



한-미 자유무역협정(FTA) 협상타결로 개방 가속화 관세 등의 철폐로 양국간 교역량 크게 증가할 듯

한미 FTA 타결은 수출에 큰 도움이 될 것으로 전망되고 있다. 세계 1위의 경제 대국 미국과의 자유무역협정(FTA)이 타결됨으로써 우리나라는 개국에 버금가는 엄청난 변화를 맞게 될 것으로 예상된다. 지난 19세기말 강화도 조약으로 조선이 개화기를 맞았듯이 이번 FTA 타결로 우리는 개방경제의 닻을 본격 올리게 되었다. 특히 중국과 일본에 끼어 샌드위치 신세를 면치 못하던 우리가 모처럼 새 성장 동력을 얻어 동북아 지역에서 기선을 잡는 계기를 마련한 것으로 평가되고 있다. 해운 및 항만의 경우 양국간 교역량 증가로 해운 및 항만에 긍정적인 영향을 가져다 줄 것으로 분석되고 있다. 다음은 한미 FTA 체결에 따른 부문별 파급효과와 변화 등을 요약 정리한 것이다. (편집자 주)

한미 자유무역협정(FTA) 협상이 타결된 이후 무한경쟁 시대로 접어든 한국 경제가 개방의 과실을 제대로 챙기기 위해서는 산업구조의 고도화를 서둘러야 한다는 지적이 잇따라 제기되고 있다. 특히 상대적으로 경쟁력이 취약한 서비스 산업의 경우 현재와 같은 저생산성이 지속되면 개방 확대 부작용만 초래할 것이라는 우려마저 나오고 있다. 전문가들은 한미 FTA를 상품교역 이익에만 관심을 갖지 말고 경쟁촉진에 의한 경쟁력 강화와 산업구조 고도화의 계기로 활용하려는 자세가 필요하다고 강조한다.

▶ 산업구조 고도화 계기로 활용

삼성경제연구소는 최근 '한미 FTA 협상타결과 한국경제의 미래'라는 보고서에서 "한미 FTA는 외환위기와 같이 준비되지 않은 개방이 아니라 한국이 스스로 선택한 능동적 개방"이라며 "세계화의 흐름은 거부하기 힘든 추세며, 개방을 거부하는 것은 세계적 경쟁 대열에서 탈락한다는 것을 의미한다"고 밝혔다.

하지만 이 보고서는 한미 FTA가 발효되면 상품의 교역 구조는 물론 산업 및 경제 전반에 큰 영향

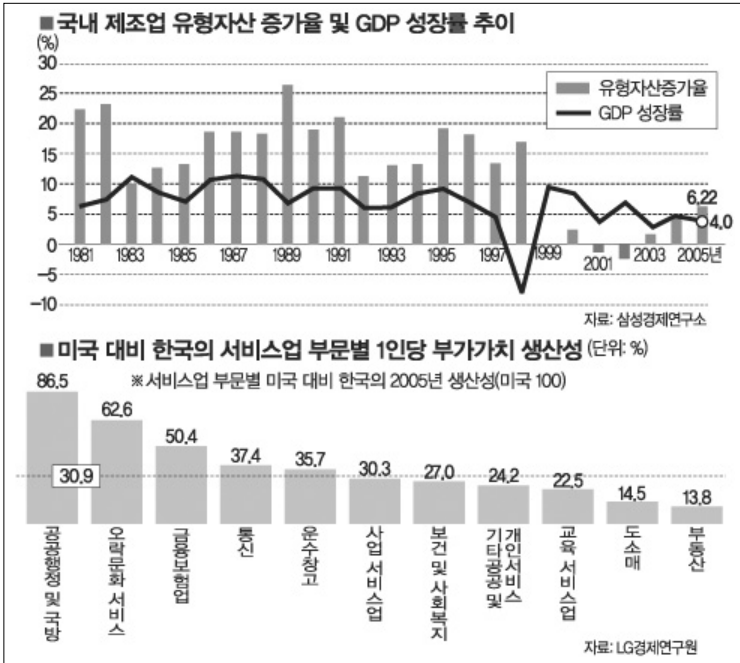
을 미치는 만큼 상품교역 이익에만 관심을 집중하면 안된다고 지적하고, 내부적 자금이 부족한 상황에서 FTA를 산업고도화의 계기로 활용하려는 자세가 필요하다고 강조하고 있다.

보고서는 한미 FTA는 한국경제를 한단계 더 도약시키는 기회로 삼아야 한다며, 전략적 활용 방안으로 △경쟁에 의한 구조조정 촉진 △각종 기업규제 개선 △동아시아 경제 축으로 발전지향 △투자 활성화 △한반도 평화체제 정착 등을 꼽았다.

이 보고서는 특히 한국 경제는 외환 위기 이후 저투자·저성장 구조가 고착화하고 있다고 진단하고, 세계 최대 수입 시장인 미국과의 FTA 체결을 계기로 이 같은 악순환의 고리를 끊어야 한다고 강조했다. 실제로 설비투자 동향에 가장 큰 영향을 미치는 국내 제조업체의 유형자산 증가율은 외환위기 이전에는 두 자릿수를 웃돌았으나 1999년 이후에는 평균 1.6% 수준에 불과하다.

▶ 서비스산업 경쟁력 강화 시급

대외 개방이 가속화하면서 국내 서비스산업의 경쟁력이 강화되지 않으면 외국 업체에 인수·합병(M&A)을 당하는 등 붕괴 위기에 직면할 것이란 우



또한 서비스산업이 경제전체의 걸림돌이 아닌 동력이 되기 위해서는 고부가가치 부문 신규창업에 제도적 지원과 규제 완화, 재교육프로그램 개발 등을 통해 생산성을 높여야 할 것이라며, 서비스산업에 R&D 투자를 늘리고, 규모를 키우면서도 독과점의 폐해를 줄일 수 있도록 경쟁 정책의 조정도 병행되어야 한다고 덧붙였다.

▶ 한미 FTA 협상 주요내용

한미 FTA 협상의 주요내용을 보면 관세를 비롯하여 금융, 자동차, 지식재산권, 통신, 서비스분야 등 광범위하다.

려도 커지고 있다. 우리나라 서비스산업의 생산성은 미국의 31% 수준에 불과하다.

LG경제연구원은 최근 '저생산성의 서비스산업, 해법은 없나' 라는 보고서에서 "우리나라 서비스산업의 부가가치 생산성은 제조업의 절반 수준에 불과하다"며, 지난해 제조업의 근로자 1인당 부가가치는 5036만원이었지만 서비스업은 2821만원에 그쳤다고 밝혔다.

이 보고서는 경제협력개발기구(OECD) 회원국들의 서비스업 1인당 부가가치는 평균 제조업의 99.4%로 우리나라와 대조적이라며, 미국을 비롯해 앞으로 여러 국가들과 FTA를 앞두고 서비스산업 경쟁력 강화 방안이 시급하다고 지적했다.

보고서는 또 국내 서비스산업 연구·개발(R&D) 투자는 OECD 평균의 3분의 1 수준에 불과하다며, 서비스 부문 대형화를 통한 생산성 향상이 미흡하고, 경쟁 제한적인 분야들이 많다는 점도 서비스업 저생산성의 원인이라고 지목했다.

▽수출입화물 신속반출 가이드라인 = 앞으로는 수입화물이 공항·항만에 들어온 이후 원칙적으로 48시간 이내에 반출되고 수입신고서류도 화물이 들어오기 전에 미리 제출할 수 있다. 이번엔 타결된 통관분야의 가장 큰 특징은 이같은 '절차의 신속·간소화' 조치가 많다는 점이다. 물류허브를 지향하는 우리로선 신속한 화물처리라는 면에서 경쟁국보다 유리한 위치를 확보한 것으로 평가된다.

통관절차 간소화를 위해서 FTA 협정에는 △특송 화물은 서류제출 후 4시간 이내에 국내반출을 허용하고 △수출, 생산, 수입업체가 특혜관세 신청에 필요한 원산지증명서를 자율적으로 작성·발급할 수 있도록 하며 △통관편의를 위해 원산지 등에 대한 사전판정제도를 도입하는 등의 내용이 추가로 담겼다.

원산지 등 사전판정제도란 특혜관세 적용에 필요한 품목분류, 원산지, 쿼터세율 등 의문사항을 세관 당국이 미리 심사해 알려주는 것이다. 미국측 요구



로 제3국 물품의 우회 수입방지조치도 마련됐다.

‘원산지 현지실사제도’를 도입해 세관당국이 수출국의 수출자 또는 생산자를 대상으로 원산지의 적정 여부를 직접 검증할 수 있도록 한 것이다. 원산지를 불성실하게 신고한 경우 특혜관세를 적용받지 못하게 된다.

양국은 협정의 효과적인 이행을 위한 보완조치로 과세자료에 대한 비밀유지를 의무화했고, 한·미 양국간 관세협력장치인 통관협력위원회를 설치하기로 했다. 정부는 이번 조치로 수출입물류 흐름이 크게 개선될 것으로 내다보고 있다.

통관절차가 간소화되고 화물반출이 빨라져 기업의 물류비용이 절감될 것으로 예상되며 9·11테러 이후 까다로웠던 미국 내 현지통관이 크게 개선될 것이라는 분석이다.

또 원산지 증명 자율발급조치로 무역업체의 업무 편의가 크게 개선될 것이라는 기대도 높다.

▽금융부문 = 한미 FTA 협상이 발효되면, 양국 금융기관의 상대방 국가 현지법인·지점 설립이 원칙적으로 전면 허용된다. 또 미국에는 있지만 한국에는 없는 금융상품은 우리나라에 있는 미 금융기관 현지법인 또는 지점을 통해서 판매할 수 있다.

단, 이는 우리나라 법률이 허용하는 범위에서 가

능하며 금융감독 당국이 개별 상품을 심사해 판매 여부를 결정한다. 아울러 우리나라에 현지법인이나 지점을 세우지 않고 해외에서 인터넷 등을 통해 금융서비스를 제공하는 국경 간 거래는 수출입 적하보험 등 무역 관련 보험 서비스와 기업구조조정 자문, 보험 자문 등 금융 부수 서비스에 한해 허용된다.

또 보험 자문과 손해사정, 위험평가, 보험계리 등 보험 부수업에 한해 대면방식의 영업이 허용된다. 보험 상품을 미 보험

사의 임직원이 대면방식으로 파는 것은 계속 금지된다. 신용평가사 설립을 위한 전문 인력 요건은 현행 20명에서 10명으로 완화된다.

만약 이러한 협정조건이 안 지켜지면 그 보복조치는 금융분야에서만 이뤄질 수 있다.

또 증권거래소와 예탁결제원 같은 주요 금융인프라 기업의 외국 자본 지배는 허용되지 않는다. 이들의 독점적 지위는 현행처럼 유지되며 상장을 하더라도 정부는 외국인 투자 지분을 제한할 수 있다.

▽자동차부문 = 자동차부문 협상과 관련, 한국은 경쟁력이 크게 떨어지는 친환경차만 관세 철폐를 10년 후로 미루고 모든 자동차 품목의 관세를 즉시 없애기로 했다.

대신 미국은 한국의 대미 자동차 수출의 73%를 차지하는 3000cc 이하 승용차의 관세(2.5%)를 즉시 철폐하고, 3000cc 초과 대형 승용차도 3년 후 무관세를 적용키로 했다.

이에 따라 1500cc 이하 소형 승용차를 비롯한 1500~3000cc 승용차, 5~20t 트럭, 자동차 부품 등의 미국시장 관세는 FTA 협정 발효 후 즉각 사라질 전망이다. 다만 미국은 타이어 관세(4%)는 5년 내, 픽업트럭(25%)은 10년 내 각각 철폐키로 했다.

지난해 기준 대미 완성차와 부품 수출액이 각각

87억달러(69만대)와 26억달러였던 점을 감안하면 한국의 대미 자동차 수출은 더욱 가속화할 것으로 보인다.

하지만 미국산 일본차의 한국 내 수입가능성을 차단하지 못한 것은 우려되는 대목이다. 우리나라는 미국의 요구를 받아들여 자동차 세제도 일부 개편했다.

특별소비세의 경우 800cc 이하는 면제, 800~2000cc 5%, 2000cc 초과 10% 등의 3단계로 부과됐으나, 이를 1000cc 이하 면제, 1000cc 초과 5% 등 2단계로 축소된다. 다만 2000cc 초과 차량은 FTA 발효 직후 8%로 조정됐다가 3년 뒤 5%로 내려간다.

5단계인 자동차세도 3단계로 바뀐다. 즉 cc당 800cc 이하 80원, 1000cc 이하 100원, 1600cc 이하 140원, 2000cc 이하 200원, 2000cc 초과 220원에서 1000cc 이하 80원, 1600cc 이하 140원, 1600cc 초과 200원으로 단순화된다.

이 같은 세제 개편으로 자동차 세수는 줄어들지만 침해국면인 자동차 내수시장은 활기를 띠 것으로 보인다.

이 밖에 한국은 제작사가 판매하는 차량 전체의 배출가스량 평균이 기준을 충족하면 일부 차종은 완화된 기준을 적용하는 '평균배출량 제도'를 도입키로 했으며, OBD(승용차 장착 배출가스 측정 장치) 의무 장착은 2008년까지 면제키로 했다.

▽지재산권·통신부문 = 우리나라의 지식재산권 보호 수준이 대폭 강화된다. 우선 저작권 보호기간이 저작자 사후, 저작물 발행 이후 50년에서 70년으로 늘어난다. 다만 업계가 대처할 시간을 주기 위해 협정 발효 후 2년간 적용이 유예된다.

정부 기관의 정품 프로그램 사용이 의무화되며 냄새나 소리도 상표로 인정된다. 특히 분야에서는 만약 특허청이 심사를 늦게 해 특허권 행사에 문제

가 생긴 경우 지연 기간만큼 특허권 존속기간을 연장해 주기로 했다.

상표·저작권 침해 대책도 대폭 강화된다. 저작권 침해시 법으로 손해배상액의 상한과 하한을 정하는 '법정손해배상제도'를 도입한다. 아울러 법원에 지식재산권 침해물품 수출금지권한을 부여하며 저작권 침해 사범은 사법당국이 고소 없이 기소할 수 있게 된다.

전자상거래분야에서는 미국이 방송 등 시청각 서비스를 전자상거래에 포함하려 했으나 우리 측 주장으로 제외됐다. 통신 분야의 각종 기술 표준 정책은 한미 양국이 각자 자율적으로 결정할 수 있다.

한미는 또 양국 유선통신업체가 각종 통신부가서비스에 필수요소인 네트워크를 상대국 통신서비스 업체에 제공할 때 차별하지 못하도록 규정했다.

이로써 우리나라의 차세대 인터넷 기술인 와이브로(휴대인터넷) 등은 미국에 진출할 때 미국 유선업체로부터 네트워크 제공 거부 같은 진입장벽을 만나지 않게 된다.

기간통신업체의 외국인 지분 제한 한도는 현행 49%를 유지하되 KT와 SK텔레콤을 제외한 사업자에 한해서 협정 발효 2년 후부터 외국인의 간접투자 제한은 폐지하기로 했다.

▽의약·의료기기 = 한미 양국은 우리나라 보험약의 등재 및 약값 협상 결과에 미국 기업이 이익을





제기할 수 있는 독립적 이의신청 절차를 마련하기로 했다. 양국은 또 다국적 제약사의 신약 임상시험 자료를 보호하고 국내 의약품허가당국의 시판허가 지연에 따른 특허기간을 연장해 주기로 했다.

신약 최저가격을 보장하고 물가인상을 반영해 약값을 올려주며, 복제 의약품도 협상에 의해 가격을 결정하도록 해 달라는 미국 요구는 받아들여지지 않았다. 의약품 건강보험 등재평가와 약값 결정 과정을 분리하며, 자연재해 등 국가재난 시 특허를 말소할 수 있는 강제실시권 행사 요건을 제한해 달라는 미국 요청도 거절됐다.

▽서비스부문 = 서비스 시장 개방에서 교육과 의료, 사회서비스, 사회적 약자를 위한 특별 조치, 수도 등 공공서비스는 제외된다.

그러나 법률·회계·통신·에너지·택배 등의 사업서비스 분야는 단계적 개방이 이뤄진다.

특히 법률부문은 협정 발효와 동시에 1단계 개방이 시작돼 미국 변호사의 미국법, 국제조약 및 국제공법에 관한 법률 자문이 허용된다.

또 미국 로펌은 국내 사무소(외국법 자문사무소) 설립도 가능해진다. 협정 발효 뒤 2년 내로 예정된 2단계 개방 때에는 미국 로펌의 국내 사무소와 국내 로펌 간 업무 제휴가 허용된다.

발효 뒤 5년 내 3단계 개방에서는 미국 로펌과 국내 로펌의 동업은 물론 동업 로펌이 국내 변호사를 고용할 수 있다.

공공서비스와 관련, 증시에 상장된 한국전력 및 한국가스공사는 각각 40%와 30%인 현재의 외국인 투자 지분을 유지하기로 했다.

아울러 이미 민간영역에서 영업 중인 DHL, 페덱스 등 국제택배 서비스는 우편법상 독점 범위에서 제외되 우정사업본부에서 제공하는 우정서비스는 그대로 유지하기로 했다.

▽통관·원산지 = 한미 양국은 향후 한반도 역외 가공지역 위원회에서 한반도 비핵화 진전, 남북한 관계에 미치는 영향, 노동·환경 기준 충족 등 일정 기준 하에서 개성공단 등 특정지역을 역외가공지역으로 지정할 수 있는 별도 부속서를 채택했다.

정부는 개성공단을 역외가공지역으로 지정한 뒤 특혜관세를 부여하는 방안을 협의할 창구가 구체적으로 마련되는 만큼 개성공단 생산품 특혜관세부여가 원칙적으로 인정된 것이라고 설명했다.

한미는 또 미국과 한국 내에서 최종 생산과정을 거친 물품의 원산지를 인정하기로 결정했다. 그러나 수입원료를 사용해 제품을 만들 경우 가공과정에서 45%가량 이상의 부가가치가 발생하거나 화학반응·정제공정 등을 거쳐 생산된 경우에만 원산지를 인정하기로 하는 등 구체적인 판정기준도 만들었다.

양국은 또 상대국의 원부자재를 사용한 경우 이를 역내산으로 인정하기로 하고, 제품을 만들 때 역외산 원부자재의 가격 비율이 10% 이하일 경우 원산지 인정요건을 충족시키지 못하더라도 예외적으로 원산지를 인정하기로 했다.

신속한 통관을 위해선 수입화물이 공항·항만에 도착하면 원칙적으로 48시간 이내 반출토록 했다. 또 특급택송화물의 통관서류를 최소화해 원칙적으로 통관서류 제출 후 4시간 이내 국내 반출을 허용한다.

▽투자부문 = 한미는 상대국 투자자에게 공평한 대우 및 투자 자산 보호를 약속했다. 미국 기업이 우리나라에 투자해 공장을 짓더라도 이 공장에 일정비율 수출을 의무화한다든지 국내산 원재료 사용, 기술 이전 등의 조건을 달지 못한다. 이는 미국도 마찬가지다. 또 투자기업 경영진의 국적을 따지는 것도 금지된다.

이와 함께 투자자·국가 분쟁해결 제도가 도입된

다. 외국인 투자자는 이 협정에 따라 자신의 권리가 침해되고 피해가 발생했다면 투자유치국을 상대로 국제중재를 제기할 수 있다.

대신 정부는 조세·부동산·복지정책 등 정당한 정부 규제에는 ‘투자자 이익을 해친다’는 이유로 이의를 제기할 수 없도록 했다. 또 미국 기업이 국내에선 장애인고용 등의 의무를 이행하도록 했다.

▽경쟁·정부조달부문 = 공정거래위원회가 도입하려다 법무부 제동으로 실패한 동의명령제가 이번 협정으로 도입된다. 이로써 경쟁법 집행과정에서 공정거래법 위반 혐의를 받고 있는 기업이 공정위와 합의를 통해 분쟁을 해결하고 사건을 종결할 수 있는 길이 열리게 됐다.

아울러 재벌 규제를 별도로 규정하지 않았으나 공기업도 FTA 협정상의 의무를 준수하도록 규정했다. 한미는 또 정부 조달시장의 개방 폭을 20만달러 이상 사업에서 10만달러 이상 사업으로 넓혔다.

아울러 우리나라는 정부가 선정한 사업자가 자기 돈으로 설비를 지은 후 일정 기간 이를 운영해 수익을 얻는 민자유치(BOT)사업을 조달 분야에 포함시켜 미국 자본에 문호를 개방했다. 대신 정부는 중소기업 보호조항을 신설해 지방 중소기업에 미치는 영향을 최소화했다. 학교 급식용 음식자재는 우리 측 요청으로 조달 시장 개방의 예외로 인정받게 됐다.

▶ FTA가 해운항만에 미치는 영향

한-미 FTA 체결시 해운과 항만에 긍정적인 영향을 가져다 줄 것으로 분석되고 있다. 이는 양국의 시장 개방화로 교역량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

부산시는 4월3일 부산상공회의소·부산항만공사·부산진해경제자유구역청·부산울산중소기업청 등이 참가하는 ‘한미FTA대책위원회’를 개최하

고, 한미 FTA가 지역경제에 미칠 영향 등 FTA의 이해득실에 대해 논의했다. 이날 회의에서는 한미 FTA를 부산경제의 업그레이드 호기로 삼자는 의견이 지배적이었다.

부산시측은 “항만물류산업의 경우 미국과의 교역 확대로 부산항의 물동량이 중장기적으로 20% 증가할 것”이라며, 2005년 기준 해상교역량이 5,100만톤인데 앞으로 한미 FTA의 영향으로 1200만~1500만톤(39만~52만TEU) 가량 늘어나고 관련산업도 성장할 것으로 예상했다.

신발·섬유·의류, 관광·컨벤션, 영화·영상IT 산업 등은 FTA가 호기(好機)로 작용하고, 기계 및 부품소재, 조선기자재, 자동차부품 등의 산업은 종전과 달라지는 것이 없을 것으로 전망됐다. 반면, 농·축·수산업은 피해 가능성이 큰 것으로 추산됐다.

부산시는 이에 따라 FTA체결에 따른 효과는 극대화하고 피해는 최소화하는 대응방안을 마련하는 데 주력하기로 했다. 항만물류산업은 경쟁력 강화를 위해 신항 조기건설과 배후부지 확대, 배후 수송로 조기건설 등 인프라 구축을 서두르고 글로벌 물류기업의 자유무역지역 유치에 적극 나서기로 했다.

해운업계에서도 한미 FTA가 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상하고 있다. 한-칠레간 FTA 체결로 양국간 교역량이 크게 늘면서 한국선사들이 남미항로를 개설한 점을 감안할 때, 한-미 FTA로 인해 양국간 해상물동량 증가세가 두드러질 것으로 전망하고 있다.

한편, 국제경제연구소(IIE)는 한·미 FTA 발효 후, 그 누적 효과로써 미국의 대한국 수출은 43~54%, 한국의 대미 수출은 21~23% 각각 늘어날 것으로 추정했다. 한국의 대미 무역 흑자가 33억~56억 달러 줄어들겠지만, 흑자기조는 유지되며 교역 규모가 커져 미국 시장에서의 부진을 만회하는 데 큰 도움이 된다는 분석이다.