creative commons

COMMONS DEED

저작자표시-비영리-동일조건변경허락 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:

저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

비영리. 귀하는 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 없습니다.

동일조건변경허락. 귀하가 이 저작물을 개작, 변형 또는 가공했을 경우에는, 이 저작물과 동일한 이용허락조건하에서만 배포할 수 있습니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 이용허락규약(Legal Code)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

Disclaimer

dCollection

[UCI]I804:24011-200000237924

2009년 2월
교육학석사학위논문

한·중·일 FTA 의 경제적 효과에 관한 연구

조선대학교 교육대학원

상업 정보 교육 전공

고 수 영

한 · 중 · 일 FTA 의
경제적 효과에 관한 연구

A Study on Economic Effect on FTA Contracting among
Korea, China and Japan

2009년 2월

조선대학교 교육대학원

상업 정보 교육 전공

고 수 영

한 · 중 · 일 FTA 의
경제적 효과에 관한 연구

지도교수 김 명 호

이 논문을 교육학석사(상업정보교육)학위 청구논문으로 제출함.

2008년 11월

조선대학교 교육대학원

상업 정보 교육 전공

고 수 영

고 수 영 의 교육학 석사학위 논문을 인준함.

심사위원장　　조선대학교 교수　　인

심사위원　　조선대학교 교수　　인

심사위원　　조선대학교 교수　　인

2008 년　11　월

조선대학교 교육대학원

< 목 차 >

ABSTRACT
제 1 장 서 론 ····· 1
제 1 절 연구의 목적 ····· 1
제 2 절 연구의 방법 및 구성 ····· 2

제 2 장 세계지역주의의 추세와 세계 FTA의 추진현황 ····· 4
제 1 절 세계지역주의의 추세 ····· 4
제 2 절 세계 FTA의 추진현황 ····· 6
1. 북미 지역의 FTA 현황 ····· 7
2. 유럽 국가들의 FTA 현황 ····· 10

제 3 장 한·중·일 FTA의 추진배경 및 체결 필요성 ····· 13
제 1 절 한·중·일 FTA의 추진배경 ····· 13
1. 한국 ····· 14
2. 중국 ····· 19
3. 일본 ····· 23
제 2 절 한·중·일 FTA의 추진현황 ····· 27
1. 한·중 FTA 현황 ····· 27
2. 한·일 FTA 현황 ····· 28
3. 한·중·일 3국 FTA 현황 ····· 30
제 3 절 한·중·일 FTA의 체결 필요성 ····· 32

제 4 장 한·중·일 FTA의 산업별 경제적 효과 ····· 36
제 1 절 제조업 전반의 현황 ····· 36
제 2 절 산업별 경제적 효과 ····· 38
1. 전자산업 ····· 38
2. 자동차산업 ····· 42
3. 일반기계산업 ····· 48
4. 섬유산업 ····· 52
5. 철강산업 ····· 57
6. 석유화학산업 ····· 63

제 5 장 한·중·일 FTA의 산업별 대응전략 ····· 66
제 1 절 제조업 전반의 대응방향 ····· 66
제 2 절 산업별 대응전략 ····· 67
1. 전자산업 ····· 67
2. 자동차산업 ····· 68
3. 일반기계산업 ····· 70
4. 섬유산업 ····· 71
5. 철강산업 ····· 72
6. 석유화학산업 ····· 73

제 6 장 결 론 ····· 75

참 고 문 헌 ····· 77

< 표 목 차 >

<표 2-1> 지역무역협정 현황 ····· 4
<표 2-2> 미국의 FTA 추진현황 ····· 8
<표 2-3> 캐나다의 FTA 추진현황 ····· 9
<표 2-4> 멕시코의 FTA 추진현황 ····· 10
<표 2-5> EU의 FTA 추진현황 ····· 11
<표 2-6> EFTA의 FTA 추진동향 ····· 12
<표 3-1> 한·중·일 FTA 추진동향 ····· 13
<표 3-2> 한국의 주요 FTA 협상 추진현황 ····· 15
<표 3-3> 중국의 주요 FTA 협상 추진현황 ····· 20
<표 3-4> 일본의 주요 FTA 협상 추진현황 ····· 24
<표 3-5> 한·중 FTA 추진현황 ····· 27
<표 3-6> 한·일 FTA 추진현황 ····· 29
<표 3-7> 한·중·일 정상회의 추진과정 ····· 31
<표 3-8> 주요 경제권의 역내교역 비중 및 집중도 ····· 33
<표 4-1> 한·중·일 주요 제조업의 역내 교역 구성비 ····· 37
<표 4-2> 한·중·일 전자산업의 성장전략 ····· 39
<표 4-3> 한·중·일 전자산업의 생산과 세계비중 ····· 40
<표 4-4> 한·중·일 자동차산업의 현황 ····· 43

<표 4-5> 한·중·일 자동차산업의 전망 ····· 44
<표 4-6> 한·중·일 일반기계산업의 현황 ····· 49
<표 4-7> 한국 섬유산업의 현황 ····· 53
<표 4-8> 일본 섬유산업의 현황 ····· 54
<표 4-9> 중국 섬유산업의 현황 ····· 55
<표 4-10> 산업별 전후방 연관 효과 ····· 58
<표 4-11> 한·중·일 철강 생산 규모 ····· 58
<표 4-12> 한·중·일 철강제품 교역 ····· 59
<표 4-13> 한·중·일 석유화학제품의 생산 및 소비 현황 ····· 63

< 그 림 목 차 >

<그림 2-1> 지역무역협정의 변화 추이 ····· 6

ABSTRACT

A Study on Economic Effect on FTA Contracting among Korea, China and Japan

By Go, Su Young.
Advisor : Prof. Kim, Myung Ho, Ph. D.
Department of Business Information Education
Graduate School of Chosun University.

The 21st century world economic order which is rapidly changing is leading to globalism and regional opposition. Approximately 250 kinds of regional economic committees worldwide are expanding their ranges of activities for improvement of economic cooperations between committee members and will dominate the world economic order. That is because they are using two phenomena that are strategically double-sided in terms of foreign trade policy.

Regional economic cooperation as an axis of the current international economic order has positive effects and FTA, a form of economic incorporation between neighboring committee members, has been expanded for development of world economy.

Korea has imported many resources because of deficit of natural resources and its small territory and nurtured industry by depending on foreign resources. Although it has exported various kinds of service based on international competitiveness, it has a high degree of dependency on foreign

sources to maintain national economy. Therefore, to complement such weakness in economy, we need economical incorporation with powerful countries and so FTA activities are first required.

In respect to Korea, China and Japan, as our country is geographically located in the center of the three countries, it is believed that it is very appropriate as a bridge connecting Japan as an economically advanced country to China which has steadily progressed its economic development with the open-door policy.

For conclusion of FTA in the three countries, we need previous studies on other cooperative organizations and negotiation on investment should be preceded. In terms of selection of items whose customs are abolished in each country, sufficient negotiation can lead to the least negative effects and maximization of mutual interests in long-term level. In addition, as conclusion of FTA will have a great influence on our economy, many effects and results such as relaxation of trade conflicts, effects of free investment, investment effects from offshore countries according to conclusion of regional trade agreement and immeasurable effects in politics, diplomacy and security should be examined.

As conclusion of FTA itself will not bring only positive economic effects to us, we have to pay attention to maximization of the benefits by decreasing unit price of products through specialization of advantageous industry, and using expanded onshore markets effectively. And we have to try for consolidation and advancement of related laws, regulations, and conventions as well as formation of national sympathy by using FTA actively as a means of foreign economic policy.

No countries can survive while resisting against world economic order in which globalism and regionalism are compatible. In other words, any country should participate in regional economic organizations while observing WTO legal norms for its economic development. In this respect, our country should

design our future which meets the current international economic order. So, FTA with China and Japan as neighboring countries should be progressed as quickly as can be.

제 1 장 서 론

제 1 절 연구의 목적

WTO의 출범이후로 한·중·일 FTA가 빠른 속도로 진행 되면서 한편으로는 세계 경제 환경 변화에 적응하기 위한 국가간의 경제적 블록화의 움직임이 보편적으로 세계 경제 추세로 되어가고 있다.

지역 블록화 현상은 2005년 7월 GATT와 WTO 발효 후 지역주의가 2008년 7월 기준 현재 211건에 달한다. 지역 협정을 체결 시기별로 보면, 70년대 이전 5개, 70년대 12개, 80년대 10개에 불과했던 것이 90년대 64개, 2000년 이후 120여개가 체결되어 세계 경제가 지역주의의 광범위한 영향을 받고 있다고 확신 할 수 있다. 또한 지역무역 협정 체결은 특히 WTO 출범(1995년)이후 매년 확산되어 2007년 기준으로 전 세계 교역량의 50%이상을 지역 무역협정의 교역으로 추정되고 있다.[1)]

학자들은 지역무역협정이 확산될 수 밖에 없는 이유가 있다고 한다. 첫째, FTA가 개방을 함으로써 국가간의 경쟁을 심화시켜 생산성 향상에 기여한다는 것이다. 둘째, 외국인의 직접투자의 유입이 경제성장의 원동력이 된다는 것이다(NAFTA 이후 멕시코). 셋째, WTO 협상은 장기간이 소요되어 회원국수의 증가로 컨센서스가 어렵다는 단점이 있다는 것이다. 넷째, 지역주의 확산에 따른 역외 국가로서 받는 피해에 대한 대응이 필요하기 때문이다.

이와 같은 이유로 인해 FTA를 포함한 지역무역협정의 이익은 가시적이며 직접적이고, 역기능을 억제하기 위한 다자적인 감시기능이 제대로 작동하기 어려운 상황에서 지역주의가 세계화와 발 맞춰 확산 될 것으로 전망이 된다.[2)] 현재 동북아 국가간 경제협력은 오랫동안 과거사의 잔재, 경제발전의 격차, 경제체제의 차이로 발전을 하지 못하고 있다. 그러나 1997년 아시아 금융위기 이후 인근 국가의 경제가 자국의 경제에도 많은 영향이 있다는 것을 깨달고 동아시아 각국이 지역경제통합체계의 필요성을 자각하여 한·중·일 3국의 자유무역협정을 통한 경제권의 통합을 가속화하려고 하고

1) 외교통상부(http://www.mofat.go.kr/economic/fta/index.jsp)

2) 한국수출입은행, “WTO체제 이후의 새로운 지역주의 움직임.” 『수은조사월보』,1999.11,p.56.

있다. 또한 경제통합이 시장 규모의 확대를 통해 지식과 기술의 확산을 가져올 것이며 이로 인해 외부효과를 창출 시키는 등의 동북아의 새로운 성장 동력을 확충할 것으로 기대하고 있다.

따라서 본 논문을 통해 최근에 동북아의 주요 국가이자 한국과 상호의존도가 심화되고 있으며, 최첨단 기술을 가지고 있는 일본과 엄청난 잠재시장의 수요와 거대한 성장 잠재력을 가지고 있는 중국 두 나라와의 FTA 체결에 따른 여러 경제적 효과에 대하여 연구하고자 한다. 중국과 일본은 한국과 지역적으로도 인접하고 정서적으로도 비슷한 면모를 지니고 있기 때문에 매력적인 시장이 아닐 수 없다. 실제로 중국에 진출한 한국 기업들이 상당히 많고 일본으로도 IT 기술인력 취업이 활성화 되는 등 한·중·일 간에 물적 인적 교류가 활발히 진행되고 있다. 앞으로도 한국 대 중일 무역의존도가 더욱 더 심화될 전망이며 장기적으로 볼 때 동북아 지역 경제권이라는 거대한 새로운 시장의 형성을 기대할 수 있으므로 중국, 일본과의 장기적인 경제협력체계를 구축하기 위해서는 중국, 일본과의 FTA 체결을 시작으로 경제 분야에 있어 유기적인 협력체계를 구축해 나가야 할 것이다.

제 2 절 연구의 방법 및 구성

세계경제가 정보통신기술의 비약적인 발전, WTO 다자협상에 의한 국제적 규범의 확산, 국제금융시장의 통합, 그리고 지역주의의 확산 등을 통해 빠르게 변화하고 있는 가운데 유럽 및 북미를 중심으로 집행되어온 지역주의의 움직임이 빠르게 확산되고 있다. 이러한 경제의 지역주의가 대세로 자리 잡은 가운데 어떤 지역협정에도 참가하지 않은 국가는 다자간 교역 체제하에서 실행되는 각종 협상에서 불리할 뿐만 아니라, 다른 국가의 개방 압력을 자국의 힘만으로 대처하여야 하는 처지가 될 것이다. 또한 경제적 이해관계가 밀접하게 연관되어 있는 국가가 다른 국가와 배타적 무역협정을 체결하게 되면 이러한 지역무역협정의 체결로부터 무역전환의 손실을 입게 될 것이다. 이러한 점은 동북아 핵심국인 한・중・일 3국간 FTA가 각 국의 공동 관심사가 아닐 수 없다.

한・중・일 자유무역협정으로 인한 경제협력의 잠재력은 이들 국가간의 경제적 보완

성과 성장 역동성에서 찾을 수 있다. 국가간 경제적 보완측면에서 볼 때, 일본은 최첨단의 기술과 풍부한 자본 및 투자여력을 가지고 있으며, 한국은 개도국으로서 개발경험과 생산기술력을 보유하고 있고, 중국은 풍부한 노동력과 천연자원을 보유하고 있어 이들을 최적으로 결합할 때 동북아 경제성장의 잠재력은 더욱 증가할 것이다.

따라서 본 논문에서는 이러한 연구 목적을 이루기 위한 연구방법으로 주로 문헌적인 방법을 사용하였으며, 자료 수집은 삼성경제연구소, 대외경제정책연구원, 무역진흥공사, 지식경제부, 국회전자도서관, 외교통상부, 한국은행, 한국수출입은행, 현대경제연구원, LG경제연구원 등에서 기본적인 자료를 발췌, 수집하였다. 전반적인 통계자료와 그 밖의 필요한 자료는 저서, 각종 세미나 자료, 보고서, 선행 연구논문, 관련 전문지 등을 원용하였으며 논문작성은 주로 서술적인 방법을 채택하였다.

본 논문은 총 5장으로 구성되어 있다. 제 1 장에서는 연구의 목적과 방법에 관한 서론에 이어, 제 2 장에서는 세계지역주의의 추세와 세계 FTA의 추진현황을 살펴보았으며, 제 3 장에서는 한・중・일 FTA의 추진배경 및 필요성을 제시하였고, 제 4 장에서는 한・중・일 FTA의 산업별 경제적 효과을 논의하고, 제 5 장에서는 한・중・일 FTA의 산업별 대응 전략을 제시하였으며, 제 6 장에서는 결론을 제시하였다.

제 2 장 세계지역주의의 추세와 세계 FTA의 추진현황

제 1 절 세계 지역주의의 추세

최근의 세계경제는 급격하고 구조적인 변화를 겪고 있다. 국제 경제의 세계화와 개방화의 진전은 개발도상국의 입장에서 신자유주의의 확산이라는 비판이 제기되는 등 여러 가지 문제점을 도출하고 있으나 그 변화의 속도가 빠르고 급속도록 진행이 이루어지고 있다.

특히 1990년대 초부터 UR 다자간 협상 타결에 따른 WTO가 정식적으로 출범하게 됨으로써 세계경제가 다자체제인 WTO를 중심으로 통합되어 가는 추세에도 불구하고 신규 지역무역 협정의 체결과 기존 지역무역협정의 확대·심화 추세가 강화되고 있다. 이러한 지역주의 무역협정의 급증은 단순한 협정건수의 증가에 그치지 않고 배타적 지역무역협정에 참여한 국가들의 세계 전체교역에서 차지하는 비중이 점차 확대되어 세계 교역질서에 상당한 영향력을 미치게 되었다.

<표 2-1> 지역무역협정 현황

통보된 조항	유형	협정건수
GATT 24조	관세동맹, 자유무역협정	12(7); 118(114)
허용 조항	특혜협정	19(18)
GATS 5조	서비스 협정	31(29)
지역무역협정 합계		180

주: 2005년 7월 기준 GATT/WTO에 발효 중으로 통보된 지역무역협정. 각 협정 건수는 본래 체결된 지역무역협정뿐만 아니라 이들 협정에 추후 가입한 국가들과의 협정도 포함된 것으로,( )안의 수는 원래 체결된 지역무역협정 수다.

자료: 이창재 외, “한・중・일 FTA의 경제적 파급효과와 대응전략”, 대외경제정책연구원, 2005, p.31.

<표 2-1>를 보면 2005년 7월 기준 GATT/WTO에 발효 중으로 통보된 지역무역협정 수는 180건에 이르고 있고 2008년 7월 기준 현재는 211건에 달한다. 그 중 관세동맹 12건, 자유무역협정 118건을 합쳐서 GATT 24조하에 통보된 지역무역협정이 30건으로 가장 많고, 허용조항 하에 통보된 특혜무역협정이 19건, GATT 5조하에 통보된 서비스 협정이 31건이다.

지역주의가 심화된 원인은 미국이 1980년대에 지역주의를 수용한데 따른 것으로 그 이유는 유럽이 농산물시장 개방에 난색을 표시하고 또 유럽통합이 본격적으로 추진되어 견제의 필요성이 있었기 때문이다. 또한 특정지역에 속하는 인접국가들 간의 상호의존성이 급속하고 증가하고 있다는 점, 미국과 EU의 자극을 받은 여타지역들도 지역블록의 형성을 통해 역외 국가에 대한 협상력을 높이는 동시에 집단적인 이익 보호를 도모하려 했다는 점 등도 지역주의 확산의 요인이라고 할 수 있다. 따라서 개발도상국이나 체제 전환국에 있어서 무역, 투자의 자유화, 시장경제화를 위한 노력이 본격화되고 이들 국가가 지역경제 통합에 참가할 경우 지역 국가들의 지원과 FDI의 유치, 소비 시장의 접근성에 상당히 유리한 조건이 제공 될 뿐만 아니라 안보적 안정성을 확보할 수도 있다는 것도 지역 블록에 참여하려는 중요한 요인이 되었다

최근의 지역무역협정 확산 추세는 과거의 그것과 구분되는 다음의 몇 가지 특징을 가지고 있다. 첫째, 지역무역협정이 전 세계로 확산되면서 선진국뿐만 아니라 개도국이 적극적으로 참여하게 되었고, 특히 NAFTA의 체결을 계기로 선진국과 개도국간의 수직적 결합을 통합 지역 무역 협정이 확대되고 있다.[3] 최근 미국이 칠레와 양자간 FTA를 체결하였고 한걸음 나아가 전 미주지역을 포함하는 FTA 협상을 진행하고 있다. EU 또한 동유럽 8개국 및 지중해 연안 2개국 등 10개국의 2004년 신규 가입을 공식 결정함으로써 머지않아 수직적 결합을 통한 지역무역협정은 범세계적으로 보편화될 전망이다. 둘째, 최근의 지역무역협정은 단위협력체당 참여국 수의 증대로 점차 광역화되어 가는 추세를 보이고 있다. 광역화는 주로 기존 협력체의 확대를 통해서 이루어지지만 지역무역협정체간의 통합을 통해 이루어지기도 한다.

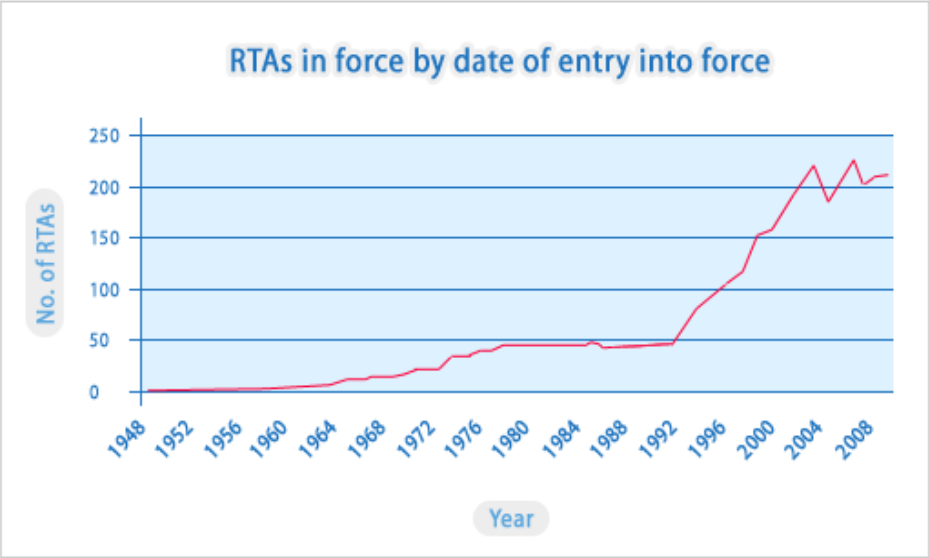
예컨대 EU는 당초 6개국으로 시작하였지만 2007년에는 27개국이 되었다. 또한 현재 협상이 진행 중인 FTA는 미주 34개국이 개별 국가의 자격으로 참여하고 있지만,

3) 이경희, “지역무역협정(RTA)의 국제적 동향과 시사점”, 『세계경제』, 제2권 제9호, KIEP(대외경제정책연구원), 2001, p.18-19.

실제는 북미의 NAFTA와 남미의 MERCOSUR간 통합으로 간주될 수 있다. 셋째, 광역화 과정에서 나타나는 또 하나의 특징으로서 지리적 인접성을 초월하는 지역무역협정 추세를 들 수 있다.

일반적으로 경제협력을 통한 경제적 효율의 상승은 인접 국가간 협력에서 가장 큰 효과를 기대할 수 있다. 따라서 FTA와 같은 경제적 효율의 향상을 목적으로 하는 지역 무역 협정은 인접국가간에 이루어지는 것이 보통이다. 세계화 시대의 지역무역협정은 이러한 지리적 한계를 뛰어넘어 세계 어떤 지역의 국가와도 통합이 가능한 시대가 되고 있다. 미국・요르단, 미국・싱가포르, EU・칠레 및 한국・칠레 FTA는 바로 이러란 지리적 인접성을 초월하는 지역무역협정의 예 라고 할 수 있다.[4)]

<그림 2-1> 지역무역협정의 변화 추이



자료 : 외교통상부(2008) http://fta.kita.net/

제 2 절 세계 FAT의 추진현황

4) 정인교 외, “한·중·일 FTA의 추진당위성과 선행과제”, 대외경제정책연구원, 2003, pp.39-40.

1. 북미 지역의 FTA 현황

1) 미국

미국이 추구하는 가장 근본적이 대외통상정책 기조는 '경쟁적 자유화'이다. 즉, 미국의 궁극적인 통상목표는 무역자유화이며 이를 위해 미국은 WTO를 통한 다자주의와 지역 및 양자주의를 공희 추구하고 있다. 그러나 미국의 FTA정책은 기본적으로 경제적 논리보다는 정치적·전략적인 의미가 크게 부여되고 있으며, 특히 9.11 테러 이후 미국에 우호적이며 테러와의 전쟁에서 전략적으로 중요한 지역과 미국의 리더십을 유지해야 하는 지역의 FTA를 우선적으로 추진하고 있다. 기본적인 미국의 FTA정책은 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다. 지금까지 체결한 이스라엘, 요르단과의 FTA는 경제적인 효과보다 정치적인 이유가 더 강하였으며, 최근에 체결된 모로코, 호주, 싱가포르의 경우 미국의 대테러 전쟁을 적극 지지하는 국가들이다.[5)]

미국은 2001년 부시 대통령 취임 이후 적극적으로 FTA 체결을 추진해 부시 1기 정부 아래에서 칠레, 호주 등 무려 10개 국과 FTA를 성사시켰다. 2기 정부하에서도 부시 대통령은 FTA를 통해 건강한 미국경제를 만들 것이라는 내용의 경제보고서를 의회에 제출하는 등 활발한 FTA 정책을 펼치고 있다. 특히 미국은 중동지역 및 걸프연안국 간 자유무역지대를 2013년까지 마무리 한다는 계획을 가지고 있어 이스라엘, 요르단에 더해 바레인, 오만과 실질적인 협상 타결을 이루었고, 2005년 아랍에미리트와 협상을 개시하였다.

2005년에는 1월 1일자로 호주와의 FTA가 발효되었고, 3월부터 오만과 협상을 시작하여 10월에 타결하였으며, UAE와도 3월부터 협상을 개시하여 세차례의 협상을 진행하였다. 2004년 5월에 타결된 바레인과의 협상은 2005년에 바레인과 미국에서 각각 의회의 비준안이 통과되었다.

한국과는 2006년 5월 1차 협상을 미국 워싱턴에서 시작으로 2006년 7월 2차 협상을 서울에서 개최하였다. 그 결과 한미자유무역협정(KORUS FTA, U.S.-Korea Free Trade Agreement, 약칭 한미 FTA)이 2007년 4월 2일, 14개월간의 긴 협상을 마치

5) 정인교·노재봉 편저 "글로벌시대의 FTA전략", 2005, p.22.

고 최종 타결되었고 2007년 5월 25일에 협정문 내용이 공개되었다.

<표 2-2> 미국의 FTA 추진현황

분류	지역	협상 진행 국가
FTA 타결 국가	미주	· 중앙아메리카 무역협정(CAFTA) 6개국 - 코스타리카, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 니카라과 도미니카 공화국 · 칠레(2003.6)
	아세안	· 호주(2004.5)
	중동	· 모로코(2004.6) · 바레인(2004.9)
협상 진행 국가	미주	· 안데안 3국 - 콜롬비아, 페루, 에콰도르 · 볼리비아, 파나마 협상 진행 · 2005년중 FTAA 창설 목표
	아세안	· 태국(2004)
	아프리카	· 남아프리카 관세동맹(SACU) - 2004년 협상 개시
잠재 대상 국가	중동	· 이집트 · 미-중동자유무역지대(MEFTA)
	아시아/오세아니아	· 필리핀, 대만, 뉴질랜드 · 파키스탄, 스리랑카
	미주	· 우루과이

주: 타결 국가는 정부가 조인한 기준이며, 협상 진행 국가는 USTR 의회에 협상 개시를 공식 통보한 기준, 잠재대상국가는 비공식 차원에서의 논의 제기가 진행중

자료: USTR, Jeffery J. Shott(2004), "Assessing US FTA Policy", in Shott. Global issues 미국의 FTA 전략과 시사점 (2004.12.14), 삼성경제연구소, p.2.

2) 캐나다

캐나다의 전반적인 무역정책 전략은 양자 간 또는 다자 간 협상을 통해 상품 및 서비스의 시장접근을 확대하는 것이다. 이를 위해 캐나다는 전통적으로 WTO 등 다자

간 무역협정을 중시하는 통상정책을 고수하여 왔으나 EU 출범에 자극받아 미국, 멕시코 등과 NAFTA를 체결한 이후에는 세계적 FTA 조류에 부응, 적극적으로 FTA를 체결하여 자국의 무역이익을 극대화하는 전략을 추진하고 있다.

캐나다가 FTA를 체결하고 있는 국가는 칠레, 코스타리카, 이스라엘, 미국 및 멕시코이다. 캐나다는 1994년 미국, 멕시코와 NAFTA를 체결한 데 이어, 1997년에는 칠레 및 이스라엘, 2001년에는 코스타리카와 FTA를 체결하였다.

현재 FTAA, EFTA, 싱가포르, 중남이 4개국과 협상을 진행하고 있고 한국과는 2005년 1월과 3월 두 차례의 예비협의를 가진 바 있으며, 예비협의에서 한국과 캐나다 양측은 한-캐나다 FTA가 양국 간 경제협력관계를 격상시킬 수 있는 유용한 정책수단이라는 데 인식을 같이하고 있다.

<표 2-3> 캐나다의 FTA 추진현황

국가	기체결	협상중	검토중
캐나다	NAFTA, 칠레, 이스라엘, 코스타리카	FTAA, EFTA(98. 10 개시), 싱가포르(01.10 개시), 중남미 4개국	Andean Community, 일본, EU, 도미니카 공화국

자료: 정인교・노재봉 등, 상게서, p.17.

3) 멕시코

멕시코는 1990년대 들어 자유시장경제정책을 표방하면서 FTA를 적극적으로 체결하기 시작, 미국 및 캐나다와 NAFTA를 체결한 이래 43개국(15개 EU 회원국 포함)과 FTA를 체결하여 8억 7,000만 명에 달하는 시장에 용이하게 접근할 수 있는 제도적 기반을 구축하고 있다. 2004년에는 일본과의 FTA 협상도 타결함으로써 주요 선진국들과의 무역 자유화를 달성할 수 있게 되었다. 멕시코의 통상정책 핵심은 지역주의와 양자주의이며, FTA를 주요 정책 수단으로 활용하면서 세계 FTA 허브국을 지향하는 국가전략을 추진하는 반면 WTO 중심의 다자간 또는 일방적인 무역 자유화에는 매우 소극적인 태도를 보이고 있는 것이 특징이다. 좋은 예로 멕시코는 FTA 미체결국산 제

품에 적용하는 실행관세율은 단순 평균으로 약 16%에 달할 정도로 높은 수준이며, FTA 미체결국에는 정부조달, 주요 공사 발생시 내국민 대우를 해주지 않을 뿐만 아니라 가격평가나 응찰 조건에서도 차별 대우를 하고 있다.

지금까지 주로 유럽 및 중남미 대륙의 주요국들과 FTA를 체결해 온 멕시코는 최근 한국과 싱가포르 등 아시아 국가들과의 FTA 체결에 관심을 표명하고 있는데. 멕시코 국내 여론은 대체로 FTA를 지지하는 특징을 보여주고 있다. 이는 NAFTA 체결 이후 외국인 직접투자 유입액이 급증[6]하고 경제성장 효과를 멕시코 국민들이 실감하게 되었으며, 삶의 질도 크게 향상되었기 때문이다.

<표 2-4> 멕시코의 FTA 추진현황

국가	기체결	협상중	검토중
멕시코	칠레, NAFTA, 코스타리카, 볼리비아, 콜롬비아, 베네수엘라, 니카라과, 엘살바도르, 과테말라, 온두라스, 이스라엘, EU 25개국, EFTA, 우루과이, 일본	FTAA, 싱가포르, MERCOSUR	한국

자료: 정인교・노재봉 등, 상게서, p17

2. 유럽 국가들의 FTA 현황

1) EU

EU의 FTA 추진 목적은 EU 상품의 수출증대 도모이외에도 개도국의 경제발전을 지원하다는 정치 외교적인 의미를 강조하는 것이 특징이다. EU와 FTA를 체결한 대다수

6) NAFTA에 가입하기 전 1988-93년간 연평균 외국인 직접투자(FDI) 유입액은 37억 500만 달러에 불과하였으나, NAFTA 발효(1994년) 이후 1995년 95억 2,600만 달러, 1997년 4,400만 달러, 2001년 246억 3,100만 달러로 급증 추세를 보였음

국가는 주변 개도국 또는 과거 식민지 국가이며, 이들 국가에 EU 시장 접근권을 특혜적으로 제공함으로써 교역을 촉진, 그 나라 경제개발에 기여를 한다.

또한 EU는 FTA를 지역단위로 체결하는 것이 상대지역의 경제통합도 촉진시킬 수 있고 그 지역 국가 전체의 대 EU 교역도 다변화될 수 있으면 보다 큰 시장으로 발전하여 EU 상품을 흡수할 수 있기에 지역 공동체간 FTA 체결을 선호하여 개별 국가가 아닌 Mercosur와 같은 지역체와 FTA를 체결하기를 선호하고 있다.

EU는 ASEAN과 2003년 4월 양 블록 간 무역 및 투자확대를 위한 기본 협정 체결에 합의하였으며, MERCOSUR와는 FTA의 성격을 지닌 제휴협정의 전단계호서 지역간 협력협정을 체결한 상황에서 FTA 협상을 진행하고 있다. 1993년 이후 지속되어 온 중·동유럽 8개국(폴란드, 헝가리, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아, 라트비아, 에스토니아, 리투아니아)과 키프러스, 몰타 등 총 10개국을 2004년 5월 1일부터 EU 회원국으로 편입시켰다. 2006년에 모로코, 오만아 협상을 했다. 2007년에는 한국과 FTA를 협상하였다.

<표 2-5> EU의 FTA 추진현황

국가	기체결	협상중	검토중
EU	EFTA, 알제리, 요르단, 멕스코, 모로코, 터키, 칠레 등	MERCOSUR, GCC	ASEAN, 대만, 싱가포르, CAN

자료: 정인교 · 노재봉 등, 상계서, p.17.

2) EFTA

EU 비회원국인 노르웨이, 스위스, 아이슬랜드, 리히텐슈타인공화국 등 4개국으로 구성된 EFTA는 EU의 확대에 자극박아 FTA를 적극 추진중에 있다. 2001년 7월 싱가포르와의 FTA 체결을 위한 1차 협상을 개시한 이후 2002년 6월 FTA 협상을 타결짓고, 2003년 1월 EFTA-싱가포르 FTA를 발효시켰다. 또한 2000년 12월 칠레와의 FTA 협상이 처음 개시된 이후 2년 6개월 만인 2003년 6월 EFTA-칠레 간 협상이

타결되었다. 또한 EFTA는 1995년 12월 EFTA-이집트 상호협력협정을 체결한 이후 1998년까지 양 지역 간 경제협력을 강화하기 위한 협상을 2차례 개최하였으며, 2003년 6월 EFTA-이집트 간 FTA 체결을 위한 제 5차 협상을 제네바에서 개최한 바 있다. 레바논과는 1998년 2월 FTA 체결을 위한 예비회담을 개최하였으며, 2003년 4월 FTA 협상을 공식적으로 개시하였다. 남아공과는 2001년 6월 FTA 체결을 위한 예비회담을 개최하였으며, 2003년 5월 제1차 FTA 협상을 공식적으로 개시하였다.

<표 2-6> EFTA의 FTA 추진현황

국가	기체결	협상중	검토중
EFTA	EU(25개국), 터키, 이스라엘, 폴란드, 루마니아, 헝가리, 불가리아, 체코, 슬로바키아, 슬로베니아. 에스토니아, 라트비아, 리투아니아, 모로코, 멕시코, 요르단, 싱가포르, 칠레	GCC(05.2 개시) 이집트, 튀니지, 레바논(03.4 개시), 캐나다, 남아공, 알바니아, SACU(03.5 개시), 한국(05.7 타결)	ASEAN, MERCOSUR, 알제리

자료: 정인교 · 노재봉 등 상계서 p.17.

한편 한국과는 2005년 1월부터 공식 협상을 개시하여 동년 7월 협상을 타결하였으며 2005년 2월에는 걸프만 연안 국가들과 FTA 협상을 개시하였으며, ASEAN, MERCOSUR 등 주요 경제권과의 FTA 추진도 적극 검토하고 있다.

EFTA가 체결한 FTA는 기본적으로 공산품, 가공농산물 및 해산물을 자유교역대상으로 하며, 미가공 농산물에 대해서는 별도의 양자 간 협정을 체결하고 있다.

제 3 장 한·중·일 FTA의 추진배경 및 체결 필요성

제 1 절 한·중·일 FTA의 추진배경

금융위기 전까지만 해도 한·중·일 3국은 FTA에 대한 관심을 보이지 않았으며, 오히려 지역주의의 확산을 우려하는 입장이었다. 특히 한국과 일본은 WTO내 지역무역협정위원회(CRTA)가 지역주의의 확산을 방지할 수 있도록 적극적으로 노력해야 함을 강조할 정도였다. 그 동안 한국을 비롯한 동북아국가들은 배타적인 지역주의가 가져올 부정적인 영향을 우려해 지역주의에 대해 소극적인 입장을 견지해 왔다. 그러나 금융위기 이후 한·중·일 3국도 적극적으로 FTA 추진전략을 모색하고 있다. 일본은 2002년 초 싱가포르와의 첫 FTA를 발효시켰고, 지역주의에 관심이 없는 것으로 알려졌던 중국도 2005년 10월에 칠레와 FTA를 타결하여 그 해 11월에 체결하였고 계속 FTA 적극적으로 추진하려는 계획이다.

<표 3-1> 한·중·일의 FTA 추진동향

협정 대상국	진행상황
한국·중국·일본	2003년 한·중·일 FTA 공동연구결과 발표
한국·일본	2003년 말 공식협상 개시
한국·칠레	2003년 11월 협정문 국회 상임위 통과
한국·칠레	2004년 4월 발효
중국·칠레	2005년 10월 타결, 11월 체결
일본·필리핀	2006년 9월 체결
한국·EFTA	2006년 9월 발효
한국·미국	2007년 4월 협상 타결
한국·ASEAN	2006년 4월 상품무역협상 타결
한국·ASEAN	2007년 6월 발효
한국·미국	2007년 4월 타결

자료: 외교통상부 자유무역협정(2008) http://www.fta.go.kr

또한 한국도 2004년 칠레와 FTA를 발효한 이후에 싱가포르, EFTA, ASEAN과 FTA를 발효하였고 2007년에 미국과 FTA를 타결하였다.

한국, 중국, 및 일본이 FTA 관심을 갖게 된 결정적인 계기는 동아시아 금융위기인 것으로 볼 수 있다. 위기극복과 또 다른 위기의 방지를 위해서 인근 국가간 경제협력의 강화가 필요하며 FTA로 인한 경제적 이익의 확보, 구고조정의 가속화, 새로운 동맹관계의 확보 등을 위해 FTA를 적극적으로 추진하게 되었다. 여기서는 한・중・일 3국의 FTA 추진배경을 고찰하고, 향후 추진전략을 분석해 보고자 한다.

1. 한국

1) FTA 추진동향

한국 FTA 정책의 기본방향은 1998년 11월 대외경제정책조정위원회에서 결정하였다. 2002년 10월 타결된 칠레와의 FTA를 우선적으로 추진하고 중소형 거점국가와의 FTA는 관련 부처와의 협의와 연구를 개시하기로 하였다. 또한 경제적 효과가 클 것으로 예상되는 미국, 일본, 중국 등 거대경제권과의 FTA는 정밀 검토를 거쳐 추진 여부를 결정하기로 하였다.

또 한국정부는 FTA 추진정책에서 투명성을 제고하고 FTA를 적극적이고 동시다발적으로 추진할 수 있는 기반을 조성하기 위하여 2003년 FTA 추진 로드맵을 수립하였다. 동 로드맵에 근거하여 한국은 동시다발적인 FTA를 추진전략으로 정하고 그 내용에 있어서 관세철폐는 물론 서비스, 투자, 지적재산권, 정부조달 등의 포괄적인 FTA를 추진하기로 하였다.[7)]

한국의 FTA 추진동향은 아래의 <표 3-2>에 요약되어 있다. 한국과 칠레는 1999년 12월부터 2000년 말까지 네 차례의 협상을 개최하였으나 농산물 부문에 대한 이견으로 2001년 한 해 동안 협상이 중단되었다. 2002년 들어 농산물 개방에 대한 칠레의 입장 완화로 2002년 8월 5차 협상이 개최될 수 있었고 농업개방안에 대한 양국의 합의로 3년간 지속되었던 협상이 2002년 10월 타결되었다. 2003년 2월 칠레의 라고스

7) 정인교・노재봉 편저, 상게서, p.165.

대통령 방한 때 한·칠레 협정은 공식 서명되었으며, 한국 농업계의 반대로 국회의 비준이 지연되다가 2004년 2월에야 비준되어 2004년 4월 1일부터 발효되었다.

<표 3-2> 한국의 주요 FTA 협상 추진현황

단계	대상	현황
발효/체결	칠레	2004. 4 발효
	싱가포르	2006. 3 발효
	EFTA	2006. 9 발효
	미국	2007. 4 협상 타결
협상중	EU	2007. 5 제1차 협상
	캐나다	2007. 4 제10차 협상
	ASEAN	2006. 4 상품무역협상 타결 2007. 4 제17차 협상(서비스 및 투자분과)
	인도	2007. 4 제6차 CEPA 협상
	멕시코	2006. 6 제3차 협상
	일본	2004. 11 제6차 협상
공동연구/검토중	GCC	2007년 중 협상출범을 위한 여건 조성
	중국	2007. 3 제1차 산관학 합동연구
	MERCOSUR	2006. 3 제3차 공동연구
	호주	2006. 12 양국 공동연구 실시에 합의
	뉴질랜드	2006. 12 양국 공동연구 실시에 합의

자료: 한중일 3국의 FTA추진현황과 시사점, 전국경제인연합회, 2007.5.30(제66호), p.12.

칠레와의 FTA 논의가 개시되었던 1998년 말에 한국은 일본과의 FTA논의를 시작하였다. 당초 한·일 FTA는 일본의 낮은 관세와 산업의 높은 국제경쟁력으로 한국이 불리한 것으로 평가[8]되었으나, 일본의 비관세장벽 완화, 대한 투자의 확대, 규모의 경

8) 유장희 · 김은미(2005) 한·일 FTA와 대기업의 직면과제, 대외경제경책연구원, p.38.

제 실현 등 동태적 이익이 가시화될 경우, 한국도 일본과의 FTA로 이익을 기대할 수 있는 것으로 분석되었다. 한국은 APEC 정상회담을 계기로 개최된 한·일 정상회담에서 일본과 2005년까지 협상을 실질적으로 타결한다는 합의가 이루어짐에 따라 2003년 12월 1차, 2004년 2월 2차 협상을 가졌는데, 협상그룹의 구조, 향후 일정 등 협상의 절차와 추진방안에 대해 주로 논의되었다. 또한 한·싱가포르 FTA도 1년 내에 협상을 종결한다는데 합의하였고, 2004년 1월과 3월에 1차 및 2차 협상이 진행되었는데, 상품, 서비스, 투자 등의 분야에서 우리나라의 입장이 적극 반영되어 협정체결이 완료되어 검토하고 있다. 그 외에도 EFTA와의 FTA 타당성 검토를 완료한데 이어, 캐나다 및 인도와의 FTA 타당성을 검토하고 있다.

한국이 FTA를 추진하게 된 배경에는 여러 가지 요인이 복합적으로 작용하였다. FTA 체결에 대한 논의는 이미 1980년대 시작되었으나, 그 필요성에도 불구하고, 여러 가지 내부적인 요인으로 인해 한국은 이를 구체화시키지 못했다.

한국은 수출지향적인 성장정책으로 높은 경제성장을 이루어냈다. 그럼에도 불구하고 지역무역블록 확산에 대한 한국의 반응은 지역무역협정하의 국내시장 개방 반대에 부딪혀 미온적인 수준에서 머물렀다. 그러나 최근 몇 년 사이 한국정부는 특혜적인 무역자유화를 통해 기대할 수 있는 경제적 이익과 통상 제도 개선, 다양한 동태적 이익 등을 재평가하여 지역무역협정에 참여하기로 결정했다.

금융위기를 극복하는 과정에서 한국정부는 지속적인 개혁 및 자유화정책이 대외 신용도 향상에 결정적으로 작용한다는 점과 한국이 세계경제에서 위치를 굳건히 하기 위해서는 위기극복 이후에도 이런 정책을 지속해야 함을 절실히 깨달았다.

또한 한국은 자본수지 개선뿐 아니라 외국기업의 선진 기술을 이전받기 위해서는 외국인직접투자를 받아들여야 한다. 주요 무역상대국과의 FTA를 통한 수출시장 확대는 한국을 생산기지로 활용하고자 하는 외국인직접투자 유치에 중요한 요소이므로 FTA를 체결함으로써 외국기업들의 국내투자에 대한 환경을 개선시키겠다는 의도였다. 또한 외국인투자기업들은 특혜원산지규정을 만족시키는 경우 한국의 FTA 회원국에 대한 수출시 관세철폐 혜택을 누릴 수 있게 될 것이다.

Booz, Allen & Hamilton(1997)은 한국이 중국의 저비용과 일본의 첨단기술 사이에서 어려움을 겪게 될 것이라고 경고했다. 한국은 내수시장 규모가 작아 주요 산업에서 중국이나 일본과 직접적으로 경쟁하지 못할 것이므로, 경영과 기술면에서 전세계적인

제휴를 확대해야 한다고 충고한 바 있다.

FTA는 역내 시장 확대와 경쟁 심화를 의미하고, 이로 인해 역내 기업들로 하여금 기술개발과 원가절감을 통한 경쟁력 향상을 유도하는 효과를 발휘하게 된다. 또한 외국인직접투자의 유입은 기술이전을 동반하게 된다. FTA는 외국기업으로부터 선진 기술 도입을 가능하게 해 한국기업들의 생산과 마케팅 능력을 향상시켜 한국의 생산구조를 개선하고 수출능력을 강화할 것이다.[9)]

한국은 내수시장 규모가 작아 주요 산업에서 중국이나 일본과 직접적으로 경쟁하지 못할 것이므로 경영과 기술면에서 세계적인 제휴를 확대해야 한다고 충고한 바 있다. FTA는 역내 시장 확대와 경쟁 심화를 의미하고 이로 인해 역내 기업들로 하여금 기술개발과 원가절감을 통한 경쟁력 향상을 유도하는 효과를 발휘하게 된다. 또한 외국인직접투자의 유입은 기술이전을 동반하게 된다.

FTA는 외국기업으로부터 선진 기술을 도입을 가능하게 해 한국기업들의 생산과 마케팅 능력을 향상시켜 한국의 생산구조를 개선하고 수출능력을 강화할 것이다.

한국의 FTA 정책은 비경제적인 측면과도 관련이 있다. 새로운 국제질서는 안보능력 및 군사력과 더불어 경제협력 강화를 요구하고 있다. 지역무역불록을 형성함으로써 지역적 안정을 도모하려는 움직임은 세계적으로 나타나고 있다. 지역경제통합은 양자간으로는 해결하기 힘들었던 문제들을 보다 쉽게 해결하는 열쇠를 제공하였다. 예를 들어 EU를 통해 유럽내 무역증가가 이루어졌고, 유럽대국 전쟁 가능성이 현저히 줄어들었다. 남북대치 상태인 한국으로서는 인근국가와의 경제협력 강화를 통해 한반도 안정을 확보할 수 있을 것이다.

향후 다른 지역과의 FTA가 연쇄적으로 진행될 것이고 이 경우 농업분야의 대폭적인 자유화가 불가피할 것이란 판단과 연관되어 있다. 농업계는 현재 WTO하에서 DDA 협상이 진행되고 있으므로, 향후 DDA 협상이 종료되는 시점까지라도 농업분야를 자유화 대상으로부터 제외시켜 줄 것을 요청하고 있다.

한국이 동북아 경제중심으로 발돋움하기 위해서는 물류, 금융, IT, 에너지, 환경 등에서의 협력도 필요하지만 무엇보다 한국 경제제도가 선진화되어야하고 대외개방이 필수적이다. 또한 한반도의 정치군사적 안정이 보장되어야만 외국기업의 투자가 확대 될 수 있을 것이다. 싱가포르와 네덜란드의 사례를 보면, 개혁 및 개방과 정치적인 안정

9) 정인교 외, “한・중・일 FTA의 추진당위성과 선행과제”, 대외경제경책연구원, 2003, p.107.

은 비즈니스 중심 국가로의 발전을 위한 선결과제이다. 한·중·일간 경제협력을 공식적으로, 제도적으로 도모하는 FTA는 동북아 경제중심 국가건설과 밀접한 관계가 있다. 3국간 FTA와 경제공동체 건설은 중장기적으로 추진될 과제이지만 지금부터 이에 대한 연구와 논의를 활성화시켜야 할 것이다. 한국은 한・일, 한・중, 한・중・일 FTA 체결 문제를 검토해야 하는 입장이다.

FTA 추진방향은 포괄적인 협정을 추구하되, 민간 분야에 대해서는 특별한 고려를 하며, 가급적 국민적 합의하에 FTA를 추진한다는 것으로 요약될 수 있다. 먼저 경제적 효과 극대화를 위해 원칙적으로 포괄적인 FTA 협정을 추진하고 있다. 한·칠레 FTA는 기존 FTA 포괄범위를 넘어 훨씬 다양한 이슈를 담고 있다. 관세철폐 등 무역자유화 사항 뿐 아니라 서비스, 투자, 지적재산권, 무역규범, 정부 조달, 경제협력 등을 규정하고 있다. 또한 국내적으로 민감한 분야에 대해서는 자유화의 범위를 최소화하고 산업구조 조정정책을 병행 추진하고 있다.

2) 향후 전망

경제 및 무역규모가 작아 FTA 체결에 큰 애로가 없을 것으로 생각되었던 칠레와의 FTA 협상타결에 3년이 소요되었고, 국회비준 과정에서 적지 않은 파란이 제기됨에 따라 한국은 향후 추진하는 FTA에서는 가급적 광범위한 의견수렴 절차를 거쳐 국민적 합의를 도출하고 협상과정에서 투명성을 유지한다는 입장이다. 또한 신뢰성 확보를 위해 민간전문가의 참여를 적극적으로 도모하고 있다. 또한 다수국가와의 FTA를 동시에 추진함으로써 FTA 추진의 모멘텀을 계속 유지하면서, 속도조절 등 협상과정에서 한국의 이익을 극대화한다는 방침이다.

2003년 10월 방콕에서 개최된 한・일 정상회의에서 양국간 FTA에 대한 정부간 협상 조기 개시에 합의함에 따라 2003년 말부터 공식협상이 개최되고 있다. 싱가포르와 2003년 3월 산・관・학 공동연구회를 발족하고 6개월간 일정으로 활동을 개시하였다.

한국은 한・일 FTA도 비중 있게 검토할 것으로 예상된다. 현재 3국의 경제연구기관은 한・중・일 FTA의 경제적 타당성과 추진전략에 대한 공동연구를 진행중이다. 한・중・일 3국은 세계 GDP의 20%, 무역의 13%를 차지함에 따라, 3국간 FTA는 높은 경제적 이익을 가져다 줄 것으로 기대되고, 북한 개방 및 한반도 안정에도 기여할 것

으로 평가되고 있다. 한국도 그 필요성을 제기하고 있으며, 경제적 실익 및 전략적 필요성이 인정되는 바이다. 그러나 현재 관련국들의 추진의지가 확실하지 않고, 한국도 농업분야 등에 있어서는 우려가 큰 상황이다.

현재 한국이 추진 중인 모든 FTA가 체결될 경우 모두 62개국과 FTA를 체결할 것으로 추정되며, FTA 체결국과의 교역은 한국 총교역의 85%를 차지할 것으로 예상된다. 그동안 진행되어온 FTA를 평가해 보면 정부의 정액적 지향점이 '거대·선진 경제권과의 FTA 네트워크 구축'에 있음을 알 수 있다. 싱가포르의 경우 ASEAN을, EFTA는 EU를, 그리고 칠레의 경우 중남미를 염두에 두고 진행된 것이다. 즉 주변국가와의 FTA를 통하여 거대경제권에 교두보를 확보한다는 전략적 차원에서 동태적으로 추진된 것으로 파악된다. 아울러 한국 정부는 동시다발적 FTA 추진과 동시에 높은 수준의 포괄적 FTA를 각각 추진 순서와 정도로 삼았다. 이와 함께 거대경제권과의 FTA 추진을 위한 국내외적 여건 조성, 신흥유망시장과의 FTA 추진, 그리고 국민적 공감대를 바탕으로 한 FTA 추진이 향후 추진 방향으로 제시되었다.[10)]

한국정부는 앞으로 기체결한 칠레, 싱가포르, EFTA, ASEAN, 미국과의 관계 개선에 노력을 기울일 것이다. 현재 협상단계인 일본, 캐나다, 멕시코 등과의 타당성이 확인되었으나 국내적인 어려움 등으로 적극적 추진이 성숙하지 않은 경우에는 대외적으로 논의 진전에 대비하면서 국내적인 컨센서스 형성 작업을 추진할 것으로 보인다. 중장기적으로는 중국, 러시아, 페루, 호주 등 유망한 FTA 추진대상국을 중심으로 타당성 조사를 실시하여 거대경제권과의 FTA를 추진하기 위한 발판을 마련할 것이다.

2. 중국

1) FTA 추진동향

1980년대 중반 이후 중국의 대외무역정책은 GATT/WTO 가입추진 및 약속이행에 치우쳐 FTA 추진에는 다소 소극적이었으나, 최근 세계적인 지역주의 추세와 아시아 역내 주도권 확보 등을 위해 적극적으로 FTA를 추진하고 있다. 중국은 경제자유화 전

10) 정인교외 1명 "우리정부의 FTA 정책과 한·일 FTA 협상에 대한 시사점", 2008, p.10.

략과 동아시아 리더로의 부상전략을 적극적으로 추진하면서, 역내 FTA 등 지역협력 추진을 주도하는 세력으로 발전하고 있다. 일례로 중국은 1997년부터 출범해 매년 개최되고 있는 ASEAN+3 메커니즘의 발전을 지원하고, 나아가 ASEAN+1메커니즘을 주도하고 있다. 특히 중국은 ASEAN과는 자국의 선자유화 조치에 합의하면서까지 지역협력에 박차를 가하고 있다. 또 중국의 WTO 가입과 '서부대개발'로 인한 동아시아 각 국의 대중경제협력의 기회확대, WTO 가입으로 중국의 대외통상활동을 저해하던 제도적 장애요인 해소 등은 중국이 ASEAN을 비롯한 인접국들과의 FTA를 적극 추진하는 데 있어서 유리한 여건으로 작용하고 있다.

<표 3-3> 중국의 주요 FTA 협상 추진현황

단계	대상	현황
발효/체결	홍콩	2003. 6 CEPA 체결
	마카오	2003. 10 CEPA 체결
	ASEAN	2005. 7 상품무역협정 발효 2007. 2 서비스 무역협정 체결
	칠레	2006. 10 상품무역협정 발효
	파키스탄	2006. 11 체결
협상중	호주	2007. 3 제8차 협상
	뉴질랜드	2007. 4 제11차 협상
	GCC	2006. 7 제4차 협상
	싱가포르	2007. 4 제2차 협상
	아이슬란드	2007. 4 제1차 협상
공동연구/검토중	한국	2006. 11 산관학 공동연구 착수
	인도	2006. 10 상무부, FTA 체결 검토의사 표명 2007. 제4차 공동연구 개시
	페루	2007. 2 공동연구 개시에 합의

자료 : 한중일 3국의 FTA추진현황과 시사점, 전국경제인연합회, 2007.5.30(제66호), p12

최근 들어 중국의 FTA 추진행보가 빠르게 진행되고 있다. 중국은 이미 지난 2005년 11월 18일 FTA을 체결했으며 2006년 10월 1일부로 정식 시행 단계에 들어섰다. FTA협정에 따라 중국은 칠레의 총 7,550개 품목에 대해, 칠레는 중국의 7,902개의 품목에 대해 10년내 관세를 철폐하기로 했다. 또한 2006년 11월 파키스탄과 FTA 협정을 체결해 2007년 7월 1일부터 실시하기로 하고 두 번에 걸쳐 모든 제품의 관세를 인하하기로 결정하였다. 먼저 FTA 협정 체결 5년 이내 관세 품목의 85%에 대한 관세를 인하하고 이 중 36%의 제품의 관세가 3년 이내 무관세로 전환했다. 중국의 관세 인하 주요품목은 축산물, 수산물, 야채, 광산물, 방직품 등이고 파키스탄은 소, 양고기, 화학제품, 기계전력설비 등이다.

한편 2004년 11월 29일 중국은 ASEAN과 관세인하협약에 서명함으로써 FTA 추진에 있어서 상당한 진전을 보였다. 동 FTA에서 중국은 2005년부터 농산물을 제외한 품목들에 대해 단계적 관세 인하를 시작하여 2010년 관세철폐를 완료하기로 합의 하였다. 보다 구체적으로 중국은 2010년까지는 ASEAN 6개 선발국(말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 싱가포르, 태국)과, 2015년까지는 4개 후발국(캄포디아, 미얀마, 라오스, 베트남)들과 단계적 관세철폐를 완료하기로 합의하였다.

또한 중국과 뉴질랜드 간 FTA는 지난 2004년 12월에 시작돼 2006년 4월 원자바오 총리의 뉴질랜드 방문 시 향후 1~2년 내 협상을 타결한다는 내용이 합의된 후 양국간 협상이 빠르게 진행되었고 2007년 4월 11차 협상은 중국과 뉴질랜드 간 협상 중 최장 시간이 걸린 것으로 주로 상품의 시장 진입, 서비스업, 투자 및 지식재산권 등 광범위한 문제가 논의되었다. 그리하여 2008년 4월 7일 중국 천더밍 상무부 부장과 뉴질랜드 혼필고프 무역부 부장이 베이징 인민대회당에서 만나 '중국 정부와 뉴질랜드 정부 간 FTA'를 체결하였으며, 10월 1일부터 발효되었다.

그 밖에도 2007년 4월 10일 중국의 원자바오 총리의 한국방문에서 무역규모 확대, 상호투자 촉진, 기술 분야 협력강화, 한·중 FTA 공동연구 추진 등 4대 경제 협력 확대 방안이 제시되었고 2007년 3월부터 현재까지 총 5차에 걸쳐 관방과 산학연이 공동으로 타당성 연구회의를 진행하여 한국과의 FTA의 타당성 연구에도 박차를 가하고 있다.[11]

---

11) KOTRA 무베이징무역관(2008) www.kotra..or.kr

2) 향후 전망

그러면 향후 중국은 어떤 방향으로 FTA를 추진해 나갈 것인가? 중국은 한・중・일 FTA에 관심을 가지고 있으나, 내부의 문제로 인해 그 추진 시기를 향후 10년 정도 이후로 보고 있는 것으로 해석된다. 그러나 국제통상환경의 변화에 따라 그 추진시기가 앞당겨질 가능성도 배재할 수 없다. 중국이 한・중・일 FTA에 관심을 갖는 이유는 우선 한・일 FTA 체결로 중국이 동북아 경제통합에서 소외되는 것을 우려하고 있으며, 지금부터라도 한・중・일 FTA에 대한 논의를 시작해야만 중국이 어느 정도 준비가 되었을 때 본격적으로 추진할 수 있는 것으로 판단했기 때문이다.

먼저 한・중간에는 이미 자유무역협정이 없어도 무질서한 무역자유화가 빠르게 진행되고 있어, 오리려 현재의 무질서의 피해를 최소화하기 위해 중국과의 FTA 추진을 논의해야 할 당위성도 존재하고 있다. 이는 국내의 정치과정에도 반영되어 있다. 중국기업의 한・중 FTA 인식에 관한 KOTRA의 설문조사에 의하면[12], 중국 기업의 한·중 FTA에 대한 지지율이 93.8%에 달하고 이중 절반 이상(56.7%)의 기업들은 “당장 협상을 시작하자”는 의견을 보인 것으로 나타나고 있다. 또한 중국 기업들은 동북아시아 FTA 체결 우선순위에 관해, 한・중 FTA 우선(59.0%), 한・중・일 FTA 동시(29.2%), 중・일 FTA 우선(10.1%) 순으로 나타내고 있다.[13]

한・중・일 FTA는 중국의 수입증가, 경제적 격차로 인한 문제, 협상비용 등의 문제점에도 불구하고, 외국인투자 유치, 산업구조 조정, 국제경쟁력 제고, 정치적 우호관계 강화 등의 장점이 있다는 점을 들어 3국간 FTA를 긍정적으로 보고 있다.

이는 과거 중국 통상관계자들의 입장에 비해 상당히 진전된 것이며, 주룽지 총리의 한・중・일 FTA 검토 제안도 이러한 평가를 기초로 이루어진 것으로 볼 수 있다. 장점으로는 정부 지도자의 강한 리더쉽과 일사분란한 행정체계를 등 수 있으며, 농업을 비롯한 NGO 등의 반 FTA 활동이 거의 없어, 정부(당)차원의 방침만 결정되면, 단기간 내 가지적인 성과를 볼 수 있다는 점을 들수 있다. 취약점으로는 사회주의 정치체제를 유지하고 있다는 점, WTO 가입 이후 개선되고 있으나 아직도 국내 통상제도가 국제적 수준에 뒤져 있다는 점, 중국 내 지역간 발전격차가 심각하다는 점 등을 들 수

12) KOTRA "중국기업의 한중 FTA 인식과 전망“(Global Business Report 07-015), 2007년 참조

13) 김영근, “동북아 FTA 정책과 남북경제공동체”, 현대경제연구원, p.6.

있다.

2007년 이후 FTA에 대해 중국은 보다 적극적인 입장을 보일 것으로 전망된다. 이 시기를 전후하여, 중국은 WTO 가입에 따른 의무사항 거의 대부분을 이행하게 되고, 대외통상정책에 보다 큰 관심을 가질 수 있게 되었다.

3. 일본

1) FTA 추진동향

동아시아 개도국과 더불어 일본은 전후에 형성된 다자체제의 최대 수혜국가 중의 하나이다. 수출증가와 높은 경제성장으로 일본은 지역주의에 참여할 필요성을 심각하게 느끼지 못했으며, 1980년대 이후 확대되었던 배타적 지역주의를 비난하는 입장을 유지하였다. 동아시아에서의 최대 경제규모와 외국인 직접투자규모를 가진 일본은 지역주의를 통한 제도적인 경제통합보다는 시장구도 경제통합을 지향해 왔다. 일본은 전후 동남아와 경제협력을 강화했다. 1960년대부터 투자를 통해 동남아를 생산기지로 삼았고 ASEAN과의 경제협력 논의를 양자간 회의를 통해 시작하였다.

GATT/WTO 다자체제의 지지를 강조하던 일본은 동아시아 금융위기를 계기로 지역주의에의 참여를 검토하기 시작했다. 일본의 FTA 정책에 대한 종합보고서를 통해 일본이 지역주의에 참여하게 된 배경을 국제적인 요인과 국내적인 요인으로 나누어 설명하고 있다. 국제적인 요인으로는 지역주의 확산에 대한 대응, 다자체제 수호자를 자처하던 미국의 지역주의 추구, WTO 체제의 한계 등을 들고 있으며, 대내적인 요인으로는 무역자유화를 통한 소비자의 이익의 증시, 비통상부처의 FTA에 대한 관심, FTA를 통한 경제개혁 추진 등을 들고 있다.

그 동안 일본이 지역주의를 추구하지 못했던 가장 중요한 원인의 하나로 역사적 과오를 들 수 있다. 특히 인근 국가에 대한 침략행위로 인해 FTA와 같은 협정을 통한 국가간 블록화를 적극적으로 추진할 수 있는 입장이 아니었다. 일본은 전후 세계무역체제 형성에 적극적 역할을 수행 할 수 있는 상황이 아니었다. 냉전시대 동안 일본은 미국의 보호 아래 경제 재건에 집중하며 국제기구에는 수동적으로 참여했을 뿐이었다.

또 일본은 한국과 마찬가지로 농업분야에 대한 취약성으로 무역자유화에 대한 국내의 저항이 적지 않았다. 2002년 초 발효된 싱가포르와의 FTA에서도 이러한 국내 상황이 반영되어 농업분야가 실질적으로 제외되었다. 즉 현재 무관세 품목인 농산물만이 자유화대상에 포함되었을 뿐 금붕어, 난초 등 현재 양국간 무역이 이루어지고 있는 농산물은 제외되었다.

일본은 1999년 한국과의 FTA를 위한 민간연구그룹을, 2000년 싱가포르와의 FTA를 위한 관료, 학자, 기업인으로 구성된 정부주도 연구그룹을 구성했다. 이즈음 일본 외무성이나 경제담당 부처들도 다자무역체제 발전에의 기여, 시장 확대로부터의 이익 등의 이유로 지역주의에 대해 긍정적 평가를 내리기 시작했다.

<표 3-4> 일본의 주요 FTA 협상 추진현황

단계	대상	현황
발효/체결	싱가포르	2002. 11 발효
	멕시코	2005. 4 발효
	말레이시아	2006. 7 발효
	필리핀	2006. 9 체결
	브루나이	2006. 12 협상 타결
	태국	2007. 4 체결
	인도네시아	2006. 11 협상 타결
	칠레	2007. 3 체결
협상중	한국	2004. 11 제6차 협상
	ASEAN	2007. 3 제6차 협상
	GCC	2007. 1 제1차 협상
	베트남	2007. 3 제2차 EPA 협상
	인도	2007. 4 제2차 EPA 협상
	호주	2007. 4 제1차 협상
공동연구/검토중	스위스	2007. 3 EPA 협상 예비협의
	캐나다	2006. 4 제2차 공동연구

자료 : 한・중・일 3국의 FTA추진현황과 시사점, 전국경제인연합회, 2007.5.30(제66호), p.18.

2000년부터 일본은 WTO를 중심으로 한 다자무역체제를 지지하는 동시에 지역주의에 참여할 것이라는 의사를 분명히 표방했다. 즉 WTO만을 통한 무역환경을 개선하는 것은 한계가 있고 다수 회원국간의 다양한 통상현안을 WTO 하나에만 의존하지 말고 지역·양자간 FTA를 활용하는 것이 보다 현실적인 접근방안이라는 인식을 일본 정부가 적극적으로 표명했다.

2000년 이후 일본정부와 JETRO와 같은 경제단체들이 적극적인 FTA체결을 검토하는 가운데, 일본과 싱가포르는 양국간 FTA에 대한 공동연구를 완료하고 협상에 돌입했다. 2001년 네 차례의 공식협상을 통해 양측은 FTA의 내용에 합의하였다. 2001년 1월 고이즈미 총리의 동남아 순방시 일본은 첫 FTA인 싱가포르와의 협정을 체결하였다. 한편 일본은 싱가포르와의 FTA를 계기로 동남아와의 경제협력 강화 입장을 밝히면서, ASEAN과의 FTA에 대한 공동연구그룹의 설치를 ASEAN에 제의하였다.

한편 일본은 2002년 3월 한국과의 FTA 논의를 한 단계 더 전진시키기 위한 한·일 FTA 산·관·학 공동연구회를 설치하기로 한국과 합의하였다. 동 연구회는 양국의 정부관료, 학자와 업계 대표로 구성되었으며, 양국간 FTA 추진의 경제적 효과, 추진상의 애로사항, 협정문의 주요 내용 등을 연구하였다. 동 연구결과를 바탕으로 양국은 2003년 12월 FTA 공식협상 개시했으나 일본측의 낮은 농수산물 양허안 제시에 대한 한국측의 반발로 인해 2004년 11월 6차 협상을 마지막으로 중지된 이후 교착상태 이다.

2006년 이후 일본은 말레이시아, 필리핀 등 동남아 국가들과 활발하게 FTA를 추진하고 16개국간의 확대 동아시아 FTA를 제안하는 등 역내국과의 경제통합을 주도하고자 적극적으로 움직이고 있다.

2) 향후 전망

최근 일본의 적극적인 FTA 추진 이면은 중국의 부상과 관련이 있다. 고성장을 유지하고 있는 중국은 2001년에 WTO에 가입하였고, 2008년 올림픽을 치루고 그 국제적 위상이 한층 높아지고 있다. 더구나 2000년 11월 이후 중국이 ASEAN과의 FTA 논의를 가속화시켜 나가자 일본은 지금까지 누려 왔던 동아시아에서의 우월적 지위가 중

국의 부상으로 인해 손상될 것을 우려하게 되었다. 일본의 FTA 추진은 경제적 이익 외에도 중국과의 동아시아 내 주도권 쟁탈에 대비하는 측면이 강한 것으로 볼 수 있다.

일본 총리관저 발행 자료에 따르면 일본은 경제적 기준, 지리적 기준, 정치·외교적 기준, 현실적 가능성에 의한 기준, 시간적 기준 등을 토대로 FTA 추진방향을 설정 하고 있다. 일본은 자국 총무역의 80% 이상을 차지하는 동아시아, 북미, 유럽과의 경제 관계 강화가 필요하나, 대체로 관세율이 높은 동아시아 국가와의 FTA에 더 큰 비중을 두고 있다. 현실적 가능성에 의한 기준과 정치·외교적 기준에 근거하여, 동아시아 국가 중 한국 및 ASEAN을 우선 교섭 대상지역으로 보고 있다.

하지만 한국과의 FTA는 몇 년간 논의를 해 왔어도 한국이 일본과의 FTA에 대해 확신을 하지 못하고 있었다. 경제효과에 있어서도 관세철폐와 같은 무역자유화로 한국은 그다지 이익을 기대하기 어렸다는 연구결과가 제시되어 있었다.

2003년 12월 이후로 FTA 협상이 제자리걸음을 면하지 못하고 있었고 산업 및 관세구조에서 불리한 한국은 FTA 체결의 이익을 양국 모두가 공유할 수 있는 내용을 협정에 반영시키고자 했으나, 무역 자유화 중심 FTA 내용을 강조하는 일본의 입장 변화를 설득하기 어려웠다. 특히 한·일간 경제협력 강화는 더 이상은 협상주제가 될 수 없고, 무역개방 범위에 있어서도 농업제외 입장에 한국은 협상 지속 여부를 고민하게 되는 상황을 맞게 되었다.

중국과의 FTA에 대해서는 부정적인 입장이 강한 편이지만, 그렇다고 추진하지 않을 것임을 명확하게 밝히지도 않고 있다. 당분간 WTO 협정 이행 상황, 중국 경제의 동향, 중·일 관계의 진척 상황, DDA 협상, 동아시아내 FTA 추진 움직임 등을 종합적으로 고려하여 중국과의 FTA 추진여부를 결정할 예정이다. 대만과의 FTA도 검토할 수 있으나, 관세율이 낮기 때문에 이미 실익이 없다는 평가이다. 경제적 이유보다는 중국과의 관계 때문에 대만과의 FTA 추진을 기피하는 것으로 추정된다.

호주 및 뉴질랜드와의 FTA는 농산물이 민감할 수 있으나, 지하자원 공급선의 안정적 확보, 양 지역간 관심분야에 대한 이익 확대 등을 위해 단기적으로는 경제협력을 강화하고, 중장기적으로 FTA를 체결할 필요가 있다는 입장이다. 미국, EU와 FTA는 농업문제를 들어 단기적 추진이 어려울 것으로 평가하면서, 중남미의 MERCOSUR와의 FTA는 FTAA 체결을 대비하는 차원에서 신중한 검토가 필요하다는 입장이다. 러시아와는 FTA보다 양국간 이해관계를 개선하는 조치가 선결되어야 하며, 인도 등 남

아시아 지역도 중장기적인 FTA 추진대상 지역임을 밝히고 있다.

당분간 일본은 중국을 의식해 역내에서 외교적으로 주변국의 신뢰를 얻기보다는 자국의 막대한 경제력을 바탕으로 FTA 체결을 가속화할 전망이고 동아시아 경제통합의 주도권을 확보하고자 FTA를 적극 추진할 것이다. FTA 대상지역으로서 아시아를 중시하는 정책을 펼침과 동시에 세계 각국과의 FTA 추진도 병행할 것이다.

제 2 절 한·중·일 FTA의 추진현황

1. 한·중 FTA 현황

한·중 FTA 협상이 최고의 관심사가 되고 있다. 한국과 이웃국가 중국의 경제관계는 많은 사람들의 예상을 넘어 상당히 급속하게 가까워지고 있어서 한·중 FTA 체결 여부는 더욱 관심을 끌고 있다.

한국의 수출입에서 중국이 차지하는 비중은 꾸준히 증가하여 2004년에 중국은 한국 제1의 교역상대국으로 부상했다. 2006년 기준으로 한국의 대중국 수출입 규모는 대미국 수출입 규모보다 많으며, 대중국 수출은 대일본 수출의 약 2.5배에 달하고 있다.

<표 3-5> 한·중 FTA 추진현황

일시	장소	주요 논의사항
2007년 7월	서울	· 한-중 산관학 공동연구 제2차 회의 개최 · 한-중 FTA 산관학 공동연구 제2차 회의 개최
2007년 9월	상해	· 한-중 FTA 산관학 공동연구 농업, 임업, 수산업 등 전문가 회의
2007년 9월	위해	· 한- 중 FTA 산관학 공동연구 제3차 외의 개최
2008년 2월	제주	· 한-중 FTA 산관학 공동연구 제4차 회의 개최
2008년 6월	북경	· 한-중 FTA 산관학 공동연구 제5차 회의 개최

자료 : 외교통상부(2008) http://fta.kita.net

그러면 한·중 FTA에 대한 중국의 입장을 살펴보면 외교안보 측면에서 중국은 한·중 FTA를 통해서 동북아에서 미국·일본의 영향력을 견제하려는 의도를 갖고 있다. 2004년 중반까지만 해도 중국은 한·중 FTA에 미온적 태도였다. 그러나 우리나라가 한·일 FTA 및 한·미 FTA를 추진하는 과정에서 중국은 입장을 급선회하여 한·중 FTA를 강력하게 추진하려는 의사를 표명했다. 또한 경제적 측면에서는 한·중 FTA를 통해서 수출시장 확대 및 다변화, 산업경쟁력 제고, 동북 3성의 투자유치 확대를 기대하고 있다.

중국은 중앙정부를 중심으로 한·중 FTA에 대해 적극적인 추진의사를 표명하고 있고 중국 내 반대여론도 높지 않아 FTA 추진에 큰 걸림돌은 없다. 그러나 한국의 사정은 다르다. 한국에서는 한·중 FTA에 대해 찬반양론이 팽팽하게 대립하고 있다. 자유무역협정은 역시 대외개방 확대를 의미하기 때문에 찬반양론이 나오는 것인 당연하다.

최근에는 한·중 FTA에 대한 논의가 더욱 확대되어가고 있고 공동연구가 다방면에서 시도되고 있다. 2007년 7월 서울에서 한·중 산·관·학 공동연구 제2차 회의가 개최되었고 그 해 9월에는 상해에서 농업, 임업, 수산업 등 여러 분야 전문가들이 모여 FTA에 대한 토론을 하였다.

2. 한·일 FTA 현황

일본은 지리적으로 한국과 가장 가까운 국가이다. 역사적으로 일본의 많은 문화는 한반도를 통해서 들어간 것도 사실이다. 하지만 역사적으로 볼 때 두 나라의 관계가 항상 매끄러웠던 것은 아니다. 그렇다고 하더라도 지금 한국과 일본 정부는 협력관계를 구축하기 위하여 최선을 다하고 있다. 이러한 지속적인 경제적 협력 속에는 양국간 문화적인 교류 역시 큰 기여를 하고 있다고 생각한다. 특히 일본 내 한류열풍으로 비춰볼 수 있는데 현재 일본의 중요프로그램 CF만 보더라도 약 10번 중의 3번 정도는 배우 배용준의 얼굴을 볼 수 있다고 하니 문화가 양국간에 있어서 교두보 역할을 제대로 수행하고 있다고 볼 수 있다. 이러한 사실을 바탕으로 한·일 FTA에 관하여 정부차원에서의 연구 역시 진행 중에 있다.

한국과 일본 양국은 지난 1998년 한일정상회담 이후 공식 비공식차원 기초연구, 민간비즈니스포럼, 관련단체 의견개진 등을 통해 FTA에 따른 이해득실을 가늠해 왔다.

2003년 1월 FTA 전 단계로서 투자협정(BIT)을 체결했으며 2002년 7월 이후 5차례의 한·일 산학관 공동연구회를 개최하였다.

한·일 FTA는 당초 2005년 내 타결을 목표로 하였으나 2004년 11월 6차 회담을 이후로 중단되었다. 하지만 한·미 FTA 타결을 계기로 일본은 한·일 FTA 추진에 과거보다 적극적인 입장을 보이고 있다. "언제든 한국과 FTA 협상을 재개할 준비가 돼 있다"(2007년 4월 3일 시오자키 야스히사 일본 관방장관)는 발언이 단적인 예다.[14] 아베 신조 전 총리도 "한·일 FTA는 서로가 노력하는 것이 중요하다"며 협상 재개 의사를 비쳤지만, 한국은 서두를 것이 없다는 입장이었다.

2008년 2월말 이명박 정부 취임이후 한·일 FTA 협상이 재개될 수 있는 것이란 추측이 언론에 보도되고 있다. 지난해부터 일본은 다양한 경로를 통해 협상 재개를 위해 노력해 왔으며, 이명박 대통령 취임식을 위해 방한했던 후쿠다 야스오 일본 총리는 양국간 정상회담에서 협상 재개를 요청하였다.

<표 3-6> 한·일 FTA 추진현황

일시	장소	주요 논의사항
2004년 2월	동경	· 한-일 FTA 제 2차 협상
2004년 4월~	서울	· 한-일 FTA 제 3차 협상
2004년 6월	동경	· 한-일 FTA 제4차 협상
2004년 8월	경주	· 한-일 FTA 제 5차 협상
2008년 6월	동경	· 한-일 FTA 협상 재개 검토 및 환경 조성을 위한 실무 협의

자료 : 외교통상부(2008) http://fta.kita.net

한·일 FTA에 대한 상황과 논의 수준을 고려하면, 조만간에 한·일 FTA 협상이 재개되기 어려울 것으로 판단되지만, 향후 한·일 관계에 따라 협상 논의가 급진전될 가능성고 배제하기 어렸다. 그동안 한국은 FTA 협상인력 및 역량을 상당 수준 확보했고,[15] 2008년 하반기 현재 진행 중인 대부분 협상이 타결국면에 접어들 것으로 보여

14) 한국일보(2007-04-07) "한·미 FTA, 일본도 적극책으로 돌 때다"

필요에 따라 일본과의 FTA 협상에 전문 인력을 대거 배치할 수 있다.[16)]

3. 한・중・일 FTA 현황

한・중・일 FTA는 1990년대 말부터 연구자들을 중심으로 논의되었으나 중국은 다소 소극적인 입장을 견지했었다. 또한 한국과 일본이 양국간 FTA 공동연구회를 발족시키고 학회를 중심으로 한・중・일 FTA를 제안하는 등 3국간 FTA의 가능성을 논의하기 시작하였으나, 중국은 여전히 공식적인 입장발표를 유보했었다.

이후 제3회 ASEAN+3(한・중・일) 정상회담에서 동아시아지역 협력에 관한 공동성명이 채택되었고, 한・중・일 3국은 동북아 3국간 경제협력에 대한 공동연구를 수행키로 합의하였다.

1999년 11년 필리핀 마닐라에서 시작된 한・중・일 정상회의에서 중국의 WTO 가입문제등 경제협력방안에 대한 논의가 있었고 한・중・일 경제협력증진에 대한 공동연구를 추진하기로 하면서 3국간 경제협력 논의도 심화되고 있었다.

2000년에는 한・중・일 연구기관 간에 3국간 경제협력에 대한 연구논의가 개시되었으며, 한국(KIEP, 대외경제정책연구원), 중국(DRC, 국무원발전연구중심), 일본(NIRA, 종합연구개발기구가 공동연구기관으로 한・중・일 3국간 경제협력의 가능성과 방향을 연구하기로 합의하였다. 그 해 11월 싱가포르 정상회의에서 3국간 정상회담을 정례화하는데 합의하였고 국책연구기간 간 경제협력에도 박차를 가하였다.

2002년에는 ASEAN+3 회의 이후 중국은 한・중・일 정상회의에서 3국간 FTA의 타당성 조사를 처음으로 제의하였으며, 당시 한국 측은 동의를 표시한 반면 일본 측은 한국과의 FTA 조기체결을 희망하며 3국간 FTA는 중・장기적으로 검토할 계획이라며 소극적인 입장을 표명하였다.

2003년에는 인도네시아 정상회의에서 한·중·일 공동선언문을 채택하고, 경제분야 협력, 한반도 핵문제, 사회・문화적 협력, 초국가적 범죄행위 단속 협력 등에 대해 합의하였고 2004년에는 라오스에서 한・중・일 FTA 민간공동연구의 원만한 수행과 산・관・학 투자협정연구를 통한 '투자환경개선협의체'설치 합의 하였다.

---

15) 외교통상부를 포함한 전부처 FTA 전담인력이 2004년 50여명에서 2007년 250여명 수준으로 증가하였음.

16) 정인교외 1명, "우리정부의 FTA 정책과 한・일 FTA 협상에 대한 시사점", p.19.

그리고 최근 2007년에 와서는 국제 및 지역 문제에 대한 긴밀한 대화와 조정을 수행하기 위해서 3국 외교부간 고위급 협의 메커니즘 설치에 합의하였고 3국 대표 연구기관에 의한 3국간 FTA 공동연구 추진하는 등 한·중·일 FTA를 추진하려는 노력들이 보이고 있다.

<표 3-7> 한·중·일 정상회의 추진과정

일시	장소	주요 논의사항
1999년 11월	필리핀	· 중국의 WTO 가입문제 등 경제협력 방안 논의 · 한·중·일 경제협력증진에 대한 공동연구추진
2000년 11월	싱가포르	· 한·중·일 3국간 정상회담 정례화 합의 · 한·중·일 국책 연구기관간 경제 협력 연구 합의
2001년 11월	브루나이	· 3국간 경제장관 회의 정례화 합의 · 테러리즘, 국제범죄, 환경 등 초국가적 문제에 대처하기 위한 3국 경찰당국간 협조체제 인식
2002년 11월	캄포디아	· 중국, 한·중·일 3국간 FTA 타당성 조사 제안 · 한국, 중국측 제의 동의
2003년 10월	인도네시아	· 한·중·일 공동선언문 채택(경제분야 협력, 한반도 핵문제, 사회·문화적 협력, 초국가적 범죄행위 단속 협력 등) · 한·중·일 FTA 연구결과 논의
2004년 11월	라오스	· 한·중·일 FTA 민간공동연구의 원만한 수행 · 산·관·학 투자협정연구를 통한 '투자환경개선협의체 설치 합의'
2007년 1월	세부	· 3국 외교부간 고위급 협의 메커니즘 설치 합의 · 3국 대표 연구기관에 의한 3국간 FTA 공동연구 추진
2007년 11월	싱가포르	· 한·중·일 FTA 합동연구 수행 합의

자료 : 정인교 외, 2003년 한·중·일 FTA 협동연구의 총괄보고서, 2003, p.34.
국가기록원 대통령 기록관 참고 www.pa.go.kr

동북아 경제중심 건설을 주요과제 중 하나로 추진하고 있는 정부에 있어 한·중·일 FTA 체결은 중요하게 고려되어야 할 대외경제정책임에 틀림없다. 물품이 자유롭게 이동되는 통상환경의 구축이 동북아 경제중심 구축의 중요한 선결과제 중 하나이기 때문이다. 한・중・일 FTA 구축을 위한 행보는 이미 시작된 것으로 볼 수 있다. 아시는 바와 같이 한・중・일 3국은 이미 무역 및 투자 면에서 긴밀하게 연계되어 있고, 시장주도의 경제통합이 진행되고 있다. 한・중・일 FTA의 출발점으로 볼 수 있는 한·일 FTA에 대한 공식협상이 2003년 말에 개시되고, 한・중・일 FTA에 대한 3국 국책연구기관 간 연구도 진행되고 있다.

3절 한・중・일 FTA의 체결 필요성

FTA와 같은 지역무역협정은 참여국에 대해 경제적 이득뿐 아니라 국제사회에서의 발언권 증대와 긴장해소 등 경제외적인 편익도 가져온다. 한・중・일 FTA를 통해 얻게 되는 가장 기본적인 편익은 무역장벽을 제거해 시장을 확대함으로써 규모의 경제를 실현할 수 있다는 것이며, 또 다른 하나는 통합된 시장이 기업들에게 더욱 경쟁적인 환경을 제공함으로써 효율성을 증진한다는 점이다.

<표 3-8>는 동북아 3국과 EU 및 NAFTA의 역내교역 비중과 집중도 변화를 보여주고 있는데, 1990년부터 2004년까지 동북아 3국간 역내교역 집중도는 1.09에서 1.65로 증가하여 NAFTA보다는 여전히 낮으나 2001년 이후 EU에 비해서는 높게 나타나고 있다. 한・중・일과 EU, NAFTA간의 역내교역 비중의 격차는 크게 줄어들었지만 EU와 NAFTA의 역내교역 비중이 각각 59.8%와 43.6%를 보이고 있어 동북아지역은 이 지역들과 비교해 볼 때 아직까지 훨씬 낮은 수준이다.

이와 같은 역내교역의 의존도가 높다는 사실은 각국의 대외교역에서 상대국이 위치하는 교역순위에도 잘 나타나는데, 현재 중국의 교역 대상국에서 일본과 한국은 각각 2위와 4위를 차지하고 있으며, 일본의 경우 중국과 한국이 2위와 3위, 한국의 경우 중국과 일본이 1위와 3위의 교역국이다.

<표 3-8> 주요 경제권의 역내교역 비중 및 집중도

	한·중·일		NAFTA		EU	
	비중(%)	집중도	비중(%)	집중도	비중(%)	집중도
1999	19.2	1.63	46.8	2.15	61.8	1.62
2000	20.3	1.58	46.9	2.10	59.8	1.70
2001	21.8	1.81	46.6	2.12	59.4	1.64
2002	22.4	1.73	46.1	2.20	59.9	1.64
2003	23.7	1.74	44.9	2.35	60.4	1.62
2004	23.9	1.65	43.6	2.41	59.8	1.64
2005	23.5	1.64	43.5	2.30	60.8	1.61
2006	22.7	1.72	44.5	2.20	59.6	1.62
2007	21.6	1.76	45.7	2.16	60.5	1.56

자료 : 이창재, 한・중・일 FTA의 경제적 파급효과 및 대응전략, 협동연구총서 05-04-01, KIEP 부표 1,
IMF, Direction of Trade Statistics(2008) 한국무역협회 D/B(2007)
KIEP 지역경제포커스(2008.4.3) 대외경제정책연구원 www.kiep.go.kr

세계는 또한 지역주의 추세로 WTO 다자간 협상이 어려움을 겪고 있는 상태에서 양자간 FTA의 체결이 폭발적으로 증가하여 이제는 지역주의에 동참하지 않았던 국가들도 모두 FTA 체결을 거스를 수 없는 추세로 보고 서둘러 이에 동참하고 있다.[17] 결국 대부분의 선진국과 개도국들이 지역주의를 채택하고 있으며, 많은 국가가 다수의 지역무역협정을 체결한 상태이다. 그런데 동북아지역은 지역적 차원의 지역무역협정이 체결되지 않은 지역으로, 이처럼 동북아 차원에서 지역무역협정의 결여와 세계적 지역무역협정 확산 추세를 감안할 때 동북아 주요 3개국간 FTA 형성의 필요성은 자연스럽게 필요하게 된 것이다.[18]

뿐만 아니라 동북아 3국간 FTA의 상황적 배경을 고려할 때 정치적 성격을 배제하

17) 한철희, "동북아 경제권 형성과 한국의 대응방안"(석사학위논문, 홍익대학교, 1996), p.90.

18) 김석균, "FTA의 세계적인 확대와 한국의 대응전략," 『산업경제연구』,제12권 제4호, KIEA(한국산업경제학), 1999, p.102.

기 어렵다. 한반도를 둘러싸고 있는 동북아지역은 지역패권을 두고 세계열강들이 각축을 벌이는 경연장이 되고 있다. 특히 최근 북한 핵문제의 대두로 이 지역 정세의 불안정성은 높아지고 있다. 미·일 동맹이 강화되는 한편 핵문제 해결을 위한 중국의 역할이 관심대상이 되고 있다. 지역경제협력과 안보의 상관관계에 대해서는 다양한 시각이 있지만, 군사·안보적 협력이 적극적으로 이루어지기 어려운 상황에서 경제 협력이 할 수 있는 긍정적 역할에 대해서는 대체적인 합의가 이루어져 있다. 특히 불행했던 과거 역사뿐 아니라 북한 문제 등 지역에 있어서의 정치적 이해관계가 대립되고 있는 동북아에서는 경제협력의 의미가 더욱 크다고 할 수 있다. 동북아 FTA를 한·중·일 3국간 미래지향적 협력관계로 이해할 때, 이것은 과거 청산에 대한 3국간 이해의 기초 위에서 이루어질 수 있다.[19] 북한 핵문제의 해결방향이 다자대화로 나아가면서 일본 및 중국의 협력과 역할이 더욱 중요하게 되었다. 따라서 최근 동북아지역의 정세 불안과 문제해결을 위한 주변국의 협력이라는 측면에서 생각하면 한·중·일 3국간 FTA가 논의 되는 상황이 가지는 정치적 , 안보적 의미가 작다고 할 수 없다.[20]

또한 국제적으로 보았을 때, 다자체제 내에서의 무역자유화가 수월하게 이루어지는 것이 거의 불가능한 시점에서 국가간 FTA 등의 체결을 통한 무역자유화는 또 다른 FTA 체결을 유발하게 되며, 이 경우 하나의 FTA와 다른 FTA가 또 다른 FTA를 체결한 경우 더욱 큰 지역 블럭을 만들게 되고, 이 지역 블럭 내에서 무역자유화가 이루어져 궁극적으로는 세계적으로 무역자유화가 이루어질 수 있다고 보는 견해이다. 그래서 한・중・일 FTA 같은 지역무역협정은 이로 인한 무역전환효과의 피해를 최소화하기 위하여 추가적인 지역무역협정이나 다자간 무역자유화를 유발시킴으로써 세계적 무역자유화에 기여할 것으로 분석된다.

국내적으로는 우리나라의 경우에도 FTA를 체결함으로써 능동적인 시장개방과 자유화를 통해 국가 전반의 시스템을 선진화하고 경제체질을 강화하기 위해 FTA를 추진하고 있다. 세계적으로 각국은 산업경쟁력과 국가경쟁력을 신장시키는 주요 정책수단으로서 FTA 및 이에 수반되는 무역자유화가 효과적임을 깨닫고 적극적으로 FTA 추진을 하고 있다. 한・중・일 FTA를 체결할 경우, 각국은 모두 취약산업을 지니고 있으며, 이에 대해 각국은 국내의 취약한 산업을 보호하기 위해 높은 관세율을 부과할

19) 이우광, 유상영, “한・중・일 경제협력의 과제,” 삼성경제연구소,2000,11,p.68.

20) 정인교 외, “2003년 한・중・일 FTA 협동연구 총괄보고서”, 대외경제정책연구원, 2003, p.45.

것으로 보인다.

그런데 이러한 국내 취약산업의 보호는 오히려 경제 전반의 경쟁력을 저하시키고 자원배분을 왜곡시키는 등 막대한 경제적 비용의 원인이 되며, 이러한 경제비용의 부담은 경쟁력을 극대화시키는 것이 아니라 저성장 및 고실업 등의 악순환을 유도할 수 있다. 이러한 취약산업에 대한 구조조정은 FTA 등을 통해 촉진하는 계기가 될 수 있다.

제 4장 한·중·일 FTA의 산업별 경제적 효과

제 1 절 제조업 전반의 현황

한・중・일 FTA는 세계적인 FTA 추세를 반영하여 농림수산품, 제조업제품 및 서비스 교역 등을 자유화 대상으로 할 것으로 예상되나, 그 중심은 교역비중이 압도적으로 큰 제조업제품이 차지하게 될 것이다. 2004년의 경우 제조업제품은 한국의 대중 수출과 수입의 93.4%와 83%를 차지하였으며, 대일 수출과 수입에서도 각각 76%와 97.1%를 차지하였다. 정치적으로는 농산물 교역의 자유화 확대가 민감하지만, 교역비중에서는 제조업제품이 대부분을 차지한다고 해도 과언이 아니다.

제조업 중에서도 본 논문이 분석의 대상으로 하고 있는 전자, 자동차, 일반기계, 섬유, 철강, 석유화학 등 6개 산업은 한·중·일간 역내교역에서 한국과 일본 수출의 3/4, 중국 수출의 2/3를 차지할 정도로 큰 비중을 차지하고 있다.[21] 제조업 6개 산업 중에서는 전자산업이 각국에서 역내수출의 30%내외를 차지하는 가장 비중이 큰 산업이며, 자동차는 3% 수준으로 가장 비중이 낮고, 여타 산업은 8~10%로 역내 총수출에서 차지하는 비중에 큰 차이가 나지 않고 있다.

한・중・일 교역에서 제조업 비중이 급격히 높아진 것은 특히 2000년 이후 중국의 중화학공업 발전에 따라 6개 산업에 대한 한국과 일본의 대중교역이 빠르게 늘어난데 기인한다. 2000~2004년간 한국의 중국과 일본에 대한 역내교역은 역외교역보다 2배 빠르게 증가하였으며, 일본은 5배나 빠르게 증가하였다.[22]

6개 제조업 중에서도 <표 4-1>을 보면 전자산업이 차지하는 비중이 크고 그 다음이 석유화학 순으로 나타나고 있다. 전자산업의 경우 한국이 세계시장을 주도하는 반도체, 디스플레이, 휴대폰 등 첨단기술제품을 앞세워 선도자로서의 위상을 강화하고 있으나 일본과의 기술경쟁이 치열해지고 한중간 경쟁력이 일부 역전현상이 나타나면서 현재와 같은 경쟁력이 지속적으로 유지되기는 힘들어 지고 있다.

---

21) 서창배, “전 세계 지역무역협정의 최근동향,” 『Weekly Review』,KIEP(대외경제정책연구원), (2000,7), p.34.

22) 이창재 외 “한・중・일 FTA의 경제적 파급효과 및 대응전략”,대외경제정책연구원, 2005, p.62.

<표 4-1> 한·중·일 주요 제조업의 역내 교역 구성비 (2007)

(단위:% 백만 달러)

		전자	자동차	일반기계	섬유	철강	석유화학	6개 산업계	총액
한국	대중수출	35.5	4.2	8.0	5.5	7.8	18.2	79.2	49,763(19.6)
	대일수출	34.4	1.6	6.4	3.3	10.3	8.6	64.5	21,701(8.5)
	총수출	38.3	12.6	6.0	5.9	5.5	8.8	77.1	253,845(100)
	대중수입	34.0	0.5	2.6	11.3	10.8	3.8	63.0	29,585(13.2)
	대일수입	28.2	2.2	17.0	1.0	13.7	12.5	74.6	46,144(20.6)
	총수입	22.9	1.6	8.4	3.0	7.1	6.7	49.7	224,463(100)
중국	대한수출	31.7	0.6	2.6	14.8	10.7	3.7	64.1	27,809(4.7)
	대일수출	30.2	1.6	3.5	22.1	3.3	3.1	63.8	73,536(12.4)
	총수출	37.1	2.0	4.7	15.0	4.2	4.2	67.2	73,536(12.4)
	대한수입	33.6	2.4	7.4	4.7	7.5	16.7	72.3	593,647(100)
	대일수입	34.3	4.8	18.8	4.1	7.4	11.2	80.6	94,192(16,8)
	총수입	30.7	2.3	10.9	4.1	5.0	10.2	63.4	560,811(100)
일본	대한수출	25.5	2.3	17.4	1.0	13.3	12.5	72.0	44,200(7.8)
	대중수출	28.7	5.6	18.8	4.8	8.4	11.3	77.6	73,818(7.8)
	총수입	26.3	20.8	15.8	1.5	5.1	7.0	76.5	56,5039(100)
	대한수입	37.8	1.3	6.4	2.6	9.6	7.8	65.5	22,027(4.8)
	대중수입	31.1	1.3	3.4	20.9	2.6	3.2	62.8	94,227(20.7)
	총수입	18.9	30.	4.5	5.9	1.9	4.9	39.1	454,669(100

주: 구성비는 교역대상국 수출 또는 수입의 산업별 비중이며, 총액의 ( )안은 총출입 중 효역상대국의 비중(%)임. 사업은 HS분류기준으로 전자 85(8415,8418,8471,8473,추가) 자동차 87, 일반계 84 (8415,8418,8471,8473제외),섬유 50~63 및 73, 석유화학 29,38,39 및 4002임

자료: KOTIS(한국무역협회) www.kita.net

제 2 절 산업별 경제적 효과

1. 전자산업

1) 전자산업 현황

한국의 전자산업은 1959년 진공관식 라디오 생산을 시작으로 1960년대부터 단순조립을 통한 대량생산전략을 채택하여 발전하였다. 1970년대부터는 수출우선정책, 외국인투자 유지, 공단조성, 제조경험 축적 등을 통해 고도성장하기 시작하였으며 이후 1990년대에 들어와서 반도체 등 대규모 투자 및 구조전환을 실시하였고 이로 인해 최근에는 반도체, 휴대폰, 디스플레이 등에서 세계적인 위상을 차지하였다. 하지만 전자산업 부문간 불균형 성장, 전자 산업 내 양극화 심화, 중국을 필두로 한 후발국들의 추격이 현재 전자산업의 성장을 가로막는 장애요인으로 평가되고 있다.

한편 중국의 전자산업은 1990년대 초반 정부의 고부가가치산업 육성전략에 의해 발전하기 시작하였으며 전자산업 육성과 관련된 여러 가지 정책을 시행하였다. 이러한 중국정부의 노력과 거대한 소비시장, 풍부한 저임금 노동력, 소프트웨어기술의 잠재력 등을 바탕으로 중국의 전자 산업은 급속히 발전하게 되어 현재 AV 기기, 백색가전, IT 등 많은 제품에서 세계적인 수준을 자랑하고 있다. 중국은 앞으로 3G 이동통신, 운영체제, 네트워크 장비, 전자부품, 마이크로 전자, 연료 전지, 반도체, 신소재, 나노기술 등 첨단 분야를 중점 육성할 계획이지만[23] 고급 전문 인력의 부족, 브랜드 인지도의 저조, 조립·생산형 저부가치 산업의 발전 등이 중국 전자산업의 한계라 할 수 있다.

일본의 전자산업은 기술력을 바탕으로 성장하였으나 최근 들어 고령화와 고임금 노동력, 구조조정의 지연, 독자적인 표준화 선호, 의사결정 지연 등으로 전자산업의 발전이 정체된 상황이다. 그러나 일본은 IT, BT 산업을 중심으로 다양한 분야를 중점 육

23) 중국은 나노소재 및 소자분야의 육성을 위해 Nano HOT 사업(2001~2010년0을 추진하고 있으며 자국기업의 보호를 위해 PC 운영체제로 리눅스를 지원하고 3세대 이동통신은 TD-SCDMA를 표준으로 독자적인 기술표준 정립을 시도하고 있다(한국전자산업진흥회)

성하고 있다. 또한 우수한 제조기술, 설계기술, 부품소재기술, 풍부한 원천기술, 높은 브랜드인지도 등을 보유하고 있어 전자·산업 내에서는 여전히 높은 경쟁력을 유지하고 있다.

<표 4-2> 한·중·일 전자산업의 성장전략

구분	한국	중국	일본
성장속도	견고한 성장	초고속 성장	성장속도 정체
경쟁제품	메모리반도체, 대형 평판디스플레이 휴대폰, MP3	중·저급 가전, PC범용부품	디지털카메라, 캠코더, 유기EL, 복사기
내수시장	매우 협소→수출 지향	광대한 시장과 다양층	비교적 크고 고급형
산업구조	제조업 → IT 서비스 제조업의 선택적 집중	조립 가공형 제조업 중심 외국기업 → 중국 자본계	제조업 해외이전 → 국내 지식집약형 산업
브랜드	자체 브랜드 창출 역점	OEM → 일부 자체 브랜드	자체 브랜드 확고
기술획득	수입과 기술교환	시장과 기술 교환	기술과 기술 교환
연구개발	자체 R&D	다국적 기업 R&D 거점	글로벌 R&D 거점 확보
투자패턴	고 위험의 대량생산 투자	외국인 조립가공 투자	위험회피의 안전투자
벤처기업	대기업 분사 벤처 활발	귀국자 중심 벤처 개시	안정성 추구의 중소기업

자료: 주대영, “한중일 전자산업의 경쟁구도와 우리의 돌파구”, 산업연구원, p.49.

한·중·일 3국의 전자산업 생산액이 세계 전체 생산액에서 차지하는 비중은 한국 5.7%, 중국 11.3% 일본 15.5% 등으로 세계 전체의 약 1/3을 차지하고 있으며, 한국과 일본의 전자산업 생산액은 감소 또는 소폭 증가에 그치고 있는 반면 중국은 급속히 증가하는 추세를 보이고 있다.

전자산업의 수급 면에서는 한·중·일 3국 모두 수요보다 생산이 많은 상태이며, 한국의 경우 수요보다 생산액이 약 2배, 일본은 약 1.24배, 중국은 8% 정도 많다. 수출입 측면에서는 한국과 일본의 대세계 전자산업 관련 품목의 수출입은 정체되어 있는

반면 중국의 수출입은 급격히 증가하고 있다. 중국 전자산업의 급팽창에 따라 역내 수출입에서도 한국과 일본의 대중국 수출입의존도가 심화되고 있다.

<표 4-3> 한・중・일 전자산업의 생산과 세계비중

(단위:억 달러 ,%)

구분	2004년		2007년	
	금액	비중	금액	비중
전세계	12,056	100.0	22,817	100.0
한국	697	5.8	1,780	7.8
중국	1,771	14.7	4,563	20.0
일본	1,798	14.9	2,966	13.0
소계	4,266	35.4	9,309	40.8

자료: 이창재 외, "한・중・일 FTA; 제조업 부분의 대응전략", 대외경제정책연구원, 2005 , p.58.
박래정, "한・중・일 전자산업 경쟁력 판세분석", LG Business Insight(2007. 11), p.36.

3국의 전자산업은 3국 모두 세계 전체에 대해서 수출특화상태로 치열한 경쟁관계를 보여주고 있다. 대세계 무역특화지수로 볼 때 한국과 일본은 정체 또는 감소세를 보이고 있고, 중국은 2001년부터 수입특화에서 수출특화로 전환되었다. 3국간 관계에서 한국은 중국에 대해 수출 특화되어 있고 일본에 대해서는 수입특화상태에 있다. 일본의 경우에는 해외생산 비중이 높고, 중국 내 투자기업으로부터의 역수입비중이 높아짐에 따라 일・중간에는 일본이 오히려 중국에 대해 수입특화상태에 있다.

중국 전자산업의 수출입규모가 늘어남에 따라 한・중・일 3국 전자산업 전체의 대세계 산업내무역지수에서는 중국이 가장 높게 나타났고, 한국과 일본은 비슷한 수준을 보이고 있다. 역내 2국간 관계에서는 한・중 간 지수보다 일・중 간 지수가 높아 한・중보다는 일・중 분업관계가 더욱 활발히 진행되고 있음을 보여주고 있다. 투자분야에서도 한국과 일본의 대중국 투자가 증가하고 있다.

전자산업 관련 품목들에 대한 관세율에서는 일본의 경우 대체로 무관세, 한국은 0~8%, 중국은 최혜국대우 관세율 기준으로 5~40% 수준으로 3국간에 많은 차이가

있다. 비관세 측면에서는 중국의 경우 수입허가나 수입할당, 수입입찰 등 제도적인 비관세장벽이 존재하기는 하나 철폐 중에 있으며, 일본의 경우 거래관행 등의 면에서 비관세장벽이 존재한다.

2) 전자산업의 파급효과

반도체와 컴퓨터의 경우 이미 중국의 관세가 무관세인 상태이므로 관세 철폐에 따른 직접적인 수출영향은 크지 않다, 그러나 주어진 조건에 따라 계측한 바에 의하면 FTA가 체결되었을 경우 통신기기와 반도체 관련 품목 중심으로 대중 수출은 대체로 증가할 것으로 계측되었다. 수입의 경우는 통신기기, 가전, 컴퓨터, 반도체, 전자부품 등의 순으로 영향이 클 것으로 예상되고 있다.

일본에 대해서는 수출의 경우 통신기기, 반도체, 전자부품 등의 순으로, 수입에서는 가전제품과 통신기기, 반도체 순으로 영향이 클 것으로 나타났다, 반도체의 경우 한국의 관세가 무관세임에도 한국의 수입 및 일본의 한국시장 점유율 증가에 따라 수입이 늘어나는 것으로 나타났고, 전자부품의 경우 한국의 수입증가율과 일본의 시장점유율이 모두 감소추세를 보이고 있어 FTA를 체결해도 수입감소세는 지속될 것으로 예측되었다.

FTA 체결로 불공정거래와 관련되는 각종 장벽을 공식적으로 철거하게 된다면 일본은 한국에 대해서 기술경쟁이 치열한 부문에 대해서는 기술력으로 제압할 수 있는 유리한 고지를 점할 수 있을 것으로 예상된다. 반면 한국의 경우는 일본의 독특한 유통구조와 상관행 때문에 FTA가 체결된다 하더라도 전자산업과 관련하여 일본시장을 추가로 확보할 수 있는 여지는 크지 않을 것으로 예상된다.

중국의 경우 FTA 체결로 투자환경이 보다 개선된다면 일본기업들로부터 새로운 기술들을 확보하여 한국과 경쟁할 수 있는 기술축적이 진전될 것으로 예상된다, 따라서 한국의 경우 중국에 비해 일정 단계의 뛰어난 기술력을 새롭게 계속 확보할 수 없다면 동등한 기술이 적용된 보다 저렴한 제품을 무기로 밀려드는 중국 상품에 대항할 수 있는 여력이 갈수록 줄어들게 되지 않을까 우려된다.

FTA가 체결된다 하더라도 한·중·일 3국간의 전자산업분야에서의 투자유형과 대중국 투자 집중현상을 크게 달라지지 않을 것이다. 물론 품목에 따라서는 일부 영향을

받는 경우도 있을 것이다. 특히 전자부품의 경우는 한국, 일본, 기타 역외 선진국의 선진기술 및 자본과 중국의 저렴한 인건비를 결합하여 중국 및 인근 시장을 겨냥한 생산거점 활용형 투자는 보다 활기를 띠기도 할 것이다.

세계전자산업 생산액의 1/3을 차지하는 한·중·일 3국이 FTA를 체결할 경우 3국 전체의 전자산업 생산액은 보다 확대될 것으로 예측된다. 보다 수월해질 3국 상호간 생산기지 이동, 확대되고 있는 중국시장에 더해 한국과 중국을 합친 팽창된 시장 확보를 위해 미국이나 유럽 등 역외 국가들의 참여가 보다 가속화될 것이기 때문이다.

다른 한편, FTA 체결은 기존의 한·중·일 기업간 제휴를 촉진하여 전자산업 전방에 걸친 구조조정을 강제하게 될 것이다. 중국의 생산기지화 및 일본의 대중국 기술이전 추이 등을 감안할 때 역내 생산증가가 한국에는 오히려 불리하게 작용할 수도 있다, 일본 입장에서는 세계적인 경쟁에서 살아남고 중국시장 확대를 위해서라도 한국보다는 중국과의 협력을 선호할 것이며, 생산 공장 이전은 사실상 기술이전으로 직결될 것이므로 일본에 비해 뒤떨어지는 기술을 지니고 있는 품목들의 경우 한국의 입장은 갈수록 불리한 상황에 처해질 수 있다.

2. 자동차산업

1) 자동차산업의 현황

세계 30대에 속하는 자동차업체 중 절반 이상이 위치해 있는 한·중·일 3국은 2004년 현재 전 세계 자동차 총생산량에서 차지하는 비중이 약 30%에 달하고 수출점유율에서는 중국을 포함하지 않은 상태에서 25.8%를 차지하였다. 반면 한국과 일본의 자동차 수입은 양국의 수출에 비해 상당히 낮은 수준을 기록하였다. 2003년에 한·중·일 3국이 세계 총수입에서 차지하는 비중은 겨우 1.9%를 차지하여 세계 총수출에서 차지하는 비중(25.8%)에 비해 크게 낮았다.

한국의 승용차 생산증가율은 1993~2004년 동안 159만 대에서 312만 대로 연 평균 6.3% 증가하였는데 수출은 이 기간 중 연 평균 13.4% 증가하여 생산보다 빠른 증가세를 나타냈다. 반면 상용차는 1993년의 45만 대에서 2004년에는 오히려 이보다

감소한 35만 대를 생산하였으나, 수출은 같은 기간 중 연평균 4.1%의 증가세를 보였다. 자동차 수입의 경우 특히 승용차의 수입은 2002년부터 2만 대를 돌파하였으나 수출에 비해서는 여전히 낮은 수준이다.

일본은 지난 10년간 자동차 생산과 수출에 있어 주요 국가로서 위상을 굳혀 왔다. 1993~2004년 동안 승용차 생산대수와 수출대수는 각각 2.7%와 7.7% 증가하였다. 반면 이 기간 중 상용차의 생산과 수출은 각각 34.5%와 32.8% 감소세를 보였다.

일본의 상용차 수입은 크게 감소하였으나 승용차 수입은 약간 증가한 것으로 나타난다. 그럼에도 불구하고 일본의 대세계 승용차 수출을 고려할 때 승용차 수입은 한국과 마찬가지로 여전히 낮은 수입임을 알 수 있다.

중국은 자동차산업의 후발주자로 여전히 수출실적이 미미하지만 상용차 생산규모 면에서는 동북아국가 중 최대이다. 승용차 생산에서도 중국은 1993~2004년 동안 연평균 23.4%의 빠른 증가세를 보이고 있는데 이는 최근 세계 주요 자동차 회사들의 중국 진출에 기인한다.

<표 4-4> 한・중・일 자동차산업의 현황

(단위:만 대 기준, %)

	중국	일본	한국	전체
생산	507	1,051	347	1,905(29.7)
국내 수요	507	585	109	1,201(20.0)
수출	n.a	496	238	734(25.8)
수입	n.a	29	3.5	n.a (n.a)

주: ( ) 안의 수치는 세계 시장에서 차지하는 비중(%)을 나타냄

자료: 일본자동차공업회 www.jama-english.jp, "The Motor Industry of Japan 2008" 참조

한・중・일 3국의 자동차 수급구조(2002년)을 보면 한・일은 승용차 생산(84%)이 중심인 데 비해 중국은 상용차 생산비중(66%)이 높다. 한・중・일 3국의 생산대수는 각각 315만대 1,026만대, 325만대, 국내 판매는 각각 162만대, 579만대, 325만대,

수출은 각각 151만대, 470만대, 4만대, 수입은 각각 3만대, 29만대, 13만대 수준이다.

한·중·일의 경쟁력은 세계시장 점유율(2000년) 면에서 한국은 3.6%, 중국은 1.0%인데 비해 일본은 21.7%로 압도적으로 높았고, RCA(현시비교우위) 지수도 한국, 중국이 각각 1.0%, 0.2%인 데 비해 일본은 2.2%로 역시 높았다. 여타 품질 면 등에서 일본이 우위를 차지하고 있으며, 가격경쟁력 면에서는 중국이 범용품을 중심으로 경쟁력을 향상시키고 있다. 협회 및 3개 주요 자동차업체에 대한 KIET의 설문조사에 따르면 일본을 기준(100)으로 하였을 경우 한국과 중국은 완성차의 품질 면에서는 각각 86.3, 55.0을, 가격 면에서는 각각 76.3과 70.0을, 종합경쟁력 면에서는 각각 83.8, 50.0을 기록하고 있는 것으로 조사되었다. 또한 부품의 경우 품질 면에서 한국과 중국은 각각 83.3, 66.7을, 가격 면에서 각각 83.3, 88.3을, 종합경쟁력 측면에서는 각각 88.3과 71.7을 기록하였다.

한·중·일의 분업구조를 보면, 승용차보다는 부품교역이 중심이나 부품의 경우 중국의 대일 수출이 우리를 능가하고 있음에 유의하여야 한다. 부품의 경우 한·일, 일·중간에는 산업내분업지수가 향상되었으나 한·중 간에는 오히려 2001년보다 다소 악화되었다. 또한 한·중·일 기업간 협력 및 전략적 제휴도 활발해지고 있다. 최근 한·일 양국기업의 중국투자가 확대되고 있으며, 특히 일본기업들은 중국 현지법인으로부터의 부품도입, 해외수출 거점화 등 대중국 협력사업을 다양화하는 등 2국간 혹은 3국간 협력관계가 강화되고 있다.

<표 4-5> 한·중·일 자동차산업의 전망(수요)

(단위: 천 대, %)

구분	'06년	'07년		'08년	
		추정	증가율	전망	증가율
한국	1,164	1,220	4.8	1,300	6.6
중국	7,339	8,885	21.1	9,955	12.0
일본	5,680	5,314	-6.4	5,504	3.6

자료: 한국자동차공업협회(2007), "2008년 자동차산업 전망", p.6.

한·중·일 3국의 관세 및 비관세장벽 면에서 한국의 관세율은 8%(트럭, 버스 10%), 일본의 관세율은 0%이나 중국의 관세율은 2003년 현재 승용차 39.5%(평균), 부품 15.2%로 무척 높으나 2006년 7월 1일부터 각각 25%와 10.5%로 인하되었다.

2) 자동차산업의 경제적 효과

(1) 비관세장벽 철폐에 따른 효과

자동차산업의 경우 중국을 보면 중국은 자동차 수입과 관련하여 다양한 비관세장벽을 유지하고 있다.

첫째, 수입허가와 쿼터제를 들 수 있으나, 중국은 WTO와의 합의를 바탕으로 수입할당과 수입허가증 제도를 점차적으로 철폐하기 시작하였다.

둘째, 중국은 2003년부터 새로운 인증제도, 즉 3C 인증제도를 본격적으로 시행하고 있다. 이 제도의 경우에는 제품 항목별로 신청건수가 결정되므로 다품종 소량 생산기업의 경우 신청비용이 많이 소요될 뿐만 아니라 신청절차나 신청기간이 장기간이므로 특히 중소기업에는 큰 부담으로 작용하고 있다.

셋째, 중국은 승용차 수입 억제와 통제 차원에서 천진 등 6개 항구를 승용차 전용항구로 지정하고 이 항구들에 한해서 승용차 수입을 허용하고 있다.

넷째, 승용차 구입을 억제하기 위하여 다양한 형태의 준조세를 부과하고 있으며, 각 지역별로 승용차 구매를 제한하는 수단도 각양각색이다.

따라서 FTA를 통해서 이 중 일부라도 철폐·완화하는 것이 가능하다면 우리나라의 대중 수출증대에 상당한 기여를 할 것으로 보인다. 한편 자동차분야에 대한 일본의 제도적인 비관세장벽은 그다지 존재하지 않는다.

일본 소비자가 품질에 대해 놀라울 정도로 집착하는 점과 수출물량 부족으로 자동차 판매망을 확보하기가 어렵다는 점을 가장 큰 비관세장벽으로 들 수 있다. 또 브랜드이미지를 중시하여 한국자동차를 타고 다니기를 꺼려하는 것도 장벽이라고 하겠다. 그러나 미국도 오랫동안 일본의 비관세장벽 개선을 통해서 일본 진출을 확대해 보겠다는 전략을 강구하였으나 실패로 돌아갔다는 점을 상기할 필요가 있다.

따라서 한·중·일 FTA 체결을 통해서 자동차분야의 유통구조 등 비관세장벽을 개

선함으로써 일본시장 진출을 증대할 수 있을 것이라고 기대하기는 매우 어렵다고 하겠다.

(2) 투자에 미치는 영향

한·중·일 FTA 체결이 한·중 투자에 미치는 영향은 FTA가 단기간내 실시되는 경우, 장기간에 걸쳐 성사되는 경우, 또는 FTA 내용의 정도에 따라 다르다.

만약 FTA가 즉시 체결된다면 우리나라 기업은 중국 현지생산보다도 한국에서 직접 생산하여 중국에 수출하는 것을 선호할 가능성이 높다. 특히 완성차의 경우 관세율이 부품에 비해서 훨씬 높기 때문에 이러한 경향이 나타날 가능성이 높다.

그러나 한국과 중국의 생산비용의 차이가 관세율 하락분 보다 크다고 할 경우에는 직접수출보다도 현지투자방식의 진출을 선호할 가능성이 크다.

만약 장기간에 걸쳐 FTA가 성사되는 경우 현대/기아자동차는 2010년경 이미 상당 부분의 중국 투자를 완료한 시점(100만 대 생산체제 구축)이므로 추가투자보다는 한국에서의 직접수출을 선호할 가능성이 높아진다고 하겠다.

완성차업체의 중국 진출에 동반 진출하던 부품업체의 입장에서도 완성차업체의 전략 여하에 따라서는 대중 진출의 가속화 또는 한국에서의 생산 강화를 추구할 가능성이 높아지는 바, 다른 조건이 일정하다면 고부가 가치품목을 생산하는 업종의 경우 후자의 가능성이 높다고 판단된다. 그러나 비용 절감형 투자의 경우에는 FTA 체결에도 불구하고 역시 중국 투자를 계속 추진할 수밖에 없을 것이다.

한편 최근 쌍용 자동차에 대한 중국 상하이기차의 매도 본 계약 체결에서도 볼 수 있는 바와 같이 FTA가 체결되면 거꾸로 중국기업의 한국 투자도 활발해질 것으로 예상된다.

또한 한·중·일 FTA가 체결되면 역내국간 투자확대보다도 오히려 역외국으로부터의 직접투자가 크게 증가할 가능성이 있다. 한·중·일 FTA로 인해 상대적으로 경쟁에서 불리해진 제3국 기업은 이를 만회하기 위해 역내 투자를 확대하려고 할 것이다. 우선은 중국이 1차적인 관심지역이겠지만 중국의 여러 가지 투자 및 제약요건을 생각할 때, 중국에 수출하려고 하는 기업의 경우 한국에 투자할 가능성도 상대적으로 높아지게 된다.

한편 한·일 양국 간에는 2003년 1월부터 투자협정(BIT)이 발효되었다. BIT는 FTA의 주요 항목으로서 이미 투자부문에는 한·일간에 FTA가 체결되었다고 봐도 과언이 아니다.

일반적으로 한·일 FTA 체결시에 증가할 것이라고 기대되는 투자는 크게 두 가지 경우이다.

첫째, 일본에 대한 수출(진출)을 목적으로 상대적으로 비용이 낮은 한국을 생산(전진)기지로 하기 위하여 제3국 기업이 한국에 투자하는 경우를 예상할 수 있다. 그러나 세계 각국이 중국에 대한 투자에 혈안이 되어 있는 상황에서 이미 관세가 제로인 일본 시장 진출을 목적으로 굳이 한국에 투자할 가능성이 높은가라는 점이 의문시된다.

둘째, 한·일 FTA로 양국간 관세장벽 등이 낮아지게 되어 일본의 한국 투자가 활발해질 가능성이다. 이미 일본 부품업체의 다수가 한국에 투자하고 있으며, 일본 완성차업체 중 상당수도 외국계열 기업의 지배 하에 있는 현실과 이미 한국시장은 현대·기아 등의 메이커로 시장이 포화상태인 점에 비추어 기존 업체 인수 이외의 대규모 신규투자를 기대하기는 곤란하다고 하겠다.

그러나 미래의 상황 변화와 한국의 투자환경 개선으로 인해 한·일 양국 기업간의 활발한 비즈니스 기회가 생긴다면 일본기업의 한국 투자가 확대되는 상황이나 기업의 한국 투자가 확대되는 상황도 발생할 수 있는 개연성은 있다.

즉 한·일 FTA는 역수입을 목적으로 하는 일본기업의 한국 투자에는 순기능을, 한국시장 진출을 목적으로 하는 시장 확대형 투자에는 부정적인 영향을 미칠 것으로 판단된다.

(3) 기업들에게 미치는 영향

한·중·일 3국간에 FTA가 체결되면 한·중, 한·일 양국 기업 간 뿐만 아니라 한·중·일 3국 기업이 서로 합작기업인 외국계열 기업을 포함하여 전략적 제휴를 통한 합종연횡 등 기업간 협력이 더욱 강화될 것으로 보인다.

우선 일본 완성차업체와 한국 부품업체간의 협력관계가 활성화될 가능성이 높다. 이는 일본 조립업체가 관세 철폐 등으로 부품이나 자재 수입부담(일본의 원자재를 한국에 공급하여 가공하는 경우 등)이 줄어들게 됨에 따라 한국기업에 대한 OEM 생산이

나 위탁생산시 비용부담이 줄어들게 되어 한국 부품업체로부터 구매를 확대할 가능성이 상대적으로 높아질 수 있다.

최근 르노에 경영권이 넘어간 닛산의 경우에도 부품의 공용화 경향 강화, 계열거래 일부 해소 움직임 등을 배경으로 향후 계열 외 조달을 더욱 확대할 것으로 예상된다. 따라서 르노(닛산), GM(이스즈, 스즈끼), 포드(마쯔다) 등 외국자본계열 기업과 경영권을 장악한 일본기업과의 전략적 제휴가 활발해질 가능성이 높다.

또한 중국에 진출한 일본업계와 중국 현지업계 등 3국을 아우르는 다양한 차원의 전략적 제휴도 확대될 가능성이 크다. 완성차메이커간은 말할 것도 없고, 완성차메이커와 부품메이커, 부품메이커간의 공동개발, 생산, 판매, 조달 등에서의 전략적 제휴가 활발히 추진될 가능성이 커질 것이다.

즉 GM 합작기업(중국)-GM대우(한국)-이스즈(일본) 등의 부품공용화 추진, 르노 합작기업(중국)-닛산(일본)-르노삼성(한국), 다임러 크라이슬러-미쓰비시-현대자동차 등의 신차 및 엔진 공동개발 등 글로벌 전략적 제휴가 활발히 추진될 가능성이 높아지게 될 것이다.

3. 일반기계산업

1) 일반기계산업의 현황

한국표준산업분류(KSIC)에서는 기계 산업을 크게 8대 업종[24]으로 분류하고 있으나, 일반적으로 사무·회계용 기계, 전자부품・영상・통신장비 및 기타운송기계 중 조선을 제외한 5대 업종[25]을 광의의 기계 산업으로 분류하고 있다.

그러나 5대 업종으로 구성된 기계 산업 또한 포괄 범위가 매우 넓고 다양한 기계·기술적 특성을 지니고 있으므로, 일반적으로 기계라는 개념으로 산업을 분석할 경우에는 주로 협의의 기계 산업으로 간주되는 일반기계 업종만을 지칭한다. 일반기계산업은 가공공작기계, 건설광산기계, 농업용 기계, 냉동 공조기계, 섬유기계, 제지기계 등으로 구

24) 8대 기계 산업: 금속제품, 일반기계, 사무・회계용 기계, 전기기계, 전자부품・영상・통신장비, 의료 및 광학기기, 자동차 , 기타운송기계

25) 5대 기계 산업 : 금속제품, 일반기계, 전기기계, 수송기계, 정밀기계

분되며, 산업간 전·후방 연관효과가 크고 국가경쟁력을 좌우하는 기간산업이다.

특히 제조업의 생산성, 품질경쟁력을 결정짓는 기술선도 산업으로서, 기계의 품질과 성능에 따라 생산제품의 경쟁력 등에 영향을 미치게 된다. 또한 짧은 기간 내에 경쟁력 확보가 어려운 자본·기술집약적 산업일 뿐 아니라 거래단위가 크고 외화가득률이 높은 수출 연속산업이라는 특징을 가지고 있다. 즉 부품소재가 다양하게 소요되는 산업이므로 전문화 및 공용화 체제가 요구되며, 관련 산업과 병행하면서 발전되는 특성을 지니고 있어 기술력 확보에 장기간이 소요되며 시설투자도 많이 요구되는 산업이다.[26]

<표 4-6> 한·중·일 일반기계산업의 현황

		생산액 (조 원, 억 위안, 10억 엔)	수출 (백만 달러, 억 엔)	수입 (백만 달러, 억 엔)	무역수지 (백만 달러, 억 엔)
한국	2000	42	11,231	13,611	-2,380
	2001	45	10,994	10,812	182
	2002	50	12,403	12,061	342
	2003	56	15,228	15,118	110
중국	2000	5,240	826	919	-93
	2001	5,858	949	1,070	-121
	2002	7,067	1,270	1,370	-100
	2003	9,548	1,878	1,928	-51
일본	2000	29,972	11,096	4,501	6,596
	2001	28,210	10,230	4,605	5,625
	2002	25,477	10,599	4,583	6,016
	2003	26,068	11,025	4,702	6,323

자료 : KOTIS; KOAMI; (중국통계연감, 일본통계연감, 일본공업통계표)
이창재 외, 상계서, p.147.

26) 이창재 외, 상계서. p.146.

한·중·일 3국의 일반기계 세계 생산비중은 약 23%(일본 17%, 중국 4.0%, 한국 2.1%)이며, 자국 제조업의 생산비중(2003년)은 각각 7.6%, 6.0%, 9.9%로 일본이 가장 높은 실정이다. 최근 수년간 한국 일반기계산업의 생산액이 소폭 증가세를 보인 반면에 중국은 급증세를 보이고 있다. 한편 기계 산업 강국인 일본의 일반기계 생산이 최근 들어 상당히 감소하고 있다. 일반기계산업의 수급상황에서는 한·일 양국 모두 내수가 감소한 데 비해 중국은 고성장에 힘입어 생산재투자 확대로 일반기계 수요가 급증하고 있다

수출입 면에서는 일본이나 중국은 수입이 크게 증가한 반면에 한국은 감소세를 보이고 있다. 수출은 3국 모두 증가추세를 보이고 있다. 한편 3국의 무역수지는 업종별로는 차이가 있으나, 일반기계 전체로 중국을 제외하고는 한·일 순으로 흑자를 기록하고 있다.

한·중·일 3국의 경쟁력은 일본, 한국, 중국 순이나 중국의 경쟁력이 빠르게 향상되고 있어 우리나라의 최대 경쟁국으로 대두되고 있다. 한·일의 일반기계산업은 세계 전체에 대해서 수출 특화되어 있으나 중국은 수입특화상태이다. 그러나 한국과 중국의 무역특화지수는 개선되고 있다. 한편 일본은 수출특화 정도가 감소추세를 보이고 있다. 상호간의 특화상태를 보면, 먼저 한국은 중국에 대해 수출특화, 일본에 대해서는 수입특화이고, 중국은 한국과 일본에 대해 수입특화이다. 한편 일·중간에는 일본이 중국에 대해 수입 특화상태이다.

한·중·일의 대세계 시장점유율은 각각 3.1%, 4.4%, 11.0%이며, 3국의 대세계 총비중은 18.5%로 높은 수준이다.

한·중·일간의 상호 무역 결합도는 1을 크게 상회하여 일반기계산업의 3국간 무역이 활발하게 이루어지고 있다. 한국과 일본의 대세계 일반기계산업의 수출입은 모두 증가하고 있는데, 특히 중국의 수출입은 급격히 증가하고 있다. 역내 수출입에서는 한국과 중국의 대일본 수입의존도가 심화되고 있다. 즉 한·중·일 3국의 일반기계 전체 대세계 산업내무역지수에서는 중국(0.9)이 가장 높게 나타났고, 한국(8.2)과 일본(6.3) 순이다. 3국 상호간의 분업도 크게 진전되고 있다.

투자분야에서도 아시아 금융위기 회복 이후 한국과 일본의 대중국 투자가 증가하고 있다. 투자목적도 종래 생산거점 확보 위주에서 현지시장 확보 위주로 전환되고 있는 추세이다.

일반기계산업 관련 품목들에 대한 관세율은 일본의 경우 대체로 무관세, 한국은 0~8%, 중국은 최혜국대우 관세율 기준으로 3~40% 수준이다. 평균 실행관세율은 중국 8.32%, 한국 7.8%, 일본 0% 순이다. 중국의 경우 수입허가나 수입할당, 수입입찰 등 제도적인 비관세장벽이 남아 있으나 WTO 가입 시 약속한 일정에 따라 철폐 중에 있다. 그러나 중국 특유의 상관행과 제도운영 등으로 일부 업종에서는 여전히 비관세장벽이 존재할 것으로 평가되고 있다. 일본의 경우도 거래관행 등의 면에서 다양한 비관세장벽이 존재하고 있는 것으로 지적되고 있다.

2) 일반기계산업의 경제적 효과

일본은 이미 기계류의 무관세화가 이루어졌기 때문에 한·중·일 FTA에 따른 관세철폐의 효과는 수출입, 대일 수입을 증대시킬 것으로 보인다. 중국 기계 산업에서 업종별로 수입이 가장 큰 건설기계, 공작기계, 섬유기계 순으로 증가할 것이며, 우리나라 일반기계류의 중국시장에서의 점유율은 섬유기계 외에는 대부분 다소 증가할 것으로 보인다.

수입영향지수를 보면 건설기계가 가장 크게 나타났는데, 이는 중국에 진출한 우리 기업의 역수입과 일본 현지기업으로부터의 수입증가가 클 것으로 해석되기 때문이다. 기계류 전체에서 중국제품의 한국 수입시장 점유율은 다소 증가될 것으로 보인다.

대일 수출영향지수를 통해 보면 오히려 수출영향지수가 마이너스로 나타나 한·중·일 FTA가 우리나라 기계류의 대일 수출증가에는 별 영향을 주지 못할 것으로 보인다.

결국 수출입영향지수 분석을 통해 볼 때, 3국간의 FTA 체결로 인해 우리나라 일반기계류는 대중국 수출입이 증가될 것으로 보이며, 대일 수출입은 큰 영향을 받지 않을 전망이다.

한편 한·중·일 FTA가 체결되면 각국의 비관세장벽이 현재보다는 상당히 완화될 것으로 보여 역내 시장 확대에 기여할 것으로 보이나 관세철폐 효과에 비해서는 상당히 미흡할 것으로 예상된다.

다만 중국의 경우 일반기계에 대한 대만제품과의 관세 차별화정책이 개선되고, FTA 체결 전에 3국간의 공동노력으로 중국의 제도개선과 일본과의 기술인증제도 표준화가 촉진된다면 비관세장벽의 기대효과도 상당히 커질 것으로 보인다.

또한 한·중·일 FTA가 체결되면 우리 기업의 대중국 투자가 활발해짐에 따라 우리 기업의 해외 생산비중은 더욱 증가될 것으로 예상되며, 해외생산증가와 이에 따른 역수입 급증 및 수출 감소 등으로 인해 국내 생산증가가 둔화될 가능성이 있다.

그리고 중국경제의 성장저하는 현지법인의 영업활동 위축과 경영활동자금 수요증가를 가져오고 최악의 경우인 현지법인 파산이나 철수로 이어질 것이다. 구조적으로는 중국 현지에서 현지법인간의 분업관계가 훼손되는 경우가 있을 수 있다. 최종재의 가격인하압력 등으로 시장경쟁이 강화될 경우에는 기존의 하청관계를 청산하고 최적의 아웃소싱을 모색해야 할 것이다.

한국의 일반기계산업은 여타 산업과 비교하여 일본에 가장 뒤지고 있어 구조 조정도 불가피한데, 이는 전략적 제휴, M&A 등을 통한 외국기업의 참여를 전제로 한 업종전문화, 대기업과 하청기업과의 협조시스템 구축 등으로 이어질 수 있을 것이다.[27]
한편 한·중·일 FTA에 따라 일본기업의 투자는 확대될 것이나 이것이 한국의 산업구조 고도화나 경쟁력 강화로 이어지지 않으면 한·일간 분업구조가 크게 개선되기는 어려울 것으로 보인다.

4. 섬유산업

1) 섬유산업의 현황

한국 및 중국에서는 생산이 내수를 초과하지만 일본에서는 생산이 내수에 크게 미달하고 있다. 이에 따라 한국 및 중국의 섬유산업 무역수지는 흑자를 기록하고 있는 반면 일본은 적자를 보이고 있다. 한국의 무역수지가 흑자를 보이고 있긴 하나 무역수지 흑자 폭은 점차 감소하는 추세를 나타내고 있다. 이는 섬유산업이 대표적인 노동집약산업인 바 국제시장에서 한국의 경쟁력이 점차 약화되고 있다는 것을 의미한다.

한국의 섬유산업은 원자재의 10% 정도를 해외에서 수입하여 이를 가공하여 완제품을 만들고, 그 완제품의 2/3를 해외에 수출하는 해외 의존형, 수출주도형의 산업주조를 갖고 있다. 섬유산업의 기업규모 측면에서는 중소기업이 대부분을 차지하며, 대기

27) 박종귀, 『FTA와 한국경제의 미래』(새로운 사람들, 2004), p.45.

업은 소수에 불과하다. 섬유원료, 원사, 합섬, 방적 등은 대기업 중심 산업이고, 직물, 염색 의류는 중소기업 중심 산업이다. 또한 2007년 섬유산업 생산은 지속적인 업계 구조조정을 통한 경쟁력 회복으로 설비 가동률이 상승하고, 수급이 어느 정도 균형을 이후면서 생산 감소 폭이 크게 둔화되었다. 특히 수출은 어려운 대외여건에도 불구하고 기능성, 차별화, 섬유제품의 수출확대로 인한 수출단가 상승과 해외수요 증가로 늘어가고 있다. 반면 수입은 중국의 저가제품 수입과 국내업체의 해외 소싱 확대로 사상 최대치를 기록하였다. <표 4-7>에서 보듯이 한국의 섬유산업은 제자리걸음을 하고 있다.

<표 4-7> 한국 섬유산업의 현황

(단위 : 전년대비 증감률 %)

구분	2006년		2007년		2008년	
	실적	증감률	추정	증감률	전망	증감률
생산(천톤)	2,044	△12.9	2,005	△1.9	1,990	△0.8
내수(천톤)	1,625	△8.9	1,559	△4.1	1,544	△1.0
수출(백만불)	13,232	△5.1	13,585	2.7	13,800	1.6
수입(백만불)	8,037	18.6	8,957	11.4	9,900	10.5
수지(백만불)	5,195	△27.7	4,629	△10.9	3,900	△15.7

주: 생산, 내수는 섬유사 기준, 수출입은 MTI 기준

자료 : 섬유산업 '07년 실적 및 '08년 전망(2007.12), 한국섬유산업연합회 www.kofoto.or.kr

다음으로 일본 섬유산업의 규모는 2003년 현재 고용자수가 약 45만 명으로 제조업 전체의 6% 수준, 부가 가치액이 2.5조 엔으로 제조업 전체의 2.6% 수준인데. 중국산 수입급증, 국내생산에서 해외생산으로 전환 등의 요인에 따라 축소되는 추세를 보이고 있다. 이에 따라 2003년 경제산업성 내 산업구조심의회(섬유산업분과회)는 일본 섬유산업의 활성화를 위한 섬유비전을 마련하였다. 그 주된 내용은 향후 5년간이 최후의

개혁 기간으로 정부는 섬유관련 기금을 총동원하여 섬유산업의 구조개혁을 적극 지원하고, 기업들은 과거 취약했던 생산·유통·소매 부문의 연계를 강화하고, 각각을 더욱 세밀하게 관리할 시스템을 구축할 필요가 있다는 것이다. 또한 해외투자전략으로서는 대중 투자 일변도에서 벗어나 ASEAN 등으로 생산거점을 이전하여 위험을 분산해야 한다는 점을 강조하고 있다.

<표 4-8> 일본 섬유산업의 현황

(단위 : 억 엔)

항목	2002년	2003년	2004년
수출	9,180	9,002	9,316
수입	28,442	29,067	30,150
원료	922	879	837
제품	27,521	28,189	29,313
의류 등	21,893	22,405	23,302

자료 : 대구경북섬유산업협회 http://www.dgtia.or.kr/

중국의 섬유산업은 개혁·개방 이후 정부의 집중적인 지원에 힘입어 급속한 성장세를 보여 왔으며, 면사, 면직물, 견직물, 생사, 화학섬유, 의류 등의 분야에서는 세계 1위의 생산대국이다.[28] 2001년 ~ 2005년은 중국의 제10차 5개년 계획에 해당하는 기간이로 중국의 섬유산업에 있어서 가장 빠른 속도로 발전하여 목표한 경제효과를 달성했음은 물론이고 기술력이 크게 향상되어 시장이 활성화 되었다.

<표 4-9>를 보면 중국 섬유산업부문의 기업 수는 2001년 2만 1,100 개사였으나 2005년도는 3만 6,000개사로 급속하게 늘어났고. 섬유 가공량 에서도 1,500만 톤에서 2005년에 2,690만 톤으로 증가하였다. 또한 섬유산업의 종사자수는 2005년에 978만영에 달하고 있다.

28) 김계숙, "한국 섬유산업의 발전과 한·중 FTA에 관한 연구" (석사학위논문, 숭실대학교 국제통상학대학원, 2005), p.32.

2006년과 2007년 중국의 섬유산업은 위엔화의 급속한 상승과 수출시 환급세율인하, 원자재와 에너지의 고공행진, 인건비의 대폭적인 상승 등으로 여러 가지 어려움에 직면했으나, 공업생산은 여전히 급속한 성장을 지속하여 목표치를 상회하였다.[29]

<표 4-9> 중국 섬유산업의 현황

(단위 : 만 톤)

연도	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년
섬유가공량(전업계, 만 톤)	1,500	1,750	2,007	2,416	2,690
판매액(전업계, 억 元)	16,000	18,500	21,500	26,400	33,000
기업수(규모 이상, 만 개)	2.11	2.38	2.61	2.98	3.60
종사자(규모 이상, 만 명)	763,4	799.3	838.3	894.6	978
판매액(규모 이상, 억 元)	8,982	10,380	12.595	15,723	20,011
증가액(규모 이상, 억 元)	2,321	2,649	3,177	3,990	4,999

자료 : 중국섬유공업협회, 한국섬유산업연합회 www.kofoto.or.kr

그러나 중국의 섬유산업은 규모는 크지만, 개발혁신능력의 취약, 기술 장비 낙후 및 위험관리의 부족, 중소기업의 서비스체계 미흡, 인력난 등이 문제점으로 지적되어왔다. 중국은 섬유산업의 고도화를 통한 높은 이윤 창출, 환경오염 감소, 풍부한 노동력의 최대 활용 등을 도모하고 있다.

한국 및 중국에서는 생산이 내수를 초과하지만 일본에서는 생산이 내수에 크게 미달하고 있다. 이에 따라 한국 및 중국의 섬유산업 무역수지는 흑자를 기록하고 있는 반면 일본은 적자를 보이고 있다. 한국의 무역수지가 흑자를 보이고 있긴 하나 무역수지 흑자 폭은 점차 감소하는 추세를 나타내고 있다. 이는 섬유산업이 대표적인 노동접약 산업인바 국제시장에서 한국의 경쟁력이 점차 약화되고 있다는 것을 의미한다.

한국 및 일본에서의 해외투자는 섬유산업에서부터 시작하였다. 그러나 2000년대에 접어들면서 섬유산업에서의 해외투자비중이 점차 감소되는 추세이다. 이는 통신・전자

29) 일본방직월보 2008년 8월호, www.edufashion.net.

등 자본·기술집약 산업에서의 투자비중이 점차 증가하고 있다는 것을 드러내고 있다.

한·중·일 3국간 섬유산업에서의 경쟁력은 RCA지수, 무역특화지수, 시장점유율 변화, 기술수준(정성적 분석) 및 가격경쟁력 등의 방법을 이용해 살펴보았다.

품목 및 업종별 측면에서 한국은 섬유류에서, 중국은 의류에서, 그리고 일본은 화섬연료·모직 및 화섬장섬유사에서 비교우위가 있는 것으로 나타났다.(이상 RCA지수, 무역특화지수, 시장점유율 변화를 이용한 분석결과)기술 및 품질 등 정성적 방법을 이용한 경쟁력 비교에서는 상류(방적업 및 화섬업), 중류(염색가공업) 및 하류(기획 및 디자인)등 모든 부분에서 일본의 경쟁력이 가장 강한 것으로 조사되었으며, 한국 및 중국이 그 뒤를 잇는 것으로 나타났다. 그러나 재무능력 및 사업 환경에서는 중국이 한국보다 우수하다는 분석도 제기되었다.[30]

2) 섬유산업의 경제적 효과

한·중·일 FTA가 형성되면 섬유산업에 대한 경제적 효과 또한 품목별로 다르게 나타날 것이다. 한국의 주력 생산품목인 화섬장섬유직물의 경우 1990년대 후반 이후 중국 등 개도국으로부터의 수입 감소로 인해 상산증가세가 둔화되었으나 중국에 비해 아직도 강한 수출경쟁력을 보유하고 있다. 따라서 중국시장에서 대만의 점유율을 대체할 수 있을 것으로 기대되는바 단기적으로는 생산이 증대될 것으로 보인다.

그러나 중· 장기적인 측면에서는 중국에서의 자급도 향상으로 인해 대중 수출이 둔화될 것이며 이는 국내 생산의 증가세 둔화로 연결될 가능성이 높다.

편직에서는 생산량이 지속 확대될 것으로 예상된다. 이는 세계적인 니트 의류 수요 증가와 우리 업체들의 강한 경쟁력에 기인할 것으로 보이기 때문이다. 또한 한·중·일 FTA가 결성되면 중국으로의 수출은 더욱 증대될 것으로 예상되며 이에 따라 국내 생산 또한 증가될 것으로 기대된다.

의류에서는 확대요인보다 감소요인이 더 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 한·중·일 FTA로 인해 일본시장에 대한 수출확대가 예상됨에 따라 이는 생산 확대 요인으로 작용한다.

또한 중국시장에 대해서도 고급의류의 소폭 수출증대가 예상된다. 그러나 한국의 의

30) 정인교 외, “2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서”, 대외경제정책연구원, 2003, p 72

류 수출 가운데 대부분은 중국과 미국으로 수출되는바[31] MFA가 폐지되어 상대적으로 미국시장에서 쿼터물량이 적었던 중국의 시장점유율이 높아질 것으로 보임에 따라 이는 국내 의류 생산의 감소요인으로 작용한다. 또한 중국의 WTO 가입으로 인해 선진국 고가의류 생산기업의 중국 진출이 확대될 것으로 보이며, 이는 중국시장에서 국내 의류제품의 경쟁격화로 연결되어 결국 국내 생산에도 감소요인으로 작용한다.

산업용 섬유에서는 향후 지속적인 확대가 예상된다. 최근 산업용 섬유의 용도가 급격히 증가하면서 국내외 산업용 섬유에 대한 수요가 급격히 증가하고 있다. 세계시장에서의 점유율을 높이기 위해, 그리고 국내 수요확대에 대처하기 위해 국내 생산량은 향후 지속적으로 확대될 것으로 예상된다. 특히 한・중・일 FTA는 타이어코드의 중국 및 일본 시장점유율을 지속적으로 확대시킬 것으로 기대(일본과 중국 및 일본 시장점유율에서 한국제품은 각각 86.9%, 40.4% 차지)된다.

반면 타이어코드를 제외한 여타 산업용 섬유의 대부분에서는 일본에 비해 비교열위(일본은 원료 생산을 제외한 섬유화 기술, 집합화 기술 및 후가공 기술에서 세계 최고 수준)에 있다. 따라서 한・중・일 FTA는 산업용 섬유에서 일본제품이 국내시장을 독점할 우려도 있다.

5. 철강산업

1) 철강산업의 현황

철강산업은 역사가 오래된 산업이며 자본집약적인 장치산업으로 한 나라 경제의 근간이 되는 중요한 기간산업이다. 생산설비 비용이 많이 들고 생산이 많아질수록 생간비용이 작게 들어가는 규모의 경제라는 특성을 가지고 있다. 또한 철강산업은 다른 산업에 비해 월등히 높은 전후방 산업연관효과를 가지고 있다.

<표 4-10>을 보면 전 산업의 평균 전후방 연관효과를 1로 했을 때 건설의 연관효과가 1.68인 반면 철강산업은 무려 3.82의 연관효과를 가진다.

31) 대중수출비중 : 20.7%('07년), 대미수출비중 : 12.9%('07년)

<표 4-10> 산업별 전후방 연관 효과

구분	철강	화학	기계	섬유	건설	산업평균
전방효과	2.40	2.13	0.94	0.81	0.83	1.0
후방효과	1.42	1.19	1.21	1.20	1.05	1.0
합계	3.82	3.32	2.15	2.01	1.68	1.0

자료 : 한국철강협회 www.kosa.or.kr

철강산업이 높은 전후방 산업연관효과를 가지고 있는 국가의 기간산업이기 때문에 선후진국을 막론하고 많은 국가의 정부들이 경제 개발과 성장을 위해 자국 철강산업의 발전에 개입하고 지원하고 있다. 특히 한·중·일 3개국은 세계의 대표적인 철강 산업 국가들이다.

한・중・일의 조강 생산량은 2억 8,800만 톤으로 세계 전체의 34%를 차지하고 있다. 특히 중국은 1996년부터 일본을 제치고 세계 최대 철강 생산국으로 부상한 반면 일본은 2위로 역전, 한국은 6위를 기록하고 있다. 한국과 일본은 수출비율이 각각 33.2% 및 29.6%로 수입의존도(각각 26.3% 및 7.7%)를 상회하고 있으나 중국은 수출비용이 3%로 수입의존도 10.1%에 크게 못 미치고 있다.

<표 4-11> 한・중・일 철강 생산 규모

(단위 : 백만 ,%)

	조강명목소비			조강 생산		
	2000년	2004년	2006년	2000년	2004년	2006년
한국	40(4.8)	48(4.5)	49(4.4)	45(5.3)	47(4.2)	48(3.1)
중국	138(16.6)	302(28.5)	374(33.3)	127(15.0)	272(24.6)	447(29.6)
일본	80(9.6)	81(7.6)	82(7.3)	106(12.5)	113(10.2)	125(8.2)
세계	831	1,061	1,120	842	1,103	1,508

자료: 세계철강협회(2008) www.worldsteel.org, 한국철강협회(2008) www.kosa.or.kr
주: ( )안은 세계 전체 생산에서 차지하는 비중임.

무역구조 면에서 일본은 부가가치가 크고 가공도가 높은 품목에 특화하고 있으며, 중국은 부가가치가 적고 가공도가 낮은 원료 또는 1차 가공 제품분야에 특화하고 있으며, 한국은 일본과 중국의 중간 정도 수준이다.

한·중·일간 철강산업의 경쟁력을 비교해 보면 무엇보다도 경쟁력의 원천이라고 할 수 있는 기술면에서 현재 한국은 일부 고급제품을 제외하고는 거의 일본과 동등한 품질의 제품을 생산할 수 있는 기술력을 보유하고 있다. 선발국인 일본은 자동차 제조용 표면처리강판 등 고도의 기술이 필요한 고급제품분야에서 높은 경쟁력을 보유하고 있다. 이에 비해 최후 발국인 중국은 아직 고급제품을 생산하지는 못하나 여타 제품은 생산이 거의 가능한 상황이다. 한편 수출시장점유율, RCA, 무역특화지수 등 사후적으로 현시된 경쟁력지수로 볼 때도 일본, 한국, 중국 순으로 경쟁력이 높다. 특히 무역특화지수 면에서 일본은 1차 원료품을 제외하고는 대부분을 수출에 특화하고 있으며, 중국은 1차 원료제품만 수출에 특화하고 대부분의 품목은 수입에 특화하고 있다.[32)]

<표 4-12> 한·중·일 철강제품 교역 (2004년 기준)

(단위 : 백만 달러 ,%)

	대상국	한국	중국	일본	역내	대세계
한국	수출		3,523(30)	1,815(15)	5,337(45)	11,926
	수입		2,858(19)	6,107(41)	8,960(60)	14,832
중국	수출	2,717(18)		1,455(10)	4,171(28)	14,800
	수입	4,308(17)		6,302(25)	10,610(41)	25,647
일본	수출	5,740(23)	5,699(23)		11,409(45)	25,180
	수입	1,780(30)	1,443(24)		3,223(54)	5,978

주 : 첫 번째 행은 수출입 대상국,( )안은 대세계비중 %, 철강의 범위는 HS 7201~7229,7301~7307
자료 : 이창재 외, 상계서 , p.58.
UN COMTRADE(2005)

32) 정인교 외, “2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서”, 대외경제정책연구원, 2003, p.77.

한·중·일간 분업구조는 일본이 상대적으로 Up-Stream 제품과 고급강 분야에 특화하고 있는 데 비하여 한국과 중국은 범용강 분야에 특화하고 있다. 현재는 한·중·일간 기술격차에 의한 제품차별화 분업과 공정내 분업이 공존하고 있으나, 앞으로 한국과 중국, 대만의 철강산업 경쟁력이 향상됨에 따라 일방적인 기술격차분업보다는 규모의 경제와 수요요인, 그리고 직접투자와 산업협력 등을 매개로 한 기업 내 분업 등의 비중이 높아질 것으로 전망된다.

철강제품에 대한 평균관세율은 중국이 55.5%로 3국 중 가장 높고 일본이 0.6%로 가장 낮으며 한국은 2.4%로서 일본보다는 약간 높은 수준이나 중국에 비해서는 절반 이하의 수준이다. 비관세장벽분야에서는 중국을 제외하고는 한국과 일본 모두 직접적이고 공식적인 수입제한조치는 실시하지 않고 있다. 다만 일본의 경우 유통구조나 독특한 상관행 면에서 수입억제적인 요소가 많다.

3) 철강산업의 경제적 효과

(1) 중국의 관세 철폐에 따른 對中 수출

한·일은 2004년부터 철강제품에 대한 관세가 철폐되었기 때문에 앞으로 한·중·일 FTA 체결에 따른 관세 철폐의 영향은 중국의 對中 수입(한국의 對中 수출), 對日 수입(일본의 對中 수출)에만 나타나게 된다.

중국의 관세 철폐에 따른 對中 수출에의 영향을 對中 수출영향지수를 통해서 보면, 궤조의 수출증대효과(증가율)가 가장 크며 이어 강관, 기타 합금강, 1차 원료, 비합금강, 스테인리스강 순으로 對中 수출증대효과가 큰 것으로 나타났다. 가공단계별로는 비합금 봉·형강류와 강관류의 對中 수출증가효과가 큰 것으로 나타났다.[33]

(2) 한·중·일간 직접투자 및 기업간 제휴

앞으로 한국과 일본의 對中 투자는 양적인 증가와 함께 투자의 내용에서도 다양화될

33) 남시경, "증력모형을 통한 한·중·일 철강 산업의 무역자유화 효과 분석," 『POSRI 경영연구』,제4권 제2호 포스코경영연구소, (2004,7),p.23.

것이며, 특히 한국, 일본 모두 수요산업의 對中 투자증가에 대응하여 고부가가치 철강재를 현지에서 생산·공급하기 위한 對中 투자가 중심을 이룰 것이다. 그리고 국내 본사는 현지 가공용 고품위원판 등 반제품을 주로 수출할 것이다.

한편 직접투자 못지않게 한·중·일 철강메이커들의 기업간 제휴도 활성화될 것이다. 포스코와 신일본 제철간에 이루어지고 있는 포괄적인 제휴를 시발로 앞으로 한·중·일 국내외 기업간 다양한 목적과 형태의 제휴가 활발히 이루어짐으로써 한·중·일 철강업계의 구조조정과 경쟁력강화, 그리고 역내 철강분업구조의 고도화에 기여하게 될 것이다. 특히 제휴의 다양화와 관련하여 상호 기술공급, 제품유통은 물론, 철강원료의 공동구입, 설비조정 등도 협력대상으로 검토될 수 있을 것이다. 또한 한국 냉연단압업체와 일본 고로사들간, 한국과 일본 전기로업체간, 한국 철강사들과 중국 철강사간에도 전략적 제휴 또는 M&A가 확대될 것으로 예상된다.

한·중·일간 유망한 제휴형태로는 기업간 차원에서는 첫째, 원료의 공동조달 추진을 들 수 있다. 이것은 철광석이나 석탄 등을 공동으로 구입함으로써 원료조달비용을 절감하게 된다.

둘째로는 기업간 제품 유통에 의한 가동률의 평준화를 들 수 있다. 한·중·일 기업의 생산효율성을 높이기 위하여 상호 제품을 융통하며 필요한 경우에는 기술이전을 실시하게 된다.

셋째로는 제3국에 대한 수출상품의 수평분업이다. 그 핵심은 역외 수출상품에 관하여 한·중·일 기업이 협의하여 특화 여부를 결정(일종의 합의적 분업)하는 것이다.

(3) 한·중·일간 분업구조

현재와 같은 한·중·일간 분업구조에 큰 변화는 없으나 한국과 중국의 對中 수출상품구조 및 한국의 對中 수출상품구조에 약간의 고도화가 진전될 것이다. 한국과 일본은 인건비가 저렴한 중국의 추격으로 인해 고부가가치강재 및 고급강종 위주의 생산으로 특화할 것이다.

이에 따라 대부분의 품목이 수입특화상태(對日 무역특화지수가 마이너스)에 있는 한·일간에는 수입특화품목의 對日 수입 대체 폭이 수출특화품목의 對日 수출 확대 폭보다 적게 됨으로써 분업은 보다 활발해질 것이다.

반면 對中 수출특화품목이 對中 수입특화품목보다 많은 한·중 간에는 수출특화품목의 수출 확대 폭이 수입대체품목의 對中 수입 폭 보다 크게 됨으로써 양국간 분업이 보다 부진해질 것이다.

한편 한·중·일 FTA하에서 철강제품의 산업 내 무역에 영향을 미치게 될 주된 요소로 두 가지를 집약·정리할 수 있다.

하나는 앞으로 일본의 경우처럼 국내 제조업이 아시아지역을 중심으로 생산네트워크를 재편하는 데 따른 변화이다. 아직 한국 제조업의 생산비율은 일본에 크게 못 미치고 있으나 상승추세를 보일 것으로 예상된다. 이에 따라 국내 생산거점에 공급하고 있는 철강제품의 일부가 해외 생산거점에 공급되게 된다.

다른 하나는 철강산업에서도 해외기업과의 제휴나 수직적 통합이 진전될 것으로 예상된다. 그 일환으로서 현지에 고부가가치제품의 가공공장을 설립하고 국내에서 고품위원판을 공장에 수출, 현지공장에서 2차 가공하여 고부가가치강재를 생산하는 것이다.

(4) 산업구조조정

국내 철강산업에 미치는 영향은 우선 중국으로부터 철강재의 수입이 확대되어, 중국산 반제품과 철근, 봉강, 형강 등의 조강 류 제품과 후판, 열연 제품의 유입이 확대될 것으로 예상된다. 이로 인하여 국내 경쟁력이 없는 철근, 봉강 등의 전기로업체 및 냉연단압업체, 선재 2차 업체, 단순 가공업체들은 도산할 가능성이 있다.

이와 같은 최악의 사태를 피하기 위하여 국내외 철강사들 간에 생존 및 경쟁력 제고를 위한 M&A 등이 활발하게 이루어져 국내 철강산업의 구조조정이 촉진될 것으로 전망된다. 특히 국내에서는 업체간 전문화, 특화 체제 구축, 대기업과 중소기업간 생산제품의 특화 등 생산체제의 효율화 노력이 불가피하게 될 것이다.

한편 해외부문에서는 철강산업에서도 해외기업과의 제휴나 수직적 통합이 진전될 것으로 예상된다. 그리고 철강대국인 일본의 경험이나 최근 국제적인 철강산업 재편 상황에 비추어, 국내 철강산업도 해외생산 증가 압력이 잠재해 있다고 보아야 할 것이다. 이를 가시화시키는 데 한·중·일 FTA가 최소한 촉매역할은 할 것이다.

6. 석유화학산업

1) 석유화학산업의 현황

석유화학산업은 나프타 등 석유제품이나 천연가스로부터 에틸렌, 프로필렌, 벤젠, 톨루엔 등 기초유분이나 EDC, SM 등 중간원료, 이들은 원료로 하여 합성수지, 합성원료, 합성고무 등의 제품을 제조하는 산업이다. 석유화학산업은 화학, 의약, 전기, 전자, 자동차, 건설 등 다양한 산업에 기초소재를 생산 및 공급하는 주요 기간산업이다 그리고 기술적으로 원료에서 제품까지 일관된 생산체계를 갖추기 위해 정유공장과 나프타 분해센터를 중심으로 각 계열공장이 집적을 이루고 있어야 하는 수직 계열화된 장치산업이다. 그 결과 규모의 경제와 설비의 운전효율성이 가격경쟁력에 결정적인 영향을 미치는 특징을 가지고 있다.

석유화학분야에서 한・중・일의 생산능력을 보면, 한국은 1천 7백만 톤, 중국은 2천 3백만 톤, 일본은 1천 4백만 톤으로 세계적인 수준으로 동북아 3국은 세계화학시장에서 매우 높은 비중을 차지하고 있다. 3국의 석유화학 발전단계를 보면 한국이 성숙진입단계, 일본은 성숙단계, 중국은 성장단계로 평가할 수 있다. 가격, 품질, 기술, 마케팅 능력 등을 고려한 종합경쟁력은 일본이 가장 높고, 한국, 중국 순으로 평가된다.

<표 4-13> 한・중・일 석유화학제품의 생산 및 소비 현황

	한국	중국	일본
생산	17,286	23,228	14,423
내수	9,955	46,625	11,444
밸런스	7,332	-23,396	2,979
자급률(%)(생산/내수비율)	174	50	126

주: 1) 합성수지, 합섬원료, 합성 고무 3대 부문의 합계임
2) 일본은 2003년 기준임
자료: 한국석유화학공업협회: 중국석유화학공업협회: 일본석유화학공업협회

한·중·일 3국간 석유화학산업 무역은 한국, 일본이 중국에 대해 수출에 특화하는 특성을 보이고 있다. 2002년 기준 중국무역을 보면 한국은 수출 39억 달러, 수입 2억 달러, 일본은 수출 23억 달러, 수입 3억 달러로 두 나라 모두 압도적인 대중국 수출우위를 기록하였다. 3국간 투자 역시 한국, 일본의 대중국 투자가 매우 높은 비중을 차지하고 있는 점이 특징이다. 한국의 대중국 투자는 전체건수의 61%, 금액의 36%를 차지하고 있으며(2003년 9월 말), 일본 역시 대중국 투자가 2003년 전체 건수의 33%, 금액의 8%를 차지하였다.

한·일간의 무역과 투자규모는 양국의 대중국 관계에 비해 상대적으로 미미한 편이다. 한·중·일간 산업 내 무역 추이를 보면 한·일 모두 대중국 관계에서는 일방적인 수출을 하고 있어 산업내무역이 매우 낮은 수준에서 이루어지고 있다. 그러나 한·일 관계에서는 상호간 차별재에 대한 수요가 상당히 존재해 산업내무역이 상대적으로 활발하게 이루어지고 있다. 3국의 관세는 중국의 관세율이 14~16% 수준으로 가장 높고, 한국은 5~8%, 일본은 대부분의 품목에 4~5% 수준을 유지하고 있으나 일부 품목을 종가세 환산 시 10% 수준의 종량세를 적용하고 있다.

비관세장벽 면에서는 수입수요가 큰 중국의 경우 수입허가 및 산전승인, 쿼터 등 제도화된 비관세장벽이 존재하며, 최근에는 반덤핑 제소도 빈번하게 이용되고 있다. 수입수요가 약한 한국과 일본의 경우 제도화된 비관세장벽은 거의 없으나 폐쇄적인 유통구조 등 비공식적 장벽이 상대적으로 강하게 작용하고 있다.

2) 석유화학산업의 경제적 효과

한·중·일 3국간 FTA가 이루어진다면 일단은 시장통합에 의해 규모가 확대되고 이에 따라 새로운 무력이 창출될 것으로 기대된다. 특히 석유화학산업은 세계적인 공급과잉 상황 속에서 중국이 사실상 거의 유일하게 세계 수요를 주도하고 있는바, FTA가 이루어진다면 한국과 일본의 기업들로서는 중국시장 진출에 보다 유리한 기회를 맞을 수 있을 것이다.

특히 중국의 경우 석유화학제품의 거의 전 분야에서 관세율이 20% 이상으로 매우 높아 관세가 인하 내지 철폐될 경우 한·일 업체들이 역외 국가와의 경쟁에서 한층 더 유리한 위치를 차지할 수 있을 것으로 예상된다. 그러나 중국은 최근 중동 산유국들의

경제공동체인 GCC(Gulf Cooperation Council)와 FTA를 추진하겠다는 계획을 밝힌 바 있어, 이 경우 한·일 업체들의 혜택이 상쇄되어버릴 것이다. FTA는 중국의 다양한 비관세장벽을 제거하는 데에도 기여할 것으로 본다.

또한 한·중·일 FTA가 역내 무역에 가져올 영향을 계측하기 위해 수출입영향지수를 이용해 관세 철폐 시 나타날 무역 증가효과를 살펴보면 관세 철폐 시 한국의 대중국 수출은 19.8% 늘어나고 수입은 25.9%늘어나며, 대일 수출은 9.1% 증가하고 수입은 7.3% 늘어날 것으로 계측된다. 따라서 FTA는 역내 3국 모두에 무역확대를 가져와 일단 바람직한 효과를 가져다줄 것이다.

그러나 FTA 이후를 겨냥한 대중국 투자가 늘어나고 중국의 자급률이 계속 높아지는 추세여서 이러한 무역증가효과가 장기적으로 유지될 수 있을지는 회의적이다. 특히 한국 업체들은 무역자유화로 일본 업체들이 국내시장을 잠식할 가능성에 대해 상당한 두려움을 느끼는 것으로 파악되다.

역내 투자 면에서는 한·일 업체들의 대중국 투자가 보다 적극적인 형태를 띨 것으로 예상된다. 중국시장에서의 경쟁이 더욱 치열해질 전망임에 따라 생산에서 판매, 연구 개발 및 인력 충원까지 현지 완결형 구조를 지닌 추자를 확대하고 시장점유율 확대에 적극 노력할 것으로 예상된다.

제 5 장 한·중·일 FTA의 산업별 대응전략

제 1 절 제조업 전반의 대응방향

제조업 6개 산업은 한·중·일 FTA가 체결될 경우, 한국의 주요 산업은 일본의 강한 기술경쟁력과 중국의 강한 경쟁력 사이에서 돌파구를 찾아야 하는 과제가 더욱 부각되었다는 점이다. 한국의 제조업 전반의 대응방향은 각 산업의 발전단계, 기술 및 경쟁력 수준, 수출입 상황 등에 큰 차이를 보이고 있어 설정이 쉽지는 않다.

대중 전략과 대일 전략도 상반되는 성격을 지니는 측면이 있으므로 이러한 대응 방향은 결국 현재 전개되고 있는 3국간, 세계시장의 경쟁에서 한국 제조업이 생존하고 발전하는 방향이 될 것이다.

한·일 관계에서 한국은 기술의 비교열위에 따라 자본재 및 소재·부품의 수입을 일본에 크게 의존하면서도, 이를 활용하여 생산한 제품으로 세계시장에서 일본과 경쟁하면서 산업의 고도화를 이루어왔다. 그 과정에서 세계시장을 주도하는 있는 메모리반도체나 LCD 및 디지털 가전, 친환경적인 새로운 공법으로 경쟁력 강화를 추진하고 있는 철강산업, 지속적인 품질향상으로 경쟁력이 현저히 개선된 자동차 및 부품, 정부의 적극적인 육성정책에 따라 전반적으로 경쟁력이 향상되고 있는 일반기계산업 등은 한국이 일본을 따라잡고 있거나 추월하고 있는 산업의 사례가 될 수 있을 것이다. 그러나 대부분의 산업에서 한·일 간 기술격차는 여전히 존재하고 있다.

한·중 관계에서는 과거 일본이 수출과 직접투자를 통하여 한국시장에 진출한 것과 유사한 방식으로 한국이 지금까지 중국의 부상이 주는 기회를 비교적 성공적으로 활용하고 있는 것으로 평가되고 있다. 그러나 세계 대부분의 다국적기업이 중국을 가격경쟁력 강화를 위한 생산기지와 시장으로 이용하고 있고 중국의 산업고도화도 빠르게 진행되고 있어, 중국은 한·중·일 3국을 비롯한 세계시장에서 한국의 제조업을 빠르게 추격하고 있다.

이러한 환경변화에 따라 특히 섬유산업의 의류부분은 국제경쟁력 약화로 노후설비 폐기, 해외이전, 지속적인 구조조정 등을 진행하고 있으며, 컴퓨터는 조립공정이 대부분 중국을 비롯한 개도국으로 이전되고 주로 관련부품 수출에 의존하고 있다. 또한 백

색가전을 비롯한 일부 전자제품과 철강제품 등에서도 중국의 약진으로 한국산업은 세계시장에서 어려움을 겪고 있다. 현재 중국의 산업고도화 속도로 볼 때 이러한 사례는 더욱 증가할 것으로 예상된다.[34]

한·중·일 FTA 협상이 개시된다면 한국은 일본의 한국에 대한 수출의 확대를 우려하기 보다는 한국의 대중 수출을 확대하는 방향에 협상의 초점을 맞추어야 하고 가까운 장래에 한·중·일 FTA가 체결되지 않는다고 하더라도, 3국 경제의 상호 의존도가 증대되고, 현재와 같이 중국이 세계의 수많은 기업의 글로벌 경쟁력 강화를 위한 공간으로 활용되는 한 더욱 치열해 지는 환경 속에서 한국 제조업이 생존하고 발전하기 위해서는 효율적이 대응 정책을 추진하여야 할 것이다.

따라서 본 논문에서 각 제조업 분야별로 한·중·일 FTA의 대응방향을 위한 전략을 살펴볼 것이다.

제 2절 산업별 대응전략

1. 전자산업

전자산업은 수출입 비중이 높을 뿐만 아니라 반도체 , LCD 디스플레이, 기타 전자부품과 함께 디지털TV, 휴대용전화 등 광범위한 업종을 포괄하고 있다. 반도체는 낸드 플래시 메모리 등 메모리 분야에서는 세계를 선도하고 있으나, 비 메모리 분야에서는 부품, 제조장비와 같은 후방산업 육성을 위하여 일본 등 선진국기업과 기술 및 투자 협력을 통해 원천기술을 확보하고 설계인력을 양성하는 동시에 국내 수요 대기업과 부품·장비 업체간 기술협력 등이 요구되고 있다.

전자산업에서 부품산업이 경쟁력을 확보해야 하는 중요한 이유는 부품산업과 완제품 산업에 밀접한 산업연관 효과가 존재하기 때문이다. 즉 완제품의 기술개발은 이를 뒷받침할 수 있는 부품·소재 개발을 필요로 하기 때문에 부품·소재의 경쟁력은 곧 완제품 생산의 경쟁력으로 직결된다. 특히 한국은 주요 핵심 부품·소재는 주로 일본에 의존하고 있어 대 일본 전자부품 무역은 매년 큰 폭의 적자를 기록하고 있다.

34) 이창재 외, 상계서. p.145.

한국 전자부품의 관세율을 보면 총 15개 품목 중 관세율이 0%인 품목은 3개 품목으로 무관세 품목의 비중이 적으며 대부분의 관세율은 8%이다,[35]즉 한・중・일 FTA가 체결될 경우 가격경쟁력을 가지고 있는 중국제품과 기술경쟁력을 가지고 있는 일본제품의 수입이 증대될 것이다.

이러한 위기요인을 극복하기 위해 한국의 부품산업은 중소기업을 중심으로 한 단위부품과 모듈부품 개발과 대기업을 중심으로 한 소재 개발이 필요하다.[36] 단위부품과 모듈부품의 개발은 기술공정혁신을 야기시켜 비용절감 효과를 나타낼 것이며 소재개발은 기술혁신을 야기시켜 신제품개발 및 원천기술 확보 효과를 가져 올 것이다.

그리고 기술과 자금력이 있는 대기업의 적극적인 참여를 통해 원천기술 및 핵심기술 확보를 위한 R&D투자가 요구되며, 고부가가치화를 위한 기존상품을 디자인 ,금형, 유저 인터페이스 등의 소프트웨어 경쟁력 강화를 추진하여야 한다. 또한 기술적인 가속화를 위해 부품 및 소재 중소기업의 대형화 및 대기업과의 협력이 필요하다.

한・중・일 FTA의 실질적인 효과를 제고하기 위해서 정부는 기술집약적인 일본기업들의 투자를 적극 유치하고, 전자산업의 가치를 고려한 경쟁력을 강화하기 위해 중소기업의 대형화 및 대기업과의 연계・협력이 필요하다.

2. 자동차산업

최근 세계 자동차산업은 자유무역협정 확산에 따른 개방화, 글로벌 소싱 확대에 의한 네트워크화, 생산효율성 제고를 위한 집적화 등의 경향을 보이고 있다. 또한 중국을 포함하는 신흥개도국의 자동차산업이 빠르게 성장함에 따라 국가간의 경쟁체제도 변화가 예상되므로 세계자동차시장의 경쟁은 더욱 심화될 것이다. 특히 자동차업체의 경쟁심화는 각국 기업들에 비용절감을 위한 노력을 더욱 요구하게 된다. 그 결과 자동차업체들은 생산비용이 상대적으로 저렴한 중국, 중남미, 인도 등으로 투자를 확대하여 글로벌 소싱을 더욱 강화시킬 것으로 보인다.

중국의 자동차산업은 대규모 시장의 바탕으로 생산규모를 확대하면서 주력 기간산업

35) 한국관세무역연구원 “관세율표 ” 참고

36) 한국부품소재산업진흥원(www.kmac.or.kr) 참고

으로 급성장하고 있다. 자동차 생산규모 면에서 볼 때 중국은 이미 프랑스를 추월하여 미국, 일본, 독일에 이어 세계 4대 자동차 생산국이 되었으며 자동차 판매시장에서는 미국, 일본에 이은 3위를 기록하였다.[37] 또한 2004년 6월 발표된 '신자동차산업 발전 정책'은 독자적 지적재산권 확보로 브랜드 경영전략을 실시하고 중국산업에서 자동차 산업이 주도적인 역할을 수행하여 2010년까지 중국 자동차그룹을 대형화시킬 계획이다.

일본의 자동차산업은 신기술 개발과 품질향상 및 비용절감을 통해 경쟁력을 지속적으로 강화시키기 위한 노력을 기울이면서 세계시장 점유율이 해외 현지 생산과 수출에서 동시에 증대되고 있다. 특히 향후 자동차산업의 국제경쟁력이 에너지, 환경, 안전 분야 등이 신기술 개발 여부에 달여 있다는 인식하에 일본정부는 연료전지 개발을 국정 7대 과제로 선정하여 집중 지원할 계획을 세우고 있다.

한·중·일 FTA가 체결되면 자동차산업 중에서 상대적으로 경쟁력이 낮은 중소 부품업체의 경우 가장 큰 피해가 예상된다. 따라서 이 중소 부품업체들의 경쟁력을 높이기 위한 구조조정이 필요할 것이다. 부품업체들의 구조조정은 기본적으로 업계 자율로 추진하되 정부는 구조조정이 원활히 추진될 수 있는 여건을 조성해야 한다.

이러한 구조조정은 부품업체들의 대형화와 전문화 위주로 추진하여 환경변화에 대응해야하며, 완성업체와 부품업체간 기술의 공동개발 지원과 민감품목에 대한 단계별 관세인하 및 원산지 규정 적용 등을 통해 국내 자동차 산업 업체에 미치는 영향을 최소화 시켜야 할 것이다.

또한 우리나라 자동차산업의 이익 극대화를 위해 중국에 대해서는 현지생산과 연계된 한·중 산업협력을 강화할 필요도 기업적 측면에서 있다. 그리고 자동차산업의 국제경쟁력은 미래형 자동차분야의 경쟁우위 확보 여부에 의해 좌우될 전망이여서 현재 한·중·일 3국은 미래형 자동차 개발과 관련된 기술을 선점하기 위해 각축을 벌이고 있다. 무엇보다도 미래형 자동차 산업에 정부의 적극적인 지원이 요구된다. 또한 한·중·일 자동차 및 부품 포탈사이트 운영을 할 수 있도록 정부의 지원이 요구되며, 한·중·일 공통의 부품 인증 제도를 구축하는데도 앞장서 거래 촉진을 유도하여야 한다.

---

37) 한국자동차공업협회(www.kama.or,kr) 참고

3. 일반기계산업

일반기계산업의 기술은 매뉴얼화된 자본집약적 기술을 특징으로 하는 장치 산업과는 달리 장기간에 걸친 고도의 설계와 생산기술의 축적과 부품산업의 기술적 기반을 필요로 하기 때문에 한·중·일 3국간의 기술격차가 타 산업에 비해 큰 것이 특징이다.

현 시점에서 한·중·일 일반기계산업의 기술경쟁력 수준은 일본, 한국, 중국 순이며, 가격경쟁력은 중국, 한국, 일본 순으로 나타났다. 그러나 중국의 급속한 고도화로 3국간 기술경쟁력 차이는 좁혀지고 있고 상호 경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상된다. 특히 한국으로서는 기술 및 가격경쟁력 측면에서 확실한 경쟁 우위를 확보하지 못하고 있는 실정임을 감안하면, 좀 더 체계적이고 장기적인 투자를 통해 고도의 생산기술 기반을 시급히 구축해야 한다.

한·중·일 FTA가 체결될 경우 한국 일반기계산업의 대중 및 대일 민감 품목은 공통적으로 금형, 발전설비, 공작기계 건설기계 등이며, 특히 공작기계는 일본에 대해서는 경쟁열위 또는 경합관계에 있으며[38], 중국에 대해서는 경쟁우의를 차지하고 있으나, 후에 이 민감품목들이 한·중·일 FTA 체결에 따른 교역량 확대 등으로 더욱 증가할 것으로 예상된다.

중국에 대해서는 경쟁우위를 유지해야 하는데, 이를 위해서는 중국 수요자의 수요변화에 대응하여 맞춤형 제품을 공급하는 경쟁력의 강화가 필요하며, 일본에 대해서는 취약성을 극복하기 위한 노력이 필요하다.

그러나 우리나라의 주요 중소기업들은 대부분 영세업체로 이루어져 있기 때문에 주요 수출 품목도 한정되어 있는 실정으로, 중국 등의 세계수요에 신속하게 대처하는 능력이 취약하다.

따라서 일반기계산업부분의 경쟁력 강화를 위해서는 중소기업에 대한 적극적인 육성이 필요하다. 관련 설비 확충 및 급여수준 향상, 전문 연구·기술자의 우대정책과 사회적 위상 제고 등을 통해 첨단 기술력을 가진 중소기업을 적극 육성해야 한다.

그리고 지금까지는 국내 기술개발의 정책 방향이 산발적으로 일부 품목에 국한되어 추진되었으며, 단기성 지원을 중심으로 전개되어왔다. 또한 기업들도 설비 관련 투자

38) 한국공작기계공업협회, "한·중·일 FTA가 기계산업에 미치는 영향," 『공작기계』,제138호 (2004.4), p.67~69.

보다는 매출액 중심의 판매에 초점을 둔 전략을 추구해왔다. 그러므로 중소기업의 기술력 집약시스템 구축에 최우선을 두어야 할 것이다. 분산되어 있는 중소기업 기술력을 집약할 수 있는 시스템 구축에 중점을 둔 중장기적인 지원정책과 설비부문에 대한 투자를 하여 현재 수준을 상향 시켜 경쟁력을 확보해야 할 것이다.

그 뿐만 아니라, 금형부문 같은 경우는 중국 내 생산방식을 핵심부품과 범용부품으로 구분하여 현지 생산체제의 분업화를 적극 고려해야 하며, 핵심부품은 국내에서 집중적으로 관리 생산함으로써 자체 기술개발 보호 및 경쟁력 확보를 도모해야 한다.

마지막으로 한·일 일반기계산업의 기술격차는 당분간 해소되기 어렵다는 점을 생각하면 장기적인 관점에서 대일 경쟁력 강화방안을 모색해 보아야 한다.

4. 섬유산업

일반적으로 FTA는 무역장벽의 완화·철폐를 기본적으로 포함하고 있기 때문에, 이에 따른 시장진입 비용의 저하와 시장통합에 의한 규모의 경제효과 창출이라는 기회요인과 함께 국내외 시장에서는 경쟁 격화라는 도전요인이 병존한다. 한·중·일 FTA 협상시 정부 입장에서는 민감품목의 관세 유예화와 비관세장벽 철폐가 중요한 정책이슈가 될 것이다. 또한 2005년 1월부터 다자간 섬유협정의 폐지로 세계 섬유산업의 경쟁이 더욱 격화되고 있으므로, 정부는 한·중·일 FTA 뿐만 아니라 이러한 세계적 교역환경의 변화를 감안하여 한국 섬유산업의 발전방향을 모색해야 할 것이다. 한편 기업의 입장에서는 FTA추진을 섬유산업의 구조조정 촉진 및 산업구조의 고도화를 위한 계기로 삼아야 할 것이다

한·중·일 섬유산업의 FTA 추진시 대중 관계에서는 전반적으로 중국산 저가의류 수입확대로 국내 의류 봉제산업 붕괴가 우려되는 반면 한국의 고가의류는 수출 확대가 기대된다. 또한 대일 관계에서는 양국간 섬유·의류 무역이 크게 늘어나는 가운데 한국의 무역수지 흑자가 더욱 확대될 것으로 예상된다. 반면 일본과 경합관계에 있는 업체들은 일본제품의 내수시장 유입으로 인해 경영상 많은 어려움이 따를 것으로 염려된다.

따라서 섬유산업 부문에서 한·중·일 FTA가 체결될 경우 한국 정부는 경쟁력이 취약한 섬유산업의 민감품목에 대한 검토를 통해 적절한 관세유예조치가 필요할 것이

다.

앞으로 섬유산업의 발전을 위하여 기술개발단계에 있는 기능성 섬유나 산업용 섬유는 중요한 고려대상이 되어야한다. 그리고 중국과 일본의 비관세장벽에 대해서는 한·중·일 FTA 협상과정에서 비관세장벽의 철폐가 요구 되어야 한다.

또한, 한·중·일 FTA 뿐만 아니라 세계시장에서의 경쟁력을 제고하기 위한 섬유산업의 발전 방향이 모색되어야 할 것이다. 그래서 섬유산업의 구조조정과 관련하여 수익성이 없는 산업 분야는 과감히 축소하고, 우리가 경쟁력을 보유하고 있거나 또는 산업용 섬유와 같이 미래 성장유망분야에 한정된 경영자원을 집중해야 할 것이다. 말하자면 노동집약적 산업에서 기술 집약적 산업으로 탈피하여야 한다는 의미이다.

그러기 위해서는 R&D강화와 기술경쟁력 확보를 위해 핵심기술을 바탕으로 생산 시스템 구축 및 제품의 고부가가치화를 추구하고 친환경적인 고기능성, 고감성의 염색가공 기술도 개발해야 한다.

정부 입장에도 이처럼 기업 측면에서 구조조정과 대외환경 변화에 대처하는 기업을 지원하기 위해 세제감면, 산업기술자금 지원 등 금융 및 세제상의 혜택지원 방안도 마련해야 할 것이다.

5. 철강산업

한국의 철강산업은 세계적인 경쟁력을 갖추고 있으나 중국의 공급과잉에 따라 이미 선재, 철근 및 봉강류와 열연강판 등 중·저급재를 중심으로 중국에 남아도는 물량이 저가로 한국에 역류되는 추세를 보이고 있다. 이러한 추세는 중국의 많은 중소 철강업체에 대한 구조조정의 지연으로 앞으로 상당 기간 계속 될 전망이다.

그리고 일본의 철강산업은 한국보다 기술력이 상당히 앞서 있고 그 기술 격차도 상당 기간 지속될 것으로 전망되고 있다. 결국 한국 철강산업은 이 품목들에 대해 일본의 앞선 기술력을 따라잡는 동시에 빠르게 발전하고 있는 중국의 도전을 극복해나가야 하는 현실에 봉착해 있다.

따라서 우리나라 철강업체는 수입급증에 근본적인 대책을 위해 생산제품의 고급화를 추구하여 중국과의 제품 차별화를 도모해야 한다. 그러기 위해서는 지속적인 설비개선, 신제품 및 기술 개발에 대한 투자가 수반되어야 한다. 그리고 값싼 중국산 범용선

철강제품의 수입급증으로 어려움을 겪고 있는 국재 전기로업체, 선재업체 및 단순가공 위주의 단압업체 등은 비효율 설비의 과감한 감축과 국내외 기업간 M&A 을 통한 구조조정을 추진하여 중국 철강산업에 대처해야 한다.

한편, 특수강에 대한 일본의 기술력은 한국보다 상당히 앞서 가고 있어 기술력의 차이도 상당기간 지속될 가능성으로 전망된다. 이를 위해 국내 철강업계의 R&D투자와 노력이 필요하며 일본과의 기술협력 및 기술제휴 활동에 더욱 확대 심화시켜 노력을 기울려야 한다. 물론 일본이 쉽게 기술을 이전해주지도 않겠지만 단순히 수동적으로 일본에 기술이전을 원하기보다는 새로운 기술을 공동으로 개발 하고 개척하는 방향으로 모색해야 한다. 그리고 한・일간 공동기술개발은 특정 제품보다는 생산 공정에서 이루어질 때 실현가능성이 많다고 할 수 있다.

정부는 한・중・일 FTA를 통해 현재 1차 원료에 대해 부과하고 있는 높은 관세를 철폐해야 하며 일본의 표준 규정, 유통 장벽 등 다양한 비관세장벽과 중국의 수입제한 조치를 완화하도록 노력해야 한다.

6. 석유화학산업

석유화학분야에서 일본은 이미 성숙단계에 접어들어 세계적인 기술수준과 경쟁력을 가지고 있고, 한국은 중위의 기술수준과 가격경쟁력을 가지고 성숙진입단계에 있으며, 중국은 공급부족상황에서 이제 성장단계에 있기 때문에 3국간 FTA가 체결되었을 때 한국이 받게 될 영향을 쉽게 예상할 수 있다. 공급부족상태인 거대 중국시장의 진입장벽이 사라지기 때문에 대중 수출은 증가하겠지만, 다른 한편으로 국내시장에서 일본제품과의 경쟁은 더욱 격화될 것이다. 현재 3국간의 관세율 구조, 즉 중국의 관세율이 가장 높고 일본은 대부분 무관세이며 한국은 그 중간 수준을 유지하고 있는 상황 역시 그러한 추론을 가능하게 한다.[39]

따라서 한・중・일 FTA에 대비한 한국기업의 대응은 한편으로는 진입장벽이 사라진 중국시장을 효과적으로 확보하는 것이고, 다른 한편으로는 일본 고부가가치 제품의 국내시장 잠식을 억제하는 방향이 되어야 할 것이다. 하지만 현재 중국에서 석유화학

39) 이창재 외, “한・중・일 FTA; 제조업 부분의 대응전략”, 대외경제정책연구원, 2005 , p.346.

설비투자가 대규모로 이루어지고 있기 때문에, 장기적으로는 5~10년 후 중국의 공급부족이 상당 부분 해소되고 대규모 신규설비를 가진 중국기업이 가격경쟁력을 갖게 되었을 때를 대비해야 할 것이다.[40]

또한 한국기업은 중국시장을 선점하고 중국기업 수준의 가격경쟁력을 확보하기 위해서 대중 투자를 확대하는 방안을 마련하고 국내에서 다양한 형태의 산업구조조정을 통해 경쟁력을 높이는 방향을 모색해야 한다. 한때 외환위기에 구조조정을 통해 불황을 극복하기 위해 사업부문 매각이나 합법적이 설립이 있었으나 경쟁력 강화 효과는 없었다. 그러므로 앞으로의 구조조정 방향은 범용 석유화학제품분야에서 대형화가 이루어져야 하며 더 나아가 기존 화학업체를 중심으로 전문화학 제품분야로 특성화가 이루어져야 할 것이다.

그 외에도 R&D 확대와 고부가가치화를 통해 중국, ASEAN, 중동기업과는 다른 차별화된 시장을 공략하는 것도 모색해 보아야 한다.

정부도 한·중·일 FTA협상이 진행될 경우 일본의 대한국 수출증가를 우려하기보다 한국의 대중 수출을 확대하는 방향으로 관세 양허안을 한·일 FTA에 비해 훨씬 더 개방적으로 제출하는 것이 바람직하고 중국에 대해 수입허가, 수입물량제한, 사전승인과 같은 비관세장벽 철폐를 요구하고 반덤핑 제소를 줄이는 방안을 모색해야한다. 또한 완제품 원가절감을 위해 수입되는 원료에 대한 관세를 인하하는 방법도 고려해보아야 한다.

40) 김화섭, 상계서. p.34.

제 6 장 결 론

지역주의의 세계적인 확산추세는 WTO도 막을 수 없을 만큼 그 수가 급증하였으며, 세계 각국이 규모에 관계없이 자유무역협정에 참여하여 경제적 이익을 추구하고 있다. 세계경제에서 지역주의가 확산되고 보편화되고 있는 현 시점에서 지역무역협정을 더 이상 다자주의에 대한 배치되는 개념으로 보지 않고 보완적인 개념으로 보는 견해가 점점 설득력을 얻고 있다.

WTO 체제가 출범한 이후에도 신규 지역무역협정의 체결 추세가 계속되고 있는데, 이는 각 국이 통상정책 차원에서 전략적으로 지역무역협정을 적극적으로 활용하고 있기 때문이다.

한·중·일의 경우 동북아지역경제권이라는 틀 안에서 우선 일본과의 경제 교류의 협력이 가시화될 때, 북한과는 동일한 역내의 인접국으로서 경제교류가 활성화될 것이고 이에 따라 민족경제통일의 기초도 마련될 것이다. 또한 한반도는 지리적으로 한·중·일간의 중심부에 위치하고 경제발전이 중간단계에 있기 때문에 선진국인 일본과 이제 개방정책으로 경제발전을 시작하고 있는 중국을 연결하는 가교역할을 하기에 아주 적합한 것으로 평가된다. 아울러 동북아 협력구도는 정치적 안정의 기조위에서 경제협력을 촉진시켜 나가는 측면보다 경제협력을 통해서 정치적 안정화를 유도하는 성격이 있기 때문에 남북한 관계의 개선과 통일이라는 민족적 과제에 달성에도 크나큰 기여를 할 수 있을 것이다.

우리나라가 일본과 중국과 전면적인 자유무역협정(FTA)를 체결하려면 가장 낮은 단계인 양국간 투자협정(BIT)이 가장 먼저 이루어져야 하고, 각 국가간의 관세철폐의 품목선정에 있어서도 충분한 협의를 거쳐 부정적인 영향을 최소화하고 이익이 극대화될 수 있도록 해야 하겠다.

지역무역협정체결은 우리 경제에 미치는 영향이 클 것이므로 이에 대한 심도 있는 연구가 선행되어야 할 것이다. 관세인하 등 무역자유화의 효과뿐만 아니라 통상마찰 완화효과, 투자자유화의 효과 및 지역무역협정 체결에 따른 역외국으로부터 직접투자 유입효과, 기타 정치·외교·안보 측면에서 계량화할 수 없는 효과 등을 종합적으로 검토해야 할 것이다. 또한 농산물, 서비스 등 지역무역협정의 형성에 따라 국내업계가

민감하게 반응할 우려가 있는 부문에 대해서는 체계적인 영향평가도 선행되어야 할 것이다.

마지막으로 지역무역협정 체결 자체가 경제적 혜택을 가져다주는 것은 아니며, 지역무역협정 하에서 비교우위에 입각한 산업별 특화로 생산단가를 낮추고, 확대된 역내시장을 효율적으로 활용함으로써 지역무역협정의 혜택을 확대할 수 있을 것이다. 따라서 중요한 대외경제정책수단으로 지역무역협정을 적극 활용하는데 대한 국민적 공감대 형성과 더불어 우리나라의 관련 법, 제도 및 관행의 정비와 선진화에 박차를 가해야 한다.

또한 한・중・일 자유무역협정의 체결에 대한 우리의 대응방안으로는 정부의 입장에서는 첫째, 세계경제의 흐름을 파악하고 지역주의 확산에 적극적으로 대응하여야 한다. 둘째, 한・중・일간에 사회적・정치적으로 상호이해하며 양국간의 관계개선에 노력해야 한다.[41] 셋째, 우리나라의 산업구조 개선 및 선진국과 기술협력을 강화하여 국제경쟁력을 높여야 한다. 넷째, 일본과 중국을 중심으로 아시아 국가들과 통화・금융면에서도 협력을 강화해야 한다. 다섯째, 인터넷・디지털 시대를 맞이하여 급변하는 IT분야(정보기술)의 협력을 강화하여 미래의 산업에도 공동으로 대응하여야 한다.[42] 여섯째, 자유무역협정 시 상호 협력을 강화하기 위해서 협력위원회 구성 및 지역연구 활성화를 위해 노력하며 지역문제의 전문가를 양성하는데 주력해야 할 것이다.

기업의 입장에서는 첫째, 한・중・일 각 국의 경제단체와 교류협력을 강화하여야 한다. 둘째, 선진기업들과의 기술제휴 및 상호협력 증대를 위해 노력하여야 한다. 셋째, 기업들은 선진국과의 경쟁에서 우위를 확보할 수 있도록 제품개발과 시장 확보를 위한 최선을 다하여야 한다. 넷째, 급변하는 환경에 맞추어 경영전략을 개선하여 최근의 기업 환경에 적응할 수 있도록 해야 한다.

본 연구는 한・중・일 국가간에 자유무역협정(FTA)의 추진으로 인해 우리경제에 미치는 영향을 알아보고 협정의 추진 시에 발생할 문제점 해결을 위한 대응전략을 알아보았다. 그러나 기존에 발표된 문헌연구에만 의존하였기에 보다 정밀하고 실증적인 연구가 뒤따라야 하겠다.

---

41) 여기서 한국의 입장에서 일본 및 중국과의 쌍무적 협력 강화를 추진하는 동시에 이들을 하나로 묶는 동북아 협력체의 출범을 위해 한국이 나름대로의 역할을 수행함으로써 달성될 수 있다.

42) 나형근, “자유무역협정(FTA)어떻게 대응할 것인가?”. FKI(전국경제인연합회) 국제본부 미주협력팀, 2000.11, p.111.

참 고 문 헌

1. 국내문헌

강문성・박순찬・이창수. 『DDA규범분야의 협상의제별 주요쟁점과 시사점』. 대외경제정책연구원, 2003.

권영민 등. 『동북아 지역경제권 형성과 기업간 협력방안』. 한국경제연구원, 2005.

김계숙. “한국 섬유산업의 발전과 한・중 FTA에 관한 연구.” 석사학위논문, 숭실대학교 국제통상대학원, 2005.

김남두. “자유무역화와 경쟁구조 개선의 후생효과 추정.” 『국제경제연구』, 제6권 제1호, KIEA(한국국제경제학회), (2004. 4).

김석균. “FTA의 세계적인 확대와 한국의 대응전략." 『산업경제연구』, 제12권 제4호, KIEA(한국산업경제학회), (1999. 8).

김영근. “ 동북아 FTA정책과 남북경제 공동체 ” 현대 경제 연구원, 2004

김영한. “한・중・일 FTA의 경제적 효과분석.” 삼성경제연구소, 2000.

김완순. 『세계경제와 국제통상』. 무역경영사, 2000.

김화섭. 『한・중・일 경제협력의 발전방향』. 을유문화사, 2000.

나형근. “자유무역협정(FTA) 어떻게 대응할 것인가?” FKI(전국경제인연합회) 국제본부 미주협력팀, 2000.

남시경. “중력모형을 통한 한・중・일 철강 산업의 무역 자유화 효과 분석” 『POSRI 경영연구』 제4권 제2호 포스코 경영연구소, 2004

노재봉 ・ 정인교. “글로벌 시대의 FTA전략”.2005.

박번순 등. 『한국의 FTA전략』. 삼성경제연구소, 2003.

『아시아 경제, 공존의 모색』. 삼성경제연구소, 2005.

박종귀. 『FTA와 한국경제의 미래』. 새로운사람들, 2004.

서창배. “전 세계 지역무역협정의 최근동향.” 『 Weekly Review』, KIEP(대외경제정책연구원), (2000. 7)

석유화학공업협회. “한국석유화학공업협회, 중국석유화학공업협회, 일본석유화학공업협회”.

손찬현. “한・일 자유무역협정(FTA)의 구상: 평가와 전망.” KIEP(대외경제정책연구원), 2000.

신용대 등. “한・중・일 경제협력의 발전방향.” 『21세기 준비 연구보고서 시리즈』, 2000-13호, 산업연구원, (2000. 3).

우웅탁・정인교. “동아시아내 자유무역지대 창설의 경제적 효과." 『국제경제연구』, 제3권 제3호, KIEA(한국국제경제학회), (2000. 12).

유진석. 『중국의 WTO 가입 및 영향』. 삼성경제연구소, 1999.

“WTO가입 이후 중국경제의 향방과 대응.” 『 CEO 인포메이션』, 제322호, 삼성경제연구소, (2001. 11).

이경희. “지역무역협정(RTA)의 국제적 동향과 시사점.” 『세계경제』, 제2권 제9호, KIEP(대외경제정책연구원), (2001. 2).

이우광・유상영. “한・중・일 경제협력의 과제." 삼성경제연구소, 2000.

이창재 등. 『한・중・일 FTA의 경제적 파급효과 및 대응전략』. 대외경제정책연구원, 2005. 『 한・중・일 FTA 제조업 부분의 대응 전략 』 대외경제저책연구원, 2005.

전의천. “지역무역협정의 확산과 우리나라의 대응방안." 『경영경제연구』, 제23호 제2호, 조선대학교 경영경제연구소, (2001. 2).

전국경제인연합회. “한・중・일 FTA 추진현황과 시사점”, 제66호 2007.5.30

정인교. “지역무역협정의 확산과 우리의 대응방안." 『대외경제정책연구』, 제2권 제4호, KIEP(대외경제정책연구원), (1998. 12). 『2003년 한・중・일 FTA 협동연구의 총괄보고서.(2003)』

『한・중・일 FTA의 추진당위성과 선행과제』. 대외경제정책연구소 , 2004.

한국공작기계공업협회. “한・중・일 FTA가 기계산업에 미치는 영향.” 『공작기계』, 제138호 (2004. 4), 한국공작기계공업협회.

한국섬유산업연합회. “중국 섬유의 현황”, 2005.

한국수출입은행. “WTO체제 이후의 새로운 지역주의 움직임.” 『수은조사월보』, 1999.11.

한국은행 조사국 국제무역팀.『최근의 對日 무역수지 적자 확대요인과 시사점』. 한국은행, 2001.
한국철광협회. “산업별 전후방 연관 효과” 2004.
한철희. “동북아 경제권 형성과 한국의 대응방안.” 석사학위논문, 홍익대학교, 1996.
홍순영 등. 『SERI 전망 2005』. 삼성경제연구소, 2004.
황동언. 『중국의 성장 전략 변화와 우리의 대응』. 현대경제연구원, 1999.

2. 외국문헌

Anthony J. Venables, " Regional Intergration Agreement : a force for convergence or divergence?", World Bank and London School of Economics, June 1999.
Begsten, C. F., " Globalizing Free Trade", Foreign Affairs May/June. 1996.
Bhagwati, J., "Regionalism and Multilateralism: An Overview," in New Demensions in Regional Intergration, edited by J. de Melo and A. Panagariya, Cline, William, Reciprocity : A New Approach to World Trade Policy?, Policy Analyses in International Economics, Institute for International Economics, 1982.
Harald Sander and Anderas Inotai, ed., World Trade after The Uruguay Round, Routledge, 1996.
International Iron and steel Institute, Steel Statistical Yearbook , 2005.
Jama. " The Motor Industry of Japan " 2004.
Jeffery J. Shott, 2004, "Assessing US FTA Policy " , in Shott.
Kotis Koami, 중국통계연감, 일본통계연감, 일본공업통계표.
Krugman, P. 1991, "Is Bolateralism Bad?" in E. Helpman and A. Razin, eds., International Trade and Trade Policy, Cambridge, MA: MIT Press, 1991, 1.31
Levy, P.I., "A Political-Economic Analysis of Free Trade Agreements,"

American Economic Review 87, No. 4, 1997.
Phillips Golub. "중국- 새로운 경제거인 (한글판)." 『르몽드 디플로마티크』 10:47 , 2003.
UNCTAD. World Report, 2004년 제6호.

3. 인터넷 사이트

LG경제연구원	(http://www.lgeri.com/)
관세청	(http://www.customs.go.kr/)
국회도서관	(http://www.nanet.go.kr/)
대외경제정책연구원	(http://www.kiep.go.kr/)
무역진흥공사(KOTRA)	(http://www.kotra.co.kr/)
산업자원부	(http://www.mocie.go.kr/)
삼성경제연구소	(http://seriecon.seri.org/)
외교통상부	(http://www.mofat.go.kr/)
통계청	(http://www.nso.go.kr/)
한국수출입은행	(http://www.koreaewim.go.kr/)
한국은행	(http://www.bok.or.kr/)
현대경제연구원	(http://www.hri.co.kr/)
한국자동차공업협회	(http://www.kama.or.kr/)

저작물 이용 허락서

학 과	상업정보교육	학 번	20068114	과 정	석사
성 명	한글: 고 수 영 한문: 高 受 永 영문: Go Su Young				
주 소	광주광역시 북구 중흥동 326-29				
연락처	011-1775-8901 E-MAIL: rhrh00@hanmail.net				
논문제목	한글 : 한・중・일 FTA 의 경제적 효과에 관한 연구 영문 : A Study on Economic Effect on FTA Contracting among Korea, China and Japan				

본인이 저작한 위의 저작물에 대하여 다음과 같은 조건 아래 조선대학교가 저작물을 이용할 수 있도록 허락하고 동의합니다.

- 다 음 -

1. 저작물의 DB구축 및 인터넷을 포함한 정보통신망에의 공개를 위한 저작물의 복제, 기억장치에의 저장, 전송 등을 허락함
2. 위의 목적을 위하여 필요한 범위 내에서의 편집・형식상의 변경을 허락함. 다만, 저작물의 내용변경은 금지함.
3. 배포・전송된 저작물의 영리적 목적을 위한 복제, 저장, 전송 등은 금지함.
4. 저작물에 대한 이용기간은 5년으로 하고, 기간종료 3개월 이내에 별도의 의사표시가 없을 경우에는 저작물의 이용기간을 계속 연장함.
5. 해당 저작물의 저작권을 타인에게 양도하거나 또는 출판을 허락을 하였을 경우에는 1개월 이내에 대학에 이를 통보함.
6. 조선대학교는 저작물의 이용허락 이후 해당 저작물로 인하여 발생하는 타인에 의한 권리 침해에 대하여 일체의 법적 책임을 지지 않음
7. 소속대학의 협정기관에 저작물의 제공 및 인터넷 등 정보통신망을 이용한 저작물의 전송・출력을 허락함.

2008년 월 일

저작자: 고 수 영 (서명 또는 인)

조선대학교 총장 귀하