

국 제 지 역 학 석 사 학 위 논 문

한 · 일 FTA와 한국의 자동차산업
- 내부협상의 중요성을 중심으로 -

2006년 2월

부 경 대 학 교 대 학 원

국 제 지 역 학 과

김 동 하
국 제 지 역 학 석 사 학 위 논 문

한 · 일 FTA와 한국의 자동차산업
- 내부협상의 중요성을 중심으로 -

지 도 교 수 김 진 기

이 논문을 국제지역학석사 학위논문으로 제출함

2006년 2월

부 경 대 학 교 대 학 원

국 제 지 역 학 과

김 동 하

김동하의 국제지역학석사
학위논문을 인준함

2006년 2월

주	심	정치학박사	이	홍	종	인
위	원	정치학박사	김	진	기	인
위	원	경제학박사	고	종	환	인

목 차

I. 서론	1
1. 연구의 목적	1
2. 기존연구에 대한 검토	3
3. 연구방법 및 연구의 필요성	5
II. 내부협상의 중요성에 대한 고찰	8
1. 내부협상의 의미	8
2. 양면게임의 이론	13
3. 내부협상의 5대 결정요소	17
4. 소결론	21
III. 한·일 FTA의 타당성	22
1. 한국과 일본의 FTA 추진배경과 현황	24
2. 바람직한 FTA 대상국으로서의 일본	31
3. 한·일 FTA 추진의 필요성	36
4. 한·일 FTA 체결을 위한 추진현황	39
5. 한·일 FTA의 경제적 효과	42
6. 소결론	48
IV. 한·일 FTA 체결이 한국자동차산업에 미치게 될 영향	50
1. 한국자동차산업의 현황	50
2. 한·일 자동차산업의 경쟁력 비교	56
3. 일본의 무역장벽: 관세 및 비관세장벽	62

4. 한·일 FTA 체결로 인해 예상되는 파급효과	70
5. 한국자동차산업의 앞으로의 과제	78
6. 소결론	80
 V. 내부협상 타결을 위한 정책적 과제	81
1. 내부협상의 5대 결정요소로 본 한국정부와 자동차산업간의 협상	81
2. 한국의 자동차산업을 둘러싼 정부와 산업간 내부협상	84
3. 정부의 기존 지원정책의 문제점과 개선방안	84
4. 한국정부의 자동차산업 지원정책 추진방향	88
5. 소결론	95
 VI. 결론	97
 참 고 문 헌	100

표 목 차

<표 II-1> 내부협상의 5대 결정요소와 내부협상의 난이도	8
<표 III-1> 한국의 FTA 추진현황과 개요	27
<표 III-2> 한·일 FTA 협상관련 주요일정	40
<표 III-3> 협상분야 및 개요	41
<표 III-4> FTA에 의한 경제적 효과	45
<표 III-5> 한·일 FTA 체결의 경제적 효과	47
<표 IV-1> 한국자동차산업의 완성차실적	51
<표 IV-2> 자동차부품산업의 실적 및 전망	52
<표 IV-3> 세계자동차생산 현황	53
<표 IV-4> 자동차산업의 국민경제적 비중	54
<표 IV-5> 한·일 자동차산업의 수급구조 비교	56
<표 IV-6> 한국자동차산업의 對日 무역특화지수	58
<표 IV-7> 한·중·일 자동차부품의 기술수준 변화추이	61
<표 IV-8> 한국과 일본의 자동차 관세율 비교	63
<표 IV-9> 일본의 인증제도	69
<표 IV-10> 주요국별·업체별 수입자동차 판매추이	72
<표 IV-11> 한·일 FTA 체결시 한국자동차산업의 생산변화	75
<표 V-1> 사업재구축과 지원조치	87

그 립 목 차

<그림 II-1> X와 Y의 협상에서 양측 원셋의 크기	6
--------------------------------------	---

The Korea-Japan FTA and The Korean Automobile Industry
- Focusing on The Importance of Internal Negotiation -

Kim, Dong - Ha

Division of International Area Studies, Graduate School.

Pukyong National University

ABSTRACT

The Korea-Japan FTA negotiation is in a deadlock after 'The sixth Negotiation'. It was caused by the domestic situations which are not ready for the Korea-Japan FTA. In other words, both governments started the negotiation without resolving domestic problems. This became a serious obstacle to their negotiation. Especially in the case of Korea, the automobile industry will sustain a loss in the FTA with Japan, however, there are no fully complementary measures from the Korean Government. Consequently the workers of the automobile industry are complaining about them. Therefore the Korean Government must solve the internal problems prior to the FTA negotiation with Japan. 'Internal Negotiation' with the Korean automobile industry is of the utmost importance.

The objectives of this study are, first, to understand the meaning of internal negotiation and determine its importance. Second, to examine the validity of the Korea-Japan FTA. Third, to analyze its projected influence on the Korean automobile industry during the Korea-Japan FTA. Fourth, to determine how the Korean Government should make progress in internal negotiation with the Korean automobile industry.

First, internal negotiation means arriving at a consensus with the interested parties, before starting negotiation with foreign countries. In a

trade agreement, internal negotiation should consider more prominent than foreign negotiation. Because foreign negotiation is only an official announcement of the resolutions that stem from internal negotiation. Therefore to progress foreign negotiation more smoothly, the Government should enhance internal negotiation.

Second, a benefit of the Korea-Japan FTA is that they complement each other. On this account, it will bring economic profits to both countries during in the long run. However, in the case of Korea, the trade balance toward Japan will maintain a short term deficit. Because of this some business sectors will sustain a loss. So political support is necessary for those business sectors. On the other hand, Korea's competitive strength will improve in the long run.

Third, the automobile industry is one of the key industries of the Korean economy. But this industry will have negative repercussions from contracting the Korea-Japan FTA, because Japan holds a dominant position in the automobile industry. And Japan has not levied tariffs for a long time, and the Korean automobile exports to Japan might not improve. In this situation, the Korean automobile industry needs to watch for an opportunity of 'economy of scale' to gain an advantage over their Japanese competitors.

Fourth, to reach an understanding of internal negotiation, the Korean Government should promise political supports to the automobile industry. To support the domestic automobile industry, the Government needs to help improve the competitive power of the automobile industry. For example, supporting Research & Development(R&D) of high technology. Moreover during the FTA negotiation with Japan, the Korean Government needs to secure a legal delay of removing the tariff barrier and inquire that Japan reforms their currency structure in order to make a softer entrance into the Japanese market.

Finally, the Korean Government must recognize the importance of internal negotiation. It needs to understand the influence of the Korean automobile industry while contracting the Korea-Japan FTA. In addition, in order to reduce the negative effect of the Korea-Japan FTA, the Government must provide political supports to expedite a more desirable

internal negotiation within the automobile industry.

Key Words: The Korea-Japan FTA, The Korean Automobile Industry,
Internal Negotiation, Political Supports

I. 서론

1. 연구의 목적

한국과 일본의 양국정상간의 한·일 FTA 협상은, 2005년내 타결을 목표로 2003년 12월 22일 서울에서 열린 제1차 협상을 시작으로 본격적인 정부간 공식협상에 돌입하였다. 그 후 협상은 2004년 11월 3일 동경에서 열린 제6차 협상까지 진행되었다. 하지만 그 후 양국정상간의 협상은 아무런 진전을 보이지 못하고 있고 이는 마치 협상을 미루는 듯이 보였다. 이에 일본측은 “한국정부와 기업은 한·일 FTA의 부정적인 측면만 강조하고 있다”라고 주장하고 있고, 한국측은 “일본측이 자국의 농업보호 등을 위해 FTA 체결을 꺼리고 있다”라고 주장하고 있다¹⁾. 이러한 주장들로 볼 때, 그 내면에는 상호변영 가능한 한일관계의 구축을 위해서는 FTA 체결이 옳다고 보고 있으나, 그 이익을 어느 한쪽이 독점해가지 않을까하는 상호간의 불신이 자리 잡고 있다고 생각해 볼 수 있다. 따라서 한·일 FTA가 한·일 양국에 있어서 과연 올바른 것인가 다시 한번 생각해 볼 필요가 있을 것이다.

그리고 위의 한·일 양측의 주장을 보면 서로 FTA 체결로 인해 피해를 볼 것으로 예상되는 상대방의 자국내 보호를 비판하고 있다고 해석될 수 있다. 이는 FTA 체결에 대응한 국내 여건이 완비되어 있지 않음에 기인한다. 다시 말해 자국내 문제를 잘 해결하지 못한 상황에서 협상을 시작하였기 때문에 체결 후 생길 여러 가지 문제점들이 걸림돌이 되어 체결을 미루는 듯한 상황에까지 가게 된 것이다.

1) 한국농촌경제연구원 <http://www.krei.re.kr/> (검색일 2005. 07. 28)

한국의 경우 한·일 FTA 체결을 통해 큰 손실을 입을 것으로 예상되는 산업부문 중에는 자동차산업이 포함되어 있다. 자동차산업은 제조업 전체 생산의 11.1%, 부가가치의 10.9%, 고용의 8.0%, 국가총세수의 17.8%를 차지하는 국가 주력 기간산업중 하나이다. 또한 수출 327억불, 무역수지 흑자 285억불로 전략적 수출산업이기도 하다. 하지만 이 부문에서 한국이 일본에 비해 경쟁력이 떨어지기 때문에 FTA 체결후 수입증가로 한국 자동차업계의 피해가 예상된다. 이에 한국자동차공업협회(회장 김동진) 등 자동차 관련 4개 단체는 일본과의 FTA 협상이 예정대로 2005년에 타결될 경우 국내 자동차산업에 일방적 불이익을 안겨줄 것이라며 이에 대한 적절한 대책 수립을 정부에 촉구하였다(한겨레신문 2004/11/30). 따라서 일본과의 FTA 협상을 원활히 진행시키기 위해 한국정부는 한국 자동차산업과의 협상 즉, 내부협상의 중요성을 인식하여야 한다. 그리고 자국의 자동차산업을 한·일 FTA의 영향으로부터 보호하기 위한 보완대책을 먼저 마련해야 할 필요가 있다.

본 논문의 목적은 다음과 같다. 첫째, 내부협상의 의미와 그 중요성에 대해 알아본다. 일반적으로 두 국가간의 협상이라고 하면 양국 정부간의 대외협상을 먼저 떠올리게 된다. 하지만 대외협상에 앞서 정부는 자국내의 이해관계자들과 대외협상안에 대해 우선적으로 의견을 나누고 그들을 납득시켜야 한다. 즉, 이해관계자들과 내부협상을 해야 한다. 만약 이러한 과정을 거치지 않을 경우 대외협상중 혹은 협상 타결후 국내 이해관계자들의 반발이 일어날 수 있다. 따라서 대외협상을 원활하게 진행을 위해서는 내부협상이 필수불가결하기 때문에 그 의미와 중요성에 대해 알아보겠다.

둘째, 한국과 일본이 서로간의 FTA를 체결하는 것이 과연 타당한 것인가에 대해 재고해 본다. 한·일 양국은 한·일 FTA가 양국 경제에 이익

을 가져다줄 것이라는 판단하에 정부간의 협상을 시작하였으나, 제6차 협상이후 교착상태에 빠지게 된다. 이러한 상황에서 한·일 FTA 그 자체가 과연 올바른 것인지에 대한 의문을 가질 수 있다. 따라서 한·일 FTA 체결이 양국의 국가 전체를 위해 올바른 것인지에 대해 다시 한번 검토해보겠다.

셋째, 한국의 자동차산업이 일본과의 FTA를 통해 어떠한 영향을 받게 될 것인가에 대해 분석해본다. 한국의 주력 기간산업인 자동차산업은 한·일 FTA 체결을 통해 상당한 영향을 받을 것으로 예상되고 있다. 그렇다면 FTA가 구체적으로 어떠한 영향을 미칠 것이며, 이를 통해 한국자동차산업과 자동차시장은 어떻게 변할 것인가에 대해 살펴보고자 한다.

넷째, 한국정부가 국내자동차산업과의 내부협상을 어떻게 진행시켜야 하는가에 대해 연구해 본다. 한·일 FTA를 통해 한국자동차산업이 부정적인 영향을 받게 된다면 자동차산업측에서는 일본과의 FTA에 반대 의사를 표명할 것이다. 그렇기 때문에 한국정부는 일본과의 대외협상에 앞서 국내자동차산업과 내부협상을 통해 해당산업의 이해관계자들을 설득해야 할 것이다. 자동차산업이 한·일 FTA를 통해 손실을 입을 것으로 예상된다면 정부측에서는 이에 대한 정책적 지원책을 마련해 줄 필요가 있다. 따라서 한국정부가 국내자동차산업과의 내부협상 타결을 위해서는 어떠한 정책을 펼쳐야 하는가에 대해 연구해 보도록 하겠다.

2. 기존연구에 대한 검토

한·일 FTA에 관한 연구는 이미 정인교(2001a, 2001b, 2001c), 조석홍·김만길(2002), 광진오(2004), 김양희(2004), 박순찬(2004), 정승연(2004) 등에 의해 연구되었다. 이들의 연구에 의하면 한·일 FTA는 부

정적인 효과보다도 긍정적인 효과가 크다는 것이다. 특히 정인교(2001b:7)는 “FTA로 보호장벽이 철폐되고 경쟁이 촉진되면 기업들은 생존차원에서 전략적인 제후를 강화할 수밖에 없고, 이 과정에서 한·일 양국이 안고 있는 중복·과잉 투자문제를 효과적으로 해소해 나갈 것이며 이를 통한 장기적·동태적 효과는 실로 엄청날 것으로 추정 된다”라고 하며 한·일 FTA를 적극적으로 추진할 필요가 있다는 것을 역설하고 있다. 하지만 그러한 효과는 국가 전체적 측면에서는 이익이 될 수 있으나 국내 산업에게는 다소 해가 될 수도 있다는 점에 주목할 필요가 있다.

한·일 FTA는 중장기적 측면에서는 긍정적으로 작용될 수 있으나 그 과정에서 국내산업들이 겪게 될 것으로 예상되는 문제들에 대해서도 고려해 볼 필요가 있다. 손찬현·윤진나(2001), 김혜민(2002), 이훈범(2002), 전국경제인연합회(2004)는 한·일 FTA가 한국의 주요산업에 미칠 산업별 경제효과에 대해 분석하였다. 이들에 의하면 한국의 주요산업 중에서도 자동차산업의 경우 한국이 일본에 비해 상대적으로 열위에 있기 때문에 일본과의 FTA로 인해 피해를 입을 것으로 예상된다고 한다. 구체적으로 어떠한 피해를 입게 될 것인가에 대해 조철(2004)은 관세철폐로 인해 한국자동차의 일본진출보다 일본자동차의 한국진출이 증가할 것으로 전망하였다. 유관영·사공목(2004), 정인교(2004)는 위의 연구보다 더욱 심도 있게 한·일 FTA와 관련된 한국자동차산업을 연구하였다. 그들의 결론은 정부로부터의 정책적 지원을 받을 필요가 있다는 것이었다. 또 이를 실현하기 위해서는 정부와 자동차산업 상호간의 의견조정이 필요하다는 것이 그들의 의견이었다.

내부협상에 관한 연구는 대외협상(외부협상)에 비하면 상대적으로 적은 편에 속한다. 이에 퍼트남(Putnam 1988)은 양면게임(Two-Level Games) 이론을 통해 대외협상뿐만 아니라 내부협상에도 관심을 가져야

할 필요가 있다고 주장하였다. 국내에서도 김기홍(2002, 2004), 안세영(2003), 유규열(2004)이 내부협상의 중요성에 강조하고 있다. 특히 안세영(2003)은 퍼트남(Putnam 1988)의 양면게임 중에서도 윈셋의 결정요소를 다시 ‘내부협상의 5대 결정요소’로 나누어 분석하였다. 이 5대 결정요소는 내부협상의 난이도를 측정하기 위한 것이다. 유규열(2004)의 경우, FTA에 의한 한국내의 각 산업별 영향을 분석하고, 양면게임의 윈셋 이론과 내부협상의 5대 결정요소를 바탕으로 앞으로의 국내정책방향을 제시하였다. 하지만 그의 연구는 복수의 산업에 대한 분석이었기 때문에 자동차산업에만 집중된 것은 아니었다. 그렇기 때문에 자동차산업에 집중된 내부협상의 연구가 필요하다.

요컨대 한·일 FTA를 적극적으로 추진할 필요는 있으나, FTA 체결이 국내산업에게는 다소 해가 될 수도 있다는 점에 주목해야 한다. 피해를 입게 될 대표적인 국내산업 중에는 자동차산업이 있는데, 이 자동차산업의 피해를 줄이기 위해서는 정부와 자동차산업간의 의견조정을 통해 정책적 지원을 받을 필요가 있다는 것이다. 이를 위해서는 한국정부와 한국자동차산업간의 내부협상에 관한 연구가 요구된다. 따라서 자동차산업에 한정된 내부협상에 관한 연구가 필요하기 때문에 본 논문에서는 한국정부와 한국자동차산업간의 내부협상에 초점을 두고 그 추진방향에 대해서 연구해 보도록 하겠다.

3. 연구방법 및 연구의 필요성

본 논문의 주된 연구방법은 문헌연구이다. 다시 말해 다른 연구자들의 저서, 논문 등의 기존연구를 중심으로 논문이 구성된다. 구체적으로 본 논문은 내부협상에 관한 연구, 한·일 FTA의 경제적 효과에 관한 연구, 한

· 일 FTA가 한국자동차산업에 미치는 영향에 관한 연구 등의 기존연구에 대한 검토를 바탕으로 구성된다. 위와 같은 기존연구들을 바탕으로 내부협상의 중요성에 대한 고찰, 한·일 FTA가 과연 양국 경제에 있어서 올바른 것인지에 대한 재고, 일본과의 FTA로 인해 한국자동차산업에 발생할 문제, 그리고 이러한 문제를 사전에 해결하기 위한 한국정부와 한국자동차산업간의 내부협상의 추진방향에 대해 연구하고자 한다.

전술한 기존연구에 대한 검토를 보면 내부협상의 측면에서 한국정부와 자동차산업간의 협상에 대해 심도 있게 다룬 연구가 부족하다는 것을 알 수 있다. 따라서 앞으로 재개될 한·일 FTA 정부간 협상이 원활하게 진행되기 위해서는 본 연구와 같이 내부협상에 중점을 둔 연구가 많이 필요할 것이다.

내부협상에 관한 연구에 있어서는 퍼트남(Putnam 1988)의 양면게임이론 중에서 ‘원셋의 결정요소’를 토대로 안세영(2003)이 발전시킨 ‘내부협상의 5대 결정요소’를 분석의 틀로 삼는다. 이것을 한국자동차산업과 정부간의 협상에 적용시켜 내부협상의 난이도를 측정해 보고, 앞으로의 내부협상의 방향에 대해서 제시해보도록 하겠다.

본 논문의 구성은 다음과 같다. I 장에서는 전술하였듯이 연구의 목적, 기존연구에 대한 검토, 연구방법 및 연구의 필요성에 대해 제시하였다. II 장에서는 한·일 FTA의 타결을 위해 필요한 내부협상의 중요성에 대해 고찰해본다. III장에서는 한·일 FTA에 관한 기존연구를 바탕으로 FTA 체결이 양국(특히 한국)을 위해 올바른 것인가에 대해 살펴본다. IV장에서는 한·일 FTA 체결에 따른 한국자동차산업의 영향에 대해 알아보도록 하겠다. V 장에서는 한국의 자동차산업을 둘러싼 정부와 자동차산업간 내부협상의 추진방향에 대해 살펴보도록 한다. 마지막으로 VI장에서는 각장들에서 도출된 결과들을 정리하여 앞으로의 한·일 FTA 협상의 방

향을 제시하고자 한다.

Ⅱ. 내부협상의 중요성에 대한 고찰

국내이익집단의 반발은 정부의 대외협상에 무시하지 못할 영향을 미친다. 또한 양국 정부간의 합의에 의해 마련된 대외협상안이 국내이익집단의 반발을 극복하고 국회의 비준을 받는다는 상당한 어려움이 따르고 심할 경우 파기되기까지 한다. 이러한 면에서 볼 때 통상협상은 외국과의 협상뿐만 아니라 국내 이해관계자의 반발까지도 조정해야 한다(안세영 2003:437-438). 따라서 본장에서는 내부협상은 무엇이며, 그리고 그것이 왜 중요하며, 또 어떻게 외부협상(대외협상)에 영향을 미치는가에 대해 알아보도록 하겠다.

1. 내부협상의 의미

(1) 내부 협상과 외부협상

국가간의 협상을 위한 협상테이블에 앉아 실제로 협상을 하는 협상대표들은 협상과 관련된 입장과 전략을 그들 마음대로 결정하는 것이 아니다. 최소한 그들이 속한 정부부처의 의견을 종합한 것이고 정부부처의 의견은 협상대상과 관련된 업계의 의견을 어느 정도 반영한 것이어야 한다. 국가간의 협상은 2가지 방향 즉, 외부협상과 내부협상을 통해 분석될 수 있고 FTA 협상도 이와 동일한 구조를 가지고 있다.

외부협상이란 협상대상국 협상대표들이 벌이는 외형적인 협상을 의미하고, 내부협상이란 협상국내부에서 협상과 관련된 방향을 결정하는 협상을 의미한다(김기홍 2002:267). 한·일 FTA를 예로 들어 보면, 외부

협상은 한국과 일본의 협상가들이 만나서 진행하는 협상을 의미하고, 내부협상은 협상가들의 협상지침과 협상전략을 결정하기 위해 자국내 이해관계자들과 벌이는 의견조정과정을 뜻한다. 그래서 협상을 제대로 이해하기 위해서는 이 양자의 협상과정을 모두 이해할 필요가 있고, 그 중에서도 내부협상에 대한 이해는 더욱더 중요하다.

협상을 이렇게 내부협상과 외부협상의 이원적 구조로 이해하면, 협상력 역시 내부협상력과 외부협상력의 이원적 구조로 이해할 수 있다. 바꿔 말하면 외부협상력은 외부협상에서 협상의 대표들이 가질 수 있는 협상력을 의미하고, 내부협상력이란 내부적으로 협상에 대한 입장과 전략을 결정하는 과정에서 발생하는 일종의 힘과 영향력을 의미한다. 하지만 내부협상력은 그 자체로서 국가간 협상에 영향을 미치기보다는 외부협상의 과정을 통해서 영향을 미치게 된다. 그런 점에서 외부협상과 내부협상은 보완적인 관계를 가진다고 할 수 있다. 협상가 사이에서 행해지는 외부협상은 협상가의 국내에서 행해지는 내부협상의 반영에 지나지 않는다는 것이다. 달리 말하면 국가간 협상이란 협상당사국등의 내부협상에 의해 정해진 협상의제에 대한 견해들을 당사국들을 대표하는 협상가가 서로 교환하는 것이라고 할 수 있다. 그러므로 협상의 방향을 결정하는 것은 일차적으로 외부협상이 아니라 사실상 내부협상이라고 할 수 있다. 하지만 협상의 최종결과는 내부협상과 관련된 힘, 즉, 내부협상력을 외부협상에서 어떻게 활용하느냐에 달려 있다(김기홍 2002:269-270).

(2) 바람직한 내부협상 진행방법

바람직한 내부협상 진행방법은 다음과 같다. 첫째, 이해관계자를 협상 과정에 포함하는 메커니즘을 만들어야 한다. 가장 먼저 통상협상과 관련

된 이해관계자 혹은 단체를 협상과정에 포함시키는 노력이 필요하다. 이것은 지금까지의 한국의 통상협상에 있어서 이해관계자의 의견이 형식적으로만 반영되고 있었기 때문이다(김기홍 2002:275-276). 예를 들어, 자동차와 관련된 통상협상이 진행될 경우 자동차업계의 의견을 듣기는 하지만 어디까지나 형식적인 행위에 그치는 경우가 많았다는 것이다. 그러나 이해관계자를 협상의 과정에 포함시킨다는 것이 이해관계자를 협상의 대표로 파견한다는 것을 의미하는 것은 아니다. 그것은 이해관계자에게 협상과 관련된 모든 정보를 제공하고 협상의 주요 현안에 대하여 충분한 의견을 발표할 기회를 준다는 것을 의미한다. 그리고 협상과 관련된 모든 정보를 가지고 다시 한번 이해관계자가 자신의 태도를 결정할 기회를 준다는 것이다. 이러한 과정을 거쳐 결정되는 협상대표의 입장에 대해서 이해관계자도 나중에 다른 말을 하기 어렵기 때문이다(김기홍 2002:276).

둘째, 협상에 비판적인 여론의 힘을 등에 업을 필요가 있다. 진행되고 있는 통상협상에 대해 여론이 비판적일 경우, 그 비판적인 여론을 협상력 제고방안으로 삼을 줄 알아야 한다는 것이다. 이러한 태도는 지금까지 통상협상 그 자체에 대해 비판적인 의견이 많을 경우 협상가들이 지나치게 위축된 자세로 협상에 임하는 경우가 많았다는 반성에 기인한다. 협상자체를 무산시킬 정도로 반대여론이 강할 경우에는 매스컴과의 협력을 통해 그 여론을 바꿀 필요가 있지만 적당한 정도의 부정적 여론은 협상가의 입지를 강화시킨다는 것을 명심할 필요가 있다(김기홍 2002:276). 예를 들어 한·일 FTA를 통해 자동차부문의 협상에 있어서 한국의 자동차산업 근로자들의 반발이 심하다는 것을 이유로 협상상대국인 일본에게 양보를 요구할 수 있다는 것이다.

셋째, 매스컴에 충분한 정보를 제공해야 한다. 매스컴은 일반국민의

여론을 전달하는 도구인 동시에 일반국민을 대상으로 협상에 대한 정보를 제공하여 여론을 인도할 수 있는 매개이기도 하다. 협상 관련자는 매스컴의 이러한 속성을 충분히 인식하여 협상의 모든 과정에서 매스컴과 유기적인 관계를 가지는 것이 바람직하다. 이러한 측면에서 매스컴 종사자가 협상이 종결될 때까지 협상에 참여할 수 있는 협상 메커니즘을 만들 필요가 있다. 이런 메커니즘이 만들어질 경우 협상관련 기사의 비전문성을 탈피할 수 있고, 협상의 보도에 전략적 관점을 유지할 수 있다(김기홍 2002:277). 즉, 매스컴의 보도 또한 내부협상력 제고를 위한 방도로 사용될 수 있다는 것이다.

넷째, 다시 협의할 수 있는 기회를 충분히 가져야 한다. 이해관계자를 협상과정에 포함하고 매스컴과 친밀한 관계를 유지하는 경우 내부의 입장이 비교적 순조롭게 결정될 수 있다. 그러나 이러한 과정을 통해 결정되는 것이 최종적인 입장은 아니다. 협상에는 상대방이 있기 때문에 협상상대방과의 의견차이가 있을 수 있다. 그렇기 때문에 한국의 입장을 재협의할 수 있는 여건과 절차가 구비되어야 한다. 이러한 재협의 과정을 위해서라도 이해관계자가 협상의 과정에 포함될 수 있는 메커니즘이 필요하다(김기홍 2002:277-278). 만약 한·일 FTA 협상에서 한국에게 있어서 불리한 자동차부문을 협상에서 제외하기로 결정했다고 하더라도 일본측이 ‘자동차무역이 제외된 FTA 체결은 인정할 수 없다’는 태도를 취할 때 한국은 기존의 입장을 재협의 할 필요가 있다. 한국은 무역의존도가 높기 때문에 피해가 생긴다고 자동차무역 그 자체를 거부할 수는 없기 때문이다. 그러므로 자동차 시장개방과 관련한 협의 과정에서 왜 자동차 시장개방 문제가 포함될 수밖에 없는지 자동차산업의 종사자에게 협상과정에 대한 이해를 구하도록 하고 피해가 예상될 경우 적절한 피해보상안 혹은 구조조정안을 상의할 수 있어야 한다.

다섯째, 상대국의 내부협상에 영향을 미칠 수 있는 방안을 확보해야 한다. 협상상대국 역시 자신의 협상방안을 결정하기 위해서는 자국내 내부협상과 같은 협의 절차를 거쳐야 한다. 그러므로 상대국의 내부협상에 영향을 미칠 수 있는 방안을 확보할 수 있다면 이는 결과적으로 한국의 협상력 제고로 연결될 수 있다. 상대방의 내부협상에 영향을 주는 방법으로는 상대국에 거주하는 한인교포를 통해 한국의 입장을 상대국에게 홍보하거나 한국의 입장에 대한 공감대를 형성하는 것, 상대국의 언론을 통해 한국의 입장과 견해를 밝히는 것 등이 있다. 그 밖에 정기적으로 고위관리를 상대국에 파견하여 기자간담회 혹은 유사한 방법으로 한국의 입장을 밝히는 것도 하나의 방법이다. 중요한 것은 이러한 전략을 일회성이 아닌 협상이 종결될 때까지 지속할 필요가 있다는 것이다(김기홍 2002:278).

여섯째, 정부가 협상의 전략수집과 관련하여 할 수 있는 가장 기초적인 일은 협상과 관련된 모든 정보를 모든 이해관계자나 당사자에게 전하도록 노력해야 한다는 것이다. 이러한 의미에서 정부의 2가지 활동은 설득과 교육으로 요약할 수 있다. 설득의 대상에는 내부협상력에 영향을 끼치는 모든 단체가 포함되며, 경우에 따라서는 국회도 이에 포함되어야 한다. 특히, 국회에 대한 설득은 협상의 결과에 대한 국회의 비준이 필요한 경우 그 필요성이 두드러진다. 교육은 협상에 대해 잘못된 인식을 가지고 있거나, 협상으로의 동참을 유도해야 할 때 혹은 이해당사자들 사이의 이해관계를 조정해야 할 때 ‘사실 확인(fact finding)’의 형태로 시행될 필요가 있다(김기홍 2002:279).

일곱째, 피해가 예상되는 부문에 대한 대응방안을 합의를 통해 마련해야 한다. 통상협상의 결과는 경제의 모든 부문과 이해당사자에게 경제적 혜택만 주는 것이 아니다. 협상에는 분명히 상대가 있고 협상이 반드시

자국에게만 유리하기를 기대할 수 없기 때문이다. 그러므로 피해가 예상되는 부문에 대한 대응방안, 구조조정 혹은 피해보상방안 등이 사전에 논의될 필요가 있다(김기홍 2002:280). 특히 한·일 FTA를 통해 피해를 입을 것으로 예상되는 자동차산업은 한국의 기간산업이기 때문에 반드시 사전합의를 이루어야 한다.

2. 양면게임 이론

퍼트남(Robert D. Putnam 1988)은 양면게임(Two-Level Games)이론을 통해 한국가의 대외경제정책을 포함한 대외정책이 자체의 사회구성요인 그리고 국가구조에 의해 일방적으로 결정되지 않음을 제시하고 있다. 양면게임에서는 협상에 임하는 주요 정책결정자가 자신의 선호뿐만 아니라 사회전반 또는 자신의 지지 세력도 만족시킬 수 있는 공통분모하에서 정책을 선택하고 협상 전략을 구축하게 된다. 게다가 한 국가의 대외경제정책이나 협상전략은 자국뿐만 아니라 상대국의 사회세력까지도 만족시킬 수 있는 윈셋(win-set)을 구하는 동시에 부정적 파급효과를 극소화시키는 적정선에서 채택될 수 있다는 논리를 제시한다(Putnam 1988:430-435). 이처럼 퍼트남(Putnam 1988) 역시 협상에 있어서 내부협상의 중요성을 강조하고 있다는 사실을 알 수 있다.

(1) 양면게임의 논지

퍼트남(Putnam 1988)의 양면게임의 논지는 다음과 같은 4가지 단계로 구분하여 정리할 수 있다(김태현 외 1995:21-23에서 재인용).

첫째, 국제정치와 국내정치를 엄격히 구분해 온 기존의 선행연구에 대

한 비판이다. 퍼트남(Putnam 1988)은 국제정치와 국내정치가 서로 불가분으로 밀접하게 연계되어 있음에도 불구하고 분석적 편의를 위해 양자를 분리하여 취급해 온 국제정치학의 관행을 지적하고 나아가 양자의 연계를 이론화하려고 한 기존의 선행연구도 만족할 수 없는 것이라고 비판하였다. 즉, 기존의 선행연구는 국내정치와 국제정치를 하나의 인과적 흐름 위에 놓고 하나의 다른 하나에 대한 영향이라는 식의 접근이었던 것이 일반적이었다. 하지만 이는 양자가 가지고 있는 복합적 상호작용 관계를 제대로 설명하지 못하는 일종의 ‘부분이론’에 불과하다는 것이다. 따라서 그는 양자를 동등한 관계에 놓고 그 상호작용의 관계를 검토하는 일종의 ‘일반이론’이 필요하다고 역설하였다.

둘째, 퍼트남(Putnam 1988)은 국제정치와 국내정치의 연계에 관한 하나의 일반이론으로서 ‘양면게임’ 이론을 새로이 제안한다. 그는 대외협상에서의 외교관의 역할을 노사협상에서의 노조대표의 역할에 비유한다. 노조대표는 사(使)측으로부터 보다 나은 근로조건을 얻어내려고 노력하는 동시에 노(勞)측이 제시하고 수락할 수 있는 조건에 관해 노조와도 끊임없이 대화와 협상을 해야 한다. 타국의 대표와의 협상에서 국가이익의 극대화를 위해 노력하는 동시에 합의의 결과가 국내적으로 수락될 수 있도록 국내집단과의 절충을 계속해야 하는 대외협상의 담당자도 이와 다름이 없다는 것이다. 따라서 대외협상과정과 국내정치과정의 연계를 ‘양면게임’이라는 은유(隱喻)로 묘사할 수 있다는 것이다. 양면게임은 제1면의 게임(Level I Game)과 제2면의 게임(Level II Game)으로 구성된다. 제1면의 게임은 대외협상에서 각국가의 협상대표자간의 게임을 의미한다. 그리고 제2면의 게임은 바로 그 국가의 협상대표자와 국내의 관련 이익집단간의 게임이다. 이 양면에서의 게임은 순차적으로 진행되는 것이 아니라 동시에 진행된다는 점에 특히 주목할 필요가 있다.

셋째, 국내정치와 국제정치를 동위(同位)에 놓더라도 그의 직접적인 분석의 대상은 대외협상이다. 그리고 대외협상의 국내적 측면은 ‘비준(批准:ratification)’이라는 개념에 의해 종합될 수 있다. 여기서 비준이란 국제조약이나 합의에 대한 국회의 비준과 같은 공식적, 명시적 동의만을 의미하는 것이 아니다. 국제합의 전반에 관한 다수 국민 혹은 관련 이해집단의 명시적, 묵시적 동의를 모두 포함하는 것이다.

넷째, 퍼트남(Putnam 1988)은 특정 사안에 있어서 국내적으로 비준을 받을 수 있는 모든 국제합의의 조합을 ‘윈셋(win-set)’이라고 칭한다. 그리고 협상당사국의 윈셋의 크기가 협상의 과정과 결과에 커다란 영향을 미친다. 논리적으로 말해 모든 협상당사국의 윈셋이 겹치는 부분이 있어야 협상이 성립된다. 즉, 모든 국가가 국내적으로 수락할 수 있는 대안이 있어야 국제합의가 가능하다는 것이다. 따라서 윈셋의 결정요인은 국제합의의 가능성을 이해하는 데 매우 중요하다.

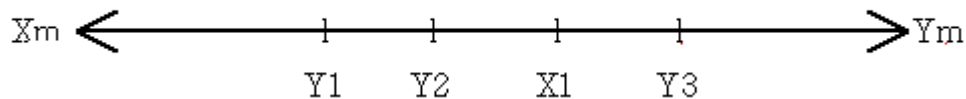
(2) 윈셋의 개념

퍼트남(Putnam 1988)의 이론을 이해하는데 있어서 가장 핵심이 되는 것은 ‘윈셋(win-set)’이라는 개념이다. 우선 어떠한 국제적 합의이든 이것이 실현되려면 명시적 혹은 묵시적인 ‘비준(批准)’을 필요로 한다고 전제한다. 여기서 윈셋이란 ‘주어진 상황에서 국내적 비준을 얻을 수 있는 모든 합의의 집합’이라고 정의된다. 이 윈셋이란 개념이 중요한 이유는 다음과 같다. 첫째, 논리적으로 따져서 합의가 가능하려면 양 당사자의 윈셋이 교차하는 부분이 있어야 하므로 ‘윈셋이 클수록 국제합의의 가능성은 높아진다’(Putnam 1988:437)는 점이다. 둘째, ‘윈셋의 상대적 크기가 합의와 그에 따르는 이득의 분배를 결정한다’는 점이다(Putnam

1988:440).

<그림 II-1>을 예로 들어 윈셋에 대해 설명해 보겠다. 여기서는 단순한 X와 Y간의 제로섬게임을 나타낸다. X_m 과 Y_m 은 각각 X와 Y의 최대결과를 나타내며 X_1 과 Y_1 은 각각 비준을 받을 수 있는 최소한의 결과를 나타낸다. 여기서는 X_1 과 Y_1 사이에 속하는 어떠한 합의도 양자에 의해 비준을 받을 수 있다. 만일 Y의 윈셋이 예를 들어 Y_2 로 줄어든다면(과반수 찬성에서 2/3 찬성이 필요하게 되었다고 하면) Y_1 과 Y_2 사이에 속하는 합의는 더 이상 불가능하며 따라서 가능한 합의의 범위는 Y에게 유리하게 된다. 그러나 만일 Y가 이러한 결과에 도취한 나머지 윈셋을 Y_3 까지 더욱 줄이게 된다면(만장일치가 필요하다고 하여) 협상은 갑자기 교착상태에 빠지게 될 것이다. 그 이유는 윈셋이 더 이상 교차하지 않기 때문이다 (Putnam 1988:441).

<그림 II-1> X와 Y의 협상에서 양측 윈셋의 크기



출처: Robert D. Putnam(1988:441); 'Diplomacy and Domestic Politics: the Logic of Two-Level Games'

퍼트남은 이러한 윈셋의 크기를 결정하는 요소로 첫째, 국내 여러 집단의 이해 및 제후관계, 둘째, 국내의 정치적 제도, 셋째, 국제협상에 임하는 협상담당자의 전략과 같은 3가지(Putnam 1988:441-442)를 들고 있다.

3. 내부협상의 5대 결정요소²⁾

안세영(2003)은 퍼트남(Putnam 1988)의 원셋의 3가지 결정요소를 해석하고, 그것을 바탕으로 다시 ‘내부협상의 5대 결정요소’로 분류하였다. 이 내부협상의 5대 결정요소는 다음과 같다. 첫째, 협상사안의 성격. 통상 협상으로 승자(winner)와 패자(loser)가 확연히 구별되면 내부협상은 어려워진다. 둘째, 내부집단의 반응. 시장개방으로 손해를 보는 패자집단은 정치적으로 반발하는데, 이 때 승자집단이 침묵하면 내부협상은 어려워진다. 셋째, 정치 이슈화. 협상사안이 정치 이슈화되면 내부협상이 어려워진다. 넷째, 정치적 동기. 정치가들이 선거 등을 의식해 내부협상에 개입하면 내부협상이 어려워진다. 다섯째, 정치적 리더십. 대통령이 강력한 리더십을 발휘하지 않으면 내부협상이 어려워진다(안세영 2003:444-445).

내부협상을 진행하는데 있어서 내부협상의 5대 결정요소별 난이도 변화는 <표 II-1>과 같다. 그러면 내부협상 5대 결정요소의 구체적인 개념에 대해 알아보도록 하겠다.

(1) 협상사안의 성격

협상사안이 동질적이라는 것은 대외협상안이 다양한 내부참여자에 미치는 영향이 같다는 것을 의미한다. 이의 좋은 예가 남북평화협정이다. 이 협정으로 인해 전쟁의 위험성이 낮아진다고 하면 국민 모두가 이 협정을 환영할 것이다. 따라서 이의 내부비준에는 아무런 문제가 없다. 이와 반대로 협상사안이 이질적이라는 것은 대외협상안이 다양한 내부집단

2) 사실 안세영(2003)은 위의 5대 결정요소에 ‘내부 의사결정 제도’를 더해 “6대 결정요소”라고 칭하였으나, 본 논문에서는 이를 제외시키고 ‘5대 결정요소’로 칭한다.

에 미치는 영향이 다르다는 것을 말한다(안세영 2003:445). 예를 들어 FTA 체결로 인한 시장통합으로 이익을 보는 산업부문과 손해를 보는 산업부문이 확연히 나누어진다. 이 경우 이익을 보는 전자와 손해를 보는 후자 간의 갈등과 마찰이 증폭될 수 있다.

<표 II-1> 내부협상의 5대 결정요소와 내부협상의 난이도

← 어려움	내부협상의 5대 결정요소와 내부협상의 난이도	쉬움 →
이질적	협상사안의 성격	동질적
비대칭적	내부집단의 반응	대칭적
정치 이슈화됨	정치 이슈화	정치 이슈화 안됨
강 함	정치적 동기	약 함
약 함	정치적 리더십	강 함

출처: 안세영(2003:445); ‘글로벌 협상전략’

(2) 내부집단의 반응

일반적으로 내부협상에 영향을 미치는 중요한 행위자로는 의회(특히 다수당), 노동조합, 농민단체, 경제인단체 등의 이익단체, 비정부기구(NGO), 그리고 여론(언론) 등이 있다. 이러한 내부집단 반응의 대칭성 여부가 내부협상에 중요한 영향을 미친다. 즉, 대외협상을 지지하는 ‘이익을 볼 산

업'과 반대를 하는 '손해를 볼 산업'의 반응이 대칭적이냐 비대칭적이냐 하는 것이다. 두 산업이 똑같은 반응을 보이면 즉, 내부집단의 반응이 대칭적이면 정부 입장에서는 대외협상안의 국내비준이 상대적으로 용이하다. 또한 '손해를 볼 산업'이 아무리 정치적으로 반발을 하더라도 '이익을 볼 산업'이 정부의 지지그룹으로서 역할을 제대로 해주면 정부는 수월하게 대외협상안을 내부적으로 비준을 받을 수 있다. 예를 들어 미국의 경우 NAFTA 협상에 대해 미국의 노동조합이 강하게 반발하였다. 그러나 NAFTA를 통해 이익을 볼 미국의 재계가 노동조합의 반발에 맞서 미국정부가 협상을 체결할 수 있도록 지지그룹으로서의 역할을 하였다(안세영 2003:446-447).

(3) 정치 이슈화

내부집단의 반발은 협상사안의 정치 이슈화에 의해 영향을 받게 된다(Wilson 1975 ; 안세영 2003:450에서 재인용). 정치 이슈화 한다는 것은 통상협상을 순수한 경제문제가 아닌 정치적 이슈로 다루는 것을 의미한다. 과거 유럽이나 미국 등의 선례를 보면 통상협상은 다음과 같은 3가지 유형으로 정치 이슈화한다.

- 노동자의 대량 해고
- 농민의 생존권 위협
- 중소기업 피해(대기업 특혜)

정부가 외국과 맺은 대외협상 내용이 국내적으로 경제적 약자인 노동자, 중소기업, 농민들에게 피해를 주고 이들의 생존권을 위협한다는 것이라면, 경제적 약자에 대한 보호심리가 강한 민주국가에서는 이에 대한 정치적 이슈가 일반국민이나 여론에 상당히 설득력이 있게 작용한다. 따라

서 대외협상의 내용이 궁극적으로 국민경제에 도움이 되는 내용임에도 불구하고 여론이나 정치적 압력에 밀려 내부협상이 상당한 난항을 겪게 된다(안세영 2003:450-451).

(4) 정치적 동기

대통령이나 국회가 ‘정치적 동기’를 가지고 내부협상에 개입하게 되면 내부협상이 어려워진다. 민주국가에서 정치가의 최대의 관심은 선거에서의 승리이기 때문에 통상문제도 이와 같은 시각에서 접근하려고 한다(Caves 1982:286-290). 즉, 정치가의 눈에는 시장개방에 강하게 반발하는 농민이나 노동자들은 선거 때 귀중한 한표를 던지는 유권자로 밖에 보이지 않는다. 정치가들은 이들에게 동조함으로써 자신들의 정치적 기반을 강화하려 한다. 따라서 어느 나라에서든 정치가는 자신의 정치적 기반이 되는 내부집단이 반발하는 대외협상안을 비준하기를 꺼린다(안세영 2003:455).

(5) 정치적 리더십

내부협상은 정부가 얼마나 내부집단의 반발을 정치적으로 의식하는가에 따라 큰 영향을 받는다. 만약 정부가 약체라서 내부집단의 반발에 취약하다거나 선거를 앞두고 있어 지나치게 여론을 의식할 경우 내부협상이 어려워진다. 특히 FTA협상과 같이 경제전반의 개방을 가져와 내부집단의 반발이 거센 경우 대통령의 정치적 리더십이 아주 중요하다. 예를 들어 1995년 출범한 NAFTA도 클린턴 대통령의 강력한 정치적 리더십이 없었다면 무산되었을 것이다(안세영 2003:457).

4. 소결론

통상협상에 있어서 내부협상은 무시할 수 없는 중요한 요소이다. 왜냐하면 대외협상은 내부협상에서 결정된 사실들의 외부적 표현에 지나지 않기 때문이다. 그것은 FTA에서도 마찬가지다. 정부로서는 FTA 추진을 위해서도 국내적 지지기반을 확보하는 것이 중요하다. 그러기 위해서는 내부협상에도 외부협상 못지않은 공을 들일 필요가 있다. 구체적으로 내부 이해관계자들이 요구하는 바는 무엇이고 어디까지 양보해야 상대방이 납득할 것인가에 대한 고려가 중요하다. 그리고 그에 대한 타협을 보게 된다면 국가간의 대외협상에서 자국의 협상력은 높아질 것이다. 따라서 원활한 협상 진행을 위해서는 내부협상력을 높여야 한다.

Ⅲ. 한·일 FTA의 타당성

한국과 일본을 비롯한 동아시아 각국에서는 유럽의 EU(European Union: 유럽연합)와 북미대륙의 NAFTA(North American Free Trade Agreement: 북미자유무역협정)에 준하는 ‘동아시아지역경제통합’의 가능성에 관한 연구가 진행되고 있다. 하지만 동아시아지역에서는 개별국가간의 상이한 경제발전 단계, 미국과 같은 역외국가에 대한 높은 의존도 등과 같은 문제가 장애요인으로 작용하고 있어 지역통합을 이루는데 많은 어려움이 따른다고 한다. 그럼에도 불구하고 지역통합기구의 부재로 인한 불이익 문제, 외환위기에 대한 지역적 취약성, 중국경제의 변화에 따른 역내 경제질서의 재편, EU나 NAFTA에 대한 협상력 제고의 필요성 등이 실질적인 동기가 되어 ‘자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement)’이라고 하는 통합과정의 초기단계로의 진입을 가속시켰다(박종철 외 2003 ; 최영호 2004:13에서 재인용). 이로 인하여 동아시아 국가간의 FTA 체결에 관한 논의가 활발하게 진행되었고, 이는 한국과 일본에서도 예외가 아니었다.

FTA란 특정국가간에 제반무역장벽을 완화하거나 철폐하여 무역자유화를 실현하기 위한 양국간 또는 지역간에 체결하는 특혜무역협정을 뜻한다. 모든 회원국에게 최혜국대우를 보장해준다는 다자주의원칙의 존중을 기본으로 하는 WTO와는 달리, FTA는 기본적으로 양자주의 및 지역주의적인 특혜무역체제이다. FTA에서는 FTA 회원국간에 무관세나 낮은 관세를 적용하는 반면에 비회원국에게는 WTO에서 유지하는 관세를 그대로 적용한다. 또 FTA 회원국간에는 상품의 수출입을 자유롭게 교역할 수 있게 허용하는 반면 비회원국의 상품에 대해서는 WTO에서 허용

하는 수출입의 제한조치를 그대로 유지하는 것이 가능하다.

한국과 일본이 FTA를 추진하게 된 가장 큰 계기는 세계적으로 가속화되어 가는 지역주의에 대응하기 위해서이다. 최근의 세계통상환경을 보면 FTA를 중심으로 한 지역주의가 가속화되고 있는 상황이다. 1995년 WTO 체제 출범 이후 오히려 FTA 체결이 증가하였고, 이러한 추세는 2000년대에 들어서는 더욱 확산되고 있다. FTA 발효수를 보면 70년대에 14개 → 80년대에 9개 → 90년대에 124개 → 2001년에서 2004까지 55개로 확대되고 있다. 이러한 지역주의 심화 추세를 고려할 때 한국이 세계의 주요경제권과 FTA와 같은 경제적 연대를 추진하지 않고 종전처럼 WTO 체제하의 다자주의에만 의존하기에는 위험부담이 그만큼 크다고 할 수 있다. 왜냐하면 FTA는 기본적으로 체결국간에만 무역을 자유화하는 것을 기본으로 하고 있으므로 역외국은 그만큼 차별을 받을 수밖에 없기 때문이다. 또한 일부국가와 양자 또는 복수국간의 FTA를 체결하게 되면 자유화 속도가 느린 WTO 협상에 비해 빠른 속도로 자국과 상대국의 경제가 개방되게 된다. 이는 개방 경제 시스템의 선진화 및 경쟁력 제고에 도움이 된다. 적극적이고 능동적인 개방을 통하여 국민소득 2만불을 빠른 시일 내에 달성할 수 있기 때문에 개방 그리고 개방을 위한 수단인 FTA는 선택사항이 아니고 생존전략이라고 할 수 있다. 자국기업의 입장에서 FTA를 통해 상대국에 대한 수출확대를 노릴 수 있기 때문에 환영할 만한 것이다³⁾.

이상과 같은 국제화의 흐름은 대체적으로 한·일 간의 공동대응책을 요구하게 하여 한국과 일본의 긴밀한 협조를 필요로 하고 있다. 지정학적으로 인접한 양국은 치열해지는 국제경쟁에서 살아남고 이익을 극대화하

3) 외교통상부 자유무역협정

http://www.fta.go.kr/fta_korea/policy.php (검색일 2005. 07. 25)

기 위해 서로간의 힘을 빌려 극복해 나가지 않으면 안되게 된 것이다(이진원 2002:125).

1. 한국과 일본의 FTA 추진배경과 현황

(1) 한국의 FTA 추진배경과 현황

① 한국의 FTA 정책추진배경

정인교(2001a:35-37)는 한국정부가 FTA를 추진하게 된 배경을 다음과 같이 정리하고 있다.

첫째, 정부의 개혁의지와 개방정책을 유지해야할 현실적 요구에 부응하기 위해서이다. 1997년말에 발생한 외환위기를 극복하는 데 개혁과 개방정책이 중요한 역할을 수행하였다고 정부는 절감하였다. 따라서 외환위기에서 완전히 벗어나고 한국이 세계경제에서 중추적인 역할을 수행하기 위해서는 개혁과 개방을 계속 추진할 필요가 있다는 점을 인식하게 되었다. IMF 체제 직후에 취했던 한국정부의 개혁의지가 퇴색하고 있다는 우려가 제기될 당시 FTA 추진 정책은 이러한 우려를 불식시키는 데 기여한 것으로 평가되었다.

둘째, 세계적으로 확산되는 지역주의에 적극 대응할 필요가 있기 때문이다. 과거 한국은 1996년 제1차 WTO 각료회의를 위시한 국제회의에서 지역주의의 폐해를 지적하고, 이에 대해 규제를 강화할 것을 역설하는 등 지역주의가 확산되는 것을 우려하는 입장에 서있었다. 그러나 WTO 출범 이후에도 지역무역협정은 계속 확산·심화되어 갔다.

셋째, 안정적인 수출시장을 확보하고 기업의 취약성을 극복하기 위해

서이다. 여기에 FTA 체결은 도움이 된다. 한국 경제는 무역의존도가 높아서 대외여건이 악화되면 직접적으로 영향을 받는다. 주요 교역상대국들의 반덤핑조치와 같은 무역제한조치는 한국제품의 수출을 감소시킴으로써 국내경기를 침체시키는 직접적인 원인이 된다. 따라서 FTA로 인한 차별대우를 극복하고 안정적인 수출시장을 확보하기 위해서는 FTA를 추진하는 것이 바람직하였다.

넷째, FTA의 추진은 외국인직접투자를 적극적으로 유치하고 해외거점지역을 확보하는데도 도움이 된다. 주요국과의 FTA 체결을 통해 국내시장이 확대되면 한국을 생산거점기지로 활용하려는 새로운 투자가 생긴다. 또 상대국의 투자시장이 확대되고 투자보장이 강화됨으로써 기업의 안정적인 투자활동이 이루어진다. FTA를 체결하여 외국인직접투자가 확대된 사례로는 NAFTA의 멕시코를 들 수 있다. 멕시코의 경우 NAFTA 체결 논의가 시작된 1991년부터 외국인직접투자의 유입이 증가하기 시작하였다. 그리고 협정이 발효된 1994년부터 외국인직접투자의 유입이 증가하였으며, 이후에도 계속 증가하고 있다.

다섯째, FTA는 정치적 동반자관계형성이라는 국제정치적인 효과를 기대할 수 있다. 냉전 종식 이후 더 이상 기존의 안보협력체제를 통해서만 우방국가를 결성하는 데 일정한 한계가 있었다. 자국의 경제적 이해관계에 따라 협력체를 만들어 공동의 이해를 추구하는 경향이 지배적이었다. 따라서 한국도 경제적 공동체를 형성하여 자국과 공동의 이해관계를 형성할 상대가 절실하였다. 왜냐하면 정치 혹은 경제적으로 위기에 처했을 때 자국과 경제적 이해관계를 같이하는 국가들로부터 쉽게 지원과 협력을 구할 수 있는 이점이 있기 때문이다.

② 한국의 FTA 추진방향

한국은 그동안 전세계적인 FTA 확산추세에 뒤떨어져 있었기 때문에 짧은 기간 안에 여러 나라와 FTA를 추진함으로써 그동안 지체된 FTA 체결 진도를 만회하기 위하여 노력하고 있다. 그렇게 해야 세계 주요시장에서 FTA를 이미 체결한 국가의 기업들과 한국기업이 경쟁에서 불리하지 않기 때문이다. 이러한 전략을 한국정부는 ‘동시다발적 FTA 추진 전략’이라고 부르고 있다. 또한 여러 나라와 동시에 FTA를 추진하게 되면 FTA 협상의 기세를 유지할 수 있고, 단기적으로 무역적자가 예상되는 FTA와 무역흑자가 예상되는 FTA가 동시에 체결됨으로써 무역적자 부담도 완화할 수 있다.

내용면에서는 포괄적이고 수준 높은 FTA를 지향하고 있다. 한국 정부는 FTA 체결 효과를 극대화하기 위해 상품 분야 뿐 만아니라, 서비스, 투자, 정부조달, 지적재산권, 기술표준 등 광범위한 분야를 포함하는 포괄적인 FTA 체결을 지향하고 있다. 또 WTO에서 추진하는 자유화의 폭보다 더 큰 자유화를 추진하되, 그 내용이 WTO의 규범과 서로 어긋나지 않는 방향으로 수준 높은 FTA를 추진하고 있다. 이렇게 함으로써 WTO로 대표되는 다자주의를 보완하고 FTA를 통해 국내제도를 개선하고 선진화를 추구하고 있다⁴⁾.

③ 한국의 FTA 추진현황

<표 III-1>에서 알 수 있듯이 현재 한국은 칠레와 최초로 FTA를 체결하였다. 싱가포르와 EFTA와는 각각 정식서명과 가서명을 마친 상태로

4) 외교통상부 자유무역협정 http://www.fta.go.kr/fta_korea/policy.php (검색일 2005. 07. 25)

조만간 정식 체결이 성사될 것으로 보인다. 정부간의 협상이 진행중인 FTA로는 일본, ASEAN, 캐나다가 있다.

<표 III-1> 한국의 FTA 추진현황과 개요

	국 가	현 황
체결된 FTA 및 후속 협의 중인 FTA	칠레	한국 최초의 FTA 체결국. 지난 2004.4.1 부터 발효됨.
	싱가포르	2005.8.4 서울에서 한·싱가포르 자유무 역협정문 정식서명.
	EFTA	2005.9.13 제네바에서 한·EFTA FTA 가 서명.
정부간 협상이 진행중인 FTA	일본	2004.11.1-3 동경에서 한일 FTA 제6차 협상 개최. 현재는 입장차이로 교착 상태 에 빠져 있는 상황.
	ASEAN	2005.10.11-14 베트남에서 제7차 협상 개최.
	캐나다	2005.9.27-30 서울에서 한·캐나다 FTA 제2차 협상 개최.
공동연구 진행 또는 추진중인 FTA	멕시코	2005.9 멕시코에서 한·멕시코 정상회담 시 전략적 경제보완 협정추진 합의.
	MERCOSUR	2005.8.3-4 서울에서 한MERCOSUR 무 역협정 공동연구 제2차 회의 개최.
	인도	2005.8 뉴델리에서 한·인도 공동연구그룹(JSG) 제3차 회의 개최.
	미국	2005. 3. 28-29 미국 워싱턴에서 한·미 FTA 사전실무점검회의 제2차 회의 개최.
	중국	2005년부터 중국의 국무원발전연구센터 (DRC)와 대외경제정책연구원(KIEP)간 공 동연구 개시, 향후 2년간 추진예정.

주: 외교통상부의 한국의 FTA추진 현황을 참고로 작성.

특히 일본의 경우 2005년내 타결을 목표로 하였음에도 불구하고

2004년 11월 제6차 협상을 끝으로 아직까지 협상이 재개의 뜻을 밝히고 있지 않다.

(2) 일본의 FTA 추진배경과 현황

① 일본의 FTA 정책추진배경

2001년 일본의 경제산업성 대외경제정책 기본 방향에 따르면 일본은 WTO를 중심으로 한 다자체제를 지지하는 동시에 지역주의에 참여할 뜻을 밝히고 있다(곽진오 2004:6). 한국과 마찬가지로 천연자원이 부족한 일본은 제2차 세계대전 이후 형성된 다자간 무역체제의 안정적인 통상환경을 자국의 수출을 증진하는 데 적절히 활용해 왔다. 특히 WTO 분쟁처리제도로 많은 혜택을 향유해 왔음을 인정하고, WTO 분쟁해결수단을 제3자에 의해 중립적이며 명확한 기준에 의해 이루어지는 공정한 제도로 평가하고 있다. 일본이 향후 다자체제 하에서 자유로운 무역환경의 혜택을 향유하기 위해서는 WTO 협정의 신뢰성을 향상하고 이행하는 데 부단히 노력해야 하지만, 다자체제 하에서 한계를 극복하기 위한 수단으로서도 FTA 협정은 검토되어야 한다고 밝히고 있다. 즉, WTO 체제가 다양한 회원국으로 구성되어 있고, 협상의제가 매우 광범위하여 실질적으로 무역환경을 개선하는 데에는 한계가 있으며, 주요 교역국의 FTA 체결 등 외부환경변화에 능동적으로 대응하기 위해서는 기존의 WTO 체제에만 의존할 것이 아니라 지역 및 양자간 FTA를 추진해야 함을 제시하고 있다. 다시 말해 확대·심화되는 지역주의에 적극적으로 대응하고 전자상거래를 활성화하며, 뉴라운드하의 이슈별 협력을 강화하고, 소비자를 보호하는 등 새로운 통상문제에 신속하게 대응하기 위해서도 새로

운 제도를 구축할 필요가 있었다. 여기에는 이해관계가 유사한 국가와 FTA를 체결하는 방안이 효과적임을 제시하고 있다. 양국간 또는 지역간의 FTA 체결은 지역내 협력관계는 물론 다자협상에서의 협력관계를 형성·강화할 수 있을 뿐만 아니라, 해당국가의 특수한 사정을 배려한 보다 신축적인 규범을 제정할 수 있게 된다는 것이다(곽진오 2004:6-7).

한편 일본의 수출진흥기관인 JETRO는 2001년에 FTA가 다자체제의 발전을 저해할 수 있다는 시각은 더 이상 적절하지 않으며, FTA가 오히려 다자체제의 관할 범위를 확대하고 다자간 규범을 제정하는 데에 기여할 수 있음을 강조하고 있다. 예를 들어, 미국주도로 농업과 서비스에 대한 자유화가 포함된 NAFTA는 우루과이라운드에서 농업과 서비스 분야가 다자체제로 포함되는 데에 결정적인 역할을 했다는 것이다. 즉, 일본이 원하는 규범을 국제적으로 정착시키기 위해서도 일본은 FTA 협정을 적극적으로 활용해야 한다는 것이다. 더구나 FTA 협정이 일반화된 추세에서 소외되기보다는 FTA 협정의 체결을 통해 주요 교역국과 보다 친숙한 관계를 구축할 필요가 있다는 입장을 제시하고 있다. 또한 FTA 협정을 통해 일본기업의 산업 환경을 개선할 수 있다는 점도 강조되고 있다. 예를 들어 멕시코는 NAFTA의 회원국이며, EU, 칠레 등과 FTA를 체결하였다. 그 결과 멕시코와의 교역에서 일본기업들은 FTA 체결국에 비해 높은 관세를 지불하였으며 경쟁에 있어서도 불이익을 당하는 경우가 많았다. 근본적으로 이 문제를 해소하기 위해서는 멕시코와의 FTA 체결이 필요하였다(정인교 2001b:21).

일본은 FTA를 통한 양자간투자협정 체결로 역내장벽을 철폐함으로써 각국의 자본과 선진기술 및 노하우를 습득하여 국내경제의 활성화를 촉진할 수 있다고 판단하였다. 그리고 협상을 전개하면서 일본의 국내제도와 외국 사례를 비교·분석함으로써 일본의 공공부문에 대한 제도개혁도

촉진될 것으로 보고 있었다. 즉, 국내의 경제구조를 개혁하는 기폭제로 활용하기 위해서도 FTA 체결이 필요하다는 것이다. 또 고령화시대에 대비하기 위한 방안으로 인근 국가와의 FTA를 고려하게 되었다(곽진오 2004:7-8). 1998년부터 시작된 일본의 FTA 정책에 관한 논의에서 일본측 관계자들은 일본이 노령화사회로 접어들게 됨에 따라 핵심 고부가가치 위주의 산업구조로 개편하는 작업을 조기에 서두르지 않을 수 없다는 점을 강조해오고 있었다(정인교 2001b:22).

② 일본의 FTA 추진현황

일본은 동아시아진출을 위해 동아시아내 국가들과 FTA를 추진하기 시작하였고, 그 첫 번째 상대국이 바로 한국이었다. 그리고 1998년 9월 김대중 대통령의 방일을 계기로 이 해 11월에 제1차 한·일 통상장관회의가 개최되어 한·일 FTA 구상에 대한 최초의 양국간의 논의가 시작되었다. 하지만 한국과 일본의 국내경제 상황에 따라 양국간의 FTA 논의는 좀처럼 진전되지 못하였고, 이러한 과정에서 일본의 최초의 FTA 체결 대상이 되었던 곳은 철저한 자유무역주의에 입각하여 많은 나라들과 FTA 논의를 진행하고 있던 싱가포르였다. 일본과 싱가포르 사이의 논의는 1999년에 시작되어 2002년 1월 양국간의 FTA가 체결되었다. 이것을 계기로 일본내에서 FTA에 대한 지지를 넓히게 되었다. 이러한 상황에서 일본을 당황케 한 사건이 일어났다. 그것은 바로 동아시아 FTA 추진에 있어서의 중국의 갑작스런 참가였다. 하지만 중국의 급부상이 일본의 동아시아에서의 FTA를 더욱 자극하였으며 일본의 FTA 추진 전략을 정리·강화시키는 계기가 되었다(정승연 2004:65-67).

이후 일본은 동아시아에서의 FTA를 추진하는데 있어서 정치·경제

분야에서 라이벌로 등장하고 있는 중국을 끊임없이 견제하는 정책을 취하였다. 일본은 중국 이외의 국가·지역들과의 FTA를 우선적으로 추진한 후 보다 유리한 환경에서 중국과의 협상에 임한다는 전략을 취하고 있는 것이다. 또 일본은 FTA를 경기침체가 계속되고 있는 일본경제의 구조개혁의 기폭제로 삼고 있다. 이러한 전략은 제2차 세계대전 이후 일본이 GATT나 OECD와 같은 국제기구 그리고 미국 등으로부터의 외압을 이용해 국내의 구조개혁을 추진해온 점을 고려하면 이해될 수 있을 것이다(정승연 2004:86).

2. 바람직한 FTA 대상국으로서의 일본

손찬현(2001:18-26)은 FTA 대상국의 선정 기준을 비교우위구조, 경제수준, 기대교역규모, 지리적 인접성, 시장규모와 같은 5가지 판단요소로 나누어 제시하고 있다.

(1) 비교우위구조

비교우위구조는 한 국가의 산업 및 무역구조를 반영하는 것으로 무역자유화를 통해 양국간에 효율적 분업체제가 이루어지는 경우, 교역의 이익을 극대화할 수 있다는 점에서 FTA 대상국 선정의 중요한 기준이 될 수 있다. 전통적 국제무역이론에서는 각국이 비교우위를 지닌 상품생산에 특화하여 수출하고 비교열위에 있는 상품을 수입하는 국제 분업체제를 형성함으로써 양국이 산업간 교역에 따른 이익을 실현할 수 있다고 보고 있다. 따라서 비교우위구조가 보완적일 경우, 양국은 FTA를 통해 기존의 비교우위를 더욱 정착시키게 되며 시장 확대에 따른 규모의 경제

이익 발생으로 양국이 상호이익을 얻게 될 것으로 예상된다. NAFTA의 美-멕시코간 교역은 이러한 보완적 비교우위에 기초한 FTA의 성공적 사례라고 할 수 있다. 그러나 기존의 비교우위가 자국의 향후 산업발전 방향과 일치하지 않을 경우에는 산업간 교역의 교착 및 상대국에 대한 경제의존도 심화로 상당한 부담을 겪을 가능성이 있다.

한편 현대 국제무역이론에서는 보완적 비교우위보다는 경쟁적 비교우위에 기초하여 양국이 산업내교역을 확대함으로써 무역에 따른 이익을 얻을 수 있다고 보고 있다. 즉, 비교우위의 현저한 차이가 없는 나라들이 동일산업내의 기능별 부품생산에 특화함으로써 제품차별화 및 규모의 경제에 따른 산업내 무역의 이익을 실현하게 된다. 비교우위의 경쟁적일 경우, 양국은 FTA 체결을 통해 경쟁이 심화될 가능성이 높은 반면 산업내교역이 발달된 선진화된 교역구조로 발전할 수 있다. 한·일 FTA는 경쟁적 성격이 강하므로 한국경제에 다소 부담이 될 것으로 보이나 산업내교역 활성화를 통한 선진교역의 형태로 발전될 경우 이에 따른 이익을 실현할 수 있을 것으로 보인다.

(2) 경제수준

일반적으로 생각해 볼 때 경제수준이 유사한 국가와 FTA를 체결하면 상호 이익을 극대화할 수 있지만 경제수준의 격차가 큰 국가와 FTA를 체결할 경우 효율적 시장체제와 막대한 자본 및 기술력을 지닌 선진국이 FTA의 혜택을 독점하게 되어 결국 선진국에 대한 경제적 종속을 가져온다는 우려가 제기될 수 있다. 하지만 손찬현·임효성(2000:1)의 연구에서는 EU의 출범 및 회원국 확대의 경우와 AFTA 및 ANZCER 결성의 경우를 실증적으로 분석한 결과, 회원국 간에 FTA를 통한 확실한 경제

수렴현상이 존재하는 것으로 나타나고 있다. FTA에 따른 전반적인 경제수렴이 존재한다는 사실은 한국이 FTA를 추진할 경우 자국보다 경제수준이 높은 선진경제권과 추진함으로써 경제수렴에 따른 혜택을 추가적으로 향유할 수 있다는 것을 의미한다. 이러한 경제수렴의 존재는 관세 및 비관세장벽의 철폐에 따른 FTA의 경제적 후생증가 이외에도 예를 들어 기술모방, 자본생산성 증가, 저축률의 증가 등을 통해 선진회원국에 대한 추가적인 경제수준의 수렴효과도 포함할 수 있다는 것을 의미하고 있다. 따라서 한국도 FTA를 추진할 경우, 경제수준이 높은 국가들과 FTA를 체결함으로써 무역창출 효과이외에도 추가적으로 경제수렴효과를 누리게 될 것으로 기대되므로 가능하면 미국, 일본 등 선진경제국들과 FTA를 추진하는 것이 바람직하다는 것을 알 수 있다.

(3) 기대교역규모

국가간 교역규모는 비교우위이외에도 양국간에 존재하는 구체적인 교역장벽의 정도에 따라 다르게 나타날 수 있다. 만일 한국과 어떤 특정국가와의 실제교역규모가 세계 기타 지역과의 평균교역규모보다 낮거나 예상교역치에 훨씬 미달한다면 양국간 교역장벽으로 인해 상당한 교역미달치가 존재하고 있음을 예측할 수 있다. 따라서 실제교역규모가 예상교역치에서 어느 정도 벗어나 있는가 하는 것은 FTA 대상국을 선정하는데 있어서 중요한 판단기준이 될 수 있다. 즉, 어느 특정 국가와의 실제교역규모가 예상교역규모보다 현저히 낮아 양국간에 상당한 교역미달치가 존재하는 경우 FTA로 인한 무역장벽의 철폐 효과가 클 것으로 보인다. 따라서 이러한 국가와 FTA를 체결함으로써 FTA의 무역창출·전환효과 이외에도 추가적으로 교역장벽의 철폐 또는 완화로 인해 교역미달치가

바람직한 수준으로 회복되는 효과를 기대해 볼 수 있다.

(4) 지리적 인접성

전통적 국제무역이론에서는 양국간 교역에 있어 요소부존도 및 비교우위 등 경제적 요인을 강조한 반면 근래에는 교역규모를 결정하는데 있어 거리, 인접성, 인구, 문화 등 지정학적 요인의 중요성이 점점 높아지고 있다. 이는 한 국가를 무형적 실체가 아닌 물리적 공간에 실제로 존재하는 유형적 실체로 보는 견해이다. 지리적 인접성이 교역에 중요한 영향을 미치는 이유로는 먼저, 지리적 인접성은 역내수송비용의 감축, 생산체제의 조화, 연관 산업의 유발 등을 가져와 특정산업이 특정지역으로 집중되는 역내산업응집효과(regional agglomeration)가 발생하여 역내산업간 국경간 교역이 활성화 될 수 있다. 그 다음으로, 각 대륙권별로 지리적으로 인접한 국가들은 서로 자연적 무역블록(natural trading bloc)을 형성함으로써 교역장벽을 완화시키고 역내후생을 증대시킬 뿐만 아니라 막강한 시장력을 바탕으로 세계경제에서 패권을 차지하고자하는 정책적 선호를 지니게 된다. 실제로 FTA를 체결한 경제권을 살펴보면 EU, NAFTA, MERCOSUR, ANZCER, AFTA는 모두 지리적으로 인접한 국가들임을 알 수 있다. 이러한 지리적 인접성의 중요성은 FTA 체결시 경제적 동기 뿐 만 아니라 역사·문화적 동기와 정치·외교적 동기도 포괄적으로 작용한다는 것을 반영하고 있다. 따라서 새로운 국제질서에 대응하기 위해 역사·문화적 공통성을 지니고 있으며 지정학적으로 밀접한 위치에 있는 중국, 일본과의 FTA를 고려하는 것이 바람직할 것으로 보인다.

(5) 시장규모

일반적으로 시장규모는 양국간 교역규모를 결정하는 주요한 요소 중 하나로 간주되고 있다. 양국의 시장규모는 양국의 경제규모 또는 생산능력을 나타내는 것으로, 시장규모가 크다는 것은 규모의 경제, 생산성 향상 및 비교우위가 발생하여 해외에 수출할 수 있는 공급능력이 크다는 것을 의미함과 동시에 외국의 수입 상품을 흡수할 수 있는 수요의 규모도 크다는 것을 의미한다. 따라서 양국의 시장규모가 커질수록 양국간 교역규모가 확대될 가능성이 높을 것으로 예상된다. FTA 추진의 주요 목적 중 하나는 해당 역내회원국의 시장을 안정적으로 확보한다는 것이다. 특히 한국의 경우 교역규모가 소득수준(per capita 패턴)보다는 전체 시장규모(GDP 패턴)에 의해 결정되고 있는 것으로 나타나기 때문에 수출시장의 안정적 확보 및 시장확대효과의 극대화를 위해서는 중국, 미국, 일본 등 거대시장권과 FTA를 적극 추진하는 것이 바람직하다.

이상의 FTA 대상국 선정기준을 종합적으로 고려해 볼 때 이러한 5가지 요인에 대체로 충족하는 FTA 대상국가는 바로 일본임을 알 수 있다. 현재 일본은 문화적·지리적으로 가장 근접하며 거대한 시장규모를 지닌 선진경제국이므로 한국이 일본과 FTA를 체결할 경우 발생하는 경제적 효과가 가장 클 것으로 기대된다. 하지만 양국이 교역을 확대할 수 있는 유리한 조건을 가지고 있음에도 불구하고 교역을 저해하는 교역장벽이 상당히 존재하고 있음을 알 수 있다. 이는 비단 관세·비관세장벽의 문제뿐만 아니라 첫째, 과거역사 문제 등으로 인한 신뢰의 부족, 둘째, 공동체 의식의 부족 및 협력의 역사의 부재, 셋째, 아직도 국가주의의 벽이 매우 높다는 것을 들 수 있다(박종수 2004:133). 하지만 상호 이익

을 위한 FTA 체결을 위해 이러한 문제를 완전히 해결할 수는 없어도 조금씩 완화시켜갈 필요는 있을 것이다.

한·일 양국의 GDP는 약 5조 달러로 세계 GDP의 17.8%를 차지하며, 인구규모도 약 1억 7천만명 정도로 세계의 3.0%를 차지하고 있다. 양국의 GDP는 NAFTA GDP의 62%, 미국의 GDP의 약 70%의 수준에 이르고 있으며 교역규모로 볼 때도 세계교역의 9.8%, 미국교역규모의 약 3/4에 해당하는 거대 경제권이라고 할 수 있다. 따라서 FTA를 통해 교역장벽을 제거하고 지리적 인접성 및 거대한 시장규모를 잘 활용할 수 있다면 양국 모두 교역확대에 따른 이익을 누릴 수 있을 것으로 기대된다. 또한 양국이 비교우위상 경쟁구조를 극복하여 산업내교역을 활성화시킬 수 있다면 한국의 산업 및 교역구조가 선진형태로 발전될 가능성이 있다. 특히 한국의 경우, 일본과의 FTA를 통해 선진경제에 대한 수렴을 가속화하는 추가적 혜택을 향유할 수 있을 것으로 예상된다. 한편 양국 간 협력강화를 통해 향후 동아시아권을 주도하는 공동의 기반을 형성할 수 있을 것으로 기대된다(손찬현 2001:26).

3. 한·일 FTA 추진의 필요성

한국과 일본은 점차 확대되어가는 지역주의에 대처하고, 안정적인 수출시장을 확보하며, FTA 체결로 통상제도를 개선하고, 산업경쟁력을 강화하는 기회로 활용하기 위해 주요 교역국과 FTA를 추진하기로 한 것으로 보인다. 그러나 이것은 FTA가 일반적으로 추진하는 목표일 뿐, 한·일 FTA를 추진해야 할 논리적 근거로는 충분하지 않을 수 있다. 한·일 FTA는 다른 지역과의 FTA에 비해 정치적, 역사적 장애요인이 더 큼에도 불구하고, 양국이 FTA를 논의하게 된 배경에는 양국 기업간 경

쟁관계의 해소와 전략적 제휴의 확대, 중국의 부상(浮上)에 대한 공동 대비와 동아시아경제통합에 대한 준비, 국제무대에서의 위상 강화, 동북아지역의 정치적 안정 등 다양한 요인들이 작용한 것으로 보인다(곽진오 2004:8).

한국이 일본과의 FTA를 추진해야 하는 이유로는 첫째, 한국의 총수출을 가장 획기적으로 늘릴 수 있는 FTA의 대상국가가 일본이라는 점이다. 그동안 일본과의 FTA는 대일무역관계에 부정적인 영향을 초래할 것이라는 점이 강조되었다. 그러나 일본과의 무역수지가 비록 악화되더라도 국가 전체의 수출을 확대하고 무역수지를 개선할 수 있다면 일본과의 FTA는 긍정적으로 평가될 수 있다는 것이 한국의 입장이다. 둘째, 일본과의 FTA를 체결하지 않을 경우에 그 기회비용이 클 수 있다. 일본의 제조업이 한국보다 높은 국제경쟁력을 보유하고 있는 가운데, 과도한 중복투자, 수출가격의 경쟁적 인하 등으로 양국기업은 상당한 손실을 보고 있다. 따라서 한·일 FTA가 체결되면 양국 기업간 전략적 제휴를 유도하는 효과적인 방안이 마련될 수 있다. 셋째, 일본은 한국을 가장 적절한 FTA 대상국으로 평가하고 있다. 일본의 각종 자산(금융자산, 기술자산, 그리고 1960년대 이래 한·일간의 오랜 경제협력관계를 통한 생산노하우 자산 등)을 효율적으로 활용함에 있어 FTA와 같은 제도적 장치를 구축하는 것이 효율적이고, 다른 국가에 비해 한국이 이들 자산을 무난하게 흡수할 수 있는 국가로 지목되고 있다. 즉, 일본의 풀셋 경제를 균형 잡힌 제조·투자국으로 전환시키는 데, 전략적인 측면에서 한국이 가장 적합한 대상국이라는 것이다. 넷째, 한·일 FTA는 전략적으로도 중요하다. 앞으로 미국, 중국, ASEAN 등과 FTA를 체결하기 위해서는 일본과의 FTA에 관한 논의가 중요한 계기가 될 수 있다. 만약 양국간의 FTA가 실질적으로 진전되면 중국과 미국은 동북아에서 위상이 약화될

것을 우려하여 한국과의 FTA를 서두르지 않을 수 없을 것이다(곽진오 2004:9).

한·일 FTA를 통해 한국 입장에서 기대할 수 있는 이익으로는 첫째, 한국은 규모의 경제, 외국인직접투자의 유입 등 높은 중장기적 이익을 누릴 수 있다. 둘째, 일본과의 무역자유화가 시행됨으로 무모한 중복투자관행을 줄일 수 있다. 셋째, FTA하의 금융협력이 강화됨으로써 한국은 엔화 자금의 활용기회를 확대할 수 있다. 넷째, 한반도 안정에 기여할 수 있다.

한편, 일본의 이익으로는 첫째, 관세철폐에 의한 무역증가가 기대된다(股野 2003:19). 둘째, 일본의 산업구조전환에 도움이 된다. 일본이 소자화(少子化)⁵⁾와 고령화 사회로 접어들고 있기 때문에 기존 산업경제의 구조를 서둘러 개편해야 한다. 즉, 조만간 노동인력 부족현상에 직면하게 될 일본은 현재의 생산기술을 다른 국가에게 이전하고, 일본의 산업구조를 지식기반으로 전환해야 한다는 것이다. 일본은 일본의 첨단기술을 저비용으로 흡수하여 일본과 협력할 수 있는 파트너가 바로 한국이라는 점을 들고 있다. 다시 말해 일본의 산업구조 개편에 한국과의 협력이 가장 바람직하다는 것이다. 셋째, 1997년 금융위기 이후 한국에서 발생했던 개혁에 대한 사회적 에너지(social energy)와 한국정부가 신속하게 추진했던 경제개혁정책을 고려할 때, 한국과의 FTA는 일본이 결여하고 있는 개혁에 대한 사회적 동기를 가져다 줄 것으로 보고 있다. 결국 일본이 주요교역국과 FTA를 체결하되, 한국과의 FTA를 추진해야 한다는 것이다(정인교 2001b:22-23).

따라서 FTA는 양국간의 산업협력을 가속화하고 양국경제관계를 활성화

5) 소자화란 아동출산율 저하로 인해 아동인구수가 급격히 저하되는 현상을 말한다. 이는 현재 일본에서 심각한 사회문제로 대두되고 있다.

화시키는 유용한 수단이므로, 한·일 FTA는 광범위한 경제연대를 목표로 포괄적으로 추진되어야 한다. 또한 21세기 양국관계의 상징으로서 조기에 체결되어야 할 것이다(社団法人經濟団体連合会 2001:1).

4. 한·일 FTA 체결을 위한 추진현황

한·일 FTA의 논의는 먼저 민간연구기관간의 공동연구를 시작으로 전개되었다. 1998년 12월에서 2000년 4월까지 한국의 대외경제정책연구원(KIEP)과 일본의 아시아경제연구소(IDE)가 공동연구를 시행하였고, 2000년 5월 24일 서울에서 열린 ‘한·일 FTA 심포지엄’과 동년 9월 28일 동경에서 열린 ‘한·일 FTA 심포지엄’에서 공동연구결과를 발표하였다.

그리고 2002년 7월, 한국과 일본은 한·일 FTA체결의 가능성을 검토하기 위해 양국의 정부, 산업계, 학계의 대표자로 구성된 공동연구회(산관학공동연구회)를 출범시켜 양국간 FTA의 경제적 효과 및 추진의 타당성, 양국간 FTA의 기본원칙, FTA협상에 포함될 의제 등을 검토하여왔다. 그동안의 회의를 통하여 이 연구회는 한·일 FTA 체결은 단기적으로 한국의 대일무역적자를 확대할 것으로 우려되나 장기적으로는 대일무역수지가 개선되는 것으로 평가하였다. 또한 연구회는 한·일 FTA가 궁극적으로 양국 경제발전에 도움이 될 뿐만 아니라 역내 평화와 번영에도 기여할 것이라고 평가하였다.

〈표 III-2〉 한·일 FTA 협상관련 주요일정

일 자	장 소	내 용
2003. 10.	서울	- 한·일 산관학 공동연구회 제8차 회의 개최(최종보고서 발표).
2003. 10. 20	방콕	- 양국 정상이 정부간 FTA 협상 시작을 합의.
2003. 12. 22	서울(1차 협상)	- 한·일 FTA 체결 협상회의 시작. - 협상 형태(협상 분과 설치 등)에 합의.
2004. 02. 23~25	동경(2차 협상)	- 각 협상 분과별 주요 이슈에 대한 의견 교환.
2004. 04. 26~28	서울(3차 협상)	- 양측이 제시한 협정문 초안에 대한 의견 교환.
2004. 06. 23~25	동경(4차 협상)	- 포괄적이고 높은 수준의 FTA 체결의 기본원칙 재확인. - 협상분과별 주요 쟁점에 대한 기초 논의 진행.
2004. 08. 23~25	경주(5차 협상)	- 통합 협정문 작성 및 상품 양허안 교환을 위한 준비.
2004. 11. 01~03	동경(6차 협상)	- 상품양허안의 교환시기와 방법, 공·농산물 양허안의 전반적인 자유화 수준 등을 협의.

출처: 홍순영·황인성 외(2004:205); '협상 타결이 예상되는 한·일 FTA'

산관학공동연구회의 주요 건의 내용은 다음과 같다. 첫째, 양국 정부는 합리적인 기간내에 한·일 FTA를 체결할수 있도록 조속히 정부간 FTA 협상을 개시해야 한다. 둘째, 양국의 상호이익 증진을 위해 관세철폐 뿐만 아니라 비관세조치, 투자, 서비스 및 경제협력을 포함하는 포괄적인 FTA를 추진해야 한다. 셋째, FTA 협상개시 이후에는 하부협상그룹에서 비관세조치 개선 노력을 지속해야 한다. 넷째, 양국업체는 FTA 체결 효과를 극대화하기 위하여 전략적 제휴 등 업계간 협력을 강화하

고, 경쟁력 제고와 구조조정 촉진을 통해 양국간 FTA 체결에 대비하며, 업계간 기존 대화 채널을 보다 강화해야 한다. 다섯째, 양국 학계는 FTA 논의에 대한 학술적 지원 및 양국 관계의 미래상에 대한 비전을 제시해야 한다. 여섯째, 양국간 FTA에 대한 국민적 이해 및 지지 확보를 위해 양국이 함께 노력해야 한다는 것 등이다(日本外務省 2003:1).

〈표 III-3〉 협상분야 및 개요

	분 야	내 용
1	총칙·분쟁해결	공통적인 내용, 협의 및 중재수단 등.
2	상품무역	원산지 규정, 세관수속, paperless 무역 등.
3	NTM ⁶⁾ , SPS ⁷⁾ , TBT ⁸⁾	유통장벽, 수량제한, 위생검역조치, 기존업체와의 거래 고수 등.
4	서비스무역, 투자, 인적이동	한일투자협정 수정 및 보완, 일본 기술자의 재취업, 간병인력 등.
5	정부조달, 경쟁, 지적재산권	경쟁정책상의 협력, 지적재산권 보호, 정부조달의 투명성 등.
6	협력 ⁹⁾ (각 분야별)	기술교류를 위한 협력 프로그램, 환경기술 습득, 기금조성 등.
7	상호승인	운전면허제도, 의료·법률서비스 자격제도, 기술면허제도 등.

출처: 홍순영·황인성 외(2004:205); '협상 타결이 예상되는 한·일 FTA'

6) Non-Tariff Measures(비관세조치)

7) Sanitary and PhytoSanitary(위생 및 검역)

8) Technical Barrier to Trade(무역에 대한 기술적 장벽)

9) 협력분야에는 무역투자촉진, 중소기업, 정보·통신기술, 과학기술, 방송, 여행, 인적자원개발 등이 포함되어 있으나 아직 분야와 내용에서 유동적이다.

<표 III-2>에서 알 수 있듯이 한·일 FTA 체결을 위한 정부간 협상 회의는 2003년 10월 양국 정상회담이 합의한 이후 동년 12월부터 본격적으로 시작되어 2개월 간격으로 개최되었으며, 2004년 11월까지 총 6회에 걸쳐 회의가 진행되었다. 한·일 FTA 협상회의는 포괄적인 FTA, 실질적인 자유화, 상호이익 증진, WTO 규범과의 일치 및 지역경제통합의 모범 등을 기본 원칙으로 채택하고 있으며, 이를 위해 한·일 FTA 산관학 공동연구 등에 기초한 총칙·분쟁해결, 상품무역, NTM·SPS·TBT 등의 7개 분야를 중심으로 세부사항에 대한 실무협상을 추진하였다(<표 III-3> 참조).

5. 한·일 FTA의 경제적 효과

(1) FTA의 효과

① FTA 현황 및 경제적 이해득실의 이론적 배경

한·일 FTA를 이해하기 위해서는 우선적으로 FTA 현황 및 경제적 이해득실의 이론적 배경에 대해 알아 볼 필요가 있다. 그 이론적 배경은 다음과 같다(박순찬 외 2004:19-20). 다자협상을 위한 WTO 체제가 존재함에도 불구하고 FTA는 전세계적으로 확산되고 있다. FTA는 배타적 이익 확보, 미국과 EU의 지역무역협정에 대한 높은 관심, 다자체제의 관리능력 한계 등을 고려해 볼 때, FTA는 뉴라운드 성공여부에 상관없이 확대·심화될 것으로 보인다. 또한 과거 우루과이 라운드에서 경험했듯이, 다자협상의 진전이 부진할 경우 지역무역협정에 대한 주요 교역

국들의 관심이 더 확대될 수 있는 가능성도 배제할 수 없다. 따라서 한국이 FTA에 참여하지 않을 경우 FTA를 체결한 국가에 비해 상대적으로 불이익을 받게 되고 그러한 손실은 시간이 지날수록 커질 것이다.

FTA는 양국의 무역을 확대하는 데 기여한다. FTA의 체결로 양국의 무역장벽이 제거되면 FTA 파트너로부터의 수입가격이 낮아지기 때문에 지금까지 제3국으로부터 수입해 왔던 제품을 FTA 파트너 국가로부터 수입하게 되어 양국의 무역은 증가된다. 또한 FTA 체결로 무역이 증가한다는 것은 경쟁력이 높은 산업의 생산이 증가하게 된다는 것을 의미하기 때문에 경쟁력이 약한 산업에서 경쟁력이 높은 산업으로 자원이 이동하여 국가 전체적으로 볼 때 자원배분의 효율성이 증진된다. 아울러 FTA 체결로 국내외 기업간의 경쟁이 심화되어 FTA 이전에 국내기업의 독점력으로 인한 왜곡(distortion)을 해소하여 국가의 후생(welfare)이 증가한다.

FTA는 경제성장을 촉진하고 투자의 활성화에도 크게 기여한다. FTA가 자본, 인적자본 및 지식자본의 축적을 촉진하거나 이 자본들에 대한 투자 수익률에 영향을 미치게 되므로 FTA는 경제성장효과를 가진다. 무역의 증가와 자원배분의 효율성이 향상되면 국내총생산 및 소득이 증가하게 되며, 이렇게 증가된 소득의 일부는 저축되기 때문에 투자가 증가하고 자본스톡이 증가한다. 양국간의 무역이 촉진되어 무역과정에서 기술전파(technology spillover)가 가속화되어 지식자본이 축적되거나 관세 및 비관세의 철폐로 지식자본 또는 인적자본을 집약적으로 사용하는 산업의 생산이 증가하면, 이 산업은 인적자본과 지식자본에 더 많은 투자를 하기 때문에 FTA는 장기적인 경제성장효과를 지닌다. FTA는 역내 및 역외국가로부터의 직접투자를 촉진한다. FTA로 관세 및 비관세장벽이 철폐되어 거래비용이 낮아지면 역내국가로부터의 낮은 생산비용 또

는 높은 숙련노동을 이용하려는 수직적 외국인직접투자가 증가할 것으로 기대된다. FTA는 곧 양국의 시장통합을 의미하기 때문에 역외국의 입장에서 역내에 생산기지를 마련하여 확대된 공동시장에 무관세로 판매하는 것이 유리해지기 때문에 역외국가로부터의 수평적 외국인직접투자는 증가할 수 있다. FTA는 관세 및 비관세장벽을 철폐하는 무역자유화를 위한 조치뿐만 아니라 투자협정조항도 포함되는데, 이에 따라 보다 안정적인 투자입지로서의 조건을 갖추기 때문에 양국간의 직접투자는 증가될 것으로 기대된다.

반면 FTA로 경제통합이 진척되면 개별국가 전체에는 이익이 되지만 무역장벽으로 보호받던 비효율적인 산업의 생산은 감소하게 되므로 산업간 이해관계가 대립될 수 있다. 경쟁력이 약하고 비효율적인 산업에 고용되어 있는 노동자들이 효율적인 산업으로 이동할 때까지 일시적으로 실업문제가 발생할 수 있다. 이러한 구조조정비용은 보호장벽이 높을수록 더 클 것이다. 또한 산업의 효율성이 증진되면서 비숙련 단순노동의 수요가 감소하여 숙련노동과 비숙련노동 사이의 소득격차가 확대될 수 있다.

위의 내용들을 요약해보면 첫째, FTA는 전세계적 유행이라는 사실을 알 수 있다. 둘째, 무역장벽의 철폐로 국가간 무역이 확대된다. 셋째, 경제성장과 투자의 활성화를 촉진시킨다. 넷째, 국가 전체로 보면 이익이 되지만 국내에서 산업분야간의 이해관계의 대립이 일어날 수 있다는 점이다. 즉, FTA 자체에도 장점과 단점이 존재한다는 것을 알 수 있다. 특히 단점의 경우 국가내부의 산업간의 문제라는 것에 주목할 필요가 있다.

<표 III-4> FTA에 의한 경제적 효과

㉠ 무역창출효과	- 관세철폐 등 역내 무역장벽의 철폐에 따라 역내무역이 한층 확대됨. - 수입국의 소비자는 동일한 수입재·서비스를 보다 저렴하게 소비할 수 있으며, 수출국의 생산자도 수출확대에 의한 이익을 확보할 수 있기 때문에 역내국의 경제적 후생은 증가함.
㉡ 무역전환효과	- 관세 등의 철폐는 역내국에 한정되기 때문에 특정 상품을 상대적으로 낮은 비용으로 생산 가능한 역외국으로부터의 수입에 관세가 부과됨으로써 상대적으로 고비용이지만 관세가 부과되지 않는 역내국으로부터의 수입으로 전환됨.
㉢ 시장확대효과	- 역내무역 및 투자 장벽의 철폐 결과 시장규모가 확대됨에 따라 규모의 경제가 실현됨으로써 생산성이 향상되고 경제성장이 가속화됨.
㉣ 자본축적효과	- 역내국에서 기대수익률의 상승, 불확실성의 감소 등으로 인하여 국내 투자나 외국인 투자가 증가하여 생산능력이 확대됨.
㉤ 기술확산효과	- 외국인 경영자, 기술자가 자국에 들어오는 경우 우수한 경영 노하우나 기술이 자국에 확산됨에 따라 생산성이 향상되고 경제성장이 가속됨.
㉦ 제도개혁효과	- FTA 체결을 위한 연구 및 교섭 또는 체결 후 협의 등을 통해 가맹국간에 보다 효율적인 정책·규제에 관한 노하우를 공유·이전함.

출처: 유관영·사공목(2004:46): ‘한·일 FTA의 영향분석과 산업구조조정-일반기계 및 자동차 산업을 중심으로-’

② FTA를 통한 경제적 효과: 정태적 효과와 동태적 효과

FTA체결을 통한 경제적 효과는 정태적 효과와 동태적 효과로 구분할 수 있다. 먼저 정태적 효과는 관세장벽 및 비관세장벽을 철폐함으로써 얻어지는 단기적 역내무역의 활성화를 통한 경제적 효과를 뜻한다. 반면

동태적 효과는 경제 통합으로 인한 효과가 단기간 내에는 가시화되지 않더라도 어느 정도 시간이 지남에 따라 서서히 나타나는 효과를 의미한다(정인교 2001c:47).

<표 III-4> 에서와 같이 FTA의 경제적 효과는 크게 ①~⑥로 정리될 수 있다. 그 중 ①무역창출효과와 ②무역전환효과는 정태적 효과에 속한다. 그리고 ③시장확대효과, ④자본축적효과, ⑤기술확산효과, ⑥제도개혁효과는 동태적 효과에 속한다.

(2) 한·일 FTA를 통해 얻게 될 경제적 효과

1998년 이후 한·일 FTA의 경제적 효과에 대해 많은 연구가 이루어졌다. 그 중 한국의 대외경제정책연구원(KIEP)과 일본의 무역진흥회산하 아시아경제연구소(IDE)에 의해 수행된 연구에 의하면 한국의 경우, 한·일 FTA 체결로 단기적(정태적 효과)으로는 관세 및 비관세장벽 철폐로 인한 무역적자의 증가로 부정적인 영향을 주겠지만, 중장기적(동태적 효과)으로는 생산력과 경쟁력 향상 및 투자 자유화로 인해 실질적인 이익을 가져다 줄 것으로 전망하였다(유규열 2004:41).

<표 III-5>에 의하면 FTA로 인해 한국의 후생 수준은 동태적으로 11%(KIEP) 혹은 약7.1%(IDE), GDP는 약3%(KIEP) 혹은 약9%(IDE) 증가할 것으로 나타났다. 이는 FTA 체결에 따라 경쟁촉진, 중복투자 방지, 규모의 경제, 자원의 효율적 활용 등을 통한 구조조정 촉진 등의 효과가 중장기적으로 경제전반의 효율성 제고 및 한국산업의 체질을 개선하는 긍정적인 효과를 거둘 것으로 예상되었기 때문이다.

〈표 Ⅲ-5〉 한·일 FTA 체결의 경제적 효과

구 분		정태적 효과		동태적 효과	
		KIEP	IDE	KIEP	IDE
한 국	후생 수준(%)	-0.19	0.34	11.43	7.09
	GDP(%)	-0.07	0.06	2.88	8.67
	대일 무역수지(억불)	-60.90	-38.85	-4.40	-24.60
	총 무역수지(억불)	-15.43	-2.7	30.14	408.00
일 본	후생 수준(%)	0.14	0.03	-	9.29
	GDP(%)	0.04	0.00	-	10.44
	대한 무역수지(억불)	60.90	38.85	-	24.60
	총 무역수지(억불)	-	54.79	-	182.00

출처: 유규열(2004:41); ‘양면게임으로 본 한·일 FTA 협상연구’에서 재인용

양국간의 FTA는 관세철폐 뿐만 아니라 비관세장벽 완화, 서비스 무역 및 투자자유화, 과학기술협력, 산업협력 등 제반경제협력산업을 포함하므로 전체적으로 긍정적인 효과가 기대된다. 하지만 관세의 경우 무심코 철폐해 버리면 한·일 FTA로 인해 부정적 영향을 받을 부문에 대한 배려가 무시될 수 있다(股野 2003:20). 따라서 협상과정에서 피해를 입을 것으로 예상되는 부문의 품목을 민감 품목으로 지정하여 이에 대한 유예기간을 충분히 확보함으로써 피해를 최소화하는 한편, 기술개발 등을 통한 산업경쟁력 향상 구조조정 등 FTA에 따른 이익을 극대화하기 위한 노력을 병행하는 것이 중요하다.

6. 소결론

한국과 일본은 현재 전세계적으로 확산되고 있는 FTA 체결시대에 편승하기 위해 FTA 추진을 고려하기 시작했다. FTA는 세계적인 유행이라고도 할 수 있기 때문에 단지 유행에 따라가기 위해 마지못해 체결을 추진하는 것이 아닌가하고 의심해볼 수 있으나, 다행스럽게도 양국 모두 FTA를 국가발전과 장래에 대한 대비책 마련을 목적으로 추진하고 있다는 것을 알 수 있었다.

한국에게 있어서 일본이 FTA 대상국으로서 바람직한가를 비교우위구조, 경제수준, 기대교역규모, 지리적 인접성, 시장규모와 같은 판단 기준으로 보았을 때, 긍정적인 반응이 나왔고 이는 일본의 입장에서조차 마찬가지일 것이다. 한·일 양국은 상호간의 FTA를 통해 자국경제에 있어서 상호보완적인 효과를 얻게 될 것이다.

다만, 한국의 경우 단기적(정태적 효과)으로는 대일무역수지 적자가 예상되어 일부 업종에서는 FTA 체결로 인해 피해를 입을 수 있을 것으로 예상되기 때문에 정부의 정책적 지원이 요구되는 바이다. 한편 중장기적(동태적 효과)으로는 일본과의 경쟁을 통해 경쟁력이 향상되고 이로 인해 상황이 호전될 것이라고 보고 있다.

한·일 FTA가 한국 전체에서 볼 때는 이익이 될 수 있으나 피해를 입게 될 산업에게 있어서는 그다지 바람직하지 못한 것일지도 모른다. 그렇기 때문에 한국정부는 피해를 입게 되는 산업에 대해 정책적 지원을 해 줄 필요가 있으며, 일본과의 FTA를 통해 입게 될 피해를 여타 국가들과의 FTA 체결로 보완해 나갈 필요가 있다. 이러한 조건이 모두 갖추어진 상황에서라면 한·일 FTA는 한국에 있어서 국가발전에 기여하게

될 것이기 때문에 체결을 서두를 필요가 있다.

IV. 한·일 FTA 체결이 한국자동차산업에 미치게 될 영향

기존연구에 의하면 자동차산업에 있어서 비교우위에 있는 일본과 FTA를 체결하게 되면 한국자동차산업이 상당한 피해를 입을 것이라고 한다. 따라서 본 장에서는 첫째, 자동차산업이 한국에 있어서 얼마나 중요한 산업인가에 대해 살펴본다. 둘째, 일본이 실제로 경쟁력에서 우위를 점하고 있다는 것을 확인하기 위해 한·일 양국의 자동차산업을 비교해 본다. 셋째, 일본의 무역장벽에 대해 살펴본다. 넷째, 한·일 FTA 체결이 한국자동차산업에 어떠한 영향을 미칠 것인가에 대해 알아본다. 다섯째, 향후 한국자동차산업의 과제에 대해 알아보도록 하겠다.

1. 한국자동차산업의 현황

(1) 한국자동차산업의 실적

한국자동차산업의 완성차 실적은 IMF 외환위기에 따른 급격한 내수 위축 등의 영향으로 <표 IV-1> 에서처럼 1998년에는 국내 생산이 전년 대비 30.6% 감소한 195만대에 그쳤으나 이후 활발한 내수회복 및 수출 증대에 힘입어 1999년부터 IMF 이전 수준으로 회복하였다. 2001년에 5.4% 감소하였지만 2002년에 다시 회복하여 생산량은 계속 증가하였고, 2004년에 들어서는 약347만대 생산을 기록하였다.

수출에 있어서 한국자동차산업은 원화약세와 품질향상에 힘입어 2000년에는 전년대비가 11% 증가한 약168만 대를 기록하였으나, 이후 약간

감소하여 2002년에는 151만대를 수출하는데 그쳤다. 그러나 2003년부터 다시 성장세를 보이며, 2004년에 이르러서는 약238만대 수출을 기록하였다.

한편 <표 IV-2>의 자동차부품산업의 실적을 보면, 먼저 2004년에 생산은 내수정체에도 불구하고 수출증가로 전년대비 14.1% 증가하였고, 내수는 완성차 생산증가와 보수용품 수요증가로 전년대비 12.2% 증가하였으며, 수출은 중국 등 완성차 해외현지 생산증가 및 해외업체로의 납품증가로 전년대비 40.2% 증가하였다. 그리고 2005년 실적은 생산과 내수에서 각각 6.7%, 2.3%로 소폭 증가 할 것이며, 수출에서는 21.5% 증가 될 것으로 전망된다.

<표 IV-1> 한국자동차산업의 완성차 실적

(단위: 천대)

구분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
국내생 산	2,818 (0.2)	1,954 (-30.6)	2,843 (45.5)	3,115 (9.6)	2,946 (-5.4)	3,148 (6.9)	3,178 (0.9)	3,469 (9.2)
국내판 매	1,513 (-8.0)	780 (-48.5)	1,273 (63.2)	1,430 (12.4)	1,451 (1.5)	1,622 (11.8)	1,318 (-18.7)	1,093 (-17.0)
수 출	1,317 (8.8)	1,362 (3.4)	1,510 (10.8)	1,676 (11.0)	1,501 (-10.4)	1,510 (0.6)	1,815 (20.1)	2,379 (31.0)
수 입	20.3 (-19.2)	3.0 (-85.3)	5.7 (90.0)	11.2 (96.5)	16.6 (48.2)	30.4 (83.1)	30.5 (0.3)	34.7 (13.7)

주: ()안의 수치는 전년대비 증가율임

출처: 정인교(2004:48); '자동차산업과 한-일FTA'의 <표> 「한국 자동차산업의 동향」과 한국자동차공업협회의 '수급총괄 통계자료'¹⁰⁾를 참고하여 재구성.

10) 한국자동차공업협회(KAMA) <http://www.kama.or.kr/> (검색일 2005. 11. 20)

〈표 IV-2〉 자동차부품산업의 실적 및 전망

(단위: 전년대비 %)

구분	2003	증감율	2004	증감율	2005(전망)	증감율
생산(백억불)	3,204	16.9	3,656	14.1	3,900	6.7
내수(백억불)	2,788	12.5	3,128	12.2	3,200	2.3
수출(백억불)	4,227	56.3	5,925	40.2	7,200	21.5
수입(백억불)	2,410	12.6	2,791	15.8	3,000	7.5

출처: 산업자원부(2005:3); ‘자동차산업 현황, 통계 및 참고자료’

(2) 세계속의 한국자동차

한국의 자동차산업은 6-70년대 KD¹¹⁾ 조립생산 및 국산화, 80년대 양산·수출, 90년대 독자모델개발단계를 거치며 발전하였다(산업자원부 2005:1). 그리고 〈표 IV-3〉에서 알 수 있듯이 2004년에는 생산 347만대, 수출 238만대(〈표 IV-1〉 참조)로 세계시장 점유율 6위(5.4%)를 점하여 세계적인 자동차 생산국으로 부상하였다.

(3) 한국 자동차산업의 국민 경제기여도

〈표 IV-4〉에서 알 수 있듯이 자동차산업은 제조업 전체 생산의 11.1%, 부가가치의 10.9%, 고용의 8.0%, 국가총세수의 17.8%를 차지하

11) 부품을 수출해서 현지에서 조립, 판매하는 방식을 말한다. 주로 자동차의 수출에 이 방식이 취해진다. 완성차를 수출하는 것보다도 관세가 싸게 적용되고 현지의 값싼 노동력을 이용할 수가 있다는 점 등에서 유리하며 수입하는 측으로서도 국내공업화에 자극을 줄 수가 있고 또 애프터서비스가 완성차 수입보다 정비되어 있어 특히 개발도상국에서 환영받고 있다.

는 국가 주력 기간산업이다. 또한 수출 327억불, 무역수지 흑자 285억 불로 전략적 수출산업이기도 하다.

〈표 IV-3〉 세계자동차생산 현황

(단위: 만대)

구분	2000		2001		2002		2003		2004	
	국가	생산 대수	국가	생산 대수	국가	생산 대수	국가	생산 대수	국가	생산 대수
1	미국	1,278	미국	1,142	미국	1,228	미국	1,209	미국	1,196
2	일본	1,014	일본	978	일본	1,026	일본	1,029	일본	1,051
3	독일	533	독일	569	독일	547	독일	551	독일	557
4	프랑스	318	프랑스	339	프랑스	338	중국	437	중국	507
5	한국	311	한국	295	중국	325	프랑스	325	프랑스	370
6	스페인	303	스페인	285	한국	315	한국	318	한국	347
7	캐나다	296	캐나다	254	스페인	286	스페인	303	스페인	301
8	중국	207	중국	233	캐나다	263	캐나다	255	캐나다	271
9	멕시코	192	멕시코	186	영국	182	영국	185	브라질	221
10	영국	181	브라질	181	브라질	179	브라질	183	영국	186
11	기타	1,265	기타	1,263	기타	1,313	기타	1,388	기타	1,261
총계	5,918		5,725		6,002		6,183		6,268	

출처: 산업자원부(2005:20); ‘자동차산업 현황, 통계 및 참고자료’

생산의 전후방연관효과, 고용 유지측면에서도 자동차산업은 한국경제의 중심축임을 부인할 수 없다. 특히 광범위한 산업구조로 고용창출 효과가 커 사회 안정화에 기여하는 산업이다(정인교 2004:49).

<표 IV-4> 자동차산업의 국민경제적 비중

구분	종업원수	생산액	부가가치	세수	수출액	무역수지
자동차산업 ¹²⁾	22만명	75조원	28조원	25조원	327억불	285억불
제조업내 비중	8.0%	11.1%	10.9%	17.8%	12.9%	97.3%

주: 2003년 기준(단, 수출액과 무역수지는 2004년)

출처: 산업자원부(2005); ‘자동차산업 현황, 통계 및 참고자료’

(4) 전후방산업연관이 큰 자동차산업

자동차는 2~3만여개의 부품으로 구성되는 대표적인 종합기계 산업이며, 전후방 산업 연관 효과가 커 철강, 기계, 전자, 전기, 고무·섬유·플라스틱 등 관련 산업의 발전을 선도하는 산업이다. 생산단계에서 자동차는 광범위한 소재분야를 기반으로 하고 있고, 유통단계에서도 금융·보험업, 자동차도소매업, 광고업·중고차 매매업과 긴밀한 관계를 유지하고 있다. 이용단계에서도 자동차를 직접 이용하는 운송업뿐만 아니라 정비, 유류판매, 건설업, 레저산업 등과 폭넓은 연관성을 가지고 있다(정인교 2004:50).

12) 여기서 자동차산업은 순수하게 완성차와 자동차부품업만을 의미하고, 자동차 관련 연관산업은 제외한 것이다.

(5) 산업구조 고도화에 대한 기여도

자동차산업은 신기술이 가장 빠르게 적용되고, 신산업부문에 대한 대규모 수요를 창출하는 산업이다. 전통산업과 신산업의 경계에 있는 이 산업은 전통산업으로의 신기술 적용을 촉진하고, 신산업의 성장을 견인하는 역할을 수행함으로써 산업구조고도화에 중요한 역할을 수행하고 있다. 그리고 정부가 2025년까지 한국 과학기술 발전을 선도할 6대 기술로 선정한 기술 가운데, 나노기술을 제외한 에너지기술, 환경기술, 재료기술, 메카트로닉스기술, 시스템기술 등 5개 기술의 개발 및 활용과 직접적인 관련을 가지고 있다. 또한 참여정부의 차세대성장 동력 10대 과제 중에서도 핵심적인 역할을 수행하고 있다. 이러한 이유로 자동차산업은 21세기에도 新기간산업으로서 산업발전에 주도적 역할을 수행할 것으로 전망된다(산업연구원 2005:22).

이와 같이 자동차산업은 지금까지 한국의 국가경제를 이끌어 왔고 앞으로로도 이끌어갈 기간산업으로 주목 받고 있다. 이러한 산업이 타국과의 FTA체결로 인해 상대국과 시장통합을 이루게 된다면 우선 수송비용이 낮아지게 되고 그로 인하여 생산입지의 조정이 이루어져 생산 효율성이 향상되며 역내무역이 활발하게 될 것이다. 다시 말해 FTA 가입국들간에 무역장벽이 철폐되면 국경을 넘어 생산거점의 재배치를 통해 효율성이 향상되고, 규모의 경제도 실현할 수 있게 된다. FTA의 또 하나의 중요한 역할은 무역과 투자의 원활화, 경제제도의 조화와 수속 및 분쟁해결 방식의 정비 등을 통하여 국제거래에서 발생하는 제반거래비용 삭감이 가능하다는 것이다. 예를 들어 통관의 효율화, 투자 규칙의 확립, 안전기준의 조화 등은 자동차산업의 무역과 투자확대에 큰 영향을 미친다. 물론 이와 같이 FTA 체결에 의해서 자원배분의 효율화라는 이점이 기대

되는 한편, 단기적으로는 산업의 조정비용이 발생하는 것도 고려해야 한다(정인교 2004:40).

이러한 자동차산업에 있어서 일본과의 FTA는 피하고 싶은 선택지일 것이다. 이미 많은 선행연구에서 제시되었듯이 일본의 자동차산업의 경쟁력이 한국과 비교했을 때 우위를 점하고 있기 때문에 체결시에는 상당한 피해가 우려된다.

2. 한·일 자동차산업의 경쟁력 비교

(1) 한·일 자동차산업의 수급구조의 비교

<표 IV-5> 한·일 자동차산업의 수급구조 비교

(단위: 천대)

	한 국			일 본		
	2001	2002	2003	2001	2002	2003
국내 생산	2,946	3,148	3,178	9,777	10,258	10,286
국내 판매	1,451	1,622	1,318	5,906	5,792	5,828
수 출	1,501	1,510	1,815	4,166	4,699	4,756
수 입	17	30	31	290	291	284
해외생산	· ·	300	· ·	6,585	7,652	8,608

주: · · 는 not available을 의미함.

출처: 유관영·사공목(2004:112); ‘한·일 FTA의 영향분석과 산업구조조정-일반기계 및 자동차 산업을 중심으로-’에서 재인용

<표 IV-5>에 의하면, 2003년 한국의 자동차생산은 약318만대인 데 비해 일본은 약1,029만대로 한국의 3.2배에 달한다. 국내 판매의 경우 한국이 약132만대인 데 비해 일본은 약583만대로 한국의 4.4배이고, 수출도 한국이 약182만대인 데 비해 일본은 약476만대로 한국의 2.6배이다. 또, 해외생산은 일본이 2003년에 860만대인 데 비해 한국은 2002년 30만대정도의 규모를 보이고 있다.

(2) 對日 무역특화지수¹³⁾로 본 경쟁력 차이

① 완성자동차

<표 IV-6>을 보면 경승용차(1,000cc 이하)의 경우 아직 교역 규모는 미미한 실정이지만 2003년 對日 무역특화지수가 0.57로 한국이 일본을 앞선 수출특화를 보이고 있다. 소형승용차(1,000cc~1,500cc)의 경우에도 역시 2003년 對日 무역특화지수가 0.94로 한국이 일본을 압도하는 수출특화상품이다. 반면 중형승용차(1,500cc~3,000cc)에서는 -0.41로 일본에 압도되고 있는 실정이다. 그리고 대형승용차(3,000cc 초과)와 특수용도자동차의 경우 2003년 對日 무역특화지수가 각각 -0.97과 -0.84로 경쟁력이 매우 취약하다는 것을 알 수 있다.

13) 무역특화지수는 한 상품의 총수출액과 총수입액, 그리고 전체 무역액을 이용해 상품의 비교우위를 나타내는 지표로서 그 공식은 다음과 같다. 무역특화지수 = (상품의 총수출액 - 총수입액) ÷ (총수출액 + 총수입액) 이 지수가 0인 경우 비교우위는 중간정도이며 1이면 완전 수출특화상태를 말한다. 수입은 전혀 하지 않고 수출만 한다는 뜻이다. 또 -1이면 완전 수입특화 상태이다. 수출물량이 전혀 없을 뿐만 아니라 수입만 한다는 뜻이다. 이 지수는 국제경쟁력 지수로 사용되기도 한다. 이럴 경우 0 이상 1 이하이면 그 제품이나 산업이 무역흑자를 기록해 국제경쟁력이 강한 것을 뜻하고 -1에 가까울수록 국제시장에서 경쟁력이 약하거나 수출을 하지 못하는 것으로 볼 수 있다.

〈표 IV-6〉 한국자동차산업의 對日 무역특화지수

(수출입액 천달러)

주요 품목	對日수출 (2003)	對日수입 (2003)	對日무역특화지수		
			1999	2001	2003
경승용차 (1,000cc 이하)	520	143	0.85	0.90	0.57
소형승용차 (1,000cc ~1,500cc)	11,677	375	-0.47	-0.73	0.94
중형승용차 (1,500cc~3,000cc)	11,848	28,611	-0.49	-0.09	-0.41
대형승용차 (3,000cc 초과)	1,102	83,970	-0.06	-0.97	-0.97
디젤승용차 (1,500cc 초과)	423	415	0.71	-0.02	0.01
승합차	13	50	-	-0.29	-0.59
화물자동차	299	1,921	-0.93	-0.73	-0.73
특수용도자동차	3,394	38,601	-0.02	-0.87	-0.84
엔진부품	30,528	214,257	-0.63	-0.71	-0.75
안전벨트	88	30,594	-0.97	-0.99	-0.99
제동장치	8,807	62,562	-0.62	-0.87	-0.75
변속기	13,368	515,802	-0.99	-0.99	-0.95
동력전달장치	6,044	18,881	-0.91	-0.77	-0.52
현가장치	2,701	5,904	-0.67	-0.77	-0.37
조향장치	13,577	17,228	0.07	-0.58	-0.12
에어백	7	1,176	-0.04	-0.71	-0.99
연료펌프	791	57,719	-0.68	-0.93	-0.97
로드휠 및 부분품	84,819	3,863	0.92	0.90	0.91
새시	53	46	0.37	-1.00	0.07
차체	2	47	0.47	0.67	-0.92
라디에이터	3,344	139	0.75	0.91	0.92
소음기 및 배기관	2,001	144	0.49	0.21	0.87
모터사이클	291	5,121	-0.92	-0.96	-0.89
모터사이클 부품	4,215	11,553	-0.65	-0.21	-0.47

출처: 유관영·사공목(2004:114); ‘한·일 FTA의 영향분석과 산업구조조정-일반기계 및 자동차 산업을 중심으로-’

디젤승용차의 경우에는 거의 수출입이 균형을 이루고 있으나 양국간의 교역액은 미미한 실정이다.

② 자동차부품

자동차부품의 경우 현재 한국의 완성차업계에서 약10% 미만의 수입 부품을 사용하고 있다. 부품업계 종사자들의 대부분이 일본을 가장 강력한 경쟁자라고 생각하고 있는데, 그 이유는 자동차 부품의 무역수지가 유독 일본에 대해서만 상당한 對日 적자를 보고 있기 때문이다. 이는 일본 부품산업의 경쟁력이 매우 높다는 것을 의미한다. 또 자동차부품은 가격변화에 대해서 대단히 민감하게 반응하고 있어 관세가 철폐되면 한국의 완성차업체가 일본의 부품을 더 많이 수입하게 되는 결과를 초래하여 국내 부품산업의 기술개발 노력이나 국산화 노력을 저해시켜 부품업체의 발전에 심각한 타격을 줄 우려가 있다(이훈범 2002:51). 한편, 미즈노(水野 2004:10)는 한국의 자동차 부품산업은 이미 높은 기술력을 보유하고 있기 때문에 일부러 고가의 일본제부품을 수입해서 사용하지는 않을 것이라고 전망하였다. 하지만 한국의 완성차업체 쪽에서 품질향상을 위해 관세철폐로 인해 이전에 비해 저렴해진 일본부품을 사용할 가능성도 배제할 수는 없을 것이다.

또한 자동차부품의 경우 현재 일본의 관세가 무관세임에도 불구하고 무역적자를 기록하고 있어 향후 FTA 체결 후에도 對日 수출량이 증대될 것이라고 기대하기는 어렵다(이훈범 2002:51).

<표 IV-6>에 표시되어 있듯이 자동차 부품의 경우 2003년 로드휠 및 부분품(0.91), 라디에이터(0.92), 소음기 및 배기관(0.87)이 對日 수출특화를 보이고 있다. 특히 로드휠 및 부분품은 약8,500만 달러 상당을 수

출하고 있고, 수출 규모도 비교적 큰 품목이기 때문에 한국이 비교우위를 차지하고 있다고 볼 수 있다. 하지만 안전벨트(-0.99), 변속기(-0.95), 에어백(-0.99), 연료펌프(-0.97) 등은 對日 수입특화 경향을 보이고 있다. 특히 변속기의 對日 수입액은 해마다 증가하고 있으며, 2003년에는 수입액이 5억 1,589만 달러에 달하여 자동차 관련 품목 중 최대 對日 수입 품목의 자리를 유지하고 있다. 이 밖에도 엔진 관련 부품의 對日 수입도 2억 달러를 초과하고 있으며, 무역특화지수도 -0.75로 수입특화정도가 높아지는 추세를 보이고 있다. 연료펌프의 경우 국내에서도 일본과의 합작기업이 현지생산을 하고 있으나, 2003년의 경우 약 5,800만 달러의 對日 수입을 기록하였다.

(3) 한·일 기술경쟁력 차이

양국 자동차산업간 범용기술 경쟁력 격차는 축소되고 있으나 미래형 자동차 및 첨단기술 경쟁력 격차는 점차 확대되고 있다. 그 이유는 일본 자동차부품업체의 경우 자체 연구·개발(R&D) 투자를 확대하고 있는 것에 반해, 한국 부품업체의 자체 연구·개발 투자는 미미한 수준에 머물고 있기 때문이다(전국경제인연합회 2004:293).

① 기술수준의 차이

<표 IV-7>에서처럼 2005년 한국자동차부품의 기술수준은 신제품 개발기술의 경우 일본에 비해 2년 이상 뒤떨어지고 있고, 설계기술과 신기술응용에서는 약 2년 정도 뒤쳐진 것으로 평가되고 있다. 한편 2010년에는 설계기술, 생산기술, 열처리기술이 일본과 동등한 수준으로 성장할

것으로 예상되고 있으며, 가공기술의 경우 일본을 추월할 것으로 전망된다. 그 반면 신제품 개발기술과 신기술응용은 2010년에도 일본과의 격차를 보일 것으로 예상된다.

<표 IV-7> 한·중·일 자동차부품의 기술수준 변화추이

(일본=100)

기술유형	국별	2004	2005	2010
설계기술	한국	92	95	100
	중국	79	86	93
신제품 개발기술	한국	88	93	96
	중국	72	81	89
신기술응용	한국	93	95	97
	중국	81	87	91
생산기술	한국	95	99	100
	중국	82	87	93
열처리기술	한국	95	97	100
	중국	85	91	95
가공기술	한국	96	99	103
	중국	83	89	94

주: 일본 100을 기준으로 1년의 격차마다 3점 차이로 기술

출처: 전국경제인연합회(2004:294); ‘한·일 FTA에 대한 업종별 전략’에서
재인용

② 첨단기술 분야

자동차산업의 패러다임 변화를 고려해 볼 때, 향후 자동차산업의 국제 경쟁력은 에너지, 환경, 안전분야의 신기술 개발에 의해 좌우될 전망이다. 일본은 이미 자동차연료전지, 수소저장, 첨단배터리, 하이브리드전기 자동차, 경량소재, 대용량축전기, 기타 동력전장품, 직분사 연소장치 및 신연소장치, 배기가스통제, 수소내연엔진 등의 첨단기술에서 세계적인 기술을 보유하고 있다. 그리고 2010년부터 동 기술의 상용화가 가속될 전망이다. 그 반면 이들 분야의 한국의 평균기술수준은 일본에 훨씬 못 미치고 있는 실정이다(전국경제인연합회 2004:294).

한국으로서는 이러한 기술들이 한·일 FTA 체결을 통해 일본으로부터 한국으로 기술이 이전되는 효과를 기대할 수 있다. 그러나 기술이전이 예전과 같은 기술지원의 형태로 이루어지기를 기대하기는 어렵다. 이제는 보다 대등한 관계의 형성을 통한 기술습득이 필요한 시점에 이르러 있으며, 나아가 독자적인 기술을 스스로 개발해야 하는 단계로 발전시켜야 할 필요가 있다(정성춘 2005:9). 따라서 FTA 체결 유무에 상관없이 세계시장에서 한국의 자동차산업이 성공을 거두기 위해서는 자체 기술개발에 달려있다고 봐도 무방하다.

3. 일본의 무역장벽: 관세 및 비관세장벽

(1) 일본의 관세장벽

〈표 IV-8〉에서 알 수 있듯이, 한국의 자동차 관세율은 승용차가 8%이고 자동차부품도 8%이다. 그리고 트럭과 버스 등의 승합차는 관세율

이 10%이다. 반면 일본의 경우 승용차, 트럭, 버스, 자동차부품 모두 관세가 이미 0%이므로 관세인하 효과를 기대할 수 없다. 그렇기 때문에 한·일 FTA 관세철폐를 통한 對日 수출 증대효과는 그다지 크지 않을 것으로 보인다(손찬현 외 2001:57-58). 다시 말해 이미 관세가 철폐된 것이나 다름없는 상황에서 FTA로 인한 관세철폐가 아무런 효력을 발휘하지 않기 때문에 對日 수출량에 큰 변화를 줄 것이라고 기대하기는 어렵다. 반면 일본은 8% 관세인하로 상당한 효과를 누리게 된다. 8%의 관세율이 폐지되면 특소세, 등록세 등의 부담이 줄어 판매가격인하효과가 최고 9.2%(2,000cc이상 기준)에 달하게 될 것이다. 양국의 가격격차를 볼 때 이 정도의 가격인하는 큰 영향을 미칠 것으로 판단되며 물량에서 연간 4만대 가량의 수입효과가 있을 것으로 추정되므로 한국 자동차업계에서는 한·일 FTA에 대한 우려감을 나타내고하고 있다(조석홍 외 2002:143).

〈표 IV-8〉 한국과 일본의 자동차 관세율 비교

	한국	일본
승용차	8%	0%
트럭	10%	0%
버스	10%	0%
부품	8%	0% (주요 부품)

출처: 이훈범(2002:48); ‘한·일 자유무역협정 체결의 국내 산업별 영향’에서 재인용

(2) 일본의 비관세장벽

① 일본의 비관세장벽의 특징

한·일 FTA 체결시 자동차의 對日 수입 급증을 완화 혹은 상쇄할 만큼의 對日 수출은 용이하지 않을 것이다. 앞서 살펴보았듯이 일본의 경우 자동차에 관세를 전혀 부가하고 있지 않기 때문이다. 한편 對日 수출이 저조한 요인으로서 한국내의 적지 않은 이들이 일본의 비관세장벽의 존재를 지목하고 있다(김양희 2004:151). 다시 말해 한국기업의 對日 수출이 저조했던 주된 이유는 일본의 관세장벽보다 비관세장벽의 존재에 있다고 하는 점이다. 일본의 비관세장벽은 국제적으로 매우 높은 것으로 잘 알려져 있다. 현실적으로 비관세장벽은 관세장벽과는 달리 각국마다 고유한 경제·사회·문화적 특성과 밀접하게 연관되어 있기 때문에 어느 획일적인 기준으로 평가를 내리기에는 무리가 있다. 그러므로 모든 비관세장벽을 철폐하거나 시정해야 할 대상으로 단정 짓기도 어렵다(김양희 외 2002:25-26).

일본의 비관세장벽은 국제적으로 높은 수준에 있으나 그것의 구체적인 실태를 파악하는 것은 결코 수월하지 않다. 따라서 오랫동안 일본과 거래해온 한국기업들도 일본의 비관세장벽의 존재 자체를 인식하지 못하는 경우가 많은 실정이다. 그러나 한·일 FTA 체결시 일본의 對韓 수출증가를 상쇄할 한국의 對日 수출 증대를 위해서 일본의 비관세장벽 극복은 피해갈 수 없는 과제이다(김양희 외 2002:29).

일본측은 기본적으로 일본의 비관세장벽은 문제 될 만큼 많지 않다는 입장이다. 오히려 한국 제품의 품질 면에서 문제가 있다고 지적하였다.

그러나 이에 대해 한국측은 비관세장벽은 분명 문제가 되나 그 실제 파악에 상당한 어려움이 따른다는 점을 강조해 왔다. 이러한 한국측의 주장의 배경에는 다음과 같은 상황이 존재한다. 첫째, 일본의 비관세장벽에는 일본식 유통 시스템과 같이 외부에서는 파악하기 곤란한 일본 특유의 관행이나 제도가 적지 않으며 이 경우 정부의 개입 여지가 매우 제한적이다. 둘째, 일본시장의 까다로운 비관세장벽을 어떠한 방법으로든 해결한 기업의 경우 일본의 비관세장벽을 공론화하는 것 자체를 꺼리거나, 공론화하고 싶어도 이 경우 일본내에서 뭔가 불이익을 당할 수 있다는 우려를 안고 있어 사례 발굴이 매우 곤란하다. 마지막으로, 종종 한국기업은 일본에 대한 부정적인 선입견으로 인해 해당기업의 개별적 애로사항을 비관세장벽으로 간주해 버리는 경우도 있다. 이를 종합해보면 일본 비관세제도에 관한 한국의 정책대응은 다음과 같은 점을 유의해 수립되어야 할 것이다. 첫째, 비관세장벽 문제는 한국산 제품의 경쟁력 제고와 병행해서 논의되어야 한다. 둘째, 일본의 비관세장벽 존재가 실재하더라도 그 실제파악에는 긴 시간과 노력을 요구하는 장기적인 해결과제라는 점이다. 셋째, 비관세장벽 문제는 비단 일본만이 아니라 양국의 공통 현안이라는 점이다. 넷째, 그럼에도 불구하고 지금까지는 잠재화되어 있었던 일본의 비관세장벽 논의가 공론화된 것은 다름 아닌 FTA 논의의 활성화에 기인한다는 점은 매우 고무적인 현상으로 받아들일 수 있다. 이렇게 보면 비관세장벽의 존재는 FTA 체결의 전제조건이 아니라 FTA 체결의 필요성을 제시하는 것이라 볼 수 있다. 즉, 비관세장벽을 양국의 시장접근성 개선이라는 협소한 개념에 국한시키기보다는 양국의 폐쇄적이고 불투명한 규제완화 및 제도의 선진화라는 폭넓은 구조개혁의 일환으로 인식하고 보다 장기적인 관점에서 한·일 FTA를 양국의 구조개혁의 촉진제로 활용할 수 있는 방안으로 적극 모색해야 한다(김양희

2004:153).

② 일본의 거래관행

계열(系列)¹⁴⁾구조를 중심으로 발달한 기업간 거래관행은 외국기업의 납품이나 조달에 어려움을 가중하고 있다. 전통적으로 조립업체와 부품 산업체간에 장기계약에 의한 거래가 이루어지고 있어 거래처의 변경이나 신규업체의 납품이 어려운 실정이다. 완성차 업체가 장기거래 부품업체의 지분을 보유하고 있는 경우도 많다. 완성차업체와 부품업체간의 인력 교류도 활발한 편이며 이는 기업간 유대관계를 강화하는 역할을 하고 있다(전국경제인연합회 2004:283). 따라서 한국자동차의 對日 수출증진을 위해서는 이러한 폐쇄적인 거래관행을 잘 파악하여 진출 전략을 구상할 필요가 있다.

③ 유통구조

일본의 자동차 유통구조는 딜러그룹이 지배하고 있다. 2003년에는 1,937개의 딜러가 1만 7,817개의 판매거점을 운영하고 있어 딜러당 평균 10.7개의 거점을 보유하고 있는 것이다. 1992년 일본 공정거래위원

14) 일본의 계열구조는 전전의 재벌계 기업들이 상호 경영안정을 위해 자발적으로 주식을 상호 출자 함으로써 형성된 것이다. 시장집중도를 볼 경우 일본에 있어서 이들 계열의 기업이 존재하는 산업에서의 점유율은 상당히 높은 편이다. 전전의 경우 수직방향의 계열로 기업관계는 소유·피소유의 관계이며 종속성 모회사·자회사를 통한 기업그룹이었다. 그 반면 전후에는 수평방향의 계열로 기업그룹 안에서 관계를 보면 동일집단 기업과의 관계는 비교적 대등하고, 그룹 총괄기구가 없으며 주식의 상호소유도 완전히 이루어지고 있다. 그럼에도 불구하고 그룹내의 기업들은 높은 내부거래 비율이나, 정보의 공유, 상호출자 등을 통하여 강한 연관관계를 가지며, 사장회라는 조직을 통해 정보의 공유, 경영조정이 이루어지고 있다. 또한 부품조달 등에서 그룹내 기업에의 거래를 우선시함으로써 상호 밀접한 연계관계를 형성하고 있으며, 이는 보이지 않는 일본의 대외적 폐쇄성의 원인이 되고 있다.

회의 조사에 의하면 당시 일본 전딜러 가운데 25%가 국내(일본) 메이커 소유 또는 부분소유 회사였고, 출자관계가 없는 경우에도 국내 메이커는 자금제공, 인재파견 등을 통해 딜러에 대한 영향력을 행사하였다(전국경제인연합회 2004:283).

일본시장 접근을 위해서는 기존 판매점에 대한 접근확대가 중요하며 이를 확대하는 것이 한국자동차 판매의 핵심전략이다. 한국시장에서 주력기업의 판매거점이 1,000개 내외인 반면 일본은 5,000개 내외이기 때문에 일본시장에서의 거점 확보에 더 많은 노력과 투자가 필요하다. 신규 딜러망을 설립하기 위해서는 막대한 비용이 발생하므로 외국 메이커의 경우 기존의 딜러망을 통해 자동차를 판매하는 것 이외에는 진입이 용이하지 않다. 실제로 외국차를 취급하는 일본 딜러 가운데 국내 메이커의 판매망에 소속된 딜러에 의해 운영되는 판매점은 소수에 불과하다. 또한 국내 메이커의 자동차를 취급하는 일본 딜러 가운데 외국차를 취급하는 딜러의 비율은 매우 낮다. 일본정부와 자동차 메이커는 ‘계약상 딜러가 어떠한 차를 판매해도 자유’라고 주장하지만 거래상의 관행, 의리, 인정 등으로 인한 비공식적인 압력이 커서 판매망의 확대는 어려운 실정이다(전국경제인연합회 2004:283). 그리고 일본내 자동차 딜러들은 자국 자동차 업체의 제재를 의식해 수입자동차와 병행 판매에 매우 소극적인 일본적인 관행도 한국자동차업계의 對日 진출을 가로막고 있는 장애요인이 되고 있다(정인교 2004:47). 이로 인해 한국을 비롯한 대부분의 외국메이커들은 일본시장 진출을 위해 독자적인 판매망을 구축하게 되는데 이 역시 일본의 높은 토지 가격과 인건비로 인해 어려움을 겪고 있는 실정이다(김혜민 2002:38).

④ 일본의 자동차 관련 인증제도

일본은 ‘자동차형식지정제도(TDS: Type Designation System)’, ‘신형 자동차신고제도’, ‘수입자동차특별취급제도’의 3분화된 인증제도를 운영하고 있다. 한국은 과거 對日 수출물량이 적은 관계로 ‘수입자동차 특별취급제도’를 이용하였으나 요즘은 현대자동차의 경우 자동차 수입물량이 2,000대를 초과하고 있기 때문에 ‘자동차형식지정제도’를 이용하고 있다. 자동차형식지정제도는 수입자동차 및 일본자동차 구별 없이 대량으로 판매되는 형식의 자동차에 적용되며, 1형식당 판매대수의 제한은 없다(통상 2,000대 이상의 판매를 목적으로 하는 경우에 적용됨). 형식지정신청은 자동차 메이커 또는 수입업자가 필요한 신청서류 및 샘플 자동차를 제출한다. 신청을 접수한 국토교통성은 샘플차가 자동차 보안기준에 적합한지와 자동차메이커가 샘플자동차와 균일한 자동차의 생산이 가능한지를 판단하여 형식지정을 한다. 동 제도는 샘플자동차 1대와 신청메이커의 품질관리 시스템을 심사하여 신청 후 2개월 이내에 형식지정이 완료되며, 형식지정을 받은 신청자는 차량을 제조 또는 판매하는 경우 자동차의 보안기준 적합 여부를 점검하기 위한 차량검사를 행하여야 한다(유관영 외 2004:126-128). 이 차량검사를 ‘완성검사’로 합격하면 완성검사증을 교부한다. 이 완성검사증을 신규검사시에 제출하면 신규검사 신청자는 각 육운지국(陸運支局)에 차량 실물(실제 자동차)을 제시하지 않고 자동차검증증명서를 수령할 수 있다(정인교 2004:37).

한편, 수입자동차특별취급제도는 연간 수입대수가 2,000대 이하의 개별 모델에 적용 된다. 수입자동차특별취급제도의 경우 수입자동차 형식승인제도에서 실시하고 있는 샘플차량의 심사가 면제되고, 신청마감만으로 심사가 진행되며, 서류제출 후 1개월 이내에 심사가 종료된다. 동 제

도는 수입자동차의 보급차량 축진을 위해 인증절차의 간소화·신속화를 도모하고 있다(유관영 외 2004:128).

그러나 자동차형식지정제도 방식을 사용하는 것은 수입자동차특별취급제도를 이용하는 것보다는 등록절차가 간단하나, 등록에 소요되는 기간이 오히려 수입자동차특별취급제도보다 많이 소요되어 향후 등록에 소요되는 시간의 단축이 요망되는 바이다(정인교 2004:37).

〈표 IV-9〉 일본의 인증제도

	형식별 검사	개별차량검시	陸運支局에 의한 검사
형식지정제도	· 제출서류검사 · 샘플차량검사 · 품질관리체제 심사(서면)	· 메이커 또는 수입 딜러에 의한 완성차 검사	· 차량 실물 검사 생략 · 완성검사종료증 제출
신형자동차 신고제도	· 제출서류검사 · 샘플차량검사	· 新車 정비	· 차량 실물 제시 · 배기가스검사필증 제출
수입자동차특별취급제도	· 제출 서면 심사 (극히 간소화)	· 검사관의 출장에 의한 딜러공장에서의 예비검사	· 차량실물은 딜러 및 전업공장에서 검사 실시
		· 上記 이외의 경우	· 차량 실물 제시 · 신고필증(서류) 제시

출처: 이훈범(2002:49); ‘한·일 자유무역협정 체결의 국내 산업별 영향’에서 재인용

⑤ 일본의 소비자 구매행태

일본 시장 진출이 어려운 이유는 제도적인 무역장벽 뿐만 아니라 일본

소비자의 자국자동차 선호경향과 폐쇄적인 유통체계 등에도 문제가 있다. 그러나 FTA 체결로 이들 장애요인을 완벽하게 제거하기는 어렵다. 자동차 수입이 오랜 역사에도 불구하고 일본의 수입자동차 판매 비중은 4.7%로, 일본은 폐쇄적인 자동차 시장을 보유하고 있다. 일본 소비자들은 주로 유럽 브랜드를 선호하며(유럽차 점유율 85%), 한국 브랜드에 대한 선호도는 지극히 낮은 편이다(정인교 2004:46). 이에 한국이라는 국가 이미지를 고려하여 한국자동차를 타고 다니기를 꺼려하는 경향도 있을 것이다(유관영 외 2004:130)¹⁵⁾. 이것이 장벽이라면 장벽이라고 할 수 있겠으나, 이러한 것은 WTO에서 규정하고 있는 비관세조치에는 포함되지 않아 비관세장벽이 철폐되더라도 對日 수출증대는 어려울 것이다.

4. 한·일 FTA 체결로 인해 예상되는 파급효과

(1) 일본의 對韓 자동차수출증가

① 한국에 수입된 일본 자동차의 현황

일본자동차의 수입을 금지해왔던 수입선다변화제도¹⁶⁾는 1999년 7월

15) 하지만 현재의 한류붐과 2002년 월드컵을 통해 개선된 한국의 이미지를 적절히 활용하면 이와 같은 문제는 개선될 여지가 있다.

16) 수입선다변화제도란 특정국가와의 무역역조를 줄이기 위해 품목을 정해놓고 수입을 금지하는 제도이다. 무역적자를 내고 있는 국가와 수출입 균형을 이루어 나가기 위해 해당국가에서 수입되는 품목중 다른 나라에서도 수입이 가능한 일정품목을 지정해 이의 수입을 제한하는 것을 말한다. 다변화품목은 산업자원부장관이 과거 5년간 무역역조폭이 가장 큰 국가를 대상으로 결정하지만 실제로는 1977년 도입 이래 일본에만 적용돼 왔다. 이 제도는 그동안 일본과의 교역 불균형을 해소하는데 기여했으나 통상마찰을 일으키는 부작용을 낳기도 했다. 80년대 초에는 최고 9백24개 품목에까지 달했으나 국산품의 경쟁력이 강화되고 시장개방이 가속화하면서 90년대 들어 대상이 점점 줄어들었다. 그러다가 정부는 지난 96년 출범한 세계무역기구(WTO)와 1999년말까지 모두 없애겠다고 약속했으며 99년 7월 수입선다변화제도를 완전폐지하였다.

부터 폐지되었지만, 일본자동차가 한국에 본격 진출한 것은 2001년 도요타의 고급브랜드인 렉서스부터이다. 도요타는 렉서스 한 브랜드만으로도 진출한지 1년만인 2002년에 <표 IV-10>에서 보는 바와 같이 이미 한국내 수입자동차 시장에서 점유율 14.1%로 판매 2위를 차지했고, 2004년 상반기에 19.9%로 1위인 BMW(21.0%)에 근접하여 조만간 수입자동차 1위로 부상할 가능성이 높다. 한국내 판매망을 구축한 도요타 뿐만 아니라 여타 일본 업체들의 수입도 독자적인 경로 등을 통해 큰 폭으로 증가하여 2004년 상반기까지 일본자동차가 수입자동차시장에서 차지하는 비율은 23.9%에 달해 국가별로도 독일에 이어 일본이 제2의 자동차수입대상국으로 부상하였다(조철 2004:3).

② 일본자동차 수입증가에 따른 파급효과

1999년 일본자동차에 대한 수입선다변화제도가 폐지되었지만 그 효과가 아직 본격화되지 못한 상황 속에서 한·일 FTA 체결로 무관세가 실현될 경우 일본자동차수입 증가는 더욱 가속화되어 수입자동차의 시장점유율은 크게 확대될 전망이다. 일본자동차에 대한 무관세가 적용될 경우, 자동차부문에서 무역흑자가 큰 미국 및 유럽도 통상압력을 통해 전반적인 자동차 관세 인하를 요구할 것이고, 최악의 경우 일본 자동차뿐만 아니라 미국 및 유럽 자동차의 수입도 크게 증가될 것으로 예상된다(조철 2004:6). 한편 수입자동차의 시장점유율이 크게 확대되면 국내업체의 판매가 감소하여 국내자동차산업이 위축되는 효과가 나타난다. 이는 비단 자동차업체의 생산 및 고용뿐만 아니라 높은 산업연관효과에 의해 부품산업 및 여타 관련 산업의 생산 및 고용에도 파급효과가 매우 클 것으로 예상된다.

<표 IV-10> 주요국별·업체별 수입자동차 판매추이

(단위: 대, %)

		2000	2001	2002	2003	2004 상반기	증가율 (2003/2000)
미 국	GM	395 (7.3)	382 (3.9)	670 (3.9)	678 (3.3)	538 (4.5)	1.72
	포드	224 (4.1)	382 (3.9)	1,115 (6.5)	2,239 (10.9)	1,015 (8.4)	10.00
	크라이 슬러	726 (13.4)	947 (9.7)	1,564 (9.1)	1,275 (6.2)	806 (6.7)	1.76
	소 계	1,345 (24.9)	1,711 (17.5)	3,349 (19.6)	4,192 (20.5)	2,359 (19.6)	3.12
독 일	BMW	1,517 (28.1)	2,645 (27.0)	4,621 (27.0)	5,032 (24.6)	2,516 (21.0)	3.32
	벤츠	809 (15.0)	1,385 (14.2)	2,157 (12.6)	3,284 (16.0)	1,632 (13.6)	4.06
	기타	181 (3.3)	677 (6.9)	1,391 (8.1)	1,570 (7.7)	738 (6.1)	8.67
	소 계	2,507 (46.4)	4,707 (48.1)	8,169 (47.7)	9,886 (48.3)	4,886 (40.7)	3.94
일 본	도요타	159 (2.9)	928 (9.5)	2,421 (14.1)	2,901 (14.2)	2,389 (19.9)	18.24
	기타	128 (2.4)	333 (3.4)	329 (1.9)	592 (2.9)	474 (4.0)	4.63
	소 계	287 (5.3)	1,259 (12.9)	2,750 (16.1)	3,493 (17.1)	2,863 (23.9)	12.17
기타		1,260 (23.3)	2,102 (21.5)	2,850 (16.6)	2,890 (14.1)	1,896 (15.8)	2.29
전체 수입자동차		5,399 (100.0)	9,779 (100.0)	17,118 (100.0)	20,470 (100.0)	12,004 (100.0)	3.79

주: () 안은 전체에서 차지하는 비중

출처: 한국자동차공업협회¹⁷⁾

17) 한국자동차공업협회(KAMA) <http://www.kama.or.kr/> (검색일 2005. 11. 20)

(2) 한·일 자동차산업간의 투자

투자협정은 FTA의 주요 항목이다. 한·일 양국간에는 2003년 1월부터 투자협정(BIT)이 발효되었다. 따라서 투자부문 측면에서는 이미 한·일간에 FTA가 체결되었다고 볼 수 있다(유관영 외 2004:156). 일반적으로 FTA 체결의 동태적 효과로서 투자가 증대될 것이라는 기대를 많이 하고 있다. 이는 한·일 FTA 체결추진주장의 중요한 근거가 되고 있다.

시장통합에 의해 기대되는 투자의 형태로는, 생산비용 삭감을 위해 역내의 고비용 지역(국가)에서 저비용 지역(국가)으로 생산거점을 이전하는 생산조정을 위한 투자인 「內→內투자」와, 시장통합에 따른 불이익을 피하기 위한 역외국으로부터의 투자인 「外→內투자」가 있다. 우선 한국과 일본에 있어서의 역내 생산조정 가능성, 즉 「內→內투자」의 가능성에 대해서 알아보도록 하겠다. 한국의 자동차산업의 기본구조는 일본과 상당히 유사한 생산 및 시장 구조를 가지고 있다. 한국은 일본처럼 수출의존도가 상당히 높고 총생산의 50% 이상을 수출하고 있다. 게다가 한국은 미국에 이어 유럽에도 현지생산을 계획하고 있고, 일본 업체들도 해외생산 확대를 계획하고 있는 등 양국 모두 향후 국내생산설비의 과잉 문제가 부상할 가능성이 매우 높다. 또한 양국은 수입자동차의 시장점유율이 상당히 낮고, 특히 대형·중형차급에서는 국산자동차의 경쟁력이 높아 수입자동차 시장이 거의 형성되지 못하고 있다는 점도 유사하다. 그리고 일본과 한국은 거리적으로 가깝고 항만 등의 수송인프라도 정비되어 있어, 시장통합에 의해 관세 및 비관세장벽이 철폐되면 수송비용 역시 상당히 낮아지게 된다. 게다가 일본의 완성차업체, 부품업체들의

경우 최근 對중국투자를 본격화하기 시작하였고, 향후 2-3년간은 對中 투자가 지속될 것으로 보이는 등 對아시아 전략에 있어 중국이 최우선 순위에 있다. 이러한 상황 때문에 한·일 FTA를 계기로 일본이 한국에 투자할 경영자원에 여유가 없다는 것도 사실이다. 이와 같은 양국 자동차 산업의 구조 및 입지 요인과 함께 한국과 일본 사이에는 2003년 1월부터 투자협정이 발효되고 있다는 점 등을 고려해 보면, 한·일 FTA로 인해 시장이 통합되더라도 일본 자동차업체의 한국내 생산거점 설치 가능성은 매우 낮다고 할 수 있다. 즉, 일본으로의 역수입을 목적으로 한 생산조정이 이루어질 가능성은 상당히 낮다고 볼 수 있다(정인교 2004:43).

그리고 한국과 일본의 시장통합에 따른 불이익을 피하기 위해 역외기업들이 한국이나 일본으로 투자하는 「外→內투자」의 가능성도 그다지 높지 않다고 할 수 있다. 한 가지 가능성으로서 일본으로의 수출을 위한 생산거점으로서 한국에 투자하는 방법이 있다. 그러나 한·일 양국 모두 이미 많은 구미의 다국적 자동차그룹들이 진출하고 있고, 세계 상위의 자동차그룹들은 거의 대부분이 중국과 ASEAN에도 생산거점을 가지고 있어¹⁸⁾, 對日 수출을 위해 한국에 생산거점을 새롭게 설치할 가능성은 적다고 볼 수 있다. 또 일본시장은 완전히 성숙한 시장이고 한국도 시장 규모는 아직 확대될 여지는 있다고 하지만 국내기업의 해외생산 확대 등에 의해 국내의 과잉설비 문제도 갈수록 심각해지고 있는 상황이다. 이 상과 같이 한·일 양국간의 FTA에 의한 투자증대 효과는 그다지 크지 않을 것으로 전망된다(정인교 2004:43-44).

18) GM, Ford, Toyota, D-Chrysler, Renault, VW, Honda, PSA 등 세계 상위 8대 자동차그룹이 세계자동차생산의 약 90% 이상을 차지하고 있다.

(3) 규모의 경제효과

대외경제정책연구원(KIEP)은 한·일 FTA가 체결되면 단기적으로 자동차 생산이 소폭 감소할 수 있겠지만, 중장기적으로 확대될 것이라고 전망하였다(정인교 2004:44).

<표 IV-11>을 보면 자동차 생산이 단기적으로는 0.5% 혹은 1.29% 정도 감소할 것으로 예상되지만, 중장기적으로는 규모의 경제로 인한 효과로 생산이 1.25% 혹은 3.22% 확대될 것이라는 것을 알 수 있다.

<표 IV-11> 한·일 FTA 체결시 한국자동차산업의 생산변화

시나리오 I		시나리오 II (규모의 경제 감안)	
단 기	중 장 기	단 기	중 장 기
-0.5%	1.25%	-1.29%	3.22%

출처: 정인교(2004:44); ‘자동차산업과 한-일FTA’에서 재인용

그러면 한·일 FTA에 의한 규모의 경제효과에 대해 알아보도록 하겠다. 유관영·사공목(2004:160-161)은 FTA로 인해 규모의 경제가 발생하는 경우를 다음과 같이 고찰하였다.

첫째, 부품의 표준화·공동화를 통한 규모의 경제가 발생한다. 한·일 기업간 사업제휴를 통해서 자동차산업의 경우 A/S 부품생산, 범용부품생산, OEM생산¹⁹⁾ 등의 면에서 협력 증대가 가능하고 부품의 표준화·

19) A, B 두 회사가 계약을 맺고 A사가 B사에 자사(自社)상품의 제조를 위탁하여, 그 제품을 A사의 브랜드로 판매하는 생산방식 또는 그 제품을 의미한다. OEM의 효과는 생산하는 기업(공

공동화를 통하여 협력 가능성이 증대되면 규모의 경제 효과를 향유할 수 있게 된다.

자동차산업은 특히 규모의 경제가 가장 잘 발휘되는 산업이다. 특히 완성차의 경우 규모의 경제 이점을 활용하기 위해서는 각 공장당 연간 30만대 정도의 생산량이 필요하다. 또 자동차산업의 경우에는 생산설비의 전용성이 강하다는 특징을 가지고 있으므로 동일한 스펙의 제품을 대량생산하게 되면 상당한 규모의 경제가 작용하기 때문에 이러한 이점이 한·일 FTA를 통해 촉진될 가능성이 있다.

둘째, 전자상거래망의 네트워크인 KNX²⁰⁾, JNX²¹⁾가 갖추어져 있으며, 국제적으로 이를 통합하여 GNX²²⁾를 구축하려는 움직임도 있다. 이처럼 FTA를 통해 양국 자동차산업간의 전자상거래 네트워크의 공동이용이나 상호 접속을 통한 거래 확대가 가능하게 된다면 역시 규모의 경제가 발생하게 된다.

셋째, 공동기술개발 등으로 인한 규모의 경제효과도 존재한다. 연료전지 개발, 하이브리드자동차, 저연비 자동차, 무공해전기자동차 등과 이와 관련된 부품개발 등에서 공동기술개발의 여지는 있다. 그러나 한·일 기업간에는 자동차분야 특히 완성자동차분야에서 세계시장에서 치열한 경쟁을 하고 있는 입장이어서 설사 양국 기업간 공동개발의 이점이 있다고 하더라도 실제로 공동개발을 수행하기는 용이하지 않다.

따라서 이러한 공동 기술 및 제품개발이 가능하게 되기 위해서는 상호

급원)으로서는, 공급하는 상대방의 판매력을 이용하여 가득률(稼得率)을 높일 수 있고, 수출상대국의 상표를 이용함으로써 수입억제여론을 완화시키는 효과도 누릴 수 있다. 또한 공급을 받는 회사로서는 스스로 생산설비를 갖추지 않아도 되므로 생산비용이 절감된다.

20) Korea Network eXchange의 약칭

21) Japan Network eXchange의 약칭

22) Global Network eXchange의 약칭

자본참가 등 전략적 제휴를 통한 협력관계 구축이 바람직하며, 한국의 현대자동차와 일본의 미쓰비시자동차간의 제품 공동개발과 같은 형태의 협력이 FTA 체결을 통해 촉진되어야 한다.

(4) 자동차산업의 산업구조조정²³⁾

한·일 FTA 체결로 인하여 한국자동차산업내에서 구조조정이 발생할 가능성이 커졌다. 앞의 <표 IV-6>에서 나타난 것처럼 절대적인 수입특화 경향을 보이는 대형승용차(2003년 무역특화지수 -0.97 이하 동), 안전벨트(동 -0.99), 변속기(동 -0.95), 에어백(동 -0.99), 연료펌프(동 -0.97) 등과 같은 품목의 경우 특별한 경우가 아니고서는 몇 년 동안은 그 상태를 계속 유지할 것으로 보인다.

반면 소형자동차(동 0.94)에서는 압도적인 수출특화 경향을 보이고 있고, 경승용차(동 0.57)의 경우에도 한국이 우세하다. 부품측에서는 로드휠 및 부분품(동 0.91), 라디에이터(동 0.92), 소음기 및 배기관(동 0.87)의 수출특화 경향이 뚜렷하다. 그렇기 때문에 완성자동차내에서는 대형승용차에 비해 상대적으로 저부가가치에 속하는 소형승용차 및 경승용차의 생산 비중이 증가할 가능성이 높고, 부품 면에서도 로드휠 및 부

23) 산업구조조정이란 한 나라의 산업중에서 다른 나라에 비해 경쟁력을 약한 비교열위 업종은 점차 도태되고 고부가가치산업의 비중은 높아지면서 산업구조가 고도화 되는 과정을 의미한다. 한 나라의 산업에서는 경제발전 단계, 임금수준 등 여건변화에 따라 경쟁력이 떨어지는 업종이 나타나기 마련이다. 이런 비교열위 업종은 점차 사라지고 고부가가치산업 중심으로 발전해가는 것을 산업구조조정이라고 한다. 그리고 정책적인 의미에서 말하는 산업구조조정은 이 같은 산업구조의 조정과정에서 나타나는 기업의 대량도산, 대량실업의 부작용을 줄이고 경제여건에 걸맞는 고부가가치 산업으로 이행하도록 세제·금융지원을 해주는 적극적인 의미의 구조정책을 의미한다.

분품, 라디에이터, 소음기 및 배기관의 생산에 특화되는 방향으로 산업 내 구조조정이 이루어질 것이다.

그렇다고 해서 대형, 중형, 디젤승용차와 같은 고부가가치 분야를 소홀히 해서는 안 될 것이다. 위의 품목들에서도 일본과의 격차가 더 이상 생기지 않도록 분발할 필요가 있다. 또 향후 자동차 분야의 경쟁력을 좌우할 연료전지차, 하이브리드자동차, 무공해전기자동차 등과 같은 미래형자동차의 개발에 대한 노력도 해야 할 것이다.

5. 한국자동차산업의 앞으로의 과제

앞으로 한국자동차산업은 일본을 비롯한 선진자동차 업체들과의 경쟁에서 경쟁력 격차를 축소시켜나가야 할 것이다. 그 후 독자적인 기술을 가지고 경쟁우위에 설 필요가 있다(金基燦 2004:5). 이를 실현하기 위한 과제로는 가격, 품질 및 기술 경쟁력 향상 그리고 인적자본의 능력향상을 들 수 있다.

(1) 가격경쟁력 개선

가격경쟁력개선을 위해서는 첫째, 끊임없는 공정개선이 필요하다. 둘째, 불필요한 과잉 기능을 배제하고 기능을 단순화시켜야 한다. 셋째, 불요불급한 기능(업무)의 아웃소싱²⁴⁾ 활용을 증대시킨다. 넷째, 부품의 표

24) 아웃소싱 (outsourcing)이란, 기업이 기업내의 중심업무에만 집중하면서 중요도가 떨어지는 업무는 외부에 위탁하는 것을 말한다. 원래는 컴퓨터 관련업무가 그 대상이 되었지만 현재는 거의 모든 업무분야에 이르고 있다. 최근에는 중요성이 낮은 업무를 외부에 위탁할 뿐 아니라, 중요하지만 외부에 위탁하는 편이 훨씬 효율적이거나, 마땅한 책임자가 없는 경우에 성과를 기대할 수 있는 처리방법으로 인식되고 있다.

준화·공통화를 추구하여야 한다. 다섯째, 노사관계 안정으로 생산성향상을 초과하는 지나친 임금인상은 자제한다(유관영 외 2004:188).

(2) 품질 및 기술 경쟁력 향상

한국자동차는 그동안 꾸준한 품질개선 노력으로 초기품질이 세계적인 수준에 육박했지만 내구품질이나 소음, 편의성 등 감성품질에서는 여전히 일본자동차에 비해 뒤떨어진다는 평가가 지배적이다. 따라서 향후 과제는 한국자동차의 내구품질 및 감성품질을 높여 브랜드 이미지를 향상시키는 것이다. 또 앞으로 상용화가 이루어질 하이브리드자동차를 비롯한 미래형자동차로 부상되고 있는 연료전지자동차의 개발이 미래의 자동차산업의 경쟁력에 결정적인 역할을 수행할 것으로 전망되기 때문에 그에 대한 기술의 발전도 요구되고 있다(조철 2004:7-8).

(3) 인적자본의 능력 향상

현재 자동차 부품을 제조하는 중소기업에서는 숙련공의 고령화, 젊은 노동자의 부족, 이공계 감소추세로 인해 엔지니어가 부족한 상태이다. 이럴 경우 관세철폐 유예기간이 주어지더라도 고기능·고부가가치부품에서 일본을 따라잡을 수 없을 것이다(深川 2004:2). 따라서 인적자본(human capital)의 능력 향상에 대한 투자를 확대해야 한다. 구체적으로는 첫째, 종업원의 직무교육 강화로 직능(skill)을 향상시켜야 한다. 둘째, 연수 및 교육의 기회를 제공해야 한다. 셋째, 다능공 양성에 힘을 쏟아야 한다. 넷째, 장기고용을 통한 전문 기술 배양 등이 필요하다(유관영 외 2004:189).

6. 소결론

자동차산업은 한국경제에 있어서 큰 비중을 차지하고 있고 산업의 전후방연관효과도 클 뿐만 아니라 최신기술도 가장 빠르게 적용되는 산업이기 때문에, 지금까지도 그랬지만 앞으로도 국가경제를 이끌어 나갈 중요한 기간산업이다. 그렇기 때문에 한·일 FTA를 통해 피해를 입게 될 산업으로 지목되고 있다는 점은 국가적으로 큰 손실이 아닐 수 없다.

경쟁력 면에서 보게 되면 일본이 거의 모든 면에서 우위를 점하고 있는 실정이다. 관세에 있어서도 일본은 오래전부터 수입자동차에 대해 관세를 부과하지 않고 있기 때문에 對日 수출이 증가하기보다는 현상유지에 머물 것이다. 그 반면 관세철폐로 인해 일본의 對韓 수출은 늘어날 전망이다. 그리고 對日 수출특화 상품을 중심으로 산업구조조정이 발생할 것으로 예상된다.

이러한 상황에서 한국자동차가 한·일 FTA속에서 살아남기 위해서는 중장기적 규모의 경제효과를 노릴 필요가 있는데, 이를 위해서는 일본기업과의 활발한 산업제휴를 해야 할 뿐만 아니라 일본에 뒤처지지 않기 위해 미래형자동차 및 첨단기술에 대한 연구·개발(R&D) 투자도 확대할 필요가 있다. 그리고 정부로서는 일본과의 협상에 있어서 자동차부문에 대한 관세철폐유예기간을 확보하고 자동차산업에 대한 지원정책을 강구해야 할 것이다. 한국의 자동차산업이 정부로부터 요구하고 있는 것이 바로 이것이기 때문에 정부는 이에 대한 논의를 자동차산업과 할 필요가 있다. 이러한 논의를 통해서 한국정부와 자동차산업간 내부협상의 타협이 이루어진다면 한·일 FTA 협상은 용이해질 것이다.

V. 내부협상 타결을 위한 정책적 과제

1. 내부협상의 5대 결정요소로 본 한국정부와 자동차산업간의 협상

앞의 II장에서 언급한 내부협상의 5대 결정요소에 한·일 FTA 체결시의 한국자동차산업을 적용시켜 대외협상을 위한 자동차산업과의 내부협상 난이도에 대해 알아보도록 하겠다.

(1) 협상사안의 성격

한·일 FTA의 경우 한국과 일본정부가 합의할 협상사안은 이질적인 것이라고 볼 수 있을 것이다. 우선 한·일 FTA 체결을 통해 수출증가 등의 이익을 볼 산업부문으로는 농업과 섬유산업(손찬현 외 2001:5,37)이 있다. 반대로 손해를 볼 것으로 예상되는 산업²⁵⁾으로는 한국의 기간산업인 자동차산업을 들 수 있다. 앞의 IV장에서 언급했듯이 한국의 자동차산업은 일본에 비해 경쟁력에서 열세이다. 하지만 전후방산업연관이 크기 때문에 FTA 체결로 인해 관세가 철폐되어 일본자동차의 수입이 증가되면 한국의 자동차산업을 비롯한 연관산업 모두 적지 않은 피해를 입을 것으로 예상된다.

25) 안세영(2003)은 이익을 볼 산업을 ‘승자산업’, 손해를 볼 산업을 ‘패자산업’으로 분류하여 칭하였으나 아직 한·일 FTA가 체결되지 않은 상태에서 승자산업과 패자산업으로 칭한다는 것은 성급한 판단이라 생각해 본문에서는 ‘이익을 볼 산업’과 ‘손해를 볼 산업’으로 칭하겠다.

(2) 내부집단의 반응

내부집단의 반응은 비대칭적일 것으로 예상된다. 우선 이익을 보게 될 농업이나 섬유산업측에서는 정부의 FTA 체결을 위한 협상 추진에 대해 반대할 이유가 없을 것이다. 그 반면 손해를 볼 자동차산업측에서는 반대가 예상될 것이며, 전후방산업연관효과가 큰 만큼 연관산업 근로자들의 반대운동이 거셀 것이다. 그렇다고 전자의 산업들이 정부의 지지그룹으로서의 역할을 수행해줄 것으로 기대하기는 어렵다. 오히려 무임승차(free-riding)로 인해 FTA에 따른 반사적인 이익을 누리려 할 것이다(안세영 2003:448).

(3) 정치 이슈화

한·일 FTA의 경우 다음과 같은 정치 이슈화가 일어날 것으로 예상된다. 자동차산업의 노동자들이 그들과 마찬가지로 한·일 FTA로 인해 손실을 입게 될 전자산업이나 기계산업 등과 같은 산업의 종사자들과 합류해 노동자 운동을 벌일 것이다. 그리고 기업에 한정되지 않고 한국노총 및 민주노총 등과의 연대를 통해 전국규모의 노동자 운동으로 확산되고, 이에 각종 NGO까지 가세하고, 소비자 단체까지 합류하는 등 점점 규모가 확대될 우려가 있다(유규열 2004:51).

(4) 정치적 동기

일본과의 FTA 체결에는 농민들의 지지를 받을 필요까지는 없기 때문에 농촌지역 정치가보다는 도시와 산업공단에 기반을 둔 정치가들이 내부협

상에 개입해 내부비준을 반대할 것으로 예상된다(유규열 2004:51).

(5) 정치적 리더십

한국의 최고정책결정권자인 대통령은 FTA 추진에 필요한 강력한 리더십을 발휘하지 않고 있다. 특히 지난 APEC에서 일본 총리와의 양자 정상 회담에서 협상이 정체 된지 1년이 넘는 한·일 FTA의 협상 재개에 대한 대화를 나누기 보다는 과거사문제로 회담을 진행해, 협력의 기반을 다지기 보다는 갈등만 더 쌓아 갔다(경향신문 2005/11/18). 이 점에서만 볼 때도 FTA에 대한 리더십을 발휘하고 있지 않다는 것을 알 수 있다.

따라서 한국의 최고정책결정권자인 대통령이 FTA 추진에 필요한 강력한 리더십을 행사할 필요가 있다. 정치적 동기와 같은 불순한 동기가 아닌 진심으로 나라의 발전을 위하여 손실을 입을 것으로 우려되는 자동차 산업의 노동자들을 직접 만나 그들을 설득하고 이끌어 나갈 리더십이 요구된다.

이상과 같이 내부협상의 5대 결정요소에 한·일 FTA 체결시의 자동차 산업을 대입시켜 대외협상을 위한 자동차산업과의 내부협상 난이도를 본 결과 결론은 ‘어렵다’라고 나온다. 하지만 이것은 어디까지나 시뮬레이션에 불과하고 실제로 자동차산업과의 내부협상에서는 이것을 바탕으로 갈등을 완화시켜나갈 필요가 있다. 그러기 위해서 정부는 현재 자동차산업의 요구사항을 사전에 파악해둘 필요가 있다. 본래 협상을 하는 목적은 서로간의 이해관계를 만족시키기 위해서이다. 하지만 상대방의 이해관계를 알지 못할 수도 있다. 그럴 경우 상대방과의 의견을 주고받을 때 이해관계를 충족시킬 수 있다(피셔 외 2003:90). 즉, 정부는 자동차산업의 관계자들과의 내부협상을 통해 의견을 나누고 일본과의 FTA를 원활히 진행

시키기 위해 그들이 요구하는 것에 관심을 가질 필요가 있다.

2. 한국의 자동차산업을 둘러싼 정부와 산업간 내부협상

FTA는 어느 한 국가에게만 유익한 결과를 가져오는 것이 아니다. 협상에 참여한 국가들은 각각 어떤 부문에선가 당연히 손해를 보기 마련이다. 따라서 그 손해를 보는 부문에 대해 적절한 보상대책이 마련되어야 한다(김기홍 2004:188). 즉, 한·일 FTA를 위한 내부협상 있어서 정부와 자동차산업간의 협상의 주요관건이 될 것은 바로 FTA 체결로 인해 일어날 피해에 대한 정부의 보상지원 정책이다. 앞의 IV장에서 살펴보았듯이 자동차산업은 FTA 체결에 관한 논의가 시작되기 전부터 경쟁력에서 상대적으로 열세였고, 체결 후에는 관세철폐로 인한 수입의 증가로 더욱 심각해 질 것으로 예상된다. 그렇기 때문에 정부의 정책적 지원을 받지 못할 경우 한국의 자동차산업은 FTA하에서 고전을 면치 못할 것이고, 심할 경우 일본 자동차업체의 하청업체로 전락할 수도 있다.

자동차산업은 한국에 있어서 전후방연관효과가 큰 기간산업이기 때문에 자동차산업의 위축은 국민경제와 고용에도 큰 영향을 미칠 것이다. 따라서 한국정부가 자동차산업과의 내부협상에서 타협을 보기 위해서는 FTA 체결을 대비한 정책적 지원을 약속해주는 것이다.

3. 정부의 기존 지원정책의 문제점과 개선방안

일본과의 FTA 체결시에는 일본에 비해 열위에 있는 상품보다 우위에 있는 상품을 주력으로 생산해야 하기 때문에 일본과의 경쟁력에서 열세인 상품은 상대적으로 산업내에서 비중이 감소하게 되어 이로 인한 사업

전환효과가 일어날 것이다. 이 경우 사업전환에 대응해 갈 수 있도록 기업은 정부로부터 산업구조조정 지원을 받을 수 있다. 이로 인해 세제·금융상의 지원은 받을 수 있게 된 것이다. 한편, 한국과 정치·경제·사회적으로 밀접한 연관이 많은 미국과 일본의 경우, 산업구조조정에 대응한 지원책으로는 어떠한 것이 있는지 알아보도록 하겠다.

(1) 미국의 TAA 프로그램과 NAFTA-TAA 프로그램

1974년 통상법의 TAA(Trade Adjustment Assistance: 무역조정지원) 프로그램은 수입증가로 인해 직장을 상실한 미국노동자들을 구제하기 위해 제정된 것이다. 다시 말해 무역자유화정책의 추진으로 수입이 급증하게 되어 매출 혹은 생산 등에서 피해를 입은 기업에게 기술지원과 재정지원을 제공하는 프로그램이다. 또한 직장을 잃은 노동자에게는 무역조정수당, 구직수당이나 재고용 훈련 등과 같은 지원을 제공하고 있다²⁶⁾.

이러한 TAA 프로그램은 2002년 8월에 개정된다. 개정된 TAA 프로그램에서는 실직자에 대한 무역조정수당수급기간이 연장되고, 연간 훈련경비 예산이 증가하였고, 전직수당 신설 등의 지원이 강화되었다²⁷⁾. 이처럼 미국 통상법상의 TAA 프로그램은 미국정부가 무역자유화정책으로 인해 피해를 입은 자국의 기업과 실직 근로자들을 보호하기 위해 마련한 지원정책이라는 것을 알 수 있다.

26) The White House: What is Trade Adjustment Assistance?
<http://www.whitehouse.gov/infocus/internationaltrade/taapager.html>
(검색일 2005. 11. 25)

27) U.S. Department of Labor: Trade Adjustment Assistance Reform Act of 2002
http://www.doleta.gov/tradeact/2002act_index.cfm (검색일 2005. 11. 25)

또한 이와 유사한 지원정책으로 NAFTA-TAA(NAFTA Transitional Adjustment Assistance)라는 것이 있는데, 이는 NAFTA로 인해 캐나다 혹은 멕시코산 제품의 수입증가로 직장을 상실한 미국노동자들을 구제하기 위해 제정된 프로그램이다. 이 프로그램은 NAFTA로 인해 피해를 입은 자국의 기업과 실직자들에게만 적용된다는 점만 제외하면 TAA 프로그램의 지원내용을 거의 그대로 답습하고 있다²⁸⁾.

(2) 일본의 산업재생법²⁹⁾

1999년 10월 1일에 시행된 산업재생법은 국내외 경제환경의 변화에 따라 일본경제의 생산성이 하향되고 있다고 판단하여, 자국내에 존재하는 경영자원의 효율적인 활용을 통해 생산성향상을 실현하기 위한 특별조치법이다³⁰⁾. 이 법률은 첫째, 사업자에 의한 전략적 사업재구축 추진, 공동사업재편 및 경영자원재활용을 원활하게 해준다. 이 중에서 사업재구축에 대해서 알아보겠다. 사업재구축이란 사업자 스스로가 중핵사업³¹⁾을 선택하고 강화하는 사업 활동이다. 기업은 ‘사업재구축계획안’을 작성해 그것을 통산상(通産相: 한국의 상공부 장관에 해당함)이나 노상(労相: 한국의 노동부 장관에 해당)에게 제출하여 인정을 받게 되면 그에 대한 지원조치를 받을 수 있다. 사업재구축에는 사업구조변경과 사업

28) Employment Development Department

A Comparison of the Regular TAA Provisions and the NAFTA-TAA Provisions

<http://www.edd.ca.gov/uiirep/de8714xx.pdf#search='Trade%20Adjustment%20Assistance'>

(검색일 2005. 11. 25)

29) 산업재생법은 ‘산업활력재생특별조치법(産業活力再生特別措置法)’의 약칭이다.

30) 日本 経済産業省: 産業活力再生特別措置法の概要及び認定実績について

http://www.meti.go.jp/policy/business_infra/saisei-hou.html (검색일 2005. 11. 26)

31) 사업자가 현재 실시중이거나 차후에 실시할 예정인 높은 생산성이 기대되는 사업.

혁신의 2가지 타입이 존재한다. 사업구조변경과 사업혁신의 구체적인 내용과 이에 대한 지원조치는 <표 V-1>에서 알 수 있다. 둘째, 창업 및 신사업개척 추진을 지원한다. 셋째, 새로운 경영자원을 산출하는 연구활동의 활성화를 위한 특별조치를 강구한다.

<표 V-1> 사업재구축과 지원조치

	타입	내용	지원조치
사업재구축	사업구조변경	- 합병, 영업·자산의 양도, 기업매수, 타사와의 합병, 자산증가 등을 통한 핵심사업의 개시, 확대, 효율화. - 시설·설비의 폐기, 영업·자산의 양도, 자회사의 매각·청산 등을 통한 사업의 축소·폐지.	-세제상의 특례
	사업혁신	- 신상품·신서비스의 개발·생산·제공 등에 의해 상품·서비스의 구성을 변화시킴. - 새로운 생산방식 도입 또는 설비능률 향상에 의해 상품의 생산을 효율화함. - 새로운 판매방식 또는 서비스 제공방식의 도입에 의해 판매 또는 서비스 제공의 효율화하거나, 수요를 개척함. - 새로운 원재료의 사용 또는 조달방식 도입에 의해 생산비용을 현저히 절감시킴.	-상법상의 수속의 간소화 -재정·금융 등의 조치

출처: 日本 經濟産業省 東北經濟産業局³²⁾

이로 인해 생산성이 낮은 분야로부터 생산성이 높은 분야로의 경영자

32) 日本 經濟産業省 東北經濟産業局: 産業再生法
<http://www.tohoku.meti.go.jp/shinki/shien/saisei.htm> (검색일 2005. 11. 26)

원의 원활한 활동을 촉진함으로써 일본경제의 생산성을 향상시키고, 산업 활력의 재생을 신속히 실현하는 것을 목표로 하고 있다³³⁾.

이처럼 미국의 경우 TAA 프로그램을 통해 노동자들을 보다 적극적으로 지원해주고 있으며, NAFTA-TAA 프로그램과 같이 NAFTA로 인해 피해를 입은 노동자만을 지원 해주는 정책이 존재한다는 것을 알 수 있다. 물론 한국도 한·칠레 FTA를 계기로 FTA 이행특별법이 제정되어 FTA로 인한 피해기업에 대한 지원조치가 가능해졌다. 그러나 이 특별법은 농업만을 대상으로 하고 있다는 문제점을 안고 있다. 따라서 농업 이외의 다른 산업분야에 있어서도 FTA 이행특별법이 적용될 수 있도록 개정되어야 할 것이다.

일본의 경우 산업재생법을 통해 사업전환 뿐만 아니라 사업혁신에 대한 지원까지 받을 수 있도록 되어 있는 점에서 한국에게 시사점을 준다. 한국의 경우 사업혁신에 대한 지원은 받을 수 없기 때문에 사업혁신지원도 같이 받을 수 있도록 산업구조조정 지원정책이 변경되어야 할 것이다.

4. 한국정부의 자동차산업 지원정책 추진방향

(1) 관세철폐 유예기간 확보

최근에 들어서 일본자동차산업의 경쟁력이 빠른 속도로 강화되어 세계 시장 점유율을 확대하고 있기 때문에 한·일 FTA 체결 후 일본측에게 유리한 방향으로 시장환경이 변화할 경우 한국국내시장이 일본에 의해

33) 日本 經濟産業省 東北經濟産業局: 産業再生法
<http://www.tohoku.meti.go.jp/shinki/shien/saisei.htm> (검색일 2005. 11. 26)

잠식될 가능성이 매우 클 것이다. 여기에 정부차원에서 국내자동차산업을 지원하기 위해 가장 서둘러야 할 사항은 바로 일본과의 협상에서 관세철폐 유예기간을 확보하는 것이다. 전술하였듯이 수입자동차의 한국국내시장점유율이 크게 확대되면, 국산자동차의 판매가 감소하여 국내 자동차산업이 위축될 가능성이 매우 높다. 이는 자동차업체의 생산 및 고용뿐만 아니라 높은 전후방산업연관효과에 의해 부품산업 및 여타 관련산업의 생산 및 고용에도 파급효과가 매우 클 것이다. 특히 차종중에서도 부가가치가 큰 중대형차 수입이 확대될 것이기 때문에 한국자동차산업의 수익에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

따라서 한·일간 자동차산업의 경쟁력 차이가 존재하고 있는 상황에서 단기적으로 관세철폐가 이루어질 경우 큰 피해가 예상되기 때문에 경쟁력 격차를 줄일 수 있는 충분한 관세철폐유예기간이 필요하다. 예를 들어 업종·품목별로 차등화하는 등 국내산업에 대한 타격이 큰 업종·품목일수록 관세철폐 유예기간을 장기화하여 피해를 줄일 수 있도록 하는 것이 유효한 지원책 중 하나이다(유관영 외 2004:192).

특히 앞의 IV장 <표 IV-6> 對日 무역특화지수를 통해 알 수 있었던 수입특화 경향을 보이는 대형승용차(2003년 무역특화지수 -0.97 이하 동), 안전벨트(동 -0.99), 변속기(동 -0.95), 에어백(동 -0.99), 연료펌프(동 -0.97) 등과 같은 품목은 민감품목으로 지정할 수 있다. 일부에서는 이러한 민감품목을 제외하여 FTA를 추진하자는 주장이 제기되기도 하는데, 이는 FTA를 추진하지 않겠다는 의미와 같다. 상호이익의 증진을 위해 체결하는 FTA에서 상대국이 가장 큰 관심을 보이는 산업을 개방대상에서 완전히 제외할 수는 없다. 또한 지역무역협정에 대한 국제규범도 특정산업을 자유화대상에서 완전히 제외하는 것을 허용하고 있지 않다(박순찬 2004:57). 그렇기 때문에 장기간의 관세철폐 유예기간 부여해

줄 필요가 있다. 또한 일본이 비교우위를 점하고 있는 미래형자동차(연료전기·하이브리드자동차 등)의 상용화가 본격화될 것을 고려하여 이에 대한 국내기술기반확보를 위해서도 유예기간을 확보할 필요가 있을 것이다.

(2) 일본의 유통구조에 대한 개선요구

일본의 비관세장벽은 앞의 IV장에서 알아본 바와 같이 대부분이 비가시적인 것이기 때문에 이에 대한 뚜렷한 해결책을 찾지 못하고 있는 실정이다. 따라서 한국자동차가 일본에서의 판매를 확대하기 위해서는 협상에서 일본에게 자국의 유통구조개선을 요구하여, 한국자동차의 일본시장진출을 더욱 용이하게 해줄 필요가 있다. 유통구조에 대한 개선사항을 다음과 같다.

첫째, 독점금지법을 보다 엄격히 시행해야 한다. IV장에서 전술했듯이 일본의 경우 자동차 유통구조는 딜러그룹이 지배하고 있고, 전딜러 가운데 약1/4이 특정 자동차업체에 속해 있다. 이러한 특정업체에 속한 딜러의 경우 자신이 소속된 메이커와 경쟁관계에 있는 회사(혹은 타국기업)의 자동차는 잘 취급하지 않는다. 그리고 출자관계가 없는 딜러라도 업체에서는 그러한 딜러들에게 영향력을 행사한다. 하지만 딜러가 자사의 경쟁업체의 제품을 판매하는 것에 대해 업체가 방해하는 행위는 독점금지법에 저촉될 가능성이 높다. 따라서 일본의 경제산업성은 일본의 자동차 딜러에 대해 문서로 그 사실을 전달하여 주의를 환기시켜야 한다. 그로 인해 일본의 업체로부터 관련 딜러가 경쟁관계에 있는 타사(혹은 타국)의 자동차를 자유롭게 취급할 수 있다는 의견 표명을 하도록 유도할 필요가 있다. 또한 일본내 판매점에 대해 거래상의 불이익을 주지 않는

다고 보증하는 조치를 취할 것을 요구해야 할 것이다. 이러한 요구가 실현되었을 때 한국자동차의 일본시장진출확대가 가능해질 것이다. 둘째, 한국자동차 취급예상 딜러 수를 포함한 계획을 정부 또는 딜러 단체 등이 발표하도록 유도해야 한다³⁴⁾. 이를 위해서는 협상시 일본정부가 한국자동차를 취급하는 국내 딜러를 늘리기 위해 적절한 세제 및 금융상의 인센티브를 제공하도록 유도하는 것이 중요하다. 셋째, 일본 딜러에 대한 한국자동차 취급의향에 관한 조사 및 취급확대를 위한 지원을 실시해야 한다. 취급진척상황을 평가분석하기 위해 학계, 업계 대표 등으로 구성된 합동위원회를 구성하여 문제점을 지적해내고 개선책을 검토하는 ‘한국자동차 취급 딜러 발굴 프로그램’을 실시할 필요가 있다. 이를 위해서는 일본의 자동차판매연합회와의 연계가 중요하다. 만약 일본자동차판매연합회에 특정 한국자동차업체가 신차종의 일본시장투입계획을 통보할 경우, 동 협회는 한국자동차를 판매할 의사 및 관심이 있는지 파악하기 위해 회원사를 대상으로 조사를 실시하여 딜러를 발굴해내는 것이다. 넷째, 일본의 전국주요도시에 한국자동차를 전시할 수 있는 전시장을 일본정부가 만들어 무료로 대여함으로써 전시, 상담의 편의를 제공하도록 유도한다. 다섯째, 측정 가능한 시장접근추진상황을 제시하도록 유도하는 것이다(산업연구원 2004:87-89).

이와 같은 유통구조개선의 요구는 어떻게 보면 너무나 한국중심의 일방적인 요구라고 볼 수도 있다. 하지만 일본의 비가시적 비관세제도와 폐쇄적인 거래관행은 비단 한국에서만 문제 삼고 있는 것이 아니라 이미 전세계적으로 문제시되어왔다. 일본이 진정으로 타국과의 활발한 교류를 원한다면 자국의 유통구조의 개선을 위한 노력을 해야 하고 교역상대국

34) 여기서 한국자동차 취급예상 딜러 수를 책정하는 것은 판매기회를 요구하는 것이므로, 한국자동차 판매대수를 요구하는 수치목표와는 성격이 다르다.

의 요구에 어느 정도 개방적인 입장을 나타낼 필요가 있다.

또한 일본인들은 한국자동차를 그다지 선호하지 않는 편인데 이는 과거사를 비롯한 국가간의 갈등이 주원인이라고 할 수 있다. 이에 대한 해결책으로 한류붐을 적극 활용한 이미지 홍보 전략이 요구된다. 이 경우 한국의 자동차업체는 물론 한국의 연예인과 정부가 상호 협력하여 적극적으로 홍보를 위해 힘쓸 필요가 있다.

(3) 한국자동차산업의 경쟁역량강화를 위한 기반조성 구축

한·일 FTA 체결로 인한 충격을 최소화하고 앞으로의 경쟁력을 강화시키기 위해 한국자동차산업은 기업의 혁신역량을 강화하고, 경쟁력제고를 촉진할 수 있는 기반조성 구축에 힘써야할 것이다. 그리고 한국정부는 이를 적극 지원해야할 것이다. 이를 위해서는 다음과 같은 대책 마련이 시급하다.

① 신기술에 대한 연구·개발(R&D) 지원

앞으로의 세계자동차경쟁에서 주요관건이 될 미래형자동차 및 첨단기술에 대한 연구·개발(R&D)을 정책적으로 지원해야할 것이다. 일본의 경우 연료전기자동차, 하이브리드자동차 첨단배터리, 대용량축전기 등과 같은 첨단기술에서 세계적으로 높은 기술을 보유하고 있고, 2010년부터는 본격적으로 상용화될 예정이다. 반면 한국은 이에 못 미치고 있는 실정이다. 위의 기술들은 앞으로의 자동차산업의 세계경쟁력을 좌우할 주요 요소이므로 이에 대한 연구·개발이 시급하다. 따라서 정책적 차원에서 지원이 요구된다.

② 경쟁력 관련 제도적 인프라 제정·정비

신기술이나 전자상거래를 위한 네트워크 구축 등 경쟁력 관련 제도적 장치(인프라)를 신속히 제정·정비해야 한다. 자동차의 경우 세계 각국이 각축을 벌이고 있는 미래형자동차의 개발 속도와 정도 여부가 향후 자동차산업의 구조고도화에도 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 따라서 정부로서는 첨단기술에 대한 제도적 정비 미비로 인하여 기술개발 등 경쟁력 향상 노력이 저해 받는 일이 없도록 해 주어야 한다(유관영 외 2004:191).

③ 관세 양허 일정 제시

한국자동차산업에 미치는 부정적 영향을 최소화하고 대응 시간을 확보해 줄 수 있도록 관세 양허³⁵⁾ 일정을 제시한다. 한국의 자동차산업의 경우 생산 및 고용 등 국민경제에서 차지하는 비중이 매우 큰 산업이므로 국내업체가 충분히 경쟁력을 키워서 일본 업체에 대항할 수 있는 시간을 확보해 줄 필요가 있다(유관영 외 2004:191).

④ 자동차 세제 개편

자동차 강국이 되려면 안정적인 내수기반이 확보되어야 한다. 이를 위

35) 관세 양허란 국가간 관세·무역에 관한 협상에서 협상 당사국이 특정 품목의 관세를 일정 수준 이상으로 부과하지 않겠다는 약속이다. 관세양허에는 ① 현행세율을 인하하는 관세인하(reduction) ②관세를 더 이상 올리지 않겠다고 약속하는 거치(binding) ③ 현행세율을 인상하더라도 일정 수준 이상으로는 올리지 않는 한도양허(ceiling binding) 등이 있다.

해서는 자동차 관련 세제의 합리화가 조속히 시행되어야 한다. 현재 자동차에는 12가지 세금이 부과되고 있으며, 세금부과 구조도 복잡하고 개별 소비자 부담도 과중한 실정이다. 반면 선진국은 자동차 세금의 종류가 단순하다. 미국 소비자는 구입 단계에서 판매세, 보유기간의 자동차세, 운행단계에서 연료세, 그리고 소비세와 같이 단 4가지 세금만 내고 있다(독일은 4가지, 일본은 7가지). 복잡하고 가중한 세제는 내수확대를 가로막는 요인이 되고 있어 세제를 단순화하고 세율을 인하해야 한다. 구체적으로 특소세 폐지, 3단계로 부과되는 교육세 통합, 과중한 자동차 등록세 인하, 휘발유 교통세 탄력 운용, 부처별 자동차 분류 일원화 등이 시급히 추진되어야 한다(정인교 2004:56).

⑤ 자동차부품 생산 중소기업에 대한 지원

중소기업의 경쟁력 향상을 위한 지원을 강화해야 한다. 상대적으로 규모가 작고 경쟁력이 취약한 중소기업의 생산성 향상과 경쟁력 제고를 위해서는 중소기업의 혁신역량을 강화하도록 하는 지원이 필요하다. 구체적인 방안으로는 첫째, 중소기업과 대기업간의 협력관계 조성차원에서 적정비율로 ‘공동기술개발기금’등의 조성을 유도한다. 둘째, 중소기업의 생산성 제고를 위한 자동화, 정보화 투자 확대를 위해 설비자금(구조개선자금 등)을 집중 지원한다. 중소기업 경쟁력 약화의 원인으로 분석되는 저생산성 구조의 악순환을 탈피하기 위해서는 고부가가치형 생산구조로의 혁신이 필요하다. 따라서 중소기업의 설비투자 확대를 위해 자동화 설비자금을 집중 지원할 필요가 있다. 셋째, 직업훈련 기관 및 재교육 기관의 역량을 확충한다. 이는 인력의 기능 향상을 통해 경쟁력 제고에 기여할 뿐만 아니라 구조조정시 산업간 혹은 산업내의 인력 이동을 촉진

하는 데도 기여하게 될 것이다. 넷째, 국내 및 외국인 투자 지원시의 차별을 철폐함으로써 국내자본에 의한 창업 등의 투자가 활성화되도록 유도한다(유관영 외 2004:190).

또한 중소기업들 중에서 기존에 있던 기술의 개선에 기술개발의 주안점을 두고 있는 기업도 있다는 점을 감안하여 이러한 기업도 지원에서 소외되지 않도록 할 필요가 있다. 이에 따라 과거에 선정되었던 과제라 하더라도 현재 다시 개선을 위한 개발이 필요하다고 인정되는 과제에 대해서도 지원을 실시할 필요가 있다. 과제에 따라서는 지원의 효과가 새롭게 선정되는 과제보다도 클 수 있기 때문이다(이항구 외 2004:260).

⑥ 노동환경 개선을 통한 노사관계 안정

노사가 서로 신뢰하고 합리적인 의식 및 관행을 만들고 생산의 안정성과 유연성을 확보하는 선진국형 노사문화를 정착시키지 않고서는 자동차산업의 지속적인 성장은 어려울 것이다. 생산적 노사관계의 정립을 위해서는 업체의 노력뿐 아니라 노동 전반의 개선이 이루어 져야 한다. 이를 위해서는 여성취업률 제고 및 사회안전망 확충을 통한 임금인상의 적정수준화, 정규직 과보호 완화를 통한 비정규직 문제 해결 및 노동 유연성 제고, 그리고 산업평화의 정착을 위한 제도적, 정책적 지원이 뒷받침되어야 한다(정인교 2004:57).

5. 소결론

내부협상의 5대 결정요소를 통해 예상해 본 한국정부와 자동차산업간의 내부협상 난이도는 ‘어렵다’라는 결론을 도출하였다. 따라서 실제 내부협

상의 타결을 보기 위해서 한국정부는 자동차산업과의 내부협상에서 정책적 지원을 약속하여야 할 것이다. 하지만 이를 실현하기 위한 선결과제로서 세제·금융상의 지원뿐만 아닌 사업의 혁신을 촉진시킬 수 있는 지원도 강구해야 한다. 그리고 FTA 이행특별법도 적용분야를 농업으로만 한정하지 말고 범위를 더욱 확대할 필요가 있다.

앞으로 한국정부의 자동차산업에 대한 정책은 다음과 같이 진행되어야 한다. 첫째, 후에 재개될 일본과의 협상에서 관세철폐 유예기간을 확보해 국내자동차산업에게 경쟁력 향상을 위한 시간을 벌어줘야 한다, 둘째, 일본에게 유통구조에 대한 개선을 요구한다. 셋째, 신기술의 연구·개발(R&D), 경쟁력 관련 제도적 인프라 제정·정비, 관세 양허 일정 제시, 자동차 세제 개편 등 경쟁력향상을 위한 정책적 지원을 고려해야 할 것이다.

VI. 결론

내부협상이란 협상대상국과의 대외협상을 시작하기 이전에 국내 이해관계자들과 의견조정을 하는 것을 뜻한다. 통상협상에 있어서 내부협상은 대외협상 못지않게 중요하게 다루어질 필요가 있다. 왜냐하면 대외협상은 내부협상에서 결정된 사실들의 외부적 표현에 지나지 않기 때문이다. 따라서 일본과의 FTA을 논의하는데 있어서 국내적 지지기반을 확보할 필요가 있다. 이를 위해서는 내부이해관계자들이 요구하는 바가 무엇이고 어디까지 양보해야 상대방이 납득할 것인가에 대해 고려해보는 것이 중요하다. 그리고 그들과 타협을 보게 된다면 협상대상국과의 대외협상에서 자국의 협상력은 제고될 것이다. 따라서 원활한 대외협상의 진행을 위해서는 내부협상력을 높여야 할 필요가 있을 것이다.

한·일 양국은 FTA를 통한 역내자유무역 실현이라는 추세에 대응하기 위해 상호간은 물론 주변국들과의 FTA를 추진하기 시작하였다. 한국에게 있어서 일본이 FTA 대상국으로서 바람직한가를 비교우위구조, 경제수준, 기대교역규모, 지리적 인접성, 시장규모와 같은 판단 기준으로 보았을 때, 그 결과는 긍정적으로 나왔다. 이는 일본의 경우에도 마찬가지일 것이다. 특히 상호간의 한·일 FTA는 상호보완적 성격이 강하기 때문에 국가전체로 보았을 때 중장기적으로 양국에게 상당한 경제적 이익을 줄 것이라고 예상된다. 하지만 한국의 경우 단기적으로는 대일무역수지 적자가 예상되어 일부 업종에서는 FTA 체결로 인해 피해를 입을 수 있을 것으로 예상되고 있다는 사실에도 주목해야 한다. 그렇기 때문에 피해를 입게 될 산업부문에 대한 정부의 정책적 지원이 요구된다. 한편 한국은 중장기적으로는 일본과의 경쟁을 통해 경쟁력이 향상되고 이

로 인해 상황이 호전될 것으로 예상되고 있다. 따라서 장기적인 안목에서 볼 때 한·일 FTA 체결은 양국의 발전에 기여할 것이기 때문에 타당한 것이라고 볼 수 있다.

한국의 자동차산업은 한국경제에 있어서 산업의 전후방연관효과가 큰 기간산업이며 앞으로도 국가경제를 이끌어 나갈 중요한 산업으로 주목받고 있다. 하지만 한·일 FTA가 체결되면 일본에 비해 경쟁력에서 열위에 있기 때문에 피해를 입게 될 산업으로 지목되고 있다는 점은 국가적으로 큰 손실일 것이다. 양국간의 경쟁력 면에서 보면 일본이 거의 모든 면에서 우위를 점하고 있는 실정이다. 관세에 있어서도 일본은 오래전부터 수입자동차에 대해 관세를 부과하고 있지 않기 때문에 FTA를 통해 對日 수출이 증가될 것이라고 전망하기는 힘들다. 그 반면 관세철폐로 인해 일본자동차의 수입량은 증가될 전망이다. 그리고 對日 수출특화 상품을 중심으로 산업구조조정이 발생할 것으로 예상된다. 이러한 상황에서 한국자동차산업이 한·일 FTA속에서 일본과의 경쟁에서 생존하기 위해서는 중장기적 규모의 경제효과를 노릴 필요가 있다. 이를 위해서는 일본기업과의 활발한 산업제휴를 해야 할 뿐만 아니라 일본에 뒤떨어지지 않기 위해 미래형자동차 및 첨단기술에 대한 연구·개발(R&D) 투자도 확대해야 한다.

내부협상의 5대 결정요소를 통해 본 한국정부와 자동차산업간의 내부협상 난이도는 ‘어렵다’는 결론이 나왔다. 그렇기 때문에 실제로 내부협상의 타결을 보기 위해서 한국정부는 자동차산업과의 내부협상에서 정책적 지원을 약속해야 할 것이다. 한국정부가 국내자동차산업을 한·일 FTA로부터 정책적으로 지원해주기 위해서는 첫째, 관세철폐의 유예기간을 일본과의 협상을 통해서 확보해주는 것이다. 한국은 한·일 FTA에 단기적인 정태적 효과보다 중장기적인 동태적 효과를 얻을 것으로 나타났다.

그렇기 때문에 관세철폐의 유예기간을 확보해 국내자동차산업의 경쟁력 향상을 위한 시간을 줘야 한다. 둘째, 일본측이 자국의 유통구조를 개선하도록 요구한다. 일본이 진정으로 타국과의 활발한 교역을 원한다면 자국의 유통구조 개선을 위해 노력해야 할 필요가 있다. 따라서 한국정부는 협상에서 일본에게 유통관행을 개선하도록 요구해야 할 것이다. 셋째, 첨단기술의 연구·개발(R&D)에 대한 지원책이 필요하다. 한국은 일본에 비하면 첨단기술이 미약하기 때문에 이에 대한 지원정책을 시행해 연구·개발을 촉진시켜야 한다. 또 전자상거래를 위한 네트워크 구축 관련 등 경쟁력 관련 제도적 장치(인프라)를 신속히 제정·정비해줄 필요가 있다. 한국의 자동차산업이 경쟁에서 살아남기 위해서는 새로운 첨단기술을 사용한 미래형자동차의 개발을 서둘러야 한다. 따라서 정부로서는 첨단기술에 대한 제도적 정비 미비로 인해 기술개발 등 경쟁력향상 노력이 저해 받는 일이 없도록 해 주어야 한다.

본 논문을 통하여 앞으로 한·일 FTA 협상을 추진하는데 있어서는 내부협상이 매우 중요하다는 점을 알 수 있었다. 이는 비단 한·일 FTA 뿐만 아니라 여타의 통상협상에 있어서는 마찬가지로 적용되리라 생각된다.

이러한 측면에서 본 논문에서는 내부협상에 논점을 두고서 한·일 FTA를 자동차산업의 측면에서 살펴보았다. 그럼에도 불구하고 내부협상 및 한·일 FTA와 관련된 자동차산업에 관한 자료의 부족으로 본 논문은 한계를 가질 수밖에 없었다. 따라서 이 부분들에 대해서는 더욱 연구가 진척되어야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 곽진오. 2004. 『한·일 경제협력의 과제와 전망: 일본의 장기불황대응과 한·일 FTA의 경제적 영향』 세종연구소.
- 김기홍. 2002. 『한국인은 왜 항상 협상에서 지는가』 서울:굿인포메이션
- , 2004. 『서회, 협상을 말하다-내부협상의 거울을 통해 본 한국, 한국인』 서울: 새로운 제안.
- 김양희·조병택. 2002. 『한·일 FTA와 일본의 유통장벽-경쟁정책적접근-』 대외경제정책연구원.
- , 2004. “한·일 FTA의 주요 현안과 전망-한국의 시각-” 『동북아경제연구』 제16권 제1호. pp. 139~165.
- 김태현·유석진·정진영. 1995. “세계화시대의 외교와 정치” 『외교와 정치-세계화시대의 국제협상논리와 전략』 서울: 오름 pp. 13~29.
- 김혜민. 2002. 『한일 FTA가 한국의 각 산업에 미치는 영향분석』 한국외국어대학교 석사논문.
- 로저 피셔·윌리엄 유리·부르스 패튼 지음, 박영환 옮김. 2003. 『YES를 이끌어내는 협상법』 서울: 장락.
- 박순찬·김진오·김홍중·박영곤·김균태·권기수·권율·박복영·배희연. 2004. 『FTA의 득과 실-사례분석을 중심으로-』 대외경제정책연구원.
- , 2004. “한국의 FTA 추진 전망과 과제” 『월간 KIEP 세계경제』 2004년 5월호. pp. 53~61.
- 박종수. 2004. “한·일 FTA 전략과 현실적 제약에 관한 고찰” 『전문경영인연구』 제7집 제2호. pp. 121~143.

- 산업연구원. 2004. 『자동차산업의 한·일 FTA협상 대응방안』
 -----, 2005. 『KIET 산업별기초분석: 자동차』
- 산업자원부. 2005. 『자동차산업 관련 현황, 통계 및 참고자료』
- 손찬현·임효성. 2000. 『자유무역협정(FTA)에 따른 회원국간의 경제수
 럼 분석』 대외경제정책연구원.
- 윤진나. 2001. 『한·일 자유무역협정(FTA)의 주요 산업별 효과
 분석』 대외경제정책연구원.
- , 2001. 『한·일 자유무역협정(FTA)의 경제적 효과와 바람직한
 정책방향』 대외경제정책연구원.
- 안세영. 2003. 『글로벌 협상전략』 서울: 박영사.
- 유관영·사공목. 2004. 『한·일FTA의 영향분석과 산업구조조정-일반기
 계 및 자동차산업을 중심으로-』 산업연구원.
- 유규열. 2004. “양면게임으로 본 한·일 FTA 협상연구” 『무역학회지』 제
 29권 제3호. pp. 35~58.
- 이진원. 2002. “한일자유무역지대 성립의 정치 사회적 전제조건” 『동서
 연구』 제14권 제2호. pp. 103~137.
- 이항구·조철. 2001. 『세계 자동차업체의 경쟁전략 분석과 한국 자동차
 산업의 진로』 산업연구원.
- 이훈범. 2002. 『한·일 자유무역협정 체결의 국내 산업별 영향』 성균관
 대학교 석사논문.
- 전국경제인연합회. 2004. 『한·일 FTA에 대한 업종별 전략』
- 정성춘. 2005. “한·일 FTA의 필요성과 일본기업의 인식조사” 『한일경
 상론집』 제31권. pp. 3~30.
- 정승연. 2004. “일본의 동아시아 FTA전략과 한·일 FTA의 추진방향”
 『국제지역학논총』 제1권 제1호. pp. 61~93.

- 정인교. 2001a. 『이제는 FTA, 자유무역협정의 시대다』 대외경제정책연구원.
- , 2001b. 『韓・日 FTA의 경제적 효과와 정책시사점』 대외경제정책연구원.
- , 2001c. 『FTA시대에 어떻게 대처할 것인가?』 대외경제정책연구원.
- , 2004. 『자동차산업과 한-일 FTA』 대외경제정책연구원.
- 조석홍・김만길. 2002. “한・일 자유무역협정에 관한 연구” 『한국관세학회지』 제3권 제1호. pp. 133~147.
- 조철. 2004. “수입자동차 시장점유율, 지속적으로 확대” 『e-kiet』 산업연구원.
- 최영호. 2004. 『21세기 국가간 통합에 관한 이론과 현실: 한일관계를 중심으로』, 동아대학교 동북아국제대학원.
- 홍순영・황인성 외. 2004. “협상 타결이 예상되는 한・일 FTA” 『SERI 전망 2005』, 삼성경제연구소 pp. 204~211.

Richard E. Caves. 1982. *Multinational Enterprises and Economic Analysis*. New York: Cambridge University press.

Robert D. Putnam. 1988. "Diplomacy and Domestic Politics: The Logic of Two-Level Games", *International Organization*. Vol. 42 No 3. Summer pp. 427-460.

金基燦. 2004. “韓国自動車産業の現状と今後の課題” 『JAMAGAZINE』 2004年 11月号. 社団法人日本自動車工業会

社団法人経済団体連合会. 2001. 『日韓産業協力の新たな発展に向けて』

日本外務省. 2003. 『日韓FTA共同研究会報告書の公表について』
深川由起子. 2004. “実利問われる日韓FTA-「北東アジア経済圏」への共通
通青写真を求めて-” 『JAMAGAZINE』 2004年 11月号. 社団法人
日本自動車工業会
股野信哉. 2003. “日韓FTAが政府間交渉へ” 『THE WORLD COMPAS
S』 2003 Oct.
水野順子. 2004. “日韓FTA締結が与える影響” 『JAMAGAZINE』 2004年
11月号. 社団法人日本自動車工業会

경향신문. 2005/11/18

한겨레신문. 2004/11/30

외교통상부 자유무역협정 [http://www.fta.go.kr/fta_korea/info.php?country_id](http://www.fta.go.kr/fta_korea/info.php?country_id=12)
=12 (검색일 2005. 07. 25)

한국농촌경제연구원(KREI) <http://www.krei.re.kr/> (검색일 2005. 07. 28)

한국자동차공업협회(KAMA) <http://www.kama.or.kr/> (검색일 2005. 11. 20)

Employment Development Department: A Comparison of the Regular TAA
Provisions and the NAFTA-TAA Provisions
[http://www.edd.ca.gov/uirep/de8714xx.pdf#search='Trade%20Adjustment](http://www.edd.ca.gov/uirep/de8714xx.pdf#search='Trade%20Adjustment%20Assistance)
[%20Assistance](http://www.edd.ca.gov/uirep/de8714xx.pdf#search='Trade%20Adjustment%20Assistance) (검색일 2005. 11. 25)

The White House: What is Trade Adjustment Assistance?
<http://www.whitehouse.gov/infocus/internationaltrade/taapager.html>
(검색일 2005. 11. 25)

U.S. Department of Labor: Trade Adjustment Assistance Reform Act of
2002 http://www.doleta.gov/tradeact/2002act_index.cfm
(검색일 2005. 11. 25)

日本 経済産業省: 産業活力再生特別措置法の概要及び認定実績について
http://www.meti.go.jp/policy/business_infra/saisei-hou.html
(검색일 2005. 11. 26)

日本 経済産業省 東北経済産業局: 産業再生法
<http://www.tohoku.meti.go.jp/shinki/shien/saisei.htm>
(검색일 2005. 11. 26)