

한·중·일 FTA에 대한 일본의 입장

- 주요 쟁점과 예상 전략 -

요약

일본은 FTA협상에 있어서 기존의 소극적인 자세에서 탈피하여 TPP에 참여하는 등 적극적으로 FTA를 추진하기 시작하였다. 이러한 외중에 주요 교역상대국인 한국과 중국 간 FTA가 실질적으로 타결됨에 따라 한·중·일 FTA 협상에 대한 일본의 전략에도 영향을 미치게 되었다. 최근 한·중 양국 간 교역 비중이 중·일 간 교역 비중보다 빠른 증가세를 보이는데, 한·중 FTA 타결은 이러한 추세를 더욱 가속화할 가능성이 있다.

일본은 한·중 FTA 타결로 인해 한국의 중국시장 선점효과로 발생할 수 있는 잠재적인 손실에 대비하기 위해 한·중·일 FTA에 대해 보다 적극적으로 나설 것으로 예상된다. 또한 한·중에 비해 경쟁력 우위에 있는 자국의 제조업 부문에서의 수출 증대와 서비스를 비롯한 투자, 각종 비관세 조치의 측면에서도 일본에 한·중·일 FTA는 중요한 의미를 가진다. 일본은 한·중·일 FTA를 통해 동아시아 역내에서 자국의 정치적·경제적 입지를 강화하고자 할 것이다.

1. 머리말

일본의 통상정책은 전통적으로 자국의 민감 분야인 농업을 보호하는 동시에 강점 분야인 제조업은 시장 개방 수준을 높이는 전략을 취해왔다. 그러나 최근 일본의 무역수지 적자가 이어지고 한국 등에 비해 대세계, 대중국 수출 경쟁력이 저하되면서 통상정책의 전환을 시도하고 있다. 일본은 2002년 싱가포르와 첫 FTA를 체결한 이후 개발도상국 위주로 FTA를 체결해오다가 2013년 본격적으로 미국 주도의 TPP에 참가 선언을 하는 등 기존의 소극적인 자세에서 탈피하여 적극적으로 FTA를 추진하기 시작하였다.

한편, 한·중·일 FTA는 지난 2012년 협상을 개시한 이후 지금까지 6차례 협상을 진행했으나, 3국은 높은 수준의 FTA를 체결한다는 원칙만 합의했을 뿐 구체적인 성과를 거두지 못했다. 2014년 11월 일본에서 열린 제6차 협상에서 최근 실질적 타결을 본 한·중 FTA의 합의사항을 바탕으로 20년에 걸쳐 품목 기준 90% 이상 관세 철폐를 일본 측에 제시하였으나, 일본은 시장개방 수준이 너

무 낮다며 난색을 표하였다.¹⁾ 3국이 이번 협상에서도 무역 자유화율 목표를 설정하지 못함에 따라 한·중·일 FTA 협상 타결은 내년 이후로 미뤄질 전망이다. 그럼에도 일본은 한·중 FTA 타결로 중국시장에서 한국의 선점효과로 인해 발생할 수 있는 잠재적인 손실에 대비하기 위해서라도 한·중·일 FTA에 대해 이전보다 적극적으로 나설 것으로 예상된다.

또한 일본은 TPP에 관심을 표명한 한국과 달리 이미 TPP 협상에 참여하고 있고, RCEP 협상 및 APEC의 궁극적 목표인 FTAAP 추진에도 적극적으로 참여하고 있기 때문에 한·중·일 FTA에 대한 일본의 기조가 향후 동아시아·태평양 지역의 통상질서에 미치는 영향이 적지 않을 것이다. 따라서 본고에서는 지난 호 중국의 입장에 이어 일본의 시각에서 한·중·일 FTA에 대한 주요 쟁점 및 전략을 살펴보고자 한다.

1) 산업통상자원부 보도자료(2014.11).

〈표 1〉 일본의 EPA 체결 현황

	상대국
발효	싱가포르(2002), 멕시코(2005), 말레이시아(2006), 칠레(2007), 태국(2007), 인도네시아(2008), 브루나이(2008), ASEAN(2008), 필리핀(2008), 스위스(2009), 베트남(2009), 인도(2011), 페루(2012)
서명	호주(2014)
협상 중	TPP, EU, RCEP, 한·중·일, AJCEP 투자·서비스 협상, 몽골, 캐나다, 콜롬비아
협상 개시	터키, GCC, 한국

자료: 일본 경제산업성

주: AJCEP는 '일-ASEAN 포괄적 경제협력 협정'의 줄임말이며 2008년 상품부문에 대한 협정을 체결하고 현재 서비스 및 투자부문과 관련한 협상을 진행 중.



2. 일본의 FTA 추진 현황

일본은 국내적으로 자유무역협정(Free Trade Agreements, FTA)이라는 명칭 대신 경제연계협정(Economic Partnership Agreement, 이하 EPA)이라는 이름으로 다른 국가나 경제권과 경제협정을 체결해오고 있다.²⁾ 일본은 2002년 싱가포르와의 첫 EPA 체결 이후 2014년 현재 13개의 EPA가 발효 중이며 2015년 1월 일-호주 EPA의 발효가 예정되어 있다.³⁾ 초기 무역협정과 관련한 일본의 통상정책은 ASEAN을 중심으로 이루어졌다. 한국, 중국이 ASEAN 전체 국가와 FTA 체결 후 베트남, 인도네시아 등 ASEAN 주요 국가와 양자 FTA를 통해 추가적인 개방을 추진하는 것과 달리 일본은

ASEAN 내 주요 국가와 양자FTA를 먼저 추진하고 이후 ASEAN 전체와 FTA를 체결하였다. 2008년 ASEAN과 EPA를 체결하기 이전에 이미 기체결 FTA 중 8건이 ASEAN 회원국이다. ASEAN 지역 외에도 스위스(2009), 인도(2011), 페루(2012), 호주(2014) 등과 협정을 체결하였다.

일본이 초기에 양자 FTA를 우선으로 두었다면, 최근 협상 중인 대상을 살펴보면 TPP, RCEP 등 다수 국가들이 참여하는 Mega FTA 협상에 적극 참여하고 있고, 최대 경제권인 EU와의 EPA도 2013년 협상을 개시하여 현재 8차 협상까지 진행되었다.⁴⁾ 일본은 무역액에서 FTA 상대국과의 교역비율을 현재 20% 수준에서 2018년까지 70%로 높이는 것을 목표로 설정하고, EU, 한·중·일, GCC 등 여러 지역 및 국가와의 협상을 동시다발적으로 진행하고 있다.⁵⁾

2) 일본 정부는 FTA를 특정 국가나 지역 간 물품이나 서비스의 관세 및 비관세장벽 등을 삭감, 철폐하는 것을 목적으로 하는 협정으로 정의하고, EPA는 무역자유화와 더불어 투자, 인력이동, 지적재산 보호 등 다양한 분야에서 협력의 요소 등을 포함하는 등 폭넓은 경제관계 강화를 목적으로 하는 협정으로 정의하고 있다(일본 외무성). 최근 체결되고 있는 FTA 협정은 대부분 일본이 정의한 EPA의 성격을 담고 있고, WTO도 EPA 외에 경제개방을 목적으로 하는 CEPA, SECA, CER 등 다양한 명칭으로 체결되고 있는 협정들을 모두 RTA(Regional Trade Agreement, 지역무역협정)로 포괄하고 있다.

3) 한국은 일본에 앞서 2014년 12월 12일 한·호주 FTA를 발효하였음.

4) 일본 외무성(2012.3), 일본의 경제연계협정(EPA)의 현황 및 주요국 및 지역의 추진현황.

5) 일본 경제산업성(2014) "일본 통상백서 2014".

3. 한·중·일 FTA의 분야별 기대효과

(1) 상품분야

2009년 금융위기 전후로 일본의 최대 수출국이 미국에서 중국으로 바뀌었으나 최근 중국의 성장을 둔화와 미국의 경기회복으로 다시 미국이 일본의 최대 수출국으로 자리매김하였다. 그러나 여전히 중국은 일본의 최대 수입국이며 그 비중도 2위인 미국이 8%인데 반해 중국이 20%로 높은 비중을 차지하고 있다.⁶⁾ 이러한 상황에서 중국이라는 거대시장을 두고 일본과 한국의 경쟁이 더욱 치열해지고 있는 가운데 일본은 한·중·일 FTA에서 제조업 부문에서 높은 수준의 시장개방을 요구하는 입장이지만, 한·중 FTA가 실질적으로 타결됨에 따라 기존의 협상 전략을 다시 재편해야 할 상황이다.⁷⁾

6) 한국은 꾸준히 일본의 수출국 순위에서 3위를 차지하고 있고, 수입국 순위에서도 원유 등 자원부국을 제외하면 3위의 수입국이다.

7) 한·중 FTA에서 상품분야는 품목 수 기준 90% 이상을 개방하기로 합의. 중국은 품목 수 91%, 수입액 85%(1,371억 달러)를, 한국은 품목 수

일본은 자동차와 기계와 같은 첨단기술에 기반한 제조업 분야에서 비교우위를 가지고 있지만 한국이 일본의 기술수준을 따라잡으면서 격차가 좁혀지고 있고 중국 역시 한국, 일본을 바짝 추격하고 있어 경쟁구도는 점차 심화되고 있다.⁸⁾ 深川由起子(2012), 姜文学(2013) 등 일본과 중국의 일부 학자들은 한·중·일 FTA 체결 시 현재의 수직적 분업구도는 필히 산업조정을 거치면서 EU와 같은 수평 분업구도로 전환될 가능성을 언급하였다.⁹⁾

또한 일본은 한국, 중국에 대해 이미 제조업 시장을 높은 수준으로 개방하고 있는 반면, 한국, 중국은 일본산 수입품에 대해 설정한 관세율이 비교적 높다. 이러한 이유로 일본은 한·중·일 FTA 체

92%, 수입액 91%(736억 달러)를 각각 20년 내에 관세 철폐하기로 했다. (산업통상자원부, 한·중 FTA 상세 설명자료, p.18)

8) 지난 호의 분석을 살펴보면 전기전자, 조선, 섬유 분야에서 일본의 RCA(현시비교우위지수)는 한국에 비해 낮다. 반면 자동차와 일반기계 분야에 서 일본의 RCA는 한국에 비해 높다.

9) 姜文学(2013), 国际经济一体化—理论与战略, 东北财经大学出版社.

〈표 2〉 한일의 대중국 수출입 추이(2008~2013)

	한국의 대중국 교역		일본의 대중국 교역	
	수출(백만 달러)	수입(백만 달러)	수출(백만 달러)	수입(백만 달러)
2008	91,389	76,930	124,969	143,678
2009	86,703	54,246	109,632	122,536
2010	116,838	71,574	149,626	153,369
2008~2010 연평균 증가율	13.07%	-3.54%	9.42%	3.32%
2011	116,838	71,574	149,626	153,369
2012	134,323	80,785	144,203	188,495
2013	145,869	83,053	129,052	180,785
2011~2013 연평균 증가율	11.74%	7.72%	-7.13%	8.57%

자료 : 한국무역협회(www.kita.net), IMF 세계무역 데이터.

〈표 3〉 한·중·일 간 중간재 교역 동향(2008~2013)

단위 : 백만 달러, %

	2008	2009	2010	2008~10 연평균 증감률	2011	2012	2013	2011~13 연평균 증감률
중국의 수입	183,208	169,363	219,528	9.46%	243,773	241,892	248,970	1.06%
일본	104,352	94,781	119,730	7.12%	130,144	120,688	112,779	-6.91%
한국	78,856	74,582	99,798	12.50%	113,629	121,199	136,191	9.48%
일본의 수입	81,016	57,148	76,720	-2.69%	92,886	90,242	84,759	-4.47%
중국	61,804	43,805	58,891	-2.38%	70,912	69,926	66,112	-3.44%
한국	19,212	13,343	17,829	-3.67%	21,974	20,315	18,647	-7.88%
한국의 수입	98,292	71,808	92,548	-2.97%	106,650	100,569	99,697	-3.32%
중국	53,137	33,806	44,978	-8.00%	55,607	52,162	54,075	-1.39%
일본	45,155	38,002	47,570	2.64%	51,044	48,407	45,622	-5.46%

자료 : 2007 HS코드 6단위 기준분류를 BEC 분류에 대응하여 중간재 데이터 분류.

결에 따라 제조업 분야의 관세를 철폐해도 자국에 부정적 영향이 거의 없을 것으로 전망하며, 자국의 수출품에 대한 한국, 중국의 관세를 인하하고자 한다. 바꾸어 말하면 자국 수출품에 대한 한국, 중국의 관세가 인하 혹은 철폐되지 않을 시 일본이 한·중·일 FTA에 참여할 유인이 약해질 소지가 있다. 한·중 FTA에서 자동차 및 자동차부품은 양국 모두 양허에서 제외됐는데 이는 양국 모두에 해당 산업이 상당히 민감하기 때문이라 할 수 있다. 반면, 해당 산업에서 강점을 보이는 일본은 수준 높은 시장 개방을 요구할 가능성이 크다.

한편, 동아시아 교역의 중심은 중간재와 자본재의 교역이며, 일본의 교역 흐름도 한국과 마찬가지로 중간재를 아시아 각국, 특히 중국에 수출하고 최종재를 다시 중국으로부터 수입하는 형태가 높은 비중을 차지하고 있다.¹⁰⁾ 최근 중국의 대한민국, 대일본 수출입 실적을 보면 2011~2013년 간

대일본 연평균 증가율은 한국에 비해 낮으며, 이러한 추세는 중간재 수출입에서 더욱 명확하게 드러남을 알 수 있다.

이러한 다국 분업체제에서는 무역액만이 아니라 부가가치의 자국 환원을 역시 중요하다. 일본은 수출에 의한 부가가치의 자국 환원율이 3국 중 가장 높다. 수출 중 자국으로의 부가가치 환원율이 3국 중 가장 높고 이미 한·중 수입상품에 대한 관세를 상당히 낮게 설정한 일본에 제조업 분야의 관세 인하 및 철폐는 경제적으로 긍정적인 영향을 미칠 것이다. 또한 중국시장 수출에서 한국, 대만에 비해 경쟁력이 저하되고 있는 일본은 한·중·일 FTA체결을 통해 3국 간의 공업품 및 서비스 공급자의 생산 네트워크와 서플라이 체인 확대를 촉진하여 자국의 수출경쟁력을 유지하고자 할 것이다.

최근 일본은 경쟁력이 약화된 소재·부품산업 중심으로 산업재편을 진행하고 있다. 세부적으로 전기·전자, 철강, 화학 산업 등을 예로 들 수 있는

10) 田中清泰(2012), 日·中·韓の制度的統合に向けて, 日·中·韓共同研究セミナー, IDE-JETRO.

데 이들 산업의 경쟁력이 아직은 한국, 중국보다 비교우위에 있는 만큼 높은 자유화율을 원할 것으로 예상된다.¹¹⁾

한편 원산지규정과 관련하여 현재 한·중·일은 동아시아 역내 교역에서 ASEAN+1 FTAs의 원산지규정에 따르고 있다. ASEAN+1 FTAs의 원산지누적조항은 대체로 양자누적만을 인정하기에 자국산 및 협정 상대국 원재료만을 역내산으로 인정한다. 유사누적은 해당 자유무역협정의 당사국을 포함한 일정 국가들에 의해 공급된 재료를 일정 조건하에 역내산으로 간주한다. 이 때문에 이미 한·중·일을 포함한 동아시아 국가와 ASEAN 국가들 간에는 FTA가 체결되어 있음에도 불구하고 자원배분의 왜곡이 발생하여 생산의 효율성이 저하된다. 한·중·일 FTA에서도 3국 간 원산지규정에 대한 합의가 아직 도출되지 않아 논의가 진행 중이다.¹²⁾

만일 한·중·일 FTA에서 원산지 유사누적조항을 도입한다면 한·중·일-ASEAN 간 중간재를 이용하여 생산된 수출품에 대하여 해당 중간재는 역내산으로 간주된다. 한국, 대만에 비해 일본의 중국에 대한 중간재 수출경쟁력이 저하되고 있는 상황에서 일본은 원산지규정의 유사누적조항을 한·중·일 FTA에 포함시켜 자국에까지 적용시키고자 할 것으로 예상된다.

(2) 서비스 및 투자분야

3국의 서비스 무역 경쟁력은 모두 역외에 비해 높지 않아 적자를 기록하고 있다. 그러나 유통, 금융, 정보통신 등 향후 발전이 기대되는 분야에서는 한일의 대중국 서비스 수출자유화에 대한 필요성이 높다. 이를 위해 5년간 협상을 지속한 결과, 2014년 5월자로 한·중·일 투자보장협정이 발효되었다. 이는 3국 간 최초의 경제 분야 협정이라는 점에서 큰 의미를 가진다. 투자협정이 FTA의 일부에 포함되는 것이 최근의 추세인 것에 비추어볼 때 3국 간 투자보장협정은 한·중·일 FTA를 앞당겨 실현하는 효과를 가질 것이다.¹³⁾ 또한 난항을 겪고 있는 중·일 투자협정(BIT) 체결 가능성 역시 높일 수 있을 것이라고 일본 측에서는 전망하고 있다.¹⁴⁾ 한·중·일 투자보장협정의 핵심은 투자유치국이 투자자에 대해 내국민대우(NT)와 최혜국 대우(MFN) 보장을 하는 것이다. 이 밖에 투자자와 투자대상국 간의 분쟁 해결 절차(ISD) 등도 포함되어 있다. 이는 한·일이 맺고 있는 투자협정에 비해서는 낮은 수준의 협정이지만 한·중, 중·일 간 투자협정보다는 높은 수준의 협정이다. 한·중·일 투자협정에서 지적재산권의 보호 항목을 명기함에 따라 각 체약국에 지적재산권 보호 및 투명한 제도 설립이 의무화되었다.¹⁵⁾

11) 사공목·신현수 외(2013), 「한·일 산업협력의 패러다임 변화와 과제」, 산업연구원 연구보고서, pp.165-167.

12) 예를 들어 미소규정과 관련하여 3국은 각기 다른 자세를 취하고 있다. 한국과 일본은 일반적으로 농수산품(한국은 HS관세분류 1~14류, 일본은 1~24류)을 미소규정 적용 예외대상으로 설정하고 있다. 그러나 중국은 이와 같은 예외처리를 인정하지 않는다. 또 한국과 일본은 섬유제품 및 의류품에 보통 직물재료의 중량에 기준하여 미소규정을 적용하지만 중국은 예외 없이 재료의 가액을 기준으로 적용한다.

13) 2014년 7월 기준 일본이 체결하여 발효 중인 EPA 총 13개 중 일-ASEAN FTA를 제외한 모든 EPA에는 투자 장이 포함되어 있다.

14) 양국 간 투자협정을 살펴보면 한·중 간 1992년 체결 후 2007년 개정된 바 있고, 중·일 간에는 1988년에 투자협정이 체결되어 개정된 바가 없다. 중·일 투자협정은 낮은 수준의 협정이기에 일본 측에서는 중·일 투자협정(BIT)을 개정 체결하고자 한다.

15) 田中清泰(2012), 「日中韓の制度的統合に向けて」, 『日中韓の相互依存関係：生産ネットワークから知のネットワークへ』, IDE-JETRO(2012.12).

중국에 대한 한·일의 요구사항이 수용된 결과이자 기존 중·일, 한·일 간에는 규정이 없었던 조약이다. 구체적 조항으로서 현지에서의 기업 활동에 관한 불합리한 요구(기술이전 요구, 현지 조달 및 수출입 요구·제한)를 금지하는 내용을 포함하고 있다. 최근 중국에서는 외국 기업의 IT제품에 대해 모든 기술정보 공개의무를 부과하는 등 상품성을 빌미로 강제적인 기술 이전을 피하고, 이를 통해 산업 고도화를 이루려는 시도가 있었다. 이는 일본 기업의 경쟁력 저하 및 지적재산권 침해로 이어졌다. 따라서 일본은 한·중·일 투자협

정의 강화 내지 한·중·일 FTA 내 서비스/투자 장, 혹은 현재보다 높은 수준의 중·일 간 BIT를 재체결하여 더욱 신뢰성 높은 비즈니스 환경을 구축하고자 할 것이다.

한편 한·중 FTA의 서비스 부문에서 협정을 포지티브(Positive) 방식에 기초하여 작성함에 따라 한·중·일 FTA 역시 같은 방식을 취할 것으로 예상된다. 향후 네거티브(Negative) 방식 후속협상을 통해 서비스 자유화 수준 확대 가능성이 커 한·중·일 FTA 서비스 부문도 한·중 FTA에 준하는 시장개방이 이루어질 것으로 보인다.

4. 일본 관점에서 한·중·일 FTA의 의의와 전략

일본 관점에서 한·중·일 FTA의 의의를 경제적 측면, 정치적 측면, 제도적 측면으로 나누어 볼 수 있다.

우선, 경제적 측면에서 일본은 한·중·일 FTA를 통해 동아시아 내 안정적인 거대 지역통합시장 창출을 할 수 있다. 한·중·일 FTA가 체결된다면 전 세계 약 20%를 차지, NAFTA, EU의 뒤를 잇는 제3위 규모의 새로운 지역통합시장이 출범하게 된다. 뿐만 아니라 교역조건이 개선되어 3국 간 교역 및 동아시아 역내 교역이 확대될 것이다. 더불어 3국 간 교역이 확대되면서 규모에 비해 역외 리스크에 취약한 동아시아 시장의 약점을 보완할 수 있다. 최근 중국은 미국, EU와 같은 역외 시장에 대한 수출의존도가 증가하고 있는 반면, 한국과 일본은 전통적인 대(對)역외시장 수출 중심

전략에서 자세를 전환하여 동아시아 역내 교역 집중도 및 직접 투자 비중을 높이고 있다. 중국의 역내 의존도를 높여 안정적인 동아시아 시장을 구축하기 위해 일본은 한·중·일 FTA를 추진하고자 할 것이라고 판단된다.

둘째, 정치적 측면이다. 정치적 갈등은 경제협력 관계에서 장애요인으로 작용하는 반면 경제협력 관계는 국가 간 정치적 갈등의 완충재로 작용한다. 한·중·일 FTA는 아시아국가 간 경제적 상호의존이 증대됨에도 정치·안보협력은 오히려 정체되는 아시아 패러독스를 넘어 FTAAP를 구축하는 토대가 될 것으로 기대된다. 한·중·일 FTA는 RCEP의 핵심동력이 되어 TPP와 더불어 궁극적으로 APEC 회의의 최종 목적인 FTAAP, 그리고 평화 안정적인 동아시아 환경을 구축하는 토



대가 된다. 이를 위해 일본은 한·중·일 FTA를 지속적으로 추진할 것이다. RCEP 협상 속도가 더딘 가운데 일본은 ‘대중국 포위망’이라고 평가받는 미국 주도의 TPP에 참가의사를 표명하였다. 한편 RCEP는 TPP에 비해 구속력 및 이니셔티브가 낮아 진전에 긴 시간이 필요할 것이라고 평가되나, RCEP의 동력으로 평가되는 한·중·일 3국 간 FTA가 진전된다면 RCEP 역시 탄력을 받을 것이라는 기대도 있다. TPP와 RCEP의 궁극적인 목표는 APEC 21개 회원국 모두를 하나로 묶을 수 있는 FTAAP와 같은 동아시아 통합 경제연계망의 구축이다. 현재 TPP와 RCEP 양 협상에 동시에 참가하고 있는 국가 중 가장 경제력이 큰 국가는 일본이며, 일본은 양 협상 간의 ‘가교’ 역할을 하여 동아시아 통상구도에서 자국이 주도권을 쥐고자 한다. 이를 위해 일본은 우선 아세안이 아닌 한·중·일을 중심으로 역내 교역의 패러다임을 전환하려 하며, 이를 위해 한·중·일 FTA를 추진하고자 한다.

마지막으로 제도적 측면이다. TPP에 일본이 참가하기로 결정하게 된 중요한 이유 중 하나는 글

로벌 통상 규칙 제정과정에서 참여 기회의 확보였다. 일본은 그동안 FTA에 소극적·방어적인 자세를 취해왔기 때문에 자국의 경제력에 비해 글로벌 통상 규칙을 제정하는 과정에서 영향력은 낮은 편이었다. 일본은 한·중·일 FTA를 통하여 동아시아 교역 체제를 한·중·일 3국 중심으로 재개편하여 동아시아 교역 규칙의 제정권을 획득하고자 할 것이다. 한·중·일 3국의 경제는 강력한 상호의존 관계를 맺고 있으나 이들 사이에는 어떠한 자유무역협정도 체결되어 있지 않다. 따라서 현재 동아시아 역내 교역 질서는 ASEAN을 중심으로 적용되고 있다. 그러나 ASEAN 국가 간의 규정도 완전히 통일된 것이 아니며, 동아시아 전체를 아우르는 통일 규정이 없어 무역 원활도 및 효율성 면에서 개선이 필요하다. 특히 중국이 ASEAN과 일괄 교섭을 한 데 비해 일본은 ASEAN 각국과 교섭을 체결하였기에 통일된 제도가 더욱 절실하다. 한·중·일 FTA가 타결된다면 동아시아 역내 경제의 70% 이상을 차지하는 3국 간의 공통 규정이 탄생하게 되며, 3국은 향후 동아시아 전체의

교역 물을 이끌어갈 수 있는 주도권을 갖게 된다.

일본은 한·중·일 FTA를 통해 자국의 약점은 보완하고 강점을 살리기 위해 자국보다 높게 설정되어 있는 한국과 중국의 제조업 관세 인하를 요구할 가능성이 높다. 또한 전통적 취약산업인

농업의 체질 개선 정책을 통해 대한민국, 대중국 수출 증대를 목표로 할 것으로 전망된다. 마지막으로 올해 발효된 한·중·일 서비스·투자 협정을 통해 3국 비즈니스 환경을 개선하고, 중·일 BIT 체결을 목표로 할 것이다.

5. 맺음말

일본은 FTA 추진에 있어서 한국과 마찬가지로 후발주자에 속한다. 농산물 시장개방에 소극적이고 경쟁력 있는 제조업 분야의 관세는 이미 낮은 수준으로 협상 상대국에 일본은 경제적 실익이 적은 국가에 속하였다. 하지만 최근 일본은 다수의 국가들과 동시다발적 FTA 추진으로 국제 교역 확대를 위해 노력하고 있다. 특히 미국, EU 등 한국이 FTA를 선점한 국가를 일본이 추격하거나 호주, 캐나다 등은 한일 양국이 FTA 선점을 두고 경쟁하는 등 일본의 FTA 추진이 대부분 한국과 경합하는 양상이다. 이를 통해 일본의 적극적인 FTA 정책이 한국, 중국 등 주변 경쟁국에 비해 뒤쳐진 FTA 추진을 따라잡기 위한 목적임을 알 수 있다.

한·중·일 FTA는 3국 간 경제 상호의존도가 매우 높음에도 불구하고 아직까지 지지부진한 과정 속에 체결되지 못하고 있는데 이는 한·중·일 FTA가 경제적 실익보다 정치적 요인에 의해 좌우되

는 부분이 많기 때문이다. 그러나 역으로 말하면 한·중·일 3국은 정치경제가 긴밀한 상호의존관계를 이루고 있으며, 동아시아 역내의 중심이기 때문에 한·중·일 FTA는 반드시 추진될 협정이라 할 수 있다.

일본은 한·중·일 FTA뿐만 아니라 TPP, RCEP 등 Mega FTA 협상에도 적극적인 행보를 보이며 국내 산업조정과 제도 개혁의 계기로 삼으려고 한다. 일본은 한·중·일 FTA에서 농산물 시장 개방에 대한 부담을 최소화하고 한국, 중국 시장개방 및 양국의 제도개선을 유도하고자 할 것이다. 한편, 3국 간 경쟁이 치열해지고 있는 가운데 한·중 FTA가 실질적 타결을 맞이한 시점에서 자국의 경제적 이익을 극대화하기 위한 경우의 수를 면밀히 살펴보고자 한·중·일 FTA 협상에 있어서 이전보다 적극적이지만 한편 신중한 태도를 보일 것으로 예상된다. 