

KERI Zoom-In

Free Market

Free Enterprise



Free Competition

한·중·일 FTA에서 한국의 역할 및 중요성



송원근 한국경제연구원 연구위원(wsong@keri.org)

한·중·일 FTA는 산관학 공동연구 출범에 합의함으로써 공식적으로 추진되었다. 향후 한국 및 동아시아 경제의 성장에 있어서 전환점이 될 한·중·일 FTA의 경제적 효과에 대해 파악하고 그 실현을 위한 전략을 제시하는 것은 현 시점에서 필요한 작업이다.

한·중·일 3국간 교역은 수직적 분업구조에 근거한 제한된 범위 내에서의 교역에 국한되어 있어 FTA를 통해 획기적인 무역자유화가 이루어지면 산업 내 다양한 품목들의 양방향 교역에 따른 시장의 세분화 및 확대로 긍정적인 경제적 파급효과가 크게 나타날 것으로 전망된다.

한·중·일 FTA 추진에 있어서 중·일 간 동아시아에서의

정치경제적 주도권 경쟁이 걸림돌로 작용하고 있으며, 일본의 농업보호, 중국의 국내 제도 개선 회피 등 3국의 경제적 이해관계 대립이 자유화 수준이 높은 한·중·일 FTA의 실현을 제약하는 요인이다.

이 같은 상황에서 FTA 협상을 추진하기 위해서는 한국이 조정자로 적극 나서야 한다. 또한 자유화 수준이 높은 한·중·일 FTA의 실현을 위해서는 농업의 민감성 반영에 대한 일본과의 합의, 서비스시장 개방, 투자자유화, 지재산 등에 대한 중국과의 합의가 필수적이고, 합의를 도출하는 과정에서도 한국의 조정자 역할이 중요하다.

1. 서론

우리나라 대외통상정책의 핵심인 FTA는 대상국의 범위를 점차 확대시켜 기존의 미국 EU 등 거대경제권 뿐만 아니라 자원부국 및 대륙별 주요국들까지 아우르는 형태로 동시다발적으로 추진되고 있다.

지난해 한·EU FTA 협상의 타결 및 ASEAN과의 FTA가 완료된 데에 이어 올해에는 12억 인구의 인도와의 CEPA가 이미 1월부터 발효되었다. 이와 같은 거대경제권 이외에도 대륙별 주요국인 캐나다 멕시코·콜롬비아 뉴질랜드·이스라엘·터키 등과 자원부국인 러시아 호주 페루, 그리고 GCC 등과의 협상이 진행되고 있거나 준비 중이다. 이는 우리나라가 FTA 글로벌 네트워크 구축에 적극적으로 나서고 있음을 보여주는 것이다.

그런데 FTA 추진과 관련하여 최근 가장 눈에 띄는 소식은 한·중·일 FTA 산관학 공동연구가 추진되고 있는 점이다. 구체적으로 한·중·일 3국은 지난 1월 26일 서울에서 한·중·일 FTA 산관학 공동연구 출범을 위한 국장급 준비회의를 가졌다. 한·중·일 FTA가 민간 공동연구에서 산관학 공동연구로 전환된다는 사실은 한·중·일 FTA가 공식적으로 추진됨을 의미한다.

한·중·일 FTA는 지리적으로 인접한 세 국가 간의 무역자유화를 추구한다는 점에서도 의미가 있지만 향후 서구 선진국 시장을 대체할 수 있는 잠재적 거대시장의 통합을 촉발시킬 수 있는 자유무역협정이라는 점에서도 그 의의를 찾을 수 있다. 따라서 향후 한국경제 및 동아시아 경제의 성장 및 발전에 있어서 전환점이 될 한·중·일 FTA의 경제적 효과에 대해 파악하고 그 실현을 위한 전략을 제시하는 것은 한·중·일 FTA의 공식 추진을 시작하는 시점에서 필요한 작업이라고 할 수 있다.

한·중·일은 이미 1990년대 이래 3국간의 교역이 급격히 증대하였고, 국가 간의 투자도 활발하게 이루어져 경제적으로 상당히 밀접한 관계를 형성하고 있다. 특히 한·일 양국의 중국에 대한 투자 증가와 더불어 국가 간 수직적 분업구조가 형성되어 이를 기반으로 한 부품·소재 교역의 증대가 기존 3국간 교역패턴의 특징이라고 할 수 있다. 따라서 한·중·일 FTA는 무역자유화

에 따른 국가 간 산업별 전문화뿐만 아니라 교역품목의 세분화 및 다양성의 증대를 통한 역내 시장 확대의 효과가 나타날 것임을 여기서 지적하고자 한다.

또한 한·중·일 간의 정치적 긴장관계 및 주도권 경쟁, 그리고 3국간의 경제적 이해관계의 대립을 종합적으로 고려할 때 한·중·일 FTA의 실현을 위해 한국이 조정자로서 협의를 이끌어내는 적극적이고 주도적인 역할을 해야 함을 지적하고자 한다. 즉, 한·중·일 FTA는 다양성의 증대를 통한 역내 시장 확대의 효과로 인해 경제적 파급효과가 예상보다 클 것이라는 점과 포괄적이고 자유화 수준이 높은 FTA를 실현하기 위해서는 3국간의 정치·경제적 이해관계의 대립을 조정하는 데에 적합한 위치에 있는 한국의 역할이 중요하다는 점 이 본고에서 강조하고자 하는 점이다.

2. 한·중·일 FTA의 경제적 파급효과

한·중·일 FTA는 동북아 3국의 무역자유화 및 경제 통합을 의미하는 것으로 지리적 인접성, 3국간의 밀접한 관계를 고려할 때 그 경제적 효과가 매우 클 것으로 예상된다.

기존의 연구결과를 보면 한·중·일 FTA로 한·중·일의 GDP는 각각 5.14%, 1.54%, 1.21%씩 상승할 것으로 예상된다.¹⁾ 특히 한국의 경우 한·중, 한·일 FTA를 합친 것보다 높은 거시경제 효과가 나타날 것으로 기대된다. 따라서 한·중·일 FTA가 현실화될 경우 한국 으로서는 경제 선진국인 일본 시장에 대한 접근 개선 및 투자 기술협력 확대와 더불어 잠재적 거대시장인 중국과의 교역·투자 증대 등을 통해 긍정적인 거시경제 파급효과가 기대된다고 할 수 있다.

물론 1990년대 이래 3국간 교역 및 투자가 급증하여 한·중·일은 이미 경제적으로 상당히 밀접한 관계를 형성하고 있어 FTA의 효과가 예상보다 크지 않을 수도 있다는 반론이 제기되곤 한다.

한국의 전체 수출입에서 중국과 일본이 차지하는 비중은 이미 30%를 웃돌고 있다. 전체 수출입에서 일본의 비중은 감소 추세에 있으나 중국의 비중은 <표 1>

1) 최낙균 외, 『한·중·일 3국의 FTA 비교분석과 동북아 역내국간 FTA 추진방안』, 대외경제정책연구원, 2008.

에서와 같이 아직까지 증가 추세를 유지하고 있다.

또한 중국의 경우도 <표 2>에서 보는 바와 같이 전체 수출에서 한 일의 비중은 15% 미만으로 정체 상태를 보이고 있으나 수입에서의 비중은 여전히 25% 수준을 유지하고 있다.

일본의 경우도 <표 3>에서 보듯이 한 중의 전체 수출입에서의 비중이 25%에 육박한다. 이와 같은 수치는 이미 3국간의 교역 및 투자에 따른 경제통합 수준이 높아 FTA에 따른 추가적인 효과가 크지 않을 것이라는 논거가 될 수 있다.

표 1. 한국의 수출입에서 중국·일본의 비중 변화 (단위: %)

구 분	수출 비중		수입 비중	
	중국	일본	중국	일본
1992	3.46	15.14	4.56	23.79
2000	10.71	11.88	7.98	19.83
2005	21.77	8.45	14.79	18.53
2007	22.07	7.10	17.66	15.76

자료: 송원근, 『동아시아 교역패턴에 대한 분석 및 경제통합에 대한 시사점』, 한국경제연구원, 2009.

표 2. 중국의 수출입에서 한국·일본의 비중 변화 (단위: %)

구 분	수출 비중		수입 비중	
	한국	일본	한국	일본
1992	2.83	13.75	3.25	16.98
2000	4.53	16.72	10.31	18.44
2005	4.61	11.02	11.64	15.21
2007	4.61	8.38	10.85	14.01

자료: 송원근, 『동아시아 교역패턴에 대한 분석 및 경제통합에 대한 시사점』, 한국경제연구원, 2009.

표 3. 일본의 수출입에서 한국·중국의 비중 변화 (단위: %)

구 분	수출 비중		수입 비중	
	한국	중국	한국	중국
1992	5.24	3.51	4.96	7.26
2000	6.41	6.34	5.39	14.51
2005	7.84	13.46	4.73	21.03
2007	7.61	15.30	4.39	20.56

자료: 송원근, 『동아시아 교역패턴에 대한 분석 및 경제통합에 대한 시사점』, 한국경제연구원, 2009.

그러나 조금 더 자세히 들여다 보면 한·중·일 FTA의 경제적 파급효과는 예상보다 훨씬 클 수 있음을 알 수 있다. 기존의 3국간 교역구조는 한·중, 일·중, 그리고 한·일 간에 형성된 수직적 분업구조에 기초하고 있다. 특히 한·일과 중국 간의 수직적 분업구조 형성에 기초한 교역이 동북아 교역의 특징이라고 할 수 있다.

한국과 일본의 수출에서 중국이 차지하는 비중은 매우 높고 전기·전자 및 기계산업을 중심으로 한 부품·소재 수출비중이 높은 것이 특징이다. 이는 중국의 한국과 일본에 대한 수출 및 수입에서의 부품·소재 비중을 보여준 <표 4>에서 확인해 볼 수 있다. <표 4>에서의 부품·소재 비중은 기계 및 운수장비(SITC 7)와 기타 제조제품(SITC 8)에 속한 품목 중 부품·소재에 해당하는 품목의 전체 수출 및 수입에서 차지하는 비중이다.²⁾

중국의 한국 및 일본에 대한 수출에서 부품·소재 품목이 차지하는 비중은 각각 13% 수준이지만 수입에서 부품·소재가 차지하는 비중은 30% 내외로 수출에 비해 월등히 높은 수준이다. 각종 기계 및 전기·전자 부품이 포함된 기계 및 운수장비(SITC 7)의 품목들이 한·일의 대중 수출에서 높은 비중을 차지하고 있는 것은 전기·전자 및 기계산업에서 한·일 양국이 중국과 수직적 생산 네트워크를 형성하고 있음을 보여준다.

표 4. 중국의 대한·일 수출입에서 부품·소재의 비중(2007년) (단위: %)

구 분	한국			일본		
	부품·소재 (SITC 7)	부품·소재 (SITC 8)	합계	부품·소재 (SITC 7)	부품·소재 (SITC 8)	합계
수입	32.71	0.34	33.04	28.01	0.81	28.82
수출	13.03	0.41	13.43	12.15	1.13	13.28

자료: 송원근, 『동아시아 교역패턴에 대한 분석 및 경제통합에 대한 시사점』, 한국경제연구원, 2009.

이와 같은 현상은 한·일과 중국 간에 전기·전자 및 기계산업을 중심으로 수직적 분업구조가 형성되어 부품·소재 교역이 급증하였으며, 중국은 동아시아에서 최종재 생산기지로서의 역할을 하고 있음을 보여준다.

이와 더불어 중국의 수출에서 한·일을 비롯한 동아시아 역내에 대한 수출의 비중이 상대적으로 높게 나

2) 국가 간 생산과정 분할에 따른 부품·소재 교역은 SITC 7과 8 이외의 제조업 부문에도 나타난다. 그러나 UN Comtrade database의 SITC 7과 8의 5단위 분류에 따른 교역 데이터가 국가 간 생산과정 분할로 인해 나타나는 부품·소재 교역을 포괄하는 유일한 데이터이다. 따라서 <표 4>에 나타난 부품·소재 교역의 비중은 실제보다 과소 추정되었을 가능성이 높다.

타나지 않는 것은 한·중·일의 교역이 근본적으로 미국·유럽을 비롯한 서구 선진국의 최종재 수요에 크게 의존하고 있음을 보여준다.

<표 2>에 나타난 바와 같이 중국의 수출에서 한·일이 차지하는 비중은 정체 혹은 감소 추세이고, 범위를 넓혀 ASEAN 10개국을 포함한 동아시아에 대한 수출이 중국 전체 수출에서 차지하는 비중도 감소 추세에 있다. 이는 동북아 더 나아가 동아시아 경제의 미국 등 역외 수요에 대한 의존도가 높음을 의미한다. 따라서 한·중·일의 교역구조는 수직적 분업구조에 근거한 부품·소재 중심의 교역 및 최종재 수출의 높은 역외의존도라는 특징을 지니고 있다.

한·중·일 교역구조의 이와 같은 특징이 시사하는 바는 먼저 3국간의 교역 증대가 수직적 생산 네트워크의 형성 심화에 따른 교역패턴에 근거해 부품·소재를 중심으로 한 제한된 범위 내에서의 교역 증대에 기인하고 있다는 점이다. 반면 교역으로부터의 이익의 중요한 원천인 시장의 세분화 및 다양성의 확대를 통해 시장의 확대를 보여주는 교역패턴은 두드러지게 나타나고 있지 않다.

<표 5>에서 보듯이 국가 간 생산 분할에 따른 수직적 분업구조 형성의 결과로 수직적 산업 내 무역 혹은 국가 간 산업별 전문화의 심화가 두드러지게 나타나고 있으나 수평적 산업 내 무역(horizontal intra-industry trade)의 비중이 미미한 것에서 교역의 확대에 따른 시장의 세분화 및 다양성의 확대는 한계를 보이고 있음을 알 수 있다.

EU의 경우 산업 내 무역의 비중이 66%이고, 특히 수평적 산업 내 무역이 차지하는 비중이 26%에 달한다. 또한 영국과 독일, 영국과 프랑스, 프랑스와 독일, 프랑스와 이탈리아, 프랑스와 스페인, 그리고 독일과 네덜란드 등 주요국들의 양자 간 교역에서 수평적 산업 내 무역은 대부분 30% 이상의 비중을 차지하고 있다.³⁾ EU는 경제통합에 따라 산업 내의 양방향 교역을 중심으로 교역의 확대가 나타났고, 특히 수평적 산업 내 무역이 두드러져 산업 내 다양한 차별적 품목들의 양방향 교역에 따른 시장의 세분화 및 확대가 나타나고 있다고 할 수 있다.

반면 한·중·일의 경우는 1990년대 이후 3국간 교역

이 급증하였으나 이는 한·일과 중국 간에 형성된 수직적 분업구조를 중심으로 역외 수요에 의존한 국가 간 산업별 전문화가 심화되는 교역구조를 통한 것이라는 점에서 EU의 경우와는 큰 차이가 있다.

표 5. 한·중·일 양자 간 교역에서의 패턴별 교역액 비중

(단위: %)

구분	산업 간 무역	산업 내 무역	수평적 IIT	수직적 IIT
한국-중국	52.7	47.2	13.6	32.0
한국-일본	53.1	46.9	4.8	39.4
중국-일본	46.1	54.0	3.3	32.2

자료: 송원근, 『동아시아 교역패턴에 대한 분석 및 경제통합에 대한 시사점』, 한국경제연구원, 2009.

<표 5>는 한·중·일 3국간 교역패턴에 대한 분석 결과 3국간 교역의 확대에 따라 수직적 분업구조에 근거한 국가 간 산업별 전문화는 심화되는 반면 시장의 세분화 및 다양성의 확대는 한계를 보이고 있음을 보여주고 있다.

이와 같은 결과는 한·중·일 FTA를 통해 획기적인 무역자유화의 확대가 이루어지면 국가 간 산업별 전문화에 따른 교역 확대 이외에도 산업 내 다양한 차별적 품목들의 양방향 교역에 따른 시장의 세분화 및 확대가 나타날 것임을 말해준다. 즉, 한·중·일 3국의 교역구조 및 교역패턴의 분석 결과 무역자유화의 효과로 국가 간 비교우위에 따른 교역 확대 이외에도 교역의 다양화에 따른 이득이 나타날 여지가 크다는 점을 추론할 수 있다. 따라서 한·중·일 FTA가 자유화 수준이 높은 자유무역협정으로 체결된다면 긍정적인 경제적 파급효과는 일반적인 예측보다 훨씬 클 수 있을 것으로 예상된다.

한·중·일의 기존 교역구조의 또 다른 특징은 최종재의 높은 역외 의존도로 인해 글로벌 금융위기와 같은 역외 충격에 취약하다는 점이다. 글로벌 금융위기의 경험은 서구 선진국의 높은 수요에 기인한 글로벌 불균형이 지속되기는 어렵다는 것을 보여주고 있다. 따라서 기존의 교역구조가 지속되고 역내 시장의 확대가 이루어지지 않은 상황에서 향후 미국 등의 수요 정체로 인해 글로벌 불균형의 회복이 진행된다면 한·중·일은 고통스러운 조정과정을 거칠 가능성이 높다. 따라서 시장의 확대 및 세분화를 통해 동북아 역내 수요를 촉진시

3) Fontage, Freudenberg, and Gaulier, "Disentangling Horizontal and Vertical Intra-Industry Trade," CEPII Working Paper No.2005-10, 2005. 참조

킬 획기적인 무역자유화의 확대, 그리고 동북아 시장을 실질적으로 통합시킬 수 있는 수준의 제도적 통합이 시급하다고 할 수 있다. 한·중·일 FTA는 긍정적인 경제적 파급효과가 크다는 측면뿐만 아니라 역외 충격에 취약한 동북아 교역구조로 인해 글로벌 불균형 회복 과정에서 나타날 수 있는 경제적 충격을 방지하기 위해서도 그 필요성이 절실하다고 할 수 있다.

3. 한·중·일 FTA 추진 전략 및 한국의 역할

그렇다면 이와 같이 필요성이 절실한 한·중·일 FTA는 어떻게 추진되어야 하는가? 또한 추진과정에서 한국은 어떤 역할을 담당해야 하는가? 한·중·일 FTA는 산관학 공동연구 출범으로 공식적인 추진 과정에 들어갔다고 할 수 있으나 3국간의 성공적인 협상 타결을 통해 현실화되는 데에는 여러 가지 정치·경제적 변수들로 인해 상당한 어려움이 있을 것으로 예상된다. 따라서 한·중·일 FTA를 현실화하기 위해서는 이와 같은 정치·경제적 변수들에 대한 정확한 인식과 더불어 효과적인 추진 전략을 수립해야 한다. 또한 한·중·일 FTA의 현실화를 위한 한국의 역할에 대해서도 명확하게 파악할 필요가 있다.

한·중·일 FTA는 그동안 추진의 필요성에 대한 공감대는 형성되어 있었으나 공식적 추진에는 여러 가지 걸림돌이 있었다. 먼저 한·중·일 3국간의 경제통합에 장애가 되는 경제적 이해관계의 대립이 있다. 이는 양자 간 FTA의 전개과정에서 나타나고 있다. 3국 중에서 한국과 중국, 그리고 한국과 일본의 양자 간 FTA는 논의 및 협상이 있어 왔다.

잘 알려져 있는 바와 같이 2003년 시작된 한·일 FTA 협상은 2004년 중단된 이후 세 차례 실무자 접촉을 가졌지만 아직 재개되지 않고 있다. 한·일 FTA에 있어서는 농산물시장 개방에 소극적인 일본의 태도와 한국의 대일 무역적자 확대 가능성에 대한 우려 및 이에 대한 보완책으로 거론되는 부품 소재 산업 등에서의 투자 및 산업기술 협력에 대한 양국의 견해 차이가 협상 중단 원인이자 협상 재개에 어려움을 겪는 이유이다.

반면 한·중 FTA의 경우는 2005년부터 민간 공동연

구가 시작되어 2008년 6월 산관학 공동연구까지 종료되었으나 아직까지 협상을 시작하지 못하고 있다. 이와 같이 협상 개시가 지연되고 있는 이유는 중국으로부터의 수입 급증에 대한 한국의 우려와 포괄적 FTA에 대한 중국의 소극적인 태도 등에 있다. 한국의 입장에서는 대중 수출 증대와 중국시장 선점의 효과를 기대할 수 있지만 관세인하에 따른 수출 증대의 효과가 제한적일 수 있다는 점, 그리고 대부분의 제조업에서 중국산 중저가 범용제품의 수입 급증에 따른 피해의 우려가 있다는 점이 걸림돌이다.

또한 양국 간 지리적 인접성, 작물구조의 유사성 등의 요인으로 인한 농림수산업 부문에서의 개방 충격에 대한 우려도 한국이 중국과의 FTA에 신중한 이유이다. 반면 중국은 서비스시장 개방에 소극적이며 FTA 협상에서 중국 국내의 제도개선을 다루는 것을 꺼려한다.

그러나 한·중, 한·일과 달리 중·일 간의 FTA는 그동안 논의조차 되지 않았다. 이는 경제적인 문제보다는 양국 간의 정치적 관계에 더 큰 원인이 있다고 할 수 있다. 한·일 간에도 과거사 문제 등 양국의 경제적 협력을 저해하는 정치적 문제가 있으나 중·일 간의 정치적 관계는 1990년대 크게 악화된 후 최근까지 중·일 FTA를 추진할만한 정치적 환경은 조성되지 않았다고 볼 수 있다. 또한 일본의 경우 중국과의 FTA가 실익이 적다고 판단하고 있고 중국에 대해 FTA의 전제가 되는 시장경제 지위를 부여할 의사가 없다.

더욱 심각한 문제는 정치적 불신 및 동아시아에서의 양국의 주도권 경쟁으로 인해 양국 간의 경제협력이 상대적으로 더 어렵다는 점이다. 중국의 경우 경제통합을 통한 경제적 이익의 극대화보다는 동아시아에서의 정치경제적 주도권 확보를 위해 ASEAN 및 한국과의 FTA를 적극적으로 추진하고 있는 것으로 보인다. 반면 일본은 중국의 부상으로 인해 동아시아 지역에서의 주도권 상실 우려 등의 이유로 중국이 참여하는 FTA 혹은 경제공동체 형성에 대해 대단히 소극적이다. 예를 들면 중·일 FTA는 논의조차 되지 않았을 뿐만 아니라 일본은 한·중·일 FTA에도 부정적이었다. 또한 일본이 동아시아 경제공동체를 위한 'ASEAN+3'보다는 인도·호주·뉴질랜드가 참여하는 'ASEAN+6'을 선호하는 것도 동아시아에서의 중국의 영향력 확대를 견제하려는 의도가 깔려 있다고 볼 수 있다.

한·중·일 FTA가 2002년 중국에 의해 처음 제안된 이래 공식적으로 추진되지 못하다가 최근 일본의 정권 교체 이후 산관학 공동연구가 시작되기까지의 과정은 모두 한·중·일 간의 동아시아에서의 정치경제적 주도권 경쟁에 기인하는 바가 크다고 할 수 있다. 비록 일본 민주당 정권의 태도 변화로 인해 한·중·일 FTA의 공식적인 추진이 가능해졌다고 해도 향후 협상 추진 과정에서 양국 간의 주도권 경쟁으로 인한 어려움은 지속될 것으로 예상할 수 있다. 따라서 이러한 한·중·일 양국의 경쟁관계 속에서 한·중·일 FTA 협상을 추진하기 위해서는 한국의 조정자로서의 역할이 필요하다고 할 수 있으며, 이는 한국이 협상 추진에 적극적으로 임해야 함을 의미한다.

더욱 중요한 문제는 한·중·일 FTA가 동북아 역내 수요기반 확충, 즉 역내 시장 확대를 촉발하고 실질적 경제통합을 이룰 수 있는 획기적 무역자유화가 되어야 한다는 점이다. 이를 위해서는 앞서 언급한 3국간 경제적 이해관계의 대립을 조정, 극복해야 하는 문제가 있다. 일본의 농업보호, 중국의 서비스시장 및 지적재산권 등 국내 제도 개선 회피, 그리고 한국의 대일 무역수지 적자 및 대중 농업·제조업 개방에 대한 우려 등은 자유화 수준이 높은 한·중·일 FTA의 체결을 제약하는 요인이다.

이와 같은 문제들은 각국의 국내 정치의 문제와 복잡하게 얽혀 있어 단기간의 협상으로 해결하기가 쉽지 않다. 그러나 자유화 수준이 높은 한·중·일 FTA의 성공적 타결을 위해서는 농업부문 민감성 반영 정도에 대한 일본과의 합의, 투자협정을 통한 투자자유화 확대 및 투자자 보호 강화 수준에 대한 중국과의 합의가 필수적이고 이와 같은 합의를 도출하는 과정에서도 한국의 조정자 역할이 중요하다고 할 수 있다.

이미 살펴본 바와 같이 한·중·일 FTA가 현실화하는데 있어서 가장 큰 걸림돌은 중국과 일본 간의 동아시아에서의 주도권 경쟁 및 양국 간의 정치적 긴장 관계라고 할 수 있다. 이와 같은 양국의 경쟁 및 긴장 관계는 단시간 내에 해소될 문제는 아니다. 중국은 동북아에서 중국이 배제된 경제통합이 이루어질 경우 정치경제적 리더십이 상실될 것을 우려하고 있으며, 반면 일본은 중국이 동아시아 지역 FTA 논의에서 주도권을 행사하는 것을 적극적으로 견제하는 입장이다. 따라서

한·중·일 FTA 성사를 위해 조정하고 합의를 이끄는 역할은 한국이 담당하는 것이 적절하다.

그러나 이와 같은 정치적 문제점을 극복한다고 하더라도 앞에서 언급한 3국간 경제적 이해관계의 대립을 조정, 극복해야 한다. 일본의 농업보호 성향, 한국의 대중 농업·제조업 개방 우려 등도 FTA 체결에 걸림돌이 될 수 있지만 자유화 수준이 높은 FTA를 체결하는데 있어서 가장 큰 걸림돌은 서비스 투자 지적재산권을 포함한 포괄적 FTA에 대한 중국의 소극적인 태도라고 할 수 있다. 중국이 포괄적 FTA에 대한 소극적 태도를 고수하는 한 한·중·일 FTA는 자유화 수준이 낮고 동북아 경제통합의 상징성에만 의미를 두는 반면 실익은 별로 없는 FTA가 될 가능성이 높다. 이와 같은 상황에 직면하는 것을 예방하고 포괄적이며 자유화 수준이 높은 한·중·일 FTA를 체결하기 위해서는 한국의 역할이 필요하다고 할 수 있다. 일본과의 조율을 통해 농업 부문의 민감성을 반영하면서도 개방 수준이 높은 관세 양허안을 도출함과 동시에 서비스시장 개방, 투자자유화, 지적권을 포함한 자유화 수준이 높은 FTA 표준안을 마련하여 중국과의 합의를 도출하는 전략이 필요하다. 즉, 경제발전 단계가 중간에 위치한 한국이 일본과 더불어 자유화 수준이 높은 포괄적 FTA 표준안 마련에 합의하고 이를 바탕으로 국내 제도 개선이 필요한 포괄적 FTA에 소극적인 중국의 합의를 견인해 내는 역할을 수행해야 한다는 것이다.

4. 결론 및 시사점

한·중·일 FTA 협상 추진은 이제 첫걸음을 내디뎠다고 할 수 있고 아직 갈 길이 멀다. 글로벌 경제의 변화 속에서 동아시아 경제의 중요성이 더욱 높아지고 있다. 그러나 동아시아 경제는 경제통합을 통해 역내 수요기반을 확충하지 않으면 글로벌 경제의 변화 속에서 큰 어려움을 겪을 가능성이 높다. 또한 획기적인 무역자유화를 통한 지역경제 및 시장의 확대는 우리 경제의 지속성장을 위한 필요조건 중의 하나이다. 한국이 한·중·일 FTA의 체결을 위해 적극적인 역할을 해야 하는 이유가 여기에 있다.

동북아 국가의 무역자유화는 개별 국가 간의 FTA에

의해서도 가능하나 한·중·일 FTA를 실현하는 것이 경제통합의 효과와 더불어 경제적 이익도 크다. 또한 기존의 3국간 교역이 주로 국가 간 수직적 분업구조에 근거한 교역패턴을 보이고 있는 것만큼 3국간의 무역 자유화를 통해 시장의 세분화 및 다양성의 증대로 인한 시장의 확대라는 자유무역의 이익이 실현될 가능성도 높다. 따라서 한·중·일 FTA의 경제적 파급효과는 예상보다 클 것으로 전망할 수 있으며, 조속한 현실화가 필요하다고 할 수 있다. 또한 시장의 확대라는 자유무역의 이익을 극대화하기 위해서는 포괄적이고 자유화 수준이 높은 FTA의 체결이 필요하다는 시사점을 얻을 수 있다.

한·중·일 FTA를 실현시키기 위해서는 여러 가지 정치경제적 걸림돌을 극복해야 한다. 중·일 간의 동아시아 지역에서의 주도권 경쟁 및 정치적 긴장관계는 한·중·일 FTA의 실현에 가장 큰 걸림돌이라고 할 수 있다. 또한 일본의 농업보호 성향, 한국의 개방에 따른 산업피해 우려, 서비스 투자 지재권을 포함한 포괄적 FTA에 대한 중국의 소극적 태도 등은 3국간의 경제적 이해관계의 대립을 나타내는 또 다른 걸림돌이다.

이와 같은 걸림돌을 극복하고 한·중·일 FTA의 실현을 위한 합의를 도출하는데 있어서 한국의 역할은 필수적이다. 중·일 간의 정치적 경쟁관계 속에서 조정 및 합의를 도출하는 역할은 한국의 몫이고, 3국간의

경제적 이해관계의 대립을 조정하여 포괄적이고 자유화 수준이 높은 FTA로의 합의를 도출하는 것도 한국의 역할이라고 할 수 있다. 즉, 일본과 농업의 민감성이 일부 반영된 개방 수준이 높은 포괄적 FTA 표준안을 도출하여 중국과의 합의를 견인할 수 있는 전략을 수립하는 것이 한국의 역할이라고 할 수 있다.

한·중·일 FTA는 긍정적인 경제적 파급효과가 나타날 것으로 예상되지만 상대적으로 경쟁력이 약한 부문에는 적지 않은 충격이 예상된다. 중국이 포함된 FTA는 농업 부문에 타격이 예상되고 제조업에서도 중국산 중저가 범용제품의 수입 급증에 따른 충격이 예상된다. 또한 한·중·일 FTA로 인해 일본으로부터의 부품·소재 수입 증대가 예상된다. 따라서 농업과 더불어 중소기업 중심의 노동집약적 산업에서의 피해가 예상된다.

한·중·일 FTA의 이러한 충격에 대한 대응방안으로는 협상 과정에서 농업 및 해당 산업의 민감성을 반영하는 방안이 있다. 그러나 자유무역을 추구하는 FTA에서 이와 같은 방안은 한계가 있고 무역자유화의 효과를 반감시킬 우려가 있다. 따라서 개방에 탄력적으로 대응하기 위한 해당 부문의 구조개혁이 보다 바람직한 방안이라고 할 수 있다. 즉, 한·중·일 FTA에 따른 충격에 대비하여 농업 및 중소기업 부문의 경쟁력 강화를 위한 구조개혁 및 원활한 구조조정을 위한 제도개선이 필요하다는 점을 강조하고자 한다.

keri 한국경제연구원

발행일 2010년 2월 26일 | 발행인 김영웅 | 발행처 한국경제연구원 | 주소 서울시 영등포구 여의도동 27-3 하나대우증권빌딩 8층 | 전화 3771-0001 | 팩스 785-0270~3

