

캐나다 무역 다변화 정책(FTA 중심)
연구를 통한 수출산업 지원 전략 도출

- 물류 공급망 측면에서 바라본 캐나다 무역 시장 -

2024년 10월

관 세 청
정 장 수

- 차 례 -

1. 국외훈련 개요
2. 훈련기관 소개
3. 훈련기관 보고서 요약서
4. 훈련기관 보고서(별도 목차 포함)

국외훈련 개요

1. 훈련국 : 캐나다
2. 훈련기관명 : 캐나다 오리엔트 쉬핑
(Canada Orient Shipping. Ltd)
3. 훈련분야 : 무역
4. 훈련기간 : 2023. 5. 22. ~ 2024. 11. 21.

< 훈련기관 소개 >

- 기 관 명 : Canada Orient Shipping. Ltd

- 소개 및 연락처
 - (밴쿠버 본사) 1501 Hartley Ave, Coquitlam, BC V3K 6Z7
 - (토론토 지사) 275 Export Blvd, Mississauga, ON L5S 1Y4, Canada
 - 778-991-1212 // 100@coship.ca

- 설립목적 : 수출입 무역 화물의 원활한 물류처리, 국제 운송, 북미 대륙 내륙 운송 및 물품의 보관·유통, 국제화물 운송 주선 등을 위하여 2007년 03월 설립

- 조 직 : Import Department, Export Department, Warehouse & Logistic

- 사업내용
 - 2007년 캐나다 본사 설립 이후 미국을 포함한 북미 지역은 물론, 유럽, 남미, 아시아 등 전 세계 여러 국가와 다양한 파트너십을 구축하여 글로벌 통합 물류 서비스 제공

- 주요기능
 - 무역 화물에 대한 캐나다 현지 수출입 통관을 이행하고 글로벌 선박 회사 등과 연계한 운송 연계 및 북미 대륙 내륙 운송 처리
 - 또한 국제택배·이사화물 통관, 아마존 캐나다(AMAZON CANADA) 셀러를 대상으로 한 e-커머스(E-COMMERCE) 솔루션 제공 등 다양한 업무 수행
 - 이에 따라 한-캐나다 FTA를 비롯한 FTA제도 관련 무역 업무를 수행하고 있으며 FTA 원산지 증명서 발급부터 절차 절반을 기업 대행으로 처리
 - 캐나다 관세청인 CBSA로부터 공인받은 독자적 물류시설을 운영하고 캐나다 현지 공공기관 등과도 MOU 등을 체결하면서 협력관계 유지 중

〈 훈련결과 보고서 요약서 〉

| | | | |
|-----------|---|-----------|-----------------------------|
| 성 명 | 정장수 | 직 급 | 관세 주사 |
| 훈 련 국 | 캐나다 | 훈련기간 | 2023. 5. 22 ~ 2024. 11. 21. |
| 훈련기관 | 캐나다 오리엔트 쉬핑 (Canada Orient Shipping, LTD) | 보고서 매수 | 111 매 (참고자료 목록 포함) |
| 훈련과제 | 캐나다 무역 다변화 정책(FTA 중심) 연구를 통한 수출산업 지원 전략 도출 | | |
| 보고서 제목 | 캐나다 무역 다변화 정책(FTA 중심) 연구를 통한 수출산업 지원 전략 도출 - 물류 공급망 측면에서 바라본 캐나다 무역 시장 - | | |
| 내용요약 | <p>I. 서론</p> <p>1. [연구 배경 및 목적] 캐나다는 거대한 국토에서 생산되는 각종 자원을 기반으로 글로벌 공급망에서 중요한 역할을 하는 나라로서, 기초 자원이 부족한 우리나라와 상호 보완적 교역 관계를 형성할 수 있는 나라이다. 본 보고서를 통해 캐나다 현지 교역 시장의 특징과 FTA 정책을 통한 글로벌 공급망 다변화 전략을 살펴보고 우리 기업의 수출 활성화 방안을 모색하고자 한다.</p> <p>2. [연구 방법론 및 기대효과] 캐나다 현지 시장의 특징을 공급망의 주체와 물류 운송망, 주요 산업 품목 등 핵심 요소별로 살펴보고 이를 기반으로 캐나다의 글로벌 공급망 상 위치와 위협 요인 등을 분석한 후, 공급망 다변화(무역 다변화) 전략을 위한 캐나다의 FTA 정책 현황과 효과를 파악해 보겠다.</p> <p style="text-align: center;">〈글로벌 공급망의 흐름과 주요 연구 조사 대상·범위〉</p> <div style="text-align: center;"> </div> | | |
| | <p>II. 캐나다 물류의 특성과 산업 현황</p> <p>1. [캐나다의 주요 물류 공급망 주체] 캐나다의 수출업체는 글로벌 공급망 상에서 원유 등 천연자원에 기반한 각종 상품을 생산 공급하고 있으며 수입업체는 주요 교역국으로부터 부품 및</p> | | |

완제품을 중심으로 한 상품을 구매하면서 자국 유통망과 연계하고 있다. 중개업자인 포워드와 관세사는 수출입업체 간의 물류 및 운송 과정을 조정하고 국제 운송, 보관 등 다양한 서비스를 통해 효율적인 물류 솔루션을 제공하는 한편, 관세 및 무역 규정에 대한 전문 지식을 기반으로 수출입 업체를 대행하여 관세 신고 및 통관 업무 등을 처리한다. 운송업체는 차량, 항공기, 선박, 철도 등을 운영하면서 상품의 안전한 운송과 시간에 맞는 배송을 위해 물류 네트워크를 운영한다. 현재 많은 업체가 북미 지역을 통합 운영하면서 포워드, 관세사, 운송업을 복합 서비스로 제공하고 있다. 캐나다 관세청인 CBSA는 상품의 통관, 관세 징수 및 국경 관리를 담당하면서 수출입업체, 포워드, 관세사 등과 협력하여 국제 무역 규정 준수 관리, 불법 무역 및 보안 위협을 감시 등을 수행한다.

2. **[캐나다 물류 운송망의 주요 현황]** 캐나다는 대륙으로 인접해 있는 미국과의 교역이 압도적인 비중을 차지하고 있는 만큼, 물류 운송망 중 도로 운송을 통한 무역 규모 비중이 압도적으로 높다. 다만 귀금속, 전자 부품 등 고가품의 경우 항공 운송이, 광물·임산물 등 벌크 형태의 화물에 있어서 해상 및 철도 운송이 활용되고 있다. 특히 해상 및 항공 운송은 캐나다가 글로벌 공급망 상 미국 의존도를 완화하고 아시아 및 유럽 등으로 교역을 다변화하기 위한 중요한 수단이다.
3. **[캐나다 물류 시장의 주요 산업 품목]** 캐나다의 수출 부문에서는 원유 등 에너지 제품 비중이 가장 높으며 이 밖에 광물, 임산물, 농어업 제품군 등 공급망 초기 단계의 산업 품목이 큰 비중을 차지하고 있다. 수입 부문에서는 소비재가 및 자동차 산업 제품이 가장 높으며 이 밖에 전자·전기 기기 부품과 같은 공급망 후반 단계의 제품 산업군이 큰 비중을 차지하고 있다. 캐나다 대표 산업군 및 주요 품목을 살펴보면 천연자원을 바탕으로 하는 원유 및 천연가스, 니켈·우라늄 등 각종 광물, 목재, 농산물 뿐만 아니라, 미국에 인접한 지리적 특성과 북미자유무역 협정(CUSMA)을 기반으로 하는 북미 자동차 제조 허브 국가로서 자동차 및 부품 산업이 발달해 있다. 이외에도 항공·방위, IT 등 기술 및 정보통신 분야서도 세계적인 경쟁력을 갖고 있다.

III. 캐나다의 무역 다변화 정책과 FTA 협정

1. [글로벌 공급망 상 캐나다의 주요 교역국] 캐나다는 풍부한 천연자원을 기반으로 한 자원적 우위를 가진 글로벌 물류 가치 사슬(GVC)의 중요한 초기 단계 공급 국가이자, 미국과의 지리적 접근성과 태평양·대서양·북극해를 통한 유럽 및 아시아 연계 등 발달된 물류 인프라를 가진 무역 잠재력이 큰 국가이다. 교역국마다 차이는 있지만 캐나다의 주요 수출 품목은 에너지, 광물, 농림축산물 등이며 수입의 경우 소비재, 전자 사업 장비 등으로, 글로벌 공급망 상 캐나다가 가진 위치를 잘 보여주고 있다.

- (북미) 캐나다의 전체 교역량 측면에서 보면 미국에 대한 의존도가 압도적으로 높으며 주요 수출 품목은 에너지, 광물, 목재 등 공급망 초기 단계 품목이, 수입은 자동차, 산업기계, 생활 가공 제품 등 공급망 후반 단계 품목 비중이 상대적으로 높다. 캐나다에 있어 미국은 하나의 북미 대륙을 공유하면서 경제적으로도 사회·문화적으로도 공동체적 성향을 강하게 띠고 있다. 또 다른 북미 국가인 멕시코와는 대륙 간 도로 운송 및 철도 연계를 기반으로 자동차, 농어업 제품을 상호 수출입하는데 자동차 제품에 대한 수입 비중이 매우 높다.
- (아시아) 미국에 이어 두 번째로 교역 비중이 높은 중국과는 농어업, 광물, 에너지 제품을 수출하고 소비재, 전자·산업 기계 등 주로 수입하는데, 중국 역시 풍부한 초기 자원을 보유한 국가임에도 불구하고 환경 보전, 내수 수요 중심의 제조 산업 고도화 수준 등 정책 방향성의 차이로 인해 수출입 품목이 공급망 단계에서 차이를 보인다. 일본과는 2018년 말 CPTPP 발효 이후로 수출이 크게 증가하였는데 석탄 등 에너지, 광물, 카놀라 등 농어업 제품 등이 주를 이루며, 수입의 경우 캐나다 내 점유율이 높은 일본 자동차 제품과 산업 장비 등이 주를 이룬다. 우리나라와의 교역은 2015년 CKFTA가 발효된 이후 수출입 모두 급증세를 보이고 있는데, 수출은 일본의 경우와 유사하며, 수입은 자동차 제품, 소비재 및 전자 기기, 그리고 광물인 철강 제품이 주된 비중을 차지하고 있다. 캐나다와 우리나라는 수출 광물 다각화, 배터리, 자동차 산업 활성화 및 북미 시장 진출 확대 등을 도모할 수 있는 상호 발전적 관계라 할 수 있다.
- (유럽) 영국과의 교역에서는 런던 금 거래소로 통용되는 금 수출이 큰 비중을 차지하고 있으며, 수입에서는 의약품 등 소비재 비중이 높다. 독일과의 교역은 수출에서 원유 등 에너지 및 광물이, 수입에서는 산업 기계 장비 및 자동차 제품이 주를 이룬다.

2. [FTA를 통한 캐나다의 무역 다변화 정책] 캐나다 정부는 자국 기업들이 국제 무역에서 직면할 수 있는 불확실성을 줄일 수 있는 글로벌 공급망 다변화를 위하여 세계 여러 국가와 정책적 상호 협력을 강화하고 있다. 이러한 정책적 수단이 바로 자유 무역 협정(FTA)으로, 캐나다는 2023년 현재 총 35개의 양자 및 다자간 무역협정의 체결을 추진하여 15개의 협정이 시행 중이다.

- (CPTPP) 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)은 캐나다를 비롯한 인도 태평양 지역의 총 12개 국가가 가입해 있으며, 가입국 기준 전 세계 GDP의 약 15.6%를 차지하는 세계적 무역 연합체이다. 협상 과정에서 캐나다는 일본 자동차 관련 원산지 인정 기준 문제, 문화 산업 및 노동 인권 관련 의제 등으로 체결 유보를 비롯한 논란을 일으키기도 하였지만 2018년 체결 이후 캐나다는 일본, 호주, 뉴질랜드 등과의 교역 FTA 활용률이 증가하였고, CPTPP 회원국 상호 간 무역 역시 증가하였다. 캐나다가 우리나라를 제외한 아시아 지역 국가와의 양자 간 협정이 없는 상황인 만큼, CPTPP는 캐나다에게 있어 아시아 지역과의 교역을 다각화 하기 위한 중요한 전략이다.

- (CETA) 캐나다가 유럽 지역과 체결 대표적 협정인 캐나다-유럽연합 포괄적 경제 무역협정(CETA)은 상품 및 서비스 무역, 비관세 장벽, 투자, 정부 조달을 비롯한 노동, 환경보호 등 지속 발전 가능성 부문 까지 다루는 가장 우수한 무역협정 중 하나로 평가받고 있다. CETA는 2017년 9월부터 잠정 발효 시행되고 있으며, 협정 이전 약 25% 수준이던 對 EU 수출 캐나다 상품의 무관세 비중이 약 98% 수준으로 대폭 확대하였을 뿐만 아니라 통관 절차 상 간소화, 불필요한 규제 완화 등을 통해 글로벌 공급망 측면에서 캐나다 상품의 경쟁력 향상 및 유럽 지역과의 교역량 증가에 기여하고 있다.

- (CUSMA) 미국 트럼프 정부 측의 주장에 의해 기존 NAFTA 체계를 현대화한 협정으로 2020년 7월 시행되었다. 협정 변경의 주된 목적이 된 산업은 자동차와 농업 분야인데, 미국 정부는 해당 산업부문에 대한 협정국 내 원산지 비중을 높이고 최소 임금 기준을 도입하는 등 중국을 비롯한 비협정국에 대한 장벽을 높여 경쟁력을 강화하였다. 캐나다는 협상 초기 미국의 제안 내용에 대해 적극 방어하여 기존 NAFTA의 규정 체계를 최대한 유지하는 방향으로 현대화하였지만, CUSMA 도입은 캐나다의 자동차, 농업 산업 등에도 타격을 미치기도 하였다. 그러나 이러한 손실은 미국이 북미 경제 공동체를 이탈하는 경우에 비하면 미미한 것으로, CUSMA는 캐나다에게 필수적 협정이었다.

- (CKFTA) 우리나라와 체결한 CKFTA는 현재 캐나다가 아시아 태평양 지역 국가와 맺은 유일한 양자 간 자유무역협정이다. 2005년 협상이 시작되었지만 한-미 FTA와 함께 농업 부문 등에서 난항을 겪다가 2014년 최종 타결되었으며, 현재 약 99%의 품목이 무관세 혜택을 받고 있다. CKFTA는 특혜 활용률이 높은 FTA 중 하나이며, 환경 기술, 투자 보호, 전자상거래 등 여러 측면을 규정으로 다루고 있다. CKFTA 체결 진행 당시 한-FTA도 함께 진행되었기 때문에, 캐나다의 입장에서 CKFTA는 미국 대비 자국 농산물 등의 경쟁력을 위한 필수적 협정이었으며, 실제로 발효 이후 양국 간 교역량이 지속 증가하였다.

IV. 글로벌 공급망 상 캐나다의 위치와 FTA 효과

1. [캐나다 물류 공급망의 특징과 위기 대응] 앞서 살펴본 캐나다의 산업 및 교역 현황 등을 바탕으로 글로벌 가치 사슬 체계에서 캐나다의 역할과 위치를 분석해 보면, 수출 측면에서는 공급망의 초기 단계에 해당되는 업스트림(Up Stream) 지수가 높고, 수입 측면에서는 다운스트림(Down Stream) 지수가 상대적으로 높은 성격을 나타내고 있는데, 이는 교역국별 지수를 살펴보아도 전반적으로 유사하게 나타난다.* 또한 수출입 물품의 유사성 측면에서 수출이 좀 다양한 물품이라는 사실과 종합해 보면, 캐나다가 글로벌 공급망의 초기 단계 위치에서 다양한 산업 부문의 공급자 역할을 하는 것을 보여주고 있다.

* 업스트림 지수: 해당 생산 단계의 생산품이 최종 제품으로 가공되기까지의 거리
 다운스트림 지수: 산업이 사용하는 처음 투입재에서 가치 추가된 현 상태까지의 거리

산업군별로 업스트림 및 다운스트림 수준은 다르며 이에 따라 수요와 공급 측면에서 받는 공급망 취약성 역시 상이하지만, 자동차와 철강 산업의 경우처럼 연계된 산업군의 충격에 따라 연쇄적 타격을 받을 수 있다. 자동차 산업의 경우 수요와 공급의 양 측면에서 취약성이 높은 산업이며, 에너지, 광업 산업의 경우 국제 수요 취약성이 높으며, 농축산 식품 등은 공급 취약성이 높은 것으로 나타났다. 공급 국가별로 보면, 취약성이 높은 품목 500개 중 396개가 미국으로부터 공급이 되지만 이는 운송 및 수입 편의성, 가격 경쟁력 등에 기인한 것으로 대체 공급선이 존재하는 경우가 많으나, 중국 등 아시아에서 공급받는 취약 품목은 운송 수단과 더불어 대체 공급망 역시 제한된 경우가 많다.

운송 수단 측면에서 보았을 때 수출입 양 측면에서 도로 운송의 집중도가 높으며, 국경 통관 지점 역시 상위 10 곳에 수출입 물량이 편중되어 있어 물류 취약성 측면에서 다각화가 필요한 부분이다.

이러한 공급망 특성을 가진 캐나다는 최근의 코로나19 팬데믹과 국내외 정세 변화 속에서 공급망 안정성이 약화 되었으며, 이에 따라 정부는 국가 공급망 테스트 포스트를 출범하여 대응하였다. 테스트 포스트는 진단을 통하여 물류 인프라 및 노동력 부족, 서비스 안정성, 공급망 가시성 등 캐나다 공급망의 지속 발전 가능성에 영향을 미치는 핵심 요소를 도출하고, 이러한 문제를 해결하기 위한 13개의 즉각적 대응 조치 과제와 8개의 장기적 전략 행동 과제로 구성된 권고 사항을 제시하였다.

2. [글로벌 공급망에서의 FTA 영향] 글로벌 공급망 체계는 세계 무역 시장이라는 큰 범위에서 효율적 제품 생산과 공급을 구현하는 이상적인 시스템이지만, 최근 미국 등 강대국을 중심으로 폐쇄적 조치가 강화되고 있는 등 불안정성이 높아지고 있다. 이러한 상황에서 제한 장벽 완화와 공급망 다변화를 동시에 꾀할 수 있는 수단이 바로 FTA라 할 수 있다. 수출입 기업들은 FTA를 통해 협정국 간 무역 활성화를 목적으로 관세 철폐 및 인하와 수입 쿼터, 수출 제한 등 각종 수출입 규제에 대한 장벽을 완화 또는 회피함으로써 글로벌 공급망을 보다 안정적이고 다각적으로 발전시킬 수 있다. 또한 최근 FTA 협정에서는 무역 거래의 상업적 측면 뿐만 아니라, 기후 변화를 비롯한 환경 문제, 노동 시장 문제 등 글로벌 공급망의 지속 가능성 측면의 조향도 협상 항목으로 다루고 있다. 이러한 부문은 앞서 언급했던 캐나다 국가 공급망 테스트포스트가 도출한 공급망 유동성과 안정성에 영향을 미치는 핵심 요소와 일치한다. 즉 FTA 협정을 통해 공급망에 영향을 주는 요소들의 다룸으로써, 협력 국가들의 글로벌 공급망 주체들이 글로벌 가치 사슬을 지속 발전 가능 시킬 수 있는 여건을 조성하도록 유도하고 한다. 또한 수출입 기업이 FTA 특혜를 위해 협정 상의 환경, 노동 기준 등을 이행토록 유도하여 정부 등의 직접 규제 관리 비용을 줄이고, 협정국 간 공급망 중간재의 부가가치 창출에 긍정적 영향을 주면서 공급망 생태계를 발전시켜 나갈 수 있다.

캐나다 역시 FTA를 통하여 공급망 개선 및 무역 성장을 이루었는데, 공급망 무역을 대표하는 특정 가공 중간재(SIG)의 경우 CPTPP 신규 협정 국가 간 혜택 적용 물품의 교역량이 2018에서 2021년 사이에 약 32.9% 증가하면서 코로나 팬데믹 상황에서도 공급망 무역의 성장을 보여주었다. 또한, CETA 시행 이후 캐나다에서 EU로 수출 진출을 개척한 기업 수가 중소기업 중심으로 증가하였으며 캐나다의 환경 상품 수출이 급증하였다. 한편 미-중 긴장 고조에 따라 CUSMA를 통한 북미 공동 관계 강화가 오히려 캐나다와 멕시코를 통한 중국 중간재 기반의 미국 수출 증가로 경제적 효과를 창출하기도 하였으며, 2021년부터 CUSMA를 기반으로 미국과 전기차 및 배터리, 중요 광물, 공공 보건 및 필수 의약품, 방위산업, ICT 정보기술 등 주요 산업 및 경제 부분에 대한 상호 공공경제 공급망 강화 전략을 추진하고 있다. CKFTA 역시 캐나다가 우리나라 농축산물 시장에 미국 등 경쟁국에 뒤처짐 없이 수출하여 공급망을 확장하는데 기여하였으며, 우리나라 제품 수출이 증가하는 자동차 산업 측면에서도 자국 공급망의 교란 없이 경쟁력이 강화될 것으로 내다봤다.

FTA를 통한 캐나다의 공급망을 개선 및 다각화한 구체적 사례로, 먼저 CPTPP를 통하여 자동차 원산지 인정 기준이 기존 일-멕시코 간 협정보다 완화됨에 따라 일본 자동차 부품 및 철강의 멕시코 수출이 증가하여 캐나다 등 북미 자동차 산업 공급망이 확대되었다. CUSMA의 경우에는 이와 반대로 원산지 인정 기준이 강화됨에 따라 같은 북미 시장인 캐나다 자동차 제품이 미국 공급망에 편입될 수 있어서 상대적으로 유리한 경쟁력을 가질수 있기도 하였다. 이러한 북미 자동차 산업의 특수성은 CKFTA에서도 고려되어 캐나다 제품 제조 내 투입된 미국산 부품에 대해서도 부가가치 기준 비중에 포함하여 동일하게 인정하고 있다. 한편, CKFTA는 물품의 신속한 통관 절차도 지원하고 있는데, 사례로 우리나라 자동차 업체가 중국 봉쇄 조치로 인해 핵심 부품 수급이 어려워져 캐나다로의 원자재 수출 및 현지 대체 생산 절차가 긴급히 요구되었을 때, 현재 캐나다에는 우리나라 관세관이 없는 이유로 EU, 워싱턴 등 다른 나라 관세관을 거쳐 요청하였음에도 캐나다 정부의 신속 통관 지원으로 우리 기업의 위기를 해결할 수 있었다.

V. 우리나라 기업과 정부의 대응 방향 및 전략(결론)

1. [FTA와 글로벌 공급망 특성을 연계한 무역 다변화 전략 추진]
첫 번째로 안정적 글로벌 공급망 구축을 위해 FTA 체결 및 활용을 적극 확대할 필요가 있다. FTA를 통해 관세 및 비관세 장벽을 완화할 수 있기에, 예로 수출 대비 상대적으로 낮은 현재 우리나라 수입 CKFTA 활용률을 높인다면 원가 절감 및 신속 통관 등 공급망에서 차별적 우위를 가질 수 있을 것이다. 또한 정부는 글로벌 공급망 상 지속 발전 가능 요소를 FTA로 규정화하고 이를 기업 등 공급망 주체들이 스스로 이행토록 유도하여 안정적인 공급망 생태계를 조성할 수 있다.
두 번째로, 공급망 위치와 산업 특성을 고려한 전략적 경제협력을 강화할 필요가 있다. 캐나다 등 기초 자원 업스트림 국가와의 경제 협력을 강화하고 우리 기업의 현지 진출 및 장기 수급 계약 등을 통해 자원 및 원자재를 확보하여 공급망 안정성을 높이는 한편, 기술 산업 업스트림에 있는 우리나라의 높은 기술력과 FTA 규정 상 전문 인력 교류 촉진 및 투자 장려 정책을 통해 양국 기업들의 공동 프로젝트 진행, 투자 협력 등 여러 측면에서 함께 발전할 수 있다.
세 번째로 캐나다의 공급망 취약성에 대한 효율적 접근 방안을 모색해 볼 수 있다. 캐나다는 미국 의존성에 따른 취약성을 보완하고자 FTA 확대를 통해 공급망을 다변화하고 있는데 우리 기업 역시 현지 진출 등을 통해 FTA 수혜 및 미국·유럽 진출의 중간 거점 활용 등을 도모할 수 있다. 또한 운송 취약성 완화를 위한 캐나다 정부의 인프라 구축 사업에 CKFTA 규정에 근거하여 정부 발주 사업 참여 등 운송 및 건설 분야 진출을 모색할 수 있다.
2. [FTA에 기반한 적극적 해외 현지 시장 진출 인프라 구축] 먼저 FTA 활용 극대화를 위해 우리 기업의 북미 현지 진출을 모색할 수 있다. 최근 북미 보호무역 강화 및 중국 견제 기조 속에서 캐나다 등 현지에 제조 시설을 구축한다면 핵심 광물 등 원자재 조달이 용이할 뿐만 아니라 CUSMA 등 북미 경제권의 혜택을 받을 수 있다. 또한 최대 경제 시장인 미국으로의 운송 및 통관 접근성에도 유리하다. 이 밖에 FTA 규정에 기반한 인력, 금융, 시스템, 전자상거래 등 서비스업의 진출, 핵심 광물 등 차세대 산업에 대한 해외 직접 투자 자본(FDI) 투자 등 진출 범위를 다양하게 검토해 볼 수도 있다. 또한 진출에 앞서 캐나다의 환경보호 정책, 원주민·지역 주민 참여 정책 등 현지 특성을 파악해야 할 것이며, 통관 정보 제공 및 애로 해소 지원을 위한 관세관 등 창구 마련도 도움이 될 것이다.

- 목 차 -

| | |
|--|-----|
| I. 서론 | 1 |
| 1. 연구 배경 및 목적 | 1 |
| 2. 연구 범위 및 방법론 | 2 |
| 3. 연구의 중요성 및 기대효과 | 2 |
| II. 캐나다 물류의 특성과 산업 현황 | 3 |
| 1. 캐나다의 주요 물류 공급망 주체 | 3 |
| 2. 캐나다 물류 운송망의 주요 현황 | 18 |
| 3. 캐나다 물류 시장의 주요 산업 품목 | 26 |
| III. 캐나다의 무역 다변화 정책과 FTA 협정 | 40 |
| 1. 글로벌 공급망 상 캐나다의 주요 교역국 | 40 |
| 2. FTA를 통한 캐나다의 무역 다변화 정책 | 62 |
| IV. 글로벌 공급망 상 캐나다의 위치와 FTA 효과 | 77 |
| 1. 캐나다 물류 공급망의 특징과 위기 대응 | 77 |
| 2. 글로벌 공급망에서의 FTA 영향 | 91 |
| V. 우리나라 기업과 정부의 대응 방향 및 전략(결론) | 99 |
| 1. FTA와 글로벌 공급망 특성을 연계한 무역 다변화 전략 추진 | 99 |
| 2. FTA에 기반한 적극적 해외 현지 시장 진출 인프라 구축 | 103 |
| <참고자료 목록> | 106 |

※ 본 보고서에 기재된 일부 수치 및 통계는 무역 및 국제 경제 관련 특성 상
조회 시기, 산출 기준 등에 따라 달라질 수 있으므로 참고 및 활용에 유의를 요함

I. 서론

1. 연구 배경 및 목적

코로나19 팬데믹을 기점으로 세계 교역 시장은 기존의 국경 없는 글로벌화 흐름에서 점차 벗어나 미국, 중국 등 주요 강대국을 중심으로 보호주의 기조를 보이면서 급변하는 모습을 보이고 있다. 여기에 미-중 간 갈등, 러시아-우크라이나 및 이스라엘-하마스 사태 등 여러 국제 정세 속에서 세계 무역 시장의 기반이 되는 글로벌 공급망 흐름에도 각종 위협이 증가하고 있다. 이러한 대외 여건 속에서, 무역 의존도가 높은 우리나라는 자유무역협정 등 무역 정책을 활용한 해외 교역 시장의 진입 장벽 완화 및 다변화를 통하여 글로벌 공급망의 안정성을 높여야 하는 상황이다. 특히 높은 제조 기술 역량을 가졌지만 공급망 상 원자재 등 기본 자원이 한정된 우리나라의 취약성을 보완할 수 있는 전략적 파트너 국가와 교역 확대를 모색해야 한다.

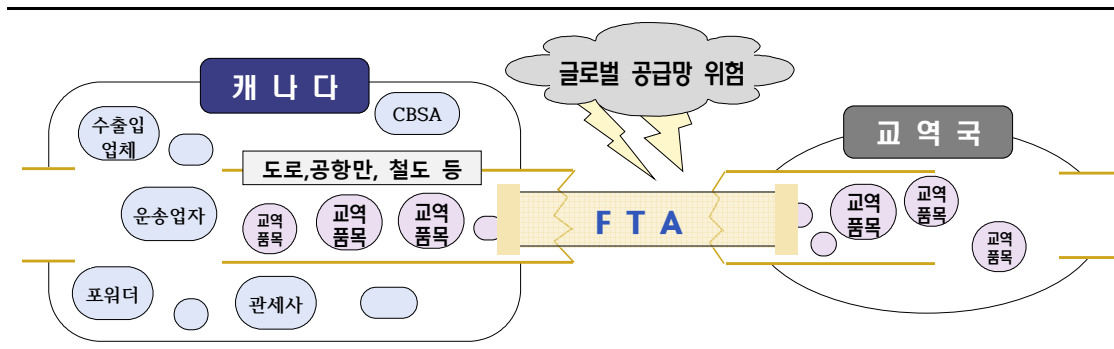
이러한 조건에 부합하는 국가 중 하나가 바로 캐나다이다. 캐나다는 세계 10위 무역 규모를 가진 국가로서, 우리나라 면적의 약 99.8배에 해당하는 거대한 국토에서 생산되는 석유, 광물, 농림축산물 등 각종 천연자원을 기반으로 글로벌 공급망에서 중요한 역할을 하는 나라이다. 캐나다 역시 미국에 대한 높은 교역 의존도 및 관계성과 이에 따른 화웨이 사태 등 최근 중국과의 긴장 관계 등으로 인하여 글로벌 공급망 상의 위협을 인식하면서, 유럽 및 아시아 국가들을 대상으로 교역 다변화를 꾀하고 있다. 또한 최근 캐나다의 정책적 관심 분야인 IT, 첨단 기술 분야에서 우리나라가 큰 강점을 가지고 있기 때문에, 캐나다와 우리나라는 이상적인 상호 보완적 교역 관계를 형성할 수 있다.

이에, 본 보고서를 통하여 캐나다 현지 시장의 특성, 그리고 글로벌 공급망 상 위치 및 취약성 등을 살펴보고, 무역 공급망의 다변화를 위한 대표적 정책 수단인 FTA 협정에 대한 캐나다의 정책 현황 및 공급망 상 효과 등을 살펴봄으로써, 우리나라 수출입 기업들이 캐나다 시장에 보다 효과적으로 진출할 수 있는 방안을 모색해 보고자 한다.

2. 연구 범위 및 방법론

우리나라 수출입 기업이 해외 시장에 안정적으로 진출하기 위해서는 먼저 교역 대상국 현지의 현황 및 특징을 명확히 파악하여야 한다. 이를 위해 먼저 캐나다 수출입 기업, 운송업자 등 시장의 물류 공급망 주체별로 상세히 알아보고, 특히 공급망 흐름의 핵심이 되는 도로 등 운송 수단의 인프라 현황을 살펴보고자 한다. 다음으로는 이러한 공급망을 통해 교역하는 캐나다의 주요 산업 품목에 대하여 살펴보고 미국을 비롯한 캐나다의 대륙별 주요 교역국의 현황 및 교역 특징에 대해 알아보겠다. 또한 이를 기반으로 캐나다의 물류 공급망의 현실태와 정부 움직임, 그리고 현재 캐나다가 글로벌 공급망에서의 위치와 위험 요소를 살펴보고자 한다. 이러한 캐나다의 경제적 현황과 전체적인 글로벌 공급망 흐름 속에서 FTA가 캐나다의 세계 교역 시장 다변화에 어떠한 역할을 하는지를 짚어보고, 전체적인 연구 내용을 토대로 우리나라 수출입 기업의 해외 진출과 정부 정책에 도움이 될 수 있는 제언을 도출하고자 한다.

〈표1 : 글로벌 공급망의 흐름과 주요 연구 조사 대상·범위〉



3. 연구의 중요성 및 기대효과

본 연구는 캐나다 글로벌 물류의 주체 및 요소, 물류 흐름, 그리고 글로벌 공급망 다변화에서의 FTA 역할 등 여러 측면에 대한 접근을 통하여, 캐나다 무역 흐름과 교역 시장 현황 및 실태 등을 최대한 종합적이고 유기적으로 연계하여 분석하고자 노력하였다. 이를 통해 여러 분야의 우리나라 기업들이 캐나다 시장을 파악하고 비즈니스 인사이트를 도출하는데 최소한의 도움이 될 수 있을 것이라 기대한다.

II. 캐나다 물류의 특성과 산업 현황

1. 캐나다의 주요 물류 공급망 주체

(1) 일반현황

캐나다의 무역 시장의 물류 흐름은 수출입 전반에서 우리나라 등을 비롯한 주요 무역 국가들과 유사하다. 본 보고서에서는 먼저 수출입 업체 등 물류 공급망의 주요 주체들의 특징을 중심으로 살펴보겠는데, 이를 통해 캐나다의 지리적 특성, 미국 등 해외 교역국들과의 관계 등 캐나다 무역 시장의 특성들을 좀 더 명확하게 확인할 수 있다.

개괄적으로, 캐나다의 수출업체는 풍부한 자원에 기반하여 원자재, 가공품, 에너지 제품을 비롯한 다양한 상품을 미국, 유럽, 아시아 등지에 공급하고 있다. 수출 제품의 생산, 포장, 라벨링, 운송 계획 등을 관리하면서 수출 문서 작성, 수출 관련 법규 이행 등에 대한 책임을 갖는 주체이다. 한편 캐나다의 수입업체는 미국을 비롯한 주요 교역국으로부터 부품 및 완제품을 중심으로 한 각종 상품을 구매하고, 운송 및 관세 절차, 통관, 화물 보험 등을 처리하며, 자국 내 시장에 상품을 유통하기 위하여 로컬 유통 네트워크와 협력하고 있다. 수출입 업체에 물류와 운송 서비스를 제공하는 중개 업체인 포워더는 수출업체와 수입업체 간의 물류 및 운송 과정을 조정하고, 국제 운송, 통관, 보관, 재포장, 물류 정보 관리 등 다양한 물류 서비스를 통해 효율적이고 경제적인 물류 솔루션을 제공한다. 관세사는 국제 무역 관세 및 관련 규정을 처리하는 전문가로서 국제 무역 규정에 대한 전문 지식을 갖추고 있으며, 수출업체와 수입업체를 대행하여 CBSA와의 소통, 관세 신고 및 관세 청구서 작성, 관세 환급, 기타 관세법 준수 업무 등을 처리한다. 운송업체는 상품을 수송하는 차량, 항공기, 선박, 철도 등을 운영하는 주체들로서 상품의 안전한 운송과 시간에 맞는 배송을 보장하기 위해 물류 네트워크를 운영한다. 물론, Livingston International 등 많은 업체들이 포워더, 관세사, 운송업을 복합 서비스로 제공하고 있다. CBSA(Canada Border Services

Agency : 캐나다국경서비스청)은 캐나다 관세청으로서, 상품의 통관 및 관세 징수를 담당한다. CBSA은 수입업체와 수출업체, 포워드, 관세사와 협력하여 국제 무역 규정 및 관세법을 준수하도록 지원하며, 불법 무역 및 보안 위협을 감시한다. 이러한 물류 공급망 주체별 현황 및 특징에 대해 좀 더 자세히 살펴보겠다.

(2) 캐나다의 공급망 주체별 현황

가. 수출업체

캐나다는 풍부한 자원을 기반으로 국제 무역을 전개하는 수출업 업체가 경제에 중요한 역할을 하는 나라이다. 전 세계 인구의 0.5% 비중인 캐나다인들이 세계 상품 수출의 약 2.5%를 차지하고 있으며, 캐나다에서는 상품을 수출하는 기업은 2022년 기준 48,036개로 약 7,792억 달러 상당을 수출하고 있다. 이 중 약 74%인 35,699개 업체가 같은 해 기준 1개 파트너 국가와 교역하고 있어 글로벌 공급망 상 공급자적 측면에서는 다각화가 미흡한 상황이다.¹⁾ 그럼에도 캐나다의 상품 및 서비스 무역은 GDP의 61.4%를 차지하고 있으며, 캐나다의 수출이 전체 일자리의 6개 중 1개를 지원하는 역할을 하고 있다.

캐나다의 수출산업은 원유와 기타 광물을 비롯해 자동차, 기계, 전자 기기, 목재, 항공기 등 다양한 부문을 포함하고 있다. 이들 산업은 캐나다의 고용과 경제 성장에 크게 기여하고 있으며, 이 중에서도 원유와 자동차 산업이 캐나다 수출의 가장 큰 부분을 차지하고 있다(산업별 특성은 이후 단락에서 상술). 주요 업체로, 원유산업에는 Enbridge, Trans Mountain Pipeline, TransCanada Corporation, 자동차 및 부품 제조업 분야에서는 General Motors, Ford, Magna International 등이 있으며, 광물 및 에너지 자원 분야에서는 Suncor Energy, Canadian Natural Resources, Teck Resources, 농업 및 식품 가공업 분야에서는 Maple Leaf Foods, Agrium, McCain Foods, 그리고 첨단 기술 분야에서는 BlackBerry, Shopify, OpenText 등이 있다.

1) 캐나다 통계청(Statistics Canada) 통계 Data Base 조회 산출 수치

다른 나라도 그러하듯, 캐나다의 산업 전반에서 수출 기업들은 코로나-19 팬데믹을 거치면서 생산 중단, 공급망 차질, 수요의 급격한 변화, 원자재 가격의 상승 등 경영에 큰 타격을 입었다. 이로 인하여 캐나다의 연간 상품 수출액은 2020년에 12.3% 감소하여 약 5,224억 달러로 줄었으며, 서비스 수출도 12.7% 감소하여 약 1,427억 달러로 감소했다. 그 결과, 캐나다의 총 무역 적자는 2019년의 339억 달러에서 2020년에는 약 495억 달러로 증가하였다. 하지만 그 이후 상품 및 서비스의 수출은 가격 상승 및 제품에 대한 수요 증가에 힘입어 기록적인 수준으로 증가하였는데, 2022년에는 캐나다의 연간 상품 수출액이 22.5% 증가하여 약 7,792억 달러에 이르렀으며 서비스 수출액도 15.6% 증가하여 약 1,612억 달러에 달하여 그 해 캐나다는 약 41억 달러의 무역 흑자를 기록했다. 그러나 이러한 국제 무역 시장의 빠른 회복은 연간 소비자물가 상승(2022년 6월 8.1%) 및 수요에 대응한 공급망 문제의 악화 등 간접적인 경제 효과로 작용하기도 하였다.

이러한 공급망의 불안정성은 중소기업을 비롯한 캐나다의 모든 기업에 큰 영향과 도전이 되었다. 캐나다 통계청은 코로나19 팬데믹 이후 사업 환경과 향후 기대치 파악을 위하여 15,401개의 자국 수출 기업을 대상으로 향후 예상되는 장애물과 수출 경쟁력에 대한 설문 조사를 2023년 초에 실시하였는데, 수출업체들이 예상하는 장애물로는 물가 상승, 원자재 비용의 상승, 그리고 숙련된 직원 채용 관련 문제가 주로 거론되었다. 예로, 수출 기업의 약 63.5%가 물가 상승을 향후 3개월 동안의 장애물로 예상했으며, 서비스 수출업체의 경우 약 48%가 숙련된 인력을 채용하는 것을 가장 큰 문제로 지적하였다. 인식조사 측면에서, 캐나다의 수출 기업들은 가장 큰 교역 시장이자 인접 국가인 미국과의 사업 관계성이 가장 높으며, 미국 내 기업을 경쟁 상대로 인식하고 있는 등 미국을 같은 시장 경제 범위로 보고 있다. 이에 반해, 유럽이나 중국 시장에 대해서는 상대적으로 자국 내 기업을 경쟁 상대로 의식하고 있다. 또한, 캐나다 수출 기업들은 품질 중심의 전략을 경쟁력 요소로 보고, 글로벌 공급망 내에서 성공을 거두기 위해 끊임없이 혁신을 추구하고 있는 것으로 나타났다.(표2 참조)

<표2 : 주요 수출 국가 별 캐나다 수출 기업들의 인식>

| - 미국 | | |
|-------------|-----------|---|
| 현 황 | 비중 | 캐나다의 최대 거래 교역국인 미국은 2022년 캐나다 총 상품 수출액의 76.4%(\$595.1 billion)와 서비스 수출액의 53.7%(\$86.6 billion)를 차지. |
| | 주요 기업군 | 12개월 동안 약 9.8%의 기업들이 미국으로 상품이나 서비스를 수출했으며, 제조업(35.9%), 도매업(27.3%), 정보 및 문화산업(24.0%), 운송 및 창고업(21.8%)이 주를 이룸. |
| 인 식 | 경쟁 대상 | 수출 기업 중 57.3%가 미국 내 다른 기업들이 그들의 주요 경쟁 상대라고 인식하였고, 약 25.3%가 캐나다 내 다른 기업들이 주요 경쟁 상대로 인식. |
| | 경쟁력 요소 | 수출 기업 중 34.3%가 미국으로 상품이나 서비스를 수출할 때 그들의 가장 중요한 경쟁력은 제품이나 서비스의 품질이라고 보고했으며, 20.6%가 캐나다 달러의 가치라고 인식함. |
| - 유럽연합 및 영국 | | |
| 현 황 | 비중 | 유럽 연합과 영국은 2022년 총 상품 수출액의 7.2%(\$56.3 billion)를, 총 서비스 수출액의 16.6%(\$26.7 billion)를 차지. |
| | 주요 기업군 | 12개월 동안 2.9%의 기업들이 유럽이나 영국으로 상품이나 서비스를 수출했으며, 제조업(11.7%)과 정보 및 문화산업(10.6%)이 주를 이룸. |
| 인 식 | 경쟁 대상 | 수출 기업 중 32.0%가 유럽이나 영국 내의 다른 기업들이 그들의 주요 경쟁 상대라고 인식하고 있으나, 35.7%의 기업들은 그들의 사업이 독특한 제품 항목을 가지고 있어 유럽이나 영국에서 그들의 제품에 대한 직접적인 경쟁이 거의 없거나 전혀 없다고 인식 |
| | 경쟁력 요소 | 수출 기업 중 1/3 이상(34.9%)이 유럽이나 영국으로 상품이나 서비스를 수출할 때 그들의 가장 중요한 경쟁력은 제품이나 서비스의 품질이라고 인식. |
| - 중국 | | |
| 현 황 | 비중 | 중국은 2022년 총 상품 수출액의 3.8%(\$29.3 billion)를, 전체 서비스 수출액의 4.7%(\$7.6 billion)를 차지. |
| | 주요 기업군 | 12개월 동안 전체 기업 중 1.0%가 중국으로 상품이나 서비스 수출. 제조업(6.0%) 도매업(4.7%)이 주를 이룸 |
| 인 식 | 경쟁 대상 | 중국으로 수출하는 기업 중 35.0%가 중국 내의 다른 기업들이 그들의 주요 경쟁 상대라고 보고했으며, 24.2%의 기업들이 캐나다 내의 다른 기업들이 그들의 주요 경쟁 상대로 인식. |
| | 경쟁력 요소 | 중국으로 수출하는 기업 중 27.7%가 시장 선도형 혁신이나 지적 재산이 그들의 가장 중요한 경쟁력이라고 인식했으며, 25.5%가 그들의 제품이나 서비스의 품질이라고 인식. |

(출처 : 캐나다 통계청 통계자료 및 2023년 설문조사 참조 작성)

나. 수입업체

무역 의존도가 높은 국가인 캐나다는 2022년 기준 총 160,238개의 업체가 수입 활동을 영위하고 있으며, 이 중 전체 기업의 약 50%가 넘는 81,596개의 업체가 1개 국가와 수입 교역을 하는 것으로 확인되어 수요자 측면인 수입 공급망에서도 단편성을 보여주고 있다. 게다가 2개 이상 국가와 교역하는 기업 중에서도 2개 이상 상이 품목을 수입하는 경우가 많을 것이므로, 실제 수입 공급망의 단편성은 더 높을 것으로 예상된다. 산업 유형별로 보았을 때 전체 수입 기업의 절반에 가까운 57,960개 업체가 도소매업에 종사하고 있는데, 이는 수출 분야에서 자동차를 제외한 석유, 광물 등 생산 자원 및 중간재를 공급하는 비중이 높은 것과는 달리, 수입 측면에서는 주요 생활 공산품 등 각종 제조 완제품을 미국 등 해외에서 공급받는 비중이 큰 무역 구조와 관련이 있다. 이는 본 보고서에서 뒤이어 다룰 주요 교역국과의 수출입 특성, 수출입 각 분야에서 캐나다의 글로벌 공급망 상 위치와도 연관성이 있다. 한편, 직원 수 기준으로 500명 미만의 중소기업이 157,979개로 수입 금액이 343,140백만 달러로 전체 수입규모의 약 49%를 차지하고 있다.

캐나다의 기업들은 세계 각국으로부터 물품을 수입하고 있는데, 특히 2022년 기준 전체 업체 중 약 70%인 112,183개 사가 미국과 교역으로 캐나다 전체 수입의 절반에 가까운 약 335,899백만 달러를 수입하였다. 그리고 약 88,000여개 사가 아시아와 교역하고 있으며 이중 약 73,181개 사가 중국으로부터, 약 14,200여개 사가 일본으로부터 수입하고 있다. 한국은 중국, 일본에 이어 아시아의 3번째, 전체 국가 중에서는 7번째 교역국으로서, 2022년 기준 캐나다 현지의 11,287개 사가 우리나라로부터 약 12,929백만 달러 규모를 수입하였다. 한국으로부터 수입하는 기업을 살펴보면 고용인력 500명 이상으로 구분되는 대기업 329개사에서 3,718백만 달러를, 500명 미만으로 분류되는 중소기업 3,843에서 9,211백만 달러를 수입하였다. 이는 전체 캐나다의 대기업과 중소기업 수입액이 5 대 5 정도 수준인 것을 감안할 때, 우리나라 수출물품은 캐나다의 중소기업에서 수입하는 비중이 상대적으로 월등히 높다.²⁾

2) 캐나다 통계청(Statistics Canada) 통계 Data Base 조회 산출 수치

2022년 기준 지역별 수입업체 현황을 살펴 보았을 때 토론토 지역에 전체 기업의 약 21%인 34,872개 사가 집중되어 있고, 수입액 규모 측면에서도 약 280,999백만 달러로 캐나다 전체 수입액의 약 40%를 차지하고 있다. 그다음으로 몬트리올 18,378개 사(11%) 83,536백만 달러(12%), 밴쿠버 16,992개 사(100%) 36,702백만 달러(5%) 순이다.

<표3 : 캐나다 지역별 수입 업체 및 수입 규모>

| 지역 | 구분 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|---|---------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 캐나다 전체 | 수입액 (천 달러) | 564,297,051 | 568,803,284 | 513,497,740 | 577,412,468 | 694,888,259 |
| | 업체수 | 168,028 | 166,941 | 158,854 | 163,347 | 163,354 |
| 조사 대상 지역 | 수입액 (천 달러) | 512,240,043 | 515,238,283 | 467,412,351 | 528,455,129 | 637,751,728 |
| | 업체수 | 127,346 | 126,965 | 121,105 | 125,701 | 126,610 |
| St. John's, Newfoundland and Labrador | 수입액 (천 달러) | 848,923 | 1,161,371 | 1,547,132 | 504,610 | 1,109,061 |
| | 업체수 | 839 | 827 | 738 | 732 | 751 |
| Halifax, Nova Scotia | 수입액 (천 달러) | 2,214,637 | 2,125,039 | 1,868,447 | 2,435,711 | 3,829,204 |
| | 업체수 | 1,716 | 1,744 | 1,638 | 1,699 | 1,752 |
| Moncton, New Brunswick | 수입액 (천 달러) | 720,163 | 803,313 | 504,826 | 591,579 | 730,156 |
| | 업체수 | 609 | 602 | 560 | 561 | 554 |
| Montréal, Quebec | 수입액 (천 달러) | 68,308,347 | 69,982,273 | 61,875,161 | 70,764,889 | 83,536,562 |
| | 업체수 | 19,286 | 19,159 | 18,460 | 18,374 | 18,378 |
| Ottawa-Gatineau, Ontario/Quebec | 수입액 (천 달러) | 10,287,031 | 11,379,445 | 13,515,383 | 16,006,987 | 16,327,528 |
| | 업체수 | 4,065 | 4,072 | 3,760 | 3,801 | 4,023 |
| Toronto, Ontario | 수입액 (천 달러) | 236,728,321 | 239,050,417 | 223,111,688 | 240,678,323 | 280,999,382 |
| | 업체수 | 35,629 | 35,929 | 34,375 | 34,470 | 34,872 |
| Winnipeg, Manitoba | 수입액 (천 달러) | 7,345,330 | 7,291,862 | 6,047,852 | 6,412,788 | 8,077,690 |
| | 업체수 | 3,635 | 3,507 | 3,302 | 3,532 | 3,488 |
| Saskatoon, Saskatchewan | 수입액 (천 달러) | 2,342,021 | 2,301,518 | 2,394,447 | 2,826,187 | 3,083,305 |
| | 업체수 | 1,505 | 1,423 | 1,419 | 1,480 | 1,471 |
| Calgary, Alberta | 수입액 (천 달러) | 28,335,580 | 27,600,136 | 21,112,253 | 24,696,664 | 37,779,856 |
| | 업체수 | 7,748 | 7,575 | 7,041 | 7,256 | 7,459 |
| Vancouver, British Columbia | 수입액 (천 달러) | 24,340,113 | 23,837,715 | 24,117,028 | 28,895,360 | 36,701,970 |
| | 업체수 | 17,850 | 17,827 | 16,942 | 16,980 | 16,992 |
| 조사 비대상 지역 | 수입액 (천 달러) | 52,057,007 | 53,565,001 | 46,085,389 | 48,957,340 | 57,136,531 |
| | 업체수 | 40,682 | 39,976 | 37,749 | 37,646 | 36,744 |

* 캐나다 통계청(Statistics Canada) 통계 Data Base에서 조회 산출 수치이나, 데이터 테이블 별로 전체 업체 수 등 수치가 근소하게 상이함

캐나다의 수입 기업들은 자동차 및 자동차 부품, 전자제품 및 정보통신 기기, 기계 및 장비, 섬유 및 의류, 의약품 및 의료 기기 등 다양한 산업 분야에서 활동하고 있다. 수출입과 관련한 캐나다의 주요 산업별 특징은 본 보고서에서 별도 단락으로 뒤이어 상술하겠다.

다. 포워더

캐나다에서 물류 시장은 미국과 함께 북미 대륙으로 통합되어 운영되는 특성 상 세계적으로 큰 비중과 역할을 가지고 있다. 캐나다는 2020년 기준 비즈니스 물류 비용이 1,479억 달러에 이르는 규모로 무역 및 물류 서비스의 중요한 허브로 인정받고 있으며, 이러한 물류시장에서 캐나다의 포워더는 다양한 물류 활동을 통해 자원, 제조, 소매 등 각 부문의 물류 수요를 충족시키고 있다. 우리나라에도 많은 포워더가 활동하고 있지만, 상당수가 영세한 규모로 단순 행정 사무 처리를 대행하는 포워더가 많고 일부 대규모 포워더 외에는 내륙 운송 업무를 직접 담당 또는 관여하는 경우가 많지 않다. 하지만, 대륙 면적이 월등히 큰 캐나다에서는 물류 운송이 중요하며, 이 때문에 포워더들도 자국 내 물류 운송 네트워크와 연계된 입체적 업무를 수행하고 있다. 이에 캐나다 주요 도시 및 핵심 무역 중심지에 다국적 포워딩 및 미국 포워딩 기업들이 진출해 있으며 캐나다 현지의 포워딩 업체와 활발하게 경쟁하고 협력하며 서비스를 제공하고 있다. 포워더들은 주요 해상 항구인 밴쿠버, 몬트리올, 토론토 등에서 처리되는 대량의 수출입 화물에 반출입 및 보세 운송 관리를 담당한다. 또한 이러한 화물을 자국 내 도로 및 철도 운송과 연계하여, 국제 및 국내 운송, 그리고 북미 대륙 간 운송으로 확장함으로써 물류 공급망에서 중요한 역할을 하고 있다.

캐나다 내 대표적인 포워더 업체로는 먼저 글로벌 포워딩 기업인 Expeditors, DB Schenker 등이 있다. Expeditors는 미국 시애틀에 본사를 둔 직원 수 19,000명이 넘는 대규모 업체로 1984년부터 캐나다 시장에 투자해 왔으며 밴쿠버, 캘거리, 토론토, 윈저, 몬트리올 등 전국에 지사와 시설을 보유하고 있다. DB Schenker도 캐나다에 진출해 있는

독일의 기업으로서, 전세계 1,850개 지사에 76,600명 이상의 직원이 근무하는 글로벌 물류 및 운송 서비스 제공업체이다. 캐나다 자국 기업으로 Delmar International, Cole International 등이 있다.

한편으로, 캐나다 포워더를 대표하는 산업협회인 CIFFA(Canadian International Freight Forwarders Association)는 1948년에 설립된 비영리 단체로서 2023년 현재 554개의 업체가 회원으로 활동하고 있다. CIFFA는 캐나다 정부 및 국제 무역 단체와의 관계를 유지하고, 업계의 이익을 대변하고 영향력을 행사하고 있으며 이를 통해 무역 및 물류 업계의 정책 제정과 발전에 기여하고 있다. 또한 미국과 인접한 캐나다의 지리적 특성상 포워더를 비롯한 여러 물류 주체들이 미국과 산업의 공통 분모를 이루며 공유하거나 의존하는 경우가 많다. 현지 포워딩 업계 관계자에 따르면, 유관 협회의 활동에 있어서도 캐나다가 아닌 미국의 협회에 가입하여 활동하는 기업들도 다수 존재한다고 한다.

캐나다의 포워더들은 자국의 주요 산업 부문인 자원(석유, 천연가스, 광석, 목재 등), 제조(자동차, 항공기, 식품 등), 농수축산업(작물, 가축 등) 등의 주요 산업별 물류 요구와 각 부문의 독특한 규제 요구를 충족시키기 위하여 산업별 맞춤형 물류 솔루션을 제공하고 있으며, 국제 무역 기구인 WTO의 제반 무역 규정을 준수하고 국제 운송 협회와 협력하여 무역 프로세스 개선을 위하여 노력을 기울이고 있다. 특히 주요 교역국인 미국과 함께 북미 대륙 내 통합 물류네트워크의 기반이 되는 북미자유무역협정(CUSMA)과 관련한 물류 규정 이행에 각별한 관심과 노력을 기울이고 있다. 또한, 캐나다 포워더들과 CIFFA는 AI 등 신기술 및 자동화를 적극적으로 도입하여 물류 프로세스의 효율성을 향상시키고 비용을 절감하고자 노력하고 있다. 포워딩 기업들은 전자 데이터 교환(EDI), 실시간 화물 추적 시스템, 통관 보고 및 문서 처리 자동화 기술 등을 활용하여 고객에게 빠르고 정확한 물류 서비스를 제공하고 있으며, 최근 CIFFA는 주된 연구 주제로 포스트 코로나 시대의 데이터 표준, 디지털 신기술의 물류 시스템 적용 등 현재의 물류 공급망을 한 차원 업그레이드 할 수 있는 방안을 중심으로 논의하고 있다.

라. 관세사

무역과 물류 산업이 영향이 크고 다양한 산업 및 운송 형태를 가진 캐나다에서는 대표적인 통관 물류 대행 주체인 관세사의 역할도 매우 중요하게 자리 잡고 있다. 관세사는 물류 공급망에서 무역 규정과 프로세스에 대한 노하우를 기반으로 수출입 기업을 지원하는 중요한 주체로 활동하고 있다. 2023년 CBSA 등록 기준 현재 캐나다 전역에 583개 업체가 영업 중에 있다. 캐나다의 관세사는 캐나다의 지리적 특성상 포워드 및 운송업체와의 연계가 매우 중요하며, 이러한 역할에 대하여 복합 업무를 수행하는 대형 업체가 많으며, 가장 큰 통관 및 물류 대행업체 중 하나인 Livingston International, Deringer 등이 그 예이다.

시장조사 기업인 Mordor intelligence에 따르면, 캐나다의 관세사 시장은 지속적으로 성장하고 있으며, 2022년부터 2027년까지 약 3%의 CAGR(연평균 복리 증가율)을 기대하고 있다. 이는 최근 캐나다의 수출입 등 무역 활동이 증가하고 있으며, 우리나라의 경우처럼 많은 기업들이 관세사의 전문적인 서비스를 활용하고 있기 때문으로 그만큼 향후 관세사에 대한 수요도 늘어날 것으로 예상된다. 다만 코로나19 팬데믹으로 인하여 2020년 3월 기준 캐나다의 물품 수입이 전년 동기 대비 8.4%나 감소하였으나, 이러한 기저 효과로 인하여 2021년에는 전년 대비 12.2% 증가한 약 6,310억 달러의 기록을 달성하는 등 이후 무역 활동이 회복되면서 관세사 시장도 다시 성장 추세를 보이고 있다. 이에 따라 국제 및 자국 법규 준수도가 높은 나라인 캐나다에서 수입업체들의 수입물품의 원활한 통관을 도와주는 관세사들의 역할은 더욱 중요해지고 있다. 수출입업체를 대리하는 관세사에게 무역과 관세 규정의 전문성과 도덕성이 중요한 만큼, 캐나다 관세청인 CBSA에서 시행하는 시험을 거쳐야 하며 기본적인 조건을 갖추어야 한다. 관세사 자격 규정에 따르면, 관세사 또는 자격 있는 임원으로 업무를 처리하려는 모든 사람은 캐나다 시민이거나 영주권자인 성인으로, 책임감 있게 업무를 수행할 수 있는 일정 수준의 재정적 자원을 갖추어야 하며, 수입 및 수출과 관련된 충분한 지식을 갖추어야 한다. 그리고 적법한 영업 활동을 위하여 캐나다 CBSA에 사업자로서 등록하고 관리를 받게 된다.

이러한 캐나다 관세사 시장에서도 캐나다 전체 무역의 약 59%를 차지하는 미국과의 관계가 매우 중요하다. 특히 북미 대륙의 무역협정인 CUSMA를 통한 교역이 일반화면서, 이를 통한 원산지 규정 및 통관 간소화 제도, 지적재산권 규정 등에 이르기까지 관련 전문성을 가진 관세사들의 지원이 수출입 기업의 수익 극대화 전략에 중요한 요소로 작용하고 있다. 캐나다의 메이저 관세사들이 주로 미국과 통합 운영되는 것도 이러한 전문성을 기반으로 캐나다와 미국 양측의 기업들을 대리하기 위한 것이기도 하다. 이는 앞서 언급한 포워드 분야에서도 찾아볼 수 있는 업계의 특성이며, 예로 캐나다 최대 관세법인이자 포워드 기업인 Livingston International도 최근 미국 미국의 사모펀드인 Platinum Equity에 의해 인수되어 북미 중심의 글로벌 관세사로 성장을 목표로 하는 등 관세사, 포워드 등 주요 물류 업계에서 미국 무역 시장의 관계성과 영향력은 매우 크다

마. 운송업자

캐나다의 운송업자는 광대한 토지와 분산된 인구 구조를 가진 국가의 특성상 물류 공급망에서 중요한 역할을 수행하고 있다. 물류 흐름에서 물품의 물리적 이동을 직접 담당하는 주체로, 캐나다의 국내외 경제 활동을 연결하는 역할을 하는 운송 체계는 가장 큰 비중을 가진 내륙 도로 운송을 비롯하여 철도, 항공, 해상 운송 등을 통하여 원활한 국가 경제 흐름을 지원하고 있다. 운송 산업이 발달한 캐나다의 물류 성과 지수(LPI)는 2022년에는 전 세계 7위를 기록했는데, 이는 2018년 대비 10계단의 큰 상승이며, 특히 인프라 부문에서는 싱가포르와 스위스에 이어 세 번째로 높은 순위를 차지했다.³⁾ 2022년의 통계를 바탕으로 살펴볼 때, 운송 산업의 비중은 전체 국내 총생산(GDP)에서 3.9%를 차지하는 814억 달러의 규모이며 코로나19로 인하여 2020년에 5.2% 하락하는 큰 타격을 입었음에도 불구하고, 2021년에 전년 대비 9.9%의 급격한 성장률을 보이면서 국가산업의 경제적 회복력에 영향을 미쳤다.

이러한 운송업의 중요성에도 불구하고 캐나다는 운송업의 핵심 요소인

3) The Logistics Performance Index and Its Indicators Report(2023, The World Bank)

노동력에 대한 문제를 가지고 있다. 고용시장 현황을 살펴보면, 2022년 운송업계 실업률은 2.8%로, 전년 대비 4.5%에서 떨어졌으며 이는 10년 평균인 4.2%보다도 낮은 수치이다. 하지만 평균 주간 수입의 경우 2022년에 다른 산업 전체에서는 4.7%의 상승률을 보인 반면, 운송 산업은 1.0%만 증가하였다. 이러한 수치는 업계 특성상 노동력의 수요와 공급, 그리고 임금 인상에 대한 문제가 여전히 남아있음을 암시하고 있다. 특히 트럭 운전 직종에서의 노동력 부족 문제가 심각하게 나타나고 있는데, 이미 현재 20,000명 이상의 운전기사가 부족한 상태로 앞으로 10년 동안 이 문제가 더욱 커질 것으로 예상된다. 넓은 국토 면적과 미국과의 무역 관계로 내륙 도로 운송의 비중이 큰 캐나다의 특성상, 이 문제는 운송 및 물류 업계 전반의 효율성 및 경쟁력에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다. 하지만 이러한 노동력 부족 문제에도 불구하고 트럭 운전, 대중교통 및 항공 운송과 관련된 직종에서는 이민자 및 원주민 인력의 유입이 미흡한 상황이며, 특히 여성은 운송 업계 전체 인력의 75% 이상이 남성이 차지하고 있는 것에 반해 크게 소외되어 있어 있다.⁴⁾

노동력 부족 문제 뿐만 아니라 운송 서비스 안정성 측면에서도 불확성이 높이는 이슈가 연이어 발생하고 있다. 2018년 및 2022년 CP(캐나다 태평양 철도)의 파업, 2019년 CN(캐나다 국립 철도)의 파업, 2021년 몬트리올 항구의 파업, 최근 2022년 트럭 운송업계의 보이콧, 선박 관련 업계 파업 등 운송업계 중단과 기후 변화로 인한 환경 재해 요인 등 각종 문제가 캐나다 사회 전반에 영향을 미쳐 큰 이슈로 떠오르기도 하였다. 또한 에너지 가격 상승 등 팬데믹 이후의 글로벌 물류 변동성과 최근의 물류 운송 차질 이슈 등 불확실성이 높아지면서, 코로나를 기점으로 지난 3년 동안 글로벌 및 캐나다 자국 내 운송 부문에 특히 큰 타격을 받았다. 이 같은 운송업계의 문제들로 인한 물류 지연 및 비용 상승은 국가 전반의 경쟁력에 크게 영향을 끼치는 요소이다. 캐나다 통계청에 따르면 2021년 운송비는 2020년에 비해 7.2% 증가하면서 전체 물가 상승 가속화를 이끄는 주요 요인으로 평가받고 있다.

4) Transportation in Canada Overview Report 2022 (2022, Transport Canada)

<표4 : 캐나다 운송업계 관련 최근 이슈>

1. 캐나다 트럭 운전자 파업(Freedom Convoy. 2022.1~2월)

코로나19 백신 의무화에 반대하기 위해, 2022년 1월 28일 수도인 오타와를 향해 수천대의 트럭들의 행진으로 시작된 'Freedom Convoy' 이름으로 진행된 이 시위는 주로 시작되었다. 이후, 주요 도심, 고속도로, 항구, 공항, 국경 지점 등에서도 시위가 확산되었으며, 이러한 시위는 주요도로 및 다리 폐쇄, 또는 '느린 행진' 형식으로 진행되었다.

이에 따라 온타리오 주는 2022년 2월 11일 비상사태를 선포하여 국제 국경, 고속도로, 공항, 항구, 다리 및 철도를 차단하는 개인에 대한 조치를 강화할 수 있는 권한을 경찰에 부여하였다. 그리고 2022년 2월 14일, 캐나다 정부는 전국적으로 진행되는 점령에 대응하기 위해 비상사태법을 발표하여 경찰 공권력을 강화하여 불법적 공공 집회에 대응하였고 캐나다 교통국은 대응책의 일환으로 여러 지역에 대한 항공 제한을 위한 총 12개의 NOTAM(Notice to Airmen)을 발표하였다.

2022년 2월 23일, 비상사태법을 폐지하고 상황은 종료 되었으나, 이 사태는 한동안 물류 공급망 뿐만 아니라 캐나다 국가 경제 전반에 매우 큰 영향을 끼쳤다.

2. 자연재해로 인한 운송업계 피해 사례

(사례1) 2021년 7월, 대형 산불로 인하여 밴쿠버 항으로 이어지는 주요 철도를 막혔다. 위기가 절정에 달했을 때 철도 운영은 약 30% 감소했으며, 이를 차단된 선적 가치로 환산했을 때 그 피해는 하루 약 1억 6,300만 달러에 달하였다. 이로 인해 밴쿠버 항구에서도 혼란이 발생했으며 곡물, 석탄, 임산물, 비료 및 컨테이너 상품과 같은 주요 상품의 수출입에 심각한 영향을 미쳤다.

(사례2) 2021년 11월, 브리티시 컬럼비아의 홍수는 열차 용량 손실, 밴쿠버 항구의 혼잡 증가, 생산 손실(생산 감소, 수입 및 수출 손실)로 인해 하루 1억 7천만 달러 이상으로 추정되는 상품의 이동에 차질을 빚게 되었다. 또한 매니토바 트럭 협회(Manitoba Trucking Association)에 따르면 2022년 4월과 5월 남부 매니토바에서 일어난 홍수가 철도 및 도로 교통에 영향을 미쳐 주요 국경 교차로에서 지연이 발생했으며 트럭당 최대 200달러의 추가 비용이 소요되었다.

이처럼 운송 공급망이 상품의 이동 및 교역에 있어 매우 중요한 부분임에도 불구하고, 캐나다의 운송 인프라에 대한 공공 및 민간 부문의 투자는 1980년대 이후 급증하는 무역량에 대비한 비율은 상대적으로 꾸준히 감소하고 있다. 이로 인해 공공 및 민간 부문 모두 현재 자국 운송 공급망의 수용력은 한계에 이르렀다고 평가하고 있으며, 캐나다 내에서는 모두 경제 성장을 촉진하기 위해 해양, 도로, 철도 및 항공 운송 자산에 대한 투자를 늘려야 된다는 목소리가 나오고 있다. 이에 대응하여 캐나다 정부에서는 국가 공급망 대응 테스크 포스를 구성하는 등 탄력적인 대응 노력을 계속하고 있으며 이와 관련하여 2020년부터 2070년까지 50년 동안 운송 및 해양 인프라에 약 4조 4천억 달러(또는 연간 약 880억 달러)의 투자를 계획하고 있다.⁵⁾ 이처럼 운송 산업과 그 구조는 캐나다의 국가 경제와 국민 생활에 영향을 미치는 물류의 근간으로서 이 보고서에 다룬 글로벌 물류 공급망 및 무역 다각화 측면에서 핵심 요소이므로, 뒤이어 별도의 단락에서 캐나다의 물류 운송 수단별 현황과 특징에 좀 더 자세히 기술하도록 하겠다.

바. CBSA

캐나다의 물류 공급망의 여러 과정에는 CBSA, Transport Canada, Global Affairs Canada 등 다양한 캐나다 정부 기관들이 연계되어 있다. 특히 캐나다 국경관리청(CBSA:Canada Border Services Agency)의 우리나라의 관세청 역할을 하는 국가 기관으로서, 국가의 보안과 공공 안전 보장을 지원하는 동시에 관세 및 출입국 법규에 따라 모든 요구 사항을 충족하는 합법적인 사람들과 물품, 동식물, 파생물의 자유로운 흐름을 촉진하데 기여하고 있다. CBSA는 이러한 임무와 관련된 100개 이상의 법률과 규정을 집행하고 있다. 우리나라의 경우, 국경을 오고 가는 물품의 통관(Customs)은 관세청에서, 사람의 출입국 심사(Immigration)는 출입국관리사무소에서, 그리고 농수축산물 검역(Quarantine)은 검역소에서 각각 따로 맡고 있지만, 캐나다의 경우에는 CBSA에서 물품 통관 뿐만 아니라 출입국 심사 및 검역 업무의 일부를 통합하여 공항 등

5) Final Report of The National Supply Chain Task Force (2022, Transport Canada)

현장에서 국경을 효율적으로 관리하고 있다. 이는 미국 관세청인 CBP (Customs and Border Protection)에서도 유사하게 운영하는 방식이다.

캐나다가 미국 사이의 약 9,000km인 세계에서 가장 긴 육지 국경을 가지고 있는 만큼, 이러한 국경을 담당하는 CBSA는 매우 중요한 역할을 수행하는 국가 기관이라 할 수 있다. 이에 CBSA는 최고의 효율성과 보안을 제공하기 위하여 2023년 기준 약 15,000명의 직원으로 운영되고 있으며, 이 중 약 6,500명의 국경 서비스 관리자(BSOs)는 캐나다 전역의 약 1,200개 서비스 지역과 38개의 해외 거점에서 소관 업무와 관련된 법률과 규정을 집행하고 있다.⁶⁾ 또한 CBSA는 2023년 기준 112개의 입국항을 비롯하여 모든 연방 부서/기관 중에서 가장 큰 국유 자산 목록을 보유하고 있으며, 이러한 CBSA의 국유 자산의 다양성은 강력하고 효과적인 국경 관리 및 물류 관리 서비스를 유지하는 데 중요한 기반이 되고 있다. 그럼에도 급증하는 교역량 및 여행자 등을 적절히 수용하기 위해서는 보다 크고 현대적인 시설로 확충해야 하는 상황이지만, 현실적 문제를 고려하여 수출입 통관 디지털 이니셔티브인 CARM(CBSA Assessment and Revenue Management) 도입 등 업무 효율화에 집중하고 있다.

CBSA는 2021~2022 회계 기간 동안 약 21.8백만 건의 상업 화물을 처리하였으며, 세부적으로는 육로로 16.1백만 건, 항공으로 4.3백만 건, 해상으로 1.4백만 건이다. 또한 약 23.7백만 명의 여행자를 처리하였으며, 구체적으로는 육로로 13.8백만 명, 항공으로 9.7백만 명, 해상으로 169.5천 명을 처리하였다.⁷⁾ 이는 미국 등 북미 대륙 간의 육로 교역이 큰 비중을 차지하는 특성이 잘 나타나고 있는 수치이다. 한편 같은 기간 약 344억 달러의 관세 및 제세를 징수하고 총기 등 불법 물품을 적발하는 등 우리나라 관세청과 유사한 역할을 수행하고 있다. 수출입 지원 측면에서는 수출입 물품의 적절한 통관과 물류의 관리 등 수출입 프로세스 측면에서는 CBSA에서, 수출진흥, 중소기업 지원, 외교 활동 등 지원 정책 시행 측면에서는 캐나다 글로벌 통상부인 Global Affairs Canada)에서 주로 담당하고 있다.

6) 2023 to 2027 Departmental Sustainable Development Strategy(2023, CBSA)

7) 2021 to 2022 Departmental Results Report(2022, CBSA)

캐나다의 경우 정부 기관 등 공공 서비스 분야도 파업 행위가 가능
한데, CBSA도 21년에 약 9천 명의 관련 종사자들이 준법 파업을 강행
하였으며, 최근인 23년 4월에도 15만 명의 연방정부 공무원들이 파업
에 돌입하면서 육로 및 공항만 국경에서 물류 처리 지연 등 캐나다 내
물류 공급망 측면에서 여러 문제를 일으키는 주체가 되기도 하였다.

사. 공·항만 시설 운영 조직

공항 및 항만 시설은 물류의 흐름에서 중요한 거점 지역이다. 캐나다
에는 2020년 기준 560개 항만 시설이 있으며 연방정부에서는 그 중 전략적
으로 중요한 17개 항만에 대해 캐나다 항만청(CPA:Canadian Port Authorities)
이 지정하여 운영되고 있다. CPA는 연방정부에 의해 설립되었으나 운
영과 예산 등에서 연방정부의 직접적인 개입을 받지 않는 독립된 법인
형식으로 운영되고 있으며, 이에 따라 캐나다 내의 다른 사설 항만, 미국
및 멕시코 항만 등과 경쟁하며 수익을 창출하고 이를 기반으로 기관을
운영하고 있다. 공항의 경우에는 각개의 공항이 개별 기관에 의해 독
립적으로 운영되고 있어, 항만의 CPA와 같은 중앙화된 관리기구가 존
재하지는 않는다. 그 예로 토론토 피어슨 국제공항은 Greater Toronto
Airports Authority (GTAA)에 의해 운영되며, 밴쿠버 국제공항은
Vancouver Airport Authority에 의해 운영되고 있다. 다만 Canada
Airports Council (CAC)라는 캐나다의 주요 공항을 대표하는 산업 단체
가 100여 개의 공항 회원들을 대표하고 있으며 CAC 회원들은 캐나다
내에서 수송되는 여객 및 화물의 95% 이상을 처리하고 있다. 보다 자
세한 공항만의 현황은 뒤이어 물류 운송 현황 단락에서 기술하겠다.

다른 물류 공급망 주체들과 마찬가지로 공항만 운영 조직들 역시 서
비스 안정성 측면에서 불확실성으로 캐나다의 물류 공급망에 영향을
끼치기도 하는데, 그 예로 2023년 7월에 캐나다 서부 항만 노조 7,400
여 명이 파업을 강행하여 63,000여 개의 컨테이너가 하역에 차질이 생
기고 약 97억 달러의 교역 손실이 발생하는 등 밴쿠버 항을 비롯한 약
30개 주요 항만의 물류 흐름과 캐나다 경제 전반의 공급망에 심각한
타격을 입히기도 하였다.

2. 캐나다 물류 운송망의 주요 현황

(1) 일반현황

캐나다는 국토 면적이 대한민국 면적의 약 99.8배에 해당하는 약 9,984,670 km²로 세계에서 2번째로 큰 나라다. 이런 여건 속에서 캐나다의 물류 운송 공급망은 국민의 삶과 경제 활동에 기반이 되는 각종 물품을 적시 적소에 공급하는 등 국가의 번영과 삶의 질에 직간접적으로 영향을 미치는 캐나다 경제의 핵심 기반이며, 이는 미국을 비롯한 다른 국가와의 국제 무역과도 연계된다. 캐나다의 국제 무역은 1992년 이후 매년 캐나다 국내 총생산(GDP) 가치의 절반 이상을 차지하였으며 2000년에는 80% 이상까지 상승할 만큼 무역 의존도가 높다. 2021년에 캐나다의 국제 상품 무역은 2020년 대비 약 16.8% 증가한 약 1조 2,400억 달러에 이르는 사상 최고치를 기록하였으며, 이 중에서도 캐나다의 주요 무역 파트너인 미국이 총 무역액의 62%에 해당하는 7,740억 달러를 차지하였다. 캐나다는 무역 의존도가 우리나라와 비슷하게 높은 편이지만 우리나라와는 달리 주로 중요한 에너지, 광물 및 농수축산물 등 천연 자원을 세계에 공급하는 비중이 높은 편이며, 이러한 주요 제품의 특성과 교역 대상국에 맞게 도로, 항구, 철도, 공항 등 다양한 운송을 통하여 물류 운송을 수행하고 있다.

운송 수단별로 살펴보면 미국, 멕시코 등과 북미 대륙을 통한 도로 운송이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며, 유럽 아시아 등과의 교역에 주로 이용되는 해상 운송이 다음을 잇고 있다. 이 밖에도 전자 부품, 귀금속 등 고가품의 주요 운송 수단인 항공이, 목재 및 광석 등 대륙 내 벌크 화물 운송에 주로 이용되는 철도가 일정 비중을 차지하고 있다.

<표5: 운송수단별 무역 규모>

| 년도 | 도로(자동차) | 해상 | 항공 | 철도 |
|------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 2017 | 526.0(52.0) | 218.2(21.6) | 130.6(12.9) | 136.2(13.5) |
| 2018 | 540.0(50.3) | 251.5(23.4) | 139.0(12.9) | 143.4(13.4) |
| 2019 | 550.0(50.4) | 247.3(22.7) | 149.4(13.7) | 143.6(13.2) |
| 2020 | 502.0(50.9) | 225.1(22.8) | 144.6(14.6) | 115.4(11.7) |

(단위 : 10억 달러(비중%), Transport Canada 2020년 기준 통계 자료)

(2) 운송수단 별 물류 특징

가. 도로 운송 부문

캐나다의 도로 운송 부문은 2019년 기준 연간 670억 달러 이상의 영업 이익을 창출하였으며, 2021년 기준 캐나다 전체 노동력의 5.2%가 이 산업에 종사하고 있다. 2022년 현재 136,664개의 트럭 운송업자가 있으며, 트럭 운송회사 대부분은 온타리오(48.3%), 퀘벡(14.9%), 알버타(14.5%) 및 브리티시 컬럼비아(10.9%) 주에 있다.⁸⁾ 이러한 캐나다의 도로 운송 인프라는 자국 내 물류 네트워크와 연결되어 있으며 주요 도로망과 항구, 공항, 물류 센터 등이 조합되어 효율적인 물류 운송이 이루어지고 있다. 캐나다 정부는 물류 흐름의 핵심 요소인 도로 인프라를 지속 확장 및 개선하고 있으며, 2020년 기준으로 캐나다의 도로 총연장은 약 1,042,718km에 달한다. 참고로 자동차 등록 대수 역시 많은 편인데, 2020년 기준 캐나다의 인구는 약 3,798만 명인 반면, 등록된 자동차의 대수는 약 2,743만 대로 인구 대비 자동차 등록률이 약 72.2%이다. 이는 같은 해 기준 기준으로 우리나라가 약 5,139만 명의 인구에 약 2,828만 대의 등록된 자동차가 있었던 우리나라와 비교하였을 때 상당히 높다.

북미 대륙에서 미국과 바로 인접해 있는 지리적 특성상 미국과의 교역이 2022년 기준 전체 수출의 76.4%, 수입의 62.3%를 차지하고 있을 만큼 압도적으로 높으며, 이러한 전체 대미 무역량에서 운송 수단 중 도로 운송을 통한 수출 및 수입이 54.2%, 71.5%를 차지할 만큼 도로 운송 수단에 의존도가 높다. 캐나다와 미국은 북미 자유 무역 협정인 CUSMA를 통해 상품 및 자원의 이동을 용이하게 하고 있으며, 또 다른 북미 국가인 멕시코와 함께 폭넓은 경제적 통합을 바탕으로 거대한 규모의 무역이 이루어지고 있다. 때문에 우리나라 등과는 달리, 캐나다의 국제무역에서는 도로 운송이 가장 보편적인 수단으로 자리 잡고 있으며, 발달된 도로 인프라를 통해 물적 및 인적 자원이 3개 북미 국가 간을 원활하게 왕래할 수 있다. 도로 운송을 통한 주요 교역 품목으로는 기계 및 전자 제품, 자동차 및 부품, 농식품 및 화학 제품 등으로

8) Transportation in Canada Overview Report 2023 (2023, Transport Canada)

수출과 수입 양 측면에서 유사하게 나타나며, 도로 운송을 통한 수출의 97.3%가 미국, 1.4%가 멕시코, 1.4%가 기타 국가였으며, 수입에서는 65.5%가 미국, 7.4%가 멕시코, 27.2%가 기타 국가로 수출입 양 측면에서 미국이 압도적으로 높다.⁹⁾

이처럼 도로 운송은 캐나다 무역 시장에서 가장 기본적인 물류 운송 수단이며, 국내외 물품의 유통과 소비자 공급에 중요한 역할을 하는 부문이지만 앞선 단락에서 언급했던 운송업 전반의 노동력 문제와 서비스 불안정성, 그리고 최근의 기후 변화 문제 등 여러 가지 도전을 받고 있다. 특히 도로 운송 부문이 캐나다 전체 온실가스 배출의 36.7%를 차지함에 따라 캐나다 정부는 캐나다 정부는 2022년에 발표한 2030 배기가스 감축 계획(ERP)을 통하여 전기 트럭 투자 등 도로 운송 인프라에 대한 개선을 진행하고 있다. 여기에 최신 기술을 활용하여 차량 추적 시스템, 물류 관리 시스템, 운송 경로 최적화 등의 기능을 개선하고 있으며, 이를 통해 국내 물류 네트워크와의 연결과 국제 경쟁력 강화를 위해 노력하고 있다.

나. 해상 운송 부문

캐나다는 전 세계에서 가장 큰 해안선을 가진 나라 중 하나이며, 대서양과 태평양을 통해 유럽과 아시아로의 주요 무역 통로를 확보하고 있기 때문에, 해상 운송은 무역 편중도가 높은 캐나다의 수입과 수출 다각화에 중요한 영향을 미치고 있다. 해상 운송을 통한 수출입 품목으로는 석유 및 가스 제품, 석탄 및 철광석, 농산물 등이며, 도로 운송과 마찬가지로 수출과 수입 품목이 유사한 패턴을 보이고 있는데, 이는 물품 특성에 따라 주로 이용되는 운송 형태가 연계된 것으로 해상 운송은 주로 벌크 형태의 품목에 이용되고 있다. 캐나다에는 등록된 1000톤 이상의 산업용 선박이 201척에 달하며, 여객용 페리 69척이 560개의 항만 시설을 중심으로 운영되고 있다. 캐나다의 여러 항만 중에 북태평양 지역에서 가장 큰 항구인 밴쿠버 항구에서부터 대서양 지역에서 유럽과의 무역을 주도하고 있는 몬트리올 항구에 이르기까지 주

9) Road Transportation: Heavyweight of the Canadian Economy(2022.5, Library of Parliament)

요 국제 무역항을 중심으로 특징을 살펴보면 다음과 같다.

〈표6: 캐나다 주요 항만별 특징〉

| 항구 | 특징 |
|----------|--|
| 밴쿠버항 | 캐나다에서 가장 큰 무역 항구로서, 주로 아시아와의 국제 무역에 중요한 역할을 하고 있으며 2021년 기준으로 연간 146백만 톤 이상의 화물을 처리함. 주요 수출품으로는 석유 및 석유제품, 목재, 가구, 철강, 알루미늄 등이 있으며 주요 수입품으로는 자동차 부품, 전자 제품, 가전제품, 의료기기 등이 있음. |
| 몬트리올항 | 캐나다에서 두 번째로 큰 무역 항구로서, 유럽과의 국제 무역에 중요한 항구이며 2021년 기준으로 34백만톤의 물량을 처리함. 주요 수출품으로는 그레이н, 산업용 장비, 알루미늄, 비철금속, 목재 등이 있으며 주요 수입품으로는 자동차, 기계, 전자 제품, 의료기기, 화학 제품 등이 있음. |
| 토론토항 | 그레이터 토론토 지역에 위치한 내륙 항구로서, 캐나다에서 가장 큰 도시인 토론토와의 교역에 중요한 역할을 하고 있으며 2021년 기준으로 약 2백만톤의 물량을 처리함. 주요 수출품으로는 철강, 목재, 유기 화학제품, 자동차 부품 등이 있으며 주요 수입품으로는 자동차, 기계, 전자 제품, 의료기기, 화학제품 등이 있음. |
| 프린스 루퍼트항 | 캐나다 서부에 위치한 내륙 항구로서, 중국과의 국제 무역에서 주요 역할을 하고 있으며 2021년 기준으로 약 25백만톤의 물량을 처리함. 주요 수출품으로는 목재, 그레이н, 철광석, 알루미늄 등이 있으며 주요 수입품으로는 자동차 부품, 전자 제품, 기계, 화학제품 등이 있음. |
| 퀘벡항 | 캐나다 동부에 위치한 항구로서, 주로 유럽과의 국제 무역에 활용되며 2021년 기준으로 약 28백만톤의 물량을 처리함. 주요 수출품으로는 철강, 목재, 알루미늄 등이 있으며 주요 수입품으로는 기계, 전자 제품, 화학제품, 의료기기 등이 있음. |

(출처: Transport Canada의 Marin network 시스템 조회 및 각 항만 홈페이지 자료 종합)

또한 캐나다의 해상 물류는 Great Lakes-St. Lawrence Seaway라는 수로 시스템을 통하여 미국의 중부와도 연결되어 있는데, 미국 교통부 산하 연방 기관인 Great Lakes St. Lawrence Seaway Development Corporation과 캐나다의 비영리 법인인 St. Lawrence Seaway Management Corporation 두 기관이 공동 운영 중이며 길이가 약 3,700km에 달하는 캐나다와 미국간 무역에 중요한 해운 물류 경로이다. 이 Great Lakes-Seaway 수로를 통해 철광석, 석탄 등이 연간 약 2억톤 이상 운송되며, 이를 통한

화물 운송은 캐나다와 미국에서 약 500억 US달러의 경제 활동을 창출하고 356,858개의 일자리를 제공한다.¹⁰⁾ 이 외에도 캐나다의 북극 해양 루트인 Northwest Passage 항로의 활용이 있는데, 이 해상 경로는 북극 해양에서 서해로 이어지는 경로로, 알래스카와 그린란드 사이를 지나 는 경로이다. 글로벌 기후 변화로 인해 북극 해양이 얼어붙는 기간이 줄어들면서 Northwest Passage 항로는 더욱 중요한 해양 물류 경로로 부상하고 있다. 캐나다는 이 항로에 대한 권리를 국제 사회에 주장하고 있는데, 이를 활용하여 유럽과 아시아 간의 직접 항로를 개발하고 있으며 국내 자원의 수출 및 국제 무역을 촉진하고자 노력하고 있다.

이처럼 캐나다의 다양한 해상 항구와 해양 물류는 국내 생산과 수출에 중요한 역할을 하고 있으며, 특히 주로 벌크 형태인 캐나다의 자원 수출에 크게 기여하고 있다. 미국 외에는 육로를 접한 나라가 없는 캐나다에게 있어, 해상 운송 방식은 대미 무역 의존도를 완화하고 글로벌 공급망을 다각화할 중요한 경로이다. 이에 Northwest Passage 항로의 활용 등 새로운 해상 경로의 개발과 혁신은 캐나다의 해양 물류 업무를 더욱 강화하고 경쟁력을 향상 시킬 수 있는 전략적인 요소이다.

다. 항공 운송 부문

항공 산업이 세계적으로 발달한 캐나다에는 2023년 기준 37,290대의 캐나다 등록 항공기, 25,007명의 면허 조종사, 2,150개의 면허 기관이 있으며 캐나다에서 운항하는 1,444개 항공사가 있다. 전체 항공사 중 약 40%가 캐나다 자국 항공사로, 주요 캐나다 항공사로 는 하루 평균 755편의 정기 항공편을 운항하는 대형 항공사인 에어캐나다를 비롯하여, 웨스트젯, 포터항공, 에어트랜젯 등이 있다. 또한 16,002명의 항공기 유지 보수 엔지니어가 있으며 859개의 승인된 유지 보수 기관, 564개의 인증 비행장 및 1,460개의 비인증 비행장이 운영되고 있다. 코로나19 팬데믹으로 침체되었던 캐나다 항공 운송 산업은 전자상거래의 활성화 등에 힘입어 물량이 증가하기 시작하였으며, 2021년과 2022년

10) The Economic Impacts of maritime shipping in the Great Lakes - St. Lawrence Region (2023, MARTIN ASSOCIATES - LANCASTER, PA)

사이에 항공 제조업 수익이 증가하면서 회복세를 보였다. 이를 통해 2022년에는 캐나다 항공 산업이 GDP에 약 270억 달러를, 그리고 212,000개 이상의 일자리를 기여하였는데, 이는 전년 대비 GDP가 18억 달러, 일자리가 14,400개 증가한 것이다. 이러한 회복에도 불구하고 화물 운송 측면에서 항공 산업이 캐나다 경제에 기여하는 부분은 아직 코로나19 팬데믹 이전 수준보다는 낮은 상황이며, 다만 여객 수요 측면에서는 대부분 회복한 것으로 평가되고 있다.

주요 공항은 각 공항 공사가 독립적으로 운영하며, 캐나다 교통부 소속인 민간항공국(TCCA)은 항공 운송 시스템의 안전성과 규제 준수를 감독하고 항공사와 운송 업체의 운영 허가를 관리하는 한편, 항공 운송의 안전 기준과 규제를 개발 및 시행한다. 캐나다의 항공 통제 서비스를 제공하는 민간 운영 비영리 기업인 NAV CANADA는 항공 운행의 안전과 효율성을 유지하기 위해 항공 통제 시스템을 운영하고, 항공기의 원활한 운항과 항로 안전을 보장하는 역할을 수행하고 있다. 캐나다 항공 물류의 주요 허브인 공항으로는 토론토 피어슨 국제공항, 밴쿠버 국제공항, 몬트리올 국제공항, 캘거리 국제공항, 에드먼튼 국제공항 등이 있다. 주요 공항별 특성을 살펴보면 다음과 같다.

〈표7: 캐나다 주요 공항별 특징〉

| 항구 | 특징 |
|--------------|---|
| 토론토 피어슨 국제공항 | 캐나다에서 가장 물동량이 많은 공항으로, 매년 수백만명의 여객과 무역물품을 취급함. 2021년에만 약 336,000톤의 화물을 처리하였는데, 이는 캐나다의 총 항공 화물의 약 26%에 해당하는 양임. |
| 밴쿠버 국제공항 | 캐나다 서부의 주요 무역 허브로서, 아시아와의 무역에 중추적인 역할을 하고 있음. 2021년에는 약 263,000톤의 화물을 취급하였으며, 이는 캐나다 전체 항공 화물의 약 21%에 해당하는 비중임. |
| 몬트리올 국제공항 | 유럽과의 무역에 중요한 역할을 하는 항공 물류 허브로, 이 공항은 2021년 기준 약 88,000톤의 화물을 취급하였으며 이는 캐나다의 총 항공 화물의 약 7%에 해당하는 양임. |
| 캘거리 국제공항 | 캐나다의 에너지 산업 중심지인 앨버타 주의 물류를 담당하는 중요한 공항으로, 2021년에 이 공항을 통해 약 94,000톤의 화물이 운송되었으며 이는 캐나다의 총 항공 화물의 약 7%에 해당하는 비중임. |
| 에드먼튼 국제공항 | 주로 북부 앨버타 주와 북극 지역을 대상으로 서비스를 제공하고 있으며, 2021년 기준 약 32,000톤의 화물을 취급하였으며 이는 캐나다의 총 항공 화물의 약 2%에 해당하는 양임. |

(출처: 캐나다 통계청 Data Base 시스템 조회 및 각 공사 홈페이지 자료 종합)

캐나다의 항공 물류 시스템은 일반적인 국제 및 내륙 화물 운송부터 전자상거래 및 특급 배송 화물, 그리고 산업 장비, 위험 물질, 생물학적 물질 등 특수 화물 처리에 이르기까지 관련 분야에 다양한 서비스를 제공하고 있다. 캐나다의 수출입 품목 중 귀금속 및 고가의 전자 부품 등이 주로 항공편으로 교역되고 있으며, 토론토 피어슨 국제공항 한 곳에서만 2022년 기준 약 50,000톤의 특수 화물을 취급 처리하는 등, 캐나다 항공 물류 업계는 각종 물품에 대한 다양한 요구 사항에 맞추어 유연하게 대응할 수 있는 시스템을 갖추고 있다. 이는 항공 운송이 해상 운송 대비 상대적으로 처리 물량은 낮으나, 신속한 운송 처리의 이점을 활용하여 다양한 상품에 대한 전 세계 모든 대륙의 물류 수요에 보다 탄력적으로 대응할 수 있는 장점이 있다, 특히 코로나19 팬데믹 이후 다품종 소규모의 품목이 중심인 전자상거래의 전 세계적인 급증세는 캐나다의 무역 다변화 전략에서 항공 운송 부문의 중요성을 더욱 높이고 있다.

현재 캐나다의 항공 물류 업계는 이러한 흐름에 맞춰 최신화와 효율화에 크게 집중하고 있으며, 이를 위해 전자 문서 처리, 자동화된 화물 추적 시스템, 빅 데이터 및 인공지능 기술 등이 활용되고 있다. Air Canada Cargo가 자체 개발한 e-Booking 시스템을 통해 고객들이 실시간으로 화물 예약과 추적을 할 수 있게 하는 등 다양한 디지털화 노력이 그 예로, 이는 화물 운송의 효율성을 높이고, 고객 서비스를 개선하는 데 기여하고 있다. 또한 캐나다의 항공 물류 업계는 환경 측면에서의 지속 가능성에도 주목하고 있는데, 친환경 연료의 사용, 에너지 효율성의 개선, 화물 운송 경로의 최적화 등을 통하여 항공 물류의 탄소 배출을 줄이는 노력을 기울이고 있다. Air Canada는 2023년까지 비행기 연료의 10%를 친환경 연료로 대체하는 목표를 설정하였으며, 밴쿠버 국제공항은 에너지 사용량을 20% 줄이는 것을 목표로 하는 에너지 효율성 계획을 시행하고 있다. 이런 방향성은 캐나다 항공 물류 산업이 앞으로 지속 가능하게 성장할 수 있는 물류 공급망의 미래를 위한 기초를 마련하고 있음을 보여주고 있다.

라. 철도운송 부문

캐나다의 철도 물류 운송은 국토 면적이 넓고 미국과의 경계에 인접해 지리적 여건 속에서, 도로 운송과 함께 북미 대륙의 미국과 멕시코 간의 무역에 매우 중요한 역할을 하고 있다. 뿐만 아니라 밴쿠버 항구 등 다른 운송 수단의 거점과 연계하여 국내외 복합 운송 체계로도 활용되고 있다. 캐나다의 전체 철도 노선 길이는 약 43,461킬로미터로, 이 중에서 캐나다 국가 철도(Canadian National, CN)가 약 50.1%를, 캐나다 태평양 철도(Canadian Pacific, CP) 회사가 약 30.1%를 보유하고 있으며, 나머지는 기타 다른 철도 운영사들이 소유하고 있다. 2023년 현재 철도 운영 허가를 보유한 회사는 연방 철도 회사 26개, 지방 철도 회사 53개로 총 79개이다. 캐나다에는 CN과 CP와 같은 대형 Class I 화물 철도 운송사가 대부분의 화물 운송을 담당하고 있으며, 2021년 기준 Class I 철도 운송사는 기관차 2,180대, 화물차량 51,453대, 승객차 403대를 운영하고 있다. 미국의 Burlington Northern Santa Fe Railway Company도 캐나다와 미국, 멕시코 간의 무역을 연결하는 역할을 하고 있다. 한편으로 화물 운송 뿐만 아니라 VIA Rail을 통해 여객 운송 서비스를 제공하여 국내 이동 및 관광 활동을 지원하는 철도는 캐나다의 운송 네트워크에서 핵심적인 역할을 담당하고 있다.

캐나다의 철도 운송은 석탄, 철광석, 포타슈(칼륨 광물) 등 무거운 대량의 벌크 화물과 컨테이너를 안정적으로 장거리로 운송할 수 있고 차량 운송 대비 비교적 친환경적인 수단인 장점 등이 있어 캐나다의 핵심 운송 수단 중 하나로 자리 잡고 있다. 하지만 정해진 레일에 따라 움직이는 철도 운송의 특성 상 공급 경로의 대체가 어렵고 운송을 이용하는 한정된 품목의 상황에도 특히 영향을 받는 수단으로, 산불 및 홍수로 인해 2021년 서부 캐나다의 철도 화물 운송량이 전년 3.1% 감소하였으며 수확량 문제로 곡물 철도 운송이 전년 대비 14% 감소하기도 했다. 이에 캐나다 정부는 국가 공급망 테스크 포스(National Supply Chain Task Force)를 통해 현재 30km 이내로 제한된 인터 스위칭, 즉 다른 철도로 전환 범위를 캐나다 전역으로 확대할 것을 권고하여 공급망 운송 경로의 다변화를 하고자 노력하고 있다.

3. 캐나다 물류 시장의 주요 산업 품목

(1) 일반현황

캐나다의 상품 및 서비스 무역은 2022년 기준 GDP의 61.4%를 차지하는 만큼 국가 경제에 중요한 부문으로, 전 세계 무역시장의 공급망 측면에도 캐나다는 수출입, 즉 공급과 수요 양 측면으로 중요한 역할을 하는 국가다. 일반적으로 캐나다의 수출은 국제 공급망 측면에서 초기 생산자 단계에 위치하며, 수입 측면의 가치 사슬에서 보았을 때는 좀 더 공급망의 후반 단계에 위치하여 있다. 이는 캐나다 수출입의 산업별 교역량을 살펴봐도 확인할 수 있는데, 수출 부문에서는 원유 등 에너지 제품이 전체 수출액의 약 29%를 차지하고 있으며, 이 밖에도 광물, 임산물, 농어업 제품군 등 공급망 초기 단계의 산업 품목이 큰 비중을 차지하고 있다. 수입 부문에서는 소비재가 전체 수입량의 약 21%, 뒤를 이어 자동차 관련 제품 약 15%를 차지하고 있으며, 이 밖에 전자·전기 기기 부품과 같은 공급망 후반 단계의 제품 산업군이 큰 비중을 차지하고 있다. 즉 캐나다는 국제 공급망에서 중요한 기초 품목의 공급자이지만 공급망 후반 단계, 즉 최종 소비재 및 완성품에 대해서는 대외 의존도가 높은 편인 만큼, 세계 공급망 측면에서 캐나다는 공급망의 초기 단계에 발생하는 위험, 즉 수출 측면에는 덜 취약하나 후반 단계에서 발생하는 위험, 즉 수입 측면에서는 그만큼 이전 공급 단계가 많으므로 공급망 위험에 좀 더 취약한 편이다. 이러한 글로벌 공급망 상 캐나다의 위치와 위험도는 뒤이어 별도 단락에서 상세하게 분석하도록 하겠다.

캐나다를 대표하는 산업군 및 주요 품목을 기준으로 보면, 풍부한 천연자원을 바탕으로 한 원유 및 천연가스, 니켈·우라늄 등 각종 광물, 목재, 농산물 뿐만 아니라, 미국에 인접한 지리적 특성과 북미자유무역협정(CUSMA)을 기반으로 하는 북미 자동차 제조 허브 국가로서 자동차 및 부품 산업이 발달해 있다. 이외에도 항공·방위, IT 등 기술 및 정보통신 분야서도 세계적인 경쟁력을 가지고 있다. 캐나다의 주요 산업 품목별 현황 및 특징에 대해 좀 더 자세히 알아보도록 하겠다.

〈표8 : 캐나다의 산업별 수출입 규모〉 (캐나다 통계청, 천달러)

| 북미 산업분류 기준(NAPCS) | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
|-------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 수 출 | | | | |
| 전체 | 592,082,332 | 522,527,144 | 631,612,229 | 778,428,952 |
| 에너지 제품 | 124,540,697 | 88,834,814 | 143,808,785 | 225,640,595 |
| 소비재 | 68,578,006 | 68,980,525 | 78,856,088 | 87,991,452 |
| 금속 및 비금속 광물 제품 | 61,748,693 | 60,503,155 | 72,246,488 | 81,157,825 |
| 자동차 및 부품 | 85,471,948 | 65,658,513 | 60,855,771 | 70,586,878 |
| 임산물 및 건축 및 포장재 | 42,801,836 | 42,596,878 | 55,993,503 | 60,031,866 |
| 농어업 및 중간식품 | 38,188,074 | 44,006,098 | 47,997,994 | 54,827,668 |
| 기초 및 산업용 화학제품, 플라스틱 및 고무제품 | 33,297,048 | 29,726,678 | 38,625,048 | 44,662,336 |
| 산업기계, 장비 및 부품 | 37,422,542 | 32,028,954 | 34,442,708 | 41,252,859 |
| 금속광석 및 비금속광물 | 21,520,935 | 21,794,212 | 26,938,672 | 34,739,790 |
| 전자·전기기기 및 부품 | 26,045,017 | 22,941,071 | 24,606,743 | 29,117,807 |
| 특수거래무역 | 27,301,023 | 25,326,729 | 25,356,169 | 26,484,331 |
| 항공기·기타 운송 장비 및 부품 | 25,166,513 | 20,129,517 | 21,884,261 | 21,935,546 |
| 수 입 | | | | |
| 전체 | 601,962,493 | 543,619,970 | 616,259,797 | 741,505,054 |
| 소비재 | 124,404,875 | 125,903,757 | 135,187,223 | 155,666,236 |
| 자동차 및 부품 | 115,376,536 | 88,514,220 | 97,634,701 | 116,991,265 |
| 전자·전기기기 및 부품 | 72,297,254 | 68,309,507 | 74,577,474 | 85,059,561 |
| 산업기계, 장비 및 부품 | 69,505,926 | 60,649,964 | 68,934,002 | 84,804,164 |
| 기초 및 산업용 화학제품, 플라스틱 및 고무제품 | 45,125,517 | 41,321,396 | 51,965,048 | 67,356,139 |
| 금속 및 비금속 광물 제품 | 38,276,081 | 40,203,465 | 53,140,577 | 59,838,830 |
| 에너지 제품 | 37,442,605 | 22,906,408 | 31,127,744 | 49,380,931 |
| 임산물 및 건축 및 포장재 | 26,925,444 | 26,026,078 | 30,257,408 | 35,717,272 |
| 농어업 및 중간식품 | 21,285,372 | 21,467,442 | 23,748,769 | 27,961,916 |
| 항공기·기타 운송 장비 및 부품 | 26,708,268 | 20,213,139 | 19,957,126 | 23,880,645 |
| 금속광석 및 비금속광물 | 14,332,183 | 16,768,919 | 15,569,446 | 19,474,699 |
| 특수거래무역 | 10,282,432 | 11,335,676 | 14,160,281 | 15,373,394 |

(2) 주요 품목별 현황

가. 원유, 가스 등 에너지 제품

캐나다는 광활한 대륙 면적을 기반으로 원유를 비롯한 각종 에너지 제품을 생산하고 있는 세계적인 에너지 제품 공급 국가이다. 캐나다의 에너지 생산 수출은 2021년 기준으로 원유 세계 4위, 천연가스 5위, 우라늄 2위 등 세계 최고 수준을 자랑하며, 캐나다의 전체 수출에서 가장 큰 비중을 차지하는 부문 중 하나이다. 2022년에 캐나다의 전체 수출은 22.5% 증가하여 총 1,420억 달러 이상 증가하였는데 이 중 769억 달러를 에너지 제품이 기여한 것으로, 특히 캐나다의 대표적인 에너지 제품인 원유 수출의 수출액 증가가 가장 큰 역할을 하였다. 이는 2021년 초 시장 가격 상승을 시작으로 우크라이나-러시아 충돌에 대한 불확실성으로 인해 2022년 초부터 원유의 가격이 급등한 것이 주요 요인이다. 캐나다의 천연가스 또한 러시아의 가스 수출의 급감으로 인하여 북미 천연가스에 대한 유럽 지역의 수요가 급증함에 따라 2022년에 수출이 약 85% 증가하였다.¹¹⁾

약 1조 7,350 배럴의 석유 매장량과 최대의 오일샌드 매장량을 가진 캐나다는 13개 주 중 12개 주에서 석유 및 천연 가스를 생산하고 있으며, 2022년 기준으로 캐나다 GDP의 약 9%에 해당하는 2,351억 달러를 기여하였으며 약 41만 명의 직간접 일자리를 견인하였다.¹²⁾ 또한 석유 및 천연가스 사업은 세금, 임대료, 로열티 등을 통하여 19년에서 21년 기간 동안 정부에 연 평균 120억 달러의 수익을 제공하였다. 하지만 그럼에도 자국 내 휘발유 등에 대한 가격에 탄소세를 비롯한 각종 세금이 부과되어 산유국임에도 불구하고 캐나다 내 BC주 등 일부 지역의 유류 가격은 우리나라보다도 높은 편이다. 캐나다에서는 2021년 기준 하루에 약 470만 배럴의 원유를 생산하고 있으며 특히 알버타 주는 캐나다 원유 생산의 중심지로 알려져 있는데, 이곳에 세계에서 가장 대규모의 샌드 오일 비축지인 아테바스카 오일 산지가 위치하고 있다.

11) Canadian international merchandise trade Annual review 2022(2022, Statistics Canada)

12) Energy-Fact book 2023-2024(2023, Natural Resources Canada)

오일 샌드는 모래, 물, 점토 및 비튬(bitumen)이라는 특별한 유형의 중질 원유(heavy crude oil)로 구성된 혼합물로, 비튬은 자연 상태에서는 매우 무겁고 점성이 크기 때문에 오일 샌드에서 원유를 추출하기 위해서는 특별한 기술과 절차가 필요하다. 게다가 추출 과정에서의 온실가스 배출 등 환경적인 이슈도 있어 캐나다는 현재 기술적인 연구를 지속하여 해당 산업을 발전시켜 나가고 있다.

캐나다에서 생산되는 원유 대부분은 인접 국가인 미국으로 수출되고 있으며, 스페인, 영국, 인도, 네덜란드 등에 일부 공급되고 있다. 하지만 캐나다는 세계적인 원유 수출국임에도 불구하고 원유의 상당량을 수입하는 국가이기도 하다. 이러한 상황에는 여러 가지 이유가 있는데 먼저 캐나다의 정유 처리 시설 문제이다. 캐나다는 17개의 정유소를 가지고 있으며, 이들의 총 처리 능력은 하루에 200만 배럴 수준이며 이들 중 동부 캐나다의 8개 정유소가 하루 총 원유 정제 능력의 약 60%인 120만 배럴의 처리 능력을 가지고 있다. 하지만 대부분의 캐나다 원유는 알버타 주를 비롯한 캐나다 서부 쪽에서 생산되고 있기 때문에 원유를 동부 정제소로 운송하는데 비용과 시간이 많이 소요되어 다른 국가에서 수입하는 경우가 발생한다. 또한 캐나다의 정제소들은 특정 원유를 정제하기 위하여 설계된 경우가 있기도 하며, 캐나다 오일샌드에서 생산되는 원유는 중질유(heavy crude oil)에 속하기 때문에 휘발유, 나프타 등 제품이 많이 생산되는 경질 원유(light crude oil)를 수입하기도 한다. 또한 정제된 석유제품을 수입해 오는 국가 역시 캐나다 원유의 최대 수출국인 미국으로, 캐나다는 2022년 기준 정제 석유 제품 수입의 약 80%를 미국으로부터 수입하였다. 이중 절반이 캐나다 내 최대 원유 생산지인 알버타로 수입이 되는데, 주로 수입되는 품목은 콘덴세이트(condensate)로, 중질 원유(heavy crude oil)라 잘 흐르지 않는 오일샌드에서 추출된 바튬(bitumen)과 혼합되어 파이프라인에 흘러가도록 하는데 사용된다.¹³⁾

천연가스 또한 캐나다 2022년 기준 세계에서 전세계 천연가스 생산의 약 5%를 차지하고 있으며, 2022년 기준 409 Bcf/d(Billion cubic feet per day)를

13) Canadian oil sands diluent demand: A 750,000 b/d market(2021, S&P Global)

생산하고 있다. 2022년 11월에는 하루 평균 17.9 Bcf/d를 기록하여 2002년 이전 기록인 하루 평균 17.2 Bcf/d를 뛰어넘으며 사상 최대의 연간 생산량을 기록하기도 했다.¹⁴⁾ 천연가스의 생산은 주로 브리시티 컬럼비아, 알버타, 그리고 스캐처원 주에 걸쳐있는 지역에서 이루어지고 있으며 생산량은 국내 수요를 초과하여 이를 많은 양을 미국으로 수출하고 있다. 물론 원유와 마찬가지로 천연가스도 미국으로부터 수입도 하고 있는데, 2022년 기준 천연가스의 주생산지인지 캐나다 서부 지역을 중심으로 대미 수출이 8.2 Bcf/d, 캐나다 동부 지역을 중심으로 대미 2.4 Bcf/d 수입이 이루어지고 있으며, 이는 에너지 산업에서도 실질적인 경제적 통합이 이루어진 여건에서 동부 캐나다 기업들은 운송 거리가 짧은 미국 동부 지역으로부터 수입하는 것이 비용 측면에서 유리하기 때문이다. 천연가스의 수출 및 수입은 연방 기관인 CER (Canada Energy Regulator)가 관리 감독하고 있으며 캐나다에서 천연가스를 수출 또는 수입하기 위해서는 해당 기관의 허가가 필요하다. 2021년 기준으로 캐나다 서부를 중심으로 약 540개의 회사가 천연가스 생산을 하고 있지만 전체 생산량의 절반 이상의 생산량은 8개의 사업자가 담당하고 있다.

캐나다는 원유와 천연가스를 주로 파이프라인을 통해 이동 및 국내 보급, 그리고 수출을 하고 있다. 캐나다 전역에는 약 840,000km 킬로미터 이상의 파이프라인이 설치되어 있으며 주(州) 경계를 가로지르는 대형 파이프라인은 연방정부에서, 나머지 파이프라인은 주 정부에서 관리 감독하고 있다. 캐나다는 원유 파이프라인의 확장을 통해 미국에 대한 원유 수출은 안정화하는 동시에 태평양 해안으로의 구축 등으로 아시아 지역 등 다른 국가로 수출 공급망의 다변화를 꾀하고 있지만 환경보호 문제, 원주민들과의 협상 등 여러 문제로 사업 진행이 순조롭지만은 않은 상황이다. 한편으로 캐나다는 CUSMA를 통하여 원유를 비롯한 에너지 산업에 대한 교역 활성화 및 투자 보호를 추구하고 있는데, NAFTA에서 CUSMA로 변경되는 과정에서 회원국의 에너지 정책 자율성 강화 및 환경 조치 협력 등을 통하여 미래 지향적인 에너지 산업 발전 지원을 전개해 나갈수 있는 기반을 마련하기도 하였다.¹⁵⁾

14) Western Canadian Natural Gas Production Reaches a Record High in 2022(2023, Canada Energy Regulator)

15) Final Environmental Assessment of the Canada-United States-Mexico Agreement(2020, Global affairs Canada)

나. 자동차

캐나다는 약 110년 동안 자동차 제조국의 역사를 가진 만큼 자동차 산업이 발달한 나라이다. 에너지 제품에 이어 캐나다의 두 번째로 큰 수출산업으로 국가 경제에 중요한 역할을 하는 자동차 산업은 2022년 기준 제조업 GDP의 12%인 140억 달러의 경제적 기여를 하고 있으며, 약 50만 개의 직간접 일자리를 지원하고 있다.¹⁶⁾ 규모 역시 세계에서 11 번째로 큰 자동차 생산국이며 캐나다의 제조 산업 중 수출 1위가 자동차 산업이다. 캐나다에서 제조된 자동차의 약 95% 이상이 수출되지만, 한편으로, 자국 내 높은 수요로 인하여 미국, 일본, 한국 등으로부터 수입되는 비중 역시 높다. 캐나다의 자동차 산업은 주로 온타리오 지역에 집중되어 있으며, 주요 글로벌 차량 제조사들이 캐나다에 진출해 있다. 주로 미국과 일본 기업이 주를 이루고 있으며 현지 조립 라인을 가진 회사로는 포드, 제너럴 모터스, 스테란티스, 토요타, 혼다 등이 있다.

캐나다는 세계에서 가장 큰 자동차 시장 중 하나인 미국과 북미 산업 공동체 형식으로 여겨지는 만큼, 상호 간 생산 및 유통 네트워크의 확장이 용이하고 미국 시장에 빠르게 접근할 수 있는 장점을 가지고 있다. 수입 시장에서 미국의 점유율은 약 63%이며 경량 신차 시장(승용차와 경량 트럭의 단위)은 2021년에 6.6% 증가하여 164만 대로, 이중 약 40%가 미국 브랜드이다. 캐나다의 도로 및 자동차 부문 규제 환경은 미국과 조화를 이루고 있으며, 두 국가의 도로 안전 규정 중 90% 이상을 공유하고 있다.¹⁷⁾ 이 밖에도 캐나다와 미국은 문화적, 경제적으로도 매우 유사한 특징을 가지고 서로 공유하고 있어 미국 자동차 브랜드가 자국의 로컬 브랜드로 인식이 되는 등, 미국 기업들이 캐나다에 진출하거나 역으로 캐나다 기업이 미국에 진출할 때에 공급망 흐름 뿐만 아니라 캐나다 국민들의 수용력과 같은 외적 측면에서도 상대적으로 낮은 진입 장벽을 가지고 있다. 이러한 관점에서 미국 시장 진출을 위해 캐나다는 수출 교두보가 될 수 있는 국가이며 이런 측면에서 우리나라 자동차 기업들에게는 매우 중요한 지리적 이점을 가진 국가

16) State of the Canadian Automotive Industry(2023, Canadian Vehicle Manufacturers' Association)

17) U.S. International Trade Administration 홈페이지 내 캐나다 산업 현황 설명 자료

이다. 또한 캐나다는 철, 알루미늄, 그리고 기타 자동차 제조에 필요한 원자재가 풍부하여 이는 생산 비용을 낮추는 데 기여하고 있으며 캐나다는 높은 교육 수준과 전문화된 기술 노동력을 갖추고 있어, 자동차 산업과 같은 고도화된 제조 산업의 현지 제조시설 등이 진출하기에 매력적인 나라 중 하나이다. 게다가 캐나다의 연방 및 주 정부는 자동차 등 제조업체의 투자를 유도하기 위해 다양한 재정적 및 세제적 혜택을 제공하고 있기도 하다. 참고로 2021년 기준 캐나다 시장에서 우리나라 제조사인 현대 자동차는 포드, GM, 토요타에 이어 4번째, 기아는 8번째의 점유율을 차지하면서 점차 시장 영향력을 확대하고 있다.

캐나다의 자동차 및 부품 수입은 2022년에 전년 대비 20.7% 증가하여 1조 1,699억 달러에 도달했다. 이 수치는 팬데믹 전인 2019년의 수치인 1조 1,537억 달러와 거의 유사한데, 실제 수입량은 2019년 대비 오히려 약간 감소했으나 가격이 크게 상승하여 상쇄된 부분이 있다. 수출 분야의 경우에도 전 세계 자동차 생산이 COVID-19 팬데믹 당시 초기에 공공 보건 제한 조치로 인한 폐쇄 이후 2020년 말부터 공급망 문제로 인해 큰 타격을 입었고, 특히 반도체 칩 부족 문제로 많은 차량 제조사들이 2021년에 생산을 감소시켜야 한 것에 의해 영향을 많이 받았다. 2022년 자동차 및 부품 수출은 12.5% 증가했지만, 2019년 대비 14% 이상 감소하였으며 가격 상승을 감안했을 때 2019년과 2022년 사이의 수출량 차이는 19.1%에 달한다.¹⁸⁾ 수출입 상 이러한 양적인 감소에는 이러한 영향 이외에도 전략적인 측면도 있는데, 최근 캐나다는 기존 자동차의 양적 증가보다는 새로운 모델에 대한 전환을 꾀하고 있으며 대표적인 예가 전기 자동차이다.

전기차로의 전환은 자동차 산업의 역사에서 중요한 변화로 인식될 전환점으로, 캐나다와 미국은 자동차 공급망 및 경제 인프라 측면에서 상호 공유하고 있는 만큼 변화에 공동 대응 및 협력이 필수적이다. 예로, 최근 캐나다는 미국과 양국 간의 전기차 충전 인프라를 연계 구축하는 계획을 추진하고 있으며, 두 나라는 규제 협력 위원회를 통해 국

18) Statistics Canada 분석 자료 및 U.S. International Trade Administration 내 캐나다 산업설명 자료

경 양쪽의 기업, 과학자, 환경 전문가 및 노동자들과 소통하며 전기차 규제를 조정하려고도 노력하고 있다. 2015년 파리 기후 협약에 따라 미국은 2024년 모델부터 더 엄격한 연료 경제성 기준과 충전 인프라에 대한 투자 계획, 그리고 2030년에 판매되는 승용차 및 경량 트럭의 50%가 제로 배출 차량이 되도록 하는 목표를 가지고 있다, 이에 캐나다는 미국의 연방 또는 주 수준에서 가장 엄격한 배출 기준에 맞추기로 하였으며, 2035년까지 모든 경량 승용차 및 승객용 트럭의 판매가 제로 배출이 되도록 하는 새로운 목표를 발표하였다.

또한 캐나다와 미국은 현재 대부분의 배터리 생산이 아시아에 집중되어 있는 것을 공급망의 안전성이 위협에 처해 있는 것으로 인식하고 북미의 배터리 공급망을 강화하고자 하고 있다. 캐나다는 미국의 인플레이션 감축법(IRA) 시행에 따라 북미 지역에 미국과 같은 IRA 보조금을 받을 수 있는 여건을 갖추었을 뿐만 아니라, 배터리 제조에 필요한 주요 핵심 광물을 보유하고 있었으며 인건비, 전기 등 생산 비용 역시 미국에 대비해 낮기 때문에 새로운 배터리 생산 요지로 떠오르고 있다. 이처럼 캐나다는 미국과 전기차 및 배터리 산업에서의 협력과 통합을 통하여 탄소 중립적인 미래를 향한 전환을 가속화하고 있으며, 이를 위한 다양한 정책 및 투자 방향을 설정하고 있다. 이러한 변화와 여건은 전기차 및 배터리 산업에 국가적 역량을 기울이고 있는 우리나라에게도 위기이자 기회가 될 수 있다.

한편으로 캐나다는 FTA를 비롯한 국제무역 협약을 통하여 세계적으로 자동차 산업의 공급망을 확장하기 위해 노력하고 있다. 과거 미국과 캐나다 자유무역협정을 시작으로 북미자유무역협정(NAFTA), 그리고 지금의 CUSMA를 통하여 북미 국가 간의 관세 장벽을 낮춰가며 상품 및 자본의 흐름을 촉진하고 있다. 더 나아가 유럽연합(EU)과의 포괄적 경제무역을 바탕으로 자동차 및 부품에 대한 관세를 철폐해 나가면서 유럽 지역에 대한 공급망 확장의 기반을 마련하였다. 또한 우리나라와의 자유무역협정, 일본 등 아시아 국가와의 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)을 통해 상호간 전략적 이익을 도모하고 있다.

다. 광물

캐나다는 세계적으로 인정받는 주요 광산 국가로, 탐사, 광업 및 관련 지원 활동, 기본 가공, 그리고 하류 제품 제조를 포함하는 광물 부문을 경제의 한 축으로 삼고 있으며, 캐나다 전 지역에 걸쳐 일자리와 경제 활동을 지원하고 있다. 캐나다의 광물 생산 가치는 2021년 기준 555억 달러에 달하였으며, 또한 같은 해 기준 광물 산업 부문은 캐나다 GDP에서 1,250억 달러 상당을 차지하였다. 이를 통해 해당 산업에서 약 403,000개의 직접 일자리와 약 263,000개의 간접 일자리로 총 665,000개의 일자리를 지원하였다.¹⁹⁾ 캐나다는 구리, 니켈, 코발트의 주요 글로벌 생산국이며 특히 비료의 주 재료인 염화칼륨의 세계 최대 생산 국가이다.²⁰⁾ 또한 희토류 원소, 리튬, 그래핀, 바나듐 등 고급 광물과 관련한 프로젝트 산업을 진행하고 있으며, 다이아몬드, 보석, 금, 인듐, 백금, 티타늄 및 우라늄 등 주요 광물 부분에서 세계 5대 생산국 중 하나이다. 이러한 광물과 재료는 리튬 이온 배터리, 영구 자석 및 특수 합금 형태의 전기차 부품, 풍력 터빈, 수소 발전 연료 전지, 정보 통신 기술 및 반도체 등 다양한 제품 공정에 사용된다.

캐나다의 금속 광물과 비금속 광물 부문의 수출은 2021년에 철광석 및 집중 광석의 수출 증가에 힘입어 전년 대비 23.1% 증가한 것에 이어, 2022년에도 염화칼륨 수출이 주요 성장을 주도하면서 약 28.1% 증가세를 보였다. 특히 염화칼륨의 수출은 2021년 약 66억 달러에서 2022년 약 153억 달러로 두 배 이상 증가하였다. 염화칼륨의 수출 증가는 주로 가격 상승 요인이 컸지만, 수량 측면에서도 증가하였는데 이는 2022년 글로벌 비료 수요의 큰 증가로 인한 것이다. 이러한 수요 증가의 배경에는 몇 가지 원인이 있는데, 대표적으로 러시아의 우크라이나 침공 사태가 세계적으로 비료 수요에 큰 영향을 주었으며 주요 비료 생산 국가 중 하나인 러시아에 대한 경제 제재로 인하여 몇몇 국가들이 러시아를 대신하여 캐나다로부터의 비료 수입을 늘리게 되었다. 예로, 방글라데시는 캐나다로부터의 염화칼륨 수입을 지난 5년 동

19) Natural Resources Canada의 마이닝 데이터(Mining data, statistics and analysis) 활용 분석

20) Top 10 Potash Countries by Production(2023, Investing News Network)

안의 평균 대비 2022년에 약 4배 이상을 늘리기도 하였다. 이 밖에도 전 세계의 기상 조건의 악화로 인한 농작물 재배 환경이 어려워짐에 따라 이를 보완하기 위하여 세계적으로 비료 사용량이 증가했다.

하지만 캐나다 정부는 이러한 광물 제품의 수출 증가 지속세에는 불확실성이 높다고 전망하고 있다. 예로, 캐나다의 염화칼륨 생산 능력은 세계 최고 수준이지만 이러한 수출의 가치 변동은 앞서 언급했듯이 염화칼륨의 가격 변동에 크게 의존하고 있으며 이러한 가격 변동은 전세계적인 비료에 대한 수요에 기반하게 되는데, 러시아-우크라이나 전쟁의 추이와 기상 조건의 변동성 등은 특이치 요소이거나 변동성이 높은 조건이라 상황은 급격히 바뀔 수 있는 부분이기 때문이다. 철광석, 석탄 등 다른 광물들 역시 소비재 등의 다른 제품군에 비해 이러한 국제 정세 등 각종 여건에 따라 가격 변동성이 높은 품목들이다. 캐나다 정부에서도 상품 수출 가치가 2021년과 2022년에 급격히 상승했지만 이 두 해를 이전에 볼 수 없었던 가격 상승의 특이 시점이라 분석하고 있기도 하다.²¹⁾ 반면에 전체 수출량은 2021년에는 1.4%, 2022년에는 2.5% 증가에 그쳤고, 2022년의 수출량은 코로나19 팬데믹이 발생하기 전인 2019년 수준보다도 실질적으로 낮은 양이었다.

한편으로 캐나다 정부는 지속 가능한 천연자원 개발 인프라 구축을 통해 해당 산업 분야의 장기적 발전을 추구하고 있다. 특히 캐나다는 환경 보호 관련 제도가 발달한 대표적 국가로서, 광산 산업에서도 지속 가능한 청정 에너지 생산 체계 구축을 위한 녹색 기술 연구개발 및 도입에 노력하고 있다. 캐나다의 광산 및 가공 시설에 대해 온실가스 배출 강도가 낮은 환경을 조성하고자 장비와 차량 편성의 전기화 및 신기술 개발을 통해 투자하는 한편, 캐나다 천연자원부(Natural Resources Canada)가 주도하는 녹색 광업 이니셔티브(Green Mining Initiative)를 통하여 광물 부문의 환경 성능을 더욱 개선하고 녹색 기술 기회를 창출하는 것을 목표로 지방 정부, 산업, 학계, 비정부 조직 및 이해관계자들과 밀접한 파트너십을 기반으로 청정 산업 인프라를 조성해 가고 있다.²²⁾

21) Canadian international merchandise trade(2022, Statistics Canada)

22) Sustainable Development Strategy Report(2022, Natural Resources Canada)

라. 목재 등 임산물

캐나다는 세계 전체 산림 면적의 약 9%에 해당하는 약 3억 6200만 헥타르의 거대한 규모의 산림을 보유한 국가로이다. 이처럼 풍부한 산림 자원을 바탕으로 한 캐나다의 임업은 내수 경제에서도 큰 한 축을 담당하는 분야로서, 2021년 기준 임업 분야에서 약 205,365명의 직접 고용을 창출하였으며 캐나다 GDP 측면에서도 약 348억 달러를 기여하기도 하였다. 또한 세계 시장에서도 캐나다는 금액 기준으로 미국, 독일에 이어 세계 3위의 임산물 수출국으로 자리 잡고 있는데, 캐나다 임업 분야의 수출은 2021년 기준으로 캐나다 전체 수출액의 약 7.3%에 해당하는 약 449억 달러를 달성하였으며 무역 수지 측면에서도 약 320억 달러를 기록하였다. 캐나다 임업 수출의 대표 품목인 침엽수 역시 세계 최대의 수출국으로서 2021년 기준 전년 대비 약 63% 증가한 약 164억 달러를 수출하였으며, 구조용 목재 패널의 경우 전년 대비 약 91% 증가한 약 55억 달러를 수출하였다. 이는 주로 미국 건축 건설 부문의 지속적인 수요와 제품 가격 증가에 따른 것으로 분석된다.

캐나다는 산림이 전체 국토 면적에서 약 40%를 차지하고 있을 만큼 산림 자원 자체는 매우 풍부하지만, 무분별한 생산보다는 산림을 보전하는 것에 중점을 두면서 지속 가능한 개발을 위해 노력하고 있다. 캐나다 정부는 산림혁신 프로그램(FIP:Forest Innovation Program), 산림산업 전환을 위한 투자(IFIT:Investments in Forest Industry Transformation) 등 다양한 프로젝트를 추진하면서 캐나다의 산림 자원을 체계적으로 유지 및 관리를 하고 있다. 실제로 캐나다 산림의 약 90%가 연방정부 등 공공 소유로 되어 있어 산림 개발은 철저히 국가의 통제 내에서 제한되고 있다. 실제로 1990년 이후 캐나다의 산림 벌채율은 1% 미만으로 유지하고 있으며, 제3자 표준 인증을 받은 산림의 규모는 약 1억 5,800만 헥타르로 전세계 인증의 35%를 차지하고 있다²³⁾

하지만 이러한 환경 보전 및 규제는 또 다른 측면에서 임업 발전을

23) The State of Canada's Forests (2022, Natural Resources Canada)

제한하는 요소가 되기도 하며, 최근 기후 변화에 따른 산불 증가 및 병충해 증가, 가뭄으로 인한 아스펜 나무의 대량 폐사 등 여러 문제로 인하여 안정적 목재 및 임산물 생산과 관리에 불확실성이 증가하고 있다. 특히 최근 캐나다를 비롯한 북미 지역에 산불이 급증하고 있으며 2021년에 캐나다에서 약 6,500건의 산불로 인해 약 430만 헥타르의 산림이 소실되기도 하였다. 최근 10년 동안 산불 진압을 위해 소요된 비용만 해도 연간 8억에서 15억 달러에 이른다. 산업 구조적으로도 중요한 임업 지역인 브리티시 컬럼비아(BC) 주의 각종 물류 공급망 문제 등으로 인하여 추가 생산량 증가가 제한되고 있으며, 신문 재지 등 인쇄용지 분야의 장기 관점의 구조적 쇠퇴 등으로 임업 산업에 대한 불확실성이 존재하고 있다.

산불 관리 등 재해 예방에도 최선을 다하고 있으며, 도로 및 철도 인프라 개선 등 임업 물류 공급망 개선에 힘쓰고 있다. 또한 캐나다는 지속발전가능성 측면에서 정책 의사결정 과정에서부터 탄소 중립적 측면을 중요하게 고려하고 있는데, 그 예로 캐나다 산림청은 기후 변화가 캐나다 산림에 미치는 영향을 다각도로 연구하고 있으며, 캐나다 천연자원부에서는 2050년까지 탄소 순배출량 제로를 목표로 2021~2022년 기간 동안 에너지 혁신프로그램 및 에너지 연구 및 발전 프로그램을 통하여 250개 이상의 청정 에너지 연구, 개발 및 데모 프로젝트를 지원하면서 임업 측면에도 개선을 꾀하고 있다.²⁴⁾ 또한 코로나-19 팬데믹을 산업구조 전환의 기회로 삼아, 엔지니어링 목재 제품, 개인 위생 종이 제품 및 바이오 경제 제품과 같은 산업 범위를 넓히고 있다. 한편으로 캐나다는 임업 제품에 대한 세계 시장의 대표적 공급 주체로 입지를 강화하기 위해 노력해 가고 있는데, 예로 2017년 EU와의 CETA를 체결하여, 모든 캐나다 임산물에 대하여 과거 2~10% 수준이었던 관세를 철폐하고, 할당량의 제한도 폐지하였다. 또한 USMCA 협정을 통해 북미 국가 상호 간 임산물 수출입을 조율해 가고 있으며, CPTPP를 통해 캐나다의 임산물에 대한 관세를 점진적으로 철폐하며 일본·말레이시아·베트남 등 새로운 시장을 개척해 나가고 있다.

24) Departmental Results Report 2021-22 (2022, Natural Resources Canada)

라. 농어업 제품

캐나다는 방대한 토지 및 해양 여건과 정부 정책적으로 잘 보존되고 있는 자연환경을 바탕으로 농어업이 잘 발달된 국가이다. 캐나다는 전 세계에서 5번째로 큰 농어업 관련 제품 수출국이며, 2023년에는 관련 가공 제조 식품 포함 기준으로 약 991억 달러를 수출하였다. 주요 거래 국가는 미국과 중국으로, 특히 농식품 및 해산물 수출의 60%가 미국으로 수출되고 있다. 캐나다는 넓은 대륙을 가지고 있음에도 북부 및 동부 지방의 추위로 인하여 전체 토지 면적의 약 6.2%인 6,220만 헥타르 정도만이 농지(농장)로 사용되고 있다. 하지만 해당 부문은 캐나다 내에서 2022년 기준 약 230만명의 고용을 창출하면서 전체 일자리 중 약 1/9을 차지하고 있으면 GDP 측면에서도 캐나다 전체의 약 7%를 담당하고 있다.

농업은 세부적으로 작물 생산, 원예, 동물 생산, 식품 및 음료 가공 등의 분야로 구분되어 진다. 2022년 기준 캐나다 내에 189,874개의 작물·원예·동물 등의 농장이 존재하고 있으며, 대부분의 농장은 서부 프레리 지역, 퀘벡, 남부 온타리오에 집중되어 있다. 최근 농업 기술 발전과 통합으로 인하여 지난 50년 동안 평균 농장 크기가 거의 두 배로 증가하였으며, 시장 수익도 2022년에는 사상 최고치인 877억 달러에 달했다. 이러한 농장의 대형화로 인해 농장 중 상위 10%가 총 수익의 2/3 이상을 차지하고 있다. 주요 생산물로는 곡물과 유지, 적색 고기, 유제품, 그리고 야채 등 있다. 식품 및 음료 가공 부문은 캐나다 제조 GDP의 약 17.3%, 제조업 일자리의 약 18.1%를 차지하고 있으며 대부분의 제조시설은 온타리오와 퀘벡주에 위치하고 있다.²⁵⁾ 캐나다의 수산업 역시 태평양, 대서양, 북극해를 모두 접하고 있는 지리적 특성을 바탕으로 2020년 기준 연간 약 90만톤의 해산물을 생산하는 세계적인 수산업 국가 중 하나이다. 농산물과 마찬가지로 주요 수출국은 미국과 중국으로 특히 수출량의 약 70%가 미국으로 수출되며, 우리나라 역시 캐나다의 주요 수출 대상국 중 하나이다. 주요 수출 어종으로는 랍스

25) Agriculture and Agri-Food Canada 및 the canadian encyclopedia 사이트 내 설명자료

터, 계, 연어이며 이 3개 품목이 전체 수출의 약 75% 비중을 담당하고 있으며 수산물의 수입 측면에서도 주요 수입 대상국은 미국에 이어 중국이 차지하고 있다.²⁶⁾ 농업 부문과 마찬가지로 상위 업체들의 업계 점유 비중이 높은데, 상위 10대 수산물 가공 업체가 시장의 58.7%를 차지하고 있다. 2022년 캐나다의 농어업 및 중간 식품 수출은 전년 대비 14.7% 증가하여 545억 달러로 역대 최고치를 달성하였으나, 수출량 자체는 최근의 기후 악화로 인하여 연속적으로 감소했으며, 주로 가격 상승 때문에 가치(금액)에서의 증가로 인한 것이었다. 세계적인 수요 증가와 함께 기후 변화는 밀, 유채 및 대두와 같은 주요 농산물의 가격 상승을 초래했으며, 특히 밀 수출 가격은 러시아의 우크라이나 침공으로 인해 2022년에는 전년 대비 42.4%나 상승했다. 게다가 2022년 7월 이후부터 생산량의 회복 및 증가세에 힘입어 캐나다의 농산물 관련 제품 수출이 지속적으로 증가세를 보였으며, 해산물 역시 2020년도 중반까지 코로나-19 팬데믹의 영향으로 급락하였던 거래량과 가격이 2021년도 중반을 기점으로 급격한 회복세를 보였다.²⁷⁾

캐나다 정부는 현재 농어업 산업의 활성화를 위하여 2022년부터 5년간 약 35억 달러 규모의 지속 가능한 캐나다 농업 파트너십(The Sustainable Canadian Agricultural Partnership) 프로그램을 통해 해당 산업 부문을 지원하고 있으며, 한편으로 국제시장에서 국제협정을 기반으로 농어업 제품의 교역을 확대해 가고 있다. 1994년부터 북미 국가와 NAFTA를 통해 농업 분야의 교역을 활성화해 나갔으며 2020년에 NAFTA를 대체하여 USMCA를 발효한 이후에도 유제품, 설탕, 땅콩 등 주요 수출품에 대한 수출 접근성을 높여갔다.²⁸⁾ 그리고 CPTPP, CKFTA 등 다자 및 양자간 협정을 통해 아시아 지역 국가를 대상으로 자국의 농수산물, 동물사료, 가공 식품 등에 대한 새로운 시장을 개척하고 있다. 또한 유럽지역 국가를 대상으로도 2017년 CETA를 통해 관세 철폐 등 캐나다와 EU 간의 상호 교역 확대를 도모하면서, 전 세계를 대상으로 농어업 부분 글로벌 공급망 다변화에 힘쓰고 있다.

26) Fish and seafood trends in Canada(2023, Agriculture and Agri-Food Canada)

27) Canadian international merchandise trade Annual review (2022, Statistics Canada)

28) Agricultural Provisions of the U.S.-Mexico-Canada Agreement(2020, U.S. Congressional Research Service)

Ⅲ. 캐나다의 무역 다변화 정책과 FTA 협정

1. 글로벌 공급망 상 캐나다의 주요 교역국

(1) 일반현황

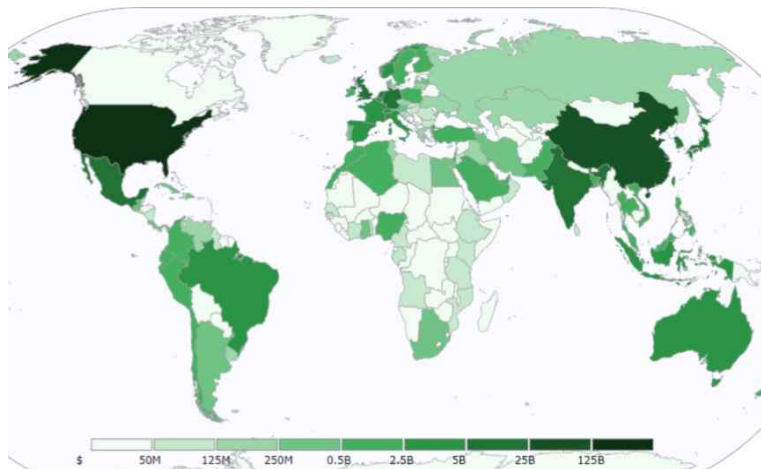
앞서 언급했듯이 캐나다는 풍부한 천연자원을 기반으로 전 세계 물류 공급망, 즉 물류가치사슬(GVC)의 초기 단계 공급자로서 중요한 역할을 하고 있는 국가이다. 또한 광활한 대륙 면적과 세계 최대 교역 중심 국가인 미국과의 지리적 접근성을 바탕으로 내륙 도로 및 철도 운송 네트워크가 북미 대륙을 거쳐 폭넓게 발달해 있으며, 국가 3면이 태평양·대서양·북극해 모두 접해 있어 아시아 지역과 유럽 지역을 대상으로 해양 및 항공 운송에도 크게 이점을 가지고 있다. 이처럼 자원적 우위와 발달된 물류 인프라를 가진 캐나다는 글로벌 공급망 측면에서 향후 지속 발전할 수 있는 잠재력이 큰 국가이며, 세계에서 가장 경제 시장 중 하나인 미국에 전략적으로 접근할 수 있는 요충지이기도 하다.

이와 같은 특징은 캐나다의 교역 비중을 보아도 알 수 있다. 전체 교역량 측면에서 보면 물류 운송 측면에서 가장 접근성이 뛰어난 미국과의 교역량이 압도적으로 높다. 캐나다에 있어 미국은 하나의 북미 대륙을 공유하면서 경제적으로도 사회·문화적으로도 공동체적 성향을 강하게 띄고 있는 국가로 2022년 기준 전체 수출량의 77%, 전체 수입량의 49%(국제 수지 기준은 62.3%)를 차지하고 있을 정도로 교역량에 있어서 압도적인 비중을 차지하고 있다. 그만큼 캐나다는 미국에 대한 물류 공급망 상 의존도가 매우 높은 나라이다. 한편으로 또 다른 북미 국가인 멕시코와 교역도 대륙 간 도로 운송 및 철도 연계를 중심으로 수출 측면에서 1.2%, 수입 측면에서 5.5% 수준의 교역 비중을 보이고 있다. 미국에 이어 태평양 맞은편에 있는 아시아 지역, 특히 중국과의 교역 관계도 비중이 높다. 2022년 기준 수출 분야에서 3.7%, 수입 분야에서는 수출 분야보다 월등히 높은 약 14% 비중의 교역 관계를 이루고 있다. 이는 캐나다가 세계 공급망 기준으로 후반 단계에서 상대적으로 취약

하여 최종 가공 제품 등에 대한 해외 의존도가 높기 때문이며, 이로 인해 저렴하고 풍부한 노동력을 바탕으로 한 소비재 및 최종 가공 완성품 분야에 강점이 있는 중국으로부터 많은 비중을 수입하고 있다. 중국에 이어 아시아에서는 2020년 기준 일본이 수출 수입 양측 분야에서 약 2.3%, 우리나라가 수출 분야에서 1.1%, 수입 분야에서 1.8%의 교역 비중을 차지하고 있다. 대서양을 통해 접근 가능한 유럽 지역과도 역시 활발한 교역이 이루어지고 있는데 수출 분야에서는 2022년 기준 영국이 2.4%, 독일이 0.97% 네덜란드가 0.83%, 수입 분야에서는 독일이 3%, 이탈리아가 1.6%, 영국이 1.2%를 차지하면서 수출입 상위 10개국에 속해 있다.

<표9 : 캐나다의 국가별 수출입 비중>

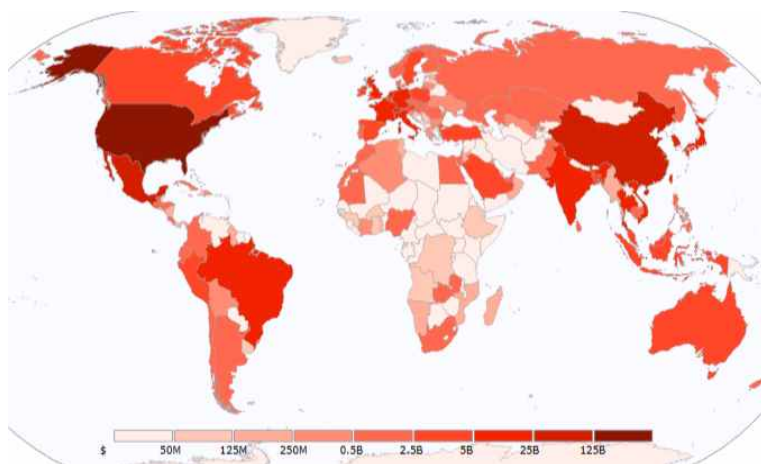
<국가별 수출 비중>



상위 10개국(2022, 천\$)

| | |
|------|-------------|
| 미국 | 598,912,897 |
| 중국 | 28,698,169 |
| 영국 | 18,499,243 |
| 일본 | 17,993,299 |
| 멕시코 | 9,087,408 |
| 대한민국 | 8,654,591 |
| 독일 | 7,518,733 |
| 네덜란드 | 6,480,349 |
| 인도 | 5,344,122 |
| 벨기에 | 4,840,772 |

<국가별 수입 비중>



상위 10개국(2022, 천\$)

| | |
|------|-------------|
| 미국 | 364,617,136 |
| 중국 | 100,174,765 |
| 멕시코 | 40,818,034 |
| 독일 | 22,498,808 |
| 일본 | 17,101,606 |
| 대한민국 | 13,222,523 |
| 베트남 | 12,862,259 |
| 이탈리아 | 12,135,287 |
| 대만 | 9,456,384 |
| 영국 | 8,664,447 |

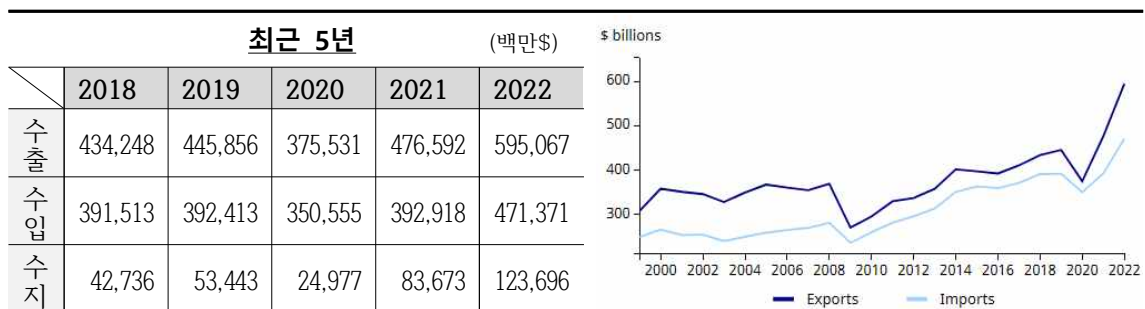
(출처 : 캐나다 통계청 Data Base 활용 작성, 세관(관세) 기준)

(2) 주요 국가별 교역 현황

가. 북미 - 미국

캐나다와 미국은 8,891km라는 세계에서 가장 긴 국경으로 접하면서 이를 따라 120여 개의 육로 항(land ports-of-entry)을 공유하고 있으며 하루에 26억 달러에 달하는 상품 및 서비스 거래가 이루어지고 있는 하나의 경제 공동체적 관계를 형성하고 있다. 그만큼 세계적으로도 가장 포괄적 무역 관계 중 하나이며, 도로, 철도 등 교통 부문에서부터 국가방어 체계, 에너지, 환경 부문 등 다양한 분야에서 정책과 인프라를 공유하고 있다. 미국과 캐나다의 방위 협정으로 북대서양 조약 기구(NATO)의 집단 방위 의무를 공유하고 있으며, 북미 항공우주 방위 지휘부(NORAD)에서 미국과 캐나다 군대가 협력하여 북미 공동 방위를 수행하고 있다. 또한 두 나라는 에너지 네트워크를 고도로 통합하고 있는데 30개 이상의 크로스 보더 전송 라인을 통해 23억 달러 이상의 양방향 무역을 진행하고 있으며, 미국 북동부에 전력을 제공하는 주요 전력 공급국 중 하나로서 캐나다는 전력 무역에서 14억 달러의 흑자를 기록하고 있다. 그리고 환경 측면에서도 양국은 온실가스 배출을 줄이기 위한 기술 혁신과 도입을 촉진하고, 공동으로 기후 변화의 영향에 대한 이해를 높이고 이에 대한 저항력을 높이기 위해 협력하고 있다.

< 표10: 캐나다의 對미 상품무역 추이(국제수지 기준) >



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

이처럼 강한 공동체 인프라를 기반으로, 캐나다의 국제 교역에서 미국이 차지하는 비중은 압도적이다. 오랜 기간 점진적인 증가 추이에

있던 양국의 상품 교역은 2020년 코로나 팬데믹 기간 중에 잠시 주춤하였으나 2021년과 2022년을 거쳐 이를 회복하면서 급격히 증가하는 추세이다. 상품무역(국제수지 기준)으로 보았을 때 2022년 미국으로의 수출은 2021년보다 24.9% 증가한 5,951억 달러로 캐나다 전체 수출의 76.4%를 차지하였으며, 미국으로부터의 수입은 2021년보다 20.0% 증가한 4,714억 달러로 캐나다 전체 수입의 62.3%를 차지함으로써, 캐나다는 2022년에 전년 대비 400억 달러 증가한 1,237억 달러의 대미 무역 흑자를 기록했다.²⁹⁾

< 표11: 캐나다의 對미 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 (백만\$) | | | 수입 부문 (백만\$) | | |
|--------------|----------------|---------|--------------|-------------------------|--------|
| 순위 | 품목 | 금액 | 순위 | 품목 | 금액 |
| 1 | 에너지 제품 | 201,923 | 1 | 자동차 및 부품 | 73,011 |
| 2 | 소비재 | 68,156 | 2 | 소비재 | 52,614 |
| 3 | 자동차 및 부품 | 64,988 | 3 | 기초 및 산업 화학 플라스틱 및 고무 제품 | 46,135 |
| 4 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 51,530 | 4 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 38,664 |
| 5 | 임산물, 건축 및 포장재 | 49,564 | 5 | 에너지 제품 | 34,987 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 대미 주요 교역 상품을 살펴보면, 주요 수출 품목으로는 에너지 제품, 소비재, 자동차 및 부품 순이다. 에너지 제품은 수출 중 약 97%가 석유 및 천연가스 관련 품목이며, 캐나다와 미국 전역에 연결된 파이프 라인 등 운송 인프라를 통해 수출되고 있다. 이를 이어 전체 수출의 약 11%를 차지하고 있는 소비재의 경우에도 식품 및 의약품이 약 58%, 가구 및 종이제품이 약 16%를 차지하고 있어 소비재 역시 캐나다의 풍부한 천연자원에 기반한 생산 품목임을 보여주고 있다. 전체 수출의 약 11%를 차지하고 있는 자동차 부문은 포드 등 주요 미국 브랜드를 중심으로 캐나다에 있는 현지 생산공장에서 생산되는 모델을 미국이 수입하고 있어 하나의 북미 자동차 시장을 형성하고 있으며, 이를 이어 철강, 알루미늄을 비롯한 각종 광물 제품이 북미 수출의 약 8.6%를 차지하고 있다. 미국의 건축 시장에 주로 공급되는 임산물 및 건축자재, 그리고 종이 및 포장재 등도 주요 대미 수출 품목 중 하나이다.

29) 캐나다 통계청 자료 사이에서도 기준에 따라 상이. 세관 기준으로는 약 3,646억 달러로 49% 수준

수입 분야에서는 캐나다로 수입되는 완성 자동차 및 캐나다 현지의 글로벌 자동차 공장에 공급되는 부품의 수입 비중이 약 20%로 가장 높으며, 소비재가 다음을 잇고 있는데 수입 부분의 소비재 역시 식의약품의 비중이 가장 높긴 하지만 잡화, 세면용품, 전자제품, 미디어 제품 등 보다 다양한 가공 제품의 비중이 높게 구성되어 있다. 다음으로 기초 및 산업 화학 제품의 비중이 약 13%를 차지하고 있는데 여기에는 캐나다 샌드 오일의 파이프 라인 운송에 필요한 윤활유와 기타 정제된 석유제품, 그리고 플라스틱 수지 각종 화학 제품이 포함되어 있다. 그리고 캐나다의 석유, 건설 광업 등 각종 산업에 사용되는 장비 및 기타 기계류·부품 수입이 약 11%의 비중을 차지하고 있고, 캐나다 동부 지역을 중심으로 이루어지는 원유 및 천연가스 등 에너지 제품의 수입이 약 9.6%의 비중을 차지하고 있다.

캐나다의 대미 수출입 품목을 전체적으로 살펴보면 캐나다에서 미국으로 수출되는 품목은 풍부한 캐나다 자원을 기반으로 한 공급망 초기 단계 품목이 주를 이루고 있으며, 수입되는 품목은 자동차, 산업기계, 생활 가공 제품 등 공급망 후반 단계 품목이 주를 이루고 있는 모습이다. 이처럼 캐나다가 기술력과 가공 단계가 높은 공급망 후반 품목을 미국 등에서 수입하는 비중이 큰 이유로는, 앞서 산업별 특징에서 언급한 것처럼 캐나다가 풍부한 자원량 보유의 강점도 있지만 환경 규제 등이 매우 강하여 국토 개발 제한 등으로 관련 기업이 생산 인프라 개발에 상대적으로 어려운 점도 있다.

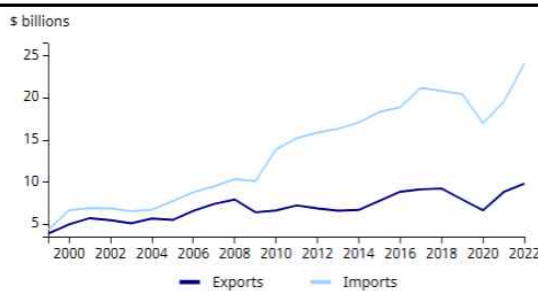
나. 북미 - 멕시코

미국과 더불어 캐나다와 같은 북미 대륙에 위치한 멕시코는 캐나다와 80년의 오랜 외교 관계를 이어 오고 있는 협력 국가로 2022년 기준 캐나다 수입의 3위, 수출의 5위 국가이다. 캐나다에서 미국을 거쳐 멕시코까지 북미 무역 회랑(North American Trade Corridor)이라는 주요 도로망을 중심으로 철도, 항만 등 다양한 수단과 연계되어 양국의 교역이 활발하게 이루어지고 있다. 특히, 캐나다 철도 기업인 CN(Canadian National Railway)과 UP(Union Pacific Railroad), 그리고 멕시코 기업인

GMXT(Grupo Mexico)의 협력으로 운영하는 철도·도로 복합 운송인 Falcon Premium 인터모달 서비스와 더불어, 최근인 2023년에는 CP(Canadian Pacific)와 KCS(Kansas City Southern) 두 개 철도회사의 결합으로 생긴 CPKC(Canadian Pacific Kansas City) 라인 등 캐나다와 멕시코 간 직접 연결되는 철도망이 선보이면서, 양국 간에 자동차 부품, 농산물 및 소비재 등 주요 교역 물품들을 보다 원활히 운송할 수 있는 물류 네트워크가 강화되고 있다.

< 표12: 캐나다의 對멕시코 상품무역 추이(국제수지 기준) >

| | 최근 5년 | | | | |
|----|---------|---------|---------|---------|---------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 수출 | 9,286 | 7,976 | 6,685 | 8,867 | 9,880 |
| 수입 | 20,857 | 20,479 | 17,018 | 19,568 | 24,140 |
| 수지 | -11,571 | -12,504 | -10,333 | -10,702 | -14,259 |



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

이러한 멕시코와 캐나다의 2022년 기준 최근 교역 추이를 살펴보면 코로나19 팬데믹 시기에 잠시 주춤했던 것을 제외하고는 수출입 모두 증가 흐름을 가지고 있는데, 특히 수입 측면의 증가세와 비중이 높아지는 추이를 나타내고 있다. 상품무역(국제수지 기준)으로 보았을 때 2022년 기준 멕시코로의 수출은 전년 대비 11.4% 증가한 99억 달러로 캐나다 전체 수출의 약 1.3%를 차지하였으며, 멕시코로부터의 수입은 2021년보다 23.4% 증가한 241억 달러로 전체 수입의 약 3.2%를 차지하여 멕시코와의 약 143억 달러의 무역 적자를 기록했다.

< 표13: 캐나다의 對멕시코 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 | | | 수입 부문 | | |
|-------|----------------|-----------|-------|-----------------|-----------|
| 순위 | 품목 | 금액 (백만\$) | 순위 | 품목 | 금액 (백만\$) |
| 1 | 자동차 및 부품 | 2,099 | 1 | 자동차 및 부품 | 16,025 |
| 2 | 농어업 및 중간 식품 | 2,083 | 2 | 전자 및 전기 장비 및 부품 | 8,762 |
| 3 | 소비재 | 1,199 | 3 | 소비재 | 5,021 |
| 4 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 1,151 | 4 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 3,063 |
| 5 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 536 | 5 | 농장, 어업 및 중간 식품 | 2,707 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對멕시코 주요 교역 상품을 살펴보면, 주요 수출 품목으로는 자동차 및 부품과 농어업 제품이 주를 이루고 있다. 자동차 및 부품 산업에서 양 국은 상호 수출입 관계에 있으나 캐나다에서 수출되는 품목은 약 82%가 자동차 엔진 및 부품이며 나머지 12% 정도가 자동차 완제품이다. 농어업 부분에서는 전체 수출의 56%를 유채꽃(씨)이 차지하며 중간 식품과 밀 등이 나머지 수출 품목을 이루고 있다. 뒤를 이어 전체 수출의 13%의 비중인 소비재 역시 약 71%가 육류제품 및 기타 식품류로 구성되어 있어 천연자원에 기반한 생산품이 주를 이루고 있으며, 비슷한 수출 비중을 차지하고 있는 금속 및 비금속 광물 역시 같은 맥락의 천연자원 기반 품목군이라 할 수 있다.

수입 분야에서 39%로 가장 많은 비중을 차지하고 있는 품목 역시 자동차 및 부품이지만, 수출 분야와는 반대로 수입 전체의 66%가 자동차이며 나머지 34% 정도가 부품류이다. 멕시코는 세계에서 일곱 번째로 큰 승용차 제조국으로, 멕시코에는 Audi, BMW, 포드, GM, Honda, 현대 기아, 벤츠, 토요타 등 글로벌 자동차 제조사들이 진출해 있으며 매년 350만 대의 차량을 생산하고 있다. 뒤를 이어 전자 및 전기 장비 제품이 약 21%를 차지하고 있는데, 멕시코는 미국과의 인접성과 저렴한 노동력으로 인하여 많은 다국적 전자 기계 기업이 진출해 있어 세계적인 전자 제품 생산국 중 하나이다.³⁰⁾ 뒤를 잇는 소비재의 경우도 이 중 15%가 가전제품이며, 산업 기계 장비도 수입 비중도 전체 수입의 약 7.5%를 차지하고 있다. 전체 수입 비중의 6.6%를 차지하는 농장·어업 제품군의 경우 약 92%가 과일 채소류로 캐나다 현지에서 소비자가 접하는 망고, 아보카도 등 상당한 양의 과일 채소류가 멕시코 산이다.

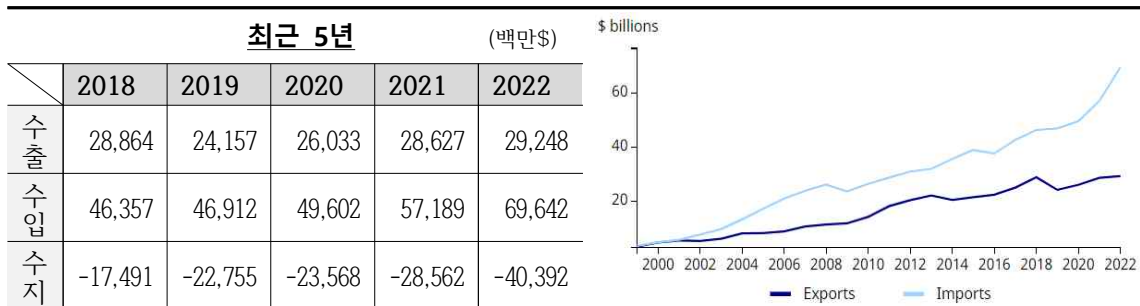
이처럼 캐나다의 수출 품목은 미국과의 관계와 마찬가지로 자동차 제외 기초 가공 단계 품목이 주를 이루며, 수입의 경우 자동차, 전자·기계 장비 등 고도화 산업 품목 위주로 되어 있다. 멕시코는 대륙적 접근성, 노동력, 미국과의 관계 등의 이유로 캐나다에는 매력적인 교역 파트너로, 멕시코에 대한 캐나다 직접 투자 규모 역시 2010년부터 급격히 증가하고 있으며 2022년에는 329억 달러로 전년 대비 17.5%가 증가하기도 하였다.

30) Mexico's thriving electrical and electronics sectors(2016, Wisconsin Economic Development Corporation)

다. 아시아 - 중국

중국은 미국에 이어 두 번째로 큰 캐나다의 교역 국가이다. 양국의 관계는 1970년 외교 관계 수립 이전부터 이어져 왔으며 상호 간 교역 및 투자 규모도 지속 증가해 왔다. 중국이 캐나다 기업들에게 있어서 중요한 상업적 시장이면서도, 한편으로는 미국과의 관계, 시장 접근 장벽, 불투명한 규정 및 임의적 시행, 지식재산권 침해, 화웨이 사건과 같은 기술 보안 문제, 중국의 인권 침해로 인한 수입 제한 등 여러 측면에서 양국 간의 긴장 관계와 갈등이 빈번히 발생하기도 하며, 이는 무역 시장 공급망의 안정성에도 큰 영향을 미치고 있다. 그럼에도 불구하고 캐나다의 입장에서 중국은 아시아 지역에서 가장 큰 비중을 차지하는 무역 파트너이며, 중국에게 있어서도 역시 캐나다는 미국과의 경제적 상호관계를 유지하는데 중요한 거점 국가이기도 하다.

< 표14: 캐나다의 對중국 상품무역 추이(국제수지 기준) >



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다와 중국의 최근 교역 추이를 살펴보면, 對중국 수출은 2022년 기준 전년 대비 약 2.2% 증가한 292억 달러로 캐나다 전체 수출의 3.8%를 차지하였으며, 수입은 전년 대비 약 21.8% 증가한 696억 달러로 전체 수입의 9.2%를 차지하였다. 무역 수지는 전년 대비 약 118억 증가한 404억 달러의 무역 적자를 기록하였으나 수출입 모두 규모가 지속 증가하고 있다. 다만 2019년 화웨이 사건에 대응한 중국의 캐나다 대두 및 유채 씨앗 유지 수출 제한 등으로 인해 캐나다의 對중국 수출이 잠시 감소하였으나 이후 곧 증가세를 회복하였으며, 중국으로부터의 수입은 지속적으로 증가하고 있다.³¹⁾

31) Canada-China Trade: 2019 Year in Review(2020, China Institute at the University of Alberta)

< 표15: 캐나다의 對중국 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 | | | 수입 부문 | | |
|-------|----------------|--------------|-------|-------------------------|--------------|
| 순위 | 품목 | 금액 (백만\$) | 순위 | 품목 | 금액 (백만\$) |
| 1 | 농어업 및 중간식품 | 8,210 | 1 | 소비재 | 31,056 |
| 2 | 금속 광석 및 비금속 광물 | 5,531 | 2 | 전자, 전기 장비 및 부품 | 28,854 |
| 3 | 임산물, 건축 및 포장재 | 3,853 | 3 | 산업기계 장비 및 부품 | 13,499 |
| 4 | 에너지 제품 | 3,656 | 4 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 8,059 |
| 5 | 소비재 | 1,992 | 5 | 기초 및 산업 화학, 플라스틱, 고무 제품 | 6,115 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對중국 주요 교역 상품을 살펴보면, 주요 수출 품목으로는 2022년 기준 농어업 및 중간 식품이 약 29%로 가장 큰 비중을 차지하고 있는데 그중에 유채 씨앗 유지가 27%, 밀이 약 14%, 동물사료가 13%, 야채류 11%, 그리고 수산물이 약 8.8%를 차지하고 있다. 중국은 세계 최대의 농수산물 수입국 중 하나로서, 미국과 함께 캐나다 농수산물의 주요 수출 대상국이다. 뒤를 이어 금속 광석 및 비금속 광석이 총 수출의 약 19%를 차지하고 있는데, 캐나다로부터 다양한 금속 제품류를 수입하고 있는 미국과는 달리 중국은 철광석 및 칼륨, 구리 광석을 중심으로 수입하고 있다. 중국은 세계 최대의 철광 생산국으로서 급격한 산업화 등으로 인해 철강에 대한 수요가 연간 10억 톤에 이를 만큼 원재료인 철광석에 대한 해외 조달에 많은 노력을 기울이고 있으며,³²⁾ 구리 광석 역시 세계 최대의 구리 소비국이자 수입국으로서 신 에너지 차량(전기차) 및 기타 산업 발전 등으로 2021년 기준 구리 광석 해외 수입 의존도가 90%를 넘어섰다.³³⁾ 뒤를 이어 임산물, 건축 및 포장재의 수출이 약 13%를 차지하고 있는데 이중 약 82%가 펄프와 종이류 수출이다. 전체 수출의 13%를 차지하는 에너지 제품의 경우 약 96%가 석탄인데, 세계 최대의 석탄 수출국 중 하나인 캐나다에게 있어 중국은 최대의 석탄 수출 대상국이며 특히 2022년에는 우크라이나-러시아 사태로 인한 러시아로부터의 석탄 수입 공급망 불확실성 증가와 석탄에 대한 중국의 관세율 인하 등으로 인하여 캐나다의 對 중국 석탄 수출이 급증하였다.³⁴⁾ 이러한 흐름의 한편으로 캐나다는 2021년 영국

32) China Economy Explainer(2021, South China Morning Post)

33) Research Report on China's Copper Ore Import Markets(2023, China Research & Intelligence)

에서 개최된 제26차 유엔기후변화협약 당사국총회(COP26: Conference of the Parties 26)에서 2030년까지는 석탄 수출을 중단하겠다고 선언하였으나 현재 석탄 수출은 계속적으로 진행되고 있다.

수입 분야에서는 소비재가 31%로 가장 큰 비중을 차지하고 있는데, 의류, 신발 및 잡화가 약 54%를, 가구 및 비품이 약 17%, 가전 제품 8.9% 등 다양한 생활 제조 용품으로 구성되어 있다. 뒤를 이어 전자 및 전기 장비 및 부품이 약 29%를 차지하고 있는데, 중국은 세계 최대의 전자 및 전기 기계 장비 수출국으로 미국과 함께 캐나다의 주요 수입국 중 하나이다. 산업기계의 비중은 전체 수입의 약 13%를 차지하고 있으며 뒤를 이어 금속 및 비금속 광물 제품이 약 8%를 차지하고 있다. 금속 및 비금속 광물 수입의 경우 광석류가 주를 이루는 수출과는 반대로 가공된 금속·비금속의 제품 또는 반제품이 큰 비중을 차지하고 있다.

이처럼 캐나다의 對 중국 교역은 수출의 경우 기초 생산물 및 단순 가공 생산물 등 글로벌 물류 공급망 초기 단계 생산물이, 수입의 경우 경·중·화학 공업에 기반한 최종 소비재 또는 복합 공정의 후반 단계의 제품이 중심으로 구성되어 있다. 이는 풍부한 천연자원, 환경 보전 중심의 정책 기조 등에 기반한 캐나다 산업의 특성과 캐나다 못지 않은 자원 보유에도 불구하고 급격한 산업 고도화와 이에 따른 내수 수요 중심의 자원 투입이 활발한 중국 산업의 특성이라는 양 국가의 산업 및 정책 기조의 차이에서도 영향을 받는다. 이러한 기조의 차이는 세계 환경, 인권, 국가안보 등 정치·외교 측면의 마찰을 초래하기도 하고 이는 곧 교역 관계에도 영향을 미치고 있는데, 러시아-우크라이나 사태, 대만-중국과의 관계 등과 같은 글로벌 정세 뿐만 아니라 2022년 말 중국기업 소유의 핵심 광물 매장 지역 매각 명령 시도와 같은 캐나다 자국 내에서도 발생한다.³⁴⁾ 거기에 미국과 여러 측면에서 방향성을 함께하는 캐나다의 특성으로 인하여 미-중 간의 갈등은 곧 캐나다의 對 중국 관계에도 직간접적으로 영향을 미치고 있다. 하지만 이러한 불안 정성 속에서도 양 국가의 상호 교역 증가는 계속되고 있다.

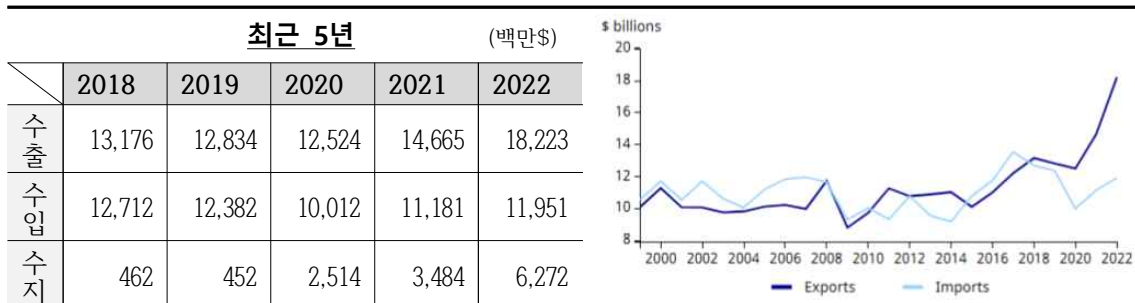
34) Canada-China Trade: Q2 2022(2022, China Institute at the University of Alberta)

35) Canada-China Trade: 2022 Year in Review(2023, China Institute at the University of Alberta)

라. 아시아 - 일본

미국과 중국에 이어 세계에서 세 번째 경제 대국으로 평가받고 있는 일본은 캐나다에게도 중요한 무역 파트너 국가 중 하나이다. 캐나다와 일본은 1929년부터 공식적인 양자 외교를 실시하면서 오랜 기간 관계를 유지하고 있으며, 정치·경제·문화·안보 등 여러 분야에서 미국과 함께 다자간의 우호적 파트너십을 맺고 있다. 또한 일본은 인도 태평양 지역 국가 중 캐나다 내 가장 많은 해외 직접투자(FDI, 최종 투자자 국가 기준)를 하는 국가이며 많은 다국적 기업들이 상호 간 국가에 진출해 있으며, 특히 캐나다의 내에 있는 여러 다국적 일본 기업들은 자동차, 정보 및 통신 기술, 금융 서비스 및 임업 등 다양한 부문에서 비즈니스 활동을 하면서 2020년 기준 약 94,000명의 내수 고용을 하는 등 캐나다 경제 시장에서 일본 기업의 투자가 활발히 이루어지고 있다.

< 표16: 캐나다의 對일본 상품무역 추이(국제수지 기준) >



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다와 일본 양국 간 상품 교역 추이를 살펴보면 오랜 기간 상호 간에 약 100억불 전후의 수출입 규모를 이어오고 있다가, 2010년대 중반부터 증가세를 보이고 있다. 특히 캐나다의 對 일본 수출의 규모가 크게 증가하였는데, 캐나다 상무부인 Global Affairs Canada는 2018년 말 발효된 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)의 효과로 인하여 2021년과 2022년에 수출이 크게 증가한 것으로 평가하고 있다. 2022년 기준 캐나다의 對 일본 수출은 전년 대비 24.3% 증가한 182억 달러로 캐나다 전체 수출의 약 2.3%를 차지하였으며, 수입은 전년 대비 약 6.9% 증가한 120억 달러로 캐나다 전체 수입량의 1.6%를 차지함으로써, 캐나다는 對 일본 교역에서 63억 달러의 무역 흑자를 기록했다.

< 표17: 캐나다의 對일본 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 | | | 수입 부문 | | |
|--------|----------------|-------|--------|-----------------|-------|
| (백만\$) | | | (백만\$) | | |
| 순위 | 품목 | 금액 | 순위 | 품목 | 금액 |
| 1 | 에너지 제품 | 5,904 | 1 | 자동차 및 부품 | 6,334 |
| 2 | 농어업 및 중간 식품 | 3,464 | 2 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 4,718 |
| 3 | 소비재 | 2,827 | 3 | 전자 및 전기 장비 및 부품 | 2,220 |
| 4 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 2,466 | 4 | 소비재 | 1,411 |
| 5 | 임산물, 건축 및 포장재 | 1,574 | 5 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 1,024 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對 일본 주요 교역 상품을 살펴보면, 주요 수출 품목으로는 2022년 기준 에너지 제품이 약 33%로 가장 많은 비중을 차지하고 있는데 에너지 제품의 약 63%가 석탄, 약 31%가 액화천연가스 및 관련 제품이다. 중국, 인도와 함께 세계 최대의 석탄 수입국이자 2022년 기준 1위의 수입국이기도 한 일본은 자국 내 소요 석탄의 99%를 수입에 의존하는 국가로서, 2018년 기준 전력 생산의 약 1/3 이상을 석탄을 통하여 처리하고 있다. 일본은 2011년 이전부터 석탄을 통한 전력 생산량 감축을 계획했으나 후쿠시마 원전 사태와 이에 따른 원자력 발전가동 중단 등으로 차질을 겪었다. 하지만 이후 일본은 이산화탄소 배출 감축 등을 위해 효율적인 석탄 연소 기술 개발에 노력하고 있으며,³⁶⁾ 이러한 측면에서 황 함량이 낮은 캐나다산 석탄은 환경적 측면에서 경쟁력을 갖고 있다.³⁷⁾ 에너지 제품에 이어 농어업 제품이 약 19%를 차지하고 있는데 유채와 밀이 각각 약 39%와 30%로 주를 이루고 있으며 수산물은 농어업 제품의 약 3.6%를 차지하고 있다. 일본은 미국, 중국, 멕시코와 함께 캐나다의 주요 유채 수출 대상국 중 하나이며, 밀 또한 주요 수출 대상국으로서, 2018년도 알버타산 유전자 변형(GMO) 밀 검출로 인한 일본의 수입 잠정 중단 이슈가 있었지만 캐나다 정부의 노력으로 해결함으로써 수출 품목으로서 지속적인 역할을 하고 있다. 농어업 제품을 뒤이은 소비재의 경우도 세부적으로 보면 육류제품과 수산물이 각각 약 58%와 4.9%를 차지하고 있다. 금속 및 비금속 광물 제품의 수출은 구리광석과 철광석이 93%로 대부분을 차지하고 있

36) Japan coal-importing Archive article(2019, U.S.Energy Information Administration)

37) APERC coal report 2022(2023, Asia Pacific Energy Research Centre)

으며, 대부분 목재류, 펄프 및 종이류로 구성된 임산물, 건축 및 포장재 제품 군의 수출이 약 8.7%로 뒤를 잇고 있다.

수입 부문을 살펴보면 자동차 및 부품이 전체 수입의 약 37%를 차지하고 있는데 이중 약 64%가 승용차 및 트럭 완성차이며, 나머지가 엔진 등 부품이 차지하고 있다. 2021년 기준 캐나다 내에서 일본차 브랜드인 토요타, 혼다 그리고 닛산이 미국의 포드에 이어 점유율 2, 3, 6위를 차지하고 있을 정도로 일본 자동차의 인기가 매우 높으며, 1965년도부터 캐나다 내 일본 차량 판매를 시작으로 1986년도부터 캐나다 현지 공장 제조를 계속해 온 만큼 캐나다 자동차 산업에서 일본 자동차는 매우 큰 비중을 갖고 있다.³⁸⁾ 자동차 제품의 뒤를 이어 산업기계 장비 및 부품이 약 28%, 전자·전기 장비 및 부품이 약 13%의 비중을 차지하고 있다. 산업기계 장비의 경우, 석유·광업·벌목 등의 기계 장비가 약 33%, 기타 범용 장비 29% 등으로 캐나다 주요 산업 전반에 사용되는 장비들을 기술력이 높은 일본으로 수입하고 있다. 다음으로 소비재의 경우 잡화가 약 37%, 의약품이 31%, 그리고 가전제품, 의류 등 다양한 품목으로 구성되어 있다. 뒤를 이은 금속 및 비금속 광물 제품의 경우, 철강 가공제품 및 기타 금속 가공 제품이 70% 이상을 차지하며 나머지는 금·은·백금 및 합금류 등이 비중을 이루고 있다.

이처럼 캐나다는 일본과의 교역에서도 석탄 및 액화 천연가스, 유채 및 육류 제품, 철광석 및 구리 광석 등 천연자원에 기반한 기초 가공품을 수출하면서, 자동차 및 부품, 산업기반 기계 장비, 금속 제품 등 첨단 산업 기반의 고부가가치 제품 등을 중심으로 수입함으로써, 수출입 무역에 있어서 상보 보완 관계를 가진 일본과 안정적인 교역 관계를 유지하고 있다. 현재 일본과의 양자 간 무역협정인 CJEPA는 진행이 중단된 상태이지만 다자간 협정인 CPTPP와 2021년 5월에 발표한 캐나다-일본 6대 공동 우선순위 등을 기반으로 무역 활성화 뿐만 아니라 평화유지, 에너지 안보, 환경 및 기후 변화 등 다양한 분야에서 협력 관계를 강화하고 있다.

38) Statement on the Future of JAMA Canada and the Japanese-brand Auto Industry in Canada(2020, Japan Automobile Manufacturers Association of Canada)

마. 아시아 - 대한민국

캐나다에게 있어 우리 대한민국은 아시아 지역에서 중국, 일본에 이어 3번째 규모이자 2022년 기준 전 세계 6위의 교역 상대국이다. 한국전쟁 참전국이기도 한 캐나다는 인도-태평양 전략을 기반으로 한국을 중요한 파트너 국가로 규정하고 있으며, 우호적 관계를 기반으로 경제적으로도 긴밀한 관계를 발전시켜 오고 있다. 특히, 대한민국은 인도-태평양 지역 국가 중에서 캐나다 최초이자 유일하게 양자 간 자유무역협정을 맺은 국가이기도 하다. 또한 2022년 9월 오타와에서 개최된 양국 정상회담을 계기로 양국 간의 관계를 포괄적 전략 동반자 관계로 격상하고, 수교 60주년인 2023년에는 캐나다 총리가 한국을 방문하여 정상 회담을 갖는 등 상호 간의 교류를 확대해 나가고 있다.

< 표18: 캐나다의 對대한민국 상품무역 추이(국제수지 기준) >

| | 최근 5년 | | | | |
|----|--------|--------|--------|--------|--------|
| | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 |
| 수출 | 6,056 | 5,685 | 4,782 | 6,443 | 8,812 |
| 수입 | 8,273 | 8,362 | 7,549 | 8,707 | 10,866 |
| 수지 | -2,217 | -2,677 | -2,767 | -2,264 | -2,053 |

(백만\$) \$ billions

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다와 대한민국 양국의 교역 추이를 살펴보면, 양국 상호 간의 수출입 모두 오랜 기간 지속 증가해 오고 있으며, 특히 2010년대 중반 이후로는 코로나19 팬데믹 시기의 잠깐의 감소세를 제외하면 수출입 모두 급격하게 증가하고 있다. 2022년 기준 캐나다의 對 대한민국 수출액은 전년 대비 약 36.8% 증가한 88억 달러로 캐나다 전체 수출의 약 1.1%를 차지하였으며, 수입의 경우 전년 대비 약 24.8% 증가한 109억 달러로 캐나다 전체 수입의 약 1.4%를 차지하고 있다. 한국과의 무역 수지는 전년 대비 2억 1,100만 달러의 격차가 감소한 21억 달러의 무역 적자를 기록했다. 2022년 수출입의 증가의 경우 캐나다의 석탄 등 에너지 제품 수출 금액 증가와 한국산 자동차 및 부품의 수입 금액 증가에 기인한 것으로 분석된다.³⁹⁾

39) 우리나라 관세청 수출입 무역 통계 데이터 분석

< 표19: 캐나다의 對대한민국 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 | | | 수입 부문 | | |
|--------|----------------|-------|--------|-----------------|-------|
| (백만\$) | | | (백만\$) | | |
| 순위 | 품목 | 금액 | 순위 | 품목 | 금액 |
| 1 | 에너지 제품 | 3,404 | 1 | 자동차 및 부품 | 4,765 |
| 2 | 금속 광석 및 비금속 광물 | 2,100 | 2 | 소비재 | 2,420 |
| 3 | 소비재 | 825 | 3 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 1,861 |
| 4 | 농어업 및 중간 식품 | 595 | 4 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 1,696 |
| 5 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 567 | 5 | 전자 및 전기 장비 및 부품 | 1,182 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對 대한민국 주요 교역 상품을 살펴보면, 2022년 기준 주요 수출 품목으로 에너지 제품이 약 39%, 금속 광석 및 비금속 광물이 약 24%로 전체 수출의 약 63%를 차지할 만큼 큰 비중을 차지하고 있다. 에너지 제품의 경우 석탄이 약 76%를 차지하고 있으며, 액화천연가스 및 제품이 14%, 원유 및 석유 제품이 약 6.5%를 차지하고 있다. 우리 대한민국은 세계 5대 석탄 수입국 중 하나이며, 캐나다는 호주, 러시아, 인도네시아 등과 더불어 우리나라의 주요 석탄 수입 대상국이다. 우리나라에서 대부분의 석탄은 전력 생산 및 산업용으로 사용되는데, 2022년의 경우 우리나라의 석탄 사용량은 약 8% 감소하여 2008년 이후로 가장 낮은 수준이었으며, 석탄 수입량도 소폭 감소하였다. 하지만 전 세계적으로 석탄 가격이 급증함에 따라 캐나다의 對 대한민국 석탄 수출 역시 수출량이 다소 감소하였음에도 단가로 인하여 수출 금액은 증가하였다.⁴⁰⁾ 금속 광석 및 비금속 광물의 경우 구리 광석이 약 50%, 철광석이 약 39%로 대부분을 차지하고 있으며 나머지를 비료 원료인 염화칼륨과 기타 광물이 차지하고 있다. 우리나라는 2022년 기준 철광석과 구리 광석 모두 세계 3위의 수입 국가로 일본과 마찬가지로 수입 의존도가 높으며, 캐나다는 두 광물 모두 한국의 5대 수입국 중 하나이다. 광물의 뒤를 이어 약 8.6%의 비중을 차지하고 있는 소비재의 경우 약 57%를 육류제품, 약 19%를 기타 식품류, 그리고 약 10%를 의약품이 차지하고 있으며, 뒤이은 농어업 및 중간 식품의 경우 밀과 수산물, 그리고 기타 작물 등 식품류 위주로 구성되어 있다. 금속 및 비금

40) South Korea cranks up coal imports amid economic recovery push(2023, REUTERS) 및 우리나라 관세청 수출입 무역 통계 데이터 교차 분석

속 광물 제품류의 경우 니켈 합금 제품류 약 41%, 금속 폐기물 및 스크랩 등이 약 34% 정도를 차지하고 있는데, 철강 등 금속 스크랩은 정제 비용을 효율적으로 절감할 수 있으며 탄소 중립 측면에서도 보다 친환경적 측면이 있어 철강 업계에서 수요가 높다.

수입 측면에서 살펴보면 전체의 약 36%를 자동차 및 부품이 차지하고 있는데, 이 중 약 87%가 승용차 및 경트럭 완성차이며, 나머지가 자동차 부품이다. 현재 여러 글로벌 자동차 제조사들이 캐나다 현지 공장을 운영하고 있지만 2023년 기준 현대, 기아 등 대한민국의 자동차 브랜드들의 현지 제조 공장은 진출해 있지 않다. 그럼에도 불구하고 2021년 기준 점유율 측면에서 현대가 4위, 기아가 8위를 차지할 정도로 우리나라 자동차가 현지에서 높은 인기와 비중을 차지하고 있다. 자동차 및 부품에 이어, 소비재가 전체 수입의 18%를 차지하고 있으며 이 중 약 48%가 의약품, 약 13%가 가전 제품, 그 외 의류 등 기타 품목으로 이루어져 있다. 의약품은 세계적인 의약 기술 발달 국가인 캐나다로부터의 수입량이 많아 우리나라의 무역 적자가 큰 품목이지만, 코로나19 팬데믹으로 인한 백신 등 방역물품의 수출 증가로 인해 2019년도부터 증가하기 시작하여 2021년에 정점을 찍고 현재는 하향하는 추세이다.⁴¹⁾ 뒤를 이어 금속 및 비금속 광물 제품류도 전체 수입의 약 10%를 차지하고 있는데, 이 중 약 67%가 철강 제품류이다. 금속 및 비금속 광물의 대부분을 수입에 의존하고 있는 우리나라이지만 세계적으로 인정받는 철강 산업 등 제조 가공 기술력을 바탕으로 고품질의 제품을 생산 및 수출하고 있으며, 원재료 수출국인 캐나다 역시 이를 수입하고 있다. 삼성, LG 등 세계적인 전자 제조 기업의 가전 제품군 등도 캐나다에서도 수요와 인기가 높은 품목이며, 세계적인 기술력을 가진 우리나라의 산업 기계 장비와 전자 전기 장비류도 캐나다 수입량의 각각 약 13와 9%를 차지하고 있다.

캐나다의 對 대한민국의 교역 역시 중국, 일본 등과 마찬가지로 자원 기반의 수출 품목과 자동차 등 복합 가공 산업 기반의 수입 품목으로

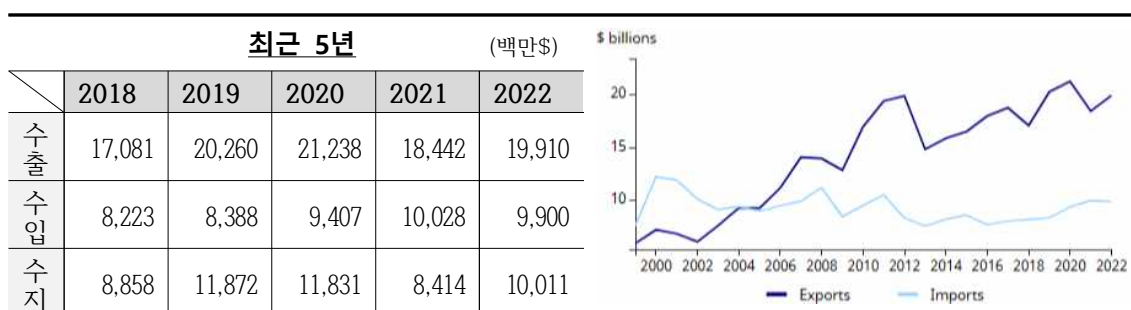
41) 캐나다 통계청 Data Base 및 우리나라 관세청 수출입 무역 통계 데이터 교차 분석

구성되어 있어 상호 보완적인 교역 관계라 볼 수 있다. 앞서 그래프에서 볼 수 있듯이 2015년 1월에 발효된 한-캐나다 협정 발효 이후로 양국의 교역량은 급격히 증가하였으며, 정치·외교 등 여러 방면에서 지속적으로 상호 협력을 증진하고 있다. 또한 여러 산업 특면에서 잠재된 발전 가능성을 가지고 있는데, 예를 들어 현재 캐나다의 對 대한민국 에너지 및 광물 수출은 석탄 등에만 편중되어 있기에 다양한 광물 자원을 보유한 캐나다는 장기적으로 광물 수출 다각화를 기대할 수 있으며, 우리나라 기업 입장에서 캐나다 광물 자원 확보를 기반으로 차세대 배터리 산업을 발전시키는 동시에 자동차 산업의 인지도를 바탕으로 한 북미 시장 진출 확대를 도모할 수 있어, 양국은 상호 보완 및 협력을 통해 시너지를 창출할 수 있는 발전적 관계라 할 수 있다.

라. 유럽 - 영국

캐나다는 영국으로부터 독립된 주권 국가이지만 아직도 영국의 국왕인 찰스 3세를 상징적 군주로 삼고 있으며 형식적이지만 법률 제정에 최종적으로 왕실 승인을 받고 있다. 이러한 양국 관계의 특성으로 오랜 기간 전략적 파트너십을 이어가고 있는데, 캐나다와 영국은 NATO, G7, G20 등 여러 국제기구를 통해 함께 활동하고 있으며 2017년에는 과학 기술 및 혁신에 관한 양해각서를 체결하는 등 여러 분야에서 방향성을 함께하고 있다. 교역 측면에서도 영국은 캐나다의 미국과 중국에 이어 세 번째로 큰 단일 국가 무역 파트너로 3,700여 캐나다 기업이 영국으로 상품을 수출하고 있으며, 미국에 이어 두 번째로 큰 외국 직접 투자(FDI) 원천국이기도 하다.

< 표20: 캐나다의 對영국 상품무역 추이(국제수지 기준) >



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다와 영국의 교역 추이를 살펴보면 캐나다에서 영국으로의 수출 규모는 일반적으로 증가세 흐름을 보이고 있으나, 수입의 경우는 전체적으로 증가세를 보이지 못하고 있다. 2000년 이후의 원자재 가격의 상승과 무역 자유화로 인한 중국 등 글로벌 시장 경제의 확대와 더불어 2008년 유로존의 금융 위기와 브렉시트 등 여러 글로벌 환경 등이 양국 간 교역에 영향을 미쳤다. 2022년 기준 캐나다의 對 영국 수출은 전년 대비 약 8.0% 증가한 199억 달러로 캐나다 전체 수출의 약 2.6%를 차지하였으며, 수입은 전년 대비 약 1.3% 감소한 99억 달러로 총 수입의 약 1.3%를 차지하면서 영국과의 무역 수지는 전년 대비 약 16억 달러 증가한 100억 달러의 무역 흑자를 기록하였다.

< 표21: 캐나다의 對영국 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 (백만\$) | | | 수입 부문 (백만\$) | | |
|--------------|----------------|--------|--------------|--------------------|-------|
| 순위 | 품목 | 금액 | 순위 | 품목 | 금액 |
| 1 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 11,966 | 1 | 소비재 | 2,153 |
| 2 | 에너지 제품 | 2,319 | 2 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 1,483 |
| 3 | 농어업 및 중간 식품 | 722 | 3 | 항공기와 기타 운송 장비 및 부품 | 1,034 |
| 4 | 소비재 | 695 | 4 | 자동차 및 부품 | 903 |
| 5 | 전자 전기 장비 및 부품 | 646 | 5 | 에너지 제품 | 871 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對 영국 주요 교역 상품을 살펴보면, 2022년 기준 주요 수출 품목으로 금속 및 비금속 광물 제품이 전체 수출의 약 65%로 큰 비중을 차지하고 있는데 이 중 약 98%가 비가공 금·은·백금류 금속 및 합금이다. 영국은 런던 금 거래소가 소재한 세계적인 금 거래 중심지로 세계에서 세 번째의 금 수입국이다. 금은 영국의 최대 수입 품목 중 하나이며 캐나다는 러시아, 미국과 함께 영국의 주요 금 수입 대상국 중 하나이다. 금은 일반 상품과 달리 가치 저장 수단으로서 거래소를 통해 거래되기 때문에 영국 쪽에서는 무역수지 측면에서 영향이 큰 품목으로 통계에 제외되기도 한다.⁴²⁾ 뒤를 이은 에너지 제품은 전체

42) the UK trade figures with the disaggregated effect of the international trade in non-monetary (2020, U.K Office for National Statistical)

수출의 약 13%를 차지하고 있는데, 이중 약 60%가 원유 및 역청, 그리고 석유 제품이며 약 37%가 핵연료 및 기타 에너지 제품이다. 석유 수입국인 동시에 석유 생산 및 수출국이기도 한 영국은 북해에 상당한 매장량을 보유하고 있으며, 러시아 사태 등 국제 정세 속에서 에너지 자립도를 높이기 위해 탐사 등 개발을 가속화하고 있다. 에너지 제품의 뒤를 이어 농어업 및 중간제품이 약 3.9%를 차지하고 있으며, 이중 밀이 약 36%, 과일 채소류가 약 14%, 수산물이 약 8.5%를 이루고 있다. 뒤를 이어 위생용품, 의약품, 잡화 등으로 구성된 소비재가 약 3.8%를 차지하고 있으며, 다음으로 의료 장비 등으로 구성된 전자 및 전기 장비 및 부품이 약 3.5%를 이루고 있다.

수입 측면에서 살펴보면 소비재가 전체 수입의 약 25%를 차지하고 있는데 이 중 약 39%가 의약품, 주류가 약 19%, 이 외 기타 식품 및 잡화용품 등 다양한 품목이 나머지를 구성하고 있다. 캐나다는 세계적인 의약품 판매시장이자 의약품 산업 국가이지만 주로 연구개발(R&D) 중심으로 발달 되었으며, 해마다 의약품의 수출입 모두 증가하고 있지만 수입 의존도가 더 높다. 이러한 의약품 수입 중 2020년 기준 약 48%가 영국이 포함된 유럽연합에서 수입되었다.⁴³⁾ 소비재의 뒤를 이어 석유 가스·별목·건설 산업 기계 및 범용 기계 장비로 구성된 산업 장비 및 부품이 약 17%를, 항공기 및 기타 운송장비 등이 12%를 차지하고 있다. 영국은 세계 2위의 항공 산업 강대국으로 생산의 약 70%를 수출하고 있으며 캐나다 역시 세계적인 항공우주 시장 중 하나이다. 뒤를 이어 자동차 및 부품이 전체 수입의 약 10%를 차지하고 있는데, 이중 약 83%가 완성 자동차이며 나머지는 부품이다. 영국은 롤스로이스, 제규어, 벤틀리 등 세계적인 자동차 생산국으로 2022년 기준 약 344억 파운드를 수출하였으며, 캐나다는 영국의 10대 자동차 수출 대상국 중 하나이다.⁴⁴⁾ 그리고 뒤를 이어 전체 수입의 약 10%의 비중인 에너지 제품의 경우 정제된 석유 에너지 제품이 약 88%로 대부분을 차지하고 있다.

이처럼 캐나다의 對 영국의 교역을 살펴보면 금, 원유, 농어업 제품

43) ISED(Innovation, Science and Economic Development Canada) 사이트 상 제약산업 프로필

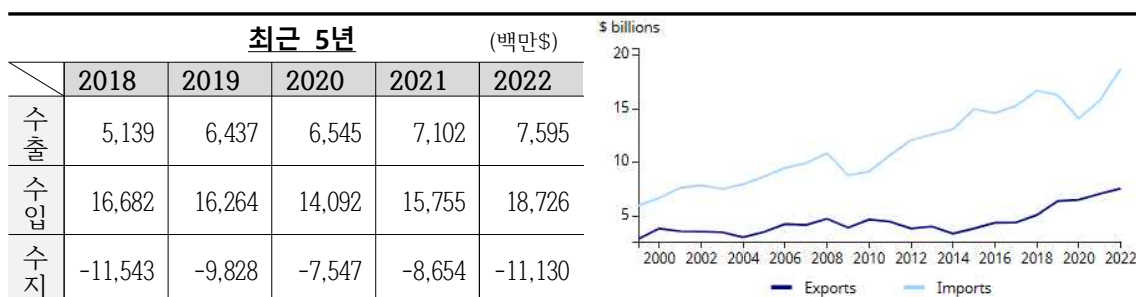
44) UK Automotive Trade Report 2023(2023, SMMT Driving The Motor Industry)

등 자원 중심의 품목이 주요 수출 품목을 이루고 있으며, 의약품, 산업 장비, 항공기, 자동차 등 첨단 산업 기반 품목들이 수입의 주를 이루고 있다. 다만, 캐나다의 가장 큰 영국 수출 품목인 금의 경우, 앞서 언급한 것처럼 가치 저장 수단으로 거래가 되는 특성으로 인하여 영국에서는 최근 금을 상품 교역 기준에 제외하고 있어 영국에서는 對 캐나다 무역 수지가 오히려 흑자로 나타난다. 캐나다 측면에서도 이를 제외하고 본다면 영국과의 무역 규모가 우리나라나 일본에 비해 작을 수도 있지만, 양국 정치적 관계 등 여러 측면에서 고려했을 때 캐나다에게 영국은 매우 중요한 교역 국가이며 영국이 유럽연합을 탈퇴했음에도 캐나다는 2021년 영국과 무역 연속성 협정(TCA: Trade Continuity Agreement)을 즉시 발효하여 캐나다-유럽연합 포괄적 경제무역 협정(CETA: Canada - European Union Comprehensive Economic and Trade Agreement)의 주요 혜택을 유지 시키는 등 지속적인 협력 관계를 유지 발전시켜 나가고 있다.

마. 유럽 - 독일

유럽 지역에서 가장 강력한 경제 국가 중 하나인 독일은 캐나다에게도 중요한 위치에 있는 국가이다. 캐나다와 독일은 북대서양조약기구(NATO)의 오랜 파트너이자 또한 G7, G20, 경제협력개발기구(OECD), 세계무역기구(WTO) 등에서 인권, 민주주의, 법치, 국제 평화 및 안보, 무역, 환경 및 기후 변화 대응 등 여러 방면에서 활발한 협력 관계를 유지하고 있다. 앞서 영국의 금 수출을 제외한다면, 독일은 캐나다에게 EU 내에서 가장 큰 상품 수출 시장이며 전 세계 국가 중 다섯 번째로 큰 무역 파트너이기도 하다.

< 표22: 캐나다의 對독일 상품무역 추이(국제수지 기준) >



(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다와 독일의 교역 추이를 살펴보면 캐나다에서 전체적으로 수출 대비 수입 비중이 매우 높은 편이다. 오랜 기간 수입만이 점진적인 증가세를 보여왔으나, 2017년 9월 캐나다와 유럽연합(EU) 간의 포괄적 경제 및 무역 협정(CETA)을 잠정적 발효하면서부터 수출 역시 꾸준한 증가세를 보이고 있다. 이를 통해 2022년 양자 간 상품 교역은 CETA 이전인 2016년 대비 41% 이상 증가하였으며, 독일이 2023년 1월에 CETA를 정식으로 비준함으로써 양국 간의 보다 안정적인 교역 환경이 조성되었다. 2022년 기준 캐나다의 對 독일 수출은 전년 대비 6.9% 증가한 76억 달러로 전체 수출의 약 1.0%를 차지하였으며, 수입은 전년 대비 약 18.9% 증가한 187억 달러로 전체 수입의 2.5%를 차지하여 독일과의 무역 수지는 전년 대비 25억 달러 증가한 111억 달러의 적자를 기록하였다.

< 표23: 캐나다의 對독일 수출입 상위 품목(2022년 기준, 관세 기반) >

| 수출 부문 (백만\$) | | | 수입 부문 (백만\$) | | |
|--------------|-----------------|-------|--------------|----------------|-------|
| 순위 | 품목 | 금액 | 순위 | 품목 | 금액 |
| 1 | 소비재 | 1,725 | 1 | 산업 기계, 장비 및 부품 | 5,441 |
| 2 | 에너지 제품 | 1,041 | 2 | 소비재 | 4,923 |
| 3 | 금속 광석 및 비금속 광물 | 891 | 3 | 자동차 및 부품 | 4,494 |
| 4 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 849 | 4 | 전자 전기 장비 및 부품 | 2,168 |
| 5 | 전자 및 전기 장비 및 부품 | 759 | 5 | 금속 및 비금속 광물 제품 | 2,032 |

(출처 : 캐나다 통계청 Data Base)

캐나다의 對 독일 주요 교역 상품을 살펴보면, 2022년 기준 주요 수출 품목으로는 소비재가 전체 수출의 약 28%로 가장 큰 비중을 차지하고 있지만, 소비재 중 약 83%가 잡화로 구성되어 있고 나머지 일부도 의약품, 식품, 가전제품 등 다양한 품목으로 구성되어 있어, 실질적인 캐나다의 주력 수출 품목은 소비재 뒤를 잇고 있는 에너지 제품, 금속 및 비금속 광물, 기계 장비 등이라 할 수 있다. 전체 수출의 약 14%를 차지하고 있는 에너지 제품의 경우 원유 및 역청이 약 41%, 석탄이 31%, 그리고 핵연료 등 기타 에너지가 약 27%를 이루고 있다. 독일은 화석 연료 수입 의존도가 높은 국가 중 하나로 원유를 주로 러시아로부터 수입해 왔으나, 최근 우크라이나-러시아 전쟁을 계기로 의존도에 대한 변화를 예고하고 있어 캐나다의 수출에도 영향을 끼칠 것으로 예상된다.⁴⁵⁾ 뒤를 이어 전체 수출의 약 12%를 금속 및 비금속 광물이, 약

11%를 금속 및 비금속 광물 제품이 차지하고 있다. 광물의 경우 철광석이 약 69%, 구리 광석이 약 17%를 차지하고 있으며, 광물 제품의 경우 금속 스크랩 및 폐기물이 약 73%를 차지하고 있다. 캐나다는 독일 최대의 철광석 수입 국가로, 전체 철광석 수입의 약 30%를 캐나다로 수입하고 있으며 철 스크랩 역시 캐나다로부터 수입하고 있다. 뒤를 이어 전자 전기 장비 및 부품이 전체 수입의 약 10%를 차지하고 있으며 이 중 의료·측정 장비가 약 49%의 비중을 이루고 있다. 그리고 상기 표에는 나타나진 않지만 이를 이어 항공기 및 부품이 전체 수출의 약 10%를 차지하고 있다. 캐나다의 의료 분야 및 항공우주 분야는 세계적으로도 인정받고 있으며 특히 양 분야 모두 연구개발(R&D) 측면에서 높은 기술력을 보유하고 있다.

수입 부문을 살펴보면, 산업 기계 장비 및 부품이 전체 수입의 약 24%를 차지하고 있다. 독일은 기계 장비 관련 세계 최고의 기술력을 가진 국가이자 세계 최대의 기계 장비 수출국 중 하나로, 캐나다 역시 관련 품목을 독일부터 많은 양을 수입하고 있다. 전체 수입의 약 20%의 비중으로 뒤를 잇고 있는 소비재의 경우 의약품이 약 65%를 차지하고 있는데, 독일은 세계 최대의 의약품 수출국이자 유럽 최대의 제약 시장이다. 뒤를 이어 자동차 및 부품이 전체 수출의 약 20%를 차지하고 있으며 이 중 완성 자동차가 약 80%이며 나머지가 부품이 비중을 이루고 있는데, 독일은 벤츠, BMW, 폭스바겐 등 글로벌 자동차 기업을 가지고 있으며 수출 측면에서도 세계 1위의 위상을 이어가고 있다. 이를 이어 전자 전기 장비 및 부품이 전체 수출의 약 9.6%, 금속 및 비금속 광물 제품이 약 9%를 차지하고 있다.

전반적인 캐나다의 對 독일 교역 현황을 보았을 때 수출 대비 수입 비중이 매우 높은 상황이지만 CETA 이후 캐나다의 수출 역시 지속적인 증가세를 보이면서 상호 교역이 활발해지고 있다. 또한 2022년에 양국이 에너지 안보 협정을 체결하여 대서양을 횡단하는 수소 공급망을 구축, 2025년부터 캐나다의 청정 수소 수출을 예정하고 있는 등 미래를 대비하는 두 국가 간의 미래 협력 관계를 강화하고 있다.

45) Ukraine-Russia war triggers major German policy changes(2022, Deutsche Welle)

2. FTA를 통한 캐나다의 무역 다변화 정책

(1) 캐나다의 무역 다변화 정책(FTA 중심) 개요

앞서 캐나다의 주요 교역 현황을 살펴본 것처럼, 캐나다는 대륙을 중심으로 미국, 멕시코 등 북남미 국가들과, 동서로 태평양 및 대서양을 통해 아시아, 유럽 등의 여러 국가들과 함께 전 세계 무역 시장에서 활발한 교역 활동을 이어오고 있다. 하지만 무역 비중에서 보듯이, 캐나다는 인접한 미국과의 관계에 크게 편중된 상황으로 미국 의존도가 매우 높다 할 수 있다. 이에 캐나다는 세계 여러 나라와 광범위한 무역 네트워크를 구축하여 세계 무역 시장에서 허브 국가로 발돋움하기 위하여 노력하고 있다. 특히 세계 공급망 측면에서, 캐나다는 에너지, 광물, 산림, 농축산 등 풍부한 천연자원에 기반한 원자재 및 기초 가공 제품을 중심으로 초기 공급망 위치에서의 매우 높은 강점을 가지고 글로벌 공급망에서 영향력을 강화하고 있다. 한편으로 세계적 자동차 시장에서 북미 지역 현지 생산 거점의 역할을 하고 있으며, 항공 및 의약품 등 기술력 높은 산업 분야에서도 발전을 꾀하면서 무역 시장에서도 다양성을 높여가고 있다. 또한 캐나다 정부는 제품군의 다양성 측면에서도 관심을 가지고 자국 중소기업의 해외 진출을 지원하고 있는데, 예를 들어 수출 제품의 다양성은 미국보다 중국 및 EU로의 수출에서 오히려 높다는 것을 강조하면서, 자국 기업들에게 다른 여러 국가로의 진출 가능성을 알리고 이를 촉진하고 있다.⁴⁶⁾ 이처럼 캐나다는 수출 다각화 전략은 수출 대상지, 제품, 그리고 비즈니스 파트너십 등 여러 측면에서 다양성을 높여 글로벌 시장에서 캐나다의 입지를 강화하는데 중점을 두고 있음을 보여주고 있다.

특히 캐나다 정부는 자국 기업들이 국제 무역에서 직면할 수 있는 불확실성을 줄이고, 새로운 글로벌 시장을 향한 무역 다변화를 통하여 세계 시장으로의 진출 기회를 확대하고자 교역 국가들과의 정책적 상호 협력을 강화하고 있다. 이러한 정책적 수단이 바로 다자 또는 양자 간

46) Export diversification and Canada's major trading partners(2022, Global Affairs Canada) 중 HHI(Herfindahl-Hirschman Index)방식을 사용한 상품 수출 다양성 분석

상호 무역협정으로, 캐나다는 전 세계 여러 국가와 협정을 다각화하기 위하여 노력하고 있다. 캐나다 정부는 2023년 현재 총 103개의 무역 및 투자 관련 협정을 여러 교역 국가와 체결·시행하거나 검토·진행 중에 있으며, 이들 협정은 자유무역 협정(FTA), 다자간 합의, 외국 투자 증진 및 보호 협정(FIPA), 상호 인정 협정(MRA), 세계 무역 기구(WTO) 협정 등 몇 가지 유형으로 구분될 수 있다. 이 중 자유무역 협정(FTA)으로 구분될 수 있는 협정은 다자간 협정 포함 35개 협정(이 중 2023년 현재 기준 15개의 자유무역협정이 시행 중)으로 이는 다음과 같다.

< 표24: 캐나다의 자유무역 협정(FTA) 현황 > (출처: Global Affairs Canada)

| No | 협정명 | 대상국가 | 진행상태 (시행일자) |
|----|----------------------------------|--|----------------------|
| 1 | 캐나다-아세안 자유무역협정(FTA) | 동남아시아국가연합(ASEAN): 브루나이, 캄보디아, 인도네시아, 라오스, 말레이시아, 미얀마, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남, 영국 | 협상 단계 |
| 2 | 환태평양경제동반자협정(TPP) | 호주, 브루나이, 칠레, 일본, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 페루, 싱가포르, 미국, 베트남 | 서명 |
| 3 | 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP) | 호주, 브루나이, 칠레, 일본, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 페루, 싱가포르, 베트남 (영국에서는 아직 시행되지 않음) | 시행 중 (2018-12-30) |
| 4 | 캐나다-카리브해 공동체 무역 협정 협상 | 카리브 공동체(CARICOM): 앤티가바부다, 바하마, 바베이도스, 벨리즈, 도미니카, 그레나다, 가이아나, 아이티, 자메이카, 몬세라트, 세인트키츠네비스, 세인트루시아, 세인트빈센트그레나딘, 수리남, 트리니다드 토바고 | 협상 단계 |
| 5 | 캐나다-칠레 자유무역협정 | 칠레 | 시행 중 (1997-07-05) |
| 6 | 캐나다-중국 자유무역협정(FTA) 체결을 위한 탐색적 토론 | 중국 | 토론 단계 |
| 7 | 캐나다-콜롬비아 자유무역협정 | 콜롬비아 | 시행 중 (2011-08-15) |
| 8 | 캐나다-코스타리카 자유무역협정 | 코스타리카 | 시행 중 (2002-11-01) |
| 9 | 캐나다-도미니카 공화국 자유무역협정 협상 | 도미니카 공화국 | 협상 단계 |
| 10 | 캐나다-과테말라, 니카라과, 엘살바도르 자유무역협정 협상 | 엘살바도르, 과테말라, 니카라과 | 협상 단계 |
| 11 | 캐나다-유럽 자유 무역 연합(EFTA) 자유 무역 협정 | 유럽자유무역연합: 아이슬란드, 리히텐슈타인, 노르웨이, 스위스 | 시행 중 (2009-07-01) |

| | | | |
|----|--------------------------------------|---|-------------------------|
| 12 | 캐나다-유럽 연합: 포괄적 경제 무역 협정(CETA) | 유럽 연합: 오스트리아, 벨기에, 불가리아, 크로아티아, 키프로스, 체코, 덴마크, 에스토니아, 핀란드, 프랑스, 독일, 그리스, 헝가리, 아일랜드, 이탈리아, 라트비아, 리투아니아, 룩셈부르크, 몰타, 네덜란드, 폴란드, 포르투갈, 루마니아, 슬로바키아, 슬로베니아, 스페인, 스웨덴 | 잠정 시행 중 (2017-09-21) |
| 13 | 캐나다-온두라스 자유무역협정 | 온두라스 | 시행 중 (2014-10-01) |
| 14 | 캐나다-인도 포괄적 경제 동반자 협정 협상 | 인도 | 협상 단계 |
| 15 | 캐나다-인도네시아 포괄적 경제동반자협정 | 인도네시아 | 협상 단계 |
| 16 | 캐나다-이스라엘 자유무역협정(CIFTA) | 이스라엘 | 시행 중 (1997-01-01) |
| 17 | 캐나다-일본 경제동반자협정 | 일본 | 협상 단계 |
| 18 | 캐나다-요르단 자유무역협정 | 요르단 | 시행 중 (2012-10-01) |
| 19 | 캐나다-메르코수르 자유무역협정 | 메르코수르: 아르헨티나, 브라질, 파라과이, 우루과이 | 협상 단계 |
| 20 | 캐나다-모로코 자유무역협정 | 모로코 | 협상 단계 |
| 21 | 북미자유무역협정(NAFTA) | 북아메리카: 멕시코, 미국 | 대체 (1994-01-01) |
| 22 | 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA) | 북아메리카: 멕시코, 미국 | 시행 중 (2020-07-01) |
| 23 | 캐나다-태평양 동맹 자유무역협정 | 태평양 동맹: 칠레, 콜롬비아, 멕시코, 페루 | 협상 단계 |
| 24 | 캐나다-파나마 자유무역협정 | 파나마 | 시행 중 (2013-04-01) |
| 25 | 캐나다-페루 자유무역협정 | 페루 | 시행 중 (2009-08-01) |
| 26 | 캐나다-필리핀 탐색적 무역 토론 | 필리핀 | 토론 단계 |
| 27 | 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA) | 대한민국 | 시행 중 (2015-01-01) |
| 28 | 캐나다-싱가포르 자유무역협정(FTA) 협상 | 싱가폴 | 협상 단계 |
| 29 | 캐나다-태국 자유무역협정(FTA) 체결을 위한 탐색적 토론 | 태국 | 토론 단계 |
| 30 | 캐나다-튀르키예 탐색적 토론 | 튀르키예 | 토론 단계 |
| 31 | 캐나다-우크라이나 자유무역협정(CUFTA) | 우크라이나 | 시행 중 (2017-08-01) |
| 32 | 캐나다-우크라이나 자유무역협정(CUFTA) - 현대화된 2023년 | 우크라이나 | 서명 |
| 33 | 캐나다-영국 자유무역협정(FTA) | 영국 | 협상 단계 |
| 34 | 캐나다-영국 무역 연속성 협정(캐나다-영국 TCA) | 영국 | 시행 중 (2021-04-01) |
| 35 | 캐나다-미국 자유무역협정(CUSFTA) | 미국 | 대체 (1989-01-01) |

또한 캐나다는 자유무역협정 이외에도 무역 관련으로 36개의 외국인 투자 촉진 및 보호협정(FIPA) 체결을 통해 무역 촉진과 자국 내수 경제 활성화를 동시해 꾀하고 있다. 캐나다는 외국인 투자(FDI) 유입이 2021년 기준 OECD 및 G7 국가 중 2위일 정도로 외국 기업이 비즈니스 하기 좋은 국가 중 하나이며 그 유입 금액은 2022년 누적 기준 약 1조 3천억 달러에 달한다.⁴⁷⁾ 2021년에 캐나다 정부는 외국인 투자 촉진 및 보호 협정(FIPA) 모델을 2018년부터 검토 작업 등을 거쳐 CETA, CPTPP, CUSMA 등 캐나다의 주요 자유무역협정과 자국 정부 정책의 방향 등을 반영하여 18년 만에 개정하였다. 주요 개정 내용으로는, 내국민 대우(NT) 및 최혜국 대우(MFN), 최소 대우 기준(MST) 등 일반적으로 통용되는 국제법의 기본 원칙을 반영함으로써 외국투자기업이 캐나다에서 차별 없이 국제관습법에 따른 최소한의 대우를 보장하고 투자자와 국가간의 분쟁 해결(ISDS) 체계를 정립하는 한편, 원주민의 권리 및 참여 보장과 기업의 사회적 책임(CSR)을 강화하여 지역사회 내 마찰 및 문제 발생 최소화 및 안정적 정착을 유도하여 외국 기업의 투자 촉진을 도모하도록 하고 있다.⁴⁸⁾ 이 외에도 WTO를 비롯한 국제기구와 G7 등 세계 정상 포럼을 통해서도 여러 국가와 발전적 관계를 맺고 있으며, 경제 번영을 위한 미주 경제번영 파트너십(APEP), 아시아개발은행(ADB) 등 다자간 파트너십을 통해서도 국제적인 입지를 확대해 나가고 있다.

이처럼 캐나다 정부는 세계 시장에서의 교역 다변화를 위하여 여러 측면에서 글로벌 네트워크 확대에 노력하고 있으며, 이러한 다변화 전략들을 통하여 2025년까지 해외 수출의 50% 확대를 목표로 하고 있다. 본 보고서에는 이 중 가장 핵심적인 무역 다변화 전략이자 세계 각국이 현재 중점적으로 추진하고 있는 정책인 자유무역협정, 즉 FTA에 대하여 캐나다의 대륙별 대표적인 협정 몇 가지를 중심으로 그간의 현황과 특징 등을 좀 더 자세히 살펴보도록 하겠다.

47) FDI Report 2021 및 FDI Report 2022 (2021~2022, Invest in Canada)

48) Foreign Investment Promotion and Protection Agreement (FIPA) Model (2021, Global Affairs Canada)

(2) 캐나다의 주요 자유무역(FTA) 협정과 영향 분석

가. 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)

포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP)은 캐나다와 인도 태평양 지역 국가인 호주, 브루나이, 칠레, 일본, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 페루, 싱가포르, 베트남, 영국과 체결한 협정으로 현재 총 12개 국가가 가입해 있으며, 캐나다는 2018년 최초 가입한 6개 국가 중 하나이다. 현재 2023년 7월 가입 의정서에 서명한 영국도 비준 절차를 진행 중에 있으며 이외 대만, 중국 등도 가입을 신청한 상태이다. CPTPP는 가입국 기준 전 세계 GDP의 약 15.6%를 차지할 정도로 세계적으로 거대한 규모의 무역 연합체이다.

CPTPP는 환태평양경제동반자협정(TPP)으로부터 시작되었는데, TPP를 주도하던 미국이 트럼프 정권으로 교체되면서 2017년에 TPP 참여를 철회하게 되자, 최소 총 GDP의 85%를 충족하는 6개 국가가 비준해야 하는 협정 발효 기준을 충족하지 못하게 되었다. 이에 따라 나머지 국가 간 일본을 중심으로 새롭게 논의 및 보완을 거쳐 CPTPP라는 명칭으로 2018년 12월에 최초 발효되었다. TPP 초기에 아시아 태평양 지역의 전략적 가치를 충분히 인식하지 못하던 캐나다는 협정 진행 후반인 2011년부터 적극적으로 참여하여 추진하였으나, 미국 의회가 이행 입법을 통과할 때까지 비준을 유보하는 모습을 보이기도 하였다. 하지만 미국의 탈퇴가 결정된 이후, 캐나다는 일본 등 나머지 국가들과 함께 보다 적극적으로 협정을 논의해 나갔다.

하지만 이러한 과정에서 캐나다는 협상 진행에서 자국 산업 보호 등을 위해 적극적인 자세를 취하였으며, 그 과정에서 여러 이슈에 직면하기도 하였다. 먼저 자동차 산업과 관련한 TPP 협상 과정에서, 제품의 원산지 최소 부가가치 기준이 62.5%인 NAFTA 기준보다 더 낮은 수준을 주장하는 일본의 요구 사항을 미국이 캐나다, 멕시코와 상의 없이 협상하였다. 이는 미국과 자동차 시장이 통합된 캐나다와 멕시코에게 불리한 조건으로, 미국이 탈퇴한 후의 CPTPP 협상 과정에서 큰 이슈가

되었다. 그리고 두 번째 사례로, 캐나다는 TPP 진행 시기부터 문화적 콘텐츠에 대한 협정의 예외를 강력히 주장하였다. 캐나다는 자국과 지역의 문화에 대해 매우 민감한 나라로, 협정으로 인해 자국의 문화 산업, 특히 캐나다 고유의 프랑스 문화가 미국의 거대한 미디어 산업에 잠식되는 것을 우려하여 협정 상 폭넓은 문화적 예외 규정에 대한 협상을 시도하였다. 세 번째 사례로, 캐나다는 협정 상에 환경, 노동 인권, 원주민 권리, 성평등 문제와 같은 소위 진보적인 무역 의제를 다루고 반영하고자 하였으나 이는 베트남 등 다른 회원국들의 호응을 얻지 못하였다. 또 다른 사례로, 캐나다의 자국 산업 및 관련 종사자들의 보호를 위해 시행하던 유제품의 수입 할당 제한 문제에 대해 자국 농민들의 반발로 인해 관련 부문을 제한적으로 개방하기도 했다.

결국 이러한 문제 등을 이유로 캐나다는 2017년 11년 베트남 다낭에서 열린 APEC 정상회담에서 예정되어 있던 CPTPP 서명식 직전에 서명을 유보하면서 다른 회원국들의 비판을 받기도 하였다. 하지만 결국 일본과 지속적인 협의 끝에 양국은 자동차 수입 급증에 대비한 안전조치, 신속한 분쟁 해결 절차, 양자위원회 설립 등의 내용을 포함한 자동차 무역에 관한 별도의 사이드 레터(부속 서한)를 마련하였으며, 문화적 콘텐츠에 대한 예외 이슈 역시, 미국이 탈퇴를 선언하면서 가장 큰 위험 요인이 제거되면서 결국 다른 회원국들과 디지털 콘텐츠의 예외를 무효화 하는데 합의하기도 하였다. 이러한 과정 등을 통해 캐나다와 다른 회원국들은 2018년 3월에 CPTPP 협정 서명을 이끌어 냈다.

이처럼 CPTPP는 캐나다가 일본을 비롯한 아시아 및 인도·태평양 지역 국가들과의 교역을 확대하는데 핵심적인 전략으로 일본, 베트남 등 회원국들에 대한 수출의 약 98%에 대한 관세를 철폐하고 무역 장벽을 낮춰 기업들의 해외 시장 접근성을 높이고 있다. 인도·태평양 지역의 경우 우리 대한민국을 제외하고는 양자 간 협정이 없는 캐나다는 CPTPP를 통해 쇠고기 등 자국 생산품의 수출 경쟁력이 해당 지역에서 미국 대비 높아지기도 하였으며, 미국과 중국, 대만 간의 긴장 관계 속에서 대만 등 아시아 지역으로 무역 다변화를 위한 전략적 통로로 활용하고 있다. 하지만 최근 중국의 가입 신청은 캐나다에게 있어 또 다른 도

전적 변수가 되고 있는 상황이다.⁴⁹⁾

CPTPP 시행 이후, 캐나다는 협정 국가 간의 관세 인하와 무역 장벽 완화라는 협정의 혜택을 적극 활용하고 있다. 특히 캐나다에게 있어 CPTPP 협정의 핵심 대상국이라 할 수 있는 일본과의 교역에서 협정의 혜택을 빠르게 활용하여 對 일본 수출의 경우 2019년에 84.6%, 2020년에는 88.1%로 높은 활용률을 달성하고 있으며, 수입에서도 2019년 24.2%에서 2021년 52.4%로 활용률의 증가세를 보이고 있다. 호주와 뉴질랜드와의 교역의 경우, 수입 측면에서 활용률이 점차 증가하고 있는데, 호주는 2019년 38.9%에서 2021년 57.8%, 뉴질랜드와는 2019년 42.4%에서 2021년 67.0%의 활용률을 기록하고 있다. 반면 일부 국가들과의 교역에서는 활용률이 낮은 상황인데, 멕시코의 경우 기존의 CUSMA (이전 NAFTA) 협정의 활용이 높아 수출과 수입 양 측면에서 모두 CPTPP 활용률이 매우 미미한 상황이며, 싱가포르와의 교역에서는 수출의 경우 싱가포르가 대부분의 수입품에 대한 관세 면제를 하고 있기 때문에 활용률이 없는 상황이라 캐나다 수입에서만 2019년 37.3%, 2021년 34.1%로 어느 정도의 활용률을 보이고 있다.⁵⁰⁾

이러한 CPTPP는 캐나다 입장에서만이 아니라 회원국 간 무역 전반에서 성장에 기여하였다. 시행 시점인 2018년부터 2021년 사이에 회원국 간 무역이 약 5.5% 증가하였으며, 특히 기존에 FTA 협정이 없던 회원국 간 무역은 약 13.2%의 성장세를 보였다. 특히 CPTPP 관세 혜택을 받은 제품의 무역은 같은 기간 동안 약 16.8%가 증가하였다.⁵¹⁾ 캐나다를 비롯한 CPTPP 협정국들은 이러한 상호 간 무역을 더욱 증진하고 협정 현황을 지속 검토하기 위하여 정기적으로 CPTPP 위원회를 실시하고 있으며 2023년 현재 7차례의 회의를 개최하였다. 협정국들은 본 위원회를 통해 협정 이행 절차, 국가간 분쟁 해결, 신규 가입 논의 등을 비롯하여 전자상거래 등 디지털 경제, 기후 변화 등 녹색 경제와 같은 지속적인 무역 진흥 및 경제발전 과제도 논의해 나가고 있다.

49) Canada's Approach to the TPP, the CPTPP and CPTPP Expansion (2023, University of Calgary)

50) State of Trade 2022: The Benefits of Free Trade Agreements(2022, Global Affairs Canada)

51) The Growth of Supply Chain Trade within the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (2023, Global Affairs Canada)

나. 캐나다-유럽연합 포괄적 경제 무역협정(CETA)

대서양을 건너 유럽 지역과의 대표적인 무역협정은 단연 캐나다-유럽 연합 포괄적 경제 무역협정(CETA)으로, 캐나다와 EU 간의 양자 협정이다. 이 협정은 상품 및 서비스 무역, 비관세 장벽, 투자, 정부 조달을 비롯한 노동, 환경보호 등 지속 발전 가능성 부문까지 다루는 가장 우수한 무역협정 중 하나로 평가받고 있다. 유럽연합은 세계에서 가장 큰 경제 연합체 중 하나이며, 미국에 이어 캐나다에게 두 번째로 큰 무역 시장으로서 연간 수입액만으로 캐나다 GDP를 상회하는 중요한 교역 파트너이다. 캐나다에게 CETA는 유럽 지역과의 교역을 촉진하는 중요한 정책 수단으로서, 관세 및 비관세 장벽으로 낮추고 투자 및 노동 접근성을 높여 캐나다 기업이 유럽 시장에서 경쟁력 갖추는데 적극 활용되고 있다.

CETA는 2007년부터 초기 접촉을 거쳐 2009년 5월에 공식적인 협상을 시작하였다. 양측의 이해관계 규제 체계, 시장 접근 등 다양한 주제를 논의하면서 상호 간 합의할 수 있는 기본 원칙과 규정을 설정하기 위해 노력하였다. 이후 협상 과정에서 농업 부문의 접근, 지식재산권 보호, 투자 분쟁 해결 메커니즘 등 여러 핵심 문제를 논의하였으며 이러한 과정에서 여러 논쟁이 있었다. 농산물 부문과 관련하여 유전자 변형(GMO) 농산물에 대한 규제 기준과 이에 따른 생산비용이 캐나다보다 유럽이 높은 상황에서 유럽의 농업 단체들의 CETA 협정 반대가 계속되었다⁵²⁾. 지식재산권 보호 측면에서도 양측의 보호 수준에 대한 입장 차이로 인하여, 지식재산권 기간 연장으로 인한 제너릭 약품 산업 제한 및 의료 비용 상승 우려, 물품의 원산지·품질 등을 나타내는 지리적 표시 보호 체계(GIs)에 대한 EU 측의 인정 여부 등이 문제가 되었다. 이는 캐나다가 지식재산권 보호 체계가 높은 수준인 국가임에도 불구하고 이보다 높은 EU 측의 지식재산권 보호 수준과의 차이에서 발생한 문제로, 캐나다는 EU 측에 규정의 적합성 등을 적극 설명하고 개선 방안 등을 제공하기도 하였다.⁵³⁾ 이 외에도, 외국 투자자가 국가 정부

52) the three reasons for the opposition of farmers(2020, EU Agriculture Strategies),
CETA should have a GMO warning label on it in Europe (2014, The Council of Canada)

53) Sustainability Impact Assessment Relating to the Negotiation of the Intellectual Property Chapter of the CETA Between the EU and Canada(2011, Free University of Brussels)

에 대한 소송을 제기할 수 있는 방법을 제공하는 투자 분쟁 해결 규정 상 국가의 규제권 제한 우려, 그리고 환경 및 노동 기준에 대한 캐나다의 원유 산업과 유럽의 환경보호주의자 간의 논란 등 협정 진행 과정에 여러 문제가 발생하기도 하였다.

이러한 문제 해결 과정을 거쳐 2013년 10월, 캐나다와 EU는 협정의 주요 골자에 합의하였으며, 보완 등을 거쳐 2014년 9월 최종적으로 협정 문안을 확정하였다. 그리고 2014년 캐나다-EU 정상회담을 통해 CETA 협정을 체결하고 2017년 9월 잠정 발효 시행하게 되었으며, 이후 각 국가와 지역에서 협정을 최종적으로 승인하고 이행하기 위한 법적 및 정책적 절차가 진행되고 있다. 2022년 현재 27개 EU국가 중 17개 국가가 협정에 비준하였으며, 모든 회원국이 비준하여야 비로소 협정이 완전히 시행될 수 있다. 협정의 잠정 시행에 따라 캐나다와 EU 간 거래되는 물품 대부분의 관세가 즉시 또는 잠정 철폐되었으며, 잠정 기간 동안에도 논란의 여지가 있는 투자자-국가 분쟁 해결(ISDS) 규정을 비롯한 일부 규정을 제외하고 협정 대부분의 규정이 시행되었다.⁵⁴⁾

CETA 협정의 주요 내용을 보면, 상품 무역 측면에서 협정 이전에는 약 25% 수준이던 對 EU 수출 캐나다 상품의 무관세 비중이 CETA로 인해 약 98% 수준으로 대폭 확대하였고, 또한 일부 기타 지역 출처의 재료를 포함해도 기준 충족 시 각 국의 원산지 인정되는 상호 간 원산지 특혜와 통관 절차 상 간소화 등을 통해 글로벌 공급망 측면에서 캐나다 상품의 경쟁력이 대폭 향상될 수 있는 여건을 조성하였다. 또한 협정상 규제 협력을 통해 캐나다와 EU 상호간 불필요한 규제 및 요구 사항을 해소하는데 협력하였으며, 양 측의 정부 조달 사업에 기업들이 참여할 수 있는 기회를 상호 제공하고, 노동 서비스 및 자본 투자 측면에서도 유연하고 안정적인 기회를 제공하는 기반을 규정하고 있다. 한편으로 환경 문제, 노동권 등이 상업적 이익으로 침해받지 않는 지속 가능한 개발 환경을 조성하고 있으며, 지식재산권 보호 측면의 여러 영역도 다각적으로 다루고 있다.

54) CETA: the EU-Canada free trade agreement(2019, UK Parliament House of Commons Library)

CETA 시행 이후, 관세 및 비관세 장벽 완화 등의 효과로 캐나다와 EU 간의 무역은 크게 증가하였는데, 2021년에는 코로나19 팬데믹에도 불구하고 양방향 무역이 사상 최고치인 1,000억 달러를 기록하였으며 이는 시행 전인 2016년 수준에 비해 약 33.7% 증가한 규모이다. 특히 캐나다의 EU 수출은 2021년 기준 2016년 대비 약 46.4% 증가한 325억 달러로 사상 최고치를 기록하였으며, 수입 역시 약 28.4% 증가한 675억 달러를 기록했다. 對 EU 수출에서 캐나다 기업들의 CETA 특혜 관세 활용률 역시 2018년 활용률 52.0%에서 2021년에 65.4%로 꾸준히 증가하고 있으며, 캐나다 수출 기업들은 CETA를 통해 2021년 한 해만 해도 약 2억 2,260만 달러의 관세를 절감하였다. 캐나다의 對 EU 수출에서 2021년 기준 CETA 협정 활용률이 높은 품목으로는 식물 수지, 소금, 유황, 시멘트, 음료, 수산물 등이 있으며 이 품목들의 특혜 관세 활용률은 95%를 상회하고 있다. 반면에 기계, 자동차 및 부품, 플라스틱 제품 등은 수출 규모가 큰 부문임에도 2021년 기준 각각 45.6%, 30.4%, 64.3% 수준으로 활용률이 낮은 편이다. 캐나다 정부는 협정이 보다 안정화되면 이처럼 활용률이 낮은 부문에 대한 잠재적인 관세 절감 효과 및 수출 촉진을 기대할 수 있을 것이라 예상하고 있다.⁵⁵⁾ 수입 측면에는 산동물, 육류, 과일류 등은 99% 이상의 높은 활용률을 보이고 있는 반면, 수입 규모가 큰 부문임에도 자동차 및 부품 선박 부문 등은 50%의 이하의 활용률을 보이고 있다. 국가별로는 2021년 수출 기준 그리스 95.2%, 덴마크 87.5%, 네덜란드 84.7%, 수입에서는 키프로스 99.3%, 크로아티아 86.5%, 스웨덴 81.3% 순으로 협정 활용률이 높았다.

현재 CETA 협정이 완전 발효 상태는 아니라 자동차 등 일부 주요 산업 및 품목군에서 원산지 산정의 복잡성, 당사자 간 이해관계 등으로 인하여 협정 활용 선호도가 아직 저조할 수 있다.⁵⁶⁾ 하지만 지금도 협정의 활용 및 무역 규모가 증가하고 잠재적 효과의 확대 가능성 역시 높은 만큼 향후 CETA 협정이 완전 시행되고 안정화된다면, 캐나다와 EU 수출입 기업들에게 보다 많은 혜택을 제공함으로써 양측의 경제 성장을 촉진하고 상호 협력을 강화하는데 더욱 기여할 것으로 예상된다.

55) Delivering trade benefits during unprecedented times(2022, Global Affairs Canada)

56) What drives the utilization of trade preferences(2021, WTO)

다. 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA)

캐나다와 미국, 그리고 멕시코는 하나의 북미 대륙으로 연결되어 오래 전부터 하나의 경제 공동체의 특성을 공유해 왔다. 그만큼 3개 국가 간 경제 협력체계의 역사도 오래되었는데, 캐나다와 미국은 상호 간 관세 철폐, 비관세 장벽 완화, 무역 분쟁 절차 등의 내용을 다루는 CUSFTA (Canada-United States Free Trade Agreement)를 1886년 협상에 돌입하여 1889년 발효하였으며, 이후 멕시코를 포함하여 1994년에 NAFTA(North American Free Trade Agreement)가 대체 시행되어 2020년에 CUSMA로 대체 되기 전까지 이어져 왔다. NAFTA는 3국 간에 관세 및 비관세 장벽을 대부분 제거하였을 뿐만 아니라, 지식 재산권 보호, 서비스 무역, 농업, 분쟁 해결 절차, 투자, 노동 및 환경 등 다양한 분야에 대한 규정을 포함하고 있었다. 캐나다를 비롯한 3개 국가는 NAFTA를 통해 북미 지역 내의 무역량 증가와 경제적 연결성을 강화하였고 이를 통한 생산 프로세스 효율화로 상품 경쟁력도 높아졌다.

NAFTA 시행 이후 파트너국 간의 무역은 급격히 증가하였으며, 특히 자동차 산업에 대해서는 멕시코의 보호주의적 정책을 철폐하여 북미 자동차 산업의 통합에 기여하였다. 시행 전인 1993년 대비 2018년에는 3국 간의 상품무역량은 1.2조로 약 10배로 증가하였다. 또한 NAFTA 이후 파트너 국가 간 외국 투자 역시 상당히 증가하여 현재 미국은 캐나다와 멕시코의 총 외국 투자에서 가장 큰 비중을 차지하는 국가 중 하나이기도 하다. 하지만 일부에서는 NAFTA로 인하여 실업 증가와 임금 하락, 그리고 노동 기준과 환경 조건 개선 부족 상황 등이 발생했다는 비판도 있었다. 그럼에도 NAFTA는 현재의 북미 경제 체계를 발전시킨 중요한 협정으로서 캐나다 및 다른 국가들이 체결한 후속 협정에도 많은 영향을 주었으며, 특히 대규모 다자간 무역 자유화 협상인 우루과이 라운드에 영향을 미친 세계적으로 영향력 있는 협정 중 하나였다.

하지만 2017년 미국 트럼프 정부가 들어서면서 NAFTA에 대한 현대화가 필요하다는 주장을 미국 측에서 제기하여 협정에 대한 재협상이 들어갔다. 당시 미국 정부는 NAFTA 시행 후 상대적으로 미국이 캐나다와 멕시코와의 무역에서 적자를 기록하였으며, 미국 내 자동차 생산

공장의 해외 이전 및 캐나다·멕시코 산 자동차의 유입으로 자국 내 자동차 산업 발전이 하향세를 보이게 되었다고 판단하였다. 다만, 일부 경제학자들은 복잡한 경제적 요인으로 결정되는 무역적자를 단일 협정의 개정만으로 해결하는 것은 어렵다고 보기도 하였다.⁵⁷⁾ 트럼프 행정부는 자국 의회와 협의를 실시하고 미국무역대표부를 통해 공개 청취회와 12,000여건의 의견수렴 과정을 거쳐 NAFTA 재협상에 돌입했다. 이렇게 약 13개월 간의 협상을 거쳐 2018년 캐나다 등 3국은 USMCA (Canada-United States-Mexico Agreement)를 NAFTA를 대체하는 새로운 협정으로 채택하여 서명하고 2020년 7월 1일부로 시행하였다.

CUSMA는 NAFTA의 핵심 요소를 유지하면서도 일부 쟁점 분야의 규정을 수정하고 새로운 규정을 추가하여 기존보다 12개가 많은 34개 챕터로 구성된 현대화된 협정이라 할 수 있다. 현대화된 주요 부문으로는 규제 방식, 디지털 무역, 그리고 노동 여건 및 환경 부문으로, 투명성과 예측 가능성이 높은 규제 체제를 통해 3개 국가 간 무역 장벽을 줄이고 거래 및 경제 성장을 촉진하도록 하고 국경간 디지털 제품의 거래를 활성화하고 개인 정보 보호를 강화하여 디지털 경제의 성장을 지원하는 한편, 국제적 노동 원칙을 기반으로 노동자들의 권리를 보호하고 공정한 근로 환경을 조성하고자 하였다. 또한 환경 문제 대응을 위한 강력한 규정을 통해 생물 다양성 보전과 환경 오염 방지를 강화하고 미래 세대를 위한 지속 가능한 발전 직원을 꾀하였으며, 원산지 인증 필요 자료 간소화 등 인증 절차를 단순화하여 수출입 업체들에게 더 많은 유연성을 제공하였다.

NAFTA에서 CUSMA로의 협정 변경에 영향을 받은 주요 업종으로는 자동차와 농업 분야를 들 수 있다. 이 분야들은 미국이 NAFTA를 개편하려고 했던 주된 이유가 된 부문으로, 자동차의 경우 부품 및 철강·알루미늄 등 재료들의 협정국 내 원산지 비중을 높이고 차량 유형이 따라 차량 가치의 40%에서 45%의 비중은 시간당 최소 16 US달러를 버는 근로자가 수행하는 노동을 사용하여 생산하도록 의무화하여 다른 해외 국가에서 생산된 자동차 및 부품 등의 유입되는 것에 대한 진입 장벽을 높여 자국 내 제조 산업을 보호하고자 하였다. 한편, 농업 분야에서

57) NAFTA and the United States-Mexico-Canada Agreement(2020, Congressional Research Service)

는 상호 간 시장 접근성과 투명성을 높이고 농업 생명 공학에 대한 미래 지향적 의무 등을 통해 안전하고 미래 지향적인 무역 촉진 접근 방식을 지향하였다. 특히 유제품 등에 대하여 쿼터 할당량을 높임에 따라 캐나다는 미국에게 유제품, 땅콩, 정제 설탕 제품에 대해 시장 개방 폭을 넓히는 계기가 되었으며, 이로 인해 해당 산업에 대하여 시장의 약 3.59%에 상당하는 부문의 접근을 허용하게 되었다.

CUSMA 협상 초기에 미국은 자동차 생산 자재의 50%를 미국산으로 제조, 캐나다의 공급 관리 시스템 폐지, 반덤핑·보조금에 대한 패널 분쟁 해결 메커니즘 폐지 등 자국 중심의 공격적인 내용을 제안하였다. 또한 협정 외적으로도 미국 무역확장법의 일부인 Section232(국가의 안보 및 안정에 위협을 가할 수 있는 무역행위에 대하여 보호무역 조치) 시행으로 미국의 협정 탈퇴 시 철강 및 알루미늄 제품에 대한 관세 부과 위협을 받는 상황에 직면하였다. 이러한 상황에서 미국의 NAFTA 탈퇴를 막아야 했던 캐나다는 정부 조달, 분쟁 해결, 노동 환경 및 지식재산권 등 다양한 부문에 대한 적극적 개정 제안을 통해 맞대응하면서 의견을 조율해 나갔다. 결국, 앞서 언급했던 자동차 및 농업 부분 등의 개정 내용과 같은 일부 사항들을 제외하고는 기존 NAFTA의 핵심 요소를 최대한 유지하는 방향으로 협정을 현대화하였다.

캐나다 정부는 CUSMA를 통해 2025년 기준 미국으로의 수출액 169억, 수입액 204억 US달러 수준을 유지할 수 있을 것으로 예상하였으며, 이는 기존 NAFTA 협정이 없을 경우와 비교했을 때 각각 5%, 6.8% 높은 수준이다. 논쟁이 되었던 자동차 부문의 경우 기존 NAFTA와 비교하여 수출 15억, 수입 12억 US달러 감소할 것으로 예측되고 있지만, 이는 미국의 협정 탈퇴 시 예상되는 수출 59억, 수출 77억 US달러가 감소되는 것에 비해 양호한 수치이다. 유제품의 경우 수입은 3억 US달러 증가, 수출은 기존 NAFTA 체제의 무역량을 유지할 것으로 예상하고 있다. 결론적으로 캐나다의 입장에서는 미국이 협정 탈퇴할 경우와 비교했을 때 68억 달러의 GDP 부문과 3,800여개의 일자리를 보장할 수 있는 CUSMA는 선택이 아닌 필수적인 협정이었다 할 수 있다.⁵⁸⁾

58) The Canada-United States-Mexico Agreement: Economic Impact Assessment(2020, Global Affairs Canada)

라. 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA)

캐나다는 앞서 언급한 인도·태평양 지역의 CPTPP, 유럽 지역의 CETA, 북미 지역의 CUSMA 등과 같은 다자 간 협정 외에도 특정 국가와 전략적으로 양자 간 협정도 적극적으로 추진하고 있는데, 특히 우리나라와 맺은 캐나다-대한민국 FTA, 즉 CKFTA(Canada-Korea Free Trade Agreement)는 캐나다가 아시아 태평양 지역과 최초로 체결한 양자 간 무역 협정이다. 캐나다의 입장에서 인도 태평양 전략, CPTPP 등을 통해 경제, 안보 등 여러 측면에서 가장 중요하게 접근하는 국가가 바로 가장 큰 경제 대국인 우리나라와 일본이라 할 수 있다. 현재 일본과는 CPTPP를 기반으로 무역 협력 체계를 강화하고 있으며, 우리나라와는 독자적인 CKFTA를 통해 양국의 경제 협력체계를 공고히 해나가고 있다.

양국 간의 자유무역협정은 2005년 7월을 시작으로 약 3년간 13차례의 협상을 진행하였으나, 몇 가지 이슈 등 여건 문제가 얽히면서 수년간 교착 상태를 이어갔다. 협정과 관련한 대표적인 이슈로는 우리나라에서 농산물 관련 산업에서 시장 개방에 반대의 움직임이 거세었다. 또한 당시 한-미 FTA 역시 진행되는 과정에서 국내 농업계의 초기 시장 개방으로 위기감과 반발이 높은 상황이었다. 특히, 2003년부터 광우병(BSE)으로 인하여 우리나라는 미국산 소고기와 함께 캐나다 소고기 역시 수입을 금지하는 상황이었으며, 이로 인해 WTO에 국제 분쟁으로 제소되기도 하였다. 캐나다 측에서도 자동차 산업과 관련한 관세 철폐에 따른 한국 제품의 자국 유입 증가와 상대적으로 비관세 장벽이 높다고 평가되는 한국 자동차 내수 시장 집입의 어려움을 이유로 해당 업계의 반대 움직임이 있었다. 하지만 2011년 양국 간의 합의를 바탕으로 캐나다산 쇠고기 수입 위생 조건 기준을 마련하고 이를 바탕으로 2012년 우리나라가 수입 금지 조치를 해제하였으며, 한편으로 같은 해 한-미 FTA가 발효되면서 캐나다와의 FTA 협상 역시 재개하였다. 이로써 CKFTA는 2013년 11월 14차 협상을 거쳐, 2014년 3월 최종 협상 타결을 양국 정상을 통해 발표되었다.

캐나다는 CKFTA를 통해 대부분의 對 대한민국 수출 품목에 대한 관세가 즉시 또는 단계적으로 철폐됨에 따라 2024년 현재 약 99%의 품

목이 무관세 혜택을 받고 있으며, 전면 시행인 2032년에는 약 99.75%의 품목에 대해 관세가 철폐될 것으로 보고 있다. 또한 논점이 되었던 소고기 제품과 곡물류의 경우에도 2030년까지 모든 관세가 철폐될 예정이다. 한편으로 CKFTA는 서비스 부문의 개방도 포함하고 있어, 양국의 법률 컨설팅, 금융, 환경 기술 등 여러 서비스 분야의 기업들이 상호 간 시장에 투명하고 공정하게 접근할 수 있는 기반을 제공하고 있으며 투자 보호, 전자상거래 활성화 등 안정적이고 미래 지향적인 무역을 촉진하는 측면도 다루고 있다. 이러한 CKFTA는 캐나다의 주요 FTA 중 활용도가 높은 FTA 중 하나이며, 특히 한국으로부터의 수입에 대한 특혜 활용률(PUR: Preference Utilisation Rate)은 2018년 81.0%에서 2021년 88.1%로 증가했는데 주로 우리나라의 자동차 산업 제품에 대한 선호도 증가가 영향을 미쳤다. 반면, 캐나다의 한국 수출에 대한 특혜 활용률은 2018년 74.8%에서 2021년 66.1%로 하락하기도 했다.⁵⁹⁾

CUSMA와 마찬가지로, CKFTA 역시 캐나다의 입장에서는 체결이 매우 중요했던 협정이라 할 수 있다. 당시 우리나라가 2011년 한-EU, 2012년 한-미 FTA를 연이어 발효하는 상황에서, 캐나다는 농산물 등 자국의 주요 수출 산업이 미국 및 EU에 비하여 경쟁력이 뒤처지는 상황에 직면할 위험이 높았다. 실제로 한-미 FTA가 시행된 2012년에는 전년 대비 1/3에 해당하는 약 15억 달러의 對한국 수출이 감소(표18 참조)하였으며, 당시 캐나다 정부의 환경 분석 평가(EA)에 따르면 캐나다가 한국과 FTA의 협정을 체결하지 않는 경우 한-미 FTA와 한-EU에 따른 캐나다 GDP의 손실이 약 16억 달러에 달할 것으로 추산하였다. 반면에 한-캐나다 FTA를 체결할 경우 상대적으로 17억 달러의 GDP 이익을 통해 실질적으로 1억 1천 8백만 달러의 추가 GDP 이익을 얻을 수 있고, 상품 및 서비스의 양방향 양자 무역 역시 약 25% 수준인 32억 달러가 증가할 것으로 추산하였다.⁶⁰⁾ 실제로 CKFTA가 발효된 2014년부터 양국간의 수출입 교역량은 코로나19 팬데믹 시기에 잠시 주춤한 것을 제외하고 지속 증가 추세를 보이고 있다. 결국 캐나다에게 CKFTA는 아시아의 주요 교역 국가인 우리나라와의 무역에서 미국과 유럽에 뒤처지지 않기 위한 중요한 전략이라 할 수 있다.

59) State of Trade 2022: The Benefits of Free Trade Agreements(2022, Global Affairs Canada)

60) Canada-Korea Free Trade Agreement Final Environmental Assessment Report(2014, Global Affairs Canada)

IV. 글로벌 공급망 상 캐나다의 위치와 FTA 효과

1. 캐나다 물류 공급망의 특징과 위기 대응

(1) 글로벌 공급망에서 캐나다의 위치와 구조적 특징

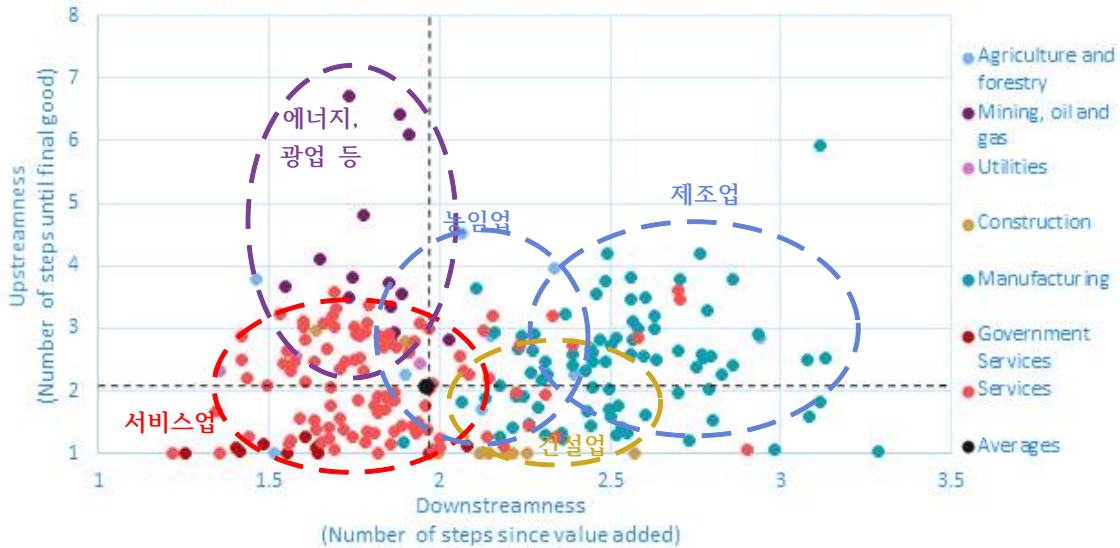
가. 캐나다의 산업 특징을 통한 공급망 위치

이 장에서는 앞서 살펴본 캐나다의 물류 공급망, 산업 현황 및 교역 현황 등을 종합하여 캐나다가 세계 무역 시장에서 어떠한 위치에서 놓여있는지, 그리고 이에 따른 특징과 취약점이 무엇인지를 글로벌 공급망 측면에서 짚어보겠다. 캐나다가 글로벌 가치 사슬 체계에서의 역할과 위치를 분석해 보면, 수출 측면에서는 공급망의 초기 단계에 해당되는 업스트림(Up Stream) 지수가 높고, 수입 측면에서는 다운스트림(Down Stream) 지수가 높은 성격을 나타내고 있다. 여기서 업스트림과 다운스트림은 글로벌 가치 사슬에서 특정 국가나 산업이 어느 단계에 위치하여 있는지를 나타내는 지표로서, 업스트림은 산업이 생산하는 해당 단계의 생산품이 최종 제품으로 가공되기까지의 거리를 나타내며, 다운스트림은 산업이 사용하는 처음 투입재가 가치 추가된 현 상태에서 얼마나 떨어져 있는지를 나타낸다. 자동차 산업을 예로 들면 철광석 생산은 업스트림 지수가 높고 자동차 최종 조립 완성은 다운스트림 지수가 높다고 할 수 있으며 산업별로 가공 단계에 따라 업스트림 및 다운스트림 지수가 모두 높거나 낮을 수도 있다.

캐나다 정부가 생산 제품 및 산업에 대한 업스트림 및 다운스트림의 정도를 지수로 산정하여 분석한 자료⁶¹⁾에 따르면, 캐나다의 수출은 가치 사슬에서 더 이른 단계에 있고 원자재에 가깝고, 반면 캐나다의 수입은 가치 사슬에서 더 후반 단계에 있고 최종 상품에 가깝다. 캐나다 전체 산업이 글로벌 공급망에서 위치하는 평균적인 값은 업스트림 지수가 2.07, 다운스트림 지수가 1.96이며, 이를 산업 유형별로 구분하였을 때 다음 그림과 같은 분포를 보이고 있다.

61) The position and length of Canadian supply chains(2022.7. Global Affairs Canada)

< 표25: 캐나다 산업의 업스트림 및 다운스트림 지수 >



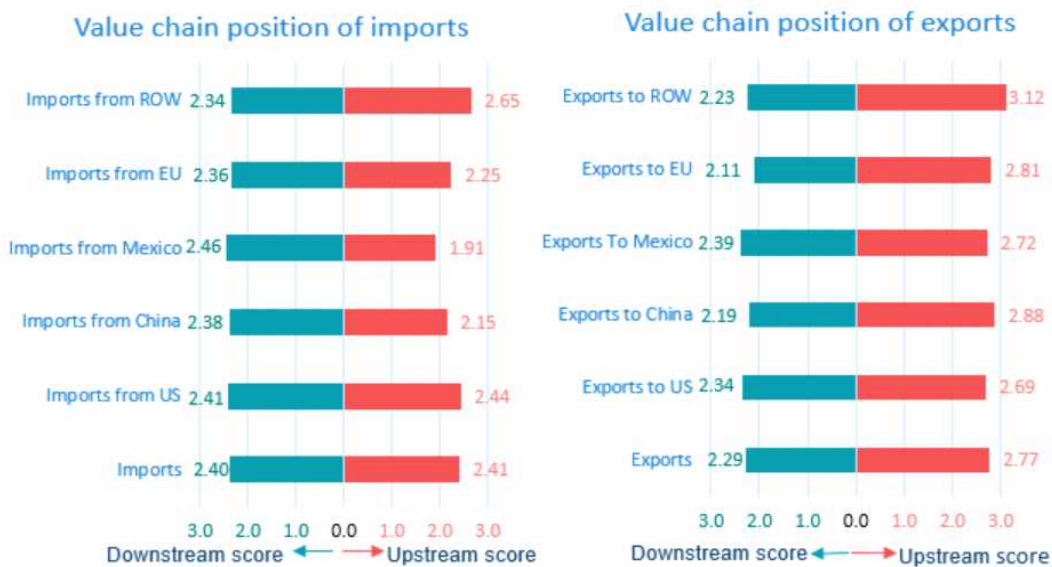
* 출처 :The position and length of Canadian supply chains(2022, Global Affairs Canada) 참조 작업

그림에서 평균값 기준 업스트림과 다운스트림이 모두 낮은 왼쪽 아래에 분포된 산업군의 경우에는 전체적인 공급망 사슬이 짧은 산업군으로, 캐나다 통계청에서 분류한 산업군 234개 산업군 중 50개 산업이 분포해 있다. 여기에는 주로 가치 사슬 단계를 여러 단계로 명확히 구분하기 힘든 서비스 산업 등으로 이루어져 있으며 이러한 산업군은 수요 및 공급 충격에 민감성 및 파급력이 낮다. 다음으로 오른쪽 하단의 업스트림 지수가 낮고 다운 스트림 지수가 높은 산업군은 건설 산업과 자동차, 식품 등 일부 제조 산업 중심으로 53개 산업군이 분포되어 있다. 다운 스트림 지수가 높은 산업의 경우 여러 단계의 생산 단계를 거치기 때문에 공급망 충격에 노출되는 가능성이 높아 그만큼 공급 취약성을 띄게 된다. 게다가 이러한 특정 공급의 충격은 연관 산업의 수요 충격을 야기할 수도 있는데, 예를 들어 자동차 제조에 필요한 특정 부품의 공급 중단으로 인한 자동차 산업의 피해는 결국 철강 등 자동차 제조를 위한 다른 부품 및 원재료 산업의 수요에 타격을 주게 된다. 다음으로 왼쪽 상단의 산업은 업스트림 지수가 높은 60개 산업군으로, 광물 등 천연 자원 산업과 전기, 가스 등 유틸리티 관련 산업이 주로 분포되어 있으며, 이러한 산업은 생산 단계가 짧기 때문에서 공급 충격에는 영향을 덜 받는 반면, 이어지는 공급망 후반 단계가 많기

때문에 수요 충격에 취약하다. 이러한 공급망 초기 산업이 해당 자원의 중단 및 부족 등 문제가 발생할 경우 이와 연계된 공급망 후반 단계의 산업은 연쇄적인 공급 충격을 받게 된다. 마지막으로 오른쪽 상단의 산업의 경우, 업스트림과 다운스트림 지수 모두 높은 산업군으로, 비철금속 생산 가공 산업 등의 71개 산업군이 속하며 이는 공급과 수요 양 측면에서 충격에 취약할 수 있다.

여기에서 서비스 산업을 제외하는 경우 상품 생산에 대한 업스트림 및 다운스트림 지수는 각각 2.88, 2.43이 되는데, 상기 표 왼쪽 하단에 포진되어 있으면서 공급망 단계가 짧은 서비스 산업이 제외되면서 업, 다운스트림 모두 길어진 것이다. 여기에서 캐나다 국제 상품 무역 측면에서 캐나다 상품 수출의 업스트림 점수는 2.91점, 다운스트림 점수는 2.45점으로 캐나다에서 수출된 제품은 평균적으로 수출 이후에 공급망 단계를 더 많이 거치게 되는 업스트림적인 글로벌 공급망의 위치를 보이고 있다. 이에 반해 상품 수입의 업스트림 점수는 2.42점, 다운스트림 점수는 2.51점으로, 수출에 비해서는 좀 더 균형적이지만 수입 이전에 공급망 단계를 더 거친 다운스트림의 위치에 가깝다. 주요 교역 국가별로 살펴보면, 이러한 특성은 전반적으로 유사하게 나타난다.

< 표26: 주요 교역 국가별 캐나다의 업스트림 및 다운스트림 지수 >



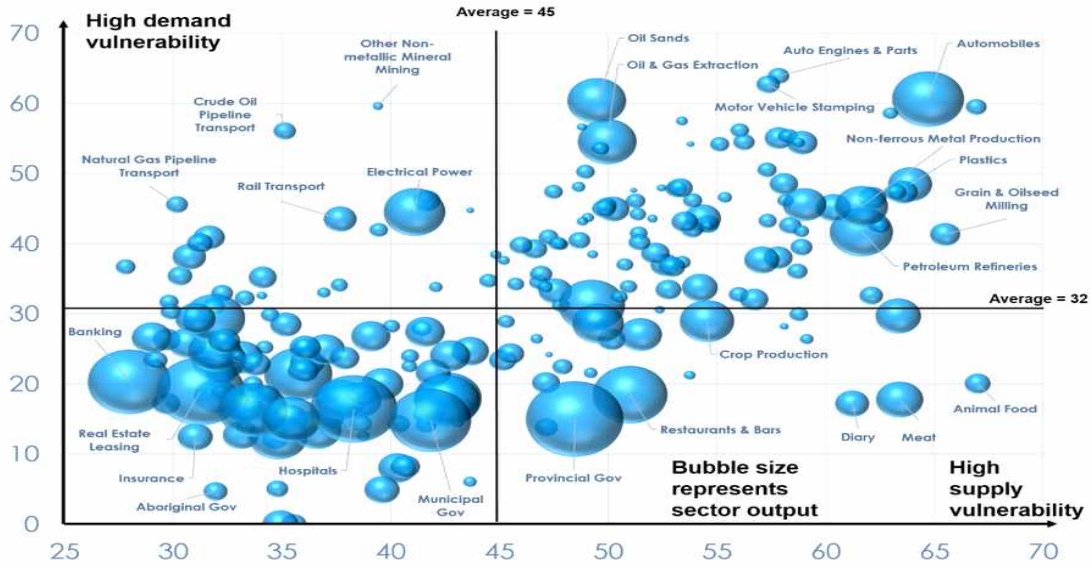
* 출처 : The position and length of Canadian supply chains(2022, Global Affairs Canada)

한편, 위 그래프로 주요 교역 대상별 지수를 보면 수입 측면에서는 전체적으로 다운 스트림 지수가 업스트림 지수와 균형있게 나타나고 있으며, 다만 중국과 멕시코의 경우 다른 교역 대상에 비해 업스트림 지수가 상대적으로 낮게 나타나고 있다. 이는 중국이 세계적으로 소비재 등 최종 조립공정이 진행되는 현지 공장이 많으며, 멕시코의 경우 북미 자동차 공장 중에 최종 완성 조립 공정이 이루어지는 제조 공장이 많은 등 글로벌 공급망 상 이들 국가가 수행하는 역할에 기인한 것으로 분석된다. 수입에 반해 수출 측면에서는 업스트림 지수가 모든 교역 대상에서 전체적으로 매우 높게 나타나고 있어 캐나다가 글로벌 공급망에서 초기 단계에 위치해 있는 것을 보여주고 있다.

이러한 특징은 2000년대 접어들면서 캐나다의 대표적인 업스트림 산업인 석유 및 가스 추출의 점유율이 증가하고, 상대적으로 다운스트림 산업인 자동차 제조의 점유율이 감소함으로써 인해 캐나다 수출의 업스트림과 다운스트림의 격차가 더 커지면서 더 뚜렷해지는 모습을 보이고 있다. 글로벌 공급망 초기 단계의 위치는 수출 후 이어지는 후반부 단계가 많아 전반적으로 수요 충격에 좀 더 취약하다 볼 수 있으며, 이에 반해 다운스트림에 좀 더 가까운 수입은 최종 단계에 가까운 상품이 많으므로 공급 충격에 취약하다 할 수 있다. 한편으로 수출입 물품의 유사성 지수(Finger-Kreinin, 1979)를 통해 캐나다 정부가 분석한 내용에 따르면, 수입 물품에 비해 수출 물품의 유사성 지수가 전반적으로 낮아 교역 대상별로 수입 대비 좀 더 다양한 물품을 수출하고 있는 것으로 나타난다. 이러한 사실과 캐나다 수출의 높은 업스트림 지수를 종합해 보면, 캐나다가 글로벌 공급망에서 초기 단계의 위치에서 다양한 산업 부문의 공급자 역할을 하고 있는 것을 보여주고 있다.

한편 캐나다 정부는 자국 산업의 공급망 취약성을 측정하기 위해 각 산업이 중간 투입물에 얼마나 의존하고 있는지와 이러한 투입물이 해외 조달되는 정도 및 지리적 집중도를 측정하여 업스트림 공급 충격에 민감한 산업을 식별하는 한편, 각 산업의 생산량에 대한 다운스트림 수요를 살펴보고 수요에서 각 산업의 국제 시장 의존도 및 지리적 집중도를 측정하여 각 산업의 공급망 취약성을 측정하였다.⁶²⁾

< 표27: 국제 수요 및 공급 중단에 따른 취약성에 대한 캐나다 산업 매핑 >



* 출처: Vulnerability of Canadian industries to disruptions in global supply chains(2020, Global Affairs Canada)

그 결과를 보면 위의 업스트림 및 다운스트림 지수를 나타내는 표25와 대체로 유사한 분포를 나타내고 있는 것을 볼 수 있다. 216개 전체 산업 중 수요와 공급 모든 측면에서 취약성을 보이고 있는 산업은 87개로 주로 제조업이며, 대표적인 산업으로는 자동차 산업을 들 수 있다. 자동차 산업은 전체 비중의 약 86%가 중간 투입이 차지하며, 이중 약 64%가 수입에 의존하고 있다. 게다가 수입의 75%가 미국에 편중되어 있으며, 자동차 수입 부품의 589개 품목이 공급망이 한정된 제품(LSP: Limited Supply Products)일 가능성이 있어 취약성이 매우 높은 산업으로 분류되고 있다. 수요 측면에서도 생산 제품의 약 86%가 수출되고 있는데 이 중 거의 대부분인 96%가 미국으로 수출되고 있어 취약성이 공급 및 수요 양 측면에서 매우 높다. 국제 수요 취약성이 높지만 공급 차질에 대한 노출이 적은 산업으로는 22개의 산업으로 원유 파이프라인, 일부 채광 산업 및 전력 생산 산업 등이 있으며 전력 수출의 경우 약 95%로 집중도가 높다. 국제 공급 취약성은 높지만 수요 취약성은 적은 산업은 27개로 유제품, 육류, 농식품 등 농축산업과 지방 정부 서비스 등 일부 서비스 산업이 있으며 공급과 수요 양 측면에서 취약성이 낮은 산업은 은행, 병원, 교육 등 주로 서비스 산업 부문으로 이루어져 있다.

62) Vulnerability of Canadian industries to disruptions in global supply chains(2020, Global Affairs Canada)

이러한 공급망 상의 취약성을 캐나다가 수입하는 품목 측면에서도 살펴볼 수 있는데, 캐나다 정부가 공급망 상 공급이 한정된 제품(LSP : Limited Supply Products)을 중심으로 HS품목분류 6단위 기준 5,331개 수입 품목에 대하여 공급망 상 취약성을 측정해 본 결과, 전체의 약 10%인 500개의 품목이 취약한 품목으로 확인되었다.⁶³⁾ 취약성이 높은 제품군으로는 화학·비료 제품이 162개, 금속·광물 제품이 85개, 농업 제품 58개, 목재·제지 제품 52개, 의류·섬유 제품이 50개 순으로 나타났다.

공급 국가별로 살펴보았을 때 전체 500개 중 396개가 미국으로부터 공급되며 중국, 인도, 이탈리아 등이 뒤를 이으면서 미국에 대한 지리적 집중도가 매우 높게 나타난다. 미국은 2019년 기준 거의 3,000개에 달하는 제품을 공급하고 있는데, 이 중 2,217개의 품목에서 금액 기준 캐나다 수입의 50% 이상을 차지했으며 91개의 캐나다 수입품에 대한 유일한 공급업체가 미국에 소재하고 있다. 미국으로부터 수입되는 396개가 공급망 취약 품목으로, 화학·비료 제품이 123개, 금속·광물 제품 74개, 목재·제지 제품이 50개 순으로 비중을 차지하고 있다. 하지만 미국으로부터 수입되는 이러한 공급 한정 제품들은 다수의 대체 공급처가 존재하는 경우로, 공급망의 한정이라기보다는 지리적 근접에 따른 운송 및 수입 편의성, 가격 경쟁력 등에 기인한 것으로 예측되며, 필요시 해당 미국 수입품에 대해서는 교역 국가의 다각화를 통해 글로벌 공급망을 재구성할 수 있을 것으로 예측할 수 있다. 이에 반해, 중국을 비롯한 아시아 국가 지역에서는 전자, 의류, 섬유 및 기타 제조 제품을, 유럽 지역 국가에서는 화학·비료 제품 및 의약품을 주로 공급받고 있는데, 이곳에서 공급받는 취약 제품의 경우, 그 수는 미국보다 적지만 대체 공급처가 제한된 경우가 많으며 지리적 측면에서도 해상 및 항공 운송에만 제한되는 측면이 있어 운송 중단 등 취약성이 더 높다.

이러한 캐나다의 공급망과 유사한 특성을 띠고 있는 국가로는 스웨덴이 있는데, 스웨덴은 경제 규모는 훨씬 작지만 무역 형태가 비슷하고 수입 물품의 취약성 수준이 가치 기준 약 10%로 캐나다와 유사하며 수입의 60%를 EU에 의존하고 있다. 반면 경제 규모가 캐나다와 유

63) Identification of Vulnerable Canadian Imports(2021. Global Affairs Canada)

사한 호주의 경우에는 수입 다각화를 통하여 수입 집중도가 낮으며 취약 수입품 비중 또한 3.3% 수준 밖에 되지 않는다. 또한 캐나다와 이 두 나라는 취약 수입 품목 종류도 상당 부분 일치하고 있어, 캐나다 정부는 이들과 같은 교역국과의 협력을 통해 탄력적 공급망을 구축하는 것이 상호 이익에 부합할 것이라 보고 있다.

나. 물류 운송 측면에서의 공급망의 현황과 특징

캐나다의 주요 수출입 산업의 물류 공급망을 운송 수단 측면과 접목하여 살펴보면, 산업별로 주로 의존하는 운송 수단과 이에 따른 공급망의 취약성을 분석할 수 있다. 캐나다 자국 산업의 물류 공급망 산업스트림 측면(투입)인 수입 부문의 경우, 2019년 기준 HS 품목분류 10단위 기준으로 약 10,000개의 품목을 수입하였으며 이는 캐나다의 216개 산업군에 투입물로 사용되었다. 이 중 147개 산업이 도로 운송을 주요 수단으로 사용하였으며 해상 60개, 항공 7개, 철도 1개, 기타 수단이 1개로 도로 운송이 캐나다 수입 운송의 주요 형태로 나타났다.

< 표28: 캐나다 수입 업종의 운송수단별 집중도 및 집중도 상위 10대 산업 >

| 업종 | 집중도 | 도로 | 해상 | 항공 | 철도 | 기타 |
|-------------------|------------------------|-------|-------|-------|------|-------|
| 제조업 | 0.36 | 46.9% | 35.7% | 9.4% | 6.1% | 2.2% |
| 농업, 임업, 어업 및 수렵 | 0.35 | 43.2% | 38.6% | 7.8% | 7.9% | 2.5% |
| 서비스 | 0.34 | 42.4% | 37.8% | 12.1% | 2.7% | 5.0% |
| 건설 | 0.34 | 41.4% | 38.6% | 8.4% | 3.3% | 8.3% |
| 채광, 채석, 석유 및 가스추출 | 0.33 | 39.8% | 40.1% | 7.6% | 5.6% | 6.9% |
| 유틸리티(전력, 가스 공급 등) | 0.30 | 30.2% | 42.4% | 7.4% | 4.3% | 15.7% |
| 전체 | 0.35 | 43.8% | 37.2% | 10.5% | 4.4% | 4.0% |
| 세부 산업 | | 주요 수단 | | 비중 | 집중도 | |
| 집중도 상위 10 | 자동차 조향 및 서스펜션 부품 제조 | 도로 | | 71.5% | 0.57 | |
| | 자동차 변속기 및 동력전달장치 부품 제조 | 도로 | | 71.8% | 0.57 | |
| | 석유 정제 | 해상 | | 70.0% | 0.56 | |
| | 자동차 좌석 및 내장 트림 제조 | 도로 | | 70.0% | 0.55 | |
| | 대형 트럭 제조 | 도로 | | 69.7% | 0.55 | |
| | 육류제품 제조 | 도로 | | 69.7% | 0.54 | |
| | 과일 및 야채 보존 및 특수 식품 제조 | 도로 | | 67.3% | 0.53 | |
| | 자동차 및 소형 자동차 제조 | 도로 | | 68.3% | 0.52 | |
| | 알루미늄 및 알루미늄 생산 가공 | 해상 | | 67.3% | 0.52 | |
| | 청량 음료 및 얼음 제조 | 도로 | | 67.1% | 0.52 | |

* 출처: Canadian supply chain logistics vulnerability(2021, Global Affairs Canada)

산업군별로 분류하여 살펴보았을 때, 상기 표28와 같이 제조업 등 도로 운송을 주로 사용하는 업종이 운송 수단의 집중도(HHI지수를 활용한 특정 운송 수단에 대한 편중)가 가장 높았는데, 제조업의 82개 산업군 중 58개가 투입 조달을 주로 도로 운송을 통해 같은 대륙에 있는 미국과 멕시코로부터 수입하며 특히 자동차 제조업에서는 도로 운송이 70% 이상의 비중을 차지하였으며 집중도 역시 0.57로 높았다.

캐나다 자국 산업 기준으로 다운스트림 성격(산출)인 수출의 경우는 2019년 HS품목분류 8단위 기준으로 5,500개 품목을 126개 산업으로 분류하였는데, 이중 도로가 88개, 해상이 16개, 항공이 10개, 그리고 철도와 기타 수단이 각각 9개와 3개로 수입과 마찬가지로 도로 운송이 가장 많은 비중을 차지하였다.

< 표29: 캐나다 수출 업종의 운송수단별 집중도 및 집중도 상위 10대 산업 >

| 업종 | 집중도 | 도로 | 해상 | 항공 | 철도 | 기타 |
|-------------------|-------------------------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 제조업 | 0.48 | 66.5% | 14.1% | 10.0% | 9.3% | 0.1% |
| 농업, 임업, 어업 및 수렵 | 0.37 | 46.7% | 36.7% | 14.7% | 2.0% | 0.0% |
| 건설 | 0.37 | 34.0% | 45.9% | 0.0% | 20.1% | 0.0% |
| 서비스 | 0.36 | 50.1% | 11.9% | 30.5% | 6.4% | 1.2% |
| 채광, 채석, 석유 및 가스추출 | 0.33 | 21.7% | 50.4% | 8.1% | 8.9% | 11.0% |
| 유틸리티(전력, 가스 공급 등) | 0.25 | 30.1% | 8.5% | 9.4% | 18.4% | 33.6% |
| 전체 | 0.384 | 56.8% | 19.0% | 13.2% | 8.7% | 2.3% |
| 세부 산업 | | 주요 수단 | | 비중 | 집중도 | |
| 집중도 상위 10 | 철광석 채굴 | 해상 | | 100.0% | 1.00 | |
| | 구리, 니켈, 납 및 아연 광석 채굴 | 해상 | | 99.0% | 0.98 | |
| | 다이아몬드 채굴 | 항공 | | 99.0% | 0.98 | |
| | 석탄 채굴 | 해상 | | 98.2% | 0.96 | |
| | 대형 트럭 제조 | 도로 | | 98.2% | 0.96 | |
| | 베이커리 및 토르티야 제조 | 도로 | | 95.8% | 0.92 | |
| | 사무용 가구(비품 포함) 제조업 | 도로 | | 95.4% | 0.91 | |
| | 자동차 변속기 및 동력전달장치 부품 제조 | 도로 | | 94.3% | 0.89 | |
| | 전력 생산, 송전 및 배전 | 기타 | | 94.1% | 0.89 | |
| | 가정용 및 사무용 가구, 주방 캐비닛 제조 | 도로 | | 93.9% | 0.88 | |

* 출처: Canadian supply chain logistics vulnerability(2021, Global Affairs Canada)

산업군별로 보았을 때, 수입과 마찬가지로 제조업의 경우 전체 수출 중 66.5%가 도로가 차지하고 있으며 집중도 역시 0.44%로 수입의 경우보다도 높다. 그런데 좀 더 세부적인 산업으로 보았을 때 수입의 경우

와 달리 해상을 통한 운송이 상위 순위를 차지하고 있으며 산업군별로 주요 운송 수단이 차지하는 비중이 대부분 90에서 100%에 이를 정도로 매우 높다. 철광석 등 광물 채굴의 경우 대량의 벌크 형태인 만큼 해상을 통해 거의 전량이 수출되고 있으며, 다만 고가이면서 소량인 다이아몬드의 경우 항공 수단을 통해 운송되고 있다. 이 밖에 유틸리티 자원인 전력은 전선 연결 등 기타 형식으로 수출되며 석유 가스의 일정 부분은 파이프 라인을 통해 수출입 되고 있다.

이러한 편중도를 운송 수단 별 이용 국경(border) 통관 지점 측면에서 살펴 보면, 도로·항공·해상·기타 모든 운송 수단 부문에서 특정 국경 통관 지점에 대한 높은 편중도를 보이고 있는데 각 운송 부문의 상위 10개 통관 지점이 차지하고 있는 수입 및 수출 비중이 각각 61.3%와 55.5%에 이른다. 도로 운송의 경우 온타리오 원저 지역의 앰배서더 브리지(Ambassador Bridge)가 가장 큰 수출입 통관 지점으로, 캐나다 수입의 약 14.4%를 처리하고 있으며 철도 운송 수입 부분에서도 이곳이 가장 큰 비중을 차지하고 있다. 철도 운송 수출에서는 온타리오 사니아(Sarnia)가 가장 큰 통관 지점이며, 항공 운송에 있어서는 토론토 피어슨 국제 공항은 캐나다 항공 수출입 교역의 절반 이상을 차지하고 있다. 해상 운송의 경우 주요 수출 항구는 밴쿠버 항구이며, 수입의 경우는 토론토 항구이다. 그리고 대표적인 기타 운송 수단인 파이프라인은 앨버타의 카웨이(Carway) 파이프라인이 전체 기타 수출의 약 70%를 처리하고 있으며 이는 전체 상품 수출 가장 큰 비중인 약 11.6%에 해당한다.

이처럼 캐나다의 물류 공급망은 미국과의 높은 무역 비중으로 인해 전체적으로 운송 수단 측면에서 도로 운송에 편중도가 높으며, 각 산업별로 역시 대부분 도로 운송 집중도가 높다. 다만 수출 측면의 세부 산업별로 보면 광물 채굴 등 형태 및 가치에 따라 해상 및 항공 운송을 주로 하는 산업이 상위권을 차지하고 있으며 집중도 역시 매우 높게 나타나고 있다. 이러한 집중도는 운송 수단 뿐만 아니라 운송 통관 지점도 특정 지역에 대한 집중도가 높게 나타나고 있다. 이와 같은 물류 운송 측면의 높은 집중도와 이에 따른 물류 취약성은 캐나다의 무역 다변화와 글로벌 공급망 측면에 있어서 개선해야 할 요소로 다뤄지고 있다.

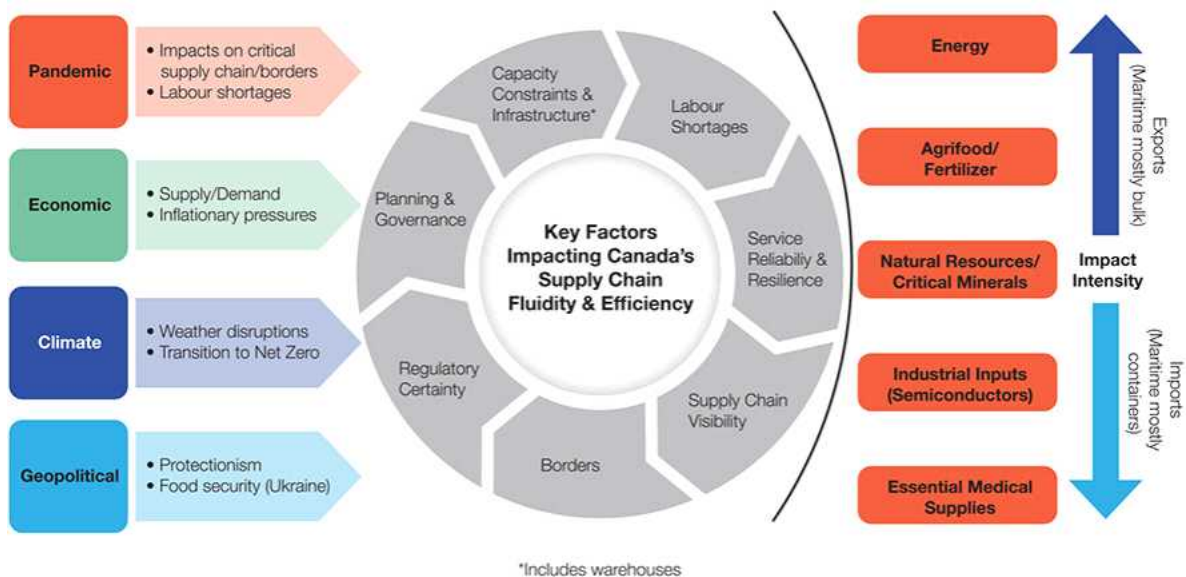
(2) 글로벌 공급망 악화에 따른 캐나다의 움직임

코로나19 팬데믹 시기의 글로벌 공급망 악화는 세계 무역 시장에 직접적인 큰 타격을 주었으며, 이는 그만큼 물류 공급망은 무역 흐름의 기초가 되는 핵심 요소라는 것을 보여주었다. 캐나다 역시 코로나19 팬데믹을 기점으로 자국 내 노동력 부족 등 기존 공급망 안정성이 악화되고 국내외 산업의 변동성이 크게 증가하였으며, 대형 산불 등 갈수록 심각해지는 기후 변화 재해로 인해 물류 공급망 중단 등 취약성 및 위험도가 높아지고 있다. 여기에 세계적인 보호무역주의 증가와 우크라이나 사태로 인한 식량 안보 문제 등 국제 정세 역시 캐나다 공급망 체계에 큰 영향을 끼치고 있다. 이에 캐나다 정부는 탄력적인 공급망 체계가 자국의 번영과 삶의 질에 직간접적으로 영향을 주는 경제의 핵심 초석으로 판단하고 2022년부터 범정부적 차원에서 보다 전략적으로 대응하기 시작하였다. 캐나다 정부는 통계청 등을 통하여 자국의 산업군 및 기업들을 대상으로 기업환경을 정기적으로 조사하였으며, 해당 조사를 통해 코로나19 팬데믹 동안 많은 기업들이 고용 인력 감소와 생산 자재 수급에 어려움을 겪고 있음을 파악하였다.

그리고 2022년 1월 캐나다 정부의 주도로 관련 전문가들로 구성된 국가 공급망 테스크 포스(National Supply Chain Task Force)를 출범하였는데, 본 테스크 포스는 캐나다의 경제 현황을 분석하고 규제 장애물 및 시장 불균형을 파악하는 한편, 공급망 및 운송 네트워크의 가시성, 운영 최적화 및 분쟁 해결 옵션을 개선하기 위한 데이터, 기술 및 메커니즘을 식별하는 등 다양한 임무를 진행하였다. 이를 기반으로 공급망 테스크 포스는 같은 해 10월, 캐나다 물류 공급망에 영향을 미치는 여러 문제와 대책을 심도 있게 분석 제시한 최종 보고서를 발표하였다. 이 보고서에서 테스크 포스는 160개 이상의 이해 관계자의 참여를 기반으로 적재 용량 제약 조건 및 인프라(창고 포함), 노동력 부족, 서비스 안정성 및 복원력, 공급망 가시성, 국경, 규제 확실성, 계획 및 거버넌스를 캐나다의 공급망 유동성과 효율성에 영향을 미치는 7대 핵심 요소로 도출하고 이러한 요소가 광범위하고 긴밀하게 상호 연결된 만큼, 공급망 전반에 걸친 위협을 해결하기 위한 창의적이고 협력적인

솔루션이 필요하다고 보았다. 또한 수출입 물품 특성에 따른 특정 운송 공급망 경로에 대한 의존도가 상이한 만큼 특정 공급망이 잘못되면 해당 경로에 의존성이 높은 상품에 대한 운송이 중단될 수 있다고 진단하고 있는데, 예로 자국 생산 제품 중 대량의 벌크 상태인 에너지, 농업 상품은 내륙에서 철도망으로 주로 운송되어 국경·항만 지점에서 주로 도로 및 선박으로 연계되어 운송되고 있는 반면, 의약품 등 고부가 가치이면서 시간적 제약이 있는 상품의 경우에는 항공 수단에 의존하고 있다. 이러한 진단 내용을 바탕으로 테스크 포스는 다음과 같은 프레임워크를 도출하였다.

< 표30: 캐나다 국가 공급망 테스크포스의 진단 프레임워크 >



* 출처 : Final Report of The National Supply Chain Task Force(2022, NSC-T/F)

이 중 몇 가지 요소를 짚어보면, 먼저 공급망 인프라에 대한 확대가 필요하다고 언급하고 있다. 캐나다의 무역량 대비 운송 부문 인프라에 대한 투자는 1980년대 이후로 지속 감소하고 있으며, 이로 인하여 항만, 공항 등 주요 물류 인프라에 대한 문제가 발생하고 있다. 세계은행이 발표한 2021년 컨테이너 항구 성능 지수에서 밴쿠버 항구는 전 세계 370개 항구 중 368위에 머물렀으며, 글로벌 선박회사인 머스크(Maersk)는 2022년 9월까지 밴쿠버항의 선박 대기 시간을 30~44일로 안내하였는데 이는 북미의 항구 중 가장 긴 대기 시간이었다. 프린스

루퍼스 항이나 몬트리올 항 등 다른 지역의 경우에도 내륙 컨테이너 혼잡 등으로 인한 지연 문제가 발생하기도 하였다. 항공의 경우에도 팬데믹 동안 급격히 확대된 전자상거래 제품의 수요에 따라 신속 운송을 위한 항공 의존도가 늘어나면서 항공사의 화물 항공기가 도입 등이 확대되고 있으나 주요 공항의 화물 처리 및 보관 능력이 따라가지 못하는 인프라 부족 문제가 제기되었다.

이러한 문제는 캐나다 물류 공급망과 글로벌 무역의 다변화에 난관으로 작용하고 있다. 캐나다의 상품무역에서 2020년 기준 도로 운송 비중이 약 50%, 해상이 23%, 그리고 항공과 철도가 각각 15%, 12%로 도로 운송 수단에 물류 공급망의 비중이 편중되어 있는데, 이러한 데에는 세계 최대 경제 국가이자 2021년 기준 캐나다 전체 교역량의 약 62%를 차지하고 있는 미국과 하나의 대륙을 가로지르면서 육로 국경을 접하고 있는 요인이 크다. 하지만 캐나다가 다른 대륙의 국가들과의 무역 네트워크를 확대하고 고부가가치 제품 및 전자상거래 제품 등 산업 분야의 다양성을 높이기 위해서는 다른 대륙과의 교역 수단이 되는 항공 및 선박을 통한 공급망을 확대하여야 하며, 이를 위해서는 기존 공항만 인프라의 확장이 중요한 요소라 할 수 있다. 테스크 포스 조사에 참여한 이해 관계자들은 항만, 철도, 공항 등 기반 시설에 대한 충분한 자금 투입과 현대화를 통해 운송의 효율성과 화물처리 및 재고 보유 역량을 강화해야 함을 강조하고 있는데, 이러한 정책 수요에 대응하여 최근 캐나다 정부는 공항만 및 철도·도로 교통 인프라 구축을 위한 국가무역통로기금(NTCF)을 2022년 예산안에 향후 5년 간 약 4억 5천만 달러를 추가 편성하기도 하였다.

또한 캐나다의 도로 및 철도 운송 부문을 중심으로 노동력 부족 문제가 물류 공급망에 악영향을 미치고 있는데, 2022년 1분기 기준 자격요건을 갖춘 트럭 운전자의 공석이 사상 최고치인 25,560개에 이르기도 하였으며 앞으로 20년 동안 약 26만 명의 근로자가 은퇴할 것으로 예상되어 신규 운송 시장 근로자 수가 이를 상쇄하긴 어려울 수도 있을 것으로 보고 있다. 뿐만 아니라 최근 운송업계 파업, 기후 변화로 인한 자연 재해(표4 참조) 등은 물류 서비스 안정성 측면에서도 불확실

성을 높이고 있다. 이 밖에도 비효율적인 국경 통관 처리 프로세스, 정부 규제의 중복 및 지연, 연방정부의 정책 추진력에 대한 리더십 부재 등을 테스크 포스는 문제로 언급하고 있다.

Task Force는 이러한 문제 인식과 여건을 기반으로 13개의 즉각적 대응 조치 과제와 8개의 장기적 전략 행동 과제로 구성된 권고 사항을 제시하였다. 주로 운영 변화와 관리 변화 두 가지 범주로 구성된 13개의 즉각적인 대응 조치는 현재 시급한 공급망 문제에 대처하고 체계적인 변화를 촉진하는 데 중점을 두고 있으며, 이와 연계된 장기적 전략 행동 과제는 캐나다 운송 공급망의 장기적 경쟁력 강화와 번영, 그리고 지속가능성을 추진하기 위하여 체계적 변화를 촉진하고, 미래 운송 공급망의 적절한 지배를 유지하도록 정부가 우선 순위를 정하고 투자할 것을 권고하였다. 해당 과제들을 다음과 같이 좀 더 상세히 살펴보면 주로 통관 시스템 개선 및 물류 인프라 구축을 통하여 공급망을 흐름을 원활히 하여 기반 공급망의 취약성을 완화하고 공급망 노동력 확보 및 지속적인 전략 이행 체계 구축을 통하여 안정성을 확보하고자 하고 있다.

< 표31: 공급망T/F 권고사항 중 13개 즉각적 대응 조치 과제 내용 요약 >

| 과제 | 주요 내용 |
|---------------------------------|---|
| 1. 항구 컨테이너 혼잡 완화 | <ul style="list-style-type: none"> - CBSA(캐나다 관세청)는 현재 항구 터미널에 보관 중인 컨테이너를 보세 운송 허용 - 컨테이너 터미널이 정상 운영으로 돌아갈 수 있을 때까지 내륙으로 컨테이너를 운송하는 비용 보조 - 정부 필요 시 항구에 5일 이상 체류하는 컨테이너에 대하여 수입업자에게 엄중한 벌금 부과 등 |
| 2. 캐나다 전역의 30km 인터스위치 거리를 확장 | <ul style="list-style-type: none"> - 화주에게 더 많은 철도 옵션을 제공하고 화주-철도 전력 균형 문제 해결하기 위해 철도 인터컨 스위치 거리 확장 - 전환 구역 요금은 마일리지를 기반으로 하여 캐나다 교통국(CTA)에서 매년 설정 |
| 3. 운송 공급망 전반에 걸쳐 즉각적인 노동력 수요 해결 | <ul style="list-style-type: none"> - 기존 지원 프로그램을 확장하고 원주민 노동자 및 기타 소외된 인구를 해당 부문으로 유치하는 방법 검토 - 운송 공급망의 근로자에게 적용되는 임시 외국인 근로자(TFW) 프로그램을 긴급 지속 지원 - 운송 공급망 관련 사업에 경험이 있거나 일할 자격이 있는 개인을 위해 난민 및 이민 절차를 신속 처리 - 임시 외국인 근로자, 난민 및 이민자가 캐나다의 직장 및 사회 환경에 적응하는 데 도움을 줄 수 있는 기업, 지역사회 정착 기관 및 기타 조직 지원 |

| | |
|---|---|
| 4. 트럭 운전자 등 핵심 공급망 인력을 유치 및 장려하는 프로그램 및 정책 시행 | - 운송 서비스 종사자를 대상으로하는 교육 프로그램에 대한 접근성과 관련 비용(약\$8,000~\$10,000) 문제 개선 등 |
| 5. 185번 고속도로의 완전한 확장 | - 퀘벡과 뉴브런즈윅을 연결하는 185번 고속도로의 4차선 확장을 통해 두 고속도로 연결의 효율성 향상 |
| 6. 얼음 도로에 대한 겨울 운송 승인을 촉진 | - 북부 원주민과 격오지 사회로 물품을 배달하는 트럭이 얼음 도로를 사용하기 위하여 주 정부 등에 요청하는 운송 허가를 신속 처리 |
| 7. 지속 가능한 팔레트 생산에서 경쟁 활성화 | - 기존의 독점 기업으로 한정된 팔레트 생산 시장의 경쟁을 촉진하기 위하여 인센티브 등 모색 |
| 8. 공항 임대료 50% 면제 | - 캐나다 정부가 COVID-19 경기 침체 기간 동안 공항의 임대료 지불을 면제한 것처럼, 운송 공급망의 신뢰성과 탄력성을 높일 자본 프로젝트를 지원하기 위해 유사한 접근 방식을 활용할 것을 권장 |
| 9. FAST 카드 등록 센터 재개 등 신청을 신속 처리할 수 있는 새로운 방법 고려 | - 캐나다, 미국 및 멕시코 사이를 여행하는 알려진 저위험 화물 및 운전자를 위한 상업 통관 프로그램을 위한 등록센터를 재개하는 등 방안 모색 |
| 10. CFIA(캐나다 식품 검사국) 및 상업 상품 처리에 필요한 기타 서비스 확대 | - 항구, 육로 국경 검문소 및 공항에서 상업 물품을 처리하는 데 필요한 캐나다 식품 검사국, CBSA(캐나다 관세청) 및 기타 정부 부서 서비스를 확대하여 필요에 따라 24시간 서비스 제공 - 자동 결합, 기술 및 기타 메커니즘을 통해 검사 효율성 강화 |
| 11. 공급망 사무국 설립을 위한 자금 조달 및 직원 고용 | - 운송 공급망 모멘텀을 유지하고 관련 업무를 수행하는 조직 수립을 위하여 관련 기반 마련 |
| 12. 관련 규정을 업데이트하고 현대화 검토 착수를 포함한 장기적 운송 공급망 전략 개발 | - 정부, 원주민 그룹, 업계 이해 관계자 및 기타 다양한 그룹들의 집중적인 협의 및 참여와 충분한 시간을 통해 포괄적이고 장기적인 전략 계획 수립 |
| 13. 운송 공급망 노동 인력 전략 개발 | - 숙련된 운송 노동 서비스 인력 부족 문제 해결을 위한 국가적 전략 수립 |

〈 표32: 공급망T/F 권고사항 중 8개 장기적 전략 행동 과제 〉

| |
|--|
| 1. 범정부 전반에 걸쳐 운송 공급망 관리에 대하여 연방 정부의 책임/권한을 통합하여 국가 공급망 전략을 구현하는 공급망 사무국 설립 운영 |
| 2. 장기적이고 미래 지향적(30-50년) 운송 공급망 전략의 지속적 이행 및 정기적 검토 |
| 3. 효율성·책임성·계획·투자 및 보안을 위한 디지털화 및 End To End 공급망 가시성 생성 |
| 4. 캐나다의 심각한 운송 공급망 노동력 부족을 지속적으로 해결(수립 전략 이행) |
| 5. 캐나다 교통국(Canadian Transportation Agency)의 권한을 수정하고 해당 권한을 이행하는 데 필요한 독립성, 권한 및 그에 상응하는 자금 제공 |
| 6. 원주민 그룹(특히 북부 및 소외 지역 사회 그룹) 참여로 중요 운송 공급망 문제 해결 |
| 7. 화랑, 국경 검문소 및 관문의 기능이 중단되지 않도록 보호하여 상업 운송 수단에 대한 자유로운 접근과 운송 공급망 이동의 연속성 보장 |
| 8. 공급망 경쟁력과 생산성을 강화하기 위하여 규정, 정책 및 프로세스에 대한 상호 인정을 달성할 수 있도록 미국을 비롯한 주/지역 사회를 참여 |

2. 글로벌 공급망에서의 FTA 영향

(1) 글로벌 공급망 체계와 FTA의 관계성

산업화와 수십 년간의 글로벌 무역 시장의 확장을 거치면서 세계 여러 나라의 산업 생산 체계 역시 급변하였는데, 가장 대표적인 모델이 글로벌 공급망 체계라고 할 수 있다. 관세 등 무역 장벽 및 운송 비용이 줄어들면서 자원, 노동력 등을 고려하여 세계 각지에서 생산 과정을 나누어 진행하게 되었으며, 이를 기반으로 다국적 기업 등 글로벌 기업 모델이 나타나게 되었다. 그리고 기업 수준에서 더 나아가 중국 등 노동력 및 자원이 풍부한 국가가 급격한 발전을 할 수 있게 된 계기가 되기도 하였다. 세계 무역의 절반에서 많게는 3분의 2가 글로벌 공급망을 통해 이루어지는 것으로 추산되고 있으며⁶⁴⁾, 세계 무역은 글로벌 공급망의 발전을 통하여 보다 복잡한 구조로 고도화되어 단순히 수출입 규모 및 상품으로 해당 국가의 무역 수준을 측정하기는 어려워졌다. 예를 들어 특정 산업의 공정 단계에 투입되는 부품의 수입 증가는 해당 산업의 글로벌 경쟁력이 저하된 것이 아닌 해당 최종 산업 제품의 수출 증가를 위한 중요한 보완적 요소라 볼 수 있으며, 반대로 첨단 산업의 제품 수출이 증가한다고 하여도 해당 제품의 핵심 기술 부품 구성이 주로 수입품이라면 해당 국가 산업의 기술 경쟁력은 실제보다 과장되게 왜곡될 수 있다.

이러한 글로벌 공급망 체계는 세계 무역 시장이라는 하나의 큰 범위에서 효율적인 제품 생산과 공급을 구현해 나가는 이상적인 시스템일 수 있지만, 국제 관계, 특정 국가의 정치·사회 문화, 내수 시장 여건 등 여러 변수 요인으로 인하여 불안정성과 위험성을 나타낼 수 있다. 특히 미국과 중국의 정치적 관계와 최근의 코로나19 팬데믹, 그리고 우크라이나 전쟁과 같은 연이은 상황으로 인하여 전 세계 여러 국가와 수출입 기업들이 글로벌 공급망 위협으로 타격을 받았다. 예로, 우리나라에 대한 일본의 반도체·디스플레이 생산 소재(포토 레지스트, 에칭

64) World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains (2020, World Bank)

가스, 플루오린 폴리이미드) 수출 제한 사건처럼 공급망의 무역 다각화가 되지 않은 상황에서는 해당 산업에 대한 타격은 매우 클 수 있다. 최근 미국 등 강대국을 중심으로 공급망에 대한 폐쇄적 조치가 강화되고 있는 국제 무역 시장 기조 속에서 제한 장벽 완화와 공급망 다변화를 동시에 꾀할 수 있는 수단이 바로 국가 간 자유 무역 협정, 즉 FTA라 할 수 있다. 먼저 각 국가는 FTA를 통해 협정국 간 무역 활성화를 목적으로 관세 철폐 및 인하와 수입 쿼터, 수출 제한 등 각종 수출입 규제에 대한 장벽을 완화할 수 있다. 과거 글로벌화 기조에서 최근의 자국 우선주의로 전환되고 있는 현 국제적 흐름 속에서, FTA 협정을 통한 원산지 규정과 같은 특혜는 협정국의 물류 공급망 전반에 부품 및 원자재 등 자국 제품이 비협정 국가의 제품보다 유리하게 진입할 수 있도록 돌파구를 마련해 준다. 이러한 관세 인하, 규제 장벽 완화 등의 효과를 통해 기업의 비용이 절감하고 물류 프로세스가 간소화되는 한편, 협정을 통한 교역 시장이 확대되어 궁극적으로 수출입 기업들의 글로벌 공급망을 보다 안정적이고 다각적으로 발전시킬 수 있다.

또한 FTA 협정이 점차 고도화되면서 신속 통관 특혜 뿐만 아니라 서비스, 자본 및 인력 등에 대한 상호 간 자유로운 이동과 교역 상품에 대한 표준화 및 품질 보장 등을 통해 글로벌 공급망 상 효율성과 안정성을 극대화하여 지속적인 무역이 가능하도록 기여하고 있다. 특히 최근 FTA 협정에서는 무역 거래의 상업적 측면 뿐만 아니라, 기후 변화를 비롯한 환경 문제, 노동 시장 문제 등 글로벌 공급망의 지속 가능성 측면의 조항도 협상 항목으로 다루고 있다. 이러한 부문은 앞서 언급한 캐나다 국가 공급망 테스트포스가 도출한 진단 프레임워크(표30) 상에서 제시하고 있는 공급망 유동성과 안정성 측면에서 영향을 미치는 주요 요소와 동일하다. 즉 FTA 협정을 통해 공급망에 영향을 주는 요소들의 다름으로써, 협력 국가들의 글로벌 공급망 주체들이 글로벌 가치 사슬을 지속 발전 가능 시킬 수 있는 여건을 조성하도록 유도하고 있다. 몇 가지 예로, 비유럽연합인 EFTA와 인도네시아 간에 체결된 포괄적 경제동반자협정(CEPA)에서는 환경 파괴, 지역 공동체의 이주 및 노동 권리 침해 등 다양한 문제를 논란이 되었던 팜유 생산의

공급망 불안정성을 해결하기 위하여 인도네시아 팜유를 수입할 때는 지속 가능성 인증(RSPO)을 받도록 하였으며, 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA)에서는 자동차 사업 제품의 최소 40% 비중을 시간당 16달러 이상의 임금을 지급하는 공장에서 생산되어야 하는 한편, 노동 권리 침해 위반 확인 시 해당 공장 생산 제품의 수입을 중단할 수 있는 규정을 통하여 노동 문제도 규정으로 다루고 있다. 이러한 환경적·구조적 요소들은 국제적 또는 국가별로 이슈가 되고 있는 부문이기도 한데, FTA 협정을 통하여 다루어 규정화함으로써 이를 국제기구나 정부 등에서 직접 규제하는 것이 아닌 수출입 기업 등 공급망 상 개별 주체들에게 스스로 다루게 유도할 수 있다. 즉, 수출입 기업이 FTA 특혜를 받기 위해 협정 상 규정된 환경, 노동 기준 등을 이행하도록 유도하여 정부 등의 직접 규제 관리 비용을 줄이면서 보다 지속적인 공급망으로 발전시켜 나갈 수 있도록 하는 것이다. 이러한 FTA 협정 내 공급망 지속 가능성 규정 기준은 제3자 기관 인증 방식, 한 당사국의 국내 규제 활용 방식, 협정 별 협의를 통한 자체 규정 신설 방식 등의 유형으로 이루어지고 있다.⁶⁵⁾ 특히 캐나다는 이와 같은 환경, 노동 권리 등의 문제에 대해서 국가적으로 매우 중요하게 다루고 나라 중 하나로서, 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA), 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA) 등을 비롯한 주요 협정에서 이러한 지속 가능성 측면을 다루면서 협정에 대한 환경 영향성을 평가하는 등 심도 있게 정책을 추진하고 있다.

무엇보다 무역 협정을 통한 경제적 통합은 협정 국가 간 공급망 중간재의 부가가치 창출에 긍정적인 영향을 주면서 글로벌 공급망 거래량 및 협정국 간 무역을 증대시키며, 반대로 블랙리스트 등 자국 보호주의 기조는 글로벌 공급망에 악영향이 될 수 있음이 여러 연구를 통해 확인된 바 있다.⁶⁶⁾ 결국 제품 부가가치 등 원산지 수준을 근간으로 규정되는 자유무역 협정이 깊이 있게 발전되고 확대될수록, 효율적 자원 배분으로 글로벌 공급망의 단계별 가치 창출이 높아지고 이를 통해 관세 및 비관세 장벽이 완화되면서 공급망 안정성과 다변화도 확대될 수 있다.

65) Trade Agreements and Sustainability: Exploring the Potential of Global Value Chain(GVC) Obligations (2023, Oxford University)

66) Deep Trade Agreements and Global Value Chains(2018, World Bank Group) 외 다수 논문

(2) 캐나다 FTA의 공급망 영향

이처럼 FTA는 글로벌 공급망 측면에서 다양성을 강화하고 위험성을 감소시켜 무역 네트워크를 다각화할 수 있는 대표적인 정책 수단인 만큼, 캐나다는 북미, 유럽, 아시아 등 세계 여러 지역들과 자유무역협정을 확대해 나가고 있다. 앞서 설명한 캐나다의 대륙별 주요 협정인 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP), 캐나다-유럽 연합 포괄적 경제 무역 협정(CETA), 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA), 그리고 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA)을 중심으로 이러한 공급망 측면에서의 영향을 좀 더 살펴보면 다음과 같다.

캐나다는 포괄적·점진적 환태평양경제동반자협정(CPTPP) 회원국 간 무역에서 12개 가입국 중 호주와 함께 원자재 및 중간재 생산 국가로서, 글로벌 공급망 단계에서 주로 상류, 즉 업스트림 단계에서 역할을 하는 국가로 구분되어 진다. 참고로, 우리나라 역시 CPTPP 국가 중 첨단 기술 및 부품 공급 측면에서는 일본과 함께 업스트림 단계에 위치해 있다.⁶⁷⁾ 앞서 언급한 것처럼 캐나다 무역은 CPTPP를 통해 전반적으로 증가하였는데, 특히 공급망 무역을 대표하는 특정 가공 중간재(SIG)의 경우 신규 협정 국가 간 혜택 적용 물품의 교역량이 2018에서 2021년 사이에 약 32.9% 증가하면서 당시 코로나 팬데믹 상황에서도 공급망 무역의 성장을 보여주었다.⁶⁸⁾ 캐나다 산업 제품군별로 보았을 때, CPTPP 국가 간 거래로 가장 큰 영향을 받은 공급망 무역 제품은 운송 장비와 건축 자재 제품군이다. 운송 장비 제품군의 CPTPP 협정국 간 무역 규모는 2021년 기준 431억 US달러로, 그 중 266억 US달러가 CPTPP 관세 혜택을 받았다. 동 제품군 내에서 공급망 무역은 137억 US달러였으며, 2018에서 2021년 동안 새롭게 CPTPP 혜택을 받은 운송 장비 제품의 공급망 무역이 약 38.7% 증가하였다. 건축 자재 제품군의 경우, 2021년 기준 308억 US달러 규모로 그 중 106억 달러가 공급망 무역에 해당하였는데, 2018에서 2021년 동안 CPTPP 국가와의 무역은 약 20.4% 증가

67) Global Value Chains and the CPTPP (2019, Singapore Management University)

68) The Growth of Supply Chain Trade within the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (2023, Global Affairs Canada)

하였으며 새롭게 CPTPP 혜택을 받은 건축 자재 제품군의 공급망 무역은 같은 기간 동안 약 34.6% 증가하였다.

캐나다-유럽 연합 포괄적 경제 무역 협정(CETA) 역시 관세 철폐 등을 통한 상호 간 공급망 진입 장벽을 낮추어 협정국 간 무역을 증대시키고 상호 공급망의 통합을 강화하였다. 특히 CETA는 노동권 및 환경 보호 등 지속 가능성에 대한 심도 있는 논의와 협력이 이루어진 진보적 협정으로서, 안정적인 글로벌 공급망을 발전 시켜나는데 기여하고 있다. CETA 시행 이후 캐나다에서 EU로 수출 진출을 개척한 기업 수가 2016년 7,753개에서 2019년에 8,291개로 증가하였는데, 특히 다양한 중소기업 지원 프로그램 등을 기반으로 한 중소기업이 증가되었으며 이 중 여성 기업의 비율도 높아졌다. 또한 캐나다를 비롯한 회원국들이 기후 변화 목표를 달성하도록 지원하여 2016년에서 2021년 동안 환경 관련 상품무역이 약 21.8% 증가하였으며, 특히 캐나다의 환경 상품 수출은 약 40.9%가 증가하였다.⁶⁹⁾ 한편으로, 규제 장벽과 기술 표준의 상호 인정을 통한 통합으로 자동차, 화학 제품, 의약품 등 규제 및 표준이 많은 산업 제품에 대한 인증 및 표준 준수 비용을 절감하였을 뿐만 아니라, 인력 금융 등 서비스 산업 분야에서의 접근성 향상 및 투자 보호를 통해 진입 장벽을 낮추어 공급망의 효율성을 높였다.⁷⁰⁾ 사례로, 캐나다에 본사를 둔 송전탑 등 에너지 시설 건설회사인 캐나다의 Java Holdings의 자회사 Victor Energy가 폴란드 국영사업을 수주하는데 어려움을 겪고 있을 때 캐나다 정부가 CETA의 투자 보호 및 정부 조달 시장 접근 규정을 통하여 지원하여 계약을 성사시키기도 하였다.

북미 대륙 3국의 캐나다-미국-멕시코 협정(CUSMA)의 경우도 결국은 캐나다로서는 글로벌 공급망 관계의 지속적인 유지를 위한 필수적으로 선택해야 했던 정책 요소이다. 앞선 CUSMA에 관한 설명 부문에서 언급하였듯이, 미국에 대한 무역 의존도가 매우 높은 캐나다의 입장에서 미국이 기존 NAFTA 체계에서 이탈하게 되면 이에 대한 경제적인 피해는 매우 클 수밖에 없는 상황이라, 현재 CUSMA를 통해 NAFTA 체계 이후

69) CETA@5 Delivering trade benefits during unprecedented times(Global Affairs Canada, 2022)

70) Explaining Sub-Federal Variation in Trade Agreement Negotiations: The Case of CETA(JCMS, 2022)

에도 경제적인 효과를 유지 발전시켜 나가고 있다. 특히 미국과 중국과의 긴장이 고조되는 상황 속에서 CUSMA를 통한 북미 공동 관계가 강화되면서, 오히려 캐나다와 멕시코를 통한 중국 중간재 기반의 미국 수출이 증가하여 경제적 효과를 창출하기도 하였다.⁷¹⁾ 한편 코로나19 팬데믹과 함께 글로벌 공급망의 위험이 높아지는 상황에서, 2021년부터 캐나다-미국 간 파트너십 재조명을 위한 로드맵의 일환으로 양국은 CUSMA를 기반으로 주요 산업 및 경제 부분에 대한 상호 공공경제 공급망 관계를 강화하는 전략을 추진하고 있다.⁷²⁾ 해당 주요 협력 분야로는 전기차 및 배터리, 중요 광물, 공공 보건 및 필수 의약품, 방위산업, ICT 정보기술, 태양광 에너지, 운송 물류, 규제 협력 등이 있으며, 양국은 이를 통해 CUSMA에 규정된 상호 간의 규제 장벽 완화를 더욱 가속화하여 북미 공동 공급망 체계를 더욱 견고하게 구축해 나가고 있다.

우리나라와의 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA) 역시 관세 장벽 완화와 함께 지속 가능성 측면에서도 양국 간 글로벌 공급망 강화에 중요한 역할을 한다. 캐나다의 입장에서는 관세 철폐에 따른 우리나라 시장의 접근성 향상으로 즉각적인 혜택을 기대할 수 있었는데, 쇠고기·돼지고기·와인·시리얼 등 다양한 농축산업 및 농식품 제품의 관세가 철폐됨에 따라 미국 등 경쟁국에 뒤처짐 없이 한국 시장으로의 수출을 촉진하여 자국 기업들의 글로벌 공급망 확장에 기여하였으며, 항공우주 제품, 광업 및 임업 제품 등 여러 부문에서 관세 혜택이 공급망에 미치는 긍정적 효과를 기대할 수 있었다. 자동차 부문의 경우, 경쟁력 높은 우리나라 제품의 캐나다 수출 증가로 현지 자동차 산업에 영향을 미칠 수 있을 것이란 캐나다의 일부 우려도 있으나 그 영향이 자국 공급망을 교란하지 않을 것으로 평가되었으며,⁷³⁾ 오히려 관세 철폐 등으로 자국 자동차 부품의 수요 증가 및 자동차 산업 공급망 경쟁력이 강화될 것으로 기대하였다. 여기에 CKFTA는 캐나다의 지속 가능성 측면에서 청정 에너지 발전 및 저장 장비, 정수처리 장비 등 친환경 기술 제품에 대한 관세를 철폐하고 서비스·인력·투자 측면의 상호 간 접근성을 보장함으로써 지속 가능한 글로벌 공급망 형성에도 기여하고 있다.

71) Global Value Chain Development Report 2023(2023, WTO)

72) U.S.-Canada/Canada-U.S. Supply Chains Progress Report(2022, The White House)

73) The Future of the Canadian Auto Industry(2019, Canadian Centre for Policy Alternatives)

(3) FTA를 통한 캐나다의 공급망 개선 및 다각화 사례

캐나다는 CPTPP를 통해 협정의 주된 목적 국가였던 일본과의 교역을 확대하였는데, 특히 CPTPP 협정으로 일본산 자동차 제품에 대한 관세가 철폐되면서 토요타 등 일본 자동차 기업 제품의 캐나다 수출이 증가하게 되면서 현지의 자동차 제조 산업의 공급망을 보다 강화하였다. 한편으로 기존의 일본-멕시코 경제동반자협정(JMEPA) 상 원산지 요건 기준(HS 품목분류 번호 변경 기준 및 부가가치 비중 65% 이상 기준 두 가지 모두 충족) 보다 CPTPP의 기준(계산 방식에 따라 부가가치 비중 55% 또는 45% 이상)이 유연함에 따라, 이를 활용한 자동차 변속기 등 부품의 멕시코 수출이 증가하였으며 이를 가공 조립한 제품이 다시 미국 등으로 수출되면서 북미 자동차 시장의 공급망에도 영향을 끼쳤다. 이는 철강 제품의 경우도 마찬가지인데, 기존 JMEPA의 철강 제품 원산지 기준이 HS 품목분류 번호 변경 기준 상위 2자리 변경 기준인 반면에 CPTPP는 보다 하위인 4자리 기준으로 더 유연함에 따라 일본 철강 제품의 멕시코 수출이 증가하게 되고, 이를 멕시코에서 자동차 모터, 변압기 등 부품으로 제조되어 미국, 캐나다 등에 공급되면서, CPTPP는 전반적인 북미 자동차 산업의 공급망 강화에 기여하였다.

반면, CUSMA의 경우는 이와 반대로 자동차 산업의 원산지 기준을 높여 공급망을 북미 중심으로 강화하고 있다. 앞서 CUSMA에 대한 설명장에서 간단히 언급하였지만, 협정 당시 미국의 압력으로 인하여 기존 NAFTA 체제와 비교하여 자동차 및 부품에 대한 원산지 규정 상 부가가치 인정 기준을 승용차 및 경트럭에 대해 62.5%에서 75%로, 각종 부품에 대해서는 기존 최저 62%에서 최대 75%까지 상향시켜 제품 구성 상 북미의 생산 비중을 높였다. 게다가 일정 가치 비중에 대한 노동력의 최소 16달러 임금 기준을 통해, 노동권 보호라는 지속 가능한 공급망 발전을 위한 가치를 구현한다는 목적과 더불어 임금 기준에 미치지 못하는 북미 외부 국가들의 진입 장벽을 높임으로써 상대적으로 북미 대륙 자체 공급망을 강화하였다. 이는 미국이라는 세계 최고 수준의 경제 시장이 중국 등 외부 경제 유입으로부터 내수 경제 공급망의 자립도 및 안정성을 강화하는 보호주의 흐름으로서, 같은 북미 경제권에 속한 캐나다는 미국의 공급망에 편입될 수 있는 유리한 입장에 있는 것이다.

우리나라와의 캐나다-대한민국 자유무역협정(CKFTA)에서도 이러한 캐나다와 미국 자동차 산업의 경제 관계의 특수성을 고려하여 캐나다 제품 제조 내 투입된 미국산 부품에 대해서도 부가가치 기준 비중에 포함하여 동일하게 인정하고 있다. 한편 CKFTA에서는 관련 서비스 및 연구 인력 등에 대한 상호 간의 시장 접근성도 장벽을 완화하고 있으며 제품에 대한 신속한 통관 절차도 지원하고 있는데, 사례로 22월 4월 우리나라 자동차 업체가 중국 상하이 봉쇄 조치로 인한 공급망 위기로 핵심 부품 수급이 어려워져 캐나다로의 원자재 수출 및 현지 대체 생산 절차가 긴급하게 요구되는 상황이었을 때, 현재 캐나다에는 우리나라 관세관이 없는 이유로 직접 접촉이 어려워 EU, 워싱턴 등 다른 나라 관세관을 거쳐 요청하였음에도 캐나다 정부의 신속한 통관 지원으로 차질 없이 우리나라 기업의 위기를 해결할 수 있었다.

또 다른 사례로, 캐나다의 대표적 수출 업종인 수산업 분야에서 Clearwater Seafoods라는 원주민 기업은 2019년 기준 7개국에 약 1,900명의 직원을 보유하고 있는 수산물 수출업체로서, CETA와 CPTPP를 통한 관세 및 규제 장벽 철폐를 통해 유럽 및 아시아 지역으로 수출 공급망을 확장하여 시장 접근성을 개선하였다. Clearwater Seafoods는 협정 시행 초기부터 해당 협정의 활용 및 혜택에 관심을 가지고 전략적으로 접근하였는데, CPTPP를 통한 관세 철폐를 기반으로 주요 시장 중 하나인 일본에 대한 판매를 강화하고 말레이시아, 베트남 등 아시아 여러 지역에 대한 공급망 다각화에 노력하였다. 특히 유럽 지역에 대한 수출이 2018년 기준 기업 매출의 약 35%의 비중을 차지하는 상황에서, CETA를 통하여 수산물에 대한 20% 대에 달하던 관세가 단계적으로 폐지되고 수산 식품에 대한 유럽의 규제 완화를 통한 절차 간소화가 이루어짐으로써, 비용 절감을 통한 경쟁력 있는 가격으로 유럽 지역에 수산물을 공급할 수 있게 되었다.⁷⁴⁾ 이와 같은 자유무역협정을 활용한 공급망의 안정성 및 다각화를 통하여, Clearwater Seafoods는 2022년 전년 대비 7,100만 달러 증가한 6억 400만 달러의 매출을 달성하기도 하였다. 이처럼 캐나다의 여러 기업들은 자유무역 협정의 관세 감면 및 상호 규제 완화 등 시장 진입 장벽 제거 효과를 통하여 다양한 판로 개척 및 공급망 형성을 꾀할 수 있게 되었다.

74) Clearwater Seafoods Investor Presentation 자료(2019, Clearwater Seafoods) 외

V. 우리나라 기업과 정부의 대응 방향 및 전략(결론)

1. FTA와 글로벌 공급망 특성을 연계한 무역 다변화 전략 추진

(1) 안정적 글로벌 공급망 구축을 위해 FTA 협정 체결 및 활용 확대

본 보고서를 통해 살펴보았듯이, 최근 세계 교역 시장은 코로나19 팬데믹의 시기를 거치면서 보호무역 기조가 강하게 나타나고 있으며, 이로 인한 무역 장벽으로 세계 글로벌 공급망 상 위협이 높아지고 있다. 캐나다는 이러한 글로벌 공급망의 위협을 타개하고자 범정부적으로 국가 공급망 테스크 포스(National Supply Chain Task Force)을 출범하여 자국 공급망의 현황과 문제점을 진단하고 이에 대한 대책을 수립하여 시행하고 있다. T/F는 공급망 측면에서 노동 인력 문제, 물류 공급망 서비스의 안정성, 규제 확실성, 기후 변화 등을 지속 발전이 가능한 공급망을 위한 핵심 부문으로 도출하였는데, 이러한 부문에 대한 전략적 해답이 될 수 있는 정책 수단이 바로 국가 간 자유무역 협정, 즉 FTA라 할 수 있다. 최근 FTA 협정에서는 이러한 공급망 상 지속 발전 가능한 측면의 요소를 협상 주제로 다루면서 협정 내에 규정화하여, 이를 국제기구나 정부 등에서 직접 규제하는 것이 아닌 수출입 기업 등 공급망 상 개별 주체들에게 스스로 이행하게 유도함으로써, FTA 협정을 통한 교역 활성화가 글로벌 공급망의 근본적 문제를 해결하고 안정적인 공급망 생태계를 만들어가는 주요 정책적 방안이 될 수 있다.

무엇보다, FTA는 관세 등 무역 장벽의 위험성을 완화하고 글로벌 공급망 측면에서 다양성을 강화하여 무역 네트워크를 다각화할 수 있는 대표적인 전략 수단이다. 현재의 보호무역주의가 강화되면서 미국, 중국 등 주요 강대국을 중심으로 경제적 동맹이 형성되고 있으며, 이에 대한 진입 장벽이 높아짐으로써 이에 속하지 못한 국가들은 상대적으로 불이익을 받게 된다. 이러한 흐름은 WTO 체제의 최혜국 대우의 원칙에 상반되는 측면이라 볼 수 있지만, 세계 각국은 이러한 원칙에 대한 예외적 조항을 이용하여 이러한 차별성을 강화하고 있다. 이 예외적 경우의 대표적인 정책이 FTA 협정이며 각 국가는 자국의 글로벌

공급망을 유지하고 더 나아가 다변화하기 위하여 전략적으로 FTA 협정을 확대해 가고 있다. FTA 협정을 맺게 되면 관세 절감 및 규제 완화, 그리고 통관 편의 등을 통해 비협정국가 대비 경쟁력을 갖게 되며 이를 통해 상대국의 공급망 체계 편입에 매우 유리한 조건을 가지게 된다. 우리나라는 현재 21건의 협정을 통해 59개국과 협약을 맺고 있으며 이는 GDP 기준 세계 GDP의 약 85% 수준으로 싱가포르에 이어 2위를 차지하고 있다. 우리나라와 캐나다가 FTA 체결 이후 교역 규모가 증가한 것은 앞서 본문에서 확인한 바이며, 2024년 2분기 현재 CKFTA의 수출 활용률은 약 97%이지만 수입은 약 82.7%로 상대적으로 낮은 편인데, 공급망 측면에서 수입에서도 FTA 감면 혜택을 좀 더 적극적으로 활용한다면 중간재 등 비용 절감을 통하여 제품 원가에서 경쟁력을 가질 수 있을 것이다.

(2) 공급망 위치와 산업 특성을 고려하여 전략적 경제협력 강화

앞서 본문에서 살펴보았듯, 캐나다는 글로벌 공급망 상 주로 초기 단계에 해당하며 수출 시 업스트림 지수가 높으며, 반대로 수입의 경우 다운스트림 지수가 높은 편이다. 즉 풍부한 천연자원 등을 바탕으로 글로벌 공급망에서 광물, 에너지 자원 등 초기 투입 원자재를 공급하는 역할을 하고 있으며, 수입 측면에서는 소비재 등 완제품을 공급받는 구조이다. 이는 자원이 부족하지만 기술력이 뛰어난 우리나라와 상호 보완적인 관계할 수 있는 구조로, 우리나라는 캐나다와의 교역 관계 개선을 통하여 안정적인 자원 공급을 받을 수 있고 캐나다는 우리나라의 제조 가공 및 신기술 산업을 활용하는 발전적 협력 관계를 형성할 수 있다. 이러한 맥락에서 최근 우리나라 정부는 FTA 협정 체결의 규모를 세계 1위 수준인 세계 GDP 90%까지 확대하겠다고 발표하였는데, 정책 방향을 몽골 등 핵심 광물 자원이 풍부한 국가들을 중심으로 협정 체결을 확대하기 위해 노력하고 있다. 이 역시 앞서 언급한 우리나라 주요 산업의 공급망 특성과 연관된 것으로, 글로벌 공급망 측면에서 천연자원 등 기초 원자재에 대한 안정적인 공급망 다변화 정책의 일환으로서 해당 공급망 위치에 있는 국가와의 협력을 강화하려는 것이다. 캐나다 역시 에너지, 광물, 농임산물 등 여러 분야에서 세

계적인 생산 국가인 만큼 우리나라의 다양한 산업 부문에서 공급망 안정화에 필요한 공급자로서 중요한 파트너 국가이다. 또한 캐나다와의 FTA 협정 체결 및 활용 모델은 향후 몽골 등 다른 국가와의 FTA 협정의 활용 시 등에도 참고가 될 수 있을 것이다. 정부 뿐만 아니라 기업 측면에서도 이러한 자원 및 에너지 등 원자재에 대한 공급 안정화를 위하여 장기 수급 계약 체결 등 글로벌 공급망 측면에서 해당 캐나다 산업 분야에 대한 시장 검토를 고려할 수 있다.

한편으로, 캐나다는 항공 우주 산업, 의약품 및 바이오 산업 등 신기술 분야에서 세계적인 경쟁력을 가지고 있는데, 이는 우리나라의 높은 제조 기술력과 결합하여 시너지 효과를 창출할 수 있다. 우리나라가 CPTPP 국가 중 첨단 기술 및 부품 공급 측면에서는 업스트림 위치에 해당하는 공급하는 위치에 있는 만큼, 해당 분야에서 R&D 등 연구개발에 강점이 있는 캐나다에게 우리나라가 이를 구현하기 위한 최적의 파트너 국가 중 하나일 수 있다. 또한 우리나라도 범정부적으로 해당 첨단 신기술 분야를 중점으로 육성 정책을 펼치고 있고 캐나다 정부 역시 첨단 산업에 대해서 개방적으로 해외로부터의 유치를 유도하고 있으므로, 해당 산업 분야에 대한 양국의 상호 협력 모색이 가능한 분야이다. 또한 CKFTA 규정에 따라 상호 간에 원활한 기술 및 전문 인력 교류 촉진과 투자를 장려하고 있으므로, 양국 민간 기업들의 공동 연구 프로젝트 진행, 투자 협력 등 다양한 측면으로 함께 세계 시장에서 발전해 나갈 방안을 모색할 수 있다.

(3) 캐나다의 공급망 취약성에 대한 효율적 접근 방안 모색

본문에 여러 차례 언급하였듯이, 캐나다는 대륙으로 인접한 미국에 대한 교역 의존도가 2022년 관세 기준 전체 수출의 76.4%, 수입의 62.3%를 차지할 정도로 압도인 비중을 차지하고 있다. 캐나다의 이러한 교역 편중은 글로벌 공급망 상 위험성을 높이고 있으며, 이를 해결하기 위하여 아시아, 유럽 등 전 세계를 대상으로 교역 국가, 즉 공급망의 다변화를 위해 노력하고 있다. 이를 위해 캐나다 정부는 FTA 협정 등 경제협력 체계 구축을 통하여 시장 활로를 개척하여 자국 수출입

기업이 다양한 국가의 기업들과 좀 더 유리하고 편리하게 공급망을 연계하도록 함으로써 미국 의존성을 완화하고 공급망을 안정화하고자 하고 있다. 이러한 무역 협정을 통한 경제적 통합은 협정 국가 간 공급망 중간재의 부가가치 창출에 긍정적인 영향을 주면서 글로벌 공급망 거래량 및 협정국 간 무역을 증대시키며, 반대로 블랙시트 등 자국 보호주의 기조는 글로벌 공급망에 악영향이 될 수 있는 만큼, 캐나다를 비롯한 여러 나라가 공급망 다변화 수단으로 FTA를 적극 활용하고 있는 것이다. 이러한 캐나다의 공급망 취약성과 이에 따른 무역 다변화 정책은 우리나라 기업 입장에서 전적으로 접근할 수 있는데, 예로 앞서 언급한 캐나다 현지 진출을 통하여 CETA 등 캐나다 무역 협정 혜택 활용, 캐나다 자원의 원자재 수급, 유럽 지역과 가까운 지리적 이점 등을 동시에 가진 유럽 지역 교역 진출의 거점으로도 활용할 수 있다.

또한 캐나다는 운송 수단 측면에서도 미국과의 교역 영향으로 전체 운송 수단 비중 중 약 50%가 도로 운송에 편중되어 있다. 이는 물류 공급망의 핵심 경로가 되는 운송 부문이 각종 위협에 취약함을 의미하는 것으로, 다른 국가와의 교역 다변화를 꾀하여야 하는 캐나다에 있어 항공 및 해상 운송 등 다른 수단을 활성화해야 함을 의미한다. 특히 유럽 및 아시아 등 다른 대륙 국가와의 무역에 있어서 해상 및 항공 운송이 핵심 수단인데, 캐나다의 공항만 등 항공 및 해상 운송 인프라는 다른 국가 대비 상대적으로 경쟁력이 뒤처져 있는 상황으로 코로나19 팬데믹 등 외부 위협에 노출 시 처리 시설 부족 등으로 물류 대란을 야기하기도 하였다. 이에 캐나다 정부는 공급망 테스트 포스트를 통해 이러한 문제들을 진단, 이와 관련한 인프라 확충 및 개선에 대대적인 예산과 정책 지원을 추진하고 있다. 이러한 흐름은 우리나라 입장에서 기회도 될 수 있는데, CKFTA 규정을 통해 양국 간의 공공 프로젝트, 정부가 발주하는 사업 등에 대한 투자에 대하여 차별적 조건 없이 투명하게 과정을 통해 참여할 수 있는 만큼, 캐나다 물류 운송 인프라 확충과 관련한 건설 등 각종 프로젝트에 우리 기업들이 적극적으로 참여하고 우리 정부가 지원에 힘쓴다면 새로운 해외 사업 진출의 기회를 창출할 수 있을 것이다.

2. FTA에 기반한 적극적 해외 현지 시장 진출 인프라 구축

(1) FTA 전략 활용 극대화를 위한 북미 현지 진출 모색

앞서 여러 차례 언급하였듯이 캐나다는 미국과 긴 국경으로 인접한 실질적인 경제 공동체를 이루고 있는 국가로서, 도로 운송 등 공급망 인프라가 통합되어 멕시코와 함께 하나의 북미 공급망을 구축하고 있다. 최근 보호무역주의 기조의 중심이 되고 있는 국가인 미국은 우리나라를 비롯한 세계 여러 나라에게 있어 경제·정치·문화 등 다양한 측면에서 최우선적으로 고려되는 국가이다. 캐나다는 미국과 이러한 여러 방면을 공유하고 있어 미국 시장에 접근 시 좀 더 유연하게 접근할 수 있는 전략적인 요충지인 국가이다. 예로, 토요타 등 일본의 자동차 업체가 캐나다 현지 공장 생산을 통해 미국 시장에 접근하며, 중국이 미국과 갈등 관계 속에서 부품 등이 공급망 단계를 통해 관세 장벽 등을 우회하여 간접적으로 미국 시장에 접근하기도 한다. 물론, 반대로 캐나다 CPTPP 협정을 통하여 중국과의 관계를 우회하여 대만과의 교역 관계를 모색하기도 하는 것처럼, 지역적 접근성을 넘어 FTA 협정 자체가 교역 우회 경로가 될 수 있다.

우리나라 수출입 기업에게도 캐나다 현지 진출이 전략적으로 고려될 수 있다. 물론 우리나라가 한-미 FTA협정을 통하여 관세 감면 혜택을 받고 있지만, 원산지 인정 기준 충족을 고려한다면 캐나다의 현지 원자재 수급 시 혜택 기준 충족이 용이할 수 있다. 예를 들어 전기차 배터리 등 부품 제조 시, 이에 필요한 핵심 광물 등 원자재를 캐나다 현지에서 수급을 하게 된다면 캐나다 뿐만 아니라 미국 수출 시에서도 협정 혜택 적용이 더 유리할 수 있다. 또한 도로 등 미국과 연계된 물류 운송 공급망을 통하여 물류비 등의 절감 방안을 모색해 볼 수도 있다. 캐나다 운송망 현황에서 볼 수 있듯이 캐나다의 도로 및 철도 등을 통해 미국, 멕시코와 하나로 연계되어 있으며, 캐나다 공급망 테스트 포스의 대책과 장기적인 예산 투입을 통해 지속적으로 운송 인프라가 향상될 전망이다. 우리나라의 대표적 캐나다 수출 산업인 자동차의 경우, 현대 자동차가 캐나다 현지에 전기차 제조 공장 설립을 검토한다는 보도가 나오기도 하였으나, 2024년 9월에 GM과의 포괄적 업무협약을 통

하여 북미 전역의 GM 제조시설을 공유하기로 하면서 설립 추진이 불투명해진 상황이다. 하지만 미국, 멕시코와 함께 북미 자동차 시장의 형성하면서 다양한 글로벌 브랜드의 자동차 제조 공장이 가동되고 있고 기업 유치에 대한 연방 및 주 정부의 각종 지원도 있어, 관련한 다양한 기업들이 진출의 모색할 수 있는 국가 중 하나이다. 이러한 측면은 CUSMA의 또 다른 협정국인 멕시코도 마찬가지인데, 멕시코 역시 미국에 인접한 같은 경제 공동체로서 북미 시장 진출의 또 다른 거점이다. 다만 글로벌 공급망 측면에서는 조금 캐나다와 위치를 달리하고 있는데, 자동차 산업의 경우 공급망 후반인 최종 완성차 단계 공정을 주로 하고 있다. 해외 진출 또는 수출입 시 국가별 해당 산업의 공급망 위치를 명확히 파악하고 수요와 공급 안정성을 고려할 필요가 있겠다.

(2) 서비스업 해외 진출 분야 확대 등 기타 무역 여건 개선방안 제언

글로벌 공급망 체계에서 상품 교역이 원활하고 안정적으로 이루어지기 위해서는, 인력, 금융, 시스템 등 관련 인프라가 잘 구축되어 있어야 한다. 대표적인 인력 부분의 경우, 현재 캐나다 물류 공급망의 취약한 문제점 중 하나인 운송 인력의 부족에 대해서 캐나다 정부 차원에서 이민자, 여성 인력 등 다양한 측면에서 확충에 집중하고 있는 만큼, 포워딩 등 운송 사업 부문에 대한 우리나라 기업 및 인력 진출도 고려할 수 있겠다. 특히 IT, 엔지니어링 등 기술 서비스 인력은 CKFTA 협정에 따라 양국 상호간에 원활한 교류 및 활동이 가능하도록 지원하고 있다. 이처럼 FTA 협정은 상품 교역에 관한 규정 뿐만 아니라 인력 및 서비스 부문의 개방도 포함하고 있는데, 양국의 법률 컨설팅, 금융, 환경 기술, 전자상거래 등 여러 서비스 분야의 기업들이 상호 간 시장에 투명하고 공정하게 접근하고 투자할 수 있는 기반을 제공하고 있다. 투자의 경우에도 미국, 일본 등 여러 국가의 해외 직접투자 자본(FDI)이 캐나다로 유입되고 있기에, 우리나라 기업들도 광물 등 캐나다의 주요 산업에 대한 투자를 고려해 볼 수 있다. 특히 핵심 광물과 같은 희귀 자원의 경우 빠른 선점 및 투자가 필요한데, 이미 중국의 경우 캐나다에서 생산되는 희토류를 비롯한 희귀 광물 확보를 위한 투자에 지속해 왔으나 최근 캐나다 정부에서도 자원 안보 및 정치적 이유 등으로 이에 대한 제한 및 심사 조치를 강화하고 있는 추세이다. 다만 우리나라의 경우, 상호간 FTA 등 무역협정이 없는 중국과는 달리

CKFTA 협정을 통하여 투자 등에 좀 더 유리한 위치에 있기 때문에 상호 간의 발전적 방향을 모색해 볼 수 있을 것이다.

한편으로, 교역 확대 및 해외 시장 진출을 위해 고려할 요소 중 하나가 교역 대상국의 시장 여건이나 사회적 특징을 명확하게 파악하는 것이다. 이러한 캐나다 시장의 주요 특징 중 하나가 환경 영향성이다. 본문의 물류 공급망 현황에서 언급하였듯이, 기후 변화 및 환경 재해 등은 캐나다 공급망에 영향을 끼치는 핵심 요소로 캐나다 정부는 환경 보호 및 지속 가능한 자원 관리를 핵심적인 정책 목표 중 하나로 지향하고 있다. 또한 캐나다 정부는 지속 발전 가능한 공급망 운영 및 경제 개발을 위하여 국가의 산업 개발, 무역협정 등 주요 정책에 대해서 환경 영향성 평가(Environmental Assessment)를 시행하여 정책 추진 및 사업 개발이 여러 환경적 요소에 어떻게 영향을 미치는지를 관리하여 영향을 최소화 하도록 노력하고 있다. 우리나라 기업들은 캐나다 현지 진출 시 이러한 환경 영향성에 대한 규제 등을 사전에 파악하는 것도 필요할 것이다. 참고로 이러한 캐나다 정부의 주요 전략 수립 시 현지 지역 주민들의 정책 참여 과정을 거치고 있는데, 특히 캐나다 원주민에 대한 참여 및 권리 보장을 민감하게 다루고 있다. 이러한 측면에서, 캐나다 현지 진출 시 해당 지역의 특성도 검토 및 참고가 필요할 것이다.

마지막으로, 이처럼 해외 교역 및 진출을 위해 고려해야 할 요소가 많은 만큼 우리나라 기업 입장에서는 현지 여건에 대한 정보 제공과 교역 과정에서의 애로사항 등에 대한 해소 지원이 필요할 것이다. 현재 우리나라 외교부, 관세청, 대한무역투자진흥공사(KOTRA) 등 여러 기관에서 온라인 포털을 통해 무역 절차 및 현지 정보 등을 제공하고 있으며, 수출입 과정에서 발생하는 각종 애로사항에 대한 청취 및 해소 창구를 운영하고 있다. 다만 캐나다의 경우 현재 별도 관세관이 상주하고 있지 않고 미국 LA 및 워싱턴 등 타 국 관세관을 통하여 지원하고 있는데, 앞서 본문 사례에서 언급한 것처럼 긴급 통관 등의 상황 시 다른 여러 연락 과정을 거치는 등 문제가 발생할 수 있으며, 현지에 진출해 있는 우리나라 중소기업이 CBSA의 통관 애로 발생 시 캐나다 현지의 통관 관련한 직접 컨택 포인트의 부재로 통관 애로 피해를 감내하는 경우도 현지 업체 관계자의 인터뷰로 확인했었기에 캐나다 별도의 관세관 파견 등 개선 필요성이 있는 것으로 보인다.

- 참고 자료 -

1. The Logistics Performance Index and Its Indicators Report (2023, The World Bank)
2. Transportation in Canada Overview Report 2022 (2022, Transport Canada)
3. Final Report of The National Supply Chain Task Force (2022, Transport Canada)
4. 2023 to 2027 Departmental Sustainable Development Strategy (2023, CBSA)
5. 2021 to 2022 Departmental Results Report (2022, CBSA)
6. Transportation in Canada Overview Report 2023 (2023, Transport Canada)
9. Road Transportation: Heavyweight of the Canadian Economy (2022, Library of Parliament)
10. The Economic Impacts of maritime shipping in the Great Lakes – St. Lawrence Region (2023, Martin Associates – Lancaster, PA)
11. Canadian international merchandise trade Annual review 2022 (2022, Statistics Canada)
12. Energy-Fact book 2023-2024 (2023, Natural Resources Canada)
13. Canadian oil sands diluent demand: A 750,000 b/d market (2021, S&P Global)
14. Western Canadian Natural Gas Production Reaches a Record High in 2022 (2023, Canada Energy Regulator)
15. Final Environmental Assessment of the Canada-United States-Mexico Agreement (2020, Global affairs Canada)
16. State of the Canadian Automotive Industry (2023, Canadian Vehicle Manufacturers' Association)

17. Top 10 Potash Countries by Production (2023, Investing News Network)
18. Canadian international merchandise trade (2022, Statistics Canada)
19. Sustainable Development Strategy Report (2022, Natural Resources Canada)
20. The State of Canada' s Forests (2022, Natural Resources Canada)
21. Departmental Results Report 2021-22 (2022, Natural Resources Canada)
22. Fish and seafood trends in Canada (2023, Agriculture and Agri-Food Canada)
23. Canadian international merchandise trade Annual review (2022, Statistics Canada)
24. Agricultural Provisions of the U.S.-Mexico-Canada Agreement(2020, U.S. Congressional Research Service)
25. Mexico' s thriving electrical and electronics sectors (2016, Wisconsin Economic Development Corporation)
26. Canada-China Trade: 2019 Year in Review(2020, China Institute at the University of Alberta)
27. China Economy Explainer(2021, South China Morning Post)
28. Research Report on China's Copper Ore Import Markets(2023, China Research & Intelligence)
29. Canada-China Trade: Q2 2022 (2022, China Institute at the University of Alberta)
30. Canada-China Trade: 2022 Year in Review (2023, China Institute at the University of Alberta)
31. Japan coal-importing Archive article (2019, U.S.Energy Information Administration)

32. APERC coal report 2022 (2023, Asia Pacific Energy Research Centre)
33. Statement on the Future of JAMA Canada and the Japanese-brand Auto Industry in Canada (2020, Japan Automobile Manufacturers Association of Canada)
34. South Korea cranks up coal imports amid economic recovery push (2023, REUTERS)
35. the UK trade figures with the disaggregated effect of the international trade in non-monetary (2020, U.K Office for National Statistical)
36. UK Automotive Trade Report 2023 (2023, SMMT Driving The Motor Industry)
37. Ukraine-Russia war triggers major German policy changes (2022, Deutsche Welle)
38. FDI Report 2021 및 FDI Report 2022 (2021-2022, Invest in Canada)
39. Foreign Investment Promotion and Protection Agreement (FIPA) Model (2021, Global Affairs Canada)
40. Canada's Approach to the TPP, the CPTPP and CPTPP Expansion (2023, University of Calgary)
41. State of Trade 2022: The Benefits of Free Trade Agreements (2022, Global Affairs Canada)
42. The Growth of Supply Chain Trade within the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (2023, Global Affairs Canada)
43. the Three Reasons for the Opposition of Farmers (2020, EU Agriculture Strategies)
44. CETA should have a GMO warning label on it in Europe (2014, The Council of Canada)

45. Sustainability Impact Assessment Relating to the Negotiation of the Intellectual Property Chapter of the CETA Between the EU and Canada (2011, Free University of Brussels)
46. CETA: the EU-Canada free trade agreement (2019, UK Parliament House of Commons Library)
47. Delivering trade benefits during unprecedented times (2022, Global Affairs Canada)
48. What drives the utilization of trade preferences (2021, WTO)
49. NAFTA and the United States-Mexico-Canada Agreement (2020, Congressional Research Service)
50. The Canada-United States-Mexico Agreement: Economic Impact Assessment (2020, Global Affairs Canada)
51. State of Trade 2022: The Benefits of Free Trade Agreements (2022, Global Affairs Canada)
52. Canada-Korea Free Trade Agreement Final Environmental Assessment Report (2014, Global Affairs Canada)
53. The position and length of Canadian supply chains (2022, Global Affairs Canada)
54. Vulnerability of Canadian industries to disruptions in global supply chains (2020, Global Affairs Canada)
55. Identification of Vulnerable Canadian Imports (2021, Global Affairs Canada)
56. Canadian supply chain logistics vulnerability (2021, Global Affairs Canada)
57. Final Report of The National Supply Chain Task Force (2022, NSC-T/F)
58. World Development Report 2020: Trading for Development in the Age of Global Value Chains (2020, World Bank)

59. Trade Agreements and Sustainability: Exploring the Potential of Global Value Chain(GVC) Obligations (2023, Oxford University)
60. Deep Trade Agreements and Global Value Chains (2018, World Bank Group)
61. Global Value Chains and the CPTPP (2019, Singapore Management University)
62. The Growth of Supply Chain Trade within the Comprehensive and Progressive Agreement for Trans-Pacific Partnership (2023, Global Affairs Canada)
63. CETA@5 Delivering trade benefits during unprecedented times (Global Affairs Canada, 2022)
64. Explaining Sub-Federal Variation in Trade Agreement Negotiations: The Case of CETA (JCMS, 2022)
65. Global Value Chain Development Report 2023(2023, WTO)
66. U.S.-Canada/Canada-U.S. Supply Chains Progress Report (2022, The White House)
67. The Future of the Canadian Auto Industry (2019, Canadian Centre for Policy Alternatives)
68. Clearwater Seafoods Investor Presentation (2019, Clearwater Seafoods)
69. Export diversification and Canada's major trading partners (2022, Global Affairs Canada)
70. Statistics Canada 통계 Data Base 자료
71. Statistics Canada 2023년 설문조사(Canadian Survey on Business Conditions)
72. Transport Canada의 Marin network 시스템
73. 캐나다 각 공·항만 공사 홈페이지 자료

74. U.S. International Trade Administration 홈페이지 내 캐나다 산업 현황 설명 자료
75. Statistics Canada 분석 자료 및 U.S. International Trade Administration 내 캐나다 산업설명 자료
76. Natural Resources Canada의 마이닝 데이터(Mining data, statistics and analysis) 활용 분석
77. ISED(Innovation, Science and Economic Development Canada), Agriculture and Agri-Food Canada 등의 사이트 내 프로필 설명 자료
78. 우리나라 관세청 수출입 무역 통계 데이터 등