

FTA를 활용한 서비스무역 경쟁력 제고방안 연구 - 물류산업을 중심으로 -

Study on the competitiveness enhancing strategy of Korean service trade through FTA
- Focus on the logistics industry -

손승표 (Sohn, Sungpyo)

동국대학교 국제통상학부 초빙교수, 주저자

목 차

- | | |
|------------------|-------------------|
| I. 개요 | IV. 물류산업 경쟁력 제고방안 |
| II. 국내 FTA 진행현황 | V. 결론 및 제언 |
| III. FTA와 서비스 무역 | 참고문헌 / ABSTRACT |

국문초록

서비스 산업은 상당한 수준의 전문기술 및 관련 지식 집약과 아울러 산업간 융합을 요하는 특성의 산업으로 창의적인 인적자원의 숙련된 경험과 상당한 시간동안 축적된 전문 지식의 활용을 필수적으로 요구하는 특성상, 우리나라 창조경제의 구현에 필수적이라고 할 수 있다. 서비스 산업의 이러한 산업적 특성 및 경제적 이점은 FTA를 필두로 하는 현재의 국제무역 통상질서에서도 큰 영향을 끼친다. 서비스 무역은 서비스 수출국 서비스 산업의 발전을 주도하는 원동력으로 작용하는 한편, 서비스 수입국 측면에서도 자국 내 미약한 서비스산업에 대한 보완과 발전의 발판을 마련할 수 있는 긍정적 계기를 마련해줄 수 있다.

이에 본 연구에서는, FTA 국제무역질서 하에서의 FTA와 서비스 무역 간의 관계를 명확히 조명하고, FTA를 활용한 서비스 무역의 활성화 방안을 물류산업 중심으로 분석하여 이를 정책적 시사점으로 제언하였다. 이에 더하여 3차 물류의 기능, 나아가 컨설팅과 ICT 기능이 결합된 형태의 4차 물류 기능을, 4차 산업혁명 주도 경제 활성화 주도를 위한 촉매 개념으로 적극 활용하여야 한다.

국내 물류기업의 내부적인 물류 서비스 전반에 대한 경쟁력 제고 노력이 선행되는 상황에서 범정부 차원의 국내 물류기업의 해외진출 등을 위한 전문인력 양성지원, 관련 법·제도 정비, 서비스 산업의 DB화, 각종제도 지원 강화 등 정부부처간 통합 지원책이 실행된다면, 물류산업 경쟁력 강화를 통한 FTA 활용 국내외 서비스 무역 활성화에 매우 긍정적인 영향을 견인해 낼 수 있으리라 판단되어진다.

주제어 : FTA, 서비스 무역, 물류 산업, 3차 물류, 4차 물류

I. 개요

현대사회는 급격한 정보화의 진전과 경제 발전에 힘입은 구매력 향상 및 삶의 질 제고 등의 발전적 요인으로, OECD 가입국들을 중심으로 제조업의 새로운 패러다임으로서의 생산성 향상과 고객맞춤형 고부가가치 상품개발에 크게 기여할 수 있는 서비스 산업의 발전에 국가적 역량을 기울이고 있다. 서비스 산업은 그 특성상 한국 경제의 지식 축적화에 따라 점진적으로 기업의 제조 활동에서 분리되어 명실상부한 산업의 새로운 성장 동력 중 하나로 부상하였다.

이러한 상황에서 물류산업을 중심으로 한 FTA 활용 서비스 무역 경쟁력 제고는, 선진국들을 중심으로 산업의 신성장 동력으로 부상하고 있는 국제적인 트렌드에 힘입어, 각종 현황 및 수치에 비해 아직 초기단계 상태인 대한민국의 서비스 산업을 발전 및 육성시킴으로써, 제조업에 대한 경제적 파급효과를 극대화 할 수 있고, 현재 G2 중심의 패권 경쟁 사이에서 저성장의 어려움을 겪고 있는 우리나라 경제성장에 유의점을 줄 수 있으며, 이에 따른 고용 창출 효과 또한 이미 OECD 국가들에서 입증된 것처럼, 최근 1%대의 국내 저성장 기조를 상당부분 견인할 것으로 기대된다.

서비스 산업은 상당한 수준의 기술 및 지식 집약과 아울러 산업간 융합을 요하는 특성의 산업으로 창의적인 인적자원의 숙련된 경험과 아울러 상당한 시간동안 축적된 지식의 활용을 필수적으로 요구하는 특성상, 대한민국 창조경제의 구현에 필수적이라고 할 수 있다.

대한민국은 제조업 중심의 수출주도 경제발전을 성공적으로 이룩하였지만, 더 이상 기존의 노동과 자본의 양적투입에 의한 성장전략이 효과를 발휘하고 있지 못하는 실정이다.

따라서 지식기반의 경제체제인 창조경제의 구현을 위해서 제조업의 생산성 향상과 고부가가치 상품개발을 통한 국가 경쟁력 강화에 필수적인 서비스 산업을 발전시켜 나가야 할 필요성이 절실한 상황이다.

서비스 산업의 이러한 산업적 특성 및 경제적 이점은 FTA를 필두로 하는 현재의 국제무역 통상질서에서도 큰 영향을 끼친다. 서비스 무역은 서비스 수출국 서비스 산업의 발전을 주도하는 원동력으로 작용하는 한편, 제조업에 이를 적용 및 융합 도입함으로써 파급효과가 제조업의 경쟁력 및 효율성을 함께 강화시키는 역할을 하는 것으로 이미 여러 연구자들의 연구를 통하여 입증되었다.¹⁾ 또한 서비스 수입국 측면에서도 자국 내 미약한 서비스산업에 대한 보완과 발전의 발판을 마련할 수 있는 긍정적 계기가 될 수 있다.

1) 김영환, “서비스 무역의 결정요인과 국제경쟁력에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사논문, 2012.2.

이에 본 연구에서는, FTA 국제무역질서 하에서의 FTA와 서비스 무역 간의 관계를 명확히 조망하고, FTA를 활용한 서비스 무역의 활성화 방안을 물류산업 중심으로 분석하여 이를 정책적 시사점과 아울러 실무 적용방안을 함께 제언하고자 한다.

II. 국내 FTA 진행현황

1. FTA 개념

자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement)의 핵심 개념은, 상호 협정을 체결한 국가들 간 상품 및 서비스 교역 관세 및 무역장벽을 단계적으로 철폐함으로써 상호 배타적인 무역특혜를 서로 부여하여 무역자유화를 통한 상호이익을 실현하려는 목적에 있다. FTA는 역사적으로 유럽연합(EU) 및 북미자유무역(NAFTA) 등과 같이 인접 국가, 혹은 일정 지역을 중심으로 협의가 이루어졌기 때문에 일반적으로 지역무역협정(RTA: Regional Trade Agreement)으로 통칭한다.

자유무역은 협정 체결국간 경제통합의 진전 상황 및 정도에 따라 자유무역협정, 관세동맹, 공동시장, 경제동맹, 완전경제통합 등 아래 <표-1>과 같이 5단계로 대별할 수 있다.

<표-1> 자유무역의 단계

역내 관세철폐	역외공동 관세부과	역내생산요소 자유이동보장	역내공동 경제정책 수행	초국가적 기구 설치·운영
① 자유무역협정 (NAFTA, EFTA 등) -역내 관세철폐				
② 관세동맹(베네룩스 관세동맹) -공동관세 부과				
③ 공동시장(EEC, CACM, CCM, ANCOM 등) -생산요소 이동의 자유화				
④ 경제동맹(제2차 세계대전 후의 유럽경제공동체(EEC) 등) -재정·금융정책 상호조정				
⑤ 완전경제통합(마스트리히트조약 발효이후의 EU) -경제주권 포기, 경제정책 통합				

자료: 관세청 FTA포털(www.customs.go.kr), 2015

1) 부문별특혜무역협정

부문별특혜무역협정은 협정체결국간 특정한 상품교역에 대해서만 제한적인 특혜를 부여하는 것으로서, 경제통합의 초기단계의 과정이다. 협정국간에 일정 특혜를 부여함으로써 역외 비협정국에 비해 차별조치를 위하는 경우를 말한다.

2) 자유무역협정

자유무역협정이란 협정을 맺은 회원국 간에는 자유무역을 실시하지만 역외 비회원국에 대해서는 무역보호정책을 실시하는 경우를 말한다. 회원국은 역외 비회원국에 대해 일관된 무역보호정책을 유지할 필요가 없이 자국 실정에 맞는 정책을 실시한다.

3) 관세동맹(Customs Union)

관세동맹은 자유무역협정보다 더 나아가 관세동맹회원국 간의 자유무역 유지와 역외 비회원국에 대해 공동의 무역보호정책을 실시하는 것을 의미한다. 관세동맹은 완전한 경제통합이 아닌 무역측면적인 경제통합이라고 할 수 있다. 현재는 관세동맹형태의 경제적 지역주의는 존재하지 않지만 20세기 이전에 관세동맹형태의 경제적 지역주의가 존재했다.

4) 공동시장(Common Market)

공동시장은 관세동맹에서 상품과 생산요소의 자유로운 역내이동이 이루어지며, 회원국이 독자적인 경제정책의 실행을 허용하는 지역경제통합이다. 비회원국에 대해 공동의 무역정책을 시행하지만, 무역 외 다른 경제정책에서는 독자성을 보유할 수 있다. 또한, 회원국과 다른 통화 정책과 재정정책의 독자성을 확보할 수 있다.

5) 경제동맹(Economic Union)

경제동맹은 회원국 간의 재정정책, 금융정책, 사회정책 등 모든 경제정책을 상호 협력 하에 공동으로 추진·시행하는 경제통합을 의미한다. 더 나아가 화폐의 단일화가 추진된다면 완전한 경제통합이 이루어질 수 있는 단계이다. 경제동맹의 상태의 회원국들은 정치적으로는 독립국이지만 경제적으로는 단일경제권을 형성하는 실질적인 경제통합을 이룩한 것이다. 유럽연합(EU)이 대표적인 사례이다.

6) 완전한 경제통합(Complete Economic Union)

완전한 경제통합이란 역내 경제정책의 단일화 전제 하에, 회원국 간의 초국가적인 의사결정기구의 설립을 통해 경제측면 뿐만 아니라 정치적인 측면까지의 통합을 요하는 가장 완벽한 경제통합 형태이다. 이는 회원국의 주권포기와 연관되기 때문에 실현 가능성은 희박하다. 그러나 모든 경제통합의 궁극적인 목표로 가장 이상적이다.

2. 국내 FTA 진행현황

대한민국은 1999년 12월 칠레와 첫 FTA 협상을 개시한 이후 2003년 2월 서명을 완료하였고, 2004년 4월 1일 협약 정식발효를 시작으로 현재 세계주요국가 및 국가단체와 11개의 FTA를 발효시켜 FTA를 운영중이다. 뿐만 아니라 타결 4건, 협상 중 3건, 협상재개 여건조성 중 3건(일본, 멕시코, GCC²⁾), 협상준비 공동연구 중 4건(Mercosur³⁾) 4개 국가(우루과이, 브라질, 파라과이, 아르헨티나) 이스라엘, 중남미 6개국, 말레이시아) 등 다각도로 FTA를 운영 중이다. 현재 운영 혹은 운영접근에 도달한 FTA는 아래 <표-2>와 같다.

<표-2> 대한민국의 FTA 현황

구분	해당국(상태일)	비고
발효 (11건)	칠레(2004.04.01.), 싱가포르(2006.03.02.), EFTA ¹⁾ (2006.09.01.), 아세안 ²⁾ (2007.06.01., 국가별 상이), 인도(2010.01.01.), EU ³⁾ (2011.07.01.), 페루(2011.08.01.), 미국(2012.03.15.), 터키(2013.05.01.), 호주(2014.12.12.), 캐나다(2015.01.01.)	발효일
타결 (4건)	콜롬비아(정식서명-2013.02.21.), 중국(타결선언-2014.11.10), 뉴질랜드(타결선언-2014.11.15.), 베트남(타결선언-2014.12.10)	진행상황
협상 중 (3건)	인도네시아(7차 협상 개최-2014년 2월), 한국·중국·일본(6차 협상 개최-2014년 11월), RCEP ⁴⁾ (6차 협상 개최-2014년 12월)	진행상황

- 1) EFTA(4개국) : 스위스, 노르웨이, 아이슬란드, 리히텐슈타인
 - 2) 아세안(10개국) : 말레이시아, 싱가포르, 베트남, 미얀마, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 라오스, 캄보디아, 태국
 - 3) EU(28개국) : 오스트리아, 벨기에, 영국, 체코, 키프로스, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아일랜드, 이탈리아, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 몰타, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 스웨덴, 불가리아, 루마니아, 크로아티아
 - 4) RCEP(16개국) : 아세안10개국, 한국, 중국, 일본, 호주, 뉴질랜드, 인도
- 자료: 관세청 FTA포털(www.customs.go.kr) 참조, 연구자 정리

- 2) Gulf Cooperation Council. 걸프협력회의. 1981년 5월에 페르시아 만안의 6개 아랍산유국(사우디아라비아, 쿠웨이트, 아랍에미리트연방, 카타르, 오만, 바레인)이 역내(域內) 협력을 강화하기 위해 결성한 지역협력기구이다.
- 3) Southern Common Market의 스페인어 약어이다. 남미지역에서의 자유무역과 관세동맹을 목표로 1995년 1월 1일부로 정식 발효된 경제블록이다. 아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이, 베네수엘라 등 5개 회원국과 칠레와 볼리비아 등 2개 준회원국으로 구성되어 있다.

Ⅲ. FTA와 서비스무역

1. 서비스 무역 개념

국제무역 측면에서 서비스 무역이란 일반적으로 상품이 아닌 모든 용역을 거주자 및 비거주자 사이에서 이루어지는 무역 거래로서, 일국에 입지하고 있는 생산자(resident)에 의해 타국에 입지하고 있는 사용자(non-resident)와 거래하는 것을 의미한다. 이러한 서비스 무역은 그 특성상 국가와 국가 간, 거주자(inter-resident) 사이에 거래되는 무형 무역을 의미한다.⁴⁾

IMF는 국제수지(BOP: Balance of Payment) 를 일정기간 한나라의 거주자와 비거주자 사이에 발생하는 경제적 거래를 종합적으로 기록한 통계로 정의하였고, OECD는 서비스 무역을 ① 일국의 거주자에 의해 생산된 서비스가 다른 국가의 거주자에 의해 생산·수취·지분되는 행위, ② 서비스 공급국으로부터 수출되어 서비스 수요국에서 수입되는 행위, ③ 어느 일국에서 주로 생산된 서비스가 다른 국가의 거주자에 의해 사용·수취·지분되는 행위 등의 형태라고 정의 및 구분하였다.

우리나라에서 서비스 무역에 해당하는 업종은 현행 대외무역법상 경영상담업, 법무관련 서비스업, 회계 및 세무관련 서비스업, 엔지니어링 사업, 디자인, 컴퓨터시스템 설계 및 자문업, “문화산업진흥기본법”에서 명시하는 문화산업에 해당하는 업종, 운수업, “관광진흥법”에 따른 관광사업에 해당하는 업종, 그 밖에 지식기반응역 등 수출유망산업으로서 산업통상자원부장관이 정하여 고시하는 업종을 영위하는 자가 제공하는 것을 서비스로 통칭하고 있다. 이외에도 국내의 법령 또는 대한민국이 당사자인 조약에 따라 보호되는 특허권, 실용신안권, 디자인권, 상표권, 저작권, 저작인접권, 프로그램저작권, 반도체집적회로의 배치설계권의 양도, 전용실시권의 설정, 통상 실시권의 허락도 서비스로 보고 있다.

서비스의 본질적 특성인 무형성(Intangibility), 소멸성(Perishability), 비분리성(Inseparability) 등으로 인하여 서비스 자체 혹은 서비스 무역 개념을 정형화하는 것은 매우 어렵다. 따라서 해당 관점에서 서비스의 범위를 합리적으로 구체화하는 것이 중요하다.

4) 조석홍·김만길, “서비스무역 확산과 지식서비스 수출활성화 방안”, 한국문화산업학회, 문화무역연구 제2권 제2호, 2002. 12.

2. FTA와 서비스 무역

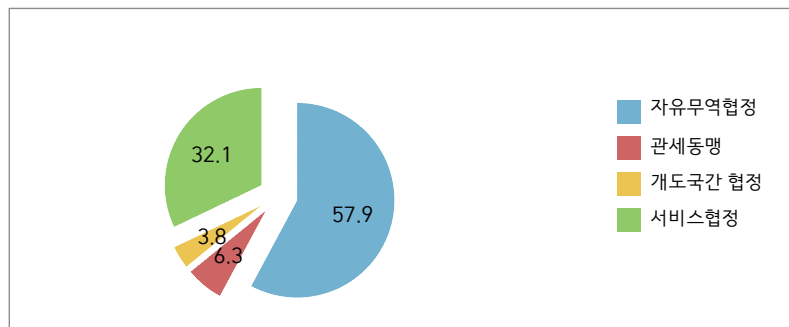
국가 간 서비스 거래를 그 대상으로 하는 서비스 무역 유형은 GATT에서 합의된 서비스 무역에 관한 일반협정(GATS: General Agreement on Trade in Service)을 보면 공급 및 소비와 관련된 거래 형태가 기존의 상품 재화와는 다른 서비스의 무형성, 소멸성, 비분리성 등의 특성들을 서비스의 공급형태에 의한 다음의 4가지로 구분하고 있다. 5)

〈표 2-3〉 서비스의 공급형태

공급자	기준	형태
서비스 제공자가 자국 영토 주재	다른 회원국가 영토로부터 회원국가의 영토 안으로 서비스 인도	국경간 공급
	회원국가의 영토 밖에서, 다른 회원국가의 영토 내에서 회원국가의 서비스 소비자에게 서비스 인도	해외소비
서비스 제공자가 회원국 영토 주재	회원국가의 영토 안에서 공급자 상업적 주재에 의하여 서비스 인도	상업적 주재
	회원국가의 영토 안에서 자연인 지위로 주재하는 공급자에 의해 서비스 인도	자연인 주재

자료 : WTO, "Guidelines for the Scheduling of Specific Commitments under the General Agreement on Trade in Services (GATS)", S/L/92, 28 March 2001, p9

2015년 기준, WTO 발표 결과 지역무역협정(RTA) 발효 총수는 399건이며, 이 중 상품 무역을 중심으로 한 자유무역협정(FTA) 231건, 서비스 협정 128건, 개도국간 특혜협정 15건, 관세동맹 25건으로 총 집계되었다. 이에 대한 지역무역협정(RTA) 유형별 비중은 아래 <그림-1>과 같다.



〈그림-1〉 지역무역협정(RTA) 유형별 비중

자료: 한국무역협회 국제무역원 (WTO자료를 바탕으로 집계), 2015

5) 김영환, "서비스 무역의 결정요인과 국제경쟁력에 관한 연구", 한국해양대학교 대학원 박사논문, 2012.2, pp. 15-16

시기별로 보면 다음 <표-3>과 같이, 지역무역협정은 WTO 출범 이후 1995년 전후로 급증하여 총 399건 협정 중 1995년 이후 전체 건수의 88%에 달하는 349건이 발효되었다.

<표-3> 기간별 지역무역협정 발효 현황

구분	1958~1994	1995~2000	2001~2005	2006~2010	2011~2015.4	계
발효건수	50	49	82	127	91	399
비중 (%)	12.5	12.3	20.6	31.8	22.8	100.0
	12.5	87.5				100.0

자료: 한국무역협회 국제무역원 (WTO자료를 바탕으로 집계), 2015

위의 <그림-1>과 <표-3>을 비롯한 내용에서 알 수 있듯이, FTA의 체결 및 발효는 시간이 경과할수록 더욱 급속하게 진행되고 있으며, FTA시대 속에서 서비스 무역은 큰 비중을 차지하고 있다. 이에 대한민국의 서비스 무역 수준을 한 단계 강화하여 국제무역 질적 향상의 중요성이 대두되고 있는 상황이다.

FTA를 국내 산업의 대외 경쟁력 강화 및 내수 서비스 산업 선진화의 주요 수단으로 활용하고 있는 우리나라의 경우, 서비스 무역의 발전 방향을, 국내에서 경쟁력을 입증한 새로운 형태의 서비스 제공이 대외적으로 국제 경쟁력을 획득할 수 있도록 산업 경쟁력 강화를 유도하는 정부의 정책적 지원과 더불어 해외의 선진적인 서비스 제공 기업들이 국내로 들어올 수 있도록 상호 호혜를 기본으로 한, 국내 서비스 산업 경쟁력을 지속적으로 강화하기 위한 쪽으로 제시되어야 할 것이다. 그러나 FTA 협상에 있어 서비스 분야는 각각의 특수성과 복잡한 거래방식으로 상호 만족할 만한 협상과 협정 체결이 어려운 분야 중의 하나이다.

상품 분야의 경우는 관세장벽에 대하여 관세율 협상을 통해 현재 수준이하 혹은 무관세로 협상을 추진하고, 비관세장벽은 협상을 통해 제거할 수 있으나, 서비스 분야의 경우에는 각각의 모든 서비스 분야에 대하여 구체적인 방법으로 어느 정도의 수준까지 각자의 시장을 개방할 것인지에 대한 각각의 서비스 분야 개별적으로 협상을 해야 하는 어려움이 상존한다.

이러한 상황에서 중요한 점은 현재 우리나라의 서비스 분야 경쟁력이 상품 분야와 비교해 보았을 때, 국제적인 우위를 점하기 어렵다는 점에 있다. 이에 FTA 협상 과정을 통하여 서비스 분야에 대한 협상 주도권 확보가 쉽지 않은 상황이며, 부정적인 경우 국내 서비스 산업 기반을 서비스 산업 강국에 잠식당할 수 있는 위험이 존재하고 있다.

뿐만 아니라 현재 진행 중인 국가들과의 FTA 발효 이후, 우리나라의 국가적인 서비스 무역 경쟁력 강화 방안을 어떻게 만들어 갈지에 대한 대응책 또한 마련해야 할 것이다.

IV. 물류산업 경쟁력 제고방안

1. 정부부문 경쟁력 제고방안

1) 인력양성

서비스 무역과 관련한 물류 분야 전문 인력 양성을 위해서는 물류관련 민간기업 협회 및 관련 학회를 통하여 실무 및 심화 교육을 제도적으로 진행할 수 있도록 유도해 나가야 하며, 물류관련 커리큘럼이 마련되어 있는 해당 대학의 물류 전문인력 양성 특성화 추진 등을 통해 해당 지식창출 및 확산 기능을 강화해야 한다. 이에 물류관련 정보화 교육을 강화하고 관련 네트워크 구축을 통해 전문 교육기관 간 지식공유가 활발히 이루어질 수 있도록 제도적으로 지원할 필요성이 대두되고 있다. 또한 무역물류, 물류자동화, 비즈니스 서비스 등 물류 각 분야별 지식서비스 전문 대학원 설립 추진과 분야별 전문가를 체계적인 DB로 구축하여 업계 공동의 산학연 전문 인적자원 Pool을 구성해야 할 것이다.

2) 법·제도 정비

무역에 직·간접적으로 영향을 끼치는 대외무역법, 외국환거래법, 관세법 등의 법령을 수정 및 보완하여 상품 무역 중심의 지원체계를 서비스 무역 또한 손쉽게 정부로부터 관련 업무의 진행 전반에 걸쳐 지원받을 수 있도록 해야 할 것이다.

아울러 수출입실적 인정대상에서 서비스 범위를 대폭 확대하여 적용함으로써 업체들의 서비스 수출을 지원 및 유도해야한다. 뿐만 아니라 정기적으로 서비스 수출업체 실태조사를 실시하여 수출보험제도 확대, 각종 세제 지원, 서비스 수출의 관세 환급 원활화 등이 가능하도록 하는 각종 제도 개선이 각 부처 간 협업을 통하여 이루어질 수 있도록 해야 할 것이다.

3) 서비스 산업 DB화

서비스 산업 기반의 확대를 위한 각 분야별 관련 정보 및 기업활동, 정부정책, 인력유입 등에 대한 DB구축과 아울러 산학연 네트워크를 구축하여 해당 정보의 집적화 및 적극적인 활용을 자연스럽게 유도하고, 관련 정보의 공동 활용 기관에 정부 지원의 집중을 선별적으로 지원할 필요가 있다. 특히 일반 제조 및 유통업에 비하여 서비스 산업 관련 통계가 집중적으로 축적되어야 할 필요성을 인식하고, 서비스 산업의 지속적인 국가 경쟁력 강화를 위하여

막대한 재원과 인력이 투입되어야 하는 관련 통계의 수집과 정보를 정부를 중심으로 민간 및 학계가 전면적으로 동참하여 융복합 4차 산업혁명을 주도적으로 견인할 수 있는 동력으로서의 서비스 산업을 효율적으로 육성할 수 있도록 하여야 해당 통계를 지속적으로 확충하도록 해야 한다.

4) 각종 제도지원 강화

산업통상자원부, 국토교통부, 대한무역투자진흥공사, 한국무역협회, 한국물류협회 등 각 정부부처 및 유관기관의 서비스 무역 산업 전반 정책지원 기능을 지속적으로 강화하여 서비스 무역의 국내외 동향과약 및 기업들의 건의사항 수렴과 서비스 수출, 기업 전담 지원서비스의 제공이 필요하다. 또한 해외 마케팅을 위한 신시장 개척, 해외전시회 참가지원과 해외 주재 정부관련 기관들을 연계한 정보제공 등 새로운 바이어 발굴을 위한 범정부 차원의 서비스 무역 국제경쟁력 강화 지원정책 및 제도 강화가 필요하다.

무역물류, 물류자동화, 비즈니스 서비스 등 물류 관련 서비스 분야를 중심으로 연구개발에 대한 효율적인 투자, 네트워크 인프라 구축과 아울러 서비스 산업의 국제 경쟁력 제고 차원에서 물류 서비스와 관련된 지식공유를 효과적으로 확산할 수 있도록, 서비스 산업 지식관리시스템 개발 등을 통하여 서비스 산업 자체의 국제 경쟁력을 안전하게 강화시킬 수 있는 서비스 산업의 정보 강화 정책 및 지원제도의 보완도 필요하다.

2. 민간부문 경쟁력 제고방안

1) 서비스 기업적 측면

(1) 기술 개발 투자

기업은 서비스 부문의 효율성 제고와 국제경쟁력 향상을 위하여, 창조경제의 핵심이자 기술혁신의 기반인 기초연구 및 응용연구에 대한 투자가 증가할 수 있도록, 서비스 부문에 대한 투자 유인책을 확대할 필요가 있다.

물류 산업이 서비스 산업의 범주에 포함되어 있지만 최근 급속하게 혁신을 이루어내고 있는 ICT / IoT 기술과 관련 장비의 융복합 등에 대한 선제적인 투자가 필수적이기 때문에, 이에 관련된 기술 투자를 확대해 나가야 할 필요성이 증대되고 있다.

(2) 경영마인드 전환

고부가가치 유망산업인 서비스 산업은 현재 해당 정보들의 통합적인 축적이 초기단계에 있으므로 관련 기업들은 국제 경쟁력을 가지고 있는 국내외 유망 기업들의 지식 기반 경영을 적극 벤치마킹하여 우리의 상황에 맞도록 추진해 나가야 한다. 또한 해당 분야 전문 지식으로부터 국제 경쟁이 가능한 비교 우위가 지속적으로 창출될 수 있도록 전문 지식의 창조·확산·공유·활용을 비즈니스 운용 측면에 있어서 효율적으로 추진하는 지식 경영 프로세스를 신속하게 도입하여, 서비스 비즈니스의 경우 지식 경영 마인드의 확산, 전문 인력의 역량 제고, ICT / IoT 신기술의 개발을 통한 기술경영 전문화 및 운영 차별화, 정보화의 촉진, 국제 기업간 전략적 제휴의 추진 및 비즈니스 확대 등을 통한 기업의 서비스 핵심 역량을 전반적으로 강화해 나가야 한다.

(3) 정보시스템 강화

서비스 산업이 명실공히 국가성장 견인 산업으로 자리매김하기 위해서는 해당 서비스 산업의 기술개발 투자 및 경영마인드의 도입이 촉진되어야 할 뿐만 아니라, 각 분야 서비스 산업의 경쟁력 창출에 필요한 전문 지식의 창출·확산·활용이 보다 원활하게 활용되어질 수 있는 체계적인 정보 시스템이 강화되어야 한다. 이러한 정보 활용 협업 시스템을 강화하기 위해서는 정부 차원의 산업지원 체계, 창업지원 체계, 인력지원 체계, 기술 지원 체계를 효과적으로 구축해야 하며 동시에 민간 수요확대 등을 통한 내수 시장 및 해외 시장의 확대도 동시에 추진해야 한다.

특히 이를 위해 서비스 산업의 발전 여건을 창출함으로써 주요 서비스 산업의 발전을 촉진하고 이들의 안정적인 성장을 지원해야 한다. 우리나라의 경우 아직 서비스 산업의 본격적인 발전이 이루어지고 있지 못하기 때문에, 이러한 서비스 비즈니스의 인프라가 구축될 수 있는 기본적인 산업 활성화 여건을 적극적으로 창출해야 할 것이다.

2) 물류 산업적 측면

(1) SCM(Supply Chain Management) 강화

SCM(공급사슬관리: Supply Chain Management) 은 상품 및 서비스의 조달에서부터 중간 물류 유통과정을 통하여 최종 소비자에 이르기까지의 상품 및 서비스의 원활한 흐름을 지원하는 네트워크 인프라, 전문인력 조직, 통합물류 정보 등으로 구성되는 물류업무 프로세스 전체를 ‘공급사슬(Supply Chain)’ 망으로 이해하고, 이를 관련 기업의 경영전략에 맞추어 통합

시스템의 관점에서 일괄적으로 관리하는 개념을 지칭한다.⁶⁾

SCM은 관련 물류 공급사슬 내에 위치하는 모든 이해당사자들, 즉 공급회사, 제조회사, 물류회사, 유통회사, 최종고객에 이르기까지의 일관된 업무를 통합함으로써 해당 경로 전체의 효율성을 안정적으로 높이는 것을 그 도입 목적으로 하고 있다. 이를 위하여 관련 공급사슬 파트너 사이의 효율적인 물류 정보의 공유와 협업이 필수적인 요소이다.

기업의 내부 프로세스 단계 이후에 발생하는 물류 비용이 제조업의 경우, 업종에 따라 약 10~15%에 이르고 있으며⁷⁾, 고객의 주문 이후 납품까지 주문 사이클 타임 중에서 순수하게 제조에 소요되는 시간보다 공급사슬 상에서 물류 전반에 걸쳐 소요되는 시간이 훨씬 길어짐에 따라 기업 내부 가치사슬과 더불어 관련기업 가치사슬의 연계를 통한 공급사슬관리 관점에서의 관리가 더욱 중요하게 인식되고 있는 실정이다.

따라서 수많은 국가와 FTA를 체결하고 있는 현 상황에서, 물류기업의 서비스 무역 경쟁력을 제고하기 위해서는, 물류산업 전반의 SCM을 강화함으로써 운영 활로를 확보하여 물류산업과 더불어 제조업 등 관련 산업의 안정적 운영과 이익 극대화의 실현을 통해 서비스 무역의 한 축으로써의 역할을 담당함과 동시에 서비스 무역의 활성화에 큰 요인으로 기능하도록 해야 할 것이라 판단되어진다.

(2) 3자 물류 (3PL; Third Party Logistics) 및 4자 물류 (4PL; Forth Party Logistics) 기능 강화

3자 물류란 물류 아웃소싱의 발전된 형태로서 물류활동을 전문 물류업체에게 맡겨서 관리하는 형태로, 화주인 기업이 고객서비스 향상, 물류관련 비용절감, 시장경쟁력 확보 등을 목적으로 계약에 근거하여 물류업무를 외부의 특정 물류전문업체에게 관련 비즈니스를 위탁하는 개념을 통칭한다.

4자 물류란 물류 흐름상, 화주 기업에게 포괄적인 공급사슬 효율화 솔루션을 제공하기 위하여 물류 서비스 제공기업이 스스로 부족한 사업 부분을 보완할 수 있는 타사의 비교우위 경영자원, 운용능력 및 물류기술과 연계하여, 보다 경쟁력 있는 효율적인 공급사슬 솔루션을 통합 제공하는 공급사슬 통합 서비스 개념이다.

4자 물류는 통신 및 인터넷 기술의 발달에 따라 경영 컨설팅업체, 3자 물류업체, 물류정보 기술업체들이 네트워크를 형성하여 1회의 계약으로 전체 공급사슬 전반에 걸친 통합서비스를 제공하는 서비스 네트워크 시스템 제공이 그 핵심이다. 4자 물류의 이용으로 기업들은 상품 및 서비스 생산과 관련한 원재료의 조달에서부터 물류 유통을 통하여 최종 고객으로의

6) 백종실 외 2명, 『물류관리론』, 두남, 2013, pp.335-336

7) 백종실 외 2명, 『물류관리론』, 두남, 2013, pp.336

관련 서비스 제공에 이르기까지 전체 공급사슬 네트워크에서 운용되는 모든 물류활동을 하나의 시스템으로 포괄할 수 있게 된다.

이처럼 4차 물류는 포괄적인 공급사슬 관리의 통합자 역할을 수행함으로써 공급사슬관리에서 일어날 수 있는 문제점을 해결해 줄 뿐만 아니라 물류관련 네트워크를 개선하는 수준 높은 물류서비스를 제공할 수 있으며, 3차 물류업자를 능가하는 영업상의 책임도 함께 가지고 있다.

3차 물류와, 3차 물류에서 컨설팅과 IT 및 정보화 기능이 추가되어 발전한 형태인 4차 물류의 기능을 강화함으로써, 물류산업의 서비스 무역 분야에서의 경쟁력을 한층 강화할 수 있다. 최근 급격히 진행된 정보화를 바탕으로 타국과 차별화된 물류서비스를 구현할 수 있다면, 4차 산업혁명을 견인할 수 있는 독자적인 서비스 경쟁력 확보가 가능해지고 서비스 무역의 활성화에 맞춤형 물류 서비스로 기여할 수 있을 것이다.

(3) 물류보안 강화

물류산업 분야의 최근 화두는 ①신속성(Speed), ②가시성(Visibility), ③녹색물류(Green Logistics), ④물류보안(Security) 등 이다.

이 중, 물류보안 분야는 2001년 미국 9·11테러 이후 물류보안이 국제물류 체계상 중요한 화두 중 하나로 부각되면서 글로벌 공급사슬관리(Global SCM)상 물류보안 체계를 어떻게 구축하는가가 개별 기업은 물론 국가 차원에서의 기간 물류망 구축의 안전성 확보 측면에서 중요한 과제로 인식되고 있는 상황이다.

물류보안 강화는 산업 활성화를 위한 규제 완화의 정반대의 규제 강화로 인식 할 수 있지만, 현재 물류 환경을 분석해 보면 정보화가 접목되어지는 형태로서의 보다 강화된 물류보안이 물류의 신뢰성을 증대시킬 수 있다는 데에 그 의미가 더욱 중요해지고 있다. 물류 서비스를 구매하고 소비하는 화주의 입장에서도 안전하게 실시간 운송정보의 확인을 통한 물류 서비스에 대한 만족도를 극대화 시킬 수 있으며, 이는 충성도를 높이는 순기능을 통하여 중장기적으로 서비스 무역에 있어 긍정적 요소로 작용할 수 있다.

V. 결론 및 제언

FTA 시대 물류 산업을 중심으로 한 서비스 무역의 활성화는 단순히 정부만의 노력으로, 혹은 민간 물류 기업만의 노력으로는 달성하기 어려운 목표이다. 뿐만 아니라 단순히 물류 산업의 발전만으로도 달성할 수 없는 부분이다. 물류 산업을 중심으로 FTA에 대응하여 관련 산업과의 유기적인 관계를 위하여, 공급사슬관리(SCM)의 기반구축 및 강화를 통해 물류 산업 네트워크 인프라를 구축하는 것이 최우선적인 과제 목표로 수반되어야 한다.

이에 부합하여 3자 물류의 기능, 나아가 컨설팅과 IT기능이 추가된 4자 물류 서비스 제공으로서의 기능 실현에 적극적으로 노력하여 물류 서비스의 선진화를 통한 서비스 무역 경쟁력 강화에 기여하여야 한다. 단순히 물류 운송 서비스를 제공하는 것을 뛰어 넘어, 최소의 비용을 최대의 효용을 달성할 수 있는 국제 비교우위 물류 서비스를 제공하는 4차 산업혁명 선도 서비스 제공 역할에도 큰 역할을 기울여야 한다.

뿐만 아니라 물류산업 분야의 최근 화두인 ①신속성(Speed), ②가시성(Visibility), ③녹색물류(Green Logistics), ④물류보안(Security) 중, 특히 물류보안 분야에 중점을 두어, 국내 화주 뿐 아니라 잠재적 유망 고객인 해외 화주가 안심하고 물류 서비스를 구매할 수 있도록 4차 산업혁명에 대응한 실시간 물류 보안의 강화에도 서비스 혁신 역량을 기울여야 한다.

해외 화주의 물류 서비스 수요증가와 안전한 보안이 접목된 물류 서비스의 제공은 해당 국가와의 FTA 및 서비스 협정 등의 협상에서 유리한 조건으로 작용할 수 있는 바, 특히 국내 물류기업이 갖추어야 할 주요 국제 경쟁력 중 하나로 분석된다. 물류보안 강화는 기업차원에서 단독적으로 실행할 수 있는 분야가 아니므로 범정부 차원의 지원을 통해 기업들의 물류보안 강화 유도를 정책적으로 유도하는 소프트 어프로치가 중요한 부분이다.

국내 물류기업 내부적으로 물류 서비스 전반에 대한 경쟁력 제고 노력이 선행되는 상황에서 정부 차원의 국내 물류기업 해외진출 등을 위한 전문인력 양성지원, 법·제도 정비, 서비스 산업의 DB화, 각종제도 지원 강화 등 정부의 지원책이 실행된다면, 서비스 무역 활성화에 매우 긍정적인 영향을 끼칠 수 있을 것이다.

앞서 언급한 바와 같이 서비스 개념 자체를 법률적으로 모두 아울러 정형화하는 것은 매우 어려운 일이기 때문에, 서비스 무역의 활성화를 전반적으로 도모하는 일도 쉽지 않은 과제로 남아있는 상황이다. 특히 각국의 이해관계가 첨예하게 대립하는 FTA에서 서비스 무역의 활성화를 제도화하는 일은 상품 무역 활성화에 비해 더욱 어려운 과제이다. 그러나 물류 기업을 비롯한 전반적 서비스 기업의 내부 노력과 정부 지원책이 적절하게 융합된다면, 이에

대한 시너지 상승효과의 발현으로 물류산업을 중심으로 한 서비스 무역의 활성화에 큰 기대를 걸어볼 수 있는 가능성이 증대되는 것은 사실이다.

나날이 복잡해지고 어려워지는 국제무역의 질서 속에서, 특히 FTA 국제무역질서 하에서 서비스 무역은 분명 새로운 무역의 돌파구이자 신성장 동력이 분명하다. 현재 우리나라의 경우 서비스 무역보다 상품 무역의 비중이 더 큰 현실 속에서 양자 및 다자간 FTA에 선제적으로 대응하기 위해서는 물류산업을 중심으로 한 서비스 산업 전반에 대한 국제 경쟁력 제고가 상기에서 제시한 바와 같이 필수적으로 이루어져야 할 것이다.

참 고 문 헌

- 권혁재 외 3명, “세계 통상질서의 재편 - 3大 FTA의 부상”, 삼성경제연구소, 2013
- 김기홍 외 1명, “인바운드 서비스 무역 활성화를 위한 창조관광의 도전과 과제”, 한국무역학회 정책세미나 학술발표자료, 2012
- 김영환, “서비스 무역의 결정요인과 국제경쟁력에 관한 연구”, 한국해양대학교 대학원 박사논문, 2012, pp. 15-16
- 김충일 외 2명, 『물류관리론』, 신지원, 2015
- 김진수, “물류아웃소싱 서비스에서 계약서 조항과 성과간 관계에 대한 물류기업과 화주기업의 인식 비교 분석”, 통상정보연구 제18권 제1호, 2016
- 김진수 외 1명, “물류서비스 품질에 대한 물류기능별 기대수준과 인지수준에 대한 차이 분석 연구”, 통상정보연구 제17권 제2호, 2015
- 방호경, “서비스무역 결정요인에 관한 연구”, 중앙대학교, 2015
- 백종실 외 2명, 『물류관리론』, 두남, 2013
- 이재영, “FTA에 있어 서비스무역의 활성화방안에 관한 연구”, 통상정보연구 제14권 제3호, 2012
- 이한용, “FTA시대의 서비스 산업 활성화 방안-전자적 무역결제금융 서비스 소개”, 한국무역학회 정책세미나 학술발표자료, 2012
- 조석홍 외 1명, “서비스무역 확산과 지식서비스 수출활성화 방안”, 문화무역연구 제2권 제2호, 2002
- 한국무역협회 국제무역원, “전세계 지역무역협정(RTA) 현황”, 한국무역협회 국제무역원, 2015

Hultman, Magnus, Constantine S. Griffith (2011), "Clarifying the Performance Payoff of Relational Behavior," *Journal of International Marketing*, 19 (4) pp. 17-39

Lance Eliot Brouters, George Nakos, Hrouthers (2009), "Key Factors for Successful Export Performance for Small Firms," *Journal of International Marketing*, 17 (3) pp. 21-38

관세청 FTA포털(www.customs.go.kr)

산업통상자원부 FTA(www.ftahub.go.kr)

한국무역협회 국제무역원(iit.kita.net)

ABSTRACT

Study on the competitiveness enhancing strategy of Korean service trade through FTA - Focus on the logistics industry

Sohn, Sungpyo*

This study is focus on the relationship between the role of FTA and service trade performance enhancing strategy in Korea. and It is on the verification of the focus to the competitive promoting strategy of the logistics industry. finally proposition of the policy making to the government is proposed in the research.

The invigoration of the service trade through FTA focus on the logistics industry is very combinative economy policy target with the side of government and the side of private enterprises both. added to this, this is the goal of impossible to achieve just with the development of logistics industry itself. it needs to construct the organic relationship, that is the implement and enforcement of the SCM through logistics industry network.

Thus, on logistics, the 3rd party operating system implementation is top priority to gain international competitiveness. furthermore, the 4th party facilitation including consulting function and IT technology to pursue the maximum effectiveness logistics service providing.

Key Words : FTA, Service Trade, Logistics Industry, 3rd Party Logistics, 4th Party Logistics

* Adjunct Professor, Dept. of International Trade, Dongguk University, Seoul, Korea.