

녹색성장과 FTA*

송 백 훈**

세계 각국은 환경친화적인 경제성장정책을 내놓고 있다. 유럽 선진국을 비롯한 미국, 일본 등은 녹색산업의 발전을 자국의 지속가능한 경제성장의 기회로 삼으려고 한다. 본 연구는 급속도로 확산되는 FTA와 관련된 환경이슈를 살펴본다. 특히, 2006년 체결된 한국과 미국과의 FTA협정문에 나타나는 환경이슈를 중점적으로 살펴볼 것이다. 더불어 녹색성장정책과 FTA와의 관계를 규명하고, 앞으로 우리나라가 취해야 할 FTA 환경정책의 방향을 제시하고자 한다. 선진국과의 FTA를 통해서도 환경 기술협력을 강화해야 할 뿐만 아니라, 선진국들이 새로운 보호무역의 도구로 활용하려고 하는 탄소관세를 FTA 조항에 적용하지 않도록 해야 한다. 그리고 개도국과의 FTA에서는 투자자보호조항을 삼입하여 우리나라 투자자의 효율적 보호가 이루어져야 하고, 정부조달시장까지 진출하여 우리나라 기업의 시장진출 범위를 확대시켜 주어야 한다. 국내 산업정책으로는 중소기업과 대학연구소 간의 연계연구를 통한 기술개발 장려, 새로운 비즈니스모델 제시를 통한 중소기업의 연구 인센티브 고취 등이 필요하다.

핵심주제어: FTA, 녹색성장, 환경정책
경제학문헌목록 주제분류: F18, Q56, Q58

I. 서 론

경제발전과 함께 이상기후에 대한 우려가 전 세계적으로 확산되고 있다. 이미 세계 곳곳에서 이상기후가 빈번히 나타나고 있고, 이를 해결하기 위한 여러 국제협약이 만들어졌으며, 우리나라를 비롯한 선진국들이 중심이 되어 국제협약에 가입하여 기후변화에 대처하기 위한 다양한 정책을 적극적으로 제시하고 있다. 한편에서는 기후변화에 대응하기 위한 기술발전을 계기로 자국의 지속가능한 경제성장을 이루려는 목적도 있다. 기존의 주에너지원인 화석연료의 의존

* 본고에 유익한 논평을 해 주신 익명의 두 분 심사위원께 감사드린다.

** 성신여자대학교 경제학과 조교수, 전화: (02) 920-7535, 팩스: (02) 920-2042, E-mail: bsong@sungshin.ac.kr

논문투고일: 2009. 11. 2 수정일: 2009. 3. 2 게재확정일: 2010. 3. 8

도에서 벗어나 신재생에너지의 기술을 획득하여 미래 경제성장의 한 축으로 활용하려는 것이다.

미국과 EU를 중심으로 환경보호를 위한 정책으로서 국내 재화생산품에 대한 에너지세(energy tax)와 탄소세(carbon tax)를 부과하고 있거나 부과하려는 움직임이 활발하게 일어나고 있다. 더 나아가서 국내재화에 대한 탄소세의 부과 논의를 넘어서, 제조과정에서 탄소를 많이 배출하는 시멘트, 철강제품, 유리제품 등의 외국 수입재화에 대한 탄소관세(carbon tariff) 부과문제도 활발히 논의되고 있다. 수입재화에 대한 탄소관세는 새로운 보호무역의 틀로 작용할 가능성이 크다. 미국, EU 등은 이들 재화에 대한 상당 부분을 중국, 인도와 같은 개발도상국으로부터 수입하고 있다. 이들 국가로부터 수입되는 재화에 탄소관세를 부과함으로써 자국의 산업을 보호하려는 의도가 내포되어 있다. 더 나아가서 탄소배출권 거래제도를 도입하려는 움직임이 선진국을 중심으로 점점 더 확산되고 있다.

과거의 FTA협상은 상품 및 서비스의 시장접근(market access)에 초점이 맞추어져 있었다. 즉, 관세 및 비관세 장벽의 철폐를 통하여 자국의 수출증대를 위한 협상이 가장 주요한 관심거리였다. 하지만 최근 들어서는 환경이슈 또한 FTA협상에서 부각되고 있는 추세이다. 특히, 우리나라와 FTA를 체결한 거대국가 중 하나인 미국은 환경이슈를 중요시한다. 2007년 4월 한·미 FTA가 체결된 이후, 우리나라는 인도, EU 등과 FTA협상을 타결하였으며, 캐나다, 호주 등과 FTA협상을 진행중에 있다. 한·미 FTA협정문이 다른 후속 FTA협상의 내용에 끼친 영향은 지대하다. 한·미 FTA협정문의 내용은 후속 국가와의 FTA협상에서 표준지침서처럼 인용되는 하나의 기준이 되었다. FTA협정문에 나타나는 주요 환경이슈로는 환경서비스시장 개방, 승용차 장착 배출가스 측정장치시장 등이 있다. 본 연구에서는 한국과 미국과의 FTA협정문에 나타나는 이와 같은 환경이슈를 점검하고, FTA협상에서의 환경정책에 대한 제언을 한다.

우리나라도 1993년 기후변화협약에 가입한 이후, 이산화탄소 배출감축 의무를 지고 있다. 현재 우리나라의 이산화탄소 배출감축 정도는 어느 정도인지, 앞으로 국제적 의무를 수행하기 위해서 나아가야 할 방향을 점검하는 것이 필요하다. 최근 ‘국가에너지기본계획’, ‘녹색성장 실현을 위한 그린에너지산업 발전 전략’ 등을 수립하였고, ‘저탄소 녹색성장’을 국정 비전으로 제시하였다. 우리나라 녹색성장정책의 핵심은 신재생에너지사업에 R&D를 적극적으로 지원하여 녹색산업의 핵심 기술을 확보하고, 이를 통해 우리나라 수출경쟁력을 한층 강

화시켜 침체된 경제성장세에 활력을 불어넣겠다는 것이다.

본고의 구성은 제I절 서론에 이어, 제II절에서는 미국, EU, 일본 등 주요 선진국의 환경 및 녹색성장에 대한 정책을 살펴본다. 그리고 제III절에서 한국의 녹색성장정책을 살펴본 후, 제IV절에서 한국과 미국과의 FTA협정문에서 나타나는 환경이슈를 점검하여 녹색성장과 FTA와의 관계를 살펴본다. 마지막으로 제V절에서는 지속적 경제성장 달성을 위한 정책의 일환인 녹색성장을 성공적으로 이끌기 위한 FTA정책을 제언한다.

II. 주요국 환경 및 녹색성장정책

1. 기후변화 관련 협약

지구온난화에 따른 이상기후현상을 예방하기 위하여 1992년 6월 기후변화협약(United Nations Framework Convention on Climate Change: UNFCCC)이 176개국의 참가에 의해 채택되었다. EU를 중심으로 하는 구속력 있는 온실가스 의무감축을 주장하는 그룹과 미국을 중심으로 하는 비구속적인 감축을 주장하는 그룹 간의 의견차이로 인하여 우리나라를 포함한 154개국¹⁾만이 서명을 하였으며, 1994년 3월에 공식 발표되었다. 이와 같은 이견에 따라 기후변화협약은 모든 국가들이 공통적으로 이행해야 하는 의무사항과 일부 회원국들에게만 적용하는 특정 의무사항으로 구분하였다. 공통 의무사항으로는 모든 회원국들이 배출량 감축을 위하여 국가전략을 자체적으로 수립, 시행 및 공개해야 한다. 그리고 온실가스 배출량과 관련된 국가통계와 얼마나 잘 이행하고 있는가에 대한 이행보고서를 작성하여 당사국 총회에 제출하는 것을 의무화한다. 특정 의무사항은 회원국의 분류(Annex 1, Annex 2)에 따라 다른 의무조치를 부여받는다. 즉, Annex 1 국가는 온실가스 배출량을 1990년 수준으로 감축해야 하며, Annex 2 국가는 개발도상국에 대한 재정 및 기술이전의 의무를 지도록 하였다. 기후변화협약의 기본원칙은 4가지로 대변된다. 첫째, 공동의 차별화된 책임과 능력에 입각하여 온실가스 배출을 억제하려는 의무부담의 원칙이다. 둘째, 개발도상

1) 참가국은 Annex 1, Annex 2, 기타 국가 등 크게 3가지의 그룹으로 나뉜다. Annex 1은 동구권을 포함한 40개국으로 구성되고, Annex 2는 Annex 1 국가 중에서 OECD 가입국, 기타 국가로는 Annex 1에 포함되지 않은 국가들이다.

국의 특수사정 배려원칙이다. 셋째, 기후변화의 예측, 방지를 위한 예방적 조치 시행의 원칙이다. 마지막으로, 모든 국가의 지속가능한 성장의 보장원칙이다.

2. 탄소세 부과정책

지구온난화를 방지하기 위해서, 각종 화석연료에 부과하는 세금이 탄소세(carbon tax)이다. 탄소세 도입은 1991년 스웨덴이 처음으로 도입한 이후 북유럽 일부 국가에서 도입이 되기 시작하여 1999년 유럽공동체 에너지 환경회의에서 EU에서의 탄소세 도입에 대한 논의가 본격적으로 이루어졌다. 유럽의 탄소세는 이산화탄소 함유량과 상관없이 연료에 일정 금액의 세금을 부과하는 에너지세(energy tax)와 이산화탄소 함유량을 기준으로 세금을 부과하는 이산화탄소세(CO₂ tax)로 나뉜다.

스위스는 2008년부터 탄소세(a tax on carbon dioxide emissions)를 도입하여 스위스로 수입되는 모든 화석연료에 탄소세를 부과하기 시작하였다. 난방용 석유에는 1리터당 0.03 스위스 프랑을, 가스에는 1m³당 0.02 스위스 프랑을 부과한다. 프랑스는 화석연료의 의존도를 낮추기 위해서 2010년부터 이산화탄소 배출량 1톤당 17유로의 탄소세를 부과한다. 더불어 디젤 1리터당 0.045유로, 가솔린 1리터당 0.04유로의 세금이 추가적으로 부과된다.

EU의 개별 회원국은 탄소세 부과를 실시하거나 실시할 계획을 가지고 있으나, EU집행위는 EU 전체가 공통된 정책을 펼치기에는 무리가 있다는 의견이다. 탄소세 도입이 이론적으로는 가능하지만 현실적으로 실행하기에는 어려움이 따르기 때문이다. 특히, 역외산 수입제품에 탄소세를 부과할 경우 탄소세를 반대해 오던 중국과 인도와의 무역전쟁에 직면할 수도 있다.

미국은 탄소세 부과에 적극적이다. 미국은 기후변화협약안에 미국 기업의 경쟁력 확보를 위해 2020년 이후 국내제품에만 탄소세를 부과하는 것이 아니라, 수입품에 대해서도 탄소세를 부과할 수 있도록 하자는 조항을 삽입하였다. 미국 하원에서는 기업 간 온실가스 배출권의 거래가 가능한 시장구성에 관련된 입법을 통과시켰다. 미국은 전 세계의 탄소배출 규제강화를 주장한다. 이 법안에는 탄소배출 감축을 실시하지 않는 나라로부터 수입되는 철, 시멘트, 유리와 같은 강화탄소 생산품에 관세를 부과하도록 한다.

캐나다는 2007년 6월에 처음으로 탄소세를 도입하여 시행하고 있다. 퀘벡주에서는 탄소세 부과로 징수된 세금을 그린기금(green fund)으로 모아서 주정부

〈표 1〉 주요 유럽 국가들의 탄소세 도입현황

에너지세	이산화탄소세
오스트리아(2000)	덴마크(1996)
핀란드(1998)	필란드(1998)
네델란드(1996)	이탈리아(1998)
영국(2001)	노르웨이(1999)
	에스토니아(2000)
	스웨덴(2001)
	스위스(2008)

자료: OECD and IEA Information Paper(COM/ENV/EPOC/IEA/SLT(2003)2), ‘주요국의 조세 동향’을 참조하여 제작성.

내 교통기관 지원에 사용된다. 반면 앨버타주는 동년 7월부터 지속적인 경제성장을 전제로 탄소세를 도입하였다. 기업에게 부과한 벌금으로는 기후변화 및 저감관리기금(climate change and emissions management fund)으로 조성되어서 온실가스 저감을 위한 기술개발에 투자되도록 한다.

3. 미 국

2009년 6월 미국 하원은 미국 청정에너지 안전법(The American Clean Energy and Security Act of 2009: ACES)을 통과시켰다.²⁾ ACES법안은 크게 5가지의 내용으로 이루어져 있다. 즉, 청정에너지(clean energy), 에너지 효율성(energy efficiency), 지구온난화 오염감소(reducing global warming pollution), 청정에너지 경제로의 전환(transitioning to a clean energy economy), 국내 임업 및 농업으로부터의 파생(offsets from domestic forestry & agriculture)이다. 이 법안은 전국적인 재생전기표준(Renewable Electricity Standard: RES)을 설정한다. 즉, 총생산되는 전기에서 재생전기가 차지하는 비중이 2012년까지 6%, 2020년까지 20%가 되어야 한다. 화력발전기의 엄격한 탄소배출 제한을 설정한다. 새로 만들어지는 화력발전소는 탄소포획 및 격리(carbon capture and sequestration) 기술을 충족시킬 경우에만, 연방정부로부터 재정적 지원을 받을 수 있도록 하고 있다. 그리고 이 법안에 따르면 미국 정부는 2025년까지 청정에너지 개발에 1,900억 달러를 지원한다. 이 중에서 900억 달러는 재생에너지, 에너지효율 프로그램에

2) 법안발의자인 Henry Waxman과 Edward Markey 하원의원의 이름을 따서 Waxman-Markey Bill로 불리기도 한다.

투입하고, 600억 달러는 탄소포획 및 격리기술에 지원하며, 전기·기타 자동차 기술과 순수 연구개발에 각각 200억 달러씩 지원한다. 그리고 새로 건설되는 빌딩은 2012년까지 30%, 2016년까지 50% 에너지의 효율성을 증대시켜야 한다. 또 이산화탄소 배출거래제도(cap-and-trade)를 도입하여, 2005년 수준 대비 2020년까지 온실가스 배출량을 17%³⁾ 삭감하고, 2050년까지는 83% 감소시키는 것을 목표로 한다. 이 법안은 미국 대통령이 수입품에 대한 국제준비승인(International Reserve Allowance)제도를 도입하도록 요구하여, 미국의 거래배출 제도를 수입업자에게도 연계하도록 한다. 즉, 미국의 수입업자는 상품을 수입하여 국내에 팔기 전에 배출권을 의무적으로 구입해야 한다. 이는 수입허가제도와 유사한 개념이다. 이 조항이 미국 및 수입유사상품(likely products)에 동일하게 적용된다면 WTO의 규범과 일치한다. 그럼에도 불구하고 이 조항을 신설하기에는 일부 문제가 발생할 소지가 있다. 즉, 어떻게 유사상품의 정의에 이산화탄소가 포함될 수 있는가 하는 문제이다. WTO에서조차 유사상품에 대한 정의가 명확히 내려져 있지 않은 현재의 상태에서 상기 법안이 채택될 경우, 그 법안의 적용대상 구분에 대하여 국제적인 논쟁거리로 발전할 가능성이 있다. 또한 상품 내에 포함되어 있는 이산화탄소 측정과 관련하여 명확한 기준이 설립되어 있는 않는 바, 이산화탄소 측정과 관련하여 복잡한 문제를 야기할 수 있다. 따라서 이 조항이 유보될 가능성도 존재한다.

4. EU

EU는 1990년대 초반부터 탄소세 부과 등 다양한 환경정책을 선제적으로 펼쳐오고 있다. EU의 친환경산업정책은 배출권거래제도와 지속가능한 산업정책으로 구분된다. EU가 세계에서 최초로 배출권거래의 시행을 정착시켰을 뿐만 아니라, 이 제도는 세계에서 가장 성공한 모델로 인정받고 있다. 현재 이산화탄소 배출권시장은 EU를 중심으로 개발도상국들이 참여하는 형국이다.

EU는 2000년 리스본 전략(Lisbon strategy)을 통하여 EU를 가장 역동적이고 경쟁력 있는 지식산업경제로 전환하려고 하였다. 이후 2001년 유럽정상회담에서 지속가능 발전전략(sustainable development strategy)을 처음으로 공식화하였다. 지속가능 발전전략이 EU조약에 담겨져 있지만, 정책을 이행시키는 것은 여

3) 현재 상원에 계류중이며, 상원의 환경 및 공공위원회 위원장인 Babara Boxer는 이보다 더 강화된 안을 제출할 계획이다.

전히 문제로 남아 있다. 2006년에 열린 유럽정상회담에서 새로운 지속가능 발전전략을 채택하였다. 새로운 지속가능 발전전략은 기후변화와 청정에너지, 지속가능 운송, 지속가능 소비와 생산, 천연자원의 보호와 관리, 공중보건, 사회적 포용, 인구통계학과 이주, 세계적 빈곤 등 7가지의 변화된 내용을 담고 있다. EU집행위는 연간 생태계 손실이 약 500억 유로에 이를 것으로 추산하고 있으며, 2050년까지의 누적손실은 GDP의 7%가 될 것이라고 추정한다.

EU는 배출권거래시장을 활성화시켜 지속가능한 성장을 추진한다. 이를 위해 EU역내국에게 엄격한 환경기준을 따르도록 권고하고 있다. 특정 유해물질 사용제한지침(RoHS)과 폐전기전자처리지침(WEEE) 등이 그 예이다. 더불어 자동차산업의 배기가스 규제(EURO 4.0)도 함께 시행하고 있다.

EU는 이와 같이 EU 공통 환경정책을 추진함과 동시에 EU 개별 국가들이 자국의 상황에 맞게끔 정책을 펼쳐나가도록 하고 있다. 예를 들면, 독일은 신재생 에너지산업을 전폭 지원하고 있는데 반하여, 바람이 많은 덴마크는 풍력산업에 정책적 지원을 하고 있다. 독일은 2000년 신재생에너지법을 실시한 이후 신재생에너지의 생산이 급증하였으며, 신재생에너지 소비비율을 2050년까지 약 50%까지 올린다는 계획을 가지고 있다.⁴⁾ 독일은 1999년에 「환경친화적 조세개혁 도입에 관한 법률」을 시행하여 환경세(eco-tax)를 도입하였으며, 영국은 2001년에 기후변화부담금(climate change levy)을 도입하고 감축목표를 달성한 기업에게는 기후변화부담금의 80%를 면제해 주고 있다.

5. 일 본

일본은 1990년대부터 시작된 장기불황을 극복할 하나의 대안으로 저탄소사회(low carbon society)의 실현을 위해 노력하였다. 1997년 교토의정서가 발표되었으며, 2000년대 중·후반부터 저탄소사회로 나아가기 위한 일련의 중장기 계획 및 관련 정책을 발표하였다. 2007년 ‘Cool Earth 50’, 2008년 ‘Cool Earth 추진구상’과 ‘클린아시아 이니셔티브’를 발표하였다. 하지만 상기 정책발표에서는 저탄소사회로 나아가기 위해서 일본 정부가 취해야 할 기본적인 정책방향을 제시하기보다는 미국, EU 등 세계 각국들과의 정책공조를 논의하는 범세계적인 온실

4) 2003년 독일의 신재생에너지사업의 매출은 100억 유로였으며, 2007년에는 250억 유로로 약 2.5배 증가하고, 고용도 16만 500명(2004년)에서 약 25만 명(2007년)으로 연평균 약 16% 증가하였다(이서원, 2008).

감축이라는 정책제안에 그쳤다. 이후 2008년 6월에 발표된 ‘후쿠다비전’이 발표되었으며, 이 후쿠다비전은 일본이 저탄소사회로 나아가기 위하여 지향해야 할 구체적인 정책방향을 제시하고 있다. 후쿠다비전은 2020년까지의 중기목표와 함께 2050년까지의 장기목표까지를 함께 제시하고 있다. 2020년까지는 이산화탄소 배출량을 현재 수치에서 14%를 감축하며, 태양광발전을 10배 늘리는 목표를 정하고 있으며, 2050년까지는 60~80%감축하는 것을 목표로 정하였다. 2012년까지는 백열전구를 절약형 전구로 전환하고, 개발도상국의 녹색성장을 위하여 12억 달러까지 기부할 의사를 표명하였다. 특히, 후쿠다비전에서는 부문별 이산화탄소 배출 감축량을 강조한다. 가정, 산업, 수송 등 부문별로 감축가능량을 산출하는 방식을 통하여 국가 전체의 감축총량을 설정한다. 일본이 이처럼 저탄소전략을 적극적으로 추진하려는 이유는 일본이 지금까지 개발한 에너지절약형 기술을 세계에 널리 확산·보급시키는 동시에 새로운 기술을 개발하여 지속적인 경제성장을 이루고자 하는 것이다.

일본은 톱 러너(Top runner)방식을 통해 환경산업을 실시해 왔다. 즉, 한 산업 내에서 에너지효율이 가장 높은 기업(톱 러너)의 생산성을 목표연도까지 다른 기업들이 따라오도록 하는 방식이다. 하지만 이런 정책이 대기업에게는 유리한 반면 중소기업들은 대기업의 효율성을 따라가기 쉽지 않다는 단점이 있다. 그래서 최근에는 글로벌 부문별 협약(global sectoral agreement)의 방식으로 환경정책을 발전시켜 나가고 있다. 즉, 알루미늄산업, 철강산업, 시멘트산업 등과 같이 탄소배출이 많은 부문은 탄소감축의 의무가 없는 개발도상국이라고 하더라도 탄소배출 감축의무를 지우자는 정책이다. 일본을 비롯한 선진국은 교토협약에 따라 국가별 감축의무를 따라야 하는 반면, 개발도상국은 의무가 없다. 따라서 일본이 추진하는 글로벌 부문별 협약이 추진될 경우, 감축의무가 없는 개발도상국이라 할지라도 특정 산업에 있어서는 탄소배출량을 감축해야 하는 의무를 지게 된다. 이런 의무를 부과한다고 해서 모든 개발도상국들이 반대하는 것은 아니다. 일부 개발도상국은 탄소배출권을 선진국에게 팔 수 있는 기회가 생기기 때문에 찬성하기도 한다.

일본은 정부의 유도뿐만 아니라 민간의 자발적인 배출감축을 유도한다. 일본은 가정에서 이산화탄소 배출을 줄인 만큼 은행으로부터 포인트를 지급해 주는 CO₂삭감은행과 태양열주택과 같은 친환경주택을 짓기 위해 대출우대를 실시해 주는 친환경대출 등을 통하여 민간인들의 자발적인 이산화탄소 감축을 유도하고 있다.

Ⅲ. 우리나라의 녹색성장정책

1992년 6월 리우 환경정상회의에서는 지구온난화 완화에 따른 이상기후현상을 예방하기 위하여 기후변화협약⁵⁾을 채택하였으며, 우리나라는 1993년 Annex 1⁶⁾의 지위로 기후변화협약에 가입하였다.

2006년부터 3년간 900억 원의 예산을 투입하여 연료전지자동차와 가정용 연료전지시스템 모니터링사업을 진행중에 있으며, 2008년 우리나라는 ‘국가에너지 기본계획’을 확정지었다. 본 계획은 2028년까지의 에너지계획을 담고 있는 20년 단위의 장기계획이다. 저탄소녹색성장의 에너지부문을 뒷받침하는 계획으로써 신재생에너지 비중을 현재의 2.4%에서 2030년 11%로 확대하겠다는 내용을 담고 있다. 그리고 ‘녹색성장 실현을 위한 그린에너지산업 발전전략’에서는 2020년까지 가정용 수소연료전지를 10만대 보급하는 것을 목표로 하고 있다.

2009년 우리나라는 녹색성장 5개년 계획을 발표하면서 ‘저탄소 녹색성장’을 국정비전으로 제시하였다. 우리나라의 녹색성장정책은 태양력, 풍력 등의 신재생에너지사업에 R&D를 지원하여 녹색산업의 핵심 기술을 확보함으로써 우리나라 수출경쟁력을 한층 강화시켜 경제성장의 동력으로 활용하겠다는 것이다. 동계획에 따르면 우리나라는 5년간 녹색성장과 관련하여 GDP의 2%에 가까운 107조 원의 예산을 집행한다. 이는 UNEP 권고안의 2배에 가까운 수치이다. 그리고 국가온실가스(GHG) 중기감축목표를 달성하기 위한 3가지 시나리오를 제시하였다. UNEP는 우리나라의 정책에 대하여 양적 성장에서 저탄소 질적 성장으로 변환하고자 하는 중대한 시도라고 논평한 바 있다.

우리나라는 녹색성장 프로그램을 추진하기 위해서 3가지 정책과 10가지 정책방향을 제시한다. 첫 번째 전략은 기후변화를 수용하고 에너지자립을 추구하는 것이다. 이를 위한 정책방향으로는 국가 온실가스 감소, 비석유 에너지의 자립 강화, 기후변화에 적응하는 능력 배양 등이 있다. 두 번째 전략은 새로운 성장 동력을 창출하는 것이다. 이를 위해서는 녹색기술 개발계획, 녹색산업육성, 산업구조 개선, 녹색경제의 기초를 다지는 4가지 정책방향을 따라야 한다. 세 번

5) 참가국 178개국 중 한국을 포함한 154개국이 서명하였으며, 1994년 3월 공식적으로 발효되었다.

6) 동구권을 포함한 40개국이 참여하였으며, 2000년까지 온실가스 배출량을 1990년 수준으로 돌려놓는 노력을 주요 골자로 한다. 하지만 조항의 구속력이 없어서 잘 지켜지지 못하였으며, 이를 시정하고자 1997년 교토의정서가 발표되었다.

〈표 2〉 녹색성장 관련 신성장동력산업

분 야	신성장동력
에너지, 환경	무공해석탄에너지, 해양바이오 연료, 태양전지, 이산화탄소 회수 및 자원화, 연료진지 발전시스템, 원전플랜트
수송시스템	그린카
신정보기술	발광다이오드(LED)

자료: 지식경제부.

제 전략은 생활의 질을 개선하고 우리나라의 지위를 향상시키는 데 목적이 있다. 이 전략을 달성하기 위해서는 마지막 전략이 녹색운송 네트워크 창조, 일상에서의 녹색혁명 소개, 녹색성장의 한 예를 설정하도록 설계되어야 한다.⁷⁾

우리나라 정부는 22개의 신성장동력산업을 책정하면서, 녹색성장과 관련된 태양전지, 수소연료전지, 발광다이오드 조명, 그린카 등을 추가하였다. 신재생에너지를 2030년까지는 선진국수준까지 공급하도록 하겠다는 것이다. 태양광은 현재의 공급량인 80MW에서 3,504MW로 약 44배, 풍력은 199MW에서 7,301MW로 약 37배, 바이오에너지는 1.9백만Gcal에서 36.5백만Gcal로 19배, 지열은 110Gcal에서 5,606Gcal로 약 51배 확대할 계획을 잡고 있다.⁸⁾

2009년 11월에는 온실가스 배출전망치를 발표하였는바, 2020년까지 온실가스 배출전망치 대비 30% 감축을 정책목표로 설정하였다. 기후변화협약에서 개발도상국에게 배출전망치 대비 15~30%인 점을 감안하면 최고수준의 감축을 정책적으로 채택했음을 보여 준다.

2010년 1월 우리나라 정부는 「저탄소 녹색성장 기본법」을 발표하였으며, 동년 4월에 시행된다. 먼저, 감축관리대상 단위를 공장으로 하려던 것을 기업으로 바꾼 것이 가장 큰 변화이다. 이와 같은 조치에 따라 대부분의 제조업체가 규제대상에 포함되게 되었다. 동 시행령에 따르면 사업장 온실가스 감축관리대상 기준을 25,000toe 이상으로 정하고 있으며, 향후 20,000toe로 상향 조정할 계획이다. 이와 같은 내용을 골자로 하는 저탄소 녹색성장 기본법은 유럽, 미국 등의 선진국에서 추진하고 있는 탄소관세 부과에 대비하여서는 타당한 기본법으로 작용할 수 있을 것이다. 하지만 국내 산업계는 동 기본법을 충족시킬 만한 인프라가 구축되어 있지 않는 바, 당분간은 산업계와 정책입안자 간의 논란이

7) Korea IT Times(2009. 7. 9).

8) '녹색성장'의 주춧돌인 국가에너지기본계획 수립(지식경제부, 2008).

끊이지 않을 전망이다.

IV. 녹색성장과 FTA

지금까지 녹색성장과 관련된 국제적인 정책동향을 살펴보았다. 자유무역협정(FTA)에서도 환경이슈를 특별히 다루고 있다. 과거 FTA협정문을 살펴보면, 무역과 직접적으로 관련된 관세 및 비관세장벽에 대한 양국 간 논의가 주요 내용이었던 반면, 최근에 들어서는 환경이슈도 비중 있게 다루고 있다. 무역자유화를 추구하는 FTA협상에서 환경의제가 명시적으로 다루어지는 기본적인 이유는 무역자유화가 환경에 미치는 직접적 영향뿐만 아니라 무역파트너, 특히 선진국의 환경규제가 전 세계의 국제교역량에 미치는 영향, 개발도상국의 선진국 시장접근에 미치는 영향에도 관심을 가지기 시작하였기 때문이다. FTA에서의 환경이슈는 미국, EU 등 선진국들이 주로 관심을 가지는 사항이다. 우리나라는 2001년 칠레와의 FTA체결을 시작으로 현재까지 싱가포르, EFTA, ASEAN 등과 FTA를 체결·발효 중에 있으나, 이들 국가와의 FTA에서는 환경이슈를 비중 있게 다루고 있지 않다. 하지만 2007년 4월에 체결된 미국과의 FTA협정문에서는 환경 챕터를 따로 두고 있는 등 기존의 FTA와는 차별성을 가지고 환경이슈를 비중 있게 다루고 있다. 따라서 본 절에서는 우리나라가 체결한 한·미 FTA에서 나타나는 주요 환경이슈를 점검해 보고자 한다.

한·미 FTA의 환경분과협상은 2007년 3월 제8차 협상에서 실질적으로 타결되었으나, 그 이후 미국의 신통상정책(New Trade Policy for America)⁹⁾의 출현에 따라 환경분야에서 추가협상이 이루어졌다. 미국은 한국의 7개 국제환경협약¹⁰⁾ 내용의 수용·실행을 요구하였으며, 한국은 이미 상기 7개 협약에 가입되어 있는 상태였던 바, 이를 받아들임으로써 협상은 마무리되었다. 한·미 FTA

9) 여기에는 노동, 환경, 복제의약품, 정부조달, 항만보안, 투자 등에 대한 새로운 미국의 통상 지침을 담고 있다. 환경분야와 관련된 것으로는 멸종위기 야생 동식물의 국제거래에 관한 협약 등 7가지 다자간 환경협정(MEA)을 모든 FTA 국가가 시행해야 한다는 조항, FTA 국가들이 환경기준을 현재보다 낮출 수 없게 하는 조항, 다른 FTA와 같은 분쟁처리기구 설립, FTA가 MEA를 훼손하게 하지 못하는 새로운 'conflict of laws' 법률의 저촉 조항 등이 실려 있다.

10) 멸종위기 야생 동식물의 국제거래에 관한 협약, 오존층 파괴물질에 관한 몬트리올 의정서, 1973년 선박으로부터의 오염방지를 위한 국제협약에 관한 1978년 의정서(MARPOL 73/78), 전미열대참치위원회의 설치에 관한 협약, 습지보존협약, 국제포경규제협약, 남극 해양생물자원 보존에 관한 협약(한·미 FTA 협상결과 평가보고서).

협정문에 나타나는 환경분과의 주요 협상결과는 다음과 같다. “양국은 무역에 영향을 미치는 방식으로 자국의 환경법을 효과적으로 집행하지 못해서는 안 되며, 환경정책과 관련된 조사, 처벌, 규제에 자국의 재량권을 행사할 권리가 있으며, 환경법에 저촉되는 무역과 투자를 촉진하지 않을 의무 등을 규정한다”(협정문 20.3조). 한국법상 명시적으로 고려하지 않는 민간조사 요구권(Citizen's Submission)을 도입하기로 결정하였다. 민간조사요구권이란 일반대중이 환경법의 집행 및 수용절차에 관한 정보를 마음대로 접근할 수 있도록 허용하고, 환경법 위반 주장에 대한 조사청구권을 보장하는 제도이다. 미국은 기체결 FTA에서 민간조사 요구권을 도입하였으나 우리나라는 한·미 FTA에서 처음으로 도입하였다. 투자 챕터에서 투자자-국가 간 소송제도를 도입하였기 때문에, 자칫하면 우리나라 환경주권이 침해될 소지가 있다. 더불어 환경 챕터상의 의무를 위반했을 경우에는 여타 FTA분야와 마찬가지로 일반분쟁해결 절차를 적용하기로 하였다. 일반분쟁해결 절차가 남용되는 것을 막기 위해서, 분쟁당사자는 양국 정부로 한정하고 있으며, 정부의 환경관련 법체도가 분쟁대상이 될 수 있으며, 분쟁해결 절차에 앞서 정부 간의 단계적 협의를 선행하기로 하였다. 그리고 무역보복을 할 경우에는 피해에 상응하는 규모로 제한을 둔다.

이와 같이 국제협약의 가입 및 준수 조항뿐만 아니라, 시장접근에서도 협상이 이루어졌다. 미국은 주정부 또는 연방정부뿐만 아니라 민간이 영위하는 환경서비스를 연방정부수준에서 전면 개방하고 있다. 우리나라는 공공서비스와 관련된 환경서비스 및 일부 유치산업을 제외한 다른 분야에서는 이미 WTO 차원에서 개방하고 있다.¹¹⁾ 협상결과 환경건설팅과 토양오염 복원사업과 같은 일부 유치산업과 자연경관 보호산업은 개방하였으나, 공공서비스분야는 개방을 하지 않았다. 우리나라 환경서비스의 규모가 7.8조 원 규모이며, 대부분이 영세적으로 운용되고 있는 바 미국의 국내 진출가능성은 크다. 환경과 밀접하게 관련된 산업은 자동차산업이다. 연간 판매량이 1만대 이하인 소규모 제작사는 미국 캘리포니아 평균배출량제도(fleet average system)¹²⁾로 전환한다. 하지만 우리나라 자동차제조사 중에서 1만대 이하를 생산하는 업체가 없는 바, 평균배출량 제도에서 제시하는 이산화탄소 배출규제 완화는 별 의미가 없다. 그리고 배출가스자기진단(OBD) 장착의무를 2008년 말까지 면제하고 2009년부터 100% 장

11) 폐수 및 폐기물 처리, 대기오염방지, 소음진동저감, 환경영향 평가 등의 부문은 이미 개방되었다.

12) 여러 단계의 배출기준을 정한 뒤, 자동차생산자는 생산하는 차종과는 상관없이 생산자별로 할당된 평균배출량만 배출하면 되는 제도이다.

착을 의무화하였다. 하지만 한·미 FTA 발효가 당초 계획보다 늦어짐에 따라 이 기준연도도 미뤄질 것이다. 늦어질 경우 2011년에 한·미 FTA가 발효된다면, 2012년까지 유예기간을 가진 뒤 2013년부터 배출가스자기진단 장착을 의무화하는 방향으로 양국 간의 합의를 이끌어 나가야 할 것이다.

한·미 FTA를 통하여 양국의 교역이 확대됨에 따라 우리나라는 환경보호를 위한 재원마련이 용이해질 것이다. 이에 따라 환경산업의 영세성이 어느 정도 벗어나 대형화가 가능해질 것이고, 미국의 환경관련 비즈니스의 국내진출이 활발해질 것이다. 특히, 양국 간 합작투자가 활발해져서 외국인 투자유치에도 실적이 기대된다. 하지만 국경 간 서비스 공급이 허용될 경우, 외국기업이 한국에 투자를 하지 않고 바로 환경서비스 공급이 가능해짐에 따라 국내시장의 일부분이 잠식될 가능성도 배제할 수 없다.

특히, 한국과 미국과의 FTA가 발효된다면 우리나라 녹색성장산업 발전의 전기를 마련할 수 있을 것이다. 미국 정부는 신재생에너지산업을 집중 지원하고 있고, 그 결과 다량의 원천기술을 확보하고 있을 뿐만 아니라 새로운 에너지관련 기술을 개발하는 데 많은 투자를 하고 있다. 반면, 우리나라는 원천기술 확보율은 저조하지만, 신재생에너지 기술을 제품화시키는 제조기술이 발달해 있다. 양국이 서로 보완관계에 있음에 따라 FTA를 통한 시너지효과를 볼 수 있을 것이다. FTA를 통한 기술협력도 중요하다. 원천기술을 보유하고 있는 미국과의 정부 간 또는 기업 간 기술협력이 활발히 일어난다면, 자체 기술개발을 위해 투자 측면에서 시간적·금전적으로 많은 덕을 볼 것이다.

EU와의 FTA도 실질적으로 타결되었으며 2010년 중에 발효가 될 전망이다. 아직 협정문이 발표되지 않아 환경분야에서 어떤 협상결과를 담고 있는지 예단할 수는 없으나, 한·미 FTA의 수준을 크게 벗어나지 않았을 것이다. 최근 영국이 탄소배출 감소, 탄소배출 거래에 대한 노하우를 한국과 공유하고 싶다는 뜻을 밝혀, 향후 한·EU FTA 발효를 계기로 한국과 유럽 기업 간 녹색산업에서의 폭넓은 기술협력이 이루어질 것이다. 현재 우리나라는 뉴질랜드, 호주와도 FTA협상을 추진하고 있다. 이미 뉴질랜드와는 저탄소녹색성장을 위해서 재생에너지, 대체에너지 연구를 공동으로 추진하고, 바이오에너지 조림사업을 공동으로 추진하기로 합의한 바 있다. 그리고 호주는 액화에너지분야에서 공동개발을 추진하기로 합의하였다. 앞으로 추진되는 선진국과의 FTA협상에서는 녹색성장 추진을 위한 기술협력이 더 강화될 것이다. 이는 우리나라 녹색성장 산업을 한 단계 더 발전시켜 경쟁력을 강화시키는 계기가 될 것이다.

개발도상국과의 FTA 중에서 가장 관심 있게 지켜보아야 할 나라는 중국이다. 중국은 2020년까지 중국 GDP의 3%까지 환경산업에 투자하기로 하는 등 중국 정부의 환경산업에 대한 관심이 지속적으로 증가하고 있다. 이에 맞추어 우리나라는 중국과의 FTA체결을 통하여 중국 환경산업으로 적극적으로 진출할 교두보를 마련할 수 있을 것이다. 더불어 중국 정부조달시장으로의 진출이 용이해 지고, 중국에 투자하는 우리나라 투자자를 효율적으로 보호할 수 있을 것이다.

마지막으로, FTA는 외국인 투자를 끌어들이는 효과가 있는 것으로 나타난다. 박순찬·강문성(2004)은 한·미 FTA를 통하여 대한국으로의 외국인 직접투자가 42~70% 증가할 것으로 추정하였다. 미국, EU와의 FTA협정이 발효된다면, 우리나라 정부가 정책적으로 지원하는 녹색성장산업, 환경산업으로의 외국인 투자가 몰릴 가능성이 있다. 이에 따라 FTA 향후 우리나라가 이끌어 나가야 할 녹색성장산업의 발전에 기여하는 바가 클 것이다. 특히, 환경과 관련성이 높은 자동차산업에서의 투자가 활발히 일어날 것이다. 많은 국가들이 클린 디젤 또는 디젤 하이브리드 자동차 기술에 투자를 증대시키고 있는 반면, 우리나라는 가솔린 하이브리드 자동차 생산에 투자를 집중하고 있다. 하지만 유럽, 중국, 인도 등에서는 이미 디젤차의 시장점유율이 급증하고 있는 추세이어서, 이들 국가들과의 FTA를 통하여 현지시장을 공략하기 위해서는 디젤관련 기술투자가 절실하다. 이를 외국인 투자를 통해서 어느 정도 채워질 수 있을 것으로 기대된다.

V. 정책적 시사점

미국, EU 등의 선진국은 신재생에너지를 비롯한 환경친화적 산업에 큰 관심을 가지고 있다. 이들 선진국들이 상당한 수준의 원천기술을 보유하고 있는 반면, 우리나라는 원천기술 확보가 거의 이루어지고 있지 않다. 반면, 우리나라는 원천기술을 이용한 제조기술이 뛰어나다. 하지만 이와 같은 우리나라의 기술중속적 산업구조는 결코 바람직하지 않다.

본 절에서는 FTA를 통한 녹색성장의 발판을 마련하기 위하여, FTA 추진 대상국을 선진국과 개발도상국으로 구분하여 각 경우에 따른 환경정책 제언을 한다. 먼저, 여러 선진국과의 FTA를 기회로 삼아서 우리나라는 이들 국가와의

국가 간 그리고 기업 간 환경 기술협력을 강화해야 할 것이다. 물론 기술은 사기업이 창출해 낸 지적재산이기 때문에 국가 간 기술협력을 한다고 하여 그들이 가지고 있는 원천기술을 단기간에 이전받을 수는 없을 것이다. 하지만 FTA를 통하여 체결국 간의 무역이 확대되고 FTA 파트너로서 서로의 필요성이 증대되면 기술협력은 장기에 걸쳐 자연스럽게 일어날 것이다. 기술협력을 증대시키기 위해서는 외국인 직접투자의 확대에 힘을 써야 한다. 최근 국내기업의 투자축소와 함께 우리나라로 들어오는 외국인 직접투자규모마저 축소되고 있다. 새로운 기술에 대한 투자 없이는 생산 확대, 경제성장을 기대하기 힘들다. 따라서 외국과의 지속적인 기술협력을 통하여 기술력을 높이고 이를 바탕으로 하여 녹색산업으로의 외국인 투자를 끌어들여야 한다. 더불어 외국인 투자의 확대를 유도하여 우리나라 환경산업의 대형화를 유도해야 한다. 우리나라의 환경산업은 선진국에 비하여 영세하다. 외국과의 무한경쟁에서 살아남기 위해서는 환경산업의 대형화가 필요하다.

지금까지 세계 각국은 FTA를 통하여 관세 및 비관세를 철폐함으로써 자유무역으로 이행해 왔다. 그런데 최근 미국, 유럽을 비롯한 선진국들은 탄소관세를 보호무역의 새로운 도구로 이용하려고 한다. 탄소관세가 부과될 경우 이들 국가와 체결된 무관세협정이 실질적으로 무용지물로 전락하게 될 것이다. 이들 나라에 수출되는 우리나라 제품에 대한 관세가 다시 살아나서 우리나라 제품의 수출에 악영향을 줄 것이다. 즉, 탄소기준을 충족시키는 외국제품은 우리나라에 여전히 무관세로 수입되는데 반하여, 우리나라 제품의 관세는 부활하게 되어 우리나라가 이들 FTA 파트너 국가에게 관세를 일방적으로 인하해 주는 꼴이 된다. 따라서 이미 FTA를 체결한 미국, EU 뿐만 아니라 현재 추진하고 있는 호주, 뉴질랜드 등과의 FTA에서는 양국 간의 탄소관세 부과를 금지하는 조항을 추가 또는 신설해야 할 것이다.

우리나라는 미국, EU 등 주요 선진국과 FTA를 체결하였고, 앞으로 중국과 같은 개발도상국과도 FTA를 추진할 것이다. 개발도상국과의 FTA를 통한 녹색성장정책은 다음과 같이 제언한다. 우리나라는 FTA를 통하여 중국이라는 큰 시장에서의 시장점유율을 높여야 한다. 중국의 환경서비스시장은 이미 우리나라의 2배를 능가하고 있다. 중국은 2010년까지 중국 GDP의 2%, 2020년까지는 3%까지 투자를 늘려 나갈 계획임을 밝혔다. 우리나라는 중국과의 FTA를 추진하여 다른 나라보다 빨리 시장을 점유할 필요성이 있다. 더불어 FTA협정문에서 투자자보호협정을 명시적으로 다루어서 우리나라 기업의 중국 내 원활한 경

영활동을 보장받도록 해야 한다. 더불어 한·미 FTA협정문에 나타나는 민간조사 요구권을 중국을 비롯한 개발도상국에게도 요구해야 한다. 더 나아가서는 중국을 비롯한 여러 개발도상국과의 FTA를 통하여 환경관련 정부조달시장에 적극 참여해야 한다. 중국이 자국 환경시장에 대한 투자를 대규모로 확대해 나감에 따라 우리나라 기업은 중국의 정부조달시장 진출을 통한 시장을 개척해 나가야 할 것이다.

우리나라 정부는 원천기술 확보, 국내 환경산업육성을 위하여 다양한 산업정책을 펼쳐야 한다. 먼저, 녹색산업 내 유망한 중소기업들에게 기술개발비에 대한 세금감면 혜택 부여 등을 실시해야 한다. 대기업보다 자금력이 부족한 중소기업에게 세금우대정책과 연구개발비 지원제도를 실시하여 이들의 새로운 에너지 지원에 대한 연구 및 개발 인센티브를 강화시켜야 할 것이다. 그리고 대학 연구소와의 협력도 강화해야 한다. BK21과 같은 사업을 통하여 또는 이와 다른 방식의 사업을 통하여, 신성장에너지 등 녹색산업과 관련된 연구·개발에 정부는 전폭적인 지원을 해야 할 것이다. 하지만 기존의 퍼주기식 정책이 아닌 엄격한 기준하에 연구를 지원해야 한다. 예를 들면, 연구기간 내에 적절한 성과물이 없을 때에는 다른 분야의 지원까지도 차단하는 제도를 마련하여 철저한 능력 위주의 연구비 지원이 이루어져야 한다. 대학 연구소와 중소기업 연구소 간 협력을 강화하도록 정부가 유도하는 것도 바람직하다. 중소기업들의 경우 연구와 개발 후에 나타나는 사업의 타당성을 제대로 평가하지 못하는 경우가 있다. 이를 극복시켜 주기 위해서는 정부가 나서서 미래의 산업방향을 예측하고, 이에 대한 비즈니스모델을 업계에 제시해 주어야 한다. 선진국에서의 산업흐름 및 기술동향을 정확하게 관찰하고, 우리나라 실정에 맞는 비즈니스모델을 업계들에게 제시하여 줌으로써 기술개발에 대한 동기부여를 해 줄 수 있다. 즉, 중소기업들에게 연구만 하면 그 결과물을 상품화시키고, 판로를 개척할 수 있다는 확신을 심어 주는 것이 중요하다. 특히, 녹색산업에 대한 인식이 낮은 중국과 ASEAN국가 등에게 수출을 확대할 수 있는 비즈니스모델을 중점적으로 개발하여 이들 국가로의 수출 확대를 모색해야 한다.

FTA가 녹색산업에 어떤 영향을 미치는지에 대하여 분석을 하려면, FTA를 통한 이들 산업의 생산량, 고용변화 및 무역흐름의 변화까지 추정하는 것이 바람직하다. 본 논문은 FTA를 통한 녹색성장산업 발전에 관한 정책을 제언하는 연구이다. 따라서 FTA와 녹색산업에 대한 정량적 분석은 다음 연구과제로 남겨 두고자 한다.

참 고 문 헌

- 강상인·추장민·김재준, 『FTA환경서비스 및 투자분야 시장개방협상 대응방안 연구』, 한국환경정책평가연구원, 2005.
- 박순찬·강문성, 『한·미 FTA의 무역 및 투자 창출효과와 교역구조에 대한 연구』, 대외경제정책연구원, 2004.
- 박종식·김태용, 『무한한 가능성, 환경산업』, 삼성경제연구소, 2001.
- 외교통상부, 『한·미 FTA 협정문』, 2007.
- 이서원, “녹색성장 정책의 베스트 프랙티스,” 『LG Business Insight』, 2008.
- 정성춘, “일본의 저탄소사회전략의 현황과 시사점,” 『오늘의 세계경제』, 대외경제정책연구원, 2008.
- 조창현, “미국의 녹색성장·기후변화대응 정책의 근간 Waxman-Markey 법안의 주요 내용과 시사점,” 『KIET 산업경제』, 산업연구원, 2009.
- 최낙균·이홍식 외, 『한·미 FTA 협상의 분야별 평가와 정책과제』, 경제·인문사회연구회 협동연구 총서 07-08-01, 대외경제정책연구원, 2007.
- 한국조세연구원, 『주요국의 조세 동향』, 2007.
- 한·미 FTA 평가위원회, 『한·미 FTA 협상결과 평가보고서』, 2007.
- Korea IT Times, “Gov’t to Inject W107 Trillion into Green Growth Sector for 5 Years,” 2009. 7. 9.
- US House of Representative, *Discussion Draft of Waxman Markey ACES Bill*, 111th Congress 1st session, US Congress, 2009.

[Abstract]

Green Growth and Free Trade Agreement(FTA)

Backhoon Song*

Recently many countries announced various environment-friendly economic growth policies. European developed countries as well as the U.S and Japan want to take an opportunity for sustainable economic growth through the development of green industries. This study investigates environmental issues in Free Trade Agreement (FTA) that has been widely spreaded in the world. To address these issues, this study will take Korea-US FTA that is concluded in 2006 as a standard agreement. In addition, this study investigates the relationship between green growth and FTA, and suggests FTA policies on environment issue. When it comes to Korea's FTA policy with developed countries, Korean government should try to strengthen the technology cooperation with them through FTAs. In addition, Carbon tariffs that will be used as a tool of protectionism by developed countries should not to be adopted through new FTAs with potential trading partners and current FTA partners with renegotiation. In case of FTAs with developing countries, Korean government should insert the chapter of protection of investors in order to protect our investors in developing countries. The government should also try to open foreign government procurement markets. Finally, the government should encourage technology cooperation between small and midium-sized enterprises and university research institutes and suggest some useful business models to them so that those firms have motivation to devote themselves into R&D activities.

Keywords: FTA, green growth, environmental policy

JEL Classification: F18, Q56, Q58

* Assistant Professor, Department of Economics, Sungshin Women's University, Tel: 82-2-920-7535, E-mail: bsong@sungshin.ac.kr