동남아시아연구 12권 2호(2002): 29~62

ASEAN 주요국의 교역장벽 연구

원 용 걸*

I. 서론

동남아시아 국가연합(이하 ASEAN) 회원국들은 지난 80년대 중반 이후 연평균 7-8%의 고도성장을 시현하면서 중국 및 아시아 신흥공업국들(Asian Newly Industrializing Economies: ANIEs)과 함께 그 경제의 역동성 및 성장잠재력으로 인해 세계의 주목을 받아왔다. 비록 97년 이후 동아시아 전체를 휩쓴 외환 및 금융위기로 인해 유례없는 경제적 침체를 경험하고 있지만 내부적인 구조조정 노력 및 대외 경제여건의 개선과 함께 과거와 같은 성장경로로의 회복이 기대되고 있다. 뿐만 아니라 초기 5개 회원국에서 1984년 브루나이, 1995년 베트남, 1997년 라오스와 캄보디아, 그리고 1999년에는 미얀마를 회원국으로 영입함으로써 인구 5억을 넘는 거대시장을 포용하게 됨과 동시에, "하나의 동남아시아(One Southeast Asia)"를 이루려는 ASEAN 창설자들의 웅대한 꿈을 마침내 외형적으로라도 실현하게 되었다.[1)]

ASEAN은 전통적으로 고무, 주석, 쌀 등 1차 산품의 세계적인 생산지였으

* 서울시립대학교 경제학부 조교수

1) ASEAN 창설과정의 이면사(裏面史) 및 확대과정은 ASEAN Secretariat(1997) 참조.

나 최근 들어서는 공업화의 진전으로 전자, 전기제품 등 제조업 제품의 주요 생산지로 등장하고 있다. 이와 함께 급속한 경제성장과 이에 따른 소득수준의 상승으로 수입시장으로서 ASEAN의 중요성이 크게 높아지고 있다. 1993년 미국 상무부가 ASEAN 주요국들을 거대 신흥시장(Big Emerging Markets: BEMs)으로 지정한 것도 이를 잘 보여주고 있다. 실제로 ASEAN 주요국이 세계 총 수입에서 차지하는 비중은 1970년 2.1%에서 경제위기 이전인 1995년에는 6.0%까지 상승한 바 있다.[2] 우리 나라에게도 ASEAN 회원국들은 1980년대 후반 이후 가장 중요한 교역 상대국으로 급속히 부상하였다. 특히 외환위기 직전인 1996년 중에는 ASEAN 회원국들이 우리 나라 총 수출의 15.5%, 총 수입의 8.0%를 차지함으로써 수출은 미국에 이어 2번째, 그리고 수입은 미국, 일본, EU에 이어 4번째 교역 상대로 등장하였다. 또한 외환위기 이전, 전체적으로 대규모의 무역수지 적자에도 불구하고 우리 나라는 對ASEAN 교역에서 지속적으로 상당한 규모의 흑자를 시현한 바 있어, ASEAN이 우리에게 얼마나 양적, 질적으로 소중한 수출 시장인가를 보여주고 있다. 이와 아울러 ASEAN은 98년 말 잔존기준으로 우리 나라의 총해외 직접투자중 약 19.4%를 점하고 있어 중국, 미국, EU와 함께 중요한 해외 생산기지 가운데 하나이기도 하다.[3]

이렇게 ASEAN이 우리 나라뿐 아니라 세계적인 수입시장으로서 그 중요성이 높아지고 있음에도 불구하고 그동안 ASEAN 시장, 특히 ASEAN 수입시장에 대한 체계적인 연구가 부족했던 것이 사실이다. 최근 들어 수입시장으로서의 ASEAN에 대한 연구는 크게 세 가지 측면에서 요구되고 있다. 우선은, 2001년 시작된 WTO의 도하개발어젠다(Doha Development Agenda) 협상에서 추가 관세인하 협상의 자료로 활용할 수 있을 뿐 아니라 양자간 및 지역적 협의에서 시장개방 요구자료로도 활용할 수 있다. 1947년 GATT 창설이래 가장

2) IMF의 Directions of Trade, 각년호 참조. ASEAN의 세계경제에서의 위상은 원용걸(2000) 참조.

3) 우리 나라와 ASEAN간 교역 및 투자 추이는 원용걸(1999) 참조.

최근의 우루과이라운드(UR)까지 모두 8차례의 다자간 협상을 통해 이미 관세 및 기타의 무역장벽들은 상당한 정도로 완화 내지는 제거되었으나, 여전히 일부 품목에서는 상당히 높은 관세율 수준이 유지되고 있으며 그밖에도 많은 비관세 장벽들이 잔존하고 있다. ASEAN 회원국들의 경우도 예외는 아니어서 사실상 자유무역국인 싱가포르를 제외하고는 개발도상국 중에서도 상대적으로 높은 관세율 및 다양한 비관세 장벽을 유지하고 있다. 둘째로는 우리 기업의 對ASEAN 직접투자 자료로 활용될 수 있을 것이다. 유망한 품목이면서도 교역장벽으로 인해 수출이 어렵다면 직접투자를 통해 현지 생산을 하거나 우회생산을 통해 현지시장을 개척할 수 있을 것이다. 셋째로, 특히 최근 들어 우리 나라의 對ASEAN 수출이 크게 감소하고 있어 이에 대한 대응차원에서 ASEAN 수입시장의 성격에 대한 연구가 필요하다.

본 연구에서는 ASEAN 회원국 가운데 경제규모가 크고 WTO 회원국인 태국, 인도네시아, 말레이시아 및 필리핀을 중심으로 교역장벽을 살펴보기로 한다.[4] 본 연구는 먼저 제2장에서 우리 나라의 對ASEAN 교역추이를 살펴봄으로써 ASEAN의 중요성을 부각시킨 후, 제3장에서는 OECD, APEC 및 WTO의 자료들을 활용하여 ASEAN 주요국들의 일반적인 교역장벽 및 특히 공산품 관세율 구조를 고찰함으로써 상대적 고관세 품목들을 중심으로 이들 국가의 교역장벽에 대해 알아보기로 한다. 한편 제4장에서는 주요 문헌 자료 및 우리 나라의 對ASEAN 수출자료 분석의 비교·평가를 통하여 시장접근 확대라는 측면에서 우리 나라의 對ASEAN 관심품목을 선정하기로 한다. 이를 위해 우리 나라의 對ASEAN 수출확대기인 1991-1996년 간 HS 4단위까지의 무역통계를 이용하여 수출증가 부진품목을 확인한 후 이 결과를 ASEAN 해당국 관세율 자료와 비교·분석하여 시장접근 확대가능 관심품목들을 확인하기로 한다. 마지막으로 제5장은 이상의 논의를 바탕으로 하여 향후 진행될 WTO 도하개발어젠다 협상에서 우리 나라의 對ASEAN 시장접근 관련 협상전략에

4) 싱가포르는 사실상 자유무역 국가이기 때문에 제외함.

대해 고찰하기로 한다.

II. 한국의 對ASEAN 교역 추이

1. 수출 규모의 변화

한국의 對ASEAN 수출은 1980년대 후반 이후 급증하였으나, 97년 시작된 동아시아 경제위기 이후에는 주춤하고 있다(〈표 1〉참조). 지난 1988년부터 1996년까지 한국의 총 대외 무역규모는 연평균 12.1%씩 증가한 반면 對ASEAN 교역규모는 이보다 거의 두 배 가까운 연평균 22.1%씩 증가하였다.[5] 이에 따라 ASEAN이 한국의 대외 무역에서 차지하는 비중도 88년 5.8%에서 96년에는 11.5%로 두 배 이상 증가하였다. 특히 같은 기간 對ASEAN 수출은 對ASEAN 총교역규모 증가를 훨씬 상회하는 연평균 26.3%씩 증가함으로써 ASEAN이 한국의 수출에서 차지하는 비중도 88년 5.1%에서 96년에는 15.5%로 세배 이상 증가하였다.

그러나 對ASEAN 무역의 급증세는 1997년 이후 동아시아 전역에 걸친 외환·금융위기로 인해 크게 둔화되었다. 특히 외환위기를 겪고 있던 ASEAN 국가들의 수입수요 격감으로 인해 우리 나라의 對ASEAN 수출이 급격히 감소하여 ASEAN이 한국의 총수출에서 차지하는 비중은 98년 11.4%로 급락하여 92년 이전 수준으로 되돌아갔다. 그 중에서도 외환위기가 가장 심각하였던 인도네시아와 태국, 그리고 동남아의 중개항인 싱가폴에 대한 수출이 현저히

5) 〈표 1〉은 시계열자료의 제약으로 인해 ASEAN 전체 10개 회원국중 인도네시아, 필리핀, 말레이시아, 태국, 브루네이, 싱가포르, 베트남 등 기존 7개 회원국만을 포함하고 있음. 그러나 이들 7개국은 2001년 기준으로 한국의 對ASEAN 수출의 약 98%, 한국의 ASEAN으로부터 수입의 약 99.6%를 차지하고 있어 미얀마, 캄보디아, 라오스 등 신규가입 3개국을 제외하더라도 충분히 ASEAN을 대표할 수 있다고 판단됨.

감소하였다. 최근에도 수출상황은 개선되고 있지 못하여, 비중뿐 아니라 절대

〈표 1〉 한국의 對ASEAN 교역추이

(단위 : 백만달러, %)

	1988	1992	1996	'88-'96 연평균증가율	1998	2001
〈수출〉						
인도네시아	402	1,935	3,198	29.6	1,704	3,280
필 리 핀	338	746	1,906	24.1	2,832	2,535
말레이시아	410	1,136	4,333	34.3	3,602	2,628
태 국	537	1,532	2,664	22.2	1,450	1,848
브루네이	6	6	23	18.3	18	16
싱가포르	1,355	3,222	6,439	21.5	4,065	4,080
베 트 남	62	436	1,559	49.6	1,361	1,732
합 계 (A)	3,110	9,013	20,122	26.3	15,112	16,119
전세계 (B)	60,696	76,632	129,720	10.0	132,313	150,439
비 중 (A/B)	5.12	11.76	15.5	-	11.42	10.72
〈수입〉						
인도네시아	905	2,292	4,013	20.5	3,058	4,474
필 리 핀	181	265	581	15.7	807	1,819
말레이시아	1,331	1,758	3,007	10.7	2,211	4,126
태 국	264	638	1,219	21.1	809	1,589
브루네이	178	314	475	13.1	340	452
싱가포르	566	1,788	2,527	20.6	1,173	3,011
베 트 남	14	57	232	42.0	184	386
합 계 (C)	3,439	7,112	12,054	17.0	8,582	15,857
전세계 (D)	51,811	81,775	150,340	14.2	93,282	141,098
비 중 (C/D)	6.64	8.70	8.00	-	9.20	11.24
무역수지	-329	1,901	8,068	-	6,530	262
ASEAN과의 총교역규모(E)	6,549	16,125	32,176	22.0	23,694	31,976
총대외교역규모(F)	112,507	158,407	280,060	12.1	225,595	291,537
비중 (E/F)	5.8	10.2	11.5	-	10.50	11.0

주 : 수출은 FOB, 수입은 CIF 가격으로 통관기준임.
자료 : 한국무역협회, 무역통계, 각년호.

금액에 있어서도 외환위기 이전 수준을 아직도 회복하지 못하고 있는 실정이다.

2. 수입규모의 변화

한국의 對ASEAN 수입은 수출보다는 완만하지만 꾸준한 증가세를 시현하였다. 지난 1988년부터 96년까지 한국의 對ASEAN 수입은 연평균 17.0%씩 증가하여, 같은 기간 한국의 전체 수입 증가율 14.2%를 상회하였다. 이에 따라 對ASEAN 수입이 한국의 전체 수입에서 차지하는 비중은 1988년 6.6%에서 96년 8.0%로 1.4%-p 상승하였다. 그러나 수출과 마찬가지로 한국의 ASEAN으로부터의 수입은 1997년 외환위기의 여파로 크게 감소하였다. 하지만 對ASEAN 수입의 감소는 전체 수입 감소 폭 보다는 작아 98년중 한국의 총수입에서 ASEAN이 차지하는 비중은 오히려 외환 위기 이전보다 높은 9.2% 수준을 기록하였다. 특히 어느 정도 경제위기로부터 회복되면서 한국의 對ASEAN 수입은 절대금액에서도 외환위기 이전수준을 능가하여 한국의 총수입에서 ASEAN이 차지하는 비중은 오히려 외환위기이전보다 더욱 높아지게 되었다. 이는 2001년 ASEAN으로부터의 수입비중이 11.24%까지 달했다는 점에서 볼 수 있다(〈표 1〉참조).

3. 무역 수지의 변화

1980년대 중반이후 한국의 對ASEAN 수출이 수입보다 급격히 증가함에 따라 89년까지 적자이던 무역 수지가 90년 흑자로 돌아선 이후 지속적으로 흑자폭이 확대되어왔다. 이에 따라 97년 외환위기 이전까지 인도네시아와 브루네이를 제외한 전 ASEAN 국가에 대해 흑자를 기록하게 되었다(〈표 1〉 참조). 그러나 외환위기 이후 흑자폭이 지속적으로 감소하여 2001년에는 고작 262백만 달러를 기록하였고, 이 추세대로라면 다시 적자로의 전환이 불가피할 것으로

보인다. 특히 한국이 전통적으로 적자를 기록하다 1995년에 흑자로 전환하였던 말레이시아와의 무역수지가 2001년 들어 다시 대규모 적자로 반전한 점이 주목할 만하다.

Ⅲ. ASEAN 주요국의 교역장벽

1. 교역장벽 일반

1) 인도네시아[6]

인도네시아는 ASEAN 회원국가운데 가장 보호주의적이며 덜 개방적인 나라로 간주되어 왔다. 이의 한 단면이 우루과이 라운드 타결시 양허관세율이 ASEAN 다른 회원국뿐 아니라 개도국 가운데에서도 가장 높은 수준이었다는 점에서 보여진다.[7] 인도네시아는 과거 국내산업 육성을 위한 특정 분야의 고관세 및 자의적인 관세인상, 수입제한, 세관 부패, 지적재산권 보호 미흡 등 각종 교역장벽이 높았고, 현재도 여전히 상대적으로 무역자유화의 정도가 주변국들에 비해 낮은 것이 사실이다.

그러나 인도네시아 정부는 90년대 중반이후 전반적 관세인하, 관세구조의 단순화, 규제철폐, 비관세 장벽의 완화 등 무역체제를 자유화하고 보호수준을 낮추어 자원배분의 효율성을 높이는 조치들을 지속적으로 취해 왔다. 특히, 1997년 10월 이후에는 IMF와 함께 경제구조개혁과 자유화를 포함하는 안정화정책을 실시하고 있다. 인도네시아 정부는 안정화정책의 일환으로 국민차 및 항공기 산업의 독점 및 특혜를 폐지하고 전반적인 관세인하, 유통독점 철폐, 수출세 폐지 등 일련의 자유화 조치를 시행함으로써 교역장벽을 완화해

6) 본 소절의 내용은 WTO(1998), USTR(각년호), APEC(1995), 외교통상부(1999)를 참고하였음.

7) UR 이후 각국의 관세양허 내용은 Hoda(1994)를 참조.

가고 있다. 현재 실행관세율(applied tariff rates)은 대부분 5-30% 범위이나, 주류는 170%, 승용차는 125% 등 일부 품목의 경우에는 수입금지적 수준의 고관세를 부과하고 있다. 이에 더하여 모든 공산품은 10%의 부가가치세(VAT)가 부과될 뿐 아니라 일부 품목은 20-35%의 사치세(luxury tax)가 추가됨으로써 실질적인 수입관세는 매우 높아져 포도주의 경우에는 271%의 수입관련 세금이 부과되고 있다. 많은 관세율이 일시적이고 비양허(non-binding) 상태이기 때문에 경제위기가 완화될 경우 다시 정부가 자의적으로 관세를 인상하고 비경쟁적인 관행을 부활시킬 것이 우려되고 있다.

1999년 1월 현재, 평균관세율은 9.5%로 94년의 20%보다 훨씬 낮아졌다. 보다 구체적으로 보면 전체의 59.4%의 관세품목(tariff line)에 대해 0-5%의 수입관세를 부과하고 있다. UR타결시 94.6%의 관세양허율을 기록하였고, 대부분의 품목에 있어서 40% 양허 관세율 상한을 보이고 있다. 40% 상한의 예외로는 자동차, 철강, 강철, 화학제품 등 주로 일부 고관세 품목들이 해당된다.

한편, IMF프로그램 실시이후 주요 생필품에 대한 BULOG의 수입 및 유통 독점권은 대부분 폐지되고, 쌀에 대한 수입독점권만을 유지하고 있다. 인도네시아 정부는 현재 160개 품목에 대한 수입면허(import license)를 제한하고 있으며, 주류, 공구, 인공감미료, 엔진과 펌프, 트랙터, 자동차, 화약 등이 대표적인 수입면허 필요품목들이다.

2) 말레이시아[8]

말레이시아는 주변국에 비해 상대적으로 저관세율 정책을 유지해 왔으나, 자동차 등 일부품목은 국내산업 보호를 위해 고관세를 부과해 왔다. 그러나 최근의 경제위기와 함께 수입재 대신 국내생산품을 구매하도록 정부차원에서 요구하는 등 교역 장벽적 조치들이 등장하고 있어 우려를 자아내고 있다.

---

8) 본 소절의 내용은 WTO(2001b), USTR(각년호), APEC(1995), 외교통상부(1999)를 참고하였음.

말레이시아의 평균 최혜국(MFN) 적용관세율은 1993년 15.2%에서 1997년에는 8.1%로 낮아졌다. 그러나 일부 국내생산이 많은 품목의 경우에는 관세수준이 높아, 전체의 15.8%에 해당하는 관세품목들의 관세율이 24%를 넘고 있으며, 전체의 25.9%의 관세품목들은 관세율이 15%를, 더욱이 일부 품목은 100%를 훨씬 상회하고 있어 큰 관세율 편차를 보여주고 있다. 이러한 관세율 편차는 특히 가공도가 높아질수록, 그리고 부가가치가 높을수록 보호의 수준이 높아지는 관세구조를 가지고 있어 전형적인 관세경사(tariff escalation)현상을 뚜렷이 보여주고 있다.

다른 무엇보다 말레이시아의 자동차 산업은 다른 산업에 비해 특히 보호수준이 높기로 잘 알려져 있다. 자동차 및 부품에 대해서는 고관세 부과뿐 아니라 수입쿼터와 수입면허가 요구됨으로써 이중 삼중의 보호장벽이 설치되어 있다. 국내자동차생산에 따르는 세금 및 관세혜택을 누리기 위해서는 차종에 따라 45-60%의 국내부품사용비율(local content requirement)을 준수해야 하는데, 이 제한은 WTO의 무역관련투자협정(TRIMs 협정)에 따라 2000년까지 철폐될 예정이었으나 여전히 존속하고 있어 문제로 지적되고 있다. 오히려 금융위기 이후 말레이시아 정부는 세수확대를 위해 차종에 따라 수입관세를 50-400%까지 대폭 인상한 바 있어 더욱 우려를 자아내고 있다.

이외에도 말레이시아 정부는 금융위기 이후 국내업체보호를 위해 수입허가 강화 및 관세인상을 단행한 바 있다. 건설관련 기계류 수입시 통상산업부의 수입허가를 받아야하며, 동 허가는 국내조달이 불가능한 제품에 국한하고 있다. 또한 건설관련 자재들의 경우 5-25%에서 10-30%로, 덤프 차(dumper) 및 다목적 차량의 경우 0-30%에서 50%로, 특수목적 차량은 35%에서 50%로, 건설 중장비 및 기계류의 경우에는 5%의 수입관세를 신규 부과하는 등 건설관련 기계류 및 장비 등의 수입관세 인상을 단행한 바도 있다. 뿐만 아니라 기계류 수입에 대한 최초 자본공제비율을 20%에서 10%로, 연간공제비율을 12-29%에서 10%로 인하하여 수입억제를 도모하고 있기도 하다. 또한 냉장고, 진공청소기, 전자레인지 등 내구성 소비재에 대한 수입관세를 종전 25%

에서 30%로 인상하는 등 수입억제를 위한 다양한 부문에 걸친 조치들을 취한 바 있다.

3) 태국[9]

태국 정부는 UR 후속조치로서 1994년 발표된 관세인하계획에 따라 실행관세율을 지속적으로 인하해왔다. 이에 따라 1998년 평균실행관세율은 3.28%로 97년 5.5%에 비해 하락하였다. 또한 관세부과 대상품목에 대한 평균관세율도 1997년 15.2%에서 1999년에는 10.37%로 하락하였다. 그 결과 관세수입이 정부재정수입에서 차지하는 비중은 1997 회계연도 중 11.9%에서 1998년에는 5.85%로 크게 감소하였다.

그러나 97년 외환위기이후 정부재정감소로 인해 관세인하 프로그램은 부진한 진행을 보이고 있으며, 오히려 부족세원의 충당을 위해 많은 품목에 걸쳐 관세와 간접세가 인상되었다. 그 예로 담배와 의류에 대한 관세율이 30%에서 60%로 인상되었고, 모직, 향수, 화장품 및 가죽제품의 관세도 10%에서 40%로 크게 인상되었다. 또한 5%이상의 관세가 부과되는 모든 수입제품에 대해 10%의 임시 부과금(temporary surcharge)이 추가로 부과되었다. 그러나 이러한 관세인상이나 임시부과금 부과는 태국의 WTO 양허를 초과하는 수준은 아니어서 WTO에 대한 약속을 위배하는 것은 아니다.

태국의 관세구조는 교역장벽에 따른 자원배분의 왜곡을 완화하기 위한 목적으로 종전 39개 범주에서 1996년부터 아래의 〈표 2〉와 같이 6개 범주로 크게 축소되었다. 그러나 석유화학 및 플라스틱 제품의 관세인하계획은 지역경제위기 및 국내산업에 대한 여파 때문에 연기됨으로써 미소한 인하실적만을 보였다.[10]

---

9) 본 소절의 내용은 WTO(1999a), USTR(각년호), APEC(1995), 외교통상부(1999)를 참고하였음.

10) 플라스틱 제품은 32.25%에서 30%로, 석유화학제품은 23.5%에서 20%로 인하됨.

〈표 2〉 태국의 관세구조 개편내용

세율	주요 대상품목
0%	의료기구, 비료 등
1%	원자재, 전자부품 및 국제운송차량 등
5%	기계류, 공구 및 컴퓨터 등 자본재 등
10%	중간재 등
20%	완제품 등
30%	섬유, 의류, 냉장고, 에어컨 등 특별히 보호가 필요한 제품 등

자료: 외교통상부(1999), 『외국의 통상환경』, p 194

한편, 자동차 등 주요 품목은 관세인하계획에서 제외되어 있다. 관세인하 제외품목은 자동차 및 부품, 주류, 농산물 및 기타 민감품목들을 포함하고 있다. 또한 태국은 1998년중 재정수입 확대를 위해 휘발유(25%에서 31%로), 맥주(50%에서 53%로), 포도주(50%에서 55%로) 등의 간접세를 인상한 바 있다.

관세장벽 이외에도 태국은 일부 원자재, 석유, 섬유 및 농산품 등 58개품목(그중 35개는 공산품)에 걸쳐 수입허가를 요구하고 있다. 이외에도 최근 수입된 실적중 최고가격을 기준으로 관세가 결정되는 자의적인 관세평가(customs valuation)제도도 무역장벽의 하나로 지적되고 있다.

4) 필리핀[11]

필리핀은 행정명령 264호와 288호에 의거 2003년 1월까지 민감농산물을 제외한 실행 MFN 관세율을 원자재의 경우는 3%, 완제품의 경우는 10%로 점차적으로 인하할 예정이었다. 그리고 궁극적으로는 2004년까지 5% 단일관세율을 적용한다는 목표를 가지고 있었다.

그러나 1998년과 1999년 필리핀 정부는 국내 민감산업부문의 청원을 받아

11) 본 소절의 내용은 WTO(1999b), USTR(각년호), APEC(1995), 외교통상부(1999)를 참고하였음.

들여 보다 점진적으로 관세를 인하하거나, 관세율을 오히려 인상하는 조치를 취하였다. 이에 따라 방적사, 의류 등은 1998년 관세율을 예정대로 인하하지 않고 1999년에도 그대로 유지하기로 한 바 있다. 특히 완성차의 수입관세는 필리핀 자동차개발계획하의 국내산업보호를 위해 비농산물중 가장 높은 40%의 관세를 유지하기로 하였다. 또한 자동차조립용 부품세트는 98년 3%에서 7%로, 그리고 99년에는 10%로 수입관세를 인상하기로 결정함으로써 오히려 수입장벽이 높아지는 결과가 되었다.

관세이외에 필리핀은 모든 수입품에 대해 선적전 검사(preshipment inspection)를 요구하고 있는데 검사기법의 복잡성과 관세기준가격 책정의 불합리성, 그리고 선적지연 등으로 인해 무역장벽으로 작용하고 있다는 지적이 있다. 또한 중고자동차, 칼라복사기, 살충제 및 농약, 컴퓨터 및 주변기기 등은 공중보건 등의 목적으로 정부 승인하에 수입되도록 함으로써 정부의 자의적인 판단에 따라 수입이 제한 될 수 있는 상태이다. 이외에도 1994년 한국산 PVC 수지에 대한 반덤핑 판정 등 자의적인 반덤핑조치가 남용되고 있다는 지적도 있다.

2. ASEAN 주요국의 공산품 관세구조

UR 협상의 결과 관세양허 범위가 크게 확대되었으나, ASEAN 주요국의 경우에는 상대적으로 낮은 양허율을 보이고 있다(<표 3>참조). 관세양허 비율은 태국이 73.3%(공산품만은 69.9%), 광공업부분만은 말레이시아가 66.9%(공산품만은 62.4%), 필리핀 62.9%(공산품만은 57.5%), 그리고 인도네시아가 93%(공산품만은 91.9%)를 보이고 있어 미국들 선진국 및 주요 남미국가들의 100% 양허율 보다 낮은 수준을 나타내고 있다.[12]

12) 양허비율 자체도 개방도의 척도로서 중요하지만, 그보다는 주요 교역관심품목들이 양허대상에 포함되어 있는 지가 더욱 중요하게 평가되어야 함.

인도네시아는 특히 수송기기 부문에서 36.1%의 낮은 양허율을 보이고 있고 광물제품(27.1%), 기호금속제품(48.9%) 등에서도 상대적으로 낮은 양허율을 보이고 있다. 말레이시아도 수송기기 부문에서 40%의 낮은 양허율을 보이고 있고, 광물제품(27.1%), 기호금속제품(48.9%) 등에서도 상대적으로 낮은 양허율을 보이고 있다. 태국도 수송기기(21.9%), 광물제품(32.0%), 귀금속제품(39.0%) 기초금속제품(50.1%) 및 화학제품(52.4%) 등에서 상대적으로 낮은 양허율을 보이고 있다. ASEAN 주요국 중 가장 낮은 양허율을 보이고 있는 필리핀은 특히 수송기기(34.1%), 석제품(31.8%), 광물제품(19.2%), 신발 · 헤드기어 제품(19.0%) 등에서 상대적으로 낮은 양허율을 보이고 있다. 이상으로 볼 때 ASEAN 주요국들은 공통적으로 수송기기 부분에서 낮은 양허률을 보이고 있으며, 기초금속제품 및 광물제품 등에서도 낮은 양허율을 보이는 것으로 나타나고 있다. 또한 농업보다는 국내산업 보호를 위해 광공업 부문의 양허율이 더 낮은 것으로 나타나고 있다.[13]

UR 협상 결과 ASEAN 주요국들의 평균 양허 관세율은 선진국보다는 훨씬 높고 남미 개도국들보다는 낮거나 비슷한 수준을 보여주고 있다(〈표 3〉참조). 평균 양허관세율은 인도네시아가 39.8%(공산품은 38.6%)로 가장 높고, 태국이 29.1%(공산품은 28.4%), 필리핀 27.2%(공산품은 25.1%), 그리고 말레이시아가 16.1%(공산품은 16.4%)로 가장 낮은 수준을 나타내고 있다.

인도네시아는 대부분의 공산품부문에서 40%이하의 평균관세율을 보이고 있으나, 자동차(HS 87)에 대해서는 70.4%의 높은 평균관세율을 부과하고 있다. 말레이시아도 평균 관세율은 대부분의 공산품에서 30%이내지만 자동차(HS 87)품목만 33.7%의 높은 관세율을 나타내고 있다. 태국도 자동차(HS 87)가 52.8%, 고무제품(HS 40)이 39.4%, 폭발물(HS 36)이 48%의 평균관세율로서 다름 품목들에 비해 상대적으로 높은 관세율을 보이고 있다. 필리핀은 귀금속제품(HS 71)이 42.7%, 신발 및 모자제품(HS 64)이 44.5%, 그리고

13) 이는 전체 교역품목의 양허비율이 공산품만의 양허비율보다 높은 데서 알 수 있음.

〈표 3〉UR이후 동남아 주요국의 관세양허와 양허관세율 구조(Ⅰ)

(단위:%)

HS section	인도네시아		말레이시아		태국		필리핀	
	양허비율	양허평균 관세율	양허비율	양허평균 관세율	양허비율	양허평균 관세율	양허비율	양허평균 관세율
05 광물	98.5	39.4	27.1	6.3	32.0	23.4	19.2	15.5
06 화학제품	96.2	36.4	73.6	9.8	52.4	29.2	75.0	19.8
07 플라스틱과 고무	95.1	38.8	81.1	21.6	63.1	66.9	34.0	26.8
08 가죽제품	100.0	40.0	100.0	14.5	77.6	29.2	71.6	23.8
09 목 제품	100.0	40.0	7.0	10.4	94.4	18.5	47.3	25.2
10 펄프와 종이제품	86.6	39.2	79.9	15.7	82.4	25.1	41.2	24.3
11 섬유제품	100.0	40.0	95.3	20.3	94.8	29.3	98.8	27.3
12 신발과 헤드기어	89.0	40.0	73.9	27.0	96.0	30.1	19.0	44.5
13 석 제품	100.0	40.0	82.8	24.3	82.0	30.8	31.8	18.5
14 귀금속제품	81.4	37.4	79.0	11.0	39.0	30.4	55.9	42.7
15 기호금속제품	74.8	36.9	48.9	13.7	50.1	26.2	28.0	25.6
16 기계류	87.4	37.2	85.5	11.9	80.8	26.4	63.3	23.9
17 수송용 기계	36.1	53.9	40.9	28.6	21.9	40.7	34.1	22.7
18 정밀기계	93.3	37.1	92.8	6.7	66.9	30.4	70.1	26.6
19 화약 및 무기	0.0	22.4	81.0	15.7	55.2	32.4	-	-
20 잡 제품	87.5	39.5	84.7	19.4	83.3	26.6	21.4	44.6
21 예술품 등	0.0	25.2	10.0	14.0	58.3	17.5	-	-
공산품평균	91.9	38.6	62.4	16.4	69.9	28.4	57.5	25.1

주: HS section은 다음의 HS chapter를 포함한다.
05(25~27), 06(28~38), 07(39~40), 08(41~43), 09(44~46), 10(47~49), 11(50~63), 12(64~67), 13(68~70), 14(71), 15(72~83), 16(84~85), 17(86~89), 18(90~92), 19(94~96), 21(97)

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

잡제품(HS 96)이 44.6% 등의 평균관세율로서 상대적으로 높은 관세율을

나타내고 있다.

한편 ASEAN 주요국들의 양허 관세율 중 최고 수준은 27.5%~200% 범위로 매우 높은 수준이다(〈표 4〉참조). 특히 수송용 기계부문은 인도네시아(200.0%), 태국(80.0%) 등에서 높게 나타나고 있다. 인도네시아는 100%이상의 관세를 부과할 수 있는 품목의 비율도 수송용기계 부문의 경우 9.1%나 되어 이 부문에 대한 강한 보호의지를 읽을 수 있다. 화학제품의 최고(양허)관세율도 인도네시아가 64.0%, 말레이시아가 55.0%, 그리고 태국이 80.0% 등으로 상대적으로 높은 양허관세율을 보이고 있다. 이외에도 태국은 섬유제품(226.0%), 목제품(80.0%) 등에서, 말레이시아는 석제품(55%), 화약 및 무기(55%) 및 잡제품 등에서 높은 양허관세율을 보이고 있다. 필리핀만 광물(20%)을 제외하고 50%의 단일 최고 양허관세율을 보이고 있다.

ASEAN 주요국들의 HS 2단위 분류내 품목들간 관세율의 표준편차[14]는 대체로 8.6(인도네시아)-10.7(말레이시아)을 보여 비교적 높게 나타나고 있다(〈표 4〉참조). 특히 자동차 부문(HS 87)의 표준편차가 높게 나타나고 있는데, 인도네시아가 43.8, 말레이시아가 12.5, 태국이 17.0으로서 자국평균을 크게 상회하고 있다. 이는 완성차에 대한 관세는 높게 책정된 반면 자동차 부품에 대한 관세는 낮게 책정되어 있기 때문으로 보인다. 이외에도 인도네시아의 경우는 HS 35, 36, 및 89가 각각 12.5, 15.2 및 16.6으로서 자국평균보다 높은 표준편차를 보이고 있고, 말레이시아는 HS 33(12.7), 35(11.2), 36(15.3), 40(11.3), 69(11.7), 70(12.1), 82(11.1), 93(15.3) 96(12.0) 등이 자국평균을 상회하는 표준편차를 보이고 있다. 태국은 HS 36(23.3), 40(12.4), 49(14.1), 50(66.6), 73(10.2), 82(11.3), 83(11.4) 등이 평균보다 높은 표준편차를 보이는 품목들이며, 필리핀은 HS chapter별로 구분이 가능한데, 플라스틱과

14) 관세율의 표준편차, 또는 관세율 분산(tariff dispersion)은 국내 특정산업 보호를 위한 정부의 자의적인 정책의 정도를 나타내는 한 척도로 이용된다. 관세율의 표준편차가 클수록 특정산업 보호적인 정책이 더 사용되고 있으며, 이와 동시에 관세로 인한 자원배분의 왜곡현상이 더욱 심각하다는 것을 보여주고 있다고 해석할 수 있음.

고무(11.9), 가죽제품(20.0), 펄프와 종이제품(12.3), 신발과 헤드기어(12.1), 귀금속제품(12.1), 기초금속제품(10.7), 기계류(10.3), 정밀기계(14.5), 잡제품(11.0) 등이 높은 표준편차를 보이고 있다.

〈표 4〉UR이후 동남아 주요국의 관세양허와 양허관세율 구조(Ⅱ)

(단위:%)

HS section	인도네시아			말레이시아			태국			필리핀		
	최고 관세율	표준 편차	100% 이상품 목비율	최고 관세율	표준 편차	100% 이상품 목비율	최고 관세율	표준 편차	100% 이상품 목비율	최고 관세율	표준 편차	100% 이상품 목비율
05 광물	40.0	3.4	-	50.0	8.1	-	50.0	10.2	-	20.0	5.1	-
06 화학제품	64.0	6.9	-	55.0	7.4	-	80.0	5.3	-	50.0	6.5	-
07 플라스틱과 고무	40.0	5.6	-	50.0	4.4	-	60.0	8.6	-	50.0	11.9	-
08 가죽제품	40.0	0.0	-	30.0	4.6	-	100.0	10.5	-	50.0	20.0	-
09 목 제품	40.0	0.0	-	35.0	5.0	-	80.0	14.0	-	50.0	6.5	-
10 펄프와 종이제품	40.0	2.9	-	30.0	9.2	-	50.0	9.1	-	50.0	12.3	-
11 섬유제품	40.0	0.5	-	40.0	7.6	-	226.0	9.0	0.1	50.0	6.6	-
12 신발과 헤드기어	40.0	0.0	-	42.5	6.6	-	40.0	1.3	-	50.0	12.1	-
13 석 제품	40.0	0.0	-	55.0	11.4	-	45.0	2.4	-	50.0	7.6	-
14 귀금속제품	40.0	5.9	-	30.0	7.4	-	60.0	2.8	-	50.0	12.1	-
15 기호금속제품	40.0	5.8	-	33.3	10.8	-	60.0	11.5	-	50.0	10.7	-
16 기계류	40.0	5.6	-	40.0	8.8	-	60.0	6.3	-	50.0	10.3	-
17 수송용 기계	200.0	38.8	9.1	47.5	13.9	-	80.0	23.5	-	50.0	12.5	-
18 정밀기계	40.0	7.9	-	30.0	5.5	-	60.0	8.0	-	50.0	14.5	-
19 화약 및 무기	50.0	11.7	-	55.0	15.3	-	40.0	9.6	-	-	-	-
20 잡 제품	42.7	3.3	-	52.5	12.1	-	40.0	7.2	-	50.0	11.0	-
21 예술품 등	33.3	12.1	-	27.5	8.5	-	30.0	7.3	-	-	-	-
공산품평균	200.0	8.6	0.2	55.0	10.7	-	100.0	9.6	0.0	50.0	10.2	-

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

ASEAN 주요국들은 UR 협상시 이행목표 양허관세율을 96년 현재 실행관세율보다 훨씬 높게 설정하여 이들의 관세인하 의지가 미약함을 알 수 있다. (〈표 5〉 참조) 특히 전체적으로 인도네시아는 양허관세율을 96년 실행관세율보다 25.6%-p나 높게 설정을 하여 관세인하의지가 거의 없음을 나타내었고, 필리핀(12.9%-p), 말레이시아(6.1%-p) 및 태국(6.2%-p)도 96년 실행관세율보다 목표 양허관세율을 비교적 높게 설정하였다. 이에 따라

〈표 5〉실행관세율(96년)과 UR 양허 관세율과의 차이

(단위:%-p)

HS section	인도네시아	말레이시아	태국	필리핀
05 광물	-34.9	4.5	-16.1	-10.2
06 화학제품	-29.9	6.9	-16.7	-13.4
07 플라스틱과 고무	-24.5	5.5	-4.1	-13.4
08 가죽제품	-31.1	7.2	-8.9	-16.1
09 목 제품	-33.1	-18.4	-3.2	-4.9
10 펄프와 종이제품	-30.3	-4.7	-6.6	-9.2
11 섬유제품	-18.7	-3.2	1.6	-6.7
12 신발과 헤드기어	-18.5	-6.0	12.0	-17.8
13 석 제품	-29.9	-6.7	-4.7	0.4
14 귀금속 제품	-23.9	-8.3	-5.0	-34.3
15 기호금속 제품	-26.3	-4.7	-10.4	-11.3
16 기계류	-31.0	-4.2	-14.0	-15.0
17 수송용 기계	-16.1	0.7	-13.8	-8.4
18 정밀기계	-27.6	-4.7	-16.1	-16.3
19 화약 및 무기	-10.6	-0.7	-4.2	-
20 잡 제품	-20.2	-4.3	4.3	-23.4
21 예술품 등	-8.5	-7.5	-7.5	-
전체평균	-25.6	-6.1	-6.2	-12.9
%변화[a)]	-197.1	-60.6	-27.0	-90.2

주 a) UR 양허이행 종료시점 관세율이 되려면 96년 현재 실행 관세율보다 몇 %나 관세를 인상해야 하는지를 계산한 척도.

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

인도네시아는 UR 양허이행 종료시점 관세율이 되려면 96년 현재 실행관세율보다 오히려 197.1%나 관세를 높여야 하고, 필리핀(90.2%), 말레이시아(60.6%), 태국(27%) 등도 오히려 관세를 크게 인상해야 하는 형편이다.[15] 이는 ASEAN 주요국들의 관세인하 의지가 매우 약함을 입증하는 것으로서 향후 이들의 양허관세율을 낮추려는 협상전략이 중요함을 보여주고 있다. 특히 실행관세율이 높은 수송용기계에 대해 말레이시아를 제외한 다른 ASEAN 주요국들이 관세를 인하해야 할 의무를 갖고 있지 않다는 점은 이들 국가들이 수송용 기계에 대해 계속적으로 보호의 수준을 유지해 나가겠다는 의지로 보여져, 이에 대한 대응이 필요할 것으로 보인다.

UR 협상시 합의된 이러한 ASEAN 주요국들의 양허관세율 구조의 특징은 평균양허관세율의 분포에서도 볼 수 있다(〈표 6〉 참조). 무관세양허 비중은 말레이시아(5.6%)를 제외하고는 거의 찾아볼 수 없으며, 대부분의 경우

〈표 6〉공산품 부문 UR 양허관세 분포

(단위:%)

	무관세	[0;5]	[5;10]	[10;15]	[15;20]	[20;50]	>50
인도네시아	0.6	0.8	0.5	0.2	0.4	96.8	0.7
말레이시아	5.6	40.5	7.9	4.2	18.7	23.0	0.2
필리핀	0.0	0.0	11.1	0.6	45.6	42.7	0.0
태국	0.4	3.4	2.5	4.5	14.9	72.0	2.2
한국	13.5	7.1	23.8	36.8	8.2	10.5	0.2

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

15) 물론 실행관세율을 양허관세율에 맞춰야할 이유는 없다. 대부분의 개도국들은 양허관세를 실행관세보다 높게 책정하는 것이 일반적이다. 높은 양허관세의 제시는 관세협상시 협상수단(bargaining chip)으로 활용하기 위해서 뿐 아니라 필요시 관세수입 증대를 위한 관세인상의 여지를 남겨놓기 위해서이다. 자세한 것은 Hoekman and Kostecki(1995) 제4장 참조.

15%이상의 양허관세율이 대부분을 차지하고 있다. 특히 인도네시아는 96.8%의 양허품목이 20%이상의 양허관세율을 보이고 있으며, 태국(72.0%), 필리핀(42.7%)도 20%이상의 높은 양허관세율 비중을 나타내고 있다. 이는 선진국에 비해 양허관세율이 높은 한국과 비교해도 ASEAN 주요국들의 관세인하 의지가 매우 박약하다는 것을 보여주는 좋은 예라고 할 수 있다.

3. ASEAN 주요국별 고관세 품목

HS 6단위로 분류시 ASEAN 주요국들의 대표적인 고관세품목은 공산품의 경우 〈표 7〉과 같다. 인도네시아의 주요 고관세품목은 자동차 및 자동차 부품관련제품들을 포함하고 있다. 이들은 최고 200%의 높은 수입관세를

〈표 7〉 ASEAN 주요국별 高관세(高양허관세) 품목 (HS 6단위)

〈말레이시아〉

HS코드	품목설명	관세품 목수 (HS 8단위)	양허관세율
930200	연발과 단발권총	1	55.0
700992	틀 없는 유리거울	1	55.0
700991	틀 있는 유리거울	1	55.0
330730	방향 목욕제품	1	55.0
961330	테이블 라이터	2	52.5
961320	리필용 포켓라이터	2	52.5
961310	일회용 포켓라이터	2	52.5
700800	유리제 복층 절연유니트	1	50.0
700330	프로파일	2	50.0
700320	망입 쉬트유리	2	50.0
401320	자전거 인너 튜브	1	50.0
401310	자동차 인너 튜브	2	50.0
360410	불꽃놀이 제품	1	50.0

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

〈인도네시아〉

HS코드	품목설명	관세품목수 (HS 8단위)	양허관세율
870390	개스터빈 포함 기타 차량	1	200.0
870321	1000cc이하 차량	4	166.7
870322	1000~1500cc 차량	4	166.7
870331	1500cc이하 디젤 차량	3	166.7
870323	1500~3000cc 차량	4	160.0
870324	2000cc 초과 차량	4	160.0
870332	1500~2300cc 디젤차량	4	160.0
870333	2500cc 초과 디젤차량	4	160.0
870310	설상 주행용 차량	1	100.0
871130	250~500cc 모터사이클	1	100.0
871140	500~800cc 모터사이클	1	100.0
871150	800cc 초과 모터사이클	1	100.0
871190	기타 모터사이클	1	100.0
870829	기타 차체의 부품	1	66.7
871110	50cc 이하 모터사이클	1	65.0
330210	식음료 방향성 혼합물	2	64.0
870831 ~870894	브레이크라이닝, 제동장치부품, 트랜스미션, 구동차축, 비구동차축, 로드휠, 핸들 등 자동차 부품	7	63.3

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

〈태국〉

HS코드	품목설명	관세품 목수 (HS 8단위)	양허관세율
500200	원실크(raw silk)	1	226.0
620431	여자 자켓(모)	1	100.0
430310	모피의류	1	100.0
870790	트랙터 차체	1	80.0
870710	승용차 차체	1	80.0
870600	엔진을 갖춘 샤시	1	80.0
870390	개스터빈 등 기타 엔진차량	2	80.0
870321	1000cc이하 차량	1	80.0
870310	설상 주행용 차량	1	80.0
460120	식물로 짠 매트	1	80.0
360490	신호용 조명탄	2	80.0
360410	불꽃놀이 제품	1	80.0
870333	2500cc 초과 디젤 차량	3	70.0
870324	3000cc 초과 차량	3	70.0
620610	여자 블라우스(견)	1	65.0
620349	남자긴바지 (기타)	1	65.0
430400	인조모피와 그 제품	2	65.0

자료: OECD Secretariat(1999), Review of Tariffs: Draft Synthesis Report.

내야하기 때문에 사실상 수입금지적으로 볼 수 있다. 말레이시아는 인도네시아보다 고관세의 정도가 낮고 위험물질에 대한 수입억제목적이 큰 것으로 보인다. 그러나 유리제품과 타이어 튜브제품에 대한 고관세는 국내산업보호의 목적이 있다고 보인다. 태국도 자동차관련제품이 주요 고관세품목을 이루고 있으나, 실크와 의류제품 등에 대한 보호도 이에 못지 않은 것으로 나타나고 있다. 태국의 최고관세품목은 자동차류가 아니라 원실크인 것이 특징적이다. 필리핀의 경우 대체로 다른 ASEAN 주요국들에 비해 낮은 공산품 양허관세율을 보이고 있는데, 예외적인 것이 자동차(HS87류)로서 30%의 양허관세율을 나타내고 있다.

Ⅳ. ASEAN 주요국별 수출확대 관심 품목

1. 선정기준

본 장에서는 우리 나라가 對ASEAN 수출확대를 위해 관심을 가져야 할 필요가 있는 품목들을 확인하기로 한다. 본 장에서 수출확대 관심품목을 선정하는 기준은 다음과 같다. 우선 대상기간은 우리 나라의 對ASEAN 수출이 급증하였던 1991부터 1996년까지 5년간으로 한정하고 우리 나라의 각국별 수출증가율과 국별, 품목별 수출증가율을 계산하였다. 그런 후 대상기간중 수출이 감소하였거나 수출증가율이 해당국가에 대한 평균 수출증가율에 못 미치는 품목들을 확인하였다. 이들 품목 중 해당국에 대한 총수출에서 1991년 또는 1996년 기준으로 개별품목의 수출비중이 전체의 0.5% 이상인 품목들을 관심대상품목에 포함하였다. 그러나 특정품목의 수출이 대상기간 중 평균 수출증가율에 못 미쳤더라도 해당 품목의 수입관세율이 낮은 경우에는 교역장벽에 의한 감소라고 보기 어렵기 때문에 선정품목에서 제외하였다. 여기에서는 10%를 고관세의 기준으로 설정하여 수입관세율이 10% 이상인

품목들만 관심품목에 포함하였다.[16] 한편, 1997년 이후의 기간은 경제위기로 인해 전반적으로 수출이 급격히 감소하여 전체적인 추세에서 벗어났다고 판단하였기 때문에 대상기간에서 제외하였다.

이상의 판단기준에 대하여 여러 가지 이견이 있을 수 있다. 우선 대상기간 중 우리 나라의 특정품목 수출부진의 원인이 꼭 고관세 등 교역장벽 때문만이라고 보기는 어렵다는 점이다. 특히 기술진보 및 생산요소가격 변화에 따른 비교우위구조의 변화 등을 반영하여 수출이 감소했을 가능성을 지적할 수 있다.[17] 이는 수출부진의 원인을 보다 미시적으로 분석해야 하기 때문에 본 논문의 범위를 벗어나 추가적인 연구를 필요로 한다고 생각된다. 둘째로는 교역장벽 때문에 아예 수출이 안되거나 수출이 되더라도 소규모로만 이루어지는 경우가 있을 수 있다. 이 경우는 전장(前章)에서 논의한 ASEAN 주요국의 일반적인 고관세 품목들을 참조함으로써 간접적으로 관심품목을 선정할 수 있다. 셋째로는 우리 나라의 특정품목의 세계시장 점유율과 해당품목의 ASEAN 주요국내 점유율과를 비교하여 ASEAN 수출확대 관심품목을 선정하는 것이 더 바람직하다는 지적이 있을 수 있다. 또한 관세 이외의 비관세 장벽들도 종합적으로 고려해야 한다는 지적도 있을 수 있다. 이러한 지적들이 타당하다는 점은 인정되지만 가용한 자료의 한계로 볼 때 사실상 분석이 불가능하다는 현실적인 제약을 감안해야 한다. 이외에도 여러 지적이 있을 수 있지만 본 연구의 시험적 성격에 비추어 볼 때 추가적인 연구를 기대할 수밖에 없다.

---

16) 가능한 대상의 범위를 넓히기 위해 비교적 낮은 관세수준을 기준으로 설정하였으나 10%의 수입관세율이 고관세의 기준인 것은 자의적인 면이 있음.

17) 이 경우 우리 나라의 수출이 전세계적으로 고르게 감소했을 가능성이 있는데, 이는 교역장벽이 원인이라기 보다는 우리 나라의 비교우위가 감소했을 가능성이 높다.

2. ASEAN 주요국별 관심품목

1) 인도네시아

인도네시아의 경우 1991년 기준으로 6,746천 달러, 또는 1996년 기준으로 15,990천 달러 이상 수출한 품목(총수출액의 0.5%) 중 1991~1996년까지 5년간 수출증가율이 전체 평균증가율(18.8%)에 미치지 못하면서 수입관세율이 10% 이상인 품목으로 모두 19개 품목이 선정되었다. 이들 중 무선전화, 무선전신, 또는 라디오방송 수신용의 기기(HS 8525)와 면혼방 합성단섬유직(HS 5513 및

〈표 8-1〉 대인도네시아 관심품목

(단위 : 천불, %)

HS 코드	품목명	91년 수출	96년 수출	증가율	최고양허관세율
8527	무선전화기	16,795	3,581	-0.26588	20
5513	면혼방 합성단섬유직	40,891	18,285	-0.14868	15
5208	면직물	14,883	8,777	-0.10023	10
7308	철강제의 구조물	16,127	9,672	-0.0972	15
5402	합성장섬유사	24,332	17,574	-0.063	10
4109	페이턴트레더	54,906	44,090	-0.04293	10
6001	파일편물	23,881	25,109	0.010079	15
9607	슬라이드 파아스너	11,114	12,546	0.024535	15
7419	동제의 기타제품	14,399	17,968	0.045282	20
3902	프로필렌의 중합체	25,986	36,294	0.069102	35
6406	신발류부분품	44,269	65,319	0.080906	10
3901	에틸렌의 중합체	17,542	30,143	0.11435	35
5807	섬유제의 레이블	13,407	26,561	0.146522	10
8428	기타 기계류	13,939	28,349	0.152554	10
5407	합성장섬유직물	63,987	130,739	0.15362	15
8479	이류의 기타 기타기계류	12,002	24,616	0.154497	10
5903	플라스틱 침투직물	41,427	90,936	0.170282	15
2902	환식탄화수소	11,247	25,652	0.17928	25
8418	냉장고 · 냉동고 기타	10,370	23,812	0.180874	15
	총 수출	1,349,105	3,198,051	0.188414	

자료: 한국무역협회, kotis 데이터

5208), 철강제의 구조물 및 부분품(HS 7308), 합성장섬유사(HS 5402), 페이턴트 레더(HS 4109) 등은 대상기간 중 오히려 수출이 감소하여 관심있는 대응이 요구된다. 이외에도 파일편물(HS 6001), 슬라이드파스너와 그 부분품(HS 9607), 동제의 기타제품(HS 7419) 및 프로필렌의 중합체(HS 3902) 등의 품목은 그 수출 증가율이 전체 평균에 크게 못 미치면서 상대적으로 고관세 품목들이어서 주목된다.

이외에도 〈표 8-1〉에는 나타나 있지 않지만, 〈표 7〉에서 알 수 있듯이 인도네시아는 모터 달린 차량 및 그 관련제품(HS 87)들의 관세가 수입금지적으로 높아 이에 대한 대응이 요구된다. 이는 세계적인 자동차 수출국인 우리 나라의 對인도네시아 자동차 수출이 거의 전무한 것에서 잘 나타나고 있다.

2) 말레이시아

말레이시아의 경우 1991년 기준으로 5,186천 달러, 또는 1996년 기준으로 21,665천 달러 이상 수출한 품목(총수출액의 0.5%)중 1991~1996년까지 5년간 수출증가율이 전체 평균증가율(33.1%)에 미치지 못하면서 수입관세율이 10%이상인 품목으로 모두 18개 품목이 선정되었다. 이들 중 선박의 데릭, 크레인, 이동식 양하대, 크레인이 결합된 작업트럭(HS 8426)과 열처리기기류(HS 8419), 무선전화, 무선전신, 또는 라디오방송 수신용의 기기(HS 8525), 각종 재료용의 철강제 저장조, 탱크 및 이와 유사한 용기(HS 7309), 무선 송수신기기의 부분품(HS 8529), 합성장섬유사(HS 5407), 원심분리기(HS 8421), 순항선, 유람선, 페리보트, 화물선, 부선 등(HS 8901)은 대상기간 중 수출이 감소한 것으로 나타나 특별한 관심이 요구된다. 이외에도 절연전선, 케이블과 광섬유케이블(HS 8544), 강력사의 타이어코드 직물(HS 5902), 마이크로폰과 그 스탠드, 확성기, 헤드폰, 이어폰 등(HS 8518) 및 철 또는 비합금강의 평판압연제품(HS 7209) 등의 품목은 그 수출 증가율이 전체 평균에 크게 못 미치면서 상대적으로 고관세 품목들로 조사되었다. 말레이시아도

인도네시아와 마찬가지로 승용차 부문에 대한 관세가 매우 높아 사실상 자동차 수출이 제대로 이루어지고 있지 않아 수출통계에는 나타나고 있지 않지만 이에 대한 대응이 요구된다.

〈표 8-2〉 대말레이시아 관심품목

(단위:천불, %)

HS 코드	품목명	91년 수출	96년 수출	증가율	최고양허관세율
8426	데릭, 크레인	10,342	812	-0.39884	20
8419	열처리기기류	34,942	4,390	-0.33958	30
8527	무선전화기	10,944	3,523	-0.20284	20
7309	재료용 철강용기	7,380	4,247	-0.10462	15
8529	무선 송수신기기	10,995	7,864	-0.06483	50
5407	합성장섬유직물	20,147	15,388	-0.05247	15
8421	원심분리기	8,690	7,648	-0.02522	21
8901	순항선 · 유람선 등	84,873	81,610	-0.00781	25
5902	강력사 직물	7,462	7,824	0.00952	30
8544	전연전선, 케이블	11,244	14,430	0.051161	30
8518	마이크로폰	9,293	15,574	0.108789	25
7209	철 · 비합금강의 평판	26,593	50,301	0.135957	25
7308	철강제의 구조물	17,531	34,434	0.144554	30
8480	금속주조용 주형틀	8,904	22,140	0.199827	25
7210	철 · 비합금강의 평판	27,280	74,263	0.221759	25
8504	변압기 변환기	14,576	41,103	0.230402	30
3903	스티렌의 중합체	6,094	22,854	0.302603	20
8528	텔레비젼 수상기	5,266	21,363	0.323233	30
	총수출	1,037,237	4,333,014	0.331013	

자료: 한국무역협회, kotis 데이터

3) 태국

태국의 경우 1991년 기준으로 6,884천 달러, 또는 1996년 기준으로 13,320천 달러 이상 수출한 품목(총수출액의 0.5%)중 1991~1996년까지 5년간 수출증가율이 전체 평균증가율(14.8%)에 미치지 못하면서 수입관세율이

10%이상인 품목으로 모두 22개 품목이 선정되었다. 이들 중 동제의 기타제품(HS 7419), 면혼방 합성단섬유직(HS 5513), 철 또는 비합금강의 봉(HS 7213) 등의 품목이 대상기간 중 수출이 20%이상 크게 감소하였고 유선전화용 기기 및 영상전화기(HS 8517), 파일편물(HS 6001), 강력사의 타이어코드직물(HS 5902), 철 또는 비합금강의 평판압연제품(HS 7209, 7210), 무선전화, 무선전신, 또는 라디오방송 수신용의 기기(HS 8527) 등의 품목도 대상기간중

〈표 8-3〉대태국 관심품목

(단위 : 천 달러, %)

HS 코드명	품목명	91년 수출	96년 수출	증가율	최고양허관세율
7419	동제의 기타제품	17,316	18	-0.74686	20
5513	면혼방 합성단섬유직	10,256	659	-0.42246	20
7213	철 또는 비합금강	9,601	2,613	-0.22916	10
8517	유선전화기	10,883	4,412	-0.16521	20
6001	파일편물	10,881	4,481	-0.16258	20
5902	강력사	35,400	19,594	-0.11157	20
5210	면직물	12,274	6,885	-0.10919	20
6406	신발류부분품	12,769	8,629	-0.07539	10
4104	소 또는 마속의 가죽	26,276	18,580	-0.06697	10
7208	철 · 비합금강의 평판	45,109	33,297	-0.05892	10
7219	스테인레스강의 평판	10,188	8,193	-0.04265	15
5903	플라스틱 침투직물	20,009	17,003	-0.03203	10
7210	철 · 비합금강의 평판	43,528	38,256	-0.02549	15
8527	무선전화기	8,753	8,407	-0.00803	20
8473	8469, 8472의 부분품	17,898	17,845	-0.00059	20
5407	합성장섬유직물	35,380	37,026	0.009136	20
8428	기타 기계류	18,363	19,887	0.016074	20
8518	마이크로폰	9,601	12,671	0.057058	30
8521	영상기록용 기기	8,838	13,220	0.083866	30
8413	액체펌프	6,741	10,331	0.08914	20
5402	합성장섬유사	9,587	15,314	0.098199	10
4002	합성고무 팩티스	7,773	14,548	0.133556	20
	총수출	1,336,803	2,664,053	0.147876	

자료: 한국무역협회, kotis 데이터

오히려 수출이 감소한 것으로 나타났다. 이외에도 합성장섬유사(HS 5407), 기타의 권양용, 하역용 기계류(HS 8428), 마이크로폰과 그 스탠드, 확성기, 헤드폰, 이어폰 등(HS 8518), 영상기록용 또는 재생용 기기(HS 8521) 등의 품목은 그 수출 증가율이 전체 평균에 크게 못 미치면서 20-30%의 비교적 고관세 품목들이어서 주목된다.

이외에도 〈표 8-1〉에는 나타나 있지 않지만, 〈표 7〉에서 알 수 있듯이 태국은 모터 달린 차량 및 그 관련제품(HS 87) 및 의류제품(HS 60) 등의 관세가 수입금지적으로 높아 이에 대한 대응이 요구된다. 거의 전적으로 수입차에 의존하는 태국시장에 대한 한국의 자동차 수출은 거의 전무한 것으로 나타나고 있다.

4) 필리핀

필리핀의 경우 1991년 기준으로 3,374천 달러, 또는 1996년 기준으로 9,530천 달러 이상 수출한 품목(총수출액의 0.5%) 중 1991~1996년까지 5년간

〈표 8-4〉 대필리핀 관심품목

(단위: 천 달러, %)

HS 코드	품목명	91년 수출	96년 수출	증가율	최고양허관세율
5210	면직물	3,480	1,089	-0.20733	10
8528	텔레비전 수상기	12,586	5,773	-0.14434	20
5513	면혼방	8,722	5,570	-0.08579	10
5208	면직물	4,669	3,218	-0.07173	10
6001	파일편물	3,589	3,744	0.008492	10
5407	합성장섬유직물	37,216	44,505	0.03642	10
8504	변압기, 변합기	9,333	16,542	0.121278	15
3903	스티렌의 중합체	3,713	6,811	0.129008	15
5903	플라스틱침투직물	8,672	20,645	0.189431	10
4011	고무제의 공기타이어	3,881	10,121	0.211312	15
	총 수출	674,808	1,906,021	0.230806	

자료: 한국무역협회, kotis 데이터

수출증가율이 전체 평균증가율(23.1%)에 미치지 못하면서 수입관세율이 10%이상인 품목으로 모두 10개 품목이 선정되었다. 이들 중 면직물(HS 5210), 텔레비전 수신용의 기기, 영상모니터 및 영상수신기(HS 8528)와 면혼방 합성단섬유직(HS 5513), 면직물(HS 5208) 등의 품목은 대상기간 중 수출이 감소한 것으로 나타나 특별한 관심이 요구된다. 또한 파일편물(HS 6001), 합성장섬유사의 직물(HS 5407), 변압기, 정지형 변환기와 유도자(HS 8504), 스티렌의 중합체(HS 3903), 플라스틱을 도포한 방직용 섬유류(HS 5903), 고무제의 공기타이어(HS 4011) 등의 품목은 그 수출 증가율이 전체 평균에 못 미치면서 상대적으로 고관세 품목들로 조사되었다.[18]

V. 결론

본 논문은 수입시장(輸入市場)으로서의 ASEAN 주요국 현황을 교역장벽, 특히 관세장벽을 중심으로 각종 문헌자료를 활용하여 고찰한 후, 우리 나라의 1991-1996년간 對ASEAN 주요국 수출추이 및 ASEAN 주요국의 관세율 자료를 비교 · 분석하여 우리 나라의 수출확대 관심품목들을 선정하여 보았다. 그 결과 대상기간 중 주로 일부 전기 · 전자제품, 합성섬유, 철강 및 화학제품 등의 對ASEAN 주요국 수출이 감소 내지는 평균수준에 못 미치면서 동시에 수입관세가 비교적 높은 것으로 나타났다. 특히, 자동차 및 그 부분품 등은 대부분의 ASEAN 주요국에서 수입금지적인 수준의 고관세를 부과하고 있기 때문에 거의 비교역재화(非交易財化)한 것도 발견하였다.

2001년말부터 시작된 도하개발어젠다 협상에서 공산품 관세의 추가인하 협상이 각료선언을 통해 이미 합의된 상태이기 때문에[19] 조만간 WTO

18) ASEAN 주요국의 HS 코드별 관세율은 각국의 관세율표를 참조했으며, 자세한 요약은 권영민 외(2001) 참조.

회원국들은 회원국간 조화로운 관세의 인하를 위한 협의와 그와 동시에 연속적인 양자간 이해조정을 시도할 것이다. 그 과정에서 우리 나라는 미국, 일본, EU와는 물론 ASEAN 주요국과의 협의도 개최하게 될 것이므로 협상의 상대로서 ASEAN 주요국 수입시장에 대한 면밀한 분석을 통한 관세인하 요구자료의 축적이 필요할 것이다. 본 연구는 이러한 필요를 충족시키기 위한 실험적인 시도라고 간주할 수 있다.

ASEAN 주요국들은 우리 나라의 주요한 무역수지 흑자 대상국들이며 우리의 수출집중도가 높고 현재 외환위기를 겪으며 비자발적으로 많은 분야에 있어 자유화를 추진하는 과정에 있기 때문에 시장개방을 위한 요구가 쉽지 않은 국가들이다. 그러나 본 연구를 통해 나타난 이들 국가의 교역장벽적인 요소들에 대해서는 WTO에서의 협상이든, APEC과 같은 지역적 논의이든, 또는 양자간의 협의든 어떤 형태로든 지적이 되어야 할 것이다.[20] 그 중 특히, 이들이 갖고 있는 가장 큰 문제점인 HS 코드내 지나친 관세율의 차이와 승용차 부문의 금지적으로 높은 관세율 등은 시정을 요구하여야 할 것이다. 아울러 관세양허의 확대와 경사관세의 완화, 그리고 전반적인 양허관세의 인하를 통해 지나치게 큰 양허관세와 실행관세의 차이 축소 등을 요구하여야 할 것으로 생각된다. 또한 실질적인 시장접근을 보장하기 위해 관세이외에 수입품에 부과하는 부가세와 일부 품목에 대한 높은 사치세 등의 인하도 요구할 수 있을 것이다.

물론 우리 나라는 ASEAN 주요국들을 대립의 상대로서보다는 선진국의 반덤핑 남용 등의 이슈에 공동으로 대응하는 협조적인 파트너로 포용해야 할 것이다. 특히 5억 이상의 인구를 포용하는 단일시장을 형성하게 될 AFTA를 배경으로 ASEAN이 WTO 등 국제통상무대에서 협상력을 높이고 있는 현실을 감안하면 주요 통상이슈에 대한 이들과의 협조적인 관계설정은 필수적이라고

19) WTO(2001a), paragraph 16 참조.

20) ASEAN 국가들도 과거에 그랬던 것과 같이 자신들의 주요 수출품인 열대과일이나 전자제품 등에 대한 시장접근 확대를 요구해 올 가능성이 큼.

할 수 있다.[21] 그러나 냉철한 국제통상의 현실속에서 협조하면서도 동시에 경쟁하는 상대로서 ASEAN 주요국들의 교역장벽에 대한 정보는 다양한 경우를 대비한 유용한 협상의 수단(bargaining chip)으로서 반드시 필요하다고 하겠다.

마지막으로 본 논문의 한계와 향후 연구과제를 제시하면서 논문을 맺고자 한다. 먼저 본 논문은 실증분석에 있어 공산품 부문의 관세장벽에 초점을 맞추다 보니 비공산품, 특히 농산품과 서비스업 부문의 교역장벽과 비관세장벽 일반에 대한 실증적 분석이 부족한 것이 사실이다. 특히 현재 WTO에서 기설정의제(built-in agenda)로서 이들 부문의 논의가 활발하게 진행되고 있기 때문에 동 부문에 관한 연구가 시급히 보완되어져야 할 것이다.[22] 둘째로, 보다 의미있는 對ASEAN 수출확대 정도를 파악하기 위해서는 품목별 ASEAN의 수입변화와 우리 나라로부터 해당품목의 수입변화를 비교 · 분석해야 하나 이와 관련된 자료가 불비하기 때문에 본 논문에서는 시도하지 못했다.[23] 셋째로, 교역장벽은 각국 및 세계경제상황에 따라 동적(動的)으로 변하고 있기 때문에 교역장벽 변화에 대한 지속적인 추적과 연구가 필요할 것으로 생각된다.

주제어: 교역장벽, 관세율, 시장접근

---

21) 이미 ASEAN 주요국들은 UR 협상시 강경한 농업시장개방 요구국들의 모임인 Cairns 그룹의 회원국으로서 농산물 시장 개방에 영향력을 미친 바 있음.

22) ASEAN 주요국들은 대체로 농산물 등 1차산품 부문에는 비교우위가 있어 보이나 서비스 부문은 취약한 것으로 파악됨. 농산물 부문은 수입관세 및 수입수량제한, 그리고 서비스 부문은 제도 및 관행에 의한 교역장벽에 초점을 맞춰야 할 것임.

23) 선진국들의 경우에는 OECD 및 각국 자료를 통해 분석이 가능함. 이런 류의 연구는 권영민 외(2001) 참조.

참고문헌

권영민 · 김남두 · 원용걸 · 이수희 · 이홍구. 2001. 『뉴라운드와 공산품 분야의 시장접근』. 연구보고서 2001-02. 한국경제연구원.

대외경제정책연구원. 1994. 『WTO 출범과 신교역질서』. 서울.

신유균. 1999. "GATT 체제하의 다자간 관세협상이 APEC 관세협상에 주는 시사점." 『통상법률』 2월호.

원용걸. 1996. 『ASEAN 자유무역지대(AFTA)의 전개과정과 그 시사점』. 정책연구 96-1. 대외경제정책연구원.

——. 1999. "韓-ASEAN間 무역 및 직접투자 관계분석." 『국제통상연구』. 제4권 제2호. 한국국제통상학회.

——. 2000. 『AFTA-CER간 연계논의와 정책적 시사점』. 지역연구회시리즈 00-03. 대외경제정책연구원.

외교통상부. 1999. 『외국의 통상환경』. 서울.

태국, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀 관세청. 1999. 『관세율표』.

한국무역협회, kotis database.

——. 『무역통계』. 각년호.

한홍렬. 1999. "뉴라운드 공산품 관세 인하의 쟁점과 전망." 『국제통상연구』. 제4권 제2호. 한국국제통상학회.

APEC. 1995. *Survey of Impediments to Trade and Investment in the APEC Region*. Singapore.

ASEAN Secretariat. 1997. ASEAN: *Towards the 21st Century*. Academic Press. London.

Hoda, A. 1994. "Trade Liberalization Results of the Uruguay Round" Presented on the Informal Workshop on the New World Trading system. April.

Hoekman, B. M. and M. M. Kostecki. 1995. *The Political Economy of The World*

Trading System:From GATT to WTO: Oxford University Press.

IMF. Directions of Trade Staristics Yearbook. various issues.

OECD Secretariat. 1998. *Review of Tariffs and Non-Tariff Barriers:Tariff Regimes of the Selected Non-OECD Countries*. TD/TC/WP(98)50.

——. 1999. *Review of Tariffs : Draft Synthesis Report*, TD/TC/(99)7.

USTR. *National Trade Estimate Report on Foreign Trade Barriers*. various issues. Washington, D.C.

WTO. 2001a. *Ministerial Declaration*, WT/MIN(01)DEC/1.

——. 2001b. *Trade Policy Review: Malaysia*. Geneva.

——. 1998. *Trade Policy Review: Indonesia*. Geneva.

——. 1999a. *Trade Policy Review: Thailand*. Geneva.

——. 1999b. *Trade Policy Review: The Philippines*. Geneva.

Abstract

A Study on Trade Barriers in the Major ASEAN Countries

Yongkul Won

Bilateral trade between Korea and ASEAN has decreased in a significant degree since the Asian financial crisis, which is mainly due to contraction of purchasing power in the both sides. Facing economic crisis, many ASEAN countries revoked already-announced trade liberalization scheme, which would be further reducing trade flows. It is also noticeable that Korea's trade surplus against ASEAN has reduced significantly in recent years. On the other hand, the WTO has opened a new round of multilateral trade negotiations in 2001, so-called Doha Development Agenda, in which reduction of trade barriers will be a major task. It would be urgent to well-prepare the negotiation to maximize our national interest.

With this situation in mind, we intend to investigate trade barriers in general and high tariff items specifically in the major ASEAN countries based on the existing literature published by international organizations such as WTO, OECD and APEC as well as by individual countries such as the United States. Furthermore, we try to identify manufacturing goods that could be potentially improved in their export performance in the major ASEAN countries. In doing so, we examine bilateral trade data at HS code 4 digit level between Korea and the major ASEAN countries over the period of 1991-1996, and select Korea's export items that had shown below average growth rate with relatively high tariff rates

levied in the major ASEAN countries.

Literature survey reveals that there exist many kinds of trade barriers in the major ASEAN countries such as significant tariff dispersion in the same HS codes, tariff escalation as well as high tariff rates in general. On the other hand, data analysis shows that some electric and electronic items(HS 85, 87), steel and chemical items(HS 72, 39), synthetic fabric items (HS 52, 54) recorded below average export performance with relatively high tariffs levied in the major ASEAN countries. What is surprising is that Korea had exported automobile to the major ASEAN countries very little to none, due to import-forbidden level of tariffs levied on the item.

Acknowledging that we should cooperate with ASEAN in major trade issues such as developed countries' abuse of anti-dumping measures, we should at the same time be able to cope with trade barriers in the major ASEAN countries. Sufficient information on trade barriers in our major trading partners would be useful, not only for improving our export performance and thus maximizing our economic interest but as a bargaining chip against various situations. Competition with cooperation will be inevitable in this ever-changing world of international trade.

Keywords : Trade Barriers, Tariff Rates, Market Access