

한미자유무역협정 개정이 한국에 미치는 영향 : 자동차 산업을 중심으로

이 재 승*

目 次

- | | |
|-------------------|-----------------------|
| I. 서 론 | IV. 협정 개정이 한국에 미치는 영향 |
| II. 한미자유무역협정 일반론 | V. 결 론 |
| III. 한미자유무역협정의 개정 | |

I. 서 론

미국의 도널드 트럼프(Donald J. Trump) 대통령은 후보 시절부터 통상정책(Trade Policy)에 관한 대대적인 변화를 예고했다. 공화당 후보가 된 이후에는 보다 더 노골적으로 새로운 통상협약을 맺을 뜻을 보였다. 환태평양경제동반자협정(TPP)과 북미자유무역협정(NAFTA)에 대한 탈퇴를 시사했으며, 여러 국가들과 맺은 자유무역협정(FTA)을 수정내지는 개정하겠다고 공언했다.

트럼프 대통령이 당선된 이후 여러 조치들이 단행됐다. 우선 트럼프 대통령은 환태평양경제동반자협정 탈퇴에 서명했다. 이로써 미국은 버락 오바마 전 대통령 때부터 협상을 시작한 거대 자유무역지대에서 발을 빼기로 했다. 트럼프 대통령은 유럽연합(EU)과

■ 투고일자 : 2018년 12월 2일, 심사일자 : 2018년 12월 13일, 게재확정일자 : 2018년 12월 21일.

* 부산대학교 국제전문대학원 국제지역·협력전공 박사과정

의 통상 문제에 있어서도 불만을 드러냈다. 유럽연합에게도 관세 문제를 들이밀었다. 아직 범대서양무역투자동반자협정(TTIP)이 체결되지 않았지만, 트럼프 대통령은 유럽연합과 무역에서 미국이 다소 손해를 보고 있다고 여겼다.¹⁾ 이에 트럼프 대통령은 유럽연합 회원국들에게 상당한 관세를 부과하고자 했고, 이윽고 올바른 무역형태가 체결됐음을 밝혔다.²⁾ 이처럼 트럼프 대통령은 유달리 통상 문제에 있어서 미국 중심적인 태도를 취했다. 대선 이전부터 미국 우선주의(America First)를 표방했던 트럼프 대통령은 동맹과 우방을 가리지 않고 통상 문제에 있어서는 이전 정부들과 확실히 결이 달랐다. 이후 트럼프 대통령은 북미자유무역협정을 새롭게 체결해 USMCA를 출범시켰다.

한국도 트럼프 대통령이 제시한 방향을 피해갈 수 없었다. 트럼프 대통령은 이윽고 한미자유무역협정(KORUS Free Trade Agreement)을 다시 협상할 의사를 드러냈다. 마침 북핵 위기가 다소 안정기에 접어들 무렵 트럼프 대통령은 한국의 문재인 대통령을 만나 자유무역협정을 수정하기로 결정했다. 트럼프 대통령은 한미정상회담 이후 자동차 부문을 필두로 미국이 그간 통상 부문에서 본 손해를 만회하는 새로운 협정이 체결됐다고 밝혔다.³⁾ 새롭게 합의된 한미자유무역협정은 최초로 협정을 체결할 때보다 크게 알려지진 않았다. 큰 부분에 손을 댄 것이라기보다 특정 품목과 특정 조항에 새로운 기준이 정해진 만큼, 이에 따른 분석과 이해가 필요하다.

미국은 한국에게 안보와 통상에서 상당히 중요하다. 미국은 한국의 동맹이면서도 무역에서 제 2의 교역량을 구축하고 있는 외교안보와 경제통상 양 쪽 모두에서 중요한 국제사회의 동반자다. 본고에서는 트럼프 행정부의 정책 방향을 간략하게 점검하고, 한미 자유무역협정의 개정된 부분을 살펴보고 한국의 통상교역 및 자동차 산업에 어떤 영향을 미칠지 논하고자 한다.

1) Donald Trump twitter(2018),

출처 : [https://twitter.com/realdonaldtrump/status/1004909785547001856 (접속일자 : 2018. 12. 26)]

2) Donald Trump twitter(2018),

출처 : [https://twitter.com/realdonaldtrump/status/1022224319336726528 (검색일 : 2018. 12. 26)]

3) Vox(2018), Trump's new trade deal with South Korea, explained

출처 : [https://www.vox.com/2018/9/24/17883506/trump-korea-trade-deal-korus (접속일자 : 2018. 12. 28)]

II. 한미자유무역협정의 일반론

1. 한미자유무역협정의 배경

2008년 미국발 금융위기(Financial Crisis) 이후 미국의 경제동력은 많이 약화됐다. 미국은 이를 타개해 나가기 위해 자유무역협정을 통한 경제권역 넓히기에 나섰다. 이후 한국과도 FTA도 비준을 통과했다. 한국은 미국과의 FTA를 통해 더 큰 시장을 낮은 관세로 마주하게 됐다. 이는 성장 동력을 다소 잃은 한국 경제에 큰 힘이 됐다. 국가 경제에서 수출 의존도가 심한 만큼 자유무역을 통해 챙길 이익은 이미 잘 알려졌다. 특히 수출 주력군이라 할 수 있는 반도체와 자동차에 큰 영향을 미쳤으며, 수출 호황에 접어드는 결정적인 계기가 됐다.

오바마 대통령은 미국의 경기 회복과 일자리 창출을 위해 한국을 비롯한 아시아 시장을 개방하고 미국 제품의 수출을 확대하기 위한 대외무역정책에 본격적으로 돌입했다.⁴⁾ 미국은 아시아 국가들과 선별적으로 자유무역협정을 체결하여 미국 실물 경제의 위축 국면을 타개하고자 한 것이었다(김영민·김재천, 2011 ; 이슬휘, 2017). 더욱이 세계 경제에서 중국의 위상이 급부상함에 따라 동아시아 지역에서 전략적이고 경제적인 이익을 확보하는 것이 미국에게 더욱 중요해진 상황에 한미 FTA의 새로운 진행은 미국의 국익에 효과적으로 기여할 수 있는 방안으로 인식되었다(정진영, 2011 ; 이슬휘 2017).

한국은 미국에게 큰 경제적 동반자로 아시아에서 두 번째로 큰 교역국이며서도 농산품에서 5번째, IT 부문에서 10번째로 큰 시장이다. 또한 미국과의 교역량은 전 세계에서 6번째로 많다.⁵⁾ 한국의 국가규모를 감안할 경우 상당히 많은 양에 속하며 지난 2017년까지는 방위산업 부문과 관련해서도 한국은 미국에게 큰 판매처였다. 중국의 성장 이후 2위로 밀려나기 전까지 미국은 한국에게 가장 큰 시장이었다. 그 정도로 양국은 상호 간 많은 무역량을 기록해왔다.

세계무역기구(WTO) 체제에서 자유무역이 보다 본격적으로 늘어나기 시작했다. 그 중에서도 당시 최대 교역국 중 하나였던 미국과의 자유무역협정 체결은 필요한 수준이었

4) 이슬휘(2017), 한미 FTA 협상 과정 연구 : 자동차 부문 재협상을 중심으로, 57면

5) Lee, Jung-hyun(2014), Analysis of the KORUS FTA: The Application of Two-level Game Theory to Renegotiation, 19면

다. 참여 정부 들어 많은 국민들이 반대하긴 했지만, 크게 요동치는 국제경제의 시류에 편승하기 위해 한국이 택할 길은 달리 없었다. 참여 정부 막판에 한미 양국 간 자유무역협정을 둔 협상이 시작됐고, 이명박 정부 들어 모든 협상이 완료됐다. 그러나 국회의 비준 동의를 얻어야 했기 때문에 적잖은 시간이 필요했다. 큰 쟁점은 두 가지로 특히 투자자-국가소송제(Investor-State Dispute)와 지식재산권(Intellectual Property)을 두고 정부·여당과 야당의 입장이 크게 엇갈렸다. 그 중에서도 가장 큰 화두는 단연 소고기와 농산물 문제였다(Lee, 2014).

국내정치적으로 입장 차가 컸지만, 양국 간 자유무역협정은 2012년 3월 15일에 양국에서 공식 발효됐다. 투자자-국가소송제는 한국 투자자들이 미국 내에서 안정적이고 활발하며 공정한 투자 활동을 하도록 보호해주는 보험과 같은 장치다. 그러나 이로 인하여 한국 정부 및 지방자치단체의 정책이 외국인 투자자의 이익을 침해했다는 이유로 투자자로부터 제소당할 수 있다는 환경에 노출되어 있다는 것은 ISD가 가진 취약점이자 부정적인 면이다.⁶⁾ 저작권에 관해서도 협상이 쉽지 않았다. 한국은 미국 측의 저작권 기간 연장을 꺼렸지만, 저작권 용어 문제를 끝으로 최종 타협에 성공했다. 한미 FTA의 기본원칙은 지식재산권의 강화와 확대에 있다.⁷⁾

한미 FTA는 우리나라가 체결하여 발효한 자유무역협정 중 가장 많은 사회적 논란을 야기하였고 많은 반대에 직면했던 협정이다. 2007년 한미 양국의 협상이 타결되었지만, 협정의 발효는 2012년에 이르러서야 이루어졌다. 국회 비준이 이루어질 당시에도 국내 일부 일간지에서 국회 비준에 찬성한 국회의원들의 명단이 1면을 장식할 정도로 반대 여론이 많았다. 하지만 이러한 갈등은 대체적으로 정치적인 문제이며, 경제적 측면에서 한미자유무역협정은 우리나라 FTA 정책의 핵심이라 볼 수 있을 정도로 중요한 협정이다.⁸⁾

6) 배성호(2012), NAFTA의 ISD 분쟁사례를 통한 한미 FTA의 ISD 시사점 및 대응방안, 통상정보연구 제14권 2호(2012. 6. 27)

7) Lee, Dae-hee(2010), KORUS FTA and Intellectual Property Protection in Korea, The Asian Business Lawyer 5권0호, Korea University Legal Research Institute

8) 안태건, 김성룡(2018), 한미 FTA 발효 후 무역구조 변화에 대한 분석, 통상정부연구 제 20권 제1호 (2018. 3. 31) 25-46, 26면

2. 한미자유무역협정 내용

한국이 미국과 FTA 협상을 시작하게 된 배경에는 한국의 선제적인 요청 외에 미국이 FTA 체결에 적극적이었던 점도 크게 작용한다. 미국은 한국과 FTA와 앞서 이스라엘, 북미자유무역협정, 요르단, 싱가포르, 칠레, 호주 등과 자유무역협정을 체결했다. 미국 입장에서 보면, 한국과의 FTA는 지금까지 추진한 FTA 가운데 경제적 의미가 가장 큰 협정이었다. 한국은 국내총생산(GDP) 대비 무역량의 비율(무역의존도)이 FTA 협상 당시 약 70%에 달할 정도로 높았다. 미국은 단일 국가로서 거대한 시장이며, 중국과 더불어 가장 큰 수출 시장이다. 따라서 미국과의 FTA는 미국 시장에 다른 국가들보다 나은 조건에서 진출할 수 있는 여건을 확보할 수 있는 측면에서 중요했다.⁹⁾

한미 FTA는 관세 및 비관세 장벽의 철폐와 더불어 미국시장에서의 FTA 체결국으로 국가이미지 상승을 도모할 수 있다. 이중 체결 당시 대미 수출의 1/4을 담당하는 자동차 관련 품목의 수출을 증대시키고 미국산 자동차의 국내 점유율도 상승할 것으로 예상됐다. 또한 한미 FTA로 인한 투자여건의 호전은 한국 자동차 부품업체에 대한 미국을 비롯한 외국의 투자증대로 이어질 것으로 전망된다.¹⁰⁾

자동차 부문의 경우 관세뿐만 아니라 세제와 환경 및 안전 기준 등에 다양한 부분에 대해 합의하였다. 한국은 친환경차(10년 유예)를 제외한 모든 품목의 관세를 즉시 철폐하기로 하였고, 미국은 3,000cc 미만 차량(SUV 포함)의 수입 관세를 2.5%와 자동차 부품에 대한 과세를 FTA 발효 즉시 철폐하고, 3,000cc 초과 차량은 3년 이내, 픽업트럭에 대해서는 10년 이내 단계적으로 관세를 철폐하기로 하였다. 한국은 또한 자동차에 대한 특별소비세와 자동차세를 각각 2단계와 3단계로 줄이고, 안전·환경기준, 분쟁해결 절차 및 표준협력, 자동차 원산지 규정에 대해서도 합의하였다.(외교통상부, 2011 ; 이병순, 2013)

전반적인 서비스 산업 외에도 금융, 노동 등 경제·사회 전반에 걸쳐 국제적으로 통용되는 투명하고 선진화된 제도와 관행을 정착시킬 수 있는 계기가 될 것으로 전망됐다(김정곤, 2006). 무엇보다 미국과의 FTA는 최우방인 동맹국이라는 점에서 의미가 있으며, 경제·통상적인 안전을 발판 삼아 외교·안보 문제까지 연결할 수 있는 계기를 보다 더 탄탄하게 다졌다.

9) 김정곤(2006), 한미 FTA의 내용과 도서관 분야의 대응 방향, 도서관문화, 54-65, 56-57면

10) 이병순(2013), 한·미 FTA 이행과 한국자동차 산업 : 기대효과 및 대응방안, 24면

3. 한미자유무역협정의 효과

미국은 중국의 성장에도 불구하고 여전히 세계 최대 시장 중 하나이다. FTA는 이러한 거대 시장에 진출하는데 있어서 관세철폐를 통한 상품 교역 증대와 비관세장벽 완화를 통한 통상마찰 완화를 기대할 수 있게 되었다. 또한 한미 FTA는 이전까지 체결한 한국의 FTA보다 좀 더 포괄적인 협정으로서 상품 교역 외에도 서비스와 투자에 있어서도 미국시장 진출의 확대가 되었다. FTA 발표 이후 상품교역은 한국산, 미국산 원산지 물품에 대해 상대국 수입 시 FTA 특혜관세를 적용하여 역외 국가를 원산지로 하는 물품보다 가격경쟁력을 확보하게 되는 이점을 주고 있다. 이러한 특혜관세를 통한 관세장벽 완화는 한국산 물품의 대미 수출경쟁력을 강화시켜 주어서 양국 교역의 활성화를 기대하게 되었다(안태진, 2018).

각 국가들이 FTA를 체결하는 가장 중요한 요인은 경제적 이익의 확보다. 또한 FTA로 인한 기대효과는 경제적인 측면과 함께 정치·외교적인 측면을 동시에 가진다. FTA를 통한 무역자유화는 무역거래에 걸림돌이 되는 관세를 면제해주기 때문에 무역확대 효과를 가져다주게 된다(이병순 2013).

무역수지를 살펴보면, 한국의 2012년부터 2014년까지 매년 무역수지 흑자가 50억 달러씩 증가하였다. 이에 따라 FTA를 통하여 양국의 무역량은 증가하였고, 한국산 물품의 수출이 증가하였다고 긍정적으로 판단할 수 있다. 한미 FTA가 우리사회의 극심한 반대 여론으로 국회 비준을 겨우 통과 한 것에 비해서 물품교역에서의 성과는 발효 이후 최근까지 성공적이었다고 잠정적인 평가를 해볼 수 있다(안태진, 2018). 국내기업의 경우에는 더 넓어진 시장과 관세장벽의 철폐로 인하여 시장 접근성이 더욱 개선될 것이며 적극적인 수출확대를 기대할 수 있게 됐다.¹¹⁾

Ⅲ. 한미자유무역협정의 개정

1. 개정논의 연혁

트럼프 행정부 시대가 이전의 미국과 달라졌다는 사실을 보여주는데 있어 한미자유

11) 나도성, 윤영호(2011), FTA환경 하의 수출성과결정요인에 관한연구, 무역학회지 제36권, 33면

한미자유무역협정 개정이 한국에 미치는 영향 : 자동차 산업을 중심으로

무역협정 재협상 논란만큼 확실한 증거는 없어 보인다. 부시 행정부와 오바마 행정부시기에 걸쳐 체결과 비준이 이루어진 한미 FTA는 2차 대전 이후 미국이 보여준 자유무역 정책의 연장선에 놓여 있었다(Bernstein, 2008 ; 권용립, 2010 ; 백창재, 2015 ; 서정건, 2017).

한미 간 FTA로 인해 양국 간 이익의 불균형이 아직 심각한 상황은 아니지만 미국 내 일자리 감소와 제조업 해외 유출을 초래하는 것으로 여겨지는 산업을 중심으로 미국 내 한미 FTA 재협상 요구 가능성이 존재했다. 자동차, 전자 기계 등 FTA 재협상 시 타격을 클 것으로 예상되는 산업을 중심으로 산업별 대응책 마련이 필요하다.¹²⁾

트럼프 대통령은 자신의 강력한 지지층이던 러스트벨트(Rust Belt) 주민들의 결집을 다지기 위한 정책이 필요했고, 특히 대한 무역에서 자동차·철강분야는 막대한 적자를 입고 있었기 때문에 한미 FTA를 문제 삼아 한국산 수입량을 줄이고 자국의 생산량을 늘리는 것을 표적으로 삼고자 했다. 트럼프 대통령은 미국의 대한 무역 적자가 확대를 주로 거론했다. 한미 FTA를 두고 일자리를 없애는 협정이라 말한 바 있으며, 지난 2017년에는 재협상이나 폐기할 생각이라 언급한 바 있다.¹³⁾

<그림 1> 2016년 미국의 대한국 10대 적자 품목 (단위 : 백만 달러)



자료: 산업부·무역협회(2018)

트럼프 대통령이 '무역협정 재검토 행정명령'에 서명한지 두 달 반 후에 한미 FTA 개정협상을 공식화했다. 미 무역대표부는 2017년 7월 12일 성명을 통해 '한미 FTA 개정협상 개시를 위한 공동위원회 특별회기개최를 한국 정부에 요청했다'고 밝혔다. 또한 '한

12) 홍준표(2016), 트럼프 당선이 한국 경제에 미치는 영향, 현대경제연구원, 16-44호, 20면.

13) 김문태(2018), 한미 FTA 개정협상에 대한 평가 및 영향 분석 : 철강·자동차산업을 중심으로, 28면.

미 FTA 협상 당시 양국 경제에 상당한 이익이 실현될 것이란 기대가 높았지만, 미국의 상품무역 적자가 두 배로 증가했다고 개정협상 요구의 배경을 설명했다(김문태, 2018). 이후 2018년 1월부터 개정협상이 시작됐다. 미국은 3월 들어 철강, 알루미늄 관세 부과 행정명령에 서명했고, 3차 개정협상도 진행됐다.¹⁴⁾

2. 트럼프 행정부의 정책방향

2016년 미국 대선에서 트럼프가 승리하게 된 배경을 살펴보면 트럼프 시대에 달라진 한미 FTA 환경을 이해할 수 있다. 트럼프는 2015년 여름부터 시작된 공화당 경선부대로부터 2016년 11월 8일 당선에 이르기까지 자유무역(Free Trade)의 폐허에 대해 지속적으로 문제제기를 한 거의 유일한 공화당 후보였다. 2016년 7월 공화당 대선 후보 지명 전 당대회에서는 비록 한 줄이지만 “일자리 뺏어가는 한미자유무역협정(job-killing KORUS FTA)”이란 표현을 후보 수락 연설에 포함시키기도 했다. 2017년 5월 문재인 대통령 당선을 축하하는 전화 통화에서는 한미자유무역협정 재협상 필요성을 직접 강조했다고 알려졌다.¹⁵⁾

트럼프 행정부 출범 이후 미국의 총체적 보호무역주의 강화 기조 속에 한미자유무역협정 재협상(Renegotiation)에 따른 통상압박 위험 또한 지속적으로 제기되어 왔다.¹⁶⁾ 트럼프 행정부는 외교 정책의 목적과 전략이 전임자들과는 확실히 달랐다. 기존 체제와는 확실히 거리를 두는 것으로 성공한 사업가이긴 하지만 기성 정치와는 동떨어진 그의 성향이 잘 드러나고 있다.¹⁷⁾ 즉, 대학교육을 이수하지 않은 국민이 전체의 약 70%를 차지하고 있고 전체 인구에서 백인의 비중이 약 75%인 미국의 인구 사회적 현실을 고려해 볼 때, 트럼프로 상징되는 반기성정치와 반세계화의 결합이 미국의 무역과 이민 정책 변화 방향성을 예측하기 어렵게 만들고 있다(서정건, 2017).

이미 여러 사례에서도 드러났듯이 기존에 체결된 협정을 손보고자 했던 만큼 이는 예견된 수순이었다. 핵심은 역시나 관세율이 조정될 것이라는 의견이 많았다. 재협상에 앞서 제조업 부문 관세율 각각 50% 인하, 1차 산업과 제조업 부문 전체 관세율을 각각

14) Ibid., 55면

15) 서정건(2017), 트럼프 시대의 한미FTA: 지속과 변화를 중심으로, 한국협상학회 하계논술회, 7면.

16) 정재원(2017), 한미 FTA 재협상이 총생산성에 미치는 효과, 한국경제연구원, 8면.

17) Kim, Dongsoo(2018), A Systematic Analysis of the Early Trump Foreign Policy: Implications for Northeast Asia and the Korean Peninsula, The Korean Journal of Security Affairs, 23-1

50% 인하, 제조업 부문 완전 철폐, 1차 산업과 제조업 부문 전체 관세율 완전 철폐를 시나리오로 제시했다. 미국은 대 한국 무역적자를 문제 삼아 한미 FTA 재협상 혹은 종료를 요구했으나 실제로 보호무역주의 확대가 미국의 대 한국 무역적자 해소로 이어질지는 미지수이며, 이는 양국 간 보호무역주의 확대가 양국 총생산성에 미치는 부정적인 효과를 간과한 것도 있다. 그러나 미국에서는 산업경쟁력 약화의 여러 가지 요인들 중 특히 노동생산성 감소에 따른 미국의 전반적인 생산성 저하를 우려하고 있다(정제원 2017).

트럼프 대통령은 주로 백인 노동자 계층의 지지를 받아 당선됐다. 트럼프 대통령의 정책 기조를 감안하면 어렵지 않게 추론할 수 있다. 이에 버락 오바마 행정부 막판부터 미국은 미국에 본사를 두고 있는 업체들을 대거 본토로 불러들였다. 이를 통해 법인세 인하, 세제 감면 등의 혜택을 제공하면서 본국으로 회귀하는 기업이 많아지고 제조업 분야의 일자리가 창출되고 있다(홍준표, 2016). 노동시장성을 중요하게 생각하고 있는 만큼, 기존 업체들을 최대한 불러들여 자국에서 물품을 생산하고 이를 통해 가치 창출에 나서겠다는 의도다. 미 노동통계청의 미국 다요인 생산성 성장률(US Multi-factor Productivity growth) 통계에 따르면, 최근 지속적으로 낮은 생산성 증가율을 보이다가 2016년에는 국제금융위기 이후 처음으로 마이너스 성장을 보인 것으로 알려졌다(정제원 2017).

트럼프 행정부는 동맹국들에게도 관세 부담을 통한 압박을 계속했다. 유럽연합 회원국들도 이를 피해가지 못했으며, 한국도 해당 문제에서 자유로울 수 없었다. 트럼프 대통령이 이끄는 미국은 통상교역 부문에서 확실한 우위를 점하고자 했다. 기존 무역에서 오는 손해가 만만치 않다며, 오바마 전 대통령 때 체결한 자유무역협정을 통해 미국이 손해를 보고 있다고 역설했다. 이에 유럽연합과 한국까지 기존 우방국들은 물론이고 교역이 가장 많은 중국과의 관세 문제도 직접 거론했다. 이를 통해 미국이 무역에서 우위를 점하는 것이 이익이라는 관점을 내놓았고, 자신이 국익에 도움이 되는 행동을 통해 다음 대선에서 연임에 성공하기 위한 방책으로 해석된다. 특히나 다자 무역 체제에 대한 회의적인 입장을 끝까지 견지했다.¹⁸⁾ 오히려 다자체제보다는 단독체제에 좀 더 의존하는 모습이다(Kim, 2018). 그러면서도 트럼프 대통령은 “고립주의정책이라 믿지 않는

18) Shawn Donnan(2017), Globalisation marches on without Trump, Financial Times.

<https://www.ft.com/content/d81ca8cc-bfdd-11e7-b8a3-38a6e068f464> (접속일자, 2019.12.28.)

다”며 “공정한 정책이라 생각한다”는 입장을 밝혔다(Donnan, 2017). 트럼프 대통령은 한국의 문재인 대통령을 만나면서 본격적으로 한미자유무역협정 개정을 언급했고, 이듬해 2018년 내에 새로운 자유무역협정이 체결된 것이다.

3. 자동차 산업 관련 개정

1) 한국 자동차 산업 개황

한국의 자동차 산업은 1997년 금융위기(IMF Crisis) 이후 재편됐다. 당시만 하더라도 과잉 생산된 측면이 없지 않았고, 이로 인해 산업구조의 조직개편이 불가피했다.¹⁹⁾ 자동차 산업을 주도하던 현대자동차가 업계 2위인 기아자동차를 인수했고, GM과 르노가 각각 대우자동차와 삼성자동차를 합병했다. 이로 인해 국내 자동차 시장에는 현대자동차그룹이 압도적인 점유율을 보인 가운데 GM대우, 르노삼성, 쌍용이 가장 많은 자동차를 생산 및 판매하게 됐다. 그 중에서도 현대자동차는 국내 시장의 70% 이상을 차지하면서 한국 자동차 시장에서 독보적인 입지를 구축했다(Lee, 2007).

자동차 산업의 경쟁력 향상의 원인으로는 외환위기 이후의 성공적인 구조조정, 생산·품질관리 체계의 효율성 향상도 기여했다. 또한 지속적인 연구개발 투자로 인한 기반기술의 개발력 강화와 수요에 맞는 차종개발의 확대, 디자인의 연구는 한국 자동차 산업의 강점 중 하나이고, 이는 수출 및 내수시장 확대에 대한 다변화된 마케팅 능력을 확보하고 있음을 말해준다(이명순, 2013).

그러나 2005년에서부터 국내 자동차 업체들의 미국 시장에서의 점유율이 크게 줄었다. 2005년 들어 성장률이 전년 대비 13.9%가 떨어지면서 큰 타격을 입었다. 더군다나 미국은 자동차 부문에 있어 한국에게 가장 큰 판매처다. 즉, 미국 시장에서의 부진은 곧 기업 수익에 지대한 영향을 미칠 수밖에 없었다. 반면 수입은 늘어나면서 국내 자동차 업체들의 생존이 어렵게 됐다(Lee, 2007). 한국 자동차가 미국에서 큰 이익을 누린 이전에는 미국과 일본 업체들보다 가격경쟁에서 유리한 측면이 크게 작용했다. 이후 경쟁력 확보가 쉽지 않았다.

기존 FTA를 통해서도 미국산 자동차는 한국 시장에서 8%의 관세 절감을 통해 7.4%의 가격경쟁력을 갖게 됐다. 미 자동차 업체들은 한국까지 시장을 넓힐 수 있었다. 한국

19) Lee, Ju-yeon(2007), Effects of KORUS FTA on Korea's Automotive Industrial Structure and Its Implications, 18면.

에게도 기회가 됐다. 수출량을 늘릴 통로를 확보하게 됐다. 게다가 미국은 NAFTA를 체결하고 있고, 미국을 넘어 북미가 한국산 자동차에 대한 수요가 높은 곳이다. 즉, 한미 FTA는 관세율 인하와 조세제도 합리화를 통해 시장접근성을 높여 한국산 제품의 대미 수출 증가를 초래한다. 또한, 한미 FTA는 한미 자동차 산업의 개방적 조달의 확대를 촉진할 뿐만 아니라 양국의 자동차 제조사들이 기반을 두고 전문화되고 국제화되고 부품 산업을 확대하는 다른 나라들과의 무역을 증진시킬 수 있는 기회를 창출한다.(Lee, 2007).

2) 한미자유무역협정 평가

기존 협정에서 자동차 분야의 협상 결과는 한국에 이익이라는 평가가 많았다. 이후 재협상을 통해 자동차 분야 협상의 결과는 상당한 이익의 균형을 이룬 것으로 평가된다. 하이브리드 자동차를 제외한 모든 차량에 대해 한국은 즉시 관세를 철폐하는 반면, 미국은 차종에 따라 즉, 3년, 10년으로 단계적으로 철폐하기로 합의했다. 미국의 관세양허를 끌어내기 위해 한국은 국내세제, 기술기준, 안전기준에서 미국의 요구를 상당부분 수용했고, 자동차에만 적용되는 분쟁해결제도와 자동차작업반 구성에 합의했다.²⁰⁾

트럼프 행정부는 과거 자동차와 철강 산업의 영광을 누리던 미 중서부 지역의 열광적인 지지를 받았으며, 트럼프 대통령은 자신에 대한 열렬한 지지에 대한 보답으로 제조업의 부흥을 통한 일자리 창출에 모든 역량을 쏟고 있다. 일자리 창출의 일환으로 재검토된 것이 자유무역협정이며, 트럼프 행정부는 기존의 자유무역협정이 불공정하다는 것을 지속적으로 강조해왔다.²¹⁾ 즉, 한미 FTA를 포함한 기체결된 FTA에 대한 재협상은 불가피하며, 제조업체들의 미 본토 귀환이 시작된 점을 감안하면, 자동차 분야를 포함한 제조업 쪽의 개정을 피하긴 어려웠다.

미국은 한미 FTA 체결 이전부터 한국과의 자동차 교역에 불만을 보였다. 미국 업계는 기본적으로 약 73.1만대에 달하는 자동차를 미국에 수출하면서도 한국시장 외제차 점유율은 겨우 2.7%에 이르는 것에 불만을 표시했다. 미국 자동차 무역정책위원회(Automotive Trade Policy Council)는 자동차산업이 그 동안 자유무역에 대한 끊임없는 지

20) 최병일(2009), 한미FTA 재협상 가능성과 비준 전망, 通商法律 2009-6, 193-222, 204면.

21) 정재호, 임소희(2017), 한미 FTA 재협상 현안 쟁점에 대한 경제적 검토, 한국협상학회 하계논술대회, 18면.

지를 해왔지만 과거의 경험에 비추어 볼 때 한미 FTA가 한국의 인위적이고 불투명한 무역장벽을 해소하는데 그 역할을 다하지 못하여 동 협상이 미국의 일방적인 시장개방만을 유발할 가능성에 대해 염려를 보인 바 있다.²²⁾

한미 FTA 발표 이전인 2011년 자동차(부품 포함) 대미 수출금액은 136억 달러 수입금액은 8억 달러, 무역수지는 123억 달러 흑자였으며, 2015년 수출은 239억 달러로 5년차 자동차 수출 금액은 75% 성장하였다. 단, 이 기간 동안 수출 금액 증가분은 한미 FTA 효과와 무관(미국 측 자동차 관세율 2.5% 5년 유예, 2016년부터 관세 자유화)하다. 따라서 일부 부품(즉시)을 제외하면 FTA 효과와 관계없는 자연증가율로 간주된다. FTA 효과가 본격화되는 2016년 수출 실적은 오히려 전년보다 감소(-20달러, -15%, 부품 포함)하여 뜻밖의 결과로 귀결되었다. 2016년 한국의 대미 자동차 수출은 대미 총수출의 33%로 2위인 전기전자 품목의 거의 2배에 달하며, 2016년 무역수지 흑자 총액의 88%를 차지할 정도다.²³⁾

기존 FTA에서 자동차 산업은 협상하기 쉽지 않은 부분이었다. 미국은 3,000cc 한국 차량에 대해 2.5% 관세 인하에 합의했고, 3년 동안 더 큰 한국 차량에 대한 관세를 단계적으로 폐기하기로 했으며, 또한 10년 동안 한국의 경차 수입에 대한 25%의 관세를 철폐하기로 했다. 반면 한국은 미국 자동차 수입 시에 7%의 관세를 철폐하고 엔진 변위 세금 제도를 개정하기로 했으며, 3년 동안 자동차에 부과되는 소비세를 10%에서 5%로 낮추고 세금이 적용되는 자동차의 수를 줄이기로 결정했다. 미국 측에서는 협상 때부터 자동차 부문에 관한 합의에 불만을 보였다. 결국 재협상을 통해 5년 동안 2.5%의 관세를 유지하기로 했으며, 한국은 미국 수입 차량에 대한 관세를 8%에서 4%로 낮추는데 전격 동의했다. 5년 이후에는 관세를 완전히 폐기하기로 했다. 최종적으로 한국은 미국서 제조된 차에 대한 관세를 없애기로 했으며, 한국 차는 미국에서 판매될 시 스냅백 조항(Snapback Clause)²⁴⁾이 삽입됐다(Lee, 2014).

22) 최경수, 김유찬, 장근호(2007), 한미 FTA 협상과 자동차세 개편방향, 조세학술논집 23(1), 155-189, 175면.

23) 백일(2017), 한미 FTA 재협상론 대응 수단과 트럼프 보호무역주의의 향방, 국제지역연구 제21권 3호(2017), 17면.

24) 협정 의무를 이행하지 않았을 시, 협상 이전의 상태로 되돌린다는 조항.

IV. 한미자유무역협정 개정이 한국에 미치는 영향

1. 한국 산업 전반에 미치는 영향

양국의 상품양허를 살펴보면, 미국 측에서 가장 민감하게 생각했던 품목은 자동차로써 이는 미국의 자동차 시장이 매우 크고, 우리의 자동차 수출에 비해 수입이 상대적으로 매우 작기 때문이다. 미국 측에서는 승용차의 경우 유예기간 4년 후 5년차에 관세를 완전히 철폐하며, 화물차에 대해서는 발효 후 7년차까지 현재의 관세율을 유지한 후 점차 인하하여 10년차에 완전한 관세철폐를 합의하였다. 이후 승용차에 적용되는 관세를 발효 4년차까지 기준관세를 4%로 인하여 적용하다가 발효 5년차 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐하였다. 화물차의 경우에는 미국산 한국산 화물차에 대해서 2018년 12월 31일까지는 25% 관세를 적용하다가 2021년 1월 1일부터 관세를 완전히 철폐하기로 하였다. 중요한 점은 실질적으로 자동차에 대해서 양국의 관세가 철폐된 시기는 2016년 이후라는 점이다. 관세가 완전히 철폐된 이후에는 한국산 자동차의 대미 수출이 오히려 감소하고 있으며 오히려 미국산 자동차의 수입이 증가하여 무역수지의 폭이 감소하고 있다. 이는 일방적으로 자동차 산업에 있어서 한국이 유리하다고 보기에는 한계가 있음을 알 수 있다(안태진, 2018).

한국 입장에서 가장 큰 이득은 미국이 부과하는 25%의 철강 관세를 면제받은 것이다. 반면 미국 정부의 농축산물 추가 시장 개방 요구와 미국산 자동차 부품 사용 요구도 수용하지 않았다. 국내 자동차 업계에서는 미 자동차 부품 수용 요구에 응하지 않은 것에 안도하는 분위기다(김문태, 2018). 반대로 우리의 민감 품목인 농산물에 대해서는 관세 양허를 제외하거나, 현행관세를 유지하거나 계절관세를 도입하는 등의 방식으로 보호하였고, 특정 품목의 경우에 15년 이상의 관세철폐기간을 두는 등 유치산업인 국내 농산업을 보호하려는 장치를 마련해 두었다(안태진, 2018).

<표 1> 한미 FTA HS code 품목별 교역량²⁵⁾

구 분	2010		2012		2014		2016	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입	수출	수입
제17부 (차량·항공기·선박과 수송기기 관련품)	102,105	14,230	109,934	15,100	113,871	18,349	98,232	21,328

<표 2> 한미 FTA 시장점유율 변화²⁶⁾

구 분	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
제17부	0.0477	0.0498	0.0530	0.0574	0.0663	0.0700	0.0702	0.0775	0.0796	0.0729

<표 3> 한미 FTA 제17부 무역구조변화²⁷⁾

제17부	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
시장점유율	0.0574	0.0663	0.0700	0.0702	0.0775	0.0796	0.0729
비교우위지수	1.0758	1.2099	1.5980	1.6093	1.6573	1.7411	1.7435
무역특화지수	0.7554	0.7747	0.7585	0.7557	0.7224	0.6756	0.6432

한미 FTA 발효 이후 한국산 물품의 HS code 품목별 시장점유율의 변화를 살펴보면 시장점유율이 2012년 발효 전과 발효 후에 크게 눈에 띄는 변화가 없는 품목이 있지만, 2012년 발효 이후 시장점유율의 상승을 보이고 있는 품목들도 있다. 이는 미국 전체 수입에서 한국산 물품이 차지하는 비중이 FTA 발효 이후 증가했다는 것을 의미한다. 이러한 시장점유율의 증가는 FTA 발효 이후 한국산 물품으로의 무역전환이 일어났다는 것을 의미하며, FTA의 기대효과 중 무역전환효과가 발생했다고 판단할 수 있다(안태건, 2018).

25) 안태건, 김성룡(2018), 한미 FTA 발효 후 무역구조 변화에 대한 분석, 통상정부연구 제 20권 제1호(2018. 3. 31), 31면.

26) Ibid., 33면.

27) Ibid., 35면.

2. 자동차 산업에 미치는 영향

한미 FTA 체결 당시 오바마 대통령은 대선 후보 시절부터 자동차 부문의 협상 결과에 문제가 있음을 여러 차례 지적한 전력이 있었다. 이와 더불어 당시 미국 자동차 업체들은 2008년 금융 위기로 인하여 회생 여부가 불투명할 정도의 피해를 입고 파산 위기에 처해 있었다. 따라서 자유무역을 추진하면서도 교역 결과 자체의 상호성과 공정성을 강조하는 무역정책 기조를 천명해 온 오바마 행정부는 의회 비준을 추진하기에 앞서 한미 간 자동차 무역의 불균형을 조정하고자 하는 의도를 가지고 한미 FTA에 접근하였다. 오바마 행정부가 주도한 한미 FTA 협상 결과가 발표되자 미국의 자동차 산업계는 환영 의사를 밝히며 한미 FTA에 대한 지지 의사를 표명하였다. 재협상을 거치면서 한미 간 자동차 무역의 불균형에 대한 불만이 일정 부분 해소됐기 때문이다(이슬희, 2017).

한미 FTA를 고려하지 않고 국내 경제적 논리로만 본다면 우리나라의 자동차 관련 절대적 세부담과 취득·보유·이용단계의 세금 배분이 이론적·현실적 그리고 국제적 기준에 비추어 볼 때 매우 심각한 괴리가 있다고 보기는 어렵다. 최초 FTA 체결 전, 가격 기준의 과세는 국산차 그리고 수입차 중에서는 미국차에게 유리하고 누진과세를 하면 더욱 그러한 경향이 있다. 따라서 수입차 시장을 국산차 시장과 구분된 시장으로 보면 수입차 시장에서 미국이 관세철폐 후 가격기준에서 유리해진다.

재협상의 주요 요인으로는 이른바 2.5%의 관세효과에 대한 과도한 기대(자동차 시장에서는 통상 10% 전후의 가격 충격 또는 마케팅 효과가 유효)의 한계, 자동차 보호 무역주의 일환으로 현지 생산 증대 압력, 동기간 동안 GM 크라이슬러 등 미국 유력 자동차 업체의 몰락과 세계 불황 등의 복합 영향을 꼽을 수 있다. 한편 미국 측의 대한민국 자동차(부품 포함) 수출은 2011년 8억 달러에서 2015년 16억 달러로 5년 만에 102%의 폭발적인 성장을 기록하였다(백일, 2017).

한국 정부는 국내 자동차산업의 미국 픽업트럭 시장 진출 포기과 미국에 대한 비관세장벽 완화를 수용했다. 잠재적 손실이 큰 것으로 보이지만, 미국의 안전기준을 충족하는 차량의 국내 수입이 현 수준인 25만 대에 미달하고 픽업트럭을 미국에 수출 중인 국내 기업이 없는 상황에서 우리에게 큰 압박이 될 것이라 평가하기는 다소 어렵다. 국내 자동차 산업의 경우 비관세장벽 일부 완화에 대한 피해액을 추정하기 쉽지 않은 상황이지만, 미국의 수입 쿼터나 세이프가드 등 무역구제 조치 가능성에 대비해 피해정도와 미국 자동차산업의 수혜정도를 서둘러 산출해 놓는 것이 유리해 보인다(김문태,

2018). 다만 승용차의 경우 발효 4년이 지나면 양국 모두 관세를 철폐하기로 합의했기에, 이번 개정 협상을 통해 이를 되돌리는 합의는 도출되지 않았다.²⁸⁾

종합해보면, FTA의 내부적인 변수보다는 외부 변수가 더 많았다. 미국 자동차 업계의 불황이 시작됐고, 이미 금융위기를 통한 미 제조업이 설자리를 잃은 탓이 크다. 개정을 통해 미국에 양보한 부분이 있다 하더라도 이미 점유된 시장 상황과 가격 차이를 고려한다면, 미국에 유리한 협정이라 보기 어렵다. 오히려 국제경제악화로 시장 상황이 크게 변화하면 한국에게 다소 유리했던 부분을 수정했다는데 의미가 있다.

V. 결 론

한미 FTA의 발효 효과가 양국의 전체교역량을 늘리는데 기여했지만, 수입보다는 수출 증가에 그 효과가 크다고 판단된다. 우리의 주력 수출 상품인 자동차의 경우 한미 FTA의 발효효과의 영향을 받아 수출 강세를 나타내는 것으로 나타났다. 하지만 관세가 완전히 철폐된 2016년 1월 1일 이후에 오히려 무역수지의 폭이 감소하는 것으로 나타나고 있다(안태건, 2018). 트럼프 대통령은 한미 FTA 재협상이 완료된 이후 트위터를 통해 만족감을 표했다.²⁹⁾

트럼프 행정부는 한미 FTA 재협상을 통해 원칙적으로는 소기의 성과를 달성했지만 실제 재협상을 통해 이익을 얻었다고 판단하긴 어렵다. 그러나 국제무역지속개발센터(International Centre for Trade and Sustainable Development)에 따르면, 기존 조건이 6년 동안 충족되지 않았고, 포드와 GM도 지난해 대한민국 수출량이 각각 1만대 미만에 그쳤다고 밝혔다.³⁰⁾ 트럼프 행정부는 이번 재협상에서 철강과 자동차 품목에 대한 보다 강력한 원산지 규정을 추진한 것으로 알려졌다(Whiting, 2018). 또한 연간 제조사별 50,000대까지 미국 자동차 안전기준통과를 그대로 적용하기로 한 것은 미국 자동차의 연간 수입물량이 20,000대 수준인 점을 감안하면 실질적인 의미는 당장 없는 것으로 판단된다(강문

28) 강문성(2018), 한미 FTA 개정협상에 대한 평가와 시사점, KU-GSIS Policy Brief, 고려대학교 국제대학원, 6면.

29) Donald Trump(2018),

출처 : [<https://twitter.com/realdonaldtrump/status/979028987858112512> (접속일자 2018. 12. 28)]

30) Whiting, Tori K(2018), Analyzing the Renegotiated U.S.-Korea Free Trade Agreement(KORUS), 5면.

성, 2018). 즉, 개정협상을 통해 마련된 내용을 감안하더라도 막상 미국이 국내의 자동차 시장에서 많은 판매를 기록할지는 불투명하다.

하지만 픽업트럭 부분에 관한 관세철폐를 20년 더 유예한 것은 국내에서 미국으로 픽업트럭 시장 진입을 노린 업체에게는 타격이 예상된다. 아무래도 협상하는 과정에서 다른 산업군과 품목에 대한 교섭에 나선 결과 미국의 의도에 맞춰주는 부분이 필요했던 만큼 달리 방법이 없었다.³¹⁾

선행연구를 통해 일찌감치 드러났듯이 한국에서 미국산 자동차가 차지하는 비중은 그리 많지 않다. 독일산 자동차가 수가 점증하는 가운데 미국산 자동차가 국내 시장에서 설자리는 그리 많지 않다. 즉, 미국이 주도한 이번 한미 FTA 재협상은 정작 한국 입장에서서는 그리 큰 손실이 아닐 수 있다. 그 동안 국내의 자동차 기업들이 미국 시장에서 많은 이점을 누린 것을 감안할 경우 한국이 이번 재협상에서 택한 양보는 그리 우려할 만한 수준이 아니다. 오히려 국내 자동차들이 여전히 미국 시장에서 나름 자리를 잡고 있음을 감안한다면, 적어도 자동차 산업군에서 안게 되는 손실은 사실상 없다고 봐도 무방하다.

단기적으로 미국의 성장세 확대를 기회로 활용하고 국내 산업의 경쟁력 제고 방안 마련, 미국과의 통상 마찰 대비, 금융시장 불안정성 확대에 따른 대응책 마련 등이 필요하다. 첫째, 미국 경제의 성장세와 수요 확대에 대비하여 미국 시장에 보다 적극적인 진출 전력을 마련할 필요가 있다. 둘째, 미국의 제조업 리쇼어링 확대에 대비하고 기업 간 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상되는 분야에 대한 경쟁력 향상 방안을 마련해야 한다 (홍준표, 2017).

본고에서는 자동차 산업을 중심으로 하는 한미자유무역협정 재협상에 대해 언급했다. 총론적인 측면에서 자동차 산업에서 언급했지만, 자동차 산업에서도 세부적인 분야와 상황에 맞는 검증과 연구에 돌입하지 못했다. 부품의 종류와 여러 기준에 의거해 심층적인 접근을 하지 못한 것은 본 연구의 한계다. 개정협상이 완료된 지금 많은 연구자들이 이에 대해 연구할 것으로 보이며, 해당 논문에서는 개정협상 이후 자동차 산업에 대한 전반적인 효과를 제시했다는데 의미를 둔다.

31) 픽업트럭에 대한 관세철폐 기간을 유예했으나 농산물 분야가 배제된 부분은 국가적으로 볼 때 이익으로 평가된다. 농산물 분야가 한국에 좀 더 민감한 산업군임을 감안하면 서로가 지킬 부분은 잘 지킨 개정협상으로 이해된다. (참조 : 강문성(2018), 한미 FTA 개정협상에 대한 평가와 시사점)

참 고 문 헌

· 국문 논문

- 강문성(2018), 한미 FTA 개정협상에 대한 평가와 시사점, KU-GSIS Policy Brief, 고려대학교 국제대학원
- 김문태(2018), 한미 FTA 개정협상에 대한 평가 및 영향 분석 : 철강·자동차산업을 중심으로
- 김정곤(2006), 한미 FTA의 내용과 도서관 분야의 대응 방향, 도서관문화
- 나도성, 윤영호(2011), FTA환경 하의 수출성과결정요인에 관한연구, 무역학회지 제36권
- 배성호(2012), NAFTA의 ISD 분쟁사례를 통한 한미 FTA의 ISD 시사점 및 대응방안, 통상정보연구 제14권 2호(2012. 6. 27)
- 백일(2017), 한미 FTA 재협상론 대응 수단과 트럼프 보호무역주의의 향방, 국제지역연구 제21권 3호
- 서정진(2017), 트럼프 시대의 한미FTA: 지속과 변화를 중심으로, 한국협상학회 하계논술대회
- 안태진, 김성룡(2018), 한미 FTA 발효 후 무역구조 변화에 대한 분석, 통상정부연구 제20권 제1호(2018. 3. 31) 25-46
- 이병순(2013), 한·미 FTA 이행과 한국자동차 산업 : 기대효과 및 대응방안
- 이슬휘(2017), 한미 FTA 협상 과정 연구 : 자동차 부문 재협상을 중심으로
- 정재원(2017), 한미 FTA 재협상이 총생산성에 미치는 효과, 한국경제연구원
- 정재호, 임소희(2017), 한미 FTA 재협상 현안 쟁점에 대한 경제적 검토, 한국협상학회 하계논술대회
- 최경수, 김유찬, 장근호(2007), 한미 FTA 협상과 자동차세 개편방향, 조세학술논집 23(1), 155-189
- 최병일(2009), 한미FTA 재협상 가능성과 비준 전망, 通商法律 2009-6, 193-222
- 홍준표(2016), 트럼프 당선이 한국 경제에 미치는 영향, 현대경제연구원, 16-44호

한미자유무역협정 개정이 한국에 미치는 영향 : 자동차 산업을 중심으로

· 영문 논문

- Kim, Dongsoo(2018), A Systematic Analysis of the Early Trump Foreign Policy: Implications for Northeast Asia and the Korean Peninsula, The Korean Journal of Security Affairs, 23-1
- Lee, Dae-hee(2010), KORUS FTA and Intellectual Property Protection in Korea, The Asian Business Lawyer 5권0호, Korea University Legal Research Institute
- Lee, Ju-yeon(2007), Effects of KORUS FTA on Korea's Automotive Industrial Structure and Its Implications,
- Lee, Jung-hyun(2014), Analysis of the KORUS FTA: The Application of Two-level Game Theory to Renegotiation
- Whiting, Tori K(2018), Analyzing the Renegotiated U.S.-Korea Free Trade Agreement(KORUS),

· 검색 자료

- Donald Trump twitter(2018), <https://twitter.com/realdonaldtrump/>
- Financial Times(2017), Globalisation marches on without Trump, <https://www.ft.com/content/d81ca8cc-bfdd-11e7-b8a3-38a6e068f464>
- Vox(2018), Trump's new trade deal with South Korea, explained, <https://www.vox.com/2018/9/24/17883506/trump-korea-trade-deal-korus>

· 기타 자료

- 외교통상부(2011), 『한·미 FTA 상세 설명자료』

<국문초록>

트럼프 행정부의 출현으로 한미자유무역협정 개정협상은 불가피한 수순이었다. 도널드 트럼프 대통령은 미국 우선주의를 표방하면서 거대 자유무역협정과 각 국가들과 체결한 FTA를 손보겠다고 공언했다. 그 중 한미자유무역협정도 포함되어 있었다. 트럼프 대통령은 후보 시절부터 한미 FTA에 대한 불만을 표출했다. 트럼프 대통령은 자동차와 철강 등을 주요 산업군으로 삼는 중서부지역에서 많은 지지를 보낸 만큼, 관련 직군을 중심으로 하는 개정협상의사를 내비쳤다. 또한 오바마 행정부 막판에 제조업체들이 미 본토로 귀환하면서 자동차 분야를 포함한 제조업 쪽의 개정협상을 피하긴 어려웠다.

그 동안 한국 자동차 산업은 FTA를 통해 미국 시장 진출을 가속화했다. 무역수지를 보면 한국은 2012년부터 2014년까지 매년 무역수지 흑자가 크게 증가했다. 체결 당시 극심한 반대 여론에 부딪혔던 것과는 반대로 물품 교역에서의 성과는 발효 이후 최근까지 성공적이었다고 평가할 만하다.

자동차 부문 협상을 통해 미국은 특정 자동차 부문에 대한 관세철폐를 유예하면서 자국 산업을 지키고자 했으며, 보다 강력한 원산지 규정을 추진했다. 그러나 한국에서 미국산 자동차의 판매가 뚜렷하지 않은 점을 감안하면 막상 자동차 산업에서 한국이 본 피해는 미비하다. 무엇보다 한국에 민감한 농산물 분야가 협상의 큰 틀에서 배제된 것을 감안하면, 이번 개정협상을 통해 한국에 이익이라는 평가가 지배적이다.

주제어 : 한국, 미국, 한미자유무역협정, 도널드 트럼프, 자동차

<Abstract>

The Effect of the Amendment to the KORUS Free Trade Agreement on Korea : Centering on the Automobile Industry

*Lee, Jae-seung**

With the advent of the Trump Administration, the revision of the KORUS Free Trade Agreement was inevitable. U.S. President Donald Trump insisted 'America First' and declared that he would exit the mega FTA and improve the FTA with countries. President Trump has given a lot of support in the Midwest, which uses automobiles and steels as major industrial groups, and has hinted at renegotiation. Also, with manufacturers returning to the U.S. mainland at the end of the Obama Administration, it was difficult to avoid any revision negotiations by the manufacturing sector, including the automobiles.

Meanwhile, the Korean auto industry has accelerated its entry into the United States market through the FTA. According to the balance of trade, Korea's trade surplus increased sharply every year from 2012 to 2014. Contrary to strong opposition at the time of signing the deal, it is fair to say that achievement in the trade of goods has been successful until recently since its inception.

Through automobile negotiation, the U.S. sought to protect its industry by suspending tariff removal on certain auto sectors, and pushed for stronger rule of origin regulations. Given that the sale of U.S. cars in Korea is not clear, however, the damage Korea has seen in the auto industry is minimal. Most of all, considering the fact that Korea's sensitive agricultural sector has been excluded from the negotiation table, the revision would benefit Korea.

Keywords : United States, Korea, KORUS FTA, Donald Trump, Automobile

* Ph.D. candidate, International & Area Studies, Graduate School of International Studies, Pusan National University

