업 성장에 부정적 영향을 미칠 것이라 볼 수 있기 때문이다. 하지만 이들을 모두 고려할 경우에도 효과의 방향을 역전시키는 데는 이르지 못하고, 성장기여 효과의 크기를 다소 감소시키는 정도에 그칠 것이라 보인다. 이는 한·중 교역규모가 해외투자나 제3국에서의 수출경합에 비해서는 압도적으로 크다고 볼 수 있기 때문이다. 실제로 제3국 시장에서의 경합측면까지 고려하고 있는 기존연구들에서 중국 성장은 한국산업에 큰 폭의 정의 효과를 미치는 것으로 나타나고 있다.

국 효과를 가장 크게 누리고 있는 국가이다.¹⁹⁾

따라서 우리로서는 이 같은 중국 효과를 앞으로도 계속하여 유지, 활용하여 나가는 노력이 필요하다. 중국의 고도성장이 앞으로도 상당기간 지속될 가능성이 높은 만큼, 이 같은 중국 효과 활용문제의 중요성은 매우 크다. 중국 효과를 향후에도 유지, 활용하기 위해서는 우선 현재 중국에 대해 경쟁우위를 갖고 있는 산업에서 꾸준한 기술향상을 통해 이 같은 우위구조를 지켜나가는 것이 매우 중요하다. 중장기적인 산업전략을 구축함에 있어서는, 대중 기술우위 유지가 상대적으로 용이하면서, 향후 중국의 수요 급증이 예상되는 산업에 초점을 맞추어 산업구조 변화를 유도해가는 것이 바람직하다. 이러한 업종을 파악하는데 있어서는, 앞서 언급한대로 한·중 교역관계와 매우 유사한 특성을 보이고 있는 한·일 교역의 장기 추이를 살펴보는 것이 도움이 될 것이다.

반면, 대중 교역으로부터 부정적 영향을 받고 있는 업종들, 예컨대 경공업 부문이나 농업부문의 경우, 그에 대한 구조적 대응방안의 모색이 시급하다. 이 같은 영향은 중장기적으로 피할 수 없는 추세이며 앞으로 더 확대될 가능성도 높다는 점에서, 부정적 효과를 최소화하고 나아가 그로부터 벗어날 수 있는 구조전환 노력, 예컨대 질적 고도화를 통한 제품 차별화 및 경쟁우위의 확보 노력 등이 필요하다.

19) 중국의 수입 증가에 따른 아시아 각국의 수출 증가 탄력성 추정 결과에 의하면, 한국은 0.06으로 일본(0.03), 싱가포르(0.03)를 제치고 분석대상 국가 중 탄력성이 가장 높다(Eichengreen et al(2004), p. 34).

한편, 중국 효과의 확대라는 이면에는 그만큼 한국 산업의 대 중국 의존 확대라는 측면도 있음에 유의할 필요가 있다. 물론 경제의 글로벌화가 진전되고 특히 중국의 고도성장이 지속되는 상황에서 양국간 상호의존이 확대되는 것은 피할 수 없는 추세이다. 그러나 경제의 안정성이라는 측면에서 산업 전반이 특정 시장에 지나치게 편중되는 것은 분명 바람직하지 못하다. 특히, 중국의 경우 아직 성숙경제는 아니라는 점에서 급격한 변동을 겪을 가능성도 배제할 수 없다. 이러한 점을 감안하면, 중국 효과의 활용 못지 않게, 중국 변수가 한국 산업에 미칠 수 있는 충격에 대비하는 주의도 필요하다. 이를 위해서는 지나친 중국 시장 편중을 피하고, 적절한 시장 다변화를 추구하는 신중함이 병행되어야 할 것이다. 아울러, 중국의 경제상황을 면밀하게 모니터링하면서 상황 변화를 미리 예측하여 이에 대응할 수 있도록 관련 자원과 시스템을 구축하는 노력도 필요하다.

참 고 문 헌

- 강두용(1998), “일본의 경험에 비추어 본 한국경제의 감속성장 전환”, 『국제경제연구』 4(2).
- _____(2002), “노동이동의 소진과 고도성장의 종료”, 『경제분석』 7(3), 한국은행.
- 산업연구원 동향분석실(2005), 『2005년 제조업 외국인투자 현황』, 산업연구원 이슈페이퍼.
- 신현수, 이원복(2003), 『한중일 경쟁력 비교분석과 정책적 시사점』, 산업연구원 용역보고서.
- 장석인, 박승록(2004), 『동북아시대 한국산업의 진로와 발전전략 : 중국의 급성장에 따른 주력산업 진로를 중심으로』, 산업연구원 연구보고서.
- Ahearne, A. et al(2003), “China and Emerging Asia : Comrades or Competitors?”, *International Finance Discussion Paper* no.789, Federal Reserve System.
- Boltho, A.(2004), “China-Can Rapid Economic Growth Continue?”, *The Singapore Economic Review* 49(2).
- Eichengreen et al(2004), “The Impact of China on the Exports of Other Asian Countries”, *NBER working paper*

10768.

- Ianchovichina, E. and T. Walmsley(2003), “Impact of China’s WTO Accession on East Asia”, mimeo. The World Bank.
- International Monetary Fund(2004a), “China’s Emergence and its Impact on the Global Economy”, *World Economic Outlook*.
- _____(2004b), *China’s Growth and Integration into the World Economy : Prospects and Challenges*, Occasional Paper 232.
- Yang, T. and D. Vines(2000), “The Fallacy of Composition and the Terms of Trade of NIEs”, mimeo. Oxford University.
- Young, A.(2000), “Gold into Base Metals : Productivity Growth in the People’s Republic of China during the Reform Period”, *NBER working paper* 7856.

Issue Paper 2006-195

중국의 부상이 한국 산업 성장에 미치는 영향

- 한·중 교역의 파급효과를 중심으로 -

發行處：産業研究院(서울特別市 東大門區 淸涼里洞 206-9)

發行人：오 상 북

登 錄：1983年 7月 7日 第6-0001號 / 電話：3299-3114 (代)

印 刷：2006年 2月 15日 / 發行：2006年 2月 17日

印刷處：태광인쇄

ISBN 89-5992-036-3 93320

購讀問議：홍보·편집팀(3299-3151)

內容의 無斷轉載 및 譯載를 禁함.

普及價 3,000원