



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](#)

碩士學位論文

한·중 FTA 발효에 따른 중국의 서비스무역
경쟁력 강화방안에 관한 연구

A Study on the Countermeasures of Service Trade Competitiveness of
China based on the China · korea FTA

濟州大學校 大學院

貿易學科

彭 玲

2018年 2月

碩士學位論文

한·중 FTA 발효에 따른 중국의 서비스무역
경쟁력 강화방안에 관한 연구

A Study on the Countermeasures of Service Trade Competitiveness of
China based on the China · korea FTA

濟州大學校 大學院

貿易學科

彭 玲

2018年 2月

한·중 FTA 발효에 따른 중국의 서비스무역 경쟁력 강화방안에 관한 연구

A Study on the Countermeasures of Service Trade Competitiveness of
China based on the China · korea FTA

指導教授 金 熙 哲

彭 玲

이 論文을 經營學 碩士學位 論文으로 提出함

2017年 12月

彭 玲의 經營學 碩士學位 論文을 認准함

審査委員長

라 공우



委 員

員

김 희철



委 員

員

홍 서영



濟州大學校 大學院

2017年 12月



A Study on the Countermeasures of Service Trade Competitiveness of
China based on the China · Korea FTA

Peng-Ling
(Supervised by professor Hee-cheol Kim)

A thesis submitted in partial fulfillment of the requirement for the degree of
Master of Business Administration

December, 2017.

This thesis has been examined and approved.

Koy Woo La

Hee Cheol Kim

Jae Sung Hong

December, 2017.

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

목 차

제 1 장 서 론	4
1. 연구의 목적	4
2. 연구의 방법과 내용	5
3. 논문의 구성 체계	6
제 2 장 서비스무역의 개요와 선행연구의 고찰	7
제1절 서비스무역의 개요 및 현황	7
1. 서비스무역의 개념	7
2. 서비스무역의 유형	8
3. 세계 서비스무역 현황	11
제2절 선행연구의 분석	13
1. 서비스무역 경쟁력 분석	13
2. 서비스무역 제도적 분석	17
제 3 장 한·중 서비스무역 현황 및 한·중 FTA 서비스협정	19
제1절 한국의 서비스무역 현황	19
1. 한국의 서비스무역 추이	19
2. 한국의 대중 서비스무역 추이	21
3. 한국의 서비스무역 발전과정	22
제2절 중국의 서비스무역 현황	24
1. 중국의 서비스무역 추이	24
2. 중국의 대중 서비스무역 추이	26
3. 중국의 서비스무역 발전과정	29
제3절 한·중 FTA 협상의 타결과 서비스협정 분석	30
1. 적용범위 및 의무	30

2. 국제규제 및 투명성	31
3. 자격 등의 인정 및 송금의 자유	31
4. 서비스 주요 양허 내용	32
제 4 장 한·중 서비스무역의 국제경쟁력 비교분석과 중국 서비스무역 의 발전방안	33
제1절 한·중 국제경쟁력 측정방법	34
1. 국제경쟁력의 개념	34
2. 국제시장 점유율(IMS)	35
3. 무역 특화지수(TSI)	39
4. 현시비교우위지수(RCA)	43
제2절 중국 서비스무역의 문제점	49
1. 중국 서비스무역의 불합리한 구조	49
2. 중국 서비스무역의 낮은 국제경쟁력	50
3. 서비스무역 관리수준의 저하	51
4. 중국의 불완전한 관련 법제	52
5. 서비스무역 업계 인재 부족	52
제3절 중국 서비스무역의 대한 발전방안	53
1. 국내 서비스업의 투자 및 수준 향상	53
2. 서비스업의 산업구조 최적화	54
3. 과학적 및 합리적인 관리체제의 필요	55
4. 건강 및 보완 관련 규범 구축	55
5. 교육사업의 발전과 중국 서비스무역의 전문인재 양성필요	56
제 5 장 결 론	57
참고문헌	59

[표 차 례]

<표Ⅱ-1> GATS의 서비스 공급방식별 특징	9
<표Ⅱ-2> 세계 서비스무역 수출입 현황	11
<표Ⅲ-1> 한국의 대세계 서비스무역 현황	19
<표Ⅲ-2> 중국의 대세계 서비스무역 현황	24
<표Ⅳ-1> 한국의 서비스무역 부문별 IMS(연도별)	36
<표Ⅳ-2> 중국의 서비스무역 부문별 IMS(연도별)	37
<표Ⅳ-3> 한·중 서비스무역 TSI 지수 변화	40
<표Ⅳ-4> 한·중 서비스무역 부문별 RSCA 지수	46

[그림 차례]

<그림 I-1> 연구의 전개과정	6
<그림 III-1> 한국의 서비스무역 부문별 누적 수출입(2011~2016)	21
<그림 III-2> 중국의 서비스무역 부문별 누적 수출입	26
<그림 III-3> 운송과 여행서비스무역 수출입	27
<그림 III-4> 기타 상업서비스와 물품관련 서비스무역 수출입	28
<그림 IV-1> 한·중 서비스무역 부문별 IMS(평균)	38
<그림 IV-2> 한·중 서비스무역 부문별 TSI 지수(평균)	42
<그림 IV-3> 한·중 서비스무역 부문별 RSCA 지수(평균)	48

제 1 장 서 론

1. 연구의 목적

서비스는 공급자와 소비자 간 어떤 방법으로 공급하고 소비하느냐에 따라 국제적 이동 서비스, 소비자 이동 서비스, 공급자의 상업적 주재 서비스로 구분되는데, 국제적 이동 서비스는 다른 한 국가의 영역 내에서 당국을 방문한 다른 국가 서비스에게 서비스를 공급하는 경우로 관광, 의료, 교육, 오락 등이 이에 해당된다. 공급자가 소비자가 있는 다른 국가의 영역내 으로 이동하는 것을 서비스의 공급이라고 말한다.

세계경제는 공업화의 과정을 거치여서 서비스산업이 중심이 되었다. 시간이 갈수록 경제의 서비스화가 진전되는 것은 전 세계 공통적인 현상이다. 이로 인하여 국가 전체 산업에서 서비스산업이 차지하는 비중은 점차 높아지고 있다. 전 세계 서비스무역은 최근 들어 매년 두 자리 수의 성장률로 성장하고 있으며, 세계무역의 확대와 더불어 글로벌화 되어가는 서비스산업의 확산으로 서비스무역은 각국의 국가경제와 세계경제에서 차지하는 비중이 연속적으로 증가하고 있다.

서비스무역의 내용이 다양화되고 있다. 서비스무역의 구성은 지식 집약형, 원 집약형, 자본 집약형, 노동 집약형 등으로 구분하여 발전되고 있다. 또한, 서비스무역의 발전은 한 국가의 경제발전에 큰 영향을 줄 뿐만 아니라 국민경제에 중요하고 의미 있는 지표로서 작용하고 있다.

따라서 본 연구의 목적은 선진국 서비스무역의 도입을 위한 이론적 연구와 중국 서비스무역의 현황 및 특징에 대해 살펴보고 국제경쟁력을 분석하여 중국 서비스무역 경쟁력의 문제점을 도출하고 이를 해결하기 위한 개선 및 강화방안을 제시하는 것을 주요 목적으로 한다.

2. 연구의 방법과 내용

본 논문은 한국과 중국의 서비스무역을 분석하여 중국 서비스무역의 문제점과 개선방안을 제시하기 위하여 문헌연구 및 사례분석의 방법을 기초로 하여 국제 통계 수치를 분석하는 방법으로 이루어졌다. 문헌으로는 한·중 양국의 전문서적 과 한·중 양국의 학술논문, 학위논문 그리고 한국무역협회, 국제연구원등의 자료와 UN COMTRADE의 통계수치를 활용하여 중국 서비스무역 경쟁력의 문제점과 그에 대응한 개선방안을 도출하였다.

본 논문에서 중국과 한국의 서비스무역의 현황에 관한 분석을 진행하고 구체적으로 중국 서비스무역 경쟁력의 문제점과 그에 대응한 개선방안의 도출을 시도하였다. 본 논문은 5장으로 구성되어 있다.

제1장은 서론으로 연구의 배경 및 목적 그리고 연구의 방법, 논문의 구성체계를 서술하였다.

제2장은 선행연구의 분석 및 서비스무역의 의의를 제시하였다.

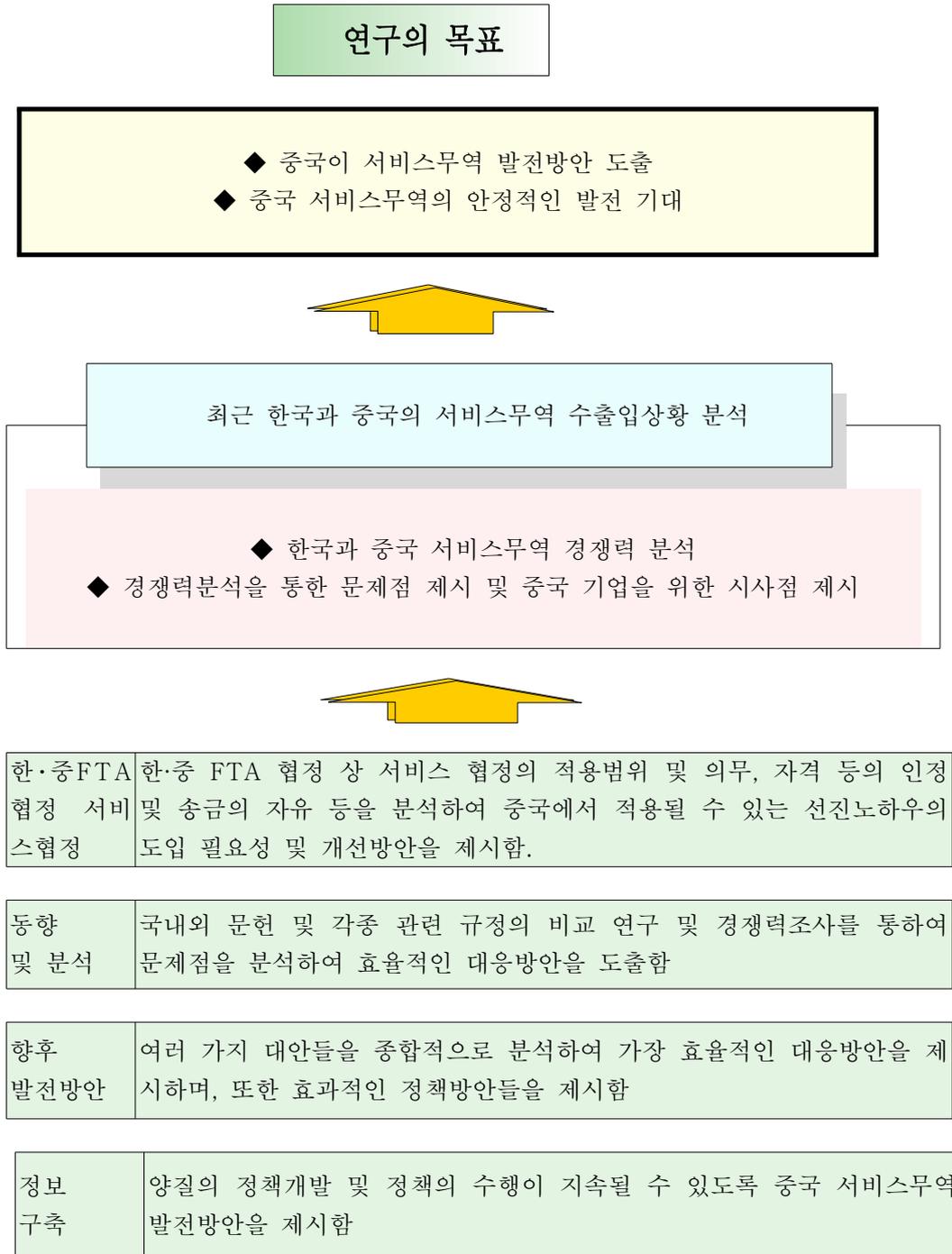
제3장은 한·중 서비스무역의 현황에 대해서 분석하였다.

제4장은 한·중 서비스무역의 국제경쟁력 현시비교우위 및 무역특화지수를 비교 분석하고 그 시사점을 제시하였다.

제5장은 본 논문의 결론으로 이상의 내용을 요약하고 문제점과 발전방안을 제시한다.

3. 논문의 구성 체계

<그림 I-1> 연구의 전개과정



제 2 장 서비스무역의 개요와 선행연구의 고찰

제1절 서비스무역의 개요 및 현황

1. 서비스무역 개념

서비스에 대한 규범적 정의를 보면 GATS I조 3항(b)에서는 “서비스”는 정부의 권한을 행사함에 있어서 공급되는 서비스를 제외하는 모든 분야에서의 모든 서비스를 포함한다¹⁾”고 하여 서비스의 범위를 규율하고 있다. 사실, GATT/WTO 체제가 아닌 경제학적인 측면에서 살펴보았을 때도 서비스에 대한 명확한 정의를 내리기는 쉽지 않다. 오늘날 이 3차 산업을 서비스산업이라고 부르는데 서비스를 정의 내리는 범위를 규정하려는 일련의 시도가 있었다. 우선 1968년 제2차 국제표준산업분류(International Standard Industry Classification: ISIC) 회의에서 특정 부문을 서비스로 분류하였고, 최근에는 미국, 캐나다, 멕시코가 공동으로 북미산업분류체계(North American Industry Classification System: NAICS)를 설정하여, 17개의 산업을 서비스 산업으로 분류한 바 있다.¹⁰⁾ GATS의 경우, 서비스산업을 사업, 통신, 보건·사회, 건설, 유통, 교육, 환경, 금융, 관광, 운송, 문화·오락·스포츠 및 기타 분야 등 총 12개 분야로 분류하였고 이들 분야는 각각 약 155개 소분야로 구성되어 있다. WTO 사무국의 경우, 서비스산업을 크게 20개의 영역으로 분류하여 소개하고 있다. 즉, 20개의 영역을 구체적으로 본다면, 회계, 광고, 공중운송, 설계, 음향방송, 전산, 건설, 유통, 교육, 에너지, 환경, 금융, 보건, 법률, 해상운송, 송달, 철도운송, 육상운송, 통신, 관광으로 나눌 수 있다. 요컨대 국제경제법 분야에서 서비스가 어떤 것인지, 범위가 어느 정도인지에 대해서는 가장 넓게 보아도 이와 같이 WTO사무국이 제시한 20개의 영역을 크게 벗어나지 않을 것으로 보인다.

1) GATS 제1조 3항(b)

서비스가 무엇을 의미하는 지에 대하여 협정 상 명시된 정의는 없다. 다만 GATS I조 3항(b)에서는 “서비스” 는 정부의 권한을 행사함에 있어서 공급되는 서비스를 제외하고는 모든 분야에서의 모든 서비스를 포함한다고 하여 서비스의 범위만을 규율하고 있을 뿐이다. 사실, GATT/WTO체제뿐만 아니라 경제학적인 측면에서 검토해 봤을 때도 서비스에 대한 명확한 정의를 내리기 쉽지 않다. 20세기 초기의 경제학자들은 일국의 경제활동을 자연자원 채취 및 단순 가공하는 산업을 1차 산업, 자연자원을 가공하여 공산품으로 제작하는 산업을 2차 산업, 그리고 1차 산업과 2차 산업에 속하지 않는 그 밖의 모든 기타 경제활동을 3차 산업으로 정의내린 바 있으며²⁾, 오늘날 이 3차 산업을 서비스산업이라고 부르고 있다.

2. 서비스무역의 유형

GATS는 그 어디에도 서비스 또는 서비스무역 자체에 대한 정의를 담고 있지 않다. 그 대신 동 협정은 서비스무역이 이루어지는 유형, 즉 서비스 공급방식(model of service supply)을 크게 네 가지로 구분하여 정의하고 있다.³⁾ 이에 따르면, 서비스 공급자와 서비스 소비자 간 서비스 전달의 구체적 방식을 국경 간 공급(Cross-border), 해외소비(Consumption Abroad), 상업적 주재(Commercial Presence), 자연인 이동(Movement of Natural persons)으로 한정하고 있다. 서비스 공급방식을 구분하는 2가지 중요한 기준은 서비스 공급자와 소비자의 소속국적이 어디인가, 그리고 서비스가 전달되는 시점에 이들이 지리적으로 어디에 소재하고 있는가이다⁴⁾. 다음 <표Ⅱ-1>은 서비스 공급방식별 특징을 간략히 정리하고 있다.

2) A.G.B. Fisher, “Capital and the Growth of Knowledge”, *Economic Journal* 43(1933), pp. 379-389, cited in R. Wolfrum, et al., *WTO-Trade in Services* (Leiden: Martinus Nijhoff Publishers, 2008), p. 38.

3) GATS Article I-2: For the purpose of this Agreement, trade in services is defined as the supply of a service

4) WTO(2001), Document S/L/92.

<표 II-1> GATS의 서비스 공급방식별 특징

서비스 공급방식	서비스 전달 장소	공급자의 주재지	공급자의 주된 법적 실체
국경 간 공급 (model 1)	소비자 거주국	소비자의 거주국 영토 외	회사(법인)
해외소비 (model 2)	공급자 거주국		
상업적 주재 (model 3)	소비자 거주국	소비자의 거주국 영토 내	
자연인 이동 (model 4)	소비자 거주국		개인(자연인)

자료: 이한영, “GATS의 전자적 서비스무역 분류에 관한 고찰”, 「국제경제법 연구」, 2005, pp.48-70 참조.

GATS에 의하면, 국경 간 공급(model 1)을 “한 회원국의 영토로부터 그 밖에 회원국의 영토 내로의(from the territory of one Member into the territory of any other Member) 서비스 공급”이라 명시하고 있다.⁵⁾ 예를 들어, 전화와 같은 통신수단을 통해 외국의 변호사가 국내 기업을 상대로 법률자문을 하는 것이 해당된다. 왜냐하면, 서비스공급자가 서비스가 전달되는 국가의 영토 내에 소재하지 않기 때문이다. 전통적인 상품무역의 거래방식과 비교해볼 때, 서비스무역의 국경 간 공급은 거래대상이 상품에서 서비스로 바뀌는 것 이외에 거래방식 측면에서 차이가 없다.

해외소비(model 2)는 “한 회원국의 영토 내에서 그 밖에 회원국의 서비스 소비자에 대한(in the territory of one Member to the service consumer of any other Member) 서비스 공급”으로 정의 된다⁶⁾. 이 공급방식은 흔히 “소비자의 이동(movement of the consumer)”이라고도 지칭된다. 서비스가 소비자의 거주국 영토 밖에서 전달된다는 것이다. 서비스무역의 과정에서 소비자가 직접 이동하는 경우는 대표적으로 여행서비스, 교육서비스 분야에서 찾아 볼 수 있다.

5) GATS Article I-2-(a).

6) GATS Article I-2-(b).

상업적 주재(model 3)는 현재까지 서비스무역에서 차지하는 비중이나 중요성 측면에서 제일 중요한 서비스 공급방식이다.⁷⁾ GATS는 이를 “한 회원국의 서비스 공급자에 의해 그 밖의 회원국의 영토 내에서의 상업적 주재를 통한(by a service supplier of one member through commercial presence in the territory of any other Member) 서비스 공급”이라고 정의한다.⁸⁾ 여기에서 서비스 공급자는 자연인이 아닌 회사를 의미하는 것으로 법인 또는 법인과 유사한 회사구조를 갖는 합작투자(joint ventures), 파트너십, 대표사무소(representative offices), 지점(branches)등을 포함한다.⁹⁾ 다시 말해 외국의 서비스 공급자가 소비자의 거주국에 신규회사를 설립 또는 기존회사를 인수하여 서비스를 제공하는 경우이다. 이러한 관점에서 상업적 주재는 종종 외국인투자에 상응하는 개념으로 이해된다.

자연인 이동(model 4)은 “한 회원국의 서비스 공급자에 의한 그 밖에 회원국 영토 내에서의 자연인의 주재를 통한(by a service supplier of one Member through presence of natural persons of a Member, in the territory of any other Member) 서비스 공급”이다.¹⁰⁾ 이 공급방식은 서비스 공급자가 소비자의 거주국에 주재한다는 점에서는 상업적 주재와 동일하지만, 서비스 공급의 주체가 회사가 아닌 자연인으로 스스로 독립된 서비스 공급자일 수도 있으며, 서비스 공급자인 회사에 소속된 직원이 될 수도 있다. 예를 들어, 외국의 병원이 다른 나라의 환자들에게 의료서비스를 제공하기 위해 자국의료진을 파견하는 경우가 해당 된다.

7) Andreas Maurer(2005)에 의하면, 2004년 말 매출액 기준으로 각 서비스 공급방식이 서비스무역에서 차지하는 비중은 국경간 공급 35%, 해외소비 10~15%, 상업적 주재 50%, 자연인 이동1~2%이다.

8) GATS Article I-2-(c)

9) GATS Article XXVIII-(g)

10) GATS Article I-2-(d).

3. 세계 서비스무역 현황

<표 II-2> 세계 서비스무역 수출입 현황

(단위:억달러)

연도	수출	수입	수지	수출 증가율	수입 증가율
2011	52.760	48.371	4389 (흑자)	-	-
2012	56.210	51.402	4808 (흑자)	7%	6%
2013	50.581	48.200	2381 (흑자)	-10%	-6%
2014	53.847	51.519	2328 (흑자)	6%	7%
2015	30.749	30.126	622 (흑자)	-43%	-40%

자료: UN Comtrade .com (검색일 2017. 6. 4)

21세기 이후 정보 기술과 현대 과학 기술의 발전은 세계화 과정의 지속적인 발전을 촉진하고 있다. 세계 각 경제체의 접촉에 따라 국제무역은 빠른 속도로 발전하는 것이다. 서비스무역은 국제 무역의 중요한 부분으로 세계 경제 가운데서 중요성이 점점 높아지고 있다. 국제산업구조와 세계 전송산업의 발전으로 인해 국제 시장경쟁의 트렌드는 상품무역에서 서비스무역으로 변환하는 과정에 있다. 서비스 무역 경쟁력은 경제 발전과 현대의 경제 수준을 측정하는 중요한 기준이 되었다.

세계 서비스무역의 급속한 발전은 서비스무역의 높은 이익으로 이어졌다. 최신 통계에 따르면, 2011년 세계 서비스 무역 수출이 5조 2760억 달러에 달했다. 상품 교역을 포함하는 전체 세계무역에서 서비스무역의 비중은 수출과 수입은 각각 23%, 55%를 차지하고 있다. 2012년 서비스무역은 수출입 총액이 2011년 보다 6% 이상 증가했다.

특히 세계경제 성장축이 서비스, ICT로 옮겨감에 따라 제조업 분야 시장의 성장세가 둔화되고 공급과잉 속에서 경쟁이 더욱 치열해져 보호무역의 영향이 확대될 수 있다. 2012~2015년간 반덤핑, 상계관세 등 보호무역 조치의 적용을 받은 상품의 실질 수입증가율이 2003-2007년 대비 약 7.5%p 감소(IMF, 9/28). 세계경기 부진이 브렉시트(BREXIT), 미국 등 주요 선진국의 선거 국면과 맞물리면서 지정학적, 정치적 불확실성이 확산비관세장벽(반덤핑, 상계관세) 강화 등 보호무역주의 심화로 이어지며 무역량 감소의 요인으로 작용 하였으며 2015년 전 세계 서비스무역의 수출입증가율은 -43%, -40%로 악화되었다.

2012년 이후 세계무역은 둔화 내지 정체 상태에 진입하였다. 앞으로의 세계무역은 신흥국 경기회복 전망에도 불구하고 글로벌 가치사슬의 확장세 둔화, 중국 경쟁력 강화 등 구조적인 요인이 상당부분 작용하고 있어 신흥국 투자 붐이 있었던 금융위기 이전 수준으로 회복하기는 쉽지 않아 보인다. 특히 세계경제 성장축이 서비스, ICT로 옮겨감에 따라 제조업 분야 시장의 성장세가 둔화되고 공급과잉 속에서 경쟁이 더욱 치열해져 보호무역의 영향이 확대될 전망이다. 이러한 무역의 저성장기일수록 수출의존도가 높은 중국 보호무역주의 대응체계를 강화하고 과거와 같은 양적성장 전략에서 벗어나 수출의 부가가치를 높이고 수출구조를 개선하는데 역량을 집중하는 것이 중요하다.

제2절 선행연구의 분석

1. 서비스무역 경쟁력 분석

김영환¹¹⁾은 한국 서비스산업이 세계시장에서 어느 정도의 국제경쟁력을 가지는지에 대한 분석을 하였다. 본 연구에서는 3개의 경쟁력 평가지표 IMS(국제시장점유율), TSI (무역특화 지수), RCA(현시비교우위지수)를 한국의 서비스무역 분석에 이용하여 분석한 결과 상품무역과 달리 서비스무역에서는 상대적으로 낮은 경쟁력을 나타냈다. 제조업과 관련된 운송과 건설부문에서는 비교적 경쟁력을 가진 것으로 분석되었으나, 기타 사업서비스, 특허권 등 사용료, 여행부문 등은 낮은 경쟁력과 적자수지가 유지되고 있는 것으로 나타났다. 이에 변화하는 세계 경제에 발맞추어 FTA 등의 추진을 통한 경제성장을 위해서는 고부가가치 서비스업을 장려하는 사회적 인프라가 구축되어야 할 것이라 지적하고, 또한 이러한 서비스의 실현을 위해선 노동에 대한 교육훈련에 사회적 투자가 병행되어야 할 것이라고 주장하였다.

강효원¹²⁾의 연구에서는 2006년부터 2015년까지 12개 항목의 서비스무역 세 분류 통계정보 분석 및 최근 10년간 서비스무역 업종별 대외경쟁력을 측정하여 결과를 도출하였다. 분석결과 첫째, 상품무역 규모대비 서비스무역 규모는 점차증가추세에 있다. 둘째, 업종별 서비스무역의 경쟁력분석을 통해 정책의 수립 및 지원의 우선순위를 정할 수 있다고 주장하였으며, 마지막으로 서비스무역 내 업종과 서비스무역과 상품무역 간 관련성을 고려한 정책과제 수립이 필요하다고 제시하였다.

11) 김영환, “우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석”, 「한국무역학회 춘계학술대회 발표 논문집」, 2013. pp.281-298.

12) 강효원, “서비스무역통계를 활용한 업종별 경쟁력분석”, 「무역학회지」 제41권 제5호, 한국무역학회, 2016.11., pp.163-185.

이성지¹³⁾의 연구에서 주된 연구 주제는 첫째, 이론적 도구마련을 위하여 전통적인 재화무역 비교우위 이론에 서비스무역의 적용가능성을 검토하였다. 둘째, 한국 서비스산업에서 국민경제가 차지하는 비중과 서비스교역 변화 트렌드를 분석하여 서비스산업의 중요성을 파악하였다. 셋째, 비교우위패턴 결정요인을 규명하기 위해 서비스무역에 적용 가능한 추정식을 선정하여 계량분석을 시도하였다. 그리고 서비스협상의 정책수립에 도움이 되는 자료의 제공과 함께 국내 서비스산업의 발전방향을 제시하였다. 분석결과 첫째, 취업자비율과 필요자본요소 그리고 총산출비율에 비례하여 서비스산업에 대한 비교우위가 존재하는 것을 확인할 수 있다. 둘째, 서비스산업에서의 단순한 취업자비중이 증가가 비교우위로 이어지는 것이 아니라 노동생산성의 증가를 통해서만 순수출의 비율을 증가시킬 수 있다는 것으로 해석할 수 있다.

따라서 서비스산업의 비교우위를 증가시키고 국제경쟁력을 갖추기 위하여 실증분석의 추정결과가 갖는 의미와 시사점은 첫째, 서비스산업의 수출증가를 위해서는 수출증가에 필요한 전문인력의 양성을 필요로 한다는 것이다. 둘째, 마지막으로 경제의 규모를 나타내는 필요 자본율은 진입장벽이 높은 산업에서 비교우위가 존재한다는 결론을 얻었다고 제시하였다.

손승표¹⁴⁾는 서비스산업은 높은 수준의 전문기술 및 관련 지식집약과 아울러 산업간 융합을 필요로 하는 산업으로 창의적인 인적자원의 숙련된 경험과 오랜 시간동안 축적된 전문 지식의 활용을 필수적으로 요구하는 특성이 있기 때문에 한국 창조경제 구현에 필수적인 요소라 할 수 있다. 서비스산업의 이러한 산업적 특성 및 경제적 이점은 FTA를 필두로 하는 국제무역 통상질서에서도 큰 영향을 준다. 또한 서비스수입국 측면에서도 자국 내 미약한 서비스산업의 보완과 발전을 위한 발판을 마련해 줄 수 있는 긍정적 계기를 만들어 줄 수 있다. FTA 국제무역질서 하에서의 FTA와 서비스 무역 간의 관계를 조명하고, FTA를 활용한 서비스 무역의 활성화 방안을 물류산업 중심으로 분석하여 물류산업 경쟁력 강

13) 이성지, “한국 서비스산업의 국제경쟁력에 관한 실증연구”, 「한국의 서비스시장개방정책」, pp.121-146.
 14) 손승표, “FTA를 활용한 서비스무역 경쟁력 제고방안 연구- 물류산업을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제 18권 제2호, 2016.6, pp.151-167.

화를 통한 FTA 활용 국내외 서비스무역 활성화에 매우 긍정적인 영향을 견인해 낼 수 있다고 주장하였다.

이호건¹⁵⁾의 연구에서 한국의 서비스무역 수지는 2012년에 IMF의 BPM5를 기준으로 흑자를 기록하였다. 이는 여행수지 적자 감소, 건설 및 운송수지 흑자 확대와 작은 규모의 개인, 문화, 오락서비스 수지의 꾸준한 개선이 흑자로 전환된 데에 있다. 그러나 대외적으로는 세계경제 성장세가 둔화되고 원화가치가 강세를 보이고 있으며, 한국 서비스산업의 경쟁력의 취약으로 이어져 서비스무역 흑자 기조를 유지하기는 쉽지 않다. 이 연구에서는 안정성이 미흡한 서비스수지 흑자 항목과 심각한 적자 항목을 중심으로 경쟁력 강화방안을 제시하였다. 해외건설의 안정적 시장 확보 방안과 꾸준한 개선을 이루고 있는 개인·문화·오락서비스 분야의 독립적인 산업으로서 성장 및 동반 성장이 가능한 분야와의 연계 방안을 발굴하는 것이 필요하다고 주장하였다. 또한 해외 진출을 지원하기 위한 방안으로 서비스 업종별 시장개척단, 공동물류센터 등의 마케팅적 지원은 물론 현지국의 사회 문화적 특성을 고려하여 외교적 지원도 필요하다고 주장 하였다.

王明濤¹⁶⁾는 중국 서비스무역 경쟁력을 분석하여 서비스사업과 서비스무역은 경제 발전을 촉진하는 중요한 원동력이라 말했고 결론적으로 중국-ASEAN 서비스자유화 전망을 제시하였다. 중국의 학자들은 서비스무역의 발전에 대해서 두 가지 측면에서 많은 연구를 진행 하였는데, “서비스무역의 영향을 미치는 요인에 대한 연구”와 “중국의 서비스무역경쟁력의 분석”이 두 가지이다.

康增奎¹⁷⁾는 중국의 서비스무역 전체상황과 서비스무역 수출구조에 대해 중국의 서비스무역 현황을 분석하였다. 공개비교 우위지수(RCA), 무역경쟁지수(TC) 그리고 순수출의 비교 우위지수 등을 사용하여 중국 서비스무역의 국제 경쟁력을 분석하고 무역관계자들과 논의했다. 생산요소, 국내의 수요조건, 관련된 산업과 지원성 산업, 기업의 전략구조와 경쟁 그리고 정부의 기회 등 다섯 가지 측면으로 중국의서비스무역경쟁력에 미치는 영향을 분석하여 중국 서비스무역의 국제 경쟁력 부족 원인을 파악했고 서비스무역의 국제경쟁력 강화를 위한 해법을

15) 이호건, “한국 서비스산업의 수출경쟁력 강화정책에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제15권 제4호, 2013.12, pp.97-122 .

16) 王明濤, “中国服务贸易竞争力分析”, 「人间」 2016.209.(14), 2016.08, pp.102-132

17) 康增奎, “中国金融服务贸易竞争力的影响要素研究实证分析”, 「商业经济研究」 2017.(1), 2017.02.

제시하였다.

분석결과 첫째, 중국 서비스무역액은 세계 서비스무역액에서 여전히 낮은 비중을 차지하는 편이며 최근 수년 동안 적자 상태에 있어 국제경쟁 속에서 강한 압력을 받고 있다.

둘째, 중국 서비스무역의 수출 가운데 운송은 항상 무역적자를 유지하고 있다. 그리고 적자는 계속 증가하고 있다. 또한 중국의 서비스무역에 비례하여 관광 서비스도 감소 추세를 보인다.

셋째, 중국의 전반적 서비스무역 경쟁력은 여전히 매우 약하다고 할 수 있다. 이런 상황의 원인으로서는 금융, 보험 등 대표적인 자본지식 집약적 서비스무역의 급속한 발전과 세계 서비스무역 수출 중에서 큰 비중을 차지했던 운송, 관광 등 대표적인 노동 집약적 서비스무역의 쇠퇴가 있다.

넷째, 현대의 중국은 초급생산요소에 좋은 선천적 우세를 보이고 있지만 고급생산요소에 불리한 측면이 있다. 국내 수요가 매우 부족하며 기업의 경쟁과 관련된 산업 간 좋은 상호작용이 형성되지 않았다.

다섯째, 중국 서비스무역의 국제경쟁력 강화전략으로는 고급 서비스요소를 개발해야 하며, 서비스수요의 비율이 증가해야하고 관련 서비스산업에 대한 조정 및 지원을 강화시킬 필요성이 있다. 그리고 서비스무역의 발전을 촉진하기 위해 관련된 법률 및 규정을 개선하고 정부조직의 조정기능을 강화해야 한다고 주장하였다.

2. 서비스무역 제도적 분석

강승관¹⁸⁾은 서비스의 정의 및 GATS 상의 서비스 공급 형태에 대한 연구에서 서비스 및 서비스공급자의 개념이 동종성 판단 기준에 어떠한 방식으로 적용될 수 있는지 여부와 이에 대한 동종성 판단 기준이 GATS 상의 분쟁에서 어떠한 의미를 지니고 있는지에 대한 규범적 연구를 진행 하였다.

이한영¹⁹⁾의 연구에서는 GATS 협상과정에서 논의되어온 전자적 서비스무역 분류문제의 현안과 시장자유화에 대한 검토결과를 기초로 하여 그 해결을 위한 대안들을 찾아보고, 각각의 특징 및 장단점을 비교분석 하였다. 이에 따라 5가지의 대안을 제시하였다. 그 대안은 첫째, 국경간 공급과 해외소비 간 양허수준을 동조화하는 방안, 둘째, 전자적 공급이라는 새로운 공급방식을 GATS 분류에 도입하는 방안, 셋째, 국경 간 공급으로의 분류 방안, 넷째, 해외 소비로의 분류 방안, 다섯째, 국경간 공급과 해외소비를 통합하여 단일 공급방식으로 하는 방안 등을 제시하였다.

유광혁²⁰⁾의 연구에서는 시장비교기준 법리가 경제적 혜택의 평가를 위한 기본 법리임에도 불구하고 일부 유형의 특수한 성격의 정부조치의 있어서 패널과 항소기구는 시장비교기준 법리를 직접적으로 적용하고 있지 않으며 ‘규범적 비교기준’ 또는 ‘상업적 합리성’과 같은 우회적인 기준을 채택하여 경제적 혜택을 평가하고 있었다. 정부조치의 특성에 따라서 상이한 기준을 적용하는 접근 방식은 시장비교기준 법리를 일반적인 경제적 혜택의 평가기준으로 보조금협정 제14조의 취지와 정면으로 배치되는 것이다. 아울러 관련시장의 확정기준이 실효적으로 적용하기 위해서는 보조금협정 내에서 시장비교기준 법리의 보편성을 보다 강화하는 것이 필요하다. 이를 위해서는 시장 개념과 시장비교기준 법리의 적용범위의 확대 등을 통해서 동 법리가 보조금협정 제1조에서 규정하고 있는 모든 유형의

18) 강승관, “서비스무역에 관한 일반협정(GATS)상 동종성(likeness)에 관한 소고”, 「국제경제법 연구」, 제7권 2호, pp.225-252.

19) 이한영, “GATS의 전자적서비스 무역분류에 관한 고찰”, 「통상법률」, 2005-12., pp.48-70.

20) 유광혁, 한양대학교 대학원, 박사학위논문, 「WTO체제 하에서의 보조금 판정과 시장비교기준 법리」, 2012-08, pp.225-230.

정부조치에 대하여 일관되게 적용될 수 있도록 하여야만 한다.

정부조치가 관련 ‘시장’을 상정할 수 있는 성격의 조치인가에 대한 여부 그리고 상업적 속성 혹은 비상업적 속성을 내포하고 있는지 여부와 관계없이, 보조금 협정에서 규정하고 있는 재정적 기여의 유형에 해당할 경우 시장비교기준 범리가 보편적으로 적용된다면 경제적 혜택 평가기준의 통일성 및 일관성이 제고될 수 있다.

吳林²¹⁾의 연구에서 지역 서비스무역 규칙은 파트너국가의 서비스무역의 발전에 기여하는 역할을 할 수 있다. 서비스 없는 제품 중심의 지역무역협정은 파트너 국가의 서비스 무역의 발전에 중요한 역할을 차지하고 있다. “추가형” 지역성 서비스무역규칙은 어느 정도 서비스무역의 발전을 촉진하고 있지만, “환원형” 지역성 서비스무역규칙은 서비스무역의 억제에 크게 영향을 주지 않는다고 주장하였다.

王爽²²⁾는 “양자 간 FTA 서비스무역규칙 및 GATS비교”에서 미국의 양자간 FTA서비스무역규칙 “GATS”²에 대해서 요약하고 자유화의 범위를 설명하였는데 미국지역 FTA 서비스무역규칙을 연구하는 과정에서 NAFTA를 참고하여 CAFTA-DR 서비스무역 규칙의 “NAFTA”³의 특성 및 자유화정도를 탐색하였고 양자 및 지역의 멀티앵글 비교를 통해 중국의 특정상황에 따라 중국의 FTA 서비스무역규칙에 대한 권장 사항을 만들었다. 이에 따라 첫째, 서비스 계약과정에서 “표준 텍스트”를 조심해야 한다. 둘째, 서비스무역협정 계약 과정에서 FTA의 한계를 인식해야 한다고 주장하였다.

21) 吳林, "地区性中国服务贸易的规则和贸易效应的比较研究", 「国际服务贸易新规则研究」, 2016-08, pp.210-230.

22) 王爽, "美国的自由贸易协定服务贸易规则的研究", 「美国FTA服务贸易规则分析」, 2014-08, pp.105-120.

제 3 장 한·중 서비스무역 현황 및 한·중 FTA 서비스협정

제1절 한국의 서비스무역 현황

1. 한국의 서비스무역 추이

<표Ⅲ-1> 한국의 대세계 서비스무역 현황

(단위:억 달러)

연도	수출	수입	서비스수지	수출증가율	수입증가율
2011	934	925	9	-	-
2012	1,106	982	124	18%	6%
2013	1,151	1,004	146	4%	2%
2014	1,209	1,061	147	5%	6%
2015	1,031	1,038	-7	-14%	-2%

자료: UN Comtrade .com (검색일 2017. 6. 4)

<표Ⅲ-1>에서 한국의 서비스수출입 현황을 보면, 2011년 이후 수출연평균 2%, 수입 3%로 꾸준히 증가하여 한국의 무역에서 차지하는 비중이 점점 더 증가하고 있다. 2012년 한국의 서비스 수출은 1106억 달러로 전년대비 18% 증가했으나 2015년 까지 수출과 수입액의 하락으로 서비스수지가 악화되었다. 특히 최근에 중국으로의 서비스수출이 크게 확대되어 미국시장을 추월함에 따라 중국 시장의 중요성이 증가 되었다. 이에 따라서 2015년 서비스수출 감소의 원인을 크게 경기적요인과 구조적요인으로 구분해보았다.

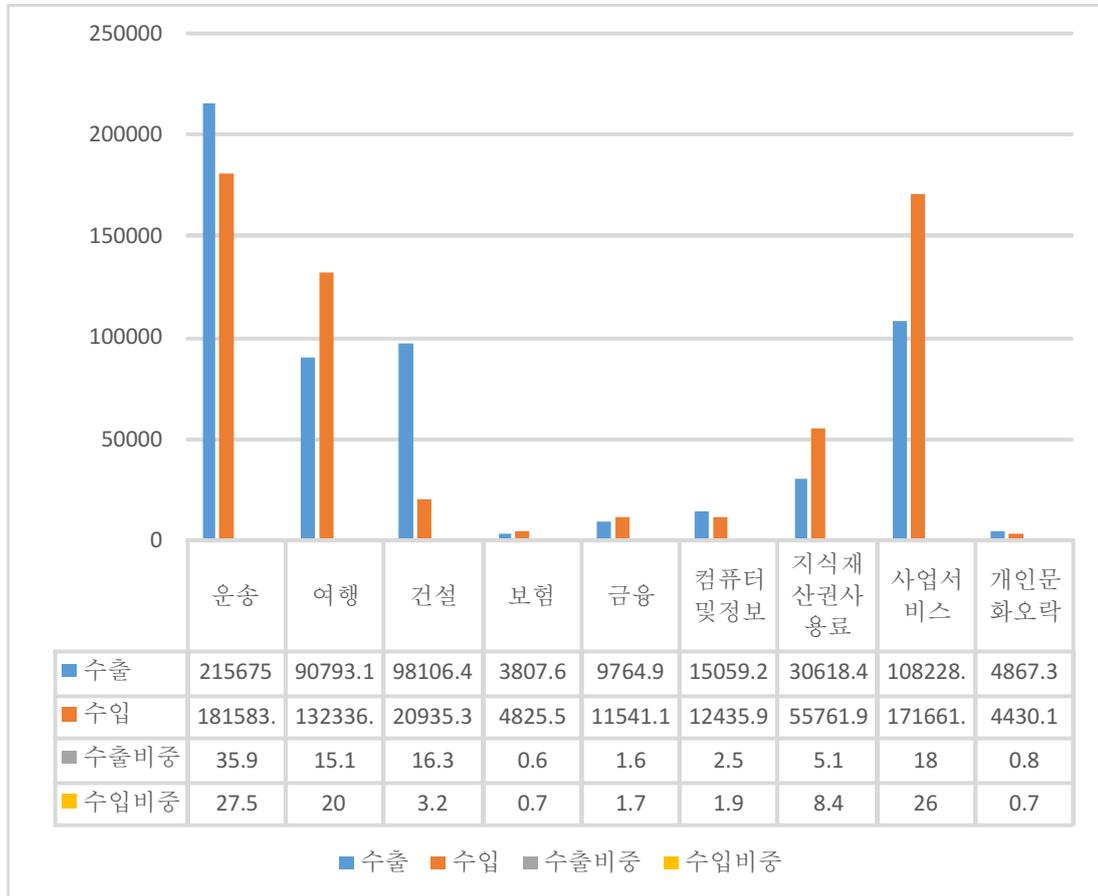
경기적 요인으로는 ① (중동 경기 부진으로 건설 수출 불황) 서비스 수출의 약 14%를 차지하는 건설 수출이 국제 유가 하락으로 인해 중동지역 성장이 둔화되

여 건설 수출 감소가 2015년에는 -30.3% 감소한 것과 2011~13년 배럴당 100달러를 상회하던 국제 유가가 2016년 30~40달러대까지 하락하면서 중동지역의 경제성장률도 5%대에서 2%대로 하락하였다. ② (메르스 발생으로 관광 수출 감소) 서비스 수출의 약 15%를 차지하는 여행 수출은 2015년 -14.3% 감소했다. 이는 2015년 발생한 메르스로 인해 외국인 관광객이 전년대비 -6.8% 감소했기 때문이다. 특히, 메르스 발생 시기가 연중 가장 많은 관광객들이 방한하는 여름 휴가철을 앞둔 시기여서 외국인 관광객 수 및 여행 수출 감소에 더 크게 작용한 것으로 판단된다. ③ (세계 교역 둔화로 운송 수출 침체) 서비스수출의 약 33%를 차지하는 운송 수출은 2015년 -14.7% 감소했다. 2015년 운송 수출의 세부 항목별 기여도를 산출한 결과, 화물 수출 -10.6%p, 여객 수출 -2.7%p, 기타 -1.4%p로 화물수출 부진이 운송수출의 약 72%를 차지했다. 즉, 세계 수출물량 증가율이 2014년 3.2%에서 2015년 2.3%로 둔화되는 등 세계 교역 부진이 운송수출 감소에 반영된 것으로 판단된다.

구조적 요인은 ① (수출 상위 업종에 대한 높은 의존도) 한국은 운송, 건설, 여행 등 서비스수출 상위 3대 업종에 대한 의존도가 미국, 독일, 일본보다 높다. 그런데 해당 업종들이 2015년에 동반 부진하면서 수출 기여도 합계가 -12.5%p를 기록해 2015년 서비스 수출 -12.7% 감소의 대부분을 차지하고 있다.

2. 한국의 대중 서비스무역 추이

<그림Ⅲ-1>한국의 서비스 부문별 누적 수출입(2011~2016)



(단위: 백만 달러)

자료: 한국은행, 경제통계시스템 (검색일 2017. 6. 16)

한국 서비스무역의 업종별 현황을 살펴보면 운송부문에서 2011년 약 371억 달러의 수출액을 기록한 후 점차 증가하여 2012년에 416억 달러의 수출액을 기록하였다. 수입액은 2011년 약 308억 달러를 기록하였으며 2011년에는 약 314억 달러를 기록하였다. 운송 서비스와 사업 서비스는 한국 서비스무역에서 가장 큰 교역규모를 가지는 주요 수출산업이라는 것을 알 수 있다.

운송과 함께 건설, 컴퓨터 및 정보, 개인·문화·오락 등 부문에서 2011년부터 2016년 까지 계속해서 흑자를 보이고 있으나 여행, 보험, 금융, 지식재산권사용료

와 사업서비스 부문 등에서 계속해서 적자를 보이고 있다.

여행부문의 경우 2011년 수출 약 124억 달러, 수입 약 199억 달러로 약 75억 달러의 적자를 보였으며 2015년에 수출 약 152억 달러, 수입 약 252억 달러로 약 100억 달러의 적자를 기록하고 있어 한국의 서비스무역에서 대표적인 수입 산업이라고 볼 수 있다.

사업서비스 부문의 경우에도 2011년에 수출액이 약 135억 달러, 수입액이 약 257억 달러로 약 122억 달러의 적자를 보였으며 2016년에는 수출액이 약 206억 달러, 수입액이 약 295억 달러로 약 89억 달러의 적자를 기록하고 있어 사업서비스 부문 또한 여행 부문과 함께 주요 수입 산업이라고 할 수 있다. 지식재산권 등 사용료 부문도 2011년 수출 약 43억 달러, 수입 약 74억 달러로 약 31억 달러의 적자를 보였으며, 2016년에 수출 약 66억 달러, 수입 약 92억 달러로 약 26억 달러의 적자를 기록하고 있다.

전체서비스 수출액에서 각각 업종별로 차지하는 비중을 살펴보면, 먼저 수출액 비중에서는 운송서비스가 평균 35.9%로 높은 비중을 차지하고 있다. 다음으로 산업서비스가 평균 18%의 비중을 보이고 있고 건설서비스가 16.3%의 비중을 차지하고 있다. 여행도 15.1%로 수출액과 수입액 합계 비중에서 보다 높은 수치를 기록하였다. 그리고 지식재산권 등 사용료와 컴퓨터 및 정보가 각각 평균1%, 2.5% 차지하여 금융서비스도 수출액·수입액 합계 비중에서 보다 높은 수치를 나타내고 있다. 그리고 금융서비스가 평균 1.6%를 차지하였고 나머지 개인·문화·오락, 보험서비스 등은 1% 이하의 비중을 나타내었다.

수입액 비중에서도 운송서비스가 평균 27.5%로 가장 높은 비중을 차지하였으며 사업서비스가 평균 26%, 여행이 20%, 지식재산권 등 사용료가 8.4%를 차지하였다. 수출액 비중과는 달리 수입액에서 건설서비스는 평균 3.2%의 비중이 그쳤다. 그리고 컴퓨터 및 정보서비스가 평균 1.9%, 금융서비스가 1.7%의 비중을 차지하였으며 보험서비스, 개인·문화·오락 등은 1% 미만의 비중을 기록하였다.

3. 한국 서비스무역의 발전과정

1990년 이후 경상수지의 적자기조를 유지했던 한국은 1997년 외환위기 이후

에는 지속적으로 경상수지 흑자를 보였다. 이는 한국이 상품무역에 있어서 국제 경쟁력을 확보하였다는 사실을 말해준다. 서비스무역 규모는 계속해서 증가하고 있으나 서비스수지는 계속 적자를 면치 못하고 있어 한국경제에 부담이 되는 상황이다. 1990년 이전에는 소득수준이 낮았던 데다 해외여행의 통제, 거주자의 대외송금한도 규제 등 정부의 외환규제로 서비스수지가 흑자 상태를 유지하였으나, 1990년대 세계화 정책과 해외여행 자유화 등이 진행되면서 한국의 서비스무역 수지는 적자로 반전되었다. 서비스무역 규모가 지속적으로 확대되어 가는 상황에서 1990년 이후에는 외환위기로 인한 1998년 한 해를 제외하고 한국의 서비스무역은 지속적으로 적자상태를 유지하고 있다. 서비스무역 총수출입 금액은 2000년에 651억 달러를 기록한 후 2008년에 1,870억 달러로 약 3배 가까이 증가하였다²³⁾. 2008년 금융위기 이후 일시적으로 서비스무역량이 감소하여 서비스 수지 적자가 개선되는 듯 보였으나 2010년에 다시 확대되는 양상이다.

1980년 이후 한국의 서비스무역의 발전단계를 구분하자면 태동기(흑자기) → 적자 전환기 → 적자 확대기로 나눌 수 있으며, 이러한 단계를 거치는 동안 서비스 무역의 적자기조가 고착화되고 있다.

1982년부터 1989년까지 한국은 서비스무역 흑자구조를 보였으나 1990년부터 적자로 전환된 후 계속해서 적자상황을 유지하고 있다. 2000년 이후로는 서비스수지의 적자가 더욱 확대되어 서비스수출 보다 서비스 수입이 더 빠른 속도로 증가하여 수출입액은 적자를 보이고 있다. 그러므로 한국의 서비스무역액에서 운송서비스의 비중은 매우 크다고 할 수 있다. 이어서 사업서비스 부문은 수출액 1,005억 달러, 수입액 1,832억 달러를 기록하여 수출 및 수입에서 운송서비스에 이어 두 번째로 큰 누적 수출입액을 기록하고 있다²⁴⁾. 여행 부문은 수출액 708억 달러, 수입액 1,485억 달러로 수출 및 수입에서 세 번째로 큰 누적 수출입액을 나타냈다. 3개 서비스 부문을 제외하고 나머지 서비스부문에서는 교역규모가 그리 크지 않은 것으로 나타났다.

23) 자료 : 한국은행, 경제통계시스템(검색일:2017.06.08)

24) 자료 : 한국은행, 경제통계시스템(검색일:2017.06.08)

제2절 중국의 서비스무역 현황

1. 중국의 서비스무역 추이

<표Ⅲ-2> 중국의 대 세계 서비스무역 현황

(단위:억 달러)

연도	수출	수입	수지	수출증가율	수입증가율
2011	1.860	2.476	적자	-	-
2012	1.914	2.811	적자	3%	14%
2013	1.837	3.305	적자	-4%	18%
2014	2.105	3.829	적자	15%	16%
2015	-	-	-	-	-

자료: UN Comtrade .com (검색일 2017. 6. 4)

중국은 서비스산업을 제조업 보완 관계로 설정하여 서비스 산업을 발전시켜 왔다. 2013년도 중국의 서비스무역은 1837억 달러로 세계2위를 차지하여 서비스 무역이 중국무역에 중요한 부분을 차지하였다.

<표Ⅲ-2>에 따라 2011년 중국의 수출서비스는 1.860억 달러, 서비스수입은 2.476억 달러로 약604억 달러의 서비스무역 적자를 기록하고 있으며, 서비스수출 입 규모면에서는 한국의 2.3배이다. 개혁·개방 후 중국의 서비스무역 규모는 급증하였으나, 특히 2011년 WTO 가입 후 중국의 서비스무역 규모는 더욱 크게 증가하였다.

그러나 중국 서비스무역 산업의 부가가치는 총 GDP의 약 40%²⁵⁾정도에 그쳐 평균 70% 이상의 수준을 보이는 선진국들에 비하여 아직까지 경제서비스화는 미미한 것으로 볼 수 있다. 중국의 서비스무역도 한국과 마찬가지로 지속적인 무역수지 적자를 기록하고 있으며, 2012년 897억 달러의 무역수지 적자를 기록한 후, 적자폭은 점차 증가하여 2013년 1468억 달러, 2014년 1724억 달러의 무역수

25) www.finance.people.com.cn활용 작성

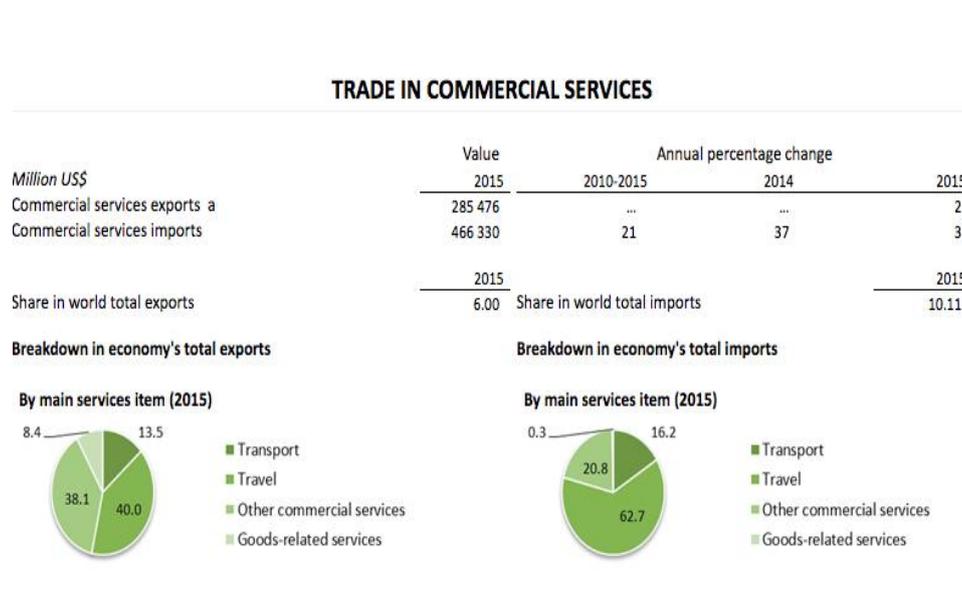
지 적자를 보였다.

이와 같이 서비스무역이 중국무역에서 차지하는 역할이 매우 중요해짐에 따라 서비스무역에 대한 관리가 시작되었다. 이런 요소는 국가 간에 서비스무역이 활성화 되지 못하게 되는 원인으로 적용하였는데, 특히 중국은 서비스무역에 여러 가지 비관세 장벽을 두어 국제 경쟁력을 약화시켰고, 이러한 비관세 장벽은 한·중 FTA서비스 무역을 활성화 시키는 데에 큰 장애요인이 되고 있다.

따라서 본 논문은 한·중 FTA 서비스 무역 협정을 한국이 체결한 FTA 서비스 협정과 중국이 체결한 서비스협정을 상호 비교하여 시사점을 도출하고자 한다.

2. 중국의 대중 서비스무역 추이

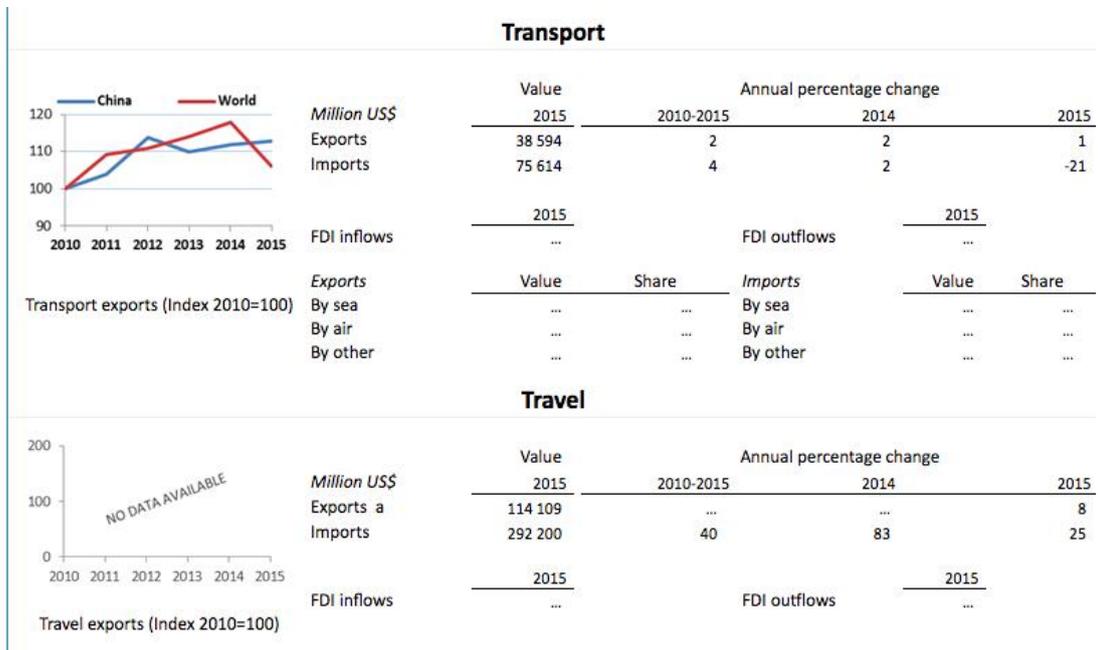
<그림Ⅲ-2> 중국의 서비스무역 부문별 누적 수출입



자료: www.WTO.com (검색일 2017. 6. 16)

중국 전체서비스 무역의 수출액과 수입액에서 각각 업종이 차지하는 비중을 살펴보면, 먼저 수출액에서는 여행이 평균 40%로 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 다음으로 기타 상업서비스가 평균 38.1%의 비중을 보이고 있고 운송이 13.5%의 비중을 차지하고 있고 물품 관련 서비스도 8.4%의 비중을 차지하고 있다.

<그림 III-3> 운송과 여행 서비스무역 수출입



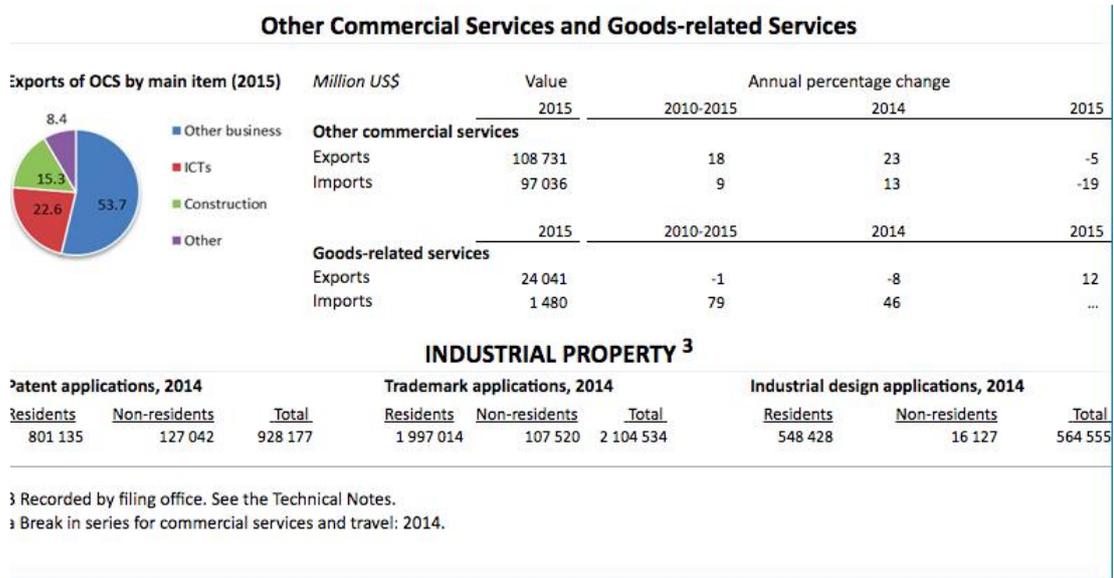
자료: www.WTO.com (검색일 2017. 6. 16)

중국 서비스무역의 업종 별 현황을 살펴보면 운송 부문에서는 2015년 약 385억 달러의 수출액을 기록하였고 약 756억 달러의 수입액으로 약 371억 달러의 적자를 기록하는 등 중국 서비스무역에서 가장 교역규모가 큰 주요 수출산업이라는 것을 알 수 있다.

운송서비스와 함께 여행부문에서도 2010년부터 2015년까지 계속해서 적자를 보이고 있으나 기타 상업서비스와 물품 관련 서비스부문 등에서는 계속해서 흑자를 보이고 있다.

여행부문의 경우 2015년 수출 약 1,141억 달러, 수입 약 2,922억 달러로 약 1,781억 달러의 적자를 기록하고 있어 중국의 서비스무역에서 대표적인 수입 산업 이라고 볼 수 있다.

<그림Ⅲ-4>기타 상업서비스와 물품 관련 서비스무역 수출입



자료: www.WTO.com (검색일 2017. 6. 16)

기타 상업서비스의 경우 2015년 수출 약 1087억 달러, 수입 약 970억 달러를 기록하고 있고 물품 관련된 서비스는 2015년에 수출 약 240 억 달러, 수입 약 14 억 달러를 기록하고 있다.

기타 상업서비스와 물품 관련 서비스의 주요 품목별 OST 수출을 살펴보면 기타상업서비스는 53.7%로 가장 높은 비중을 차지하고 있다. 다음으로 컴퓨터 및 정보가 평균 22.6%의 비중을 보이고 있고 건설이 15.3%의 비중을 차지하고 있으며 나머지는 기타종류로 평균 8.4%의 비중을 차지하고 있다.

3. 중국의 서비스무역 발전과정

과거 중국은 서비스시장에 대하여 엄격한 진입제한 정책을 유지해왔다. 특히, 계획경제 시기의 중국 서비스업은 순수 소비부문으로 인식되어 서비스산업이 크게 제한되었다. 금융, 보험, 통신, 교육, 위생, 신문출판, 방송, TV 등은 기본적으로 완전한 국가 독점 상태였고, 여타 업종도 비 국유경제 및 외자에 대해 제한적으로 개방되었다²⁶⁾. 이러한 제한적 개방 또한 1978년 제11차 3중 정회 이후에 실시된 개혁개방정책실시 이후부터라고 할 수 있다. 1980년대 중반, 중국의 개혁개방정책이 급속도로 진행되고 개방의 속도가 더욱 빨라짐에 따라 오랜 시간 정부의 경제 정책 우선순위에서 1,2차 산업에 비해 상대적으로 소홀히 여겨졌던 3차 서비스산업에 대한 중요성이 인식됨으로써 이 시기 이후 중국의 3차 서비스산업은 급성장을 이루게 되었다.

개혁개방 아래 20년 간 서비스업의 발전과정은 대체로 두 시기로 나누어 볼 수 있다. 첫째는 1978~1991년의 고속 성장시기이며, 둘째는 1992년부터 비교적 빠른 성장시기이다²⁷⁾. 1982년 즉, 개혁개방 정책이 실시되기 바로 전년도에 43.5억 달러에 머물렀던 3차 서비스산업의 총생산액이 개혁개방 정책이 23년간 추진되고 난 2009년도에는 1.956억 달러로 39배 이상의 규모의 성장을 이루었으며 이는 연평균 21%의 성장을 이룬 것이다²⁸⁾.

26) 우회승, "한·중·일 FTA 추진에 관한 연구-서비스 부문을 중심으로", 석사학위 청구논문, 배재대학교, 2003, p.25.

27) 초찬자, "한중FTA산업별 추진", 석사학위논문, 성균관대학교, 2008, pp.60~61.

28) 洪秀典, "中韩服务贸易比较研究", 硕士学位论文, 对外经济贸易大学, 2006, 11

제3절 한·중 FTA 협상의 타결과 서비스협정 분석

1. 적용범위 및 의무

한·중 FTA의 서비스 영역에서 ① 내국민 대우, ② 서비스 공급자의 수, ③ 사업의 범위 및 사업자의 법적 형태 등을 제한하는 규제 금지, ④ 국가 정책목표 달성을 위한 서비스 규제는 가능하나 불필요한 장벽이 되지 않도록 노력할 의무, ⑤ 서비스 관련 조치 공표 의무화 등을 규정하고 있다. 서비스 양허 측면에서 중국 측은 법률(상하이 자유 무역지대 내 중국 로펌과 합작), 건축·엔지니어링(한국 실적 인정), 건설(한국 실적 인정), 유통(취급금지품목 완화), 환경(하수처리서비스 개방), 엔터테인먼트(한국기업 49% 지분 참여 허용)분야를 한국 측에 개방하였다. 또한 영화 및 TV 드라마, 방송용 애니메이션, 공동제작은 부속서로 규정하였다.

1) 협정문의 적용범위

원칙적으로 서비스무역에 영향을 미치는 당사국의 모든 조치에 적용한다. 다만 금융서비스²⁹⁾, 연안운송, 항공운송서비스, 정부보조금·정부제공 서비스 등에는 적용되지 않는다.

2) 일반적 의무

시장접근(MA:Market Access)제한 조치의 도입을 금지한다. 즉 ① 서비스공급자의 수 제한, ② 서비스거래 또는 자신의 총액 제한, ③ 서비스영업의 총 수 또는 서비스 총 산출량의 제한, ④ 고용인의 총 수제한, ⑤ 서비스공급의 구체적 형태(법인, 합작투자 등)에 대한 제한, ⑥ 외국인 지분 소유 최대 비율 한도 또는 외국인 투자 합계의 총액한도를 제한하는 규제 도입 금지를 말한다.

내국민대우(NT:National Treatment)를 적용한다. 즉 자국의 동종 서비스 및 서비스 공급자에게 부여하는 것보다 불리하지 않은 대우를 상대국 서비스 및 서

29) 금융서비스는 별도 chapter에서 규정한다.pp.30~45.

비스 공급자에게 부여한다.

2. 국제규제 및 투명성

1)국제규제

개방한 분야에 있어 서비스무역에 영향을 미치는 모든 조치가 합리적이고 객관적이며 공평한 방식으로 시행되도록 보장하고, 서비스공급에 영향을 미치는 행정 결정을 신속하게 검토하고 행정 결정에 대한 적절한 구제를 제공할 사법, 중재, 또는 행정재판소 등을 설치하여 유지할 의무가 있으며, 서비스공급을 위해 승인이 요구되는 경우 신청서의 제출 이후 합리적 기간 내에 신청에 대한 결정을 통보하고 요청이 있는 경우 신청의 처리 현황에 대한 정보를 제공한다. 또한 개방 약속을 무효화 하거나 침해하는 면허, 자격 요건과 기술 표준을 적용하지 아니할 의무를 진다.

2)투명성

서비스 챕터에 영향을 미치는 일반적인 조치를 신속하게 사전 공표하고 구체적 약속과 관련이 있는 법률, 규정 또는 지침의 도입·수정을 신속히 서비스 위원회에 보고할 의무가 있고, 서비스 챕터에 영향을 미치는 일반적 조치 또는 국제적 협정 관련 구체적 정보에 관한 요청에 신속히 응답하고 요청이 있는 경우, 구체적 정보를 제공하기 위해 협정 발효 후 2년 안에 문의처를 설립할 의무를 진다.

3. 자격 등의 인정 및 송금의 자유

1)자격 등 인정

상대국 내에서 습득한 교육이나 경험, 충족된 요건 또는 부여받은 면허나 증명을 상대국과의 협정이나 약정을 통해 또는 자발적으로 인정이 가능하고, 비 당사국에서 습득한 교육이나 경험, 자격·면허를 협정이나 약정을 통해 인정하는 경우 상대국 요청시 상대국에게 상호인정을 위한 협상 기회 등을 부여할 의무를 진다.

2) 지불 및 송금의 자유

경상거래에 대한 송금과 지불이 국내외로 자유롭게 이루어 질 수 있게 허용한다. 다만 일정한 요건³⁰⁾하에 ① 국제수지와 대외 금융상의 심각한 어려움이 있거나 그러한 우려가 있을 경우, ② 경제개발 과정이나 경제전환 과정에 있는 경우 경제개발 또는 경제전환계획의 이행을 위한 외환 보유고 수준을 유지하기 위한 경우 송금이나 지불을 제한할 수 있다.

4. 서비스 주요 양허 내용

양측 모두 DDA 플러스 수준의 서비스 시장 개방에 합의할 수 있고, 한국 측은 한·미, 한·EU FTA 서비스 분야를 개방하며, 중국 측은 법률·건축·엔지니어링·건설·유통·환경·엔터테인먼트 분야에서의 의미 있는 시장 개방을 통해 가체결 FTA에 비해 높은 수준으로 개방할 수 있다. 또한 2단계 협상을 통해 서비스 분야 추가 자유화를 약속할 수 있고, 한·중 FTA 발효 후 2년 내 서비스·투자 분야 후속 협상을 개시하여 negative 방식에 기초한 서비스·투자단일 유보³¹⁾ 작성에 예정이다.

중국의 법률·건축 및 엔지니어링·건설·유통·환경·엔터테인먼트 분야 서비스시장개방 내용으로 ① (법률)중국 FTA 최초로 상해 FTZ내에서 한국 로펌의 대표 사무소와 중국 로펌과 중국 전역의 고객을 대상으로 한 공동 사업을 허용할 수 있고, ② (건축·엔지니어링)중국은 외국 기업의 면허 등급 판정시 중국내 실적만을 인정하여 왔으나 한중 FTA를 통해 한국 기업에게 중국 이외 모든 지역에서의 실적도 인정을 약속한다. ③(건설)상하이 FTZ내에 설립된 한국건설 기업이 상하이 지역에서 외국자본비율의 요건³²⁾ 제한 없이 중외합작 프로젝트를 수주

30) 1. 차별적이지 않으며, 2. 국제통화기금협정과 일치하며, 3. 상대국의 상업적·경제적·금융상의 이익을 불필요하게 침해하지 않으며, 4. 필요한 제한을 초과하지 아니하며, 5. 일시적이어야 한다.

31) 유보의 종류에는 1. 현재유보(Annex I): 협정상 의무에 합치하지 않는 현존 조치를 나열한 목록으로, 자유화후퇴방지 메커니즘이 적용되는 것과 2. 미래유보(Annex II) 향후 규제가 강화될 가능성이 있는 현존 비합치 조치 또는 전혀 새로운 제한 조치가 채택될 수 있는 분야를 나열한 목록이 있다. 여기서 자유화후퇴방지 메커니즘(ratchet mechanism)이란 현행 규제를 보다 자유화하는 방향으로 개정할 수는 있으나, 일단 자유화된 내용을 뒤로 후퇴하는 방향으로서는 개정하지 못하도록 하는 원칙이다.

32) 기준에는 중외 합작 건설 프로젝트의 경우 1. 외국투자 50% 이상, 또는 2. 외국투자 50% 미만이나 중국기업 단독수행이 불가능한 사업만 수주 가능했다.

할 수 있도록 허용한다. ④ (유통) 중국은 중국 내 30개 이상 점포를 가진 외국계 유통기업의 책 판매를 금지해 왔으나 한·중 FTA를 통해 한국 대형 유통기업의 책 판매를 허용하며, ⑤ (환경) 중국은 DDA 양허에서 폐수, 고형 폐기물 처리, 배기가스 정화, 소음저감, 위생 서비스 등 5개 분야에 있어 합작 기업 설립만을 허용해 왔으나 한중 FTA를 통해 순 한국기업의 설립을 역시 허용할 수 있고, ⑥ (엔터테인먼트) 중국은 그간 엔터테인먼트 분야의 외국기업 진출을 엄격하게 통제하여 왔으나 한중 FTA를 통해 공연 중개 및 공연장 사업을 희망하는 한국기업의 합작 진출을 허용할 수 있다³³⁾.

제 4 장 한·중 서비스 무역의 국제경쟁력 비교분석과 중국 서비스의 발전방안

한·중 양국 상호간의 서비스무역에 대한 통계가 존재하지 않기 때문에 양국간 서비스무역에 있어 직접적인 경쟁력을 산출하기에 어려움이 있다. 이에 따라 IMF의 국제수지통계 및 UN comtrade를 활용하여 한국과 중국의 대세계 서비스 무역의 수출경쟁력을 비교분석하고 중국 서비스무역의 문제점과 발전방안 제시하도록 할 것이다. 서비스무역 부문별로 운송서비스, 여행, 통계, 건설, 보험, 금융, 컴퓨터 및 정보, 특허권 등 사용료, 기타 사업 서비스, 개인·문화·오락, 정부 서비스 등 11개 부문을 대상으로 지수를 산출하여 분석하였다. 조사대상 기간은 2010년 ~ 2014년으로 5년으로 정하였고, 먼저 연도별 비교우위변화를 보기위해 국제시장점유율(IMS), 무역특화지수(TSI), 수정 현시비교우위(RSCA)지수를 계산한다. 이것을 바탕으로 제4장에서는 한국과 중국이 세계시장에서 어느 부문이 국제경쟁력을 가지는가를 판단하였다.

33) 참고: 한·중 FTA상 중국의 서비스 양허 주요 내용

제1절 한·중 국제경쟁력 측정방법

1. 국제경쟁력의 개념

국제경쟁력(international competitiveness)은 세계시장에서 타국의 상품이나 서비스와 경쟁하여 거래를 성사시킬 수 있는 능력이다. 국제경쟁력은 수출경쟁력(export competitiveness)이라고 하는 경우도 있다. 특히 국제경쟁력은 가격경쟁력(price competitiveness)과 비가격경쟁력(non-price competitiveness)으로 구분한다.

첫째, 가격경쟁력은 동일한 상품이나 서비스를 경쟁국보다 낮은 가격으로 공급할 수 있는 능력이다. 수출입 상품의 공급가격은 임금·원자재비용으로 구성되는 생산원가, 환율, 금리와 주주요구수익률 등의 자본비용, 기술수준에 의한 생산요소의 생산성, 생산·마케팅관리시스템 효율성 등에 의해 영향을 받는다.

둘째, 비가격경쟁력은 동일한 가격으로 경쟁국보다 소비자의 인지도 및 수용도가 높은 상품이나 서비스를 공급할 수 있는 능력이다. 비가격경쟁력은 품질, 디자인, 신용정책, 마케팅능력, 상품 이미지, 소비자 만족도 등에 의해 영향을 받는다.

그리고 국제경쟁력을 평가할 때 국제시장점유율(International Market Share : IMS), 대 세계 무역특화지수(Trade Specialization Index :TSI) 및 현시비교우위 지수(Revealed Comparative Advantage Index : RCA지수)등이 사용된다. 각 지표의 장단점이 있으므로 3가지 지표를 함께 활용하여 분석한다.

2. 국제시장 점유율(IMS)

국제시장점유율(International Market Share : IMS)은 해당 산업의 국제경쟁력을 평가하는데 사용되는 단순하지만 사용도가 높은 지표이다. 이는 한 나라의 특정 상품(서비스)의 수출입액이 해당 특정 상품(서비스)의 세계시장전체 수출입액에서 차지하는 비율을 나타낸다. 이를 식으로 나타내면 다음과 같다.

$$IMS_{ij} = X_{ij} / X_{iw} \times 100\% \quad \langle \text{식 1} \rangle \text{ 34)}$$

IMS_{ij} : j 국가의 i 상품(서비스) 무역에서의 국제시장 점유율

X_{ij} : 일정 기간 중 j 국가의 i 상품(서비스) 대 세계 총 수출액

X_{iw} : 일정 기간 중 i 상품(서비스) 전 세계 총 수출액

일국이 특정 상품(서비스)에서 국제경쟁력이 높다는 것은 해당 특정 상품(서비스)의 세계시장 전체 수출액에서 그 나라의 수출액이 차지하는 비중이 크다는 뜻이다. 이 지표는 쉽게 결과를 산출할 수 있지만 각 국의 무역규모나 경제규모 같은 절대적 수치가 그대로 반영되므로 상대적 수치로 나타낼 수 있는 경쟁력의 평가나 비교우위의 판단에서 한계가 존재한다.

34) 김영환, 우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석, 한국무역학회 학술 대회,(2013),p290

<표IV-1> 한국의 서비스무역 부문별 IMS(연도별)

항목	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
서비스 전체	0.0245	0.0238	0.0282	0.03	0.0272
운송 서비스	0.0506	0.0445	0.05	0.0445	0.0408
여행	0.0108	0.012	0.013	0.0136	0.015
통신	0.0096	0.0083	0.0093	0.0106	0.0090
건설	0.1445	0.1666	0.2247	0.2272	0.19
보험	0.0067	0.0054	0.0044	0.0058	0.0061
금융	0.008	0.0085	0.0094	0.0065	0.0066
컴퓨터 및 정보	0.0020	0.0037	0.0036	0.0068	0.0088
특허권 등 사용료	0.0139	0.0157	0.0162	0.0172	0.0173
기타 사업 서비스	0.0202	0.0191	0.0265	0.0329	0.03
개인·문화·오락	0.0148	0.0148	0.0191	0.0192	0.0235
정부 서비스	0.0153	0.0164	0.0173	0.0179	0.0164

자료: UN Comtrade .com

산출한 IMS 값에 따르면 한국 서비스무역은 세계시장 전체서비스 무역에서 낮은 비중을 차지하였다. 2010년에 약 2.45%를 기록한 뒤 2011년부터 2012년까지는 3%에 미치지 못하는 약 2.38%에서 약 2.82%를 기록하였다. 2013년에 3%를 차지하였고 2014년에 다시 2.72%로 하락하였다.

한국 서비스무역 부문별 IMS에서는 운송서비스 부문과 건설 부문이 높은 비중을 차지하였고 IMS 수치를 분석하였을 때 해당 2개 부문이 한국 서비스 수출을 주도하고 있는 것으로 볼 수 있다.

한국의 건설 서비스 부문은 다른 서비스무역 부문보다 전통적으로 점유율에서 상대적 우위를 나타내는 것으로 판단 할 수 있다.

<표IV-2> 중국의 서비스무역 부문별 IMS(연도별)

항목	2010년	2011년	2012년	2013년	2014년
서비스 전체	0.0457	0.0487	0.0487	0.045	0.0477
운송 서비스	0.0441	0.0433	0.0475	0.0457	0.0408
여행	0.05	0.048	0.05	0.0472	0.0475
통신	0.0139	0.017	0.0193	-	-
건설	0.1686	0.1666	0.1348	0.125	0.15
보험	0.0220	0.0315	0.03	0.0363	0.0353
금융	0.0065	0.0040	0.01	0.016	0.0214
컴퓨터 및 정보	0.0442	0.06	0.056	0.0772	0.0740
특허권 등 사용료	0.0036	0.0026	0.0041	0.0035	0.0022
기타 사업 서비스	0.0619	0.0686	0.0683	0.0587	0.0627
개인·문화·오락	0.0044	0.0034	0.0037	0.0039	0.0043
정부 서비스	0.0146	0.0102	0.0143	0.0179	0.0164

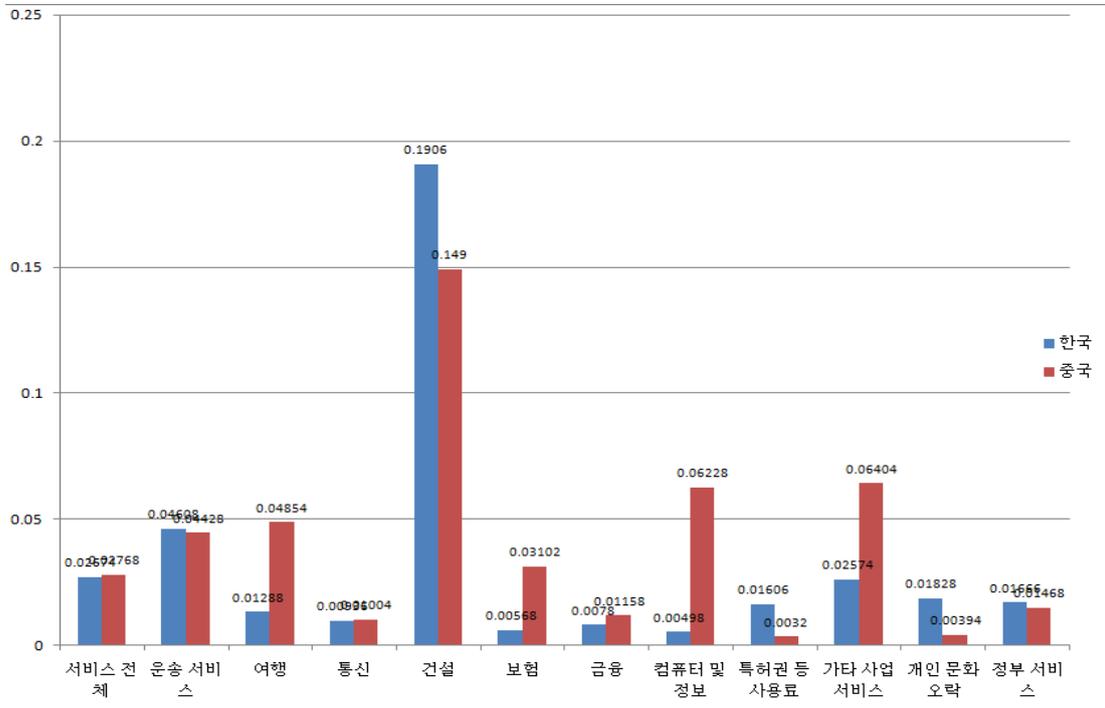
자료: UN Comtrade .com

중국 서비스무역 또한 세계시장의 전체 서비스무역에서 한국과 비슷하게 낮은 비중을 차지하고 있는 편이다. 2010년부터 2014년까지는 5%에 미치지 못하는 각각 약 4.57%, 4.87%, 4.87%, 4.5%, 4.77%를 차지하였다. 2013년에 4.5%로 소폭 하락 하였는데 2014년에 다시 약 4.77%로 회복하였다.

중국 서비스 무역 부문별 IMS는 건설 서비스 부문과 기타사업 부문의 비중이 높은 편을 차지하였고 IMS 수치로는 해당 2개 부문이 중국 서비스수출을 주도하고 있는 것으로 볼 수 있다.

산출한 IMS 값에 따르면 중국의 건설 서비스 부문은 다른 서비스 무역 부문보다 전통적으로 점유율에서 상대적 우위를 나타내는 것으로 판단할 수 있다.

<그림 IV-1>한·중 서비스 무역 부문별 IMS(평균)



주: 2010년~2014년 기간 동안의 평균치임

자료: UN Comtrade .com

<그림 IV-1>에 따르면 한·중 서비스무역 부문별 IMS 중에서 한국 서비스무역은 전체 0.02674%의 비중을 차지하였고 중국보다 0.00094% 만큼 낮은 수치를 보였다. 건설 부문은 높은 IMS 값을 나타냈고 건설 서비스 부문은 한국 IMS 값과 중국 IMS 값은 각각 0.1906%, 0.149%의 비중을 차지하였고 한국은 중국보다 0.0416% 만큼 더 높은 수치를 보였다.

한국시장은 주로 운송 서비스 및 건설이 우위를 보이고 있고 중국시장은 건설과 기타 사업 서비스가 우위를 보이고 있다.

한국이 중국보다 더 높은 비중을 차지하고 있는 부문 중 가장 큰 차이를 보이는 것은 0.0416%차이를 보이는 건설부문이며 그 이후 순으로 약 0.01434%의 차이를 보이는 개인·문화·오락, 약 0.01286%의 차이를 보이는 특허권 등 사용료, 약 0.0018%의 차이를 보이는 운송서비스, 약 0.00198%의 차이를 보이는 정부서비

스 등이 있다.

나머지 부문은 전부 중국이 한국보다 더 높은 비중을 차지하고 있다. 가장 차
이 크게 나온 부문은 컴퓨터 및 정보 부문으로 한국과 중국 각각 0.00498%,
0.06228%의 비중을 차지함으로써 0.0573%의 차이를 보이고 있다. 이어서 기타
사업 서비스부문 약 0.0383%, 여행부문 약 0.03566%, 보험부문 약 0.02534%, 금
융부문 약 0.00378%, 통신부문 약 0.00068%의 차이를 보이고 있다.

3. 무역 특화지수(TSI)

무역특화지수(Trade Specialization Index :TSI)는 한 나라의 특정 상품(서비
스)이 수출에 특화되어 있는지 또는 수입에 특화되어 있는지를 판단하는 지표로
활용된다. 즉 특정 상품(서비스)의 순 수출액이 해당 상품(서비스)의 순 수출액
과 해당 상품(서비스)의 무역총액에서 차지하는 비율로 나타내는 것이다. 그 식
은 다음과 같다.³⁵⁾

$$TSI_{ij} = \frac{X_{ij} - M_{ij}}{X_{ij} + M_{ij}} \quad \langle \text{식 2} \rangle \quad 36)$$

TSI_{ij} : j 국가의 i 상품(서비스) 무역에서의 무역특화지수

X_{ij} : 일정기간중 j 국가의 i 상품(서비스)에 대한 총 수출액

M_{ij} : 일정기간중 j 국가의 i 상품(서비스)에 대한 총 수입액

TSI 값은 0을 기준으로 -1 과 1 사이의 값을 가지게 된다. TSI 값이 -1이면
해당 상품(서비스)에 대하여 그 나라는 ‘완전수입특화’ 상태인 것을 말하고, 중간
값인 0 이면 ‘비교우위중립’인 상태이며, 1 이면 해당 상품(서비스)에 대하여 ‘완
전수출특화’ 상태를 나타낸다. 그러므로 지수가 양의 값을 가진다면 해당 상품
(서비스)은 세계시장에서 국제경쟁력을 가진 것으로 평가할 수 있고, 그 지수가

35) TSI는 결국 무역수지를 무역액으로 나눈 값이기 때문에 그 나라의 무역규모를 감안한 흑자 또는 적자를
말해주는 지표가 된다. 유창근(2006), p168

36) 김영환, 우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석, 한국무역학회 학술 대회,(2013),p290

음의 값을 가진다면 세계시장에서 국제경쟁력이 부족하다고 판단할 수 있다.³⁷⁾ 본 연구에서는 무역특화지수(TSI)가 0.3이상일 경우 수출특화 품목으로 선정하고 무역특화지수(TSI)가 -0.3이하일 경우 수입특화 품목으로 선정하였다.

<표IV-3> 한·중 서비스무역 TSI 지수변화

항목	2010		2011		2012		2013		2014	
	한국	중국								
운송 서비스	0.13	-0.30	0.10	-0.39	0.15	-0.38	0.12	-0.43	0.10	-0.43
여행	-0.29	-0.09	-0.23	-0.20	-0.21	-0.34	-0.19	-0.43	-0.13	-0.49
통신	-0.27	0.04	-0.30	0.18	-0.30	0.04	-0.29	-	-0.26	-
건설	0.68	0.48	0.61	0.60	0.71	0.54	0.62	0.47	0.65	0.52
보험	-0.26	-0.80	-0.14	-0.73	-0.24	-0.72	-0.18	-0.69	0.04	-0.66
금융	-0.08	-0.02	-0.06	0.06	-0.11	-0.01	-0.23	-0.07	-0.10	-0.04
컴퓨터 및 정보	-0.12	0.51	0.10	0.52	0.24	0.58	0.32	0.38	0.33	0.30
특허권 등 사용료	-0.48	-0.88	-0.26	-0.90	-0.38	-0.89	-0.39	-0.92	-0.34	-0.94
기타 사업 서비스	-0.17	0.21	-0.16	0.16	-0.05	0.22	0.07	0.09	0.04	0.13
개인·문화·오락	-0.24	-0.50	-0.08	-0.53	-0.07	-0.64	-0.05	-0.68	0.01	-0.67
정부 서비스	0.03	-0.09	0.02	-0.17	0.13	-0.02	0.06	0.02	0.05	-0.32
서비스 전체	-1.07	-1.45	-0.39	-1.40	-0.12	-1.61	-0.15	-2.27	0.37	-2.6

범례: 한국수출특화상품(yellow), 한국수입특화상품(green)

중국수출특화상품(red), 중국수입특화상품(orange)

자료: UN Comtrade DB활용

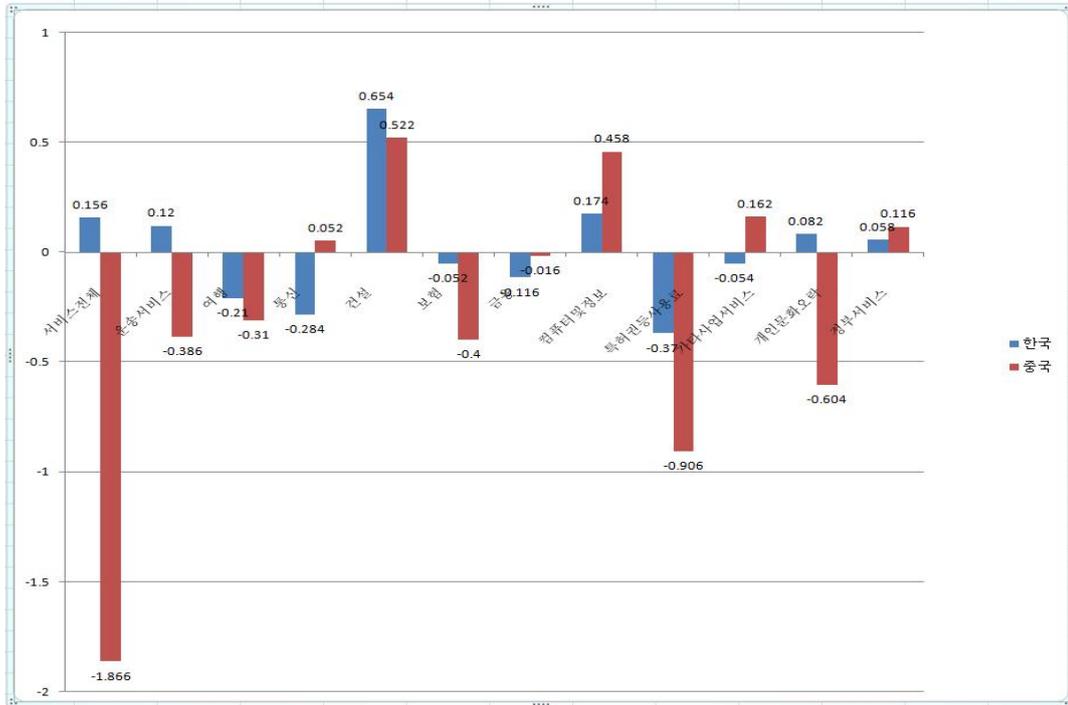
37) 한편, 서비스 수지의 악화에 대하여 분석하여 경우에는 TSL보다 '무역수지/GDP'를 산출하여 비교하는 것이 더 적정할 수 있다. 왜냐하면 TSL가 해당 산업의 무역액 대비 무역수지로 비교우위를 나타내는 것으로, 해당 국가의 경제규모에 비해 무역액이 적은 경우에는 적자규모가 크지 않은데도 불구하고 TSL로 보면 상당히 적자가 심한 것처럼 보일 수 있기 때문이다. 유창근(2007), p7.

이에 따르면 2010년에서 2014년 사이에 5년 동안 한국 서비스전체의 TSI 값의 합은 최대치(2014년) 약 0.37에서 최소치(2010년) 약 -1.07 사이의 값을 가지고 있고 중국 서비스 전체의 TSI 값의 합은 최대치(2011년) 약 -1.40에서 최소치(2013년) 약 -2.27 사이의 값을 가지고 있다. 한국 서비스 전체의 TSI를 보면 지속적으로 상승하고 있다. 2014년에 음(-)의 값에서 양(+의 값으로 반전 되었고 중국 서비스의 경우 보면 5년 동안 지속적으로 음(-)의 값을 나타내고 있어 중국 서비스무역 전체는 국제경쟁력이 약한 것으로 평가할 수 있다.

그러나 한국 서비스무역은 부문별로 운송서비스, 건설, 정부서비스 부문 등 3개 부문은 5년간 계속해서 양(+의 값을 나타내고 있으며 세계시장에서 비교우위가 있는 것으로 판단할 수 있다. 반면에 그 외 여행, 통신, 보험, 금융, 컴퓨터 및 정보, 특허권 등 사용료, 개인·문화·오락 부문 등 8개 부문은 5년간 지속적으로 음(-)의 값을 보이고 있어 국제경쟁력이 약한 것으로 판단된다.

중국 서비스무역 부문별로 통신서비스, 건설, 컴퓨터 및 정보, 기타 사업서비스 부문 등 4개 부문은 5년간 계속해서 양(+의 값을 나타내고 있어 세계시장에서 비교우위가 있는 것으로 판단할 수 있는 반면에 그 외 운송 서비스, 여행, 보험, 금융, 특허권 등 사용료, 개인·문화·오락 정부 서비스 부문 등 7개 부문은 5년간 지속적으로 음(-)의 값을 보이고 있어 국제경쟁력이 약한 것으로 판단된다.

<그림 IV-2> 한·중 서비스무역 부문별 TSI 지수(평균)



주 : 2010년~2014년 기간 동안의 평균치임

자료: UN Comtrade .com

대상기간 동안 집계된 한국 서비스 무역 전체 TSI에 대한 평균치는 <그림 IV-2>에 나타난 바와 같이 0.156의 값을 보이고 있다. 0에 가까운 수치이나 양(+)의 값을 가지고 있으므로 한국 서비스 무역은 전체적으로 국제 경쟁력이 높은 것으로 볼 수 있다. 평균치에 있어 양(+)의 값을 나타내고 있는 서비스 무역 부문은 운송서비스부문 약 0.12, 건설 약 0.654, 컴퓨터 및 정보 약 0.174, 개인·문화·오락 약 0.082, 정부 서비스부문 약 0.058 순으로 경쟁력을 가지는 것으로 나타났다. 음(-)의 값을 가지는 서비스 무역 부문은 여행 -0.21, 통신 -0.284, 보험 -0.116, 금융 -0.116, 특허권 등 사용료 -0.37 그리고 기타 사업 서비스부문 -0.054 순으로 국제경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

반면에 중국 서비스 무역 전체 TSI 에 대한 평균치는 <그림 IV-2>에 나타난 바와 같이 -1.866의 값을 보이고 있다. 0에 가까운 수치이나 음(-)의 값을 가지

고 있으므로 중국 서비스 무역은 전체적으로 국제 경쟁력이 약하다고 볼 수 있다. 평균치에 있어 양(+)³⁸⁾의 값을 나타내고 있는 서비스 무역 부문은 통신 0.052, 건설 0.522, 컴퓨터 및 정보 0.458, 기타사업서비스 0.162, 정부서비스 0.116 순으로 경쟁력을 가지는 것으로 나타났다. 음(-)의 값을 가지는 서비스 무역 부문은 특허권 등 사용료 -0.906, 개인·문화·오락 부문 -0.604, 보험 -0.4, 운송 서비스 부문 -0.386, 여행 -0.31, 금융 부문 -0.016 순으로 국제경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

4. 현시비교우위지수(RCA)

Balassa(1965)의 현시비교우위(Revealed comparative Advantage :RCA) 지수는 어떤 국가의 특정 산업 수출구성비가 세계 전체의 그 산업 수출구성비에 비해 얼마나 큰가를 비교우위를 측정하고 이를 국제 경쟁력의 척도로 삼는 방법이다.³⁸⁾ RCA 지수는 특정상품(서비스)의 경쟁력을 측정하는데 자주 사용하는 지수로서 특정상품(서비스) 또는 산업의 비교우위 체계를 알아보기 위한 방법이다.

앞서 보았던 국제시장점유율(IMS)으로 국제경쟁력을 비교하는 것은 절대적 수치이므로 경제규모가 서로 다른 국가들 간에는 적절치 않은데 반해, RCA 지수는 국가별 시장점유율과 상품(서비스)별 시장점유율을 동시에 고려하는 상대적 수치이기 때문에 경제규모가 서로 다른 국가들 간에 비교가 용이하다 할 수 있다.³⁹⁾

RCA 지수는 한 나라의 특정 상품(서비스)에 대한 세계 수출시장 점유율로 나눈 값이다. 세계시장에서 그 나라의 ‘특정 상품(서비스) 수출점유율’을 ‘전체 상품(서비스) 수출점유율’로 나누어 산출하는 것이다. 이는 한 나라가 수출하는 전체 상품(서비스)과 비교하였을 때 특정 상품(서비스)을 다른 나라들보다 높은 비율로 수출하는 것은 그 나라가 그 특정 상품(서비스)에 대한 경쟁력을 가지고 있기 때문이라는 인식에서 나온 것이다. 이를 식으로 나타내면 다음과 같다.

38) 유일선 · 김영환(2009),p601

39) TSI와는 달리 RCA 지수는 수입의 차이를 반영하지 못한다는 약점이 있으나 재화 무역에서 보다 서비스 무역에서 무역장벽으로 인한 수입왜곡의 문제가 심할 수 있으므로 그런 경우에는 RCA 지수가 보다 적절한 지표가 될 수 있다. 유창근(2007), p7

$$RCA_{ij} = (X_{ij} / X_{iw}) / (X_j / X_w) \quad \langle \text{식 3} \rangle 40)$$

RCA_{ij} : 일정기간 중 상품(서비스)i 무역에서 j 국가의 현시비교우위지수

X_w : 일정기간 중 전체 상품(서비스)의 전 세계 총수출

X_{iw} : 일정기간 중 상품(서비스)i 의 전 세계 총수출

X_j : 일정기간 중 전체 상품(서비스)의 j국의 대 세계 수출

X_{ij} : 일정기간 중 상품(서비스)i 의 j국의 대 세계 수출

위 식에 따라 RCA 지수 산출시 전체 상품(서비스)에 대한 전세계 총수출과 특정국 대 세계 수출은 상품(서비스) 수출을 제외한 서비스 무역 전체 수출액, 즉 서비스 무역 부문별 수출액의 합계를 의미하며, 특정 상품(서비스)에 대한 전세계 총수출과 특정국 대 세계 수출은 서비스 무역 부문별 수출액을 의미한다.⁴¹⁾

이에 따라 산출되는 RCA 지수는 항상 양(+)의 값을 가지면, 1을 기준으로 영(0)과 무한대(∞) 사이의 값을 가지게 된다. RCA 지수 값이 1보다 클 때 그 나라는 해당 상품(서비스)의 수출에 비교우위가 있으며, 그 값이 1 보다 작을 때 해당 상품(서비스)의 수출이 비교열위에 있다는 것을 의미한다. 다시 말하면, RCA 지수가 1 보다 크면 그 나라의 해당 상품(서비스)은 세계 시장에서 국제경쟁력이 있고, RCA 지수가 1보다 작으면 그 나라의 해당 상품(서비스)은 세계 시장에서 국제경쟁력이 약하다고 판단할 수 있다.

40) 김영환, 우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석, 한국무역학회 학술 대회,(2013),p291

41) TSI와는 달리 RCA 지수는 수입의 차이를 반영하지 못한다는 약점이 있으나 재화무역에서 보다 서비스 무역에서 무역장벽으로 인한 수입왜곡의 문제가 심할 수 있으므로 그런 경우에는 RCA 지수가 보다 적절한 지표가 될 수 있다.유창근(2007), p7

RCA 지수만으로 국가들 간 또는 상품(서비스)부문별 간에 국제경쟁력을 비교하고자 할 때는 1을 기준으로 영(0)까지의 값, 1을 기준으로 무한대(∞)의 값을 가져도 평가가 가능하나, 0을 기준으로 -1과 1사이의 값을 가지는 TSI(무역특화 지수)와 함께 비교하여 평가하고자 할 때 RCA 지수는 TSI와 달리 비대칭적인 구조를 가지게 된다. 따라서 RCA 지수도 0을 기준으로 -1과 1 사이의 값을 가지도록 유도할 수 있으며, 이러한 대칭적 구조를 가지도록 변형을 유도한 변형된 RCA 지수 즉, RSCA(Revealed Symmetric Comparative Advantage) 지수를 사용할 수 있다. 이를 식으로 나타내면 다음과 같다.

$$RSCA_{ij} = (RCA_{ij} - 1) / (RCA_{ij} + 1) \quad \langle \text{식 4} \rangle^{42)}$$

본 논문에서는 RCA 지수의 활용에 있어서 TSI와 동일한 구간의 값을 가지며 지수의 대칭성이 있는 변형된 RSCA(대칭적 현시비교우위)지수를 활용한다. RSCA 지수는 TSI와 마찬가지로, 0을 기준으로 양(+의 값을 가지며 국제경쟁력이 우위에 있음을 나타내는 것이며, 음(-)의 값을 가지면 국제경쟁력이 열위에 있음을 나타내는 것이다.

42) 김영환, 우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석, 한국무역학회 학술 대회,(2013),p292

<표IV-4> 한·중 서비스무역 부문별 RSCA 지수

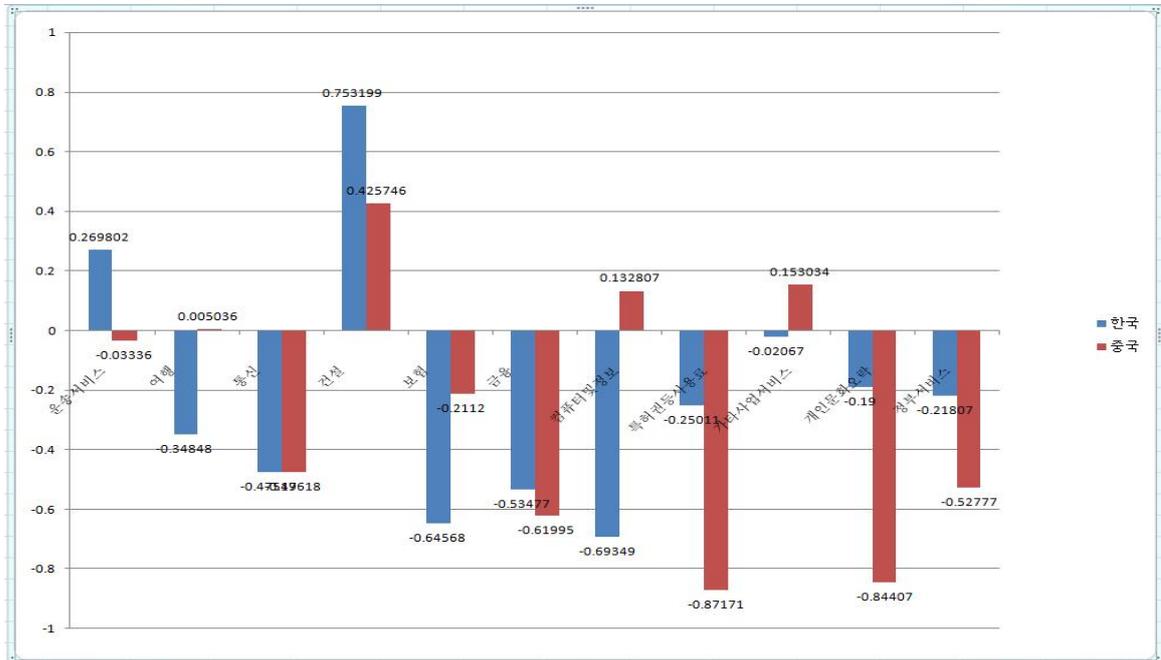
항목	2010년		2011년		2012년		2013년		2014년	
	한국	중국								
운송 서비스	0.3471 93	-0.01 973	0.301 573	-0.05 153	0.281 3	-0.0 1604	0.21 9701	-0.0 0781	0.199 244	-0.07 167
여행	-0.370 97	0.038 598	-0.32 498	-0.00 264	-0.37 46	-0.0 1031	-0.3 7613	0.00 1532	-0.29 572	-0.00 2
통신	-0.433 09	-0.53 002	-0.48 469	-0.46 652	-0.50 027	-0.4 3201	-0.4 5854	-	-0.49 935	-
건설	0.7081 4	0.579 788	0.756 893	0.551 109	0.773 717	0.47 5724	0.77 7491	0	0.749 754	0.522 111
보험	-0.570 71	-0.34 549	-0.62 889	-0.20 004	-0.71 997	-0.2 1973	-0.6 7426	-0.1 3635	-0.63 457	-0.15 44
금융	-0.499 68	-0.74 947	-0.46 388	-0.83 973	-0.48 257	-0.6 5701	-0.6 3026	-0.4 8185	-0.59 746	-0.37 167
컴퓨터 및 정보	-0.843 52	-0.01 762	-0.72 823	0.132 202	-0.77 252	0.07 7612	-0.6 1482	0.25 6846	-0.50 837	0.214 996
특허권 등 사용료	-0.287 4	-0.85 781	-0.20 583	-0.89 406	-0.27 644	-0.8 3884	-0.2 5547	-0.8 5854	-0.22 542	-0.90 928
기타 사업 서비스	-0.099 18	0.147 2	-0.11 341	0.183 325	-0.02 093	0.16 6524	0.06 973	0.12 1949	0.060 445	0.146 17
개인·문화·오락	-0.249 66	-0.81 996	-0.23 093	-0.86 214	-0.19 38	-0.8 6459	-0.1 9874	-0.8 4448	-0.07 685	-0.82 917
정부 서비스	-0.221 63	-0.51 808	-0.18 488	-0.64 217	-0.22 469	-0.5 4643	-0.2 3088	-0.4 3092	-0.22 827	-0.50 127

자료: UN Comtrade .com 활용 작성

<식 3>에 따라 한국과 중국의 2010년부터 2014년까지의 연도별 5년간 서비스 무역 부문별 RCA 지수를 산출하고 이를 활용하여 <식 4>에 따라 RSCA 지수를 계산하면 <표IV-4>과 같다. 그 결과 한국의 서비스 무역 부문별 RSCA 지수는 2010년에서 2014년 사이 운송 서비스 및 건설부문에서 계속해서 양(+)의 값을 가지는 것으로 나타났으며, 운송서비스는 2010년부터 2014년까지 점점 줄어들었다. 건설부문은 2010년부터 2013년 사이에 빠르게 상승하였으나 2014년에는 잠깐 하락하여 앞으로 주요 경쟁부문이 될 가능성이 높다. 정부 서비스는 2013년부터 2014년까지는 양(+)의 값을 나타냈으나, 2010년부터 2012년까지 음(-)의 값을 보여주고 있다. 그 외 여행, 통신, 보험, 금융, 컴퓨터 및 정보, 특허권 등 사용료, 개인·문화·오락 등 8개 부문은 5년간 지속적으로 음(-)의 값을 보이고 있어 국제 경쟁력이 약한 것으로 판단된다.

중국의 서비스무역 부문별 RSCA 지수는 2010년에서 2014년 사이 건설부문과 기타 사업 서비스는 계속해서 양(+)의 값을 가지는 것으로 나타났으며, 여행은 2010년과 2013년에 양(+)의 값을 나타냈으나, 2011년, 2012년과 2014년에 음(-)의 값을 보여주고 있다. 컴퓨터 및 정보 부문은 2010년만 음(-)의 값을 보여주고 있는데 2011년부터 2014년까지 4년 동안 계속해서 양(+)의 값을 보이고 있다. 그 외 운송 서비스, 통신, 보험, 금융, 특허권 등 사용료, 개인·문화·오락, 정부 서비스 등 7개 부문은 5년간 지속적으로 음(-)의 값을 보이고 있어 국제 경쟁력이 약한 것으로 판단된다.

<그림 IV-3> 한·중 서비스무역 부문별 RSCA 지수(평균)



주: 2010년~2014년 기간 동안의 평균치임

자료: UN Comtrade .com

<그림 IV-3>에서 나타난 수치와 같이 대상기간 동안의 한국의 서비스 무역 부문별 RSCA 지수 평균치에 있어 양(+)의 값을 나타내고 있는 서비스 무역부문은 건설 0.753199, 운송서비스 0.269802 순으로 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 반면에 컴퓨터 및 정보 -0.69349, 보험부문 -0.64568, 금융 -0.53477, 통신 -0.47519, 여행 -0.34848, 특허권 등 사용료 -0.25011, 정부 서비스부문 -0.21807, 개인·문화·오락 -0.19, 기타 사업서비스 0.02067 순으로 국제경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

중국의 서비스무역 부문별 RSCA 지수 평균치에 있어 양(+)의 값을 나타내고 있는 서비스 무역부문은 건설 0.425746, , 기타 사업 서비스부문 0.153034, 컴퓨터 및 정보 0.132807, 여행부문 0.005036 순으로 경쟁력이 있는 것으로 나타났다. 반면에 특허권 등 사용료 -0.87171, 개인·문화·오락 -0.84407, 금융 -0.61995, 정부 서비스부문 -0.52777, 통신 -0.47618, 보험 -0.2112, 운송 서비스 부문 -0.03336 순으로 국제경쟁력이 약한 것으로 나타났다.

제2절 중국 서비스무역의 문제점

중국의 서비스무역은 타 국가들 보다 상대적으로 출발이 늦었기 때문에 서비스 산업의 환경이 비교적 낙후되었다고 평가된다. 국민 경제에서 차지하는 비중이 약 30% 정도로 중국의 서비스산업 기초는 비교적 불안정하다는 것으로 판단할 수 있다. 또한 물품무역과 비교하여 매우 작은 규모의 서비스무역으로 인해 중국서비스업의 질적 수준은 상대적으로 낮은 편이다. 다시 말해, 중국 서비스산업은 질적으로 낮은 출발로 인해 타 국가 특히 선진국들과 비교했을 때 더 큰 격차를 보이고 있다. 구체적인 예시를 소개하면 다음과 같다.

1. 중국 서비스무역의 불합리한 구조

1) 중국 서비스무역 발전

오랫동안, 중국은 제3차 산업의 발전을 중시하지 않았기 때문에 중국의 서비스 산업은 심각히 낙후되었다는 평가를 받는다. 따라서 중국의 서비스무역 총량이 국민 경제에서 차지하는 비중은 매우 낮다. 중국의 서비스업의 성장 및 생산액은 연평균 성장률 15.4%를 보여 동기 국제 서비스업 성장 수준보다 높은 수준을 보이지만 다른 나라에 비해 중국의 서비스업 발전 수준은 여전히 매우 낙후되어 있다고 판단할 수 있다. 선진국의 서비스업 생산액이 GDP의 65%~70%를 차지하고, 개발도상국 40% 정도, 후진국에서 38% 정도를 차지하는 것과 비교해 볼 때 현재 중국 내에서 서비스업이 국내 GDP 생산액에서 차지하는 비중은 30% 정도로 선진국들과 비교해 훨씬 낮은 수준을 보인다. 이는 후진국과의 비교에도 8% 낮은 수치를 보인 것이다. 또한 중국의 서비스업 시장과 개방 수준의 정도 또한 타 국가 와 지역에 비해 크게 뒤떨어졌다. 중국의 서비스 무역의 발전은 물품 무역과 비교해 크게 뒤쳐져있다. 중국은 2005년 물품 수출액과 수입액은 두 부문 모두 세계에서 3번째로 큰 규모를 보였으나 중국의 서비스 무역 수출, 수입은 각각 8위, 7위를 차지했다. 중국의 서비스 수출이 총 무역 수출에서 차지하는 비중은 9%로 세계 평균 수준인 19% 보다 크게 뒤쳐진다. 현재 중국의 서비스

무역 총액은 세계 서비스 무역 총액에서 3%의 비중을 차지하고 있고 세계에서 20위권 밖을 기록하였다. 서비스 무역은 현재 적자 상태에 처해 있다.

2) 중국의 서비스무역의 불합리한 내부 구조

중국의 서비스산업은 노동 집약형 부문 및 자원 집약형의 전통 서비스무역인 운송과 여행 산업을 주체로 하여 성장했다. 2000년 중국 서비스무역 수출에서 국제관광 수입은 162.3억 달러로 전체 서비스무역 수출 총액의 53%의 비중을 차지하고 있다. 국제 운송 수입은 36.7억 달러로 전체 무역 총 수출액의 12%의 비중을 차지하고 있다. 2005년 운송 및 관광 서비스부문의 수출 합계는 서비스무역 수출의 60.5%의 비중을 차지하고 있다. 결론적으로, 관광 및 운송부문은 여전히 중국 서비스무역의 중추적인 역할을 한다고 볼 수 있다. 중국 서비스무역은 아직도 노동 집약형 및 자원 집약형인 등 전통서비스 부문에 집중되어 있기 때문에 글로벌 서비스무역량에서 큰 부분을 차지하는 지식·기술 밀집 산업인 금융, 보험, 컨설팅 등은 여전히 기초적인 발전 단계에 머물러 있다. 중국의 서비스 업종 중 신흥 산업이 차지하는 부분은 비교적 적으며 이는 중국의 생산 전문화와 사회화의 진행에 심각한 지장을 초래했으며 중국 서비스무역 구조를 지식·기술 집약형으로 전환하는 것을 제약했다.

2. 중국 서비스무역의 낮은 국제경쟁력

1) 중국 서비스무역의 경쟁력발전

20세기 90년대 이후, 국제 서비스무역 경쟁이 갈수록 격렬해짐에 따라, 국가간 서비스무역 경쟁력은 지식·기술 응용 여부에 따라 결정되었다. 최근 몇 년 동안, 미국의 국제 서비스무역 흑자는 연간 수백억 달러를 기록하였고 그 중 지식·기술 프로그램 응용특허권과 통신서비스 부문이 큰 부분을 차지하였다. 전통 국제 서비스무역 업체인 운송에서도 발전된 지식 및 첨단 기술을 적용하여 좋은 시너지 효과를 내고 있다. 예를 들어, 국제 무역에서 전자상거래의 운용, 금융에서 전자은행 및 전자 화폐 등의 운용 등 지식 및 첨단 기술을 운용을 통해 국제 서비스무역의 효율 및 품질을 높였을 뿐만 아니라 국제 서비스무역의 높은 성장률을 기록하였다. 그러나 중국 서비스무역 수출의 구조는 노동집약형 및 자원 집

약형 중심으로, 첨단 기술 산업의 운용과 지식 함량이 높은 국제 서비스무역과 비교하여 원시적인 상태에 머무르고 있다. 이런 문제로 인해 중국 서비스업은 해외 서비스 산업의 경쟁에서 계속해서 열등한 위치에 놓일 수밖에 없다. 서비스 무역 경쟁력 계수 (TC 지수)를 계산하는 공식: TC 지수 = (수출 - 수입) / (수출 + 수입) 에 의하면 중국 서비스무역의 비교 우위 지수는 최근 수 년 동안에 음(-)으로 나타났고 중국 서비스무역의 경쟁력은 세계 장에서 낮은 수준으로 나타났다.

2) 중국 서비스무역 발전제약의 원인

중국의 서비스업 발전은 상대적으로 낙후된 상태에 있으며, 국제 서비스무역 시장에서도 낮은 점유율과 경쟁력을 보인다. 주요 원인은 다음과 같다

첫째, 서비스의 사회화 정도가 높지 않다. 중국의 제3차 산업 (서비스업), 제1차 산업 (농업) 과 제2차 산업 (공업 · 건축업) 사이의 전문분업 협력관계가 아직 형성되지 않은 상태이다.

둘째, 기업의 시장화 정도가 비교적 낮으며 서비스업 독단 경영 현상이 심각하다, 공공 서비스, 운송 체신, 금융 보험, 부동산 등의 분야에 정부 개입이 너무 많아 합리적인 시장 경쟁력 및 산업 발전 활력을 감소시킨다.

셋째, 서비스인프라가 상대적으로 낙후되었고 종사자들의 숙련도가 부족하다.

3. 서비스무역 관리수준의 저하

서비스업은 많은 관련 업종으로 구성된 산업 그룹이기 때문에, 국제 서비스무역 범위가 매우 광범위 하다. 국제사회의 요구에 따라 국가의 서비스업을 조정하고 관리해야 한다. 현재 중국의 대외 서비스무역의 관리방면에 여전히 많은 결함이 있다. 중국의 국제 서비스무역 관리 및 조정관리 협회는 주로 국제 경제무역부문을 담당했었다. 그 주요 직책으로는 국제 서비스무역의 국제 다자간 협상, 외자도입, 대외 노무협작 등이 있다. 이런 관리 체제는 일찍이 중국의 국제 서비스무역 발전에 큰 역할을 하였지만 《서비스 무역 총 협정》과 세계무역기구 (WTO)의 규정에 따른 국제협약 내에서는 많은 결함이 존재하며 조화롭지 못하다는 평가를 받는다. 중국의 현행 서비스무역 체제는 중앙정부와 지방의 서비스

무역 정책 및 규정 측면에서 큰 차이를 보이기 때문에 서비스무역의 개발 촉진을 위한 통일된 협조 부문이 부족하다는 지적을 받는다. 서비스무역의 발전을 위한 정책의 투명도 또한 부족하고 각 서비스무역 분야에 대해 일관적인 관리가 이루어지지 않아 책임 불분명과 업계 독과점 등 일련의 문제가 발생한다. 또한 중국은 서비스산업의 대한 분류 및 정의의 기준과 통계범주가 국제 관행과 불일치하다. 이런 요소들은 중국 서비스무역의 발전을 지체시키는 원인이라고 할 수 있다.

4. 중국의 불완전한 관련 법제

경제발전에 따라 서비스무역 장벽과 전통무역 장벽 외에 일부 신형 무역장벽이 나타났다. 예를 들면, 지적재산권 장벽 등이 있다. 중국 서비스 무역의 입법이 오랜 기간 동안 심각히 낙후되었다. 선진국들은 모두 비교적 건전한 국제 서비스 무역 법규 체계를 가지고 있는 반면, 중국은 최근 몇 년 동안 연이어 《대외무역법》, 《상업은행법률》, 《보험법》, 《해상법》, 《광고법》 등 일련의 법규를 공포하였으나, 항공, 전신, 금융 등에 직접적으로 관련된 정확한 입법은 없었다. 그리고 이미 공포된 법률법규는 실제 활용성이 떨어진다. 일부 조문은 국제 규정과 상반된 내용을 포함하기도 한다. 또 일부 외국 정부는 중국 서비스무역이 설정한 장벽을 겨냥하고 있으며 이에 맞설 중국의 현행 법률법규 속에 관련 보호 대책이 아직 없기 때문에 중국기업의 이익 중 일부 손실도 있었다. 전 세계 범위 국제 서비스무역 자유화 물결에 따라 서비스무역 시장 개방은 필연적 선택이다. 현재 중국 서비스업에 대한 관련 법률법규가 없는 상황이며, 이미 규정된 부분은 주로 각 기능 부문의 규칙 및 내부 파일이기 때문에 법적 효력이 약하고 협조성이 부족해 중국 서비스무역 입법의 통일성과 투명도에 영향을 주고 있다.

5. 서비스무역 업계 인재 부족

중국 내 서비스기업은 조직규모, 관리수준, 운영효율 및 마케팅 수단에서 외국 대형 다국적기업들에 비해 큰 차이를 보인다. 중국 사회 과학원에서 발표된 2007

년 재정 남서 《 중국 서비스 산업을 보고 - 중국 서비스 산업이 체제 개혁과 혁신 》에서 2005 년 중국 서비스업 노동은 국제 평균수준 보다 크게 낮은 수준인 30%의 취업률을 보였다. 또한 대부분 노동 집약형 산업으로 분포하였으며 지식기반의 현대서비스는 발전 수준이 낙후되었다는 지적을 받았다.

남서에 따르면, 대부분의 국가와 지역에서 제3차 산업은 가장 많은 노동력을 수용할 수 있는 분야로 여겨지는데 중국에서는 예외적으로 제3차 산업이 노동력을 수용하는 것에 아직 뚜렷한 증가를 보이지 않고 있다. 물론 중국은 지금 공업화 중후기 단계에서 신속하게 발전하여 제2차 산업 시장화 정도가 높지만, 중국 서비스업 발전은 상대적으로 여전히 낙후되었다는 현실 속에 있다. 국제화 역량은 1인당 GDP 향상 및 도시화 수준이 가속됨에 따라 제3차 산업인 서비스 산업은 미래의 노동력을 수용하는 주요 시장이 될 수 있다.

제3절 중국 서비스 무역에 대한 발전방안

중국 서비스 무역 경쟁력 수준이 점점 갈수록 발전하고 있지만 아직은 빈약한 수준이다. 지식과 기술 집약형 서비스가 차지하는 비중은 낮아 자원 및 노동 집약형 서비스무역이 대부분을 차지하고 있고 수출구조가 불합리하다는 평가를 받는다. 이런 문제에 직면하여 중국은 반드시 적극적이고 효율적이며 합리적인 대책을 마련해야 한다.

1. 국내 서비스업의 투자 및 수준 향상

최근 몇 년 동안 중국의 서비스무역 성장속도는 매우 빠를 뿐만 아니라 지속적으로 안정되게 발전되어 왔다. 중국의 국제 서비스시장에서 경쟁력은 끊임없이 발전되었다. 하지만 중국의 서비스무역은 전체 수출규모가 작고 수출 수준이 비교적 낮다. 미국은 현재 세계 서비스무역 수출대국이다. 미국은 세계 서비스무역 점유율의 20%를 차지하고 있다. 그러나 중국 서비스무역의 수출은 미국 서비스

무역의 수출규모의 1/7 미만이다. 미국, 영국, 독일, 프랑스, 일본 5개 주요 경제 선진국들 중 가장 낮은 비중을 차지하는 일본의 4.2%에 비해서도 절반에 해당한다. 오히려 홍콩지역의 서비스무역 규모가 중국 내륙보다 0.5% 더 높은 비중을 가지고 있다. 그래서 중앙정부와 지방정부의 투자증가와 함께 서비스업 발전 자원으로 더 많은 사회자본의 투입과 은행 신용 대출 자금 투입을 유도해야 한다. 격려 조건이 부합되는 서비스기업 진행시장 용자와 동시에 중국 서비스무역 발전이 안정되게 발전하려면 반드시 중국 서비스무역 발전에 대한 필수 기초시설 및 상업 시설, 부속 시설의 투자, 외국 투자 유치와 선진적 기술 경험이 도입되어야 한다. 또한 해외 서비스 산업기구를 통해 중국 서비스무역의 발전을 개척할 수 있다.

2. 서비스업의 산업구조 최적화

중국의 서비스무역의 큰 부분을 차지하는 전통서비스 무역인 관광 및 운송은 2001년 서비스 무역 총액에서 평균 65%, 64%의 비중을 차지하고 있다. 이와 반대로 금융, 보험, 컴퓨터 정보 등 신형 서비스 무역 업계의 경우 2004년에 중국 서비스무역에서 차지하는 비중이 7.83%이었다. 이는 2002년 미국의 서비스무역 통계에서 네 부문이 54.77%의 비중을 차지하는 것과 대비된다. 새로운 지식기술 집약형 서비스무역이 중국 내에서 약간의 발전을 이루었지만 아직까지 너무 낮은 비중을 가지고 있기 때문에 중국 내에서 지식기술 집약형 서비스 무역에 대한 많은 발전이 필요한 실정이다. 따라서 중국 전통 서비스산업을 개조하고 현대 경영 관리 방법 및 첨단 기술 개조 서비스를 활용해서 농업 서비스, 교통, 음식점 등 기타 노동 중점 산업을 높은 기술 수준과 효율적인 경영을 통해 개선시켜야 한다. 전통 서비스업은 금융, 보험, 컴퓨터 정보, 통신 서비스 등 신형 산업으로 대대적으로 발전시키고, 서비스업 성장 방식의 전환은 조방형 부터 집약형까지로 실현하고, 서비스무역 성장은 진정한 노동 생산을 향상의 기초 위에 건립하여 노동력의 대량 투입에 의존하지 않는 방향으로 나아가야 한다. 서비스무역의 촉진과 혁신을 위한 선순환 메커니즘을 만들고, 서비스무역은 자원 및 노동집약형에서 자본과 기술 집약형으로 전환 시켜야 한다.

3. 과학적 및 합리적인 관리체제의 필요

개혁개방 이후 비록 중국의 서비스무역 관리 체제에 비교적 큰 변화가 있었지만 여전히 글로벌 트렌드에 부합하지 않아 많은 문제가 존재하고 있다. 전국 통일 서비스 무역의 발전을 위한 관리 및 조정 기구가 부족하고, 각 정부 기관의 부문 책임이 명확하지 않아 협조를 통한 시너지효과는 내지 못하고 있다. 따라서 중국 서비스무역에 대한 거시적인 관리 및 조화를 강화하고, 규범적 서비스무역 관리체제의 설립이 매우 필요한 실정이다. 정부는 GATT, GATS 및 WTO 관련 약관 연구를 강화해야 하며 중국의 국제 서비스 무역을 전문적인 기관이 관리할 수 있도록 해야 한다. 또한 반드시 기존 서비스업종을 확대하여 경영하고 국제 서비스무역 데이터 및 국제 서비스무역 시장상황 분석을 파악해야 한다. 법률, 법규에 따라 서비스시장에 대한 관리감독을 강화하고 중국 서비스무역 발전 계획을 수립하여 서비스무역 정책조치를 결정하고 과학적인 근거를 토대로 관련 산업 발전을 촉진해야 한다. 또한 국제시장에서 경쟁력 있는 서비스 부문의 국제 경쟁 참여를 독려 및 지원해야 한다.

4. 건강 및 보완 관련 규범 구축

중국 국제 서비스무역 관련 법률법규는 교환법 및 통제법 두 측면을 포함한다. 그러나 선진국과 비교할 때 매우 불완전한 상태이다. 일부 선진국들은 모두 양호한 국제 서비스 무역 법률법규 체계를 가지고 있고, 특히 국내 서비스산업 보호를 위해 체계적인 법규를 가지고 있다. 따라서 중국 서비스무역의 더 좋은 발전을 위해서는 관련법규를 강화하고 중국 서비스 무역의 안정성장을 촉진해 선진국의 입법경험을 참고하여 수립 및 개선하여야 한다. 이를 통해 국제법규에 위반되지 않는 선 안에서 중국의 현 상황에 맞는 경제발전 목표를 세울 수 있다. 《서비스 무역 일반협정》 규정에 따라 중국정부는 이미 설립된 서비스무역에 대한 법률법규의 전면 감사 및 수정을 실시하고 최대한 빨리 서비스무역 영역에서 아직 규명되지 않은 법규, 법률의 허점을 찾아내어 이 분야의 법적 공백을 해결해야 한다. 마지막으로 서비스산업 정책의 투명도를 유지하고 제때 새로운 서비

스 관련 및 대외 서비스 무역의 법률법규를 공포하여 관련 업계들의 혼란을 최소화 하여야 한다.

5. 교육사업의 발전과 중국 서비스무역의 전문인재 양성필요

현재 중국은 서비스무역 분야 전문 인력이 상대적으로 부족한 상황에 처해 있다. 서비스무역에 높은 이해를 가지고 있는 인적 자원, 특히 신흥 서비스업과 지식형 서비스업을 이끄는 외향형 복합인재가 부족한 상황이다. 중국 서비스부문의 인력들의 자질이 평균적으로 높지 않다는 점은 중국 서비스무역 경쟁능력 부족의 큰 원인으로 지적받아왔다. 이 문제점의 해결을 위해서, 중국은 반드시 국제 서비스무역 관련학과 및 연구를 대학 및 연구소에 설치하여 더 높은 수준의 국제 서비스무역의 복합형 인재를 양성할 필요가 있다. 이는 중국 서비스 역 발전을 위한 신생역량을 공급하는 역할을 할 것이다. 관련 교육산업에 대한 투자 및 경우의 수를 대비한 서비스무역 교육 기관을 설립하고 현재 종사자들에 대해 높은 수준의 교육을 제공함으로써 중국 서비스산업이 직면한 기회와 도전에 빨리 대처 할 수 있게 해야 한다. 또한 중국 서비스무역이 국제 서비스무역 시장에서 경쟁력을 확대하기 위해 국제적인 역량을 가지고 있는 인재를 키우고 각 업계에 교육기구를 설립하여 전국적인 서비스 인재 훈련 네트워크를 형성해야 한다. 마지막으로 능력 있는 인재를 적극적으로 등용하고, 국유 서비스 기업의 인재 유실을 방지해야 된다.

제 5 장 결 론

당 十七大 보고서에서는 “ 서비스무역의 큰 발전을 이루어야 한다”, “ 발전된 서비스 무역으로의 전환은 대외무역 성장과 중국의 대외 개방 수준의 중요한 척도이다” 라고 말하며 중국 서비스무역 발전의 중요성과 발전을 위한 지원을 명시하였다. 현재 중국 서비스무역은 발전을 위한 기본적인 구조를 이미 형성하고 있으며 중국 서비스무역 발전의 다양한 기회 및 밝은 전망을 가지고 있다.

1) 중국 서비스무역의 좋은 발전조건

개혁 개방 이후에 중국 서비스산업은 신속한 발전을 하고 있다. 2007년 서비스업은 국내총생산 (GDP)의 40%의 비중을 차지하고 있으며 건축, 관광, 운송 및 기타 비즈니스서비스 등 일부 우세적 산업이 국제 시장에서 차지하는 점유율도 높은 상태이다. 중국 경제는 세계경제에서 지위를 끊임없이 향상하는 상태인 만큼 이에 맞추어 중국 서비스무역 분야에서 이미 빠른 발전의 전환성 단계에 접어들었다.

2) 중국 서비스무역 업무의 튼튼한 기반

서비스무역을 위해 부서를 뛰어넘는 연락 메커니즘 이미 설립되었고, 현재 운영 중에 있다. 국가 서비스무역 정책 지원시스템 또한 형성되어 있고 기술, 소프트웨어, 문화 중점으로 점차 보완되어 중국 서비스무역 안내사이트를 통한 전파 경로가 형성되어 있다. 또한 대형 전시회를 통해 서비스무역의 촉진 플랫폼을 형성하였으며, 동시에 기업주체적인 시장화운영을 위한 중국 서비스무역 협회가 설립되어있어 이미 서비스무역의 통계 시스템을 갖추고 있는 상태이다.

3) 국제 산업이동은 중국 서비스무역의 발전의 중대한 기회 제공

비록 현재 글로벌 금융위기의 영향을 직면하고 미국과 유럽의 경제가 침체에 접어들어 세계경제 성장이 둔화된 형세지만 전체적으로 보면 국제 산업이 분업 세분화되는 동향 및 세계 산업구조의 발전은 전 세계적으로 좋은 방향으로 나아가고 있다. 각국의 경제 구조 최적화 수요가 더 필요하게 되고 무역투자 자유화 및 정보기술 발전이 계속 추진되어 글로벌 서비스 분업 비용을 낮추고 있어 이들 요소는 중국 및 세계의 서비스 무역의 안정적이고 지속적인 성장을 추진 할 것이다.

서비스무역의 발전은 중국 경제발전에 대한 중대한 의의를 가지고 있기 때문에 중국은 서비스무역 발전을 적극적으로 장려해야 하며, 이를 통해 중국 경제 성장 촉진과 중국의 세계적 경제적 지위를 향상시켜야 한다. 국제무역은 새로운 발전을 맞이하는 추세로서, 서비스무역의 발전 시기에 맞춰 산업구조를 가장 능률적으로 조절하는 것 역시 중요한 경제 성장 경로 중 하나이다. 서비스무역의 발전은 중국 상품무역 산업의 발전에 더 많은 효과를 제공할 수 있다. 따라서 중국 상품무역 산업 및 기업도 서비스무역 발전을 통해 더 많은 이익을 얻을 수 있다.

현재의 중국은 개혁개방 범위 및 정도를 더 높은 수준으로 개선해야하며, 적극적이고 합리적으로 서비스 대외 개방수준을 개선하고 세계 각국과 서비스 무역의 협조를 강화할 뿐만 아니라 관련정책 법규를 보완하여 더욱 더 적극적으로 중국의 서비스 무역 발전을 추진하여, 더 나은 양질의 중국서비스를 제공해 중국 서비스를 세계화시킬 수 있도록 해야한다. 이런 다양한 해결책을 통한다면 중국 서비스 무역은 국제시장에서 한층 높은 경쟁력을 얻을 수 있다.

참고문헌

<국내문헌>

라공우 “중국의 의료기기 수입통관 · 안전관리규정과 통관애로에 따른 한국기업의 시사점” 관세학회지, 제16권 1호, 2015.2.28

유일선·김영환 “한·중 서비스 무역의 수출경쟁력 비교분석” 국제지역연구, 제13권 제2호, 2009

김영환, “우리나라 서비스 무역의 국제경쟁력 분석”, 「한국무역학회 춘계학술대회 발표 논문집」, 2013.

강효원, “서비스무역통계를 활용한 업종별 경쟁력분석”, 「무역학회지」 제41권 제5호, 한국무역학회, 2016.11.

이성지, “한국 서비스산업의 국제경쟁력에 관한 실증연구”, 「한국의 서비스시장 개방정책」, 2015

손승표, “FTA를 활용한 서비스무역 경쟁력 제고방안 연구- 물류산업을 중심으로”, 「통상정보연구」, 제18권 제2호, 2016.6.

이호건, “한국 서비스산업의 수출경쟁력 강화정책에 관한 연구”, 「통상정보연구」, 제15권 제4호, 2013.12.

강승관, “서비스무역에 관한 일반협정(GATS)상 동종성(likeness)에 관한 소고”, 「국제경제법 연구」, 제7권 2호. 2014

이한영, “GATS의 전자적서비스 무역분류에 관한 고찰”, 「통상법률」, 2005-12.

유광혁, 한양대학교 대학원, 박사학위논문, 「WTO체제 하에서의 보조금 판정과 시장비교기준 법리」, 2012-08.

우희승, “한·중·일 FTA 추진에 관한 연구-서비스 부문을 중심으로”, 석사학위 청구논문, 배재대학교, 2003.

초천자, “한중FTA산업별 추진”, 석사학위논문, 성균관대학교, 2008.

<외국문헌 및 법률>

洪秀典, “中韓服務貿易比較研究”, 碩士學位論文, 對外經濟貿易大學, 2006,11

王明濤, “中國服務貿易競爭力分析”, 「人間」 2016.08

康增奎, “中國金融服務貿易競爭力的影響要素研究實証分析”, 「商業經濟研究」
2017.02.

吳林, 「地區性中國服務貿易的規則和貿易效應的比較研究」, 2016-08

王爽, 「美國的自由貿易協定服務貿易規則的研究」, 2014-08

A.G.B. Fisher, “Capital and the Growth of Knowledge”, *Economic Journal*
43(1933)

Balassa, Bela(1965), “trade liberalization and ‘Revealed’ Comparative
Advantage”, *The Manchester School of Economic and Social Studies* 33.

Grubel. H . G. and Lloyd, P . J. (1975), *Intra-industry Trade: The Theory
and Measurement of International Trade in Differentiated Products*, Joho Wiley
and Sons.

IMF, *World Economic Outlook*, Washington, D.C.: International Monetary
fund.

OECD, *International Trade Statistics: trends in first quarter*, Paris:
Organization for Economic Cooperation and Development. *Structure and
Trends in International Trade in Services*, Paris: Organization for Economic
Cooperation and Development.

WTO(2001), “Guidelines for the Scheduling of Specific Commitments under
the General Agreement on Trade in Services(GATS)”, S/L/92.

<웹사이트>

중국서비스무역 안내사이트:<http://tradeinservices.mofcom.gov.cn/index.shtml>

중국서비스무역공식사이트:<http://www.catis.org.cn/>

중국서비스무역협정 상업보험 전문회:<http://www.cfec.org.cn/>

중화인민공화국상업부:<http://www.mofcom.gov.cn/>

한국은행 국가통계시스템:<http://ecosbok.or.kr>

세계무역기구(WTO):<http://www.wto.org/>

국제통화기금 국제수지통계:<http://www.imfstatistics.org/bop/>

통계청 국가통계 포털:<http://www.kosis.kr/>

www.fanance.people.com.cn

<http://comtrade.un.org>

Abstract

A Study on the Countermeasures of Service Trade Competitiveness of China based on the China-korea FTA

Peng-Ling

Department of International Trade

GRADUATE SCHOOL OF JEJU NATIONAL UNIVERSITY

The purpose of this paper is to contribute to the healthy development of China 's service trade by introducing service trade development system of advanced countries in the future. It also examines the status and characteristics of China 's service trade and analyzes the international competitiveness to draw up the problems of China' s service trade competitiveness.

The main purpose of this study is to suggest improvement and enhancement measures to solve these problems. The development of trade in services has important implications for the development of the Chinese economy.

Therefore, China must actively promote the development of trade in services, thereby promoting China's economic growth and economic status.

The development of trade in services can provide a better effect on the development of China's commodity trade industry. Therefore, Chinese commodity trading industry and enterprises can get more profit through service trade development.

In order to develop the service trade, China needs to be improved with a higher level of reform and openness. It should actively and rationally improve the level of international service opening and strengthen the service trade cooperation with countries around the world.

In addition, it should complement policy regulations and actively promote China's service trade development, so that China's services can be globalized to provide a higher level of service. Through these policies, China's service trade will gain a high competitive edge in the global market.