

The Economic Effect of South Korea-EU FTA

Gao-rui Wu

Assistant Researcher

Center for WTO Studies

College of International Affairs

National Chengchi University, Taipei, Taiwan

Key words: South Korea, EU, FTA, KOR-EU FTA

Abstract

Given the 1997 Asian financial crisis and the regionalization of world economy, South Korea has shifted its trade policy focus from traditional emphasis on multilateralism revolving around World Trade Organization (WTO) to bilateral and regional free trade agreements (FTA) since the late 1990s with a view to increasing the competitiveness of its exports.

In this paper, the author intends to center on South Korea-EU FTA so as to find out which side benefits more from the bilateral FTA, in what way, more importantly to examine if the results of the FTA meet South Korea's expectations or EU's predictions of the impact of the FTA prior to negotiations.

韓國－歐盟 FTA 對韓國與歐盟之 經濟效益

吳高睿

國立政治大學外交學系研究所碩士

WTO 研究中心助理研究員

國立政治大學國際事務院

關鍵字：韓國、歐盟、自由貿易協定、歐盟－南韓 FTA

摘要

受到 1997 年亞洲金融危機以及區域經濟整合趨勢之影響，一向重視外貿的韓國在 1990 年代後期開始尋求透過自由貿易協定（Free Trade Agreement, FTA）拓展海外市場，而隨著世界貿易組織（World Trade Organization, WTO）回合談判的停滯，韓國更強調利用 FTA 增加韓國出口的競爭力。本文將以韓國－歐盟 FTA 作為個案探討，透過韓國與歐盟在雙邊 FTA 生效前後的進出口貿易狀況，分析韓歐 FTA 對於兩方所帶來的利弊得失，檢視其成效是否符合韓國在該 FTA 簽訂前之評估，並討論韓歐 FTA 所實際創造的經濟效益。

前言

在 90 年代初期，韓國的對外貿易政策主要是依賴國際多邊機制下的貿易自由化，透過 WTO 的回合談判拓展韓國

的海外市場與對外出口，並且認為區域貿易協定(RTA)與自由貿易協定(FTA)有礙於多邊貿易自由化的進展。但在 1997 年亞洲金融危機爆發之後，金大中政府改變傳統的觀感，認為必須推動更大幅度的自由化方能取得來自國際貨幣基金的紓困金，一方面這種來自國際社會的壓力有效的減少了反對貿易自由化的聲浪，另一方面韓國對國際貨幣基金提出的嚴格紓困條件感到不滿，促使韓國開始尋求其他形式的區域合作機制。此外，WTO 所推動的多邊貿易自由化自 90 年代開始嚴重停滯，加上區域主義的興起，面對著整合中的東南亞國家、美洲國家以及歐洲國家，所以，自金大中政府即開始考慮 RTA 與 FTA 所可以為韓國帶來的正面效益，¹希望能夠確保韓國的海外市場。²

歐盟在韓國盧武鉉政府於 2003 年所提出的 FTA 路線圖中被視為 FTA 談判的長期目標，³雙方自 2006 年 3 月發動前置性的準備會議，在 2007 年 5 月就雙邊 FTA 的內容開始正式進行談判。自 2007 年 5 月開始，兩邊總共進行 8 回合的談判，最後在 2009 年 7 月就 FTA 的內容達成協議，並於同年的 10 月在布魯塞爾由歐盟貿易執委艾希頓(Catherine Ashton)與韓國通商部長金宗堦(Kim Jong-hoon)完成草簽的程序。接著，歐盟議會在 2011 年 2 月批准通過韓國－歐盟 FTA，韓國國會則在同年的 5 月批准此 FTA，韓國－歐盟 FTA 自 2011 年 7 月 1 日開始生效。

¹ 劉德海，「李明博時代的南韓與澳洲經貿關係」，*WTO 研究*，第 22 期，2012 年，頁 114。

² 劉德海，「廿一世紀韓國與印度的經貿互動」，*韓國學報*，第 27 期，2015 年，頁 86。

³ 劉德海，「朴槿惠總統的 FTA 政策」，*韓國學報*，第 25 期，2014 年，頁 135。

歐盟是韓國第二大的貿易夥伴，佔韓國對外貿易中的 9.8%，僅次於中國大陸(21.3%)，並超越了韓國第三大貿易夥伴—美國的 9.7%。歐盟所包含的 28 個會員國人口約為 5 億，將近是韓國的 10 倍，也超過美國 3.1 億人口的市場，是韓國所不可忽視的重要市場。韓國對歐盟的貿易長期享有貿易順差，簽訂雙邊 FTA 將有助於韓國出口在歐盟各國的市場取得優勢，擴大韓國企業在歐盟的市佔率。⁴此外，韓國一向依賴外國的投資，而歐盟是韓國最重要的外商直接投資(Foreign Direct Investment, FDI)來源，來自歐盟的資金佔了韓國外商直接投資總額的 43%，⁵與歐盟簽訂 FTA 可以進一步的吸引歐洲企業對韓國的投資，促進韓國整體經濟的發展。

歐盟之所以選擇韓國作為 FTA 談判的對象，首先是考量到韓國在經濟上的快速成長，韓國是當時少數加入 OECD 的亞洲國家，也成為世界上第 13 大的經濟體，已經是亞洲較發達的經濟體。歐盟認為與經濟發展程度高的國家洽談 FTA 時比較有可能超越傳統貿易議題，因此，歐盟希望能和韓國達成高品質的 FTA，彼此對貿易自由化做出更多的承諾，並且透過 FTA 擴大歐盟法規與標準的適用範圍。對於歐盟來說，與韓國簽定 FTA 可以視為歐盟拓展亞洲市場的第一步，而與中國、東協等大型經濟體比起來，和韓國洽談 FTA 的風險較小，歐盟不但可以藉由這次機會

⁴ Yoo-Duk Kang, "Korea's FTA Policy and Negotiating Korea-EU FTA", *Taiwanese Journal of WTO Studies*, Vol. XV, 2010, p.85

⁵ 同前註，頁 85-86。

得到談判新一代 FTA 的經驗，作為未來談判的基礎，也可以利用與韓國之間的 FTA 在亞洲市場發揮更大的影響力。

另外，韓國在 2006 年與美國所簽定的 FTA 也對歐盟有很大的影響，由於美國是歐盟在海外市場的一大競爭者，韓國與美國的 FTA 對歐盟造成相當的壓力，⁶該 FTA 可能使韓國與歐盟之間的貿易往來產生貿易移轉效果，擴大歐盟對韓國的貿易逆差。在此種背景之下，歐盟希望能盡快完成與韓國之間的 FTA，由於美韓 FTA 當時尚未生效，若是歐盟能在美韓 FTA 生效前與韓國達成協議，可以提高歐盟企業在海外市場的競爭力。而韓國與美國在洽談美韓 FTA 時的經驗為歐盟提供了與韓國談判的基礎，一方面歐盟可以在談判時要求得到至少與美國相同的待遇，另一方面，美韓 FTA 屬於高規格、困難度較高的 FTA，其談判經驗將減少歐盟在談判上所需花費的時間成本。

最後，韓國在對外洽談 FTA 上保持積極的態度，比其他亞洲國家更重視 FTA 的經濟效益，過去儘管泰國、馬來西亞都曾與美國尋求洽簽 FTA，但最後都未能達成共識。而韓國已經累積了相當程度的 FTA 談判經驗，對於 FTA 談判掌握度較高，使得歐盟將韓國視為具有潛力的 FTA 談判對象，並在「全球歐洲」的貿易策略中將其列為優先考量目標。美韓 FTA 遲遲未能得到國內批准，意味著歐盟將有機會趕上美國的腳步，與韓國簽訂 FTA 將可以有效降低美韓 FTA 對於歐盟出口的負面衝擊。

⁶ 劉德海，「超越貿易的韓美自由貿易協定」，*韓國學報*，第 20 期，2009 年，頁 72-73。

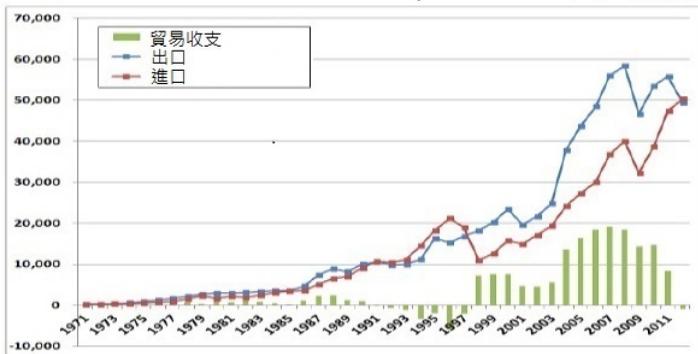
韓歐 FTA 對韓國之經濟效益

一、貨物貿易

從圖-1 可以看出，從 1997 年亞洲危機一直到 2011 年韓國－歐盟 FTA 生效前的這段期間，韓國對歐盟的貿易收支長期維持在貿易順差。而隨著 2011 年韓國－歐盟 FTA 的生效，韓國對歐盟的貿易收支不但未能維持以往的貿易順差，韓國對歐盟的出口反而出現下降的趨勢，同時韓國從歐盟的進口開始逐漸上升，使得韓國在 2012 年出現了 1997 年以來首次的貿易逆差。

圖 1-1 韓國對歐盟的進出口狀況

單位：百萬美元



資料來源：Korea International Trade Association (KITA) (2013)

在表 1-1 中可以發現，在 2012 年出現的貿易逆差在接下來的幾年開始逐漸擴大，韓國在 2012 年將近 10 億美元的貿易逆差在 2013 年增加至 73 億美元，而這樣的貿易逆差在 2014 年更達到 107 億美元，對於韓國來說並未帶來預期的經濟成長。先從進口來看，韓國自歐盟的進口在 2011

年韓國－歐盟 FTA 生效有著明顯的成長，在韓國－歐盟 FTA 生效後的第一年，韓國自歐盟的進口出現 6.2% 的成長，在 2013 年則增加至 11.6%，到 2014 年亦維持在 11% 的成長率，反映了韓國－歐盟 FTA 對韓國市場的開放確實為韓國帶來了更多來自歐盟的進口，在韓國－歐盟 FTA 生效後的 3 年之間，韓國自歐盟的進口皆能維持在正成長。

反觀，韓國在對歐盟的出口上，在韓國－歐盟 FTA 生效後的第一年與第二年，出現了顯著的負成長，在這兩年的期間內，韓國對歐盟的出口分別下滑了 11.4% 與 1%，未能如預期般的提高韓國對歐盟的出口。儘管韓國對歐盟的出口在 2014 年有回升的跡象，但仍不及韓國－歐盟 FTA 生效前的出口額，特別是 2008 年 583 億美元的出口額。從進出口總額來看，雖然韓國－歐盟 FTA 生效後第一年呈現負成長，但在 FTA 生效後的第二年和第三年出現明顯的正成長，進出口總額超過過去數年的進出口貿易總額。韓國與歐盟整體貿易量在 FTA 生效後所出現的提升，不但和韓國－歐盟 FTA 消除的各種關稅與非關稅貿易障礙有著密切的關聯，也印證了 FTA 所能為適用各方所帶來的貿易創造效果。

表 1-1 韓國對歐盟的進出口貿易額及成長比例

年份	單位：百萬美元						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
進口	39,980	32,231	38,720	47,423	50,374	56,229	62,393
進口成長率	8.60%	-19.40%	20.10%	22.50%	6.20%	11.60%	11.00%
出口	58,374	46,607	53,506	55,726	49,370	48,857	51,658
出口成長率	4.30%	-20.20%	14.80%	4.20%	-11.40%	-1.00%	5.70%
進出口總額	98,354	78,838	92,226	103,149	99,744	105,086	114,051
貿易收支	18,394	14,376	14,786	8,303	-1,004	-7,372	-10,735

資料來源：KITA (2015)

儘管韓國對歐盟的出口在 FTA 生效後出現負成長的現象，但這並不代表韓國－歐盟 FTA 並未發揮應有的效應，這個現象可從韓國國內層次以及國際層次分別進行探討。從國內層次來看，韓國對歐盟的出口結構較為集中，其中船舶(HS 89)、汽車(HS 87)、電子產品(HS 85)三個部門大約佔韓國對歐盟出口的 60%，因此任何一個主要出口部門的變動將會大幅度的影響韓國對歐盟的總出口額。⁷然而在這些主要出口部門中，有些部門在 FTA 生效之前已享有零關稅待遇，如船舶的出口，其並未直接受益於韓國－歐盟 FTA，但這些部門出口的成長狀況仍會影響韓國對歐盟的總出口，使得韓國對歐盟總出口額之變化無法有效反映 FTA 的實際經濟效益。舉例來說，韓國對歐盟的船舶出口佔韓國對歐盟總出口的 25.4%，該部門在 2010 年韓國－歐盟 FTA 生效前達到了將近 136 億美元的出口金額，而韓國對歐盟的船舶出口在 2012 年卻下滑至 79 億美元，儘管這兩年間將近 42% 的負成長並非受到 FTA 自由化措施的直接影響，但 57 億美元的出口衰退依然會反映在韓國對歐盟的總出口額上。因此在檢視韓國－歐盟 FTA 的具體效益時，應把焦點先放在受益於 FTA 的部門之成長，比起單就韓國與歐盟間的總體進出口進行分析將更為準確。

從國際層次看來，韓國與歐盟之間的貿易逆差有一部份乃是受到歐洲國家債務危機的影響。一方面歐洲國家的債務危機造成歐元大幅的貶值，使得歐盟對外的出口更便宜，在海外市場更具有競爭力，另一方面歐洲國家經濟的

⁷ Yoo-Duk Kang and Jun Yeup Kim, "Trade and Investment Between Korea and EU After the Korea-EU FTA and Its Prospect", *KIEP World Economy Update*, Vol.3, No.44, Sept. 2013, p6.

衰退也導致歐盟對他國進口商品需求的下降，此種國際經濟局勢的變化使得韓國自歐盟的進口開始超越韓國對歐盟的出口，而最後造成了韓國對歐盟的貿易逆差，並未如韓國所預期的帶動韓國對歐盟出口的成長。⁸

接著，從表 1-2 可以看出韓國對歐盟主要出口部門在 2011 年韓國－歐盟 FTA 生效後所產生的變化。其中，在 2011 年對歐盟出口排名第一的船舶產業在 2012 年出口下滑了 36.7%，使得汽車產業轉而成爲韓國對歐盟出口排名第一的部門，並且在 2012 至 2014 年期間皆維持著穩定的正成長。同時，電子產品與機械設備的出口額自 2013 年也開始超過船舶產業，分別成爲韓國對歐盟出口排名第二與排名第三的出口部門。以下將檢視韓國－歐盟 FTA 在生效後是否有效的爲這些部門創造有利的出口環境，特別是針對韓國在談判過程中所重視的汽車產業。

表 1-2 2011-2014 年間韓國對歐盟的主要出口部門及其佔總出口之比例

單位：百萬美元

年份	2011	2012	2013	2014
出口部門	出口額	出口額	出口額	出口額
船舶 (HS 89)	12,529 (22.48%)	7,934 (16.07%)	5,684 (11.63%)	6,280 (12.15%)
車輛及其零件附件 (HS 87)	9,262 (16.62%)	8,491 (17.19%)	8,922 (18.26%)	8,976 (17.37%)
電機及電子產品 (HS 85)	8,805 (15.80%)	7,925 (16.05%)	8,821 (18.05%)	8,313 (16.09%)
機械設備 (HS 84)	6,395 (11.47%)	5,781 (11.70%)	6,020 (12.32%)	7,057 (13.66%)
精密儀器及器具 (HS 90)	4,596 (8.24%)	4,857 (9.83%)	3,832 (7.84%)	4,187 (8.1%)

資料來源：KITA (2015)

在車輛及其零件與附件(HS 87)的出口項目中，韓國在小客車及其他主要設計供載客之機動車輛(HS 8703)上具備相當高的競爭力，因此韓國主要希望能利用韓國－歐盟 FTA 提升對歐盟的小客車出口。韓國對歐盟所出口的汽車

⁸ 同前註，頁 6-7。

就總價值而言排名第三，僅次於北美自由貿易區與日本對歐盟的出口，但就數量而言，從表 1-3 以及可看出，韓國自 2012 年成爲了對歐盟出口最多車輛的國家，超越過去領先韓國的日本與土耳其，並維持著將進 20% 的市佔率。然而韓國汽車對歐盟出口的此種正向成長不只是受到關稅障礙減免的影響，也和韓國對歐盟 FDI 的增加密切相關連，韓國汽車廠商在韓國－歐盟 FTA 生效前便開始對東歐的歐盟會員國投資，不但在當地建立了韓國汽車的生產線，同時在歐洲設立了技術服務中心與設計中心，打造了韓國汽車在歐洲的完整供應鏈。舉例來說，現代汽車在捷克設有汽車生產線，而起亞汽車除了在斯洛伐克建立其汽車生產線，在德國法蘭克福更成立了汽車設計中心。韓國汽車產業此種利用 FDI 進行的生產線擴張有效的降低運輸成本、運輸時間以及服務所需成本，成功的利用市場的鄰近性創造出更大的經濟效益，而不單只是依賴韓國－歐盟 FTA 所提供的關稅減免優勢。⁹

表 1-3 2007-2013 年期間歐盟小客車進口來源及進口數量

單位：輛

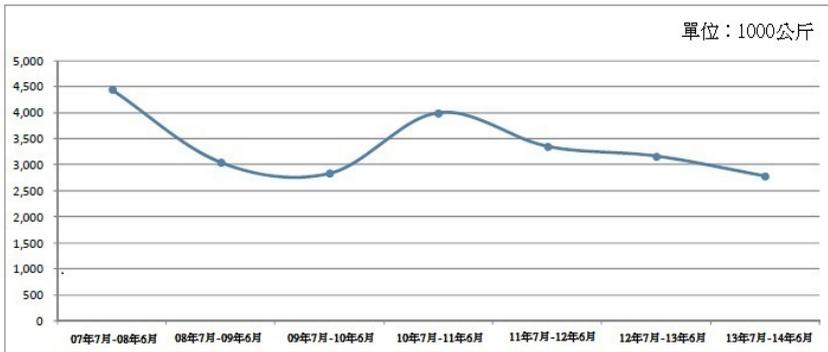
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2013年所佔之比例
← 總進口	3,236,814	2,804,881	2,221,187	2,149,773	2,271,044	1,976,748	2,022,602	100.0%
🇰🇷 韓國	657,404	452,143	353,724	297,744	386,592	406,684	405,138	20.0%
🇯🇵 日本	955,261	859,627	680,141	606,489	515,648	390,939	365,652	18.1%
🇹🇷 土耳其	390,123	365,758	316,224	332,643	337,340	319,690	362,355	17.9%
🇺🇸 美國	441,753	352,300	150,744	180,241	236,822	235,420	212,636	10.5%
🇮🇳 印度	61,621	99,547	266,204	232,821	260,604	150,914	172,965	8.6%
🇲🇽 墨西哥	152,462	184,391	116,468	139,314	184,354	166,866	107,060	5.3%
🇨🇳 中國	336,866	253,813	154,775	155,679	149,464	110,642	101,418	5.0%
🇧🇷 摩洛哥	6,977	5,472	3,044	2,959	19,846	62,385	83,956	4.2%
🇿🇦 南非	3,905	20,612	31,418	65,420	72,100	43,934	42,482	2.1%
🇸🇪 瑞士	41,287	36,315	26,263	23,962	23,506	22,562	30,422	1.5%

資料來源：European Automobile Manufacturers Association (ACEA) (2014)

⁹ Fredrik Erixon and Hosuk Lee-Makiyama, "Stepping into Asia's Growth Markets: Dispelling Myths about the EU-Korea Free Trade Agreement", *ECIPE Policy Briefs*, No.03, 2010, pp.9-12。

根據歐盟執委會的監督報告，韓國在談判過程中所重視的紡織部門以及機械與電器部門在出口上未如預期般的成長，從圖 1-2 可得知，韓國對歐盟的紡織品出口在 2011 年 FTA 正式生效後呈現負成長，並且一直到 2014 年 6 月皆持續衰退，並未因 FTA 的生效而擴大出口。針對韓國較具有競爭力的電子產品出口，歐盟執委會的監督報告則指出，電子產品的出口在韓國－歐盟 FTA 生效後的第二年降低了 13%，儘管如此，該部門的出口在 FTA 生效後的第一年與第三年分別出現 8%與 31%的成長，並成為韓國對歐盟出口的第二大部門，從圖 1-3 可看出該出口部門此種正向成長的趨勢。¹⁰

圖 1-2 韓國對歐盟的紡織品出口

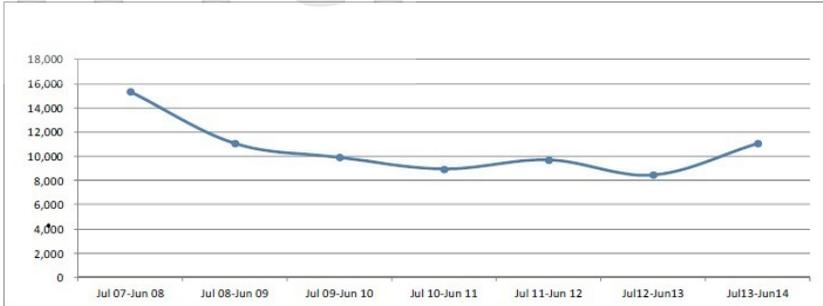


資料來源：歐盟執委會 (2015)

¹⁰ European Commission, “Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement”, Report From the Commission to the European Parliament and the Council”, Mar. 2015, p.13-14.

圖 1-3 韓國對歐盟的電子產品出口

單位：1000公斤



資料來源：歐盟執委會 (2015)

二、服務業貿易

從表 1-4 可看出，韓國的服務業貿易出口在韓國－歐盟 FTA 生效後的第一年未能有大幅的提升，2012 年的出口額僅增加了 2 億歐元。但根據歐盟執委會 2015 年的年度監督報告顯示，韓國對歐盟的服務業貿易出口在 2013 年增長至 56 億歐元，與 2012 年同一時期比起來成長了 11%。¹¹ 韓國對全球的服務業貿易出口在 2012 年至 2013 年從 859 億歐元下滑至 842 億歐元，而韓國對歐盟的服務貿易出口依然能夠維持正成長，顯示了韓國－歐盟 FTA 對於韓國服務業貿易的出口仍創造了相當有利的貿易環境與條件。

表 1-4 韓國對歐盟的服務業貿易

單位：十億歐元

年份	韓國對歐盟出口	韓國自歐盟進口	貿易收支
2010	4.6	8.5	-3.9
2011	4.5	9	-4.5
2012	4.7	9.7	-4.9

資料來源：歐盟執委會 (2015)

¹¹ 同前註，頁 4.

三、外商直接投資 (FDI)

在韓國－歐盟 FTA 生效後，確實為韓國引進了更多來自歐盟的投資，從表 1-5 中可得知，韓國 2011 年來自歐盟的 FDI 比起前一年成長了 57.4%，增加了將近 18.3 億歐元。而此種成長未能維持到 FTA 生效後的第二年，在 2013 年，歐盟對韓國的投資數目下降 46.6%，減少近 23.4 億歐元，FDI 金額也少於 FTA 生效之前。這樣的變化乃受到歐債危機後續效應的影響，由於歐洲國家一方面忙著去槓桿化減少債務，另一方面歐盟也面臨著信用評級遭下調的問題，歐盟企業普遍缺乏對海外市場投資的意願，使得歐盟對韓國的 FDI 在韓國－歐盟 FTA 生效後成長不甚穩定。儘管如此，韓國－歐盟 FTA 有效的改善了韓國的整體投資環境，吸引了歐盟以外國家更多的投資，特別是美國與日本。從 2012 年的投資金額來看，美國對韓國的 FDI 從 23.7 億歐元上升至 36.7 億歐元，成長了將近 54.9%，而日本對韓國的 FDI 從 22.9 億歐元上升至 45.4 億歐元，有著 98.4% 的成長幅度。從韓國所得到的 FDI 總額來看，韓國在 FTA 生效後也出現顯著的成長，儘管 2011 年成長率僅有 4.6%，但 2012 年的 FDI 從 136.7 億歐元增加到 162.6 億歐元，成長了 18.9%。就 FDI 而言，雖然來自歐盟的投資在歐債危機的影響下並未出現穩定的成長，但韓國－歐盟 FTA 營造出有利外國企業投資的環境，吸引了來自其他國家的 FDI，成功的帶動韓國整體 FDI 的成長。

表 1-5 韓國－歐盟 FTA 生效後外國對韓國 FDI 之變化

	投資 (單位：十億歐元)			成長率(%)		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
美國	\$1.97	\$2.37	\$3.67	32.21%	20.30%	54.90%
日本	\$2.08	\$2.29	\$4.54	10.09%	9.60%	98.40%
歐盟	\$3.20	\$5.03	\$2.69	-39.62%	57.40%	-46.60%
中國、香港、 新加坡、台灣	\$1.59	\$1.94	\$4.01	8.90%	21.60%	106.60%
FDI總額	\$13.07	\$13.67	\$16.26	13.80%	4.60%	18.90%

資料來源：Ministry of Trade, Industry & Energy (MOTIE) (2015)

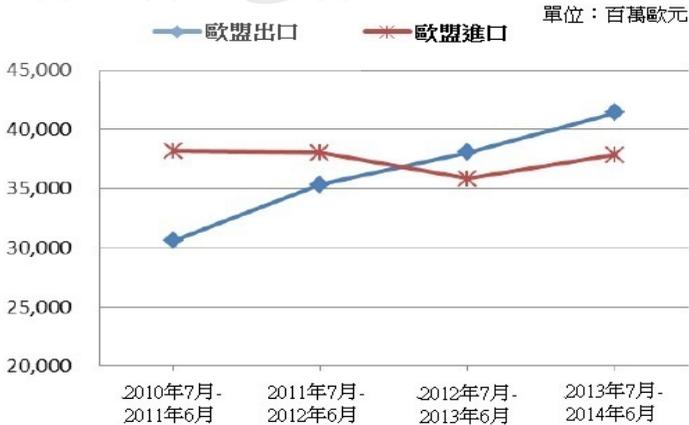
韓歐 FTA 對歐盟之經濟效益

一、貨物貿易

就歐盟對韓國的進出口貿易額而言，從圖 2-1 可看出，在韓國－歐盟 FTA 生效後的第二年與第三年，歐盟對韓國的出口都維持著穩定的增長，歐盟的出口額從 FTA 生效前的 306 億歐元在 FTA 生效後的第三年增加至 414 億歐元，出現了將進 35% 的成長。在 FTA 生效後，歐盟不論是在完全或是部分貿易自由化的出口部門都出現了顯著的成長，對於完全自由化的出口部門，如酒、紡織品、機械與電器等，出口額較過去增加了 46%，而部分自由化的部門，包括汽車、農產品等，在出口上亦有 37% 的增長。到了 FTA 生效後的第三年，歐盟與韓國之間的貿易額已經從 FTA 生效前 76 億歐元的貿易逆差轉變為 36 億歐元的貿易順差，這是自 1997 年以來首次取得的貿易順差。¹²

¹² 同註 6，頁 3。

圖 2-1 歐盟在2010年至2014年期間對韓國的進出口貿易額



資料來源：歐盟執委會 (2015)

就歐盟的出口部門來看，機械與電器產品、運輸工具、化學產品是歐盟較重視的部門，而這些部門的出口在 FTA 生效後皆有所增長。機械與電氣產品佔了歐盟對韓國總出口的 34%，在 FTA 生效後的第三年，歐盟的出口有了 23% 左右的成長；運輸工具佔歐盟對韓國出口的 16%，該部門的出口在 FTA 生效後的第二年和第三年成長了將近 56%；化學產品則佔了歐盟對韓國出口的 12%，歐盟化學產品的出口在 FTA 生效後的第三年也增加了 9%。就整體面來看，韓國－歐盟 FTA 使得歐盟在 FTA 生效的第三年得以免除將近 16 億歐元的關稅，有效的降低的歐盟的出口成本。¹³

其中，汽車部門是歐盟在洽談韓國－歐盟 FTA 時所重視的部門，歐盟希望透過消除關稅與非關稅的貿易障礙提

¹³ 同註 6，頁 4。

升歐盟汽車在韓國市場的市佔率。從表 2-1 可以看出，歐盟對韓國的小客車出口額在 FTA 生效後的第一年從 19 億歐元增加至將近 25 億歐元，成長了將近 27.7%，出口數量也從 7 萬 5 千輛增加至 9 萬 5 千輛；在 FTA 生效後的第二年，歐盟的出口額更成長至 31 億歐元，保持著 25.3% 的成長率。眾多歐盟汽車廠商都受利於 FTA 自由化措施，不僅是德國的高價位汽車在韓國市場銷售量明顯增加，法國汽車廠商雪鐵龍(Citroen)重新在韓國汽車市場取得進展，而義大利汽車廠商飛雅特(Fiat)也自 1997 年以來首次回到韓國汽車市場進行銷售。¹⁴ 根據表 2-2 所顯示，歐盟在韓國市場的市佔率有逐年提升的傾向，不但在 2011 年從 65.4% 提升至 74.1%，在 2014 年更達到 80.4%，從此種市佔率的變化中亦可看出，歐洲汽車在韓國市場有逐漸取代日本汽車的趨勢。此種發展和韓國－歐盟 FTA 的生效密切相關連，該

表 2-1 歐盟小客車主要出口對象

單位：百萬歐元

	2009	2010	2011	2012	2013	12年至13年 之成長率	2013年所佔之比例
➔ 總出口	47,714	75,767	93,171	107,751	111,560	3.5%	100.0%
🇺🇸 美國	12,768	19,128	19,482	24,939	27,834	11.6%	24.9%
🇨🇳 中國	5,475	12,182	17,335	19,296	19,698	2.1%	17.7%
🇷🇺 俄羅斯	2,563	4,063	7,016	8,744	7,071	-19.1%	6.3%
🇯🇵 日本	2,713	3,843	5,089	6,304	6,390	1.4%	5.7%
🇨🇭 瑞士	3,935	5,219	6,646	6,832	6,210	-9.1%	5.6%
🇹🇷 土耳其	2,067	4,255	5,229	4,884	6,006	23.0%	5.4%
🇦🇺 澳洲	1,613	2,758	3,177	3,497	3,636	4.0%	3.3%
🇰🇷 韓國	805	1,682	1,955	2,497	3,129	25.3%	2.8%
🇳🇴 挪威	1,854	2,699	3,016	3,174	3,039	-4.2%	2.7%
🇨🇦 加拿大	1,789	2,414	2,480	2,996	2,846	-5.0%	2.6%

資料來源：European Automobile Manufacturers Association (ACEA) (2014)

¹⁴ European Commission, "EU-Korea FTA sees strong rise in EU exports", European Commission Press Release, July 1, 2013, <http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-626_en.htm> (last visited: 2015/05/02).

FTA 的生效有效的降低歐盟汽車產業的出口成本，使得企業在制定價格時有更多的調降空間，進而提高歐盟汽車出口在韓國市場的競爭力。

表 2-2 外國汽車在韓國市場的進口數量與市佔率

年份	國家	美國	歐洲	日本	進口總額
2009	輛	6,140	37,826	17,027	60,993
	市佔率(%)	10.1%	62.0%	27.9%	100.0%
2010	輛	7,450	59,242	23,870	90,562
	市佔率(%)	8.2%	65.4%	26.4%	100.0%
2011	輛	8,252	77,849	18,936	105,037
	市佔率(%)	7.9%	74.1%	18.0%	100.0%
2012	輛	9,724	97,210	23,924	130,858
	市佔率(%)	7.4%	74.3%	18.3%	100.0%
2013	輛	11,657	122,798	22,042	156,497
	市佔率(%)	7.4%	78.5%	14.1%	100.0%
2014	輛	14,465	157,801	24,093	196,359
	市佔率(%)	7.4%	80.4%	12.3%	100.0%

資料來源：The Korea Automobile Importers & Distributors Association (KAIDA) (2015)

從歐盟成員國各自與韓國的進出口貿易來看，歐盟對韓國的主要出口國為德國、英國、與法國，這三個國家至少佔了歐盟對韓國出口的 60%。德國是歐盟中對韓國的第一大出口國，其出口佔了歐盟出口的 38%；第二名則是英國，英國出口佔了歐盟出口的 14%；歐盟對韓國的第三大出口國則是法國，法國的出口佔歐盟對韓國出口的 10%；第四名則是義大利，其佔歐盟對韓國出口的 9%。就進口而言，歐盟對韓國的第一大進口國是德國，其進口佔歐盟進口額的 20%，第二名是斯洛伐克，其自韓國的進口佔歐盟總進口的 11%，第三名與第四名則是英國與法國，這兩國各自佔歐盟總進口的 9%與 8%。

從表 2-3 可得知，在歐盟所有的會員國中，在對韓國的貿易中享有最大貿易順差的國家乃是德國與英國，在 2013 年 1 月至 6 月這段期間，德國取得了 34 億歐元的貿易順差，位居歐盟各國之首，而英國亦能保持 10 億歐元的貿易順差，在歐盟各國中排名第二。而在歐盟各國中，貿易逆差最大的國家為斯洛伐克，其貿易逆差在 2013 年 1 月至 6 月這段期間達到了將近 19 億歐元，第二與第三大貿易逆差國則是波蘭與捷克，其貿易逆差各自為 9 億歐元與 6 億歐

表 2-3 歐盟會員國與韓國之間的進出口貿易

單位：百萬歐元

	出口		進口		貿易收支	
	2012年1月-6月	2013年1月-6月	2012年1月-6月	2013年1月-6月	2012年1月-6月	2013年1月-6月
歐盟	18 378	18 688	19 799	17 673	-1 420	1 016
比利時	842	653	748	998	94	-345
保加利亞	68	53	56	43	12	10
捷克共和國	214	220	1 026	775	-812	-555
丹麥	314	290	175	141	139	149
德國	6 398	7 036	3 816	3 589	2 582	3 447
愛沙尼亞	20	37	16	20	3	17
愛爾蘭	167	166	80	110	87	56
希臘	40	98	1 143	444	-1 103	-346
西班牙	473	436	836	778	-363	-343
法國	1 444	1 830	2 051	1 500	-607	330
克羅埃西亞	2	4	60	54	-58	-50
義大利	1 638	1 756	1 543	1 246	95	510
賽普勒斯	3	3	11	9	-8	-6
拉脫維亞	13	12	13	18	0	-6
立陶宛	10	12	17	24	-7	-12
盧森堡	14	17	4	6	10	11
匈牙利	88	98	466	374	-377	-277
馬爾他	4	4	41	45	-36	-41
荷蘭	1 978	1 565	1 274	1 374	704	191
奧地利	516	417	316	303	201	114
波蘭	182	247	1 296	1 160	-1 114	-914
葡萄牙	36	43	86	127	-50	-84
羅馬尼亞	178	173	187	184	-9	-11
斯洛維尼亞	36	37	423	419	-387	-382
斯洛伐克	50	42	1 736	1 901	-1 687	-1 858
芬蘭	309	389	302	93	7	295
瑞典	487	456	386	325	101	131
英國	2 858	2 596	1 692	1 612	1 166	983

0 = 少於50萬

資料來源：Eurostat (2013)

元。¹⁵ 從歐盟會員國對韓國進出口的狀況來看，可以發現能夠取得貿易順差的國家較多是西歐已開發國家，而承擔貿易逆差的較多是東歐的歐盟會員國，反映了韓國－歐盟 FTA 對歐盟各會員國之間所產生的經濟效益仍存在著相當的差距。

服務業貿易

就服務業貿易而言，歐盟對韓國的服務業出口在韓國－歐盟 FTA 生效後保持穩定的成長，從表 2-4 可見，歐盟對韓國的服務業出口額在 2011 年提升至 90 億歐元，較 2010 年成長了將近 6%，並帶來 45 億的貿易順差，和前一年相比亦成長了 15.4%。在 2012 年，不但歐盟的服務業出口額達到了 97 億歐元，有著 7.78% 的成長率，收支貿易也呈現 49 億歐元的貿易順差，比 2011 年提昇了 8.89%。根據歐盟執委會 2015 年的年度報告，歐盟對韓國的服務業貿易在 2013 年仍維持著正成長，出口額增長至 106 億歐元，較前一年成長了 9.28%。¹⁶ 從這樣的發展趨勢可得知，歐盟的服務業出口額至 2013 年為止皆呈現正成長，另一方面歐盟在這段期間的貿易收支的順差也持續增長著，顯示韓國－歐盟 FTA 有效的提高了歐盟的服務業出口在韓國的競爭力。

¹⁵ Eurostat Press Office, "A surplus of 1.0 bn euro in EU28 trade in goods with South Korea in the first half of 2013", *Eurostat News Release*, Nov. 6, 2013, <<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/5167478/6-06112013-BP-EN.PDF/da47cc27-c83d-4d2b-b835-d347486db92e?version=1.0>>, p1. (last visited: 2015/05/03)

¹⁶ 同註 6，頁 4。

表 2.4 歐盟對韓國的服務業貿易

單位：十億歐元

年份	歐盟對韓國出口	歐盟自韓國出口	貿易收支
2010	8.5	4.6	3.9
2011	9	4.5	4.5
2012	9.7	4.7	4.9

資料來源：歐盟執委會 (2015)

外商直接投資 (FDI)

從表 2-5 的數據顯示，就 FDI 存量(stock of FDI)而言，韓國對歐盟的投資雖然在 FTA 生效的 2011 年出現了負成長，但接下來在 2012 年，韓國的投資額從 124 億歐元增加至 185 億歐元，成長 49.2%，並 2013 年增加至 189 億歐元，反映了韓國在歐盟所累積的資產正在快速的成長中。韓國對歐盟的 FDI 來自韓國的大型跨國企業，如三星、現代、LG 等，這些大型跨國企業在捷克、斯洛伐克、波蘭、匈牙利等中東歐歐盟會員國進行投資，特別是在汽車產業與電子產品相關產業。¹⁷ 相較之下，儘管歐盟對韓國的投資在 2011 年從 375 億歐元增加至 395 億歐元，歐盟此種投資在 2012 年並未出現增長，僅維持在同樣的 395 億歐元，並在 2013 年開始出現負成長，不但投資額降低至 326 億歐元，歐盟的淨存量也減少至 136 億歐元，比起 2012 年衰退將近 35.2%，這顯示歐盟在韓國所擁有的資產開始快速流失，FDI 存量甚至比不上 2010 年時的程度。

¹⁷ Choong-yong Ahn, "Enhancing Korea-EU FDI Partnership", *The Korea Times*, Oct. 7, 2012, <http://www.koreatimes.co.kr/www/news/biz/2014/12/373_121698.html>, (last visited: 2015/05/05).

表 2-5 歐盟與韓國之間的 FDI 流動

單位：十億歐元

指標	2010	2011	2012	2013
內向 FDI 存量	13.1	12.4	18.5	18.9
外向 FDI 存量	37.5	39.5	39.5	32.6
淨存量	24.3	27.1	21.0	13.6
FDI 流量(輸入)	4.0	1.7	4.3	
FDI 流量(輸出)	2.4	2.5	0.0	
淨流量	-1.6	0.8	-4.3	

資料來源：歐盟執委會 (2015)

若是檢視歐盟與韓國之間的 FDI 流量(flow of FDI)，可以發現同樣的趨勢，從韓國流入歐盟的 FDI 在 2012 年成長 153%，自 17 億歐元增加至 43 億歐元，而從歐盟流入韓國的 FDI 在 2012 年從 25 億歐元銳減至不足 1 億歐元，呈現一種不對等的 FDI 流動。就 FDI 整體變動的狀況而言，歐盟對韓國的投資有日益減少的趨勢，儘管如此，歐盟仍因過去的投資在韓國擁有相當的資產，而韓國不論是在投資的資產上或是投資的資金流動上都有著明顯的成長，可以說韓國－歐盟 FTA 生效後為歐盟帶來更多來自韓國的 FDI，同時也提升了韓國在歐盟所擁有的資產。

韓國與歐盟重要成員國之間的貿易狀況

從表 2-3 可得知，與韓國進出口貿易較為密切的歐盟會員國為德國、法國、英國、荷蘭，本小節將檢視這些國家在韓國－歐盟 FTA 生效後與韓國的貿易狀況，以求了解韓國－歐盟 FTA 對於歐盟重要成員國所帶來的經濟效益，並探討這些國家的哪些產業受到 FTA 的影響。

英國

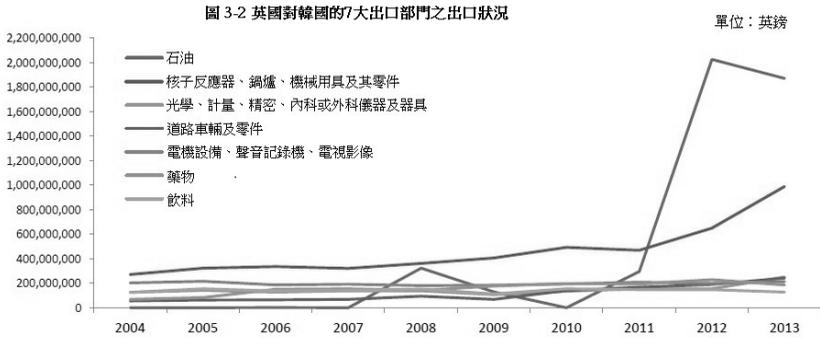
從圖 3-1 中可看出，英國對韓國的出口在 2011 年韓國－歐盟 FTA 生效後保持穩定的成長，其中英國在石油出口方面增長特別顯著，英國在 2012 年對韓國的石油出口佔英國該年總出口額的 44%，不論是在出口量上或是其佔出口之比例都超越過去幾年，而在 2013 年的石油出口仍維持在總出口的 39%，出口量上亦未有明顯的減少。在 2013 年，英國對韓國的總出口來到 48 億英鎊，比起 2011 年的 25 億將近成長了一倍，而石油出口是造成此種變化的重要因素。¹⁸



圖 3-2 呈現了英國對韓國出口的 7 個主要部門，除了石油之外，英國另一個重要的出口部門為核子反應器、鍋爐、機械用具及其零件，此部門的出口額長期以來位居其他部門之上，雖然在 2011 年被石油出口所超越，但該出口

¹⁸ British Embassy Seoul, "UK-Korea Goods Trade Analysis For 2013", Apr.16, 2014, <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/303728/UK-KOREA_GOODS_TRADE_ANALYSIS_FOR_2013_-_Final_For_External_Use__1_.pdf> (last visited: 2015/06/12), pp.1-2.

部門在 2011 年之後也開始出現顯著的成長，在 2013 年出口額接近 10 億英鎊，比起 2012 年成長了 52%，出口額遠超越石油以外的其他部門。¹⁹



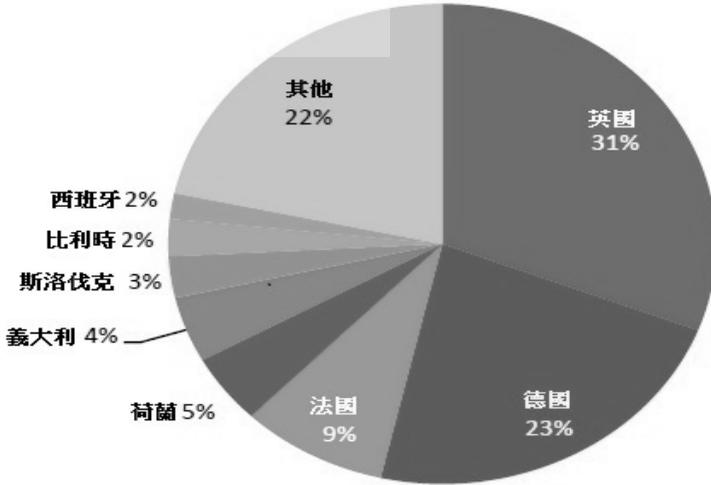
資料來源：英國稅務暨海關總署 (HMRC) (2013)

就服務業出口來看，從圖 3-3 可得知，英國的出口額佔歐盟總出口的 1/3，是歐盟最大的服務業出口國，領先德國與法國。而根據圖 3-4 的數據顯示，英國的服務業出口有持續增長的傾向，雖然 2011 年後的成長並非特別明顯，但出口仍維持在正成長，總出口額也為超越過去的紀錄。在英國眾多的服務業部門中，由圖 3-5 可看出，英國對韓國出口最多的是被歸類在其他商業服務的專業服務，包括了法律、顧問、廣告、市場調查、研發等技術性的服務，這些服務達到英國出口的 28%，而運輸服務與金融服務也各自佔了 26% 與 20%，位居英國服務業出口的第二名與第三名。²⁰

¹⁹ 同前註，頁 3。

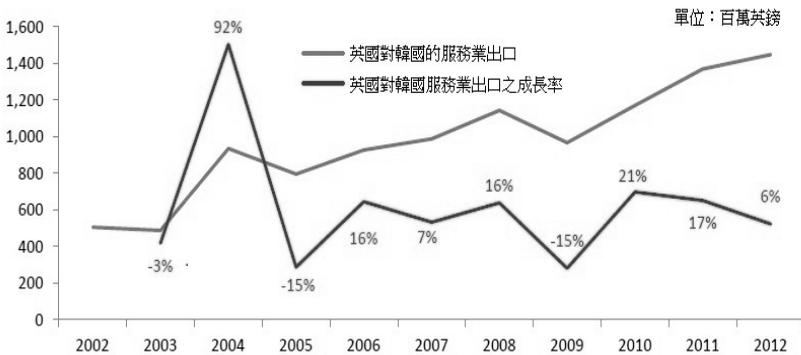
²⁰ British Embassy Seoul, "UK-Korea Trade: Maximising the Relationship", Oct. 3, 2013, <https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/246035/UK_Goods_and_Services_Exports_to_Korea_2012.pdf> (last visited: 2015/06/12), pp.6-8.

圖 3-3 歐洲國家對韓國的服務業出口



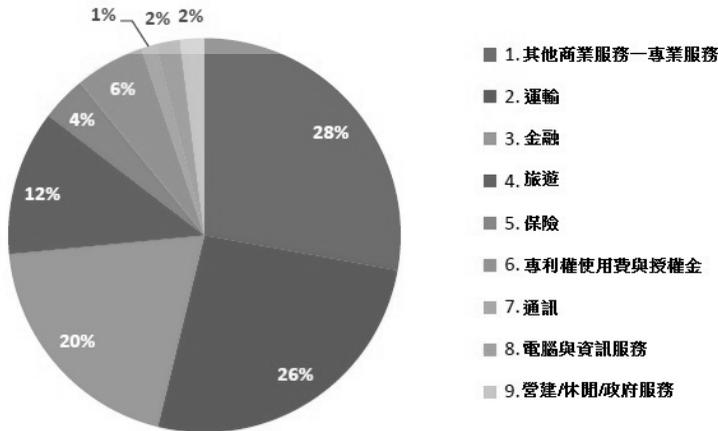
資料來源：Bank of Korea (2013)

圖 3-4 英國對韓國的服務業貿易出口狀況



資料來源：Office for National Statistics (ONS) (2013)

圖 3-5 英國對韓國服務業出口的10大部門及其佔出口之比例 (2008-2012)



資料來源：Office for National Statistics (ONS) (2013)

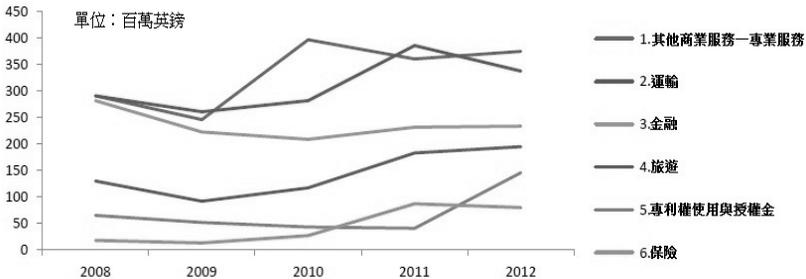
另外值得一提的是，從圖 3-6 可得知，在英國的服務業出口中，英國在專利權使用費與授權金方面有顯著的增長，這反映了英國與韓國在智慧財產權以及技術移轉上進行著更密切的合作關係。就 2014 而言，英國是韓國第三大的專利權使用費與授權金給付對象，僅次於美國和瑞典。²¹ 而韓國在專利權使用費與授權金的支出主要針對電子產業，將近 3/4 的支出都集中在該部門，而電子產業的企業如三星在專利權與授權金投入相當多的資金，其中的合作對象便包括英國的企業，如 ARM 公司²²。儘管英國在專利權

²¹ Jack Ellis, "When it comes to cutting Korea's IP deficit, the country's biggest high-tech players have the most work to do", *Intellectual Asset Management*, May. 12, 2015, <<http://www.iam-media.com/blog/detail.aspx?g=150aae66-a7a2-4683-9629-a59cd9da425d>> (last visited: 2015/06/12).

²² 同前註。

使用費與授權金的出口只佔服務業總出口的 6%，但隨著 2011 年韓歐 FTA 的生效，可在圖 3-6 中發現，該部門的成長率超越其他服務業的出口部門。

圖 3-6 英國對韓國服務業出口的主要部門(2008-2012)



資料來源：Office for National Statistics (2013)

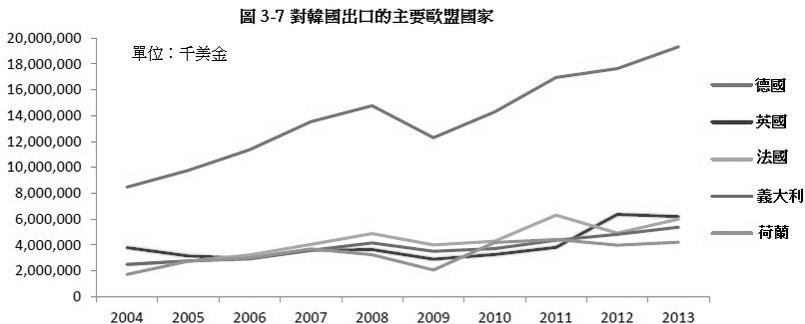
就英國對韓國的進出口總額來看，從表 3-1 可得知，英國在 2011 年韓歐 FTA 生效之後，開始擺脫過去的貿易逆差，在 FTA 生效後的三年皆取得貿易順差，對韓國的出口也有增加的傾向。此外，就貿易總量來看，在韓歐 FTA 生效後，英國與韓國之間的總貿易量也比 FTA 生效前要來的多，至少成長了 24%，顯示韓國—歐盟 FTA 的生效有效的刺激了英國與韓國之間的貿易，而英國也受益於此韓歐 FTA 所帶來的經濟效益。

單位：百萬美元					
	2010	2011	2012	2013	2014
進口	5,555	4,969	4,896	4,727	5,782
出口	3,265	3,818	6,366	6,193	7,446
貿易收支	-2,289	-1,151	1,469	1,466	1,663
貿易總量	8,820	8,787	11,262	10,920	13,228

資料來源：Korea Customs Service (2015)

德國

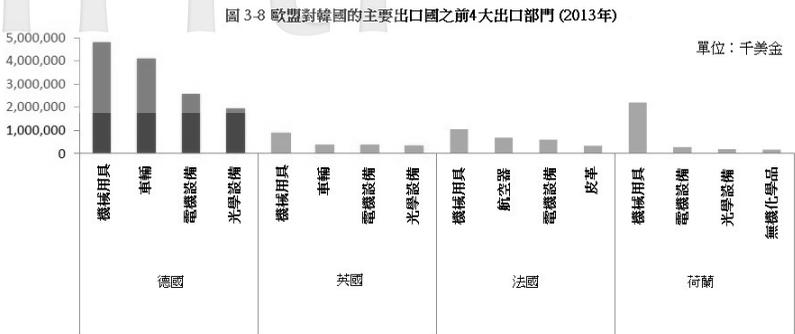
從圖 3-7 可得知，在歐盟國家中，對韓國出口位居第一的是德國，其出口大約佔了歐盟對韓國出口的 40%，出口量遠超出其他歐盟國家。²³德國在 2011 年韓歐 FTA 生效之前對韓國的出口就已經領先其他歐盟國家，而在韓歐 FTA 生效後，德國不但維持此種領先的地位，在出口額上也有持續正成長的傾向。根據圖 3-8 所顯示，德國對韓國的主要出口部門為機械用具、車輛、電機設備以及光學設備，機械用具與電機設備是德國與歐盟其他主要出口國競爭程度較高的出口部門，而德國在這兩個部門的出口超越了其他歐盟出口國，儘管德國的主要出口部門與英國高度重疊，德國在出口額上也勝過英國。²⁴



資料來源：Korea Customs Service (2014)

²³ Yoav Cerralbo, "Germany benefits from Korea-EU FTA", *The Korea Herald*, Jan. 9, 2012, <<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20120109000994>> (last visited: 2015/06/13).

²⁴ 同註 142，頁 6-7。



資料來源：Korea Customs Service (2014)

此外，德國汽車部門的出口在 2011 年韓歐 FTA 生效後快速提升，特別是針對高檔汽車的出口，韓國的進口車市場有將近 70% 是屬於高檔汽車，而德國對韓國的汽車出口也有 86% 亦屬於高檔汽車。²⁵ 如表 3-2 所呈現，德國品牌的汽車在 2011 年後出口數量快速成長，不但在出口的数量上有所提升，出口的成長率亦頗為可觀，2012 年與 2013 年的成長率皆達到 24% 以上，2014 年的成長率更來到 29%。此外，德國汽車在韓國進口車市場的市佔率在 FTA 生效後的這三年也有增長的趨勢，在 2011 年，德國汽車在韓國進口車市佔率為 63.7%，而在 2014 年，德國汽車的市佔率成長至 69.4%，擴大了與日本汽車(12%)和美國汽車(7%)之間的差距。

²⁵ Verband der Automobilindustrie, "German car brands expand in South Korea much faster than the market", *Verband der Automobilindustrie Press Release*, Apr. 2, 2015, <<https://www.vda.de/en/press/press-releases/20150402-German-car-brands-expand-in-South-Korea-much-faster-than-the-market.html>> (last visited: 2015/06/14).

表 3-2 德國汽車部門對韓國的出口狀況 (2009-2014)

表 3-2 德國汽車部門對韓國的出口狀況 (2009-2014)						
	單位：輛					
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
奧迪	6,664	7,920	10,345	15,126	20,044	27,647
BMW	9,652	16,798	23,293	28,152	33,066	40,174
邁巴赫	4	9	8	0	0	0
賓士	8,915	16,115	19,534	20,389	24,780	35,213
保時捷	402	705	1,301	1,516	2,041	2,568
福斯	6,511	10,154	12,436	18,395	25,649	30,719
德國汽車總出口	32,148	51,701	66,917	83,578	105,580	136,321
韓國總進口	60,993	90,562	105,037	130,858	156,497	196,359

資料來源：KAIDA (2015)

就整體面來看，德國對韓國的進口額在 2011 年韓歐 FTA 生效後並未出現成長，反而有衰退的趨勢，德國的進口額在 2012 年減少了約 21%，在接下來的兩年也都沒有回到 2011 年的程度。相反的，德國對韓國的出口在 2011 年之後成長迅速，不但每年的出口額都維持著 4% 到 10% 的正成長，德國的貿易順差也隨著出口的增加逐漸擴大，從 2011 年的 74 億美元到 2014 年的 137 億美元，在 FTA 生效後的三年的期間成長了 85%。從這樣的發展可得知，就韓國與德國之間的貿易而言，韓歐 FTA 有效的促進了德國對韓國的出口，但相對的並沒有為韓國的出口帶來對等的經濟效益，就進出口貿易而言德國獲利較多。

表 3-3 德國對韓國的進出口貿易總額

表 3-3 德國對韓國的進出口貿易總額					
單位：百萬美元					
	2010	2011	2012	2013	2014
進口	10,702	9,500	7,509	7,907	7,570
出口	14,304	16,962	17,645	19,335	21,298
貿易收支	3,602	7,461	10,135	11,428	13,727
貿易總量	25,006	26,462	25,154	27,242	28,868

資料來源：Korea Customs Service (2015)

法國

在法國對韓國的出口貿易中，飛行器已成為了法國最重要的出口部門，佔法國 2014 年出口的 29%，並且出口額的增長迅速，該部門在的出口額從 2012 年的 4.8 億歐元來到 2014 年的 14.5 億歐元，²⁶在 3 年期間成長近 200%，不論是在出口額或是成長率都位居第一。機械設備與化學產品、香水及化妝品是法國第二大與第三大的出口部門，法國機械設備的出口額在 FTA 生效後的三年期間從 5.85 億歐元持續增長 6.75 億歐元，在 2013 年及 2014 年的成長率分別為 4.5% 及 10.2%，雖然成長並不是非常的明顯，但該部門持續維持在法國對韓國出口的 14%。²⁷化學產品、香水及化妝品原本是法國第二大的出口部門，但該部門的出口在 2014 年出現負成長，從 6.77 億歐元衰退至 6.15 億歐元，²⁸也因此從法國對韓國的第二大出口部門變成第三大出口部門。從法國主要出口部門的變化可以看出，法國對韓國出口的增加主要來自飛行器部門，在法國其餘的出口部門並未出現同等幅度的成長。

就法國對韓國的進口而言，韓國對法國出口的第一大部門為電子及通訊產品，該部門佔韓國出口的 3 成以上，其出口額在 2013 年從 11.98 億歐元成長至 12.58 億歐元，但在 2014 年下降了 25.7%，下滑至 9.35 億歐元，其衰退

²⁶ Ambassade de France en Corée, "Le commerce bilatéral France-Corée en 2014", Mar. 4, 2015, <<http://www.tresor.economie.gouv.fr/File/412144>> (last visited: 2015/06/16), p1-4.

²⁷ 同前註，頁 1-4。

²⁸ 同前註，頁 1-4。

的幅度比過去成長的幅度還要大。²⁹韓國對法國出口的第二大部門為汽車部門，法國在洽談 FTA 時便擔心韓國汽車的進口將衝擊到國內汽車產業，因此在 FTA 生效後，法國在 2012 年 8 月 3 號曾向歐盟執委會提出監控韓國汽車進口狀況的要求，並制訂防護條款，³⁰儘管法國的此種要求並未被歐盟執委會批准，³¹從法國的此種行為可以看出法國對於韓國汽車進口的顧慮。就韓國汽車的實際出口狀況來看，韓國汽車部門在 2012 年的出口額為 5.95 億歐元，但在 2013 年衰退了 9.8%，來到 5.42 億歐元，而 2014 年的出口額更下降了 18%，僅有 4.45 億歐元，就法國的國內市場而言，韓國汽車並未造成預期般的衝擊。³²

就整體的貿易面來看，從表 3-4 可得知，法國對韓國的貿易總量在 2011 年大幅增加，從 72 億美元成長至 120 億美元，儘管這樣的成長未能維持，在韓歐 FTA 生效後的三年期間，兩國的進出口總量都超過韓歐 FTA 生效前的程度。就兩國之間的貿易收支來看，在韓歐 FTA 生效後第一年，儘管貿易總量有所提升，但這樣的成長並未反映在貿易收支上，反而是在 FTA 生效後的三年期間，法國的貿易順差開始逐漸增加，特別是在 2014 年。而造成法國貿易順

²⁹ 同前註，頁 2-4。

³⁰ European Commission, "France requests surveillance for Korean car imports", Aug. 3, 2012, <http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=825> (last visited: 2015/06/16).

³¹ Philip Blenkinsop, "EU refuses French bid to monitor Korea car imports", *Reuters*, Oct. 22, 2012, <http://www.reuters.com/article/2012/10/22/eu-korea-france-idUSL5E8LMK0Z20121022> (last visited: 2015/06/17).

³² 同註 22，頁 2-4。

差增長的原因，主要來自於法國對韓國進口的衰退，比起韓歐 FTA 生效前的進出口狀況，法國對韓國的進口在 2012 至 2014 年期間不如以往，在 2012 年與 2014 年特別的明顯，因此即使法國對韓國的出口成長並非特別明顯，韓國對法國出口的衰退使得法國能夠擴大其貿易順差。從法國與韓國之間的此種進出口狀況來看，法國在 FTA 生效後的三年期間，出口狀況比韓國要來的穩定，韓國在主要出口部門所創造的經濟效益也較為有限，可以得知法國在此種雙邊貿易關係中較佔有優勢。

	2010	2011	2012	2013	2014
進口	3,004	5,707	2,598	3,487	2,639
出口	4,283	6,314	4,924	6,012	6,823
貿易收支	1,279	607	2,325	2,524	4,184
貿易總量	7,287	12,021	7,522	9,499	9,462

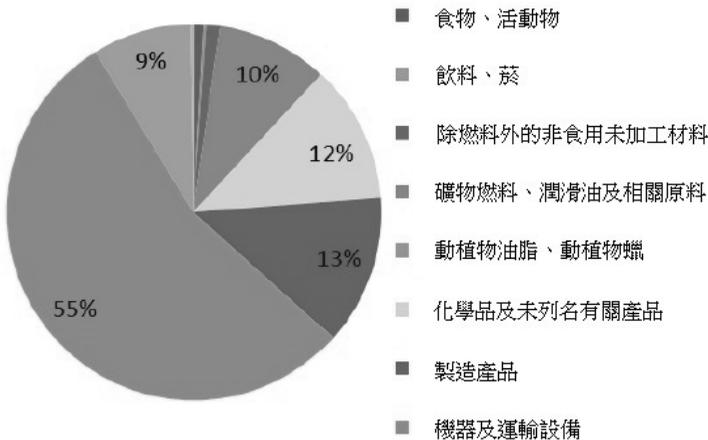
資料來源：Korea Customs Service (2015)

荷蘭

從圖 3-9 可以得知，荷蘭對韓國的出口集中在機械及運輸設備，特別是針對工業用的機械設備，該部門的出口佔荷蘭總出口的一半以上，荷蘭的第二大及第三大出口部門僅佔總出口的 12% 及 13%，遠不如機械部門的出口。就荷蘭與韓國的整體貿易來看，根據表 3-5 的數據所顯示，荷蘭對韓國的進口在 FTA 生效後的三年並未出現太多的成長，其進口額維持在 2010 年韓歐 FTA 生效之前的程度，而荷蘭對韓國的出口增長幅度也有限，甚至在 2012 年出現出口負成長的狀況。此外，荷蘭在這三年期間維持在貿易逆差，而此種貿易逆差也沒有縮小的趨勢，對荷蘭的進出口

貿易來說並未帶來特別大的經濟效益。但荷蘭在 FDI 上與韓國關係密切，2012 年荷蘭對韓國的 FDI 為 6 億美元，是歐盟國家中對韓國投資最多的國家，而韓國對荷蘭投資了 28 億美元，使得荷蘭成爲了韓國 FDI 投資對多的歐盟國家。這樣的關係顯示，除了進出口貿易之外，荷蘭與韓國之間的 FDI 流動狀況可能對兩國的經貿往來更爲重要。

圖 3-9 荷蘭對韓國的主要出口部門 (2013)



資料來源：聯合國貿易暨發展會議 (UNCTAD) (2014)

表 3-5 荷蘭對韓國的進出口貿易總額					
單位：百萬美元					
	2010	2011	2012	2013	2014
進口	5,306	4,626	5,058	5,512	5,296
出口	4,189	4,425	3,994	4,213	4,605
貿易平衡	-1,116	-201	-1,064	-1,298	-690
貿易總量	9,495	9,051	9,052	9,725	9,901

資料來源：Korea Customs Service (2015)

結論

就韓國－歐盟 FTA 所實際帶來的經濟效益來看，韓國在貨物貿易方面所取得的整體經濟利益並不如預期，這樣的發展乃是因為受到歐洲債務危機及經濟衰退的影響，加上 FTA 範疇外的出口部門之變動對整體貿易收支亦產生影響之故。儘管韓國成為了對歐盟出口最多小客車的國家，韓國其他部門的出口成長仍不穩定，而且韓國在韓歐 FTA 生效後，韓國對歐盟的貿易收支也出現自 1997 年以來的第一次貿易逆差。在 2011 年韓歐 FTA 生效前，韓國仍保有 83 億美元的貿易順差，但韓歐 FTA 生效後的第一年，韓國面臨 10 億美元的貿易逆差，此種貿易逆差在 2013 年成長至 73 億美元，在 2014 年更達到 107 億美元，可見韓國的貿易逆差在韓歐 FTA 生效後有逐年擴大的趨勢，有待觀察的是這是短期的現象抑或是長期的趨勢。除此之外，韓歐 FTA 雖亦未如韓方預期的帶來更多來自歐盟國家的投資，然而來自美國、日本等國家的 FDI 卻有增加的趨勢，顯示韓國-歐盟 FTA 的自由化措施仍有改善韓國投資環境的作用，吸引了來自其他國家的投資。

對歐盟來說，歐盟在韓歐 FTA 生效後的第一年與第二年開始出現貿易順差，符合歐盟在簽訂韓歐 FTA 之前所做的評估，在機械與電器產品、汽車、化學業等出口部門都有顯著的成長，而這樣的貿易順差主要集中在德國、法國與英國這些與韓國之間貿易量較大的歐盟成員國，其他的歐盟會員國在出口成長上則較為有限。至於歐盟在談判時所重視的服務業貿易，在 FTA 生效後的第一年與第二年維持著穩定的成長，比起韓國對歐盟的服務業出口來說來成

長更為迅速。在檢視 FDI 時，歐盟國家受到經濟衰退的影響，對韓國的整體 FDI 有下降的趨勢，而韓國對歐盟的 FDI 反而逐漸增加，韓國跨國企業希望透過這樣的投資減少在運輸上所需付出的時間與金錢成本。

韓國在主要的出口部門，特別是受益於 FTA 的產業，如車輛及汽車零件、電子產品、與機械設備，其出口成長超越了未受 FTA 規範的部門，如船舶業，但這些主要出口部門在 FTA 生效後的出口額仍不及於 2011 年時的出口額。而韓國在洽談 FTA 時所關注的汽車部門，成功的在歐盟的小客車市場成為出口量最大的國家，並且達到 20% 的市場佔有率，超越了過去位居第一的日本。除此之外，韓國汽車企業開始在歐洲打造完整的供應鏈，這些企業在中東歐國家設廠生產韓國汽車，同時在西歐國家建立設計中心，可以降低韓國汽車部門在運輸、服務上所需花費的金錢與時間成本，並且更有效的在歐盟推廣韓國的品牌。這樣的策略也反映在韓國對歐盟的 FDI 上，韓國對歐盟的 FDI 在 FTA 生效後有上升的傾向，這些 FDI 主要來自韓國汽車產業與電子產業的大型跨國企業，目標主要是針對中-東歐國家。儘管 FTA 的生效並未如預期的為韓國吸引更多來自歐盟的投資，韓國－歐盟 FTA 為韓國創造了更有利的投資環境，吸引了更多來自其他國家的投資，像是日本與美國，而外國對韓國的 FDI 總額在 FTA 生效後也有顯著的成長。

對歐盟來說，FTA 生效之後，歐盟在完全自由化以及部分自由化的出口部門在出口額上都有所提升，使得歐盟可以在與韓國的貿易中取得 1997 年以來首次的貿易順差。在歐盟所重視的機械與電器產品、運輸工具、化學產品部

門，這些部門的出口在 FTA 生效後的三年期間都維持穩定的正成長，而歐盟對韓國的汽車出口也隨著 FTA 的生效快速增長，在韓國進口車市場取得將近 8 成的市佔率，這樣的變化乃受利於 FTA 所消除的關稅與非關稅貿易障礙。對於歐盟的服務業貿易而言，其出口在 FTA 生效後的前三年都持續著顯著的增長，而韓國在對歐盟的服務業出口成長相對的較為有限，使得歐盟在服務業貿易中的貿易順差可以逐漸擴大，這也符合了歐盟在洽談 FTA 時所抱持著的期望。

但就 FDI 而言，歐盟對韓國的投資在 FTA 生效後大幅減弱，一方面歐盟在韓國投資的資產有減少的傾向，另一方面歐盟在對外輸出的 FDI 流量上也在 2012 年下滑至 1 億歐元以下，隨著韓國對歐盟的投資不斷的提升，此種投資上的變化將改變韓國與歐盟過去的投资關係。

在檢視韓國與歐盟成員國各自的貿易關係時，可以發現韓國的主要貿易夥伴，如德國、英國、法國，在對韓國的出口上出現明顯的增長，而相對的韓國對這些國家的出口並未如預般的成長，使得這些歐盟貿易大國對韓國的貿易順差在 FTA 生效後的三年期間持續擴大，其中歐洲債務危機所帶來的經濟衰退使歐盟對外國進口商品的需求下降是主因，對於韓國出口造成相當大的衝擊。

就韓歐 FTA 生效後的三年期間來看，該 FTA 為韓國所創造的經濟效益較為有限，韓國未能逆轉過去與歐盟主要貿易夥伴之間的貿易逆差，反而有拉大此種貿易逆差的傾向，因此就宏觀的層次來說，韓歐 FTA 實施迄今對歐盟較為有利。相對的，就微觀的層次來看，韓歐 FTA 確實為韓

airiti

國所重視的特定出口部門創造了良好的出口條件，韓國的重點出口部門，如汽車部門，受益於韓歐 FTA 所帶來的經濟效益，有效的提高了該部門出口在歐盟的市場佔有率，而在韓國出口部門中位居第三的機械部門也在這段期間維持著穩定的成長。而韓國－歐盟 FTA 所創造的經濟效益仍有待後續的觀察，本文主要檢視的是 2011 年韓歐 FTA 生效後到 2014 年之間韓國與歐盟的貿易狀況，韓歐 FTA 未來將持續影響雙方的貿易往來，有必要對其雙邊貿易狀況進行更長期的觀察，方能對韓國－歐盟 FTA 做出更為全面的分析。

References

- Ambassade de France en Corée, 2015, “Le commerce bilatéral France-Corée en 2014”.
- Ambassade de France en Corée, 2014, “Le commerce bilatéral France-Corée en 2013”.
- Blenkinsop, Philip, Oct. 22, 2012, “EU refuses French bid to monitor Korea car imports”, *Reuters*, (<http://www.reuters.com/article/2012/10/22/eu-korea-france-idUSL5E8LMK0Z20121022>).
- British Embassy Seoul, 2014, “UK-Korea Goods Trade Analysis For 2013”.
- British Embassy Seoul, 2013, “UK-Korea Trade: Maximising the Relationship”.
- Cerralbo, Yoav, Jan. 9, 2012, “Germany benefits from Korea-EU FTA”, *The Korea Herald*, (<http://www.koreaherald.com/view.php?ud=20120109000994>).
- Ellis, Jack, May. 12, 2015, “When it comes to cutting Korea’s IP deficit, the country’s biggest high-tech players have the most work to do”, *Intellectual Asset Management*, (<http://www.iam-media.com/blog/detail.aspx?g=150aae66-a7a2-4683-9629-a59cd9da425d>).

European Automobile Manufacturers Association, 2014, “The Automobile Industry Pocket Guide 2014-2015”.

European Commission, 2015, “Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement”, Report From the Commission to the European Parliament and the Council”.

European Commission, 2014, “Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement”, Report From the Commission to the European Parliament and the Council”.

European Commission, 2013, “Annual Report on the Implementation of the EU-Korea Free Trade Agreement”, Report From the Commission to the European Parliament and the Council”.

European Commission, Jul. 1, 2013, “EU-Korea FTA sees strong rise in EU exports”, European Commission Press Release, (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-626_en.htm).

European Commission, Aug. 3, 2012, “France requests surveillance for Korean car imports”, (<http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=825>).

Eurostat Press Office, Nov. 6, 2013, “A surplus of 1.0 bn euro in EU28 trade in goods with South Korea in the first half of 2013”, *Eurostat News Release*, (<<http://ec.europa.eu/eurostat/documents/2995521/516>

7478/6-06112013-BP-EN.PDF/da47cc27-c83d-4d2b-b835-d347486db92e?version=1.0>

Verband der Automobilindustrie, Apr. 2, 2015, “German car brands expand in South Korea much faster than the market”, (<<https://www.vda.de/en/press/press-releases/20150402-German-car-brands-expand-in-South-Korea-much-faster-than-the-market.html>>).