

## NAFTA 재협상, 미국·멕시코 합의의 주요 내용과 시사점

배찬권 무역통상실 연구위원 (ckbae@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1208) 외

## 차 례

1. 개요
2. 주요 합의 내용
3. 주요국의 반응
4. 경제적 영향 및 시사점

## 주요 내용

- ▶ 미국, 캐나다, 멕시코 3국은 2017년 8월 NAFTA 재협상을 개시하였으며, 2018년 8월 27일 캐나다를 제외한 미국과 멕시코 간 양자 협상을 타결
- ▶ 미국·멕시코 재협상은 전반적으로 과거 미국이 추진하였던 TPP 규정에 기반을 두고 있으며, 원산지 조항 등 일부 신규 조항을 포함함으로써 미국 내 산업을 보호하는 방향으로 타결
  - 자동차 및 부품의 역내부가가치 함유 요건을 62.5%에서 75%로 상향 조정하였고, 자동차 구성품의 40~45%는 시급 16달러 이상 노동자에 의해 생산되어야 한다는 최소임금 요건 추가
  - CPTPP, 한·미 FTA 등과 비교할 때 지식재산권 보호가 강화되고, 전자상거래, 환경과 노동 등 신무역규범에 대한 규정을 구체화한 것이 특징

미국·멕시코 재협상 주요 내용과 한·미 FTA 및 CPTPP 규정의 비교

구분	미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
농업	WTO 농산물 SSG	금지	금지
	수출보조금	금지	금지
자동차·부품 원산지	역내부가가치 함유 요건	75%	35% 등
	최소 임금 요건	자동차 구성품의 40~45%는 시급 16달러 이상 근로자에 의해 생산	-
전자상거래	국경 간 데이터 이동 보장	의무규정	협력규정
	데이터 저장 및 처리에 대한 제한 최소화	의무규정	-
	소스코드 공개 요구 제한	의무규정	-
금융	정보의 국외이전	국외이전 허용 조건 구체화	국외이전 허용 규정만 있음.
지식재산권	실연 저작권 보호기간	최소 75년	70년
	생물의약품 정보 보호(자료 독점)	10년	생물의약품 규정 없음. (의약품 5년)

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미·멕시코 재협상자료를 참고하여 저자 작성.

- ▶ NAFTA가 미·멕시코 양자 협상으로 축소될 경우 한국의 경제성장률은 추가적으로 0.05% 증가하나, 3국 간 재협상이 성공적으로 타결된다면 0.01%의 성장세 감소 전망
  - 한국 자동차 업체는 미국 및 일본에 비해 멕시코 내 생산량이 많지 않아 미·멕시코 합의의 영향을 비교적 적게 받을 전망
  - 캐나다를 포함한 NAFTA 재협상 타결로 3국 간 무역 및 투자장벽이 추가적으로 완화될 경우 상대적으로 불이익이 발생

## 1. 개요

### 가. 경과

■ 미국 무역대표부(USTR)<sup>1)</sup>는 무역적자 감소를 통한 불균형 해소를 강조하며 이의 일환으로 캐나다, 멕시코와 2017년 8월 16일 NAFTA 재협상을 개시함.

- USTR은 재협상의 공식적인 이유로 1994년에 발효된 NAFTA의 현대화임을 밝힘.<sup>2)</sup>
- 미국은 멕시코 대선(2018. 7. 1)과 미국 중간선거(2018. 11. 6)로 인한 정치적 영향을 받지 않도록 2017년 내 재협상을 마무리하겠다는 목표를 설정한 바 있으나 2018년 상반기 중에도 협상 타결을 이루지 못함.
  - 예상과는 달리 협상이 난항을 겪자 USTR은 2018년 1/4분기 말을 협상 완료 시점으로 재설정했으나 이 역시 맞추지 못함.
- 미국이 캐나다, 멕시코와 3가지 부문에서 입장 차이를 좁히지 못한 것이 협상 진행에 걸림돌로 작용
  - 첫째, 미국은 자동차 원산지 규정으로 역내가치비율(RVC: Regional Value Content)을 85%로 상향 조정할 것을 요구했지만 캐나다와 멕시코 모두 이에 반대했으며, 특히 멕시코는 70% 이상으로는 절대 상향 조정할 수 없다는 입장을 밝혔음.
  - 둘째, 미국정부가 매 5년마다 NAFTA를 평가하고 제대로 이행되지 않을 경우 협정을 파기할 수 있는 일몰(Sunset Review)조항을 삽입하고자 했지만 상대 국가들은 NAFTA의 불확실성 상존으로 인해 자국 투자에 영향을 줄 수 있다고 주장하며 반대함.
  - 셋째, 미국은 분쟁해결체제 조항인 19장을 삭제하기를 희망했지만 이 역시 캐나다와 멕시코의 반대로 입장 차이를 좁히지 못함.

■ 난항을 겪던 NAFTA 재협상은 멕시코 대선 이후 미국·멕시코의 양자 협상 형태로 전환되어 진행됨.

- 지난 7월 1일 멕시코에서 진행된 대선에서 '멕시코의 트럼프'라고 불린 바 있는 좌파 성향의 오브라도르<sup>3)</sup>가 차기 대통령으로 선출됨.
  - 오브라도르 대통령 당선인은 캠페인 초반 미국에 매우 비판적이며 NAFTA에 대해서도 부정적인 인식을 갖고 있었으나 대선 승리 후 현 정권과 협력하여 NAFTA 협상에 적극 참여할 뜻을 밝힌 바 있음.
  - 멕시코의 현 정권 협상단 수석대표로 오브라도르 당선인 측의 인물인 Seade가 참여함.
- 미국은 캐나다를 배제한 상태에서 멕시코와 양자 협상을 추진하고 이를 멕시코와 캐나다가 모두 수용함.

1) United States Trade Representative.

2) USTR(2017. 5. 18), Text of USTR Letters to Congressional Leadership.

3) Andrés Manuel López Obrador, AMLO로도 알려져 있음.

■ 2018년 8월 27일 미국과 멕시코는 NAFTA 재협상에 있어 원칙적인 합의(agreement in principle)를 이루었다고 발표함.

- 캐나다는 제외된 상태에서 합의가 이루어졌으며 트럼프 대통령은 이를 ‘미국·멕시코 무역협정’이라고 표현
- 양국은 그동안 가장 큰 이견을 보였던 3가지 부문에 대해서 합의를 이룸.
  - 자동차 관련 역내가치비율은 75%로 상향 조정하며 전체 부품의 40%(일반승용차), 45%(픽업트럭)는 자동차 산업 인건비가 시간당 \$16 이상인 국가에서 조달되어야 함.
  - 일부 언론에서는 자동차 역내가치비율 상향 조정은 3년에 걸쳐 단계적으로 이루어질 것이며 자동차 제조 시 사용되는 철강, 알루미늄, 유리의 70%가 북미지역 생산품이어야 하는 의무사항을 포함하고 있다고 밝힘.<sup>4)</sup>
  - 일몰조항 관련 사항은 미국·멕시코 무역협정 발효를 기점으로 6년차에 검토를 진행하며 검토사항들을 향후 10년 동안 양국이 협상을 통해 해결하기로 합의하며 미국이 양보<sup>5)</sup>
  - 반덤핑 및 보조금 문제에서의 검토 및 분쟁해결과 관련한 19장은 삭제하고 투자와 관련하여 ISDS(투자자-국가 분쟁해결제도)는 수용에 있어서 외국 기업에 불리하거나 모든 교역국을 동등하게 대우하지 않은 경우로 한정하고, 정부와 계약한 기업의 경우 예전 형태의 ISDS는 원유, 가스, 사회기반시설, 에너지 발전, 전기통신 분야에서만 유지할 수 있도록 함.<sup>6)</sup>

■ 트럼프 행정부는 멕시코와의 합의 내용을 바탕으로 캐나다와의 협상을 시도했으나 8월 중 합의는 실패로 돌아갔으며 향후 합의는 지속할 계획이라고 밝힘.

- 8월 28일 프리랜드(Chrystia Freeland) 캐나다 외교부 장관은 워싱턴 D.C.에서 미국과의 협상을 재개했으나 입장 차를 좁히지 못함.
  - 캐나다의 낙농·유제품 시장 개방, 자동차 부품 원산지 규정, ISDS 등에 대해 여전히 의견 차이를 보임.
  - 트뤼도 캐나다 총리는 ‘No NAFTA deal is better than a bad NAFTA deal’이라고 언급하며 자국에 지나치게 불리한 협정은 받아들이지 않겠다는 입장을 확고히 함.

■ 트럼프 정부는 미국·멕시코 무역협정 서명 의향서(intent)를 의회에 8월 31일 전달함.

- 미 행정부는 무역촉진권한(TPA: Trade Promotion Authority) 절차에 따라 트럼프 대통령의 무역협정 서명 의향서를 의회에 통보해야 하며 의회는 90일 이내에 가부를 표결에 부쳐야 함.
- 미 행정부가 캐나다와의 합의가 이루어지지 않은 상태에서 협정 서명의도를 의회에 제출한 이유는 멕시코 정권 교체 이전에 협정 발효를 목적으로 하고 있기 때문인 것으로 알려짐.
  - 언론에서는 미 의회가 최대한 표결을 늦추더라도 페냐 니에토 현 멕시코 대통령이 11월 30일에 서명할 수 있다는 계산하에 서명의도를 의회에 통보한 것으로 분석함.<sup>7)</sup>
  - 오브라도르 당선인은 12월 1일 멕시코 대통령에 공식 취임할 예정

4) World Trade Online(2018. 8. 23), Sources: U.S., Mexico reach deal on tariff for non-conforming autos.

5) Washington Trade Daily(2018. 8. 28), A US-Mexico FTA, Vol. 27, No. 172, p. 1.

6) CBC(2018. 9. 8), Why NAFTA's unloved investor-state dispute chapter may be in trouble.

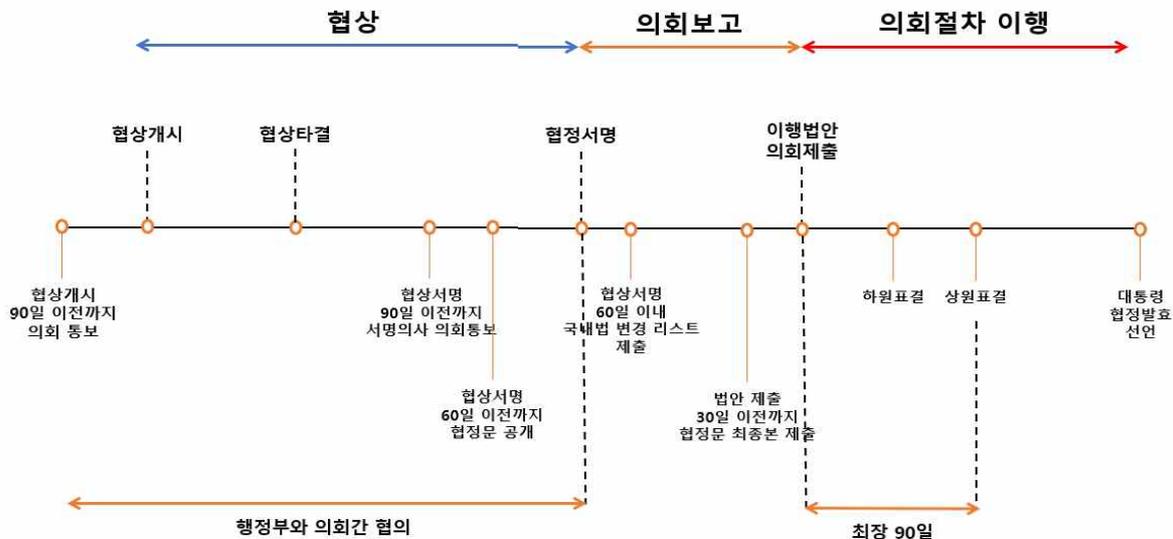
7) Brinkley, John(2018. 8. 28), Trump's US-Mexico Trade Agreement Will Never Take Effect. Forbes.

## 나. 향후 일정

■ 미국·멕시코 무역협정은 그 효력이 발생하기 위해서 의회의 비준을 필요로 하며, 트럼프 행정부는 캐나다와의 협상이 실패로 돌아갈 경우 멕시코와의 양자 합의만을 의회에 통보, 비준 절차를 시작할 계획이라고 밝힘.

- 행정부는 TPA에 규정된 절차를 준용해야 할 것으로 보이며, 이에 따라 협정서명 90일 이전까지 서명의사를 의회에 통보하고, 60일 이전까지 협정문을 공개해야 함.<sup>8)</sup>
- 협정서명 이후에는 이행법안을 의회에 제출해야 하며, 이후 90일 이내에 상·하원의 비준 표결이 이루어짐.
- 본 협상이 의회 표결단계까지 도달해도, 현재의 의회(115대)가 11월 6일 중간 선거를 치르고 12월 초 휴회할 가능성을 감안하면, 표결은 차기 의회(2019년 1월 개원)로 넘어갈 가능성이 높은 상황임.

그림 1. TPA에 따른 무역협상 절차



- 미 법률전문가 및 의회 등 일각에서는 비준 과정에 있어 현재의 TPA 적용이 힘들다고 보고 있어 난항이 예상된다.
- 지난 3월 TPA 권한 연장을 위해 행정부가 의회에 제출한 성명서(statement)에는 NAFTA 재협상이 미국, 멕시코, 캐나다 3자 간에 이루어진다는 것을 명시하고 있으므로 캐나다를 제외한 미국·멕시코 간의 양자 협정은 별개의 무역협정으로 봐야 함.
- 이는 미·멕시코 양자 협정이 곧바로 비준 단계로 진입할 수 없으며, [그림 1]에 나타난 과정을 처음부터(협상시 이전 단계) 다시 시작하거나 TPA 적용 없이 의회에 세부 협정내용을 수정할 권한을 부여하는 것을 의미함.
- 전직 미국 무역대표부(USTR) 대표인 Carla Hill 역시 CNBC와의 인터뷰에서 “미국이 멕시코와 양자 협정에 현 TPA를 적용할 수 있을 것이라는 트럼프 행정부의 생각은 옳지 않다”라고 언급함.<sup>9)</sup>

8) TPA는 의회가 대통령에게 무역협정을 협상할 수 있는 권한을 위임하고 행정부가 체결한 무역협정의 비준 과정에서 세부 사항에 대한 수정 없이 찬반(up-or-down)만 결정하도록 규정한 법안임.

- TPA 절차가 적용되지 않을 경우 의회에 세부 협정내용에 대한 수정 권한이 부여되는 등 불확실성과 복잡성이 가중될 수 있음.

■ 트럼프 대통령은 8월 31일, 미국·멕시코 간의 새로운 무역협정 서명 의사를 의회에 통보함.

- 이는 TPA가 규정한 협정서명 이전 90일간의 공지 절차를 밟기 위한 조치임(그림 1 참고).
- 또한 트위터를 통해 NAFTA가 미국·멕시코 간의 양자 협정으로 갈 수 있음을 강조하며 캐나다를 압박하는 한편 의회에도 협조하지 않을 경우 NAFTA를 파기할 것이라는 경고성 메시지를 보냄.

■ 미 의회는 캐나다를 제외한 미국·멕시코 간의 양자 협정에 대체로 부정적인 입장을 보이고 있어 NAFTA가 미·멕시코 협정으로 축소된 채 상정될 경우 비준 가능성이 불투명함.

표 1. 주요 의원의 미국·멕시코 양자 협정에 대한 입장

시기	직책/위원회	입장/발언
Chuck Schumer (상원, 민주당)	민주당 상원 원내대표	· 미국·멕시코 양자 협정이 NAFTA를 대체할 경우 비준에 있어 심각한 법적 우려(legal concern)가 있음.
Pat Toomey (상원, 공화-펜실베이니아)	재무위원회	· 캐나다가 포함되지 않을 경우 비준 과정에 TPA 적용이 불가능할 것
Mitch McConnell (상원, 공화-켄터키)	공화당 상원 원내대표	· 캐나다와의 협상 결과를 기다려봐야 할 것
Jeff Flake (상원, 공화-아리조나)	에너지·천연자원 위원회	· 캐나다를 제외한 협상은 바람직하지 못함.
Marco Rubio (상원, 공화-플로리다)	외교위원회	· 캐나다를 제외한 협상은 바람직하지 못함. · 계절과일의 무역구제에 대한 항목이 포함되지 않은 것에 대해 불만 표출
Richard Neal (하원, 민주당-메사추세츠) Bill Pascrell (하원, 민주당-뉴저지)	세입·세출위원회	· 행정부는 TPA에 명시된 의회와의 협의(consultation) 의무를 충실히 이행하고 있지 않음. <sup>10)</sup>

자료: Washington Trade Daily(2018. 8. 29).

## 다. 미·캐나다 협상

■ 캐나다와 미국의 NAFTA 협상에서는 캐나다의 유제품 시장 개방, 분쟁해결 기구 존폐 여부 등이 주요 이슈가 되고 있음.

9) CNBC(2018. 8. 27), <https://www.cnn.com/video/2018/08/27/trump-cant-go-bilaterally-with-just-mexico-in-trade-promotion-authority-says-former-us-trade-rep.html>.

10) TPA에 의하면 행정부는 협상단계에서부터 의회의 의원자문그룹, 상원 재무위원회, 하원 세입세출위원회 및 의회총괄그룹과 긴밀하고 시의적절하게 협의해야 하며 협상의 내용을 충분히 통지해야 한다고 규정하고 있음.

- [유제품] 캐나다는 생산/수입쿼터와 관세를 기반으로 한 공급관리(supply management)체계를 통해 자국 유제품 시장을 보호하고 있고, 이에 맞서 미국은 캐나다의 시장 개방을 요구하고 있음.
  - 트럼프 대통령은 최근 캐나다가 미국산 유제품에 대해 300%의 고율 관세를 부과하고 있다고 주장하며 캐나다의 자국 유제품 시장 보호 행태를 비난함.<sup>11)</sup>
  - 실제로 캐나다는 쿼터를 초과하는 유제품 수입에 대해서만 200~300% 이상의 고관세를 부과하고 있으며 2017년 기준 미국의 대캐나다 수출은 쿼터를 초과하지 않는 것으로 나타남.
    - 미국은 유제품에 대해 캐나다를 상대로 2017년 기준 약 6,500만 달러의 무역흑자를 기록하고 있고 캐나다와 마찬가지로 쿼터와 수입관세를 혼합한 자국시장 보호정책을 펴고 있음.<sup>12)</sup>
  - 캐나다 역시 미국의 이러한 ‘아시타비’(我是他非) 행태를 비난하고 있으며, 현재의 공급관리체계를 포기하고 전면적인 시장 개방을 허용할 가능성은 높지 않아 보임.<sup>13)</sup>
    - 미국의 압력을 최소화하고 NAFTA 재협상 마무리를 위해 수입쿼터 확대 등을 실시, 수입품의 시장 접근성 제고를 꾀할 가능성은 남아 있음.
  
- [분쟁해결 절차] 캐나다는 반덤핑 및 보조금 관련 분쟁해결 절차와 전담 기구를 규정한 NAFTA 협정 제19장의 존치를 주장하고 있는 반면 미국은 이를 폐기하고 국내 사법체계를 통해 반덤핑/상계관세 등의 무역 분쟁을 해결해야 한다고 주장함.
  - 주요 배경에는 30년 이상 지속된 미국-캐나다 간의 연목목재(softwood lumber) 분쟁과 최근 캐나다 봄바디어(Bombardier)사의 C-시리즈 비행기 수입에 대한 미국의 반덤핑 관세(300%) 부과가 있음.
    - 1980년대부터 미국은 수차례 캐나다산 연목목재 수입에 대해 반덤핑/상계관세를 부과했으나 캐나다는 이에 불복하여(제19장에 의해 보장된) NAFTA 중재위원회에 제소하였고, 중재위원회는 대부분의 경우 미국의 반덤핑/상계관세 부과는 그 근거가 부족하다는 이유로 캐나다의 승소를 판정함.
    - 최근 캐나다 정부는 미국의 봄바디어 C-시리즈 비행기 수입에 대한 반덤핑 관세 부과를 NAFTA 중재위원회에 제소함(2018. 1) 상태임.
    - 대체 방안인 WTO 분쟁해결 절차의 경우 판정까지 수년이 소요될 수 있다는 맹점이 있는 데 반해 NAFTA 중재위원회는 보다 신속하게 판정을 내림.
  - 미국의 경우 제19장의 존치(반덤핑/상계관세 부과 결정에 있어) 국내 사법체계를 무시한 주권 침해로 보는 반면 캐나다는 이를 상대방의 무분별한 반덤핑/상계관세 부과를 방지할 필수 장치라는 상반된 입장을 내세우고 있음.
    - 이와 관련하여 트뤼도 총리는 분쟁해결 기구의 존치 없이 NAFTA 개정에 합의할 수 없다는 입장을 재확인한 바 있음.<sup>14)</sup>

11) Twitter(2018. 6. 7), "... they charge us up to 300% on dairy - hurting our Farmers, killing our Agriculture!," <https://twitter.com/realdonaldtrump/status/1004871827406061573>(검색일: 2018. 8. 31).

12) Brookings(2018. 6. 13), "A Trumped-up charge against Canadian dairy tariffs," <https://www.brookings.edu/blog/up-front/2018/06/13/a-trumped-up-charge-against-canadian-dairy-tariffs/>.

13) The Conversation(2018. 9. 3), "The two key issues on the table to bring Canada back into NAFTA," <http://theconversation.com/the-two-key-issues-on-the-table-to-bring-canada-back-into-nafta-102545>.

14) CBC(2018. 9. 4), "No NAFTA without cultural exemption and a dispute settlement clause, Trudeau vows," <https://www.cbc.ca>

- 그 밖에 미국은 예술(arts), 방송(broadcasting) 부문에 대해 캐나다에 시장 개방을 요구하고 있으나 캐나다는 받아들일 수 없다는 입장을 밝힌 상황이며,<sup>15)</sup> 캐나다는 미국과 멕시코가 합의한 일몰조항(sunset clause) 도입에 대해서는 공식입장을 밝히지 않고 있음.<sup>16)</sup>

## 2. 주요 합의 내용<sup>17)</sup>

### 가. 상품

- 기존 NAFTA 협정의 기본 골격을 유지하는 가운데 신규 조항을 추가함으로써 상품 시장접근을 개선함.
  - 원산지 요건을 충족한 상품에 대한 무관세(duty-free) 원칙을 유지함.
  - 수출 관세, 조세 또는 그 밖의 부과금을 금지하고 특정 세관 수수료를 면제하는 조항 역시 기존 NAFTA 협정 수준을 유지함.
- [수입허가 및 수출허가 절차 투명성] 수입허가 및 수출허가 절차에 대한 투명성 규정이 새롭게 도입됨.<sup>18)</sup>
  - 기존 NAFTA 협정의 경우 선박 수리 또는 개조 관련 투명성 향상에 관한 내용을 간략하게 포함하고 있을 뿐 수출입 허가 절차에 대한 독립적인 투명성 조항은 없음.
  - 한·미 FTA 협정의 경우 제2.9조 2항을 통해 수입허가 절차에 대한 내용을 일부 다루고 있음.

표 2. 미국·멕시코 재협상 상품 시장접근 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
관세 면제	제2.3조	제2.4조
수출 관세, 조세 또는 그 밖의 부과금	제2.11조	제2.15조
수입허가 및 수출허가 절차 투명성	제2.9조 2항	제2.13조 2항
수입 시 현지 유통업자 활용 요건 적용 금지	제2.8조 6항	제2.10조 8항
암호문을 포함한 상품의 수입제한 적용 금지	-	제2.10조 4항
재제조상품에 대해 중고상품 수입제한조치 적용 금지	-	제2.11조 1항, 2항
영사거래에 관한 요건 및 관련 수수료 및 부과금 적용 금지	제2.10조 2항	제2.14조 2항

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료를 참고하여 저자 정리

/news/politics/trudeau-cultural-exemption-1.4806919(검색일: 2018. 9. 3).

15) CBC(2018. 9. 4), "No NAFTA without cultural exemption and a dispute settlement clause, Trudeau vows," <https://www.cbc.ca/news/politics/trudeau-cultural-exemption-1.4806919>(검색일: 2018. 9. 3).

16) iPolitics(2018. 8. 28), "Under pressure, Canadian negotiators join trade talks with US, Mexico," <https://ipolitics.ca/2018/08/28/under-pressure-canadian-negotiators-join-trade-talks-with-us-mexico/>(검색일: 2018. 9. 3).

17) USTR이 공개한 정보(factsheet)를 기초로 분야별 주요 합의 내용을 파악하고 한·미 FTA 및 CPTPP와 비교함.

18) 구체적인 내용은 공개되지 않음.

■ [과도한 필수요건 부과 금지] 당사국 간 불필요한 필수요건의 요구를 금지하는 조항을 삽입했으며, CPTPP 및 한·미 FTA 협정과 비슷한 수준임.

- 미국·멕시코 재협상에서는 (1) 수입 시 현지 유통업자 활용 요건 금지 (2) 암호문(cryptography)을 포함한 상품에 대한 수입제한 적용 금지 (3) 재제조상품(remanufactured goods)에 대해 중고상품 수입제한조치 적용 금지 (4) 영사거래(consular transactions)에 관한 요건 및 그와 관련한 수수료 및 부과금 적용 금지 등이 포함됨.

## 나. 농업

■ [농산물 무관세 유지] 농산물에 대해 무관세를 유지하기로 합의

- 한·미 FTA에서는 농산물에 대해 여러 양허유형별로 관세를 철폐하였으며, 계절관세, 관세할당제도(TRQ) 등을 도입, 철폐 기간을 다양하게 차별화하여 민감품목에 대한 충격을 최소화
- 미국·멕시코 재협상에서는 양허유형별 관세철폐 기간 도입 없이 무관세 유지

■ [농업 생명공학기술 분야 농업 생명공학기술(biotechnology) 관련 통상 이슈에 대한 정보 교환 및 협력을 증진하기로 합의

- 미국·멕시코 재협상에서는 21세기 농업혁신을 지원하기 위한 농업 생명공학기술을 구체적으로 광범위하게 다루고 있음.<sup>19)</sup>
- CPTPP 협정문 제2.27조 ‘현대 생명공학기술 상품 교역’에서는 현대 생명공학기술 상품 교역 관련 투명성, 협력, 정보 교환의 중요성을 확인하고, 자국의 영토 내에서 현대 생명공학기술 상품의 통제를 위해 법, 규정 및 정책 등의 채택이나 수정을 요구하지 않는다고 명시
- 한·미 FTA에서는 농업 생명공학기술에 대한 언급이나 합의가 없음.

■ 수출보조금 사용 금지에 합의

- CPTPP에서도 농산물에 대한 수출보조금은 사용할 수 없다고 명시하였으며(제2.21조), 한·미 FTA에서는 수출보조금에 대한 합의 내용이 없음.

■ WTO 농산물 특별긴급수입제한(SSG: Special safeguards)조치 사용 금지에 합의

- CPTPP에서는 회원국의 원산지 농산물은 WTO 농업협정문에 따라 시행되는 특별긴급수입제한(SSG)조치

19) TPP에서는 전통적인 rDNA 기술만 다루는 반면, 미국·멕시코 합의는 유전자편집(gene editing)과 같은 새로운 기술을 포함한 모든 생명공학기술을 포함하고 있음.

에 의해 적용되는 관세 부과 대상이 아님을 규정(제2.26조)

- 한·미 FTA에서도 유사 조항을 규정(제3.3.8조). 단, 한·미 FTA에서는 특정 농산물의 수입물량이 급증하는 경우 국내 시장에 미칠 영향을 최소화하기 위해 추가 관세를 부가할 수 있는 농업 긴급수입제한조치를 도입(제3.3조)

■ [수출제한조치] 식량안보 관련 수출제한조치의 투명성 증대와 협의 과정 개선에 합의

- CPTPP에는 수출제한조치 시 통보절차, 근거내용, 처리시한, 협의의무, 제한조치기간 등 식량안보를 위한 수출제한조치의 규율을 강화하는 조항들이 구체적으로 포함되었으며(제2.24조), 한·미 FTA에는 관련 합의 내용이 없음.

■ [기타] 농산물 등급표준(grading standards) 및 절차에 대해 비차별적인(non-discriminatory) 대우를 보장하고, 등급 판정은 곡물 및 유지종자 품종에 대한 국내등록시스템(domestic registration systems)으로부터 독립적으로 운영

- 한·미 FTA나 CPTPP에는 관련한 합의 내용이 없음.

표 3. 미국·멕시코 재협상 농업 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
농업 생명공학기술	-	제2.27조
수출보조금 사용 금지	-	제2.21조
WTO 농산물 특별긴급수입제한 사용 금지	제3.3.8조	제2.26조
수출제한조치 투명성 증대 및 협의 개선	-	제2.24조
농산물 등급표준 비차별대우 보장	-	-

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

## 다. 섬유

■ [역내 재료 및 생산 강화] 미국산 섬유, 원사, 직물의 사용을 촉진하기 위해 섬유 및 의류 교역에 있어 역외산 원료 사용을 허용하는 규정을 제한함.

- 재봉실(sewing thread), 포켓 직물(pocketing fabric), 폭이 좁은 고무밴드(narrow elastic band), 방수 가공된 섬유(coated fabric) 등이 사용된 의류 및 기타 완제품이 특혜관세대우를 받기 위해서는 이러한 재료들이 역내에서 생산되어야 함.
- 현행 NAFTA에서는 원사기준의 예외 조치로 역외산 원사 또는 직물을 사용하여 역내국에서 재단, 봉제 또는 다른 방법으로 조립되는 의류에 대해 일정 한도 내에서 무관세 혜택이 제공됨.<sup>20)</sup>

- 한·미 FTA, CPTPP에도 TPL 방식과 다소 차이는 있으나 원사기준의 예외로 공급부족재료의 역외 조달을 허용하는 조항이 있음.
  - 한·미 FTA의 경우 상업적인 물량으로 사용 가능하지 않은 섬유 원료, 원사, 원단에 대해서는 일정물량 한도 내에서 그러한 재료가 역외산일 경우라도 원산지 재료로 인정해주는 공급부족제도가 있음.
  - CPTPP에서도 공급부족목록(short supply list)에 명시된 원사, 원단의 경우 역외산이라도 역내산으로 인정을 받을 수 있음.
- [검증 및 협력 강화] 그 밖에 USTR 세관 단속(customs enforcement) 강화, 사기 및 우회수출 방지를 위한 원산지 검증 및 세관 협력 등에 합의

## 라. 원산지

- [역내부가가치 함유 비율 요건 강화] 자동차 및 자동차 부품에 대한 원산지 규정 강화는 NAFTA 재협상 당시 주요 쟁점 중 하나로 이번 합의에 따라 역내부가가치 함유 비율 요건이 75%<sup>21)</sup>로 상향됨.
- 협상 당시 미국은 역내부가가치 함유 비율을 기존 62.5%에서 최대 85%까지 확대하고 미국산 부품을 50% 이상 사용할 것을 요구한 바 있음.<sup>22)</sup>
  - 한·미 FTA와 CPTPP에는 자동차의 경우 역내부가가치 함유 비율 요건이 각각 35%와 45%이며, 자동차 부품의 경우 세번변경기준과 부가가치기준 중 선택할 수 있음.
  - 한·미 FTA에서 자동차(HS 8701~8705)는 역내부가가치 35% 이상, 자동차 부품(HS 8708)은 6단위 세번변경 기준 또는 역내부가가치 35% 이상을 충족해야 함.
  - CPTPP에서 자동차(HS 8701~8705)는 역내부가가치기준 45%, 자동차 부품(HS 8708)은 6단위 세번변경기준 또는 역내부가가치 35~45% 이상을 충족해야 함.<sup>23)</sup>
- [최저임금 요건 추가] 자동차 구성품의 40~45%는 시간당 임금이 최소 16달러 이상인 근로자에 의해 생산되어야 한다는 요건이 추가됨.
- 역내산 부가가치 함유 비율은 미국 측이 제시한 것보다 낮은 수준에서 합의되었고, 미국산 부품 50% 사용 의무는 삭제되었으나 최저임금 요건이 추가됨.
  - 한·미 FTA와 CPTPP 원산지 규정에는 특혜 관세 혜택을 받기 위해 충족해야 할 최저임금 관련 요건이 없음.

20) 이러한 상품에 대한 연간 한도를 관세 특혜 수준(TPL: Tariffs Preference Levels)이라고 함.

21) 순원가법으로 계산했을 때 충족해야 하는 역내부가가치 함유 비율 요건으로, NAFTA 재협상 결과와의 비교를 위해 한·미 FTA 및 CPTPP의 부가가치 함유 비율 역시 순원가법을 기준으로 제시함.

22) 김영귀, 유새별(2018), 「최근 NAFTA 재협상 논의 동향과 한국 경제에 미치는 영향」, KIEP 오늘의 세계경제, Vol. 18, No. 4, p. 11.

23) 한·미 FTA와 달리 CPTPP에서는 특정 자동차 및 자동차 부품에 대해 부속서 3-D(Annex 3-D)의 품목별 원산지 규정 외에 Annex 3-D의 부록(Appendix 1) 형태로 별도의 규정(Provisions related to the product-specific rules of origin for certain vehicles and parts of vehicles)을 제시하고 있음. 본 규정에 따르면 규정에서 명시하고 있는 자동차 및 자동차 부품의 생산에 사용된 재료의 경우 Annex 3-D의 품목별 원산지 규정을 만족하거나 자동차 관련 별도의 규정에서 명시하고 있는 생산 공정을 1개 이상 역내국에서 수행할 경우 원산지 재료로 인정받을 수 있음.

표 4. 미국·멕시코 재협상 자동차 및 자동차 부품 관련 원산지 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
자동차 및 자동차 부품의 역내부가가치 함유는 75% 이상	자동차(HS 8701~8705)의 역내부가가치 함유는 35% 이상, 자동차 부품(HS 8708)은 6단위 세번변경기준 또는 35% 이상의 역내부가가치기준 중 선택	자동차(HS 8701~8705)의 역내부가가치 함유는 45%, 자동차 부품(HS 8708)은 6단위 세번변경기준 또는 35~45% 이상의 역내부가가치기준 중 선택
자동차 구성품의 40~45%는 시간당 임금이 최소 16달러 이상인 근로자에 의해 생산되어야 함.	-	-

주: 역내부가가치 함유는 순원가법 기준임.

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

## 마. SPS 및 TBT

■ [SPS] 당사국의 인간, 동물, 식물의 생명 또는 건강에 대한 주권을 인정함과 동시에 과학에 기초한 위생 및 식물위생 조치(science-based SPS measure)에 대한 원칙을 강화하기로 합의함.

- 미·멕시코 재협상에서는 과학에 기초한 의사결정, 인증(certification) 절차 및 지역화(regionalization) 인정, 동등성(equivalence) 판정 개선, 시스템에 의한 감사 진행(systems-based audits), 수입 검사(import checks)의 투명성 제고, 조치의 상호 정합성(compatibility)을 높이기 위한 협력 등을 규정하였고, 양측 간 현안 해소를 위한 기술적 협의 메커니즘을 도입함.

표 5. 미국·멕시코 재협상 SPS 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
지역화 인정	-	제7.7조
동등성	-	제7.8조
감사	-	제7.10조
수입 검사	-	제7.11조
기술적 협의	-	제7.17조

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

■ [주류 무역장벽 제거] 와인 및 증류주 무역장벽을 제거하기 위해 라벨링과 인증 규정에 합의함.

- 멕시코는 버번 위스키(Bourbon Whiskey), 테네시 위스키(Tennessee Whiskey)를 미국의 특산품으로, 미국은 Tequila와 Mezcal을 멕시코의 특산품으로 계속 인정

■ [식품] 미국과 멕시코는 처음으로 PFF(Proprietary Food Formula)에 대한 부속서에 합의

- 수입 식품의 PFF 비밀을 보호하며, 정보 요구는 정당한 목적 달성을 위해 필요한 경우로 제한함.

- CPTPP 제8장 TBT Annex 8-F(포장식품 및 식품첨가물의 주요 성분)와 유사한 규정일 수 있음. Annex 8-F §3(b)에서는 기술규정이나 표준의 준비, 채택, 적용에 있어 주요 성분에 대한 정보를 수집할 때 각 당사국은 국내산 상품과 동일하게 대우하고, 다른 당사국 영토로부터 온 상품에 대한 정보의 기밀을 보장할 것을 규정하고 있음.

■ [부문별 부속서] 특정 제조업 분야(ICT 제품, 의약품, 의료기기, 화장품, 화학물질 등)의 무역에 대한 새로운 규정을 부속서에 포함

- 각 부속서는 강화된 규제정합성(regulatory compatibility), 모범 규제관행(best regulatory practices)을 촉진하기 위해 기존 NAFTA 및 CPTPP보다 강화된 규정을 포함할 전망이다.

## 바. 금융서비스

■ [정보의 국외이전] 정보의 현지 저장 요건을 금지한 것은 미국이 체결한 무역협정들 중에서 최초이며, 특히 “규제 및 감독 기관이 자신의 임무를 수행하기 위해 필요한 데이터에 접근할 수 있는 경우”라는 조건을 명시한 부분은 한·미 FTA는 물론 CPTPP보다도 진전된 부분임.

- 금융데이터의 현지 저장(현지화) 요구를 일률적으로 금지하기만 한 것이 아니라 데이터의 자유로운 이동 보장과 당국의 정당한 규제 및 감독 권한 보장이라는 두 법익을 조화롭게 고려한 접근방식이면서도 구체적인 조건을 명시한 사례
- CPTPP 협정 금융서비스에 관한 장에는 이러한 내용의 구체적인 조건은 발견되지 않고, 다만 “금융기관의 일상적인 영업과정에서 정보의 처리가 요구되는 경우 그러한 처리를 위하여 당사국 영역 밖으로 정보를 이전하는 것을 당사국은 허용하여야 한다”는 규정(제11장, 부속서 2, Section B 제1문)과 “Section B의 어떠한 규정도 개인정보보호 등을 위한 조치를 취할 수 있는 당사국의 권리를 제한하지 않는다”는 단서가 있음(제2문).
- 한·미 FTA 금융서비스에 관한 장의 경우 CPTPP 협정의 제1문과는 유사한 내용의 조항이 있지만(부속서 13-나 제2절) 당국의 조치 권한을 인정하는 CPTPP 협정의 제2문에 해당하는 내용은 명시되어 있지 않음.

## 사. 전자상거래 및 소액 면세 기준

■ [전자상거래] 전자적으로 전송되는 디지털제품 무관세 및 차별적 조치 금지, 국경 간 데이터 이동 보장, 데이터 저장 및 처리에 대한 제한 최소화, 전자 인증(electronic authentication) 및 전자 서명(electronic signatures) 사용 제한 금지, 소비자 보호, 소스코드 공개 요구 제한, 사이버 보안 협력, 공공데이터 접근 촉진, 인터넷 플랫폼을 통해 전파되는 콘텐츠에 대해 지적권 보호를 넘어서는 민사상 책임 제한 등의 규정 포함

- 한·미 FTA는 전자 정보의 국가 간 이전에 대한 불필요한 제한을 자제하도록 노력해야 한다는 협력규정을 두고 있음. CPTPP는 국경 간 데이터 이동 및 데이터 금지 조치를 의무규정으로 포함하고 있으며, 미국·멕시코 합의에도 이들 규정이 포함될 전망이다.

표 6. 미국·멕시코 재협상 전자상거래 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
디지털제품 무관세 및 비차별대우	무관세 제15.3조 1항(의무규정), 비차별 제15.3조 2-5항(의무규정)	무관세 제14.3조(의무규정), 비차별 제14.4조(의무규정)
국경 간 데이터 이동 보장	제15.8조(협력규정)	제14.11조(의무규정)
데이터 지역화 금지 최소화	-	제14.13조(의무규정)
전자 인증 및 전자 서명	제15.4조(의무규정)	제14.6조(의무규정)
소비자 보호	제15.5조(협력규정)	제14.7조(의무규정)
소스코드 공개 요구 제한	-	제14.17조(의무규정)
사이버 보안 협력	-	제14.16조(협력규정)
공공데이터 접근 촉진	-	-

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

■ [소액 면세 기준] 소액 수입품의 면세 기준을 미화 50달러에서 100달러로 상향 조정함.

- CPTPP에서는 당사국의 법률이 정하는 기준 이하(at or below a fixed amount set under the Party's law)의 소액 물품에 대해서는 관세가 면제됨을 규정(제5.7조 제1항 (f)호)
- 한·미 FTA에서는 미화 200달러 이하의 소액 물품에 대해 관세 또는 세금이 면제되며 공식적인 반입서류도 요구되지 않음(제7.7조 사 호).

## 아. 지식재산권

■ [포괄적인 지재권 집행] 불법 복제 및 위조품 교역 금지, 상업적 규모의 위조 및 불법 복제품에 대한 집행 강화, 영화 도촬 등에 대한 형사 절차 및 처벌 강화, 위성케이블 신호 절도 행위에 대한 민형사상 처벌 강화 및 기타 영업비밀(trade secret) 보호 조치 강화 등에 합의

- [국영기업에 의한 영업비밀 절도(trade secret theft)에 대한 보호 강화를 위해 기존 협정문보다 강력한 지재권 집행 규정을 포함할 전망
  - 민형법상 구제 절차 마련 및 영업비밀 라이선싱 지연 금지, 소송절차 중 영업비밀 보호, 영업비밀을 불법으로 공개한 정부관료 처벌 등을 포함할 예정임.
- 한·미 FTA 역시 높은 수준의 지재권 규정에 합의하였으나 영업비밀 절도와 관련하여 구체적인 규정이 마련되어 있지 않으며 CPTPP는 제18.78조 영업비밀에서 국영기업, 형사절차 관련 내용을 포함하고 있음.

표 7. 미국·멕시코 재협상 지재권 집행 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
지재권 침해 의심상품 수출입 금지	제18.10조 19항, 22항	제18.76조
상업적 규모로 일어나는 지재권 침해 상품 제재	제18.10조 26항, 27항	제18.77조
영화 도촬 시 형사 절차 및 처벌	제18.10조 29항	제18.77조 4항
위성케이블 신호 절도에 대한 민형사 처벌	제18.7조(민)	제18.79조 (CPTPP 동결)
영업비밀(trade secret)	-	제18.78조(일부)

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

- [지재권 보호 강화] 저작권 및 저작인접권에 대한 완전한 내국민대우, 강력한 특허 보호, 의약품 및 농화학 혁신에 대한 강력한 보호, 실연(song performances)에 대해 저작권 보호 기간 연장(최소 75년), 기술적 보호조치(TPMs: Technological Protection Measures) 및 권리관리정보(RMI: Rights Management Information)등 최신 기술을 통한 디지털 음악·영화·책 등의 작업물 보호, ISP(온라인서비스제공자)를 위한 저작권 세이프 하버(safe harbor)로 노티스 앤 테이크다운(notice and takedown: 요청 뒤 삭제) 채택, 지리적 표시(GIs: Geographical Indications) 인정 관련 세이프가드 절차 제공, 상표 보호 강화, 10년간의 생물약품(biologic drug) 정보 보호(자료 독점) 및 대상 확대 규정에 합의

- 실연에 대한 저작권 보호 기간 연장, 생물약품 정보 보호 등에 대한 규정은 한·미 FTA보다 강화된 규정임.

표 8. 미국·멕시코 재협상 지재권 보호 강화 관련 규정 비교

미국·멕시코 합의 내용	한·미 FTA	CPTPP
실연에 있어 최소 75년 저작권 보장	제18.4조 4항 (저작물·실연 또는 음반 70년)	제18.63조 저작물·실연 또는 음반 70년 (CPTPP 동결로 TRIPs 50년)
기술적 보호조치	제18.4조 7항	제18.68조 (CPTPP 동결)
권리관리정보	제18.4조 8항	제18.69조 (CPTPP 동결)
ISP 책임	제18.10조 30항	제18.82조, Annex 18-E, 18-F (CPTPP 동결)
GI 인정 관련 세이프가드	제18.2조 14항, 15항	제18.31조, 제18.32조
유명상표 포함 상표 보호	제18.2조 (유명상표 보호 제18.2조 6~8항)	Section C(제18.18조-제18.28조) (유명상표 보호 제18.22조)
생물약품 정보 보호(자료 독점) 10년	제18.9조 1항 생물약품에 대한 별도의 규정 없음. 약품(pharmaceutical products)은 5년간 정보 독점 (농약 최소 10년)	제18.51조 1항 생물약품 정보 보호(자료 독점) 8년 or 5년+a <sup>24</sup> (CPTPP 동결)

자료: 한·미 FTA, CPTPP 협정문, 미국·멕시코 재협상자료 참고하여 저자 정리.

24) 생물약품 자료보호 기간과 관련하여 다음 두 가지 방식 중 하나를 선택할 수 있음. (1) 생물약품 자료보호 기간을 최소 8년으로 하는 방식과 (2) 최소 자료 보호 기간 5년을 보장하고, 기타 조치 그리고 효율적인 시장 보호에 기여하는 시장 환경 등을 활용하여 시장에서 이와 유사한 결과를 가져오는 방식.

## 자. 노동 및 환경

■ [단체교섭권] 멕시코 내에서 단체교섭권이 효과적으로 인정되도록 「단체교섭에서의 노동자 대표에 관한 부속서」가 노동에 관한 장에 포함되고, 멕시코는 이 부속서에 따라 구체적인 법적 조치를 취할 것을 약속

- NAFTA에는 노동에 관한 장이 없으며 노동 분야는 별도의 협정인 북미노동협력협정(NAALC: North American Agreement on Labor Cooperation)을 통해 규율되어왔으나,<sup>25)</sup> 이번 미국·멕시코 재협상에서는 노동에 관한 독립된 장을 신설

■ [국제노동기구에 의해 인정된 노동권] USTR은 국제노동기구(ILO: International Labor Organization)에 의해 인정된 노동권들을 당사국의 법률과 관행에서 채택 및 유지할 것을 요구하는 내용이 노동에 관한 장에 포함된 것을 이번 미국·멕시코 재협상 성과로 제시

- NAFTA만 ILO 선언을 언급하지 않았을 뿐 이후 미·요르단 FTA부터는 ILO 선언에 규정된 권리를 기본 노동권으로 인정하는 조항이 포함되어 있으므로, 특별히 새로운 것은 아님.

■ [수산보조금 금지 불법·비보고·비규제(IUU: Illegal, Unreported and Unregulated) 어업과 연관된 어선 및 어업종사자에게 혜택을 주는 수산보조금을 금지하고 IUU 어업에 대한 감시·감독을 강화

- 한·미 FTA에는 관련 규정이 없으나, CPTPP는 IUU 어업과 과잉어획사태에 있는 어종을 포획하는 어업에 대한 보조금 지급 금지 규정을 포함하고 있음(제20.16조 5항).

■ [환경 보호] 포괄적이고 높은 수준의 환경 보호 규범에 합의

- [해양 생물 보호] 상어 피닝(shark finning)<sup>26)</sup> 금지 및 해양 생태계 보호를 위한 협력 약속을 포함하여 고래 및 바다거북이와 같은 새로운 해양 생물 보호 규정 마련
- [야생 동식물 보호] 항구 출입 시 야생 동식물을 포함한 선적 검사 강화
- [새로운 규정 신설] 대기질 개선, 해양 쓰레기 투기 금지 및 감축, 지속적인 산림관리 지원 등에 대한 규정을 최초로 도입

25) 배연재(2014), 「FTA를 통한 노동권 보호: 미국 FTA의 노동규정을 중심으로」, 『통상법률』, 제117호(6월), p. 15.

26) 상어 피닝: 상어를 산 채로 잡아 지느러미만 잘라내고 상어의 몸통은 다시 바닷속으로 버리는 행위.

### 3. 주요국의 반응

#### 가. 캐나다

- **캐나다는 미국·멕시코 간 합의를 긍정적으로 평가한 반면 미국·캐나다 간 협상에 대해서는 신중한 입장을 견지하고 있음.**
- 트뤼도 캐나다 총리는 미국과 멕시코 간 협상이 진전을 이룬 것에 대해 환영한다고 밝히고 자동차 부문에서의 합의에 대해 긍정적인 평가를 하고 있음.<sup>27)</sup>
  - 프리랜드 외무장관은 미국과 멕시코의 합의를 통해 많은 쟁점들이 해소(a lot has been accomplished)되었음을 밝히고, 미국과 캐나다의 협상 결과에 대해서도 낙관적으로 전망한 바 있음.<sup>28)</sup>
  - 그러나 미국과 멕시코 간 이루어진 포괄적인 합의 결과를 전적으로(fully) 지지하는지 여부에 대해서는 명확한 입장을 밝히지 않고 있음.
- 315,000명이 소속된 캐나다에서 가장 큰 민간 부문 노조인 Unifor도 합의 결과를 긍정적으로 평가하고, 자동차 부문 협이가 캐나다에 그대로 적용될 경우 캐나다 자동차 부문의 고용이 줄어드는 것을 막을 수 있을 것이라고 언급함.<sup>29)</sup>
  - 미국·멕시코 NAFTA 개정 합의 발표 이후 캐나다 주식시장에서 자동차 관련 주식은 큰 폭으로 오른 것으로 나타남(글로벌 자동차 부품 기업인 Linamar사의 주가는 6.61% 상승, Martinrea사와 Magna사의 주가도 각각 6.26%, 4.81% 상승함).
- 반면 캐나다와 미국 간 협상에서 만족스러운 결과가 나오지 않을 가능성도 배제하지 않고 있음.
  - 트뤼도 총리는 미국과의 협상에서 만족스러운 결과가 나오지 않을 경우 NAFTA 개정에 합의하지 않을 수 있음을 언급한 바 있음.<sup>30)</sup>

#### 나. 멕시코

- **멕시코 정부, 산업계, 금융계 등은 금번 합의를 긍정적으로 평가하는 가운데, 캐나다의 참여 여부에 따른 최종 협정문 작성 방향에 주목하고 있음.**

27) There's been some very positive progress particularly on autos and we're glad to be engaging as we have been[자료: The Canadian Press(2018. 8. 27), "Canada's auto stocks spike after U.S., Mexico announce trade agreement," <https://globalnews.ca/news/4412043/canada-auto-stocks-u-s-mexico-trade-agreement/>(검색일: 2018. 8. 31)].

28) The Washington Post(2018. 8. 29), "Trudeau says NAFTA deal is possible by Friday - but only if it's good for Canada," [https://www.washingtonpost.com/business/economy/top-canadian-official-touts-progress-in-nafta-trade-talks/2018/08/29/f0bea0a6-ab96-11e8-a8d7-0f63ab8b1370\\_story.html?utm\\_term=.a4b9323a34ac](https://www.washingtonpost.com/business/economy/top-canadian-official-touts-progress-in-nafta-trade-talks/2018/08/29/f0bea0a6-ab96-11e8-a8d7-0f63ab8b1370_story.html?utm_term=.a4b9323a34ac)(검색일: 2018. 8. 31).

29) The Canadian Press(2018. 8. 27), "Canada's auto stocks spike after U.S., Mexico announce trade agreement," <http://globalnews.ca/news/4412043/canada-auto-stocks-u-s-mexico-trade-agreement/>(검색일: 2018. 8. 31).

30) The Washington Post(2018. 8. 29), "Trudeau says NAFTA deal is possible by Friday - but only if it's good for Canada," [https://www.washingtonpost.com/business/economy/top-canadian-official-touts-progress-in-nafta-trade-talks/2018/08/29/f0bea0a6-ab96-11e8-a8d7-0f63ab8b1370\\_story.html?utm\\_term=.a4b9323a34ac](https://www.washingtonpost.com/business/economy/top-canadian-official-touts-progress-in-nafta-trade-talks/2018/08/29/f0bea0a6-ab96-11e8-a8d7-0f63ab8b1370_story.html?utm_term=.a4b9323a34ac)(검색일: 2018. 8. 31).

- 대통령을 비롯한 멕시코 정부는 3국에 이익이 되는 협정 체결을 기대하면서 미·멕시코 합의가 NAFTA 재협상의 불확실성을 제거하는 동시에 멕시코의 투자환경 개선에 기여할 것으로 평가하고 있음.
  - 니에토 대통령은 트럼프 대통령과의 전화통화를 통해 협상 결과에 대한 만족감을 드러냄과 동시에 캐나다의 참여를 기대한다고 밝힘(‘미·멕시코 무역협정’이라는 용어는 사용하지 않음).
  - 과하르도(Ildefonso Guajardo) 경제부 장관은 노동권 및 원산지 규정 강화 등이 멕시코 기업에 일부 부담으로 작용할 수 있지만, 어떠한 상품도 쿼터 또는 관세 부과 대상이 되지 않았다는 점에서 국가 전체적으로는 유익한 협상 결과라고 평가<sup>31)</sup>
    - 또한 △전반적인 자유무역체제 유지 △20세기형 NAFTA의 현대화(신규 규정: 통신, 전자상거래, 개발(신규 정의), 무역 원활화, 금융서비스, 노동권 강화(무역협정의 진보성 및 무역협정 과실의 균등 배분) △최악 협상 이슈인 “일몰조항” 사문화 등을 양자 합의의 의의로 제시함.
    - 그러나 양자 무역협정은 캐나다의 참여를 전제로 합의된 것이기 때문에 캐나다가 불참할 경우 원칙적 합의안은 재조정(재협상)될 것이라고 언급함.
  - 오브라도르 대통령 당선자 측도 양자 협정 타결에 만족감을 표시함.
    - Jesús Seade 차기 정부 무역협상 대표와 Garciela Márquez Colín 경제부 장관 내정자도 미국·멕시코 합의에 단순한 무역협정 이상의 의미를 부여하며 멕시코의 문화와 사회에 큰 영향을 미칠 협정이 될 것이라고 기대감을 표시함.
- 멕시코 산업계는 트럼프의 보호주의 정책과 NAFTA 재협상을 둘러싼 불확실성이 제거되었다는 점에서 긍정적으로 평가하고 있음.
  - 최종 협상 결과를 둘러싼 불확실성 고조는 멕시코 경제에 대한 불확실성으로 비화되었는데, NAFTA 폐기 시에 최대 피해자가 될 업종(자동차 부품, 수출시장 다각화가 부진한 제조업 및 산업, 부동산업, 소매업, 교통, 에너지 등)의 장기투자결정을 위한 기초를 제공했다는 점에서 높이 평가함.
  - 멕시코 경제인연합회(CCE)는 금번 합의가 NAFTA의 부분협정에 불과하고 여전히 캐나다의 참여가 필요한 상태이지만, NAFTA 재협상의 빌미가 되었던 미국·멕시코 간의 경제적 난제(무역 불균형, 고용창출 불균형, 불공정 무역 등)가 해결되었다는 점에서 긍정적으로 평가<sup>32)</sup>
  - 멕시코 경영자연맹(Coparmex)은 자동차 산업의 지속가능성을 위해 멕시코 정부가 많은 부분에서 미국에 양보를 했다는 점을 인정하면서도 합의 결과에 대해서는 대체로 긍정적인 입장임.<sup>33)</sup>
    - Gustavo de Hoyos Walther 협회장은 NAFTA 존속을 위해 양보와 수정은 불가피했고, 협상 결과가 만족스럽지는 않지만 보호주의가 강화되는 글로벌 통상환경을 감안하면 긍정적인 면이 많다고 언급
    - 양자 협상이 타결된 현재는 기존 및 신규 투자자들에게 여전히 불안한 시기이나 캐나다의 협상 참가 여부가

31) “Nunca hubiera cerrado un acuerdo que no conviniera a México: Guajardo(2018.8.28.)”, El Financiero, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/nunca-hubiera-cerrado-un-acuerdo-que-no-conviniere-a-mexico-guajardo>(검색일: 2018. 8. 29).

32) “Tenemos acuerdo: México y Estados Unidos alcanzaron un acuerdo en principio del TLCAN, el cual celebraron empresarios y expertos(2018. 8. 27.)”, El Financiero, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-y-eu-alcanzan-acuerdo-en-el-tlcan-bloomberg>(검색일: 2018. 8. 29).

33) “Fue necesario ceder: Coparmex; AMIA confía en Ottawa(2018. 8. 29.)”, La Jornada, <http://www.jornada.com.mx/2018/08/29/politica/004n2pol>(검색일: 2018. 8. 29).

결정되고 최종 협정문이 마련될 향후 30일 정도는 지켜볼 필요가 있다고 밝힘.

- 또한 양자 합의대로 최종 협정문이 마련된다면 멕시코 자동차 산업은 최대 희생양이 아니라 수혜업종이 될 것으로 평가함.
- 멕시코 자동차산업협회(AMIA)는 협정문 작성과 최종 절차가 마무리되지 않아 타결 내용에 대한 평가를 유보하면서도 북미 자동차 산업의 생산시설 촉진 및 공고화를 위해 NAFTA 현대화에 캐나다의 참여가 필요하다고 강조함.<sup>34)</sup>
- 국내외 금융계도 양자 무역협정 타결에 환영 의사를 표시함.
  - BBVA Bancomer는 투자자 신뢰회복과 제조업 위험 최소화 및 불확실성 제거로 외국인투자 유입을 기대하고, 금융그룹 Banorte는 NAFTA 유지 가능성 제고, 미국과의 자유무역협정 체결, 국내제도 강화 기회 등을 들어 이번 합의를 긍정적으로 평가함.<sup>35)</sup>
  - 신용평가사인 Fitch<sup>36)</sup>와 Moody's,<sup>37)</sup> 투자회사인 Merrill Lynch<sup>38)</sup>도 미국·멕시코 간의 잠정합의가 NAFTA 협상의 불확실성 제거, 대멕시코 투자 활성화, 경제성장에 기여할 것이라고 평가함.

## 다. 미국

### ■ [자동차 멕시코에서 생산하여 미국으로 수출하는 자동차 부품의 원산지 규정 강화 및 차량 생산노동자의 최저임금 대상비중이 확대된 것에 대해 미국 자동차 업계 반응은 긍정적임.

- 역내부가가치비중이 기존 62.5%에서 75%로 상향 조정됨에 따라 북미산 자동차 부품수요 증가를예상함.
- 시간당 최저임금 16달러를 받는 자동차 생산노동자 비중을 40~45%로 높임에 따라 멕시코에 생산시설을 두고 있는 미국 자동차 업체의 인건비 상승이 예상되며, 이는 멕시코 내 생산에서 비용우위를 점하지 못하는 해당 업체들의 리쇼어링(reshoring)으로 이어질 것으로 전망함.<sup>39)</sup>
- 미국 자동차협회(AAPC: American Automotive Policy Council)는 이와 같은 금번 합의가 향후 미국 자동차 산업의 경쟁력을 향상시킬 것이라고 기대감을 표시함.<sup>40)</sup>

34) Comunicado de Prensa(2018. 8. 28), AMIA, <http://www.amia.com.mx/index.html>(검색일: 2018. 8. 30).

35) "Tenemos acuerdo: México y Estados Unidos alcanzaron un acuerdo en principio del TLCAN, el cual celebraron empresarios y expertos(2018. 8. 27)," El Financiero, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/mexico-y-eu-alcanzan-acuerdo-en-tlcan-bloomberg>(검색일: 2018. 8. 29).

36) Jassiel Valdelamar(2018. 8. 28), "Acuerdo preliminar TLCAN, positivo para las empresas mexicanas: Fitch," El Financiero, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/acuerdo-preliminar-tlcan-positivo-para-las-empresas-mexicanas-fitch>(검색일: 2018. 8. 29).

37) Jassiel Valdelamar(2018. 8. 29), "Acuerdo TLCAN apoya crecimiento y perspectivas de inversión en México: Moody's," El Financiero, <http://www.elfinanciero.com.mx/economia/acuerdo-tlcan-apoya-crecimiento-y-perspectivas-de-inversion-en-mexico-moody-s>(검색일: 2018. 8. 30).

38) "Fue necesario ceder: Coparmex; AMIA confía en Ottawa(2018. 8. 29)," La Jornada, <http://www.jornada.com.mx/2018/08/29/politica/004n2pol>(검색일: 2018. 8. 29).

39) 시간당 16달러는 기존 멕시코 노동자들이 받는 최저임금 4.71달러의 약 3.4배임. REUTERS(2017. 11. 22), "As NAFTA talks stall, Mexico raises minimum wage to \$4.71 per day", <https://www.reuters.com/article/us-mexico-wages/as-nafta-talks-stall-mexico-raises-minimum-wage-to-4-71-per-day-idUSKBN1DL2KA>(검색일: 2018. 9. 4).

40) AAPC Statement on NAFTA Announcement(2018. 8. 27), <http://www.americanautocouncil.org/content/aapc-statement-nafta-announcement>(검색일: 2018. 8. 29).

- [철강] 미국 철강협회(AISI: American Iron and Steel Institute)는 북미산 철강수요 확대를 기대하며 합의 결과를 반기는 한편 캐나다를 포함한 3자 간 협상 타결을 강조함.<sup>41)</sup>
- [의류·섬유] 북미산 원자재 사용 촉진 조치에 대해 미국 섬유·의류 업계 반응 또한 긍정적이거나 캐나다까지 포함하는 3자간 협상 합의를 요청함.
  - 미국산 섬유, 실, 천 사용 촉진 및 NAFTA 역외 원자재 사용 제한 조치가 미국 섬유·의류 산업 활성화에 기여할 것으로 예상함.
  - 미국 의류신발협회(AAFA: American Apparel & Footwear Association)는 3국 간 NAFTA가 미국 의류 및 신발 산업의 발전과 일자리 제공에 기여할 것이라는 점을 강조하며 캐나다까지 포함하는 3자간 무역협상 타결의 필요성을 제기함.<sup>42)</sup>
- [농업] NAFTA 역내 무관세 유지 조치에 대해 미국 농업계 반응 또한 긍정적임.
  - 미국 곡물협회(U.S. Grains Council)와 미국 옥수수생산자협회(NCGA: National Corn Growers Association)는 멕시코와의 무역협상 타결에 긍정적 반응을 보이며 캐나다의 참여를 기대함.<sup>43)44)</sup>
  - 미국 대두협회(ASA: American Soybean Association)는 최근 중국의 미국산 대두 수입품에 대한 높은 관세 부과 조치에 따른 불확실성과 거래 손실을 해소할 방안으로 멕시코와의 협상 합의를 긍정적으로 평가함.<sup>45)</sup>

## 라. 주요 자동차 생산국

- [독일] 독일 자동차 업계는 캐나다의 무역협정 불참, 현지에서의 부가가치 비중 확대, 최저임금 조항에 대해 우려를 표명함.
  - 독일 자동차산업협회(VDA) 마테스(Mattes) 협회장은 NAFTA 지역 내 독일 자동차 제조업 가치사슬이 미국, 캐나다, 멕시코 내 복잡하게 얽혀 있어 완성차가 생산되기까지 각 부품들이 3국 내 여러 번 이동하게 되므로 캐나다의 무역협정 참여가 중요함을 강조함.
  - 1990년대 후반 이후 NAFTA 지역에 위치한 독일 자동차 제조업체/부품공급업체의 수가 3배 이상 확대되어 현재 430여 개 업체에 이르고 있음.

41) AISI Comments on U.S.-Mexico Agreement on NAFTA(2018. 8. 27), <https://www.steel.org/news/2018/08/aisi-comments-on-us-mexico-agreement-on-nafta>(검색일: 2018. 8. 30).

42) Apparel and Footwear Group Expresses Need for NAFTA to Remain Trilateral; Support U.S. Jobs and Regional Trade(2018. 8. 27), [https://www.aafaglobal.org/AAFA/AAFA\\_News/2018\\_Press\\_Releases/Apparel\\_and\\_Footwear\\_Group\\_Expresses\\_Need\\_for\\_NAFTA\\_to\\_Remain\\_Trilateral.aspx](https://www.aafaglobal.org/AAFA/AAFA_News/2018_Press_Releases/Apparel_and_Footwear_Group_Expresses_Need_for_NAFTA_to_Remain_Trilateral.aspx)(검색일: 2018. 8. 29).

43) U.S. Grains Council Statement On U.S.-Mexico Trade Announcement(2018. 8. 27), <https://grains.org/u-s-grains-council-statement-on-u-s-mexico-trade-announcement/>(검색일: 2018. 8. 31).

44) FARMERS WELCOME POSITIVE TRADE STEPS(2018. 8. 27), <http://www.ncga.com/news-and-resources/news-stories/article/2018/08/farmers-welcome-positive-trade-steps>(검색일: 2018. 8. 31).

45) NAFTA Progress Promising for U.S. Soy, Livestock Exports(2018. 8. 27), <https://soygrowers.com/nafta-progress-promising-u-s-soy-livestock-exports/>(검색일: 2018. 8. 31).

- Handelsblatt지<sup>46)</sup>에 따르면, 역내부가가치 비중의 확대는 핵심 부품을 유럽에서 생산하는 Daimler사<sup>47)</sup>와 BMW사에 큰 타격을 줄 것으로 보고 있음.
- 현재 Daimler사와 BMW사의 미국과 멕시코 내 생산 부가가치 비중은 60~70% 정도로, NAFTA 역내 엔진공장을 갖춘 폭스바겐(VW)그룹<sup>48)</sup>과는 달리 유럽에서 엔진을 생산해 미국에 들여오고 있어, 향후 미국 내 엔진 공장에 대한 투자가 불가피할 것으로 보임.
- 부품 40~45%가 노동 시급 16달러 이상의 노동자들의 생산으로 이루어져야 한다는 새로운 임금기준을 맞추는 것도 저렴한 인건비를 고려하여 멕시코에 진출한 독일 자동차 업체들에 부담으로 작용할 전망이다.
- Frankfurter Allgemeine Zeitung지<sup>49)</sup>에 따르면, 독일 자동차 업체가 멕시코에서 생산한 자동차의 90%는 수출, 그중 50%는 미국으로 수출하는데, 멕시코 자동차 산업의 임금(현재 시급 8달러 이하 수준) 상승 시 멕시코에서 생산한 자동차를 미국에 수출하는 업체들이 타격을 입을 것으로 보고 있음.
- Daimler사와 BMW사는 이미 멕시코에 추가 공장을 건설 중이고, Bosch사와 Continental사 등은 이미 멕시코 Rio Grande 지역에 대규모 공장을 보유하고 있으며, Audi도 SUV Q5를 2년 전부터 멕시코 San José Chiapa에서 생산하고 있음.

■ [일본] 금번 무역협상 합의안 적용 시 원가상승 압력에 직면하게 되는 일본 자동차 업계 역시 우려를 표명함.

- 도요타, 혼다, 닛산, 마쓰다 등 일본 주요 자동차 업체들은 멕시코에 생산공장을 보유하고 있으며, 현지 생산량의 대부분을 미국으로 수출함.
- 해당 업체들은 금번 무역협상 합의안에 포함된 원산지 규정 강화 및 최저임금 조항으로 인해 대미 수출에 차질을 우려함.
- 이 업체들은 NAFTA 개정에 대비하기 위해 부품 현지 조달을 늘려왔으나, 일부 차종의 경우 현지 조달 부품 비율을 75%까지 맞추기는 어려운 실정임.<sup>50)</sup>

## 4. 경제적 영향 및 시사점

### 가. 자동차 산업에 미치는 영향

■ 세계자동차공업연합회의 통계에 따르면, 멕시코는 세계 6위 자동차 생산국이자 7위의 수출국이며, 멕시코에는 미국의 Big 3 완성차 업체와 닛산, 혼다 등 일본기업을 비롯하여 10여 개의 완성차 업체가 진출해 있음.

- 2009년 이후 멕시코 내 자동차 생산량은 꾸준히 증가하고 있고, 2017년 멕시코 자동차 생산량은 전년대

46) Handelsblatt, "Abkommen zwischen USA und Mexiko: Deutsche Wirtschaft skeptisch"(검색일: 2018. 8. 28).

47) Mercedes-Benz, Maybach, Mercedes-AMG, Daimler trucks, Mitsubishi Fuso, Detroit Diesel Corporation 등의 브랜드 보유.

48) Audi, Volkswagen, SEAT, Škoda, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Scania, MAN 등의 브랜드 보유.

49) Frankfurter Allgemeine Zeitung, "Was bedeutet die Nafta-Einigung für die deutsche Autoindustrie?"(검색일: 2018. 8. 28).

50) 時事通信(2018. 8. 28), 「日本車、北米戦略に影響必至=NAFTA見直し、関税負担増」(검색일: 2018. 8. 31).

비 8.9% 증가한 377만 대 수준임.

- 2017년 기준 멕시코의 총 377만 대 자동차 생산 가운데 미국 Big 3 기업이 46.6%, 일본기업 35.3%, 독일기업(VW) 12.2%, 한국기업(기아)이 5.9%를 생산하고 있음.

표 9. 멕시코 소재 완성차 공장과 주요 생산모델

국적	업체	완성차 공장	주요 생산모델
미국	GM	Coahuila	소닉/캡티바/스포츠/캐딜락SRX/Equinox
		Guanajuato	실버라도/시에라/캐딜락EXT
		San Luis Potosi	아베오/트랙스/GMC Terrain/Equinox
	포드	Estado de Mexico	피에스타
		Sonora	퓨전/링컨MKZ
	FCA	Coahuila	램픽업트럭(미시간 이전 계획 발표)
		Coahuila	램 프로마스터
Estado de Mexico		닷지 저니/지프 컴패스/FIAT 500	
독일	VW	Puebla	보라/제타/뉴비틀/골프
		Puebla	아우디Q5
	BMW	San Luis Potosi(19)	3 Series Sedan
일본	닛산	Aguascalientes	센트라/티다/베르사/마이크라
		Moleros	츠루/티다/프론티어/베르사
		Aguascalientes(18)	인피니티 Sedan
	혼다	Jalisco	CR-V
		Guanajuato	피트/어반SUV
	도요타	Baja California	타코마
		Guanajuato(20)	타코마 픽업트럭(Corolla에서 변경)
마쯔다	Guanajuato	마쯔다2/3	
한국	기아	Nuevo Leon	포르테(K3)/리오(프라이드)(현대 엑센트 위탁생산)

자료: 기아차, 유진투자증권, PROMEXICO, mexico now(2018/01/13) 인용 저자 정리.

■ NAFTA(캐나다, 멕시코)는 미국의 최대 자동차 수입대상국이자 주요 완성차 제조사의 생산기지로, 멕시코는 2017년 기준 전체 자동차 수출 가운데 미국에 79%, 캐나다에 9%가량을 수출하였음.

- 멕시코는 미국과 근접성 및 저렴한 인건비 등 유리한 조건을 바탕으로 주요 완성차 업체들의 생산기지 역할을 해왔음.
  - 미국의 NAFTA(캐나다, 멕시코) 지역으로부터의 자동차 수입 비중은 48%에 달하며, 특히 상용차<sup>51)</sup>의 경우 미국의 총수입 가운데 멕시코로부터의 수입 비중이 77.5%(2016년 기준 110.8만 대, 348.8억 달러)를 차지함.
- 멕시코의 자동차 주요 수출국은 미국으로 2017년 기준 국별 수출 비중은 미국 79%, 캐나다 9%, 중미 등 기타 지역 9%, 벨기에 2%, 독일 1%임.
- 업체별로 살펴보면, 미국기업(포드, GM, FCA)과 일본기업(닛산)의 미국 수출의존도가 높은 편임.
  - 2017년 기준 미국 3대 수출차종은 RAM2500(FCA), 실버라도(GM), 센트라(닛산)이며, 캐나다 3대 수출차종은 GMC Sierra(GM), RAM2500(FCA), 실버라도(GM)임.

51) 상용차(CV)는 정의상 트럭/트럭/덤프트럭/지게차/승합차-버스(10인 이상) 등을 의미함. 다만 분류에 따라 SUV, 승용VAN, 승용파생차종은 트럭에 포함하는 경우도 있는데, 여기서 동 차량들은 10인승 미만의 경우 모두 승용차에 포함하는 것으로 간주됨.

- 우리 기업인 기아(Kia)도 2016년 하반기부터 멕시코 누에보레온주 몬테레이에서 28만 대 물량을 생산하는 공장을 가동 중이며, 2017년도에는 생산의 70% 이상을 수출하였음.
- o 2017년 기준으로, 수출량이 가장 많은 승용차 브랜드는 센트라(닛산), 뉴 제타(VW), 퓨전(포드), 포르테(기아), 베르사(닛산)였음.

표 10. 멕시코 자동차 업체 생산량 및 수출량(2017년 기준)

(단위: 대, 생산량 순)

업체	생산량	수출량	대미 수출량
닛산	829,262	468,863	331,000
GM	805,758	693,782	552,000
FCA	638,653	599,490	497,000
VW	461,248	386,122	214,353
포드	315,455	307,378	283,000
기아	221,500	163,729	120,332
혼다	208,857	187,177	125,000
도요타	151,062	148,130	142,000

주: 1) 현대, VW 대미 수출량은 북미주 수출량으로 대캐나다 수출량을 포함한 수치임.

2) 승용차, 픽업트럭을 합한 수치임.

자료: AMIA(멕시코 자동차 협회, 2017), 블룸버그, NOMURA 재인용.

표 11. 멕시코산 기아차 국별 판매량(2017년 기준)

(단위: 대)

	합계	미국	캐나다	중남미	중동	아프리카	아시아 태평양
리오 (프라이드)	47,750	2,282	3,530	40,042	1,713	183	-
포르테 (K3)	140,616	104,107	14,214	22,270	-	-	25
합계	188,366	106,389	17,744	62,312	1,713	183	25

자료: 기아차 Monthly Sales Results.

■ [관련 조항] NAFTA 자동차 부문 개정 초안에 따르면 수출 자동차의 무관세 적용을 위한 조건으로 자동차의 역내 부품 사용 비율을 기존 62.5%에서 75%로 상향 조정하기로 하고 자동차 부품의 40~45%에 대해 시간당 최소 16달러를 받는 노동자가 생산하도록 함.

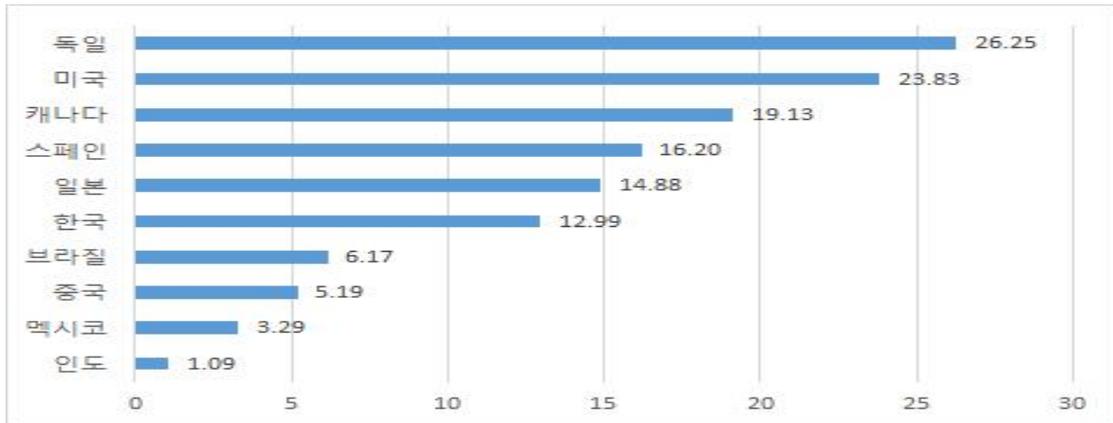
- 미국은 국내로 자동차 산업을 유지하고, 자국 노동자를 보호하기 위해 멕시코를 강하게 압박해왔음.
- 지난해 8월 이후 진행된 NAFTA 재협상에서 미국은 멕시코로부터의 수입품에 대해 20~35% 관세를 부과할 것을 주장했고, 원산지 규정과 관련해서는 자동차 부품의 50%를 미국산, 85%를 역내산으로 하고, 부품의 원산지 추적을 100% 의무화하도록 요구한 바 있음.
- 자동차 부품의 50%를 미국산으로 하도록 하는 요구사항은 자동차 부품의 40~45%를 시간당 16달러 이상의 노동자가 생산해야 한다는 임금 조항으로 형태가 바뀌어서 타결되었는데, 이러한 최저임금 요건은 미국에서의 생산 증가, 미국산 부품의 사용 등을 유도하기 위한 의도로 해석됨.
- o 2015년에 미국 자동차 공장 근로자는 시간당 평균 23.83달러, 캐나다 19.13달러를 받는 것으로 나타나 미국

과 캐나다산 부품을 사용 시 최저임금 요건을 충족할 수 있음.<sup>52)</sup>

- NAFTA 협정문이 아직 도출 전이나, 만약 임금 조항이 역내에 한정되지 않는다면 동 규정을 만족하는 독일 및 일본 부품을 사용하여 임금 조항을 일정 부분 충족시킬 수 있을 것임.

그림 2. 주요 자동차 제조 국가의 시간당 근로자 평균 임금(2015년 기준)

(단위: 미 달러)



자료: Wards Auto(countries); The Boston Consulting Group(cost).

표 12. 멕시코 최종 생산 차종의 NAFTA 역내산(미, 캐, 멕) 부품 비율

NAFTA 역내산 부품 비율	미·캐나다 산 부품 비율		
	25% 이상	20~25%	20% 미만
75% 이상	(미) Dodge Journey, Ford Fusion, Lincoln MKZ, GMC Terrain*	(미) Chevrolet City Express (일) 닛산 NV200 truck, 닛산 Sentra	(미) Jeep Compass, Ford Fiesta (일) 닛산 Versa Note, 도요타 Yaris, 마쯔다 2 (독) 아우디 Q5
62.5% 이상 75% 미만			(일) 닛산 Versa (미) Fiat 500 (독) 아우디 SQ5
60% 이상 62.5% 미만			(독) VW Beetle Convertible (미) Chevrolet Trax
50% 이상 60% 미만		(일) 혼다 HRV 2WD/4WD	(독) VW-Beetle, Jetta 1.8I, Tiguan, Golf, Golf Sportwagen (일) 혼다 Fit, 닛산 NV200 MPV, 닛산 Sentra Turbo (한) 현대 Accent
40% 이상 50% 미만			(한) 기아 Forte, Rio, 현대 Accent 매뉴얼 (독) VW Golf GTI, Golf Sportwagen 4 Motion, VW Jetta 1.4I (미) Fiat 500e BEV

주: 1) 자동차 부품 비율을 산정하는 방식은 NHTSA의 AALA(American Automobile Labeling Act) 자료를 따름. 이 자료의 산정방식이 NAFTA 원산지 규정에서의 방식과 완전히 일치하는 것은 아니나 NHTSA의 자료는 자동차 부품 비율을 분석할 수 있는 유일한 공개 자료임. 두 규정의 차이점은 CAR(Center for Automotive Research) (2018) NAFTA Briefing, p. 5 참고.

2) NHTSA 자료에 따르면 멕시코 완성차 가운데 미국·캐나다산 부품비율은 2018년 현재 대부분 40% 미만인 것으로 나타남. (\*) GMC Terrain의 경우 미국·캐나다산 부품 비중이 45%임.

자료: Bloomberg(2018. 8. 28), "Trump's Mexico Deal Looks like a Lemon," NHTSA(National Highway Traffic Safety Administration) 2018.

52) 미국의 자동차연구센터(the Center for Automotive Research)에 따르면 2017년 기준 멕시코의 자동차 조립 공장 근로자는 시간당 평균 8달러 미만을 받으며, 자동차 부품 공장의 근로자는 4달러 이하를 받고 있는 것으로 조사됨.

- 멕시코에 위치한 일본 자동차 업체들의 경우 일본산 주요 부품을 사용하면서 전 세계에 걸쳐 글로벌 밸류 체인을 형성하고 있어, 새로운 NAFTA 원산지 규정을 충족하기 위해서는 공급망을 변경하고 사실상 미국 부품의 사용 비중을 늘려야 하므로 이에 따른 생산비용 증가와 수익 감소가 예상됨.
- NHTSA 자료에 따르면 멕시코 완성차 가운데 미국/캐나다산 부품 비율은 2018년 현재 대부분 40% 미만이며, GMC Terrain 차종의 경우만 미국/캐나다산 부품 비중이 45%로 새로운 임금 규정을 만족할 수 있음.
  - Bloomberg 자료에 따르면, 멕시코 생산 차종 가운데 62.5% 이상 75% 미만 역내산 부품을 사용하고 있는 차종은 닛산 베르사, 아우디 SQ5, Fiat 500이며, 75% 역내산 조건을 만족하는 차종 가운데 새로운 최저 임금 규정을 충족해야 하는 차종은 닛지 저니, 지프 컴패스, 링컨 MKZ, 닛산 NV200 트럭, 아우디 Q5, 닛산 센트라/베르사, 도요타 야리스임.<sup>53)</sup>
- 이 중 닛산 센트라와 베르사는 2017년 멕시코에서 미국으로 수출된 물량이 각각 200만 대와 100만 대 이상으로 생산비용 상승에 따른 자동차 가격 상승 및 수익 감소 예상
  - 노무라 리포트는 마쯔다와 닛산의 경우 각각 4,500만 달러와 1억 3,500만 달러 수익이 감소할 것으로 예측
- 2016년 생산을 시작한 멕시코 기아차 공장의 경우 미국과 일본 기업에 비해 이번 재협상의 영향을 상대적으로 적게 받을 것으로 판단됨.
  - NAFTA 1.0 규정에 따라, 초기 5년 이내 공장의 경우, 특혜 관세 조건으로 역내 부품 사용 비율 50%를 요구하고 있는데<sup>54)</sup> 기아차의 경우 2016년 9월 가동을 시작하여 유예기간이 있으며, NAFTA 재협상 규정도 2023년까지 적용하는 것으로 되어 있음.
  - 기아차 공장은 생산량의 80%를 미주 지역으로 수출하고 있어, 추후에는 NAFTA 재협상에 따른 부품 공급선 변화가 불가피함.
    - 기아차는 고임금 근로자 생산 비중 규정을 충족하기 위해 미국에 있는 현대·기아차 공장과 동반 진출한 한국 부품업체 등이 생산하는 고가의 핵심 부품을 수입하는 방안을 비롯한 다양한 대안을 검토하는 것으로 알려졌다.<sup>55)</sup>
    - 미국 시장에 동반 진출한 한국 자동차 부품 기업의 경우에는 미국과 멕시코의 생산원가 차이(인건비 등)에도 불구하고, 멕시코에 진출한 기아자동차 또는 글로벌 완성차 업체에 납품할 수 있는 가능성이 커짐.
  - 멕시코 생산량 가운데 미국 Big 3 기업과 일본기업이 차지하는 비중이 80% 이상으로 미국과 일본 기업이 가장 큰 영향을 받을 것으로 보임.
  - 또한 멕시코 기아자동차 업체는 승용차만을 생산하고 있어 픽업트럭(MFN 관세 25%)을 생산하는 다른 글로벌 업체에 비해 영향이 제한적임.

53) Bloomberg 뉴스자료에 따르면 포드 퓨전, 피에스타, Chevrolet City Express는 단종 예정.

54) NAFTA text Article 403.6 및 IHS Markit "Trade Policy Insights: US Mexico renegotiated NAFTA-Automotive-Impact on Supply Chains"(검색일 2018. 9. 7).

55) 「美에 유리한 나프타 개정... 멕시코 기아차, 생산비 상승에 '울상」, <http://news.hankyung.com/article/201809032899Y>(검색일: 2018. 9. 3).

- [상용차] 픽업트럭의 경우 미국의 기준 관세율(최혜국대우)은 25%로, 원산지 규정의 준수로 인한 비용 증가가 클 경우, 픽업트럭을 생산하는 미국 및 일본계 자동차 업체는 생산공장을 멕시코에서 미국으로 옮길 유인이 있음.
  - 픽업트럭의 경우는 MFN 관세율이 25%로 원산지 규정의 준수가 중요해짐.
  - 2018년 초 NAFTA 재협상이 진행되는 가운데 미국 Big 3 업계 중 하나인 FCM은 2020년까지 중형트럭 램의 생산공장을 멕시코에서 미국 미시간주로 옮길 계획이라고 밝힌 바 있음.
  
- 새로운 NAFTA 규정에 따라 미국산 부품을 사용하는 데 따른 비용 상승이 2.5%보다 높을 경우, 최혜국 대우 관세의 적용(승용차 2.5%)을 받는 것을 선택할 가능성도 있음.
  - 대미 수출을 위해서는 NAFTA 무관세 적용을 받기 위해 기업들이 변경된 기준을 맞추는 것으로 예상
  - 다만 비용 상승폭이 2.5%보다 높을 경우 최혜국대우 관세를 적용받는 것을 선택할 가능성도 있음.
    - MUFG 유니온뱅크(2017)는 미국 생산에 비해 멕시코에서 생산함으로써 추가적으로 얻는 이익을 판매가격 대비 5%p 내외로 추정,<sup>56)</sup> 2.5%의 관세가 부과되어도 멕시코에서 생산하는 것이 더 이익이 될 수 있는 것으로 판단됨.
    - 피터슨 경제연구소는 원산지 규정이 복잡해짐에 따라 기업들이 특혜 관세 혜택을 포기할 경우 오히려 역외산 자동차 부품 및 완성차의 수입이 증가할 수 있어 미국정부가 원하는 효과를 거두기 어렵다고 지적함.<sup>57)</sup>
    - 미국의 자동차연구센터(CAR)는 NAFTA를 통한 무관세 혜택이 줄어들 경우 유럽산 또는 아시아산 자동차 부품 사용률이 증가할 것으로 전망
  - 이를 고려하면, 변경된 원산지 규정이 멕시코 승용차 산업에 미치는 영향은 관세 상승폭 2.5%에 상응하는 영향과 같거나 작음.
  
- 미국이 대멕시코 자동차 수입 물량에 제한을 두고 이를 초과하는 물량에 대해 고율 관세를 부과할 수 있다는 내용이 NAFTA 재협상과 연계되어 논의되었을 가능성도 배제할 수 없어 최종합의문에 주목할 필요가 있음.
  - 멕시코산 자동차 대미 수출이 240만 대(2017년도 멕시코 대미 수출량)를 초과할 경우 미국이 국가안보를 이유로 25%의 관세를 부과할 수 있다는 내용이 NAFTA 재협상과 연계되어 논의<sup>58)</sup>되었을 가능성도 배제할 수 없음.
    - 무역협상을 타결하더라도 자동차 232조 관세를 면제받는 것과 별개라는 해석이 가능함.
  - 미국이 232조 자동차 관세를 무기로 수입을 제한하려는 상황에서 멕시코의 수출 물량에 제한이 생기면, 완성차 업체가 멕시코 공장의 가동률을 높여 대미 수출을 늘리고자 하는 것은 대안이 되기 어려울 것임.

56) KIET 산업경제분석(2018), 「나프타 재협상에도 흔들리지 않는 멕시코 자동차산업」에서 인용.

57) PIIE 동영상(2017), "Toughening NAFTA's Rules of Origin Could Backfire"(검색일: 2018. 9. 7).

58) Reuters(2018. 8. 29), "Mexico-U.S. accords include Mexican auto export cap: sources," <https://www.reuters.com/article/us-trade-nafta-autos-mexico-exclusive/mexico-u-s-accords-include-mexican-auto-export-cap-sources-idUSKCN1LD2PK>(검색일: 2018. 9. 6).

표 13. 멕시코의 대미 자동차 수출 현황

(단위: 대, %)

국가명	2016년 수출량	2017년 수출량	2017년 수출비중	수출 증감률
미국	2,133,724	2,335,245	75.3	9.4
캐나다	246,324	267,219	8.6	8.5
독일	79,181	96,753	3.1	22.2
콜롬비아	49,764	50,067	1.6	0.6
브라질	46,046	49,043	1.6	6.5
아르헨티나	38,994	40,635	1.3	4.2
칠레	19,189	26,581	0.9	38.5
이탈리아	3,549	17,310	0.6	387.7
푸에르토리코	10,370	14,916	0.5	43.8
중국	12,141	14,325	0.5	18
기타	128,986	190,510	6.1	47.7
합계	2,768,268	3,102,604	100	12.1

자료: 멕시코 자동차협회(AMIA) 재인용, KOTRA, 「꾸준히 성장하는 멕시코 자동차산업」.

표 14. 2016년 미국의 NAFTA 국가와 자동차 교역 현황

(단위: 십억 달러)

국가	품목	수출액	수입액	합계
캐나다	승용차	26.1	46.7	72.7
	자동차 부품	26.4	14.0	40.5
	합계	52.5	60.7	113.2
멕시코	승용차	4.6	49.7	54.3
	자동차 부품	22.5	46.3	68.9
	합계	27.2	96.0	123.2

자료: 미국 CRS, "The North American Free Trade Agreement (NAFTA)"에서 발췌.

■ 캐나다는 미국과 멕시코 사이에 이루어진 자동차 부문의 합의에 대해서는 긍정적 반응을 보이나, 다른 첨예한 이슈 때문에 협상이 난항을 겪고 있음.

- 캐나다는 대미 완성차 수출이 가장 많은 국가로 주로 미국 Big3 업체와 일본 업체들이 미국으로 수출하고 있음.
  - 캐나다 온타리오주에 미국 Big 3 업체와 일본 도요타, 혼다 공장이 위치하고 있음.
- 만약 캐나다를 포함한 NAFTA 재협상이 결렬될 경우 외국기업 중에는 일본 업체가 가장 큰 영향을 받을 것으로 보임.<sup>59)</sup>

59) 현대차 미국 생산공장에서 캐나다를 포함하여 미국 외로 향하는 물량은 7%가량에 불과함(현대자동차 global plant sales, 2017. 12).

표 15. 캐나다 소재 완성차 공장과 주요 생산모델

국적	업체	완성차 공장	주요 생산모델
미국	FCA	Brampton, Ontario	Chrysler 300, Dodge Challenger, Dodge Charger
		windsor, Ontario	Dodge Grand Caravan, Chrysler Pacifica, Pacifica Plug-in Hybrid
	Ford	Oakville, Ontario	Ford Edge, Flex, Ford GT(limited-edition), Lincoln MKT, MKX
	GM	Oshawa, Ontario	Chevrolet Impala, Cadillac XTS
		Ingersoll, Ontario	Chevrolet Equinox
일본	혼다	Alliston, Ontario	Honda Civic
		Alliston, Ontario	Honda CR-V
	도요타	Cambridge North, Ontario	Toyota Corolla
		Cambridge South, Ontario	Lexus RX350, Lexus RX450h Hybrid
		Woodstock, Ontario	Toyota RAV4

자료: Government of Canada, <http://www.ic.gc.ca/eic/site/auto-auto.nsf/eng/home>(검색일: 2018. 9. 7).

## 나. 거시경제 효과: 시나리오 분석

■ [분석모형 및 자료] 금번 합의를 포함한 NAFTA 재협상 결과가 우리나라에 미치는 경제적 효과를 파악하기 위해 한·미 FTA의 경제적 영향 분석에 사용되었던 연산가능일반균형(이하 CGE, Computable General Equilibrium)모형과 가용한 최신 자료를 업데이트하여 이용함.

- CGE모형 중에서 중장기 효과 분석을 위한 자본축적 GTAP모형을 이용함.
- GTAP Database Version 9(기준년도 2011년)를 기반으로 IMF World Economic Outlook과 CEPII EconMap database를 이용하여 각국의 성장률, 인구 및 노동증가율 예측치를 경제규모 추세에 반영하고, 한국의 기발효 FTA 등을 교역구조 추세에 반영함.

■ [분석 시나리오] 재협상 동향을 반영하여 미국과 멕시코 간에만 협정이 발효되는 경우, 3국 간 NAFTA 재협상이 타결되는 경우, NAFTA가 폐기되는 경우 총 3가지 시나리오를 고려함.

- 시나리오 1은 미국과 멕시코 간 새로운 협정이 적용되는 경우이며, 다만 멕시코가 금번 타결한 협정의 원산지 규정(역내부가가치 기준 또는 고임금 생산 비중 등)을 충족하기 어려워 자동차 및 부품에 대해서는 2.5%의 관세가 부과된다고 가정함.
  - 캐나다의 경우 미국과는 MFN 관세율, 멕시코와는 FTA 협정세율을 적용하는 것으로 가정
- 시나리오 2는 캐나다를 포함하여 NAFTA 재협상이 타결되는 경우이며, 다만 멕시코는 전술한 바와 같이 자동차 및 부품에 대해 2.5% 관세를 적용받고 캐나다는 미국에 대해 낙농품 시장을 추가 개방한다고 가정함.

- 시나리오 3은 NAFTA 폐기로 모든 회원국 간 MFN 관세율이 적용되는 경우를 상정함.
  - NAFTA가 폐기되거나 미국이 탈퇴할 경우 미국·캐나다 FTA가 재적용될 가능성이 존재하나, 본 연구에서는 극단적인 시나리오로 파급영향의 최대치를 분석하고자 함.

표 16. NAFTA 재협상 시나리오

	내용	적용 관세율		
		미국-캐나다	미국-멕시코	캐나다-멕시코
시나리오 1	미국·멕시코 간 협정 발효	MFN	FTA(멕시코산 자동차 및 부품 2.5%)	FTA
시나리오 2	NAFTA 개정협정 발효	FTA(미국산 낙농품에 대해 0%)	FTA(멕시코산 자동차 및 부품 2.5%)	FTA
시나리오 3	NAFTA 폐기, WTO 적용	MFN		

■ [경제 성장효과] NAFTA가 폐기되거나 미국·멕시코 간 협정만 발효되는 경우 우리 경제는 0.05~0.105% 추가적으로 성장할 것으로 기대되는 반면, 3국 간 NAFTA 재협상이 성공적으로 이루어지면 -0.01%의 성장효과가 예상됨.

- NAFTA가 폐기되거나 미국·멕시코 간에만 협정이 발효되는 경우 멕시코, 캐나다를 통한 대미 우회수출에는 부정적 영향이 예상되나 동시에 각 회원국 시장에서 발생하는 무역전환으로 인한 수출확대가 이를 상쇄하여 전체적으로 다소간의 긍정적인 효과가 기대됨.
- 3국 간 NAFTA 개정협상이 성공적으로 이루어지되 멕시코의 대미국 자동차 및 부품 관세가 높아질 경우, 멕시코를 경유하는 대미 수출에는 부정적으로 작용할 것이나 동시에 대미 직접수출이 확대될 가능성도 발생해 전체적인 영향은 크지 않을 전망이다.

■ [소비자 후생효과] NAFTA 폐기 또는 미국·멕시코 간 협정이 발효되는 경우(시나리오 3, 1) 한국의 소비자 후생은 약 6.37억~13.26억 달러 증가할 것으로 예상되나, NAFTA 재협상이 타결될 경우(시나리오 2) 약 3.43억 달러의 후생 감소가 발생함.

■ [고용효과] NAFTA 재협상이 실패하거나 미국·멕시코 간 협정만 발효될 경우 한국의 일자리는 5,095~10,925개(피고용자 기준)가 증가할 것으로 분석되며, NAFTA 재협상이 타결될 경우에는 3,850개(피고용자 기준)의 일자리가 감소할 것으로 추정됨.

- 피고용자, 자영업자, 무급가족종사자 등을 포함하는 취업자 기준으로 살펴보면, NAFTA 폐기 또는 미·멕시코 간 협정 발효로 인한 일자리 효과는 약 6,156~14,528개에 달하고 NAFTA 재협상 타결로 인한 효과는 약 -23,810개에 이를 것으로 분석됨.

표 17. NAFTA 재협상 시나리오별 거시경제적 효과

	내용	성장효과 (%)	소비자 후생효과 (억 달러)	고용효과(명)	
				취업자 기준	피고용자 기준
시나리오 1	미국·멕시코 간 협정 발효	0.05	6.37	6,156	5,095
시나리오 2	NAFTA 개정협정 발효	-0.01	-3.43	-23,810	-3,850
시나리오 3	NAFTA 폐기, WTO 적용	0.105	13.26	14,528	10,925

자료: 저자 추정.

## 다. 시사점

- [합의 결과] 금번 미·멕시코 합의는 미 트럼프 행정부의 통상정책이 구체적인 협정으로 드러난 첫 번째 사례로 향후 미국이 추진할 통상협정과 국제 통상질서 재편의 방향을 제시하고 있음.
  - 미국은 전반적으로 높은 수준의 자유화를 지향하면서도 자국 산업계의 이익 확대를 위해 협상력에서의 절대적 우위를 토대로 양자 무역관계에 맞춤형 규정을 마련함.
  - 지식재산권 및 전자상거래 관련 규정 등 4차 산업혁명과 관련한 규범을 강화하고 환경, 노동 등 신무역규범을 구체화한 것을 이번 합의의 특징으로 들 수 있는데, 이는 특히 중국을 비롯한 신흥국과의 통상관계에 대한 기준을 제시한 것으로 볼 수 있음.<sup>60)</sup>
- [합의 과정] 미국이 이번 합의에서 멕시코 정치·경제 상황의 적절한 활용과 다양한 전략적·거래적 수단의 개발을 통해 핵심 협상목표를 대부분 달성한 점은 협상 방식과 전략에 있어 시사하는 바가 큼.
  - 3자 협상에서 미국이 주장했던 주요 이슈<sup>61)</sup>가 상당 부분 수용되어 멕시코로서는 결코 유리한 내용으로 평가하기는 어려움에도 이러한 합의에 이른 것은 멕시코의 국내 상황이 중요하게 작용한 것으로 분석됨.<sup>62)</sup>
  - 미국은 자동차 협상에서 당초 50% 미국산 부품 사용을 최저임금 조건으로 변경하는 등 다양한 수단의 개발을 통해 사실상 핵심 목표를 관철시킴.
- [경제적 영향] 금번 미국·멕시코 합의가 우리나라에 미치는 영향은 제한적일 전망이나 장기적으로 부정적 영향의 확대에 선제적으로 대응해야 할 필요가 있음.

60) 현재 미국과 멕시코는 협정의 세부 내용을 조율 중인 것으로 보임. 신무역규범 수립에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되는 미국의 무역정책 방향을 살피고 대응할 수 있도록 협상 동향에 대한 지속적인 모니터링이 필요함.

61) 제조업 지원을 위한 NAFTA 재조정(원산지 규정, 상품시장 접근, 섬유, 제조업 업종별 부속서), 농업(생명공학 표준 설정, SPS, 지리적표시제) NAFTA 현대화(지식재산권, 전자상거래, 금융서비스, 노동, 환경).

62) 멕시코 NAFTA 합의의 정치적, 경제적 배경은 부록을 참고하도록 함.

- 멕시코에서 2016년 생산을 시작한 기아차 공장의 경우 생산 물량이 많은 미국과 일본 기업에 비해 상대적으로 영향을 적게 받을 것으로 판단됨.
    - 멕시코에서 미국으로 수출하는 자동차의 비용상승 요인이 생긴 만큼 현지 수출여건은 악화될 것이나 한 국산 자동차는 상대적으로 미국 내 경쟁력을 확보할 여지가 생김.
    - 이번 합의에 따라 중장기적으로 NAFTA 지역에 위치한 기업들의 공급망 변화가 예상되며, 우리 기업들도 변화하는 경쟁환경에 대한 대응전략을 마련해야 할 것임.
  - NAFTA 재협상이 3국 간 성공적으로 타결된다면, 역내 무역 및 투자 장벽이 추가적으로 완화되면서 상대적으로 불이익이 발생할 수 있으므로 이에 대한 선제적 대응전략도 강구해야 할 것임.<sup>63)</sup>
    - 특히 기존 3국이 참여하는 NAFTA 2.0 출범을 고려하여 CPTPP 등 새로운 무역협정 참여에 대한 경제성 검토도 필요해 보임.
- 현재 미국과 멕시코는 협정의 세부 내용을 조율 중이며, 신무역규범 수립에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되는 미국의 무역정책 방향을 살피고 대응할 수 있도록 협상 동향과 협정문 내용에 대한 지속적인 모니터링과 분석이 요구됨. KIEP

63) NAFTA의 정치적·경제적 중요성과 미국 내 여건을 고려할 때, NAFTA가 미국·멕시코 FTA로 축소되거나 폐기되기보다는 미국과 캐나다가 어떠한 형태로든 합의에 도달할 가능성이 큼.

## 부록: 멕시코의 NAFTA 합의 배경

### ■ NAFTA는 물론 미국과 양자 협정을 유지함으로써 나타나는 북미시장 통합의 긍정적 효과를 간과할 수 없음.

- 미국 및 캐나다와의 교역이 전체 교역의 80%를 상회하고, 자동차 산업을 비롯한 멕시코의 주요 수출 제조업이 지역생산사슬에 높은 수준으로 편입된 상황에서 통합된 시장을 유지해야 할 필요성이 존재함.
- 자동차 산업에서처럼 원산지 규정 강화로 인한 수출 제조업의 비용 상승은 경쟁력 하락으로 이어질 수 있지만, 다른 한편으로는 점진적인 제도 강화와 역내 부품 사용 기준을 충족하기 위한 투자를 유인할 것이기에 전반적으로는 기회로 작용할 것으로 기대함.

### ■ 미·멕시코 양자 협정은 멕시코 저임금 및 소득불균형 해소 기회로 작용할 수 있음.

- 멕시코는 노동권 제한을 바탕으로 중국보다도 낮은 임금을 유지하여 우회수출 생산기지로 발전할 수 있었지만, 심각한 저임금은 소득불균형 심화와 사회발전을 저해하는 요인으로 작용함.
- 현 정부는 물론 새로이 대통령으로 선출된 오브라도르도 최저임금 조정 등을 통한 저임금 개선에 정책적 우선순위를 두고 있음.
  - 기존 협정과는 달리 환경과 분리된 별도의 장(노동)에서 단체협상권을 규정하는 등 ILO에 부합하는 노동기준과 협정 타결 이후 전개될 국내외 투자가 임금을 개선하는 데 기여할 것으로 판단

### ■ 미국과의 협정을 유지함으로써 미국 보호주의에 대한 효과적인 대응 필요성이 대두됨.

- 미국은 NAFTA 재협상 카드로 232조 등의 보호무역조치를 적극 활용해왔는데, 국가안보를 이유로 철강 및 알루미늄 수입관세를 부과한 데 이어 자동차 및 부품 수입에 대한 조사도 진행 중임.
  - NAFTA 재협상이 부진할 경우 멕시코산 자동차 및 부품에 대한 관세 부과도 가능성이 높은 시나리오였음.
- 또한 TPP 탈퇴, BREXIT 지지 등 트럼프 대통령의 자유무역질서에 대한 부정적인 성향을 고려할 때 NAFTA 폐기라는 수사를 협상 압력카드로만 간주하기 어려웠던 상황임.
  - 전술한 바와 같이 멕시코는 북미, 특히 미국과의 긴밀한 경제관계로 볼 때 NAFTA의 유지가 필수적임.

### ■ 정권 교체에 따른 정치적 배경 변화도 중요한 요인으로 작용함.

- 2018년 7월의 총선 및 대선이 멕시코의 NAFTA 협상을 제약한 주요 정치적 배경이었음.
  - 레임덕 상황에 있는 현 정부의 협상력은 한계가 있었고, 유력한 대선 후보인 오브라도르는 트럼프의 대멕시코 강경정책 노선에 반발하는 동시에 NAFTA에 부정적인 시각을 지녔음.
- 그러나 대선 이후 NAFTA에 대한 오브라도르의 시각은 긍정적으로 변화되고, 정부 협상팀에 차기 정부를 대표하여 선임된 Jesús Seade가 능동적인 오피서버로 참여하여 협상을 지원
  - 오브라도르는 현 정부에서 타결되고 의회가 승인한 협정이 초래할 수 있는 부정적 영향에 대한 비판과 책임에서 자유로울 수 있음.
  - 에너지 산업에 대한 주권(에너지 산업 개혁과 관련한 헌법 및 법률 등의 개정권)을 유지하는 등 유리한 협상 결과를 획득했다는 것 등에 만족

## 【연구진】

<b>배찬권</b>	무역통상실장 (ckbae@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1208)
<b>김영귀</b>	무역통상실 무역협정팀 연구위원 (yggkim@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1188)
<b>오수현</b>	무역통상실 무역투자정책팀 부연구위원 (shoh@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1186)
<b>조문희</b>	무역통상실 무역협정팀 부연구위원 (mkcho@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1200)
<b>박지현</b>	무역통상실 무역협정팀 전문연구원 (jhpark@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1136)
<b>김민성</b>	무역통상실 무역협정팀 전문연구원 (mskim411@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1113)
<b>엄준현</b>	무역통상실 무역투자정책팀 전문연구원 (jheom@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1149)
<b>유새별</b>	무역통상실 무역협정팀 전문연구원 (sbyoo@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1083)
<b>강민지</b>	무역통상실 무역협정팀 연구원 (mjkgang@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1196)
<b>윤여준</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 부연구위원 (yoonyj@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1166)
<b>강구상</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 부연구위원 (gskang@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1099)
<b>김진오</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 선임연구원 (jokim@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1085)
<b>김종혁</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 전문연구원 (jhkim@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1193)
<b>이현진</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 전문연구원 (hjeanlee@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1226)
<b>권혁주</b>	세계지역연구센터 선진경제실 구미팀 전문연구원 (hjkwon@kiep.go.kr, Tel: 044-414-1086)