

2. 韓·EU間 通商 現況과 課題

○ (최근 EU의 대외 통상정책 및 현안)

- 일면 경제협력 확대 희망, 일면 수입규제 강화의 양면적 정책
- 일반특혜관세(GSP)의 縮小와 반덤핑 규제 強化로 輸出에 부정적

○ (주요 통상 쟁점 사항)

- EU의 자의적인 반덤핑 규제의 남발
- 한국의 자동차 시장 개방압력 및 한국산 자동차에 대한 반덤핑 제소압력
- 조선업의 확장억제, 정부 보조금 금지, 저가수주 금지 등을 요구

○ (展望 및 대응책)

- EU 경기회복에 따른 수출증가와 함께, 對韓 市場開放 압력도 強化되고 있어 通商마찰이 증가될 것으로 전망
- 기업은 업계간 교류 및 협력 확대와 현지화로 반덤핑에 대응하고, 정부는 반덤핑 제도의 공정한 운용을 촉구하는 통상 외교를 강화하고 협상력을 제고해야 함

(최근 EU의 對아시아 통상정책)

- EU의 한국을 포함한 對아시아 정책은 한편으로 우리의 수출 상품에 대해 수입규제 조치를 강화하면서 다른 한편으로는 우리와의 교역 확대와 경제협력 증진을 도모하려고 하는 협력과 견제의 兩面性을 띠고 있음
 - 「新通商政策手段(NCPI)」은 규정의 적용 범위와 제소 대상을 확대했으며 개별 기업들에게도 반덤핑 제소권을 부여하는 등 공격적인 성격을 띠고 있으며, 운용 여하에 따라서는 美 通商法 301條와 같은 위력을 발휘할 수도 있음을 주목해야 함
 - 「對아시아 政策 報告書」에서 EU는 한국을 위시한 아시아와 경제협력을 강화하려는 강한 의지를 보이고 있음
 - 최근 EU 이사회는 96년 3월 최초의 EU·아시아 頂上會談 개최에 합의하였음
 - 수입규제조치는 특히 對韓 반덤핑 규제의 빈도와 강도면에서 강화되는 추세임 (95년도 들어서도 국산 VCR과 굴삭기 반덤핑 조사를 개시하였음)
- 兩面的인 EU의 통상 정책은 상황과 목적에 따라 다자간 협상과 쌍무협상을 선별 사용하는 데서도 보이고 있음
 - EU는 지난번의 美·中 지적재산권 통상 마찰과 이번의 美·日 자동차 무역 분류에서 미국이 일방적으로 압력을 가하는 쌍무협상에 근본적으로 반대 의사를 표명함
 - 美·日 자동차 무역 분류로 인한 일시적 반사 이익 보다는 장기적인 자동차 시장의 혼란을 우려하고 있음

- 「기본협력협정」 체결을 위해 5월 11일 브뤼셀에서 열린 韓·EU간 제1차 회의에서 EU는 해운시장 개방, 지적재산권 보호 등의 WTO내에서 협의중인 문제들을 포함시키고자 하였음. 또한 조선 설비 확장에 대한 억제 문제도 이미 94년 시작된 OECD 조선 협상에서 협의가 끝난 사안임

(주요 通商 이슈 및 쟁점 사항)

① 반덤핑 規制

- 87년 이후 對아시아 반덤핑 규제가 강화되어 한국(14건)은 일본(21건), 중국(20건)에 이어 EU의 제3위 반덤핑 규제 대상국이며 輸入規制는 향후에도 계속될 전망
- 반덤핑 규제 강화 이유는 아시아 상품의 수출 증가에 대해 域內 産業을 保護하고 이로 인한 실업 발생을 방지하려는 데 있음. 또한 우리나라의 對EU 수출 구조가 特定 品目を 特定 地域에 집중 수출하는 경향을 띠고 있어 EU 域內産業에 피해를 준다는 인상이 크기 때문임
- 규제 품목들이 DRAM, VIDEO 테이프, 컬러 TV 등으로 우리의 주종 수출품이라는 점에서 문제의 심각성이 있음
- 對韓 반덤핑 규제 패턴도 철강, 섬유에서 전자제품, 굴착기, 반도체로 移轉되고 있으며 향후 대상은 자동차와 조선산업이 될 것임

② 한국 자동차 市場開放 및 반덤핑 제소 움직임

- EU는 최근 우리나라의 자동차 시장 開放 壓力을 강화하고 있으며, EU에 수출되는 한국산 자동차에 대한 반덤핑 제소 움직임을 보이고 있어 대응책 마련이 시급함
- 兩地域間의 불균형적인 교역 현황이 일차적인 원인이 되고 있음. 94년 국산차는 119,534 대가 수출된 반면, 유럽산 자동차의 국내수입은 1,966 대였음
- 현대, 기아자동차의 EU시장 진출에 이어, 95년에는 대우도 1% 시장 점유율을 목표로 공격적인 마케팅을 시작하는 등, 한국차의 시장 확대 움직임이 EU 자동차 업계의 주목을 끌고 있기 때문임
- 한국의 자동차 수입관세 8%가 EU의 10%보다 낮다는 것과 최근 수입조건을 대폭 완화한 결과 유럽산 자동차 수입이 크게 증가(94년 328%, 95년 1-4월에는 작년 동기 대비 370% 증가)하고 있음을 주지시켜야 함
- 한국산 자동차의 EU 시장 점유율은 94년 약 1% 정도로 매년 10% 수준을 유지하고 있는 일본산 자동차에 비하면 EU 시장을 위협하는 수준이 아님에도 불구하고 EU는 한국이 제2의 일본이 될 것이라고 간주하며 처음부터 강력한 규제를 하겠다는 의도임
- EU측의 관심은 수입 금액보다 수량이므로 附加價値가 높은 고급차 수출에 노력해야 하며, 반덤핑 제소는 EU의 자동차 업계가 주동이 되고 있으므로 업계

간 상호 의견교환 등의 교류 강화, 업체간 기술제휴 및 現地 生産 확대 등으로 輸入 規制에 대응해야 함

③ 한국 造船業界의 設備 擴張 억제 요구

- EU는 우리측에 현재 계획하고 있는 시설 확장 이외의 추가 증설을 억제할 것과, 조선업에 대한 정부 보조금 지급 중지, 저가 수주의 금지 등 3가지 사항을 요구하고 있음
- 이에 대해 정부에서는 민간 기업의 자율적인 增設 問題에 개입할 수 없다는 입장이고, 보조금 문제는 OECD 조선협정이 올 가을 정기국회에서 비준이 되면 정부입장을 밝히겠다고 하고 있음(OECD 조선협정은 96년 1월 1일 발효 예정임)
- 우리 업체측은 한국의 조선설비 확장은 EU를 대상으로 한 것이 아니고 일본과의 경쟁을 위한 것이며 한국이 증설하지 않아도 중국이나 다른 나라가 증설할 것이라는 對應 論理로 맞서고 있음

(展望 및 課題)

- EU의 경기회복에 따른 수출증가와 더불어 주로 對韓 반덤핑 규제가 강화될 것이며 비관세 장벽 철폐와 자동차 등의 시장개방 압력도 거세질 전망이다
 - 對EU 수출은 92년 마이너스 성장에서 94년 12.8%, 올 1-3월은 전년동기 대비 50%가 증가하였으며 반덤핑 관세 부과도 작년 9 건에서 11 건으로 증가
- 단기적인 반덤핑 대응책으로는 규제를 받지 않도록 사전에 주의를 기울여야 하며 장기적으로는 現地投資에 의한 現地生産을 강화하고 域內部品 사용 비율을 높여야 하며, EFTA나 제3국을 통한 우회수출 등의 방법을 강구해야 함
 - 국내업체간 과당 경쟁을 지양하고 수출 시기, 물량의 조정 등으로 불필요한 규제의 유발을 사전에 예방
 - 수출가와 내수가의 가격 차이를 적절히 조절하고 원화 가치의 상승에 따른 환율변동에 탄력적으로 對應하여 반덤핑 조사 대상이 되지 않도록 사전에 주의
- EU의 자의적인 반덤핑 규제에 대해 EU와 UR의 반덤핑 규정중 조화되지 않는 조항이나 EU에 一方的으로 유리한 규정이 있음을 지적하고 공정한 제도 운용 등을 적극적으로 촉구하는 등 通商 外交를 強化하여야 함
 - 신규 가입국 등 EU내의 自由 貿易쪽을 지지하는 국가들에 대한 通商 外交를 전개하여 保護 貿易쪽을 지지하는 회원국들을 견제하고, 91년 이후 한국의 對 EU 무역수지 적자 폭이 계속 증가된 점을 상기시켜야 함
 - 반덤핑 조치로 불이익을 받고 있는 域內 소비자단체, 무역단체, 기타 기관에 대해 자료 제공, 활동 지원 등 연관 단체간의 민간 통상 협력을 활발히 전개

(장 민 수)