



저작자표시 2.0 대한민국

이용자는 아래의 조건을 따르는 경우에 한하여 자유롭게

- 이 저작물을 복제, 배포, 전송, 전시, 공연 및 방송할 수 있습니다.
- 이차적 저작물을 작성할 수 있습니다.
- 이 저작물을 영리 목적으로 이용할 수 있습니다.

다음과 같은 조건을 따라야 합니다:



저작자표시. 귀하는 원저작자를 표시하여야 합니다.

- 귀하는, 이 저작물의 재이용이나 배포의 경우, 이 저작물에 적용된 이용허락조건을 명확하게 나타내어야 합니다.
- 저작권자로부터 별도의 허가를 받으면 이러한 조건들은 적용되지 않습니다.

저작권법에 따른 이용자의 권리는 위의 내용에 의하여 영향을 받지 않습니다.

이것은 [이용허락규약\(Legal Code\)](#)을 이해하기 쉽게 요약한 것입니다.

[Disclaimer](#) 

경영학석사 학위논문

한-캐나다 FTA의
원산지 교차누적 효과
: 대미 자동차 부품 수입을 중심으로



2017년 8월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

김 규 립

경영학석사 학위논문

한-캐나다 FTA의
원산지 교차누적 효과
: 대미 자동차 부품 수입을 중심으로

지도교수 나 희 량

이 논문을 경영학석사 학위논문으로 제출함

2017년 8월

부경대학교 대학원

국제통상물류학과

김 규 립

김규림의 경영학석사 학위논문을 인준함.

2017년 8월



주 심 경제학박사 김 은 채 (인)

위 원 경제학박사 김 기 수 (인)

위 원 경제학박사 나 희 량 (인)

목 차

표 목차	iii
그림목차	iv
Abstract	v

제 I 장 서론

제1절 연구의 배경과 연구목적	1
제2절 연구의 내용 및 방법	4

제 II 장 문헌연구 및 누적기준 개관

제1절 기존문헌 연구	5
제2절 FTA 원산지결정기준	8
2.2.1 원산지결정기준	8
2.2.2 누적기준	9
제3절 캐나다 FTA 교차누적	12
2.3.1 한-캐나다 FTA 교차누적	13

제 III 장 우리나라 자동차 및 자동차 부품 수출입 현황

제1절 자동차 수출 현황	18
제2절 자동차부품 對미 수입 현황	20

제Ⅳ장 연구모형 및 실증분석	
제1절 연구모형	23
4.1.1 변수 및 품목 설명	24
4.1.2 가설 설정	28
제2절 실증분석	31
4.2.1 결과	31
제Ⅴ장 결 론	40



표 목 차

<표1> 캐나다 FTA의 교차누적 대상품목	13
<표2> 제8703호 수출동향	20
<표3> 변수의 기초통계량	27
<표4> 가설 부합 품목 요약	31
<표5> 실증분석 결과	34

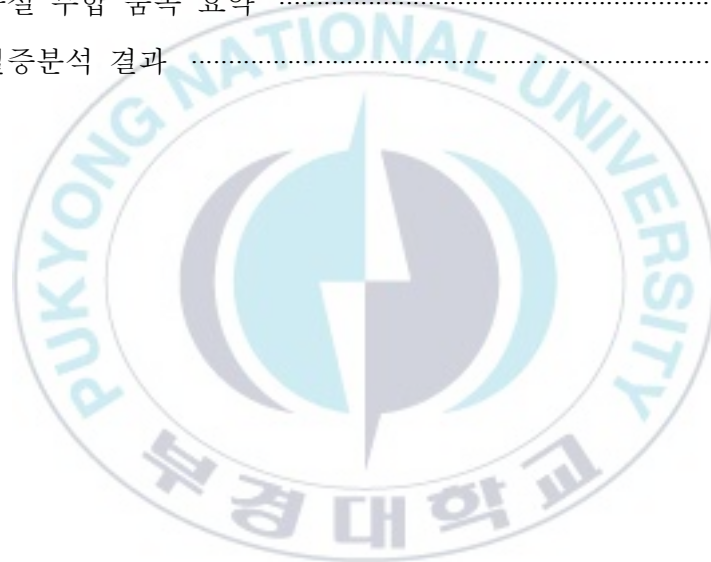


그림 목 차

<그림1> 한-캐나다 FTA 교차누적 도면	16
<그림2> 84류 하위 4가지 품목 對米 수입액	21
<그림3> 85류 하위 4가지 품목 對米 수입액	22
<그림4> 87류 하위 4가지 품목 對米 수입액	22
<그림5> 제8708호 對米 수입액	23



The Effect of Cross-Cumulation of Origin of Korea-Canada FTA on Import of Auto Parts

Kyurim Kim

*Department of International Commerce & Logistics
The Graduate School, Pukyong National University*

Abstract

In 2017, Korea has 15 FTAs in force. However, it is difficult to enjoy the benefits of each other, due to strict Rules of Origin. It is becoming increasingly difficult for some countries to meet the Rules of Origin due to changes in the industrial structure involved in production. Rules of Origin are criteria that the exporters of the FTA agreement country must meet in order to receive tariffs and non-tariff benefits. The cumulative standard is one of the criteria for relaxing the criteria for determining origin and is a provision that allows non-origin materials as origins when satisfying certain conditions. Cumulative standards are generally categorized as bilateral, diagonal, full cumulation. In Korea-Canada FTA, new cumulative standards were applied. For expansion and convenience of Rules of Origin, the cumulative crossover used in Canada gives the origin qualification of the third country's raw materials and intermediate goods on the cumulative basis during the agreed agreement. However, it is the greatest feature that it does not require a unified standard of Rules of Origin.

Korea is applying cross accumulation in automobile items. it benefits U.S. origins intermediate goods ,HS code chapter of 84, 85, 87 ,and 94 which

obtained into HS code heading from 8701 into 8706. In this paper, the effectiveness of crossover cumulative was investigated through the change of the import value of 84, 85, 87, 94 which are target items for cross cumulation. For the analysis target, only items designated for automobile parts from each flow were selected and analyzed. Significant changes appeared in 14 of the 35 items analyzed. It was found that the import amount increased significantly as of January 2015 or the rate of change rose more than before.

Canada is one of the major car exporting countries in Korea, one of the markets where further growth is expected from 2017, when tariffs were abolished. With the introduction of cross accumulation, it is expected that Korea's automobile export companies will bring convenience of using FTAs. The utility enjoyed by exporting companies of automobiles in Japan by application of cross accumulation means that the limits of research include only limited items analyzed, the time series are short, the increase in increased US auto parts Is not able to know how it was put into Canadian export car finished goods.

제 I 장 서 론

제1절 연구의 배경과 연구목적

우리나라는 2004년 한·칠레 FTA 발효를 선두로 싱가포르, EFTA, ASEAN, 인도, EU, 페루, 미국, 터키, 호주, 캐나다, 중국, 뉴질랜드, 베트남, 콜롬비아까지 지난 14년간 51개국과 15개의 FTA 협정을 맺어오면서 FTA 허브 국가로 발돋움해가고 있다. 이 외에도 중미(6개국)과의 FTA가 타결 되었으며 한중일 FTA, RCEP, 에콰도르 그리고 이스라엘과의 FTA가 협상 중에 있다. 하지만 과거 원재료를 수입한 뒤 가공해서 수출했던 단순한 산업구조에서 양자주의 무역협정이 충분하였다면 이제는 여러 국가들의 다양한 공정이 요구되는 산업구조로 발전되어 양자주의 무역으로는 부족하다. UNCTAD(2013)에 따르면 전 세계 무역액의 80%가 다국적기업의 글로벌 가치사슬¹⁾에 의해 이루어지고 있다(오지영 외 2014). 이에 새로운 산업구조를 아우를 수 있으며 현재 양자주의 무역의 한계를 극복할 수 있는 새로운 무역체제의 요구가 떠오르고 있다.

단순히 산업구조의 변화뿐만 아니라 동시다발적인 FTA로 인한 FTA활용의 어려움도 이런 요구에 편승하고 있다. 우리나라가 FTA를 체결한 이후부터 FTA 적용이나 활용의 어려움을 논하는 연구들은 계속 발표되어왔다. FTA 중요한 요소 중 하나는 원산지결정기준인데 그 기준이 복잡하고 엄격하여 그로 인해 생기는 피해와 그에 대한 해결방안을 제시하는 연구가 대

1) 세계화의 발달로 인해 가치사슬이 한 기업에 의해서만 창출되지 않고 다양한 지역과 기업에 분산된 채 연결되면서 부가가치가 창출되는 일련의 과정을 의미함.

표적이다. 원산지결정기준은 협정 국가들의 생산품이 관세 혹은 비관세 혜택을 부여받기 위하여 충족해야하는 기준을 말한다. 원산지규정의 효과를 분석하여 FTA의 엄격성을 지적한 연구(이용근 외 2011, 최창환 2010)와 실증적인 분석을 통하여 원산지규정의 어려움을 분석한 연구(조정란 2010, 박명섭 외 2014) 등이 있다.

이에 전 세계적으로, 일명 메가 FTA로 칭해지는, 다자간무역협정이 거론되고 있다. 기존의 무역협정은 주로 원료·중간재 공급, 생산, 소비를 담당하는 양자 간의 무역협정이거나, EU, ASEAN, MERCOSUR처럼 특정 지역 국가들 간의 경제적 이득 또는 지리적 통합을 위한 연합 위주의 무역협정이다. 그에 반해 메가 FTA는 산업구조나 지역에 국한되지 않고, 여러 국가들이 포함된 자유무역협정을 체결하여 하나의 경제블록을 이루는 것이다. 대표적인 메가 FTA로는 미국이 주도하는 환태평양 경제동반자 협정(이하 TPP), 그리고 중국이 주도하는 역내 포괄적 경제동반자협정 (이하 RCEP)이 있다. 메가 FTA는 기존의 FTA보다 높은 개방수준과 관세철폐를 지니고 있다. 이로 인해서 기대되는 효과도 크지만 민감산업의 피해 등 우려되는 부작용도 크다. 하지만 아직 메가FTA로 인한 효과나 피해를 선불리 예측할 수 없다. 이렇게 서로 다른 지역에, 이질적인 산업구조를 가진 국가들이 참여하는 대형 FTA가 체결된 적도 없거니와, 계속 급변하는 산업을 예단하기가 어렵기 때문이다.

메가 FTA의 큰 특징 중 하나는 누적원산지규정이다. 누적원산지규정은 특정 조건들을 충족했을 때, 비원산지재료도 원산지재료로 인정해주는 규정이다. 글로벌가치사슬이 확장된 산업구조의 변화를 반영하면서도 기존의 양자주의 무역협정에서 활용되는 원산지결정기준의 어려움을 조금 해소할 수 있는 해결책으로 기대된다. 자동차, 선박, 반도체 등 제조업의 수출비중이 높은 우리나라의 무역구조상 누적원산지규정의 도입으로 인한 긍정적

효과가 기대된다. 우리나라의 주요 수출 품목인 자동차, 선박, 반도체등은 다양한 부품들이 요구되는데 이 부품들이 누적기준으로 인해 손쉽게 원산지 인증을 받을 수 있다면 우리나라 수출에 편리함을 가져다 줄 수 있다. 누적기준을 통해 원산지규정의 엄격성 완화, 글로벌가치사슬의 확대 등 부가적인 효과를 기대할 수 있다(임목삼·임성철 2016).

누적기준이 메가 FTA에서 처음 도입된 것은 아니다. 유럽은 누적기준의 중요성을 이미 예전부터 간파하여서 다양한 형태의 누적기준을 활용해 왔다. 그 대표적인 예가 범유럽원산지규정(Pan-Euro Rules of Origin 이하 PECS)이다. 유럽은 여러 국가들이 밀집되어있는 지리적 특성과 국가 간 교류가 활발한 통상적 특성 때문에 다양한 무역협정들이 발달해 왔다. 하지만 다양하고 이질적인 무역협정 때문에 원산지인증이나 통관절차 등에 어려움이 많았다. 이에 EU 위원회에서 통일된 원산지규정의 필요성을 주장하였고 1997년 이에 범유럽원산지규정을 발표하였다(남풍우·안재진 2007). 지속적인 관리와 발전을 통해 현재는 유럽국가들 뿐 아니라 지중해, 터키 등을 아우르는 PEM Convention으로 발전되었다.

우리나라는 지금까지 당사국의 재료만 원산지로 인증해주는 양자누적만을 활용해 왔다. 하지만 한-캐나다 FTA를 통해서 처음으로 양자누적이 아닌 다른 형태의 누적을 도입하였다. 당사국에 수출되는 자동차(HS코드 제 8701호에서 제8706호까지)에 사용된 부품(HS코드 84류, 85류, 87류, 94류)이 미국산이라면 원산지로 인정하는 것이다. 자동차는 우리나라의 주요 수출품 중 하나로 그 다양한 부품이 필요한 그 특성상 누적기준의 기대효과가 큰 산업이라 할 수 있다. 캐나다는 우리나라 주요 자동차 수출국 중 하나로 이런 규정의 도입이 캐나다 수출에 긍정적인 영향을 끼칠 것이 기대된다.

하지만 아직 이 교차누적의 실효성에 대해 실증적으로 분석한 연구는 없

어 교차누적의 완화가 정말 교역증대에 어떤 영향을 끼쳤는지 알 수 없다. 따라서 본 연구는 한-캐나다 FTA의 발효 전후의 對미 자동차 부품 수입의 변화를 통해 이 효과에 대해 실증적으로 분석하고자한다. 교차누적이 효과가 있다면 교차누적이 실시된 날 이후로 수입에 변화가 나타날 것이며, 기대되는 변화로는 수입의 증가와 그 그 증가세가 유지되는 것이다.

또한 기존 연구들은 우리나라 산업 및 무역에서 누적기준 완화가 가지는 활용 및 기대효과를 문헌적으로 연구하였다면 이 연구는 실증적인 통해 누적기준의 효과를 알아볼 것이다. FTA 교차누적 대상품목의 수입의 변화가 나타났는지 실제 수출입동향을 통해 알아볼 것이다.

제2절 연구의 내용 및 방법

본 논문에서는 한-캐나다 FTA의 교차누적 사례를 들어, 교차누적의 당사국인 對미 수출의 변화를 알아볼 것이다. 이를 통해 누적기준의 완화가 각 당사국들의 수출과 수입에 어떤 유의미한 영향을 끼치는지 알아보려고 한다. 대상품목으로 한-캐나다 FTA 교차누적의 적용대상품목인 84, 85, 87, 94류로 이들의 對미수입량 변화를 살펴볼 것이다. 그 중에서도 캐나다 수출이 많은 제8703호 품목의 부품들을 중점적으로 살펴 볼 예정이다.

캐나다의 對미 자동차 부품 수출입 변화량을 살펴보려 하였으나 제8701호~제8706호의 캐나다의 對한 수출이 미미하여 한-캐나다 FTA 교차누적 조항이 캐나다의 미국 자동차 부품 수입에 큰 영향을 미치지 않았다고 보았다. 캐나다와 미국은 1999년부터 NAFTA협정을 맺어 이미 많은 양의 자동차 부품을 미국으로부터 수입하고 있다

본 연구는 크게 5개의 장으로 구성하였다. 제 I 장의 서론에서는 연구의

배경과 목적, 그리고 연구의 내용과 방법에 대해 소개하였으며, 논문의 구성에 대하여 서술하였다. 제Ⅱ장에서는 FTA 원산지결정기준 중 누적기준의 의미와 우리나라 FTA의 누적기준 사례에 대하여 살펴보았다. 제Ⅲ장에서는 우리나라의 對미, 對캐나다 자동차 및 자동차 부품 수출입 현황에 대해서 알아볼 것이다. 제Ⅳ장에서는 제Ⅲ장에서 확인한 수출입 현황으로 한-캐나다 FTA 전후의 對미 자동차 부품 수입금액의 변화를 실증적으로 분석할 것이다. 마지막으로 결론을 통해 한-캐나다 FTA의 교차누적이 對미수입량에 가져온 변화와 캐나다 수출에 미친 영향을 토론하고 이 연구의 한계점 및 시사점을 제시하였다.

제Ⅱ장 문헌연구 및 누적기준 개관

제1절 기존문헌 연구

기존의 원산지결정기준 중 누적기준에 관한 연구는 실증적인 분석이나 연구보다 FTA 누적기준의 활용 혹은 활성화 방안에 관한 문헌연구에 한정되었다. 크게 PECS등 다른 FTA의 누적기준의 활용을 예시로 들어 우리나라에서 기발효되거나 협상 중인 FTA의 누적기준을 활용한 비즈니스 모델을 제안하거나, 원산지규정의 엄격성이나 우리나라 산업의 특성을 들어 누적기준 완화 적용의 필요성을 강조하는 논문으로 정리할 수 있다.

비즈니스 모델을 제안한 논문은 다음과 같다. 권순국(2012)은 PECS 사례를 들어 유사누적기준 도입의 필요성을 제시하면서 한중일 ASEAN 누적시

시스템 등 4가지 누적시스템을 제시하였다. 우리나라는 재료의 국내조달이 어렵고 해외진출이 활발함으로 재료누적을 바탕으로 한 유사누적기준의 도입을 적극적으로 검토하여야 된다고 주장하였다. 김영춘·박홍규·송병준(2015)는 EU, NAFTA등 기존의 비즈니스 모델과 한중일 FTA, RCEP, TPP을 적용한 가상 모델을 들어 완전누적의 적용의 필요성과 활용방안에 대해서 제시하였다. FTA 특혜를 최대로 만들기 위해서는 완전누적을 활용하여야 한다고 주장하였다. 그리고 협상도 번거롭고 소요기간이 긴 누적기준의 완화보다 완전누적을 적용한 다자무역협정의 빠른 도입을 요구하였다.

원산지제도의 문제점을 지적한 손수석(2012)은 원산지규정이 비용과 행정적인 제도, 그리고 무역을 억제하거나 전환하는 자체의 성질로 인해서 무역굴절효과, 무역제한효과 등 무역제한성이 나타난다고 보았다. 이에 유사누적의 도입으로 발생될 수 있는 무역창출효과, 무역전환효과등에 대해서 거점국가인 허브국가와 그 거점국가의 영향을 받는 주변국가, 그리고 RoW²⁾의 관계로 구분해 규정하였다. 그리고 PECS의 도입 대안으로 완전누적의 도입, 부가가치기준의 채택 그리고 부가가치관세제도의 도입이라는 세가지 방안을 제시하였다.

강준하(2015)는 법학적인 측면에서 접근, 누적기준의 전략적 활용 방안에 대해 살펴보았다. 누적기준의 전략적 활용 방안으로 크게 메가FTA를 통한 다자누적조항의 도입, 유사누적 또는 교차누적의 도입, 부가가치 기준의 확대 적용, 공정 누적이 확대, 가입 조항의 활용 등을 제시하였다. 그리고 누적기준으로 인한 무역전환효과가 국내시장에 부정적인 영향을 끼칠 수 있다고 보았다. 또 누적기준 적용으로 인해 원산지 검증이 더더욱 필요해 질 것이라 예상하였다. 임목삼·임성철(2016)은 FTA 허브국가로서 누적기준을 활용하기 위해서는 중간재 중심의 해외직접투자가 선행되어야 한다고 하였

2) RoW: Rest of World의 약자로 해당 국가들 외 전 세계 나머지 국가들을 의미한다.

다. 경쟁열위산업인 후방산업은 FTA 역내국으로 이전하고, 우리나라는 고부가가치 위주의 전방산업을 중심으로 자연스레 GVC(글로벌 가치 사슬)을 구축하여야 한다고 하였다. 또 이를 활용하기 위해서는 누적기준의 적용을 통해 원산지 정보 통합 관리 시스템 마련이 시급하다고 주장하였다.

누적기준의 대한 실증적인 연구는 주로 PECS를 대상으로 중력모형을 활용한 연구가 대부분이다(Estevadeorda and Suominen 2003 ; Augier, Gasiorek, and Lai-Tong 2003 ; Augier, Gasiorek and Lai-Tong 2008). Augier, Gasiorek, and Lai-Tong(2008)은 중력모형을 통해 PECS의 대상국가 중 거점국가(EU)와 지중해 국가의 무역거래의 변화를 추정하였다. 여러 분야 중 의류, 가죽, 기계, 전자 분야에서 무역거래량이 14~72%까지 증가하였다. 또 중간재, 최종재로 나누어 분석한 연구에서는 무역 거래가 적었던 지중해 국가 간의 거래가 7~22% 증가하였다. EU를 대상으로 수출을 하던 지중해 국가 간의 무역거래가 증가한 것이다. 무역 거래가 증가함에 따라 긍정적인 효과인 무역창출효과와 부정적인 효과인 무역전환효과에 대해서 분석하였다. 이에 27개 분야에서 12개 분야(섬유, 의류, 석유화학, 기계 등등)에서 무역창출효과가 포착되었다.

진병진·임병호·유정호(2016)도 PPML(Poisson Pseudo Maximum Likelihood) 중력모형을 이용하여 캐나다 FTA 교차누적으로 인한 무역전환효과와 무역창출효과에 대해서 실증적으로 분석하였다. PPML은 두 국가 간의 교역량을 분석하는 중력모형의 발전된 모델로 GDP, 양 국가 간의 거리 외에 국경인접여부, 공통 언어 사용여부, 협정체결 여부등을 변수로 삼은 중력모형이다. 캐나다의 섬유산업 기초재 수입에 있어서 부정적 형태의 무역전환효과가 더 크게 나타났다. 하지만 교차누적의 적용시기가 짧아 데이터가 온전하지 않은 점, 2008년도 세계교역의 침체, 복잡한 원산지규정의 활용 가능성등을 들어 완화된 누적기준의 도입 필요성을 강조하였다.

중력모형 외 다른 모형을 사용한 연구로는 Bombarda and Gamgeroni (2013)가 있다. 이 연구에선 양자누적에서 유사누적으로 전환 후 수출기업들의 중간재를 수입에 대해서 연구하였다. 이에 국내에서 중간재를 공급받던 기업들이 효율성 증대를 위해 중간재의 수입을 증가한 것으로 나타났다. 그리고 다른 연구와 마찬가지로 거점국가(EU국가)와 그 주변국가와의 무역거래보다 주변국가 간의 무역거래가 성장한 것으로 나타났다.

우리나라는 그동안 양자누적 외에 다른 누적기준을 활용하지 않았음으로 누적기준에 대해 분석할 기회가 없었다. 본 연구에서는 우리나라에서 처음으로 도입된 양자누적보다 완화된 교차누적의 효과를 실증적으로 분석할 것이다. 이를 통해 그동안 추측으로나 짐작했던 누적기준의 효과를 실증적으로 분석할 수 있게 되었다. 기존의 모형들과 달리 모형은 교차누적 활용 전후의 변화를 비교할 수 있도록 발효 전과 전후를 분리한 모형을 사용하였다.

제2절 FTA 원산지결정기준

2.2.1 원산지결정기준

원산지란 수출입품이 생산, 가공, 제조 혹은 농수산물의 경우 성장된 국가를 의미한다. 이 원산지를 결정하는 기준을 원산지결정기준이라 칭하며 국가별, 협정별, 목적별로 상이하다. 원산지규정은 원산지결정기준 외에 통관 절차 등도 포함하며, 그 목적에 따라 비특혜원산지규정과 특혜원산지규정으로 나눌 수 있다. 비특혜원산지규정은 반덤핑, 세이프가드 등의 무역조치, MFN의 적용, 무역통계, 라벨링 혹은 원산지표시기준의 적용, 그리고

정부조달 등을 위해 사용된다. 특혜원산지규정은 WTO의 MFN 원칙을 적용받지 않고 대상국에게 특혜대우를 부여하기위해 적용된다. FTA 협정상 원산지결정기준은 협정 국가들의 생산품이 관세 혹은 비관세 혜택을 부여받기 위하여 충족해야하는 특혜원산지규정을 이야기한다. FTA의 원산지 결정기준은 FTA의 주 목적인 관세/비관세 혜택을 통한 협정국간의 교역 및 투자 활성화 외에도 민감산업보호, 무역갈절 방지, 소비자보호등의 여러 역할을 수행한다(권오 2011, 정순태 2012, 정재우·이길남 2011). 하지만 이렇게 주 목적과 다른 역할을 수행하다보니 생산과정이 단순하고 무역협정 수가 적었던 과거에 비해 현재의 원산지결정기준은 복잡하고 엄격해졌다.

FTA 원산지결정기준은 크게 일반기준과 품목별 기준으로 나눌 수 있다. 일반기준은 완전생산기준, 실질변형기준으로 나뉜다. 품목별 기준은 각 HS 코드 마다 충족해야하는 실질변형기준들을 제시해놓았다. 그리고 기준들을 완화하거나 강화하기 위해 누적기준, 최소기준, 미소기준 등의 여러 가지 보충적 기준이 추가된다. 원산지결정기준은 전 품목이 똑같은 기준으로 적용되지 않는다. 보충적 기준도 품목에 따라 완화가 필요한 품목은 완화기준이 적용되며 민감산업으로 엄격한 원산지결정기준이 필요하면 강화기준 등이 적용된다. 그래서 한 국가 내에서도 FTA 협정대상국의 특징, 민감산업에 따라 상이한 원산지결정기준을 지니게 되었다(박현희 2012).

2.2.2 누적기준

무역협정에서 누적은 원산지결정 특례기준 중 하나로 생산자가 관세혜택을 받을 수 없는 비역내산 재료나 중간재를 이용해 물품을 생산할 경우, 특정기준을 충족하면 그 재료나 중간재를 혹은 당사국 재료로 인정하여 FTA의 주 목적인 관세 혜택을 누리게 하는 규정이다. 누적은 여러 가지

기준으로 구분한다. 크게 누적 국가로 구분하는 방법, 누적 대상(재료, 공정)에 따라 구분하는 방법, 통일된 원산지규정의 유무로 구분하는 방법이 있다. 무역협정에서는 누적기준을 특정 용어로 규정하지 않지만 기존의 연구들 및 세계관세기구에서는 크게 양자누적, 유사누적 그리고 완전누적 세 가지로 구분한다.

협정에서 제일 많이 사용하는 누적은 양자누적(Bilateral Cumulation)으로 한 쪽 혹은 양 당사국의 재료나 공정의 누적을 허용하는 규정이다. 대부분의 무역협정에서 채택하고 있다. 같은 양자누적이라고 해도 재료의 양자누적만 허용하는 가, 아니면 공정도 허용하는가로 나눌 수 있다. 우리나라는 칠레, 싱가포르, 페루, 미국, 캐나다 그리고 뉴질랜드 FTA에서는 재료 및 공정 모두를 인정하고 EFTA, 아세안, 인도, EU, 터키, 호주, 중국 그리고 베트남 FTA에서는 섬유품목의 재료누적만 인정하고 있다. 또 한·EFTA나 한·ASEAN FTA에서는 품목에 따라 다국누적이 허용되지만 EU와의 FTA에선 적용되지 않는다(권순국 2012). 다국누적이란 연합 내 한 국가로부터 수입을 한 뒤 연합 내 다른 국가로 수출할 때 원산지인정을 받을 수 있는 규정이다. 또 양자누적이 허용된다고 하더라도 민감한 품목에 따라선 양자누적을 허용하지 않는 경우도 있다.

유사누적(Diagonal Cumulation)은 FTA 협정국 외 합의된 FTA 국가와의 누적만을 허용하고 있는 규정이다. Diagonal은 대각선의, 사선의 이런 뜻이 있지만 관습적으로 유사누적이라 칭하고 있다. 동일한 원산지규정을 요구하며 유사누적 국가 간 서로 FTA를 맺고 있어야 한다. 대표적인 유사누적으론 PECS를 들 수 있다. PECS은 EU국가와 EFTA, 터키간의 무역거래에서 적용되는 원산지규정이다. PECS도 범유럽원산지규정의 일부이다. 현재 PECS는 Euro-Med FTA³⁾국가와 발칸반도국가를 포함한 Pan-Euro-Mediterra

3) 지중해 국가와 EU간의 FTA협정으로 이집트, 레바논, 모로코, 이스라엘, 시리아, 요르단

nean Convention (이하 PEM Convention)으로 발전되었다. 모든 품목에서 누적이 허용되는 것 아니고 주로 섬유품목에서의 유사누적을 허용하고 있다. 섬유산업은 많은 국가들이 직물 또는 의류 생산네트워크에 참여하는 가장 글로벌화된 산업이자 선진국의 보호무역 성향이 강한 특징 있기 때문이다. 유사누적의 예를 들자면, 원산지 인증을 받은 모로코산 천과 EU 안감으로 스위스에서 양복을 생산해 다시 EU로 수출한다면 스위스산 양복으로 원산지 인증을 받을 수 있다. 모로코와 EU, 스위스 모두 PECS 적용국가이며 원재료들도 원산지 인증을 받았기 때문이다.

마지막으로 완전누적(Full Cumulation)으로 재료의 원산지와 상관없이 협정국 내에서의 가공을 누적해주는 규정이다. 유럽경제지역(EEA)⁴⁾ 국가와 알제리아, 모로코 그리고 튀니지간의 FTA에서도 적용되고 있다. 어떤 제품을 수출 할 때 그 재료의 원산지와 상관없이 그 재료의 가공이나 공정을 협정국 내에서 수행하였다면 원산지로 인정해 주는 규정이다. 예를 들어 튀니지에서 제3국의 원사로 가공한 천을 스위스에서 셔츠를 만들어 노르웨이로 수출한다고 가정했을 때 유사누적이라면 원산지 인증을 받을 수 없겠지만, 완전누적을 적용하면 원산지 인증을 받을 수 있다. 유사누적은 원산지로 인정받은 원재료나 중간재의 누적만이 가능하지만, 완전누적은 원산지인정을 받지 못한 원재료나 중간재였어도 가공만 협정국내에서 처리되었다면 원산지로 인정받을 수 있다.

위 3가지 기준 외에도 적용대상, 국가, 통일된 원산지여부의 유무 등으로 얼마든지 여러 가지 형태의 누적을 만들어 낼 수 있다. 교차누적은 캐나다는 기존의 누적기준과는 달리 기존에 없던 새로운 누적기준을 적용하였다. 캐나다가 적용하고 있는 교차누적의 가장 큰 특징은 협정 간 누적이면서

외 5개국이 포함 된다.

4) EU와 스위스를 제외한 EFTA 국가로 구성된 단일 통합시장

통일된 원산지 규정을 요구하지 않는다는 점이다. 기존의 유사누적이 통일된 원산지규정을 요구하였다면 교차누적은 이보다 더 완화된 누적기준을 적용한다. 통일된 원산지규정이 필요 없으므로 유사누적보다 그 확장이 더 편리하며, 원재료나 중간재의 원산지를 고려하지 않아 우리산업에 피해를 가져올 수 있는 완전누적보다 안전하다.

제3절 캐나다 FTA 교차누적

캐나다에서 활용중인 교차누적의 가장 큰 특징은 동일한 원산지 규정이 요구되지 않는다는 점이다. <표1>은 캐나다의 교차누적에 대해 정리한 표다. 캐나다는 페루, 콜롬비아, 요르단, 파나마, 온두라스 그리고 한국과의 FTA에서 교차누적을 적용하고 있으며 섬유와 자동차 품목만 교차누적 대상으로 활용하고 있다. 교차누적 국가 또한 NAFTA 국가인 미국과 멕시코만을 대상으로 삼고 있다. 우리나라의 교차누적의 가장 큰 특징은 다른 국가의 교차누적은 공정, 재료의 누적 모두 인정을 받지만, 우리나라만 재료누적만 인정받는다는 점이다.

<표1> 캐나다 FTA의 교차누적 대상품목

FTA(발효일)	누적유형	누적대상	교차누적국가
캐나다-페루 (2009. 8. 1)	완전교차	섬유(제50류~제63류)	미국, 멕시코
		자동차 (제8701호~제8705호)	미국
캐나다-콜롬비아 (2011. 8. 15)	완전교차	섬유(제50류~제63류)	미국, 멕시코
		자동차 (제8701호~제8705호)	미국
캐나다-요르단 (2012. 10. 1)	완전교차	미지정	미국
캐나다-파나마 (2013. 4. 1)	완전교차	자동차 (제8701호~제8705호)	미국
캐나다-온두라스 (2014. 10. 1)	완전교차	섬유(제50류~제63류)	미국, 멕시코
캐나다-한국 (2015. 1. 1)	부분교차	자동차 (제8701호~제8705호)	미국

출처: 진병진·임병호·유정호 (2016)

2.3.1 한-캐나다 FTA의 교차누적

한-캐나다 FTA 협정 내 누적에 대한 내용은 협정문 제3장 원산지규정의 제3.7조에 누적 항목의 총 3항목으로 규정되어있다. 1항은 양자누적, 2항은 재료누적에 관한 설명이며, 3항에선 1,2항에 기재된 누적형태 외의 다른 형태의 누적을 합의할 수 있음을 나타내고 있다. 마지막 3항을 통해 교차누적의 가능성을 시사하고 있다. 교차누적에 대한 세부적인 사항은 원산지규정 부속서인 품목별 원산지 규정에서 확인할 수 있다. 교차누적의 대상품목의 주에 기재되어있다. 우선 원산지규정 제3장 제3.7조의 누적 중 제 3항을 살펴보면 다음과 같다.

CHAPTER THREE RULES OF ORIGIN Article 3.7: Accumulation

3. The Parties may agree to review this Article with a view to providing for other forms of cumulation, such as cross-cumulation or pan-free-trade-agreement -cumulation for the purpose of qualifying goods as originating goods under this Agreement.

제3장 원산지규정 제3.7조 누적

3. 양당사국은 이 협정에 따른 원산지상품자격을 부여하기 위한목적상, 교차누적 또는 범자유무역협정누적과 같은 다른 형태의 누적을 규정할 목적으로 이 조항을 검토하는 데 합의 할 수 있다.

캐나다는 우리나라와의 FTA에서는 자동차 품목만 교차누적대상을 삼고 있다. 이에 대한 내용은 원산지규정 부속서인 품목별 원산지 규정 내 제87류의 주(note)에 다음과 같이 기재되어있다. 해당 주를 살펴보면 제8701호부터 제8706호까지 물품에 사용된 제84류, 제85류, 제87류, 제94류가 미국산일 경우 원산지 인정이 된다는 것이다. FTA의 원산지규정은 HS코드를 기준으로 삼고 있다. HS코드는 무역원활화를 위해 국제적으로 상품에 여섯 자리의 통일된 번호를 부여한 코드이다. 우리나라는 품목을 더욱 세분화 하기위해 국제적으로 협의된 여섯 자리 외에 뒤에 4자리를 더 추가하여 총 10자리의 HS코드를 사용하고 있다. 총 여섯 자리 중에 앞에서부터 두 자리를 류, 네 자리를 호, 그리고 총 여섯 자리를 소호라고 부른다. 자리수가 길어질수록 품목을 세분화 하는 것이다. 예를 들어 제8701호라고 하면 제87류의 세분화된 한 품목(여기서는 트랙터)을 말하는 것이다. 그리고 여섯 자리인 870110(보행운전형 트랙터)은 제8701호에서 더욱 세분화된 품목이다.

제87류는 철도용이나 궤도용 외의 차량과 그 부분품과 부속품을 제84류

는 원자로·보일러·기계류와 이들의 부분품을 제85류 전기기기와 그 부분품을 마지막으로 제94류 가구로 해당품목으로 시트가 있다. 해당 류들 모두 자동차 부품으로 필수적인 부품이다.

Chapter 87 Vehicles Other Than Railway or Tramway Rolling-Stock,
and Parts and Accessories Thereof Note

For the purposes of determining whether a good of heading 87.01 through 87.06 is an originating good, any material of Chapter 84, 85, 87, or 94 used in the production of that good in the territory of a Party shall be considered as originating if:

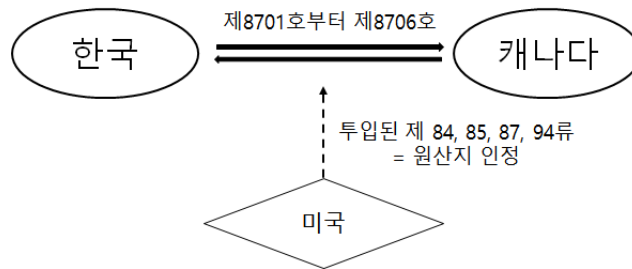
1. the material is imported into the territory of the Party from the territory of the United States of America; and 2. the material would be considered as an originating material under the applicable rule of origin of this Agreement if the territory of the United States of America were part of the free trade area established by this Agreement.

제87류 철도용이나 궤도용 외의 차량과 그 부분품과 부속품의 주

제8701호부터 제8706호까지의 물품의 원산지 결정의 목적상, 한쪽 당사국의 영역 내의 물품 생산에 사용된 제84류, 제85류, 제87류 또는 제94류의 모든 재료는 다음의 경우 원산지로 인정된다.

1. 해당 재료가 미합중국의 영역으로부터 당사자의 영역으로 수입된 경우, 그리고 2. 미합중국의 영역이 이 협정에 의하여 지정된 자유무역지역의 일부인 경우 해당 재료는 이 협정의 적용가능한 원산지규정하에서 원산지 재료로 간주된다.

<그림1> 한-캐나다 FTA 교차누적 도면



이를 도면으로 나타낸다면 <그림1>처럼 표현 할 수 있다. 각 양국에 수출·수입되는 제8701호부터 제8706호에 투입되는 84, 85, 87, 94류가 미국산인 경우 한국산이나 캐나다산처럼 원산지 재료로 간주된다는 것을 의미한다. 하지만 이는 중간재로 투입된 제 84, 85, 87, 94류가 미국산일 경우 원산지 인정을 받는다는 것이지, 제8701호부터 제8706호가 원산지 인정을 받는다는 말은 아니다. 제8701호부터 제8706호는 부가가치기준을 원산지판정기준으로 삼고 있다. 제8701호부터 제8706호까지의 원산지 판정 기준은 다음과 같다.

Annex 3-A Product Specific Rules Specific Rules of Origin 87.01
- 87.06

No change in tariff classification required, provided that the value of non-originating materials does not exceed:

- (a) 55 percent of the transaction value or ex-works price of the good; or
- (b) 65 percent of the net cost of the good; or,

No change in tariff classification required, provided that the value of originating materials is not less than 35 percent of the transaction value or ex-works price of the good.

제2부 품목별 원산지 규정 제8701호부터 제8706호

비원산지 재료의 가치가 다음을 초과하지 않는 경우, 세번변경은 요구되지 않는다.

가. 해당 물품의 거래가치 또는 공장도가격의 55퍼센트, 또는

나. 해당 물품의 순원가의 65퍼센트, 또는

원산지 재료의 가치가 해당 물품의 거래가치 또는 공장도가격의 35퍼센트 이상인 경우, 세번변경은 요구되지 않는다.

가.나. 항목은 비원산지 재료의 비율을 규정한 항목이다. 가.항목은 MC법으로 비원산지재료의 비율을 제한하는 부가가치계산법이다. 이 항목에 따르면 비원산지재료의 비율은 거래가치 혹은 공장도가격의 55%를 넘지 않아야한다. 나.항목은 순원가법으로 비원산지재료의 비중이 순원가의 65%를 넘지 않아야한다. 마지막으로 원재료 비율을 규정하는 항목으로 원산지 재료의 가치가 거래가치 또는 공장도가격의 35%는 넘어야 함을 규정하였다.

두 내용을 종합하면, 제8701호부터 제8706호 품목은 원산지 판정을 받기 위해서는 비원산지 재료의 비율을 낮추는 것이 중요하다. 그러기 위해서는 원산지 재료를 충분히 사용하는 것이 중요하다. 미국 제품을 사용해도 원산지재료로 판정을 받을 수 있으므로, 캐나다 자동차 수출에 한국산, 캐나

다산, 미국산 3개 국가의 품목이 활용될 수 있다. 양자누적만 적용될 때 보다 선택의 폭이 넓어진 것이다.

제Ⅲ장 자동차 및 자동차 부품 수출입 현황

제1절 자동차 수출입 현황

본 절에서는 교차누적의 대상품목인 제8701호에서 제8706호 중에서도 캐나다 주요 수출품목인 제8703호를 중점적으로 살펴볼 것이다. 제8703호⁵⁾는 우리가 일상적으로 타고 다니는 일반 승용차를 일컫는다.

자동차는 캐나다 10대 수출품목으로, 2000년도부터 자동차 수출국가 상위 5위 내에 포함되었다. 한-캐나다 FTA로 자동차에 관한 관세는 발효 후 3년 뒤인 2017년에 철폐되었으며 앞으로도 성장이 기대되는 시장 중 하나이다. 미국은 우리나라 최대 자동차 수출국으로 우리나라 자동차 수출의 절반정도를 차지하고 있다. 자동차의 수출 관세는 발효 4년 후 모두 철폐되었고, 이 연구에서 활용된 부품 모두 발효 즉시 철폐되었다.

2012년부터 2016년까지의 제8703호 수출동향을 아래 <표2>에 정리하였다. 국가는 2016년 수출 상위 5개국과 2012년부터 2014년까지 상위국에 있던 러시아를 포함시켰다. 2012년부터 2016년까지 수출 1위국은 줄곧 미국이다. 미국의 점유율은 2016년 42%까지 올라 우리나라 제8703호 수출의

5) 주로 사람을 수송할 수 있도록 설계 제작된 승용자동차와 기타의 차량(제8702호의 것을 제외하며, 스테이션 왜건과 경주용 자동차를 포함한다.)

절반 가까이를 차지하고 있다. 2012년 제8703호 수출 상위 5개국은 미국, 러시아, 사우디아라비아, 호주, 중국이었으나 2013년부터 중국이 빠지고 캐나다가 포함되었다. 그 뒤 러시아 수출이 줄고 영국의 수출이 늘면서 2015년부터는 미국, 사우디, 캐나다, 호주, 영국이 수출 상위 5개국으로 확정되었다. 몇몇 국가들 간의 순위 변동이 있었으나 대체적으로 우리나라의 제8703호 수출 상위 국가는 미국, 사우디아라비아, 캐나다, 호주, 러시아로 압축할 수 있다. 호주를 제외한 다른 국가들은 2012년에서 2014년까지는 수출이 증가하였지만 2015년부터는 하락하였다. 이는 우리나라 전체 자동차 수출동향에서도 볼 수 있는 현상이다. 2015년도의 자동차 수출이 하락한 원인으로는 자원보유국 경기침체와 신흥국 통화약세에 따른 수요 위축, 엔화·유로화 약세로 인한 가격경쟁 심화로 인한 수출 부진을 들 수 있으며 국내 기업환경의 악화로 기업들의 해외생산 확대된 점, 전기자동차 수출이 급증한 점도 들 수 있다(한국무역협회 2015)⁶⁾.

6) 전기자동차 수출증가율 : 2015년 147.2% → 2016년 1. ~10월 13.8%

<표2> 제8703호 수출동향 (단위: 백만 달러)

국가	2012년 (비율)	2013년 (비율)	2014년 (비율)	2015년 (비율)	2016년 (비율)
미국	10,313 (24%)	12,113 (27%)	14,708 (33%)	17,546 (42%)	15,635 (42%)
사우디 아라비 아	2,241 (5%)	2,615 (6%)	3,061 (7%)	3,365 (8%)	2,150 (6%)
캐나다	2,167 (5%)	2,227 (5%)	2,162 (5%)	1,987 (5%)	1,910 (5%)
호주	2,114 (5%)	1,964 (4%)	1,776 (4%)	1,675 (4%)	1,871 (5%)
영국	961 (2%)	1,032 (2%)	1,438 (3%)	1,499 (4%)	1,387 (4%)
러시아	3,119 (7%)	3,317 (7%)	2,405 (5%)	911 (2%)	925 (2%)
전체	42,388	44,283	44,821	41,721	37,496

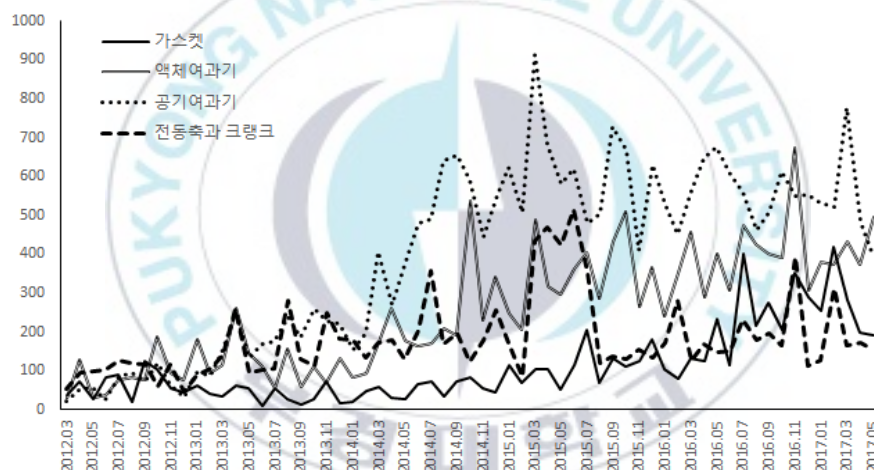
자료: 관세청 (<https://unipass.customs.go.kr>)

제2절 자동차부품 對미 수입 현황

이 절에서는 교차누적의 대상품목인 84, 85, 87류의 對미 수입현황을 그래프 <그림2~5>을 통해 분석해보았다. 그래프는 84, 85, 87류마다 금액이 크고, 유의한 변화를 보여주는 4가지 품목을 선정하였다. 87류는 자동차와 직접 연관되어있는 류임으로 소호로 세분화하지 않은 제8708호를 추가하였다. 제8708호는 제8701호 내지 제8705호 부분품과 부속품으로 수출이 많은 제8703호의 전체적인 부품을 나타낸다. 94류는 자동차 관련 품목이 하나(차량용 시트)이나 미국 수입이 미미하여 표시하지 않았다. <그림2>는 84류 품목의 對미수입액의 현황을 나타낸다. 4가지 품목 모두 시점의 차이는

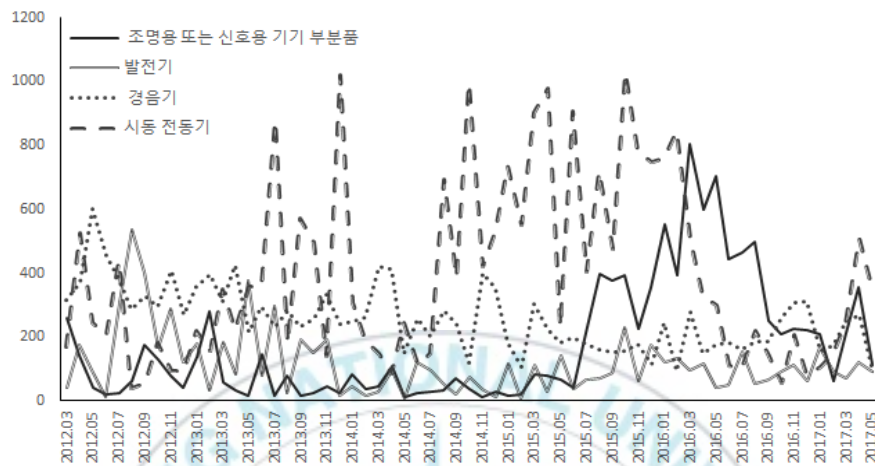
있지만 모두 2014년 중반을 기점으로 수입액이 증가한 것을 볼 수 있다. <그림3>는 85류 품목의 對米수입액의 현황을 나타낸다. 85류는 조명용 또는 신호용 기기 부분품이 2015년 7월을 기점으로 크게 상승한 것이 보인다. <그림4>는 8708호 하위 품목의 對米수입액의 변화를 타나낸 자료다. 다른 품목에 비해 3번 품목(차외부분품-기타)의 하락세가 눈에 띈다. <그림5>은 8708호의 對米수입액으로 2012년부터 매월 비슷한 수입액을 유지하고 있다.

<그림2> 84류 하위 4가지 품목 對米 수입액
(단위: 천 달러)



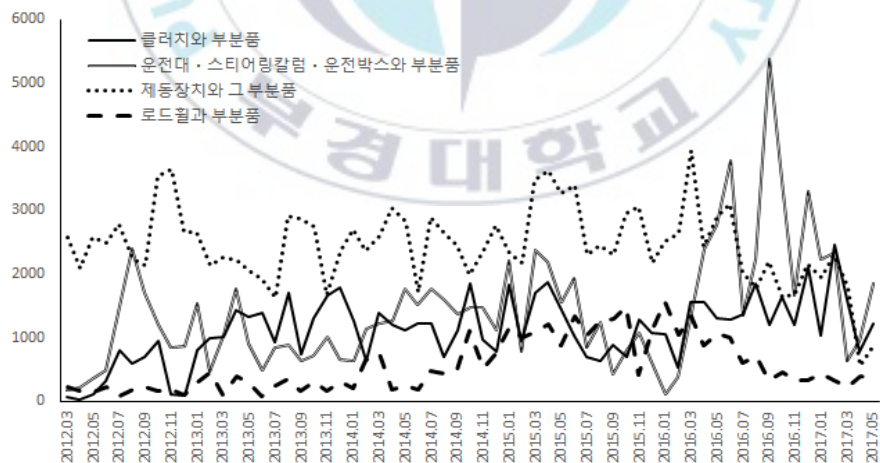
자료: 관세청 (<https://unipass.customs.go.kr>)

<그림3> 85류 하위 4가지 품목 대비 수입액
(단위: 천 달러)



자료: 관세청 (<https://unipass.customs.go.kr>)

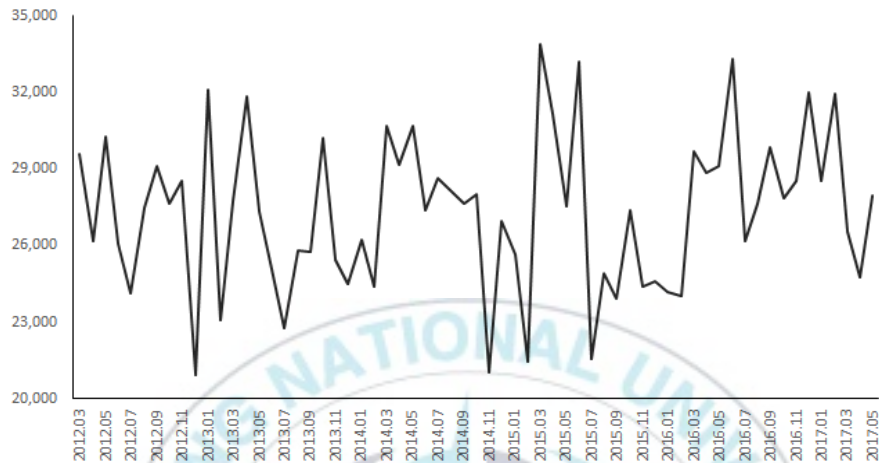
<그림4> 87류 하위 4가지 품목 대비 수입액
(단위: 천 달러)



자료: 관세청 (<https://unipass.customs.go.kr>)

<그림5> 8708호의 對미 수입액

(단위: 천 달러)



자료: 관세청 (<https://unipass.customs.go.kr>)

제IV장 연구모형 및 실증분석

제1절 연구모형

본 장에서는 한-캐나다 FTA 교차누적의 효과를 對미 수입액의 변화율을 통해 알아보고자 한다. 교차누적이 효과가 있어 캐나다 자동차 완성품 수출에 사용할 미국산 자동차 부품의 수입이 증가하였다면, 수입액의 추세적

인 증가율은 교차누적이 적용되는 한-캐나다 FTA 발효 후 더 커졌을 것이다. 이를 통해 對미 자동차 부품 수입액의 변화는 교차누적의 영향을 받아 한-캐나다 FTA 이후 더 성장하였음을 추측할 수 있다. 그리고 이 분석을 통해 교차누적의 효과가 입증이 된다면 차후 교차누적의 긍정적인 도입 및 활용 방안을 모색할 수 있을 것이다.

Tinbergen(1962)이 처음 도입해 계속해서 다양한 형태로 발전해온 중력모형(Gravity Model)은 물리학의 중력모형을 차용한 개념이다. 중력처럼, 두 국가의 무역교역량은 국가의 거리에 반비례하고 경제규모(크기)에 비례한다는 모델이다. 아래 식에서 D_{ij} 는 두 국가 간의 물리적 거리, 그리고 Y_i 와 Y_j 는 각 국가의 경제규모, X_{ij} 는 두 국가 간의 무역교역량 그리고 A 는 비례상수를 나타낸다.

$$X_{ij} = A \frac{Y_i \times Y_j}{D_{ij}}, i \neq j \quad (1)$$

분석을 위해 위의 이 연구에서는 중력모형을 활용하였다. 계량분석을 위해 중력모형에 로그를 취한 뒤, 각 對미수입액을 종속변수로 설정하였다. 독립변수로는 시간, 한-캐나다 FTA 발효 전을 0, 후를 1로 하는 더미변수, 관세 그리고 실질환율을 설정하였다. 이렇게 하여 식 (2)을 추론하였다.

$$\log Import = \alpha_1 + \beta_1 t + \alpha_2 D + \beta_2 Dt + \gamma \log Ex_t + \delta Tarri_{it} + \epsilon_{it} \quad (2)$$

종속변수에 로그가 취해진 방정식은 독립변수 1단위에 대한 독립변수의 변화율을 알 수 있다. 독립변수에도 로그가 취해지면 독립변수의 변화율에 따른 종속변수의 변화율을 알 수 있다. 이 식을 통해선 시간, 관세, 그리고 실질 환율의 1단위 변화에 따른 품목의 수입액의 변화율을 알 수 있다. 그리고 더미변수를 통해 한-캐나다 FTA 발효 전과 후를 분리하는 효과를 주

었다. 하지만 한·미 FTA로 인해 2012년 3월 이후로 분석대상품목에 대한 모든 관세율이 폐지되었다. 이에 관세는 이 식에 영향을 미치지 않는다. 그리하여 관세 변수 제외한 최종 방정식을 식 (3)으로 정리할 수 있다.

$$\log Import_{it} = \alpha_1 + \beta_1 t + \alpha_2 D + \beta_2 Dt + \gamma \log Ex_t + \epsilon_{it} \quad (3)$$

$Import_{it}$: i 품목의 t 월 대비 수입액

t : 2012년 3월 = 1, 2012년 2월 = 2, 2017년 5월 = 63

D : 2012년 3월 ~ 2014년 12월 : 0 (한-캐나다 FTA 발효 전)
2015년 1월 ~ 2017년 3월 : 1 (한-캐나다 FTA 발효 이후)

Ex_t : t 월의 달러 실질환율

4.1.1 변수 및 품목 설명

t 는 한·미FTA 발효가 시작된 2012년 3월을 1로 기준 잡아 1개월마다 1씩 증가하였다. 한-캐나다 FTA의 발효기간이 짧아 월별데이터를 사용하였다. D 는 한-캐나다 FTA 발효 여부를 나타낸 더미변수로, 발효 전에는 0, 발효 이후에는 1을 부여하였다. 더미변수를 상수가 아닌 t 변수에도 부여함으로써 발효 전과 후의 변화율을 분리하는 효과를 주었다.

Ex_t 는 t 월의 원화의 대비달러 실질환율이다. 실질환율은 명목환율에 자국의 물가지수 대비 외국의 물가지수를 반영하여 계산한다. 물가지수는 기준시점의 물가(100기준) 대비 측정시점의 물가의 상대성을 나타내는 지수다.

$$Ex = EX \cdot \frac{P^*}{P} \quad (4)$$

Ex 는 실질환율, EX 는 명목환율, P 는 자국물가지수 그리고 P^* 는 외국물

가지수를 의미한다. 이 연구에서는 소비자물가지수를 사용하여 반영하여 산출하였다. 각각의 데이터는 우리나라 통계청(<http://kosis.kr>)과 미국의 노동 통계국(<https://www.bls.gov/>)에서 수집하였다. 기준시점은 우리나라 공시시점인 2015년으로 기준으로 정하였다.

각 품목의 수입액 데이터는 관세청 수출입무역통계를 통해 수집하였다. 환율 데이터는 한국은행 경제통합시스템의 자료를 참고하였다. 품목은 한-캐나다 FTA 교차누적 대상품목인 84, 85, 87, 94류 중 자동차와 관련된 호 혹은 소호를 선정하였다. 자동차와 직접적인 관련이 있는 87류는 제8703호의 부품인 제8708호와 그 6단위 소호 중 미국 수입이 많은 품목을 선정하였다. 그 의외에 84, 85, 94류는 관세청 FTA연구회의 자동차 및 부품 FTA 원산지기준 해설서를 참고하여 자동차 관련 부품 소호를 사용하였다. 특히 84, 85, 94류는 자동차와 관련이 없는 품목이 포함될 수 있어 이를 방지하기 위해 세분화된 10단위를 사용하였다. 이렇게 해서 84류 10품목, 85류 9품목, 87류 15품목, 94류 1품목을 선정하여 총 35품목을 분석하였다.

각 품목에는 HS코드와 명칭이 있지만 연구의 편의성을 위해 각 항목마다 임의로 번호를 부과하였다. 87류는 자동차와 직접 관련이 있는 류라 더욱 중요하다 생각되어 앞번호를 부여하였다. 87류는 1~15번, 84류는 16~25번, 85류는 26~34번, 94류는 35번 이렇게 부과하였다. 이는 다음 <표3>에 35가지 품목의 HS 코드와 설명을 기초통계량과 함께 정리해놓았다. 관측값은 모두 63으로 기초통계량에서 생략하였다.

<표3> 변수의 기초통계량

(단위: 천 달러)

변수	변수 번호	품목 설명	HS코드	평균	표준 편차	최솟값	최댓값
종속 변수	1	차량용 부분품과 부속품	8708	27385.15	3059.69	20957	33883
	2	완충기와 그 부분품	870810	499.71	182.70	95	903
	3	안전벨트	870821	25.43	33.47	0	164
	4	기타 내부부품	870829	3123.95	1852.80	813	7959
	5	제동장치와 그 부분품	870830	2469.86	629.99	553	3926
	6	기어박스과 그 부분품	870840	3264.80	805.09	1660	4990
	7	차동장치를 갖춘 구동차축, 비구동 차축, 그 부분품	870850	2455.26	1668.89	326	8239
	8	로드휠과 부분품	870870	551.91	418.85	81	1564
	9	서스펜션	878800	346.68	131.04	37	696
	10	방열기와 그 부분품	870891	61.69	88.12	2	386
	11	머플러·배기관과 부분품	870892	223.14	213.91	12	1315
	12	클러치와 그 부분품	870893	1079.58	543.17	12	2458
	13	운전대·스티어링칼럼·운전박스과 그 부분품	870894	1426.20	934.31	103	5362
	14	에어백과 그 부분품	870895	4110.12	624.25	2677	5499
	15	기타 외부부품	870899	7741.40	1802.94	4475	11929
	16	엔진부품-불꽃점화방식	8409911000	5017.66	1732.64	1295	8908
	17	엔진부품-기타	8409999000	196.97	128.06	10	503
	18	내연기관펌프	8413304000	727.46	1434.57	15	6590
	19	액체여과기	8421231000	247.82	153.18	30	675
	20	공기여과기	8421311000	391.18	228.91	21	912
	21	차량용의 기타기계류	8479899091	49.71	152.37	0	1111

종속 변수	22	카쿨러	84799010 30	23.48	76.27	0	455
	23	전동축과 크랭크	84831090 10	178.45	102.94	25	514
	24	가스켓	84841010 00	109.68	94.21	11	419
	25	차량용 기계류의 부분품	84879010 00	620.43	340.59	3	1525
	26	점화 프러그	85111090 00	73.71	39.44	11	205
	27	배전기와 점화코일	85113090 00	73.71	78.10	1	309
	28	시동 전동기	85114090 00	383.08	290.49	39	1030
	29	발전기	85115090 00	121.77	105.51	6	537
	30	내연기관의시동용/점화용 전기기기	85118090 00	27.68	33.94	0	210
	31	내연기관의시동용/ 점화 용 전기기기 부분품	85119090 00	518.42	263.63	8	1191
	32	경음기	85123000 00	260.12	99.85	94	602
	33	조명용 또는 신호용 기기	85122020 90	182.25	193.65	11	804
	34	조명용 또는 신호용 기기 부분품	85129000 00	1281.29	768.58	256	4123
	35	시트	94012000 00	278.54	640.49	3	3118
독립변수		실질환율	-	1117.88	46.64	1031.1	1211

4.1.2 가설 설정

β_n ($n=1,2$)는 1개월에 따른 변화율을 나타내는 변수로 1개월이 지남에

따라 i 품목의 수입액은 한-캐나다 FTA 발효 전은 β_1 만큼, 발효 후는 발효 전보다 β_2 만큼 더 변화하였음을 뜻한다. 우리가 주목 해야 할 값은 β_2 값과 부호이다. 발효 후에 유의한 변화율을, 더 나아가 성장세를 보였는지 주목해야한다.

$\beta_n < 0$ 이라면, 변화율이 떨어지고 있다는 의미임으로 하락세를, $\beta_n > 0$ 이라면 그만큼 성장하고 있다는 의미임으로 성장세를 의미한다. 그리고 β_n 값의 부호와 상관없이 통계적으로 유의미한 값이 나오지 않으면 일정한 변화율이 없다는 이야기로 예측할 수 없을 만큼 변동폭이 너무 큰 경우나 일정한 수입액이 지속될 때 이런 값이 나타난다. 이런 경우엔 계수가 어떤 값이 나오던지 간에 통계적으로 유의하지 않음으로 0으로 간주한다. β_1 는 발효 전의 일반적인 추세로, 시간에 따라 성장하였을 수도, 하락하였을 수도 아니면 아무런 변화가 없을 수도 있다. 하지만 발효 후의 변화율인 β_2 은 교차누적이 유의미한 효과를 미쳤다면 양의 부호를 나타낼 것이다.

α_2 도 β_n 만큼 중요한 계수로 이를 통해 오버슈팅현상을 관측할 수 있다. 오버슈팅이란, 경제에 어떤 충격이 가해졌을 때 변수가 장기적인 수준에서 크게 벗어난 후 시간이 지남에 따라 장기균형 수준으로 수렴해가는 현상을 말한다. α_2 가 크면 클수록 순간적인 수입액이 크게 늘었다는 한-캐나다 FTA의 경제적 충격이 크다고 예상할 수 있다.

γ 는 환율변수에 따른 계수를 나타냄으로 환율 변화율에 따른 수입액의 변화율을 나타낸다. 수입은 환율이 증가함에 따라 감소한다. 그럼으로 음의 부호가 기대된다. 이 내용들을 종합해보면 다음과 같이 3가지의 가설을 세울 수 있다.

가설 1. $\alpha_2 > 0$ & $\beta_2 \leq 0$

$\alpha_2 > 0$ & $\beta_2 \leq 0$ 이라면 일시적으로 수입액이 솟구쳤다가 변화율이 감소하

면서 다시 그 전 수입액으로 수렴하였음을 나타낸다. 위에서 언급했던 오버슈팅현상이 일어난 것이다. 한-캐나다 FTA 발효로 인한 교차누적의 효과가 일시적인 현상이고 교차누적이 기대한 만큼의 효과를 보이지 못하였다면 이런 현상이 나타날 수도 있다. 수입 직후 수입액이 큰 폭으로 성장하였으나 어떤 이유에서든 변화율이 떨어지게 된 경우다. 변화율이 떨어지게 된 원인으로는 여러 가지가 있는데, 크게 교차누적으로 수입액이 증가하였지만 그 변화가 지속되지 못하게 되는 경우, 아니면 비록 교차누적의 효과가 있었더라도 다른 경제적 이유에서 수입이 감소하는 경우 등 다양한 원인이 있다. 해당 연구에서는 교차누적의 경제적 이득을 보기 위해 부품의 수입을 일시적으로 중단 혹은 감소시킨 뒤 경제적 이득을 볼 수 있는 시점 이후부터 점차 수입을 증가시켰음을 예상해볼 수 있다.

가설 2. $\alpha_2 \leq 0$ & $\beta_2 > 0$

$\alpha_2 \leq 0$ & $\beta_2 > 0$ 으로 발효 직후 수입액은 일시적으로 하락하였지만, 그 이후로 다시 지속적으로 성장하게 된 경우다. 이런 현상이 나타나는 이유는 어떤 경제적 조치가 있을 경우 사람들은 그 경제적 조치의 실과 득을 확실히 하기 위해 경제활동을 일시적으로 중단하거나 미룰 수 있다. 그 이유로 2015년 1월 전후로 잠시 수입이 줄어들었다가 차후의 수입이 증가하여 수입액의 변화율도 상승되었음을 예측할 수 있다.

가설 3. $\alpha_2 > 0$ & $\beta_2 > 0$

본 연구에서 제일 기대하는 가설로 한-캐나다 FTA이후 일시적으로 수입액도 큰 폭으로 상승하고 그럼에도 불구하고도 오버슈팅현상이 나타나지 않고 계속 성장세를 이어나가는 것이다. 교차누적의 효과가 가장 긍정적으로 나타난 변화라고 할 수 있다.

위 내용들을 종합해보면 본 연구를 통해 기대하는 부호는 오버슈팅 현상이 나타나는 가설1 이나 어떤 이유에서든 수입액이 하락하였지만 변화율이 상승하게 된 가설 2 아니면 발효 후 수입액도 큰 폭으로 성장하고 변화율도 상승하게 된 가설 3이라 할 수 있다.

제2절 실증분석

4.2.1 결과

<표4> 가설 부합 품목 요약

가설	개수	품목
가설 1 $\alpha_2 > 0$ & $\beta_2 \leq 0$	9품목	870810 완충기와 그 부분품, 870830 제동장치와 그 부분품 870870 로드휠과 부분품, 870892 머플러·배기관과 부분품 ,8421311000 공기 여과기, 8483109010 전동축과 크랭크, 8511409000 시동 전동기, 9401200000 시트
가설 2. $\alpha_2 \leq 0$ & $\beta_2 > 0$	12품목	87084 차량용 부분품과 부속품, 870821 안전벨트, 870899 기타 외부부품, 8409911000 엔진부품-불꽃 점화방식, 8409999000 엔진부품-기타, 8479899091 차량용의기타 기계류, 8484101000 가스켓, 8511309000 배전기와 점화코일, 8511509000 발전기, 8512300000 경음기 8512200000 조명용 또는 신호용 기기, 8512900000 조명용 또는 신호용 기기 부분품
가설 3 $\alpha_2 > 0$ & $\beta_2 > 0$	없음	-

<표4>에 결과에 따라 부합하는 가설과 그 품목을 정리하였다. <표5>에 선 한-캐나다 FTA 발효 전후의 對미 부품 수입액 변화율에 대해 분석한 결과값을 정리하였다. 한-캐나다 FTA의 교차누적이 효과가 있었다면 2015

년 1월 기준으로 對미 자동차 부품 수입액에 변화가 나타났을 것이다. 이 분석에서는 이런 변화를 3가지 경우로 나눠보았다. 그리고 유의한 변화를 나타낸 품목은 모두 35품목 중 21품목이다. 부호별로 구분해보면 가설 1을 만족한 품목이 9개, 가설 2를 만족한 품목이 12개 있다. 아쉽게도 $\alpha_2 > 0$ 와 $\beta_2 > 0$ 모두 나타나 가설 3을 만족한 품목은 없었다. 이는 비록 對미 자동차 부품이 교차누적의 이점을 누리 성장하였더라도, 그 변화가 즉각적으로 나타나지 않았거나, 발효 전후로 교차누적의 효과로 수입액이 급격하게 변화하였지만 여러 가지 이유로 인해 수입액 변화율이 하락하였기 때문이다. 하지만 어떤 이유에서든 2015년 1월 전보다 여러 품목에서 전체적인 수입액이 증가하였고, 또 변화율 또한 성장한 것은 사실이다. 전체 35품목 중 유의한 변화를 나타낸 품목의 금액 비중은 53%로 나타났다(2011년 3월~2017년 5월까지의 분석품목 전체 수입액 대략 24억 8천 달러, 동일 기간 변화 품목 수입액 대략 13억 달러).

하지만 분석결과에서 나타나지 않았지만 그래프 상에선 의미 있는 변화를 보인 품목들도 있다. 예를 들어 13. 운전대·스티어링칼럼·운전박스과 그 부분품 (HS코드 870894)는 2015년 기준으로 수입량이 대폭 증가하였지만 분석에선 그 변화가 나타나지 않았다. 對미수입량이 2015년 1월이 아니라 2016년 1월부터 대폭 상승하였고 2015년 1월과 2015년 12월 사이에는 수입액이 상대적으로 감소한 것 때문에 분석 상에선 유의하지 않은 결과로 나타났다.

각 품목들은 발효 전에는 매월 β_1 만큼 성장하다가 발효 후부터 $\beta_1 + \beta_2$ 만큼 성장한다. 여기에 상수값인 α_n 값들도 중요한 역할을 한다. 8. 로드휠과 부분품 (HS코드 870870)은 발효 직후 일시적으로 수입액이 증가하였다가 다시 원래 수입액으로 수렴하게 된, 오버슈팅이 일어난, 가설1번을 충족하는 대표적인 품목이다. 이 품목은 발효 전에는 매 달 0.052만큼 성장하다가

발효 후에는 여기에 0.112만큼 하락해서 -0.06만큼 성장한다. 즉, 성장이 아닌 -로 하락세이지만 이는 잠시 일시적으로 솟구친 수입액에 다시 그 이전만큼의 변화율이 수렴하게 된 것이다. 발효의 효과가 지속되지 못하였지만 잠시나마 수입액이 성장하였으므로 앞으로의 변화가 기대된다.

27. 배전기와 점화코일 (HS코드 8511309000)은 발효 전에는 성장이 없다가 발효 후부터 수입액이 증가한 대표적인 품목이다. 이 품목은 발효 전에는 변화가 없이 일정한 수입액만 지속되다가 발효 후부터 매월 0.087만큼 성장하고 있다.

실질환율의 계수 γ 에서는 35품목에서 19품목만 예상했던 음의 부호가 관측되었다. 그리고 유의수준까지 고려한다면 그 품목 수는 더욱 줄어든다(6품목). 차후 추가적인 연구가 필요하겠지만 자동차 부품이 환율의 영향을 받지 않는다는 것을 알 수 있다. 자동차는 우리나라 주요 수출품 중 하나로 그 중간재인 자동차 부품은 환율과 상관없이 수입이 이루어지기 때문이라고 예상할 수 있다.

자동차에는 크게 500개의 부품이 들어가고 그 부속품까지 하면 2만개의 부품이 들어간다. 부품 중 자동차 원재료에서 가장 큰 비율을 차지하는 것은 아무래도 엔진이다. 그리고 그 부품인 HS코드 8409911000과 840999000가 모두 유의미한 변화를 보였다는 점을 긍정적으로 평가할 수 있다. 또 류 별로 살펴보면 자동차 주요 부품인 87류의 변화에서 14개 품목 중 6개 품목에서, 기계류 부품인 84류는 10개 중 7개 품목에서, 전기류인 85류는 9개 품목 중 6개 품목에서 그리고 마지막으로 94류는 시트 1개 품목이 유의미한 변화를 보였다.

<표5> 실증분석 결과

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의수준	$\bar{R}^2$	부합가설
1	87084	차량용 부분품과 부속품	α_1	16.853	4.539	***	0.020	2
			β_1	-0.003	-1.208	-		
			α_2	-0.203	-1.509	-		
			β_2	0.007	1.931	*		
			γ	-0.944	-1.790	*		
2	870810	완충기와 그 부분품	α_1	9.225	1.124	-	0.490	1
			β_1	0.020	3.752	***		
			α_2	1.113	3.744	***		
			β_2	-0.027	-3.238	***		
			γ	-0.511	-0.438	-		
3	870821	안전벨트	α_1	82.113	2.604	**	0.460	2
			β_1	-0.101	-4.957	***		
			α_2	-7.227	-6.331	***		
			β_2	0.205	6.376	***		
			γ	-11.067	-2.471	**		
4	870829	기타 내부부품	α_1	12.972	1.904	*	0.879	-
			β_1	0.020	4.467	***		
			α_2	0.321	1.302	-		
			β_2	0.003	0.423	-		
			γ	-0.844	-0.872	-		
5	870830	제동장치 와 그 부분품	α_1	0.182	0.022	-	0.306	1
			β_1	0.002	0.330	-		
			α_2	1.475	4.819	***		
			β_2	-0.034	-3.939	***		
			γ	1.085	0.903	-		
6	870840	기어박스 와 그 부분품	α_1	7.537	0.909	-	-0.039	-
			β_1	-0.005	-0.839	-		
			α_2	0.060	0.200	-		
			β_2	0.001	0.122	-		
			γ	0.086	0.073	-		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의 수준	$\bar{R}^2$	부합 가설
7	870850	차동장치를 갖춘 구동,비구동 차축, 그 부분품	α_1	46.304	3.511	***	0.691	-
			β_1	-0.039	-4.534	***		
			α_2	-0.619	-1.298	-		
			β_2	0.021	1.543	-		
			γ	-5.374	-2.869	***		
8	870870	로드휠과 부분품	α_1	-29.142	-2.033	**	0.706	1
			β_1	0.052	5.650	***		
			α_2	4.647	8.957	***		
			β_2	-0.112	-7.669	***		
			γ	4.829	2.373	**		
9	878800	서스펜션	α_1	-16.754	-1.866	*	0.473	-
			β_1	-0.009	-1.551	-		
			α_2	-0.076	-0.233	-		
			β_2	0.013	1.406	-		
			γ	3.220	2.526	**		
10	870891	방열기와 그 부분품	α_1	64.060	2.032	**	0.339	-
			β_1	0.046	2.246	**		
			α_2	-1.626	-1.424	-		
			β_2	0.026	0.798	-		
			γ	-8.822	-1.970	*		
11	870892	머플러·배 기관과 부분품	α_1	-23.838	-1.112	-	0.360	1
			β_1	0.032	2.316	**		
			α_2	1.534	1.976	*		
			β_2	-0.036	-1.668	-		
			γ	3.994	1.311	-		
12	870893	클러치와 그 부분품	α_1	17.307	0.806	-	0.384	-
			β_1	0.059	4.236	***		
			α_2	1.157	1.488	-		
			β_2	-0.048	-2.213	**		
			γ	-1.685	-0.552	-		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의 수준	$\bar{R}^2$	부합 가설
13	870894	운전대· 스티어링 칼럼· 운전박스 와 부분품	α_1	65.183	3.074	***	0.225	-
			β_1	0.007	0.545	-		
			α_2	-0.568	-0.740	-		
			β_2	0.023	1.067	-		
			γ	-8.357	-2.775	***		
14	870895	에어백과 그 부분품	α_1	1.150	0.239	-	0.115	-
			β_1	0.002	0.682	-		
			α_2	-0.031	-0.180	-		
			β_2	0.000	0.093	-		
			γ	1.012	1.480	-		
15	870899	기타 외부부품	α_1	16.168	3.349	***	0.626	2
			β_1	-0.006	-1.908	*		
			α_2	-0.878	-5.025	***		
			β_2	0.015	3.097	***		
			γ	-0.997	-1.455	-		
16	8409911000	엔진부품- 불꽃점화 방식	α_1	19.200	1.928	*	0.382	2
			β_1	0.027	4.127	***		
			α_2	0.975	2.706	***		
			β_2	-0.031	-3.102	***		
			γ	-1.613	-1.141	-		
17	8409999000	엔진부품- 기타	α_1	50.430	2.198	**	0.357	2
			β_1	-0.017	-1.145	-		
			α_2	-4.058	-4.886	***		
			β_2	0.084	3.590	***		
			γ	-6.404	-1.966	*		
18	8413304000	내연기관 펌프	α_1	7.623	0.183	-	-0.060	-
			β_1	-0.009	-0.325	-		
			α_2	-0.379	-0.251	-		
			β_2	0.017	0.402	-		
			γ	-0.266	-0.045	-		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의 수준	$\bar{R}^2$	부합 가설
19	8421231000	액체 여과기	α_1	3.668	0.282	-	0.726	1
			β_1	0.045	5.281	***		
			α_2	1.263	2.679	***		
			β_2	-0.032	-2.379	**		
			γ	0.048	0.026	-		
20	8421311000	공기 여과기	α_1	-0.562	-0.057	-	0.894	1
			β_1	0.087	13.622	***		
			α_2	3.091	8.608	***		
			β_2	-0.095	-9.376	***		
			γ	0.592	0.421	-		
21	8479899091	차량용의 기타 기계류	α_1	4.691	0.100	-	0.288	2
			β_1	0.026	0.849	-		
			α_2	-4.339	-2.559	**		
			β_2	0.099	2.065	**		
			γ	-0.485	-0.073	-		
22	8479901030	카쿨러	α_1	-44.141	-1.472	-	0.667	-
			β_1	0.021	1.092	-		
			α_2	-0.437	-0.402	-		
			β_2	0.039	1.290	-		
			γ	6.285	1.476	-		
23	8483109010	전동축과 크랭크	α_1	12.626	0.916	-	0.305	1
			β_1	0.027	3.049	***		
			α_2	1.452	2.909	***		
			β_2	-0.038	-2.736	***		
			γ	-1.172	-0.599	-		
24	8484101000	가스켓	α_1	12.962	0.776	-	0.645	2
			β_1	-0.009	-0.822	-		
			α_2	-1.248	-2.065	**		
			β_2	0.058	3.432	***		
			γ	-1.289	-0.544	-		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의 수준	$\overline{R}^2$	가설
25	8487901000	차량용 기계류의 부분품	α_1	-22.562	-0.635	-	-0.039	-
			β_1	0.016	0.685	-		
			α_2	0.533	0.414	-		
			β_2	-0.030	-0.830	-		
			γ	4.079	0.809	-		
26	8511109000	점화 프러그	α_1	17.435	1.019	-	-0.022	-
			β_1	0.006	0.496	-		
			α_2	-0.373	-0.601	-		
			β_2	0.004	0.247	-		
			γ	-1.884	-0.775	-		
27	8511309000	배전기와 점화코일	α_1	9.579	0.286	-	0.395	2
			β_1	0.008	0.349	-		
			α_2	-3.089	-2.544	**		
			β_2	0.087	2.533	**		
			γ	-0.955	-0.200	-		
28	8511409000	시동 전동기	α_1	-38.911	-1.684	*	0.287	1
			β_1	0.042	2.815	***		
			α_2	4.340	5.189	***		
			β_2	-0.115	-4.887	***		
			γ	6.245	1.904	*		
30	8511809000	내연기관 의시동용/ 점화용 전 기기 기타	α_1	-7.030	-0.200	-	0.049	-
			β_1	-0.001	-0.045	-		
			α_2	-2.543	-1.995	*		
			β_2	0.057	1.593	-		
			γ	1.378	0.276	-		
31	8511909000	내연기관 의시동용/ 점화용 전 기기 부분품	α_1	1.051	0.057	-	0.334	-
			β_1	0.043	3.617	***		
			α_2	0.507	0.760	-		
			β_2	-0.027	-1.457	-		
			γ	0.580	0.221	-		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

번호	HS코드	설명	변수	계수	t통계량	유의 수준	$\overline{R}^2$	가설
32	8512300000	경음기	α_1	1.946	0.193	-	0.411	2
			β_1	-0.014	-2.077	**		
			α_2	-1.009	-2.765	***		
			β_2	0.019	1.840	*		
			γ	0.571	0.398	-		
33	8512200000	조명용 또는 신호용 기기	α_1	-54.101	-1.949	*	0.492	2
			β_1	-0.016	-0.912	-		
			α_2	-1.154	-1.149	-		
			β_2	0.055	1.956	*		
			γ	8.328	2.113	**		
34	8512900000	조명용 또는 신호용 기기 부분품	α_1	34.332	2.169	**	0.412	2
			β_1	-0.027	-2.642	**		
			α_2	-3.508	-6.121	***		
			β_2	0.082	5.093	***		
			γ	-3.808	-1.694	*		
35	9401200000	시트	α_1	-143.33 4	-3.227	***	0.391	1
			β_1	0.056	1.952	*		
			α_2	6.394	3.977	***		
			β_2	-0.151	-3.326	***		
			γ	20.798	3.298	***		

주: ***, **, *는 각각 1%, 5%, 10% 유의수준에서 통계적으로 유의함을 의미.

제 V 장 결 론

교차누적은 캐나다에서 활용하고 있는 누적기준 중 하나다. 교차누적은 합의된 제3국의 재료나 공정을 원산지로 인정하는 규정이다. 동일한 원산지규정이 요구되지 않는 것이 가장 큰 특징이다. 캐나다는 자동차나 섬유 분야에만 이 교차누적을 적용하고 있으며 누적대상국가도 미국이나 멕시코만 한정하고 있다. 캐나다가 미국산 자동차 부품이나 미국산 혹은 멕시코산 섬유(필라멘트)를 활용한 수출을 위해 이 누적을 도입하였다는 것을 알 수 있다. 우리나라는 캐나다와의 FTA를 통해 이번에 처음 도입되었다. 만약에 이런 완화된 누적기준을 다른 FTA에도 적용, 확장해 나갈 수 있다면 우리나라 무역전반에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 사료된다.

우리나라는 15개의 FTA를 맺고 있지만 한-캐나다 FTA외에는 협정국가의 양자누적만을 도입하고 있다. 누적기준에는 우리가 도입하고 있는 양자누적, 교차누적 외에도 다양한 형태가 존재한다. 대표적으로 유사누적, 완전누적이 있으며 역내국/역외국, 재료/공정의 누적, 공통된 원산지규정의 여부 등으로 구분할 수 있다. 누적기준은 품목별, 국가별 마다 다양한 형태로 적용 할 수 있다. 그렇기 때문에 다른 원산지완화기준보다 그 활용성이 높으며 복잡한 규정이 아니기 때문에 적용 시 어느 완화규정보다 용이하게 사용될 것이 예상된다. 이 누적기준을 잘 활용하고 있는 것이 PECS며 유럽은 과거부터 누적기준의 중요성을 파악하고 있었다는 걸 알 수 있다. 우리나라도 누적기준의 완화를 통하여 시장의 확대나 기존 원산지결정기준의 활용을 기대할 수 있다.

본 연구에서는 FTA 원산지결정기준의 누적기준 완화의 의미와 실제 교

역에 미치는 영향을 한-캐나다 FTA 교차누적의 적용품목인 84, 85, 87, 94 류의 對미 수입액의 변화율을 한-캐나다 FTA 발효 전후로 비교하여 실증적으로 분석하였다. 이에 35가지 분석 품목 중 21가지가 한-캐나다 FTA 발효시점 (2015년 1월) 이후로 변화가 나타난 것이 분석을 통해 나타났으며, 교차누적이 실효성이 있다는 것을 볼 수 있었다.

한-캐나다 FTA에서는 자동차(제8701호~제8706호)의 원산지결정기준을 부가가치기준법으로 삼고 있다. 한국산, 캐나다산 부품 뿐 아니라 미국산 부품을 활용할 수 있음으로 비원산지제품의 비율을 낮추고 원산지인증 기준의 충족이 편리해지는 효과로 나타날 수 있다. FTA 허브국가로의 위상은 계속 높아지고 있지만, 메가 FTA의 등장, 변화된 산업 패러다임등으로 인해 과거와는 다른 형태 무역협정이 요구된다. 누적기준의 완화는 기존의 있는 FTA를 활용하며 우리 산업에 있어 새로운 수출 시장을 열어 줄 뿐 아니라 우리가 맺고 있지 않은 국가와의 무역협정도 기대할 수 있다. 그리고 제8703호의 캐나다 수출 세율은 2017년 폐지되었다. 관세가 부과되었던 2015년보다 관세폐지 후, 교차누적으로 인한 미국산 부품 수입의 변화가 더욱 기대된다. 그러나 발효시점이 얼마 지나지 않아 데이터가 짧은 점 그리고 무역창출에 의한 증가효과인지 아니면 무역전화효과인지 알 수 없다는 점을 한계로 들 수 있다. 이 증가가 캐나다 자동차 수출증가로 인한 증가인지 미국 자동차수출로 인한 구분하기 어렵다. 하지만 그럼에도 불구하고 2015년 전후를 기준으로 주목할 만한 변화가 있다는 점이 포착되었다.

기존연구들은 누적기준을 활용한 비즈니스 모델의 제안이나 가상으로 완화된 누적기준의 효과를 예측 할 뿐이었다. 하지만 이 연구를 통해 우리나라에서의 누적기준 적용 후 분석을 통해 한-캐나다 FTA 후 수입액의 변화가 일어난 것을 확인 할 수 있었다. 이를 통해 앞으로 새로 맺을 FTA에

우리가 기존에 맺고 있던 국가와의 누적기준 완화를 적용 할 수도 있으며, 우리가 맺고 있는 두 국가 간의 FTA 협정이 이루어진다면 그 FTA에 누적 대상국가로 포함되는 방법 등 다양한 방법을 고려할 수 있다. 이 뿐만 아니라 대상품목, 재료/가공 누적 등 다양한 방법으로 고려할 수 있다.

완화된 누적기준의 효과는 단순히 수출입의 변화 같은 통계적 수치로만 나타날 수 없다. 완화된 누적기준 덕에 간편해진 원산지판정기준은 수출입 업체의 활용이나 편의 증진으로도 이어진다. 원산지기준의 완화의 효과는 수출입 증대로도 나타나지만, 비록 수치적인 변화가 눈에 띄게 나타나지 않았다고 하더라도 활용의 편리성, 무한한 확장성 그리고 메가 FTA보다 우리가 원하는 국가나 품목 등을 고려하면서 다양한 협상이 가능하다는 점이 매력적으로 다가온다.

앞으로는 단순히 비즈니스 모델의 적용이나 활용이 아닌 실제 우리나라 수출입에서 FTA 원산지혜택을 받지 못하는 품목들 중 누적기준의 완화가 가능한 품목을 분석, 찾아보는 연구가 필요할 것이다. 그리고 한-캐나다 FTA 교차누적인 자동차 수출업체에게 실질적인 편의를 부여했는지, 활용도는 높은지 등에 관한 실질적 연구도 필요하다.

한-캐나다 FTA의 원산지 교차누적 효과
: 대미 자동차 부품 수입을 중심으로

김 규 립

부경대학교 대학원
국제통상물류학과

<국문초록>

우리나라는 2017년 기준 15개의 FTA를 발효 중이다. 하지만 서로 상이하고 엄격한 원산지결정기준 때문에 그 수혜를 누리기가 어렵다. 또 여러국가들이 생산에 참여하는 산업구조의 변화 때문에 원산지결정기준의 충족이 점점 더 어려워지고 있다. 원산지결정기준은 FTA 협정 국가들의 생산품이 관세 혹은 비관세 혜택을 부여받기 위하여 충족해야하는 기준을 말한다. 누적기준은 원산지결정기준을 완화 할 수 있는 기준 중 하나로, 특정 조건들을 충족했을 때, 비원산지재료도 원산지재료로 인정해주는 규정이다. 누적기준은 일반적으로 양자, 유사, 완전누적으로 나뉜다. 한-캐나다 FTA에서는 기존에 있던 누적형태가 아닌 새로운 누적기준을 적용하였다. 원산지결정기준의 확장과 편리함을 위해 캐나다에서 사용 중인 교차누적은 합의된 협정 간 누적기준으로, 제3국가의 원재료나 중간재에 원산지자격을 부여한다. 하지만 통일된 원산지결정기준을 요구하지 않는다는 점이 가장 큰 특징이다.

우리나라는 자동차 품목에서 이 교차누적을 적용하고 있다. 한 캐나다 FTA를 통해 수출되는 제8701호에서 제8706호에 투입된 미국산 84, 85, 87,

94류는 원산지 인증을 받을 수 있는 것이다. 이 논문에서는 교차누적의 대상 품목인 84, 85, 87, 94류의 對美수입액의 변화를 통해 교차누적의 실효성을 알아보았다. 분석대상은 각 류에서 자동차 부품으로 지정된 품목만 선택하여 분석하였다. 이에 분석대상 품목 35품목 중 25품목에서 유의한 변화가 나타났다. 2015년 1월 기준으로 수입액이 큰 폭으로 증가하였거나, 변화율이 전보다 상승한 것으로 나타났다.

캐나다는 우리나라의 주요 자동차 수출국 중 하나로 관세가 폐지된 2017년부터 더욱더 성장이 기대되는 시장 중 하나이다. 교차누적의 도입으로 우리나라 자동차 수출기업들의 FTA활용에 편리함을 가져다 줄 것으로 기대된다. 이 연구의 한계로는 한정된 품목만 분석했다는 점, 시계열이 짧다는 점, 증가된 미국산 자동차 부품의 증가가 캐나다 수출 자동차 완제품에 얼마나 투입되었는지 알 수 없다는 점을 들 수 있다.

참고문헌

《국내 문헌》

- 강준하. 2015a. “FTA 원산지 규정상 누적에 관한 전략적 접근”. 『국제경제법연구』 . 13(1). 7-33.
- _____. 2015b. “한국-캐나다 FTA 원산지 규정 및 통관절차에 관한 연구”. 『서울법학』 . 22(3). 131-161.
- 국제무역연구원. 2015. “2015년 수출입 평가 및 2016년 전망”. 『한국무역협회』
- 권순국. 2012. “누적기준을 활용한 FTA 활성화 방안에 관한 연구”. 『관세학회지』 . 13(4). 101-118.
- _____. 2014. “글로벌 가치사슬(GVC's) 구조 측면에서 환태평양경제동반자협정(TPP)의 필요성과 활용과제”. 『관세학회지』 . 15(2). 91-112.
- 권영민·신대철. 2015. “NAFTA와 미국의 자동차 산업내무역”. 『무역학회지』 . 40(5). 25-49.
- 김영춘·박홍규·송병준. 2015. “FTA 누적기준을 활용한 비즈니스 모델 연구”. 『관세학회지』 . 16(2). 3-28.
- 김영춘·성남길·김정숙. 2012. “FTA 특혜관세 활용에 관한 연구”. 『관세학회지』 . 13(4). 23-42.
- 남풍우·안재진. 2007. “EU와의 FTA 체결협상에 따른 범유럽 원산지규정 운용의 특징 분석과 대응방안 연구”. 『무역학회지』 . 32(4). 1-24.
- 데이코산업연구소 편집부. 2009. 『수입 자동차부품 시장과 수입업체 현황』 . 진한M&B
- 박명섭·조미진·이병문. 2014. “한국 FTA의 품목별 원산지규정의 일관성 분

- 석” 『무역학회지』 . 39(4). 59-85.
- 박명섭·한낙현·김은채. 2016. “FTA 확대에 따른 글로벌 가치사슬의 활성화
방안에 관한 연구”. 『무역학회지』 . 41(2). 123-157.
- 박철구·최장우. 2013. “원산지관리역량 및 FTA 활용 영향 요인에 관한 실
증연구”. 관세학회지』 . 14(1). 73-88.
- 박현희. 2012. “한국의 기체결 FTA 협정상 원산지 결정기준 비교 연구”.
『무역학회지』 . 37(2). 335-357.
- 손수석. 2012. “다자적 세계에서 FTA 원산지규정의 무역제한성 완화에 관
한 연구”. 『관세학회지』 . 13(4). 43-60.
- 오지영·정무섭. 2014. “GVC 관점에서 본 한국 해외투자 현황 및 정책현
황”. 『한국국제경영관리학회 학술발표대회 논문집』 . 55-86.
- 윤영호·나도성. 2013. “FTA활용역량과 수출성과 간 관계에 관한 연구”.
『무역학회지』 . 38(2). 295-319.
- 이영환. 2011. “스파게티 볼 효과에 대한 연구”. 『관세학회지』 . 12(1).
237-256.
- 이용근·안창달. 2011. “한국 FTA 원산지규정의 엄격성이 무역거래량에 미
치는 영향에 관한 연구”. 『무역학회지』 . 36(5). 171-196.
- 이제현·김연숙. 2007. “한·EU FTA의 원산지 결정기준에 관한 실증연구”.
『무역학회지』 . 32(5). 339- 360.
- 인베스트코리아. 2015. “자동차 부품(Auto & Auto Parts)” 『대한무역진흥공
사』
- 임목삼·임성철. 2016. “Mega-FTA 시대에 원산지 누적기준의 활용과 대책”.
『무역학회지』 . 41(5). 89-111.
- 장근호. 2013. “FTA 특혜 원산지 검증제도”. 『조세연구』 . 13(1). 233-265.
- 정재우·이길남. 2011. “한국의 주요 FTA별 원산지 결정기준의 비교와 시사

- 점” 『통상정보연구』 . 13(3). 143-166.
- 제현정. 2016. 『세계 섬유무역과 메가 FTA 영향』 . 한국무역협회
- 조정란. 2010. “한국과 일본의 FTA 원산지규정 비교분석 및 한일 FTA 원
산지규정 시사점 연구”. 『무역학회지』 . 35(1). 253-272.
- 진병진·임병호·유정호. 2016. “FTA 교차누적의 경제적 효과에 관한 연구”
『관세학회지』 . 17(4). 101-119.
- 최장우. 2007. “한-FTA 체결국간 원산지제도 비교 및 시사점에 관한 연구”
『e-비즈니스연구』 . 8(4). 331-357.
- 최창환. 2010. “다양한 형태의 FTA 체결에 따른 Spaghetti Trap에 대한 효율
적 대응방안” 『통상정보연구』 . 12(4). 509-535.

《외국 문헌》

- Bombarda, P. and Gamberoni, E. 2013. “Firm Heterogeneity, Rules Of Origin,
And Rules Of Cumulation”. 『International Economic Review』 , Vol.
54, No. 1.
- Brenton, P. and Manchin, M. 2002. “Making Eu Trade Agreements Work :
The Role Of Rules Of Origin” 『Ceps Working Document』 , No.
183.
- Estevadeorda, A.I and Suominen, K.. 2003. “Rules of Origin: A World Map
and Trade Effects.” Paper prepared for the workshop on The Origin
of Goods: A Conceptual and Empirical.
- Gasiorek *et all.* 2003. “The EU and the southern Mediterranean: The impact
of rules of origin.”. Regional Development: Reality or Myth.
- Gasiorek, M., Augier P., Lai Tong, C. and Holmes, S. 2006. “Study on the

economic impact of extending the pan-European system of cumulation of origin to the Mediterranean partners' part of the Barcelona process." Brighton, England: The Sussex European Institute.

_____. 2008. "The impact of the diagonal cumulation of Rules of origin in the context of Euro-Med integration." Research nFEM31-13. CARIS, United Kingdom. Enhancing Regional Trade Integration in Southeast Europe, 137.

Federal Customs Administration. 2016. "Guide to the Pan-Euro-Mediterranean Cumulation of Origin." Swiss.

Park, I. and Park, S. 2009. "Consolidation and Harmonization of Regional Trade Agreements (RTAs): A path toward global free trade" MPRA Paper No. 14217, posted 23. UTC.

State Secretariat for Economic Affairs. 2013. "Cross-Cumulation in Free Trade Agreements." Swiss.

Tinbergen, J. 1962. "Shaping the world economy; suggestions for an international economic policy." Twentieth Century Fund. New York.

UNCTAD. 2013. "World Investment Report 2013: Global Value Chains: Investment and Trade for Development" United Nations. New York and Geneva.

《온라인 자료》

한국은행 경제통합시스템

ecos.bok.or.kr

미국 노동통계국

<https://www.bls.gov/cpi/data.htm>

한국 국가통계포털

http://kosis.kr/statHtml/statHtml.do?orgId=101&tblId=DT_1J15001&conn_path=12

세계관세기구

<http://www.wcoomd.org/en/topics/origin/instrument-and-tools/comparative-study-on-preferential-rules-of-origin/specific-topics/study-annex.aspx>

관세청 수출입무역통계

<https://unipass.customs.go.kr>

EU Taxation and Customs Union

http://ec.europa.eu/taxation_customs/business/calculation-customs-duties/rules-origin/general-aspects-preferential-origin/common-provisions_en

《협정문》

한-캐나다 FTA 협정문