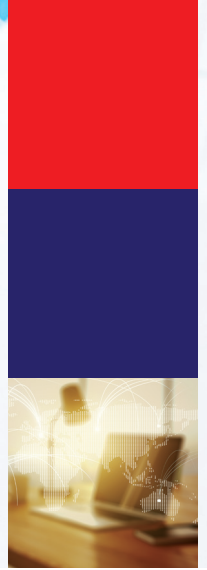




연구보고서 25-19



중국의 해외 생산·공급 거점 다변화와 한·중 경쟁력 분석

정지현
정재완
이철원
나수엽
김진오
김혁황
이효진
최재희

중국의 해외 생산 · 공급 거점 다변화와 한 · 중 경쟁력 분석

정지현 · 정재완 · 이철원 · 나수엽 · 김진오
김혁황 · 이효진 · 최재희

연구보고서 25-19

중국의 해외 생산·공급 거점 다변화와 한·중 경쟁력 분석

인 쇄 2025년 12월 24일
발 행 2025년 12월 30일
발행인 이시욱
발행처 대외경제정책연구원
주 소 30147 세종특별자치시 시청대로 370
세종국책연구단지 경제정책동
전 화 044) 414-1179
팩 스 044) 414-1144
인쇄처 일지사(02-503-6971)

©2025 대외경제정책연구원

정가 15,000원
ISBN 978-89-322-1949-3 94320
978-89-322-1072-8(세트)

대외경제정책연구원은 'ESG 경영' 방침에 따라
친환경 용지를 사용합니다.



국문요약

미·중 전략경쟁의 심화와 디리스킹, 보호무역 및 산업정책의 확산은 글로벌 가치사슬(GVC)과 공급망의 구조적 재편을 촉진하고 있다. 특히 핵심광물·에너지, 첨단부품·장비, 디지털·그린 전환과 연계된 전략산업 분야에서 각국은 공급망 취약성 완화와 경제안보 강화를 동시에 추구하고 있다. 이러한 환경에서 중국은 해외직접투자(OFDI), 대외도급공사, 무역(수출입) 및 제3국 경유(가치사슬 연결) 경로를 결합하여 해외 네트워크를 재구성하고 있으며, 이는 한국의 해외진출·공급망 전략 및 대중국 전략에도 구조적 제약과 기회를 동시에 제공한다. 본 연구는 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화 양상을 투자·무역·인프라(네트워크) 관점에서 통합적으로 분석하고, 이를 통해 도출한 중요 거점 지역에서의 한·중 경쟁력을 비교·검토함으로써 한국의 경쟁력 제고 및 대중국 전략 방향을 제시하는 데 목적이 있다.

본 연구는 '해외 생산거점-해외 공급거점-인프라·네트워크 거점'의 3개 기능을 중심으로 분석 범위를 설정하고, 기능별로 계량 지표를 결합하여 중국의 해외거점 구조를 파악하였다. 해외 공급거점은 광업 OFDI, 1차금속제조 OFDI, 광물(원광) 수입, 중간재·자본재 수입을 활용하여 중국의 핵심자원 조달 및 투입재 확보 양상을 입체적으로 분석하였고, 인프라·네트워크 거점은 대외도급공사 계약액·매출액 및 BRI 참여국 비중을 사용하여 인프라 연결성과 프로젝트 기반 네트워크 확장을 측정하였다. 해외 생산거점은 제조업 OFDI와 자본재·중간재 수출 지표를 중심으로 해외 가공·제조 기능의 분산과 고도화를 파악하였다. 이러한 지표들은 국가·지역별 규모와 비중의 시기별 변화를 추적한 뒤 표준화(정규화)하여, 지표들이 어떤 방식으로 증첩되는지에 따라 생산

거점형, 공급거점형, 생산·공급 복합거점형, 인프라 선도형, 잠재거점형 등 유형별 거점 국가·지역을 도출하였다.

제1장에서는 연구 배경과 문제의식을 제시하고, 중국의 해외진출을 단순한 투자 확대가 아니라 생산·공급·인프라 기능이 결합된 네트워크로 이해할 필요성을 제시하였다. 또한 기존 연구가 특정 지역이나 특정 산업의 단편적 사례에 집중하는 경향을 보완하기 위해, 본 연구는 다수의 계량 지표를 활용한 유형화 작업을 선행하고 이를 토대로 주요 지역을 선별하여 지역별 심층 분석을 하는 구성으로 설계하였다. 이 과정에서 부가가치 기준 무역 자료를 활용하여 제3국을 경유하는 '우회거점(허브)'의 역할을 분석하는 방법론도 포함하여, 단순 교역 총액이 아니라 가치사슬 연결 방식의 변화를 포착하고자 하였다.

제2장에서는 중국의 해외 생산·공급 거점 변화를 투자(OFDI), 대외도급공사, 수출입의 결합 구조로 점검하였다. 먼저 대외도급공사에서 아프리카 집중이 완화되면서 아세안 비중이 크게 확대되고 최근 2~3년 동안 중동·중남미·비EU/CIS 지역의 추진 규모가 빠르게 증가하였다. 이는 중국의 인프라 네트워크가 특정 지역 편중에서 벗어나 다지역으로 분산되며, 향후 해외투자 및 무역과의 결합 가능성을 확대하는 방향으로 전개되고 있음을 시사한다. 아울러 BRI 고도화 단계에서 대외도급공사가 인프라 연결성 강화와 장비 수출·해외투자 연계를 촉진하는 핵심 도구로 기능하며, EPC-PPP-BOT 등 복합형 인프라 계약 방식이 정책적으로 제시되는 점을 통해 '건설-운영-자본(투융자)'의 결합이 강화되고 있음을 확인하였다. 실제로 BRI 국가 관련 대외도급공사 비중이 2023년부터 80%를 크게 상회하는 점은, 인프라 네트워크가 중국 해외 네트

워크의 핵심 경로로 자리 잡고 있음을 보여준다.

무역 측면에서는 중국의 수출입 상대국 구성이 장기적으로 다변화되는 흐름을 확인하였다. 수입에서는 동북아 비중이 감소하고 아세안을 중심으로 비EU/CIS 및 중남미 비중이 확대되었고, 수출에서도 동북아 비중이 축소되는 반면 아세안 비중이 크게 확대되며 중남미·비EU/CIS·중동·남아시아 등으로 시장이 다변화되는 경향이 나타났다. 또한 HHI 지표를 통해 중국의 수출입 상대국 집중도가 장기적으로 감소(다변화)하고 있으며, 특히 수출 국가의 집중도 감소가 더 빠르게 진행되었음을 확인하였다. 이러한 결과는 중국이 해외 생산 기지의 분산뿐 아니라 자원·원자재 및 중간재 공급국 다변화를 병행하며, 외부 환경 변화에 대한 회복탄력성을 높이는 방향으로 네트워크를 재설계하고 있음을 시사한다.

제2장 후반부에서는 앞서 설정한 기능별 지표들을 표준화·종합하여 유형별 거점 국가·지역을 도출하였고, 이후 장별 심층 분석(제3장~제5장)에서 해당 유형의 대표 사례를 중심으로 투자·무역 구조, 협력프레임, 기업 활동 및 갈등 요인을 체계적으로 분석하였다. 즉, 본 연구는 ‘기능-지표-유형-지역 심층분석’의 연결 구조를 통해 중국 해외거점 다변화의 맥락과 작동 메커니즘을 일관되게 제시하였다.

제3장에서는 중국의 종합적인 생산·공급 거점인 아세안에서, 제조·공급망 연계 투자 확대와 무역 구조 변화, 그리고 이를 뒷받침하는 협력 메커니즘과 현지 갈등 요인을 함께 분석하였다. 아세안은 중국의 제조업 OFDI, 중간재·자본재 교역, 일부 자원 조달 기능이 동시에 결합되는 지역으로 생산·공급

기능이 중첩되는 특징을 보이며, 이에 따라 한·중 경쟁과 협력이 가장 입체적으로 전개되는 공간으로 나타났다. 아세안 수입시장에서 한·중 간 점유율 격차가 크게 나타나며(특히 자본재), 전자 및 기계/장비 중심의 중간재 교역이 경쟁의 핵심 축으로 작동하고, 생산거점화가 심화될수록 단순 수출 경쟁을 넘어 공급망 내 분업·현지 조달·표준 적합성으로 경쟁 요소가 확장되는 양상이 나타난다.

투자 및 기업 진출에서는 전기차·배터리 등 전략산업을 중심으로 ‘거점 내 생태계 구축’ 경쟁이 관찰된다. 한국은 인도네시아를 전기차 생산거점으로 선제 선택하고 배터리 셀 합작 공장(HLI 그린파워) 등을 통해 생태계 구축을 추진하였으나, 동일한 정책 인센티브가 중국 후발 기업에도 적용되면서 가격 경쟁을 앞세운 중국 전기차의 시장 침투가 확대되는 과정이 나타났다. 또한 니켈·소재 등 업·미드스트림에서 중국의 장악력이 높아 완전한 수직계열화에는 제약이 존재하며, 중국 측은 생산 투자와 더불어 표준·제도 적응 및 인력 양성까지 결합하는 방식으로 진출 기반을 강화하고 있다. 이처럼 아세안이 글로벌 생산거점으로 부상하는 과정에서 전기차·배터리·전자 등 전략산업의 분업 구조가 재편되며, 기업 진출 과정에서 현지 갈등 요인(규제, 환경·노동, 지역사회 이슈 등)과 리스크 관리의 중요성이 증대되었다. 결과적으로 아세안 거점 전략은 투자·무역 확대만이 아니라 표준·현지제도 대응, 공급망 내 역할 재정의, 그리고 갈등 예방·관리 역량을 포함하는 종합 접근이 요구된다.

제4장은 자원·지정학 거점(공급거점 기능이 중심이 되는 공간)인 중남미 지역을 대상으로, 한·중의 자원 확보·시장 접근 전략과 연계된 투자·무역 구조

및 협력프레임을 분석하였다. 중남미는 전환광물·에너지 및 원자재 조달과 긴밀히 연계되는 동시에, 일부 국가에서 가공·제조 및 내수시장 접근이 결합되는 특징을 보인다. 중남미의 수입시장(특히 자본재)에서 중국과 한국의 위상을 품목·업종 구조로 비교한 결과, 중국이 전자·기타 제조 등에서 의미 있는 규모를 형성하는 가운데 한국은 전자 및 일부 운송장비 중심 구조를 보이며 증가율과 품목 구성이 상이하였다. 소비재·자본재 전반에서 중국의 시장 침투가 심화되고 있으며, 한국은 특정 품목·산업에 강점을 가졌으나 시장 다변화와 현지화 전략 측면에서 제약적이다.

아울러 중남미에서는 대외 협력프레임이 인프라·에너지·자원 개발 프로젝트와 결합되는 경우가 많아, 정권 교체·규제 변화·사회적 갈등 등 프로젝트 기반 리스크와 지정학적 변수를 동시에 고려한 사전 대응이 중요하다. 이에 한국의 중남미 거점 전략은 자원·시장·인프라를 연계하되 제도·사회·지정학 리스크를 전제로 한 운영 설계와 사전 예방형 갈등 관리가 핵심 과제로 제기된다.

제5장은 EU를 고급시장·첨단생산 거점이자 규범·제도 환경이 경쟁력을 좌우하는 공간으로 보고, 무역·투자 구조 변화와 협력프레임, 기업 진출 사례, 그리고 규제·통상갈등 요인을 결합해 한·중 경쟁력을 평가하였다. 무역 측면에서 EU 자본재 수입시장에서는 중국 점유율이 40% 이상으로 매우 높지만 2021년 47%에서 빠르게 감소하는 흐름이 제시되며, 소비재 수입시장에서도 중국 점유율이 2013년 31.7%에서 2024년 26.4%로 감소하는 양상이 제시된다. 반면 한국의 점유율은 소비재에서 1% 미만 수준으로 낮고, 자본재에서도

변화 폭이 제한적이다. 이는 EU 시장에서 중국의 상대적 위상 변화(분야별 조정)와 함께, 한국이 품목·시장별로 보다 정교한 전략을 요구받는 환경임을 의미한다. 협력프레임은 정상외교·제도 기반이 핵심이나, 정치·규범 변수에 의해 성과가 제약될 수 있으며, 실제로 EU·중국 포괄적투자협정(CAI)은 비준·이행이 지연되고 있다. 반면 한·EU FTA(2011년 잠정 발효, 2015년 전체 발효)는 제도 기반 협력의 핵심 틀로 작동하고 있다.

한편 EU의 제도 환경 변화가 한·중 경쟁 구도에도 영향을 미치고 있다. 특히 EU의 외국인투자 심사 규정(2020년 발효)은 안보 또는 공공질서에 위협을 초래할 수 있는 제3국 투자를 EU 차원에서 점검·협력하는 체계를 구축하고, 핵심 인프라·기술, 핵심 투입 요소(에너지·원자재) 공급, 민감정보 접근 등 판단 요소를 제시함으로써 대EU 투자 환경을 구조적으로 변화시키고 있다. 또한 집행위가 연례 보고서를 작성하고, 경제안보 강화 차원에서 수출 통제·이중용도 기술 등과의 연계를 논의하는 등 제도적 확장도 진행되고 있어, 중국(및 한국) 기업의 대EU 진출은 시장 논리뿐 아니라 규범·경제안보 논리와와의 정합성 확보가 핵심 과제로 부상하고 있음을 확인하였다.

제6장은 이상의 분석을 종합하여 중국 해외 생산·공급 거점 다변화의 핵심 특징과 향후 전개 방향, 그리고 한국의 대응 전략을 제시하였다. 본 연구는 중국의 해외거점 다변화가 ① 생산 기능의 지역별 분산, ② 공급 기능의 품목별·지역별 선택적 다변화, ③ 인프라·네트워크 기능의 BRI·디지털·그린 전략과의 결합이라는 세 축을 중심으로 강화될 가능성이 크다고 보았다. 이에 따라 아세안은 제조·조립·중간재 허브(일부 자원·부품 공급지 포함)로, 중남미·

아프리카·대양주는 전환광물·에너지 공급거점이자 점진적 가공·제조 허브로, EU·동북아는 고급 자본재·기술·규범 거점으로 차별화된 역할이 강화되는 방향을 제시하였다. 또한 생산거점형 국가 중 일부는 공급·인프라 기능을 추가로 확보하며 복합거점형으로 이동할 수 있고, 인프라 선도형·잠재거점형으로 분류되는 일부 중동·아프리카·중남미 국가는 자원 개발·제조 진출과 결합하여 새로운 생산·공급 거점으로 부상할 가능성이 있음을 제시하였다.

마지막으로 본 연구는 한국이 중국의 해외 네트워크 재편을 ‘진출 확대 여부’가 아니라 ‘유형별 거점 구조 변화’의 관점에서 상시 모니터링하고, 그 변화 속에서 한국의 생산·공급·인프라 전략을 거점별로 재배치하는 등 ‘글로벌 생산·공급 거점 전략’을 정교화할 필요가 있음을 강조하였다. 아세안에서는 가치사슬상 역할(완성·부품·장비·소재)과 현지 규제·갈등 요인을 결합한 맞춤형 진출 전략이 중요하며, 중남미에서는 자원·에너지 협력과 제조·시장 접근을 연계하되 프로젝트 기반 리스크 관리 체계의 고도화가 요구된다. EU에서는 규범·경제안보 환경 변화에 대한 선제적 대응(규범 준수, 기술·데이터·공급망 투명성 등)이 기업 경쟁력의 핵심 요소가 된다. 나아가 대외도급공사와 BRI의 결합이 강화되는 환경에서 인프라·산업단지·에너지 프로젝트와 연계된 네트워크 경쟁이 확대될 수 있는 만큼, 공공·민간의 연계를 통해 정보·리스크·분쟁 대응 역량을 제도화하고, 기업의 현지 운영·협력 모델을 고도화하는 전략이 요구된다.



차례

국문요약	3
제1장 서론	27
1. 연구 배경 및 연구 목적	28
2. 선행연구와 본 연구 차별성	30
가. 선행연구	30
나. 본 연구 차별성	36
3. 연구 방법 및 연구 구성	38
가. 연구 방법 및 분석틀	38
나. 연구 구성	42
제2장 중국의 해외 생산·공급 거점 변화, 요인 및 주요 거점	45
1. 중국의 해외진출 현황 및 특징	46
가. 중국의 해외직접투자 특징 및 거점 변화	46
나. 중국의 대외도급공사 특징 및 거점 변화	55
다. 중국의 수출입 특징 및 거점 변화	62
2. 중국의 해외 생산거점 변화	66
가. 중국의 제조업 OFDI 특징 및 거점 변화	66
나. 자본재 수출거점 변화	73
다. 중간재 수출거점 변화	75
3. 중국의 해외 공급거점 변화	77
가. 광물자원 관련 OFDI 현황 및 거점 변화	77
나. 광물(원광) 수입거점 변화 및 특징	81
다. 중간재 수입거점 변화 및 특징	83

라. 자본재 수입거점 변화 및 특징	86
4. 중국의 대미국 우회 수출거점(부가가치 무역)	88
가. 전반적인 중국 부가가치 변화	89
나. 주요 수출 및 부가가치 산업	92
다. 중국 부가가치 주요 수출국	97
5. 중국의 해외 진출거점 다변화 요인	105
가. 외부적 요인	106
나. 중국의 국가전략 전환과 해외진출 정책 연계	110
다. 중국의 산업고도화 및 내부 경제적 요인	117
라. 핵심자원 확보 및 공급망 회복력 강화	125
6. 주요 거점 지역 선정	134

제3장 종합적 생산·공급 거점 아세안에서의 한·중 경쟁력 139

1. 투자 현황 및 구조 변화	140
가. 아세안의 대중국 IFDI 구조와 특징	140
나. 아세안의 대한국 IFDI 구조와 특징	145
다. 한·중 투자 비교	147
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위	148
가. 아세안 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출	148
나. 아세안으로부터의 수입	156
다. 아세안 수입시장에서 한·중 경쟁	162
3. 협력프레임	164
가. 소다자 협력	164
나. 양자 협력: 양자 FTA와 거점 국가 중심	178

다. 한·중의 협력프레임 비교	185
4. 주요 분야별 협력 사례	188
가. 주요 산업별 투자 또는 합작 사례	188
나. 해외 경제협력구 및 산업단지	205
다. 전략적 첨단과학 분야 공동연구협력	211
라. 기술전수	214
5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응	221
가. 중국의 투자·교역 확대에 따른 경제·사회적 갈등	221
나. 중국과의 지정학적 갈등	231
다. 중국의 대응과 시사점	238

제4장 자원·지정학 거점 중남미에서의 한·중 경쟁력 241

1. 투자 현황 및 구조 변화	242
가. 중남미 IFDI 현황	242
나. 브라질과 멕시코 IFDI에서 중국과 한국의 특징	249
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위	258
가. 중남미 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출	258
나. 중남미로부터의 한·중 수입	264
다. 중남미 수입시장에서 한·중 경쟁	270
3. 협력프레임	271
가. 소다자	272
나. 양자	277
4. 주요 분야별 협력 사례	281
가. 산업협력	281

나. 산업단지	291
다. 첨단기술 및 연구협력	295
라. 해양 인프라 협력	301
5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응	306
가. 경제·사회적 갈등	307
나. 지정학적 갈등	311
다. 중국의 대응과 시사점	315

제5장 고급시장·첨단 생산거점 EU에서 한·중 경쟁력 317

1. 투자 현황과 구조 변화	318
가. EU의 대중국·한국 IFDI 현황	318
나. 중국의 대유럽 OFDI 특징	321
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위	324
가. EU 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출	324
나. EU로부터의 한·중 수입	328
다. EU 수입시장에서 한·중 경쟁	332
3. 협력프레임	333
가. EU 차원의 협력	333
나. 동유럽과의 소다자 협력	344
다. 양자 협력	353
4. 주요 분야별 협력 사례	360
가. 기술협력	360
나. 표준 협력	364
다. 주요 산업 분야 협력	367

5. 현지와의 갈등 요인	378
가. 경제·사회적 갈등	378
나. 지정학적 갈등	380
다. EU의 대응: 대중 규제 강화	383
제6장 결론 및 시사점	389
1. 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화 특징 및 전망	390
가. 거점 다변화 특징	390
나. 전망	392
2. 주요 거점 지역별 한·중 경쟁력 평가	394
가. 아세안: 종합적 전략 거점에서의 비대칭 경쟁	395
나. 중남미: 자원·지정학 거점에서의 틈새 전략	397
다. EU: 시장·생산·규범 거점에서의 복합 경쟁	399
3. 한국의 경쟁력 제고 방안	401
가. 글로벌 생산·공급 거점 전략의 재구성	401
나. 주요 거점 지역에서 경쟁력 제고 방안	405
4. 대중국 전략에 대한 제언	412
참고문헌	415
부록	449
Executive Summary	451



표 차례

표 1-1.	중국의 해외 생산·공급 거점 분석 범위	39
표 1-2.	본 연구의 국가·지역 분류 및 범위	40
표 1-3.	중국의 해외직접투자(OFDI) 통계 유형별 특징 비교	42
표 2-1.	중국의 OFDI 거점 변화(CEIC 통계)	53
표 2-2.	중국의 제조업 OFDI 거점 국가 변화	71
표 2-3.	중국 주요 제조업 업종별 OFDI 거점 국가	72
표 2-4.	중국의 자본재 수출거점 변화	74
표 2-5.	중국의 중간재 수출거점 국가 변화	76
표 2-6.	중국의 광업 OFDI 거점 변화	79
표 2-7.	중국의 1차금속제조 OFDI 거점 변화	81
표 2-8.	중국의 광물 수입 상위 국가 변화	83
표 2-9.	중국의 중간재 수입거점 변화	85
표 2-10.	중국의 자본재 수입거점 변화	87
표 2-11.	중국의 산업별 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	93
표 2-12.	제3국의 산업별 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	94
표 2-13.	중국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 산업별 부가가치	95
표 2-14.	제3국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 산업별 부가가치	96
표 2-15.	제3국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 부가가치	97
표 2-16.	멕시코의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	99
표 2-17.	베트남의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	100
표 2-18.	대만의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	102
표 2-19.	한국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	103

표 2-20. 캐나다의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	104
표 2-21. 중국 해외진출 정책의 주요 내용 및 평가	110
표 2-22. 대외도급공사와 주요 해외 진출거점 지표 간 상관관계수	135
표 2-23. 해외진출 지표별 중국의 주요 해외거점	136
표 2-24. 중국의 해외진출 유형별 거점 국가	137
표 3-1. 아세안 IFDI(net)의 주요 국가 및 지역 비중 추이 (2016~23년)	141
표 3-2. 아세안 IFDI(net)의 업종별 비중 추이(2016~23년)	142
표 3-3. 아세안 국가별 대중국 IFDI(net) 추이(2016~23년)	143
표 3-4. 아세안의 대중국 IFDI(net)의 업종별 비중 추이 (2016~23년)	144
표 3-5. 아세안 국가별 대한민국 IFDI(net) 추이(2016~23년)	145
표 3-6. 아세안의 대한민국 IFDI(net)의 업종별 비중 추이 (2016~23년)	146
표 3-7. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수출 업종	151
표 3-8. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수출 업종	153
표 3-9. 아세안에 대한 한·중의 소비재 수출 업종	155
표 3-10. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수입 업종	158
표 3-11. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수입 업종	160
표 3-12. 중국의 BRI 관련 대아세안 투자와 건설 현황(2013~24년)	166
표 3-13. 아세안 국가들의 AIIB 자금 대출 현황(2025년 5월 기준)	166
표 3-14. 한강선언과 한·메콩 행동계획의 주요 내용	178
표 3-15. 중국과 한국의 대아세안 FTA 체결 현황 비교(2025년 8월)	187
표 3-16. 중국 가전기업의 최근 아세안 투자 현황(2024년 기준)	188

표 3-17. 아세안 가전 시장에 진출한 주요 중국기업의 투자 내역	190
표 3-18. 배터리 및 소재 분야 중국의 대아세안 투자 현황	194
표 3-19. 전기차 분야 중국의 대아세안 투자 현황	199
표 3-20. 아세안에 개설한 중국의 해외경제무역협력구 (2025년 8월 기준)	206
표 3-21. 중국과 한국 등의 대아세안 과학기술·혁신 분야 주요 협력 내용	213
표 3-22. 한국과 중국의 아세안 주요국과의 전략적 중점 분야 국제공동 연구 추진 현황(공모횟수 기준 및 2023년 9월 기준)	214
표 3-23. 아세안 국가 수출입에서의 중국 비중 추이(2015~24년)	221
표 3-24. 아세안 주요국의 중국 공적지원자금(ODF)에 대한 의존 매트릭스	223
표 3-25. 아세안에 대한 미·중의 경제적 영향력 증대 관련 아세안의 견해와 반응	224
표 3-26. 중국제품 수입 급증에 따른 아세안 주요국의 최근 대응	226
표 3-27. 아세안의 가장 큰 지정학적 우려 사항(3개 선택 기준)	233
표 3-28. 남중국해 상황 관련 아세안의 가장 큰 우려 사항 (2개 선택 기준)	234
표 4-1. 중남미 소지역별 및 주요국별 IFDI 유입 추이	243
표 4-2. 중국 및 한국 주요 기업의 브라질 투자 진출 사례	252
표 4-3. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조	260
표 4-4. 멕시코 및 브라질에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조	261
표 4-5. 중남미에 대한 한·중의 자본재 수출 업종	263
표 4-6. 중남미에 대한 한·중의 소비재 수출 업종	264
표 4-7. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수입 업종	268

표 4-8.	멕시코 및 브라질에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조	269
표 4-9.	중남미에 대한 한·중의 자본재 수입 업종	269
표 4-10.	중국·CELAC 공동행동계획에서 제시한 경제 분야 주요 협의 내용	274
표 4-11.	중국·중남미 FTA 체결 현황	278
표 4-12.	중국·브라질 및 중국·멕시코 협력프레임 분석	279
표 5-1.	EU의 대중국·한국 IFDI 유입 상위 10대 국가 (2023년 잔액 기준)	321
표 5-2.	EU에 대한 한·중의 중간재 수출 업종	326
표 5-3.	EU에 대한 한·중의 자본재 수출 업종	327
표 5-4.	EU에 대한 한·중의 소비재 수출 업종	328
표 5-5.	EU에 대한 한·중의 중간재 수입 업종	330
표 5-6.	EU에 대한 한·중의 자본재 수입 업종	330
표 5-7.	EU에 대한 한·중의 소비재 수입 업종	331
표 5-8.	EU·중국 정상회의(2015~25년) 주요 내용	339
표 5-9.	V4 측 지원 규모	352
표 5-10.	EU 주요 회원국의 대중국 관계 특징 비교	355
표 5-11.	메이디 그룹의 쿠카 인수 과정	361
표 5-12.	중국의 대유럽 전기차 관련 주요 투자	367
표 5-13.	보건·의료 분야 중국의 대유럽 투자 주요 사례	371
표 5-14.	중국의 대유럽 투자에 대한 갈등	378
표 5-15.	EU의 대중 관련 주요 전략 및 정책 변화	382
표 5-16.	중국기업의 대유럽 투자에 대한 주요 규제 사례	385
표 6-1.	아세안 지역에서 한·중 경쟁력	396

표 6-2. 중남미 지역에서 한·중 경쟁력	398
표 6-3. EU 지역에서 한·중 경쟁력	401
표 6-4. 주요 거점 지역별 중국 진출 기업과의 갈등 요인 및 시사점 ·	403



그림 차례

그림 2-1. 중국의 해외직접투자(OFDI) 추이	47
그림 2-2. 중국 공식 통계를 활용한 중국 OFDI 산업 변화	49
그림 2-3. OCI 통계를 활용한 중국 OFDI 산업 변화	50
그림 2-4. 중국 제조업 OFDI 비중(OCI)	51
그림 2-5. 중국 OFDI 중 M&A 비중(CEIC)	51
그림 2-6. 중국 OFDI 지역 분포 변화	52
그림 2-7. 중국 OFDI의 아세안 국가별 분포	52
그림 2-8. 중국 공식 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 국가 HHI(집중도)	53
그림 2-9. OCI 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 지역 변화	54
그림 2-10. OCI 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 국가 HHI(집중도)	55
그림 2-11. 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 계약액 및 매출액 추이 ·	56
그림 2-12. 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 추진 지역 변화	59
그림 2-13. 주요 지역별 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 추이	59
그림 2-14. 중국의 대외도급공사와 OFDI 변화	61
그림 2-15. BRI 국가에 대한 대외도급공사	61
그림 2-16. 중국 수출입 규모 및 성장률(CAGR)	62
그림 2-17. 중국 수출 품목 성질별 규모 및 비중 변화	63
그림 2-18. 중국 수입 품목 성질별 규모 및 비중 변화	63
그림 2-19. 중국의 수출입 업종 구조 변화	64
그림 2-20. 중국의 수출입 지역 변화 추이	65
그림 2-21. 중국의 수출입 국가 집중도	66
그림 2-22. 중국 1차산품 수입 국가 집중도	66

그림 2-23. 중국 제조업 OFDI 규모 및 비중 변화	67
그림 2-24. 중국 제조업 OFDI 규모 및 주요 제조업 비중	68
그림 2-25. 중국 제조업 OFDI 세부 업종 구조 변화	69
그림 2-26. 중국 제조업 OFDI 지역 변화	69
그림 2-27. 중국의 제조업 OFDI 지역 및 투자국 집중도 수준 변화	70
그림 2-28. 중국 주요 제조업 업종별 OFDI 지역 분포	72
그림 2-29. 중국 전체 수출 중 자본재 비중 변화	73
그림 2-30. 중국 자본재 수출 국가 HHI	73
그림 2-31. 중국 자본재 수출 지역 변화	74
그림 2-32. 중국 전체 수출 중 중간재 비중 변화	75
그림 2-33. 중국 중간재 수출 국가 HHI	75
그림 2-34. 중국 중간재 수출 지역 변화	76
그림 2-35. 중국 광업 OFDI 비중	77
그림 2-36. 중국 광업 OFDI 국가의 HHI	77
그림 2-37. 중국 광업 OFDI 거점 지역 변화	78
그림 2-38. 중국 1차금속 제조업 OFDI 비중	80
그림 2-39. 중국 1차금속 제조업 OFDI 국가 HHI	80
그림 2-40. 중국 1차금속 제조업 OFDI 거점 지역 변화	80
그림 2-41. 중국 전체 수입 중 광물 비중 변화	82
그림 2-42. 중국 광물 수입거점의 HHI	82
그림 2-43. 중국 광물 수입거점 변화	82
그림 2-44. 중국 전체 수입 중 중간재 비중 변화	84
그림 2-45. 중국의 중간재 수입국 HHI	84
그림 2-46. 중국 중간재 수입 지역 변화	84

그림 2-47. 중국 전체 수입 중 자본재 비중 변화	86
그림 2-48. 중국의 자본재 수입국 HHI	86
그림 2-49. 중국 자본재 수입 지역 변화	87
그림 2-50. 전 산업 수출에 내재된 중국 부가가치 추이	90
그림 2-51. 중국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치 비율 변화	91
그림 2-52. 제3국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치 비율 변화	92
그림 2-53. 주요국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치	98
그림 2-54. 중국의 대외도급공사 거점 변화	135
그림 3-1. 중국의 대아세안 수출 구조	149
그림 3-2. 한국의 대아세안 수출 구조	149
그림 3-3. 중국의 대아세안 수출국 분포	150
그림 3-4. 한국의 대아세안 수출국 분포	150
그림 3-5. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	151
그림 3-6. 한·중 중간재 수출의 아세안 주요국 분포	152
그림 3-7. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	152
그림 3-8. 한·중 자본재 수출의 아세안 주요국 분포	153
그림 3-9. 아세안에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	154
그림 3-10. 한·중 소비재 수출의 아세안 주요국 분포	155
그림 3-11. 중국의 대아세안 수입 구조	156
그림 3-12. 한국의 대아세안 수입 구조	156
그림 3-13. 중국의 대아세안 수입국 분포	157
그림 3-14. 한국의 대아세안 수입국 분포	157
그림 3-15. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수입 추이 및 연평균 성장률 ·	157
그림 3-16. 한·중 중간재 수입의 아세안 주요국 분포	159

그림 3-17. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수입 추이 및 연평균 성장률 · 159	
그림 3-18. 한·중 자본재 수입의 아세안 주요국 분포 160	
그림 3-19. 아세안에 대한 한·중의 광물 수입 추이 및 연평균 성장률 · 161	
그림 3-20. 한·중 광물 수입의 아세안 주요국 분포 162	
그림 3-21. 아세안 전체 수입시장에서 한·중 점유율(MS) 162	
그림 3-22. 아세안 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA 162	
그림 3-23. 아세안 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA 163	
그림 3-24. 아세안 소비재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA 163	
그림 3-25. 남중국해의 영유권 분쟁: 중국의 9단선과 주요국의 주장 · 232	
그림 4-1. 중남미 IFDI 유입 추이 242	
그림 4-2. 중남미 소지역별 및 주요국별 FDI 비중 추이 244	
그림 4-3. 중남미 주요국별 FDI 유입 추이(2021~23년) 244	
그림 4-4. 중남미 FDI 유형별 유입 추이(2010~23년) 245	
그림 4-5. 중남미 IFDI: 주요 투자국별 비중 추이(2015~23년) 247	
그림 4-6. 중남미 IFDI의 주요 업종별 추이 248	
그림 4-7. 연도별 브라질 IFDI 유입 추이(1995~2025년) 250	
그림 4-8. 브라질 IFDI의 지역별 · 주요국별 비중(2023년) 250	
그림 4-9. 한국과 중국(홍콩)의 연도별 브라질 FDI 추이 253	
그림 4-10. 브라질 IFDI의 업종별 및 제조업 하위업종별 비중 (2023년 누계 기준) 253	
그림 4-11. 멕시코의 IFDI 유입 추이(2006~24년) 254	
그림 4-12. 멕시코 IFDI 중 아시아 및 중남미 주요국별 유입 255	
그림 4-13. 멕시코 IFDI의 주요국별 비중 255	
그림 4-14. 멕시코 업종별 IFDI 추이 256	

그림 4-15. 한국과 중국의 멕시코 업종별 IFDI 비중 (2024년 말 누계 기준)	257
그림 4-16. 한국과 중국의 멕시코 제조업 하위 부문별 IFDI 비중 (2024년 말 누계 기준)	258
그림 4-17. 중국의 대중남미 수출 구조	259
그림 4-18. 한국의 대중남미 수출 구조	259
그림 4-19. 중국의 대중남미 수출 국가 분포	259
그림 4-20. 한국의 대중남미 수출 국가 분포	259
그림 4-21. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	260
그림 4-22. 중남미에 대한 한·중의 자본재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	262
그림 4-23. 중남미에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률 ·	263
그림 4-24. 중국의 대중남미 수입 구조	265
그림 4-25. 한국의 대중남미 수입 구조	265
그림 4-26. 중국의 대중남미 수입국 분포	265
그림 4-27. 한국의 대중남미 수입국 분포	265
그림 4-28. 중남미에 대한 한·중의 광물 수입 추이 및 연평균 성장률 ·	266
그림 4-29. 한·중의 대중남미 광물 수입의존도	267
그림 4-30. 중국의 주요 중남미 국가별 광물 수입의존도 변화	267
그림 4-31. 중남미 전체 수입시장에서 한·중 점유율	270
그림 4-32. 중남미 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	270
그림 4-33. 중남미 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	271
그림 4-34. 중남미 소비재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	271
그림 5-1. EU의 대중국·한국 IFDI(잔액 기준)	319
그림 5-2. EU의 대중국 주요 업종별 IFDI(2022년 잔액 기준)	319

그림 5-3. EU의 대한민국 주요 업종별 IFDI(2022년 잔액 기준)	319
그림 5-4. 중국의 대유럽 OFDI 추이(flow 기준)	322
그림 5-5. 중국의 대유럽 OFDI 구성(그린필드 및 M&A 비중) 변화 · 323	
그림 5-6. 중국의 지역별 대유럽 투자 비중(헝가리 대 빅3)	324
그림 5-7. 중국의 대EU 수출 구조	325
그림 5-8. 한국의 대EU 수출 구조	325
그림 5-9. 중국의 대EU 수출국 분포	325
그림 5-10. 한국의 대EU 수출국 분포	325
그림 5-11. EU에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률 · 327	
그림 5-12. 중국의 대EU 수입 구조	329
그림 5-13. 한국의 대EU 수입 구조	329
그림 5-14. 중국의 대EU 수입국 분포	329
그림 5-15. 한국의 대EU 수입국 분포	329
그림 5-16. EU에 대한 한·중의 소비재 수입 추이 및 연평균 성장률 · 331	
그림 5-17. EU 전체 수입시장에서 한·중 점유율	332
그림 5-18. EU 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	332
그림 5-19. EU 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	333
그림 5-20. EU 소비재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA	333
그림 5-21. 유럽 국가의 대중국 정치·경제 관계 입장 분포도	354
그림 5-22. 2024년 독일의 5대 교역 상대국 수출입 총액	357
그림 5-23. 유럽의 외국인투자 심사에서 차지하는 중국의 비중	384



글상자 차례

글상자 5-1. EU 외국인투자 심사 규정의 주요 내용	383
부록 글상자 1. WWZ 분해방식	450

제1장



서론

1. 연구 배경 및 연구 목적
2. 선행연구와 본 연구 차별성
3. 연구 방법 및 연구 구성



1. 연구 배경 및 연구 목적

2020년대 중반 세계경제는 공급망 재편과 지정학적 경쟁이 증첩된 구조적 전환기를 겪고 있다. 미국과 유럽연합(EU)은 중국에 대한 기술·산업 의존을 줄이기 위해 이른바 디리시킹 전략을 지속 추진하고 있으며, 전기차·배터리·태양광·반도체 등 전략산업에서 관세 인상, 보조금 규제, 투자 심사 강화, 공급망 실사 의무화 등을 동시에 추진하고 있다. 이러한 변화는 단순한 교역·투자 흐름의 조정에 그치지 않고, 국가 간 생산·조달(공급)·물류의 지리적 배치 자체를 재구성하는 방향으로 작동하고 있다.

중국 역시 이러한 외부 환경 변화와 국내 성장·산업 구조 전환 과제를 동시에 안고 있다. 중국정부는 ‘공급망 안전’과 ‘고품질 발전’을 핵심 키워드로 제시하면서, 일대일로(BRI) 고도화, 디지털·그린 실크로드 추진, 제도형 개방 확대를 통해 해외 생산·공급망의 외연을 넓히고 있다. 2025년 10월 말 발표한 중장기 발전 전략(제15차 5개년 계획(건의))에서는 해외 인프라·산업·자원·디지털 네트워크를 연계하여 ‘안정적이고 다원화된 해외시장’과 ‘복수의 해외 거점’을 확보하는 것을 중요한 목표로 제시하였으며 BRI 및 글로벌 사우스, 대외무역과 해외투자, 해외진출 기업 지원 정책 등을 고도화하여 이를 뒷받침하고 있다. 이는 중국이 국내 기반만으로 성장·혁신·공급망 안정을 담보하는데 한계가 있다고 판단하고, 해외 생산·공급 거점을 체계적으로 재구성하고 있음을 시사한다.

그럼에도 불구하고, 중국의 해외진출을 바라보는 논의와 연구는 여전히 ‘어느 나라에 얼마를 투자했는가’, ‘어느 지역으로 수출이 얼마나 늘었는가’와 같은 질문에 머무는 경우가 많다. 다시 말해, 해외직접투자(OFDI) 규모와 지역 분포, 무역 규모와 증감에 초점을 두고, 이를 토대로 해외진출 확대나 지역 다변화를 평가하는 접근이 일반적이다. 그러나 중국과 같이 국내외 생산과 조달

(공급), 자원·부품·장비, 인프라·물류를 하나의 체계로 엮어가는 국가의 경우, 이러한 접근만으로는 중국이 실제로 어느 지역에 어떤 기능을 외부화하고 있는지, 즉 '어디에서 무엇을 만들고, 어디에서 무엇을 공급받으며, 어떤 경로로 연결하는지'를 충분히 파악하기 어렵다.

특히 중국은 국내에서 중간재 생산능력을 빠르게 키우면서, 해외에서는 원자재·핵심 부품·고급 자본재와 인프라·공급망 연결에 집중하는 경향을 강화하고 있다. BRI 고도화와 함께 대외도급공사(对外承包工程)는 단순 토목 수주를 넘어, 도로·철도·항만·전력망·통신망·산업단지를 구축하여 이후의 제조업·자원 개발·서비스 진출을 가능하게 하는 인프라·네트워크 기반으로 기능하고 있으며 중국 기술·표준·규범의 확산 역할을 하고 있다. 이처럼 중국의 해외 네트워크는 생산 기능(생산거점), 조달 기능(공급거점), 연결 기능(인프라·네트워크 거점)이 서로 다른 공간에 분담되고 재조합되는 구조로 진화하고 있다.

대부분의 해외진출·해외거점 연구가 OFDI와 무역 지표를 중심으로 지역별 진출을 설명하는 반면, 본 연구는 중국의 해외 네트워크를 '해외 생산거점'과 '해외 공급거점', 그리고 이 둘을 묶는 '대외도급공사·인프라 거점'으로 분리하여 분석하고자 한다. 이를 통해 중국이 실제로 어디에 어떤 생산 기능을 외부화하고, 어느 지역을 자원·부품·장비 조달의 핵심 공급거점으로 활용하며, 인프라·네트워크 연결을 통해 어떤 지역을 장기적 전략 거점으로 편입하고 있는지를 입체적으로 파악하고자 한다.

이러한 관점에서 볼 때 아세안, 중남미, EU는 중국과 한국 모두에 단순한 교역 대상이 아니라, 생산·공급·시장·규범이 중첩된 복합 전략 거점이다. 중국은 이들 지역에서 대외도급공사와 OFDI, 무역, 정책·제도 협력을 결합하여 복수의 거점을 구축하고 있으며, 이는 한국의 수출시장, 해외 생산기지 선택, 자원·부품 조달 구조, 제3국에서의 경쟁·협력 구도에 중층적인 영향을 미친다. 그럼에도 기존 연구는 중국의 해외 생산거점과 공급거점을 통합적으로 분석하

거나, 이들 거점에서 한·중 경쟁력을 종합적으로 비교한 사례가 제한적이라는 점에서 본 연구의 필요성이 제기된다.

이에 본 연구는 중국의 전체 OFDI 및 수출입 특징뿐만 아니라 대외도급공사, 제조업·광업 OFDI, 중간재·자본재·광물 수출입 구조를 통합적으로 분석하여, 중국의 해외 생산·공급 거점이 어떠한 국가·지역에 어떤 형태로 형성·확장되고 있는지를 분석하고자 한다. 여기서 해외 생산거점은 중국기업이 해외에서 생산·가공·조립 기능을 수행하는 거점을, 해외 공급거점은 중국이 독보적 공급망 우위를 유지하려는 광물자원을 비롯하여 부품·장비를 조달·확보하는 거점을 의미한다.

또한 이상의 분석을 통해 도출된 중국의 주요 전략 거점인 아세안(종합 전략 거점), 중남미(자원 공급 및 지정학 거점), EU(시장·생산·규범 거점)를 대상으로, 한국과 중국의 투자·무역 구조, 협력프레임, 진출 기업 사례, 현지와의 갈등 요인을 종합적으로 분석함으로써, 세 거점에서 한·중 양국의 경쟁력과 역할 변화를 평가하고자 한다. 이를 통해 각 거점에서 중국과 한국이 어떤 분야에서 경쟁 및 보완 관계를 형성하고 있는지, 그리고 어떤 요인이 갈등·리스크로 작동하는지를 분석한다.

이상의 분석 결과를 토대로 한국의 해외 생산·공급 네트워크 전략을 재설계하고, 주요 전략 거점에서의 경쟁력을 강화하면서 대중국 관계에서 요구되는 대응·협력·차별화 전략을 제시하고자 한다.

2. 선행연구와 본 연구 차별성

가. 선행연구

본 연구와 관련된 선행연구는 크게 △ 중국의 전체 해외직접투자(OFDI)

△ 중국의 생산거점 및 공급망 재편 △ 중국의 주요 진출거점 지역·국가 △ 일부 해외지역 내 한·중 경쟁 등에 대한 연구가 포함된다.

우선 중국기업의 OFDI에 대한 연구는 중국의 해외진출(走出去) 전략이 공식 발표된 2000년부터 급증하였다. 이 분야의 대표 연구인 Fu *et al.*(2020)¹⁾은 2004년부터 2012년까지 52개 개발도상국을 대상으로 중국의 OFDI가 현지 경제성장에 미치는 영향을 실증분석했다. 중국 OFDI가 자본 축적, 고용 창출, 생산성 향상이라는 세 가지 경로를 통해 현지 경제에 긍정적 영향을 미치며, 미국 OFDI에 비해 저소득 국가에서 더 강한 성장 효과가 나타났다고 분석하였다. 한편, 중국 상무부와 국가통계국은 매년 ‘중국대외직접투자 통계공보(中国对外直接投资统计公报)’ 시리즈를 발표하여, 중국 해외투자의 전반적 현황 정보와 투자 국가별·산업별·기업 유형별 통계를 제공하고 있다. 최신 연구인 EY(2024)²⁾는 중국 OFDI의 최신 동향과 투자 방식의 전략적 전환을 분석하였다. 중국 OFDI가 첨단기술, 녹색 에너지, 디지털 인프라 등 혁신 주도적인 분야로 전환되었으며, M&A 방식이 크게 감소하고, 해외 EPC(Engineering, Procurement and Construction) 프로젝트는 증가하고 있다고 분석하면서 이러한 변화를 중요한 전략적 전환이라고 평가하였다. 미·중 전략경쟁 심화 및 선진국의 대중국 기술·투자 규제 강화에 따라, 중국기업들은 ‘기술 흡수(Acquisition)’ 전략에서 ‘공급망 이식 및 구축(Implementation)’ 전략으로 선회하였다는 것이다. EPC나 그린필드 투자(신규 공장 건설)는 중국이 자체적으로 보유한 기술력과 자본을 활용하여 해외 현지에 완전히 새로운 생산 인프라와 공급망을 직접 구축하는 방식이며, 투자 대상 지역 역시 지정학적 위험이 커진 선진국 대신 아시아, BRI 참여국, 신흥시장으로 집중되는 추세라고 분석했다.

1) Fu *et al.*(2020), “The Growth Impact of Chinese Direct Investment on Host Developing Countries.”

2) EY(2024. 2. 13.), “EY releases the Overview of China outbound investment of 2024.”

중국의 생산거점 및 공급망 재편에 대한 선행연구에 있어, 중국 제조업의 해외 생산거점 이전 관련 연구가 최근 증가하였다. Alfaro and Chor(2023)³⁾는 글로벌 공급망 재편 과정에서 중국 제조업의 해외진출 증가와 제3국 우회 공급망에 대한 심도 있는 분석을 하였다. 미국의 대중국 관세 부과로 미·중 간 직접 무역이 감소했음에도 베트남·멕시코를 통한 간접적인 공급망 연결은 오히려 더 강화되었다고 분석하였다. 중국산 중간재의 베트남 및 멕시코 유입이 빠르게 증가한 것이, 중국 제조업의 OFDI 증가와 밀접하게 연관되어 있다고 평가하면서, 중국이 최종 수출국에서 중간재 공급자 및 자본 제공자로 역할을 전환하고 있다고 진단했다. 결과적으로 공급망 재편은 중국과의 근본적인 분리가 아니라, 최종 조립·수출 플랫폼을 제3국으로 옮기는 전략으로, 미국 정책입안자들이 기대한 ‘디커플링’은 최종 완제품 수입 통계에서만 부분적으로 실현되었을 뿐, 가치사슬 상류(Upstream) 단계에서의 중국 의존도는 강력하게 유지되고 있다고 평가하였다.

KPMG(2024)⁴⁾는 중국 제조업의 해외진출 전략을 분석한 중국 제조기업 해외진출 백서를 발간하였다. 기업 인터뷰, 설문조사, 사례 분석을 종합적으로 활용하여, 자동차, 전기차 배터리, 전자 등 주요 산업의 해외 생산거점 구축 현황을 분석하였다. 2021~23년 3년간 중국 제조업의 그린필드 투자는 인도네시아(금속제품, 자동차 제조)가 가장 컸으며, 말레이시아, 캄보디아, 태국, 베트남에 대한 투자도 많았다. 유럽의 경우 자동차 제조업이 중국의 그린필드 투자를 견인했으며, 특히 전기차, 배터리 및 관련 공급망 기업들이 헝가리, 독일 등에 공장을 설립하여 현지 소비시장 수요를 충족시켰다고 평가하였다.

중국의 주요 진출거점 지역(국가)을 분석한 선행연구는 동남아시아, 아프리카 등 글로벌 사우스 진출 관련 연구가 최근 주를 이루며, 북미 및 EU 시장 진

3) Laura Alfaro, Davin Chor(2024), "Friendshoring? Nearshoring? Reshoring? How the U.S. Trade Relationship with China Is Evolving"; Laura Alfaro, Davin Chor(2023), "Global Supply Chains: The Looming "Great Reallocation."

4) KPMG(2024), 「中国制造业企业出海白皮书: 中国制造业企业出海白皮书」.

출거점에 대한 분석도 이루어지고 있다. 특히 동남아시아 국가에 대한 중국의 OFDI는 많은 연구의 초점이 되었다. Rhodium Group(2025)⁵⁾은 아세안이 거래 건수 기준으로 중국 제조업 OFDI의 최대 목적지이며, 팬데믹 이후에도 고부가가치 부문 중심으로 투자가 계속 증가하고 있다고 분석하였다. 태국은 인프라와 현지 수요로 인해 가전제품과 소비재 분야에서 주요 목적지로 부상했으며, 베트남을 넘어 캄보디아 등 노동집약적인 경제권으로 다변화가 지속되고 있다고 분석하였다. Cai(2025)⁶⁾는 중국 제조업의 OFDI 의사결정을 공급 측면과 수요 측면에서 분석했다. 설문조사 및 정량평가를 활용하여, 생산 현지화, 공급망 재편, 무역 대체, 구매력 등 네 가지 관점에서 목적지 국가를 평가했다. 연구 결과, 생산 현지화 측면에서는 인도, 터키, 사우디아라비아가 상위 3개 선택지였으며, 공급망 재편 측면에서는 동남아시아, 인도, 한국이 미국시장을 위한 우선 지역이었고, 터키와 폴란드는 유럽시장을 위한 우선 지역이었다. 무역 대체를 위해서는 동남아시아, 인도, 터키, 멕시코가 우선 지역이었으며, 강한 구매력 측면에서는 아일랜드, 폴란드, 루마니아, 미국, 인도가 최상위를 차지했다.

한편, 중국의 북미시장 진출거점으로 멕시코 니어쇼어링(Nearshoring)을 연구한 Zeng Bob(2025)⁷⁾은 중국 제조업체가 멕시코로 니어쇼어링하는 현상의 동기와 전략을 분석하며, 특히 미·중 무역 갈등과 팬데믹 이후의 글로벌 무역 혼란에 대한 전략적 적응 방식을 파악하였다. 연구 결과, 중국기업들은 멕시코의 전략적·지리적 근접성, USMCA(미국·멕시코·캐나다 협정)의 유리한 무역 조건, 경쟁력 있는 노동시장, 그리고 이미 확립된 산업 인프라를 활용하여 관세 영향을 최소화하고 북미시장에 대한 지속적인 접근성을 확보하려 하였다. 이러한 전략적 움직임은 특히 전기차 산업에서 명확하게 나타났다. 이 연구는

5) Rhodium Group(2025), "China's Manufacturing FDI in ASEAN Grew Rapidly, But Faces Tariff Headwinds."

6) Cai(2025), "Overseas investment by China's manufacturing industry."

7) Zeng Bob(2025), "Made in Mexico: How Chinese Firms Navigate Nearshoring Amid Global Trade Disruptions."

미국의 보호주의 정책(IRA, 관세)이 중국의 직접 진출을 막는 데 성공했지만, 중국기업들이 지역무역협정(RTA)을 활용한 제3국 생산이라는 제도화된 우회 경로를 선택함에 따라, 미국의 규제가 의도치 않게 생산거점의 급격한 지리적 재편(Nearshoring)을 가속화하였다고 평가하였다. 한편, 유럽시장에서 중국의 생산거점 다변화 전략은 중앙 및 동유럽 지역, 특히 배터리 산업에 집중되고 있다. China Observers(2025)⁸⁾는 이러한 현상과 EU의 대응을 분석하였다. CATL, Gotion, Huayou Cobalt 등 중국 주요 배터리 기업들이 헝가리와 슬로바키아 같은 동유럽 국가들에 대규모 투자를 하고 있으며, 이들의 지배력 확대에 직면한 EU는 보호무역 정책(현지 생산, 현지 부품 사용 등) 도입을 추진하면서도 규제 수준 설정에 있어 전략적 딜레마에 빠져 있다고 평가하였다(원자재 조달 어려움 및 중국기업의 우회). 한편 PIIE(2024)⁹⁾의 분석은 유럽 EV 제조업체들이 중국의 선진 EV 기술에 대한 접근성을 잃고 싶지 않아 해서, EU의 강경한 관세 또는 무역 정책에 제동이 걸릴 수 있다고 분석하기도 하였다.

해외거점에서의 한·중 경쟁에 대한 연구는 산업연구원(2022), La and Huh(2019), KDI(2023) 등이 있다. 산업연구원(2022)¹⁰⁾은 해외시장에서 한·중 경쟁을 주요 산업의 가치사슬 단계별 경쟁 측면에서 분석하고 대응 전략을 제시하였다. 가치사슬을 설계·R&D, 조달, 생산, 수요 단계로 구분하여 단계별 경쟁력을 비교·분석한 결과, 철강 산업에서는 한·중 격차가 거의 없으며, 자동차 산업에서는 한국이 약간 앞서 있으나 격차가 크지 않고, 반도체 분야에서는 한국이 상당한 우위를 점하고 있으나 5년 후부터 중국이 격차를 빠르게 좁힐 것으로 평가하였다. La and Huh(2019)¹¹⁾는 시장 정교도(market sophistication)

8) China Observers(2025. 6. 17.), "Battle of the Batteries: Chinese EV Investments and the Issue of Local Content Requirements."

9) PIIE(2024. 5. 30.), "Europe remains open to Chinese investment in the electric vehicle sector."

10) 산업연구원(2022), 「한중협력과 경쟁: 주요 산업의 가치사슬 분석」.

11) La and Huh(2019), "Assessment of the Korean-Chinese Exports Competition in Sophisticated Markets."

를 고려하여, 제3국 시장에서의 소비자 정교도(수입국의 고품질·디자인·혁신성·친환경성·지식재산권 보호에 대한 총수요)가 한·중 수출 경쟁에 미치는 차별적 영향을 실증분석했다. 소비자 정교도 지수를 직접적 측정치로 사용하여 한·중 수출 경쟁이 유사 제품에서 어떻게 다르게 나타나는지 회귀분석을 실시했다. 연구 결과, 소비자가 덜 정교한 제3국 시장에서는 한·중 수출 경쟁이 한국 수출에 미치는 부정적 영향이 더 강하게 나타났으며, 소비자가 더 정교한 시장에서는 그 영향이 약화되었다. 이 연구는 기존 연구들이 생산 공급 측면에 초점을 맞추고 수출 품질에 대한 시장 선호도가 국가 간 동일하다고 가정한 것과 달리, 수요 측면에서 한·중 수출 경쟁을 평가했다. KDI(2023)¹²⁾는 베트남 등 동남아 중간재 시장에서 중국 중간재의 경쟁력 향상이 해외 중간재 시장에서 한국에 미치는 영향을 분석하였다. 연구 결과, 한국 중간재 수출기업이 중국 시장에서 철수하여 베트남 시장으로 진출했으나, 한국 중간재의 베트남 시장 점유율이 2017년 이후 하락하는 반면 중국 점유율은 상승하였으며 그 격차가 확대되었다. 이 연구는 중국과의 국제 분업 구조 변화에 대응하여 수출시장 다변화가 필요하지만, 국내 기업의 국제 경쟁력을 높이지 않으면 수출 다변화도 효과를 거두기 어렵다고 지적했다.

이 밖에 중국의 해외투자를 BRI 측면에서 분석한 선행연구가 많은데, Pan *et al.*(2019)¹³⁾은 중국 제조업의 BRI 국제협력에 대해 정책소통, 인프라 연결, 무역창통, 자금유통, 민심상통의 다섯 가지 측면에서 기회와 도전을 분석했다. BRI가 중국 제조업 고품질 발전에 더 넓은 기회를 제공하며, 제조업 발전과 BRI 융합이 '세 가지 전환(중국 제조에서 중국 창조로, 중국 속도에서 중국 품질로, 중국 제품에서 중국 브랜드로)'을 실현하고 혁신주도 발전 전략을 추진하며, 경제 고도화를 가속화하는 중요한 조치라고 제시했다. Li and Jiang(2021)¹⁴⁾은

12) KDI(2023), 「중국 건설업 위축의 영향과 중장기 무역구조 변화의 시사점」.

13) Pan *et al.*(2019), 「中国制造业“一带一路”国际合作的机遇与挑战研究」.

14) Li and Jiang(2021), "Harmony in Diversity: Can the One Belt One Road Initiative Promote China's Outward Foreign Direct Investment?"

BRI가 중국 OFDI에 미치는 영향을 실증분석했다. 2010~15년 모든 투자 대상국의 데이터를 사용하여 이중차분법(difference-in-differences)과 매칭 기법(matching techniques)을 결합하여 분석한 결과, BRI 국가에 대한 중국 OFDI가 비BRI 국가보다 약 40% 높았으며, BRI 출범 후 BRI 국가에 대한 중국 OFDI가 46.2% 증가했음을 밝혔다.

나. 본 연구 차별성

본 연구는 중국의 해외진출과 공급망 문제를 다룬 기존 연구들과 비교하여, 문제 인식, 데이터, 연구 방법, 분석 범위 및 정책적 함의 등에서 다음과 같이 차별화된다.

첫째, 문제 인식과 시각의 차별성이다. 기존 연구 다수는 중국의 해외진출을 OFDI나 무역 규모·구조의 관점에서 파악하여, 대외투자 확대, 일대일로 투자 증가, 특정 지역·산업에서의 경쟁 심화 등을 중심으로 논의를 전개하였다. 이에 비해 본 연구는 중국의 해외진출을 해외 생산거점(생산 기능), 해외 공급거점(조달 기능), 대외도급공사·인프라 거점(연결 기능)이라는 세 층위로 분리하여 분석함으로써, 중국이 실제로 어떤 기능을 해외로 분산시키고, 어떤 기능은 국내에 유지하는지를 입체적으로 파악하고자 하였다. 특히 ‘어디에 얼마를 투자했는가’에서 한 걸음 더 나아가, ‘어디에서 무엇을 만들고, 어디에서 무엇을 조달하며, 무엇으로 연결하는가’라는 관점에서 중국의 해외 네트워크를 재구성했다는 점에서 차별화된다.

둘째, 데이터와 지표 측면의 차별성이다. 본 연구는 중국 상무부 등 공식 OFDI 통계뿐 아니라, 기업 단위 OFDI(OCI15) DB 정보를 활용하여, 공식 통계와 기업 실제 활동 간 괴리를 검증하고 상호 보완하였다. 또한 대외도급공사

15) Orbis Crossborder Investment(OCI) DB는 무디스(Moody's Analytics)가 제공하는 글로벌 국경 간 투자 전문 데이터베이스로, 전 세계 FDI 프로젝트와 M&A 거래 통계를 제공하는 데이터베이스임.

통계를 통해 해외 인프라·플랜트 사업의 해외지역 분포와 BRI 참여국 비중을 분석하고, UN Comtrade 무역 통계에서 BEC 분류를 활용하여 중간재·자본재·소비재·원자재(광물) 구조 변화, 지역별 집중도(HHI)¹⁶⁾ 변화를 계량적으로 제시하였다. 여기에 광업 및 1차금속제조 OFDI, 광물(원광) 수입, 중간재·자본재 수입 지표를 결합함으로써, 단일한 투자 또는 무역 지표만으로는 포착하기 어려운 중국의 공급거점 구조를 보다 정교하게 파악하였다.

셋째, 연구 방법과 분석틀의 차별성이다. 많은 기존 연구가 개별 지표의 시계열 추이나 사례를 서술적으로 나열하는 데 그친 반면, 본 연구는 복수의 지표를 표준화·종합하는 방식으로 유형별 거점 국가·지역을 도출하였다. 생산거점·공급거점·인프라(대외도급공사) 지표의 국가 분포를 정규화한 후, 지표 간 중첩 패턴에 따라 생산거점형, 공급거점형, 생산·공급 복합거점형, 인프라 선도형, 잠재거점형 등을 구분하고, 이를 기반으로 아세안·중남미·EU 등 대표 지역을 선정하는 방식은, 중국 해외 네트워크의 구조를 계량적으로 유형화했다는 점에서 방법론적으로 차별화된다.

넷째, 접근 방식과 분석 범위의 차별성이다. 본 연구는 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화를 독립된 현상이 아니라, 미·EU 등 주요국의 디리스팅 전략, 각 지역의 대중국 전략, BRI 고도화, 디지털·그린 실크로드, 자원·전환광물 정책 등 국제정치·경제 환경 변화와 연계하여 해석했다. 또한 아세안·중남미·EU를 동시에 분석함으로써, 개별 지역 연구를 넘어 중국 해외 네트워크의 다변화 구조를 파악하고, 각 거점에서 한·중 경쟁력을 분석했다는 점에서 기존의 단일 지역·단일 산업 중심 연구와 차별화된다.

다섯째, 우회거점과 부가가치 무역에 대한 분석이다. 기존 연구는 대부분 총액 기준 무역 통계에 의존하여, 중국 또는 한국의 수출입이 어느 국가를 대상으

16) 허핀달-허쉬만 지수(HHI)는 본래 특정 산업의 시장 집중도를 측정하는 지표인데, 이 원리를 활용하여 OFDI의 투자 대상 국가 집중도를 분석하는 데 적용함. 즉 OFDI가 특정 국가에 집중된 수준의 변화를 파악하여, 투자 대상 국가·지역의 집중도 및 다변화 흐름을 분석함.

로 얼마나 늘어났는지를 중심으로 논의를 전개하였다. 이 경우 한국과 중국의 부가가치가 제3국을 경유해 상호 시장이나 제3의 최종 시장으로 유입되는 구조, 즉 제3국을 경유한 우회 진출 구조를 충분히 포착하기 어렵다. 본 연구는 부가가치 기준 무역 데이터를 활용하여, 중국의 부가가치가 아세안·중남미·EU 및 기타 지역의 수출에 어떻게 내재되어 이동하는지를 분석함으로써, 총액 기준 교역만으로는 드러나지 않는 제3국 허브·우회거점 및 관련 산업 구조를 파악하였다. 이는 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화가 단지 중국기업의 활동에 머무르는 것이 아니라, 현지 및 글로벌 공급망의 재편에 영향을 미치고, 한국의 부가가치 역시 중국·제3국 네트워크를 통해 간접적으로 재배치되고 있음을 보여준다는 점에서, 선행연구와 차별화되는 중요한 기여라 할 수 있다.

여섯째, 정책적 활용성과 실천 가능성 측면에서의 차별성이다. 본 연구는 중국 해외 네트워크의 구조를 계량적으로 유형화한 뒤 도출된 주요 거점 지역(아세안·중남미·EU)별로 한·중 경쟁력 평가를 하여, 한국의 해외 생산·공급 거점 전략과 대중국 대응·협력·차별화 전략을 제시하였다.

3. 연구 방법 및 연구 구성

가. 연구 방법 및 분석틀

본 연구의 방법론적 특징은, 중국의 해외진출, 해외 네트워크 확대를 생산거점(생산 기능), 공급거점(조달 기능)으로 구분하여 파악하면서 이 두 거점을 연결하면서도 기반이 되는 인프라·네트워크 거점(연결 기능) 측면에서 분석하였다는 점이다.

특히 중국의 해외 생산·공급 거점을 단일 지표나 단일 관찰치에 의존하지 않고, 복수의 지표를 종합적으로 살펴보고 이를 다시 표준화·종합하는 방식으로

유형화하였다. 구체적으로 해외 생산거점 지표로는 제조업 OFDI 및 5대 제조업종별 OFDI, 중간재 및 최종재 수출 데이터를 활용하였다. 해외 공급거점 지표로는 광업 OFDI, 1차금속제조 OFDI, 광물(원광) 수입, 중간재 및 자본재 수입 통계를 사용하였다. 이는 중국이 절대적인 공급망 우위를 가지는 광물자원 공급(조달) 특징을 좀 더 입체적으로 파악하기 위함이다. 인프라·네트워크 지표로는 중국의 대외도급공사 계약액 및 매출액, BRI 참여국 비중 등 데이터를 활용하였다.

표 1-1. 중국의 해외 생산·공급 거점 분석 범위

구분	주요 기능	분석 지표
생산거점	해외 가공·제조	- 중국의 제조업 OFDI - 중국의 자본재 및 중간재 직접 수출
공급거점	핵심자원 조달	- 중국의 광업 OFDI - 중국의 1차산품(광물) 직접 수입
	중간재·자본재 조달	- 중국의 중간재 및 자본재 직접 수입
인프라·네트워크 거점	해외 인프라·에너지·산업단지 등 건설	- 중국의 대외도급공사
우회 수출거점	제3국 경유·우회(미국으로의 간접 수출)	- 부가가치 기준 무역 데이터

자료: 저자 작성.

또한, 부가가치 기준 무역 자료를 활용해 ‘우회거점’(제3국 허브)을 분석하였다. 통상적인 교역 분석은 총액 기준 수출입 통계를 사용하기 때문에, 중국이 제3국을 경유하여 주요 글로벌 시장(특히 중국의 직접 수출이 제한된 시장)에 가치가 전달되는 경로를 충분히 포착하기 어렵다. 이에 본 연구는 아시아개발은행(ADB: Asian Development Bank)이 발표한 다지역산업연관표(MRIO: Multi-Region Input Output table)를 이용하여 중국의 부가가치가 대미국 수출품에 어떻게 내재(embody)되는지를 분석하였다. 이를 통해 총액 기준으

로는 단순 수입·수출국으로만 보이는 국가가 중국 가치의 ‘우회거점’ 혹은 ‘중간 허브’로 기능하는지, 예컨대 아세안 및 중남미 일부 국가나 EU 역내 특정 국가에서 중국 부가가치가 결합되어 미국으로 향하는 중간기지 역할을 수행하는지를 계량적으로 확인하였다. 이러한 부가가치 무역 분석은 생산거점·공급거점·인프라 거점 분석과 결합되어, 중국의 해외 네트워크와 그 속에서 중국 부가가치가 이동하는 경로를 보다 입체적으로 파악하기 위한 보완 축으로 활용되었다.

표 1-2. 본 연구의 국가·지역 분류 및 범위

지역 분류		주요 국가/지역	국가·지역 수
아시아	동북아	한국, 중국, 일본, 홍콩, 대만 등	8
	ASEAN	싱가포르, 베트남, 인도네시아, 말레이시아 등	10
	남아시아	인도, 방글라데시, 파키스탄 등	8
	중동	UAE, 튀르키예, 이란, 이라크, 이스라엘 등	15
유럽	EU	독일, 프랑스, 네덜란드 등	27
	비EU/CIS	영국, 스위스 등 비EU국가 및 러시아 등 CIS	29
북미 3국		미국, 캐나다, 그린란드	3
중남미	중남미	멕시코, 브라질, 파나마, 칠레, 페루 등 33개국	33
	조세피난처 (tax haven)	버진아일랜드(영국령), 케이맨제도, 버뮤다 등 영국/프랑스 해외영토 및 미국/네덜란드 자치령	8
아프리카		남아공, 케냐, DR콩고 등 53개국	53
오세아니아		호주, 뉴질랜드 등 17개국	17

주: CIS는 러시아, 벨라루스, 카자흐스탄, 우즈베키스탄 등 독립국가연합(Commonwealth of Independent States).
 자료: UN 등 국제기구의 지역 분류 방식을 참고하여 저자 작성.

이들 해외거점 지표별로 중국이 진출한 국가·지역 분포의 변화를 파악하기 위하여 [표 1-2]와 같이 전 세계 국가·지역을 분류하였다. 해외거점 분석 지표별로 국가·지역별 규모와 비중의 시기별 변화를 파악하였고, 제2장 마지막에는 이를 표준화(정규화)한 뒤, 일정 기준(평균, 표준편차) 이상의 값을 보이는 지표들이 어떤 패턴으로 증척되는지에 따라, 생산거점형, 공급거점형, 생산·

공급 복합거점형, 인프라 선도형, 잠재거점형 등 유형별 거점 국가·지역을 도출하였다. 즉, 본 연구에서 제시하는 거점 국가·지역은 연구자의 직관적인 판단이 아니라, 다수의 계량 지표를 표준화·종합한 결과로 유형화된 분석 결과이다(특히 제2장 6절).

이러한 유형화 작업을 통해 개별 국가·지역의 단편적 특징을 넘어, 중국 해외 네트워크 전체의 구조와 위계, 향후 확장 경로를 보다 체계적으로 파악할 수 있는 분석틀을 마련하였다. 이후 제3장 아세안, 제4장 중남미, 제5장 EU는 이 유형화 작업에서 각각 복합거점형, 공급거점·자원거점형, 시장·생산·규범 거점형의 대표 사례로 도출된 지역을 대상으로, 투자·무역 구조, 협력프레임, 기업 사례, 갈등 요인을 심층 분석하는 방식으로 구성하였다.

마지막으로, 복잡하고 상이한 중국의 OFDI 통계들을 비교·분석하고, 무역 데이터와 동일하게 ISIC 분류를 적용하여 업종별 특징을 분석하였다. 중국의 OFDI 통계는 데이터 출처에 따라 상당한 차이가 있다. 중국 상무부 및 외환관리국에서 발표하는 공식 통계를 비롯하여 UNCTAD, OECD, IMF 같은 국제기구가 발표하는 공식 통계, 그리고 OCI(Orbis Crossborder Investment), AEI CGI(China Global Investment Tracker) 같은 기업 정보 기반 DB 등 다양하다. 문제는 정부 및 국제기구의 통계의 경우, 투자 목적지에 홍콩을 비롯한 금융 허브 혹은 조세피난처가 포함되어 있어, 실제 투자지를 확인할 수 없다. 또한 국가별 세부 업종 데이터는 공개되지 않기 때문에 본 연구에 필요한 분석을 할 수 없다. 반면 OCI 데이터는 실제 기업 거래 정보를 기반으로 하여, 국가별 세부 산업 투자를 파악할 수 있으며 산업분류체계가 NACE(EU 산업분류 체계)라서 국제 산업분류 표준인 ISIC(UN 기준)와 호환하여 사용할 수 있다. 이에 본 연구에서는 OFDI 및 수출입 구조를 연계하여 파악하기 위하여 OCI 데이터 및 UN Comtrade 데이터를 모두 ISIC 기준의 산업체계로 매칭하여 투자 및 수출입의 업종 구조를 분석하였다.

또한 제3~5장 분석에 있어 아세안, 중남미, EU에 대한 한·중 투자를 비교

함에 있어, 한·중의 해당 지역에 대한 OFDI를 통일하는 데 어려움이 있어, 해당 지역에서 대중국 및 대한민국으로부터 유입한 IFDI 통계를 활용하여 각 지역에서의 한·중 투자를 비교하였다.

표 1-3. 중국의 해외직접투자(OFDI) 통계 유형별 특징 비교

구분	중국 상무부 공식 통계	OECD FDI Stats	UNCTAD Investment Data	OCI (Orbis-CBI)	CGIT (AEI)
데이터 성격	중국정부 공식 OFDI 통계	FDI 흐름·스톡·소득 구조 포함	글로벌 FDI 총량 중심	기업·프로젝트 단위 투자 데이터	대규모 해외 투자 데이터
데이터 포함 범위 특징	홍콩·조세피난처 포함→집계 과대 경향	중국 OFDI 포함되나 회원국 기반	중국 데이터 포함되나 세부 정보 부족	민간·국유기업 프로젝트 수준 정보 확보 가능	국유기업·정책성 투자 추적에 효과적
세분화 수준	국가별·산업별·지역별 발표(단, 정확도 한계)	ISIC 기준 산업 세분화 가능	일부 지역·산업 분류	기업·산업·투자 유형	기업·산업 기반(대형 위주)
장점	중국 정책 방향·총량 판단에 최적	(회원국) 산업별 국제 비교 가능	개발도상국 포함 국제 비교 용이	실제 투자 형태·목적 파악 및 국별 비교 가능	중국 대외전략 해석에 특화
한계	라운드 트립 등 왜곡 심함.	중국 데이터 커버리지 제한	구조 파악 불충분	기업·거래 기록 기반→비공개 투자 누락 가능	언론·공개 자료 의존, 소규모 투자 미포함

자료: 저자 정리.

나. 연구 구성

본 연구의 제2장에서는 중국 해외진출의 전반적 추이와 특징을 정리하고 OFDI, 대외도급공사, 무역 구조를 분석하면서 이들 지표별 해외거점 변화를 파악하여 중국의 해외 생산·공급 네트워크 변화의 큰 흐름을 제시하였다. 또한 투자·무역·대외도급공사 관련 세부 데이터를 활용하여 해외 생산·공급

거점의 특징, 업종, 거점 변화 등을 분석하고 이를 종합 표준화하여 거점 지역을 유형화하였다.

제3~5장에서는 제2장의 분석 결과에서 도출한 주요 거점 지역인 아세안, 중남미, EU에서의 한·중 경쟁력을 분석하였다. 이를 위해 이들 지역에 유입된 한·중의 투자(IFDI) 현황 및 구조, 수출입 구조 및 수입시장 내 한·중 경쟁, 현지와 한·중 간 협력 프레임워크, 현지 진출 기업 사례, 현지와의 갈등 요인을 분석하였다.

제6장에서는 본문 분석을 종합하여 결론과 시사점을 제시하였다. 우선 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화 특징과 전망을 제시하고, 주요 거점 지역별 한·중 경쟁력을 정리 및 평가하였다. 마지막으로 이러한 종합 평가 및 본문의 분석을 토대로, 한국의 경쟁력 제고 방안 및 대중국 전략 시사점을 제시하였다.

제2장



중국의 해외 생산 · 공급 거점 변화, 요인 및 주요 거점

1. 중국의 해외진출 현황 및 특징
2. 중국의 해외 생산거점 변화
3. 중국의 해외 공급거점 변화
4. 중국의 대미국 우회 수출거점(부가가치 무역)
5. 중국의 해외 진출거점 다변화 요인
6. 주요 거점 지역 선정

1. 중국의 해외진출 현황 및 특징

가. 중국의 해외직접투자 특징 및 거점 변화

1) 중국의 해외직접투자 추이

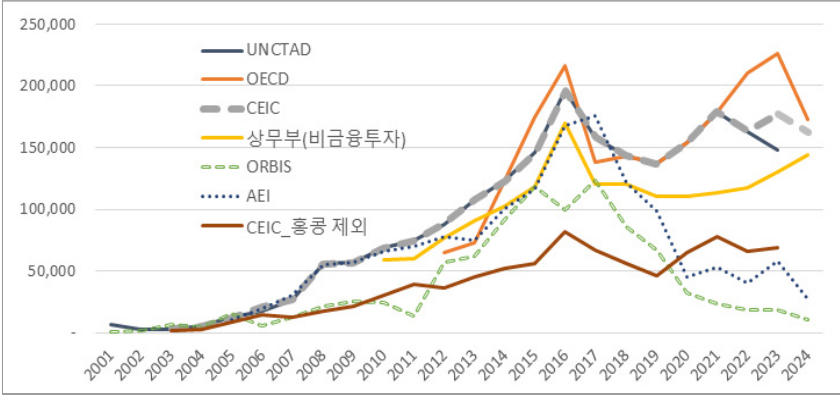
본 연구 1장 3절에서 설명했듯 중국의 OFDI 규모는 중국정부 및 UNCTAD, OECD, IMF 등 국제기구가 발표하는 공식 통계와 OCI, CGIT 등 기업 정보 DB의 통계를 통해 확인할 수 있다. 우선, 공식 통계를 통해 전체적인 변화 흐름을 살펴보면, 중국의 OFDI는 2000년대 후반부터 빠르게 증가하여 2016년 약 2,000억 달러를 기록했으나, 중국정부의 무분별한 해외투자에 대한 규제·조정 정책이 추진되자 빠르게 하락하였다. 그러나 미·중 무역전쟁이 본격화된 2019년부터 중국의 OFDI는 다시 빠르게 증가하였고, 코로나 팬데믹과 지정학적 영향 속에서 최근 몇 년 정체되거나 하락하여, 2024년 약 1,700억 달러 수준에 머무르고 있다. 주지하듯 통계 출처별 차이는 있으나, 2016년 정점 이후 하락하다가 2019년 이후 상승 추세, 최근의 정체 흐름은 유사하다.¹⁷⁾

한편, 기업 DB 기반의 OCI, CGIT 통계를 기준으로 하면, 중국의 OFDI는 2016년 정도까지 꾸준히 상승하다가 급격히 하락하였으며 최근 몇 년 동안에도 하락세가 이어지거나 둔화되는 양상이다. 심지어 그 규모는 2010년대 이전 수준이다. 이들 통계가 기업의 실제 투자와 거래 정보에 기반하기 때문에, 공식 통계와 일정 수준의 규모 차이는 불가피하지만, 2019년 이후의 투자 흐름은 정반대의 모습을 보여주고 있다.

17) UNCTAD 통계는 주로 해당국의 통계를 반영하기 때문에 CEIC DB(상무부 발표 OFDI 통계)와 거의 일치하며, 중국 상무부에서 공개하는 비금융 부문 OFDI는 금융 부문 투자가 제외되어 그 규모가 상대적으로 작지만 전체적인 투자 흐름은 유사함. 다만 2019년 이후 완만한 상승으로 시작되어 최근 2~3년 증가세를 보임(그림 2-1 참고).

그림 2-1. 중국의 해외직접투자(OFD) 추이

(단위: 백만 달러)



주: OCI 통계는 중국기업의 해외투자가 완료되었거나 완료된 것으로 추정된 경우만 반영.
 자료: CEIC, OCI, AEI, UNCTAD, OECD 통계를 활용하여 저자 작성.

이러한 공식 투자 통계와의 괴리에 대해서, AEI(2025년 1월)는 2020년 팬데믹 이후 발생한 구조적 문제와 통계 방식의 근본적인 차이가 주요 요인이라고 분석하였다.¹⁸⁾ 팬데믹 영향으로 해외투자가 감소하는 것은 상식적인 결과인데, 중국 상무부가 오히려 2020년 해외투자가 두 자릿수 성장했다고 주장했다는 점을 지적하였다. 또한 상무부 통계가 크게 부풀려진 핵심 원인으로, 홍콩과 케이맨제도 같은 역외 금융센터로 흘러간 자금을 모두 ‘해외직접투자’로 집계하기 때문이라고 분석하였다. AEI는 원래 홍콩 등을 경유해 최종 목적지로 가는 투자를 추적하기 위해 CGIT(China Global Investment Tracker)를 개발했으나, 2020년 이후 중국기업들의 정보 공개가 매우 불투명해지면서 최종 목적지를 파악하기 어려워졌다고 주장하였다. 또한 역외 금융센터로 흘러간 자금이 실제로 해외에 투자되지 않고 단순히 해외계좌에 보관되거나 다시 중국으로 돌아올 가능성 등을 제기하며 자금의 실제 용도가 불분명하다고 지적하였다.¹⁹⁾

18) AEI(2025. 1.), “\$2.5 Trillion: 20 Years of China’s Global Investment and Construction.”
 19) 이 밖에도 중국정부의 건설 부문 이중 계산(중국기업이 특정 프로젝트에 투자하고 다른 중국기업이 관련

Rhodium 역시 2019년 이후 공식 통계와 실제 거래 간 격차 확대를 지적하며, 공식 통계의 상당 부분이 실제 생산 투자가 아닌 재투자 수익, 기업 간 채무 이전, 역외 달러 계좌 축적 등 금융적 고려 사항에서 비롯된다고 분석하였다. 또한, 2018~23년 동안 중국외환관리국이 거의 1조 달러의 신규 OFDI를 보고했지만, IMF CDIS에 참여한 115개국은 같은 기간 중국으로부터 1,870억 달러의 신규 투자 유입만 보고했으며, 중국 상무부도 해당 기간 중국기업의 신규 OFDI를 2,830억 달러로 보고하고 있어, 외환관리국이 발표한 OFDI의 2/3 이상이 유보 이익, 부채, 사내 이전으로 이루어진 것으로 보인다고 평가하였다.²⁰⁾

한편 OECD는 OCI 통계가 대형·상장·다국적 기업 정보는 잘 반영되지만, 비유럽·신흥국, 소규모·비상장 기업 등 정보는 누락되거나 반영이 지연될 수 있다고 지적한다. 특히 중국·BRI 관련 OFDI는 국영·민간, 복잡한 지주·SPV 구조 등으로 인하여 정확히 반영하는 데 한계가 있다는 것이다. 즉 2010년대 중반 전 세계적으로 M&A 및 대형 해외투자가 많았던 시기에는 중국기업의 대규모 해외 인수 및 거래가 많았고 이러한 거래가 OCI 데이터에 잘 반영되었으나,²¹⁾ 이후 중국의 OFDI가 증소형화 및 분산되고²²⁾ 신흥국 프로젝트 중심 구조로²³⁾ 전환되면서, 공식 통계에서는 OFDI가 유지되거나 일부 반등해도, OCI DB에서 포착되는 규모는 감소한 것으로 판단된다.

본절에서는 이러한 중국 OFDI 관련 공식 통계와 기업 DB 기반 미시 통계를 활용하여, 중국의 해외진출(투자) 현황의 전반적인 흐름을 살펴본다. 이하 소절에서는 중국 공식 통계(상무부)²⁴⁾와 OCI 통계를 활용하여 중국 OFDI의 전체

건설을 수행하면, 이를 투자와 건설로 각각 집계하여 이중으로 계산, 비현실적인 수치(2016~17년 투자 정점 시기에 대형 M&A가 연일 보도됐지만, 최근에는 그런 움직임이 전혀 없음에도 중국정부가 2024년 투자액이 역대 최고치에 근접할 것이라고 발표) 등을 근거로 제시함. AEI(2025. 1.), "\$2.5 Trillion: 20 Years of China's Global Investment and Construction."

20) Rhodium Group(2024. 9. 16.), "The Next Generation of China's Outbound Investment."

21) OECD(2020), "Coverage and representativeness of Orbis data."

22) OECD(2024. 10. 31.), "FDI in Figures, October 2024."

23) 中华人民共和国商务部(2024), 「中国对外投资合作发展报告 2023」.

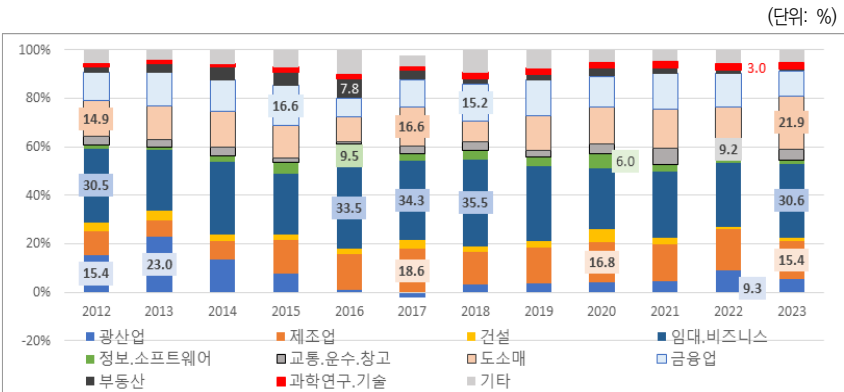
24) CEIC DB 활용하여 상무부 발표 OFDI 데이터 분석.

적인 변화와 특징을 비교 분석하였다. 본 연구에서는 OCI 통계 중 중국기업의 해외투자가 완료되었거나 완료된 것으로 추정되는 경우만을 반영하여 분석하였기 때문에(투자 발표만 한 데이터는 불포함), 공식 통계와 달리 실거래 기반의 보수적인 현장 중심 수치가 반영되었다는 점을 밝혀둔다.

2) 중국의 해외직접투자 업종 및 투자 형태 변화

중국의 공식 통계를 활용하여 중국 OFDI의 업종 구조를 살펴보면, 임대/비즈니스 서비스업이 가장 높은 비중을 유지하고 있으며(2023년 30.6%) 도소매, 제조업 등이 그 뒤를 따른다. 중국기업의 해외진출 초기인 2010년대 초반에는 광산업 비중이 높았으나(2013년 23.0%), OFDI 규모가 정점을 이루던 2010년대 중반에는 그 비중이 크게 감소하였는데, 2020년대 이후 다시 상승하였다(2022년 9.3%). 제조업 비중은 2017년 18.6%로 가장 높았으며 이후 소폭 감소하였으나 중요한 투자 업종으로 자리잡았다(2023년 15.4%). 한편, 최근 4~5년 도소매, 교통·운수 서비스 비중이 증가하였으며, 특히 과학연구·기술 서비스가 비중은 작지만 빠르게 증가하는 것으로 나타났다.

그림 2-2. 중국 공식 통계를 활용한 중국 OFDI 산업 변화

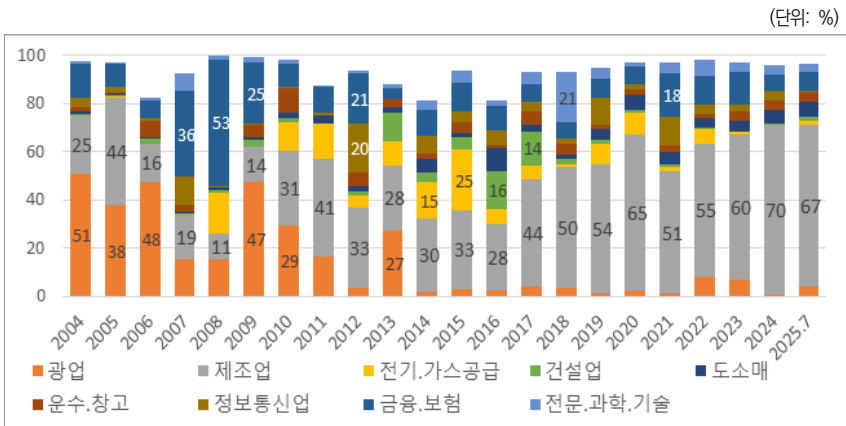


주: CEIC DB의 중국 OFDI 통계는 상무부가 발표한 OFDI임.
 자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

OCI 통계를 활용하여 분석한 중국 OFDI의 업종 분포 및 구조 변화는 아래 [그림 2-3]을 통해 확인할 수 있다. 기업 거래 자료 기반의 중국 OFDI는 최근 10여년 간 제조업 비중이 빠르게 상승하여 2016년 28%에서 2024년 70%까지 상승하였다. 특히 미·중 무역분쟁이 본격화된 2018년부터 제조업 비중이 과반을 넘어서며 빠르게 상승하였다. 이는 중국 공식 OFDI 통계에서의 제조업 비중 변화 추세와는 뚜렷하게 차이가 난다.

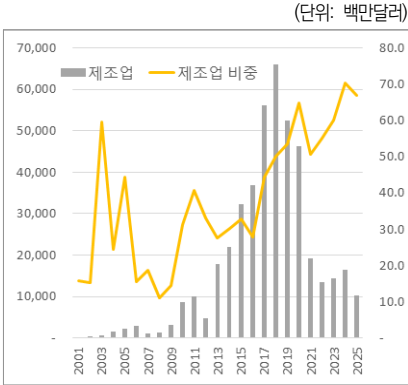
한편, 2010년대 초기까지 중요한 투자 분야였던 광업 부문 비중이 2010년대 중반 이후 크게 감소했다가 최근 2022년부터 소폭이지만 증가세를 보인 점은 공식 통계 분석 결과와 유사하다.

그림 2-3. OCI 통계를 활용한 중국 OFDI 산업 변화



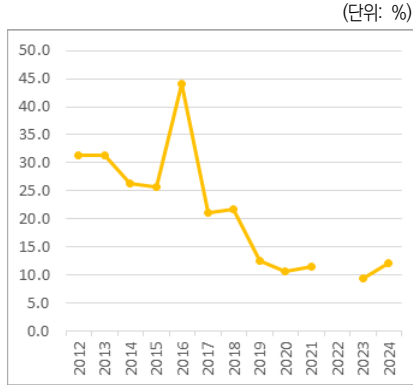
자료: OCI 통계를 활용하여 저자 작성.

그림 2-4. 중국 제조업 OFDI 비중(OCI)



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 작성.

그림 2-5. 중국 OFDI 중 M&A 비중(CEIC)



자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

3) 중국의 OFDI 지역 변화

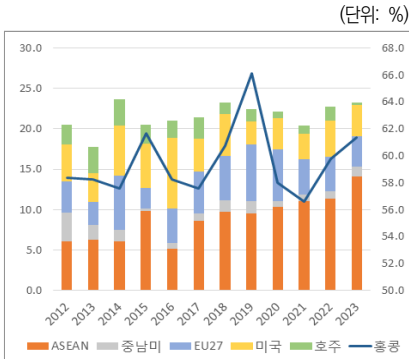
중국의 주요 투자 대상국은, 정부 공식 통계 기준으로 홍콩이 지난 10여 년 간 55~65%의 압도적인 비중을 차지했다. 홍콩의 비중은 중국의 OFDI가 빠르게 감소하였던 2017년 이후 급증하여 미·중 무역분쟁이 본격화된 2019년을 정점으로 팬데믹 시기 급감하였으나, 2021년 이후 다시 60%를 상회하며 증가하고 있다. 이러한 대홍콩 투자의 상당 부분은 제3국에 투자되거나 중국으로 회귀하는 경우가 많아, 중국의 실질적인 투자 대상국을 파악하기 어렵다.

중국의 정부 공식 OFDI는 홍콩 다음으로 아세안 비중이 가장 높으며, 특히 2010년대 중반부터 비중이 빠르게 확대되었다. 아세안 국가 중에서 싱가포르 비중이 가장 높으며 최근 들어 싱가포르의 비중은 지속 상승하는 추세이다. 이는 중국의 글로벌 투자에서 홍콩의 역할을, 중국의 대아세안 투자에서 싱가포르가 하기 때문인 것으로 판단된다(금융 허브). 싱가포르 다음으로 중국의 대아세안 투자가 집중되는 곳은 베트남과 인도네시아로, 2010년대 중반 이후 그 비중이 빠르게 증가하였다(특히 베트남).

한편, 미국과 EU에 대한 중국의 OFDI 비중은 크게 감소하였다. 특히 중국

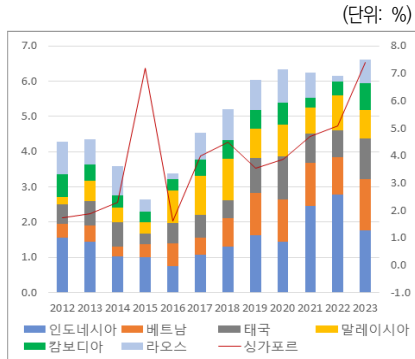
OFDI의 약 9%를 차지하였던(2016년) 미국의 비중은 2023년 현재 4%로 급감하였고, EU 비중 역시 2019년 7%에서 2023년 4% 이하로 하락하였다. 이와 함께 호주의 비중도 3% 이상에서 1% 미만으로 감소하였다.

그림 2-6. 중국 OFDI 지역 분포 변화



주: 홍콩의 비중은 보조축.
자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

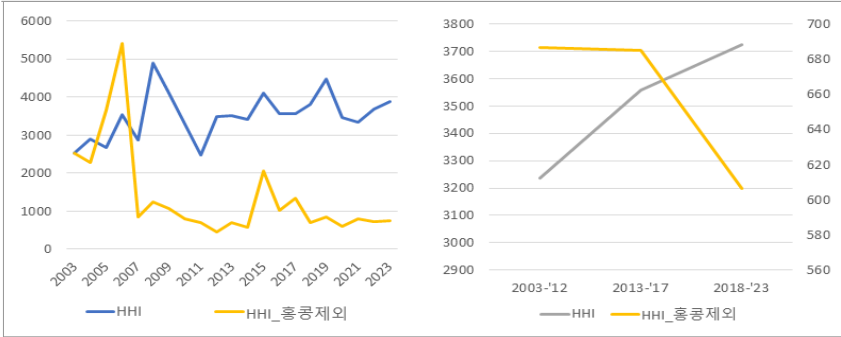
그림 2-7. 중국 OFDI의 아세안 국가별 분포



주: 싱가포르의 비중은 보조축.
자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

아세안과 같이 중국의 OFDI가 집중되는 지역 내에서도 거점이 되는 국가가 변화하는 등 OFDI 거점은 다양하게 변화하고 있다. 이에 중국의 해외투자가 일부 국가에 집중되는지, 집중도가 낮아지며 다변화되는지를 파악해 보았다. 본 연구에서는 허핀달-허쉬만 지수(HHI)를 활용하여 OFDI 국가의 집중도 및 다변화 수준을 분석하였다. HHI는 본래 특정 산업의 시장 집중도를 측정하는 지표인데, 이 원리를 OFDI 국가 집중도 분석에 적용하였다. HHI는 각 시장 참여자의 점유율을 제공하여 모두 더한 값으로, 그 수치가 높을수록 특정 국가에 대한 의존도가 높고 수치가 낮을수록 다변화되어 있음을 의미한다. [그림 2-8]은 중국 공식 OFDI 통계 기반의 투자국 집중도 변화를 보여준다. 중국 OFDI의 투자국 집중도는 시기별로 점차 증가하고 있는 반면, 전체 투자의 과반 이상을 차지하는 홍콩을 제외할 경우 집중도는 낮아진다(다변화). 이는 중국의 홍콩에 대한 투자 집중도가 더욱 증가하기 때문이며, [표 2-1]을 통해서도 확인할 수 있다.

그림 2-8. 중국 공식 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 국가 HHI(집중도)



자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

중국의 공식 OFDI 통계를 기반으로, 시기별 중국의 OFDI 상위 10개국을 파악해 보면(표 2-1 참고), 55~60% 이상의 비중을 차지하는 홍콩 외에도 싱가포르, 케이맨제도, 버진아일랜드(영국령), 룩셈부르크, 네덜란드 등 역외 금융센터·조세피난처 비중이 높게 나타나며, 이러한 특징은 최근까지도 지속되고 있다.

표 2-1. 중국의 OFDI 거점 변화(CEIC 통계)

(단위: %)

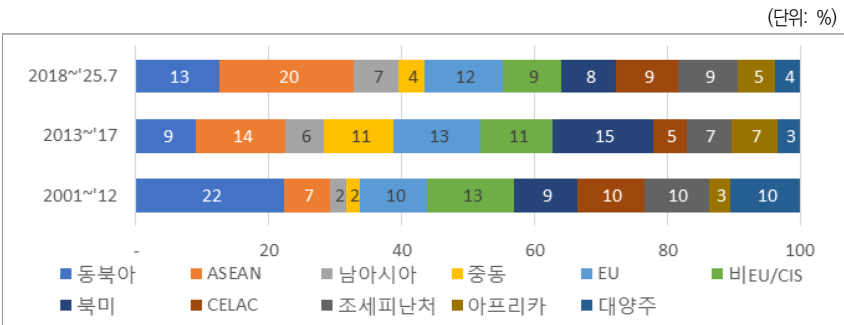
순위	2003~12년	비중	2013~17년	비중	2018~23년	비중
0	홍콩	55.7	홍콩	58.7	홍콩	60.2
1	케이맨제도	8.3	미국	5.9	버진아일랜드	5.1
2	버진아일랜드	5.5	버진아일랜드	5.6	싱가포르	4.9
3	호주	3.0	케이맨제도	4.2	미국	3.9
4	싱가포르	2.3	싱가포르	3.4	케이맨제도	3.7
5	미국	2.3	호주	2.6	인도네시아	1.9
6	룩셈부르크	1.9	네덜란드	2.1	네덜란드	1.2
7	영국	1.3	영국	1.1	베트남	1.2
8	남아공	1.2	스위스	1.1	룩셈부르크	1.1
9	카자흐스탄	1.1	독일	1.1	호주	1.1
10	캐나다	1.0	러시아	1.0	독일	1.0
합계	상위 10위	28.1	상위 10위	28.2	상위 10위	25.1

자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 작성.

이와 같이 중국 공식 통계를 사용할 경우, 중국의 OFDI 대상국의 변화를 제대로 확인하기가 어렵다. 뿐만 아니라 투자 대상국별로 어떤 산업에 투자했는지에 대한 통계는 공개되지 않아 추가적인 분석에 어려움이 있다.

한편, 실제 기업 거래 자료를 기반으로 하는 OCI 통계를 사용하여, 중국의 투자 대상국 변화를 살펴보면, 아래 [그림 2-9]와 같이 홍콩에 대한 과도한 집중이 나타나지 않는다. 분석 결과, 중국의 OFDI 대상국 중 아세안 비중이 가장 크고 빠르게 상승하였으며(2018~25년 7월, 20%), 홍콩을 포함하는 동북아 비중은 중국기업의 해외진출 초기 대비 크게 하락하였다. 다만, 미·중 갈등이 시작된 2018년 이후 다시 소폭 증가하였다. 아세안 지역 다음으로, 중남미, 남아시아에 대한 투자 비중이 증가하였다. 그러나 북미(미국)의 비중은 최근 크게 감소하였으며, EU 및 기타 유럽 지역(비EU/CIS) 비중도 소폭 하락하였다. 다만, 미국과 달리 EU 및 기타 유럽 지역은 아세안, 동북아 다음으로 중국의 투자 비중이 여전히 높은 지역이다(2018~25년 7월).

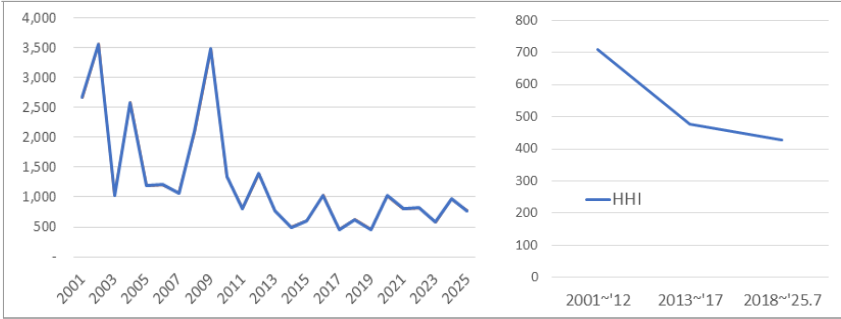
그림 2-9. OCI 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 지역 변화



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

OCI 통계를 활용하여 중국의 OFDI 국가 집중도를 분석한 결과, HHI가 감소하는 추세를 보이고 있어, 중국기업의 실제 직접투자가 이루어지는 국가가 다변화되고 있다는 것을 확인할 수 있다.

그림 2-10. OCI 통계를 활용한 중국의 해외직접투자 국가 HHI(집중도)



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

나. 중국의 대외도급공사 특징 및 거점 변화

1) 중국의 대외도급공사 시행 추이

대외도급공사는 중국기업이 해외 인프라·건설 프로젝트에 참여하는 대표적인 해외진출 방식 가운데 하나로, BRI 추진과 해외 생산·물류·자원 확보 거점 형성, 글로벌 공급망 재편에서 중요한 역할을 하고 있다. 대외도급공사는 단순한 민간 상업 프로젝트가 아니라, ‘대외도급공사 관리조례’²⁵⁾에 근거해 정부의 자격 심사·허가·감독을 받는 형태로 운영되며, 국가와 사회의 공공 이익을 수호하는 대외경제협력 정책의 핵심 축으로 제도화되어 있다. 특히 ‘대외도급공사의 고품질 발전 촉진에 관한 지도의견’²⁶⁾에서는 대외도급공사를 중국기업의 해외진출에 있어 중요한 수단이자 국제경쟁력 제고 및 고품질 발전 실현의 효과적인 루트라고 명시하며, BRI 인프라 연계와 ‘중국 표준’의 해외 확산, 인류운명공동체 및 경제외교 전략 실현을 위한 핵심 정책 수단으로 강조하고 있다.

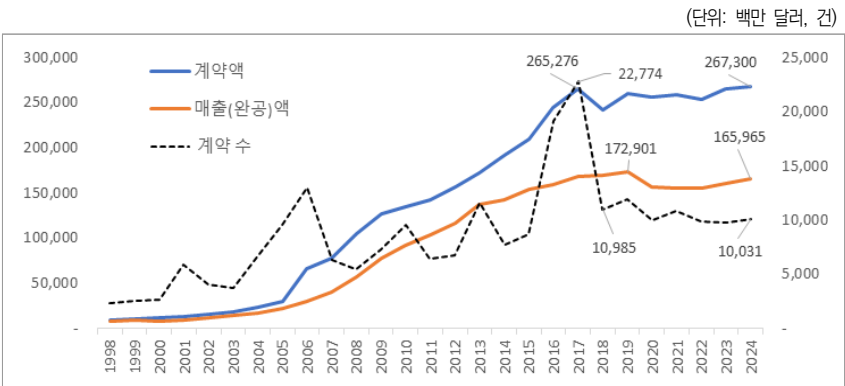
25) 对外承包工程管理条例(2017年修订), 「中华人民共和国国务院令527号」.

26) 中华人民共和国商务部(2019), 「商务部等19部门关于促进对外承包工程高质量发展的指导意见」.

또한 ‘중국 대외투자협력 발전보고(2022)’에서는 ‘14.5 대외무역 고품질 발전 계획(2021)’을 언급하며 해외 생산·서비스 네트워크 구축과 대외도급공사를 통한 기술 표준 수출 확대를 중국의 주요 정책 방향으로 제시하고 있다.²⁷⁾ 이는 중국이 OFDI 및 대외도급공사를 통해 무역과 투자의 융합 발전을 추진하여, 글로벌 공급망 재편에 적극적·주도적으로 참여하겠다는 전략을 시사한다.

특히 대외도급공사는 도로·철도, 공항·항만, 에너지·전력망, 산업단지 구축 등 대규모 인프라 건설 분야의 해외진출을 의미하기 때문에, 중국의 해외 생산거점 구축의 기반이자 공급(조달)거점 및 공급망 네트워크 구축에 있어 핵심적인 역할을 한다. 뿐만 아니라, 대외도급공사 통계는 지분투자·M&A·법인 설립 등을 중심으로 하는 OFDI 통계에서는 파악할 수 없는 도급형 인프라, 차관·원조를 통한 시공 등을 포함하고 있다. 이러한 프로젝트는 중국의 장비·자재·노무·표준이 대량 투입되면서 실질적으로 중국의 공급망 영향력이 커지도록 하기 때문에 대외도급공사에 대한 분석이 필요하다.

그림 2-11. 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 계약액 및 매출액 추이



자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 분석.

27) 中华人民共和国商务部(2023), 「中国对外投资合作发展报告 2022」.

중국의 대외도급공사 규모는, 해외 인프라 투자 붐(특히 글로벌 금융위기)과 2013년 출범한 BRI 추진에 따라 2000년대 중반부터 2010년대 중반까지 빠르게 증가하였다. 그러나 2010년대 후반부터 대외도급공사 규모가 하락하거나 정체되고 있으며, 특히 계약 건수는 2017년 2만 2,774건에서 2018년 1만 985건으로 절반 이상 감소하였다. 신규 계약액을 기준으로 중국의 대외도급공사 규모는 2018년 2,418억 달러로, 처음으로 감소(-8.8%)하였다. 같은 해 매출액 역시 0.3% 증가하는 데 그쳤으며(1,690억 달러), 2020년에는 매출액도 처음으로 감소하였다. 이후 중국의 대외도급공사는 규모가 정체되다가 최근 1~2년 약간 회복되는 모습이 보이고 있다(그림 2-11 참고).

이러한 변화는 중국의 대내외적 요인이 복합된 결과이다. 우선 중국 국내적으로 2016년 이후 자본 유출·부동산 버블 우려 속 해외투자 및 대외도급공사 관련 규제를 강화하였고, 이에 따라 정책성 개발은행(중국수출입은행, 중국개발은행)의 해외 인프라·EPC 지원 조건이 엄격해지면서 대출로 대외도급공사를 하는 방식이 크게 위축되었다. 또한 BRI 전략이 대규모 프로젝트에서 ‘작고 아름다운(小而美)’ 프로젝트로 조정되면서, 규모가 작고 수익성 및 리스크 관리가 가능한 프로젝트가 중심이 되면서 대외도급공사 규모의 성장세가 둔화되었다. 한편, 대외적으로는 대외도급공사 관련 외부 수요가 감소하고 BRI 관련 부정적 여론이 증가하였으며 팬데믹 충격으로 EPC 사업 진행이 중단되기도 하였다. 앙골라 등 일부 자원부국의 재정 악화로 인프라 발주가 감소하였고, 일부 국가는 기존의 대중국 채무 부담 때문에 신규 대형 EPC 추진에 소극적이 되기도 하였다. 또한 BRI 참여국들에서 부채위기, 정권 교체, 프로젝트 반대 여론이 증가하면서 일부 대형 또는 고비용 프로젝트가 취소·축소·지연되는 사례가 증가했다. 즉, 2010년대 후반 중국의 대외도급공사 하락 및 정체는 국내 금융·자본 규제 강화와 정책성 은행의 해외 인프라 지원 축소, BRI 대상국의 부채·정치·ESG 리스크 확대, 코로나 팬데믹 충격, BRI 전략 조정(소규모, 고품질 전환) 등이 복합적으로 작용한 결과라고 할 수 있다.

한편, 중국 대외도급공사의 계약액과 매출액 사이의 간격이 크다는 것으로 수행해야 할 미이행 계약 잔고가 여전히 상당하다는 의미로, 성장 속도는 둔화되었지만 대외도급공사 자체는 여전히 대규모로 지속될 것이라는 점을 알 수 있다.

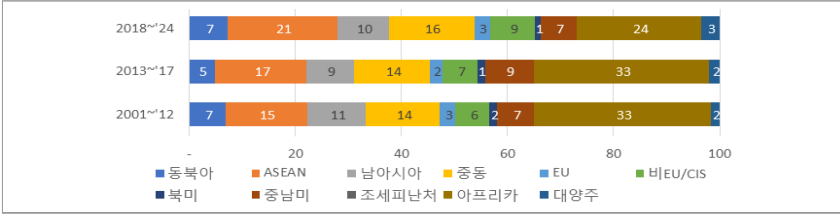
2) 중국의 대외도급공사 시행 지역 분포 변화

중국의 해외지역별 대외도급공사 규모는 계약액 통계가 공개되지 않고 매출액 통계만 공개되어 있다. 즉 향후 대외도급공사가 어떤 지역·국가에 추진될 것인지를 확인할 수 있는 통계이기 보다는, 과거 해당 시기 실제 추진된 대외도급공사의 지역·국가 분포 변화를 파악할 수 있다. 대외도급공사는 중국기업의 OFDI에 앞서 현지 인프라를 구축하는 사업 성격이 강하기 때문에, 대외도급공사가 증가하거나 집중되는 지역·국가에서, 중국기업의 OFDI 및 수출입이 증가할 가능성이 높다.

대외도급공사의 지역별 분포를 살펴보면, 아프리카 지역에 대한 높은 집중도가 특징적이다. 그러나 2018년 이후 시기에는 이전 시기 대비 아프리카 비중이 크게 감소하였다(33%→24%). 반면 아세안 지역 비중이 빠르게 증가하면서, 아프리카 다음으로 대외도급공사가 집중된 지역이 되었다. 또한 중동 지역 및 비EU/CIS 지역에 대한 비중도 증가하였다. 한편, EU 및 대양주 지역의 비중은 작은 편이지만, 이들 선진국에 대한 중국의 대외도급공사 비중은 2018년 이후 오히려 증가하는 특징을 보인다. 전체적으로 최근 2018~24년 시기, 중국 대외도급공사의 지역 분포는 과거 대비 아프리카 집중도가 완화되면서 아세안, 중동 중심의 아시아 비중 확대, 유럽 및 대양주 지역 비중의 소폭 확대가 나타났다(그림 2-12 참고).

그림 2-12. 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 추진 지역 변화

(단위: %)

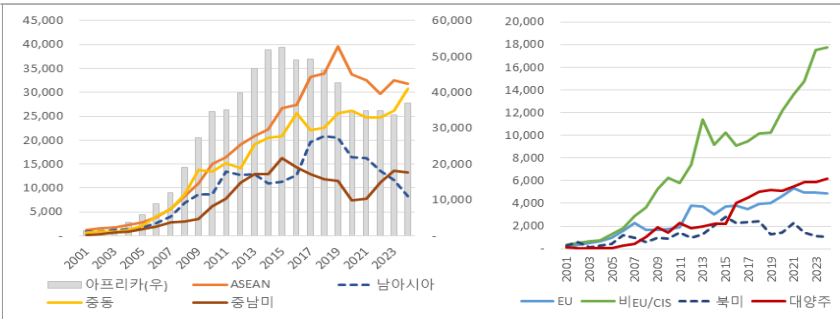


주: 대외도급공사(对外承包工程) 매출액 기준.
 자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 분석.

이러한 중국 대외도급공사의 지역별 변화를 시계열 추이로 확인해 보면, 아프리카에 대한 진출은 중국의 대외도급공사가 증가하기 시작한 2000년 초중반부터 상대적으로 빠르게 증가하여 2010년대 중반 정점에 이른 이후 2020년 까지 감소하였다. 아세안에 대한 대외도급공사는 2019년까지 빠르게 증가한 이후 감소하였으나 최근 소폭 증가하였다. 한편 중동 지역에서의 대외도급공사는 2010년 중후반 정체되었으나 2022년 이후 가파르게 증가하여 2024년 아세안과 비슷한 규모가 되었다. 중남미 지역 역시 2010년 중후반의 감소세 이후 2020년대 빠르게 성장하고 있다. 반면, 남아시아 지역에서의 대외도급공사는 2019년 이후 지속적으로 감소하는 추세이다.

그림 2-13. 주요 지역별 중국의 대외도급공사(对外承包工程) 추이

(단위: 백만 달러, 매출액)



주: 대외도급공사(对外承包工程) 매출액 기준.
 자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 분석.

북미 지역에 대한 중국의 대외도급공사는 그 규모도 크지 않았지만 2010년대 후반 이후 감소 추세이며, EU 지역에서는 감소세가 나타나지 않지만 2021년 이후 규모가 정체되고 있다. 반면, EU를 제외한 유럽 지역(비EU/CIS)에서의 대외도급공사는 2019년 이후 빠르게 증가하여 대조적인 모습이다. 한편 대양주 지역에서의 대외도급공사는 최근까지 지속적으로 증가하는 추세를 보이며 2010년대 중반 이후부터 EU 지역 수준을 넘어섰다.

종합하면, 중국의 대외도급공사는 아프리카에 집중된 구조가 완화되고 있으며 특히 최근 2~3년 동안 중동, 중남미 및 비EU/CIS 지역에서 추진되는 규모가 빠르게 증가하였다. 또한 대양주 및 EU에서의 대외도급공사도 미국 대비 일정 수준의 규모를 유지하거나 증가한 것으로 나타났다. 이는 이후 해당 지역에 대한 중국의 OFDI 및 수출입의 변화와도 연동될 가능성이 크다.

3) 중국의 대외도급공사와 BRI

주지하듯 중국정부는 BRI 고도화 단계에서 중국기업의 해외투자과 국제 생산·장비 협력, 인프라 건설 참여를 장려함으로써 인프라 상호연계(互联互通)를 강화하고, 국제 생산·공급망 및 ‘중국 표준’의 확산을 추진하고 있다.²⁸⁾ 이러한 정책기조 속에서 대외도급공사는 BRI 인프라 사업을 구체적으로 실행하는 핵심 수단으로 기능하고 있다고 평가된다.²⁹⁾ 또한 ‘14.5 상무발전 계획(2021)’은 고표준·고품질 BRI 공동건설을 추진하면서, 무역·투자 융합 발전 및 PPP 등 투융자 방식 활용을 통해 지속가능한 협력체계를 구축할 것을 제시하였으며,³⁰⁾ 실제로 중국기업의 BRI 참여는 EPC에서 PPP, BOT 등 방식으로 다변화되었다.³¹⁾

28) 国家发展改革委(2021), 「推动共建“一带一路”高质量发展行动计划」.

29) 胡海波, 王怡琴, 卢海涛(2023), 「“一带一路”背景下中国海外重大工程建设成就与经验总结」; 商务部(2016), 「对外承包工程企业在“一带一路”建设中发挥重要作用」.

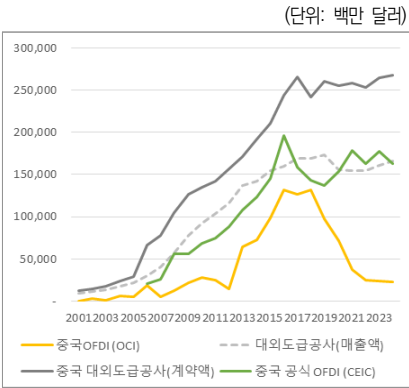
30) 商务部(2021a), 「“十四五”商务发展规划」.

31) 商务部(2021b), 「中国对外承包工程发展报告(2020)」; August Nelson Dinwiddie(2020), “China’s

BRI 백서(2023)에서는 BRI의 가시적인 성과가 대부분 대외도급공사 방식으로 실현되고 있다고 언급하기도 하였다.³²⁾ 실제로 대외도급공사 통계를 살펴보면, BRI 국가에 대한 대외도급공사 비중이 2022년까지 약 50%대 수준으로 점진적으로 상승하다가, 2023년부터 80%를 크게 넘어섰다(그림 2-15 참고).

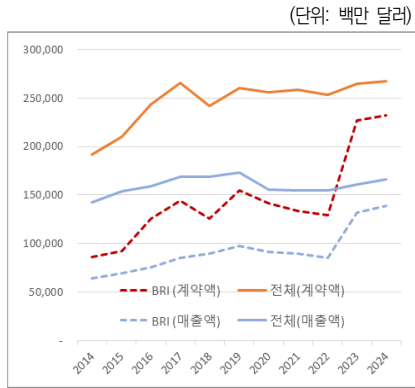
대외도급공사 규모를 중국의 OFDI와 비교해 보면(그림 2-14 참고), 매출액 기준 대외도급공사는 중국 공식 OFDI 규모와 유사한 수준이며, OCI DB 기반의 기업 실제 거래 기준 OFDI 보다 훨씬 더 큰 규모의 거대 프로젝트를 알 수 있다. 이는 실제 기업의 OFDI 통계가 감소하는 구간에도 중국의 해외 생산·공급 네트워크 기반 투자는 지속적으로 확대되고 있다는 것을 의미한다(실제 기업 OFDI 감소 추세 및 공식 OFDI와의 차이에 대한 분석은 본절 가. 1) 참고).

그림 2-14. 중국의 대외도급공사와 OFDI 변화



자료: CEIC, OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 2-15. BRI 국가에 대한 대외도급공사



자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 분석.

Belt and Road Initiative: An Examination of Project Financing Issues and Alternatives”; Mohammad Ajmal Nikjow, Li Liang, Xijing Qi and Samad Sepasgozar(2021), “Engineering Procurement Construction in the Context of Belt and Road Infrastructure Projects in West Asia: A SWOT Analysis.”

32) 中华人民共和国国务院办公厅(2023. 9.), 「《携手构建人类命运共同体：中国的倡议与行动》白皮书(全文)」.

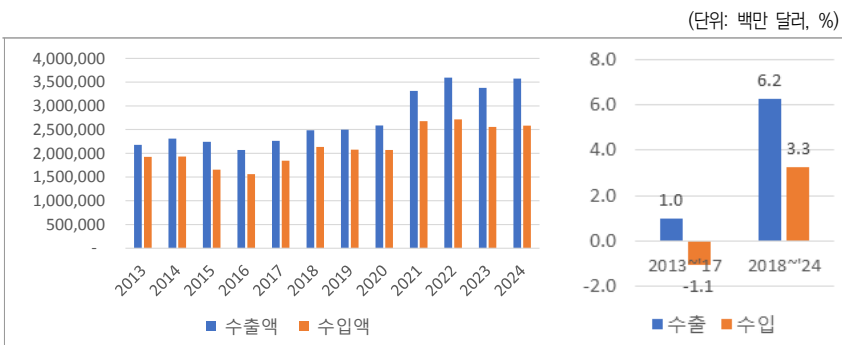
다. 중국의 수출입 특징 및 거점 변화

1) 중국의 수출입 추이 및 품목 구조 변화

지난 10여 년간 중국의 대외무역은 역사상 최고점을 경신하며(2022년 6.3조 달러) 추세적으로 성장하였으나 성장 속도는 크게 정체되었다. 2010년대 중반은 글로벌 금융위기 회복기(빠른 성장) 이후의 조정기이면서 중국 내 임금 상승, 환경 규제 강화 등으로 중국의 수출입 규모가 정체되었다. 2018년부터 본격화된 미·중 갈등으로 중국 무역은 둔화세를 이어가다가, 코로나19 팬데믹 시기 방역 및 공급능력으로 2021년 빠르게 성장하였다. 그러나 미·중 갈등 및 보호주의 심화, 지정학 리스크 확대 등으로 2021년 이후 중국의 수출입 규모는 정체되어 있다.

중국 수출의 상당 부분은 중간재(부품)·원자재를 수입하여 국내 가공을 거쳐 최종재를 수출하는 방식으로, 수출과 수입이 강하게 연동되어 있다. 그런데 2021년 이후 중국의 수출과 수입 규모의 격차가 커지고 수출 증가율이 수입 증가율을 크게 상회하는 모습이 나타나고 있다. 이는 중국의 강한 수출 증가에도 불구하고, 중간재·자본재 수입 증가는 약해졌을 가능성을 시사한다.

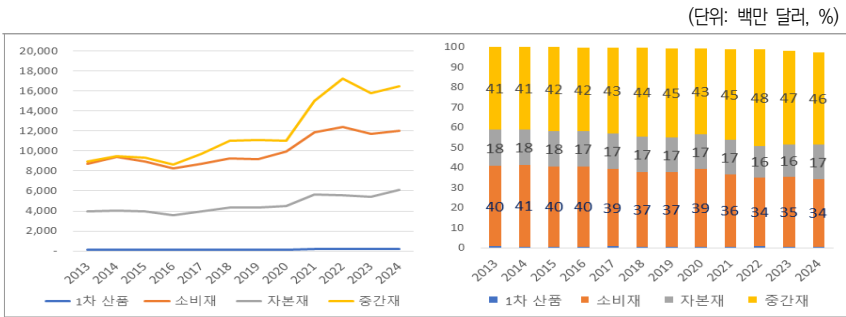
그림 2-16. 중국 수출입 규모 및 성장률(CAGR)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

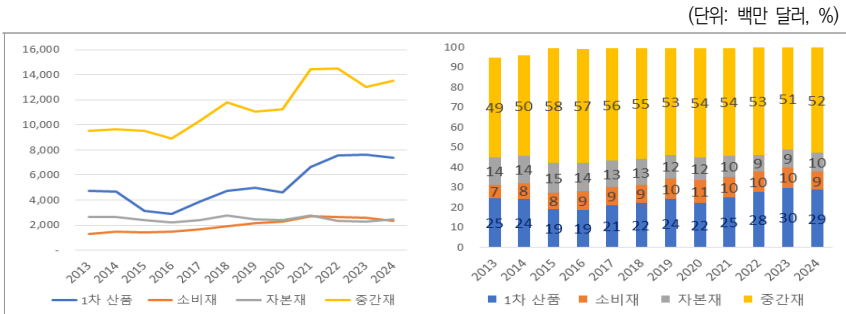
이에 중국 수출입의 성질(가공단계)별 특징을 살펴보았다. 중국의 수출 및 수입에서 중간재가 차지하는 비중은 2024년 각각 46% 및 52%로 매우 높다. 그런데 중국 수입에서 중간재가 차지하는 비중이 꾸준히 감소하고 있으며, 2021년부터는 중간재 수입 규모 자체가 감소(정체)되었다. 한편 중국 수입 원자재(미가공 1차산품) 비중은 증가 추세를 보인다. 반면 중국의 수출에서는 2020년 이후 중간재 수출 규모가 급증하면서, 최종소비재와 함께 중국의 양대 수출 품목이던 중간재가 중국 최대 수출 품목으로 자리매김하였다. 이는 중국이 수출에 필요한 중간재를 자체적으로 생산하는 역량이 증가했다는 것을 의미하면서 해외에서 중국의 중간재 경쟁력이 상승하고 있음을 시사한다.

그림 2-17. 중국 수출 품목 성질별 규모 및 비중 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 2-18. 중국 수입 품목 성질별 규모 및 비중 변화

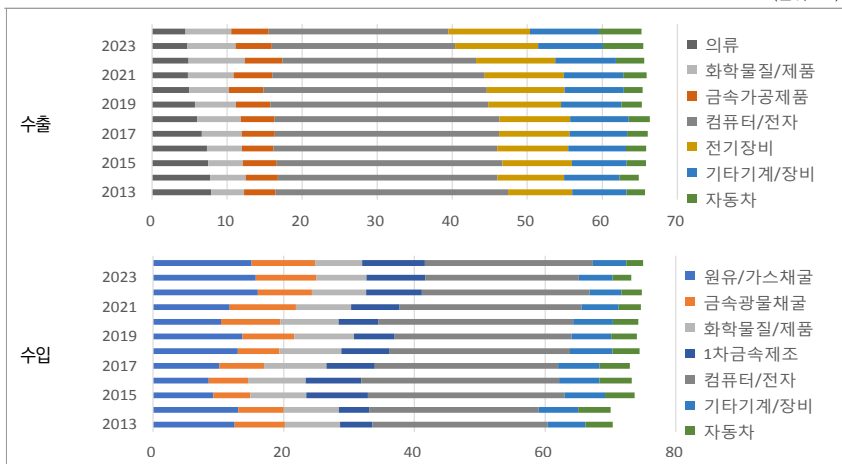


자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한편, 중국의 최대 수출 산업이었던 전자 산업 비중이 빠르게 감소하면서, 전기장비, 기타기계/장비, 자동차, 화학 등 주요 업종의 비중이 상승하고 있다. 반면, 의류, 문구·완구 등 업종 비중은 감소하고 있다(그림 2-19 참고). 수입 업종 중에는 최대 품목인 전자 비중이 2020년 이후 소폭 하락하고 있으며 화학, 기타기계/장비, 자동차 산업 비중도 둔화세가 나타났다. 반면 원유·가스 채굴업, 1차금속제조, 금속광물채굴 등 자원 관련 업종의 비중은 모두 증가하고 있다. 종합하면, 화학, 기타기계/장비, 자동차 산업에서 수입 비중 감소와 수출 비중 증가가 동일하게 나타났으며, 이는 중국의 해당 산업 수출 경쟁력이 상승했음을 시사한다. 중국 최대 수출입 품목인 전자 산업의 경우, 수입 비중 하락세보다는 수출 비중 하락세가 훨씬 뚜렷하게 나타나는데, 이는 중국의 중간재 자체 수출 역량 강화 및 중국의 아세안 등지에 대한 OFDI 확대 등과 밀접하게 연관되어 있을 가능성이 높다. 중국의 전자 산업 관련 OFDI 증가로, 최종재인 전자제품보다 가격이 낮은 관련 중간재 수출이 증가하면서 나타날 수 있는 변화이기 때문이다.

그림 2-19. 중국의 수출입 업종 구조 변화

(단위: %)



주: 위 그래프가 수출, 아래 그래프가 수입.
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

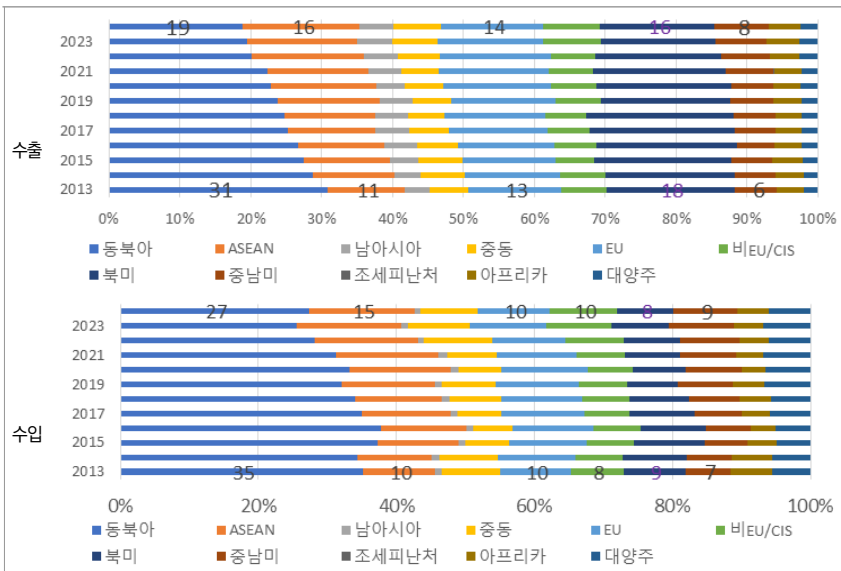
2) 중국의 수출입거점 변화

중국의 수출 및 수입 대상 지역에도 변화가 나타나고 있다. 지난 10여 년간 중국의 최대 수입 지역이던 동북아 비중이 감소하고 아세안을 중심으로 비EU/CIS, 중남미 지역 비중이 증가하였다. 북미와 EU로부터의 수입 비중은 2010년대 초중반 이후 감소하였다. 이는 중국의 주요 수입 품목인 자원·원자재 및 중간재 공급 국가의 비중 변화를 의미한다.

한편 중국의 수출 지역은 최대 거점이던 동북아 비중이 빠르게 축소된 반면, 아세안 비중이 크게 확대되었고 중남미, 비EU/CIS, 중동, 남아시아 등 지역 비중이 점진적으로 증가하였다. 북미 지역 비중은 빠르게 증가하다가 미·중 무역 갈등이 본격화된 2018년 이후 감소하고 있으나, 2024년과 2013년 비중이 유사하다.

그림 2-20. 중국의 수출입 지역 변화 추이

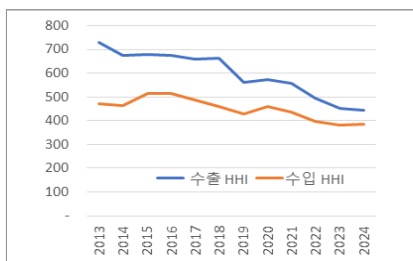
(단위: %)



주: 위 그래프가 수출, 아래 그래프가 수입.
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

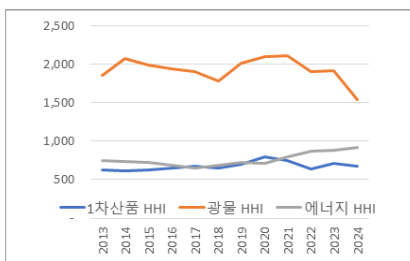
중국의 수출입 국가가 집중되거나 다변화되고 있는지를 파악하기 위하여, OFDI 거점 국가 분석과 동일하게 HHI 지수를 통해 살펴본 결과, 중국의 수출입 국가는 꾸준히 다변화되고 있다. 특히 수출 대상 국가의 집중도가 같은 기간 더 빠르게 감소하였다. 이러한 추세는 중간재 및 자본재 수출입 국가 분석 결과에서도 유사하게 나타났다. 반면, 중국의 수입에서 중간재와 함께 큰 비중을 차지하고 있는 1차산품의 수입 국가 분석에서는 다른 양상이 나타났다. 중국의 1차산품 수입 국가의 집중도는 비교적 낮은 수준을 유지하고 있으나, 광물자원 수입 국가의 집중도는 상대적으로 높은 수준을 보이고 있어 특정국 집중도가 상대적으로 높다는 것을 알 수 있다. 그러나 2021년 이후 광물 수입 국가의 집중도가 하락하고 있어, 수입 다변화가 진행되고 있는 것으로 보인다.

그림 2-21. 중국의 수출입 국가 집중도



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 2-22. 중국 1차산품 수입 국가 집중도



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

2. 중국의 해외 생산거점 변화

가. 중국의 제조업 OFDI 특징 및 거점 변화

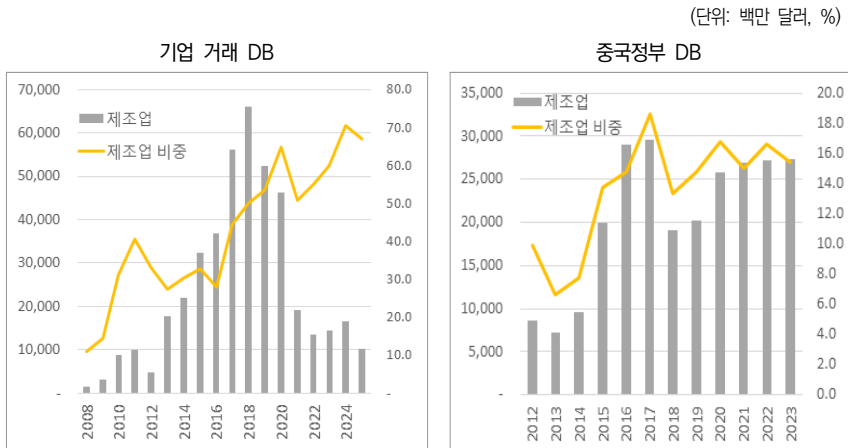
1) 중국의 제조업 OFDI 현황 및 세부 업종 구조 변화

기업 거래 데이터를 기반으로(OCI DB) 분석한 중국기업의 제조업 부문

OFDI는 2010년대 초반 빠르게 상승하여 2018년 660억 달러 수준에 이르렀으나 이후 빠르게 하락하였다. 특히 2021년에는 그 규모가 192억 달러로 하락하였고 현재까지 정체된 상황이다. 이러한 최근의 지속적 감소(둔화세)에 대해서는 본절 ‘가’에서 밝힌 것처럼, 비공개 및 소규모·신흥국 프로젝트의 누락 가능성이 높은 OCI 통계의 한계 때문일 수 있다. 그러나 이렇게 보수적으로 반영된 중국기업의 실제 OFDI가 세부적으로 어떻게 변화하고 있는지를 파악하는 것은 중요한 의미가 있다.

한편, 중국 전체 OFDI 중 제조업 비중은 2000년대 중반 이후 꾸준히 상승하는 추세이며, 특히 투자 규모가 크게 감소하였던 2021년 이후에도 계속 증가하여 2024년 70%를 넘어섰다. 이는 중국기업의 실제 OFDI가 제조업 중심 구조로 변화하였음을 보여준다. 이러한 제조업 비중 증가 추세는 중국정부 공식 통계에서도 2010년대 중반까지 유사하게 나타난다.

그림 2-23. 중국 제조업 OFDI 규모 및 비중 변화

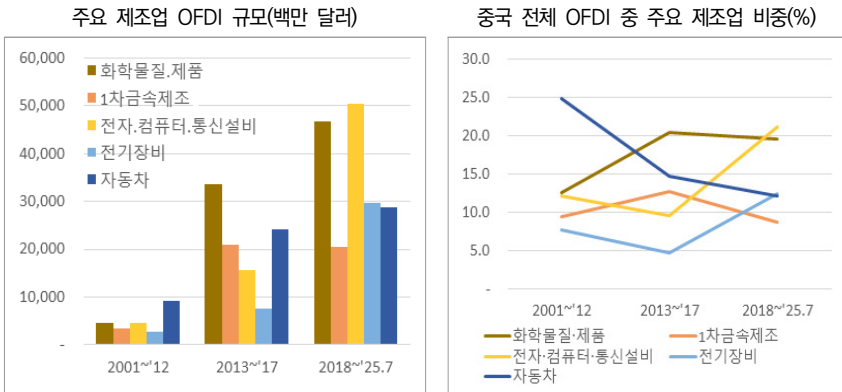


주: OCI 통계는 중국기업의 해외투자가 완료되었거나 완료된 것으로 추정된 경우만 반영.
 자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

주: 중국 상무부가 발표한 OFDI 중 제조업 투자.
 자료: CEIC 통계를 활용하여 저자 분석.

중국 제조업 OFDI를 세부 업종별로 구분하여 살펴보면, 2018~25년 7월 누계 기준 전자·컴퓨터, 화학, 전기장비, 자동차, 1차금속 제조업에 대한 투자가 가장 집중되었다. 특히 전자·컴퓨터 및 전기장비 비중은 그전 시기(2013~17년) 대비 빠르게 상승하였다.

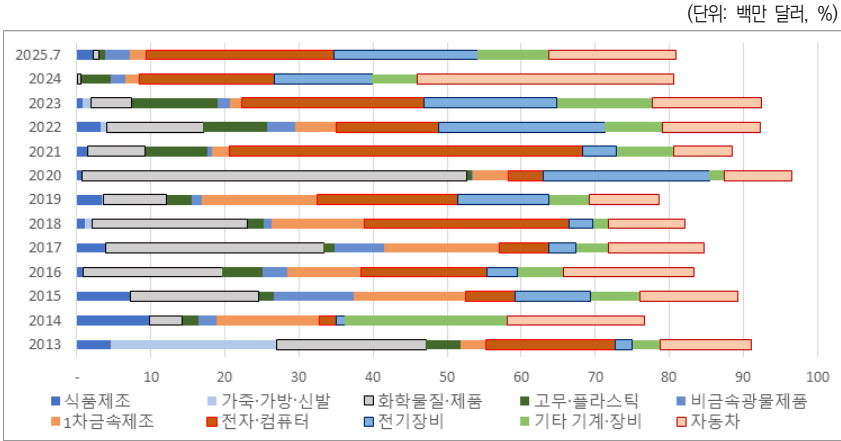
그림 2-24. 중국 제조업 OFDI 규모 및 주요 제조업 비중



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

한편 중국의 제조업 OFDI가 증가하기 시작한 2010년대 초반에는 가축·가방, 식품제조, 섬유·의류제조 투자 비중이 비교적 높았으나 최근 들어 거의 축소되었으며 2020년 화학, 2021년 전자, 2024년 자동차 투자가 압도적인 비중으로 증가하였다.

그림 2-25. 중국 제조업 OFDI 세부 업종 구조 변화

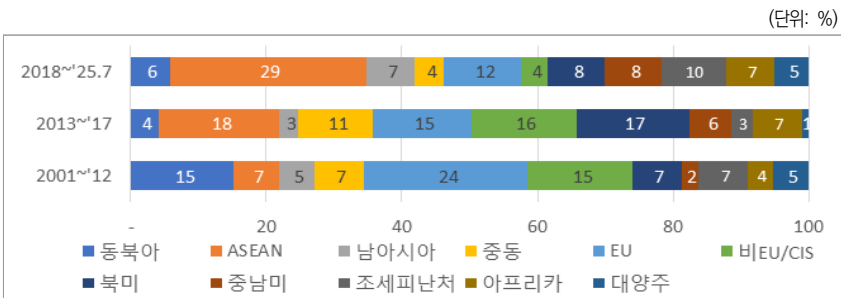


자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 중국의 제조업 OFDI 지역 변화

중국의 제조업 OFDI는 아세안 지역에 빠르게 집중되고 있으며, 2018년 이후 중남미, 남아시아, 대양주 비중도 소폭 증가하였다. 반면 북미 및 유럽, 중동33) 지역 비중이 빠르게 감소한 것으로 나타났다.

그림 2-26. 중국 제조업 OFDI 지역 변화

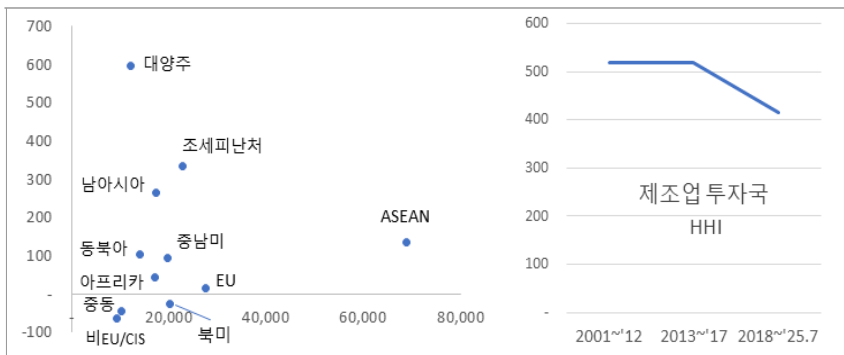


자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

33) UAE, 이집트 투자는 증가하였으나, 이전 시기 제조업 투자가 집중되었던 이스라엘 비중이 2018년 이후 급감함.

최근 2018~25년 시기를 집중해서 살펴보면, 제조업 OFDI 국가에 대한 HHI는 감소하여 특정 국가 집중도는 낮아졌으나, 아세안 지역에 대한 집중은 더 증대되었다. 한편, 대양주 지역에 대한 제조업 투자가 연평균 6%씩 빠르게 성장하였으며,³⁴⁾ 조세피난처 및 남아시아³⁵⁾에 대한 투자도 비교적 빠르게 증가하였다.

그림 2-27. 중국의 제조업 OFDI 지역 및 투자국 집중도 수준 변화



주: 좌측 그림 가로축은 2018~25년 7월 투자 규모이며(백만 달러), 세로축은 2013~17년 대비 2018~25년 7월 투자 증가율(%). 자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

개별 국가 단위로 중국 제조업 OFDI 상위 대상을 살펴보면, 2018~25년 미국에 대한 투자 비중(7.8%)이 여전히 가장 높지만, 2013~17년(16.3%) 대비 비중은 절반 수준으로 감소하였다. 조세피난처 중 버뮤다에 대한 제조업 투자 비중이 크게 증가하였고, 베트남, 말레이시아, 브루나이 등 아세안 국가의 비중이 역시 확대되었으며 인도, 호주, 멕시코 비중이 높아졌다. 한편 독일, 이스라엘, 네덜란드 비중은 상대적으로 감소하였다.

34) 중국 ARROW ENERGY LTD기업이 2020~21년 가스제조시설을 위해 100억 달러를 호주에 투자함 (산업용 가스(화학물질/제품) 제조업).

35) 특히 인도에 대한 투자가 증가함.

표 2-2. 중국의 제조업 OFDI 거점 국가 변화

(단위: %)

순위	2001~12년	비중	2013~17년	비중	2018~25년 7월	비중
1	홍콩	13.5	미국	16.3	미국	7.8
2	독일	6.7	러시아	6.9	버뮤다	7.1
3	노르웨이	6.5	인도네시아	6.8	베트남	6.6
4	영국	6.0	독일	5.1	인도	6.5
5	미국	5.9	이스라엘	3.9	말레이시아	6.4
6	호주	5.2	필리핀	3.7	브루나이	5.7
7	헝가리	5.1	네덜란드	3.4	홍콩	4.9
8	스웨덴	5.0	홍콩	3.4	호주	4.9
9	인도	4.1	에티오피아	3.2	독일	4.6
10	이스라엘	4.1	브라질	2.9	멕시코	3.7
합계	상위 10위	62.2	상위 10위	55.7	상위 10위	58.3

자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

2018~25년 누계 기준, 중국 제조업 OFDI 5대 업종별 투자 거점 지역을 살펴보면, 전자 산업에서는 아세안(말레이시아, 베트남 중심) 비중이 30%로 가장 높았으며, 조세피난처(버뮤다, 케이맨) 및 EU(프랑스, 이탈리아, 독일) 지역 비중도 비교적 높았다. 화학 산업 투자는 아세안(브루나이 급증/집중, 인도네시아, 베트남도 일부), 중남미(칠레, 아르헨티나), 호주에 주로 분포하고 있으며, 전기장비 투자는 조세피난처(버뮤다), EU(프랑스 집중) 지역에 집중되면서 아세안(말레이시아, 베트남), 인도 등 비중도 증가하였다. 자동차는 투자 지역 분포가 다른 업종 대비 다원화되어 있으며, 동북아(홍콩), 중남미(멕시코 급증, 브라질도 증가), 유럽(러시아, 카자흐스탄, 스웨덴 등), 인도 비중이 증가하였다. 한편, 1차금속제조 투자는 아세안에 압도적으로 집중(필리핀, 베트남 투자 급증)되어 있다(표 2-3 참고).

그림 2-28. 중국 주요 제조업 업종별 OFDI 지역 분포



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

표 2-3. 중국 주요 제조업 업종별 OFDI 거점 국가

구분	아세안	EU	중남미	남아시아	북미	기타
제조업 전체	베트남, 말레이시아, 브루나이	독일	멕시코, 칠레	인도	미국	버뮤다, 호주, 홍콩
전자	말레이시아, 베트남	프랑스, 이탈리아, 독일	-	-	-	버뮤다
화학	브루나이, (인도네시아, 베트남)	-	칠레, 아르헨티나	-	-	호주
전기장비	말레이시아, 베트남	프랑스	-	인도	미국	버뮤다
자동차	태국	스웨덴	멕시코 (브라질)	인도	미국	러시아, 카자흐스탄, 홍콩
1차금속제조	필리핀, 베트남 (인도네시아)	-	-	인도	캐나다	-

주: 주요 거점은 2018~25년 7월 기간 각 업종별 중국이 투자한 모든 국가를 대상으로 비교한 결과.
 자료: 본문 정리.

나. 자본재 수출거점 변화

중국의 자본재 수출은 2013년 이후 4,000억 달러 수준에서 정체되다가 2021년 5,000억 달러를 넘어서고 2024년 6,000억 달러를 넘어서며 증가하고 있다. 그러나 전체 수출에서 차지하는 비중은 꾸준히 감소하는 추세이며 특히 2022년에는 중간재 수출이 크게 증가하면서 자본재 비중이 크게 감소하기도 했으나 점차 기존 추세로 회복되었다.

이러한 자본재 수출의 성장세 속에서, 중국이 자본재를 수출하는 국가에 대한 집중도(HHI)는 지속적으로 하락하면서 다변화되고 있다.

그림 2-29. 중국 전체 수출 중 자본재 비중 변화

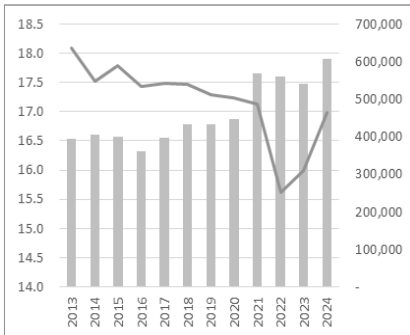
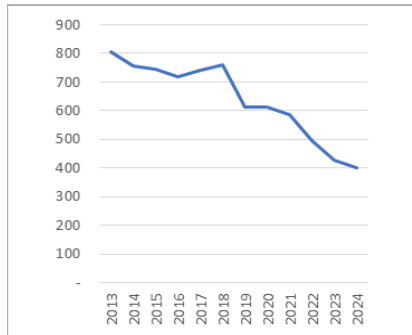


그림 2-30. 중국 자본재 수출 국가 HHI

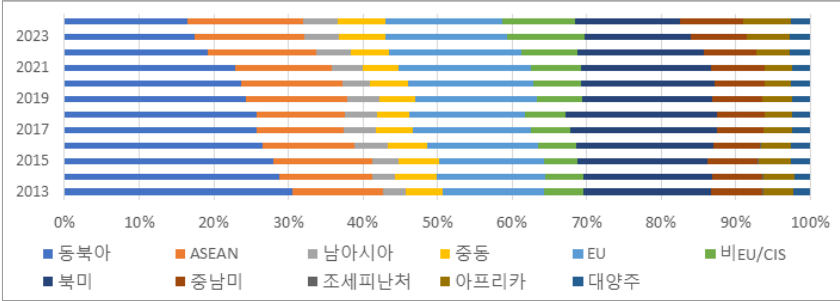


주: 우축은 자본재 수출 규모(백만 달러), 좌축은 비중(%). 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 자본재 수출 지역 중 동북아 지역은 지난 10여 년간 그 비중이 절반 수준으로 급감하였다(31%→16%). 한편 자본재 수출의 제2, 제3의 수출 지역이던 북미 및 EU는 각각 2018년과 2022년까지 비중이 증가하다가 이후 감소하였으나 여전히 의미 있는 비중을 차지하고 있다(2024년 각각 14%, 16%). 반면, 아세안을 중심으로 비EU/CIS, 아프리카, 중남미, 남아시아, 중동, 대양주 비중은 증가하였다.

그림 2-31. 중국 자본재 수출 지역 변화

(단위: %)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자본재 수출 상위 국가를 살펴보면, 중국의 자본재 수출 1위 국가는 그 비중 감소에도 여전히 미국(13%)이다. 최근 러시아 비중이 빠르게 증가하였으며, 인도, 베트남, 인도네시아 비중이 증가세이다. 반면, 경유수출지 역할을 하는 홍콩의 비중이 빠르게 감소하였고, 일본, 한국, 네덜란드 비중은 감소세를 보였다.

표 2-4. 중국의 자본재 수출거점 변화

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
1	홍콩	18.5	미국	15.6	미국	13.0
2	미국	17.1	홍콩	11.6	홍콩	8.2
3	일본	4.7	일본	4.3	러시아	5.1
4	네덜란드	3.7	네덜란드	4.0	일본	3.5
5	독일	3.3	독일	3.7	독일	3.4
6	싱가포르	3.1	러시아	3.5	인도	3.4
7	한국	3.0	베트남	3.1	네덜란드	3.4
8	인도	2.4	인도	3.1	베트남	3.4
9	베트남	2.4	한국	3.1	싱가포르	3.0
10	멕시코	2.1	싱가포르	2.9	인도네시아	2.9
합계	상위 10위	60.1	상위 10위	54.9	상위 10위	49.3

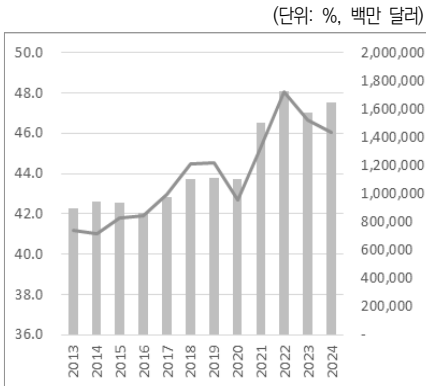
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

다. 중간재 수출거점 변화

중간재는 중국 수출에서 가장 큰 비중을 차지해 온 품목으로(2024년 46%), 2013년 이후 점진적인 성장세를 이어오다가 2021~22년 크게 성장하였으나 2022년 1.8조 달러를 정점으로 최근 몇 년간 둔화되었다.

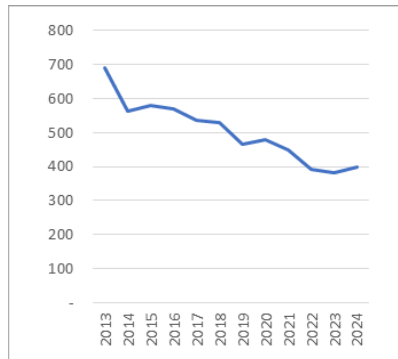
이러한 중간재 수출 흐름 속, 중국이 중간재를 수출하는 국가에 대한 집중도(HHI)는 꾸준히 낮아지면서 다변화되고 있는 것으로 나타났다.

그림 2-32. 중국 전체 수출 중 중간재 비중 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 2-33. 중국 중간재 수출 국가 HHI

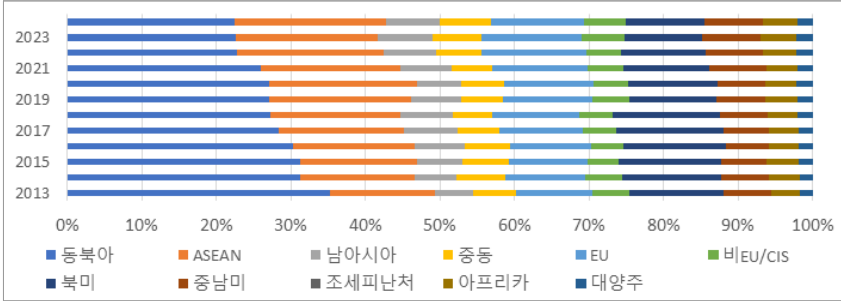


자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한편, 중간재 수출 지역에 있어서는 동북아 지역이 여전히 가장 큰 비중을 차지하고 있으나 지난 10여 년간 비중이 가장 많이 감소하였다(35%→22%). 반면, 아세안 비중이 2023년 14%에서 2024년 22%로 크게 성장하였으며 중남미, 남아시아, 중동, 비EU/CIS, 아프리카 등의 비중도 소폭 증가하였다. 한편, 북미 및 EU 지역 비중은 각각 2018년과 2022년까지는 상승하다가 이후 지속적으로 감소하고 있다.

그림 2-34. 중국 중간재 수출 지역 변화

(단위: %)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중간재 수출 상위 국가 기준으로는, 중국의 중간재 수출은 홍콩, 미국이 가장 큰 비중을 차지하지만 그 비중이 지속적으로 하락하고 있는 반면, 베트남을 중심으로 인도, 말레이시아, 태국의 비중이 증가하였다. 동북아에서 중국의 중요한 수출국이던 일본, 한국의 비중이 하락하였으나, 대만 비중은 비교적 안정적이다.

표 2-5. 중국의 중간재 수출거점 국가 변화

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
1	홍콩	16.0	홍콩	11.0	홍콩	9.9
2	미국	12.5	미국	10.4	미국	9.5
3	한국	5.9	베트남	6.2	베트남	7.0
4	일본	5.7	한국	6.0	한국	5.6
5	베트남	4.2	인도	4.6	인도	5.1
6	인도	3.8	일본	4.3	일본	3.6
7	대만	3.1	대만	3.2	대만	3.1
8	싱가포르	2.5	독일	2.8	독일	2.9
9	독일	2.5	말레이시아	2.8	말레이시아	2.9
10	말레이시아	2.4	태국	2.5	태국	2.9
합계	상위 10위	58.5	상위 10위	53.7	상위 10위	52.4

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3. 중국의 해외 공급거점 변화

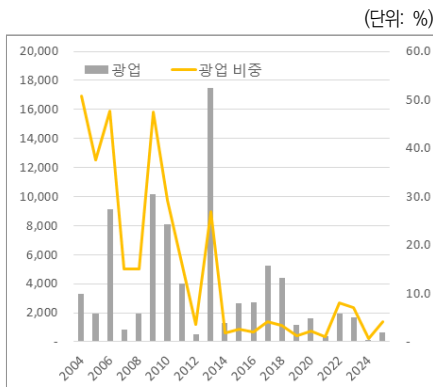
가. 광물자원 관련 OFDI 현황 및 거점 변화

1) 광업 OFDI 거점

기업 거래 데이터를 기반으로(OCI DB) 분석한 중국의 광업 OFDI는 2010년대 초반 이전까지는 전체 OFDI의 40~50%를 차지하기도 하는 등 주요 해외투자 산업이었다. 그러나 2013년 약 175억 달러 투자를 정점으로 규모와 비중이 크게 감소하였다. 이는 중국의 해외진출(走出去) 전략 및 BRI 추진으로, 다양한 분야의 해외투자가 급증하였기 때문이다. 한편 2022~23년, 광업 OFDI 비중이 다시 소폭 반등하는 양상이 나타났다.

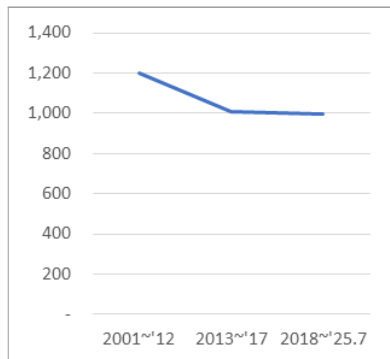
광업 투자 대상국 분포는 광물이라는 부존자원 보유 여부에 큰 제약을 받기 때문에, 다른 산업에 비해 특정국(자원부국)에 대한 투자 집중도가 높게 나타난다. 이에 중국의 광업 OFDI 국가에 대한 HHI가 비교적 높은 수준이지만, 시기별로 집중도가 소폭 감소하고 있다.

그림 2-35. 중국 광업 OFDI 비중



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

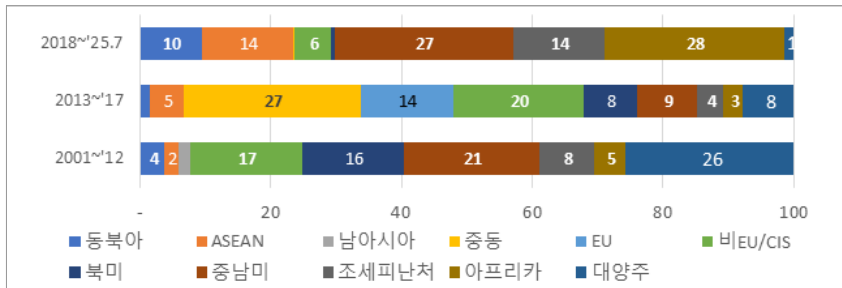
그림 2-36. 중국 광업 OFDI 국가의 HHI



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 광업 OFDI 지역은 2001~12년에 대양주 지역 비중이 26%로 가장 높고, 아프리카(21%), 비EU/CIS(17%), 북미(16%) 지역에 주로 분포하였으나, 2013~17년에는 중동(27%) 비중이 크게 증가하였고 EU 비중(14%)도 의미 있게 증가하여, 중동과 전체 유럽 지역 비중이 61%에 달했다. 그러나 2018년 이후 기간에는 아프리카(28%) 및 중남미(27%) 지역 비중이 크게 증가하였고 아세안(14%)과 동북아(10%) 지역 비중이 증가하면서 유럽과 중동 비중은 급감하였다.

그림 2-37. 중국 광업 OFDI 거점 지역 변화



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

광물 투자 상위 국가를 중심으로 살펴보면, 시기별로 변화가 매우 큰 것을 알 수 있다. 2001~12년에는 호주, 캐나다, 러시아 비중이 절반에 가까웠고, 2013~17년에는 이란, 이탈리아, 러시아, 이집트 비중이, 2018년 이후에는 페루, 짐바브웨, 인도네시아 비중이 높았다. 특히 페루 비중이 급증하였고, 짐바브웨, 카메룬, DR콩고 등 아프리카 국가에 대한 광업 투자 비중이 증가하였다. 한편 다른 시기 대비 2018~25년 기간에는 홍콩, 케이맨제도, 버뮤다, 싱가포르 등 최종 투자 목적지가 아닌 것으로 보이는 금융 허브, 조세피난처 국가로의 광업 투자 비중이 증가하였다.

표 2-6. 중국의 광업 OFDI 거점 변화

(단위: %)

순위	2001~12년	비중	2013~17년	비중	2018~25년 7월	비중
1	호주	25.7	이란	17.0	페루	22.2
2	캐나다	15.1	이탈리아	14.3	짐바브웨	11.6
3	러시아	8.7	러시아	12.4	인도네시아	9.5
4	버진아일랜드(영)	7.9	이집트	10.0	홍콩	8.8
5	볼리비아	7.3	페루	8.8	케이맨제도	7.4
6	아르헨티나	6.3	미국	8.3	버뮤다	6.3
7	카자흐스탄	5.5	파푸아뉴기니	6.3	카메룬	5.8
8	몽골	3.2	카자흐스탄	5.4	콩고민주공화국	4.6
9	에티오피아	3.1	인도네시아	4.4	브라질	3.5
10	브라질	2.9	버뮤다	4.0	싱가포르	3.3
합계	상위 10위	85.6	상위 10위	91.0	상위 10위	83.0

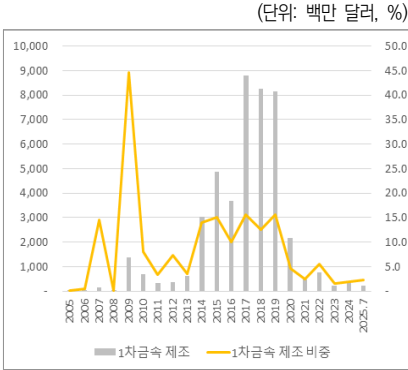
자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 1차금속제조 OFDI 거점

광물자원 확보와 관련된 OFDI 분석에 있어, 광물 원광에 대한 투자 외에도 제련·정련 등을 통해 반제품 형태의 금속을 만드는 1차금속제조 분야 투자를 파악할 필요가 있다. 이는 원광의 산업화 초기 단계이자 광물자원 관련 공급망 구축의 기반이 되는 분야이기 때문에, 투자 대상국의 변화를 파악하는 것은 의미가 있다.

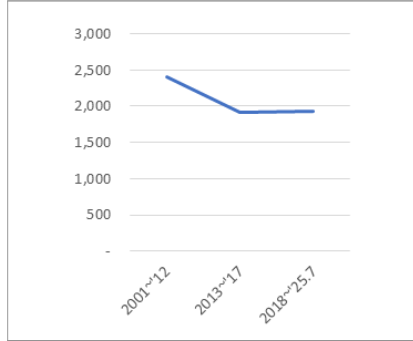
기업 거래 데이터를 기반으로(OCI DB) 분석한 중국의 1차금속제조 분야 OFDI는 2010년대 초반 성장하기 시작하여 2017~19년 매년 80~90억 달러 수준을 기록하다가 2020년 이후 투자가 크게 감소하였다. 중국 전체 OFDI에서 차지하는 비중 역시 2010년대 중후반 15%대 수준에서 최근에는 5% 이하로 감소하였다. 1차금속제조 분야 역시 광업 투자와 유사하게 투자 대상 국가에 대한 집중도(HHI)는 높은 수준이지만, 2010년대 중반 집중도가 감소하여 유지되고 있다.

그림 2-38. 중국 1차금속 제조업 OFDI 비중



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

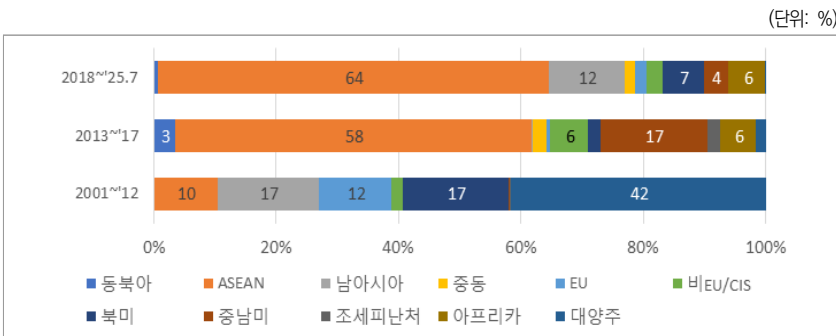
그림 2-39. 중국 1차금속 제조업 OFDI 국가 HHI



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

한편 1차금속제조 분야의 투자 대상 지역은 아세안 비중이 압도적으로 높으며(64%) 특히 2013년 이후 이러한 추세가 강화되었다. 광물 OFDI 지역이 시기별로 크게 달라진 것과 달리, 1차금속제조에 대한 OFDI는 아세안 지역에 집중되고 있는 것으로 파악된다. 2018년 이후 기간에는 남아시아 비중도 그전 시기 대비 크게 증가하였다. 한편 해당 기간 광업 OFDI 비중이 크게 증가한 중남미와 아프리카에 대한 1차금속제조 OFDI 비중은 축소되거나 낮은 수준에 머무르고 있다.

그림 2-40. 중국 1차금속 제조업 OFDI 거점 지역 변화



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

1차금속제조 부문 관련 상위 투자 국가를 살펴보면, 아세안 지역 내에서도 필리핀 비중이 급증한 반면, 인도네시아 비중은 급락하였으며, 베트남, 말레이시아 비중이 증가하고 있다. 중남미 지역 중에서도 2013~17년에는 브라질, 아르헨티나, 페루 비중이 높았으나, 2018년 이후 기간에는 멕시코 비중이 상대적으로 높게 나타났다. 한편 인도 및 캐나다 비중은 2013~17년 기간 크게 감소했으나 2018년 이후 다시 증가하였다.

표 2-7. 중국의 1차금속제조 OFDI 거점 변화

(단위: %)

순위	2001~12년	비중	2013~17년	비중	2018~25년 7월	비중
1	호주	41.6	인도네시아	39.0	필리핀	38.8
2	인도	16.5	필리핀	14.3	인도	12.2
3	캐나다	13.6	브라질	8.1	베트남	10.8
4	베트남	10.2	키르기스스탄	5.2	인도네시아	8.8
5	독일	9.9	라오스	5.0	캐나다	5.1
6	미국	3.6	아르헨티나	4.6	모로코	4.6
7	스페인	2.0	홍콩	3.4	말레이시아	3.8
8	키르기스스탄	1.9	시에라리온	3.3	멕시코	2.1
9	케이맨제도	0.3	페루	2.4	수리남	1.8
10	칠레	0.1	자메이카	2.4	세르비아	1.7
합계	상위 10위	99.9	상위 10위	87.7	상위 10위	89.6

자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

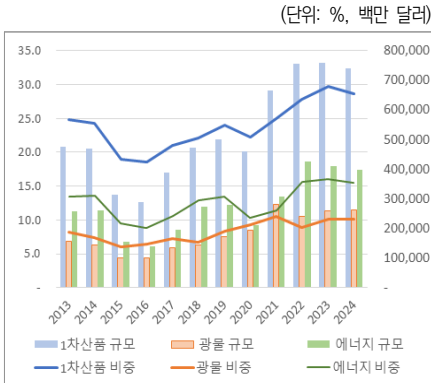
나. 광물(원광) 수입거점 변화 및 특징

중국의 광물(원광) 자원 수입 규모는 2024년 2,624억 달러로, 에너지 자원 대비 안정적으로 증가하고 있는 추세이며, 중국 전체 수입에서 약 10%의 비중을 차지하고 있다.

한편, 중국의 광물 수입 국가 집중도(HHI)는 에너지 자원 수입국 집중도 대비 매우 높은 편이지만, 2021년 이후 에너지 자원 수입국 집중도가 상승하는 데

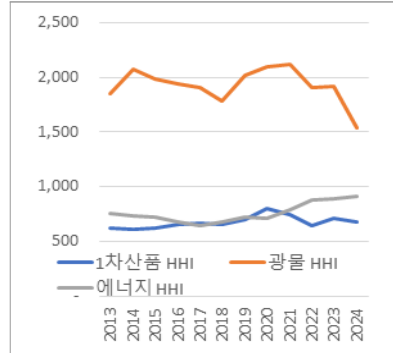
반해 광물 수입국 집중도는 비교적 빠르게 하락하였다.

그림 2-41. 중국 전체 수입 중 광물 비중 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

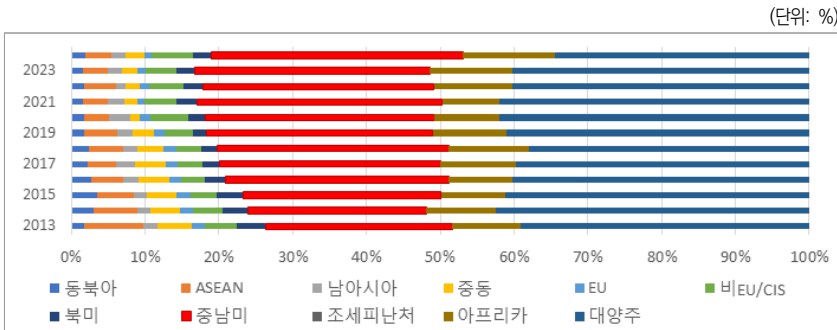
그림 2-42. 중국 광물 수입거점의 HHI



자료: OCI 통계를 활용하여 저자 분석.

중국이 광물을 수입하는 지역은 중남미와 대양주로 양분되는데(2024년 모두 34%), 대양주 비중은 2017년 이후 지속적으로 감소하였고, 중남미 비중이 빠르게 증가하였다. 한편 아프리카 비중 증가와 아세안 비중 감소가 대조적으로 나타나는데, 이는 광업 OFDI에서 아프리카가, 1차금속제조 OFDI에서 아세안이 높은 비중을 나타냈던 것과 밀접하게 관련된다.

그림 2-43. 중국 광물 수입거점 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

광물 수입 상위 국가를 살펴보면, 호주(34%)와 브라질(12%)이 비중 감소에도 여전히 최상위 국가이다. 이어 페루 및 칠레 비중이 지속 증가하고 있으며 남아공, 기니, 멕시코, 러시아, 인도 등 비중이 유지되고 있다. 전체적으로 호주의 압도적 비중이 지속되고 있으며, 중남미 지역 내에서는 브라질에 집중되었던 비중이 페루, 칠레 등으로 분산되고 있다.

표 2-8. 중국의 광물 수입 상위 국가 변화

(단위: %)

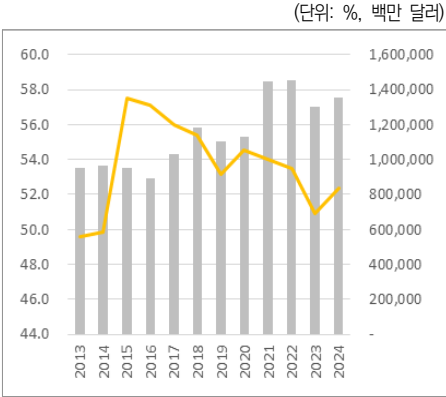
순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
1	호주	40	호주	39	호주	34
2	브라질	14	브라질	13	브라질	12
3	남아프리카공화국	6	칠레	8	페루	10
4	칠레	6	페루	8	칠레	9
5	페루	5	남아프리카공화국	5	남아프리카공화국	5
6	몽골	2	멕시코	2	기니	3
7	인도	2	인도	2	멕시코	2
8	인도네시아	2	기니	2	러시아	2
9	이란	2	러시아	2	인도	2
10	캐나다	2	캐나다	2	카자흐스탄	2
합계	상위 10위	79.6	상위 10위	82.0	상위 10위	80.1

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

다. 중간재 수입거점 변화 및 특징

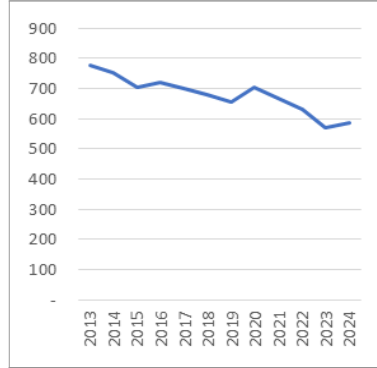
중국 전체 수입에서 중간재가 차지하는 비중은 2015년 이후 하락세를 보이고 있으나 그 비중이 52%로 여전히 최대 수입 품목이다. 수입 규모는 정체(둔화)를 반복하며 증가하고 있으나 수입국 집중도(HHI)는 꾸준히 하락하며 수입국이 다변화되고 있다.

그림 2-44. 중국 전체 수입 중 중간재 비중 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

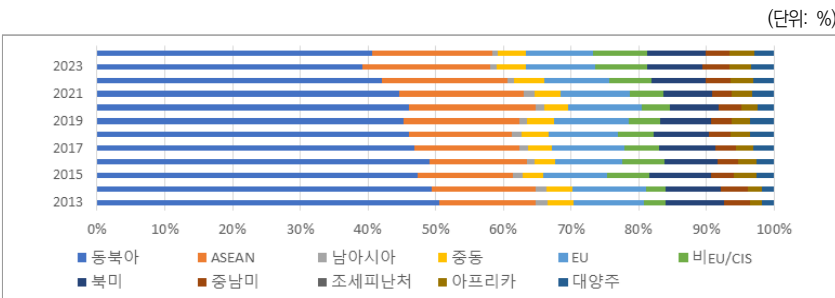
그림 2-45. 중국의 중간재 수입국 HHI



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 중간재 수입 지역은 동북아 비중의 감소세에도 불구하고 여전히 동북아 비중이 가장 높으며(40~50% 수준), 아세안 및 비EU/CIS, 아프리카 비중이 상승하였다. 한편, 북미 및 EU 지역으로부터의 수입 비중은 뚜렷한 감소세가 나타나지 않았다.

그림 2-46. 중국 중간재 수입 지역 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 중간재 수입 상위 국가를 살펴보면 대만, 한국, 일본, 중국, 미국이 비중 감소에도 여전히 최상위 수입국 지위를 유지하고 있다. 다만, 대만을 제외한

국가 비중은 비교적 빠르게 하락세를 보였다. 한편 베트남이 말레이시아를 넘어 중국의 아세안 최대 중간재 수입국으로 부상하였고, 인도네시아의 비중도 상승하고 있다. 유럽 지역에서는 독일로부터의 수입 비중이 감소한 반면, EU 회원국이 아닌 스위스 비중이 상승한 것으로 나타났다.

여기서 중국의 대중국 수입은 주로 △ 중국산 제품의 홍콩 경유 재수입(원산지 미변경)³⁶⁾과 △ 중국 보세구역(Bonded Area)으로부터의 수입 등이 포함되는데,³⁷⁾ 제도적 허점에 대한 중국정부의 단속 및 자본통제 강화, 홍콩의 우회로 기능 약화,³⁸⁾ 글로벌 환경 변화에 따른 금융 차이 유인 감소, 중국의 일반무역·내수지향 생산으로의 전환 등 다양한 원인이 복합적으로 작용하여, 중국의 대중국 수입 비중이 감소한 것으로 판단된다.

표 2-9. 중국의 중간재 수입거점 변화

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
1	한국	14.6	대만	14.1	대만	13.4
2	대만	12.8	한국	12.5	한국	11.9
3	일본	10.5	일본	8.6	일본	7.2
4	중국	9.8	중국	7.5	중국	6.8
5	미국	7.4	미국	6.4	미국	6.7
6	말레이시아	4.8	말레이시아	4.9	베트남	5.0

36) 중국 본토와 홍콩 간 '제도적 차이'를 이용(홍콩은 '일국양제' 하, 중국이지만 별도의 관세 구역이고, 자유무역항)한 금융적 차이 거래 때문으로, ① 수출 장려를 위해 수출품 생산에 투입된 증치세(부가가치세)를 환급해 주는 정책(수출 증치세 환급)을 악용하는 경우(홍콩으로의 수출 실적에 근거한 증치세 환급 ⇒ 홍콩 경유 재수입 시 추가 관세 부담이 거의 없음(중·홍콩 CEPA 등 적용). 즉, 실제로 해외 판매 없이 물류비와 행정비용을 제외한 증치세 환급액만큼 순이익 발생) ② 무역을 통한 자본 이동(홍콩 경유 재수입 시 송장 가격을 부풀려 무역 대금 명목으로 중국 본토 자금을 홍콩으로 유출) 및 무역금융 조달(허위 무역 규모 등이 포함된 실적으로 대출 실행) 등이 해당됨. Global Financial Integrity(2012), "Illicit Financial Flows from China and the Role of Trade Misinvoicing."

37) 정지현 외(2024. 3. 14.), 「2023년 중국 대외무역의 특징과 한·중 무역에 대한 시사점」.

38) 홍콩의 우회로 기능은 '일국양제'의 실질적 변화 및 제도적 변화 등으로 인하여 약화되고 있음. 2020년 홍콩 국가보안법 시행 이후, 중국 본토의 법적·행정적 통제력이 홍콩에 직접적으로 미치고 있어 '일국양제'가 사실상 변화되었으며, 중국정부가 홍콩 내 자금 흐름을 들여다보고 통제할 수 있는 권한과 수단이 강화됨에 따라 기존과 같이 '조세회피처' 등으로 활용하는 데 제약이 커짐.

표 2-9. 계속

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
7	독일	4.6	베트남	4.6	말레이시아	4.4
8	태국	2.8	독일	4.1	독일	3.7
9	싱가포르	2.5	인도네시아	2.6	스위스	3.4
10	스위스	2.1	호주	2.4	인도네시아	3.2
합계	상위 10위	71.9	상위 10위	67.7	상위 10위	65.8

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

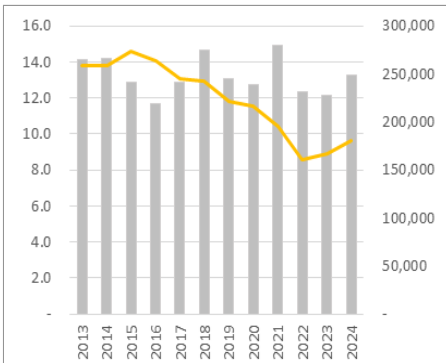
라. 자본재 수입거점 변화 및 특징

중국의 자본재 수입은 최근 10여 년 동안 2,500억 달러 수준에 대체로 머물러 있으며, 중국 전체 수입에서 차지하는 비중도 감소 추세이다(2022년 이후 소폭 증가).

이처럼 중간재 수입 규모가 정체된 상황에서, 중간재 수입 국가의 집중도(HHI)는 지속적으로 하락하고 있다.

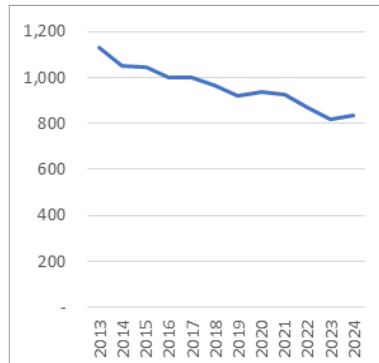
그림 2-47. 중국 전체 수입 중 자본재 비중 변화

(단위: %, 백만 달러)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

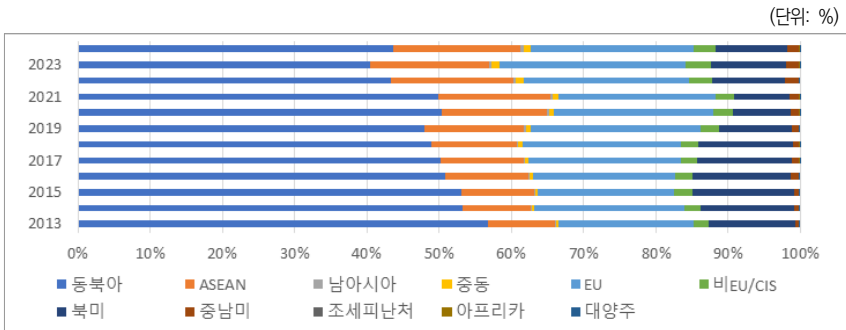
그림 2-48. 중국의 자본재 수입국 HHI



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국이 자본재를 수입하는 지역 중 동북아 비중이 감소세에도 여전히 가장 크며 2024년(44%), 아세안 및 EU 비중이 상대적으로 빠르게 증가하였다. EU의 경우 2023년(26%)까지 비중이 상승하다 2024년 23%로 하락하였으나 동북아에 이어 높은 비중을 유지하고 있다.

그림 2-49. 중국 자본재 수입 지역 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자본재 수입 상위 국가를 살펴보면, 중국의 대중국 수입이 눈에 띄게 감소하고 있으며(본절 '다' 참고), 미국, 일본, 독일 등 주요 수입국 비중이 최근 2~3년 감소세로 나타났다. 한편, 한국은 중국 자본재 수입시장 점유율이 2015년 13%를 정점으로 2024년 5.5%까지 빠르게 감소하였다. 반면, 최근 베트남과 네덜란드 비중이 빠르게 상승하였으며, 싱가포르 및 말레이시아 비중도 증가하였다.

표 2-10. 중국의 자본재 수입거점 변화

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
1	중국	16.4	일본	17.7	일본	16.4
2	일본	15.0	독일	11.3	대만	13.4
3	미국	12.7	중국	10.8	미국	9.7
4	한국	12.2	대만	9.9	독일	9.6
5	독일	10.6	미국	9.5	중국	8.4

표 2-10. 계속

(단위: %)

순위	2013~17년	비중	2018~24년	비중	2024년	비중
6	대만	9.1	한국	8.1	한국	5.5
7	프랑스	3.1	태국	3.9	베트남	4.5
8	태국	2.6	싱가포르	3.3	네덜란드	4.5
9	말레이시아	2.0	말레이시아	3.3	말레이시아	4.2
10	싱가포르	2.0	프랑스	2.7	싱가포르	4.1
합계	상위 10위	85.8	상위 10위	80.4	상위 10위	80.3

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

4. 중국의 대미국 우회 수출거점(부가가치 무역)

본장 1~3절 분석을 통해 미·중 무역 갈등이 본격화된 2018년부터 중국의 대미국 투자 및 수출이, 주요 업종 및 품목에서 빠르게 감소하였음을 확인하였다. 또한 중국의 OFDI 및 대외도급공사 등에서 아세안 및 중남미 비중이 크게 확대되고 중간재·자본재 교역에서도 해당 지역 위상이 증대되었음을 확인하였다. 이는 이들 지역이 중국의 중요한 생산·공급 거점으로 부상하였음을 보여주며, 중국의 대미국 간접 수출이 증가했을 가능성을 시사한다. 이에 본절에서는 부가가치 무역을 기준으로 하여, 중국의 대미국 수출 중 간접(우회) 수출 경로와 추이를 분석하였다.

미국으로의 수출품에는 두 가지 경로를 통하여 중국 부가가치가 유입될 수 있다. 하나는 중국의 대미국 수출을 통하여 중국 부가가치가 유입되며, 또 다른 하나는 제3국의 대미국 수출을 통하여 중국 부가가치가 유입된다. 상기 두 가지 경로를 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치는 일국의 수출을 국가별·산업별로 부가가치를 분해한 Wang, Wei, and Zhu(2013, 이하 WWZ)의 방법을 이용하여 계산할 수 있다.³⁹⁾

본절에서는 미·중 무역전쟁이 시작된 이후 대미국 수출품 내 중국 부가가치가 어떻게 변하였는지를 살펴볼 것이므로 아시아개발은행(ADB: Asian Development Bank)이 발표한 2012~23년 다지역산업연관표(MRIO: Multi-Region Input Output table)를 이용하였다. ADB MRIO는 여타 세계(ROW: Rest of World)를 포함하여 총 63개국의 35개 산업에 대한 투입 및 산출 관계를 2007~23년까지 제공하고 있어 본 연구에 적합한 자료이다.⁴⁰⁾

가. 전반적인 중국 부가가치 변화

미국으로의 수출품에 포함된 중국 부가가치는 2016년까지 3,000억 달러 수준이었으나 2017년부터는 4,500억 달러 수준으로, 2021년부터는 6,000억 달러 수준으로 계단 형태를 보이며 증가하는 양상이다. 이러한 추이는 중국의 대미국 수출품에 내재된 중국 부가가치뿐만 아니라 제3국을 경유하여 미국으로 수출되는 상품에 내재된 중국 부가가치에서도 동일하게 나타나고 있다.

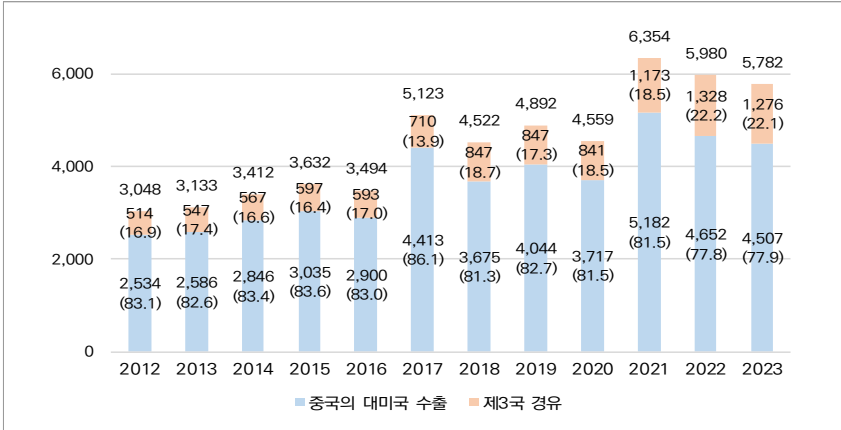
특히 제3국을 경유하여 미국으로 수출되는 상품에 포함된 중국 부가가치가 보다 빠르게 증가함에 따라 미국으로의 수출품에 포함된 전체 중국 부가가치에서 제3국 경유 중국 부가가치가 차지하는 비율은 점차 증가하는 추이를 가진다. 2016년까지 다수의 연도에서 17% 미만이던 제3국 경유 중국 부가가치 비율은 2018년 이후에는 모든 연도에서 17%를 초과하며, 2022년 이후에는 22%를 초과한다.

39) 중국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치와 제3국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치에 대한 계산 방법은 부록의 [글상자] 참고.

40) ADB MRIO는 제3.1차 국제표준산업분류(ISIC: International Standard Industrial Classification, Rev. 3.1)를 기준으로 산업을 35개로 분류하고 있음. ① 농축수산업, ② 광업, ③ 음식료품, ④ 섬유 및 섬유제품, ⑤ 가죽 및 신발, ⑥ 나무 및 목재, ⑦ 종이 및 인쇄, ⑧ 석유정제품, ⑨ 화학제품, ⑩ 고무 및 플라스틱, ⑪ 비금속광물, ⑫ 금속 및 금속가공품, ⑬ 기계, ⑭ 전기 및 광학 장비, ⑮ 운송장비, ⑯ 기타 제조업, ⑰ 전기가수도, ⑱ 건설업, ⑲ 자동차 판매수리, ⑳ 도매업, ㉑ 소매업, ㉒ 숙박음식점, ㉓ 내륙운송, ㉔ 수상운송, ㉕ 항공운송, ㉖ 기타운송, ㉗ 우편 및 통신, ㉘ 금융, ㉙ 부동산, ㉚ 사업서비스, ㉛ 공공행정, ㉜ 교육, ㉝ 보건 및 복지, ㉞ 개인서비스, ㉟ 가구 내 고용.

그림 2-50. 전 산업 수출에 내재된 중국 부가가치 추이

(단위: 억 달러, %)



주: () 안의 값은 전체 중국 부가가치에서 해당 부문이 차지하는 비율임.

자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

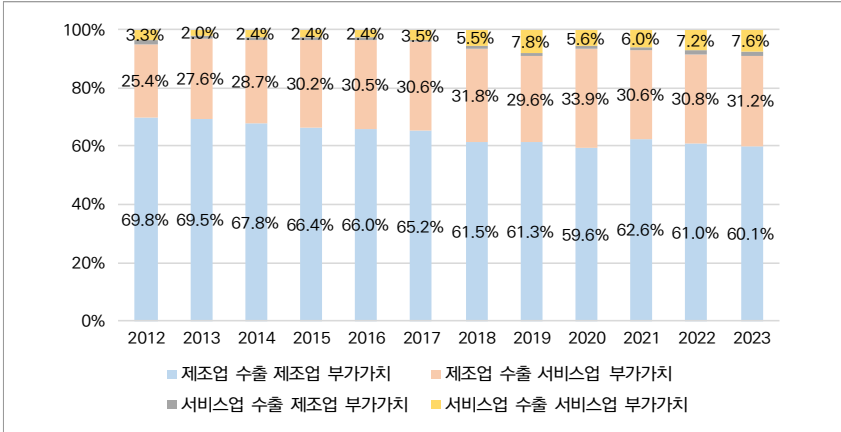
중국의 대미국 수출에 포함된 중국 부가가치를 [그림 2-51]과 같이 제조업과 서비스업으로 수출 산업 및 부가가치 창출 산업을 구분하여 살펴보았다.⁴¹⁾ 이에 따르면 중국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 제조업 부가가치는 감소하는 추이를, 중국 서비스업 부가가치는 증가하는 추이를 가진다.

중국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치의 약 60%는 제조업 수출을 통해 미국으로 유입되는 제조업 부가가치이다. 제조업 수출에 내재된 제조업 부가가치 비율은 2012년 69.8%로 높았으나 2023년 60.1%로 하락하는 추이를 나타낸다. 이와 달리 제조업 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 서비스업 부가가치 비율은 2012년 25.4%에서, 2023년 31.2%로 증가하였으며, 서비스업 수출에 포함된 중국 서비스업 부가가치 비율 역시 동기간 3.3%에서 7.6%로 증가하였다. 서비스업 수출에 포함된 중국 제조업 부가가치 비율은 1% 수준으로 미미하다.

41) ADB MRIO 산업 구분 중 교역재(tradable goods)에 해당하는 ①~⑩ 산업을 제조업, 이외 ⑪~⑮ 산업을 서비스업으로 구분하였음.

그림 2-51. 중국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치 비율 변화

(단위: %)

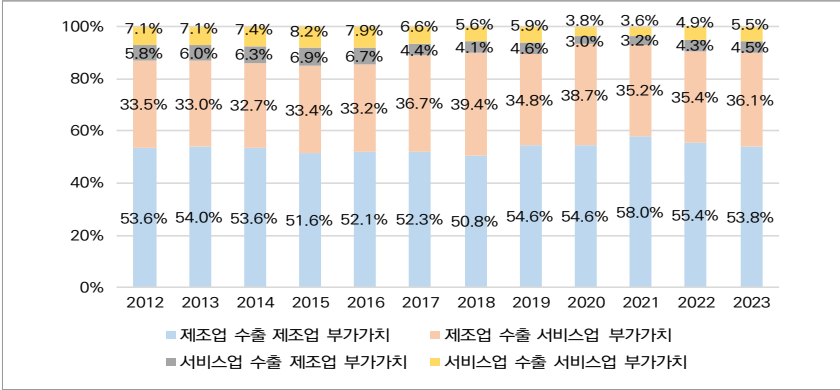


자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

제3국의 대미국 수출에 포함된 중국 부가가치에서는 미국으로 유입되는 중국 제조업 및 서비스업 부가가치 비율이 6:4 정도로 일정한 특징이 나타났다. [그림 2-52]와 같이 제3국의 대미국 제조업 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 제조업 부가가치 비율은 약 55% 수준에서, 서비스업 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 제조업 부가가치 비율 역시 약 5% 수준에서 일정하다. 이를 합산하면 제3국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 제조업 부가가치 비율은 약 60% 수준이 된다. 이와 유사하게 제3국의 대미국 제조업 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 서비스업 부가가치 비율은 약 35% 수준에서, 서비스업 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 서비스업 부가가치 비율은 5% 수준에서 일정하다. 이를 통해 미국으로 유입되는 중국 서비스업 부가가치 비율을 약 40% 수준으로 평가할 수 있다.

그림 2-52. 제3국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치 비율 변화

(단위: %)



자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

나. 주요 수출 및 부가가치 산업

미국으로 유입된 중국 부가가치가 각국의 어떤 수출 산업을 통해 미국으로 주로 유입되는지를 [표 2-11]과 [표 2-12]를 통해 살펴보았다. 중국 및 제3국 모두 미국으로 전기 및 광학 장비 수출 시 중국 부가가치가 가장 많이 미국으로 유입되는 것으로 나타났다. 섬유 및 섬유제품, 기계, 금속 및 금속가공품 수출 시에도 중국 부가가치가 미국으로 많이 유입되고 있다. 이 외 중국의 대미국 수출의 경우 기타 제조업이, 제3국의 대미국 수출의 경우 운송장비가 중국 부가가치를 미국으로 많이 유입시키는 상위 5개 수출 산업에 포함되고 있다.

중국의 대미국 수출을 통해 중국 부가가치가 미국으로 많이 유입되는 주요 수출 산업이 2016년 이전과 2019년 이후를 기준으로 서로 차이 난다. 2016년 이전에는 가죽 및 신발이 중국 부가가치를 미국으로 많이 유입시키는 상위 5개 수출 산업에 포함되었으나 이후 기간에서는 제외되었고, 오히려 2019년 이후 기간에서는 금속 및 금속가공품이 중국 부가가치를 미국으로 많이 유입시키는 상위 5개 수출 산업에 포함되었다. 그리고 중국의 대미국 수출의 경우 기타 제

조업 수출을 통해 미국으로 중국 부가가치가 약 200억 달러 유입되었으나 2020년 436억 달러, 2021년 1,050억 달러로 크게 증가한다.

제3국의 대미국 수출을 통해 중국 부가가치가 미국으로 많이 유입되는 주요 수출 산업은 2012~16년, 2017~20년, 2021~23년 기간별로 조금씩 달라지고 있다. 우선 전 기간을 통해 전기 및 광학 장비, 운송장비, 섬유 및 섬유제품 순으로 대미국 수출 시 중국 부가가치가 많이 유입되고 있다. 2012~16년 중에는 사업서비스업이 미국으로 중국 부가가치를 많이 유입하는 주요 상위 5개 수출 산업에 포함되었으나 2017~23년에는 사업서비스업 대신 기계 산업이, 2021~23년 중에는 화학제품 대신 금속 및 금속가공품 산업이 주요 상위 5개 수출 산업에 포함된다.

표 2-11. 중국의 산업별 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013 ~16	2017 ~20	2021 ~23
섬유 및 섬유제품	274	287	300	326	321	661	441	649	736	694	545	490	309	622	576
가죽 및 신발	163	173	182	196	192	196	160	187	140	192	167	121	186	171	160
종이 및 인쇄	24	25	27	37	27	107	208	111	29	36	35	28	29	114	33
금속 및 금속가공품	153	153	167	177	168	272	182	307	223	375	246	178	166	246	267
기계	206	217	248	260	248	336	269	336	328	366	353	441	243	317	387
전기 및 광학 장비	947	971	1,074	1,149	1,091	1,612	1,291	1,247	1,096	1,453	1,322	1,303	1,071	1,312	1,359
기타 제조업	198	203	220	232	227	239	252	206	436	1,050	1,002	1,116	220	283	1,056
상위 5개 산업	1,788	1,850	2,024	2,164	2,079	3,120	2,461	2,744	2,820	3,938	3,468	3,528	2,029	2,780	3,645
비율	70.6	71.5	71.1	71.3	71.7	70.7	67.0	67.8	75.9	76.0	74.5	78.3	71.4	70.1	76.2
전 산업	2,534	2,586	2,846	3,035	2,900	4,413	3,675	4,044	3,717	5,182	4,652	4,507	2,842	3,962	4,780

주: 음영은 연도별 중국 부가가치가 많이 유입되는 상위 5개 수출 산업을 표시함.

자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

표 2-12. 제3국의 산업별 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013 ~16	2017 ~20	2021 ~23
석유 및 석유제품	50	55	44	54	53	72	94	93	91	107	119	99	51	88	108
화학제품	30	31	35	36	34	35	47	46	45	52	59	50	34	43	54
금속 및 금속가공품	20	21	26	25	24	33	35	37	44	66	74	58	24	37	66
기계	28	28	32	35	33	42	48	43	44	71	81	72	32	44	75
전기 및 광학 장비	139	146	143	149	159	202	241	246	296	443	456	507	149	246	469
운송장비	71	81	94	101	98	127	154	168	142	183	215	211	94	148	203
사업서비스	34	38	37	48	45	22	23	25	20	21	35	35	42	22	30
상위 5개 산업	324	352	353	387	390	478	584	596	619	870	945	946	370	569	920
비율	63.0	64.4	62.2	64.8	65.6	67.3	68.9	70.4	73.6	74.2	71.2	74.1	64.3	70.2	73.1
전 산업	514	547	567	597	593	710	847	847	841	1,173	1,328	1,276	576	811	1,259

주: 음영은 연도별 중국 부가가치가 많이 유입되는 상위 5개 수출 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

각국의 대미국 수출을 통해 중국의 어떤 산업 부가가치가 미국으로 많이 유입되었는지를 [표 2-13]과 [표 2-14]를 통해 살펴보았다. 이에 따르면 최근에는 전기 및 광학 장비, 금속 및 금속가공품, 도매업, 금융업 등의 중국 부가가치가 중국 및 제3국의 대미국 수출을 통해 미국으로 많이 유입되는 것으로 나타났다. 이 중 전기 및 광학 장비와 금속 및 금속가공품만이 미국으로 중국 부가가치를 많이 유입하는 주요 수출 산업에 해당한다. 그리고 전 산업 중국 부가가치에서 상위 5개 산업의 부가가치가 차지하는 비율이 50% 미만으로 다양한 산업의 중국 부가가치가 미국으로 유입되고 있는 것으로 여겨진다.

중국의 대미국 수출의 경우 과거에는 중국의 농축수산업과 광업 부가가치가 미국으로 많이 유입되었으나 광업은 2017년 이후, 농축수산업은 2021년 이후 미국으로 유입되는 중국 부가가치가 높은 상위 5개 산업에서 제외되었다. 이와

달리 금융업은 2015년부터, 기타 제조업은 2021년부터 상위 5개 산업에 포함되었다. 특히 기타 제조업 부가가치는 2020년 218억 달러에서 2021년 498억 달러, 2023년 515억 달러로 증가하면서 2023년 기준 기타 제조업은 미국으로 중국 부가가치가 가장 많이 유입되는 산업이 되었다.

제3국의 대미국 수출의 경우 미국으로 중국 부가가치가 많이 유입되는 산업이 안정적인 특징이 있다. 전기 및 광학 장비, 금속 및 금속가공품, 도매업, 금융업 등이 미국으로 중국 부가가치가 많이 유입되는 상위 5개 산업에 다수 포함되는 산업이다. 광업 역시 중국의 대미국 수출에서와 유사하게 과거 미국으로 중국의 부가가치가 많이 유입되는 상위 5개 산업에 포함되었으나 2018년부터는 상위 5개 산업에서 제외되었다. 이 외 화학제품, 고무 및 플라스틱, 사업 서비스 산업은 특정 연도에서만 미국으로 유입되는 중국 부가가치가 많은 산업에 선정되었다.

표 2-13. 중국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 산업별 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013 ~16	2017 ~20	2021 ~23
농축수산업	187	194	206	223	207	368	254	286	300	309	289	263	208	302	287
광업	171	182	206	212	200	275	115	149	140	182	183	158	200	170	174
섬유 및 섬유제품	153	150	157	167	166	312	187	228	231	255	199	181	160	240	211
고무 및 플라스틱	57	60	63	66	63	105	204	88	73	108	95	82	63	117	95
금속 및 금속가공품	183	171	182	190	178	260	132	321	253	418	328	302	180	242	349
전기 및 광학 장비	380	379	409	427	400	593	481	462	362	538	477	468	404	474	494
기타 제조업	104	100	108	112	111	123	174	165	218	498	466	515	108	170	493
도매업	170	188	212	229	225	382	319	264	232	338	319	307	214	299	322
금융업	119	131	153	192	182	289	263	283	265	356	294	289	165	275	313

표 2-13. 계속

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013 ~16	2017 ~20	2021 ~23
사업서비스	108	101	119	137	130	212	190	213	308	264	276	278	122	231	273
상위 5개 산업	1,090	1,114	1,215	1,282	1,215	1,945	1,521	1,615	1,488	2,147	1,883	1,881	1,205	1,592	1,970
비율	43.0	43.1	42.7	42.3	41.9	44.1	41.4	39.9	40.0	41.4	40.5	41.7	42.4	40.2	41.2
전 산업	2,534	2,586	2,846	3,035	2,900	4,413	3,675	4,044	3,717	5,182	4,652	4,507	2,842	3,962	4,780

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

표 2-14. 제3국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 산업별 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2013 ~16	2017 ~20	2021 ~23
광업	38	43	48	47	47	53	33	40	43	53	67	61	46	42	61
화학제품	29	30	32	32	31	35	52	56	48	74	80	73	31	48	75
고무 및 플라스틱	13	14	14	14	14	15	54	16	16	26	29	31	14	26	29
금속 및 금속가공품	39	39	41	42	41	47	33	81	77	118	130	120	40	60	123
전기 및 광학 장비	64	70	68	72	73	85	95	99	95	164	160	159	71	93	161
도매업	62	61	61	64	63	84	97	59	54	77	96	93	62	73	89
금융업	28	31	34	42	41	50	64	62	64	88	91	88	37	60	89
사업서비스	29	31	34	38	37	46	51	52	80	65	83	87	35	57	78
상위 5개 산업	233	244	252	267	265	320	362	356	370	521	559	547	257	344	539
비율	45.3	44.6	44.5	44.7	44.6	45.1	42.7	42.1	43.9	44.5	42.1	42.9	44.6	42.4	42.9
전 산업	514	547	567	597	593	710	847	847	841	1,173	1,328	1,276	576	811	1,259

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

다. 중국 부가가치 주요 수출국

어떤 국가의 대미국 수출에 중국의 부가가치가 가장 많이 포함되어 있는지를 [표 2-15]를 통해 살펴보았다. 여타 세계(ROW)를 제외하면 모든 기간에서 멕시코의 대미국 수출에 중국 부가가치가 가장 많이 포함되어 있다. 그리고 최근으로 올수록 중국 부가가치가 베트남과 대만의 대미국 수출을 통해 미국으로 많이 유입되어 이들 국가의 순위는 상승하였다. 이와 달리 과거에 순위가 높았던 캐나다, 한국, 일본의 순위는 점차 하락하고 있다.

표 2-15. 제3국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국의 부가가치

(단위: 억 달러, %)

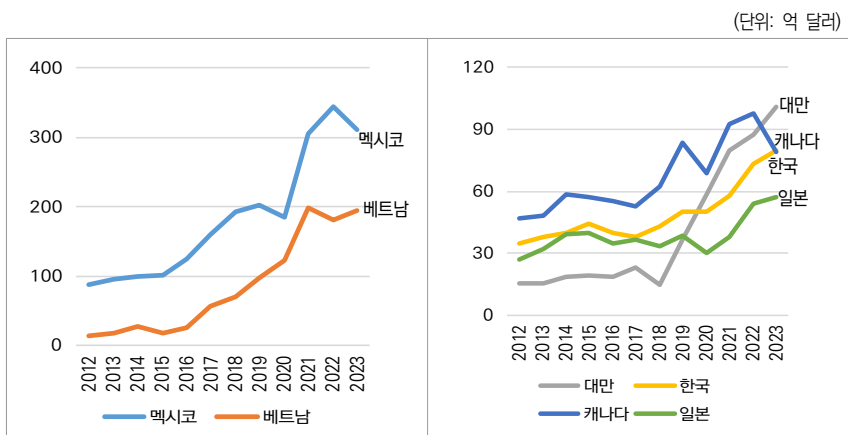
순위	2012년		2013년		2014년		2015년		2016년		2017년	
	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액
1위	여타 세계	175	여타 세계	178	여타 세계	138	여타 세계	170	여타 세계	155	멕시코	160
2위	멕시코	87	멕시코	95	멕시코	100	멕시코	101	멕시코	124	여타 세계	153
3위	캐나다	47	캐나다	48	캐나다	58	캐나다	57	캐나다	55	베트남	56
4위	한국	35	한국	38	한국	40	한국	45	한국	40	캐나다	53
5위	일본	27	일본	32	일본	39	일본	40	일본	35	한국	38
6위	독일	18	독일	20	베트남	27	독일	25	베트남	26	일본	36
-	중국	2,534	중국	2,586	중국	2,846	중국	3,035	중국	2,900	중국	4,413

순위	2018년		2019년		2020년		2021년		2022년		2023년	
	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액	국가	금액
1위	멕시코	193	멕시코	203	멕시코	185	멕시코	306	멕시코	344	멕시코	312
2위	여타 세계	177	베트남	96	베트남	122	베트남	198	베트남	182	베트남	195
3위	베트남	70	캐나다	84	여타 세계	72	캐나다	92	캐나다	98	대만	101
4위	캐나다	62	한국	50	캐나다	69	대만	80	대만	87	한국	80
5위	한국	43	여타 세계	50	대만	59	여타 세계	65	한국	74	캐나다	79
6위	일본	33	일본	38	한국	50	한국	58	여타 세계	71	여타 세계	65
-	중국	3,675	중국	4,044	중국	3,717	중국	5,182	중국	4,652	중국	4,507

자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

수출을 통해 중국 부가가치를 미국으로 많이 유입시킨 주요 6개국(멕시코, 베트남, 대만, 한국, 캐나다, 일본)의 중국 부가가치 변화 추이를 [그림 2-53]과 같이 살펴보았다. 주요 6개국을 통해 미국으로 유입된 중국 부가가치는 증가 추이를 가지며, 특히 멕시코, 베트남, 대만을 통해 미국으로 유입된 중국 부가가치가 빠르게 증가하였음을 확인할 수 있다. 국가별로 증가가 시작된 시점이 일부 차이 나는 특징도 있다. 멕시코와 베트남은 2015년부터, 캐나다와 한국은 2017년부터, 대만은 2018년부터, 일본은 2020년부터 중국 부가가치가 빠르게 증가하기 시작한다.

그림 2-53. 주요국의 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치



자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

이어 중국의 부가가치를 미국으로 많이 수출하는 주요 수출국(멕시코, 베트남, 대만, 한국, 캐나다)을 대상으로 주요 수출국이 어떤 산업에 대한 수출을 통해 중국의 어떤 산업의 부가가치를 미국으로 많이 수출하는지 살펴보았다. 제3국을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치가 미국 정권별로 달라지는지 알아보기 위해 분석 기간을 오바마 2기(2013~16년), 트럼프 1기(2017~20년), 바이든 시기(2021~23년)로 구분하고 기간 평균 중국 부가가치를 비교하였다.

멕시코는 미국으로 전기 및 광학 장비, 운송장비 수출을 통해 중국 부가가치를 미국으로 많이 수출하고 있다. 오바마 2기에는 기타 제조업 수출 시 중국 부가가치가 많이 포함되어 있었으나 트럼프 1기 이후에는 기타 제조업보다 금속 및 금속가공품 수출을 통해 중국 부가가치가 미국으로 더 많이 유입되고 있다.

오바마 2기에는 중국의 전기 및 광학 장비, 금속 및 금속가공품, 도매업, 광업, 금융업 부가가치가 멕시코를 통해 미국으로 많이 수출되었다. 트럼프 1기 이후에는 중국의 광업보다는 사업서비스 부가가치가 미국으로 더 많이 수출되었으며, 중국의 금융업 부가가치가 도매업 부가가치를 앞지르게 된다.

표 2-16. 멕시코의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
섬유 및 섬유제품	3	4	10	광업	8	9	15
금속 및 금속가공품	3	6	13	금속 및 금속가공품	9	16	36
기계	5	9	18	전기 및 광학 장비	22	35	53
전기 및 광학 장비	63	103	169	도매업	9	13	19
운송장비	23	49	90	금융업	7	14	23
기타 제조업	3	4	9	사업서비스	5	11	18
상위 5개 산업	97	171	298	상위 5개 산업	54	89	149
비율	92.1	92.3	93.1	비율	51.4	48.1	46.6
전 산업	105	185	321	전 산업	105	185	321

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

베트남은 미국으로 섬유 및 섬유제품, 가죽 및 신발, 전기 및 광학 장비를 수출함으로써 중국 부가가치를 미국으로 많이 수출하고 있다. 트럼프 1기 중에는

섬유 및 섬유제품, 전기 및 광학 장비 수출을 통한 중국 부가가치가 많이 증가한다. 섬유 및 섬유제품에 포함된 중국 부가가치는 오바마 2기에 6억 달러에서 트럼프 1기에 30억 달러로 증가하였으며, 전기 및 광학 장비 수출에 포함된 중국 부가가치는 동기간 3억 달러에서 37억 달러로 증가한다. 전기 및 광학 장비 수출에 포함된 중국 부가가치는 바이든 시기에 119억 달러로 더욱 증가한다. 한편 농축수산업과 음식료품 수출로 미국에 유입되는 중국 부가가치는 트럼프 1기 이후부터 감소한 것과 달리 기타 제조업 수출에 포함된 중국 부가가치는 증가한다.

오바마 2기의 경우 중국의 농축수산업과 광업 부가가치가 베트남을 통해 미국으로 많이 수출되었으나 바이든 시기에는 전기 및 광학 장비와 금속 및 금속 가공품 부가가치가 더 많이 수출되고 있다. 베트남을 통해 미국으로 유입된 중국의 농축수산업과 광업 부가가치는 오바마 2기에 각각 3억 달러로 많았으나 바이든 시기에는 각각 12억 달러와 9억 달러로 많이 증가하지 못했다. 오히려 전기 및 광학 장비와 금속 및 금속가공품의 중국 부가가치는 오바마 2기에 각각 1억 달러에서 바이든 시기에 각각 33억 달러와 17억 달러로 증가한다. 이외 서비스업 중에서는 도매업 부가가치가 미국으로 많이 유입되었으나 점차 중국의 금융업 부가가치가 베트남을 통해 미국으로 많이 유입되면서 바이든 시기에는 도매업 부가가치를 추월하게 된다.

표 2-17. 베트남의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
농축수산업	2	1	1	농축수산업	3	8	12
음식료품	4	1	2	광업	3	4	9
섬유 및 섬유제품	6	30	33	섬유 및 섬유제품	2	9	12
가죽 및 신발	4	7	13	화학제품	2	6	12

표 2-17. 계속

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
고무 및 플라스틱	0	0	3	금속 및 금속가공품	1	6	17
기계	0	1	1	전기 및 광학 장비	1	10	33
전기 및 광학 장비	3	37	119	도매업	2	6	12
기타 제조업	1	6	12	금융업	1	6	13
상위 5개 산업	19	81	181	상위 5개 산업	12	39	88
비율	87.6	94.6	94.5	비율	52.0	45.5	45.9
전 산업	22	86	192	전 산업	22	86	192

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

대만은 미국의 정권과 상관없이 전기 및 광학 장비를 미국으로 수출함으로써 중국 부가가치를 미국으로 가장 많이 수출하고 있다. 이 외 중국 부가가치가 미국으로 많이 수출되는 상위 5개 산업이 분석 기간 모두에서 동일하다.

분석 기간과 상관없이 중국의 전기 및 광학 장비 부가가치가 대만을 통해 미국으로 가장 많이 유입되고 있다. 금속 및 금속가공품과 도매업 부가가치도 모든 분석 기간에서 대만을 통해 미국으로 많이 수출되고 있다. 이를 제외하면 부가가치 상위 산업이 미국의 정권별로 차이 난다. 오바마 2기의 경우 중국의 광업과 화학제품 부가가치가, 트럼프 1기의 경우 중국의 금융업과 사업서비스 부가가치가, 바이든 시기의 경우 중국의 소매업과 금융업 부가가치가 미국으로 많이 수출되고 있다.

표 2-18. 대만의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
화학제품	1	2	3	광업	2	2	4
금속 및 금속가공품	2	2	5	화학제품	1	2	5
기계	2	3	6	금속 및 금속가공품	2	3	8
전기 및 광학 장비	8	21	66	전기 및 광학 장비	3	6	19
운송장비	2	2	4	도매업	1	3	7
				소매업	0	2	7
				금융업	1	3	6
				사업서비스	1	2	6
상위 5개 산업	15	30	84	상위 5개 산업	9	17	48
비율	84.5	90.9	94.3	비율	50.9	50.1	53.7
전 산업	18	33	89	전 산업	18	33	89

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

한국의 경우 모든 분석 기간에서 전기 및 광학 장비와 운송장비를 미국으로 수출할 때 중국 부가가치가 미국으로 많이 유입되는 것으로 나타났다. 다만 트럼프 1기 때는 운송장비 수출 시, 바이든 시기에는 전기 및 광학 장비 수출 시 더 많은 중국 부가가치가 미국으로 수출되었다. 이 외 화학제품과 기계의 경우도 모든 분석 기간에서 중국 부가가치가 많이 수출되는 상위 5개 산업으로 선정되었다. 석유정제품의 대미국 수출에 포함된 중국 부가가치는 오바마 2기에 1억 달러로 작았으나 트럼프 1기에 4억 달러로 크게 증가하면서, 석유정제품은 트럼프 1기 이후부터 중국 부가가치를 많이 수출하는 상위 5개 산업에 포함된다.

중국의 금속 및 금속가공품과 전기 및 광학 장비 부가가치는 한국을 통해 미

국으로 약 4~9억 달러 수출되고 있다. 이 외 금융업 부가가치도 미국으로 많이 유입되는 산업에 속한다. 오바마 2기에는 광업과 도매업이 미국으로 중국 부가가치를 많이 수출하는 상위 5개 산업에 포함되었으나 바이든 시기에는 화학제품과 사업서비스로 전환된다.

표 2-19. 한국의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
석유정제품	1	4	5	광업	4	3	4
화학제품	2	3	6	화학제품	2	3	5
금속 및 금속가공품	2	2	4	금속 및 금속가공품	4	5	9
기계	3	3	4	전기 및 광학 장비	5	5	8
전기 및 광학 장비	14	12	23	도매업	3	3	4
운송장비	14	17	21	금융업	3	3	5
				사업서비스	2	3	5
상위 5개 산업	35	38	59	상위 5개 산업	19	20	31
비율	87.6	84.7	83.9	비율	47.8	43.3	44.7
전 산업	87.6	84.7	83.9	전 산업	41	45	70

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
 자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

중국의 부가가치는 캐나다 운송장비가 미국으로 수출될 때 가장 많이 유입되고 있다. 다만 트럼프 1기에 23억 달러, 바이든 시기에 24억 달러가 수출되어 두 기간 중 중국 부가가치 변화는 크지 않았다. 다음으로는 광업, 금속 및 금속가공품, 전기 및 광학 장비 수출을 통해 중국 부가가치가 미국으로 많이 유입되는 것으로 나타났다. 오바마 2기의 경우 고무 및 플라스틱을 미국으로 수출할 때 중국 부가가치가 5억 달러 수출되었으나 이후 기간에서는 4억 달러로 감

소하였다. 이와 달리 기계 수출을 통한 중국 부가가치는 오바마 2기에 3억 달러에서 바이든 시기에 7억 달러로 증가한다.

순위가 변화하기는 하나 중국의 금속 및 금속가공품, 전기 및 광학 장비, 도매업, 금융업 부가가치가 캐나다의 대미국 수출품에 많이 포함되어 있는 것으로 나타났다. 이 중 중국의 금속 및 금속가공품 부가가치는 트럼프 1기부터 캐나다를 통해 미국으로 가장 많이 유입되고 있다. 중국의 광업 부가가치도 캐나다를 통해 미국으로 많이 유입되고 있으며, 트럼프 1기 때 사업서비스 부가가치는 3억 8,942만 달러로 광업의 부가가치(3억 8,146만 달러)를 일시적으로 초과한 바 있다.

표 2-20. 캐나다의 전 산업 대미국 수출에 내재된 중국 부가가치

(단위: 억 달러, %)

수출 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)	부가가치 산업	오바마 2기 (2013~16)	트럼프 1기 (2017~20)	바이든 시기 (2021~23)
광업	5	6	8	광업	5	4	5
고무 및 플라스틱	5	4	4	금속 및 금속가공품	4	7	13
금속 및 금속가공품	3	7	16	전기 및 광학 장비	6	5	5
기계	3	4	7	도매업	4	5	5
전기 및 광학 장비	5	5	6	금융업	3	5	6
운송장비	14	23	24	사업서비스	2	4	5
상위 5개 산업	33	45	61	상위 5개 산업	22	25	35
비율	60.9	67.1	68.0	비율	40.9	37.9	39.3
전 산업	55	67	90	전 산업	55	67	90

주: 음영은 연도별 미국으로 유입된 중국 부가가치가 많은 상위 5개 산업을 표시함.
자료: ADB MRIO(온라인 자료)를 이용하여 저자 작성.

5. 중국의 해외 진출거점 다변화 요인

본장 1~4절을 통한 분석 결과, 중국의 해외 진출거점은 생산·공급(조달)·유통 등 다양한 형태로 나타나고 있으며, 거점 지역은 아세안, 중남미 등 글로벌 사우스 일부 지역에 집중되지만 특정 국가 집중도(HHI)는 상대적으로 감소하면서 거점 국가의 다변화가 나타나고 있었다.

이러한 중국의 해외 진출거점 다변화는 여러 가지 요인이 복합적으로 작용한 결과라고 할 수 있다. 본절에서는 이러한 변화에 영향을 준 중국의 내외부적 요인을 종합적으로 고찰하였다.

우선 중국의 해외진출 다변화를 촉발한 △ 외부적 요인에는 1) 지정학적 경쟁과 서방의 규제 강화(외부적 압력), 2) 신흥시장의 성장 및 시장 기회 확대(외부 수요 증대) 등이 주요하다. 중국 측 요인은 지정학적 경쟁에 대응한 △ 중국의 국가전략 전환과 해외진출 정책 연계, △ 중국의 산업고도화 및 내부 경제적 요인, △ 핵심자원 확보 및 공급망 회복력 강화로 크게 분류하였다. 이 중 중국의 국가전략 전환과 해외진출 정책 연계 관련 분석은 ① 중국의 해외진출정책 변화, ② BRI의 전략적 추진 및 업그레이드, ③ 14.5 계획에서 15.5 계획으로 중장기 정책 전환, ④ 입체적인 해외진출 종합서비스 시스템 구축 측면에서 파악하였다. 중국의 산업고도화 및 내부 경제적 요인 관련 분석은 ① 경제발전 단계 이행 및 산업·기술 고도화, ② 중국 내수 부진과 과잉생산 해소, ③ 기업 주체별 전략 다양화 측면에서 정리하였다. 마지막으로 핵심자원 확보 및 공급망 회복력 강화 관련 내용은 ① 핵심자원 확보 거점 확대, ② 자원민족주의에 대한 대응, ③ 전기차 배터리 분야의 핵심자원 확보 및 공급망 안정화 측면에서 분석하였다.

가. 외부적 요인

1) 지정학적 경쟁과 서방의 규제 강화

미·중 전략경쟁은 중국기업의 해외진출 거점 다변화의 가장 중요한 외부 촉발 요인 중 하나이다. 2018년 미국은 중국을 상대로 ‘301조 조사’를 실시하고 관세를 인상하기 시작하여, 반도체 등 핵심 품목의 대중국 수출 통제, 중국기업의 대미 투자 심사 및 미국기업의 대중국 투자 규제 등을 강화하면서, 중국의 첨단기술 접근을 제한하였다. 특히 미국이 주도하는 대중국 고율 관세 부과 및 프렌드 쇼어링(Friend-shoring) 등 공급망 재편 움직임은 중국의 전통적 수출 시장(미국, 유럽 중심)을 위협하였다. 이에 중국기업들은 무역 파트너를 다변화하고 특정 국가 의존도를 낮춰야 하는 필요성이 극대화되었다. 미국과 유럽 시장에 대한 직접적인 노출은 줄이고 아세안, 중남미 등 제3국에 대한 투자 확대를 통해 선진국 수출시장으로 우회 진출하는 전략도 추진 중이다. 이는 단순히 생산비용을 고려한 결정이 아니라 미국 관세정책을 피하면서 미국시장 접근을 유지하기 위한 전략이다.⁴²⁾ 실제로 미국의 엄격한 원산지 규정에 대응하기 위하여 중국의 업스트림 및 미드스트림 제조업체들이 동남아시아에 생산기지를 구축하였고, 2024년 중국의 대베트남 중간재 수출이 전년대비 21% 이상 증가했으며, 이는 기계 및 전기전자 제품 수출의 70.2%를 차지하였다.⁴³⁾ 이는 중국기업들이 단순한 재라벨링을 넘어 현지생산으로 전환하고 있음을 보여준다.

2025년 트럼프 2기 행정부 출범으로 미국의 대중국 관세가 더 인상되었으며(보편 관세 및 펜타닐 관세 등) 반도체 수출 제한, 새로운 투자 심사 정책 등

42) SCMP(2024. 9. 26.), “How China’s diversifying overseas investment has swung open doors into the Global South.”

43) Caixin Global(2025. 1. 8.), “Analysis: Why Southeast Asia is Becoming a Manufacturing Hub for Chinese Investments.”

다양한 규제가 이전 대비 강화되었다. 또한 향후 지속될 미·중 협상 결과에 따라 그 규제 폭 및 분야 등이 달라질 수 있다는 불확실성까지 내포되어 있다. 2025년 10월 30일 부산에서 개최된 미·중 정상회담에 양국은 펜타닐 관세 인하(미국) 및 희토류 수출 통제 중단(중국) 등을 포함하는 일시적 휴전에 합의하였다. 많은 전문가들은 세계 양대 경제대국 간의 완전한 분리는 불가능하고,⁴⁴⁾ 미·중 간 갈등과 휴전을 반복하는 협상이 뉴노멀이 될 것이라고 전망한다. 이러한 환경 속에서 중국기업은 지정학적 리스크를 줄이기 위해 해외에서의 생산/자원/시장 거점을 확대할 유인이 더 증가하였다.

미국뿐만 아니라 EU를 중심으로 하는 유럽에서도 중국기업의 유럽 진출에 대한 규제를 강화하였다. EU는 미국과 유사하게 국가안보 및 핵심기술 유출을 이유로 중국 자본의 M&A 심사를 대폭 강화하였으며, 특히 첨단기술과 핵심 인프라 분야의 투자를 제한하였다. 이로 인해 과거 중국의 주요 기술 확보 창구였던 선진국 우량 기업 인수가 사실상 차단되었다. 이는 본장 1절에서 중국의 OFDI 중 M&A 비중이 빠르게 감소한 것에서도 확인할 수 있다. 이처럼 중국에 대한 핵심 의존도와 취약점을 줄이는 것을 목표로 하는 디리스크잉(De-risking) 전략을 유럽(EU) 국가들이 추진함에 따라, 중국기업들이 유럽시장 인접 지역 진출을 통해 유럽시장 접근성을 확보하려는 동기가 강화되었다. 이는 중국의 OFDI가 전통적인 서방 중심에서 벗어나 다른 지역으로 다변화되는 강력한 외부 압력으로 작용하였다.⁴⁵⁾ 이에 중국은 중동, 중앙아시아, 동남아시아, 아프리카 등의 지정학적 우호국으로 해외진출 방향을 선회하였다.

다만, 트럼프 2기 행정부 주도의 새로운 무역(관세)전쟁으로 EU와 중국 관계가 일부 개선될 수도 있다. 미국 및 중국 모두와 무역전쟁을 할 수는 없기 때문에 EU 회원국들은 중국의 자국에 대한 진출이 수출보다는 직접투자가 될 수 있도록 정책을 조정할 수 있다. 그러나 이와 동시에, 경쟁적인 이유로 중국의

44) Council on Foreign Relations(2025. 10. 31.), "The U.S.-China Trade Relationship."

45) IMF(2024. 8. 30.), "China's Foreign Direct Investment: Inward and Outward."

대유럽 투자에 대한 점점 및 검토가 강해질 수 있어 중국의 투자를 제약할 수 있는 요소도 동시에 작용하고 있다.⁴⁶⁾

또한 러시아·우크라이나 전쟁, 코로나19 팬데믹 등 글로벌 충격 등이 복합적으로 작용하면서, 글로벌 기업들이 특정 국가에 과도하게 의존하는 공급망의 위험성을 인식하게 되었다. 완전한 탈중국 혹은 디커플링이 현실적으로 불가능하기 때문에, 글로벌 기업들은 대중국 의존도를 줄이려는 노력을 하게 되었으며, 이는 중국에 공급망 충격 및 회복력 등에 대한 외부적 도전으로 작용하고 있다. 이에 중국 역시 미국 등 특정 국가에 대한 의존도를 줄여 무역 마찰, 제재 및 경제적 강압에 의한 리스크를 낮추려는 유인이 증가하였다.⁴⁷⁾ 글로벌 불확실성 확대에 대응하여 글로벌 기업들이 China+1 혹은 China+N 전략을 추진한 것처럼, 중국기업들 역시 다양한 목적별로 차별화된 China+N이라는 거점 다변화 전략을 추진하고 있으며,⁴⁸⁾ 선진국 시장 진출을 위한 우회거점 역시 그 중 하나의 방식이라고 할 수 있다.

2) 신흥시장의 성장과 시장 기회 확대

동남아시아, 인도, 중동 국가들의 높은 경제성장률 혹은 산업 고도화 수요가 중국의 투자 목적지 다변화를 전인하고 있다. 이들 지역은 이미 제조업 기반이 형성되어 있으면서 중국의 발전된 기술과 생산능력을 필요로 하고 있어⁴⁹⁾ 중국에 유리한 투자 유치 정책을 추진하는 등 중국기업 입장에서 상대적으로 리스크가 낮은 기회를 제공한다.

46) MERICS(2025. 5. 21.), "Chinese investment rebounds despite growing frictions - Chinese FDI in Europe: 2024 Update."

47) Wenran Jiang(2025. 3. 18.), "Ready for Round Two: China's Strategic Preparedness for a New U.S. Trade War."

48) McKinsey Global Institute(2025. 9. 22.), "The FDI shake-up: How foreign direct investment today may shape industry and trade tomorrow."

49) Mckinsey(2024. 9. 5.), "Diversifying global supply chains: Opportunities in Southeast Asia"; China Briefing(2025. 4. 10.), "China's 2025 Outbound Investment: Key Markets & Sector Trends."

신흥국들의 지속적인 도시화 진행과 이에 따른 대규모 인프라 투자 수요 역시 중국기업의 해외투자 기회를 창출하고 있다. 중국은 2024년 일대일로 국가들에 대한 EPC(설계-조달-시공) 프로젝트 신규 계약이 2,673억 달러를 기록하며 최고치를 경신하였고, 에너지 절약 및 친환경 프로젝트 계약은 전년 대비 13% 증가하였다. 이러한 신흥 지역들의 에너지, 인프라, 디지털 전환 분야에 대한 수요 증가는 자원 확보, 새로운 무역 관계 구축, 그리고 글로벌 영향력 확대 등 중국의 광범위한 전략적 목표와 부합한다. 즉 중국은 엄격한 규제를 받는 선진국 시장에서 벗어나 더 높은 성장률, 정책 지원, 중국 대외전략과의 연계가 가능한 신흥시장으로 진출하고 있다. 이러한 변화는 경제 상황에 대한 단기적인 대응이기보다는 시장 역학, 리스크 관리, 그리고 장기적인 전략 등이 종합적으로 반영된 것이다.⁵⁰⁾

또한 동남아시아, 중동, 중앙 및 동유럽 국가들은 자국 산업의 고도화 및 글로벌 공급망 참여·강화 등을 목표로, 신에너지차(NEV), 반도체, 기술, 인프라 등과 같은 고성장 부문에 대한 투자 유치를 위해 인센티브와 정책 지원을 제공하고 있다. 이는 중국이 대내외 복합적인 요인으로, 수출 주도 성장에만 의존하기보다는 현지화된 생산거점을 구축하는 데 중점을 두고 있다는 측면에서 상호 수요가 일치한다. 가령, 동남아시아는 저비용 제조 기반에서 전기차 및 반도체 등 첨단 제조거점으로 전환하고 있으며 사우디아라비아 등 중동 국가들은 기술, 전자상거래, 재생에너지 부분을 개발하기 위해 중국과의 파트너십을 모색하고 있다.⁵¹⁾

이들 신흥국들은 선진국 시장의 대체 수출시장으로도 빠르게 성장하고 있다. 중국의 아세안 및 중남미 지역에 대한 수출 증가율이 모두 전통적 수출시장인 미국, 일본, 유럽 지역에 비해 높게 유지되고 있다. 즉 신흥국 시장은 중국의

50) China Briefing(2025. 9. 16.), "Mapping China's Outbound Investment (ODI) Shifts: Sources, Destinations, and Sectors."

51) China Briefing(2025. 4. 10.), "China's 2025 Outbound Investment: Key Markets & Sector Trends."

전통적 수출시장 이탈에 따른 새로운 성장 시장으로 부상하여, 중국기업들의 해외진출 거점 다변화를 촉진하고 있다.

나. 중국의 국가전략 전환과 해외진출 정책 연계

1) 중국의 해외진출 정책 변화

중국의 해외진출 정책은 2000년대 초반 ‘走出去(Going out)’ 전략과 함께 본격화되었으며 글로벌 시장 진출, 자원·기술 확보, 제조업 발전, 국제적 영향력 확대 등을 목표로 지속적으로 발전해 왔다. 특히 2013년 시진핑 주석이 제기한 일대일로 이니셔티브(BRI) 등 대규모 정책을 통해 중국은 인프라, 네트워크, GVC 참여를 전략적으로 강화하며 투자, 인수합병, 무역확장 등 다양한 방식으로 글로벌화를 추진하였다. 그러나 비이성적 투자 등 무분별한 해외진출, 자본도피, 조세회피 등 문제가 심각해지자 2016~17년 중국정부는 해외진출 정책을 재조정하였다. 2018년 이후 중국의 해외진출 정책은 미·중 전략경쟁이라는 결정적인 외부 충격에 대응하기 위한 ‘국가안보 및 전략적 자립’을 중심으로 재편되었다. 특히 이 시기 해외진출 정책은 쌍순환 전략, 고품질 발전 등 국가전략과 연계되어 현재까지 추진되고 있다.

표 2-21. 중국 해외진출 정책의 주요 내용 및 평가

전략/시기	추진 배경	정책 목표	주요 내용	성과 및 한계
기반 구축 (1978~ 2000년)	- 내수 한계 - 시장·자원 확보 - 국제화 필요성	- 해외시장 확대 - 국제화 기반	- 규제 완화, 투자 지원 - 대외협력 시스템 정비	- 시장 개척, 경험 축적 - 국제금융·법제·경영 역량 부족
‘走出去’ 전략 (2001~12년)	- WTO 가입 - 산업고도화 - 자원·기술 확보 심화	- 자국 산업의 국제 경쟁력 강화 - 공급망·자원 확보	- 중장기계획에 반영 - 행정 절차 간소화 - 국유/민간투자 지원 - 인프라·자원 투자 확대	- OFDI 확대, 다변화 - 현지 리스크, 정치 경제적 저항

표 2-21. 계속

전략/시기	추진 배경	정책 목표	주요 내용	성과 및 한계
BRI 양적 확장 (2013~17년)	- 신흥시장 성장, 글로벌 금융위기 - 산업·기술고도화 및 과잉생산 문제	- 글로벌 연계, 시장·자원· 기술·공급망 강화 - 경쟁력 강화	- 대형 인프라 사업 - 국책은행 금융 지원 - 완화된 투자정책, 네거 티브 리스트 도입	- OFDI 급증, 신흥국 인프라/자원 확대 - 비합리적 투자·실패, 규제·관리 필요
질적 고도화 (2018년~)	- 미·중 갈등, 규 제·공급망 리스크 - 첨단·그린전환 수요	- 투자 효율성, ESG·법치강화 - 현지화·위험 통제 - 지속 성장	- BRI 2.0 - 환경·사회책임 강조, - 첨단·녹색산업 투자 확대 및 사업 내실화	- OFDI 성장 둔화, 투자 구조 다변화 - 비합리적 투자 억제 - 현지 반증 정서, 디 커플링 대응

자료: 刘文勇(2022), 「改革开放以来中国对外投资政策演进」; Rahul Karan Reddy(2023. 1.), "CHINA'S GOING GLOBAL POLICY: A PRELUDE TO THE BRI"; Green Finance & Development Center(2025. 7.), "China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2025 H1"; 孟广文, 王苒, 王淑芳(2024. 5.), 「“一带一路”中国海外园区研究: 进展, 挑战与展望」을 활용하여 저자 정리.

2) 일대일로 이니셔티브(BRI)의 전략적 추진 및 업그레이드

2013년 시진핑 주석이 제기한 BRI는 단순한 경제협력 프레임을 넘어 중국의 해외진출 전략에서 핵심 축으로 작용해 왔으며, 중국 해외직접투자의 지정학적 재편을 가져왔다. BRI를 발표한 시기 중국은 시진핑 주석의 '중국몽'이라는 국가비전 실현과 함께, 경제적으로는 2008년 글로벌 금융위기 극복을 위한 대규모 경기부양책의 결과로 발생한 철강, 시멘트 등 국내의 막대한 과잉 생산능력을 해소할 필요가 시급했다. 이에 중국은 국내 과잉 생산능력(철강, 시멘트, 건설 등) 해소, 인프라·물류 네트워크 연결을 통한 중국 중심의 경제권 구축, 육상(중앙아시아)-해상(중동·아프리카)을 통한 안정적인 에너지 조달 경로 확보 및 다각화, 생산 네트워크 이전 등을 목표로 BRI라는 국가 대전략을 추진하게 되었다. 또한 중국의 해외투자 관련 규제를 완화하면서, AIIB(아시아 인프라 투자은행), NDB(브릭스 신개발은행), 실크로드 기금 등 국제금융기구를 주도적으로 설립하여 금융지원 체계를 구축하였다. BRI 참여국을 중심으로 중국은

막대한 자금을 아시아, 아프리카, 유럽 등지의 항만, 철도, 발전소 등 대규모 인프라 사업에 투자하였다(2013~22년 약 1조 달러 추산).⁵²⁾

그러나 해외 부동산, 호텔, 스포츠 클럽 등 국가전략과 무관하고 비이성적인 투자가 무분별하게 급증하였고 이러한 투자가 국유은행의 대출로 이루어져 급격한 자본 유출, 외환보유고 감소, 위안화 가치 하락 등 국가 금융 시스템 전체의 리스크로 부각되었다. 중국정부는 비이성적 해외투자 통제, 자본 유출 억제 및 해외투자의 질적 제고 등을 위해 해외투자 금지·제한·장려 분야를 명확히 하고 관련 투자 심사를 강화하였다.

이후 미·중 무역 갈등을 비롯한 글로벌 불확실성이 확대되고 중국의 국가전략이 고품질 발전으로 전환되면서, BRI 역시 질적 전환을 추진하고 있다. 2023년 발표된 “일대일로 공동건설: 인류 운명공동체 구축을 위한 중대 실천” 백서에는 BRI 발전 방향이 제시되어 있다.⁵³⁾ ‘작지만 아름다운(小而美)’ 프로젝트로의 전환, 녹색 실크로드 중시, 디지털 실크로드 확대, 안보 리스크 관리 강화 등 BRI 사업의 내실화 및 그린·디지털 분야로의 확대 등이 질적 고도화의 중점 분야이다.

특히 BRI의 전략적 진화는 디지털 실크로드(DSR)로의 전환이라고 할 수 있다. 2017년 BRI 국제협력 정상포럼에서 처음 언급된 후⁵⁴⁾ 2018~19년 본격화된 DSR은 전통적 인프라를 넘어 디지털 지배력을 추구한다. 2021년까지 17개국이 중국과 DSR 특화 MOU를 체결했으며, 광범위한 디지털 협력 차원에서는 약 40개국이 DSR 협력 협정을 체결했다. 중국의 스마트시티 기술은

52) Green Finance & Development Center(2025. 2.), “China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024.”

53) 中华人民共和国国务院新闻办公室(2023. 10.), 「《共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践》白皮书(全文)」.

54) 2017년 5월 14~15일 베이징에서 개최된 제1회 일대일로 국제협력 정상포럼에서, 시진핑 국가주석은 개막식 연설에서 “디지털경제, 인공지능, 나노기술, 양자컴퓨팅 등 첨단 분야에서 협력을 강화하고, 빅데이터, 클라우드 컴퓨팅, 스마트시티를 발전시켜 21세기 디지털 실크로드로 전환해야 한다”라고 선언하며 DSR의 정식 출범을 알림. 新华社(2017. 5. 14.), 「习近平出席“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式并发表主旨演讲」.

훨씬 더 광범위하게 수출되어 100여 개 국가에 배치되었다.⁵⁵⁾ DSR은 주로 디지털 인프라(육상/해저 광케이블, 5G/4G 무선통신, 클라우드 컴퓨팅, 감시기술 및 위성 시스템), 스마트시티, 국경 간 전자상거래로 분류되며 BRI 국가 간 인터넷을 광섬유 케이블로 연결하는 것이 핵심이다. 파키스탄-동아프리카-유럽을 연결하는 PEACE 케이블은 DSR의 대표 프로젝트 중 하나로, 1만 5,000km의 해저 케이블 네트워크를 통해 아시아, 아프리카, 유럽을 연결한다.⁵⁶⁾ Invesco (2023)의 분석에 따르면, DSR은 네 가지 전략적 동기를 갖는다. 첫째, ‘중국제조 2025’와 ‘중국표준 2035’에 부합하는 기술 리더십과 자율성 추구이다. 둘째, 2018년 말 기준 해저 케이블 대역 폭의 절반 이상을 미국 거대 기술 기업들이 소유·임대하고 있던 상황에서 미국 의존도의 감소이다. 셋째, 중국을 기술 상품의 주요 공급자로 확립하고 유리한 규범과 표준을 육성하는 것이다. 넷째, 디지털 인프라를 통해 해외 국가들과의 정치적 레버리지를 창출하는 것이다.⁵⁷⁾

3) 14.5 계획에서 15.5 계획으로 중장기 정책 전환

미·중 경쟁 등 지정학적 리스크 심화에 대응하여 중국은 2020년 쌍순환 전략을 발표하였다. 쌍순환 전략은 국내대순환(내수, 기술 자립)을 중심으로 국제대순환을 (보조적으로) 추진하여, 외부 압력에 대응하려는 전략이다. 여기서 국제대순환은 기술 자립에 필수적인 핵심광물 공급망 확보, 미국·유럽시장을 대체한 신흥시장 개척 등을 의미한다. 즉 쌍순환 전략 추진으로 중국의 해외진출 거점은 핵심광물 자원 확보 및 신흥시장 개척 등에 부합하는 글로벌 사우스가 중요해졌다. 글로벌 사우스는 미국과의 지정학적 경쟁을 하는 중국이 지정학적 우호국으로 중시하는 해외진출 및 국제협력의 대상이 되었다.

쌍순환 전략이 반영된 “14.5 계획(2021-2025)”에서는 ‘상호이익, 다원화

55) 中华人民共和国国务院新闻办公室(2023. 10.), 「《共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践》白皮书(全文)」.

56) 徐枫, 郭朝先(2024. 1. 29.), 「数字丝绸之路建设十年成就与未来展望」.

57) Invesco(2023. 3. 1.), “Evolution of China’s Belt and Road Initiative: Digital Silk Road.”

균형, 안전/고효율'을 기본 방침으로 한 IFDI 및 OFDI 균형 발전, 리스크 관리 강화 등을 강조하고 있다. BRI 국가를 중점 투자 대상으로 하면서 동남아시아 투자 강화를 명시하였고, 대형 인프라 프로젝트의 질적 개선을 추구하였다.

그러나 2025년 10월 말 “15.5 계획(2026~2030) 건의(이하 15.5 계획(건의))”⁵⁸⁾ 발표를 통해 중국은 지정학적 불확실성 지속과 신냉전 구도 심화 속에서 자주적·능동적 개방을 강화하는 전략을 채택하였다. 높은 수준의 대외개방 및 적극적인 자주개방 확대를 기본 방침으로 설정하여, 기존의 ‘수동적 대응’에서 ‘능동적 주도’로의 전환을 명확히 하였다. 또한 투자의 양적 확대보다 투자 수익성과 전략적 배치에 중점을 두면서, 기업의 자주결정권을 더욱 존중하고 민영기업의 해외진출을 지원한다는 방침이다. 특히, 기업들의 해외진출을 지원하는 정부 서비스를 ‘국가급-지방-해외 현지’에서 3단계 입체형으로 제공하는 해외종합서비스 시스템을 구축한다고 밝히고 있다.

또한 15.5 계획(건의)에서 해외투자 대상 지역을 안정적이고 다원화된 해외 시장으로 명시하고, 산업망·공급망의 질서 있는 해외 배치, BRI 관련 국가들과의 전략적 연결 강화 및 상호 연결망 보완 등을 제시하고 있어, 중국 해외거점의 전략적 분산 및 네트워크화가 본격화될 전망이다. BRI 프로젝트와 연계한 중간 거점 국가는 주로 ‘전략적 협력 거점(战略合作节点) 또는 산업망·공급망 안정 거점, 핵심거점(关键节点)’ 등으로 표현되는데, 중국 본토와 제3국, 또는 중국과 주요 소비시장을 물리적·제도적으로 연결하는 중계·허브 역할을 하는 국가를 의미한다.⁵⁹⁾ 중국은 이러한 중간 거점 국가를 활용하여 글로벌 분업/협력 체계에 적극 참여하고, 이들 국가들은 중국의 공급망·가치사슬 재편, 신흥시장 진출, 대체 수출입 경로 확보, 위험 분산 등에 있어 핵심적 역할을 할 것으로 보인다. 뿐만 아니라, 이번 15.5 계획(건의)에는 이러한 BRI 관련 거점 외에도, 공급망과 시장의 다원화 및 안정화 등을 위하여 비BRI 국가(선진/신흥

58) 新华社(2025. 10. 28.), 「中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议」.

59) 经济日报(2023. 1. 16.), 「抓住共建“一带一路”关键节点」.

시장) 진출도 적극 지향하겠다는 방침이 담겨 있어, 14.5 기획 시기보다 더 많은 국가로의 진출이 본격화될 것으로 판단된다.

이 밖에도 15.5 기획(건의)은 아프리카와 같은 개도국에 대한 제로 관세 시행, 첨단 제조업의 글로벌 배치, 녹색·디지털·AI 등으로 중점 투자 분야 전환을 명시하고 있어, 기존 BRI 국가에 집중된 투자 정책이 보다 전략적으로 조정될 것으로 보인다.

이처럼 중국의 해외진출 정책 관련 15.5 기획(건의)은 단순히 14.5 기획을 계승한 정책이기보다는 다음과 같은 측면에서 질적 전환이 이루어졌다. ① 투자의 양적 확대(규모 유지)에서 수익성 제고 등 질적 목표로의 전환, ② 외부 압력에 대응한 수동적 개방정책에서 적극적·주도적인 자주개방으로의 전환, ③ 해외진출 관련 분산되었던 정부 서비스 기능의 체계화(국가급 종합서비스 생태계 구축), ④ BRI 참여국 중심에서 비참여 신흥국, 선진국 등을 포함한 투자거점의 전략적 다원화, ⑤ 제조업 중심에서 녹색·디지털·AI 신흥산업 중심으로 투자산업 고도화, ⑥ 글로벌 규범의 수용·준수에서 글로벌 경제 거버넌스 참여·주도로의 전환 등이 대표적이다. 이는 중국의 해외진출 정책이 기존의 단순한 현지 진출(走出去)을 넘어 현지화(走进去)로 전환되고 있음을 의미한다.

4) 입체적인 해외진출 종합서비스 시스템 구축

15.5 기획(건의) 발표를 앞둔 2025년 10월 14일, 중국 상무부·외교부·발전개혁위원회·공신부·국무원 국자위 5개 부처 공동으로 '해외종합서비스 시스템 개선에 관한 지도의견(关于进一步完善海外综合服务体系的指导意见)'을 발표하였다.⁶⁰⁾ 이는 중국 최초의 해외 서비스 분야 종합 정책으로, 공공 서비스 최적화 및 개선, 지역 서비스 통합 및 혁신, 해외 서비스 확대 및 개선, 경제·무역 협력 보장 강화, 전문 서비스 확대 및 고도화, 해외진출 기업의 역량 강화

60) 商务部, 外交部, 国家发展改革委, 工业和信息化部, 国务院国资委(2025. 10. 14.), 「关于进一步完善海外综合服务体系的指导意见」.

등 6개 분야 16개 조치로 구성되어 있다. 이 정책의 주요 목표는 ① 국가급 해외종합서비스 플랫폼(1+N 체계), ② 지방급 해외진출 종합서비스항(出海综合服务港), ③ 해외 현지의 해외종합서비스 스테이션의 3단계 입체적 서비스망을 구축하는 것이다.

이 중 1단계 국가급 해외종합서비스 플랫폼의 '1+N 체계'에서 '1'은 국가급 종합서비스 대형플랫폼으로, 기존 해외진출 공공서비스 플랫폼을 국가급 종합플랫폼으로 업그레이드한 것이다. 이 대형 플랫폼의 통합서비스 영역에는 외사(外事), 법률, 재세(財稅), 금융, 경제무역, 물류, 무역촉진의 8대 분야가 해당된다. 또한 이와 연결되는 플랫폼에는 세무 종합서비스, 무역법률 서비스, 국제조약 데이터베이스, 해외지식재산권 정보서비스 플랫폼 등이 있다. '1+N 체계'에서 'N'은 전문서비스 분야별 플랫폼을 의미하며, 종합서비스 대형 플랫폼과 유기적으로 결합된 각 전문 분야별 심화 서비스를 제공하는 플랫폼이다.

2단계 지방급 해외진출 종합서비스항(出海综合服务港)은 지역 산업 및 해외진출 특색에 맞는 서비스를 온-오프라인, 원스톱 서비스 창구를 통해 제공하는 것이다. 3단계 해외 현지의 해외종합서비스 스테이션은 주요 목표 국가나 지역에 해외서비스 거점을 구축하여 현지화된 서비스를 제공하는 역할을 한다. 현지 법률/세무/금융 자문 서비스를 비롯하여 정책 변화 모니터링 및 조기경보, 기업 간 네트워킹, 문화/언어 장벽 해소 등을 지원하는 기능이다.

이 정책에는 빅데이터 분석, AI 기술 활용 등 디지털·스마트화 서비스를 통해, 기업의 해외진출 전체 과정 및 단계별 서비스를 모두 제공한다는 내용이 담겨 있다. 구체적으로 기업의 해외진출 전에는 정책자문, 시장연구, 위험평가 등이, 해외진출 과정에서는 법률/금융/물류 서비스 등이 해외진출 이후에는 경영관리, 리스크 컨트롤, 권익 보호 관련 서비스 등이 해당된다.

이러한 해외종합서비스 플랫폼은 중국기업의 행정 및 정보탐색 비용 절감, 리스크 경감 및 효율성 제고 등을 통해 국제경쟁력 강화에 기여할 수 있으며, 해외 중국기업의 합법적인 권익 보호 및 해외진출 성공률 제고 등을 통해 중국

의 글로벌 영향력 확대로도 이어질 수 있다. 해외진출에 필요한 종합서비스는 국유/대형기업뿐만 아니라 중소형 민간기업의 해외진출 문턱을 낮추고 성공 가능성을 높일 수 있어, 해외진출 주체가 더욱 다원화될 전망이다. 이는 해외시장에서의 한·중 기업 경쟁력에 영향을 미칠 수도 있는 반면, 한·중 기업 간 제3국 시장 공동 진출 시 활용하는 모델을 개발하는 기회가 될 수도 있다.

해외진출 거점 다변화 측면에서는, 1단계 1+N 플랫폼을 통해 신흥시장의 정보비대칭 문제를 일정 수준 해소할 수 있어 중국기업의 신흥시장 진입 장벽이 낮아질 수 있다. 또한 3단계 해외 현지의 해외종합서비스 스테이션을 활용한 다거점 동시 운영이 수월해져, 기존의 순차적 진출 모델에 비해 단기간 내 병렬적 다거점 구축 및 리스크 분산 등을 추진할 수 있다. 이는 산업별 최적 거점, 맞춤형 거점 전략의 추진으로 이어져, 중국의 해외거점은 더욱 다변화될 전망이다.

다. 중국의 산업고도화 및 내부 경제적 요인

1) 경제발전 단계 이행 및 산업·기술 고도화

중국경제가 노동집약적 제조업 중심 구조에서 자본·기술집약적 산업 구조로 이행하면서 해외투자 동기가 변화하였다. 해외진출 초기에는 저렴한 노동력 기반 수출 및 석유·광물자원 확보 투자가, 현재는 전기차·배터리·태양광 등 첨단 제조업 수출과 기술 확보 및 공급망 다변화 등이 주요 동기이다. 여전히 핵심광물 확보를 중시하지만, 과거처럼 자원 소비자에 머무는 것이 아니라 기술 제공자로서의 성격이 강화되고 있다.

중국 내 요소 비용 상승(노동력, 토지 등) 및 환경 규제 강화로 인하여, '세계의 공장'으로서의 비용 우위 약화가 중국의 해외진출을 가속화하였다. 중국의 노동 비용이 상승하고 환경 규제가 강화(비용 상승)됨에 따라 노동집약적·저

부가 산업(오염 발생)이 동남아, 중앙아시아 등 저임금 지역으로 이전하였다.⁶¹⁾ 이러한 요인으로 인한 중국기업의 해외진출은 2010년대부터 지속되고 있다.

2000년대 중반 이후, 중국의 해외투자는 시장 추구, 자원 추구 외에도 전략적 자산 추구(strategic asset-seeking) 동기가 점차 강화되었으며, 특히 기술 및 무형 자산 확보에 중점을 두었다. 해외투자를 기술 격차 해소와 산업 고도화의 핵심 수단으로 활용한 것으로, 중국기업들은 고부가가치 산업으로의 발전을 위하여 선진 기술, 브랜드, 경영 노하우를 보유한 기업에 대한 해외 인수합병을 추진하였다. 특히 선진 기술기업 인수는 단순히 기술이전을 넘어, 기존의 관리 경험, 브랜드 가치, 시장 네트워크를 한 번에 확보할 수 있는 효율적인 전략으로 평가되었다.⁶²⁾ 이에 선진 제조업, 반도체, 신에너지 등 전략적 산업 분야로 중국의 해외투자가 집중되었다. 그러나 미국, EU 등 선진국의 대중국 규제가 강화되면서 중국의 해외투자 중 M&A 비중이 빠르게 감소하였다.

한편, 최근에는 중국의 기술 및 산업 발전으로 인한 해외투자 확대 및 진출 지역 다변화가 나타나고 있다. 특히 전기차, 리튬 배터리, 태양광 셀의 3대 산업(신3양⁶³⁾)은 중국의 기술 우위 및 압도적 경쟁력을 기반으로 해외시장 확대를 위한 투자가 증가하고 있다. 2024년 중국의 배터리 기업 CATL은 헝가리에 7억 3,400만 유로 규모의 투자, 사우디아라비아의 태양광 발전소 투자 등 대규모 프로젝트를 추진하였다. 이러한 산업들에 대한 글로벌 수요 증가(특히 녹색 에너지 전환 분야)는 중국기업들이 다양한 지역으로 진출하는 요인이 되고 있다.⁶⁴⁾ 다만, 관련 시장 규모는 미국, 유럽 등 선진국 시장이 신흥국 시장 규모를 크게 앞서고 있기 때문에, 중국의 투자 및 무역에 대한 규제가 강한 선진국으로

61) UNCTAD(2024. 2. 25.), "2024 World investment report."

62) Chunlai Chen(2015), "Determinants and motives of outward foreign direct investment from China's provincial firms."

63) 중국에서는 중국이 경쟁 우위를 갖추어 글로벌 영향력을 확대하고 있는 전기차, 리튬 배터리, 태양광 셀 산업을 새로운 3개 종류 산업이라는 의미로 '신3양(新三样)'이라고 칭하고 있음.

64) Energy Tracker Asia(2025. 9. 23.), "China's Green Manufacturing Industry Brings Massive Investments to 54 Countries."

직접 진출하지 못하고 우회 지역 및 인접 국가에 대한 투자가 증가하고 있다. 이러한 투자 거점 지역은 관련 규제 변화에 따라 함께 변화할 수 있다. 가령, USMCA 규정 변화 등에 따라 미국시장 진출을 위한 중국의 중남미 투자 혹은 중남미 내 거점 지역 변화 등이 나타날 수 있다.

또한 정보통신, 클라우드 데이터센터 등 중국이 경쟁력을 갖춘 첨단기술 산업 분야에서도 신흥국 시장을 중심으로 중국의 해외진출이 확대되고 있다. 이러한 분야는 미국, 유럽 등 선진국에서 경제안보 등을 이유로 시장 접근을 제한하고 있는 반면, 신흥국 시장의 수요는 빠르게 증가하고 있어 중국기업들이 동남아, 중동, 중앙 유럽 등으로 투자 지역을 다변화하고 있다.⁶⁵⁾

이러한 중국의 첨단산업 분야 관련 해외투자 및 수출 확대는 기술자립이라는 중국의 국가 목표와 밀접하게 연결되어 있다. 혁신과 기술 고도화를 핵심 정책으로 추진하면서 컴퓨터, 통신, 로봇 공학 등 첨단 제조 분야에 투자를 집중한 결과이기 때문이다.

2) 중국 내수 부진과 과잉생산 해소

중국의 국내 수요 부족은 중국기업들의 해외진출 확대 및 다변화의 중요 요인 중 하나이다. 중국은 부동산 침체 장기화, 인구 감소 및 고령화, 사회보장시스템 불충분 등으로 내수 부진이 단기간에 해소되기는 어려운 구조이며, 미국과의 기술경쟁에 대응하여 '새로운 질적 생산력(新质生产力)' 발전 등 기술 혁신 중심의 발전 전략을 추진하고 있다. 이는 내수와 산업 생산의 불균형을 통해 과잉생산을 야기할 가능성이 높으며, 중국기업의 해외진출을 압박하는 요인으로 작용한다.

중국은 미·중 경쟁 심화 및 글로벌 공급망 재편에 대응하여, 내수(소비) 강화 및 자립도 제고를 목표로 하는 쌍순환 전략을 추진하고 있다. 그러나 중국

65) China Briefing(2025. 9. 16.), "Mapping China's Outbound Investment (ODI) Shifts: Sources, Destinations, and Sectors."

내수시장이 부동산 침체, 소비심리 약화, 지방부채 누적 등 구조적 문제로 인하여 단기간에 회복되기 어려운 상황에 놓이자, 중국정부는 국내 수요를 촉진하는 강력한 부양정책보다는 기술 혁신을 통한 산업 고도화 전략이라고 할 수 있는 ‘새로운 질적 생산력’ 제고를 중장기 발전 방식으로 제시하였다. 이는 미국의 첨단기술 견제에 대응해야 하는 중국 입장에서 기술 혁신에 대한 전폭적인 지원과 투자가 절대적으로 중요한 과제이라는 점을 시사한다. 이와 같이 혁신 투자에 대한 정부 지원 강화를 통해 기술 혁신 역량이 증대되면, 기술 우위를 가진 중국기업은 시장 개척 및 효율성 제고를 위해 해외진출을 확대할 수 있게 된다. 최근 중국의 전기차 및 배터리 분야의 글로벌 시장 점유율 확대가 대표적 사례이다.

‘새로운 질적 생산력’ 제고와 같은 공급 강화 전략의 추진으로, 기술/산업 혁신 관련 투자 확대가 중시되면서 이를 통해 생산된 물량(중간재/최종재 등)이 내수 부진으로 충분히 소비되지 못할 경우, 과잉생산 물량은 해외시장으로 이동(수출)할 유인이 증가한다. 즉, 기술 혁신 관련 투자 증가로 혁신 역량이 증대되었더라도, 구조적으로 내수가 부진한 상황에서 제조업의 과잉생산은 국내 가격 하락과 기업 마진 압박을 초래하며, 중국기업이 해외시장을 개척할 필요성을 증대시키는 주요 요인이 되고 있다.⁶⁶⁾ 기존 일부 전통산업 부문에 국한되었던 제조업 과잉생산이 부동산 경기 침체를 만회하기 위한 제조업 투자 급증으로 인해 의료 및 소비재 부문으로까지 확산되었다. 뿐만 아니라 그린·신에너지 기술 품목인 태양광·풍력 및 전기차·배터리 산업도 과잉생산 구조조정 압력에 직면하여 저가 수출이 증가하였다. 이는 중국 국내 수요를 크게 초과하는 대규모 생산을 경계하는 세계 주요 국가들의 반발을 야기하고 있다. 기술 혁신 명목의 투자가 특정 분야에 과도하게 집중될 경우, 기업 간 출혈 경쟁이 심화되고 기업의 수익성이 악화되어, 구조조정 과정에서 저가 밀어내기 수출을 야기할

66) AlInvest(2025. 7. 15.), “China’s Resilient Growth: Navigating Opportunities in Trade Diversification and Fiscal Stimulus Amid Global Uncertainties.”

수 있다. 이는 해당 상품의 국제 가격 및 산업 생태계에도 부정적 영향을 미칠 수 있다. 이러한 과잉생산 현상은 중국의 혁신 투자 전략과 내수 부진이 지속되는 상황에서 해결되기 쉽지 않을 전망이다. 중국기업들은 국내의 재고를 해소하고 잠재적인 수입 제한이나 반덤핑 관세를 우회하기 위해 해외에 직접 생산 거점을 구축할 필요성이 커졌다. 이러한 과잉생산 외부화 전략은 특히 전기차(EV) 및 배터리와 같은 자본집약적인 녹색산업 분야에서 해외 그린필드 투자 급증으로 나타나고 있다.⁶⁷⁾

3) 기업 주체별 전략 다양화

중국기업의 해외진출은 기업 주체별로 구분되는 전략적 패턴을 보인다. 국유기업, 특히 중앙 국유기업은 국가전략과 전략적 자원 확보를 우선하며 대규모 투자를 통해 중국의 글로벌 영향력을 확대하는 역할을 하고 있다. 이에 해외 진출거점 역시 국가의 대외·경제·안보 전략 등과 연계되어 변화한다. 반면 민영기업은 시장 기회와 효율성·수익성을 중심으로 상대적으로 소규모·다수의 투자를 실행하며 보다 시장 지향적인 전략을 구사하고 있다.

중국 상무부 통계에 따르면, 중국의 비금융 부문 OFDI(누적기준) 중 비국유기업 비중⁶⁸⁾은 2008년(434억 달러) 30%를 넘어선 이래 꾸준히 상승하여 2015년(4,475억 달러)에는 48%로 최고치를 기록하였다. 2016년 그 비중이 39%로 하락하였으나 규모(4,567억 달러)는 계속 증가하였다. 이후 비국유기업 비중은 꾸준히 40%대를 상회하면서 증가하여, 2023년에는 1조 1,211억 달러로 43%를 유지하고 있다.⁶⁹⁾ 이는 중국의 OFDI에서 민간 부문의 역할이 과거에 비해 현저히 확대되고 있음을 보여준다.

중국의 국유기업, 특히 중앙 국유기업은 중국의 장기적 국가 이익을 위한 전

67) MERICS(2025. 5. 21.), "Chinese investment rebounds despite growing frictions - Chinese FDI in Europe: 2024 Update."

68) 비국유기업 비중에는 외자기업 및 홍콩, 마카오, 대만 기업을 포함하지 않음.

69) CEIC DB를 활용하여 저자 계산. CIEC database.

략적 자원(석유, 가스, 광물 등) 확보에 집중하면서, BRI 프로젝트 등 국가전략과 연계된 정책 수행형 투자를 한다. 단기 경제적 수익성이 낮거나 손실이 예상되더라도 전략적 가치를 우선순위에 두고 투자를 감행한다.⁷⁰⁾ 고위험, 장기 프로젝트(인프라, 광물) 추진에 따른 리스크는 정책은행 및 정부지원을 통해 흡수한다. 이에 (중앙)국유기업의 주요 투자 대상국은 에너지, 석유·가스, 광물 등을 보유한 자원부국(아프리카, 중동, 중남미)과 정치적인 연계가 강한 국가들(대규모 인프라 투자)이다.⁷¹⁾ 주로 대형인프라, EPC(항만, 철도, 전력) 투자를 통해 현지 법인, 생산기지, 물류허브를 구축하고, 광물·에너지 자산을 인수하여 안정적인 원자재 공급망을 확보해 왔다(남미, 아프리카 중심).⁷²⁾

한편 민영기업, 특히 제조 분야 대형 민영기업은 시장 확대, 효율성 및 수익성 증대, 공급망 안정화 등을 위하여 해외진출을 확대하고 있다. 특히 최근 몇 년 동안 선진국의 대중국 규제 및 공급망 리스크 증대 등에 대응하여 공급망 효율화 및 생산 최적화, 새로운 시장 개척 등을 목표로 하는 해외진출이 증가하고 있다. 대표적으로 CATL, BYD, JinkoSolar 등 배터리, 전기차, 태양광 제조 기업들이 시장 및 효율을 추구하며 제3국에 생산법인을 설립하고, 부품 및 고부가가치 활동은 중국 본토에서, 조립·판매는 해외 현지화 방식을 주로 활용하고 있다. 또한 공급망 안정화를 위하여 지정학적 리스크(수출 통제, 제재 등)에 대비한 복수 거점을 구축하거나 해외 지역별로 제조 클러스터를 구축하면서 일부 산업의 글로벌 공급망을 재편하고 있다.⁷³⁾

또한 기술 플랫폼, 통신 관련 민영기업들은 시장 확장 및 표준, 데이터 영향력 확보 등을 위하여 DSR과 같은 정책과 연계하여 해외진출을 확대하고 있다.

70) Randall W. Stone, Yu Wang and Shu Yu(2021. 8. 5.), "Chinese Power and the State-Owned Enterprise."

71) M John Foster(2022), "A fresh view of China's OFDI, its motivations and risks thereto."

72) Wendy Leutert, Elizabeth Plantan, and Austin Strange(2022. 11. 28.), "Puzzling Partnerships: Overseas Infrastructure Development by Chinese State-Owned Enterprises and Humanitarian Organizations."

73) Thilo Hanemann, Armand Meyer, and Danielle Goh(2025. 2. 18.), "China's Global Investment in 2024: Battery Bonanza Ends But Completed Investment Rebounds."

중국의 기술 플랫폼(알리바바, 텐센트, 바이트댄스 등)과 통신·ICT 인프라 기업(화웨이, ZTE 등)은 글로벌 시장에서 정치·기술·경쟁 환경이 급변함에 따라 기존 단일시장 의존 구조를 벗어나 다변화 전략을 강화하고 있다. 2018년 이후 미·중 전략경쟁이 기술 분야로 확대되면서 중국의 ICT 기업들은 미국과 유럽 의존도를 낮추고 정책 리스크가 상대적으로 낮은 중동, 동남아, 아프리카 등 신흥시장 진출을 확대하면서 특정 국가의 제도 및 정책 충격을 상쇄하기 위한 다자 거점을 구축하고 있다.⁷⁴⁾ 특히 화웨이는 중동(사우디, UAE), 아프리카(남아공, 케냐), 남아시아(파키스탄) 등에서 5G, 클라우드, 디지털정부 사업을 확대하면서 투자거점 다변화를 추진해 왔다.⁷⁵⁾ 이를 통해 서구시장 차단 위기를 글로벌 사우스에서 기회로 전환한 전략적 대응의 대표 사례가 되었다.

한편, 중국의 DSR 역시 단순한 정책적 인프라 사업에 그치지 않고 클라우드, AI, 데이터센터, 전자상거래, 핀테크, OTT 등으로 확장된 기업 주도형 네트워크로 전환되고 있다. 이 과정에서 중국기업들은 통신 인프라(장비)→클라우드 서비스→데이터센터→플랫폼 서비스로 가치사슬을 확장하고, B2G(정부) 중심에서 B2B·B2C로 시장 다각화를 추진하였으며, 현지 국유기업·정부·대형 ICT 기업과 합작법인 체제로 확대하여 리스크를 관리하였다.⁷⁶⁾ 또한 중국 ICT 기업들은 통신 인프라 표준, 스마트시티 운영체계, 모바일결제 생태계, AI+공공서비스(안전, 교통, 의료) 등 ‘표준+솔루션 패키지’를 해외시장에 확산함으로써 국가 차원의 기술 표준 영향력을 넓히고 사업 구조를 다각화하고 있다.⁷⁷⁾ 즉 단순 장비 수출에서 표준, 데이터, 플랫폼, 클라우드·AI 서비스로 이

74) CSIS(2021. 2. 9.), “Competing with China’s Digital Silk Road.”

75) Huawei Cloud(2024. 10. 15.), “Huawei Cloud Summit UAE 2024: Leap into Intelligence with a Better Cloud Across Middle East”; Fadye Saud Alfayad(2019. 5. 2.), “Huawei and the Gulf Region: Market Opportunities Despite the Ongoing US-China Trade War.”

76) EURASIA GROUP(2020. 4.), “The Digital Silk Road: Expanding China’s Digital Footprint”; Fakhar Hussain1, Ali Imran, Zakar Hussain, and Muhammad Ikramullah Khan(2023. 12.), “Infrastructure Development for the Digital Silk Road (DSR) and its Implications for China Under the Belt and Road Initiative”; The Diplomat(2025. 7. 16.), “The Digital Silk Road in the Gulf: Navigating Risks Amid China-US Rivalry.”

77) U.S.-China Economic and Security Review Commission(2020. 1.), “China’s Smart Cities

어지는 전 주기적 디지털 영향력 확산 모델을 구축하며 관련 분야 중국 민영기업들의 해외진출 거점을 확대하고 있다.⁷⁸⁾ 이러한 특징은 게임·콘텐츠, 라이브 커머스 플랫폼, OTT·SNS 관련 분야에서도 유사하게 나타나고 있다.

이 밖에도 민간 스타트업, 중소기업들은 해외 현지 고객 수요에 대응하여 수출시장을 다변화하거나 생산거점을 빠르게 구축하고 있다. 리스크 및 규모 등의 제한에 따라 직접투자 대신 현지 위탁생산(CMO) 등 아웃소싱을 하거나 현지 파트너와 합작 투자를 통해 진출하는 경우가 많다. 또한 자금 및 정보의 제약으로 민간 대기업 혹은 국유기업의 진출(클러스터)과 연계한 진출도 많다.⁷⁹⁾

특히 국경 간 전자상거래 등을 활용한 중국 중소형 기업의 해외진출이 빠르게 확대되고 있다. 크로스보더 이커머스, 원격 판매 등 새로운 비즈니스 모델을 통해 중국의 중소형 기업들이 해외시장에 진출하는 것이 과거보다 수월해졌으며, 이는 전통적인 대기업 중심의 해외진출보다 다층적인 시장 다변화를 가능하게 하였다.⁸⁰⁾ 중국 내 일부 연구에 따르면, 중국 첨단기술 제품의 수출입 주체인 민영기업의 수출입 규모가 2024년 24조 3천억 위안으로 전년대비 8.8% 증가하여 중국 전체 무역의 약 56%를 차지하였다. 또한 중국의 국경 간 전자상거래 수출입 규모는 2024년 전년대비 10.8% 증가한 2조 6천억 위안으로, 지난 5년간 10배 이상 증가하여, 중국 대외무역 성장의 새로운 동력이 되고 있다.⁸¹⁾

Development”; CIGI(2022. 4.), “The Digital Silk Road and China’s Influence on Standard Setting.”

78) Richard Heeks *et al.*(2024. 2. 23.), “China’s digital expansion in the Global South: Systematic literature review and future research agenda.”

79) Maria Richert, Irina Heim, and Yelena Kalyuzhnova(2025. 7. 15.), “A Systematic Literature Review of Chinese Investment in Natural Resource-Rich and Technology-Intensive Locations.”

80) KOTRA(2024. 12. 26.), 「2024년 중국기업의 해외 진출 성공 사례 분석」.

81) 曲建, 王振(2025. 3. 25.), 「中国外贸“含新量”: 创新驱动下的高质量发展实践」.

라. 핵심자원 확보 및 공급망 회복력 강화

2013년 BRI 발표 이후 중국은 전통적 자원(석유 등)에서 전환광물(리튬·코발트·니켈·희토류 등)⁸²⁾로 해외투자 대상을 전환하며, 상류(채굴)→중류(정제)→하류(제조)로 이어지는 수직 통합 공급망을 글로벌 차원에서 구축하고 있다.⁸³⁾ 이 전환광물은 전기차 배터리(리튬·니켈·코발트·망간), 전력망·재생에너지(구리·희토류), 고성능 영구자석(희토류) 등 에너지 전환과 디지털 인프라 구축에 필수적인 핵심자원으로,⁸⁴⁾ ‘중국제조 2025’ 및 탄소중립 목표 등과 직결된다. 이에 중국의 핵심자원 확보에 있어 해외투자 대상의 변화는 단순한 경제적 이익 추구를 넘어, 미·중 기술 경쟁, 팬데믹 충격, 지정학적 불확실성 속에서 자국 산업의 공급망 독립성과 회복력을 확보하려는 국가전략이라고 할 수 있다.

1) 핵심자원 확보 거점 확대

지질학적 매장량의 상대적 부족으로 상류(채굴) 부문이 취약한 중국은 전환광물 등 핵심자원 확보를 위해 BRI를 활용하여 아프리카, 남미, 동남아에 집중 투자하며 지리적 리스크를 분산하고 있다. CMOC, Ganfeng, Tsingshan 등 중국기업은 DRC(콩고민주공화국)에 코발트 및 구리, 아르헨티나에 리튬, 인도네시아에 니켈 등에 대한 대규모 투자를 하였다. 또한 미얀마, 말레이시아, 아프리카 등에 희토류 관련 광산 투자 프로젝트를 추진하였다. 이러한 해외 광산 투자를 통해 중국은 해외 원료 공급원을 직접 장악할 수 있게 되었고, 글로벌 지배력을 보유한 국내 정제·가공 능력을 결합하여 원자재 수입국이면서도

82) 전환 광물(Transition Minerals)은 화석연료에서 저탄소 에너지로 전환하는 데(탄소중립, 재생에너지, 전기차 등) 핵심적인 역할을 하는 광물을 의미함.

83) The SAIS Review(2025. 11. 28.), “Unearthing Influence: China’s Global Strategy for Transition Minerals.”

84) IEA(2024), “Global Critical Minerals Outlook 2024.”

가공품 수출국 지위를 확보하게 되었다. IEA 보고에 따르면 중국은 희토류 원소(REE)의 약 90%를 정제하고 있고, 20가지 핵심 에너지 관련 광물 중 19가지의 정제를 선도하고 있으며, 평균 세계 시장 점유율이 약 70% 달한다. 특히 리튬, 니켈, 코발트와 같은 수요가 많은 광물의 경우, 중국의 원광 추출 점유율은 10~30%에 불과하지만 정제·가공 점유율은 60~70%에 이른다.⁸⁵⁾ 2025년 상반기 BRI 참여국들에 대한 금속·광업 부문 투자는 전체의 20%에 달하는 249억 달러로 역대 최고치를 기록했다(광산 투자 약 100억 달러).⁸⁶⁾ 이는 중국이 자원의교를 통해 공급망 다변화 및 가격협상력 강화를 동시에 추구하고 있음을 시사한다.

또한 중국은 미국(Chips Act, IRA) 및 EU(CBAM)의 중국 배제형 공급망 구축에 대응하여 자원 확보의 지리적·정치적 리스크 분산을 추진하고 있다. 가령, 호주(니켈·리튬·희토류 등)와 캐나다 등 전통적 광물 공급원에 대한 의존도를 낮추고, 아프리카·라틴아메리카·중양아시아 등 BRI 연선 국가들과의 협력을 강화하고 있다.⁸⁷⁾ 한편, 희토류와 같이 중국이 압도적인 지배력(전 세계 채굴의 60%, 가공의 90% 장악)을 갖춘 전략광물에 대해서는 수출 통제를 강화하여, 글로벌 공급망에서의 협상력을 제고하고 있다. 이는 수입 다변화와 수출 통제를 병행하는 방식의 공급망 무기화 전략이라고 할 수 있다. 뿐만 아니라 2025년 11월 중국에서 개최된 희토류 표준 회의는 중국이 희토류의 글로벌 기술 표준 제정을 위한 움직임을 시사하고 있다.⁸⁸⁾

85) BELFER CENTER(2025. 10. 30.), "Critical Minerals Explained: Why They Matter for Geopolitics, Clean Energy & Tech."

86) Christoph Nedopil WANG(2025. 7. 17.), "China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2025 H1."

87) The SAIS Review(2025. 11. 28.), "Unearthing Influence: China's Global Strategy for Transition Minerals."

88) GRAND PINNACLE TRIBUNE(2025. 11. 19.), "China Tightens Rare Earth Grip Amid Global Scramble."

2) 자원민족주의에 대한 대응

중국은 아프리카, 동남아시아 등 자원부국들의 자원 주권 의식 강화와 부가 가치 창출 요구 증대에 대응하여, 단순 채굴을 넘어 제련·가공 시설 현지 설치, 기술이전, 고용 창출 등을 포함한 통합 프로젝트를 추진하고 있다.

인도네시아 정부가 2014년 원광 수출금지 정책을 추진하자(2020년 본격화) Tsingshan 그룹과 같은 중국기업은 니켈 공급원을 유지하기 위하여 인도네시아 모로왈리 산업단지에 대규모 제련소에 투자하게 되었다. 또한 중국기업들은 인도네시아에서 니켈 정제기술인 HPAL 공정을 도입하여 배터리 등급의 니켈 황산염을 효과적으로 정제하고 있다. 이로 인해 인도네시아는 원료 수출국에서 중간재 생산국으로 도약하게 되었으며, Ford, BYD 등 글로벌 기업 관련 OEM 투자를 유치하여 전 세계 EV 생산의 40% 이상을 공급하며, 재생에너지 전환 관련 글로벌 공급망의 중요 거점이 되었다.⁸⁹⁾

아프리카의 경우 2016년 이후 콩고민주공화국, 남아프리카공화국, 잠비아 등 10개국이 광업법을 개정하여 공급망 현지화 및 녹색 전환 등 광물자원에 대한 통제력을 강화하고 있다. 이에 대응하여 중국은 인프라 프로젝트뿐만 아니라 산업단지 공동 개발 등을 통해 현지 자원 처리 역량을 강화하고, 기술 이전 및 녹색금융 등을 통해 포용적 협력 플랫폼을 구축하기 위해 노력하고 있다. 가령, 시에라리온의 New Tonkolili 3천만 톤급 자철광 선광 공장(2025년 4월 가동)은 중국의 핵심자원 확보 전략과 아프리카 자원 개발 협력의 대표 사례이다.⁹⁰⁾ 이는 중국이 호주·브라질 의존형 철광석 공급망을 다변화하고, 고부가가치 정광

89) GLOBAL LEGAL INSIGHTS(2025. 7. 16.), "Unlocking strategic synergies: M&A opportunities between Indonesia and China in natural resources."

90) 짐바브웨는 리튬 정광 수출 전 20%의 현지 가공을 요구하여 중국 제련 기업의 현지 선광 시설 투자를 유도하였고, 남아공은 채굴권에 대한 현지 지분 비율을 제고하였다. 아프리카 연합은 '아프리카를 위한 광업 비전(Mining Vision for Africa)'을 통해 신규 광산 관련 폐쇄, 복구 계획서 제출, ISO 인증 환경 실험실 설립 등을 요구하고 있음. 2022년 우간다는 광물 이력 추적 인증 의무화를 강화하여 ESG 기준을 제고하였고 남아공은 광산기업에 대한 탄소배출 강도를 매년 5%씩 줄이도록 요구하였음. 中国对外贸易杂志(2025. 10. 13.), 「非洲资源主权觉醒 与中国供应链的“双向赋能”之路」.

생산 현지화를 통해 수입국(시에라리온)과 상생하는 모델을 일정 부분 구축했음을 보여준다.

3) 전기차 배터리 분야의 핵심자원 확보 및 공급망 안정화

CATL, BYD 등 중국 전기차 배터리 제조사들은 비용 절감과 공급망 안정화를 위하여, 원료 채굴부터 배터리 제조까지 수직 통합된 공급망(원료 채굴→정제→셀 제조→팩 조립→차량 생산)을 구축해왔다.⁹¹⁾ 이 과정에서 리튬, 니켈, 코발트 등 핵심 원료의 확보를 위해 전 세계 주요 자원 보유국으로 투자를 확대하고 다변화하였다. 이들 핵심 원료 정제 과정의 약 70~80%가 중국에서 이루어지고 있으나 원료 채굴 단계에서는 남미, 호주(리튬), 인도네시아(니켈), 콩고 민주공화국(코발트)이 주요 생산지이기 때문에, 중국기업들은 이들 지역으로 직접투자를 확대하여 원료 공급망의 취약점을 해소하고자 했다.⁹²⁾

2018년부터 2024년까지 중국기업들은 남미 리튬 프로젝트에 160억 달러 이상을 투자했으며, 아르헨티나의 16개 리튬 프로젝트 중 6개가 중국기업 소유 또는 합작투자로 운영되고 있다. 간펑리튬(Ganfeng Lithium)과 텐치리튬(Tianqi Lithium)은 남미 리튬 프로젝트에서 상당한 지분을 확보하여 2023년 기준 전 세계 리튬 생산의 약 40%를 통제하고 있다. CATL은 리튬 확보를 위해 남미 3개국(아르헨티나·볼리비아·칠레) 국경지역에 걸쳐 있는 리튬 삼각지대(Lithium Triangle)에 적극 투자했다. 2023년 1월에는 볼리비아 정부와 14억 달러 규모의 협약을 체결하여 우유니(Uyuni)와 오루로(Oruro) 염호에서 리튬 개발 권리를 확보했으며, 2025년 2월에는 아르헨티나 국영 석유회사(YPF)와 살라르 델 옴브레 무에르토(Salar del Hombre Muerto) 염호 개발을 위해 14억 달러 투자 협약을 체결했다.⁹³⁾ BYD는 브라질의 리튬 풍부 지역

91) BBC(2025. 11. 13.), “‘They’re just so much further ahead’: How China won the world’s EV battery race.”

92) EIA(2025. 5. 21.), “China dominates global trade of battery minerals.”

93) 아르헨티나, 칠레, 볼리비아로 이루어진 리튬 삼각지대는 전 세계 리튬 자원의 60~70%를 보유하고

제키틴호냐 벨리(Jequitinhonha Valley)에서 2개 부지의 채굴권을 확보했다. 이는 BYD의 최대 해외시장인 브라질에 전기차 공장을 함께 설립하는 수직 통합 전략(원료 채굴에서 전기차 생산·판매까지)의 일환이었다.⁹⁴⁾

한편 BYD, 화유코발트 등 일부 중국기업은 아프리카에 리튬 투자를 확대하고 있다. BYD는 2022년 아프리카의 6개 리튬 광산 인수를 위한 협상을 진행했다고 보도되었다(구체적인 내용이 공개되지는 않음). 이후 BYD는 2024년 짐바브웨의 아카디아 리튬 광산(Arcadia Lithium Mine)으로부터 리튬 정광을 공급받기 시작했다.⁹⁵⁾ 아카디아 광산은 연간 45만 톤의 리튬 정광을 생산할 수 있는 세계 최대 리튬 광산 중 하나로, 중국기업인 저장(Zhejiang) 화유코발트가 아카디아 리튬 광산에 3억 달러를 투자하여 개발을 주도하고 있다.⁹⁶⁾ CATL은 캐나다의 리튬 산업에 투자하여 채굴권과 탐사권을 확보했으며, 호주 광물탐사업체 AVZ 미네랄스에 투자하여 콩고민주공화국의 마노노 리튬 프로젝트 개발 참여권을 확보하였다.⁹⁷⁾

니켈 확보를 위해서 CATL은 인도네시아에 진출하여 니켈 채굴·제련에서 배터리 제조·재활용까지 포괄하는 프로젝트에 참여하고 있으며, BYD는 니켈을 중심으로 보크사이트·구리 등 인도네시아의 우위 광물을 고려한 전기차 생태계를 구축하고 있다. 또한 청산그룹(Tsingshan Group)이 주도하는 모로알리 산업단지(IMIP)와 화유코발트가 참여하는 웨다베이 산업단지(IWIP)를 중심으로 중국기업의 인도네시아 니켈 투자가 추진되었다. 이들 산업단지는 니켈

있으며, 고도 염효와 건조한 기후로 인해 태양 증발법을 통한 저비용 채굴이 가능하다. 중국의 이 지역 투자 확대는 전기차 배터리 공급망에서 중국의 지배력을 더욱 강화하는 요인이 되고 있음. Undisciplined Environments(2025. 3. 11.), "China's Expanding Footprint in South America's Lithium Triangle."

94) EV Magazine(2025. 2. 14.), "BYD Expands into Brazil's Lithium Valley with Acquisition."

95) BYD는 아카디아 광산의 리튬을 중국 광시성(칭저우) 내 산업단지에서 추진하는 탄산리튬 프로젝트에 투입하고 있으며, 배터리 생산 및 신에너지차 테스트 관련 프로젝트도 진행하고 있다. Energy Trend(2024. 9. 12.), "BYD puts another lithium project into production."

96) VOA News(2022. 6. 4.), "China Looks to Africa in Race for Lithium."

97) Reuters(2021. 9. 29.), "China's CATL expands overseas investment with Millennial Lithium deal."

채굴부터 배터리 소재 생산까지 수직 통합된 구조를 갖추고 있어 물류 비용을 30% 절감하고 인도네시아에 수만 개의 일자리를 창출하였다.⁹⁸⁾

코발트 공급 안정화를 위하여 CATL은 콩고민주공화국(DRC)의 키산푸(Kisanfu) 구리·코발트 광산에 1억 3,750만 달러를 투자하여 25% 지분을 확보했다. 이는 2021년 4월 체결되었으며, CATL의 자회사(닝보 Brunp CATL 신에너지)가 중국몰리브덴(CMOC)의 자회사(KFM 홀딩)의 지분을 인수하는 방식으로 이루어졌다. KFM 홀딩이 95% 지분을 가지고 있는 키산푸 광산은 CMOC의 텐케 푼구루메(Tenke Fungurume) 구리·코발트 광산 인근에 위치하며, 약 310만 톤의 코발트와 620만 톤의 구리를 매장하고 있는 것으로 추정된다. 이는 세계에서 가장 크고 등급이 높은 미개발 코발트·구리 프로젝트 중 하나로 평가되며, 위 거래를 통해 CATL은 이 프로젝트에 참여하게 되었다.⁹⁹⁾ 콩고민주공화국은 전 세계 코발트 매장량의 50% 이상을 보유하고 있으며,¹⁰⁰⁾ 전 세계 코발트 생산량의 75% 이상을 담당한다.¹⁰¹⁾ 중국 자본은 콩고민주공화국의 코발트 광산 19개 중 15개를 소유하거나 지분을 보유하고 있으며(광산 소유권, 콩고산 코발트의 약 80%를 통제하고 있어(생산량 통제), 코발트 공급망에서 중국의 지배력은 압도적이다.¹⁰²⁾ 한편 콩고민주공화국은 2025년 2월 코발트 수출 금지 정책을 시행했으며, 6월에 이를 연장했다. 이러한 상황 속에서 CMOC는 당해 6월 코발트 공급 계약에 대해 불가항력(Force Majeure)을 선언하며¹⁰³⁾ 콩고 정부에 수출 금지 해제를 요청했다. 이후 9월 콩고민주공화국 정부는 수출 금지를 해제하고 2025년 10월부터 쿼터제를 도입했다. 연간 코발

98) Angela Tritto(2023. 4. 11.), "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold."

99) Mining technology(2024. 4. 12.), "CATL to acquire stake in DRC's Kisanfu copper-cobalt mine in \$137m deal."

100) World Population Review(2025), "Cobalt Reserves by Country 2025."

101) Cobalt Institute(2025. 7.), "COBAL: POWERING THE GREEN ECONOMY."

102) Council on Foreign Relations(2025. 5. 28.), "China in Africa: March 2025."

103) 계약상 의무 이행을 일시적으로 또는 부분적으로 면제받기 위한 '법적·계약적 선언'으로, 해당 기업의 문제가 아니라 외부 요인 때문에 계약을 당장 이행할 수 없음을 공식적으로 통지함으로써 계약의 채무불이행 책임을 면하거나, 일정 기간 이행을 유예하기 위한 절차임.

트 수출 한도는 9만 6,600톤이며(2026~27년도 동일), 이는 2024년 CMOC의 수출량인 9만 5,779톤과 유사한 수준으로, CMOC와 같은 대형 중국기업에 상당한 압박 요인이 되고 있다.¹⁰⁴⁾

한편 전기차 배터리 음극재의 핵심 원료인 흑연은 중국이 전 세계 생산량의 70% 이상을 차지한다. 그러나 중국의 배터리 산업의 폭발적 성장(수요 증가)에 맞춰 2023년 12월 중국은 흑연에 대한 수출 허가제를 도입하여 국내 공급을 우선시하기 시작했다.¹⁰⁵⁾ 이로 인해 글로벌 공급망의 불확실성이 증가하자 미국, 한국, 일본, EU 등은 광물안보파트너십(MSP)을 통해 세계 2위 흑연 매장지인 탄자니아 마헹게(Mahenge) 광산 개발에 참여하고,¹⁰⁶⁾ 미국은 아프리카에서 흑연 광산을 운영하고 있는 호주 광산회사에 전략적 투자를 하는¹⁰⁷⁾ 등 중국 의존도를 낮추기 위한 투자를 확대하고 있다.

이러한 선진국의 중국 견제 흑연 투자가 아프리카에서 증가하고, 2024년 하반기 중국 내 대형 플레이크 흑연이 부족해지자, 중국 배터리 기업들은 흑연 공급망 확보를 위해 탄자니아, 모잠비크 등 아프리카의 품질 좋은 천연흑연을 대량 수입하였다.¹⁰⁸⁾ 그리고 이렇게 수입한 흑연을 중국 내에서 배터리용 고급

104) 이러한 정책은 명목상으로는 코발트 가격 안정화와 콩고민주공화국 내 산업화 촉진을 목표로 하지만, 실질적으로는 CMOC의 생산량 제약으로 작용하고 있음. 실제로 CMOC는 쿼터제에 반대 입장을 표명했으며, 글로벌 채굴기업인 글렌코어(Glencore)가 쿼터제를 지지하는 것과 대조를 이루고 있음. Mining technology(2025. 9. 23.), "DRC to lift cobalt export ban and launch quotas from October 2025"; Reuters(2025. 9. 22.), "Congo to replace cobalt export ban with quotas from Oct 16."

105) 미국 RAND 리서치 보고서에 따르면, 중국은 천연 및 인조 흑연을 합쳐 약 70%의 점유율을 가진. RAND(2024), "The Effectiveness of U.S. Economic Policies Regarding China Pursued from 2017 to 2024."

106) Workforce Africa(2025. 10. 2.), "POSCO International Breaks Ground on Major Graphite Mine in Tanzania, Strengthening Global EV Supply Chains."

107) 연간 35만 톤의 천연흑연 생산 능력을 갖춘 발라마(Balama) 광산을 운영하고 있는 호주 광산회사 시라 리소시스(Syrah Resources)는 2024년 10월 미국 국제개발금융공사(DFC)로부터 1.5억 달러의 차입금 약정을 체결했음. 이는 미국의 중국산 흑연 의존도를 낮추기 위한 전략적 투자라고 할 수 있음. Mining.com(2024. 11. 1.), "Syrah secures \$150m US loan for Mozambique graphite operation."

108) 중국이 흑연 수출 통제를 강화하면서, 오히려 아프리카로부터 천연흑연 수입은 증가하였음. 아프리카의 흑연 채굴 능력이 2024년 113만 2,000톤에서 2025년 125만 톤으로 확대되고 있으며, 이 중 상당 부분이 중국으로 수입됨. 탄자니아의 린디 점보, 모잠비크의 발라마, 마다가스카르의 프로젝트

흑연(소재)으로 정제하는 방식을 활용하여 대응하고 있다. 이는 중국의 흑연 정제 기술에 대한 독점적 우위로 인하여 가능한 방식으로, 중국은 정제 흑연의 약 90% 이상, 배터리용 고급 흑연(소재)의 거의 100%를 생산하고 있다. 이로 인해, 서방 기업이 운영하는 아프리카 흑연 광산은, 최종 구매자이자 거의 유일한 대량 구매자인 중국 정제 회사들을 상대로 가격협상력이 거의 없어 적자를 감수하더라도 판매해야 하는 경우가 많다(실제로 일부는 재정 어려움으로 자발적 관리에 돌입하였고 운영 규모를 축소하기도 함). 중국 정제 회사들은 이렇게 저렴하게 수입한 천연흑연을 정제 기술 독점을 통해 중국 내에서 가공하여 고부가가치 배터리 소재로 전환하고 있다. 즉 중국 배터리 기업들은 선진국들의 아프리카 흑연 개발 투자(대중국 견제 투자) 확대에 대응하면서 흑연 공급망 확보를 위하여 △ 아프리카 천연흑연 대량 수입을 더욱 확대하면서(향후 아프리카의 흑연 공급 감소 우려), △ 중국 내 정제 능력을 더욱 강화하는 방식을 활용하고 있다.¹⁰⁹⁾ 한편 아프리카의 흑연 생산이 증가하고 있음에도 불구하고, 한국, 일본, 대만 등 주요 배터리 제조사들은 여전히 중국산 흑연과 배터리용 고급 흑연(소재)을 선호하고 있다. 이는 중국산이 30~40% 더 저렴하고, 수출 허가를 받는 데 2주 정도만 소요되며,¹¹⁰⁾ 정제 품질이 우수하기 때문이다. 중국 배터리 기업들은 이러한 가격 우위와 신속한 공급의 장점을 유지하기 위해 아프리카 천연흑연의 저가 수입을 전략적으로 활용하고 있다.

종합하면, CATL과 BYD를 중심으로 한 중국 배터리 제조사들은 원료 채굴부터 정제, 배터리 제조까지 수직 통합된 글로벌 공급망을 구축했다. 배터리 핵

등에서 채굴된 천연흑연은 호주, 캐나다 등 서방 기업이 운영하는 광산에서 생산되지만, 최종 구매자는 중국 정제 회사들임. 중국의 정제 회사 관계자는 “2024년 하반기 중국의 대형 플레이크 흑연(large flakes) 부족을 해결하기 위해 아프리카산 흑연의 대량 구매를 시작했음”을 밝힌 바 있음. Fastmarkets(2025. 2. 27.), “African graphite supply in 2025: Market shifts, challenges and strategic importance.”

109) Next Move Strategy Consulting Source(2025. 10. 4.), “Graphite’s Strategic Role in 2025: Supply, Demand & Africa’s Rise.”

110) Fastmarkets(2025. 2. 27.), “African graphite supply in 2025: Market shifts, challenges and strategic importance.”

심 원료 확보를 위한 해외투자는 국가·지역별 자원 분포에 따라 명확한 패턴을 보인다. 리튬 확보를 위해서는 남미의 리튬 삼각지대(볼리비아, 아르헨티나, 칠레)와 브라질, 그리고 호주와 캐나다에 투자했다. 니켈은 인도네시아에 집중 투자하여 전 세계 니켈 매장량의 22%에 접근했으며, 코발트는 전 세계 생산의 75% 이상을 차지하는 콩고민주공화국에 직접투자했다. 또한 호주, 캐나다, 아프리카 등으로 투자를 다변화하여 공급 안정성을 확보하고자 했다. 현지의 정치·경제적 환경 변화에 대해서는 대규모 수직 통합 전략을 추진함으로써 효율성을 제고하고(제조·물류 비용 등 절감) 현지 수요를 충족시키는(현지 제련·제조 통한 산업화) 방식으로 대응했다. 이와 함께 미국 IRA, 미국·EU의 전기차 고관세 등 리스크에 대응하여, 다수 국가에 분산 투자하여 공급망을 다변화하고 있다. CATL은 볼리비아, 아르헨티나, 인도네시아, DR콩고, 호주, 캐나다 등 6개 대륙에 걸쳐 투자하고 있으며, BYD는 브라질, 인도네시아, 태국, 짐바브웨 등에 진출했다. 또한 유럽(독일, 헝가리)과 동남아시아(태국, 인도네시아)에 배터리 제조 거점을 구축하여 주요 소비시장에 근접한 공급망을 확보하고 있다.

이러한 해외거점 다변화 전략을 통해 중국 배터리 제조기업들은 원료 가격 변동성 완화, 공급 중단 리스크 최소화, 비용 절감을 통한 가격 경쟁력 확보라는 다층적 목표를 달성하고 있다. CATL은 2024년 기준 글로벌 전기차 배터리 시장 점유율 38%를 차지하며 1위를 유지하고 있고, BYD와 합쳐 55%의 시장을 지배하고 있다.¹¹¹⁾ 또한 중국기업들은 글로벌 음극재 생산의 70%, 양극재 생산의 85%를 점유할 정도로 배터리 공급망을 장악하고 있다.¹¹²⁾ 이러한 공급망 지배력은 향후에도 지속될 것으로 판단되며, 이는 글로벌 전기차 산업 구조에 중요한 영향을 미칠 전망이다.

111) CNEVPOST(2025. 2. 11.), "Global EV battery market share in 2024: CATL 37.9%, BYD 17.2%."

112) China Briefing(2023. 8. 10.), "China's Electric Vehicle Supply Chain and Its Future Prospects."

6. 주요 거점 지역 선정

본절에서는 본장 1~4절에서 분석한 중국의 해외 진출거점 변화 특징과 5절에서 분석한 거점 변화의 주요 요인을 종합적으로 고려하여, 중국의 전략적 거점을 도출하였다.

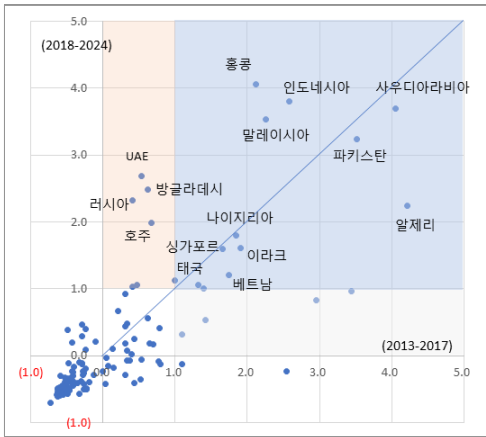
우선 1~4절에서 분석한 중국의 대외도급공사, 전체 및 제조 OFDI, 광업 OFDI, 중간재 및 자본재 수출, 중간재 및 자본재 수입, 광물 수입 등 주요 해외 거점 관련 지표별로 중국의 진출 국가 분포를 표준화하였다(평균과 표준편차 활용). 표준화 시, 금액을 기준으로 하였고, 2013~17년 기간과 2018~24년 기간으로 구분하여, 각 지표별로 표준화 값을 저·중·고로 구분하였다. 또한 지표별 상관관계를 확인하여 중국의 해외 진출거점 지표 간 연관성을 파악하였다.

[그림 2-54]는 주요 중국의 해외진출 지표 중 여러 지표와 상관관계를 보인 대외도급공사 거점 변화를 도식화한 것이다. 그림 우측의 [표 2-22]를 보면, 대외도급공사 지표는 중국의 중간재 수출거점과 가장 높은 상관관계를 보였고, 자본재 수출, 제조 및 전체 OFDI, 광물 수입 등과도 상관관계가 나타났다. 이는 중국정부 및 국유기업 주도의 대외도급공사를 통해 중국기업이 현지 시장에 진입하고 현지 네트워크·정보 등을 확보한 뒤 생산·운영·자산 확보를 위한 OFDI로 이어진다는 점을 뒷받침하는 결과이다. 또한 대외도급공사에 필요한 중간재 및 자본재를 중국에서 현지 국가로 수출하면서, 중국의 전략적 자산에 해당하는 광물자원의 수입 거점을 확보하는 기반을 마련한다는 의미이기도 하다.

중국이 대외도급공사를 추진한 국가 중 [그림 2-54]의 파란색과 주황색 부분에 분포한 국가는 2018~24년 대외도급공사가 상대적으로 가장 많았던 高국가이고, 파란색과 회색 부분에 분포한 국가는 2013~17년 高국가이다(표준편차 이상). 이에 파란색 부분에 분포한 국가들은 양 기간 대외도급공사가 모두 많이 추진된 高→高국가로, 양 기간 모두 중요한 핵심 거점 국가라고 할 수 있다.

주황색 부분에 분포한 국가는 中→高국가로, 이전 기간 대비 대외도급공사가 더 집중된 국가들이므로, 2018~24년에 중요하게 부상(집중)한 국가라고 할 수 있다.

그림 2-54. 중국의 대외도급공사 거점 변화



자료: 본문 분석 종합.

표 2-22. 대외도급공사와 주요 해외 진출거점 지표 간 상관계수

(2018~24년)	대외도급공사
전체 OFDI	0.2287
제조 OFDI	0.2296
광물 OFDI	-0.0902
전체 수출	0.2327
전체 수입	0.2960
중간재 수출	0.3207
자본재 수출	0.2437
중간재 수입	0.1658
자본재 수입	0.0449
광물 수입	0.2133

자료: 본문 분석 종합.

중국기업의 실제 거래 기반 OFDI가 감소하던 시기에도 중국의 대외도급공사 규모는 지속 확대되었으며, 대외도급공사 거점이 중국기업의 OFDI 및 수출입거점 등과 연관된다는 점에서, 대외도급공사 거점 변화는 중국의 해외 생산/공급거점 변화를 파악하는 기반이 된다. 또한 본장 2~3절에서 분석한 중국의 해외 생산거점(제조 OFDI, 중간재 및 자본재 수출) 및 공급거점(광업 OFDI, 광물 수입, 중간재 및 자본재 수입) 관련 지표를 위의 방식으로 표준화하여 각 지표의 거점을 추출하였다.

표 2-23. 해외진출 지표별 중국의 주요 해외거점

분야	변화	국가	지역
대외 도급 공사	高→高	인도네시아, 말레이시아, 사우디아라비아, 파키스탄, 알제리, 나이지리아, 이라크, 싱가포르, 베트남, 태국, 라오스, 홍콩	아세안, 중동, 아프리카, 남아시아
	中/低→高	UAE, 방글라데시, 러시아, 호주, 필리핀, 이집트	중동, 남아시아, 대양주, 아세안
	低→中	페루, 멕시코, 우즈베키스탄, 세르비아	중남미, 비EU/CIS
제조 OFDI	高→高	브루나이, 미국	아세안, 북미
	中/低→高	말레이시아, 베트남, 인도, 버뮤다, 홍콩	아세안, 남아시아
	低→中	멕시코, 알제리, 아르헨티나, 호주, 스웨덴, 나이지리아, 이집트, 칠레	중남미, 아프리카, 대양주, EU
중간재 수출	高→高	홍콩, 미국, 베트남, 한국, 인도, 일본, 대만, 독일, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아	북미, 아세안, 동북아, 남아시아, EU
	中/低→高	태국, 멕시코, 네덜란드, 브라질, 필리핀	아세안, 중남미, EU
자본재 수출	高→高	미국, 홍콩, 일본, 네덜란드, 독일, 인도, 베트남, 한국, 싱가포르	북미, 동북아, EU, 아세안, 남아시아
	中/低→高	러시아, 인도네시아, 멕시코	비EU/CIS, 아세안, 중남미
광업 OFDI	高→高	없음	-
	中/低→高	페루, 짐바브웨, 카메룬, DR콩고	아프리카
광물 수입	高→高	호주, 브라질, 칠레, 페루, 남아프리카공화국	대양주, 중남미, 아프리카
	低(中)→中	기니, DR콩고, 멕시코, 인도, 러시아	아프리카, 중남미, 남아시아, 비EU/CIS
중간재 수입	高→高	대만, 한국, 일본, 미국, 말레이시아, 독일, 스위스, 태국	동북아, 북미, 아세안, EU
	中/低→高	베트남, 인도네시아, 호주	아세안, 대양주
자본재 수입	高→高	일본, 독일, 대만, 미국, 한국, 태국, 프랑스	동북아, EU, 북미, 아세안
	中→高	말레이시아, 베트남, 싱가포르	아세안

자료: 본문 분석 자료를 활용하여 재분석.

위와 같이 분류한 지표별 거점 국가 중 高→高 국가를 핵심 거점으로, 中(低)→高 국가를 부상하는 거점으로 분류하고 이를 다시 [표 2-24]와 같이 유형별로 재분류하였다. 아래 표를 살펴보면, 아세안은 대외도급공사 추진의 핵심 및 부상 거점, 해외 생산거점의 핵심 및 부상 거점, 해외 공급거점의 핵심 및 부상

거점에 모두 해당하였다. 이는 아세안이 중국 공급망의 외연 확대 거점이자, 중요한 생산기지이며 주요 전략자원의 조달·공급거점 역할을 하고 있다는 것을 보여준다. 특히 베트남, 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르, 태국, 필리핀, 브루나이, 라오스 등 아세안 대부분 국가가 각각의 해외진출 유형의 핵심적이면서 부상하는 거점이다.

표 2-24. 중국의 해외진출 유형별 거점 국가

지역	대외도급공사(인프라)		해외 생산거점		해외 공급거점	
	핵심	부상	핵심	부상	핵심	부상
동북아	(홍콩)	-	(홍콩), 한국, 일본, 대만	(홍콩)	대만, 한국, 일본, (홍콩)	-
아세안	인도네시아, 말레이시아, 싱가포르, 베트남, 태국, 라오스	필리핀	브루나이, 말레이시아, 베트남, 싱가포르, 인도네시아	말레이시아, 베트남, 태국, 필리핀,	말레이시아, 태국	인도네시아, 싱가포르, 베트남
남아시아	파키스탄	방글라데시	인도	인도	-	-
중동	사우디아라비아, 이라크	UAE, 이집트	-	-	-	-
EU	-	-	독일, 네덜란드	스웨덴	독일, 스위스, 프랑스	-
비EU/CIS	-	러시아, 우즈베키스탄, 세르비아	-	러시아	-	러시아
북미	-	-	미국	-	미국	-
중남미	-	페루, 멕시코	-	아르헨티나, 멕시코, 브라질	브라질, 칠레, 페루	브라질, 칠레
아프리카	알제리, 나이지리아	-	-	알제리, 나이지리아	남아공	짐바브웨, 카메룬, DR콩고, 기니
대양주	-	호주	-	호주	호주	호주

주: 회색 글자는 중간재·자본재 네트워크를 표시.
자료: 저자 작성.

남아시아 역시 여러 해외진출 유형별로 거점 국가가 도출되었는데, 인프라 구축과 관련되는 대외도급공사 거점은 파키스탄과 방글라데시가, 생산 및 공급 거점으로는 인도가 중요한 거점인 것으로 분석되었다.

중동 및 러시아·중앙아시아(비EU/CIS) 지역에서는 중국이 대외도급공사를 확대 추진하여 중국의 해외 네트워크를 지속 발전시키고 있는 것으로 파악되며, 아프리카는 자원 확보와 인프라(대외도급공사) 외교의 중심지임이 확인되었다.

중남미는 중국이 중시하는 전략자원을 조달(공급)하는 핵심 거점이면서, 그 기능이 대외도급공사(인프라) 및 생산기지 등으로 확대되고 있다. 이는 중국기업이 진출하기 어려운 미국시장에 다양한 방법으로 간접 진출하기 위한 기반 구축이기도 하다.

한편 EU는 미·중 전략경쟁에서 '전략적 자율성'을 바탕으로 중요한 역할을 할 수 있는 행위자이자, 중국 입장에서는 미국의 대중 견제를 상쇄 또는 약화할 수 있는 파트너이기 때문에 현재 구축되어 있는 생산·공급 네트워크를 유지·강화하고자 한다. 위 표에서도 확인되듯 중국은 독일, 네덜란드, 프랑스, 스웨덴 등 주요 EU 회원국과의 협력 네트워크를 지속적으로 유지하고 있으며, 이러한 관계를 토대로 EU의 대규모 시장, 기술 혁신 역량, 글로벌 규범 형성에서의 영향력 등을 활용한 협력 확대를 모색하고 있다.

이상의 분석을 종합하여 본 연구에서는 중국의 종합적인 생산·공급 거점인 아세안 지역, 전략자원 공급 및 지정학 거점인 중남미 지역, 그리고 대규모 고급시장 및 첨단 분야의 생산거점인 EU 지역을 중심으로 한국과 중국의 경쟁력을 분석하고자 한다.

제3장



종합적 생산 · 공급 거점 아세안에서의 한 · 중 경쟁력

1. 투자 현황 및 구조 변화
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위
3. 협력프레임
4. 주요 분야별 협력 사례
5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응

1. 투자 현황 및 구조 변화¹¹³⁾

가. 아세안의 대중국 IFDI 구조와 특징

UNCTAD 통계에 따르면, 2016년 이후 아세안이 유치한 외국인투자(IFDI, net 기준)는 지속적으로 증가(2018년과 2020년 제외)하고 있다. 아세안이 수출 전진기지로 각광받으면서 전 세계 다국적 기업들이 글로벌 생산 네트워크 구축을 위해 활발히 투자했기 때문이다. 이에 더해 트럼프 1기 이후 미중 경쟁의 지속 및 확대로 아세안의 전략적 중요성이 다시 한번 부각되면서 중국에 진출한 다국적 기업과 중국 현지 기업들의 아세안 진출이 러시를 이루었기 때문이다. 그 결과 1990년대 초반 이후 중국(본토)에 밀렸던 아세안의 IFDI 유치 규모(UNCTAD 기준)는 2014년 이후 중국을 넘어섰고, 2017년 이후로는 이러한 추세가 지속되고 있다(2020년 제외).¹¹⁴⁾ 2016년부터 2023년까지 아세안에 유입된 IFDI를 주도하고 있는 국가는 미국, 일본, 중국, 홍콩, 한국, 대만 등이며, 아세안(싱가포르 주도)과 EU도 많이 투자하고 있다(표 3-1 참고).

아세안사무국(ASEAN Secretariat) 통계에 따르면, 중국(본토)은 미국과 일본에 이어 아세안 IFDI의 3위권을 차지할 정도로 많은 투자를 하고 있다. 특히 중국은 홍콩을 포함할 경우 미국에 이어 2위를 기록할 정도로 많이 투자하고 있다. 시진핑 집권 이후의 해외투자에 대한 규제 완화, 전략적인 투자지원 정책, BRI를 비롯한 다양한 협력프레임(ACFTA 2.0과 CAEXPO) 등을 통한 투자 촉진과 여건 조성 등이 배경이 되고 있다. 여기에 더해 트럼프 1기(2017~20년) 전후로 중국의 해외투자에 대한 서방 진영의 경제와 미·중 경쟁의 본격화로 중국의 해외투자 흐름이 미국과 유럽 등에 비해 아세안을 선호하는 방향으로 바뀌었다. 2021년부터 2023년까지 아세안에 유입된 대중국 IFDI의 연평균

113) 본절은 아세안 지역에 유입된 IFDI 데이터를 활용한 분석(아세안의 대중국 및 대한민국 IFDI)임.

114) UNCTADstat Data Centre 홈페이지(검색일: 2025. 7. 10.).

규모는 직전인 2020년 대비 2배 이상 증가하였다. 이는 △ 쌍순환(双循环) 전략을 통한 해외투자 및 경제협력 지원, △ 중국기업의 경쟁력 향상, △ 중국의 내수시장 성장 둔화와 노동 비용 상승, △ 미·중 전략경쟁의 격화로 인한 탈중국 기업의 급증, △ 공급망 다변화 필요성 증대 등으로 중국기업의 해외투자, 특히 아세안에 대한 투자가 급증한 것에 기인하고 있다. 물론 아세안이 가진 내수시장 규모와 성장 잠재력, 저렴한 노동 비용, 증산층의 급속한 확대, 양호한 제조업 기반, 그리고 중국 투자 유입에 대한 상대적으로 낮은 반감 및 경제심 등도 이러한 흐름의 중요한 요인으로 작용하였다. 이에 따라 2023년 기준 아세안에 투자한 중국기업(등록기준)은 약 7,400개에 이르며, 이들이 고용한 근로자 수도 약 72만 명에 달한다. 이는 트럼프 1기 이전인 2015년의 3,600개 및 31만 5천 명과 비교할 때 각각 두 배 이상 증가한 수준이다.¹¹⁵⁾

표 3-1. 아세안 IFDI(net)의 주요 국가 및 지역 비중 추이(2016-23년)

(단위: %, 억 달러)

국가/지역	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016~23)
아세안 역내	22.87	16.56	14.88	12.87	18.52	11.73	14.78	9.55	14.41
미국	11.88	18.34	-19.72	27.30	18.30	15.90	13.14	32.04	15.95
일본	13.47	10.70	20.45	13.34	12.04	10.71	10.12	6.86	11.64
EU-27	20.21	8.69	12.07	-1.13	13.15	13.29	11.20	10.85	10.70
중국	7.26	10.11	8.85	5.49	6.16	8.13	6.28	7.54	7.46
홍콩	8.65	3.12	9.48	7.54	3.95	3.45	6.31	6.41	6.00
한국	6.21	3.81	3.92	4.72	5.57	5.07	6.59	4.58	5.07
대만	3.18	1.07	1.63	1.69	4.82	4.39	4.43	3.52	3.19
네덜란드	0.27	6.59	1.93	-4.23	0.69	5.11	4.06	3.78	2.63
스위스	-3.52	1.68	1.58	1.79	-0.08	6.74	2.96	2.30	2.19
영국	5.56	1.52	3.42	3.68	-4.50	-0.79	6.05	1.08	2.11
인도	1.31	0.54	0.20	0.94	1.47	0.61	1.00	2.40	1.10
합계(비중)	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00	100.00
합계(금액)	1,124.8	1,564.2	1,451.3	1,643.7	1,210.3	2,079.6	2,297.8	2,340.1	13,711.7

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

115) 中华人民共和国商务部 国家统计局 国家外汇管理局(2016, p. 29; 2024, p. 31).

아세안사무국 통계에 따르면, 아세안으로 유입된 IFDI 가운데 금융·보험업 투자가 가장 큰 비중을 차지한다. 최근 8년(2016~23년) 동안 아세안 전체 IFDI의 31.28%가 금융·보험업에 집중되었는데, 이는 미국을 비롯한 선진국의 싱가포르 금융·보험 부문에 대한 대규모 투자와 밀접한 관계가 있다.¹¹⁶⁾ 실제로 최근 10년(2014~23년) 동안 싱가포르에 유입된 IFDI는 아세안 전체 IFDI의 약 60%를 차지하며, 이 가운데 절반가량이 금융·보험업에 집중되어 있다. 한편 금융·보험업에 이어 제조업, 도소매 및 차량수리업, 부동산업 등에도 비교적 활발한 투자가 이루어지고 있다.

표 3-2. 아세안 IFDI(net)의 업종별 비중 추이(2016~23년)

(단위: %)

업종	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016~23)
농림수산업	2.39	2.73	2.57	1.49	0.27	0.28	-0.01	0.15	1.05
광업 및 채석업	3.49	1.44	-4.77	1.27	1.56	1.88	0.22	0.95	0.72
제조업	20.06	20.09	41.18	30.23	7.44	27.93	32.09	21.79	25.91
전기, 가스, 증기 등	0.91	4.68	0.96	0.93	3.25	3.08	1.01	1.25	1.96
물공급, 하수처리 등	0.35	0.35	0.11	0.35	0.28	0.17	0.12	0.09	0.21
건설업	1.16	1.42	2.43	1.76	-0.04	0.47	0.41	0.31	0.91
도소매 및 차량수리	15.60	9.91	8.95	9.06	20.73	15.39	16.01	8.85	12.80
수송 및 보관	0.26	0.51	1.53	0.67	7.59	12.27	10.98	6.53	5.81
숙박 및 음식서비스	1.21	0.19	0.44	0.05	1.01	0.17	0.40	0.23	0.40
ICT	2.18	4.73	3.30	-0.97	-0.08	1.24	5.00	0.87	2.12
금융 및 보험	31.50	35.60	20.86	27.15	42.92	27.81	26.33	39.58	31.28
부동산	9.17	8.48	7.68	5.89	7.46	4.47	3.81	5.33	6.12
전문 및 과학기술	4.00	3.12	4.84	15.66	3.19	-1.24	-0.53	8.62	4.55
행정 및 지원서비스	0.20	0.09	0.39	-0.03	0.38	0.00	0.18	0.21	0.17
공공행정 및 국방, 사회안보	0.02	0.02	0.01	0.01	-0.05	-0.01	-0.10	-0.05	-0.02
교육	0.06	0.06	0.03	0.18	0.11	0.12	0.08	-0.01	0.08

116) 실제 최근 10년(2014~23년) 동안 싱가포르에 유입된 IFDI는 아세안 전체 IFDI의 약 60%를 차지할 정도로 많으며, 싱가포르 IFDI의 절반 정도가 금융 및 보험업에 집중되어 있음.

표 3-2. 계속

(단위: %)

업종	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016~23)
보건 및 사회활동	-0.09	0.21	0.56	1.41	0.00	0.33	0.07	0.77	0.44
예술 및 오락	0.65	0.03	0.46	0.04	-0.02	-0.02	0.01	0.00	0.11
기타 서비스활동	1.79	1.91	3.22	0.95	-0.24	1.52	0.65	1.17	1.34
기타	5.10	4.42	5.24	3.88	4.23	4.14	3.28	3.35	4.06
전체 합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

아세안의 대중국 IFDI는 싱가포르에 약 40%가 집중되는 가운데, 인도네시아와 캄보디아, 태국, 말레이시아 등에도 상당 규모가 유입되고 있다(표 3-3 참고). 아세안 전체 IFDI의 약 60%가 싱가포르에 집중되는 것과 비교하면 중국의 투자가 캄보디아, 태국, 인도네시아 등으로 상대적으로 다변화되어 있음을 시사한다. 한편 국별 통계에 포함되지 않은 베트남의 대중국 IFDI도 최근에는 인도네시아에 버금가는 수준으로 확대되고 있는 것으로 알려져 있다.

표 3-3. 아세안 국가별 대중국 IFDI(net) 추이(2016~23년)

(단위: 백만 달러)

국가	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
브루나이	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
인도네시아	354.8	1,993.8	3,398.4	811.3	904.1	5,075.7	3,510.5	1,678.6
캄보디아	603.8	634.8	798.2	1,112.4	1,204.8	1,176.5	1,508.4	1,991.4
라오스	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
미얀마	205.5	554.4	75.3	24.0	78.0	15.2	-107.3	602.1
말레이시아	1,407.8	1,588.0	141.0	117.3	602.6	495.6	837.5	889.5
필리핀	16.9	28.8	199.4	276.3	58.9	18.5	15.7	16.0
싱가포르	2,822.8	8,780.8	5,300.3	3,225.6	1,681.6	6,532.3	5,825.6	7,152.0
태국	1,073.0	67.3	789.8	1,126.6	723.4	1,389.3	814.7	1,893.7
베트남	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
아세안 전체	8,164.0	15,813.5	12,847.6	9,031.3	7,456.9	16,910.3	14,422.4	17,636.0

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

아세안사무국에 따르면, 아세안의 대중국 IFDI는 제조업, 부동산, 도소매 및 차량수리, 금융·보험업 순으로 많이 이루어지고 있다(표 3-4 참고). 특히 제조업 투자는 최근 붐을 일으키고 있는 자동차(전기차 포함), 배터리, 가전, 섬유·의류 등을 중심으로 확대되고 있으며 그 비중도 점진적으로 증가하고 있다. 도소매 및 차량수리 관련 투자 역시 꾸준한 흐름을 보이고 있다. 반면 금융·보험업과 부동산 부문에 대한 투자는 상대적으로 정체된 양상을 보인다.

표 3-4. 아세안의 대중국 IFDI(net)의 업종별 비중 추이(2016~23년)

(단위: %)

업종	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016~23)
농림수산업	0.92	1.51	2.51	3.78	3.84	1.47	0.65	0.55	1.67
광업 및 채석업	1.36	4.30	-1.53	-6.19	-1.50	-2.25	0.46	0.67	-0.27
제조업	14.52	10.47	11.73	34.30	35.50	22.52	39.01	36.12	25.32
전기, 가스, 증기 등	6.02	5.80	2.52	4.39	8.18	3.08	2.29	4.60	4.30
물공급, 하수처리 등	0.20	0.11	0.11	1.03	0.36	-0.03	0.02	0.01	0.16
건설업	9.35	4.24	6.51	5.70	6.48	5.15	4.39	4.11	5.38
도소매 및 차량수리	-0.06	22.79	20.78	7.08	14.14	18.20	14.11	21.04	16.41
수송 및 보관	-2.95	0.63	8.13	0.02	5.57	7.32	3.51	2.71	3.47
숙박 및 음식서비스	10.03	-1.20	1.68	1.34	1.60	0.26	0.47	0.41	1.24
ICT	2.12	0.93	17.12	2.58	0.94	14.47	1.83	1.08	5.60
금융 및 보험	24.59	29.69	3.42	19.80	-4.30	9.28	14.60	7.93	13.38
부동산	29.41	20.20	26.23	22.77	22.67	14.00	15.48	18.29	20.08
전문 및 과학기술	0.38	0.25	-0.09	2.36	2.19	0.15	-0.28	-1.21	0.20
행정 및 지원서비스	0.09	0.02	0.13	0.17	0.26	-0.13	0.03	0.17	0.07
공공행정 및 국방, 사회안보	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.01
교육	0.03	0.04	-0.10	0.01	-0.11	0.04	0.16	0.01	0.02
보건 및 사회활동	0.08	0.12	0.15	0.21	0.14	0.00	0.02	0.12	0.10
예술 및 오락	0.17	0.01	0.26	0.01	-0.01	-0.01	0.00	0.00	0.05
기타 서비스활동	1.15	0.08	0.44	0.64	4.03	5.66	3.26	3.35	2.48
기타	2.59	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.21
전체 합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

나. 아세안의 대한민국 IFDI 구조와 특징

아세안의 대한민국 IFDI 역시 지속적으로 확대되고 있다. 이러한 배경에는 한국정부의 적극적인 대아세안 정책, 특히 신남방정책(NSP: New Southern Policy)과 한·아세안 연대 구상(KASI: Korea-ASEAN Solidarity Initiative), 그리고 기업들의 적극적인 진출이 있다. 그 결과 한국은 아세안에 투자한 전 세계 투자국 중 5위를 차지하고 있으나 한국의 비중은 최근 감소하고 있다.

아세안 국가별 대한민국 IFDI(2016~23년)는 싱가포르 비중이 가장 크며(해당 기간 전체의 43.4%), 다음으로 인도네시아와 말레이시아 비중이 높다. 다만 아세안의 대한민국 IFDI 중 ‘not available 합계’로 표기된 부분이 대부분 베트남으로 해석할 수 있다는 점을 고려하면,¹¹⁷⁾ 2016~19년까지는 베트남 비중이 가장 크고 2020~23년까지는 싱가포르 비중이 가장 크다. 이는 같은 기간 한국의 대아세안 OFDI 중 베트남이 37.0%, 싱가포르가 28.6%를 차지하고 있다는 한국수출입은행 해외직접투자(OFDI) 통계와도 거의 일치한다.¹¹⁸⁾ 다만 아세안의 대한민국 IFDI 중 베트남 비중이 2010년대에는 40~50%를 차지했으나 2020년대 들어서는 30%대 전후로 낮아졌다는 점이 눈에 띈다.

표 3-5. 아세안 국가별 대한민국 IFDI(net) 추이(2016~23년)

(단위: 백만 달러)

국가	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
브루나이	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
인도네시아	199.4	15.7	109.2	1,052.5	1,557.1	769.8	1,828.9	1,723.5
캄보디아	138.4	177.2	249.9	248.0	276.9	282.5	407.9	403.5
라오스	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
미얀마	35.3	-189.2	-462.6	-32.7	284.0	190.4	646.3	776.2

117) 한국수출입은행 해외직접투자(OFDI) 통계에 따르면, 한국의 아세안에 대한 OFDI 중 라오스와 브루나이 두 국가를 합해도 1%에 미치지 못함.

118) 한국수출입은행 해외직접투자 통계 홈페이지(검색일: 2025. 6. 9.).

표 3-5. 계속

(단위: 백만 달러)

국가	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
말레이시아	359.7	216.7	-11.5	223.3	35.0	1,130.6	451.9	609.9
필리핀	176.6	13.0	60.2	175.1	10.9	9.7	20.5	21.3
싱가포르	2,339.5	2,119.4	2,304.5	2,260.7	2,352.0	5,256.4	8,377.6	5,152.9
태국	18.5	168.4	252.0	464.0	26.2	413.5	234.1	-247.5
베트남	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a	n.a
n.a 합계	3,714.9	3,440.2	3,191.1	3,373.3	2,198.4	2,492.8	3,165.5	2,285.3
아세안 전체	6,982.3	5,961.4	5,692.8	7,764.2	6,740.5	10,545.7	15,132.7	10,725.1

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

아세안의 대한민국 IFDI는 제조업과 금융·보험업 비중이 월등히 높다는 특징이 있다(표 3-6 참고). 다만 제조업 투자 비중은 점차 줄어들고 있는 반면 금융·보험업 투자는 빠르게 확대되고 있다. 한편 도소매 및 차량수리 부문 비중이 2021년 이후 급속하게 낮아지고 있다는 점도 특징이다.

표 3-6. 아세안의 대한민국 IFDI(net)의 업종별 비중 추이(2016~23년)

(단위: %)

업종	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016-23)
농림수산업	0.71	0.92	0.48	0.78	0.94	0.17	0.09	0.13	0.43
광업 및 채석업	0.62	-8.80	-9.67	-4.00	2.69	0.65	-0.07	5.86	-0.68
제조업	40.79	34.88	33.58	49.67	34.61	30.77	29.95	34.78	35.28
전기, 가스, 증기 등	2.51	14.27	3.15	1.24	5.84	4.29	1.91	1.35	3.71
물공급, 하수처리 등	1.25	0.89	0.41	0.29	0.09	0.07	0.13	0.07	0.33
건설업	-2.69	-0.91	4.63	2.82	-1.51	-2.63	-0.37	-0.61	-0.37
도소매 및 차량수리	23.65	42.82	23.41	20.66	31.85	2.25	4.10	1.69	14.85
수송 및 보관	2.62	1.06	-0.21	3.36	2.10	0.59	1.88	1.61	1.66
숙박 및 음식서비스	0.49	1.05	1.09	0.51	0.83	0.10	0.01	0.07	0.40
ICT	1.17	-0.25	0.60	0.81	0.17	0.57	-1.03	-0.26	0.07
금융 및 보험	15.30	3.43	11.04	9.87	22.78	50.09	53.74	50.55	33.13
부동산	4.62	5.41	11.67	5.61	5.18	2.86	3.85	3.62	4.84

표 3-6. 계속

(단위: %)

업종	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	평균 (2016-23)
전문 및 과학기술	2.54	2.57	15.12	6.75	9.43	6.13	4.53	-0.87	5.16
행정 및 지원서비스	0.37	0.19	0.35	0.09	0.64	0.16	0.08	0.12	0.22
공공행정 및 국방, 사회안보	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
교육	0.13	0.19	0.15	0.08	0.12	0.04	0.19	0.03	0.11
보건 및 사회활동	0.11	0.60	0.21	0.24	0.08	0.00	0.10	0.22	0.17
예술 및 오락	0.71	0.06	1.73	0.09	0.00	-0.02	0.03	-0.01	0.23
기타 서비스활동	0.99	0.52	0.22	0.43	0.64	1.24	0.35	1.12	0.71
기타	1.60	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.16
전체 합계	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료: ASEANstats 홈페이지, <https://www.aseanstats.org/>(검색일: 2025. 4. 30.).

다. 한·중 투자 비교

트럼프 1기 이후 아세안에 유입된 대한민국 및 대중국 IFDI는 투자 규모에서 가장 큰 차이를 보이고 있다. 아세안사무국 통계에 따르면, 2015년 이전에는 한국과 중국으로부터 유입된 IFDI가 규모 면에서 큰 차이가 나지 않았으나 2016년 이후부터는 그 차이가 크게 확대되고 있다(코로나19 팬데믹 기간인 2020년과 2022년은 제외, 표 3-1 참고). 특히 홍콩을 포함할 경우 중국과 한국에서 유입된 투자 규모의 차이는 더욱 커진다. 시진핑 정부의 해외투자 장려, BRI 추진, 미·중 전략경쟁에 따른 중국기업의 해외진출 러시 등과 관련이 있는 것으로 보인다.

다음으로 아세안에 유입된 한국과 중국의 투자에서 나타나는 차이점은 중점 투자국이 일부 다르다는 점이다. 한국은 베트남(최근 8년 중 전반기)과 싱가포르(최근 8년 중 후반기)에 가장 많이 투자했으며, 그다음으로 인도네시아와 말레이시아에 상당한 투자를 진행하였다. 반면 중국은 싱가포르, 캄보디아, 태국,

인도네시아 순으로 투자 규모가 크다. 한·중이 모두 싱가포르에 많은 투자를 하고 있으나, 아세안의 신흥 거점 국가인 베트남과 인도네시아에 대한 투자는 다른 양상을 나타내고 있다.

아세안에 유입된 한국과 중국의 투자에서 나타나는 또 다른 차이점은 투자 업종 구조, 특히 제조업과 금융·보험업 비중의 차이이다. 아세안의 대한국 IFDI의 35% 정도가 제조업에 집중되어 있는 반면, 대중국 IFDI 중 제조업 비중은 25% 수준에 머무르고 있다. 다만 코로나19 팬데믹 이후 대중국 IFDI 중 제조업 비중이 30% 중반까지 증가하는 등 활발한 모습을 보이고 있다(2022년 제외, 표 3-4 참고). 이러한 추세는 중국이 전기차, 배터리, 가전 등 산업을 중심으로 아세안에 투자를 확대하고 있는 것과 관련이 있다. 한편 금융·보험업 투자는, 한국의 경우 그 비중이 점차 증가하여 2022년 이후에는 전체 IFDI의 절반을 차지할 정도로 활발하다. 반면, 중국의 경우 금융·보험업 투자 비중은 최근 들어 감소하는 추세를 보이고 있다.

2. 수출입 구조 및 경쟁 우위

본절에서는 아세안 지역에서 한·중의 수출입 규모, 주요 교역 품목 구조, 교역국 구성 등의 특징과 변화를 파악하고 아세안 수입시장에서 한·중 경쟁력을 비교 분석하였다.

가. 아세안 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출

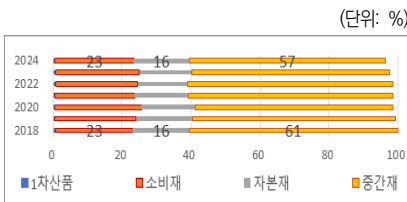
1) 한·중의 대아세안 전체 수출 구조 및 거점 변화

한국의 대아세안 수출은 2024년 1,140억 달러로 2018~24년 연평균 2.2%

증가하였으며, 중국의 대아세안 수출은 같은 기간 10.7%씩 성장하여 2024년 5,859억 달러에 달했다.

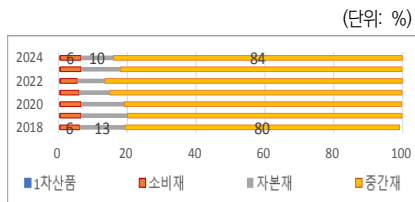
한국과 중국 모두 아세안 지역에 중간재 중심의 수출을 하고 있다. 특히 한국은 대아세안 수출의 80% 이상이 중간재이며, 중국은 약 60% 정도가 중간재인데 그 비중은 감소하고 있다. 또한 중국은 한국과 달리 소비재 수출 비중이 23% 정도로 높은 수준을 유지하고 있다.

그림 3-1. 중국의 대아세안 수출 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 3-2. 한국의 대아세안 수출 구조

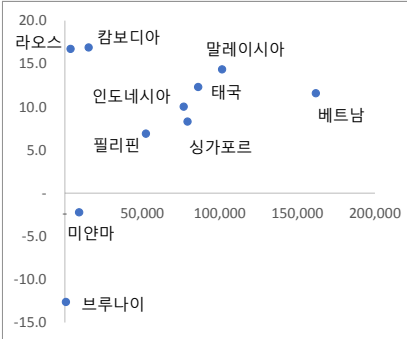


자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

아세안 지역 내 한국과 중국의 최대 수출국은 베트남으로, 2018~24년 한국의 대베트남 수출은 연평균 3%의 성장률로, 2024년 583억 달러를 기록한 반면, 중국의 대베트남 수출은 연평균 12%의 속도로 성장하여 같은 해 1,619억 달러에 달하였다.

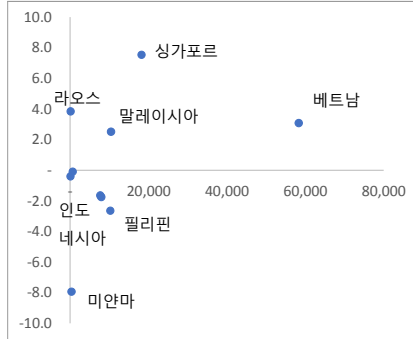
중국의 아세안 수출국 분포를 살펴보면, 베트남이 아세안 수출의 28%를 차지하며, 이어 말레이시아, 태국, 인도네시아 등이 수출 규모도 800~1,000억 달러로 크면서 연평균 성장률이 모두 10% 이상으로 빠르게 증가하였다. 전체적으로 중국의 아세안 수출은 분석 기간 동안 미얀마와 브루나이를 제외하고 매우 빠르게 증가하였다.

그림 3-3. 중국의 대아세안 수출국 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 3-4. 한국의 대아세안 수출국 분포



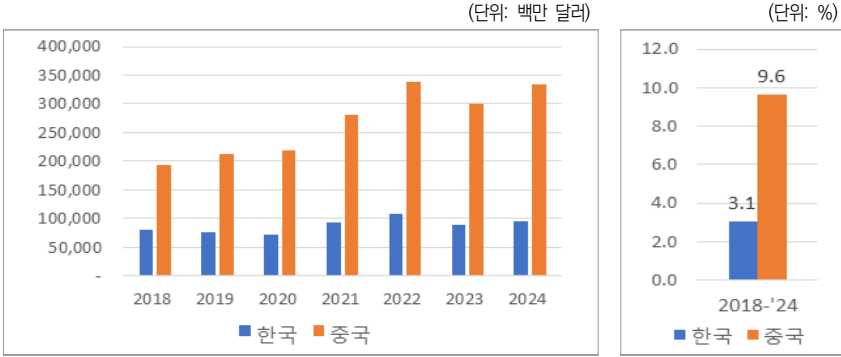
주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한국의 아세안 수출에서 베트남이 차지하는 비중은 51%로 압도적이다. 분석 기간 동안 싱가포르 및 말레이시아에 대한 수출이 규모도 비교적 크고, 성장률도 7.5% 및 2.5% 수준으로 높았다. 이 밖에 인도네시아, 필리핀 등 여러 아세안 국가에 대한 한국의 수출은 분석 기간 동안 감소하였다.

2) 한·중의 대아세안 중간재 수출 업종 및 지역 변화

한국과 중국의 대아세안 최대 수출 품목인 중간재를 살펴보면, 2022년을 정점으로 한·중 양국의 중간재 수출이 감소(둔화)하고 있다. 중국의 중간재 수출 규모는 한국의 3배 이상이며, 2018~24년 기간 증가율도 중국이 9.6%로 한국(3.1%)보다 크게 높은 수준이다.

그림 3-5. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수출 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중간재 수출 업종을 살펴보면, 한·중 모두 전자 분야가 1위 업종이다. 특히 한국 중간재 수출에서 전자 비중은 약 48%에 달하며, 석탄/석유제품, 화학 등이 주요 품목이다. 한편 중국은 전자, 화학, 1차금속제조, 전기장비, 섬유제조 업종 비중이 높고 특히 전자, 전기장비, 화학 품목 증가율은 10~15%에 달하였다.

표 3-7. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

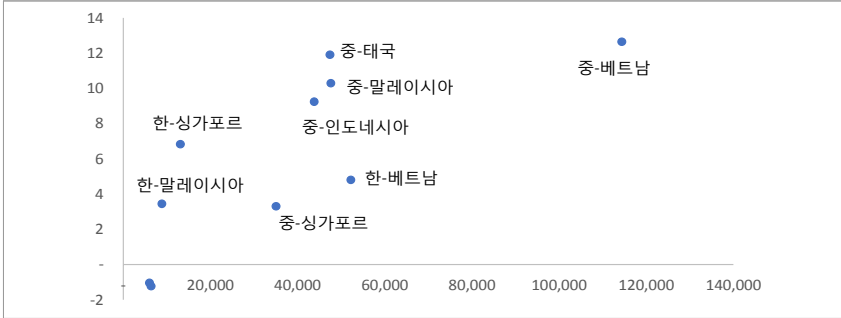
중국 중간재→아세안				한국 중간재→아세안			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	84,709	25.4	13	전자	45,548	47.6	5
화학	39,269	11.8	10	석탄/석유제품	15,771	16.5	6
1차금속제조	34,649	10.4	6	화학	10,471	11.0	2
전기장비	34,006	10.2	15	1차금속제조	7,665	8.0	-2
섬유제조	32,253	9.7	5	전기장비	4,090	4.3	3

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

[그림 3-6]을 통해 한·중 양국이 중간재를 수출하는 아세안 국가 분포를 살펴 보면, 양국 모두 베트남 비중이 가장 높다. 중국은 말레이시아, 태국, 인도네시아가

베트남과 함께 주요 중간재 수출국인데, 한국은 싱가포르, 말레이시아 비중이 상대적으로 높다.

그림 3-6. 한·중 중간재 수출의 아세안 주요국 분포

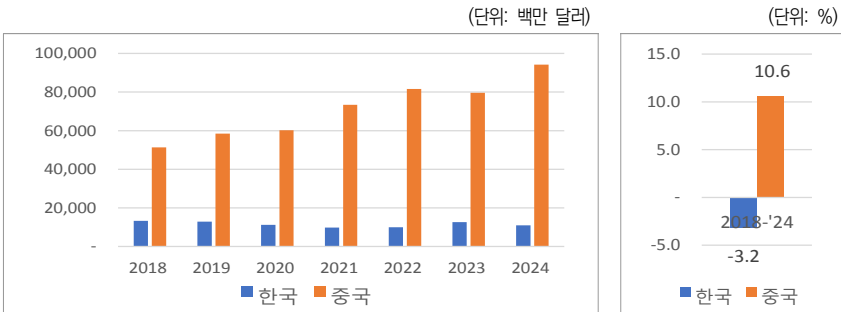


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3) 한·중의 대아세안 자본재 수출 업종 및 지역 변화

아세안 지역에 대한 자본재 수출에서, 한·중 간 규모 및 속도 차이는 더욱 뚜렷하다. 중국의 자본재 수출은 2024년 942억 달러로 한국의 8.6배에 달하며, 분석 기간 증가율은 한국이 -3.2%인 데 반해 중국은 10.6%를 기록했다.

그림 3-7. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수출 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자본재 수출 업종을 살펴보면, 한·중 모두 기타기계/장비, 전자, 전기장비, 기타 운송장비 등이 상위 업종이며, 특히 기타 운송장비 자본재 수출 증가율이 가장 높은 반면, 전자 부문 수출 증가율이 타산업 대비 가장 낮게 나타났다(한국은 -11.5%). 수출 규모와 성장률은 다르지만, 기타 운송장비와 전기장비의 상대적으로 높은 성장률과 전자 업종의 저조한 증가율이 특징적이다.

표 3-8. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수출 업종

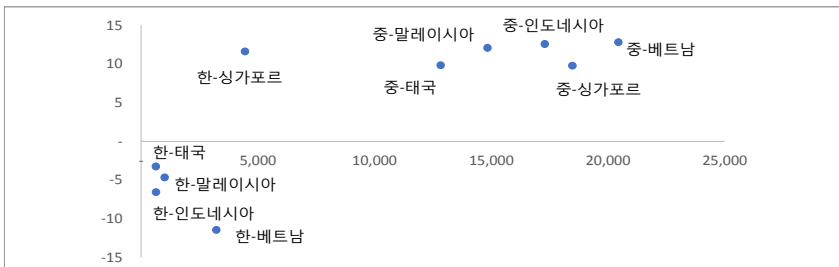
(단위: 백만 달러, %)

중국 자본재→아세안				한국 자본재→아세안			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
기타기계/장비 제조	35,017	37.2	11.4	기타 운송장비	3,814	35.0	8.3
전자	24,452	26.0	6.4	기타기계/장비 제조	3,277	30.1	-4.4
전기장비	11,969	12.7	13.2	전자	2,119	19.5	-11.5
기타 운송장비	10,767	11.4	13.4	전기장비	724	6.7	2.6

주: 비중은 자본재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자본재 수출국에 있어, 중국은 베트남에 이어 싱가포르, 인도네시아, 말레이시아, 태국이 주요 시장으로 모두 분석 기간 10% 이상의 성장률을 기록하였다. 반면, 한국은 싱가포르에 대한 자본재 수출이 가장 많고 성장률도 12%로 높았으나, 베트남, 인도네시아 등 주요국에 대한 수출은 같은 기간 감소하였다.

그림 3-8. 한·중 자본재 수출의 아세안 주요국 분포

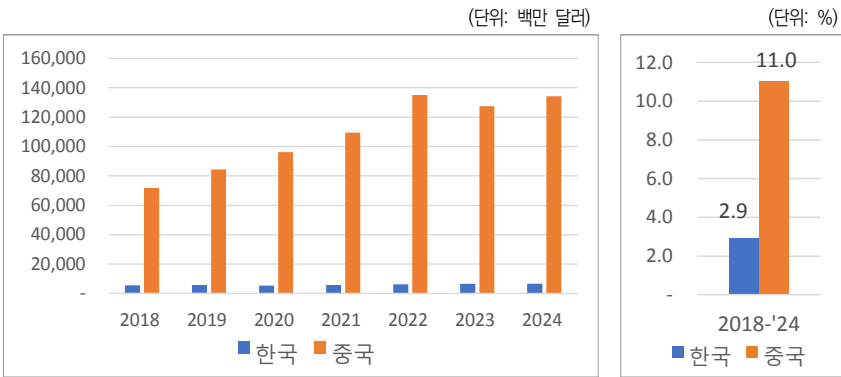


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

4) 한·중의 대아세안 소비재 수출 업종 및 지역 변화

소비재는 중국의 주요 수출 품목으로, 분석 기간 성장률이 중간재 및 자본재 보다 높은 것으로 나타났다. 한국의 소비재 수출 규모는 크지 않지만, 성장률은 2.9%로 중간재와 유사하다.

그림 3-9. 아세안에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 주력 소비재 수출 품목은 전자, 의류/가죽 제품, 전기장비, 식품, 가구, 자동차 등이며, 특히 자동차 수출 증가율이 연평균 63%에 달했으며 고무/플라스틱 제품, 가구, 전기장비, 가죽제품 등도 두 자릿수 증가율을 기록했다. 한편, 한국은 주로 화학, 식품, 자동차, 의류 등 소비재를 수출하고 있는데, 화학 및 식품/음료의 수출 증가율이 비교적 높았으나 자동차 및 의류 수출은 감소하였다. 아세안 시장에 대한 한·중의 자동차 수출 증가율이 대조적이다. 한편 양국 모두 전자제품의 수출 증가율은 다른 업종 대비 낮은 수준으로, 아세안 지역의 전자 산업 성장으로 소비재 수입은 둔화되는 것으로 보인다.

표 3-9. 아세안에 대한 한·중의 소비재 수출 업종

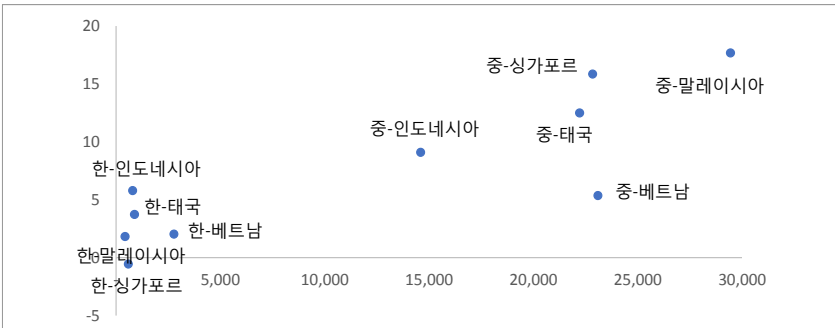
(단위: 백만 달러, %)

중국 소비재→아세안				한국 소비재→아세안			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	18,403	13.7	5	화학	1,845	27.3	12
의류	15,229	11.3	7	식품	1,439	21.3	9
가족/관련 제품	13,442	10.0	12	자동차	858	12.7	-4
전기장비	9,209	6.9	15	의류	465	6.9	-6
식품	8,993	6.7	3	고무/플라스틱 제품	358	5.3	3
가구	8,179	6.1	17	음료	311	4.6	6
고무/플라스틱 제품	8,171	6.1	22	의료용물질/의약품	236	3.5	5
자동차	5,339	4.0	63	전자	232	3.4	1

주: 비중은 소비재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 소비재 수출시장은 주로 말레이시아, 싱가포르, 태국, 베트남 등으로 특히 말레이시아, 싱가포르, 태국은 빠르게 성장하는 수출시장이다. 한편 한국의 소비재는 주로 베트남에 수출되고 있으며, 인도네시아 및 태국에 대한 수출 증가율이 상대적으로 높은 편이다.

그림 3-10. 한·중 소비재 수출의 아세안 주요국 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

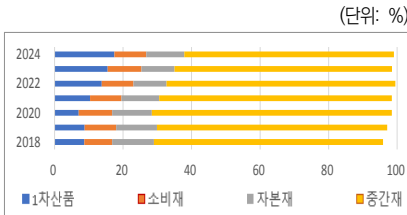
나. 아세안으로부터의 수입

1) 한·중의 대아세안 전체 수입 구조 및 지역 변화

한국의 대아세안 수입은 2024년 788억 달러로, 2018~24년 연평균 4.8% 증가하였는데 이는 수출(2.2%)보다 빠른 속도이다. 같은 기간 중국의 대아세안 수입은 6.5% 성장하여 3,936억 달러를 기록했는데, 수출(10.7%)이 더 빠른 속도로 증가하였다.

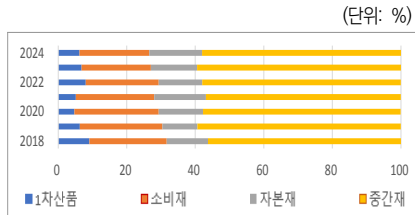
한·중 모두 아세안으로부터 주로 중간재를 수입하는 구조인데, 최근 중국은 1차산품 수입 비중 증가와 함께 중간재 비중이 감소하고 있다. 한편 한국은 중간재 수입이 약 60% 수준을 유지하고 있다.

그림 3-11. 중국의 대아세안 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

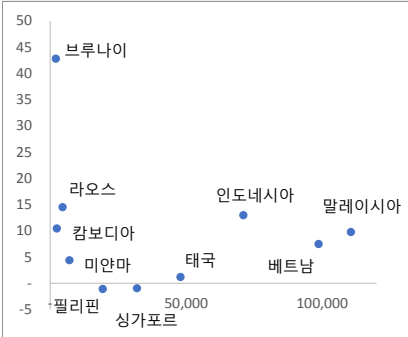
그림 3-12. 한국의 대아세안 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

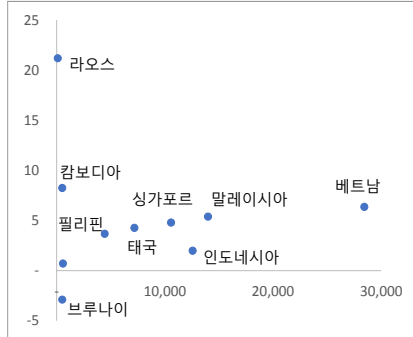
중국의 대아세안 수입은 주로 말레이시아, 베트남, 인도네시아, 태국 등에 집중되어 있다. 반면 한국은 베트남을 중심으로 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 등이 주요 수입국이다.

그림 3-13. 중국의 대아세안 수입국 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 3-14. 한국의 대아세안 수입국 분포

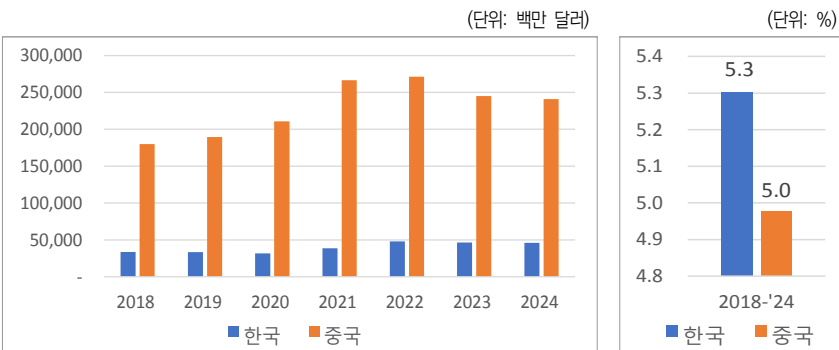


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 한·중의 대아세안 중간재 수입 업종 및 지역 변화

한국의 대아세안 중간재 수입 규모는 중국의 20% 수준 정도이나, 2018~24년 수입 증가율은 5.3%로 중국보다 소폭 높았다. 한국과 중국의 대아세안 중간재 수출 증가율이 3.1% 및 9.6%인 점을 고려하면, 한국은 수출보다 수입이, 중국은 수입보다 수출이 빠르게 증가하고 있음을 알 수 있다.

그림 3-15. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수입 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

아세안으로부터 수입하는 중간재 업종은, 한·중 모두 전자 부문 비중이 각각 45.7%와 36.1%로 압도적으로, 중간재 수출 및 수입 모두 전자 산업 중심 구조이다. 중국의 대아세안 중간재 수입은 전자, 1차금속제조, 화학 비중이 74% 이상으로 높으며, 특히 1차금속제조 부문의 증가율이 연평균 25%에 달했다. 한편 한국은 전자에 이어 원유/가스 채굴업, 화학, 1차금속제조 등의 비중이 높다.

표 3-10. 아세안에 대한 한·중의 중간재 수입 업종

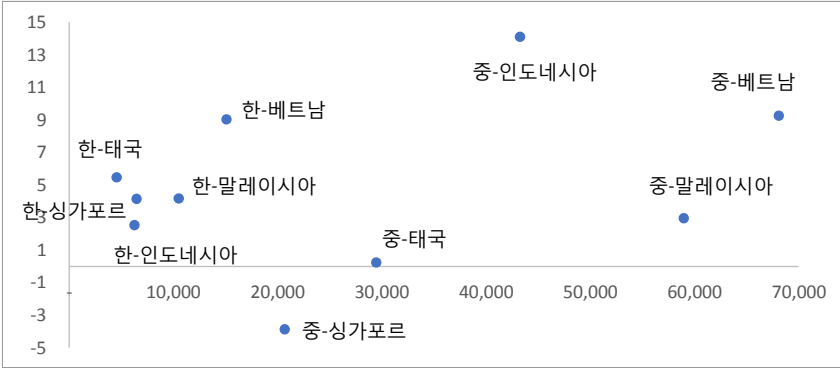
(단위: 백만 달러, %)

중국←아세안 중간재				한국←아세안 중간재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	109,965	45.7	4	전자	16,494	36.1	6
1차금속제조	36,633	15.2	25	원유/가스 채굴	5,295	11.6	6
화학	32,260	13.4	-	화학	3,906	8.5	2
식품	10,646	4.4	8	1차금속제조	3,576	7.8	3
석탄/석유 정제품	10,225	4.2	6	석탄/석유 정제품	3,172	6.9	4

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중의 대아세안 중간재 수입에 있어, 베트남이 규모 및 증가율 측면에서 가장 주요한 수입국이며, 말레이시아도 제2 수입국이다. 최근 중국은 인도네시아로부터 중간재 수입이 빠르게 증가하였으며(연평균 14%), 한국은 태국 및 싱가포르로부터의 수입이 비교적 빠르게 성장했으나 중국의 수입은 둔화되거나 감소하였다.

그림 3-16. 한·중 중간재 수입의 아세안 주요국 분포

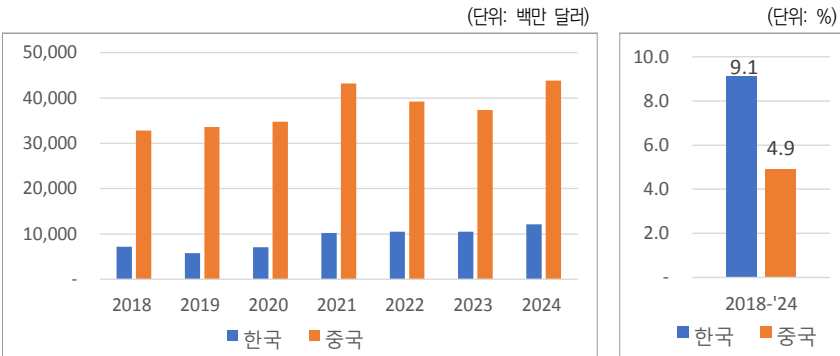


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3) 한·중의 대아세안 자본재 수입 업종 및 지역 변화

자본재 수입에 있어서는 한국의 수입 증가율이 연평균 9.1%로, 수출 증가율이 마이너스였던 것과 대조적이다. 한편 중국의 대아세안 자본재 수입 증가율은 수출 증가율보다 크게 낮은 4.9%이다.

그림 3-17. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수입 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국이 아세안으로부터 수입하는 자본재는 65.7%가 전자, 26.4%가 기타기계/장비로 양대 업종에 집중되어 있으며, 특히 기타기계/장비의 수입 증가율이 연평균 12%에 달했다. 한국 역시 전자(45.9%) 및 기타기계/장비(32.4%) 비중이 가장 크며 최근 전기장비의 수입 증가율이 13%로 비교적 높았다.

표 3-11. 아세안에 대한 한·중의 자본재 수입 업종

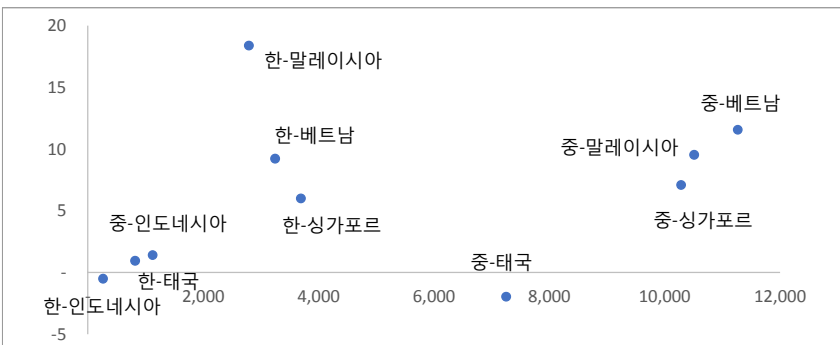
(단위: 백만 달러, %)

중국←ASEAN 자본재				한국←ASEAN 자본재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	28,777	65.7	3	전자	5,568	45.9	7
기타기계/장비	11,549	26.4	12	기타기계/장비	3,931	32.4	10
전기장비	2,827	6.5	3	전기장비	1,900	15.7	13

주: 비중은 자본재 전체 수입에서 해당 업종이 차지하는 비중, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 자본재 수입국은 베트남을 중심으로 말레이시아와 싱가포르에 집중되어 있으며, 한국은 싱가포르에 이어 베트남, 말레이시아로부터 수입하고 있다. 특히 2018~24년 한국의 대말레이시아 자본재 수입 증가율은 18%에 달했다.

그림 3-18. 한·중 자본재 수입의 아세안 주요국 분포

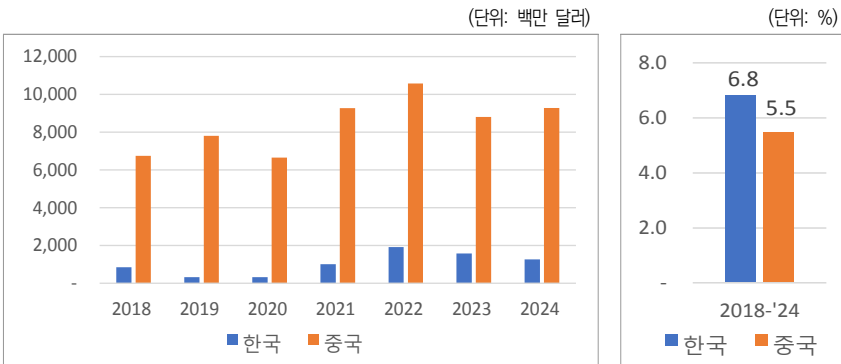


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

4) 한·중의 대아세안 광물 수입 및 지역 변화

아세안은 중요한 자원보유국으로, 한·중 양국 모두 아세안으로부터 광물자원(원광) 수입이 증가하고 있으며 한국의 수입 증가율(6.8%)이 소폭 더 높았다.

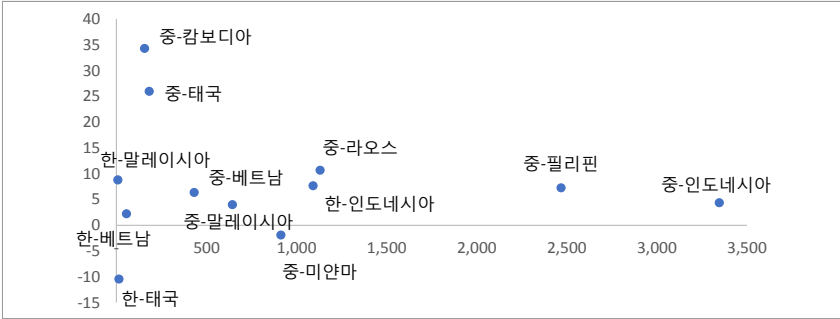
그림 3-19. 아세안에 대한 한·중의 광물 수입 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자원부국인 인도네시아가 한·중 양국의 최대 광물 수입국이다. 다만, 중국은 인도네시아 외에도 필리핀, 라오스, 미얀마, 말레이시아, 베트남 등을 통해 광물자원을 확보하고 있으며 캄보디아 및 태국에 대한 수입 증가율은 25~35%로 매우 높았다. 중국이 이처럼 아세안 전역에서 광물자원을 조달하는 것과 달리 한국은 인도네시아에 집중된 구조로, 베트남, 태국 등은 비중이 미미하다.

그림 3-20. 한·중 광물 수입의 아세안 주요국 분포

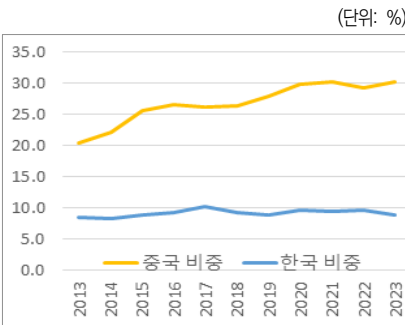


주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

다. 아세안 수입시장에서 한·중 경쟁

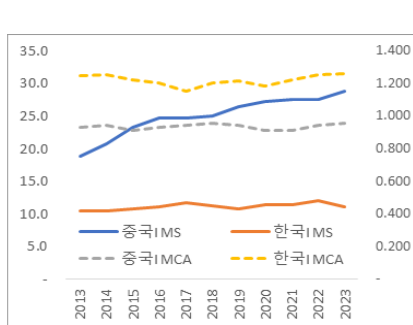
아세안 수입시장은 성장과 정체를 반복하며 2023년 1조 3,545억 달러 규모로 성장하였다. 아세안 수입시장에서 한국의 점유율(MS)은 2017년 10.1%를 정점으로 2023년 8.8%로 하락하였다. 반면, 중국의 점유율(MS)은 2013년 20.3%에서 2023년 30.2%로, 10년 동안 약 10%p 증가하였다.

그림 3-21. 아세안 전체 수입시장에서 한·중 점유율(MS)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 3-22. 아세안 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



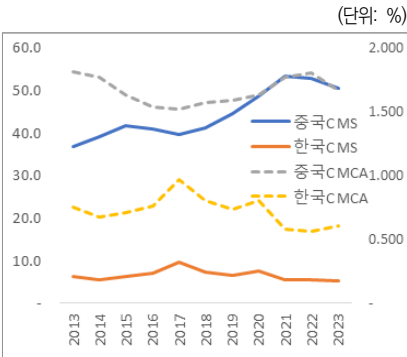
주: 지표명인 MS는 중간재(Intermediate goods)의 약자임 (MS: 중간재 시장점유율).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

아세안의 중간재 수입시장에서 한국의 점유율은 2022년 12.1%까지 꾸준히 증가하다가 2023년 11.1%로 소폭 하락하여 11%대 이상을 유지하고 있다. 중국의 중간재 수입시장 점유율은 2013년 18.9%에서 2023년 28.9%로 빠르게 상승하였다.

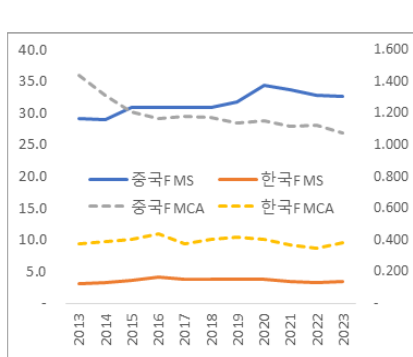
한편 상대적 우위(특화도)를 의미하는 MCA의 경우, 한국이 1.2 이상으로 중국보다 높은 수준을 유지하고 있다. 이는 아세안 수입시장에서 중간재에 더욱 특화되어 있다는 것을 의미한다. 그러나 MCA 우위를 유지하면서도 중국과의 시장 점유율 격차가 커지고 있다는 것은, 한국이 중간재 수출의 구조적 효율성은 높지만, 규모의 경제와 가격 경쟁에서 밀려나 실질적인 시장 영향력과 경쟁 우위를 잃고 있음을 의미한다.

그림 3-23. 아세안 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 C는 자본재(Capital goods)의 약자임(CMS: 자본재 시장점유율).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 3-24. 아세안 소비자재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 F는 최종소비재(Final consumer goods)의 약자임(FMS: 소비자재 시장점유율).
 자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

아세안의 자본재 수입시장에서 중국의 점유율은 2021년 53.4%를 정점으로 하락하였으나 2023년 50.5%로 여전히 높은 수준으로 유지하고 있다. 한편 한국의 점유율은 2017년 9.8%를 정점으로 점진적인 감소세가 나타나고 있다. 자본재 수입시장에 대한 중국의 MCA는 1.6~1.8 수준으로 높은 수준을 유지

하고 있으며, 한국의 MCA는 2017년 이후 하락세가 나타나고 있다. 즉, 아세안 자본재 수입시장에서 중국은 시장 점유율이라는 절대적 우위의 빠른 증대와 함께 강한 상대적 우위(MCA)를 확보하고 있다.

아세안 소비재 수입시장에서도 중국의 점유율은 2023년 32.6%로 압도적이며, 한국의 점유율은 3%대 수준을 유지하고 있다. 한편 중국의 MCA는 감소세가 나타나고 있으나 여전히 상대적 우위를 보이는 반면, 한국은 매우 낮은 수준이 이어지고 있다.

3. 협력프레임

중국의 대아세안 협력은 양 지역 간 협력의 넓이 및 깊이에 걸맞게 광범위한 데다가 다각적이고 중층적으로 이루어지고 있다. 특히 중국의 대아세안 개별 협력메커니즘은 200개를 넘어설 정도로 많은 것으로 알려졌다.¹¹⁹⁾ 한국의 대아세안 협력메커니즘은 규모나 수적으로는 중국에 필적할 수 없을 정도로 작거나 적다. 이 절에서는 양국의 대표적이고 의미 있는 대아세안 협력프레임을 소다자와 양자로 나누어 살펴본다. 양자 협력의 경우 양자 FTA와 거점 국가에 대한 대표적인 협력프레임으로 국한해 살펴본다.

가. 소다자 협력

1) 중국 주도 협력프레임

중국의 아세안을 향한 대표적인 협력프레임으로는 우선 시진핑 정부가 중점적으로 추진한 BRI를 들 수 있다. BRI는 중국의 대표적인 대외협력 강화전략

119) 石川幸一, 大泉啓一郎, 亜細亜大学アジア研究所 編著(2025), p. 13.

이자 국제협력 플랫폼으로 최근에는 ‘양에서 질로의 전환’을 통해 고도화되고 있다. BRI 추진에 있어서 중국은 국경을 맞대고 있거나 광범위한 협력 관계를 유지하고 있을 뿐만 아니라 해상 실크로드의 관문 역할을 수행하고 있는 아세안을 전략적 중요도나 우선순위에서 다른 지역이나 국가에 비해 높게 평가하고 있다. 아세안 역시 경제 및 사회발전(인프라 정비와 연결성 강화)에 BRI 프로젝트의 필요성을 인식하고 세 차례의 BRI 국제협력포럼에 대다수의 정상들이 참여할 정도로 적극 호응하고 있다. 이러한 것들은 중국이 아세안에서 추진하는 BRI 관련 프로젝트를 보면 쉽게 파악할 수 있다. 우선 BRI는 초기의 5통(정책, 인프라, 무역, 금융, 민심)과 경제회랑(중국-인도차이나와 중국-미얀마) 중심을 벗어나 최근에는 디지털, 그린 경제, 직업교육 및 훈련, 과학기술·혁신 등으로도 아세안과의 협력 분야를 확대하고 있다. 완공된 대표적인 프로젝트로는 중-라오스 고속철도(중국 보텐-라오스 비엔티안 구간, 2021년 12월 개통)와 인도네시아(자카르타-반둥) 고속철도(2023년 10월 개통), 캄보디아(프놈펜-시아누크빌) 고속도로(2022년 10월 개통), 캄보디아 시아누크빌(Sihanoukville) 경제특구와 태국 라용(Rayong) 산업단지 등이 있다.

BRI와 관련된 중국의 아세안에 대한 투자와 건설은 2013년에서 2024년 동안 각각 약 1,600억 달러와 약 1,102억 달러를 기록한 것으로 알려졌는데, 이는 세계 전체의 약 14.5%와 약 15.0%에 달할 정도이다(표 3-12 참고). 중국은 투자 부분에서는 인도네시아와 싱가포르에, 건설 부분에서는 인도네시아와 말레이시아에 가장 많은 프로젝트를 추진하고 있다. 10억 달러 이상의 메가 프로젝트로 국한하면 아세안이 2015년부터 2021년까지 추진한 34개 가운데 중국은 24개에 참가하고 있는데, 중국은 이들 프로젝트에 300억 달러를 이미 지원했고 지원을 약속한 금액도 550억 달러에 달한다.¹²⁰⁾ 이 중 평균 시나리오(중국의 인프라 프로젝트 평균 이행률 35%)를 적용하면 중국은 향후에도 190억 달러를 실제 지원할 것으로 전망된다.¹²¹⁾

120) Alexandre Dayant and Grace Stanhope(2024), p. 5.

표 3-12. 중국의 BRI 관련 대아세안 투자와 건설 현황(2013~24년)

(단위: 십억 달러, %)

구분	브루나이	캄보디아	인도네시아	라오스	말레이시아	미얀마	필리핀	싱가포르	태국	베트남	아세안 전체	아세안 비중
투자 규모	3.44	8.9	41.36	14.31	24.7	3.56	5.25	36.77	8.49	13.3	160.08	14.46
건수 1	18	75	20	54	5	6	61	30	47	317	17.11	-
건설 규모	0.53	6.97	23.41	11.63	21.53	2.81	9.84	17.1	6.5	9.86	110.18	14.98
건수 2	33	69	26	51	13	23	69	27	25	338	19.44	-
합계 규모	3.97	15.87	64.77	25.94	46.23	6.37	15.09	53.87	14.99	23.16	270.26	14.67
건수 3	51	144	46	105	18	29	130	57	72	655	18.23	-

주: 세계 전체는 투자 1조 1,068.6억 달러(1,853건)와 건설 7,356.1억 달러(1,739건).
 자료: China Global Investment Tracker 홈페이지(검색일: 2025. 5. 7.).

BRI를 지원하기 위한 아시아인프라투자은행(AIIB) 역시 금융협력 측면에서 아세안을 향한 중요한 협력프레임으로 볼 수 있다. 아세안 역시 10개 회원국이 모두 초기에 가입했을 정도로 적극 호응하고 있다. 이에 더해 아세안은 총 115억 달러(50개 프로젝트, 2025년 5월 기준)를 대출할 정도로 AIIB 자금을 활발하게 이용하고 있다(표 3-13 참고). 인도네시아와 필리핀이 가장 적극적이다.

표 3-13. 아세안 국가들의 AIIB 자금 대출 현황(2025년 5월 기준)

(기준: 승인, 단위: 백만 달러, 건)

구분	캄보디아	인도네시아	라오스	미얀마	필리핀	싱가포르	태국	베트남	아세안 전체
금액	473.0	5,128.9	300.0	20.0	3,889.8	714.0	593.1	372.5	11,491.3
건수	7	14	5	1	11	6	2	4	50

자료: Asian Infrastructure Investment Bank 홈페이지(검색일: 2025. 6. 11.).

무엇보다 BRI를 통한 협력 확대, 특히 협력 기반 구축과 인프라 연결(도로, 철도, 통신, 금융, 해외경제무역협력구 등)은 아세안이 중국 제1의 대외교역 파트너로 부상하는 데 크게 기여하였을 뿐만 아니라 중국의 아세안 투자 확대에

121) Alexandre Dayant and Grace Stanhope(2024), p. 5.

도 이바지한 것으로 분석된다.¹²²⁾¹²³⁾

다음으로 중국이 아세안과의 관계 강화를 추구하는 중요한 협력프레임으로는 21세기 들어 수립하여 매 5년마다 개정(update)하고 있는 ‘평화와 번영을 위한 중·아세안 전략적 파트너십 이행에 관한 행동계획(Plan of Action to Implement the ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity, 이하 행동계획)’을 들 수 있다. 이는 중국이 2002년 제16차 공산당 전국대표대회를 통해 주변국 중시 정책을 채택한 이후 아세안과의 ‘전략적 파트너십 공동선언문’을 작성하였고, 2004년 중·아세안 정상회담을 통해 2006년부터 2010년까지의 협력을 구체화하기 위한 행동계획(2006~2010)을 작성한 것에서 출발하였다.

‘중·아세안 전략적 파트너십 이행을 위한 행동계획’에는 양 지역의 정치 안보, 경제, 사회문화 등 3대 분야에서 협력이나 교류 확대를 위한 구체적인 사업이나 프로그램이 들어 있다. 경제협력을 위해 1차부터 최근에 개정된 제4차 행동계획까지 빠짐없이 거론된 분야로는 중·아세안 FTA(ACFTA)를 비롯 금융, (식량)농업, ICT, 관광, 에너지 등이 있다.¹²⁴⁾ 중국과 아세안이 포괄적 전략적 동반자관계(CSP: Comprehensive Strategic Partnership)를 구축함과 동시에 개정된 제4차 행동계획은 ACFTA를 무역투자로 확대함과 동시에 식물위생검역조치(SPS) 및 무역기술장벽(TBT)이 추가되었고 기존의 산업협력은 생산협력으로 명칭을 바꾸었다.¹²⁵⁾ 또한 제4차 행동계획은 경제협력과는 별개로 연결성, 스마트시티, 지속가능개발, 아세안통합이니셔티브(IAI)와 개발 격차 축소, 소지역(메콩강 개발과 BIMP-EAGA) 협력 등을 수록하고 있다.¹²⁶⁾

122) BRI의 중국 대외수출에 대한 직간접적 영향에 대해서는 LI and TODO(2025), 중국의 해외투자에 대한 영향은 문지영 외(2023)를 참고.

123) 중국은 2009년 이후 아세안의 최대 교역파트너가 되었으나, 아세안이 중국의 최대 교역파트너가 된 것은 2020년임.

124) 石川幸一(2023), p. 9.

125) 위의 자료, p. 10.

126) 위의 자료, p. 10.

중국이 FTA 네트워크 구축 가속화 및 고도화와 수준 높은 통상규범 도입 역시 아세안과의 협력 확대를 추구하는 중요한 협력프레임이다. 중국은 먼저 당시 미국이 주도한 환태평양경제동반자협정(TPP)에 대응하기 위해 아세안 10개국과 자국 포함 아세안 주요 대화 상대 5개 국가(한국, 일본, 호주, 뉴질랜드, 인도)를 아우르는 메가 FTA로 역내포괄적경제동반자협정(RCEP) 체결을 주도하였다. RCEP은 2022년 2월 1일 발효되었으나 인도는 2019년 11월 탈퇴를 선언하였다. RCEP은 중·아세안 FTA(ACFTA)에 비해 물품 무역, 서비스 무역, 투자, 무역 원활화, TBT, SPS, 자연인의 일시적 이동, 지식재산, 전자상거래 등 대상 분야가 넓어 중국과 아세안의 경제교류 확대에 기여하고 있는 것으로 분석되었다.¹²⁷⁾ 바이든 정부가 중국을 배제한 인도태평양경제프레임워크(IPEF)를 추진하기 시작하자 중국정부는 성장 잠재력이 높고 동아시아 통합의 출발점이 되고 있는 RCEP의 활성화를 추구하고 있다.

중국은 또한 1~4차 행동계획에서 계속 강조한 바 있는 ACFTA 개정(ACFTA 3.0)을 아세안과의 협상을 통해 2025년 5월 마무리 지었다. ACFTA 업그레이드 의정서(아세안 중국 포괄적 경제협력기본협정 개정 의정서)를 통해 2019년 ACFTA 2.0을 발효시킨 중국은 코로나19 팬데믹 이후 아세안과의 경제협력 심화 및 확대와 미국의 IPEF에 대비하기 위해 2022년 11월부터 ACFTA 3.0 협상을 시작하였다. 특히 중국은 트럼프 행정부의 미국제일주의와 보호무역주의에 대응하기 위해 아세안과의 공급망 구축과 이를 위한 자국 기업의 아세안 투자 확대를 지원하는 데 초점을 맞추었다. 그 결과 ACFTA 3.0에는 디지털경제, 그린 경제, 공급망 연결성, 영세중소기업(MSMEs), 경쟁과 소비자 보호 등의 분야가 새롭게 추가되었고 세관 수속 및 무역 원활화, 표준·기술규정·적합성 평가절차(Standards, Technical Regulations and Conformity Assessment Procedures), SPS, 경제·기술협력 등에서는 고도화가 이루어졌다.¹²⁸⁾

127) 石川幸一(2023), p. 14.

128) Ministry of Trade and Industry of Singapore(2024. 10. 10.), pp. 3-5.

중국은 2021년 9월 FTA 고도화를 위해 당시 수준 높은 FTA를 지향했던 CPTPP에도 가입신청서를 제출하였다. CPTPP와 같은 높은 수준의 규범이나 선진국 중심의 글로벌 통상질서 재편에 능동적으로 참가하는 것이 중국의 글로벌 역할 제고나 국내 개혁 심화 및 개방 확대(경제체질 개선과 글로벌 스탠다드와의 조화 등)에 유리하다고 판단했기 때문이다. 더욱 중요한 목적은 당시 바이든 행정부가 추진한 글로벌 공급망 재편, 특히 IPEF에 대응하는 것이었다. CPTPP 회원으로 있는 아세안 국가(싱가포르, 말레이시아, 베트남, 브루나이)와의 협력 고도화는 부차적인 목적이기도 하였다. 중국은 같은 맥락에서 2021년 11월 신통상규범이자 세계 최초의 복수국 간 디지털협정인 '디지털경제 동반자협정(DEPA)'에도 가입신청서를 제출하였다.

2004년 이후 매년 하반기 광시좡족자치구(广西壮族自治区) 난닝(南宁)에서 개최되는 중·아세안 박람회(CAExpo: China-ASEAN Expo)도 중요한 대아세안 협력프레임으로 들 수 있다. 중국은 △ 중·아세안 경제관계 확대 지원 및 촉진, △ 아세안을 둘러싼 정치, 경제, 사회 문제 협의의 주도권 확보, △ 중국 서부 대개발을 위한 내륙부와 연안부 협력 확대 등을 목적으로 CAExpo를 개최하고 있다. 이에 따라 CAExpo에서는 무역 확대를 위한 전시회, 투자 촉진을 위한 비즈니스투자정상회의(China-ASEAN Business and Investment Summit), 관광 및 문화교류 확대를 위한 포럼, 세미나, 학술회의 등이 개최된다. 더 나아가 2004년 제1회 이후 CAExpo에는 매년 중국과 아세안 국가의 정상급 인사와 아세안 사무총장이 대부분 참석해 정상회담을 개최한다. 2015년 개최된 제12회 CAExpo의 경우 2,207개 기업이 참가해 4,600개(아세안 관련 접포는 1,296개)의 접포(booth)가 만들어졌으며 참가자 수가 6만 5,000명에 이른 것으로 알려졌다.¹²⁹⁾ 중국과 아세안 국가 이외에도 한국, 일본, 미국, 인도 등 많은 국가가 참가하고 있다.

아세안 최대의 젓줄인 메콩강 유역 개발을 지원하기 위한 전략도 중국의 중

129) 河野円洋(2016. 1. 14.).

요한 대아세안 협력프레임으로 들 수 있다. 메콩강 유역 개발사업은 크게 두 개로 구분할 수 있는데, 하나는 아시아개발은행(ADB)이 추진 주체가 되어 국제 하천인 메콩강 유역을 개발하는 초국가적 협력 사업에 중국이 직접 당사국으로 참가하고 있는 광역메콩유역경제협력프로그램(Greater Mekong Subregion Economic Cooperation Program, GMS 프로그램)이고, 다른 하나는 메콩강의 상류인 란창(澜沧)강을 중심으로 메콩강 유역 전체 개발을 중국이 주도하는 란창-메콩협력(LMC: Lancang-Mekong Cooperation) 프로그램이다.¹³⁰⁾ GMS 프로그램은 1992년부터 추진해 온 유역 국가 전체를 대상으로 한 종합지역개발 및 경제협력사업으로 ADB가 기금을 모집해 개별 프로젝트에 배분함과 동시에 기술적 지원도 주도하고 있다. GMS 프로그램은 초기에는 수송, 에너지, 통신, 환경, 인적자원, 교역 및 투자, 관광 등의 분야 개발이 중심이었으나 2000년대 초중반에는 경제회랑(economic corridor) 개발에 초점이 맞춰졌고, 최근에는 3대 장기 전략(Connectivity, Competitiveness, Community)을 채택해 ① 농업, ② 에너지, ③ 환경, ④ 보건 및 인적자원 개발, ⑤ 정보통신기술, ⑥ 관광, ⑦ 교통, ⑧ 무역 원활화, ⑨ 도심 개발 등을 증점적으로 개발하고 있다.¹³¹⁾ 중국은 유역국으로서 자체 프로젝트를 개발하면서 적극 참여하고 있을 뿐만 아니라 다른 유역국과의 협력 프로젝트를 추진하고 있다. 또한 중국을 포함한 메콩강 유역 6개 국가는 2002년 이후 3년을 주기로 GMS 정상회의(GMS Summit)를 개최하고 있다. 특히 2024년 11월 중국 윈난성에서 개최한 제8차 GMS 정상회의에서 유역국들은 메콩 유역의 혁신, 창의성, 지속가능성을 강화하고 포용적인 경제개발을 위해 디지털화, 그린 경제, 연계성에 대한 협력에 초점을 맞춘 ‘2030 개발을 위한 GMS 혁신전략(GMS Innovation Strategy

130) 메콩강은 중국 칭하이(Qinghai)성에서 발원해 윈난(Yunnan)성을 거쳐 아세안의 라오스, 미얀마, 태국, 캄보디아와 베트남을 거쳐 남중국해로 흐르는 국제하천으로 길이 약 4,909km, 강 유역면적 79만 5,000km²이며, 중국에서는 상류 부분(전체 메콩 유역의 21%)을 란창강이라 부르기도 함. Asian Development Bank(2012), pp. 85-86.

131) 광성일 외(2020), p. 15.

for Development 2030)’을 채택했다.¹³²⁾

LMC는 중국이 2014년 제17차 중·아세안 정상회의에서 채택된 란창-메콩 협력 시스템 구축을 계기로 2016년 출범한 메콩 유역 6개국 간의 협력플랫폼이다. 중국은 제1차 LMC 정상회의에서 채택한 ‘싼야선언(三亚宣言)’을 통해 유역 6개국 간 정례 협의체로 정상회의(격년제)와 외교장관회의(매년) 개최, 유역 국가의 미래공동체 구축, 3(정치안보, 경제 및 지속가능협력, 사회인문)+5(연결성, 생산 역량, 무역과 투자, 수자원, 농업 및 빈곤 감소) 협력 체제 설정, 인적교류 확대, 생산능력 협력 등에 관한 공동성명서를 채택하였다.¹³³⁾ 당시 중국은 LMC를 위해 100억 달러 규모의 용자와 100억 위안(CNY)의 저리 용자도 제공할 것을 약속했다.¹³⁴⁾ 중국의 심각한 과잉생산 문제를 메콩 유역국을 활용해 해결하는 것을 목적으로 한 ‘생산능력 협력에 관한 공동성명(国家产能合作联合声明)’이 눈에 띈다. 구체적인 협력 분야로는 발전, 송전망, 자동차, 야금, 전자재, 교통인프라, 생산 설비 등이 포함되었다. 2018년 발표된 ‘LMC 5개년 행동계획(Five-Year Plan of Action on Lancang-Mekong Cooperation 2018~2022)’에 의하면, 중국은 우선협력 분야로 ‘3+5+X 협력 메커니즘(3+5+X mechanism of cooperation)’을 발표해 기존 3+5개에다가 금융, 임업, 환경보호, 세관협력 등을 추가했고, 산관학 공동연구를 위해 글로벌 메콩 강연구센터를 설립키로 했다. 2023~2027 행동계획에서는 경제협력 분야로 무역 및 투자 원활화, 에너지, 디지털경제, 과학·기술혁신, 국유기업, 영세·중소기업(MSMEs), 기후변화 대응 등이 추가되거나 범위가 확대되었다.¹³⁵⁾ 특히 중국은 이를 지원하기 위해 국제내해무역신통로(国际陆海贸易新通道)를 통한 협력 확대와 유역경제발전벨트(澜湄流域经济发展带) 구축을 비롯 LMC 생산

132) 라미령 외(2024), pp. 78~79.

133) 澜沧江—湄公河合作中国秘书处(2016. 3. 23.), 「澜沧江—湄公河合作首次领导人会议三亚宣言」(검색일: 2025. 6. 15.).

134) 博鳌(2016. 3. 23.), 「中国、メコン流域開発を支援 周辺5カ国と首脳会議」(검색일: 2025. 6. 15.).

135) 澜沧江—湄公河合作中国秘书处(2023. 12. 26.), 「澜沧江—湄公河合作五年行动计划(2023-2027)」(검색일: 2025. 6. 15.).

역량협력 3개년 행동계획(澜湄国家产能与投资合作三年行动计划) 2024~2026, LMC 국경경제협력 5개년 발전계획(澜湄跨境经济合作五年发展计划), 디지털 경제파트너십프로그램(澜湄数字经济伙伴计划), 과학기술혁신협력프레임워크(澜湄科技创新合作框架), 수자원 협력 5개년 행동계획(澜湄水资源合作五年行动计划) 2023~2027, 환경협력전략·행동프레임워크(澜沧江-湄公河环境合作战略与行动框架) 2023~2027 등의 추진계획도 밝혔다.¹³⁶⁾

중국이 ADB 주도의 GMS 프로그램에 적극 참여하고 LMC를 추진한 배경이나 목적으로는 아세안이 △ 중국의 강대국 부상을 위한 지역안보 위협 해소와 주변국 지지 확보, △ 경제성장 동력 확보, △ 접경지인 서남부 지역의 안정과 경제발전 추진 등에 있어서 중요하기 때문이다.¹³⁷⁾ 보다 직접적으로는 △ 시진핑 정부 최대 대외협력강화전략인 BRI 지원, △ 국제하천 메콩강 유역에서의 개발 주도권 확보, △ 미·중 갈등 이후 아세안, 특히 국경을 맞대고 있는 아세안 대륙부와의 공급망 재구축, △ 중국이 강조하는 남남협력의 시금석 역할 등으로 메콩 유역의 전략적 중요성이 더욱 커졌기 때문이다.

마지막으로 중요한 중국의 대아세안 협력프레임으로는 다양한 목적과 과정에 따라 개최하는 중·아세안 정상회의를 들 수 있다. 중국과 아세안은 매년 정례적으로 ASEAN+1(중국) 정상회의와 CAExpo를 통한 중·아세안 비즈니스 투자정상회의를 개최하고 있고, GMS와 LMC 정상회의도 각각 3년 주기와 2년 주기로 개최하고 있다. 비정기적으로 개최되는 BRI 국제협력포럼 역시 대부분의 아세안 정상들이 참가하고 있다. 중국은 이러한 정상회의를 통해 아세안과의 협력 확대를 위한 기반을 구축하거나 분위기를 조성하고 있다.

136) 澜沧江—湄公河合作中国秘书处(2023. 12. 26.), 「澜沧江—湄公河合作五年行动计划(2023 - 2027)」 (검색일: 2025. 6. 15.).

137) 현상백 외(2021), p. 181.

2) 한국 주도 협력프레임

한국은 2022년 12월 독자적인 글로벌 협력 전략으로 ‘자유, 평화, 번영의 인도-태평양 전략’을 수립하였다. 한국의 인태전략은 북태평양을 비롯해 아세안, 남아시아, 오세아니아, 인도양 연안 아프리카, 유럽과 중남미 등을 아우르는 최상위 개념의 협력프레임이자 글로벌 중추국가(Global Pivot State)를 표방하는 한국의 대외협력 증진을 위한 청사진이다. 한국의 인태전략은 자유, 평화, 번영을 비전으로 삼고 포용, 신뢰, 호혜를 3대 협력원칙으로 규정하고 있다. 중점 과제 중 경제와 관련된 것으로는 △ 규범과 규칙에 기반한 인태 지역 질서 구축, △ 경제안보 네트워크 확충, △ 첨단과학기술 분야 협력 강화 및 역내 디지털 격차 해소 기여, △ 기후변화·에너지 안보 관련 역내 협력 주도, △ 맞춤형 개발협력 파트너십 증진을 통한 적극적 기여 외교, △ 상호 이해와 교류 증진 등이 있다.¹³⁸⁾

인태 지역은 2021년 기준으로 세계 인구의 65%, GDP의 62%, 교역의 46%를 차지할 뿐만 아니라 한국 전체 수출의 78%, 수입의 67%와 해외직접투자의 66%를 차지할 정도로 중요한 지역이다.¹³⁹⁾ 이에 더해 배타적 보호무역주의가 확산되고 글로벌 공급망이 불안해짐에 따라 인태 지역은 외교 및 경제안보와 해상물류 통로로서의 중요성이 더해졌다. 당시 미국과 일본 등 주요국들 또한 인태 지역의 전략적 중요성을 인식해 앞다투어 인태전략을 발표하였다. 이러한 점들이 한국의 인태전략이 탄생하게 된 배경이자 계기이다. 한국의 인태전략이 미국과 중국을 지나치게 의식했다는 일부 비판도 있지만¹⁴⁰⁾ △ 인태 지역을 대상으로 한 ‘포괄적 지역전략’ 추진, △ 보편적 가치에 기반한 규칙기반 질서 강화 의지 표명, △ 전략적 파트너로 아세안 선택 등의 측면에서는 의미가 있다.¹⁴¹⁾

한국의 대표적인 대아세안 협력프레임으로는 2017년 발표된 신남방정책

138) 대한민국정부(2022), pp. 19~32.

139) 위의 자료, pp. 4~5.

140) 이재현(2023. 2. 7.), p. 1.

141) 김홍중(2023. 4. 4.), 「[목먹칼럼] 한국판 인태전략, 어디까지 왔나」.

(NSP)과 2023년 수립한 ‘한·아세안 연대구상(KASI)’이 있다. NSP는 문재인 정부(2017. 5~2022. 5)가 수립한 동북아플러스책임공동체의 세 가지 정책 중 아세안과 인도를 대상으로 한 협력프레임이다.¹⁴²⁾ NSP는 아세안과 인도가 한국의 기존 지역정책, 특히 4강(미국, 중국, 일본, 러시아) 중심의 지역정책에서 열위라는 한계를 극복하는 것은 물론 역대 정부의 안보 및 경제적 이익 일변도에서도 탈피한 종합지역전략으로 볼 수 있다.¹⁴³⁾ NSP는 한국과 신남방지역 간 ‘사람 중심의 평화와 번영의 공동체’를 건설하는 것을 비전으로 삼고 있다. NSP는 3개의 공동체로 구성되는데, 경제 분야의 상생번영공동체(Prosperity)는 신남방지역과 포용적 경제환경 구축, 산업 구조 고도화, 공급망 구축, 연계성 개선 등을 통해 호혜적이고 미래 지향적인 상생의 협력 기반을 구축하는 것을 목표로 삼았다. NSP는 16개 추진 과제와 50개 세부사업으로 구성되었고 지원 조직으로 대통령 직속의 신남방정책특별위원회가 조직되었다. NSP는 코로나 19 팬데믹을 극복한 환경 변화를 반영하고 선택과 집중 원칙에 따라 전략 방향을 7개 이니셔티브로 업그레이드한 신남방정책 플러스(NSP Plus)로 고도화되었다.¹⁴⁴⁾¹⁴⁵⁾

2020년 발표된 NSP Plus는 2023년 4월 KASI로 전환되었다. 인태전략을 통해 아세안이 인태전략의 핵심 파트너임을 강조한 윤석열 정부(2022. 5~2025. 6)는 한·아세안 관계를 심화·발전시키기 위해 아세안에 특화된 협력프레임으로 KASI를 발표하였다. KASI는 한국에 있어 아세안이 △ 태평양과 인도양을 연결하는 전략적 요충지, △ 동아시아 역내 정치·안보와 경제 및 사회문화 협력의 중심지, △ 완전 대화관계 수립(1991) 이후 양 지역 간 구축한 불가분의

142) 다른 2개의 정책으로는 동북아평화플랫폼과 신북방정책(NNP)이 있음. 정영식 외(2020), p. 26.

143) 정영식 외(2020), p. 28.

144) 신남방정책특별위원회(2020), p. 15.

145) 7개 이니셔티브로는 ① 포스트 코로나 포괄적 보건·의료 협력, ② 한국형 교육 모델 공유 및 인적자원 개발 지원, ③ 쌍방향 문화교류 촉진, ④ 상호 호혜적이고 지속가능한 무역·투자 기반 구축, ⑤ 상생형 농어촌 및 도시 인프라 개발 지원, ⑥ 공동 번영을 위한 미래산업 협력, ⑦ 안전과 평화 증진을 위한 초국가협력 등임. 신남방정책특별위원회(2020), pp. 17~29.

협력 관계, △ 상호 강점과 발전 잠재력을 보유한 최적의 협력 파트너 등으로 중요하다는 점을 인식한 데서 출발하였다.¹⁴⁶⁾ KASI는 자유, 평화, 번영의 3대 비전을 통해 8개의 중점 추진 과제로 구성되어 있다. 경제협력(번영 비전)으로 추진되는 중점 과제로는 △ 공동 번영과 발전을 위한 미래 분야 협력 확대, △ 지역 및 국제적 도전 과제 대응을 위한 협력, △ 미래 번영을 위한 차세대 교류 증진, △ 각종 협력기금 증진 등이 있고 중점 협력 분야로는 방위산업, 경제안보, 미래통상 및 산업, 기후변화·환경, 보건, 소지역 협력, 인적교류 등이 있다.¹⁴⁷⁾ KASI는 기존의 아세안 중시 정책 기조를 재확인시켰을 뿐만 아니라 아세안과의 정치·안보 협력을 대폭 강화함으로써 기존의 대아세안 정책을 보완했으며,¹⁴⁸⁾ 인도를 제외함으로 인해 기존의 NSP와도 차별화된 것으로 평가할 수 있다.

한국과 아세안이 2024년 10월 ‘포괄적 전략적 동반자관계(CSP)’를 수립함에 따라 2025년 중반 작성된 ‘CSP 행동계획 2026~2030(Plan of Action to Implement the ASEAN-Korea CSP 2026~2030)’이 주목받고 있다. 한국과 아세안의 관계가 최고 단계로 격상되었고 아세안 역시 2026년부터 회복력 있고 혁신적이며 역동적인 사람 중심의 ‘아세안 공동체 비전 2045(ASEAN Community Vision 2045)’를 추진하기 때문이다. CSP 행동계획은 모두를 위한 평화와 안보 증진(정치·안보), 더 스마트하고 친환경적이며 연결된 미래 구축(경제), 청년과 미래세대를 위한 사회문화 플랫폼 창조(사회·문화)를 3대 비전으로 한 100여 개의 세부 과제로 구성된 것으로 알려졌다. 주요 협력 분야로는 방산, 사이버안보, 해양안보, 디지털 전환, 그린 경제, 미래산업 및 경제안보, 인적교류, 재난·보건 대응 등이 거론되고 있다. ‘CSP 행동계획 2026~2030’은 한·아세안 협력 관계를 미래지향적으로 전환하는 가장 중요하고 대표적인 협력프레임이 될 수 있다.

146) 외교부(2023), p. 1.

147) 외교부(2023), p. 2.

148) 최인아, 장한별(2023), p. 2.

한·아세안 FTA(AKFTA)는 2007년 6월 발효 당시 한국이 거대경제권과 최초로 맺은 FTA였을 정도로 중요한 협력프레임이다. 이후 한국은 아세안과 2012년부터 2015년까지 AKFTA 3차 상품협정 개정의정서를 체결해 2016년부터 태국을 위시해 차례로 발효시켰다. 3차 상품협정 개정은 무역 원활화 규정 도입, 상호주의 제도 개선, 연도별 관세인하 일정 첨부 등을 중심으로 이루어졌다.¹⁴⁹⁾ 당시 협상이 진행되던 RCEP의 주요 협의 내용과 보조를 맞춘 것으로 보인다. 이후에도 한국은 AKFTA의 개선 및 고도화를 위해 계속 협의하고 있다. 2024년 기준으로 주로 논의하고 있는 분야로는 디지털, 공급망, 청정경제 등 신통상규범을 반영하는 것과 상품관세양허표(TRS) 및 품목별 원산지기준(PSR)에 HS 2022를 적용하는 것 등이 있다.¹⁵⁰⁾

한국은 2024년 5월 싱가포르, 칠레, 뉴질랜드가 회원국으로 있는 디지털경제동반자협정(DEPA: Digital Trade Economy Partnership Agreement)에 추가 가입국으로서 최초로 가입했다. DEPA는 △ 종이 없는 무역, 특송화물, 전자지급 등을 통한 전자상거래 활성화, △ 개인정보와 소비자 보호, 안전한 보안 환경 등 신뢰 가능한 디지털 환경 구축, △ 국경 간 데이터 이전 자유화, 디지털제품 비차별, 정부데이터 공개 등을 통한 디지털 비즈니스 활성화 등을 추구하고 있다.¹⁵¹⁾ 특히 DEPA가 디지털 통상규범 확립 및 협력 강화를 위해 체결한 세계 최초의 복수국 간 디지털 통상협정이자 개방형 협정으로 알려져 있는 만큼 한국은 DEPA 가입을 통해 아세안과의 디지털 통상 네트워크를 확대하고 글로벌 규범 정립에서의 주도적인 역할을 기대할 수 있게 되었다.¹⁵²⁾

한국은 ADB와 일본이 주도한 GMS 프로그램에 참여하고 있으나 역할은

149) 산업통상자원부(2016. 8. 6.), 「ASEAN 관련 경제장관회의 참석 결과」, 온라인 보도자료(검색일: 2025. 6. 16.).

150) 산업통상자원부(2024. 6. 11.), 「한-아세안 자유무역협정(FTA) 현대화를 위한 제21차 이행위원회 열려」, 온라인 보도자료(검색일: 2025. 6. 16.).

151) 산업통상자원부(2024. 5. 3.), 「디지털경제동반자협정(DEPA) 가입 발효」, 온라인 보도자료(검색일: 2025. 6. 16.).

152) 위의 자료.

메콩 유역국에 대한 지원(개발 원조+정책 지원 등)과 개별 프로젝트에 대한 관여(용자, 투자, 수주) 등에 머물고 있다. 한국이 메콩 지역과 본격적인 협력을 시작한 것은 협력메커니즘이 구축된 2011년 이후부터이다. 2010년 한·아세안 정상회담의 제안을 계기로 한·메콩 외교장관회의가 2011년부터 정례화되었고 협력확대를 위한 프레임인 ‘상호 번영의 한·메콩 포괄적 파트너십 구축을 위한 한강선언(Han-River Declaration of Establishing the Mekong-ROK Comprehensive Partnership for Mutual Prosperity)’도 2011년 채택되었기 때문이다. 협력을 위한 기본문서 성격인 2011년의 한강선언은 2019년 ‘사람, 상생 번영, 평화의 파트너십 구축을 위한 한강·메콩강 선언(Mekong-Han River Declaration for Establishing Partnership for People, Prosperity and Peace)’으로 개정되었고 협력 가이드라인으로 발표된 ‘한·메콩 행동계획(Mekong-Republic of Korea Plan of Action 2014~2017)’과 ‘한·메콩 행동계획(2017~2020)’은 ‘한·메콩 행동계획(2021~2025)’로 수정 및 고도화되었다.¹⁵³⁾ 이는 한국이 신남방정책 추진을 계기로 메콩 지역의 중요성을 인식해 2019년부터 한·메콩 정상회담을 정례화하고 2020년에는 양 지역 관계를 ‘전략적 동반자 관계’로 격상한 결과로 보인다.

2019년 이후 한국의 메콩 지역에 대한 우선협력 분야는 연계성 강화, 지속 가능 개발, 사람 중심 개발에서 인적 협력(교육, 스포츠, 관광 등), 상생 번영(농촌 개발, 역내 연계성, 중소기업, ICT 등), 평화(환경, 비전통 안보, 평화와 안정을 통한 농촌 발전 등)로 바뀌었다(표 3-14 참고). 구체적인 협력 프로젝트로는 ‘한강의 기적’ 경험 공유, 농촌지역 개발과 인프라 연계성 지원, ‘한·메콩 생물 다양성 센터(Mekong-ROK Biodiversity Center)’ 설립, ‘한·메콩 수자원 공동연구센터(Mekong-ROK Water Resources Joint Research Center)’ 설립, ‘한·메콩 미래 평화 공동체 조성 사업’ 추진, ‘평화산림구상(Peace Forest Initiative)’ 지지, 역내 다른 협력체와의 협력 확대 등이 있다(표 3-14 참고).¹⁵⁴⁾

153) 박성일 외(2022), pp. 58~60.

표 3-14. 한강선언과 한·메콩 행동계획의 주요 내용

구분	성격	우선협력 분야	구체적인 사업 또는 협력 내용
한강선언 (2011)	협력 기본문서	- 아세안 연계성 강화: 인프라, ICT - 지속가능 개발: 녹색성장, 수자원 개발 - 사람 중심 개발: 농업 및 농촌 개발, 인적자원 개발	한·메콩 포괄적 파트너십 구축, ODA 확대
한·메콩 행동계획 (2014~2017)	협력 가이드 라인		한·메콩 협력기금(MKCF) 확대, 교류 강화, 민관협력 활성화, 소지역과의 협력에서 역할 확대
한·메콩 행동계획 (2017~2020)			MKCF 확대 및 효율화 방안 모색
한강·메콩강 선언(2019)	협력 기본문서	- 인적 협력: 교육, 스포츠, 관광 등 - 상생 번영: 농촌 개발, 역내 연계성, 중소기업, ICT 등 - 평화: 환경, 비전통 안보, 평화와 안정을 통한 농촌 발전 등	'2021년 한·메콩 교류의 해' 지정, '한강의 기적' 경험 공유, 농촌지역 개발과 인프라 연계성 지원, '한·메콩 생물다양성 센터' 설립, '한·메콩 수자원 공동연구센터' 설립, '한·메콩 미래 평화 공동체 조성 사업' 추진, '평화산림구상(PFI)' 지지, 역내 다른 협력체와의 협력 확대 등
한·메콩 행동계획 (2021~2025)	협력 가이드 라인		

자료: 광성일 외(2022), p. 59에서 재인용.

나. 양자 협력: 양자 FTA와 거점 국가 중심

1) 아세안 회원국과의 양자 FTA

가) 중국

중·아세안 FTA(ACFTA)와 RCEP을 체결한 중국은 다자간 FTA와는 달리 아세안 국가들과의 양자간 FTA 체결에는 다소 소극적인 모습을 보이고 있다. 아세안 회원국 중 중국이 양자 FTA를 체결한 국가는 싱가포르(2009년 발효)와 캄보디아(2022년 발효) 두 개 국가뿐이다.

154) 광성일 외(2022), p. 60.

중국과 싱가포르는 2018년 협상을 통해 FTA를 개정하였다. 당시 개정은 무역 원활화, 원산지규정(RoO), 경제 및 기술협력, 전자상거래 분야를 중심으로 이루어졌다.¹⁵⁵⁾ 그 후 중국은 2020년 12월부터 2023년 4월까지 싱가포르와 협상을 통해 또 한 차례 FTA를 업그레이드했다. 양국은 △ 서비스 무역과 투자 의 시장 접근에 대한 수준 개선, △ 통신 챕터 추가, △ 내국민대우, 시장 접근, 투명성, 디지털 접근 등의 규칙 통합, △ 서비스 무역 및 투자에 대한 개방조치 철회 불가와 추가 개방 등을 약속하였다.¹⁵⁶⁾ 이번 합의는 높은 수준의 통상규범을 충족하고 개방을 촉진하여 양국간 경제협력을 확대하려는 의도에서 출발한 것으로 보인다. 특히 싱가포르와의 FTA 개정은 중국이 해외투자 관리방법을 네거티브 리스트(2017년)로 바꾼 후 최초의 사례라는 의미도 있다.

다음으로 중국은 2020년 1월부터 7월까지의 단기간 협상을 통해 캄보디아와 FTA를 체결(2022년 1월 발효)했다. 양국의 FTA는 물품무역, 원산지규칙, 세관절차, 무역 원활화, 무역의 기술적 장벽, 위생식품 검역조치, 서비스 무역, 투자협력, 경제기술협력 및 전자상거래 등을 포함하고 있으며, 특히 중국은 농산물을 중심으로 캄보디아의 대중국 수출품에 대해 관세를 대폭 면제해 준 것으로 알려졌다. 중국과 캄보디아는 FTA가 양국간 CSP 심화, 미래공동체 구축, 공급망 연결, 산업 고도화, 코로나19 팬데믹 이후의 사회·경제 회복 등에 기여할 것을 기대하고 있다. 캄보디아는 최초의 양자 FTA 파트너로 중국을 선택한 것에 의미가 있다.

나) 한국

한국은 중국과 같이 한·아세안 FTA(AKFTA)와 RCEP을 체결했을 뿐만 아니라 양자간으로도 아세안 회원국 중 싱가포르(2006년 발효), 베트남(2015년), 캄보디아(2022년), 인도네시아(2023년), 필리핀(2024년)과 FTA를 체결했다.

155) China FTA Network 홈페이지(검색일: 2025. 6. 13.).

156) *Ibid.*

이에 더해 한국은 싱가포르와 DPA(2023년)도 체결한 가운데 2025년 6월 기준으로 말레이시아 및 태국과도 FTA 체결을 위해 협상 중이다.

한국은 싱가포르를 칠레(2004)에 이어 두 번째 FTA 파트너로 선정하였다. 이는 글로벌 및 아세안 비즈니스 허브인 싱가포르를 전략적으로 활용한다는 차원에서 출발하였으며, 이는 또한 한국경제 시스템의 선진화와 한국기업의 아세안 진출 기반을 조성하는 데 기여하는 것이 목적이었다.¹⁵⁷⁾ 한·싱가포르 FTA는 세 차례 이행정토위원회를 개최하였을 뿐 2025년 6월까지 개정되지는 않았다.

한국은 2010년대 들어 최대 경제협력 파트너로 급부상한 베트남과 2012년 8월부터 FTA 협상을 시작해 2014년 12월 타결했다. 한·베 FTA는 베트남 시장 진출 강화 및 베트남 시장 내 경쟁 조건 개선, 현지 진출 한국기업 애로사항 해소 및 현지 투자자 보호 강화, 대베트남 한류 진출 확대를 위한 제도적 기반 마련, 한·아세안 FTA 자유화율 개선 등에 초점을 맞추었다.¹⁵⁸⁾ 한·베 FTA는 또한 상생형 FTA이자 한국 최초의 업그레이드형 FTA로 분류되고 있다.¹⁵⁹⁾ 다만 2025년 6월 기준으로 다섯 차례 공동위원회를 개최하였지만 개정 작업은 이루어지지 않고 있다.

2022년 12월 발효된 한·캄보디아 FTA는 신남방정책에 따른 네트워크 확대, RCEP 협상과의 상호 보완적 효과 기대, 아세안 내 시장 접근 공고화 등의 목적으로 추진되었다. 이에 따라 한·캄보디아 FTA는 RCEP 대비 추가 개방(한국은 관세의 95.6%, 캄보디아는 93.8%), 공급망 강화, 정보통신·전자상거래·농업 등에서의 기술과 경험 공유 등으로 구성되어 있다.¹⁶⁰⁾

한국은 인도네시아와의 CEPA(포괄적경제동반자협정) 협상을 2012년부터 시작하였으나 2014년 2월부터 5년 동안은 협상이 중단되기도 했다. 한국이 2023년 인도네시아와 CEPA 협상을 재개해 같은 해 11월에 타결한 배경은 신

157) FTA 강국, 코리아 홈페이지(검색일: 2025. 6. 17.).

158) 위의 자료.

159) 산업통상자원부 보도자료(2015. 5. 5.), 「한-베트남 자유무역협정(FTA) 정식서명」.

160) 산업통상자원부 보도자료(2021. 2. 2.), 「한-캄보디아 자유무역협정(FTA) “최종 타결”」.

남방정책 추진을 계기로 FTA 네트워크 확산을 적극적으로 추진한 데다가 인도네시아가 아세안 최대의 경제대국이자 세계 4위의 인구 대국이고 풍부한 자원을 보유하고 있어 성장 잠재력이 크다는 점이 작용했다. 또한 기존 한·아세안 FTA보다 개방 수준을 높여 아세안 시장에 대한 접근성을 제고하자는 목적도 있었던 것으로 보인다. 한·인도네시아 CEPA는 △ AKFTA 대비 인도네시아 측 시장 개방 약 13% 제고(수입액 기준 한국은 97.3%, 인도네시아는 97% 관세 철폐), △ 서비스 분야(온라인게임과 문화콘텐츠 등) 신규 개방, △ 유통, 건설, 엔지니어링 분야의 외국인투자 지분제한 완화, △ 경제협력을 통한 상생협력 확대 등으로 구성되어 있다.¹⁶¹⁾

한·필리핀 FTA 역시 신남방정책이 추진한 FTA 네트워크 확산의 결과물로 볼 수 있다. 특히 필리핀은 인구가 1억 명을 넘어 소비시장으로서의 잠재력이 풍부하고 니켈과 코발트 등의 핵심광물이 풍부하다는 점이 FTA 체결의 주요 배경으로 보인다.¹⁶²⁾ 한·필리핀 FTA에서는 △ AKFTA와 RCEP 대비 양허율 제고(수입액 기준 한국은 97.0%, 필리핀은 97.6%) 추가, △ AKFTA와 RCEP에서 제외되었던 자동차와 자동차부품의 단기 관세 철폐, △ 헬스케어, 희소금속 가공, 혁신생태계, 문화산업, 영화, 전자상거래, 지적권 등에서의 미래지향 및 상호 호혜적 경제협력 추진, △ 원산지 기준 및 증명 절차, 통관, 경쟁 등의 제도 개선 등이 강조되었다.¹⁶³⁾

한편 한국은 최초의 디지털 통상협정을 싱가포르와 체결하였다. 2023년 1월 발효된 한·싱가포르 디지털동반자협정(DPA)은 △ 전자적 방식의 국가 간 교역에 대한 규범(전자상거래 원활화, 디지털 비즈니스 활성화, 온라인 소비자 보호 등), △ 디지털 신기술 분야(AI와 핀테크 등)의 협력, △ 기체결 FTA 대비 디

161) 산업통상자원부 보도자료(2022. 11. 30.), 「캄보디아(‘22.12.1), 인도네시아(‘23. 1.1)와의 자유무역협정(FTA) 연달아 발효」.

162) FTA 강국, 코리아 홈페이지(검색일: 2025. 6. 17.).

163) 산업통상자원부 보도자료(2021. 10. 25.), 「한-아세안 정상회의의 계기, 한-필리핀 자유무역협정(FTA) 협상 타결, 한-캄보디아 자유무역협정(FTA) 정식 서명」.

지털 통상규범의 범위 확대 등의 특징을 보이고 있다.¹⁶⁴⁾ 한·싱가포르 DPA는 한국의 최초 디지털 통상협정이라는 의미도 있지만 한국정부는 싱가포르와의 디지털 교역 활성화, 디지털 방식의 수출 증대 및 아세안 시장 진출 확대, 아태 지역 및 글로벌 디지털 통상규범 정립에 기여하는 등의 효과도 기대하고 있다.¹⁶⁵⁾

2) 거점 국가 베트남 및 인도네시아와의 경제협력프레임

가) 중국

중국과 베트남 간의 양자 협력프레임의 대표적인 것으로는 ‘포괄적 전략적 동반자관계(CSP)’와 정상회담을 들 수 있다. 중국과 베트남은 2008년 양국 관계를 최고 단계인 CSP로 격상하였다. 이러한 협력프레임을 통해 중국정부가 최근 베트남과의 경제협력에서 가장 우선시하는 분야는 ‘두 개의 경제회랑과 하나의 경제권(Two Corridors, One Belt)’ 이니셔티브로 보인다. 이는 최근 이루어진 베트남과의 네 차례 정상회담 공동성명서에도 모두 적시되어 있을 정도로 주목받고 있다.¹⁶⁶⁾ 또한 시진핑 정부가 중점 추진하는 BRI의 연계선상에도 있다. ‘양랑일권(兩廊一圏)’으로 일컬어지는 이 이니셔티브는 중국이 베트남과의 경제협력을 확대함과 동시에 광시좡족자치구(广西壮族自治区)의 개발을 촉진하기 위해 제안한 협력프레임이다. 두 개의 경제회랑은 중국 쿤밍(昆明)에서 베트남 라오까이(Lao Cai), 하노이(Ha Noi)와 하이퐁(Hai Phong)을 거쳐 팡닌(Quang Ninh)에 이르는 회랑과 난닝(南宁)에서 랑선(Lang Son), 하노이를 거쳐 팡닌을 잇는 회랑을 의미하고, 하나의 경제권은 중국 남부로부터 하이퐁까지 통킹만(北部灣) 해역에 걸치는 권역을 가리킨다. 시진핑 국가주석은

164) 관계부처 합동(2022), pp. 1~2.

165) FTA 강국, 코리아 홈페이지(검색일: 2025. 6. 17.).

166) 네 차례 정상회담은 2022년 11월 응우옌푸종(Nguyen Phu Trong) 베트남 공산당 총비서의 중국 방문, 2023년 12월 시진핑 국가주석의 베트남 방문, 2024년 8월 토람(To Lam) 총비서 겸 국가주석의 중국 방문, 2025년 4월 시진핑 국가 주석의 베트남 방문을 말한다.

2025년 4월 베트남 방문을 통해 ‘양량일권’ 이니셔티브를 충칭(重庆)까지 연결할 것과 함께 베트남과의 지역개발전략에 웨강아오대만구(Guangdong-Hong Kong-Macao Greater Bay Area)와 양쯔강델타지역(Yangtze River Delta Region)을 포함할 것을 제안했다.¹⁶⁷⁾

다음으로 중국은 베트남과의 인프라 연계성 확대를 중요시하고 있다. 여기에는 △ 표준궤 철도 연결(허커우-라오까이 연결, 라오까이-하노이-하이퐁 구간과 동당-하노이 구간, 몽까이-하롱-하이퐁 구간)을 위한 자금 및 기술 지원, △ 국경지역 도로 및 교량 연결 확대, △ 국경 통관 기능 현대화와 스마트 기능 도입, △ 철도, 도로, 항공 등의 수송협력 강화 등이 포함되어 있다.¹⁶⁸⁾ 세 번째로 중국이 중요시하는 분야는 AI, 5G, 반도체, 첨단 농업 등의 과학기술 분야와 청정에너지, 녹색개발, 디지털경제, 전자상거래 등의 신성장 분야이다. 네 번째로 중국은 농업 분야에서의 협력 확대를 추구하고 있다. 중국은 베트남으로부터 고추, 패션프루트, 제비집, 고구마, 감귤류 등의 수입 확대를 추진하고 베트남에 대해서는 철갑상어와 유제품 등의 수입 확대를 요구하고 있다.¹⁶⁹⁾ 마지막으로 중국은 베트남과의 공급망 확대 및 안정화를 추구하고 있고 이를 위해 베트남의 산업 역량 강화를 적극 지원하고자 한다.

중국은 인도네시아와도 2013년 양국 관계를 CSP로 격상하였고 주기적으로 정상회담을 개최하고 있다. 중국이 CSP와 정상회담을 통해 최근 인도네시아와의 경제협력에서 첫 번째로 우선시하는 분야는 인프라 분야이다. 인도네시아가 대표적인 신흥개도국이자 성장 잠재력이 거대하다는 점과 함께 BRI의 한 축을 이루는 해상실크로드 구상의 발상지이기 때문이다. 중국은 최근 인도네시아와의 일련(2023년 7월, 2024년 4월과 11월)의 정상회담을 통해 △ BRI의 지속

167) Ho Chi Minh National Academy of Politics(2025. 4. 16.), “Vietnam, China issue joint statement”(검색일: 2025. 8. 21.).

168) *Ibid.*

169) Ho Chi Minh National Academy of Politics(2025. 4. 16.), “Vietnam, China issue joint statement”(검색일: 2025. 8. 21.); 中华人民共和国外交部(2022. 11. 1.), 「关于进一步加强和深化中越全面战略合作伙伴关系的联合声明」(검색일: 2025. 8. 25.).

추진, △ 자카르타-반둥 고속철도(2023년 개통)의 운영 고도화, △ ‘두 국가 쌍둥이 산업단지(TCTP: Two Countries, Twin Parks)’ 이니셔티브 가속화, △ 북수마트라, 북칼리만탄, 북술라웨시, 발리를 연결하는 지역종합경제회랑 건설 협력 등을 계속 강조하고 있다.¹⁷⁰⁾ TCTP는 양국간의 무역과 투자를 촉진하기 위해 양국에 산업단지를 설립하는 것으로, 중국이 최근 정부 차원에서 아세안 주요국과의 협력 관계 증진 및 심화를 위해 적극 추진하는 이니셔티브이다. 두 번째로 중국이 중점적으로 추진하는 협력 분야는 신에너지자동차, 리튬 배터리, 태양광발전, 디지털경제, 그린개발 등의 신성장 분야이다.¹⁷¹⁾ 세 번째로 중국은 인도네시아가 추진하는 제조업 고부가가치화와 공급망 안정화 분야에서 협력 확대를 기대하고 있다. 마지막으로 중국은 인도네시아의 풍부한 광물자원 분야에서의 협력 확대를 추구하고 있다.

나) 한국

한국 역시 2022년 베트남과의 외교관계를 최고 단계인 CSP로 격상하였고 주기적으로 양국 정상회담을 개최하고 있다. 이러한 협력프레임을 통해 한국이 최근 베트남과의 협력 확대에 우선순위를 두는 분야는 원자력발전, 고속철도, 신도시개발, 전력망 확충과 스마트그리드 등 인프라 분야이다.¹⁷²⁾ 이는 2025년 8월 한국과 베트남 정상회담 관련 공동발표문의 경제 분야에서 제일 먼저 나타나고 있다. 다음으로 한국은 첨단·과학기술과 재생에너지 등 미래지향적인 분야에서도 협력 확대를 추구하고 있다.¹⁷³⁾ 이를 위해 한국은 한·베트남 과학기술연구원(V-KIST) 역량 강화, 과학기술 분야 인재 양성과 인력교류 확대 등을 추구하고 AI, 반도체, 재생에너지, 소재과학 등에서의 공동 연구를 추진할 계획

170) 中华人民共和国外交部(2024. 11. 9.), 「中华人民共和国和印度尼西亚共和国关于推进全面战略伙伴关系和中印尼命运共同体建设的联合声明」(검색일: 2025. 8. 25.).

171) 위의 자료.

172) 대통령실(2025. 8. 11.), 「한·베트남 공동언론발표문」(검색일: 2025. 8. 13.).

173) 위의 자료.

이다.¹⁷⁴⁾ 한국은 베트남과 희토류를 포함한 핵심광물 분야와 방산 분야에서도 협력을 확대하기로 했다. 양국간 교역 확대 역시 중요한 협력 분야이다. 특히 한국은 2030년까지 양국간 교역 규모를 1,500억 달러로 확대하기로 했는데, 이는 공급망 확대 및 안정화를 기반으로 하고 있다.

한국은 인도네시아와의 외교관계를 2017년 체결한 특별전략적 동반자관계로 유지하고 있는 가운데 2022년과 2023년 각각 두 차례씩 정상회담을 개최하였다. 이러한 협력프레임을 바탕으로 한국은 인도네시아와 △ 전기차, 배터리, 스마트시티, 디지털경제 등 미래성장동력 분야, △ 자동차, 철강, 석유화학 등 제조업 고부가가치화와 공급망 구축, △ 전기차 생태계, △ 할랄식품 분야, △ 기후 변화 대응, △ 원자력발전과 방산 등에서의 협력 확대를 추구하고 있다.¹⁷⁵⁾

한국은 이에 더해 양국간 개발 협력의 중장기 방향성을 제시하고 공적개발 원조(ODA)의 일관성과 효과성을 제고하기 위해 ODA 중점협력국을 선정하고 있다.¹⁷⁶⁾ 한국은 아세안의 경우 거점 국가인 베트남과 인도네시아는 물론 캄보디아, 라오스, 미얀마, 필리핀을 중점협력국으로 선정하고 있다.

다. 한·중의 협력프레임 비교

한국과 중국의 대아세안 협력프레임에서 유사성을 보이는 것은 CSP로의 외교관계 격상에 따른 행동계획 수립과 ASEAN+1 FTA 체결을 들 수 있다. 내용의 수준이나 많고 적음, 더 나아가 성과를 제외하면 양국 모두 동일한 협력프레임을 구축하고 있다.

한국과 중국의 대아세안 협력프레임에서 가장 큰 차이점은 자국의 개혁개방 및 발전과 연계된 초대형 경제협력프레임의 존재 여부이다. 다시 말하면 중국은

174) 위의 자료.

175) 외교부(2023. 9. 11.), 「윤석열 대통령, 한-인도네시아 정상회담(9. 8) 결과」(검색일: 2025. 8. 26.).

176) ODA Korea 홈페이지(검색일: 2025. 8. 27.).

초대형 대외협력 강화전략으로 BRI를 추진하는 데 반해 한국은 이에 상응하는 협력프레임이 없다. 특히 BRI의 최대 및 핵심 파트너가 아세안이고 AIIB 역시 이를 뒷받침한다는 점이 차이를 더욱 돋보이게 하고 있다. 중국과 아세안이 국경을 맞대고 있고 양 지역 간 경제협력 규모가 크다는 점에서 이러한 차이가 발생한 것으로 보인다.

한·중의 아세안을 향한 소다자 협력프레임에서 대비되는 것에는 아세안만을 위한 협력프레임의 존재 여부와 기능의 차이도 있다. 문재인 정부의 신남방 정책(NSP, 인도 포함)이나 윤석열 정부의 한·아세안 연대구상(KASI)은 아세안만을 위한 협력프레임이자 정치·경제와 사회문화는 물론 외교안보를 망라하고 있다. 반면 중국의 CAExpo는 아세안을 대상으로 하는 협력프레임이지만 수출입과 투자를 중심으로 개최되고 있다. 다만 한국은 정권이 교체되면 협력내용의 유사 여부를 차치하고 대아세안 협력프레임 명칭을 변경하고 있다.

메콩 지역을 둘러싼 협력프레임 역시 한국과 중국은 참여 정도와 협력 구조 등에서 다르게 구성되어 있다. 중국이 메콩강의 당사국이기도 하지만 단순 참여국 수준을 넘어 개발 협력을 주도하고 있기 때문이다. 이에 반해 한국은 역외국으로서 개발 협력에 참가하고 있다.

마지막으로 FTA 측면에서 보면 한국은 아세안 회원국과의 양자 FTA를 중시하고 있는 반면 중국은 다자 FTA를 중시하는 것으로 드러났다. 특히 중국은 ACFTA를 3.0으로 고도화함과 동시에 RCEP을 주도하였을 뿐만 아니라 또 다른 다자 FTA인 CPTPP에도 가입신청서를 제출하였다(표 3-15 참고). 한국은 이미 5개 아세안 회원국과 양자 FTA를 체결한 가운데 말레이시아 및 태국과도 양자 FTA 체결을 위해 협상하고 있다.

표 3-15. 중국과 한국의 대아세안 FTA 체결 현황 비교(2025년 8월)

중국		구분	한국	
다자	양자		양자	다자
ASEAN-China RCEP	싱가포르 캄보디아	발효	싱가포르(FTA, DPA) 베트남 캄보디아 인도네시아 필리핀	ASEAN-Korea RCEP DEPA
-	-	협상 중	말레이시아(9차) 태국(6차)	-
CPTPP(2021. 9) DEPA(2021. 11)	-	가입 신청	-	-

자료: 저자 작성.

아세안 내 거점 국가인 베트남 및 인도네시아와의 협력프레임에도 한국과 중국은 다소 대비되고 있다. 중국이 베트남 및 인도네시아와 유지하고 있는 CSP는 한국이 이들과 맺고 있는 CSP나 특별전략적 동반자관계와는 차원이 다른 접근 방식으로 보인다. 중국은 CSP를 통해 경제 분야 협력은 물론 정치, 외교·안보, 사회문화, 해양, 하나의 중국 정책, 개발 협력, 세계 및 지역 정세 등에서의 광범위하고 다양하며 다층적인 협력 확대를 추진하고 있다. 정상회담을 통한 협력프레임은 한국과 중국에서 큰 차이는 없으나 구체성에서는 중국이 다소 앞서는 느낌이다. 한국은 거점국과의 개발 협력 확대를 위해 ODA 중점협력 국가를 선정하고 있다.

4. 주요 분야별 협력 사례

가. 주요 산업별 투자 또는 합작 사례

1) 전자(가전)

가) 중국의 진출 현황과 특징

하이얼(海尔), 메이디(美的), 하이센스(海信), TCL, 창웨이(创维), 콩카(康佳), 춘란(春兰) 등 현재 중국을 대표하는 대형가전기업 대부분은 아세안에 생산 및 판매거점을 구축하고 있다. 중국 가전기업의 투자는 모두 소비시장이 크거나 투자 환경이 비교적 잘 구축된 국가 또는 급속히 성장하거나 수출제조거점으로 부상하는 국가에 집중되어 있다. 아세안 회원국 중 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 태국과 베트남 등이 이에 해당한다.

중국 가전기업의 아세안 진출은 동아시아 외환위기 전후 하이얼이 인도네시아(1996년), 필리핀(1997년), 말레이시아(1998년)에 진출하면서 시작되었으나 본격화된 것은 2010년대 들어서이다. 특히 아세안에 있는 중국 가전기업의 생산거점은 대부분 2016년 이후 설립되었다. 태국에 집중적으로 생산거점을 설립한 메이디나, 아세안 7개 국가에 광범위하게 설립한 하이센스는 거의 대부분 2016년 이후 진출하였다(표 3-16 참고).

표 3-16. 중국 가전기업의 최근 아세안 투자 현황(2024년 기준)

투자 기업	진출 국가	주요 생산제품	진출 연도
메이디(美的)	베트남	소형가전, 가정용 에어컨, 세탁기 등	2007
	태국	R&D	2022
		에어컨	2022
		GMCC 컴프레서 모터	2021
		냉장고, 세탁기	2016
		냉장고, 전자렌지 등	2021

표 3-16. 계속

투자 기업	진출 국가	주요 생산제품	진출 연도
하이센스 (海信)	베트남	TV	2022
	태국	에어컨, 냉장고	2019
		상용디스플레이(광전기모듈)	2016
		자동차에어컨	2021
	말레이시아	자동차에어컨	2021
	인도네시아	TV	2022
		자동차에어컨	2021
	싱가포르	자동차에어컨	2021
	필리핀	가전, TV, 에어컨, 냉장고 등	2024
라오스	네트워크 테크놀로지	2022	
하이얼(海尔)	베트남	냉장고, 세탁기 등	2011
	태국	에어컨, 냉장고, 세탁기 등 백색가전	2002
		스마트가전	2024
	말레이시아	가전	1998
		냉장고, 세탁기 등	2011
	인도네시아	가전	1996
		냉장고, 세탁기 등	2011
	필리핀	가전	1997
냉장고, 세탁기 등		2011	
냉장고, 세탁기, 공조설비 등 가전제품		2024	
TCL	베트남	TV	1999
		소비자용 전자기기(오디오, 이어폰 등)	2019
	인도네시아	에어컨	2019
Aux	필리핀	에어컨, 가전제품 및 관련 기기	2024

자료: 王穎華(2024. 9. 13.), 「中国企業の東南アジアにおける投資動向」; 日本貿易振興機構(ジェトロ)(2025. 8. 21.), p. 73을 토대로 저자 수정.

중국 가전기업의 아세안 시장 진출에서는 △ 그린필드 투자보다는 브라운필드(M&A) 투자 선호, △ 진입장벽이 낮은 국가 우선 진출, △ 현지의 전략적 자산을 활용한 더블 브랜드 활용, △ 화교와 화인을 활용한 현지화 확대, △ 한국과 일본과의 경쟁 우회 및 저소득층(BOP) 중심의 틈새시장 적극 개척, △ 인수

와 합병을 통한 기술 활용 등의 특징을 찾을 수 있다(표 3-17 참고).¹⁷⁷⁾

표 3-17. 아세안 가전 시장에 진출한 주요 중국기업의 투자 내역

구분	진출국	시장 진입 방법	시장 공략 방법	현지화 현황	틈새시장 진출 방법
창홍 (长虹)	인도네시아	현지 화인 기업과 합작(창홍 자본 88%)	저소득층(BOP) 시장 진출 목적, 독자 브랜드	재료와 부품의 높은 현지화율, 현지 화인 파트너의 파워 활용	에너지 절감형 에어컨 특별 모델, 보장 기간 연장 등
창웨이 (創維)	인도네시아, 베트남, 필리핀, 말레이시아, 태국	도시바(東芝) 현지공장 인수(인도네시아)	BOP와 중소득층(MOP) 시장 진출 목적, 더블 브랜드	현지 공장 관리에 현지인 임명, 현지 화인 유통망 활용	한국과 일본의 하이엔드급은 피하고 중간 및 저가 제품군에 중점, 셋톱박스(STB) 제품과 멀티미디어형 TV 등
TCL	태국, 베트남, 인도네시아, 필리핀	현지 외자계 기업 인수(베트남, 태국), 현지 화인 자본과 합작(인도네시아, 필리핀)	BOP 시장 진출 목적, 독자 브랜드	현지의 화인을 경영자로 등용, 현지 화인에게 유통망 이용	이전 세대 모델의 투입 지속, STB 제품 투입
메이디 (美的)	베트남, 태국, 인도네시아, 필리핀	현지 화인 자본과 합작으로 시작	BOP 시장 진출 목적, 더블 브랜드	현지인 경영자 등용, 마이너 시장 진출	자가 제품 특화
하이얼 (海尔)	태국, 말레이시아, 인도네시아, 필리핀	산요(三洋)전기 현지공장 인수(태국)	BOP와 MOP 시장 진출 목적, 더블 브랜드	현지인 사장(말레이시아), 일본인 경영자(태국)	무세제 세탁기(말레이시아), 방향형 세탁기(태국)

자료: 광성일 외(2022), pp. 33-34에서 재인용.

중국 가전기업의 아세안 진출이 급증하게 된 배경으로는 중국 국내 요인, 아세안 요인, 글로벌 요인 등으로 설명할 수 있다. 중국 국내 요인으로는 가전시장의 포화, 성장 둔화와 노동비용 상승, 가전기업의 경쟁력 향상, 정부의 지원과 노동집약형 산업의 해외이전 촉진 등을 들 수 있다. 아세안 요인으로는 아세안

177) 苑志佳(2022. 4. 20.), 「中国企業の東南アジア進出と現地産業・技術への影響-中国型多国籍企業の特徴-(その1)」(검색일: 2025. 8. 27.).

이 가전 분야 글로벌 생산거점인 점, 선발주자인 한국과 일본 가전업체의 투자가 부진한 점, 지속 성장과 소득 향상에 따라 가전시장 성장 잠재력이 풍부한 점 등을 들 수 있다. 글로벌 요인으로는 미·중 전략경쟁 격화로 인한 탈중국 움직임과 공급망 재편의 필요성 등을 들 수 있는데, 특히 중국 가전기업의 대다수가 트럼프행정부 등장(2017년) 이후 아세안으로 집중하고 있다는 점이 이를 뒷받침한다.

나) 한국의 진출 현황과 특징

한국 가전기업의 아세안 진출은 1990년 전후부터 시작되었다. 1988년 LG전자가 태국 촌부리(Chonburi)에 전자제품 생산공장을 설립한 것이 최초이다. 이후 삼성전자가 말레이시아 클랑항(Port Klang, 1989년)과 세렘반(Seremban, 1995년), 인도네시아 치카랑(Cikarang, 1991년), 베트남 호치민시(Ho Chi Minh City, 1995년) 등에 생산거점을 설립하였고, LG전자가 인도네시아 브카시(Bekasi, 1990년)와 탕에랑(Tangerang, 1995년), 태국 라용(Rayong, 1997년), 베트남 흥옌(Hung Yen, 1999년) 등으로 투자를 확대하였다.

한국의 해외투자가 활발해지고, 아세안이 경제통합을 확대하고 고성장을 지속함에 따라 특히 베트남이 외국인투자의 신흥시장으로 부상하고 차이나 리스크가 현실화됨에 따라 한국 가전기업의 아세안 투자는 크게 확대됨과 동시에 베트남으로 집중되었다. 인도네시아에도 풍부한 내수시장을 겨냥하고 현지부품 사용비율(TKDN)을 충족하기 위한 투자가 이어졌다. 삼성전자는 2015년 베트남 호치민에 대규모 가전복합단지(Samsung Electronics HCMC CE Complex)를 설립한 데 이어 베트남에 2개(2017년과 2022년)의 R&D 센터를 개설했고, 인도네시아에도 R&D 연구소(2012년)를 설립했다. LG전자 역시 베트남 하이퐁(Hai Phong)에 대규모 복합단지(2014년)를 설립함과 동시에 R&D 센터(2023년)도 개설했다. LG전자는 베트남의 하노이(Ha Noi, 2016년)와 다낭(Da Nang,

2023년)은 물론 인도네시아의 치비통(Cibitung, 2023년)에도 R&D 센터를 개설했다. 여기에는 미·중 전략경쟁이 본격화함에 따라 중국에 진출한 한국기업의 탈중국 및 아세안 주요국으로의 생산거점 재배치가 활발해진 것도 포함되어 있다.

다) 한·중 비교

한국과 중국 가전기업을 대아세안 투자는 관점에 따라 다양하게 비교할 수 있다. 첫째, 한국이 1990년대와 2010년대 중반 전후로 집중적으로 진출한 데 반해 중국은 2016년 이후 활발하게 진출하고 있다. 한국이 선발주자이고 중국이 후발주자라는 의미이다. 둘째, 한국은 초기에는 다양한 국가로 진출했으나 2010년대 중반 이후에는 베트남과 인도네시아에 집중하고 있다. 이들 국가에는 R&D 센터도 여러 개 설립하였다. 반면 중국은 베트남과 인도네시아는 물론 필리핀과 태국 등으로 폭넓게 진출하고 있다. 셋째, 한국은 대부분 그린필드 투자로 시작한 데 반해 중국은 브라운필드 투자를 선호하는 것으로 나타났다. 후발주자로서의 이점과 한계를 의식한 것으로 보인다. 마지막으로 한국의 경우 활발하게 진출하는 가전기업이 두 개에 불과하나 중국은 다수의 가전 그룹이 진출하고 있다.

2) 배터리 및 소재 분야

가) 중국의 대아세안 투자의 개황과 특징

(1) 핵심광물 확보 및 새로운 공급망 구축

중국은 인도네시아와 태국, 말레이시아, 베트남을 중심으로 아세안에 핵심 광물, 소재, 배터리, 전기차에 이르는 전체적인 전기차 밸류체인을 구축하고 있다.

먼저 인도네시아에서 중국 투자의 가장 큰 전략적 동기는 핵심 광물의 확보, 새로운 공급망 구축, 성장하는 내수시장 선점이다.¹⁷⁸⁾ 특히 니켈은 전기차 배터리의 핵심 원료로, 인도네시아산 니켈 확보는 중국의 전기차 배터리 산업 경쟁력 제고에 필수적이다. 2009년 「원광 수출금지법」을 제정한 인도네시아 정부는 2014년부터 단계적으로 니켈 원광 수출을 금지하고 자국 내 제련 및 부가가치 창출을 강제하는 정책을 펴기 시작했다. 중국기업들도 이에 발맞춰 인도네시아 현지에서 제련·가공 거점을 마련함으로써 니켈 원료의 안정적인 수급을 보장받았고, 이를 통해 중국은 세계 전기차 배터리 시장에서 필요한 니켈의 약 70%를 인도네시아·중국 양국의 생산능력만으로 확보할 수 있게 되었다. 이는 미국·유럽 등이 추진하는 '탈중국' 공급망 전략에 대한 강력한 대응 수단이기도 한데, 즉 세계 최대 니켈 매장국인 인도네시아를 선점함으로써 서구의 대체 공급망 구축을 저지하고 중국이 글로벌 전기차 및 배터리 산업의 소재 분야 주도권을 유지하려는 목적이 있다. 2020년 인도네시아 정부가 원광 수출을 전면 금지했고, 이후 중국은 약 300억 달러를 투자하여 광산 개발부터 제련소 건설까지 밸류체인을 구축하였으며, 2023년에는 양국 경제협력 강화를 위해 650억 달러 이상의 추가 투자를 약속하기도 했다.¹⁷⁹⁾ 이러한 투자로 2023년 기준 인도네시아에는 43개의 니켈 제련소가 가동 중이며 28개가 건설 중일 정도로 생산능력이 빠르게 증가하고 있다. 또한 중국기업들은 인도네시아에서 니켈 뿐만 아니라 배터리 및 소재, 전기차에 이르는 새로운 공급망 구축을 추진하고 있다.¹⁸⁰⁾

태국과 말레이시아, 베트남에도 중국 주요 배터리 기업들이 생산라인을 구축하고 있다. 해당 국가들에서는 인도네시아처럼 핵심광물 확보의 목적이 아니라 주요 전기차 기업에 대해 근거리에서 배터리를 공급하기 위한 목적의 투자로

178) Angela Tritto(2023. 4. 11.), "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold," p. 2.

179) *Ibid.*

180) The OREGON Group(2024. 3. 27.), "The great nickel trade war"(검색일: 2025. 6. 9.).

볼 수 있다. 특히 태국에는 다수의 중국 완성차 업체들이 전기차 생산기지를 건설하고 있고 토요타, Mazda 등 일본기업과 BMW, 벤츠 등 독일기업들도 BEV, PHEV 생산 계획을 가지고 있는 만큼 배터리 수요도 함께 증가할 것으로 보인다. 다만 해당 국가들에서는 핵심광물 확보가 어려운 만큼 배터리 원료나 소재 투자는 이뤄지지 않고 있고 아직 모듈이나 팩 조립 같은 후공정 중심의 투자가 주를 이루고 있으며 생산능력도 크지 않은 편임을 알 수 있다(표 3-18 참고).

표 3-18. 배터리 및 소재 분야 중국의 대아세안 투자 현황

분야	기업	투자국	투자 연도	현지 합작 파트너	주요 내용
배터리 핵심광물 및 소재	칭산그룹	인도네시아	2017년	Bintang Delapan	- 니켈 광산 지분 보유, 산업단지 구축·운영, CATL, GEM, 화유코발트 등과 협력
	GEM	인도네시아	2021년	중국 칭산 그룹, 중국 Brunp, 한국 EcoPro	- 니켈 소재부터 전구체까지 현지 생산 - 2022년 EcoPro 그룹에게 9%의 지분을 양도, EcoPro가 GEM의 전구체를 받아 양극재를 제조
	CNGR	인도네시아	2024년	단독	- 인도네시아 내 3개의 니켈 제련공장 운영 중 - 전구체 생산 관련 100억 달러 규모의 대규모 투자 계획
	화유코발트	인도네시아	2023년	PT Vale	- 인도네시아 국영 광산업체인 PT Vale이 광산 운영과 니켈 원광을 공급, 화유는 제련(HPAL), 포드는 최종수요자로서 지분 참여 및 ESG 관리를 담당
배터리 (셀/팩)	CATL	인도네시아	2023년	Antam, IBC	- JV를 통해 11억 8,000만 달러를 투자하여 15GWh 규모의 배터리 공장 건설, 2027년 가동 목표
		태국	2023년	PTT (Arun Plus)	- 6GWh 규모의 배터리 생산라인 구축

표 3-18. 계속

분야	기업	투자국	투자 연도	현지 합작 파트너	주요 내용
배터리 (셀/팩)	귀쉬안 하이테크	태국	2022년	PTT (Arun Plus)	- 2GWh 규모 배터리 생산라인 구축, 향후 8GWh까지 확장 계획
		베트남	2022년	Vingroup (VinES)	- 2억 7,500만 달러를 투자해 LFP 배터리 공장 건설
	SVOLT	태국	2023년	Banpu Next	- 3,000만 달러 투자, 배터리 모듈 팩 조립공장 건설
	Sunwoda	태국	2023년	단독	- 10억 달러 규모의 투자로 약 1,000명의 현지 인력을 고용할 계획, R&D 센터 설립 예정
	EVE	말레이시아	2023년	단독	- 4억 2,200만 달러를 투자해 2025년 가동 시작 - 약 1억 2,000만 달러를 추가 투자해 ESS용 배터리 생산라인을 구축할 계획
	BYD	인도네시아	2024년	단독	- 배터리 팩 조립공장 건설 계획

자료: 저자 작성.

(2) 로컬기업과의 적극적인 합작투자 및 산업단지 개발

중국기업들은 아세안에 생산거점을 구축하는 과정에서 로컬기업과 합작으로 투자하고 경제특구 등 산업단지를 개발하는 등 현지와 적극 협력하고 있다. 대표적인 예로 중국 최대 스테인리스 생산기업인 칭산그룹은 2000년대 후반부터 인도네시아 니켈 개발사업에 뛰어들었다. 당시 인도네시아 정부가 「원광 수출 금지법」을 제정하며 시행 시기와 방법을 고민하고 있던 때와 맞물린다. 칭산그룹은 인도네시아의 광산업체 빈탕 들라판(Bintang Delapan) 그룹과 2009년 합작회사 PT Sulawesi Mining Investment를 설립해 니켈 제련 투자를 모색하였고, 2013년 시진핑 주석의 인도네시아 방문을 계기로 모로알리 니켈 산업단지 개발 MOU를 체결하며 본격 협력을 시작했다. 모로알리 산업단지는 20km² 규모로 공장, 항만, 발전소, 도로 등 인프라까지 포함하는 거대 프로

젝트이다. 칭산그룹은 인프라부터 제련·가공까지 전 과정에 걸쳐 지배적인 지분을 보유한 주요 투자자이며,¹⁸¹⁾ 인도네시아 측은 인허가 및 현지 조정을 지원했다.¹⁸²⁾ 칭산그룹의 주도로 구축된 산업단지에 GEM, CATL, 화유코발트 등 중국기업이 진출하여 인도네시아, 한국, 미국 등 다국적 기업들과 합작하고 있다. 화유코발트의 경우 인도네시아 국영 광산업체인 PT Vale, 미국 포드(Ford)와의 합작 프로젝트인 Pomalaa HPAL의 약 73.2%의 지분을 보유하고 있으며, 해당 프로젝트는 인도네시아 측이 광산 운영과 니켈 원광을 공급하고 화유코발트는 제련 기술(HPAL)을 제공하며 포드는 최종수요자로서 지분 참여 및 ESG 관리를 담당하고 있다.¹⁸³⁾

배터리 분야에서도 합작투자가 두드러진다. 세계 최대 전기차 배터리 제조사인 중국 CATL의 자회사 Brunp와 인도네시아 국영 광물공사 ANTAM(PT Aneka Tambang), 그리고 인도네시아 배터리공사(IBC, 인도네시아 국영 배터리 회사)가 3자 협력을 통해 전기차 배터리 통합 프로젝트를 추진하고 있다.¹⁸⁴⁾ 해당 프로젝트는 인도네시아에서 전기차 배터리의 원료 채굴-정제-셀 제조-재활용에 이르는 통합 공급망을 구축하는 것이 목표이며, 인도네시아 말루쿠주 할마헤라섬에 위치한 산업단지 등에 약 60억 달러 규모를 공동 투자하여 니켈 광산 개발 및 제련, 양극재 등 배터리 소재 공장, 리튬이온 배터리 셀 공장, 폐배터리 재활용 시설까지 단계적으로 건설할 계획이다. 이 프로젝트로 니켈 원료의 안정적 확보부터 배터리 완제품 생산까지 현지에서 이루어지며, 생산된 배터리는 인도네시아 내수는 물론 글로벌 시장에 대한 공급도 염두에

181) Angela Tritto(2023. 4. 11.), "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold," p. 2.

182) FP(2025. 1. 6.), "Indonesia's Nickel Business Is Boosting Development and Ruining Lives" (검색일: 2025. 6. 8.); The people's map(2021. 11. 22.). "Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)"(검색일: 2025. 6. 11.).

183) Project Blue(2024. 11. 12.), "Huayou seeks US\$2.7Bn for Indonesian nickel plant"(검색일: 2025. 6. 13.).

184) CATL 보도자료(2022. 4. 15.), "CATL partners up with Indonesia to boost e-mobility with an investment of nearly 6 billion USD"(검색일: 2025. 6. 13.).

두고 있다. 특히 CATL은 인도네시아에서 정제된 니켈을 그대로 해외로 반출하지 않고, 60%는 현지에서 배터리로 가공하기로 인도네시아 측과 합의했다.¹⁸⁵⁾ 2024년 10월 CATL 측과 인도네시아 측(IBC)이 배터리 셀 공장 합작법인을 설립하고 15GWh 규모의 셀 공장을 착공했다.¹⁸⁶⁾ 해당 공장에는 2027년 양산을 목표로하고 약 11억 8,000만 달러가 투자될 계획이다.

인도네시아는 해당 프로젝트를 통해 전기차 배터리 생산의 글로벌 허브로 도약하고자 하며, 세계 최대 배터리 기업인 CATL과의 협력으로 첨단 배터리 제조 기술 및 시설을 유치하고 기술이전의 효과도 기대하고 있다. CATL 입장에서 원료부터 생산까지 일관된 거점 확보로 원가 경쟁력을 높일 수 있고 향후 커지는 아세안 배터리 시장에서 점유율을 확대할 수 있는 이점이 있다.

CATL은 태국에서도 2024년 현지 국영기업(PTT 계열 Arun Plus)과 합작으로 약 1억 달러를 투자해 배터리 팩 조립공장을 설립한다고 발표한 바 있다. 중국 주요 배터리 기업인 귀쉬안 하이테크는 태국 에너지기업 GPSC의 합작 배터리 공장 설립을 추진하고 있고,¹⁸⁷⁾ 2023년 베트남에서도 빈그룹(Vingroup)과 베트남 최초의 기가급 배터리 셀 공장을 건설한 바 있다.¹⁸⁸⁾

나) 한국의 대아세안 투자 개황과 특징

한국의 대표 배터리 기업인 LG에너지솔루션은 현대차와 협력하여 카라왕 지역에 10GWh 규모의 배터리 셀 생산공장을 건설·운영하고 있다. 2020년 말 인도네시아 정부와 협력하여 핵심광물 채굴부터 전구체·양극재 생산, 배터리

185) Reuters(2020. 12. 15.), "Indonesia says China's CATL plans to invest \$5 bln in lithium battery plant"(검색일: 2025. 6. 13.).

186) Reuters(2024. 10. 17.), "Indonesia Battery Corp, CATL unit sign JV deal, state media says"(검색일: 2025. 6. 14.).

187) New Security Beat(2025. 1. 9.), "Charged Up: China Driving Thailand's EV Industry"(검색일: 2025. 6. 11.).

188) Reuters(2022. 11. 18.), "Vingroup, Gotion start building \$275 mln battery plant in Vietnam"(검색일: 2025. 6. 10.).

셀 제조까지 통합 밸류체인을 구축하려는 계획을 발표한 바 있었지만 2025년 4월 투자 계획을 공식 철회했다. 다만 LG와 현대의 합작법인인 HLI 그린파워는 계속 유지하며 추가 투자를 통해 30GWh 규모로 확대할 계획이다. HLI 그린파워에서 생산된 배터리는 현지 전기차 조립공장에 공급되고 있고 일부 물량은 한국과 유럽 판매용 전기차에도 탑재하고 있다.

에코프로 그룹도 중국 GEM과 협력해 인도네시아에 핵심광물-전구체-양극재로 이어지는 밸류체인을 구축했다. 2021년 GEM이 인도네시아 합작법인인 QMB(Qingshan-GEM-Brunp)의 지분 9%를 에코프로에 양도하였는데, 이는 GEM 입장에서는 제련한 MHP(니켈·코발트 혼합수산화물)¹⁸⁹⁾를 받아줄 사용자가 필요했기 때문이고 에코프로 입장에서도 해당 원료와 전구체를 활용해 가격 경쟁력 있는 양극재를 만들 수 있어 이해관계가 들어맞았다. 에코프로는 이어 2024년과 2025년에도 GEM의 현지 니켈 제련소(그린에코니켈, 메이밍, ESG)의 지분을 인수하여 중국기업과의 협력을 강화하는 동시에 인도네시아산 니켈 투자를 확대하는 양상이다.

말레이시아에서는 삼성SDI가 2012년부터 소형 배터리 사업을 하고 있고 2022년부터 약 1조 7,000억 원을 투자해 2공장 증설을 추진하고 있다. 삼성SDI는 아세안에서 전기차용 배터리 생산을 위한 구체적인 계획이 아직 없는 것으로 알려진다.

다) 한·중 비교

한국과 중국의 배터리 및 소재 분야 기업들이 아세안 지역에 투자하는 양상은 유사한 목표를 지니면서도 방식과 전략적인 면에서 차이를 보인다. 먼저 중국은 아세안에 광산-제련-셀-재활용까지 완전한 공급망 통합 구축을 추진하고 있다. 반면 한국은 부분적인 공급망의 통합을 추진하고 있고, 셀 생산거점 확보

189) 니켈 중간재이며 전구체를 만들기 위한 전 단계로 볼 수 있음.

에 우선순위를 두며 원료 확보는 주로 파트너십을 활용하고 있다. 즉 아세안에서 중국은 한국 대비 공급망 구축의 범위와 규모가 크다고 할 수 있다.

이렇게 현지에 공급망을 통합적 또는 부분적으로 구축하는 과정에서 중국은 현지 국영기업 또는 대기업과의 합작 사례가 다수 나타나고 있다. 앞서 언급한 인도네시아, 태국, 베트남에서의 합작투자가 그 예시이다. 반면 한국은 한국의 셀, 완성차 기업 간 연합 진출(LG-현대), 아세안 내 기진출 중국기업과의 협력(에코프로-GEM), 단독 투자(삼성)가 주요 사례이며, 현지 로컬기업과의 투자가 실행된 사례를 찾기 어려운 편이다.

또한 중국은 공장뿐만 아니라 항만, 발전소, 도로, 공항 등을 포함하는 종합 패키지형 투자 프로젝트가 많은 반면 한국은 기업별 개별 진출이 많아 상대적으로 집적 효과와 대정부 협상력이 제한적인 편이며, 이러한 특징은 인도네시아에서 두드러지게 나타나고 있다.¹⁹⁰⁾ 특히 배터리 및 소재 분야에서는 중국 대비 소수의 한국기업이 대인도네시아 투자를 추진하고 있고, 이는 당초 인도네시아에 투자하기로 했던 LG와 포스코 등 한국기업의 계획들이 철회된 것과도 관련이 있다.

3) 전기차

가) 중국의 대아세안 투자의 개황과 특징

표 3-19. 전기차 분야 중국의 대아세안 투자 현황

분야	기업	투자국	투자 연도	투자 방식	주요 내용
전기차	BYD	태국	2022년	단독	- 4억 9,000만 달러 투자해 연산 15만 대 규모 전기차 공장 건설, 2024년 양산 개시
		인도네시아	2024년	단독	- 13억 달러 투자해 연산 15만 대 규모의 전기차 공장 건설, 2026년 양산 계획

190) KOTRA 자카르타무역관 전문가 간담회(2025. 6. 30., 세종시).

표 3-19. 계속

분야	기업	투자국	투자 연도	투자 방식	주요 내용
전기차	SAIC	태국	2013년	합작	- 태국 CP그룹과의 합작 - MG 브랜드의 내연기관 생산으로 시작해 전기차로 전환
	Hozon	태국	2023년	단독	- 부품을 수입해 현지에서 조립하는 CKD 방식을 채택 - 2025년 6월 중국 본사의 구조조정 문제가 발생하면서 리스크 증대 - 2025년 7월 생산 계획 미이행으로 태국 정부가 보조금 지급을 중단
	SGMW	인도네시아	2015년	단독	- 약 10억 달러 투자해 연산 12만 대 규모 완성차 공장 건설, 내연기관 생산으로 시작해 전기차로 전환
	GWM	태국	2021년	M&A	- 2020년 기존 GM 공장 인수해 내연기관을 생산하다가 2024년 전기차 양산을 시작, 생산능력 약 12만 대 규모
	창안	태국	2023년	단독	- 창안자동차의 첫 해외 전기차 공장으로 2억 8,500만 달러를 투자해 연산 10만 대 규모, 2027년까지 20만 대 규모로 확장 계획 - 아세안, 오세아니아, 중동 등으로 수출 계획
	Geely	말레이시아	2023년	M&A	- Geely가 로컬기업인 Proton의 지분 49.9%를 인수하여 현지 공장, 인력, 판매망 등을 확보

자료: 저자 작성.

중국 완성차 기업들은 동남아 시장 진출의 교두보이자 생산거점으로 태국과 인도네시아를 선택하고 있다. 동남아 최대 자동차 생산국인 태국과 동남아 최대 자동차 시장인 인도네시아는 2020년대 들어 정부 주도의 전기차 전환 정책을 추진하며 중국기업들을 대거 유치하고 있다. 중국기업들도 자국 시장의 경쟁 과열 및 과잉생산에 대응하고 미국·유럽 등 선진국 시장에서의 어려움을 돌파하며 생산거점을 다변화하기 위해 태국과 인도네시아를 아세안 지역의 전

기차 제조·수출거점으로 활용하고자 한다. 또한 일본기업들이 장악해 온 기존 내연기관 자동차 시장을 전기차로 세대교체하며 점유율을 확대하고자 한다.¹⁹¹⁾¹⁹²⁾

태국정부는 2030년까지 신차 생산의 30%를 전기차로 전환하겠다는 목표로 대규모 인센티브를 제공하며 중국의 BYD, SAIC(상하이자동차), GWM(창청자동차), 창안자동차, GAC(광저우자동차) 등 주요 완성차 업체들과 CATL, 귀쉬안하이테크, SVOLT 등 배터리 기업들의 투자를 대거 유치하였다.¹⁹³⁾ 태국정부는 태국 개별 소비자와 상용 부문에 전기차 구매 보조금을 대대적으로 지급하며 전기차 보급을 확대하고 있고, 전기차 제조기업에 대해서는 생산에 필요한 원자재, 부품, 장비 등 수입 관세를 감면해 줄 뿐 아니라 토지 보유, 주재원 비자, 환전 등 다양한 분야에서 포괄적인 우대 정책을 시행하고 있다. 또한 중국과 태국 간의 양자 조세 조약에 따라 중국기업은 태국에서 발생한 수익을 본국으로 송금할 때도 세금 감면 혜택이 제공된다.¹⁹⁴⁾

이러한 혜택들을 바탕으로 중국 전기차 기업들은 태국에 동남아 수출 기지를 구축하고자 한다. 태국은 약 60년의 자동차 생산 경험을 바탕으로 성숙한 자동차 제조 기반을 갖추고 있고 특히 기존 일본 완성차 기업들의 제조기지가 밀집해 있어 자동차 부품 및 관련 인력 수급에 유리하다. 가령 GWM의 경우 부품의 50% 이상을 태국 현지에서 조달하고 있고 특히 핵심 부품인 배터리를 회사인 SVOLT의 태국 공장에서 생산하고 있다.¹⁹⁵⁾ 태국산 전기차와 배터리는 태국시장에서 소비되는 것은 물론 아세안 역내에 무관세로 수출되며, 태국의 여러 FTA 네트워크를 통해 EU, 오세아니아 등으로 수출될 수 있다.

191) tnglobal(2024. 7. 4.), "China's BYD opens EV factory in Thailand, first in Southeast Asia - report,"(검색일: 2025. 6. 11.).

192) Angela Tritto(2023. 4. 11.), "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold," p. 2.

193) New Security Beat(2025. 1. 9.), "Charged Up: China Driving Thailand's EV Industry"(검색일: 2025. 6. 11.).

194) 新浪财经(2025. 5. 7.), 「本期关注」中国车企泰国“抢滩战”(검색일: 2025. 9. 8.).

195) electrive(2024. 1. 24.), "Great Wall builds electric cars in Thailand"(검색일: 2025. 9. 8.).

BYD, SGMW 등 중국 주요 완성차 기업은 인도네시아에도 생산거점을 구축하고 있으며, 생산거점 구축의 가장 큰 동기는 인도네시아 자체의 시장 잠재력 때문이다. 인도네시아는 인구 2억 7,000만의 거대 신흥시장으로, 아세안 최대 자동차 시장이며 2030년까지 연 60만 대의 전기차를 현지 생산, 2050년 전기차 100% 전환이라는 국가 목표를 세우고 있는 만큼 전기차 잠재 수요가 높다.¹⁹⁶⁾ 다만 완성차 기업이 인도네시아에서 차량을 판매하려면 인도네시아 역내 생산이 필수적이다. 인도네시아 정부는 2025년까지 전기차 공장 설립 완공을 약속한 기업에 수입 관세, 사치품 판매세 등을 면제하였으며, 특히 인도네시아의 주요 산업 육성 전략이자 비관세 장벽인 ‘국산 부품 사용 요건(TKDN)’ 60% 적용 시점을 2024년에서 2027년으로 연기하여 현지 공장이 완공되지 않은 중국 BYD에 세계 인센티브를 제공하였다.¹⁹⁷⁾ 이로 인해 현지에 선제적으로 생산공장을 짓고 진출한 한국 전기차 기업은 시장 선점에 유리한 고지를 점하지 못하고 고전하고 있다.¹⁹⁸⁾

베트남의 경우 중국 전기차 기업들의 투자생산이 다소 소극적이다. 중국 전자 업체들이 현지에 적극적으로 진출하고 있는 것과는 대조적이다. 2024년 BYD가 베트남에 전기차를 출시하며 현지 생산 계획까지 발표했지만 지지부진한 상황이다. 창안, Geely, Chery 등이 로컬기업과의 합작투자를 통해 완성차 공장을 건설하고 있지만 주로 내연기관 자동차 생산 시설이며 규모도 크지 않다.¹⁹⁹⁾ 중국 전기차 업체들이 베트남에 대한 투자에 소극적인 이유는 관련 산업에 대한 베트남 정부의 투자 인센티브가 크지 않기 때문이다. 게다가 베트남 자동차 산업 발전 수준이 낮아 부품 조달에 어려움이 있고, 또한 베트남 전기차 시장 규모가 크지 않은 데다 이마저도 로컬 브랜드인 빈패스트(Vinfast)가 장악하고 있는 것도 주요 원인으로 꼽힌다.²⁰⁰⁾

196) Reuters(2025. 1. 20.), “China’s BYD to complete \$1 billion Indonesia plant by year-end, executive says”(검색일: 2025. 4. 9.).

197) 최재희, 이재호(2024), 「중국 전기차의 동남아 시장 선점 요인 및 시사점」.

198) 인도네시아 진출 완성차 기업 전문가간담회(2025. 6. 4., 세종시).

199) 김형석(2025), 「[이슈트렌드] 베트남 자동차 산업, 수입 차량 증가 및 美 관세 등 도전 과제 직면」.

나) 한국의 대아세안 투자 개황과 특징

한국의 현대차 그룹은 아세안의 생산거점으로 인도네시아를 선택하였다. 2019년 현대차는 인도네시아 정부의 적극적인 친환경차 관련 정책 및 투자 유치, 한국·인도네시아 정부 간 긴밀한 관계, 니켈 중심의 배터리 공급망을 고려해 선제적으로 투자하였고, 인도네시아 정부로부터 여러 혜택과 행정적 지원을 제공받으며 초기 인도네시아 전기차 시장의 주도권을 잡았다. 하지만 이러한 혜택들은 후발주자로 인도네시아에 진출한 중국기업들에게도 적용되고 있으며, 결과적으로 현재 한·중 기업들이 동일한 조건으로 인도네시아 시장에서 영업하고 있고 가성비로 무장한 중국 전기차의 시장 점유율이 빠르게 확대되면서 경쟁이 쉽지 않은 상황이다.

현대차는 인도네시아에서 완전한 전기차 생태계를 구축하고자 한다. 자바섬 카라왕 산업단지에 LG에너지솔루션과 합작으로 배터리 셀 공장(HLI 그린파워)을 건설하였고, 인도네시아산 배터리를 탑재하면서 가격 경쟁력을 높일 수 있게 되었다. 하지만 앞서 살펴본 바와 같이 니켈과 배터리 소재 등 업·미드스트림 분야에서 중국의 장악력이 높아 인도네시아 내의 완전한 수직계열화는 쉽지 않은 상황이다.

현대차 그룹은 싱가포르, 태국, 말레이시아에서도 전기차 및 배터리 팩 조립 공장을 이미 건설했거나 향후 건설할 계획이다. 2023년 가동을 시작한 싱가포르의 스마트 팩토리는 연간 3만 대의 전기차 생산능력을 갖추고 있고 모빌리티 관련 R&D 기지의 역할도 수행하고 있다.²⁰¹⁾ 2024년에는 태국에서도 전기차 조립공장을 설립할 계획을 공식화했다. 동사는 CKD 방식의 전기차 조립 및 배터리 모듈 공장 건설에 10억 바트(약 2,800만 달러)를 투자해 2026년부터 가동할 계획이며, 현지 기업인 톤부리 오토모티브, 톤부리 에너지 스토리지와 공

200) 山海图(2025. 5. 4.), 「越南建厂潮：中国汽车厂商「组团出击」(검색일: 2025. 9. 8.).

201) hyundai.news(2023. 11. 21.), “New Hyundai Motor Group Innovation Center Singapore Set to Transform Production, R&D and Customer Experience”(검색일: 2025. 9. 9.).

동투자, 위탁 생산 형태로 운영할 예정이다. 하지만 투자 금액에서도 알 수 있듯이 해당 공장은 연간 5,000대 규모의 소규모 생산기지이며 대부분 내수 판매 용인 것으로 알려진다.²⁰²⁾ 2024년 11월에는 말레이시아에 대한 투자를 발표했는데, 2030년까지 약 5억 달러를 투자해 연산 2만 대(내연기관 포함)의 완성차와 배터리 팩 조립라인을 구축할 계획이다.²⁰³⁾

다) 한·중 비교

전기차 분야에서 중국기업은 해외에 단독투자, 합작투자, M&A 등 다양한 형태로 투자하고 있다. 그중 독자법인의 공장을 설립하는 단독 투자 방식이 대다수인 것으로 나타났다. SAIC의 경우 2013년 태국 CP그룹과 51:49의 합작 공장을 세워 초기에는 MG 브랜드의 내연기관 자동차를 생산하다가 2020년대 이후 전기차 생산라인으로 전환하고 있다.²⁰⁴⁾ SAIC는 현지 대기업과 지분 합작을 통해 기존 인프라와 유통망을 보다 용이하게 활용하고 인허가 관련 도움도 얻고 있다. GWM과 Geely 등 기업은 M&A의 방식도 적극 활용하고 있다. GWM은 2020년 GM의 태국 라용 공장을 인수하며 동남아 생산거점을 확보했고, 내연기관 자동차와 HEV를 생산하다가 2024년부터 본격적으로 전기차를 양산하고 있다.²⁰⁵⁾ Geely는 2023년 말레이시아의 자동차 기업 Proton의 지분 49.9%를 인수하여 현지 공장, 인력, 판매망 등을 확보하였다. 반면 한국기업은 단독 투자 방식을 선호하고 있다. 태국에서 합작 사례가 있지만 상대적으로 소규모의 투자다.

또한 많은 중국기업들이 태국시장에 적극적으로 진출하고 있는 반면 한국기

202) 더구루(2024. 9. 30.), 「현대차, 태국공장 내수용 전기차 연간 5000대 생산한다.」(검색일: 2025. 9. 9.).

203) SCMP(2024. 11. 26.), “Malaysia eyes Southeast Asia’s EV hub crown after Hyundai US\$500 million investment”(검색일: 2025. 9. 9.).

204) Asia financial(2025. 1. 31.), “Thailand Facing EV Price War After Flurry of Chinese Investment”(검색일: 2025. 6. 11.).

205) autoweek(2024. 1. 24.), “This Chinese EV Is Now Made in a Former GM Plant”(검색일: 2025. 9. 8.).

업은 그렇지 않다. 기아차의 경우 태국에 25만 대 규모의 대형 전기차 공장 설립을 검토했다가 계획을 철회한 것으로 알려진다.²⁰⁶⁾ 현대차의 태국 공장 건설 계획도 연간 생산능력 5,000대 수준의 소규모 투자이다.

나. 해외 경제협력구 및 산업단지

1) 중국의 해외경제무역협력구(境外经济贸易合作区)와 초국경경제협력구(跨境经济合作区)

중국은 2005년부터 자국 기업의 해외투자를 장려하기 위한 조치 중 하나로 해외경제무역협력구 건설을 장려하였다. 이는 중국기업이 해외에 자국 기업 해외투자 확대를 위한 구심점 역할을 하는 산업단지를 건설하는 것으로, 중국은 이러한 산업단지를 자국 기업이 진출할 수 있는 거점 지역으로 만드는 것에 더해 자국 기업 간 협력 생태계를 구축할 수 있는 인프라와 시스템을 제공하는 플랫폼으로 조성하고 있다.²⁰⁷⁾ 중국은 상무부가 지원하고 일정한 조건(주도 산업, 인프라 구비, 집적 효과 등)을 갖출 경우 국가급으로 인정하고 있다. 해외경제무역협력구는 BRI를 통해 한층 발전하고 있다. 중국은 BRI 5대 중점협력 분야(5通) 중 무역 원활화를 위한 시책으로 초국경경제협력구와 해외경제무역협력구 건설을 장려하였고, 특히 상무부는 2016년 「상무발전 제13차 5개년 계획강요(商务发展第十三个五年规划纲要)」를 통해 연선 국가와의 산업협력 강화와 무역 확대를 위한 인프라 구축 사업으로 변경경제협력구, 초국경경제협력구, 해외경제무역협력구 건설을 강조하였다.²⁰⁸⁾

2025년 8월 및 중국 상무부 승인 기준으로 아세안 지역에 개설되어 운영 중인 해외경제무역협력구는 캄보디아 시아누크빌(Sihanoukville) 경제특구

206) EBN(2024. 9. 10.), 「[단독]기아, 태국 전기차 공장 '철회' 결정 배경은」(검색일: 2025. 9. 9.).

207) 문지영 외(2023), p. 33.

208) 이승신 외(2017), pp. 43~51.

(Special Economic Zone), 태국-중국 라용(Rayong) 산업단지(Industrial Zone), 베트남 룡장(Longjiang) 산업단지(Industrial Park), 베트남-중국 (Hai Phong-Shenzhen) 경제무역협력구, 중국-인도네시아(Bekasi) 경제무역협력구 등 5개이다(표 3-20 참고).²⁰⁹⁾ 이 중 시아누크빌 SEZ는 중국 상무부가 인정한 최초의 국가급 해외경제무역협력구로 알려져 있다.

표 3-20. 아세안에 개설한 중국의 해외경제무역협력구(2025년 8월 기준)

협력구 이름	위치	시기	입주기업 주요 업종
캄보디아 시아누크빌 경제특구	캄보디아	2014	섬유 · 의류, 하드웨어 · 기계, 경공업 제품 등
태국-중국 라용 산업단지	태국	2014	자동차 부품, 하드웨어, 기계, 전자 제품 등
베트남 룡장 산업단지	베트남	2014	전자, 기계, 경공업, 건축재, 생물제약, 농림산물 가공, 고무, 종이, 신소재, 인조섬유 등
베트남-중국(선전-하이퐁) 경제무역협력구	베트남	2014	섬유, 경공업, 기계 및 전자, 제약 및 생물학 등
중국-인도네시아 경제무역협력구	인도네시아	2010	가전제품, 정밀화학, 바이오제약, 농산물 심층 가공, 기계 제조 및 신소재 관련 산업

주: 중국 상무부 승인 기준.

자료: 中华人民共和国商务部 境外经济贸易合作区专题 홈페이지(검색일: 2025. 8. 20.)를 통해 저자 작성.

이 외에도 중국 중앙이나 지방정부 차원에서 개발을 추진하고 있거나 개발된 해외경제무역협력구로는 라오스의 사이세타 개발 경제특구(Saysettha Development SEZ), 미얀마의 짜옥퍄 경제특구(Kyaukphyu SEZ)와 바오산-만달레이(Baoshan-Mandalay) 해외경제무역협력구 등이 있다. 특히 미얀마에서 추진 중인 짜옥퍄 SEZ는 규모뿐만 아니라 부근의 짜옥퍄 심해항 건설, 더 나아가 중 · 미얀마 경제회랑(CMEC)과 연계되어 있어 중요성이나 상징성

209) 중국에서 사용하는 해외경제무역협력구와 변경경제협력구, 아세안과 한국에서 사용하는 경제특구, 산업단지나 공업단지 등은 모두 산업클러스터를 가리키는 용어임. 사용하는 국가마다 개념상 다소 차이가 있으나 넓은 의미에서 비슷하다는 전제하에서 본 보고서에서는 해당 국가의 공식 명칭을 사용하였음. 다만 중국의 초국경경제협력구는 위치나 성격 등에서 상이하기에 따로 구분해 사용하였음.

이 크나 코로나19 팬데믹과 2021년 2월 발생한 쿠데타로 인해 개발이 지연되고 있다.²¹⁰⁾

중국은 BRI를 통해 인접국과의 무역 및 산업 협력을 확대하고자 자국과 국경지역을 아우르는 초국경경제협력구를 개발하고 있다. 상무부 역시 「상무발전 제13차 5개년 계획 강요(2016)」를 통해 초국경경제협력구 개발을 권장하고 있다. 2024년 기준으로 개발이 추진되고 있는 초국경경제협력구는 중국-베트남 간 핑샹(凭祥)-동당(Dong Dang) 초국경경제협력구와 중국·미얀마 간 루이리(瑞丽)-무세(Muse) 초국경경제협력구가 있다. 중국은 BRI 추진 이후 베트남 및 미얀마와의 초국경경제협력구를 국가급으로 승격하고 개발을 적극 권유하고 각국과 양해각서(MOU)를 체결하였으나 베트남과 미얀마는 소극적인 상황이다. 이에 따라 중국은 자국 측 국경지역을 중심으로 초국경경제협력구를 먼저 개발하고 있다.

중국은 초국경경제협력구와는 별개로 변경경제협력구(边境经济合作区)를 개발해 운영하고 있다. 변경경제협력구는 중국이 인접국과의 국경무역 활성화와 이를 통한 변경지역 개발을 촉진하기 위해 국경지역 부근에 설립한 중국의 경제협력구를 일컫는다. 중국이 2000년대 초반부터 추진해 왔으나 BRI를 계기로 가속화되거나 업그레이드되고 있다. 중국개발구(中国开发区)에 의하면, 중국이 국가급으로 개발하고 있는 변경경제협력구는 윈난성 5개와 광시좡족자치구 1개 등 6개이다. 윈난성에서는 베트남과의 국경지역인 허커우(河口), 라오스와의 국경지역 모한-모딩(磨憨—磨丁), 미얀마와의 국경지역인 루이리, 완딩(畹町), 린창(临沧), 광시좡족자치구에서는 베트남과의 국경지역 핑샹에 변경경제협력구를 개발했다.²¹¹⁾

210) 짜옥퓌의 경우 중국의 인도양 진출의 핵심 거점이 될 수 있을 뿐만 아니라 중·미얀마 석유·가스 파이프라인의 출발점이다. 반면 미얀마 내 쿠데타 이후 2025년 8월 기준으로 소수민족 반군이 짜옥퓌가 속한 여카잉주 대부분을 장악하고 있음.

211) 中国开发区 홈페이지(검색일: 2025. 8. 20.).

2) 중국의 ‘두 국가 쌍둥이 산업단지(TCTP)’ 이니셔티브

중국은 아세안과의 안정적인 상호 협력과 공급망 구축을 위해 2010년대 들어 ‘두 국가 쌍둥이 산업단지(TCTP: Two Countries, Twin Parks)’ 이니셔티브를 추진하고 있다. 중국과 상대국에 각각의 산업단지(쌍둥이 산업단지)를 구축하고 상호 투자를 확대함으로써 양국의 산업 생산능력, 더 나아가 공동 번영을 추구하는 것이다. 이 이니셔티브는 2012년 말레이시아·중국 콰탄 산업단지(MCKIP, 콰탄주)와 중국·말레이시아 친저우 산업단지(CMQIP, 광시좡족자치구)가 해당 프로젝트로 선정되면서 시작되었다. 중국의 친저우(钦州) 산업단지는 팜유, 식용 제비집(edible bird's nests), 할랄 식품, 생물 의학, 첨단 전자 및 신에너지 분야를 주력 업종으로 하고 말레이시아 콰탄(Kuantan) 산업단지는 철강, 타이어, 유리, 알루미늄 등을 주력 업종으로 지정하고 있다.²¹²⁾ 중국과 말레이시아 정상은 2019년 회담을 통해 TCTP 2.0(Two Parks Plus Two Ports)을 추진하기로 약속했다.²¹³⁾

TCTP 이니셔티브는 BRI 추진 이후 가속화되고 있다. 특히 중국은 콰탄-친저우 쌍둥이 산업단지 사례를 현대적 초국경 산업 협력 및 공급망 구축의 모범 사례로 평가하고 이를 확대하고 있다. 중국은 2020년 제3차 란창-메콩 협력(LMC) 정상회의를 통해 TCTP 이니셔티브를 벤치마킹한 ‘다 국가 멀티 산업단지(Multi-nation, multi-park)’ 이니셔티브 추진을 천명했다. 중국은 또한 TCTP 이니셔티브를 인도네시아로 확대하고 있다. 중국 상무부와 푸젠성 및 인도네시아 해양투자부는 2021년 TCTP 이니셔티브를 추진하기로 MOU를 체결하고 중국 측 산업단지로 푸젠성 푸저우(Fuzhou)의 위안홍 투자구(Yuanhong Investment Zone)를 선정하고 인도네시아 측 산업단지로 빈탄(Bintan), 아비아르나(Aviarna), 바탕(Batang) 산업단지를 지정하였다.²¹⁴⁾

212) Hao Nan(2021. 4. 12.), “Multi-nation, multi-park”(검색일: 2025. 8. 21.).

213) *Ibid.*

214) Tao Mingyang(2023. 5. 24.), “China-Indonesia ‘Two Countries, Twin Parks’ project

계획에 의하면 양국 산업단지는 해양어업, 열대농업, 경공업 및 섬유, 기계 및 전자, 그린광업을 주력 업종으로 지정하였으며, 중국정부(국무원)는 2023년 초 푸저우에 양국 공동시범구역을 설립하는 것을 승인하였다.²¹⁵⁾ 이 이니셔티브와 관련해 위안홍 투자구에 투자된 프로젝트는 127억 6,000만 달러(건수로는 73개)에 달하는 것으로 알려졌다.²¹⁶⁾ 중국은 푸젠성을 통해 인도네시아에 이어 필리핀과도 TCTP 이니셔티브를 추진할 계획인 것으로 알려졌다.

3) 한국의 해외산업단지

한국은 많은 기업의 해외투자에도 불구하고 해외에 경제특구나 산업단지를 개발하거나 운영하는 사례가 극히 드물다. 이를 아세안으로 국한하면 2025년 기준으로 개발된 산업단지는 인도네시아와 베트남에 각 1개가 있고 개발이 중단된 산업단지는 미얀마에 1개가 있다. 일본이나 싱가포르 등과 달리 해외에서 산업단지를 전문으로 개발하거나 운영하는 비즈니스가 발달하지 못한 것과 관련이 깊다. 게다가 정부 차원에서 개발을 추진하다 중단된 사례도 있다. 이에 더해 현지에 산업단지를 개발하더라도 입주 수요를 담보하기 어려운 점도 개발 사례가 드문 이유로 들 수 있다.

인도네시아 현대공단(PT Hyundai Int'l Development)은 1991년 당시 현대중합상사와 인도네시아 리포(Lippo) 그룹이 합작해 설립한 한국의 최초 해외산업단지이다. 자카르타 근교 베키시(Bekasi) 지역에 약 60만 평 규모로 개발되었으며, 성공 요인으로는 시기적으로 한국의 해외진출 초기에 건설했다는 점, 위치적으로 자카르타 근교이자 베키시 국제산업단지 내 입지했다는 점, 현지 유력기업(부동산 및 금융 전문그룹이자 현지 최대 그룹 중 하나)과 합작했다는 점 등을 들 수 있다.²¹⁷⁾

offers good example for cooperation under BRI”(검색일: 2025. 8. 21.).

215) Gao Yuan(2025. 6. 4.), “Bridges Beyond Borders”(검색일: 2025. 8. 21.).

216) *Ibid.*

217) LH, *경동엔지니어링*(2013), pp. 250~251.

베트남에 대한 한국의 투자가 활발한 가운데 베트남 흥옌(Hung Yen)성에 최초의 한국형 경제협력 산업단지가 2024년 11월 준공되었다. 흥옌성 클린 산업단지로 명명된 이 산업단지는 LH(한국토지주택공사)와 KIND(한국해외인프라도시개발지원공사)를 중심으로 한 한국 컨소시엄(75% 지분)과 베트남 TDH Ecoland(25%)가 합작해 개발한 것으로 부지는 약 43만 평으로 알려져 있다.²¹⁸⁾ 많은 기업이 입주해 있으며 추가로 제2단지 개발 가능성이 제기되고 있다.

2010년대 초반 미얀마가 개혁개방을 바탕으로 신흥시장으로 주목받기 시작하자 한국은 경제협력자금을 활용한 산업단지를 미얀마의 경제수도인 양곤 외곽에 개발하기로 결정하였다. 한·미얀마 경제협력 산업단지(약 68만 평 규모)로 명명된 산업단지는 2013년 양국 경제협력공동위원회를 계기로 본격화해 부지 선정, 양국 정부 승인, LH와 민간기업의 컨소시엄 구성, 한국의 대외경제협력기금(EDCF) 지원 결정, 미얀마 정부 승인 등의 과정을 거쳤으며, 당초에는 2024년 완공될 예정이었다.²¹⁹⁾ 코로나19 팬데믹과 미얀마에서 발생한 쿠데타(2021년 2월)로 인해 산업단지 개발은 지연되고 있다.

4) 한·중의 해외산업단지 개발 비교

한국은 아세안 지역에 2개(민간 제외)의 산업단지를 개발했거나 개발 중에 있는 데 반해 중국은 다수의 국가에 상당히 많은 산업단지를 다양한 유형으로 개발하고 있다. 국가급 해외산업단지에 지방정부 차원이나 민간 차원에서 개발하는 해외산업단지도 많은 데 비해 한국은 베트남에서 민간기업이 개발 중인 소규모 산업단지를 합해도 극소수에 불과하다. 성공 여부와는 별개로 중국은 다양한 목적과 형식으로 구분해 전략적으로 해외산업단지를 개발하고 운영함

218) 대한민국 정책브리핑(2024. 11. 25.), 「베트남에 '첫 한국형 산업단지' 조성...우리기업 수출기지 역할 기대」.

219) 정재완 외(2019), pp. 28~29.

을 알 수 있다. 다만 초국경경제협력구와 변경경제협력구는 국내적 요인이 더 크게 작용하는 것으로 분석된다.

한국과 중국의 해외산업단지 개발이 이처럼 비교되는 가장 큰 이유는 지리적 위치에서 먼저 찾을 수 있다. 특히 초국경경제협력구와 변경경제협력구는 아세안 주요국과 국경을 맞대고 있는 중국만이 가능하기 때문이다. 두 번째로는 규모의 경제, 특히 경제협력 규모의 차이에서 배경을 찾을 수 있다. 직접적으로는 양국이 개발하는 해외산업단지에 입주할 기업 수의 차이, 아세안 주요국과의 교역 규모에서 나타나는 양국의 차이, 수입시장으로서 양국의 규모 차이 등에서 비롯되었다고 할 수 있다. 이는 해외산업단지 개발에서 중국은 적극적이고 활발한 데 비해 한국은 소극적이거나 부진한 상황을 대변할 수 있다. 이는 또한 중국이 지방정부를 앞세워 주요국과 TCTP를 적극 개발하고 확대하는 것으로도 연결할 수 있다. 세 번째로는 해외산업단지 개발 시기 측면에서 보면 한국의 아세안 진출은 이미 정점을 지난 것으로 보이는 데 반해 중국은 시작단계라는 점이다. 해외산업단지 개발 수요 측면에서 중국이 유리함을 알 수 있다. 마지막으로 중앙 및 지방정부의 실질적인 지원(협상 주도+인센티브 제공 등) 여부로도 한·중의 차이를 설명할 수 있다.

다. 전략적 첨단과학 분야 공동연구협력

아세안은 전통적으로 대화상대국들과 과학기술 분야에서 협력을 추진해 왔다. 협력 대상인 과학기술 분야로는 바이오테크놀로지, 식량, 인프라 및 자원개발, 기상학·지구물리학, 마이크로 전자기술(Microelectronics)·IT, 해양, 재료, 지속가능에너지, 우주 등이다. 이에 따라 아세안 대화상대국인 중국과 한국은 각각 아세안과 공동과학기술위원회(Joint Science and Technology Committee)를 설립했고 세부 협력 내용을 5년 단위(2016~20과 2021~25)로 발표하고 실행계획을 제시하고 있다. '평화와 번영을 위한 중·아세안 전략적

동반자관계에 관한 공동선언문 이행을 위한 실행계획(Plan of Action to Implement the Joint Declaration on ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity)과 ‘평화와 번영을 위한 전략적 동반자관계에 관한 공동선언문 이행을 위한 한·아세안 실행계획(ASEAN-Republic of Korea Plan of Action to Implement the Joint Declaration on Strategic Partnership for Peace and Prosperity)’이 그것이다. 중·아세안 실행계획 2021~2025에 의하면, 중국은 과학기술·혁신 분야에서 주로 ① 정책 분야에서 과학기술·혁신정책 관리, 과학기술파크 협력, 파트너십 협력방법과 시스템 등, ② 9개 협력 대상 분야에서의 공동연구개발과 과제 해결, ③ 중·아세안 기술이전센터를 통한 기술이전과 상업화 담당 인재육성 등을 추진하고 있다.²²⁰⁾ 반면 한국은 ① 인적자원 개발, 연구개발, 기술이전, 상업화 등의 협력 촉진, ② 청소년 전문가 및 과학자의 공동연구나 교류 장려, ③ 9대 분야 파트너십 강화와 4차 산업혁명 분야 사례와 경험 공유 등을 중심으로 아세안과 협력하고 있다.²²¹⁾ 중국과 한국은 각각 ASEAN+3의 일원으로 「ASEAN+3 과학 분야 재능센터(ASEAN Plus Three Centre for the Gifted in Science)」 설립 및 운영에서도 아세안과 협력하고 있다.

특히 아세안과 중국은 5개년 실행계획을 구체화하기 위해 과학기술혁신(STI) 강화 프로그램 추진에 관한 중·아세안 공동이니셔티브(2023년 6월), 통신·디지털기술협력에 관한 아세안·중국 양해각서(2024년 2월), 지속가능하고 포용적인 디지털생태계 구축을 위한 협력 촉진에 관한 아세안·중국 공동성명(2024년 10월), 인적교류 협력 심화를 위한 아세안·중국 공동성명(2024년 10월), 아세안·걸프협력이사회(GCC)·중국 정상회담 공동성명(2025년 5월) 등을 발표하였다.²²²⁾ 다만 중국은 아세안과의 STI 분야 협력을 주로 싱가포르, 말레이시아, 태국, 인도네시아, 베트남 등과 추진하고 남중국해에서 직접적으

220) ASEAN Secretariat(2022), pp. 8-9.

221) ASEAN Secretariat(2020), p. 9.

222) 国立研究開発法人 科学技術振興機構(2025), p. 98.

로 영유권 분쟁 중인 필리핀은 배제하고 있는 것으로 알려졌다.

표 3-21. 중국과 한국 등의 대아세안 과학기술·혁신 분야 주요 협력 내용

협력 상대	주요 협력 분야와 협력 내용
아세안+3	「ASEAN+3 과학 분야 재능센터(ASEAN Plus Three Centre for the Gifted in Science)」 설립 및 운영
중국	혁신정책의 관리·연구나 기술의 이전과 상업화 등의 분야에서 협력
한국	차세대 경쟁력으로 연결되는 비즈니스를 양성하고 지원하기 위해서 필요한 플랫폼 제공을 축으로 전개. 협력은 연구개발에서 상업화에 이르기까지의 혁신 활동 전반을 담당하는 시설의 개발과 인적양성에 주력

자료: 国立研究開発法人 科学技術振興機構(2024), pp. 5~6, 한국과학기술기획평가원(2024), p. 77에서 부분 인용.

이러한 가운데 아세안 주요국은 전략적 중점 분야(AI, 양자기술, 재생가능에너지·수소, 바이오, 감염병)를 중심으로 주요 대화 상대국과 국제 공동 연구를 진행하고 있다. 중국은 2023년 9월 기준으로 말레이시아와 5대 분야에서 각각 1개씩 공동연구를 실시하고 있다(표 3-22 참고). 모두 중국과학기술교류센터(中国科学技术交流中心)와 말레이시아과학기술정보센터가 주축으로 추진하는 공동연구에 속해 있다. 한국은 인도네시아와 각 분야에서 1개씩, 싱가포르와 각 분야에서 2개씩, 베트남과도 각 분야에서 1개 이상씩 공동연구를 추진하고 있다(표 3-22 참고). 대표적으로는 한국 과학기술정보통신부(MSIT)와 베트남 과학기술부(MoST)가 나노테크, IT, 바이오테크 등 과학기술 전반에 걸쳐 국제 공동연구를 수행하는 것이 있다.²²³⁾ 반면 아세안과 가장 활발하게 국제공동연구를 실시하는 국가는 일본이다(5개 아세안 국가와 총 52건). 중국은 캄보디아와도 2022년 체결한 STI 협력 협정을 토대로 2025년 6월부터 식품과학, 바이오기술, AI, 데이터과학(data science) 등 8개 분야에서 공동 연구를 시작하기로 합의하였다.²²⁴⁾

223) 小林義英, 斎藤至(2024), p. 125.

224) Khmer Times(2025. 6. 14.), "Cambodia, China Deepen STI Ties under BRI"(검색일: 2025. 6. 27.).

표 3-22. 한국과 중국의 아세안 주요국과의 전략적 중점 분야 국제공동연구 추진 현황
(공모횟수 기준 및 2023년 9월 기준)

구분	전략적 중점 분야				
	AI	양자기술	재생에너지·수소	바이오	감염병
인도네시아	3	1	5	4	7
	한1, 일1, 싱1	한1	미1, 일2, EU1, 한1	한1, 일1, 영1, 프1	한1, 일5, 영1
말레이시아	2	1	2	5	3
	중1, 영1	중1	중1, 인도1	중1, EU1, 영1, 프1, 인도1	중1, 영1, 인도1
필리핀	4	1	3	3	10
	일2, 인도1, 싱1	일1	일2, 싱1	일3	일7, 인도1, 호2
싱가포르	8	5	8	10	7
	한2, 일2, 영2, 독1, 프1	한2, 일1, 독1, 프1	한2, 일2, 영2, 독1, 호1	한2, 중1, 일1, 영4, 프1, 호1	한2, 중1, 일1, 영2, 프1
태국	3	1	5	10	15
	일1, EU1, 인도1	인도1	일2, EU1, 인도2	일2, EU4, 영1, 인도2, 프1	미1, 일7, 영1, EU4, 독1, 인도1
베트남	5	3	4	6	6
	한2, 일1, 영1, 독1	한1, 일1, 독1	한1, 일1, 독1, 싱1	한2, 일3, 독1	한1, 일3, 영1, 독1

자료: 小林義英, 齋藤至(2024), pp. 108-125; 한국과학기술기획평가원(2024), p. 80에서 재인용.

라. 기술전수

1) 중국

아세안에 대한 중국의 유일한 기술이전 공식 플랫폼은 중국·아세안 기술이전 센터(CATTC: China-ASEAN Technology Transfer Center)이다. CATTC는 중국 과학기술부와 광시자치구 정부가 2012년 공동 설립한 국가급 기술이전 기관으로 설립 이래 1만 3,500여 건의 프로젝트 매칭, 약 1,000여 건의 기

술협력 협정을 체결하였으며, 기술이전 및 혁신 협력 컨퍼런스를 매년 광시자치구 난닝시에서 개최하고 있다. 이러한 기제하에서 약 3,800여 명의 아세안 과학기술 연구자들이 중국에서 일하고 교육받았으며, 아세안 각국에 10개 이상의 양자 공동 R&D 플랫폼이 운영되고 있다.²²⁵⁾ 또한 중국은 국제 직업교육 협력 프로그램인 루반공방(Luban Workshop)을 세계 30여 개 국가에서 운영 중인데, 아세안에서는 태국, 인도네시아, 캄보디아, 라오스 등에 교육센터를 설치해 직업교육을 진행하고 취업까지 연계하고 있다.²²⁶⁾

하지만 이러한 활동들이 실질적인 기술이전의 성과로 연결됐는지 여부는 논쟁의 여지가 있다. 실제로 중국이 아세안 여러 국가에 생산거점을 적극적으로 구축하고 있는 상황과는 대조적으로 기술이전 측면의 성과가 제한적이라는 평가가 아세안 내부적으로 많다. 베트남의 경우 2017년 「기술이전법」을 개정해 외국으로부터 고도의 기술이전을 촉진하는 정책적 기반을 구축하였고, 특히 중국과는 디지털경제, 친환경 분야, AI, 첨단 제조, 인프라 개발 등 관련 기술협력을 여러 차례 합의하였지만 실질적인 성과로 이어지지는 못한 것으로 평가된다.²²⁷⁾ 인도네시아와 태국에서 역시 중국의 투자로 인한 생산 역량 확대, 공정 운영 기술 학습효과는 분명하지만, 설계·R&D 등 핵심기술의 심층 이전 효과는 제한적이라고 평가되고 있다.²²⁸⁾ 또한 루반공방의 경우 중국 표준의 장비와 기술에 맞춘 커리큘럼으로 인해 현지 산업이 다국적 표준과의 호환성을 약화시키고 중국 종속성을 높일 수 있다는 우려도 제기된다.²²⁹⁾

그럼에도 중국이 아세안에서 기술이전에 비교적 적극적인 분야는 전기차와

225) 广西新闻网(2022. 9. 26.), 「中国—东盟技术转移与创新合作大会举办10年来成果丰硕」(검색일: 2025. 9. 1.).

226) Xinhua(2025. 2. 28.), “China, Indonesia partner to strengthen vocational education with new Luban workshop”(검색일: 2025. 9. 2.).

227) 베트남 사회과학원 중국연구소 전문가 면담(2025. 8. 4., 베트남 하노이).

228) John Lee(2024), “THE RISING ROLE OF CHINESE FIRMS IN SOUTHEAST ASIA’S AUTOMOTIVE SUPPLY CHAIN,” p. 29.

229) The washington post(2025. 7. 10.), “Winning friends by training workers is China’s new gambit”(검색일: 2025. 9. 2.).

배터리 산업이라고 할 수 있다.²³⁰⁾ 중국 전기차 기업은 단순히 현지에 차량을 많이 판매하는 것뿐만 아니라 인증 기준 표준화, 차량 충전 시스템 표준 협력, 현지 기술인력 교육 및 양성 등을 통해 동남아에서의 안정적인 현지화를 추진하고 있다. 가령 인도네시아에서는 현지에 완성차 공장을 건설한 SAIC 등 기업의 충전 시스템이 이미 현지 표준체계에 호환·인증되었고,²³¹⁾ 2021년 인도네시아에 진출한 Antunni(安屯尼智能)의 전기 스쿠터용 배터리 교환 방식이 2023년 인도네시아의 국가 표준으로 채택된 바 있다.²³²⁾

또한 중국정부와 전기차 및 배터리 기업은 현지 인력을 훈련하고 양성하는 형태로 기술이전을 진행하고 있다. 중국 국가시장감독관리총국(国家市场监督管理总局)은 산하의 표준화연구원(CNIS)을 통해 아세안과의 표준화 협력을 추진 중으로 아세안 각국 표준화 주관 부서 공무원과 엔지니어들을 중국으로 초청하여 교육 연수 프로그램을 운영하고 있다. 해당 프로그램은 전기차뿐만 아니라 핵심 부품인 배터리 기술 및 재활용과 관련된 표준 기술에 대한 교육을 제공한다.²³³⁾ 또한 전기차 산업을 전략적으로 육성하고 있는 광시(广西)자치구, 허페이(合肥)시, 충칭(重庆)시 등 주요 지방정부도 아세안과 신에너지차 혁신 기술, 표준화 협력, 직업훈련 등과 관련된 정기적인 포럼을 개최하며 기업의 현지화를 지원하고 있다. 특히 광시자치구는 류저우 직업기술대학 등 지역 내 교육기관과 연계하여 중·아세안 신에너지차 기술혁신학원, 중·인도네시아 신에너지차 장인학원, 중·라오스 루반공방 등 플랫폼을 설립하였고 이를 통해 전기차 분야에서 아세안과의 표준·인증, 인력 교류 및 양성 등 협력을 적극 추진

230) Kevin Zongzhe Li(2025), "Indonesia's Energy Transition: Exercising Strategic Agency in Partnership with China."

231) 다만 인도네시아에서 중국 국가 표준인 GB/T가 적용된 충전소의 보급률은 높지 않은 편임. 인니에는 유럽 표준이 적용된 충전 인프라가 많으며 현대차 역시 이를 채택하고 있음. 观察者网(2024. 9. 2.), 「遥遥领先的中国电动汽车, 为什么不能领先充电桩标准?」(검색일: 2025. 9. 4.).

232) 威海南海新区(2023. 12. 18.), 「威海南海造」换电产品标准被印尼确认为国家标准; 中国发展改革(2024. 3. 13.), 「解决电动车起火, 安屯尼电动车换电方案占领东南亚」(모든 자료의 검색일: 2025. 9. 2.).

233) 中国汽车报(2025. 3. 6.), 「中国-东盟电动汽车标准化能力建设研修班正式启动」(검색일: 2025. 6. 9.).

하고 있다.²³⁴⁾ 광시자치구는 역내 지방 국유기업인 광시 자동차그룹의 대표 브랜드인 우링(Wuling)을 앞세워 아세안 전기차 시장을 공략하고 있고 인도네시아에서는 2024년 약 30%의 시장 점유율을 기록했고, 베트남에서도 전기차 판매를 본격화하고 있다.²³⁵⁾ 이 밖에 인도네시아 현지에 공장을 지은 중국 소재·가공 업체들이 현지 인력들에게 정·제련 기술을 이전하고 있으며, 중국 G사의 경우 현지에 R&D 센터와 산학연 공동연구 실험실을 운영하면서 수백 명의 인도네시아 국적 연구원들을 고용·양성하고 있다.²³⁶⁾

중국은 아세안에서 대규모로 중국 전기차를 보급하기 위해서는 전기차 정비 기술도 함께 보급되어야 한다고 인식하고 있다. 중국기업들은 특히 인도네시아에서 현지 대학생을 대상으로 차량 정비 관련 기술교육을 진행하고 있으며, 이 같은 정비 기술 교류 협력은 국산부품사용요건(TKDN) 점수, 즉 현지화 생산율을 높이는 데에도 기여할 수 있는 것으로 파악된다. 또한 전기차 분야 인증 기준 표준화는 중국이 아세안 시장에서 추진하고 있는 주요 과제 중 하나이며, 중국은 자동차 보급 및 전기차 판매가 가장 활발하게 진행되고 있는 태국과 인도네시아를 중심으로 전기차 관련 인증 기준의 표준화를 추진하고 있다. 이러한 중국 기준 중심의 표준화와 정비 기술 보급 확대는 장기적으로 한국기업에 걸림돌이 될 가능성도 있으므로, 예의 주시하며 대책을 세워나갈 필요가 있다.²³⁷⁾

2) 한국

한국이 개도국을 대상으로 기술을 전수하는 대표적인 프로그램으로 산업통상자원부가 운영하는 산업 및 에너지 협력개발지원사업이 있다. 이는 산업통상

234) 中国经济网(2024. 12. 11.), 「面向东盟, 广西(柳州)汽车产教联合体打造开放合作创新高地 | 构建产教融合的职业教育体系」(검색일: 2025. 6. 9.).

235) 懂车帝(2025. 1. 31.), 「五菱: 世界人民的全球之选, 出口销量创新高, 全球化战略再获成功」(검색일: 2025. 9. 2.).

236) 인도네시아 진출 중국 배터리 소재 기업 전문가 간담회(2025. 6. 13., 세종시).

237) 인도네시아 진출 완성차 기업 전문가 간담회(2025. 6. 4., 세종시).

자원부가 운영하는 ODA 사업의 일환으로, 개도국의 산업발전에 기여할 수 있는 산업 시설, 기술협력, 컨설팅 등을 지원하고 이와 연계해 국내 기업의 현지 진출을 지원하고자 설계되었다.²³⁸⁾ 이 사업은 크게 ① 건축물·장치·시스템 구축, 노하우 전수, 교육훈련 등을 종합적으로 지원하는 프로젝트, ② 신규 ODA 프로젝트 발굴을 위해 ‘사전기획’과 ‘상세기획’을 연계하는 통합기획, ③ 개도국 현지 기업의 생산성 향상을 위한 맞춤형 기술 지도 프로그램이자 국내 기업의 현지 판로개척과 연계하는 개도국 생산현장 애로기술지도(TASK: Technology Advice and Solutions from Korea) 분야로 구분된다.²³⁹⁾ 각 분야별 중점 지원 국가는 다르나 대체로 산업통상자원부의 중점협력국가와 당시의 한국 ODA 기본계획에 따른 중점협력국이 대상이다. 이에 따르면 아세안 회원국은 싱가포르와 말레이시아 등 일부 고소득 국가를 제외하고 대부분 협력대상국으로 매년 지정되고 있다. 2021년도 사업의 경우 프로젝트에는 미얀마가 선정되었고, 디지털 뉴딜, 그린 뉴딜, 제조업 분야를 대상으로 하는 통합기획에는 베트남을 포함한 아세안 6개국이 선정되었다. 각각 3년간 운영되는 TASK의 경우 섬유산업 분야에는 캄보디아와 인도네시아, 식품가공산업 분야에는 필리핀, 캄보디아, 미얀마, 자동차산업 분야에는 태국, 농기계산업 분야에는 미얀마가 각각 선정되었다.²⁴⁰⁾ 2025년도 사업의 경우에도 프로젝트에는 베트남(핵심광물 공급망 기술협력센터 조성), 통합기획에는 라오스(라오스 에너지자립형 친환경 에너지타운 조성 사후관리), TASK에는 베트남(전기전자 분야)이 포함되었다.²⁴¹⁾ 특히 한국산업기술진흥원(KIAT)이 주도하는 TASK는 대체로 선정된 개도국의 소재·부품 기업을 대상으로 3년간 생산현장 기술지도, 교육과정 개선을 통한 엔지니어 및 컨설턴트 양성, 시험분석, 기술사업화 네트워킹 등을 지원하고 있다.

238) 산업통상자원부 공고자료(2021. 2. 15.), p. 1.

239) 위의 자료, pp. 2~6.

240) 위의 자료, pp. 6~8.

241) 산업통상자원부 공고자료(2025. 3. 11.), pp. 3~4.

한국은 기술이전, 인재양성, 컨설팅 등으로 구성된 개도국 직업훈련 지원사업도 활발하게 추진하고 있다. 이는 KOICA가 ODA 사업의 일환으로 주도하고 대한상공회의소가 지원하는 사업으로 개도국의 산업화에 필요한 인적자원 양성, 기술이전, 경험 전수는 물론 훈련시설과 기자재 구축, 교육훈련 시스템 구축 등을 통해 경제사회 발전과 고용 창출에 이바지하는 것을 목적으로 하고 있다. 개도국 직업훈련지원사업은 KOICA가 설립 초기부터 수행하고 있으며 아세안의 경우 베트남, 필리핀, 미얀마, 캄보디아, 라오스 등에서 실시했거나 실시하고 있다. 또 다른 ODA 수행기관인 한국수출입은행도 EDCF를 통해 전문기술자 양성을 위한 직업훈련기관 설립을 지원하고 있다. 대표적인 지원 사례로 캄보디아 직업훈련원과 인도네시아 국가정보통신교육원이 있다.

베트남에 대한 인적자원 양성 및 기술이전 사업은 점차 확대 및 고도화 과정을 거치고 있다. 최초 설립된 하노이·퀴논 직업훈련원(1994~98)에 이어 응에안성 한베산업기술학교(1997~2003)와 팡찌성 중급직업훈련학교 개선(2011~13), 박장성 한베기술대학(2011~14) 등이 이어졌다.²⁴²⁾ 박장성 한베기술대학은 베트남판 폴리텍(고급 기술인력 양성기관)을 표방하며 기술인력 양성을 위해 설립되었다. 박장성 한베기술대학은 전기, 전자, IT, 기계, 자동차 등 5개 분야에서 매년 300여 명의 기술자를 양성하고 있다.²⁴³⁾ 응에안성 한베산업기술학교는 KOICA의 추가 지원(2014~19)을 통해 한베산업기술대학으로 발전하였다. 한베산업기술대학은 8개 학과(기계, 전기, 자동차, 전자, 용접, 냉동, IT, 한국어)와 센터 2개로 구성되어 있고 약 3,000명의 학생이 재학 중인 것으로 알려졌다.²⁴⁴⁾ 한베산업기술대학은 고급 기술인력 양성을 통해 베트남의 경제사회 발전에 이바지할 뿐만 아니라 현지 진출 한국기업의 현지화에도 기여하고 있다.

한국의 베트남에 대한 또 다른 기술전수 프로그램으로는 2023년 설립되어 운영 중인 한·베 과학기술연구원(V-KIST: Vietnam-Korea Institute of

242) 김영기(2014. 11. 24.), 「'한국식 기술대학' 베트남에서 24일 개교」(검색일: 2025. 8. 19.).

243) 위의 자료.

244) KOICA 보도자료(2019. 1. 4.), 「KOICA 지원받은 한베산업기술대학, 현지 최고 직업훈련학교로 성장」.

Science and Technology)도 있다. V-KIST는 한국이 베트남의 현대화, 특히 산업발전 기반 마련 및 R&D 역량 강화에 대한 지원 의지와 베트남 정부의 직접적인 요청에 따른 결과물이다. 한국국제협력단(KOICA)의 장기 ODA 사업(2014~23년, 예산 7,000만 달러)으로 설립된 V-KIST는 베트남 과학기술부(MOST) 산하의 공공 연구기관으로 베트남의 산업화 및 기술 고도화를 선도하는 첨단산업개발의 중심지이자 양국 과학기술계의 협력 모델로 자리매김하고 있다.²⁴⁵⁾ V-KIST는 생명공학, 생의학엔지니어, 메카트로닉스(mechatronics), 에너지 및 환경공학(Energy and Environmental Technology), IT, IT-BT 융합기술, 첨단소재, 식품공학 등을 주로 연구하고 있다.²⁴⁶⁾

3) 한·중의 기술전수 비교

중국정부 차원의 아세안에 대한 기술전수나 현지 인력 양성은 중·아세안 기술이전센터(CATTC), 표준화연구원(CNIS)과 루반공방 등을 통해 이루어지고 있고, 최근 중국기업이 많이 진출하고 있는 전기차와 배터리 분야에 집중하고 있다. 특히 중국은 전기차와 배터리 분야에서 앞선 기술력과 시장 장악력을 바탕으로 아세안 시장의 표준화를 선도하는 것이 특징이다. 이에 반해 한국은 초기에는 KOICA의 ODA 사업의 일환으로 아세안 내 개도국 직업훈련지원 사업을 활발히 추진하였고 최근에는 산업통상자원부의 산업 및 에너지협력지원사업을 통해 아세안의 주요 개도국에 기술협력과 노하우 전수 등을 실시하고 있다. 특히 한국은 TASK를 통해 다양한 국가와 분야를 대상으로 맞춤형 기술지도를 하고 있다는 점과 베트남을 대상으로 기술지도와 인력 양성의 고도화를 추진하고 있다는 점이 특징이다. 베트남은 한국의 최대 경제협력 파트너로 부상하였고, 많은 기업들이 베트남에 진출함에 따라 한국은 현지 인력 양성 및 기술 이전사업을 크게 확대함과 동시에 심화시키고 있다. 대표적으로 한국은 베트남

245) Korea Institute of Science and Technology, 글로벌 KIST(검색일: 2025. 8. 12.).

246) Vietnam - Korea Institute of Science and Technology 홈페이지(검색일: 2025. 8. 12.).

에 직업훈련원, 한베산업기술학교(한베산업기술대학으로 발전), 한베기술대학 등을 설립했고 베트남의 산업 고도화와 R&D 역량 강화를 지원하기 위해 V-KIST도 설립했다. 다만 개별 기업의 기술전수나 현지 인력 양성은 한국이나 중국 모두 활발하게 추진하는 것으로 보인다.

5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응

가. 중국의 투자·교역 확대에 따른 경제·사회적 갈등

1) 중국에 대한 경제의존도 심화에 대한 우려 확산

아세안의 대외교역에서 중국이 차지하는 비중이 일부 국가를 제외하고 대부분 국가에서 빠르게 높아지고 있다(표 3-23 참고). 아세안의 수출에서는 쿠테타 이후 경제 사정이 극히 부진한 미얀마를 제외하면 모든 국가에서 중국의 비중이 높아지고 있다. 수입 역시 브루나이와 싱가포르를 제외하고 모든 국가에서 중국의 비중이 높아졌다. 규모로만 보면 모든 국가에서 대중국 수출입은 크게 확대되었다.

표 3-23. 아세안 국가 수출입에서의 중국 비중 추이(2015~24년)

(단위: %)

수출	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
브루나이	1.5	4.6	4.8	3.6	5.9	17.7	19.9	12.0	16.9	19.0
캄보디아	5.0	5.9	6.5	6.7	6.7	5.4	7.8	5.5	6.4	6.7
인도네시아	10.0	11.6	13.7	15.1	16.7	19.5	23.2	20.6	25.1	22.1
라오스	28.5	42.4	25.3	26.6	28.8	28.8	38.7	38.7	38.7	38.7
말레이시아	13.0	12.5	13.5	13.9	14.1	16.1	15.5	13.6	13.5	12.5
미얀마	39.5	41.7	38.9	33.4	31.8	33.0	28.5	20.7	22.5	22.5
필리핀	10.9	9.5	11.1	12.9	11.9	14.8	15.5	13.8	14.6	12.9

표 3-23. 계속

(단위: %)

수출	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
싱가포르	13.7	12.8	14.7	12.3	13.2	14.3	14.8	12.4	13.8	14.0
태국	11.1	11.1	12.5	12.0	11.9	12.9	13.7	12.0	12.0	11.7
베트남	8.6	10.3	13.9	17.3	16.0	17.7	17.0	16.1	17.8	15.6
수입	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
브루나이	11.7	13.1	20.9	39.4	13.3	10.8	6.8	6.9	10.4	8.8
캄보디아	37.1	36.9	37.0	34.9	36.9	36.3	32.8	33.4	44.3	47.1
인도네시아	20.6	22.7	22.8	24.1	26.2	28.0	28.7	27.2	28.4	31.0
라오스	20.7	18.2	29.3	21.9	29.0	25.8	25.7	25.7	25.7	25.7
말레이시아	18.8	20.4	19.6	19.9	20.7	21.5	23.2	21.3	21.3	21.6
미얀마	37.8	34.2	31.8	32.2	34.7	37.2	28.9	31.8	30.6	33.2
필리핀	16.2	17.0	18.1	19.6	21.3	22.7	22.7	20.3	23.3	25.8
싱가포르	14.2	14.3	14.0	13.4	13.7	14.5	13.4	13.2	13.9	12.4
태국	20.3	21.7	20.0	20.1	21.3	24.2	24.9	23.5	24.6	26.3
베트남	28.8	27.5	26.5	28.2	30.3	32.6	33.8	33.5	34.9	39.4

자료: Asian Development Bank(ADB) Key Indicators for Asia and the Pacific 2025 홈페이지(검색일: 2025. 9. 2.)를 통해 저자 계산.

아세안으로 유입되는 외국인투자에서도 중국 비중이 높아지고 있다. 중국은 최근 8년(2016~23년) 동안의 누적 기준으로 보면 대아세안 3대 투자국으로 부상하였고, 홍콩을 포함할 경우 2대 투자국이 될 정도로 활발히 투자하고 있다(표 3-23 참고). 캄보디아의 경우 전체 FDI(QIP 허가 기준)에서 중국이 차지하는 비중이 2023년에는 83.8%, 2024년에는 74.6%에 달하고 있다.²⁴⁷⁾ 특히 최근 주목받고 있는 전기차와 배터리 분야는 아세안 시장을 장악할 정도로 활발하게 투자하고 있다.

개발 협력 분야에서도 인도차이나 반도 국가를 중심으로 중국에 대한 의존도가 높다. 그중 공적지원자금(ODF)이 국가 전체 GDP에서 상당한 비중을 차지하는 라오스와 캄보디아 등은 특히 중국 ODF에 대한 의존도가 높아 부채의

247) 日本貿易振興機構(ジェトロ)(2025. 8. 21.), 「カンボジアの貿易投資年報」(검색일: 2025. 9. 8.).

함정(debt trap)에 빠질 수 있다는 우려도 제기되고 있다(표 3-24 참고). 실제 라오스의 경우 2021년 하반기 이후부터 경제 불확실성이 고조되고 채무불이행(default) 가능성도 제기된 바 있는데, 당시 중국에 대한 과도한 공적채무와 상환부담이 하나의 배경으로 작용한 것으로 분석되었다.²⁴⁸⁾

표 3-24. 아세안 주요국의 중국 공적지원자금(ODF)에 대한 의존 매트릭스

기간 평균 (2015~22)	캄보디아	라오스	미얀마	필리핀	베트남	인도네시아	말레이시아	태국
총ODF/GDP	8%	9%	3%	1%	2%	1%	0%	0%
중국ODF/총ODF	34.58%	58.36%	12.50%	1.14%	9.31%	20.30%	72.54%	28.67%
신규 프로젝트 추진	8.75	6.57	8.71	6.14	2.0	5.38	4.71	2.25
ODF 이행률	66%	68%	21%	2%	65%	91%	39%	13%
중국과의 정상회담	11	10	6	15	11	17	9	7
전체 중국 ODF의 75%를 차지하는 중국 프로젝트 수	21	4	2	3	2	11	2	2

자료: Alexandre Dayant and Grace Stanhope(2025), p. 31.

아세안과 중국의 경제교류가 급속도로 확대됨에 따라 아세안에서는 중국의 경제적 영향력 확대를 우려하는 목소리가 높게 나오고 있다. 아세안의 오피니언 리더들을 대상으로 한 설문조사(2025년 1~2월)에 의하면, 중국은 아세안에 가장 강력하게 영향력을 미치는 국가로 매년 선정되고 있다. 2020년대 들어 중국 선택의 비중은 조금씩 낮아지고 있으나 여전히 높은 56.4%(2025년)를 차지하고 있고, 같은 기간 미국의 경우 높아지고 있으나 15.4%에 머물고 있다(표 3-25 참고). 특히 아세안의 많은 오피니언 리더(전체의 61.9%, 2025년)는 중국의 영향력 증대를 크게 우려(worried)하는 것으로 나타났다. 반면 미국의 영향력 증대에 대해서는 우려보다는 환영(welcome)하는 비중이 높게 나타났다.

248) 보다 자세한 내용은 정재완, 김소은(2023)을 참고.

표 3-25. 아세안에 대한 미·중의 경제적 영향력 증대 관련 아세안의 견해와 반응

(단위: %)

국가	가장 큰 경제적 영향력 미치는 국가				미·중의 경제적 영향력 증대에 대한 반응			
	미국		중국		미국		중국	
	2024	2025	2024	2025	환영(welcome)		우려(worried)	
					2024	2025	2024	2025
아세안-10	14.3	15.4	59.5	56.4	52.0	56.8	67.4	61.9
브루나이	7.8	11.4	63.6	51.7	83.3	47.1	49.0	49.4
캄보디아	20.1	20.3	59.8	45.9	39.5	62.9	59.3	38.0
인도네시아	7.9	8.3	54.0	56.0	42.9	52.4	46.2	58.9
라오스	8.1	15.9	77.5	49.0	7.7	54.2	77.4	54.1
말레이시아	9.3	9.6	66.7	69.6	52.4	47.8	48.0	53.3
미얀마	19.6	12.4	59.8	59.3	56.8	70.8	87.6	65.2
필리핀	27.9	30.6	30.7	36.9	81.7	69.8	75.8	76.3
싱가포르	20.5	16.1	59.7	68.6	67.9	59.0	63.2	61.4
태국	11.4	11.7	70.6	70.9	21.7	30.4	80.3	85.6
베트남	10.5	17.4	53.0	56.1	66.7	74.1	87.7	77.0

주: 아세안 각국 오피니언 리더 대상(2025년 2,023명)의 설문조사로 2019년부터 매년 실시.
 자료: Sharon Seah *et al.*(2025), p. 33을 토대로 저자 재작성.

여기에 더해 트럼프 2기 등장 전후로 아세안 국가들은 대중국 수입의 급속 확대, 특히 중국의 디플레 수출 확대를 경험하고 있다. [표 3-23]에서 보는 바와 같이 브루나이와 싱가포르를 제외한 대부분의 아세안 국가에서 최근 대중국 수입 비중이 빠르게 높아지고 있다. 수입 규모를 보면 경제 불안이 지속되고 있는 미얀마와 라오스를 제외하면 모든 국가에서 크게 확대됨을 알 수 있다(최근 10년간 캄보디아 3.6배, 베트남 2.9배, 필리핀 2.8배, 인도네시아 2.4배, 태국 2.0배 등).²⁴⁹⁾ 아세안의 대중국 수입이나 중국의 대아세안 수출 급증은 △ 중국의 과잉생산과 내수부진을 극복하기 위한 수출드라이브, △ 중국 내 경쟁 격화와 보조금 지원에 따른 저가 생산 및 수출, △ 중·아세안 FTA(ACFTA)와 전

249) Asian Development Bank(ADB) Key Indicators for Asia and the Pacific 2025 홈페이지(검색일: 2025. 9. 2.)를 통해 저자 계산.

자상거래 등을 통한 아세안의 중국산 소비재 수입 증가, △ 소액물품 수입제도 (ACFTA 적용하지 않아도 관세와 부가가치세 면제)를 이용한 아세안의 중국산 수입 급증 등을 배경으로 하고 있다. 여기에 더해 미국의 대중 관세 부과로 최근 대미 수출이 어려워진 중국산 저가제품의 대아세안 수출이 크게 확대(디플레 수출)되는 것도 중요한 요인이 되고 있다.

중국산 수입품의 유입 급증, 특히 중국산 저가제품의 수입 급증은 아세안의 제조업 경쟁력을 약화시킬 뿐만 아니라 특정 제조업이나 공급망의 붕괴 가능성을 보여주는 다양한 사례로 연결되고 있다. 중국산 제품의 수입이나 중국기업에 의한 투자 확대로 아세안의 전기자동차 산업과 인도네시아 봉제산업이 겪고 있는 상황은 이를 잘 대변해 준다. 태국에서는 △ ACFTA 이용 상위 10개 수입 품목(HS 6단위 기준) 중 2023년 1위가 중국 전기차(BEV)인 점, △ 태국이 아세안 국가 중 유일하게 BEV(배터리식 전기자동차) 관세를 철폐함에 따라 최근 5년간(2019~23년) 중국 BEV 수입액이 500배(25.4억 달러)로 급증한 점, △ 2024~25년 기간 동안 중국 BEV 기업 7개가 현지 생산을 시작할 예정이라는 점, △ 중국 BEV 기업의 생산 네트워크에 태국 현지 기업 참여가 거의 없다는 점 등의 문제점이 나타나고 있다.²⁵⁰⁾ 특히 2024년 태국 전기자동차 시장(승용차 및 등록 기준)은 중국 브랜드의 비중이 85.3%에 달할 정도로 중국이 시장을 장악하고 있다.²⁵¹⁾ 아세안 최대 자동차 시장인 인도네시아에서도 비슷한 상황이 재현되고 있다. 2024년 1~9월 동안 중국기업은 BEV 신차 판매 기준으로 상위 9개 모델 전부(비중으로는 최소 85% 이상)를 차지하고 있을 뿐만 아니라 생산 기준으로도 전체의 85.2%를 차지하고 있다.²⁵²⁾ 인도네시아에서는 또한 최근 생산 공장의 폐쇄나 노동자 대량 실직 등이 발생하고 있다. 특히 봉제산업 분야에서 2024년 8만 명이 실직한 가운데 2025년에는 실직 규모가 28만 명으

250) 助川成也(2024. 4. 6.), 「中国企業はASEANの現地社会と共存・共生を」(검색일: 2025. 9. 8.).

251) 高谷浩一、チャナットパット スクマ(2025. 1. 10.), 「2024年の乗用車BEV登録台数、前年比8.1%減の約7万台(タイ)」(검색일: 2025. 9. 9.).

252) 八木沼 洋文(2024. 12. 13.), 「中国自動車メーカーの進出、EV生産が本格化(インドネシア)」(검색일: 2025. 9. 9.).

로 확대될 것을 우려하고 있다.²⁵³⁾ 이와 함께 아세안은 중국산 저가제품의 대량 유입에 의해 아세안 기업의 국내 경영 어려움은 물론이고 제3국에 대한 수출경쟁력 악화로 연결되는 것을 우려하고 있다. 아세안 내에서는 저임 노동력에 의존한 노동집약산업(특히 어업, 봉제업, 신발 등), 미국시장 수출에 집중된 산업, 중국에 중간재 수입의존도가 높은 전자와 자동차 등의 산업이 어려움을 겪을 것으로 예상되기 때문이다. 아세안의 철강·금속, 일반기계, 전기기계, 수송기계 등도 주요국(태국, 베트남, 인도네시아 등)의 수입시장에서 중국의 비중이 압도적으로 높은 데다가 최근에는 수송기계 분야에 대한 투자에서도 일본을 능가하고 있다.

중국산 저가제품의 아세안 시장 유입 급증은 중장기적으로 아세안을 글로벌 생산거점으로 활용해온 다국적 기업의 투자 위축, 더 나아가 아세안의 성장 전략(FDI 활용 및 수출지향형산업화)의 변화 가능성도 제기하고 있다. 트럼프 상호관세는 무역보다도 투자에 더 큰 영향을 미치고 이는 중장기적으로 무역 구조와 공급망도 변화시킬 가능성이 크기 때문이다. 이러한 우려나 변화 가능성에 대해 아세안 주요국은 우선 세이프가드와 반덤핑관세 발동이나 소액물품 수입제도 제한 등의 단기적인 대응조치를 발표하고 있다(표 3-26 참고).

표 3-26. 중국제품 수입 급증에 따른 아세안 주요국의 최근 대응

국가	주요 대응조치
인도네시아	<ul style="list-style-type: none"> ■ 세이프가드: 섬유제품, 세라믹 ■ 반덤핑관세: 폴리에스테르 단섬유, 압연평강 □ SNS를 통한 100달러 이하 소액물품 수입 금지 □ 중국 우편주문사이트(Temu) 접근 제한
말레이시아	<ul style="list-style-type: none"> ■ 반덤핑관세: 철강제품 □ 소액온라인 수입상품에 대한 부가가치세 10% 부과 ○ 10만 링깃 이하의 전기자동차(EV) 수입 금지

253) 石川幸一(2025. 6. 4.), 「ASEAN: 中国からの輸入急増により国内産業に損害」(검색일: 2025. 9. 8.).

표 3-26. 계속

국가	주요 대응조치
필리핀	■ 세이프가드: 고밀도폴리에틸렌(2022. 9.~2025. 7.)
태국	■ 반덤핑관세: 열압연코일, 알루미늄
	□ 소액물품 수입에 대한 7% 부가가치세 및 물품세 부과
베트남	■ 반덤핑관세: 알루미늄, 철강, 플라스틱 등
	○ 저가수입품에 대한 관세 및 부가가치세 면제혜택 폐지

주: ■ 세이프가드와 반덤핑관세, □ 소액물품수입, ○ 표시는 일반 수입 관련 조치.

자료: 福地亜希(2025), p. 7; 石川幸-(2025. 6. 4.), 「ASEAN: 中国からの輸入急増により国内産業に損害」(검색일: 2025. 9. 8.)를 바탕으로 저자 재구성.

2) 환경·노동·안전, 지식재산권 분야 갈등 요인

동남아 생산거점 국가와 중국 간 협력 과정에서 노동·안전 갈등, 환경오염, 지식재산권 분쟁 등과 관련된 사건이 계속해서 발생하고 있으며, 해당 문제들은 향후 중국과 아세안 국가 간 갈등 요인으로 작용할 수 있다.

가) 노동·안전 문제

노동 및 안전 문제는 중국과 아세안 간 주요 갈등 요인으로 꼽힌다. 인도네시아의 경우 중국 칭산그룹을 비롯한 중국계 기업들이 대규모로 투자한 모로왈리 니켈 산업단지에서 2023년 1월 임금 및 안전 조건에 불만을 품은 인도네시아 노동자들의 시위가 기숙사 방화 등의 폭동으로 번지면서 중국인 1명과 인도네시아인 1명이 사망하는 사건이 발생했다.²⁵⁴⁾ 같은 산업단지에서 같은 해 2월에도 임금체불에 항의하는 집단 시위가 일어났고, 12월에는 제련소 폭발로 중국인 8명, 인도네시아인 10명이 사망하는 대형 사고가 발생하는 등 열악한 노동·안전 문제가 지속적으로 불거지고 있다.²⁵⁵⁾

254) Benar News(2023. 3. 3.), "Workers at Chinese-owned Indonesian nickel plant file complaint over working conditions"(검색일: 2025. 6. 10.).

255) Aljazeera(2023. 12. 27.), "Workers protest in Indonesia after blast at Chinese-funded

또한 중국기업들이 아세안 국가들에 투자하면서 제공할 수 있는 가장 큰 이점 중 하나가 고용 창출인 데 반해, 중국기업이 중국인 노동자들을 대거 고용하고 있어 일자리 창출 효과가 기대보다 낮을 수 있는 점도 갈등 요인이 될 수 있다.²⁵⁶⁾ 가령 베트남에서는 중국과 지리적으로 인접한 베트남 북부 지역을 중심으로 중국기업의 투자가 활발하며, 많은 중국기업들이 중국에서 노동력을 조달하고 있다. 특히 중국 광둥성의 전기·전자 업종의 기업들이 베트남 박장성에 적극적으로 진출하고 있으며, 광둥성에서 박장성까지 육로로 90분이면 원자재와 인력을 공급받을 수 있다. 실제 베트남에 진출한 중국 A사의 경우 고용 인력의 80%를 중국인으로 충당하고 있다.²⁵⁷⁾ 또 다른 베트남 진출 중국기업의 경우 일반 작업자를 제외한 모든 인력을 중국인으로 채용하고 있으며, 소규모 생산라인 1~2개를 담당하는 작업 반장급 인력도 중국인으로 채워져 있다. 빠르게 증대되는 중국인의 유입을 의식한 베트남 정부는 중국인의 취업비자 기간을 1년으로 제한하고, 운전면허증 발급과 아파트 매매도 규제하고 있는데²⁵⁸⁾ 이러한 상황들이 중국과의 갈등으로 번질 가능성도 배제할 수 없다.

나) 환경오염

중국 제조기업이 아세안에서 직면할 수 있는 주요 갈등 요인으로 환경 문제도 있다. 특히 인도네시아 니켈 광산 개발과 관련된 중국기업들의 대대적인 투자는 환경오염의 우려를 지속적으로 낳고 있어 중·인도네시아 간 핵심적인 갈등 요인이 될 수 있다. 2025년 4월 인도네시아의 시민단체 CSO는 공개서한을 통해 CATL이 불법적이고 비윤리적인 채굴을 통해 생산된 니켈을 조달하고 있다고 비판하며, CATL의 인도네시아 사업이 지역 주민과 환경에 위협을 초래

nickel plant”(검색일: 2025. 4. 10.).

256) 2022년 기준 인도네시아 내 중국인 노동자 수는 약 4만 2,000여 명에 달함. Benar News(2023. 3. 3.), “Workers at Chinese-owned Indonesian nickel plant file complaint over working conditions” (검색일: 2025. 6. 10.).

257) 베트남 진출 A 중국기업 관계자 면담(2025. 8. 6., 베트남 박장성).

258) 베트남 진출 B 중국기업 관계자 면담(2025. 8. 7., 베트남 박장성).

하고 있다고 경고했다. 환경단체들은 CATL 컨소시엄에 대해 공사 단계부터 환경 기준 준수와 산림 복원 대책을 요구하고 있으며 해당 컨소시엄에 참여하고 있는 Stellantis 등 글로벌 기업들 역시 ESG 경영 기준 준수의 압박을 받고 있다.²⁵⁹⁾ 그 밖에 많은 인도네시아 환경단체들은 CATL 사례뿐만 아니라 니켈 광산 개발 과정에서 발생하는 산림 파괴, 생태계 훼손, 수질오염 등 환경 문제를 꾸준히 제기하고 있지만 인도네시아 정부가 이러한 반대 목소리를 통제하고 있는 것으로 보여 아직까지 큰 사회적 문제로 불거지지 않고 있다.²⁶⁰⁾ 다만 해외에서도 인도네시아산 니켈 채굴 과정에서 발생하는 환경오염, 탄소 배출 등에 대한 관심이 높아지고 있으므로, 향후 인도네시아에서 CATL을 포함한 관련 기업들의 ESG 경영에 대한 요구 수준이 더욱 높아질 수 있고 이것들이 규제 강화로 이어질 가능성이 있다.²⁶¹⁾

태국에서도 중국기업이 유발하는 환경오염이 사회적 문제로 대두되고 있다. 태국 동부경제회랑(EEC)에서는 중국 CT Steel이 전자폐기물 재활용 공장을 불법 운영해 오다가 2021년 적발되었다. 인근 주민들은 악취와 대기오염으로 불편을 호소하였다.²⁶²⁾ 2025년 3월에는 태국 북부 700여 명의 주민들이 중국 기업이 운영하는 금광으로 인한 폭강 오염에 항의하는 시위를 벌였다. 해당 금광은 하루 24시간 채굴·운영되면서 독성 화학물질을 강으로 배출하고 있어 문제가 되었다.²⁶³⁾

베트남에서도 중국기업의 가장 큰 갈등 요인은 환경 문제로 꼽힌다.²⁶⁴⁾ 실

259) business-humanrights Resource centre(2025. 4. 28.), "Contemporary Ampere Technology (CATL) did not respond"(검색일: 2025. 6. 10.).

260) 인도네시아 진출 완성차 기업 전문가간담회(2025. 6. 4., 세종시).

261) Brookings(2022. 9. 21.), "Indonesia's electric vehicle batteries dream has a dirty nickel problem"(검색일: 2025. 6. 10.).

262) Dialogue Earth(2021. 4. 30.), "Thai communities grapple with pollution in economic corridor"(검색일: 2025. 9. 12.).

263) Business & Human Rights Resource Centre(2025. 3. 16.), "Thailand: Hundreds of locals protest cross-border impact of gold mines in Myanmar: key miners reportedly Chinese"(검색일: 2025. 9. 12.).

264) 베트남 외국무역대학교(FTU) 전문가 면담(2025. 8. 5., 베트남 하노이).

제 베트남에 대한 중국기업의 투자는 저부가가치 분야가 대부분이고 환경 시설을 갖추지 못한 중소기업이 많으므로 환경오염 문제가 빈번하게 발생하고 있다. 이에 베트남 정부는 환경 기준을 지속적으로 강화하는 방법을 통해 일부 견제를 하고 있는데, 향후 기준을 준수하기 어려운 중국기업 또는 기준을 위반하는 중국기업이 증가할수록 갈등은 더욱 확대될 수 있다.²⁶⁵⁾

다) 지식재산권 분쟁 및 기술이전 갈등

중국의 대표적인 스마트폰 제조업체인 오포(Oppo)는 인도네시아에서 약 37%의 부품을 조달해 현지 공장에서 조립 생산을 하고 있다. 2021년 핀란드의 노키아(Nokia)는 오포의 인도네시아 법인에서 생산하는 스마트폰에 노키아가 보유한 고속 패킷 접속 기술, 안테나 기술 등이 무단으로 사용되었다며 인도네시아 법원에 특허 침해 소송을 제기하였다. 이는 노키아와 오포 양사가 맺었던 특허 라이선스 계약이 만료된 후 재계약에 실패하면서 노키아가 법적 조치를 취한 것이었고, 인도네시아를 포함한 여러 국가에서 동시다발적으로 소송이 진행되었다. 해당 분쟁은 2023년 1월 양사가 특허 라이선스 재계약을 체결하면서 종결되었고 인도네시아에서 오포의 스마트폰 사업도 큰 차질은 없었지만, 해당 사건을 통해 중국기업의 해외시장 진출 시 직면할 수 있는 지식재산권 문제가 부각되었다. 향후 스마트폰뿐만 아니라 전기차, 배터리 등 다른 제품에서도 중국기업에 대한 지적권 문제가 발생할 수 있으며, 만약 지적권 분쟁이 길어지거나 중국기업이 패소할 경우, 인도네시아 정부 입장에서도 산업 육성과 지역 경제 활성화의 관점에서 리스크가 될 수 있다. 또한 이러한 변수는 인도네시아 또는 아세안 내 시장 경쟁 구도에도 큰 영향을 줄 수 있다.

또한 기술이전의 문제도 잠재적 갈등 요인이 될 수 있다. 아세안은 과거 일본 자동차 기업의 투자를 대거 유치했지만 기술이전의 효과는 누리지 못했던 불만

265) 베트남 사회과학원 중국연구소 전문가 면담(2025. 8. 4., 베트남 하노이).

이 있었다. 이에 최근에는 아세안 차원에서 한국 등 신규 투자자들에게 기술이전을 지속적으로 요구하고 있다. 하지만 인도네시아에 대규모 투자를 진행 중인 중국기업들 역시 기술이전에는 소극적인 것으로 나타나며,²⁶⁶⁾ 이는 장기적으로 인도네시아와 중국 간 갈등 요인이 될 수 있다.

나. 중국과의 지정학적 갈등

1) 남중국해 영유권 분쟁에 따른 갈등 지속 및 확대

남중국해(South China Sea, 약 350만 km², 동해 2배 규모)는 중국과 아세안 주요 회원국으로 둘러싸여 있고 유엔해양법협약(UNCLOS)에서 규정하는 반폐쇄해(Semi-enclosed Sea)에 속하지만,²⁶⁷⁾ 동아시아나 세계적으로 중요한 전략적 해상교통의 요충지이자 풍부한 어장과 해저의 자원으로 인해 중요성을 더해가고 있다. 남중국해는 또한 중국과 아세안이 수교한 1990년대부터 중국과 아세안 주요국 간 영유권 분쟁의 한가운데에 자리 잡고 있다. 남중국해 분쟁의 핵심은 반폐쇄해 내 해양자연지형의 영유권과 그 주변 해양관할권을 둘러싼 분쟁이다.²⁶⁸⁾ 중국은 역사적 근거와 많은 지형(무인도, 암초, 산호초 등)에 대한 실효지배를 바탕으로 남중국해 대부분(9단선, nine-dash line)을 자국 영토라고 주장하고 있고 아세안의 베트남, 필리핀, 말레이시아, 브루나이와 인도네시아 등도 배타적 경제수역(EEZ)과 일부 지형에 대한 실효지배를 바탕으로 영유권을 주장하고 있다(그림 3-25 참고).²⁶⁹⁾

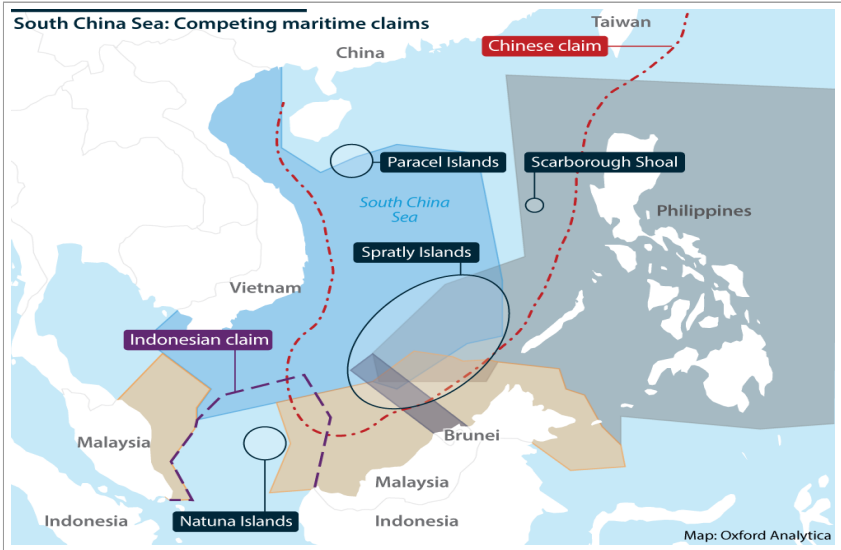
266) 이현태(2025), 「중국 EV산업의 해외진출 연구: 인도네시아를 중심으로」, p. 150.

267) 남중국해에 대해 베트남은 동해(Biển Đông), 필리핀은 서필리핀해(West Philippine Sea)라고 부르고 있음.

268) 上野英詞(2025), p. 2.

269) 인도네시아는 공식적으로는 남중국해의 영유권 주장국이 아니나 나투나 제도(Natuna Islands) 주변의 EEZ가 중국이 주장하는 9단선과 겹치기에 사실상 영유권 주장국으로 인정하고 있음(Joydeep Sen 2023, p. 2).

그림 3-25. 남중국해의 영유권 분쟁: 중국의 9단선과 주요국의 주장



자료: Joydeep Sen(2023), p. 2.

이러한 가운데 중국과 아세안 간 남중국해 영유권 분쟁을 해결하려는 노력은 남중국해 전역을 자국 영토라고 여기는 중국의 미온적인 전략과 분쟁 당사국인 아세안 주요국의 한계와 단결 미흡 등으로 뚜렷한 결과를 도출하지 못하고 있다. 먼저 중국과 아세안은 2002년 분쟁 해결을 위한 원칙을 강조한 ‘남중국해 행동선언(DOC)’을 채택했으나 법적 구속력이 없는 선언에 불과해 영유권 분쟁은 계속되었다. 중국과 아세안은 2013년부터 법적 구속력을 갖는 ‘남중국해 행동규범(COC)’ 체결을 위한 협상을 시작하였고, 2017년 8월 중·아세안 외무장관 회담에서는 COC의 기본 구조(초안)에 합의하고, 2018년 11월 중·아세안 정상회담에서는 3년 이내(2021년까지) COC 채택을 약속한 바 있다.²⁷⁰⁾ 한편 2016년 7월 유엔 상설중재재판소(PCA)는 필리핀의 제소(2013년 1월)를 바탕으로 남중국해에 대한 중국의 영유권 주장 근거(역사적 및 실효지

270) Joydeep Sen(2023), p. 4.

배)를 부인하였다.²⁷¹⁾ 중국은 PCA의 중재를 무시함과 동시에 영토 및 영유권 주장(9단선)을 관철시키기 위해 분쟁 당사국을 대상으로 위압적인 행동과 인공섬 건설을 지속하고 있고, 베트남과 필리핀 역시 외교적 노력과 인공섬 건설 등을 통해 적극 대응하고 있다. 이에 따라 COC 채택을 위한 노력은 진전이 없는 교착 상태에 빠진 것으로 보인다.

그 결과 남중국해는 중국과 아세안, 더 나아가 중국과 동아시아나 미국과 중국 간 긴장의 원천이 되는 지역이 되었다. 게다가 남중국해의 자원 개발이 본격화하면 양 진영 간 충돌이 발생할 가능성도 높다. 이러한 점에서 아세안의 오피니언 리더들은 ‘남중국해에서의 공격적 행동’을 가장 우려하고 있다(표 3-27 참고). 특히 영유권 직접 당사국인 필리핀과 베트남에서는 우려 비중이 90.3%와 74.8%에 달하고 있다.

표 3-27. 아세안의 가장 큰 지정학적 우려 사항(3개 선택 기준)

(단위: %)

국가	러·우크라이나 전쟁	하마스, 헤즈볼라·이שראל 전쟁	미국의 새로운 리더십	남중국해에서의 공격적 행동	미얀마 위기	북한의 계속된 탄도미사일 시험	글로벌 신용사기	국제 무역밀수
아세안-10	32.4	36.7	46.9	51.6	31.9	17.3	48.1	35.0
브루나이	22.1	56.4	45.6	57.7	36.9	23.5	36.9	20.8
캄보디아	39.5	25.0	44.2	47.1	37.2	20.9	46.5	39.5
인도네시아	27.0	64.7	41.7	50.0	16.3	10.7	43.7	46.0
라오스	41.1	27.8	42.4	42.4	38.4	29.8	44.4	33.8
말레이시아	25.0	75.8	43.3	55.0	24.2	7.9	47.1	21.7
미얀마	24.7	26.0	50.0	31.4	75.8	18.0	48.5	35.6
필리핀	21.4	16.0	35.0	90.3	2.9	17.0	56.8	60.7
싱가포르	30.2	49.2	70.2	51.7	16.9	13.6	51.2	16.9
태국	30.1	19.9	48.0	15.8	50.5	14.3	71.4	50.0
베트남	62.6	16.1	49.0	74.8	20.0	17.4	34.8	25.2

주: 아세안 각국 오피니언 리더(2025년 2,023명) 대상의 설문조사로 2019년부터 매년 실시.
 자료: Sharon Seah *et al.*(2025), p. 17.

271) 上野英詞(2025), pp. 4~5.

남중국해와 관련해 아세안이 가장 우려하는 상황으로는 ‘중국의 동남아 연안국가 대륙붕 및 배타적 경제수역 침범’, ‘아세안 회원국과 중국 간 우발적 대치와 그로 인한 정치적 위기’, ‘남중국해에서 중국의 군사화 및 적극적 행동’ 순으로 나타났다(표 3-28 참조). 영유권 분쟁 당사국의 경우 ‘중국의 동남아 연안국가 대륙붕 및 배타적 경제수역 침범’을 가장 크게 우려한 반면에 직접 당사국이 아닌 아세안 국가는 대체로 ‘아세안 회원국과 중국 간 우발적 대치와 그로 인한 정치적 위기’를 더 우려하고 있다. 아세안은 남중국해 문제 해결과 관련해 ‘UNCLOS 포함한 국제법을 인정하는 원칙에 입각한 자세를 유지하고 상설중재재판소의 판결을 존중’하는 것을 가장 선호(아세안 전체의 69.5% 선택, 직접 당사국은 대부분 80% 이상 선호)하고 있다.²⁷²⁾ 아세안은 중국을 불신하는 가장 큰 이유로 ‘중국의 막강한 경제 및 군사적 힘이 자국의 주권이나 이익을 위협할 수 있다(전체의 47.6% 응답)’는 점을 들고 있다.²⁷³⁾

표 3-28. 남중국해 상황 관련 아세안의 가장 큰 우려 사항(2개 선택 기준)

(단위: %)

국가	미·중 간의 직접적인 군사 대치	아세안 회원국과 중국 간 우발적 대치와 그로 인한 정치적 위기	중국의 동남아 연안국가 대륙붕 및 배타적 경제수역 침범	남중국해에서 중국의 군사화 및 적극적 행동	어획량 감소 및 생물다양성 손실	남중국해에서의 군사력 증강
아세안-10	36.5	44.3	48.2	40.6	12.8	17.6
브루나이	32.2	45.0	48.3	51.0	8.7	14.8
캄보디아	38.4	44.2	40.1	42.4	12.2	22.7
인도네시아	40.5	50.8	57.5	18.7	17.1	15.5
라오스	44.4	53.6	33.8	40.4	10.6	17.2
말레이시아	39.2	40.4	53.8	36.3	8.8	21.7
미얀마	29.4	45.4	47.4	46.9	11.3	19.6
필리핀	28.2	28.2	57.8	46.6	18.0	21.4

272) Sharon Seah *et al.*(2025), p. 25.

273) *Ibid.*

표 3-28. 계속

(단위: %)

국가	미·중 간의 직접적인 군사 대치	아세안 회원국과 중국 간 우발적 대치와 그로 인한 정치적 위기	중국의 동남아 연안국가 대륙붕 및 배타적 경제수역 침범	남중국해에서 중국의 군사화 및 적극적 행동	여획량 감소 및 생물다양 성 손실	남중국해에서의 군사력 증강
싱가포르	38.0	57.0	38.4	40.5	10.7	15.3
태국	49.5	45.4	41.8	28.1	23.5	11.7
베트남	25.8	32.9	63.2	54.8	7.1	16.1

주: 아세안 각국 오피니언 리더 대상의 설문조사로 2019년부터 매년 실시.
 자료: Sharon Seah *et al.*(2025), p. 24.

남중국해와 관련한 우려나 적극적 대응은 분쟁 당사국에서 더욱 분명하게 나타나고 있다. 먼저 베트남에서는 중국의 남중국해 자원 개발 시도(2014년), 남중국해 교전 전사자 추모(2016년), 중국에 대한 경제특구개발 특혜지원 논란(2018년) 등이 계기가 되어 대규모 반중 시위가 연이어 발생하였다. 반중 시위는 베트남에 거주하는 중국인이나 중국기업에 많은 피해를 입히기도 했는데, 남중국해에서의 영유권 분쟁이 시위의 기저에 깔려 있는 것으로 보인다. 베트남은 이에 더해 최근에는 중국과 마찬가지로 무인도와 암초에 많은 인공섬을 건설하고 있다. PCA에 제소했던 필리핀은 미국을 비롯한 서방 진영과의 훈련 강화와 적극적 홍보를 위한 셀카전쟁 등을 실시하고 있다. 특히 필리핀은 남중국해에서의 강경대응을 선언하고 중국과 직간접적인 충돌을 계속하고 있다. 그 결과 필리핀 국민의 76%는 중국을 최대의 위협국가로 인식하고 있고 응답자(1,200명)의 91%가 중국을 불신하는 것으로 나타났다.²⁷⁴⁾ 중국은 필리핀과 남중국해 스카버러암초(Scarborough Reef, 중국은 黄岩岛, 대만은 民主礁라 부름)를 둘러싼 영유권 갈등이 고조되던 2012년 필리핀의 대중 주요 수출품인

274) Sebastian Strangio(2024. 6. 7.), “76% of Filipinos View China as Country’s ‘Greatest Threat’: Survey”(검색일: 2025. 9. 3.).

과일류(바나나, 파인애플, 파파야 등)에 대한 검역 강화와 필리핀인 단체관광객의 중국 입국 중단 등의 경제제재조치를 2016년까지 실시한 바 있다. 인도네시아 역시 나투나 제도(Natuna Islands)를 군사기지화하고 있다.

남중국해 영유권 분쟁은 아세안 회원국 간의 분열을 야기함은 물론 아세안의 대외전략 수립에도 영향을 미치고 있다. 아세안 내 대표적인 친중 국가로 알려진 캄보디아는 아세안 의장국 역할을 수입하던 2012년 7월 아세안 외무장관 회의에서 남중국해에서의 중국의 행동을 비판하는 문언을 공동성명서에 명기하는 것을 반대했고, 이는 아세안 당시 외무장관회의가 역사상 최초로 공동성명서를 채택하지 못하는 결과로 이어졌다.²⁷⁵⁾ 캄보디아는 이후에도 COC의 주요 내용 중 법적 구속력이나 분쟁 해결 메커니즘 등과 관련해 중국의 입장을 동조한 것은 물론 아세안의 대외전략을 담은 ‘인도·태평양에 대한 아세안의 관점(AOIP, 2019)’ 수립 과정에서도 중국을 배제하지 않는 방향을 주장한 것으로 알려졌다.²⁷⁶⁾ 이는 중국과의 남중국해 영유권 분쟁이 아세안의 가장 중요한 기본 원칙인 단결성(unity)과 중심성(centrality)을 저해하는 요인으로 작동하고 있음을 보여준다.

2) 아세안의 중국제품 대미 우회수출 통제 강화에 따른 영향

미국은 중국의 아세안을 통한 우회수출을 차단하기 위해 다양한 직접적 조치를 시행하고 있다. 2025년 4월 트럼프 행정부는 아세안 9개 회원국(싱가포르 제외)에 대해 평균 35.5%의 상호관세를 부과하겠다고 발표했으며,²⁷⁷⁾ 이후 협상을 거쳐 개별 국가별로 상이한 관세를 적용하고 있다. 미국이 중국의 우회수출을 막기 위한 가장 핵심적인 조치는 환적(transshipment) 제품에 대한 40% 징벌 관세 부과로, 이는 중국산 제품이 제3국을 경유해 미국으로 수출되

275) 石川幸(2020. 3. 9.), p. 2.

276) 위의 자료, p. 2.

277) 김남석 외(2025), 「미-아세안 무역·투자 구조와 상호관세: 협상 전망과 시사점」.

는 것을 원천 차단하려는 목적이다. 미국은 2025년에만 중국 셸 컴퍼니(Shell companies)가 아세안 국가들을 통해 우회수출한 관세 회피 사례로 4억 달러 이상을 적발했다고 발표했다.²⁷⁸⁾ 특히 베트남의 경우 미국의 추정에 따르면 베트남 대미 수출의 상당 부분이 환적을 통한 것으로 분석된다.²⁷⁹⁾ 이에 미국은 아세안 국가들에 대해 중국의 우회수출 통로가 되지 않도록 경고하며 각국 정부 스스로 통제에 나서도록 유도하고 있다.

베트남은 미국의 압박에 적극적으로 대응하고 있다. 베트남 정부는 트럼프의 46% 상호관세 발표 직후 긴급회의를 열고, 산업무역부와 세관에 2주 내 불법 환적 단속 계획 수립을 지시했다. 또한 베트남 정부는 반도체 등 이중용도 품목의 대중국 수출 통제를 강화하고, 미국산 민감 품목이 베트남을 거쳐 중국으로 수출되는 것을 단속하기로 했다. 또한 원산지 증명서 발급 과정을 단일 기관(산업무역부)으로 중앙집권화하여 원산지 확인을 강화했다.²⁸⁰⁾

태국의 경우 태국 상무부 산하 외국무역국(DFT)이 대미 수출품에 대한 원산지증명서(C/O) 발급 권한을 일원화하여, 종전까지 태국 상공회의소나 산업연합회 등이 발급하던 원산지 증명서를 정부가 직접 관리하기로 했다. 태국 정부는 특히 2025년 9월에는 대미 수출통관 대응을 위한 특별 태스크포스 신설을 발표하며 미국 요구에 맞춰 원산지 증명 시스템과 인력을 대폭 확충하고 미국 전용 업무 흐름을 구축하겠다고 밝혔다.²⁸¹⁾ 또한 허위 원산지 표시 감시 대상을 기존 49개 품목에서 65개로 확대하고, 강철, 구리선, 알루미늄 등 원산지 규정 회피 위험이 높은 품목에 대한 단속을 강화하고 있다.²⁸²⁾

278) Carl R. Tannenbaum, Ryan James Boyle, and Vaibhav Tandon(2025), "WEEKLY ECONOMIC COMMENTARY," p. 2.

279) Benjamin Toettoe(2025), "The US is trying to restrict Chinese transshipments through Southeast Asia, Doing so will prove difficult," p. 1.

280) 베트남 외국무역대학교(FTU) 전문가 면담(2025. 8. 5., 베트남 하노이).

281) Reuters(2025. 9. 3.), "Thailand to form special task force to meet strict US trade rules" (검색일: 2025. 9. 11.).

282) The nation(2025. 4. 28.), "Thailand Tightens Export Rules to Combat 'Fake Thai' Goods Targeting US"(검색일: 2025. 9. 11.).

2025년 7월 인도네시아 정부는 타국 물품의 환적을 허용하지 않을 것이며, 미국과 맺은 합의에 어긋나는 행위를 방지하겠다고 공식 발표했고, 이어 수출용 원산지 증명(SKA) 발급과 사용에 대한 통제를 강화하고, 관계 기관 합동으로 환적 의심 사례를 모니터링하고 있다.²⁸³⁾

말레이시아 정부도 2025년 5월 대미 수출품에 대한 비특혜 원산지 증명서(NPCO) 발급 권한을 정부가 독점하기로 하고 원산지 증명 신청 기업에 대한 심사 및 감사 강화, 말레이시아 세관과의 공조 조사로 부정 환적 적발 시 기소 등 단속 메커니즘을 강화할 계획이다.

아세안 국가들의 이러한 움직임에 대해 중국이 적극적으로 대응하지는 않고 있다. 다만 중국이 아세안에 대한 경제적인 영향력을 지렛대로 하여 보복할 수단을 가지고 있으므로 갈등이 발생할 가능성도 있다. 가령 중국이 아세안에 공급하는 기계류·철강·플라스틱 등의 핵심 중간재에 수출세를 부과하거나, 반대로 아세안으로부터 수입하는 팜유·광물 등에 관세를 인상할 경우 아세안 국가들에 타격을 줄 수 있다. 다만 이러한 조치는 중국에도 부메랑이 될 수 있어 실제 실행에는 신중을 기할 것으로 보인다. 대신 중국정부는 민간 투자 흐름을 조절하는 간접적 압박을 가할 수 있다. 예를 들어, 중국정부가 민간기업의 아세안 투자 승인 절차를 지연시킨다거나, 일대일로 인프라 사업의 신규 승인 및 기존 차관의 만기 연장 협상을 지연시키는 방식으로 아세안을 압박할 가능성이 제기된다.²⁸⁴⁾

다. 중국의 대응과 시사점

중국정부는 중국기업이 아세안에서 겪는 갈등 관련 개별 사건들에 대해 대

283) ANTARA(2025. 7. 17.), "Indonesia rejects transshipments, commits to US trade deal"(검색일: 2025. 9. 11.).

284) FULCRUM(2025. 8. 7.), "How China Might Retaliate Against Southeast Asia's US Trade Deals"(검색일: 2025. 9. 11.).

체로 제한적이고 간접적으로 개입하며 최소한의 외교적 대응을 하고 있다. 가령 앞서 언급한 인도네시아에서의 제련소 폭발 사고 등 지속적인 안전 문제 발생에 대해 당시 중국 외교부는 주인도네시아 중국 대사관이 사건을 조사할 수 있도록 요청하는 수준의 소극적 대응을 보였다. 이러한 대응은 개별 사건의 확산을 막고, 현지 정부와의 외교적 갈등을 최소화하려는 의도로 풀이된다. 다만 아세안 각국에서 중국기업 투자에 따른 환경오염 우려가 커지면서, 중국은 환경 문제는 중요한 갈등 요소로 인식하고 있다. 특히 인도네시아에서 중국기업들의 대규모 니켈 광산 개발로 산림 파괴와 수질오염 문제가 지적되자, 중국정부와 기업들은 친환경 BRI를 내세워 대응하고 있다. 중국정부는 2021년 이후 녹색 일대일로 이니셔티브를 발표하였고, 2023년에는 해외투자 기업 대상 환경 리스크 관리 가이드를 배포하는 등 제도적 장치를 만들고 있다. 가령 시진핑 주석이 해외에서 신규 석탄발전소 건설을 중단한다고 선언하면서 베트남, 인도네시아 등 국가에서의 중국 석탄 발전 사업이 취소 또는 전환되기도 했다. 이에 중국기업들도 영향 또는 압력을 받아 환경 기준 준수 노력을 약속하거나 현지 정부와 환경 협력 사업을 함께 추진하고 있다.²⁸⁵⁾

또한 중국은 아세안에서의 지정학적 갈등 요인을 관리하기 위해 유화책을 사용하고 있다. 이를 위해 중국은 아세안 중요성과 협력 강화를 강조하며, 2021년에는 아세안과 포괄적 전략 동반자관계를 수립하는 등 외교적 유대를 높이고 있다. 동시에 아세안 국가들이 어느 한쪽으로 치우치지 않고 전략적 균형을 취하도록 압박·유도하고 있다.²⁸⁶⁾ 가령 중국은 아세안 주도로 발표된 ‘인도·태평양에 대한 아세안 관점(AOIP)’에 중국을 배제하지 말 것을 주장하기도 했다. 또한 아세안 주도의 다자안보협력체인 동아시아정상회의(EAS), 아세안지역포럼(ARF), 확대국방장관회의(ADMM-Plus)에 적극 참여하며 다자

285) 인도네시아 진출 중국 소재 기업 전문가간담회(2025. 6. 13., 세종시).

286) Modern Diplomacy(2025. 7. 19.), “ASEAN Faces Strategic Crossroads as China Expands Security Agenda”(검색일: 2025. 9. 12.).

주의 외교를 적극 활용하고 있다.²⁸⁷⁾

중국의 이러한 움직임은 한국에도 시사점이 있다. 한국은 미·중 갈등 상황에서 아세안 각국 정부의 정책 기조의 변화를 면밀히 파악할 필요가 있다. 가령 아세안 국가가 탈중국, FDI 다변화를 모색하는 움직임을 보인다면 한국에 대한 협력 기회는 증대될 수 있다. 한국기업들은 이러한 정치 변화와 대외관계 동향을 주시하면서 유연한 사업 전략을 구사해야 할 것이고, 한국정부도 한·아세안 경제·외교 협력을 강화하며 분위기를 만들어 나갈 필요가 있다.

또한 아세안 국가들이 환경, 노동, 안전 등 기준을 강화하고 있는 것은 현지에 진출한 한국기업에도 똑같이 적용된다. 이러한 규제강화로 인해 한국기업이 추가적인 비용과 행정 절차를 감당하게 될 수 있다. 이에 한국기업들은 선제적으로 현지 환경 규범을 준수하고, 노동 환경 개선에 투자함으로써 모범적인 투자자의 이미지를 구축할 필요가 있다. 이는 현지 사회와의 마찰을 줄이고 장기적으로 사업의 지속가능성을 높이는 길이 될 것이다.

287) Xingyi Ju(2025), "China-ASEAN Relations in the South China Sea Dispute: Development Prospects and Paths for Cooperation," p. 1.

제4장



자원 · 지정학 거점 중남미에서의 한 · 중 경쟁력

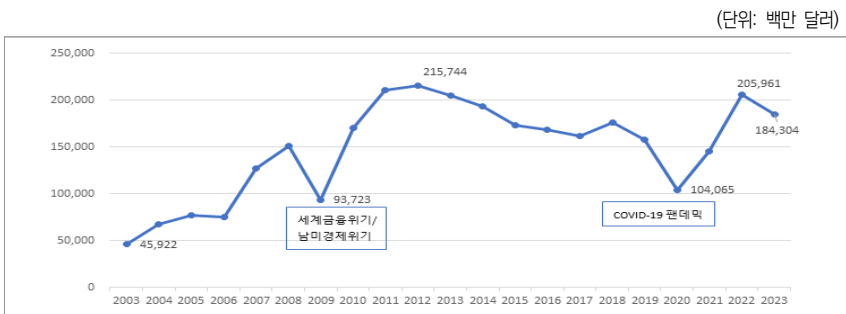
1. 투자 현황 및 구조 변화
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위
3. 협력프레임
4. 주요 분야별 협력 사례
5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응

1. 투자 현황 및 구조 변화(288)

가. 중남미 IFDI 현황

유엔중남미경제위원회(ECLAC)에 따르면, 최근 5년간(2019~23년) 중남미에 유입된 IFDI는 연평균 1,596억 달러를 기록했는데, 이는 2014~18년의 1,746억 달러보다는 8.6%, 2009~13년의 1,791억 달러보다는 10.9% 감소했다. 중남미 IFDI는 2012년(2,157억 달러)을 정점으로 감소 추세를 지속했지만, 2019~23년에는 평균 3.9% 증가하여 회복세를 보였다. 즉 코로나19 팬데믹의 영향으로 IFDI는 2019~20년 급감한 이후 회복세를 보이기는 했으나 에너지 위기, 인플레이션, 고금리 등으로 세계경제가 전반적인 둔화한 2023년에 다시 전년대비 9.9% 감소했다. 이 결과 2023년 기준으로 GDP 대비 IFDI 비중도 2%대로 하락했다. 최근 중남미의 IFDI 감소 추세는 글로벌 경기둔화 가운데 서비스 부문에 대한 투자 감소와 최대 투자국인 미국으로부터의 투자 유입 감소가 최대 원인이다.

그림 4-1. 중남미 IFDI 유입 추이



주: IMF(BPM6) 기준(단, 페루 및 가이아나는 MBP5 기준); 베네수엘라 2016년부터 통계 미보고; 바하마, 바베이도스, 아이티는 2023년 통계 미보고.
자료: ECLAC(2024) 활용 저자 작성.

288) 본절은 중남미 지역에 유입된 IFDI 데이터를 활용한 분석(중남미의 대중국 및 대한국 유입 IFDI)인.

중남미 소지역별 IFDI 최대 수혜 지역은 남미(10개국)로 2023년 전체 FDI의 71.3%가 집중되었고, 다음으로 멕시코에 16.4%, 중미 7개국에 6.3%, 카리브 도서지역에 6.0% 각각 유입되었다. 주요 투자유치국은 전통적으로 브라질, 멕시코, 칠레, 콜롬비아, 아르헨티나, 페루이다. 그러나 브라질과 멕시코의 IFDI 유입이 최근 감소 추세를 보이는 가운데 2020년부터는 해상 석유자원 개발이 두드러진 가이아나, 장기적인 경제난에서 회복 중인 아르헨티나, 자원부국인 콜롬비아와 칠레, 미국의 니어쇼어링 수혜국으로 부상한 도미니카공화국의 IFDI 유입이 두드러진다. 브라질의 경우 2018~23년에 연평균 중남미 전체 IFDI의 38%를 차지했는데, 이는 2013~17년의 41%보다는 감소한 것이고 2023년에는 34.8%로 낮아졌다. 연도별 증가율을 보더라도 2018~23년에 -3.8%를 기록했다. 멕시코의 경우에는 2018~23년에 연평균 중남미 전체 IFDI의 21.7%를 차지했는데, 브라질과는 달리 2013~17년의 20.8%보다 높아졌다. 그러나 글로벌 공급망 재편과 미·중 경쟁 등으로 니어쇼어링 최대 수혜국이 될 것이라는 전망에도 불구하고 2023년 투자 유입액은 감소하고 전체 투자 비중도 16.4%로 낮아졌다. 투자 비중 추세를 반영하듯이 연도별 증가율도 2018~23년에 -4.4%를 기록했다.

표 4-1. 중남미 소지역별 및 주요국별 IFDI 유입 추이¹⁾

(단위: 백만 달러, %)

국가/지역	2013~17 ²⁾	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023년 비중
남미	125,011	119,546	110,809	63,416	89,965	146,512	131,377	71.3
브라질	74,169	78,184	69,174	38,270	46,441	74,606	64,230	34.8
아르헨티나	8,285	11,717	6,649	4,884	6,658	15,201	23,666	12.9
칠레	16,203	7,943	13,579	11,447	15,177	18,237	21,738	11.8
콜롬비아	14,312	11,299	13,989	7,459	9,561	17,183	17,147	9.3
페루	7,078	5,873	4,775	663	7,142	11,201	3,918	2.1
기타	4,964	4,530	2,643	693	4,986	10,084	678	0.4
멕시코	37,526	37,857	29,946	31,524	35,405	39,108	30,196	16.4
중미	11,551	12,526	10,233	1,556	10,813	10,396	11,642	6.3
코스타리카	2,990	3,015	2,719	2,103	3,593	3,673	4,687	2.5
파나마	4,604	5,487	4,451	-2,477	1,353	2,997	2,327	1.3

표 4-1. 계속

(단위: 백만 달러, %)

국가/지역	2013~17 ²⁾	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2023년 비중
기타	3,957	4,024	3,063	1,930	5,867	3,726	4,628	2.5
카리브	6,242	5,979	7,264	7,569	9,149	9,946	11,090	6.0
가이아나	172	1,232	1,712	2,074	4,468	4,393	7,198	3.9
도미니카(공)	2,476	2,535	3,021	2,560	3,197	4,099	4,390	2.4
기타	3,594	2,212	2,531	2,935	1,484	1,454	(498)	(0.3)
총계	180,330	175,908	158,252	104,065	145,332	205,962	184,305	100.0

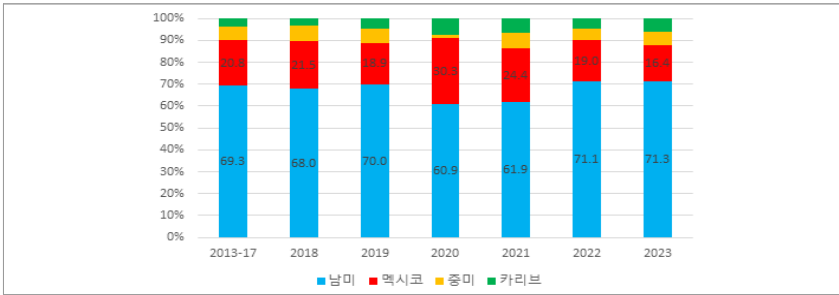
주: 1) IMF(BPM6) 기준(단, 페루 및 가이아나는 MBP5).

2) 단순 연평균.

자료: ECLAC(2024), p. 27.

그림 4-2. 중남미 소지역별 및 주요국별 FDI 비중 추이

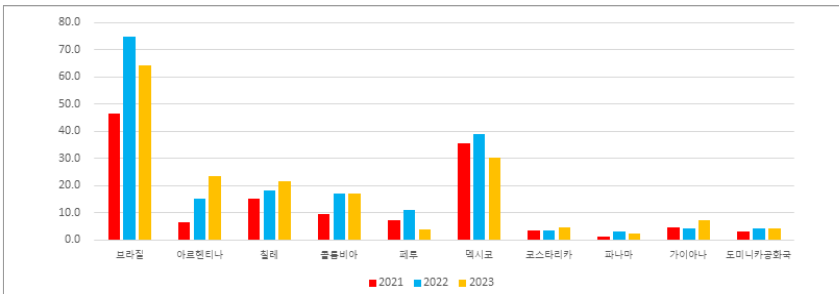
(단위: %)



자료: ECLAC(2024) 활용 저자 작성.

그림 4-3. 중남미 주요국별 FDI 유입 추이(2021~23년)

(단위: 십억 달러)

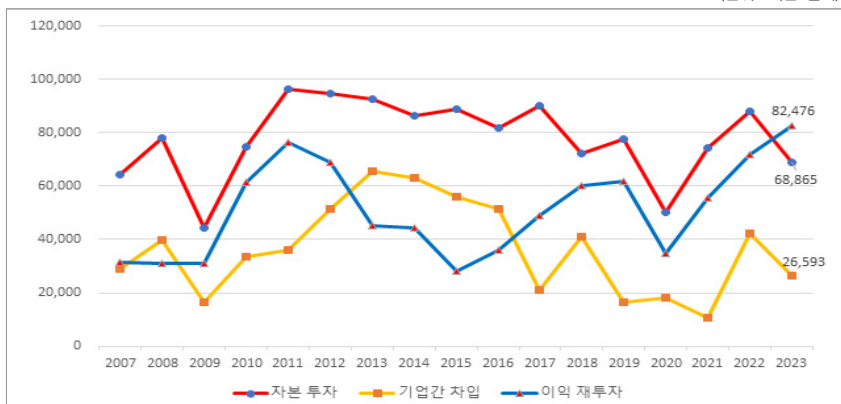


자료: ECLAC(2024) 활용 저자 작성.

중남미 IFDI 유입 유형별 특징을 살펴보면 먼저 최근 신규 자본투자보다는 재투자가 대부분을 차지하고 있다. 2022년과는 달리 2023년에는 기존 기업의 이익 재투자만 전년대비 15% 증가했는데, 신규 자본투자와 기업 간 차입은 각각 22%와 36% 감소했다. 즉 2023년에 이익 재투자 규모가 전체 투자의 46%를 차지했는데, 이는 중남미 국가 대부분이 재투자 장려 정책을 추진하고 있기 때문이다. 다음으로는 2023년에 신규 자본투자 비중이 38.7%로 낮아졌는데, 2007년 이후 처음으로 재투자보다 비중이 낮아졌다. 이는 중남미에 대한 다국적 기업들의 투자 수요가 감소한 것을 시사한다. 즉 이익 재투자와 기업 간 차입이 중남미 지역에 기진출한 다국적 기업의 자본 이동을 반영하는 반면, 신규 자본투자는 지역에 대한 신규 기업의 투자를 반영하기 때문이다.

그림 4-4. 중남미 IFDI 유형별 유입 추이(2010~23년)

(단위: 백만 달러)



주: 2023년 통계가 보고되지 않은 바하마, 바베이도스, 벨리즈, 베네수엘라, 트리니다드토바고 제외; 유형별 통계가 보고되지 않은 엘살바도르, 가이아나, 아이티, 자메이카 제외.

자료: ECLAC(2024) 활용 저자 작성.

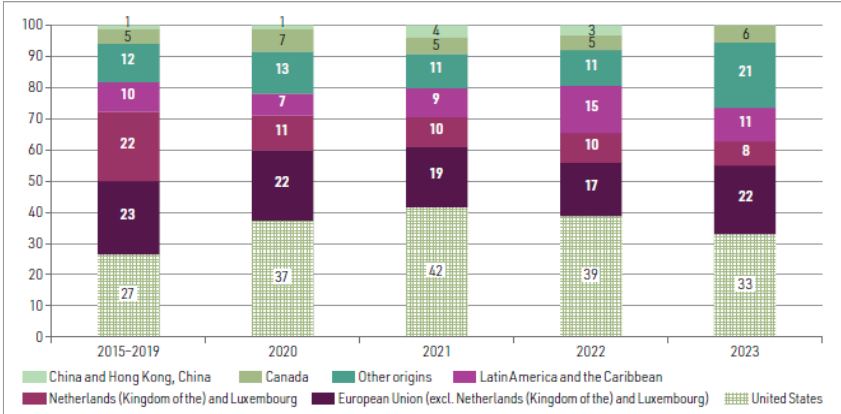
그런데 정보 부족으로 중남미 IFDI의 주요 투자국을 종합적으로 파악하기에 한계가 있다.²⁸⁹⁾ ECLAC에 따르면 33개 국가 가운데 11개 국가만 IFDI 투자국에 대한 데이터를 제공했다. 이에 따르면 투자 비중에서의 소규모 변화에도

불구하고 미국, EU, 캐나다, 중남미 역내 국가가 주요 투자국이다. 먼저 최대 투자국인 미국은 2023년 중남미 전체 IFDI의 33%를 차지하였고 투자 규모도 2022년 대비 29.7% 증가했다. 그러나 중남미 전체 IFDI 중 미국 비중은 2022년 39%를 정점으로 감소하고 있다. 멕시코 및 브라질에 유입된 IFDI 중에서도 미국 비중이 각각 41%와 33%로 가장 높지만(미국의 최대 투자국), 투자 규모(2023년)는 각각 30%와 21% 감소하였다. 반면 대미국 IFDI 비중이 18% 수준인 콜롬비아는 미국에서 유입된 IFDI가 14% 증가했다. 둘째, 중남미 전체 IFDI 중 EU(네덜란드 및 룩셈부르크 제외) 비중은 2023년 22%였으며, 투자 규모는 전년대비 29.4% 증가했다. EU 회원국 중 스페인이 단일국가로서 미국에 이어 제2의 투자국(중남미 IFDI의 11%)이며, 브라질(38%), 멕시코(35%), 콜롬비아(15%) 등 주요 중남미 국가의 상위 투자국이다. 셋째, 중남미 국가들의 역내 투자가 높은 비중을 차지하고 있다. 아르헨티나, 파나마, 칠레가 주요 역내 투자국인데, 아르헨티나는 멕시코(97%)에, 칠레는 브라질(66%)에 대부분을 투자하고 있다. 넷째, 중국, 한국, 일본, 대만 등 아시아 국가들의 대중남미 진출이 활성화되고 있으나 중남미 전체 IFDI에서 차지하는 비중은 낮다. 홍콩을 포함한 중국의 (중남미 IFDI 중에서) 비중은 1~4%로 정도로 매우 낮고, 다른 아시아 국가들도 예외가 아니다. 이에 중남미 IFDI에서 한국과 중국의 특징 분석은 통계적 한계를 극복하지 못할 것으로 판단되어, 한·중 양국의 주요 투자국인 브라질과 멕시코의 IFDI 통계를 활용해 살펴보고자 한다.

289) 중남미 국가들이 ECLAC에 제공하는 국민계정 통계는 자본의 직접적인 출처를 기록할 뿐 투자 기업의 실제 국가를 반드시 기록하지 않기에 정확한 IFDI 국가를 추출하는 데 한계가 있음. 따라서 다국적 기업이 세제혜택을 목적으로 제3국을 선택하는 경향을 감안하여 유럽의 룩셈부르크와 네덜란드, 중남미지역의 조세피난처 등 과대하게 부각된 국가들을 주요 투자국에서 제외하여 해석할 필요가 있음.

그림 4-5. 중남미 IFDI: 주요 투자국별 비중 추이(2015~23년)

(단위: %)



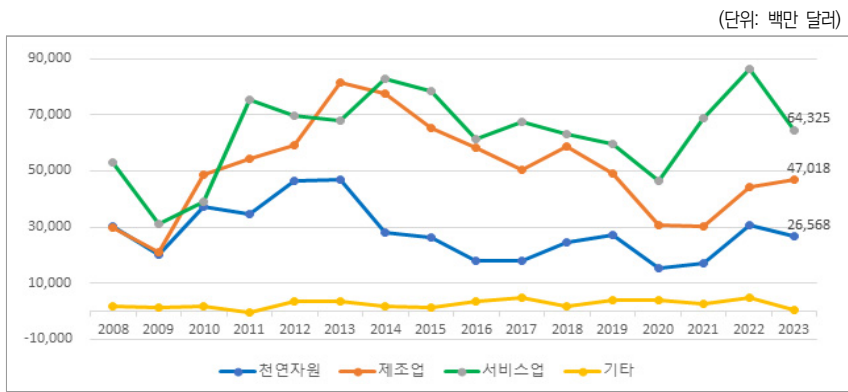
주: 2023년 투자국별 통계를 보고한 중남미 11개국(브라질, 멕시코, 콜롬비아, 에콰도르, 볼리비아, 코스타리카, 도미니카공화국, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 트리니다드토바고); 브라질은 기업 이익 재투자 제외; 멕시코와 코스타리카는 IMF(BPM5) 기준.

자료: ECLAC(2024), p. 39.

한편, 중남미 각국이 제공하는 자료가 제한적이어서 중남미 IFDI의 업종별 추이를 종합적으로 파악하기는 매우 어렵다. ECLAC에 따르면, 중남미 33개국 가운데 2023년 전체 IFDI의 85%를 차지하는 14개 국가만이 업종별 IFDI 데이터를 제공하고, 이 경우에도 서비스, 제조업, 천연자원으로만 분류하여 제공함으로써 하위업종별 통계는 파악되지 않고 있다. 즉 ECLAC에 따르면, 2023년 중남미 IFDI의 46.5%는 서비스업에, 34%는 제조업에, 19.2%는 천연자원 부문에 유입된 것으로 분석했다. 먼저, 2010년대 제조업과 경쟁하던 서비스업 IFDI는 2023년에 제조업과는 달리 감소했는데, 코스타리카(60%)와 도미니카공화국(9.7%)을 제외한 대부분의 국가에서 감소했다. 특히 멕시코(-28.9%)와 브라질(-24.1%)의 서비스업 IFDI 유입 감소율이 두드러지는데, 양국에서만 2022년보다 128억 달러 줄어든 것으로 나타났다. [그림 4-6]에서 나타나듯이 제조업 IFDI는 3년간(2019~21년) 감소하다가 2022년과 2023년에 연속 증가했다. 그러나 2023년 중남미 제조업 IFDI 유입 규모는 지난 10년 평균 수준

(512억 달러)을 하회했다. 콜롬비아(104.6%), 멕시코(28.7%), 온두라스(386.3%), 과테말라(75.1%), 도미니카공화국(13.1%)의 제조업 IFDI는 2023년에 지난 10년 평균을 상회하는 증가율을 기록한 데 반해, 브라질 제조업 IFDI는 2022년에 반등하기는 했으나 2023년에 -17.6%를 기록하여 지난 10년 평균을 하회했다. 한편 중남미의 천연자원 IFDI는 2015년 이후 꾸준한 규모를 유지하고 있다. 2014년(71억 달러) 이래 최고치(63억 달러)를 기록하면서, 2023년 중남미 전체 천연자원 IFDI의 23.9%를 차지한 콜롬비아와 석유자원 개발이 가속화되고 있는 가이아나의 천연자원 IFDI(71억 달러, 63.9% 증가)가 두드러졌다. 반면 중남미 천연자원 IFDI의 20.6%가 집중되어 있는 브라질의 해당 IFDI는 2023년에 38.3% 감소했다.

그림 4-6. 중남미 IFDI의 주요 업종별 추이



주: 2023년 기준 업종별 투자 통계를 보고한 중남미 14개국(브라질, 멕시코, 아르헨티나, 콜롬비아, 에콰도르, 볼리비아, 코스타리카, 도미니카공화국, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 나카라과, 가이아나, 자메이카); 브라질은 기업 이익 재투자 제외; 멕시코와 코스타리카는 IMF(BPM5) 기준.

자료: ECLAC(2024)를 활용 저자 작성.

나. 브라질과 멕시코 IFDI에서 중국과 한국의 특징

1) 브라질

1990~2023년 사이에 브라질에 유입된 IFDI는 1조 2,827억 달러(재투자 제외)로 세계 6위를 기록했다. 투자 기업의 이익 재투자를 포함하여 산정하면 브라질의 IFDI는 1995~2024년 연평균 482억 달러(연평균증가율 10.0%)를 기록했으나²⁹⁰⁾ 2011년 정점을 기록한 이후 실질적으로는 최근 10년 동안 감소 추세에 있다. 2009년 경제위기와 2020년 팬데믹으로 인한 충격으로 급감하기도 했으나 조기에 회복되었다.

2023년 누계 기준으로 신규 자본투자만 감안하면 브라질 IFDI의 주요 투자국은 미국(26.81%, 2,729억 달러), 스페인(6.56%), 프랑스(6.52%), 우루과이(5.75%), 중국(5.23%, 531억 달러), 영국(5.18%), 독일(4.33%), 네덜란드(3.91%), 일본(3.47%) 등이고, 한국은 1.10%(112억 달러)로 19위에 그쳤다²⁹¹⁾ (그림 4-8 참고).

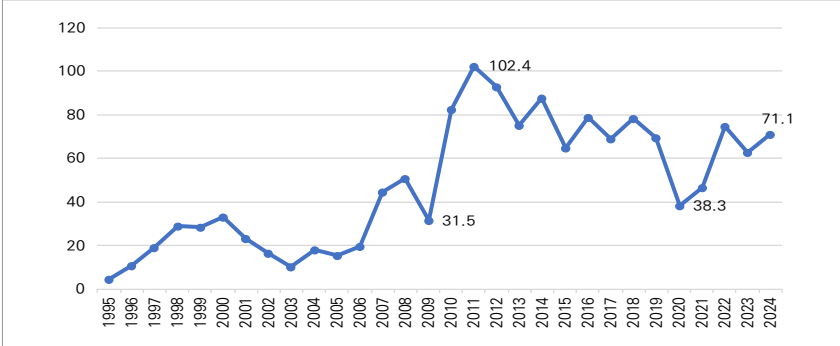
브라질 IFDI의 업종별 구조(2006~25년 1/4분기, 신규 투자 기준)를 보면 멕시코와 달리 제조업(33.8%)보다는 서비스업(50.2%) 비중이 높고, 제조업 중 운송장비(자동차·트레일러·차체, 6%), 화학(5%), 철강(4%), 식품(4%) 비중이 높게 나타난다.

290) Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços(2025), InvestVis(검색일: 2025. 7. 14.).

291) *Ibid.*

그림 4-7. 연도별 브라질 IFDI 유입 추이(1995~2025년)

(단위: 십억 달러)

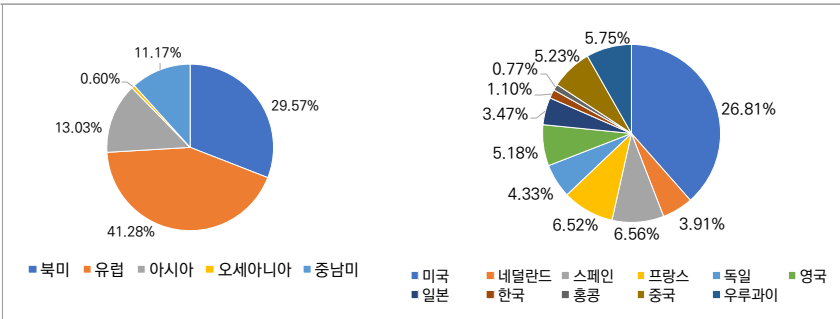


주: 신규 투자, 이익 재투자 및 기업 간 차입 포함.

자료: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços의 InvestVis를 활용해 저자 작성.

그림 4-8. 브라질 IFDI의 지역별·주요국별 비중(2023년)

(단위: %)



주: 신규 투자 기준.

자료: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços의 InvestVis를 활용해 저자 작성.

2000년대 초 이후 브라질 IFDI에서 중국의 비중은 급격하게 증가했다. 브라질은 중국의 남미 투자의 50% 이상을 흡수하면서, 중국의 민간기업보다는 국유기업이 주도하는 에너지(화석 및 재생), 광업, 제조업, 농업, 금융서비스업 등 다양한 업종의 투자를 수용했다. 에너지 부문 중 송전 부문에 대한 투자가 두드러진 가운데 수력 부문과 재생에너지(태양광, 풍력) 등 발전 부문에 대한 투자도

실시되었다. 투자 규모는 작지만 투자 건수는 제조업 IFDI가 다수를 차지했다. 최근에는 신규 투자보다는 M&A와 재투자를 중심으로 이루어지고 있는데, 이는 브라질에서 중국의 투자가 한층 고도화되고 있음을 나타낸다. 브라질 중앙은행에 따르면, 2010~24년 신규 투자 기준으로 중국으로부터 유입된 업종별 IFDI 비중을 보면, 광업을 포함한 1차산업은 3.6%, 제조업은 29.4%, 금융서비스업(34.2%)을 포함한 서비스업은 66.0%를 기록했다. 제조업 중에서는 자동차, 트레일러 및 차체가 7.3%로 대부분을 차지하고, 기계장비가 1.1%, 전기기기·장치 및 재료가 0.9%로 뒤를 이었다.²⁹²⁾

한편, 브라질 IFDI(2001~25년 3월)에서 한국의 비중은 신규 투자 기준으로 0.8%에 불과하다. 그럼에도 불구하고 중국보다 진출 시기가 앞선 가운데 신규 투자 기준은 중국(0.5%)보다 많고, M&A와 지분투자를 포함할 경우는 적다. 브라질 중앙은행에 따르면, 2010~24년 신규 투자 기준으로 한국으로부터 유입된 업종별 IFDI 비중을 보면, 중국과는 다소 차별적인 특징을 보였다. 광업을 포함한 1차산업 비중은 11.7%, 제조업은 66.3%, 금융서비스업(14.3%)을 포함한 서비스업은 22.0%를 기록했다. 제조업 중 자동차, 트레일러 및 차체가 19.1%로 대부분을 차지하고, 기계장비가 9.5%, 컴퓨터 장비, 전자 및 광학 제품 업종이 4.3%를 기록했다.²⁹³⁾ 국유기업 중심의 진출이 진행된 중국과는 달리 민간기업 위주로 이루어진 한국의 브라질 투자는 브라질 내수시장뿐만 아니라 주변시장인 MERCOSUR 회원국을 겨냥한 투자가 대부분인데, 세부 업종으로는 자동차, 전자(가전), 반도체, IT(핀테크, 전자상거래) 등 주목된다.

InvestVis 집계에 따르면,²⁹⁴⁾ 2025년 5월 기준으로 총 11,969개 외자기업이 브라질에 진출해 있는데, 중국기업이 133개, 한국기업이 54개 진출해 있다.²⁹⁵⁾ 중국기업의 진출은 자동차 및 운송기기, 전기전자, 화학·플라스틱, 산

292) Banco Central do Brasil(2025), <https://dadosabertos.bcb.gov.br/dataset/22886-investimentos-diretos-no-pais---idp---mensal---ingressos>(검색일: 2025. 8. 18.).

293) *Ibid.*

294) Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços(2025).

업기계·장비, 비철금속, 서비스업, 판매업 등 업종별로 다양성을 보이는데, 한국기업은 자동차, 전기전자, 금속 제조, 화학·플라스틱에 집중되어 있다.

표 4-2. 중국 및 한국 주요 기업의 브라질 투자 진출 사례

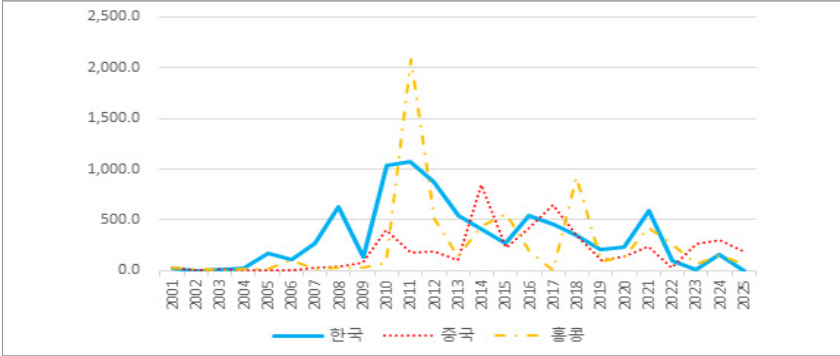
업종	중국기업	한국기업
자동차 및 운송기기	<ul style="list-style-type: none"> - BYD Company Limited(자동차부품) - Chongqing CQLT Investment(자동차부품) - ZHUZHOU TIMES NEW MATERIAL TECHNOLOGY(자동차부품) - China Jialing Industrial(오토바이) - Zhengzhou Coal Mining Machinery Group(광업용 차량 부속물) 	<ul style="list-style-type: none"> - 현대자동차 - 현대모비스 - 화산(자동차부품) - MA AUTOTECH(자동차 및 차체) - SEOYON(자동차부품) - THN Corporation(자동차부품) - Dongwon Metal(자동차부품) - SAEDONG(자동차부품)
전기전자	<ul style="list-style-type: none"> - Huawei Investmenjt & Holding(전자장비) - Zhejiang Zhiwei Electronic Technology(전자부품) - ZTE Corp.(라디오 및 TV 통신장비) - Suzhou Sonovox Electronics(가전) - Gree Electric Appliances(냉난방 장비) 	<ul style="list-style-type: none"> - 삼성전자(가전, 컴퓨터 임대 및 리스) - LG전자(가전)
화학·플라스틱	<ul style="list-style-type: none"> - Benbu Yinhe Biological Technology(화학) - Yapp Automotivo Systems(플라스틱) 	<ul style="list-style-type: none"> - KOREA PLATECH(플라스틱) - CJ 제일제당(산업용 유기화학제품)
산업기계·장비	<ul style="list-style-type: none"> - Saurer Intelligent Technology(산업용 기계 및 장비) 	-
금속 제조	<ul style="list-style-type: none"> - Alcatel-Lucent Shanghai Bell(비철) 	- KIM's ELEC(금속가공)
서비스업	<ul style="list-style-type: none"> - Hainan Jiaoguan Holding(공항서비스) - State Grid Corporation of China(전기서비스, 전기측정기기) - Shen Zhen APT Electronic Technology(A/S 서비스) - Haitong Securities(투자 자문, 보험 중개 및 재보험) 	- POSCO(엔지니어링)
판매업	<ul style="list-style-type: none"> - China National Chemical Corp.(판매법인-자동차용품 및 가전, 유기화학품 제조, 타이어 및 튜브 제조, 농업·곡물 제외, 원유 및 순환 중간재) - Sany Heavy Industry(판매법인: 건설기계) 	- ORYONG(산업기계 판매)

자료: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços(2025).

295) Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços(2025).

그림 4-9. 한국과 중국(홍콩)의 연도별 브라질 FDI 추이

(단위: 백만 달러)

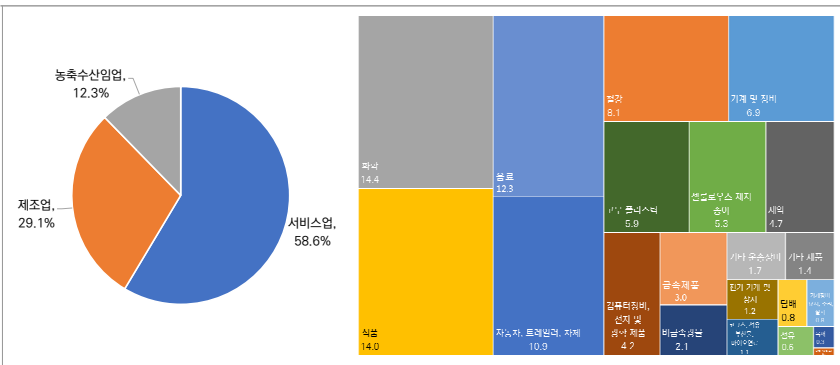


주: 신규 투자 기준.

자료: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços의 InvestVis를 활용해 저자 작성.

그림 4-10. 브라질 IFDI의 업종별 및 제조업 하위업종별 비중(2023년 누계 기준)

(단위: %)



주: 신규 투자 기준.

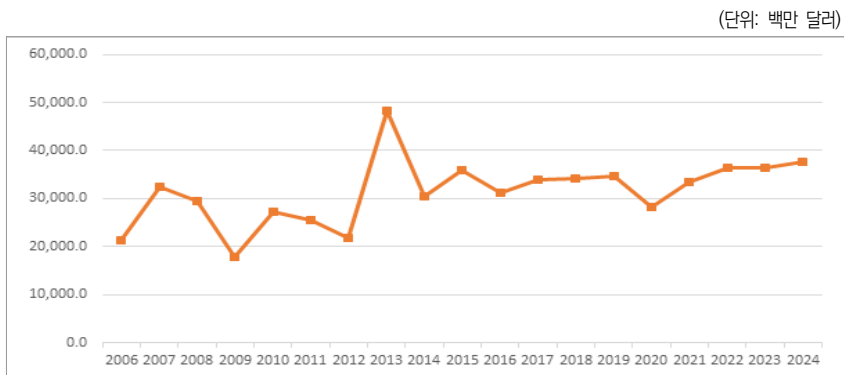
자료: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços의 InvestVis를 활용해 저자 작성

2) 멕시코

멕시코의 IFDI는 2006~24년 동안 세계 IFDI의 약 2.3%를 유치하였고, 연평균 313억 달러가 유입되어 2025년 1/4분기 기준 누적액은 6,177억 달러를 기록했다. 같은 시기 연평균 증가율은 3.4%로, 2006년 이후 글로벌 금융위기

와 팬데믹과 같은 대외적 충격이 가해진 시기를 제외하면 지속적인 증가 추세를 유지하고 있다. 2013년에 IFDI가 급증한 배경에는 벨기에 주류업체인 Anheuser-Busch InBev의 멕시코 주류 대기업인 Grupo Modelo 인수(130억 달러)가 작용했다.

그림 4-11. 멕시코의 IFDI 유입 추이(2006~24년)



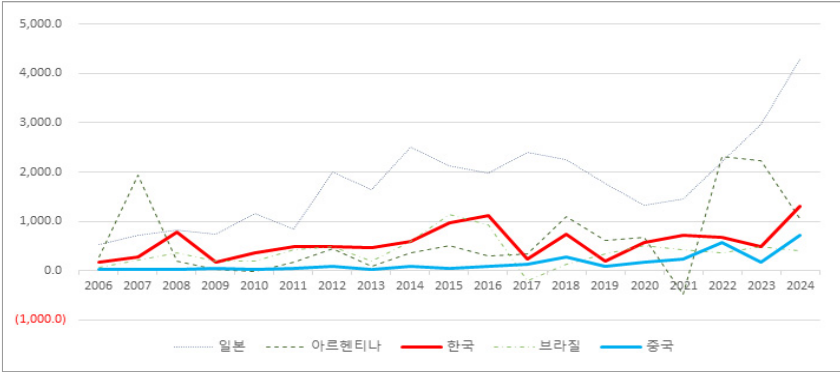
자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

2025년 1/4분기 누계 기준으로 최대 투자국은 미국(멕시코 전체 IFDI의 41.1%)이고, 지역별로는 EU, 북미, 중남미 국가들이 차지했다. 아시아 지역에서는 일본(5.6%)이 최대 투자국이지만 5위에 그치고, 한국(1.8%, 113.3억 달러)과 중국(0.5%, 29.8억 달러)은 각각 10위와 18위로 미미했다(그림 4-1 참조). 그림에도 불구하고 한국과 중국으로부터 유입된 IFDI는 2020년대 들어 증가세를 지속하고 있다. 한국 유입 투자는 2006~24년에 연평균 5억 7,100만 달러였고, 중국 유입 투자는 1억 5,180만 달러에 그쳤다. 진출 기업 수는 2006~25년 3월 동안 한국이 1,195개(2.4%), 중국이 1,231개(2.5%)를 기록하여 진출 역사의 차이에도 불구하고 유사한 수준을 보여 중국기업의 최근 멕시코 진출이 가속화되고 있음을 보여준다.²⁹⁶⁾

296) Secretaría de Economía(2005), “Número de empresas que presentaron flujos de IED

그림 4-12. 멕시코 IFDI 중 아시아 및 중남미 주요국별 유입

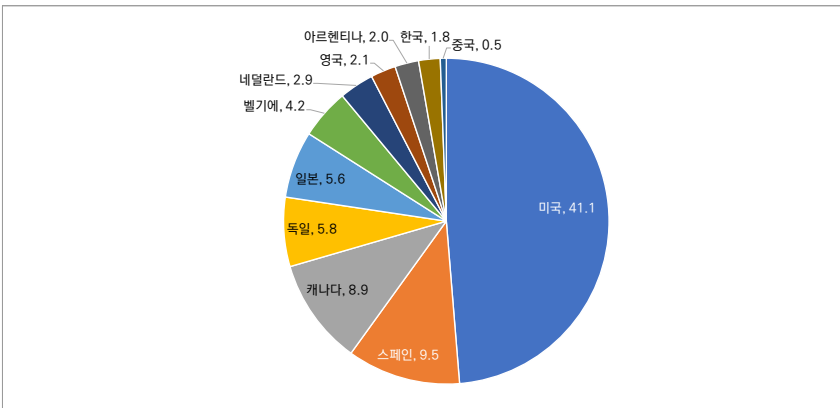
(단위: 백만 달러)



자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

그림 4-13. 멕시코 IFDI의 주요국별 비중

(단위: %)



주: 2025년 1/4분기까지 누계 기준.

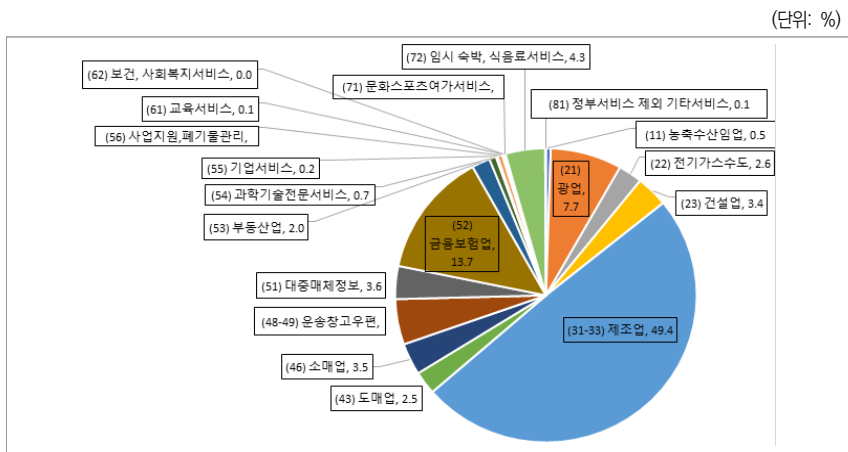
자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

2025년 1/4분기 누계 기준으로 멕시코 IFDI의 업종별 특징을 살펴보면, 미 주생산기지로서의 멕시코의 위상을 나타낸다. 제조업(분류기호 31~33)에 대

hacia México por país de origen, 2006-2025”(검색일: 2025. 7. 1.).

한 투자가 전체의 49.4%로 대부분을 차지하는 가운데, 서비스업이 36.4%를, 광업이 7.7%, 건설업이 3.4%를, 전기가스수도업이 2.6%를 각각 기록했다. 제조업 하위업종에서는 자동차 및 트럭, 차체 및 트레일러, 자동차부품, 항공우주 장비, 철도 장비, 선박 등을 제조하는 운송장비 제조(30.9%)가 전체 제조업에서 최대 투자업종이고, 그 뒤를 식음료(21.4%), 화학(12.4%), 컴퓨터·통신·의료 기기·기타 전자장비(7.7%), 기초금속(6.7%), 플라스틱·고무(4.4%), 기계·장비(4.2%), 전기제품 및 발전장비(4.7%) 등이 따랐다. 서비스업 투자에서는 금융보험업이 최대 업종이었고, 운송창고우편업, 숙박·식음료서비스, 언론정보업, 소매업, 도매업 순으로 투자되었다. 광업에서는 금속광업(326억 달러)이 대부분을 차지하였고, 민간 부문 개방이 제한된 석유는 86억 달러에 그쳤다.

그림 4-14. 멕시코 업종별 IFDI 추이



주: 괄호는 업종분류 기호.

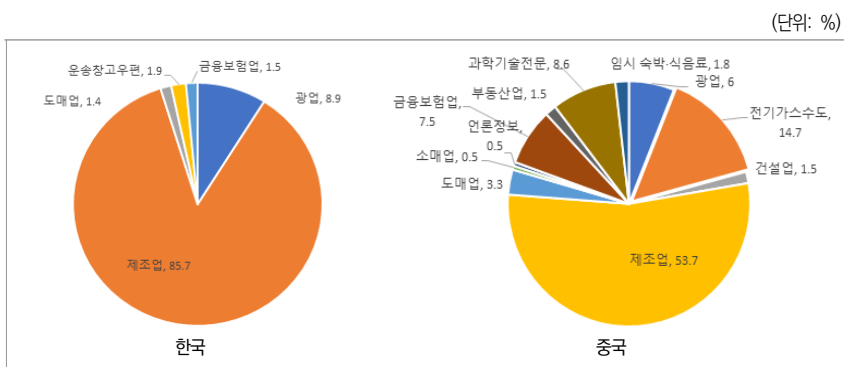
자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

2017년부터 본격화된 중국의 멕시코 투자는 한국과 동일하게 제조업(53.7%)에 집중되어 있다. 그러나 발전 등 유틸리티 분야, 과학기술전문서비스업, 금융보험업, 광업 등의 업종으로 한국보다는 다소 다각화된 특징을 보인다.

제조업 하위업종에서도 중국은 한국과 유사한 집중도를 보이고 있는바, 양국은 멕시코 제조업 시장에서 경쟁 관계에 있음을 알 수 있다. 즉 중국은 자동차 및 자동차부품을 중심으로 하는 운송장비 제조에 제조업 전체 투자의 48.6%를 집중하고 있고, 다음으로 컴퓨터·통신·의료기기·기타 전자장비(31.5%), 전기 제품 및 발전장비(8.5%), 기계·장비(3.4%) 순으로 투자하였다.

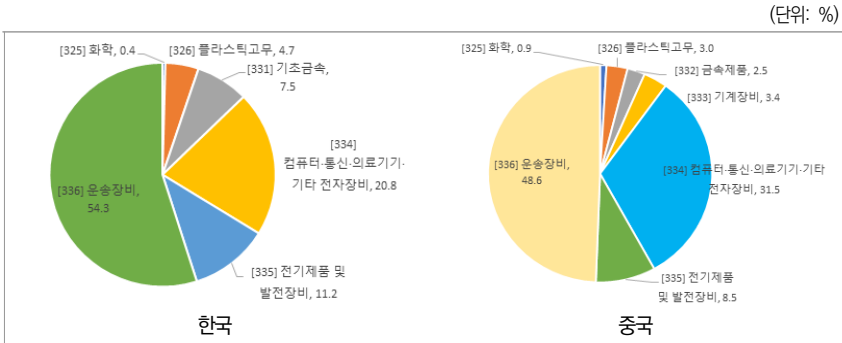
전술했듯이 업종별 IFDI에서 한국은 제조업에 집중되어 있다. 2006~24년 누계 기준으로 85.7%인 92억 9,200만 달러가 제조업에 투자되었고, 다음으로 광업에 8.9%인 9억 6,390만 달러가 투자되었다. 제조업 투자는 멕시코가 니어쇼어링 수혜국으로 지칭되면서 최근 가속화되었고, 광업에는 2015년 이전에 투자된 이후 추가 투자는 전무하다. 이 외에 타이어 등 한국 대기업의 현지 판매 법인 설립을 통한 도매업과 창고업 투자가, 그리고 멕시코 진출 한국기업 및 교민을 대상으로 하는 은행 및 보험업 투자가 일부 확인되었다. 제조업 하위 부문을 살펴보면 자동차 제조와 관련한 운송장비 투자가 54.3%로 대부분을 차지하는 가운데 컴퓨터·통신·의료기기·기타 전자장비 제조(20.8%)와 전기 제품 및 발전장비 제조(11.2%) 투자가 2위와 3위를 차지했다.

그림 4-15. 한국과 중국의 멕시코 업종별 IFDI 비중(2024년 말 누계 기준)



자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

그림 4-16. 한국과 중국의 멕시코 제조업 하위 부문별 IFDI 비중(2024년 말 누계 기준)



자료: 멕시코 경제부(Secretaría de Economía, 2025) 자료 활용 저자 작성.

2. 수출입 구조 및 경쟁 우위

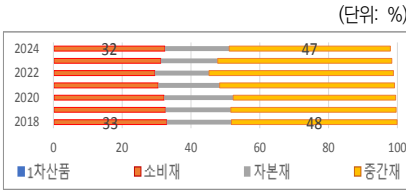
가. 중남미 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출

1) 한·중의 대중남미 전체 수출 구조 및 지역 변화

중국의 대중남미 수출은 2024년 2,753억 달러로, 2018~24년 연평균 11% 씩 성장한 반면, 같은 기간 한국은 수출 증가율은 -0.3%로 둔화되며 263억 달러에 그쳤다.

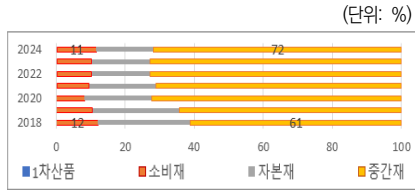
대중남미 수출 구조는 한·중 모두 중간재 중심 구조이나, 한국은 중간재 비중이 더욱 증가하여 2024년 72%에 달했으며, 자본재 비중은 감소세이며 소비재 비중은 소폭 증가하였다. 한편 중국은 중간재 비중이 2022년 절반이 넘었으나 2024년 47%로 감소하였고 소비재 비중은 30% 이상이 유지되고 있다(그림 4-17, 4-18 참고).

그림 4-17. 중국의 대중남미 수출 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

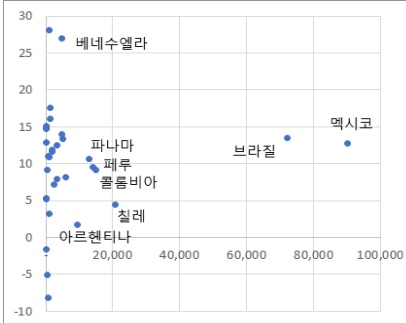
그림 4-18. 한국의 대중남미 수출 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중남미 33개국 중 멕시코와 브라질이 한·중 모두의 최대 수출국으로, 한국 수출 중 이 두 국가의 비중은 72%에 달하며(52%, 20%), 중국은 59%로(33%, 26%) 높다. 특히 중국의 멕시코와 브라질에 대한 수출은 분석 기간 연평균 13~14%씩 빠르게 증가하는 등 두 자릿수 성장률을 기록한 국가들이 과반을 넘는다.

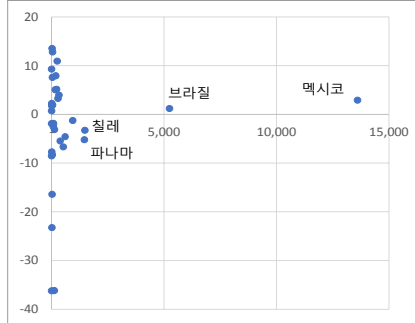
그림 4-19. 중국의 대중남미 수출 국가 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 4-20. 한국의 대중남미 수출 국가 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).

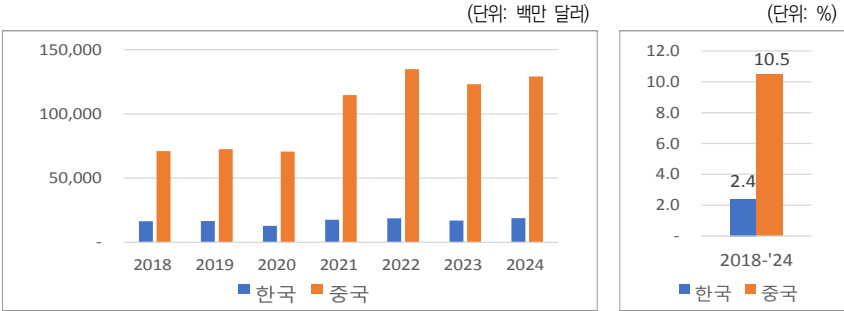
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 한·중의 대중남미 중간재 수출 업종 및 지역 변화

대중남미 중간재 수출은 한국과 중국의 규모 및 증가율에서 큰 격차를 보인다. 특히 2021년 이후 중국의 중간재 수출이 크게 증가하며 분석 기간 연평균

10.5% 성장하였다. 한편 한국의 중간재 수출 증가율은 연평균 2.4%로, 중남미에 대한 전체 수출이 감소 추세인 것을 고려하면 상대적으로 일정 수준이 유지되고 있는 것으로 판단된다.

그림 4-21. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수출 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중간재 업종별 수출 구조를 살펴보면, 한·중 모두 전자, 화학, 1차금속제조, 전기장비가 상위 수출 업종이며, 특히 중국은 이들 업종의 수출 증가율이 모두 약 11% 이상이다. 한편 한국은 이들 업종 외에도 자동차 부문 중간재가 전자에 이어 최대 수출 업종이었다.

표 4-3. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조

중국 중간재→중남미				한국 중간재→중남미			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
화학	20,605	16.0	11.6	전자	3,789	20.1	2.4
전자	19,394	15.0	10.9	자동차	3,588	19.0	2.5
1차금속제조	14,852	11.5	11.5	1차금속제조	3,345	17.7	3.9
전기장비	13,149	10.2	11.1	화학	2,532	13.4	1.0
기타기계/장비	10,791	8.4	13.3	전기장비	1,199	6.3	3.2

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중 양국의 중남미 최대 수출국인 멕시코에 대해서, 양국의 중간재 수출 업종은 전자, 자동차, 전기장비, 1차금속제조 등으로 유사하며, 특히 양국의 전기장비 및 1차금속제조 부문의 증가율이 타업종에 비해 높은 반면 화학 증가율은 저조하였다. 한편 중국은 최대 업종인 전자의 증가율이 주요 업종 중 가장 낮은 반면, 한국의 전자 중간재 수출 증가율은 가장 높게 나타났다.

표 4-4. 멕시코 및 브라질에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조

(단위: 백만 달러, %)

중국 중간재→중남미				한국 중간재→중남미			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
멕시코	42,284	100	11.3	멕시코	10,862	100	4.1
전자	9,276	21.9	8.7	1차금속 제조	2,635	24.3	4.7
자동차	5,444	12.9	14.9	전자	2,248	20.7	8.3
전기장비	5,341	12.6	15.4	자동차	2,190	20.2	4.0
기타기계/장비	3,884	9.2	13.1	화학	909	8.4	0.4
1차금속제조	3,731	8.8	16.6	전기장비	780	7.2	4.9
화학	3,389	8.0	9.0	기타기계/장비	707	6.5	3.1
브라질	37,165	100	12.5	브라질	4,319	100	1.1
화학	8,758	23.6	13.6	전자	1,501	34.7	-1.0
전자	7,502	20.2	14.2	자동차	861	7.9	1.2
1차금속제조	3,477	9.4	18.5	화학	681	6.3	3.4
전기장비	3,178	8.6	8.7				

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

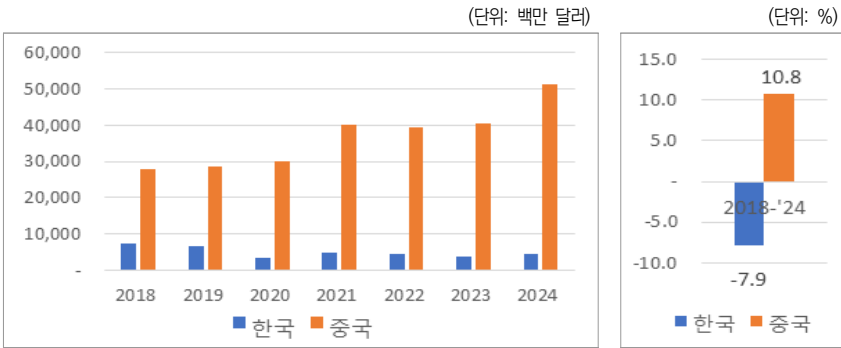
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한편 브라질에 대한 중간재 수출은, 중국의 경우 멕시코에 대한 수출보다 더 빠르게 증가한 반면, 한국은 멕시코 대비 저조한 성장률을 기록했다. 한·중 모두 전자와 화학이 주요 업종인데 한국의 전자 부문 수출은 감소세가 나타났다. 한편 한국은 자동차가, 중국은 1차금속제조 및 전기장비가 상위 품목이며 특히 중국의 1차금속제조 부문의 증가율(18.5%)이 주요 업종 대비 가장 높았다.

3) 한·중의 대중남미 자본재 수출 업종

중국의 대중남미 자본재 수출은 2021년과 2024년 계단식으로 증가하며 분석 기간 10.8%의 속도로 빠르게 증가하고 있다. 반면 한국의 자본재 수출은 같은 기간 -7.9%를 기록하며 비교적 빠르게 감소하면서 중국과 격차가 더욱 증가하였다.

그림 4-22. 중남미에 대한 한·중의 자본재 수출 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중의 대중남미 자본재 수출 업종 중 기타기계/장비가 모두 30% 이상을 차지하고 있으며, 서로 비중은 다르지만 전자, 자동차, 전기장비, 기타운송장비 등이 주요 수출 업종이다. 중국은 자동차 부문 수출 증가율이 25%에 달했으며, 한국은 기타기계/장비 증가율이 상대적으로 높았다. 한·중 모두 전자 및 기타 운송장비 수출 증가율이 주요 업종 대비 저조했고, 특히 한국은 빠른 감소세가 나타났다.

표 4-5. 중남미에 대한 한·중의 자본재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국 자본재→중남미				한국 자본재→중남미			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
기타기계/장비	18,120	35.2	19.1	기타기계/장비	1,454	33.3	9.1
전자	11,546	22.5	0.1	기타운송장비	1,228	28.1	-16.1
전기장비	7,511	14.6	14.1	자동차	536	12.3	0.4
기타운송장비	5,672	11.0	8.9	전자	497	11.4	-18.5
자동차	5,343	10.4	24.8	전기장비	234	5.4	-4.1

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

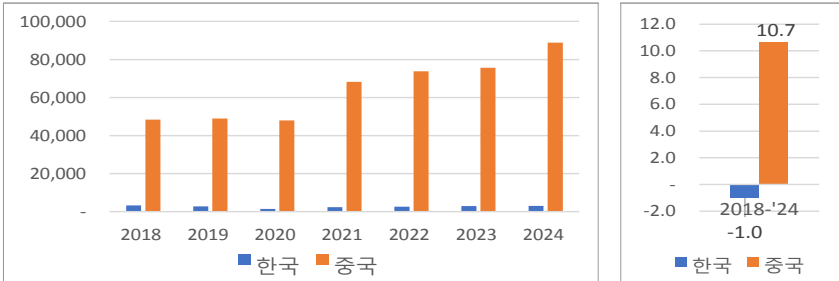
4) 한·중의 대중남미 소비재 수출 업종 및 지역 변화

대중남미 소비재 수출에 있어, 중국의 규모 및 증가율이 지속 확대되면서 한국과의 격차는 더욱 증대되고 있다.

그림 4-23. 중남미에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률

(단위: 백만 달러)

(단위: %)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국의 소비재 수출을 견인하는 주요 업종은 주로 전자, 자동차, 의류/가죽 제품, 전기장비 품목이며 특히 자동차 수출 증가율이 연평균 31%로 주요 업종 중 가장 높았으며, 이는 브라질에 대한 자동차 수출이 62%씩 성장한 데 기인한

다. 이와 달리 중국의 소비재 수출 중 의류, 가죽, 전자 분야의 수출 증가율은 주요 업종 대비 저조하였다.

한편, 한국은 최대 소비재 수출 품목인 자동차가 같은 기간 증가율이 -5%로, 비교적 빠른 수출 감소세가 나타났다(특히 브라질 -15%). 반면 화학제품 수출이 규모는 작지만 연평균 21%씩 급증하였으며, 이는 주로 브라질에 대한 화장품 수출 급증 등에 기인한다.

표 4-6. 중남미에 대한 한·중의 소비재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국 소비재→중남미				한국 소비재→중남미			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	15,260	17	7	자동차	1,647	55	-5
자동차	11,350	13	31	기타기계/장비	378	13	9
의류	9,568	11	2	화학	316	11	21
전기장비	7,256	8	14	전자	103	3	1
가죽/관련 제품	6,368	7	6	고무/플라스틱제품	102	3	4

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

나. 중남미로부터의 한·중 수입

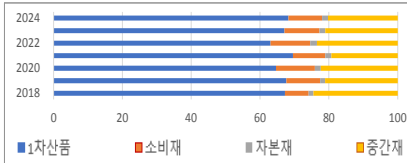
1) 한·중의 대중남미 전체 수입 구조 및 지역 변화

중국의 대중남미 수입은 분석 기간 연평균 7.3%씩 증가하여 2024년 2,403억 달러를 기록했으며, 한국의 수입은 같은 기간 6.2% 증가율로 274억 달러가 되었다. 한국의 대중남미 수입이 수출(-0.3%)보다 빠르게 증가하면서 수출 규모를 넘어섰다.

한·중의 대중남미 수입 구조는 양국 모두 1차산품 중심 구조를 유지하고 있다. 특히 중국은 1차산품 수입 비중이 약 70% 수준으로 압도적이며, 이어 중간

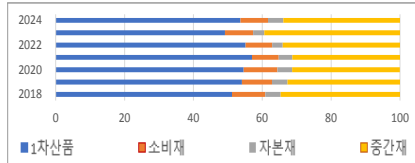
재 및 소비재 비중이 각각 소폭 감소 및 증가하였다. 한편 한국은 1차산업 수입 비중이 50% 남짓으로, 중간재 비중이 약 30~40%를 차지하였다.

그림 4-24. 중국의 대중남미 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

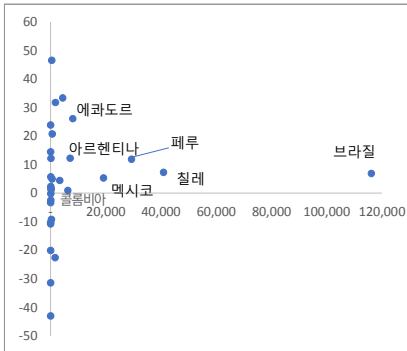
그림 4-25. 한국의 대중남미 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중 양국 모두 1차산업 중심의 수입 구조를 유지하고 있는 만큼 중남미 자원부국들이 주요 수입 대상국인데, 국가 분포가 상이하다.

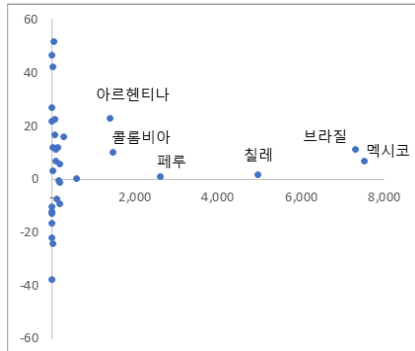
그림 4-26. 중국의 대중남미 수입국 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 4-27. 한국의 대중남미 수입국 분포



주: 가로축은 2024년 무역 규모(백만 달러), 세로축은 2018~24년 연평균성장률(CAGR, %).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

특히 중국은 수입 중 브라질 비중이 48%로 압도적이며, 이어 칠레(17%), 페루(12%), 멕시코(8%), 에콰도르(3%), 아르헨티나(3%), 콜롬비아(3%) 등에서 수입된다. 특히 분석 기간 중 에콰도르, 페루, 아르헨티나 등으로부터의 수입

증가율이 두 자릿수 이상으로 높았다.

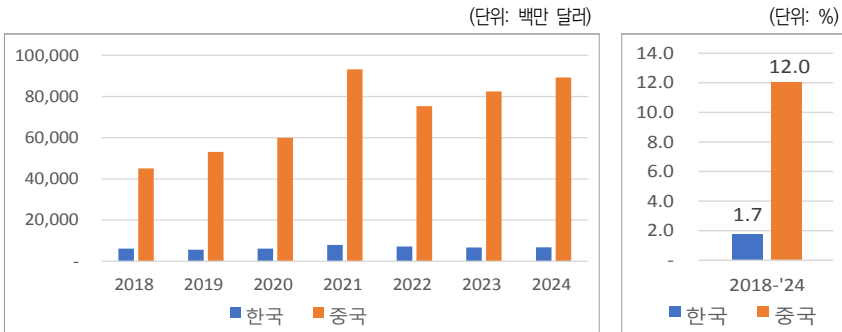
한편 한국은 멕시코(27.4%)와 브라질(26.7%)을 중심으로 칠레(18%), 페루(10%), 콜롬비아(5%), 아르헨티나(5%) 등이 주요 수입국이다. 분석 기간 중 한국은 아르헨티나, 브라질, 콜롬비아 등으로부터 수입이 빠르게 증가하였다.

2) 한·중의 대중남미 광물 수입 및 지역 변화

중국의 대중남미 1차산품 수입 증가율이 분석 기간 중 7.3%인데, 그중 광물 수입 증가율은 12%로, 중국은 중남미를 통한 광물 수입이 상대적으로 더 빠르게 증가하였다. 특히 2021년 중국의 광물 수입은 932억 달러를 기록하였다.

한편, 한국의 대중남미 1차산품 수입 증가율은 7.0%인데, 그중 광물 수입 증가율은 1.7%로, 한국은 중남미로부터 광물보다 농산물(18.3%) 및 에너지 자원(12.4%) 수입이 더 빠르게 증가하였다.

그림 4-28. 중남미에 대한 한·중의 광물 수입 추이 및 연평균 성장률



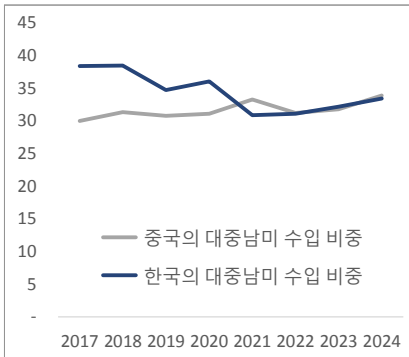
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중국은 전체 광물 수입의 약 34%를 중남미에서 수입하고 있으며, 중남미 비중은 2013년 25%, 2017년 30%에서 꾸준히 증가하는 추세이다. 중남미 내에서는 브라질에 대한 광물 수입의존도가 12%로 가장 높은 상황이나, 브라질 비

중은 2021년 14.5%에서 감소하고 있다. 대신 페루와 칠레로부터의 수입의존도가 빠르게 증가하고 있는데, 특히 페루 비중은 2013년 3.8%→2018년 7.9%→2024년 9.6%로 급증하였고, 칠레 비중도 같은 기간 4.8%에서 8.8%로 확대되었다. 이로써 브라질, 페루, 칠레 3국에 대한 중국의 광물 의존도가 점차 균형을 이루는 구조로 변화하고 있다(특정국 의존도 축소).

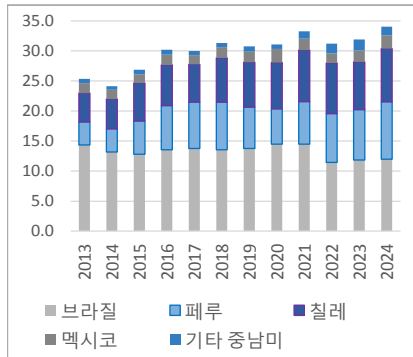
한편 한국이 중남미로부터 광물을 수입하는 비중은 2017년 38% 이상으로 높았으나 2021년 30.8%로 하락하였다가, 이후 점진적으로 상승하면서 2024년 중국과 유사한 33.4% 수준이 되었다. 한국은 칠레(9.1%), 멕시코(8.4%), 브라질(6.6%), 페루(5.7%) 등에서 주로 수입하고 있다.

그림 4-29. 한·중의 대중남미 광물 수입의존도



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 4-30. 중국의 주요 중남미 국가별 광물 수입의존도 변화



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3) 한·중의 대중남미 중간재 수입 업종 및 주요 지역 특징

대중남미 중간재 수입 증가율은 분석 기간 중 한국(5.8%)이 중국(3.9%)보다 더 빠르게 증가하였다. 한·중 모두 광물자원과 관련된 1차금속제조 중간재 수입이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 또한 식품, 화학, 종이/제품도 주요 품목이다. 다만, 중국은 1차금속제조 중간재 수입이 감소하는 반면, 화학, 전자 및 식품

중간재 수입이 빠르게 증가하고 있다. 반면, 한국은 자동차 관련 중간재 수입 증가율이 연평균 26.3%에 달했다.

표 4-7. 중남미에 대한 한·중의 중간재 수입 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국←중남미 중간재				한국←중남미 중간재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
중간재 전체	48,587	100	3.9	중간재 전체	9,270	100	5.8
1차금속제조	11,665	24.0	-3.9	1차금속제조	2,741	29.6	7.1
종이/제품	9,433	19.4	3.0	자동차	1,255	13.5	26.3
전자	6,580	13.5	10.5	식품	1,218	13.1	6.8
화학	4,816	9.9	15.8	화학	1,114	12.0	1.2
식품	4,802	9.9	10.1	종이/제품	619	6.7	-3.1

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중의 대중남미 수입 국가 중 한국은 멕시코가 최대 수입국으로 수입 증가율이 연평균 14.2%에 달한다. 반면, 중국은 브라질이 최대 수입국이며, 수입 증가율도 8.3%로 다른 중남미 국가 대비 높은 편이다. 반대로 한국은 브라질로부터, 중국은 멕시코로부터의 중간재 수입 증가율은 저조하였다.

대멕시코 수입 구조는 한·중 모두 자동차, 전자, 전기장비, 1차금속 제조업이 주요 업종인데, 한국은 자동차 중간재를 중심으로 1차금속 제조업 중간재 수입 증가율이 20%를 상회하였다. 반면, 중국은 전자 및 자동차 중심 수입 구조에서 해당 업종 수입은 크게 둔화되었다. 한편 한·중 모두 전자 중간재 수입 증가율은 감소하였다.

대브라질 수입 구조는 한·중 모두 농식품, 금속 관련 업종이 주를 이루고 있다. 중국은 2018~24년 대두 등 농업 부문 중간재(미가공 산업용 농산물) 및 식품 관련 중간재의 수입 증가율이 연평균 30%를 상회하였다. 한편 한국은 금속

가공제품 중간재 수입 증가율이 67.6% 달할 정도로 관련 수입이 빠르게 증가하였다.

표 4-8. 멕시코 및 브라질에 대한 한·중의 중간재 수출 업종 구조

(단위: 백만 달러, %)

중국←중남미 중간재				한국←중남미 중간재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
멕시코	8,257	100	0.6	멕시코	2,394	100	14.2
전자	3,061	37.1	-1.4	자동차	1,244	52.0	27.3
자동차	1,271	15.4	0.3	1차금속제조	315	13.2	22.5
전기장비	1,080	13.1	2.3	전기장비	208	8.7	7.8
1차금속제조	921	11.2	1.7	전자	168	7.0	-4.8
브라질	15,218	100	8.3	브라질	2,043	100	0.7
종이/제품	6,029	39.6	2.7	식품제조	716	35.1	0.2
농업	2,242	14.7	34.0	1차금속제조	406	19.9	2.7
식품제조	2,217	14.6	30.1	종이/제품	267	13.1	-3.2
1차금속제조	1,530	10.1	1.4	금속가공제품	174	8.5	67.6

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

표 4-9. 중남미에 대한 한·중의 자본재 수입 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국←중남미 자본재				한국←중남미 자본재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	1,749	42.1	7.1	전자	643	52.7	11.1
기타 제조	1,746	42.0	22.8	기타 운송장비	210	17.2	-0.6
기타기계/장비	324	7.8	8.9	기타 제조	212	17.4	9.2
전기장비	324	7.8	12.6	기타기계/장비	86	7.1	-0.9

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

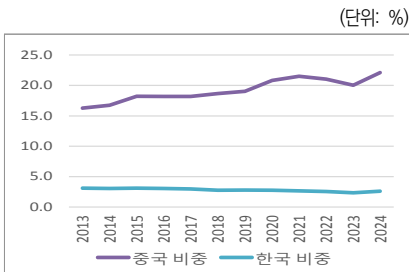
다. 중남미 수입시장에서 한·중 경쟁

1) 중남미 수출입 시장에서 한·중 위상

중남미 수입시장 규모는 2024년 1조 3,402억 달러로, 아세안 시장과 근사한 거대 시장이다. 이러한 중남미 수입시장에서 한국과 중국의 점유율은 지난 10여 년간 점차 확대되고 있다. 중국의 시장점유율은 2019년 이후 비교적 빠르게 증가하여 2024년 22%가 되었으며, 한국의 점유율은 꾸준히 감소하여 같은 해 2.6%에 머물렀다.

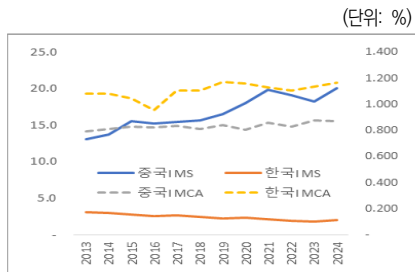
이러한 한·중 간 시장점유율 격차 추이는 중남미 중간재 수입시장에서 유사하게 나타났다. 중남미 중간재 수입시장에 중국의 시장점유율이 2013년 13.1%에서 2024년 20.1%로 빠르게 상승한 반면, 한국의 점유율은 3.1%에서 2.0%로 하락하였다. 다만, 상대적 우위(특화도)를 의미하는 MCA 지수는 한국이 1.1 이상으로 증가하며 중국보다 높은 수준을 유지하고 있다. 중남미 수입시장에서 대한국 수입 구조가 중간재에 더욱 특화되고 있다는 것인데, 이러한 상황에서도 한국의 시장점유율은 하락하고 있다. 아세안 중간재 수입시장에서와 유사하게, 한국이 중남미 중간재 수입시장에서도 실질적인 영향력과 경쟁 우위가 약화되고 있다.

그림 4-31. 중남미 전체 수입시장에서 한·중 점유율



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 4-32. 중남미 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



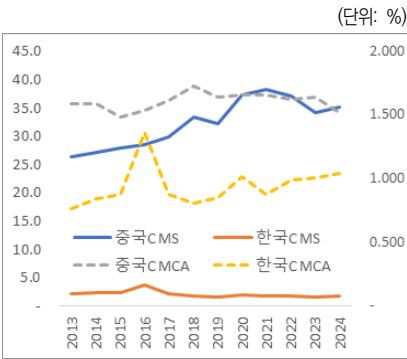
주: 지표명의 I은 중간재(Intermediate goods)의 약자임 (IMS: 중간재 시장점유율).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

중남미 자본재 수입시장에서 중국의 점유율은 중간재보다 빠르게 증가하여 2021년 38.2%에 달했으나 이후 하락세가 나타나고 있다. 한국의 점유율은 2016년 3.6%까지 상승하였으나 이후 꾸준히 감소하고 있다.

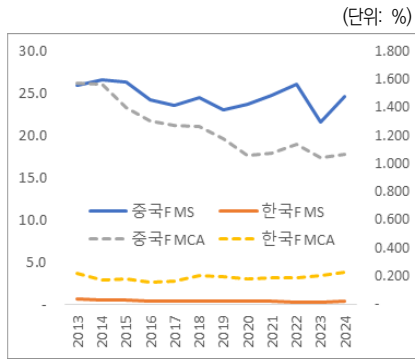
중남미 소비재 수입시장에서도 중국의 점유율은 2024년 24.7%로 높은 편이다. 2019년까지 하락하던 점유율이 2022년까지 상승했으나 2023년 다시 21.7%까지 하락하는 등 점진적인 하락세와 반등이 반복되고 있다. 한편 한국의 점유율은 1% 미만이다.

그림 4-33. 중남미 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 C는 자본재(Capital goods)의 약자임(CMS: 자본재 시장점유율).
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 4-34. 중남미 소비재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 F는 최종소비재(Final consumer goods)의 약자임(FMS: 소비재 시장점유율).
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3. 협력프레임

중남미의 국제정치·외교 분야에서의 중요성과 더불어 경제적으로 지닌 가치에 비해 한국과 중남미 간에는 체계적이면서 주기적인 협력프레임이 구축되지 않은 상태이다. 분단이라는 한반도의 특수성으로 인해 국제정치 무대에서 중남미 지역이 보유한 의결권은 차치하더라도 대규모 내수시장 및 성장 잠재력,

북미시장으로의 우회 진출을 위한 생산기지 활용, 니어쇼어링 및 프렌드쇼어링 최적 후보지, 전통적인 지하자원을 포함하여 글로벌 친환경산업 발전의 근간 및 첨단기술 산업과 제조업의 필수 자원인 주요 핵심광물 보유 및 안정적인 공급처, 세계 최대 식량 및 농산물 순수출 지역으로서 식량안보 핵심 협력 상대국 등의 특징을 감안하면 양자간 적절한 협력프레임이 구축되어 있지 않다는 점은 관계 발전에 약점으로 작용한다. 즉 미국, 중국, 유럽연합(EU), 일본이 중남미 지역과 다양한 수준으로 구축·운영 중인 협력프레임은 한국이 참조해야 할 점이다.

가. 소다자

1) 중국

중국의 대중남미 투자협력은 중국의 국가발전 전략의 일환으로 추진되고 있다. 특히, 시진핑 집권 이후 중국정부가 개도국과의 협력을 확대하면서 중국·중남미 간 협력도 강화하고 있다. 시진핑은 국가주석 취임 후 중남미를 다섯 차례 방문하며 중남미 국가 원수 대부분과 정상회담을 가졌다.²⁹⁷⁾ 2014년 7월 개최된 중국·중남미 정상회의에서는 시진핑 주석이 중남미 지역과 ‘1+3+6’ 기본 협력 프레임워크(‘1+3+6’ Cooperation Framework) 공동 수립을 제안하였다. 구체적으로는 1대 계획(2015-2019 Cooperation Plan, 포괄적 성장과 지속가능한 발전 달성), 무역, 투자, 금융을 포괄하는 3대 성장 동력(10년 내 교역 5,000억 달러 및 대중남미 투자 2,500억 달러 달성, 자국 화폐 결제 및 통화스와프 확대), 6대 협력 분야(에너지·자원, 인프라 건설, 과학기술 혁신,

297) 2013. 5. 31.~6. 4.(1차) 트리니다드토바고, 코스타리카, 멕시코 등, 2014. 7. 14.~7. 21.(2차) 브라질, 페루, 볼리비아, 에콰도르, 코스타리카, 쿠바, 아르헨티나, 베네수엘라 등, 2016. 11. 17.~11. 22.(3차) 에콰도르, 페루, 콜롬비아, 칠레 등, 2018. 11. 29.~12. 2.(4차) 아르헨티나, 파나마, 브라질 등, 2019. 11. 12.(5차) 브라질과 정상회담을 개최하였다.

농업, 제조업, 정보기술 분야)에 대해 합의하였다. 이 프레임워크는 중국과 중남미 국가들이 평등과 호혜, 공동발전 원칙에 기반을 둔 중국·중남미 간 새로운 대화협의체인 ‘중국·라틴아메리카 및 카리브국가 공동체 포럼(China-CELAC Forum, 이하 ‘포럼’)'을 발족하며 채택되었다. 이 포럼은 장관급 회의(3년마다 개최), 고위관료회의(조정관회의), 중국·CELAC Quartet 외교장관회담, 기타 분야별 포럼(농업장관포럼, 과학기술혁신포럼, 비즈니스서밋, 싱크탱크포럼, 청년정치지도자포럼, 인프라협력포럼, 인적교류포럼, 정당포럼)으로 구성되어 있다. 2015년 개최한 제1차 회의에서는 협력 계획(China-CELAC Cooperation Plan 2015-2019)을 채택하고 13개 분야에 대한 협력 계획을 논의하였다.²⁹⁸⁾ 2차 회의(2018. 1)에서는 회원국의 공동 노력으로, 포럼이 양측 간의 주요 협력 채널로 부상했다고 평가하고 △ 산티아고 선언(Declaration of Santiago) △ 2019-2021 협력 계획(Joint Action Plan of China-CELAC Cooperation 2019-2021) △ 일대일로에 관한 특별성명(Special Statement on the Belt and Road)을 채택하며 지속적인 협력 강화를 약속하였다. 2021년 12월에 개최한 3차 회의에서 양측은 정치·안보, 경제·무역 및 투자, 과학기술 혁신 및 산업 현대화, 농업 및 식량안보, 사회·문화·인적 교류, 지속가능한 발전, 국제 및 지역 거버넌스 등에 대한 ‘공동행동계획(2022~2024)’을 추진할 것을 협의하였다. CELAC 포럼 출범 10주년인 2025년, 제4차 회의를 베이징에서 개최하고 2025~27년 협력 계획을 공식 채택하였다. 4차 회의에서는 3차 회의의 핵심 협력 분야에 대한 100여 개의 프로젝트와 20개 지원조치를 선정하여 추진하기로 결정하였다. 구체적으로는 △ 인프라 건설, △ 농업 스마트화 및 식량 공급망 공동 개선, △ 청정·재생에너지 개발, △ 광물자원 공동 프로젝트, △ 디지털 경제(5G, AI, 핀테크, 스마트시티) 및 기술 혁신, △ 의료·보건 협력 등

298) 정책/안보, 국제문제, 무역/투자/금융, 인프라/교통, 에너지/천연자원, 농업, 산업/과학기술/항공 우주, 교육/인적자원 훈련, 문화/스포츠, 언론/출판, 관광, 환경보호/재해관리감축/빈곤감축/보건, 인적교류.

에 대한 프로젝트를 추진하기로 약속하고 CELAC 회원국을 대상으로 660억 위안 개발자금 및 신용기금을 제공하는 동시에 브라질, 아르헨티나 등 5개국 무비자 입국을 허용하는 등 인적자원 개발, 기술이전 등을 지원하기로 하였다.

표 4-10. 중국·CELAC 공동행동계획에서 제시한 경제 분야 주요 협의 내용

연도	분야	주요 협의 내용
2015년	무역·투자	- 투자는 첨단·고부가가치 상품 생산에 집중 - 서비스무역, 전자상거래 협력 강화 - 합작기업 및 파트너십 구축으로 투자 촉진 - 중국-CELAC 기금, 중국의 우대성 대출 등으로 중점협력프로젝트 지원
	제조업·과학기술	- 건설장비, 석유화학, 농산물가공, 청정에너지, 기계·장비, 자동차, 항공, 선박·해양엔지니어링 장비, 운송장비, 전자장비, 디지털 의료장비, ICT, 기술이전, 바이오, 식품·의약 협력 강화 - 인터넷, 디지털TV, IT산업클러스터 등 IT협력 확대 - R&D 산업단지, 경제특구 공동 건설
	에너지·자원	- 에너지·광업 협력 강화 - 발전·송전, 수자원, 바이오·태양에너지, 지열·풍력 등 전력 투자 강화 - 재생에너지 관리·개발 기술인력 및 전문가 양성 프로젝트
2018년	교통·인프라	- 철도·도로·항구·공항·물류·통신·ICT·방송·농업·전력·도시건설 협력, 투자 강화
	무역·투자	- 현지 통화 결제 확대 및 중-CELAC 개발은행 간 협력기제 구축 지원 - CELAC 성장을 위한 중국 협력기금 제공, 중국국제수입박람회 참가 환영
	제조업·IT	- 제조업 산업능력 협력, 과학기술기업의 상대국 산업단지·경제특구 건설 지원, 자동차·공정기계·전자전기·항공공업 등 분야 협력 심화 - 기업 간 기술이전 촉진, 대체에너지 관련 신산업 협력 확대 - 재생에너지를 포함한 에너지·광물·인프라 협력 촉진 - 건축자재·비철금속·철도운송·소프트웨어 개발·통신장비 생산 및 유지 보수 서비스기지 설립 - ICT산업 협력 확대, 광대역 네트워크 구축·인터넷·클라우드컴퓨팅·스마트 시티·디지털TV 분야 협력 심화, 차세대 IT기술 및 네트워크 연구교류 강화
2021년	무역·투자	- 디지털·녹색경제 분야 협력 강화 - 서비스무역 및 전자상거래 협력 확대
	제조업·IT	- 원자재·장비제조·녹색저탄소산업·공급망 협력 심화 - 디지털인프라·통신장비·5G·빅데이터·클라우드컴퓨팅·AI·IoT·스마트 시티 협력 확대
	과학기술 혁신	- 인적교류, 공동 연구실 건설, 기술이전 확대, 원자력·핵기술 분야 협력 확대

표 4-10. 계속

연도	분야	주요 협의 내용
2021년	에너지·자원	<ul style="list-style-type: none"> - 전기, 석유·가스, 재생에너지, 신에너지, 민간원자력, 에너지기술 및 장비, 전기차·장비, 지질·에너지 광물자원 분야 협력 심화 - 청정에너지 자원 관련 신산업 협력 확대, 광업 투자 환경 최적화 - 광물자원 탐사, 저탄소 청정기술 활용, 에너지절약·탄소포집 활용 협력 강화
	인프라·산업	<ul style="list-style-type: none"> - 전력, 도로, 철도, 통신 등 사회기반시설 확충 프로젝트 추진 - 중국과 CELAC 회원국 간 공동 투자 및 건설로 지역 연결성 제고 - 일대일로 연계 인프라 구축 활성화
2025년	농업·식량안보	<ul style="list-style-type: none"> - 농업 기술 혁신 및 스마트 농업 보급 확대 - 식량 공급망 개선을 위한 다국적 협력 사업 추진 - 공동연구 및 시범사업으로 생산성 및 공급 안정성 향상
	에너지·광물 자원	<ul style="list-style-type: none"> - 에너지 인프라 투자 확대 - 청정 및 재생에너지(태양광, 수소 등) 개발과 광물자원 공동 개발 추진 - 지속가능한 에너지 전환 지원 강화
	교육·인력 양성	<ul style="list-style-type: none"> - 3,500개 정부 장학금 및 10,000개 교육·연수 기회 제공 - 500명 국제 중국어 교사 지원 및 300개 기술교육장 설립 - CELAC 국가 인적 역량 및 교육 인프라 강화
	디지털 경제	<ul style="list-style-type: none"> - 디지털 인프라 구축 및 5G, AI, 핀테크, 스마트시티 기술 협력 - 첨단기술 연구개발 및 응용 확대 - 경제 현대화 및 혁신 촉진
	보건·의료	<ul style="list-style-type: none"> - 공동 의료시설 확충 및 팬데믹 대응 체계 구축 - 백신 공급 및 의료기술 교류 강화 - 보건·의료 서비스 품질 향상 지원
	사회·환경	<ul style="list-style-type: none"> - 빈곤 완화, 기후변화 대응, 생태계 복원 사업 전개 - 탄소중립 및 환경보호 공동 노력 - 원주민 및 소수자 권익 증진 사업 포함
	문화·교류	<ul style="list-style-type: none"> - 지방정부, 청년단체, 여성공동체 등 사회 각계 교류 활성화 - 문화 교류 및 상호 이해 증진 - 사회적 포용성 및 지역사회 발전 도모

자료: 홍성우 외(2024), 「한국의 대중남미 통상환경 평가와 정책과제」 인용; https://www.mfa.gov.cn/eng/wjwb/wjzbz/jhj/202505/t20250513_11622018.html 참고하여 저자 작성.

[표 4-10]에 제시된 행동계획을 비교하면, 2015년의 행동계획은 전력 부문 협력을 강조하고 있으며 중남미 국가들이 중국의 일대일로 이니셔티브에 가입

(2017년)한 이후 발표된 2018년 행동계획은 교통·물류 시설 중심의 협력을 강조하고 있다. 2021년의 행동계획은 디지털 인프라 협력, 신에너지와 광업 협력을 중시하는 가운데 전기차, 광물자원 탐사와 관련된 협력, 원자재와 공급망 협력이 새롭게 등장하였다. 제조업 분야는 건설장비·석유화학 등의 전통산업 협력 중심에서 점차 디지털 및 저탄소 전환을 추진하고 있음을 알 수 있다. 이러한 변화는 전반적으로 중국정부의 국가전략과 전 세계를 대상으로 하는 해외직접투자정책의 변화 흐름을 따르는 한편,²⁹⁹⁾ 중국이 중남미를 첨단산업 관련 핵심광물, 신재생에너지 및 전기자동차 공급망, 디지털 등 전략산업의 투자대상국으로 평가하고 있음을 알 수 있는 대목이다.³⁰⁰⁾ 출범 10주년을 맞은 이번 회의는 그간의 협력 성과를 재확인하고 구체적인 실행계획을 수립함으로써 협력의 양적·질적 성장을 도모했다는 점에서 의미가 크다. 지정학적 긴장과 경쟁 심화 속에서 중국과 중남미 간 협력은 서구 중심 질서에 대한 대안적 협력 모델로서 양측은 인프라, 농업, 에너지, 디지털경제, 보건·의료, 환경 등 다방면에서 상호보완적 관계를 구축하는 방향으로 진전 중이다.³⁰¹⁾

2) 한국

중남미 지역에서 한국을 비롯한 다수의 역외 경쟁국들이 참여하는 중남미 협력 체제로서 소다자 협력프레임의 중요성이 증대되고 있다. 협력분야나 참여 국가의 다양성이 특징인 미주개발은행(IDB), 중미통합은행(CABEI), 동아시아·

299) 이승신 외(2018)에 따르면 중국정부는 △ 2015년 「국제생산능력과 장비제조 협력 추진을 위한 지도의견」을 발표해 철강·건축·철도·전력·화공·자동차 등의 중점산업에서 대외투자협력 확대 및 제3국 시장 개척, 해외 생산기지 구축을 장려했으며, △ 일대일로 전략을 발표한 이후에는 교통·에너지·통신 인프라 연결 해외투자 프로젝트를 확대하였고, △ 2019년에는 일대일로 전략의 고품질 발전을 강조하며 녹색 인프라 및 에너지 협력, 과학기술 혁신, 디지털, 보건 등 분야 협력 확대를 강조하고 있음.

300) 金融界(2024. 1. 24.), 「中国拉美投资大转向! 瞄准战略领域, 美欧警觉却难阳合作深化」; Jie Guo(2023), "The political economy of China-Latin American relations: the making of a post boom paradigm"; 최금좌(2022).

301) 중국 현지 출장 면담 자료 발췌(2025. 8. 10.~13.).

라틴아메리카 협력포럼(FEALAC), 한국·중미통합체제(SICA) 등을 통한 협력이 대표적이다. 특히 한-SICA 협력의 경우 정상회의, 대화협의체, 기술 협력 등 다양한 형태로 운영되고, 협력 분야도 경제는 물론 사회, 문화, 보건, 환경 및 디지털 등의 기술 협력에 이르기까지 다양하여 향후 한국과 중남미 간 협력 프레임 구축의 모범 사례로 활용 가능할 것이다.

나. 양자

1) 중국

중국은 2018년부터 적극적으로 중남미 국가들과의 FTA를 확대하고 있다. 2018년 이전 FTA 체결국은 칠레, 페루, 코스타리카였으나, 2018년 이후 파나마 및 온두라스와 협상을 개시하였고, 에콰도르, 니카라과와는 FTA를 체결하였다. 또한 기존 체결국인 칠레, 페루와도 각각 2018년, 2024년부터 FTA 개정을 위한 협상을 진행 중이다. 중국이 파나마, 온두라스, 니카라과 등 중남미 국가들과 새로 FTA 체결을 추진한 주요 이유는 이들 국가가 대만과 단교하고 중국과 수교한 것에 대한 보상으로 분석된다.³⁰²⁾ 동시에 중국은 이러한 신규 FTA를 자동차, 태양광 모듈과 같은 주요 수출품의 시장을 넓히는 데도 적극 활용하고 있다. 예를 들어, 중국·니카라과 FTA는 중국산 자동차(신에너지 차량 포함)·오토바이·배터리·태양광 모듈과 같은 주요 수출 품목의 관세를 점진적으로 인하 및 철폐하였는데, 이로 인해 중국의 대표적 자동차 회사인 푸톈자동차(福田汽车)의 트럭 관세가 5%에서 0%로 인하되었다.³⁰³⁾ 또한 중국·에콰도르 FTA 역시 중국산 자동차 및 부품·플라스틱·화학섬유·철강제품·기계·전기설비·가구 등 주요 수출 품목의 관세를 현행 5~40%에서 단계적으로 인하

302) 홍성우 외(2022).

303) 中国自由贸易区服务网(2023), 「商务部国际司负责人谈中国-尼加拉瓜自由贸易协定正式生效有关情况」; 中国新闻网(2024), 「北京关区首份中国-尼加拉瓜自贸协定原产地证书签发」.

및 철폐하였다.³⁰⁴⁾ 중국은 중남미 시장 진출을 전략적으로 강화하며, 지역 내 미국의 영향력 약화와 대비되는 경제적 네트워크 확장에 중점을 두고 있다. 중국·중남미 FTA 확대는 지역 내 경제 주도권 변화와 국제정치적 균형의 재조정을 야기하고 있다.³⁰⁵⁾

표 4-11. 중국·중남미 FTA 체결 현황

국가	현황
칠레	2005년 체결, 2017년 개정
페루	2009년 체결, 2019년 개정, 2024년 개정 협상 개시
코스타리카	2010년 체결
파나마	2018년 협상 시작
에콰도르	2023년 체결
니카라과	2023년 체결
온두라스	2023년 협상 시작
에콰도르	2024년 체결
콜롬비아	공동 연구 중

자료: 中国自由贸易区服务网.

중남미 주요국인 브라질과 멕시코의 대중국 협력 관계를 살펴보면, 먼저 중국과 브라질은 다자협력체, BRICS의 회원국으로 이를 통해 글로벌 거버넌스와 경제협력에 참여하고 있다. 비록 브라질이 중국의 일대일로 협력에 참여하겠다는 의사를 밝히지 않았지만 양국은 BRICS를 기반으로 한 양자 협력도 강화하고 있다. 중국과 브라질은 고위급 경제무역위원회, 양국 정상회담 등을 정기적으로 운영하고자 하며 2024년 시진핑 주석과 룰라 브라질 대통령의 정상회담에서 무역, 투자, 항공, 우주 등 37개 분야에 대한 양자 협력 협정을 체결하기도 하였다. 이를 통해 중국의 위성통신 시스템인 ‘스페이스세일’이 브라질

304) 中国自由贸易区服务网(2024), 「商务部国际司负责人谈中国—厄瓜多尔自由贸易协定即将正式生效有关情况」.

305) 전문가 간담회 자료 발췌(2025. 8. 25.).

시장에 진출하는 등 첨단산업 협력을 확대하고 있다. 브라질은 비동맹, 중립 외교 정책을 유지하면서 중국의 ‘운명공동체’ 의지를 함께하며 실질적인 경제 협력을 도모하고 있다.³⁰⁶⁾ 한편 중국과 멕시코는 다자 협력보다는 양자 협력 관계를 중심으로 협력을 추진하여 양국은 FTA를 체결하지는 않았으나 전면적 전략 동반자 관계를 맺고 있으며 경제, 무역, 투자에 중점을 두고 양국 외교장관회담 또는 경제협력위원회를 통해 협력 확대를 추진하고 있다. 중국은 멕시코에 대한 생산시설 투자를 활발히 진행하고 있으며 전기차, 배터리 등 신산업 분야 진출을 적극 개선하는 반면 멕시코는 미국과의 무역협정(USMCA)을 체결한 상황에서 중국과의 경제적 협력을 통해 높은 대미 의존도로 인한 리스크를 방어하고자 하고 있다.³⁰⁷⁾

표 4-12. 중국·브라질 및 중국·멕시코 협력프레임 분석

구분	브라질	멕시코
협력 형태	다자주의 기반의 양자 협력	양자 협력 중심
협력 성격	다자 협력 강조	경제, 무역, 투자 등 실질적 협력
주요 분야	산업 전반→첨단기술, 우주항공, 통신	신산업 투자 확대, 입지 경쟁력에 따른 생산기지 건설
협의체	정기적인 경제무역회의 및 각 산업 분야 공동위원회 설치	중국-멕시코 경제협력위원회 외교장관회담
양국 관계	비동맹 중립외교	미국과의 관계를 유지하며 중국과의 협력 확대
비고	일대일로에 가입하지 않았으나 협력은 확대	상호보완적인 관계 추구 FTA 미체결 전면적 전략 동반자 관계

자료: 본문 내용 저자 정리.

306) 중국 현지 출장 면담 자료 발췌(2025. 8. 10.~13.).

307) 위의 자료.

2) 한국

한국과 중남미 지역 간의 통상협력 프레임은 대부분 지역보다는 양자 수준이 대세이고, 자유무역협정(FTA)을 비롯한 통상 관련 협정을 제외하고는 부정기적으로 운영되고 있어 성과 중심의 실질 협력으로 이어지지 못하고 있다. 그럼에도 불구하고 양자 및 일부 소다자 협력프레임은 한국과 중남미 간 경제, 정치, 사회, 문화 등 다양한 분야에서 협력을 확대하는 기반이 되고 있다.

대표적인 양자 협력프레임은 부정기적으로 운영되기는 하지만 다양한 부문이나 업종을 기반으로 운영되는 협의회 및 협정, 자유무역협정(FTA), 전략적경제협력협정(SECA), 무역투자촉진프레임워크(TIPF) 등이 있다. 먼저 대부분 양자 간에 적용되고 있는 주요 대화협의체와 협정으로는 자원협정/(산업)자원협력위원회, 고위정책협의회, 경제(과학기술)공동위원회, 경제과학기술문화협력협정, 과학기술협정, 이종과세방지협정, 투자보장협정 등이 대표적이다.

다음은 무역 확대 및 투자 활성화, 그리고 주요 이슈 협력을 위한 제도적 장치로서 통상협정을 들 수 있다. 세계무역기구(WTO) 출범에도 불구하고 세계는 특혜무역체제를 활용한 무역의 중요성을 인정하면서 다양한 수준에서 양자 혹은 소다자 통상협정을 활성화했다. 이에 한국도 시범사업으로 칠레와 최초 FTA를 발효시킨 데 이어 중남미를 비롯한 세계 각국과 FTA/RTA 체결에 매진했다. 중남미 지역의 경우에는 칠레(2004년)에 이어 페루(2011년), 콜롬비아(2013년), 중미 5개국(2021년)과 FTA를 발효시켰다. 또한 FTA보다는 낮은 수준의 통상협정으로서 에콰도르와 전략적경제협력협정(SECA)에 서명(2024년)하였다. 이 외에도 글로벌 통상질서 재편과 공급망을 비롯한 새로운 통상 이슈들의 부상에 대응하면서 FTA를 체결하지 못한 국가들과의 협력프레임을 마련하는 수단으로 무역투자촉진프레임워크(TIPF)를 적극 추진했다. 통상·산업·에너지 분야 등에서의 협력 추진력을 확보하고 기업들의 시장 참여 기회를 확대시킬 수 있는 양자간 비구속적 업무협약(MOU)에 불과하지만, 국가 간 상호

호혜에 입각한 협력을 낮은 수준에서라도 활성화할 수 있는 협력프레임으로서 주목된다. 이에 중남미 지역에서는 도미니카공화국(2023. 4.)에 이어 브라질(2023. 11.), 파라과이(2024. 8.)와 TIPF를 체결했다. 이와 같은 통상협정에 기반한 협력프레임은 MERCOSUR와 같은 신규 협정 협상 추진과 멕시코 및 태평양동맹(PA)과의 여건 조성, 기존 협정 개선 노력(칠레, 페루)으로 이어지고 있다.

4. 주요 분야별 협력 사례

가. 산업협력

1) 중국

가) 에너지/광물

중국의 대중남미 투자는 에너지와 채굴업에 집중되어 있으나 최근 자동차 및 부품, 전자기기 등의 분야에서 투자가 증가하면서 투자 대상 산업이 더욱 다양해지고 있다.³⁰⁸⁾ 에너지 분야에서 중국의 대중남미 투자가 증가하고 있으며, 에너지 분야에 대한 투자가 전체 투자에서 차지하는 비중은 2005~09년 14.5%에서 2020~23년 34%로 증가했다.³⁰⁹⁾ 2010년까지는 중국석유화학공사(Sinopec)와 중국해양석유총공사(CNOOC) 중심의 석유 산업 투자, 중국국가전력망(State Grid)의 송전 산업 투자가 주를 이뤘으나, 최근에는 중국 대표 풍력 기업 골드윈드(Goldwind), 태양광 기업 트리나솔라(Trina Solar) 등이 진출하면서 풍력, 수력, 태양광 분야에 대한 투자가 활발하다.³¹⁰⁾

308) 人民日报(2025. 5. 2.), 「中国新能源汽车走俏拉美市场」(검색일자: 2025. 9. 9.).

309) Boston University(2023), 「中国-拉丁美洲与加勒比经济公报」(검색일자: 2025. 9. 9.).

310) Recharge News(2024), "Goldwind fires up new Brazil turbine factory that is its first

중국정부는 중남미와 신재생에너지 협력을 위한 다양한 대화 채널과 협력 플랫폼을 구축해 대중남미 투자를 촉진하고 있다. 2021년 중국은 국가에너지국 주도로 아르헨티나, 볼리비아, 칠레, 콜롬비아, 쿠바, 우루과이 등의 에너지 관련 부처 관계자와 기업을 초청해 비즈니스 환경, 투자 및 자금 조달 정책을 소개하는 ‘중-중남미 신에너지 협력 포럼’을 개최하였다. 또한 동 포럼에서 ‘중-중남미 신에너지 협력 기업 공동 이니셔티브’를 마련해, 재생에너지, 에너지저장, 수소에너지 등의 분야에서 양 지역 간 협력을 위해 △ 핵심기술 공동 개발·응용 및 기술 발전 결과 공유, △ 상·하류 부문 기업 연계, △ 에너지 프로젝트 투자 자금 조달 편의 등을 확대하기로 약속하였다.³¹¹⁾

에너지 분야는 대규모 투자와 장기적인 자금 투입이 요구되는 특성이 있어, 중국정부는 여러 기금을 활용해 중국기업의 중남미 투자 리스크와 재정 부담을 경감하고 있다. 대표적인 사례로 2015년 중국 썬샤그룹이 브라질 내 수력발전소 2곳의 운영권을 확보한 투자가 있다. 당시 썬샤그룹은 중국인민은행, 국가외환관리국, 중국개발은행이 출자한 100억 달러 규모의 ‘중국-중남미 산업 능력 협력기금’으로부터 자금을 지원받아 약 37억 달러에 달하는 운영권 낙찰에 성공했으며, 이 협력기금이 썬샤그룹의 입찰 성공에 결정적인 역할을 한 것으로 평가된다.³¹²⁾

중국은 중남미 에너지 인프라 건설 사업에 대해서 대출을 지원하는 동시에 자국 에너지 기업들이 해당 프로젝트에 참여할 수 있도록 유도하고 있다. 대표적인 사례로 2020년 9월 가동을 개시한 아르헨티나 카우차리(Cauchari) 태양광 발전소를 들 수 있다. 이 발전소의 건설 비용 약 5억 4천만 달러 중 대부분은 중국 수출입은행의 대출로 충당되었으며, 발전소의 공정과 시공, 설치는 중국

outside China”(검색일: 2025. 9. 9.).

311) 国家能源局(2021. 10. 27.), 「中拉新能源合作论坛在京召开」; 中国新闻网(2021. 10. 27.), 「《中拉新能源合作企业联合倡议》发布」.

312) 大河网(2016. 1. 10.), 「三峡集团在巴西完成最大规模海外并购 中拉基金举足轻重」; 中国商务部(2015. 6. 24.), 「关于申请使用中拉合作基金的说明」; 中国·拉美及加勒比国家共同体论坛(2015. 5. 5.), 「关于申请使用中拉基础设施专项贷款的说明」(검색일: 2025. 9. 9.).

전력건설그룹(Power China)과 상하이 일렉트릭이 담당했다. 태양광 패널은 중국기업인 테일썬 솔라(Talesun Solar)가 공급했다.

아울러 최근에는 중국의 리튬 투자 증가에 힘입어 채굴 산업에 대한 투자도 확대되고 있다. 과거 구리 채굴에 집중하던 중국의 중남미 투자에서 이제는 리튬과 같은 핵심광물로 투자 범위가 확대되고 있다.³¹³⁾

2024년 기준, 중남미 채굴업 분야에서 가장 큰 투자자는 시장주펑(Tibet Summit Resources), 즈진광업(Zijin Mining), 간펑리튬(Ganfeng Lithium), 칭산실업(Tsingshan Holdings) 등이며 모두 아르헨티나 리튬 채굴에 관련된 기업들이다.³¹⁴⁾ 과거 중국의 해외 광물 투자는 철광석에 집중되어 있었으나 리튬 등에 대한 수요가 늘자 2014년부터 비철금속 해외투자 및 개발이 본격화되었다.³¹⁵⁾ 중남미 지역에도 2014년 간펑리튬을 시작으로 리튬 산지인 아르헨티나를 중심으로 한 중국기업의 투자가 확대되었다. 또한 중국정부가 2016년 ‘전국광산자원규획(2016-2020)’에서 리튬을 포함한 24종 광물을 ‘전략성 광산자원’으로 지정하고 개발·관리를 강화함에 따라 중국기업들이 해외의 핵심 광물에 적극적인 투자를 할 수 있는 환경이 조성되었다.³¹⁶⁾ 이 규획은 광업 기업의 원활한 해외투자를 위해 해외 광물정보 조사 지원, 외환·세관 등 관련 정책 조정, 중남미를 포함한 주요 광산 보유국과의 협력 플랫폼 구축 등의 정책을 추진할 것이라 밝히고 있는데, 이러한 정책들은 중국 광업기업의 중남미 진출에도 도움이 되었을 것으로 보인다.³¹⁷⁾ 중국기업들은 풍부한 자금력을 활용해 중남미에 기진출한 캐나다, 호주 기업의 지분을 인수하는 방식으로 중남미 리튬 산업 진출을 시작하였다. 또한 염호에서 간수(鹵水)를 추출해 탄산리튬으로

313) Boston University Global Development Policy Center(2023).

314) 「[월간경제변화] 중남미 리튬 산업의 부상과 각국의 전략적 대응」(2025. 4. 30.)(검색일: 2025. 9. 9.).

315) 김민주, 서창배(2023).

316) 한국무역협회(2022); 김민주, 서창배(2023).

317) 중국정부는 정상회담과 같은 루트를 통해서도 리튬 투자에 유리한 환경을 마련하고 있음. 2023년 중·칠레 정상회담 후 발표된 공동성명에서 칠레는 리튬 광산 개발 프로젝트에 중국기업을 초청한다고 명시하였음. 中国外交部(2023. 10. 17.), 「中华人民共和国和智利共和国联合声明(全文)」.

단순 가공한 후 중국 등지로 수출하는, 즉 리튬 산업 공급망에서 상류 부문에 해당하는 사업을 주로 수행하고 있다.³¹⁸⁾ 그러나 최근 중국기업들은 아르헨티나 현지 기업과 직접 협력하는 투자를 확대하고, 중남미 내 사업을 중·하류 부문까지 점차 확대하는 모습을 보이고 있다. 대표적인 예가 아르헨티나 후후이주에 진출한 중국 배터리 제조업체 귀시안 하이테크(Gotion High Tech)이다. 귀시안 하이테크는 2022년 후후이주 에너지광물공사(JEMSE)와 합작기업을 설립해 배터리급 탄산리튬³¹⁹⁾ 제련 공장을 설립하기로 하였고, 향후 배터리 제조 사업도 추진할 계획이다.³²⁰⁾ 또한 세계 최대 배터리 제조 회사인 중국 닝더스다이(CATL) 역시 2023년 볼리비아 리튬 추출 프로젝트를 낙찰받아 볼리비아 국영 리튬 기업(YLB)과 협력해 리튬 정제 및 가공 공장을 건설할 예정이다.³²¹⁾ 2024년에도 볼리비아 광업 국영기업인 YLB는 중국 CITIC 귀안그룹(CITIC Guoan)과 우유니 염호 인근에 최첨단 리튬 가공 공장을 건설하는 내용의 약 10억 달러(약 1조 4,200억 원) 규모의 계약을 체결했다.³²²⁾ 해당 계약에서 볼리비아 정부는 51%의 지분을 확보하였으나 중국 측이 건설 및 운영권에 대한 권리를 확보하게 되면서 볼리비아 내부에서 자원 통제권 약화, 외국 자본 의존, 기술이전의 이행 여부, 계약조건 투명성 등에 대한 우려가 존재한다.

나) 제조업

자동차 및 자동차부품 분야에 대한 투자도 증가하고 있다. 중국정부의 자동차 산업 정책이 신에너지차 중심으로 바뀌고 중국 내연기관차 기업의 해외진출

318) 중남미 국가들도 간수에서 리튬을 추출하는 기술을 보유하고 있으나, 중국 리튬 기업은 에너지 소모가 적고 공정 시간이 짧으며 수질오염이 적은 첨단 추출 기술을 보유하고 있음. 龚韵洁(2022), 「南南合作视角下的战略性矿产资源安全——以中国与阿根廷锂业合作为例」, p. 100; 姜玉妍(2023), 「能源转型期中国与拉美锂矿合作的机遇和挑战」, p. 27.

319) 김민주, 서창배(2023)에 따르면 리튬 산업 공급망에서 단순 가공으로 제조되는 '탄산리튬'은 상류 부문에, 좀 더 가공단계가 높은 '배터리급 탄산리튬'은 중·상류 부문에 해당함.

320) 龚韵洁(2022), 「南南合作视角下的战略性矿产资源安全——以中国与阿根廷锂业合作为例」, pp. 100~102.

321) Nikkei Asia(2023. 11. 26.), "Bolivia says China's CBC to invest \$1 billion in lithium plants"(검색일: 2025. 9. 10.).

322) *Ibid.*

이 증가하면서 중남미 지역으로의 투자도 증가하였다.³²³⁾ 최근에는 멕시코와 브라질에 비야디(BYD), 창청자동차(GWM) 등 전기차 기업이 진출하였다. 중국 전기차 기업은 대중남미 사업을 ‘무역’ 위주에서 ‘기술 협력, 투자 및 해외공장 건설 확대’로 사업 방향을 전환하고, 공급망 안정화를 위해 현지에 전기차의 전 공급망을 구축하는 노력을 기울이고 있다.³²⁴⁾ 이러한 노력은 북미시장 진출을 용이하게 하는 한편, 브라질과 같은 국가들의 자국 산업 보호를 위한 수입 전기차 관세 인상에 적극적으로 대응하기 위해서이다.³²⁵⁾ 중국 전기차 기업의 중남미 내 생산거점은 멕시코와 브라질로 보인다. Dussel Peters(2024)의 통계에 따르면 2020~23년 자동차 및 자동차부품 분야 중국의 대중남미 투자 29건 중 25건이 멕시코, 4건이 브라질에서 이뤄졌다. 창청자동차, 비야디, 체리자동차 등 여러 중국 전기차 기업들이 중남미 내 공장을 설립하고 있다. 이 중 비야디는 완성차 제조 공장뿐만 아니라 전기차 배터리 및 배터리 핵심소재(양극재) 공장도 중남미에 설립함으로써 자체적인 공급망을 구축하려는 움직임을 보이고 있다. 비야디는 2020년 브라질 마나우스(Manaus)에 리튬인산철(LFP) 배터리 조립 공장을 설립해 브라질 캄피나스(Campinas)에 위치한 자사 전기버스 조립 공장에 배터리를 납품하고 있으며, 2023년부터 브라질 바이아(Bahia)주에 건설 중인 전기차 공장에 리튬인산철 배터리 가공 공장도 함께 건설할 계획이다. 최근에는 미국이 대중국 제재를 강화하고 USMCA 및 IRA를 통해 북미를 중심으로 역내 생산 요건을 강화하고 전기차에 대한 보조금 지급을 추진하자 자동차 부문을 중심으로 중국기업들의 멕시코 진출이 확대되고 있다.³²⁶⁾

323) 界面新闻(2017. 12. 20.), 「2017中资汽车及零部件产业十大海外并购」; 국민일보(2019. 10. 19.), 「내수 정체 속 중국 자동차 업체 ‘해외로 해외로」.

324) 中国商务部(2024. 3. 13.), 「中国与拉美携手推进电动汽车发展」.

325) 브라질은 수입 전기차와 하이브리드차에 단계적으로 관세를 인상할 것이라 밝혔음(2024년 1월에 10%, 12% 인상한 후 7월부터는 18%, 20%로 재인상, 2025년 7월부터는 25%, 28%, 2026년 7월부터 모두 35%로 인상할 계획임). 中国青年网(2024. 8. 27.), 「打开拉美市场 出口与建厂并重」.

326) 김나울(2024), p. 12.

2) 한국

가) 에너지/광물

한국 민간기업의 중남미 에너지 시장 진출은 멕시코 만사니아 LNG 터미널 사업이나 포스코건설의 칠레 화력발전소 건설처럼 인프라 사업 중심으로 시작되었으나 최근에는 칠레 신재생에너지(태양광) 분야에서 나타나듯이 실질적인 운영을 위한 투자 진출로 이어지고 있다. 또한 발전 분야 투자 이외에 스마트 그리드와 같은 에너지효율화 분야와 남미 지역의 그린수소 산업에 대한 관심도 제고되고 있다. 재생에너지 투자 사례는 주로 태양광 발전 분야이다. 대기업(한국수력원자력과 한국남동발전, KIND-한국해외인프라도시개발지원공사)과 민간기업(에스에너지, 한양전공)이 공동으로 칠레 태양광 발전 사업 공동투자를 위한 주주협약을 2020년 체결했다. 이 사업은 산티아고 인근의 과달루페와 마리아핀토에 각각 6.6MW와 6.4MW 용량의 태양광 발전소를 2021년에 준공·상업운전을 개시하여 25년간 운영하는 프로젝트이다. 안정적인 수익 사업으로 평가되는 가운데 청정개발체제(CDM) 적용 시에 탄소배출권 확보를 통한 추가 수익도 기대할 수 있었다. 이 사업의 성공적인 추진을 바탕으로 한수원은 2023년 제3차 해외사업 검토회의를 통해 후속사업을 마련하기도 했다.

한국이 중남미 지역 광업 개발에 대한 적극 참여는 대외 의존적인 자원 공급 구조를 완화하고, 경제성장과 첨단산업에 필수적인 핵심광물 공급처를 확보하려는 전략에 기반하고 있다. 2000년대 들어 대중남미 자원 개발을 위한 정책적 움직임이 있었으나 성과는 미미했다. 구리, 철광석, 리튬 등 개발을 위한 노력에도 불구하고 성과는 미미하고, 광물자원공사의 파나마 동광 프로젝트나 SK이노베이션의 페루 LNG 지분투자 등 일부 성공적이었던 프로젝트에서도 대부분 철수한 상황이다. 중남미에서 성공적으로 진행된 한국기업의 광물자원 개발 사례를 소개하면 다음과 같다. SK네트웍스는 2010년 브라질 EBX Group의 자회사인 철광업체인 MMX Mineração e Metálicos에 7억 달러를 지분투자

하여 20년간 연간 900만 톤의 철광석을 안정적으로 공급받게 되었다. 최근 기업 정보는 제공되지 않고 있으나 2019년 브라질 사업 확장을 목적으로 자회사를 설립한 이후 철강 및 석탄제품, 화학제품 교역과 석유제품 유통에 참여하고 있다. POSCO Holdings는 2018년 배터리 생산에 사용할 리튬 확보를 위해 아르헨티나의 Hombre Muerto 염호의 광권을 인수하였고, 프로젝트 개발을 목적으로 설립된 POSCO Argentina는 2022년 8억 3,000만 달러를 투자하여 착공한 연간 25,000톤의 수산화리튬을 생산할 설비를 2024년 10월에 준공(1단계)함으로써 국내기업으로는 처음으로 국내 공급망 안정화와 소재 분야 글로벌 기업으로의 발전을 기대하게 되었다. 그러나 추가 투자를 통해 연간 25,000톤의 탄산리튬을 생산할 설비(2단계)를 2025년 6월에 준공할 예정이었으나 리튬 가격 회복 지연과 EV 시장 위축을 이유로 준공시점을 2026년 1/4분기로 연기했다.

나) 제조업

한국기업의 대중남미 제조업 투자는 대부분 멕시코와 브라질을 중심으로 이루어지고, 자동차 및 부품, 전자, 섬유 산업에 대한 투자 비중이 높았다. 멕시코와 브라질 제조업 투자는 대부분 미국시장과 남미 주변시장 우회 진출에 목적이 있다. 삼성전자, LG전자, 현대자동차, 기아 등 대기업과 다수의 부품 협력업체들이 선단으로 진출하고 있다. 삼성전자는 멕시코, 브라질, 아르헨티나 투자에 주력해 왔다. 1995년에 가동한 브라질 마나우스 공장은 스마트폰, TV, 생활가전 등을 생산하며 캄피나스(스마트폰, TV, 가전) 공장과 더불어 남미 지역의 핵심 생산기지 역할을 수행하고 있다. 아르헨티나에서는 파트너사(티에라델푸에고 Mirgor 공장)를 통해 제품을 생산하고 있다. 1996년 조성된 삼성전자의 첫 번째 해외 복합생산단지인 티후아나 공장(TV 생산)을 비롯한 케레타로 공장(냉장고, 세탁기 등 생활가전 생산)은 멕시코 투자의 핵심이다. 티후

아나 공장의 경우 삼성전기, 삼성SDI 공장이 모여 있어 계열사 간의 시너지 효과를 창출하고 있는데, 2025년에는 태국의 오븐 라인을 이전하면서 생산기지로서의 멕시코의 입지를 한층 제고시켰다.

LG전자는 멕시코(LGEMX, LGEMS, LGEMM, LGERS) 브라질(LGEBR), 아르헨티나(LGEAG), 칠레(LGECL), 콜롬비아/베네수엘라(LGECB, LGEVZ), 파나마/과테말라(LGEPS), 페루(LGEPR) 등에 생산(5개) 및 판매법인(8개) 설립을 통해 중남미 시장에 진출하였다. 1988년 미국과 국경을 맞닿은 멕시코 서북부 지역인 바하 캘리포니아(Baja California)주 멕시칼리에 TV 및 모니터 공장(모니터 연 200만 대 및 CDMA휴대폰 연 100만 대 생산 설비, LGEMX)을 시작으로 멕시코에 진출한 LG전자는 멕시코시티에는 판매법인(LGEMS: 1993년 설립)을, 레이노사(Reynosa)에는 제니스(Zenith)와 LG 브랜드로 판매하는 TV 생산공장(LGERS)을, 몬테레이(Monterrey)에 냉장고를 비롯한 가전제품을 생산하는 복합생산공장(LGEMM)을 운영하고 있다. 가전제품 시장의 고부가가치 추세에 따라 북중미 지역의 교두보 역할을 맡고 있는 멕시코 시장이 중요 전략지역으로 부상하자 내수 및 수출시장을 겨냥해 2000년 7월 몬테레이에 멕시코 종합가전공장 건설에 총 1억 달러를 투자하였다. 2001년 몬테레이 생산법인(LGEMM) 설립과 2002년 1월 총 20개 모델, 연산 60만 대 생산이 가능한 냉장고 설비를 준공한 이후 에어컨, 전자레인지, 세탁기 등으로 생산 품목을 확대하였다. 한편 미국 트럼프 2기 정부 통상정책에 대한 대응으로 북미 생산라인 구조조정을 단행하면서 멕시칼리와 레이노사로 이원화돼 있던 LCD TV 공장을 중대형 고급 TV 생산을 위해 2024년 레이노사로 통합하였고,³²⁷⁾ 멕시칼리 공장의 휴대폰 생산라인은 2025년 초에 폐쇄했다가 세탁기·건조기 전용 생산라인으로 재단장하여 10월에 재가동되었다. 특히 멕시칼리 공장은 미국 관세정책 변화에 대응해 미국 권역별 제품 공급 지역을 최적화해 운영한다

327) 타마울리파스주의 레이노사에 구축된 생산기지에서는 OLED TV를 생산하고 있는데, 이 공장은 주로 내수시장은 물론 멕시코와 FTA를 체결하고 있는 파나마, 콜롬비아 등 주변시장 진출을 목표로 함.

는 전략³²⁸)에서 가전 생산기지로 재확대하는 등 생산거점으로 재정비되고, 라모스 아리스페에 입지한 캐나다의 마그나와 합작한 LG마그나 합작 공장 역시 2023년 9월 양산을 개시하여 가동 중이다.

한편 LG전자의 중남미 생산 투자는 멕시코와 더불어 브라질에서 진행되었다. 1995년 브라질 아마조나스 자유무역지대(ZFM)에 설립한 가전공장은 초기에 TV, 전자레인지, DVD 플레이어 등을 생산하다가 2001년에 에어컨 생산 라인을, 2021년에 노트북과 모니터 생산라인을 추가하며 생산 품목을 다변화했다. 브라질 내수시장과 남미 주변 수출시장이 성장하면서 LG전자 브라질 생산 법인은 2021년 이후 생산능력을 확대하고 있는데, 2024년 3월에는 2026년 완공을 목표로 냉장고, 세탁기, 건조기 등을 생산할 브라질 제2 가전공장 투자 계획³²⁹)을 발표한 바 있다. 제2 공장은 브라질 남동부 내수시장과 남미 수출시장으로 진출할 교두보를 마련하고, 현지화 및 프리미엄 전략을 통해 시장 지배력을 강화하려는 LG전자의 전략이 반영되어 있다. 이 외에 LG전자는 아르헨티나에서 OEM 업체를 통한 위탁생산 체제를 구축하고 생산 품목을 확대함으로써 비용 절감과 현지화 전략을 동시에 추구하고 있다.

현대자동차는 미주시장 진출을 목적으로 미국에 이어 브라질 상파울루주 피라시카바에 7억 달러 신규 투자를 실시했다. 프레스, 차체, 도장, 의장 등 완성차 생산설비와 부품/물류 창고, 차량 출하장 등 부대시설로 구성된 생산설비는 2012년 11월 준공되었다. 현대제철, 현대모비스, 현대트랜시스의 3개 공급업체, 테스트 트랙, 현대자동차그룹 연구개발센터, 다수의 부품협력업체가 동반 진출했는데, 연산 능력 15만 대로 출발하여 2013년 18만 대, 2019년 21만 대

328) LG전자의 미국 권역별 세탁기 공급 전략은 멕시코칼리 공장에서 생산되는 세탁기는 미국 서부권 지역을, 레이노사 공장은 미국 동부권을, 미국 테네시 공장은 중부권을 집중 담당함. 매일경제(2025. 7. 25.), 「LG전자, 美 공급망 개편 멕시코서 세탁기도 생산」(검색일: 2025. 11. 12.).

329) LG전자는 2024년 2월 약 20억 헤알(4,892억 원)을 투자하여 파라나주 파젠다하우그란지 시에 제2 가전공장 설립을 목적으로 파라나주와 공장 설립 협력 양해각서(MOU)를 체결하였고, 2026년 1월부터 공장을 가동하여 초기에는 냉장고를 주로 생산하고 향후 세탁기와 건조기 등 백색가전 전반으로 생산 품목을 확대할 계획임. 글로벌이코노믹(2025. 7. 25.), 「LG전자, 4892억 투자 브라질 제2공장 건설 '순항 중'...2026년 완공 목표」(검색일: 2025. 9. 12.).

등으로 생산설비를 확대해 왔다. 현대자동차는 중국계 자동차 업체의 적극적인 시장 진출과 브라질의 그린모빌리티혁신(MOVER) 프로그램 등 변화하는 브라질 자동차 산업 구조에 대응하기 위해 2024년 2월 브라질 친환경 자동차 투자 계획을 발표한 데 이어,³³⁰⁾ 2025년 6월 생산 협력 파트너 관계를 26년간 이어 온 브라질 협력사(CAOA)와의 생산·수입·유통·마케팅 계약을 해지하고, 피라시카바 공장 중심의 독자적인 생산·판매 전략을 본격화했다.

기아자동차는 멕시코가 글로벌 자동차 업체들의 생산 및 우회수출기지로, 특히 북미 수출을 위한 거점으로서의 중요성이 제고되자 2016년에 30억 달러를 투자하여 누에보레온주 페스케리아시에 중국, 유럽, 미국에 이은 네 번째 해외공장을 다수의 협력업체와의 동반 진출을 통해 마련했다. 기아자동차의 멕시코 투자 배경에는 NAFTA라는 무역협정을 통해 북미시장에 무관세로 수출하고, 20% 이상의 고율관세로 진입장벽이 높았던 멕시코 내수시장에 진출할 수 있었기 때문이다. 즉 멕시코 현지 공장에서 생산되는 물량은 물론, 현지 생산량의 최대 10%에 달하는 국내(한국) 수출 물량도 무관세 혜택을 받아 내수시장에 판매할 수 있었기 때문이다. 기아자동차는 멕시코가 전기차 생산거점으로 부상하자 2022년에 생산라인을 하이브리드 및 전기차 생산에 적합하도록 개조하는 투자(4억 8,000만 달러)를 확대하였다.

330) 현대차그룹은 2024년 2월, 2032년까지 11억 달러(54억 헤알, 약 1조 5천억 원) 규모의 친환경 자동차 투자 계획을 발표하며, 이는 브라질 정부가 발표한 그린모빌리티혁신(MOVER) 프로그램에 맞춰 브라질 내 하이브리드차, 전기차 및 그린수소차 관련 신규 투자 계획에 해당함. MOVER(2023. 12. 30. 발표)는 탈탄소·친환경차 지원 프로그램으로서 친환경차 연구·기술개발 투자 및 브라질 시설 이전 시 감세, 금융혜택 등 인센티브를 부여하는 내용을 담고 있음. 연합뉴스(2024. 2. 23.), 「브라질 톨라 “현대차, 2032년까지 1조5천억원 상당 투자”」(검색일: 2025. 9. 12.).

나. 산업단지

1) 중국

중국기업의 멕시코 산업단지 투자는 북미 지역 공급망 재편과 제조업 중심 산업 확대에 대응하는 전략적 조치로 중요한 의미를 갖는다. 멕시코 북동부의 누에보레온주와 몬테레이 등을 중심으로 조성된 산업단지는 중국 제조업체들의 생산기지로서 미국시장 접근 및 물류비 절감 효과를 극대화하는 공간으로 부상하고 있다. 대표적 사례인 ‘호푸산(HOFUSAN)’ 산업단지는 중국의 홀리 그룹과 푸통 그룹, 멕시코 현지 산토스 패밀리가 공동으로 설립한 합작법인으로, 멕시코에 진출하는 중국기업들에 투자 편의를 제공하고 있다. 이 산업단지는 중국정부가 중국기업의 해외진출(走出去)을 촉진하기 위해 추진한 ‘역외경제무역협력구(境外经贸合作区)’ 중 하나로, 이러한 산업단지는 보통 중국정부의 지원을 받아 입주 기업에 현지 정부와의 소통, 세관·세무·법률자문 서비스, 기업 등록 지원, 용자 및 출입국 편의 등 다양한 혜택을 제공한다.³³¹⁾ 호푸산 산업단지가 위치한 누에보레온주는 텍사스 라레도 통관항에서 200km 거리에 위치해 대미국 수출이 용이한 곳으로, 조성 초기인 2015년에는 입주 기업이 적었으나 2018년 미국이 대중국 관세 부과 조치를 시행하자 기업 진출이 활발해져 현재 자동차부품, 전자제품, 가구 등 분야에서 25개의 중국 제조업체가 입주하고 있다. 누에보레온 주정부는 산업단지 물류 편의를 위해 고속도로를 개통할 계획을 발표하고, 특정 기준을 충족한 입주 기업에는 세금 면제와 같은 혜택을 제공하는 등 여러 지원을 하고 있다.³³²⁾

그러나 호푸산 산업단지의 일부 입주 기업들은 USMCA 원산지 규정을 준수하기 위한 노동, 물류 및 현지 조달 비용, 멕시코 내 원단, 부품 공급난과 같은

331) 中国对外贸易杂志(2019), 「境外经贸合作区——中国对外开放新模式」, pp. 4~7.

332) “China-Latin America Investment Trends”(2022)(검색일: 2025. 9. 10.).

어려움을 겪고 있다.³³³⁾ 뿐만 아니라 중국 제품의 멕시코를 통한 우회수출을 우려하는 미국의 개입 역시 호푸산 산업단지를 비롯한 멕시코 진출 중국기업에 리스크로 작용하고 있다.

중국정부가 브라질에 건설한 역외경제무역협력구는 자카레이(Jacarei)에 위치한 체리(Chery) 자동차 산업단지가 있었으나 코로나19로 인해 반도체 칩 부족과 부품 공급망의 불안정으로 2022년 2월부터 가동을 중단한 상태이다.³³⁴⁾ 이 산업단지는 중국 자동차 제조업체 체리(Chery)가 해외 최초로 완전 조립식 자동차 생산을 위해 건설한 공장으로 약 4억 달러를 투자하고, 2014년 8월부터 운영을 시작하여 연간 약 15만 대를 생산할 계획이었다.³³⁵⁾ 그 외에 최근에는 중국이 브라질과 공동으로 첨단 농업 단지 건설도 추진하고 있다. 브라질 미나스제라이스주 파라카투(Paracatu)에 위치한 중-브라질 농업 과학 산업단지(China-Brazil Agricultural Science Industrial Park)는 중국 롱핑 아그리사이언스(LongPing AgriScience)와 롱핑 하이테크(LongPing High-Tech)가 주도하여 브라질 파라카투 시정부와 협력하여 운영되고 있다. 해당 산업단지는 2022년 5월 협정을 체결한 후 본격적으로 건설을 시작하였다.³³⁶⁾ 롱핑 하이테크는 종자 개발, 재배, 포장 분야에서 전문성을 갖춘 기업으로 농업학, 생물학, 생명공학 전공의 졸업 예정자를 대상으로 6개월 인턴십 프로그램을 운영하여 지역 인재의 고용을 촉진하고 있다.³³⁷⁾ 이 산업단지는 중국의 농업 기술과 브라질의 풍부한 농업 자원을 결합한 농업 분야 협력 모델이라고 평가된다.

이 외에도 중국은 민간 주도의 산업단지 협력도 추진하고 있다. 대표적으로

333) SCMP(2024).

334) Riotimesonline(2024), "Cocoa Chery to stop production in Brazil's Jacarei due to shortage of parts"(검색일: 2025. 9. 10.).

335) S&P Global(2022), "Country & Industry Forecasting: Latin America"(검색일: 2025. 9. 10.).

336) State Council Information Office of China(2022), "China's International Exchanges and Cooperation in the New Era"(검색일: 2025. 9. 10.).

337) Revista Cultivar(2024), "Longping High-Tech opens internship vacancies in four units"(검색일: 2025. 9. 10.).

는 브라질 아마조나스 산업단지(Amazonas Industrial Complex), 베네수엘라 마라카이보 산업단지(Maracaibo Industrial Zone), 칠레 산티아고 첨단 산업단지(Santiago Tech Industrial Park), 페루 마크로폴리스 산업단지(MacrOpolis Industrial Park), 콜롬비아 보고타 산업클러스터(Bogotá Industrial Cluster), 멕시코 누에보레온 몬테레이 산업단지(Monterrey Industrial Park, Nuevo León), 아르헨티나 부에노스아이레스 산업단지(Buenos Aires Industrial Complex), 우루과이 몬테비데오 경제특구(Montevideo Economic Special Zone), 파나마 콜론 자유무역지대(Colon Free Trade Zone), 코스타리카 훈타델에스테 산업단지(La Junta del Este Industrial Zone) 등에서 산업 협력을 진행하고 있다. 중국은 국가별 특성에 맞추어 원자재, 첨단 제조, 신재생 에너지 및 디지털 인프라 분야 등에 우선순위로 투자하며 장기 운영권 확보를 통한 안정적 시장 지배와 기술이전을 병행하고 있다.³³⁸⁾

가장 최근에는 브라질 미나스제라이스주 포우소 알레그레(Pouso Alegre)에 중국의 중장비 제조업체 XCMG가 연간 1만 대 이상의 중장비를 생산하는 R&D, 제조, 서비스, 금융을 아우르는 통합 산업단지를 구축했으며 브라질을 지역 허브로 삼아 중남미 전역 진출을 목표로 하고 있다.³³⁹⁾

2) 한국

한국과 중남미 국가 간 산업단지 협력은 민간기업을 중심으로 이루어지고 있다. 특히 멕시코, 브라질, 콜롬비아 등 중남미 국가들은 한국기업과의 합작 투자로 제조업, 첨단 부품, 친환경 에너지 산업 중심의 산업단지를 조성하여 일자리 창출과 현지 기술 역량 강화를 모색하고 있다.

338) 대외경제정책연구원(2023), 「중남미, 중국과의 긴밀한 관계구축에 박차」(검색일: 2025. 9. 10.).

339) China Daily(2025), "Trade booms, investment accelerates as China, Latin America deepen ties"(검색일: 2025. 9. 10.).

멕시코 북동부 누에보레온주의 몬테레이시는 자동차, 전자, 제조업 분야에서 글로벌 기업들의 투자와 생산이 집중되는 경제 허브로 한국기업들은 몬테레이를 전략적 생산거점으로 삼아 북미시장으로의 관세 혜택을 누리고 있다. 2023년 기준 몬테레이 산업단지는 2,500헥타르 규모로, 약 420개 국내외 기업이 입주해 있다. 이 중 절반 이상이 한국, 미국, 일본 기업으로 구성되며, 특히 한국기업의 비중이 약 18%에 달한다. 현대자동차와 기아는 몬테레이에 대형 생산시설을 보유하고 있으며, LG전자와 삼성전자는 가전 제조를 통해 북미 및 중남미 시장에 제품을 공급하고 있다.

브라질에서는 한국기업들의 합작투자로 기술 집약적제조업과 관련 산업단지가 확대되고 있다. DS멀티미디어 키오타는 아마조나스주의 산업단지에 약 2,000억 원 규모의 공장 설립을 계획 중이며, 첨단 디지털 기술과 지속가능 에너지 분야에 집중하고 있다.³⁴⁰⁾ 상파울루주 산업단지는 약 1,800헥타르 규모이며, 2019년 조사 시점 기준 370여 개 기업이 입주해 있다. 이 중 15%는 한국 기업으로, 포스코, 동국제강 등이 주요 입주사다.³⁴¹⁾ 포스코는 동국제강, Vale사와 함께 브라질에 제철공장을 건설, 2027년 가동 목표로 산업단지 내 철강 산업 경쟁력 강화를 추진하고 있다. 특히 2024년 7월, 한국과 브라질은 스위스 제네바에서 '산업재산권 협력 양해각서'를 체결하고 산업재산권 역량 강화, 정보 공유, 불법 복제 대응, 지식재산권 상용화 촉진 등에 대해 합의하여 향후 양국의 협력이 심화될 것으로 기대된다.³⁴²⁾

콜롬비아의 경우 한국과 협력해 친환경 에너지, 전기차 보급 및 관련 부품 제조에 중점을 두는 산업 생태계 조성을 위해 노력하고 있다. 콜롬비아 쿠마리보시 산업단지는 850헥타르 규모로 약 160개 업체가 입주해 있으며, 친환경 에너지 및 배터리 관련 기업이 약 30%를 차지한다.³⁴³⁾ 한국기업 포스코케미칼은

340) 「중국, 라틴아메리카와의 무역·투자 심화」(2024)(검색일: 2025. 9. 10.).

341) 「중국, 라틴아메리카와의 협력 확대」(2024)(검색일: 2025. 9. 10.).

342) Lexology(2018), "China-Latin America Investment and Trade Legal Framework"(검색일: 2025. 9. 10.).

리튬 배터리 핵심 원자재 공급과 함께 현지 합작법인을 설립, 배터리 재활용 및 발전을 위한 연구개발을 협력 중이다. 한편, 콜롬비아 정부는 산업단지 내 혁신 클러스터 구축을 지원하며, 친환경 인프라 및 스마트시티 동향과 연계하여 산업단지 경쟁력을 강화하고 있다.

다. 첨단기술 및 연구협력

1) 중국

중국은 과거 중남미와 주로 협력했던 전력, 교통 인프라 외에도 디지털 인프라를 통한 첨단기술협력을 확대하고 있다. 특히 화웨이가 5G 네트워크, 데이터 센터, 클라우드컴퓨팅, 스마트시티 등의 분야에서 중남미와의 협력을 활발히 추진 중이다. 화웨이 장비가 사이버보안을 취약하게 한다는 미국의 경고에도 불구하고 브라질, 멕시코, 아르헨티나, 칠레 등 중남미 주요국들은 5G 네트워크에 화웨이 장비를 사용 중이다. 화웨이는 브라질과 디지털 인프라 협력이 활발한 편으로 2022년에는 1억 3,400만 달러를 투자해 브라질에 두 번째 데이터센터를 설립할 계획을 발표했으며,³⁴⁴⁾ 브라질과 5G 도시(스마트시티) 시범사업도 추진 중에 있다. 2016년 브라질 Pontificia Católica de Rio Grande do Sul University와 스마트시티 혁신센터를 공동 설립해 스마트도에 필요한 지능형 공공 조명 시스템 및 응급상황 감지 시스템 등 기술을 연구하였으며, 2022년 브라질 통신업체 TIM과 협력해 쿠리치바(Curitiba)에서 스마트시티 건설 시범사업을 시작하였다. 또한 화웨이는 브라질 리오베르데(Rio Verde)에서 지방정부, 통신사와 협력해 드론과 클라우드 플랫폼을 활용하여 작물 생육을 모니터링하고, 질병 발생 시 신속하게 대응할 수 있는 미래 농업

343) 외교부 에너지협력센터(2022), 「중남미와의 협력 전략 및 정책과제」(검색일: 2025. 9. 10.).

344) Boston University(2023), 「研究速递|中国-拉丁美洲与加勒比经济公报」(검색일자: 2025. 9. 9.), p. 11.

시범사업도 추진 중이다. 이러한 시범사업 및 공동연구를 통해 중남미의 디지털 전환에 참여하고 중국의 기술을 보급·홍보하고자 한다.³⁴⁵⁾

한편 화웨이는 2019년 칠레에 중남미 첫 데이터센터를 설립한 후 브라질, 멕시코, 페루, 아르헨티나에 데이터센터를 설립하였고, 향후 콜롬비아에도 데이터센터를 설립할 것으로 알려졌다.³⁴⁶⁾ 화웨이는 이러한 데이터센터를 기반으로 중남미 지역 내 기업과 정부에 클라우드컴퓨팅을 활용한 서비스 제공 및 협력사업을 추진하고 있다. 2021년 칠레 환경부 등과 협력해 네트워크와 AI 기술을 기반으로 칠레 나우엘부타(Nahuelbuta) 국립공원의 멸종위기종 다윈 여우를 보호하는 프로젝트를 시작했고, 아르헨티나에서는 클라우드를 통해 주요 물류회사의 프로세스 간소화, 디지털 전환, 비용 절감 등을 지원하고 있다.³⁴⁷⁾

중국과 중남미 간의 또 다른 첨단기술협력 분야는 우주 협력으로 인프라 건설, 심우주 탐사 및 우주 과학, 우주 산업 사슬, 우주의 글로벌 거버넌스 등 다양한 분야를 망라하여 장기적이고 포괄적이며 실용적으로 진행해 오고 있다. 이 분야에서의 협력은 우주 기반 파트너십의 유의미한 확대를 특징으로 하는데, 1988년에 마련된 ‘중국-브라질 지구자원위성(CBERS) 프로그램’이 출발점이었다. 장기 협력 구상인 CBERS 프로그램은 남남 협력의 대표적인 사례로 평가되는바, 자원 및 환경 모니터링을 위한 지구 관측 위성의 공동 개발 및 발사를 포함하는 파트너십의 기반이 되었다. 중국은 국유기업과 민간기업을 활용하여 브라질(1999년 지구자원위성 발사),³⁴⁸⁾ 에콰도르(2013년), 볼리비아(2013년), 베네수엘라(2008년 Venesat-1 통신위성, 2012년 VRSS-1 및 2017년 VRSS-2 원격감지위성 발사)³⁴⁹⁾ 등 역내 국가들을 위한 위성을 개발,

345) Boston University Global Development Policy Center(2024).

346) 화웨이클라우드 홈페이지(<https://www.huaweicloud.com/>): Baxtel(2023. 4. 3.), “Huawei Cloud: Huawei Plans More Latin American Data Centers as Cloud Demand Rises.”

347) 环球网(2021. 8. 26.), 「华为云进入拉美两周年 创新技术保护生物多样性」; 인공지능신문(2021).

348) 1988년 이래 양국은 6기의 지구자원위성을 공동 개발한바, 위성 데이터는 농업, 수자원 보전, 환경 모니터링 분야에 널리 적용될 뿐만 아니라, 중남미, 아프리카, 동남아시아 국가 연합(ASEAN) 및 기타 지역의 개발도상국에 풍부한 원격 감지 위성 서비스를 제공하고 있음.

349) 베네수엘라는 중국의 ‘달 기지 프로젝트’ 관련 협력 프로토콜에 최초로 서명한 국가임. Venesat-1

발사, 운영하고 있고,³⁵⁰⁾ 특히 베네수엘라(2008년), 볼리비아(2013년), 페루(2015년), 아르헨티나(2016년)를 위시한 국가에서 남반구에 절대적으로 부족한 위성 제어 및 데이터 수신 지상국 네트워크 구축을 통해 성장하는 중국의 우주 인프라를 지원하고 있다.³⁵¹⁾ 중남미 국가들과의 협력 구상은 중국의 ‘국제 달 연구 기지 프로젝트(International Lunar Research Station project)’의 일환인데, 미국이 주도하는 Artemis 프로젝트의 대안으로 활용하고 있다.

중남미 지역에서 아르헨티나는 중국의 우주전략에서 Artemis 프로젝트에 참여하고 있는 멕시코, 브라질, 콜롬비아, 에콰도르 등의 국가들 가운데 가장 중요한 입지를 차지하고 있다. 20여 년에 걸친 양국의 외교 및 경제협력 관계 강화 노력을 바탕으로 양국은 2014년에 우주 협력과 관련한 비밀 협정을 체결했다. 즉 아르헨티나 위성을 위한 장기적인 중국의 기술 및 재정적 지원 결과로 중국이 네우켄 지방에 심우주 기지를 건설하고 운영하는 협정이었다. 이 기지는 달 토양 샘플 탐사, 수집, 회수하는 로버 임무 지원 및 모니터링, 지상국과의 통신을 더욱 쉽게 만들어 중국이 모든 위성과의 통신 빈도를 늘릴 수 있도록 설계되었다. 이 협정이 특히 중요한 이유는 비록 네우켄 부지가 아르헨티나의 주권적 통제하에 있지만, 면세 특혜는 물론 중국 인민해방군(PLA)에 의한 운영이 명시되었기 때문이다. 서반구 안보를 우려하는 미국의 입장이 반영되어 2016년에 기지의 민간 용도 사용을 보장하는 의정서가 마련되었으나, 2024년 완공된 ‘전파망원경(CART: China-Argentina Radio Telescope)까지 가세되면서 의혹은 해소되지 않고 있다.³⁵²⁾

(Simon Bolivar)은 중국에서 제작된 통신위성으로 중국 발사장에서 중국 로켓에 의해 궤도에 안착한 사례임. VRSS-1(Francisco de Miranda)은 중국에서 발사된 베네수엘라 최초의 원격 감지 위성으로 베네수엘라의 토지 및 자원 조사, 도시 계획, 환경보호, 재난 감지 및 관리에 기여하고 있는데, 2017년에 VRSS-2(Antonio José de Sucre)가 발사되었음.

350) The State Council of The People’s Republic of China(2024), “China joins hands with LatAm, Caribbean countries to explore space”(검색일: 2025. 9. 9.).

351) Universidad de Navarra(2024), “China’s space diplomacy in Latin America: Partners for its Lunar station”(검색일: 2025. 9. 9.).

352) Universidad de Navarra(2024), “China’s space diplomacy in Latin America: Partners for its Lunar station”(검색일: 2025. 9. 9.).

한편, 중국과 중남미 지역의 연구협력은 전략적 협력 관계 강화와 경제 다각화, 기술 혁신 촉진을 위해 다방면에서 추진되고 있다. 특히 에너지, 우주과학, 보건·의료, 디지털경제, 환경보호 등의 분야에서 현격한 협력 확대가 이루어지고 있으며, 중장기적 관점에서 지속가능한 발전에 기여하는 통합적 협력 모델을 구축 중이다.³⁵³⁾ 특히 브라질, 아르헨티나, 칠레, 코스타리카, 우루과이 등 주요 중남미 국가와 중국은 정부 간 과학기술 협력협정을 체결하고 연구자 교류 및 공동 프로젝트 진행을 활발히 추진하고 있다. 2020년 이후 중국은 12기의 인공위성을 중남미 국가에 공급 및 공동 운영하였으며, 2023년까지 연간 우주과학 교류 연구 프로젝트가 35건을 초과하여 확대되었다. 2024년 4월 중국이 주최한 ‘중남미 및 카리브해 우주 협력 포럼’은 양 지역 우주과학 기술 협력의 전환점으로 평가받는다. 이를 통해 인공위성 개발, 위성 데이터 공유, 공간 기술 협력 등 우주과학 분야에서 혁신적 협력 모델이 마련되었으며, 중국은 포럼에 참여한 아르헨티나, 브라질, 칠레, 우루과이 등 주요 중남미 국가들과 중국의 첨단기술과 인프라를 기반으로 우주 연구 역량 강화에 주력하고 있다. 코로나19 팬데믹 이후 중국은 중남미 보건·의료 역량 강화에 중점을 두고 백신 공급, 진단장비 지원과 함께 연구협력도 확대했다. 2021~23년 사이 중국은 중남미 10여 개국과 공동 전염병 대응 연구 프로젝트 20건 이상을 수행하며, 현지 의료인력 교육 및 연구장비 지원에 연간 1억 달러 이상 투입했다. 중국은 코로나19 팬데믹 대응 과정에서 중남미 지역 의료기관과 백신 및 진단장비 협력을 확대하였으며, 대규모 보건·의료 연구 네트워크를 구성해 팬데믹 이후 보건 시스템 강화를 위한 학술 연구와 기술이전에도 힘쓰고 있다. 이는 중남미 지역 보건·의료 체계의 질적 향상에 기여하는 한편, 중국의 의료 산업 글로벌 진출에도 영향을 미치는 중요한 협력 사례로 평가된다.³⁵⁴⁾ 또한 중국과 중남미는

353) *Ibid.*

354) Council on Foreign Relations(CFR)(2024), “China’s Influence in Latin America: Argentina, Brazil, Venezuela, Security, Energy, and the Belt and Road Initiative”(검색일: 2025. 9. 10.).

재생에너지 개발, 환경보전 및 기후변화 대응 연구에 있어 긴밀한 공동 연구 네트워크를 구축했다. 특히, 브라질과 아르헨티나는 중국기업과 병행해 수력, 풍력, 태양광 등 클린에너지 개발 프로젝트를 활발히 진행하고 있다. 2020~24년 동안 중국정부 지원 아래 15억 달러 이상의 연구개발 자금이 중남미 지역 그린 에너지 연구기관에 투자되었으며 중국의 금속광산 및 리튬 채굴 기업과 함께 환경 영향 평가 및 지속가능한 채굴기술 개발을 위한 연구도 병행 중이다.³⁵⁵⁾ 중국과 중남미 간 연구협력은 단순한 기술 및 학술 교류를 넘어, 국가전략 차원에서의 산업 경쟁력 강화와 지속가능발전 목표 달성을 위한 통합적 협력프레임으로 진화하고 있다. 중남미 지역은 중국의 신기술과 자본 투자를 바탕으로 경제 다변화와 고부가가치 산업 육성을 도모하며, 중국은 중남미를 글로벌 전략적 파트너로 인식하고 장기적 기술협력과 연구개발(R&D) 투자 확대 정책을 추진 중이다.³⁵⁶⁾

2) 한국

한국과 중남미 간의 첨단기술 분야에서의 민간 협력은 상호 보완적인 기술 및 자원 보유 강점을 바탕으로 디지털 전환(ICT 인프라, 전자정부, 스마트시티), 지속가능한 청정에너지, 사이버 보안, 스마트팜, ICT 기반 보건 등에서 이루어지고 있다. 주요 세부 분야로는 ICT 및 클라우드 기술, 스마트 농업, 스마트 시티, 재생에너지 솔루션, EV 및 배터리 등이 있다. 먼저 디지털 전환 및 ICT 분야 협력에서는 디지털 정부 서비스 개발 및 구현, 사이버 보안 강화, 5G 네트워크 인프라 개선 등에 집중되어 있다. 스마트 시티 및 팜 협력에서는 도시 및 농업 환경 개선에 적절한 한국의 기술 및 전문성이 활용되며, 지속가능한 에너지 협력에서는 태양광 패널 및 배터리에 한국의 기술이 제공되는 가운데 리튬

355) European Parliament(2025), "China's increasing presence in Latin America: Implications for the European Union"(검색일: 2025. 9. 10.).

356) *Ibid.*

및 구리와 같은 중남미의 핵심 광물이 활용되는 방식으로 진행되고 있다.

첨단기술 분야에서 한국 민간기업의 진출 사례를 보면 투자 진출보다는 기술협력을 통해 주로 이루어지고 있다. 삼성전자, 현대, LG, 카카오 등 한국기업들은 디지털 기술 전문성을 활용하여 중남미 지역의 제조업 기반과 협력하고 있다. 이러한 기술협력의 배경에는 EDCF와 ODA와 같은 공적자금의 역할이 큰데, 인공지능, 빅데이터, 차세대 네트워크와 같은 첨단기술에 중점을 둔 프로젝트들이 진행되고 있다.

한국과 중남미 간의 항공우주 협력은 중국보다 낮은 수준에서 이루어지고 있는데, 주로 방산 파트너십과 민간 우주 분야 사업으로 구성되어 있다. 한국항공우주산업(KAI)은 2024년에 페루 국영 항공기관(SEMAN)과 KF-21 전투기 부품 공동 생산을 위한 MOU를 체결했는데,³⁵⁷⁾ KAI는 2014~17년에 20대의 KT-1P 훈련기 수출에 이어 FA-50 경전투기 수출을 위해 노력 중이다.³⁵⁸⁾ 한국항공우주연구원(KARI)은 멕시코 국립 폴리테크닉대학교(IPN)와 전략적 학술 협력 촉진을 위한 5개년 협력협정을 체결했는데, 주로 KARI의 항공우주 분야 경험을 활용하기 위해 대학원생 방문, 연구자 교류, 양자 연구에 중점을 두고 있다. 이러한 노력은 무기 수출 다각화, 기술 교류 증진, 그리고 첨단 산업 분야에서 한국의 글로벌 시장 입지 확대를 위한 전략에 따라 추진되고 있다.

357) KBS World(2024), "S. Korea, Peru Agree to Expand Cooperation in Defense Industry, Mineral Sector," https://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=189134(검색일: 2025. 9. 9.).

358) Korea Times(2024), "Peru emerges as land of opportunity for Korean arms manufacturers," <https://www.koreatimes.co.kr/business/companies/20240522/peru-emerges-as-land-of-opportunity-for-south-korean-arms-manufacturers>(검색일: 2025. 9. 9.).

라. 해양 인프라 협력

1) 중국

중국의 중남미 교통 인프라 투자는 주로 항만, 철도, 도로에 집중되어 있으며, 이는 세계 무역 및 공급망 강화와 글로벌 지정학적 영향력 확대를 위한 일대일로(BRI) 사업의 일환이다. 주요 사업으로는 페루 찬카이 항을 비롯한 항만 건설 및 운영, 아르헨티나와 브라질의 주요 철도 노선, 그리고 멕시코 도시철도 시스템 구축 및 파나마 지하철 건설 참여 등이 대표적이다. 이러한 투자 사례는 중국의 원자재 확보와 상품 시장 확대에 전략적으로 중요한 역할을 수행하는 동시에, BRI로 인한 부채, 주권, 그리고 다양한 주체들의 환경적 위협으로 인한 비판의 대상이 되기도 한다. 본 보고서에서 페루의 찬카이 항구(Chancay Port), 칠레의 산안토니오 항구(Port of San Antonio), 브라질의 상루이스 항구(Port of São Luís), 아마존 수로(Amazon Waterway) 유역 항구, 비록 홍콩 기업이 운영 중이지만 중국의 영향력이 미치고 있는 파나마운하 양안 항구 등 해양 인프라 프로젝트 사례만을 살펴보면, 차이나시핑, 중국원양해운(COSCO), 중국교통건설공사(CCCC) 등이 항구 운영 및 해운업 부문에 투자하고 있다. 먼저 찬카이 항구는 2019년에 중국 국영 해운 및 물류 회사인 COSCO와 페루 회사(Volcan Compañía Miner)가 설립한 법인(Cosco Shipping Ports Chancay Perú SA)이 건설 및 운영 중인 주요 심해 항구로서 남미 지역에서 태평양 무역의 중요한 허브가 되도록 설계되었다. 항구 서비스의 효율성 증대를 위해 철도 건설이 제안된 상태이고, 카야오 항과 호르헤 차베스 국제공항을 비롯한 인접의 교통 인프라와 중남미(Pan-American Highway, 남미인프라통합이니셔티브 IIRSA) 및 브라질을 비롯한 주변국과의 교통 인프라망 연결을 통해 남미 물류의 중심지로의 발전을 도모하고 있다. 연간 100만 개 컨테이너 처리가 가능하도록 설계된 1단계 공사를 완료하면서 2024년 11월 개항

한 찬카이 항구는 BRI의 일부이면서 동시에 공공 이용을 위한 민간 항구로서 페루 법률에 따라 항만 서비스 공급 독점권을 부여받았다.

칠레 중부 발파라이소 지역에 입지한 산안토니오 항구(Port of San Antonio)는 주변의 발파라이소 항구를 제치고 주요 화물항으로서 칠레 최대 항구이자 주요 무역 중심지로 부상했다. 2018년 11월 중국과 칠레는 BRI 공동 구축 협력에 관한 MOU를 체결했는데, 국가 차원의 BRI 구상 이행 방안으로 산안토니오 항구를 협력 인프라로 설정³⁵⁹⁾한 이후 중국을 포함한 아시아를 오가는 상품의 주요 입출항 지점으로 활용하고 있다. 2025년 개통된 산안토니오 항의 새로운 직항 노선은 상하이, 닝보, 부산 등 중국과 한국의 항구와 연결된바, 광물, 레드 와인, 신선 과일 등 칠레의 수출품과 다양한 중국산 상품의 수입에 소요되는 운송 시간을 단축하고 무역 효율성을 향상시키는 데 일조하고 있다. 칠레 항만 부문에는 다양한 중국기업이 참여하고 있지만, 산안토니오 항의 주요 개발 및 운영사는 칠레 국영 산안토니오 항만 회사(San Antonio Port Company)이다. 이 회사는 산안토니오 외항 확장 사업을 감독하고 있는 데, 2025년 9월 중국항만엔지니어링(CHEC)에 개발사업의 사전 자격을 부여했다.³⁶⁰⁾

브라질 마라냥주에 입지한 상루이스 항(Port of São Luís) 개발 프로젝트는 2016년에 개시된 Plano Arco Norte³⁶¹⁾의 일부분인데, BRI 전략에 입각하여 51% 지분을 보유한 중국교통건설공사(CCCC)가 주도하는 컨소시엄이 5억 달러를 투자하여 개발을 추진했다.³⁶²⁾ 항만 개발의 주된 목표는 브라질 북부에

359) 2018년 11월 체결된 BRI 양해각서에 입각하여 중국 푸젠성에 입지한 샤먼 항(Port of Xiamen) 당국은 칠레 산안토니오 항과 우호 관계를 맺었는데, 산안토니오 항은 샤먼 항 당국이 2002년 미국의 볼티모어 항을 시작으로 체결한 14번째 국제 우호 항임. China Service Info(2019. 4. 9.), "Xiamen port ties up with Chilean counterpart"(검색일: 2025. 9. 11.).

360) bnamericas(2025b), "San Antonio Outer Port's international tender includes the first three prequalified companies"(검색일: 2025. 9. 9.).

361) 'Plano Arco Norte'는 전략적 물류 계획으로서 브라질 북부의 여러 주(Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Maranhão)에 위치한 항구와 환적장 연결을 통해 농업 생산물 등의 수출 경쟁력 제고를 목적으로 함. 이 계획은 특히 남부 지역과 계절적으로 보완적인 수문학적 특징을 활용하여, 아르코 노르테 지역의 항구 및 교통 인프라를 강화하는 데 중점을 두었음.

362) XINDE MARINE NEWS(2019), "Chinese-funded port construction in Brazil to benefit both countries"(검색일: 2025. 9. 11.).

항만 인프라를 구축하여 물류 비용을 절감함으로써 브라질 상품의 중국으로의 운송 효율을 제고하는 데 있었다. 이 프로젝트는 곡물 및 석유 제품의 운송 용량 증대를 위한 복합화물단지 개발과 브라질 중북부 교통 시스템의 전략적 거점 역할을 수행하도록 설계되었다.³⁶³⁾

Amazon Waterway 유역 항구 개발³⁶⁴⁾은 아마존강을 따라 산재한 항구에 대한 투자를 통해 태평양과 대서양을 연결하는 해양 무역로 구축을 추구했다. 아마존 유역에 입지한 약 100여 개의 민간 산업용 항구는 남미 내륙에서 가장 빠르게 성장하는 인프라 회랑의 필수적인 부분으로서 대두, 옥수수, 광물 등 다양한 수출품을 내륙에서 대서양과 태평양으로 저렴하고 신속하게 운송하는 교통 인프라이다. 중국은 BRI 사업의 일환으로 아마존 수로 프로젝트에 투자했는데, 브라질은 물론 아마존을 공유한 남미 각국들과의 협력에 주목하고 있다. 중국 국영 건설회사(Sinohydro)와 페루 기업(Casa Contratistas) 컨소시엄(Cohidro)은 2017년에 2022년 완공을 목표로 4개 강 준설을 통해 항해성을 개선하는 Hírovía Amazónica(Amazon Waterway) 프로젝트의 개발 및 자금조달 사업권(PPP 사업)을 페루 교통통신부로부터 확보했다.³⁶⁵⁾ 브라질은 BRI 전략과 연계하여 태평양을 통해 1차상품을 수출할 목적으로 아마존을 가로질러 태평양으로 나아갈 새로운 물류 수송로를 확보할 계획이다. ‘아마존 루트(Amazon Route)’ 또는 “루트 2(Router 2)”³⁶⁶⁾와 “Rondon Quadrant’ 또는 ‘Router 3’³⁶⁷⁾으로 알려진 이 노선들은 아마조나스주의 주도인 마나우스와 브

363) CCCC는 브라질의 교통 인프라 프로젝트에 대한 참여도 지속적으로 시도하고 있는데, 2025년 들어 서도 포르투갈 기업(Mota Engil)이 주도하는 컨소시엄 참여를 통해 사업권을 확보한 바이아(Bahia)주의 교량(Salvador-Itaparica bridge) 계약을 재협상한 데 이어 브라질 연방정부가 주도하는 New PAC 일환으로 개발 예정인 터널(Santos-Guaruja tunnel) 프로젝트 수주 활동에도 컨소시엄을 구성하여 적극 참여하고 있음. CPG(2025), “China’s dominance in Brazil? Chinese construction company wants to control Brazil’s biggest projects, including the country’s first underwater tunnel”(검색일: 2025. 9. 11.).

364) 2014년 처음 제안된 남미인프라통합구상(IIRSA)의 일부분임.

365) Dialogue Earth(2019), “China-backed Amazon Waterway mired in murky information”(검색일: 2025. 9. 11.).

366) 중국과의 교역을 원활하게 하기 위해 아마존강 유역을 페루, 에콰도르, 콜롬비아의 태평양 항구와 연결하는 강 및 도로 인프라 네트워크를 지칭함.

라질의 곡물 생산 지역을 페루의 찬카이 및 파이타, 에콰도르의 만타, 콜롬비아의 투마코 등 남미의 태평양 항구 4개 도시와 연결을 목표로 하고 있다.³⁶⁸⁾ 브라질은 새로운 수송로를 통해 곡물, 육류, 철광석 등 수출 촉진과 아시아, 특히 중국과의 무역 가속화를 기대하고 있다. 이에 중국은 운송로를 이용하고,³⁶⁹⁾ 개발 자금을 지원하며,³⁷⁰⁾ 철도 등 교통 인프라 건설 참여³⁷¹⁾ 등에 관심을 표명 중이다.

파나마운하의 양안에 입지한 파나마의 최대 컨테이너 항인 크리스토폴 항과 발보아 항은 1997년부터 홍콩 기업인 CK Hutchison Holdings가 운영 중이지만,³⁷²⁾ 2020년 제정된 중국의 국가안보법이 홍콩 기반 기업에서 갈등이 발생할 경우 중국의 영향력 행사를 규정하고 있기 때문에 사실상 중국의 영향권에 있다. 미국은 파나마운하 영구 이양 이후 중국의 영향력 확대를 주목해 왔는데, 미국 트럼프 2기 정부는 파나마와 체결한 영구중립협정을 바탕으로 역내 안보를 위해 운하를 비롯한 항구 등 주변 인프라의 운영권 회수를 주장하고 있다.³⁷³⁾ 2017년 파나마가 BRI 협정을 체결하면서 중국기업들의 운하 주변 인

367) 브라질 서부의 아크레(Acre)주와 혼도니아(Rondonia)주, 그리고 서부 마투그로수(Mato Grosso)주를 통과하는 육로 기반 루트로서 페루와 볼리비아와 연결하여 상품 수출을 촉진하려는 계획임.

368) 2024년 11월 새로 발표된 '남미통합개발경로 프로젝트(South American Integration and Development Routes Project)에 소개된 Route 1(Guiana Island), Route 4(Capricorn Bioceanic), Route 5(Southern Bioceanic)를 포함한 5개 수송로의 일부분임. Mongabay(2025), "Brazil plans new Amazon routes linking the Pacific & China's New Silk Road"(검색일: 2025. 9. 11.).

369) 중국 식량무역회사인 Cofco는 브라질의 강 항구 운영사인 Hidrovias do Brasil의 주요 고객임.

370) BRICS 개발은행은 대두 농장들을 Tapajós강과 연결하는 수송로인 BR-163 고속도로 개선 사업에 자금을 지원함.

371) CCCC는 아마존 농업 중심지와 태평양을 연결할 철도(Ferrogrão) 건설 프로젝트 참여에 관심을 표명하였음.

372) 파나마운하 주변에는 5개의 컨테이너 항이 외국 기업에 의해 운영되고 있는데, Colon 항(싱가포르), Rodman(대만), Manzanilla(미국).

373) 파나마운하를 통과하는 3개의 교량(Atlantic Bridge, Centennial Bridge, Bridge of the Americas)이 건설되어 있는데, 태평양 발보아 항에 입지한 Americas 교량 북측에 중국기업이 14억 2,000만 달러를 투자하여 파나마시티와 파나마 서부를 연결하는 네 번째 교량을 건설 중임. 2018년 CCCC와 중국항만공학회사(CHEC: China Harbour Engineering Company)가 구상한 쿼소시엠투(Cuatro Fuente)이 수주한 교량은 2025년 6월 현재 공정률 21.2%를 기록 중인데, 2020년 자금 조달 문제 등으로 연기되다가 계약변경 등을 통해 사업비가 21억 4,000만 달러로 증가했음. 사업비가 18억 달러 낭비되었다는 물리노(José Raúl Mulino) 대통령의 비판 속에 미국은 이 교량이 파나마운하의 안

프라 투자가 활성화되었는데, 파나마는 2025년 미국의 압력으로 BRI 탈퇴를 선언한 동시에 허치슨 사와 양안 항구 운영권 매각을 논의하고 있다.

마지막으로 중국이 중남미 지역에서 주목하고 있는 대규모 교통 인프라 사업으로는 니카라과 운하 프로젝트를 들 수 있다. 중국은 잠재적인 파나마운하 경쟁 인프라를 구축하고, 미국이 주도하는 중미 지역에서 영향력을 확대하는 전략적 방안으로 파나마운하 건설을 계획했다. 니카라과 호수를 통해 태평양과 대서양을 연결하려는 운하 사업 개발 및 50년 양허권은 2013년 홍콩 기업인 홍콩니카라과운하개발투자사(HKND 그룹)가 수주했다. 2014년 기공식에도 불구하고 환경 문제, 지역사회 이주, 재원 조달 실현 가능성, 니카라과의 정치 불안 등 다양한 요인으로 인해 2024년 5월 사업권이 취소된 바 있다. 그러나 최근 파나마운하 및 주변 인프라를 둘러싼 중국-미국-파나마 간의 갈등이 심화되면서 니카라과운하 사업 재추진 가능성이 높아지고 있다³⁷⁴⁾

2) 한국

중남미에서 한국의 해양 인프라 협력은 투자, 건설 및 운영을 특징으로 하는 중국의 사례와는 달리 항만 현대화 사업에 참여하거나 운영·관리를 위한 한국의 지식과 경험 전수를 통해 역내 경제 발전과 양자간 무역 연계성을 강화하는데 중점을 두었다. 즉 지역의 신규 해양 인프라 사업 타당성 조사와 현지 인력 역량 강화 사업을 수행하거나, 과테말라, 온두라스, 엘살바도르 사례에서 볼 수

보를 위협할 수 있다고 주장하고 있음. 또한 미국이 주목하는 파나마운하 주변 인프라는 태평양 쪽에 CHEC가 건설 중인 크루즈 터미널(Amador Cruise Terminal)과 중국철도터널그룹(CRTG: China Railway Tunnel Group)이 건설 중인 파나마시티 지하철 연장 노선임. CRTG는 현대엔지니어링이 주도하는 컨소시엄에 참여하여 파나마시티 지하철 3호선 연장 노선에서 운하 하부를 통과하는 터널 건설을 담당하고 있음. 미국은 2022년 운하의 대서양 측에 입지한 마르가리타 섬에 건설하려던 신규 항만과 중국이 제안한 파나마시티-데이비드 고속철도 건설 사업, 2018년 태평양 측 운하 관문에 입지한 Amador Causeway섬에 중국대사관 건축 시도 등도 파나마운하의 안보를 위협하는 사례로 제시하였음. bamericas(2025a), "Panama's president claims US\$1.8bn 'wasted' during construction of 4th canal bridge"(검색일: 2025. 9. 11.); BBC News(2025), "Mapping China's influence around the Panama Canal"(검색일: 2025. 9. 11.).

374) 중국 현지출장 인터뷰 발췌(2005. 8. 10.~13.).

있듯이 특정 항만의 현대화를 위한 기술협력 사업에 참여했다.

항만 현대화를 위한 최근의 사례로는, 먼저 2014년 한국과 과테말라는 항만 개발을 위한 양해각서를 체결하고 2015년부터 컨테이너 터미널과 항만들 (Port of Santo Tomas de Castilla, Port of Quetzal)의 재건 및 현대화를 위한 마스터 플랜 구축 사업을 실시했다. 온두라스와는 2021년에 중미경제통합은행(BCIE)의 한국신탁기금을 활용해 항구도시(Puerto de Cabotaje de La Ceiba)의 개선과 현대화 로드맵을 설계하는 기술협력 사업을 실시했다. 교통 연결성, 부동산 가치, 그리고 관광 잠재력을 고려하여 해양 인프라에 대한 시장 수요를 분석하고, 사업 담당자들을 대상으로 항만 현대화 및 마케팅 모범 사례에 대한 역량 강화 과정도 포함되었다. 엘살바도르에서는 한국수출입은행의 EDCF 자금 지원을 모색하면서 주요 물류 중심 항구(Acajuatla)의 설비를 확장하는 협력 사업을 추진했다. 튀르키예 기업(Yilport)의 투자 발표에서 보듯이 한국에 의해 본 사업은 추진되지 않았으나 2021년에 도하엔지니어링이 사업 타당성 연구를 진행한 바 있다.

5. 현지와의 갈등 요인과 중국의 대응

중남미 거점 지역과의 갈등 요인은 노동, 환경, 원주민 문제 등을 포함한 경제사회적 갈등과 미·중 패권경쟁이 중남미 지역으로 확산됨에 따른 정치적인 견제, 미국을 비롯한 서방 국가들의 압박, 현지 정부의 급격한 변화 등을 포함한 지정학적 요인으로 분류할 수 있다. 본절에서는 중남미 주요 거점 지역에서 한국과 중국이 경험한 갈등 사례를 바탕으로 갈등 발생의 원인과 해결 과정, 결과 등을 살펴보고 한국에 대한 시사점을 제시하고자 한다.

가. 경제·사회적 갈등

1) 노무 관리

중남미 지역은 노동 관련 법안이 매우 강력하게 작동하는 지역으로 내외국인 모두 노동자의 권리를 보호받을 수 있도록 적용하고 있다.

삼성전자는 브라질 아마조나스주 마나우스 자유무역지대 내 대규모 전자제품(주로 TV, 휴대폰 등) 조립 공장을 운영하며 중남미 지역 시장에 제품을 공급하고 있다. 마나우스 공장은 고도로 자동화된 생산라인을 갖추고 있으나, 대량의 현지 근로자를 고용하여 연중 무휴 교대 근무 체제로 운영된다. 2013년 브라질 노동부는 삼성전자에 대해 약 2억 브라질 헤알(약 1억 800만 달러 규모) 상당의 대규모 소송을 제기했는데 주요 쟁점은 근로자 6,000명 이상을 대상으로 △ 최대 15시간 연속 노동, △ 반복적 작업 등으로 인한 허리·근골격계 질환, △ 휴식 부족으로 인한 산업재해 위험 노출, △ 작업환경 개선 미흡, △ 휴게 규칙 위반, △ 현장 감독 및 모니터링 미비 등의 노동권 침해 및 건강권 위반이었다. 삼성전자는 브라질 노동당국 조사에 전면 협조 의지를 밝히고, 작업 현장 전수 평가 및 개선 계획을 공식 발표했으며 장시간 노동 시간 단축, 작업 강도 조정, 현장 정밀 휴식·관찰 규칙 도입, 안전·보건 기준 강화 등 개선 의지를 표명하며, 후속조치로 노동환경에 대한 지속적 모니터링과 평가를 병행했다. 브라질 노동부가 현장 개선 지시와 더불어 휴식 규칙 엄격화, 노동감독 강화, 작업시간 단축 등 감독 행정지도 및 이행 모니터링을 수행하고 선진 노동·산업재해 예방법, 근로 복지 개선 요구, 적정 휴게시간 및 그룹별 작업 배치 조정 등의 방안을 현장에서 직접 지도하며 집행의 실효성을 확보하는 등 조치를 취하면서 사태는 일단락되었다. 이는 삼성전자 마나우스 공장은 생산 효율성 극대화과 비용 절감을 위해 도입한 다층적인 하청 및 외주 체계와 브라질의 강력한 노동 행정망과 충돌한 사건이다. 즉, 다국적 기업의 글로벌 표준화된 생산

모델과 현지 규제 체계가 맞부딪친 사례라고 할 수 있다. 이러한 노동 문제는 단순히 지역의 문제가 아니라, 한국기업의 국제적 CSR, 윤리경영 과제로 확장될 가능성이 있어 매우 유의해야 한다.³⁷⁵⁾ 멕시코 바하칼리포르니아주 티후아나에 위치한 삼성전자도 △ 장시간 노동, △ 노조 설립 제한, △ 산업재해 문제로 국제 NGO와 현지 언론에서 반복적으로 ‘노동권 침해’를 지적하고 노동자들의 파업 및 항의 사례가 보고되면서 일부 노조 재편 및 단체협약(collective bargaining) 절차 개선, 근로시간 규정 준수, 산업안전 규제 강화 노력 등의 기업 차원의 조치가 취해졌다. 그러나 2019년 멕시코 노동법 개혁 이후 노조 자유화와 미국-멕시코-캐나다 협정(USMCA)에서 노동권 강화 조항이 포함되면서 구조적 노동 문제가 지속되고 있다. 이 갈등 사례는 ‘기업-노동자’ 갈등을 넘어 제도 개혁, 국제 무역 협정과 연결된 다층적 갈등 사례로 분류할 수 있다.

한편, 중국 대표 전기차 기업 BYD는 브라질 북동부 바이아주 카마사리(Camaçari) 지역에 과거 포드(Ford)가 철수한 대규모 자동차 공장 부지를 인수하여 중남미 최대 규모의 전기차(EV)·배터리 생산기지를 구축하여 브라질을 중남미 전기차 수출 허브로 육성하고자 하였다. 2024년 말 현장 단속에서 하청업체(Jinjiang 등)를 통한 ‘노예 유사 노동(여권 압수, 열악한 숙소, 장시간 노동 등 강제노동적 요소)’ 정황이 적발되면서 브라질 노동검찰(MPT)이 인신매매, 강제노동 혐의로 BYD 및 하청업체를 상대로 손해소를 제기하였다. 이에 브라질 노동당국은 해당 중국인 노동자 163명을 ‘국제인신매매 피해자’로 지정하였고, 언론매체는 ESG 리스크 및 국제 인권 기준 위배 사례로 집중 보도하였고, 브라질 정부는 BYD 하청 근로자에 대한 비자 발급을 일시 중단하였다. 이에 BYD 본사도 즉각 조사를 착수하여 하청 계약을 해지하고 숙소를 개선하였으며 하청업체 선정 기준을 재검토하였다. 그럼에도 불구하고 중국인 노동자의 신규 비자 발급이 중단된 가운데 BYD는 2025년 7월 완성품 조립이 아닌 모든 부품을 분해된 상태(kit)로 수입하여 현지 공장에서 조립하는 방식으로

375) 전문가 간담회 발췌(2025. 8. 28.).

차량 조립을 시작하였다. 브라질 노동검찰의 손해배상소송은 계류 상태이고 BYD의 전체 생산라인 가동이 2026년 말로 연기된 결과로, BYD는 브라질을 비롯한 국제사회에서 다소 신뢰를 상실하게 되었다.

2) 환경오염

환경 보전 또한 중남미 지역에서 중요하게 고려해야 하는 요소 중 하나이다. 중남미 지역의 환경 관련 법제도는 매우 강력하게 적용되며 지속가능한 발전을 위해 환경 영향 평가가 철저히 이루어지고 있다.

브라질 세아라주 페셈(Pecem)에 위치한 브라질 발레(Vale), 동국제강, POSCO의 합작투자(JV) 대형 제철소인 CSP 제철소의 경우, 슬래브 제련 및 항만 수출 과정에서 발생하는 분진, 소음, 대기오염이 지속적으로 제기되어 왔다. 이 기업은 항만 연계형 제철소로 인근 주민들은 건강 악화·생활 환경 저하를 호소하며 항의했으며 특히 어업, 농업 종사자들의 경우 생계 위협이 핵심 쟁점으로 부각되었다. 주(州) 환경청(SEMACE), 연방검찰청(MPF), 시·주 의회가 반복적으로 △ 환경 규제 준수 여부, △ 주민, 어민 공동체의 건강, 생계 피해 보상 등을 문제로 감사 또는 보고 요구 및 행정소송을 제기했다. 추가적으로 NGO 및 언론이 환경오염으로 인한 어업 생태계 붕괴가 주민 건강 피해로 이어진 사례를 지속적으로 보도하며 ‘사회적, 환경적 책임 미이행’이 대두되었다. CSP 제철소는 환경 위반 논란으로 조업 중단 위기에 처했으나, 환경 관리 강화 및 주기적인 모니터링을 조건으로 재가동할 수 있게 되었다. CSP 제철소는 R\$ 1조(약 1,850억 USD) 규모 환경 설비(집진·오염 관리)를 도입했고, 결과적으로 배출 50% 감소, 물 재사용률 98%, 폐기물 재활용률 99%, 연 R\$ 300만 모니터링 비용 지출을 실현하였다.³⁷⁶⁾ 주 환경청은 CSP 제철소에 2020년까지 유효한 운영 라이선스를 승인하고 반기별 환경 보고서(Environmental Monitoring

376) 전문가 간담회 발췌(2025. 8. 22.).

and Follow-up Report) 및 음향 측정 보고의 의무를 지게 되었다. 이는 브라질 환경법과의 제도적 충돌인 동시에 사회적 압력으로 인해 발생한 갈등으로 '대규모 외국인 투자'와 '현지 환경 규제'가 부딪친 전형적인 구조적 갈등이라고 할 수 있다.³⁷⁷⁾

멕시코에서는 청카이 투자회사가 키타나로오주 칸쿤 인근에서 700헥타르 부지에 3000개 이상 상점이 입점할 수 있는 대규모 중국 상품 유통·물류 허브, 상업·주거 단지를 건설하고자 하였으나 해당 부지가 맹그로브 숲과 습지에 위치해 있어, 건설 과정에서 심각한 환경 파괴를 야기한다는 비판에 직면하였다. 환경 영향 평가 과정 부실로 인한 환경허가 취득 과정에서 절차적 하자가 발견되고, 중국산 저가제품의 대량 유입이 멕시코의 영세 상인과 제조업체에 위협이 될 것이라는 우려 속에서 환경 허가가 취소되면서 사업이 중단되기도 하였다. 이는 멕시코 카리브해 환경 보전이 대규모 외국인 투자 프로젝트보다 우선시된 사례로 경제적 수익 창출만으로 중남미 투자가 성공할 수 없음을 보여준 대표적인 사례이다.³⁷⁸⁾

3) 원주민 정체성: 토지, 환경, 문화

중남미 지역 원주민은 오랫동안 거주해 온 토착민들로 주로 콜롬비아, 페루, 볼리비아, 에콰도르, 멕시코, 브라질 등의 국가에 다양하게 분포하며, 현재 약 500만 명이 넘는 원주민 후손이 살고 있다. 중남미 국가들은 원주민 보호를 위해 언어, 문화, 권리를 법적으로 보호하며 문화 보존과 교육 정책을 시행 중이나 토지 분쟁, 경제적 불평등, 정치적 대표성 부족, 사회적 갈등 등 다양한 문제에 직면해 있다.

중국기업의 경우 브라질에서 사업 부지에 거주하던 킬롬블라 공동체(Cajueiro)의 토지권, 인권 문제 충돌을 겪었다. 중국교통건설은 브라질 북동부 마라냥주

377) 위의 자료.

378) 전문가 간담회 발췌(2025. 8. 28.).

상루이스 지역에 곡물, 철광석, 석유, 가스 수출 전용 항만을 건설하고자 하였다. 당시 항만 건설 예정지 일대에 아프리카계 후손으로, 브라질 헌법상 특별한 토지권과 문화적 권리를 보장받는 킬롬볼라 공동체가 거주하고 있었다. 중국교통건설과 현지 파트너사가 추진한 항만 개발 과정에서 자유로운 사전·사후 동의(Free, Prior, Informed, Consent) 절차 미이행, 보상·협의 부족 문제가 지적되면서 주민들은 “생계 기반(어업·소규모 농업) 위협, 전통문화 훼손, 강제이주 위험”을 이유로 조직적 반대 운동 전개하였다. 브라질 연방 환경청(IBAMA)뿐 아니라 마라냥주 환경청이 환경 영향 평가의 적법성을 반복적으로 제기하고 연방검찰청(MPF)은 주민의 거주권, 환경권, 토지권 침해 가능성을 근거로 소송을 제기하였다. 2014년 최초 가처분 이후 공동체 철거 및 항만 건설 집행을 둘러싼 법적 공방이 이어지면서 법적 인허가는 추진되었으나, 지역 사회(특히 킬롬볼라 공동체)의 동의와 협의를 얻지 못하였다. 이로 인해 중국교통건설의 일대일로 대형 프로젝트 중 브라질 내 최대 사회 갈등 사례로 지목되면서 기업 이미지에 타격을 받게 되었다. 단순한 개발 지연이 아니라, 토지권, 문화권, 국제 CSR 이슈로 확장되며, 부지 정리 및 사전 작업 일부는 진행했지만 항만 공사는 사실상 진행되지 못하고 중단되면서 중국기업 특유의 사회적 협의 부족 문제가 부각되는 계기가 되었다. 결국 중국교통건설은 2023년 보유 지분을 브라질 기업에 매각하였다. 상루이스 항만 프로젝트 철수는 ‘대규모 인프라 투자’와 ‘지역사회, 인권규범’ 간의 갈등이 대두된 사례로 중국 대형 국유 기업의 중남미 투자 전략은 항상 성공적이지 않다는 것을 보여준다.

나. 지정학적 갈등

중국정부의 대중남미 경제협력 확대와 중국기업들의 전방위적인 중남미 진출 가속화 등에 배경을 둔 지정학적 갈등은 대부분 미·중 통상갈등 심화와 연관성이 있다. 특히 ‘중남미는 미국의 뒷마당’이라는 전통적으로 영향력과 지배

력 행사를 당연시해 온 미국에게 중국의 영향력 증대는 서반구 안보에 대한 우려를 증폭시키는 촉매제였다. 세계의 공장이라는 지위를 활용해 세계시장을 잠식하던 중국이 FTA, 투자협력협정, BRI와 같은 제도와 자원협력, 인프라협력, 금융협력, 첨단기술협력 등 다양한 협력 수단으로 중남미 시장과 외교 무대를 장악하면서 미국과의 갈등은 한층 고조되었다. 이러한 가운데 미국은 멕시코를 비롯한 중남미를 북미 진출을 위한 우회시장으로 활용하려는 중국을 견제할 수 밖에 없고, 중국과 기술패권을 다투는 가운데 중남미에서 중국 기반의 기술이 확산하는 것을 허용하지 못하는 상황에 도달했다. 즉, 멕시코에서 중국 기업의 투자를 면밀하게 감시하는 동시에 중국 수입품에 대한 수입관세 인상을 권고하고, 지역 전체적으로 안보를 이슈로 중국 첨단기술의 확산을 견제하며, 파나마로 하여금 중국과의 관계를 일부 단절하도록 압박했다.

먼저 중국기업의 멕시코 진출 증가는 우회 진출을 우려하는 미국의 견제 대상이 되었다. 즉 양국은 외국인투자심사 및 정보 공유 협력을 강화하는 협정 체결을 통해 미국 외국인투자심의위원회(CFIUS)와 멕시코 정부가 외국인투자를 실질적으로 감시할 수 있도록 했다.³⁷⁹⁾

다음으로 2024년 2월 28일 미국 상원의원은 본사가 중국에 위치한 기업들이 멕시코를 포함한 제3국에서 생산한 자동차에 대해 기본 관세를 100%로 인상하는 법안을 발의했고,³⁸⁰⁾ 미국의 압력을 받은 멕시코 연방정부는 멕시코에 공장 설립을 모색 중인 BYD에 공유지 저가 제공, 세금 감면 등의 혜택을 제공할 수 없다는 입장을 표명하기도 하였다.³⁸¹⁾ 이러한 멕시코의 대응은 기술유출을 우려하는 중국정부의 입장과 맞물리면서 BYD의 멕시코 생산투자를 지연 혹은 전면 보류시키는 요인이 되고 있다. 이에 중국기업들은 멕시코 연방정부

379) 한국무역신문(2023)에 따르면 미국은 동 협정이 중국에 대한 우려에서 비롯된 것이 아니라고 했으나, 일부에서는 중국 자본이 멕시코를 통해 미국의 민간기술을 습득하거나 미국정부의 보조금이 중국으로 흘러 들어가는 것을 막기 위한 조치로 해석하고 있음.

380) 박명서, 이후권(2024), p. 9.

381) Reuters(2024).

대신 외자 유치에 적극적인 주정부의 인센티브를 모색하는 한편, 미국으로의 수출 제한 리스크에 대비하기 위해 중남미 시장을 겨냥한 진출에도 노력을 기울이고 있다. 일례로 멕시코에 전기차 공장 설립을 준비 중인 BYD는 이 공장에서 생산된 전기차가 미국이 아닌 남미 시장을 주 타깃으로 설정하고 있다고 밝혔다.³⁸²⁾ 또한 BYD는 2023년 멕시코 산탄데르 은행과 자동차 금융 협약을 맺고 신에너지차 구입 시 은행이 10% 할인된 가격으로 72개월 할부 대출을 제공하도록 하는 등 현지 주민의 전기차 구입 부담을 줄이고 전기차 운행에 유리한 환경을 조성하는 노력을 병행하고 있다.³⁸³⁾

화웨이의 5G 네트워크 및 장비 보급을 둘러싼 불협화음도 지정학적 갈등에 따른 중국기업의 중남미 시장 진출 애로 사례에 해당한다. 화웨이는 글로벌 개발도상국을 중심으로 5G 네트워크 및 장비 사업을 점진적으로 수주해 가면서 병행하여 디지털 전환, 스마트 광업·팜·시티, 전자상거래, 데이터센터(빅데이터 및 클라우드컴퓨팅) 분야를 잠식하기 시작했다. 이에 미국은 화웨이 장비가 중국의 안보정책에 활용될 수 있다는 우려를 제기하며 화웨이에 대한 제재를 강화하는 동시에 화웨이 네트워크 및 장비를 도입하려는 중남미 역내 국가들에 영향력을 행사했다. 이에 극우 보수소나루 정부하 브라질의 사례처럼 화웨이 5G 장비 사용을 제한하는 법안을 제정하려한 시도도 있었지만, 미국의 영향력이 상대적으로 높은 중미 지역을 제외하고 대체적으로 중국과 협력 관계가 긴밀한 칠레, 페루, 아르헨티나, 그리고 콜롬비아와 멕시코까지 화웨이 장비에 의존하게 되었다. 스페인 통신사인 텔레포니카가 국가안보 규제 차원에서 스페인, 독일, 영국 등 유럽 통신 네트워크에서 화웨이를 견제하기는 했지만, 중남미 지역에서 규제 없이 장비를 활용하고 있다. 화웨이는 브라질에서 제조 설비를 갖추고 있을 뿐만 아니라 브라질의 디지털 전환 촉진을 목적으로 프로젝트

382) 남미가 아닌 멕시코에 공장을 설립하는 이유는 관련 제조업 공급망이 잘 구축되어 있고 관련 기술이 남미 국가들보다 상대적으로 우수하기 때문이다. 중국거시경제연구원 전문가 인터뷰(2024. 6. 5.).

383) BYD USA(2023).

(Cidade 5G)를 추진 중이다. 미국의 영향력이 높게 미치는 멕시코의 경우에도 2022년부터 Telcel 통신사가 남부 지역 서비스 제공을 목적으로, Ericsson이 북부 지역 서비스를 목적으로 화웨이 장비를 활용하고 있다. 미국의 우방국을 자처해 온 콜롬비아에서도 화웨이는 2020년에 Movistar 통신사와 보고타시에서 5G 시범사업(공중보전 모니터링을 위한 열영상 카메라 장착 5G 노드 배치) 파트너십을 체결하였고, 2023년 12월 5G 주파수 경매 이후 면허를 받은 Claro, Tico, Movistar와 기술협력을 개시했다. 즉 VIVO Brazil 및 TIM, América Móvil 멕시코 자회사 Telcel, Telecom Argentina 등 중남미 지역 주요 이동통신사는 화웨이의 '차세대 5G 통신 장비(4T-8T-Massive MIMO)'를 활용해 5G 전환을 성공적으로 완수한 사례들이다.

마지막으로 트럼프 2기 정부 들어 대중남미 정책 가운데 중국과 역내 국가 간에 갈등을 유발한 사례는 파나마운하였다. 미국은 영구 반환한 파나마운하의 안보가 주변지역 및 시설에 대한 중국기업의 영향력이 확대하면서 악화되고 있다고 간주했다. 파나마운하는 글로벌 물류, 특히 미국 동부 지역의 물류에 미치는 영향과 더불어 대서양과 태평양을 연결하는 미군의 군사적 활동에 있어 매우 중요한 인프라이다. 따라서 미국은 경제적 및 군사적 안보 차원에서 중국의 영향력을 견제할 수밖에 없었고, 파나마운하 반환 부속협정(영구중립협정) 위반을 근거로 파나마 정부에 무력 사용을 배제하지 않은 채 운하 탈환 가능성을 주장했다. 미국은 파나마운하 양안에 입지한 크리스토팔 및 발보아 항만 운영자인 홍콩 기반의 허치슨사(CK Hutchison)가 중국의 통제 아래 있다고 주장하였고, 이에 파나마 정부는 중국과의 관계를 부분적으로 후퇴시키는 방안으로 BRI 탈퇴를 선언하면서 업무 감사를 통해 압력을 행사하여 허치슨사로 하여금 2025년 3월 매각 계획을 발표하도록 했다. 그러나 파나마 항만을 비롯해 물류 회사인 허치슨사가 전 세계적으로 운영 중인 43개 항만을 미국계 투자회사인 BlackRock에 매각하려는 계획은 중국의 반발을 야기했고, 그로 인해 매각 방식과 일정은 혼란한 상황으로 전개되고 있다.

다. 중국의 대응과 시사점

한국과 중국이 중남미에서 겪는 어려움은 투자 초기 경험 부족으로 인한 △ 노동, △ 환경, △ 보건 등의 문제와 △ 정치적 불안정성, △ 패권 경쟁 등으로 대동소이하나 양국이 투자하는 업종, 브랜드 신뢰도, 해당국과의 관계, 궁극적인 지향점에 따라 해결 과정과 그 여파가 다르게 나타나고 있다. 한국기업은 제조업 중심의 장기적 생산거점을 구축하는 개념의 투자가 대부분인데, 국가 브랜드 혹은 기업의 브랜드 신뢰도와 인지도에 따라 갈등이 발생함에도 불구하고 안정적으로 운영되고 있다. 또한 중남미 국가에 투자한 한국기업들의 궁극적인 목적이 중남미 내수시장 진출보다도 중남미 지역을 북미시장의 수출거점으로 활용하거나 세계 혜택만을 추구하고자 하여 중남미 국가의 지방정부와 갈등을 촉발하기도 한다. 그러나 갈등 조정 과정에서 한국기업들은 적극적인 개선 조치를 취하면서 투자를 이어가고 있는 것으로 파악된다. 반면에 중국기업의 경우, 상대적으로 정치적, 법제도적 리스크에 노출되기 쉬운 인프라 및 대규모 프로젝트 투자를 진행하면서 갈등 조정에 실패하여 투자가 장기간 지연되거나 철회되는 경험을 겪기도 하였다. 이는 중국이 진행한 투자가 불투명한 측면도 있지만 중국정부의 협의체를 기반으로 중남미 국가들의 차별점인 노동, 환경, 원주민 등의 문제를 간과한 측면이 있다. 특히, 중국은 일대일로에서 글로벌 사우스 전략으로 전환하는 과정에서 글로벌 사우스의 선두주자로 나서기 위해 상징성 있는 대형 프로젝트를 추진하다가 중남미 국가들의 정치적 변동으로 좌절을 겪기도 하였다.

한국기업은 상대적으로 중남미 국가의 법제도들을 수용하면서 일자리 창출을 통해 안정적으로 제도 내에 안착하는 양상을 보이기도 했지만 노동권, 세계 혜택 등의 부문에서 갈등을 겪고 있다. 중국은 브랜드 신뢰도, 투명성 결여, 낮은 현지 이해 등으로 정치 사회적 변수에 취약한 것으로 파악된다. 다만 한국도 인프라 또는 자원 개발을 진행하는 경우, 법제도적, 정치적 리스크를 피할 수

없으나, 다만 중국보다는 NAFTA 혹은 USMCA를 기반으로 중남미 거점을 통한 북미 수출은 용이한 것으로 나타나고 있다.

사례들을 분석하여 보았을 때 중남미 국가별, 업종별 갈등 사례의 발생 원인, 조정 과정, 해결 상황은 비슷한 양상을 띠고 있어 중남미 지역 투자는 사전에 갈등을 예방하는 차원에서 접근해야 할 것으로 판단된다. 중국은 중남미 지역의 다양한 국가들과 구축한 소다자 및 양자 협의체를 활용하여 중앙정부 차원에서 관리함으로써 대중남미 투자의 편의성을 제공하고 있다. 한국은 현재 중남미 국가들과의 협력 플랫폼이 견고하지 못하기 때문에 보다 효율적이고 포괄적인 협력을 위해서 중남미 국가 전체와 다자 협의체를 구성하는 것이 각 국가별 협력 또는 산업별 협력으로 접근하는 것보다는 한국의 대중남미 투자에 있어 적합한 지역과 업종을 모색할 수 있을 것으로 기대된다.

제5장



고급시장 · 첨단 생산거점 EU에서 한 · 중 경쟁력

1. 투자 현황과 구조 변화
2. 수출입 구조 및 경쟁 우위
3. 협력프레임
4. 주요 분야별 협력 사례
5. 현지와의 갈등 요인

1. 투자 현황과 구조 변화

가. EU의 대중국·한국 IFDI 현황³⁸⁴⁾

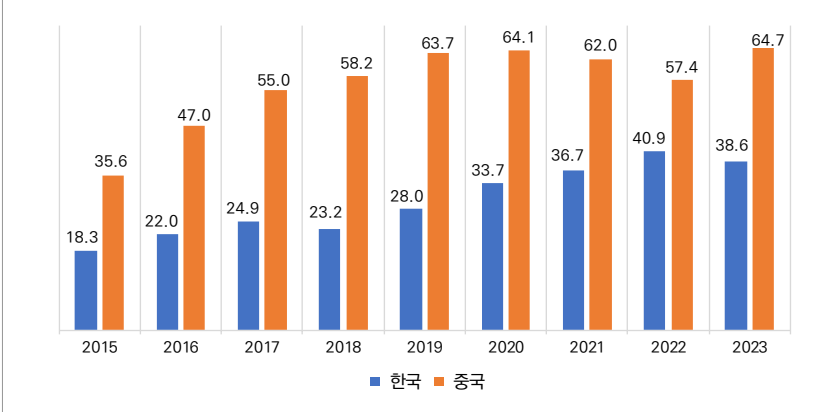
EU의 통계기관인 유럽통계청(Eurostat) 통계에 따르면, 잔액 기준으로 2015년 이후 EU로 유입된 중국 및 한국의 직접투자(IFDI)는 모두 대체로 꾸준한 증가세를 보인 것으로 나타났다. EU의 대중국 IFDI는 2015년 356억 유로에 머물렀으나 2017년 500억 유로를 넘어섰으며 2019년 이후 600억 유로 수준에 다다랐다. EU의 대한민국 IFDI는 2015년 183억 유로에 그쳤으나 이후 지속적인 증가세를 보이며 2023년에는 386억 유로로 2015년 대비 약 2.1배 늘어났다. EU로 유입된 IFDI 규모 측면에서는 한·중 양국간 차이가 줄어들고 있는 것으로 나타났다. 2018년까지 EU의 대중국 IFDI는 한국에 비해 약 2.5배 까지 늘어났으나 2020년 이후 대한민국 IFDI 증가세가 중국을 앞지르면서 그 격차가 2배 이하로 감소하였다. 2023년 기준 EU의 대중국 IFDI는 647억 유로로 한국의 386억 유로에 비해 약 1.7배 높았다(그림 5-1 참고).

유럽통계청(Eurostat) 통계에 따르면 EU의 대중국 업종별 IFDI는 서비스업에 집중된 것으로 나타났다. 2022년 잔액 기준 서비스업이 차지하는 비중은 약 67%에 이르고 있는데, 이 중 금융 및 보험이 35%로 개별 최대 투자 업종이었다. 이어서 임대(14.9%), 관리 및 지원서비스(14.4%)가 주요 투자 업종으로 나타났다. 서비스 이외 업종에서는 자동차·트레일러·세미트레일러 및 기타 운송장비 제조가 17%로 EU의 대중국 IFDI에서 세 번째로 높은 비중을 보였다.

384) 본 소절은 EU 지역에 유입된 IFDI 데이터를 활용한 분석(대중국 및 대한민국 유입 IFDI)임.

그림 5-1. EU의 대중국·한국 IFDI(잔액 기준)

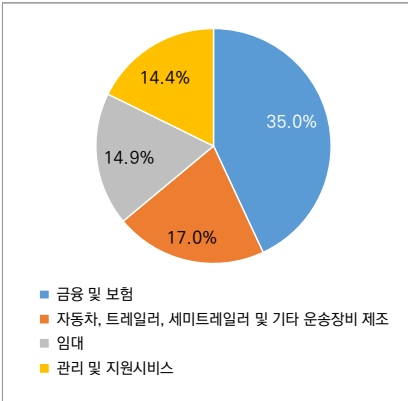
(단위: 십억 유로)



자료: 유럽통계청(Eurostat) DB.

그림 5-2. EU의 대중국 주요 업종별 IFDI(2022년 잔액 기준)

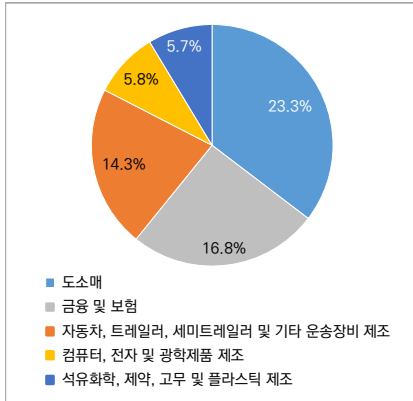
(단위: %)



자료: 유럽통계청(Eurostat) DB.

그림 5-3. EU의 대한국 주요 업종별 IFDI(2022년 잔액 기준)

(단위: %)



자료: 유럽통계청(Eurostat) DB.

EU의 대한국 업종별 IFDI에서도 서비스업이 50.2%로 제조업(46.2%)에 비해 높은 비중을 보였으나, 중국(67%)에 비해 그 비중은 상대적으로 낮은 것으로

나타났다. EU의 대한국 업종별 IFDI에서 최대 투자업종은 도소매업(23.3%)이었다. 16.8%의 비중을 보인 금융 및 보험이 그 뒤를 잇고 있다. 제조업 부문에서는 자동차·트레일러·세미트레일러 및 기타 운송장비 제조(14.3%)가 가장 높은 비중을 차지한다. 이 밖에 컴퓨터·전자 및 광학제품 제조(5.8%), 석유화학·제약·고무 및 플라스틱(5.7%) 등이 제조업 분야에서 한국의 주요 투자업종인 것으로 나타났다.

유럽통계청(Eurostat) 통계에 따르면 EU 회원국 가운데 중국으로부터 가장 많은 직접투자가 유입된 국가는 네덜란드인 것으로 나타났다. 2023년 잔액 기준으로 EU의 대중국 IFDI 중 네덜란드가 차지하는 비중은 21.0%에 이른다. 그 뒤를 이어 아일랜드(14.4%), 독일(9.9%), 룩셈부르크(7.9%), 포르투갈(5.6%), 프랑스(4.8%) 순으로 중국으로부터 직접투자가 유입되었다. EU 역내 지역별 대중국 IFDI 규모를 기준으로 보면, 중·동부 유럽 국가에 비해 서유럽 선진국 비중이 높았다. 2023년 기준 EU 회원국별 대중국 IFDI 상위 10대 국가 가운데 중·동부 유럽 국가는 헝가리와 폴란드 2개국뿐이며 그 비중이 4.2%에 그쳤다. 이에 반해 한국으로부터 유입된 IFDI는 서유럽뿐만 아니라 중·동부 유럽국가로도 확대되었음을 알 수 있다. 2023년 잔액 기준 EU의 대한국 IFDI 중 독일 비중이 18.1%로, EU 회원국 중 한국으로부터의 투자를 가장 많이 유치하였다. 이어 폴란드(15.8%)·헝가리(15.0%)·체코(12.2%)가 독일에 이어 차례로 2, 3, 4위의 투자 유입국이었으며, 슬로바키아(8.3%)도 EU내 여섯 번째로 한국 직접투자를 유치한 것으로 나타났다. 그 결과 EU 내 대한국 IFDI 상위 10대 국가 가운데 중·동부 유럽 국가가 4개나 포함되었으며 이들이 차지하는 비중(51.3%)도 대중국 IFDI에 비해 압도적으로 높았다.

표 5-1. EU의 대중국·한국 IFDI 유입 상위 10대 국가(2023년 잔액 기준)

중국		한국	
국가	금액(십억 유로) 및 비중	국가	금액(십억 유로) 및 비중
네덜란드	13.3(21.0%)	독일	7.0(18.1%)
아일랜드	9.3(14.4%)	폴란드	6.1(15.8%)
독일	6.4(9.9%)	헝가리	5.8(15.0%)
룩셈부르크	5.1(7.9%)	체코	4.7(12.2%)
포르투갈	3.6(5.6%)	네덜란드	4.2(10.9%)
프랑스	3.1(4.8%)	슬로바키아	3.2(8.3%)
스페인	3.0(4.6%)	룩셈부르크	2.2(5.7%)
사이프러스	2.7(4.2%)	벨기에	2.1(5.4%)
헝가리	1.6(2.5%)	스페인	1.2(3.1%)
폴란드	1.1(1.7%)	프랑스	1.0(2.5%)

자료: 유럽통계청(Eurostat) DB.

나. 중국의 대유럽 OFDI 특징

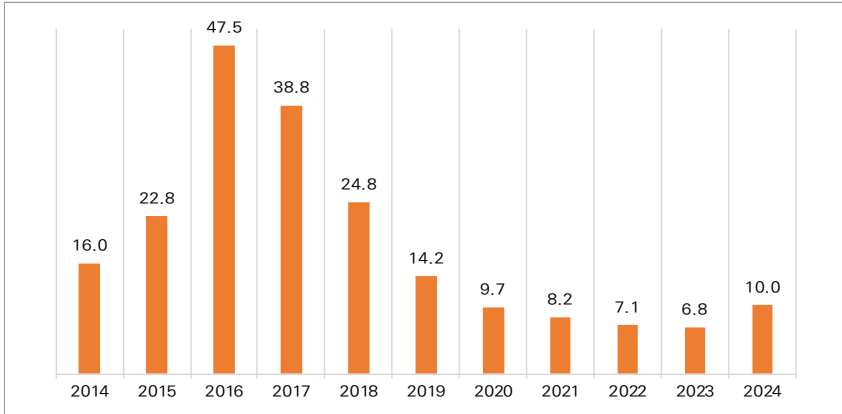
본 소절에서는 Rhodium Group의 China Cross-Border Monitor 및 MERICS의 통계 자료에 의거해 최근 중국의 대유럽 OFDI 추이·변화를 중점적으로 살펴본다. 이에 따르면 2020년 이후 중국의 대유럽(EU+영국) OFDI는 코로나 팬데믹, 러시아-우크라이나 전쟁과 같은 지정학적 긴장에 따른 투자 환경 악화, 중국의 지속적인 해외 자본 유출에 대한 통제 등의 요인으로 지속적인 부진세에서 벗어나지 못했다. 이에 따라 2016년 475억 유로로 최고치를 기록했던 중국의 대유럽 OFDI는 2023년까지 7년 연속 감소세를 보였다. Rhodium Group의 China Cross-Border Monitor의 통계에 따르면, 2023년 중국의 대유럽 직접투자는 2016년 대비 약 86% 감소한 68억 유로까지 떨어졌는데 이는 2010년 이후 최저 수준이다.

이 같은 중국의 대유럽 OFDI 추세는 2024년 반등하였는데, 이는 중국의 전체 OFDI가 2024년 증가세로 전환한 가운데 생긴 변화이다. 2024년 중국의

대유럽 OFDI는 전년대비 47% 증가한 100억 유로를 기록하며 2016년 이후 처음으로 반등했다.

그림 5-4. 중국의 대유럽 OFDI 추이(flow 기준)

(단위: 십억 유로)

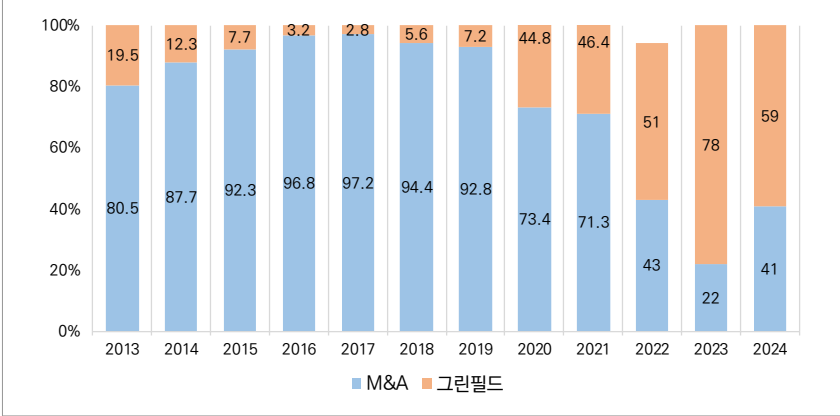


자료: Rhodium Group China Cross-Border Monitor.

중국의 대유럽 OFDI 추이에서 두드러진 특징의 하나는 투자 방식의 변화라고 할 수 있다. 2010년대 중반 M&A 투자가 중국의 대유럽 OFDI를 주도했으나, 2016년 OFDI가 정점을 기록한 이후 대규모 인수 거래가 줄어들면서 M&A 투자가 크게 감소했다. 반면 중국 배터리 대기업의 배터리 및 전기차(EV) 공장에 대한 대규모 투자에 힘입어 중국의 그린필드 투자가 큰 폭의 성장세를 이루었다. 그 결과 2022년 처음으로 중국의 대유럽 OFDI 중 그린필드 투자 비중이 M&A 투자 비중을 추월하기 시작했다. 2017년 2.8%까지 떨어졌던 중국의 대유럽 그린필드 투자 비중이 2022년 51%까지 비약적으로 상승했다. 이후 유럽에 대한 중국의 배터리 및 EV 공장에 대한 투자가 이어지면서 2024년까지 중국의 대유럽 그린필드 투자는 3년 연속 증가세를 기록했다.

그림 5-5. 중국의 대유럽 OFDI 구성(그린필드 및 M&A 비중) 변화

(단위: %)

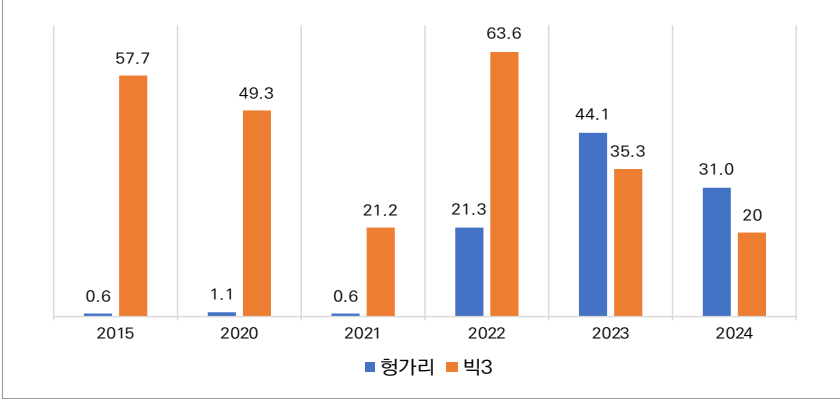


자료: Rhodium Group China Cross-Border Monitor.

투자 대상 국가별로 보면 헝가리가 유럽 내 중국의 최대 OFDI 대상국으로 떠올랐다는 점이 가장 큰 변화이자 특징이다. 중국의 대형가리 OFDI는 2021년까지만 해도 대유럽 전체 OFDI에서 차지하는 비중이 1% 내외에 그칠 정도로 미미했다. 그러나 2022년부터 CATL, BYD 등 중국 배터리·전기차 기업의 대규모 헝가리 투자에 힘입어 중국의 대형가리 OFDI는 이례적으로 크게 상승했다. 중국의 대형가리 OFDI는 2022~24년 3년 연속 증가세를 보였으며, 2023년부터 2년 연속 유럽에서 중국의 최대 투자 대상국의 지위를 차지하고 있다. 그 결과 중국의 대유럽 OFDI에서 헝가리의 비중은 2023년 44.1%로 급격히 상승했다. 이는 그동안 중국의 대유럽 OFDI 빅3로 알려진 영국·프랑스·독일에 대한 투자를 합한 비중(35.3%)을 추월할 정도로 높은 수준이다.

그림 5-6. 중국의 지역별 대유럽 투자 비중(헝가리 대 빅3)

(단위: %)



자료: Rhodium Group China Cross-Border Monitor.

2. 수출입 구조 및 경쟁 우위

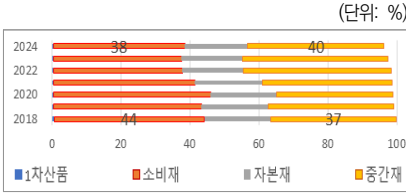
가. EU 생산·소비 활동에 대한 한·중의 수출

1) 한·중의 대EU 전체 수출 구조 및 지역 변화

한국의 대EU 수출은 2024년 681억 달러로 2018~24년 연평균 4.8% 증가하였으며, 중국의 대EU 수출은 같은 기간 6.6% 성장하였으나 2022년(5,625억 달러)을 정점으로 하락하여 2024년 5,170억 달러를 기록했다.

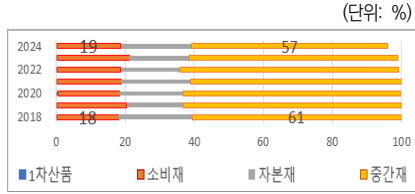
대EU 수출 구조에 있어 한·중 모두 중간재가 최대 품목이다. 그러나 중국은 2018년 소비재(44%)와 중간재(37%) 중심의 수출 구조가 2024년 중간재(40%)와 소비재(38%)를 중심으로 빠르게 변화하였다. 한편, 한국은 여전히 중간재 중심의 수출 구조를 유지하고 있다.

그림 5-7. 중국의 대EU 수출 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 5-8. 한국의 대EU 수출 구조

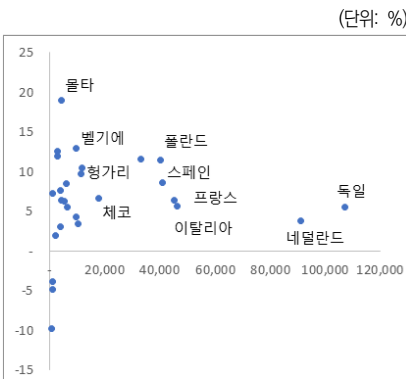


자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중의 대EU 수출국 분포를 살펴보면, 양국 모두 독일이 최대 수출국이다. 특히 분석 기간 중 중국의 독일에 대한 수출 증가율은 연평균 6%씩 증가하여, 2024년 EU 수출의 21%가 독일로 향했다. 이어 네덜란드(18%), 이탈리아(9%), 프랑스, 스페인, 폴란드 등이 중국의 주요 EU 수출국이며, 분석 기간 중 벨기에, 폴란드, 헝가리, 그리스 등에 대한 수출 증가율이 10%를 상회하였다.

한국의 주요 EU 수출국은 독일(13%), 폴란드(13%)를 중심으로 네덜란드(10%), 프랑스(8%), 헝가리(8%), 이탈리아(7%) 등으로 특히 분석 기간 중 폴란드와 헝가리로의 수출이 두 자릿수를 기록하였다.

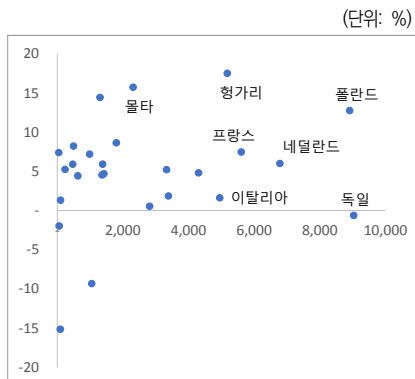
그림 5-9. 중국의 대EU 수출국 분포



주: 가로축은 2024년 규모, 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 5-10. 한국의 대EU 수출국 분포



주: 가로축은 2024년 규모, 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 한·중의 대EU 중간재 및 자본재 수출 업종

한국과 중국의 대EU 최대 수출 품목인 중간재를 살펴보면, 중국의 중간재 수출 증가율이 8.0%로 한국(3.7%)보다 높은 수준이다. 중간재 세부 업종에 있어, 한·중은 구조적인 차이를 보인다. 한국은 화학 및 전자를 중심으로 1차금속제조, 자동차 등이 주요 중간재 수출 업종이며, 분석 기간 중 의약품물질/의약품 관련 중간재 수출이 연평균 18.7%로 빠르게 성장하였다. 반면 중국은 전기장비를 중심으로 전자, 화학, 기타기계/장비 관련 중간재를 주로 수출하고 있으며 특히 전기장비 수출 증가율이 연평균 15.4%에 달했다.

표 5-2. EU에 대한 한·중의 중간재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국 중간재→EU				한국 중간재→EU			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
중간재 전체	204,382	100	8.0	중간재 전체	38,739	100	3.7
전기장비	44,611	21.8	15.4	화학	9,975	25.7	8.1
전자	33,108	16.2	9.0	전자	5,862	15.1	5.2
화학	24,860	12.2	6.2	1차금속제조	4,601	11.9	3.4
기타기계/장비	19,559	9.6	6.6	자동차	4,054	10.5	-1.9
금속가공 제품	15,665	7.7	8.0	의약품물질/의약품	3,230	8.3	18.7

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

대EU 자본재 수출에 있어서는, 중국은 전자, 기타기계/장비 및 전기장비 관련 자본재 수출 비중이 높으며 특히 전기장비 수출 증가율이 13.6%로 가장 높았다. 한국은 기타운송장비 비중이 55%에 달하며 수출 증가율도 11%를 상회하며 주요 업종 중 가장 높았다. 한편 한·중 모두 전자업종 관련 자본재 수출은 둔화 및 감소세가 나타났다.

표 5-3. EU에 대한 한·중의 자본재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국 자본재→EU				한국 자본재→EU			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
자본재 전체	94,270	100	5.7	자본재 전체	13,983	100	4.2
전자	34,577	36.7	-0.3	기타운송장비	7,689	55.0	11.3
기타기계/장비	22,214	23.6	8.4	기타기계/장비	3,072	22.0	-0.8
전기장비	17,849	18.9	13.6	전자	1,768	12.6	-6.3
금속가공제품	7,476	7.9	5.7	전기장비	751	5.4	7.1

주: 비중은 자본재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

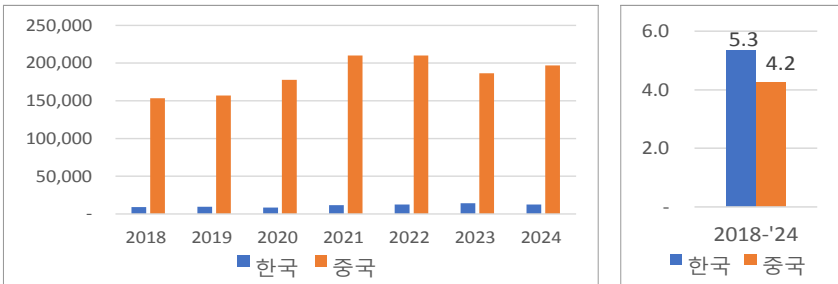
3) 한·중의 대EU 소비재 수출 업종 및 지역 변화

EU에 대한 중국의 소비재 수출 규모는 2024년 1,970억 달러로 한국의 약 15.6배에 달하나 분석 기간 중 수출 증가율은 한국이 5.3%로 중국(4.2%)보다 높은 수준을 기록했다.

그림 5-11. EU에 대한 한·중의 소비재 수출 추이 및 연평균 성장률

(단위: 백만 달러)

(단위: %)



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한국의 대EU 소비재 수출 업종은 자동차(63.6%)를 중심으로 전자, 화학, 식품 등이었으며 분석 기간 중 전자, 화학, 식품의 수출 증가율이 10~20%대로 매우

높았다. 한편 중국의 소비재 수출 업종은 전자(23.5%)를 중심으로 의류, 전기장비, 자동차 등이었으며, 전자, 의류, 가죽/관련 제품 수출 증가율은 저조한 반면, 자동차 수출 증가율은 연평균 92.7%로 폭발적인 증가세를 기록하였다.

표 5-4. EU에 대한 한·중의 소비재 수출 업종

(단위: 백만 달러, %)

중국 소비재→EU				한국 소비재→EU			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
전자	46,347	23.5	-0.4	자동차	8,011	63.6	3.0
의류	27,697	14.1	-1.0	전자	1,799	14.3	14.7
전기장비	20,588	10.5	7.3	화학	696	5.5	22.9
자동차	16,098	8.2	92.7	식품	486	3.9	12.9
가죽/관련 제품	15,543	7.9	1.3	기타기계/장비	363	2.9	3.9

주: 비중은 소비재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018~24년 연평균성장률(CAGR).

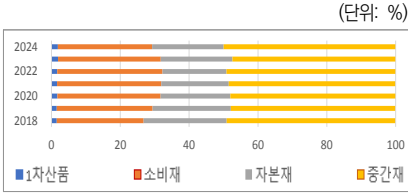
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

나. EU로부터의 한·중 수입

1) 한·중의 대EU 전체 수입 구조 및 지역 변화

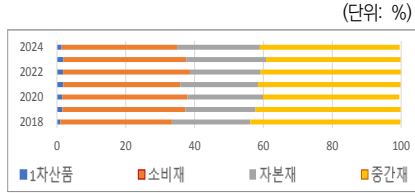
2018~24년 한·중의 대EU 수입 증가율은 각각 2.6%와 1.3%로, 수출 증가율 대비 낮은 수준이었다. 양국 모두 중간재 및 소비재 수입 비중이 높는데, 한국은 중간재 수입 비중이 소폭 감소하면서, 자본재, 소비재 비중은 소폭 증가하였다. 한편 중국은 중간재 비중이 약 50% 수준으로 유지되면서 소비재 비중이 소폭 상승하고 자본재 비중이 소폭 하락하였다.

그림 5-12. 중국의 대EU 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

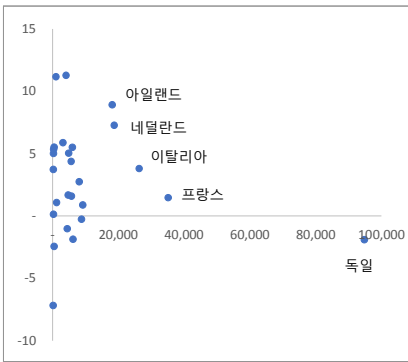
그림 5-13. 한국의 대EU 수입 구조



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

한·중의 대EU 수입국 분포에 있어서 양국 모두 독일로부터의 수입 비중이 매우 높다. 중국은 2024년 대EU 수입 중 35%를 독일에서 수입하였으며, 이어 프랑스(13%), 이탈리아(10%), 네덜란드(7%), 아일랜드(7%) 등이 주요 수입국이다. 한편 한국은 독일 수입 비중이 34%이며, 네덜란드(13%), 프랑스(13%), 이탈리아(13%) 등에서 주로 수입하고 있다.

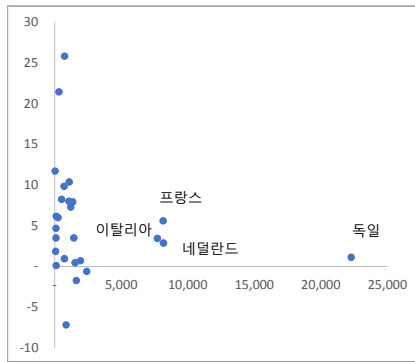
그림 5-14. 중국의 대EU 수입국 분포



주: 가로축은 2024년 규모, 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 5-15. 한국의 대EU 수입국 분포



주: 가로축은 2024년 규모, 세로축은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

2) 한·중의 대EU 중간재 수입 및 지역 변화

한·중 모두 EU로부터의 중간재 수입 증가율은 1%대로, 화학이 최대 품목이

며 의료용물질/의약품 수입 증가율이 15% 정도로 높았고, 자동차 관련 중간재 수입은 분석 기간 둔화되거나 감소하였다.

표 5-5. EU에 대한 한·중의 중간재 수입 업종

(단위: 백만 달러, %)

EU 중간재→중국				EU 중간재→한국			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
중간재 전체	134,368	100	1.6	중간재 전체	26,321	100	1.4
화학	19,912	14.8	0.2	화학	5,024	19.1	-1.5
전자	15,991	11.9	3.4	기타기계/장비	4,531	17.2	2.4
자동차	15,440	11.5	-1.2	전자	3,018	11.5	5.1
기타기계/장비	15,422	11.5	0.4	전기장비	2,215	8.4	5.0
의료용물질/의약품	15,357	11.4	15.8	의료용물질/의약품	2,132	8.1	14.5
전기장비	11,953	8.9	0.1	자동차	1,771	6.7	-0.4

주: 비중은 중간재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

자본재 수입에 있어, 중국은 자동차 및 기타 운송장비 등 수입이 빠르게 감소하며 자본재 수입이 감소하였다. 한편 한국은 기타 운송장비 수입 증가율이 30%를 넘어서며 자본재 수입이 증가하였다.

표 5-6. EU에 대한 한·중의 자본재 수입 업종

(단위: 백만 달러, %)

EU 자본재→중국				EU 자본재→한국			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
자본재 전체	56,039	100	-1.2	자본재 전체	15,561	100	3.5
기타기계/장비	28,796	51.4	2.2	기타기계/장비	8,417	54.1	2.1
전자	14,972	26.7	0.0	전자	3,037	19.5	1.4
전기장비	5,804	10.4	2.1	기타 운송장비	1,399	9.0	30.1
기타 운송장비	3,706	6.6	-17.1	전기장비	1,348	8.7	6.4
자동차	527	0.9	-10.2	자동차	867	5.6	3.8

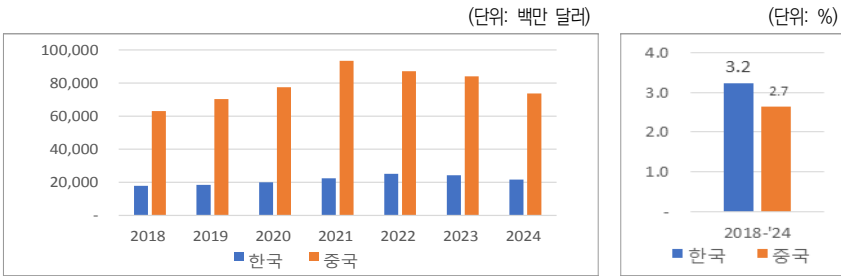
주: 비중은 자본재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3) 한·중의 대EU 소비재 수입 업종 및 지역 변화

중국의 대EU 소비재 수입은 2024년 738억 달러로, 2021년 이후 감소세를 보이고 있으며 분석 기간 수입 증가율이 2.7%에 그쳤다. 한편 한국의 소비재 수입은 연평균 3.2%씩 증가하여 2024년 217억 달러를 기록하였다.

그림 5-16. EU에 대한 한·중의 소비재 수입 추이 및 연평균 성장률



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

대EU 소비재 수입 세부 품목을 살펴보면, 한·중 모두 자동차가 최대 품목이며 식품, 의료용물질/의약품, 가족/관련 제품 및 의류, 화학 등이 주요 수입 소비재로 유사하다. 또한 한·중 모두 자동차 수입이 둔화되거나 감소하였으며, 의류 수입 증가율이 10%대로 높았다.

표 5-7. EU에 대한 한·중의 소비재 수입 업종

중국 ← EU 소비재				한국 ← EU 소비재			
업종	규모	비중	증가율	업종	규모	비중	증가율
자동차	18,290	25	-2.9	자동차	6,934	32	0.4
의료용물질/의약품	15,009	20	3.9	식품	3,102	14	5.9
식품	8,727	12	1.8	의료용물질/의약품	2,838	13	5.4
화학	7,118	10	10.3	가족/관련 제품	2,547	12	5.0
가족/관련 제품	5,640	8	12.2	의류	1,560	7	9.8
의류	4,175	6	11.9	화학	881	4	1.6

주: 비중은 소비재 전체 수출에서 해당 업종이 차지하는 비중, 규모 및 비중은 2024년 통계, 증가율은 2018-24년 연평균성장률(CAGR).

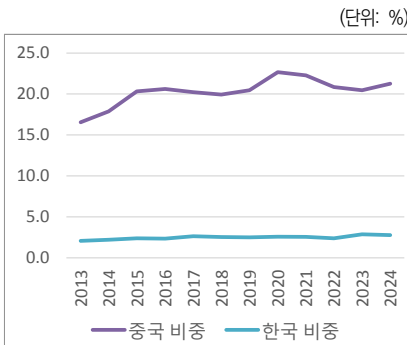
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

다. EU 수입시장에서 한·중 경쟁

EU 수입시장 규모는 2024년 2조 6,363억 달러로, 아세안 수입시장의 약 2배에 달한다. EU 수입시장에서 한국의 점유율은 2013년 2.1%에서 2024년 2.8%로 점진적으로 증가하고 있다. 한편 중국의 점유율은 2013년 16.6%에서 2020~21년 22%를 넘어섰으나 2024년 21.3%로 하락하였다.

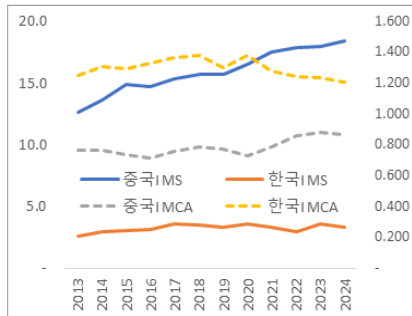
EU 중간재 수입시장에서 중국의 점유율은 2013년 12.6%에서 2024년 18.4%로 지속적으로 상승하고 있으며, 한국의 점유율도 같은 기간 2.6%에서 3.4%로 증가하였으나 2017년(3.6%) 이후 정체되고 있다. 중간재 품목에서 한국은 EU 시장에서도 MCA 지수가 1.2 이상으로 중국보다 높으나, 2020년 이후 중국의 중간재 품목 MCA도 증가하며 1에 가까워지고 있다. EU 중간재 시장에서 한국의 점유율이 점진적으로 증가하고 있음에도, 중국의 빠른 영향력 확대에 경쟁 우위가 약화되고 있다.

그림 5-17. EU 전체 수입시장에서 한·중 점유율



자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 5-18. EU 중간재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



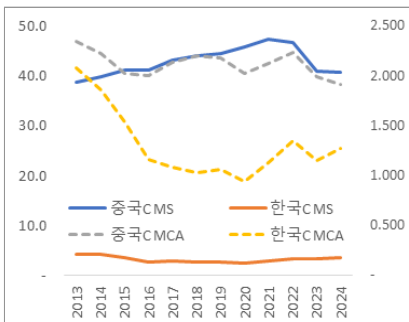
주: 지표명의 F는 최종소비재(Final consumer goods)의 약자임(FMS: 소비자 시장점유율).

자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

EU 자본재 수입시장에서 중국의 점유율은 40% 이상으로 압도적인데, 이는 2021년 47%에서 빠르게 감소한 것이다. 한편 한국의 점유율은 2020년(2.5%)를 기점으로 증가하고 있으나 변화가 크지 않다. 또한 한국의 자본재 품목 MCA 지수도 빠르게 하락하였다.

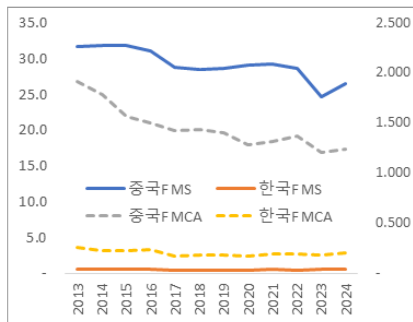
EU 소비재 수입시장에서는 중국의 점유율이 2013년 31.7%에서 2024년 26.4%로 지속적으로 감소하였고, MCA도 빠르게 하락하였다. 한국의 점유율은 1% 미만으로 MCA도 매우 낮은 수준이다.

그림 5-19. EU 자본재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 C는 자본재(Capital goods)의 약자임(CMS: 자본재 시장점유율).
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

그림 5-20. EU 소비재 수입시장 내 한·중 경쟁: MS, MCA



주: 지표명의 I은 중간재(Intermediate goods)의 약자임 (IMS: 중간재 시장점유율).
자료: UN Comtrade 통계를 활용하여 저자 분석.

3. 협력프레임

가. EU 차원의 협력

중국의 유럽에서의 협력은 EU 차원의 협력프레임이 가장 대표적이며, 주로 2015년부터 개최된 중·EU 정상회의를 통해 이루어지고 있다. 가장 대표적인

협력 성과로 EU-중국 포괄적투자협정(CAI) 체결을 들 수 있으나, 아직 비준 및 이행이 이루어지지 않았다.

한국의 유럽과의 대표적인 협력프레임은 한·EU FTA이다. 한·EU FTA는 2011년 7월 잠정 발효되었으며, 2015년 12월에 전체 발효가 이루어졌다. 양자간 약 99%에 해당하는 대부분의 관세가 철폐되어 상호 간 교역 증가로 인한 경제적 이익이 확대되었고 지식재산권 보호가 강화되었다. 특히 기계류, 자동차류, 화학약품류, 의약품류 및 전기제품류 교역이 확대되었다.

1) 중·EU 정상회의

개혁·개방 정책에 힘입어 1990년대 이후 중국경제의 장기간 고도성장과 이에 따른 중국경제의 급부상에 따라 미국, 유럽 등 서방 중심의 국제사회에서 중국의 위상이 강화되면서 중국은 서방의 주요 협력 파트너로 자리매김하였다. 저렴한 중국산 제품이 글로벌 시장에 대거 공급되었으며, 이로 인해 전 세계에서 중국산의 점유율이 급속하게 확대되었다.

1978년 개혁·개방 초기에 외국인투자 유치에 주력하던 중국은 2000년대 들어 해외투자 전략을 국가발전 계획에 포함시켰으며, WTO 가입을 계기로 해외직접투자를 본격화하였다.³⁸⁵⁾ 최근까지 중국정부는 글로벌 네트워크 구축, 해외시장 확대 및 안정적 자원 확보, R&D 및 혁신역량 강화 등 경제성장 동력으로 해외직접투자 전략을 적극 활용하였다. 중국의 해외직접투자는 2000년대 중반 이후부터 급격한 증가세를 보였으며, 2019년에는 연간 유량 기준으로 세계 2위의 글로벌 투자 대국으로 부상하였다.³⁸⁶⁾ 또한 2008년 글로벌 금융위기 이후 중국의 해외직접투자는 대체로 M&A 투자가 주를 이루었으며, 출처에 따라 다소 상이하지만 대체로 유럽과 북미 지역에 주로 집중되어 있다.³⁸⁷⁾

385) 양평섭 외(2020), pp. 26~37.

386) 위의 자료.

387) 위의 자료.

이처럼 중국경제의 부상은 EU의 대중 관계에도 상당한 영향을 주었는데, 특히 2015~16년 중국의 대유럽 투자가 급격히 확대되면서 안보 위협 및 핵심기술 유출에 대한 우려가 유럽 내에서 제기된 바 있다.³⁸⁸⁾ 이러한 위기의식은 2017년 1월 독일의 산업용 로봇 제조업체 쿠카(KUKA)가 중국 가전업체 메이디에 인수되면서 더욱 확대되었다. 핵심 첨단기술 분야의 유럽 내 대표 기업이 중국의 업체에 인수된 이 사건은 이후 외국인 투자 사전심사제도 적용 등으로 이어졌다.³⁸⁹⁾ 비슷한 시기 추진되던 EU·중국 포괄적투자협정(CAI: Comprehensive Agreement on Investment)은 또한 신장위구르자치구 인권 문제와 관련하여 양자 관계가 악화되면서 유럽의회 승인과 실행이 지연되었고, 이는 아직까지 보류 상태에 있다. 러시아·우크라이나 전쟁이 발발한 2022년 이후에는 전쟁에 대한 중국의 입장을 두고 양측의 미묘한 신경전이 여러 차례 감지된 바 있다. 중국이 러시아의 우크라이나 침공에 대한 적극적 반대 의견을 표현하지 않는 것을 두고, 유럽이 중국과 외교적, 정치적 관계를 이어갈 수 있는지에 대한 논의가 분분하게 일어나고 있다.³⁹⁰⁾

중국에 대한 인식 변화에 따라 EU의 대중 전략에도 많은 변화가 관찰되고 있다. EU의 기존 대중국 전략은 2013년 'EU·중국 전략적 협력의제 2020'에서와 같이 중국을 협력 파트너로서 규정하였다.³⁹¹⁾ 하지만 2019년 '대중 전략 전망 2019'에서는 중국을 '협력과 협상의 파트너'로 정의하면서도 기술 리더십 및 시장 접근 분야에서 '경제적 경쟁자', '체제 경쟁자'로 규정하였다.³⁹²⁾ 또한 2021년 유럽의회의 'EU의 새로운 대중국 전략' 결의안에서는 중국의 강력한 경제성장과 함께 일대일로로 대변되는 적극적인 대외정책이 EU의 정치·경제안보와 민주적 가치에 위협을 가하고 있음을 경고하고 이에 대한 보다 적

388) 양평섭 외(2020. 12).

389) 양평섭 외(2020), p. 22.

390) 폴란드국제문제연구소(PISM) Dr. Damian Wnukowski 인터뷰(2023. 6. 19.).

391) EEAS(2013), "EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation."

392) European Commission(2019. 3. 12.), "EU-China Strategic Outlook: Commission and HR/VP contribution to the European Council."

극적인 대응의 필요성과 함께 대응 방향을 제시하였다.³⁹³⁾

미국의 트럼프 1기 정권이 출범하면서 미국의 대외 전략이 다자 관계보다는 양자 관계를 선호, 급격하게 공세적으로 전환하면서 무역·통상 부문에서 미·중 갈등이 심화되어 글로벌 경제의 주요 이슈로 부상하였다. 바이든 행정부 시기에는 미국은 트럼프 1기 정권에서 약화되었던 유럽과 아시아의 주요 동맹국과의 관계를 회복시켜 궁극적으로 중국을 견제, 고립시키는 보다 차원 높은 전략을 통해 대중국 견제를 강화하였다. 이러한 미·중 갈등은 코로나19 팬데믹 이후 민주, 자유, 인권 등 체제 논쟁으로 발전하였다. 미국, EU 등 서방은 인권 문제, 언론 통제 등과 관련하여 중국 공산당의 통치를 본격적으로 비난하기 시작하였고 중국은 이를 보편적 가치가 아닌 서방의 가치에 불과한 것으로 대응하고 있다. 이러한 체제 논쟁과 함께 양측의 기술패권을 둘러싼 첨예한 대립과 경쟁이 계속 심화되고 있다. 이러한 미·중 갈등 격화를 비롯한 글로벌 통상 환경 변화에 따라 EU의 대중국 전략에도 변화가 감지되었다. 중국과 EU 양측은 신장위구르자치구 인권 문제로 관계가 악화되면서 EU·중국 포괄적투자협정(CAI)에 대해 유럽의회가 승인을 거부하였고, 이로 인해 앞으로도 CAI의 실행 여부가 불투명하다. 오히려 최근에는 새로운 대중 통상 대응 및 규제 도입이 확대되는 추세다.

세계경제의 3대 축인 EU와 중국은 서로에게 매우 중요한 교역과 투자 상대국이다. 교역은 물론 투자에 있어서 EU의 대중국 투자가 꾸준히 증가하고 있는 가운데 중국의 대EU 투자는 아직은 비중이 큰 편은 아니지만 빠른 속도로 증가하고 있다. 또한 EU와 중국은 1975년 수교를 시작으로 1998년 이래 거의 매년 EU·중국 정상회의가 진행되고 있으며 이를 통해 무역, 투자를 중심으로 다양한 이슈에 대해 협력 관계를 구축하였다.

EU(당시 EC, 유럽공동체)와 중국은 수교 이후 1985년 EU·중국 무역협력 협정(EU-China Trade and Cooperation Agreement)을 체결하였다. 양측

393) European Parliament(2021. 9. 16.), "A new EU-China strategy."

간의 교역은 1990년대 중반 정체를 보였으나 2003년 전략적 동반자 관계(EU-China Strategic Partnership)를 맺으면서 본격적으로 확대되었다. 이후 2013년 2020년까지의 공동 협력 방안을 담은 ‘EU·중국 2020 협력 전략(EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation)’을 채택하였으며 양자 관계는 더욱 심도 있게 발전하였다. 2020 협력 전략은 중국의 발전 전략인 ‘12차 5개년 계획’과 EU의 ‘2020 전략(EU 2020 Strategy)’을 연결하여 마련되었으며 가장 높은 수준의 합의문으로 평가된다.³⁹⁴⁾ 2016년 EU는 중국에 대한 새로운 전략 요소(Elements for a new EU strategy on China)를 발표하였으며 시장개방을 통한 중·EU 관계 강화뿐만 아니라 조기 투자 협정 체결 및 인프라, 디지털, 인적 교류 등 협력 확대 및 UN, G20의 책임 강조를 제시하였다.³⁹⁵⁾

중국과 EU의 협력은 매년 개최되는 중국-EU 정상회의를 통해 구체화되어 왔다. 2015년, 2018년, 2019년에는 공동선언문을 채택하였으나, 그 이외에는 공동선언문 채택이 불발되었다. 특히 코로나19 팬데믹 상황에서 화상회의로 열린 정상회의에서는 공동선언문을 채택하지 못했을 뿐 아니라 주요 어젠다를 도출하는 데에 실패하여 중·EU 관계에 금이 가는 양상이 관찰되었다. 2021년에는 경제 제재, 인권 상황, 포괄적투자협정 재개 등에 대한 중·EU 간 의견 차이로 인해 정상회의가 개최되지 않았다가 2022년이 되어서야 재개되었다.³⁹⁶⁾ 주요 내용을 살펴보면, 홍콩, 신장 등의 인권 탄압에 대한 비난, 러시아-우크라이나 전쟁에 대한 대응 부조화 등으로 인해 협력의 진전은 이뤄지기 어려웠다.

과거에는 정상회의뿐 아니라 여러 대화채널을 운영함으로써 공통의 관심사를 반영하는 통로로 삼았는데, 경제와 통상 부문의 대화채널은 ‘고위급 경제·

394) European Commission(2018), “Factsheet: EU China relations,” p. 1.

395) European Commission(2016), “Joint Communication to the European Parliament and the Council: Elements for a new EU Strategy on China,” p. 2.

396) Reuter(2021. 10. 15.), “EU, China agree to hold summit, Michel says after Xi call.”

무역 대화(EU-China High-level Economic and Trade Dialogue)'이다. 상기 대화채널은 2007년 중·EU 정상회담에서 무역 불균형 해소와 경제협력 확대를 위해 양측 정상의 합의에 따라 개설되었다. 초기 7차에 걸쳐 개최된 고위급 경제·무역 대화에서 양측은 첫째 중국의 철강 등 과잉생산 감축 합의, 둘째 중국과 EU 간 연결성 강화를 위한 투자 합의, 셋째 다자간 무역 체제(WTO) 공동 지지 및 실무 그룹 구성 등의 주요 성과를 이룩하였다. 2008년 4월 중국 베이징에서 제1차 회의 개최 이후 고위급 경제·무역 대화는 현재까지 경제와 통상을 중심으로 기후변화와 에너지, 중국과 EU 간 연계성 강화 등을 여러 분야에서 양측의 협력 방안이 광범위하게 논의되고 있다.

세계경제에서 차지하는 중국의 위상이 2000년대부터 본격적으로 강화되었고 2010년 이후에는 일본을 밀어내고 중국이 세계 2위의 경제대국으로 성장하면서, 유럽은 중국과의 관계가 경제를 중심으로 설정되었다. 즉 2010년대 후반까지 정치, 외교, 인권 등의 분야는 양측의 관계에서 그리 크게 부각되지는 않았으며, 주로 EU와 중국과의 갈등은 장기적으로 경제 부문에 초점이 맞춰졌다.

EU가 경제 외 글로벌 이슈에서 중국의 영향력을 인지하고 다방면에서 협력과 대응이 불가피함을 인식하게 된 것은 2010년대 후반부터다. 미·중 경쟁이 격화되는 과정에서 EU는, 중국이 유럽의 핵심 이익과 관련된 분야에서 협력을 배제하고, 유럽에서 상대적으로 경제가 취약한 국가를 대상으로 투자를 통해 공략하면서 외교적 양보를 획득함은 물론 유럽 내에서 통합의 기초가 되는 가치를 훼손하려 한다는 인식을 하게 되었다. EU의 기본 가치인 시장경제, 민주주의, 법치, 인권 등은 유럽 국가들에 60년 넘게 통합의 원칙이었고 이로 인해 EU의 정체성을 형성하였는데, 홍콩의 국가보안법 채택 이후 이러한 측면에서 EU가 중국에 대해 위기감을 느끼게 되었다.

표 5-8. EU·중국 정상회의(2015~25년) 주요 내용

개최 시기	참석자	주요 내용	공동선언문 채택 여부	주요 어젠다	
17차 (2015. 6.) 브뤼셀	EC, EUCO, Li (산업계 미팅)	- EU·중국 기후변화 공동선언문 추가 합의 - EU·중국 연계성 강화 플랫폼(Connectivity Platform) 설치	○	EU·중국 2020 전략적 협력 어젠다 (Strategic Agenda for Cooperation) (2013~2020)	
18차 (2016. 7.) 베이징	EC, EUCO, Li	- 보다 큰 경제적 호혜성 요구하는 EU 측 요구로 공동 사전 협의(communication) - EU·중국 협력 로드맵(Roadmap on Cooperation) (2016~2020) 서명 실패 - 포괄적투자협정(CAI) 완성 위한 정치적 지침 제공 - 철강 공급 과잉생산 문제 합의 실패, 문제 해결하 기 위한 양자간 플랫폼 구축	x		
19차 (2017. 6.) 브뤼셀	EC, EUCO, Li (산업계 미팅)	- 미국 탈퇴 이후 파리협정 선언문 이행 재확인 - 중국의 시장경제 지위 부여 합의 실패	x		
20차 (2018. 7.) 브뤼셀	EC, EUCO, Li(+Xi) (산업계 미팅)	- 기후변화와 청정에너지 관련 공동선언문 추가 채택 - 트럼프 임기 중 다자주의 의지 표명 - WTO 개혁, 규칙기반 무역 체제 공동 약속 표명	○		
21차 (2019. 4.) 브뤼셀	EC, EUCO, Li	- EU의 중국 정책 재정의를 위한 EU-중국 전략적 전망 관련 사전 합의 실패 - 국가 보조금 통제와 공정경쟁 대화 MoU 체결 - EU-중국 경쟁정책 대화 합의 - EU-중국 에너지 협력 추가 선언문 채택	○		
22차 (2020. 6.) 화상회의	EC, EUCO, HRVP, Li(+Xi)	- 중국에 EU 측 2019년 약속과 CAI에 대한 진전 요구 - EU가 홍콩과 신장 문제, 중국의 사이버 작전 비난 - 후속 회의(9월): 지리적 표시 합의 서명, 고위급 디지털 및 기후 대화 신설	x		
23차 (2022. 4.) 화상회의	EC, EUCO, HRVP, Li(+Xi)	- 양자간 정치적 긴장 심화, CAI 진행 중단, 2021년 정상회의 미개최 - 러시아-우크라이나 전쟁에 대한 대응 공통점 없고 상이한 입장 확인 - 경제적 강압, 제재, 인권과 노동권 우려, 호혜주의 관련 장애물 증가 - 인권 대화 재개	x		합의 실패
24차 (2023. 12.) 베이징	EC, EUCO, Li(+Xi)	- 4년만의 대면 회의에서 양자간 주요 갈등 이슈 확인 - 우크라이나 전쟁에 대한 양측의 입장 차이 - 대중국 수출 통제, 중국산 전기차 불법 보조금, 무역 불균형 등 주요 통상 현안 확인 - 이탈리아, 중국의 일대일로 사업 탈퇴 공식 선언	x		

표 5-8. 계속

개최 시기	참석자	주요 내용	공동선언문 채택 여부	주요 어젠다
25차 (2025. 7.) 베이징	EC, EUCO, Li(+Xi)	<ul style="list-style-type: none"> - 중·EU 수교 50주년 기념에도 불구하고 경제적, 전략적 관계의 재조정 - 통상갈등, 시장 개방, 희토류 수출 통제 등 양측 견해차 확인 - 파리기후변화협정 체결 10주년을 맞아 7개 항의 '기후변화 대응에 관한 공동성명' 발표 - 중국은 '국제 분쟁을 정치적 수단으로 평화롭게 해결하는 것을 지지'한다는 원론적 입장 표명 	x	합의 실패

주: 참석자 약자는 EUCO-유럽연합이사회 의장, EC-유럽집행위원회 집행위원장, HRVP-EU 고위급대표(High Representative), Li-중국 리궈창 총리, Xi-중국 시진핑 주석.

자료: Bartsch, Ernhard and Claudia Wessling eds.(2023. 7.), "From a China strategy to no strategy at all," p. 21을 바탕으로 저자가 2023년 12월 이후 관련 외신(CCTV, Reuter, AP, FT 등) 종합을 통해 업데이트.

향후 중국이 EU의 중국 포괄적투자협정(CAI)이 발효 및 이행될 수 있는 환경을 마련한다면 EU는 경제 분야에서는 중국에 대해 협력 의지를 유지할 것으로 보이지만 그 전망은 불투명하다.³⁹⁷⁾ 다만 아직까지도 중국 사법체계의 공정성에 관한 의구심이 존재하는 상황에서 본 협정 이행의 엄밀성 여부는 향후 EU와 중국 간 또 다른 갈등 요인으로 작용할 가능성이 높다. 최근 EU가 중국을 겨냥해 발표한 정책들은 노동권 및 인권 탄압, 경제적 강압, 보조금을 포함한 불공정 경쟁 등 규범과 제도에 초점을 맞추고 있는 것으로 보이나, 궁극적으로는 EU가 당면한 경제적 위협을 제거하기 위한 목적으로 제시된 것으로 평가할 수 있다. 중국이 신뢰할 만한 파트너로서 자리매김하지 못하는 상황에, 첨단산업 분야에서 중국에 대한 의존도가 높아지는 것은 EU 입장에서는 부담으로 작용할 수밖에 없다. 또한 중국의 영향력이 과도해지면 EU 내 산업의 경쟁력 약화를 우려해야 하는 처지에 놓인다. 따라서 EU는 다양한 대응을 통해 중국에 대한 의존도를 낮춤으로써 '위험 완화(de-risking)'를 모색할 것으로 보인다.

397) MERICS(Mercator Institute for China Studies) Brussels Office Francois Chimits Analyst 대면 인터뷰(2023. 10. 19., 벨기에 브뤼셀); 장영욱 외(2023), p. 30에서 재인용.

2) 한·EU FTA

한국과 EU의 FTA 협상은 2007년 5월부터 시작하였으며, 주요 쟁점은 자동차, 비관세 장벽, 원산지 규정 등이었다. 2011년 7월 한·EU FTA의 잠정발효를 통해 대략 70% 정도의 관세가 철폐되었으며, 농산품 약 1/3에 대한 한국 측의 관세를 제외하고 나머지에 대한 약 99%의 관세 역시 추가적으로 FTA 발효 5년차 내에 사라지게 되었다. 최종적으로 2015년 12월 13일 한·EU FTA 전체가 발효되었다.

한·EU FTA는 EU의 최초로 심도 있고 포괄적인 FTA 중에 하나이며, 이를 통해 상품, 서비스 및 투자에 대한 국경 및 초(超)국경조치를 모두 다루고 있다. 뿐만 아니라 무역과 지속가능한 발전과 지식재산권 보호에 대한 내용도 포함하고 있다. 한·EU FTA는 보다 자세한 규정과 절차들을 포함하고 있는데 특히 분야별 부속서 등을 적극 활용해 관련 현안들을 적절히 다루고 있다. 무역에 대한 기술장벽, 위생 및 식물위생 조치, 세관과 무역 원활화, 서비스 교역, 전자상거래, 자본의 이동, 정부조달, 지식재산권, 경쟁, 투명성, 무역과 지속가능한 발전, 분쟁 해결 등에 관한 부속서가 있다.

한·EU FTA로 인해 양측의 교역 증가는 물론 이로 인한 경제적 이익 확대와 지식재산권 보호가 강화되었다. 한·EU FTA는 한국과 EU 모두 민간 분야에서 많이 활용되었다. 2016년 EU 집행위원회는 한·EU 기업 관계자를 대상으로 질적 평가 연구(QAS: Qualitative Assessment Study)를 실시하였는데, 이에 따르면 응답자들은 한·EU FTA 효과에 대해 긍정적으로 평가하였다. 2023년 말 기준 한·EU FTA 활용률은 수출 76.9%, 수입 82.7%로 나타났다.

한·EU FTA에 힘입어 2017년 이후 한국은 EU의 8대 수입국이자 수출시장으로 도약하였다. 한국의 대EU 수출은 일본, 대만, 브릭스 국가, 말레이시아 보다 우위에 있다. 또한 EU는 한국에 이어 중국 다음으로 큰 수입 대상국임과 동시에 중국, 미국에 이어 3대 수출시장이다.

한·EU FTA를 통해 양측의 서비스 교역이 확대되었고, 한국의 대EU 해외 직접투자가 크게 증대되었으며, 글로벌 공급망에서 양측의 산업 생태계 통합이 이루어졌다. 즉, FTA 이행을 통해 양측의 무역 관계가 질적으로 개선되었다. FTA 체결 이후 10년이 넘는 상황에서 관세철폐가 무역에 미치는 영향은 이미 상당부분 소실되었으며, 한·EU FTA는 이보다는 산업의 구조조정과 무역특화의 변화, 신산업 성장 등 중장기적인 무역 변화에 영향을 미쳤다.

글로벌 공급망의 핵심인 글로벌 가치사슬(GVC: Global value chains)은 수직적 분할체계의 확대에 따라 상품생산이 아닌, 생산과정 혹은 직무단위에 특화되어 이를 무역으로 연결한 것이다. 따라서 직무단위의 무역이 활성화되고, 이를 통해 다국적 기업의 생산 네트워크가 확대된다. 제조업 생산에 투입되는 서비스 중간재가 증가하고, 이 서비스 또한 국경 간 무역의 대상이 된다. 그런데 이러한 GVC에서 서유럽의 독일, 프랑스 등 EU 핵심 국가는 전방참여의 비중이 상대적으로 높은 데 반해, 중동부유럽 국가는 후방참여의 비중이 현저하게 높다.³⁹⁸⁾ 슬로바키아, 헝가리, 체코, 폴란드 등은 EU 역내에서 후방참여의 비중이 가장 높은 국가인데, 그 이유는 외국인직접투자(FDI) 유치를 통한 산업화와 EU 내 생산거점을 담당하기 때문이다. 일반적으로 부품, 소재 등에 경쟁력이 뛰어난 선진국의 경우 전방참여의 비중이 높은 데 비해 제조업 기반을 갖춘 신흥국 경제의 GVC 참여 방식이 보편적으로 후방참여이다. EU 회원국 간 소득 및 산업발전, 특화의 차이에 의해 전방참여와 후방참여로 특성이 구분되는데, 이는 EU 경제의 큰 특징 중 하나이다.

이러한 EU의 GVC 구조하에서 한·EU FTA 발효 이후 한국의 대EU 상품 및 서비스 수출과 함께 한국기업의 투자 진출은 글로벌 공급망을 통해 EU 회원국들의 산업 생태계에 긍정적인 기여를 하고 있다. 중동부유럽으로의 EU 확대

398) 전방참여(Forward participation)는 부품, 소재 등 중간재를 생산한 후, 이를 조립국가에 수출하는 형태의 GVC 참여 형태이며, 후방참여(Backward participation)는 해외산 중간재를 수입한 후, 가공, 조립을 통해 최종재를 생산하는 형태를 의미함.

가 본격화된 2004년 이후 중동부유럽 주요국들은 2004년에 8개국,³⁹⁹⁾ 2007년에 2개국,⁴⁰⁰⁾ 2013년에 1개국⁴⁰¹⁾ 등 총 11개국이 현재 EU 가입에 성공하였다. 특히 2004년 EU 가입이 이루어진 비셰그라드 4국(V4)⁴⁰²⁾을 중심으로 서유럽의 자동차·전자 부문 주요 기업들의 진출이 본격화되면서 EU 역내에서 생산비, 노동력, 인프라 등 조건이 가장 양호한 V4에 새로운 제조업 생산거점이 구축되었다. 이러한 시점에서 EU 역내 시장을 겨냥한 한국기업의 중동부유럽 진출이 본격화되었으며, 2000년대 중반에 시작된 중동부유럽 진출은 V4 국가를 중심으로 2006~07년에 집중되었다. 2000년대 중반 한국의 대중동부유럽 투자는 대EU 총투자의 50%를 상회하였고 전반적으로 대EU 투자의 20% 이상이 중동부유럽에 대한 투자였다. 한국기업에 중동부유럽은 EU 역내 제조업 생산거점이었고 대기업과 협력업체가 동반 진출하는 형태로 투자가 이루어져 한국과 중동부유럽 간에는 한국의 대규모 투자가 이루어진 이후 투자가 수출을 유발하는 형태의 경제협력 관계가 형성되었다. 이러한 과정에서 한국은 EU 공급망의 중동부유럽으로의 확대에 적극 참여하였고, 이를 통해 양측의 상품 및 서비스 무역의 확대는 물론 공급망 통합에도 크게 기여하였다.

2010년대 중반까지 한국기업의 중동부유럽 투자는 전술한 대규모 투자에 이은 후속 투자, 재투자, 유지 보수 투자, 연관 산업 투자 등이 계속되다가 최근 들어 투자 패턴이 변화하기 시작하였다. 대기업의 후속 투자, 재투자 및 유지 보수 투자가 계속되는 가운데 폴란드에 LG화학과 다수의 자동차 부품업체가 진출하였고, 빅센타이어의 체코 진출과 한국타이어의 헝가리 진출이 이어졌다. 2010년대 말부터 최근까지 한국기업의 중동부유럽 진출은 배터리, 전기차, 재생에너지, R&D 등에 대한 투자로 전환하여 친환경 및 첨단산업, 주요 공급망 중심으로 투자 패턴이 변화하였다. 최근 LG에너지솔루션과 협력업체는

399) 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아.

400) 루마니아, 불가리아.

401) 크로아티아.

402) 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아.

폴란드에, SK이노베이션, 삼성SDI 등과 협력업체는 헝가리에 각각 이차전지 부문 진출을 완료하여, EU의 포괄적 환경 규제와 공급망 재편에 대응하는 한편, 유럽시장 진출 교두보를 마련하였다.

나. 동유럽과의 소다자 협력

중국의 동유럽에서의 소다자 협력은 '14+1'를 중심으로 이루어지고 있다. 그리스의 합류로 한때 '17+1'까지 확장되었던 협력프레임은 최근 발트 3국의 탈퇴로 '14+1'로 축소되었으나, 동유럽에서의 중국의 일대일로 사업 추진을 비롯한 협력 사업은 여전히 상기 협력프레임을 통해 논의되고 있다.

한국은 동유럽 지역과 한·비세그라드 4국(V4) 협력을 추진하고 있다. 한·비세그라드 협력은 2014년 한국의 외교부 장관과 비세그라드 4국의 외교부 장관이 슬로바키아의 브라티슬라바에서 외교장관회의를 개최하면서 시작되었다. 이후 2015년 체코 프라하에서 한·비세그라드 합동 정상회담이 개최되었다.

1) 중국: 14+1 협력

중동부유럽(CEE: Central and Eastern Europe)⁴⁰³⁾ 주요국의 구사회주의 계획경제로부터 자본주의 시장경제로의 체제 전환은 서방 시장에 편입을 의미하는 EU 가입이 기본적인 목표였다. 실제로 2004년 이후 이러한 목표 달성이 CEE에서 상당 부분 현실화되었다. 한편 서유럽의 선진국에서는 유럽통합의 진정한 마무리는 동서 냉전시대에 구사회주의 권역에 속해 있던 CEE까지 EU

403) 중동부유럽(CEE: Central and Eastern Europe)은 동서로는 서유럽과 러시아를 포함한 독립국가 연합(CIS) 사이, 남북으로는 발칸반도에서 발트해 연안에 이르는 지역을 지칭하는데, 여기에는 EU 회원국인 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 불가리아, 루마니아, 크로아티아 등 11개국과 비EU 국가인 세르비아, 몬테네그로, 보스니아헤르체고비나, 북마케도니아, 알바니아, 코소보 등 6개국이 포함됨.

를 확대하는 것이라는 인식이 팽배하였다. CEE 국가는 EU 가입을 통해 서유럽의 선진국처럼 자국의 경제와 소득수준이 높아질 것을 기대하였으며, EU 가입 이후 실제로 2009년 글로벌 금융위기 이전까지 고도 성장기를 구가하였다.

하지만 CEE 주요국은 2000년대 후반 글로벌 금융위기와 2010년 초반 유로존 재정위기를 겪으면서 서방 시장경제의 냉혹한 약육강식 시스템을 경험하였고 EU 가입과 유럽통합이 선진국으로 도약하는 보증수표가 될 수 없다는 사실을 인식하였다. 이로 인해 헝가리를 비롯한 CEE 주요국은 서유럽에 대한 경제 의존도를 심화시키는 방향으로만 이루어졌던 경제정책 기조에 대해 되돌아보기 시작했으며, 다시 동쪽으로 시야를 넓혀 유럽통합의 한계 극복을 위한 동방 정책을 입안하기 시작하였다.

중국은 일대일로 이니셔티브(BRI: Belt and Road Initiative)의 추진을 위해 아시아와 유럽은 물론 아프리카 지역까지 연결할 수 있는 CEE 국가와의 협력에 일찍부터 적극적인 움직임을 보였다. BRI의 육상 인프라 연결 사업과 해상 사업 모두 세계 최대 선진국 집단이 있는 EU 시장의 핵심 서유럽이 가장 중요한 최종 목적지이다. 따라서 서유럽의 선진국 시장을 CEE가 최종적으로 연결하는 지점에 있는바, BRI의 가장 중요한 전략적 요충지 중 하나인 CEE는 중국의 입장에서 지정학적 중요성을 가지고 있다.

중국의 BRI는 CEE의 EU 회원국들이 경제적으로 매우 어려운 시기에 시작되었다. 전술한 바와 같이 2000년 후반 글로벌 금융위기와 2010년대 초반 유로존 재정위기를 겪으면서 서유럽은 물론 CEE의 경제 상황도 어려웠다. 이로 인해 CEE에서는 당시 사회적으로 EU 회의주의가 급부상함은 물론 경제적으로도 지나친 서유럽 의존도에 대한 재평가가 이루어졌다. 중국의 BRI는 이처럼 주요 사업 추진 시점이 CEE 각국이 EU 가입 이후 일정 기간 경제가 급성장하다가 처음으로 경제적으로 위기에 직면한 시점과 대체로 일치하였다. 그리고 이러한 경제위기 극복 방안 중 하나로 CEE 각국 정부는 2012년을 전후로 동방 정책을 표방하였는데, 이는 중국의 BRI와 자연스럽게 접목되었다. 즉, CEE 각

국 정부는 2012년을 전후로 자국의 지나친 EU 의존도를 조정하기 위해 노력하였으며, 그 일환으로 러시아, CIS, 중앙아시아 등 동쪽 국가와의 경제협력 강화 정책을 입안하고 실천하였다. 헝가리 정부가 2011년에 수립한 ‘Opening to the East’ 정책이 당시 CEE 동방정책의 가장 대표적인 사례이다.

실제로 EU에 대한 의존도 완화를 위해 2011년 이후 헝가리 정부는 동방국가와 협력 강화를 통해 자국의 높은 대EU 의존도 완화를 위해 노력하였다. 당시 헝가리에 진출한 대규모 외국자본의 기업은 내수시장 공략보다는 유럽 시장 진출을 위한 생산거점으로 헝가리를 활용하였다. 이에 따라 헝가리의 수출입은 전적으로 EU의 수출입과 연계되어 있었으며, 당시 헝가리 경제는 EU의 경제 상황에 따라 자국의 수출입이 동반 증가 또는 하락을 경험하였다. 서방의 은행들은 2008년 글로벌 경제위기 이후 재정적자 및 정부부채 등 지표가 불안한 신흥국에서 가장 먼저 대규모 자본 회수를 시작하였으며, 이에 직격탄을 맞은 헝가리는 IMF 등 국제 금융을 받기에 이르렀다. 이러한 경험을 바탕으로 헝가리는 글로벌 금융위기 이후 높은 서방과의 FDI 및 교역 의존도 완화에 힘썼다. 이러한 노력의 일환으로 헝가리 정부는 EU 의존도 심화를 경계하고 이와 관련된 자국의 경제 구조 개선을 위해 상기 동방정책(Opening to the East)을 천명하였다. 그 결과 헝가리는 중국, 러시아, 한국, 인도, 싱가포르 등 동방 국가와의 협력 강화에 주력하였다. 특히 중국의 BRI 사업에 적극 참여하였으며, 러시아 푸틴 대통령과는 연간 1~2회 정상회담을 개최, 에너지·인프라 분야 협력을 강화하였다.

유럽통합 심화에 대한 한계를 극복하기 위해 시작한 동방정책의 일환으로 헝가리를 비롯한 CEE 주요국은 대중국 정책을 추진하고 있는데, EU 회원국 중에는 헝가리, 비EU 국가 중에는 세르비아를 중심으로 중국과의 경제협력을 적극 강화하고 있다. 반면 러시아·우크라이나 전쟁 이후 상기 2개국을 제외한 CEE 주요국은 중국에 대한 인식에 다소 변화가 발생하고 있으며, 이에 따른 대중국 정책에서 변화의 흐름이 감지되고 있다.

중국은 전술한 지정학적 중요성을 감안하여 2012년 CEE의 16개국과 ‘16+1 협력체(CEEC: Cooperation between China and Central and Eastern European Countries)’를 설립, 유럽에서의 BRI 협력 사업을 적극 추진하였다.⁴⁰⁴⁾ ‘16+1 협력체’는 2009년 중국 시진핑 당시 부주석의 CEE 방문 시 처음 논의되었으며, 중국과 CEE 16개국 간 협력을 강화하기 위한 목적으로 당시 중국정부가 고안한 시스템이다.⁴⁰⁵⁾ CEE 16개국은 EU 회원국 11개국과 서발칸 지역의 비EU 5개국으로 구성되어 있다. 이 중 11개 EU 회원국은 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아 등 중부유럽 5개국, 발트 3국(에스토니아, 라트비아, 리투아니아) 등 2004년에 EU에 가입한 8개국과 2007년에 EU 회원국이 된 루마니아와 불가리아, 가장 최근인 2013년 EU 회원국이 된 크로아티아 등으로 구성된다. 서발칸 지역의 비EU 5국은 알바니아와 과거 유고연방으로부터 분리·독립한 세르비아, 북마케도니아, 몬테네그로, 보스니아 헤르체고비나 등으로 구성된다.

그리스가 추가로 참여하게 되어 CEEC는 ‘17+1’로 확대되었다. 하지만 최근에는 대만 문제로 중국으로부터 경제적 강압의 시범 케이스가 되었던 리투아니아의 2021년 5월 상기 협력체 탈퇴를 시작으로 2022년 8월에는 라트비아, 에스토니아 등이 탈퇴함에 따라 발트 3국이 빠진 CEEC는 현재 ‘14+1’로 축소되었다.

중국은 2021년 이후 CEE에 대한 정책을 수정하여 대만, 미국과의 관계 또는 EU의 대중국 정책에 대한 영향력 측면에서 차별화하였다.⁴⁰⁶⁾ 헝가리, 세르

404) ETNC(2016. 12.), Europe and China’s New Silk Roads, A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC), pp. 5-6.

405) 2012년 폴란드 바르샤바에서 제1차 정상회담을 개최한 이후 제2차 2013년 루마니아의 부쿠레슈티, 제3차 2014년 세르비아 베오그라드, 제4차 2015년 중국의 쑤저우(蘇州), 제5차 라트비아 리가 등에서 정상회담이 매년 개최되었음. 이처럼 16+1은 코로나19 팬데믹 이전까지 정상회담을 거듭할 수록 다양한 형태의 정책 포럼의 운영은 물론 다양한 지위의 공무원, 학자, 싱크탱크, 정당, 청년, 스포츠맨, 예술가, 언론인, 기업가, 의사 등이 교류할 수 있는 형태로 발전하였으며, 특히 2017년에는 한 해에만 233건에 이르는 다양한 행사가 추진되었음.

406) Przychodjal, Marcin(2022. 2. 22.), “Changes in China’s Policy Towards Countries of Central Europe.”

비아, 폴란드를 포함하여 우호적으로 간주되는 일부 국가들은 투자와 같은 수단을 통해 협력을 강화하지만, 리투아니아, 체코, 슬로바키아 등과 같이 반중성향으로 인지된 국가에 대해 중국은 정치적, 경제적 제재를 사용함에 주저하지 않는다.

CEE에서 중국의 주요 협력 국가로는 크로아티아, 헝가리, 북마케도니아, 세르비아 등을 들 수 있는데, 현재 중국의 인프라 투자 및 건설의 주요 대상이 바로 이들이다. 한편 중국은 이들 국가에 반대급부로 미국이나 EU의 대중국 제재에 대한 반대와 경제적 강압에 대한 방지 수단(ACI) 등과 같은 EU 시장 보호를 위한 수단에 대한 반대 등 자국의 요구에 대한 국제적인 지지를 기대하고 있다.

CEE 국가 중 중국에 대해 비판적이고 강경하게 대응하는 국가들 또한 점점 명확해지고 있는데, 이들은 무엇보다도 중국의 인권의식 부재를 비판하고 대만과의 접촉 강화를 추구하고, EU의 대중국 정책 강화를 지지하는 국가들이다.⁴⁰⁷⁾ 이 그룹에는 체코, 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 슬로바키아, 슬로베니아, 루마니아 등이 포함되어 있으며, 이들 중 발트 3국을 비롯한 대부분은 중국과의 관계를 중·러 협력으로 인한 안보의 즉각적인 위협으로 인식하고 있으며, 리투아니아를 겨냥한 경제 제재 등 중국의 정책이 EU의 결속력에 부정적인 영향을 미치고 있다고 평가한다.

중국의 CEE 국가에 대한 협력 제의는 홍콩의 국제법 위반이나 신장의 인권 침해 등 이를 비난하지 않을 국가들에만 적용되기 때문에, 그렇지 않은 국가들은 경제적 인센티브 대신 주로 리투아니아와 같은 제재를 받게 될 가능성이 높다.⁴⁰⁸⁾ 즉, 대만과 관련하여 분쟁이 발생할 경우, 중국은 자국의 이익에 반하는 정책을 추진하는 EU 국가들의 기업들에 대한 자국 시장 접근을 차단할 수 있다. 따라서 CEE에서의 중국, 특히 리투아니아에 대한 중국의 조치는 EU의 경제적 중국 의존 위협에 대한 추가적인 증거이다. 이는 EU를 중국의 영향력에

407) *Ibid.*

408) *Ibid.*

취약하게 만들고 있어 반중 성향의 CEE 국가들은 중국의 개별 국가에 대한 제한 조치를 EU 시장 전체에 대한 공격으로 인식하고 있다.

중국에 있어 CEE의 폴란드는 매우 특별한 의미가 있다. '16+1' 출범 당시 폴란드가 중추적인 역할을 담당하였으며, CEE에서 인구, 경제 규모 및 정치적 영향력 등 폴란드의 대표성이 독보적이기 때문이다. 이러한 폴란드에 대한 특별한 의미는 폴란드가 친미 성향이 강하다는 것을 인지하고 있으면서도 중국이 폴란드와의 정치, 외교적 협력에 있어 공을 들이고 있는 이유이기도 하다.

폴란드는 중국과의 협력에 있어 이에 대한 큰 기대와 적극성을 가지고 추진 하던 2008~16년 열정의 시기를 지나, 2017년 이후 대중국 이미지와 대응 측면에서 점차 변화하고 있다. 열정의 시기에 폴란드에 있어 중국은 거대 시장 보유국 그 자체이며, 이를 활용하여 자국의 수출 확대를 기대할 수 있는 시장이었다. 당시 폴란드의 대중국 무역적자는 중국이 비관세 장벽 제거하면 금방 해결할 수 있을 것으로 보았으며, 특히 유럽의 대표적인 농업 국가 폴란드는 육류, 우유, 과일 등 중국에 대한 자국의 식품 및 농산물 수출 확대를 크게 기대하였다. 또한 폴란드는 중국과의 협력 강화를 통해 EU 역내에서 자국의 입지를 강화하고 영향력을 확대할 수 있는 카드로 활용한 측면이 있다.

최근 폴란드에서 대중국 정서가 많이 악화되었지만, 아직까지 폴란드 정부는 중국을 공식적으로 비판 혹은 적대시하는 데에는 신중을 기하고 있다. 폴란드 국가 차원의 대중국 전략은 없으며, '폴란드의 외교정책 전략 2017~2021'에서도 중국은 거의 언급되지 않았다. 폴란드가 주도적으로 중국에 대응하기 위해 EU 차원의 새로운 제안을 하는 것과 같은 적극성도 보이지 않고 있다. 하지만 EU 차원의 대중국 대응 관련 모든 계획에 폴란드는 EU 회원국으로서 지지를 표명하고 있다.

폴란드 국제문제연구소(PISM)에 따르면, 폴란드는 EU의 개방형 전략적 자율성 정책을 발맞추어 EU 단일시장 역량 강화에 적극 협력한다는 방침이다.⁴⁰⁹⁾ 러시아·우크라이나 전쟁을 계기로 에너지 위기가 심화되면서 단일국

가에 대한 의존도가 높은 대외관계의 위험성을 인지하였고, 전략적 자율성에 대한 필요성도 제고되었다. 현재 폴란드의 대중국 무역량이 크지 않고, 의존도가 낮은 편이기 때문에 첨단산업 및 핵심원자재 분야의 대중국 의존도 완화 목표 달성은 어렵지 않을 것으로 판단된다.

러시아·우크라이나 전쟁 발발 이후 폴란드는 대중국 정서가 급격하게 악화되었음에도 불구하고 공식적으로 반중 노선을 채택하지 않음은 물론 미·중 관계에서 균형을 유지하려 노력하고 있다. 폴란드가 친미, 반러 성향이 강함을 인지하고 있는 중국은 폴란드 정부가 이처럼 중국과의 협력을 지속할 의지가 있다고 판단하고 '14+1'의 틀에서 협력 지속을 추진하고 있다.

중국의 해외직접투자 자금 조달 규모 축소 등으로 인해 중국 외교정책의 '14+1' 이니셔티브가 약화되고 있다. 그러나 중국은 앞으로도 '14+1' 틀 내에서 다자간 협력 차원을 포기하지 않고 헝가리, 세르비아 등 선정된 파트너들과의 보다 긴밀한 협력에 집중할 것으로 전망된다.⁴¹⁰⁾ 하지만 EU 회원국인 대다수의 참가자들 사이에서 이 협력 플랫폼에 참여함으로써 얻을 수 있는 경제적 이익이 별로 없다는 인식이 점차 더 강화되고 있다. 또한 미·중 관계의 긴장과 EU의 대중국 위험 인식으로 EU 차원 혹은 개별 회원국의 대중국 정책이 많은 변화가 이루어지고 있다. '14+1' 국가 중 대부분의 EU 회원국에서 중국 이니셔티브에 참여하는 효과가 크지 않으며, 특히 중국 투자가 없거나 중국과의 무역적자가 증가하는 것에 대해 불만이 점점 확대되고 있다. 게다가 폴란드, 루마니아, 슬로바키아는 실질적으로 중국기업의 5G 네트워크 구축 참여를 금지하는 규정을 마련하거나 또는 선언문을 채택하고 있다.

중국에 대한 기회 및 '14+1' 틀에서 중국과의 협력이 가지는 긍정적 효과를 강조하는 참가국은 최근 들어서는 소수에 불과한바, 중국과의 관계에서 폴란드

409) 2023년 6월 19일 폴란드 바르샤바 현지조사 시 PISM을 방문하여 연구 부원장 Justyna Szczudlik, 중국 담당자 Marcin Przychodniak, 아시아태평양지역 담당자 Damian Wnukowski, 한국 담당자 Oskar Pietrewicz 등과 관련 주제에 대해 면담을 진행하였음. 장영욱 외(2023), p. 145에서 재인용.

410) 위의 자료.

를 대체하여 그 중심에 선 헝가리를 비롯하여 세르비아, 북마케도니아 등이 대표적이다. 이들 국가의 중국과의 협력은 단순히 경제뿐만 아니라 교육, 보건 시스템, 기타 분야에 걸쳐 있다. 또한 이들 국가가 중국과의 협력을 결정하는 것은 경제적 중요성뿐만 아니라 중국과의 협력이 자국의 대외정책 방향을 다각화하는 요소로 인식하고 있다.

2) 한국과 비셰그라드 4국(V4) 협력

비셰그라드 그룹(Visegrad Group: 이하 V4)은 1991년 2월 헝가리 부다페스트 인근 도시 비셰그라드에서 체코슬로바키아, 헝가리, 폴란드 3국이 설립한 지역 협의체이다. V4는 상호 우호협력 증진 및 유럽 연합(EU)·북대서양 조약기구(NATO) 가입 등을 공동목표로 제시하고 있다. 1993년 1월 체코슬로바키아연방이 체코와 슬로바키아로 분리된 이후 V4의 구성국은 4개국으로 되었다. 경제공동체 성격으로 출범한 V4는 2004년 모든 구성국이 EU에 가입함에 따라 경제 부문은 EU 단일시장에 흡수되었지만, 그 이후에도 정치, 사회, 문화, 교육, 과학, R&D 등 분야에서는 V4 틀 내에서 활발한 협력이 이루어지고 있다.

한국기업은 2004년과 2007년 EU의 중동부유럽으로의 확대 과정에서 V4를 비롯한 중동부유럽에 대거 진출, 유럽의 생산거점을 구축하고, 그 후 추가 투자 지속과 교역확대 기초를 지속하고 있다. V4는 최근 우리의 대EU 수출의 28%를 초과하고 있는 EU 내 최대 수출시장으로 EU 내 최대 무역흑자 시장이다. 특히 최근 우리 기업의 전기차 충전지 분야의 수출 및 투자 진출이 가장 활발하게 이루어지고 있다. 2000년대 후반에 집중적으로 이루어졌던 우리의 대 V4 투자는 이처럼 최근까지도 지속적으로 증가하고 있다.

한국은 1993년 V4 국가와 모두 국교를 수립하였다. 하지만 V4를 우리의 소다자 협력프레임으로 인식한 것은 2014년 7월 슬로바키아 브라티슬라바의 V4+1 공동외교장관 회담이 결정적인 계기가 되었다. 2015년 12월 체코 프라

하에서 한국과 V4의 'V4+1' 1차 정상회담이 개최되었으며, 2차 정상회담은 2021년 11월 헝가리 부다페스트에서 개최되어 'V4+1' 협력프레임에 지속성이 강화되었다. 2차 정상회담에서는 기초과학 분야 등 유망 협력 분야 공동 연구 추진 양해각서가 체결되었다.

상기 'V4+1' 협력은 다양한 분야에서 이루어지고 있는데, 특히 과학기술 분야에서 가장 활발하게 협력이 진행되고 있다. 지난 2023년 3월 한국 과학기술정보통신부는 양측 간 국제협력 기회 발굴과 네트워크 강화를 위해 '2023년 한-V4 공동연구사업' 신규 과제를 공모하여 다자간 공동 연구 사업을 추진하였으며, 과학기술협력 증진 및 연구자 네트워크를 확대하였다. 이를 통해 기초역량이 우수한 V4 국가들과 시너지가 기대되는 분야 중심으로 공동 연구를 지원하였다. 핵심 지원 분야는 청정에너지 분야(Clean Energy Fields), 생명과학 및 공학(Biology and Biotechnology), 소재·재료과학(Material Science) 등이며, 한국 측의 지원 규모는 다섯 과제 이내에 과제당 연 5천만 원 이내 총 36개월 동안 1억 5천만 원 이내로 책정되었다. V4 측의 지원 규모는 [표 5-9]와 같다. 또한 우리 정부는 V4 국가와 협력하여 2021년 동방파트너십 지역의 우크라이나와 조지아에 의료 사업을 지원하였다. 이는 우리 정부가 V4 협력기금(IVF: International Visegrad Fund)에 지원하는 형태로 이루어졌다.

표 5-9. V4 측 지원 규모

국가(기관)	과제당 총 연구비 (EUR)	지원 기간	지원 과제 수
체코(MEYS)	125,000€	3년	4
폴란드(NCBR)	150,000€	3년	5
헝가리(NKFIH)	120,000€	3년	4
슬로바키아(SAS)	120,000€	3년	2

주: 1) 국가별 지원 연구비 및 지원 과제 수는 국가별 현황에 따라 변동 가능하며, 자세한 사항은 해당 국가 규정 참고 및 기관 문의.

2) 한국은 연구비를 원화로 지급하며, V4 국가는 자국 규정에 따라 지급.

자료: 과학기술정보통신부 공고 제2023-0391호 & 한국연구재단, 「2023년 한-V4 공동연구사업 신규과제 공모」.

‘V4+1’ 협력프레임의 실무적인 협력은 ‘한·비셰그라드 그룹 정무차관보 회의’를 통해 이루어지고 있다.⁴¹¹⁾ 2014년부터 시작한 양측 간의 정무차관보 회의는 2022년까지 7차례 개최되었다. 1차는 2014년 6월 서울, 2차는 2015년 6월 슬로바키아 브라티슬라바, 3차는 2016년 6월 서울, 4차는 2017년 10월 헝가리 부다페스트, 5차는 2019년 3월 서울, 6차는 2021년 9월 부다페스트, 7차는 2022년 11월 서울에서 각각 개최되었다.

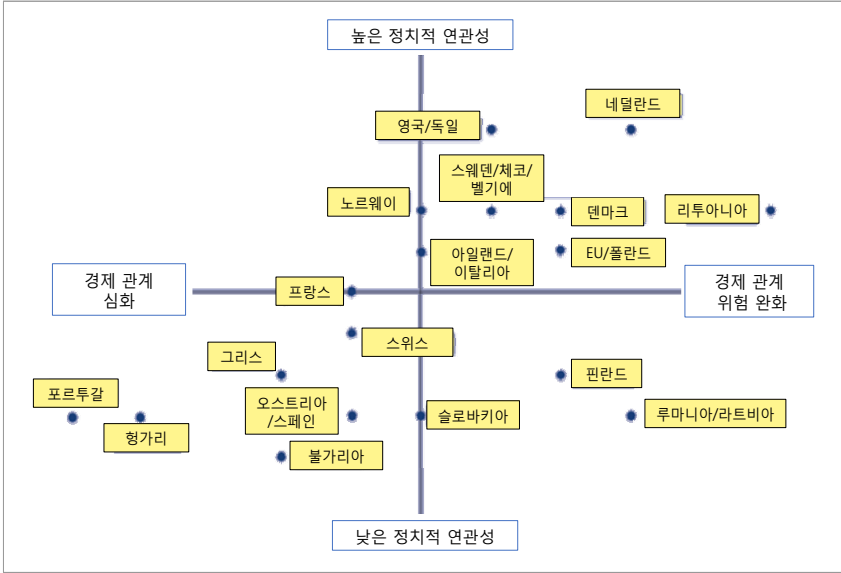
다. 양자 협력

EU 27개 회원국과 영국, 스위스, 노르웨이 등 유럽 주요 국가들의 최근 대중국 전략을 살펴보면, 확고한 대중국 국가전략을 수립하는 국가로부터 대중국 전략이 전혀 없는 국가에 이르기까지 중국과의 관계에서 매우 다양한 형태의 정책 대응을 보여주고 있음을 알 수 있다. 경제적 측면에서 위험 완화(derisking)에 주력하는 국가로부터 협력 관계 심화를 위해 노력하는 국가에 이르기까지 다양하다.⁴¹²⁾ 또한 정치적 측면에서도 중국과의 관계에서 인권, 민주주의 등 정치적 이슈를 얼마나 중요하게 생각하는지에 대한 정도의 차이 또한 상당하다.

411) 외교부 보도자료(2022. 11. 29.), 「제7차 한-비셰그라드 그룹 정무차관보 회의 개최」(검색일: 2025. 9. 10.).

412) [그림 5-21]은 Bartsch, Ernhard and Claudia Wessling eds.(2023. 7.), “From a China strategy to no strategy at all,” ETNC의 저자들을 대상으로 실시한 서베이를 바탕으로 작성된 것이어서 다소 주관적인 판단이 포함되었을 가능성이 있으나, 각국별로 중국에 대해 다양한 입장을 가지고 있음을 충분히 보여주고 있음.

그림 5-21. 유럽 국가의 대중국 정치·경제 관계 입장 분포도



주: ETNC(European Think-tank Network on China) 소속 저자들 대상 서베이 결과.
 자료: Bartsch, Ernhard and Claudia Wessling eds.(2023. 7), "From a China strategy to no strategy at all," p. 9. 장영욱 외(2023), p. 35, [그림 2-4] 재인용.

이처럼 중국과의 양자 관계에 있어 다양성을 보이고 있는 EU 27개 회원국의 대중국 협력을 모두 살펴보는 것은 시간과 지면 제약으로 많은 어려움이 따르는 데 비해 그 의미가 크지 않다. 따라서 EU 27개 회원국과의 양자 협력은 EU 내에서 경제 규모가 가장 크고 전통적으로 중국 및 한국과의 경제협력 규모가 가장 큰 독일과 최근 중국기업과 한국기업의 투자 진출이 집중되고 있는 헝가리를 중심으로 살펴본다.

표 5-10. EU 주요 회원국의 대중국 관계 특징 비교

구분	독일	프랑스	헝가리	폴란드
대중국 경제 관계	제조업 중심 국가로 중국과 교역, 투자 등 가장 밀접한 경제 관계, 대중국 디커플링 불가능	독일 다음으로 많은 대중 교역 비중(막대한 대중 무역적자), 독일과 이탈리아 다음의 대중국 투자국	중국 일대일로 핵심 협력국, 2024년 중국의 EU 내 최대 투자 대상국, 현재 EU 내 중국에 가장 우호적	중국 일대일로 유럽 사업 추진 초기 중점 협력국, 최근 대중국 인식 악화 불구 '14+1' 협력 지속
대중국 전략 형태	2023년 독일 최초 국가 차원의 대중국 전략 발표	국가 차원 대중국 전략 없고 중국 언급 없는 '인도·태평양 전략' 추진	국가 차원의 대중국 전략은 없으나, '동방정책'으로 중국과 경제협력 확대	국가 차원의 대중국 전략 없이 EU 차원의 대응 대체로 따름.
EU 차원 대중국 전략	대체로 EU와 같은 기조, 공급망 실시법은 EU 지침보다 먼저 발효	EU 차원의 대중국 전략에 전적으로 동의, 적극 활용, 특정 부문 주도	EU 차원의 대중국 전략에 대체로 반대, 대표적인 중국 입장 옹호 EU 회원국	EU 차원 대중국 전략 대체로 동의, 소극적 대응
대중국 관계 특징	중국과의 대결 보다는 밀접한 대중 경제 관계에 따른 위험 완화	대중국 위험에 대해서는 미국과 공감하나 미·중 대립에는 다소 거리	중국과 미국 혹은 중국과 EU 사이의 중재자 자칭, 최근 친중국, 친러시아 행보로 고립 위기	소규모 개방경제 입장에서 미국과 중국 관계의 균형 유지 중요시
기타 대중국 관계 특징	무역, 투자, 산업/공급망, 기술/지식재산권, 사이버안보/데이터, 기후환경, 국제협력 등의 분야에서 대중국 협력 지속 희망	글로벌 차원에서는 대중 위험 공감, EU 차원에서는 경제안보 분야에 적극 대응, 대중국 양자 차원에서는 민감 이슈 회피, 경제 부문 대응에 집중	중국의 EV 및 EV 배터리 생산 유럽 거점, 유럽 내 가장 대표적인 중국 일대일로 철도(베오그라드-부다페스트) 프로젝트 핵심 파트너	중국은 향후 자국 번영을 위한 필수적 무역 상대국, 중국과의 협력을 EU 내 폴란드 영향력 확대 및 대외관계 다각화 등으로 활용

자료: 저자 작성.

중국은 EU와의 정상회의를 제외하고는 EU 개별 회원국과 정기적으로 정상 회담을 개최하지 않고 있다. 중국과 EU 27개 회원국과의 양자 관계에서 정치, 경제적 측면에서 가장 중요한 국가는 독일, 프랑스, 헝가리, 폴란드 등을 들 수 있다. 이러한 EU 주요 회원국의 대중국 관계 특징을 비교하면 [표 5-10]과 같다.

1) 독일

독일은 EU 회원국 중 제조업 중심 국가로 중국과 교역, 투자 등 가장 밀접한 경제 관계를 맺고 있어 사실상 대중국 디커플링은 불가능하다. 2023년 7월 독일은 처음으로 국가 차원의 공식적인 대중국 전략을 발표하여 양국 관계를 정의하고 관리하기 시작하였다. 즉, 경제적 밀접 관계로 인해 상호 간 협력을 지속해야 하겠지만, 중국에 대한 독일의 경제적 의존도를 낮추는 방향으로 양국 관계를 설정하여 이를 추진하고자 하였다. EU 차원의 대중국 전략에 대해 독일은 대체로 EU와 같은 기초를 보이고 있으며, 전반적으로 EU 차원의 대중국 전략을 주도하고 있다. 또한 독일은 공급망 실사법에 있어서는 EU 지침보다 먼저 발효하는 등 보다 강력한 시행을 추진하고 있다. 독일의 공급망 실사법은 EU 차원의 지침이 제안되기 전에 제정되어 2021년 7월 공포되었고, 2023년 1월 1일자로 발효되었다. 독일이 중국과의 관계에서 보여주는 가장 큰 특징은 중국과의 전면적인 대결보다는 밀접한 대중 경제 관계에 따른 위험 완화에 집중하는 것이다.

EU 내에서는 물론 영국을 포함한 유럽 전체에서 경제 규모가 가장 큰 독일은 중국과 교역 및 투자 등에 있어 매우 중요한 파트너이다. 중국은 독일의 주요 수출 대상국임과 동시에 주요 수입국이다. 독일과 중국의 투자도 2018년 이후 지속적인 증가세를 보이고 있으며, 최근 들어 독일의 대중국 해외직접투자가 중국의 대독일 해외직접투자보다 규모 면에서 약 9배 정도 많다. 독일은 주로 자동차를 비롯한 제조업 중심의 대중국 투자가 많고 금융 및 보험 부문에 대한 투자가 그 뒤를 따르고 있다. 중국은 첨단산업, 자동차, 운송 설비에 대한 독일 투자가 주를 이루고 있다.

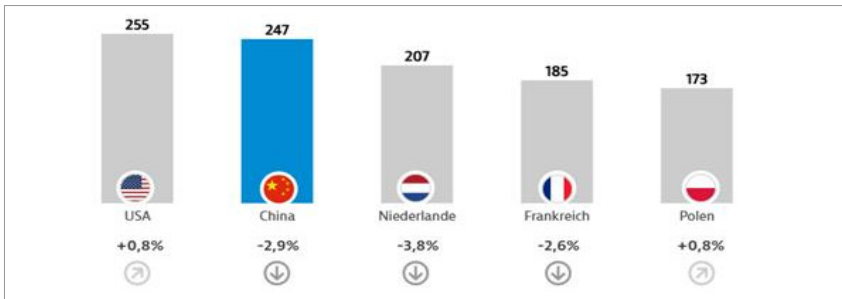
중국은 2016년부터 2023년까지 8년 연속 독일의 최대 무역 파트너였으나, 2024년 독일의 최대 무역 파트너는 미국이었다.⁴¹³⁾ 독일 무역투자청(GTAI)

413) Germany Trade & Invest, GTAI(2025. 1. 20.), "US Overtakes China as Germany's Largest

에 따르면, 2024년 독일의 최대 무역 파트너는 2,550억 유로로 미국이었으며, 2위는 2,470억 유로로 중국이었다. 그리고 2,070억 유로의 네덜란드, 1,850억 유로의 프랑스, 1,730억 유로의 폴란드가 각각 그 뒤를 이었다. 독일 수출 규모 면에서는 중국이 2020년과 2021년에 미국에 이어 두 번째 수출시장이었으나, 2024년에는 5위까지 떨어졌다. 2024년 독일의 5대 수출 상대국은 미국, 프랑스, 네덜란드, 폴란드, 중국 순이다.

그림 5-22. 2024년 독일의 5대 교역 상대국 수출입 총액

(단위: 십억 유로)



자료: 독일 무역투자청(Germany Trade & Invest, GTAI).

이는 독일정부가 중국과의 무역의존도를 낮춰 중국과의 관계를 위험 완화 차원에서 재정립하려는 노력에 따른 것으로 보인다. 즉, 최근 독일정부는 대중국 관계 심화에 따른 경제안보적 위험을 완화시키기 위해 자국 기업들에 중국 시장에 대한 의존도를 낮추고 공급망 다변화를 추진할 것을 권고하고 있다. 또한, 베트남 등 동남아시아 국가들과의 경제협력을 강화하며 중국시장을 대체할 새로운 파트너를 모색하고 있다. 또한 독일은 인도·태평양 지역에 대한 자국의 영향력 확대를 강조하며, 일본과의 경제안보 협력도 강화하고 있다. 이는 미국과의 관계를 강화하고 중국 견제를 위한 협력을 확대하려는 움직임으로 보인다.

Trading Partner”(검색일: 2025. 9. 15.).

최근 독일의 대중국 수출 감소는 자동차 부문에서 가장 두드러지게 나타나고 있는데, 중국시장에서의 현지 생산 차량과의 경쟁이 매우 치열해졌기 때문인 것으로 분석된다. 이러한 독일의 대중국 자동차 수출 감소 추세에 따라 폭스바겐그룹은 2024년 중국시장에서 자동차 판매량이 10% 감소했고, 메르세데스-벤츠 그룹 역시 7% 감소한 판매량을 기록하였다. 이처럼 중국 자동차 시장의 경쟁이 치열해지면서 독일 자동차 제조업체들은 현지 생산 비중을 늘리고 있고, 이는 독일에서 중국으로 수출되는 완성차 및 자동차 부품 감소로 이어졌다.

2) 헝가리

헝가리는 중국의 일대일로 유럽 사업의 핵심 협력국으로 2024년에는 EU 내 중국의 최대 투자 대상국으로 부상하였다. 현재 27개 EU 회원국 중 헝가리가 중국에 가장 우호적이다. 국가 차원의 대중국 전략은 특별히 없으나 동방정책⁴¹⁴⁾을 통해 중국과의 경제협력을 적극 추진하고 있다. 친중국 및 친러시아 성향을 고수하고 있는 헝가리는 중국이나 러시아에 대해 EU 차원의 대응 전략을 추진할 때 대체로 반대 입장을 표명하는 경우가 많다. 이러한 친중국 정책 행보의 결과로 헝가리는 중국의 EV 및 EV 배터리 생산의 유럽 거점으로 자리매김하였다. 이와 함께 헝가리는 유럽 내 가장 대표적인 중국 일대일로 철도(베오그라드-부다페스트) 프로젝트의 핵심 파트너이다.

이처럼 헝가리는 현재 중국 입장을 옹호하는 가장 대표적인 EU 회원국 중 하나이며, 중국과 미국 혹은 중국과 EU 사이의 중재자 역할을 자청하고 있다. 그러나 최근에는 이러한 친중국, 친러시아 행보로 서방 사회로부터 고립을 자

414) 2008년 글로벌 경제위기 당시 서유럽의 대규모 자본 회수로 IMF 등 국제 금융을 받은 경험이 있는 헝가리는 글로벌 금융위기 이후 높은 EU 역내 FDI 및 교역 의존도 개선을 위해 노력하였음. 이에 헝가리 정부는 EU에 과도하게 연계된 헝가리의 경제 구조를 개선하기 위해 상기 동방정책(Opening to the East)을 천명하고, 중국, 러시아, 한국, 인도, 싱가포르 등과의 협력 강화에 주력하고 있음. 특히 중국의 일대일로 사업에 참여, 부다페스트-베오그라드 철도 인프라 건설에 적극적이며, 러시아 푸틴 대통령과는 연간 1~2회 정상회담을 개최, 에너지·인프라 분야 협력을 강화하였음. 이철원 (2024), pp. 124~125.

쳐하고 있다는 비판도 제기되고 있다.⁴¹⁵⁾ 헝가리 오르반 총리는 트럼프의 열렬한 지지자였으며, 트럼프 정부의 시작이 오르반 자신의 정치적, 경제적 입지를 높일 것으로 예측하였다. 하지만 미국은 트럼프 정부 출범 이후 헝가리 정부의 친중 정책에 대한 압력을 가하고 있는바, 향후 헝가리 정부의 중국과 미국 사이의 균형을 어떻게 가져갈 것인가에 귀추가 주목된다. 오르반 총리는 워싱턴, 브뤼셀, 베이징 사이의 중재자 역할을 하고자 하며, 이는 미국이 EU와 중국을 동시에 궁지에 몰아넣는 경우에 유효한 것이다. 그러나 최근 미국과 EU가 협력에 합의함에 따라 오르반 총리의 친중국 목소리는 주변화될 가능성이 다소 높아졌다.

유럽을 필두로 글로벌 자동차 산업이 전기차(EV) 중심으로 재편되고 있는 과정에서 유럽 배터리 공급망의 핵심 생산거점으로 헝가리가 급부상하고 있다. 헝가리는 기존 조립 거점 차원이 아닌 원자재 조달, 중간재 생산, 셀 및 모듈 제조, 재활용 및 수출까지 이른바 ‘배터리 밸류체인’ 전체를 갖춘 유럽 내 특별한 국가로 자리매김 중이다. 이러한 산업 생태계 조성의 중심에는 한국의 삼성 SDI와 SK온 등 주요 배터리 셀 제조사 및 소재·부품 협력사들이 있고, 이들이 선제적으로 진출해 헝가리의 산업 생태계 기반을 구축하고 있다.

최근 10년 동안 헝가리 정부는 전술한 바와 같이 친중국, 친러시아 정책을 추진하고 있으며, 특히 중국으로부터 최근 많은 투자를 유치하고 있다.⁴¹⁶⁾ 친환경 전자부품과 완성차 산업을 중심으로 중국의 대규모 그린필드 투자가 이어지며, 헝가리는 중국의 유럽 진출 전략에서 핵심적인 거점으로 자리매김하고 있다. 이처럼 중국은 헝가리에 대한 투자를 급격히 확대하고 있으며, 2024년 5월 시진핑 주석의 헝가리 방문에 이어 같은 해 7월 헝가리 오르반 총리의 중국 방문을 통해 양국은 ‘전천후 전략적 동반자 관계’를 공식화하였다. 헝가리에 대한 전기차와 친환경 전자부품에 대한 대규모 FDI는 공급망을 유럽 내로 재편하려는 중국의 글로벌 공급망 재편 전략과도 연결된다. 2022년 한국에 이어

415) 부다페스트 현지출장(2025. 6. 19~24.), 현지 전문가 인터뷰.

416) 위의 자료.

헝가리 내 FDI 순위에서 2위를 기록했던 중국은 2023년에는 전체 중국의 유럽 투자 중 44%를 헝가리에 집중, 2024년까지 2년 연속 1위를 차지하였다. 중국 전기차 배터리 제조업체 CATL은 데브레첸 지역에 73억 유로 규모의 전기차 배터리 공장을 건설, 2025년 하반기부터 가동 예정이며, 중국 자동차 회사 BYD는 세계드에 전기차 완성차 공장 건설을 추진하고 있다.

헝가리 무역·투자진흥청에 따르면, 2024년에 헝가리에 신규 도입된 투자 프로젝트는 77건으로 금액 기준으로는 총 약 103억 유로(한화 약 16조 3천억 원)에 달하는 투자가 유입됐으며, 1만 8,500여 개의 신규 일자리를 창출하였다. 이러한 2024년 투자유치 실적은 헝가리 역사상 두 번째로 큰 규모로, 헝가리 정부의 적극적인 외국인투자 유치 정책 및 동방정책(Eastern Opening Policy)의 성공을 보여주는 사례이다. 주요 투자국은 중국이 52억 유로, 전체 투자 금액의 51% 점유율로 1위를 기록했고, 그 뒤 한국이 총 26억 유로로 2위를 기록했으며, 특히 동방정책을 주도하는 아시아 국가들이 총 82억 유로, 전체 투자 금액의 80%를 차지하였다.

4. 주요 분야별 협력 사례

가. 기술협력

1) 기술 부문 투자 사례: 중국 Midea Group의 Kuka AG 인수

중국은 글로벌 금융위기 이후 첨단기술 분야 해외시장 진출을 적극 추진하기 위해 유럽기업의 인수합병에 집중했다. 기술 분야에서 선도적인 독일기업이 주요 대상으로 떠오르면서 중국의 독일기업 인수가 활발하게 일어났다. 이 가운데 중국 메이디 그룹(Midea)이 독일의 세계적인 산업용 로봇 제조업체인 쿠카(Kuka)를 인수한 것이 그 대표적인 사례로 꼽힌다.

2000년 설립된 메이디 그룹은 중국의 대표적 대형 전자업체로 2016년 이후 해외 인수에 적극 나섰다. 쿠카는 1880년대 후반 설립 이후 1970년대 들어 세계 최초로 전동 구동 산업용 로봇을 개발한 독일 핵심 기업의 하나에 해당한다. 이를 바탕으로 쿠카는 글로벌 로봇 및 자동화 기업으로 성장하여 의료, 전자제품, 식품, 소비재, 항공 및 태양광 등 산업에 로봇을 공급하는 업체로서 독일의 '인더스트리 4.0'을 대표하는 기업으로 부상했다. 메이디는 2015년 중반부터 쿠카의 지분 매입을 시작해 2017년 해외 자회사인 메카(MECCA)를 통해 쿠카 지분의 81.04%를 인수했다. 당시 메카는 쿠카 지분의 13.51%를 보유하고 있었으며 이 거래 이후 쿠카에 대한 메이디 그룹의 지분은 94.55%로 늘어났다.⁴¹⁷⁾

2021년 메이디는 잔여 지분까지 인수하여 쿠카를 100% 자회사로 만들겠다는 계획을 발표하였으며, 이 계획대로 2022년 쿠카 지분 100% 인수를 했다. 그 결과 쿠카는 메이디의 완전 자회사가 되기에 이른다.⁴¹⁸⁾

표 5-11. 메이디 그룹의 쿠카 인수 과정

날짜	주요 내용
2015.	쿠카 지분 5.4% 인수
2016. 6.	메이디 쿠카 인수 계획 발표
2016. 10. 13.	EU 반독점법 규정 조건 충족
2016. 12. 30.	미국외국인투자심사위원회(CFIUS) 승인
2017. 1.	쿠카 지분 81.04% 인수(48.85억 달러 규모)
2022. 11.	쿠카 지분 100% 인수 완료

자료: CHOICE(2022); 이승신 외(2018), pp. 118~119; 로봇신문(2023. 7. 20.)을 참고하여 저자 작성.

메이디의 쿠카 인수 배경에는 로봇산업 진출을 위한 메이디의 전략에서 비롯된다. 당시 중국 가전산업은 성숙기에 접어들었으며 메이디는 로봇산업을 미래

417) 이승신 외(2018), pp. 118~119.

418) 로봇신문(2023. 7. 20.), 「중국 메이디 그룹, 쿠카 산업용 로봇 생산라인 확충...연간 8만~10만대 생산 규모」(검색일: 2025. 6. 11.).

전략산업으로 육성한다는 목표를 세웠다. 이를 위해 로봇산업의 선도적 기업인 쿠카의 축적된 기술력을 확보한다는 측면에서 인수 계획을 세우게 된 것으로 파악된다. 이는 ‘중국 제조 2025’ 정책 방향과도 부합한다. 과거 저비용 노동집약적 제조업에 의존한 데서 탈피하여 ‘산업 4.0’ 및 ‘중국 제조 2025’ 전략에 따라 제조업 혁신을 촉진하고 산업기반 강화를 통해 국제 경쟁력을 제고한다는 목표를 내세웠다. 메이디의 쿠카 인수는 이러한 맥락에서 첨단기술 획득을 위한 중국기업의 대표적인 해외진출 사례라고 할 수 있다.⁴¹⁹⁾⁴²⁰⁾

이 인수 거래를 통해 메이디는 산업 자동화 분야에서 기술통합의 중요성을 강조했다라는 점에서 주목된다. 메이디 그룹은 쿠카의 로봇기술과 제조 공정 기술을 자사의 연관 사업 부문에 통합하여 스마트홈 산업 체인을 구축하고, 경쟁 우위를 통해 시장 확대를 도모한 것으로 평가된다.⁴²¹⁾ 기술 확보와 글로벌 시장 진출을 위한 중국기업의 적극적인 전략을 반영한 대표적 사례라고 할 수 있다.

메이디의 쿠카 인수 거래는 독일 내 쿠카가 갖고 있는 상징성으로 인해 상당한 반향을 불러일으켰다. 중국기업의 독일 및 유럽기업 인수를 본격화하면서 중국에 대한 경제심이 일어난 가운데 독일 내 외국자본의 자국 첨단기업 인수에 대한 우려가 제기되면서 국가안보 이슈로 확대된 것이다. 메이디 그룹은 이와 같은 우려를 해소하기 위해 투자의 긍정적인 측면을 강조하고, 쿠카 그룹의 독립성 보장(쿠카 경영진과 재무구조를 독립적으로 유지)과 고용승계(독일 본사와 현지 직원의 일자리 보존)를 약속했다.⁴²²⁾

또한 이 인수 거래 사례는 유럽 내 국제적인 규제환경에 큰 변화를 가져온 계기가 되었다는 점에서도 중요한 의미를 갖는다. 메이디의 쿠카 인수는 독일은 물

419) SCMP(2016), “Midea’s move for German robot maker Kuka may be a turning point for Chinese manufacturing”(검색일: 2025. 6. 11.).

420) CHOICE(2022), “After Kuka - Germany’s Lessons Learned from Chinese Takeovers”(검색일: 2025. 6. 11.).

421) Han, Lin, and Ni(2023), “Analysis of M&A in Electrical Manufacturing Enterprises: Evidence from Midea’s Acquisition of KUKA.” p. 129.

422) Mnaexchange(2023. 11. 30.), “Midea Group의 Kuka AG 인수: 산업 자동화 시장에서의 전략적 확장”(검색일: 2025. 6. 18.).

론 EU 회원국 사이에 중국을 비롯한 제3국 기업의 전략 및 민감 산업 분야 접근에 대한 경제안보 우려와 경각심을 환기시키는 계기가 되었다.⁴²³⁾ 이를 계기로 EU 차원에서 외국인투자 심사제도 구축의 필요성에 대한 논의를 확산시켰다.

2) 한·EU 디지털 파트너십, 호라이즌 유럽 참여

한국과 EU는 한·EU 디지털 파트너십, 호라이즌 유럽 참여, 활발한 공영 연구 프로젝트 수행, 코리아 유레카 데이 개최 등 다양한 분야에서 긴밀하게 기술 협력을 추진하고 있다.⁴²⁴⁾ 한국은 지난 2022년 11월 EU와 ‘한·EU 디지털 파트너십’을 체결하였다. 이를 통해 양측은 반도체, 양자기술, 6G 같은 첨단 분야에서 연구협력을 강화하고 있다. 또한 사이버보안 공동 대응, 인공지능(AI) 과 데이터 관련 정책 논의 등을 비롯하여, 디지털 플랫폼의 순기능을 강화하고 역기능을 줄이는 방안 등에 대해 심도 있게 협력하고 있다. 특히 디지털 파트너십을 통해 인프라, 인적역량 향상, 기업의 디지털 전환, 공공 서비스의 디지털화, 디지털 통상 등의 모든 디지털 관련 사안에 대한 협력을 증진하기로 했다.

한국 과학기술정보통신부에 따르면, ‘한·EU 디지털 파트너십’에 따라 △ 공동연구, △ 반도체, △ 초고성능컴퓨팅(HPC) 및 양자기술, △ 사이버보안 및 신뢰, △ Beyond 5G/6G, △ 인적역량-인력교류-디지털 포용, △ 인공지능, △ 온라인·디지털 플랫폼 협력, △ 데이터 관련 법 및 체계, △ 디지털 신원 및 신뢰 서비스, △ 디지털 통상 등 11대 협력 과제를 우선 추진하기로 하였다.⁴²⁵⁾ 먼저 반도체 분야에 있어 최신 기술과 동향을 논의할 수 있는 ‘한·EU 연구자 포럼’을 과기정통부 주관으로 신설하기로 하였다. 반도체 산업 협력에 있어서는 조기 경보체계 구축 등을 통해 글로벌 공급망 안정에 기여할 수 있는 방안을

423) 윤성욱, 신지연(2019), pp. 43~45.

424) European Commission(2025), “Korea Policy background, funding opportunities, agreements and arrangements, projects and results and contact”(검색일: 2025. 9. 16.).

425) 대한민국 정책브리핑(2022. 11. 29.), 「‘한-EU 디지털 파트너십’ 체결…‘뉴욕구상’ 실현 나선다.(검색일: 2025. 9. 16.).

모색하고, 반도체 보안 관련 국제 표준화 협력에 대해 산업통상자원부 주관으로 논의하기로 하였다.

한국은 2025년부터 EU의 주요 연구 혁신 프로그램인 ‘호라이즌 유럽(Horizon Europe)’에 준회원국으로 참여한다.⁴²⁶⁾ 이에 따라 EU의 대표적인 연구 혁신 분야에서 보다 많은 공동연구와 기술 교류가 이루어질 것으로 기대된다. 2007년 과학기술협력 협정이 발효된 이후, EU와 한국은 무려 177개 이상의 공동연구 프로젝트를 수행했다. 또한 양측은 ‘코리아 유레카 데이’ 행사를 통해 한국과 EU의 산학연이 함께 모여 기술협력 컨퍼런스를 개최해왔다.⁴²⁷⁾ 여기에서 HD한국조선해양과 같은 기업들이 기술 혁신 비즈니스 파트너십을 위한 양해각서(MOU)를 체결하기도 하였다.

나. 표준 협력

1) 중국과 EU

최근 들어 중국과 EU는 이른바 ‘그린 동맹’을 통해 기술 표준 분야에서 다층적인 파트너십을 강화하고 있다. 이는 단순한 무역 차원을 넘어 공급망, 기후 제도, 그리고 기술 표준까지 연결된 포괄적인 협력이며, 이에 대해 유럽기업들도 이러한 ‘그린 동맹’을 크게 환영하고 있다. 중국은 자동차 분야, 예를 들어 고체 전지나 자율주행 같은 차세대 기술 표준화에 적극적으로 나서면서 자국 표준의 국제적인 호환성을 높이려고 노력 중이다. 유엔 같은 국제기구의 자동차 기술 표준 제정에도 긴밀히 관여하고 있고, ‘탄소 발자국 계산 원칙 및 방법 연구’ 처럼 친환경적인 표준화 작업도 추진하고 있다. 이러한 노력들이 EU와의

426) Korea.net(2025. 3. 17.), “Korea and EU Strengthen Science and Technology Cooperation through Horizon Europe”(검색일: 2025. 9. 16.).

427) 한경(2023. 10. 30.), “‘한·유럽 기술협력 강화’...‘코리아 유레카 데이’ 개막(종합)_(검색일: 2025. 9. 16.).

‘그린 동맹’ 내 기술 표준 협력과 연결될 수 있는데, 이는 지난 2025년 7월 25일 베이징에서 열린 중국과 EU 정상회의에서 확인되었다. 즉, 수교 50주년과 파리 협정 10주년을 맞아 발표한 양측의 기후변화 공동성명에 탄소시장·기술 표준·금융협력에 있어 쌍방의 공조를 명시하였다. 이에 따라 양측은 향후 탄소시장 연결과 표준 통합을 위해 상호 간 적극적인 움직임이 보일 것으로 기대된다.

지난 2019년 3월 시작하여 2020년 12월에 완료된 ‘EU-China Ecodesign and Standards Cooperation Project’는 중국과 EU가 친환경 디자인과 표준 분야에서 함께 협력했던 아주 중요한 사례 중 하나이다.⁴²⁸⁾ 이 프로젝트의 목적은 EU-중국 간의 표준화 협력을 돕고, 특히 중국 행정부가 EU의 접근 방식, 정책, 표준에 맞춰 일하는 능력을 향상시키는 것이었다. 뿐만 아니라 이는 기후변화를 완화하고 에너지 효율을 높이기 위해 EU의 제품 정책과 표준화 접근 방식, 그리고 측정법을 중국에 알리고 시험하는 것을 목표로 하였다. 프로젝트 활동으로 쿤밍, 브뤼셀에서 워크숍이 열렸는데, 여기서 양측의 전문가들이 모여 ‘그린 제품’과 ‘그린 디자인 제품’에 대한 EU와 중국 표준의 모범 사례와 정보를 교환하였다. 에코 디자인은 제품이나 서비스의 전 생애 주기에 걸쳐 환경보호 기준을 통합하는 원칙이자 접근 방식이다. 따라서 이 프로젝트는 중국과 EU가 함께 제품을 만들 때 처음부터 환경을 고려하는 디자인 표준을 만들려고 노력한 협력 사례이다.

2) 한국과 EU

한국과 EU의 표준 관련 협력은 스마트시티 분야 표준 협력이 가장 대표적인 사례이다.⁴²⁹⁾ 2022년 4월 한국정보통신기술협회(이하 TTA)는 지난 28일 EU

428) ECORYS Consortium(2021), “‘EC-China eco-design and standards cooperation project’, Key Findings, Key Outstanding Questions and Recommendations for Future Work on China Green Design Products, and Green Products and China Energy Label Products” (검색일: 2025. 9. 16.).

429) 보안뉴스(2022. 4. 29.), 「한-유럽, 스마트시티 구현 위한 표준협력 모색한다」(검색일: 2025. 7. 10.).

집행위원회(European Commission)와 함께 'IoT를 통한 스마트시티 구현 표준 협력 강화'를 주제로 '한·EU 스마트시티 국제공동 워크숍(EU-Republic of Korea cooperation workshop on IoT and Smart Cities)'를 개최하였다. 이는 2021년 4월 개최된 '스마트시티와 IoT 보안을 위한 표준 협력 강화' 워크숍의 후속조치 일환으로, 스마트시티 관련 정책 및 연구개발·표준 및 스마트시티 구현 사례를 공유하고 향후 한국과 EU 간 구체적인 표준 협력 방안이 논의되었다.

한국정보통신기술협회(TTA)는 2024년 9월 5일 한국과 EU의 ICT 표준화 전략 개발 협력을 위한 양해각서를 체결하였다.⁴³⁰⁾ TTA는 스페인 마드리드에서 유럽의 ICT 표준화 전략 개발을 담당하는 EU INSTAR 프로젝트 주관사인 BluSpecs(대표 Ms. Tanya Suarez)와 상기 양해각서를 체결하였다. EU INSTAR 프로젝트는 호라이즌 유럽 프로젝트의 일환으로 지난 2024년 1월 유럽 내 ICT 산업계 및 연구기관이 참여하여 설립한 EU의 표준 협력 플랫폼으로서, 한국, 미국, 호주 등 주요국과의 협력을 통해 6개 분야(인공지능, 5G/6G, 데이터, 사이버보안, 양자, IoT/에지 컴퓨팅)별 EU 표준화 로드맵을 개발하는 것을 목적으로 하고 있다. 호라이즌 유럽은 유럽연합(EU)이 회원국 간 중복 투자를 피하고 유럽의 연구개발(R&D) 환경을 혁신하기 위해 운영 중인 R&D 선정·평가 및 과제 관리·정산 시스템으로, 2021~27년 총 7년간 955억 유로(약 138조 원)를 지원하고 있다.

430) 한국정보통신기술협회(2024. 9. 6.), 「TTA, 한-EU ICT 표준화 전략 개발 협력을 위한 양해각서 체결 - 인공지능, 5G/6G 등 디지털 혁신 분야 표준화 전략 개발 협력 추진」(검색일: 2025. 7. 10.).

다. 주요 산업 분야 협력

1) 전기자동차 및 배터리

최근 업종별 중국의 대유럽 투자에서 두드러진 변화의 하나는 배터리 및 전기자동차(EV) 분야가 핵심 투자 대상으로 떠올랐다는 점이다. 이미 중국의 대유럽 투자 방식의 변화에서 서술한 바와 같이 유럽이 중국의 글로벌 EV 확장의 주요 지역으로 떠오르면서 EV 배터리 공장 건설에 대한 투자가 집중적으로 일어났다. 이러한 변화는 중국 배터리 대기업인 CATL, Envision AESC, SVOLT 등이 주도했다. 이들은 헝가리·독일·프랑스에 배터리 및 전기차 공장 건설을 위한 대규모 프로젝트에 집중 투자했다. 그 결과 2024년 배터리 및 전기차 관련 투자(49억 유로)는 중국 대유럽 전체 투자의 49%, 그린필드 투자의 83%를 차지할 정도로 그 비중이 증가했다.⁴³¹⁾ 즉 결론적으로 중국의 전기차·배터리 관련 그린필드 투자 확대가 최근 대유럽 투자를 견인했다고 할 수 있다.

헝가리는 중국의 전기차·배터리 관련 투자를 집중적으로 유치했으며 그 결과 헝가리는 2년 연속(2023년, 2024년) 유럽 내 중국의 최대 투자 대상국의 지위를 보였다. 이러한 투자 확대는 BYD와 CATL이 주도했다.

표 5-12. 중국의 대유럽 전기차 관련 주요 투자

발표 시기	중국 투자 기업	국가	투자 대상	투자 규모 (백만 유로)
2022. 8. 12.	CATL	헝가리	전기차 배터리 공장	7,458
2021. 6. 28.	AESC	프랑스	전기차 배터리 공장	1,976
2023. 7. 27.	Sunwonda Electronic	헝가리	전기차 배터리 공장	1,568
2023. 12. 22.	BYD	헝가리	전기차 공장	1,387
2022. 5. 30.	Huayou Cobalt	헝가리	전기차 배터리 공장	1,274

431) Rhodium Group and MERICS(2025), "Chinese investment rebounds despite growing frictions - Chinese FDI in Europe: 2024 Update"(검색일: 2025. 5. 13.).

표 5-12. 계속

발표 시기	중국 투자 기업	국가	투자 대상	투자 규모 (백만 유로)
2023. 5. 1.	Eve Energy	헝가리	전기차 배터리 공장	1,274
2021. 6. 28.	Envision AESC	프랑스	전기차 배터리 공장	1,263
2022. 6. 29.	Gotion	독일	전기차 배터리 공장	1,230
2022. 7. 1.	VolvoCar Corp. (Geely)	슬로바키아	전기차 공장	1,183
2025. 5. 15.	BYD	헝가리	유럽 본부 및 R&D 센터 설립	246

자료: Rhodium Group and MERICS(2025).

이와 같이 중국 전기차·배터리 기업의 헝가리 투자 확대에는 여러 복합적인 요인이 작용한 것으로 판단된다. 우선 친중적인 현 오르반 헝가리 정부와의 긴밀한 관계 구축이 이러한 요인 중 하나다. 헝가리는 2010년 ‘동방정책’을 계기로 중국과 협력 관계를 구축한 데 이어 유럽 국가 중 중국 BRI 협력에 가장 먼저 서명한 국가로서 중국과 긴밀한 관계를 지속하고 있다. 2024년 5월 시진핑 주석의 헝가리 국빈 방문 중에는 헝가리와 양국관계를 ‘신시대 전천후 전면적 전략 동반자 관계’로 격상하고 협력 관계를 더욱 공고히 했다. 또한 이 기간 중 청정 에너지·인공지능·신에너지 등의 분야 협력을 위해 19건의 경제협력 MOU가 체결되었다. 이를 기반으로 헝가리는 지속적으로 친중 성향을 드러냈다. 헝가리는 2024년 10월 EU 집행위의 중국 전기차에 대한 상계관세 최종 부과 여부를 위한 회원국 투표에서 독일과 함께 반대표를 던질 정도로 중국에 대해 우호적인 것으로 보인다.

이 같은 분위기는 중국의 대형가리 투자에 대한 헝가리 정부의 인센티브 제공으로 이어졌다. CATL의 2022년 헝가리 동부 배터리 생산공장 건설(73억 유로 규모)에 대한 세금공제와 직접 보조금(8억 유로) 지급, EVE Energy의 2023년 배터리 셀 공장 건설(13억 유로 규모)에 대한 보조금 지급(3,700만 유로)

이 대표적 사례에 해당한다.⁴³²⁾ 또한 헝가리는 생산기지로써 유리한 사업 투자 환경을 보유한 것으로 평가받는다. 헝가리의 임금은 서유럽에 비해 매우 낮은 수준(현지 평균 인건비는 독일의 시간당 39유로의 1/3)이지만 다른 동유럽 국가에 비해 훌륭한 사회기반 시설을 갖춘 것으로 알려져 있다. 헝가리가 독일 자동차 산업과 수십 년간 협력해 온 탄탄한 자동차 생산기반을 갖추고 있어 유럽 시장 진출을 모색하는 중국 전기차 기업들에 매우 유리하다는 평가다.

헝가리가 경제적으로도 유리한 입지조건을 갖고 있다는 점도 중국기업 투자 유치의 중요한 요인으로 꼽힌다. 헝가리는 유럽 자동차 산업 및 공급망 핵심 거점으로서 독특한 지리적 위치와 포괄적인 산업 시스템을 갖추고 있다. 이는 기업들에 매우 경쟁력 있는 사업환경을 제공할 뿐만 아니라 유럽시장의 수요를 충족할 수 있는 전략적 입지조건으로 작용한다.⁴³³⁾

헝가리에 이어 독일도 전기차·배터리 부문에서 중국기업의 주요 투자 대상 국가다. 특히 배터리 제조를 중심으로 집중적인 투자가 이루어졌다. 중국 배터리 제조업체인 CATL은 2022년 12월 자사 최초 해외 생산 공장인 독일 아른슈타트에서 리튬 이온 배터리를 생산함으로써 본격적인 해외진출의 서막을 알렸다. 이어 Gotion도 2023년 9월 독일 괴팅겐에 설립(2022년)한 유럽 내 최초 생산 공장에서 현지 생산을 시작함으로써 독일시장에서 입지를 강화했다. 이외에 XPeng, Great Wall Motors 등 중국 전기차 업체들도 독일에 전기자동차 공장 설립을 고려하고 있는 것으로 알려졌다.⁴³⁴⁾

한국기업의 유럽 배터리 산업 진출은 헝가리를 거점으로 적극적인 투자가 이루어짐과 동시에 폴란드와의 배터리 협력 강화도 활발하게 이루어지고 있다.⁴³⁵⁾ 삼성SDI, SK온, 에코프로, 동화일렉트로라이트, 더블유씨피(WCP), 성

432) SCMP(2025), "How Hungary became China's new factory hub in the heart of Europe"(검색일: 2025. 5. 16.).

433) China Briefing(2024), "China-Hungary Bilateral Relations: Trade and Investment Outlook"(검색일: 2025. 5. 16.).

434) China Briefing(2025), "China-Germany Economic Relations 2025: What Merz's Leadership Means for Trade and Investment"(검색일: 2025. 8. 26.).

일하이텍 같은 국내 주요 기업들이 헝가리에 생산 시설을 구축, 현재 배터리를 생산하고 있다. LG에너지솔루션은 2018년부터 폴란드 브로츠와프 공장을 가동하여 유럽의 생산거점을 구축하였고, 최근에는 에너지저장장치(ESS) 배터리 생산도 시작하였다.

독일 3사(아우디, BMW, 메르세데스-벤츠)의 생산 공장이 헝가리에 진출해 있고 최근 헝가리 정부는 첨단산업 분야로서 자동차 이차전지 산업을 전략적으로 육성하고 있다. 삼성SDI는 기존에 운영했던 헝가리 브라운관 TV 공장을 배터리 생산 공장으로 전환하여 배터리를 생산하였고, SK온은 유럽 내 이차전지 제조 공장 설립을 위해 헝가리에 제1공장을 시작으로 제2공장 제3공장 건설을 추진하는 등 공격적인 투자 진출 전개하였다. 이처럼 한국은 최근 LG 에너지솔루션, SK이노베이션, 삼성SDI 등이 이차전지 부문에 진출, EU의 포괄적 환경 규제에 대응하는 한편 유럽시장 진출 교두보를 마련하였다.

2) 보건·의료

최근 중국의 대유럽 최대 투자 산업으로 떠오른 전기차에 이어 보건·의료(헬스케어) 분야도 중국의 주요 투자 대상으로 꾸준히 주목을 받은 것으로 파악된다. Rhodium 통계에 따르면 2021~23년 기간 헬스케어 분야에 대한 중국의 대유럽 투자는 연평균 7억 3,800만 유로를 기록, 전기차를 제외한 대유럽 투자의 16%를 차지한 것으로 나타났다. 이는 전기차 다음으로 최대 투자 대상 분야에 해당한다.⁴³⁶⁾ [표 5-13]에 헬스케어 분야에 대한 중국의 대유럽 투자 주요 사례를 정리한다. 이 분야에 대한 중국의 투자는 주로 제약 및 생명공학, 의료기기 등이 주도하고 있음을 보여준다.

435) 글로벌이코노믹(2025. 9. 14.), 「한국 '배터리 3사', 유럽 전기차 배터리 시장 75% 장악」(검색일: 2025. 9. 16.).

436) MERICS(2024), "Dwindling investments become more concentrated - Chinese FDI in Europe: 2023 Update"(검색일: 2025. 9. 2.).

표 5-13. 보건·의료 분야 중국의 대유럽 투자 주요 사례

연도	투자자(중국)	투자 대상 기업(국가)	분야	규모 (백만 유로)
2021	Mindray	Hytest Invest OY(핀란드)	의료기기	545
2022	Wallaby Medical	Phenox GmbH(독일)	의료기기	500
2021	Wuxi Biologics	Manufacturing facility (아일랜드)	제약·생명공학	325
2022	Wuxi Biologics	Manufacturing facility (아일랜드)	제약·생명공학	207
2020	Wuxi Biologics	Bayer's drug substance factory in Wuppertal, Germany(독일)	제약·생명공학	183
2023	Worg Pharmaceuticals	Diater Laboratorio Farmacéutico(스페인)	제약·생명공학	152
2023	Mindray	DiaSys Diagnostic Systems(독일)	의료기기	143
2021	MicroPort Surgical	Hemovent(독일)	의료기기	123
2023	Fosun Pharma	Cenexi(프랑스)	제약·생명공학	126
2021	Pharmaron	Allergan Biologics(영국)	제약·생명공학	98

자료: MERICS(2024).

헬스케어 분야 중국의 대유럽 투자의 대표적인 사례는 민드레이 메디컬(Mindray Medical)이라고 할 수 있다. 의료기기·솔루션 분야 글로벌 업체인 민드레이 메디컬(중국 최대 의료기기 생산업체, 선전 소재)은 2021년 핀란드 Hytest Invest OY(세계 유명 항체 및 항원 분야 전문기업)인수를 완료했다. 민드레이 메디컬의 해당 인수는 최고 수준의 연구개발 및 혁신역량을 확보하여 국제 경쟁력을 강화함으로써 관련 분야 세계시장에서 그 입지를 강화하는 데 목적을 두었다.⁴³⁷⁾ 핀란드 Hytest Invest OY 인수에 이어 민드레이 메디컬은 2023년 독일 DiaSys Diagnostic Systems(이하 DiaSys)도 인수했다. 1991년 설립된 DiaSys(독일 홀츠하임 소재)는 체외진단(IVD) 분야에서 30년 이상 전

437) Hytest(2021), "Mindray Completes Acquisition of HyTest"(검색일: 2025. 9. 8.).

문성을 보유한 세계적 브랜드로서 유럽 이외에 아시아·태평양, 남미 지역에 생산 시설을 보유하고 있다. 민드레이 메디컬은 이번 인수를 통해 해외 공급망 플랫폼을 효과적으로 개선하고 증대형 고객층에 대한 체외진단 사업 진출을 지원할 것이라는 계획이다. 글로벌 제조시설과 풍부한 임상 경험을 갖춘 DiaSys 인수를 계기로 IVD 사업 분야 진출을 위한 시너지 효과를 얻겠다는 의도로 풀이된다.⁴³⁸⁾

Fosun Pharma(상하이 소재 중국 주요 의약품 업체)는 인도 자회사인 Gland Pharma를 통해 2023년 1월 프랑스 제약회사인 Cenexi 인수를 완료했다. Cenexi는 멸균 및 주사용 의약품 제조 전문 CDMO(의약품 위탁개발생산) 분야 업체로서 Fosun Pharma는 이번 인수로 CDMO 사업 분야 역량 강화 및 유럽시장 진출 확대를 도모하려는 전략의 일환으로 보인다.⁴³⁹⁾

중국 의료기업인 Worg Pharmaceuticals(상하이 소재 알레르기 및 자가면역 치료제 개발업체)은 2023년 11월 스페인 알레르기 치료제 개발업체인 Diater를 약 1억 5,000만 유로에 인수했다. 1999년 스페인 마드리드에 설립된 Diater는 알레르기 면역치료 분야에서 유럽을 선도하는 기업의 하나로, 이번 인수를 통해 Worg은 알레르기·자가면역 질환 등에 대한 치료제 신약개발 파이프라인을 확장하고 스페인 및 유럽시장 진출 확대에 목적을 둔 것으로 파악된다.⁴⁴⁰⁾

이상의 사례에서 살펴본 바와 같이 헬스케어 분야 중국기업의 대유럽 투자는 주로 유럽의 세계적인 첨단 의료 기업들을 인수하는 형태로 이루어졌다. 이는 대체로 제약·의료기기에 대한 연구개발 및 제조 역량을 제고하려는 목적을 띠고 있는데, 관련 사업 분야 입지 강화와 유럽시장 진출 확대를 노리는 전략적

438) Mindray(2023), "Mindray Acquires Majority Stake in DiaSys Diagnostic Systems GmbH" (검색일: 2025. 9. 8.).

439) Caixin Global(2022), "Fosun Pharma Pours \$220 Million Into France's Cenexi"(검색일: 2025. 9. 8.).

440) Merger(2023), "Worg Pharmaceuticals Acquires Diater"(검색일: 2025. 9. 9.).

의도에 바탕을 둔 것으로 판단된다.

보건·의료 부문에서 한국기업의 EU 진출은 한국 대표 바이오 기업 중 하나인 셀트리온이 가장 대표적인 진출 사례를 제공하고 있다. 셀트리온 매출의 절반 가까이가 유럽에서 발생하는데, 유럽 맞춤형 전략과 직판 시스템이 유효했던 것으로 평가된다.⁴⁴¹⁾ 셀트리온의 EU 시장 진출 성공 요인으로는 다양한 바이오시밀러 제품군의 성공적인 시장 침투, 대표 제품의 독보적인 시장 점유율과 후속 제품의 급성장, 맞춤형 직판 전략, 바이오시밀러 4종 유럽 허가 권고 획득 등을 들 수 있다.

셀트리온은 유럽에서 총 8건의 의약품 허가를 받으며 시장 점유율을 꾸준히 늘려왔으며, 세계에서 유일한 인플릭시맙 피하주사(SC) 제형인 ‘렘시마SC’는 유럽시장 출시 후 처음으로 시장 점유율 20%를 돌파하였다. 유럽에서 국가별로 다른 약가 시스템을 정확히 이해하고 이에 맞춰 맞춤형 전략을 펼쳤으며, 스페인이나 포르투갈 같은 나라에서는 입찰 시장 기회를 적극적으로 공략하며 가파른 성장세를 보여주었다. 최근에는 바이오시밀러 4종에 대해 대거 유럽 허가 권고를 획득하여 11종 제품군 구축이라는 비전을 조기에 달성하고, 2025년부터는 무려 135조 원 규모의 거대 시장을 공략할 준비를 마쳤다.

헝가리는 셀트리온이 유럽시장에 진출하는 데 아주 중요한 거점 역할을 하고 있다. 셀트리온은 2010년 5월 헝가리에 법인을 설립하면서 유럽 진출을 본격적으로 시작하였다. 헝가리 법인은 셀트리온헬스케어의 법인으로, 유럽 전역으로 바이오의약품을 공급하는 핵심 유통 허브가 되었다. 헝가리는 동유럽의 지리적 이점과 유럽 내 투자 환경이 좋아 한국 의약품 기업들의 유럽 및 CIS 시장 진출 거점으로 각광받고 있다. 셀트리온도 이러한 헝가리의 이점을 활용해서 유럽시장 전역에 항체 바이오의약품을 효과적으로 공급하며 시장 점유율을 꾸준히 확대하고 있다. 헝가리 법인은 유럽 최대 거점으로서 최근 3년간 매출

441) 중앙일보(2025. 2. 24.), 「셀트리온 매출 절반은 유럽에서 나왔다…비결 물어보니」(검색일: 2025. 9. 16.).

이 급증했다.

한편 한국 중기부에 따르면, 지난 2023년 9월 18일 독일 쾰른에서 TÜV 라인란드와 중기부가 국내 중소벤처기업 AI 의료기기 분야의 유럽시장 진출을 지원하기 위한 업무협약을 체결, 이 분야에 대한 한국 중소벤처기업의 향후 진출이 기대된다.⁴⁴²⁾ TÜV 라인란드는 유럽의 소비자안전(CE) 인증 기관 중 하나로 전자기기, 기계류, 의학기기 등의 성능을 검증해 인증을 부여한다. 최근 베를린에 AI 랩(Lab)을 설립해 AI 의료기기 인증 역량을 강화해 나가고 있으며 유럽의 AI 의료기기 표준 개발도 주도하고 있다. 협약에 따라 중기부와 TÜV 라인란드는 국내 중소벤처기업의 AI 의료기기 제품의 성능 검증을 개발 단계부터 지원하게 되었다. 시험검사 전반에 걸친 기술자문, 기술 사전검토 등 장기간이 소요되는 의료기기 인증의 애로를 획기적으로 해결하기 위해 유망 기업을 공동으로 선정하고 이들에 대해 ‘신속인증’을 지원한다.

AI 의료기기의 충분한 실증을 위해 국내 중소벤처기업과 독일 현지 대학 등과 산학협력에 기반해 공동으로 안전성과 유효성을 검증하는 한편 AI 의료기기의 신뢰성 확보와 EU 규제 대응을 위해 양국 전문가들의 교류 협력도 추진하기로 하였다. 우선적으로 강원 AI 헬스케어 글로벌 혁신특구 10개 기업의 유럽시장 진출을 집중적으로 지원하였다.

3) 반도체

중국정부의 해외 첨단기술 획득을 위한 적극적인 해외진출 정책으로 2016년 중국의 해외직접투자는 2016년 정점에 달했다. 주로 선진국 첨단 기업의 인수가 이를 주도했다. 그러나 2017년 이후 미·중 기술경쟁의 확대와 중국기업의 자국 첨단 기업 인수에 대한 주요국 내 국가안보 우려로 이에 대한 전제가 확대되었다. 특히 반도체는 미국을 비롯한 유럽 주요국의 수출 및 투자 심사 규제의

442) 대한민국 정책브리핑(2024. 7. 19.), 「국내 AI 의료기기 유럽 진출 발판 마련...업무협약 체결」(검색일: 2025. 9. 16.).

핵심 분야로 주목을 받으면서 중국기업의 반도체 관련 인수에 대한 규제 사례가 발생했다. 이러한 분위기 속에 중국의 반도체 분야에 대한 해외 인수 거래가 둔화되었으나 최근 유럽 내 기존에 인수한 현지 기업을 통한 그린필드 투자가 회복 기미를 보이고 있다. 특히 2016년부터 2019년까지 중국이 인수한 현지 기업들이 이러한 투자를 주도한 것으로 파악된다.⁴⁴³⁾

NSIG(National Silicon Industry Group, 上海硅产业集团)의 핀란드 진출이 이 같은 투자의 대표적인 사례에 속한다. NSIG는 2015년 상하이에 설립된 집적회로용 실리콘 웨이퍼 전문 업체로, 중국 최대 300mm 웨이퍼 생산 능력을 보유, 글로벌 반도체 소재 공급망 내 입지를 넓히고 있다.⁴⁴⁴⁾ NSIG는 2016년 핀란드 첨단 고부가가치 실리콘 웨이퍼의 선도적 공급업체인 오케메틱(Okmetic, 핀란드 반타 소재, 세계 7대 실리콘 웨이퍼 제조업체)을 인수하였으며, 오케메틱은 2022년 5월 기존 실리콘 웨이퍼 팹 근처에 새로운 생산 시설 건설(신규 팹 확장 공장) 계획을 발표했다. 이에 따르면 2023년 초 착공, 2025년부터 생산 가동할 예정이다. 총 4억 규모에 달하는 이는 중국기업이 유럽에 건설한 최초의 반도체 생산 시설이자 오케메틱 역사상 가장 큰 투자 규모에 해당한다.⁴⁴⁵⁾⁴⁴⁶⁾ 이를 통해 NSIG는 글로벌 반도체 실리콘 웨이퍼 공급망에서 입지를 강화할 것으로 평가받는다. 2023년 초 공사가 시작된 오케메틱 신규 팹은 2025년 6월 첫 번째 웨이퍼 생산을 성공적으로 마쳤다.⁴⁴⁷⁾ 이번 확장으로 실리콘 웨이퍼 생산 용량 및 공급 확대를 통해 유럽 실리콘 웨이퍼 시장에서 선도적 기업 입지를 더욱 공고히 다질 것으로 전망된다.

443) China Cross-border Monitor(2024), "Derisking Energizes China's Greenfield Chipmaking Investments"(검색일: 2025. 9. 11.).

444) 미래에셋증권(2025. 4. 2.), 「중국 반도체 과거 10년, 향후 10년의 투자에 올라타자」, p. 37.

445) Okmetic(2022), Silicon wafer manufacturer Okmetic invests nearly 400 million euros to build a new fab in Finland with aims to more than double the production capacity and business"(검색일: 2025. 9. 11.).

446) eeNews Europe(2023. 1. 8.), "China-owned Okmetic breaks ground on 200mm wafer fab"(검색일: 2025. 9. 12.).

447) Okmetic(2025), "First silicon wafers out from Okmetic new Vantaa fab expansion"(검색일: 2025. 9. 12.).

중국의 대표적인 종합 반도체 기업(IDM)인 윈텍(Wingtech)은 2019년 12월, 2020년 6월에 걸쳐 네덜란드 반도체 업체인 넥스페리아(Nexperia) 인수를 마쳤다. 이 인수 거래로 윈텍이 넥스페리아 총 지분의 98.2%를 보유하게 됨으로써 넥스페리아는 윈텍의 자회사로 거듭났다. 넥스페리아는 디스크리트 및 MOSFET 부품, 아날로그 및 로직 IC의 대량 생산 전문업체로서, 모든 전자 설비에 필요한 필수 반도체를 생산(연간 900억 개 이상)하고 이를 세계 우수기업에 공급한다.⁴⁴⁸⁾ 이를 계기로 넥스페리아는 신기술 개발 및 생산 능력·시장 점유율 확대를 위한 투자의 기회로 삼겠다는 계획을 밝혔다. 윈텍 측은 넥스페리아 인수를 통해 핵심 부품의 공급망 확보와 반도체 분야에서 입지를 강화하려는 의도가 있었던 것으로 풀이된다. 이후 윈텍은 인수 이후 자회사가 된 넥스페리아를 통해 2021년부터 독일(함부르크)과 영국(맨체스터) 소재 제조 시설을 9억 달러 규모로 확장한다고 발표한 데 이어 2024년에는 함부르크 생산 시설을 추가로 확장(2억 달러 규모)할 계획이라고 밝혔다.⁴⁴⁹⁾ 이러한 형태 역시 중국이 인수한 유럽기업을 통해 그린필드 투자를 시행한 주요 사례의 하나에 해당한다.

한편 윈텍은 넥스페리아를 통해 네덜란드 반도체 스타트업인 노위(Nowi) 인수에도 성공했다. 이 인수 거래는 네덜란드의 새로운 투자심사법(Vifo Act)을 통해 재검토까지 이루어진 사례라는 특징을 갖고 있다. 2022년 11월 넥스페리아는 노위를 인수했으나 네덜란드 정부는 2023년 6월 발표한 새로운 투자심사법에 따라 전면 재검토해야 한다는 입장을 밝혔다. 새로운 투자심사법에 따르면 중요 인프라 및 민감한 기술이 관련된 외국인 투자(인수)에 대해서는 네덜란드 정부가 국가안보에 대한 영향을 조사할 수 있다. 해당 투자가 국가안보에 영향을 미친다는 조사 결과에 따라 해당 투자(인수)를 철회할 수 있다. 조사 결과

448) Nexperia(2019), "New ownership opens up opportunities for Nexperia"(검색일: 2025. 9. 12.).

449) China Cross-Border Monitor(2024), "Derisking Energizes China's Greenfield Chipmaking Investments"(검색일: 2025. 9. 12.).

2023년 11월 네덜란드 정부는 넥스페리아의 노위 인수를 승인했다.⁴⁵⁰⁾

아직 삼성전자나 SK하이닉스 같은 한국의 대형 반도체 제조업체들이 직접 EU에 대규모 생산설비를 구축하는 형태로 투자 진출한 구체적인 사례는 없다. 하지만 EU의 반도체 공급망 재편과 투자 확대로 한국 반도체 소부장(소재, 부품, 장비) 기업들이 EU에 진출할 기회는 충분하다.⁴⁵¹⁾ 코트라(KOTRA)는 우리 기업들이 유럽 반도체 공급망에 성공적으로 진출할 수 있도록 적극적으로 지원하고 있고, 특히 독일 등에 반도체 공장을 설립하는 글로벌 기업들을 대상으로 우리 기업들이 설비 투자 프로젝트 초기 단계부터 참여할 수 있도록 지원하고 있다.

EU는 지난 2023년 7월 「반도체법」을 확정하고 향후 430억 유로 규모의 공공·민간자금을 투입해 10% 정도에 불과한 세계 반도체 시장의 EU 점유율을 2030년까지 20%로 높인다는 목표를 세웠다. 목표를 달성하기 위해 반도체 생산시설이 신·증설되고 있어 우리 기업의 진출에도 큰 기회가 될 수 있다. 이에 코트라(KOTRA)가 지난 2023년 10월 독일 뮌헨에서 우리 기업의 현지 반도체 공급망 진출을 지원하기 위한 ‘한-유럽 반도체 데이(KESD)’를 개최하였다.⁴⁵²⁾ 우리 반도체 소부장 기업들의 안정적인 유럽시장 판로 확보를 지원하기 위해 기획되었다. 행사는 독일을 포함한 유럽 반도체 기업의 △ 구매 정책, △ 협업 전략, △ 진출 사례 등을 소개하는 ‘전문 컨퍼런스’와 소재·부품·장비 납품과 협력 방안을 논의하는 ‘일대일 비즈니스 상담회’로 구성되었다.

450) CSF(2023), 「네덜란드 정부, 중국기업의 네덜란드 반도체 회사 인수 승인」(검색일: 2025. 9. 2.).

451) 산업통상자원부(2025), 「美·EU 주도로 재편 중인 반도체 공급망… 한국 등 우방국에는 기회」(검색일: 2025. 9. 16.).

452) 아시아경제(2023. 10. 16.), 「코트라, 우리 기업의 유럽 반도체 공급망 진출지원」(검색일: 2025. 9. 16.).

5. 현지와의 갈등 요인

가. 경제·사회적 갈등

중국의 일대일로 추진 전략(BRI)에 따른 중국의 대유럽 투자에 대해 해당 지역 내 불만과 반감이 갈등을 일으키는 사례가 빈번하게 발생하고 있다. 주로 인프라 개발 및 건설에 집중되는 BRI 투자가 환경 문제, 개발 관련 토지 보상 문제 등과 관련된 지역 주민들의 불만과 비판을 불러일으킨다. Just Finance International은 중국의 대유럽 BRI 관련 투자에 대한 해당 지역 반발의 대표적인 사례로 발칸반도 지역을 예로 들었다. 중국 BRI 투자의 주요 대상 지역인 발칸반도에 위치한 세르비아·몬테네그로·보스니아헤르체고비나·북마케도니아·알바니아 등에서 이러한 불만이 제기되고 있다고 밝혔다. 이에 따르면 이들 국가에서 발생한 갈등 요인은 인프라 개발 프로젝트(광산개발, 철강 공장, 고속도로 건설)에 따른 환경 파괴(수질, 토양 오염) 및 강제 불법 이주(강제 철거, 노동자 권리 침해, 불투명한 투자 절차 및 부패 등이 포함된다. 이러한 요인으로 인한 지역사회의 불만은 주민들의 투자 반대 시위와 고발로 이어지면서 논란을 일으켰다.⁴⁵³⁾

표 5-14. 중국의 대유럽 투자에 대한 갈등

해당 국가	중국 투자 관련 프로젝트	주요 불만 사항 및 갈등 요인
세르비아	- 중국 광산업체 Zijin그룹의 구리 광산 - 허베이철강그룹(HBIS)의 스테레보 제철소	환경오염(수질 및 토양), 지역 주민에 대한 불법 이주, 불법 철거, 근로자 권리 침해, 작업 허가 또는 환경영향 평가 미준수
몬테네그로	중국 도로교량공사(CRBC)의 바르-볼자레 고속도로 건설	건설 허가 절차 및 자금 조달의 불투명성, 환경 및 사회적 영향 평가 미준수, 토지 문제

453) Just Finance International(2024), "Chinese investment in the Balkans leaves a trail of controversy"(검색일: 2025. 6. 26.).

표 5-14. 계속

해당 국가	중국 투자 관련 프로젝트	주요 불만 사항 및 갈등 요인
보스니아헤르체고비나	<ul style="list-style-type: none"> - 동방전기의 Stanari 화력발전소 - 중국수전(Sinohidro)의 네레트바강 수력발전소 - 산동고속의 바냐 루카-프리에도르(Banja Luka-Prijedor) 고속도로 건설 	환경영향평가 미준수, 지역 생물다양성 훼손, 부패, 도로경로 불법 변경
북마케도니아	Sinohydro의 고속도로 건설	사유재산 훼손, 강 수질오염
알바니아	Bankers Petroleum Ltd.의 Patoz-Marinz 유전사업	농경지 오염, 사유재산 손상, 알바니아 석유시장 규정 위반 논란

자료: Just Finance International(2024), "Chinese investment in the Balkans leaves a trail of controversy" (검색일: 2025. 6. 26.).

중국의 대유럽 최대 투자 대상국으로 떠오른 헝가리에서도 유사한 불만과 비판이 제기되었다. 앞서 서술한 바와 같이 빅토르 오르반 정부의 적극적인 동방정책과 맞물려 인프라 및 전기차 배터리를 중심으로 중국의 대형가리 투자가 급격히 확대되었다. 그 결과 헝가리가 중국의 대유럽 최대 투자 대상국으로 떠올랐으나 헝가리 내 중국 투자 급증 및 영향력 확대에 대한 우려와 비판적인 시각이 제기되고 있다. 양국간 대표적인 투자 프로젝트로 알려진 부다페스트-베오그라드 철도 사업의 경우 자금 조달 관련 투명성·부패 가능성이 제기된 바 있다. 2020년에는 중국 푸단 대학이 EU 회원국 가운데 처음으로 부다페스트에 캠퍼스를 설립한다는 계획이 알려지면서 헝가리 내 중국의 영향력 확대에 관한 우려가 제기되었다.⁴⁵⁴⁾ 최근에는 CATL의 데브레첸((Debrecen) 배터리 공장에 대한 지역 주민들의 환경시위가 일어나기도 했다. 이들은 배터리 전기차 공장 건설 프로젝트가 지역 주민의 의견을 무시한 채 추진되었으며 수자원 고갈·오염을 비롯한 환경 문제를 낳고 있다고 주장했다.⁴⁵⁵⁾ 이 밖에 문화적

454) EMERiCs 중동부유럽(2023), 「헝가리, 중국의 대규모 투자로 양국 경제 협력 관계 한층 강화」(검색일: 2025. 7. 1).

455) BBC(2024), "Hungary opens up to Chinese tech despite protests"(검색일: 2025. 7. 1.).

(휴일에 대한 인식, 언어적 차이 등) 차이에서 비롯되는 소통의 어려움이나, 법·제도적 차이(헝가리의 높은 노동 기준 및 엄격한 노동법 집행 등)에서 야기될 수 있는 분쟁 등도 갈등 요소로 작용할 여지가 있다.⁴⁵⁶⁾

나. 지정학적 갈등

이미 본장 3절에서 설명한 바와 같이 EU의 대중 관계는 상당한 변화를 겪어왔다. 2013년 'EU-중국 전략적 협력의제 2020'에서 볼 수 있듯이 당시에만 해도 EU는 중국이 협력의 파트너라는 입장을 취했다.⁴⁵⁷⁾ 그러나 중국의 경제적 부상과 유럽에 대한 투자가 확대되면서 유럽 내 점차 중국에 대한 우려와 견제의 목소리가 고조되기 시작했다. 2019년 3월 발표된 'EU-중국 전략 전망'에서는 중국을 협력의 파트너이자 경쟁자로 규정하면서 중국에 대해 보다 신중한 입장을 보였다.⁴⁵⁸⁾ 또한 신장위구르자치구 인권 문제와 관련하여 양자 관계가 악화되면서 EU-중국 포괄적투자협정(CAI)의 유럽의회 승인이 지연되었다.

특히 미·중 갈등 심화, 코로나 팬데믹, 러시아-우크라이나 전쟁과 같은 지정학적 갈등은 EU의 대중국 전략·정책 변화에 상당한 영향을 끼쳤다. 이러한 지정학적 갈등을 계기로 주요 분야에서 공급망 취약성이 드러났으며 전략적 분야에 대한 중국의 높은 대외 의존도 및 이에 따른 국가·경제안보에 대한 우려가 증폭되었다. 이어서 EU는 2021년 2월 이와 같은 대외 환경 변화에 대응하기 위해 새로운 통상전략을 발표했다. 이 통상전략은 '개방형 전략적 자율성'이라는 개념을 채택한바, 다자주의에 입각한 자유무역 기조를 유지하되 지정학적 갈등 속에 EU의 중요 이익을 보호하기 위한 대응이 필요하다는 것이 핵심이다. 이에 따라 공급망 복원력, 미국·중국을 비롯한 주요 교역 대상국의 불공정 무

456) ACEH(2024), Report on the Development of Chinese Enterprises in Hungary (2023-2024), pp. 12-13.

457) EEAS(2013), EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation.

458) European Commission(2019. 3. 12.), "EU-China - A strategic outlook," p. 1.

역관행에 적극적 대응 등이 주요 과제로 제시되었다.⁴⁵⁹⁾ 이러한 변화는 2021년 유럽의회가 발표한 'EU의 새로운 대중국 전략'에 관한 결의안에 반영되었는데, 중국에 대한 위협요인을 제시하고 보다 적극적인 대응의 필요성을 강조했다.⁴⁶⁰⁾

중국에 대한 EU의 전략은 2023년 3월 폰테어라이엔 EU 집행위원장의 대중국 관계에 대한 연설을 계기로 전환점을 맞았다. 이 연설에서 폰테어라이엔은 중국의 위협에 대한 대응으로 중국과의 단절(decoupling)은 실현가능하지 않고 유럽의 이익에도 부합하지 않는다는 입장을 피력했다. 대신 외교적·경제적 위험완화(de-risking)를 촉구했다.⁴⁶¹⁾ 이러한 대중국 대응 방향은 EU의 경제안보전략(2023. 6. 20.)과 '새로운 중국 전략(2023. 6. 30.)에 반영되었다. 경제안보전략은 경제분야와 관련된 위험(공급망 복원력·핵심 인프라 및 기술안보·경제적 의존성 무기화) 식별, 공급망 강화를 위한 대응, 경제안보 위험 보호 등에 관련된 대응방안을 제시했다.⁴⁶²⁾ 새로운 중국 전략은 위험완화가 기본이라는 점을 재확인하고 베르사유 의제에 따라 공급망을 포함해 주요 의존성과 취약성을 줄여나가야 한다는 점을 강조했다.⁴⁶³⁾ 즉 EU의 대중국 위험완화는 필수 원자재·반도체·보건·디지털기술·식품 등 민감한 분야에서 중국에 대한 의존도를 감소하는 것을 의미한다고 할 수 있다.

459) 장영욱, 오태현(2021), p. 5.

460) European Parliament(2021), "A new EU-China strategy European Parliament resolution of 16 September 2021 on a new EU-China strategy"(검색일: 2025. 8. 21.).

461) Merics(2023), "Von der Leyen calls for de-risking EU-China relations in speech to MERICS"(검색일: 2025. 9. 2.).

462) 오태현(2023), pp. 3~4.

463) China Briefing(2023), "'The EU's New China Strategy - Understanding the Concept of 'De-Risking'"(검색일: 2025. 9. 2.).

표 5-15. EU의 대중 관련 주요 전략 및 정책 변화

시기	전략 및 정책	주요 내용
2013년 11월	EU-중국 전략적 협력의제 2020	- 평화 및 안보 · 번영 · 지속가능한 개발 · 인적 교류 분야에서 양자간 협력 촉진 방안 제시
2019년 3월	대중 전략 전망 2019	- 중국과의 관계를 관심 분야에서 협력 파트너, 이익균형을 위한 협상대상자, 핵심 분야에서 경제적 경쟁자 및 거버넌스의 대안적 모델에 관한 체제적 경쟁자 등 다차원적으로 규정
2021년 9월	'EU의 대중국 새로운 전략'에 관한 유럽의회 결의안	- 중국은 강력한 경제성장 · 공격적인 해외진출 전략 · 중국제조 2025 · BRI 정책을 추진 - 이는 정치 · 경제 · 안보 · 기술적 측면은 물론 EU의 민주적 가치에 심각한 위협 초래 - 중국의 위협에 대응하기 위한 새로운 대응 전략 방향 제시
2021년 2월	EU 신통상전략	- 개방형 전략적 자율성을 핵심 개념으로 새로운 통상전략 제시 - 미 · 중 갈등, 코로나 19 등 대내외 환경 변화에 대한 EU의 대응 방안
2023년 6월	EU 경제안보전략	- 경제 분야와 관련된 위험(공급망 복원력 · 핵심 인프라 및 기술안보 · 경제적 의존성 무기화) 식별, 공급망 강화를 위한 대응, 경제안보 위험 보호 등에 관련된 대응 방안 제시
2023년 6월	EU 새로운 중국 전략	- 중국에 대한 기본적인 전략이 중국과의 경제적 단절(decouple)가 아닌 위험완화(de-risk)라는 입장을 재확인 - 공급망을 포함 주요 분야 대중 의존도와 취약성을 줄이는 데에 초점

자료: EEAS(2013); European Commission(2019), p. 1; 장영욱, 오태현(2021), p. 5; European Parliament(2021); Merics(2023); 오태현(2023), pp. 3-4; China Briefing(2023)을 참고하여 저자 작성.

이와 같이 EU의 중국에 대한 인식 및 대중 전략 변화에 발맞춰 EU는 '개방적인 전략적 자율성'을 확보하고 중국으로부터의 위협요인에 대응하기 위해 새로운 규제와 대응조치를 시행하고 있다. 외국인투자 심사 제도 강화, 역외보조금 규정, 중국 전기차에 대한 반보조금 조사 강화 등이 이에 해당한다. 이러한 규제는 중국-EU 간 통상갈등을 유발하고 투자 환경을 악화시켜 중국기업의 유럽시장 진출을 제약하는 요인으로 작용할 가능성이 크다. 이와 같은 EU의 대중국 주요 규제 조치에 대해서는 아래에서 보다 자세하게 살펴본다.

다. EU의 대응: 대중 규제 강화

1) EU의 외국인투자 심사 규정

EU 및 회원국은 2020년 10월부터 시행된 ‘외국인투자 심사 규정(Foreign Direct Investment(FDI) Screening Regulation)’에 따라 EU 내 외국인투자 심사 제도 구축을 장려하고 외국인투자에 대한 규제를 강화하고 있다. 이 규정에 대한 주요 내용은 [글상자 5-1]에 보다 자세하게 설명한다.

글상자 5-1. EU 외국인투자 심사 규정의 주요 내용

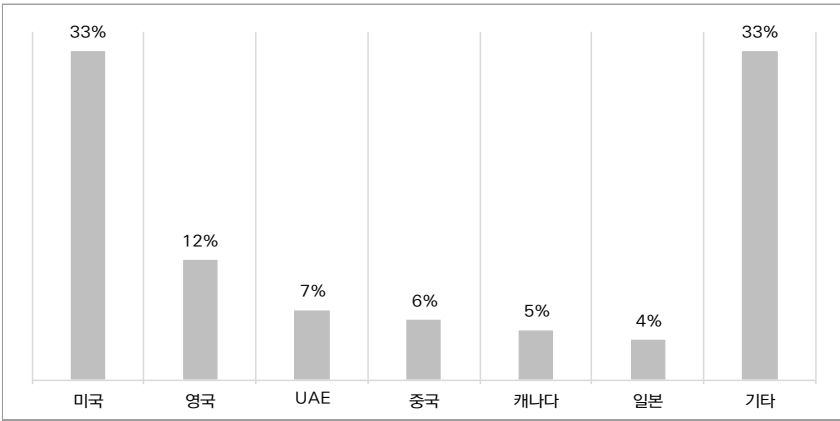
- EU의 외국인투자 심사 규정(2020. 10. 11. 발효)은 EU 및 회원국의 안보 또는 공공질서에 위험을 초래할 수 있는 외국인(제3국)투자자에 대해 EU 차원에서 심사를 강화하기 위한 규정으로 다음과 같은 특징을 갖고 있음.
 - 회원국과 EU 집행위 간 특정 투자 관련 정보를 교환하고 우려 사항을 제기할 수 있는 협력 체계 수립
 - EU 및 회원국의 안보 또는 공공질서를 위협하거나 전략적 프로젝트를 훼손할 우려가 있는 투자에 대해서는 집행위가 의견을 제시할 수 있도록 허용(투자 승인 여부에 대한 최종 결정은 해당 회원국에 있음.)
 - 특정 투자가 안보 또는 공공질서에 영향을 미칠 수 있는지에 대한 고려(판단) 요소로서 다음을 제시: 핵심 인프라 및 기술, 핵심 투입 요소 공급(에너지, 원자재), 민감한 정보에 대한 접근, 미디어의 자유와 다원주의
 - EU 집행위는 이 규정의 이행 관련 ‘연례 외국인투자 심사 보고서’를 작성
 - 지정학적 긴장 고조와 첨단기술 발전 가속화 시대를 반영하여 EU의 경제안보를 강화하기 위해 외국인투자 심사 강화하기 위해 수출 통제·이중용도 기술에 관한 논의 촉진(2024. 1. 24.)
- 이 규정에 따라 회원국은 기존 심사 제도를 유지하거나 새로운 규정을 채택하거나, 투자심사 제도를 마련하지 않을 수도 있으나 EU는 외국인투자 심사 절차를 도입하도록 촉구
 - 이 규정은 개별 회원국 간 상이한 외국인투자 심사 제도에 대해 EU 차원에서 통합적인 가이드라인을 제공하는 데 의의가 있음.

자료: EC(2024), Factsheet on the EU investment screening regulation; EC, Investment screening,“ pp. 1-3(검색일: 2025. 6. 12.).

이 규정에 따라 2024년 3월 31일 기준 EU 27개 회원국 중 3개국(크로아티아, 사이프러스, 그리스)을 제외한 모든 회원국이 외국인투자 심사 규정을 갖추고

있거나 새로 도입(또는 기존 제도 개정)하고 외국인투자 심사를 강화했다.⁴⁶⁴⁾ 중국은 이 규정에 따른 EU의 외국인투자 심사의 주요 대상국인 것으로 파악된다.⁴⁶⁵⁾ 2023년 EU의 외국인투자 심사 대상으로 통보된 488건 가운데 중국(홍콩 포함)이 차지하는 비중은 6%(2022년 5.4%)로 나타났다. 이는 미국, 영국, UAE에 이어 네 번째로 높은 비중으로 중국의 대유럽 투자가 EU의 주요 외국인투자 심사 대상의 하나임을 의미한다.

그림 5-23. 유럽의 외국인투자 심사에서 차지하는 중국의 비중



자료: EC(2024), "Fourth Annual Report on the screening of foreign direct investments into the Union," p. 25.

이와 같이 EU의 외국인투자 심사 강화에 따라 중국의 대유럽 투자를 규제하는 사례가 발생하고 있다. EU 회원국은 아니지만 영국도 2021년 국가안보 투자법(NSI: National Security and Investment Act)을 제정하면서 외국인투자 심사제도를 강화했다. NSI에 의거해 영국정부는 민감 분야에서 국가안보를 위협하는 투자에 대해 엄격한 심사를 시행하고 있다.

464) EC(2024), Fourth Annual Report on the screening of foreign direct investment into the Union, p. 15.

465) EU 외국인투자 심사 규정 제6조에 의거하여 각 회원국은 자국이 심사 중인 외국인투자에 관한 정보를 EU 집행위와 다른 회원국에 통보해야 함.

[표 5-16]에 중국의 대유럽 투자에 대해 EU 회원국 및 영국이 시행한 주요 규제 사례를 정리한다. 대체로 반도체, 배터리, 가스터빈 등 전략적으로 민감한 분야에서 기술의 이중용도 우려 및 국가안보를 근거로 투자 규제가 강화되고 있는 것으로 파악된다. 이 같은 잠재적 위험이 노출된 투자 거래에 대해서는 관련 자산(지분) 인수 금지 및 매각 명령조치가 취해지거나 심사 압박에 따라 해당 기업이 관련 투자 계획을 철회하는 방식으로 규제가 이루어졌다.

표 5-16. 중국기업의 대유럽 투자에 대한 주요 규제 사례

중국 투자 기업	투자 대상 유럽기업	국가	분야 및 업종	규제 상태
Feite Holdings	Future Technology Devices International	영국	반도체	인수 지분 매각 명령
Putailai	Construction of anode plant	스웨덴	배터리	양극재 공장 건설 계획 취소
Delphi Laser	German unit of Corning	독일	유리 절단 기계 (Glass-cutting machinery)	투자 인수 계획 철회
CSIC Longjiang GH Gas Turbine	MAN Energy Solutions	독일	가스터빈	인수 금지
Nexperia	Newport wafer fabrication facility	영국	반도체	영국정부 명령에 따라 해당 공장을 미국기업에 매각
Shanghai Spacecom Satellite Technology	KLEO Connect	독일	위성	지분 인수 금지

자료: This is Money(2024. 11. 6.), "Chinese firm ordered to sell holding in Glaswegian chip business"(검색일: 2025. 6. 9.); Shanghai Metals Market(2024. 12. 27.), "Overseas Factory Construction Blocked: Putailai's Billion-Level Anode Material Project Terminated!"(검색일: 2025. 6. 9.); Riviera Maritime(2024. 7. 4.), "MAN ES to close gas turbine division after Germany vetoes sale to Chinese shipyard group"(검색일: 2025. 6. 10.); Yicai Global(2024. 6. 11.), "China's Delphi Laser Drops Plan to Buy Corning's German Unit"(검색일: 2025. 6. 10.); Reuters(2023. 9. 13.), "Exclusive: Berlin blocks complete takeover of satellite startup by Chinese firm"(검색일: 2025. 6. 11.).

2) EU의 중국기업에 대한 역외보조금 규정(FSR) 시행

EU 역외보조금 규정(FSR: Foreign Subsidies Regulation, 2023년 7월 12일 시행)은 EU 단일시장 내 기업결합(M&A) 또는 공공조달 시장 입찰 참여 기업에 대해 외국정부의 불공정 보조금 수혜에 따른 시장왜곡 가능성을 조사하

고 이를 규제하는 데 목적을 두고 있다. 이 규정에 의거해 특정 조건을 충족하는 기업결합이나 공공조달 참여 기업은 EU 집행위에 사전신고를 해야 한다. 또한 EU 집행위는 직권으로 역내 모든 산업 분야에서 역외보조금의 시장왜곡 여부를 조사할 수 있다. EU 집행위의 관련 조사는 2단계로 이루어지며(1차 예비 검토, 2차 심층조사), 조사 결과 불공정 보조금으로 인한 시장왜곡이 있다고 판단되는 경우 해당 기업에 대해 관련(기업결합 또는 공공조달) 계약 체결 금지를 포함한 시정조치를 내릴 수 있다.⁴⁶⁶⁾

FSR 시행 이후 현재까지(2025년 4월 30일 기준) EU 집행위는 4건의 심층조사(공공조달 입찰 대상 3건, 기업결합 거래 대상 1건), 2건의 직권조사를 개시했다. 이 가운데 기업결합에 관한 심층조사 1건(UAE 기업)을 제외한 5건이 모두 중국기업을 대상으로 이루어졌다.⁴⁶⁷⁾ FSR이 특정 국가를 표적으로 삼고 있지는 않지만 시행 초기 EU가 중국 보조금에 대한 경계를 늦추지 않고 있음을 보여준다. 3건의 공공조달 입찰에 참여했던 중국기업들이 심층조사 개시 이후 해당 입찰을 철회함에 따라 해당 조사는 종료되었다.

EU의 FSR 조사가 중국에 집중되면서 중국과 EU 간 새로운 무역 긴장이 고조되고 있다. 중국 상무부는 ‘대외무역법’ 및 ‘대외무역장벽 조사 규칙’에 근거한 관련 조사를 통해 EU의 FSR 관행이 중국기업에 대한 차별과 시장 접근에 해당한다고 발표했다(2025년 1월 9일).⁴⁶⁸⁾⁴⁶⁹⁾ 이러한 중국 상무부의 결정은 EU와의 양자협상 또는 WTO 분쟁 해결이나 적절한 보복 조치 발동의 근거로

466) 장영욱 외(2023), pp. 70~71.

467) EU FSR 조사 대상 5건의 중국기업은 다음과 같음. 루마니아 태양광 사업 공급 조달 입찰 컨소시엄 참여 2개 중국기업(LONGi Green Energy Technology, Shanghai Electric Group), 불가리아 전동열차 유지 보수 및 직원 교육 서비스 관련 사업 공공조달 입찰 참여 1개 중국기업(CRRC Qingdao Sifang Locomotive Co., Ltd), 직권조사 대상 2건 관련 중국기업(EU 5개국 풍력 발전단지 사업 참여 중국 풍력업체(Envision, Mingyang), 보안장비 분야(Nutech), Arnold and Porter(2025), “The Foreign Subsidies Regulation: Where Do We Stand 18 Months Into Implementation of the Notification Obligations,” pp. 2-5.

468) 中华人民共和国商务部(2025), 「商务部公告2025年第3号 商务部关于就欧盟依据《外国补贴条例》对中国企业调查中采取的相关做法进行贸易投资壁垒调查最终结论的公告」(검색일: 2025. 6. 12.).

469) Cleary Gottlieb(2025), “MOFCOM Issues Final Determination on Trade and Investment Barrier Investigation into the EU’s Foreign Subsidies Regulation”(검색일: 2025. 6. 12.).

작용할 수 있기 때문에 FSR을 둘러싼 중국-EU 간 통상갈등이 심화될 가능성이 있다. 이로 인해 향후 EU가 중국에 대한 FSR 관련 조치를 더욱 강화할 경우 중국기업의 대유럽시장 진출을 어렵게 만들 수 있다.

3) 기타

최근 EU의 중국산 전기자동차에 대한 상계관세 부과, 중국에 대한 국제조달 규정 관련 조치도 양국간 통상갈등을 고조시키고 관련 중국기업의 대유럽시장 진출을 제약하는 요인이 될 수 있다고 판단된다.

EU 집행위는 중국산 전기자동차(BYD, Geely, SAIC 등)에 대한 반보조금 조사 개시(2023년 10월) 1년 만에 최종적으로 상계관세 부과(7.8~36.3%)를 확정했다(2024. 10. 29.).⁴⁷⁰⁾ EU의 중국산 전기자동차에 대한 반보조금 조사 개시 이후 중국은 EU의 조치에 강력히 반발하고 대응조치를 취하고 있어 양국간 무역 갈등이 고조되고 있다. 중국은 EU산 돼지고기에 대한 반덤핑 조사, 유제품에 대한 반보조금 조사, 브랜드에 대한 반덤핑 조사와 더불어 WTO 제소를 병행하며 강경한 입장을 보이고 있다.

EU의 중국산 의료기기에 대한 국제조달규정(IPI: International Procurement Instrument) 관련 조사도 새로운 잠재적 갈등 요인이라고 할 수 있다. IPI(2022년 8월 발효)는 상호주의에 입각해 역외국(제3국)이 EU 기업(상품, 서비스 포함)에 대해 자국 공공조달 시장 접근을 가로막는 경우 해당 제3국 기업의 EU 공공조달 시장 접근을 제한할 수 있도록 규정하고 있다. EU 집행위는 IPI 관련 규정에 의거해 2024년 4월 중국 의료기기 조달 시장의 관행에 대한 조사를 착수했다. EU 집행위는 2025년 1월 이 조사 결과 중국이 EU 의료기기 및 공급업체에 대해 직간접적인 차별을 가해 이들의 중국 시장 접근을 심각하게 가로막고 있다고 발표했다.⁴⁷¹⁾ IPI에 따르면 중국과 관련 이슈에 관한 합의가 이루어지

470) EC(2024), "EU imposes duties on unfairly subsidised electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue"(검색일: 2025. 6. 25.).

지 않을 경우 EU는 중국 의료기기 업체에 대해 EU 공공조달 시장 접근을 제한하는 조치를 취할 수 있다. 이에 중국은 자국산 전기자동차에 대한 상계관세 조치 사례와 마찬가지로 강하게 반발하고 있다. 중국 의료기기 시장에 대한 조사와 관련 조치가 EU의 IPI 규정에 따른 첫 번째이자 유일한 적용 사례인 점을 감안하면 중국이 보다 민감한 반응을 보일 수 있다. 이에 따라 이는 EU·중국 간 새로운 갈등 요인이 될 소지가 다분하다.

471) EC(2025), "Commission to assess next steps for tackling discrimination in China's public procurement market for medical devices"(검색일: 2025. 6. 26.).

제6장



결론 및 시사점

1. 중국의 해외 생산 · 공급 거점 다변화
특징 및 전망
2. 주요 거점 지역별 한 · 중 경쟁력 평가
3. 한국의 경쟁력 제고 방안
4. 대중국 전략에 대한 제언

1. 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화 특징 및 전망

가. 거점 다변화 특징

본 연구는 해외 생산거점, 공급거점, 인프라·네트워크 거점을 구분하여 분석함으로써, 중국의 해외진출이 단순한 '투자 지역 분산'이 아니라 생산 기능, 공급(조달) 기능, 연결 기능이 서로 다른 공간에 배치되고 재조합되는 과정이라는 점을 확인하였다. 제2장의 분석을 종합하면, 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화의 특징은 생산, 공급, 인프라라는 세 층위에서 서로 다른 방식으로 나타나며, 이를 통해 중국이 새로운 형태의 대외 네트워크를 구축하고 있다는 것이다.

우선 해외 생산거점 측면에서, 중국의 제조업 OFDI는 기존의 홍콩·선진국 편중 구조에서 벗어나 아세안, 일부 중남미, 동유럽, 남아시아 등으로 확산되고 있다. 이들 지역에서는 중국기업이 전자·전기, 자동차, 일반기계, 화학, 섬유·의류 등 다양한 업종에서 공장과 생산기지를 건설·운영하고 있으며, 현지 인건비·시장 접근·통상환경 등을 고려해 생산 기능을 배치하는 경향이 나타난다. 본 연구에서 파악한 특징적인 점은, 해외 생산거점이 반드시 '고용·부가가치의 대규모 이전'을 의미하는 것은 아니라는 점이다. 많은 경우 핵심 부품과 기술, 브랜드는 여전히 중국 본토에 남겨두고, 노동집약·조립공정, 역내시장 대응 생산, 일부 공정의 분산만을 해외에서 수행함으로써, 공급망 리스크를 관리하면서도 첨단 공정과 높은 부가가치는 국내에 유지하려는 전략으로 해석된다. 이는 중국이 생산거점을 해외로 이전한다기보다, 생산공정을 국제적으로 분할·조정하고 있음을 시사한다.

공급거점 측면에서, 광업 OFDI, 1차금속 제조 OFDI, 광물·중간재·자본재 수입 구조는 중국의 '조달 영역'과 '기술·장비 의존 영역'을 구분하는 지표

로 가능하다. 브라질·칠레·페루·호주·아프리카 일부 국가는 철광석·구리·리튬 등 전환광물과 에너지 자원의 공급거점으로서 중국과의 관계가 구조화되어 있다. 일부 지역에서는 광업·제련 관련 OFDI와 광물 수입이 동시에 집중되는 경향이 나타나며, 일부 지역에서는 대외도급공사와 광물 수입이 집중되는 경향이 뚜렷하다. 반면 독일·일본·한국, EU 일부 국가는 고급 자본재·정밀설비·핵심 부품의 공급(조달)거점으로, 중국의 수입 비중과 기술 의존도가 모두 높은 편이다. 즉, 중국은 광물과 같은 전략자원의 공급망 우위를 유지·강화하기 위하여, 광물 관련 대외도급공사·OFDI·무역을 다양한 구성으로 조합하여 영향력을 장악하고 있으며, 고급·정밀 중간재·자본재는 기존 GVC 협력 구조를 활용하고 있다. 이는 중국의 해외거점 다변화가, 품목별·기능별로 상이한 공급거점을 선택하는 선택적 다변화 전략임을 의미한다. 일부 핵심광물·부품에 대해서는 소수 국가에 대한 심화된 의존을 유지하면서도 부분적으로는 집중도를 낮추고(다변화하고), 전체 공급망 차원에서는 아세안·중남미·아프리카 등 복수의 조달 축을 활용해 공급망 리스크와 협상력을 동시에 관리하고 있다.

인프라·네트워크 층위에서는 대외도급공사가 중요한 역할을 한다. 대외도급공사는 개별 프로젝트의 수익성을 넘어, 향후 해당 지역이 생산·공급 거점으로 발전할 수 있는 기반을 제공하는 지표로 기능한다. 2000년대 중반 이후 급증했던 아프리카 중심의 대외도급공사는 최근 아세안, 중동, 중남미, 비EU/CIS, 대양주 등으로 분산·재배치되고 있으며, BRI 참여국 비중이 2023년 이후 80%를 상회하는 것으로 나타난다. 이는 중국이 대외도급공사를 통해 도로·항만·공항·전력망·통신망·산업단지를 건설함으로써, 이후의 제조업 투자·자원개발·서비스 진출이 가능한 연결망을 선제적으로 구축하고 있음을 의미한다. 특히 인프라 연결(设施联通)과 산업·공급망 협력(产业链·供应链合作)을 강조하는 최근 전략 기조와 결합될 때, 대외도급공사는 단순 시공업이 아니라 중국식 인프라·물류·에너지·디지털 네트워크를 확장하는 핵심 수단으로 자리

잡았으며, 기술·표준·규범 등의 확산을 지향하고 있다.

특히 제2장의 마지막 절에서 수행한 중국의 유형별 거점 국가·지역 도출 작업은 본 연구의 중요한 기여이다. 본 연구는 생산거점 지표, 공급거점 지표, 대외도급공사 지표를 국가·지역별로 표준화한 뒤, 지표 간 중첩 패턴에 따라 생산거점형, 공급거점형, 생산·공급 복합거점형, 인프라 선도형, 잠재거점형 등으로 구분하였다. 이 유형화 작업을 통해 개별 국가·지역의 단편적인 특징이 아니라, 중국 해외 네트워크 전체의 구조와 위계, 향후 확장 경로를 한눈에 파악할 수 있는 계량적 틀을 마련할 수 있었다. 아세안, 중남미, EU는 이러한 유형화 결과에서 각각 종합 전략(생산·공급) 거점형, 자원·지정학 거점형, 시장·생산거점형의 대표 사례로 도출된 지역이며, 제3~5장은 이 유형 구조를 구체적인 지역 사례 분석으로 확장한 것이라 할 수 있다.

나. 전망

향후 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화는 15차 5개년 계획(15.5 계획)과 BRI 고품질 발전 기조와 결합되어 보다 체계적인 방향을 취할 가능성이 크다. 우선 생산거점의 경우, 미·EU의 관세 인상, 보조금 규제, 안보 심사 강화 등으로 인해 중국 본토에서 직접 수출하기 어려운 품목, 특히 전기차·배터리·가전·태양광 등 일부 녹색·디지털 제품에 대해서는 아세안, 중동, 동유럽, 멕시코 등지에 '시장 인접형 생산거점'을 추가로 구축하려는 시도가 강화될 것으로 예상된다. 이 과정에서 이미 복합·종합거점으로 분류된 아세안 일부 국가(베트남, 인도네시아, 말레이시아 등)는 중·저부가가치 조립뿐 아니라 전기차·배터리·전자부품 등 중간 단계 공정까지 흡수하는 '확장형 생산 허브'로 진화할 가능성이 크다. 반면 중국 본토는 여전히 기술집약 공정과 핵심 부품·소재 생산, 연구개발 기능을 유지·강화하는 방식으로, 해외 생산거점과의 분업 구조를 정교화할 것으로 보인다.

공급거점의 경우, 중국은 전환광물·에너지 안보와 관련해서 중남미·아프리카·대양주에 대한 광업·제련 OFDI와 장기 구매계약을 지속·확대할 것으로 예상된다. 특히 전기차·배터리·신재생에너지에 필수적인 리튬·니켈·코발트·구리 등 핵심광물에 대해서는, 일부 국가에 대한 높은 의존을 조정하는 범위 내에서 '복수의 공급거점을 확보하되, 각 공급거점과의 정치·외교 관계를 강화하는 방식'을 병행할 가능성이 크다. 동시에 고급 자본재·정밀 설비·핵심 부품 분야에서는 여전히 독일·일본·한국·EU 일부 국가에 대한 기술 의존이 불가피하지만, 중국 내 자체 개발과 제3국 공급선 발굴(예: 중동·동남아·동유럽 등)을 통해 장기적으로는 특정 국가·기업에 대한 기술 종속을 완화하려 할 것이다. 이런 의미에서 공급거점 구조는 '자원·에너지 영역에서는 중남미·아프리카·대양주 중심의 복수거점화(다변화), 첨단 자본재·기술 영역에서는 동북아·EU 의존과 자립 노력의 병행'이라는 이중 구조를 유지하되, 품목별로 세분화된 선택적 다변화가 더욱 진전될 가능성이 크다.

인프라·네트워크 차원에서는, 대외도급공사가 BRI 고품질 발전, '작고 아름다운(小而美)' 프로젝트, 녹색·디지털 실크로드 전략과 결합되면서, 과거와 같은 초대형 건설 프로젝트 일변도에서 벗어나 에너지 전환, 디지털 인프라, 산업단지·스마트시티, 사회 인프라(교육·의료·공공서비스) 등으로 포트폴리오가 다변화될 전망이다. 특히 아세안·중동·중남미의 일부 국가에서는 송배전, 데이터센터, 5G·해저케이블, 물류·항만 디지털화 등에서 중국식 기술·표준이 인프라와 함께 이식되면서, 해당 지역이 중국 중심 공급망과 데이터·플랫폼 네트워크의 거점으로 기능할 가능성이 있다. 동시에 '투자·건설·운영(投建营)' 모델을 통해 대외도급공사와 지분투자, 장기 운영권을 결합함으로써, 인프라 거점이 장기적인 수익·영향력 거점으로 전환되는 사례도 늘어날 것이다.

이러한 흐름을 고려할 때, 본 연구에서 도출한 유형별 거점 구조는 정태적인 분류가 아니라 진화하는 구조로 이해할 필요가 있다. 생산거점형 국가 중 일부는

시간이 지남에 따라 공급거점 기능이나 인프라 거점 기능을 추가로 확보하며 복합거점형으로 이동할 수 있고, 현재는 인프라 선도형 잠재거점으로 분류되는 일부 중동·아프리카·중남미 국가들은 향후 자원 개발·제조 진출과 결합되어 새로운 생산·공급 거점으로 부상할 수 있다. 반대로, 디리스팅·제재·정치 리스크 등으로 인해 기존의 생산·공급 거점이 축소되거나, 대체 거점으로서의 기능 이전이 발생할 가능성도 존재한다.

요약하면, 중국의 해외 생산·공급 거점 다변화는 앞으로도 △ 생산 기능의 지역별 분산, △ 공급 기능의 품목별·지역별 선택적 다변화, △ 인프라·네트워크 기능의 BRI·디지털·그린 전략과의 결합이라는 세 축을 중심으로 전개될 가능성이 크다. 아세안은 제조·조립·중간재 허브이자 일부 자원·부품 공급지로, 중남미와 아프리카·대양주는 전환광물·에너지 공급거점이자 점진적 가공·제조 허브로, EU와 동북아는 고급 자본재·기술·규범 거점으로서 각각 차별화된 역할을 수행하게 될 것이다. 이러한 구조 속에서 한국을 비롯한 주변국은 단순히 중국의 해외진출 확대 여부만을 보는 것이 아니라, 유형별 거점 구조가 어떻게 변화하는지, 그 속에서 한국의 생산·공급·인프라 전략을 어떻게 재배치할 것인지를 지속적으로 점검해야 할 것이다.

2. 주요 거점 지역별 한·중 경쟁력 평가

본 연구는 아세안, 중남미, EU를 각각 종합적 전략 거점, 자원공급·지정학 거점, 고급시장·첨단생산 거점으로 설정하고, 투자·무역구조, 협력프레임, 진출 기업 사례, 갈등 요인을 입체적으로 비교하였다. 그 결과, 세 지역 모두에서 중국은 규모·속도·정치·외교적 네트워크를 기반으로 한 공격적 확장 전략을 구사하는 반면, 한국은 선택과 집중, 규범 준수, 신뢰도를 강점으로 하면서도, 시장·거점별 전략의 일관성과 체계가 부족하다는 점이 확인되었다.

가. 아세안: 종합적 전략 거점에서의 비대칭 경쟁

아세안은 중국과 한국 모두에 생산거점·공급거점·소비시장 기능이 중첩된 종합 전략 거점으로, 경쟁과 협력이 가장 입체적으로 얽힌 지역이다.

중국은 아세안에서 규모·속도·협력프레임의 다층성을 강점으로 한다. 제조업과 서비스업 OFDI, 대외도급공사, 중간재·자본재·소비재 무역을 복합적으로 활용하여, 아세안을 중국 본토와 글로벌 시장을 연결하는 생산·조립 허브이자 내수시장으로 동시에 활용하고 있다. 전자·전기장비, 화학, 자동차·부품, 인프라·디지털 장비 등 다양한 분야에서 중국기업의 생산거점과 판매망이 빠르게 확대되었고, 이를 뒷받침하기 위해 중국-아세안 FTA 업그레이드, BRI, RCEP, 각종 산업·인력·교육 협력 이니셔티브를 연계하는 방식으로 제도적·정책적 협력프레임을 촘촘히 구축하였다. 루반공방, 직업교육·기술훈련, 전자상거래·디지털경제 협력 플랫폼 등을 통해 중국식 표준·장비·플랫폼이 현지 인력·제도와 결합하는 사례도 늘고 있다. 그 결과, 중국은 아세안에서 양적 규모, 제도화 수준, 표준·플랫폼 확산 속도에서 우위를 확보하고 있다.

반면 한국은 선택과 집중, 기술·품질·신뢰를 강점으로 하는 전략을 구사하고 있다. 베트남, 인도네시아, 말레이시아, 태국 등 일부 국가를 중심으로 전자·전기, 자동차·부품, 기계·장비, 화학, 철강 등의 생산거점을 구축하였으며, 이들 국가에 대한 중간재·자본재 수출을 통해 글로벌 가치사슬에 깊숙이 관여하고 있다. 특히 베트남에서는 대규모 제조업 투자와 함께 기술대학, 과학기술연구소(V-KIST 등), 직업훈련·R&D 협력사업을 통해 디지털·기술 인력 양성, 공동연구개발, 고급 엔지니어링 역량을 확충하는 방향으로 협력이 진행되고 있다. 한국기업은 환경·노동·지재권 준수, 품질·납기 신뢰도 측면에서 높은 평가를 받는 경우가 많아, '비위협적 고품질 파트너'라는 이미지를 확보하고 있다.

그러나 협력프레임과 진출 방식에서는 한·중 간 차이가 뚜렷하다. 중국은 BRI, FTA, 정책금융, 인프라·교육을 결합한 국가 주도형 패키지 전략을 구사하는 반면, 한국은 FTA·ODA·개별 프로젝트를 중심으로 한 단편적 접근이 많다. 기업 사례에서도 중국기업은 대규모 인프라·제조 프로젝트를 빠르게 수주·착공하는 대신, 환경·노동·지역사회 갈등과 품질 문제로 비판을 받는 사례가 반복되는 반면, 한국기업은 상대적으로 갈등은 적지만 프로젝트 발굴·규모·속도 측면에서 한계를 드러내는 경우가 많다.

표 6-1. 아세안 지역에서 한·중 경쟁력

구분	중국	한국
투자·협력 규모 및 속성	제조·서비스 OFDI, 대외도급공사, 무역 모두에서 최대 수준 파트너, 생산·시장·인프라 기능을 동시에 확대	베트남 등 일부 국가에 선택적 집중, 중간재·자본재·최종재 수출과 생산거점이 결합된 구조
협력·진출 분야	전자·전기장비, 화학, 자동차·부품, 인프라·디지털 장비	전자·전기, 자동차·부품, 기계·장비, 화학, 디지털·R&D, 인력 양성
제도·협력 프레임	중·아세안 FTA 업그레이드, BRI, RCEP, 직업·기술교육 협력 등 다층적 프레임	한·아세안 FTA, RCEP, ODA·교육·기술협력, 한·베 파트너십 등
경쟁력 평가	규모·속도·정책·제도화·표준 주도에서 우위, 다만 환경·노동·지역사회 갈등 및 품질 이슈가 반복되는 취약점 존재	질적 깊이·기술 신뢰도·규범 준수·비위협성이 강점, 규모·속도·패키지 제안 능력은 중국 대비 제한적

자료: 본문 내용 정리.

종합하면, 아세안에서는 중국이 규모·제도화·표준 주도력에서, 한국이 질적 깊이·기술 신뢰도·비위협성에서 상대적 우위를 보이고 있다. 중국의 네트워크를 전면적으로 대체하기는 어렵지만, 한국은 디지털 전환, 친환경 에너지, 고부가가치 부품·장비, 인력·제도 협력 분야에서 작지만 영향력이 큰 프리미엄 생산·서비스 거점으로 포지셔닝할 여지가 크다. 동시에 중국이 개발한 해외산업단지·초국경경제협력구를 선택적으로 활용하거나, 아세안에 깊이 뿌리내린 일본기업과의 협력을 통해 대안적 공급망 네트워크를 공동 설계하는 전략적 공간도 존재한다.

나. 중남미: 자원·지정학 거점에서의 틈새 전략

중남미는 본 연구에서 자원·지정학 거점이자 우회거점으로 분류된다. 즉, 전환광물·에너지 등 전략자원의 공급지이면서, 동시에 중국의 부가가치가 북미·유럽 등 제3시장으로 이동하는 과정에서 중간 허브로 기능하는 지역이다. 이 때문에 중남미는 단순한 자원 공급지가 아니라, 지정학적 경쟁과 공급망 재편이 교차하는 공간으로 한국과 중국 부가가치가 간접적으로 얽혀 있다.

중국은 중남미에서 자원·지정학·우회거점으로서의 위상을 동시에 강화하고 있다. 광업·에너지·제조업 OFDI, 대형 인프라·에너지 대외도급공사, 정책금융을 결합해 브라질·칠레·페루·아르헨티나·멕시코 등을 중심으로 자원·인프라 네트워크를 촘촘히 구축하였다. 철광석·구리·리튬 등 전환광물과 에너지 자원의 상당 부분이 중국과 장기 계약·합작 형태로 연결되어 있으며, 일부 국가에서는 전기차·배터리, 가전·전자, 인프라 장비·건설기계 등의 제조·가공거점도 확대되고 있다. 이러한 구조는 중국 입장에서 중남미를 단순한 원료 공급지가 아니라, 전환광물·농산물·에너지가 중남미에서 채굴·생산되어 중국·제3국에서 가공·제조되고, 다시 북미·유럽으로 수출되는 일련의 과정에서 빠질 수 없는 중간 거점으로 만들고 있다. 중국·CELAC 포럼, 일대일로 MOU 등 다자·양자 협력프레임을 통해 정치·외교·금융·산업 협력이 제도화되면서, 중남미는 자원 확보, 인프라 진출, 미국과의 힘 겨루기가 동시에 전개되는 지정학적 거점으로도 기능하고 있다.

한국에 중남미는 중국과는 다른 의미에서 우회거점과 틈새 전략의 공간이다. 한국은 멕시코·칠레·페루·콜롬비아 등과의 FTA 네트워크를 기반으로 자동차·부품, 가전, 철강·석유화학, 일부 기계·부품 분야에서 수출·생산 기반을 구축해 왔으며, 이들 중 일부 국가는 북미·유럽으로 수출하는 조립·가공 허브 역할을 한다. 동시에 리튬·구리 등 핵심광물, 재생에너지·수소, 스마트 인프라 분야에서 한국기업은 기술·품질·ESG·투명성을 강점으로 하는

중견 프로젝트를 추진할 잠재력이 있다. 다만 투자 규모와 정치·금융 레버리지 측면에서 중국 대비 구조적 제약이 존재하는 것은 분명하다.

협력프레임과 기업 사례를 보면, 중국은 대형 자원·인프라 프로젝트를 매개로 정부-금융-기업이 결합된 패키지 협력을 추진하면서 자원·물류·에너지·데이터 네트워크를 동시에 구축하는 반면, 한국은 FTA·ODA·개별 투자에 기반한 비교적 가벼운 프레임으로 선택적 틈새시장을 공략하는 경우가 많다. 중국기업의 일부 광산·인프라 사업은 환경·노동·원주민 권리, 부채 문제를 둘러싼 갈등으로 사회적 반발과 프로젝트 중단·재협상 사례가 적지 않게 나타나는 반면, 한국기업은 상대적으로 법·제도 틀 안에서 분쟁을 조정하고, ESG 기준을 수용하는 방향으로 진출하는 경우가 많다. 이는 중남미가 한국에 ‘중국과 동일한 방식으로 경쟁하기보다는, FTA·규범·우회거점 기능을 활용해 보완·대안 공급망을 설계할 수 있는 공간’이라는 점을 시사한다.

표 6-2. 중남미 지역에서 한·중 경쟁력

구분	중국	한국
투자·협력 규모 및 속성	광업·에너지·인프라 투자 및 대외도급공사 규모가 압도적, 자원·인프라·제조를 아우르며 지역 전반에 깊게 진출	FTA 네트워크 기반의 교역·투자, 규모는 제한적이나 특정 산업·품목에서 존재감 유지, 북미·유럽으로의 우회 수출 허브의 연계 가능
협력·진출 분야	광물자원(철광석·구리·리튬 등), 에너지, 인프라, 전기차·배터리, 가전·전자	자동차·부품, 가전, 철강·석유화학, 일부 기계·부품, 핵심광물·청정에너지, 스마트 인프라
제도·협력 프레임	중·CELAC 포럼, BRI MOU, 정책금융·개발은행 연계 등 포괄적 협력프레임	중남미와의 FTA, 경제협력위원회, ODA·정책대화 등 비교적 가벼운 협력프레임
경쟁력 평가	중남미를 핵심자원 공급지이자 지정학적 거점, 일부 가치사슬에서의 우회거점으로 활용, 자원·인프라·정치·금융을 결합한 전략과 규모에서 우위이나, 환경·노동·원주민·부채 갈등이 구조적 리스크 요인	핵심자원·전환광물 확보지이자 북미·유럽으로 향하는 우회거점으로 활용할 수 있는 잠재력 보유, FTA·규범·ESG·투명성이 강점, 자원·인프라 대형 프로젝트와 금융 레버리지 측면에서는 구조적 열위

자료: 본문 내용 정리.

종합하면, 중남미에서 중국은 자원·인프라·정치·금융을 결합한 포괄적 전략과 지정학적 영향력, 그리고 일부 품목에서의 우회거점 기능을 앞세워 구조적 우위를 갖고 있다. 반면 한국은 FTA 네트워크, 북미·유럽으로의 우회 수출 허브와 연계, ESG·투명성·규범 준수를 강점으로, 자원·인프라 대형 프로젝트에서 직접 경쟁하기보다는, 핵심광물·청정에너지·스마트 인프라, 중간재·부품·가공, 북미·유럽시장을 겨냥한 우회형·틈새형 전략 거점으로 중남미를 활용하는 전략이 요구된다.

다. EU: 시장·생산·규범 거점에서의 복합 경쟁

EU는 중국과 한국 모두에 고부가가치 시장, 첨단 제조·기술·표준의 중심이라는 점에서 특별한 전략적 의미를 갖는다. 동시에 EU 자체가 디리스크, 공급망 회복력, 지속가능성을 중시하는 규범·정책의 발신지라는 점에서, 양국의 진출 방식과 경쟁력은 단순 수출·투자를 넘어 규범 적합성과 정치·안보 리스크 관리 능력에 의해 크게 좌우된다.

중국은 EU에서 여전히 규모와 가격 경쟁력, 일부 전략 분야의 공격적 진출 면에서 강점을 가진다. EU의 상품 수입에서 중국은 여전히 최대 공급국 중 하나이며, 특히 소비재·중간재·일부 자본재에서 큰 비중을 차지한다. 전기차·배터리·태양광 등 녹색·디지털 분야에서도 헝가리·동유럽을 중심으로 대규모 생산거점을 구축하고, 중국산 장비·부품·소재를 결합한 통합 솔루션을 제시하는 사례가 늘고 있다. 그러나 인권·안보·보조금·산업보호를 둘러싼 갈등, 대EU 투자 심사 강화, 반보조금·반강제노동 조치 등으로 인해, 중국의 대EU 투자와 일부 고부가가치 수출은 점차 제약을 받는 방향으로 변화하고 있다. EU는 중국에 대한 의존을 줄이는 디리스크 전략을 공식화하였으며, 이에 따라 중국기업은 생산거점 확대와 로컬화, 가격 경쟁력 유지, 로비·관계 관리를 통해 유럽에서의 입지를 방어하려 하고 있다.

한국은 EU에서 제도적 협력·기술·규범 적합성을 강점으로 가진다. 한·EU FTA를 통해 관세·비관세 장벽을 완화하고, 지재권·표준·서비스·투자 분야에서 제도적 기반을 갖추었으며, 이를 바탕으로 자동차·부품, 배터리, 기계·장비, 화학, 철강, 전자·가전, 화장품 등 다양한 산업에서 안정적인 수출·투자 기반을 확보하였다. 연구·혁신 영역에서도 EU의 R&D 프로그램 참여, 디지털·녹색 전환 협력 논의 등을 통해 공동연구개발과 기술협력의 가능성을 확장하고 있다. 무엇보다 한국기업은 노동·환경·지배구조 등 ESG 기준을 비교적 충실히 준수하고, 현지 고용·기술협력에 기여하는 사례가 많아, EU 내에서 규범을 존중하는 신뢰 가능한 파트너로 인식될 여지가 크다.

협력프레임과 기업 사례에서 보면, 중국은 개별 회원국(특히 동유럽·남유럽 일부)을 대상으로 대규모 투자·인프라 프로젝트를 추진하며 영향력을 확대해 왔으나, 최근에는 EU 차원의 규제와 정치·여론의 변화로 제약이 강해진 상태이다. 반면 한국은 단일국가 차원에서의 정치·안보 리스크가 상대적으로 낮고, EU와의 가치·제도 공유 측면에서 우호적인 환경을 가지는 것으로 평가된다. 다만 한국 역시 EU의 산업정책·보호주의(탄소국경조정, 공급망 실사, 디지털 규제 등)에 직면하고 있어, 규범 준수 비용과 행정 부담이 증가하는 도전을 함께 받고 있다.

종합하면, EU에서는 중국이 여전히 규모와 가격 경쟁력, 일부 전략 분야의 공격적 진출에서 강점을 가지지만, 규범·정치 리스크가 확대되는 반면, 한국은 제도적 협력·ESG 준수·첨단 제조·부품 분야 기술력에서 상대적 우위를 갖는다. 디리스팅·공급망 재편 기조는 중국에는 구조적 제약 요인, 한국에는 대체·보완 공급망 파트너로 자리매김할 수 있는 기회와 도전이 동시에 공존하는 환경으로 작용할 것이다.

표 6-3. EU 지역에서 한·중 경쟁력

구분	중국	한국
투자·협력 규모 및 속성	EU 최대 수입국 중 하나로서 여전히 큰 비중, 일부 전략산업에서 동유럽 중심 생산거점 확대	한·EU FTA 기반 안정적 교역·투자, 배터리·자동차·기계·화학 등에서 생산·R&D·공급망 연계 확대
협력·진출 분야	소비재·중간재·일부 자본재, 전기차·배터리, 태양광·재생에너지 장비	자동차·부품, 배터리, 기계·장비, 화학·소재, 전자·가전, R&D·디지털 협력
제도·협력 프레임	기존 투자·경제협력 기조 유지, 디리스킹·안보·규범 이슈로 제약 확대	한·EU FTA, R&D·디지털·그린전환 협력, 각종 파트너십 및 대화 채널
경쟁력 평가	규모·가격 경쟁력·일부 전략 분야의 공격적 진출이 강점, 안보·인권·보조금·디리스킹으로 인한 정치·규범 리스크가 급증	제도적 협력·ESG·규범 준수·첨단 제조·부품 기술력이 강점, 보호무역·규제 강화에 따른 비용·행정 부담이 도전 요인

자료: 본문 내용 정리.

이처럼 세 거점을 종합해 보면, 중국은 아세안·중남미·EU를 서로 연계되는 다층적 생산·공급·시장 네트워크로 엮으면서, 대외도급공사와 OFDI, 무역, 협력프레임을 교차 활용해 ‘중국 중심 공급망 체계’를 구축하고자 하는 경향을 보인다. 한국은 각 거점에서 경쟁력 있는 산업과 기업을 보유하고 있지만, 개별 프로젝트 중심의 접근과 제한된 정책·금융 지원, 분절된 협력프레임으로 인해 ‘네트워크를 설계하는 플레이어’가 아니라 ‘주어진 네트워크를 활용하는 플레이어’로 머무를 위험이 존재한다.

3. 한국의 경쟁력 제고 방안

가. 글로벌 생산·공급 거점 전략의 재구성

한국의 대외경제 전략은 ‘단일 시장·단일 사업 단위’가 아니라, 글로벌 생산·공급 네트워크 차원에서 재구성해야 한다. 본 연구는 중국의 해외진출을 해외

생산거점, 공급거점, 대외도급공사·인프라 거점으로 구분하고, 복수의 지표
를 표준화·종합하여 유형별 거점 국가와 지역을 도출하였다. 또한 부가가치
기준 무역 자료를 활용하여 한국과 중국의 부가가치가 제3국을 경유해 이동하
는 우회거점 구조를 분석하였다. 이러한 분석 결과는 한국의 정책이 여전히 ‘어
느 나라와 FTA를 체결했는가’, ‘어디에 얼마를 투자했는가’라는 총량·양자 중
심의 접근에 머물러서는, 중국이 설계하는 새로운 공급망 구조 속에서 주도권
을 확보하기 어렵다는 점을 보여준다. 따라서 정책적으로 국가 차원의 해외 생
산·공급 거점 정보·분석 인프라를 구축할 필요가 있다. 중국의 생산거점·공
급거점·인프라 거점 유형, BRI·대외도급공사 네트워크, 한국과 중국 부가가
치가 제3국에서 어떻게 결합·우회되는지 등을 상시적으로 모니터링할 수 있
는 시스템이 필요하다.

둘째, 지역별·산업별 맞춤형 거점 전략을 설계하는 과정에서 협력프레임과
기업 사례 분석을 적극 활용하는 것이 필요하다. 본 연구의 제3~5장은 아세안·
중남미·EU에서 중국과 한국의 협력프레임 차이(중국의 BRI·정책금융·정
부 간 행동계획 대 한국의 FTA·ODA·개별 사업 중심), 기업 진출 사례(성공·
실패·갈등 사례)를 비교하였다. 정책적으로는 이러한 차이를 고려하여, 한국
도 단순 FTA·개별 프로젝트를 넘어 ‘한국형 패키지 프레임’을 설계할 필요가
있다. 예컨대 아세안에서는 디지털 전환·스마트제조·에너지 전환을 묶은 패
키지를, 중남미에서는 전환광물·재생에너지·북미시장 연계를 묶은 패키지를,
EU에서는 탄소중립·공급망 실사·디지털 규범 대응을 묶은 패키지를 구
성할 수 있다. 이 과정에서 KOICA·EDCF·수출금융·무역보험·지식공유
프로그램(KSP)·문화·교육협력 등을 통합한 ‘프로젝트-제도-인력’ 연계형 묶
음을 설계하고, 중국의 BRI 패키지와는 다른, 투명성과 규범 준수에 기반한 고
품질 패키지를 브랜드화할 필요가 있다.

셋째, 기업 사례에서 도출된 교훈을 체계화하여 기업 지원정책에 반영해야
한다. 본 연구에서 분석한 다수의 기업 사례는 중국과 한국 기업이 아세안·중

남미·EU에서 어떤 방식으로 진입하고, 어떤 갈등과 조정을 경험했는지에 대한 풍부한 정보를 제공한다. 중국기업은 대규모 금융·공사 능력과 현지 정부와의 정치적 연계를 강점으로 하면서도, 환경·노동·지역사회 갈등, 계약·투명성 문제로 인해 사회적 반발과 프로젝트 중단을 겪는 사례가 많았다. 반면 한국기업은 기술·품질·규범 준수 측면에서 높은 평가를 받지만, 프로젝트 규모·속도·패키징 역량 부족, 현지 파트너 발굴·정치 리스크 관리의 한계를 드러내는 경우가 적지 않았다. 이러한 사례는 사전 타당성 조사·정책·법제 리스크 분석, 현지 파트너 선정과 지분 구조 설계, 환경·노동·지역사회와의 소통 매커니즘, 분쟁 예방·조정·중재 전략 등 구체적인 체크리스트로 전환될 수 있다. 정부와 공공기관은 본 연구에서 축적된 사례를 토대로 지역·산업별 진출 가이드라인과 갈등·ESG 리스크 대응 매뉴얼 등을 개발하여, 중소·중견기업이 대기업·공기업과 동일한 수준의 정보와 학습효과를 공유할 수 있도록 지원하는 것이 필요하다.

표 6-4. 주요 거점 지역별 중국 진출 기업과의 갈등 요인 및 시사점

지역	갈등 요인	현지 우려 사항	한국에 대한 시사점
아세안	표준화 주도권 경쟁 및 기술 의존도 심화	기술 종속, 자율성 상실	아세안의 규제 주권 존중, 개방적 표준화 협력 제시, 다자협력 플랫폼 제공
	남중국해 분쟁 및 지정학적 긴장	영토·안보 위협	정치적 중립성 강조, 비군사적 협력 집중, 신뢰 기반 파트너십 구축
	중국기업의 시장 지배력 확대로 인한 현지 기업 위축	불공정 경쟁, 자국 산업 피해	공정 경쟁 원칙 준수, 현지 기업과 상생 협력, 중소기업 육성 지원
중남미	미국의 대중 관세 압박 속 선택의 딜레마	경제·안보 균형	투명하고 지속가능한 협력 모델 제시, 미국과의 삼각 협력 가능성 제시
	일대일로 프로젝트의 채무 지속가능성 논란	부채 함정, 주권 침해	재무적 지속가능성 보장, 명확한 계약 조건, 기술이전 및 역량 강화 지원
	환경·노동 기준 미흡 문제	지속가능성 훼손	높은 환경·노동 기준 준수, ESG 경영 강조, 현지 사회 기여

표 6-4. 계속

지역	갈등 요인	현지 우려 사항	한국에 대한 시사점
유럽	EU의 중국 투자 심사 강화 및 외국보조금 규제	경제안보 위협	EU 규제 기준 모범 준수, 투명한 투자 구조, 신뢰할 수 있는 대안 제시
	전기차·태양광 덩핑 조사 및 관세 부과	산업 경쟁력 약화	고품질 제품, 공정 가격, 기술협력 강조, 현지 생산 확대
	기술이전 압력 및 지적재산권 보호 우려	불공정 거래	지재산권 실효적 보호, 상호 호혜적 기술협력, 연구개발 공동 투자

자료: 본문 내용 정리.

넷째, 제3국 우회거점에 대한 전략적 관리가 필요하다. 부가가치 무역 분석 결과, 중국의 부가가치가 아세안·중남미 등을 경유해 상호 시장과 제3의 최종 시장으로 유입되는 구조가 적지 않게 나타났다. 이는 제3국이 단순한 최종시장이나 조립기지가 아니라, 중국 부가가치가 결합되어 재수출되는 중간 허브로 기능하고 있음을 의미한다. 정책적으로 한국은 이러한 우회거점이 한국기업에 제공하는 기회(관세·규범 회피가 아니라, 네트워크 확장과 시장 접근 측면의 기회)와 동시에 내포하는 리스크(정치·제도 변화, 공급망 붕괴 리스크 전이)를 함께 평가해야 한다. 특정 제3국에 대한 과도한 의존을 피하기 위해, 부가가치 기준으로도 공급망 다변화와 분산화 전략을 추진하고, 우회거점의 제도·규범 변화에 대한 조기 경보체계를 구축하는 것이 필요하다.

종합하면, 한국은 중국과의 개별 경쟁 사례에만 주목하기보다는, '어디에 어떤 기능을 배치하고, 어떤 네트워크를 설계할 것인가'라는 관점에서 글로벌 생산·공급 거점 전략을 재구성하는 데 초점을 맞추어야 한다. 이를 위해 정보·분석 인프라, 협력프레임·패키지 설계, 기업 사례 기반 가이드라인, 우회거점 관리 등 네 가지 축을 연계적으로 추진할 필요가 있다.

나. 주요 거점 지역에서 경쟁력 제고 방안

1) 아세안: 베트남 모델 확산(인도네시아)과 디지털 선도

정부 차원에서 우선 FTA 개정·보완 및 베트남 모델 확대가 핵심이다. 한국은 중국과 아세안 간의 광범위하고 중층적인 협력프레임과는 경쟁이 어렵다는 점을 고려해 대아세안 협력프레임을 선택과 집중을 통해 전략적으로 추진할 필요가 있다. 특히 아세안과 생산 및 공급망을 재구축하거나 확대하기 위해서는 FTA를 적극 활용하는 것이 중요하다. 기체결된 AKFTA와 양자간 FTA(협상 중인 FTA 포함)를 중국의 대아세안 FTA와 차별화하고 아세안 개별 회원국의 특성을 활용할 수 있도록 생산 및 공급망을 중심으로 개정 또는 보완하는 것이 필요하다. 이 과정에서 한국의 앞선 디지털통상, 신통상규범, 표준과 인증 등도 적극 활용할 수 있어야 한다. 다음으로는 한국은 베트남과의 성공적인 경제협력 관계(한·아세안 경제협력의 40% 전후 차지)를 인도네시아, 필리핀, 태국 등 주요 아세안 회원국으로 확대할 필요가 있다. 이 중 인도네시아를 제2 전략 거점으로 격상하는 것이 중요하다. 인도네시아는 아세안 내 최대 경제대국(인구 41.2%, GDP 36.2%)이자 골드만삭스 전망 세계 4대 경제대국으로 부상할 것으로 예상되며, 풍부한 전략자원과 배터리 생태계 구축 등에서 한국의 역할을 증대할 수 있고, 또 중요하기 때문이다.

과도한 중국 영향력(의존도, 과잉생산)에 대응한 공급망 협력 및 제조업 경쟁력 강화도 중요하다. 먼저 한국은 아세안과의 경제교류(투자, 무역) 확대와 안정적인 공급망 구축을 통해, 아세안의 공급망 다변화 및 특정국 의존도 완화를 지원하고, 소부장 산업 육성을 통한 산업 고도화 및 디지털 대전환·그린 경제·신산업(+방위산업)·첨단산업 협력을 확대해야 한다. 또한 중국의 과잉생산 및 디플레 수출 확대에 따른 아세안의 제조업 경쟁력 약화·붕괴 및 실직자 대량 발생을 방지하기 위해, 아세안의 제조업 경쟁력 강화 및 산업고도화를 지

원할 필요가 있다. 이를 위해 기술 이전과 인적자원 양성을 적극 지원하는 것은 현지 기업과 현지 진출 한국기업 간의 생산 및 공급망 연계 확대를 지원하는 방법이기도 하다.

표준화·인증 협력에서는 중국이 양자간 FTA에 소극적인 점을 활용하여, 기체결 FTA·CEPA 등을 통해 아세안과 기술 표준을 공동 개발해야 한다. 중국이 아세안에서 기술 표준화 전략을 적극 추진하고 있는 만큼, 이는 장기적으로 한국기업에 제약 요인이 될 수 있기 때문이다. 한국기업들이 중국기업들 대비 현지에서 R&D 활동에 더욱 적극적인 점도 아세안에서의 표준 및 인증 협력에 긍정적인 요소이며, 이러한 표준 협력 심화를 통해 한국기업들의 시장 입지는 더욱 공고해질 수 있을 것이다. 또한 ODA와 현지 산업정책을 연계하여 산업기술이전, 교육훈련, 현지화 지원을 결합한 형태의 공적 지원을 확대하는 것도 한국기업의 인력 확보 등 현지 사업에 도움이 될 것으로 기대된다.

클린 코리도(Clean Corridor) 구축 관련 협력도 필요하다. 미국의 상호관세 부과 이후, 중국의 우회수출과 원산지 세탁을 방지하기 위해 원산지 및 통관의 투명성을 강화하는 클린 코리도를 한국과 아세안이 함께 구축할 필요가 있다.⁴⁷²⁾ 이는 한·아세안 공급망 강화와 대미 경제관계 개선에 크게 기여할 것이다. 특히 아세안은 중국의 대미 우회수출 방지를 위한 원산지 관리 강화가 절실히 필요하다는 점에서 한국과의 협력 가능성이 높으며, 강화되는 미국의 통상압박에 공동으로 대처하는 부수적인 이익도 있다.

한국기업의 경우, 아세안 내 중국과의 협력 확대 및 일본과의 협력도 활용해야 한다. 우선 한·중 협력 확대가 실질적으로 필요하다. 한국기업의 R&D·기술력과 중국기업의 자금력·원부자재 공급능력을 결합하여 아세안 현지와 중국, 제3국 시장에 공동 진출해야 한다. 특히 중국기업이 앞서거나 장악하고 있는 전략광물 채굴·정련, 핵심소재, 배터리 생태계 분야 협력이 중요하다. LG 전자는 최근 중국 가전업체와 협력해 중저가 세탁기·냉장고를 공동 개발하여

472) 박성일(2025. 9. 15.), 「신남방정책 1.0의 대안, '한-미-아세안' 삼각협력」(검색일: 2025. 9. 22.).

유럽시장에 출시하였고, 현대자동차는 중국 베이징차와 합작사를 설립한 후, CATL 리튬이온배터리, 보타이 인포테인먼트, 하오모AI 자율주행기술 등 중국 설계·개발·부품을 탑재하여 현지 시장에 다시 진출하고 있다. 아세안 현지에서도 에코프로와 GEM의 협력 사례처럼, 공급망 일부 단계에서 전략적 제휴를 통해 소재와 관련 기술을 확보하는 것도 유용한 전략으로 판단된다.

또한 아세안에서 활발히 개발되고 있는 중국의 해외산업단지를 전략적으로 활용하는 방안도 검토할 필요가 있다. 아세안 역내에는 기본적인 하드웨어 인프라가 충분히 갖춰지지 않은 지역이 여전히 많은 만큼, 중국이 조성한 해외경제무역협력구(해외산업단지)에 선택적으로 입주하여 중국기업의 생산 네트워크·공급망을 활용하거나, 이들과 공동으로 네트워크를 구축하는 전략을 모색할 수 있다. 특히 초국경경제협력구에 입주하는 경우, 단일 국가가 아니라 중국·아세안 양쪽 시장에 동시에 접근할 수 있는 교두보를 확보할 수 있다는 점에서, 우리 기업에는 시장·물류·통관 측면의 복합적인 이점이 존재한다. 다만 이러한 활용은 중국 의존도 심화나 정치·안보 리스크를 감안하여, 업종·품목·파트너를 선별하는 방향으로 추진하는 것이 바람직하다.

이 밖에도 아세안에 진출 기반을 선제적으로 구축해 온 일본기업과의 협력 전략도 고려할 수 있다. 중국의 대아세안 투자 확대와 디플레이션 압력하 수출 경쟁 심화로 일본기업 역시 한국과 유사한 구조적 도전에 직면해 있는 만큼, 범용제품 생산·공급, 소재·부품, 내수용 소비재 생산·판매 분야에서 한일 간 역할 분담과 공동 프로젝트를 추진하는 것이 가능하다. 일본기업이 구축해 온 아세안 내 공급망·유통망·정책 네트워크와, 한국기업의 기술·품질·브랜드 경쟁력을 결합한다면, 중국 중심 네트워크에 대한 과도한 의존을 줄이면서도 대안적인 공급망을 제시하는 효과를 기대할 수 있다.

2) 중남미: 구조적 차별화 및 에너지·디지털·방산 협력 추진

중남미 지역에서 한국정부는 산업화 공동 협력 및 기술 연계형 협력을 강화하는 소프트 파워형 파트너로서 차별화 전략을 추진해야 한다. 중국의 대규모 투자와 금융 지원이 과도한 부채, 환경 갈등, 현지 산업 종속화 등을 초래한다는 현지의 우려와 경계가 큰 상황에서, 한국은 '증장기적 산업화 공동 협력 및 기술 연계형 협력 모델'로 전환하여 지속가능성과 상호 신뢰 중심의 협력 구조를 구축해야 한다. 단순 투자 확대가 아닌 현지 생산 역량을 강화하는 데 기여하는 포용적 발전 모델이자 소프트 파워형 파트너로 자리매김해 나가야 한다.

중남미 지역과의 협력 프레임워크 재정립도 필요하다. 한·CELAC 포럼 재가동과 함께 금융협력기구인 중남미개발은행(CAF: Development bank of Latin America and the Caribbean)과의 공동 펀드 조성 및 산업혁신 파트너십 체계화를 추진해야 한다. 또한 중미통합체제(SICA), 남미공동시장(MERCOSUR), 태평양동맹(PA) 등 지역 블록별 맞춤형 접근을 통해 '중남미 지역 통합체제 참여형 협력 플랫폼'을 구축하여, 개발·무역·금융을 포괄하는 통합형 파트너로 포용적 다자협력체제 기반을 공고히 해야 한다. 이와 함께 FTA 네트워크의 활용도 제고와 중남미 지역을 중심으로 한 신규 협정 추진이 필요하다. 중국이 BRI 및 대외도급공사, 정책금융과 결합된 대중남미 협력프레임을 통해 자원·인프라·제조를 패키지로 확장하고 있는 상황에서, 한국은 고품질 FTA 네트워크를 활용한 제도 기반 경쟁력을 강화할 필요가 있다. 에콰도르와의 전략적경제협력협정(SECA) 체결을 시작으로, 브라질·아르헨티나 등 메르코수르 주요국과는 역내 공동협상 체계를 감안하여 FTA 또는 경제협력협정(ECA)·디지털·공급망 협력 협정 등 단계적 협력 틀을 확대해 나가야 한다. 동시에 이미 체결된 중남미 FTA의 관세·원산지·통관·서비스·투자 규정을 우리 기업이 적극 활용할 수 있도록, 업종별 맞춤형 설명회, 원산지 판정·인증 지원, 현지 법·제도 변화 정보 제공 등 FTA 활용도 제고를 위한 지

원정책을 강화할 필요가 있다.

중남미 지역은 풍부한 보유 자원과 신흥시장으로서 한국기업에 중요한 기회를 제공하지만, 중국의 광범위한 진출과 경쟁 심화로 인해 전략적으로 차별화된 접근이 요구된다. 이에 한국 정부와 기업은 산업별 맞춤형 대응방안을 정부 주도 정책과 기업 혁신 전략 측면에서 체계적으로 추진할 필요가 있다. 특히 에너지·자원, 디지털, 방산 분야에 대한 진출에 집중할 필요가 있다.

우선 에너지·자원 분야에서, 정부는 리튬·니켈 등 전략광물의 친환경 채굴과 현지 정제·가공 산업 육성을 위한 세제혜택·투자 보증 등 정책적 지원을 제공해야 한다. ESG 인증체계 구축 및 규제 준수 협력프로그램 조기 활성화 등을 통해 자원개발로 인한 사회적 갈등을 사전 완화하는 것이 중요하다. 또한 다자개발은행 및 민간투자자 참여를 유도한 ‘그린 에너지 전환 프로젝트’를 정부 간 협력하여 추진하고, 국가별 특성 맞춤형 신재생에너지 로드맵을 공동 수립하여 투자 활성화를 촉진할 수 있다. 우리 기업은 단순 자원 채굴을 넘어 현지 인력 양성, 기술이전, 사회적 참여를 포함하는 ‘공동 개발형’ 비즈니스 모델을 확대해야 한다. 배터리 소재 정제 공장 설립과 현지 R&D 센터 운영, 환경관리 및 탄소 저감 프로젝트에 대한 투자를 확대하여 ESG 경영을 실천하고, 현지 진출 한국기업(협회) 네트워크를 구축하여 협력 생태계를 조성하면서, 위험 관리 체계를 강화하여 정치·사회적 변화에 탄력적으로 대응하는 것이 필요하다. 이 밖에도 우리 정부와 기업은 장기적인 관점에서 수소에너지와 연계한 신사업을 발굴하고, 정부 주도의 혁신금융을 활용해 사업 다각화 추진을 고려할 필요가 있다.

디지털 인프라 분야에서, 한국정부는 ‘한-중남미 디지털 협력회의’ 정례화(2024년부터 멕시코·콜롬비아·브라질과 시작)를 통해 5G 인프라 구축, 사이버보안, 디지털 교육을 협의하고, 스마트시티(디지털인프라) 시범사업을 추진해야 한다. 디지털 인프라 확충 및 사이버보안 역량 강화, 5G, AI 등 첨단 ICT 기술 표준화 및 협력 플랫폼 구축, 공공 디지털 전환 지원 및 신뢰성 확보

등을 우선적으로 추진하기 위해, 글로벌 다자 및 지역 개발은행과 협력하여 부족한 재원을 보완하면서 현지의 디지털 전환 로드맵을 마련하는 것이 필요하다. 한국기업은 클라우드 보안, 데이터 관리, 디지털 헬스케어 등 보안 및 신뢰성 측면에서 중국과 차별화된 프리미엄 서비스를 제공하는 것이 중요하다. 특히 현지 맞춤형 스마트 솔루션 개발과 현지 스타트업과의 협업 벤처 설립을 적극 추진해야 한다.

방산·우주·항공 분야에서 우리 정부는 페루·콜롬비아·멕시코 등 중남미 전략국가와 ‘국방기술 공동생산 협정’ 및 제도적 협력체계를 마련하고, ‘한-중남미 방산 실무협의체’ 대화 채널 운영 등을 통해 전략적 파트너로서의 협력 로드맵을 수립해야 한다. 지정학적으로 중요한 중남미 지역은 방산 자립 의지가 강하여, 무기 구매뿐만 아니라 기술이전과 현지 생산능력 강화를 통한 방산 산업 생태계 구축을 중시하고 있기 때문이다. 우리 기업은 현지 생산기지 구축과 조립·정비 시설 운영을 통해 공급망 효율성과 현지 고용 창출을 극대화하면서, 기술교육·훈련 프로그램을 병행하는 ‘방산+기술훈련 패키지 모델’을 확립하여 현지 정부(군)과의 신뢰관계를 강화하는 것이 중요하다. 우주·항공 분야에서는 현지 대학·연구소와 공동연구센터를 설립하여 현지 맞춤형 기술 개발과 인재 확보를 지속해야 한다.

즉 우리 정부는 현지의 산업고도화 및 지속가능한 발전에 기여하는 협력 모델을 구축하여 기술이전과 현지 인력 양성이 병행되는 협력을 추진해야 한다. 투자금융과 개발원조를 통합한 제도, 정책과 다자협력 체계 등을 구축하여 기업의 시장 진입장벽을 낮추는 것이 필요하다. 우리 기업은 환경·사회·기술 측면에서 중국과 차별화되는 고부가가치 현지화 전략을 추진하면서 적극적인 기술이전 및 ESG 경영을 시행해야 한다. 이러한 정부와 기업의 차별화 전략은 중남미 시장에서 한국의 경쟁력 및 협력의 지속가능성을 높이는 데 필수적이다.

3) 유럽: 기술·규범 협력 강화 및 V4 협력 전략적 활용

한국은 EU와 첨단기술·산업 협력을 강화해야 한다. 첨단기술협력 관련, 호라이즌 유럽을 적극 활용한 R&D 협력 확대가 필요하다. 한국은 2025년 7월 아시아 최초로 호라이즌 유럽 준회원국으로 가입한 것을 적극 활용하여, EU의 연구혁신 프로그램에 적극 참여하고, 필라II(산업경쟁력) 분야에서 공동연구를 확대해야 한다. 특히 반도체·AI·바이오 분야에서 EU와 협력을 확대하여, EU의 반도체 공급망 재편 및 투자 확대를 우리 반도체 소부장 기업들의 EU 진출 기회로 활용하는 것이 중요하다.

한편 외국인투자심사·역외보조금 규정 등 EU의 규제 강화를 기회로 전환하는 것이 필요하다. EU의 이익, 안보 보장을 위한 규제 강화가 중국을 대상으로 하기도 하지만, 한국에도 영향을 미칠 수 있으므로 투명한 경영·공정 경쟁 준수로 EU의 국제협력 파트너로서 한국의 우위를 확보하고, ESG 경영 및 CSR 역량 강화로 현지 기업 이미지를 제고하며 EU 규제 대상이 되지 않도록 해야 한다. 오히려, 제도적 협력 측면에서 DTA(디지털무역협정) 기반 디지털 경제 협력, EU 규제 표준 선제 대응, 지적권 보호 및 공정 경쟁을 강조하여 중국의 덤핑 조사와 관세 부과로 인한 불확실성과 대비되는 신뢰할 수 있는 파트너 지위를 강화해야 한다. 디지털무역협정 타결을 활용하여 전자상거래·데이터 흐름·디지털 서비스 분야 협력을 확대하고, EU의 디지털 규제 표준에 선제적으로 대응하는 것도 필요하다. 한국과 EU 간 디지털 파트너십, 스마트시티 표준 협력, ICT 표준화 전략 개발 협력 및 한·EU FTA 등은 한국이 중국(중·EU 정상회의)보다 더욱 긴밀한 협력 관계를 유지하고 있음을 보여주며, 이를 우리의 경쟁력 제고를 위해 적극적으로 활용해야 한다.

또한 한국정부는 폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아 등 비셰그라드 4국(V4)과의 기구축된 소다자 협력 기반을 폭넓게 활용할 필요가 있다. V4 전반에 투자 진출이 활발한 한국은, 정부 차원의 협력 의제와 기업 간 전략적 제휴가 잘

연결되도록 정부 간 협력 프레임워크를 최대한 활용해야 한다. 헝가리를 제외한 나머지 3개국은 유럽의 글로벌 OEM이 지정학적 위험과 EU-중국 간 긴장 때문에 중국기업에만 의존하고 싶어 하지 않는 점을 적극 활용하여 협력을 강화하는 것이 필요하다.

한편, 우리 기업은 헝가리에 대한 중국 배터리 및 전기차 기업의 대규모 진출을, 단순 경쟁을 넘어 기회로 전환하는 전략이 필요하다. 2023~24년 중국은 2년 연속 헝가리의 최대 투자유치국이 되었으며, 2024년 52억 유로를 투자하여 헝가리 전체 FDI의 51%를 차지하였다. BYD, CATL 등 중국기업이 헝가리에 대규모 투자를 진행하는 상황에서, 한국기업은 배터리 및 전기차 관련 생산설비·소재·부품 등의 연결 지점에서 선택적 협업을 모색할 수 있다. 기진출 한국기업은 지역 주민과의 노동·환경·소음 관련 갈등 해결 경험이 풍부하므로, 관련 노하우를 중국기업에 전수하면서 중국기업들이 구축한 대규모 수송 인프라 등을 공유하는 협력도 가능하다.

4. 대중국 전략에 대한 제언

본 연구에서 파악한 중국의 해외 생산·공급 거점 네트워크와 3대 거점(아세안·중남미·EU)에서의 한·중 경쟁 구도를 전제로, 한국의 대중국 전략을 경쟁, 협력, 차별화 측면에서 구체적이고 실현 가능한 수준으로 업그레이드해야 한다.

우선 경쟁 전략 측면에서, 한국은 중국과 ‘모든 분야에서 정면 경쟁’을 시도하기보다는, 본 연구에서 도출된 한·중 경쟁력 비교 결과를 토대로 선택과 집중에 기반한 경쟁 영역을 명확히 설정할 필요가 있다. 아세안에서는 전기전자·배터리·자동차·정밀기계·디지털 인프라 분야 가운데 한국이 기술·품질·브랜드 측면에서 우위를 가진 분야에 자원을 집중하고, 이들 산업에서 한국형

공급망·표준·플랫폼을 구축하는 것을 우선 과제로 삼을 수 있다. 중남미에서는 중국과 대형 자원·인프라 사업에서 정면 경쟁하기보다는, 북미시장과 연계 가능한 제조·가공 프로젝트, 재생에너지·수소·스마트 농업 등 기술집약적 분야에서 '작지만 전략적인' 프로젝트 포트폴리오를 확대하는 것이 현실적이다. EU에서는 배터리·친환경차·수소·반도체·친환경 소재 등에서 중국과의 경쟁이 이미 심화되고 있는 만큼, 한·EU 공동 투자 및 R&D, 공급망 상호 인증, 표준·규범 공동 대응 등을 통해 중국과 다른 경로로 EU 시장 내 입지를 강화하는 전략적 경쟁이 필요하다.

협력 전략 측면에서, 한국은 중국과의 관계를, 디리스킹과 선별적 협력의 조합으로 관리할 필요가 있다. 본 연구가 제시한 공급거점 분석에 따르면, 전환광물·일부 자원·특정 부품과 장비에 대해서는 중국의 조달·가공·재수출 네트워크와의 일정 수준 연계가 중단기적으로 불가피하다. 따라서 한국은 위험도가 상대적으로 낮고 상호 이익이 분명한 분야에서 조건부 협력을 모색할 수 있다. 예를 들어, 중동·아프리카·중남미에서의 재생에너지·송배전·스마트 시티 프로젝트에서 한국이 운영·기술·ESG를, 중국이 자금·건설 능력을 제공하는 제3국 공동진출 모델을 추진해 볼 수 있다. 아세안·중양아시아에서는 디지털 인프라·물류·스마트 제조 분야에서 복수의 기업·금융기관이 참여하는 컨소시엄 모델을 활용하는 것도 가능하다. 또한 기후변화 대응·탄소감축·글로벌 보건·디지털 거버넌스와 같이 글로벌 공공재에 해당하는 분야에서의 정책·기술 협의 등을 상정해 볼 수 있다. 다만 이러한 협력은 투명한 계약 구조, ESG 기준, 제3국의 수요·규범 존중을 전제로 해야 하며, 한국이 중국의 하도급 파트너로만 머무르지 않고, 설계·운영·서비스 등 고부가 영역에서 역할을 확보할 수 있도록 협력 조건을 정교하게 설계해야 한다.

마지막으로 차별화 전략 측면에서, 한국은 중국과 동일한 방식으로 해외시장에 진출하기보다는, 규범·ESG·신뢰·품질에 기반한 '고품질 파트너' 이미지를 전략적으로 강화해야 한다. 제3~5장에서 분석한 기업 사례는 중국기업이

속도와 규모를 앞세운 진출 방식 때문에 환경·노동·지역사회 갈등, 부채 함정 논란, 계약 투명성 문제 등으로 역풍을 맞은 경우가 많은 반면, 한국기업은 상대적으로 규범 준수와 기술력 측면에서 긍정적 평가를 받는다는 점을 보여준다. 한국은 이러한 강점을 살려, 프로젝트 초기 단계에서 환경·사회 영향평가(ESIA)를 철저히 수행하고, 그 결과를 공개하는 관행을 확립하며, 현지 정부뿐 아니라 지방정부·지역사회·NGO와의 소통 구조를 제도화하고, 노동·안전·환경 기준에 대한 사전 합의와 모니터링 메커니즘을 구축해야 한다. 이를 통해 분쟁 발생 시 중재·조정을 활용하는 ‘규범 기반 분쟁 해결 방식’을 적극 사용함으로써, 문제가 생기지 않는 파트너, 위험을 줄여주는 파트너로서의 차별화를 확보할 수 있다.

정책적으로는, 이러한 차별화를 실현 가능하게 만들기 위해 정부가 인권·환경·지배구조 등 ESG 관련 가이드라인과 지원 프로그램을 보다 구체화할 필요가 있다. 예컨대, 산업별·지역별 해외진출 ESG 체크리스트와 샘플 계약 조항 제공, 사전 타당성 조사·법률·세무·노무 컨설팅 비용에 대한 일부 지원, 분쟁 예방·조정 관련 교육과 전문기관 매칭, 현지 이해관계자와의 소통 전략 수립을 위한 컨설팅 프로그램 등을 체계화하면, 중소·중견기업도 대기업 수준의 ‘책임 있는 진출’ 역량을 갖출 수 있다.

종합하면, 한국의 대중국 전략 업그레이드는 ‘중국을 따라잡을 것인가 피할 것인가’의 이분법이 아니라, 경쟁할 분야는 분명히 경쟁하고, 협력할 분야는 조건을 정교하게 설계해 협력하며, 전반적으로는 규범·신뢰·품질에 기반한 차별화된 포지셔닝을 통해 한국만의 역할 공간을 넓혀 가는 전략이어야 한다. 본 연구에서 구축한 생산·공급·인프라 거점 분석 틀과, 아세안·중남미·EU에서 도출된 협력프레임·기업 사례·갈등 요인에 대한 교훈은, 이러한 전략을 구체화하는 데 활용 가능한 실증적 기반을 제공한다는 점에서 정책적 의의가 크다.

참고문헌

[국문자료]

- 과학기술정보통신부 공고 제2023-0391호 & 한국연구재단, 「2023년 한-V4 공동 연구사업 신규과제 공모」.
- 곽성일, 정재완, 신민금, 김제국. 2022. 『동남아 가치사슬 안정화를 위한 메콩지역 협력 방안 연구』. KIEP.
- 곽성일, 조성진, 정재완, 이재호, 신민금, 박나연, 김소은. 2022. 『아세안의 증장기 통상전략과 한-아세안 협력 방안』. KIEP.
- 곽성일, 최인아, 정재완, 이재호, 박나연, 김주혜, 김미림. 2020. 『주요국의 대메콩 협력 현황 및 한-메콩 협력 발전 방향』. 대외경제정책연구원(KIEP).
- 관계부처 합동. 2022. 『한국-싱가포르 디지털동반자협정(DPA) 상세설명자료』.
- 김나을. 2024. 「중국의 신에너지차 해외 진출 전략과 시사점」.
- 김남석, 최인아, 이재호, 신민금, 김소은, 백하은. 2025. 「미-아세안 무역·투자 구조와 상호관세: 협상 전망과 시사점」. 오늘의 세계경제. KIEP.
- 김민주, 서창배. 2023. 「중국의 핵심광물 자원 확보전략과 정치·경제적 의미 분석」. KIEP 연구자료, 제24권 제1호.
- 김형석. 2025. 「[이슈트렌드] 베트남 자동차 산업, 수입 차량 증가 및 美 관세 등 도전 과제 직면」. AIF.
- 대한민국정부. 2022. 『자유, 평화, 번영의 인도-태평양 전략』.
- 라미령, 정재완, 이재호, 신민금, 신민이, 김제국, 곽성일. 2024. 『한-베트남 경제협력 고도화 및 역내 경제안보 협력 다각화 방안』. KIEP.
- 문지영, 강문수, 박민숙, 김영선, 정민지. 2023. 『시진핑 시기 중국의 해외직접투자 전략 변화와 시사점』. KIEP.
- 산업연구원. 2022. 「한중협력과 경쟁: 주요 산업의 가치사슬 분석」.
- 신남방정책특별위원회. 2020. 「신남방정책 플러스」.
- 양평섭, 이철원, 나수엽, 오태현, 김영선, 윤형준, 강유덕. 2020. 『중국의 대유럽 투자와 유럽의 정책대응』. 전략지역심층연구 20-01. 대외경제정책연구원.
- 오태현. 2023. 「EU 경제안보전략의 주요 내용과 시사점」. KIEP 세계경제 포커스 23-24. 대외경제정책연구원.

- 외교부. 2023. 「한-아세안 연대구상(KASI, Korea-ASEAN Solidarity Initiative)」.
- 윤성욱, 신지연. 2019. 『중국의 대EU 투자에 대한 EU 인식의 변화: 중국의 독일 기업 인수 사례를 중심으로』, 「국제지역연구」, 제23권 4호.
- 이승신, 이현태, 현상백, 나수엽, 김영선, 조고운, 오윤미. 2017. 『중국의 일대일로 전략 평가와 한국의 대응방안』, KIEP.
- 이승신, 현상백, 나수엽, 조고운. 2018. 『중국기업의 인수합병을 통한 해외진출 전략과 정책 시사점』. KIEP 연구보고서 18-32. 대외경제정책연구원.
- 이재현. 2023. 「한국의 인도-태평양 전략: 이상과 현실」. 동아시아재단 정책논쟁 제191호. 동아시아재단. (2월 7일)
- 이철원. 2024. 『유럽통합 한계극복을 위한 중동부유럽의 동방정책과 대중국 정책』, 「중동부유럽 유럽통합의 작용과 반작용」 동유럽발칸연구소 인문사회연구소 사업단 총서 10.
- 이현태. 2025. 「중국 EV산업의 해외진출 연구: 인도네시아를 중심으로」. 2025 현대중국학회 춘계학술회의자료집.
- 장영욱, 오태현. 2021. 「EU 신통상전략의 주요 내용과 전망」. KIEP 세계경제포커스 21-13. 대외경제정책연구원.
- 장영욱, 이철원, 나수엽, 이현진, 임유진. 2023. 『유럽 주요국의 경제안보 분야 대중국 전략과 시사점』, 연구보고서 23-27. 대외경제정책연구원.
- 정민현, 김경민, 김혁황, 정동민, 김원기. 2024. 『우크라이나 전쟁 이후 중앙아시아 글로벌 가치사슬 변화 전망과 한·중앙아 협력 시사점』, 연구보고서 24-21. 대외경제정책연구원.
- 정영식, 문진영, 김정곤, 광성일, 라미령, 최인아, 정재완, 나승권, 이재호, 신민금, 이정미, 윤지현, 백중훈, 김제국, 김은미. 2020. 『신남방정책 2.0 수립 연구』. KIEP.
- 정재완, 강준구, 나승권, 김미림. 2019. 『한·미얀마 경제협력 산업단지 경제적 파급효과 분석』, KIEP.
- 정재완, 김소은. 2023. 「라오스 경제 위기 가능성 진단 및 시사점」. KIEP 기초자료 23-05. KIEP.
- 정지현, 양평섭, 박민숙, 김홍원. 2024. 「2023년 중국 대외무역의 특징과 한·중 무역에 대한 시사점」. KIEP 오늘의 세계경제. (3월 14일)
- 최금좌. 2022. 「21세기 동아시아-중남미 관계 변화」. 한국외국어대학교.
- 최인아, 장한별. 2023. 「한-아세안 연대구상(KASI)의 주요 내용과 대아세안 협력 전망」. 세계경제 포커스 Vol. 6 No. 10. KIEP.

- 최재희, 이재호. 2024. 「중국 전기차의 동남아 시장 선점 요인 및 시사점」. KIEP 세계경제 포커스.
- 한국과학기술기획평가원. 2024. 『과학기술외교 추진전략 및 체계기반 구축 연구 최종보고서』.
- 한국무역협회. 2022. 「중국·라틴아메리카 교역·투자 현황 및 전망」. 한국무역협회.
- 현상백, 연원호, 나수엽, 김영선, 오윤미. 2021. 『미·중 갈등시대 중국의 통상전략 변화와 시사점』. KIEP.
- 홍성우, 김성환, 김진오, 강준구, 박미숙, 박진희, 김승현. 2024. 「한국의 대중남미 통상환경 평가와 정책과제」. 대외경제정책연구원(KIEP).
- KDI. 2023. 「중국 건설업 위축의 영향과 중장기 무역구조 변화의 시사점」.
- KOTRA. 2024. 「2024년 중국기업의 해외 진출 성공 사례 분석」. (12월 26일)
- LH, 경동엔지니어링. 2013. 『베트남·미얀마 한국기업공단 조성방안 연구』.

[중문 자료]

- 经济日报. 2023. 「抓住共建“一带一路”关键节点」. (1月 16日)
- 曲建, 王振. 2025. 「中国外贸“含新量”: 创新驱动下的高质量发展实践」. (3月 25日)
- 龚韵洁. 2022. 「南南合作视角下的战略性矿产资源安全——以中国与阿根廷锂业合作为例」. 《拉丁美洲研究》, 45(3), pp. 86~105.
- 国家发展改革委. 2021. 「推动共建“一带一路”高质量发展行动计划」.
- 对外承包工程管理条例. 2017年修订. 「中华人民共和国国务院令527号」.
- 刘文勇. 2022. 「改革开放以来中国对外投资政策演进」. 上海经济研究 2022年 第4期.
- 孟广文, 王葑, 王淑芳. 2024. 「“一带一路”中国海外园区研究: 进展、挑战与展望」. 区域经济评论. (5月)
- 商务部, 外交部, 国家发展改革委, 工业和信息化部, 国务院国资委. 2025. 「关于进一步完善海外综合服务体系的指导意见」. (10月 14日)
- 商务部. 2016. 「对外承包工程企业在“一带一路”建设中发挥重要作用」.
- _____. 2021. 「“十四五”商务发展规划」.
- _____. 2021. 「中国对外承包工程发展报告(2020)」.
- 徐枫, 郭朝先. 2024. 「数字丝绸之路建设十年成就与未来展望」. 《中国发展观察》 2023年Z1期. (1月 29日)
- 新华社. 2017. 「习近平出席“一带一路”国际合作高峰论坛开幕式并发表主旨演讲」. (5月 14日)
- _____. 2025. 「中共中央关于制定国民经济和社会发展第十五个五年规划的建议」. (10月 28日)

- 中国对外贸易杂志. 2019. 「境外经贸合作区——中国对外开放新模式」. 《中国对外贸易》, 2019年 10号(12月 5日), pp. 4~7.
- _____. 2025. 「非洲资源主权觉醒 与中国供应链的“双向赋能”之路」. (10月 13日)
- 中华人民共和国国务院新闻办公室. 2023. 「《共建“一带一路”：构建人类命运共同体的重大实践》白皮书(全文)」. (10月)
- _____. 2023. 「《携手构建人类命运共同体：中国的倡议与行动》白皮书(全文)」. (9月)
- 中华人民共和国商务部 国家统计局 国家外汇管理局. 2016. 『2015 年度中国对外直接投资统计公报』.
- _____. 2024. 『2023 年度中国对外直接投资统计公报』.
- 中华人民共和国商务部. 2019. 「商务部等19部门关于促进对外承包工程高质量发展的指导意见」.
- _____. 2023. 「中国对外投资合作发展报告 2022」.
- _____. 2024. 「中国对外投资合作发展报告 2023」.
- 胡海波, 王怡琴, 卢海涛. 2023. 「“一带一路”背景下中国海外重大工程建设成就与经验总结」. 江西社会科学 2023年第12期.
- KPMG. 2024. 「中国制造业企业出海白皮书：中国制造业企业出海白皮书」.
- Pan *et al.* 2019. 「中国制造业“一带一路”国际合作的机遇与挑战研究」.

[일문 자료]

- 国立研究開発法人 科学技術振興機構. 2024. 『ASEAN 諸国の科学技術・イノベーション情勢(2023年)」.
- _____. 2025. 『インド・ASEANにおける欧米中との国際科学技術イノベーション協力状況』.
- 福地亜希. 2025. 「経済情報：トランプ関税によるASEAN経済への影響」. 株式会社三菱UFJ銀行.
- 上野英詞. 2025. 「シナ海の今：中国の威圧的行動の常態化とフィリピンの対応を中心に」. 海洋安全保障情報特報. 笹川平和財団海洋政策研究所. (6月 2日)
- 石川幸一, 大泉啓一郎, 亜細亜大学アジア研究所 編著. 2025. 『ASEAN経済新時代：高まる中国の影響力』. 文真堂.
- 石川幸一. 2020. 「ASEAN中心性の試金石になる南シナ海行動規範 (COC) 策定交渉」. 世界経済評論I MPACT, No. 1653. 国際貿易投資研究所(ITI). (3月 9日)
- _____. 2023. 「中国とASEAN の経済協力と 行動計画(2021-2025)」. 世界経済評論I MPACT+ No. 22. 国際貿易投資研究所(ITI).

小林義英, 齋藤至. 2024. 「データから見るASEAN諸国の研究開発・国際連携状況と主な科学技術政策」. 国立研究開発法人 科学技術振興機構 アジア・太平洋総合研究センター.

日本貿易振興機構(ジェトロ). 2025. 『非日系企業のASEAN 戦略調査』.

河野円洋. 2016. 「貿易と投資の促進目指すプラットフォーム - 第12回「中国 ASEAN 博覧会」報告(1)」. 日本貿易振興機構(ジェトロ)の海外ニュース. (1月 14日)

[영문 자료]

ACEH. 2024. Report on the Development of Chinese Enterprises in Hungary (2023-2024).

AEI. 2025. "\$2.5 Trillion: 20 Years of China's Global Investment and Construction." (January)

AInvest. 2025. "China's Resilient Growth: Navigating Opportunities in Trade Diversification and Fiscal Stimulus Amid Global Uncertainties." (July 15)

Alexandre Dayant and Grace Stanhope. 2024. "Mind the gap: Ambition versus delivery in China's BRI megaprojects in Southeast Asia: Data Snapshot." Lowy Institute.

_____. 2025. "Hedging bets: Southeast Asia's approach to China's aid." Lowy Institute.

Angela Tritto. 2023. "How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold." Carnegie Endowment for International Peace. (April 11)

Arnold & Porter. 2025. The Foreign Subsidies Regulation: Where Do We Stand 18 Months Into Implementation of the Notification Obligations.

ASEAN Secretariat. 2020. "ASEAN-Republic of Korea Plan of Action to Implement The Joint Vision Statement for Peace, Prosperity and Partnership (2021-2025)."

_____. 2022. "Plan of Action to Implement the ASEAN-China Strategic Partnership for Peace and Prosperity (2021 - 2025)."

Asian Development Bank. 2012. *Greater Mekong Subregion: Atlas of the Environment(2nd Edition)*.

- August Nelson Dinwiddie. 2020. "China's Belt and Road Initiative: An Examination of Project Financing Issues and Alternatives." *Brooklyn Journal of International Law*. Vol. 45, Issue 2.
- Bartsch, Ernhard and Claudia Wessling eds. 2023. "From a China strategy to no strategy at all." ETNC. (July)
- BBC. 2025. "'They're just so much further ahead': How China won the world's EV battery race." (November 13)
- BELFER CENTER. 2025. "Critical Minerals Explained: Why They Matter for Geopolitics, Clean Energy & Tech." (October 30)
- Benjamin Toettoe. 2025. "The US is trying to restrict Chinese transshipments through Southeast Asia. Doing so will prove difficult." CEIAS.
- Cai. 2025. "Overseas investment by China's manufacturing industry."
- Caixin Global. 2025. "Analysis: Why Southeast Asia is Becoming a Manufacturing Hub for Chinese Investments." (January 8)
- Carl R. Tannenbaum, Ryan James Boyle, and Vaibhav Tandon. 2025. WEEKLY ECONOMIC COMMENTARY. NORTHERN TRUST.
- China Briefing. 2023. "China's Electric Vehicle Supply Chain and Its Future Prospects." (August 10)
- _____. 2025. "China's 2025 Outbound Investment: Key Markets & Sector Trends." (April 10)
- _____. 2025. "Mapping China's Outbound Investment (ODI) Shifts: Sources, Destinations, and Sectors." (September 16)
- China Observers. 2025. "Battle of the Batteries: Chinese EV Investments and the Issue of Local Content Requirements." (June 17)
- Christoph Nedopil WANG. 2025. "China Belt and Road Initiative (BRI) investment report 2025 H1." The Green Finance & Development Center. (July 17)
- Chunlai Chen. 2015. "Determinants and motives of outward foreign direct investment from China's provincial firms."
- CIGI. 2022. "The Digital Silk Road and China's Influence on Standard Setting." (April)
- CNEVPOST. 2025. "Global EV battery market share in 2024: CATL 37.9%, BYD 17.2%." (February 11)

- Cobalt Institute. 2025. "COBALT: POWERING THE GREEN ECONOMY."
(July)
- Council on Foreign Relations. 2025. "China in Africa: March 2025." (May 28)
- _____. 2025. "The U.S.-China Trade Relationship." (October 31)
- CSIS. 2021. "Competing with China's Digital Silk Road." (February 9)
- EC. 2024. Fourth Annual Report on the screening of foreign direct investment into the Union.
- ECLAC. 2024. Foreign Direct Investment in Latin America and the Caribbean 2024.
- EEAS. 2013. EU-China 2020 Strategic Agenda for Cooperation.
- EIA. 2025. "China dominates global trade of battery minerals." (May 21)
- Energy Tracker Asia. 2025. "China's Green Manufacturing Industry Brings Massive Investments to 54 Countries." (September 23)
- Energy Trend. 2024. "BYD puts another lithium project into production." (September 12)
- ETNC. 2016. Europe and China's New Silk Roads, A Report by the European Think-tank Network on China (ETNC), (December). pp. 5-6.
- EURASIA GROUP. 2020. "The Digital Silk Road: Expanding China's Digital Footprint." (April)
- European Commission. 2016. "Joint Communication to the European Parliament and the Council: Elements for a new EU Strategy on China." Brussels, 22. June. Join(2016) 30 final, p. 2.
- _____. 2018. "Factsheet: EU China relations." p. 1(검색일: 2018. 10. 17.).
- _____. 2019. EU-China Strategic Outlook: Commission and HR/VP contribution to the European Council. (March 12)
- European Parliament. 2021. A new EU-China strategy. (September 16)
- EV Magazine. 2025. "BYD Expands into Brazil's Lithium Valley with Acquisition." (February 14)
- EY. 2024. "EY releases the Overview of China outbound investment of 2024." (February 13)
- Fadye Saud Alfayad. 2019. "Huawei and the Gulf Region: Market Opportunities Despite the Ongoing US-China Trade War," International Review of Management and Marketing. (May 2)

- Fakhar Hussain¹, Ali Imran, Zakar Hussain, and Muhammad Ikramullah Khan. 2023. "Infrastructure Development for the Digital Silk Road (DSR) and its Implications for China Under the Belt and Road Initiative." *Asia-Pacific Social Science Review*, Vol. 23 No. 4. (December)
- Fastmarkets. 2025. "African graphite supply in 2025: Market shifts, challenges and strategic importance." (February 27)
- Fu *et al.* 2020. "The Growth Impact of Chinese Direct Investment on Host Developing Countries."
- Global Financial Integrity. 2012. "Illicit Financial Flows from China and the Role of Trade Misinvoicing."
- GLOBAL LEGAL INSIGHTS. 2025. "Unlocking strategic synergies: M&A opportunities between Indonesia and China in natural resources." (July 16)
- GRAND PINNACLE TRIBUNE. 2025. "China Tightens Rare Earth Grip Amid Global Scramble." (November 19)
- Green Finance & Development Center. 2025. "China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2024." (February)
- _____. 2025. "China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2025 H1." (July)
- Han Han, Xingjian Lin and Beijiayi Ni. 2023. "Analysis of M&A in Electrical Manufacturing Enterprises: Evidence from Midea's Acquisition of KUKA", 「Highlights in Business, Economics and Management」, Vol. 14.
- Haonan LI and Yasuyuki TODO. 2025. "The Direct and Indirect Effects of the Belt and Road Initiative on Exports to China." RIETI Discussion Paper Series 25-E-038. Research Institute of Economy, Trade and Industry.
- Huawei Cloud. 2024. "Huawei Cloud Summit UAE 2024: Leap into Intelligence with a Better Cloud Across Middle East." (October 15)
- IEA. 2024. "Global Critical Minerals Outlook 2024."
- IMF. 2024. "China's Foreign Direct Investment: Inward and Outward." (August 30)
- Invesco. 2023. "Evolution of China's Belt and Road Initiative: Digital Silk

- Road.” (March 1)
- John Lee. 2024. THE RISING ROLE OF CHINESE FIRMS IN SOUTHEAST ASIA’S AUTOMOTIVE SUPPLY CHAIN. Yusof Ishak Institute.
- Joydeep Sen. 2023. “ASEAN and China will make little progress in sea talks.” Oxford Analytica Daily brief. (March 1).
- Kevin Zongzhe Li. 2025. Indonesia’s Energy Transition: Exercising Strategic Agency in Partnership with China. Asia Society Policy Institute.
- La and Huh. 2019. “Assessment of the Korean-Chinese Exports Competition in Sophisticated Markets.”
- Laura Alfaro, Davin Chor. 2023. “Global Supply Chains: The Looming “Great Reallocation”.” NBER working paper.
- _____. 2024. “Friendshoring? Nearshoring? Reshoring? How the U.S. Trade Relationship with China Is Evolving.” SCCEI CHINA BRIEFS.
- Li and Jiang. 2021. “Harmony in Diversity: Can the One Belt One Road Initiative Promote China’s Outward Foreign Direct Investment?”
- M John Foster. 2022. “A fresh view of China’s OFDI, its motivations and risks thereto.”
- Maria Richert, Irina Heim, and Yelena Kalyuzhnova. 2025. “A Systematic Literature Review of Chinese Investment in Natural Resource-Rich and Technology-Intensive Locations.” (July 15)
- McKinsey Global Institute. 2025. “The FDI shake-up: How foreign direct investment today may shape industry and trade tomorrow.” (September 22)
- Mckinsey. 2024. “Diversifying global supply chains: Opportunities in Southeast Asia.” (September 5)
- MERICS. 2025. “Chinese investment rebounds despite growing frictions - Chinese FDI in Europe: 2024 Update.” (May 21)
- Mining technology. 2024. “CATL to acquire stake in DRC’s Kisanfu copper-cobalt mine in \$137m deal.” (April 12)
- _____. 2025. “DRC to lift cobalt export ban and launch quotas from October 2025.” (September 23)
- Mining.com. 2024. “Syrah secures \$150m US loan for Mozambique graphite operation.” (November 1)

- Ministry of Trade and Industry of Singapore. 2024. "Singapore Substantially Concludes The Asean-China Free Trade Area 3.0 Upgrade Negotiations." Press Release. (October 10)
- Mohammad Ajmal Nikjow, Li Liang, Xijing Qi, and Samad Sepasgozar. 2021. "Engineering Procurement Construction in the Context of Belt and Road Infrastructure Projects in West Asia: A SWOT Analysis." *Journal of Risk and Financial Management*, Vol. 14, Issue 3.
- Next Move Strategy Consulting Source. 2025. "Graphite's Strategic Role in 2025: Supply, Demand & Africa's Rise." (October 4)
- OECD. 2020. "Coverage and representativeness of Orbis data."
 _____. 2024. "FDI in Figures, October 2024." (October 31)
- PIIE. 2024. "Europe remains open to Chinese investment in the electric vehicle sector." (May 30)
- Przychodjal, Marcin. 2022. "Changes in China's Policy Towards Countries of Central Europe." PISM(The Polish Institute of International Affairs) Bulletin No. 34(1951), (February 22)
- Rahul Karan Reddy. 2023. "CHINA'S GOING GLOBAL POLICY: A PRELUDE TO THE BRI." Organisation for Research on China and Asia (ORCA). (January)
- RAND. 2024. "The Effectiveness of U.S. Economic Policies Regarding China Pursued from 2017 to 2024."
- Randall W. Stone, Yu Wang, and Shu Yu. 2021. "Chinese Power and the State-Owned Enterprise." (August 5)
- Reuters. 2021. "China's CATL expands overseas investment with Millennial Lithium deal." (September 29)
 _____. 2025. "Congo to replace cobalt export ban with quotas from Oct 16." (September 22)
- Rhodium Group. 2024. "The Next Generation of China's Outbound Investment." (September 16)
 _____. 2025. "China's Manufacturing FDI in ASEAN Grew Rapidly, But Faces Tariff Headwinds."
- Richard Heeks, Angelica V. Ospina, Christopher Foster, Ping Gao, Xia Han, Nicholas Jepson, Seth Schindler, and Qingna Zhou. 2024.

- “China’s digital expansion in the Global South: Systematic literature review and future research agenda.” (February 23)
- SCMP. 2024. “How China’s diversifying overseas investment has swung open doors into the Global South.” (September 26)
- Sharon Seah, Joanne Lin, Melinda Martinus, Kristina Fong, Pham Thi Phuong Thao, and Indira Zahra Aridati. 2025. “The State of Southeast Asia 2025 Survey Report.” ISEAS - Yusof Ishak Institute.
- The Diplomat. 2025. “The Digital Silk Road in the Gulf: Navigating Risks Amid China-US Rivalry.” (July 16)
- The SAIS Review. 2025. “Unearthing Influence: China’s Global Strategy for Transition Minerals.” (November 28)
- Thilo Hanemann, Armand Meyer, and Danielle Goh. 2025. “China’s Global Investment in 2024: Battery Bonanza Ends But Completed Investment Rebounds.” (February 18)
- U.S.-China Economic and Security Review Commission. 2020. “China’s Smart Cities Development.” (January)
- UNCTAD. 2024. “2024 World investment report.” (February 25)
- Undisciplined Environments. 2025. “China’s Expanding Footprint in South America’s Lithium Triangle.” (March 11)
- VOA News. 2022. “China Looks to Africa in Race for Lithium.” (June 4)
- Wang, Z., S. J. Wei, and K. Zhu. 2013. “Quantifying International Production Sharing at the Bilateral and Sector Levels.” NBER Working Paper, No. 19677.
- Wendy Leutert, Elizabeth Plantan, and Austin Strange. 2022. “Puzzling Partnerships: Overseas Infrastructure Development by Chinese State-Owned Enterprises and Humanitarian Organizations.” (November 28)
- Wenran Jiang. 2025. “Ready for Round Two: China’s Strategic Preparedness for a New U.S. Trade War.” Institute for Peace and Diplomacy.
- Workforce Africa. 2025. “POSCO International Breaks Ground on Major Graphite Mine in Tanzania, Strengthening Global EV Supply Chains.” (October 2)
- World Population Review. 2025. “Cobalt Reserves by Country 2025.”

- Xingyi Ju. 2025. "China-ASEAN Relations in the South China Sea Dispute: Development Prospects and Paths for Cooperation." Pinnacle Academic Press. Vol. 1.
- Zeng Bob. 2025. "Made in Mexico: How Chinese Firms Navigate Nearshoring Amid Global Trade Disruptions."

[언론/보도 자료]

- 「한·유럽 기술협력 강화」…'코리아 유레카 데이' 개막(종합). 2023. 『한경』. (10월 30일). <https://www.hankyung.com/article/202310308056Y>(검색일: 2025. 9. 16.).
- 「LG전자, 4892억 투자 브라질 제2공장 건설 '순항 중'…2026년 완공 목표」. 2025. 『글로벌이코노믹』. (6월 8일). https://m.g-enews.com/view.php?ud=202506080759217444fbbec65dfb_1#_PA(검색일: 2025. 9. 12.).
- 「LG전자, 美 공급망 개편 멕시코서 세탁기도 생산」. 2025. 『매일경제』. (7월 25일). <https://www.mk.co.kr/news/business/11377763>(검색일: 2025. 11. 12.).
- 「내수 정체 속 중국 자동차 업체 '해외로 해외로」. 2019. 『국민일보』. (10월 19일) <https://www.kookminilbo.co.kr>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 「브라질 롤라 "현대차, 2032년까지 1조5천억원 상당 투자"」. 2024. 『연합뉴스』. <https://www.yna.co.kr/view/AKR20240223001100087>(검색일: 2025. 9. 12.).
- 「셀트리온 매출 절반은 유럽에서 나왔다…비결 물어보니」. 2025. 『중앙일보』. (2월 24일). <https://www.joongang.co.kr/article/25316094>(검색일: 2025. 9. 16.).
- 「중국, 라틴아메리카와의 무역·투자 심화」. 2024. 『G-Enews』. https://www.g-enews.com/article/Global-Biz/2024/03/202403200746218563bc914ac71_1(검색일: 2025. 9. 10.).
- 「중국, 라틴아메리카와의 협력 확대」. 2024. 『SNM 뉴스』. <http://www.snmnews.com/news/articleView.html?idxno=273408>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 「중국 메이디 그룹, 쿠카 산업용 로봇 생산라인 확충...연간 8만~10만대 생산 규모」. 2023. 『로봇신문』. (7월 20일) <https://www.irobotnews.com/news/articleView.html?idxno=32192>(검색일: 2025. 6. 11.).
- 「코트라, 우리 기업의 유럽 반도체 공급망 진출지원」. 2023. 『아시아경제』. (10월 16일). <https://www.asiae.co.kr/article/2023101608455163864>(검색일: 2025. 9. 16.).

- 「한국 ‘배터리 3사’, 유럽 전기차 배터리 시장 75% 장악». 2025. 『글로벌이코노믹』. (9월 14일). https://www.g-enews.com/article/Global-Biz/2025/09/202509140826283099fbbec65dfb_1(검색일: 2025. 9. 16.).
- 「한-유럽, 스마트시티 구현 위한 표준협력 모색한다». 2022. 『보안뉴스』. (4월 29일). <https://m.boannews.com/html/detail.html?idx=106435>(검색일: 2025. 7. 10.).
- 「현대차, 태국공장 내수용 전기차 연간 5000대 생산한다». 2024. 『더구루』. (9월 30일). <https://www.theguru.co.kr/news/article.html?no=77839>(검색일: 2025. 9. 9.).
- KOICA 보도자료. 2019. 「KOICA 지원받은 한베산업기술대학, 현지 최고 직업훈련학교로 성장». (1월 4일)
- 김영기. 2014. 「‘한국식 기술대학’ 베트남에서 24일 개교」. 『재일동포신문』. (11월 24일). <https://www.dongponews.net/news/articleView.html?idxno=27653>(검색일: 2025. 8. 19.).
- 김홍종. 2023. 「[목석칼럼] 한국판 인태전략, 어디까지 왔나」. 『이데일리』. (4월 4일)
- 대통령실. 2025. 「한·베트남 공동언론발표문」. (8월 11일). <https://www.president.go.kr/president/speeches/bCjuURa0>(검색일: 2025. 8. 13.).
- 대한민국 정책브리핑. 2022. 「‘한-EU 디지털 파트너십’ 체결…‘뉴욕구상’ 실현 나선다」. (11월 29일). <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148908829>(검색일: 2025. 9. 16.).
- _____. 2024. 「‘국내 AI 의료기기 유럽 진출 발판 마련…업무협약 체결」. (7월 19일). <https://www.korea.kr/news/policyNewsView.do?newsId=148931678>(검색일: 2025. 9. 16.).
- _____. 2024. 「베트남에 ‘첫 한국형 산업단지’ 조성…우리기업 수출기지 역할 기대」. (11월 25일)
- 미래에셋증권. 2025. 「중국 반도체 과거 10년, 향후 10년의 투자에 올라타자」 Equity Report. (4월 2일)
- 산업통상자원부 공고자료. 2021. 「2021년도 산업통상협력개발지원사업(ODA) 및 에너지산업협력개발지원사업(ODA) 통합 공고」. (2월 15일)
- _____. 2025. 「2025년도 산업통상협력개발지원사업(ODA) 공고」. (3월 11일)
- 산업통상자원부 보도자료. 2015. 「한-베트남 자유무역협정(FTA) 정식서명」. (5월 5일)

- _____. 2016. 「ASEAN 관련 경제장관회의 참석 결과」. (8월 6일). <https://www.fta.go.kr/ftamain/kfta/lov5/asean/5/1/view/index.jsp?seqno=141911&searchType=01&searchTitle=&pageNum=5&pageSize=10>(검색일: 2025. 6. 16.).
- _____. 2021. 「한-아세안 정상회의 계기, 한-필리핀 자유무역협정 (FTA) 협상 타결, 한-캄보디아 자유무역협정 (FTA) 정식 서명」. (10월 25일)
- _____. 2021. 「한-캄보디아 자유무역협정(FTA) “최종 타결”」. (2월 2일)
- _____. 2022. 「캄보디아(‘22.12.1), 인도네시아(‘23. 1.1)와의 자유무역협정 (FTA) 연달아 발효」. (11월 30일)
- _____. 2024. 「디지털경제동반자협정(DEPA) 가입 발효」. (5월 3일). <https://www.fta.go.kr/ftamain/kfta/lov5/depa/5/1/view/index.jsp?seqno=144663&searchType=01&searchTitle=&pageNum=1&pageSize=10#>(검색일: 2025. 6. 16.).
- _____. 2024. 「한-아세안 자유무역협정(FTA) 현대화를 위한 제21차 이행위원회 열려」. (6월 11일). <https://www.fta.go.kr/ftamain/kfta/lov5/asean/5/1/view/index.jsp?seqno=144724&searchType=01&searchTitle=&pageNum=1&pageSize=10>(검색일: 2025. 6. 16.).
- 산업통상자원부. 2025. 「美·EU 주도로 재편 중인 반도체 공급망… 한국 등 우방국에는 기회」. 월간 통상, 특별기고. (1월). <https://tongsangnews.kr/webzine/202501/2025010680163.html>(검색일: 2025. 9. 16.).
- 외교부 보도자료. 2022 「제7차 한-비셰그라드 그룹 정무차관보 회의 개최」. (11월 29일). https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_4080/view.do?seq=373074&page=1(검색일: 2025. 9. 10.).
- 외교부. 2023. 「윤석열 대통령, 한-인도네시아 정상회담(9. 8) 결과」. (9월 11일). https://www.mofa.go.kr/www/brd/m_26779/view.do?seq=367&page=30(검색일: 2025. 8. 26.).
- 한국정보통신기술협회. 2024. 「TTA, 한-EU ICT 표준화 전략 개발 협력을 위한 양해각서 체결 - 인공지능, 5G/6G 등 디지털 혁신 분야 표준화 전략 개발 협력 추진」. 보도자료. (9월 6일). <https://www.tta.or.kr/tta/selectBbsNttView.do?key=76&bbsNo=107&nttNo=13640&searchCtgr=&searchCnd=all&searchKrd=&pageIndex=1&integrDeptCode=>(검색일: 2025. 7. 10.).
- ADB MRIO. <https://kidb.adb.org/globalization/current>(검색일: 2025. 8. 5.). “Brazil plans new Amazon routes linking the Pacific & China’s New Silk

- Road.” 2025. *Mongabay*. <https://news.mongabay.com/2025/03/brazil-plans-new-amazon-routes-linking-the-pacific-chinas-new-silk-road/>(검색일: 2025. 9. 11.).
- “China-Latin America Investment Trends.” 2022. *Bloomberg*. <https://www.bloomberg.com>(검색일: 2025. 9. 10.).
- “Chinese-funded port construction in Brazil to benefit both countries.” 2019. *XINDE MARINE NEWS*. <https://www.xindemarinenews.com/m/view.php?aid=15485>(검색일: 2025. 9. 11.).
- “Goldwind fires up new Brazil turbine factory that is its first outside China.” 2024. *Recharge News*. <https://www.rechargenews.com/wind/goldwind-fires-up-new-brazil-turbine-factory-that-is-its-first-outside-china/2-1-1700180>(검색일: 2025. 9. 9.).
- “Hungary opens up to Chinese tech despite protests.” 2024. *BBC*. <https://www.bbc.com/news/world-europe-68848770>(검색일: 2025. 7. 1.).
- “Indonesia rejects transshipments, commits to US trade deal.” 2025. *ANTARA*. (July 17). <https://en.antaranews.com/news/367141/indonesia-rejects-transshipments-commits-to-us-trade-deal#:~:text=Jakarta%20%28ANTARA%29%20,Budi%20Santoso%20said%20on%20Thursday>(검색일: 2025. 9. 11.).
- “Indonesia’s electric vehicle batteries dream has a dirty nickel problem.” 2022. *Brookings*. (September 21). <https://www.brookings.edu/articles/indonesias-electric-vehicle-batteries-dream-has-a-dirty-nickel-problem/#:~:text=But%20there%20is%20a%20catch%3A,industry%20that%20illustrate%20several%20of>(검색일: 2025. 6. 10.).
- “Mapping China’s influence around the Panama Canal.” 2025. *BBC News*. <https://www.bbc.co.uk/news/resources/idt-943c9a5e-32c0-4eae-8abb-4d9c4c6eae1e>(검색일: 2025. 9. 11.).
- “New Hyundai Motor Group Innovation Center Singapore Set to Transform Production, R&D and Customer Experience.” 2023. *hyundai.news*. (November 21). <https://www.hyundai.news/eu/articles/press-releases/hmgics-grand-opening-2023.html#:~:text=Seamlessly%20integrated%20into%20the%20Jurong,to%20its%20advanced%20manufacturing%20capability>(검색일: 2025. 9. 9.).

- “This Chinese EV Is Now Made in a Former GM Plant.” 2024. *autoweek*. (January 24). <https://www.autoweek.com/news/a46519369/great-wall-motor-good-cat-thailand-production/>(검색일: 2025. 9. 8.).
- “Trade booms, investment accelerates as China, Latin America deepen ties.” 2025. *China Daily*.
- “Workers at Chinese-owned Indonesian nickel plant file complaint over working conditions.” 2023. *Benar News*. (March 3). <https://www.benarnews.org/english/news/indonesian/indonesia-china-labor-complaint-03032023122641.html#:~:text=These%20investments%20followed%20Indonesia%E2%80%99s%20ban,to%20add%20value%20to%20exports>(검색일: 2025. 6. 10.).
- “Workers protest in Indonesia after blast at Chinese-funded nickel plant.” 2023. *Aljazeera*. (December 27). <https://www.aljazeera.com/news/2023/12/27/workers-protest-in-indonesia-after-blast-at-chinese-funded-nickel-plant#:~:text=The%20blast%20at%20Morowali%20Industrial,eight%20Chinese%20workers%20were%20killed>(검색일: 2025. 4. 10.).
- Sebastian Strangio. 2024. “76% of Filipinos View China as Country’s ‘Greatest Threat’: Survey.” *The Diplomat*. (June 7). <https://the-diplomat.com/2024/06/76-of-filipinos-view-china-as-countrys-greatest-threat-survey/>(검색일: 2025. 9. 3.).
- Tao Mingyang. 2023. “China-Indonesia ‘Two Countries, Twin Parks’ project offers good example for cooperation under BRI.” *Global Times*. (May 24). <https://www.globaltimes.cn/page/202305/1291293.shtml>(검색일: 2025. 8. 21.).

[온라인 자료]

- 곽성일. 2025. 「신남방정책 1.0의 대안, ‘한-미-아세안’ 삼각협력». 『내일신문』. (9월 15일). <https://www.naeil.com/news/read/561293>(검색일: 2025. 9. 22.).
- 대외경제정책연구원. 2023. 「중남미, 중국과의 긴밀한 관계구축에 박차」. <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?brdctNo=346298&mid=a1020000000&systemcode=06>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 「[월간정세변화] 중남미 리튬 산업의 부상과 각국의 전략적 대응」. 2023. EMERiCs.

- (4월 30일). <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?brdctsNo=381128&mid=a10200000000&systemcode=06>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 외교부 에너지협력센터. 2022. 「중남미와의 협력 전략 및 정책과제」. <https://energia.mofa.go.kr>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 화웨이클라우드 공식 홈페이지. <https://www.huaweicloud.com/>(검색일: 2025. 9. 10.).
- CSF. 2023. 「네덜란드 정부, 중국기업의 네덜란드 반도체 회사 인수 승인」. [https://csf.kiep.go.kr/newsView.es?article_id=52393&mid=a20100000000#:~:text=%EB%84%A4%EB%8D%9C%EB%9E%80%EB%93%9C%20%EC%A0%95%EB%B6%80%EA%B0%80%20%EB%84%A5%EC%8A%A4%ED%8E%98%EB%A6%AC%EC%95%84\(%E5%AE%89%E4%B8%96%E5%8D%8A%E5%AF%BC%E4%BD%93%E5%85%AC%E5%8F%B8%C2%B7Nexperia\)%EC%9D%98%20%EB%85%B8%EC%9C%84\(Nowi\)%20%EC%9D%B8%EC%88%98%EB%A5%BC%20%EC%8A%B9%EC%9D%B8%ED%95%A8.%20%E2%97%A6%20%EB%84%A5%EC%8A%A4%ED%8E%98%EB%A6%AC%EC%95%84%EB%8A%94%20%EC%9C%99%ED%85%8D\(%E9%97%BB%E6%B3%B0%E7%A7%91%E6%8A%80%C2%B7Wingtech\)%EC%9D%B4%20%EC%A0%84%EC%95%A1%20%EC%B6%9C%EC%9E%90%ED%95%9C%20%EC%9E%90%ED%9A%8C%EC%82%AC%EC%9E%84](https://csf.kiep.go.kr/newsView.es?article_id=52393&mid=a20100000000#:~:text=%EB%84%A4%EB%8D%9C%EB%9E%80%EB%93%9C%20%EC%A0%95%EB%B6%80%EA%B0%80%20%EB%84%A5%EC%8A%A4%ED%8E%98%EB%A6%AC%EC%95%84(%E5%AE%89%E4%B8%96%E5%8D%8A%E5%AF%BC%E4%BD%93%E5%85%AC%E5%8F%B8%C2%B7Nexperia)%EC%9D%98%20%EB%85%B8%EC%9C%84(Nowi)%20%EC%9D%B8%EC%88%98%EB%A5%BC%20%EC%8A%B9%EC%9D%B8%ED%95%A8.%20%E2%97%A6%20%EB%84%A5%EC%8A%A4%ED%8E%98%EB%A6%AC%EC%95%84%EB%8A%94%20%EC%9C%99%ED%85%8D(%E9%97%BB%E6%B3%B0%E7%A7%91%E6%8A%80%C2%B7Wingtech)%EC%9D%B4%20%EC%A0%84%EC%95%A1%20%EC%B6%9C%EC%9E%90%ED%95%9C%20%EC%9E%90%ED%9A%8C%EC%82%AC%EC%9E%84)(검색일: 2025. 9. 2.).
- EMERiCs 중동부유럽. 2023. 「헝가리, 중국의 대규모 투자로 양국 경제 협력 관계 한층 강화」. [이슈트렌드]. <https://www.kiep.go.kr/aif/issueDetail.es?mid=a10200000000&systemcode=07&brdctsNo=343917>(검색일: 2025. 7. 1.).
- Mnaexchange (2023), 「Midea Group의 Kuka AG 인수: 산업 자동화 시장에서의 전략적 확장」. <https://www.mnaexchange.com/news/media-group-kuka-ag>(검색일: 2025. 6. 18.).
- 国家能源局. 2021. 「中拉新能源合作论坛在京召开」. 中华人民共和国国家能源局. (10月27日). http://www.nea.gov.cn/2021-10/27/c_1310271632.htm(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中国自由贸易区服务网. 2023. 「商务部国际司负责人谈中国—尼加拉瓜自由贸易协定正式生效有关情况」. 中华人民共和国商务部. <http://www.mofcom.gov.cn>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 界面新闻. 2017. 「2017中资汽车及零部件产业十大海外并购」. (12月20日). <https://>

- www.jiemian.com/article/2764269.html(검색일: 2025. 9. 10.).
- 观察者网. 2024. 「遥遥领先的中国电动汽车, 为什么不能领先充电桩标准?」. (9月 2日). <https://user.guancha.cn/main/content?id=1294789>(검색일: 2025. 9. 4.).
- 金融界. 2024. 「中国拉美投资大转向! 瞄准战略领域, 美欧警觉却难阻合作深化」. (1月 24日). <https://www.jrj.com.cn>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 大河网. 2016. 「三峡集团在巴西完成最大规模海外并购 中拉基金举足轻重」. (1月 10日). <http://finance.sina.com.cn/chanjing/gsnews/2016-01-10/doc-ifxnkuy7816632.shtml>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 懂车帝. 2025. 「五菱: 世界人民的全球之选, 出口销量创新高, 全球化战略再获成功」. (1月 31日). <https://www.dongchedi.com/article/7465726986947691044>(검색일: 2025. 9. 2.).
- 澜沧江—湄公河合作中国秘书处. 2016. 「澜沧江 - 湄公河合作首次领导人会议三亚宣言」. (3月 23日). http://www.lmcchina.org/2016-03/23/content_41447218.htm(검색일: 2025. 6. 15.).
- 澜沧江—湄公河合作中国秘书处. 2023. 「澜沧江—湄公河合作五年行动计划(2023 - 2027)」. (12月 26日). http://www.lmcchina.org/2023-12/26/content_42658332.htm(검색일: 2025. 6. 15.).
- 环球网. 2021. 「华为云进入拉美两周年 创新技术保护生物多样性」. (8月 26日). <https://www.huanqiu.com>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 山海图. 2025. 「越南建厂潮: 中国汽车厂商「组团出击」」. (5月 4日). <https://baijiahaobaidu.com/s?id=1830813931423805502&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2025. 9. 8.).
- 新浪财经. 2025. 「「本期关注」中国车企泰国“抢滩战”」. (5月 7日). <https://baijiahaobaidu.com/s?id=1831427344603554066&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2025. 9. 8.).
- 广西新闻网. 2022. 「中国—东盟技术转移与创新合作大会举办10年来成果丰硕」. (9月 26日). <https://www.gxnews.com.cn/staticpages/20220926/newgx633140b6-20901963.shtml>(검색일: 2025. 9. 1.).
- 威海南海新区. 2023. 「“威海南海造”换电产品标准被印尼确认为国家标准」. (12月 18日). https://mp.weixin.qq.com/s?__biz=MzA3OTY1MzQwNA==&mid=2651475168&idx=1&sn=65dc769498c5efdeba24b6b0707b9852&chksm=844ed393b3395a851165063f1d5bbc0cbbbaf1204f97037bbb1cc0cc556dc141dc80269145&scene=27(검색일: 2025. 9. 2.).

- 人民日报. 2025. 「中国新能源汽车走俏拉美市场」. http://paper.people.com.cn/zgnyb/pc/content/202505/26/content_30076189.html(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中国经济网. 2024. 「面向东盟, 广西(柳州)汽车产教联合体打造开放合作创新高地 | 构建产教融合的职业教育体系」. (12月 11日). http://tzcj.liuzhou.gov.cn/xwzx/lzdt/t19700101_3563397.shtml(검색일: 2025. 6. 9.).
- 中国汽车报. 2025. 「中国—东盟电动汽车标准化能力建设研修班正式启动」. (3月 6日). <https://www.dongchedi.com/article/7478612041620537882>(검색일: 2025. 6. 9.).
- 中国发展改革. 2024. 「解决电动车起火, 安屯尼电动车换电方案占领东南亚」. (3月 13日). <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1793393423641702816&wfr=spider&for=pc>(검색일: 2025. 9. 2.).
- 中国商务部. 2015. 「关于申请使用中拉合作基金的说明」. 中华人民共和国商务部. (6月 24日). https://sr.mofcom.gov.cn/zcfg/qt/art/2015/art_7d02b2240930449f9c7a3f548fa5a7c2.html(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中国商务部. 2024. 「中国与拉美携手推进电动汽车发展」. (3月 13日). 中华人民共和国商务部. <https://www.mofcom.gov.cn>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 中国新闻网. 2021. 「《中拉新能源合作企业联合倡议》发布」. (10月 27日). <https://finance.sina.com.cn/tech/2021-10-27/doc-iktzqtyu3876448.shtml>(검색일: 2025. 9. 9.).
- _____. 2024. 「北京关区首份中国-尼加拉瓜自贸协定原产地证书签发」. (3月 21日). <https://www.bj.chinanews.com.cn/news/2024/0321/94090.html>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中国外交部. 2023. 「中华人民共和国和智利共和国联合声明(全文)」. 中华人民共和国外交部. (10月 7日). https://www.mfa.gov.cn/web/zyxw/202310/t20231017_11162352.shtml(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中国青年网. 2024. 「打开拉美市场 出口与建厂并重」. (8月 27日). <http://www.youth.cn>(검색일: 2025. 9. 10.).
- 中国·拉美及加勒比国家共同体论坛. 2015. 「关于申请使用中拉基础设施专项贷款的说明」. http://www.chinacelacforum.org/chn/lttd/index_5.htm(검색일: 2025. 9. 9.).
- 中华人民共和国商务部. 2025. 「商务部公告2025年第3号 商务部关于就欧盟依据《外国补贴条例》对中国企业调查中采取的相关做法进行贸易投资壁垒调查最终结论的公告」. https://trb.mofcom.gov.cn/mybldc/art/2025/art_

- 4585ba645ce84e12bbf0db43515673f8.html?ref=chinatrademonitor.com(검색일: 2025. 6. 12.).
- 中华人民共和国外交部. 2022. 「关于进一步加强和深化中越全面战略合作伙伴关系联合声明」. (11月 1日). https://www.fmprc.gov.cn/zyxw/202211/t20221102_10795594.shtml(검색일: 2025. 8. 25.).
- _____. 2024. 「中华人民共和国和印度尼西亚共和国关于推进全面战略合作伙伴关系和中印尼命运共同体建设的联合声明」. (11月 9日). https://www.fmprc.gov.cn/zyxw/202411/t20241109_11524047.shtml(검색일: 2025. 8. 25.).
- 高谷浩一、チャナットパット スクマ. 2025. 「2024年の乗用車BEV登録台数、前年比8.1%減の約7万台(タイ)」. 日本貿易振興機構(ジェトロ)の海外ニュース. (1月 10日). <https://www.jetro.go.jp/biznews/2025/01/c1300ac967552b2d.html#>(검색일: 2025. 9. 9.).
- 博鯨. 2016. 「中国、メコン流域開発を支援 周辺5カ国と首脳会議」. 日本經濟新聞. (3月 23日). http://www.nikkei.com/article/DGXLASGM23H8L_T20C16A3FF1000/(검색일: 2025. 6. 15.).
- 石川幸一. 2025. 「ASEAN: 中国からの輸入急増により国内産業に損害」. 一般社団法人 環太平洋アジア交流協會. (6月 4日). <https://www.society-apa.com/forum/shi-jie-jing-ji-world-economy/asean-zhong-guo-karanos-hu-ru-ji-zeng-niyoriguo-nei-chan-ye-nisun-hai>(검색일: 2025. 9. 8.).
- 王穎華. 2024. 「中国企業の東南アジアにおける投資動向」. THAIBIZ. (9月 13日). https://th-biz.com/mekong5-202409/?utm_source=newsletter&utm_medium=email&utm_campaign=articles&utm_content=241002(검색일: 2025. 8. 27.).
- 苑志佳. 2022. 「中国企業の東南アジア進出と現地産業・技術への影響-中国型多国籍企業の特徴-(その1)」. Science Portal China. (4月 20日). https://spc.jst.go.jp/experiences/special/circulation/circulation_2216.html(검색일: 2025. 8. 27.).
- 日本貿易振興機構(ジェトロ). 2025. 「カンボジアの貿易投資年報」. (8月 21日). <https://www.jetro.go.jp/world/asia/kh/gtir.html>(검색일: 2025. 9. 8.).
- 助川成也. 2024. 「中国企業はASEANの現地社会と共存・共生を」. 世界經濟評論IMPACT, No. 3363. 國際貿易投資研究所(ITI). (4月 6日). <http://www.world-economic-review.jp/impact/article3363.html>(검색일: 2025. 9. 8.).
- 八木沼 洋文. 2024. 「中国自動車メーカーの進出、EV生産が本格化(インドネシア)」.

- 日本貿易振興機構(ジェトロ)の海外ニュース. (12月 13日). <https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/1201/84fa99199f01bd8e.html>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Asia financiall. 2025. “Thailand Facing EV Price War After Flurry of Chinese Investment.” (January 31). <https://www.asiafinancial.com/thailand-facing-ev-price-war-after-flurry-of-chinese-investment#:~:text=China%E2%80%99s%20BYD%2C%20Great%20Wall%20Motor,the%20country%2C%20according%20to%20EVAT>(검색일: 2025. 6. 11.).
- Banco Central do Brasil. 2025. <https://dadosabertos.bcb.gov.br/dataset/22886-investimentos-diretos-no-pais---idp---mensal---ingressos> (검색일: 2025. 8. 18.).
- Baxtel. 2023. “Huawei Cloud: Huawei Plans More Latin American Data Centers as Cloud Demand Rises.” (4月 3日). <https://www.baxtel.com>(검색일: 2025. 9. 10.).
- bnamericas. 2025a. “Panama’s president claims US\$1.8bn ‘wasted’ during construction of 4th canal bridge.” <https://www.bnamericas.com/en/news/panamas-president-claims-us18bn-wasted-during-construction-of-4th-canal-bridge>(검색일: 2025. 9. 11.).
- _____. 2025b. “San Antonio Outer Port’s international tender includes the first three prequalified companies.” <https://www.bnamericas.com/en/news/san-antonio-outer-ports-international-tender-includes-the-first-three-prequalified-companies>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Boston University Global Development Policy Center. 2023. 「研究速達|中国-拉丁美洲与加勒比经济公报 2023年版」(China-Latin America and Caribbean Economic Bulletin 2023). <https://www.bu.edu/gdp-cn/files/2023/12/GCI-LAC-Bulletin-2023-CH-FIN.pdf>(검색일: 2025. 9. 9.).
- _____. 2024. China-Latin America and the Caribbean Economic Bulletin 2024. <https://www.bu.edu/gdp/files/2024/07/China-LAC-Bulletin-2024-CH-FIN.pdf>(검색일: 2025. 9. 10.).
- Business & Human Rights Resource Centre. 2025. “Thailand: Hundreds of locals protest cross-border impact of gold mines in Myanmar; key miners reportedly Chinese.” (March 16). <https://www.business->

- humanrights.org/en/latest-news/thailand-hundreds-of-locals-protest-cross-border-impact-of-gold-mines-in-myanmar-key-miners-reportedly-chinese/(검색일: 2025. 9. 12.).
- business-humanrights Resoutce centre. 2025. "Contemporary Amperex Technology (CATL) did not respond." (April 28). <https://www.business-humanrights.org/en/latest-news/catl-did-not-response/#:~:text=The%20Business%20%26%20Human%20Rights,CATL%20did%20not%20respond>(검색일: 2025. 6. 10.).
- CATL 보도자료. 2022. "CATL partners up with Indonesia to boost e-mobility with an investment of nearly 6 billion USD." (April 15). <https://www.catl.com/en/news/922.html#:~:text=NINGDE%2C%20China%20%E2%80%93%20On%20April,Limited%20%28CATL>(검색일: 2025. 6. 13.).
- Caixin Global(2022). "Fosun Pharma Pours \$220 Million Into France's Cenexi." <https://www.caixinglobal.com/2022-12-02/fosun-pharma-pours-220-million-into-frances-cenexi-101973283.html>(검색일: 2025. 9. 8.).
- China Briefing. 2023. "The EU's New China Strategy - Understanding the Concept of "De-Risking."" <https://www.china-briefing.com/news/the-eus-china-strategy-understanding-the-concept-of-de-risking/>(검색일: 2025. 9. 2.).
- _____. 2024. "China-Hungary Bilateral Relations: Trade and Investment Outlook." <https://www.china-briefing.com/news/china-hungary-bilateral-relations-trade-and-investment-outlook/>(검색일: 2025. 5. 16.).
- _____. 2025. "China-Germany Economic Relations 2025: What Merz's Leadership Means for Trade and Investment." <https://www.china-briefing.com/news/china-germany-relations-2025-merz-leadership-trade-investment/>(검색일: 2025. 8. 26.).
- China Cross-Border Monitor. 2024. "Derisking Energizes China's Greenfield Chipmaking Investments." <https://cbm.rhg.com/research-note/derisking-energizes-chinas-greenfield-chipmaking-investments> (검색일: 2025. 9. 12.).
- China Service Info. 2019. "Xiamen port ties up with Chilean counterpart." (April 9). <https://govt.chinadaily.com.cn/s/201904/09/WS5cac050>

- 1498e079e6801cea2/xiamen-port-ties-up-with-chilean-counterpart.html(검색일: 2025. 9. 11.).
- CHOICE. 2022. "After Kuka - Germany's Lessons Learned from Chinese Takeovers." <https://chinaobservers.eu/after-kuka-germanys-lessons-learned-from-chinese-takeovers/>(검색일: 2025. 6. 11.).
- Cleary Gottlieb. 2025. "MOFCOM Issues Final Determination on Trade and Investment Barrier Investigation into the EU's Foreign Subsidies Regulation." https://www.clearyantitrustwatch.com/2025/03/mofcom-issues-final-determination-on-trade-and-investment-barrier-investigation-into-the-eus-foreign-subsidies-regulation/#_ftn1(검색일: 2025. 6. 12.).
- Council on Foreign Relations (CFR). 2024. China's Influence in Latin America: Argentina, Brazil, Venezuela, Security, Energy, and the Belt and Road Initiative. <https://www.cfr.org/background/china-influence-latin-america-argentina-brazil-venezuela-security-energy-bri>(검색일: 2025. 9. 10.).
- CPG. 2025. "China's dominance in Brazil? Chinese construction company wants to control Brazil's biggest projects, including the country's first underwater tunnel." <https://en.clickpetroleogas.com.br/China%27s-dominance-in-Brazil-Chinese-construction-company-wants-to-control-the-largest-Brazilian-projects-including-the-first-underwater-tunnel-in-the-country%27s-history/>(검색일: 2025. 9. 11.).
- Derisking Energizes China's Greenfield Chipmaking Investments. <https://cbm.rhg.com/research-note/derisking-energizes-chinas-greenfield-chipmaking-investments>(검색일: 2025. 9. 11.).
- Dialogue Earth. 2019. "China-backed Amazon Waterway mired in murky information." <https://dialogue.earth/en/water/30190-china-backed-amazon-waterway-mired-in-murky-information/>(검색일: 2025. 9. 11.).
- _____. 2021. "Thai communities grapple with pollution in economic corridor." (April 30). <https://dialogue.earth/en/pollution/thai-communities-grapple-with-pollution-in-economic-corridor/>(검색일: 2025. 9. 12.).

- EC. 2024. “EU imposes duties on unfairly subsidised electric vehicles from China while discussions on price undertakings continue.” https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_24_5589(검색일: 2025. 6. 25.).
- _____. 2024. “Factsheet on the EU investment screening regulatio; EC, Investment screening.” https://policy.trade.ec.europa.eu/enforce-ment-and-protection/investment-screening_en(검색일: 2025. 6. 12.).
- _____. 2025. “Commission to assess next steps for tackling discrimination in China’s public procurement market for medical devices.” https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_25_252?ref=chinatrademonitor.com(검색일: 2025. 6. 26.).
- ECORYS Consortium. 2021. “‘EC-China eco-design and standards cooperation project’, Key Findings, Key Outstanding Questions and Recommendations for Future Work on China Green Design Products, and Green Products and China Energy Label Products.” https://cfsd.org.uk/wp-content/uploads/2022/01/China_EU-eco-design-Key-findings-policy-recommendations-China-GDP-GP-EL-English.pdf(검색일: 2025. 9. 16.).
- eeNews Europe. 2023. “China-owned Okmetic breaks ground on 200mm wafer fab.” (January 8). <https://www.eenewseurope.com/en/china-owned-okmetic-breaks-ground-on-200mm-wafer-fab/>(검색일: 2025. 9. 12.).
- electrive. 2024. “Great Wall builds electric cars in Thailand.” (January 24). <https://www.electrive.com/2024/01/24/great-wall-builds-electric-cars-in-thailand/#:~:text=Potential%20risks%20in%20the%20supply,demand%20for%2060%2C000%20battery%20packs>(검색일: 2025. 9. 8.).
- EBN. 2024. 「[단독]기아, 태국 전기차 공장 ‘철회’ 결정 배경은». (9월 10일), <https://www.ebn.co.kr/news/articleView.html?idxno=1636551>(검색일: 2025. 9. 9.).
- European Commission. 2025. “Korea Policy background, funding opportunities, agreements and arrangements, projects and results and contact.” <https://research-and-innovation.ec.europa.eu/strategy/strategy-research-and-innovation/europe-world/international->

- cooperation/association-horizon-europe/korea_en(검색일: 2025. 9. 16.).
- European Parliament. 2021. "A new EU-China strategy European Parliament resolution of 16 September 2021 on a new EU-China strategy." https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0382_EN.html(검색일: 2025. 8. 21.).
- _____. 2025. "China's increasing presence in Latin America: Implications for the European Union." [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI\(2025\)769504_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2025/769504/EPRS_BRI(2025)769504_EN.pdf)(검색일: 2025. 9. 10.).
- FP. 2025. "Indonesia's Nickel Business Is Boosting Development and Ruining Lives." (January 6). <https://foreignpolicy.com/2025/01/06/indonesia-nickel-industry-china-deaths-worker-safety-imip/#:~:text=Indonesia%27s%20Nickel%20Business%20Is%20Boosting,men%20and%20former%20senior%20bureaucrats>(검색일: 2025. 6. 8.).
- FULCRUM. 2025. "How China Might Retaliate Against Southeast Asia's US Trade Deals." (August 7). <https://fulcrum.sg/how-china-might-retaliate-against-southeast-asias-us-trade-deals/#:~:text=China%E2%80%99s%20leverage%20as%20a%20source,of%20infrastructure%20funding%20after%20Japan>(검색일: 2025. 9. 11.).
- Gao Yuan. 2025. "Bridges Beyond Borders." China Report ASEAN. (June 4). <https://chinareportasean.wordpress.com/2025/06/04/bridges-beyond-borders/>(검색일: 2025. 8. 21.).
- Germany Trade & Invest, GTAI. 2025. Press Release Business Location Germany. "US Overtakes China as Germany's Largest Trading Partner." (January 20). <https://www.gtai.de/en/meta/press/us-overtakes-china-as-germany-s-largest-trading-partner-1861070> (검색일: 2025. 9. 15.).
- Guo, Jie. 2023. "The political economy of China-Latin America relations: the making of a post-boom paradigm." *China International Strategy Review*, 5(1), 113-138. <https://doi.org/10.1007/s43546-023-00362-1>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Hao Nan. 2021. "Multi-nation, multi-park." China Report ASEAN. (April 21). <https://chinareportasean.wordpress.com/2021/04/21/multi-nati>

- on-multi-park/(검색일: 2025. 8. 21.).
- Ho Chi Minh National Academy of Politics. 2025. "Vietnam, China issue joint statement." (April 16). <https://hcma.vn/en/Pages/chi-tiet-tin.aspx?ItemID=1062>(검색일: 2025. 8. 21.).
- Hytest. 2021. "Mindray Completes Acquisition of HyTest." <https://hytest.fi/news/mindray-completes-acquisition-of-hytest>(검색일: 2025. 9. 8.).
- Just Finance International. 2024. "Chinese investment in the Balkans leaves a trail of controversy." <https://justfinanceinternational.org/2024/04/17/chinese-investment-in-the-balkans-leaves-a-trail-of-controversy/>(검색일: 2025. 6. 26.).
- KBS World(2024), "S. Korea, Peru Agree to Expand Cooperation in Defense Industry, Mineral Sector." https://world.kbs.co.kr/service/news_view.htm?lang=e&Seq_Code=189134(검색일: 2025. 9. 9.).
- Korea Times(2024), "Peru emerges as land of opportunity for Korean arms manufacturers," <https://www.koreatimes.co.kr/business/companies/20240522/peru-emerges-as-land-of-opportunity-for-south-korean-arms-manufacturers>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Khmer Times. 2025. "Cambodia, China Deepen STI Ties under BRI." (June 14). <https://www.khmertimeskh.com/501700430/cambodia-china-deepen-sti-ties-under-bri/>(검색일: 2025. 6. 27.).
- Korea.net. 2025. "Korea and EU Strengthen Science and Technology Cooperation through Horizon Europe." Press Releases, Ministry of Science and ICT. (March 17). <https://www.korea.net/Government/Briefing-Room/Press-Releases/view?articleId=7910&type=O&insttCode=>(검색일: 2025. 9. 16.).
- Lexology. 2018. "China-Latin America Investment and Trade Legal Framework." https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=2018533f-7be8-440b-b54c-1d3099c5ea09&utm_(검색일: 2025. 9. 10.).
- Merics. 2023. "Von der Leyen calls for de-risking EU-China relations in speech to MERICS." <https://merics.org/en/press-release/von-der-leyen-calls-de-risking-eu-china-relations-speech-merics>(검색일: 2025. 9. 2.).
- MERICS. 2024. "Dwindling investments become more concentrated -

- Chinese FDI in Europe: 2023 Update.” <https://merics.org/en/report/dwindling-investments-become-more-concentrated-chinese-fdi-europe-2023-update>(검색일: 2025. 9. 2.).
- Mindray. 2023. “Mindray Acquires Majority Stake in DiaSys Diagnostic Systems GmbH.” <https://www.mindray.com/na/news-and-events/news/mindray-acquires-majority-stake-in-diaSys-diagnostic-systems-gmbh/>(검색일: 2025. 9. 8.).
- Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. 2025. InvestVis. <https://www.gov.br/mdic/pt-br/assuntos/camex/investimentos-estrangeiros/investvis>(검색일: 2025. 7. 14.).
- Modern Diplomacy. 2025. “ASEAN Faces Strategic Crossroads as China Expands Security Agenda.” (July 19). <https://moderndiplomacy.eu/2025/07/19/asean-faces-strategic-crossroads-as-china-expands-security-agenda/>(검색일: 2025. 9. 12.).
- New Security Beat. 2025. “Charged Up: China Driving Thailand’s EV Industry.” (January 9). <https://www.newsecuritybeat.org/2025/01/charged-up-china-driving-thailands-ev-industry/#:~:text=As%20Chinese%20EV%20makers%20and,incentives%2C%20cash%20grants%2C%20and%20subsidies>(검색일: 2025. 6. 11.).
- Nexperia. 2019. “New ownership opens up opportunities for Nexperia.” <https://www.nexperia.com/about/news-events/press-releases/new-ownership-opens-up-opportunities-for-nexperia>(검색일: 2025. 9. 12.).
- Nikkei Asia. 2023. “Bolivia says China’s CBC to invest \$1 billion in lithium plants.” (November 26). <https://www.reuters.com/markets/commodities/bolivia-says-chinas-cbc-invest-1-billion-lithium-plants-2024-11-26/>(검색일: 2025. 9. 10.).
- Mergr. 2023. “Worg Pharmaceuticals Acquires Diater.” <https://mergr.com/transaction/worg-pharmaceuticals-acquires-diater>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Okmetic. 2022. “Silicon wafer manufacturer Okmetic invests nearly 400 million euros to build a new fab in Finland with aims to more than double the production capacity and business.” (May 10). <https://www.okmetic.com/about-us/news-articles/silicon-wafer-manufacturer-okmetic-invests-nearly-400-million-euros-to-build>

-a-new-fab-in-finland-with-aims-to-more-than-double-the-production-capacity-and-business/(검색일: 2025. 9. 11.).

Okmetic. 2025. "First silicon wafers out from Okmetic new Vantaa fab expansion." <https://www.okmetic.com/about-us/news-articles/first-silicon-wafers-out-from-okmetic-new-vantaa-fab-expansion/> (검색일: 2025. 9. 12.).

Project Blue. 2024. "Huayou seeks US\$2.7Bn for Indonesian nickel plant." (November 12). https://projectblue.com/blue/news-analysis/1068/huayou-seeks-us%242.7bn-for-indonesian-nickel-plant--?utm_source=chatgpt.com(검색일: 2025. 6. 13.).

Reuter. 2021. "EU, China agree to hold summit, Michel says after Xi call." (October 15)

Reuters. 2023. "Exclusive: Berlin blocks complete takeover of satellite startup by Chinese firm." (September 13). <https://www.reuters.com/markets/deals/german-government-forbids-complete-takeover-satellite-startup-by-chinese-firm-2023-09-13/>(검색일: 2025. 6. 11.).

_____. 2020. "Indonesia says China's CATL plans to invest \$5 bln in lithium battery plant." (December 15). <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/indonesia-says-chinas-catl-plans-invest-5-bl-n-lithium-battery-plant-2020-12-15/#:~:text=He%20said%20CATL%20has%20signed,processed%20into%20batteries%20in%20Indonesia>(검색일: 2025. 6. 13.).

_____. 2022. "Vingroup, Gotion start building \$275 mln battery plant in Vietnam." (November 18). <https://www.reuters.com/technology/vingroup-gotion-start-building-275-mln-battery-plant-vietnam-2022-11-18/#:~:text=The%20factory%20in%20the%20central,company%20said%20in%20a%20statement>(검색일: 2025. 6. 10.).

_____. 2024. "China widens South America trade highway with Silk Road mega port." <https://www.reuters.com/world/china/china-widens-south-america-trade-highway-with-silk-road-mega-port-2024-01-18/>(검색일: 2025. 9. 10.).

_____. 2024. "Indonesia Battery Corp, CATL unit sign JV deal, state media says." (October 17). <https://www.reuters.com/markets/deals/indonesia-battery-corp-catl-unit-sign-jv-deal-state-media>

-says-2024-10-17/#:~:text=JAKARTA%2C%20Oct%2017%20%28Reuters%29%20,media%20Antara%20reported%20on%20Thursday (검색일: 2025. 6. 14.).

_____. 2025. "China's BYD to complete \$1 billion Indonesia plant by year-end, executive says." (January 20). <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinas-byd-complete-1-billion-in-donesia-plant-by-end-2025-executive-says-2025-01-20/#:~:text=The%20plant%2C%20which%20is%20being,of%20150%2C000%20OEV%20units%20annually>(검색일: 2025. 4. 9.).

_____. 2025. "Thailand to form special task force to meet strict US trade rules." (September 3). <https://www.reuters.com/world/china/thailand-form-special-task-force-meet-strict-us-trade-rules-2025-09-03/#:~:text=The%20implementation%20of%20new%20rules,Thailand%27s%20Department%20of%20Foreign%20Trade>(검색일: 2025. 9. 11.).

Revista Cultivar. 2024. Longping High-Tech opens internship vacancies in four units. <https://revistacultivar.com/news/longping-high-tech-opens-internship-vacancies-in-four-units>(검색일: 2025. 9. 10.).

Rhodium Group and MERICS. 2025. "Chinese investment rebounds despite growing frictions - Chinese FDI in Europe: 2024 Update." <https://merics.org/en/report/chinese-investment-rebounds-despite-growing-frictions-chinese-fdi-europe-2024-update>(검색일: 2025. 5. 13.).

Riotimesonline. 2024. Cacao Chery to stop production in Brazil's Jacareí due to shortage of parts. <https://www.riotimesonline.com/brazil-news/rio-politics/caoa-chery-to-stop-production-in-brazils-jacarei-due-to-shortage-of-parts/>(검색일: 2025. 9. 10.).

Riviera Maritime. "MAN ES to close gas turbine division after Germany vetoes sale to Chinese shipyard group." <https://www.rivieramm.com/news-content-hub/news-content-hub/german-government-vetoes-man-gas-turbine-sale-to-chinese-state-business-81468> (검색일: 2025. 6. 10.).

S&P Global. 2022. Country & Industry Forecasting: Latin America. <https://www.spglobal.com/marketintelligence/en/mi/country-in>

- dustry-forecasting.html?id=1065930086&utm(검색일: 2025. 9. 10.).
- SCMP. 2016. "Midea's move for German robot maker Kuka may be a turning point for Chinese manufacturing." <https://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2006054/mideas-move-german-robot-maker-kuka-may-be-turning-point>(검색일: 2025. 6. 11.).
- _____. 2024. "Malaysia eyes Southeast Asia's EV hub crown after Hyundai US\$500 million investment." (November 26). <https://www.scmp.com/week-asia/economics/article/3288136/malaysia-eyes-southeast-asias-ev-hub-crown-after-hyundai-us500-million-investment>(검색일: 2025. 9. 9.).
- _____. 2025. "How Hungary became China's new factory hub in the heart of Europe." <https://www.scmp.com/economy/china-economy/article/3313686/how-hungary-became-chinas-new-factory-hub-heart-europe>(검색일: 2025. 5. 16.).
- Secretaría de Economía. 2025. "Número de empresas que presentaron flujos de IED hacia México por país de origen, 2006-2025." <https://www.gob.mx/se/acciones-y-programas/competitividad-y-normatividad-inversion-extranjera-directa>(검색일: 2025. 7. 1.).
- Shanghai Metals Market. "Overseas Factory Construction Blocked: Putailai's Billion-Level Anode Material Project Terminated!" <https://www.metal.com/en/newscontent/103108902>(검색일: 2025. 6. 9.).
- State Council Information Office of China. 2022. China's International Exchanges and Cooperation in the New Era. http://english.scio.gov.cn/internationalexchanges/2022-05/17/content_78221881.htm(검색일: 2025. 9. 10.).
- The nation. 2025. "Thailand Tightens Export Rules to Combat 'Fake Thai' Goods Targeting US." (April 28). <https://www.nationthailand.com/business/economy/40049330>(검색일: 2025. 9. 11.).
- The OREGON Group. 2024. "The great nickel trade war." (March 27). <https://theoregongroup.com/commodities/nickel/the-great-nickel-trade-war/#:~:text=China%20has%20invested%20an%20estimated,countries%E2%80%99%20economic%20and%20political%20ties>(검색일: 2025. 6. 9.).

- The people's map. 2021. "Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP)." (November 22). <https://thepeoplesmap.net/project/indonesia-morowali-industrial-park-imip/#:~:text=Indonesia%20Morowali%20Industrial%20Park%20,itself%20a>(검색일: 2025. 6. 11.).
- The State Council of The People's Republic of China. 2024. "China joins hands with LatAm, Caribbean countries to explore space." https://english.www.gov.cn/news/202404/25/content_WS6629b1c2c6d0868f4e8e6669.html(검색일: 2025. 9. 9.).
- The washington post. 2025. "Winning friends by training workers is China's new gambit." (July 10). https://www.washingtonpost.com/world/interactive/2023/china-luban-workshops-global-influence/?utm_source=chatgpt.com(검색일: 2025. 9. 2.).
- This is Money. "Chinese firm ordered to sell holding in Glaswegian chip business." <https://www.thisismoney.co.uk/money/markets/article-14048437/Chinese-firm-ordered-sell-holding-Glaswegian-chip-business.html>(검색일: 2025. 6. 9.).
- tnglobal. 2024. "China's BYD opens EV factory in Thailand, first in Southeast Asia - report." (July 4). <https://technode.global/2024/07/04/chinas-byd-opens-ev-factory-in-thailand-first-in-southeast-asia-report/#:~:text=million%20vehicles%20into%20EVs%2C%20according,to%20a%20government%20plan>(검색일: 2025. 6. 11.).
- "Trade booms, investment accelerates as China, Latin America deepen ties." 2025. ENGLISH.GOV.CN. (May 23). https://english.www.gov.cn/news/202505/23/content_WS68306217c6d0868f4e8f2c7b.html(검색일: 2025. 9. 10.).
- Universidad de Navarra. 2024. "China's space diplomacy in Latin America: Partners for its Lunar station." <https://www.unav.edu/web/global-affairs/chinas-space-diplomacy-in-latin-america-partners-for-its-lunar-station#:~:text=The%20interest%20for%20allocating%20signals%20posts%20in,access%20to%20facilities%20in%20Brazil%20and%20Chile>(검색일: 2025. 9. 9.).
- Wang, Yi. 2025. The Fourth Ministerial Meeting of the China-CELAC Forum: Build a China-LAC Community with a Shared Future. Ministry of Foreign Affairs of the People's Republic of China.

https://www.mfa.gov.cn/eng/wjb/wjbz/jh/202505/t20250513_11622018.html(검색일: 2025. 9. 9.).

Xinhua. 2025. "China, Indonesia partner to strengthen vocational education with new Luban workshop." (February 28). http://www.china.org.cn/world/Off_the_Wire/2025-02/28/content_117739662.htm?utm_source=chatgpt.com(검색일: 2025. 9. 2.).

Yicai Global 2024. "China's Delphi Laser Drops Plan to Buy Corning's German Unit." (June 11). <https://www.yicai.com/news/chinas-delphi-gives-up-on-plan-to-acquire-apple-supplier-corning-german-unit>(검색일: 2025. 6. 10.).

[DB 자료]

유럽통계청(Eurostat) DB.

중국 현지 출장 면담 자료 발췌(2025. 8. 10.~13.).

한국수출입은행 해외직접투자통계 홈페이지(검색일: 2025. 6. 9.).

FTA 강국, 코리아 홈페이지(검색일: 2025. 6. 17.).

中國開發區 홈페이지(검색일: 2025. 8. 20.).

中华人民共和国商务部 境外经济贸易合作区专题 홈페이지(검색일: 2025. 8. 20.).

ADB MRIO.

AEI CGI(China Global Investment Tracker).

ASEANstats 홈페이지(검색일: 2025. 4. 30.).

Asian Development Bank(ADB) Key Indicators for Asia and the Pacific 2025 홈페이지(검색일: 2025. 9. 2.).

Asian Infrastructure Investment Bank 홈페이지(검색일: 2025. 6. 11.).

CEIC DB.

China FTA Network 홈페이지(검색일: 2025. 6. 13.).

China Global Investment Tracker 홈페이지(검색일: 2025. 5. 7.).

Korea Institute of Science and Technology. 글로벌 KIST(검색일: 2025. 8. 12.).

OCI(Orbis Crossborder Investment) DB.

ODA Korea 홈페이지(검색일: 2025. 8. 27.).

OECD FDI Stats.

Rhodium Group China Cross-Border Monitor.

UN Comtrade DB.

UNCTAD Investment Data.

UNCTADstat Data Centre 홈페이지(검색일: 2025. 7. 10.).

Vietnam - Korea Institute of Science and Technology 홈페이지(검색일:
2025. 8. 12.).

[인터뷰 자료]

KOTRA 자카르타무역관 전문가 간담회(2025. 6. 30. 세종시).

MERICs(Mercator Institute for China Studies). Brussels Office Francois
Chimits Analyst 인터뷰(벨기에 브뤼셀). 대면 인터뷰(2023. 10. 19.).

베트남 사회과학원 중국연구소 전문가 면담(2025. 8. 4. 베트남 하노이).

베트남 외국무역대학교(FTU) 전문가 면담(2025. 8. 5. 베트남 하노이).

베트남 진출 A 중국기업 관계자 면담(2025. 8. 6. 베트남 박장성).

베트남 진출 B 중국기업 관계자 면담(2025. 8. 7. 베트남 박장성).

부다페스트 현지출장. 다수의 현지 전문가 인터뷰(2025. 6. 19~24.).

인도네시아 진출 중국 배터리 소재 기업 전문가 간담회(2025. 6. 13. 세종시).

인도네시아 진출 한국 완성차 기업 전문가 간담회(2025. 6. 4. 세종시).

폴란드국제문제연구소(PISM). Justyna Szczudlik, Marcin Przychodniak,
Damian Wnukowski, Oskar Pietrewicz 등 인터뷰(2023. 6. 19.).

전문가 간담회(2025. 8. 22.).

전문가 간담회(2025. 8. 25.).

전문가 간담회(2025. 8. 28.).

전문가 간담회(2025. 9. 3.).

중국 현지 출장 면담 자료(2025. 8. 10~13.).



부록



중국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치는 아래 글상자에서 설명한 바와 같이 국내 부가가치(①~⑤)에 해당한다. 그리고 제3국의 대미국 수출을 통해 미국으로 유입되는 중국 부가가치는 해외 부가가치(⑨~⑫) 중 중국의 부가가치만을 별도로 계산하면 된다.

부록 글상지 1. WWZ 분해방식⁴⁷³⁾

WWZ에 의하면 k 국의 대 l 국 수출은 아래의 식과 같이 16개로 분해된다. 이 중 ①~⑤는 국내 부가가치(DVA), ⑥~⑧은 환류 부가가치(RDV), ⑨~⑫는 해외 부가가치(FVA), ⑬~⑯은 순수 중복계산(PDC)에 해당한다.

이 연구에서는 대미국 수출품에 포함된 중국 부가가치를 계산할 것이므로 l 은 미국으로 고정하며, k 가 중국인 경우와 k 가 제3국인 경우(중국 및 미국이 아닌 경우)로 구분할 필요가 있다. k 가 중국인 경우는 중국의 대미국 수출 중 국내 부가가치가 미국으로의 수출품에 포함된 중국 부가가치에 해당한다. k 가 제3국인 경우에는 미국으로의 수출품에 포함된 중국 부가가치가 해외 부가가치에 포함되어 있다. 즉 ⑩ 및 ⑫항은 수출국(k)과 수입국(l)을 제외한 제3국의 부가가치를 합산하고 있으므로, 이 연구에서는 이를 합산하지 않고 국가별로 정리하여 해외 부가가치를 국가별로 계산한 후 중국 부가가치만을 별도로 계산하도록 한다.

$$\begin{aligned}
 E^{kl} = & (V^k B^{kk})^T \odot F^{kl} + (V^k L^{kk})^T \odot (A^{kl} B^l F^l) \\
 & + (V^k L^{kk})^T \odot [A^{kl} \sum_{t \neq k,l}^G B^l F^{tt} + A^{kl} B^l \sum_{t \neq k,l}^G F^{tt} + A^{kl} \sum_{t \neq k,l}^G B^t \sum_{u \neq k,t}^G F^{tu}] \\
 & + (V^k L^{kk})^T \odot [A^{kl} B^l F^{lk} + A^{kl} \sum_{t \neq k,l}^G B^t F^{tk} + A^{kl} B^k F^{kk}] \\
 & + (V^l B^k)^T \odot F^{kl} + (\sum_{t \neq k,l}^G V^t B^k)^T \odot F^{kl} \\
 & + (V^l B^k)^T \odot (A^{kl} L^l F^l) + (\sum_{t \neq k,l}^G V^t B^k)^T \odot (A^{kl} L^l F^l) \\
 & + (V^l B^k)^T \odot (A^{kl} L^l E^{t*}) + (\sum_{t \neq k,l}^G V^t B^k)^T \odot (A^{kl} L^l E^{t*}) \\
 & + (V^k L^{kk})^T \odot (A^{kl} B^k \sum_{t \neq k}^G F^{kt}) + (V^k L^{kk})^T \odot (A^{kt} B^k)^T \odot (A^{kl} X^t)
 \end{aligned}$$

여기서 E 는 수출, V 는 부가가치, B 는 글로벌 레온티에프 역행렬, F 는 최종수요, L 은 국내 레온티에프 역행렬, \odot 는 행렬의 아다마르 곱(Hadamard product)을 의미한다.

자료: Wang, Wei, and Zhu(2013).

473) 정민현 외(2024), p. 24의 내용을 이용하여 정리하였음.

Analysis of China's Diversification of Overseas Production and Supply Bases and Korea–China Competitiveness

Jihyun Jung, Jaewan Cheong, Cheolwon Lee, Suyeob Na, Jino Kim, Hyuk-Hwang Kim, Hyojin Lee, and Jae Hee Choi

Amid intensifying U.S.–China strategic competition, the global spread of de-risking, protectionist industrial policies, and economic security regulations is accelerating a structural reconfiguration of global value chains and supply networks. In strategic sectors linked to critical minerals, energy, advanced components and equipment, and digital and green transitions, major economies are increasingly prioritizing supply chain resilience and economic security alongside cost efficiency. Against this backdrop, China has been restructuring its overseas economic presence by combining multiple channels—including outward foreign direct investment (OFDI), overseas contracted projects, trade, and value-chain linkages via third countries—to build an integrated network of overseas production bases, supply bases, and infrastructure and logistics hubs. These developments create both constraints and opportunities for Korea's outward investment strategies, supply-chain resilience, and broader economic engagement with China.

This report examines the diversification of China's overseas production and supply bases from an integrated perspective en-

compassing investment, trade, and infrastructure networks, and assesses the implications for Korea's competitiveness. The study adopts a functional framework that distinguishes three core dimensions of China's overseas economic network: overseas production bases (manufacturing, assembly, and processing), overseas supply bases (procurement of resources, intermediate goods, and capital goods), and infrastructure and connectivity hubs (including EPC projects, industrial parks, and logistics corridors). To operationalize this framework, the analysis uses quantitative indicators such as manufacturing and mining OFDI, primary metal manufacturing OFDI, imports and exports of intermediate and capital goods, raw mineral imports, and overseas contracted project values as well as BRI-related shares. Changes in the scale and regional composition of these indicators are tracked over time across 211 countries and 11 regions. After standardizing these indicators, the study identifies several types of overseas hubs, including production-oriented hubs, supply-oriented hubs, integrated production-supply hubs, infrastructure-led hubs, and potential emerging hubs. These typologies provide the basis for subsequent regional case studies.

The analysis shows that China's overseas network diversification is evolving along three main trajectories. First, production functions are increasingly dispersed geographically through manufacturing OFDI, with assembly and final processing activities relocating to host economies while research and development and core component production remain largely concentrated in China. This pattern reinforces vertically specialized value chains anchored in Chinese intermediate goods. Second, supply functions are being selectively diversified by resource type and region. Chinese firms have actively secured critical minerals—such as lithium, nickel, cobalt,

and copper—through vertically integrated mining and processing investments in Latin America, Africa, and Southeast Asia, while continuing to rely on advanced economies for high-end capital goods and key technologies. Third, infrastructure and connectivity functions are expanding through investments in ports, railways, industrial parks, and projects associated with the Digital Silk Road. These initiatives strengthen transport, energy, and digital networks in Belt and Road Initiative (BRI) and other partner countries, while also embedding Chinese technical standards and creating long-term economic footholds.

Within this evolving structure, ASEAN is consolidating its role as a comprehensive hub that combines manufacturing bases with intermediate-goods trade and, in some cases, resource procurement. Latin America, Africa, and Oceania are emerging primarily as critical mineral and energy supply hubs, with gradual upgrading into processing and manufacturing activities. Meanwhile, the European Union and Northeast Asia continue to function as hubs for advanced capital goods, technology, and regulatory governance.

These developments are reshaping the competitive landscape between Korea and China across major regions. In ASEAN, competition is intensifying around manufacturing ecosystems and supply-chain integration in strategic sectors such as electric vehicles, batteries, electronics, and machinery. Chinese firms leverage advantages in scale, capital, and infrastructure connectivity, while Korean firms tend to rely more on technological capabilities and selective investment strategies. In Latin America, resource acquisition, infrastructure development, and market access are closely intertwined. China's vertically integrated resource-infrastructure strategy contrasts with Korea's more fragmented, firm-led and import-centered approach, creating structural constraints for Korea in securing upstream

resource supply. In the European Union, China faces tightening regulatory and economic security constraints but remains a major supplier of capital goods and consumer products. Korean firms must therefore defend niche strengths while adapting to evolving regulatory frameworks concerning investment screening, carbon regulations, critical raw materials, and supply-chain due diligence.

In light of these developments, the report argues that Korea should move beyond a country- or region-centric perspective on China's overseas expansion and adopt a hub- and network-based strategic approach. Korea's global strategy should therefore focus on four priorities. First, the government should establish a permanent monitoring and early-warning system to track the evolution of China's overseas production, supply, and infrastructure hubs, as well as associated indirect export routes. Second, Korea should reconfigure its portfolio of overseas bases according to functional roles—such as production, resource procurement, logistics, and research and development—while avoiding excessive reliance on a limited number of multi-purpose hubs. Third, Korea should make strategic but carefully risk-managed use of third-country hubs where Chinese and Korean economic footprints overlap, including countries such as Vietnam, Mexico, and parts of Central and Eastern Europe, particularly in anticipation of stricter rules of origin and ESG-related requirements. Fourth, Korea's overseas engagement model should be differentiated from China's by emphasizing technological sophistication, reliability of supply, transparency, and alignment with host-country development and governance objectives. Strengthening whole-of-government coordination and public-private risk management capabilities will be essential for Korea to effectively navigate China's expanding overseas network while safeguarding its own industrial competitiveness and economic security.

<책임>

정지현

중국 사회과학원 경제학 박사
대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 중국팀장
(現, E-mail: jhjung@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『홍콩의 경제·사회 변화에 대한 평가와 시사점』(공저, 2024)
『대전환기의 대중국 전략 연구1, 2』(공저, 2024) 외

<공동>

정재완

성균관대학교 대학원 경제학 박사과정 수료
싱가포르 동남아연구소(ISEAS) 객원연구원
ASEAN-동아시아 경제연구소(ERIA, 인도네시아) 객원연구원(前)
대외경제정책연구원 세계지역연구2센터 동남아대양주팀 선임연구원
(現, E-mail: jwcheong@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『동티모르의 아세안 가입 지원 및 개발협력 확대 방안』(공저, 2023)
『미중경쟁에 따른 아세안 역내 공급망 재편과 한국의 대응방안』(공저, 2023) 외

이철원

서강대학교 경제학 학사 및 석사
서강대학교 경제학 박사과정 수료
대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 북미유럽팀 선임연구원
(現, E-mail: cwlee@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『전후 우크라이나 재건 사업의 국제 논의와 한국기업 참여 가능성 연구』(공저, 2024)
『러시아의 글로벌 사우스(Global South) 전략과 정책 시사점』(공저, 2024) 외

나수엽

서강대학교 경제학 석사
대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 중국팀 선임연구원
(現, E-mail: syna@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『신발전구도에 따른 중국의 금융발전 전략과 시사점』(공저, 2024)
『중국의 디지털 통상 발전 전략과 시사점』(공저, 2024) 외

김진오

한국외국어대학교 정치학(중남미지역학 전공) 석사
한국외국어대학교 국제관계학과 박사과정 수료
대외경제정책연구원 세계지역연구2센터 아프리카중동·중남미팀 선임연구원
(現, E-mail: jokim@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『멕시코의 중장기 통상전략과 한멕시코 협력 방안』(공저, 2023)
『한국의 대중남미 통상환경 평가와 정책 과제』(공저, 2024) 외

김혁황

송실대학교 경제학 석사
고려대학교 경제학 박사
대외경제정책연구원 무역통상안보실 무역투자정책팀 선임연구원
(現, E-mail: hhkim@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『우크라이나 전쟁 이후 중앙아시아 글로벌 가치사슬 변화 전망과 한-중앙아 협력
시사점』(공저, 2024)

『전략적 투자보조금 정책이 다국적기업의 투자와 공급망에 미치는 영향』(공저, 2024) 외

이효진

고려대학교 국제대학원 석사
대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 중국팀 전문연구원
(現, E-mail: hyojinlee@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『중국의 녹색금융 발전전략과 주요내용』(공저, 2022)

『인도의 데이터 거버넌스 분석과 한·인도 협력에 대한 시사점』(공저, 2024) 외

최재희

중국 베이징대학교 국제정치경제학 석사
대외경제정책연구원 세계지역연구1센터 중국팀 전문연구원
(現, E-mail: jhchoi@kiep.go.kr)

저서 및 논문

『자국 중심의 경제안보 전략 대응을 위한 프레임워크 구축방안 연구』(공저, 2024)

『홍콩의 경제·사회 변화에 대한 평가와 시사점』(공저, 2024) 외

KIEP 연구보고서 발간자료 목록

- 2025년
 - 25-01 무형자산 기술확산의 국가 간 경제적 파급효과와 시사점 / 윤정은 · 송하윤 · 이병준
 - 25-02 트럼프 2기 대만 정책과 동아시아 경제 · 산업에 대한 영향 / 김선진 · 이홍배 · 서창배 · 이혁구
 - 25-03 글로벌 질서 변동과 새로운 북방전략 연구 / 박정호 · 강부균 · 정동연 · 김경민 · 김석환 · 염동호
 - 25-04 인도 첨단전략산업 분석과 한-인도 협력방안 / 김경훈 · 한형민 · 강반디 · 김민희 · 남유진 · 박병열
 - 25-05 BRICS 확장에 따른 경제 블록화 가능성과 한국의 정책 방향 연구 / 강문수 · 최인아 · 문지영 · 박미숙 · 유광호 · 이지은 · 이다운
 - 25-06 북핵위기 이후 북한의 새로운 대내외 경제전략 연구 / 최장호 · 김다울 · 최유 · 김범환
 - 25-07 핵심광물 공급망 안정화를 위한 통상협정 활용 연구 / 최원석 · 오수현 · 조성훈 · 홍진희 · 박보영
 - 25-08 미국 대외경제정책의 경제적 영향 분석 및 기조 전망 / 강구상 · 김혁중 · 김종혁 · 권혁주 · 박은빈
 - 25-09 개발도상국의 그린디지털 전환 촉진을 위한 한국의 협력 방안? / 오지영 · 노윤재 · 박지현 · 송지혜 · 김민희 · 장한별
 - 25-10 글로벌 인구구조 변화의 거시경제적 영향과 시사점 / 윤상하 · 김효상 · 연지흠 · 윤정은 · 송예나 · 이지윤 · 최상엽 · 허진욱
 - 25-11 글로벌 고부채 동향 및 거시경제적 함의 / 최홍석 · 박지원 · 송하윤 · 이병준 · 신평비
 - 25-12 중국경제 중장기 성장 전망과 성장구조 변화에 대한 연구 / 문지영 · 송하윤 · 김홍원 · 최지원 · 조고운
 - 25-13 일본의 반도체 공급망 구조 변화와 한국에 대한 시사점 / 김규판 · 김혁중 · 이형근 · 이보람
 - 25-14 공급망 재편 시대 벵골만 산업 클러스터 분석과 활용전략 / 김경훈 · 신민금 · 김도연 · 윤지현 · 김소은 · 지연정

- 25-15 주요국의 신흥제조기지 진출 현황과 시사점: 아프리카와 동남아시아를 중심으로 / 한선이 · 신민금 · 김예진 · 김소은 · 황인정
 - 25-16 지속가능한 중장기 개발재원 규모 확대 방안 연구 / 정지원 · 윤정환 · 정원혁 · 윤혜민 · 박소정
 - 25-17 노동수급 불균형 해소를 위한 국가간 인력교류 활성화 방안 연구 / 장영욱 · 라미령 · 노윤재 · 김윤정 · 이영준 · 강준구 · 이현진, 김제국 · 이정은 · 이종관 · 이승호
 - 25-18 글로벌 혁신 네트워크 참여의 경제적 함의와 통상정책방향 연구 / 김종덕 · 강구상 · 최원석 · 이현진 · 엄준현 · 박보영
 - 25-19 중국의 해외 생산 · 공급 거점 다변화와 한 · 중 경쟁력 분석 / 정지현 · 정재완 · 이철원 · 나수엽 · 김진오 · 김혁황 · 이효진 · 최재희
 - 25-20 글로벌 관세장벽 확산의 경제적 영향과 시사점 / 조문희 · 이규엽 · 김현수 · 금혜윤 · 강민지 · 정민철
 - 25-21 회복탄력성 관점에서 바라본 개발도상국의 기후변화 대응 과제와 협력 방안 / 이은석 · 오지영 · 정지선 · 이예림 · 김유리
 - 25-22 러시아의 다극화 세계전략과 정책 시사점: 상하이협력기구(SCO)를 중심으로 / 박정호 · 강부균 · 정동연 · 민지영 · 김경민 · 강태호 · 제성훈
- 2024년
- 24-01 전후 우크라이나 재건 사업의 국제 논의와 한국기업 참여 가능성 연구 / 장영욱 · 이철원 · 강부균 · 김초롱
 - 24-02 인도의 국영기업 주도 경제개발전략과 한국-인도 협력 방안 / 김정훈 · 김도연 · 김소은 · 남유진 · 백종훈
 - 24-03 걸프 국가의 아시아 중시 정책과 한국의 대응 방안 / 강문수 · 유광호 · 이지은 · 김영선 · 이다운
 - 24-04 국제사회의 신규 기후재원 조성 방안과 한국의 과제 / 문진영 · 나승권 · 김은미 · 장한별
 - 24-05 최근 글로벌 경기변동의 특징과 분절화 시대의 시사점 / 윤상하 · 김성환 · 최홍석 · 송예나 · 백인걸, 오준석
 - 24-06 자국 중심의 경제안보 전략 대응을 위한 프레임워크 구축 방안 연구 / 조성훈 · 한형민 · 최원석 · 홍진희 · 윤형준 · 최재희 · 김현정
 - 24-07 무형자산 투자와 경제성장: 글로벌 동향과 정책적 시사점 / 윤상하 · 윤정은 · 조성훈 · 이지윤 · 백예인 · 손녕선
 - 24-08 일방주의적 공급망 정책에 대한 국제통상법적 과제와 정책 시사점 / 이천기 · 박혜리 · 오태현 · 이주형

- 24-09 일본의 핵심광물자원 확보전략과 한·일 협력 시사점 /
김규판 · 이형근 · 이보람 · 김승현 · 손원주
- 24-10 한국의 대중남미 통상환경 평가와 정책 과제 /
홍성우 · 김성환 · 김진오 · 강준구 · 박미숙 · 박진희 · 김승현
- 24-11 홍콩의 경제·사회 변화에 대한 평가와 시사점 /
허재철 · 정지현 · 김효상 · 김홍원 · 이한나 · 최지원 · 최재희
- 24-12 EU의 기후중립 전략기술 육성 정책이 글로벌 공급망 재편에 주는 함의 /
장영욱 · 한형민 · 오태현 · 윤형준
- 24-13 보호무역정책의 정치경제적 결정요인 연구: 주요국 사례를 중심으로 /
김남석 · 주재우 · 신민이 · 김제국
- 24-14 ODA 평가의 활용 현황과 유용성 제고 방안 연구 /
이은석 · 오지영 · 정지선 · 유애라 · 이에림
- 24-15 글로벌 인플레이션의 국내파급효과와 경기안정화 정책 분석 /
최홍석 · 송새랑 · 한원태 · 김준형 · 이용대
- 24-16 신발전구도에 따른 중국의 금융발전 전략과 시사점 /
문지영 · 나수엽 · 박민숙 · 오종혁 · 김홍원 · 문익준
- 24-17 디지털콘텐츠무역에서의 저작권 보호에 관한 연구 /
김현수 · 강준구 · 금혜윤 · 심정보
- 24-18 글로벌 반도체 산업 경쟁력과 공급망 구조 분석 /
정형곤 · 김혁중 · 김정현 · 최진백
- 24-19 아세안의 대외협력 전략과 한-아세안 협력 고도화에 대한 함의 /
최인아 · 김경훈 · 배기현 · 이재호 · 김소은
- 24-20 북미 3개국 주요 산업별 공급망 연계 강화 정책과 시사점 /
김혁중 · 강구상 · 홍성우 · 김종혁 · 민보람 · 김용기
- 24-21 우크라이나 전쟁 이후 중앙아시아 글로벌 가치사슬 변화 전망과
한-중앙아 협력 시사점 / 정민현 · 김경민 · 김혁황 · 정동연 · 김원기
- 24-22 위성자료를 활용한 북한 소비시장 변화와 무역에 관한 연구 /
최장호 · 김다울 · 이정균 · 이희선
- 24-23 전략적 투자보조금 정책이 다국적기업의 투자와 공급망에 미치는 영향 /
예상준 · 김혁황 · 엄준현 · 신은철 · 이진혁
- 24-24 디지털 전환에 따른 인도의 사회·경제적 변화와 시사점 /
노윤재 · 김경훈 · 김민희 · 남유진 · 박지원
- 24-25 한-아프리카 자원 협력을 통한 핵심광물 확보 전략 /
한선이 · 조성훈 · 김예진 · 김주혜 · 서상현

- 24-26 복합 위기 시대의 난민과 강제 이주: 현황과 한국의 과제 /
윤정환 · 장영욱 · 오지영 · 김윤정 · 윤혜민 · 박소정
- 24-27 무역이 국내 노동 재배치에 미친 영향과 정책 시사점 /
구경현 · 연지흠 · 정민철 · 류기락
- 24-28 중국의 디지털 통상 발전 전략과 시사점 /
이승신 · 최원석 · 나수엽 · 김영선 · 서봉교
- 24-29 한국형 그린경제협정 로드맵 연구 /
이주관 · 조문희 · 박지현 · 박혜리 · 김민성
- 24-30 인공지능을 둘러싼 미중 전략 경쟁과 우리의 대응방향 /
예상준 · 정원혁 · 오종혁 · 엄준현 · 이대은 · 연원호
- 24-31 한일 국교정상화 60년과 미래비전 2050 /
허재철 · 정성춘 · 김규판 · 오수현 · 이형근 · 이보람 · 이정은 ·
김승현 · 손열 · 전재성 · 한준 · 이정환 · 임은정 · 백서인 · 박지수

KIEP 발간자료회원제 안내

■ 본 연구원에서는 본원의 연구성과에 관심 있는 전문가, 기업 및 일반에 보다 개방적이고 효율적으로 연구 내용을 전달하기 위하여 「발간자료회원제」를 실시하고 있습니다.

■ 발간자료회원으로 가입하시면 본 연구원에서 발간하는 모든 보고서를 대폭 할인된 가격으로 신속하게 구입하실 수 있습니다.

■ 회원 종류 및 연회비

회원종류	배포자료	연간회비		
		기관회원	개인회원	연구자 회원*
S	외부 배포 발간물 일체	30만 원	20만 원	10만 원
A	East Asian Economic Review	8만 원		4만 원

* 연구자 회원: 교수, 연구원, 학생, 전문가풀 회원

■ 가입방법

홈페이지, 우편, FAX를 이용하여 가입신청서 송부(수시접수)
30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
대외경제정책연구원 연구조정실 학술정보팀
연회비 납부 문의전화: 044) 414-1179 / FAX: 044) 414-1144
E-mail: kieppub@kiep.go.kr

■ 회원특전 및 유효기간

- S기관회원의 특전: 본 연구원 해외사무소(美 KEI) 발간자료 등 제공
- 자료가 출판되는 즉시 우편으로 회원에게 보급됩니다.
- 모든 회원은 회원가입기간에 가격인상과 관계없이 신청하신 종류의 자료를 받아보실 수 있습니다.
- 본 연구원이 주최하는 국제세미나 및 정책토론회에 무료로 참여하실 수 있습니다.
- 연회원기간은 가입일로부터 다음해 가입월까지입니다.

KIEP 발간자료회원제 가입신청서

기관명 (성명)	(한글)	(한문)
	(영문: 약호 포함)	
대표자		
발간물 수령주소	우편번호	
담당자 연락처	전화 FAX	E-mail :
회원소개 (간략히)		
사업자 등록번호	종목	

회원분류 (해당란에 ✓ 표시를 하여 주십시오)

	S	A
기 관 회 원 <input type="checkbox"/>	발간물일체	계간지
개 인 회 원 <input type="checkbox"/>		
연 구 자 회 원 <input type="checkbox"/>		

* 회원번호

* 갱신통보사항

(* 는 기재하지 마십시오)

특기사항



Policy Analyses 25-19



Analysis of China's Diversification of Overseas Production and Supply Bases and Korea-China Competitiveness

Jihyun Jung, Jaewan Cheong, Cheolwon Lee, Suyeob Na, Jino Kim, Hyuk-Hwang Kim, Hyojin Lee, and Jae Hee Choi

본 연구는 중국의 해외 진출거점 다변화를 생산·공급·인프라 3개 기능으로 구분하고, 다양한 계량지표를 종합·유형화하여 중국 해외확장의 핵심 특징을 규명하였다. 이를 바탕으로 도출된 주요 거점(아세안·중남미·EU)을 대상으로, 투자·무역·협력프레임·기업활동·현지리스크 측면에서 한·중 경쟁력을 비교·분석하였다. 아울러 중국의 거점별 네트워크 재편에 대응한 한국의 전략 방안을 제시하였다.



ISBN 978-89-322-1949-3
978-89-322-1072-8(세트)

정가 15,000원

KIEP 대외경제정책연구원
Korea Institute for International Economic Policy

30147 세종특별자치시 시청대로 370 세종국책연구단지 경제정책동
T.044-414-1114 F.044-414-1001 · www.kiep.go.kr