

한국의 FTA 전략이 한일자동차산업에 미치는 영향에 관한 연구

정 병 무*

-
- I. 서 론
 - II. 한국 무역정책의 변화와 FTA 추진 현황
 - III. 한국의 FTA 전략이 한일자동차산업에 미치는 영향
 - IV. 결 론
-

주제어 : 다자주의 교섭, 자유무역협정, 지역주의

I. 서 론

국제무역은 상업적 이익을 목적으로 물자와 서비스가 국경을 넘어 이동하는 것이라고 정의할 수 있다. 오늘날 국제무역의 환경은 정보화 및 글로벌화가 새로운 국면으로 접어들면서 국가 간의 이해관계가 더욱 복잡한 양상을 보이

* 건국대학교 산학연구처 부교수

고 있는 상황에서 WTO와 FTA로 대표되는 글로벌화와 지역화(localization)의 동시적 진행으로 더욱 치열한 경쟁이 전개되고 있다.

이러한 상황에서 지역화를 통한 자유무역화 추진의 일환으로 자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement, 이하 FTA)의 체결 건수가 급격하게 증가하고 있다. FTA란 특정국가나 지역사이에 물품의 관세나 서비스무역 장벽 등을 소멸, 철폐하는 것을 목적으로 하는 협정을 말한다.

1990년 이전에 발효된 FTA 체결건수는 전 세계적으로 불과 16건에 지나지 않았으나 1990년대에는 50건으로 증가하고 2000년 이후에는 150건을 넘어서고, 2012년 9월 현재 398건의 FTA가 존재하고 있다. 지금도 많은 FTA가 교섭중이거나 발효를 기다리고 있는 중이며 앞으로도 FTA는 더 증가할 것으로 예상된다.

특기할만한 사항은 한국이 세계적으로도 FTA체결에 적극적으로 움직이고 있다는 사실이다. 그만큼 대외의존도가 높은 한국경제의 입장에서는 국가의 장래를 결정하는 중요한 과제라고 인식하고 있다는 것이다. 한국은 2003년에 「FTA 로드맵」을 시행한 이후 미국, EU와의 FTA를 단시일에 체결하는 성과를 보였다. 한국은 현재 교섭중이거나 연구중이거나 등의 어떠한 움직임도 보이고 있는 FTA안건이 전부 발효될 경우에는 한국의 무역총액의 9할 이상을 담당하게 되어 명실상부한 한국 독자적인 자유무역네트워크의 구축이 현실화되고 있다. 한-미 FTA가 발효된 지 4개월이 경과한 시점에서 한국의 자동차 부품이나 석유제품 등과 같은 한국교역의 주력품목의 대미수출이 증가추세를 보이고 있는 것¹⁾이 알려지면서 FTA체결로 이득을 보고 있는 것을 알 수 있다.

자동차와 자동차부품은 일본도 수출주력상품이다. 미국은 일본에게도 최대의 무역상대국이며 한국이 일본에 앞서서 체결한 것이 일본의 수출산업에 어떤 영향을 미치지 않을까? 2012년의 일본총무성의 통계국의 발표에 의하면 2011년의 일본의 국가별 무역점유율은 대한국수출이 중국과 미국 다음의 3위(8%)이고, 수입은 6위(4.8%)였다. 일본과 한국은 경제적으로도 가까운 관계에 있다고 할 수 있다.

이 논문에서는 한국의 FTA에 대한 적극적인 자세 및 결과가 한일자동차산업에 미치는 영향에 관하여 고찰하는 것을 그 목적으로 한다. 자동차산업은

1) 동아일보 2012년 7월11일자 신문기사.

한일 양국의 무역 및 관련 산업에 대한 경제적 파급효과를 고려하면 한일자동차산업의 변화는 세계자동차산업의 변화를 의미하며 한국자동차산업의 경쟁 전략의 변화를 의미하는 것이기도 하다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. I 장은 서론이다. II 장에서는 한국 무역정책의 변화를 FTA 추진현황에 초점을 맞추어 고찰한다. III 장에서는 한국의 FTA 전략이 한일자동차산업의 국제적인 생산입지와 무역에 어떠한 영향을 끼치는가를 고찰하고, 마지막으로 IV 장에서 요약 및 결론을 도출한다.

II. 한국의 무역정책의 변화와 FTA 추진 현황

최근 국제무역환경의 변화를 살펴보면 WTO로 대표되는 범세계적인 자유무역주의를 추구하는 다자주의 (multilateralism)라는 큰 틀 속에서, 유럽경제통합 (EMU)의 결성, 북미자유무역협정 (NAFTA)의 체결 및 미주자유무역지대 (FTAA)로의 확산 움직임과 ASEAN 자유무역지대 (AFTA)의 출범 등으로 대표되는 배타적인 지역주의 추세 (regionalism)가 변화의 한 축을 이루고 있고, 2개당사자국간의 FTA가 다른 한 축을 이루고 있다. 자유무역주의의 확산과 무역블록화의 심화는 해외의존도가 높은 개방경제체제의 국가나 수출 주도형 성장정책을 경제운용의 근간으로 하고 있는 한국, 일본, 중국, ASEAN을 비롯한 동아시아 국가들의 향후 경제발전에 커다란 영향을 미칠 것으로 예상된다.

이렇게 다자주의와 지역주의 그리고 양자주의가 혼재된 국제무역환경 속에서 한국은 일본과 함께 1990년대 중반까지는 GATT(General Agreement on Tariffs and Trade: 관세, 무역에 관한 일반협정)나 WTO(World Trade Organization: 세계무역기구)에 의한 다각적 자유 무역 체제를 중시하면서 FTA 등에 의한 지역 통합에는 소극적인 자세를 유지하였다. 1997년에 한국은 OECD에 가맹하면서 종래의 외자 규제 정책을 철폐하는 것으로 선진국 수준의 자유화를 도모할 것을 결단했다. 한국은 GATT와 WTO로 대표되는 다자간 무역체제의 가장 큰 수혜국이며, 한국의 경제발전은 대외교역을 통해 성장을 이룬 전형적인 사례로 인용되고 있다. 또한 한국은 명실상부한 통상국가로서 지속적인 경제발전을 위해서는 지속적인 교역의 확대가 필수적이다. 즉 개

방적인 글로벌시장이 한국의 경제적 생존과 직결된다는 것이다. 최근의 글로벌 통상환경을 보면 FTA를 중심으로 한 지역주의(Regionalism)가 가속화되고 있는 상황이다. 이러한 지역주의의 경향은 과거 GATT체제보다 현재의 WTO 체제에서 보다 더 급속도로 확산되는 경향을 보이고 있다. 각국의 FTA 체결 경쟁은 현재 진행 중인 도하 개발 아젠더 (DDA: Doha Development Agenda) 협상²⁾이 의미 있는 합의 도출에 난항을 겪고 있어 많은 국가들이 양자 간 지역협정에 의존하는 경향이 더욱 뚜렷해졌다.

1997년 말에 발생한 아시아 통화 위기를 겪으면서 한국은 외국의 직접투자를 적극적으로 유치할 것을 밝히고 통화 위기를 넘기기 위해서 IMF의 조건을 받아 들여 무역 투자와 자본거래 자유화 정책을 강행했다. 이러한 자유화 추진 정책의 일환으로서 1998년 11월에 한국은 WTO에 의한 다각적 무역 체제를 중시하면서 FTA도 병행하여 추진한다는 중층적인 통상 정책을 밝혔다.

한국의 FTA 추진 전략은 당초 1개국씩 교섭을 진행시키는 개별적 교섭 전략을 취하고 있었다. 그러나 실제로는 개별 교섭 전략으로부터 동시 다발적 (multi-track) 교섭 전략으로 전환한다. 한국 정부의 공식 발표에 의하면 동시 다발적 교섭 전략으로 여러 나라와 동시에 FTA를 추진하는 것으로 FTA 교섭의 모멘텀을 유지할 수 있고, 단기적으로는 무역적자가 예상되는 FTA와 무역 흑자가 예상되는 FTA가 동시에 체결하는 것으로 무역적자 부담도 완화할 수 있기 때문이라고 한다.

이러한 동시 다발적 교섭 전략으로 전환한 요인으로 도미노 현상과 역외국 차별 확대에 대한 염려의 두 요인이 중요한 작용을 한다. 먼저 한국은 도미노 처럼 세계적으로 퍼져 가는 지역 통합의 물결에 고립되었다는 강한 위기감을 안고 있다. 특히 아시아지역에서는 중국이 ASEAN과의 FTA를 단기간에 마무리하는 등 FTA체결을 속도를 내고 있는 상황이다.

두 번째로 일본과 멕시코의 FTA 타결의 영향이 컸다. 멕시코는 정부 조달에 대한 참가 자격을 FTA 체결국으로 한정하고 있는 것 외로 타이어의 수입 관세를 종가세로부터 종량세로 전환했기 때문에 역외국으로부터의 타이어 수출이 거의 불가능 상태이다. 한국은 대멕시코 수출에 대한 역외국 차별에 대

2) 2002년부터 WTO에서 진행하고 있는 시장개방과 무역자유화를 목적으로 하는 새로운 다자간 무역협상을 말한다.

해 강한 위기감을 안고 있었다. 또한 한국 내에서의 과잉 반응에 배려하기 위한 것이기도 하다. 한 나라씩 FTA 교섭을 실시하면 관심이 그 하나로 집중해서 한국 내에서 과잉 반응을 일으키기 쉽다. 그 때문에 동시에 복수의 국가와 FTA 교섭을 진행시켜 그런 반응을 완화시키려는 전술에 기인한 것이다. 한국 정부는 FTA 추진 로드맵 의거하여 FTA 체결 상대국에 대한 선택 기준도 나타내 보이고 있다(<표 1>을 참조바람).

<표 1> 한국의 FTA 로드맵³⁾

| | |
|---|---|
| <p>◎ 2단계전략 (제1단계) 교두보 확보 ⇨ (제2단계) 거대 경제권과의 FTA 추진 칠레 ⇨ 중남미, 싱가포르 ⇨ ASEAN, EFTA ⇨ EU, 캐나다 ⇨ 미국 인도, 중국 등의 신흥유망국은 잠재시장선행획득전략의 일환으로 진출</p> | |
| <p>◎ 대상국선정</p> | |
| 선택기준(1) | 역외권 차별 및 격차가 심각한 국가나 지역을 우선 |
| 선택기준(2) | WTO의 최혜국세율이 높은 국가나 지역을 우선 |
| 선택기준(3) | 산업계의 요청(시장규모 확대나 신규시장개척의 가능성이 높은 개발도상국을 우선. 다음으로 선진국과의 FTA, 한-일FTA 교섭은 마지막) |
| 선택기준(4) | 교섭이 비교적 쉬운 국가나 FTA에 의한 영향이 심각할 정도로 크지 않은 국가를 우선 |
| 선택기준(5) | 경제적 타당성과 외교적 함의를 고려, 시장규모의 크기(중간규모에서 서서히 대규모시장을 표적으로 한다.) |
| <p>◎ 진출대상국 단 기: 일본, 싱가포르, ASEAN, EFTA, 멕시코, 캐나다, 인도 중장기: 미국, EU, 중국, 한중일, 한국과의 FTA 희망국(호주 등)</p> | |

자료: 외교통상부

3) 2003년9월 제정하고, 2004년5월에 보완함.

FTA 교섭의 원활한 추진을 위하여 한국의 외교통상부에는 외교 담당의 외교통상부 장관과 무역 담당의 무역담당 장관, 합계 2명의 장관이 있다. 한국에서는 무역담당 장관 이하를 통상교섭본부라고 부르지만 2005년 1월부터 이 통상교섭본부 산하에 새롭게 FTA 교섭을 전문으로 담당하는 FTA국을 신설했다. FTA국은 FTA 정책과, FTA 조정과, FTA 물품 교섭과, FTA 서비스 교섭과의 4과 체제에 직원은 총 33명으로 스타트했다. 그 후 한-미 FTA 교섭 시에는 특별 체제가 편성되어 교섭 실무를 지원하는 한-미 FTA 기획단(18인 체제)이 FTA국과 동격으로 설치되었다. 또 국내 홍보나 업계 대책에 관해서도 한-미 FTA 체결 지원 위원회와 그 산하에 한-미 FTA 체결 지원단(합계 70인 체제)이 별도 설치되었다.

더욱이 2007년 4월의 한-미 FTA 타결 이후 한-EU 등 계속 되는 대형 교섭에 대비하여 한-미와 그 이외로 나누어져 있던 교섭 및 국내 대책 조직의 일원화와 조직 강화를 실시했다. 외교통상부의 FTA 관련 업무는, FTA 정책국과 FTA 교섭국의 2국과 FTA 교섭 대표실이 분장하고, 국내 대책에 대해서도 체결지원위원회와 체결지원단이 각각 개편 되어 FTA 국내 대책 위원회와 FTA 국내 대책 본부가 되면서 기획재정부 산하에 있다.

또한 한국 정부는 한-칠레 FTA로 국회 비준에 시간이 걸린 것을 교훈삼아 그 전후부터 FTA 체결로 영향을 받는 이해관계자에 대한 보상 조치의 강화, 확대시켜 갔다. 한국에 있어서 첫 FTA가 되는 칠레와의 FTA에서는 농가를 중심으로 격렬한 감정적인 반발이 생기면서 국회에서의 비준은 몇 번이나 부결되었다. 한국 정부는 국민의 이해를 얻기 위해서 FTA에서 농업 대책으로 「FTA 체결에 의한 농가 등예의 지원에 관한 특별법」을 제정했다. 동법률은 특별 기금을 창설해서 7년간에 걸쳐 대칠레 FTA에 의해서 악영향을 받는 과수(포도, 복숭아) 농가에 대한 직접 보상, 간접 보상, 그리고 과수의 유통 과정에 대한 보조금 교부를 실시하는 것을 주된 내용으로 하고 있다. 직접 보상은 과수 농가에 대해서 과거 3년간의 평균 가격의 80%를 보장하는 것. 간접 보상은 전작이나 폐원 하는 농가에 대해서 보조금을 지불하는 것이다.

또 농가예의 보상 조치와는 별도로 「제조업 등의 무역 조정 지원에 관한 법률」의 제정에 의해 FTA 이행에 수반해서 영향을 받는 국내 제조업 및 노동자에 대한 보상 제도를 확립했다.

그 후, 이 국내 보상 체제는 한-미 FTA의 타결을 계기로 강화되었다. 농업

부문에는 국내 보완 대책 재정 지원 계획(2008~2017년)에 의해 총액 20조 3,627억 원에 달하는 지원이 준비되었다. 품목별 경쟁력 강화 대책, 농업의 체질개선, 단기적 피해 보상이 주요한 내용이다. 또 제조업에 대한 보상 체제는 한-미 FTA의 타격을 계기로 그 명칭을 「자유무역협정에 수반하는 무역 조정 지원에 관한 법률」로 변경(2007년 12월)되어 재편되는 것과 동시에 서비스업에도 그 적용이 확대되었다. 한국 정부는 2003년 9월 동시 다발적인 FTA를 추진하는 것을 내용으로 하는 「FTA 추진 로드맵」을 제정하고, 2004년 5월 보완하여 그것을 토대로 2007년까지 20개국 남짓의 주요 유망 대상국과 동시 다발적으로 FTA를 추진했다. 2003년 이래 적극적으로 FTA를 추진해왔으며, 특히 거대경제권과 자원부국 및 주요 거점 경제권을 중심으로 전략적인 FTA 체결 확대 전략을 통한 FTA 네트워크를 착실히 구축해 소위 말하는 경제 영토를 넓혀나가고 있다. 또한 동시다발적으로 여러 국가와 FTA 체결 추진을 병행하는 것으로 그동안 지체된 FTA 체결을 발 빠르게 만회하였으며, 현재 FTA 네트워크의 글로벌화를 통해 한국 기업의 글로벌시장 선점을 지원하고 동아시아 FTA 중심국가로 자리매김하고 있다(표2를 참조바람).

한국 정부가 추진하는 FTA 체결 내용을 살펴보면 그 효과를 극대화하기 위해 상품분야에서의 관세철폐 뿐만 아니라, 서비스, 투자, 정부조달, 지적재산권, 기술표준 등을 포함하는 포괄적인 FTA를 지향하고 있는 것이 그 특징이다. 또한 WTO의 상품과 서비스관련 규정에 일치하는 높은 수준의 FTA 추진을 지향함으로써 다자주의를 보완하고 FTA를 통해 국내제도의 개선 및 선진화를 도모하고 있다. 한국 정부는 글로벌 규모의 FTA 확산추세에 대응하여 안정적인 해외시장을 확보하고 개방을 통해 우리 경제의 경쟁력을 강화하기 위해 FTA를 적극 추진한 결과 칠레, 싱가포르, EFTA, ASEAN, 인도, EU, 페루, 미국 등 45개국과의 FTA가 발효되었다.

2012년 3월에는 터키와의 FTA 상품분야 협상이 마무리되었고, 2013년 3월에 발효되었다. 콜롬비아와의 FTA 협상도 진전을 보이며 2013년 2월에 정식 서명 하였다. 그 외에도 호주, 뉴질랜드, 캐나다, GCC, 멕시코 등과 FTA 협상이 진행 중이며, 동아시아 내에서는 중국, 일본 등과의 FTA를 통해 동아시아 지역통합에 기여한다는 구상을 가지고 있다.

〈표 2〉 한국의 FTA 추진현황4)

| 진행 단계 | 상대국 | 추진현황 | 의의 |
|---------------------|-----------------|---|-------------------------|
| 발효 (9건, 46개국) | 칠레 | 99.12월 협상 개시, 03.2월 서명, 04.4월 발효 | 최초의 FTA, 중남미 시장의 교두보 |
| | 싱가포르 | 04.1월 협상 개시, 05.8월 서명, 06.3월 발효 | ASEAN 시장의 교두보 |
| | EFTA (4개국) | 05.1월 협상 개시, 05.12월 서명, 06.9월 발효 | 유럽시장 교두보 |
| | ASEAN (10개국) | 05.2월 협상 개시, 06.8월 상품무역협정 서명, 07.6월 발효, 07.11월 서비스협정 서명, 09.5월 발효, 09.6월 투자협정 서명, 09.9월 발효 | 한국의 제2위 교역대상 (2011년 기준) |
| | 인도 | 06.3월 협상 개시, 09.8월 서명, 10.1월 발효 | BRICs국가, 거대시장 |
| | EU | 07.5월 협상 출범, 09.7월 협상 실질 타결, 09.10.15 가서명, 10.10.6 서명, 11.7.1 잠정발효 | 세계 최대경제권 (GDP기준) |
| | 페루 | 09.3월 협상 개시, 10.8월 협상 타결, 10.11.15 가서명, 11.3.21 서명, 11.8.1 발효 | 자원부국, 중남미 진출교두보 |
| | 미국 | 06.6월 협상 개시, 07.6월 협정 서명, 10.12월 추가 협상 타결, 12.3.15 발효 | 거대 선진경제권 |
| | 터키 | 08.6월~09.5월 공동연구, 총 4차례 공식협상 개최 (10.4월~12.3월), 12.8.1 기본협정 및 상품무역협정 서명, 12. 11. 22 비준동의안 국회통과 12.03.15 발효 | 유럽·중양아 진출 교두보 |

4) 표2는 2014년 2월을 기준으로 작성되었다. FTA 관련 업무는 당초 외교통상부의 관할이었으나 정부조직법 개편에 따라 지식경제부의 상업·무역·공업, 외국인 투자 및 자원·에너지에 관한 업무 외에 통상교섭 및 FTA에 관한 업무를 추가하여 산업통상자원부를 1차관보 6실 2국 18관의 조직으로 신설하였다. 따라서 여기에서는 명칭을 산업통상자원부로 한다.

| 진행 단계 | 상대국 | 추진현황 | 의의 |
|---------------------------|----------------|---|--------------------------------------|
| 타결 (2건, 2개국) | 콜롬비아 | 09.3월~8월 민간공동연구, 총 7차례 공식협상 개최(09.12월~12.6월), 12.8.31 가서명 | 자원부국, 중남미 신흥시장 |
| | 호주 | 07.5월~08.4월 민간공동연구, 총 5차례 공식협상 개최(09.5월~10.5월)후 잠정 중단 2013년에 6차 및 7차 회담 후 13.12.04에 협상타결선언 | 자원 부국 및 오세아니아 주요 시장 |
| 협상 진행 (7건, 17개국) | 캐나다 | 총 13차례 공식협상 개최(05.7월~08.3월), 12년 수석대표 간에 협의 진행 중 | 북미 선진 시장 |
| | 인도네시아 | 11.10월 공동연구보고서 완료, 12.3.28 한·인니 CEPA 협상개시 선언, 12.7월 제1차 협상 개최 | ASEAN 회원국 중 한국의 최대 교역국 (2011년 기준) |
| | 중국 | 07.3월~10.5월 산관학 공동연구 이후 민감한 분야 처리를 위한 실무협의, 12.5.2 협상개시 선언, 총 4차례 협상 개최(12.5월, 7월, 8월, 10월) | 한국의 제1위 교역대상 (2011년 기준) |
| | 베트남 | 11.11월 공동연구보고서 완료, 12.8.6 협상개시 선언, 12.9월 제1차 협상 개최 | 한국의 제6위 투자대상국 (2011년 기준) |
| | 한중일 | 03~09년 민간공동연구, 10.5월~11.12월 산관학 공동연구, 12.5월 3국 정상회의시 “연내 협상개시 목표” 합의, 12.11.20 협상개시 선언 | 동북아 경제통합 기반마련 |
| | RCEP (15개국) | 11.11월 ASEAN이 RCEP 작업계획 제시, 12.11.20 동아시아 정상회의 계기 협상개시 선언 | 세계 GDP의 28.4%를 차지하는 동아시아 경제권 |
| | 뉴질랜드 | 07.2월~08.3월 민간공동연구, 총 4차례 공식협상 개최(09.6월~10.5월)후 잠정 중단 | 오세아니아 주요시장 |

| 진행 단계 | 상대국 | 추진현황 | 의의 |
|---------------------------|-------------------------|---|---|
| 협상 재개 여건 조성 (3건, 8개국) | 일본 | 03.12월 협상개시, 04.11월 6차 협상 후 중단, 08~12년 협상 재개 환경조성을 위한 실무협의 총 9차례 개최 | 우리의 제4위 교역대상 (2011년 기준) |
| | 멕시코 | 07.12월 기존의 SECA를 FTA로 격상하여 협상 재개, 08.6월 제2차 협상 개최 후 중단 | 북중미 시장 교두보 |
| | GCC (6개국) ⁵⁾ | 08.7월 협상 개시, 09.7월 제3차 협상 개최 후 중단. 10.05.12-14 4차 협상 개시 | 자원부국, 아시아 중동 국가와의 최초 FTA, 우리의 제3위 교역대상 (2011년 기준) |
| 협상 준비 또는 공동 연구 (4건, 11개국) | MERCOSUR ⁶⁾ | 05.5월~06.12월 정부간 공동연구 완료 (07.10월 연구보고서 채택) | BRICs국가, 자원부국 |
| | 이스라엘 | 09.8월 민간공동연구 개시, 10.8월 완료 | 서부 중동지역 거점시장 |
| | 중미 ⁷⁾ | 10.10월 공동연구 개시, 11.4월 공동연구 완료 | 북미와 남미를 잇는 전략적 요충지 |
| | 말레이시아 | 11.5월 한-말레이시아 FTA 타당성연구 개시, 12.4월 타당성연구 중간점검회의 개최 | 한-ASEAN FTA Upgrade, 자원부국 |

자료: 산업통상자원부

이러한 능동적이고도 적극적인 FTA체결 추진으로 한국의 전체 교역량에서 FTA 체결 국가 중에서 그 효력이 발휘된 국가가 차지하는 비중이 2011년도 기준으로 약 25%를 차지한다. 기존의 발효된 한-미 FTA와 한-EU FTA와 현재 협상중인 한-중 FTA가 체결, 발효된다면 FTA의 비중은 전체교역의 50%를 훌쩍 넘어서게 될 것이다.

-
- 5) 걸프협력회의(GCC: Gulf Cooperation Council)는 사우디아라비아, 쿠웨이트, UAE, 카타르, 오만과 바레인의 6개국이 회원 국가이다.
 - 6) 남미공동시장. 아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이, 칠레와 볼리비아를 지칭함.
 - 7) 파나마, 코스타리카, 과테말라, 온두라스, 도미니카와 엘살바도르를 지칭함.

Ⅲ. 한국의 FTA 전략이 한일자동차산업에 미치는 영향

이 장에서는 특히 한일자동차산업에 크게 영향을 미칠 한-미 FTA와 한-EU FTA의 두 가지 사례를 들어 고찰하기로 한다.

한-미 FTA는 2012년 3월 15일에 발효된 최근의 일이며 이 협정의 발효로 해서 향후 5년 이내에 교역물품의 95%에 해당하는 품목에 대한 관세가 단계적으로 철폐된다. 한-미 FTA는 2012년 3월 15일 0시를 기준으로 발효되었지만, 이는 2006년 6월 5일 FTA 협상을 시작한 지 5년 9개월, 2007년 4월 2일 정부 간 협상이 타결된 지 4년 11개월, 2010년 12월 3일 재협상 타결 뒤 무려 15개월여 만에 이루어진 일이다. 2011년 10월 21일 당시 대통령인 버락 오바마 미국 대통령이 한-미 이행법안에 서명하여 미국 측 비준절차가 완료되고, 이후 한 달 만인 2011년 11월 22일 대한민국 국회에서 여당 단독으로 한-미 FTA 비준안을 통과시킴으로써 한-미 양국은 발효 준비 작업을 거쳐 발효되었다. FTA 발효에 따라 한국의 대미 수출품목에 대한 관세가 3월 15일 새벽 0시부터 즉시 철폐되었으며, 협정 발효 이후 10년에 걸쳐 모든 공산품에 대한 관세가 단계적으로 철폐된다.

한-미 FTA가 발효되면서 양국 간 공산품과 농축수산물의 관세 장벽이 사라지고, 각종 서비스 시장도 개방되었다(〈표 3〉을 참조바람). 우선 상품 분야에서는 원칙적으로 양국이 모든 상품의 관세를 철폐되었다. 즉시철폐 품목은 섬유제품과 농산물을 빼고 한국이 7,218개 품목(전체 교역 상품의 85.6%에 해당), 미국이 6178개 품목(전체 교역 상품의 87.6%에 해당)에 달한다. 다만, 갑작스런 충격을 막기 위해 상품마다 철폐기간을 따로 설정했다.

가령 승용차의 경우 미국은 2012년 현재 2.5%인 관세를 2016년부터 없애고, 한국은 우선 8%인 관세를 4%로 인하하고 2016년에 완전히 철폐된다. 한국 측에 민감한 수산물과 임산물에 대해서는 장기 철폐, 비선형 관세철폐, 관세율 할당(TRQ) 등을 도입했다. 농업 분야에서 쌀 및 쌀 관련 제품은 FTA 협상에서 완전히 제외됐으며, 한국 측의 민감 품목인 쇠고기는 15년간 40%의 관세가 단계적으로 없어지고, 돼지고기(냉동)는 25%의 관세가 10년에 걸쳐 관세가 철폐된다.

서비스 시장도 대폭 개방돼 도박·금융·항공운송·정부조달 등 일부를 제

외한 모든 서비스 분야에서 내국민대우, 최혜국대우, 시장접근 제한 조치의 도입 금지, 현지 주재의무 부과 금지 등 네 가지 의무가 일반적으로 적용되었다. 다만, 공교육·의료·수도·전기·가스 등 공공성이 강한 분야에서 정부의 모든 규제 권한에 대해서는 포괄적으로 이 네 가지 의무가 적용되는 것이 유보됐다. 한편, 법률 서비스는 3단계, 회계·세무 분야는 2단계로 단계적 개방이 추진되며, 설계·수의 분야 등 자격증을 상호 인정하는 방안은 향후 논의될 예정이다. 아울러 지적재산권과 관련, 저작권보호기간이 저작자 사후 또는 저작물 발행 이후 70년으로 연장됐다. 단, 보호기간 연장시점은 발효 후 2년간 유예됨에 따라 2013년 7월 1일부터 적용되었다.

한편, 개성공단에서 생산한 제품에 대해서는 한-미 FTA 발효 1년 후 ‘한반도역외가공위원회’를 조직해서 특혜관세 혜택 부여조건과 그에 관한 기준을 협의하게 된다. 따라서 발효 후 최소 1년간은 개성공단 제품을 한국산으로 인정받기는 어렵다. 2012년 현재 한국과 FTA협정을 맺은 아세안, 싱가포르, 페루 등은 개성공단 제품에 대해 한국산으로 인정하는 역외가공조항이 포함되어 있다.

한-미 FTA에는 독소조항 여부를 두고 논란이 되는 조항들이 있다. 특히 투자자 국가 간 소송제도인 ISD⁸⁾는 최대 쟁점으로, 야권이 삭제를 요구했던 조항이며, 야권의 반대에 이명박 대통령이 ISD 재협상을 추진할 것을 약속했고 국회도 재협상을 촉구하는 결의안을 통과시킨 바 있다. 이 외에 역전방지 조항⁹⁾, 미래 최혜국 대우¹⁰⁾, 네거티브 방식¹¹⁾의 개방, 스냅백 조항¹²⁾, 의약품

8) ISD(investor-state dispute, 투자자·국가 간 소송제도) 조항. 민주당 등 야권에서 대표적인 독소조항으로 지목해 온 한미 FTA의 최대쟁점 사항으로, 외국기업이나 투자자가 투자 유치국의 협정 의무 위반 등으로 피해를 입을 경우 투자 유치국 정부를 상대로 직접 배상을 요구할 수 있는 제도다. 세계은행 산하 국제상사분쟁재판소(ICSID : International Center for Settlement of Investment Disputes)가 중재를 맡아 분쟁을 해결한다. ICSID 중재부는 당사국에서 각각 1명씩 추천받고, 나머지 1명은 양국의 협의를 통해 선정하는데, 합의가 되지 않으면 ICSID 사무총장이 추천한다. 한편, 한·미 FTA의 ISD 조항에는 사전 동의조항이 포함되어 있는데, 이는 투자자가 분쟁을 국제중재에 회부할 경우 한·미 양국 정부는 자동으로 이 회부에 동의한 것으로 간주하는 조항이다. 중재는 사법 절차와 달리 단심제로 진행되며, 중재판정부에서 협정 위반으로 판정을 내릴 경우 투자 대상국 정부는 투자자에게 배상금을 지급해야 한다.

9) 역전방지 조항(래칫, ratchet). '톱니'라고 번역되는 래칫은 기계를 앞으로만 갈 수 있게 하고 뒤로는 가지 못하게 하는 것으로, 역전방지 조항은 한 번 개방된 수준에 대해서 다시 되돌

분야 허가-특히 연계제도 조항¹³⁾ 등이 있다.

FTA에 의한 관세 삭감 혹은 철폐 대상이 되는 자동차 관련 품목으로서는 대략적으로 승용차(CKD를 포함한다), 트럭(CKD를 포함한다), 자동차 부품(엔진 부품을 포함한다), 엔진 그리고 자동차 차체 등이 있다.

2010년 기준에서 한국이 FTA를 발효, FTA 교섭을 타결, FTA 교섭을 추진하려고 하고 있는 상대국의 MFN 세율(WTO 가맹국에 적용되는 WTO 협정 세율)을 상기 품목별로 보면 다음과 같다. 승용차(완성차) 관세는 미국이 2.5%, EU가 10%, 인도 및 ASEAN 제국은 대체로 높다(제로 관세의 싱가포르와 브루나이는 제외한다).

한편, 한국 측의 승용차의 MFN 관세는 8%가 되고 있다. 말레이시아나 인도네시아, 베트남에서는, 자국에서 위탁 생산에 의한 고용 기회 창출이라는 견지로부터 CKD를 낮은 관세를 매기고 있다.

자동차 부품 관련 품목의 관세는 품목별로 다양하지만 대체로 승용차 또는 트럭의 세율에 준하지만 완성차만큼은 높지 않고 대체로 고율을 부과하고 있는 나라가 많다.

한국은 미국(2010년) 및 EU(2010년)와 FTA에 합의, ASEAN(2007년) 및 인도(2010년)에 FTA를 발효, 중국과는 산관학 공동연구를 끝내는(2010년) 등

릴 수 없도록 한 조항이다.

- 10) 미래최혜국대우(future MFN treatment)는 통상·항해조약 등에서 한 나라가 다른 국가에 부여하고 있는 가장 유리한 대우를 상대국에도 부여를 약속하는 일이다. 한-미 FTA에는 미래최혜국대우 조항이 있어, 추후에 다른 나라와 더 많은 개방을 약속한 경우 자동적으로 소급 적용된다. 즉, 협정 발효 뒤 둘 중 한 국가가 제3국과 새로운 협정을 맺었는데 한-미 FTA보다 더 유리한 조항이 있으면 자동적으로 나머지 한-미 FTA 당사국도 혜택을 누릴 수 있게 되는 것이다.
- 11) 네거티브 리스트(negative list) 방식은 수입을 제한 또는 금지할 품목·분야를 부속서 I(현재유보), 부속서 II(미래유보)에 적어 두고, 여기에 포함되지 않은 분야는 모두 개방하는 방식이다. 개방해야 할 분야를 조목조목 제시하는 포지티브(positive) 방식의 반대 개념이다.
- 12) 스냅백(snapback) 조항은 자동차와 관련된 조항으로, 협정 위반 또는 이와 관련해 자국의 이익을 무효화 또는 침해하거나 심각하게 판매 및 유통에 영향을 미친다고 판단될 경우 6개월 내 철폐된 관세를 즉시 복구할 수 있다는 일종의 무역보복조치 조항이다.
- 13) 의약품 분야 허가-특히 연계제도란 제약회사가 복제약(제네릭)을 만들어 식품의약품안전청에 승인 절차를 밟을 때 오리지널 약의 특허권자에게 통보하도록 하는 제도로, 다국적 제약사가 특허침해 소송을 제기하면 허가절차를 중단해야 한다.

적극적으로 자유 무역 정책을 진행시키고 있다. 이러한 FTA의 발효에 의해 상대국 측의 관세가 삭감 혹은 철폐되었을 경우는 판매 가격의 인하로 연결되는 등 FTA가 가져오는 효과가 매우 커지는 것으로 예상된다. 미국의 경우 승용차 관세는 2.5%로 원래 낮아서 그만큼 가격인하 효과는 없지만 EU의 10% 철폐나, ASEAN 제국의 고율의 관세율의 삭감·철폐는 큰 가격 인하 효과를 낳는다.

또 자동차 부품 관련 품목에 대한 관세 철폐는 한국의 부품 메이커의 수출증가 뿐만 아니라 EU나 미국에서의 현지 생산 전용의 부품 공급에 있어서도 혜택을 가져와서 결국은 현지 생산차의 코스트를 인하하는 효과가 있는 것이다.

한국의 FTA 상대국이나 지역의 관세 삭감 및 철폐 스케줄은 다음과 같다. EU는 승용차의 관세를 1500cc이하는 발효 5년 후 철폐로, 1500cc이상은 3년 후 철폐로 하고 있다. 미국은 승용차의 관세를 현재와 같은 2.5%로 발효시킨 후 4년간 유지하고 5년째에 철폐한다고 하고 있다. 2011년에 발효가 실현되어 2015년에 완전 철폐된다. 또 자동차 부품 관련은 즉시 철폐된다. 한국 측의 관세 삭감·철폐 스케줄은, 승용차는 대EU로 발효 3~5년 후에 철폐, 대미국으로 발효와 동시에 8%에서 4%에 인하되고 4년간 유지되다가 5년째에 철폐하게 되어 있다. 대ASEAN에서는 2007년 발효와 동시에 철폐되고 인도에서는 2014년에 철폐하게 되어 있다. 자동차 부품 관련에서는 대인도만이 2014년(일부 2017년) 철폐되고 그 외의 FTA 발효 혹은 발효 예정 국에 대해서는 즉시 철폐된다.

이러한 FTA체결이 한국의 자동차산업에 어떤 영향을 미치는지를 살펴보면 다음과 같다. 먼저 한국의 산업별 수출 규모를 보면 예를 들면 한국과 EU의 관계는 한국으로부터의 수출은 선박, 무선 전화기, 승용차 등의 10대 주요품목이 62.5%를 차지하며 이 부문에서 대규모 흑자를 계상하고 있다. 한편의 수입 품목은 의약품 등의 정밀화학 제품이나 반도체 제조 장치 등의 정밀 제조 기계류로 고도 기술 제품이 중심이다. 그 결과 양자 사이에서의 수출입의 품목은 비교적 상호 보완적이다. 승용차와 자동차 부품에 대해 보면 수출입 모두 있지만 모두 한국 측의 수출초과로 승용차로 한정할 경우 한국의 대EU수출은 주로 소형차, EU로부터의 대한국수출은 고급 브랜드차가 중심이며 이것도 어느 정도 상호 보완적이라고 할 수 있다. 또 관세 인하는 무역량의 증가는 물론 경쟁의 심화, 기술 협력의 확대와 거기에 따른 선진 기술 획득, 제도의 선

진화 및 개선 등을 통한 생산성의 향상에도 다대한 영향을 준다고 사료된다.

자동차의 수출 대수로 보면 한국으로부터 EU에의 수출은 2009년 현재로 약 30만대이며, 일본의 약 반의 규모이다. 중국, ASEAN에는 약 5만대, 미국에는 약 45만대로 일본의 3분의 1의 수준이다. 인도에의 수출은 약 2,700대로 매우 적다. 이것은 벌써 현대 자동차가 현지 생산을 강력하게 추진하고 있는 것도 있지만, 인도가 승용차 수입에 100%의 높은 관세를 부과하고 있기 때문이기도 하다. 한국 메이커는 중국이나 인도에서는 벌써 현지생산차의 판매를 큰 폭으로 확대하고 있기 때문에 완성차수출로 메리트를 향유할 수 있는 나라·지역은 미국과 EU이다. 이들 시장에서, 한국 메이커는 일본 메이커와 경합 있어서 FTA 발효에 의해 관세 철폐되었을 경우 이들 시장에서의 가격 인하 효과는 한국차의 가격 우위성을 한층 강화하게 될 것으로 예상된다. 그 경우 품질 개선 노력에 의해 일본차와 동등한 높은 품질을 가진 한국차가 한층 더 가격 경쟁력을 가지게 되면서 판매 확대에 기세가 더해지게 될 것이다. 또 관세 철폐로 얻은 원자재를 마케팅 활동에 돌리는 일도 가능해진다. 또한 한국 국내로부터 EU시장으로의 제품 공급이 증가하는 것으로 수요 전체의 창출효과도 전망된다.

제조업체(브랜드)별로 한국 측의 메리트를 보자. 현대 자동차 그룹의 경우를 보면 EU시장에 있어서의 현대 브랜드의 주력 모델은 체코에서 생산하는 i30과 관세 동맹에 의해 EU와의 관세가 없는 터키와 현대 자동차의 세계적 소형차 생산 거점인 인도에서 생산되는 i10이다. 이 때문에 한국 본국으로부터 수출된 차가 전체판매에서 차지하는 비율은 약 23%로 그다지 많지는 않다. 한편 기아 브랜드는 모닝(유럽명은 피칸트), 프라이드(유럽명은 리오), SOUL 등의 소형차를 한국에서 수출하고 있으며 수출차가 전체판매에서 차지하는 비율은 52%를 차지하고 있다. 따라서 가격 선호도가 강한 소형차 시장에서는 크게 유리하다고 할 수 있다.

미국 시장에서는 현대와 기아 모두, 전체판매에서 차지하는 한국 차의 비율이 높다. 그 때문에 EU의 관세가 10%인데 비해 미국의 2.5%는 관세율 그 자체는 낮기는 하지만 현대자동차그룹에 있어서 일정 이상의 효과가 있을 것으로 추측된다. 또 일본차브랜드가 우위인 ASEAN 시장에 있어서의 현대 자동차 그룹의 판매 규모는 아직 작지만 관세 인하에 의해 ASEAN 시장에서의 판매 확대로 연결될 가능성이 많다.

GM대우는 EU와의 FTA의 혜택을 크게 받을 것으로 예상된다. GM대우의 수출 가운데 EU를 향한 수출이 약 반수를 차지하는데다가 EU시장에서 판매하는 쉐보레 브랜드의 73%가 한국(GM대우)에서 생산하기 때문이다. ASEAN 시장에 있어도 CKD의 생산 및 수출을 강화하고 있는 GM대우로서는 그 확대 효과가 전망된다.

르노 삼성은 현재로서는 한국으로부터의 수출 대수 자체가 적고 EU에 있어서의 르노 브랜드의 대부분은 EU생산차이다. 그러나 르노 삼성으로서는 당장은 북미로부터의 수출은 없고 수출의 대부분을 유럽 및 러시아에 의존하고 있는 상황이지만 향후 유럽 시장에서 르노 브랜드로 판매 확대를 노린다고 하는 전략에 비추어 보면 관세 철폐에 의한 장점은 크다고 볼 수 있다.

또한 FTA에서는 관세 삭감 및 철폐 이외의 장점도 있다. 예를 들면 한-EU FTA로 EU측은 한국 메이커의 EU 현지생산차에 대해서 완성차로 해외 부품 사용을 부가가치 기준으로 45%, 부품으로 50%까지를 원산지 인정을 하지만 이것은 한국 측에 있어서의 조건 완화가 된다.

한편 한국 측에서 완성차 및 자동차 관련 품목의 MFN 관세율8%가 철폐되었을 경우의 한국 시장에서의 장점으로서 EU 메이커 및 미국 메이커 혹은 EU와 미국에서 현지 생산하고 있는 일본차가 가격 면에서 유리한 조건을 얻게 된다.

또 FTA의 합의 사항에는 비관세 수입 장벽이라고도 할 수 있는 자동차의 안전 및 환경기준에 관한 내용도 포함되어 있다. 한-EU FTA에서는 EU에 대해서 한국의 자동차 안전기준 42항목 중 32항목에 대해 UNECE(유엔 유럽 경제 위원회)의 차량 기준으로 인정하는 것이 합의되었다. 한-미 FTA에서는 미국에 대해서 미국의 안전기준을 만족 시키면 판매할 수 있는 1 모델당 판매 대수 상한을 연간 2만 5,000대로 큰 폭으로 끌어올렸다. 이것으로 예를 들면 한국에서 장착이 의무 지워지고 있는 배기가스 진단장치(OBD)를 탑재하고 있지 않는 차를 판매할 수 있게 되는 등 유럽 메이커에 있어서는 한국 시장으로 모델 투입이 용이해지는데다 모델 라인업의 충실도 가능해진다.

자동차 부품에 있어서는 한국의 부품 수출은 현대 자동차 그룹의 해외 현지 생산 진행과 병행해서 확대되어 왔다. 2009년은 리먼 쇼크 이후의 자동차 시장의 침체에 의해 일시적으로 전년 미달이 되었지만 2008년의 수출액은 약 140억 달러로 2003년에 비해 3.5배 규모로 성장하고 있다. 현대 자동차 그룹

은 유럽에서는 체코와 슬로바키아에서 현지 생산을 진행시키고 있지만 부품 조달은 현대 자동차 그룹과 함께 현지 진출한 한국계 부품 메이커로부터의 조달 이외에 한국 본국으로부터의 수입 비율도 높다고 볼 수 있다. 일반적으로 재EU한국계 기업은 현지조달이 진행되지 않고 본국으로부터의 조달이 많다. 본국으로부터의 조달 비율은 일본계 기업이 35%인데 대해 한국계 기업은 52%이다.¹⁴⁾

따라서 부품 수입에 대한 관세가 철폐되면 조달 코스트가 삭감되어 생산 코스트가 내려가고 간접적으로는 최종 승용차 가격이 인하되는 효과를 가지게 된다. EU 뿐만 아니라 인도나 미국과 한국과의 FTA에 의해서 동일한 효과가 초래되는 것으로 예상된다. 특히 계열 기업 그룹에서 모듈화와 서브 어셈블리화를 진행시키는 현대 자동차 그룹에서는 그 효과가 특히 크다고 볼 수 있다. 또 한국 무역협회는 한국 부품 메이커의 강점에 관하여 기술의 진전은 있지만 여전히 「가격」 즉 품질에 비해 가격 경쟁력이 있다고 평가하고 있어서 관세 철폐는 한국 부품 공급업자들의 EU 기업용의 수출 확대를 도모할 찬스이기도 하다고 분석하고 있다.¹⁵⁾ 자동차 부품에 관해서는 한국 측의 EU로부터의 수입량도 많은데다가 첨단기술 부품이 많다는 점에서 한국의 자동차 부품 산업의 육성 및 성장에 있어서의 단점이 염려되고 있다. 그러나 한편으로 해외 기업과의 거래증가에 수반한 선진 기술 획득의 기회가 확대하는 강점이 있다고 기대된다.

이번에는 일본의 자동차 산업에 있어서의 영향을 고찰하면 다음과 같다. 현재 EU 시장에 있어서는 주로 소형차 분야에서 일본차와 한국 차가 경쟁 하는 관계에 있다. 그 가격차를 영국에서의 가격으로 비교했을 경우 한국 차를 100으로 하면 모델이나 다양성에 의한 격차는 있지만 대체로 일본차는 110~130 즉 10~30% 정도 비싼 편이다.

EU로 판매되는 한국 차의 전부가 한국으로부터의 수입차는 아니기 때문에 관세 철폐에 의해 모든 모델에서 가격 인하 효과가 있는 것은 아니다. 그러나

14) 아시아경제연구소, 韓国のFTA政策と在欧日系企業への影響, 아시아경제연구소, 2010. 수치는 전체제조업의 평균치이다.

15) 박필재, “연구보고서 EU시장에서 한중일 수출 경쟁력 분석”, 한국무역협회 국제무역연구원, 2008, pp. 4~5.

EU의 승용차 MFN 관세 10%의 철폐에 의해 한국 차의 표준소매가격이 실질적으로 7% 정도 삭감되게 되면 일본차와의 가격차는 더욱 확대한다. 고급 브랜드차와 달리 가격 탄력성이 높은 소형차 시장에 있어서는 한일간의 가격차이의 확대는 EU시장에서의 일본차수요에 많이 영향을 미치는 것으로 예상된다.

일본의 아시아경제연구소(2010)에 의하면 한국·EU FTA에 의한 EU시장에서의 무역역의 효과로 자동차 분야에서의 수출증가가 크고 연평균 약 13억 6,000만 달러의 수출 증가가 예상된다고 한다. 이것은 한국의 승용차 수출금액 52억 2,000만 달러(2008년)와 비교하면 약 26%에 상당한다. 이 중 EU제품을 대체하는 부분이 약 5억 1000만 달러, 제3국의 수출을 대체하는 부분이 약 8억 5,000만 달러이며, 제3 국위 수출 중 일본의 수출을 대체하는 액이 약 4억 2,000만 달러에 이른다. 일본을 대체하는 부분은 한국의 수출증가 중에서 30%이상을 차지한다.

이것을 단순 계산으로 한국의 자동차 수출에 적용시키면 한국으로부터 EU에의 자동차 수출은 2008년 약 41만대, 2009년 30만대로 한국의 자동차 수출이 약 8~10만대 증가하며 그 중의 약 30%에 해당하는 2~3만대의 일본차가 영향을 입는 계산이 된다.

한편 한국 시장에 있어서의 일본차의 판매 대수는 작지만 그런데도 불구하고 한국 시장에서 유럽차의 가격이 인하되면 엔고에 의한 경쟁력저하에다 가격 경쟁력의 저하 압력이 한층 더 강해진다. 또 유럽 시장 및 아시아 시장용 완성차수출에 관해서는 일본에서 생산된 차의 수출에 대해서만 관세가 부과되는 상황이 되면 벌써 생산이 어느 정도 글로벌화하고 있는 일본의 자동차 산업은 현지 생산의 가속과 국내 생산의 공동화를 부를 우려가 있다.

완성차에 머물지 않고, 자동차 부품에 대해서도 영향이 염려된다. 자동차 부품의 생산 및 수출은 특히 고도 선진 부품 분야에서는 일본과 유럽과 미국이 기술적으로 리드하고 있어서 한국제 부품의 시장점유율은 그리 높지 않다. 그러나 한국 국내의 고성능 부품 등에 있어서 EU의 기술체계의 도입이 촉진되면서 일본 주도의 기술체계가 위협을 받을 염려가 있다. 이것은 머지않아 ASEAN 등으로의 일본의 부품 수출에도 영향을 미칠 가능성이 있다.

IV. 결 론

한국의 FTA 전략, 및 한국 자동차 메이커의 글로벌 생산의 진전이 주는 영향은, 크게 나누면, 완성차의 각 지역·국가에 있어서의 판매에의 영향, 부품의 수출입에 대한 효과와 거기에 따른 최종 제품(완성차)의 경쟁력에의 영향, 자동차 생산에 있어서의 기술력, 특히 첨단기술의 주도권이라고 하는 3개의 요소로 나눌 수 있을 것이다.

한-EU, 한-미 FTA 발효에 대한 영향에 대해서 EU의 관세 철폐는 어느 정도의 효과를 기대할 수 있다고 하면서도 글로벌적인 시점에서 보았을 경우 그다지 큰 영향을 미치지 않을 것이라는 것이다.

현대 자동차 그룹이 향유할 수 있는 강점으로는 가격 우위인 현상에 더하여 EU의 완성차(승용차) 10% 수입 관세가 철폐되면, 보다 경쟁 우위에 설 수 있다는 점이다. 또 영향은 그다지 크지 않다고 보는 요인으로서 이미 한일 양국의 메이커 모두 현지 생산을 추진하고 있어서 10% 관세분이 그대로 효과가 있다는 것은 아니라는 점을 들 수 있다. 실제 EU시장에 있어서의 한국 본국으로부터의 수출차 비율(현대 브랜드에 한정)은 23%이다. 일본 메이커도 같이 EU 시장에 있어서의 완성차의 수출 비율은 축소 경향에 있다.

현재의 한국 차의 가격 우위성과 엔고 원 약세 기조의 계속에 더하여 EU의 10% 관세가 철폐되었을 경우에는 비록 단기적이기는 해도 일본차판매에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

한편 한국 시장에 있어서의 일본차판매에도 영향을 미친다. 한국의 완성차 수입 관세(8%)가 철폐되면 EU 생산차(특히 독일 차)의 수입이 증가해 한국 메이커의 시장점유율 저하로 연결된다고 하는 견해에 근거하는 것이었다. 그러나 일시적으로 국내 판매가 침체한 현대 자동차 그룹이 신형 모델을 차례차례로 시장에 투입해 시장점유율 회복에 분발하고 있는 현상과 현재의 엔고·원 약세 그리고 FTA에 의한 8%의 관세 철폐의 상승효과에 의해 영향을 받는 것은 한국에 있어서의 일본차판매일 것이다.

다만 한편으로 글로벌화의 시점도 무시 할 수 없다. 예를 들면 한국의 자동차 산업의 일부에서는 머지않아 미국 및 영국 생산의 토요타차가 한국 국내에 투입된다고 견해도 있었다.

자동차 부품의 수출입에 관한 영향은 완성차에 있어서의 상황과는 양상이 조금 다르다. 현대 자동차 그룹의 부품 조달 전략은 계열 메이커를 기본으로 한 생산 공정 분업을 지향하고 있어서 현지 생산에 대해서도 완성차메이커와 함께 진출한 계열 부품 메이커나 본국의 부품 메이커로부터 조달하고 있는 비율이 높다. 따라서 EU 등에서 현지 생산할 때 한국 본국으로부터 부품을 무관세로 수입할 수 있는 강점은 크다.

FTA의 진전은 단기적 실리로서의 제품 시장에 있어서의 시장점유율 획득 분쟁에서 유리하겠지만, 중장기적 시점에서는 기술 시장이라고도 해야 할 차세대 시장 주도권을 둘러싼 경쟁으로 진화하고 있다고 결론지을 수 있다.

참 고 문 헌

- 강인수·윤지희, “GATT/WTO 체제가 세계무역에 미친 영향에 관한 연구”, 숙명여자대학교 경제경영논집 제37집 2호, 숙명여자대학교 경제경영연구소, 2008.
- 경제·인문사회연구회, (경제·인문사회연구회 소관연구기관) “2011년도 연구성과 분석 자료집”, 경제·인문사회연구회, 2011.
- 김경유, “자동차산업의 기초분석”, 산업연구원, 2010.
- 김만길·정재완, “한국과 미국, EU의 FTA 협정 상 원산지검증에 대한 비교연구”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제58권, 2013.
- 김영한, “한중일 FTA의 경제적 효과 분석”, 한중일 산업협력 심포지엄, 삼성경제연구소, 2000.
- 모세준·동애영, “중국 자동차산업 및 중국진출 국내업체 성장성 분석”, 하나금융경영연구소, 2009.
- 박인원, “동아시아 경제통합의 경제적 타당성 연구: CGE 모형 분석”, 국제경제연구, 한국국제경제학회, 제7권 제2호, 2001.
- _____, “한중일 자유무역지대설립 가능성과 한국의 대응방안: 일반균형 (CGE) 분석방법을 이용하여”, 경제분석 제9권 제1호, 한국은행 금융경제연구원, 2003.
- 박필재, “연구보고서 EU시장에서 한중일 수출 경쟁력 분석”, 한국무역협회 국제무역연구원, 2008.
- 송채은·박종은, “한일FTA 체결협상전략에 관한 연구”, 무역통상학회지, 한국무역통상학회, 제4권 제1호, 2004.
- 오용탁·정인교, “동아시아내 자유무역지대 창설의 경제적 효과”, 국제경제연구, 한국국제경제학회, 제3권 제3호, 1997.
- 오현석, “한·미 무역구제제도 및 KORUS-FTA 제10장에 대한 평가 및 유의점에 관한 고찰”, 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제41권, 2009.
- 이영수·권순국, “FTA 원산지규정의 판정사례와 시사점” 무역상무연구, 한국무역상무학회, 제49권, 2011.
- 이요행, “한미 FTA에 따른 산업별 직업전망”, 한국고용정보원, 2008.

- 이창재·홍익표, “동북아 경제협력의 새로운 방향 모색”, 대외경제정책연구 가을호, 대외경제정책연구원.
- 전정기·이성형, “다자간 무역체제에서 지역무역협정의 역할과 영향에 관한 연구”, 국제상학, 한국국제상학회, 제17권 제1호, 2002.
- 정인교외, “동북아 경제협력: 관세, 통상 등 지역경제협력”, 대외경제정책연구원, 1999.
- アジア經濟研究所, 韓国のFTA政策と在欧日系企業への影響, アジア經濟研究所, 2010년.
- 石川城太·菊池徹·椋寛, 國際經濟学をつかむ, 有斐閣, 2007年.
- 小倉正行, これでわかる TPP問題一問一答, 合同出版, 2011年.
- 谷口誠, 東アジア共同体-經濟統合のゆくえと日本, 岩波新書, 2004年.
- 日米 FTA研究会 編著, 日米 FTA戰略, ダイヤモンド社, 2007年.
- 『貿易と関税』日本関税協会 6月号, 2010年.
- 『貿易と関税』日本関税協会 7月号, 2010年.
- Dee and Gali, "The Trade and Investment Effect of Preferential Trading Arrangements", NBER Working Paper(10160), 2003.
- Asian Development Bank, "Preferential Trade Agreements in Asia and the Pacific," Asian Development Outlook 2002, 2002.
- Cheong, Inkyo, 2002, "East Asian Economic Integration: Recent Development of FTAs and Policy Implications," KIEP Policy Analysis 02-02, Korea Institute for International Economic Policy.
- JETRO, "Prospects for Free Trade Agreements in East Asia," Overseas Research Department, Japan External Trade Organization, 2003.
- Krugman, Paul, Regionalism versus Multilateralism: analytical notes," Chapter 3 in New Dimensions in Regional Integration edited by Jaime De Melo and Arvind Panagariya, Centre for Economic Policy Research (CEPR), Cambridge University Press, 1993.

ABSTRACT

A Study on Impact that KOREAN FTA influences the Industry of Korean & Japanese Automobile

Jung, Byoung Moo

As the development of information and globalization of world economy enters new condition, the stake of every nation's makes more complex, and multilateral negotiation lead by WTO is seriously delayed.

But the number of agreement about FTA increase exponentially.

In this study we aim to consider whether Korean FTA affects the relation of the trade of Korea and Japan or not, especially Automobile industry.

The composition of this paper is as follows.

Chap. 1 is Introduction. In Chap. 2, we consider the change of the Trade Policy of Korea focusing in FTA. In Chap. 3, we consider how Korean FTA affect the structure of Japan's Trade, especially the automobile industry of Korea and Japan. In Chap. 4, we have conclusion.

As the conclusion, the impact to the automobile industry of Korea and Japan is that Korean FTA works to Korean automobile industry advantageously in micro level, but in macro level, the competition of world automobile industry move into a next generation technology market.

Key Word : Multilateral Negotiations, FTA(Free Trade Agreement),
Regionalism