



# FTA EXPERTS

## 한-미 FTA 직접운송 조항에 관한 한-미 세관당국간 해석·운영 비교 및 시사점

김석오 | 관세인재개발원 전문교수

## 한-인도네시아 CEPA의 주요내용과 기대효과

금혜윤 | 대외경제정책연구원 무역통상실 무역협정팀 전문연구원, 경제학박사

# E REPORT

# 한-미 FTA 직접운송 조항에 관한 한-미 세관당국간 해석·운영 비교 및 시사점



김석오  
관세인재개발원 전문교수<sup>1</sup>

1. 필자는 한-미 FTA, 한-EU FTA, 한-아세안 FTA 원산지규정 협상 대표를 역임한 바 있으며, 관세청 원산지지원담당관, 자유무역협정협력담당관, 주LA관세관을 거쳐 현재 관세인재개발원 FTA 전문교수로 활동하고 있다.

## 1 들어가면서

2012년 3월 15일 우리나라 FTA 통상의 큰 획을 그었던 한-미 FTA가 발효된 지 11년이 되었다. 한-미 FTA 발효 이후 지난 10여년간 양국간 무역 규모는 2011년 1,007억달러에서 2022년 1,916억달러로 약 2배 가까이 늘었다.

우리나라는 지난 11년간 미국과의 교역에서 2,203억달러의 흑자를 달성하였다. 우리나라 수출상품의 85.1%가 한-미 FTA 혜택을 누리고 있고, 미국 상품의 73.6%가 한-미 FTA 혜택을 누리고 있다. 한-미 FTA가 양국간 무역확대에 일조한 것은 주지의 사실이다.

한-미 양국간의 교역물품 중에서 파나마 운하를 경유하면서 다른 배로 환적된 후 최종 목적지인 부산항 또는 미국 동부지역의 항만으로 운송되는 벌크화물이 늘고 있다. FTA 비당사국인 파나마에서 화물의 환적이 이루어질 경우에는 환적 과정에서 원산지가 다른 물품이 섞이거나 대체될 수 있는 개연성이 있다.

우리나라가 체결한 모든 FTA 협정문에서는 FTA 체약상대국에서 직접운송된 경우에만 원산지를 인정하고 특혜관세를 허용한다. 다만, 순수한 환적 작업 또는 보관을 위한 작업 등을 제외한 추가 가공이 없는 경우에는 직접운송의 예외로 인정하고 있다.



그렇다면 FTA에서 직접운송원칙을 규정하는 이유는 무엇일까? 대법원 판례에 의하면 “FTA 협정에서 직접운송의 원칙은 국제운송 과정에서 추가로 가공하거나 특혜관세를 적용받을 수 없는 물품과 뒤바뀌게 할 가능성을 방지하기 위한 것”이라고 해석하고 있다.(대법원 2019.1.17., 2016두45813).

한-미 FTA 제6.13조에서도 위와 같은 취지로 통과 및 환적(Transit and Transshipment)이라는 타이틀로 직접운송 원칙을 규정하고 있다.

FTA 비당사국에서 운송물품이 환적된 경우 직접운송의 예외를 인정받기 위해 어떠한 증빙서류를 세관당국에 제출할 것인지가 세관당국과 무역업체 간에 논란이 되어왔다.

특히, 항외 지역에서 선박간 해상환적된 물품의 경우 더욱 명확한 가이드라인이 필요하다는 지적이 있다. 이러한 관점에서 본고에서는 한-미 FTA 직접운송 조항에 관한 한-미 세관당국의 해석·운영 관행을 비교·검토하여 정책적 시사점을 제시하고자 한다.

## 2 한-미 FTA 통과 및 환적 조항

한-미 FTA 제6.13조(통과 및 환적)은 다음과 같이 규정한다.

각 당사국은 다음의 경우 상품이 원산지 상품으로 간주되지 아니하도록 규정한다.

- 가. 그 상품이 하역 재선적 또는 상품을 양호한 상태로 보존하거나 당사국의 영역으로 운송하기 위하여 필요한 그 밖의 공정 이외에, 양 당사국의 영역 밖에서 이후의 생산이나 그 밖의 어떠한 공정이라도 거치는 경우, 또는
- 나. 그 상품이 비당사국의 영역에서 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우

한-미 FTA에서는 제3국에서 환적된 경우 하역, 재선적 또는 양호한 상태로 상품을 보존하거나 운송에 필요한 공정만 인정하고, 그 이외의 공정(operation)을 거친 경우에는 직접운송으로 인정하지 않는다. 아울러 비당사국 세관당국의 통제하에 머물러 있지 아니하는 경우에도 직접운송으로 인정되지 않는다.

달리 해석하면 국제운송 과정 중 비당사국에서 일정 수준 이상의 추가 가공을 거쳤거나 세관당국의 통제(보세구역)를 벗어나면 직접운송 조항에 위배되는 것이다.



한-미 FTA 직접운송 조항의 특징은 환적과정에서 추가가공이 없었음을 입증할 수 있는 서류의 종류나 증명절차에 대해서는 별도로 규정하지 않았다는 점이다. 따라서 직접운송 입증서류는 수입국 세관당국의 재량에 달려 있다.

한-미 FTA의 직접운송 조항을 한-EU FTA 및 한-중미 FTA의 직접운송 조항과 비교해 볼 필요가 있다. 수에즈 운하 및 파나마 운하를 통해 환적운송되는 화물의 경우 한-EU FTA 및 한-중미 FTA의 직접운송 조항의 적용을 받기 때문이다.

<표 1>에서 보는 바와 같이 한-EU 및 한-중미 FTA는 직접운송의 인정요건과 증명방법까지 상세히 규정하는 반면 한-미 FTA는 직접운송의 인정요건만

규정하고 증명방법에 대해서는 규정이 마련되지 않았다.

직접운송의 예외를 입증하는 방법과 관련하여, 한-EU FTA 및 한-중미 FTA는 경유국 세관당국이 발급한 증빙서류(비가공증명서)를 제출토록 규정하고 있어 비교된다.

그렇다면 한-미 세관당국은 지난 11년간 한-미 FTA 직접운송 조항을 어떻게 해석·운영해 왔을까?



〈표 1〉 FTA 별 직접운송 조항 비교

구분	한-미 FTA	한-EU FTA	한-중미 FTA
직접운송 요건범위	환적(일시 보관 포함), 하역, 재선적, 양호상태 유지 공정 또는 <b>세관통제</b>	환적(일시보관 포함), 하역, 재선적, 양호상태 유지 공정 <b>+ 보세상태(세관통제)</b>	환적(일시보관 포함), 하역, 재선적, <b>재포장</b> , 양호상태 유지 공정 <b>+ 세관통제</b>
직접운송 증명방법	없음 (수입국 세관 재량)	수출국-경유국 운송서류, 경유국-수입국 운송서류 <b>또는 비가공증명서</b>	수출국-경유국 운송서류, 경유국-수입국 운송서류 <b>및</b> 비가공증명서

### 3 미국 세관당국(CBP)의 해석·운영 사례 검토

앞에서 살펴본 바와 같이 한-미 FTA 협정에서는 직접운송의 예외를 인정받기 위한 증빙서류의 종류 또는 입증방법에 대해서는 아무런 규정이 없으나, 미국 국내 규정으로는 명확하게 마련되어 있다. 미 정부가 한-미 FTA 이행을 위해 제정한 「미-한 자유무역협정 연방규정(19 CFR Subpart R)」 제10.1025(b)에 따르면, 직접운송의 입증 책임을 수입자에게 부여하고, 입증서류로는 선하증권(B/L), 포장명세서, 상업송장, 물품수령 및 재고기록(receiving and inventory records), 세관 반입반출서류(custom entry and exit documents) 등을 예시하고 있다.<표 2>

#### <표 2> 미국 연방규정(19 CFR 10.1025(b))

##### § 10.1025 Transit and transshipment.

(b) Documentary evidence. An importer making a claim that a good is originating may be required to demonstrate, to CBP's satisfaction, that the conditions and requirements set forth in paragraph (a) of this section were met. An importer may demonstrate compliance with this section by submitting documentary evidence. **Such evidence may include, but is not limited to, bills of lading, airway bills, packing lists, commercial invoices, receiving and inventory records, and customs entry and exit documents.**

미국 CBP는 멕시코의 보세창고에서 일시보관 되었다가 다른 선박편에 환적되어 미국으로 운송된 칠레산 물품의 직접운송 조항의 적용 여부에 대한 유권해석(U.S. CBP Advance ruling, HQ, H248919, 2014.1.29.)에서 다음과 같이 밝히고 있다.

비당사국에서 하역 선적 작업 등을 제외한 생산 또는 여타 작업이 발생하지 않았음을 수입자가 증빙서류를 통해 입증해야 하며, 그 증빙서류로는 해당 물품의 선하증권, 포장명세서, 상업송장 및 세관 반출입서류(customs entry and exit documents) 등이 포함될 수 있다.

한편, 한국에서 출항하여 파나마에서 해상 환적된 후 미국에 도착된 제품의 한-미 FTA 직접운송 입증서류를 묻는 질문에 대해, 미 CBP의 심사담당관은 “미국 연방규정 19 CFR 10.1025에 따라 수입자가 세관에 제출해야 할 입증서류로서 선하증권(B/L), 포장명세서, 상업송장, 물품 수령 및 재고기록, 세관 반입·반출서류 등이 포함된다”는 의견을 제시한 바 있다.<sup>2</sup>

세관 반출입서류(customs entry and exit documents)의 의미에 대해, 미국 현지

2. 미국 현지 관세사의 E-메일 방식의 질문에 대해, 미 CBP 원유 심사담당관은 2022.10.25. 위와 같은 취지로 E-메일로 회신하였음.

관세전문가는 경유국의 보세구역 또는 자유무역지역에 일시보관된 경우 화물의 반출입신고서류, 해상환적인 경우 선박의 입출항신고 및 환적신고서를 말하는 것으로 이해하고 있다.

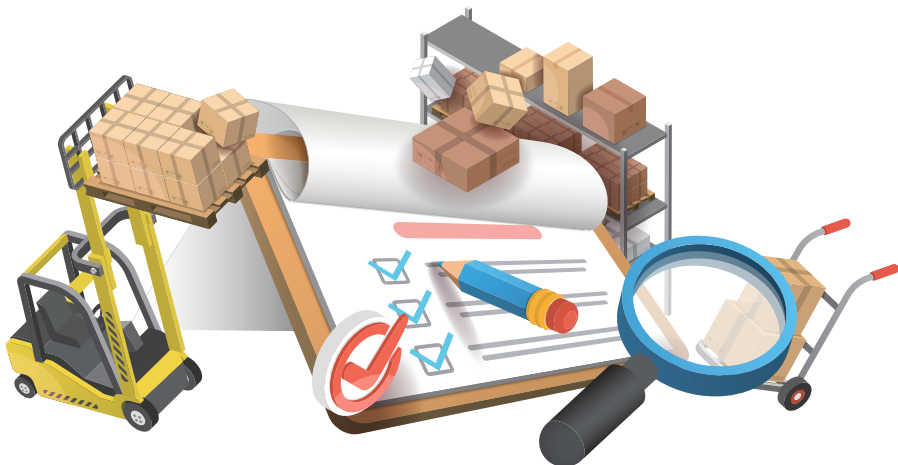
이처럼 한-미 FTA 직접운송 조항의 해석·운영과 관련하여 미국은 관련규정, 유권해석 및 담당자의 의견이 서로 일관적이고, 입증서류의 종류에 대해서도 연방규정에 구체적으로 명시하고 있음을 알 수 있다.

#### 4 한국 세관당국의 해석·운영 사례 검토

FTA관세특례법 제7조에서 직접운송의 원칙적인 사항에 대해 규정을 하면서, 직접운송 규정의 적용방법 등에 대해서는 FTA관세특례법시행규칙에서 정하도록 위임하고 있다.

동 규칙 제5조제2항에서는 원산지가 아닌 국가를 경유한 물품의 경우 ▲원산지가 아닌 국가에서 생산과정 또는 작업과정이 추가되었거나, (수입항까지 국제운송에 필요한 하역·

선적·포장에 필요한 작업이나 물품을 양호한 상태로 보존하는 데 필요한 작업과정이 추가된 경우는 제외) ▲원산지가 아닌 국가의 관세당국의 통제 또는 감독하에 있지 아니하였던 경우에 해당할 경우 원산지를 인정하지 않도록 규정하고 있다. 미국과 달리 우리나라는 법령에서 직접운송 조항 적용을 위한 입증서류를 정하지 않았다.



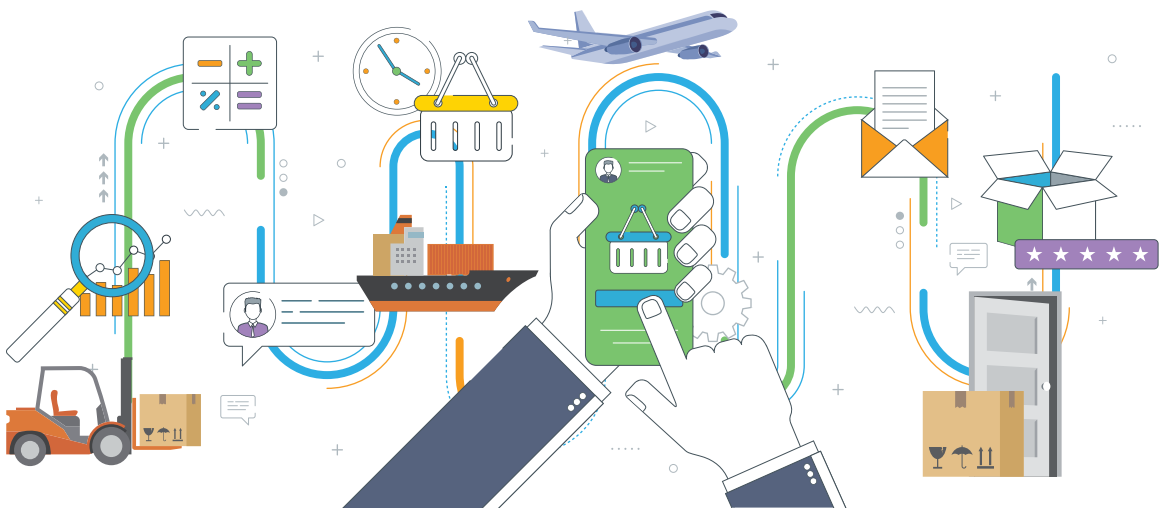
직접운송 입증서류에 대해서는 관세청 고시인 「특혜관세 적용 및 원산지증명 제도 운영에 관한 고시」(제2021-85) 제12조에서 정하고 있다. 동 규정에서는 입증서류로서 ▲체약 상대국부터 우리나라에 도착하기까지 전체 운송경로를 입증할 수 있는 선하증권(B/L) 등 운송서류 일체... ▲...조약·협정 등에서 정한 직접운송 원칙을 충족하였음을 입증하는 서류로 규정하고 있다.

“운송서류 일체 또는 직접운송 원칙을 충족하였음을 입증하는 서류”란 구체적으로 무엇을 말하는 것일까? 한-EU FTA 및 한-중미 FTA에서 규정하고 있는 비가공증명서에 관한 규정도 없다. 무역업자 입장에서는 어떠한 입증서류를 제출해야 하는지 알 수 없다. 선사

에서 발행하는 “운송서류 일체”만 제출하면 되는 것일까? 아니면 수입할 때마다 세관당국에 질의해서 지침을 받아야 하는 것일까? 세관 입장에서든 어떠한 입증서류를 수입자에게 제출요구할 지 막연할 수밖에 없다.

파나마에서 해상환적된 미국산 원유 등 벌크화물의 한-미 FTA 직접운송 조항 적용을 위한 입증서류와 관련하여 관세청에서는 2020년 이후 2022년 12월까지 3건의 민원질의 회신을 한 것으로 확인되고 있다.

관세청에서 2020년 1월 7일 민원회신한 내용에 따르면, 직접운송 입증서류로서 “우리나라로 운항하는 선편에 선적될 때까지 타 원유와 혼합되지 않고 하역·저장·송유관 이동·





최종 선편에 선적 작업이외의 공정이 수행되지 않았음을 파나마 관세당국에서 확인하여 발급한 서류"를 언급하고 있다. 파나마 관세당국이 확인하여 발급한 서류란 "비가공증명서"(Certificate of non-manipulation or Certificate of non-processing)를 의미할 것이다.

관세청에서 2021년 6월 17일 민원회신한 내용에서도, "파나마 세관이 경유 과정에서 어떠한 생산·가공·혼합·취급 또는 기타 작업도 거치지 않았음과 타 원유와 혼합 사실이 없음을 확인하여 발급한 세관통제서류(비가공증명서)"가 필요하다고 회신한다. 세관통제서류를 비가공증명서라고 구체적으로 밝히고 있다.

관세청에서 2022년 6월 3일 민원회신한 내용에 따르면, "화물을 하역하지 않은 경우와 같이 경유국 관세당국으로부터 구비 가능한 직접운송 입증서류가 존재하지 않는 경우

- ▲ 경유지 항만당국의 승인을 받은 입출항 서류
- ▲ 경유지 항구에서 하역내역이 없다는 것을 보여주는 해당 선박회사가 발행한 컨테이너 트래킹 자료 등 화물을 하역하지 않았다는 것을 객관적으로 입증할 수 있는 서류"라고 해석하여 종전의 입장과 달라졌음을 알 수 있다.

관세청의 1, 2차 민원회신은 파나마 관세

당국이 확인하여 발급한 서류(비가공증명서)를 필수서류로 한정하였으나, 3차 회신은 해상 환적과 같이 화물을 보세구역에 하역하지 않은 상태에서 환적작업이 이루어지는 경우 경유지 항만당국의 입출항 승인서류 및 선사가 발행한 컨테이너 트래킹 자료도 직접운송 요건 확인서류로 인정할 수 있다는 것이다. 경유국 관세당국이 비가공증명서를 발행하지 않는 경우에는 다른 기관이 발행한 서류도 대체증빙 서류로 인정할 수 있다는 점에서 의미가 있다.

직접운송 입증서류의 범위와 관련하여 대법원에서도 중요한 판결(2019.1.17.선고 2016두45813)을 내린 바 있다. 한-아세안 FTA에서 규정한 통과선하증권(Through B/L)을 세관에 제출하지 않아서 직접운송을 불인정한 사건에서, 대법원은 "통과선하증권을 제출하기 어려운 사정이 있는 경우에는 다른 신빙성 있는 증명서류를 제출할 수 있다"며 "통과선하증권이 제출되지 않았다는 이유만으로 한-아세안 FTA 협정세율 적용을 부인할 수 없다"고 판단하고 있다.

이 판결의 의미는 운송형태, 환적방법, 환적장소 및 환적대상 물품 등에 따라 직접운송 여부를 확인할 수 있는 다양한 종류의 대체증빙 서류를 넓게 인정할 필요가 있다는 것이다.

## 5 한-미 세관당국간 직접운송 조항 비교·분석 및 정책적 시사점

한-미 FTA 제6.13조의 해석·적용과 관련하여 한국과 미국의 관련규정 및 해석운영 관행을 비교해 보면 차이가 있음을 알 수 있다.

직접운송 요건 입증서류의 종류에 대해 미국에서는 연방규정에 구체적으로 규정하고 있는 반면 한국은 청 고시에 “선하증권 등 운송 서류 일체”로 규정되어 있다. 세관당국의 해석·운영과 관련해서 미국은 연방규정에서 정한 범위 안에서 해석·운영하는 반면 한국은 다소 차이가 있다.

관세청 고시상으로는 출항지에서 도착항까지 운송서류 일체를 제출 받는 것으로 규정하고 있으나, 경유국 세관당국이 발급한 비가공증명서 제출을 필수적으로 요구한다. 이 서류는 관세청 고시에서 규정한 운송서류는 아니다. 대법원에서는 직접운송의 인정서류를 넓게 해석하고 있고, 미국 CBP도 경유국 환적 화물에 대해 비가공증명서를 요구하지 않고 있다.

세관당국이 중요시하는 비가공증명서와 관련, 우리나라에서도 보세구역에 반입되지 않고 항외에서 진행되는 해상환적화물(원유 또는

천연가스)에 대해서는 그동안 비가공증명서를 발급하지 않았다.

「환적화물 처리절차에 관한 특례고시」 제12조에 따르면, 비가공증명서를 발급받기 위해서는 보세구역 일시장치 확인서가 필요한데, 보세구역에 반입하지 않고 항외에서 선박간 환적되는 화물은 보세구역 일시장치 확인서 발급대상이 아니기 때문이다.

관세청에서도 최근 이러한 문제점을 인식하고 동 고시 제12조제2항 단서조항을 신설, “보세 구역에 반입하지 아니하고 선박 간에 화물을 환적하는 경우에는 일시장치 확인서의 제출을 생략할 수 있다”는 규정을 마련하여 2023년 1월부터 시행하고 있다. 마찬가지로 경유국에서도 해상 환적화물에 대해서는 비가공증명서 발급대상이 아닐 수 있다는 특수한 상황을 고려할 필요가 있다.

수출입기업들은 직접운송의 인정여부에 따라 운송경로의 선택, 운송비 및 관세부담 등을 종합적으로 결정해야 하기 때문에 세관당국의 해석·집행에 따른 파급효과가 매우 클 수 있다. 따라서 세관당국에서 먼저 파나마 운하 및

수에즈 운하와 같이 환적빈도가 많은 지역  
세관당국의 환적절차, 비가공증명서 발행여부  
등을 적극적으로 조사해서 필요한 증빙서류를  
구체화하고 이를 규정에 반영할 필요가 있다.  
FTA관세특례법령의 체계상 직접운송 입증  
서류에 대해서는 FTA관세특례법시행규칙  
제5조에 반영하는 것이 합리적일 것이다.

아울러 해외 경유국 관세당국이 비가공  
증명서를 발행하지 않는데도 이를 필수적으로  
제출토록하는 것은 FTA 혜택 자체를 제한하는  
것이어서 통상분쟁과 과세마찰을 유발할 수  
있다. 그러므로 직접운송을 입증할 수 있는

여러 가지 서류 중의 하나로 규정하는 것이  
합리적인 대안이 될 것이다.

직접운송 입증서류는 보세구역 반입후 환적,  
항외 해상환적 또는 자유무역지역이나 물류  
센터에 보관후 환적되는 경우 등 다양한 유형에  
따라 달라질 수 있으므로 관세청에서 실태를  
정확히 파악한 후 각 유형별로 정하는 것을  
검토할 필요가 있다. 또한 한-미 세관당국 간  
한-미 FTA 직접운송 해석·운영에 관한 통일  
적인 가이드라인을 마련하여 FTA 통상분쟁이  
발생되지 않도록 FTA 협력외교도 병행할  
필요가 있다.



# 한-인도네시아 CEPA의 주요내용과 기대효과



김혜윤

대외경제정책연구원 무역통상실  
무역협정팀 전문연구원  
경제학박사

2022년 한국이 인도네시아에 수출한 상위 수출 품목을 보면 석유화학제품, 반도체, 철강과 같은 중간재 위주인 반면 대인도네시아 수입품목은 유연탄과 천연가스의 비중이 절대적이며 동광, 주석 등 원자재로 한국과 인도네시아는 상호보완적인 무역 구조를 가지고 있다.

한국은 이번 협정을 통해 확보한 가격 경쟁력을 바탕으로 인도네시아 수입시장에서의 점유율을 확대·유지할 수 있는 여건을 마련하였다.

인도네시아는 아세안 역내교역 비중이 20%대로 높지 않은데, 이는 한국을 비롯한 역외국이 접근할 수 있는 시장이나 분야가 상대적으로 넓다는 것이다.



## 1 한-인도네시아 CEPA의 개요<sup>1</sup>

2023년 1월 1일 한-인도네시아 CEPA가 발효되며 우리나라는 아세안 회원국과 네 번째 양자 FTA 체결이라는 결실을 맺게 되었다.<sup>2</sup>

한-인도네시아 CEPA 협상은 2012년에 시작되었으나 2014년 2월 7차 협상 이후 양측 주요 관심품목에 대한 양허수준, 서비스 및 투자에서 현지진출 한국기업에 대한 보호 문제, 인도네시아의 투자 확대 요구 등 주요 쟁점에 대한 입장 차이로 교착 상태에 빠졌다.

5년간 중단되었던 협상은 2019년에 재개되었는데, 이러한 과정은 양국의 경제적 유대관계를 보다 강화할 수 있는 계기로 작용하였다.

또한 비슷한 시기에 추진된 RCEP에서 규범 분야에 대한 논의가 충분히 이루어지면서 양국은 상품과 서비스시장 개방 협상에 집중할 수 있는 여건을 마련할 수 있었다.<sup>3</sup>

- 1 CEPA(Comprehensive Economic Partnership Agreement, 포괄적경제동반자협정)는 당사국 간 상품 및 서비스교역의 자유화뿐만 아니라 경제 전반을 포괄하는 내용의 협정을 뜻하는데 실상 FTA와 동일한 의미임.
- 2 동 협정에 앞서 2006년 3월 싱가포르, 2015년 12월 베트남, 2022년 12월 캄보디아와의 FTA를 발효함.
- 3 RCEP 발효 시기는 한국 2022년 2월 1일, 인도네시아는 2023년 1월 2일임



## 2 한-인도네시아 CEPA의 주요내용

한-인도네시아 CEPA 협정문은 상품, 원산지 규정, 서비스, 투자 등을 포함하여 13개 챕터로 구성되어 있다. 앞서 언급했듯이 동 협정에서 양국은 상품 및 서비스 중심의 협상을 진행한 바, 우리나라가 최근 체결한 여타 FTA에 비해 협정문은 단순한 편이다.

우선 상품양허를 살펴보면, 한-인도네시아 CEPA를 계기로 한국과 인도네시아는 최장 20년까지 수입 품목수 기준 각각 95.5%와 93%, 수입액 기준으로는 97.3%와 97%까지 자유화 수준을 높이기로 하였다. 2007년부터

발효 중인 한-아세안 FTA와 비교하면 특히 인도네시아의 자유화율은 품목수 기준 12.9%p 증가하였다. 이렇듯 인도네시아의 자유화율이 크게 높아진 것은 한-아세안 FTA에 존재하던 상호주의 제도를 이번 협정에서는 도입하지 않기로 했기 때문이다.<sup>4</sup>

그간 한국은 98개 품목, 인도네시아는 793개 품목에 대해 상호주의를 적용해 왔으나 CEPA 발효 시부터는 이러한 품목들에 대해 협정세율을 적용할 수 있게 되어 양국은 관세 감축의 효과를 누릴 수 있게 되었다.

〈표 1〉 한-아세안 FTA 및 한-인도네시아 CEPA 양허수준(%) 비교

구분	한국		인도네시아	
	품목수	수입액	품목수	수입액
한-아세안 FTA	90.2	93.6	80.1	88.5
한-인도네시아 CEPA	95.5	97.3	93.0	97.0
추가 자유화율	5.3	3.7	12.9	8.5

주: 품목수는 2018년 HS코드, 수입액은 2017~18년 평균 기준

자료: 산업통상자원부, 보도자료(2019.10.17.)

4 상호주의 제도에 따르면 수출국의 민감품목에 대해 수입국이 해당 품목을 일반품목으로 양허했다더라 한-아세안 FTA에 따른 양허 관세 혜택 배제(MFN 관세 적용)가 가능함. 그러므로 상호주의 제도가 더 이상 적용되지 않을 경우 대상 품목은 협상 결과에 따라 관세의 완전 철폐도 가능하게 됨.

제조업 부문의 양허수준을 보면, 한국은 한-아세안 FTA에서 관세 철폐가 완료되지 않은 품목들 중 절반가량의 품목에 대하여 한-인도네시아 CEPA 발효 즉시 관세를 철폐한다. 대표적인 품목으로 경유와 벙커C유, 망간 건전지 및 알칼리망간 건전지, 섬유·직물 및 의복 관련 일부 품목을 들 수 있다.

더불어 한국은 한-아세안 FTA에서 상호대응 세율 부과 품목으로 두었던 자동차와 자동차 부품의 관세도 철폐하기로 하였다. 한편 인도네시아는 이번 협정을 통해 한국의 주요 수출품목인 철강제품, 자동차부품, 합성수지 등을 개방하였다. 자동차 강판 용도로 쓰이는 철강제품(열연, 냉연, 도금 등)은 기존의 5~15% 관세 대신 무관세를 적용받게 되었고, 트랜스미션과 선루프 등 자동차 부품의 관세도 협정 발효 즉시 철폐될 예정이다.

섬유 및 의류를 중심으로 복잡한 품목별 원산지 기준을 단순화하고, 기계·전기전자 품목에 대해서는 역외산 부품 조달이 용이한 기준을 반영하는 등 원산지기준을 한-아세안 FTA 대비 기업 친화적인 방향으로 개선하였다.

인도네시아는 인증수출자(2년내 도입), 수출자·생산자 자율증명(10년내 도입)을 약속하였으며, 특혜관세 사후신청을 허용했다는 점 역시

CEPA의 활용률을 높이는데 기여할 것으로 보인다.

한-인도네시아 CEPA의 서비스무역 및 투자 자유화는 한-아세안 FTA의 내용을 기반으로 하되, 이를 개선하는 방향으로 체결되었다. 이번 협정을 통해 온라인 게임, 문화콘텐츠 등의 서비스분야가 신규 개방되었으며, 유통(50%→67%), 건설 및 엔지니어링(55%→67%) 분야에서 외국인투자 지분제한이 완화되었다.

또한 양국은 경제협력 챕터에 합의함으로써 양측이 상호호혜적 관계 속에서 협력을 추진할 수 있는 프레임워크를 마련하였다. 협정문은 자동차, 철강, 화학 등의 산업을 비롯하여 주요 통상규범, 자연인의 이동, 중소기업 지원 정책 등 다양한 분야를 협력 대상으로 명시하고 있다.



### 3 한국과 인도네시아의 교역 및 투자관계

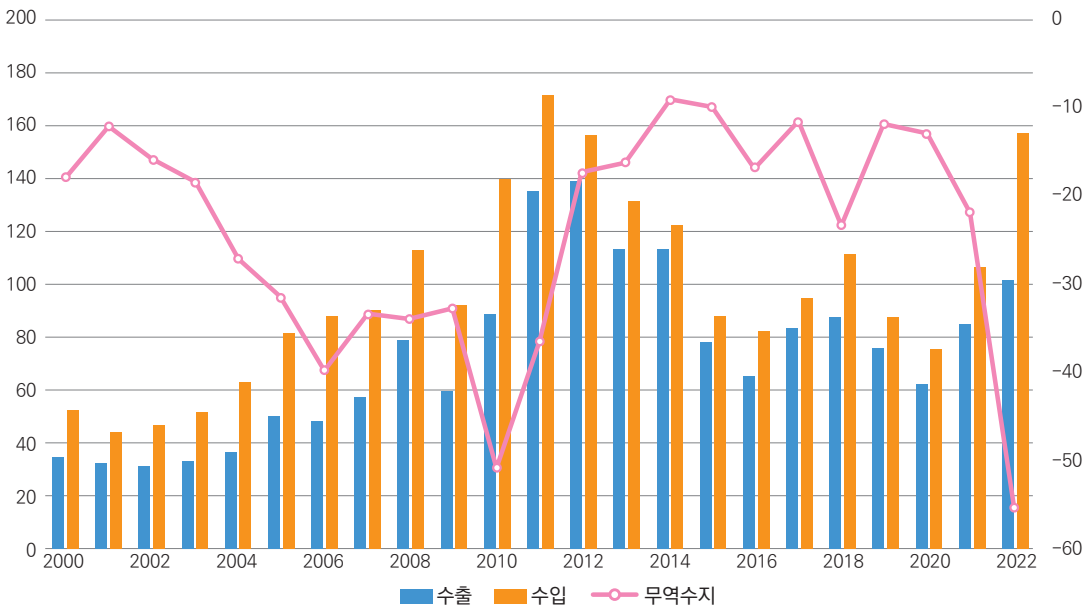
한국에게 인도네시아는 주요 원자재 공급처로서 중요한 의미를 가진 교역 상대국이다. 2022년 기준 한국의 대인도네시아 수출은 102억 달러, 수입은 157억 달러로 한국은 55억 달러의 무역수지 적자를 기록했는데 2000년대 이래 가장 큰 적자규모였다.

한국의 인도네시아에 대한 수출은 2002년부터 한-아세안 FTA 발효 6년차인 2012년까지

대체로 증가세를 유지했으나 이후 글로벌 경기 둔화와 코로나19 팬데믹 위기를 겪으며 감소하였다가 2021년부터 회복세를 보이고 있다. 한국의 대인도네시아 수입은 수출과 유사한 패턴을 보이지만 상대적으로 변동성은 좀 더 컸다. 2022년에는 유연탄 수입이 전년 대비 2배 이상 증가하고, 동광 품목에서 한국의 최대수입국이 되면서 원자재 수입이 급격하게 늘어났다.

<그림 1> 한국의 대인도네시아 교역 추이

(단위: 억 달러)



주: 수출입은 좌축, 무역수지는 우축 기준  
 자료: 한국무역협회 무역통계 한국무역.

다만 2000년 이후 한국과 인도네시아 간의 무역규모는 한-아세안 FTA 발효기간이 경과하는 동안 증가세를 유지하지 못했다.

<그림 2>에서 확인할 수 있는 바와 같이 한국의 전체 수출입에서 인도네시아가 차지하는 비중은 2010년대 접어들어 뚜렷한 감소 추이를 보이고 있다. 인도네시아 무역에서 한국이 차지하는 비중의 추이 역시 크게 다르지 않는데 2021년에는 수출과 수입 비중이 3.9%와 4.8%로 최저치를 기록하기도 했다.

이러한 상황에서 한-인도네시아 CEPA는 양국 간 교역 확대를 위한 새로운 동력으로 역할을 할 수 있을 것이라 생각된다.

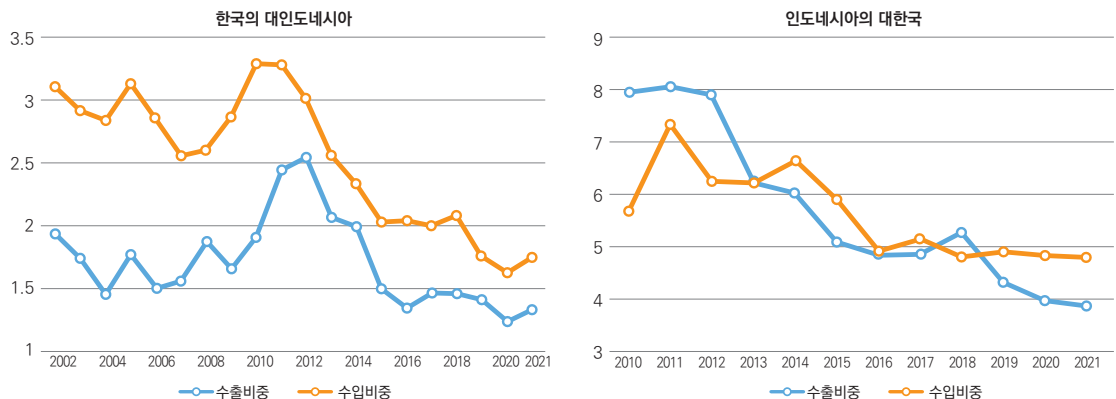
2022년 한국이 인도네시아에 가장 많이 수출한 품목은 휘발유이며, 상위 수출품목을 보면 석유화학제품, 반도체, 철강과 같은 중간재가 주를 이룬다.

반면 대인도네시아 수입품목은 유연탄과 천연가스의 비중이 절대적이며 동광, 주석 등까지 고려하면 원자재 수입이 대부분이라 할 수 있다.

즉 양국은 완벽하게 상호보완적인 무역구조를 가지고 있는 바, 최근과 같이 공급망이 중요한 시대에 교역파트너로서의 의미가 더욱 커지고 있는 것이다.

**<그림 2> 한국과 인도네시아가 상대국 전체무역에서 차지하는 비중**

(단위: %)



주: 한국과 인도네시아의 전체 수출입에서 상대국이 차지하는 비중, 데이터 부재로 분석기간이 상이함.

자료: UN COMTRADE(<https://comtrade.un.org>)를 토대로 저자 작성.

한국과 인도네시아 간의 투자관계에서는 한국에 대한 인도네시아의 투자(IFDI)보다 한국의 대인도네시아 투자(OFDI) 규모가 훨씬 크다.

실상 인도네시아는 2017년과 2019년 금융·보험업에 간헐적으로 투자했을 뿐 그 밖의 연도에는 투자활동이 거의 부재하였다.

그러나 한국의 대인도네시아 투자의 경우 전체 투자에서 차지하는 비중은 1~2%에 불과하나 그 규모는 대체로 증가세를 보이고 있다.

제조업 부문에서는 자동차, 전기전자, 화학 산업에 대한 투자가 활발한 편이며 서비스업 중에서는 금융업의 비중이 높다.

〈표 2〉 한국의 대인도네시아 주요 교역품목(2022년 기준)

(단위: 백만 달러, %)

순위	수출품목			수입품목		
	품명	금액	비중	품명	금액	비중
1	휘발유	828	8.1	유연탄	3,240	20.6
2	합성수지	784	7.7	천연가스	2,921	18.6
3	경유	689	6.7	동광	1,477	9.4
4	집적회로 반도체	529	5.2	암모니아수	538	3.4
5	편직물	335	3.3	신발	514	3.3
6	합성고무	294	2.9	식물성 유지	498	3.2
7	냉연강판	278	2.7	기타 정밀화학제품	415	2.6
8	기타 정밀화학원료	260	2.5	칼라TV	409	2.6
9	열연강판	230	2.3	직물제 의류	329	2.1
10	기타 석유화학제품	202	2.0	주석괴 및 스크랩	317	2.0
소계		4,428	43.3		10,659	67.7
전체		10,219	100		15,737	100

주: MTI 4단위 기준

자료: 한국무역협회 무역통계 한국무역.



〈표 3〉 한국의 대인도네시아 투자 추이

(신고금액 기준, 단위: 백만 달러, %)

구분	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
외국인투자 (FDI)	9.2	55.6	0.9	3.7	1,051	10.4	451.1	196.9	8.6	1
	(0.1)	(0.3)	(0.0)	(0.0)	(4.6)	(0.0)	(1.9)	(0.9)	(0.0)	(0.0)
해외직접투자 (OFDI)	618	821	846	727	754	845	1,544	1,166	2,411	1,437
	(1.7)	(2.3)	(2.1)	(1.4)	(1.5)	(1.4)	(1.8)	(1.6)	(2.2)	(1.8)

주: ( )안은 각 연도 한국의 전체 FDI와 OFDI에서 인도네시아가 차지하는 비중  
 자료: 산업통상자원부 외국인투자통계; 한국수출입은행 해외경제연구소.



## 4 한-인도네시아 CEPA의 기대효과

2018년부터 고조된 미-중 무역갈등과 코로나19에 따른 중국 봉쇄 조치의 여파 등으로 최근 제조업 생산기지로서 아세안 지역에 대한 매력도가 크게 높아지고 있다.

한국에게도 아세안은 중요한 교역파트너로, 한-아세안 FTA 발효 전인 2006년 618억 달러이던 양측 간 교역액은 2022년 2,074억 달러까지 증가하였다. 한편 이러한 분위기와는 반대로 한국과 인도네시아 사이의 무역은 그간 상대적으로 지지부진한 상황이었다.

일례로 2007년 인도네시아는 아세안 회원국 중 한국의 2위 수출시장이었으나 2022년에는 베트남, 싱가포르, 필리핀, 말레이시아에 이은 5위에 머물렀다. 그러나 앞서 확인했듯이 한국과 인도네시아는 상호보완적인 무역 구조를 가지고 있을 뿐만 아니라 인도네시아는 2.7억 명의 인구를 보유한 소비시장으로서의 매력도 크기 때문에, 한-인도네시아 CEPA를 계기로 양국 간 교역이 확대될 경우 한국 입장에서 기대할 수 있는 경제적 효과는 큰 편이다.

〈표 4〉 인도네시아의 연도별 대주요국 수입비중

(단위: %)

상대국	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
호주	3.0	2.9	2.8	2.7	3.2	3.4	3.9	3.8	3.1	3.2	3.3	4.8
중국	15.1	14.8	15.3	16.0	17.2	20.6	22.7	22.8	24.1	26.2	28.0	28.7
일본	12.5	11.0	11.9	10.3	9.6	9.3	9.6	9.7	9.5	9.1	7.5	7.5
한국	5.7	7.3	6.2	6.2	6.7	5.9	4.9	5.2	4.8	4.9	4.8	4.8
말레이시아	6.4	5.9	6.4	7.1	6.1	6.0	5.3	5.6	4.6	4.5	4.9	4.8
싱가포르	14.9	14.6	13.6	13.7	14.1	12.6	10.7	10.8	11.4	10.3	8.7	7.9
미국	6.9	6.1	6.1	4.9	4.6	5.3	5.4	5.2	5.4	5.4	6.1	5.8

자료: UN COMTRADE(<https://comtrade.un.org>)를 토대로 저자 작성.

우선 한국은 유연탄, 천연가스, 니켈 등 핵심 자원의 안정적인 공급처를 확보할 수 있게 된다. 특히 니켈은 2차전지의 핵심 소재로 한국의 자동차산업에 필수적인 원자재인데, 인도네시아는 세계 니켈 생산량의 30%를 차지하는 최대 생산국이다. 최근 인도네시아 정부가 주요 광물에 대해 수출 규제조치를 시행하면서 원자재의 무분별한 유출에 우려를 표하고 있음을 감안할 때,<sup>5</sup> 한-인도네시아 CEPA는 원자재 관련 양국 간 정보 및 의견 교환의 효과적인 채널로서 더욱 의미가 있다.

또한 한국은 이번 협정을 통해 확보한 가격 경쟁력을 바탕으로 인도네시아 수입시장에서의 점유율을 확대·유지할 수 있는 여건을 마련하였다.

한국의 대인도네시아 주요 수출품목 중 철강 제품(HS 7208, HS 7210)의 경우 중국, 일본과 치열한 경쟁을 지속하고 있는 만큼 한-인도네시아 CEPA에 따른 관세 철폐의 효과는 클 것이다.<sup>6</sup> 인도네시아 전체 수입시장으로 범위를 넓히더라도 현재 주요 수입상대국의 시장 점유율은 중국을 제외하면 큰 격차가 없는 상황인바, 이번 협정에 따라 관세 및 각종

비관세 장벽이 완화되면 한국은 경쟁국들보다 유리한 환경에서 시장점유율을 높여갈 수 있을 것이다.

더불어 인도네시아는 아세안 역내교역 비중이 20%대로 높지 않은데, 이는 한국을 비롯한 역외국이 접근할 수 있는 시장이나 분야가 상대적으로 넓다는 것이다. 그러므로 한-인도네시아 CEPA가 발효 후로 한국 기업들은 상품 및 서비스 관련 새로운 시장에 진입하기 위해 보다 적극적인 전략을 취할 수 있을 것이며, 다양한 분야에서 경제협력을 강화함으로써 양국에 실질적인 이득이 되는 결과를 도출할 수 있을 것이다.



5 자세한 내용은 이재호·김소은(2022), 「최근 인도네시아의 주요 광물 수출 중단조치의 배경과 시사점」 (KIEP 세계경제 포커스, Vol.5 No.4) 참고.

6 인도네시아는 2008년 7월 일본과의 양자 EPA를 발효한 바 있고, 중국과는 아세안 차원에서 FTA를 체결하고 2010년 1월 발효함.