

외교부 : 미국 과잉생산 명분으로 첨단산업 탄압

14일, 외교부 대변인 왕문빈은 미국 재무장관 옐렌이 최근 중국 신에너지 분야에 대해 재차 ‘과잉생산’이라고 지적한 데 대해 미국이 ‘과잉생산’

을 명분으로 다른 나라의 첨단산업을 탄압하고 공정한 경쟁을 핑계로 보호주의를 추구하는 것은 로골적인 횡포라고 꼬집었다. / 신화넷

외교부 : 진정한 과잉은 미국의 자신감 부족

외교부 대변인 림검은 4월 30일 미국측의 지적에 대해 진정한 ‘과잉’은 중국의 생산능력이 아니라 미국의 자신감 부족과 중국에 대한 갖가지 먹칠이라고 강조했다.

미국 국무장관 블링컨이 중국 방문 기간 이른바 ‘중국제조’의 ‘과잉생산’ 문제에 대한 관심을 표명했다는 보도가 있었다. 이와 관련해 림검은 미국의 관련 비난은 일췌 보면 경제문제를 묻는 것처럼 보이지만 사실은 200여년을 주장해온 비교 우위라는 서구 경제학의 기본원리에 어긋난다고 지적했다.

림검은 “각국은 모두 비교 우위가 있는 국산 제품을 생산하고 수출하고 있으며 이는 국제무역의 본질”이라고 말했다. 림검은 생산이 국내의 수요를 초과한다고 하여 과잉생산이라며 감축하라고 한다면 국가와 국가간에 무엇을 가지고 무역을 진행할 것인가고 반문했다.

중국의 전기자동차 수출이 생산량

의 12%를 차지한다고 하여 과잉생산이라고 한다면 생산량의 80%를 수출하는 독일과 50%를 수출하는 일본, 25%를 수출하는 미국의 생산능력은 더 심각한 과잉이라고 할 수 있다.

더우기 국제에너지기구는 탄소중립 목표 달성을 위해 2030년 전세계 신에너지 자동차 수요가 2022년의 4.5배인 4,500만대에 이를 것으로 예상했다. 생산능력이 시장의 실제 수요를 충족시키지 못하는 지금의 상황에서 과잉은 어불성설이다.

림검은 미국측이 경제학의 상식과 산업 발전의 사실에 위배되는 것을 잘 알면서도 중국에 ‘생산력 과잉’이라는 오명을 씌우는 것은 미국의 이른바 ‘과잉생산’이 시장 정의하의 결론이 아니라 인위적으로 조작된 거짓이며 범정치적인 인식 조작으로서 중국의 질 높은 발전을 억제하고 정당한 발전 권리를 박탈하려는 데 그 목적이 있다고 지적했다.

/ 국제방송



5월 15일, ‘중원해운 동백호’가 천진항 태평양국제컨테이너부두에 정박해 있다. 천진항에서 미국 동부에 이르는 이 새 항로가 정식 개통됨에 따라 우리나라 북방에서 미국에 이르는 해상물류통로가 한층 더 원활하게 되었다.

/ 신화넷

보호주의 람용 미국 통간 역효과 날 것

14일, 미국 대통령 바이든은 중국에서 수입하는 전기차 등에 고율 관세를 부과하겠다고 발표했다. 미국 전문가들은 국내 정치적 목적에서 나온 이런 조치는 미국내 관련 산업의 번영은 물론 미국의 기후변화 대응 노력에 도움이 되지 않는다며 시장을 외국화하는 이러한 행위는 미국 소비자에게 해를 끼칠 것이라고 지적했다.

미국 백악관이 발표한 성명에 따르면 이번 관세 조치와 관련된 약 180억 달러 규모의 중국산 수입품에는 전기차, 리튬배터리, 태양전지, 핵심광물, 반도체, 알루미늄, 향만 크레인, 개인 보호 장비 등이 포함된다. 미국무역대표부는 무역법 301조에 따라 중국산 수입품에 부과하는 고율 관세를 유지할 것이라고 밝혔다.

미국 예일대 선임 연구원 스티븐 로치는 신화사와의 인터뷰에서 중국을 겨냥한 미국정부의 301조 조사 관련 혐의는 증거가 부족하다며 최근 발표한 대 중국 관세정책은 “미국 노동자들에게 거의 혜택을 가져다주지 못할 것”이라고 말했다. 그는 관세정책으로 중국 산업의 발전을 억제하려는 미국의 시도는 ‘근시안적’이라며 산업을 다시 일으키겠다는 장기적인 목표를 이룰 수 없다면서 미국의 전략은 실패할 수밖에 없다고 말했다.

미국 싱크탱크 카토연구소의 연구원 클라크 패커드는 이날 기고문을 통해 바이든 행정부의 새 관세정책은 ‘영양’이라면서 이는 또다시 정치적 목적을 자국의 이익보다 앞세우는 것이라고 지적했다. 그러면서 이는 경쟁자인 전 대통령 트럼프와 벌이는, ‘보호주의의 나락으로 빠져들어는 경쟁’으로서 미국 소비자들에게 해를 끼칠 것이라고 덧붙였다.

미국의 무역전문가 스콧 린시컴은 미국의 고율 관세 부과 조치가 본토 산업의 번영에 도움이 되지 않을 것이라며 이는 시장을 외국화하는 것이라고 꼬집었다.

중국 상무부는 이날 미국이 무역법 301조에 따라 일부 중국산 제품에 대해 관세를 인상한 것에 반발하며 미국이 국내 정치적 고려로 무역법 301조에 따라 관세 검토 절차를 람용하여 일부 중국산 제품에 부과하는 관세를 추가 인상한 것은 경제무역 문제를 정치화하고 도구화하는 것으로 이는 전형적인 정치적 통간이며 중국은 이에 대해 강한 불만을 표한다고 밝혔다. 또 미국은 즉각 잘못된 관행을 바로잡고 중국에 부과한 추가 관세 조치를 취소해야 한다고 지적하면서 중국은 단호한 조치를 취해 자국의 권익을 수호할 것이라고 밝혔다. / 신화넷

‘중국발 덤핑 · 과잉생산’ 관련 3문 3답



한 노동자가 신에너지 자동차 생산라인에서 차량 품질 검사를 하고 있다. (4월 24일 찍음) / 신화넷

Q1. 수출이 곧 ‘과잉생산 제품 수출’인가

중국의 생산력이 과잉인지 아닌지에 관한 논의에서 미국을 위시한 서방국가는 종종 ‘과잉생산’을 국내 수요를 초과하는 생산능력으로 정의한다. 하지만 이는 명백히 경제학 상식에 어긋난다. 오늘날의 시장은 개방된 시장이고 오늘날의 세계는 경제세계화의 세계이므로 한 나라가 산업 발전을 계획할 때는 국내시장에 착안해야 할 뿐만 아니라 국제시장의 수요도 고려해야 한다. 따라서 시장 관점과 글로벌적 시야로 경제규칙에서 출발해 객관적·변증법적으로 생산능력 문제를 바라봐야 한다.

신에너지차를 예로 들면 2023년 전세계 신에너지차 판매량은 1,465만대에 달했다. 이중 중국의 신에너지차 수출 판매량은 120만 3,000대로 전세계 판매량의 8%에 불과했다. 중국사회과학원 미국연구소 보조연구원 양수청은 국제에너지기구가 발표한 〈2023년 글로벌 전기차 전망〉의 추산에 따르면 2030년 전세계 신에너지차 수요량은 4,500만대에 달해 중국이 매년 20%의 생산량 증가를 유지한다고 해도 2030년에 가서 중국의 신에너지차 생산량은 3,435만 2,000대에 불과해 여전히 글로벌 수요보다 낮다고 설명했다. 그러면서 이는 현재 중국의 신에너지차 생산능력은 과잉이 없을 뿐만 아니라 더 큰 시장 수요를 충족시키기 위해 아직 더 발전시켜야 한다는 것을 의미한다고 말했다.

이에 대해 국가발전개혁위원회 거시경제연구원의 연구원 김서정은 만약 한 나라의 수요를 초과하는 것이 과잉생산이라면 국가간의 무역 기반은 존재하지 않게 되며 비교 우위 이론도 기반을 잃게 될 것이라며 이는 서방 경제학의 자유무역 이론과 노동분업 이론에 어긋난다고 말했다.

중국거시경제연구원 대외경제연구소 신흥경제체제연구실 주임 리대위도 같은 견해를 피력했다. 그는 수출을 과잉생산 제품을 수출하는 것으로 정의하는 것은 경제학의 기초

리론인 분업 이론을 완전히 부정하는 것이라고 말했다. 이어 아담 스미스와 데이비드 리카도는 수백년전에 국제분업 개념을 제안했다면서 세계화가 심화·발전함에 따라 국가마다 다른 상품이나 서비스의 생산중 각자의 비교 우위가 있기 때문에 상대적으로 비교 우위가 있는 제품을 수출하고 상대적으로 비교 열위가 있는 제품을 수입하는 한편 국제무역을 통해 자국이 생산한 제품에 대한 최적의 해법을 찾고 있다며 이 이론은 이미 경제학의 상식으로 자리잡았다고 설명했다.

미국은 2023년 총 9,120만톤의 액화천연가스를 수출해 세계 최대의 액화천연가스 수출국이 되었다. 이외에도 미국산 반도체, 독일산 자동차의 80%가 수출되고 있으며 보잉·에어버스(空客)가 생산한 여객기도 대량으로 수출되고 있다. 미국을 위시한 서방국가의 논리에 따르면 이 나라들이 세계에 과잉생산된 제품을 수출하고 있다는 설명이 아닌가?

Q2. 제품의 가격이 싸면 덤핑인가?

중국은 신에너지산업을 적극적으로 발전시키고 록스 저탄소 고품질 발전을 촉진하고 있다. 전기차, 리튬이온배터리, 태양전지 등 ‘신3종’(新三样) 수출은 세계 소비자들에게 양질의 중국 제품을 제공하고 있으며 글로벌 시장의 수요를 끊임없이 충족시키고 있다. 하지만 미국을 위시한 서방국가의 일부 정치인들은 이를 보고도 못 본 척하면서 중국의 신에너지 제품에 이른바 ‘덤핑’ 의혹을 제기하고 있다.

덤핑이란 무엇인가? 국무원 참사실 특약 연구원이자 전 국가통계국 선임 총경제사인 요경원은 통속적으로 말하면 덤핑은 제품을 원가보다 낮은 가격으로 국외에 수출하는 것인데 중국의 ‘신3종’ 수출은 돈을 버는 것이라며 이는 수출 상품이 정상가보다 낮지 않다는 것을 설명한다고 말

했다.

리대위는 수출 상품의 가격 우위를 단순히 ‘덤핑’으로 인정할 수 없다며 그것은 가격 우위가 기술적 우위와 규모의 경제적 우위에 의해 형성될 가능성이 높기 때문이라고 지적했다. 이어 통계에 따르면 중국 자동차산업의 리익률은 여전히 5% 안팎을 유지하고 있으며 이는 중국 자동차산업의 전반적인 운영이 매우 건전하다는 것을 나타낸다고 말했다. 그는 현재 중국의 전기차, 리튬이온배터리, 태양전지의 수출 가격은 계속 상승하고 있으며 이들 제품의 수출후 판매가격이 정상가보다 높다는 것을 설명하는 것이기 때문에 이른바 ‘덤핑’은 아예 존재하지 않는다고 강조했다.

블룸버그통신의 분석에 따르면 전기차 분야에서 중국 절대다수 선두권 자동차 수출업체의 생산제품 리익률은 국제적으로 인정받는 정상수준이다. 중국 전체 생산량에서 전기차 수출의 비율은 독일·일본·한국 등 주요 자동차 생산국에 비해 훨씬 낮고 수출 가격도 시장의 법칙에 부합하므로 덤핑 문제가 아예 존재하지 않는다.

중국인민대학 중앙금융연구원의 연구원 겸 협력연구부 주임 류영은 수출품의 가격이 싸다는 것은 덤핑을 대표하는 것이 아니며 중국은 유엔 산업 분류중 모든 산업 범주를 완전히 갖춘 유일한 국가로 대규모 시장 수요에다 장기적인 기술혁신의 축적 및 완전한 산업 지원이 더해져 품질이 좋고 가격이 저렴한 상품을 제공해 글로벌 소비자들에게 혜택을 줄 수 있는 능력을 갖고 있다고 말했다.

Q3. 보조금 조치는 ‘내로남불’인가?

일부 외신은 중국정부가 중국 신에너지차에 실시하는 세금 감면과 고액의 보조금 정책에 화살을 겨누고 있다. 하지만 이런 공격은 공교롭게도 대 중국 무역 화제에서 미국을 위시

한 서방국가가 취하고 있는 이중 차대를 드러내고 있다.

일찍 중국 신에너지차가 첫걸음을 떼기 시작했을 때 중국정부는 스타트업(初创型企业)의 발전을 지원하기 위해 일부 세금 우대 및 보조금을 주는 정책을 시행했다. 하지만 중국은 2016년부터 신에너지차산업에 대한 재정 보조금을 점차 줄이는 조치를 취했다. 2022년 12월 31일 ‘플러그인’(插电) 혼합동력차 1대당 4,800원, 순수 전기차 1대당 1만 2,600원’을 지급하는 국가 재정 보조금은 공식적으로 퇴장했다.

오늘날 전기차 분야에서는 오히려 미국·영국·프랑스가 더 강력한 보조금정책을 시행하고 있다. 미국정부는 〈동화팽창감축법〉을 통해 전기차를 포함한 청정에너지산업에 약 3,690억달러의 세금 격려와 보조금을 제공한다. 유럽의 여러 나라도 법인세부터 개인 구매 등 분야에 이르기까지 전기차산업에 대한 보조금 조치를 보편적으로 시행하고 있다.

양수청은 정부 보조금은 결코 ‘중국특색’이 아니라면서 프랑스와 독일을 예로 들었다. 프랑스 소비자들은 전기차를 사면 4,000유로의 보조금을 받을 수 있고 저소득 가정은 7,000유로의 보조금을 받을 수 있다. 독일은 2016년부터 전기차를 사면 소비자들에게 최대 4,000유로의 보조금을 지급하는 한편 자동차 취득세를 면제해주는 보조금정책을 시행했다.

청화대학 중국경제사상실천연구원 원장 리도규는 “현대경제체는 거의 예외없이 어떤 나라든 자국의 중요한 산업을 발전시키려면 맨처음에는 정부 보조금으로 시작한다. 처음 말을 탈 때 먼저 부축해 말에 오르도록 해야 달릴 수 있는 것과 같은 도리이다. 그렇게 해서 만약 산업이 성공하면 보조금도 필요없다. 산업이 성공하지 못하면 보조금도 주지 않는다. 다시 말해 자생자멸하는 것이다. 이는 거의 현대국가 산업 발전의 가장 기본적인 법칙”이라고 적언했다.

이어 중국의 ‘신3종’이 국제시장에서 가진 경쟁력은 정부 보조금이 아닌 중국 신에너지산업의 지속적인 기술혁신, 완전한 생산망과 공급망, 높은 로동생산성에서 나온 것이라고 말했다.

김서정은 중국 신에너지산업의 발전이 글로벌 공급과 수요의 시스템을 안정시킬 것이라며 ‘신3종’ 산업망의 상류(上游)·중류 혹은 하류는 모두 중국에서 최적의 협력 파트너를 찾을 수 있다고 말했다. 그러면서 현재 중국은 세계경제성장의 주요 안정장치이자 동력원이며 ‘신3종’으로 대표되는 중국산 제품의 수출은 자국에 리익이 될 뿐만 아니라 세계경제 회복과 성장에 더 많고 강력한 동력을 불어넣고 있다고 말했다.

/ 신화넷



안휘성 비서현에 건설중인 신에너지자동차산업단지 (2024년 1월 24일 찍은 무인기 사진). 비서현은 강대한 신에너지 자동차 산업집군(集群)의 우세를 갖고 있다. / 신화넷