

‘교역 1000억’ 메콩강의 기적, 韓-越 中企경협 핵심

중소기업회 백두포럼 인 베트남

김기문 회장 등 기업인 140명 참석
양국 기업 간 분업·협업 촉구
“효과적인 협력으로 상호 성장”

한국과 베트남 중소기업들이 양국 종교역구모 ‘2022년 1000억 달러’ 달성을 위해 하노이에서 끊쳤다. ‘한강의 기적’을 ‘메콩강의 기적’으로 이어가기 위해서다.

1992년 첫 수교를 맺은 한국과 베트남은 10년전 수출·수입을 합해 약 100억 달러에 그쳤던 교역구모가 지난해 683억 달러까지 늘어났다.

중소기업중앙회는 베트남상공회의소(VCCI)와 함께 지난 6일 베트남 하노이 롯데호텔에서 ‘2019 백두포럼 인 베트남’을 개최했다.

인구 약 9700만명(2018년 기준)으로 지난해 7.1%의 경제성장률을 기록한 베트남은 문재인 정부 신남방정책의 핵심지역으로 꼽힌다. 이에 따라 중기중앙회는 올해로 10회째를 맞는 백두포럼을 이날 베트남의 수도 하노이에서 열었다.

김기문 회장은 이날 행사 인사말에서 “베트남은 한국의 제4위 교역국이고, 한국은 베트남의 제2위 교역국이자 1위 투자국으로 이제는 두 나라 기업간 혁신을 기반으로 한 분업과 협업이 이뤄질 수 있도록 경제협력을 고도화해야 할 시점”이라면서 “한국은 베트남에 기술을 전수하고 미래 기술 인력을 양성함으로써 함께 성장해나갈 수 있는 공동체를 만들어가는데 양국이 지혜를 모아야 한다”고 말했다.

이날 포럼에는 김기문 회장과 쪐 반 뚜이 베·한의원친선협회장, 김학용 한·베 의원친선협회장, 응우언 땅 콩 베·한친선협회 부회장, VCCI 황 광 풍 부



중소기업중앙회는 지난 6일 베트남 하노이 롯데호텔에서 ‘제10회 백두포럼’을 열고 문재인 정부의 신남방정책 핵심지역인 베트남에서 양국 중소기업간 교류협력 증대를 약속했다. 김기문 회장(왼쪽 6번째)과 김학용 국회의원(오른쪽 4번째) 등이 참석자들과 기념촬영을 하고 있다.

/중기중앙회



김기문 중소기업중앙회장

회장, 주베트남 박노완 한국대사를 비롯해 양국의 기업인 등 140여 명이 참석했다.

특히 이번 포럼에선 한국기업의 현지 추가 진출에 대한 베트남 관계자들의 기대가 매우 높거웠다.

베트남상공회의소 황광풍 부회장은 “그동안 베트남과 한국은 양국 정부의 큰 관심으로 기업간 협력 등 경제부분에서 비약적인 발전을 기록했다”면서 “이런 차원에서 향후 더 많은 한국기업

들이 베트남에 진출하면 메콩강의 기적을 충분히 만들 수 있다고 생각한다”고 전했다.

베트남에 대한 외국인직접투자(FDI) 규모는 지난해 155억 달러를 기록했다. 올해엔 등록자본금 기준으로 300억 달러가 넘는 투자가 이뤄질 것으로 기대하고 있다. 이 가운데 한국은 일본, 싱가포르, 대만, 홍콩 등을 제치고 투자규모만 65억 달러가 훌쩍 넘어서며 단연 1위를 기록하고 있다.

베트남 기획투자부 레티 허우 반 국장은 “베트남은 현재 8000개가 넘는 외투기업들을 위한 여러 대회채널을 개설해놓고 있다. 이 가운데 한국기업들 만을 위한 단독채널인 ‘코리아 데스크’를 한국대사관에 구축해 운영하고 있다”면서 “외국인 투자촉진업무를 개선하고, 기존 기업들의 애로사항을 추가로 듣고 사후관리를 강화하기 위한 노력 등을 통해 베트남이 아세안 4위에서 3위로 도약하는 것을 목표하고 있다”고 전했다.

특히 외국으로부터 투자가 밀물처럼 몰려오고 있는 베트남은 기업의 사회적 책임(CSR)에 힘쓰는 외국기업을 우대하는 등 ‘선택적 투자유치’에 더욱 집중해나간다는 방침이다.

아울러 외투기업 가운데 부가가치를 더 많이 창출하는 기업, 베트남 국민을 많이 고용하는 기업 등에 대해선 과감한 ‘인센티브 패키지’를 적용해 결과적으로 이들 기업을 통해 베트남의 국제 경쟁력을 높여나갈 수 있도록 정책적 지원도 아끼지 않는다는 계획이다.

베트남 정부는 또 창조혁신분야를 키우기 위해 창조혁신센터를 건립, 외국기업들이 자국에 연구개발(R&D) 센터를 두고 핵심인력을 양성할 수 있는 전초기지를 만들어나간다는 방침도 밝혔다.

이번 포럼의 기조발제자 중 한 명인 서강대 경영학과 김용진 교수는 “한국과 베트남의 중소기업들이 혁신역량을 키우는 것이 필요한데 이 과정에서 협업과 분업을 중심으로 한 협력이 매우 중요하다”면서 “특히 효과적인 협력을 통한 상호 성장과 잠재력을 확보하기 위해선 다양한 협업체인 확보, 디지털 기술의 효과적 활용, 신뢰에 기반한 관계 구축이 요구된다”고 강조했

다.

그러면서 김 교수는 한국과 베트남의 협업체계 마련을 위한 대안으로 ▲ 공동 R&D 및 공동 제품 개발 ▲ 공동 브랜드 및 공동 물류 ▲ 기술·설비 이전을 중심으로 한 거래체계 구축 등을 제시했다.

한·베 의원친선협회장을 맡고 있는 김학용 국회의원은 “한국과 베트남은 전 세계에서 가장 밀접한 관계가 됐다. 이젠 동반자적 관계로 발전시켜야 한다. 한국과 베트남이 손을 잡으면 1억 5000만명에 달하는 경제권을 확보할 수 있어 일본도 충분히 뛰어넘을 수 있을 것”이라며 “이 과정에서 한국의 우수한 기술과 베트남 고급 인력의 접목이 반드시 필요하다. 이를 위해 양국의 정치권과 정부의 역할이 매우 중요한 시기”라고 강조했다.

한편 하노이시 응웬 둑 총 시장은 이날 저녁 롯데호텔에서 시장 주재 만찬을 통해 베트남을 찾은 한국 중소기업 최고경영자(CEO)와 관계자들을 환영했다.

/하노이(베트남)=김승호 기자 bada@metroseoul.co.kr

경기바닥론 낙관 일러… ‘더블 딥’ 갈 수도

현대경제연구 보고서

中·인도 성장세 급락에 수출경기 침체

현대경제연구원은 향후 경기가 회복된다는 경기 바닥론이 나오고 있으나, 하방 리스크가 줄지 않을 경우 ‘더블딥(재침체)’에 빠질 수도 있다고 8일 전망했다.

이날 현대경제연구원의 주원 경제연구실장은 ‘경기 바닥론 속 더블딥 가능성 상존’이라는 보고서를 통해 이같이 밝혔다.

주 실장은 우선 현재 경기 반등 조짐이 미약하다고 평가했다. 현재의 경기 상황을 보여주는 지표인 경기 동행지수 순환변동치는 지난 7월 99.3에서 9월 99.5로 소폭 올랐으나 10월 들어 99.4로 다시 하락한 상태다. 3분기 성장률도 0.4%에 그쳐 올해 연 2.0% 성장률 달성을 어려워졌다고 봤다.

주 실장은 한국경제가 다시 회복세를 탈 가능성이 높지만, 중국·인도 성장세둔화에 수출이 다시 부진해지거나 기업

투자가 늘지 못할 경우 더블딥에 빠질 수도 있다고 봤다.

한국 경제는 2013년에서 2015년 상반기 사이 경기가 잠시 회복 흐름을 보이다가 가라앉는 더블딥을 경험했다고 주 실장은 설명했다.

경기 동행지수 순환변동치는 2013년 3월(99.7)에 저점을 찍고 2014년 3월(100.6)까지 치솟은 다음, 더 오르지 못하고 2015년 6월(99.6)까지 하락했다. 중국 성장률이 급락하며 투자와 수출이 침체했고, 소비심리가 나빠진 결과다.

주 실장은 중국과 인도의 성장률이 빠르게 악화하며 신흥국 성장세도 미약해지면 한국 수출 경기 회복을 자신하기 어렵다고 봤다.

주 실장은 “중앙정부와 지자체 모두 올해 남은 기간 예산 불용액을 최소화하고 내년 상반기 재정 집행률을 높여야 한다”며 “중국·인도 성장세 급락에 따른 리스크를 완화하기 위해서는 아세안성이 재발할 경우 금리를 큰 폭 인하할 필요도 있다”고 제언했다.

/김재웅 기자 juk@

‘타다 금지’ 공정위 반대에 국토부 “부글부글”

공정위, 타다 영업 제한 문제 제기 국토부, 뒤늦게 검토 의견 이례적

차량호출 서비스 ‘타다’를 놓고 사회적 논란이 커지는 가운데, 정부 부처 중 유일하게 공정거래위원회가 소비자 입장에서 타다 영업 법적 제한에 문제를 제기하고 나섰다.

◆ 조성욱 “경쟁 저해하면 입장 뚜렷하게 밝혀야”

8일 정부 관계자들에 따르면 공정위는 지난 6일 국회 국토교통위원회와 김현미 국토교통부 장관, 법제처장 앞으로 ‘여객자동차 운수사업법(이하 여객운수법) 일부 개정 법률안에 대한 의견 회신’이라는 제목의 공문을 보냈다.

공정위는 공문에서 “법안과 관련해 위원회가 국토부와 국회에 회신한 검토 의견은 경쟁 당국으로서 의견을 제시한 것으로, 법안에 반대 의견을 제시한 것은 아니다. 12월 5일 국토교통위원회 교통 소위에서 논의·의결된 개정

안에 이견이 없음을 알려드린다”고 밝혔다.

업계와 국회 등에 따르면 이 공문은 공정위가 하루 앞 5일 국토교통위 교통 소위에 제출한 ‘여객운수법 개정안 검토 의견’에 국토부 등이 강하게 반발하자 ‘해명’ 성격으로 발송된 것이다.

공정위는 검토 의견에서 ‘자동차 대여 사업자의 사업용 자동차를 임차한 자에게 운전자를 알선해선 안 된다’는 내용이 포함된 개정안 제34조(유상운송 금지 등)에 대해 “특정한 형태의 운수사업을 법령에서 원칙적으로 배제하는 것은 경쟁저해 및 소비자 후생 측면에서 신중하게 검토할 필요가 있다”며 사실상 반대 입장을 밝혔다.

◆ 국토부 “공정위만 뒤늦게 왜 이러나” 항의

국토부는 공정위가 사실상 반대에 가까운 내용을 뒤늦게 국회에서 전격 공개, ‘정부 부처 간 혼선’을 빚은 데 대해 불만을 터뜨렸다.

국토부 관계자는 “지난달 관계기관

들에 개정안에 대한 의견을 요청했고 10일 정도 시간이 있었지만, 공정위는 아무런 답이 없다가 지난 4일에야 이런 검토 의견을 우리와 국회에 보냈다”며 “왜 이제야 이러는지 모르겠다. 이런식으로 검토 의견을 보내는 것은 매우 이례적”이라고 말했다.

공정위 관계자도 ‘이례적 제출’ 부분에 대해서는 “우리가 신중하게 검토하느라 미리 내용을 귀띔해주지 못했고, 부처 중 맨 마지막에 의견을 낸 것도 맞다”고 인정했다.

정부와 국회 안팎에서는 김현미 국토부장관이 공정거래위원장에게 직접 해명을 요구했다는 설, ‘부처 간 혼선’ 논란을 불식하기 위해 청와대가 조율에 나섰다는 설 등이 벌써 나오고 있다.

‘타다 금지법’의 소비자 편의 감소, 경쟁 제한 등에 대한 공정위의 이런 우려에도 불구하고 국토교통위 전체회의의 6일 여객운수법 개정안을 원안대로 의결했다.

/박인웅·석대성 기자 parkiu7854@