

# 한·EU FTA를 활용한 항만배후단지 기업유치 Biz 모델 개발

A Study on Biz Modeling Based on Korea-EU FTA to Attract Foreign Investment into  
Port Logistics Park

<b>이성우</b> Lee Sungwoo	한국해양수산개발원 연구위원(제1저자) Director, Korea Maritime Institute(Primary Author) (waterfront@kmi.re.kr)
<b>오연선</b> Oh Yeonseon	인천항만공사 주임(교신저자) Assistant Manager, Incheon Port Authority (Corresponding Author) (one2240@icpa.or.kr)

## 목 차

### I. 서론

### II. 한·EU FTA의 항만배후단지 상관관계

1. 한·EU 교역구조
2. 한·EU FTA가 항만배후단지에 미치는 영향

### III. FTA 연계 항만배후단지 Biz 모델 개발

1. FTA 연계 Biz 모델 개념
2. FTA 연계 Biz 모델 개발

### IV. 결론

## I. 서론

세계 교역 자유화로 국가 간 장벽이 낮아지면서 기업 간 경쟁의 범위가 글로벌 시장으로 확산되자 기업들은 경쟁력 제고를 위해 생산거점 이전, 해외시장 확대, 신규 비즈니스 모델 개발, 글로벌 물류체계 구축 등 생존 방안을 모색하고 있다. 기업들은 원가 절감, 서비스 증진, 기술 개발 등 제품 경쟁력 제고를 통해 상품시장에서 우월적인 지위를 확보하고자 중국, 동남아 등과 같은 저비용 생산거점으로 자체 제조기반의 입지를 이동하여 재편하고 있다.<sup>1)</sup> 이러한 변화와 함께 국가 간 FTA 확대 역시 기업들의 이동을 촉진하는 원동력이 되고 있다. 양국 간 FTA 체결은 상호국의 무역촉진뿐만 아니라 주변국의 무역까지 촉진할 수 있는 기회를 제공한다. 따라서 FTA 체결국은 주변 국가들의 자국내 투자를 촉진함과 동시에 주변국으로의 진출을 활발히 하게 되는 것이다. 따라서 FTA 체결은 단순한 무역의 촉진만 가져오는 것이 아니라 해외직접투자 증대 및 역내 물류산업에도 큰 영향을 미칠 것이다. 이러한 관점에서 최근 우리나라가 EU와 체결한 한·EU FTA로 인해 국내 물류시장의 투자유치 부분에 많은 환경변화가 예상된다.

우리나라의 FTA 체결이 물류산업에 미치는 영향은 하영석·정봉민(2007), 구중순(2007), 서문성(2007) 등이 다루었으나 해당 연구들은 FTA 체결이 우리나라 해운물류산업 전체에 미칠 수 있는 영향을 쟁점요인별로, 거시경제 관점별로 주로 다루었다. FTA 체결이 우리나라 물류산업 분야에 직접적으로 어떤 영향을 미치는지에 대한 실증적인 분석은 아직 부족한 상황이며, FTA 체결로 국내 물류분야에서 해

외자본이 유입될 가능성이 높은 항만배후단지와 연계된 연구 또한 거의 없는 것으로 보인다. 따라서 본 연구는 한·EU FTA 체결을 계기로 우리나라 항만배후단지를 중심으로 일어날 수 있는 투자유치 확대 가능성을 살펴보고, 이를 토대로 FTA 체결 내용에 근거한 양허 및 원산지 규정, 관세 철폐 정도 등을 활용한 국내 항만배후단지 기업유치 Biz 모델을 제안하고자 한다.

본 연구는 총 4장으로 구성되어 있으며, 제2장에서 한·EU FTA와 항만배후단지의 상관관계를 살펴보고, 제3장에서 FTA에 연계한 Biz 모델을 제안, 제4장에서 결론을 맺음으로써 본 연구를 마무리한다.

## II. 한·EU FTA의 항만배후단지 상관관계

자유무역협정(Free Trade Agreement: FTA)은 양국 간 또는 지역 간 무역장벽을 완화하여 무역자유화를 실현하는 지역경제통합의 초보적인 단계로, FTA는 최근 국제물류의 중심지로 떠오르고 있는 항만배후단에 직·간접적인 영향을 미칠 것으로 예상할 수 있다. 따라서 본 장에서는 우리나라와 EU 간 교역구조를 살펴본 뒤 한·EU FTA 체결이 항만배후단에 미친 가시적인 영향을 검토하여 항만배후단지의 상관관계를 고찰한다.

### 1. 한-EU 교역구조

2012년 8월 현재, 우리나라가 FTA를 체결하여 발효가 완료된 국가는 칠레, 싱가포르, 스위스, 노르웨이 등 총 19개국<sup>2)</sup>이며 EU는 2011년 7월 1일부터 잠정

1) 이성우 외, 2007. 국제분업화에 따른 항만배후단지 기업유치 방안 연구. 서울 : 한국해양수산개발원, p.2.

2) 칠레, 싱가포르, 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인, 브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 베트남, 태국, 인도, 페루, 미국, EU.

표 1\_ 전 세계 상품교역 규모(2011년 기준)

(단위: 백만 달러)

순위	구분	수출	수입	교역액	비중
1	미국	1,480,730	2,265,010	3,745,740	10.4%
2	중국	1,901,480	1,741,450	3,642,930	10.1%
3	EU	1,313,780	1,300,850	2,614,630	7.2%
4	일본	824,415	854,726	1,679,141	4.6%

자료: 무역협회, 무역통계.

표 2\_ 주요국 EU 시장 점유율 비교

(단위: %)

구분	2008년	2009년	2010년
한국	2.5	2.7	2.6
중국	15.8	17.8	18.9
미국	11.9	13.2	11.4
일본	4.8	4.7	4.3

자료: 김득갑, 2011. "한국의 對 EU 수출구조와 FTA 활용방안". SERI 경제 포커스 제339호, 서울: 삼성경제연구소, p4.

표 3\_ 주요국 상품교역 비중 변화

(단위: %)

구분	한국	중국	미국	일본
2001년	17	35	29	15
2010년	13	35	26	18

주: HS 2단위 기준, RCA지수가 1 이상인 품목 수.

자료: 김득갑, 2011. "한국의 對 EU 수출구조와 FTA 활용방안". SERI 경제 포커스 제 339호, 서울: 삼성경제연구소, p4. 재인용.

발효 중이다.

EU는 27개 시장을 포괄하는 세계 최대 규모의 단일 경제권으로, 2010년 유럽발 금융위기로 2011년 말 기준, 세계 전체교역에서 차지하는 비중이 2009년에 비해 7.6%포인트 감소하였으나 여전히 세계 3위의 상품교역규모를 점유하고 있다.

우리나라와 EU 간 교역은 2001년 이후 연평균 12.1%대의 성장률을 기록하였으며, EU는 미국과 중

국에 이어 우리나라 제3위의 교역대상국이다. 2011년 우리나라의 전체 교역(금액기준)에서 차지하는 비중은 13.0%로, 주요 무역수지 흑자국 중 하나다.

이러한 실정에도 불구하고, 최근 우리나라와 EU 간 무역은 수출구조 상에 몇몇의 문제점을 나타내고 있다. 첫째로 우리나라 전체 수출 중, EU의 비중이 점차 감소하고 있다. 우리나라의 대 EU 수출비중은 2008년 13.8%를 기록하였으나 이후 수출 증가율이 둔화되어, 2010년에는 11.5%로 하락하였다. 또한 우리나라는 EU의 제8위 수입국이나 EU 시장 내에서의 점유율은 3% 미만에 불과하다. 반면 중국은 지속적으로 시장점유율을 확대해 2008년 15.8%에서 2010년 18.9%로 그 비중이 증가하였다.

시장점유율의 정체는 EU와의 교역에 있어 우리나라의 경쟁우위 품목이 감소하고 있음을 의미한다. 김득

갑(2011)에 의하면, EU 시장에서 우리나라가 비교우위 품목을 지닌 품목은 점차 감소하고 있는데, 2010년 우리나라의 대 EU 비교우위 품목 수는 13개<sup>3)</sup>로, 2001년에 비해 4가지 품목이 감소하였다. 이는 그 품목이 35개인 중국과 비교해 절반에도 미치지 못하는 수준으로, 품목 수가 HS코드 2단위 기준으로 도출되었다는 점을 감안한다면 실제 비교우위 품목 수의 격차는 더욱 클 것으로 예상된다.

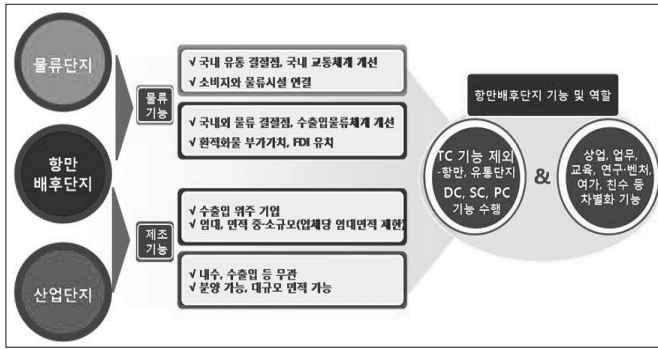
3) RCA(Revealed Comparative Advantage) 지수가 1보다 큰 품목, 대 EU 교역에 있어 RCA 지수는 EU의 전체 수입(HS코드 2단위, 총 96개 품목)에서 특정 제품의 수입이 차지하는 비중 A와 한국의 대 EU 전체 수출에서 특정 제품의 수출이 차지하는 비중의 비율(B/A)임.

## 2. 한-EU FTA가 항만배후단지에 미치는 영향

과거 항만은 육상 및 해상운송의 단순한 접점지역으로(interface location), 항만배후단지는 항만을 지원하느 보조시설의 개념으로 도입되었다. 그러나 국제 분업화와 글로벌 소싱 위주의 생산체제 및 물류체제 변화로, 항만배후단지는 기존의 물류기능

인 TC(Transport Center), DC(Distribution Center), SC(Storage Center)에 이어 제조기능인 PC(Processing Center)까지 통합하는, 서비스와 생산의 클러스터로 그 역할이 확대되었다.<sup>4)</sup> 즉, 항만배후단지는 대륙별·지역별로 그 규모와 특성에 차이점을 지니고 있지만, 기능적인 측면에서 각국의 항만물류산업을 성장시키기 위한 필수적인 시설로 자리 잡고 있다.

그림 1\_ 항만배후단지 기능변화



자료: 한국해양수산개발원, 2010. 항만배후단지 수요면적 재산정 연구 설명회 자료, p9.

표 4\_ 2011년 대 EU 10대 수출품목 실적

(단위: 백만 달러, %)

품목명	2010년		2011년			
	7월	1~12월	7월		1~7월	
			금액	증가율	금액	증가율
자동차	259	3,443	488	88.5	3,259	56.3
자동차부품	272	3,115	314	15.5	2,050	24.4
석유제품	230	2,047	390	70.1	1,443	87.3
철강판	101	1,309	127	25.5	998	50.6
합성수지	74	903	100	34.4	714	34.4
컴퓨터	93	1,510	108	16.0	667	-12.2

자료: 국제무역연구원, 2011. “한·EU FTA 발효 이후 현지 우리 기업의 체감 효과 및 활용 사례”. Trade Focus vol.10, no.46, p.2.

더욱이 세계 상품교역 중 해상교역의 비중이 80% 이상을 차지<sup>5)</sup>하는 현 시점에서 FTA 체결은, 항만배후단지의 국제물류체제 중심지 역할을 촉진하는데 많은 영향력을 미칠 수 있다.

기본적으로 FTA는 교역 체결국 간 기존에 적용되던 관세를 철폐하는 것으로 향후 이 관세효과를 누리기 위해, EU국 내 우리나라 부품소재의 소비가 증가할 것으로 기대된다. 2011년 7월 1일 한-EU FTA가 발효된 이후, 7월 한달 동안 한-EU 간 교역현황을 보면 이와 관련한 실질적인 변화를 알 수 있다. 남유럽에서부터 시작한 재정위기로 EU의 대외 수입이 감소하고 있는 상황에서도, 우리나라의 대 EU 수출에서 자동차, 석유제품, 합성수지, 철강판, 컴퓨터, 자동차부품 등 관세인하 혜택 품목의 비중이, 전년 동월 대비 9.9% 증가하였다.<sup>6)</sup>

이상의 품목들은 그 특성상 부피 및 무게가 커 이동이 어렵거나, 중량에 비해 운임 부담력이 커서 항만의 이용비

4) 이성우, 2010. “국내 제조시설의 항만 중심화 현상 분석”. 해양물류연구 제6권, p63.

5) UN 보고서([http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp\\_current/2012chap1.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_current/2012chap1.pdf)) 참조.

6) 국제무역연구원, 2011. “한·EU FTA 발효 이후 현지 우리 기업의 체감 효과 및 활용 사례”. Trade Focus vol.10, no.46, p.2. 재인용. 단, 이 비율은 전년 동월 기저효과(단기간 급증 혹은 급감되는 현상)가 나타난 선박 부문의 실적 제외 수치임.

중이 높은 품목들 중에서도 비교적 고(高)관세가 적용되어 FTA의 효과가 클 것으로 기대되던 품목들이다. 한-EU FTA의 발효로 관세철폐가 추진되면서, 고관세가 적용되던 품목과 기존의 대 EU 수출품목 중 비교우위에 있던 품목을 위주로 이미 가시적인 교역증가가 나타나고 있는 것이다. 더욱이 2000년대 들어서부터, 한-EU 교역 중 동유럽 지역으로의 수출비중이 증가세를 보이고 있다.<sup>7)</sup> 동유럽은 서유럽에 비해 지리적으로 가까우면서도 비교적 저임금의 인력을 보유하고 있어, 생산거점의 이전이나 신설을 통해 각 기업들이 가격경쟁력을 확보할 수 있는 유리한 조건을 지니고 있다. 즉, 관세철폐와 한-EU 간 교역에 있어 최근의 추세는 수출입이 용이한 자유무역 지역으로 지정된 항만배후단지 내에, FTA 체결 이전에는 수출이 거의 이루어지지 않던 부품, 중간재 및 완제품의 제조·가공제품의 수요와 이로 인해 파생되는 물류서비스업의 수요를 확대시킬 가능성이 크다는 것을 의미한다.<sup>8)</sup> 이러한 현상은 역으로도 적용되어, 동아시아 시장 개척을 위해 EU 기업들이 우리나라의 항만배후단지(항만자유무역지역)를 중심으로 물류거점을 확보할 가능성도 높을 것으로 기대된다. 또한 EU와의 교역에서 적용되는 고관세를 피하기 위해 유럽현지로 진출했던 우리나라의 일부 기업들이 관세효과에 따라 생산거점을 재이전할 가능성도 배제할 수 없다.

만약 즉시 관세철폐의 적용이 어려운 품목의 경우라 하더라도, FTA는 교역 계약국 간 관세납부 절차에 필요한 대기시간을 줄여, 궁극적으로는 불필요한 통관비용을 감소시킬 수 있다. 따라서 넓은 범위에서 제조 및 물류기업 외, 항만배후단지에 입주한 관련 기업

에도 FTA 체결의 혜택이 돌아갈 수 있다.

한편 FTA는 그 자체로 세계의 이목을 집중시키는 이슈인데, 특히 한-EU FTA는 아시아국가와 EU 간 체결되는 최초의 FTA로, 그 자체만으로도 우리나라에 대한 해외 투자자들의 관심도를 증가시키는 데 큰 기여를 한다. 여기에 서비스에 대한 양허와 투자협정은 외국인 투자자에 대한 보호 강화와 투자 장벽 완화를 동시에 촉진하여 양국 간의 외국인 직접투자를 확대시킬 수 있다. 지속적인 투자환경 개선을 이끌어 FTA 체결 대상국 외 국가로부터의 투자유치를 증대시킬 수도 있다.

결론적으로 한-EU FTA는 체결국가 간 교역을 증가시킴으로써 항만배후단지 내 생산체계의 변화를 주도하는 동시에 항만배후단지 내 직접적인 투자를 촉진하여 새로운 일자리를 창출할 수 있다. 고용창출은 금융, 상업 등 관련 서비스의 수요와 고부가가치 창출을 위한 경쟁촉진, 관련 기술 집적 등의 파생으로 이어져, 궁극적으로는 항만배후단지의 국제적인 중심지 역할을 제고하는 초석이 될 수 있다.

### III. FTA 연계 항만배후단지 Biz 모델 개발

#### 1. FTA 연계 Biz 모델 개념

비즈니스 모델(business model)의 사전적 의미는 ‘어떤 제품이나 서비스를 어떻게 소비자에게 제공하고, 어떻게 마케팅하며, 어떻게 이익을 창출하는지에 대한 계획 또는 사업 아이디어’다. 즉, 제품이나 서비스를 어떤 방법으로 소비자에게 용이하게 제공하고, 어떠한 마케팅 방법을 이용해 얼마만큼의 돈을 벌어들일 것인가

7) 한국의 서유럽 직접투자 건수는 2001년 96건에서 2010년 265건으로 약 3배 증가한 반면, 동유럽 직접투자 건수는 2001년 13건에서 2010년 125건으로 약 10배 증가함.

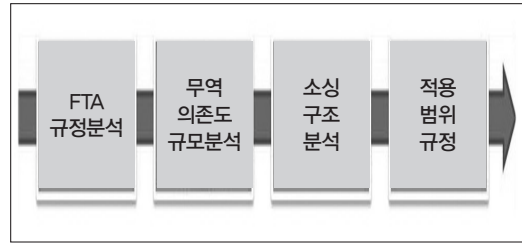
8) 한국해양수산개발원, 2010. 한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 기업유치 전략 연구. 경기: 국토해양부. pp26-30.

는 일련의 계획을 의미하는 것이다. 이러한 비즈니스 모델은 이익창출 측면과 관계적인 측면으로 나누어 볼 수 있는데, 전자는 Alt and Zimmerman(2001)이 기업이 이익을 창출하여 지속적이고 안정적으로 사업을 운영하는 방법으로 설명하고 있고, 후자는 Hawkins(2001)가 기업 및 시장에 제공할 제품이나 서비스에 관계된 비용 및 이익 구조로 설명하고 있다. 두 관점의 정의 모두 비즈니스 모델의 사전적 의미와 연계되어 있으며, 결국 비용 및 이익의 관계성을 활용하여 수익을 극대화하는 기업의 성장전략으로 기능할 수 있을 것이다. 이러한 관점에서 고현정(2007)은 비즈니스 모델이란 고객을 위해 부가가치를 창출하는 시점에서 출발하여 그 가치를 전달하는 체계를 구축하는 것이라 정의하였다. 따라서 본 연구에서는 이러한 사전적 정의와 기존 문헌에서 정의한 비즈니스 모델의 개념을 적용하여 우리나라 항만배후단지에 기업을 유치하기 위해 해당 기업들이 이익을 창출하거나 비용을 최소화할 수 있는 성장전략을 수립하는 것을 비즈니스 모델로 정의하고자 한다. 이에 따라 본 연구에서 주로 다룰 한·EU FTA 연계 Biz 모델은, 양국 간 FTA 협정 체결 시 이익 및 비용에 가장 큰 영향을 미치는 양허규정, 관세철폐, 원산지 규정에 근거하여 물류 흐름상 항만배후단지에서 이익을 극대화하고 비용을 최소화하는 상품별 시장 진출 전략 혹은 방안으로 정의한다.

## 2. FTA 연계 Biz 모델 개발

본 FTA 연계 Biz 모델은 한·EU 양국 간 FTA 협정에 따라 상품별로 주어지는 양허유형, 관세철폐(축소), 원산지 규정 등의 특징을 활용하여 유치 대상인 항만배후단지의 지경학적 특성, 우리나라와 주변 중국과 일본의 국제분업 구조관련 역학관계를 활용하여 개발이 가능하다. 따라서 본 논문은 FTA 연계 Biz

그림 2\_ 비즈니스 모델 구축 Flow



모델의 핵심인 양허 유형, 관세 형태 및 원산지 규정을 한중일 삼국 간의 국제분업과 접목시켜 도출하고자 한다.

FTA와 연계한 물류 Biz 모델을 개발하는 이유는 물류업이 서비스업이기 때문이다. FTA와 같은 국제 무역조약의 제도나 규정 변화에 따라 어떤 서비스를 통해 비용을 절감하거나 수익을 증가시킬 수 있는 방안을 강구할 경우 다수의 고객들을 유치할 수 있고 이를 통해 물류기업 스스로 성장할 수 있는 수익구조를 확보할 수 있기 때문이다. 이러한 점에서 물류기업의 Biz 모델 개발은 기업의 중요한 성장 전략이며, 항만 공사와 같은 항만배후단지를 관리하는 기관 입장에서는 기업유치를 위한 마케팅 수단을 확보하는 것이기 때문에 중요하다.

기본적인 모델 구축 방법은 <그림 2>에서 보는 바와 같이 우선 해당 상품이 한·EU FTA협정상 양허 유형, 관세철폐, 원산지 규정에서 수출입 시 비용절감 혹은 이익창출 효과가 높은지 파악한다. 두 번째는 대상 상품의 무역 의존도가 높은지 여부에 따라 국내 항만배후단지의 이용 가능성을 판단한다. 세 번째는 상품의 대체 가능성과 소싱의 다양성을 파악해야 한다. 네 번째로는 해당 모델의 적용 범위의 다양성도 동시에 검토해야 하며, 끝으로 이 과정을 종합하여 항만배후단지 기업유치 FTA 모델을 적용하는 것이다.



## 1) 수입대체 활용 Biz 모델

### (1) 개념

본 비즈니스 모델은 한·EU FTA의 누적원칙(accumulation)에 근거한 비즈니스 모델이다. 수입대체 활용 Biz 모델에는 물품의 최종 생산자가 자국산이 아닌 FTA 상대국의 원재료를 사용하여 물품을 생산한 경우, 상대국산 원재료도 국산재료로 간주하는 원산지 결정기준에 근거한 비즈니스 모델이다. 역외산 재료 사용으로 인하여 원산지 결정기준의 충족이 어려운 경우, FTA 상대국산 재료도 국내산 재료로 취급하는 누적원칙을 적용하면 보다 쉽게 원산지기준을 충족할 수 있게 된다. 비원산지 판정을 받은 물품을 원산지물품으로 바꾸려면, 부품 및 소재의 거래선을 제3국이 아닌 '역내국'인 EU 회원국으로 전환하면 된다.

EU가 원산지인 부품을 수출입 물류거점인 우리나라 항만배후단지(일반적으로 항만자유무역지역)로 수입하여 가공 후 EU로 수출하는 경우, 제품을 구성하는 역내산 재료(EU산 재료 + 한국산 재료)의 비율이 높아져 원산지결정기준 충족이 용이하다. EU의 운송장비, 기계류, 첨단 화학원료 등 부품 및 소재를 중심으로 대 일본 수입전환효과가 발생하여 상품의 가격 경쟁력 제고뿐만 아니라 해당 산업분야의 주변국 의존도도 완화될 것으로 예상된다.

### (2) 사례분석

해당 모델의 적용 가능성을 분석하기 위해 FTA 규정의 활용성이 높고 양국 간 무역의존도가 높은 상품인 HS 코드 8407 자동차 엔진의 경우를 살펴보고자 한다. 자동차 엔진(HS 8407)은 우선 우리나라의 대 EU 주요 수출입 품목으로 양

국 간 수출 가능성이 높다. <표 5>에서 보는 것처럼 현재 2.7%의 비교적 낮은 관세율을 적용받고 있으나 제품단가 자체가 높아 관세철폐에 따른 효과도 높은 상품이다. 이번 한·EU FTA 체결로 관세가 즉시 철폐되도록 되어 있으며, 핵심사항인 원산지 결정기준은 비원산지 재료의 가치가 그 제품의 공장도 가격의 50%를 초과하지 않는 생산일 경우 원산지로 인정하도록 규정하고 있다. 즉, 해당 상품을 구성하는 부속의 가치가 전체 공장도 가격의 50%를 넘지 않으면 한국에서 생산해도 EU 제품으로 인정되고, 반대로 EU에서 생산해도 한국 제품으로 인정된다.

실증 사례 분석을 위해 현재 A사 자동차 엔진의 부품리스트 및 재료비를 원산지 규정을 적용하여 정리해보았다. <표 6>에서 보는 바와 같이 현재 A사의 자동차 엔진은 우리나라와 일본에서 부품을 조달하고 있다. 이 중 일본 부품이 높은 비중을 차지하고 있으며, 현재 부품 구성 가치는 공장도 가격 대비 비원산지재료 비율이 69.5%로 우리나라에서 생산해서 EU로 수출하더라도 비원산지재료 비율 50%를 넘어 관세철폐 효과를 누리지 못하는 상황이다.

$$\begin{aligned} \text{비원산지} &= \frac{704,050(a+b+c+d+e+f+g)}{1,012,230} \times 100 \\ \text{재료비율} &= 69.5\% \end{aligned}$$

그러나 해당 제품의 부품 중 EU에서 생산 가능한 부품군과 대체 가능한 외국산 부품을 찾을 경우 원

표 5\_HS 8407 FTA 규정 분석

구분	내용
대상품목	HS 8407(불꽃점화식의 왕복식 또는 로터리식 피스톤식 내연기관)
무역의존도	자동차 엔진은 우리나라의 대 EU 주요 수출 품목
관세율	차량추진용 엔진 2.7%(선박추진용 엔진 4.2%, 6.2%)
관세 양허유형	즉시 철폐
원산지 결정기준	비원산지 재료의 가치가 그 제품 공장도 가격의 50%를 초과하지 않는 생산

표 6 \_A사의 HS 8407 엔진구성 부품별 가격내역과 원산지 규정 비교 분석

구분	품명	HS code	가격(원)		구입 경로	원산지	원산지 지위
재료비	connecting rod	8409.9	267,200	a	역외국 수입	일본	비원산지
	cam shaft	8483.1	236,150	b	역외국 수입	일본	비원산지
	combustion chamber	8409.9	123,120		자가생산	한국	원산지
	crank pin	8483.9	7,300	c	역외국 수입	일본	비원산지
	crank shaft	8483.1	75,000	d	역외국 수입	미국	비원산지
	crank case	8409.9	25,340	e	역외국 수입	멕시코	비원산지
	exhaust valve	8409.9	12,540		한국	한국	원산지
	intake valve	8409.9	14,320		한국	한국	원산지
	flywheel	8483.5	86,560	f	국내 비생산자로부터 구입	원산지 불명	비원산지
기타 부품	-	6,500	g	국내 비생산자로부터 구입	원산지 불명	비원산지	
제조간접비 등 기타 비용		-	158,200		-	-	-
EXW 가격		-	1,012,230		-	-	-

산지 규정 충족을 통한 관세절제 효과를 누릴 수 있다. 이 경우 해당 부품 리스트 중 Connecting rod(HS 8409.9)를 독일산 제품으로 교체하면(가격변동은 없는 것으로 간주) 비원산지재료 비율이 43.1%로 50%보다 낮아져 관세 양허규정에 의해 즉시 관세절제가 가능해진다. <표 7>에서 보는 것처럼 우리나라가 지난 2년간 해당 품목을 일본과 유럽 국가들로부터 많이 수입해 오고 있어 상호 대체가 가능하다는 부분도 중요한 요인이다.

이 경우 국내 생산을 하고 있는 A사의 경우 당장

부품 소싱 대상을 일본에서 독일로 전환하면서 효과를 볼 수 있지만 한국에 해당 부품을 수출함으로써 매출을 올리던 일본 기업은 고객 손실이 불가피한 상황이 될 것이다. 이러한 측면을 고려해서 한국에 주로 관련 부품들을 납품하는 일본계 혹은 다른 국가의 자동차 부품회사를 한국 항만배후단지에 유치할 수 있다. 반대로 EU 자동차 기업이 한국 및 동북아 시장에 관심을 가질 경우 우리나라의 항만배후단지에 해당 모델을 활용하여 진출을 유도할 수 있을 것이다. 본 모델은 기업들의 해외진출 시 완제

표 7 \_HS 8409의 국가별 수입현황(2010~2011년)

(단위: 천달러)

2010년				2011년			
순위	국가명	2010년	비중	순위	국가명	2011년	비중
1	일본	33,408	23.7%	1	일본	34,816	21.3%
2	독일	22,808	16.2%	2	독일	33,626	20.6%
3	중국	12,859	9.1%	3	중국	22,316	13.7%
4	터키	10,225	7.3%	4	터키	12,273	7.5%
5	이탈리아	6,886	4.9%	5	루마니아	10,877	6.7%
6	멕시코	5,922	4.2%	6	이탈리아	9,288	5.7%
7	프랑스	5,256	3.7%	7	체코	5,294	3.2%
8	체코	4,411	3.1%	8	멕시코	4,063	2.5%
9	루마니아	2,307	1.6%	9	프랑스	4,052	2.5%

출처: 무역협회, 무역통계.



품 수출 혹은 부품의 수출입 시 발생하는 관세 절감 효과를 통해 이익을 극대화하는 모델로서 국제분업 시 국내 항만배후단지의 지경학적 장점과 연계하여 우리나라 항만배후단지에 일본 및 유럽의 관련 분야 부품 혹은 완성차 업체를 유치하는 데 도움이 될 수 있을 것이다. 이는 국내 자동차 업체들과의 협업 관계 구축을 통해 상호 시너지 효과를 배가시켜 국내 자동차 분야의 생산축진과 중국 등에 진출한 국내 자동차 업체의 모듈 형태의 국내 경유 수출 증대도 가능할 것으로 보인다.

### (3) 적용 범위

국내 운송장비·기계 등 관련 제조업체 혹은 물류업체, 중국 및 일본의 관련기업 중 유럽이 주요 시장인 기업, 유럽기업 중 동북아 시장이 주요 시장이거나

이 지역으로 확대를 원하는 기업이 주요 유치대상이 될 수 있다.

비즈니스 모델의 개발은 해당 모델의 범용성도 고려해야 하는데, 즉 해당 모델을 적용할 수 있는 품목들이 많아야 한다는 뜻이다. 수입대체 활용 Biz 모델에는 부가가치 기준을 채택하고 있는 품목, EU산 부품 채택이 가능한 품목, 국내 가공 시 역외산 부품을 사용하였으나 EU산 부품으로 교체 가능한 품목에 적용이 가능하다. 또한 다양한 부품이 소요되는 공산품 그리고 다양한 소재나 부품을 사용하여 그중 일부를 EU산으로 보다 용이하게 대체할 수 있는 기계류, 전기기기류, 정밀기기류, 장비류 등 공산품에 적합하다. <표 8>은 해당 모델을 적용할 수 있는 한·EU FTA상 적용 가능한 품목 리스트다.

표 8\_ 누적기준을 활용한 수입대체 적용가능 품목

HS	품목명	2009년 대 EU 수출액(천 달러)	원산지기준	부가가치 인정비율
8703	승용자동차	2,720,300	부가가치 단독기준	45%
8529	모니터 등 부분품	1,639,108		50%
8528	모니터, 프로젝터	492,618		45%
8523	기록·저장매체	197,337		50%
8525	송신기기, 비디오	182,688		50%
8408	압축점화식 엔진	131,709		50%
8544	절연전선·케이블	104,420		50%
8521	영상재생기기	77,142		45%
8701	트랙터	29,175		45%
8526	레이더·무선기기	25,857		50%
8548	기타 전기기기	20,075		45%
8704	화물자동차	19,255		45%
8547	전기절연용 물품	16,844		45%
8407	불꽃점화식 엔진	14,829		50%
8519	음향재생기기	10,174		50%
8527	라디오방송용 수신기기	6,917		45%
8540	열전자관·냉음극관	1,155		45%
8702	10인 이상 수송용 차량	655		45%
8705	특수용도차량	653		45%
8546	애자	252		45%

## 2) 중간재 규정 활용 Biz 모델

### (1) 개념

중간재 규정 활용 Biz 모델은 자동차와 같은 부품조립형 제품 중 제품 군집인 모듈형태의 중간재에 대한 규정을 어떻게 하느냐에 따라 원산지 기준이 달라지는 부분을 활용한 모델이다. 한·EU FTA의 중간재 규정인 Roll-up 규정 또는 흡수(absorption) 조항은 비원산지 원재료에 역내산 부품을 추가하여 중간부품을 만들고, 이를 다시 최종 제품 생산에 사용한 경우, 그 중간부품이 원산지결정기준을 충족하면, 중간부품의 전체가격을 역내 부가가치로 인정하는 것이다. 따라서 중간재 규정이 인정되면 역내 부가가치 비율을 높이는 데 유리하다. 특히 한·미 FTA, 한·EU FTA는 이 중간재 규정을 폭넓게 인정하고 있어 우리나라 입장에서는 해당 Biz 모델의 활용 범위가 상대적으로 넓다.

한·미 FTA, 한·EU FTA의 협약문에는 ‘비원산지 재료가 충분한 작업 또는 가공을 거쳐 원산지 제품이 되어, 그 제품이 그 이후 다른 제품의 생산에 사용되는 경우, 그 제품에 포함된 비원산지 재료는 고려되지 아니한다’고 규정되어 있다. 즉, 자가생산된 재료는 물론이고 역내에서 생산된 원재료를 구매하여 사용한 경우에도 roll-up이 인정되는 것이다.

### (2) 사례분석

해당 모델의 적용 가능성을 분석하기 위해 FTA 규정의 활용성이 높고

양국 간 무역의존도가 높은 상품인 HS 코드 8703인 완성차의 경우를 적용하고자 한다.

HS 8703인 완성차는 원산지결정기준에서 ‘공장도 가격 대비 비원산지 재료의 가치가 45%를 초과하지 아니하는 생산이어야 하는데 <표 9>의 경우 비원산지재료 비율이 55.17%다. 즉 해당 완성차는 한국산으로 인정하기 불가하다.

그러나 이 경우 해당 중간재 중 에어백을 수입하지 않고 역내산 재료 1,200(단위 생략)과 역외산 재료 800을 사용하여 가공하면, 원산지 물품으로 인정이 가능하다. 즉 중간재 규정을 적용하면, 역외산(비원

표 9\_HS 8703 완성차 - 한국산 불인정

원산지		구분	가격(달러)	비율(%)
역내산	한국	자동차 부품 A	1,000	6.90
	한국	자동차 부품 B	3,000	20.69
	독일	자동차 부품 C	1,500	10.34
	소계		5,500	37.93
역외산	미국	에어백	2,000	13.79
	중국	자동차 부품 D	2,000	13.79
	일본	자동차 부품 E	4,000	27.59
	소계		8,000	55.17
기타 비용			1,000	6.90
완제품(완성차) EXW가격			14,500	100.00

표 10\_HS 8703 완성차 - 한국산 인정 가능

원산지		구분	가격(달러)	비율(%)		
역내산	생산	한국	자동차 부품 A	1,000	6.90	
		한국	자동차 부품 B	3,000	20.69	
		독일	자동차 부품 C	1,500	10.34	
	가공	미국	에어백	역내산 재료 1,200	2,000	8.28
				역외산 재료 800		5.52
		소계		7,500	51.73	
역외산	중국	자동차 부품 D	2,000	13.79		
	일본	자동차 부품 E	4,000	27.59		
	소계		6,000	41.38		
기타 비용			1,000	6.90		
완제품(완성차) EXW가격			14,500	100.00		

표 11 \_ 중간재 규정 활용가능 품목

품명	제품			중간재 가능품목
	HS 코드	대 EU 2009 수출액(천 달러)	기본 관세율(%)	
실린더 용량이 1,500cc 초과 2,500cc 이하인 소형 자동차	8703.32	981,217	10	에어백, 기어박스, 제동장치, 조명장치, 기타 자동차 전용부품
냉장·냉동고(분리된 외부도어를 갖춘 것)	8418.10	276,964	1.9	냉동증발기, 방열판, 압축기, 응축기
텔레비전 카메라, 디지털 카메라 및 비디오카메라 레코더	8525.80	175,101	0~14	조리개, 몸체, 렌즈세트
선박추진용 엔진	8408.10	111,438	0~2.7	실린더블록, 커넥팅로드, 플라이휠, 기타 엔진 전용부품
완전자동세탁기(1회 세탁능력이 건조한 섬유제품 중량으로 10kg 이하)	8450.11	100,794	2.6~3	전동모터, 세척통, 기타 세탁기 전용부품
자동차료처리기계 또는 네트워크로 연결되며, 인쇄, 복사, 팩시밀리 전송의 기능 중 둘 이상의 기능을 수행하는 기계(복합기)	8443.31	82,598	0~6	드럼, 몸체, 냉각장치, 파워서플라이, 기타 복합기 전용부품

주: HS코드 8703.32 자동차의 경우, 2011년 발효를 기준으로 할 경우 양허세율은 2011년 8.3%, 2012년 6.6%, 2013년 5%, 2014년 3.3%, 2015년 1.6%, 2016년 이후 0%가 되며, 나머지 품목들은 협정 발효 즉시 철폐됨.

산지재료 가치)이 41.38%로 원산지 결정 기준을 만족하여, 한국산 인정이 가능하고 해당 제품은 관세 없이 EU로 수출될 수 있다.

(3) 적용 범위

해당 모델의 적용 범위는 국내 운송장비, 냉장고, TV, 세탁기 등이 가능하다. 주요 유치 대상 기업으로는 인건비 등으로 중국에 진출한 한국계 기업, EU 시장 진출을 목표로 하는 일본 및 중국계 기업 등이 있다.

IV. 결론

본 연구는 기존 항만배후단지의 일반 기업유치 전략이나 단순한 기업물류 패턴을 활용한 기업유치 Biz 모델 개발 수준을 벗어나 국가 간 경제협력 관계를 활용하여 새로운 형태의 기업유치 Biz 모델을 제안하고자 하였다.

과거 우리나라는 항만배후단지 내 기업유치 시 항만의 입지적 장점, 저렴한 임대료나 하역료 등에 초점을 맞춘 기업유치 마케팅을 수행해왔다. 이러한 마

케팅 방법은 초기 우리나라 항만배후단지의 인지도 제고나 브랜드 가치 증대에 있어 유용한 전략이었다. 그러나 지금과 같은 치열한 글로벌 경쟁체제하에 우리나라 항만이 동북아 항만들 틈에서 생존하기 위해서는 자체 물동량을 창출할 수 있는 실효적인 전략이 필요하다. 특히 중국이라는 강력한 경쟁자를 가진 우리나라는 보다 실질적인 기업유치 전략으로 항만배후단지의 물동량, 부가가치 및 고용창출 능력을 배가해야 한다.

이러한 측면에서 본 연구는 우리나라 항만배후단지에 입주할 수 있는 국내외 기업들의 관심을 끌고 그들의 사업수요를 충족시킬 수 있는 수요자 맞춤형 Biz 모델을 제안하고자 하였다.

특히 우리나라가 최근 체결한 세계 3대 경제 중심인 EU지역과의 FTA를 활용하여 기업의 니즈인 비용 절감과 시장 확대 관점에서 해당 제도를 활용할 수 있는 Biz 모델을 제안하였다. 제안된 한·EU FTA Biz 모델은 FTA협정의 양허 규정, 관세 철폐 및 원산지 규정에 근거하여 EU지역과 동북아 지역 간 무역활동이 많은 상품을 대상으로 개발되었다.

본 논문에서 제안된 수입대체 활용 Biz 모델, 중간재 활용 Biz 모델 등은 한-EU FTA라는 주어진 조건에서 동북아 지역은 물론 글로벌 기업들의 우리나라 항만배후단지 내 진출을 촉진시키는 기업유치 활동 전략과 대상기업들의 부가 가치 및 물동량 창출에 기여할 수 있을 것이다. 물론 다양한 형태의 Biz 모델이 존재하고 그 나름의 기능을 할 것으로 보이므로 주어진 조건을 잘 해석하고 활용할 수 있는 모델이 지속적으로 개발될 것으로 보인다. 급격하게 변화하는 글로벌 경제환경 변화를 고려하여 한·EU FTA 연계 Biz 모델을 확대하는 동시에 한·미 FTA 등 신규 FTA로 그 범위도 점차 확대해 나가야 할 것이다. 현재 해당 모델을 한·미, 한·아세안 FTA 등으로 확대 적용하기 위해서는 개별 FTA의 양허 및 원산지 규정을 세부적으로 분석하여 현재 제안된 Biz 모델의 리모델링 작업이 필요하다. 또한 항만배후단지 내 입주 기업들이 활용 중인 Biz 모델의 유형 분류, 정비 및 개선 등을 통해 신규 개발된 FTA 연계 Biz 모델과의 연결 및 융합 작업도 해당 모델의 활용도를 높일 수 있는 새로운 전략이 될 수 있을 것이다.

마지막으로 항만배후단지와 연계한 기업유치 Biz 모델 개발은 우리나라 항만의 글로벌 경쟁력을 한 단계 상승시켜 국내 물류산업의 활성화와 국부창출에 기여할 수 있는 하나의 수단으로 자리매김할 수 있을 것이다.

**참고문헌** ●●●●

고현정. 2007. "SCM에서 비즈니스 모델 개발에 관한 연구". 월간해양수산 제270호, pp5-17.  
 구종순. 2007. "한·중 FTA 체결이 한국의 해운물류산업에 미치는 영향". 해운물류연구 제52호, pp175-200.  
 김득갑. 2011. "한국의 對 EU 수출구조와 FTA 활용방안". SERI 경제 포커스 제339호, 서울: 삼성경제연구소.  
 대외경제정책연구원 외. 2010. 한·EU FTA의 경제적 효과 분석.

서울: 대외경제정책연구원.  
 무역협회. 무역통계  
 서문성. 2007. "한·미 FTA 협상과 해운물류산업의 대응전략에 관한 연구". 해운물류연구 제52권, pp107-127.  
 이성우·고현정·김찬호·김근섭. 2007. 국제 분업화에 따른 항만 배후단지 기업유치 방안연구. 서울: 한국해양수산개발원.  
 이성우. 2010. "국내 제조시설의 항만 중심화 현상 분석". 해양물류연구 제6권, pp59-72.  
 조성대. 2011. "한·EU FTA 발효 이후 현지 우리 기업의 체감 효과 및 활용 사례". Trade Focus vol.10, no.46. 서울: 한국 무역협회.  
 하여석·정봉민. 2007. "한-EU FTA를 대비한 해운·물류분야 주요 쟁점분석". 해운물류연구 제52호, pp129-152.  
 한국해양수산개발원. 2010. 항만배후단지 수요면적 재산정 연구 설명회 자료.  
 \_\_\_\_\_. 2010. 한·EU FTA체결에 따른 항만자유무역지역 기업 유치 전략 연구. 경기: 국토해양부.  
 Alt, R. and Zimmerman, H. 2001. "Introduction to Special Section-Business Models". *Electronic Markets* vol.11, no.1. pp3-9.  
 Hawkins, R. 2001. "The Business Model as a Research Problem in Electronic Commerce". *STAR IST Project, Issue Report* no.4. Colorado, U.S.A : Science and Technology Policy Research.  
 UN보고서([http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp\\_current/2012chap1.pdf](http://www.un.org/en/development/desa/policy/wesp/wesp_current/2012chap1.pdf)).

- 논문 접수일: 2012. 7. 10
- 심사 시작일: 2012. 7. 19
- 심사 완료일: 2012. 8. 8

## A Study on Biz Modeling Based on Korea-EU FTA to Attract Foreign Investment into Port Logistics Park

**Keywords:** Korea-EU FTA, Business Model, Port Hinterland, Attract of Foreign Corporation, Rules of Origins

FTA is being regarded as a large-scaled chance to promotes to trades, foreign direct investments and logistics industries between mutual countries including neighboring countries. Notably, FTA is expected to bring much of FDIs to port logistics park where is located behind of port to support all of port activities. It becomes an important topic for port logistics industry. But previous studies are not enough to deal with Biz model related to FTA for attracting foreign investment into port logistics parks. In this context, this study focused on developing Biz model to attract foreign corporations in port logistics park by utilizing rules of origins and concessions in Korea-EU FTA. These Biz models based on FTA content have possibilities to use as a marketing strategy to lure foreign companies in port logistics park. This study has a significant meaning as the empirical research to make cargoes, values and employments through engagement of corporations in port logistics parks. Continuous development and extending applyment of Biz model, which keep in step with future other FTAs, are expected to be contribute on strengthening promotion of foreign companies and promoting domestic logistics industry.

### 한·EU FTA를 활용한 항만배후단지 기업유치 Biz 모델 개발

**주제어:** 한·EU FTA, 비즈니스 모델, 항만배후단지, 기업유치, 원산지 규정

FTA 체결은 상호국 및 주변국의 무역과 해외직접투자뿐만 아니라, 역내 물류산업에까지 영향을 미치는 광범위한 기회로 인지되고 있다. 특히 FTA 체결은 무역과 관련된 종합적인 활동을 지원 하는 항만과 항만배후단지 내에 많은 해외직접투자를 가져올 것으로 예상된다. 그러나 아직까지 우리나라에서 FTA와 항만배후단지가 어떤 상관관계가 있고 이를 어떻게 활용 가능한지 제안한 연구는 부족한 실정이다. 이에 본 연구는 한·EU FTA를 중심으로 FTA 체결을 우리나라 항만배 후단지 내 기업유치에 어떻게 활용할 수 있는지를 해당 FTA 양허 및 원산지 규정을 활용하여 제안하고자 한다. 제안된 비즈니스 모델은 향후 확대될 FTA와 연계하여 우리나라 항만배후단지 내 기업 유치를 위한 실질적인 마케팅 전략으로 활용이 가능할 것이다. 이런 측면에서 본 연구는 우리나라 항만의 경쟁력 제고를 위한 수단으로 항만배후단지 내 기업유치를 활용한 물동량, 부가가치 및 고용창출의 실증연구로 그 의미가 있을 것이다. 또한 지속적으로 개발될 Biz 모델을 활용한 기업유치 활동으로 우리나라 항만이 자생적인 물동량 창출 기반을 마련하여 글로벌 경쟁 력을 제고할 수 있을 것이다.