Issue Paper

2009. 7. 13.

한-EU FTA의 주요 타결내용과 시사점

목차

요약

Ⅰ. 추진경과

Ⅱ. 주요 타결내용

Ⅲ. 예상 경제효과

Ⅳ. 시사점 및 대응방안

작성 : 이종규 수석연구원(3780-8339)
jking.lee@samsung.com
양오석, 정호성, 김화년

감수 : 김득갑 연구전문위원(3780-8034)
europe.kim@samsung.com

삼성경제연구소

《 Executive Summary 》

2년 넘게 끌어왔던 한-EU FTA 협상이 사실상 타결되었다. 관세환급 및 원산지기준 문제로 그동안 최종 합의안을 도출해내지 못했으나, 절충안에 극적으로 합의함으로써 양측은 타결 선언에 이르게 된 것이다. 앞으로 양측은 법률 검토, 가서명, 협정문 번역, 정식서명, 국회 비준동의와 유럽의회 승인, 확인서한 교환의 절차를 거치게 된다. 이에 따라, 빠르면 2010년 상반기에는 FTA가 발효될 수 있을 것으로 예상된다.

주요 타결내용을 살펴보면, 우선 상품양허 부분에서 EU 측은 공산품 전 품목에 대해 5년 내에, 한국 측은 7년 내에 관세를 철폐하게 된다. 특히 양측의 최대 관심품목이었던 자동차는 모두 3~5년 내에 관세를 철폐하는 대칭적 방식을 채택하였다. 협상 막판까지 쟁점이었던 관세환급은 한국 측 요구가 관철되어 현 제도를 유지하기로 했다. 다만, 발효 5년 후부터 외국산 부품 사용이 현저하게 증가할 경우 해당 품목의 환급 관세율 상한을 설정할 수 있는 제도를 도입하기로 했다. 또한 자동차 원산지기준은 역외산 부품사용 비율 상한을 45%로 정하는 데 합의했다. 한편, 서비스 분야는 한미 FTA의 개방수준을 유지하되 일부 통신 및 환경 서비스 시장은 추가 개방하기로 했으며, 농산물은 쌀, 보리 등 주요 민감품목에 대해 예외적 취급 방안을 확보했다.

한-EU FTA의 경제적 효과는 수출과 수입이 동시에 증가함으로써 한미 FTA의 효과를 상회할 것으로 전망된다. 특히 한국의 '수출우위' 상황이 유지됨으로써 무역수지 흑자는 지속될 것으로 기대된다. 산업별로 살펴보면, 수출입 비중(기존의 경쟁력 효과)과 관세율(예상 가격인하 효과)이 동시에 높은 품목이 가장 큰 영향을 받을 것으로 보인다. 한국은 자동차를 비롯한 기존의 주력 수출품목들이, EU는 정밀화학, 부품소재, 대형 자동차 등이 여기에 해당된다. 농산물의 경우, 돼지고기류, 와인 등의 수입이 증가할 것으로 예상되며, 서비스 부문에서는 금융, 환경, 통신 등 EU 기업들의 진출이 늘어날 것으로 예상된다. 하지만 對EU 수입증가는 국내시장에서 수입대체 효과를 유발하는 긍정적 측면도 있을 것으로 기대된다. 제조업에서는 부품·소재, 자동차 등 일본産 제품이, 농산물에서는 돼지고기, 와인 등 칠레産 품목이, 서비스 업종에서는 한미 FTA 이후 서비스 시장 선점을 노리던 미국이 가장 큰 타격을 입을 것으로 보인다. 특히 EU産 부품·소재가 가격인하 효과를 바탕으로 일본제품을 점진적으로 대체할 것으로 보여 對日 무역수지 적자가 연간 19억 달러 가량 개선될 것으로 추정된다.

한-EU FTA는 한국경제에 수출확대, 경제구조 선진화, 외국인직접투자 유치 등 긍정적인 효과를 가져다줄 것으로 기대되며, 동북아 지역 내 FTA를 촉진시키는 '원교근공(遠交近攻)'의 전략적 가치를 발휘할 전망이다. 하지만 구조조정과 피해가 예상되는 산업분야가 존재하는 만큼 앞으로 국내 보완대책 마련에 만전을 기해야 하며, 기업은 관세인하, 기술표준, 환경규제 등 변화된 무역환경에 대응해 글로벌 생산 네트워크 재조정 등 기존의 전략을 재검토해야 할 것이다.

Ⅰ. 추진 경과

2년이 넘는 협상 과정을 통해 타결에 성공

□ 양측의 입장차로 인해 2년 넘게 협상이 장기화

- 2007년 5월, 협상 출범 이래 2년간 수차례의 공식협상 및 고위급 협의 과정을 거쳤으나, 관세환급[1]에 관한 입장 차이로 최종 타결에 실패

- 관세환급과 원산지기준은 막판 합의를 통해 협상을 타결
  - 현행 관세환급 제도를 유지하되, 발효 후 5년이 지난 후부터 역외산 원자재 조달방식에 중대한 변화가 있을 경우 환급 관세율의 상한을 설정
  - 자동차 원산지기준은 역외산 부품사용 비율 상한을 45%로 제한

한-EU FTA 추진 경과

구분	일시	장소	주요 협상내용
1차	2007.5.7~11	서울	상품, 서비스/투자, 기타 규범(지적재산권, 정부조달, 경쟁), 분쟁해결/지속가능발전의 4개 분과로 구성
2차	2007.7.16~20	브뤼셀	상품, 서비스, 정부조달 대방안 교환 및 협의
3차	2007.9.17~20	브뤼셀	본격적인 양허협상 개시
4차	2007.10.15~19	서울	분야별 통합협정문과 상품양허안 논의
5차	2007.11.19~23	브뤼셀	4대 이슈 쟁점화 (상품양허, 자동차기술표준, 원산지기준, 서비스 시장 개방)
6차	2008.1.28~2.1	서울	4대 쟁점을 제외한 나머지 분야에서 진전
회기간 협의	2008.3	파리	수석대표 간 실무자 협의
7차	2008.5.12~15	브뤼셀	연내 타결을 합의. 쟁점 제외분야 모두 타결 추진
회기간 협의	2008.6~2009.3	브뤼셀 서울	통상장관회담, 수석대표 및 실무자 협의
8차	2009.3.23~24	서울	원산지기준, 관세환급 등 일부 쟁점사항을 제외하고 잠정타결
통상장관회담	2009.4.2	런던	관세환급 문제로 최종타결 실패
정상회담	2009.5.25	서울	정상회담에서 조속한 한-EU FTA 타결을 촉구
통상장관회담	2009.6.26	파리	잔여쟁점에 대한 최종 합의안 도출
정상회담	2009.7.13	스톡홀름	한-EU FTA 협상타결 선언

자료: 외교통상부, 각종 보도자료 종합.

1) 수출용 원재료 수입 시 관세를 납부하고 그 원재료를 가공하여 제품을 만들어 수출했을 경우 수출업자 또는 수출물품의 생산자에게 납부했던 관세를 되돌려주는 제도(Duty Drawback)로 수출품에 대한 가격 경쟁력을 제고하는 효과가 발생

2010년 상반기에 발효될 가능성

□ 한-EU FTA는 빠르면 2010년 상반기에 발효될 것으로 전망

- 협정문에 대한 법률 검토는 30~45일 정도 소요될 것으로 예상되며, 이후 가서명 절차 완료(2009년 8~9월)

- 협정문 번역은 5개월 이상 소요될 것으로 예상되며, 이후 한국정부와 EU 의장국 각료의 정식서명 절차(2010년 초)를 완료
  · 확정된 문안은 한국어를 포함한 24개 국어로 각각 번역될 예정이며, 개별 언어를 모두 정본으로 인정[2)]

- 한국 국회의 비준동의와 EU 의회의 승인 절차(2010년 상반기)
  · 하지만 비준동의안 처리 시한이 없는 만큼 장기화될 가능성도 고려
  · 장기화될 경우, 상품분야는 임시협정의 형태로 조기 발효될 가능성[3)]

- 양국 간 FTA 이행을 위한 국내절차를 완료했다는 확인 서한을 교환하고, 60일 경과 후 발효(2010년 상반기)[4)]

EU의 FTA 타결 사례와 발효까지의 기간

◇ EU-멕시코 FTA: 1997년 12월 8일에 상품분야 조항들이 임시협정의 형태로 발효되었으며, 2000년 7월에 정식 발효

◇ EU-칠레 FTA: 2002년 11월 18일에 서명되어 2003년 2월 1일에 임시협정 형태로 발효되었고, 2005년 3월 1일 정식 발효

◇ EU-남아공 FTA: 1999년 1월 11일 서명되어 2000년 1월 1일에 무역조항이 임시협정 형태로 발효되었고, 2004년 5월 1일에 정식 발효

2) 하지만 이견이 있을 경우, 사실상의 정본은 영어본으로 간주
3) EU가 경제적으로 중요한 상품분야에 대해서는 임시협정(Interim Agreement)의 형태로 조기 발효되도록 조치한 선례
4) 당초 한국정부는 2010년 1월에 FTA가 발효되는 것을 기대했으나, 일정에 차질이 불가피

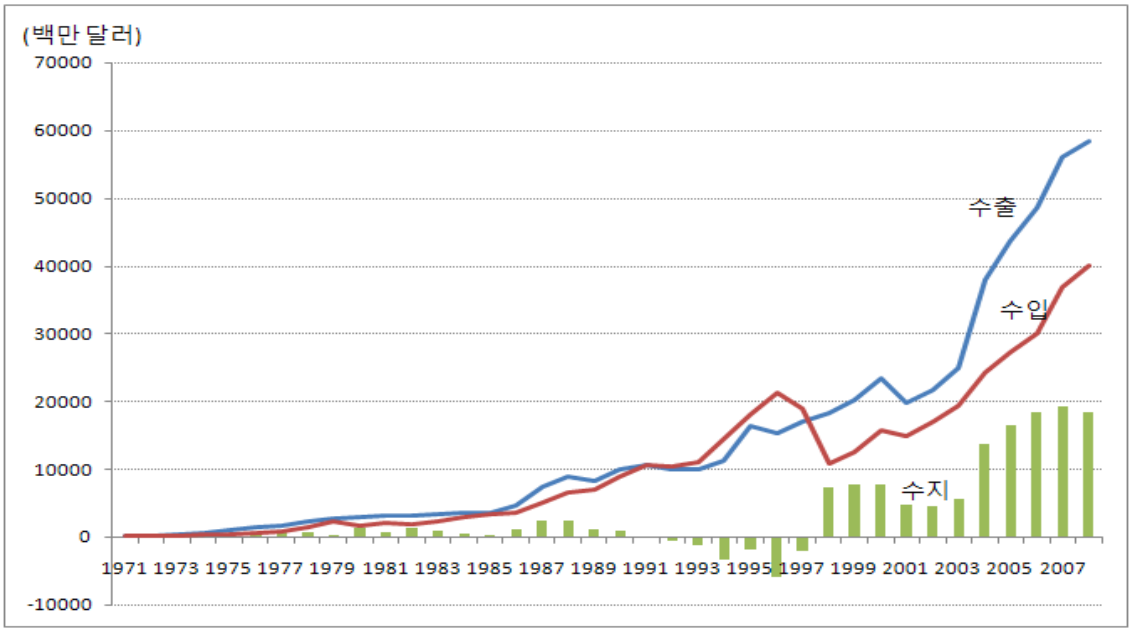
한국은 수출시장 확대, EU는 전략적 고려가 주요 추진배경

□ 한국은 세계 최대 경제권인 EU에 대한 수출 확대의 돌파구 마련

- EU는 세계경제의 약 33%를 차지하는 세계 제1의 경제권
  - EU의 GDP는 총 18조 3,300억 달러인데 반해, 미국은 총 14조 2,600억 달러로 EU의 76% 수준(2008년 기준)

- EU는 한국의 제2 교역국이자 최대 무역흑자국
  - 한국의 2008년 對EU 수출은 583.7억 달러(비중 13.8%, 2위), 수입은 399.8억 달러(비중 9.6%, 3위)
  - 한국의 對EU 무역수지 흑자 규모는 184억 달러(1위)로 對中 무역수지 흑자 145억 달러를 추월

한국의 對EU 무역수지 추이



자료: Kita.net

- 하지만 시장점유율 면에서 보면 한국은 3% 이하에서 답보 상태
  - 중국, 인도, 터키 등 후발국들이 EU시장에서 점유율을 빠르게 잠식
  - 특히 중국의 EU시장 점유율은 1996년 5.6%에서 2002년 9.5%, 2007년 16.2%로 빠르게 상승

・한국의 對EU 수출이 2000~2007년에 2.3배로 증가했지만, 중국은 같은 기간에 6배로 증가

- EU의 관세 및 비관세 장벽 철폐를 통한 가격경쟁력 확보로 EU 시장에서 시장점유율 '魔의 3%'를 돌파
  ・FTA 체결 시 한국의 對EU 수출은 120억 유로 증가(EU집행위 추정 기준)하여 EU 시장점유율이 3.9%로 상승할 전망

□ EU는 한미 FTA로 인한 동아시아 시장 내 미국의 영향력 확장에 대한 견제와 한국 내수시장 자체에 대한 매력 때문에 FTA를 서둘러 추진

- 미국과 서비스 시장 선점 및 기술표준 경쟁

- 동아시아 시장 진출을 위한 교두보로서 한국을 활용
  ・향후 아시아 국가들과의 FTA 체결을 위한 롤 모델(Role model)로 한국과의 FTA를 활용

- 5천만 명의 인구와 소득 2만 달러 내외의 성장 시장을 가진 한국 내수시장 자체의 매력도

- 농업 이슈가 덜 민감했으며, 이민 문제도 걱정할 필요가 없는 등 상대적으로 정치적 부담이 적었음

Ⅱ. 주요 타결내용

(1) 분야별 타결내용

전 공산품목에 대해 EU 측은 5년 내에, 한국 측은 7년 내에 관세철폐

□ 한국 측에 비해 EU 측이 조기에 관세를 철폐하는 비대칭적인 방식을 확보

- EU는 공산품 전 품목에 대해 5년 내에 관세를 철폐하기로 합의
  - 품목 수 기준 97%가 '즉시철폐(A)',[5] 2%가 '3년 철폐(B)' 대상으로 지정
  - (A+B)에 따라 약 99%가 '조기철폐'(3년 내) 대상
  - 91.4%가 '조기철폐'(3년 내) 대상인 한미 FTA에 비해 더 빠르고 포괄적으로 관세철폐가 실행될 예정

- 한국 측은 일부 민감품목의 경우 7년 내 관세철폐 대상으로 지정
  - 기타 기계류, 순모직물, 건설중장비 등 40여 개 품목이 이에 해당
  - 품목 수 기준 0.5%가 7년 내 관세철폐 대상인 반면, EU 측은 대상이 없음

공산품 관세철폐

양허 단계	한-EU FTA				한-미 FTA			
	한국 양허		EU 양허		한국 양허		미국 양허	
	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중	품목수 비중	수입액 비중
즉시철폐(A)	91%수준	70%수준	97%수준	76%수준	89.9%	81.0%	87.3%	85.5%
3년 철폐(B)	5%수준	22%수준	2%수준	17%수준	6.3%	13.2%	4.1%	6.9%
조기철폐(A+B)	96%수준	92%수준	99%수준	93%수준	96.2%	94.3%	91.4%	92.4%
5년 철폐	3.5%수준	7%수준	1%수준	7%수준	1.9%	1.5%	4.0%	3.4%
7년 철폐	0.5%수준	1%수준	-	-	-	4.2%	-	-
10년 철폐	-	-	-	-	1.9%	-	4.6%	4.2%
합 계	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

자료: 외교통상부 (2009). "한-EU FTA 협상 현황 및 향후 일정."

5) 한국 측은 자동차부품, 컬러TV, 냉장고, 선박 등이 대상이고, EU 측은 자동차부품, 무선통신기기부품, 평판디스플레이어, 냉장고, 에어컨, VCR 등이 대상임

□ 양측 관심품목인 자동차의 경우 양측 모두 3~5년 내에 관세를 철폐하는 대칭적 방식을 채택

- 한국 측의 최대 관심품목인 자동차의 경우 배기량에 따라 3~5년 내 관세 철폐 기간을 상이하게 조정
  - 양측 모두 자동차는 민감품목인만큼 '즉시철폐' 대상에서 제외
  - 양측 모두 중형/대형(배기량 1,500cc 초과) 자동차에 대해 3년 내, 소형(배기량 1,500cc 이하) 자동차에 대해 5년 내 관세철폐를 실시

- EU의 중형/대형 자동차 관세 10%를 3년 내 철폐 시 매년 3.3%의 관세 인하 효과 기대
  - 미국의 자동차 관세가 2.5%임을 감안하면 이는 한미 FTA의 '즉시철폐' 이상의 효과에 해당[6)]

관세철폐 품목 및 시기

철폐시기	EU의 對한국 수출(EU→한국)	한국의 對EU 수출(한국→EU)
즉시	자동차부품, 계측기, 타이어, 복사기, 서류절단기, 컬러TV, 냉장고(이상 8%), 직물의류(8~13%) 등	냉장고(1.9%), 자동차부품(4.5%), 무선통신기기(2~5%), 평판디스플레이(3.7%), 편직물(8%) 등
	수입액 비중 70%	수입액 비중 76%
3년 내	의약품(6.5%), 기타 정밀화학제품(5~8%), 무선통신기기 부품, 펌프, 화장품, 중대형 승용차(이상 8%) 등	타이어(2.5~4.5%), 전자레인지(5%), 합성수지(6.5%), 베어링(8%), 중대형 승용차(10%) 등
	수입액 비중 22%	수입액 비중 17%
5년 내	접착제(6.5%), 기초화장품, 합성고무, 소형 승용차(이상 8%) 등	광학기기부품(6.7%), 순모직물(8%), 컬러TV, 카메라/수상기기, 소형 승용차(이상 8%) 등
	수입액 비중 7%	수입액 비중 7%
7년 내	건설중장비, 밸브, 베어링(이상 8%), 순모직물(13%), 기타 기계류(16%) 등	없음
	수입액 비중 1%	수입액 비중 0%

자료: 외교통상부 (2009). "한-EU FTA 협상 현황 및 향후 일정."

6) 미국의 경우 3,000cc 이하 승용차는 즉시철폐, 3,000cc 초과 대형 승용차는 3년 내 철폐

관세환급과 원산지기준은 절충안을 통해 합의

□ 관세환급에 대해서는 양측 입장을 고려한 절충안을 통해 합의에 도달

- 한국 측은 관세환급의 규모와 효과가 큰 산업구조를 갖고 있는 만큼 관세환급을 허용하자는 입장
  - 한국 측은 역외산 재료에 대해 관세환급을 금지해야 한다는 EU 측 요구가 FTA 체결에 따른 우리 기업들의 관세감축 효과를 크게 축소시킴을 지적[7)]
  - 2008년 한국의 관세환급 규모는 2조 8,200억 원에 이르며, 전체 관세징수액에서 차지하는 비중은 약 21.4%
  - WTO에서도 관세환급을 허용하고 있으며, 한미 FTA 등 이미 체결한 FTA에서도 관세환급은 인정

- 반면, EU는 관세환급을 허용하지 않는 것이 기본입장이며, 허용하더라도 극히 한시적으로만 인정
  - EU 측은 FTA 특혜관세와 함께 관세환급까지 허용할 경우 이중 혜택이 되며, 제3국이 이익을 얻게 될 것을 우려
  - 멕시코, 칠레 등 주요국과의 FTA에서 관세환급을 허용한 사례가 無
  - 일부 EU 회원국 및 업계의 강력한 반대가 여전

주요 특혜무역협정(PTA)의 원산지기준 및 관세환급 적용 현황

특혜무역협정	최소허용기준 (%)	흡수기준	누적기준		관세환급
			양자 간 누적	유사 누적	
PANEURO	10	Yes	Yes	Yes(EEA)	불허
EU-남아공	15	Yes	Yes	Yes(ACP)	언급 없음
EU-멕시코	10	Yes	Yes	No	2년후 불허
EU-칠레	10	Yes	yes	No	4년후 불허
NAFTA	7	Yes	Yes	No	7년후 불허
한-칠레	8	Yes	Yes	No	언급 없음

주: 흡수기준(Roll-up)이란 비원산지 재료가 일정한 가공요건을 충족하여 원산지 지위를 획득하고, 또 최종 제품에 사용되면 해당 재료는 100% 역내산으로 간주하는 방식
자료: UNCTAD (2005). Multilateralism and Regionalism : The New Interface.

7) 우리의 경쟁국인 중국이나 일본 등도 관세환급을 유지할 경우, 한-EU FTA의 의미가 퇴색

- 현행 관세환급제도 유지와 향후 보호장치제도 마련에 관한 절충안 수립
  - 현행 관세환급제도를 유지하되 협정 발효 5년 후부터 역외산 원자재 조달방식에 중대한 변화가 있을 경우(외국산 부품 사용이 '두드러지게 증가할 경우') 해당 품목의 환급 관세율 상한을 설정할 수 있는 보호장치 제도를 도입하기로 합의

□ 자동차 원산지기준에 대한 입장이 첨예하게 대립했으나 양측이 합의에 성공

- EU는 자동차, 전기전자, 기계, 철강, 비철금속, 화학 등 한국의 관심품목에 대해 60%의 엄격한 부가가치기준을 요구
  - 한-EU FTA 혜택이 중국 및 ASEAN 국가들에게 돌아가는 것을 경계
  - EU는 汎유럽 누적원산지기준(Pan-Euro-Med cumulation of origin)을 적용하고 있어 역내조달을 통해 60%의 부가가치 충족이 용이

- 한국의 경우 부품 및 원자재를 동아시아나 동남아로부터 아웃소싱할 수밖에 없기 때문에 엄격한 원산지기준을 충족하는 것이 불가능
  - EU의 60% 부가가치기준을 적용할 경우 한국 수출의 20~30%는 원산지기준 충족 불가[8)]

- 이에 한국은 EU 측에 품목번호 변경 기준의 채택과 부가가치기준을 낮출 것을 요구했으며, 한국의 요구가 상당부분 수용[9)]
  - EU는 최초로 결합기준[10)] 대신 완화된 선택기준[11)]을 수용
  - 자동차 원산지기준의 경우 역외산 부품사용 비율 상한을 40% 미만 대신 45%선에서 합의
  - 자동차부품, 기타 자동차의 경우 품목번호 변경 또는 역외산 부품사용 비율(50%)을 적용하기로 타협점 모색

8) 한미 FTA에서는 품목별로 세 가지 기준을 모두 적용하되, 최소 부가가치기준으로 '역내 부가가치 45%' 룰을 적용
9) EU집행위 의뢰로 한-EU FTA 영향 평가보고서를 작성한 IBM Consulting도 EU의 부가가치기준을 낮출 것을 제안했으며, EU는 완화된 선택기준 수용을 검토
10) HS 4단위 품목번호 변경과 역외산 재료비율 준수를 동시에 적용
11) 품목번호 변경 또는 역외산 재료비율 준수 중 하나만 적용

□ 양측은 지적재산권 분야의 지리적 표시(농식품 및 포도주·증류주) 품목을 협정 부속서에 기재하여 상호 보호하기로 합의

- 농식품의 지리적 표시의 보호 수준을 WTO 협정상의 포도주·증류주 보호 수준으로 강화

- 선행상표의 사용은 계속 보장
  · 양측은 스카치위스키, 상파뉴 샴페인 등을 협정문 부속서에 기재하고 상표권 수준의 보호를 하기로 합의

서비스 시장은 한미 FTA의 개방 수준을 유지하되 일부 추가 개방

□ EU의 서비스 시장은 대부분 개방되어 있어 한국이 시장개방을 요구할 분야는 소수

- 한국 측이 EU에 시장접근 확대를 요구하는 분야는 전문직 서비스 중 건축, 엔지니어링, 도시계획 및 조경, 한방의료, 인쇄 및 출판, 통신, 건설, 금융, 관광, 운송 등
  · EU가 아직 개방하지 않은 분야는 공공, 의료, 교육, 시청각 서비스 등으로, 이 분야는 한국기업의 진출 가능성이 희박한 상황

- EU는 금융, 법률, 유통, 운송, 통신, 방송(뉴스 서비스) 시장에 주로 관심을 보임
  · 관련 기업인의 일시 입국(Mode 4), 상호인정 부문이 주요 핵심 사안
  · GATT/WTO의 서비스무역 유형 중 Mode 3(상업적 설립)에 가장 큰 관심을 보임

□ 법률 및 금융 서비스 등에서는 한미 FTA 개방 수준에 상응하는 정도로 합의

- EU는 한미 FTA 수준에서 법률시장 개방을 요구
  · 외국 법률회사 및 외국인 변호사의 자국법, 국제법 자문은 물론 국내 변호사 고용 및 동업 허용 등을 요구

・한미 FTA는 5년에 걸쳐 3단계로 나눠 국내 법률시장을 개방하기로 합의

- 법률서비스와 관련해 외국법자문사의 자국 명칭(Home title) 사용을 허용
  ・영국의 경우 Solicitor(사무 변호사)와 Barrister(법정 변호사) 명칭 사용 가능

- 금융서비스 시장개방은 큰 마찰 없이 한미 FTA 수준으로 합의
  ・한국 측 국내 금융시장은 외환위기 이후 충분히 개방된 상태이므로 EU로부터 시장개방 요구가 적음

- 퇴직연금과 화재보험시장 개방 문제가 금융 분야 핵심 쟁점으로 부각
  ・기업을 상대로 판매하는 퇴직연금과 석유화학업체들을 상대로 하는 화재보험에 대한 협상이 치열

□ 일부 통신서비스와 환경서비스는 한미 FTA보다 추가된 수준으로 개방하되 유예기간과 포괄적 규제 권한을 유보

- 한미 FTA 수준을 유지하되 큰 영향을 받지 않는 범위 내에서 추가로 시장을 개방
  ・통신서비스에서는 방송용 국제위성전용회선서비스 시장을 추가 개방
  ・환경서비스에서는 생활하수처리서비스 시장을 추가 개방

- 유예기간과 포괄적 규제권한 유보로 잠정적인 부정적 영향을 회피
  ・통신서비스는 2년, 환경서비스는 5년의 유예기간 부여
  ・생활하수처리서비스 분야에 대해서는 지자체・공기업 독점과 같은 포괄적 규제 권한 유보

농산물은 한국 측이 유리하도록 예외적 취급 범위를 최대한 확보

□ 농산물 양허협상에서 한국 측은 주요 민감품목에 대해 다양한 예외적 취급 방안을 확보하는 데 성공

- 곡물 등 기초농산물은 대부분 양허에서 제외될 것이 확실
  · 외교통상부 및 각종 언론 보도자료에 따르면 쌀은 관세철폐 대상에서 확실히 제외(EU 측은 쌀 수출이 민감한 사안이 아니기 때문에 한국 측 요구를 쉽게 수용)
  · 보리는 EU의 관심품목이 아니기 때문에 협상대상 품목이 아니거나 매우 낮은 수준의 양허가 이루어질 것으로 전망
  · 추가적으로 영향을 받을 품목은 대두, 감자 등 소수에 불과할 전망[12)]

- 주요 협상대상 품목은 한국의 對EU 수입 비중이 높은 돼지고기 부문
  · 특히 EU로부터 수입을 많이 하는 냉동돼지고기삼겹살에 대한 관세철폐가 주요 안건(2008년 한국의 EU産 냉동삼겹살 수입액은 2.8억 달러)
  · 한국 측은 이에 대한 관세철폐 기간을 한미 FTA의 타결안(2014년 철폐)보다 장기인 '10년 내 철폐'로 추진(냉장돼지고기도 10년 내 관세철폐 대상)
  · 삼겹살을 제외한 나머지 냉동 돼지고기는 '5년 내 관세철폐' 대상

- 주류는 와인의 경우 한미 FTA와 마찬가지로 15% 현행 관세가 '즉시 철폐'될 예정
  · 스카치위스키는 3년 내 20% 현행 관세가 철폐될 예정

□ EU 측은 상업적 이익이 있는 관심품목에 대해 한미 FTA와 동등한 수준의 양허를 강하게 요구

- 한국 측은 주요 민감품목에 대해 10년 이상의 장기 철폐기간을 확보하도록 노력
  · 양허 제외, 현행관세 유지, 계절관세 도입, 세번 분리 등 예외적 취급 확보
  · 닭고기의 경우 한미 FTA와 비슷한 수준에서 시장개방이 이루어질 것으로 예상('10년 내 철폐' 대상)
  · 오렌지의 경우 한미 FTA와 같이 3월~8월간 적용되는 계절관세를 도입할 가능성이 높음

12) 이들 품목에서 EU의 경쟁력이 미국보다 낮은 관계로 한미 FTA에 비해 추가적인 영향이 미미할 것으로 전망

- 채소류에서는 토마토 등 일부품목을 제외하면 양국 간 교역이 매우 제한적이고, EU가 특별한 관심을 보이는 품목이 적음
  · 한국 농업 분야에서 민감한 고추, 마늘, 양파는 EU의 對한국 수출 가능성이 낮아 개방대상에서 제외하거나 시장개방 폭이 최소화될 전망

(2) 한미 FTA와의 비교

한미 FTA에 비해 상대적으로 양호했던 국내 체결 여건

□ 한-EU FTA는 약 2년간의 충분한 협상 기간을 통해 상호 민감품목에 대해 성공적으로 조정

- 2007년 5월 이후 8차례 협상 라운드를 통해 쟁점부분을 조정할 충분한 시간을 확보
  · 한미 FTA는 무역촉진권한(TPA)의 만료로 인해 협상을 조속히 끝내야 하는 시간적 제약이 존재

- 한미 FTA에 비해 분과가 적어 협상이 상대적으로 집중적으로 진행될 수 있었으며, 한미 FTA라는 전례가 있어 협상이 용이
  · 한미 FTA는 17개 분과를 구성하였으나, 한-EU FTA는 1) 상품, 2) 서비스/투자, 3) 기타 규범, 4) 지속가능발전의 4개 분과만 구성

□ 국내 여론은 그동안 상대적으로 한-EU FTA에 대해 우호적

- EU가 협상 기간 중 미국에 비해 덜 공격적인 자세였던 것이 타결에 중요하게 작용
  · 한미 FTA 초기 미국 측은 쇠고기수입 재개 등 소위 4대 선결조건을 제시하고, 투자자-국가소송제(ISD) 등 공격적인 조항을 포함하면서 한국 내에 조직적인 반대가 확산

- 따라서 국내 여론이 상대적으로 우호적

· 한-EU FTA는 양돈농가 피해 외에는 크게 드러나는 이슈가 적고, 정치외교적으로 한미 FTA보다 부담이 적어 반대 여론이 상대적으로 미미

□ 산업계는 한-EU FTA 추진에 대해 적극적으로 지지하는 입장

- 양측은 경제구조상 상호보완 관계인 산업이 많아 이익이 크고 구조조정 비용이 적을 것으로 예상
  · 특히 자동차, 전기전자, 기계 업종은 EU를 1순위 FTA 체결 대상으로 지목[13]하는 등 국내 산업계는 한-EU FTA 추진을 지지
  · 피해 산업으로 분류되는 화학, 기계 업종도 일본으로부터의 수입을 대체하는 효과가 커서 국내기업에 미치는 영향은 제한적일 전망
  · 농업부문에서는 FTA가 한국 농업에 미치는 부정적 영향이 한미 FTA와 비교할 때 크지 않을 것으로 예상(축산업은 다소 영향이 예상)

- EU는 동아시아 국가나 미국보다 기술이전에 대해 관대하다는 점도 산업계가 한-EU FTA를 환영하는 이유
  · 고속철도 사업이나, 차세대 전투기 사업에서 기술이전에 대한 인센티브를 강력히 제시하는 등 기술 교류에 대한 기대

조기철폐 비중 확대와 서비스 시장 개방에서 포지티브 방식을 채택

□ 공산품에 대해 한-EU FTA 협상의 개방 정도가 조금 더 높음

- 공산품의 경우 한미 FTA와 비교 시 전체적으로 한-EU FTA의 잠정 관세철폐 시기가 더 빠르고 품목 수도 더 많음
  · 협상 상대국의 조기철폐 비중(품목 수): EU 99%, 미국 91.4%
  · 협상 상대국의 조기철폐 비중(수입액): EU 93%, 미국 92.4%

- 반면, 한국의 폐지안은 한미 FTA의 타결안과 유사하여 협상을 잘한 것으로 평가
  · 한국의 조기철폐 비중(품목 수): 한-EU 96%, 한미 96.2%

13) 전국경제인연합회 (2005). "FTA추진과 산업별 득실분석."

□ 포지티브 방식을 채택했기 때문에 한미 FTA와는 다르게 서비스업이 큰 이슈가 되지 않은 것도 특징

- 한미 FTA는 높은 수준의 서비스업 개방을 통해 한국경제의 전반적 구조를 변화하는 데 초점이 있었으나, 한-EU FTA는 서비스업이 큰 이슈가 되지 않았음

- 한국이 미국과 서비스업 개방에 합의했던 네거티브 방식(제한규정이 없는 한 개방 원칙)과 달리 EU와는 포지티브 방식(개방항목 명기)을 채택

Ⅲ. 예상 경제효과

한미 FTA보다 경제적 효과가 더 클 것으로 추정

□ 한국경제에 미치는 영향이 한미 FTA보다 더 클 것으로 전망

- GDP와 후생 증가 측면에서 한-EU FTA가 한미 FTA보다 한국경제에 더 큰 영향을 줄 것으로 분석[14)]
  - GDP 증가: 한-EU 3.08%, 한미 1.28%
  - 후생 증가(GDP 대비 %): 한-EU 2.45%, 한미 0.56%

- FTA 효과가 나타나는 주요 경로가 다를 것으로 기대
  - 한미 FTA는 직접투자, 학습효과, 기술이전 등 非교역 경로를 통한 효과가 더 클 전망
  - 한-EU FTA는 교역을 통한 경제적 이익 증가가 클 것으로 기대

□ 한-EU FTA는 수출과 수입이 동시에 증가

- 단기적으로 한-EU FTA 발효 시 수입도 급증하여 전체 무역수지에 주는 영향은 제한적일 것으로 전망
  - 무역수지 증가(단기): 한-EU 1.3억 달러, 한미 19.6억 달러

- 상대국과의 교역도 EU에 대해서는 교역 적자를 볼 것으로 볼 전망
  - 그러나 한-EU 양국 간 관세율이 한미 간 관세율보다 높아[15)] 주력 수출품목(자동차, 컬러TV, 캠코더 등)에 대한 수출 확대 효과가 미국과의 교역보다 더 클 것으로 기대

14) 11개 국책 연구기관들이 작성한 국회 한미 FTA 특위의 공식자료에 따르면, 자본축적 모형에 생산성 증가를 고려할 경우 GDP는 6.0%, 후생은 GDP 대비 2.9% 증가할 것으로 분석되어 한미 FTA의 경제적 효과가 더 클 가능성도 있음

15) 자동차의 경우 미국의 평균 관세율은 2.5%인데 반해 EU는 10%에 달하고, 컬러TV의 경우 미국의 평균 관세율은 5%인데 반해 EU는 14%에 달함

한-EU FTA와 한미 FTA의 경제적 효과 비교

구 분	한-EU FTA	한미 FTA
GDP 증가	3.08%	1.28%
후생 증가	2.45%	0.56%
對세계무역수지 증가	1.3억 달러	19.6억 달러
수출 증가	64.7억 달러	23.4억 달러
수입 증가	63.4억 달러	3.8억 달러

주: 1) GDP와 후생 증가는 자본축적 모형(장기)과 생산성 증대효과를 고려하지 않음.
2) 무역수지 및 수출 수입은 한-EU는 단기(정태모형)의 결과이며, 한미 FTA는 10년간 연평균 기준

자료: 김홍종 (2006). "한-EU FTA의 경제적 효과: CGE 모형을 중심으로". 『한-EU FTA의 경제적 효과』(48쪽), 6월 12일. 서울: 트레이드타워 대회의실.

한국대외경제정책연구원 外 (2007. 4. 30.). "한·미 FTA의 경제적 효과 분석". 국회 한미 FTA 특위 자료.

對EU 무역수지 흑자는 지속될 것으로 예상

□ 한국은 지난 3년간 對EU 무역수지 흑자를 유지하는 '수출우위' 상황이었으므로 관세인하는 종합적으로 한국에 得의 효과

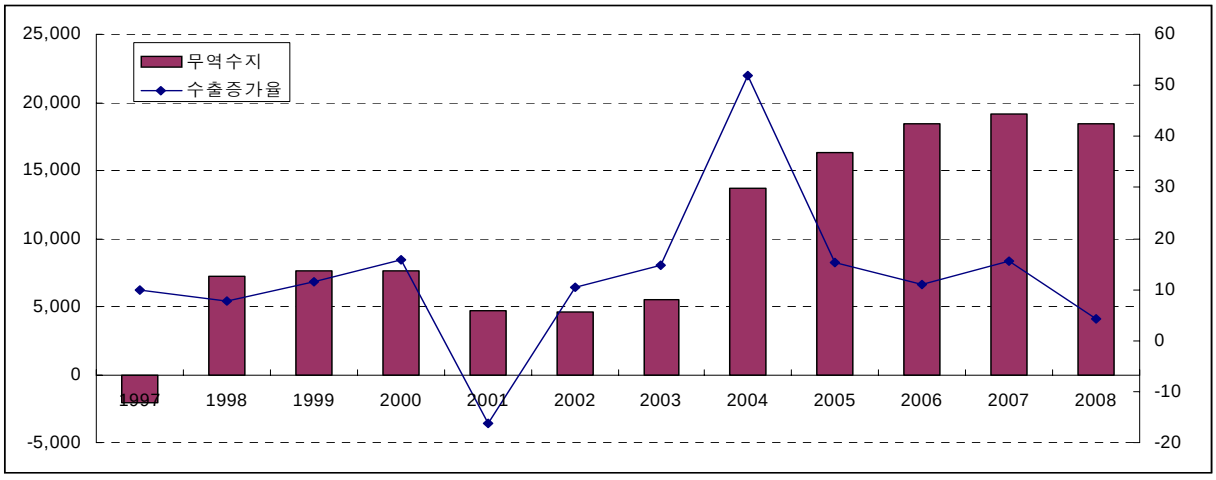
- 2008년 기준 對EU 수출액은 약 584억 달러로 전체 수출의 13.8%[16)]
  · 무역수지는 약 184억 달러 흑자로 2004년 이후 100억 달러 이상의 흑자 기조를 유지

- 관세인하가 진행되면 수출증대 효과로 전체 경제에 득이 될 전망
  · EU의 전체 산업 평균 관세율은 약 4.2%이지만, 한국의 주력 수출품 관세율이 높아 관세철폐 시 수출 확대가 기대

16) EU로부터의 수입액은 약 400억 달러로 전체 수입의 9.2%

對EU 수출증가율 및 무역수지 추이

(단위: 백만 달러, %)



자료: 통계청, KOSIS.

□ 한-EU 간 교역이 증가하는 가운데 한국은 기존의 주력 공산품목에서, EU는 일부 제조업과 서비스 업종에서 시장 점유율 확대가 기대

- 한국은 자동차, 기계류, 무선통신기기, 선박, TV 등 기존의 공산품목에서 수출 증가가 기대

・체결 시 한국의 對EU 수출은 128억 유로 증가하여 EU 내 시장점유율을 3.9%까지 끌어올릴 수 있을 전망[17)]

・산업별로는 자동차(52.4억 유로), 전기전자(17.3억), 섬유(11.8억), 수송기계(7.6억), 기타 기계류(7.3억), 가공식품(5.9억), 의류(5.2억) 등이 최대 수혜품목

- EU는 사업서비스(22%), 운송(11%), 기타 서비스(7%) 등을 중심으로 對한국 수출 확대 예상

・특히 의료, 화장품, 정밀 화학 등 경쟁력이 약한 일부 업종에 대해서 수입 확대가 불가피[18)]

・반면 미국과 일본에 대한 수입대체 효과와 경쟁력이 취약한 업종의 산업구조 선진화, 수입대체, 소비자 선호 확대 등의 긍정적 효과도 기대

17) Copenhagen Economics (2007. 3.). Economic Impact of a Potential Free Trade Agreement(FTA) Between the European Union and South Korea.

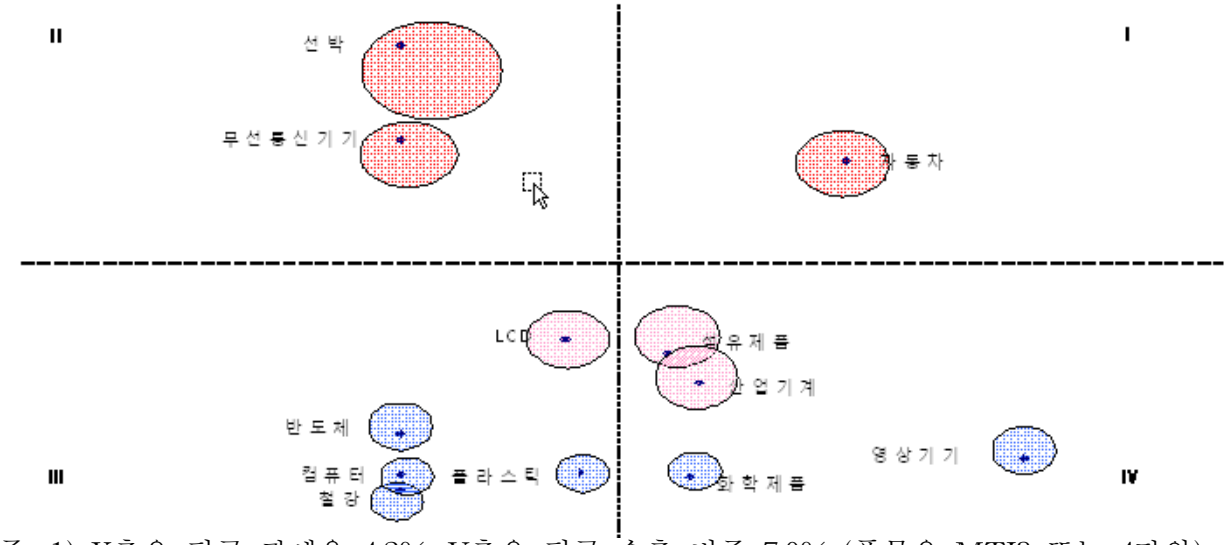
18) 이들 품목에 대해서는 평균 5~8% 사이의 높은 관세를 유지

(1) 수출

주력 수출품목들을 중심으로 수출 증가 예상

□ 수출 비중(기존의 경쟁력)과 관세율(예상 가격인하 효과)이 모두 높은 품목이 가장 큰 수혜를 볼 것으로 예상[19)]

對EU 수출 비중 및 관세(2008년)



주: 1) X축은 평균 관세율 4.2%, Y축은 평균 수출 비중 7.0% (품목은 MTI3 또는 4단위)
2) 붉은색: 70억 달러 이상, 분홍색: 30~40억 달러, 파란색: 20억 달러 이하
자료: 통계청, KOSIS.

- 수출 비중과 관세율이 모두 높은 품목이 최대 수혜(1사분면: 자동차)

- 수출 비중이 높으나 무관세인 품목은 부수적 효과로 인한 시장점유율 확대 기회(2사분면: 선박, 무선통신기기 등)

- 수출비중과 관세율이 모두 낮은 품목은 직접적인 관세혜택이 없어 수출증대 효과가 제한(3사분면: 반도체, 컴퓨터, LCD 등)

- 수출 비중은 상대적으로 낮으나 관세율이 높은 품목은 가격경쟁력 제고로 인한 수출증대 효과가 기대(4사분면: 석유제품, 산업기계, 영상기기 등)

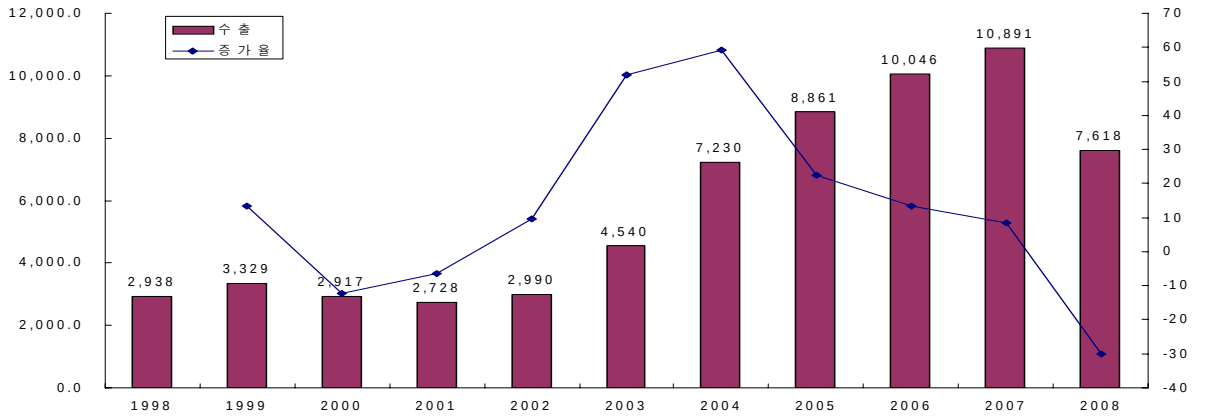
19) 전체 對EU 수출의 75%를 차지하는 제조업 12대 품목에 대해 기대효과를 구분

□ 유럽에서 시장점유율 3%대에 머물고 있는 한국 자동차산업은 FTA를 계기로 10%가 넘는 관세율이 철폐되면서 가장 큰 수혜를 볼 것으로 예상

- 자동차 및 부품의 수출 비중은 13.0%로 선박과 무선통신기기에 이은 3대 수출품목
  - 수출은 1998년 약 29.4억 달러에서 2008년 76.2억 달러로 연평균 10.0%씩 확대

對EU 자동차 수출 추이

(단위: 천 달러, 전년비 %)



주: 2008년은 금융위기 여파로 급감
자료: 통계청, KOSIS.

- 자동차에 대한 EU의 관세는 한국보다 2%p 높은 10% 수준이며, 부품도 4.5%로 높은 수준
  - FTA 체결로 배기량 1.5리터 이상은 3년, 이하는 5년 안에 각각 관세를 철폐하게 되면 수출이 크게 늘어날 것으로 기대[20)]

- 다만, 현지 생산이 늘어남에 따라 직접적인 관세혜택은 크지 않을 수 있음을 유의할 필요

20) 특히 트럭의 경우 22%의 고관세가 철폐되면 새로운 시장 진출의 기회로 작용할 가능성

한-EU FTA에 반대하는 유럽자동차공업협회(ACEA)

◇ 유럽자동차공업협회는 한-EU FTA에 반대하는 성명을 발표(2009년 7월 8일)

- 유럽 산업에 대한 심각한 비교경쟁열위, EU 제조업 생산과 고용에 대한 위험, 다른 EU FTA에 대한 해가 되는 선례 등을 이유로 반대

- 관세환급과 원산지기준에 대한 타협안을 거부할 것을 촉구
  · 한국의 부품수입 확대를 허용함으로써 중국이나 기타 아시아 국가로부터의 값싼 부품이 유럽으로 유입되는 결과를 초래할 것이라고 경고

- 한국시장 진입 시 배기와 안전에서 국제 자동차 표준을 엄수하기 어려움을 지적
  · 비관세장벽으로 작용할 가능성

◇ 무역총국(DG Trade)이 실시한 충격 측정이 잘못되었음을 지적

- 자동차 부문에서 발생하는 EU의 對한국 무역적자 문제를 지적
  · 자동차 부문은 한-EU 총 무역량의 14%를 차지(한국은 對EU 수출의 17%)
  · 무역적자의 40%가 자동차 부문에서 발생(EU의 對한국 무역적자는 2007년 140억 유로)

- EU 시장 내 한국의 경쟁력 증가를 우려
  · 한국은 저비용 인접국으로부터 부품을 수입하여 생산하는 과정에서 관세환급과 원산지기준 완화(50%)를 통해 편익을 볼 것으로 예상
  · 한국은 향후 3~5년 동안 관세철폐로 평균 7억 유로에 해당되는 비용우위의 편익을 기대
  · 자동차 한 대당 평균 500유로의 가격경쟁력을 갖출 것으로 추정

- 한국 자동차시장 진입의 어려움을 경고
  · 한국 자동차시장은 국내산 점유율(94%)이 높음을 강조
  · 한국은 국제표준 준수가 엄격히 이루어지고 있지 않음을 지적(승인된 EU産 자동차도 한국시장에서 판매되기 위해서는 비용이 드는 변용과정을 거쳐야 함)

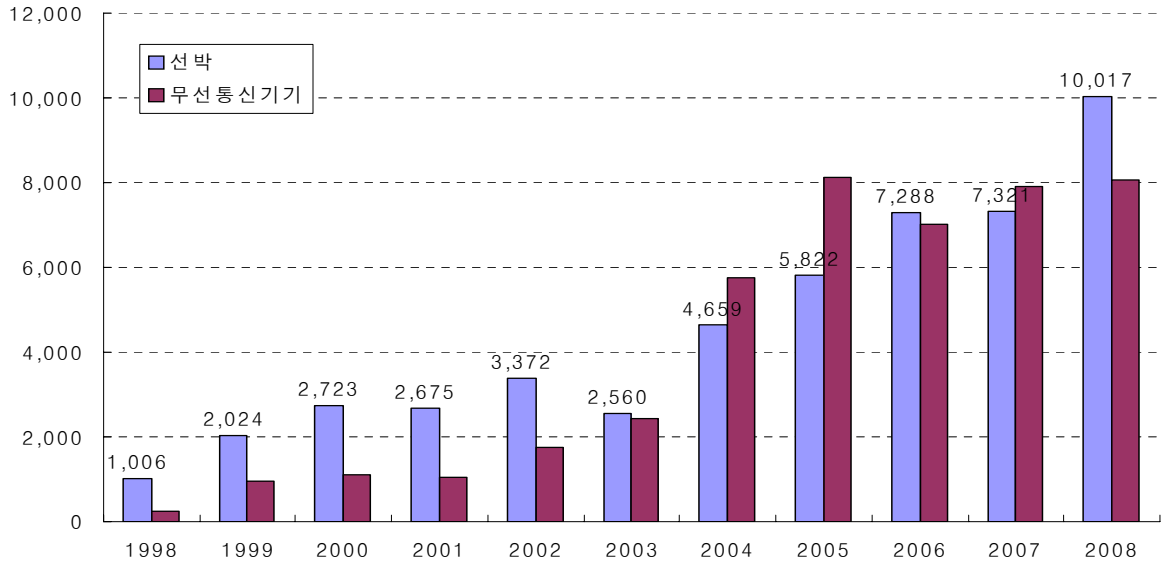
□ 선박과 무선통신기기는 관세인하로 인한 직접적인 수혜가 없을 것으로 예상되나, EU 시장 내의 경쟁력과 부수적 효과[21]로 인해 수출 증가 기대

- 한국의 최대 주력 상품인 선박은 양측 모두 무관세로 협정을 통한 직접적인 관세혜택이 없을 것으로 판단
  - 對EU 선박 수출은 1998년 10억 달러에서 2008년 100억 달러로 10배 이상 확대 (비중은 2008년 기준 17.2%)

- 주력 수출품목인 무선통신기기 부품은 일부 품목에 대한 관세 회피효과가 기대
  - 무선통신기기 및 부품 수출은 1998년 2.3억 달러에서 2008년 80.6억 달러로 약 40배 확대 (비중은 2008년 기준 13.8%)
  - 동영상 기능을 갖춘 3세대 휴대폰 등 일부 기종에 부과되었던 10%의 관세가 철폐됨으로써 시장점유율 확대가 기대[22]

선박 및 무선통신기기 수출 추이

(단위: 천 달러)



자료: 통계청, KOSIS.

21) 한-칠레 FTA 이후, 칠레産 일부 품목의 소비자가격 인하폭은 크지 않았으나 인식개선과 소비자 친밀도 등으로 인해 수입이 증가한 사례 多

22) EU는 TV 기능을 갖춘 LCD 모니터도 가전제품으로 분류하여 10%의 관세를 부과

□ 석유화학, 기계류 등은 수출 비중이 중간 수준이나, 관세가 높은 품목은 관세인하로 인한 수출증대 효과가 클 것으로 기대

- 석유화학, 기계류는 최고 6.5%의 관세가 없어지면서 경쟁력 제고
  · 다만 중동을 중심으로 석유화학 제품에 대한 공급이 늘면서 경쟁이 심화될 것으로 보여 단기적인 혜택은 기대하기 어려운 상황

- 비디오를 포함한 영상기기는 14%의 높은 관세가 철폐되면서 가격경쟁력 제고 및 수출증대 효과가 기대

□ 반면 반도체, 컴퓨터 등 수출 비중이 낮고, 관세가 낮았던 품목은 직접적인 관세혜택이 없어 수출증대 효과가 제한적

- 반도체, 컴퓨터 등 정보통신 품목들은 1997년 WTO 정보기술협정(ITA)에 따라 대부분 무관세로 거래

- LCD, 플라스틱류 등은 약 3.7%의 관세가 철폐되어 경쟁력 제고
  · 백색 가전도 평균 관세율이 낮지만 중국과 일본 제품에 대한 가격 경쟁력이 제고

□ 농산물 및 서비스 부문에서는 수출증대 효과가 미미

- 對EU 농산물 수출이 증가 추세이기는 하나, 한국産 농산물 경쟁력은 여전히 답보 상태
  · 전체 수출에서 농산물이 차지하는 비중은 0.1%에 불과

- 한국은 대부분의 서비스 산업에서 지속적으로 적자를 기록하고 있으며, 건설서비스와 정부서비스만이 對EU 서비스수지 흑자를 기록[23)]
  · 전체 수출에서 서비스가 차지하는 비중은 14.3%에 불과

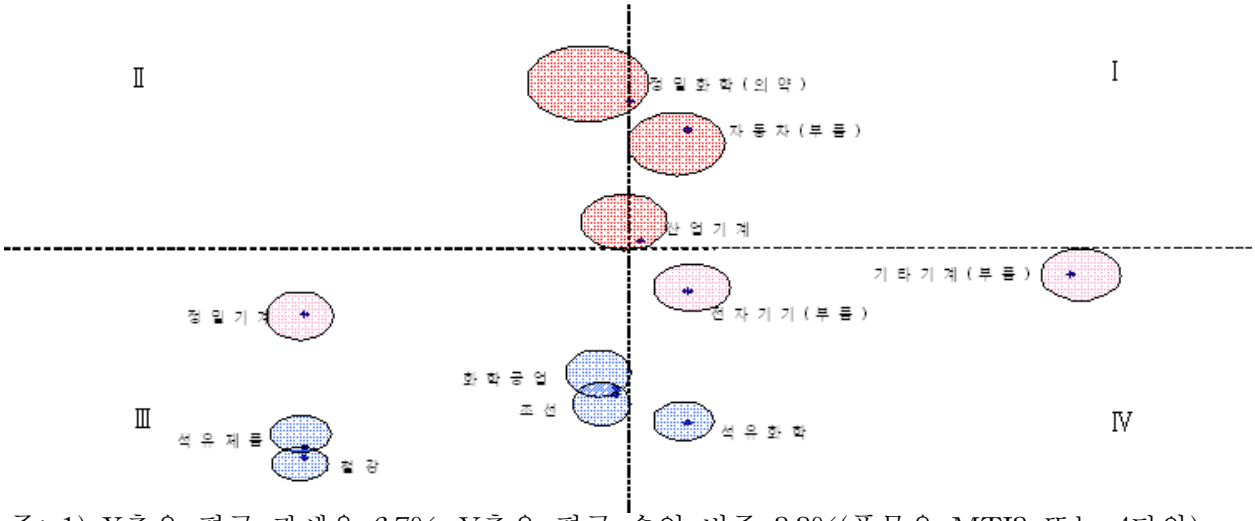
23) 강유덕 (2009). "한·EU의 서비스교역 동향과 한·EU FTA에 대한 시사점". 대외경제연구원.

(2) 수입

정밀화학, 부품소재, 자동차 등의 수입 증가 예상

□ 수입 비중(한국시장 내 기존의 경쟁력)과 관세율(예상 가격인하 효과)이 높았던 품목들을 중심으로 국내 수입이 증가할 것으로 예상[24)]

對EU 수입 비중 및 관세(2008년)



주: 1) X축은 평균 관세율 6.7%, Y축은 평균 수입 비중 3.3%(품목은 MTI3 또는 4단위)
2) 붉은색: 30억 달러 이상, 분홍색: 10~20억 달러, 파란색: 10억 달러 이하
자료: 통계청, KOSIS.

- 수입 비중과 관세율이 모두 높은 품목은 수입이 급증할 가능성(1사분면: 정밀화학 및 의약, 자동차 및 자동차 부품, 산업기계 등)

- 수입 비중은 높으나 관세율이 낮은 품목은 부수 효과 발생으로 수입 증가(2사분면: 상위품목 중 해당사항 없음)

- 수입 비중과 관세율이 낮은 품목은 직접적인 관세혜택이 없어 현 상황을 유지할 가능성(3사분면: 주로 정밀기계류)

- 수입 비중은 상대적으로 낮으나 관세율이 높은 품목은 가격경쟁력 제고로 인한 수입증가 가능성(4사분면: 전자기기부품, 기계부품 등)

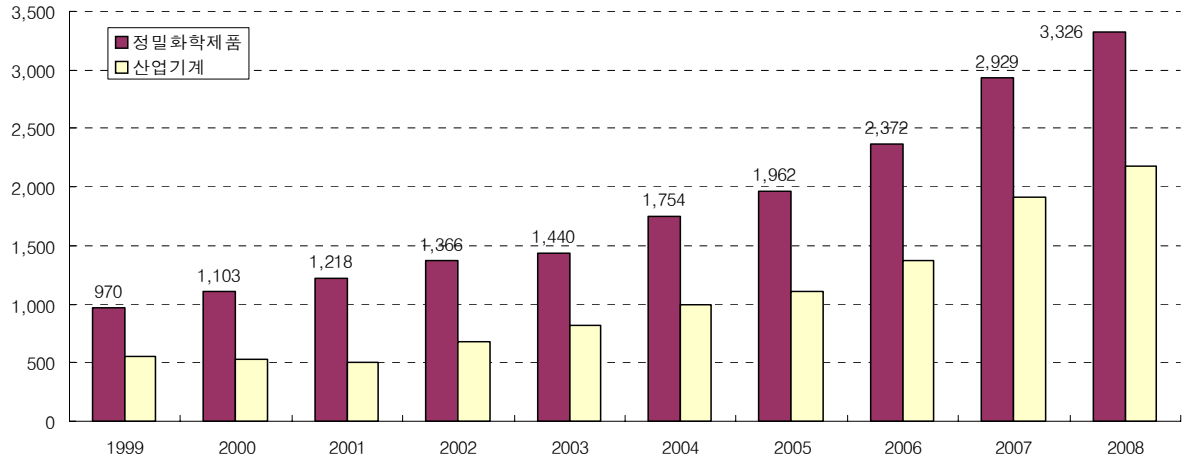
24) 제조업 12대 품목의 수입액은 전체 對EU 전체의 약 33.7%로 고르게 분산

□ 정밀화학, 산업기계류, 자동차부품 등은 국내 기업들의 규모가 영세하고 관세율이 높아 피해 우려

- 정밀화학, 산업기계류 수입은 對EU 전체 수입의 8.3, 5.4%를 차지[25)]
  · 1999년부터 2008년까지 각각 연평균 13.1, 14.7%씩 확대

정밀화학, 산업기계 수입 추이

(단위: 백만 달러, 전년비 %)



자료: Kita.net

□ 수입 비중은 크지 않으나 관세율이 높은 부문에서 향후 수입이 확대될 가능성

- 일반 기계류의 무역적자가 2009년 1~2월에 이미 2억 달러를 넘어선 상태
  · 평균 관세율 약 7%가 철폐될 경우 시장 잠식이 불가피

일반 기계류 수출입 추이

구분	2008년			2009년 1월~2월		
(백만 달러)	수출	수입	수지	수출	수입	수지
기계요소, 금형	896.8	1,788.2	-891.3	102.7	229.4	-126.7
기타 기계류	289.8	1,026.2	-736.4	34.3	164.3	-129.9
합계	1186.7	2,814.5	-1,627.7	137.0	393.7	-256.6

주: 기계요소공구 및 금형(MTI, 75)과 기타 기계류(MTI, 79)

25) 반면 한국이 EU에 수출하는 화학제품은 염, 안료 등 대부분 저부가가치 제품 중심

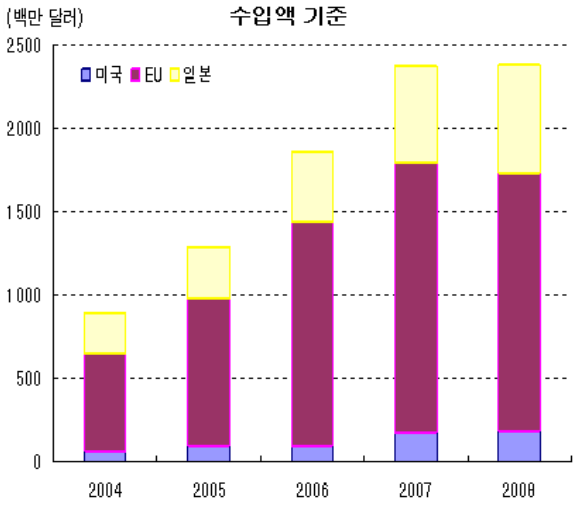
□ 국내 자동차시장은 고급차를 중심으로 한 EU産 자동차의 가격경쟁력 제고로 경쟁이 치열해질 전망[26)]

- 고급차를 중심으로 유럽産 수입 자동차 시장 규모가 커질 전망
  · 배기량 1.5리터를 초과하는 승용차의 관세가 먼저 없어지기 때문에 EU의 중대형 자동차 브랜드가 한국 소비자들에게 인지도를 높이는 계기[27)]

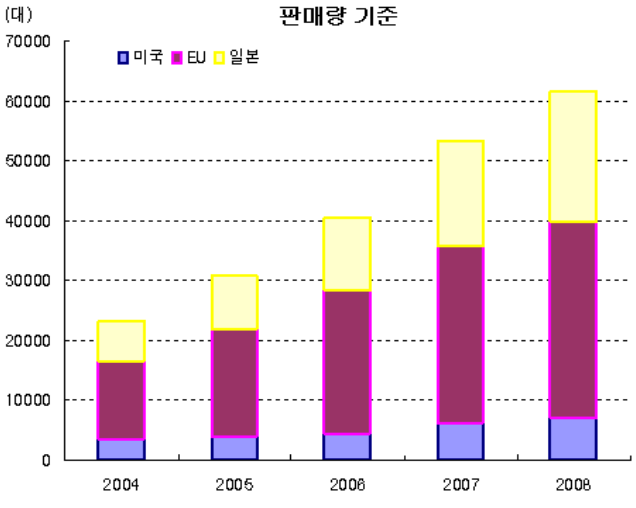
- 최근 높은 판매 증가율을 보이는 일본産 자동차, 중대형을 강화하고 있는 국산차, 관세인하 효과를 보게 되는 EU産 자동차 간의 경쟁이 심화
  · 상대적으로 중대형 수입차가 저렴했던 일본 자동차 소비자들에게 EU産 자동차도 구입 고려대상군에 포함될 가능성
  · 최근 한국의 자동차 회사들이 프리미엄 중대형 차량의 新모델을 출시하고 있기 때문에 내수시장의 경쟁 심화

- 2008년 EU는 53%의 수입차 시장점유율을 차지하고 있는데, 이 중 1.5리터를 초과하는 중대형 승용차가 국내 수입시장을 압도적으로 차지
  · 2008년 수입액 기준으로 1.5리터 이하는 12.7억 달러, 1.5리터 초과는 214.6억 달러로 중대형 자동차 시장이 약 600배 큼

한국의 국가별 자동차 수입 점유율 추이



자료: Kita.net



자료: 한국수입자동차협회

26) 최근 5년간 자동차(MTI 7411) 수입은 연평균 28.5% 증가하여 2008년 24.8억 달러 규모
27) 배기량 1.5리터를 초과하는 가솔린 및 디젤 모델은 3년 내에, 1.5리터 이하 차량은 5년 내에 관세를 없애기로 합의

부품·소재 부문에서 연간 19억 달러의 對日 무역역조 개선 효과

□ 일본産 부품·소재에 대한 높은 의존도로 인해 한국의 對日 경상수지 적자는 2008년 사상 최대 수준인 327억 달러를 기록[28)]

- 국내기업 원천기술 및 생산설비의 부족이 對日 무역역조의 근본 원인
  · 對日 수입의 48.1%를 차지하는 상위 20대 수입품은 철강, 화학제품 및 기계부품 등 부품·소재 분야에 집중

20대 對日 수입품목(2008년)

순위	HS 품목코드	품목명	2008 수입액 (백만 달러)	수입 비중 (%)
1	7208	철·비합금강 평판압연제품	4,528	7.4
2	8486	평판디스플레이 제조기기	3,472	5.7
3	8542	전자집적회로	3,139	5.1
4	3920	플라스틱제의 기타 판·쉬트 등	1,817	3.0
5	7204	철강 재용해용 스크랩 잉곳	1,504	2.5
6	7207	철·비합금강 반제품	1,495	2.5
7	2902	환식탄화수소	1,409	2.3
8	3818	전자공업용 화학원소 및 화학화합물	1,292	2.1
9	8541	다이오드·트랜지스터 등	1,196	2.0
10	8901	순항선·유람선 등 선박류	1,150	1.9
11	8708	차량용 부분품과 부속품	1,107	1.8
12	9001	광섬유와 광섬유다발 등	1,063	1.7
13	8479	원자로·보일러 등 기타 기계류	985	1.6
14	7004	인상법 및 취입법 제조 유리	948	1.6
15	3824	주물 주형용 또는 코어용 화학품 등	918	1.5
16	7216	철·비합금강 형강	782	1.3
17	2707	고온 콜타르의 증류물 등	746	1.2
18	8703	승용자동차	650	1.1
19	8536	전기회로의 개폐·보호·접속용 기기	576	0.9
20	8443	인쇄기·복사기와 팩시밀리 등	548	0.9
對日 수입 상위 20개 품목 합계			29,325	48.1
총수입			60,956	100.0

주: HS 4단위 기준

자료: Kita.net

28) 2000~2008년 한국의 對日 수출은 연평균 7.6% 증가한 반면, 수입은 11.7% 증가하며 적자폭이 확대

□ EU로부터의 주요 부품·소재 수입은 對日 수입에 훨씬 못 미치는 규모를 기록했으나, 최근 들어 증가 추세

- 한국의 對EU 부품·소재 수입은 약 39억 달러로 對日 부품・소재 수입 218억 달러의 18%에 불과

- 하지만 최근 들어 한국의 상위 20개 對日 수입품목 중 일부에서 對EU 수입이 급증하는 추세
  ・순항선・유람선 등 선박류(HS8901)의 경우 2008년 對EU 수입액이 전년 대비 9.5배 증가하여 對日 수입과의 격차가 축소
  ・그밖에 철・비합금강 평판압연제품(HS7208)과 다이오드・트랜지스터 등(8541)의 품목에서 對EU 수입이 일본보다 급격히 증가하는 추세

부품·소재의 對日 및 對EU 수입 현황(2008년)

(단위: 백만 달러)

부품・소재	對日수입(A)	對EU수입(B)	일본/EU(A/B)
고무 및 플라스틱 제품	2,965	221	13.4
비금속광물제품	1,748	162	10.8
제1차금속제품	8,990	1,830	4.9
전자부품	7,842	1,649	4.8
컴퓨터 및 사무기기부품	267	62	4.3
정밀기기부품	1,856	916	2.0
전기기계부품	2,971	1,479	2.0
화합물 및 화학제품	5,128	2,672	1.9
수송기계부품	1,526	879	1.7
조립금속제품	332	262	1.3
섬유제품	241	193	1.2
일반기계부품	4,864	5,446	0.9
합계	21,812	3,927	5.6

주: 2008년 말 환율 기준

자료: Kita.net

□ EU의 부품·소재 산업은 수출경쟁력 면에서 일본보다 우세해 일본産 부품 및 소재 수입이 일정부분 대체될 전망(對日 무역역조 개선 효과)

- EU의 세계시장 점유율이 높지만 한국시장 내 점유율이 낮은 품목은 對日 무역역조를 개선시킬 수 있는 잠재력을 보유한 것으로 판단
  - 주요 부품·소재 항목 12개 중 8개 분야에서 EU의 수출경쟁력이 우세
  - 특히 시장규모가 상대적으로 큰 3대 항목인 일반기계부품, 화합물 및 화학제품, 섬유제품은 EU가 압도적으로 우세

- 따라서 한-EU FTA 이후 가격인하, 접근성 향상 등이 이루어진다면 수입대체현상이 나타날 가능성이 높음
  - 한국의 주요 부품·소재 수입 중 10%의 대체가 이루어질 경우[29], 이 부문에서만 연간 19억 달러 규모의 對日 무역적자가 줄어들 것으로 추정

2008년 일본 및 EU의 전 세계 부품·소재 수출

(단위: 백만 달러)

품 목 명	일본수출(A)	EU수출(B)	EU/일본(B/A)
일반기계부품	64,907	174,786	2.69
화합물 및 화학제품	48,914	128,220	2.62
섬유제품	5,129	12,584	2.45
조립금속제품	8,101	16,949	2.09
정밀기기부품	20,278	35,287	1.74
전기기계부품	41,254	63,295	1.53
제1차 금속제품	54,187	69,992	1.29
고무 및 플라스틱 제품	19,250	20,050	1.04
비금속광물제품	7,767	7,700	0.99
수송기계 부품	53,523	41,737	0.78
전자부품	94,316	59,753	0.63
컴퓨터 및 사무기기 부품	19,276	2,904	0.15

자료: Kita.net

29) "한국-EU FTA 발효되면 對日 무역적자 71억 달러" (2007. 7. 8.). 『국민일보』.

일부 농산물의 피해가 우려되나 수입대체 효과도 기대

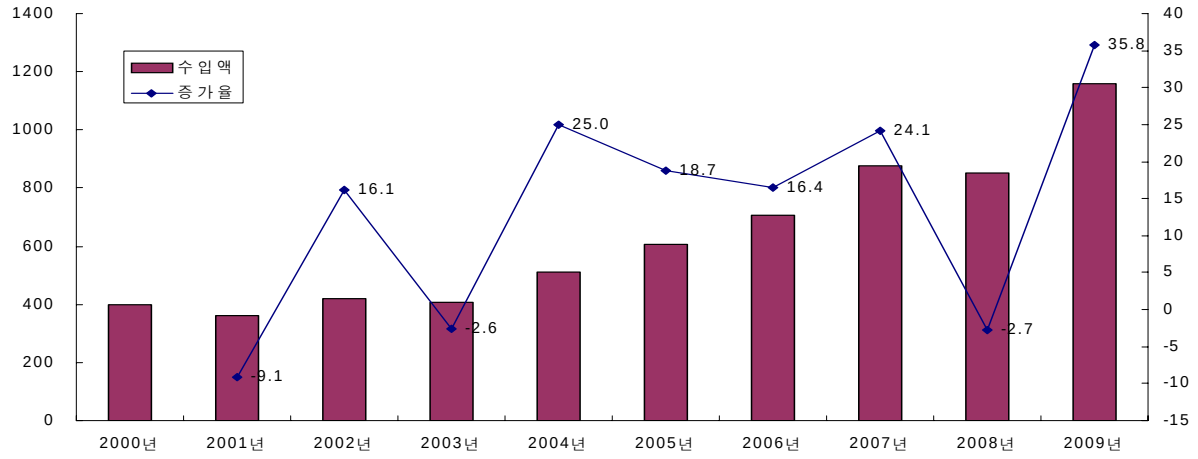
□ 품질 경쟁력이 뛰어난 EU 농산품의 수입이 늘어날 가능성

- 민감품목인 곡물, 채소 등의 부문에서 수입 영향은 대체로 미미[30)]
  - 쌀, 보리 등은 양허대상에서 제외되거나 다양한 예외적 취급방안을 확보
  - 채소류는 양국 간에 교역 규모가 크지 않으며 민감품목인 고추, 마늘, 양파 등에서 EU의 수출 가능성도 낮음

- 하지만 품질 경쟁력이 뛰어난 일부 EU 가공농산품의 수입이 관세인하로 확대되면 국내 농가의 피해가 있을 것으로 예상
  - 냉동삼겹살을 포함한 EU産 돼지고기류는 국내시장에서 이미 상당 부분 경쟁력을 확보하고 있으며, 가격인하에 민감할 것으로 예상
  - 반면, 쇠고기나 닭고기는 기타 경쟁국(미국 포함)에 비해 품질, 가격 등의 경쟁력이 떨어지므로 한-EU FTA로 인한 부정적 영향은 제한적
  - 그 외에 분유, 치즈 등을 포함하는 낙농품과 포도, 키위 등을 포함한 일부 과일의 수입증가도 예상

농산품 수입 추이(2000~2009년)

(단위: 백만 달러, 전년동기비 %)



주: 돼지고기(HS:0203), 와인(2204, 2205), 위스키(220830), 낙농품(401~0406)의 합계
자료: 통계청, KOSIS.

30) 최세균 (2009). "한-EU FTA와 농업." 『농업·농촌 경제 동향』, 2009년 봄호, 81-90.

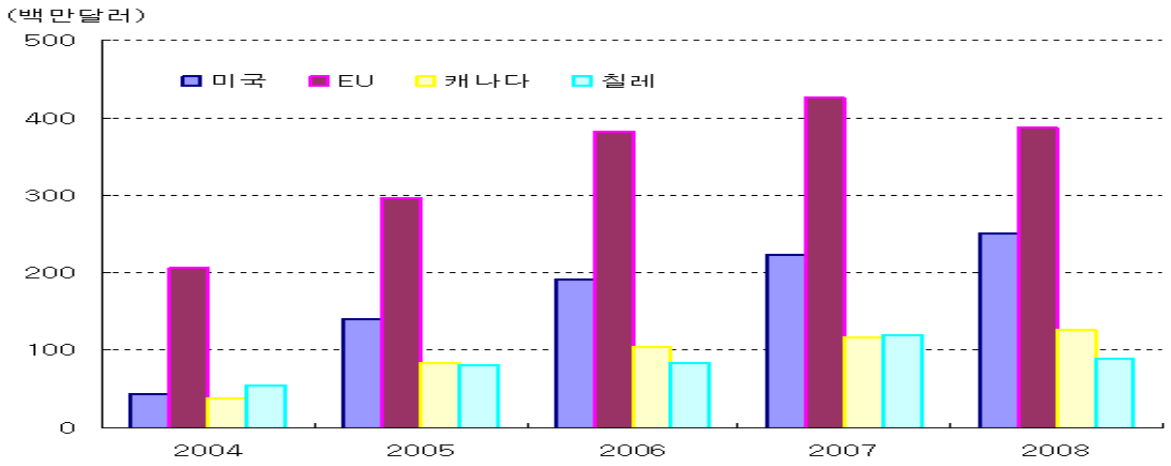
□ EU産 돼지고기에 대한 소비자 선호도 증가로 수입대체효과 발생

- 최근 5년간 수입은 연평균 25.6% 증가하여 2008년 8.8억 달러 규모
  · EU産 돼지고기 수입은 한-EU FTA로 인해 25.6% 증가할 전망[31)]

- 현재 수입 돼지고기 시장은 EU産과 미국, 캐나다, 칠레産이 경쟁하는 구도이나 관세인하로 인해 EU産의 점유율이 확대될 전망
  · 2008년 수입 돼지고기 점유율(금액기준): EU 44.2%, 미국 28.6%, 캐나다 14.5%, 칠레 10.2%
  · 최근 3년간 평균 수입단가($/kg): EU 2.8, 미국 2.3, 칠레 2.6, 캐나다 1.9 (미국産에 관세를 더할 경우 EU産보다 비싸짐)
  · 상대적으로 저렴한 가격인 미국産과 한-칠레 FTA의 효과를 보고 있는 칠레産 돼지고기 수입을 EU産이 대체할 가능성이 큼

- 칠레産 등 타 국가의 수입대체 외에도 장기적으로 한국産 돼지고기도 대체할 가능성이 있기 때문에 국내 양돈 농가에 대한 대책이 필요
  · 관세포함 수입단가가 2008년 4,013원/kg[32)] 수준인 EU産 돼지고기는 관세폐지 시 3,210원으로 낮아져 한국産 도매가격 4,482원[33)]의 7/10 수준

한국의 국가별 돼지고기 수입 추이



자료: Kita.net

31) 어명근 (2006). "한-EU FTA가 농업에 미치는 영향." 『한-EU FTA의 경제적 효과』, 6월 12일. 서울: 트레이드타워 대회의실.
32) 2008년 평균 환율 1106.7원을 적용 시
33) 2008년 12월 비육돈 도매가격(전국) 기준

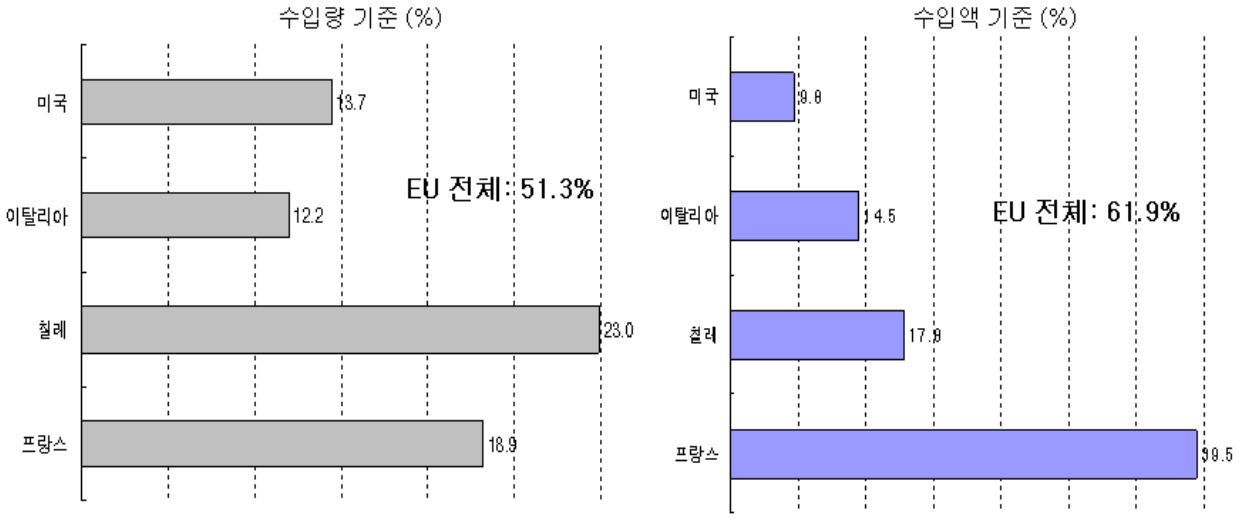
□ 가격인하로 증가 추세에 있는 국내 와인 수입시장은 더욱 커질 전망

- 2004년 한-칠레 FTA 발효 이후 본격적으로 대중화된 국내 와인 시장은 한-EU FTA로 더욱 확대될 전망
  - 한국의 와인 수입액(MTI 015740)은 한-칠레 FTA 발효 직후인 2004년 5,798만 달러에서 2008년 1.7억 달러로 연평균 30.2% 성장

- EU産 와인은 한-칠레 FTA 이후 위축[34]되었으나, 15% 수준인 현행 관세가 발효 즉시 철폐되어 저렴하게 유럽産 와인을 소비할 수 있을 전망[35]
  - 내국세와 유통마진을 고려하면 소비자 가격은 약 10%의 인하 효과가 발생할 것으로 전망

- 선호도가 높은 프랑스産 와인 외에도, 수입가격이 칠레産과 비슷하나 관세로 인해 소매가격에 차이가 있던 이탈리아, 스페인, 포르투갈, 헝가리 등의 와인이 수혜를 볼 것으로 예상
  - 최근 3년간 평균 와인 수입단가($/kg): 프랑스 9.1, 미국 5.3, 칠레 4.2, 이탈리아 4.1

와인 수입시장 국가별 점유율 현황 (2008년)



자료: Kita.net

34) EU의 수입점유율(물량 기준): 2004년 53.9% → 2008년 51.3%
35) 유럽 의존도가 높은 수입 위스키도 20%인 관세가 3년 내에 철폐되어 점진적인 가격인하 효과 예상

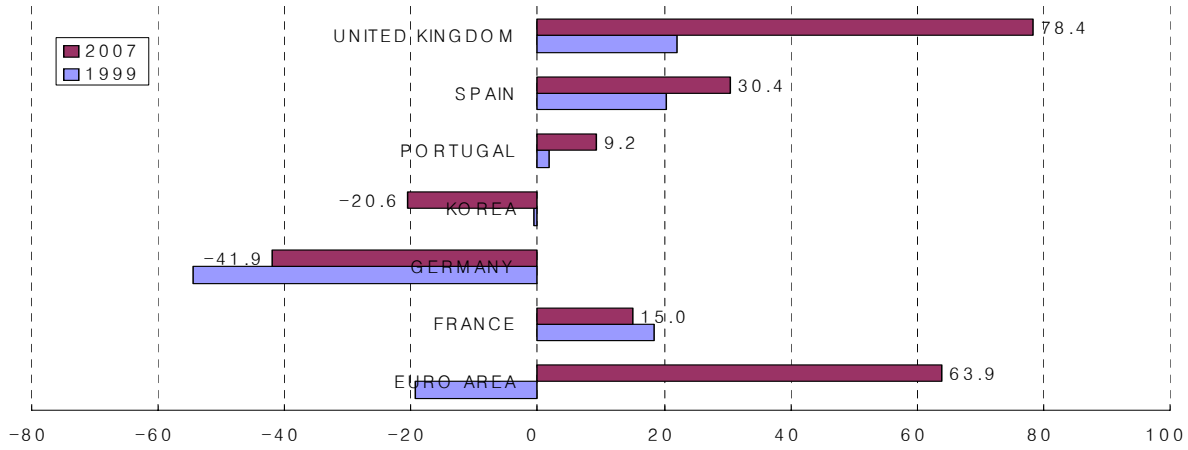
서비스 시장은 상당 수준의 개방이 이루어진 상태

□ 한국의 서비스 시장은 한-EU FTA 이외에도 한미 FTA로 인해 추가 개방이 불가피한 상황

- 미국은 물론 EU도 서비스 부문에서 국제경쟁력을 갖추고 있어 FTA 협상에서 한국 측에 서비스 시장 개방을 요구
  - 한국의 서비스 수지 적자는 1999년 이후 지속적으로 확대되고 있는 반면, 독일을 제외한 대부분의 EU 국가들은 서비스 수지 흑자폭이 확대

서비스 수지 추이

(단위: 10억 달러)



자료: IMF (2008). Balance of Payments.

- 특히 한국은 사업서비스 부문의 경쟁력이 약해 추가 개방 압력에 노출[36]

사업서비스 수지 (2007)

(단위: 10억 달러)

	한국	영국	프랑스	독일	스페인	포르투갈
수지	-24.2	68.6	-11.0	2.9	-8.7	2.3

주: Other Business, R&D, Miscellaneous Business Service의 합계, 한국은 2008년 데이터
자료: IMF (2008). Balance of Payments.

36) OECD에 따르면 사업서비스(Business Service)는 크게 컴퓨터 관련 서비스(72), R&D(73), 기타 서비스(74)로 분류. ( )는 국제표준 산업분류 ISIC(International Standard Industrial Classification) 코드

□ 이러한 경쟁력 저하로 인해 한국 내 EU 서비스 부문의 시장점유율이 확대될 가능성

- 금융, 통신, 환경, 에너지 등의 서비스 분야에서 EU 기업들의 한국 진출이 증가 예상

Ⅳ. 시사점 및 대응방안

(1) 시사점

한-EU FTA는 '먼 나라와의 친교를 통해 가까운 나라를 공략'하는 원교근공(遠交近攻) 전략

□ 한-EU FTA는 동북아지역 내 FTA 협상을 촉진하는 계기로 작용

- 한국에게 있어 미국, 중국, 일본은 정치·경제적으로 EU보다 더 중요한 파트너
  · 교역 규모로는 EU가 한국의 2위 파트너이지만, 지리적 인접성과 역사적 유대관계, 국가별 교역 규모 등으로 인해 EU의 중요성이 미국, 중국, 일본보다 덜 인식된 게 사실

- EU로서도 한국의 중요성을 인식하지 못하다가 한미 FTA 협상 개시에 자극받아 뒤늦게 한국과의 FTA에 나섰을 정도
  · 한미 FTA 협상 이전까지만 하더라도 EU는 한국에 대해 무관심

- 이렇듯 서로 먼 나라로 인식되던 한국과 EU가 2년 이상의 오랜 협상 기간을 거쳐 FTA 타결에 도달함으로써 그동안 지지부진하던 동북아지역 내 FTA 협상이 탄력받을 가능성

- 앞으로 EU와 FTA를 타결한 한국을 정점으로 동북아 FTA 협상이 본격 전개될 것으로 예상

□ 한-EU FTA의 체결로 한미 FTA의 비준작업이 빨라지고, 한국은 유리한 입장에서 일본 및 중국과의 FTA 협상을 추진할 수 있을 전망

- 한-EU FTA는 그동안 지지부진했던 강대국과의 FTA 협상을 유리하게 이끌 수 있는 지렛대(leverage)로 활용 가능

- 세계 최대 경제권인 EU가 한국과의 FTA를 타결함으로써 아시아 시장을 놓고 EU와 경쟁 관계에 있는 미국으로서도 한미 FTA 비준을 무작정 질질 끌 수만은 없는 입장
  - 한-EU FTA는 타결하기까지 한미 FTA보다 오랜 시간이 걸렸으나, 한미 FTA보다 조기 발효될 가능성이 높음
  - 한미 FTA 협상이 한-EU FTA를 착수하게 한 촉매로 작용했다면, 이번에는 반대로 한-EU FTA의 타결이 한미 FTA의 비준을 가속화하는 계기로 작용할 전망

- 또한 일본도 2004년 11월 이래 중단 상태에 놓인 한일 FTA 협상을 재개하는데 전향적인 자세를 보일 가능성이 높음
  - 일본은 자동차, 정밀기계, 화학, 부품소재 등 한국의 제조업시장을 놓고 EU와 치열한 경쟁관계
  - 협상 재개 여부는 한국의 제조업 부문에 예상되는 충격을 상쇄할 정도로 일본이 한국의 요구사항(농산물시장 개방, 비관세장벽 철폐 및 산업협력 등)을 성실하게 제시하느냐가 관건

- 일본과 동북아 패권 경쟁을 하고 있는 중국도 한일 FTA 협상이 진전될 경우에는 한국과의 FTA를 위해 적극성을 보일 전망

경제구조의 선진화에 기여

□ 한국경제가 중국과 일본 사이의 넛크래커(Nutcracker) 상황을 벗어나려면 산업구조의 고도화가 필요

- 중국, 인도 등 신흥국 경제의 부상에 대응하려면 서비스, 환경, 대체에너지, 첨단 부품소재 등 新성장 분야에서 국제경쟁력의 확보가 중요

・미국, EU와 같은 기술 선진국과의 FTA를 통한 산업협력은 첨단기술 확보의 효과적인 수단

- 또한 EU는 한국이 취약한 부품소재산업을 보완해줄 수 있는 비교우위산업을 다수 보유해 對日 무역역조의 완화에 기여
・EU는 한국이 취약한 기계류와 화학 분야에서 세계적인 경쟁력을 지니고 있어 한국과 상호 보완적인 무역구조
・한국은 비교우위 업종이 제한되어 있는 반면, EU는 비교우위를 지닌 업종이 광범위하게 분포

- 전방위 FTA 체결을 통해 시장을 개방함으로써 소비자 선택의 폭을 확대하여 삶의 질을 향상
・국내 공급이 미흡한 분야의 경우 시장개방을 통해 수입제품 간 경쟁을 유도함으로써 소비 후생을 극대화(선택의 폭 확대와 가격인하)
・특히 한-EU FTA 체결로 자동차, 포도주, 화장품 등 고급 소비재에서 수입대체효과가 클 것으로 예상

□ 한-EU FTA는 한국이 미국-아시아-유럽을 잇는 균형 있는 경제관계를 구축하는 데에도 기여

- 국제사회, 특히 동북아에서 균형자 역할을 할 수 있는 EU와의 FTA 체결을 계기로 정치・경제적 협력을 강화함으로써 對美 의존도를 완화

외국인직접투자(FDI) 유치 확대 및 일자리 증가

□ 외국기업들은 對EU 수출 교두보를 확보하기 위해 對韓 투자에 나설 가능성이 있어 외국인직접투자가 늘어날 전망

- 한-EU FTA의 관세인하 효과로 인해 한국은 EU 시장 공략을 위한 투자여건이 개선
・한국 수출품에 대한 EU의 관세장벽은 5년 이내에 철폐될 예정이므로 생산거점으로서의 매력이 증가

- 관세인하 효과가 큰 제품을 생산하고 EU와의 FTA 조기 체결 가능성이 낮은 국가의 기업들이 對韓 투자에 적극성을 보일 전망
  · 자동차 및 관련부품, 전기전자제품 등에 종사하는 일본 및 중국 기업의 투자가 유력시

- 투자 유치를 위한 홍보전략으로 한-EU FTA를 적극 활용할 경우 외국기업들의 對韓 투자 확대가 가능
  · 현재 EU와 FTA 협상을 진행 중인 인도, ASEAN의 체결 여부(시점)가 EU 시장을 겨냥한 기업들의 FDI 유치에 변수로 작용

□ EU 기업들은 아시아 시장 진출을 위한 교두보를 확보하기 위해 對韓 투자에 나설 가능성

- EU 기업들은 국내의 첨단 IT기술 확보 및 아시아 지역 내 소비자를 겨냥한 신제품 개발을 위한 테스트베드(Test-bed)로 한국을 적극 활용할 것으로 예상
  · 에릭슨의 한국 투자 검토

□ 해외에서 생산하는 국내기업들도 한-EU FTA의 관세인하 혜택을 누리기 위해 생산라인을 국내로 유턴할 가능성이 있어 일자리 창출에 기여

- 對EU 수출품이 FTA의 관세인하 혜택을 누리기 위해서는 엄격한 원산지(Rule of Origin) 기준을 충족해야 함

- 특히 해외 생산라인을 운영하는 기업은 직접운송(Direct Transport) 원칙을 준수해야 함(한-EU FTA 의정서 13장)[37]
  · 예를 들어 중국에서 생산, 선적된 제품은 한국産 부품을 일정비율 이상 사용했다 하더라도 직접운송원칙을 위배하고 있어 한국産이 아닌 '중국産'으로 인정되기 때문에 한-EU FTA의 혜택을 누릴 수 없음

37) "이 협정상 규정된 특혜 대우는 의정서의 요건을 충족하고 양 당사국 간 직접 운송되는 상품에만 적용된다" (직접운송원칙)

- 따라서 비용절감을 위해 그동안 가치사슬을 해외 중심으로 유지해온 국내 기업들은 FTA의 관세인하 혜택을 누리기 위해 국내 생산을 확대하거나 해외 생산라인을 국내로 이전할 가능성

- 이에 따라 한-EU FTA로 인해 국내 생산의 확대나 해외 생산라인의 국내 유턴을 통해 과거 사라졌던 일자리가 다시 생기는 현상도 예상할 수 있음

(2) 대응방안

FTA 체결 이후 철저한 보완대책을 마련

□ 한-EU FTA로 인해 타격을 받을 것으로 예상되는 분야에 대한 보완대책을 수립

- 한미 FTA의 후속대책으로 마련되었던 보완대책에 한-EU FTA의 내용을 추가해 종합대책을 마련할 필요
  - 국회, 이해단체, 관련 전문가 등 다양한 경로를 통해 의견을 수렴하고 대책을 보완
  - 한미 FTA의 보완대책과 다른 별도의 대책을 마련하기보다 이들을 종합한 대책을 수립함으로써 정책 집행의 효율성을 제고

- 서비스업, 축산업, 농업 등 FTA 체결에 따라 영향을 받을 것으로 예상되는 민감품목에 대해 철저한 연구 및 지원책 마련
  - 특히 한미 FTA 후속대책으로 내놓았던 축산농가 지원책을 차질 없이 추진할 필요
  - 한-EU FTA의 후속대책으로 돼지 축사시설 현대화 자금 지원, 우량 종돈 개발 및 우수 양돈 브랜드 육성 등이 시급

- 중소기업들에게 큰 부담으로 작용할 가능성에도 대비
  - 한국과 경쟁관계인 제조업체들이 다수 존재하고, 부품산업에서 중소기업이 큰 비중 차지

□ 협상이 타결됨에 따라 실제 협상결과를 반영한 영향 분석을 엄밀히 수행할 필요

- 한미 FTA 협상 결과와 마찬가지로 한-EU FTA 역시 비현실적인 가정을 전제로 한 CGE 모형을 통해 경제적 효과를 추정한 것이 사실

- 상품양허 등 실제 협상 결과를 반영한 경제적 효과를 새로 추정함으로써 앞으로 정책 수립의 토대로 활용
  - 관세철폐에 따른 경제적 효과는 기업들의 생산전략 변화(국내 및 해외 생산량의 변화)에 따라 유동적일 수 있음[38]

- 향후 구조조정과 피해가 예상되는 산업분야의 예상 피해규모, 서비스 물가인상의 예상치, 공적 서비스 축소에 따른 계층별 파급효과 등의 다각적인 측면을 면밀히 분석

□ 관세인하 및 철폐에 따른 효과뿐만 아니라 비관세장벽 철폐에 따른 효과 분석도 필요

- 자동차 안전/환경 기준, 의약품, 화장품, 위생 검역 등 제도 변화에 따른 파급효과도 고려
  - 관세인하에도 불구하고 유럽 지역에서 현지부품 사용 비율 준수, 환경기준, 기술적 장벽 등 비관세 장벽의 지속적 유지

- FTA 발효 이후에도 까다로운 통관절차나 역외 기업에 대한 차별적 규제 가능성
  - 기업들의 꾸준한 모니터링과 신고가 필요

38) 일각에서는 최대 수혜품목으로 고려되는 자동차의 경우 2008년 EU 시장에서 판매된 현대자동차의 43%가 인도 공장에서 생산되어 수출되었으므로 관세인하 혜택은 총물량 기준으로 12%에 그칠 것으로 예상하고 있고, 14%의 높은 관세가 철폐될 예정인 컬러TV도 유럽 현지 생산 비중이 80%에 달해 관세인하 효과는 현실적으로 크지 않을 가능성을 지적하고 있음. 하지만 기업의 생산전략에 따라 얼마든지 관세인하 혜택은 커질 수 있음.

기업은 무역환경 변화에 대응해 기존 전략을 재검토

□ EU 시장에서 가격경쟁력을 확보하기 위해 한-EU FTA를 적극 활용

- 저가 공세를 펼치고 있는 중국 제품과의 경쟁에서 이겨야만 EU 시장에서 2%대의 점유율 한계를 극복할 수 있음

- EU가 경쟁국인 중국, 미국, 일본과 당분간 FTA 체결에 나설 가능성이 없다는 점에서 한-EU FTA는 EU 시장에서 한국 상품이 가격 경쟁우위를 확보할 수 있는 유리한 여건을 제공할 것으로 예상

- 고관세 품목의 경우 관세철폐로 인해 가격경쟁력 확보가 가능
  ・관세율이 10% 이상인 고관세 품목은 전기전자(46개), 자동차(41개) 등 524개 품목에 달함

□ 한-EU FTA 체결을 계기로 서유럽 시장 개척에 주력

- 국내기업은 성장 속도가 빠르고 경쟁이 덜할 동유럽 시장 공략에 주력해 왔으나, 서유럽 시장의 중요성을 간과해서는 안 됨

- 서유럽 시장에서 안정적인 입지를 확보할 경우 제품 및 브랜드 이미지의 강화와 '규모의 경제' 효과에 힘입어 동유럽시장 공략이 한결 용이해질 것임

- 기업은 앞으로 高부가가치화를 통한 제품차별화 노력과 더불어 브랜드마케팅 활동을 강화할 필요

□ 기업은 한-EU FTA 체결로 인한 무역환경 변화에 맞춰 글로벌 생산네트워크(GPN)를 재조정할 필요

- 기업들은 한-EU FTA의 혜택을 극대화하기 위해 원산지기준 등 새로운 통상환경을 면밀히 검토할 필요

- 완제품 수출기업은 자사 상품이 EU의 원산지기준을 충족하고 있는지 여부를 확인
  ・필요하다면 생산거점을 구조조정하거나 역할을 재조정

- 해외 생산라인을 통해 제품을 생산・수출하는 기업들도 원산지기준 충족 여부를 면밀히 검토하여 생산거점 재배치 여부를 결정

- EU에서 생산 활동을 하는 기업은 관세율이 높았던 품목의 경우 해외 생산 공정을 국내로 이전하는 방안도 검토

□ 국내시장 개방의 위기를 기회로 활용하는 지혜를 발휘

- 부품 및 소재에 대한 직접투자가 확대될 전망이며, 이미 진출한 기업들도 한국 내 생산을 늘릴 가능성에도 대비

- 한국 내 비즈니스 기반이 약한 글로벌 기업들을 적극 활용
  ・이들 기업과 전략적 제휴, M&A, 합작법인 설립, 마케팅 및 R&D 채널 공유 등 다양하고 적극적인 협력방안 모색