

한·미 FTA, 우리 미래를 위한 선택

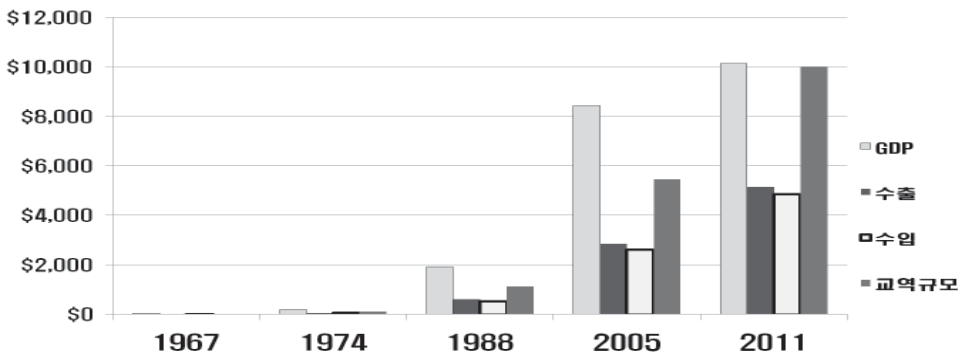
외교통상부 FTA이행과 2등서기관 정 기 원

한국 무역의 현주소와 도전

2011년 우리나라는 세계에서 9번째로 무역 1조 달러를 달성하였다. 제1차 경제개발 5개년 계획을 발표한 1962년 세계 65위였던 우리나라의 무역순위는 2011년 세계 9위로 도약하였고, 우리의 무역규모는 2천배 증가하였다.

《우리나라의 무역 규모 증가 추이》

(단위: 억불)



(자료: 지식경제부)

이러한 무역의 확대는 곧 경제성장으로 이어짐으로써 경제개발과 성장의 주된 엔진을 무역으로 삼았던 우리나라의 일관된 정책은 일단 성공적이었다고 평가할 수 있다. 부존자원이 부족하기 때문에 교역을 통해 부가가치 창출로 성장하고, 협소한 내수시장의 한계를 극복하기 위해 세계시장으로 눈을 돌릴 수밖에 없었다. 대외의존이 점차 심화된 결과, 2010년 우리나라의 상품무역 대외의존도는 88%에

달하였다.

그러나 이 과정에서 불가피하게 상품무역에 집중해 왔던 우리나라의 대외 무역수지는 “상품은 흑자, 서비스는 적자”의 구조로 고착화 되어있는 상황이다. 2010년 우리나라의 상품교역은 415억불 흑자를 기록하였으나, 서비스 교역은 112억불 적자였다. 이는 곧 상품 분야의 경우는 수출을 하기 위해 국내 시장은 적극 개방하고 수출 여력이 없었던 서비스 분야에 대해서는 국내 시장을 보호하는 일이 우선되었던 결과라고 할 수 있다. 역설적으로 국내 서비스 산업은 소득수준 향상과 더불어 늘어난 서비스 수요에 부응할 정도로 경쟁력을 강화시킬 수 있는 기회를 갖지 못하게 된 것이다.

이러한 상황에서 우리 경제는 세계 경기침체의 지속과 보호무역주의 확산, 에너지와 원자재 가격 유동성 등의 도전에 직면하고 있다. 이러한 도전과제에 대한 해답중 하나가 “개방과 경쟁”을 통한 경쟁력 강화이다.

우리나라의 개방 역사를 살펴보면 개방이 곧 성공으로 이어졌음을 알 수 있다. 1998년 양담배 수입의 예를 들어보자. 당시에는 “제2의 아편전쟁” 등 반대여론으로 시끄러웠지만 현재 우리나라는 담배 수출국으로 성장하였다. 또한 1970년 경부고속도로 사업 추진은 어떠하였나. 당시에는 “경제타당성이 없다”, “달릴 차도 없는데 부유층 유람길이다” 등 극심한 반대여론에 시달렸으나, 실제로 경부고속도로는 ‘한강의 기적’의 초석을 다지는 국토의 대동맥 역할을 하였다.

FTA, 왜 하는가?

세계 무역은 1995년 세계무역기구(WTO)의 출범으로 다자무역체제가 근간을 이루었으나, 2001년 개시된 도하개발어젠다(DDA) 협상이 타결되지 못하고 지지부진하면서 최근에는 양자간 자유무역협정(FTA) 체결이 증가되는 추세를 보이고 있다. 2012년 2월 현재 WTO에 통보된 지역무역협정(FTA 포함)중 발효중인 것은 모두 319건이나 된다. 우리의 경쟁국들도 FTA를 적극적으로 추진하고 있는데 세계 총 교역중 FTA를 통한 특혜무역의 비중은 약 50%에 이른다. 그러나 우리는 아직 FTA 비중이 25%에 지나지 않는다. 금년 초 한·미 FTA가 발효되면 우리의 FTA 특혜무역비중은 35%로 증가되고, 현재 협상중인 FTA가 모두 타결되어 발효되면 이 비중은 50%에 이르게 된다. 특혜무역의 효과는 이미 발효된 FTA의 교역증가율을 통해 알 수 있다. FTA 발효국과의 교역증가율은 발효전과 비교할 때 평균 31.3%를 기록한 반면, FTA를 체결하지 않은 나머지 국가들과의 총 교역증가율은 19.8%에 불과하다.

《 우리나라 기발효 FTA 체결상대국과의 수출입 증가추세 》

구분		수출 증가율(%)	수입 증가율(%)	교역 증가율(%)
FTA 발효국가 증가율	발효 전 (3년평균)	12.5	11.4	11.9
	발효 후 (연평균)	39.1	27.4	31.3
여타 국가 전체	단식부기2003~2010	18.4	21.2	19.8

(자료: 외교통상부 자체 작성)

여기에 우리로서는 앞서 잠깐 언급하였듯이, 이미 성숙한 상품분야 교역의 경쟁력 향상과 함께 서비스 산업의 경쟁력 제고를 위한 개방 필요성도 이미 절감하고 있다. 서비스 분야의 우리의 경쟁력은 아직 상품만큼 높지 않다. 자유무역협정(FTA)을 통해 서비스 분야에도 경쟁을 도입하되 우리 실정에 맞게 이끌어 나가야 한다. FTA는 다자무역체제와는 달리 소위 체결상대국의 산업 환경을 고려하고 맞춤형(tailor-made) 개방이 가능하며 우리 실정에 맞는 개방 수준을 우리가 결정할 수는 장점이 있다.

한·미 FTA 추진 경과와 주요 내용

우리나라는 FTA 추진 로드맵을 작성할 때부터, 미국과 EU 등 선진 경제권과의 FTA 체결 추진을 염두에 두었다. 2006년 6월 5일 1차 협상을 개시한 한·미 FTA는 이후 10개월간 8차례의 공식 협상과 고위급 협상을 개최하고, 2007년 6월 30일에 정식으로 서명되었다. 그러나 협정 서명후 양국의 비준여건은 정치적·경제적으로 매우 악화되었고 한·미 FTA 비준은 계속 지연되었다. 미국 정부는 구제금융을 지원받아야 할 정도로 국내적으로 어려움을 겪고 있던 자동차 분야에 대한 일부 협정 내용의 조정을 요구하였고, 우리 정부는 한·미 FTA 전체의 진전을 위하여 이러한 요구에 응하게 되었다. 그 결과, 2010년 12월 3일 양국 통상장관은 추가협상을 타결하였고, 이는 기약없이 지연되어왔던 양국내 한·미 FTA의 비준·발효 추진의 결정적 모멘텀을 마련하는 계기가 되었다. 마침내 미 의회는 작년 10월 12일에, 그리고 우리 국회는 11월 22일에 한·미 FTA를 통과시켰다.

한·미 FTA가 발효되면 양국의 공산품에 대한 관세가 100% 철폐된다. 거래비용 감소, 통관절차 간소화로 우리 기업은 미국 시장내에서 한층 강화된 경쟁력을 갖추게 될 것이며, 미국 시장에 대한 접근성이 좋아지게 될 것이므로 중국, 일본, 유럽 등 경쟁국들에 비해 미국 시장을 선점할 수 있는 유리한 여건을 조성하게 될 것이다. 또한, 서비스·투자 분야에 있어서는 사회·공공서비스의 근간은 유지하

먼저도 법률·방송 서비스 등 필요한 부분에 대해서는 단계적으로 개방하고 노동·환경 등의 분야에서 제도적 투명성을 제고하여 우리 경제·사회의 시스템 전반을 선진화하여 경쟁력을 강화시키게 될 것이며, 경제활동하기에 보다 좋은 여건을 조성할 것으로 기대된다.

한·미 FTA 기대효과와 국내 보완대책

결국, 한·미 FTA는 우리 기업에게 우리 경쟁국 기업에 앞서 세계 최대 미국 시장을 선점하는 기회를 제공해 줄 것이다. 또한 국내적으로는 우리 소비자들의 제품선택의 폭이 넓어지고 서민물가 안정에 기여할 것으로 기대된다. 대외경제정책연구원(KIEP) 등 우리 10개 국책연구기관이 2011년 8월 발표한 한·미 FTA 경제적 효과 분석 결과에 따르면 우리나라의 GDP는 협정 발효시 5.7%, 일자리는 35만개 증가될 것으로 기대되며 소비자 후생은 322억불 증가되고 230~320억불의 외국인 투자의 추가 유입도 기대된다.

《 한·미 FTA 경제적 효과 분석 결과 》

	교역 증대 및 자원배분 효율화 (단기)	자본 축적	
		생산성 증대 미고려 (중기)	생산성 증대 고려(장기)
실질 GDP (%)	0.02	11.4	11.9
후생 수준 (억\$)	5.3	25.5	321.9
고용 (천명)	4.3	40.6	351.3

(자료: KIEP 등 10개 국책연구기관)

한·미 FTA 발효시 우리의 대미국 연평균 무역흑자는 1.4억불, 대세계 무역흑자는 28억불로 확대될 것으로 분석된다. 한·미 FTA 발효를 통해 상품·서비스·인적 교역 등 실질적 교역이 확대되면 우리 중소기업의 생산과 수출에도 도움이 될 것이며, 양질의 일자리를 창출하게 되고 우리 지역 경제에도 도움이 될 것으로 전망된다.

대한상공회의소는 한·미 FTA가 발효되면 지역 주력산업인 자동차 부품, 섬유, 전기전자, 기계 등의 대미 수출이 더욱 늘어나고 일자리 창출, 물가안정 등 지역경제 활성화에 크게 기여할 것으로 예상된다(2011.11.22). 자동차 부품의 경우, 현재 미국 정부가 부과하고 있는 관세율은 2.5%~12.5% 수준이다. 협정이 발효되는 즉시 미국은 자동차 부품에 대한 모든 관세를 철폐하게 된다.

이에 따라 우리 자동차 부품의 수출증가가 예상되며, 해당 지역 경제에도 도움이 될 것으로 전망된다. 예를 들어, 대구경북연구원의 분석 결과에 따르면, 한·미 FTA 발효시 대구경북지역의 자동차부품 분야의 연간 대미수출액은 약 1억2천만불 가량 증가될 것이라고 한다. 또한, 충남지역은 우리나라 전체 자동차 생산대수의 12%를 차지하고 있으며, 약 500여개 자동차 부품업체들이 밀집되어 있다. 따라서 협정 발효 후 미국 시장으로 수출되는 우리 자동차 부품은 경쟁국 제품에 비해 월등한 가격경쟁력을 확보함으로써 수출이 더욱 증가할 것으로 예상된다.

《 전국 제조업 업종별 효과(연간 대미수출증가 전망치) 》

(단위: 천달러)

자동차/부품	전기·전자	섬유	생활용품	일반기계	화학	철강	기타제조업	전체
722,198	160,714	105,355	13,236	57,725	45,796	6,969	172,654	1,284,648

(자료: 대구경북연구원)

물론 한·미 FTA는 요술방망이가 아니다. 이러한 경제적 효과는 우리 기업·국민·정부의 노력에 따라 10분의 1로 줄어들 수도 있고 10배로 확대될 수도 있다. 혜택을 보는 산업분야가 있는 반면 농업과 같이 취약한 산업분야에는 일부 피해도 예상된다. 정부는 이를 보완하고 취약분야의 경쟁력을 제고시키기 위하여 한·미 FTA의 타결 직후인 2007년 11월에 21조원 규모의 국내보완대책을 발표하였고, 이중 일부는 2008년부터 이미 매년 예산에 반영하여 착실히 집행해왔다. 그러나 협정 서명 이후 국회 비준이 완료되기 까지 상당한 시간이 흘러 그 동안 변화된 국내외 여건을 반영하여 보완할 필요가 있다고 판단한 정부는 금년 초 일부 내용을 개선한 국내보완대책을 최종적으로 발표하였다. 이에 따라 재정지원 규모는 당초보다 3조원 증가된 24.1조원으로 확대되었고, 세제 지원에 1조원이 추가되었다. 그 결과, 한·미 FTA의 국내보완대책의 재정지원과 세제지원의 총 규모는 54조원에 이르게 되었다.

《 한 · 미 FTA 비준에 따른 추가 보완대책 》

(단위: 조원, '08~' 17년 합계)

			2007.11월	2011.8월(수정)	2012.1월(추가)
◇ 합 계			49,9	51,1	54,0*
○ 재 정			21,1	22,1	24,1
○ 세 제	일몰 연장분	면세유	15,2	15,2	15,2
		영세율	13,6	13,6	13,6
		소계	28,8	28,8	28,8
	일몰연장 외 제도개선		-	0,2	1,0
	소 계		28,8	29,0	29,8

* 농사용 전기료 확대에 따른 지원규모 0.1조원 포함

(자료: 기획재정부)

한 · 미 FTA에 대한 오해와 진실

그럼에도 불구하고, 인터넷 상에서는 여전히 한 · 미 FTA에 관한 잘못된 정보들이 마치 사실인 것처럼 국민들에게 전달되고 있다. 예를 들어, ‘한 · 미 FTA가 발효된 후에 영리병원이 국내에 도입되면 맹장수술 가격이 900만원이 된다’ , ‘전기 · 가스비가 폭등한다’ 등 거의 괴담 수준에 가까운 이야기들이 바로 그러한 내용들이다. 한 가지 예만 살펴보겠다. 실제로 한 · 미 FTA 때문에 맹장수술 가격이 900만원이 될까? 이는 전혀 사실이 아니다. 우리나라의 국민건강보험제도는 한 · 미 FTA가 발효되더라도 협정내용이 적용되지 않도록 되어 있다. 또한 협정이 발효되면 한 · 미 FTA 서비스 챕터와 투자 챕터상의 여러 가지 의무사항을 이행해야 함에도 불구하고, 정부는 우리의 보건의료서비스 분야에 대하여 어떠한 조치도 채택하거나 유지할 권리를 보유한다는 내용을 협정(부속서 II 대한민국의 유보목록)에 명시하고 있다. 즉, 당장 한 · 미 FTA가 발효되어 우리 의료시스템이 변화되는 것은 아니라는 말이다. 우리나라는 한 · 미 FTA 협상이 개시(2006년 6월) 되기 전인 2003년부터 외국인 투자 유치 확대를 위한 정책의 일환으로 일부 지역에 경제자유구역을 설정하여 외국인 투자를 유치하기 위해 노력해왔다. 경제자유구역내 영리병원을 허용하는 것은 그러한 정책의 일환이다. 다시 말하면, 영리병원 제도는 한 · 미 FTA를 통해 도입되는 것이 아니라는 것이다. 따라서 설사 경제자유구역에 영리병원이 도입되더라도 “맹장수술 900만원설” 의 예와 같이 우리 국민들의 의료비가 폭등할 것이라는 주장은 사실에 맞지 않으며, 한 · 미 FTA를 통해 미국 의료시스템이 우리에게 이식된다는 것도 전혀 근거가 없다고 하겠다.

또한, 국회가 작년 11월 한·미 FTA 비준동의안을 처리한 이후 발효가 가시화되면서, 금년 1월 말 서울시에서는 서울시의 자치법규 30건이 한·미 FTA에 비합치 가능성에 대한 우려를 표명하였다. 특히, 「유통산업발전법」, 「건설기술관리법」 및 동 시행령 그리고 「사회적기업육성법」 및 에 대한 대책마련을 정부에 건의하였다. 그러나 서울시의 우려와는 달리 「건설기술관리법」과 「사회적기업육성법」은 협정 위반의 소지가 없으며 「유통산업발전법」과 관련된 제도 역시 협정상 의무와 상충되지 않도록 합리적이고 균형있게 운용하고 관리해 나가면 될 일이다.

서울시의 「유통업상생협력조례」는 「유통산업발전법」이 위임한 범위 내에서 대규모점포 등에 대한 등록제한 등을 규율하고 있으나, 협정 위반으로 인한 분쟁 발생시에는 관련 법령이 무효화 되어 기업형수퍼마켓(SSM)에 대한 규제가 불가능해질 우려가 있기 때문에 SSM 제재를 존치시키기 위한 정부의 대책마련이 필요하다고 주장하고 있다. 그러나 「유통산업발전법」상 대규모점포에 대한 등록 제한 규정이 한·미 FTA 시장접근 및 WTO 서비스협정(GATS)상 의무에 위배된다는 주장이 있는가 하면, 한편에서는 전통상업보존구역의 설정 및 동 지역내 대규모점포 등에 대한 등록상의 제한은 비차별적 국내규제로서 시장접근 의무에 위배되지 않는다는 주장도 있기 때문이다. 따라서 이렇게 상이한 주장이 함께 존재하고 「유통산업발전법」이 이미 시행중인 점을 감안할 때, 동 제도가 차별적이고 과도한 진입규제로 작용하여 우리나라의 제반 통상협정상 의무와 상충되지 않도록 운용해 나가는 것이 중요하다고 본다. 그러나 작년 말 「유통산업발전법」에 새로 추가된 영업시간/영업일수 제한은 한·미 FTA 등 기체결 FTA와 WTO 서비스협정의 비차별적인 국내규제(domestic regulation)에 해당되므로 실질적으로는 협정위반 소지가 없는 것으로 보인다.

서울시는 또한 「건설기술관리법」 및 동 법 시행령이 건설신기술에 대하여 유사 외국도입기술에 비하여 사실상 혜택을 부여하고 있기 때문에, 한·미 FTA 서비스 챕터의 내국민대우 의무와 충돌될 가능성이 있으므로 정부차원의 대책 마련이 필요하다고 주장하였다. 그러나 「건설기술관리법」 및 동 법 시행령상 신기술활용제도는 기술개발자의 국적 또는 기술개발장소가 국내인지의 여부에 관계없이 국내 심사를 거쳐 '신규성, 진보성 및 현장적용성'을 인정받은 건설기술에 대하여 혜택을 부여하는 제도로서 외국 개발자 및 건설회사에게도 참여를 허용하고 있으므로 한·미 FTA 서비스 또는 투자 챕터의 내국민대우와 충돌하지 않는다.

이렇듯 서울시가 우려를 제기한 자치법규 30건에 대하여 정부가 면밀히 검토해 본 결과, 전체적으로 한·미 FTA와 비합치하는 조례 내용은 없는 것으로 판단하였다. 또한, 서울시 조례중 친환경 무상급식, 기업지원, 시설 등의 관리, 보조금, 간접수용 등에 대한 내용은 한·미 FTA 내용에 대한 잘못된 해석이나 과도한 우려에 기반한 것들로서 서울시가 내·외국 기업에 대하여 비차별적으로 투명한 행정을 시행한다면 한·미 FTA와 비합치하는 문제는 발생하지 않을 사안들로 보인다.

한·미 FTA가 국가재정에 미치는 영향

세계 최대 선진국인 미국과의 자유무역협정의 발효를 앞둔 상황에서 왜곡된 정보들로 인하여 지자체가 우려를 표명하고 있는 점이 무조건 이해되지 않는 것은 아니다. 그러나 앞서도 살펴보았듯이 한·미 FTA로 인하여 우리 경제의 성장잠재력이 제고되어 GDP 증가에 따른 조세수입도 증가될 것으로 예상된다. 한국조세연구원이 2011.8월 작성하여 한·미 FTA 비준동의안에 첨부된 비용추계서 내용을 살펴보면, 협정이 발효될 경우 관세의 철폐, 자동차 관련 세율 인하에 따라 세수에 영향이 있을 것으로 예상하고 있다. 협정이 발효되면 거의 모든 품목의 관세가 10년 이내에 철폐될 것이며, 국세인 자동차 개별소비세가 인하되고, 지방세인 자동차세의 세율구간이 5단계에서 3단계로 축소된다. 그러나 조세연구원은 한·미 FTA의 체결로 우리 경제의 성장잠재력이 제고되어 실질 GDP 증가와 이에 따른 조세수입이 증가할 것으로 예상하고 있다. 조세연구원의 협정발효에 따른 비용추계 결과, 한·미 FTA로 인한 조세수입은 10년간 연평균 최대 5.4조원 증가될 것으로 예상하고 있다. 즉, 관세의 철폐, 자동차 개별소비세율의 인하 등으로 연평균 2.2조원 세수는 감소(직접 감소효과)되나, 생산성 제고 등에 따른 성장의 확대에 의하여 연평균 7.6조원의 세수 증가(간접 증대효과)가 예상되어 전체적으로 한·미 FTA로 인하여 10년간 연평균 최대 5.4조원의 조세수입이 증가될 것으로 전망한 것이다. 다만, 그 증가 규모는 생산성 제고, 자본 축적 등에 따른 경제성장 효과를 얼마로 보느냐에 따라 차이가 있을 수 있다고 조세연구원은 밝히고 있다. 한·미 FTA가 발효되면 자동차세의 세율구간 조정이 발생하므로 어느 정도 지방자치단체의 직접적인 재정수입에 영향이 있을 것으로 예상되는 것이 사실이다. 그러나 정부에서는 이러한 직접적인 세수감소효과에 대해서는 보전해 나갈 계획이다.

《 한·미 FTA의 비용추계 결과 》

(단위: 조원)

	연평균	1~5년	6~10년
· 전체효과(A+B)	5.4	△0.5	11.2
- 직접감소효과(A)	△2.2	△1.9	△2.5
(관세 등)	△1.4	△1.3	△1.6
(자동차개별소비세 등)	△0.5	△0.4	△0.6
(자동차세 등)	△0.2	△0.2	△0.3
- 간접증대효과(B)	7.6	1.4	13.7

(자료: 한국조세연구원)

한·미 FTA, 우리 미래를 위한 선택

한·미 FTA의 체결로 인하여 우리의 경쟁국들은 부러움과 경계심이 섞인 눈으로 우리를 바라보고 있다. 중국은 한·중 FTA 체결을 더욱 서둘러 추진하자는 입장이며, 일본은 미국, 뉴질랜드 등이 참여하는 환태평양파트너십(TPP) 협상 참여를 검토하겠다는 입장을 밝히기도 하였다. 10년 전까지만 해도 FTA 지각생이었던 우리나라는 이제 미국과의 FTA를 체결함으로써 거대 선진 경제권과의 FTA 추진을 완성하게 되었다.

현재 양국 정부간 진행중에 있는 이행준비상황 점검협정이 곧 마무리되고 나면 한·미 FTA가 발효된다. 협정이 발효되면 양측은 공동위원회를 비롯한 19개 협의체를 가동하면서 차질없이 원만한 협정이행을 점검해 나가게 될 것이다. 또한, 비준과정에서 논란이 있었던 투자자-국가간 분쟁해결(ISD)에 관한 양국간 협의도 개시될 것이다.

60년전 다른 나라들의 원조를 받던 우리나라는 이제 우리보다 경제적으로 어려운 나라에 원조를 제공하는 나라로 성장하였으며, 나아가 G20 정상회의와 세계개발원조총회까지 성공적으로 치러내는 나라로 발전하였다. 이렇게 국제무대에서 위상이 높은 글로벌 코리아의 모습은 서두에 본 바와 같이, “무역” 과 “개방” 없이는 불가능하였다. 한·미 FTA는 우리 후손과 미래를 위한 선택이다. 한·미 FTA에 대한 정략적 국론분열을 극복하고, 이제는 한·미 FTA를 우리 기업과 국민들이 어떻게 최대한 활용할 것이고 취약분야의 피해를 최소화해 나갈 지 지혜를 모을 때이다. ☺