

심 상 필

홍익대학교 경제학과 교수

통합유럽과 그 경제적 면모

심상필

국제 무역에서 유럽의 위치

유럽공동체 회원국의 수출입은 국내총생산의 약 27%를 차지한다(표 1). 그 가운데 가장 통상을 많이 하는 나라는 벨지움-룩셈부르크 연합의 수출입(G.D.P.의 65%), 네델란드 및 아일랜드이다. 대(對) G.D.P. 통상규모가 가장 낮은 나라는 프랑스(20%)와 스페인(15%)이다. 1985년, 현 12개국 유럽공동체 회원국의 총수출의 54%는 상호교역(즉 역내무역)이며, 이는 58년의 38%보다 훨씬 증가한 수치이다. 즉 회원국 간의 교역은, 회원국의 역외무역보다 빠른 속도로 증가하는데, 그것은 역내에서 관세장벽 및 양적규제 제한의 철폐에 힘입은 바 크다. (표2)에서 볼 수 있듯이 이러한 역내무역 증진은 1958-1972년 사이에 주로 이루어진 것이다. 그에 반하여 1972-85년 사이, 12개국의 역외무역은 전반적으로 안정추세를 보였다. 1973년 C.E.E.에 가입하면서 그의 수출입은 대륙으로 방향 전환함으로써, 회원국의 역외교역의 증가폭을 상쇄시켰다. 이 기간 중 유럽의 교역이 안정세를 보인 보다 근본적인 이유로서, 오일 쇼크에 따른 경제난국 및 수입원유가의 앙등과 그를 결재하려는 노력의 일환으로 산유국에의 수출강화, 그리고 세번째로 공동체 내부에 존재하는 상품자유이동의 여러가지 장애물 같은 것을 들 수 있다. C.E.E.는 물론, 1992년까지 이상의 장애물을 철폐시킨다는 목표를 설정하고 있다. 그리하여 본격적인 유럽 차원의 국내시장을 건설하며, 그럼으로써 유럽의 국제경쟁력을 제고시키고 실업을 감소시킨다는 것이다.

C.E.E.는 역외무역에서는 공동관세제도(tarif extérieur commun)를 적용하고 있기 때문에 국제교역의 무대에서는 하나의 결합체로 행세한다. 따라서 세계무역에서 C.E.E.의 교역량은 모든 다른 파트너를 능가한다. 즉, C.E.E.의 대(對) 역외교역은 대 G.D.P. 비율로 볼 때 세계에서 가장 높다(표3참조). 유럽공동체는 세계무역에서 수입-수출의 18.3%를 차지하며 미국이 17.5%, 일본이 7.5%를 각각 점유한다(표4참조). 이

러한 사실은 C.E.E.로 하여금 세계 자유무역주의의 필연성을 강조하는 것이며, 다른 한편, 이러한 사실은 C.E.E.로 하여금 경제구조의 국제경쟁력 향상을 강요하기도 한다. 공동체의 에너지원 해외의존도는 45%이며, 필요한 원자재의 3/4을 해외에서 공급받는다. 이를 보상하기 위하여, 그리고 유럽은 궁핍화하지 않기 위해서라도 부가가치가 높은 상품을 수출해야만 한다.

1958-85년 사이, U.S. 달러화 표시로 계산한 세계 총교역량은 17배나 증가하였다(표5참조). 세계교역의 양적 증가는 다소 둔화된 것이다(여기서는 인플레이션과 화폐가치 변동을 감안하고 있으나 보다 부가가치가 높은 제품의 실질가치는 고려하지 않는다). 이 수치는 물론 기대에 못 미치지만 대단한 양적 증가이다. 1958-84년 기간을 보면 이 양적 증가는 15배이다. 여기에서 두 개의 기간이 구별되어야 한다. 그 첫째는 1958년과 72년 사이로서, 이 기간 중 세계교역량은 14년 사이에 3배로 증가한다. 그 다음 기간은 세계경제위기의 영향을 받아 1979년과 83년 사이 교역량은 정체하며, 1979년과 83년 사이는 달러화의 평가절상으로 1981년부터는 세계교역이 가치로 볼 때 오히려 감소되는 현상을 보인다. 전체적으로 이 기간 중 교역량의 증가율은 60% 선에 머무른다. 1958년 이래 C.E.E.의 국제교역 추이는 다른 지역과 거의 같은 모습을 보여주고 있다. 에퀴(Ecu)화의 가치로 표시할 때, 이것을 다시 달러화로 환산하면 13배가 된다. 이상과 같은 수치는 C.E.E.의 교역이 타지역에 비해 상대적으로 저조한 성장율을 보였음을 의미하며, 국제무역에서 C.E.E.의 위치(1958년 22%) 역시 결과적으로 위축되었음을 말해준다.

C.E.E.의 교역상대국

C.E.E.의 교역 중 55%는 다른 지역 선진공업국과 진행된 것이며, 36%는 제삼세계와의 교역이다(표6참조). C.E.E.는 미국의 가장 큰 무역 파트너이다(수입의 20% 수출의 23%). 서구와 아프리카에서는 이 지역의 교역 중 반 이상이 C.E.E.와 진행된다.

* 선진공업국 가운데 C.E.E.와 가장 교역이 활발한 지역은 자유무역지역(A.E.L.E. (Association des zones de Libre-échange) :노르웨이, 필란드, 이슬란드, 오스트리아, 스위스)이며, 이 지역은 C.E.E.의 제조업 제품에 관한한 관세를 면제하는 특수조약을 맺고 있다. 1972년부터

이 지역의 전반적인 수출이 현격히 감퇴됐지만, C.E.E.와의 교역은 1958년 이래 계속 상승하고 있다.

* 미국은 단일국가로서 A.E.L.E.와 거의 같은 비중을 가진 C.E.E.의 교역상대국이다. 미국의 대 C.E.E. 수출은 1985년의 경우 A.E.L.E.를 능가한다.

* 일본으로부터의 수입증가는 유럽의 대 일본 수출의 정체와 대조를 이룬다. 유럽의 대 일 수출은 일본의 그것보다 3배나 적다. 유럽은 일본의 전체수입의 7%를 점하는데 비하여, 일본수출의 12%는 유럽이 흡수한다. 그 전에 더욱 주목을 끄는 것은 일본의 대 유럽 수출이 '민감한 부분(Secteur sensible)'에 집중되고 있다는 사실이다. 따라서 C.E.E.는 유럽과 일본과의 무역균형을 끈질기게 요구하고 있다.

* 서구의 다른 선진공업국의 대 C.E.E. 수출은 1958-72년, 감소추세에 있다 현재에는 다시 안정세로 돌아섰다. 여기에서 산유국(OPEC)의 수출은 제외시켰다. 왜냐하면 석유가격의 변동이 심하기 때문이다. 사실상 OPEC국가와의 교역은 1972년 이래 급증하였는 바, 1980-81년, 유럽 수입의 27% 수출의 21%를 점유하고 있다. 그러나 1982년 이후 OPEC의 교역은 감소 추세에 있으며 유럽의 적자는 계속 유지되고 있다. OPEC를 제외한 제삼세계의 교역은 1958년 30%를 점유하던 것이 80년대에 들어서면서 21% 수준에 머물고 있다.

* 국가가 무역을 관장하는 동구권의 대 C.E.E. 수출은 10% 미만에 그친다. 1958년 이후 이 지역은 특히 수입을 늘리고 있다.

제삼세계 내에서도 특히 지중해 연안국은 C.E.E.와 관세 등에 관한 특별 협력관계 하에 있음으로해서, 그 교역은 상당히 활발하다. 또한 A.N.A.S.E.(인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 타일랜드, 브루나이)와의 교역도 1972년 체결된 협력관계 조약에 따라 상승세를 보이고 있다. C.E.E.와 A.C.P.(아프리카, Caraibes, 태평양) 국가와의 관계는 60년대에는 계속 감소하다가 1972-85년 사이 이 지역으로부터의 수입은 안정상태에 있다. 이러한 경향은 남미 제국가와 유사한 것이다. 이와는 반대로 유럽의 수출이 이 지역에서 지속적으로 감소현상을 보이는 이유는 이 나라들이 외부로부터의 구매에 상당한 어려움을 겪고 있

음을 말해준다. A.C.P.에 속하는 66개국은 C.E.E.와 다각적인 협력관계를 맺고 있다. 그중에서도 관세특혜를 들 수 있고, 남미, 아시아의 일부 국가와도 여러가지 조약이 체결되었다.

뿐만아니라 1971년 이후 제삼세계의 모든 나라는 상당량의 공산품과 가공 식료품을 유럽으로 수출하며 관세특혜를 받고 있다.

C.E.E.의 이상과 같은 국제교역의 결과로서, 이 지역은 1985년, 270억 에퀴(Ecu)를 초과하는 무역수지 적자를 기록하고 있다. 이 가운데 특히 일본, OPEC 국가와의 교역에서 상당한 적자를 기록한다. 다음으로 남미 그리고 A.C.P.국가, 동구권 순으로 C.E.E.는 적자를 기록한다. C.E.E.의 대미 무역 흑자는 1984년부터 생겼으며, 그것도 달러화의 평가절상에 따른 것이다. 이에 비하여 C.E.E.는 A.E.L.E. 및 다른 선진공업국과의 무역에서 흑자를 보이고 있다. 이러한 현상은 1984년 이후 지중해 연안국과의 관계에서도 볼 수 있다.

그러나 최근의 통계자료에 따르면, C.E.E.의 무역수지는 개선되고 있음을 알 수 있다.

1983년과 84년, 총 적자는 410억 에퀴(Ecu)였으나 86년 상반기는 약 50억 에퀴(Ecu) 남짓하게 줄었다. 이러한 결과는 수입의 축소(1985년 같은 기간에 비하여 -18%)와 수출의 감소(-10%)의 결과이다. 이러한 축소균형의 주요 요인은 달러 가치의 하락, 원자재 가격의 하락 그리고 특히 석유가의 하락이 주요한 역할을 하였다. 여기에 제삼세계의 경제적 어려움 역시 한 몫을 하였다.

유럽이 구입하고 판매하는 상품

유럽공동체의 수출입 구조는 세계 제 2의 공업강국의 면모를 지니고 있다. 즉 원자재의 수입과 공산품 수출이 C.E.E. 무역구조의 특징인 것이다(표7참조). 여기에서 두 가지 사실을 주목하자.

* 수입에 있어서는 앞에서 언급했듯이 석유가격 인상이 큰 부담이 되었다. 1973년-85년 사이, 유럽의 원유수입, 소비가 전체 에너지원에서 차지하는 비중이 63%에서 31%로 줄어들었지만 1962-85년 기간, 에너지원 수입은 에퀴(Ecu)화 표시로 24배나 증가했다(표8참조). 유럽의 수입에서 이의 비중은 2배로 뛰었다. 이와는 반대로 다른 원자재의 비중은,

그 가치로 보았을 때의 상승에도 불구하고 상당히 감소되었으며, 그것은 한편으로는 경제 위기와 원자재 가격의 하락에 기인한다. 유럽은 그의 농업공동정책의 시행에 따라 역외 식료품 수입을 현저히 감소시켰다. 그러나 유럽은 세계 제 일의 농산물 수입 지역이다. 농산물 무역은 지속적인 적자를 보이며, 다음 사실은 우리가 주목하여야 한다. 즉 유럽의 공산품 수입은 1962년 이래 50%나 증가하였고 특히 기계류, 운송장비 등은 2배로 증가했다는 사실이다.

전체적으로 볼 때 공산품 수출에서 얻는 흑자는 농산물, 에너지원 및 원자재 수입에 의한 적자를 상쇄하지 못한다. 뿐만 아니라 공산품 수입도 대폭 증가하고 있으며 이는 유럽의 국제경쟁력이 뒤진다는 것을 의미하며 이로 인하여 유럽은 미래에도 더욱 어려움을 겪을 것이라는 예측을 할 수 있다. 이러한 난국을 극복하려면 유럽은 기술 향상을 더욱 강화시키면서 에너지와 원자재의 해외의존도를 줄여야만 할 것이다. 그리고 바로 이런 점이 Commission Européenne에서 제의된 사안들이다.

회원국 각국의 비중

공동체 회원국의 각국의 국제무역은 물론 각국의 특수성-특히 자연자원에 따라 상이하다. 이 밖에도 각국의 경제 발전 수준 및 산업의 특화 정도 그리고 농업자원 등도 수출에 직접 영향을 준다. 예를 들어 덴마크, 그리스 그리고 아일랜드 같은 나라는 총수출의 약 1/4이 식료품, 음료수, 담배 등으로 구성되어 있다. 이에 반하여 이상의 일차산품의 총수출에서 차지하는 비율은 다음과 같다. 네델란드-18%, 프랑스-15%, 벨지움-10%, 기타국은 5-8%. 각국의 특수상황에 관하여 다음 두 가지를 요약할 수 있다.

* 1958년 이후 회원국의 역외 수출은 (그림)처럼 변화하였다. 독일은 강력한 공업력의 뒷받침으로 1958년 22%에서 28%로 상승하였다. 그에 반하여 영국은 경제성장률이 둔화와 대륙으로의 방향전환의 문제는 그의 비중이 약 반으로 줄어들었다. 1975년 이후 영국은 공동체 회원국으로 수출을 늘려감에 따라, 영국의 역내, 역외 수출은 재기할 수 있었다.

* 독일, 프랑스, 아일랜드, 덴마크는 역외무역에서 흑자를 기록한다. 그러나 (표10)에서 보듯 역내교역은 상호 균형을 유지시키는 역할을 한

다. 특히 네델란드, 포르투갈, 스페인 그리고 그리스 등의 국가에게 있어서 역내교역은 그들의 수입을 상쇄하는데 큰 도움이 된다.

유럽공동시장 구상의 내용

L'Acte Unique의 채택과 더불어 유럽공동체는 단일시장 구성에 전반적으로 합의를 보았으며 1992년을 그 시한부로 정해놓고 있다. 이러한 결정을 뒷받침하기 위하여 Commission Européenne는 白書를 발표하였는 바, 여기에는 12개 회원국간의 사람, 상품, 서비스 및 자본의 완전한 자유이동을 보장하기 위하여 취하여야할 구체적인 조치를 시기적으로 계획하고 있다.

물론 1957년, 로마조약의 시행이 있는 이후에 6개국 회원국간의 관세를 점진적으로 철폐하기로 결정하고 이를 이행하였음은 앞에서 이미 언급하였다. 그러나 이 관세 철폐는 단일 시장권을 형성시키는 충분조건은 되지 못하였다. 왜냐하면 회원국간의 교역을 방해하는 여러가지 장애 요소가 존속하고 있었기 때문이다.

1973년 오일 쇼크 이래 회원국간의 역내 교역은 상대적으로 침체하였으며 이러한 교역 침체는 역내에 보호주의적 장애를 강화시키는 계기가 되었다. 즉 각국은 국내시장과 산업을 보호하기 위하여 "기술적" 또는 "비관세" 장벽을 교묘히 사용하게 되었다. 이러한 현상은 각국의 근시안적 태도를 보여주는 예이다. 왜냐하면 유럽은 국제경쟁에서 이기기 위하여 유럽 대륙 규모의 시장이 필요하기 때문이다.

유럽이 단일 시장을 성공하지 못하였을 경우 그 비용은 대단히 큰 것은 자명한 사실이다. 유럽의회(Parlement Européen)이 최근 추계한 바에 따르면, 국경 없는 경제지역의 건설이 성공하지 못할 경우 야기되는 총비용은 매년 수십억 에퀴(Ecus)에 도달할 것이라는 계산이다.

유럽 내부에 존재한 장벽은 대개 다음과 같은 것들이다.

-국경통과시 절차

-국가간 각기 다른 규격과 기술적 기준의 차이. 즉 각국은 생산품에 대해 각기 다른 규정과 기준을 적용하기 때문에 이로 인한 소비자화 기업의 손실은 수백억 에퀴(Ecu)에 달할 것이라는 계산이다.

-정부 발주 사업의 폐쇄성. 즉 타국 기업이 입찰에 응할 수 있는 기회를 방지하는 것이다.

-각국의 기업은 자국시장 단위에 맞는 규모를 가짐으로써 생산비가 높아진다는 점.

이상과 같은 낭비의 원인은 모두가 잘 인식되고 있다. 다시 말하자면 이상과 같은 장애들은 소비자와 납세자의 부담으로 귀착되고 기업의 성장, 경제의 성장, 고용의 증대효과를 박탈하는 것이다. 더우기 중요한 것은 공동체 내부의 장애물이 존재하기 때문에 유럽은 미국과 특히 일본의 경쟁에 대처하는데 상대적으로 약세를 면치 못하고 있다. 즉 각국의 기업 사이의 협력(Coopération)을 봉쇄하며, 기업은 새로운 제품을 개발하기를 꺼리게 된다. 왜냐하면 개별 기업이 부담하여야 하는 K & D는 대륙 수준의 시장을 통하여 회수되지 못하기 때문이다.

유럽 시장의 분할은 이렇게 비경제적이다. 더우기 유럽은 1600만명의 실업자를 갖고 있는 상황에서 그리고 국제경쟁력을 강화하여야 하는 입장에서 공동체는 그들의 자원, 창조성, 투자를 보다 효율적으로 하도록 요청받고 있다.

이러한 현실적 요구에 따라 Commission Européenne은 그의 백서에서, 1992년까지 모든 종류의 장애-물리적, 기술적, 관세상의 장애물을 철폐하기 위한 프로그램을 작성 제시하였다. 이 장애물이 제거되면 사람과 상품, 서비스가 자본이 공동체 내에서 자유롭게 이동할 수 있다는 것이다. 그리고 이의 구체적인 실현을 위한 의사결정방법이 L'Acte Unique에 의하여 정의되었다.

물리적 국경의 제거

예를 들어 공동체 내부에 존재하는 국경에서의 모든 통제(Contrôles)와 장벽의 존재는 유럽 시민에게 있어서는 공동체의 칸막이를 극명하게 보여주는 것이다. 물론 이 칸막이를 제거하기 위한 여러가지 조치들이 취해진 것은 사실이다. 예를 들어, 독일과 프랑스, 네델란드, 벨지움, 룩셈부르크 국가 사이에는 세관에 신고할 상품을 휴대하지 않은 차량의 자유왕래가 보장되어 있다. 대형 화물차의 경우도 상품통관을 위하여 수십 종류의 서류를 제출하였으나 이제는 한 가지 서류로 통일되었다. 그러나 이렇게 국경통과에서 비록 절차가 간소화 되었다고는 하지만, 이 통제는 완전히 제거되어야 한다는 주장이다.

구체적으로 사람들의 국경통과는 완전히 자유로워야 한다는 것이다.

물론 이 통제는 테러리스트와 마약 밀매업자, 기타 범죄자 검색에 필요하기 때문에 각국 경찰과의 보다 긴밀한 협력이 요청되고 무기와 마약에 관한 각국의 처벌법을 하나로 일치시켜야하며 공동체 외곽으로부터의 통제는 강화한다는 것이다. 이는 제삼국 시민(한국도 이에 해당)과 그의 입국비자 등에 관한 공동체와의 새로운 협정을 필요로 한다.

상품 운반에 관한 통제도 완전히 제거될 것이 제의되고 있다. 이를 위하여 대형 화물의 크기, 하중 및 그의 안전운행 등에 관한 각국의 규정을 하나로 접근시킴으로써 상품운송의 통제를 전면 제거한다는 것이다. 현재 유럽에서 육로차륜 운송의 중요성으로 볼 때 이 조치는 대단히 큰 반응을 얻을 것이다. 동식물 운반의 경우도 각국의 검역 기준을 하나로 통일함으로써 자유왕래를 목표로 한다.

기술적 국경의 제거

여기서 기술적이란 뜻은 각국의 각기 다른 법규의 결과로 생기는 장벽을 의미하며 그 예로서

첫째로, 사람의 왕래의 경우를 들어보면 다음과 같다. 현재 공동체 내에서 임금근로자의 왕래는 자유스럽다. 그러나 각국의 근로소득세 및 가족수당에 관한 규정과 관행이 다르기 때문에 상당한 지장이 있다. 자유업 역시 여러 분야에서 개업이 제한되고 있는 경우가 많이 남아 있다. 따라서 회원국 상호간의 대학 졸업증 및 자격증을 인정하는 시스템을 설치할 필요가 있고 각국의 교육제도를 조화있게 접근할 필요가 있다는 것이다.

아울러 이미 설치된 에라스무스 프로그램(Erasmus Programme)은 대학생의 교류, 수강 및 대학 간의 긴밀한 협조를 위한 제반조치를 마련하고 있다. 결국 Commission Européenne의 주장은 다음과 같다. 즉 공동체 회원국의 시민은 무슨 직업을 가졌든 자기가 원하는 나라에 정착, 생업을 영위할 수 있어야 하며 최소한 국적과 관계없이 시나 면 단위의 선거권을 가져야 한다는 것이다.

상품의 자유왕래

앞에서 상품의 왕래가 국경에서 물리적 통제를 받는다는 점을 지적하

였다. 그런데 이 물리적 통제보다도 자유왕래를 저해하는 통제는 이른바 기술적 통제라고 하는 것인데, 이것은 각국이 자국의 보건위생, 환경을 보호한다는 구실 아래 실제적으로는 국산품을 보호하는 수단으로 사용되는 제반조치를 의미한다. 우리나라에서도 국내 과일 생산업을 보호하기 위하여 미국산 자몽이 유해하다는 대대적인 선전에 나섰고, 이에 대한 보복으로 한국산 배가 미국에서 보이코크 당한 사실이 있듯이, 이러한 관행은 유럽에서도 볼 수 있다. 그리하여 오래 전부터 이 장애물을 제거하기 위하여 200종류 이상의 지시를 내렸고 그를 통한 각국의 법규를 조정하려는 노력을 경주하여 왔다. 그러나 이런 조정작업은 대단히 까다롭고 시간을 끄는 작업으로서 각국은 고유의 규격을 쉽게 포기하려 하지 않았다. 수 많은 사건 가운데 1979년의 'Cassis de Dijon' 사건에서 유럽법원(La Cour de justice Européenne)이 내린 판결이 하나의 모델이 되었는데, 이 판결에 따르면, 한 나라에서 합법적으로 제조, 판매된 상품은 다른 회원국의 시장에서 원칙적으로 유통될 수 있어야 한다는 것이다. 이 판결은 미래의 공동체의 정책 수립의 기초가 되고 있다.

이 외의 유럽의 기업은 기계 공구류, 식료품, 전자제 완구 등에 관한 규격의 조정을 위하여 CEN(Comité Européen de normalisation)과 CENELEC(전기제품) 등의 기관을 따로 마련하고 있다.

백서는 1992년까지는 의약품, 자동차, 화학제품들의 자유로운 유통을 위한 규격조정 조치를 포기하고 있다. 다른 형태의 장애물로 그동안 많이 지적되었던 부분은 다름아닌 정부발주공사의 자유로운 응찰에 관한 것이다. 모두가 알다시피 이 부분은 대단히 민감한 부분으로서 공동체의 국민총생산의 10-15%에 해당한다. 여기에도 구체적인 지시를 통하여 장애물을 제거하도록 되어 있으나 아직도 각국은 자국 기업을 우대하는 정책을 고수하고 있다. 특히 에너지 산업, 운수, 수로 및 전기통신(télécommunication) 사업의 경우는 외국 기업의 응찰이 금지되어 있는데, 이 4개 분야를 포함한 모든 정부발주에 모든 기업이 자유롭게 응모하도록 한다.

서비스 부문

앞에서 상품의 자유유통에 관한 장애를 지적하였지만, 서비스 산업은 그보다 더 큰 장애물의 존재로 공동체 내의 자유로운 개업이 상당히 지

장을 받는 부분이다. 이것은 경제 전체로 볼 때 대단히 유감스런 일이다. 왜냐하면 서비스업이 경제에서 차지하는 비중은 점점증하기 때문이다. 이 부문은 또한 경제에서 유일하게 고용을 창출하는 부문으로서 1984년, 공동체의 부가가치의 58%를 차지한다(제조업-26%). 이 부문은 미국이나 일본에 비하여 상대적으로 낙후되어 있으며, 특히 미국의 경우 1973년과 82년 사이, 서비스 업종에서 1300만의 고용 창출, 일본에서는 같은 기간 7백만의 고용을 창출하였다. Commission Européenne는 운송, 금융 그리고 특히 보험과 같은 전통적 분야뿐만 아니라 새로운 분야인 전기통신(télécommunication), 시청각(audiovisuel), 정밀산업 등에서 자유화가 있기를 희망한다.

더욱 구체적으로 운송에 관한 공동 정책의 개발은 상품과 사람의 자유 왕래, 유통의 결과이기도 하다. 현재까지도 각국은 육로수송의 경우 쿼타제를 적용하고 있는데, 이를 풀고 관광버스 운행을 자유화하여 가격 정책을 접근시키고 민간 항공 회사 간의 경쟁을 자극시킨다는 것이다.

재정, 금융, 서비스 공급의 자유화(금융기관, 보험기관 등) 역시 상품의 자유 이동을 수반하여야 한다. 그럼으로써 유럽 시민과 기업은 보다 유리한 조건으로 보다 좋은 서비스를 다양하게 제공받을 수 있으며, 특히 보험과 금융 대출이 그 좋은 예이다.

유럽공동체의 또 하나의 관심의 초점은 신기술에 연계된 서비스의 자유화에 관한 것으로, 정보산업 분야에서 기술 혁신이 대단히 빠르게 진행되기 때문에 이 분야의 유럽공동정책이 필요하다는 것이다. 시청각 사업에 있어서도 Commission은 하나의 단일 공간의 구성, 여기에 일정 규정 하에서 동시에 라디오, T.V.를 방영하는 제도를 제안하고 있다. 즉 유럽 차원에서 혹은 유선 통신망을 통하여 혹은 위성통신을 이용하여, 하나의 유럽 방송을 청취할 수 있도록 하자는 것이다.

자본의 자유이동

상품 및 서비스 그리고 사람의 자유이동은 자본의 자유이동을 전제한다. 앞에서 언급한 금융서비스의 공여 역시 자본의 자유이동 없이는 아무런 의미를 갖지 못한다. 자본의 자유이동은 유럽의 기업으로 하여금 보다 유리한 조건에서 효율성 있게 투자를 할 수 있도록 한다. 1992년까지 이러한 목적을 달성하기 위하여 현재 운영되는 SME를 강화하고 각

국의 관련법규를 조정하며, 예외 조치에의 의존을 제한하여야 한다. 경제 위기에 취하여지는 환통제 역시 국경에서의 컨트롤을 받아서는 안된다.

기업 간의 협력

공동체는 유럽 차원의 산업 협력 기반을 조성하여야 한다. 이를 위하여 물론 Esprit, Eureka 프로그램처럼 공동연구개발계획이 이미 진행되고 있음은 고무적인 사실이다. 그러나 단일시장의 설립에 대비한 보다 적극적이고 광범위한 협력체계가 요청된다. 여기에서 일차적으로 중, 소 기업이 대상이 되어야 하는데 그것은 각국의 회사법, 조세 및 산업 소유권에 관한 규정이 각기 다르기 때문이다.

조세방벽을 제거한다.

단일시장 건설의 실현에서 제기되는 가장 중요한 도전 가운데 하나는 간접세에 관한 것이다. 공동체의 모든 회원국은 부가가치세를 도입, 적용하고 있다. 그러나 각국에 따라 세율의 수와 수준이 다르다. 석유제품, 유류, 담배 등에 적용되는 특별세도 나라에 따라 다르다. 따라서 국가 간의 건전한 경쟁이 장애를 받고, 국경에서의 통제 또한 대단히 복잡하다. 즉 국가에 따라 간접세 부과에 차이가 있다면, 각국은 수입 상품도 자국의 조세법에 준하는 세금을 부과하도록 할 것이다.

일차적으로 국경에서 국내로 T.V.A.의 지불절차를 이전하는 문제가 있는데, 이 방법은 벨지움, 룩셈부르크, 화란이 이미 실시하고 있다. 그러나 조세 국경의 완전 철폐는 더욱 야심적인 실현을 요청한다. 그것은 즉 각국 간의 상호상쇄 제도와 각국의 간접세율을 접근시키는 조치를 의미한다. 세율 상의 차이가 없다면 높은 세율을 피하기 위한 상품의 우회도 없어지고 따라서 교역의 교란도 일어나지 않는다. 이상과 같은 조치는 미국에서 취해졌고 성공을 거두었다. 즉 각 주 사이의 세율은 5-6% 이상의 차이를 갖지 않으며, 따라서 주 사이의 상품이동은 아무런 문제를 제기하지 않게된 것이다. 이를 본보기로 Commission은 회원국에게 기존 조세율의 차이를 더욱 증대시키지 말 것을 요청하는 한편 각국의 조세제도를 접근시킬 것을 요청하였다. 이것은 T.V.A.의

변동폭을 제한하는 조치로 구체화할 수 있다. 이러한 접근은 일부 국가에게 예산 상의 어려움을 유발시킬 수도 있으나, 필요에 따라서는 한시적으로 그리고 제한된 예외조치를 인정할 수도 있다.

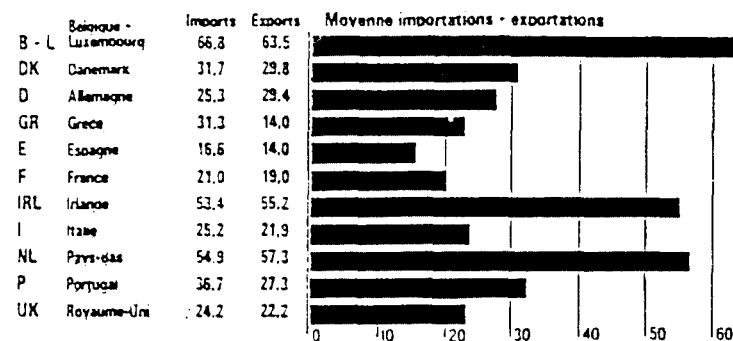
이상과 같이 야심적인 단일시장의 무리없는 구체화를 위하여 약 300여에 달하는 결의안의 통과를 전제로 하며, Commission은 이미 1987년, 180여의 법률안(propositions)을 제출하였고 그 중 많은 부분이 공동체의 각료이사회(Conseil des ministres)에서 채택되었다. 그러나 앞에서 열거한 모든 장애가 제거되기 위해서는 빈틈없는 정치적 의지가 필요하며, 이 정치적 의지만이 l'Acte Unique에서 제안한 로마 조약의 개정안과 그것이 제시하는 모든 가능성을 구현시킬 수 있다.

다른 한편, 단일시장의 건설은 또 다른 면, 그것도 대단히 중요한 면을 고려하여야 한다. 그것은 환경과 소비자 보호에 관한 정책으로서, 이 정책은 생활의 질을 보장하여야 한다. 또한 기업 간의 건전한 경쟁을 보장하는 정책이 있으므로서만 모든 기업에게 균등한 기회를 부여하며, 시장의 분점화를 피할 수 있을 것이다. 사회 정책은 노동 조건을 개선, 조화시켜야 하며, 금융 정책은 자유화된 자본 시장을 조절하여야 하며, 교통 및 하부구조의 개선을 통하여 역내 교역에 편의를 제공하여야 한다.

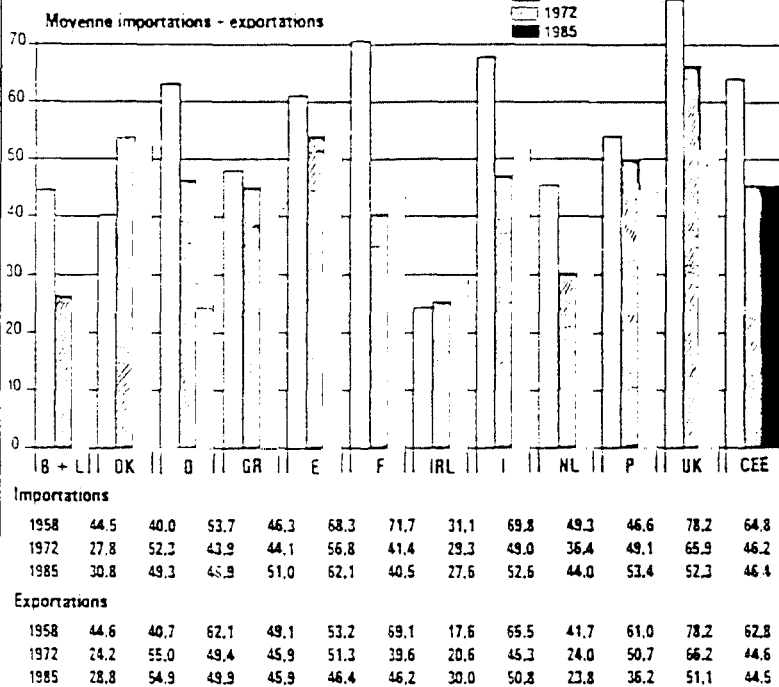
뿐만 아니라 공동체 차원의 공동 기술 개발 정책은 각국이 독자적으로 추진함으로써 생기는 낭비를 방지할 것이며, 기업 간의 상호 협력을 조장할 것이다. 이러한 현상은 유럽 기업의 국제 경쟁력을 제고하는데 기여할 것이다.

이상에서 우리는 유럽의 단일시장 건설이 필요로 하는 여러가지 구체적인 조치와 그것이 가져다 줄 수 있는 이점을 열거하였다. 그러나 이러한 거대시장의 구현은 회원국의 확실한 신념과 의지에 달려 있다고 하겠다.

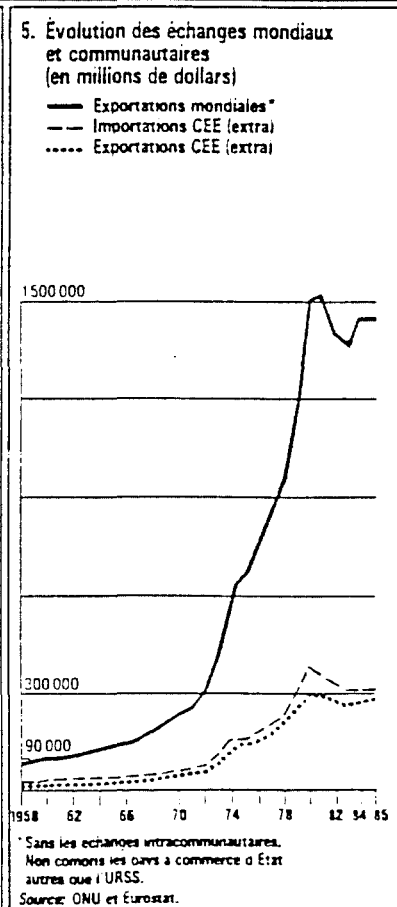
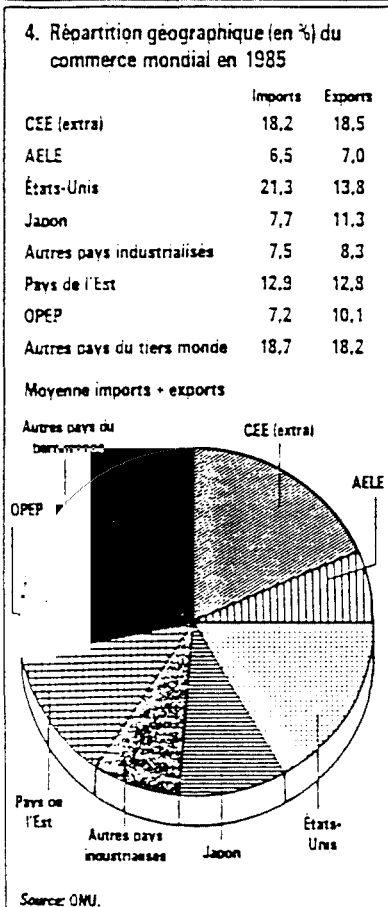
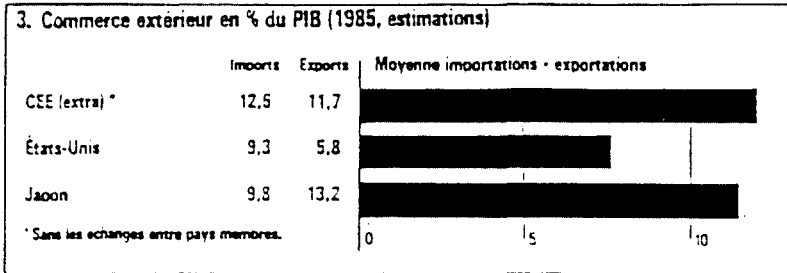
1. Commerce extérieur total en % du PIB des pays de la Communauté européenne (1985, estimations)



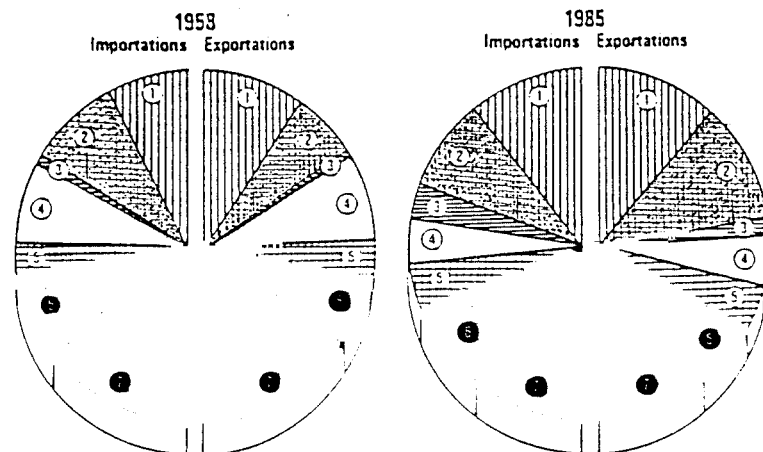
2. Part (en %) des échanges extracommunautaires dans le total des échanges commerciaux



Source: Eurostat.



6. Répartition géographique du commerce extérieur de la CEE

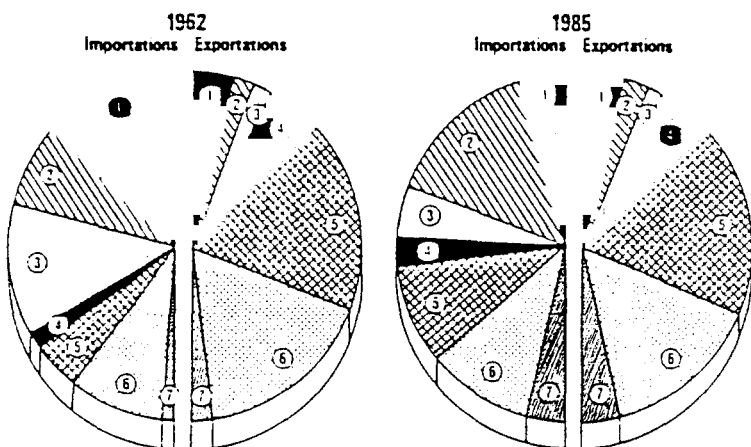


En %	Imports			Exports		
	1958	1972	1985	1958	1972	1985
① AELE	14,4	18,3	20,2	19,5	25,5	22,4
② États-Unis	17,6	18,8	17,0	12,5	18,9	22,5
③ Japon	1,1	4,4	7,0	1,0	2,5	2,8
④ Autres pays industrialisés	15,4	11,3	8,0	15,5	12,1	9,8
⑤ Pays de l'Est	5,8	7,9	9,5	6,9	8,8	8,4
⑥ + ⑦ Tiers monde	45,5	39,0	38,4	43,6	31,1	34,1
ACP	9,5	7,6	7,2	9,5	6,5	4,8
Pays méditerranéens	7,2	8,6	10,9	12,4	11,0	11,7
⑥ OPEP	16,7	18,7	17,8	12,2	8,5	12,8
ANASE	2,9	1,7	2,6	2,8	2,0	2,6
Amerique latine	10,3	7,1	7,4	8,8	7,0	3,9

En millions d'Écus	Imports		Exports		Solde	
	1958	1985	1958	1985	1958	1985
AELE	3 464	81 839	4 241	84 710	- 777	- 2 871
États-Unis	4 252	68 934	2 726	85 524	-1 526	-16 599
Japon	258	28 577	211	10 474	- 47	-18 103
Autres pays industrialisés	3 708	32 437	3 363	37 130	- 345	- 4 693
Pays de l'Est	1 410	38 466	1 504	31 795	- 94	- 6 671
Tiers monde	10 584	155 929	9 496	128 910	-1 487	-27 019
Total mondial	24 126	405 696	21 762	378 484	-2 364	-27 212
ACP	2 202	29 185	2 067	18 256	- 235	-10 929
Pays méditerranéens	1 729	44 301	2 705	44 115	- 976	- 186
OPEP	4 023	72 209	2 651	48 600	-1 372	-23 608
ANASE	708	10 376	602	9 916	- 106	- 460
Amerique latine	2 483	29 872	1 925	14 627	- 558	-15 245

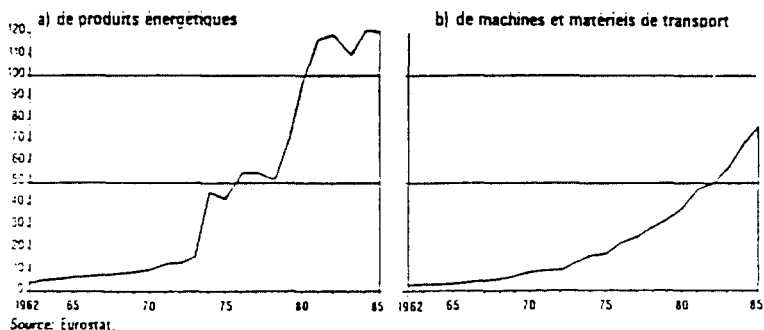
Source: Eurostat.

7. Répartition du commerce extérieur de la CEE par catégories de produits

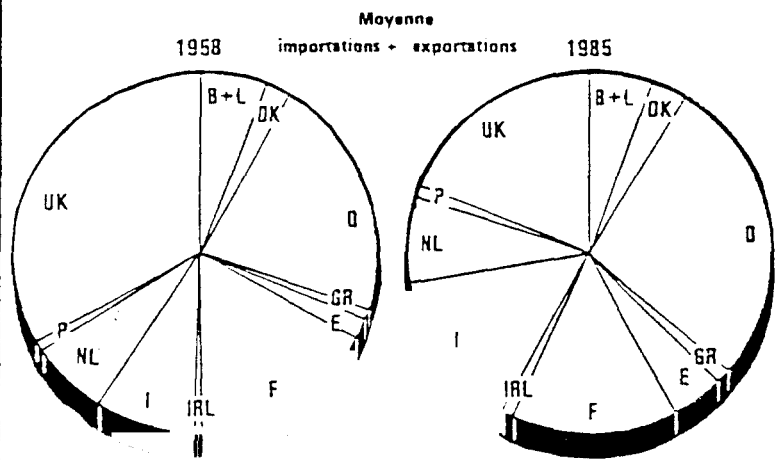


	Importations				Exportations			
	Millions d'Écus		%		Millions d'Écus		%	
	1962	1985	1962	1985	1962	1985	1962	1985
① Alimentation, boissons, tabacs	8 083	37.824	25,7	9,3	2 290	29 214	8,7	7,7
② Produits énergétiques	4 954	120 185	15,7	29,6	978	18 575	3,7	4,9
③ Matières premières	8 296	41 623	26,3	10,3	992	8 931	3,8	2,4
④ Produits chimiques	1 159	22 300	3,7	5,5	2 563	42 077	9,8	11,1
⑤ Machines, matériels de transport	3 062	76 513	9,7	18,9	9 869	138 624	37,6	36,6
⑥ Autres produits manufacturés	5 324	83 832	16,9	20,7	8 797	119 178	33,5	31,5
⑦ Divers	621	23 419	2,0	5,8	764	21 885	2,9	5,8

8. Évolution des importations communautaires (en millions d'Écus)



9. Part des États membres (en %) dans le commerce extérieur de la CEE



		B + L	DK	D	GR	E	F	IRL	I	NL	P	UK
Imports	1958	5,8	2,2	19,4	1,1	2,5	16,7	0,7	9,3	7,4	0,9	34,0
	1985	5,6	2,9	24,1	1,7	5,5	14,1	0,9	15,5	9,8	1,3	18,5
Exports	1958	6,3	2,3	25,1	0,5	1,2	16,3	0,3	7,8	6,2	0,8	33,3
	1985	5,4	3,3	31,8	0,7	3,8	15,6	1,1	13,9	5,9	0,7	17,8

10. Échanges et balances commerciales des États membres (en millions d'Écus, 1985)

	Commerce extra-communautaire				Commerce global	
	Imports	Exports	Solde	Taux couv.*	Balances commerciales	Taux couv.*
B + L	22 877	20 359	- 2 518	89,0	- 3 698	95,0
DK	11 951	12 518	+ 567	104,7	- 1 454	94,0
D	97 620	120 520	+22 900	123,5	+33 036	115,9
GR	6 820	2 731	- 4 089	40,0	- 7 411	44,5
E	22 507	14 242	- 8 265	63,3	- 5 582	84,6
F	57 325	59 176	+ 1 851	103,2	-13 462	90,5
IRL	3 635	4 081	+ 446	112,3	+ 454	103,4
I	62 311	52 535	-10 276	83,6	-15 973	86,6
NL	39 735	22 377	-17 358	56,3	+ 3 939	104,4
P	5 358	2 697	- 2 661	50,3	- 2 585	74,2
UK	75 058	67 250	- 7 808	89,6	-11 865	91,7

* Taux de couverture = exportations (rob) en % des importations (carl).
Source: Eurostat.