



외교통상부
Ministry of Foreign Affairs and Trade



한-ASEAN FTA 상품무역협정 타결

보 도 자 료

(PRESS RELEASE)

문의: :자유무역협정상품교섭과(2100-8134) 발표 :2006.5.16(화)

제목 : **한-ASEAN FTA 상품무역협정 타결**

- 일본 및 중국과의 경쟁에서 우위 확보 및 미진했던 자동차 수출 활성화 계기 마련 -
- 개성공단 생산제품도 특혜관세 부여원칙 합의 -

1. 우리나라의 네 번째 FTA인 동남아국가연합(ASEAN)과의 FTA 상품무역협정이 1년 3개월에 걸친 협상 끝에 최종 타결되었다. 김현중 통상교섭본부장과 ASEAN 회원국 통상장관들은 2006.5.16(화) 필리핀 마닐라에서 개최된 한-ASEAN 통상장관회의에서 마지막 담판을 벌인 결과, 한-ASEAN FTA 상품무역협정의 모든 문안 확정에 최종합의하였다.

(* 협상경위 및 협정구조는 첨부한 참고자료 1 참조)

- o 이로서 우리나라는 총 15개국과 FTA를 체결함으로써 경쟁국에 비해 다소 낮은 출발을 보였던 이 분야에 있어서 진전속도를 가속화할 수 있는 계기를 마련하였다.
- o 특히 칠레를 제외한 14개국과의 FTA는 최근 3년 동안의 동시다발적인 협상을 통해 이루어진 결과로서 세계적으로도 그 유례를 거의 찾기 어렵다.

※ 한-싱가폴 FTA : 2004.1월 협상개시, 2004.11월 타결, 2005. 8월 서명
 한-EFTA(4개국) FTA : 2005.1월 협상개시, 2005.7월 타결, 2005.12월 서명
 한-ASEAN(9개국) FTA : 2005.2월 협상개시, 2006. 5월 타결(최종합의)

- o 또한, 우선 중규모의 대륙별 거점국가와의 FTA를 먼저 체결한 후 거대경제권을 대상으로 외연을 확장해 나가려 한 우리의 전략이 결실을 맺은 첫 번째 사례로 평가된다.

※ 인구 5억의 거대 경제권인 ASEAN과의 FTA 체결을 위해 우선 지역거점인 싱가포르와 FTA 체결

2. 다만, 최근 국내정치 문제로 정부의 실질적인 협상권한 행사에 제약이 있는 태국은 예상대로

금번 한-ASEAN FTA 상품무역협정 합의에 참여하지 못하였는데, 여타 ASEAN 회원국에 비해 우리 시장에서 큰 불이익을 받게 되는 만큼 향후 정국이 안정 되는대로 동참할 것으로 관측된다.

- 태국이 그동안 협상 과정에서 쌀 시장 개방 또는 이에 상응할 정도의 농수산물 대폭 개방을 강하게 요구해 왔던 점을 감안할 때, 태국측이 계속 협상이 참여했을 경우 우리측 농수산물의 추가적 개방 또는 협상의 장기화가 불가피 했을 것으로 평가된다.

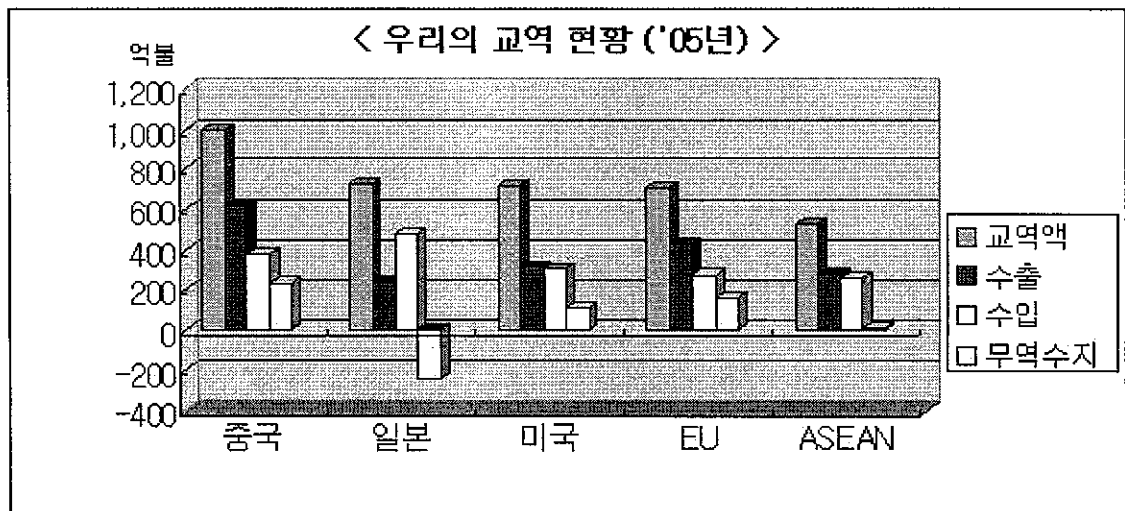
※ 태국은 작년 일본과 일-태국 FTA 기본합의 이후 금년 상반기 서명 예정이었으나, 국내 정국 사정으로 인해 최종 협상 및 협정의 서명이 무기한 연기되고 있으며, 미국과 추진 중이던 FTA 협상도 사실상 중단된 상황임.

3. 외교통상부는 이번에 타결된 ASEAN과의 FTA가 다음과 같은 5가지 면에서 특별한 의미가 있다고 본다.

① 그동안 우리가 체결한 칠레, 싱가포르, EFTA 등 3개 협정(6개국)에 비해 경제적인 중요성 면에서 비교할 수 없을 만큼 큰 의의가 있음.

- ASEAN은 일본보다도 앞선 우리의 4대 수출대상국(274억불)이며, 수입순위는 5위(260억불), 현지투자진출 순위는 중국, 미국에 이어 3위(136억불)에 해당.

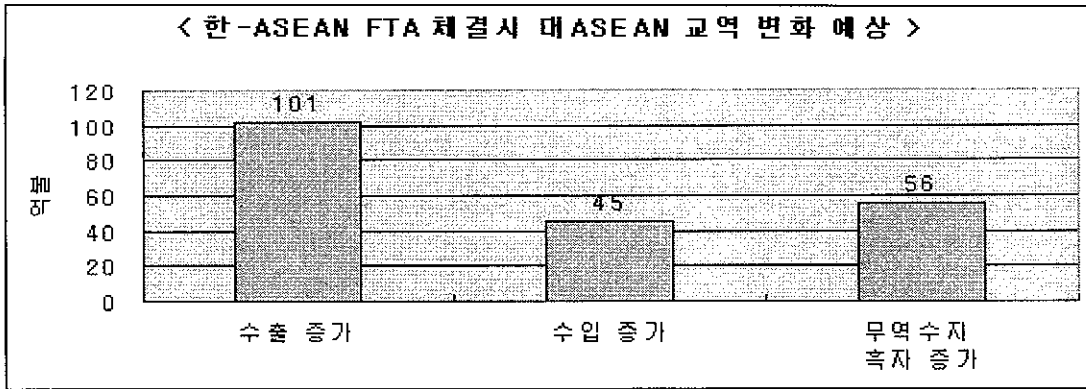
(*ASEAN 시장의 의의와 중요성은 첨부한 참고자료 2 참조)



※ 원유 및 천연가스 수입액을 제외하고 계산시, 대ASEAN 무역수지 흑자는 14억불에서 89억불로 확대되고, ASEAN 모든 회원국에 대해 무역수지 흑자 실현

- BRICS 못지않은 emerging market으로 비교적 높은 경제성장을 시현

- 대외경제정책연구원 연구결과에 따르면, 한-ASEAN FTA체결로 대ASEAN수출은 약 100억불 증가하고, 대ASEAN 무역흑자는 약 60억불이 증대할 것으로 예상



※ 자료 : 대외경제정책연구원 연구보고서

② 중국, 일본, 인도, 호주, 뉴질랜드 등이 우리보다 2, 3년 앞서 ASEAN과 FTA추진에 합의하고 협상을 진행해 오고 있는 상황하에서 우리가 뒤늦게 참여하였으나 결과 면에서는 중국에 이어 두 번째로 협상을 타결함으로써 ASEAN지역에서 우려되던 nut cracker 현상(우리제품이 일본에 비해 많은 품목에서 열위인 상태로 오랜 기간 경쟁하고 있는 가운데 최근 들어 중국이 우리는 물론 일본보다 시장점유율 면에서 압도적인 위치를 점유하기 시작) 탈파는 물론 시장 선점도 가능해짐.

- 중국은 우리보다 앞서 협정을 체결하고, 2005.7.20 발효시킨 상태이기는 하나 협상의 내용 면에서 우리보다 열위에 있고 실제 이행에 필요한 원산지협정 등은 일부 잔여협상이 계속되는 등 불확실성 잔존

- 일본의 경우 협상 진척이 거의 이루어지지 않고 있으며, 대신 말레이시아, 태국, 필리핀 등과의 개별 협상에는 진척이 있었고 말레이시아와는 협상이 타결되었으나, 아직 발효된 국가는 하나도 없음.

(* 각 국별 ASEAN과의 협상추진 현황 비교는 첨부한 참고자료 3 참조)

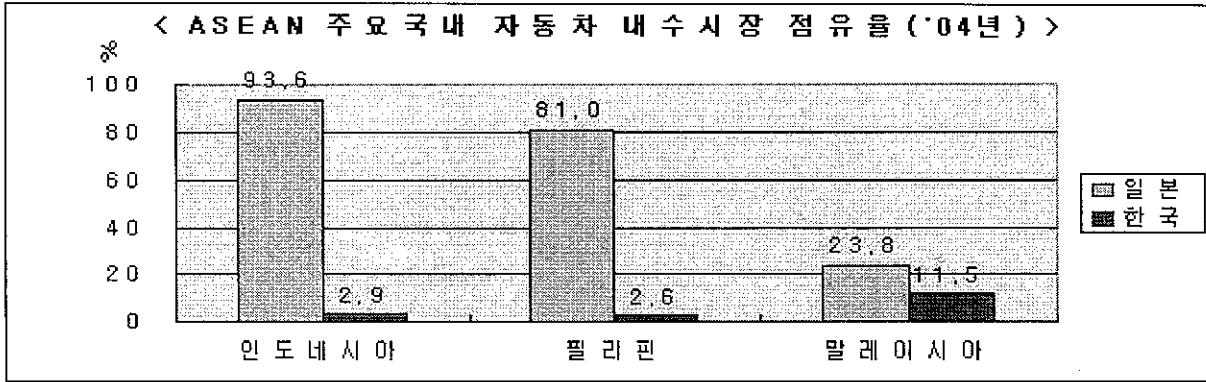
③ 10년내에(2016.1.1까지) 품목수 및 교역액 기준 97%에 해당하는 우리 수출품목에 대해 자유화되는 높은 수준의 FTA를 달성함. 이는 우리보다 앞서 FTA를 타결한 중-ASEAN FTA보다 훨씬 수준이 높을 뿐만 아니라 ASEAN내부적으로도 16년이라는 장기간이 소요되었던 정도의 높은 자유화 수준임.

(*한-ASEAN 상품양허 현황은 첨부한 참고자료 4 참조)

④ ASEAN국가들이 비교적 높은 관세율을 부과하고 있는 품목들이 많기 때문에 대부분의 공산품에서 큰 혜택이 있을 것으로 보임.

(* ASEAN의 세율구조 및 주요 고관세 품목 현황은 첨부한 참고자료 5 참조)

- 특히 일본 업계의 적극적인 투자진출을 통한 오랜 현지생산과 A/S 및 유통망 장악으로 ASEAN시장 진출이 극히 미진했던 우리의 자동차 수출에 새로운 활로가 개척될 수 있는 계기가 마련됨.



- ASEAN 국가들은 대부분 자국의 산업정책, 관세수입 등을 이유로 특히 자동차 시장 개방에 극히 소극적인 입장이었으나, modality 협상에서 무역액 기준을 관철시킴으로써 완전한 개방에는 이루지 못하였으나 의미있는 성과를 얻어냄.
- 이는 자동차 부문에서는 거의 개방을 얻어내지 못한 중국과 크게 비교되는 성과임.

< 한-ASEAN FTA에서 ASEAN 주요국의 자동차 분야 양허 현황 >

- o 우리의 주요 수출품목인 승용차 현지조립생산제품(CKD: Completely knocked down)에 대해 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 등 주요 시장에서 2010년까지 관세철폐 예정. 완성차의 경우도 종류와 국가별로 2010년까지 관세철폐 또는 2016년까지 0-5%로 관세인하 예정
- 인도네시아 : CKD 거의 전품목 및 3000cc(디젤은 2500cc) 초과 승용차는 2010년까지 관세철폐, 나머지 자동차 품목은 2016년까지 0-5%로 관세인하
- 필리핀 : CKD 관세는 1-3%관세로 이미 개방되어 있으며, 대부분 승용 및 화물차는 2016년까지 0-5%로 관세인하, 앰블런스 등 일부 특수용차량은 2010년까지 관세철폐
- 말레이시아 : CKD 주요 수출품목, 일부 특수차량은 2010년까지 관세철폐, 2000-3000cc 가솔린 승용차 및 화물차 등은 2016년까지 0-5%로 관세인하

(* 자동차 분야 협상결과 및 비교는 첨부한 참고자료 6, 철강 및 기타 분야 협상결과는 참고자료 7 참조)

⑤ 반면, 우리의 초민감 농.수산물 45개 품목(쌀, 소고기, 닭고기, 마늘, 양파, 고추와 대부분의 과일, 그리고 주요 활어 및 냉동어류)을 개방대상에서 제외하고, 그밖에 민감도가 높은 많은 농.수산물에 대해서도 장기간에 걸쳐 현행관세의 20% 수준만 감축하는 선에서 합의를 도출함.

(* 우리 주요 농.수산물에 대한 합의결과는 첨부한 참고자료 8 참조)

- 당초 농산물 강국인 ASEAN과의 FTA 추진에 일부 우려하는 목소리가 있었으나, 이러한 협

상결과 도출로 큰 문제가 없을 것으로 평가됨.

- 특히, 협상과정에서 농림부 및 해양수산부에서 업계와 개방수준에 대해 지속적으로 협의하는 가운데 우리 입장을 정립해 왔기 때문에 향후 국회 비준과정에서도 큰 이견이 없을 것으로 보임.

4. 한편, 개성공단 생산제품에 대해서도 원칙적으로 특혜관세를 부여한다는 조항을 협정문에 포함시킴으로써, 싱가포르, EFTA에 이어 개성공단 생산제품에 대한 “한국산” 인정 및 해외판로 확보에 도움을 주는 성과를 도출했다.

※ 이의 구체적인 이행방안에 대해서는 금일 각료들간 협의 중인 바, 추후 협의결과 접수 후 설명 예정

○ ASEAN은 한반도 및 동북아 평화 정착을 위한 개성공단 사업의 의의에 대해서는 충분한 이해와 함께 지지를 약속함으로써 특혜관세 부여 원칙에 대해서는 결론 도출이 용이했다.

○ 그러나 구체적인 이행방안에 대해서는 다음과 같은 측면에서 ASEAN이 큰 우려를 가지고 있었기 때문에 설득에 장시간이 소요되었으며 협상에 상당한 진통을 겪었다.

- 우리의 (ASEAN에 비해) 막대한 자금조달 능력과 높은 기술수준이 북한의 (ASEAN보다도) 저렴한 임금과 결합함으로써 궁극적으로는 ASEAN의 산업발전을 저해할 가능성

- 특히, 자국내 시장에서의 수입증가로 인한 피해는 물론 다른 ASEAN회원국 시장에서 자국 수출품을 축출함으로써 발생할 수 있는 추가적 피해에 대한 우려

- 상품부문에서는 ASEAN측 피해가 명확함에도 불구하고 한국으로부터의 투자유입 및 경제협력 지원에 대한 기대 때문에 한국과의 FTA를 추진한 것인데 ASEAN으로 올 투자의 상당 부분이 개성공단으로 갈 가능성

○ 이에 따라 ASEAN측의 우려를 불식시키고, 현재 개성공단 입주기업들이 대부분 ASEAN에 대한 수출이 거의 없다는 점 등을 감안하여 ASEAN 국가들의 불안을 최대한 덜어주는 제도적 장치를 도입하는 방식으로 협상을 진행하고 있다.

○ 싱가포르나 EFTA에 비해 ASEAN 국가들이 유독 강한 우려를 표시함으로써 협상이 진통을 겪고 있는 이유는 아래와 같다.

- GATT 1조 MFN(최혜국 대우)원칙에 위배될 가능성에 대한 강한 우려

- 싱가폴은 무제한 무관세를 부여키로 되어 있으나, 이미 북한산 제품에 대해서도 영세율을 적용하고 있기 때문에 실질적으로는 큰 의미가 없음. 다만 북한이 WTO 회원국이 아니기 때

문에 언제든지 높은 관세율을 적용할 수 있는 가능성을 차단한 효과가 있음.

- EFTA의 경우 MFN위배 문제가 발생되지 않도록 역외가공에 대한 특별 규정 방식으로 접근 하였으며, 사실상 개성공단 생산제품에 대해서는 일정한 요건(재료비중 60%이상이 남한 산 등)만 갖추면 무제한 혜택을 받을 수 있으나, 고가의 고급품 위주 시장이기 때문에 경제적인 측면에서는 별다른 우려가 없는 상대국이라는 특성이 있음.

5. 정부에서는 이번에 타결된 한-ASEAN FTA 상품협정은 현재 진행중인 서비스 및 투자 협정과 관계없이 모든 참가국의 공식 서명이 끝나는 대로 국회 비준동의 절차를 거쳐 가급적 빠른 시일 내에 발효시킴으로써 우리 업계의 ASEAN시장 진출을 지원할 계획이다.

- o 상품협정은 FTA중 가장 핵심이 되는 부문이며, 과거에는 대부분의 FTA가 상품만을 대상으로 하여 왔음.
- o 상품과 서비스 및 투자가 동시에 협상이 진행되지 않고 순차적으로 진행되고 있는 것은 ASEAN측 대다수 국가들이 협상인력 부족으로 동시 진행이 불가능한 실정이기 때문이다. 중국도 ASEAN과 상품협정을 먼저 타결, 발효시킨 후 현재 서비스 및 투자분야 협상을 진행중에 있다.

첨부 : 한-ASEAN FTA 관련 참고자료 1부. 끝.

외 교통상부대변인

