

[FTA FOCUS]

자동차산업의 FTA 활용 확대 방안



김태년 한국자동차산업협회 상무

우리나라는 OECD국 중 FTA를 가장 활발하게 체결하고 있는 국가 중 하나이다. 게다가 세계에서 미국, EU, 중국, ASEAN 등 거대경제권 모두와 FTA를 체결한 유일한 국가이다. 한국은 자동차 수출의 76%가 이들 FTA 체결국들과 이루어지고 있다. 자동차업계의 경제영토가 그만큼 확대된 것이다.

그러나 경제영토의 확대가 바로 수출 확대로 이어지는 것은 아니다. 기업들이 기회를 잘 활용하여 새로운 비즈니스 기회를 만들어내어야 한다. 그런데 FTA는 결국 경쟁력 여하에 따라 상대국의 경제여건에 따라 상당한 효과의 차이를 보이는 건 사실이다.

특히 자동차 생산국과의 FTA는 산업의 경쟁력에 따라 그 효과가 결정되는 양상을 보이고 있다. 예를 들어 미국과 EU와의 FTA는 수출보다 수입증가에 보다 크게 기여하였다.



미국과의 FTA는 2012년 발효되면서 우리나라의 관세가 즉시 절반 (8%→4%)으로 인하되어 당해 연도 미국산 승용차 수입이 98.0% 증가하였고 2015년까지 248.7% 늘었다. 국산 승용차의 수출도 같은 기간 101% 늘어났지만 관세(2.5%)철폐가 2016년 이루어져서 그 증가분은 FTA 효과라고는 볼 수 없다.

EU와의 FTA는 2011년 발효되면서 양측이 동일한 기간(3~5년)에 걸쳐 승용차 관세(한국 8%, EU 10%)가 철폐되었지만 우리의 승용차 수출은 지난 5년간 47.9% 증가한 반면, 수입은 300.7%나 증가하였다. 그 결과 EU와의 자동차 교역은 2014년 8월을 기점으로 무역역조로 전환되었다.



이와 달리, 자동차 순수입국의 경우에는 FTA 체결을 통해 우리의 일방적인 수혜가 가능하였다. 칠레, EFTA, 페루, 콜롬비아, 호주, 뉴질랜드 등은 자국 자동차산업이 없기 때문에 거의 대부분을 수입에 의존하고 있어 관세율 인하에 따라 수출증대 효과를 톡톡히 보았다. 최근 이들 국가로의 수출감소는 주로 글로벌 경기침체에 따른 영향이라고 하겠다.

반면 관세인하에도 불구하고 비관세장벽을 높일 경우 FTA 효과는 크게 약화되었다. 특히 ASEAN의 경우 일부 국가(필리핀, 인도네시아)가 관세를 5% 이하로 인하하였지만 최대 125%에 달하는 내국세를 수입차에 대해 차별적으로 부과하면서 관세인하를 무색케 하였다.

아울러 FTA 상대국이 우리의 경쟁국과 FTA를 체결할 경우 FTA 효과가 상쇄되는 측면도 간과할 수 없다. FTA는 경쟁국 보다 앞서서 체결함으로써 시장 선점효과가 있고 그 효과는 경쟁국이 FTA를 체결하기 전까지 유효하다고 볼 수 있다. 그래서 일본은 우리나라가 FTA를 체결한 국가를 중심으로 우리에게 바로 뒤이어 FTA를 체결하고 있다.

자동차업계가 희망하는 향후 FTA 추진 대상국은 남미와 아프리카의 중소규모 자동차 수요국가들이다. 이들 국가들은 대부분 높은 관세율(27~135%)을 유지하고 있어 우리의 수출에 근본적인 어려움이 있는데다, 일본업체가 현지생산을 통해 시장점유율을 늘려나가고 있고 EU는 이들과 FTA 체결을 확대하고 있어 우리의 입지가 갈수록 약화되고 있기 때문이다.

아울러 기 발효된 FTA 중 자동차부문의 개방도가 매우 낮은 인도, 중국 및 일부 ASEAN 개별국가에 대해서는 FTA 협정내용의 업그레이드를 추진할 필요가 있다. 또한 멕시코, GCC 등과는 중단된 FTA 협상을 조속 재개하여 우리의 수출확대 기회를 더욱 넓혀야 하겠다.



