

일본의 대EU EPA추진과 우리나라의 대응방안*

EPA promotion of Japan against EU and counteractive measures of Korea

이종원(Jong-Won Lee)

우석대학교 문화사회대 교수

목 차

- | | |
|--------------------------|-------------|
| I. 서 론 | V. 결 론(시사점) |
| II. 선행연구의 검토 | 참고문헌 |
| III. 일본 EPA의 특징과 대 EU 접근 | Abstract |
| IV. 일본의 대 EU 경제 관계 현황 | |

Abstract

As Korea-EU FTA has established, the strategy and counteractive measures of Japan have been rising. EU accounts for 33% of GDP and has a lot of population, which makes up 7.1% in the world. Besides, it has a great market, which, amounts to 4.3 trillion. Japanese government indicated that as Korea has established FTA with the U.S.A. and has negotiated with EU, the necessity to cope with in the field of automobile, machinery, and appliances is urgent. To recognize competitive areas in the market of EU between Korea and Japan, this paper focuses that we need to notice Japan's access toward EU and the present situation about trade and customs. Second, it investigates that Japan is in competitive with Korea in which kind of industrial area.

Key Words : EPA, Japan-EU, Trade and Customs

* 이 논문은 2009학년도 우석대학교 교내학술연구비 지원에 의하여 연구되었음.

I. 서론

최근 일본은 중-ASEAN 및 미-ASEAN 경제관계의 긴밀화, 한·미 및 한·EU의 FTA 체결 등에 영향을 받아 대 개도국/선진국 EPA(Economic Partnership Agreement: 경제동반자협정) 전략을 추진하는 등 통상정책의 일대 전환을 꾀하고 있다.

ASEAN중심 일본의 EPA 전략은 2001년 11월 JACEP¹⁾를 최초로 제안한 고이즈미 수상의 연설에서 강조되어 “현실적으로 일-ASEAN 관계는 ASEAN 전체보다는 개별회원국과의 일련의 EPA를 체결함으로써 실질적인 진전을 볼 수 있을 것”이라는 견해를 언급하면서부터 급진전되었다.²⁾ 이는 ASEAN의 다양성과 ASEAN 전체에 대한 일본의 협상력의 제한으로 인하여 일본정부가 양자주의에 대한 전략적 선택을 할 수 밖에 없었다. 이는 과거의 GATT/WTO 체제의 다자간 중심의 협력관계를 가장 중시 해 온 반면, 양자주의 무역협력에는 소극적이었던 통상정책 측면으로 본다면 통상전략의 일대 변화이다.

2002년 1월에 체결된 일-싱가포르 EPA 협정을 시발점으로 중층적 통상정책으로의 변화를 가져오고 있다. 일본정부는 체결국간의 관세 및 비관세 장벽의 제거를 목적으로 하는 전통적인 의미에서 FTA가 아니라 경제동반자협정이며, 협력의 내용도 매우 포괄적인 JACEP를 목표로 통상전략을 추진하고 있다. 일본은 FTA에 더해 다양한 경제시스템을 상호 조화시키고, 투자, 노동력 이동, 정부구매, 경쟁정책, 지적재산권 보호 등을 통해 경제관계를 심화시키며, 다양한 분야의 협력을 촉진하는 것을 목적으로 하는 종합적인 통상협정으로 인식하고 있다.

일본정부는 현실성과 실용성을 강조하며 EPA 협력에 박차를 가하고 지속적으로 EPA 체결을 추진하였고, 이미 EPA가 발효된 국가³⁾ 이외의 국가 및 지역과의 EPA 체결에 합의하고, 최근 EU와도 민간교섭에서 정부 간 협의를 통하여 EPA 체결 가능성을 타진하고 있다. 일본의

1) 일본과 ASEAN 양측은 2003년 3월에 JACEP 위원회를 설치하였으며, 2003년 10월에 JACEP 기본구상(The Framework for Comprehensive Economic Partnership Between ASEAN and Japan)에 합의하였다. JACEP 기본구상의 목표는 5가지이다. ①포괄적인 경제협력을 통해서 양측의 경제적 통합을 강화한다. ②동반자적 협력관계의 강화를 통해서 세계시장에서의 일본과 ASEAN의 경쟁력을 제고한다. ③상품과 서비스를 점진적으로 자유화, 원활화하고, 투명하고 자유화된 투자체제를 만든다. ④경제협력 및 통합의 대상이 되는 새로운 분야를 모색하고, 이에 대한 적절한 조치를 강구한다. ⑤ASEAN의 신규가맹국들이 ASEAN으로 긴밀하게 통합되도록 촉진하며, ASEAN 내부의 발전수준 격차를 해소하기 위해 노력한다. Kitti Prasirtsuk and Pattanmawadee P. Suzuki, “Japan-ASEAN Comprehensive Economic Partnership : Toward Significant Regionalism?” in Wajjwalku(2004), pp. 105-151.

2) *The Japan Times*, October 17, 2002.

3) 일본의 EPA 협상 현황을 보면 다음과 같다. 싱가포르(2002년 1월 발효), 멕시코(2005년 4월 발효), 말레이시아(2006년 7월 발효), 필리핀(2006년 9월 발효), 태국(2007년 9월 발효), 칠레(2007년 9월 발효), 부르나이(2007년 6월 합의 서명), 인도네시아(2007년 8월 합의 서명), 베트남(2007년 1월 교섭중), GCC(2006년 9월 교섭 중), 인도(2007년 1월 교섭 중), 대만(2007년 4월 교섭 중), 스위스(2007년 5월 교섭 중).

이러한 정책변화는 EU가 초거대 시장⁴⁾으로서 중요성이 있다는 점도 한 요인으로 볼 수 있지만, 기존의 EPA전략과 다른 대외통상환경 변화에서 그 요인을 찾을 수 있다. 즉, 일본이 EU와 EPA체결을 위한 전략적 접근의 가장 근본적인 요인은 다름 아닌 최근에 한국이 미국과의 FTA체결에 합의하고, EU와도 그 당시 본 교섭에 들어감으로써, 향후 한국과 시장획득 경쟁이 예상되는 자동차, 기계, 가전 등의 분야에 대한 시장 대응전략의 필요성에 의한 것으로 분석된다. 사실 이러한 대응차원의 전략은 이전에 일본이 멕시코와 EPA체결의 필요성을 북미시장에서 차별적 대우 및 상대적 불이익을 극복하기 위한 전략적 접근으로써 매우 적극성을 보인 사례에서도 동일하게 나타난 바 있다.⁵⁾

따라서 이러한 변화된 일본의 대 EU EPA전략의 특성과 의미, 그리고 EPA체결 가능성 및 우리에게 시사하는 바를 검토해 보고자 한다. 이러한 분석은 한국이 EU와 FTA체결로 인해 호조건의 특정분야가 기존의 일본의 수출주력분야와의 경쟁 및 향후 일-EU 양측의 협력관계로 인한 시장여건의 악화 등의 변화를 대비한 전략수립에 정책적 판단자료로 유익하다고 할 수 있다. 본 논문의 목적을 달성하고자 제2장에서 일본통상정책에 대한 선행연구를 분석하였고, 제3장에서는 일본 EPA특징과 EU 접근의 의미, 그리고 제4장에서는 일-EU의 경제관계 현황과 동일분야에서의 우리의 관련 자료를 비교분석을 하였다. 그리고 제5장에서는 결론으로 일-EU간의 EPA체결 가능성과 한국의 대응방안을 제시한다.

II. 선행연구의 검토

일본이 추진하고 있는 EPA관련 연구논문은 그다지 많지 않은 것이 현실이다. 동 주제로 분석된 대표적인 자료 검토는 다음과 같다.

이홍배 외(2003)는 일본이 EU의 FTA체결상대로서 별다른 주목을 받지 못하고 있는 것은 EU의 대 아시아 전략에서 연유한다고 하였다. 즉, EU에 있어서 아시아와의 관계는, 지역적 안정이나 미국에 대한 대응적 균형도라는 동기가 약하고, 지리적으로 멀다는 이유도 있어, 서로 FTA를 논의하기에는 상당히 요원한 상황이라고 언급하였다. 또한, 일본과 EU간의 무역

4) EU는 세계 GDP에서 약 33%를 (2008년 기준 18조3300억 달러)차지하고 있고, 세계 7.1%에 달하는 선진국 인구가 집중되어 있으며, 수입시장 규모도 4조 300억 달러로 미국 수입시장의 2.4배에 달하는 초거대 시장이다.

5) 일본정부는 북미시장에서 예상되는 문제점들을 극복하기 위해서 멕시코에 대해 협상력 우위가 별로 없음에도 불구하고, 2002년에 10월에 멕시코와 공식협상을 시작하였고, 2004년 9월에 최종합의에 이르렀다. 이 협상에서 일본정부는 멕시코에 오렌지 주스, 돼지고기, 소고기, 닭고기에 개한 쿼터 설정과 관세인하를 양허하는 등 전혀 없는 높은 수준의 농업자유화를 약속할 수밖에 없었다. *The Japan Times*, March 13, 2004.

이나 FTA 측면에서 이렇다 할 이슈가 존재하고 있는 것은 아니지만, 양측은 상호 교류 및 협력이 필요하다는 인식을 바탕으로 다방면에 걸쳐 대화의 채널은 넓혀가고 있고 정기적으로 개최되는 ASEM(아시아유럽정상회의)을 최대한 활용하면서 긴밀한 접촉을 유지해 나갈 것을 예측하였다.⁶⁾

최영중(2005)은 일본의 ASEAN과의 경제협력의 방향을 CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement: 포괄적 경제동반자협정) 접근을 중국의 ASEAN 접근에 견제와 국내 상황을 고려하여 좀 더 낮은 수준의 경제협력이면서 포괄적인 경제협력, 제휴 연대가 가능하고 정치적·경제적 필요를 충족시킬 수 있다는 점을 지적하였다. 또한 일본과 ASEAN사이의 RIA(Regional Integration Agreements: 지역통합협정)는 전형적인 선진국-개도국 통합의 사례로서, ASEAN이 적극적일수록, 그리고 일본의 ASEAN에 대한 협상력 우위가 클수록 높은 수준의 통합에 합의하고, 효과적으로 이행될 수 있는 중요한 결정요인임을 분석하였다.⁷⁾

정훈(2007)은 일본은 미·중 경제관계의 긴밀화, 한국 및 중국 등의 FTA 추진 가속화 등에 영향을 받아 새롭게 EPA 추진전략을 제기하는 등 통상전략의 일대전환을 지적하였다. 또한, 동아시아의 성장잠재력과 중국의 부상 등을 고려할 때 아시아와의 관계 강화가 어느 때보다 중요한 시점이라고 판단하고 경제협력을 강화하는 데 아시아 통상정책의 전개를 소개하였다. 일본의 중층적 통상정책 흐름을 보면, 인적측면, 물적측면, 정보측면의 교류 활성화 및 국가간·지역간 상호의존도 증대가 이루어지고 있는 동아시아에서 전술한 비즈니스권을 제도화함으로써, 자국 기업 경영자원의 최적배분, 자국의 해외시장확보, 자국의 경제구조 개혁을 통해 경제대국으로서의 역할을 적극 수행하고자 하는 일본의 통상전략이 갖는 의미를 분석하였다.⁸⁾

정훈(2007)은 일본의 대 북미 통상전략 분석에서 미국은 과거에 주로 중남미·중동을 중심으로 FTA를 체결하고자 노력하였으나, 최근에는 동아시아로 관심의 폭을 넓히고 있고 아시아 전체의 무역역이 빠르게 증가하고 있고, 그 대표적인 나라가 한국과 싱가포르 등이라고 하였다. 또한, 일본은 캐나다와의 경제가 상호보완적인 관계에 있다는 관점에서 경제연대관계에 많은 관심을 보이고 있는데, 일본이 미국이나 캐나다와의 EPA를 체결하고자 하는 목적은 무엇보다도, EPA를 체결하지 않음으로 인해 무역·투자에서 다른 주요국에 비해 불이익을 당하지 않으려는 데 있다고 분석하였다.⁹⁾

6) 이홍배·김양희·김은자·정훈. 『일본의 통상정책 변화와 한국의 대응방안: FTA정책을 중심으로』. 대외경제정책연구원. 03-09, 2003, pp. 61-65.

7) 최영중, “선진국-개도국통합사례로서 JACEP(Japan ASEAN Comprehensive Economic Partnership)협정에 대한 분석”, 國際政治論叢, 제45집 4호, 2005, pp. 366-375.

8) 정훈, 『최근 일본 통상정책의 변화와 우리의 대응방안』. 대외경제정책연구원. 07-04, 2007, pp. 1101-1104.

이종원(2007)은 일·ASEAN의 EPA협력을 위한 상호관심분야에서 일본측의 관심사항으로 ①소재·부품의 관세철폐, ②투자·지적재산권 등의 규정, ③서비스무역의 자유화(제조업관련 서비스를 중시), ④비즈니스환경 정비를 지적하였고, ASEAN의 관심사항으로는 ①시장접근(관세·검역 등), ②인적자원의 이동, ③투자유치, ④경제협력 및 기술이전을 제시하여 양측을 비교하여 보면 그다지 공통성이 없으므로 이러한 관계에서는 단순한 FTA관계보다는 포괄적인 협력관계를 더욱 선호하게 된다고 분석하였다.¹⁰⁾

박재필(2008)은 EU 시장 점유율 1-10위권의 품목을 대상으로 경합 품목수를 파악한 결과, 한·일 경합 품목 수는 36개였고, 주요 한·일 경합품목은 디젤엔진, 석유제품, 화물자동차, 승용차, LCD-PDP TV 등으로 나타났다고 분석하였다. 또한, EU 수입시장을 4가지(신흥시장, 선도시장, 축소시장, 성숙시장)로 분류하여 분석한 결과, 한국의 성숙시장 비중은 13.7%('04) → 33.2%('07)로 증가한 반면, 일본은 성숙시장은 48.9%('04) → 44.8%('07) 차지하여 여전히 가장 큰 비중을 차지하고 있어 이들 시장에 대한 한·일경쟁 가능성을 분석하였다. 이로 인하여, 일본기업들은 한·미 FTA보다 한·EU FTA에 대해 상대적으로 더 큰 위기감을 느끼고 있다고 지적하였다.¹¹⁾

Ⅲ. 일본 EPA의 특징과 대 EU 접근

1. 일본 EPA의 특징

일본정부는 2002년 「일본과 싱가포르 신시대 EPA(JSEPA:Japan Singapore Economic Agreement for a New Age Partnership)¹²⁾」을 발효시킴으로써 기존의 FTA보다 광범위한 EPA개념을 제시하여, 이를 대외통상전략의 핵심으로 추진하고 있다. 일본이 광범위하게 추진하고 있는 EPA에 대해서 살펴보면 다음과 같이 정리할 수 있다. EPA가 FTA와 다른 점은 FTA는 국경조치의 철폐를 지향하고 있다. 즉 상품무역에서는 관세철폐가 중심이 되고, 서비스무역

9) 정훈. 『일본의 대북미 통상전략 분석』. 대외경제정책연구원. 07-10, 2007, pp. 93-95.

10) 이종원(2007)은 일본의 대인도 EPA체결과 우리나라의 대응방안 2007. p.233.

11) 박재필(2008), EU시장에서의 한·중·일 수출 경쟁력 분석, 동향분석실 지역연구Unit, 2008, pp. 11-17.

12) 싱가포르가 최초로 일본의 FTA 교섭국으로서 선택된 것은 ①싱가포르가 일본에 FTA(연구를 포함)검토를 제안해온 최초의 3개국 중 하나였고, ②농산물의 수입이 매우 적었으며, ③이미 자유무역을 실현했기 때문이다. JSEPA의 특징으로는 ①상품무역이외에 많은 분야의 자유화, 원활화 및 협력을 포함한 경제연대협정이라는 점, ②왕복 무역액의 98.5%를 자유화하고 농업을 예외로 하지 않는, GATT 24조에 정합적인 협정이라는 점, ③단, 농업에서는 새로운 자유화를 행하지 않고 있다는 점 등이다. 정훈, 전계논문,p.53.

에서는 외자에 대한 규제가 주로 협상 대상이다. 이에 반하여 EPA의 대상 분야는 훨씬 넓다. EPA는 FTA와 같이 단지 통상 장벽만을 제거하는 것이 아니라, 지적재산권의 보호와 인적자원 교류 등 폭 넓은 경제활동을 규정하는 협정이다. 특히, 투자, 지적재산권, 경쟁정책, 비즈니스 환경 등에 관한 규정제정과 제도정비, 인재육성, 산업기술이전 등을 위한 협력이 중심 내용이다. 일본에서는 FTA가 20세기의 국제법이라고 한다면, EPA는 21세기의 국제법으로 보는 견해가 지배적이다¹³⁾.

일본은 ASEAN에 대한 다양성과 국내여건을 고려한 EPA전략의 기본 특성이자 접근방향은 크게 3가지 측면에서 목적을 달성하고자 한다. 첫째, 비관세장벽의 철폐이다. 일본은 ASEAN과의 경제교류에서 나타나는 일본기업의 비즈니스환경, 즉 세관과 관련된 수속 및 절차, 시간적 비용절감 등 비즈니스 환경정비를 추진하고 있다. 둘째, 양국간 협력이다. 일본은 과거의 축적한 ODA(정부개발원조)의 노하우를 활용하여 무역·투자촉진, 인재양성, 에너지, 환경 등 분야에서 개도국과의 협력을 추진하고 상대국의 무역·투자인프라 개선으로 이어지는 관계 형성을 추진하고 있다. 일본이 고부가가치의 부품 및 소재를 생산하고, ASEAN에서 제품을 가공하여 역내에 공급하는, 양국간 EPA를 통하여 보다 원활한 제품 유통이 가능하게 된다는 것이다.¹⁴⁾ 셋째, 노동의 이동이다. 상품이나 자본의 이동뿐 아니라 노동의 이동을 자유화하는 것은 향후 양국간의 이해를 심화시키고, 비즈니스를 활성화하거나 과학기술을 발전시키는 데 큰 역할을 할 것으로 예상하여 추진하고 있다¹⁵⁾.

한마디로 일본의 ASEAN과의 EPA체결의 특징은 자국기업의 해외시장 확보와 관세철폐 및 시장개방을 통한 국내산업구조의 효율화 제고라는 관점에서 추진되어지고 있다고 할 수 있다. ASEAN은 광공업제품에 대한 관세가 높고, 그 외 무역이나 투자에 장벽이 많이 남아 있으며 일본기업이 사업하는데 소요되는 비용이 많다. 따라서 이러한 국가와 EPA를 체결함으로써 비용을 절감하고 확실하게 시장을 확보할 수 있는 환경을 형성하는 것을 목표로 삼아 왔다. 또한, 에너지 자원의 안정적인 공급, 즉 2006년 11월에 합의한 인도네시아와 에너지공급 합의, 브루나이, GCC와의 석유·원유의 확보를 주된 목적 중 하나로 추진되고 있다. 이러한 관점에서 추진된 일본 EPA의 결과로 지난 10년간 중국의 31배, 한국의 8배 이상을 투자하여, 이제 일본에 있어서 ASEAN은 단순히 상품을 판매하는 관계뿐만 아니라 생산거점 및 안정적인 에너지 자원의 공급처로서 더욱 밀접한 동반자적 관계로 나아가고 있다.¹⁶⁾

13) 일본경제산업성, 「통상백서 2003」, 2004 . p. 190.

14) 이종원, 전계논문, p. 232.

15) 예를들면, 일-싱가포르EPA에서는 기술자 자격의 직업상 기능이 서로 인정됨에 따라, 양국 국민이 서로 이동·체류하기 쉬운 환경이 되었고, 외화획득을 겨냥한 필리핀이나 인도네시아는 일본이 일정 조건을 만족시키는 간호사, 관광업계 관계자를 대상으로 비자를 발급하는 경우, 일본에서 취업의 기회를 얻을 수 있다.

일본은 ASEAN과의 협력 요구분야의 상이함으로 나타나는 문제를 해결하기 위해서, 2003년 12월에 도쿄에서 일본-ASEAN 정상회의를 개최하여 향후 3년간 ASEAN의 통합과 개발을 위해서 30억불의 원조를 제공할 것을 약속하였다.¹⁷⁾ 그리고 양측은 오랫동안 집중하여 온 양측의 경제협력 분야를 더욱 공고히 하는 한편, 정치, 안보, 문화, 에너지 등으로 종합적이고 포괄적인 협력관계로 나아가기로 협력하였다. 그러나 위에서 언급한 ASEAN의 요구사항인 인적자원의 이동, 즉 간호원, 요리사, 마사지사, 간병인 등 인적교류에는 국내여건 상 그다지 활발한 진전을 보이지 못하고 있는 실정이다.

일본은 자국의 국내의 환경을 고려한 ASEAN과의 EPA관계 형성에서 일련의 성과를 통하여 이를 더욱 확대 시행하고자 한다. 즉, 기존의 FTA보다 자국에 효율적이고 차별적인 EPA를 ASEAN을 넘어서 아시아를 중심으로 하는 2국간의「線」적인 EPA를 다국간「面」적으로 확대를 꾀하고, 향후「아시아 EPA망 구축」을 위한 중장기 전략을 세워, 일본 전체 무역액에 접하는 EPA체결국과 무역액의 비율을 더욱 확대시킨다는 계획을 추진하고 있다.¹⁸⁾ 일본은 일본 전체의 경제 및 외교상의 이익을 극대화하기 위해 아시아에 대한 무역·투자 경제협력 등을 통한 긴밀한 관계구축을 목표로 외교 전략을 추진하고 있다. 협정 상대국간에 보다 세부적으로 상품과 서비스의 무역자유화를 행하는 협정으로서 실질적으로 모든 무역에 관해 원칙적으로 10년 이내 관세를 철폐하는 교섭, 수출관심품목을 중심으로 우선적인 관세철폐 요구, 그리고 협력분야는 시장접근의 개선과 균형을 이루 수 있도록 협력안건을 구체화한다는 것이다.¹⁹⁾

2. 일본의 EU 접근의 전략적 의미

최근 일본의 EPA 확대전략의 또 다른 하나의 방향은 미국, 캐나다 및 EU를 중심으로 하는 선진국 지역과의 경제연대 강화를 위한 움직임이 보이고 있다. 일본이 추구하는 해외시장 확보나 국내 산업구조의 효율화 등도 선진국과의 EPA체결 목적도 분명히 있을 수 있지만, EPA의 부재에 따른 불이익 해소가 가장 중요한 정책변화의 요인이라고 할 수 있다. 즉, 무엇보다도 일본이 EPA를 체결하지 않음으로 인해, 무역·투자에서 불이익을 당하고 있는 국

16) 이종원, 전개논문, p. 231.

17) *The Japan Times*, December 12, 2003.

18) 中 康 “經濟連帶協定(EPA)の現狀と課題”, 『貿易と關稅』, 2008.1. p 10.

19) 經濟財政諮問會議, 『グローバル-經濟戰略中間報告』, 2008.4.19. p .7. p. 38. 동보고서에 따르면, 동아시아 EPA의 로드맵은 단기적으로 ASEAN국가 및 인도, 호주, 뉴질랜드, 중국과 한국을 포함하는 16개국(10+3+3)「동아시아 경제권」을 구성하고 있으며 여기에 일본의 역할을 강조하고 있다.

가를 상정하고 있다. 이러한 일본의 대 선진국과의 EPA구상과 추진은 개도국과의 협력뿐만 아니라, 기존의 선진국 시장에서의 새로운 환경변화로 인하여 일본수출산업에서 상대적 피해가 불가피하여 FTA 혹은 EPA를 추가적으로 모색해야 하는 분명한 이유가 존재한다는 것이다.

그 주된 이유를 해결하기 위하여 최근에 새롭게 제시된 EPA전략의 변화의 가장 큰 요인 세 가지는 다음과 같다. 첫째, 무역·투자의 확대 및 원활화를 기대할 수 있는 국가와 지역, 둘째 경제적 불이익 해소·회피가 필요한 국가와 지역, 셋째 정치·안전보장 상의 배려로 부터 관계유지·강화가 요구되는 국가 및 지역 등으로 전략을 추가적으로 제시하고 있다.²⁰⁾ 이러한 선진국과의 경제연대 강화는 EU와의 경제협력 가능성을 위한 EPA 접근으로 나타나고 있다. 특히, 한·미 FTA체결과 한·EU FTA 논의²¹⁾가 가속화 되면서 본격적으로 추진되었다.

이는 앞서서도 언급하였듯이, 일본이 북미시장에 대한 우려로 인하여 멕시코·칠레와의 FTA체결을 서둘렀던 것과 유사한 교훈적 특징을 갖는다. 일본과 멕시코 간 EPA의 의의는 ①멕시코와의 FTA 부재에 의하여 일본이 입고 있는 불이익을 시정하는 것과, ②실질적으로 농업을 포함한 최초의 FTA라는 두 가지 점이다. 멕시코와의 FTA 부재로 인해 받는 직접적인 불이익은 무역전환효과라고 할 수 있다. 멕시코는 1994년 개시된 NAFTA(북미자유협정)의 가맹국이며 2000년에는 EU와 FTA를 조인했다. 미국이나 EU의 기업은 멕시코에 무관세로 수출을 할 수 있지만, FTA를 체결하지 않은 일본의 기업은 평균 16%라는 높은 관세를 지불해야만 했다.

특히, 일본에 있어서 멕시코와 FTA 미체결로 인한 자동차와 가전 등의 분야에서는 10% 이상의 세율차가 발생할 가능성이 있고, 이로 인하여 일본 수출산업은 큰 타격을 입을 것이라는 우려에서 서둘러 추진되었다.²²⁾ 2002년에 시작된 양국간 공식 협상은 결국 일본은 멕시코의 오렌지 주스, 돼지고기, 소고기, 닭고기에 대한 쿼터설정과 관세인하를 양허하는 등 전례 없이 높은 수준의 농업자유화를 약속하고, 2004년 3월 12일에 실질적 합의가 이루어졌으며, 조인은 9월 17일 행해졌다. 일·멕시코 EPA 체결로 자동차와 철강에 대해서는 멕시코는 단계적으로 관세를 철폐하기로 하였다. 즉 철강과 관련해서는 80%를 차지하는 특종 업종(전자, 가정용 전기제품, 자본재, 자동차)에 대해서 EPA의 발효와 동시에 관세를 철폐하고, 그 외는

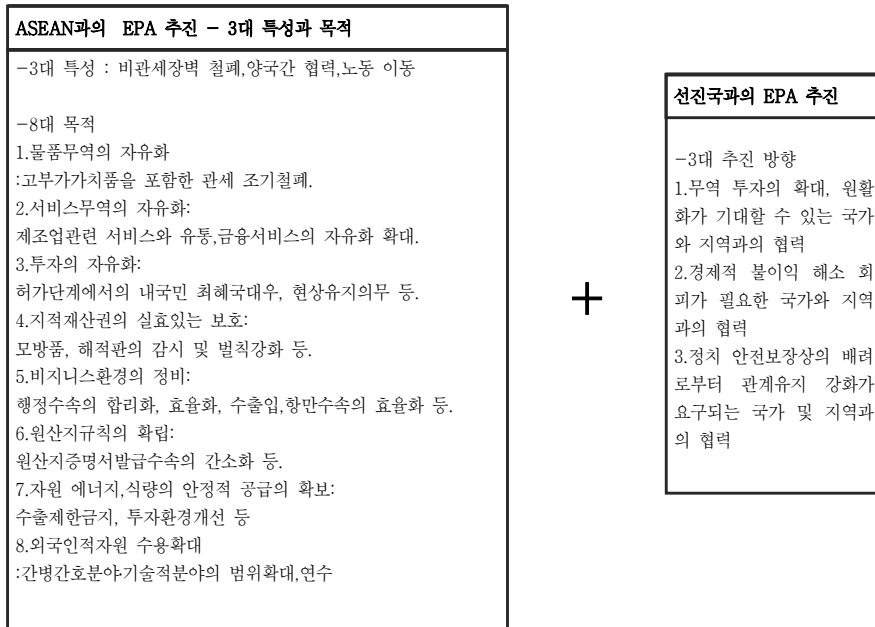
20) 中嶋 康, 전개논문, p. 10.

21) 한국의 대EU FTA체결을 위한 협상일정은 제1차 협상('07.5.7-11, 서울)을 시작으로 제7차 협상('08.5.12-15, 브뤼셀), 제1차 및 제2차 확대 수석대표간 협상('08.12.15-18, 비엔나)으로 진행되었다. 자료:외교통상부, 대외자료 2009.3.

22) 그 당시 멕시코에서는 수입국을 일본에서 NAFTA 역내로 바꾸는 움직임이 일어나고(무역전환효과), 멕시코의 수입에서 차지하는 일본의 점유율은 NAFTA가 개시된 해인 1994년 6.1%에서 2001년에는 4.8%로 떨어졌다. 그 결과, 일본은 6.1%를 유지했던 경우와 비교하여 연 3,951억 엔의 수출액을 손해 보았고, 국내총생산이 6,210억 엔 감소하였으며, 고용이 3만 1,824명 상실되었다고 추계되었다. www.meti.go.jp

10년 이내에 이를 철폐하기로 한 것이다.²³⁾

일본은 멕시코 사례와 같이, 한-EU FTA가 체결로 인하여 EU의 대일관세율과 한국의 관세율과의 사이에 커다란 격차를 발생하게 되어 상대적 피해가 더욱 클 것이라는 점을 간과할 수 없다는 것이다. 일본은 이러한 상황에 대응할 수 있는 유일한 방안으로 EU와 FTA 혹은 EPA를 체결하여 EU의 대일관세율을 낮추는 것 외에는 방법이 없다는 결론에 도달하였다.²⁴⁾



[그림 1] 일본의 EPA구상과 전략

일본정부의 EU경제협력의 필요성에 따른 전략 수정은 민간단체인 일본경제단체연합이 실천하는 형태로 움직이기 시작하였다. 일본경제단체연합은 2007년6월에「日-EU經濟連帶協力に關する共同研究の開始を要求する」라는 문서를 공표하고 적극적인 협력방안을 주창하면서 정부정책의 변화를 강력히 이끌어내고 있다. 사실, 일본경제단체연합에게 있어서도 자국에 비하여 인구는 4배, GDP는 3배(2006년도의 통계자료)에 달하는 EU가 한국과 FTA체결을 위

23) 상품무역에 대해서 합의된 사항을 살펴보면 다음과 같다. 광공업제품은 일본과 멕시코 양국 모두 품목 수, 무역액에서 99% 이상의 관세철폐를 약속했고, 발효와 동시에 일본은 90%의 품목, 멕시코는 70% 품목의 관세를 철폐하기로 하였다. 특히 광공업제품은 10년 이내에 거의 전 품목의 관세를 철폐하기로 하였다. The Japan Times, March 13, 2004.

24) 日本經濟團體聯合會, “經濟連帶協定の擴大と深化を要求する”, 2007.10.17. p. 16.

한 움직임은 간과할 수 없는 커다란 문제이고 제조업의 위협으로 느낄 수밖에 없었던 것이다.

2007년 6월 19일에 경제재정개혁의 기본방침에서는 EU를 포함한 선진국과의 EPA의 필요성과 가능성을 구체화하고 있다.²⁵⁾ 또한, 2007년 11월에 일본경제단체연합회와 일본무역진흥기구를 비롯하여 EU 수출에 관심이 있는 다수의 기업이 일·EU EPA체결의 가능성을 논의하기 위해서 민관차원의 연구회의 첫 회합을 동경에서 개최하였다.²⁶⁾ 그 당시 일본의 관련기관들은, 한국과 EU간의 FTA교섭을 위한 4차 협상이 끝나고 5차 협상에서 패키지안²⁷⁾을 통해 한국이 세부 품목별(특히 자동차)에 합의를 이끌어내는데 성공하였다는 보도에, 일본정부가 더욱 EU와 EPA체결에 적극적으로 나서줄 것을 요청하였다.

일본이 선진국 중에서도 EU와의 적극적인 접근전략의 의미는 한·EU FTA체결로 인하여 일·EU간의 무역관계에서 EU시장의 중요성과, 수출 주도품목이 한국에 비하여 고관세로 인하여 상대적 피해가 예상되어, EU와의 EPA체결을 서두르는 요인이라고 볼 수 있다. 또한 일·멕시코 EPA 사례와 같이, 대폭적인 양보를 통해 기존시장의 불이익을 최소화하기 위한 불가피한 조치로서 그 의미를 파악할 수 있다. 따라서 일본의 대 EU 전략적 접근과 대폭적인 양보가 가능한 것인지를 알아보기 위해서 일·EU간의 무역 및 관세현황에 대한 분석이 반드시 필요하게 된다.

IV. 일본의 대 EU 경제 관계 현황

1. EU 시장의 중요성과 교역현황

일본정부는 1990년 이후, EU시장을 확보하기 위하여 투자와 교역에 상당히 많은 노력을 기울여 왔다. 먼저, 일본의 산업별 직접투자액에 있어서 EU 점유율의 비중을 살펴보면 다음과 같다. 일본의 대 EU 직접투자액은 전 세계 대비 26.4%이고 이 중 제조업이 25%, 비제조업이 28.4%를 점하고 있다. 반면, EU의 대 일본 직접투자는 전 세계 대비 36.8%로 투자금액

25) 中嶋 康, 전개논문, p. 10.

26) <http://www.asahi.com/special/09016/TKY20071110.html>.

27) 상품양허 분야에서 11.13-14 우리측이 제시한 패키지안(자동차 등에 대한 EU측의 양허개선을 조건으로 한 우리측 개선안)을 통해, EU측을 세부 품목별 협의에 이끌어내는데 성공. 자동차 표준문제와 관련, EU측은 한미FTA에 기초한 우리측 제안에 대해 명확한 수용불가입장을 전달. 제5차 협상 ('07.11.19-23, 브뤼셀)

은 적지만, 일본에 투자비중은 큰 것으로 나타나고 있다. 이 중 제조업은 46.5%, 비제조업은 29.2%를 점하고 있다. 제조업에서 EU의 대 일본 투자분야는 화학의약품(8973억엔)가 60.5%, 석유산업(1219억엔)가 96%, 수송기계기구(1조2471억엔)가 89.7%를 점하는 것으로 나타났다.

〈표 1〉 일본의 대 EU직접투자액

(2006년,단위:억엔)

| | 자산 | | 부채 | |
|-------|---------|---------|---------|--------|
| | 전세계 | EU | 전세계 | EU |
| 합계 | 534,760 | 141,339 | 128,033 | 47,121 |
| 제조업계 | 312,317 | 78,160 | 56,371 | 26,199 |
| 비제조업계 | 222,443 | 63,179 | 71,662 | 20,922 |

자료: 재무성, 재정금융통계월보 2007년 12월.

또한, 일본에 있어서 무역상대국으로서도 EU의 중요성은 일본 제조업의 산업내 무역지수에서도 알 수 있다<표2참조>. 일-EU간의 제조업의 산업내 무역지수는 미국, 중국, 아시아 NIES, ASEAN, 멕시코에 비하여 상당히 높다. 2000년 시점에서는 대상국 및 지역 중에서 가장 높았다. 그러나 2007년에는 아시아NIES의 43.1%보다 약간 낮은 40.1%를 보이고 있다. 일본의 대 EU수출은 기계류, 전기기구, 자동차를 중심으로 구성된 중화학공업제품에 크게 편중되어 있다. 일본과 EU의 무역수지는 2003년도의 규모가 2000년에 비하여 다소 줄어들기는 하였지만, 2006년에 다시 2000년도 무역수지 이상을 기록하고 있어 무역수지 흑자가 정착되고 있는 양상이다. 2006년도 수출액은 2003년도에 비하여 25% 증가한 약 940만 달러를 기록하여 무역수지가 343만 달러에 달하였다. 이는 EU에 있어서 대일 무역적자의 심화이고, 대일 개방과 관계개선을 위해서 가장 우선적으로 해결하여야 할 현안 과제이다.

〈표 2〉 일본제조업의 산업내 무역지수

| | EU | 미국 | 중국 | 아시아NIES | ASEAN | 멕시코 |
|-------|------|------|------|---------|-------|------|
| 2000년 | 41.2 | 38.3 | 24.0 | 39.2 | 32.5 | 20.8 |
| 2007년 | 40.1 | 30.9 | 32.4 | 43.1 | 33.2 | 14.4 |

자료 : 일본관세협회, Jtrade 자료.

〈표 3〉 일본의 대 EU27개국과의 무역수지

(단위: 백만달러)

| | 대EU수출 | 대EU수입 | 무역수지 |
|-------|---------|---------|---------|
| 1996년 | 64301.4 | 50048.3 | 14253.1 |
| 2000년 | 80611.1 | 47712.1 | 32899.0 |
| 2003년 | 75562.8 | 50107.0 | 25455.8 |
| 2006년 | 94082.5 | 59753.8 | 34328.7 |

자료 : IMF, Direction of Trade에 의거 작성.

일본이 한·EU FTA체결로 인한 불이익 및 기존 시장의 피해를 우려하는 부분이 수출 주력상품의 상대적 피해이다. 일본이 EU에 수출하는 세부품목에 대한 분석은 다음과 같다. 일본측의 통계에 따르면, 대 EU 품목별 수출입 구성비를 표4를 통하여 살펴보면, 대 EU 수출 점유율 중 3대 품목은 수송용제품이 25.2%, 일반기계가 24.8%, 전기기계가 22.2%로 나타났다. 자동차 등의 수송용제품이 일본의 대 EU 수출의 1/4를 점하고 있다. 이와같이 일본의 대 EU 무역에서는 수출입 품목구성의 차이를 보이고, 일본의 주요 수출품목에서 일반기계, 전기기계, 수송용제품이 전체 수출에서 72.2%를 차지하고 있다.

〈표 4〉 일본의 대 EU 품목별 수출 구성비율

| 품목 | 2006년의 수출 | |
|-------|-----------|--------|
| | 가격(억엔) | 점유율(%) |
| 식료제품 | 136 | 0.1 |
| 원료제품 | 689 | 0.6 |
| 광물성연료 | 549 | 0.5 |
| 화학제품 | 8,031 | 7.4 |
| 원료별제품 | 6,693 | 6.1 |
| 일반기계 | 27,006 | 24.8 |
| 전기기계 | 24,181 | 22.2 |
| 수송용제품 | 27,414 | 25.2 |
| 기타 | 14,260 | 13.1 |
| 총액 | 108,957 | 100.0 |

자료 : 일본무역회「일본무역의 현상2007」, 재무성, 통계자료.

〈표 5〉 한국의 대 EU 10대 수출 품목 현황

(단위 : 백만달러, %)

| 순위 | 업체명 | 2006 | | | 2007 | | |
|----|-----------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|
| | | 금액 | 비중 | 증가율 | 금액 | 비중 | 증가율 |
| 1 | 자동차 | 9,163 | 18.9 | 10.2 | 8,500 | 15.2 | -7.2 |
| 2 | 무선통신기기 | 7,600 | 15.7 | -11.2 | 8,392 | 15.0 | 10.4 |
| 3 | 선박 | 7,437 | 15.3 | 24.5 | 7,497 | 13.4 | 0.8 |
| 4 | 평판디스플레이 | 3,132 | 6.5 | 128.3 | 3,455 | 6.2 | 10.3 |
| 5 | 반도체 | 2,755 | 5.7 | 25.1 | 2,961 | 5.3 | 7.5 |
| 6 | 컴퓨터 | 2,108 | 4.4 | -20.9 | 2,376 | 4.2 | 12.8 |
| 7 | 자동차부품 | 983 | 2.0 | 48.7 | 2,071 | 3.7 | 110.6 |
| 8 | 영상기기 | 2,092 | 4.3 | -7.5 | 1,995 | 3.6 | -4.6 |
| 9 | 건설광산기계 | 1,105 | 2.3 | 41.2 | 1,584 | 2.8 | 43.3 |
| 10 | 철강관 | 868 | 1.8 | 208.7 | 1,377 | 2.5 | 58.6 |
| | 10대 품목 소계 | 37,243 | 76.9 | 11.1 | 40,208 | 71.8 | 8.0 |
| | 합계 | 48,450 | 100.0 | 11.0 | 55,982 | 100.0 | 15.6 |

자료 : www.kita.net

일본이 EU와의 EPA 체결에 서두르는 것은 EU시장에서의 경쟁분야가 한국과 유사하다는 데 있다. 한국의 대 EU 수출은 2007년 전년의 15.5% 증가한 560억 달러로 2002년부터 두 자릿수 증가율을 유지하여, 2007년 수입은 10.3% 증가한 368억 달러로 무역수지는 192억 흑자 기록하고 있다. EU 신규가입국 확대로 한국의 대 EU 수출은 2003년 이후부터 금액 면에서 가파르게 늘어나고 있는 추세이다. 주요 수출 품목은 자동차, 무선통신기기, 선박, 평판 디스플레이, 반도체 등으로 10대 품목이 전체 EU 수출에서 차지하는 비중은 71.8%를 차지하고 있다. 자동차 부품, 철강관의 수출 증가율은 각각 110.6%, 58.6%로 호조세를 보이며 대 EU 수출을 견인하고 있다.

현재로서 한·EU FTA체결로 더 큰 변화가 예상되지만, 한·EU FTA 체결 이전의 양국의 EU시장에서의 수출경쟁의 변화를 보면 다음과 같다. 한국의 경우, 2007년 기준, 품목별 수출 경쟁력 1을 상회하여 경쟁력을 지니고 있는 품목은 선박(10.21), 타이어(3.68), 반도체(3.03),

자동차(2.55), 백색가전(2.50), 영상기기(1.70), 철강(1.48), 섬유사(1.24) 순으로 나타났다. 2003년~2007년 중 수출 경쟁력 변화를 보면 경공업의 수출 경쟁력은 비교열위를 보이면서 더욱 떨어졌지만, 중화학 부문의 경쟁력은 더욱 향상된 것으로 나타났다. 이에 반하여, 일본은 2007년 기준, 품목별 수출경쟁력 1을 상회하여 경쟁력을 지니고 있는 품목은 반도체(2.59), 정밀기기(2.39), 타이어(2.32), 자동차(2.23), 선박(1.67), 자동차 부품(1.56) 등의 순으로 나타났다. 2003년 대비 2007년 변화를 보면 일본의 중화학 수출경쟁력 지수는 1.38 → 1.38로 경쟁우위를 지속하고 있으며, 경공업은 0.39 → 0.42로 비교 열위지만 경쟁력이 소폭 향상된 것으로 나타났다.²⁸⁾

<표 6> EU 시장에서의 한일 수출경쟁력 변화 비교

| EU시장에서 수출경쟁력 변화 (' 03년 대비 ' 07년) | 품목 | |
|--------------------------------------|-------------------------|------------------|
| | 한국 | 일본 |
| 비교우위이며 경쟁력이 더욱 제고된 품목 | 자동차 | 반도체,타이어,자동차부품 |
| 비교우위이나 경쟁력이 약화된 품목 | 선박,타이어,반도체,백색가전,영상기기,식품 | 정밀기기,자동차,선박,영상기기 |
| 비교열위지만 경쟁력이 제고된 품목 | 정밀기기,플라스틱,자동차부품,석유제품 | 플라스틱,철강,석유제품 |
| 비교열위이며 경쟁력이 약화된 품목 | 가죽모피,신발,의류 | 식품,의류,가죽모피,신발 |
| 비교열위에서 비교우위로 전환된 품목 | 철강 | 백색가전 |
| 비교우위에서 비교열위로 반전된 품목 | 컴퓨터 | 컴퓨터 |

자료: 무역협회

이와 같이 일본의 대 EU 시장 수출주력품이 한국과 유사한 구조를 보이고 있기 때문에, 일본이 한-EU간의 FTA 체결에 따른 경제적 불이익 해소·상대적 피해를 대비한 적극적인 대응책을 모색하고 있다. 일본으로서는 EU시장에서 한국뿐만 아니라 경쟁분야가 다소 상이하지만 중국의 EU시장 잠식²⁹⁾으로 EU시장의 통상환경이 더욱 어려워지고 있어 새로운 선진국 중심 통상전략을 위한 일대 중요한 분기점에 직면하고 있다.³⁰⁾

28) 박재필, 전개논문, pp. 7-10.

29) 한국의 EU 시장 점유율 상위권 품목 수는 25개('03) → 17개('07)로 감소했으며, 중국은 323개('03) → 442개('07)로 증가, 일본은 118개('03) → 101개('07)로 감소하여 중국의 증가속도 현저하게 나타나고 있다. 중국은 가장 큰 비중을 차지하는 선도시장 품목이 포함세를 유지하는 가운데 신흥시장 품목 비중이 증가하고 있어, 상대적으로 일본과 경쟁 부분이 상이한 것으로 분석되었다. 박재필, 전개논문. p. 17.

30) 中 殤 康, 전개논문. p. 11.

EU 시장에서의 한·일간의 수출품목의 유사성이 높은 상황에서, 한·EU FTA체결로 인한 상대적 불이익과 피해가 예상되지만, 일본은 EU와의 대규모의 무역흑자가 지속되고 있어, 일본으로서는 적극적으로 승용차(10%), 가전(최고 14%)등과 같은 수출 주요품목에 대해 관세인하 혹은 관세철폐를 요청할 수 없고, EU로서도 무역수지가 개선되지 않는 현 상황에서는 관세문제에 소극적일 수밖에 없다. 따라서 일본과 FTA 혹은 EPA를 체결하기는 쉽지 않은 상황이다. 결과적으로, 일본으로서는 한·EU FTA 체결로 관세철폐에 따른 수출 감소와 시장잠식, 수출주도분야의 상대적 경쟁열위가 점차 현실화되고 받아들여야 하는 결과일 것이다. 다만, 일본이 일·멕시코 EPA체결과 같이 대 EU 무역개선을 위한 파격적인 협상안을 제시한다면 양측은 EPA와 같은 협력도 가능할 것이고, 한국으로서도 EU와의 FTA 효과가 반감될 수 있다는 것이다.

2. 일본의 대 EU 관세 현황과 문제점

EU의 기반은 관세동맹이다. EU의 관세는 관세동맹의 공통관세 설정 이전부터 많은 연구가 이루어져 왔다. 본 장은 일본이 대 EU와의 EPA체결을 위해서 반드시 풀어야 할 문제가 있기에 분석의 의미가 크다고 할 수 있다. 표7은 WTO, ITC 및 UNCTAD가 공동으로 작성한 「World Tariff profile 2006」부터 필요한 자료를 발취하여 작성한 것이다. 전 품목에 대해서 관세율의 산술평균은 EU 5.4%, 일본 5.6%, 미국 3.5%이고, EU와 일본은 거의 비슷한 수준이지만, 미국의 관세율 평균은 2%정도 낮다는 것을 알 수 있다.

비농산물관세, 즉 공업품 관세 평균치는 EU 3.9%, 일본 2.8%, 미국 3.3%로 3개국 모두 낮은 수준이지만, 특히 일본이 가장 낮고 EU보다도 1%정도 낮은 수준을 보이고 있다. 한편, 농산물관세의 평균치는 EU 15.1%, 일본 24.3%, 미국 5.3%로, 미국에 비하여 EU와 일본은 공업품에 비하여 상당히 높은 수준의 관세율을 보이고 있다. 이는 명확히 농산물 무역 및 농업정책의 어려움을 반영하고 있다는 것이다. 동 자료에는 평균관세율 등에 덧붙여 최고관세율이 표시되어 있기 때문에, 표7에도 최고관세율을 표기하기로 했다. 일본의 최고관세율은 농산물로 958%, 비농산물에도 724%로 놀라울 정도의 수준을 나타내고 있지만, 이는 예외적인 관세이고 일본관세의 전체적으로 볼 필요는 없다. 그러나 그렇다 하더라도 일본이 고관세율국으로 볼 수 있는 하나의 근거 자료는 될 수 있다. 한편, EU의 최고관세율은 농산물에 대해서도 미국보다 낮고, 3개국 중 최저인 것을 알 수 있다.

〈표 7〉 EU, 일본 및 미국의 관세수준

| | | MFN관세율산술평균(%) | MFN최고관세율(%) | 관세품목 수 |
|------|----|---------------|-------------|--------|
| 농산물 | EU | 15.4 | 229 | 3138 |
| | 일본 | 24.3 | 958 | 1655 |
| | 미국 | 5.3 | 350 | 1619 |
| 비농산물 | EU | 3.9 | 26 | 11048 |
| | 일본 | 2.8 | 724 | 7209 |
| | 미국 | 3.3 | 55 | 9395 |
| 전품목 | EU | 5.4 | 229 | 14186 |
| | 일본 | 5.6 | 958 | 8864 |
| | 미국 | 3.5 | 350 | 11014 |

자료: WTO,ITC,UNCTAD의 World Tariff Profile 2006에 의거 작성.

표8은 일-EU의 평균관세율과 최고관세율을 물품의 분야별로 제시한 자료이다. EU와 일본 양측 모두 농산물분야의 관세가 높고, 비농산물분야의 관세는 낮다는 것을 알 수 있다. 그러나 비농산물분야에서는 EU에서는 의류관련 관세가 가장 높은 반면에, 일본의 분야별 최고 관세는 가죽제품 및 신발분야이다. 또한, 기계류분야에서 일본의 최고관세율은 비전기기계류 0%, 전기기계류 5%, 수송기계류 0%인 것에 반하여, EU의 최고관세율은 비전기기계 10%, 전기기계류 14%, 수송기계류 22%로 일본에 비하면 상당히 높다. 이러한 측면이 일본과 EU의 협력관계를 형성하는데 가장 큰 걸림돌이고 반드시 해결해야 할 점이라고 할 수 있다.

〈표 8〉 EU와 일본의 품목별 평균MFN관세율 및 최고관세

| 구분 | EU | | 일본 | |
|-----------|----------|----------|----------|----------|
| | 평균관세율(%) | 최고관세율(%) | 평균관세율(%) | 최고관세율(%) |
| 동물성산품 | 25.4 | 219 | 15.5 | 495 |
| 낙농품 | 53.8 | 229 | 178.1 | 706 |
| 과일, 야채 | 11.8 | 195 | 12.9 | 646 |
| 커피, 차 | 6.5 | 43 | 16.7 | 239 |
| 곡물, 곡물조제품 | 25.6 | 139 | 76.6 | 809 |
| 유종종자,유지 | 5.9 | 87 | 10.8 | 563 |
| 설탕,과자 | 32.9 | 134 | 27.3 | 131 |

| | | | | |
|-----------|------|-----|------|-----|
| 음료, 담배 | 20.2 | 192 | 15.5 | 93 |
| 면화 | 0.0 | 0 | 0.0 | 0 |
| 기타 농산물 | 5.3 | 125 | 6.3 | 958 |
| 생선, 어류조제품 | 10.3 | 26 | 5.7 | 15 |
| 광물, 금속 | 1.9 | 12 | 1.0 | 10 |
| 석유 | 2.7 | 5 | 0.7 | 8 |
| 화학품 | 4.6 | 17 | 2.5 | 16 |
| 목재, 종이 | 1.1 | 10 | 0.9 | 10 |
| 섬유 | 6.6 | 12 | 5.5 | 25 |
| 의류 | 11.5 | 12 | 9.2 | 13 |
| 가족, 구두 | 4.2 | 17 | 15.0 | 724 |
| 비전기기기 | 1.7 | 10 | 0.0 | 0 |
| 전기기구 | 2.5 | 14 | 0.2 | 5 |
| 수송기구 | 4.1 | 22 | 0.0 | 0 |
| 기타제품 | 2.4 | 14 | 1.1 | 8 |

자료: WTO, ITC, UNCTAD의 「World Tariff Profile 2006」에 의거 작성.

일본이 EU와의 EPA체결 위해 가장 관심을 갖고 있는 분야는 기계 및 전기와 자동차품목의 관세문제이다. 먼저, 기계 및 전기품목에 대해서 살펴보면 다음과 같다. EU의 2007년 관세율표의 제84류(일반기계류), 제85류(전기·전자기기류 등) 및 제90류(광학기구 등) 중 MFN관세율이 5%이상의 관세 항목을 모두 제시한 것이다. 이에 따르면 관세율 5%이상의 항목 수는 제84류가 16, 제85류가 59, 제90류가 8개로 고관세 물품이 제85류의 전기·전자품목에 집중되고 있다는 것을 알 수 있다. 이들 중 제84류와 제90류에는 관세가 0인 것에 반하여, 10%를 넘는 항목 수는 제85류에서는 39개를 기록하고 있다.

〈표 9〉 EU의 MFN관세율이 15%를 넘는 자동차(HS87類)관세표

| 관세번호 | 품명 | 관세율(%) | 일본의 대응관세율 |
|------------|---|--------|--------------|
| 8701.2010 | 세미트랙러용 도로트랙터(신차) | 16 | 0 |
| 8701.20.90 | 세미트랙러용 도로트랙터(중고) | 16 | 0 |
| 8702.10.11 | 10인이상 수송용자동차,2500cc이상(신차) | 16 | 0 |
| 8702.10.19 | 10인이상 수송용자동차,2500cc이상(중고) | 16 | 0 |
| 8702.90.11 | 10인이상수송용자동차,피스톤식점화내연기관탑제, 2800cc이상(신차) | 16 | 0 |
| 8702.90.19 | 10인이상수송용자동차,피스톤식점화내연기관탑제, 2800cc이상(중고) | 16 | 0 |
| 8704.21.31 | 화물자동차,5톤이하,2500cc이상(신차) | 22 | 0 |
| 8704.21.39 | 화물자동차,5톤이하,2500cc이상(중고) | 22 | 0 |
| 8704.22.91 | 화물자동차,5톤이상 20톤이하(신차) | 22 | 0 |
| 8704.22.99 | 화물자동차,5톤이상 20톤이하(중고) | 22 | 0 |
| 8704.23.91 | 화물자동차,20톤이상(신차) | 22 | 0 |
| 8704.23.99 | 화물자동차,20톤이상(중고) | 22 | 0 |
| 8704.31.31 | 기타 화물자동차,5톤이하, 2800cc이상(신차) | 22 | 0 |
| 8704.32.39 | 기타 화물자동차,5톤이하, 2800cc이상(중고) | 22 | 0 |
| 8704.32.91 | 기타 화물자동차,5톤이상(신차) | 22 | 0 |
| 8704.32.99 | 기타 화물자동차,5톤이상, 2800cc이상(중고) | 22 | 0 |
| 8706.00.11 | 번호8702 또는 8704의 자동차용 원동기부착샤시 | 19 | 0 |

자료: EU관세율표(EU 관보2007년 10월 31일).

그리고 고관세를 유지하고 있는 또 하나가 자동차분야이다. 표9는 자동차에 관한15%를 넘는 EU의 MFN관세를 제시한 것이다. 일본측의 관세율표에서는 87류의 자동차관세에 있어서는 0%를 보이고 있는 반면, EU의 자동차관세는 전반적으로 고관세를 보이고 있다. 관세율이 15%를 넘는 표를 제시하였지만, 이들 외에도 10~15%의 품목도 다수 있다. 자동차산업을 보호하려는 EU의 의도가 명확히 보이는 세율표이다. 일본과 EU의 자동차관세의 커다란 격차를 줄이는 것은 결코 쉬운 일은 아닐 것이다.

〈표 10〉 한-EU FTA체결에 의한 양측 관세 양허내용

| 양허단계 | 한국양허 | | | | EU양허 | | | |
|-----------|-------|-------|---------|-------|-------|-------|---------|-------|
| | 품목 수 | 비중 | 대EU 수입액 | 비중 | 품목 수 | 비중 | 대한국 수입액 | 비중 |
| 즉시철폐(A) | 8,535 | 90.7% | 180 | 69.4% | 7,201 | 97.3% | 318 | 76.7% |
| 3년철폐(B) | 478 | 5.1% | 58 | 22.4% | 151 | 2.1% | 68 | 16.6% |
| 조기철폐(A+B) | 9,013 | 95.8% | 238 | 91.8% | 7,352 | 99.4% | 386 | 93.3% |
| 5년철폐 | 346 | 3.7% | 18 | 6.9% | 46 | 0.6% | 28 | 6.7% |
| 7년철폐 | 45 | 0.5% | 3 | 1.3% | - | - | - | - |
| 총합계 | 9,404 | 100% | 259 | 100% | 7,398 | 100% | 414 | 100% |

자료: 외교통상부 아태담당 보도자료.2009년.

한-EU FTA로 양측은 관세 철폐시기에 있어 EU가 다소 조기에 철폐하도록 비대칭적 관세철폐 의무이행에 합의(한국측만 7년 구간 사용)하였다. 수입액 기준, EU측은 즉시철폐 구간에서 7.3%(EU: 76.7%, 한국: 69.4%), 3년 내 조기철폐 구간에서 1.5%(EU: 93.3%, 한국: 91.8%)를 한국에 비해 더 많이 철폐하기로 하였다. 또한, 품목수 기준, EU측은 99.4%에 해당하는 품목을 3년 내에 철폐하는 반면, 한국측은 95.8%를 3년 내 철폐하기로 합의하였다.

〈표 11〉 한-EU FTA체결에 의한 양측의 자동차 관세 양허내용

| 품목 | | 한국 | EU |
|-------|--------------|---------|---------------|
| | | 승용차 | 중대형(1500cc초과) |
| | 소형(1500cc이하) | (8%)5년 | (10%)5년 |
| | 기타(하이브리드) | (8%)5년 | (10%)5년 |
| 화물자동차 | 승합차 | (10%)즉시 | (10~16%)즉시 |
| | 디젤/5톤이하 화물차 | (10%)즉시 | (22%)5년 |
| | 디젤/20톤초과 화물차 | (10%)5년 | (22%)3년 |
| | 도로주행 트랙터 | (8%)5년 | (16%)3년 |
| 자동차부품 | 디젤엔진 부품 | (8%)즉시 | (2.7%)즉시 |
| | 카스테레오 | (8%)즉시 | (14%)즉시 |
| | 기어박스 | (8%)즉시 | (4.5%)즉시 |
| | 타이어 | (8%)즉시 | (2.5%~4.5%)3년 |

자료: 외교통상부 아태담당 보도자료.2009년.

특히, 한-EU FTA 체결로 일본이 가장 주시하고 있었던 분야가 바로 자동차 분야에 있어서 양측의 관세경감조치에 있었다고 할 수 있다. 한-EU FTA 결과, 한-EU 양측 모두 중형 및 대형(배기량 1,500cc 초과)차량에 대해서 협정 발효 후 3년 내, 소형(배기량 1,500cc 이하)은 5년 내에 철폐하기로 합의하였다. 또한, EU의 중형/대형 승용차 관세 10%를 3년 내 철폐 시 매년 3.3% 관세인하 효과를 가져올 수 있다. 승용차는 2008년 기준 대 EU 전체 공산품 수출액 중 18.5%를 차지(전체 수출 중 8.9%인 52억불)하며, 3년 철폐 대상인 중형 및 대형 자동차 수출 비중이 대 EU 자동차 수출의 2/3 이상을 차지하는 것으로 분석된다. 이와 함께, 양측은 주요 자동차 부품의 관세를 즉시 철폐하기로 합의 하였다.³¹⁾ 결론적으로 EU의 평균 관세율은 미국보다 높기 때문에 주력 수출품인 자동차, 전자, 영상기기, 평판디스플레이 등 관세율이 높은 품목들의 가격경쟁력이 제고되어 일본과 시장 경쟁에서 더욱 유리할 것으로 예상된다.

따라서, 일본은 대 EU와의 EPA 가능성은 무역수지 흑자 및 고관세 문제가 선결과제이고, 한-EU FTA 체결로 자동차를 중심으로 하는 수출주도 분야의 상대적 피해가 가시적으로 나타날 것으로 판단되며, 이에 대한 일본의 대 EU 접근도 심도 있게 논의되고 추진될 것으로 판단된다.

V. 결 론(시사점)

본 논문의 연구는 일본의 대 EU EPA 체결 위한 전략은 기존의 ASEAN이라는 기존 거점을 활용한 다양한 사업을 구축하기 위한 전략에서 선진국간의 경제연대를 강화하는 방향으로 수정되어 추진되고 있음을 보여주고 있다. 이는 일본에 있어 주요한 시장이 주변여건 변화로 인하여 기존 시장이 불이익 및 악화될 수 있다는 판단에서 취해지고 있다. 즉, 한미 FTA 체결 이후 최근 한-EU FTA 체결로 인하여 기존에 자국이 선전해 온 시장에서의 새로운 경쟁과 상대적 불이익으로 인한 위기감의 표출이라고 할 수 있다. 위에서 언급한 일본의 EPA 확대전략 중「경제적 불이익 해소·회피가 필요한 국가와 지역」에 대한 우선적인 협상을 한다는 것을 의미하는 것이다.

한-EU FTA 체결에 의한 쌍방의 제품수출증가와 관세철폐에 따른 일본의 상대적 수출주도분야의 상대적 경쟁열위, 수출 감소 및 시장잠식, 이에 대한 일본의 대 EU와의 EPA 체결을 위해서는 양측의 무역수지 흑자 및 고관세 문제가 선결과제이고, 새로운 대안과 일맥시

31) 2009.10월 한-EU FTA 설명자료, 외교통상부. p. 6 .

코간의 FTA와 같이 대폭적인 협상안이 그렇게 쉽지 않은 상황에 있다고 할 수 있다. 우리로서는 향후 양측의 협상안에 대한 자료 분석이 빠르게 이루어져야 할 것이다. 또한, 일·EU EPA 협상의 진전과 더불어 미·일의 자연스러운 EPA접근이 이루어진다면 한·일 경쟁관계의 산업분야의 대외수출 여건은 또다시 악화될 수 있다고 판단된다. 향후 몇 년 이내에 한국의 대 EU시장에서의 FTA효과가 반감되거나 더욱 어려운 환경에 처할 수 있어 이에 대한 적절하고 장기적인 관점에서 대응책이 우리로서는 대비가 필요하다고 생각된다.

따라서, 한국으로서는 최근 체결된 한·EU FTA의 효과를 분야별로 잘 분석하여 이들 자료를 바탕으로 일본이 지금 대응하고 있는 전략과 동일하게 한국도 향후 일본의 대 EU EPA 체결 가능성에 대비한 새로운 대안과 전략을 세워야 할 것이다. 예를 들면 대 EU 시장에서 가격경쟁력을 확보하기 위한 기존의 동유럽 중심의 시장공략 일변도에서 벗어나 서유럽 시장 개척, 무역환경변화에 맞춰 동서 생산네트워크 및 생산거점 확보, EU기업과의 전략적 제휴·M&A·합작법인 설립·마케팅 및 R&D채널 공유 등 다양하고 적극적인 협력방안 모색 등과 같은 중장기적인 관점에서 전략을 구축하는 노력이 필요하다. 그리고 EU시장에서의 빠르게 성장하고 있는 중국의 전략분석과 경쟁분야에 대한 더 많은 연구가 이루어져야 할 것으로 판단된다. 이러한 노력이야말로 최근 한국이 FTA를 체결하고 있는 주변국들과의 시장 선점에 따른 효과와 지속적인 경제성장을 유지할 수 있는 최선의 전략이라고 판단된다.

참 고 문 헌

- 삼성경제연구소, 「한·EU FTA의 주요타결내용과 시사점」, 2009,7.
- 박재필, EU시장에서의 한중일 수출 경쟁력 분석, 동향분석실 지역연구Unit, 2008,
- 이홍배·김양화·김은지·정훈, 『일본의 통상정책 변화와 한국의 대응방안: FTA정책을 중심으로』. 대외경제정책연구원. 03-09, 2003,
- 최영중, “선진국·개도국통합사례로서 JACEP(Japan ASEAN Comprehensive Economic Partnership)협정에 대한 분석”, 國際政治論叢, 제45집 4호, 2005,
- 정훈, 『최근 일본 통상정책의 변화와 우리의 대응방안』. 대외경제정책연구원. 07-04, 2007.
- _____, 『일본의 대북미 통상전략 분석』, 대외경제정책연구원. 07-10, 2007.
- 이종원, “일본의 대인도 EPA체결과 우리나라의 대응방안”, 한국통상정보학회, 제8권3호, 2007.

- 외교통상부 아태담당 내부자료.2008,2009..
- 일본무역진흥기구(JETRO), www.jetro.go.jp/news.
- 경제財政諮問會議,「グローバル-經濟戰略中間報告」,2006.
- 朝倉弘教,“WTOと關稅”,『貿易と關稅』, 2006.
- 中嶋 康, “經濟連帶協定(EPA)の現狀と課題”, 『貿易と關稅』, 2008.
- 주일 대사관 농무관,“일본의 농업부문 FTA/EPA추진동향”, 2006.
- 일본경제산업성,「통상백서 2003」, 2004.
- The Japan Times*, 2002,2003,2004.
- 日本經濟團體聯合會,“經濟連帶協定の擴大と深化を要求する”,2007.
- 朝日新聞, <http://www.asahi.com/special/09016/TKY20071110.html>.
- Arun Goyal, Big's Easy Reference Customs Tariff,2006-2007.
- European Commission (2007), European Union Foreign Direct Investment Yearbook.
- European Commission 홈페이지(<http://ec.europa.eu/world/what/enlargement/index-en.htm>)
- IBM Belgium, “Trade Sustainability Impact Assessment of the EU- Korea FTA”:*Phase One Global Analysis Draft Report*, November 2007.
- Copenhagen Economics and prof.J.F.Francois, “Economic Impact of a Potential Free Trade Agreement Between the European Union and South Korea“, MARCH 2007.
- The Center for European Policy Studies(CEPS) and the Korean Institute for International Economics(KIEP) Qualitative Analysis of a Potential Free Trade Agreement between the European Union and South Korea, November 2007.
- OECD Convention on Combating Bribery of Foreign Public Officials in International Business Transaction, Ratification Status as of 19 June 2007.
- OECD Working Group on Bribery, *Annual Report* 2006.
- European Commission, “Eurostat Statistical Books-European Business 2007 edition.”.
- Commission of the European Communities, “Communication from the Commissions to the Spring European Council-Strategy for growth and jobs: launching the new cycle(2008-2010), Keeping up the pace of change-“, Brussels, 11,12.2007.