

중국, 새로운 협력방안 모색과 제주의 시사점

제주연구원 책임연구원 정 지 형

1. 들어가며

2017년은 한중 수교 25주년으로 지난 4반세기 동안 양국 관계는 비약적으로 발전했다. 양국의 인적교류는 이미 1,000만 명을 넘었으며, 중국은 한국의 최대 교역대상국으로 한국 경제 전반에 큰 영향을 미치고 있다.

중국은 제1무역 대상국으로 한국의 대중수출은 92년 27억 달러에서 2016년 1,244억 달러로 46.1배 확대, 대중수입은 동기간 37억 달러에서 870억 달러로 23.5배 증가하며, 수출액의 25.1%, 수입액의 21.4%를 차지하고 있다. 제주의 대중 수출은 2016년 8월 기준 1,000만 달러는 넘어서면서 최근 5년간 연평균 수출액이 지속적으로 성장하고 있다. 다른 지자체와 비교하더라도 수출 증가율이 가장 높은 편이라 할 수 있지만 수출금액으로 본다면 가장 낮은 수치로 증가율에 대한 기여도는 현저히 낮은 편이라 할 수 있다.

중국은 1978년 개혁 개방 이후 지난 40년 간 가장 빠른 경제성장과 강력한 국권을 가진 나라가 되었다. 그동안 연평균 10%의 고성장을 유지하던 경제성장률은 2012년 이후 7~8%를 유지하고 있으며, 중국 및 세계 주요 기관에 따르면 2018년 중국 경제 성장률을 6%대로 예상하고 있다. 일각에서는 중국 경제성장에 대한 비관론적인 시각이 있지만 중국은 현재 고도 성장 전략에서 벗어나 질적 성장을 추구하는 신장태(新常态, new normal: 중고속의 안정성장 시대의 중국경제의 새로운 상태)로 진입하고 있다. 특히 본격적인 '시진핑(習近平) 시대'에 진입하면서 경제구조 개선, 질

적 성장으로의 전환 등 저성장 속에서 완만한 안정세를 유지할 것으로 전망된다. 2017년 제19차 중국공산당 전국대표회의에서 시진핑 주석은 ‘녹색발전’, ‘사회 불평등현상 해소’, ‘혁신’, ‘경제의 리밸런싱’ 등을 강조하였다. 이는 중국 지도부가 경제 성장 수치에 집착하지 않고 성장률이 다소 떨어지더라도 부채와 환경오염 등 현안 해결을 우선시 하겠다는 것으로 해석할 수 있다. 중국의 성장 가능성은 충분히 입증된 것으로 판단된다. 중국은 이미 로봇, 자동화, 에너지, 자원, 항공, 철도 등 모든 면에서 ‘굴기’의 모습을 보이고 있으며, 경제, 우주, 국방, 외교 분야에서도 미국과 어깨를 나란히 하고 있다. 현재의 중국은 개혁개방 정책의 성과를 토대로 적극적인 외교 노선 채택과 함께 대륙의 ‘굴기’를 위해 중국 정부는 다방면에서 개혁을 추진하고 있다. 제조강국 실현을 위한 ‘중국제조 2025’, IT와 전통산업 결합을 통한 새로운 경제 성장 전략인 ‘인터넷 플러스’ 등 핵심 정책을 통해 중국 산업의 경쟁력을 높이고 내수를 촉진하여 새로운 성장동력을 확보하고 있다. 특히 ‘일대일로(一帶一路: 실크로드경제벨트와 21세기 해상실크로드)’를 통해 대내외 확장과 지역불균형 해소, 주변국과의 상호연결과 소통을 강조하며 중국의 입지를 넓혀가고 있다.

2016년 7월 사드배치 결정 이후 약 15개월여 동안 한중 관계는 가장 힘든 시기를 겪었다. 제주 방문 중국인 관광객은 급감하였고, 통관 및 검역절차 강화로 인해 많은 기업들이 피해를 입었다. 이와 관련하여 대중국 의존도를 낮추고, post-china, next china를 제시하면서 시장다변화를 위한 방향이 제기되었다. 새로운 시장 개척은 분명 필요한 것이지만 대한민국 수출입 교역 대상국 1위이며, 이와 더불어 비정규 무역과 문화, 관광을 감안한다면 인접한 국가이자 최대 시장인 중국은 우리에게 최고의 시장이라 할 수 있다.

한·중 경제는 분명 상호 의존적이지만 이제는 한국 또는 제주라는 브랜드만을 가지고 경쟁하는 것은 분명 한계점이 있다. 중국이라는 거대 소비시장에 인접해 있는 제주로서는 중국을 새로운 유망시장으로 바라볼 수 있는 인식 전환이 필요하다. 단순히 제주만의 브랜드 이미지를 내세운 마케팅이 아닌 새로운 시각에서 새로운 전략으로 세분화된 타깃 선정을 통해 부분 틈새시장 모색이 필요한 시점이다. 본고에서는 중국 정부의 핵심정책인 ‘일대일로’에 초점을 맞추어 제주와 중국 간 새로운 협력 모색을 위한 시사점을 도출하고자 한다.

2. 중국 일대일로 및 향후 경제전망

1) 중국정부의 '일대일로'

일대일로(一帶 一路: one belt one road)는 2013년 시진핑 주석이 제기하였으며 육상실크로드 경제벨트와 21세기 해상실크로드를 합친 개념이다. 일대일로는 대외적으로는 유럽과 아시아지역 경제공동체를 통한 중국 주도의 경제권 확대라고 할 수 있으며, 대내적으로는 중국 내 지역 불균형 해소를 위한 정책이라 할 수 있다. 특히 중국 내 지방정부 또한 중앙정부의 정책기조에 따라 일대일로, 지속적인 대외개방과 협력을 주요 정책과제로 제시하고 있어 지역발전 및 협력 차원에서 일대일로를 주목할 필요가 있다. 일대일로 중 일대(육상경제벨트)는 제주지역과 직접적인 연계성은 매우 낮을 것으로 판단되며 제주는 지리적 특수성으로 인해 일로(해상 실크로드)와의 협력연계성 모색이 필요하다고 판단된다.

(1) 21세기 해상실크로드 구상

해상실크로드의 주요 지역들은 대부분 경제발전이 높은 연해지역 중심이며 개방화가 매우 빠른 지역으로 대부분 해양산업 및 해양관광 등과 연계하여 향후 발전방향을 제시하고 있다. 상하이, 저장성(항저우, Ningbo), 산둥성(칭다오) 등을 중심으로 형성되어 있으며, 광둥성(광저우, 선전), 푸젠성(취안저우), 하이난(하이커우) 등 중국의 경제엔진 역할을 하는 핵심지역이라 할 수 있다. 특히 2015년 3월 중국정부가 발표한 <실크로드경제벨트 및 21세기 해상실크로드 공동건설 추진 비전과 행동(推动共建丝绸之路经济带和21世纪海上丝绸之路的愿景与行动, 이하 일대일로 비전과 행동)¹⁾에 따르면 관광분야의 협력에 대해 보다 명확히 하고 있다. 특히 해상실크로드 국가의 크루즈 관광 협력 발전을 강조하였으며, 이는 크루즈 해상관광이 아직까지 중국의 취약 부분이기 때문이라 할 수 있다. 향후 21세기 해상실크로드는 중국 국내 주요 15개 항구²⁾를 거점항구로 발전할 것으로 예상된다.

1) <http://www.yidaiyilu.gov.cn/yw/qwfb/604.htm#gjsls>

2) 상하이(上海), 톈진(天津), 닝보-저오산(宁波-舟山), 광저우(广州), 선전(深圳), 진장(湛江), 산터우(汕头), 칭다오(青岛), 옌타이(烟台), 다롄(大连), 푸저우(福州), 샤먼(厦门), 취안저우(泉州), 하이커우(海口), 쓰야(三亚)

(2) 해상실크로드 주요 크루즈 항구

중국 정부는 국내소비 확대를 위해 관광산업 육성정책을 지속적으로 지원하고 있으며, 크루즈 관광 산업은 2011년 이후 빠른 속도로 성장하고 있는 실정이다. 제주의 경우 중국 21세기 해상실크로드와의 연계성 모색을 위해서는 해양관광의 크루즈와 관련하여 새로운 협력방안 도출이 필요하다. 중국은 톈진, 상하이, 저오산, 샤먼, 쑤야, 칭다오, 다롄, 광저우 등 8개 국제 크루즈 항구를 중심으로 육성정책을 펼치고 있다. 2016년 기준 중국 크루즈 운항은 총 955회로 전년대비 65% 증가하였다. 이 중 상하이항이 전년대비 49% 성장한 513회로 가장 높은 운항횟수를 기록하였으며, 칭다오항와 다롄항의 경우 운항회수는 52회, 27회로 많지는 않지만 전년대비 각각 174%, 125% 증가하여 가장 높은 증가율을 보이고 있다. 광저우는 2016년 1월 크루즈 노선을 개설하였으며, 2016년 기준 총 104회 운항하였다. 2016년 중국 8대 크루즈항의 크루즈관광객은 약 439만 5,000명으로 전년대비 82% 증가하였다. ‘2016년 중국 크루즈산업 발전보고’에 따르면 중국 크루즈 관광시장은 연평균 40% 증가할 것으로 예상되며,³⁾ 2020년 크루즈 관광객은 450만 명, 2030년에는 1,750만 명에 달할 것으로 예상된다.

〈표 1〉 중국 국제크루즈 운항수 및 증가율

(단위 : 회, %)

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
톈진	운행수	15	26	40	31	35	70	55	93 (96)	142
	증가율		55	43	-25	12	69	-24	53	48
상하이	운행수	60	79	178	105	121	197	272	344	513
	증가율		28	81	-53	14	49	32	23	49
저우산	운행수	-	-	-	4	-	-	1	12	13
	증가율								248	8
샤먼	운행수	56	26	58	11	19	13	23	66 (65)	79
	증가율		-77	80	-166	55	-38	57	105	22
쑤야	운행수	132	34	15	35	86	113	71	30	25
	증가율		-136	-82	85	90	27	-46	-86	-17

3) KMI 중국리포트, 제 17-7호, 한국해양수산개발원 중국연구센터, 2017년 4월 20일, p1

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
칭다오	운행수	4	7	12	21	3	2	2	19	52
	증가율		56	54	56	-195	-41	0	225	174
다렌	운행수	8	15	11	17	9	9	6	17 (12)	27
	증가율		63	-31	44	-64	0%	-41	104	125
광저우	운행수								0	104
	증가율									-

주: 중국항구통계연감(2016)은 2015년 기준이므로, 2016년의 경우 KMI 중국리포트를 참조하였으며, 2015년 텐진, 사면, 다렌 ()의 크루즈 운항수는 중국항구통계연감과 달라 KMI 중국리포트의 크루즈 운항 수를 표기하였음
 자료: 中国港口统计年鉴(2016), KMI 중국리포트⁴⁾

〈표 2〉 중국 국제크루즈 관광객 규모 및 증가율

(단위: 만 명, %)

		2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
텐진	관광객	2.0	-	10.0	7.2	11.9	25.0	22.4	43.1	71.5
	증가율				-33	50	74	-11	65	66
상하이	관광객	13.0	18.3	34.2	23.7	35.8	75.7	121.9	164.5 (163.6)	289.5
	증가율		34	62	-36	41	75	48	30	77
저우산	관광객	-	-	-	-	-	-	0.2	2.0 (1.7)	1.8
	증가율								213	6
사면	관광객	7.4	2.0	2.0	1.3	3.6	2.5	5.6	17.6	19.1
	증가율		-129	-3	-45	105	-37	82	114	9
싼야	관광객	3.4	7.6	3.9	6.9	11.7	13.5	15.6	10.3	9.6
	증가율		-150	-65	56	53	15	14	-41	-7
칭다오	관광객	0.3	0.8	1.5	3.1	0.3	0.55	0.52	3.2	9.0
	증가율		91	58	73	-231	56	-6	183	181
다렌	관광객	1.7	2.8	2.0	4.7	2.1	3.0	0.7	2.3 (2.5)	6.5
	증가율		53	-34	86	-78	35	-150	122	160
광저우	관광객								0	32.6
	증가율									-

주: 중국항구통계연감(2016)은 2015년 기준이므로, 2016년의 경우 KMI 중국리포트를 참조하였으며, 2015년 텐진, 사면, 다렌 ()의 크루즈 운항수는 중국항구통계연감과 달라 KMI 중국리포트의 크루즈 운항 수를 표기하였음
 자료: 中国港口统计年鉴(2016), KMI 중국리포트⁵⁾

4) KMI 중국리포트, 제17-7호, 한국해양수산개발원 중국연구센터, 2017년 4월 20일, p.1

5) KMI 중국리포트, 제17-7호, 한국해양수산개발원 중국연구센터, 2017년 4월 20일, p.1

2) 2018년 중국 경제전망

2018년 중국 경제는 완만한 안정세를 유지하며, 많은 연구기관들은 경제성장률을 6.5% 내외로 전망하고 있다.

〈표 3〉 2018년 중국경제 성장률 전망

연구기관	2018 GDP 성장률	2018 CPI
상하이증권(上海証券)	7.0%	2.0%
Goldman Sachs(高盛集團)	6.5%	2.3%
영대증권(英大証券)	6.0%~6.5%	-
중신증권(中信証券)	6.8%	2.5%
중신건투증권(中信建投証券)	6.6%	2.3%
농은국제(农銀國際)	6.6%	2.0%
공은국제(工銀國際)	6.9%	2.2%
국가정보센터(國家信息中心)	6.5%	2.5%

자료: EMIS, 연구자재정리

2017년 12월 중국 중공중앙정치국(中共中央政治局)은 2018년 경제공작업무회의 개최를 통해 2018년 경제 성장전략 및 비전을 발표하였다. 향후 중국 정부는 지속가능한 발전 및 고품질 발전 촉진이며, 제19차 중국공산당 전국대표회의에서 시진핑 주석은 ‘녹색발전’, ‘사회 불평등현상 해소’, ‘혁신’, ‘경제의 리밸런싱’ 등을 강조하였다. 또한 지역 불균형 해소를 위해 동북진흥(振兴东北), 서부개발(开发西部), 정진지 일체화(京津冀一体化), 숭안신구(雄安新区) 등의 발전을 적극적으로 추진할 것으로 밝혔다.⁶⁾ 중국 CHINA SECURITIES(中信建投証券)에 따르면, 다음과 같은 10개 키워드를 통해 2018년 중국 경제를 전망하였다.

6) 从6个“一”看2018年中国经济走向, 2017, 12, 11,
<http://finance.jrj.com.cn/2017/12/11043023769196.shtml>

〈표 4〉 2018년 중국경제 10대 키워드

구분	내용
1	중국 경제성장모델 구조혁신과 새로운 성장엔진을 통한 경제성장
2	국유기업의 디-레버리지, 좀비기업 정리, 지방정부의 부채관리에 초점
3	중앙은행의 안정적인 화폐정책 유지, 금융위험 노출 방어수준 강화
4	과잉공급 해소, 생태환경 보호수준 강화, 환경오염해결 및 예방능력 제고를 통한 공급측 개혁 촉진
5	2018년 중국 소비자물가지수는 전년대비 상승세를 보이며, 상반기의 상승폭이 하반기보다 클 것으로 예측
6	서비스산업의 성장은 전반적인 경제성장의 새로운 엔진이 될 것임 - 제3차 산업의 정보통신업, 소프트웨어 및 정보기술서비스업은 가장 빠른 속도로 성장 - 의약제조업, 일반장비제조업, 전문적인 장비제조업, 자동차제조업, 철도·선박·항공우주 및 기타운송업, 컴퓨터, 통신 및 기타 전자장비업, 정밀기계 제조업 등 첨단산업 촉진 및 수준 제고
7	소비지출규모의 안정적 증가, 의료건강, 의료비용, 체육헬스, 레저관광, 보건의스마트가전, SUV 그린에너지 자동차 등이 우선순위로 발전될 것임
8	일대일로 이니셔티브의 지속적인 추진으로 연선국가 간 무역협력수준 강화
9	승안신구(雄安新区) 우선 개발 및 고정자산투자율은 연 평균 50%이상 유지
10	투기목적 부동산에 대한 매매억제, 구매·대출·판매 한정을 통해 장기적 부동산 시장 조절 - 중국 부동산 동일 등록제도 실시, 부동산세 징수, 주택임대제도 개혁, 토지제도개혁 등을 가속화

자료: EMIS⁷⁾

2017년 한국무역협회 발표한 ‘국경절을 통해 본 중국의 관광소비 트렌드’ 보고서에 따르면 중국 국경절을 활용한 중국인들의 해외관광은 연평균 14.3%씩 증가하고 있다.⁸⁾

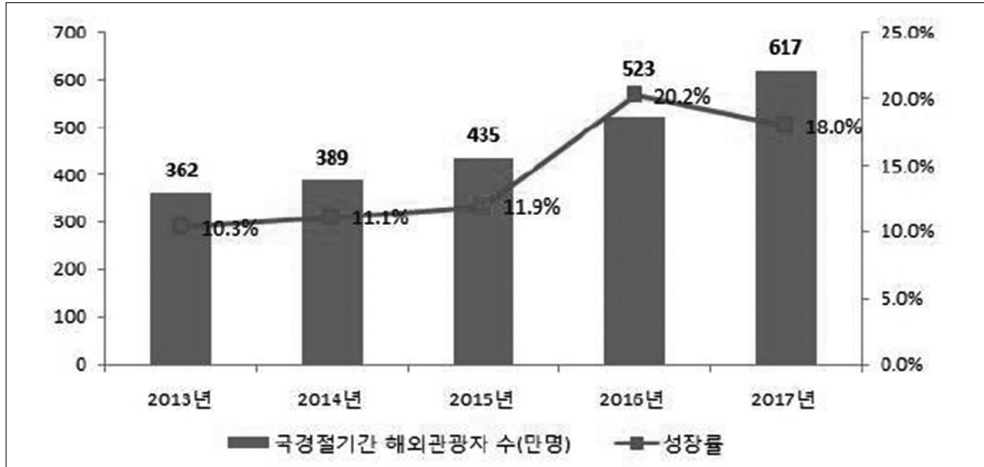
또한 해외관광객 중 77%가 태국, 일본, 싱가포르, 베트남 등 아시아권을 선택했으며, 이 중 동남아가 46%를 차지하였다. 한국은 인기 20대 국가에 포함되지 않았으며, 이는 사드 영향으로 인한 것으로 판단된다.

7) 2018年国内经济与政策十大猜想, 中信建投证券, 2017,12,11.

8) 국경절을 통해 본 중국의 관광소비트렌드, 한국무역협회, 2017,10,26

〈그림 1〉 2013~2017년 국경절 중국인 해외관광객 수 추이

(단위: 만명, %)



자료: 중국산업연구망, 재인용

〈표 5〉 국경절 중국인 해외관광 인기 10대 국가

순위	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
국가	태국	일본	싱가포르	베트남	미국	홍콩	말레이시아	대만	인도네시아	필리핀

자료: 한국무역협회

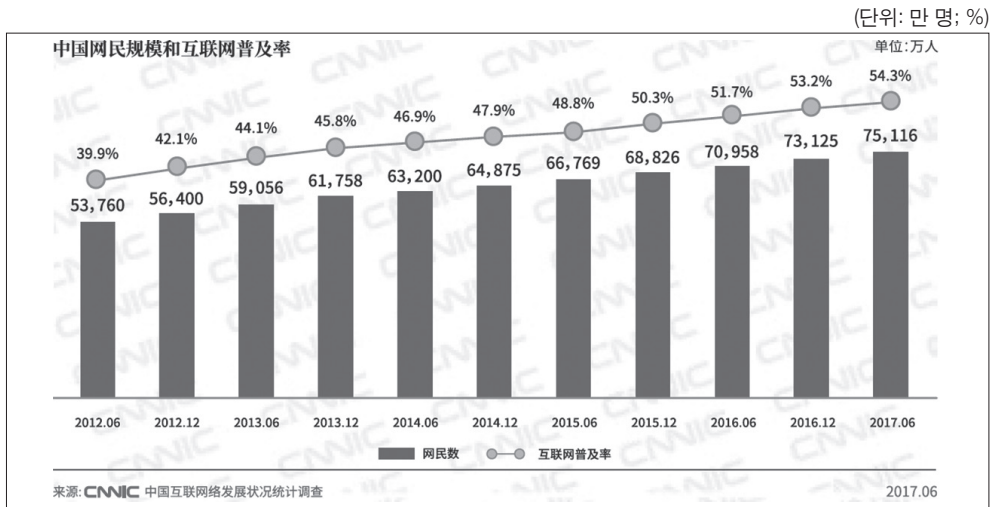
이 중 해외관광 소비가 많은 도시는 상하이, 베이징이며, 주요 연령대는 31~45세 (33%), 19~30세(27%)가 주력으로 전체 관광소비의 60%를 차지하고 있다.

이와 더불어 중국인 소비시장에서 온라인 및 모바일의 활용도가 높아지고 있다. 2017년 11월 11일 중국 광군제에서 알리바바는 약 1,682억 위안(약 28조 3,080억) 매출 신화를 기록했다.⁹⁾ 이 중 총 거래의 90%가 모바일을 사용하였으며, 판매 정점에는 초당 32만 5,000건의 결제가 처리되었다. 2017년 6월 기준 중국 네티즌 규모는 약 7억 5,100만명이며, 인터넷 사용 보급률은 약 54.3%이다.¹⁰⁾

9) 中광군제, 24시간 매출 28조원 또 신기록...작년보다 40%↑, 조선닷컴, 2017.11.12

10) CNNIC 중국 인터넷 발전현황 통계보고

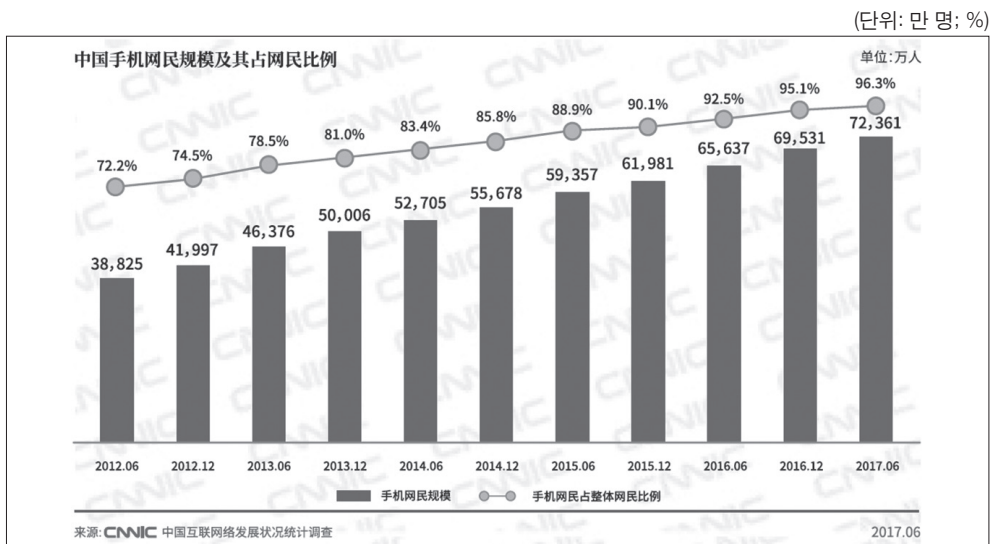
〈그림 2〉 중국 네티즌 총규모 및 인터넷 사용 보급률



자료: CNNIC 중국 인터넷 발전현황 통계보고

이와함께 중국의 스마트폰 사용 보급화에 따라 스마트폰 네티즌 규모가 급증하고 있는 실정이다. 2017년 기준 중국 스마트폰 네티즌 규모는 약 7억 2,361만 명으로 인터넷 사용자 총규모의 96.3%를 차지한 것으로 나타났다.

〈그림 3〉 중국 스마트폰 네티즌 규모 및 비중



자료: CNNIC 중국 인터넷 발전현황 통계보고

2017년 6월 기준 중국 도시 및 농촌 네티즌 규모는 각각 5억 5,000만 명, 2억 100만 명으로, 전체 네티즌 규모 중 각각 73.3%, 26.7%의 비중을 차지하고 있다. 도시 및 농촌의 인터넷 보급률은 격차를 보이고 있지만 지속적으로 증가하고 있는 실정이다. 이와 더불어 2016년 중국 온라인 소비시장 규모는 5조 위안을 돌파해 5조1556억 위안을 기록하였으며, 이 중 해외직구의 비중이 증가하였다. 코트라에 따르면 2012~2013년 1%대에 머물던 비중이 2016년에는 4.4%에 달하였으며, 2018년에는 7%에 이를 것으로 전망하고 있다.¹¹⁾

3. 시사점

한중 수교 25주년을 넘어서면서 한중 관계는 끊임없이 변화했다. 1992년 한중 수교 이래 한중 관계는 급속도로 성장하였고 질적인 변화도 있었다는 것은 분명한 사실이다. 하지만 현재의 한중관계는 과거 보완관계에서 이제는 중국이 주도하는 관계로 변모했다. 따라서 제주는 그동안의 대중국 전략에 대한 고민이 필요하며, 중국 경제변화에 따른 소비자의 트렌드 변화에 제대로 대응하고 있는지에 대한 점검이 필요하다. 이를 토대로 구체적이고 실효성 있는 장·단기 대응전략이 모색되어야 하며, 독보적인 경쟁력을 갖추고 실현 가능성에 초점을 맞추어야 할 것이다. 2018년 중국 정부의 경제정책 기조는 안정 및 혁신으로, 특히 3차 산업은 중국경제성장의 주요 엔진이라 할 수 있다. 이에 제주는 서비스업, 관광산업 및 중국 관련 산업 간의 협력 강화가 필요한 시점이다. 따라서 제주와 중국 간의 새로운 협력체계 구축을 위해 몇 가지 제언을 하고자 한다.

첫째, 관광분야이다. 중국 소비규모의 지속적인 증가로 의료건강·미용, 체육, 레저관광 등에서의 새로운 방향제시가 필요하다. 중국인 아웃바운드 관광객 형태는 과거 면세점 쇼핑 위주에서 시골체험, 스포츠 관람 등 체험·테마형으로 변화하고 있다. 비록 사드문제로 인해 관광객이 급감하였지만 한중관계가 점차 개선되고 있는 것을 감안할 때 향후 중국인 관광객 유치를 위한 새로운 전략이 필요하다. 특히 중국 내 지역 및 연령층을 세분화한 현지 마케팅 강화, 차별형 관광테마 개발 등이 필요하

11) 2016년 중국 해외직구 현황, 코트라 글로벌 원도우, 2017.4.3

다고 판단된다.

둘째, 수출분야이다. 중국의 3차 산업 중 정보통신 서비스의 발달로 온라인의 산업이 더욱 발전될 것으로 예상되는 바 이에 대한 대비가 필요하다. 현재 제주 상품의 경우 온라인을 통한 대중 수출은 거의 없지만, 향후 중국시장 개척을 위해서 온라인 진출은 필요하다. 특히 온라인을 통한 제주 홍보 및 이미지 제고, 제주 기업의 온라인 플랫폼 입점을 통한 브랜드 홍보 및 제품 판매를 위한 전략이 필요하다. 또한 최근 사드영향으로 검역 및 통관이 엄격해졌지만 향후 중국의 식품안전 관련 법규는 더욱 엄격해질 것으로 예상되므로 중국수출을 위해서는 위생허가증 보유, 제품 질 향상 등 중국정부의 규제 뿐만 아니라 중국 소비자의 눈높이를 맞출 수 있는 제품이 필요하다.

셋째, 교류협력 강화이다. 중국의 '일대일로' 정책이 점차 구체화되고 있으며, 각 지방정부 또한 지역발전 전략에 근거하여 적극 참여하고 있다. 이에 제주는 지리적 특성을 감안할 때 해상실크로드와의 연계방안 모색을 위해 상하이, 절강성, 광둥성, 푸젠성, 해남성 등 주요 거점지역과의 교류확대 및 협력 강화와 연계산업 발굴이 필요하다. 연계산업 발굴과 관련해서 우선적으로 크루즈 산업과 연계한 협력이 필요하다. 중국정부는 크루즈산업 촉진을 위해 항구 수준 제고, 크루즈 관광 서비스산업 육성, 크루즈 선박 확충, 크루즈 관광시장 확대를 추진하고 있다. 하이난의 경우 현재 동남아를 중심으로 크루즈가 운행되고 있지만 향후 하이커우와 쑤야를 기점으로 동남아 노선과 함께 하이난-대만-필리핀-한반도-일본-러시아 등의 동북아 노선 확대가 예상된다. 푸젠성 또한 푸저우와 취안저우의 해양노선 확대를 실시하고 있으며, 2017년 6월 중국정부가 발표한 <일대일로 건설 해양협력 이니셔티브(“一帶一路”建設海上合作设想)>에 따르면 북극항로를 통해 유럽까지 확장하는 블루경제통로를 구축하고 있다. 따라서 제주는 단기적으로는 자매도시인 하이난을 기점으로 '환남해' 크루즈 연계방안 모색을 통해 동남아시아 노선으로의 확대가 필요하며, 장기적으로는 인도-아프리카 서부노선과, 러시아-북미 북부노선에도 협력할 필요가 있다. 하이난과 푸젠이 서부노선의 허브항이라면 제주는 북미노선과 동북아 노선의 허브항으로써 적극 참여할 필요가 있다. 