

한·중·일 FTA 결성이 해운항만산업에 미치는 영향 및 대응전략

2005. 12

정봉민 · 김영삼

□ 보고서 집필 내역

◆ 연구책임자

- 정 봉 민 : 전체 보고서

◆ 연구진

- 김 영 삼 : 자료수집 및 연구지원

□ 산·학·연·정 연구자문위원

◆ 이 재 민 (한국교통연구원 책임연구원)

◆ 임 혜 준 (대외경제정책연구원 부연구위원)

머 리 말

세계적으로 자유무역협정(free trade agreement: FTA)의 체결이 증가하고 있다. 동북아시아지역의 경우도 1990년대 말의 외환위기 이후 늦게나마 지역 경제협력의 필요성을 인식하고 FTA의 체결을 위한 방안을 모색하고 있는 중이다. 특히 한·일 양국은 2003년 말부터 FTA 협상을 진행하고 있다. 그리고 한·중·일 3국간의 경제협력을 위한 대화는 1997년 이후 개최되고 있는 ASEAN+3의 기본 틀 내에서 이루어지고 있다.

한·중·일 FTA의 결성에 있어서는 국별 경제발전단계의 격차 등 극복해야 할 장애요인이 있으나, 그 기대효과 크기 때문에 조만간 실현될 것으로 판단된다. 즉 시장의 확대에 의한 규모의 경제 달성, 경쟁의 심화로 인한 효율성 증대 등 경제적 효과뿐만 아니라, 역내 국가들의 국제적 지위향상을 통한 협상력 증대 등 정치·외교적 효과도 기대된다.

한·중·일 FTA 실현의 유력한 시나리오 가운데 하나는 먼저 추진 중인 한·일 FTA가 체결되고, 이어서 한·중 FTA가 체결된 다음 최종적으로 한·중·일 FTA가 달성되는 것이다. 한국은 이와 같이 3국간 FTA의 추진과정에서 중재자로서의 역할을 수행하게 될 가능성이 큰 것으로 판단되는데, 그 이유는 동북아의 주도권다툼에서 한국은 비교적 자유로울 수 있기 때문이다.

그런데 이와 같은 한·중·일 경제협력의 움직임에도 불구하고 이의 해운항만 부문에 대한 영향을 검토하고 대응방안을 논의한 연구는 거의 없는 실정이다. 즉 기존의 관련부문에 대한 논의는 대부분 WTO 체제하에서 해운항만부문의 협상전략을 분석·제시한 것이었다. 이러한 논의는 상대국들의 해운항만부문 협상전략 및 양허계획을 분석하고 이에 대응한 한국 측의 대응전략 및 제시 가능한 양허범위와 정도를 결정하는 것을 목적으로 하였다. 따라서 본 연구에서는 해운항만부문의 국제협력을 위한 협상전략을 제시하는 대신에, 지역단위의 경제협력이 교역 및 해운항만산업에 미치는 영향을 분석하고 이에 대한 대

응전략을 모색하고자 하였다.

특히 한·중·일 FTA가 체결되면 역내 물동량의 증가, 교역품목의 변화 등 정량적 효과뿐만 아니라, 해운항만분야의 협력분위기 조성 등 정성적 효과도 기대된다. 이러한 해운항만산업의 여건변화를 예측하고 그 대응방안을 미리 마련하는 것은 한국의 해운항만산업 발전을 위하여 꼭 필요한 것으로 판단된다. 특히 한국 경제는 무역의존도가 70% 내외에 달할 정도로 높으며, 따라서 해외 시장과의 접근 가능성을 확보하는 것이 그만큼 중요하다. 해운항만산업은 한국 경제를 해외시장과 연결하는 중요한 수단이 되며, 그 결과 국가경제를 지탱하는 중요한 기간산업 가운데 하나가 되고 있다. 즉 저렴하고도 안정적인 해운항만서비스의 공급은 경제 안보적 중요성을 가지므로 어떠한 경우에도 해당산업의 건전한 발전이 가능하도록 해야 하는 것이다. 본 연구는 이러한 필요성의 인식에 따라 수행된 것이다.

그러므로 본 연구는 한·중·일 FTA에 대비한 해운항만정책당국의 정책방향과 관련업계의 경영전략의 수립·시행에 참고자료가 될 수 있을 것으로 기대된다.

이 연구는 본 연구원의 정봉민 선임연구위원과 김영삼 연구원에 의하여 수행되었다. 저자들은 연구 수행과정에서 연구심의위원으로 참여하여 많은 조언을 함으로써 보고서의 질적 개선에 기여한 이정욱 한국해양수산개발원 전임원장, 대외경제정책연구원의 임혜준 박사, 한국교통연구원의 이재민 박사, 한국해양수산개발원의 김형태 박사께 깊은 사의를 표하고 있다. 또한 본 연구원의 직원으로서 유익한 조언과 자료제공을 아끼지 않았던 양창호 박사, 김수엽 부연구위원, 이동근 연구위원 등을 위시한 여러분께도 감사드리고 있다.

2005년 12월

韓國海洋水產開發院

院 長 李 正 煥

목 차

ABSTRACT	i
----------	---

요 약	v
-----	---

제1장 서 론	1
---------	---

1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 수행방법	3

제2장 FTA의 일반 경제적 효과	7
--------------------	---

1. 세계 FTA의 동향	7
2. FTA의 무역 및 성장에 대한 효과	9
1) 국제무역에 대한 영향 / 9	
2) 경제성장에 대한 영향 / 9	
3) 주요 FTA의 사례분석 / 13	

제3장 주요 FTA의 해운항만부문 협력사례	30
-------------------------	----

1. 주요 FTA의 해운항만서비스관련 협력정책	30
1) 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA) / 30	
2) 남미공동시장(Mercado Conum del Sur: MERCOSUR) / 33	

3) 한국·칠레 FTA / 34	
4) ASEAN 자유무역지대(ASEAN Free Trade Area: AFTA) / 35	
5) 유럽연합(European Union: EU) / 38	
2. 해운항만산업에 대한 정책적 시사점	40

제4장 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 영향과 대책 - 43

1. 한·중·일 FTA 결성의 교역 변화 효과	43
1) 한·중·일 FTA 협상 동향 및 전망 / 43	
2) 한·중·일 FTA 체결의 교역량 및 구조 변화 효과 / 57	
2. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향 및 대응방안	79
1) 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향 / 79	
2) 정량적(Quantitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점과 대응방안 / 112	
3. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정성적(Qualitative) 영향 및 대응방안	121
1) 해운항만산업에 대한 정성적(Qualitative) 영향 / 121	
2) 정성적(Qualitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점과 대응방안 / 152	

제5장 결론 및 정책건의 ————— 173

1. 결론	173
2. 정책제언	176
1) 동북아 공동해운시장의 결성 가능성 등 정량적 효과에 대한 대책의 중 점적 강구 / 176	
2) 공존공영의 원칙에 입각한 윈-윈(win-win)전략의 추진 / 177	

- 3) 양적 성장보다는 질적 고도화의 추구 / 178
- 4) 한반도의 해운항만산업 발전 잠재력 활용의 극대화 / 178

참고문헌	181
------	-----

부 록	Integrated Implementation Programme for the ASEAN Plan of Action in Transport and Communications	185
-----	---	-----

표목차

〈표 II-1〉	지역단위 경제협력의 종류	8
〈표 II-2〉	세계 지역경제협력 현황(2004. 10. 31 현재)	9
〈표 II-3〉	FTA에 의한 주요 경제적 효과	12
〈표 II-4〉	NAFTA의 역내무역 비중 추세	15
〈표 II-5〉	NAFTA 회원국의 경제성장 추세	16
〈표 II-6〉	MERCOSUR의 역내수출 비중 추세	18
〈표 II-7〉	MERCOSUR 회원국의 경제성장 추세	19
〈표 II-8〉	한국의 관세철폐 계획	20
〈표 II-9〉	칠레의 관세철폐 계획	21
〈표 II-10〉	한국의 대(對)칠레 수출입 추세	23
〈표 II-11〉	한국·칠레 FTA 전후 한국의 대(對)칠레 분기별 수출입 비교	23
〈표 II-12〉	AFTA의 경제협력 프로그램 추진현황	25
〈표 II-13〉	AFTA의 거시경제적 효과	27
〈표 II-14〉	EU의 형성과정	28
〈표 III-1〉	NAFTA의 물류부문 협력사례	31
〈표 III-2〉	한·칠레 해운항만산업 여건 비교	35
〈표 III-3〉	AFTA의 물류부문 협력사례	37
〈표 IV-1〉	한·일 FTA 협상 경과	44
〈표 IV-2〉	GDP 추세 및 전망	46
〈표 IV-3〉	상품수출의 추세 및 전망	47
〈표 IV-4〉	상품수입의 추세 및 전망	47
〈표 IV-5〉	전세계 GDP 대비 수출입 비중 전망	48
〈표 IV-6〉	한·중·일 3국의 FTA 추진현황	51

〈표 IV-7〉 중국-ASEAN FTA 추진과정 및 향후 일정	52
〈표 IV-8〉 한·싱가포르 FTA 협상 경과	54
〈표 IV-9〉 한·싱가포르 FTA의 한국측 양허안 개요	55
〈표 IV-10〉 한·ASEAN FTA 협상 경과	56
〈표 IV-11〉 한·일 FTA의 한국 산업부문별 생산·무역에 대한 영향	60
〈표 IV-12〉 한·일 FTA의 일본 산업부문별 생산·무역에 대한 영향	61
〈표 IV-13〉 한·일 FTA의 한국의 생산 및 대일본 무역에 대한 영향	62
〈표 IV-14〉 한·일 관세·비관세장벽 철폐 시 한국의 생산 및 무역에 대한 영향	64
〈표 IV-15〉 한·일 투자자유화 시 한국의 생산 및 무역에 대한 영향	65
〈표 IV-16〉 한·일 관세·비관세장벽 철폐/투자자유화의 한국의 생산·무역에 대한 영향(종합)	66
〈표 IV-17〉 한·일 2국 FTA의 한국의 수출에 대한 영향(종합)	68
〈표 IV-18〉 한·일 2국 FTA의 한국의 수입에 대한 영향(종합)	69
〈표 IV-19〉 한·중·일 FTA의 한국의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향 ..	70
〈표 IV-20〉 한·중·일 FTA의 중국의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향 ..	72
〈표 IV-21〉 한·중·일 FTA의 일본의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향 ...	73
〈표 IV-22〉 한·중·일 FTA의 대(對) 중국 및 대(對) 일본 무역에 대한 영향	74
〈표 IV-23〉 한·중·일 FTA의 역내무역에 대한 영향	75
〈표 IV-24〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 수출에 대한 영향(종합)	77
〈표 IV-25〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 수입에 대한 영향(종합)	78
〈표 IV-26〉 한·일항로 컨테이너 물동량 추세	81
〈표 IV-27〉 한·중항로 컨테이너 물동량 추세	82
〈표 IV-28〉 중·일항로 컨테이너 물동량 추세	83
〈표 IV-29〉 한·중·일항로 컨테이너 물동량 추세	83

〈표 IV-30〉 한·일 2국 FTA의 한국의 대 일본 수출·입 컨테이너물동량에 대한 영향(2004 기준)	85
〈표 IV-31〉 한·일 2국 FTA의 한·일항로 항만물동량 증가효과(2004 기준)	86
〈표 IV-32〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 한·일항로 수출·입 컨테이너물동량에 대한 영향(2004 기준)	86
〈표 IV-33〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 한·중항로 수출·입 컨테이너물동량에 대한 영향(2004 기준)	87
〈표 IV-34〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 역내항로 항만물동량 증가효과	88
〈표 IV-35〉 한·일항로 품목별 물동량 현황(2003)	89
〈표 IV-36〉 한·중항로 품목별 물동량 현황(2003)	90
〈표 IV-37〉 한·일항로 컨테이너화물 품목별 물동량 현황(2003)	91
〈표 IV-38〉 한·중항로 컨테이너화물 품목별 물동량 현황(2003)	92
〈표 IV-39〉 한·일 2국 FTA를 가정한 한·일항로 품목구성 변화(2003 기준) ..	94
〈표 IV-40〉 한·중·일 3국 FTA를 가정한 한·일항로 품목구성 변화(2003 기준)	96
〈표 IV-41〉 한·중·일 FTA를 가정한 한·중항로 품목구성 변화(2003 기준)	97
〈표 IV-42〉 주요 항만의 항로별 컨테이너화물 처리비중(2003 기준)	98
〈표 IV-43〉 한·중·일 FTA의 주요 항만 컨테이너화물 처리비중 변화효과(2003 기준)	100
〈표 IV-44〉 요소투입·하역속도·수송능력의 선형에 대한 탄력성 추정치 ..	104
〈표 IV-45〉 선형결정에 대한 요인별 영향	106
〈표 IV-46〉 국적외항선사 항로별 컨테이너선 취항현황	107
〈표 IV-47〉 세계 컨테이너선 선형별 취항추세	110
〈표 IV-48〉 컨테이너선의 대표적 선형	112
〈표 IV-49〉 한국적 외항선 선종별 보유추세	114
〈표 IV-50〉 중국의 WTO 가입시 약속한 해운물류관련 개방계획	125
〈표 IV-51〉 일본의 수퍼중추항만 추진계획	126

〈표 IV-52〉 외국 항만운영업체의 국내 항만시장 진입현황	131
〈표 IV-53〉 자유무역지역과 경제자유구역의 비교	133
〈표 IV-54〉 부산 및 광양항 자유무역지역 현황	134
〈표 IV-55〉 경제자유구역에 대한 자유화 및 혜택 내역	134
〈표 IV-56〉 경제자유구역 추진현황	135
〈표 IV-57〉 환적의 유형	138
〈표 IV-58〉 물류부문의 주요 부가가치 활동	141
〈표 IV-59〉 항만의 경쟁력 결정요인에 관한 주요 연구결과	142
〈표 IV-60〉 항만의 경쟁력 결정요인	144
〈표 IV-61〉 세계 주요항만의 컨테이너 환적 물동량 추세	145
〈표 IV-62〉 항만간 경쟁(대체) 및 보완관계	149
〈표 VI-63〉 주요 항만간 협력체제 구축 사례	150
〈표 IV-64〉 정기선사들의 전략적 제휴 현황	150
〈표 IV-65〉 한·중·일 해운협력 현황	156
〈표 IV-66〉 한·중·일 공동해운시장의 단계별 추진전략	157
〈표 IV-67〉 부두운영업체로서의 선사·하역사 장단점 비교	164
〈표 VI-68〉 한국의 산업부문별 조립생산경쟁력지수(2001년 기준)	168

그림목차

〈그림 I-1〉 연구흐름도	6
〈그림 III-1〉 EU의 해운항만 협력 추진과정	40
〈그림 IV-1〉 한·중·일 FTA의 컨테이너 해상수송 구조에 대한 영향(2004 기준)	88
〈그림 IV-2〉 해상항로 환적체제의 변화	139
〈그림 IV-3〉 수송비 및 교역량의 변화	152
〈그림 IV-4〉 한국을 중심으로 한 부가가치물류체계	167
〈그림 IV-5〉 동북아 물류중심화 정책의 패러다임 변화	170

ABSTRACT

Shipping and Port Industry Policy Direction Considering the Possibility of Korea/China/Japan FTA

1. The Possibility of Korea/China/Japan FTA

Recently, the 3 Northeastern Asian nations - Korea, China and Japan- have shown interest in a Free Trade Agreement(FTA) among themselves. These tripartite discussions are being carried on within the framework of the ASEAN+3 negotiations. However, bilateral negotiations of an FTA between Korea and Japan started in 2003.

There are concerns among different Korean interest groups concerning undesirable outcome results from an FTA among the 3 nations. The main concerns raised include focus on the competitive advantage difference of the 3 nations. In Korea, for example, the possible negative effect on small and medium sized enterprises is one of the major concerns.

However, there is a good chance of establishing an FTA among the 3 nations because of economic benefits resulting from an FTA, the geographic proximity, culture, and other aspects of societies.

2. The Effects of a Korea/China/Japan FTA on Shipping and Port Industries in Korea

An FTA among Korea, China and Japan has a wide variety of implications for the shipping and port industries in Korea. For example, as the trade volume among the 3 nations is expected to increase, the demand for small-medium sized ships, which are suitable for the short sea shipping, will also increase.

An increase in short sea shipping is expected to generate a greater utilization of small-medium sized ports. Therefore, there may arise the need for additional development of small-medium sized ports in Korea. But a port can never secure competitive power if it fails to achieve economies of scale. So, the development of too many small sized ports is not recommended.

An FTA will also change the composition of goods traded among the 3 nations. Items such as food, textiles and clothing, and cars are expected to show a higher increased rate of trade than others. To transport such items, reefer, hanger and other types of containers are needed.

On the other hand, an FTA is expected to create a cooperative mood in shipping and port industries among the 3 nations. Accordingly, a liberalization of the shipping and port industry of the region could materialize as a result of an FTA.

Another possibility is that an FTA will facilitate international divisions of production and value added logistics (VAL) activities in the region. Korea, located at the center of the region, is expected to play an important role in VAL activities.

3. Policy Direction Considering the Korea/China/Japan FTA

The impact of an FTA on shipping and port industries can be divided into two categories. The one is quantitative and the other is qualitative. To cope with the quantitative impact on shipping and port industry(increase in short sea trade, change in the composition of goods traded etc.) the following measures will be taken. First, private shipping companies should provide more carrying capacity in the region and secure specialized equipments such as reefer and hanger containers. Second, Government authorities should provide additional small-medium sized port facilities for the increase of small-medium sized ships. Though, developing too many small ports is not desirable because a port can not survive if it fails to achieve economies of scale.

Qualitative impact(liberalization of the shipping and port industry, increase in value added logistics activities in the region etc.) will be addressed by the following measures. First, Government authorities should strive for the establishment of a "common shipping and port market" amongst Korea, China and Japan. A common market is expected to enhance the efficiency of logistics system in the region. A common market, once established, can also play an important role in the formation of an FTA in the region. Second, sufficient port and related facilities/equipments should be provided in order for Korean ports to secure competitive advantages in the region. In Korea, such ports as Busan are suffering from a shortage of port facilities. Without appropriate facilities, a port can never secure competitive advantages in the market. Furthermore, efficiency enhancement of the facilities is also imperative. Third, value added logistics activities should be promoted for the hinterland areas around Korean ports. Korea is expected to

secure competitive advantages in the field because it is ideally located in the region. The location determines the ultimate competitive position of any port in question. Lastly, ports in the region should seek cooperation among themselves to enhance efficiency of operations. The possible fields of cooperation that can be considered are exchange of information/technology/manpower, development of information systems, and marketing.

제1장 서론

1. 연구의 배경 및 목적

- 근래 동남아시아국가연합(Association of South East Asian Nations: ASEAN) 내 국가와 한·중·일 3국과의 FTA 논의가 전개되고 있으며, 한·중·일 자유무역협정(free trade agreement: FTA) 논의도 진전되고 있음
- 한·중·일 FTA가 결성되면 역내 교역은 양적·구조적으로 상당한 변화를 보일 전망이다
 - 즉 무역전환효과로 인한 역내국가로의(역외국가에서) 교역전환, 그리고 무역창출효과로 인한 전체 교역량 증대 등의 현상이 나타날 것으로 기대됨
 - 또한 교역품목 구성 등에도 변화가 예상됨
- 이에 따라 해운항만산업에도 수송거리의 단축, 관련 서비스의 국제개방 가속화, 역내 항만 간 경쟁 및 보완관계의 변화 등 여건변화가 초래될 것임
 - 그리고 이러한 여건변화에 대응한 전략 수립은 한국 해운항만산업의 발전뿐만 아니라, 대외의존도가 높은 국가경제의 경쟁력 강화를 위해서도 중요한 과제임
- 본 연구는 한·중·일 FTA 체결과 관련하여 당국의 해운항만정책 결정 및 업계의 경영전략 수립에 기여할 수 있을 것으로 기대됨. 뿐만 아니라 FTA의 협상 과정에서도 우리의 입장을 정리하는데 참고가 될 수 있을 것임

2. 연구의 수행방법

- 해운항만산업의 발전방향을 전망하고, 나아가 바람직한 발전전략을 모색하기 위해서는 FTA의 해운항만산업에 대한 영향분석이 전제되어야 함
 - 따라서 여기에서는 FTA 체결의 국제교역에 대한 영향과 그 결과로 나타나는 국제무역에 대한 영향을 분석하고, 나아가 국제무역의 변화에 유발되어 해운항만분야에 나타나는 2차적 영향을 분석하였음
 - 그리고 이러한 분석결과를 기초로 한·중·일 FTA 결정에 대비한 해운항만산업의 정책방향을 도출하였음
- 본 연구에서 이용한 가장 중요한 접근방법은 선행 연구논문 및 자료의 조사·분석임
 - 특히 FTA의 결정이 품목별 무역량에 미치는 영향에 대해서는 본 연구에서 별도로 추정하기보다 대외경제정책연구원 등에서 최근에 수행한 연구결과를 이용하였음
 - 그리고 FTA 결정의 해운항만산업 개방 및 자유화에 대한 영향분석과 관련해서는 기존의 지역단위경제협력 사례를 조사하여 시사점을 도출하고자 하였음. 선행연구를 이용함에 있어서는 그 결과를 상호 비교하여 평균치를 채택하는 등의 방법을 채택함으로써 중립성을 확보하고자 했음
- 한편 본 연구의 수행과정에서 한국교통연구원 등의 전문가에 대한 연구자문을 통하여 내용을 보완하고 연구방향을 정립해 나가는 등의 방법을 채택함으로써 연구의 완성도를 높이하고자 했음

제2장 FTA의 일반 경제적 효과

1. 세계 FTA의 동향

- 전 세계적으로 자유무역협정은 급속하게 확산되고 있는바, 그 주요 원인은 i) 지역단위의 개방이 경쟁의 촉진 및 자원의 효율적 배분에 기여함으로써 국민경제의 생산성을 향상시키고, ii) 외국인직접투자(foreign direct investment: FDI)의 유치에 도움이 되며, iii) 범세계적 다자간 협의체인 WTO의 경우 협상에 장기간이 소요될 뿐만 아니라 의견의 일치를 보기 어렵다는데 대한 반작용 내지 대안 모색의 움직임이 있으며, iv) 지역단위의 경제협력이 궁극적으로는 다자간 경제협력을 촉진할 것이라는 명분이 뒷받침될 뿐만 아니라, v) 지역주의의 확산에 따라 역외국가로서 받는 반사적 피해에 대한 대응이 필요하다는 인식이 확산되고 있는 점 등이 지적됨
- 2004년 10월말 기준 세계적으로 유효한 지역경제협력체는 150개에 달하는 것으로 조사됨

2. FTA의 무역 및 성장에 대한 효과

1) 국제무역에 대한 영향

- FTA는 무역전환효과(trade diversion effect)에 의하여 역외국과의 교역이 역내국과의 교역으로 전환시키는 한편, 무역창조효과(trade creation effect)에 의하여 전체 무역이 증가하게 됨
- 특히 FTA의 결과 역내의 경제성장이 장기적으로 촉진되면 무역전환효과에 의하여 초기에 감소했던 역외국가와의 무역도 증가하게 될 것임

2) 경제성장에 대한 영향

- FTA의 결성은 경쟁의 심화, 자원배분의 효율성 향상, 시장의 확대에 의한 규모의 경제(economies of scale) 실현, 기술전파 등으로 인하여 대체로 경제성장을 촉진함

- 한편 FTA 역내의 외국인 직접투자는 비교적 개발이 덜 된 국가로 집중되는 현상이 나타나며, 따라서 역내 경제를 평준화시키는 경향이 있음

3) 주요 FTA의 사례분석

(1) 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA)

- NAFTA가 발효된 1994년 전후의 역내무역 비중 변화를 보면 미국의 경우 1990년대 초 26~27%에서 근래에는 32% 내외로 다소 증대됨. 특히 미국의 대(對) 멕시코 무역비중은 협정 발효 전년도인 1993년에는 7.7%이었으나 10년이 지난 2003년에는 11.7%로 급격하게 높아졌음
- 캐나다의 역내무역 비중도 1990년대 초 70% 내외이었으나 근래에는 77~78%로 높아졌음. 특히 멕시코와의 무역비중은 1993년 1.2%에서 2003년에는 2.0%로 크게 증대됨
- 멕시코의 경우는 대(對) 미국 및 대(對) 캐나다 무역비중이 각각 77%와 80% 내외로 큰 변화를 보이지 않고 있음. 멕시코의 경우 경제규모가 상대적으로 작아 전체 무역액 증가율이 미국과 캐나다보다 높았기 때문임
- 미국의 GDP증가율(경제성장률)을 보면 NAFTA 이전인 1980~1993년 중에는 -0.5~3.8%(연평균 2.9%)이었으나 1994~2003년 중에는 0.8~4.5%(연평균 3.3%)로 높아졌음. 캐나다의 경우도 1980~1993년 중에는 경제성장률이 연평균 2.3%이었으나 1994~2003년 중에는 연평균 3.5%로 높아졌으며, 멕시코 역시 연평균 동기간 중 연평균 경제성장률이 2.2%에서 2.7%로 다소 높아졌음

(2) 남미공동시장(Mercado Comun del Sur: MERCOSUR)

- MERCOSUR는 1995년 관세동맹의 형태로 출범되었는바, 1990년 4개 회원국의 총수출에 대한 역내 수출의 비중은 8.9%이었으나 1998년에

는 25.0%까지 높아졌음

- 특히 파라과이의 역내수출 비중은 1991년 35.2%에서 2000년에는 63.6%까지 높아졌음. 우루과이도 1991년 35.5%이던 역내수출 비중이 1998년에는 55.4%로 높아졌고, 아르헨티나와 브라질도 MER-COSUR 출범 이후 역내수출 비중이 이전에 비하여 한때 2배 이상으로 급증했음

- 그런데 2000년 들어서는 역내무역의 비중이 다시 감소하고 있음.
 - 2003년 회원국들의 역내수출 비중은 11.7%로 1991년의 11.1%와 거의 비슷한 수준까지 후퇴하였음
 - 이러한 역내교역의 전반적 위축은 1999년에 발생한 브라질 경제위기 이후 아르헨티나 및 우루과이도 경제위기를 연이어 겪으면서 야기된 회원국들의 경기침체가 주요 요인으로 판단됨
- 한편 MERCOSUR의 경제성장 촉진효과는 불명확하며, 오히려 MER-COSUR 결성 이후 회원국들의 경제성장은 둔화된 것으로 나타났음
 - 이는 1999년 브라질의 경제위기 여파가 아르헨티나, 우루과이 및 파라과이로 확대됨으로써 전체 회원국의 경제위기로 발전했기 때문임

(3) 한국·칠레 FTA

- 한국·칠레 FTA 발효(2004년 4월 1일) 전후 1년간의 무역동향을 보면 수출 증가액은 3억 360만 달러(57.9%), 수입 증가액은 5억 8,838만 달러(44.3%)에 달하여 적자폭이 이전 1년간의 실적에 비하여 2억 8,478만 달러(35.4%) 확대됨
- FTA 발효 이후 한국의 대(對) 칠레 수출증가율은 57.9%로 전체 수출증가율 24.4%를 크게 초과하고 있는 반면, 수입증가율은 44.3%로 전체 수입증가율 45.4%보다 오히려 낮았음. 따라서 한국·칠레 FTA는 한국의 대(對) 칠레 수입증가보다는 수출증가에 더욱 크게 기여한 것으로 판단됨
 - 수출증가율이 수입증가율보다 높았음에도 불구하고 수지적자폭이 확

대된 것은 당초 수입액이 수출액의 2.5배에 달할 정도로 격차가 컸기 때문이다. 즉 수출입이 모두 확대되는 가운데 적자폭도 확대된 것임

- 한편 한국·칠레 FTA는 발효된 지 얼마 되지 않았으므로 경제성장효과를 평가하기는 어려운 것으로 판단됨

(4) ASEAN 자유무역지대(ASEAN Free Trade Area: AFTA)

- AFTA의 관세인하는 현재 추진 중에 있다는 점, 그리고 1997년 아시아 각국들이 외환위기를 겪었다는 점 등을 고려할 때 그 성과를 시계열자료에 의거하여 단순 비교분석하는 것은 큰 의미가 없는 것으로 판단됨
- 역내 관세인하가 실현되었을 경우를 전제하고 그 효과를 고찰한 기존의 연구결과에 의하면 추진 중인 역내관세가 100% 폐지된다고 전제할 때 ASEAN 6개국의 GDP는 0.34% 증가하고, 총수출과 총수입은 각각 0.95% 및 0.93% 증가하는 효과를 나타낼 것으로 추정되었음
- 이와 같이 AFTA의 경제적 파급효과가 크지 않은 것은 i) 회원국간 역내무역 비중이 20% 내외로 무역자유화의 이득을 거두기에는 부족하며, ii) 회원국들의 경제구조가 상호 보완적이기보다는 경쟁적이며, iii) 미국, 일본 등 주요 역외수출시장에서의 경합이 치열하여 역내무역자유화에 의한 비교우위의 창출에 한계가 있었다는 점 등을 원인으로 들 수 있음

제3장 주요 FTA의 해운항만부문 협력사례

1. 주요 FTA의 해운항만서비스관련 협력정책

1) 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA)

- NAFTA 결성은 역내 해운항만서비스 자유화의 필요성에 대한 인식 제

고, 분위기 조성 등 간접적인 영향을 미치고 있는 것으로 보임

- 협정문에는 해운·항만서비스에 관한 구체적인 사항은 별도로 규정되어 있지 않음
- 다만 FTA 결성 이후 경제협력을 위한 역내 교통체계 통합의 필요성이 커짐에 따라 FTA 협정과는 별도로 교통체계 통합을 위한 논의가 이루어지고 있음

○ NAFTA 역내 물류서비스 자유화 움직임의 사례로는 다음과 같은 사항을 들 수 있음

- 주(州) 고속도로 및 교통 담당관 미주연합회(American Association of State Highway and Transportation Officials: AASHTO)는 캐나다 및 멕시코의 교통장관을 참여시켜 NAFTA 역내 교통·물류 효율화 방안을 강구하고 있음
- 특히 2003년 11월에는 미국해사청(MARAD)이 주최한 근해운송회의(Short Sea Shipping Conference)에서 미국, 캐나다 및 멕시코가 근해운송 협력을 위한 각서(Memorandum of Cooperation)에 서명함으로써 근해운송관련 기술, 경험 및 정책을 공유하기로 했음

2) 남미공동시장(Mercado Comum del Sur: MERCOSUR)

- MERCOSUR는 경제협력의 정도가 비교적 느슨한 관세동맹의 성격을 갖고 있으며, 동 협정문에 해운·항만서비스 교역의 자유화에 관한 사항은 포함되어 있지 않음
- 공동시장 결성 이후 칠레에서는 연안해운의 대외개방 방안을 논의한 바 있으며, 아르헨티나에서도 MERCOSUR 회원국 상호간 연안해운의 개방방안을 제기한 바 있음
- 그러나 이러한 시도는 다른 회원국들의 상호주의 원칙에 입각한 호응을 받지 못하여 무산됨

3) 한국·칠레 FTA

- 한국·칠레 FTA 협정문에도 해운·항만서비스에 관한 사항이 별도로 규정되어 있지 않음. 양국은 지리적으로 멀리 격리되어 있어 연안해운의 상호개방 가능성도 희박한 것으로 판단됨
- 그러나 양국 FTA의 결과 교역량이 증가함과 아울러 협력의 분위기가 성숙됨에 따라 해운·항만서비스를 포함한 물류전반의 협력도 강화될 것으로 예상됨

4) ASEAN 자유무역지대(ASEAN Free Trade Area: AFTA)

- AFTA 협정문에도 해운·항만서비스 교역에 관하여 구체적으로 명문화된 조항이 없으며, 회원국 상호간의 배타적 협력관계도 구축되어 있지 못한 것으로 판단됨
- AFTA의 해운·항만서비스 자유화에 관한 사항은 아세안 교통 및 통신부문 실천계획(ASEAN Plan of Action in Transport and Communications, 1994~1996)에서 처음으로 다루어졌음. 그리고 매년 2회 개최되고 있는 아세안 교통장관회의(ASEAN Transport Ministers Meeting : ATM Meeting)에서는 회원국의 교통관련 공통 이해관계에 관한 사항 및 정책방향이 논의됨

〈표 III-7〉 AFTA의 물류부문 협력사례

부문별		협력사례	주요 내용
물류 전반	기본계획	ASEAN Plan of Action in Transport and Communications	<ul style="list-style-type: none"> - 역내 복합운송의 원활화 - 수송 및 정보통신의 연계성 강화 - 도로운송관련 법규의 조화 추구 - 항공운송의 관리체제 개선 - 위험물과 산업폐기물의 육로 및 해상운송에 관한 규제 - 교통 및 통신부문 인적자원 개발추진
	시행계획	Integrated Implementation Programme for ASEAN Plan of Action in Transport and Communications	ASEAN Plan of Action in Transport and Communications의 구체적 시행계획
물류전반 (현안사항)		ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM Meeting	<ul style="list-style-type: none"> - ASEAN 회원국 교통장관의 회합으로 매년 2회 개최 - 교통현안과 협력의 구체적 실천방안 논의

자료 : 한국해양수산개발원 조사.

- 한편 중국과 ASEAN 사이의 해운·항만서비스 협력에 관한 사항은 2004년 11월에 합의된 ASEAN-중국 수송협력에 관한 각서(Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the Peoples Republic of China on Transport Cooperation)에 기본방향이 제시되어 있음
- 구체적인 협력분야는 i)교통인프라의 건설에 관한 사항, ii)수송의 원활화 도모에 관한 사항, iii)해상운송의 안전 및 보안에 관한 사항, iv)항공운송에 관한 사항, v)수송관련 인적자원 개발에 관한 사항 등임

5) 유럽연합(European Union: EU)

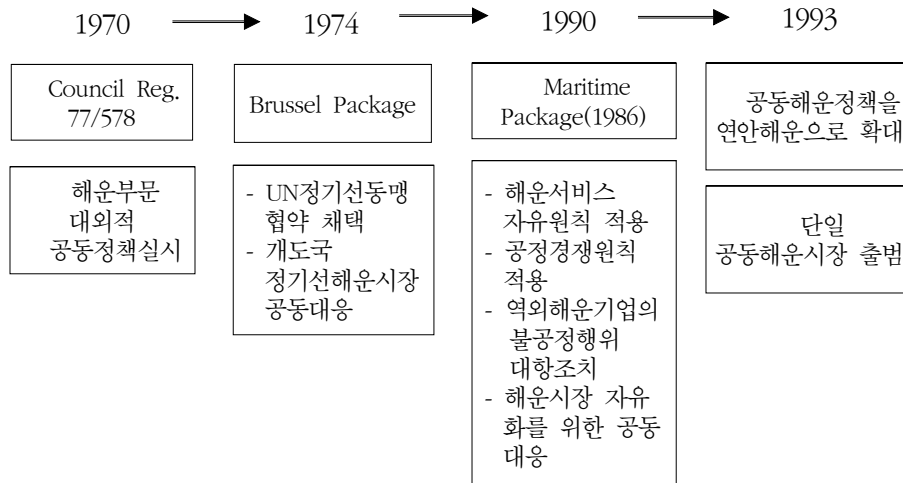
- EU는 1970년 4월 이사회규정¹⁾에 회원국과 제3국간 해운관계와 국제기구에서의 공동대응이 명문화되었음. 그리고 1974년에는 브뤼셀 패키지(Brussels Package)를 통하여 UN 정기선해운동맹협약을 채택함과 아

1) Council Regulation 77/578.

올려 개발도상국의 정기선해운시장에 대한 공동대응방안이 제시되었음

- 그리고 1992년에는 공동해운정책을 역내 연안해운부분까지 확대함으로써 실질적인 공동 단일해운시장이 성립됨

〈그림 III-1〉 EU의 해운항만 협력 추진과정



2. 해운항만산업에 대한 정책적 시사점

- 대부분의 FTA 사례에서 보는 바와 같이 해운항만서비스 교역에 관한 사항은 협정문에 명시적으로 규정되어 있지 않음
- 그러나 FTA 체결 이후 역내 물류의 효율화를 위하여 회원국간 해운항만을 비롯한 수송관련 협력을 강화해 나가는 추세임. 따라서 FTA의 결성은 해운항만서비스의 협력을 촉진하는 요인이 됨
 - FTA로 회원국간의 관세 및 비관세장벽이 해소됨으로써 역내교역이 증가되며, 이에 따라 역내 해운항만서비스 부문의 협력에 대한 필요성도 그만큼 커지게 됨
 - 회원국간 경제협력의 강화는 수송부문의 협력을 통하여 더욱 효율적

으로 달성 가능함

- FTA의 결성으로 회원국간 전반적인 경제협력의 분위기가 고조되면
해운항만분야의 협력 가능성도 그만큼 커지게 됨

제4장 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 영향과 대책

1. 한·중·일 FTA 결성의 교역 변화 효과

1) 한·중·일 FTA 협상 동향 및 전망

- 세계적인 지역주의 추세와 확산에도 불구하고 동북아 지역은 경제협력의 움직임이 미약한 편임. 다만 1997년 말의 외환위기로 역내 금융협력을 비롯한 경제협력의 필요성에 대한 인식은 높아지고 있음
- 특히 ASEAN 국가에 한·중·일 3국을 합한 ASEAN+3의 정상회담이 1997년 12월 쿠알라룸푸르에서 개최된 이후 매년 열리고 있음. 이에 따라 한·중·일 3국간 대화는 ASEAN+3의 기본 틀 내에서 시작 됨
- 앞으로 한·중·일 FTA 협상은 향후 한·일 FTA가 타결되면 본격화될 가능성이 큼. 한·일 FTA는 동북아의 경제협력을 위한 분위기 조성에 기여할 것이기 때문임
- 결국 한·중·일 FTA의 유력한 시나리오 중 하나는 먼저 한·일 FTA가 이루어지고 이어서 한·중 FTA가 결성된 다음 최종적으로 한·중·일 3국의 FTA가 실현되는 것임

2) 한·중·일 FTA 체결의 교역량 및 교역구조 변화 효과

(1) 한·일 2국간 FTA의 교역량 및 교역구조 변화 효과

- 한·중·일 FTA의 경제적 영향 분석은 본 연구에서 직접 추정하는 대신에 기존의 연구결과를 이용함
- 대(對) 일본 수출 증가효과 추정치는 연구결과에 따라 2.91~91.37%로 큰 범위를 나타내고 있으며, 평균은 36.85%임. 그리고 한국의 전체 수출 증가효과는 0.43~13.62%로 추정되었으며, 평균은 5.55%로 나타났음
- 품목별 수출 증가율을 예측한 결과 역시 연구결과에 따른 편차가 매우 큼. 예를 들면 대표적 수출 품목의 하나인 차량·수송장비 및 부품의 대일본 수출 증가율 추정치는 연구사례에 따라 -4.10~166.32%로 추정되었음
- 한·일 FTA의 수입(輸入)에 대한 영향을 계량 분석한 결과를 보면 한국의 대(對) 일본 수입 증가율은 4.04~37.47%의 범위 내에서 추정되었으며, 증가율 평균치는 23.05%이었음. 그리고 한·일 FTA로 인한 한국의 전체(일본 및 여타국으로부터의 수입을 합제한) 수입 증가율 추정치는 0.20~3.39%로 조사되었으며, 조사된 결과의 평균치는 1.65%로 나타났음
- 한편 연구사례별로 계량분석 결과에 차이가 크므로 본 분석에서는 각 연구결과의 평균치를 채택함으로써 객관성을 높이하고자 하였음

(2) 한·중·일 3국간 FTA의 교역량 및 구조 변화 효과

- 한·중·일 3국간 FTA가 결성되면 한국의 대(對) 일본 수출은 25.70%, 대(對) 중국 수출은 27.50% 증가할 것으로 각각 추정되었음
 - 대 일본 수출의 경우는 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 차량·수송장비 등의 수출 증가율이 크게 나타나는 반면에 석탄·석유·가스·광물의 수출 증가율은 상대적으로 낮을 것으로 예상됨
 - 대 중국 수출은 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 차량·수송

장비, 철강·기타금속생산물 등 대부분 품목이 비교적 크게 증가할 전망이다

- 그리고 수입은 대(對) 일본의 경우 35.49%, 대(對) 중국 수입은 32.12% 증가할 것으로 산출되었음
 - － 대일본 수입의 경우 증가율이 높을 것으로 예상된 부문은 전자장비, 곡물, 섬유·의복, 차량·수송장비 등인 것으로 조사됨. 그리고 대중국 수입은 차량·수송장비, 곡물, 섬유·의복 등의 증가율이 높을 전망이다
- 한·중·일 3국간 FTA의 경우에도 연구사례에 따라 전체 수출 및 품목별 수출 증가율 추정치에 차이가 많이 발생하므로 연구결과의 평균치를 채택함으로써 객관성을 최대한 확보하고자 하였음

2. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향 및 대응방안

1) 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향

(1) 역내 해상물동량의 증가

가. 한·일 2국 FTA의 해상물동량 증가효과

- 앞에서 한·일 FTA가 발효되면 한국은 평균적으로 볼 때 대일본 수출물량이 36.85% 증가하고 수입물량은 23.05% 증가할 것으로 추정되었음
 - － 한편 환적물동량은 한·일 FTA와는 직접적인 관련이 없으나 수출입 화물의 유치과정에서 부수적으로 유치되는 경향이 있음. 따라서 환적 화물의 증가율은 수출입 화물의 증가율과 동일한 비율로 증가하는 것으로 전제함
- 따라서 한·일 FTA가 발효되었을 경우를 상정하여 이의 한·일항로 해상물동량에 대한 영향을 추정해 본 결과 2004년 기준으로 약 59만

8천TEU의 증가가 예상됨. 이는 2004년 한·일항로 전체 물동량의 29.8%에 해당하는 것임

〈표 IV-1〉 한·일 2국 FTA의 한·일항로 항만물동량 증가효과(2004 기준)

단위: 천 TEU, %

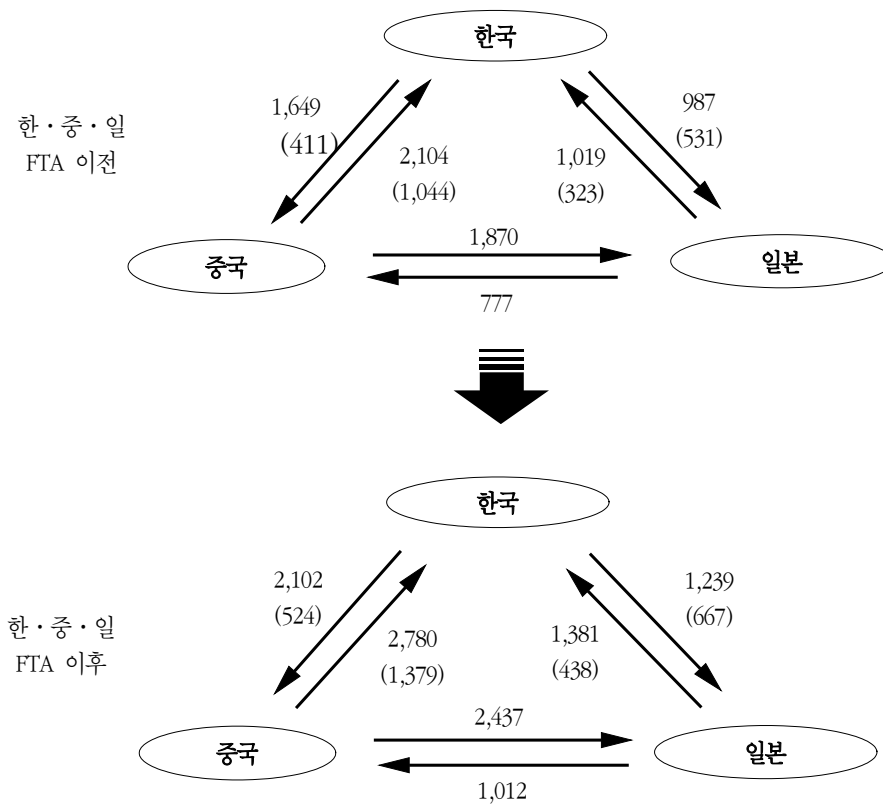
한·일FTA 이전			한·일FTA 이후			증가분		
수출입	환적	소계	수출입	환적	소계	수출입	환적	전체
1,151	854	2,005	1,479	1,124	2,603	328 (28.5)	270 (31.6)	598 (29.8)

주: 증가분의 () 내 수치는 증가율(%)을 나타낸 것임.

나. 한·중·일 3국 FTA의 해상물동량 증가효과

- 앞에서 한·중·일 FTA 발효시 한국의 대 일본 수출·입 물동량 증가율 추정결과의 평균치를 보면 수출물량이 25.70%, 수입물량이 35.49% 증가할 것으로 조사되었음. 그리고 중국에 대해서는 한국의 수출물량이 27.50%, 수입물량이 32.12% 증가할 것으로 추정되었음
 - － 한편 환적물동량은 한·중·일 FTA와 직접적인 관계가 없는 것으로 볼 수 있으나, 앞에서 본 바와 같이 환적화물은 수출입화물의 일정비율로 발생하는 경향이 있으므로 수출 및 수입 화물의 증가율과 동일한 비율로 증가하는 것으로 전제함
- 이와 같이 한·중·일 FTA가 발효되었을 경우를 상정하여 이의 한·중 및 한·일항로 해상물동량에 대한 효과를 추정해 본 결과 2004년 기준으로 수출입 및 환적 컨테이너물동량을 합하여 약 174만4천TEU 정도 증가시키는 효과가 나타날 것으로 예상됨
 - － 이는 2004년 한·중 및 한·일항로 해상물동량 575만8천TEU의 30.3%에 해당함

〈그림 IV-1〉 한·중·일 FTA의 컨테이너 해상수송 구조에 대한 영향(2004 기준)



주 : 환적물동량을 포함한 것이며, () 내의 수치는 혼적물동량을 나타냄.

(2) 교역 상품구성의 변화

가. 한·일 2국간 FTA의 교역상품 변화효과

- 한·일 FTA를 전제하면 한일항로 물동량 가운데 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 섬유·의복, 기계장비 등의 교역량은 이전에 비하여 크게 증가할 것으로 예상됨
- 즉 곡물 교역량은 당초 1만 5천 RT에서 220만 RT로 급증하며, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배는 198만 RT에서 408만 RT로, 섬유·의복

은 939만 RT에서 1,308만 RT로 증가하고 기계장비는 766만 RT에서 1,048만 RT로 증가할 전망이다

나. 한·중·일 3국간 FTA의 교역 품목구성 변화효과

- 한·중·일 3국간 FTA가 발효되었을 경우를 전제하면 동식물성 기름·설탕·식음료 등의 교역량은 198만 RT에서 817만 RT로 619만 RT 정도 증가하며, 전체 교역에서 차지하는 비중도 3.4%에서 10.7%로 높아질 전망이다. 그리고 섬유·의복의 경우도 수출·입 모두 활성화됨으로써 939만 RT에서 1,668만 RT로 729만 RT 정도 증가할 것으로 예상되었음. 전자장비도 양국간 교역량이 82만 RT(1.4%)에서 158만 RT(2.1%)으로 76만 RT 정도 증가할 것으로 예상되었으며, 화학공업생산물, 곡물 등의 교역량도 상당폭 증가할 것으로 전망됨
- 반면에 석탄·유류·가스·광물의 교역량은 오히려 감소할 것으로 예상됨
- 한·중·일 3국간 FTA의 발효 시 한·중항로에서는 섬유·의복, 곡물, 차량·수송장비 및 부품, 동식물성 기름·설탕·음식료, 화학공업생산물 등의 교역량이 비교적 크게 증가할 것으로 예상됨
 - － 한편 가장 높은 교역비중을 차지하고 있는 석탄·유류·가스·광물은 4,898만 RT에서 5,269만 RT로 371만 RT 정도 증가하나 교역량 비중은 36.4%에서 31.8%로 낮아질 것으로 전망됨

(3) 개별항만의 전국 항만물류체계 내 위상변화

- 한·중·일 FTA의 결성으로 역내항로 화물의 비중이 증대되면 역내항로 화물의 처리비중이 상대적으로 높은 중·소항만의 처리비중은 증대되는 반면, 역내항로 화물의 처리비중이 상대적으로 낮은 대형항만의 처리비중은 감소할 것으로 예상됨
- 한·중·일 FTA의 결과로 한·중항로 및 한·일항로의 물동량이 증가할 경우 각 항만별 컨테이너화물 처리비중의 변화는 다음과 같은 수식

에 의하여 추정함²⁾

$$P_i = [(J_i^j \cdot Q^j (1+r^j) + C_i^c \cdot Q^c (1+r^c) + \sum R_i^k \cdot Q^k) / [Q^j (1+r^j) + Q^c (1+r^c) + \sum Q^k]$$

- 다음 표에서 추정결과를 보면 우리나라 최대항만인 부산항의 전국 물동량 처리비중은 한·중·일 FTA 체결을 전제할 경우 2003년 기준 73.6%에서 71.8%로 소폭(1.8% 포인트) 하락할 것으로 추정됨. 반면에 인천항, 평택항, 울산항 등 대부분의 중소항만 처리비중은 0.1~0.8% 포인트 증가할 것으로 예상됨
- 다만 마산항의 경우는 한·중항로 화물의 처리비중이 상대적으로 낮아 한·중·일 FTA의 결과 전국적 위상이 오히려 낮아질(전국 컨테이너화물에 대한 처리비중이 0.6%에서 0.5%로 0.1% 포인트 하락) 것으로 추정됨

〈표 IV-2〉 한·중·일 FTA의 주요 항만 컨테이너화물 처리비중 변화효과(2003 기준)

단위: %

	한·중·일 FTA 이전 처리비중	한·중·일 FTA 이후 처리비중
부산항	73.6	71.8
인천항	9.8	10.3
평택항	2.1	2.9
군산항	0.6	0.7
광양항	9.9	10.0
마산항	0.6	0.5
울산항	3.4	3.9
전체	100.0	100.0

2) 단, P_i : 한·중·일 FTA 이후 i항의 전국 처리비중, J_i^j : 한·일항로에서 접하는 i항의 처리비중, Q^j : 한·일항로 물동량의 전국 항만물동량에 대한 비중, r^j : 한·중·일 FTA로 인한 한·일항로 항만물동량의 증가율, C_i^c : 한·중항로에서 접하는 i항의 처리비중, Q^c : 한·중항로 물동량의 전국 항만물동량에 대한 비중, r^c : 한·중·일 FTA로 인한 한·중항로 항만물동량의 증가율, R_i^k : k항로에서 접하는 i항의 처리비중, Q^k : k항로 물동량의 전국 항만물동량에 대한 비중을 나타냄.

(4) 투입 선형(船型) 및 항만시설수요의 변화

가. 투입선형의 변화

가) 적정 선형의 결정

- 선박의 최적 크기는 화물톤당 총비용을 극소화하는 점에서 결정되므로 다음과 같이 화물톤당 총비용(C)을 선박크기(S)에 대하여 편미분한 후 제로(0)로 두어 구함³⁾

$$\frac{\partial C}{\partial S} = -\frac{2}{nh_1} \sum_{i=1}^n (e_i E_1) P_i q_i S^{e_i E_1} + \frac{2D}{\eta h_2} \sum_{i=k+1}^u (e_i E_2) P_i q_i S^{e_i E_2} = 0$$

- 이 식에서 추정한 결과에 의하면 수송거리(D)의 증가, 하역효율(h_1)의 향상, 일일 하역시간(n)의 연장 등은 선박을 대형화시키는 요인으로 작용하며, 반대로 선박의 고속화 등에 의한 톤마일 수송효율(h_2)의 향상이나 왕복항(往復航) 물동량의 평준화(η) 등은 선박을 소형화시키는 요인으로 작용함
- 또한 선원비 상승은 선박을 대형화 시키며, 자본비의 상승은 선박의 소형화 요인으로 작용함

3) 극소화의 2차조건은 성립하는 것을 전제함. 이 식에서 C는 화물톤 당 총비용, S는 선박크기, n은 일일 하역 작업시간, h_1 은 하역효율(상수), e_i 는 선박크기에 대한 요소투입의 탄력성, E_1 은 하역속도의 선박크기에 대한 탄력성, P_i 는 i요소의 가격, q_i 는 효율성을 나타내는 상수, TC_2 : 항해중 발생하는 일당 총비용, D는 항해거리, η 는 왕복항 화물균형 정도를 나타내는 계수(왕복항 총물동량 : 왕복항 중 많은쪽 물동량), h_2 는 톤마일수송효율(상수), E_2 는 수송능력의 선박크기에 대한 탄력성을 각각 나타냄.

〈표 IV-3〉 선형결정에 대한 요인별 영향

	대형화 요인	소형화 요인
해운여건변화	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 하역효율의 향상 ◦ 일일하역시간의 연장 ◦ 선원비 상승 ◦ 이자율 하락 ◦ 연료비 상승 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 역내교역의 증가로 인한 수송거리 단축 ◦ 고속화(톤·마일수송효율 향상) ◦ 자동화로 인한 인력 절감 ◦ 항비 상승

자료 : 박태원·정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 한국해양수산개발원, 2002, p.16.

나) 역내항로 수송수요 증가의 선형결정 및 선박(船腹)수요에 대한 영향

- 한·중·일 FTA의 체결은 역내교역을 증가시킴으로써 해상수송거리의 단축을 유발하며, 이는 선박의 크기를 줄이는 효과를 나타냄
- 한·중·일항로에 취항하고 있는 컨테이너선은 대체로 80~2,000TEU 급이며, 대표선형은 500~700TEU급(평균선형은 551TEU)임
- 한·중·일 FTA가 체결·발효되어 역내 물동량이 30% 정도 증가하면 550TEU급(기존 투입선박의 평균선형) 선박 23척 정도의 추가투입 수요가 발생함

나. 항만시설수요의 변화

- 한편 항만시설 및 장비의 규모는 해당항만에의 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 결정됨
 - 선사는 다양한 선형과 항로의 적정 포트폴리오에 의한 서비스체제를 구축해야 하며, 기항선형의 제약으로 이러한 서비스체제의 구축이 어려운 항만에 대해서는 기항을 기피할 것임. 따라서 항만이 특정 선사의 최대선형 선박을 수용하지 못할 경우에는 해당선사의 다른 중소형선 유치도 사실상 어렵기 때문임
- 따라서 항만에서 요구되는 시설 및 장비의 규격과 역내항로 물동량의 증가현상 사이에는 직접적인 관련은 크지 않은 것으로 판단됨

- 특히 부산항, 광양항 등 중심항만의 경우는 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비규격을 결정할 수밖에 없을 것임
- 그러나 한·중·일 역내항로를 위주로 한 근해항로를 서비스하는 중소 지방항만의 경우는 시설 및 장비규격을 결정함에 있어 역내항로 선박의 선형변화 추세를 고려해야 함
- 세계적으로 권역별 경제협력이 강화됨에 따른 근거리 수송의 비중증대로 인하여 가장 많은 수요가 발생한 선형범위는 1,000~3,000TEU급이 되는 것으로 판단됨
- 이와 같이 1,000TEU 미만의 소형선보다 한 단계 위의 1,000~3,000TEU급 중소형선에 대한 수요가 급증하고 있는 것은 근거리 항로에 투입되는 선형에 있어서도 대형화가 추진되고 있기 때문임
- 현재 투입되고 있는 750TEU급 최대흘수는 10.5m이므로 안벽전면 수심이 11m 정도이면 되나, 1,900TEU급은 11.5m이므로 12m 정도의 수심이 요구됨

2) 정량적(Quantitative) 영향에 대한 해운항만산업 대응방안

(1) 역내 물동량 증가에 대비한 중소형선의 확보

- 한·중·일 FTA가 체결·발효되면 역내 물동량이 약 30% 증가할 것으로 전망됨. 2004년 말 현재 중국 및 일본항로에 투입된 선박의 적재능력이 약 4만3천TEU이므로 1만3천TEU 내외의 추가 선박수요가 발생함
- 그런데 하역효율의 향상, 인건비 상승, 금리하락, 유가상승, 화물증가 등 선박의 대형화 요인에 의거 투입선형이 과거 500TEU급 내외에서 1,000~3,000TEU급까지 대형화되고 있다는 점을 감안하여 선형의 조정이 필요할 것임
- 신규투입 선박의 평균선형을 1천TEU급으로 보고, 이를 기준으로 신규 투입수요를 산출하면 13척 정도가 됨

- 한편 컨테이너 선박의 확보는 과거 계획조선 등의 방법에 의하여 정부에서 정책적으로 금융을 지원하는 등의 방법을 채택했으나, 근래에는 선사 자력에 맡겨져 있음
- 다만 정부는 근래 선박투자회사제도의 도입 등을 통하여 세제혜택 등을 부여함으로써 간접적으로 선박확보를 지원

(2) 교역상품구성의 변화에 따른 특수 선박컨테이너 수요에 대비

- 한·중·일 FTA가 결성되면 음식료·동식물성 기름, 섬유·의복 등의 교역비중이 증대될 것으로 예상되었음
- 그 중에서 음식료·동식물성 기름 등은 냉장·냉동화물(reefer cargo)로 수송되는 경우가 많으므로 냉장·냉동컨테이너의 수요증가에 대응할 필요가 있음. 그런데 주요 선사들은 이러한 냉장·냉동컨테이너 수요증가에 대비하여 냉장·냉동컨테이너 전용선의 투입보다는 일반 컨테이너선박에 냉장·냉동화물 적재능력을 늘리는 방향으로 대응하고 있는 추세임
- 그리고 섬유·의복 등의 물동량 증가에 대비하여 이들 화물을 수송할 수 있는 행거(hanger) 컨테이너 등의 수요 증대에도 대응할 필요가 있을 것임
- 그런데 투입 선종의 결정 역시 개별기업의 영업범위 및 경영전략에 관한 사항이므로 민간기업의 자율적 판단에 맡길 수밖에 없을 것임

(3) 중소 지방항만의 공급 확대

- 한·중·일 FTA가 체결·발효되면 중소 지방항만에 대한 수요가 증가함. 이들 중소규모 항만의 근해항로 화물 처리비중이 상대적으로 높기 때문임
- 대규모 중심항만의 개발뿐만 아니라 각 경제권역별로 중소규모의 지방항만들도 개발할 필요가 있을 것임
- 그러나 지방항만을 지나치게 분산 배치할 경우 해당항만은 규모의 경

제(economies of scale) 미달성으로 인하여 경쟁력을 상실할 수 있음.
일본의 경우에도 과거 지역균형발전 차원에서 분산 배치했던 중소기업
모항만들이 경쟁력을 상실함에 따라 항만개발의 방향을 “선택과 집중”
으로 전환했다는 점에 유의할 필요가 있음

- 한편 정부는 근래 지방항만의 개발수요에 부응하기 위하여 각 지역거점
별로 중소기업의 지방항만 개발사업을 추진하고 있음
- 따라서 신규항만의 추가적 개발보다는 이미 추진되고 있는 계획의 성
공적 달성에 노력해야 할 것임

3. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정성적(Qualitative) 영향 및 대응방안

1) 해운항만산업에 대한 정성적(Qualitative) 영향

(1) 경제협력의 강화에 따른 해운항만산업의 국제개방 가속화

- 국제적 경제협력의 강화에 따라 해운항만시장의 개방화가 가속화되고
있음. 특히 FTA는 국제적 경제협력의 대표적 형태이므로 해운항만시장
의 개방화자유화를 가속화시키는 데 크게 기여할 전망이다
- NAFTA, ASEAN, MERCOSUR 등의 사례에서도 이미 이러한 움직임
이 나타나고 있음
- 그리고 경제협력의 강도가 한층 진전된 EU의 경우에는 연안해운시장
이 단일화되는 등 역내 공동해운정책이 시행되고 있음
- 이와 같은 추세를 감안할 때 한·중·일 경제협력이 진전되면 역내 해
운항만시장의 통합도 가속화될 것임
- 역내 해운항만시장의 통합은 해운항만시장의 확대에 따른 규모의 경
제 실현이라는 발전의 기회를 제공함과 동시에 경쟁의 심화 등 도전
적·위협적 요인도 제공함

(2) 역내 항만의 환적 및 부가가치물류활동 증대

- 한국의 항만들은 우수한 중심성과 중계성을 바탕으로 역내 환적기지로서의 기능을 강화해 나가고 있음
 - 전체 항만물동량에 대한 환적물동량의 비율은 2003년 기준 싱가포르 및 가오슝항이 각각 85.0% 및 55.0%로 부산항의 40.8%⁴⁾보다 높지만 증가추세는 부산항이 월등히 높게 나타났음. 특히 부산항의 환적물동량 비율은 2003년 기준 40.8%(2004년은 41.7%)로 세계 최대항만인 홍콩항의 20.3%보다 높게 나타났음
 - 이와 같은 우리항만의 높은 환적실적은 우리항만이 이미 양적인 측면에서 동북아 물류중심기능을 달성했음을 시사하는 것임. 물류중심기능은 자국화물(수출입 화물)이 아닌 제3국 화물(환적화물)의 처리에 있기 때문임
- 다만 제3국의 화물이 한국항만에서 단순 환적되는 대신에 항만배후단지에서 부가가치물류활동이 이루어지게 함으로써 실질적인 부가가치(소득) 및 고용창출이 이루어지도록 하는 것이 중요함
 - 부가가치물류활동은 지연된 제조(postponed manufacturing)로서 부가가치활동의 흐름을 배송지점까지 이동시킨 것으로 볼 수 있는데, 최소의 리드타임(lead time)으로 고객의 요구에 부응하는 상품의 공급, 즉 주문자생산을 가능하게 하고 생산의 효율화 및 원가절감에도 도움이 됨. 이에 따라 전 세계적으로 부가가치물류활동의 전체 물류에서 차지하는 비중이 급격히 증대되고 있음
 - 따라서 부산신항, 광양항 등에 조성되고 있는 배후단지를 조기에 완공하여 부가가치물류기능을 적극 유치해야 할 것임

4) 2004년 부산항 환적물동량의 전체 항만물동량에 대한 비중은 41.7%에 달함(www.kca.or.kr, 2005. 11. 20.).

(3) 역내국가 항만 간 보완 및 협력관계의 심화

- 항만들은 국제물류체계 내에서 상호 역할을 분담하고 있으며, 따라서 보완적인 관계를 맺고 있음
 - － 특히 한·중·일 FTA의 결성은 역내 물류흐름을 증대시킴과 동시에 역내 항만간의 보완관계를 강화시키는 요인이 될 것임
- 또한 한·중·일 FTA로 인한 역내교역 증가효과를 극대화하기 위해서는 역내국가의 항만들이 조화를 이루어 기능을 분담함으로써 효율적이고 저렴한 서비스를 제공하지 않으면 안 됨

2) 정성적(Qualitative) 영향에 대한 해운항만산업 대응방안

(1) 동북아 공동해운시장 구축 추진

- 동북아 해운-물류체계의 효율화 및 관련산업의 발전을 위해서는 공동해운시장을 구축함으로써 3국간의 물류통합을 추진할 필요가 있음
- 동북아 공동해운시장의 구축을 위해서는 다음과 같은 대책이 추진되어야 할 것임
 - － 한·중·일 해운장관회의를 조기 개최할 필요가 있음
 - － 동북아 공동해운항만시장 구축 추진기획단을 설치·운영해야 할 것임
 - － 한·중·일 공동연구 추진 또는 학술회의 개최를 통하여 공동해운시장 구축의 문제점을 도출하고 해결방안을 모색해야 할 것임
- 공동해운항만시장의 구축에 있어서는 2007년까지 분위기를 조성하고, 2010년까지 공동해운정책을 시행하며, 2015년까지 완전통합을 달성하는 것을 목표로 추진함

〈표 IV-4〉 한·중·일 공동해운시장의 단계별 추진전략

구분	기간	주요 내용
제1단계; 분위기 조성	2007년 까지	- 공동해운항만시장 형성의 분위기 조성 ■ 장관회의, 추진기획단의 설치
제2단계:역내 해운항만 자유화 및 역외 공동해운정책 시행	2010년 까지	- 역내 해운자유화 협정 체결 ■ 역외국가에 대한 공동대응 사항 포함
제3단계:동북아 해운항만시장의 통합	2015년 까지	- 외항, 내항 및 항만서비스 부문의 통합 - 해운항만산업 발전전략의 공동 수립 및 집행

- 한편 해운항만분야의 협력을 우선적으로 추진함으로써 3국간 FTA 결성의 분위기 내지 기반을 조성하는 전략을 구사하는 방안도 적극 추진해볼 필요가 있음
- 해운항만분야는 국제무역을 지원하는 기능을 담당하므로 그 특성상 국제화개방화의 정도가 높으며, 따라서 협력의 가능성도 그만큼 큰 것으로 판단되기 때문임

(2) 항만간터미널간 경쟁심화에 대비한 시설확보 및 운영효율화

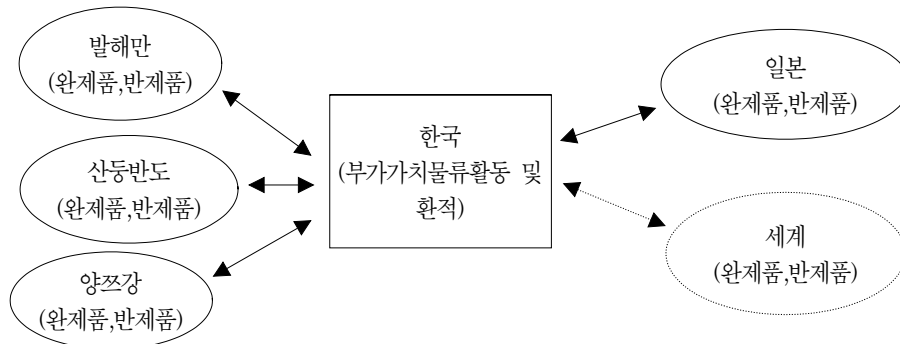
- 한·중·일 FTA로 인하여 역내 항만 간 물류중심기능의 확보경쟁이 심화될 경우에 대비한 시설확보가 필요함
- 항만 및 관련시설의 확보에 있어서는 i) 중심항을 집중 개발하되, 권역별 중소 지방항만의 개발에도 관심을 가져야 하며, ii) 배후물류단지의 개발, 항만관련산업의 육성 등을 통한 부가가치 및 고용창출 향만을 개발하고, iii) 민간참여의 확대를 통하여 재원확보를 다양화하는 방안 등을 도모해야 할 것임
- 또한 운영의 효율화는 확보된 시설의 효율적 이용을 가능하게 할 뿐만 아니라, 서비스 개선을 위하여 필수 불가결한 것으로 판단됨
- 운영의 효율화를 위해서는 i) 항만운영의 경쟁체제 도입과 자율성의 확대를 추진하고, ii) 항만운영의 정보체제를 개선하며, iii) 항만노동

제도를 개선하며, iv) 효율적인 물류네트워크를 구축하는 등의 방안이 강구되어야 할 것임. 또한 항만 및 관련시설의 운영에 대한 민간의 참여 확대는 시설확보의 원활화뿐만 아니라, 운영의 효율성 향상에도 크게 기여할 것임

(3) 항만의 부가가치물류기능 확대 추진

- 동북아 3국의 경제협력이 확대되면 앞에서 언급한 바와 같이 한국의 역내 부가가치물류활동 기능이 강화될 것임
- 특히 다음과 같은 한중일 통합 물류협력 모델이 제시되고 있음
 - 발해만↔한국↔일본(전세계) 모델: 중국의 발해만 각 지역에서 생산된 제품 및 반제품을 우리나라 항만으로 집하한 후 조립, 가공, 분류, 포장 등 부가가치활동을 추가한 후 일본을 비롯한 세계 각국으로 배송함
 - 산둥반도↔한국↔일본(전세계) 모델: 한국, 일본 등의 중소기업이 밀집해 있는 산둥반도에서 발생하는 제품 및 반제품을 우리나라 항만에서 부가가치물류활동을 거치게 한 후 일본 등 세계 각국으로 배송함
 - 양쯔강유역↔한국↔일본(전세계) 모델: 중국의 새로운 경제개발 축으로 부상하고 있는 양쯔강 유역에서 발생하는 화물을 우리나라에 집하여 부가가치활동을 거친 후 일본 등 세계 각국으로 배송함

〈그림 IV-7〉 한국을 중심으로 한 부가가치물류체계



- 근래의 연구결과에 의하면 우리나라의 조립생산경쟁력지수가 높은 부문은 전기기계 및 장치, 측정·검사·분석·통제 기구 및 장치, 열전자관·냉음극관·광전과, 광학기구 및 장치 등으로 조사되었음. 따라서 이들 비교우위 부문을 대상으로 부가가치물류활동을 국내 항만배후단지에 유치할 필요가 있음

〈표 VI-5〉 한국의 산업부문별 조립생산경쟁력지수(2001년 기준)

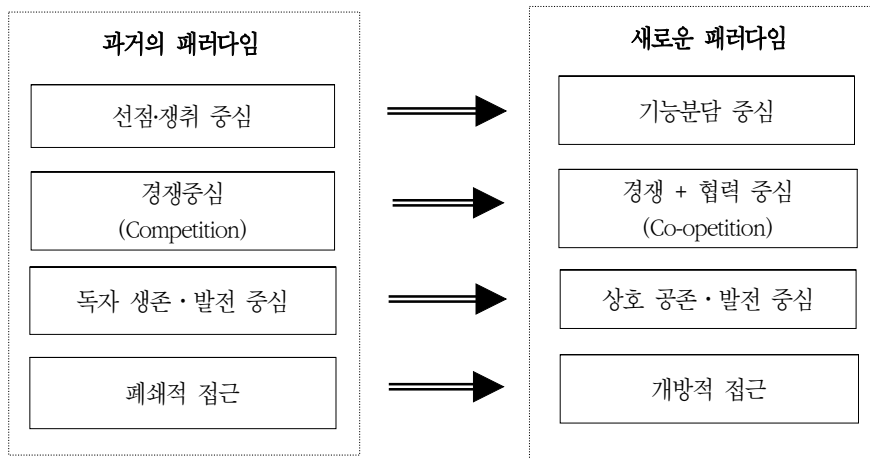
조립생산 경쟁력지수	산업부문
4 이상	<ul style="list-style-type: none"> - 수지식 전동공구의 부분품(77848) - 달리 명시되지 않은 측정,검사,분석 통제기구 및 장치 부분품과 부속품(87424)
3 이상 4 미만	<ul style="list-style-type: none"> - 달리 명시되지 않은 개별기능을 가진 기계(72849) - 열전자관, 냉음극관 및 광전과의 부분품(77629) - 달리 명시되지 않은 전기식 부분품(77889) - 달리 명시되지 않은 광학기구 및 장치 부분품과 부속품(87199) - 단추의 모울드 기타 단추의 부분품 및 단추블랭크(89984)
2 이상 3 미만	<ul style="list-style-type: none"> - 달리 명시되지 않은 전기기계 및 장치 램프의 부분품(77829) - 권총, 산탄총, 라이플의 부분품과 부속품(8919) - 달리 명시되지 않은 군수품과 이들의 부분품 (89129)
1.5 이상 2 미만	<ul style="list-style-type: none"> - 금속 압연기용 로울 및 기타 부분품(73729) - 펌프, 압축기와 팬 및 후드의 부분품(7438) - 열전자관,냉음극관 및 광전과 디바이스의 부분품(77688) - 항해용 기기의 부분품과 부속품(87412) - 달리 명시되지 않은 계기 부분품과 부속품(87426) - 자동조정하거나 제어용 기기의 부분품과 부속품(87469) - 슬라이드 파스너 부분품(89986)

주 : () 내의 수치는 SITC 분류번호를 나타낸 것임.

자료 : 강정실, 「동아시아내 제조업 분업현황과 FTA 전략에 대한 시사점」, 대외경제정책연구원, 2005, P.51~55.

(4) 항만간 경쟁적 협력(Co-opetition) 관계의 구축

- 역내 항만간의 보완관계는 역내 경제협력의 강화와 교역증대에 따라서 더욱 심화될 것으로 예상됨
 - 그러므로 역내 항만들은 이러한 보완관계를 통하여 역내 수송체계를 효율화하고 공동의 이익을 극대화하는 방안을 모색할 필요가 있음
- 특히 우리나라는 역내 물류중심기능을 선점·쟁취하는 전략을 추구해 왔음. 그러나 이러한 정책은 i) 항만 및 관련 물류시설에 대한 과잉 및 중복투자를 야기함으로써 자원의 낭비를 초래하고, ii) 인접국가의 경제와 반발을 야기함으로써 물류중심 기능의 강화에 부정적인 결과를 초래할 가능성이 있을 뿐만 아니라, iii) 물류중심은 상호 연계성과 보완성을 고려하여 전체적·종합적인 관점에서 구축되지 않으면 안 되는바, 자국항만 위주의 물류중심 구축은 장기적으로 경쟁력을 확보할 수 없게 될 것임
- 따라서 윈-윈(win-win) 차원의 개발전략을 추진해야 할 것임



자료 : 국민경제자문회의, “동북아 물류공동변영과 우리항만의 성장전략”, 제1차 물류·경제자문회의의 안건(3), 2005. 6. 16을 기초로 수정함.

- 중국 및 일본의 주요항만과 협력이 가능한 분야로는 다음과 같은 사항을 들 수 있음
 - 정보·기술·인력의 교류
 - 운영정보체제의 공동 개발 및 구축
 - 공동 마케팅의 추진
 - 공동 연구개발의 수행
 - 관련항만 동시기항 선박에 대한 항비 인하 등

제5장 결론 및 정책제언

1. 결론

- 한·중·일 FTA 구축의 계량적 효과로는 먼저 역내항로의 해상물동량의 증가를 들 수 있음. 그리고 이는 해당항로에서 경제성을 가진 중소형선에 대한 수요의 증가를 유발할 것임
- 또한 역내 수송수요의 증가는 단기적으로는 해당항로의 선박 수급여건을 개선시킴으로써 취항 선사들의 수익성을 개선하는데 기여할 것으로 기대됨
 - 그러나 확대된 시장에서 자사의 점유율을 높이려는 선사들의 경쟁은 한층 심화될 것으로 예상됨. 따라서 한국 선사들이 시장점유율을 유지하기 위해서는 원가절감 및 서비스 개선과 차별화를 추진하는 방법을 모색해야 할 것임
- 그리고 역내 물동량의 증가는 근해항로 물동량 처리비중이 상대적으로 높은 중소 지방항만의 처리량 증가를 결과하여 이들 항만의 전국 항만물류에 대한 비중을 증대시킬 것으로 예상됨
 - 그러나, 소규모 항만의 지나친 분산 개발은 해당항만의 규모의 경제

미달성으로 인한 경쟁력 상실을 초래할 우려가 있음. 따라서 개별 항만의 개발에 있어서는 장기적인 수급예측에 근거하여 추진해야 할 것임

- 한편 항만의 시설 및 장비 규격은 해당항만에 대한 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 결정되는 경향이 있음
 - 즉 원양선박이 기항하는 중심항의 경우는 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비 규격을 결정해야 할 것이며, 피더선박이 기항하는 중소 지방항만은 해당항로에 취항하는 피더선박 중 최대선형을 기준으로 시설 및 장비 규격을 결정해야 할 것임
 - 다만 전반적인 선박의 대형화 추세에 따라 근해항로에 취항하는 선박도 과거 500TEU급 내외에서 최근 1,000~3,000TEU급으로 대형화되고 있다는 점을 감안하여 항만시설 및 장비 도입계획을 추진할 필요가 있음
- 한·중·일 FTA는 물동량의 규모뿐만 아니라, 교역품목의 구성에도 영향을 미침
 - 특히 음식료, 의류 등의 비중 증대에 대비해서는 냉동냉장 컨테이너 또는 냉동냉장선박, 행거 컨테이너(hanger container) 등의 추가적 확보가 필요하게 될 것임
 - 그리고 자동차, 수송장비 등의 교역량 증가에 따른 자동차운반선의 수요증가에도 대비할 필요가 있음
- 그리고 비계량적 효과로는 먼저 경제협력의 강화에 따라 해운항만산업의 국제개방 내지 자유화가 가속화된다는 점을 들 수 있음
- 동북아 공동물류시장이 구축되면 물류시장의 확대로 해운항만산업의 성장기회가 크게 증대되는 한편, 국내 기업들은 치열한 국제적 생존경쟁에 직면하게 될 것임
 - 이러한 여건변화에 부응하여 국내 해운항만산업이 성장·발전하기 위해서는 원가절감, 서비스 차별화 등 국제경쟁력 강화 노력이 한층 필

요하게 됨. 또한 외국선사와의 전략적 제휴를 통한 운항합리화 및 시설·장비의 공동 이용, 글로벌 대형 선사들과의 피더연계망 구축 등의 방안도 적극 모색되어야 할 것임

- 그런데 우리나라는 역내 국가들 중 최상의 입지여건을 구비하고 있으므로 FTA의 결성으로 물류수요가 확대되면 역내 환적 및 부가가치물류활동의 기지로서 역할이 크게 강화될 전망이다
 - 따라서 비교우위가 있는 부가가치물류 부문을 발굴하여 발전시켜 나가으로써 실질적인 소득 및 고용창출을 도모해야 할 것임
- 한편 항만들은 상호 경쟁하는 동시에 협력체제를 구축함으로써 국제적 물류효율화에 기여할 수 있을 뿐만 아니라, 지속가능한 발전이 가능하게 됨. 따라서 물류중심기능의 선점과 쟁취를 목표로 한 과거의 물류정책 방향은 공존과 공동번영을 목표로 하는 윈-윈(win-win)전략으로 수정되어야 함

2. 정책제언

1) 동북아 공동해운시장의 결성 가능성 등 정량적 효과에 대한 대책의 중점적 강구

- 역내 FTA는 해운항만산업에 정량적 및 정성적 측면에서 영향을 미치게 되는바, 전자의 영향이 후자의 영향보다 오히려 중요하게 취급되어야 함
 - 정량적 측면의 영향은 일시적·제한적인데 비하여 정성적 측면의 영향은 장기적·근본적이기 때문임
 - 특히 역내 공동해운항만시장의 구축에 대비하여 당국은 해운항만부문의 외교적 협력을 강화함으로써 공존공영의 최적 대안을 모색해 나가야 할 것이며, 업계는 해외직접투자, 전략적 제휴 등을 통하여 글로벌 경영체제를 구축하는 등 경쟁력 강화를 모색해야 할 것임

- 한·중·일 해운항만산업의 경쟁관계에서 한국이 확고한 우위를 확보하는 방안의 하나로 지식기반에 기초한 해운항만서비스 제공체제를 구축할 필요가 있음
 - 예를 들어 영국(런던)의 경우는 자국 선대(fleet)와 항만물동량이 크게 감소했음에도 불구하고 고도의 지식과 기술을 습득한 인적자원을 기반으로 해운클러스터를 구축함으로써 국제 해운센터 기능을 수행해 오고 있음
 - 또한 지식·기술에 기초한 해운항만산업의 발전은 부가가치 및 고용창출효과도 큰 것으로 평가됨
 - 근래 정부에서 추진 중인 물류전문인력 양성, 정보통신체제 개선 등의 사업은 이러한 관점에서 중요성이 큰 것으로 평가됨. 따라서 이러한 시책의 지속적·적극적인 추진이 요구됨

2) 공존공영의 원칙에 입각한 윈-윈(win-win)전략의 추진

- 역내 FTA의 결성과 관련하여 해운항만산업 발전전략은 공존공영의 원칙에 입각한 윈-윈(win-win)전략이어야 함. 물류중심기능 선점과 쟁취에 중점을 둔 과거의 전략은 상대국의 반발과 과당경쟁을 야기함으로써 실효성과 지속적 발전가능성을 약화시키기 때문임
- 협력의 분야는 해운항만산업의 여건과 각국의 입장에 따라 다양하게 결정될 수 있겠으나, 정보·인력·기술의 교류, 공동 연구개발 수행, 물류정보시스템의 공동개발 등이 가능할 것임
 - 상대국과의 협력이 여의치 않을 경우 동북아물류체제를 효율화하는 관점에서 한국 해운항만산업의 기능을 검토·도출하고 해당기능을 강화하는 방안을 찾아야 할 것임. 특히 한국이 비교우위를 가진 부문을 발굴하여 이를 발전시킨다면 우리나라의 국익뿐만 아니라, 중국 및 일본의 국익 증대에도 기여하게 될 것임
- 한편 상호 보완적·협력적 물류중심화 정책은 한·중·일 3국간 지나친

시설확보경쟁의 지양, 역내 물류비 절감과 동북아 경제의 대외 경쟁력 강화, 역내 물류산업의 발전 등에 기여할 것으로 기대됨

- 그리고 장기적으로 상호 개방적·협력적 분위기를 조성함으로써 한·중·일 FTA 결성을 앞당기는 데에도 도움이 될 수 있을 것임

3) 양적 성장보다는 질적 고도화의 추구

- 한·중·일 FTA 결성에 대비한 해운항만부문 대응전략 수립의 목표는 역내 물류중심기능의 수행에 있다고 할 수 있음. 그런데 부산항의 경우 전체 항만물동량에서 차지하는 환적화물의 비중이 2004년 기준 41.7%에 달하는 등 양적 측면에서 이미 물류중심기능을 상당 수준 수행하고 있는 것으로 평가됨
- 그러나 보다 중요한 것은 항만 배후단지를 적극 개발하여 부가가치물류 활동을 활성화시킴으로써 소득과 고용을 실질적으로 창출해 내는 것임
- 또한 한국의 발전된 정보기술을 물류와 접목하여 첨단물류 서비스를 제공하고 다양한 부가가치 창출이 이루어지도록 함으로써 물류정보의 허브(hub)로 발전하지 않으면 안 될 것임

4) 한반도의 해운항만산업 발전 잠재력 활용의 극대화

- 정책당국은 한국 항만의 경쟁력 우위와 발전 잠재력에 대한 확신을 갖고 보다 적극적인 해운항만산업 발전전략을 추진할 필요가 있음
- 해운항만산업의 발전 여부를 결정하는 핵심적인 요인은 인건비, 부동산비 등 비용요인보다는 우수한 입지여건, 당국의 합리적인 정책 및 기업의 효율적인 경영전략 등이기 때문임
- 예를 들면 싱가포르, 홍콩 등 아시아의 전통적 물류중심지는 다른 지역에 비하여 이들 비용여건이 불리한데도 불구하고 우수한 입지여건을 활용하여 정책당국과 기업이 효율적인 정책 및 경영전략을 수립·시행함으로써 해운항만산업을 획기적으로 발전시켰다는 점에 유의할

필요가 있음

- 특히 한반도는 동북아 거대경제권의 중심에 위치하여 최상의 중계성(연계성)을 갖추고 있을 뿐만 아니라, 대외의존적 경제구조의 특성상 자체 수출입화물도 많아 중심성도 우수함. 또한 정보기술을 비롯한 첨단산업에 대한 국제경쟁력도 높은 편이며, 비교적 우수한 인적자원을 풍부하게 보유하고 있음
- 따라서 한반도는 해운항만산업의 발전을 통하여 동북아 역내 물류중심으로 부상할 수 있는 잠재력은 충분한 것으로 평가됨

제1장

서론

1. 연구의 배경 및 목적

동북아시아의 국제 무역환경이 최근 급격하게 변화하고 있다. 즉 동남아시아국가연합(Association of South East Asian Nations: ASEAN) 내 국가와 한·중·일 3국과의 FTA 논의가 전개되고 있으며, 한·중·일 자유무역협정(free trade agreement: FTA) 논의도 진전되고 있다. 특히 정부는 2003년 10월 이후 한·일 및 한·싱 FTA 협상을 진행한 바, 한·일 FTA 협상은 상당한 진척을 거두고 있으며 한·싱 FTA는 2004년 11월에 타결되었다. 그리고 이러한 아시아 지역 국가들과의 경제협력 성과는 한·중·일 FTA 결성을 촉진시키는 요인으로 작용할 전망이다.

이와 같은 동북아시아 경제협력의 강화에 따라 역내 교역은 양적·질적으로 상당한 변화를 보일 전망이다. 먼저 양적인 측면에서 나타나는 주요 효과로는 무역전환효과(trade diversion effects)와 무역창출효과(trade creation effects)를 들 수 있다. 즉 FTA의 결성은 무역 당사국간 관세·비관세 장벽의 해소로 인하여 교역상대국이 역외국에서 역내국(FTA 체결국)으로 전환되는 무역전환 효과를 유발하게 된다. 그리고 무역자유화로 인한 자원배분의 효율성 향상 등으로 무역창출효과가 나타남으로써 전체 교역량이 증대될 것으로 기대된다. 그리고 질적인 측면에서 나타나는 주요 변화로는 비교우위부문의 성장과 시장 확대에 의한 규모의 경제 실현을 통한 경제구조 고도화 및 원가절감효과를 기

대할 수 있게 된다.

이에 따라 국제무역의 중요한 수송수단을 제공하는 해운항만산업의 여건도 크게 변화할 것으로 예상된다. 우선 인근국가들과의 FTA 체결로 역내무역 증가효과가 나타나면 해상운송거리가 전반적으로 단축되는 결과가 초래될 것이다. 수송거리가 단축되면 대형선보다는 중·소형선에 대한 수요가 상대적으로 커질 것으로 예상된다. 대형선은 장거리 운송에서는 규모의 경제(economies of scale)를 실현할 수 있으나, 단거리 운송에서는 오히려 규모의 비경제(diseconomies of scale)가 초래된다. 따라서 근거리 운송에 있어서는 대형선보다는 중·소형선의 단위당 수송원가가 낮아지기 때문이다. 그리고 중·소형선에 대한 수요의 증대는 항만시설수요에도 영향을 미칠 가능성이 있다. 따라서 항만시설 및 장비의 규모에 대한 영향도 검토할 필요가 있다. 그 이외에도 해운항만관련 서비스시장의 국제개방 가속화, 역내 항만 간 경쟁 및 협력관계의 변화 등 여러 가지 변화가 예상되는바, 이에 대한 대응전략이 수립·추진되어야 할 것이다.

해상운송은 우리나라 수출입화물 수송의 99.7% 정도를 담당하는 기간산업이다. 더구나 우리나라는 무역의존도가 70% 내외에 달할 정도로 대외의존적인 경제구조를 가졌다. 그러므로 해운항만산업의 국제무역환경변화에 대한 적절한 대응은 국제무역의 원활한 수행을 위하여 중요한 과제가 된다. 저렴하고도 효율적·안정적인 해상운송 서비스의 제공은 한국 경제의 국제경쟁력 제고에 기여할 뿐만 아니라, 경제안보적인 측면에서도 극히 중요한 의의를 가진다. 뿐만 아니라 해운항만산업이 발전하면 해당산업 자체에서 창출되는 부가가치 및 고용의 증가가 국가경제 발전에 기여하게 된다. 해운항만산업의 여건변화에 대응한 국가 및 기업 차원의 대책 수립이 요구되는 것은 이러한 이유 때문이다.

일반적으로 FTA와 관련된 연구는 크게 두 가지로 구분되는 바, 그 하나는 FTA의 경제적 영향분석에 관한 것이고 다른 하나는 FTA 체결을 위한 대응전략의 수립에 관한 것이다. 먼저 FTA의 경제적 영향분석은 경제전반적 영향 또

는 제조업·서비스업 등 주요경제부문에 대한 영향을 분석한 것이 대부분이며, 해운항만산업에 미치는 영향을 분석한 사례는 찾아보기 어려운 실정이다. 반면에 대응전략의 분석은 각 산업부문별로 연구가 수행되었으며, 해운항만산업 부문에 대한 연구사례도 있다. 그런데 해운항만 부문의 경우 해당산업의 자유화 협상전략을 모색하는 데 중점을 두고 있다. 즉 FTA 체결의 해운항만산업에 대한 영향을 분석하고, 그 부정적 효과의 극소화 내지 회피 또는 긍정적 효과의 극대화 내지 활용방안의 모색보다는 해운항만부문의 FTA 협상에 있어 상대국으로부터 가능한 한 많은 양허를 받아내기 위한 협상전략의 모색에 중점을 두고 있는 것이다.

그런데 한·중·일 FTA 결성에 대한 논의가 활발히 이루어지고 있음을 감안할 때 이의 해운항만산업에 영향을 분석하고 대응방안을 모색하지 않으면 안 될 것으로 판단된다. 이러한 필요성에 따라 본 연구는 해운항만정책 당국자의 요청에 의하여 이루어지게 되었다. 따라서 본 연구에서는 기존의 연구가 상대적으로 부진했던 분야 즉, FTA의 결과 해운항만산업에 미치는 영향 검토와, FTA의 체결에 대응한 해운항만산업 정책수립의 방향을 모색하는데 중점을 두었다. 즉 한·중·일 FTA가 결성되었을 경우 이의 해운항만산업에 대한 영향을 분석한 다음, 이에 대한 대응전략을 모색하고자 한 것이다. 따라서 본 연구는 한·중·일 FTA 체결과 관련하여 당국의 해운항만정책 결정 및 업계의 경영전략 수립에 기여할 수 있을 것으로 기대된다. 뿐만 아니라 FTA의 협상 과정에서 해운항만산업에 대한 영향 평가는 우리의 입장을 정리하는 데 참고가 될 수 있을 것이다.

2. 연구의 수행방법

이러한 연구목적의 달성을 위해서는 먼저 한·중·일 FTA 체결에 따른 경제적 영향, 특히 교역량 및 교역패턴 변화의 영향을 분석하고 이의 해운항만산업

에 대한 과급효과를 도출할 필요가 있을 것이다. FTA의 체결은 역내의 관세·비관세 장벽의 해소로 교역을 촉진하며, 경제 전반에 걸쳐 시장확대와 경쟁심화를 야기함으로써 국제무역의 양적·질적 변화를 초래할 것이다. 그리고 이러한 경제적 영향은 해운시장에도 다양한 형태로 과급효과를 나타낼 것으로 생각된다. 그런데 해운항만산업의 발전방향을 전망하고, 나아가 바람직한 발전전략을 모색하기 위해서는 FTA의 해운항만산업에 대한 영향분석이 전제되지 않으면 안 된다. 따라서 여기에서는 FTA 체결의 국제교역에 대한 영향과 그 결과로 나타나는 국제무역에 대한 영향을 분석하고, 나아가 국제무역의 변화에 유발되어 해운항만분야에 나타나는 2차적 영향을 분석하였다. 그리고 이러한 영향분석은 대응방안의 모색을 위한 자료로 이용하였다.

이러한 분석에 있어 본 연구에서 이용한 가장 중요한 접근방법은 선행 연구 논문 및 자료의 조사·분석이다. 특히 FTA의 결성이 품목별 무역량에 미치는 영향에 대해서는 본 연구에서 별도로 추정하기보다 대외경제정책연구원 등에서 최근에 수행한 연구결과를 이용하였다. 그리고 FTA 결성의 해운항만산업 개방 및 자유화에 대한 영향분석과 관련해서는 기존의 지역단위경제협력 사례를 조사하여 시사점을 도출하고자 하였다. FTA 결성의 무역에 대한 영향과 관련한 연구사례는 비교적 많기 때문에 기존의 연구결과를 이용함에 있어 큰 문제는 없었다. 그리고 이러한 선행연구를 이용함에 있어서는 그 결과를 상호 비교하여 평균치를 채택하는 등의 방법을 채택함으로써 중립성을 확보하고자 했다.

그리고 해상물동량의 추세 및 현황에 관한 자료는 관련기관 및 협회의 통계 자료를 이용하였다. 한·중·일 해상물동량에 관한 자료는 한국선주협회, 한국근해수송협회, 국가교통 데이터베이스(D/B) 등의 자료를 이용하였다. 그리고 무역통계자료는 한국무역협회 등의 자료를 이용하였다. 또한 FTA의 해운항만산업 자유화 효과 등 비계량적인 자료는 관련 경제협력체 웹 사이트(web site), 소개자료 등을 이용하였다. 특히 FTA로 인한 해운항만시장 개방촉진효과를 분석하기 위해서는 북미자유무역협정(North American Free Trade

Agreement: NAFTA), 유럽연합(European Union: EU) 등 기존 경제협력체의 해운항만시장 개방 사례를 조사하고 그 시사점을 도출하고자 하였다. 다만 해운항만업계나 관련협회, 단체 등의 FTA 영향에 대한 이해도가 높지 않은 점을 감안할 때 설문조사는 성과가 의심되므로 실시하지 않았다.

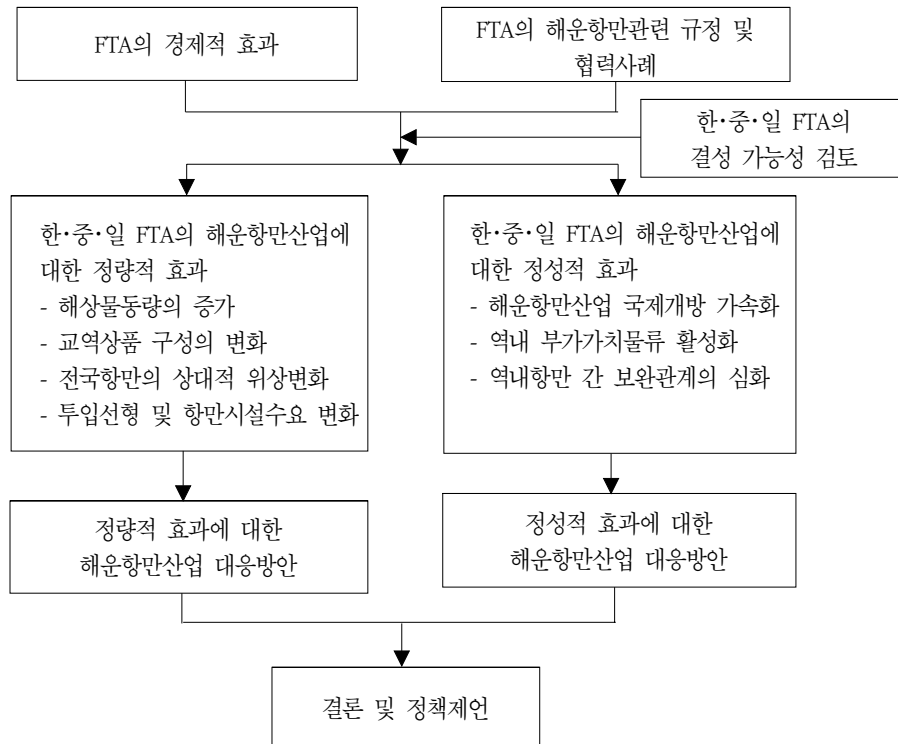
한편 본 연구의 수행과정에서 한국교통연구원 등의 전문가에 대한 연구자문을 통하여 내용을 보완하고 연구방향을 정립해 나가는 등의 방법을 채택함으로써 연구의 완성도를 높이하고자 했다.

본 연구에서 다룬 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, FTA 체결의 경제 전반적 영향과 무역규모 및 패턴에 대한 영향을 분석하고, 둘째, 이러한 경제여건의 변화로 인한 해운항만부문의 영향 즉, 해상운송체계, 투입 선형(船型), 항만시설 수요 등의 변화 검토와 아울러, 셋째, FTA 체결에 따른 해운시장(특히 연안 해운시장)의 개방가능성과 이로 인한 영향을 분석하고, 넷째, 나아가 해운항만산업의 대응방안을 검토하였다.

먼저 FTA의 무역 규모 및 패턴에 대한 영향분석은 계량적 효과와 비계량적 효과로 구분하여 검토하였다. 계량적 효과로는 역내 해상물동량의 증가 및 비중증대, 전반적 해상수송거리의 단축, 교역 품목구조 변화 등의 관점에서 영향을 검토하였다. 그리고 이로 인하여 유발되는 2차적 효과로서 전국항만물류체계 및 시설수요의 변화, 투입 선형(船型)의 변화 등을 살펴보았다. 여기에서 경제적 영향 분석은 이미 언급한 바와 같이 대외경제정책연구원 등 전문연구기관의 연구결과를 이용함으로써 객관성을 확보하고자 하였다. 그리고 비계량적 효과로는 전반적 경제협력의 강화에 따른 해운항만산업의 국제개방 및 자유화, 한국항만의 동북아 물류체계 내의 위상변화, 항만간 보완 및 협력관계의 강화 등에 대하여 살펴보았다.

그리고 이러한 분석결과를 기초로 한·중·일 FTA 결성에 대비한 해운항만산업의 정책방향을 모색하였다. 정책방향의 도출에 있어서는 경제적 여건변화의 해운항만부문에 대한 효과를 분석한 다양한 이론적 틀을 이용하여 정책적 시사점을 도출해 내고자 하였다.

〈그림 I-1〉 연구흐름도



제2장

FTA의 일반 경제적 효과

1. 세계 FTA의 동향

자유무역협정(free trade agreement: FTA)은 특정국가간에 배타적인 무역특혜(주로 관세철폐)를 서로 부여하는 협정으로서 비교적 느슨한 지역 경제협력의 형태라 할 수 있다. 그런데 FTA의 구체적 분야나 내용은 체결국들에 따라서 다양한 양상을 보이고 있으며, 그 효과도 다르게 나타나고 있다.

전통적으로 FTA는 상품분야의 무역자유화 또는 관세인하에 중점을 두어 왔다. 그러나 국제무역기구(World Trade Organization: WTO) 체제의 출범(1995년)을 전후하여 FTA의 적용범위도 확대되고 있다. 상품의 관세 철폐 이외에도 서비스 및 투자 자유화까지 포괄하는 것이 일반적인 추세인 것이다. 또한 상품 및 서비스 교역의 자유화 이외에도 지적재산권, 정부조달, 경쟁정책, 무역구제제도 등 정책의 국제적 조화부문까지 협정의 대상범위가 점차 확대되고 있다. 이와 같이 FTA의 협력대상 범위가 확대된 것은 범세계적 무역자유화를 추구하는 WTO 체제 하에서 전반적인 관세수준이 낮아졌기 때문이기도 하다. 즉 관세율이 전반적으로 낮아짐에 따라 관세 이외의 다른 분야로 지역단위의 협력 영역이 점차 확대된 것이 FTA의 기능 다양화를 야기한 하나의 원인이 된다.

〈표 II-1〉 지역단위 경제협력의 종류

	역내관세 철폐	역외공동관세 부과	역내 생산요소 자유이동보장	역내 공동경제정책 수행(초국가적 기구 설치 운영)
자유무역협정(FTA)				
관세동맹				
공동시장				
완전경제통합				

전 세계적으로 자유무역협정은 급속하게 확산되고 있는바, 그 주요 원인은 i) 지역단위의 개방이 경쟁의 촉진 및 자원의 효율적 배분에 기여함으로써 국민경제의 생산성을 향상시키고, ii) 외국인직접투자(foreign direct investment: FDI)의 유치에 도움이 되며, iii) 범세계적 다자간 협의체인 WTO의 경우 협상에 장기간이 소요될 뿐만 아니라 의견의 일치를 보기 어렵다는 점에 대한 반작용 내지 대안 모색의 움직임이 있으며, iv) 지역단위의 경제협력이 궁극적으로는 다자간 경제협력을 촉진할 것이라는 명분이 뒷받침될 뿐만 아니라, v) 지역주의의 확산에 따라 역외국가로서 받는 반사적 피해에 대한 대응이 필요하다는 인식이 확산되고 있는 점 등이 지적될 수 있다.

다음 표에서 보면 세계적으로 유효한 지역경제협력체는 2004년 10월말 기준 150개에 달하는 것으로 나타났다.

〈표 II-2〉 세계 지역경제협력 현황(2004. 10. 31 현재)

	GATT에 통보된 지역경제협력	WTO에 통보된 지역경제협력	합계
통보된 지역경제협력	124	176	300
현재 유효한 지역경제협력	50	100	150

자료 : 외교통상부(www.fta.go.kr(2005. 11. 20).

2. FTA의 무역 및 성장에 대한 효과

1) 국제무역에 대한 영향

FTA의 가장 직접적인 효과는 국제무역부문에서 나타난다. FTA의 일차적 목표는 체결국가간 관세 및 비관세 장벽을 해소함으로써 역내 국가간 교역을 촉진하는데 있기 때문이다. 지역단위의 경제협력이 무역에 미치는 효과는 무역 전환효과(trade diversion effect)와 무역창조효과(trade creation effect)로 나뉜다.⁵⁾ 무역전환효과는 역내 국가들 간에 무역장벽이 완화 내지 해소됨으로써 역외국가와의 교역이 역내국과의 교역으로 전환되는 효과를 말한다. 따라서 무역전환효과에 의하면 FTA의 결과 역내무역은 증가하는 반면, 역외국가와의 무역은 감소하게 된다. 그리고 무역창조효과는 자원배분의 효율성 향상 등을 통하여 전체 무역을 증가시키는 효과를 말한다.

한편 FTA의 결과 역내의 경제성장이 장기적으로 촉진되면 무역전환효과에 의하여 초기에 감소했던 역외국가와의 무역도 증가하게 될 것이다.

2) 경제성장에 대한 영향

FTA의 결성은 일반적으로 경제성장을 촉진하는 효과를 나타내는데, 그 원인

5) J. Viner, "The Customs Union Issues", N.Y.: Carnegie Endowment for International Peace, 1950.

내지 경로는 여러 가지가 있다. 그 중에서 중요한 사항을 들면 다음과 같다.

첫째, FTA로 관세 및 비관세 무역장벽이 완화 내지 해소되면 교역액이 변화하는 효과 즉 물량효과(volume effect)가 나타난다. 그런데 이 효과는 앞에서 본 바와 같이 대체로 증가하는 방향으로 나타나게 된다. 그리고 무역의 증가는 시장구조가 더욱 경쟁적으로 변화되었음을 의미하며, 이는 경제 전반적인 효율성 향상에 대한 압력으로 작용한다. 따라서 이는 국가경제 전반적 국제경쟁력의 향상 및 국내총생산의 증가(즉 경제성장효과)를 결과하게 될 것이다.

그리고 자원배분의 효율성이 향상되는데, 무역장벽이 해소되면 자원이 종래 보호받고 있던 경쟁력이 낮은 산업에서 경쟁력이 높은 산업으로 이동하기 때문이다. 이를 자원배분의 효율성 향상효과(resource allocation efficiency effects)라 한다. 자원배분의 효율성 향상은 주어진 자원으로 생산이 증가됨을 의미하므로 경제성장효과를 결과함은 물론이다.

둘째, FTA의 형성은 그만큼 시장이 증대됨을 의미하며, 그 결과 기업들의 조업규모가 증대되므로 규모의 경제(economies of scale)가 실현되는 상황이라면 평균생산비의 하락을 유발한다. 그리고 이는 국가경제의 경쟁력 강화, 투자 및 생산의 증가로 이어지게 될 것이다.

셋째, FTA로 시장이 통합되면 역내의 기업경영 여건이 개선되므로 역외국가 기업들이 역내로 이전하는 현상이 나타난다. 이를 다양성효과(variety effects)라 하는데, 해당 생산품의 역내 가격인하와 생산증가를 결과할 것이다.

넷째, FTA를 통해 기술전파가 용이하게 되고 그 결과 지식자본이 축적되면 장기적인 경제성장효과를 유발한다.

다섯째, 외국인 직접투자(foreign direct investment: FDI)는 국내투자와 함께 해당국가의 자본스톡을 증대시키며, 이는 생산능력을 증대시킴으로써 경제 성장에 긍정적으로 기여한다. 그런데 FTA의 결과 FDI가 증가할지 감소할지는 명확하지 않다. 먼저 역내국가로부터의 FDI 변화를 보면, 수평적 FDI⁶⁾의 경우 무역과 대체관계에 있으므로 FTA의 결과 감소할 가능성이 높다. FTA로 인하

6) 수평적 FDI는 투자국에서 생산되고 있는 것과 동일한 제품 또는 용역생산을 위한 외국인직접투자를 말한다. 이는 특정 생산단계의 부품제조 등을 위하여 외국에 투자하는 수직적 FDI와 구분됨.

여 역내 국가간의 무역장벽이 낮아지면 역내무역이 증가하기 때문이다. 그러나 수직적 FDI는⁷⁾ 무역과 보완관계에 있으므로 FTA로 무역이 증가하면 동반하여 증가할 가능성이 크다. 따라서 종합으로 볼 때 역내국가로부터의 FDI의 변화방향은 분명하지 않다. 한편 역외국가로부터의 FDI는 증가할 가능성이 크다. 특히 수평적 FDI가 증가할 가능성이 높는데, 그 이유는 확대된 공동시장에서 기업을 경영하는 것이 유리하기 때문이다. 그리고 수직적 FDI는 FTA에 영향을 거의 받지 않을 것으로 생각된다. 역외국가의 경우 수직적 FDI로 생산된 제품은 자국으로 재수입해야 하는바, 역외국가로서는 교역여건에 큰 변화가 없을 것이기 때문이다. 결국 전체적으로 볼 때 FTA의 FDI에 대한 영향은 불확실한 것으로 평가된다.

그런데 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA)의 멕시코 사례에서 보는 바와 같이 FTA 역내의 외국인 직접투자는 비교적 개발이 덜 된 국가로 집중되는 경향이 있다. 만일 한·중·일 FTA가 체결되면 한국과 일본으로부터 FDI가 중국으로 집중될 가능성이 크다. 따라서 한국의 입장에서 볼 때 FTA의 결과 FDI가 증가할지 감소할 지는 명확하지 않다. 다만 FTA로 인하여 역내 교역환경이 개선되면 한국을 포함한 역내 국가간 또는 역외 국가로부터의 FDI가 증가할 가능성이 큰 것으로 판단된다.

FTA의 효과로는 그 이외에도 교역조건 효과(terms of trade effects)⁸⁾, 산출 효과(output effects)⁹⁾ 등 다양하며, 이러한 효과들이 경제성장, 무역 등 경제 전반에 걸쳐 영향을 미친다. 그러나 이들의 경제성장에 대한 효과가 명확하지 않아서 구체적인 설명은 생략한다.

이와 같이 다양한 경로에 의해서 소득(국내총생산)이 증가하면 그 일부는 저축으로 투자되므로 자본스톡의 증가를 결과한다. 그리고 자본스톡의 증가는 생산능력의 증가를 의미하며, 결국 소득의 증가를 가져오는 선순환이 나타난

7) 수직적 FDI는 생산단계별로 생산기지를 다른 나라에 두기 위한 외국인직접투자를 말한다.

8) 교역조건 개선효과는 FTA로 역내교역이 증가하고 역외교역이 감소하면(즉 역내국가들의 역외국가 수출품에 대한 수요가 감소하면) 역내국가의 수입품 가격이 하락할 가능성이 있으며, 이는 역내국가의 교역조건이 그만큼 개선됨을 의미함.

9) 가격이 경쟁시장의 평균원가와 다른 산업의 산출이 변화할 경우에 발생함.

다. 이러한 일련의 연쇄효과를 중기 경제성장효과(medium run growth effects)라 한다. 또한 내생적 성장이론에 의하면 성장은 기술혁신과 인적자본 형성을 통해 이루어지는 것인바, FTA의 결과 기술 확산이 가속화됨으로써 지식자본이 축적되면 장기적인 경제성장효과를 기대할 수 있다.

다음 표는 FTA의 경제적 효과 가운데 중요한 사항을 나타낸 것인바, 이들 효과의 국가경제에 대한 영향은 상호 연관되어 있다. 특히 국제무역과 경제성장은 서로 영향을 주고받는 것이므로 분리하여 고려할 수 없는 것으로 판단된다. 그런데 무역창출효과, 무역전환효과, 시장확대효과, 교역조건 개선효과 등은 국제무역에 직접적인 영향을 미치는 효과들로 볼 수 있으며, 무역창출효과, 시장확대효과, 자본축적효과, 기술확산효과 등은 성장에 직접적인 영향을 미치는 것으로 평가된다. 따라서 무역창출효과, 시장확대효과 등은 무역과 성장을 동시에 직접적으로 변화시키는 요인이 되는 것이다.

〈표 II-3〉 FTA에 의한 주요 경제적 효과

구분	주요 내용
무역창출효과	- 관세철폐 등 역내무역장벽의 철폐에 따라 무역이 확대 - 수입국의 소비자는 동일한 수입상품 및 서비스를 보다 저렴한 가격에 소비 가능하며, 수출국도 수출확대에 따른 이익을 확보할 수 있어 역내국의 경제적 후생 증가
무역전환효과	- 역내국에 대한 관세의 철폐로 관세가 부과되는 역외국으로부터의 수입이 역내국으로 전환됨.
시장확대효과	- 역내 무역 및 투자장벽이 해소됨으로써 시장규모가 확대 - 이는 생산에 있어 규모의 경제 실현을 가능하게 함으로써 경제성장을 촉진시킴.
자본축적효과	- 역내국의 기대수익률 상승, 불확실성 감소 등으로 인하여 국내투자나 외국인투자가 증가하여 생산능력이 확대
기술확산효과	- 외국인 경영자, 기술자의 자국내 유입으로 우수한 노하우나 기술이 확산됨. - 이에 따라 생산성이 높아지고 결국 경제성장이 촉진됨.
제도개혁효과	- 역내국간 효율적인 정책, 규제 등에 관한 노하우를 공유·이전할 수 있게 됨.
교역조건 개선, 기타효과	- 역외국가로부터의 수입감소에 따른 교역조건 개선 등.

자료 : 유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 2004, P.93을 기초로 보완.

3) 주요 FTA의 사례분석

(1) 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA)

① NAFTA의 개관

NAFTA는 1994년에 출범한 미국·캐나다·멕시코 간의 자유무역협정이다. 북미지역에는 NAFTA 이전에 캐나다-미국 자유무역협정(Canada-US Free Trade Agreement: CUSFTA)이 있었으며, NAFTA는 CUSFTA의 성공을 기반으로 성립된 것으로 볼 수 있다.

당시 미국으로서는 i) 유럽연합의 발전, 일본경제의 급부상 등으로 국제적 입지가 약화되고 있는 상황에서 국제적 주도권을 확보하기 위한 돌파구가 필요했으며, ii) 만성적인 쌍둥이 적자¹⁰⁾가 심화되는 등 자국내 경제여건 악화를 타개하는 방안으로 북미지역을 통합함으로써 규모의 경제 및 생산의 전문화를 달성하고자 했고, iii) 범세계적 다자간 무역자유화를 추구하는 WTO 체제의 협상부진을 지역주의(regionalism)를 통하여 극복하고자 했다는 점 등의 필요성에서 NAFTA를 추진하게 된 것으로 판단된다.

캐나다는 i) 미국 및 멕시코 시장에 대한 진출확대 필요, ii) CUSFTA와는 별도로 미국-멕시코의 자유무역협정이 체결될 경우 미국중심의 자유무역지대 형성에 대한 우려 등으로 NAFTA에 참여하게 되었다.

멕시코로서도 i) 1982년에 발생한 외채위기 이후의 경제부진을 대외지향적인 개방정책으로 타개하고자 했으며, ii) 미국과의 관계를 재정립함과 아울러 미국시장에의 접근을 확대하기 위한 수단으로 NAFTA에 참여하게 된 것이다.

10) 재정 및 국제수지적자를 의미함.

② NAFTA의 경제적 성과

한 국가의 경제변화는 여러 가지 대내·외적 환경변화에 의하여 영향을 받게 될 것이다. 따라서 NAFTA 출범 이후에 나타난 회원국의 경제변화 가운데에서 NAFTA의 효과만을 분리해내는 것은 쉬운 일이 아니다. 이러한 한계점에도 불구하고 여기에서는 NAFTA 출범 전후의 회원국내 경제변화를 단순하게 비교해 보고자 한다.

NAFTA 출범과 관련하여 관심이 집중되는 경제적 변화는 역내무역과 관련된 것이다. 자유무역협정은 역내 무역자유화를 일차적인 목표로 추진되기 때문이다. NAFTA가 발효된 1994년 전후의 역내무역 비중 변화를 보면 미국의 경우 1990년대 초 26~27%에서 근래에는 32% 내외로 다소 증대되었다. 특히 미국의 대(對) 멕시코 무역비중은 협정 발효 전년도인 1993년에는 7.7%이었으나 10년이 지난 2003년에는 11.7%로 급격하게 높아졌다.

캐나다의 역내무역 비중은 1990년대 초 70% 내외이었으나 근래에는 77~78%로 높아졌다. 캐나다의 경우도 미국과의 무역이 차지하는 비중은 큰 변화가 없었으나 멕시코와의 무역비중은 1993년 1.2%에서 2003년에는 2.0%로 크게 증대된 것이다.

또한 멕시코의 경우는 대(對) 미국 및 대(對) 캐나다 무역비중이 각각 77%와 80% 내외로 큰 변화를 보이지 않고 있다. 다만 1990년대 말 역내무역의 비중이 83% 내외까지 일시적으로 높아졌으나 2003년에는 다시 76.6%로 낮아졌다. 미국과 캐나다의 입장에서는 양국 모두 멕시코에 대한 무역의 비중이 증가했음에도 불구하고 멕시코의 입장에서 보면 대 미국 및 대 캐나다 무역의 전체무역에서 차지하는 비중이 거의 변화하지 않고 있는 것이다. 이러한 현상이 나타나는 이유는 멕시코의 경우 경제규모가 상대적으로 작아 전체 무역액 증가율이 미국과 캐나다보다 높았기 때문이다.

이와 같이 미국·캐나다·멕시코의 역내무역 비중은 연도별로 등락은 있으나 NAFTA 발효 이후 상당 폭 높아졌음을 알 수 있다.

〈표 II-4〉 NAFTA의 역내무역 비중 추세

단위 : %

		미국			캐나다			멕시코		
		캐나다	멕시코	역내	미국	멕시코	역내	미국	캐나다	역내
NAFTA 이전	1980	16.2	5.8	22.0	63.9	0.5	64.5	65.5	1.1	66.7
	1985	20.3	5.7	26.0	72.2	0.8	73.0	69.7	1.5	71.1
	1990	19.4	6.5	25.9	69.4	0.8	70.2	73.7	0.8	74.5
	1991	19.2	7.0	26.2	69.2	1.0	70.2	76.6	1.9	78.5
	1992	19.2	7.7	26.8	71.0	1.1	72.0	75.5	1.9	77.5
	1993	20.1	7.7	27.8	73.4	1.2	74.6	76.5	2.3	78.8
NAFTA 이후	1994	20.5	8.4	28.9	74.4	1.2	75.6	77.7	2.2	79.9
	1995	20.3	8.1	28.3	74.1	1.3	75.4	79.3	2.2	81.5
	1996	20.3	9.1	29.4	75.5	1.4	76.9	79.9	2.1	82.0
	1997	20.3	10.0	30.3	75.7	1.4	77.1	80.2	1.9	82.2
	1998	20.4	10.8	31.2	77.6	1.5	79.1	80.9	1.6	82.5
	1999	20.8	11.3	32.1	77.9	1.6	79.5	81.1	1.9	83.0
	2000	20.1	12.1	32.2	76.7	1.8	78.5	80.7	2.2	82.9
	2001	20.1	12.3	32.4	76.7	1.9	78.6	77.8	2.2	80.0
	2002	19.8	12.3	32.1	76.0	2.0	78.0	76.0	2.2	78.6
	2003	19.6	11.7	31.3	75.0	1.9	76.9	74.5	2.1	76.6

자료: IMF, *Direction of Trade Statistics*, Yearbook, 각호.

NAFTA 회원국의 경제성장 추세 보면 미국의 경우는 1990년대 이후 장기호황을 누리고 있다. 미국경제의 장기호황은 정보기술(information technology: IT)의 발전 등 여러 가지 요인이 있겠으나 NAFTA의 효과도 무시할 수 없을 것으로 판단된다. 미국의 GDP증가율(경제성장률)을 보면 NAFTA 이전인 1980~1993년 중에는 -0.5~3.8%(연평균 2.9%)이었으나 1994~2003년 중에는 0.8~4.5%(연평균 3.3%)로 높아졌다.

캐나다의 경우도 NAFTA 이후 미국경제와의 관계가 긴밀해지면서 미국경제와 동반하여 호황을 누렸다. 캐나다의 경제성장률 추세를 보면 1980~1993년 중에는 연평균 2.3%이었으나 1994~2003년 중에는 연평균 3.5%로 높아졌다. 멕시코 역시 연평균 경제성장률이 1980~1993년 중 2.2%에서 1994~2003년 중에는 연평균 2.7%로 다소 높아졌다.

이와 같이 NAFTA 출범 이후 역내 국가들의 전반적인 경제성장세가 다소나

마 높아졌음을 확인할 수 있다

〈표 II-5〉 NAFTA 회원국의 경제성장 추세

		미국		캐나다		멕시코	
		GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)	GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)	GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)
NAFTA 이전	1980	53.2	-0.2	56.2	1.5	59.1	8.3
	1985	62.0	3.8	64.9	4.8	63.7	2.2
	1990	72.7	1.8	74.9	-0.2	71.2	5.1
	1991	72.4	-0.5	73.5	-1.8	74.2	4.2
	1992	74.7	3.3	74.0	0.9	76.9	3.6
	1993	76.7	2.7	75.8	2.3	78.4	2.0
NAFTA 이후	1994	79.8	4.0	79.4	4.8	81.8	4.4
	1995	81.8	2.5	81.6	2.8	76.8	-6.2
	1996	84.8	3.7	83.0	1.6	80.8	5.2
	1997	88.7	4.5	86.5	4.2	86.2	6.8
	1998	92.4	4.2	90.0	4.1	90.6	5.0
	1999	96.5	4.4	95.0	5.5	93.8	3.6
	2000	100.0	3.7	100.0	5.3	100.0	6.6
	2001	100.8	0.8	101.9	1.9	100.0	0.0
	2002	102.6	1.9	105.3	3.3	100.7	0.7
	2003	105.7	3.0	107.1	1.7	101.9	1.2

자료: IMF, *International Financial Statistics*, Yearbook 각호.

(2) 남미공동시장(Mercado Comun del Sur: MERCOSUR)

① MERCOSUR의 개관

MERCOSUR는 브라질 · 아르헨티나 · 우루과이 · 파라과이 4개국에 의해 1995년 1월에 발족한 경제협력체이다. 이는 1991년 3월 4개국 정상들이 파라과이의 수도 아순시온(Asuncion)에서 공동시장의 구축에 관한 사항에 합의한 데 이어, 1994년 12월 4개국 모두 최종 의정서에 조인함으로써 1995년 1월부터 출범되었다. 주요 경제협력 내용에는 상호간 관세와 수량 규제 폐지, 무역장벽의 해소, 대외 공동 관세의 설정과 세관업무의 간소화 등이 포함되어 있다.

MERCOSUR의 성격은 관세동맹¹¹⁾ 수준이며, 출범 이후 칠레(1996), 볼리비아(1997), 페루(2003) 등도 여기에 합류했다. 따라서 MERCOSUR는 실질적으로 당초의 4개국 이외에 칠레·볼리비아·페루를 포함하여 모두 7개국으로 구성된 경제협력체로 확대되었다.

MERCOSUR의 설립배경으로는 i) NAFTA의 출범, 유럽통합의 가속화, ASEAN의 경제협력 심화 등 세계적 지역주의 심화로 역내 경제협력의 분위기가 조성되었으며, ii) 해당 국가들이 종래의 대내지향적인 수입대체산업화 전략 대신에 대외지향적인 수출주도형 전략으로 성장전략을 전환하였다는 점을 들 수 있다.

MERCOSUR는 1995년 1월부터 역외로부터의 수입에 대하여 0~20%의 공동관세를 부과하기 시작하여 불완전하나마 관세동맹으로서의 성격을 갖게 되었는데, 일부 예외품목에 대해서도 협상을 진행하고 있다.¹²⁾ 그리고 2006년 이후에는 공동시장¹³⁾ 단계로 발전시키기 위한 노력을 하고 있다.

② MERCOSUR의 경제적 성과

MERCOSUR의 협상이 1991년에 타결되고 1995년에는 관세동맹의 형태로 출범되었는데, 이의 가장 직접적인 성과는 역내무역의 증가에서 찾을 수 있다. 즉 1990년 4개 회원국의 총수출에 대한 역내 수출의 비중은 8.9%이었으나 1998년에는 25.0%까지 높아졌다. 특히 파라과이의 역내수출 비중은 1991년 35.2%에서 2000년에는 63.6%까지 높아졌다. 그리고 우루과이도 1991년 35.5%이던 역내수출 비중이 1998년에는 55.4%로 높아졌고, 아르헨티나와 브라질도 MERCOSUR 출범 이후 역내수출 비중이 이전에 비하여 한때 2배 이상

11) 역내관세 철폐(즉 FTA 수준)뿐만 아니라 역외공동관세의 부과까지 포함한 경제협력체를 의미함.

12) 대외공동관세 적용제의 품목으로서 자본재(파라과이 및 우루과이는 2006년 1월부터 14%의 대외공동관세 적용), 컴퓨터 및 관련 소프트웨어와 위성통신(2006년 1월부터 16%로 통일), 자동차와 설탕(협상 중) 등이 있음.

13) 역내 관세철폐(FTA 단계), 역외공동관세(관세동맹 단계)뿐만 아니라 역내생산요소의 자유이동까지 보장하는 경제협력체를 말함.

으로 급증했다.

그런데 2000년 대에 들어서는 역내무역의 비중이 다시 감소하고 있다. 2003년 회원국들의 역내수출 비중은 11.7%로 1991년의 11.1%와 거의 비슷한 수준까지 후퇴하였다. 즉 파라과이를 제외한 아르헨티나, 브라질 및 우루과이의 역내수출 비중은 최근 공동시장 출범 이전 수준으로 후퇴했다. 다만 파라과이는 역내수출 비중이 이전의 30%대에서 60% 내외로 상향조정되었으며, 최근까지 그 수준을 유지하고 있다.

이러한 역내교역의 전반적 위축은 1999년에 발생한 브라질 경제위기 이후 아르헨티나 및 우루과이도 경제위기를 연이어 겪으면서 야기된 회원국들의 경기침체가 주요 요인으로 판단된다. 특히 1999년의 브라질 헤알화 평가절하 조치로 인한 브라질-아르헨티나 통상분쟁은 MERCOSUR의 역내교역을 감소시키는 주요 원인이 되었다.

〈표 II-6〉 MERCOSUR의 역내수출 비중 추세

단위: %

		아르헨티나	브라질	파라과이	우루과이	역내총수출 비중
MERCOSUR 이전	1990	14.8	4.2	39.6	34.8	8.9
	1991	16.5	7.3	35.2	35.5	11.1
	1992	19.0	11.4	37.5	33.6	14.3
	1993	28.1	14.0	39.6	42.5	18.6
	1994	30.3	13.6	46.2	47.0	19.3
MERCOSUR 이후	1995	32.3	13.2	57.4	47.1	20.5
	1996	33.2	15.3	62.8	48.1	22.7
	1997	36.3	17.1	53.7	49.7	24.7
	1998	35.6	17.4	51.7	55.4	25.0
	1999	31.2	14.1	41.5	45.0	20.6
	2000	31.9	14.0	63.6	44.6	20.9
	2001	28.2	10.9	52.4	40.8	17.3
	2002	21.7	5.5	58.1	32.8	11.4
	2003	19.1	7.6	59.1	30.7	11.7

자료 : 박순찬 외, 「FTA의 득과 실」, 대외경제정책연구원, 2004, P.83 및 IMF, *International Financial Statistics*, Yearbook 각호.

MERCOSUR의 경제성장 촉진효과는 확인되지 않았다. 오히려 MERCOSUR 결성 이후 회원국들의 경제성장은 둔화된 것으로 나타났다. 예를 들면 우루과이는 MERCOSUR 결성 이후 마이너스(-) 성장을 기록했으며, 아르헨티나의 경우도 1980~1994년 중 연평균 경제성장률은 1.3%이었으나 그 이후 2003년까지의 경제성장률은 연평균 0.2%에 그치는 등 저조한 실적을 보였다.

이와 같이 MERCOSUR 회원국들의 경제성장이 저조해진 것은 1999년 브라질의 경제위기 여파가 아르헨티나, 우루과이 및 파라과이로 확대됨으로써 전체 회원국의 경제위기로 발전했기 때문이다. MERCOSUR 이후 한 회원국의 경제위기가 역내 국가들로 빠르게 확산된 것이다. 여기에서 MERCOSUR 출범 이후 회원국간 경제의존도가 높아지면서 경제의 동조화 현상이 현저하게 나타나고 있음을 확인할 수 있다.

〈표 II-7〉 MERCOSUR 회원국의 경제성장 추세

		아르헨티나		브라질		파라과이		우루과이	
		GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)	GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)	GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)	GDP 지수 (' 00=100)	성장률 (%)
MERCOSUR 이전	1980	75.2	-0.3	62.2	9.2	60.8	11.4	70.5	6.0
	1985	67.8	-6.9	66.6	7.5	68.0	4.0	61.4	1.5
	1990	66.9	-1.8	77.0	0.4	82.3	3.1	74.2	0.3
	1991	73.9	10.6	77.8	1.0	84.3	2.5	76.9	3.5
	1992	81.0	9.6	77.4	-0.5	85.9	1.8	83.0	7.9
	1993	85.6	5.7	81.2	4.9	89.4	4.1	85.2	2.7
	1994	90.6	5.8	85.9	5.9	92.2	3.1	91.4	7.3
MERCOSUR 이후	1995	88.1	-2.8	89.5	4.2	96.5	4.7	90.1	-1.4
	1996	92.9	5.5	91.9	2.7	97.8	1.3	95.1	5.6
	1997	100.5	8.1	94.9	3.3	100.3	2.6	99.9	5.0
	1998	104.3	3.9	95.1	0.1	99.9	-0.4	104.4	4.5
	1999	100.8	-3.4	95.8	0.8	100.4	0.5	101.5	-2.8
	2000	100.0	-0.8	100.0	4.4	100.0	-0.4	100.0	-1.4
	2001	95.6	-4.4	101.3	1.3	102.7	2.7	96.6	-3.4
	2002	85.2	-10.9	103.3	1.9	100.3	-2.3	86.0	-11.0
	2003	92.6	8.7	103.1	-0.2	-	-	88.1	2.5

자료 : IMF, *International Financial Statistics*, Yearbook 각호.

(2) 한국·칠레 FTA

① 한국·칠레 FTA의 개관

한국·칠레 FTA는 1998년 11월에 추진이 합의되었으며, 2002년 10월에 열린 제6차 협상에서 타결되었다. 그리고 2004년 2월에는 한국에서 비준동의안이 통과되고 동년 4월부터 발효되었다.

〈표 II-8〉 한국의 관세철폐 계획

단위 : HS 10단위 기준 품목수

양허 카테고리	공산품	농산물	임산물	수산물	전체	주요품목
즉시 철폐 (구성비, %)	9,101 (100.0)	224 (15.6)	138 (58.2)	227 (69.5)	9,740 (87.2)	배합사료, 종우, 양모, 커피
5년 철폐 (구성비, %)	-	545 (38.1)	70 (29.5)	86 (21.5)	701 (6.3)	고사리, 장미, 두부, 포도주, 아몬드
7년 철폐 (구성비, %)	1 (0.0)	40 (2.8)	-	-	41 (0.4)	과실주스, 과실조제품, 가금류고기, 스프, 감자
9년 철폐 (구성비, %)	-	1 (0.7)	-	-	1 (0.0)	기타 과일주스
10년 철폐 (구성비, %)	-	197 (13.8)	29 (12.3)	36 (9.0)	262 (2.3)	토마토, 돼지고기, 오이, 키위
10년 계절관세1) (구성비, %)	-	1 (0.07)	-	-	1 (0.01)	포도
16년 철폐2) (구성비, %)	-	12 (0.8)	-	-	12 (0.1)	조제분유, 혼합주스
TRQ3) (구성비, %)	-	18 (1.3)	-	-	18 (0.2)	쇠고기, 닭고기, 맨더린
DDA 이후 논의 (구성비, %)	-	373 (26.0)	-	-	373 (3.3)	마늘, 양파, 고추, 낙농제품
예외 (구성비, %)	-	21 (1.5)	-	-	21 (0.2)	쌀, 사과, 배
합계 (구성비, %)	9,102 (100.0)	1,432 (100.0)	237 (100.0)	399 (100.0)	11,170 (100.0)	

주 : 1) 일정기간(1~4월)에만 관세 철폐

2) 2011년부터 시작하여 10년간 균등철폐.

3) 관세할당 내에서 무관세 적용(DDA 타결 이후 논의). TRQ는 쇠고기, 닭고기, 유장, 자두, 맨더린, 기타채소(건조)를 말함.

자료 : 강준구·박지현, 「한국·칠레 FTA 발효 이후 대칠레 교역동향 분석」, 대외경제정책연구원, 2004, P.14.

이 협정에 의거 한국은 경쟁력이 있는 공산품에 대해서는 사실상 전 품목에 대하여 관세를 즉시 철폐하는 한편, 농산물의 경우는 대부분 일정기간을 두고 단계적으로 관세를 철폐하기로 하였다. 즉 공산품은 9,102 품목 중 1개 품목(전기동)을 제외한 전 품목에 대하여 즉시 관세를 철폐하고, 나머지 1개 품목도 7년 이내에 관세를 철폐하기로 하였다. 농산물은 배합사료, 종우, 양모, 커피 등 224품목(15.6%)에 대해서는 즉시 관세를 철폐하고, 쌀, 사과, 배 등 21개 품목에 대해서는 예외로 하되, 나머지 1,187개 품목(82.9%)에 대해서는 단계적으로 관세를 철폐하기로 했다.

〈표 II-9〉 칠레의 관세철폐 계획

단위: HS 8단위 기준 품목수

양허 카테고리	공산품	농산물	임산물	수산물	전체	주요품목
즉시 철폐 (구성비, %)	1,478 (30.6)	677 (92.9)	96 (100.0)	199 (99.0)	2,450 (41.8)	TV, 자동차, 컴퓨터, 휴대폰
5년 철폐 (구성비, %)	1,992 (41.3)	-	-	2 (1.0)	1,994 (34.1)	폴리에틸렌, 수송용 차량
7년 철폐 (구성비, %)	14 (0.3)	-	-	-	14 (0.2)	유류 여과기
10년 철폐 (구성비, %)	1,180 (24.4)	10 (1.4)	-	-	1,190 (20.3)	축전지, 청소기
13년 철폐 ¹⁾ (구성비, %)	152 (3.1)	-	-	-	152 (2.6)	철강, 섬유 및 의류
예외 (구성비, %)	12 (0.2)	42 (5.8)	-	-	54 (1.0)	세탁기, 냉장고
합계 (구성비, %)	4,828 (100.0)	729 (100.0)	96 (100.0)	99 (100.0)	5,854 (100.0)	

주 : 1) 2010~17년까지 균등철폐.

자료 : 강준구·박지현, 「한국·칠레 FTA 발효 이후 대칠레 교역동향 분석」, 대외경제정책연구원, 2004, P.18.

칠레는 한국과 달리 대부분의 제1차 산품에 대하여 즉시 관세를 철폐하기로 하였다. 즉 농산물 677개 품목(92.9%), 임산물 전 품목 및 수산물 199 품목(99.0%)에 대하여 관세를 즉시 철폐하기로 한 것이다. 그러나 공산품은 전체

4,828개 품목 가운데 1,478개 품목(30.6%)에 대해서만 즉시 관세철폐를 단행하고, 나머지 품목에 대해서는 단계적으로 관세를 철폐하기로 하였다. 특히 세탁기, 냉장고 등 12개 품목(0.2%)은 예외적으로 관세철폐 계획에서 제외하였다.

② 한국·칠레 FTA의 경제적 성과

한국·칠레 FTA로 한국은 공산품의 수출과 농산물 수입이 증가하고, 칠레는 그 반대로 공산품의 수입과 농산물 수출이 증가할 것으로 기대된다. 한국·칠레 FTA 체결 준비 중에 이루어진 연구결과에 의하면 한국은 대(對)칠레 수출이 6억 4천만 달러 증가하고 수입은 2억 6천만 달러가 증가하여 4억 달러 내외의 무역수지 개선효과를 기대할 수 있을 것으로 분석되었다.¹⁴⁾

다음 표는 한국과 칠레 사이의 수출입 추세를 나타낸 것인데, 한국은 칠레에 대하여 만성적인 무역적자를 기록하고 있으며, 2004년에는 그 규모가 12억 달러로 최대치를 기록하였다. 한국은 칠레로부터 동광, 원목 등 원자재 수입을 꾸준히 늘려왔으나, 주력 수출품목인 차량, 전기기기, 기계류 등 공산품의 수출은 그다지 활성화되지 않았기 때문이다.

한국·칠레 FTA 발효(2004년 4월 1일) 전후 1년간의 무역동향을 보면 수출입이 모두 증가하였으나 수입증가가 수출증가를 초과하여 적자규모가 증대되었다. 즉 수출 증가액은 3억 360만 달러(57.9%), 수입 증가액은 5억 8,838만 달러(44.3%)에 달하여 적자폭이 이전 1년간의 실적에 비하여 2억 8,478만 달러(35.4%) 확대된 것이다. 특히 FTA 발효를 몇 달 앞둔 2004년 1월 이후 월간 무역수지 적자폭이 1억 달러를 넘는 경우가 많아졌다.

이에 따라 우리나라 전체 수출에 대한 대(對) 칠레 수출비중은 FTA 발효 이전 1년간은 0.25%이었으나 발효 이후 1년간은 0.32%로 늘었다. 그러나 수입 비중은 0.83%로 변함이 없는 것으로 나타났다. 연간 수출입 증가율을 보아도

14) 정인교·이경희, 「한·칠레 자유무역협정의 추진배경, 경제적 효과 및 정책적 시사점」, 대외경제정책연구원, 2000.

〈표 II-10〉 한국의 대(對)칠레 수출입 추세

단위: 1,000 미달러

연도	수출	수입	무역수지
1980	61,288	87,521	-26,233
1985	63,167	148,826	-85,659
1990	144,179	331,172	-186,993
1991	269,935	370,552	-100,617
1992	326,018	365,511	-39,493
1993	372,868	537,988	-165,120
1994	408,544	705,426	-296,882
1995	636,517	1,020,939	-384,422
1996	640,242	1,102,532	-462,290
1997	655,228	1,162,116	-506,888
1998	566,958	706,346	-139,388
1999	455,391	815,297	-359,906
2000	593,047	902,017	-308,970
2001	572,596	696,109	-123,513
2002	453,999	753,935	-299,936
2003	517,187	1,057,723	-540,536
2004	708,287	1,933,548	-1,225,261

자료: www.kita.net(2005. 4. 28).

〈표 II-11〉 한국·칠레 FTA 전후 한국의 대(對)칠레 분기별 수출입 비교

단위: 백만 미달러, %

	연도	전체 수출입			대(對) 칠레 수출입				
		수출	수입	무역수지	수출		수입		무역수지
					금액	비중	금액	비중	
한국·칠레 FTA이전	2003. II	46,053	41,711	4,343	132.9	0.29	268.0	0.64	-135.1
	2003. III	47,828	15,136	4,857	114.5	0.24	240.9	1.59	-126.5
	2003. IV	56,900	49,922	6,979	140.4	0.25	304.9	0.61	-164.5
	2004. I	59,299	52,798	6,516	136.7	0.23	514.4	0.97	-377.7
	1년간 합계	210,080	159,567	22,695	524.5	0.25	1,328.3	0.83	-803.8
한국·칠레 FTA이전	2004. II	63,974	55,270	8,674	163.4	0.26	491.5	0.89	-328.2
	2004. III	61,634	54,708	6,931	184.4	0.30	462.2	0.84	-277.9
	2004. IV	68,937	61,688	7,979	223.9	0.32	465.4	0.75	-241.5
	2005. I	66,808	60,378	6,429	256.5	0.38	497.5	0.82	-241.1
	1년간 합계 (증가율)	261,353 (24.4)	232,044 (45.4)	30,013 (-)	828.1 (57.9)	0.32 (-)	1,916.7 (44.3)	0.83 (-)	-1,088.6 (-)

자료: 전체 수출입은 재정경제부, 「주요경제지표」, 2005. 6., 대(對) 칠레 수출입은 www.kita.net(2005. 4. 28)에 의함.

한국의 대(對) 칠레 수출증가율은 57.9%로 전체 수출증가율 24.4%를 크게 초과하고 있는 반면, 수입증가율은 44.3%로 전체 수입증가율 45.4%보다 오히려 낮았다. 따라서 한국·칠레 FTA는 한국의 대(對) 칠레 수입증가보다는 수출증가에 더욱 크게 기여한 것으로 판단된다. 수출증가율이 수입증가율보다 높았음에도 불구하고 수지적자폭이 확대된 것은 당초 수입액이 수출액의 2.5배에 달할 정도로 격차가 컸기 때문이다. 즉 수·출입이 모두 확대되는 가운데 적자폭도 확대된 것으로 이해될 수 있다.

(4) ASEAN 자유무역지대(ASEAN Free Trade Area: AFTA)

① AFTA의 개관

AFTA는 1992년 1월 싱가포르에서 개최된 제4차 ASEAN 정상회담에서 설립이 합의되었다.¹⁵⁾ 그리고 경제장관회의에서는 공동유효특혜관세협정(Agreement on the Common Effective Preferential Tariff Scheme for ASEAN Free Trade Area, 즉 CEPT 협정)과 AFTA 협정(ASEAN Free Trade Area Agreement)이 정식 조인되었다.

이러한 합의에 기초하여 동년 4월 쿠알라룸푸르 고위각료회의에서 역내관세인하에 대한 초안이 작성되었으며, 1993년 1월부터 AFTA가 정식으로 출범하게 된 것이다. 그리고 CEPT 관세인하는 동년 10월 제25차 경제장관회의에서 CEPT 적용품목 목록을 확인함으로써 11월부터 개시되었다.

AFTA 출범 당시 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 타이, 브루나이 등 6개국이었던 회원국은¹⁶⁾ 베트남(1995), 라오스(1997), 미얀마(1997), 캄보

15) AFTA의 개념은 1971년 1971년 3월 마닐라에서 개최된 제4차 경제장관회의에서 필리핀의 마르코스 전 대통령이 최초로 제안한 바 있음. 그리고 1981년 자카르타에서 개최된 제2회 ASEAN 정상회담에서 필리핀 정부가 향후 10년 이내에 자유무역지대를 창설하자고 제안하였음. 그러나 당시에는 시기상조라는 이유로 실현되지 못했음. 그 이후 ASEAN 국가 간 경제협력 분위기가 무르익자 1991년 6월 태국의 아난 총리가 10년 이내에 ASEAN 자유무역지대를 창설해야 한다고 제안함으로써 AFTA의 창설이 공론화됨.

16) ASEAN은 1967년 8월에 설립되었는데, 당시 회원국은 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태일랜드 등 5개국이었음. 그 이후 브루나이가 1984년 1월에 추가로 가입했으며, 베트남(1995), 라오스 및 미얀마(1997), 캄보디아(1999) 등이 가입함으로써 10개국으로 증가됨.

디아(1999) 등이 추가로 가입함으로써 2005년 4월 현재는 모두 10개국으로 늘어났다.

한편 AFTA는 무역자유화뿐만 아니라 투자, 서비스의 자유화, 기타 비관세장벽의 완화를 위한 조치를 다양하게 추진하고 있다.

〈표 II-12〉 AFTA의 경제협력 프로그램 추진현황

협력내용	프로그램	대상	추진사항	비고
무역자유화	AFTA (1993 개시)	원칙적으로 전제품	- 포괄적 자유화로서 단계적 관세인하 추진(CEPT) - 비관세장벽의 완화	- 20%→5%→0%, 2010 / 2015 완료 - 수량규제의 철폐 등
	AICO1) (1996 개시)	제조업 부품 및 자재	- 한정적 관세인하로서 즉시인하	- 관세 0~5%
투자자유화	AIA2) (1998 개시)	전업종	- 내국인 우대조치 - 자본 및 노동 이동 자유화	
서비스 자유화	AFAS3) (1995 개시)	서비스분야	- ASEAN-X 방식으로 추진4)	
기타 협력사항	지적소유권 보호	-	- 지적소유권 보호 - 공통 상표제도 확립	
	규격·표준의 상호 인정	-	- 국제규격·기준 적용 - 시험·증명기관의 정비 - 정보교환 - 인재육성	
	관세협정	-	- 관세분류, 통관수속, 관세평가의 통일·간소화	
	경제정책 협조	-	- 거시경제정책에 관한 정보교환 - 재정정책·규칙의 투명성 향상 - 금융부문의 인재 육성 등	
정보격차 완화	E-ASEAN (2000 개시)	정보·통신	- IT관련 정책 및 규제완화 - 인적자원 공동개발 - 정보통신 네트워크 구축	

주 : 1) ASEAN Industrial Cooperation.

2) ASEAN Investment Area.

3) ASEAN Framework Agreement on Services.

4) ASEAN-X 방식은 회원국 중 2개국 또는 그 이상의 국가들이 특정 부문에 대하여 협상을 진행하
고, 나머지 회원국들은 차후 합의된 사항에 대하여 자유롭게 동참 여부를 결정하는 방식을 의미함.

자료 : 권을 외, 「ASEAN 경제통합의 확대와 한국의 대응방향」, 대외경제정책연구원, 2003, P.36.

② AFTA의 경제적 성과

AFTA의 관세인하는 현재 추진 중에 있다는 점, 그리고 1997년 아시아 각국들이 외환위기를 겪었다는 점 등을 고려할 때 그 성과를 시계열자료에 의거하여 단순 비교·분석하는 것은 큰 의미가 없는 것으로 판단된다. 따라서 관세인하가 실현되었을 경우를 전제하고 그 효과를 고찰한 기존의 연구결과를 살펴보기로 한다. 다음 표는 연산가능일반균형(computable general equilibrium: CGE) 모형에 의거하여 AFTA의 성과를 분석한 기존의 관련 연구결과를 소개한 것이다.

이에 의하면 추진 중인 역내관세가 100% 폐지되었다고 전제하면 ASEAN 6개국의 GDP는 0.34% 증가하고¹⁷⁾, 총수출과 총수입은 각각 0.95% 및 0.93% 증가하는 효과를 나타낼 것으로 추정되었다. 국가별로 보면 상대적으로 높은 관세장벽을 갖고 있으며, 역내교역규모가 큰 베트남, 타이, 필리핀 등의 경제적 파급효과가 비교적 크게 나타나고 있다. 반면에 역내교역 비중이 상대적으로 낮은 말레이시아의 AFTA 효과는 비교적 작은 것으로 추정되었다. 또한 무관세를 표방하고 있는 싱가포르의 경제적 파급효과도 미미한 것으로 조사되었다.

이와 같은 AFTA의 경제적 효과에 대한 분석결과는 무역창출효과나 생산유발효과가 비교적 작다는 것을 시사하고 있다. AFTA의 경제적 파급효과가 크지 않은 것은 i) 회원국간 역내무역 비중이 20% 내외로 무역자유화의 이득을 거두기에는 부족하며, ii) 회원국들의 경제구조가 상호 보완적이기보다는 경쟁적이며, iii) 미국, 일본 등 주요 역외수출시장에서의 경쟁이 치열하여 역내무역자유화에 의한 비교우위의 창출에 한계가 있었다는 점 등을 원인으로 들 수 있다.

17) 경제성장 촉진효과가 0.34%인 것으로 볼 수 있음.

〈표 II-13〉 AFTA의 거시경제적 효과

		인도네시아	말레이시아	필리핀	싱가포르	타이	베트남	ASEAN 6 전체
실질 GDP	초기균형값 (10억달러)	205	96	75	76	150	19	622
	초기균형값대비 증감률(%)	0.18	0.58	0.42	0.05	0.47	0.76	0.34
수출	초기균형값 (10억달러)	57	97	42	132	72	9	408
	초기균형값대비 증감률(%)	0.64	1.61	1.60	0.11	1.14	3.50	0.95
수입	초기균형값 (10억달러)	57	88	54	135	69	12	415
	초기균형값대비 증감률(%)	0.64	1.78	1.24	0.11	1.18	2.63	0.93

주 : 초기균형값은 관세인하가 없었을 경우의 기준 균형값(1997년)임.
 자료 : 박순찬 외, 「FTA의 득과 실-사례분석을 중심으로」, 대외경제정책연구원, 2004, P.95.

(5) 유럽연합(EU)

① EU의 개관

유럽지역의 통합과정은 1951년 유럽석탄철강공동체(European Coal and Steel Community: ECSC)가 설립됨으로써 추진되기 시작하였다. 그리고 유럽 공동체(European Economic Community: EEC)¹⁸⁾와 유럽원자력공동체(European Atomic Energy Community: EURATOM)가 1957년에 각각 설립되었으며, 1967년에는 기존의 ECSC, EEC 및 EURATOM가 통합·단일화됨으로써 유럽공동체(European Community: EC)가 출범하였다. 그리고 EC는 1992년에 체결된 마스트리트조약(Treaty of Maastricht)¹⁹⁾에 의거 정치·경제·사회·문화

18) 유럽공동체(European Economic Community: EEC) 설립을 위한 조약을 흔히 로마조약(Treaty of Rome)이라 함. 그리고 EEC와 유럽원자력공동체(European Atomic Energy Community: EURATOM) 설립을 위한 조약을 통틀어 로마조약들(Treaties of Rome)이라 칭하기도 함.

의 광범위한 정책분야에서 통합을 추구하는 유럽연합(European Union: EU)으로 개편되었다.

당초 유럽 6개국²⁰⁾으로 시작된 공동체는 2005년 말 현재 25개국으로 회원국이 증가했다.²¹⁾ 그리고 2007년에는 불가리아 및 루마니아가 가입할 예정으로 있으며, 크로아티아 및 터키도 가입을 위한 협상이 추진되고 있다. 따라서 조만간 EU 회원국은 29개국으로 증가할 전망이다.

〈표 II-14〉 EU의 형성과정

연도	주요 내용	관련조약
1951	- 유럽석탄철강공동체(European Coal and Steel Community: ECSC) 형성	- Treaty establishing the European Coal and Steel Community
1957	- 유럽공동체(European Economic Community: EEC) - 유럽원자력공동체(European Atomic Energy Community: EURATOM)	- Treaty establishing European Economic Community: Treaty of Rome - Treaty establishing European Atomic Energy Community
1967	- ECSC, EEC 및 EURATOM의 통합으로 유럽공동체(European Community: EC) 출범	- Merger Treaty(1965)
1993	- 유럽연합(European Union: EU) 출범	- Treaty of Maastricht(1992)
1999	- 경제·통화동맹(Economy and Monetary Union: EMU)의 출범으로 유럽 단일통화(Euro) 실현	- Treaty of Maastricht(1992)의 규정에 의함.
2002	- 유로(Euro)의 통용	

자료 : http://europa.eu.int/index_en.htm (2005. 8. 23).

이와 같은 회원국의 증가에 따라 EU는 세계최대의 단일경제권으로 대두되

19) 마스트리트조약은 1997년에 체결되어 1999년에 발효된 암스테르담조약(Treaty of Amsterdam)과 2001년에 체결되어 2003년에 발효된 니스조약(Treaty of Nice)에 의하여 보완되었음. 특히 니스조약은 EU의 기구와 기능을 규정한 것으로 새로운 EU 헌법(EU Constitution)이 합의되면 대체될 전망이다.

20) 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 룩셈부르크 및 네덜란드 등 6개국.

21) 회원국은 독일, 프랑스, 이탈리아, 벨기에, 룩셈부르크, 네덜란드, 덴마크, 아일랜드, 영국, 그리스, 스페인, 포르투갈, 오스트리아, 핀란드, 스웨덴, 사이프러스, 체코, 에스토니아, 헝가리, 라트비아, 리투아니아, 말타, 폴란드, 슬로바키아 및 슬로베니아 등 25개국임. 여기에서 마지막에 열거된 10개국은 2004년에 EU에 가입됨.

었다. 특히 2004년에는 구공산권 국가까지 회원국으로 가입함으로써 역내 냉전체제가 공식적으로 종식되었으며, 범유럽의 평화적 통일이 이루어진 것으로 평가된다. 그리고 추진 중인 EU 헌법이 실현되면 EU는 명실상부한 정치적 통합체로 거듭나게 될 것이다.

② EU의 경제적 성과

EU의 형성은 1951년 이후 장기간에 걸쳐 단계적으로 추진되었으며, 1993년 마스트리트조약 발효 이후에도 최근까지 새로운 국가들이 회원국으로 편입됨으로써 회원국 수도 꾸준히 증가되었다. 따라서 EU의 경제적 성과를 성장, 무역 등의 측면에서 계량적으로 분석해 내는 것은 사실상 곤란한 것으로 판단된다.

다만 역내 경제협력의 강화로 중·동유럽 국가들의 경제성장이 상대적으로 높게 나타남으로써 회원국들의 경제가 장기적으로 수렴하게 될 것이라는 전망이 지배적이다. 그리고 역내무역도 활성화될 것으로 예상되고 있다.²²⁾

22) WIIW, "EU Membership and Income Level Convergence: The Experience of the Cohesion Countries" *Monthly Report*, April 2003 및 김종홍 외, 「2004년 EU 확대와 유럽경제의 변화」, 대외경제정책연구원, 2003 참조.

제3장

주요 FTA의 해운항만부문 협력사례

1. 주요 FTA의 해운항만서비스관련 협력정책

1) 북미자유무역협정(North America Free Trade Agreement: NAFTA)

(1) 해운항만 서비스관련 규정

NAFTA 협정문 제5부 제12장(Part Five Chapter 12)에는 국경 간 서비스무역(cross board trade in services)에 관하여 규정되어 있다. 그러나 해운·항만 서비스에 관한 구체적인 사항은 여기에 별도로 규정되어 있지 않다. 특히 관심이 집중되고 있는 연안해운(cabotage)에 관한 사항은 일반적 국제관행이 적용되며, 따라서 회원국 사이에 개방되지 않은 상황이다.²³⁾ 연안해운 이외에도 도로, 철도 등 다른 수송수단의 통합에 관해서도 명문 규정은 결여되어 있다.

다만 FTA 결성 이후 경제통합이 진전됨에 따라 역내 교통체계 통합의 필요성이 커지고 있다. 따라서 FTA 협정과는 별도로 교통체계 통합을 위한 논의가 이루어지고 있으며, 이러한 움직임은 FTA의 결성에 의하여 촉진된 것으로 판단된다. 따라서 FTA의 결성은 역내 해운항만서비스 자유화에 대한 필요성에 대한 인식 제고, 분위기 조성 등 간접적인 영향을 미치고 있는 것이다.

(2) 해운항만 서비스관련 협력 동향

NAFTA 협정 발효 이후 회원국들은 역내 교통·물류의 효율화를 위하여 검

23) 미국의 연안해운관련 법령은 국경간 수송을 허용하는 방향으로 개정되었으나, 이민관련 법령에서는 이를 허용하지 않고 있음.

토위원회를 구성·운영하는 등 물류관련 협력을 강화하고 있다. 그러나 역내 물류협력정책은 국별 이해관계의 차이, 물류종사자의 자국내 배타적 작업권 주장 등으로 아직 큰 성과를 거두지 못하고 있는 것이 현실이다.²⁴⁾

〈표 III-1〉 NAFTA의 물류부문 협력사례

부문별	협력사례	주요 내용
교통물류 전반	AASHTO ¹⁾ 를 통한 협력	<ul style="list-style-type: none"> - 미국 이외에도 캐나다 및 멕시코 교통장관 참여 교통, 물류 효율화 방안 논의 - 도로교통소위원회(Road Transportation Subcommittee), 수상운송위원회(Water Transportation Committee), 철도운송 위원회(Rail Transportation Committee), 복합운송 및 경제발전 위원회(Intermodal Transportation and Economic Expansion Committee) 등의 분과위원회 운영
근해운송	Short Sea Shipping Conference를 통한 협력	<ul style="list-style-type: none"> - 미국해사청(MARAD)이 주최한 근해운송회의의 Conference) - 근해운송 협력을 위한 각서(Short Sea Shipping Memorandum of Cooperation) 채택(2003. 11)

주 : 1) American Association of State Highway and Transportation Officials.
 자료 : 한국해양수산개발원 조사.

NAFTA 역내 물류서비스 자유화 움직임의 사례로는 다음과 같은 사항을 들 수 있다. 우선 주(州) 고속도로 및 교통 담당관 미주연합회(American Association of State Highway and Transportation Officials: AASHTO)는 캐나다 및 멕시코의 교통장관을 참여시켜 NAFTA 역내 교통·물류 효율화 방안을 강구하고 있다. AASHTO에는 도로교통 소위원회(Road Transportation Subcommittee), 수상운송 위원회(Water Transportation Committee), 철도운송 위원회(Rail Transportation Committee), 복합운송 및 경제발전 위원회(Intermodal Transportation and Economic Expansion Committee) 등의 분과위원회가 운

24) 예를 들면 멕시코의 화물차와 운전자들은 미국 국경 25마일 상업지역 내까지만 접근이 제한됨. 그리고 캐나다 트레일러는 미국 내 최종목적지까지 화물을 수송한 후 돌아가는 길에 캐나다로 가는 화물을 수송할 수는 있으나, 캐나다인 운전사가 운전하는 것은 금지되어 있음.

영되고 있다. 이들 위원회는 EU의 역내 교통·물류 통합 및 자유화 사례를²⁵⁾ 벤치마킹하여 개선방안을 강구하고 있다.

특히 2003년 11월에는 미국해사청(MARAD)이 주최한 근해운송회의(Short Sea Shipping Conference)에서 미국, 캐나다 및 멕시코가 근해운송 협력을 위한 각서(Memorandum of Cooperation on Short Sea Shipping)에 서명함으로써 근해운송관련 기술, 경험 및 정책을 공유하기로 했다. 각서의 주요 내용은 i) 근해해운관련 기술 및 정보의 공유, ii) 정보 및 경험의 교류를 통한 연구 개발 지원으로 공동이익 추구, iii) 관련 정책, 법규의 결정 및 변화 사항 통보, iv) 근해해운의 진흥을 위한 공동 노력 등이다.²⁶⁾

회원국들의 이러한 일련의 움직임을 고려할 때 연안해운을 포함한 NAFTA 역내운송은 조만간 자유화될 가능성이 큰 것으로 판단된다.

참고로 미국은 전통적으로 해운업의 국제경쟁력이 취약하여²⁷⁾ 여러 가지 보호정책을 시행하여 왔으며,²⁸⁾ WTO 서비스협상에 있어서도 해운·항만부문의 자유화에 대하여 소극적 입장을 견지하고 있다. 따라서 미국이 NAFTA 협정에 해운·항만부문에 대한 자유화관련 사항을 도입하지 않은 것은 당연한 귀결로 생각된다. 그러나 미국을 포함한 NAFTA 역내의 물류체제 합리화를 위해서는 회원국간의 협력이 중요하다는 사실을 인식하고, 이를 실현시키기 위하여 중장기적 관점에서 노력하고 있는 것이다.

한편 NAFTA 회원국들 사이의 경제협력의 강화에 따른 역내교역의 활성화로 근거리 국제 수송수요가 증가하고 있다. 이에 따라 미국에 있어 외항선사들

25) EU는 공동운송정책(Common Transport Policy)을 채택함으로써 연안해운(네덜란드의 경우 내륙수로체제 포함), 도로운송, 철도운송 등을 통합한 수송체제를 구축하고 있음.

26) www.dot.gov(2005. 11. 25).

27) 근래 대부분의 미국적 선사는 국제경쟁력이 약화됨에 따라 외국선사에 인수·합병됨으로써 거의 자취를 감추고 있는바, 예를 들면 Lyks, APL, Sealand, Crowley사 등 미국적 산사들이 차례로 외국적 선사에 인수·합병됨.

28) 과거 운항차액보조(Operating differential subsidy), 해운안보계획(Marine security program) 등에 의한 보조금 지급, 선박건조자금 조성기금(Capital construction fund) 및 선박건조예비기금(Construction reserve fund) 등에 의한 세제지원, 자국적선에 대한 화물우선적취권(Cargo preference) 등을 통하여 자국해운산업을 보호해 왔음.

이 거의 인수·합병되었음에도 중소형선 위주의 소규모 연안운송 선사들의 제한적인 발전이 예상된다. 이들 미국 내 연안선사들은 NAFTA 회원국 내부에서만 경쟁하게 되므로 과거의 외항선사들에 비하면 경쟁의 강도가 상대적으로 미약하며, 따라서 존립·발전의 가능성도 그만큼 크기 때문이다. 특히 캐나다, 멕시코 등 여타 회원국들의 경우 외항해운업의 발전이 상대적으로 부진하여 역내에서는 미국이 비교우위를 갖고 있는 것으로 판단된다.

2) 남미공동시장(Mercado Conum del Sur: MERCOSUR)

(1) 해운항만 서비스관련 규정

MERCOSUR는 경제협력의 정도가 비교적 느슨한 관세동맹의 성격을 갖고 있으며, 동 협정문에 해운·항만서비스 교역의 자유화에 관한 사항은 포함되어 있지 않다. 그러므로 MERCOSUR 회원국 내에서도 연안해운은 개방되어 있지 않은 실정이다. 따라서 역내 해운·항만서비스 교역에 관한 사항은 WTO의 도하개발아젠다(Doha Development Agenda: DDA) 협상에서 논의될 수 있을 것으로 판단된다.

(2) 해운항만 서비스관련 협력 동향

공동시장 결성 이후 일부 회원국에서 해운항만관련 협력방안이 제기되었다. 예를 들면 칠레에서는 연안해운의 대외개방 방안을 논의한 바 있으며, 아르헨티나에서도 MERCOSUR 회원국 상호간 연안해운의 개방방안을 제기한 바 있다.²⁹⁾ 그러나 연안해운의 개방은 국별 이해관계가 첨예하게 대립되어 있으므로 상호주의 원칙 하에서 상대국 연안해운의 동일한 개방이 전제되지 않으면 실현되기 어렵다. 어떤 국가도 자국 연안해운시장의 일방적인 개방은 원하지 않기 때문이다. 칠레와 아르헨티나의 경우도 다른 회원국들의 상호주의 원칙

29) [http://www.eclac.cl\(2005. 7. 25\)](http://www.eclac.cl(2005. 7. 25)).

에 입각한 호응을 받지 못하여 무산된 것이다.

특히 MERCOSUR는 결성 이후 회원국들의 경제위기로 환율분쟁이 야기되는 등 이해관계가 대립되어 있었으므로 해운항만부문의 협력도 진전되기 어려웠던 것으로 판단된다. 그러나 회원국들이 서로 국경을 접하고 있으므로 해운항만부문 협력의 효과가 크며, 따라서 향후 분위기가 성숙되면 해당 부문에 대한 협력의 가능성도 높은 것으로 판단되다.

3) 한국·칠레 FTA

(1) 해운항만 서비스관련 규정

한국·칠레 FTA 협정문에도 해운·항만서비스에 관한 사항이 별도로 규정되어 있지 않다. 동 협정문 제11장은 국경 간 서비스무역에 관하여 규정하고 있으나, 이는 일반적인 서비스교역에 관한 사항이다.³⁰⁾ 이와 같이 해운·항만서비스 교역에 관한 사항이 명문화되어 있지 않은 것은 양국간 해운·항만서비스 교류가 WTO 체제 내에서 이미 상당수준 자유화되어 있으며, 현재로서는 특별히 추가적으로 개방되어야 할 사항이나 이슈가 없다는 것을 의미하는 것으로 판단된다. 더구나 양국은 지리적으로 멀리 격리되어 있어 연안해운의 상호개방 가능성도 희박하다. 따라서 한국·칠레 FTA의 발효에도 불구하고 이의 해운·항만분야에의 영향은 극히 제한적일 것이다.

(2) 해운항만 서비스관련 협력 동향

한국·칠레 FTA는 발효된 지 얼마 되지 않았을 뿐만 아니라, 지리적으로도 격리되어 있어 해운항만분야에 대한 협력의 움직임이 아직 없는 상황이다.

30) 해당 서비스교역에 관한 규정은 다음과 같은 사항에 대하여 적용되는 것으로 규정됨. 즉, i)서비스의 생산, 유통, 마케팅, 판매 및 배달, ii)서비스의 구매나 사용, 또는 서비스에 대한 지불, iii)서비스 공급과 관련한 유통 및 운송체제에 관한 접근 및 이용, iv)일방당가국의 영역역 내에 타방당사국 서비스 공급자의 주재, 그리고, v)서비스 공급조건으로 유가증권 또는 다른 형태의 재정적 보증 제공.

또한 한국과 칠레의 해운항만산업 여건은 크게 차이가 나는바, 이러한 격차도 해당 분야의 실질적인 협력을 저해하는 요인이 되는 것으로 판단된다. 다음 표에서 보는 바와 같이 해운항만분야에서는 한국이 칠레에 대하여 일방적인 우위를 점하고 있다. 따라서 해당분야에 대한 양국의 입장은 크게 다를 것으로 판단된다. 즉 해운항만분야에 있어서는 한국해운이 시장지배력을 행사하게 될 가능성이 크다.

〈표 III-2〉 한·칠레 해운항만산업 여건 비교

국별	치적(置籍) 선박 (천 GT, 2004년말)	실질소유 선박 (천 GT, 2004년말)	컨테이너 항만물동량 (천 TEU, 2003년)
한국	7,225	17,779	13,186
칠레	724	1,166	1,250
한국/칠레 비율	10.0	15.2	10.5

주 : 선박은 화물선 1,000GT 이상만 고려함.

자료 : Lloyd's Register/Fairplay, 2004 Register of Ships, 2005.

한국컨테이너부두공단, 「2003 컨테이너화물유통 및 추이분석」, 2004.

그러나 양국 FTA의 결과 교역량이 증가함과 아울러 협력의 분위기가 성숙됨에 따라 해운항만서비스 교류도 증가하게 될 전망이다. 그리고 장기적으로는 해운·항만서비스를 포함한 물류전반의 협력도 강화될 것으로 예상된다.

4) ASEAN 자유무역지대(ASEAN Free Trade Area: AFTA)

(1) 해운항만 서비스관련 규정

AFTA 협정문에도 해운·항만서비스 교역에 관하여 구체적으로 명문화된 조항이 없으며, 회원국 상호간의 배타적 협력관계도 구축되어 있지 못한 것으로 판단된다. 따라서 이 부문에 대한 회원국 상호간의 협력은 WTO 등 범세계적

자유화체제 내에서 논의될 사항이다.

그러나 다음에서 보는 바와 같이 AFTA 결성 이후 해운·항만서비스부문을 포함한 교통·통신 전반에 관한 회원국간 협력방안은 다각도로 논의되고 있다.

(2) 해운항만 서비스관련 협력 동향

① ASEAN 역내 해운·항만서비스 협력

AFTA의 해운해운·항만서비스 자유화에 관한 사항은 아세안 교통 및 통신부문 실천계획(ASEAN Plan of Action in Transport and Communications, 1994~1996)에서 처음으로 다루어졌다. 이 계획은 i)역내 복합운송의 원활화, ii)수송 및 정보통신의 연계성 강화, iii)도로운송관련 법규의 조화 추구, iv)항공운송의 관리체제 개선, v)위험물과 산업폐기물의 육로 및 해상운송에 관한 규제, vi)교통 및 통신부문 인적자원 개발추진 등을 위한 것이다. 그리고 1997년에는 아세안 교통 및 통신부문 실천계획의 종합적 시행 프로그램(Integrated Implementation Programme for ASEAN Plan of Action in Transport and Communications, 1994~1996)에서 이 계획의 시행방법을 보다 구체화하였다. 그러나 여기에서도 구체적인 시행일정이 제시되지는 못하였다.

또한 아세안 교통장관회의(ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM Meeting)가 1996년 3월 첫 회동을 가진 후 매년 2회 개최되고 있으며, 그 하부조직으로 아세안 고위 교통관료 회의(ASEAN Senior Transport Officials Meeting: STOM)가 조직·운영되고 있다. ATM에서는 회원국의 교통관련 공통 이해관계에 관한 사항 및 정책방향을 논의하고, STOM에서는 보다 구체적인 실천방안을 논의하고 있다.

〈표 III-3〉 AFTA의 물류부문 협력사례

부문별		협력사례	주요 내용
물류 전반	기본계획	ASEAN Plan of Action in Transport and Communications	<ul style="list-style-type: none"> - 역내 복합운송의 원활화 - 수송 및 정보통신의 연계성 강화 - 도로운송관련 법규의 조화 추구 - 항공운송의 관리체제 개선- - 위험물과 산업폐기물의 육로 및 해상운송에 관한 규제 - 교통 및 통신부문 인적자원 개발추진
	시행계획	Integrated Implementation Programme for ASEAN Plan of Action in Transport and Communications	ASEAN Plan of Action in Transport and Communications의 구체적 시행계획
물류전반 (현안사항)		ASEAN Transport Ministers Meeting: ATM Meeting	<ul style="list-style-type: none"> - ASEAN 회원국 교통장관의 회합으로 매년 2회 개최 - 교통현안과 협력의 구체적 실천방안 논의

자료 : 한국해양수산개발원 조사.

이와 같이 AFTA의 해운·항만서비스 교역에 관한 사항은 교통부문 전반에 관한 논의의 체계 내에서 한 부문으로 다루어지고 있으나, 아직 구체적인 자유화 성과는 달성되지 못하고 있는 실정이다.

② ASEAN-중국 해운·항만서비스 협력

중국과 ASEAN 사이의 해운·항만서비스 협력에 관한 사항은 2004년 11월에 합의된 ASEAN-중국 수송협력에 관한 각서(Memorandum of Understanding between the Governments of the Member Countries of the Association of Southeast Asian Nations and the Government of the Peoples Republic of China on Transport Cooperation)에 기본방향이 제시되어 있다. 이 각서는 당사국들 사이에 교통부문 중·장기적 협력을 강화하기 위한 것이다. 구체적인 협력분야는 i)교통인프라의 건설에 관한 사항, ii)수송의 원활화 도모에 관한

사항, iii)해상운송의 안전 및 보안에 관한 사항, iv)항공운송에 관한 사항, v) 수송관련 인적자원 개발에 관한 사항 등이다.

특히 위에서 두 번째로 언급된 사항인 역내 수송의 원활화를 위해서는 역내 해상운송 협조체제를 구축하고, 랑강~메콩강(Lancang~Mekong River) 및 기타 국경을 통과하는 강을 통한 수상운송을 발전시키기 위하여 노력해야 한다는 내용이 포함되어 있다. 따라서 ASEAN-중국 수송협력에 있어서는 해운·항만서비스에 관한 사항이 주요 내용으로 다루어지고 있음을 알 수 있다.

그리고 이러한 사항의 협력을 촉진하기 위하여 중국의 통신장관(Ministry of Communication of PRC)과 아세아안 사무국(ASEAN Secretariat)이 추진책임을 담당한다. 또한 보다 구체적인 사항을 시행하기 위해서는 실무자그룹을 구성하여 추진하도록 하고 있다.

5) 유럽연합(European Union: EU)

(1) 해운항만 서비스관련 규정

EU는 장기간에 걸쳐 발전되어 왔으며, 해운항만부문에 관한 사항도 이사회 규정(Council Regulation) 등에 포함되어 있다. EU가 국제 해운환경 변화에 공동대응하기 시작한 것은 1970년대 이후이다. 즉 1970년 4월 이사회규정³¹⁾에 회원국과 제3국간 해운관계와 국제기구에서의 공동대응이 명문화되었다. 그리고 1974년에는 브뤼셀 패키지(Brussels Package)를 통하여 UN 정기선해운동맹협약을 채택함과 아울러 개발도상국의 정기선해운시장에 대한 공동대응방안이 제시되었다. 그러나 EU의 해운정책 전반에 관한 본격적인 공동해운정책 기조가 형성된 것은 1986년의 해운패키지(Maritime Package)이다. 이 해운패키지는 1990년에 발효되었는데, 그 주요내용은 다음과 같다.

i) EU 회원국 기점항로에서 회원국간 및 제3국간 해상운송서비스의 자유원

31) Council Regulation 77/578.

칙 적용,

ii) 로마조약(Treaty of Rome) 제85조 및 제86조를 해상운송에 적용(공정경쟁원칙),

iii) 해상운송에서 불공정한 운임설정의 규제(역외해운기업의 불공정 가격경쟁 대항조치),

iv) 해운시장자유화를 위한 회원국의 공동대응에 관한 사항 등.

그리고 1992년에는 공동해운정책을 역내 연안해운부문까지 확대하였다.³²⁾ 즉 EU 연안해운을 카보타지(cabotage)로 규정하고 1993년 1월 EU 공동단일시장의 성립과 동시에 적용한 것이다.

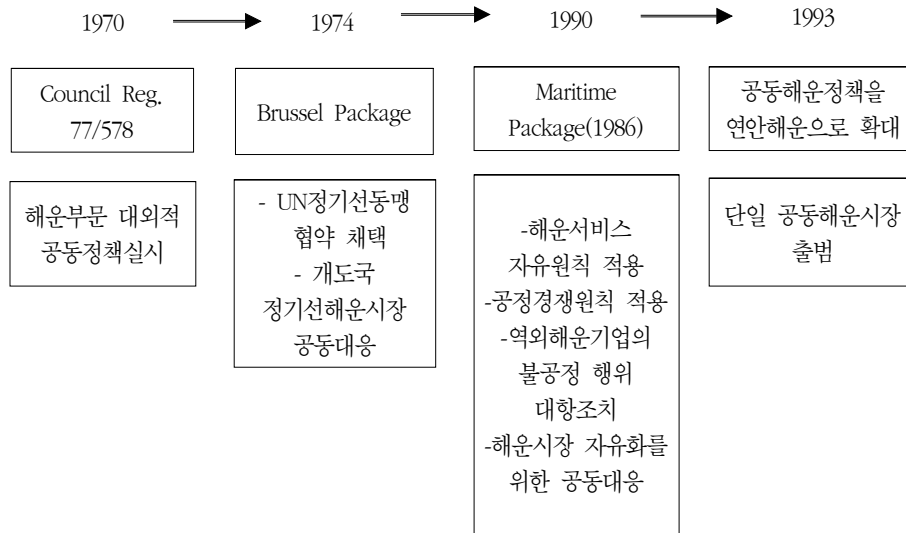
(2) 해운항만 서비스관련 협력 동향

EU는 이와 같이 해운항만 서비스관련 협력사항을 이사회규정 등에 명문화하여 다루고 있다. 그리고 다른 경제협력체에 비하여 해운항만분야의 협력범위가 넓을 뿐만 아니라, 강도도 강하다는 점을 특징으로 하고 있다. EU의 해운항만서비스 협력이 긴밀하게 이루어진 것은 i) 경제협력의 역사가 오래 되었을 뿐만 아니라, 협력의 강도도 높다는 점, ii) 회원국 내에 영국, 독일, 네덜란드, 덴마크 등 해운선진국들이 다수 포함되어 있어 해운 항만분야의 협력에 관한 관심도 그만큼 컸다는 점 등이 주요 요인으로 판단된다.

한편 EU는 WTO 협상에서도 해운서비스시장의 적극적인 개방을 추구하고 있다. 해운서비스시장의 자유화가 실현되면 무역촉진과 고용확대에도 도움이 될 것으로 판단하고 있기 때문이다. 연안운송시장은 여전히 보호대상이나, 국제무역화물의 연안운송과 공컨테이너의 재배치를 위한 연안운송은 시장개방 대상에 포함시키고 있다.

32) 1992년 Regulation 3577/92.

〈그림 III-1〉 EU의 해운항만 협력 추진과정



2. 해운항만산업에 대한 정책적 시사점

대부분의 FTA 사례에서 보는 바와 같이 해운항만서비스 교역에 관한 사항은 협정문에 명시적으로 규정되어 있지 않다. 그러나 FTA 체결 이후 역내 물류의 효율화를 위하여 회원국간 해운항만을 비롯한 수송관련 협력을 강화해 나가는 추세이다.

예를 들면 NAFTA, ASEAN 등의 경우 협정문에는 해운항만서비스 교역에 관한 규정이 없으나, 동 협정 발효 이후 경제협력이 진전되는 과정에서 해운항만 서비스에 대한 적극적인 협력방안이 추진되고 있다. 특히 NAFTA의 경우 앞에서 언급한 바와 같이 근해운송을 포함한 도로, 철도 등의 전반적 복합운송 원활화를 위한 방안이 적극적으로 논의되고 있으며, 조만간 가시적인 성과가 나타날 것으로 기대된다.

ASEAN의 경우도 교통장관회의 및 고위 교통관료 회의를 통하여 육·해·공 교통관련 협력방안이 적극 논의되고 있다. 특히 ASEAN과 중국 사이에는 수송 협력에 관한 각서에 의하여 관련 협력방안이 제시되어 있다.

MERCOSUR와 한국·칠레 FTA의 경우에는 회원국 사이에 해운항만서비스관련 협력방안에 관한 구체적 논의가 아직 이루어지지 않고 있다. 그런데 MERCOSUR에 있어서는 칠레, 아르헨티나 등에서 연안해운의 개방을 제안한바 있어 역내 경제협력이 강화되면 해운항만서비스관련 논의가 이루어질 것으로 판단된다.

한국·칠레 FTA의 경우는 아직 해운항만서비스 협력을 위한 논의가 이루어지지 않고 있다. 그 이유는 i) 양국이 지리적으로 격리되어 있을 뿐만 아니라, ii) 칠레의 해운산업여건이 상대적으로 열악하여 한국해운과 경쟁이 되지 않는 상황이며, iii) 양국의 경제협력 기간이 비교적 짧기 때문이다(2004년 4월 발효) 판단된다. 특히 지리적 격리 등을 고려할 때 양국 연안해운의 통합은 사실상 어려운 것이다.

한편 EU의 경우는 경제협력을 강화해 나가는 과정에서 공동해운정책을 채택했으며, 역내 연안해운시장을 단일화하였다. 물론 EU는 경제협력의 강도가 FTA의 차원을 넘어서는 것으로 단순한 경제공동체가 아니라 유럽단일시장으로 발전하고 있으며, 나아가 정치공동체 즉 단일국가로 변화하고 있다. 따라서 EU와 다른 FTA의 사례를 직접 비교하기는 어려운 것이다. 그러나 EU의 해운항만 협력사례는 다른 경제협력체들의 정책방향을 설정함에 있어서 하나의 시사점이 될 수 있다. 앞에서 언급한 바와 같이 NAFTA의 물류협력도 EU의 사례를 벤치마킹하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이상에서 보듯이 EU와 같은 특수한 사례를 제외하면 대부분의 경우 FTA의 결성이 해운항만서비스 협력과 직결되어 있지는 않다. FTA관련 조문에 해운항만부문의 협력에 관한 사항을 명문화하지 않고 있기 때문이다. 그러나 FTA의 결성은 해운항만서비스의 협력을 촉진하는 요인이 되고 있다. 그 이유는 첫째, 회원국간의 관세 및 비관세장벽이 해소됨으로써 역내교역이 증가되며, 이는 해

운항만서비스를 포함한 수송수요를 증가시키는 요인으로 작용한다. 따라서 역내 해운항만서비스 부문의 협력에 대한 필요성도 그만큼 커지게 된다. 둘째, 회원국간 경제협력의 강화는 수송부문의 협력을 통하여 더욱 효율적으로 달성 가능하게 된다. 셋째, FTA의 결성으로 회원국간 전반적인 경제협력의 분위기가 고조되면 해운항만분야의 협력 가능성도 그만큼 커지게 된다.

따라서 FTA의 결성은 중장기적으로 회원국간 해운항만분야의 협력을 강화시키는 요인으로 작용하게 된다. 그리고 그 결과 회원국의 해운항만산업은 시장의 확대에 의한 규모의 경제 실현, 개방에 따른 경쟁의 심화에 따른 내부효율화 달성 등을 통하여 한 단계 발전할 수 있는 전기를 맞게 될 것이다.

제4장

한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 영향과 대책

1. 한·중·일 FTA 결성의 교역 변화 효과

1) 한·중·일 FTA 협상 동향 및 전망

(1) 한·일 FTA 협상 동향 및 전망

① 한·일 FTA 협상 경과

한·일 FTA 협상은 2003년부터 개시되었으며, 당초 2005년 중 타결을 목표로 하였다. 그러나 양국 협상은 2004년 11월 제6차 협상을 마지막으로 냉각기를 갖고 있는바, 특히 일본의 농수산물 개방계획 등과 관련하여 입장 차이를 보이고 있는 것으로 알려지고 있다.

협상은 6개 분과로 구성되어 진행되고 있는바, i) 상품무역 분과(관세, 원산지, 통관, 무역구제조치 등), ii) 비관세조치 분과(SPS³³⁾, TBT³⁴⁾ 등), iii) 투자 및 서비스 분과, iv) 기타 무역이슈 분과(지적재산권, 정부조달, 경쟁정책), v) 분쟁해결 분과, vi) 협력 분과 등이 그것이다.

33) sanitary and phytosanitary measures(위생식물 검역조치).

34) technical barriers to trade(무역의 기술적 장벽).

〈표 IV-1〉 한·일 FTA 협상 경과

연월	주요사항	비고
1998. 10.	김대중 대통령과 오부치 총리 “21세기 신 한·일 파트너십 공동선언”	
1998. 12~2000. 5.	양국 공동연구 실시	
2001. 9. 및 2002. 1.	한·일 FTA 비즈니스 포럼	
2002. 7.~2003. 10.	한·일 FTA 산관학 공동연구회 활동	2003. 10. 최종보고서 제출
2003. 1.	한·일 투자협정 발효	내국민 대우 및 최혜국 대우
2003. 6.	한·일 정상회담	조속한 시일내 협상개시 합의
2003. 10.	한·일 정상회담	2003년말 교섭개시 합의
2003. 12.	한·일 FTA 제1차 협상	2005년 중 협상 타결을 목표로 매 2개월 주기로 협상할 것을 합의
2003. 2~2004. 8.	한·일 FTA 제2~5차 협상	
2004. 11.	한·일 FTA 제6차 협상	

자료 : www.fta.go.kr(2005. 11.20).

② 한·일 경제협력 전망

우리나라는 한·일 FTA를 통하여 일본이라는 거대시장을 안정적으로 확보할 수 있는 계기가 마련될 것으로 기대하고 있다. 그리고 양국의 FTA는 외국인직접투자의 유치에도 유리하게 작용할 것이다. 또한 양국은 급부상하는 중국에 효과적으로 대응하는 전략적 효과도 거두게 될 것이다.

그러나, 한·일 FTA의 실현에 있어서는 몇 가지 문제점이 있다. 첫째, 양국간 뿌리 깊은 불신의 미청산이 한일 FTA의 실현에 장애가 된다. 일본은 양국이 대등한 관계에서 협상을 진행해야 한다는 점을 강조하고 있다. 그러나 한국에 있어 일본은 기술의 우위를 점하고 있는 경제강국으로 경계의 대상이다. 또한 과거사 문제의 미해결과 우경화, 영토분쟁 등 양국간 대립과 갈등의 소지가 해소되지 않고 있다. 한편 일본은 한국이 다양한 분야에 걸쳐 일본과의 경제협력을 희망하면서도 국내 투자환경 개선에는 별 진전이 없을 뿐만 아니라, FTA를 위한 준비도 부족하다는 점을 지적한다.

둘째, 양국은 FTA의 체결을 위한 내부여건의 조성이 미흡한 것으로 판단된다. FTA의 결과 한국은 자동차, 기계, 전자 등 핵심 부품·소재 산업의 구조조정이 예상되며, 일본은 농·수산업의 타격이 예상되는바, 이를 조정하기 위한 내부적 여건의 조성이 요구된다. 그럼에도 불구하고 양국은 취약산업의 경쟁력 강화와 이해당사자간의 이해조정을 바탕으로 한 국민적 합의를 도출하지 못하고 있는 것으로 보인다.

따라서 양국의 FTA가 성공하기 위해서는 예상되는 자국내 문제점에 대한 대책 수립과 이해관계자의 이해조정 및 이를 바탕으로 국민적 합의를 도출하는 과정이 요구된다.

(2) 한·중·일 FTA 협상 동향 및 전망

① 한·중·일 경제의 세계 경제적 위상

가. GDP 비중

한·중·일 3국(홍콩 포함)의 GDP가 전 세계 GDP에서 차지하는 비중은 2004년 기준 17.7% 정도로 조사되었다. 그런데 2010년에는 3국 GDP의 세계비중이 19.3%로 증가할 전망이다. 이에 따라 한·중·일 FTA가 결성되면 EU 및 NAFTA에 이어 세계 3대 경제권으로 확고한 지위를 갖게 될 전망이다.

한·중·일 3국의 GDP 비중 증대는 주로 중국의 성장에 기인된 것이다. 즉 중국의 GDP 비중은 2004년 4.2%(홍콩 포함)에서 2010년에는 6.0%로 증대될 것으로 전망되었다. 한국의 GDP 비중도 동기간 중 1.7%에서 1.9%로 소폭 증대될 것으로 전망되었다. 그러나 일본은 동기간 중 GDP 비중이 11.8%에서 11.3%로 소폭 낮아질 전망이다.

한편 EU와 NAFTA의 GDP의 전 세계 GDP에 대한 비중은 점차 감소할 것으로 예상되었다. 즉 EU는 동기간 중 세계에서 차지하는 GDP 비중이 2004년 33.0%에서 2010년에는 31.4%로, NAFTA는 동기간 중 29.9%에서 28.6%로 각

각 GDP 비중이 낮아질 전망이다.

〈표 IV-2〉 GDP 추세 및 전망

단위 : 경상 10억 미 달러

		2001		2002		2003		2004		2010	
		금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)
한·중·일 3국 (홍콩포함)	한국	481.8	1.5	546.9	1.7	605.1	1.7	670.1	1.7	1,119.3	1.9
	중국	1,157.4	3.7	1,237.3	3.8	1,409.8	3.9	1,549.5	3.8	3,248.2	5.6
	홍콩	162.8	0.5	161.0	0.5	157.8	0.4	164.8	0.4	242.0	0.4
	일본	4,175.6	13.4	3,996.3	12.3	4,310.2	11.9	4,797.8	11.8	6,546.1	11.3
	계	5,977.6	19.2	5,941.5	18.3	6,482.9	17.9	7,182.2	17.7	11,155.6	19.3
EU		7,935.9	25.5	8,667.7	26.7	10,508.1	28.9	12,098.1	29.9	16,498.3	28.6
NAFTA		11,437.8	36.7	11,865.6	36.6	12,483.8	34.4	13,380.2	33.0	18,137.6	31.4
기타		5,803.1	18.6	5,971.4	18.4	6,834.8	18.8	7,853.7	19.4	11,952.1	20.7
세계전체		31,154.4	100.0	32,446.2	100.0	36,309.6	100.0	40,514.2	100.0	57,743.6	100.0

자료 : Global Insight, *World Overview*, second-quarter 2004.

나. 국제무역 비중

한·중·일 3국의 수출은 2004년 기준 전 세계 수출의 18.7%에 달하는 것으로 추정되었다. 이는 3국의 GDP 비중 17.7%에 비하면 약간 높은 수준이다. 한국과 중국의 높은 대외경제 의존도에도 불구하고 수출 비중이 크게 높지 않은 것은 일본의 낮은 대외의존도 때문이다. 즉 2004년 기준 홍콩을 합한 중국의 수출비중은 9.6%로 일본의 6.1%보다 높은 것으로 조사되었다. 일본의 GDP가 중국 GDP의 2.8배에 달한다는 점을 감안하면 일본의 상대적으로 낮은 대외의존도를 짐작할 수 있다. 그리고 2010년에는 한·중·일 3국의 수출비중이 20.2%로 다소 높아질 전망이다. 3국의 수출비중 증대는 주로 중국의 수출비중이 12.5%(홍콩 포함)로 상향조정됨에 따른 것이다.

〈표 IV-3〉 상품수출의 추세 및 전망

단위 : 경상 10억 미 달러

		2001		2002		2003		2004		2010	
		금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)
한·중·일 3국(홍콩포함)	한국	151	2.5	163	2.6	198	2.7	254	3.0	331	2.5
	중국	267	4.4	326	5.1	438	5.9	563	6.6	1,264	9.5
	홍콩	190	3.1	200	3.1	224	3.0	254	3.0	401	3.0
	일본	385	6.3	396	6.2	449	6.1	522	6.1	694	5.2
	계	993	16.3	1,085	17.0	1,309	17.7	1,592	18.7	2,690	20.2
EU		2,263	37.1	2,408	37.7	2,838	38.4	3,245	38.1	4,929	36.9
NAFTA		1,150	18.9	1,107	17.3	1,165	15.8	1,321	15.5	2,170	16.3
기타		1,692	27.7	1,787	28.0	2,071	28.1	2,360	27.7	3,559	26.6
세계전체		6,098	100.0	6,387	100.0	7,383	100.0	8,518	100.0	13,348	100.0

자료 : Global Insight, *World Overview*, second-quarter 2004.

〈표 IV-4〉 상품수입의 추세 및 전망

단위 : 경상 10만 미 달러

		2001		2002		2003		2004		2010	
		금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)	금액	비중 (%)
한·중·일 3국(홍콩포함)	한국	138	1.8	149	1.9	175	2.2	217	2.8	319	2.1
	중국	244	3.1	295	3.8	413	5.3	549	7.1	1,241	8.2
	홍콩	201	2.6	208	2.7	233	3.0	265	3.4	415	2.7
	일본	313	4.0	303	3.9	343	4.4	396	5.1	571	3.8
	계	896	11.5	955	12.3	1,164	15.0	1,427	18.4	2,546	16.8
EU		2,203	28.4	2,295	29.6	2,726	35.1	3,119	40.2	4,850	32.0
NAFTA		1,541	19.9	1,561	20.1	1,678	21.6	1,896	24.4	2,746	18.1
기타		3,119	40.2	3,029	38.0	3,313	28.2	3,635	17.0	5,002	33.1
세계전체		7,759	100.0	7,840	100.0	8,881	100.0	10,077	100.0	15,144	100.0

자료 : Global Insight, *World Overview*, second-quarter 2004.

한·중·일 3국의 수입은 2004년 기준 전 세계 수입의 18.4%를 기록한 것으로 추정되었다. 이는 수출비중 18.7%와 거의 비슷한 수준이다. 그런데 2010년

에는 일본 및 한국의 수입비중 하락으로 3국의 수입비중이 16.8%로 낮아질 것으로 전망되었다.

한편 전체적으로 수입액이 수출액보다 많게 나타난 것은 전자가 CIF³⁵⁾ 기준으로 집계되는 반면에 후자는 FOB³⁶⁾ 기준으로 집계됨에 따른 것이다.

세계 전체적으로 볼 때 GDP에서 차지하는 수·출입의 비중은 꾸준히 증가하고 있는데, 이는 세계적 개방화·자유화 추세에 따른 것으로 볼 수 있다. 특히 상품의 차별화, 규모의 경제 등에 의하여 발생하는 산업내무역(intra-industry trade)이 크게 활성화되고 있다.

〈표 IV- 5〉 전세계 GDP 대비 수출입 비중 전망

단위 : %

연 도	2001	2002	2003	2004	2010
수출/GDP	19.6	19.7	20.3	21.0	23.1
수입/GDP	24.9	24.2	24.5	24.9	26.2

자료 : Global Insight, *World Overview*, second-quarter 2004.

② 한·중·일 경제협력 전망

가. 한·중·일 FTA의 기대효과 및 장애요인

지역 단위의 경제협력은 흔히 시장의 확대에 의한 규모의 경제 실현, 경쟁의 심화를 통한 효율성 증대 등 긍정적 경제효과를 기대할 수 있다. 한·중·일 3국은 GDP 규모에서 전 세계 GDP의 1/5,³⁷⁾ 인구규모에서는 전 세계 인구의 1/4 정도를 차지할³⁸⁾ 만큼 거대경제권이 된다. 특히 중국경제는 급속한 성장

35) cost, insurance & freight로 상품가격에 보험료 및 운임이 포함된 금액.

36) free onboard로 선적되기까지의 비용만 포함되고, 그 이후의 운송비용은 제외된 금액.

37) 2003년 기준 한국의 GDP는 각각 6,051억 달러, 중국은 1조 5,676억 달러(홍콩 포함), 일본은 4조 3,102억 달러로 모두 6조 4,829억 달러에 달하는 것으로 추정되었으며, 이는 전세계 GDP(36조 3,096억 달러)의 17.9%에 해당하는 것임(Global Insight, *World Overview*, 2nd quarter 2004).

38) 2003년 기준 중국인구는 홍콩을 합하여 13억 1,153만 명, 일본은 1억 2,765만 명, 한국은 4,770만 명으로 나타남(IMF, *International Financial Statistics*, Yearbook, 2004).

세를 나타내고 있어 역내 경제규모는 빠르게 팽창하고 있다. 따라서 역내경제 협력의 경제적 효과는 비교적 크게 나타날 것으로 기대된다.

그리고 지역단위의 협력체가 구축되면 국제적 협상력 강화 효과도 기대할 수 있다. 역내 국가들의 국제적 지위향상은 다자간 무역협상뿐만 아니라 다양한 정치·외교관계에서 가시화될 것이다.

반면에 한·중·일 3국의 경제협력을 저해하는 가장 중요한 요인으로는 각국 경제발전단계의 불균형을 들 수 있다. 즉 중국은 유치산업 단계에 있는 첨단부문의 발전저해를, 일본은 농업 및 단순 제조업에 대한 타격을 우려하고 있다. 그리고 정치·외교적 이해관계의 차이 및 과거 역사적 적대관계로 인한 감정대립도 무시할 수 없는 장애요인이 될 것으로 예상된다. 또한 국별 경제체제의 차이도 지적될 수 있으나, 이는 중국의 경제체제가 급변하고 있다는 점을 감안할 때 큰 문제가 될 것으로 보기는 어려울 것이다.

나. 한·중·일 FTA의 전망

지역단위의 경제협력은 1950년대 유럽에서 시작되었으며,³⁹⁾ 1990년대에는 세계적인 현상으로 자리 잡았다. 특히 최근에는 유럽연합(European Union: EU)이 회원국을 확대함과 아울러 경제협력의 강도를 강화하고 있으며,⁴⁰⁾ 미주에서도 34개국 정상들이 1998년 4월 제2차 정상회담에서 미주자유무역지대(Free Trade Areas of the Americas: FTAA)의 협상을 공식 개시한 후⁴¹⁾ 구체

39) 유럽연합(European Union: EU)은 1952년의 유럽 석탄·철광공동체(European Coal & Steel Community: ECSC)에서 태동되었으며, 그 후 로마조약(Rome Treaties)에 근거하여 1958년에 출범한 유럽경제공동체(European Economic Community: EEC)에서 설립의 근거가 마련된 것으로 볼 수 있음.

40) EU 회원국은 2004년 5월 동유럽(8개국)과 지중해 연안(2개국)의 10개국(Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Malta, Poland, Slovak Republic 및 Slovenia)이 새로 가입함으로써 기존의 15개국(Australia, Belgium, Denmark, Finland, France, Germany, Greece, Ireland, Italy, Luxembourg, Netherlands, Portugal, Spain, Sweden 및 United Kingdom)에서 25개국으로 확대되었음. 그리고 2003년 테살로니키 정상회의에서 EU 헌법초안이 검토되기 시작하여 유럽합중국(United States of Europe)으로 발전하기 위한 노력이 전개되고 있음.

41) 미주대륙 전체를 하나의 자유무역지대로 통합하려는 노력은 1994년 12월에 열린 미주 정상회의에서 논의되기 시작했음.

적인 설립계획을 논의하고 있다.

이러한 지역주의 추세의 확산에도 불구하고 동북아 지역은 경제협력의 움직임이 미약한 편이다. 다만 1997년 말의 외환위기로 역내 금융협력을 비롯한 경제협력의 필요성에 대한 인식은 높아지고 있다. 이에 따라 한·중·일 3국은 나름대로 외국과의 경제협력을 다각도로 모색하고 있다.

특히 ASEAN 국가에 한·중·일 3국을 합한 ASEAN+3의 정상회담이 1997년 12월 쿨라룸푸르에서 개최된 이후 매년 열리고 있다. 그리고 2000년 이후에는 다양한 장관급 및 고위관료 회담도 개최되고 있다. 이에 따라 한·중·일 3국간 대화는 ASEAN+3의 기본 틀 내에서 시작되었다. 그런데 1999년 11월 마닐라 정상회담에서는 한·중·일 3국의 지도자들이 처음으로 회동하였으며, 그 이후 3국 정상회담이 매년 개최되고 있는바, 이는 매우 고무적인 현상으로 판단된다. 또한 2002년에는 3국 경제장관, 재무장관 및 외무장관회의가 처음으로 개최되었다.

그런데 이러한 대화채널이 열렸음에도 불구하고 3국간 공식적인 경제협력체의 출범을 위한 구체적 논의는 이루어지지 않고 있다. 이는 국별 경제구조 및 발전단계뿐만 아니라 정치·외교적 측면에서 넘어야 할 장벽이 여전히 크기 때문으로 판단된다.

한편 한·중·일 3국의 경제협력은 조기실현이 쉽지 않을 것으로 예상되는 가운데 각국은 나름대로의 양자간 경제협력 방안을 다양하게 모색하고 있다. 특히 한국은 일본과의 FTA 협성을 추진하고 있다. 최근의 마지막 한·일 FTA 협상은 도쿄에서 개최된바 있다. 한·일 FTA는 2005년 타결을 목표로 추진되었으나 일정이 다소 지연될 전망이다. 또한 한국은 2004년 1월 이후 본격 협상을 시작했던 한·싱 FTA를 동년 11월에 타결 지었다. 그런데 싱가포르의 전체의 99.9%에 해당하는 품목에 대하여 실행관세율 0%를 적용하고 있으며, 우리나라도 100대 품목 중 42개 품목(금액으로는 71%)에 대하여 무관세가 적용되고 있어 FTA의 무역 증대효과는 제한적일 것으로 판단된다. 따라서 한·싱 FTA는 한·ASEAN FTA를 위한 발판을 마련하는 한편, 물류를 비롯한 서비스의

교역 확대를 촉진하는데 주요 목적이 있는 것으로 판단된다. 또한 한·ASEAN FTA 협상은 2005년 2월에 시작되었으며, 12월에는 한·ASEAN 정상회의에서 한·ASEAN FTA 기본협정에 서명했다. 이에 따라 한국과 ASEAN 국가들은 2006년 4월까지 상품분야, 12월까지 자본 및 서비스분야에 대한 협상을 최종 타결하기로 했다.⁴²⁾

한편 일본은 2002년 4월 싱가포르와의 FTA가 발효된 데 이어 멕시코와의 FTA도 2005년 4월에 발효되었다. 그리고 필리핀(2004년 11월), 말레이시아(2005년 5월), 태국(2005년 8월)과의 FTA 협상도 이미 타결된 상황이다.

〈표 IV-6〉 한중일 3국의 FTA 추진현황

구분	기체결	협상중	검토중
한국	칠레(2002. 10 타결, 2004. 4 발효) 싱가포르(2004.11 타결) EFTA(2005. 7 타결)	일본(2003. 12 개시) ASEAN(2005. 2 개시) 캐나다(2005. 7 개시)	멕시코(공동연구 종료) 인도(공동연구) MERCOSUR(공동연구) 한·중·일(민간 공동연구) 중국(민간 공동연구)
일본	싱가포르(2002. 1 체결, 2002. 11 발효) 멕시코(2004. 3 체결, 2005. 4 발효) 필리핀(2004. 11 타결) 말레이시아(2005. 5 타결) 태국(2005. 8 타결)	한국(2003. 12 개시) ASEAN(2005. 4 개시) 인도네시아 (2005. 7 개시)	칠레(공동연구) 인도(공동연구) 한·중·일(민간 공동연구)호주, 남아공, 중국
중국	홍콩(2003. 6 체결) 마카오(2003. 10 체결) ASEAN (2004. 10 상품분야 타결, 2005. 7 발효)	뉴질랜드 (2004. 12 개시) 칠레(2005. 1 개시) 파키스탄(2005. 1 개시) GCC(2005. 4 개시) 호주(2005. 5 개시)	인도, 일본, MERCOSUR 한·중·일(민간 공동연구) 한국(민간 공동연구) 멕시코, 아이슬란드 태국, 남아공

자료 : www.kiep.go.kr(2005. 11. 24).

42) 또한 상품자유화방식에 관해서는 2009년까지 80%, 2010년까지 90%의상품에 간하여 관세를 철폐하기로 했으며, 쌀 등 40개 품목은 관세철폐 예외품목으로 한다는 데 합의했음.

중국도 2002년 11월 ASEAN과 일반적 경제협력을 위한 기본합의서(Basic Agreement for Comprehensive Economic Cooperation)에 서명하였다.⁴³⁾ 이어서 2004년 11월에는 중국-ASEAN 화물무역협정에 조인했다. 이에 따라 2005년 7월 20일부터 자유무역지역 세율에 의한 통관이 이루어지고 있다.⁴⁴⁾

특히 중국-ASEAN FTA는 2005년 7월부터 농산물을 제외한 품목들에 대하여 단계적 관세인하를 시작하여 2010년까지는 ASEAN 6개 선발국(말레이시아, 인도네시아, 필리핀, 브루나이, 싱가포르, 태국)과 2015년까지는 4개 후발국(베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마)과 단계적 관세인하를 완료하기로 했다.

〈표 IV-7〉 중국-ASEAN FTA 추진과정 및 향후 일정

일시	주요 내용
2001. 11	중국-ASEAN 10년내 FTA 발효 합의
2002. 11	중국-ASEAN FTA 체결을 위한 기본협정 서명
2004. 1	중국-ASEAN FTA 체결 이전 조기자유화조치(EHS) 일부 시작
2004. 11	중국-ASEAN FTA 상품협상(화물무역협정) 최종합의
2005. 7	중국-ASEAN 선발 6개국에 대한 관세감축 시작(교역품목 40%에 0~5% 관세율 적용)
2006년부터	조기자유화 품목 관세철폐
2007년부터	중국-ASEAN 선발 6개국 교역품목 중 60% 이상에 0~5% 관세율 적용
2009년부터	중국-ASEAN 후발 4개국 관세감축 시작(교역품목 50% 이상에 0~5% 관세율 적용)
2010년까지	중국-ASEAN 선발 6개국 관세철폐
2015년까지	중국-ASEAN 후발 4개국 관세철폐
2020년까지	“민감품목”에 대한 관세감축 완료

앞으로 한·중·일 FTA 협상은 향후 한·일 FTA가 타결되면 본격화될 가능성이 크다. 한·일 FTA는 동북아의 경제협력을 위한 분위기 조성에 기여할 것이

43) 이는 향후 10년 이내에 중·ASEAN FTA를 체결한다는 것을 목표로 하고 있음.

44) 7월 1일부터 20일間は 通關데이터 시스템의 調整기간으로 定했음.

기 때문이다. 한·중·일 FTA의 체결에 있어서 예상되는 가장 큰 장애요인은 국별 경제발전단계의 격차라 할 수 있다. 특히 중국은 일본과의 경제적 격차를 우려하고 있는 것으로 생각된다. 따라서 중·일 FTA보다는 한·중 FTA의 실현 가능성이 큰 것으로 판단된다. 결국 한·중·일 FTA의 유력한 시나리오 중 하나는 먼저 한·일 FTA가 이루어지고 이어서 한·중 FTA가 결성된 다음 최종적으로 한·중·일 3국의 FTA가 실현되는 것이다.

먼저 한·중 FTA는 2004년 9월 ASEAN+3 경제장관회의를 계기로 양국 통상 장관회담에서 민간 공동연구를 개시하기로 합의했다. 그리고 이에 따라 2005년부터 2년간 한국의 대외경제정책연구원과 중국의 국무원발전연구중심(DRC)이 공동연구를 진행 중에 있다. 그리고 한·중·일 FTA도 2002년 11월 ASEAN+3 경제장관회의 시 중국의 제의로 2003~2005년간 3국 민간연구기관 간 공동연구가 수행되고 있다.

이러한 한·중·일 FTA의 추진과정에서 한국은 중재자로서 적극적 역할을 수행할 필요가 있다. 특히 한국은 동북아의 주도권 다툼 시비에 휘말릴 우려가 거의 없으므로 정치·외교적인 측면에서도 비교적 자유로울 수 있는 것으로 판단된다.

(3) 기타 아시아국가와의 FTA 협상 동향 및 전망

① 한·싱가포르 FTA

가. 한·싱가포르 FTA 협상 경과

한·싱가포르 FTA 협상은 2004년 1월부터 시작되어 11월에 타결되었다. 그리고 2005년 8월에는 양국의 정식서명이 이루어졌으며, 향후 국회비준절차를 밟을 예정이다.

〈표 IV-8〉 한·싱가포르 FTA 협상 경과

연월	주요사항	비고
2000. 11.	김대중 대통령 싱가포르 방문시 최초 논의	
2002. 10.	한국, 싱가포르 공동 연구회 발족	
2003. 10.	공동연구회의 보고서 제출	
2004. 1.	FTA 협상 개시	싱가포르
2004. 11.	FTA 협상 타결 선언	비엔티엔(라오스)
2005. 4.	협정문안 확정, 싱가포르 가서명	
2005. 8.	FTA 정식서명	

나. 한·싱가포르 경제협력 전망

한·싱가포르 FTA는 두 가지 측면에서 중요한 의미를 가진다. 그 첫째는 싱가포르를 교두보로 동남아시아를 확보하고 나아가 지역통합을 앞당기는 것이다. 특히 한·싱가포르 FTA는 한·ASEAN 경제통합을 위한 계기로 삼을 수 있을 것이다. 둘째, 물류를 비롯한 서비스 강국인 싱가포르에 시장을 개방함으로써 물류 및 서비스관련 산업의 구조조정과 경쟁력 강화를 촉진하는 것이다.

한·싱가포르 FTA는 상품, 서비스, 투자, 정부조달, 지적재산권 등 다양한 분야를 포괄하고 있다. 상품분야에서는 실질적으로 모든 무역에 있어 관세를 철폐하도록 한 WTO 협정에 따라 대부분 품목에 대한 관세를 10년 내 철폐하되, 일부 민감 품목에 대해서는 자유화일정을 탄력적으로 적용하기로 했다. 싱가포르는 모든 품목에 대하여⁴⁵⁾ FTA 발효 즉시 관세를 철폐하며, 우리나라는 품목 수 기준 91.6%에 대한 관세를 10년 내에 철폐한다.

싱가포르는 전체 관세품목의 99.9%에 해당하는 품목에 실질관세율 0%를 적용하고 있다.⁴⁶⁾ 따라서 한·싱가포르 FTA가 발효되어도 우리나라의 싱가포르에 대한 수출증가 효과는 크게 기대할 수 없다. 그리고 한국도 대(對) 싱가포르 수입의 2/3 이상을 차지하는 반도체, 컴퓨터 및 통신기기 등 정보통신 관련

45) 싱가포르는 현재 소주, 맥주 등 주류 6개 품목에 대해 실행관세 부과 중.

46) 알코올성 음료 4개 품목에 대해서만 관세를 부과하고 있는데, 이들 품목에 대해서도 2010년까지 모든 관세를 철폐할 계획임.

〈표 IV-9〉 한·싱가포르 FTA의 한국측 양허안 개요

구분	품목수 (비율, %)	공산품	농산물	수산물	임산물
즉시철폐	6,724 (59.7)	반도체, 컴퓨터, 통신기기, 철강, 자동차, 선박, 섬유류 등	제분용 밀, 사탕무·수수, 팥유 등	연어, 홍합, 냉동 해조류 등	석재류, 원목, 단판 등
5년철폐	2,009 (17.8)	석유아스팔트, 글리세롤 등 유기화학품, 면도기, 전기다리미 등	곡류가공품, 커피, 초콜렛 등	염장품, 통조림 등	대바구니, 부채살 등
10년철폐	1,582 (14.1)	전동기, 알카리망간건전지, 포름산 등의 유기화학품 등	살구, 딸기, 콩, 감자, 무, 인삼, 주류 등	고등어·대구등 일부 냉동품, 퀴치포 등	제재목, 성형목재, 파레트 등
소계 (10년내 철폐)	10,315 (91.6)	-	-	-	-
양허제외	946 (8.4)	휘발유 등 석유제품, 볼베어링, TV 수신기 등	쌀, 사과, 배, 양파, 마늘, 쇠고기 등	양식용 활어 및 패류, 열대관상어 등	합판, 섬유판 등
전체	11,261 (100)	-	-	-	-

자료 : www.fta.go.kr(2005. 11.24).

제품은 실행관세율이 이미 대부분 제로(0)이다. 따라서 한·싱가포르 FTA의 양국 교역에 대한 영향은 크지 않을 전망이다. 그러나 할당관세가 적용되고 있는 고관세 품목인 석유관련 제품, 선박용 엔진부품 등 기계류, 원자재 등의 수입 증가 효과가 크게 나타날 가능성이 있다. 또한 저관세 품목인 컴퓨터부품 중 일부, 금·동·알루미늄 등 원자재, 나프타 등 석유화학 기초원료 등도 다소나마 수입증가가 예상된다.

한편 한·싱가포르 FTA에 의하면 개성공단에서 생산된 제품에 대해서도 한국산으로 인정받게 되었다. 따라서 양국간 FTA는 남북 경제협력을 촉진하는 효과도 거둘 수 있을 것이다.

이와 같이 우리나라는 한·싱가포르 FTA를 통하여 무역을 확대하기보다 i)

한·ASEAN FTA 추진을 위한 발판을 마련하는 한편, ii) 서비스시장 자유화를 통하여 외국인 직접투자를 유치하고 국내 서비스산업의 국제경쟁력을 높이고자 하는 것으로 판단된다.

② 한·ASEAN FTA 협상 동향 및 전망

가. 한·ASEAN FTA 협상 경과

한·ASEAN FTA는 2004년 11월 한·ASEAN 정상회의에서 협상개시에 합의한 후 2005년 2월 제1차 협상이 이루어졌다. 그리고 2005년 10월에는 제7차 협상을 가졌으며, 동년 12월에는 한·ASEAN FTA 기본협정이 서명되었다. 동 협상은 2007년까지 타결예정이며, 2009년부터는 전면적으로 발효될 것으로 예상되고 있다.

〈표 IV-10〉 한·ASEAN¹⁾ FTA 협상 경과

연월	주요사항	비고
2004. 3.~ 8.	한·ASEAN FTA 전문가 공동연구 실시	
2004. 11.	한·ASEAN 정상회의에서 “한·ASEAN 포괄적 동반자 관계에 관한 공동선언”에 따라 2005년부터 2년내 타결을 목표로 FTA 협상 개시 합의	
2005. 2.	한·ASEAN FTA 제1차 협상 개최	자카르타
2005. 4.~ 9.	한·ASEAN FTA 제2~6차 협상 개최	
2005. 9.	한·ASEAN 제2차 경제장관회의 개최 ²⁾	
2005. 10.	한·ASEAN FTA 제7차 협상 개최	베트남
2005. 12.	한·ASEAN FTA 기본협정 서명	팔라렐푸르

주 : 1) ASEAN 회원국은 싱가포르, 인도네시아, 태국, 말레이시아, 필리핀, 브루나이, 베트남, 라오스, 캄보디아, 미얀마 등 10개국임.

2) 제1차 경제장관회의는 2003년 9월에 개최되었으며, 당시 공동연구 제안이 결정됨.

자료 : www.fta.go.kr(2005. 11. 20).

나. 한·ASEAN 경제협력 전망

ASEAN은 새로이 부상하고 있는 경제권으로서 주요국들의 진출이 본격화되

고 있다. 우리나라와 이웃하고 있는 중국은 ASEAN과의 상품분야 FTA가 2005년 7월 발효되었으며, 일본도 2005년 4월부터 일·ASEAN FTA 협상을 개시했다. 그리고 인도·ASEAN FTA도 타결을 앞두고 있다. 특히 중·ASEAN FTA가 발효되면 우선 양국간 교역품목 40% 정도에 대하여 관세가 철폐되거나 5%대로 감축될 예정이다.

이와 같이 경쟁국들이 ASEAN과의 협력을 적극 추진하고 있는 점을 감안하여 우리는 가능한 한 빠른 시일 내에 FTA 협상타결을 마무리할 필요가 있다. 이에 따라 정부는 협상의 완전타결 이전이라도 상품분야 자유화 협상이 먼저 타결될 수 있도록 할 방침이다.⁴⁷⁾

ASEAN과의 FTA 협상이 예상대로 2007년까지 완료되면 2009년까지 최소 80%의 품목에 대해서 관세가 폐지되고, 나머지 품목에 대해서도 단계적으로 관세철폐가 예상된다.

2) 한·중·일 FTA 체결의 교역량 및 구조 변화 효과

(1) 한·일 2국간 FTA의 교역량 및 구조 변화 효과

① Abe(2003)⁴⁸⁾ 및 Urata & Abe(2005)⁴⁹⁾의 연구

한·중·일 FTA의 경제적 영향 분석은 본 연구에서 직접 추정하는 대신에 기

47) 2005년 12월에 서명된 한·ASEAN FTA 기본협정에 의하면 상품분야 협상은 2006년 4월까지 타결하기로 함. 그리고 상품분야 자유화일정에 대해서는 2009년까지 80%, 2010년까지 90%를 목표로 하는 한편, 쌀 등 40개 품목에 대해서는 관세철폐 예외품목으로 함.

48) Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003에서 수행한 추정결과임. 여기에서는 Purdue University에서 개발된 Global Trade Analysis Project(GTAP) 모형을 이용함.

49) Shujiro Urata & Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2000.

존의 연구결과를 이용하고자 한다. 그런데 여기에서는 한·일 2국간의 FTA는 이미 협상이 상당히 진행 중임을 감안하여 한·중·일 FTA의 경제적 영향 분석에 앞서 한·일 2국간 FTA의 영향을 우선적으로 살펴보고자 한다. 물론 한·일 2국간의 FTA는 최종적인 목표는 아니며, 궁극적으로는 한·중·일 3국간의 FTA로 발전되는 과정으로 보아야 할 것이다. 그런데 한·중·일 3국간 FTA의 효과는 다음에 살펴보고자 한다.

한·일 FTA의 경제적 효과에 대한 비교적 최근의 연구로 Abe(2003) 및 Urata & Abe(2005)가 있는바, 두 연구결과에 큰 차이가 없는 것으로 나타났다. 따라서 이 두 연구결과를 동시에 살펴보고자 한다. 이 연구들은 CGE 모형⁵⁰⁾을 분석도구로 채택하고 있다. 다음 표는 한·일 2국간 FTA 체결 시의 회원국 경제부문별 생산 및 수출입에 대한 영향을 평가한 것이다. 여기에서 도출된 한·일 FTA의 경제적 효과를 보면 한국은 농산물(곡물, 야채·과일, 가축 및 축산물, 식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배 등)의 일본에 대한 수출이 급증할 것으로 예상되었다. 그리고 이들 품목의 수출 증가는 해당부문의 생산 증가를 유발하게 되는 것으로 나타났다. 다만 야채·과일의 경우는 수출의 증가에도 불구하고 산출은 오히려 1.06% 감소할 것으로 추정되었는데, 이는 수입의 증가 및 자원의 재배분에 따른 것으로 판단된다.

그런데 한·일 2국간 FTA의 결과로 인한 농산물 부문의 생산증가는 일시적인 것이며, 장기적으로는 오히려 문제를 야기할 가능성이 있는 것으로 조사되었다. 왜냐하면 향후 농산물 생산비용이 상대적으로 낮은 중국 또는 ASEAN 국가들과의 FTA가 체결되면 이들 국가로부터 농산물이 대규모로 수입될 것이기 때문이다. 이 때에는 확대되었던 농산물 생산을 다시 축소조정하지 않을 수 없게 될 것이다. 이와 같이 농산물 부문의 구조조정이 확대조정에서 다시 축소조정으로 전환되면 사회적 혼란과 구조조정 비용부담이 유발될 것이다.

한편 한·일 2국간 FTA는 한국의 전체 수출을 2.91% 증가시킴과 동시에 전

50) computable general equilibrium model.

체 수입도 4.04% 증가시키는 효과를 나타낼 전망이다. 그리고 수출가격은 0.56% 상승하는 반면 수입가격은 0.02% 하락함으로써 교역조건이 개선될 것으로 추정되었다. 교역조건 개선은 주로 제1차산품의 수출가격 상승에 기인된 것이다. 또한 한국의 국제수지는 7천 1백만 달러 정도 악화될 것으로 예상되었다.

한편 일본은 한·일 2국간 FTA 체결 시 한국으로부터 농산물 수입이 급증할 것으로 추정되었다. 일본에서 농산물 부문은 비교적 높은 무역장벽에 의하여 보호되고 있었기 때문이다. 물론 일본에서 한국으로의 농산물 수출도 비교적 높게 증가할 것으로 추정되었으나, 수출의 절대량이 적기 때문에 실제로 증가되는 물량은 많지 않을 것으로 예상된다. 농산물 부문의 무역수지 효과가 마이너스(-)로 조사된 것은 이러한 요인에 기인된 것이다.

한·일 2국간 FTA의 체결로 일본은 전체 수출이 0.79% 증가하고 수입은 1.48% 증가할 것으로 예상되었다. 그 결과 국제수지는 약 10억 달러 악화될 것으로 추정되었다. 그런데 교역조건은 수출가격이 0.22% 상승하는 반면에 수입가격은 0.01% 하락함으로써 소폭 개선될 전망이다.

〈표 IV-11〉 한·일 FTA의 한국 산업부문별 생산·무역에 대한 영향
(Abe, 2003 및 Utrata & Abe, 2005)

부문별	Abe(2003) 연구결과 ¹⁾						Utrata & Abe(2005) 연구결과 ²⁾		
	생산 (%)	수출물량 (%)	수출가격 (fob,%)	수입물량 (%)	수입가격 (cif,%)	국제수지 (억US\$)	생산 (%)	수출 (억US\$)	수입 (억US\$)
곡물	9.83	6,278.89	18.35	13.51	-0.24	11.4	9.78	13.8	2.4
야채, 과일	-1.06	132.19	9.05	43.41	-0.15	0.5	-1.09	1.4	0.9
채유용 열매, 사탕수수, 식물성섬유, 양모	0.59	2.39	5.76	8.59	-0.12	-2.7	1.42	0.1	2.4
수산물	-	-	-	-	-	-	0.01	0.3	0.5
가축 및 축산물	11.94	462.23	4.08	10.87	-0.14	12.3	11.86	13.5	1.2
석탄, 유류, 가스, 광물	-4.03	-9.06	1.94	-0.16	-0.11	0.5	-3.48	-	-
식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	8.17	146.93	1.53	20.40	-0.13	22.0	8.22	29.3	7.3
섬유	0.95	2.98	0.80	5.01	-0.05	3.9	-0.22	0.6	1.7
의복							3.95	5.4	0.9
석유석탄제품, 고무, 플라스틱	-0.76	0.02	0.43	3.53	0.00	-6.2	-0.64	1.3	5.0
광물, 금속 생산물	-1.73	0.38	0.33	2.00	-0.02	-2.8	-1.83	0.0	5.9
차량, 수송장비 및 부품	-2.11	-4.10	0.42	6.79	-0.01	-10.9	-2.17	-6.8	4.2
전자 장비	0.60	1.77	-0.34	3.74	0.04	-1.5	0.55	5.2	7.0
기계 장비	-2.96	-1.70	0.34	6.83	0.08	-20.8	-3.03	-2.5	18.5
목제품, 종이, 인쇄물 등	-0.64	-2.60	0.86	3.11	-0.04	-2.5	0.03	1.5	2.6
전기, 가스제조 및 유통, 물(水)	-0.26	-5.60	0.98	3.20	-0.07	0.0	-0.33	-	-
건설	1.20	-4.46	1.16	2.15	-0.06	0.0	1.18	-	-
무역	0.10	-5.50	1.45	2.66	-0.06	-1.5	0.11	-	-
해상, 항공운송	-0.59	-1.47	0.94	1.18	-0.04	-2.1	-0.60	-	-
통신	-0.27	-4.92	1.31	1.01	-0.05	-0.4	-0.27	-	-
금융, 보험	-0.14	-5.75	1.54	2.77	-0.05	-0.6	-0.16	-	-
사업서비스, 오락 기타 서비스, 주택 소유	-0.34	-6.03	1.61	1.67	-0.06	-4.8	-0.34	-	-
공공행정, 국방, 교육	0.08	-5.27	1.39	2.26	-0.06	-1.0	0.08	-	-
전체	2.16	2.91	0.56	4.04	-0.02	-7.1	0.03	56.4	63.3

자료 : 1) Kazutomo Abe, "The Impact of Japan-Korea FTA and CU on Economy, Industry and Trade in Japan and Korea", *Korea-Japan FTA: Toward a Model Case for East Asian Economic Integration*, ed. by Choong Yong Ahan, Inkyo Jung, Yukiko Fkawaga and Takatishi Ito, Korea Institute for International Economis Policy, 2003, p.249.

2) Shujiro Urata & Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economis Policy, 2005, p.183-185.

〈표 IV-12〉 한·일 FTA의 일본 산업부문별 생산·무역에 대한 영향
(Abe, 2003 및 Utrata & Abe, 2005)

부문별	Abe(2003) 연구결과1)						Utrata & Abe(2005) 연구결과2)		
	생산 (%)	수출물량 (%)	수출가격 (fob,%)	수입물량 (%)	수입가격 (cif,%)	국제수지 (억U\$)	생산 (%)	수출 (억U\$)	수입 (억U\$)
곡물	-1.29	1.00	-0.26	11.03	1.56	-0.63	-1.29	0.0	6.3
야채, 과일	-0.11	61.47	0.00	4.31	0.37	-0.06	-0.12	0.6	1.2
채유용 열매, 사탕수수, 식물성섬유, 양모	-0.07	27.95	-0.07	0.21	0.05	0.07	-0.06	1.2	0.1
수산물	-	-	-	-	-	-	0.04	0.3	0.3
가축 및 축산물	-0.90	19.51	-0.44	8.08	0.29	-0.73	0.91	0.2	7.5
석탄, 유류, 가스, 광물	-0.12	0.83	0.12	0.22	-0.11	-0.05	-0.03	-	-
식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	-0.09	34.24	-0.18	7.46	0.07	-0.81	-0.09	9.0	17.1
섬유	-0.25	4.02	0.09	2.75	0.00	-0.42	-0.01	1.8	1.4
의복							-0.45	0.4	4.2
석유석탄제품, 고무, 플라스틱	0.17	1.96	0.18	0.87	-0.04	0.72	0.15	8.2	2.7
광물, 금속 생산물	0.34	3.05	0.23	1.52	-0.03	0.64	0.34	12.2	3.6
차량, 수송장비 및 부품	-0.56	-1.16	0.20	1.08	-0.04	-1.08	-0.57	-9.1	1.8
전자 장비	0.10	0.50	0.22	0.82	-0.07	0.47	0.10	7.6	3.0
기계 장비	0.59	1.43	0.27	0.91	-0.04	1.84	0.59	21.6	3.3
목제품, 종이, 인쇄물	-0.03	0.69	0.20	0.61	-0.05	-0.06	-0.07	1.4	3.3
전기, 가스제조 및 유통, 물(水)	0.02	-1.60	0.22	0.81	-0.08	0.00	0.02	-	-
건설	0.07	-1.01	0.24	0.58	-0.06	-0.09	0.07	-	-
무역	0.01	-0.90	0.20	0.50	-0.06	-0.08	0.01	-	-
해상, 항공운송	-0.10	-0.63	0.23	0.41	-0.06	-0.33	-0.10	-	-
통신	-0.05	-1.05	0.25	0.52	-0.04	-0.03	-0.05	-	-
금융, 보험	-0.05	-1.10	0.25	0.47	-0.05	-0.08	-0.05	-	-
사업서비스, 오락 기타 서비스, 주택 소유	-0.03	-1.07	0.25	0.57	-0.05	-0.19	-0.02	-	-
공공행정, 국방, 교육	-0.03	-1.08	0.24	0.53	-0.06	-0.09	-0.03	-	-
전체	-0.00	0.79	0.22	1.48	-0.01	-1.00	0.00	50.8	60.8

자료 : 1) Kazutomo Abe, "The Impact of Japan-Korea FTA and CU on Economy, Industry and Trade in Japan and Korea", *Korea-Japan FTA:Toward a Model Case for East Asian Economic Integration*, ed. by Choong Yong Ahan, Inkyo Jung, Yukiko Fkawaga and Takatishi Ito, Korea Institute for International Economis Policy, 2003, p.248.

2) Shujiro Urata & Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economis Policy, 2005, p.181-184.

② 정인교(2001)⁵¹⁾의 연구

한·일 FTA는 관세 및 비관세장벽의 완화 내지 해소를 결과할 것으로 예상된다. 이 연구에서는 이러한 효과를 CGE 모형에 의하여 종합적인 분석을 시도했다. 이 연구에서는 GTAP⁵²⁾ 파라미터와 GTAP에 한국적 파라미터를 추가한 모형을 이용하여 추정했는데, 여기에서는 후자의 추정결과만을 제시하였다. 추

〈표 IV-13〉 한·일 FTA의 한국의 생산 및 대일본 무역에 대한 영향
(정인교, 2001)

단위 : %

부문별	생산에 대한 영향	대일본 수출에 대한 영향			대일본 수입에 대한 영향		
		관세철폐 효과	비관세장벽 완화 효과	전체효과	관세철폐 효과	비관세장벽 완화 효과	전체효과
곡물	0.98	260.76	412.09	672.85	253.80	268.68	522.48
원료농산물	1.36	137.26	287.66	424.92	153.54	205.97	359.51
축산물	12.84	157.25	269.29	426.54	28.33	61.24	89.57
임산물	3.04	24.97	-2.81	22.16	6.05	0.97	7.02
수산물	6.14	26.49	-0.93	25.56	35.01	0.60	35.61
광물자원	2.76	-1.25	95.34	94.09	6.10	1.82	7.92
가공식품	11.42	144.34	74.49	218.83	158.24	-0.36	157.88
섬유	7.64	37.74	57.94	95.68	13.75	3.48	17.23
의류·피혁	13.92	108.09	122.45	230.54	15.62	0.50	16.12
석유화학	2.86	12.29	52.29	64.58	8.53	1.56	10.09
금속	5.86	18.62	61.14	79.76	3.20	2.03	5.23
승용차·부품	6.44	6.71	166.37	173.08	14.94	-1.56	13.38
기타 수송장비	11.92	8.54	151.02	159.56	3.25	0.75	4.00
전기·전자	10.64	7.56	66.79	74.35	33.90	2.18	36.08
기계장비	-1.32	2.36	121.73	124.09	40.92	2.27	43.19
기타 제조업	2.38	0.52	70.33	70.85	8.05	0.89	8.94
건설	4.62	-1.09	7.26	6.17	0.98	29.12	30.10
무역·운송	0.76	-1.52	84.12	82.60	0.62	123.12	123.74
금융	1.18	-3.23	27.96	24.73	2.32	42.80	45.12
기타서비스	1.04	-1.58	51.71	50.13	2.51	70.28	72.79
전체	3.58	24.43	66.94	91.37	21.36	6.28	27.64

주 : GTAP + 한국적 파라미터를 이용한 모형에 의한 추정결과임.

자료 : 정인교, 「한일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점」, 대외경제정책연구원, 2001, p.151~143.

51) 정인교, 「한·일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점」, 대외경제정책연구원, 2001.

52) Purdue Univedrsity에서 개발된 Global Trade Analysis Project(GTAP) 모형을 의미함.

정된 관세 및 비관세장벽 철폐효과를 보면 곡물, 원료농산물, 축산물, 가공식품, 의류·피혁 등의 경우 대(對) 일본 수출이 200% 이상 크게 증가할 것으로 나타났다. 반면에 건설, 임산물, 금융, 수산물 등의 경우는 수출 증가효과가 비교적 작은 것으로 나타났다. 그리고 전체 품목을 통틀어 보면 대(對) 일본 수출은 관세 및 비관세장벽 철폐의 결과 91.4% 정도의 증가가 예상되었다.

대(對) 일본 수입의 경우는 곡물, 원료농산물 등의 경우 관세 및 비관세장벽 철폐 시 300% 이상의 급증이 예상되는 반면, 기타수송장비, 금속, 임산물, 광물자원, 기타제조업 등의 경우는 증가율이 10% 이하로 비교적 낮을 것으로 추정되었다. 그리고 전체적인 대(對) 일본 수입 증가효과는 27.6%에 달할 전망이다.

③ 김도형 외(1999)⁵³⁾의 연구

이 연구에서는 한·일 FTA의 관세·비관세 장벽의 철폐뿐만 아니라 양국간 투자자유화의 효과까지 고려하였다. 여기에서도 CGE 모형을 기본 분석틀로 이용하고 있는데, 먼저 관세 및 비관세 철폐의 효과를 보면 한국의 수출은 전체적으로 2.4% 정도, 수입은 2.9% 정도씩 증가할 것으로 추정되었다.

수출의 경우 정밀기기, 섬유·가죽·의복, 농림수산물, 음식료품 등의 증가율이 비교적 클 것으로 추정된 반면, 일반기계, 건설, 출판인쇄제품, 제1차금속제품 등은 오히려 감소할 것으로 예상되었다. 그리고 수입의 경우는 일반기계, 화학제품, 금속제품, 정밀기기, 전기전자기기, 음식료품 등은 비교적 큰 폭으로 증가하는 반면, 제1차금속제품, 광산물, 석유석탄제품 등은 오히려 감소할 것으로 추정되었다.

53) 김도형 외, 「한·일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999.

〈표 IV-14〉 한·일 관세·비관세장벽 철폐 시 한국의 생산 및 무역에 대한 영향
(김도형 외, 1999)

단위 : %

부문별	생산에 대한 영향	수출에 대한 영향			수입에 대한 영향		
		대일본 수출물량	대여타국 수출물량	전체 수출물량	대일본 수입물량	대여타국 수입물량	전체 수입물량
농림수산물	0.65	9.71	-4.21	7.01	184.21	-0.36	1.45
광산물	-1.17	5.00	-2.63	0.00	6.06	-0.29	-0.22
음식료품	0.73	18.86	-3.37	6.35	170.32	-3.94	4.38
섬유가죽의복	6.14	49.84	1.47	8.74	23.50	-0.70	1.56
나무종이제품	-0.80	9.38	-1.23	-0.42	45.70	-0.44	1.45
출판인쇄제품	-0.28	0.00	-0.88	-0.72	5.46	0.60	1.80
석유석탄제품	-0.22	0.56	-0.41	-0.04	0.37	-0.27	-0.22
화학제품	-1.15	11.26	-1.08	0.18	40.48	-9.79	6.05
비금속광물제품	-0.68	4.05	-1.23	-0.42	24.86	-1.78	1.76
제1차금속제품	-1.20	0.96	-1.42	-0.70	1.74	-1.81	-0.94
금속제품	-1.02	0.57	-0.84	-0.64	27.70	-5.95	4.75
일반기계	-5.17	2.44	-2.62	-2.26	55.37	-21.01	7.05
전기전자기기	1.41	21.47	1.12	3.70	34.63	-14.52	4.40
정밀기기	-2.68	86.47	-4.86	9.50	46.13	-31.33	4.63
수송장비	-0.20	0.72	0.66	0.67	71.12	-9.53	3.34
가구·기타	0.14	5.14	-0.73	0.94	18.89	-1.46	1.66
전기가스수도	-0.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
건설업	-0.75	0.00	-1.96	-1.70	0.00	0.00	0.00
도소매음식숙박	-0.26	-0.69	-0.65	-0.67	0.59	0.60	0.60
운수창고통신	-0.46	-0.70	-0.76	-0.75	0.37	0.42	0.43
금융보험부동산	-0.32	-0.98	-0.69	-0.67	1.02	0.36	0.52
공공서비스	-0.10	-0.39	-0.34	-0.37	0.83	0.34	0.49
전체	-0.14	16.05	0.08	2.39	36.91	-6.60	2.94

자료: 김도형 외, 「한일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999, p.1151~143.

그리고 한·일 양국의 투자자유화에 의한 효과는 수출의 경우 0.2%, 수입의 경우 0.5% 정도 증가하는 것으로 나타났다. 특히 수출은 제1차금속제품, 비금속광물, 일반기계, 금속제품 등의 증가효과가 크며, 수입은 수송장비, 일반기계, 금속제품 등의 증가가 두드러질 것으로 조사되었다.

〈표 IV-15〉 한·일 투자자유화 시 한국의 생산 및 무역에 대한 영향
(김도형 외, 1999)

단위 : %

부문별	생산에 대한 영향	수출에 대한 영향			수입에 대한 영향		
		대일본 수출물량	대여타국 수출물량	전체 수출물량	대일본 수입물량	대여타국 수입물량	전체 수입물량
농림수산물	0.21	0.27	0.00	0.21	0.00	0.09	0.10
광산물	0.43	0.00	0.00	0.00	0.00	0.38	0.38
음식료품	0.15	0.13	0.09	0.11	0.22	0.10	0.11
섬유가죽의복	0.03	0.00	-0.01	-0.01	0.18	0.02	0.18
나무종이제품	0.37	0.00	0.22	0.31	0.00	0.35	0.34
출판인쇄제품	0.21	0.00	0.00	0.00	0.00	0.30	0.45
석유석탄제품	0.27	0.33	0.27	0.30	0.37	0.27	0.26
화학제품	0.25	0.20	0.19	0.19	0.22	0.25	0.24
비금속광물제품	0.71	0.00	0.49	0.42	1.11	0.71	0.69
제1차금속제품	0.58	0.54	0.56	0.54	0.62	0.59	0.60
금속제품	0.59	0.28	0.33	0.32	0.55	0.79	0.72
일반기계	0.64	0.31	0.36	0.38	0.84	0.84	0.83
전기전자기기	0.35	0.26	0.25	0.26	0.54	0.55	0.54
정밀기기	0.48	0.00	0.30	0.26	0.78	0.75	0.77
수송장비	0.40	0.00	0.11	0.11	0.88	0.84	0.84
가구·기타	0.33	0.18	0.29	0.21	0.46	0.52	0.43
전기가스수도	0.31	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
건설업	0.91	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
도소매음식숙박	0.30	0.27	0.26	0.26	0.29	0.28	0.28
운수창고통신	0.23	0.21	0.18	0.18	0.28	0.27	0.27
금융보험부동산	0.33	0.00	0.23	0.33	0.23	0.29	0.30
공공서비스	0.10	0.00	0.06	0.03	0.24	0.19	0.20
전체	0.36	0.22	0.19	0.20	0.56	0.42	0.45

자료 : 김도형 외, 「한일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999, p.37-67.

이와 같이 한·일 FTA로 인하여 예상되는 전반적인 효과 즉 관세·비관세 장벽의 철폐 및 투자자유화의 한국경제에 대한 효과를 보면 수출의 경우 한국의 대(對) 일본 수출은 16.3% 증가하며 여타국가에 대한 수출은 0.3% 증가하여 전체적으로는 2.6% 증가하는 것으로 추정되었다. 그리고 수입은 일본에 대해서는 37.5% 증가하는 반면, 여타국가에 대해서는 오히려 6.2% 감소하여 전체적으로는 3.4% 증가할 것으로 추정되었다. 한·일 FTA의 결과 역외국가로부터

의 수입이 감소하는 것은 무역전환효과에 의한 결과로 볼 수 있다.

〈표 IV-16〉 한·일 관세·비관세장벽 철폐/투자자유화의 한국의 생산·무역에 대한
영향(종합)(김도형 외, 1999)

단위:%

부문별	생산에 대한 영향	수출에 대한 영향			수입에 대한 영향		
		대일본 수출물량	대여타국 수출물량	전체 수출물량	대일본 수입물량	대여타국 수입물량	전체 수입물량
농림수산물	0.86	9.98	-4.21	7.22	184.21	-0.27	1.55
광산물	-0.74	5.00	-2.63	0.00	6.06	0.09	0.16
음식료품	0.88	18.99	-3.28	6.46	170.54	-3.84	4.49
섬유가죽의복	6.17	49.84	1.46	8.73	23.68	-0.68	1.74
나무종이제품	-0.43	9.38	-1.01	-0.11	45.70	-0.09	1.79
출판인쇄제품	-0.07	0.00	-0.88	-0.72	5.46	0.90	2.25
석유석탄제품	0.05	0.89	-0.14	0.26	0.74	0.00	0.04
화학제품	-0.90	11.46	-0.89	0.37	40.07	-9.54	6.29
비금속광물제품	0.03	4.05	-0.74	0.00	25.97	-1.07	2.45
제1차금속제품	-0.62	1.50	-0.86	-0.16	2.36	-1.22	-0.34
금속제품	-0.43	0.85	-0.51	-0.32	28.25	-5.16	5.47
일반기계	-4.53	2.75	-2.26	-1.88	56.21	-20.17	7.88
전기전자기기	1.76	21.73	1.37	3.96	35.17	-13.97	4.94
정밀기기	-2.20	86.47	-4.56	9.76	46.91	-30.58	5.40
수송장비	0.20	0.72	0.77	0.78	72.00	-8.69	4.18
가구·기타	0.47	5.32	-0.44	1.15	19.35	-0.94	2.09
전기가스수도	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
건설업	0.16	0.00	-1.96	-1.7	0.00	0.00	0.00
도소매음식숙박	0.04	-0.42	-0.39	-0.41	0.88	0.88	0.88
운수창고통신	-0.23	-0.49	-0.58	-0.57	0.65	0.69	0.70
금융보험부동산	0.01	-0.98	-0.46	-0.34	1.25	0.65	0.82
공공서비스	0.00	-0.39	-0.28	-0.34	1.07	0.53	0.69
전체	0.22	16.27	0.27	2.59	37.47	-6.18	3.39

자료 : 김도형 외, 「한일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999, p.37~67.

④ 한·일 2국간 FTA의 무역에 대한 영향(종합)

앞에서 본 한·일 FTA에 대한 3개의 계량분석 연구결과를 요약한 표를 보면 상호간 편차가 매우 크다는 것을 알 수 있다. 우선 대(對) 일본 수출 증가효과 추정치는 조사된 연구결과에 따라 2.91~91.37%로 큰 범위를 나타내고 있으며,

평균은 36.85%이다. 그리고 한국의 전체 수출 증가효과는 0.43~13.62%의 범위에 있는 것으로 추정되었으며, 평균은 5.55%로 나타났다.

품목별 수출 증가율을 예측한 결과 역시 연구결과에 따른 편차가 매우 크다는 것을 알 수 있다. 예를 들면 대표적 수출 품목의 하나인 차량·수송·장비·부품의 대일본 수출 증가율 추정치는 연구사례에 따라 -4.10~166.32%로 추정되었으며, 한국의 해당 품목 전 세계 수출 증가율 추정치도 -0.08~3.31%의 범위에 있는 것으로 나타났다.

한편 연구사례별로 계량분석 결과에 차이가 크다는 것은 연구결과의 신뢰성을 그만큼 저하시키는 것으로 볼 수 있다. 따라서 연구사례에 나타난 추정결과를 그대로 수용하기보다는 하나의 참고자료로 이용하는 수준에서 만족해야 할 것으로 판단된다. 본 연구에서는 각 연구결과의 평균치를 채택함으로써 오류의 가능성을 줄이는 동시에 객관성을 높이고자 하였다.

조사된 연구결과 가운데 김도형 외(1999)⁵⁴⁾에서만 유일하게 일본을 제외한 여타 국가들에 대한 수출 증가효과가 추정되어 있다. 그리고 추정결과는 마이너스(-)로 나타나고 있는데, 이는 무역전환효과에 의한 것이다. 다른 연구에서는 이러한 무역전환효과가 크지 않은 것으로 보고 무시되었거나, 간과된 것으로 생각된다.

추정결과의 부문별 비교분석에 있어서는 연구사례마다 산업부문별 분류기준이 달라서 어려움이 있었는바, 여기에서는 해양수산통계연보의 품목분류 기준을 참고하여 본 연구원에서 조사된 분류기준을 적용하여 조정하였다.

한·일 FTA의 수입(輸入)에 대한 영향을 계량 분석한 결과 역시 연구사례별로 큰 차이를 보이고 있다. 즉 한국의 대(對) 일본 수입 증가율은 4.04~37.47%의 범위 내에서 추정되었으며, 증가율 평균치는 23.05%이었다.

그리고 한·일 FTA로 인한 한국의 전체(일본 및 여타국으로부터의 수입을 합계한) 수입 증가율 추정치는 0.20~3.39%로 조사되었으며, 조사된 사례분석 결

54) 김도형 외(1999), 전계 논문.

〈표 IV-17〉 한·일 2국 FTA의 한국의 수출에 대한 영향(종합)

단위: %

부문별	대일본 수출물량 증가율				대여타국 수출물량 증가율	전체 수출물량 증가율			
	Abe ¹⁾ (2003)	정인교 ²⁾ (2001)	김도형외 ³⁾ (1999)	평균	김도형외 ³⁾ (1999)	Abe ⁴⁾ (2003) 환산	정인교 ⁵⁾ (2001) 환산	김도형외 ³⁾ (1999)	평균
곡물	6,278.89	627.85	9.98	2305.57	-4.21	84.85	8.48	7.22	33.52
석탄,석유,가스, 광물	-9.06	94.09	5.00	30.01	-2.63	-2.87	29.81	0.00	8.98
동식물성기름,설 탕,음식료,담배	146.93	223.64	18.99	129.85	-3.28	83.79	127.53	6.46	72.59
섬유,의복	2.98	163.11	49.84	71.98	1.46	0.26	14.01	8.73	7.67
화학공업생산물, 고무,플라스틱	0.02	64.58	11.46	25.35	-0.89	0.00	9.00	0.37	3.12
철강,기타금속생 산물	0.38	79.76	1.18	27.11	-0.69	0.06	13.39	-0.24	4.40
차량,수송장비, 부품	-4.10	166.32	0.72	54.31	0.77	-0.08	3.31	0.78	1.34
전자장비	1.77	74.35	21.73	32.62	1.37	0.07	2.77	3.96	2.27
기계장비	-1.70	124.09	44.61	55.67	-3.41	-0.72	52.26	3.94	18.49
기타	0.90	46.90	0.43	16.08	-0.59	0.07	3.51	-0.32	1.09
전체	2.91	91.37	16.27	36.85	0.27	0.43	13.62	2.59	5.55

자료 : 1) Kazutomo Abe, "The Impact of Japan-Korea FTA and CU on Economy, Industry and Trade in Japan and Korea", *Korea-Japan FTA:Toward a Model Case for East Asian Economic Integration*, ed. by Choong Yong Ahan, Inkyo Jung, Yukiko Fkawaga and Takatishi Ito, Korea Institute for International Economis Policy, 2003.

2) 정인교, 「한일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점」, 대외경제정책연구원, 2001.

3) 김도형 외, 「한일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999.

4) Abe(2003)에서 추정된 대일본 수출 증가율을 물동량 기준 전국 증가율로 환산함.

5) 정인교(2001)에서 추정된 대일본 수출 증가율을 물동량 기준 전국 증가율로 환산함.

과의 평균치는 1.65%로 나타났다.

앞에서 본 수출의 경우와 마찬가지로 수입 증가율 추정치도 연구사례별로 결과에 차이가 많아서 그 신뢰성은 높지 않은 것으로 볼 수 있다. 여기에서는 각 연구결과의 평균을 채택함으로써 객관성을 확보하고자 하였다.

〈표 IV-18〉 한·일 2국 FTA의 한국의 수입에 대한 영향(종합)

단위: %

부문별	대일본 수입물량 증가율				대여타국 수입물량 증가율	전체 수입물량 증가율			
	Abe ¹⁾ (2003)	정인교 ²⁾ (2001)	김도형외 ³⁾ (1999)	평균	김도형외 ³⁾ (1999)	Abe ⁴⁾ (2003) 환산	정인교 ⁵⁾ (2001) 환산	김도형외 ³⁾ (1999)	평균
곡물	13.51	522.48	184.21	240.07	-0.27	0.02	0.61	1.55	0.73
석탄,석유,가스, 광물	-0.16	7.92	6.06	4.61	0.09	-0.00	0.13	0.16	0.10
동식물성기름,설탕, 음식료,담배	24.86	122.79	170.54	106.06	-3.84	0.34	1.70	4.49	2.18
섬유,의복	5.01	16.68	23.68	15.12	-0.68	0.02	0.56	1.74	0.77
화학공업생산물, 고무,플라스틱	3.53	10.09	20.41	11.34	-4.77	0.40	1.14	3.19	1.58
철강,기타금속생 산물	2.00	5.23	18.86	8.70	-2.48	0.63	1.64	2.53	1.60
차량,수송장비, 부품	6.79	8.69	72.00	29.16	-8.69	0.51	0.66	4.18	1.78
전자장비	3.74	36.08	35.17	25.00	-13.97	0.03	0.27	4.94	1.75
기계장비	6.83	43.19	51.56	33.86	-25.38	1.80	11.36	6.64	6.60
기타	2.22	56.14	3.31	20.56	-0.29	0.20	5.17	1.02	2.13
전체	4.04	27.64	37.47	23.05	-6.18	0.20	1.35	3.39	1.65

자료 : 1) Kazutomo Abe, "The Impact of Japan-Korea FTA and CU on Economy, Industry and Trade in Japan and Korea", *Korea-Japan FTA:Toward a Model Case for East Asian Economic Integration*, ed. by Choong Yong Ahan, Inkyo Jung, Yukiko Fkawaga and Takatishi Ito, Korea Institute for International Economis Policy, 2003.

2) 정인교, 「한일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점」, 대외경제정책연구원, 2001.

3) 김도형 외, 「한일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999.

4) Abe(2003)에서 추정된 대일본 수출 증가율을 물동량 기준 전국 증가율로 환산함.

5) 정인교(2001)에서 추정된 대일본 수출 증가율을 물동량 기준 전국 증가율로 환산함.

(2) 한·중·일 3국간 FTA의 교역량 및 구조 변화 효과

① Abe(2003)⁵⁵⁾ 및 Urata & Abe(2005)⁵⁶⁾의 연구

한·일 2국간 FTA에 중국이 참여하여 한·중·일 3국간 FTA로 확대된다면 그

55) Kazutomo Abe, 전계 논문.

56) Shujiro Urata & Kazutomo Abe, 전계 논문.

〈표 IV-19〉 한·중·일 FTA의 한국의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향(Abe, 2003)

부문별	생산 (%)	수출물량 (%)	수출가격 (fob, %)	수입물량 (%)	수입가격 (cif, %)	국제수지 (US\$10억)
곡물	-2.14	6203.84	3.34	77.58	4.14	-0.32
야채, 과일	-0.67	121.57	4.60	245.80	1.74	-0.41
채유용 열매, 사탕수수, 식물성섬유, 양모	4.69	16.87	2.20	22.97	0.13	-0.77
가축 및 축산물	14.43	441.43	0.57	12.01	-0.36	1.11
석탄, 유류, 가스, 광물	-5.59	-12.04	3.40	1.61	-0.29	-0.29
식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	30.07	358.33	-13.41	18.51	0.36	5.09
섬유, 의복	9.25	21.42	2.48	25.35	-0.45	3.01
석유석탄제품, 고무, 플라스틱	0.95	6.88	1.94	7.59	0.03	0.16
광물, 금속 생산물	-4.10	-1.24	1.92	3.67	-0.01	-0.60
차량, 수송장비 및 부품	-7.93	-17.06	2.00	14.54	-0.14	-3.67
전자 장비	-3.23	-2.59	1.04	4.81	0.06	-1.51
기계 장비	-5.63	-5.03	2.35	9.28	0.32	-3.05
가죽, 목제품, 종이, 인쇄물	0.68	5.78	2.80	9.63	-0.16	-0.15
전기, 가스제조 및 유통, 물(水)	0.37	-18.33	3.45	11.63	-0.30	-0.01
건설	3.11	-13.64	3.67	7.38	-0.37	-0.01
무역	0.02	-15.60	4.39	7.90	-0.15	-0.43
해상, 항공운송	-1.45	-3.09	3.06	3.81	-0.15	-0.38
통신	-1.15	-14.88	4.19	2.92	-0.22	-0.11
금융, 보험	-0.43	-15.77	4.46	8.51	-0.26	-0.17
사업서비스, 오락 기타 서비스, 주택 소유	-0.20	-12.02	3.19	3.59	-0.29	-0.97
공공행정, 국방, 교육	-0.69	-14.57	4.03	6.35	-0.27	-0.27
전체	0.65	4.43	1.70	8.69	0.04	-3.75

자료 : Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003, p.252.

경제적 효과는 더욱 확대된다. 한국의 경우 농산물의 수출과 수입이 더욱 큰 폭으로 증가될 것으로 예상되었다. 반면에 대부분의 제조업 제품 및 서비스의

수출은 감소되고 수입은 증가될 전망이다. 특히 차량 및 수송장비, 전기·가스, 가죽·목제품, 기계장비, 금융·보험 서비스 등의 수입은 비교적 큰 폭으로 증가하고 수출은 감소할 것으로 예상되었다. 전체적으로 볼 때 한국의 수출은 4.43% 정도 증가하고 수입은 8.69% 정도 증가하여 국제수지는 37억 5천만 달러 정도 악화될 전망이다. 그리고 전반적 수출가격은 1.70% 정도 상승하고 수입가격은 0.04% 정도 상승함으로써 상당 수준의 교역조건 개선효과를 향유할 수 있을 것으로 추정되었다.

중국의 경우는 곡물, 가죽 및 축산물, 야채·과일, 식물성기름·설탕·음식료·담배 등의 수출이 비교적 큰 폭으로 증가하며, 이들 품목의 수출가격도 다소 상승할 전망이다. 농산물의 수출 증가는 해당 품목에 대한 한국과 일본의 수입 관세 인하에 따른 것임은 물론이다. 반면에 차량·수송장비 및 부품, 섬유·의복, 기계장비 등은 수출의 증가율에 비하여 수입의 증가율이 높을 전망이다. 이들 품목에 대해서는 중국이 아직 충분한 경쟁력을 확보하지 못하고 있기 때문이다.

전체적으로 볼 때 중국은 수출이 12.74% 정도 증가하고 수입이 15.13% 정도 증가함으로써 21억 5천만 달러 정도의 국제수지 악화효과를 감수하지 않으면 안 될 것으로 예상되었다.

일본은 3국 FTA의 결과 곡물, 야채·과일, 식물성기름·설탕·음식료·담배, 섬유·의복, 가죽 및 축산물 등의 수입이 비교적 크게 증가할 것으로 예상되었다.

전체적으로 볼 때 일본의 경우 수출은 3.57% 정도 증가하고, 수입은 이보다 다소 높은 6.70% 정도 증가함으로써 35억 1천만 달러 정도의 국제수지 적자효과가 나타날 것으로 추정되었다. 그리고 교역조건은 상당 폭 개선될 것으로 예상되었는데, 수출가격은 1.00% 상승하는 반면에 수입가격은 0.28% 하락할 것으로 추정되었기 때문이다.

〈표 IV-20〉 한·중·일 FTA의 중국의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향(Abe, 2003)

부문별	생산 (%)	수출물량 (%)	수출가격 (fob, %)	수입물량 (%)	수입가격 (cif, %)	국제수지 (US\$10억)
곡물	8.51	389.19	6.31	19.45	-1.29	5.53
야채, 과일	1.81	89.30	4.68	12.36	-0.83	1.19
채유용 열매, 사탕수수, 식물성섬유, 양모	1.04	30.92	4.60	14.93	-0.62	0.70
가축 및 축산물	9.22	159.44	5.00	12.74	-0.58	2.21
석탄, 유류, 가스, 광물	-2.61	-7.26	1.47	2.59	-0.40	-0.43
식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	4.42	80.69	2.99	20.10	-1.22	4.00
섬유, 의복	0.19	15.40	-0.61	40.00	0.38	0.49
석유석탄제품, 고무, 플라스틱	-1.51	0.46	0.33	8.10	0.14	-3.08
광물, 금속 생산물	-3.21	3.11	0.12	8.54	0.29	-1.19
차량, 수송장비 및 부품	-15.94	28.31	-1.91	86.57	0.58	-5.97
전자 장비	1.72	10.11	-1.72	8.26	0.38	0.10
기계 장비	-2.93	3.23	-0.38	11.46	0.33	-4.09
가죽, 목제품, 종이, 인쇄물	-1.63	0.08	0.28	10.10	0.10	-0.98
전기, 가스제조 및 유통, 물(水)	-1.09	-5.45	0.60	1.84	-0.30	-0.01
건설	1.62	-2.63	0.67	2.88	0.02	-0.06
무역	-0.69	-4.67	1.09	1.68	-0.15	-0.38
해상, 항공운송	-0.73	-0.52	0.24	0.32	-0.19	-0.04
통신	-0.85	-1.99	0.41	0.27	-0.17	-0.01
금융, 보험	-1.00	-3.24	0.70	0.85	-0.17	-0.02
사업서비스, 오락 기타 서비스, 주택 소유	-0.30	-2.72	0.49	0.90	-0.24	-0.05
공공행정, 국방, 교육	0.08	-3.22	0.70	1.87	-0.23	-0.05
전체	0.18	12.74	0.01	15.13	0.15	-2.15

자료 : Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003, p.250.

〈표 IV-21〉 한·중·일 FTA의 일본의 산업부문별 생산·무역에 대한 영향
(Abe, 2003)

부문별	생산 (%)	수출물량 (%)	수출가격 (fob, %)	수입물량 (%)	수입가격 (cif, %)	국제수지 (US\$10억)
곡물	-5.08	1.27	-1.43	47.96	0.90	-2.46
야채, 과일	-2.10	36.57	-0.84	30.15	0.88	-0.79
채유용 열매, 사탕수수, 식물성섬유, 양모	-1.14	35.99	-0.92	2.05	-0.02	-0.15
가축 및 축산물	-2.59	40.01	-1.75	23.15	0.42	-2.07
석탄, 유류, 가스, 광물	-0.32	0.23	0.38	0.64	-0.32	-0.16
식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	-1.04	41.53	-0.82	26.20	-1.53	-4.44
섬유, 의복	2.33	83.11	0.36	24.92	-0.36	0.51
석유석탄제품, 고무, 플라스틱	0.53	5.22	0.85	2.79	-0.12	1.92
광물, 금속 생산물	0.77	6.18	1.03	4.25	-0.07	1.24
차량, 수송장비 및 부품	0.49	2.16	1.06	6.51	-0.25	1.89
전자 장비	0.00	0.64	0.99	3.47	-0.33	0.47
기계 장비	1.23	3.25	1.10	3.67	-0.20	4.27
가죽, 목제품, 종이, 인쇄물	0.05	7.19	0.86	3.21	-0.23	0.04
전기, 가스제조 및 유통, 물(水)	0.11	-6.97	1.01	3.69	-0.32	-0.02
건설	0.26	-4.27	1.06	2.56	-0.27	-0.37
무역	0.05	-4.38	0.91	2.35	-0.29	-0.39
해상, 항공운송	-0.38	-2.10	1.03	1.91	-0.25	-1.18
통신	-0.20	-4.70	1.12	2.45	-0.23	-0.13
금융, 보험	-0.19	-4.95	1.12	2.23	-0.25	-0.37
사업서비스, 오락 기타 서비스, 주택 소유	-0.10	-5.08	1.13	2.68	-0.31	-0.89
공공행정, 국방, 교육	-0.12	-4.90	1.09	2.45	-0.28	-0.42
전체	-0.00	3.57	1.00	6.70	-0.28	-3.51

자료 : Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003, p.251.

② 유관영 외(2004)⁵⁷⁾의 연구

이 연구에서도 CGE 모형을 이용하여 한·중·일 FTA의 경제적 영향을 분석하였다. 분석에 있어서는 정태적 관점에서 관세철폐 효과만을 나타낸 것과 동

57) 유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 산업연구원, 2004.

태적 관점에서 관세철폐뿐만 아니라 자본축적의 변화까지 고려한 효과를 나타낸 것이 있는바, 여기에 소개된 것은 후자의 분석결과이다. 분석결과를 보면 국내생산은 전체적으로 0.41% 증가하는 것으로 나타났으며, 수출의 경우 대(對) 중국 수출은 34.7%, 대(對) 일본은 10.0% 증가할 것으로 각각 추정되었다. 그리고 수입은 대 중국의 경우 37.9%, 대 일본의 경우 30.8%씩 증가할 것으로 조사되었다.

〈표 IV-22〉 한·중·일 FTA의 대(對) 중국 및 대(對) 일본 무역에 대한 영향
(유관영 외, 2004)

단위: %

	국내 생산	수출		수입	
		대(對)중국	대(對)일본	대(對)중국	대(對)일본
광물	-1.66	22.84	-8.42	13.86	1.72
석유류	3.21	11.59	9.34	22.20	25.59
섬유	2.07	28.77	19.52	22.51	24.48
의류	-3.78	-12.32	46.68	58.53	48.61
피혁제품	-3.21	-9.83	57.91	60.26	41.18
목재가구	-0.85	18.43	-2.08	36.72	37.86
종이, 인쇄출판	1.65	15.06	1.28	19.07	23.28
석유화학	2.17	24.59	6.36	28.28	22.67
철강, 금속제품	5.13	45.45	22.52	16.89	27.93
비철금속	-0.18	51.49	-5.41	35.66	32.51
차량 및 부품	8.02	115.05	15.90	58.11	60.55
기타 수송장비	-4.16	64.01	-12.52	86.00	26.14
전기전자	-0.61	31.11	-0.95	36.60	30.62
기계장비	-1.81	42.48	-2.67	29.03	30.25
기타 제조업	0.17	71.19	3.08	44.46	28.38
전체	0.41	34.66	10.04	37.88	30.78

주 : 1) 관세철폐와 자본축적을 모두 고려한 분석 결과임.

2) 전체는 가중평균치를 나타낸 것임.

자료 : 유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 2004, p.104~106.

수출의 경우 대 중국은 차량 및 부품, 기타 수송장비, 비철금속, 철강·금속제품, 기계장비 등의 증가세가 현저하게 나타날 전망이다. 그리고 대 일본의 경우

는 피혁제품, 의류, 철강·금속제품 등의 수출증가가 크게 나타날 전망이다.

그리고 수입은 대 중국의 경우는 기타 수송장비, 피혁제품, 의류, 차량 및 부품, 기타 제조업 제품 등의 증가세가 크게 나타날 전망이다. 또한 대 일본의 경우는 차량 및 부품, 의류, 피혁제품, 비철금속, 전기전자, 기계장비 등이 비교적 높은 증가세를 나타낼 것으로 예상되었다.

③ 정인교 외(2003)⁵⁸⁾의 연구

한·중·일 FTA로 인하여 예상되는 역내 수출입 변화 효과를 보면 i) 한국은 중국 및 일본에 대한 수출이 각각 85억~121억 달러 및 83억~103억 달러 증가하고, 양국으로부터의 수입도 각각 125억~151억 달러 및 90억~194억 달러씩 증가할 것으로 추정되었다. 그리고 중국 및 일본도 역내 국가들로부터의 수출입이 상당 폭 증가할 것으로 예상되었다. 이 연구는 2002년 실적을 기준으로 작성된 것으로 판단되므로 당해연도 역내 수출입 금액을 기준으로 한·중·일 FTA의 역내 수출입 증가효과를 산정하면 31.6~79.2%의 범위에 있는 것으로 나타났다.

〈표 IV-23〉 한·중·일 FTA의 역내무역에 대한 영향 (정인교 외, 2003)

단위 : 백만 달러

수출국\수입국	한국	중국	일본
한국	-	8,479~12,139 (35.7~51.1%)	8,305~10,271 (54.8~67.8%)
중국	12,511~15,118 (62.3~75.2%)	-	20,473~25,386 (34.5~42.7%)
일본	9,040~19,445 (31.6~68.0%)	18,787~31,644 (47.0~79.2%)	-

주 : () 내의 수치는 2002년 한·중·일 무역액에 대한 증가율을 나타냄.

자료 : 정인교 외, 「2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서」, 대외경제정책연구원, 2003, p.40.

58) 정인교 외, 「2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서」, 대외경제정책연구원, 2003.

④ 한·중·일 3국간 FTA의 무역에 대한 영향(종합)

한·중·일 3국간 FTA가 결성되면 한국의 대(對) 일본 수출은 25.70%, 대(對) 중국 수출은 27.50% 증가할 것으로 각각 추정되었다. 특히 대 일본 수출의 경우 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 차량·수송장비, 화학공업생산물·고무·플라스틱 등의 수출 증가율이 크게 나타날 것으로 예상되었다. 반면에 석탄·석유·가스·광물의 대 일본 수출은 상당 폭 감소할 것으로 추정되었다. 대 중국 수출의 경우는 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 차량·수송장비, 철강·기타금속생산물, 기계장비, 화학공업생산물·고무·플라스틱, 전자장비 등 대부분 품목의 수출이 비교적 크게 증가할 것으로 예상되었다.

한·중·일 3국간 FTA의 경우에도 연구사례에 따라 전체 수출 및 품목별 수출 증가율 추정치에 차이가 많이 발생한다는 것을 알 수 있다. 따라서 개별 연구결과에 나타난 수치를 지나치게 신뢰하는 것은 문제가 있는 것으로 판단된다. 그럼에도 불구하고 수출입의 변화 방향이나, 정도에 대한 개략적인 이해를 하는 데에는 도움이 될 수 있을 것으로 판단된다. 여기에서도 각 연구결과와 평균치를 채택함으로써 객관성을 최대한 확보하고자 하였다.

그리고 수입은 대 일본의 경우 35.49%, 대 중국 수입은 32.12% 증가할 것으로 산출되었다. 대일본 수입의 경우 증가율이 높을 것으로 예상된 부문은 전자장비, 곡물, 섬유·의복, 차량·수송장비 등인 것으로 조사되었다. 그리고 대중국 수입은 차량·수송장비, 곡물, 섬유·의복 등의 증가율이 높을 전망이다.

한·중·일 3국간 FTA의 한국 수입에 대한 영향 역시 연구사례별로 추정치에 편차가 커서 개별 추정치의 신뢰성에는 한계가 있는 것으로 판단되나, 각 연구결과와 평균치를 채택함으로써 객관성을 높이고자 했다.

〈표 IV-24〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 수출에 대한 영향(종합)

단위 : %

부문별	대일본 수출물량 증가율				대중국 수출물량 증가율			
	Abe ¹⁾ (2003)	유관영 외 ²⁾ (2003)	정인교 외 ³⁾ (2003)	대일본 평균*	Abe ¹⁾ (2003)	유관영 외 ²⁾ (2003)	정인교 외 ³⁾ (2003)	대중국 평균*
곡물	5,700.00	-	-	(9,262.20)	6,633.33	-	-	(4,665.39)
석탄,석유,가스, 광물	-18.59	0.46	-	(-29.44)	-16.11	17.22	-	(0.80)
동식물성기름,설탕, 음식료,담배	327.50	-	-	(532.17)	344.92	-	-	(242.59)
섬유,의복	18.32	33.10	-	(83.55)	18.05	2.21	-	(14.25)
화학공업생산물, 고무,플라스틱	1.61	6.36	-	(12.94)	3.45	24.59	-	(19.72)
철강,기타금속생 산물	-8.19	8.56	-	(0.61)	-5.74	48.47	-	(30.05)
차량,수송장비, 부품	-23.06	1.69	-	(20.49)	-20.25	89.53	-	(48.73)
전자장비	3.33	-0.95	-	(3.87)	-5.31	31.11	-	(18.15)
기계장비	-4.99	-2.67	-	(7.34)	-6.17	42.48	-	(25.54)
기타	-6.48	3.08	-	(3.26)	-2.07	71.79	-	(49.04)
전체	5.77	10.04	54.8-67.8 (61.3)	25.70	4.43	34.66	35.7-51.1 (43.4)	27.50

주 : 정인교 외(2003)의 경우는 전체 수출 증가율만 제시되어 있고 품목별 증가율은 나타나 있지 않음. 그런데 품목별 평균치의 계산에 있어 Abe(2003) 및 유관영 외(2003)의 평균치만을 이용할 경우 전체 평균치와 편차가 생기므로 품목별 평균치를 정인교 외(2003)의 가중치만큼 상향 조정했음. 즉 대일본 평균 = $[(Abe + 유관영외)/2] * \{ [(5.77 + 10.04 + 61.3)/3] / [(5.77 + 10.04)/2] \}$ 으로, 대중국 평균 = $[(Abe + 유관영외)/2] * \{ [(4.43 + 34.66 + 43.4)/3] / [(4.43 + 34.66)/2] \}$ 으로 각각 조정 한 것임. 이는 품목별 증가율 계산에 있어서 정인교 외(2003)의 추정결과를 해당 가중치만큼 반영 해 주기 위한 것임.

자료 : 1) Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economis Policy, 2003.

2) 유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 2004.

3) 정인교 외, 「2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서」, 대외경제정책연구원, 2003.

〈표 IV-25〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 수입에 대한 영향(종합)

단위: %

부문별	대일본 수입물량 증가율				대중국 수입물량 증가율			
	Abe ¹⁾ (2003)	유관영 외 ²⁾ (2003)	정인교 외 ³⁾ (2003)	대일본 평균*	Abe ¹⁾ (2003)	유관영 외 ²⁾ (2003)	정인교 외 ³⁾ (2003)	대중국 평균*
곡물	75.00	-	-	(70.63)	67.88	-	-	(46.83)
석탄,석유,가스,광물	1.61	13.66	-	(14.38)	-3.95	18.03	-	(9.73)
동식물성기름,설탕,음식료,담배	36.14	-	-	(34.04)	12.92	-	-	(8.91)
섬유,의복	35.76	36.55	-	(68.12)	21.64	40.52	-	(42.89)
화학공업생산품,고무,플라스틱	10.84	22.67	-	(31.56)	5.56	28.28	-	(23.35)
철강,기타금속생산품	3.74	30.22	-	(31.99)	-1.75	26.28	-	(16.91)
차량,수송장비,부품	17.29	43.35	-	(57.12)	13.71	72.06	-	(59.16)
전자장비	133.33	30.62	-	(154.43)	5.71	36.60	-	(29.17)
기계장비	12.87	30.25	-	(40.62)	8.50	29.03	-	(25.88)
기타	-5.62	28.38	-	(21.44)	3.35	44.46	-	(32.97)
전체	6.89	30.78	62.3~75.2 (68.8)	35.49	8.69	37.88	31.6~68.0 (49.8)	32.12

주: 정인교 외(2003)의 경우는 전체 수입 증가율만 제시되어 있고 품목별 증가율은 나타나 있지 않음. 그런데 품목별 평균치의 계산에 있어 Abe(2003) 및 유관영 외(2003)의 평균치만을 이용할 경우 전체 평균치와 편차가 생기므로 품목별 평균치를 정인교 외(2003)의 가중치만큼 상향 조정했음. 즉 대일본 평균 = $[(Abe + 유관영외)/2] * \{ [(6.89 + 30.78 + 68.8)/3] / [(6.89 + 30.78)/2] \}$ 으로, 대중국 평균 = $[(Abe + 유관영외)/2] * \{ [(8.69 + 37.88 + 49.8)/3] / [(8.69 + 37.88)/2] \}$ 으로 각각 조정한 것임. 이는 품목별 증가율 계산에 있어서 정인교 외(2003)의 추정결과를 해당 가중치만큼 반영해 주기 위한 것임.

자료: 1) Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003.

2) 유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 2004.

3) 정인교 외, 「2003년 한·중·일 FTA 협동연구 총괄보고서」, 대외경제정책연구원, 2003.

2. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향 및 대응방안

1) 해운항만산업에 대한 정량적(Quantitative) 영향

(1) 역내 해상물동량의 증가

① FTA의 교역 증가효과 사례분석

지역단위의 경제협력 강화는 우선 역내 교역을 촉진시켜 역내항로의 해상물동량을 증가시킨다. 그리고 역내교역의 증가는 자원배분의 효율성 향상, 시장의 확대 등 긍정적 효과에 의하여 경제성장 잠재력을 활용할 수 있는 기회를 확대시키고, 이는 다시 새로운 무역을 창출함으로써 장기적으로도 세계 해상물동량을 증가시키는 효과를 초래한다.

첫째, 단기적 역내교역 증가효과(무역전환효과)를 주요 사례별로 보면, NAFTA의 경우 미국의 역내무역비중은 NAFTA 출범 이전인 1990년 초에는 26~27%이었으나 근래에는 31~32%로 증대되었다. 특히 미국의 대(對) 멕시코 무역비중은 NAFTA 발효 전년도인 1993년에는 7.7%이었으나, 2003년에는 11.7%로 높아졌다.

반면에 MERCOSUR의 경우 역내무역 활성화 효과는 비교적 단기간에 그친 것으로 조사되었다. 즉 역내 국가들의 총수출에 대한 역내수출의 비중은 MERCOSUR 발효 전년도인 1994년 19.3%에서 발효 4년째인 1998년에는 25.0%로 높아졌으나, 2003년에는 11.7%로 다시 축소되었다. 이와 같이 역내 국가들의 역내수출 비중이 최근 협정발효 이전보다 오히려 축소된 것은 1999년에 발생한 브라질 경제위기 이후 아르헨티나, 우루과이 등 회원국들이 연이어 경제위기를 겪었기 때문이다.

한국·칠레 FTA의 경우는 발효(2004년 4월)한 지 얼마 지나지 않았기 때문에

그 효과를 평가하기에는 이른 감이 있으나, 협정 발효 이전 1년간과 발효 이후 1년간의 대(對) 칠레 수출입 실적을 보면 수출비중은 0.25%에서 0.32%로 소폭 증대되었으나, 수입 비중은 0.83%로 변화가 없는 것으로 나타났다. 즉 FTA의 효과가 우리나라의 대(對) 칠레 수출에서 조금 나타났으나 그 정도는 미미하다는 것을 알 수 있다.

AFTA의 경우는 역내관세가 폐지된다고 전제하면 ASEAN 6개국의 총수출과 총수입은 각각 0.95% 및 0.93% 증가될 것으로 예측되었다. 즉 AFTA의 교역촉진효과는 제한적인 것으로 판단된다.

이와 같이 FTA의 체결은 단기적으로 역내무역의 촉진효과를 갖고 있으나, 실제로 나타나는 양상은 사례별로 상이함을 알 수 있다.

둘째, FTA의 체결은 역내 국가들의 경제성장 촉진을 통하여 장기적으로 무역을 증가시키는 효과(무역창출효과)를 나타낼 것으로 기대된다. 그러나 경제 성장을 결정하는 요인은 다양하기 때문에 FTA 체결을 전후한 성장 추세 역시 국가별로 상이하다. 예를 들면 NAFTA의 경우는 협정발효 이후 회원국들의 경제성장률이 높아졌다. 즉 NAFTA 이전 1980~1993년과 이후 1994~2003년의 연평균 성장률을 보면 미국은 0.4%, 캐나다는 1.2%, 멕시코는 0.5%씩 높아진 것으로 나타났다. 그러나 MERCOSUR의 경우는 뚜렷한 성장촉진효과가 확인되지 않았다. 또한 AFTA의 경우는 실질 GDP 증대효과가 0.3% 정도로 비교적 작게 추정되었다. 이와 같이 성장률이 FTA 사례별로 상이함에 따라 장기적 무역창출효과도 국별로 상이하게 나타날 것으로 판단할 수 있다.

② 한·중·일 역내항로 물동량의 증가

가. 한·중·일 역내항로 물동량 현황

먼저 한·일항로의 컨테이너 물동량을 보면 수출입 화물을 기준으로 할 때 2000년 70만 TEU에서 2004년에는 115만 TEU로 급증했다. 따라서 지난 4년간 연평균 13.2%씩 증가한 셈이다. 물론 이는 관련 통계자료가 정확하다는 것을

전제로 한 것인데, 사실상 통계자료의 정확성에 대해서는 의문의 여지가 있는 것이 현실이다. 왜냐하면 한·일항로의 물동량통계는 한국근해수송협회의 수송실적을 기초로 집계된 것인데, 외국적선의 수송실적을 정확하게 파악하기가 어렵기 때문이다.

그리고 환적화물에 대한 집계가 이루어진 것은 최근 2년간에 불과한데, 2004년의 경우 환적화물은 85만 TEU로 수출입화물 115만 TEU의 73.9%에 달했다. 따라서 2004년의 한·일항로 물동량은 모두 200만 TEU 내외로 집계되었다.

〈표 IV-26〉 한·일항로 컨테이너 물동량 추세

단위: 천 TEU

연도	수출 (한→일)			수입 (한←일)			수출입 합계		
	수출	환적	소계	수입	환적	소계	수출입	환적	전체
1991	195	-	-	156	-	-	351	-	-
1994	212	-	-	165	-	-	377	-	-
1998	261	-	-	167	-	-	428	-	-
1999	331	-	-	205	-	-	536	-	-
2000	415	-	-	286	-	-	701	-	-
2001	416	-	-	315	-	-	731	-	-
2002	455	-	-	365	-	-	820	-	-
2003	431	420	851	647	266	913	1,078	686	1,764
2004	455	531	987	696	323	1,019	1,151	854	2,005

자료 : 2002년 이전 자료는 한국선주협회 및 한국근해수송협회, 2003년 및 2004년 자료는 한국해양수산개발원 조사자료.

한·중항로의 컨테이너 물동량은 2004년의 경우 수출입 화물 229만 8천 TEU, 환적화물 145만 5천 TEU로 모두 375만 3천 TEU에 달했다. 이는 2003년의 328만 5천 TEU에 비하면 14.2%가 증가한 것이다.

여기에서 한 가지 유의할 점은 2002년 이전 통계자료는 황해정기선사협회에서 국전선사, 중국선사 및 기타 외국선사들의 수송실적을 나뉘대로 조사 및 추정해서 집계한 것으로 정확성에 한계가 있을 수 있다는 점이다. 시계열 추세를

보면 2003년 실적치가 2002년에 비하여 배 이상 증가한 것으로 나타났는데, 이는 과거(2002년 이전) 통계자료의 부정확성에 기인된 것으로 보아야 할 것이다.

〈표 IV-27〉 한·중항로 컨테이너 물동량 추세

단위 : 천 TEU

연도	한국→중국			한국←중국			합계		
	수출	환적	소계	수입	환적	소계	수출입	환적	전체
1993	85	23	108	81	35	116	166	58	224
1996	209	85	294	156	163	319	365	249	613
1998	234	103	337	133	260	393	367	363	730
1999	273	128	401	216	309	525	489	437	926
2000	327	179	506	285	390	675	612	570	1,181
2001	378	179	557	349	403	752	727	582	1,309
2002	487	172	659	492	451	943	979	623	1,602
2003	1,073	376	1,448	859	978	1,837	1,932	1,354	3,285
2004	1,238	411	1,649	1,060	1,044	2,104	2,298	1,455	3,753

주 : 2002년 이전 수치와 2003년 이후 수치 사이에 연속성이 결여된 것을 알 수 있는바, 2002년 이전 수치는 업계(황해정기선사협회 회원사들)의 조사내용을 기준으로 추정된 것으로 정확성에 문제가 있는 것으로 판단됨.

자료 : 2002년 자료는 한국선주협회 및 황해정기선사협회, 2003년 및 2004년 자료는 한국해양수산개발원 조사자료.

그리고 중·일항로의 컨테이너 물동량은 2000년 143만 2천 TEU에서 2004년에는 264만 7천 TEU로 그동안 연평균 16.6%씩 증가한 것으로 나타났다. 이와 같이 물동량의 급속한 증가세를 보이고 있는 중·일항로에 FTA의 효과가 추가 되면 물동량 증가세는 더욱 가속화될 전망이다.

한편 중·일항로의 물동량에는 수출·입 화물과 환적화물이 포함되어 있으나 대부분의 화물은 수출·입 화물일 것으로 추정된다. 왜냐하면 중국과 일본의 경우 홍콩을 제외하면 대규모 환적기능을 수행하는 항만이 없기 때문이다. 한편 홍콩은 부산 및 일본의 주요항과 연결되는 간선행로상에 있어 대형모선이 직기항하므로 일본(및 한국) 항만과 피더선으로 수송되는 물동량 실적이 많지 않은 것으로 추정된다.

〈표 IV-28〉 중·일항로 컨테이너 물동량 추세

단위 : 천 TEU

연도	중→일	중←일	합계
1998	717	291	1,008
1999	863	355	1,218
2000	1,057	375	1,432
2001	1,230	444	1,674
2002	1,323	523	1,846
2003	1,421	618	2,039
2004	1,870	777	2,647

자료 : 한국선주협회 및 황해정기선사협회.

다음 표는 앞에서 본 한·일항로, 한·중항로 및 중·일항로의 물동량을 종합적으로 나타낸 것이다. 여기에서는 2002년 이전 자료는 신뢰성의 문제가 있어 표시하지 않았다. 이 표에 의하면 한·중·일 역내 물동량은 2004년 기준 약 840만 5천 TEU로 나타났다. 특히 한·중항로의 물동량이 375만 3천 TEU로 가장 많은 것으로 조사되었는데, 이는 환적물동량 145만 5천 TEU가 포함되어 있기 때문이다. 그리고 중·일항로의 물동량은 264만 7천 TEU로 나타났는데, 이는 중일항로에 환적화물 비중이 매우 낮다는 점을 고려할 때 대부분 수출·입 화물이다. 따라서 수출·입 화물을 기준으로 하면 중·일항로의 물동량이 가장 많은 것이다. 또한 한·일항로의 물동량은 환적화물 85만 4천 TEU를 포함하여 200만 6천 TEU에 달했다.

〈표 IV-29〉 한·중·일항로 컨테이너 물동량 추세

단위 : 천 TEU

연도	한·일항로			한·중항로			중·일항로	한·중·일		
	수출입	환적	소계	수출입	환적	소계	수출입	수출입	환적	역내 합계
2003	1,078	686	1,764	1,932	1,354	3,285	2,039	5,049	2,040	7,089
2004	1,151	854	2,006	2,298	1,455	3,753	2,647	6,096	2,309	8,405

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료.

나. 한·일 2국 FTA의 해상물동량 증가효과

앞에서 본 연구 사례들을 보면 한·일 FTA 발효의 한국 수출·입에 대한 영향은 연구결과에 따라 상이하게 추정되고 있다. 그런데 전체 평균을 보면 수출 물량은 36.85%, 수입물량은 23.05%가 각각 증가할 것으로 추정되었다.

그리고 일본을 제외한 여타국가에 대한 수출·입은 무역전환효과에 의하여 감소하거나 큰 변화가 없을 것으로 예상되는데, 그 효과는 상대적으로 작은 것으로 추정되었다. 즉 유일하게 다른 국가와의 무역에 미치는 효과를 추정한 김도형 외(1999)⁵⁹⁾의 연구에 의하면 수출은 0.27% 증가하고 수입은 6.18% 감소할 것으로 예상되었다. 다른 연구사례에서는 다른 국가에 미치는 효과에 대한 실증분석이 실시되지 않았다. 이는 역외국가에 미치는 효과가 크지 않을 것이라는 점을 전제한 것으로 볼 수 있다. 따라서 여기에서는 한·일 FTA로 인한 수출입 물동량 변화가 한·일항로에서만 발생하고 기타항로의 물동량은 영향을 받지 않는다고 전제한다.

한편 한·일 FTA의 해상운송수요에 대한 영향을 계량적으로 추정해 내는데 필요한 자료 입수에는 한계가 있으므로 이의 한·일항로 해상물동량에 대한 영향을 정확하게 계측해 내기는 쉽지 않은 것이다. 따라서 여기에서는 선행연구 결과를 이용하여 2004년 한·일항로 물동량 실적치를 기준으로 하여 만약 FTA가 발효되었다고 전제하면 어느 정도의 물동량 증가 효과가 나타날 수 있었겠는가를 추정해보고자 한다.

앞에서 한·일 FTA가 발효되면 한국은 평균적으로 볼 때 대일본 수출물량이 36.85% 증가하고 수입물량은 23.05% 증가할 것으로 추정되었다. 이와 같은 증가율을 적용하여 한국의 대일본 수출입 컨테이너 해상물동량 변화를 추정하면 다음과 같은 결과가 도출된다.

59) 김도형 외(1999), 전계 논문.

〈표 IV-30〉 한·일 2국 FTA의 한국의 대 일본 수출·입 컨테이너물동량에 대한
영향(2004 기준)

단위 : 천 TEU

한·일 FTA 미발효시(실적치)			한·일 FTA 발효시			증가		
수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계
455	696	1,151	623	856	1,479	168	160	328

주 : 한국 수출입 물동량 실적치는 한국컨테이너부두공단, 「컨테이너화물 유통추이 및 분석」, 2005에 의한.

한편 환적물동량은 한·일 FTA와는 직접적인 관련이 없는 것으로 판단된다. 그런데 환적화물은 수출입화물의 유치과정에서 부수적으로 유치되는 경향이 있으며, 전체 항만물동량의 일정비율로 결정되는 경향이 있다. 즉 전국항만물동량에 대한 환적화물의 비중은 2003~2004년 중 35% 내외를 유지하였다.⁶⁰⁾ 따라서 환적화물의 증가율은 수출·입 화물의 증가율과 동일한 비율로 증가하는 것으로 전제한다. 즉 한·일 FTA가 출범하면 수출항로(한국→일본)의 환적화물은 36.85% 증가하고, 수입항로(한국←일본)의 환적화물은 23.05% 증가하는 것으로 보았다. 이 경우 한·일항로의 2004년 환적화물 실적치는 85만 4천 TEU(수출항로 53만1천TEU, 수입항로 32만3천TEU)이었으나 한·일 FTA 출범으로 전체 물동량이 증가하면 112만4천TEU(수출항로 72만7천TEU, 수입항로 39만7천TEU)로 27만TEU 정도 증가할 것으로 추정해 볼 수 있다.

이와 같이 2004년 이전에 한·일 FTA가 발효되었을 경우를 상정하여 이의 한·일항로 해상물동량에 대한 영향을 추정해 본 결과 2004년 기준으로 약 59만8천TEU 증가시킬 것으로 예상되었다. 이는 2004년 한·일항로 전체 물동량의 29.8%에 해당하는 것이다. 즉 한·일 FTA의 해당항로 해상물동량에 대한 영향이 상당 수준에 달하는 것으로 추정된다.

60) 한국컨테이너부두공단 자료(www.kca.or.kr, 2005. 12. 15).

〈표 IV-31〉 한·일 2국 FTA의 한·일항로 항만물동량 증가효과(2004 기준)

단위 : 천 TEU, %

한·일FTA 이전			한·일FTA 이후			증가분		
수출입	환적	소계	수출입	환적	소계	수출입	환적	전체
1,151	854	2,005	1,479	1,124	2,603	328 (28.5)	270 (31.6)	598 (29.8)

주 : 증가분의 () 내 수치는 증가율(%)을 나타낸 것임.

다. 한·중·일 3국 FTA의 해상물동량 증가효과

앞에서 한·중·일 FTA 발효 시 한국의 대 일본 수출·입 물동량 증가율 추정 결과의 평균치를 보면 수출물량이 25.70%, 수입물량이 35.49% 증가할 것으로 조사되었다. 이와 같은 증가율을 적용하여 해당 국가별 수출·입 해상물동량 변화를 산출한 결과는 다음 표에 나타난 바와 같다. 즉 한·중·일 FTA의 결과 한국의 일본에 대한 수출입은 36만4천TEU(31.6%) 정도 증가할 것으로 예상되었다.

〈표 IV-32〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 한·일항로 수출·입 컨테이너물동량에 대한 영향(2004 기준)

단위 : 천 TEU, %

한·중·일 FTA 미발효시(실적치)			한·중·일 FTA 발효시			증가분		
수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계
455	696	1,151	572	943	1,515	117 (25.7)	247 (35.5)	364 (31.6)

주 : 증가분의 () 내 수치는 증가율(%)을 나타낸 것임.

그리고 중국에 대해서는 한국의 수출물량이 27.50%, 수입물량이 32.12% 증가할 것으로 추정되었다. 그 결과 한중항로의 전체 수출·입 증가분은 68만1천 TEU가 되며, 이는 2004년 실적치의 29.6%에 달하는 것이다.

〈표 IV-33〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 한·중항로 수출·입 컨테이너물동량에 대한
영향(2004 기준)

단위 : 천 TEU, %

한·중·일 FTA 미발효시(실적치)			한·중·일 FTA 발효시			증가분		
수출	수입	계	수출	수입	계	수출	수입	계
1,238	1,060	2,298	1,578	1,401	2,979	340 (27.5)	341 (32.1)	681 (29.6)

주 : 증가분의 () 내 수치는 증가율(%)을 나타낸 것임.

한편 환적물동량은 한·중·일 FTA와 직접적인 관계가 없는 것으로 볼 수 있으나, 앞에서 본 바와 같이 환적화물은 수출·입화물의 일정비율로 발생하는 경향이 있으므로 수출 및 수입 화물의 증가율과 동일한 비율로 증가하는 것으로 전제한다. 즉 한·중·일 FTA 출범으로 인한 항로별 환적화물의 증가율은 수출항로의 경우는 수출화물 증가율을, 수입항로의 경우는 수입화물 증가율을 각각 적용하여 산출하였다.

그 결과 한·일항로의 2004년 환적화물 실적치는 85만4천TEU(수출항로 53만1천TEU, 수입항로 32만3천TEU)이었으나 한·일 FTA의 출범으로 전체 물동량이 증가하면 110만5천TEU(수출항로 66만7천TEU, 수입항로 43만8천TEU)로 25만1천TEU 정도 증가할 것으로 추정해 볼 수 있다.

한·중항로의 경우에는 2004년 환적화물 실적치가 145만4천TEU(수출항로 41만1천TEU, 수입항로 104만4천TEU)이었으나, 한·중·일 FTA가 발효되었을 경우를 상정하면 190만3천TEU(수출항로 52만4천TEU, 수입항로 137만 9천TEU)로 44만8천TEU 정도 증가하는 효과를 나타낼 것으로 추정되었다.

이와 같이 한·중·일 FTA가 발효되었을 경우를 상정하여 이의 한·중 및 한·일항로 해상물동량에 대한 효과를 추정해 본 결과 2004년 기준으로 수출입 및 환적 컨테이너물동량을 합하여 약 174만4천TEU 정도 증가시키는 효과가 나타날 것으로 예상되었다. 이는 2004년 한·중 및 한·일항로 해상물동량 575만 8천TEU의 30.3%에 해당하는 것이다.

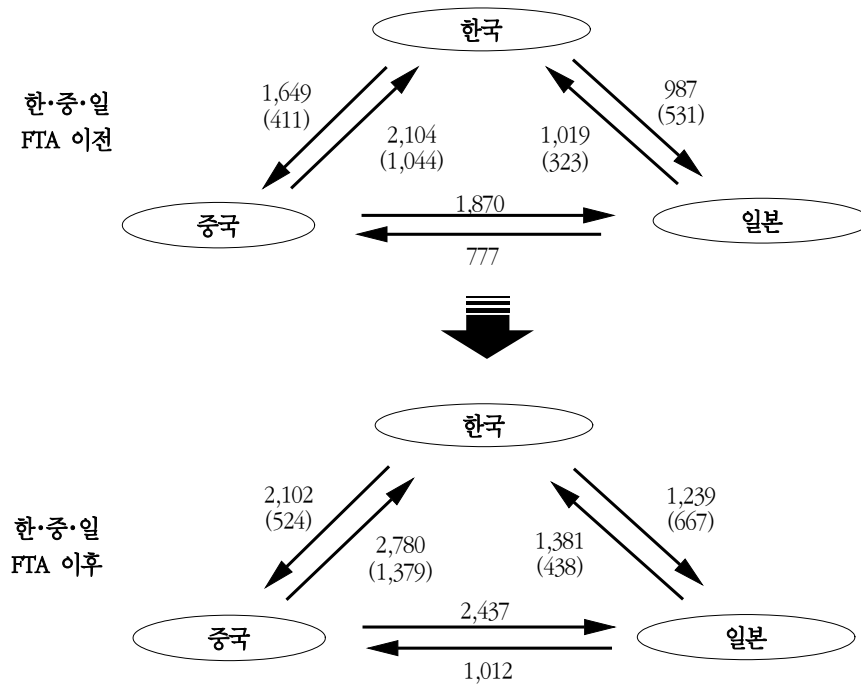
〈표 IV-34〉 한·중·일 3국 FTA의 한국의 역내항로 항만물동량 증가효과
(2004 기준)

단위 : 천 TEU

	한·중·일FTA 이전			한·중·일FTA 이후			증가분		
	수출입	환적	소계	수출입	환적	소계	수출입	환적	전체
한일항로	1,151	854	2,005	1,515	1,105	2,620	364 (31.6)	251 (29.4)	615 (30.7)
한중항로	2,298	1,455	3,753	2,979	1,903	4,882	681 (29.6)	448 (30.8)	1,129 (30.1)
전체	3,449	2,309	5,758	4,494	3,008	7,502	1,045 (30.3)	699 (30.3)	1,744 (30.3)

주 : 증가분의 () 내 수치는 증가율(%)을 나타낸 것임.

〈그림 IV-1〉 한·중·일 FTA의
컨테이너 해상수송 구조에 대한 영향(2004 기준)



주 : 환적물동량을 포함한 것이며, () 내의 수치는 환적물동량을 나타냄.

(2) 교역 상품구성의 변화

① 한·일항로 및 한·중항로의 교역상품 구성

가. 전체 화물(일반화물 및 컨테이너화물) 품목별 현황

한·일항로와 한·중항로의 교역 상품구성을 다음 표에서 보면 2003년 기준 석탄·유류·가스·광물의 물동량이 1,624만 RT(구성비 28.0%)로 많은 비중을 점하였는데, 특히 석유정제품의 수출이 1,058만 RT로 그 중 대부분을 차지하

〈표 IV-35〉 한·일항로 품목별 물동량 현황(2003)

단위 : 천 RT

부문별	입항(환적)		출항(환적)		합계(환적)	
	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)
곡물	14 (2)	0.0 (0.0)	1 (0)	0.0 (0.0)	15 (2)	0.0 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	4,914 (3)	17.3 (0.1)	11,322 (104)	38.2 (1.5)	16,236 (107)	28.0 (0.9)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	869 (584)	3.1 (11.1)	1,108 (119)	3.7 (1.7)	1,977 (703)	3.4 (5.8)
섬유, 의복	3,581 (1,917)	12.6 (36.4)	5,809 (2,839)	19.6 (41.4)	9,390 (4,756)	16.2 (39.2)
화학공업생산물, 고무, 플라스틱	2,618 (773)	9.2 (14.7)	2,474 (802)	8.3 (11.7)	5,092 (1,575)	8.8 (13.0)
철강, 기타 금속 생산물	9,282 (76)	32.7 (1.4)	2,941 (168)	9.9 (2.5)	12,223 (244)	21.1 (2.0)
차량, 수송장비 및 부품	290 (76)	1.0 (1.4)	470 (32)	1.6 (0.5)	760 (108)	1.3 (0.9)
전자 장비	485 (458)	1.7 (8.7)	337 (247)	1.1 (3.6)	822 (705)	1.4 (5.8)
기계 장비	3,694 (1,161)	13.0 (22.1)	3,969 (2,367)	13.4 (34.5)	7,663 (3,528)	13.2 (29.1)
기타	2,635 (213)	9.3 (4.0)	1,198 (179)	4.0 (2.6)	3,833 (392)	6.6 (3.2)
합계	28,382 (5,263)	100.0 (100.0)	29,629 (6,857)	100.0 (100.0)	58,011 (12,120)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료.

고 있다. 그리고 철강 및 기타 금속생산물의 비중도 21.1%(1,222만 RT)로 비교적 높게 나타났는데, 그 중에서도 철강 및 그 제품 수입량이 884만 RT로 많은 비중을 차지하고 있다. 그 이외에도 섬유·의복(16.2%), 기계장비(13.2%), 화학공업생산품(8.8%), 음식료(3.4%) 등이 한·일항로의 주요 교역품목이 된다.

〈표 IV-36〉 한·중항로 품목별 물동량 현황(2003)

단위 : 천 RT

부문별	입항 (환적)		출항 (환적)		합계 (환적)	
	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)	물동량	비중(%)
곡물	6,273 (5)	6.8 (0.0)	7 (4)	0.0 (0.1)	6,280 (9)	4.7 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	37,205 (41)	40.5 (0.2)	11,771 (249)	27.0 (4.5)	48,976 (290)	36.4 (1.1)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	8,556 (1,792)	9.3 (8.3)	562 (99)	1.3 (1.8)	9,118 (1,891)	6.8 (7.0)
섬유, 의복	23,908 (12,969)	26.0 (60.0)	14,324 (2,683)	32.9 (48.3)	38,232 (15,652)	28.5 (57.6)
화학공업생산품, 고무, 플라스틱	3,465 (1,935)	3.8 (8.9)	6,941 (1,063)	15.9 (19.1)	10,406 (2,998)	7.7 (11.0)
철강, 기타 금속 생산물	3,781 (295)	4.1 (1.4)	4,419 (130)	10.1 (2.3)	8,200 (425)	6.1 (1.6)
차량, 수송장비 및 부품	458 (283)	0.5 (1.3)	977 (93)	2.2 (1.7)	1,435 (376)	1.1 (1.4)
전자 장비	1,147 (797)	1.2 (3.7)	763 (179)	1.8 (3.2)	1,910 (976)	1.4 (3.6)
기계 장비	2,624 (1,636)	2.9 (7.6)	1,728 (561)	4.0 (10.1)	4,352 (2,197)	3.2 (8.1)
기타	4,385 (1,879)	4.8 (8.7)	2,088 (497)	4.8 (8.9)	6,473 (2,376)	4.8 (8.7)
합계	91,802 (21,632)	100.0 (100.0)	43,580 (5,558)	100.0 (100.0)	134,382 (27,190)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료.

한·중항로에서는 석탄·유류·가스·광물이 4,898만 RT로 전체 물동량의 36.4%를 차지할 만큼 큰 비중을 점하고 있다. 특히 석탄 수입량은 3,089만 RT

로 이들 화물의 대종을 이루고 있다. 그리고 섬유·의복은 3,823만 RT(28.5%), 화학공업생산물 1,041만 RT(7.7%), 음식료 911만 RT(6.8%), 철강·기타금속 생산품 820만 RT(6.2%) 등의 화물이 해당항로의 주요교역 대상이 되었다.

나. 컨테이너 화물 품목별 현황

한·일항로 컨테이너물동량은 2003년 기준 입항(한←일) 91만3천TEU(환적 26만6천TEU 포함), 출항(한→일) 85만1천TEU(환적 42만TEU 포함)을 합하여

〈표 IV-37〉 한·일항로 컨테이너화물 품목별 물동량 현황(2003)

부문별	입항 (환적)			출항 (환적)			합계 (환적)		
	물동량		비중 (%)	물동량		비중 (%)	물동량		비중 (%)
	천RT	천TEU		천RT	천TEU		천RT	천TEU	
곡물	14 (2)	1 (0)	0.1 (0.0)	1 (0)	0 (0)	0.0 (0.0)	15 (2)	1 (0)	0.1 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	1 (1)	0 (0)	0.0 (0.0)	7 (5)	0 (0)	0.1 (0.1)	8 (6)	0 (0)	0.0 (0.1)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	696 (580)	67 (30)	7.4 (11.1)	831 (119)	54 (7)	6.3 (1.8)	1,527 (699)	121 (37)	6.7 (5.9)
섬유, 의복	3,491 (1,916)	337 (98)	36.9 (36.7)	5,797 (2,837)	375 (179)	44.0 (42.5)	9,288 (4,753)	712 (277)	41.0 (40.0)
화학공업생산물, 고무, 플라스틱	1,108 (761)	107 (39)	11.7 (14.6)	1,054 (725)	68 (46)	8.0 (10.9)	2,162 (1,486)	175 (85)	9.6 (12.5)
철강, 기타 금속 생산물	414 (73)	40 (4)	4.4 (1.4)	959 (162)	62 (10)	7.3 (2.4)	1,373 (235)	102 (14)	6.1 (2.0)
차량, 수송장비 및 부품	186 (62)	18 (3)	2.0 (1.2)	68 (30)	4 (2)	0.5 (0.4)	254 (92)	22 (5)	1.1 (0.8)
전자 장비	480 (458)	46 (23)	5.1 (8.8)	332 (247)	21 (16)	2.5 (3.7)	812 (705)	67 (39)	3.6 (5.9)
기계 장비	2,747 (1,161)	265 (59)	29.0 (22.2)	3,814 (2,366)	246 (149)	29.0 (35.5)	6,561 (3,527)	511 (208)	29.0 (29.7)
기타	332 (211)	32 (11)	3.5 (4.0)	306 (177)	20 (11)	2.3 (2.7)	638 (388)	52 (22)	2.8 (3.3)
합계	9,469 (5,225)	913 (266)	100.0 (100.0)	13,169 (6,668)	851 (420)	100.0 (100.0)	22,638 (11,893)	1,764 (686)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료.

모두 176만4천TEU에 달했다. 그 중에서 41.0%에 달하는 71만2천TEU(환적 27만7천TEU 포함)가 섬유 및 의복이었으며, 이어서 화학공업생산품이 17만5천TEU(9.6%), 음식료 12만1천TEU(6.7%), 철강·기타금속 생산품 10만2천TEU(6.1%) 등도 컨테이너화물의 주요 구성품목이었다.

〈표 IV-38〉 한·중항로 컨테이너화물 품목별 물동량 현황(2003)

부문별	입항 (환적)			출항 (환적)			합계 (환적)		
	물동량		비중 (%)	물동량		비중 (%)	물동량		비중 (%)
	천RT	천TEU		천RT	천TEU		천RT	천TEU	
곡물	8 (5)	0 (0)	0.0 (0.0)	4 (4)	0 (0)	0.0 (0.1)	12 (9)	0 (0)	0.0 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	82 (10)	4 (0)	0.2 (0.0)	77 (7)	5 (1)	0.3 (0.1)	159 (17)	9 (1)	0.3 (0.1)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	3,296 (1,792)	162 (81)	8.8 (8.3)	554 (99)	35 (8)	2.4 (2.0)	3,850 (1,891)	197 (89)	6.4 (7.2)
섬유, 의복	23,718 (12,969)	1,168 (589)	63.6 (60.2)	14,292 (2,683)	891 (208)	61.5 (55.3)	38,011 (15,652)	2,095 (797)	62.8 (59.3)
화학공업생산품, 고무, 플라스틱	2,377 (1,882)	117 (85)	6.4 (8.7)	2,383 (629)	149 (49)	10.3 (13.0)	4,760 (2,511)	266 (134)	7.9 (9.5)
철강, 기타 금속 생산물	510 (286)	25 (13)	1.4 (1.3)	722 (114)	45 (9)	3.1 (2.4)	1,232 (400)	70 (22)	2.0 (1.5)
차량, 수송장비 및 부품	455 (283)	22 (13)	1.2 (1.3)	911 (93)	57 (7)	3.9 (1.9)	1,366 (376)	79 (20)	2.3 (1.4)
전자 장비	1,145 (797)	56 (36)	3.1 (3.7)	760 (179)	47 (14)	3.3 (3.7)	1,905 (976)	103 (40)	3.1 (3.7)
기계 장비	2,584 (1,636)	127 (74)	6.9 (7.6)	1,476 (560)	92 (43)	6.4 (11.5)	4,060 (2,196)	219 (117)	6.7 (8.3)
기타	3,134 (1,878)	154 (85)	8.4 (8.7)	2,047 (482)	128 (37)	8.8 (9.9)	5,181 (2,360)	282 (122)	8.6 (8.9)
합계	37,309 (21,538)	1,837 (978)	100.0 (100.0)	23,226 (4,850)	1,448 (376)	100.0 (100.0)	60,535 (26,388)	3,285 (1,354)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료.

한·중항로의 경우는 2003년 전체 컨테이너 물동량 328만 5천 TEU(입항 183만 7천 TEU, 출항 144만 8천 TEU) 가운데 섬유·의복이 209만 5천

TEU(62.8%)로 대종을 이루었다. 그 이외에도 비중은 상대적으로 낮으나 화학
공업생산품 26만 6천 TEU(7.9%), 기계장비 21만 9천 TEU(6.7%), 음식료품 19
만 7천 TEU(6.4%) 등을 주요 컨테이너 교역품목으로 들 수 있다.

② 한·일 2국간 FTA의 교역 품목구성 변화효과

한·일 FTA를 전제하면 한·일항로 물동량 가운데 곡물, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배, 섬유·의복, 기계장비 등의 교역량은 이전에 비하여 크게 증가할 것으로 예상되었다. 즉 곡물 교역량은 당초 1만 5천 RT에서 220만 RT로 급증하며, 동식물성 기름·설탕·음식료·담배는 198만 RT에서 408만 RT로, 섬유·의복은 939만 RT에서 1,308만 RT로 증가하고 기계장비는 766만 RT에서 1,048만 RT로 증가할 전망이다.

〈표 IV-39〉 한·일 2국 FTA를 가정한 한·일항로 품목구성 변화(2003 기준)

단위 : 천RT, %

부문별	한·일 FTA 이전		한·일 FTA 이후	
	물동량 (환적)	비중 (환적)	물동량 (환적)	비중 (환적)
곡물	15 (2)	0.0 (0.0)	2,203 (7)	3.0 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	16,236 (107)	28.0 (0.9)	18,333 (124)	24.9 (0.8)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	1,977 (703)	3.4 (5.8)	4,075 (1,449)	5.5 (8.8)
섬유, 의복	9,390 (4,756)	16.2 (39.2)	13,075 (6,583)	17.7 (39.9)
화학공업생산물, 고무, 플라스틱	5,092 (1,575)	8.8 (13.0)	5,694 (1,762)	7.7 (10.7)
철강, 기타 금속 생산물	12,223 (244)	21.1 (2.0)	13,440 (274)	18.2 (1.7)
차량, 수송장비 및 부품	760 (108)	1.3 (0.9)	1,025 (142)	1.4 (0.9)
전자 장비	822 (705)	1.4 (5.8)	1,007 (866)	1.4 (5.3)
기계 장비	7,663 (3,528)	13.2 (29.1)	10,483 (4,845)	14.2 (29.4)
기타	3,833 (392)	6.6 (3.2)	4,424 (443)	6.0 (2.7)
합계	58,011 (12,120)	100.0 (100.0)	73,759 (16,495)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사 실적치를 기초로 한·일 FTA 결성시의 교역량 변화율(앞의 제1절 참조)을 적용하여 산출함.

③ 한·중·일 3국간 FTA의 교역 품목구성 변화효과

한·중·일 3국간 FTA가 발효되었을 경우를 전제하고 한·일항로의 교역품목 구성 변화를 나타낸 것이 다음 표이다. 이에 의하면 동식물성 기름·설탕·식음료 등의 교역량은 198만 RT에서 817만 RT로 619만 RT 정도 급격히 증가하며,

전체 교역에서 차지하는 비중도 3.4%에서 10.7%로 높아질 전망이다. 이는 주로 해당 품목에 대한 우리나라의 대(對) 일본 수출증가에 기인된 것이다. 그리고 섬유·의복의 경우도 수·출입 모두 활성화됨으로써 939만 RT에서 1,668만 RT로 729만 RT 정도 증가할 것으로 예상되었다. 이에 따라 섬유·의복의 교역량 구성비는 16.2%에서 21.8%로 높아질 것으로 예상되었다. 전자장비도 양국 간 교역량이 82만 RT(1.4%)에서 158만 RT(2.1%)로 76만 RT 정도 증가할 것으로 예상되었다. 그 이외에도 화학공업생산물, 곡물 등의 교역량도 상당폭증가할 것으로 예상되었다.

반면에 석탄·유류·가스·광물의 교역량은 오히려 감소할 것으로 예상되었다. 석탄·유류·가스·광물의 교역량 감소는 주로 우리나라의 대(對) 일본 수출 감소가 예상된 데 따른 것이다.

한·중·일 3국간 FTA의 발효 시 예상되는 한·중항로의 물동량 변화를 예상해 보면 섬유·의복, 곡물, 차량·수송장비 및 부품, 동식물성 기름·설탕·음식료, 화학공업생산물 등의 교역량이 비교적 크게 증가할 것으로 예상되었다.

섬유·의복, 곡물, 화학공업 생산물 등의 경우는 수출 및 수입물동량이 모두 증가할 것으로 예상되었으며, 동식물성 기름·설탕·음식료 등의 경우는 수입보다는 수출증가에 의하여 전체 물동량이 증가할 것으로 예상되었다.

특히 섬유·의복의 경우는 한·중 교역량이 2003년 기준 3,823만 RT에서 5,053만 RT로 1,230만 RT 정도 증가하며, 해당 품목의 점유비도 28.5%에서 30.5%로 높아질 것으로 예상되었다. 그리고 차량·수송장비 및 부품도 해당항로 교역량이 2003년 기준 144만 RT(1.1%)에서 218만 RT로 74만 RT(1.3%) 정도 증가할 것으로 추정되었다. 동식물성 기름·설탕·음식료의 경우는 교역량이 912만 RT(전체 교역량의 6.8%)에서 1,124만 RT(전체 교역량의 6.8%)로 212만 RT 정도 증가할 것으로 분석되었다.

한편 가장 높은 교역비중을 차지하고 있는 석탄·유류·가스·광물은 4,898만 RT에서 5,269만 RT로 371만 RT 정도 증가하나 교역량 비중은 36.4%에서

31.8%로 낮아질 것으로 전망되었다. 이 품목은 교역량이 증가하나 증가율이 다른 품목의 평균증가율에 미치지 못할 것으로 예상되었기 때문이다.

〈표 IV-40〉 한·중·일 3국 FTA를 가정한 한·일항로 품목구성 변화(2003 기준)

단위 : 천RT, %

부문별	한·중·일 FTA 이전		한·중·일 FTA 이후	
	입출항 물동량 (환적)	비중 (환적)	입출항 물동량 (환적)	비중 (환적)
곡물	15 (2)	0.0 (0.0)	127 (5)	0.2 (0.0)
석탄, 유류, 가스, 광물	16,236 (107)	28.0 (0.9)	13,610 (76)	17.8 (0.4)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	1,977 (703)	3.4 (5.8)	8,169 (1535)	10.7 (8.3)
섬유, 의복	9,390 (4,756)	16.2 (39.2)	16,682 (8414)	21.8 (45.7)
화학공업생산물, 고무, 플라스틱	5,092 (1,575)	8.8 (13.0)	6,238 (1923)	8.2 (10.4)
철강, 기타 금속 생산물	12,223 (244)	21.1 (2.0)	15,210 (269)	19.9 (1.5)
차량, 수송장비 및 부품	760 (108)	1.3 (0.9)	1,022 (159)	1.3 (0.9)
전자 장비	822 (705)	1.4 (5.8)	1,584 (1422)	2.1 (7.7)
기계 장비	7,663 (3,528)	13.2 (29.1)	9,455 (4174)	12.4 (22.7)
기타	3,833 (392)	6.6 (3.2)	4,437 (444)	5.8 (2.4)
합계	58,011 (12,120)	100.0 (100.0)	76,534 (18421)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사 실적치를 기초로 한·중·일 FTA 결성시의 교역량 변화율을 적용하여(앞의 제 1절 참조) 산출함.

〈표 IV-41〉 한·중·일 FTA를 가정한 한·중·일 품목구성 변화(2003 기준)

단위: 천RT, %

부문별	한·중·일 FTA 이전		한·중·일 FTA 이후	
	입출항 물동량 (환적)	비중 (환적)	입출항 물동량 (환적)	비중 (환적)
곡물	6,280 (9)	4.7 (0.0)	9,544 (198)	5.8 (0.5)
석탄, 유류, 가스, 광물	48,976 (290)	36.4 (1.1)	52,690 (296)	31.8 (0.8)
동식물성 기름, 설탕, 음식료, 담배	9,118 (1,891)	6.8 (7.0)	11,243 (2,291)	6.8 (6.3)
섬유, 의복	38,232 (15,652)	28.5 (57.6)	50,527 (21,596)	30.5 (59.3)
화학공업생산품, 고무, 플라스틱	10,406 (2,998)	7.7 (11.0)	12,584 (3,660)	7.6 (10.0)
철강, 기타 금속 생산물	8,200 (425)	6.1 (1.6)	10,167 (514)	6.1 (1.4)
차량, 수송장비 및 부품	1,435 (376)	1.1 (1.4)	2,182 (588)	1.3 (1.6)
전자 장비	1,910 (976)	1.4 (3.6)	2,383 (1,241)	1.4 (3.4)
기계 장비	4,352 (2,197)	3.2 (8.1)	5,598 (2,804)	3.4 (7.7)
기타	6,473 (2,376)	4.8 (8.7)	8,943 (3,240)	5.4 (8.9)
합계	134,382 (27,190)	100.0 (100.0)	165,861 (36,428)	100.0 (100.0)

자료 : 한국해양수산개발원 조사 실적치를 기초로 한·중·일 FTA 결성시의 교역량 변화율을 적용하여 (앞의 제1절 참조) 산출함.

(3) 개별항만의 전국 항만물류체계 내 위상변화

① 컨테이너화물의 항만별 해외 기·종점 현황

전국 주요 항만의 컨테이너화물 처리비중을 2003년 실적기준으로 보면 부산항이 전체의 73.6%로 대부분을 차지하고 있으며, 이어서 광양항(9.9%), 인천항(9.8%) 등의 순이었다. 주요 항로별로 보면 한국의 대표적인 항만인 부산항

은 미주항로, 유럽항로, 기타항로(아프리카, 중동, 호주항로 등) 등 원양항로의 화물 처리비중이 상대적으로 높게 나타났다.

그리고 우리나라의 양대 중심항만 가운데 하나로 육성되고 있으나, 아직 처리물동량에서 규모의 경제를 달성하지 못하고 있는 광양항의 경우는 한·중항로, 중·일 제외 아시아항로 등 근거리 항로의 비중이 상대적으로 높은 것으로 조사되었다. 다만 광양항은 원양항로 중에서 미주항로의 화물 처리비중이 상대적으로 높은 것으로 나타났는데, 이는 중국·북미간의 간선항로상에 위치한 입지적 여건상 해당항로의 화물집하에 유리하기 때문으로 판단된다.

또한 인천, 평택, 울산항 등 중·소항만은 한·중항로 및 중·일 제외 아시아항로 등 근거리 항로의 비중이 상대적으로 높은 것으로 조사되었다.

〈표 IV-42〉 주요 항만의 항로별 컨테이너화물 처리비중(2003 기준)

단위 : %

	전체화물 처리비중	한·일항로 처리비중	한·중항로 처리비중	중·일 제외 아시아항로 처리비중	미주항로 처리비중	유럽항로 처리비중	기타항로 처리비중
부산항	73.6	79.6	63.9	60.0	85.5	85.0	83.9
인천항	9.8	4.3	12.6	18.7	2.0	7.4	7.9
평택항	2.1	1.0	5.7	1.3	0.2	0.5	0.1
군산항	0.6	0.0	1.2	0.8	0.0	0.0	0.5
광양항	9.9	7.9	10.4	12.9	12.3	6.6	5.8
마산항	0.6	2.9	0.4	0.0	0.2	0.1	0.7
울산항	3.4	4.1	5.8	6.2	0.1	0.5	1.1
전체	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

자료 : 국가교통 D/B 자료(한국해양수산개발원 조사)에 의거 산출.

② 한·중·일 FTA의 항만별 컨테이너화물 처리비중 변화 효과

한·중·일 FTA의 결성으로 역내항로 화물의 비중이 증대되면 역내항로 화물의 처리비중이 상대적으로 높은 중·소항만의 처리비중은 증대되는 반면, 역내항로 화물의 처리비중이 상대적으로 낮은 대형항만의 처리비중은 감소할 것으

로 예상된다.

한·중·일 FTA의 결과로 한·중항로 및 한·일항로의 물동량이 증가할 경우 각 항만별 컨테이너화물 처리비중의 변화는 다음과 같은 수식에 의하여 추정 가능하다.

$$P_i = [(J_i \cdot Q^j(1+r^j) + C_i \cdot Q^c(1+r^c) + \sum R_i^k \cdot Q^k) / (Q^j(1+r^j) + Q^c(1+r^c) + \sum Q^k)]$$

단, P_i : 한·중·일 FTA 이후 i항의 전국컨테이너 처리비중

J_i : 한·일항로에서 접하는 i항의 컨테이너 처리비중

Q^j : 한·일항로 물동량의 전국 컨테이너 항만물동량에 대한 비중

r^j : 한·중·일 FTA로 인한 한·일항로 컨테이너 항만물동량의 증가율

C_i : 한·중항로에서 접하는 i항의 컨테이너 처리비중

Q^c : 한·중항로 물동량의 전국 컨테이너 항만물동량에 대한 비중

r^c : 한·중·일 FTA로 인한 한·중항로 컨테이너 항만물동량의 증가율

R_i^k : k항로에서 접하는 i항의 컨테이너 처리비중

Q^k : k항로 물동량의 전국 컨테이너 항만물동량에 대한 비중

한편 앞에서(제 2절) $r^j = 0.307$, $r^c = 0.301$ 로 각각 추정되었으므로 이를 적용하고자 한다. 이와 같이 계산한 결과를 다음 표에서 보면 우리나라 최대항만인 부산항의 전국 물동량 처리비중은 한·중·일 FTA 체결을 전제할 경우 2003년 기준 73.6%에서 71.8%로 소폭(1.8% 포인트) 하락할 것으로 추정되었다. 반면에 인천항, 평택항, 울산항 등 대부분의 중소항만 처리비중은 0.1~0.8% 포인트 증가할 것으로 예상되었다.

다만 마산항의 경우는 한·중항로 화물의 처리비중이 상대적으로 낮아 한·중·일 FTA의 결과 전국적 위상이 오히려 낮아질(전국 컨테이너화물에 대한 처리비중이 0.6%에서 0.5%로 0.1% 포인트 하락) 것으로 예상되었다.

〈표 IV-43〉 한·중·일 FTA의 주요 항만 컨테이너화물 처리비중
변화효과(2003 기준)

단위: %

	한·중·일 FTA 이전 처리비중	한·중·일 FTA 이후 처리비중
부산항	73.6	71.8
인천항	9.8	10.3
평택항	2.1	2.9
군산항	0.6	0.7
광양항	9.9	10.0
마산항	0.6	0.5
울산항	3.4	3.9
전체	100.0	100.0

이와 같은 분석결과는 비록 그 영향은 크지 않으나, 한·중·일 FTA로 인하여 전국 항만물류체계에서 차지하는 개별 항만의 상대적 비중이 변화할 수 있음을 나타내는 것이다. 즉 대형항만의 위상은 낮아지는 반면 중·소형 항만의 위상은 높아지는 효과를 나타낼 것으로 예상되었다.

(4) 투입 선형(船型) 및 항만시설수요의 변화

① 투입선형의 변화

가. 적정 선형의 결정

선박의 적정 크기 즉, 최적선형은 운송화물의 톤당 운송원가를 최소화하는 점에서 결정된다. 해운시장의 치열한 경쟁에서 생존하고 나아가 성장 발전하기 위해서는 원가절감을 통한 경쟁력 확보가 절대적으로 요구되기 때문이다. 그런데 선박크기의 결정은 조선기술, 항만시설규모 등의 기술적 물리적 요인뿐만 아니라, 취항항로의 특성, 화물의 집하기능성 등에 의하여 제약을 받는다. 컨테이너선은 비교적 최근인 1960년대 말에 도입된 선종으로서 근래 이러한 대형화의 제약요인이 점차 해소됨에 따라 비교적 빠른 대형화 추세를 나타내

고 있다.

수송화물의 단위당 해운원가를 최소화시키는 점에서 적정선형이 결정되므로 비용결정 방정식을 이용하여 적정선형을 구할 수 있다. 해운서비스의 생산에 소요되는 비용을 정박 중 발생하는 비용과 항해 중 발생하는 비용으로 편의상 구분할 수 있다. 다음 식 (1) 및 (2)는 정박 중 발생하는 일당 총비용과 항해 중 발생하는 일당 총비용을 각각 나타낸 것이다.⁶¹⁾ 여기에서 항만에서만 발생하는 요소비용은 1부터 k번까지, 항만 및 항해 중에 공통으로 발생하는 요소비용은 k+1부터 n번까지 그리고 항해 중에만 발생하는 요소비용은 각각 n+1부터 u번까지로 전제하였다.

$$TC_1 = \sum_{i=1}^n f_i(s) = \sum_{i=1}^n P_i q_i S^{e_i} \dots\dots\dots (1)$$

$$TC_2 = \sum_{i=k+1}^u f_i(s) = \sum_{i=k+1}^u P_i q_i S^{e_i} \dots\dots\dots (2)$$

단 TC_1 : 정박중 발생하는 일당 총비용,

TC_2 : 항해중 발생하는 일당 총비용,

S : 선박크기

P_i : i요소의 가격

$q_i S e_i$: i요소의 투입량(q_i : 효율성을 나타내는 상수, e_i : i요소투입량의 선박크기에 대한 탄력성)

위 식에서 f_i 는 선박크기와 비용 사이의 함수관계를 나타내는 것으로서 $f_i(S)=P_i q_i S e_i$ 로 전제되었다. 그리고 이는 i요소의 투입 비용은 해당요소의

61) 여기에 제시된 수식은 J. O. Jansson and Dan Shneerson, "The Optimal Ship Size", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 16 - 3, 1982, pp.217~238에 따른 것임.

가격(P_i)과 투입량($q_i S e_i$)의 곱으로 나타낼 수 있음을 나타내며, 따라서 e_i 는 요소투입량의 선박크기(S)에 대한 탄력성이 되고 q_i 는 효율성을 반영하는 조정계수가 되는 것이다.

한편, 시간당 하역량을 H_1 , 하역효율을 h_1 이라 두면 $H_1 = h_1 S E_1$ 로 전제할 수 있다. 즉, 하역속도는 선박 크기에 대한 지수함수가 되는 것이다. 따라서 항만에서 발생하는 톤당 비용은 다음과 같다. 여기에서 2를 곱한 것은 적·양하를 합하여 톤당 화물 비용이 두 번 발생하기 때문이다.

$$C_1 = \frac{2 \sum_{i=1}^n P_i q_i S^{e_i}}{n h_1 S^{E_1}} = \frac{2}{n h_1} \sum_{i=1}^n P_i q_i S^{e_i E_1} \dots \dots \dots (3)$$

단, C_1 : 정박중 톤당 비용,

n : 일일 하역 작업시간,

H_1 : 시간당 하역량,

h_1 : 하역효율(상수)

E_1 : 하역속도의 선박크기에 대한 탄력성

또한 선박의 톤·마일로 평가한 일당 수송능력을 H_2 수송효율을 h_2 라 두면 $H_2 = h_2 S E_2$ 로 나타낼 수 있으며, 따라서 항해 중 발생하는 톤당 비용은 다음과 같다.

$$C_2 = \frac{2D \sum_{i=k+1}^u P_i q_i S^{e_i}}{\eta H_2 S^{E_2}} = \frac{2D}{\eta h_2} \sum_{i=k+1}^u P_i q_i S^{e_i E_2} \dots \dots \dots (4)$$

단, C_2 : 항해 중 톤당비용,

η : 왕복항 화물균형 정도를 나타내는 계수(왕복항 총물동량÷왕복항 중 많은쪽 물동량),

h_2 : 톤·마일수송효율(상수)

E_2 : 수송능력의 선박크기에 대한 탄력성

따라서 화물톤당 총비용은 정박 중 발생하는 톤당 비용(C_1), 항해 중 발생하는 톤당 비용(C_2) 및 톤당 화물비용을 합한 것으로서 다음과 같이 나타낼 수 있다.

$$C = \frac{2}{nh_1} \sum_{i=1}^n P_i q_i S^{e_i E_1} + \frac{2D}{\eta h_2} \sum_{i=k+1}^u P_i q_i S^{e_i E_1} + C_3 \dots\dots (5)$$

위에서 C 는 화물톤당 총비용을 나타내며, C_3 은 톤당 화물비용으로서 일정불변(상수)으로 전제한다.

선박의 최적 크기는 화물톤당 총비용을 극소화하는 점에서 결정되므로 식(5)를 선박크기(S)에 대하여 편미분한 후 제로(0)로 두어 구한다.⁶²⁾ 따라서 최적 선형은 다음 식을 만족시키는 점에서 결정된다.

$$\frac{\partial C}{\partial S} = \frac{2}{nh_1} \sum_{i=1}^n (e_i E_1) P_i q_i S^{e_i E_1 - 1} + \frac{2D}{\eta h_2} \sum_{i=k+1}^u (e_i E_1) P_i q_i S^{e_i E_1 - 1} = 0$$

..... (6)

그런데 최적선형 결정의 비교정태적 특성을 도출하기 위해서는 선박크기에 대한 요소투입의 탄력성(e_i), 하역속도의 탄력성(E_i), 및 톤·마일기준 수송능

62) 극소화의 2차조건은 성립하는 것을 전제함.

력 등에 관한 정보가 필요하다. 그런데 기존의 관련 연구결과를 보면 각 탄력성에 대한 추정치는 다음과 같은 범위에 있는 것으로 추정되었다(〈표 IV-43〉 참조).

$$0.3 \leq e_i \leq 1.0$$

$$0.19 \leq E_1 \leq 0.25$$

$$1.16 \leq E_2 \leq 1.17$$

〈표 IV-44〉 요소투입·하역속도·수송능력의 선형에 대한 탄력성 추정치

	요소투입의 선형에 대한 탄력성(e_i)	하역속도의 선형에 대한 탄력성(E_1)	톤·마일수송능력의 선형에 대한 탄력성(E_2)
Talley(1990) ¹⁾	-	0.25	1.18
Jansson and Shneerson(1992) ²⁾	0.3~1.0	0.19~0.24	1.16~1.17
Evans and Marlow(1986) ³⁾	0.3~0.75	-	1.17
Talley et al.(1986) ⁴⁾	0.3~0.6		

주: 1) Wayne K. Talley, "Optimal Containership Size," *Maritime Policy and Management*, 1990, Vol. 17·3, pp.165~167 참조. 단, E_2 의 값은 적재능력 탄력성(1.09) 및 운항속도 탄력성(0.09)을 합계한 것임.

2) J. O. Jansson and D. shennerson, "The Optimal Ship Size," *Journal of Transport Economics and Policy*, 1982, Vol. 16·3, pp.217~238 참조. 단, e_i 의 값은 자본비, 운항비(연료비 제외) 및 연료비에 대한 수치임.

3) J. J. Evans and P. B. Marlow, *Quantative Methods in Maritime Economics*, London, FairplayPublications Ltd., 1986, pp. 92~99 참조. 단 e_i 값은 자본비, 운항비(연료비 제외) 및 연료비에 대한 수치이며, E_2 는 적재능력과 선박크기를 동일한 개념으로 보고(즉, 탄력성 1) 운항속도의 탄력성 추정치 0.17을 합계하여 나타낸 것임

4) Wayne K. Talley et al. "Economies of Density of Ocean Tanker Ships," *Journal of Transport Economics and Policy*, 1986, vol.20, pp.91~99 참조. 단, 운항비를 기준으로 한 선종별 추정치임.

위 추정결과에 의하면 $e_i - E_1 > 0$, $e_i - E_2 < 0$ 의 관계가 성립됨을 알 수 있다. 따라서 항해거리(D), 하역효율(h_1), 항만에서의 일일 하역시간(n) 왕복

항 물동량 균형정도(η), 적재능력 \times 항해속도로 정의되는 톤·마일 수송효율(h_2) 등의 변화에 따른 최적선형(S^*)의 변화방향을 나타내는 편미분치의 부호는 다음과 같다(식(6)을 이용하여 도출).

$$\frac{\partial S^*}{\partial D} > 0, \frac{\partial S^*}{\partial h_1} > 0, \frac{\partial S^*}{\partial n} > 0, \frac{\partial S^*}{\partial h_2} < 0, \frac{\partial S^*}{\partial \eta} < 0,$$

$$\frac{\partial S^*}{\partial p_i} < 0, \text{ 단, } i = 1, 2, \dots, k$$

$$\frac{\partial S^*}{\partial p_j} > 0, \text{ 단, } j = n + 1, n + 2, \dots, u$$

따라서 수송거리(D)의 증가, 하역효율(h_1)의 향상, 일일 하역시간(n)의 연장 등은 선박을 대형화시키는 요인으로 작용하며, 반대로 선박의 고속화 등에 의한 톤·마일 수송효율(h_2)의 향상이나 왕·복항(往·復航) 물동량의 평준화(η) 등은 선박을 소형화시키는 요인으로 작용함을 알 수 있다. 또한 정박 중 및 항해 중에 공통으로 투입되는 요소가격의 상승은 해당요소 투입의 선형 탄력성(e_i)의 상대적 크기에 의거 결정된다. 예를 들어 선원비가 상승함에 따라 선박은 대형화되는 경향이 있는데, 이는 선원고용량의 선형 탄력성이 상대적으로 낮기 때문이다. 반대로 자본투입의 선형 탄력성은 상대적으로 높기 때문에 자본비의 상승은 선박의 소형화 요인으로 작용하게 된다. 따라서 이자율의 장기 하락추세는 선박의 대형화를 촉진시킬 것이다.

최근 컨테이너선을 중심으로 선박의 대형화가 급속하게 추진되고 있다. 해운여건의 변화 가운데 선박의 대형화를 촉진시키는 요인으로 작용하는 하역효율의 향상(일일 하역시간의 연장 포함), 선원비의 상승, 연료비의 상승, 이자율의 하락⁶³⁾ 등이 현저하게 나타나고 있기 때문이다. 반대로 선박의 소형화를

63) 이자율은 단기적으로는 등락이 있으나, 장기적으로 볼 때 경제발전에 따른 자본축적의 증가로 하향 조정되는 경향이 있음.

촉진시키는 요인도 나타나고 있는바, 예를 들면 권역별 경제협력의 강화로 인한 수송거리의 단축, 선박의 고속화 및 자동화, 항비(선박입항료 예·도선료, 하역료) 상승 등을 들 수 있다. 따라서 적정선형은 이들 상반되는 요인들의 상대적인 크기에 의하여 결정되는 것으로 이해될 수 있다.

〈표 IV-45〉 선형결정에 대한 요인별 영향

	대형화 요인	소형화 요인
해운여건변화	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 하역효율의 향상 ◦ 일일하역시간의 연장 ◦ 선원비 상승 ◦ 이자율 하락 ◦ 연료비 상승 	<ul style="list-style-type: none"> ◦ 역내교역의 증가로 인한 수송거리 단축 ◦ 고속화(톤·마일수송효율 향상) ◦ 자동화로 인한 인력 절감 ◦ 항비 상승

자료 : 박태원·정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 한국해양수산개발원, 2002, p.16.

나. 역내항로 수송수요 증가의 선형결정 및 선박(船腹)수요에 대한 영향

한·중·일 FTA의 체결은 역내교역을 증가시킴으로써 해상수송거리의 단축을 유발하며, 이는 선박의 크기를 줄이는 효과를 나타낸다. 앞에서 본 바와 같이 한·중·일 FTA의 역내물동량 증가효과는 30% 내외로 비교적 높게 추정되었다.⁶⁴⁾ 따라서 한·중·일 FTA가 체결·발효되면 근거리 수송에 적합한 중·소형선의 비중이 다소 높아질 전망이다.

한·중·일항로에 취항하고 있는 컨테이너선은 대체로 80~2,000TEU급이며, 대표선형은 500~700TEU급이다. 다음 표에서 보면 2004년 10월 기준 중국 및 일본항로에 투입된 국적선은 모두 78척으로 적재능력은 4만 3천 TEU에 달했다. 그리고 이들 선박의 평균선형은 551TEU/척(한·중항로 689TEU/척, 한·일항로 470TEU/척)으로, 비교적 소형선이라 할 수 있다.

한·중·일 FTA가 체결·발효되어 역내 물동량이 30% 정도 증가한다고 전제

64) 한중일 FTA는 한일항로 물동량을 30.7%, 한중항로 물동량을 30.1% 증가시킬 것으로 추정됨(제 4장 제2절 참조).

하면 550TEU급(기존 투입선박의 평균선형) 선박 23척 정도의 추가투입 수요가 발생할 것으로 예상해 볼 수 있다. 만약 선박의 대형화 요인을 감안하여⁶⁵⁾ 역내 항로 신규투입선박의 평균선형을 1,000TEU라고 전제하면 신규 소요척수는 13척 정도가 된다.

한편 한·중·일 역내항로의 최적선형 결정은 보다 자세한 분석을 요하는 것이며, 최적선형 자체도 시간의 흐름에 따른 여건의 변화에 영향을 받는다. 그러므로 평균선형 1,000TEU를 고려하는 것은 하나의 예시일 뿐이다. 다만 다음 표에서 보는 바와 같이 동남아항로에 투입된 선박의 평균선형이 1,237TEU로 대형화되었을 뿐만 아니라, 한·중항로의 평균선형도 2000년 616TEU에서 2004년에는 689TEU로 급속하게 대형화되고 있음을 고려하여 그 중간 정도를 상정한 것이다.⁶⁶⁾ 물론 이는 국적선의 적취율은 불변인 것으로 가정하여 도출한 수치이다.

〈표 IV-46〉 국적외항선사 항로별 컨테이너선 취항현황

항로명	2000년 1월 기준				2004년 10월 기준			
	척수	총톤수 (천톤)	적재능력 (TEU)	평균선형 (TEU/척)	척수	총톤수 (천톤)	적재능력 (TEU)	평균선형 (TEU/척)
원양항로	79	3,462	267,027	3,380	92	5,379	451,906	4,912
중국	12	91	7,387	616	27	219	18,600	689
일본	53	197	15,176	286	51	271	23,963	470
러시아	1	21	1,990	1,990	1	22	1,254	1,254
동남아	43	528	43,432	1,010	36	540	44,549	1,237
삼국간(아시아)	3	14	1,136	379	1	2	170	170
합계	191	4,313	336,148	1,760	208	6,433	540,442	2,598

주 : 원양항로는 중동항로, 극동/북미항로, 극동/구주항로, 유럽/북미서안 및 중국/구주항로를 말함.

자료 : 코리아쉬핑가제트, 「2000 해사물류 통계자료집」, 2000. p.46~50 및 -----, 「2005 해사물류 통계자료집」, 2005. p.88~89.

65) 선박을 대형화시키는 요인으로 최근에 나타나는 주요 현상은 하역효율의 향상, 인건비 상승, 유가 상승 등이 있음.

66) 두 항로의 단순평균 선형은 963TEU이나, 대형호가 꾸준히 진전되고 있음을 감안하여 1,000TEU로 전제함.

② 항만시설수요의 변화

한편 항만시설 및 장비의 규모는 해당항만에의 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 결정될 것으로 판단된다. 즉 항만시설 및 장비의 규모를 결정하는 것은 기항예상선박의 평균선형이라기보다는 최대선형인 것이다. 항만들이 상호간의 치열한 경쟁에서 생존·발전해 나가기 위해서는 고객인 선사들의 요구에 부응해 나가지 않으면 안 되는바, 항만이 특정 선사의 최대선형 선박을 수용하지 못할 경우에는 해당선사의 다른 중·소형선 유치도 사실상 어려울 것이기 때문이다. 선사는 다양한 선형과 항로의 적정 포트폴리오에 의한 서비스체제를 구축해야 하며, 기항선형의 제약으로 이러한 서비스체제의 구축이 어려운 항만에 대해서는 기항을 기피할 것이다.

결국 항만개발에 있어 안벽 및 진입수로의 수심, 컨테이너크레인의 아웃리치(outreach) 등 규격을 결정하는데 있어서는 해당항만에 대한 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 할 수밖에 없을 것이다. 여기에서 유의할 점은 모든 항만들이 세계 선대(fleet)의 최대선형을 기준으로 시설 및 장비규격을 결정해야 하는 것은 아니며, 해당항만의 역할에 따라 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 해야 한다는 점이다. 예를 들면 미주, 유럽 등 운양항로 컨테이너정기선이 기항하지 않는 군산항, 마산항 등의 경우까지 초대형선박을 기준으로 시설 및 장비규격을 결정할 필요는 없으며, 근해항로의 중·소형선을 기준으로 해야 할 것이다.

따라서 항만에서 요구되는 시설 및 장비의 규격과 역내항로 물동량의 증가현상 사이에는 직접적인 관련은 크지 않은 것으로 판단된다. 특히 부산항, 광양항 등 중심항만의 경우는 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비규격을 결정할 수밖에 없을 것이다. 그러나 한·중·일 역내항로를 위주로 한 근해항로를 서비스하는 중·소 지방항만의 경우는 시설 및 장비규격을 결정함에 있어 역내항로 선박의 선형변화 추세를 고려해야 할 것이다.

부산항, 광양항 등 중심항의 경우는 개발계획의 수립·시행에 있어 근해항로

뿐만 아니라 세계 모든 항로에 취항하는 선박의 크기가 고려되어야 한다. 따라서 항만시설 수요의 변화를 분석하기 위해서는 세계 전체의 선대구성을 살펴볼 필요가 있다. 다음 표에서 보면 1992년의 경우 평균선형과 최대선형은 각각 1,385TEU 및 4,651TEU이었으나 2004년에는 2,213TEU와 8,238TEU로 증대되었다. 이와 같이 평균선형은 과거 12년간 약 1.6배로 증대된 반면 최대선형은 1.8배로 증대되어 최대선형의 증대속도가 평균선형의 증대속도를 약간 앞지르고 있다. 이와 같은 현상은 규모의 경제(economies of scale) 실현을 위한 선박의 대형화 요구에도 불구하고 권역별 경제협력이 강화에 따른 근거리 교역비중의 증대로 중·소형선에 대한 수요도 꾸준히 증가하고 있기 때문이다.

다음 표에서 보면 세계의 1,000TEU급 미만 소형선대 척수는 1992년 630척에서 2004년 930척으로 그동안 약 1.5배로 증가했다. 그러나 전체 선박척수에 대한 소형선 구성비는 동 기간 중 44.6%에서 27.8%로 낮아졌다. 그리고 수송능력(TEU 기준)면에서 보면 1,000TEU급 미만 소형선대의 수송능력은 동 기간 중 30만 5천 TEU에서 50만 3천 TEU로 1.6배로 증가했으나 전체에 대한 구성비는 15.6%에서 7.0%로 절반 이하로 낮아졌다.

그런데 1,000~3,000TEU급의 경우는 1992~2004년 중 척수가 653척에서 1,460척으로 약 2.2배로 증가되었다. 그리고 이러한 선형의 전체선대에서 차지하는 척수 구성비는 동기간 중 46.2%에서 45.1%로 큰 변화가 없는 것으로 나타났다.

따라서 세계적으로 권역별 경제협력이 강화됨에 따른 근거리 수송의 비중증대로 인하여 가장 많은 수요가 발생한 선형범위는 1,000~3,000TEU급이 되는 것으로 판단된다. 이와 같이 1,000TEU 미만의 소형선보다 한 단계 위의 1,000~3,000TEU급 중·소형선에 대한 수요가 급증하고 있는 것은 이미 언급한 바와 같이 근거리 항로에 투입되는 선형에 있어서도 대형화가 추진되고 있기 때문이다. 이러한 전반적인 선박의 대형화 진전은 위의 표에서 본 대형화 촉진요인들 즉, 하역효율의 향상, 선원비의 상승, 이자율의 하락, 연료비의 상승 등이 나타나고 있기 때문이다.

〈표 IV-47〉 세계 컨테이너선 선형별 취항추세

	1,000 TEU 미만		1,000~3,000 TEU		3,000~5,000 TEU		5,000 TEU이상		전체			
	척 (%)	천TEU (%)	척 (%)	천TEU (%)	척 (%)	천TEU (%)	척 (%)	천TEU (%)	척 (%)	천TEU (%)	평균 선형 (TEU/척)	최대선형 (TEU)
1992	630 (44.6)	305 (15.6)	653 (46.2)	1179 (60.2)	131 (9.3)	474 (24.2)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,414 (100.0)	1,958 (100.0)	1,385	4,651
1993	607 (41.5)	303 (14.3)	700 (47.9)	1,251 (59.1)	154 (10.5)	561 (26.5)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,461 (100.0)	2,115 (100.0)	1,448	4,651
1994	643 (40.1)	318 (13.4)	777 (48.5)	1,376 (58.1)	183 (11.4)	673 (28.4)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,603 (100.0)	2,367 (100.0)	1,477	4,800
1995	694 (39.4)	348 (12.9)	842 (47.8)	1,483 (55.2)	227 (12.9)	858 (31.9)	0 (0.0)	0 (0.0)	1,763 (100.0)	2,689 (100.0)	1,525	4,950
1996	750 (38.5)	375 (12.2)	924 (47.4)	1,620 (52.7)	269 (13.8)	1,044 (34.0)	6 (0.3)	33 (1.1)	1,949 (100.0)	3,072 (100.0)	1,576	6,000
1997	804 (36.8)	409 (11.4)	1,052 (48.1)	1,848 (51.5)	318 (14.5)	1,250 (34.9)	13 (0.6)	78 (2.2)	2,187 (100.0)	3,586 (100.0)	1,640	6,600
1998	852 (35.8)	441 (10.9)	1,141 (47.9)	2,011 (49.7)	338 (14.2)	1,300 (32.1)	51 (2.1)	294 (7.3)	2,382 (100.0)	4,047 (100.0)	1,699	6,690
1999	857 (34.9)	442 (10.3)	1,163 (47.3)	2,042 (47.7)	371 (15.1)	1,416 (33.1)	66 (2.7)	380 (8.9)	2,457 (100.0)	4,279 (100.0)	1,742	6,690
2000	866 (33.5)	456 (9.6)	1,226 (47.4)	2,175 (45.8)	387 (15.0)	1,490 (31.4)	109 (4.2)	627 (13.2)	2,588 (100.0)	4,748 (100.0)	1,835	6,690
2001	861 (31.4)	455 (8.5)	1,305 (47.6)	2,333 (43.7)	409 (14.9)	1,575 (29.5)	168 (6.1)	979 (18.3)	2,743 (100.0)	5,341 (100.0)	1,947	6,732
2002	900 (30.8)	479 (8.1)	1,359 (46.5)	2,435 (41.0)	456 (15.6)	1,773 (29.9)	207 (7.1)	1,248 (21.0)	2,922 (100.0)	5,934 (100.0)	2,031	7,506
2003	916 (29.9)	493 (7.6)	1,414 (46.1)	2,550 (39.6)	491 (16.0)	1,911 (29.6)	245 (8.0)	1,492 (23.1)	3,066 (100.0)	6,446 (100.0)	2,102	8,063
2004	930 (27.8)	503 (7.0)	1,460 (45.1)	2,658 (37.1)	535 (16.5)	2,097 (29.3)	313 (9.7)	1,910 (26.6)	3,238 (100.0)	7,167 (100.0)	2,213	8,238

주 : ()내의 수치는 구성비를 나타냄.

자료 : 박태원·정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 2002, 日本海運集會所, 「世界のコンテナ船隊および就航現況」, 각호 및 Lloyd's Register and Fairplay, *World Fleet Statics*, 2004에 의함.

현재 투입되고 있는 750TEU급 최대흘수는 10.5m이므로 안벽전면 수심이 11m 정도이면 되나, 1,900TEU급은 11.5m이므로 12m 정도의 수심이 요구된다. 그리고 750TEU급과 1,900TEU급의 선장은 각각 200m 및 263m 정도이다.

로 선석길이라도 이에 20~30m의 여유를 감안하여 안벽을 설계해야 할 것이다. 또한 컨테이너크레인도 750TEU급은 9열 적재를 기준으로 아웃리치(outreach)를 결정하면 되나, 1,900TEU급은 12열 적재를 기준으로 하지 않으면 안 된다.

만약 해당항만이 중장기적으로 원양항로까지 서비스할 수 있을 정도로 발전할 가능성이 있다고 판단될 경우에는 현재 원양항로의 대표선형이라고 할 수 있는 4,300TEU급까지 수용할 수 있도록 하는 방안도 적극 검토되어야 할 것이다. 이 경우 안벽전면 수심은 13m 이상, 선석길이는 300m 내외, 컨테이너크레인은 16열 적재를 고려하여 설계할 필요가 있다.

참고로 근래 투입되고 있는 최대선형인 6,000~8,000TEU급 선박의 최대 흘수는 14.5m 내외이다. 따라서 이들 선박을 수용하기 위해서는 수심 15m 이상의 접안시설을 갖추어야 할 것이다. 그리고 향후 선박이 대형화될 경우에도 설계기술의 발전으로 흘수의 대폭적인 증가현상은 나타나지 않을 것으로 예상된다. 현재의 조선기술 여건을 전제로 검토되고 있는 최대선형은 12,000TEU 내외이며, 이러한 대형선형의 경우에도 최대흘수는 14.5m 내외에 그칠 것으로 예상되기 때문이다. 다만 향후 1,5000TEU급의 선박이 투입되면 최대흘수는 16m 내외로 증가할 가능성이 크므로 보다 깊은 수심의 접안시설이 필요하게 될 것이다. 또한 선폭이 증가함에 따라 컨테이너 크레인의 아웃리치도 증가하게 되는데, 그동안 44m 아웃리치의 컨테이너크레인의 도입이 적극 추진되어 왔다. 이러한 컨테이너크레인은 8,000TEU급 선박의 적·양하에 무리 없이 이용될 수 있을 것으로 본다. 그러나 향후의 추가적 대형화에 대비하여 52~60m의 아웃리치를 가진 컨테이너크레인도 도입되고 있는 실정이다.⁶⁷⁾

67) 일본의 요코하마항과 오만의 미미쿰항에는 60m를 상회하는 컨테이너크레인이 가동 중에 있음.

〈표 IV-48〉 컨테이너선의 대표적 선형

선박크기	750TEU 급 ¹⁾	1,900TEU 급 ²⁾	4,300TEU 급 ³⁾	8,000TEU 급 ⁴⁾	10,000TEU 급	12,000TEU 급	15,000TEU 급
톤수(GT)	16,240	37,800	50,206	91,200	-	-	-
선장(m)	200.0	263.3	260.8	323.0	334.0	350.0	400.0
선폭(m)	26.0	32.2	39.4	43.0	49.0	57.0	60.0~66.0
갑판열수	9	12	16	17	22	22	28
최대홀수	10.5	11.5	12.5	14.5	14.5	14.5	16.0
주기관(마력)	27,800	69,600	59,960	-	-	-	-
항해속도(노트)	22.6	26.0	24.2	25.2	-	-	-

주 : 1) Hakonemaru(752TEU, NYK 1968) 기준, 2) New Jersey(1887TEU, MOL 1973) 기준, 3) P. Truman(4,340TEU, APL 1988), 4) OOCL Shenzhen(8063TEU, 삼성2003)기준이며, 기타선형은 국내조선소의 내부설계자료에 의함.

자료 : 박태원·정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과분석」, 2002. P.4 및 85.

2) 정량적(Quantitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점과 대응 방안

(1) 정량적(Quantitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점

① 역내항로 해상물동량 증가

앞에서 본 바와 같이 한·중·일 FTA가 발효되면 역내 항로 물동량은 약 1/3 증가하며, 이는 역내 선박투입 및 항만시설 수요를 그만큼 증가시키는 효과를 나타낼 것이다. 따라서 한·중·일 FTA는 선사 및 항만산업계에 그만큼의 새로운 영업기회를 제공하는 것으로 볼 수 있다. 현재 한중항로 및 한일항로는 선박투입의 과잉과 선사 간 과당경쟁으로 어려움을 겪고 있는바, 한·중·일 FTA가 체결되면 중단기적인 관점에서 선복수급여건의 개선도 기대된다.

한·중·일 역내 항로는 근거리 항로로서 원양항로(극동-북미, 극동-유럽, 대서양항로 등)에 비하여 중·소형선이 상대적으로 경제성을 갖고 있다. 따라서

한·중·일 FTA로 인한 역내항로의 비중 증대는 중·소형선에 대한 수요를 증가시키는 요인이 될 것이다. 주요 선사들은 현재 선박의 대형화 경쟁에 집중하는 경향이 있으나, 중·소형선의 확보에도 관심을 가질 필요가 있는 것으로 판단된다.

한편 한·중·일 역내 항로의 시장 확대는 중국 및 제3국 선사들의 역내 해운 시장 시장참여를 자극할 우려가 있다. 역내항로에는 2005년 3월 현재 한국선사 및 한·중 공동운항선사들의 투입선복량 점유율이 38.9%로 나타나고 있다.⁶⁸⁾ 그러나 저비용을 무기로 한 중국 및 제 3국 선사들(특히 Maersk-Sealand, OOCL 등 대형선사)이 적극적인 진출을 시도할 경우 역내항로는 다시 혼란에 바칠 가능성이 있다.

뿐만 아니라, FTA로 인한 역내 항만들의 물동량 증가는 대형 모선의 직기항을 유발하여 이들 대형 모선의 집하비율 증대를 결과할 것이다. 즉 극동지역과 미주 또는 유럽지역을 연결하는 간선항로에 취항하는 대형 모선들이 한·중, 한·일, 및 중·일항로의 화물을 중간기항지 사이에 수송하는 형태로 집하함으로써 역내 피더시장을 잠식하고 있는 것이다.

이와 같은 여건변화에 대응하여 국적선사들의 역내항로에 대한 시장점유율 방어는 원가절감 및 서비스 개선을 통하여 달성할 수밖에 없을 것이다.

② 교역상품 구성의 변화

한·중·일 FTA의 결과 대부분 품목의 역내 교역량이 증가할 것으로 예상된 가운데, 특히 곡물, 음식료, 섬유·의복, 전자장비, 차량·수송장비 등의 증가가 두드러질 것으로 추정되었다. 그 중에서 음식료, 섬유·의복, 전자장비 등은 주로 컨테이너로 운송되며, 특히 음식료의 운송에 있어서는 냉동·냉장 컨테이너가 요구되는 경우가 많다. 그리고 차량 및 수송장비의 수송수요 증가에 대응하기 위해서는 자동차전용선의 투입이 요구된다.

68) 코리아쉬핑가제트, 「2005 해사물류통계자료집」, 2005, p.54-56.

또한 FTA에 의한 역내 분업의 활성화는 중간재 또는 반제품의 역내 국가들 간 교역을 활성화시킬 것으로 예상된다. 특히 전자, 전기기계, 정밀기계, 수송기계, 일반기계, 금속제품, 섬유제품, 화학제품 등에서 3국간 산업의 상호 의존관계가 높아지고 있으며, FTA의 결성은 이들 산업의 3국간 의존도를 더욱 심화시킬 전망이다. 이는 역내 해상운송의 컨테이너화가 한층 진전될 것임을 시사하는 것이다. 더구나 역내국 상호간에 관세 및 비관세장벽이 제거되면 교역품의 고부가가치화가 가속화될 것으로 예상되는바, 이는 운송서비스의 신속성과 안정성에 대한 요구를 증대시킬 것이다. 따라서 해운항만관련 업체들은 서비스수준 향상 등 비가격경쟁력의 강화에 더욱 관심을 가져야 할 것이다.

다음 표에서 한국 외항선대의 1995년 이후 구성변화를 보면 자동차선, 컨테이너선, 광탄선, 원유운반선, 석유제품·케미컬운반선 등 대부분의 선종은 구성비가 감소한 반면, LNG·LPG선은 구성비가 증대되었다.

〈표 IV-49〉 한국적 외항선 선종별 보유추세

선종별	1995년 말		2000년 말		2004년 말	
	척수(%)	천 GT(%)	척수(%)	천 GT(%)	척수(%)	천 GT(%)
컨테이너선	87(23.5)	2,020(19.2)	99(23.3)	2,372(20.0)	98(20.0)	2,007(15.9)
자동차선	19(5.1)	805(7.6)	11(2.6)	511(4.3)	5(1.0)	179(1.4)
벌크선	51(13.7)	1,075(10.2)	66(15.5)	1,378(11.6)	74(15.1)	1,681(13.3)
광탄선	46(12.4)	3,929(37.3)	40(9.4)	3,510(29.6)	41(8.4)	3,574(28.3)
원유운반선	11(3.0)	1,340(12.7)	9(2.1)	1,291(10.9)	10(2.0)	1,479(11.7)
석유제품, 케미컬선	17(4.6)	359(3.4)	24(5.6)	74(0.6)	71(14.5)	394(3.1)
LNG, LPG선	0(0.0)	0(0.0)	18(4.2)	1,745(14.7)	28(5.7)	1,880(14.9)
냉동,냉장선	0(0.0)	0(0.0)	1(0.2)	4(0.0)	0(0.0)	0(0.0)
기타	140(37.7)	1,009(9.6)	157(36.9)	972(8.2)	164(33.4)	1,417(11.2)
합계	371(100.0)	10,537(100.0)	425(100.0)	11,857(100.0)	491(100.0)	12,611(100.0)

주 : 국적취득조건부나용선 포함.

자료 : 한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 각호.

특히 자동차운반선은 1995년 톤수 기준 7.6%에서 2004년에는 1.4%로 급감했는데, 이는 외환위기 이후 현대상선(주)의 자동차선대 처분에 따른 것으로 판단된다. 그런데 한·중·일 FTA 이후 차량 및 수송장비의 교역이 크게 증가할 것으로 예상되고 있어 자동차선대의 부족은 문제가 될 것으로 예상된다. 또한 수요가 꾸준히 증가하고 있는 컨테이너선의 보유량도 1995년 이후 구성비뿐만 아니라, 절대 보유량이 오히려 감소한 것도 문제점으로 대두된다.

한편 국적 냉동·냉장선박 보유량이 제로(0)로 나타난 것은 최근 냉동·냉장선박보다는 일반컨테이너선에 냉동·냉장컨테이너를 적재하여 수송하는 추세를 반영한 것으로 볼 수 있다.

③ 개별항만의 전국항만물류체계 내 위상변화

한·중·일 FTA가 체결되면 역내항로 물동량 비중이 증대되는바, 이는 근거리 역내화물을 주로 취급하는 중소항만들의 국가물류체계에서 차지하는 역할이 그만큼 증대됨을 의미한다. 따라서 이러한 분석결과는 대규모 중심항만의 개발과는 별도로 지역별 중소규모 항만의 개발에 대한 관심을 불러일으키는 요인이 된다.

즉 부산, 광양 등 중심항으로 개발되는 항만 이외에 주요 경제권역별로 지역 중심항만을 적절하게 배치함으로써 전국적 물류효율화를 달성하는 방안 등이 검토되어야 할 것이다.

한편 항만은 물동량이 일정 수준에 달하지 못하면 규모의 경제를 실현할 수가 없으며,⁶⁹⁾ 따라서 지나친 분산개발은 비효율을 결과할 우려가 있다. 특히 지방자치제도의 정착으로 각 지자체가 경쟁적으로 컨테이너항만을 개발하려는 움직임이 나타나고 있음을 감안할 때 지방항만의 개발은 적정수준에서 제한되어야 할 것이다.

69) 컨테이너 항만의 최소효율규모에 관해서는 연구사례를 찾아보기 어려우나, 중심항만의 경우 연간 처리량이 300만 TEU 정도는 되어야 하는 것으로 추정되고 있음.

일본의 경우에 있어서도 과거 지역균형발전 차원에서 지방항만을 지나치게 분산 개발한 결과 중소항만들이 규모의 경제를 확보하지 못하여 경쟁력을 상실하게 되었다. 일본은 이와 같은 문제를 해결하기 위하여 근래 항만개발의 원칙을 “선택과 집중에 의한 개발”로 전환하였다.⁷⁰⁾ 따라서 한국도 항만개발 계획의 수립·시행에 있어 일본의 이와 같은 사례를 참고할 필요가 있다.

④ 투입 선형(船型)및 항만시설수요의 변화

한·중·일 FTA의 체결은 중·소형선에 대한 수요증가 요인으로 작용함을 앞에서 보았다. 이는 선박의 대형화 추진이 모든 문제를 해결하는 대안이 아님을 의미한다. 한·중·일 역내항로와 같은 근거리 항로에 있어서는 대형선보다는 중소형선이 경제적이기 때문이다. 그런데 역내항로의 최적선형도 과거 400~500TEU급에서 근래에는 1,000~3,000TEU급으로 대형화되고 있다. 앞에서 언급한 바와 같이 하역효율의 향상, 선원비 상승, 이자율 하락, 연료비상승 등 선박의 대형화를 촉진시키는 요인들이 나타나고 있기 때문이다. 따라서 이러한 선형의 수요 증대에 대한 대책을 강구할 필요가 있다.

세계 컨테이너선대의 선형별 구성을 척수 면에서 보면⁷¹⁾ i) 2,000 TEU급 미만은 비율이 감소하는 반면 ii) 2,000~3,000TEU급 및 4,000TEU급 이상은 증대하고, iii) 3,000~4,000TEU급은 큰 변화가 없는 것으로 나타났다. 따라서 중·소형선의 경우 2,000~3,000TEU급에 대한 수요가 크게 증가하고 있는 것으로 볼 수 있다.

그리고 수송능력(TEU) 면에서 보면 4,000TEU급 이상은 비중이 증대되었으나 기타 모든 중·소형 선박은 비중이 감소되었다.

한편 중·소형선에 대한 수요의 증가에도 불구하고 항만시설 및 장비는 해당 항만에 대하여 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 해야 한다는 점에 유의

70) 日本 スーパー中樞港灣委員會事務局, “スーパー中樞港灣について”, 港灣, 2003.

71) Lloyd's Register & Fairplay, World Register of Shipping, 각호.

해야 할 것이다. 따라서 피더항을 제외한 중심항(부산항, 광양항 등)의 경우 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비규격을 계획할 수밖에 없을 것이다. 선사별 최대선형을 수용하지 못하는 항만은 해당선사의 다른 선대도 유치할 수 없기 때문이다. 선사는 각 항로여건에 따라 다양한 크기의 선박 포트폴리오를 구성하고, 전체적으로 효율적인 수송체계를 구축하고 있다. 따라서 당해선사 보유의 최대선박이 기항하지 못할 경우에는 효율적인 수송체계 구축이 어렵기 때문에 해당항만에 대한 기항을 기피하기 때문이다.

그러나 전국의 모든 항만들이 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비의 규격을 결정해야 하는 것은 아니다. 원양항로가 개설되어 있지 않은 중·소 지방항만들의 경우는 근해항로에 취항하는 최대선형을 기준으로 시설 및 장비를 확보하도록 한다. 다만 항만의 내용기간이 30~40년 또는 그 이상이 되므로 항만계획에 있어서는 장기적인 여건변화의 가능성을 고려하지 않으면 안 될 것이다.

(2) 정량적(Quantitative) 영향에 대한 해운항만산업 대응방안

① 역내 물동량 증가에 대비한 중·소형선의 확보

가. 기본방향

한·중·일 3국의 경제협력은 역내교역량의 증가를 야기할 것이며, 따라서 근거리 수송에 경제성을 가진 중·소형선의 확보에도 관심을 가져야 할 것이다. 최근 선사들의 관심이 대형선의 투입에 의한 규모의 경제 확보에 집중되는 경향이 있으나, 근해항로의 경우 중·소형선의 경제성이 상대적으로 높기 때문이다.

한·중·일 FTA가 체결·발효되면 역내 물동량이 약 30% 증가할 것으로 전망되었다. 현재 중국 및 일본항로에 투입된 선박의 적재능력이 약 4만 3천 TEU 이므로 1만 3천 TEU 내외의 추가 선박수요가 발생한다.

다만 근해항로의 경우에도 앞에서 언급한 바와 같이 하역효율의 향상, 인건비 상승, 금리하락, 유가상승, 화물증가 등 선박의 대형화 요인에 의거 투입선

형이 과거 500 TEU급 내외에서 1,000~3,000 TEU급까지 대형화되고 있다는 점을 감안하여 선형의 조정이 필요할 것이다. 신규투입 선박의 평균선형을 1천 TEU급으로 보고, 이를 기준으로 신규 투입수요를 산출하면 13척 정도가 된다.

나. 민간 자율적 추진

한편 컨테이너 선박의 확보는 과거 계획조선⁷²⁾ 등의 방법에 의하여 정부에서 정책적으로 금융을 지원하는 등의 방법을 채택했으나, 근래에는 선사 자율에 맡겨져 있다. 이는 한국이 국제규범(WTO, OECD 등)에 충실함을 의미하는 동시에 한국의 외항해운산업이 그만큼 국제경쟁력을 확보했음을 나타내는 것이기도 하다.

따라서 한·중·일 FTA에 대비한 선박의 확보와 관련된 문제는 전적으로 민간기업의 판단과 책임에 의하여 이루어져야 할 것이다. 다만 정부는 근래 선박 투자회사제도의 도입⁷³⁾ 등을 통하여 간접적으로 선박확보를 지원하고 있는바, 이러한 제도를 활용하는 것도 하나의 방안이 될 수 있을 것이다.

② 교역상품구성의 변화에 따른 특수 선박·컨테이너 수요에 대비

가. 기본방향

한·중·일 FTA가 결성되면 음식료·동식물성 기름, 섬유·의복 등의 교역비중이 증대될 것으로 예상되었다. 그 중에서 음식료·동식물성 기름 등은 냉장/냉동화물(reefer cargo)로 수송되는 경우가 많으므로 냉장/냉동컨테이너의 수요 증가에 대응할 필요가 있다. 이들 냉장/냉동화물은 한·중·일 역내 수출입물동

72) 계획조선제도는 1976년 해운조선 종합육성방안이 시행되면서 도입됨. 이 제도의 목적은 해운업과 조선업의 연계육성에 있음. 이 제도는 해운산업육성법 제2조 및 제8조, 그리고 계획조선업무 처리요령(해운항만청고시 제91조-13호)에 근거했음.

73) 선박투자회사법이 2002년 5월 제정되었으며, 동년 9월에는 동법 시행령과 시행규칙이 제정됨으로써 발효됨.

량뿐만 아니라, 환적물동량도 크게 증가할 것으로 예상된다. 동북아지역을 포함한 아시아지역의 냉장/냉동화물 수입량이 세계전체 수입량의 30%를 점할 만큼 높은 비중을 차지하고 있으며, 원양화물 중에서 상당비율은 역내항만에서 환적될 것으로 예상되기 때문이다.⁷⁴⁾ 그런데 주요 선사들은 이러한 냉장·냉동 컨테이너 수요증가에 대비하여 냉장·냉동컨테이너 전용선의 투입보다는 일반 컨테이너선박에 냉장·냉동화물 적재능력을 늘리는 방향으로 대응하고 있는 추세이다.

그리고 섬유·의복 등의 물동량 증가에 대비하여 이들 화물을 수송할 수 있는 행거(hanger) 컨테이너 등의 수요 증대에도 대응할 필요가 있을 것이다.

한편 한·중·일 3국은 전자·전기기계, 정밀기계, 수송기계, 일반기계, 금속제품, 섬유제품, 화학제품 등 거의 동일한 산업부문을 발전시키고 있으며, 이들 부문에서 생산과정상 상호 긴밀한 연계관계를 형성하고 있다. 그리고 FTA가 결성되면 산업내 분업체계가 한층 고도화됨으로써 해당 산업부문의 연계관계가 더욱 긴밀해질 것이다. 이러한 연계관계의 강화는 역내 컨테이너화물 수송 수요를 증가시키는 요인이 될 것이다. 따라서 컨테이너화물의 전반적인 증가에 대비할 필요가 있다.

나. 민간 자율적 추진

투입 선종의 결정 역시 민간기업의 자율적 판단에 맡길 수밖에 없을 것이다. 이는 개별기업의 영업범위 및 경영전략에 관한 사항이기 때문이다.

③ 중·소 지방항만의 공급 확대

가. 기본방향

한·중·일 FTA가 체결·발효되면 중·소 지방항만에 대한 수요가 증가한다.

74) 극동지역 항만의 경우 2003년 전체 항만물동량 8,346만 TEU 가운데 19.9%인 1,658만 TEU가 환적 화물이었음.

이들 중·소규모 항만의 근해항로 화물 처리비중이 상대적으로 높기 때문이다. 즉 대규모 중심항만의 개발뿐만 아니라 각 경제권역별로 중·소규모의 지방항만들도 개발할 필요가 있는 것이다.

한편 이러한 지방항만의 개발수요에 부응하기 위하여 근래 중·소규모의 지방항만 개발사업이 추진되고 있다. 예를 들면 수도권의 인천항, 평택·당진항 이외에 목포항, 마산항, 울산항, 포항항 등의 컨테이너 항만들이 속속 개발되고 있는 것이다. 특히 인천항은 특히 인천항은 2005년 11월 중 컨테이너화물 처리량이 100만 TEU를 상당 폭 초과할 것으로 예상되고 있어 역내 거점항만으로서의 기능을 수행할 전망이다. 따라서 신규항만의 추가적 개발보다는 이미 추진되고 있는 계획의 성공적 달성에 노력해야 할 것이다.

나. 중·소항만의 지나친 분산개발은 지양

항만의 지나친 분산배치는 자칫 투자의 낭비를 초래할 가능성이 있다. 중·소 지방항만의 경우에도 화물 처리량이 어느 정도의 수준에 이르지 못하면 규모의 경제(economies of scale)를 달성하지 못하여 경쟁력을 상실하고, 그 결과 시설이 유향될 우려가 있기 때문이다. 특히 지방화시대를 맞이하여 각 지방자치단체별로 항만개발에 대한 요구가 커지고 있다는 점을 감안할 때 지나치게 영세한 소규모항만들이 전국에 분산 배치됨으로써 경쟁력을 상실할 우려가 크다. 따라서 중·소규모 지방항만의 개발에 있어서는 경제권역별 정확한 수요판단을 기초로 장기적 관점에서 계획을 수립·추진함으로써 미래의 불확실성에 대한 위험을 최소화해야 할 것이다.

한국에서 컨테이너화물을 취급하고 있는 항만은 중심항으로 개발되고 있는 부산항 및 광양항 이외에도 인천항, 평택항, 군산항, 목포항, 여천항, 마산항, 울산항 등 9개에 달한다.⁷⁵⁾ 그런데 2004년 기준 30만 TEU 이상을 처리한 항만은 부산항, 광양항, 인천항, 울산항 등 4개에 불과했다. 한국의 경우 국토면

75) 동해항 등 카페리선에 의하여 소량의 컨테이너화물이 취급되고 있는 항만 및 부정기적으로 컨테이너화물이 취급되고 있는 항만은 제외.

적이 비교적 좁아 전국이 육로로 5~6시간이면 대부분 연결될 수 있는 실정이므로 항만의 분산배치에 따른 내륙수송비 및 수송시간 절감효과가 크지 않은 것으로 판단된다. 따라서 지방항만의 신규개발보다는 기존항만의 활성화에 더욱 노력할 필요가 있다.

앞에서 언급한 바와 같이 일본의 경우에도 과거 지역균형발전 차원에서 분산 배치했던 중·소규모 항만들이 경쟁력을 상실함에 따라 항만개발의 방향을 “선택과 집중”으로 전환했다는 점에 유의할 필요가 있을 것이다.

3. 한·중·일 FTA 결성의 해운항만산업에 대한 정성적 (Qualitative) 영향 및 대응방안

1) 해운항만산업에 대한 정성적(Qualitative) 영향

(1) 경제협력의 강화에 따른 해운항만산업의 국제개방 가속화

① 외항해운시장의 자유화

가. 개관

외항해운산업은 대부분의 국가에 있어서 수출입 화물의 주요 수송수단으로서 국가경제에 중요한 역할을 수행한다. 따라서 각국은 자국의 해운산업을 보호·육성하고자 하는 욕구도 그 만큼 큰 것으로 판단된다. 그러나 외항해운산업은 국가간 수송을 담당하는 것으로 그 특성상 교역 당사국 상호간 시장개방을 전제로 성립가능하다. 즉 외항해운에 대한 외국선사의 시장진입을 금지 내지 규제한다는 것은 사실상 어려운 것으로 판단된다. 물론 특정 수입화물에 대한 수송권을 자국적 선박에만 허용하는 화물유보(waiver)제도⁷⁶⁾ 등이 시행되는 경우가 있으나, 이 역시 국제적 반발과 갈등을 유발하는 요인이 되므로 장

기간 시행하기에는 어려움이 있다. 특히 FTA의 결성 등 권역별 경제협력뿐만 아니라, 세계무역기구(World Trade Organization: WTO) 체제 하의 범세계적 무역자유화가 급속하게 진전되고 있는 상황에서 세계 각국은 자국 외항해운시장에 대한 진입방벽을 완화 내지 해소할 수밖에 없는 상황에 처해 있는 것이다. 그리고 이러한 여건을 반영하여 세계의 외항해운시장은 급속도로 자유화가 추진되고 있다.

범세계적 차원의 해운서비스 분야의 자유화는 WTO의 서비스무역에 관한 일반협정(General Agreement on Trade in Services: GATS)이 적용된다. 최근 해운서비스 협상은 2002년 1월 카타르 도하(Doha)에서 새로이 협상이 개시된 도하개발아젠다(Doha Development Agenda: DDA)의 일환으로 추진되고 있다. 즉 서비스무역이사회(Council for Trade in Services: CTS) 특별회의에서 해운서비스 자유화 협상이 추진되고 있는 것이다. 그리고 개별회원국간 양자 협상과 비공식 협의기구(Maritime Transport Services Friends Group)를 통한 협상 및 논의도 병행되고 있다.

해운서비스 협상의 주요과제는 i) 화물유보제도의 개선, ii) 해운보조서비스(하역, 보관, 육상운송 등)에 대한 내국민대우 원칙 적용, iii) 보조금 및 지원제도의 억제 등이다. 그런데 그동안 해운서비스협상은 GATS 기본규정을 해운분야에 적용한다는 기본원칙에 합의한 것 이외에는 실질적인 성과를 거두지 못하고 있다. 주요국의 해운서비스 시장이 대체로 개방되어 있음에도 불구하고 협상타결이 이루어지지 못하고 있는 것은 해운서비스를 둘러싼 각국의 이해관계가 그만큼 크기 때문이다.

한편 범세계적 차원의 해운협력에 만족하지 못한 세계 주요국들은 쌍무협정 또는 다자간 협정에 의하여 해운시장개방을 광범위하게 추진하고 있다. 특히 FTA 등 지역단위의 경제협력이 강화됨에 따라 지역단위의 해운협력도 일반화되고 있는 것이다.

76) 우리나라에서도 과거 화물유보제도를 시행하였으나 1999년에 폐지하였음.

나. 한·중·일 외항해운시장 자유화

가) 한국의 외항해운시장 자유화

우리나라는 WTO 정회원국이며, 1997년에는 OECD 회원국으로 가입함으로써 다른 분야와 마찬가지로 외항해운 및 관련 서비스 분야에 있어서도 개방적인 자세로 교역 자유화를 추진하고 있다. 특히 동북아시아 국가들 중 한국은 일본과 함께 해운 및 항만분야에 있어서는 시장개방을 대부분 완료한 상태이다.

이에 따라 우리나라는 해운서비스 분야에서 국제적 개방화를 주도해 나가는 위치에 있다. 즉 WTO 해운분야 협상에서 우리나라는 협상대상국에 대하여 i) 외국선사 지분한도 철폐, ii) 외국선사 지사 설립제한 폐지, iii) 화물유보 또는 화물배분 제도와 같은 국가차별 금지, iv) 대리점 이용, 세제 및 항만사용료에 대한 차별 금지, v) 항만서비스 이용에 대한 차별 철폐 등을 관철시키기 위하여 적극 노력하고 있다.

특히 중국과는 1993년 6월 해운협정(대한민국 정부와 중화인민공화국 정부간의 해상운송에 관한 협정) 발효 이후 연례회담을 개최하여 해운항만관련 현안사항을 논의하고 있다. 한·중 해운협정의 주요내용은 다음과 같다.

- 계약당사국·선원·여객 등에 대한 규정
- 계약 당사국에 대한 최혜국대우원칙 적용
- 계약 당사국 선박의 여객 및 화물운송 허용
- 상호간 각종 서류 인정
- 수익금 자유반출
- 해운협의회 개최 규정
- 해난구조 등

그리고 해운협정에 따라 양국간 해운협의회가 매년 개최됨으로써 해운관련 중대사안의 논의와 함께 공동해운정책 방향이 모색되고 있다. 특히 한·중 해

운협정과 이에 따라 개최되는 연례 해운협의회 합의에 따라 양국은 동 항로 내 균등선박투입 원칙을 고수하고 있다.

그런데 이러한 한국과 중국 양국의 한·중항로 시장지배는 WTO 및 OECD 규범에 맞지 않는다는 지적이 제기되어 왔다. 한·중항로에 대한 제3국 선사들의 개방 압력 사례로는 1990년대 초에 열린 미·중 해운회담에서 동 항로에 한국 및 중국선사만 참여하도록 하는 것은 독점적 불공정행위라는 지적이 제기된 바 있으며, 한·EC 회담에서도 EC 측에서 한·중항로 개방을 요구한 바 있다.⁷⁷⁾ 그런데 한·중항로의 제3국 선사 참여에 대해서는 이를 실질적으로 차단할 수 있는 수단이 없는 것으로 판단된다. 이와 같은 여건을 반영하여 한·중항로에는 상당수의 제3국선사 선박이 취항하고 있는 실정이다.⁷⁸⁾

한편 이러한 한·중항로를 둘러싼 여건변화를 감안하여 2005년 11월에 개최된 한·중해운회담에서는 양국이 한·중 컨테이너정기항로를 2009년부터 완전 개방하기로 합의하였다. 따라서 한·중항로에서 선박을 운항하고 있는 한국선사들은 향후 3년간 완전경쟁체제에 대비하여 원가절감 및 서비스 개선을 도모함으로써 국제경쟁력을 확보해야 할 것이다. 그리고 동 합의에 따라 한·중 간 카페리항로도 2012년부터 완전 개방될 예정이다.⁷⁹⁾

나) 중국의 외항해운시장 자유화

중국은 근래 화물유보, 화물집하 쿼터배분 및 제한, 정기선협회 및 국가해운기업의 해운독점 제한 등을 철폐하였다. 그리고 외국인 선원 및 기타 인력고용에 대한 제한 완화와 함께, 운송 및 운송보조서비스 부문에 있어서 외국기업의 지사 설립, 중외합자·합작 투자비율에 대한 제한 등도 대폭 완화하였다.

또한 외국선사가 중국에서 자회사를 설립하여 집하, 주문, 대금결제, 서비스

77) 해운산업연구원, “한·중 컨테이너항로 관련 정책자료”, 해운정책토론회자료, 1993. 8. 19.

78) 2005년 3월 기준 한·중항로의 투입선박 중 한국, 중국 및 공동운항선사의 선박을 제외한 제3국선사의 선박투입비율은 31.0%(TEU 적재능력 기준)로 조사됨(코리아쉬핑가제트, 「2005 해사물류통계자료집」, 2005, p. 54~56.

79) www.maritimepress.co.kr(2005. 12. 15).

계약 체결 등을 할 수 있도록 허용하였다. 특히 외국 선사들의 중국 자회사 설립에 있어서는 허가제 대신 등록제를 실시하고 있다. 그리고 하역, 창고, 항만 터미널 운영, 선박 관리·운영, 화물운송 대리 등 해운보조서비스에 대해서도 개방의 폭을 확대하고 있다.

이와 같은 자유화 조치는 중국의 경제개방과 대외협력의 강화에 따른 것으로 볼 수 있다.

〈표 IV-50〉 중국의 WTO 가입시 약속한 해운물류관련 개방계획

부문	개방내용
외국기업의 중국내 해운기업설립	합영(合營)방식으로 설립 가능, 중국국기를 단 선박운항 가능
선박대리점, 화물대리점, 컨테이너터미널 운영	허가제를 등록제로 전환
항만건설 및 운영	중외합작으로 사업참여 허용,
하역, 화물야적, LCL화물 처리, 포장 등	합자기업 형태로 중국내 영업가능

자료 : 박용안·전형진, 「한중일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004, p.22~23.

다) 일본의 외항해운시장 자유화

일본은 외항해운 및 관련 서비스 분야에서 자유주의 원칙을 따르고 있다. 이에 따라 해운, 항만 및 물류분야에 대폭적인 규제완화 및 개혁이 추진되고 있다. 특히 2002년부터 추진되고 있는 수퍼중추항만 계획은 자국 항만의 경쟁력 제고와 함께 국제물류의 효율화를 추진하기 위한 것이다.

〈표 IV-51〉 일본의 수퍼중추항만 추진계획

목표	세부기준
경제사회에 대한 효과	- 광역제휴 - 목표(항만비용 30% 삭감, 리드타임 1일0 달성을 위한 명확한 전략
컨테이너항만 규모	- 5년후 취급물량 목표: 연간 400만 TEU - 산업집적지의 관문항 또는 컨테이너중계항으로서 전략적 중요성
차세대첨단 컨테이너터미널 형성	- 차세대 첨단 컨테이너터미널의 규격 ·안벽연장: 1,000m 이상 ·수심: 최대수심 15m 이상 ·터미널 깊이: 평균 500m 장치능력 - 통합된 터미널 운영 가능성
터미널 운영업체의 경영전략	- 관련업체의 협력체제 구축 - IT 기반 및 배후교통망과의 원활한 접근확보 - 항만을 중심으로 한 물류기능의 확충

자료 : 日本 スーパー中樞港灣委員會事務局, “スーパー中樞港灣について”, 港灣, 2003. 6.

한편 일본은 자국해운산업의 발전을 위하여 선박금융, 세제지원 등 각종 지원제도를 도입 시행하고 있다. 특히 i) 일본개발은행(日本開發銀行), 해운신용공사(海運信用公社)의 장기·저리 선박건조자금 융자지원, ii) 선박 특별상각 등 해운에 대한 조세감면 지원제도와 함께, iii) 외국인에 대한 주선업 등의 면허요건으로 경제적 수요심사 실시가 이루어지는 등의 실질적 제한조치가 우려되고 있다. 일본의 해운산업에 대한 이러한 지원제도는 차별적인 보호제도로 볼 수 있을 것이다. 그러나 대부분의 국가에서 이러한 정도의 차별적인 제도가 확인되고 있는 것으로 다른 국가의 경우와 비교해서 크게 문제된다고 할 수는 없을 것이다.

② 내항해운시장의 자유화

가. 개관

세계 각국은 원칙적으로 연안해운 시장은 개방대상에서 제외하고 있다. 연

안운송은 대량화물과 여객 수송을 위한 국가 기간운송망일 뿐만 아니라, 안보상의 중요성도 크기 때문이다. 그럼에도 불구하고 수출입화물의 수송을 위한 연안 연계운송의 경우에는 외국선사의 참여를 허용하는 것이 운송의 효율화를 위하여 바람직하다. 따라서 수출입화물의 연안 연계운송은 향후 대부분의 국가들이 외국선사에 대하여 시장을 개방하게 될 것으로 판단된다.

한편 근래 세계적으로 확산되고 있는 경제협력체의 경우는 내부적으로 연안해운의 단일시장을 형성하고 있거나, 단일시장 형성을 위한 정책을 추진하고 있는 경우가 많다. 그러나 역외국가에 대해서는 시장보호원칙을 고수하고 있다.⁸⁰⁾ 대표적인 경제공동체인 EU는 연안해운을 카보타지(cabotage)로 규정하고 역외국가에 대한 개방을 불허하고 있으나, 국제무역화물의 연안운송과 공컨테이너 재배치는 개방대상에 포함시키고 있다. 우리나라도 호혜주의적 원칙하에 외국선사에 의한 수출입화물의 연안 연계운송을 허용하고 있으므로 연안해운 정책에 있어 EU와 공동보조를 취하는 데 문제가 없을 것으로 판단된다.

특히 한·중·일 동북아 공동해운시장의 결성에 있어 연안해운시장의 단일화는 가장 핵심이 되는 사항이다. 동북아 공동해운시장의 결성은 역내 물류의 효율화와 교역증대를 위하여 큰 도움이 될 것으로 판단된다. 특히 중국 및 일본의 연안해운시장 규모는 우리나라의 그것보다 월등히 크므로 3개 국 공동해운시장의 결성은 우리나라 선사의 시장확대 기회가 될 것이다.

그런데 동북아 공동해운시장의 결성에 있어서는 중국 선사들의 저가서비스 공세에 의한 시장잠식 가능성이 있다는 점을 염두에 두어야 한다. 중·소형선이 주로 투입되는 역내서비스의 경우 해운원가에서 차지하는 인건비의 비중이 비교적 높다는 점을 고려할 때 임금이 상대적으로 저렴한 중국선사들이 경쟁의 우위를 확보할 가능성이 크기 때문이다. 따라서 동북아공동해운시장의 구축에 있어서는 우리선사들의 경쟁력 확보상황 등을 고려하여 시기 및 방법의 선택에 신중히 접근해야 할 것이다. 특히 동북아공동해운시장이 구축되었을

80) EU의 경우 연안해운을 cabotage로 규정하고 대외개방을 불허하고 있음.

경우 우리나라가 얻게 될 편익과 비용을 고려하여 관련 정책을 추진해야 하는 바, 먼저 예상되는 주요 편익을 들면 다음과 같다.

첫째, 역내 국가들의 내항해운시장이 개방되면 한국 선사들이 진출할 수 있는 시장이 크게 확대될 것이다. 한·중·일 3국 중 가장 큰 내항해운시장 규모를 가진 나라는 중국이며, 이어서 일본의 내항해운시장도 상대적으로 큰 규모이기 때문이다. 따라서 내항해운시장의 상호개방은 우리나라 선사들에 가장 큰 발전의 기회가 될 수 있을 것으로 판단된다.

물론 저비용의 중국선사들에 의한 국내 연안해운시장의 잠식 가능성의 위험도 감수하지 않으면 안 된다. 그리고 중국과 일본도 자국시장의 외국선사에 의한 잠식가능성 등 위험부담을 갖고 있는 것으로 볼 수 있다.

이와 같이 역내 내항해운시장의 개방에 따른 직접적인 이해관계가 국별로 다름에도 불구하고 역내 해상운체제의 효율화를 통한 공동이익의 극대화를 위해서는 내항해운시장의 개방이 필요한 것으로 생각된다.

둘째, 동북아공동해운시장의 구축으로 역내 해운서비스체제가 효율화되면 역내교역량이 증가함으로써 해운 및 항만시장이 확대되는 효과가 나타날 것이다. 따라서 역내 국가들의 선사 및 항만운영업체들의 매출 및 이윤증가를 기대할 수 있을 것이다.

반면에 동북아공동해운시장 결성의 문제점 내지 비용으로는 i)앞에서 언급한 바 있는 중국선사의 시장잠식 우려 이외에 ii) 국내 영세내항업체의 연쇄도산 가능성 등을 들 수 있다.

따라서 이러한 손익을 면밀하게 분석하여 동북아공동해운시장의 구축을 추진해야 할 것이다.

한편 한·중·일 3국간에 역내해운시장의 개방은 한·중·일 3국 선사들의 역외국가 선사들에 대한 경쟁력을 강화하는 하나의 대안이 될 수 있을 것이다. 역내 해운시장이 통합되면 역내국 선사들은 보다 효율적인 해상운송체제를 구축할 수 있게 되어 경쟁의 우위확보가 용이해질 것이기 때문이다. 즉 한·중·일 모두 WTO에 가입한 회원국으로서 역내 해운시장을 다른 국가의 선사들로

부터 보호할 수단이 없다는 점을 감안할 때⁸¹⁾ 역내국 선사들의 경쟁력 확보가 시급한 과제로 대두되는바, 역내국 사이의 해운시장 통합은 이에 도움이 될 것으로 기대되는 것이다. 따라서 동북아 공동해운시장의 결성은 장기적인 정책 방향으로 설정하고 이의 실현을 위하여 노력하되, 추진일정에 있어서는 우리선사들의 경쟁력 확보, 제3국 선사들의 역내항로 진출정도 등 여건변화를 예의 주시하면서 완급을 조정할 필요가 있을 것이다.

나. 한·중·일 내항해운시장 자유화

가) 한국의 내항해운시장 자유화

세계 주요국의 경우와 마찬가지로 우리나라도 연안해운은 개방대상에서 제외하고 있다. 다만 2002년 12월 수출입 컨테이너화물의 연안운송을 활성화하기 위하여 국적외항선사도 연안운송에 참여할 수 있도록 하였으며, 외국적선의 경우에는 상대국 연안해운에도 한국적선의 운송을 허용할 경우 호혜주의원칙에서 운항을 허용할 방침이다.

나) 중국의 내항해운시장 자유화

중국 역시 자국적 선박에 의한 연안해운운송권(cabotage)을 명문화하고 있다. 중국 해상법⁸²⁾에 의하면 자국내 항만간의 해상운송업과 예선업은 중국 국적선만 할 수 있도록 규정하고 있다. 그런데 선박 소유권의 해석과 관련한 조례⁸³⁾를 보면 중외합영기업(中外合營企業)의 모든 선박은 중국에 등록해야 하며, 중국 국기를 달도록 하고 있다. 따라서 외국 해운업체도 합영(合營) 형식으로 중국 연안해운에 종사할 수 있을 것으로 판단된다.

81) 세계 주요 정기선사들의 아시아 피더시장에 대한 참여가 확대되고 있는바, MSC는 2005년 6월부터 중국/남아시아 직항서비스를 개시하였으며, Sinotrans, MCC Transport(Maersk Sealand 자회사) 등도 중국을 중심으로 하는 아시아 역내서비스 확장을 추진하고 있음(우종균, “우리항만의 새로운 위협”, 「지구촌 해양·수산」, 제 280호(2005. 7. 11)).

82) 1993년에 발효된 중화인민공화국해상법(中華人民共和國海商法) 제4조 참조.

83) 1995년에 발효된 중화인민공화국선박등록관리조례(中華人民共和國船舶登錄管理條例) 참조.

다) 일본의 내항해운시장 자유화

일본에서도 선박법⁸⁴⁾ 및 관련법령에 의거하여 외국적 선박의 일본 내 항만 사이의 운송 참여가 금지되며, 연안운송용 선박의 소유권은 일본인에게만 허용된다. 그리고 연안운송용 선박에 대한 일본인 선원의 승선이 의무화되어 있다. 연안운송용 선박의 국적변경은 허용되지만 정부가 이를 관리하도록 명문화되어 있다.

③ 항만시장의 자유화

가. 개관

항만시장의 범세계적 자유화는 해운보조서비스⁸⁵⁾ 분야의 자유화와 관련하여 논의되고 있다. 해운보조서비스 가운데 해상화물 취급서비스, 항만내 창고업 등은 항만시장의 자유화와 관련된 것으로 볼 수 있다. 이들 항만시장 자유화관련 업종은 일부 출자제한을 규정하고 있는 국가 이외에는 대부분의 국가에서 시장을 개방하고 있다. 특히 항만시설 투자 및 운영관련 부문은 외국인직접투자 유치 차원에서 적극 장려되고 있는 경우가 대부분이다. 그럼에도 불구하고 WTO 해운서비스 자유화 협상은 타결되지 못하고 있는데, 이는 일괄타결 원칙을 적용하는 협상의 특성으로 인한 바가 큰 것으로 판단된다.

다만 근래 주요국들 사이에 FTA 결성이 일반화되고 있으며, 이는 일반경제 분야의 협력과 함께 해운항만분야의 협력도 가속화시킬 것으로 전망된다. 즉 범세계적 해운항만시장의 자유화에 앞서 양자간 또는 다자간 시장자유화가 널리 진전될 것으로 예상된다.

84) 일본 선박법(船舶法) 제3조.

85) 해운보조서비스의 주요내용은 해상화물취급 서비스, 항만내 창고업, 해운대리점, 컨테이너스테이션 서비스, 해상화물운송주선 서비스, 해운중개, 선박유지 및 수선, 기타 운수보조서비스, 통관서비스 등임.

나. 한·중·일 항만시장 자유화

가) 한국의 항만시장 자유화

i) 항만터미널 운영시장의 자유화

우리나라는 항만터미널의 개발 및 운영에 외국인의 참여를 개방하고 있다. 외국인 직접투자 유치 차원에서 컨테이너 터미널의 운영을 외국인에게 개방한 결과 2005년 6월 현재 5개 외국업체(컨소시엄)가 국내 컨테이너 전용터미널 운영에 참여하고 있다.

부산항의 경우 2005년 6월 현재 가동 중인 컨테이너전용부두의 안벽길이는 총 5,999m이며, 그 중에서 외국인이 참여한 부두의 안벽길이는 2,973m에 달한다. 따라서 부산항의 경우 전체 컨테이너전용부두의 49.6%에 대하여 외국인이 운영에 참여하고 있는 것이다. 광양항의 경우도 전체 3,700m에 달하는 안벽 가운데 62.2%에 해당하는 2,300m의 안벽운영에 외국업체가 관여하고 있다.

〈표 IV-52〉 외국 항만운영업체의 국내 항만시장 진입현황

참여업체	항만	선석규모	선석수	참여 지분	비고
HPH	부산 북항	- 감만부두 350m - 자성대부두 1,447m	- 5만톤 1개 - 5만톤 4개, 1만톤 1개	- 100% - 100%	-2002. 1 현대상선에서 인수
	광양 항	- 1단계부두 350m - 2단계부두 1,950m	- 5만톤 1개 - 5만톤 3개, 2만톤 4개	- 100% - 80%	-한진·현대 20%
CSXWT	부산 신항	- 1-1단계부두 2,000m	- 5만톤 6개	24.5%	관리운영권
PSA	인천 남항	- 인천남항 900m	- 5만톤 3개	60%	삼성 5%, 선광 10%, 삼성화재 5%
Evergreen /Uniglory	부산 북항	- 감만확장부두 826m	- 5만톤 2개, 5천톤 1개	30%	동부65%, 신영5%
OOCL /Zim	부산 북항	- 감만부두 350m	- 5만톤 1개	각10%	대한통운 80%
합계	-	- 부두 8,173M	- 5만톤 17개, 2만톤 4개, - 1만톤 1개, 5천톤 1개	-	총투자액 9억 9,800만 달러

자료 : 김형태 외, 「외국항만운영업체의 국내시장 진입에 대한 정책방안」, 한국해양수산개발원, 2002, p.25,

이와 같은 외국인 참여 실적을 볼 때 우리나라는 항만운영을 완전히 개방한 것으로 판단된다. 오히려 향후에는 국내 항만시장의 건전한 경쟁구도 정착을 위하여 외국 터미널 운영업체의 국내항만 진출을 제한해야 할 필요성도 제기될 수 있을 것으로 생각한다. 소수의 외국 터미널운영업체들이 담합할 경우 항만시장 질서를 왜곡시킬 가능성도 배제할 수 없기 때문이다.

ii) 항만배후단지 물류시장의 자유화

우리나라는 해운물류시장에 대하여 대폭적인 자유화가 이루어졌으며, 이를 바탕으로 항만물류분야에 대한 자유화를 추진하고 있다. 항만물류분야의 제도 개선은 단순한 개방차원을 넘어 외국인 투자를 적극 유치하는 방향으로 관련 정책을 추진하고 있다. 먼저 자유무역지역은 기존의 관세자유지역과 자유무역지역을 통합하여 일원화한 것이다. 자유무역지역은 일정한 기준을 갖춘 산업단지, 항만·공항 및 그 배후지 등에 지정되는데, 지역별 특성에 따라 산업단지 자유무역지역, 항만 및 배후지 자유무역지역, 공항 및 배후지 자유무역지역 등으로 구분된다. 그리고 산업단지 자유무역지역은 산업자원부, 항만 및 배후지 자유무역지역은 해양수산부, 공항 및 배후지 자유무역지역은 건설교통부에서 각각 관리한다. 또한 필요한 경우에는 지자체, 항만공사, 공항공사 등에 관리업무를 위임·위탁하여 전문성을 확보한다. 현재 항만자유무역지역으로 지정된 지역은 부산항, 광양항, 인천항 등이다.

자유무역지역에서는 물류기능뿐만 아니라 종래 관세자유지역에서 허용되지 않았던 제조업의 영위가 가능해져 과세유보 상태에서 제조·가공 등의 활동이 이루어질 수 있게 되었다. 그리고 자유무역지역에 입주한 기업에 대해서는 각종 조세감면, 저렴한 임대료 적용, 원-스톱(one-stop) 행정서비스 제공 등의 혜택이 부여되고 있다.

특히 관세 등 조세감면에 있어서는 i) 입주업체가 자유무역지역으로 반입하는 기계·기구·설비·원재료 등 내국물품에 대해서는 관세를 면제하거나 환급하고, ii) 부가가치세의 영세율을 적용하며, iii) 자유무역지역 입주업체 간에 공급·제공하는 외국물품과 용역에 대해서도 부가가치세의 영세율을 적용한다. 그리고 국·공유의 토지 또는 공장 등을 저가로 장기임대(50년)할 수 있도록 국

유재산법 및 지방재정법에 대한 특례를 인정하고 있다.

자유무역지역에 입주한 외국인투자기업은 한국기업보다 오히려 많은 혜택을 받고 있다.⁸⁶⁾ 즉 외국인투자기업은 자유무역지역에 우선해서 입주할 수 있으며, 법인세 등 추가의 조세감면, 한국기업보다 저렴한 임대료 등의 혜택을 받게 되는 것이다.

〈표 IV-53〉 자유무역지역과 경제자유구역의 비교

구분	자유무역지역	경제자유구역
근거법	자유무역지역의 지정 및 운영에 관한 법률	경제자유구역의 지정 및 운영에 관한 법률
지정목적	외국인 투자유치, 무역의 진흥, 국제물류의 원활화	외국인 투자기업의 경영환경과 외국인의 생활여건 개선
관리권자	- 항만 및 배후지: 해양수산부 - 공항 및 배후지: 건설교통부 - 산업단지:산업자원부	시·도 경제자유구역청
지정요건 (항만 및 배후지)	- 배후부지 규모: 50만 m ² 이상 - 화물처리능력: 3만톤급 이상의 컨테이너 전용부두 보유, 연간 1,000만톤 이상 취급 가능한 정기국제 컨테이너항로 개설 - 항만과 연결 여부: 항만과 접하거나 전용도로로 연결 - 철도·전용도로와 연결	- 화물처리능력: 2만톤급 이상의 컨테이너 전용부두 보유, 정기국제 컨테이너항로 개설, 연간 1,000만톤 이상 취급 가능 - 기타: 외국인 투자유치 및 정주가능성, 지역경제 및 지역균형발전 파급효과, 환경적으로 지속가능한 발전 등 검토
입주업종	물류업, 제조업	물류업, 제조업, 외국인 학교, 외국인 전용병원 등
관세 등	- 무관세 - 부가가치영세율	- 제한적 관세면제(3년, 자본재) - 부가가치세 납부
국·공유지 등 임대	- 기본요율: 저렴한 고시요율 - 임대기간: 최장 50년	- 기본요율: 재산가액×100/1000 - 임대기간: 최장 50년
기타	고령자, 장애인 등 고용의무 배제	- 고령자, 장애인 등 고용의무 배제 - 무급휴일, 무급생리휴가 부여 - 월차유급휴가 배제 - 외국인 전용병원 개설 등 외국인 생활여건 개선

자료 : 해양수산부.

86) 자유무역지역에 입주한 한국기업도 저렴한 임대료, 관세 및 부가가치세 면제 등의 혜택을 받을 수 있음. 한편 한국기업과 외국기업이 합작하고, 해당 외국기업이 지분의 10% 이상을 보유하면 외국인투자기업으로 인정됨.

〈표 IV-54〉 부산 및 광양항 자유무역지역 현황

	지역	지정현황
부산항	구항	부산항 용당자유무역지역
		신선대터미널, LME 창고 1,09천m ²
		부산항 감천자유무역지역
		한진터미널부두, 구제일제당부지 277천m ²
	신항	부산항 용당 자유무역지역 예정지역
		신선대인접 용당부지 98천m ²
광양항	신항	부산항 부산·진해자유무역지역
		부산신항지구 일원 4,077천m ²
광양항	광양항자유무역지역	광양시 도이동 및 중동 일원 5,315천m ²

자료 : 해양수산부.

〈표 IV-55〉 경제자유구역에 대한 자유화 및 혜택 내역

분야	자유화 및 혜택 내역
규제완화	- 수도권 규제완화(공장총량제, 과밀부담금 등 적용배제) - 중소기업 고유업종제도 적용배제 - 1만달러 이내에서 경상거래에 따ms 대가를 대외지급수단을 직접 지급 허용
세제 혜택	- 소득·법인세 3년간 면제, 그 후 2년간 50% 감면(5천만 달러 이상 투자시7년간 100%, 3년간 50% 감면) - 자본세 수입관세 3년간 면제 - 취득세·등록세·재산세·종토세 3년간 면제, 그 후 2년간 50% 감면
자금 지원	- 외국기업에 제공하는 부지조성, 토지 등에 임대료 감면 - 외국인 편의 시설 설치 소요자금 지원
고용·노사관계	- 월차휴가의 무급화 - 의무고용제(국가유공자, 장애인, 노령자) 배제
교육여건 개선	- 외국학교법인에 의한 외국교육기관 설립 허용 - 외국인 학교 입학에 대한 내국인 제한 금지
의료 자유화	- 외국자본에 의한 외국인 전용 병원·약국 허용
방송 자유화	- 외국인 방송 재송신 비율 확대(중합 유선방송의 20% 까지)
행정지원	- 공문서를 영어로 접수 처리

자료 : 박용안·전형진, 「한·중·일 컨테이너 운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004, p.21~22.

또한 자유무역지역과는 별도로 고용, 주거, 교육, 의료 등의 분야에서 대폭적인 자유화를 허용함으로써 외국기업 및 외국인에 대하여 혜택을 부여하는 경제자유구역이 지정 운영되고 있다. 현재 경제자유구역이 지정된 지역은 부

산·진해, 광양, 인천, 제주 등이다.

그런데 이들 항만배후단지는 아직 조성 중에 있어 외국인의 참여 실적이 부진한 편이다.

우리나라의 경제자유구역 추진은 인천, 부산·진해, 광양만권 등에 추진되고 있다. 이는 2020년을 목표연도로 추진되고 있는데, 총면적은 12만 2천 평에 달한다. 부산·진해 및 광양만권의 사업은 2006년에 1단계 사업이 완료될 예정으로 있다.

〈표 IV-56〉 경제자유구역 추진현황

	인천 (2003. 8 지정)	부산·진해 (2003. 10 지정)	광양만권 (2003. 10 지정)
위치	송도, 영종 및 청라 3개 지구	부산 강서구 및 경남 진해시 5개 지구	여수, 순천, 광양시 및 경남 하동 5개 지구
면적	209km ² (6,336만평)	104.8km ² (3,171만평)	88.98km ² (2,691만평)
추정 사업비	14조 7,610억원	7조 6,371억원	13조 1,200억원
사업기간	2020년 완료 (1단계 708만평 2008년)	2020년 완료 (1-1단계 22만평 2006년)	2020년 완료 (1-1단계 20만평 2006년)

자료 : 재정경제부 국민자문회의, “경제자유구역 추진현황과 향후 추진계획”, 「국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의의 보고」, 2005. 6. 16.

나) 중국의 항만시장 자유화

중국은 사회간접자본이 전반적으로 부족한 실정이며, 특히 물류시설의 확충을 위하여 외국자본의 도입 등을 통한 시설투자를 가속화하고 있다. 외국인의 항만개발은 중외합작(中外合作)으로 부두건설 및 운영이 허용된다. 그리고 합작기업이 하역, 화물 야적, LCL⁸⁷⁾화물 처리, 포장, 여객 및 화물의 국내운송을 할 수 있도록 허가되었다. 항만시설 투자에 대한 외국인 참여는 BOT(build, operate, transfer) 투자방식 등이 적극 활용된다. 이는 대규모 민간자본을 자국의 시설투자에 유치하여 개발하도록 함으로써 정부의 재정지출 부담을 최소화

87) less than container load의 약어임.

하면서 시설의 조기확보 및 물류효율화를 달성하고자 하는 방안이다. 물론 계약기간 완료 후에는 해당 시설물의 소유 및 운영권이 자국에 귀속된다. 외국기업의 터미널 운영 참여는 운영의 효율성을 높이는 동시에 선진 물류기법 및 기술의 도입을 촉진하는 효과도 기대되고 있다.

또한 중국은 항만주변에 무역, 가공, 조립, 제조, 물류기능을 유치하기 위하여 자유무역지대(free trade zone: FTZ)를 다수 설치하여 다른 경제특구보다 유리한 인센티브를 부여하고 있다. 특히 2005년 12월에 제1단계 운영이 개시된 양산항(洋山港)은 자유항으로 지정하는 동시에 자유무역지대를 설정·운영해야 한다는 인식을 갖고 있다. 특히 중국항만의 환적화물 비중이 낮은 것은 번거로운 세관수속절차에 기인하는 바가 크다는 인식 하에 이를 해소하기 위한 수단으로 자유항 지정이 확대될 전망이다.

이와 같이 중국의 항만시장 자유화는 경제개방 및 대외협력의 증진과 병행하여 그 효과를 극대화하기 위한 방안으로 추진되고 있다.

다) 일본의 항만시장 자유화

일본은 현재 항만시설이 과잉되어 있으며, 항만운영의 채산성을 확보하기 어려운 실정이다. 따라서 일본 항만의 운영에 대한 외국인의 투자유치를 기대하기 어려운 것으로 판단된다. 또한 일본의 항만운송업체들은 항운협회(航運協會)에 의하여 결속되어 있으며, 하역서비스 제공에 사전협의제도⁸⁸⁾를 운영하는 등 경쟁이 제한되고 있다. 따라서 일본의 경우 항만운영에 대한 외국인 참여는 사실상 어려운 것으로 판단된다. 즉 일본은 항만서비스 등 해운보조서비스 산업에 있어서 제도적·명시적 시장진입장벽의 문제는 없으나 컨테이너 프레이트 스테이션(container freight station) 운영, 하역, 창고, 항만운송사업 등 관련산업에 대한 외국인 진출실적이 없어 관행상 암묵적 진입장벽이 있는 것으로 판단된다.

88) 일본에서는 입항 선박이 하역작업 시 항운협회와 사전 협의하여 하역업체의 선정, 하역조건 등을 결정하도록 하는 제도를 유지하고 있는데, 이는 불필요한 간섭과 선적 및 하역의 지연을 초래하여 자유경쟁 저해는 물론 비용 상승 요인이 되고 있음.

한편 일본은 이미 언급한 바와 같이 수퍼중추항만 계획을 2002년 이후 추진하고 있는바, 이는 그동안 지역균형 개발의 관점에서 추진되어 온 분산배치의 항만개발 전략에서 탈피하여 “선택과 집중” 전략으로 방향을 전환한 것이다. 즉 항만개발 및 운영의 “선택과 집중” 전략은 규모의 경제(economies of scale)를 달성함으로써 국제경쟁력을 강화하기 위한 것이다. 이와 같은 구조조정을 통하여 일본 항만의 경쟁력이 강화되면 항만시장의 실질적인 대외개방도 이루어질 것으로 판단된다.

(2) 역내 항만의 환적 및 부가가치물류활동 증대

① 한·중·일 FTA의 역내 환적 및 부가가치물류활동에 대한 영향

가. 역내 환적의 증가

한·중·일 FTA의 결성은 역내항로의 물동량을 증가시키며, 그 결과 역내 항만에 대한 선박의 기항빈도가 증가함으로써 항만 간 연계성이 높아지게 될 것이다. 항만 간 연계성의 향상은 두 가지 측면에서 항만산업의 발전에 영향을 미치게 될 것으로 예상된다. 첫째, 역내 항만 간 환적물동량이 증가할 가능성이 크다. 환적은 연계성이 우수한 항만에서 이루어지는 경향이 있기 때문이다. 즉 한·중·일 3국에서 제3국으로 수송되는 화물의 경우 연계성이 향상된 역내 항만을 경유하여 수송함으로써 신속한 서비스가 가능하게 된다.

참고로 환적은 선박의 대형화에 따라 대형 모선(mother vessel)은 소수의 대규모 중심항(hub port)에만 기항하고 나머지 중·소항만은 피더선(feeder vessel)으로 연결하는 중심-지선(hub & spoke) 수송체제가 구축되면서부터 크게 증가하기 시작했다. 이와 같이 중심-지선(hub & spoke) 수송체제에서 모선과 피더선 사이의 환적을 분산/피더형 환적(scattering/feeder transshipment)이라 한다. 그런데 중국을 비롯한 개도국의 경제성장으로 항만물동량이

〈표 IV-57〉 환적의 유형

유형	주요 내용
분산/피더형 환적 (scattering/feeder ing transshipment)	<ul style="list-style-type: none"> - 모선이 기항하는 중심항과 피더선이 기항하는 주변의 중·소항만 사이에 이루어지는 환적 - 역사가 비교적 오래되었으며, 가장 전형적인 환적의 형태라 할 수 있음
항로교차형 환적 (interline transshipment)	<ul style="list-style-type: none"> - 서로 다른 항로가 교차하는 항만에서 모선과 모선 사이에서 이루어지는 환적 - 동일 선사내의 다른 항로 및 전략적 제휴 선사의 개별항로가 상호 연계되도록 하는 것임
우회로 회피형 환적 (by-pass transshipment)	<ul style="list-style-type: none"> - 모선이 주요 기항지를 차례로 순항(round trip)할 경우 운송기간이 많이 소요되기 때문에 이를 회피하기 위한 수단으로 이용됨. - 예를 들어 특정 권역내 기항지가 A→B→C→D→E의 순이라고 할 때 A항에서 발생한 화물을 E항으로 피더수송하여 환적함으로써 B, C, D항의 기항에 따른 시간손실을 회피함
전환형 환적 (switching transshipment)	<ul style="list-style-type: none"> - 항로교차형 환적의 변형으로서 전통적 주요항로인 북-북(North-north)항로 즉, 아시아-북미, 아시아-유럽 및 북미-유럽간의 항로와 새로이 물동량이 증가하고 있는 북-남(North-south)항로를 환적항에서 서로 연계시킴 - 산업의 중심축인 북반구와 중요성이 증대하고 있는 남반구의 항로를 연계시키는 역할을 담당
만회형 환적 (catch-up transshipment)	<ul style="list-style-type: none"> - 운항일정이 지연될 경우 이를 만회하기 위하여 특정항만의 기항을 취소하고 해당항만의 화물을 다음 기항지에서 피더운송으로 연결하는 형태의 환적 - 이러한 형태의 환적은 긴급한 상황에서 발생하는 것임
기타 형태의 환적	<ul style="list-style-type: none"> - 환적의 개념을 사전적(辭典的) 의미로 넓게 설정하여, 선박과 선박 사이의 환적뿐만 아니라 선박과 다른 수송수단 사이의 환적까지 포함할 경우 랜드브리지(land bridge)와 미니랜드브리지(mini-land bridge)¹⁾ 수송을 환적의 한 형태에 포함시키기도 함

주 : 랜드브리지는 해상운송 후 육상운송(철도)을 거쳐 다시 해상운송되는 방식의 수송형태이며, 미니랜드 브리지는 해상운송 후 육상운송으로 전체운송이 끝나는 경우를 말함. 예를 들면 전자는 동아시아-북 미서안(철도)-북미동안-유럽으로 수송되는 경우이며, 후자는 북미동안에서 수송이 종료되는 경우가 됨.

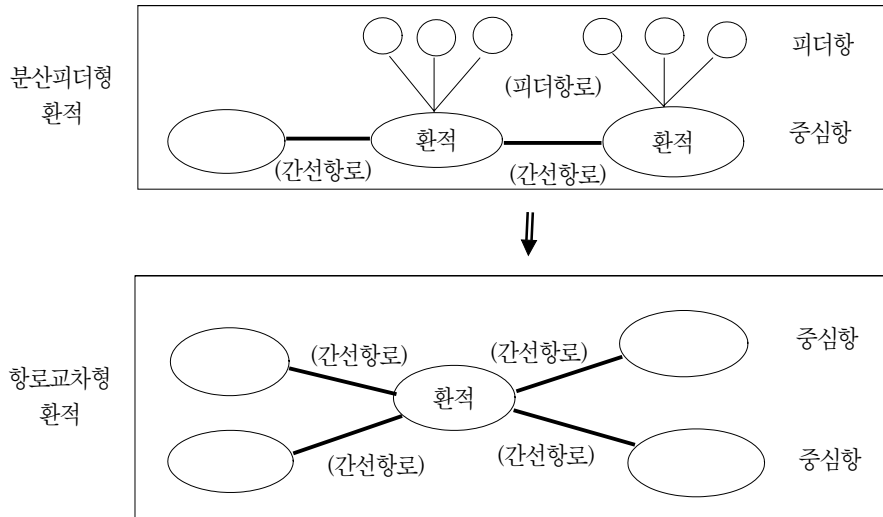
자료 : UNCTAD, Development and Improvement of Ports: The Establishment of Transshipment Facilities in Developing Countries, 1990, p. 7-8.

급증하게 되자 종래 피더선으로 연결되던 항만에 대한 모선 직기항이 확산됨에 따라 전통적인 hub & spoke 수송체제는 점차 쇠퇴하고 있으며, 그 결과 전통적인 분산/피더형 환적도 증가세가 둔화되거나 감소하고 있다. 그런데 환

적은 이러한 분산/피더형 환적 이외에도 항로교차형 환적(interline transshipment), 우회로 회피형 환적(by-pass transshipment) 등 다양한 형태가 있다.

그런데 위에서 본 환적의 유형 중 항로교차형 환적은 서로 다른 항로가 교차하는 항만에서 모선과 모선 사이에서 이루어지는 환적을 말하는데, 최근 적기항체제의 확산으로 그 비중이 증가하고 있다.

〈그림 IV-2〉 해상항로 환적체제의 변화



한편 이와 같은 해상운송체제의 변화에 따라 일정 지역 내에서 소수의 초대형 중심항만이 독주하는 대신에 다수의 항만들이 상호 연계성을 가지며, 보완적으로 발전하고 있다. 즉 과거 소수의 대형 중심항만에 집중되던 환적화물이 다수의 거점항만에서 분산 처리되고 있는 것이다.⁸⁹⁾ 그리고 한·중·일 FTA의 결성으로 역내 주요 항만들이 거점항만으로 부상할 가능성이 많으며, 이들 항만의 환적물동량은 증가할 것으로 예상된다.

환적의 유형별로 보면 대표적 형태라고 할 수 있는 분산/피더형 환적과 항

89) 이에 따라 동북아지역에는 상하이, 부산, 칭다오, 톈진, 도쿄, 요코하마 나고야, 다리엔 등의 항만이 부상하고 있음.

로교차형 환적을 모두 증가시키게 될 것이다. 우선 분산/피더형 환적의 증가는 역내 피더망의 밀도가 높아짐에 따라 연계성이 강화되기 때문이다. 즉 밀도 높은 역내 피더망은 피더수송의 신속성을 높임으로써 분산/피더형 환적의 서비스 개선에 기여할 것이기 때문이다. 그리고 항로교차형 환적의 증가는 역내 항만들의 물동량 증가로 모선의 기항도 늘어날 것으로 예상되기 때문이다. 모선의 기항은 증가하는 데 반하여 항차 당 기항 항만 수는 오히려 감소하고 있으므로⁹⁰⁾ 항로교차형 환적을 통하여 커버하는 항만 수를 늘리는 효과를 도모할 필요성이 증대하고 있는 것이다.

나. 역내 항만배후단지의 부가가치물류활동 증가

물류활동은 전통적인 개념의 수송과 보관 이외에 부가가치물류활동을 포함하고 있는바, 전체 물류활동에서 차지하는 부가가치물류활동의 비중이 점차 증대하고 있다. 부가가치물류활동은 지연된 제조(postponed manufacturing)로서 부가가치활동의 흐름을 배송지점까지 이동시킨 것으로 볼 수 있다. 이는 최소의 리드타임(lead time)으로 고객의 요구에 부응하는 상품의 공급, 즉 주문자 생산을 가능하게 하고 생산의 효율화 및 원가절감에도 도움이 된다. 부가가치물류활동은 다음과 같이 저수준 부가가치활동, 고수준 부가가치활동 및 사무·지원활동으로 구분 가능하다. 그런데 근래에는 저수준 부가가치활동보다는 고수준 부가가치활동 및 사무·지원활동의 비중이 증대하고 있다.

한·중·일 FTA가 결성되면 역내 항만 배후지의 부가가치물류활동이 증가할 전망이다. FTA로 인하여 경제협력이 강화되면 역내 분업의 활성화 및 교역이 증가하기 때문이다. 그리고 한국은 입지여건상 3국을 연결하는 물류연계가 가장 우수하기 때문에 역내 부가가치 물류기지로서의 역할을 수행할 수 있을 것으로 기대된다.⁹¹⁾ 그런데 부가가치물류기능의 원활한 수행을 위해서는 항만

90) 항차 당 기항 항만 수의 감소는 선박의 대형화에 따른 규모의 경제를 실현하기 위한 것임.

91) 외국기업의 물류관련 투자유치실적으로는 Henry Bath & Son, c. Steinweg의 런던금속거래소(LME) 관련 비철금속 보관·배송 사업을 위한 부산/광양항 배후단지 투자, 일본 미쓰이물산(三井物産)의 부산감천항 배후단지 투자 등을 들 수 있음.

배후단지(자유무역지역)의 개발이 선행되어야 함은 물론이다.

〈표 IV-58〉 물류부문의 주요 부가가치 활동

부가가치활동 영역	주요 내용
저수준 부가가치활동	<ul style="list-style-type: none"> □ 상표부착 □ 포장 □ 맞춤서비스 □ 부품 또는 설명서 추가 □ 상품재구성 □ 분해
고수준 부가가치활동	<ul style="list-style-type: none"> □ 혼합·배합 □ 마무리 및 충전(finishing and mixing) □ 소독 □ 최종조립 □ 설치 □ 교육 □ 수리 및 A/S □ 재활용/재설비
사무·지원활동	<ul style="list-style-type: none"> □ 화물 및 정보흐름 관리 □ 재고관리 □ 화물흐름 추적 □ 금융, 보험, 통관, 상사분쟁관련 법률 및 조세관련 업무 □ 사무실 임대 □ 전화연락 및 문의센터 기능

자료 : 한국컨테이너부두공단, 「한반도의 글로벌 물류중지화 방안 및 추진전략 연구」, 제2권, 2003, p.145.

② 한국 항만의 역내 환적 및 부가가치물류 역할 증대

가. 항만의 물류경쟁력 결정요인

항만의 경쟁력 결정요인은 연구목적에 따라 여러 가지 기준에 의하여 분류 가능하다. 이와 관련된 연구결과를 보면 경쟁력 결정의 주요 요인으로 기항빈도, 항해시간, 육상 및 해상운송 연계성, 비용, 항만시설 및 운영여건 등이 고려되었다. 그런데 이러한 요인들은 크게 입지여건, 하드웨어(H/W)적 여건 및

〈표 IV-59〉 항만의 경쟁력 결정요인에 관한 주요 연구결과

연구 실적	경쟁력 결정(항만 선택)의 주요 요인
French(1979) ¹⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 내생적 구성요소: 터미널 시설, 비용, 항만 혼잡, 서비스, 연계수송 능력, 항만관리자 □ 외생적 구성요소: 배후지 경제규모, 국가경제 상황, 통상정책
Willingale(1981) ²⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 입지요인 □ 기술요인 □ 운영요인 □ 재정요인 □ 인적요인
Peters(1990) ³⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 내적 구성요소: 서비스, 이용 가능한 설비능력, 설비 상태, 항만운영 전략, □ 외적 구성요소: 국제정치, 사회 환경변화, 무역시장, 경제요인, 경쟁가능 항만의 특성, 수송 및 하역기능 변화
Murphy et. al(1992) ⁴⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 항만 체선 □ 항만 규모 □ 항만 근접성 □ 선박 기항 빈도
Fleming et. al(1994) ⁵⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 항해거리 □ 철도 수송서비스 □ 배후지의 발생물량
Machow & Kanafani(2001) ⁶⁾	<ul style="list-style-type: none"> □ 항해 거리 □ 내륙수송 거리 □ 항해 빈도 □ 기항선박의 수송능력(항만의 대형선 수용능력)

- 자료 : 1) R. A. French, "Competition among Selected Eastern Canadian Ports and Foreign Cargo", *Maritime Policy and Management*, 1979.
- 2) M. C. Willingale, "The Port Routing Behavior of Short Shi Operator: Theory and Practices", *Maritime Policy and Management*, 1981.
- 3) H. J. Peters, "Structral Changes in International Trade and Transport Markets: The Importance of Markets", KMI International Symposium(2nd) 1990.
- 4) P. R. Murphy, J. M. Daley and D. R. Dalenberg, "Port Selection Creteria: An Application of Transportation Research Framework", *Logistics and Transportation Review*, 1992.
- 5) D. K. Fleming and Y. Hayuth, "Spatial Concentration of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy" *Journal of Transport Geography*, 2, 1994
- 6) M. Machow and A. Kanafabi, " A Disaggregate Analysis of Factors Influencing Port Selection" *Maritime Policy and Management*, 2001.

소프트웨어(S/W)적 여건으로 구분 가능하다. 예를 들면 경쟁력 결정의 주요 요인 중 하나로 채택된 기항빈도는 항만배후지의 물동량에 의하여 결정되는데, 이는 입지여건을 나타내는 요인이 된다. 그리고 항해시간, 해상·육상운송 연계성 등은 해당 항만의 중계성(연계성)을 나타내는 것으로 역시 입지여건과 관련되어 있다. 또한 기타 요인은 해당항만의 시설(하드웨어 여건), 운영여건(소프트웨어 여건) 등에 의하여 결정되는 것으로 볼 수 있다.

이와 같은 연구결과를 고려하여 본 연구에서는 항만의 경쟁력을 결정하는 요인으로 크게 입지 조건, 하드웨어적 조건 및 소프트웨어적 여건을 고려하고자 한다. 먼저 항만의 입지여건은 중심성(centrality)과 중계성(intermediacy)의 관점에서 파악될 수 있다. 중심성은 해당항만의 배후지(hinterland)에서 어느 정도의 화물이 발생하는가에 의하여 결정된다. 중심성이 우수할수록 해당항만에 대한 선박기항이 증가하며, 그 결과 연계수송, 항만관련 부대서비스 이용, 화물집하 등이 용이하게 된다. 따라서 중심성이 우수한 항만은 물류거점으로 발전하게 될 가능성이 크다. 그리고 중계성은 연계성이라고도 하는 것으로서 간선항로와의 이로거리(離路距離)가 짧을수록 우수한 것으로 평가된다. 중계성이 우수한 항만 역시 환적화물의 유치, 배후단지의 부가가치물류활동 등이 용이하게 되므로 역시 물류거점으로 발전하게 될 가능성이 크다.

이러한 항만의 경쟁력 결정 요인 중에서도 입지여건은 스스로 바꿀 수 없는 외생적 요인으로서 가장 중요한 것으로 평가된다. 예를 들면 북미 항만을 대상으로 한 조사는 항만의 화물유치에 가장 결정적인 역할을 하는 것은 항해거리, 철도 수송서비스, 배후지의 발생물량 등이며 입지적인 여건이 중요한 요인으로 작용한다는 결과를 제시한 바 있다.⁹²⁾ 여기에서 입지조건으로 제시된 항해거리 및 철도 수송서비스는 중계성을 나타내는 것이며, 배후지의 발생물량은 중심성을 의미하는 것이다.

92) D. K. Fleming and Y. Hayuth, "Spatial Concentration of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy" *Journal of Transport Geography*, 2, 1994.

〈표 IV-60〉 항만의 경쟁력 결정요인

구 분	항 목	평가할 수 있는 요소
입지적 조건	·중심성	·대규모 화물이 발생하는 배후시장의 존재
	·중계성(연계성)	·주요 국제 노선상의 위치 ·주요 물류시장과의 접근 용이 ·항만·공항·도로·철도의 연계성
H/W 측면	·적정수준의 항만·공항 인프라	·화물처리 수요에 부응한 시설 능력 ·선박의 대형화에 대비할 수 있는 대형 시설·장비 규모
	·적정수준의 항만·공항 배후단지	·보관·집배송 이외에 가공·조립·포장 등 부가가치물류활동의 기능을 갖춘 복합물류단지의 확보
	·양호한 배후연계수단	·복합운송을 위한 도로와 철도 인프라
S/W 측면	·우수한 정보통신 체제	·다양한 물류활동을 효율적으로 관리·통제할수 있는 물류정보시스템 ·컴퓨터인터넷·핸드폰·국제통화 등 기본 정보통신 인프라
	·항만·물류시설 운영체제	·민영화를 통한 이윤동기와 민간의 창의력 도입 ·항만간·터미널간 경쟁체제의 구축 ·저렴한 시설 사용료와 우수한 서비스
	·정부의 효율적인 정책	·행정과 정책의 효율성 및 예측가능성 ·외국인직접투자에 대한 다양한 인센티브 ·효율적인 통관 및 관세제도
	·노동시장	·노동시장의 유연성(노사관계, 고용/해고, 최저임금 등) ·우수한 인적자원(전문 물류지식, 외국어 구사능력 등)
	·기타	·국제화된 전문물류업체 육성 및 유치 ·안정적인 금융환경 ·자녀교육, 주거환경, 문화시설 등의 생활 여건

나. 한국 항만의 한·중·일 역내 환적기기로서의 역할 증대

그런데 한·중·일 역내항로에서 우리나라는 입지여건상 가장 양호한 연계성을 확보하고 있으며, 자체 수출입 물동량도 많은 편으로 중심성도 우수하다. 따라서 한국은 한·중·일 교역의 물류중심기능을 강화해 나가는데 어려움이 없을 것으로 예상된다. 즉 한·중·일 교역의 환적 및 부가가치 물류활동이 이루어지는 기지로서 우리나라의 중요성이 증대될 것이다.

부산항의 전체 항만물동량 가운데 환적물동량이 차지하는 비율은 1990년 6.2%에서 2004년에는 41.7%로 증대되었다. 이러한 환적비율 수준은 홍콩, 고

베 등 인접항만들에 비하여 상대적으로 높은 것으로 평가된다. 이러한 환적실적은 우리나라 항만의 역내 환적기지로서의 기능이 그만큼 강화되고 있음을 나타내는 것이다.

〈표 IV-61〉 세계 주요항만의 컨테이너 환적 물동량 추세

단위 : 천TEU, %

	싱가포르			홍콩			가오슝			고베			부산			광양		
	전체	환적	비율	전체	환적	비율	전체	환적	비율	전체	환적	비율	전체	환적	비율	전체	환적	비율
1990	5,224	3,324	63.6	5,101	1,518	29.8	3,495	1,342	38.4	2,596	660	25.4	2,424	151	6.2	-	-	-
1997	14,135	9,777	69.2	14,500	4,852	33.3	5,693	2,598	45.6	2,100	354	18.2	5,234	1,104	21.1	-	-	-
2000	17,090	13,630	79.8	18,098	6,990	38.6	7,426	3,820	51.4	2,265	499	22.0	7,540	2,390	31.7	642	64	10.0
2001	15,571	12,650	81.2	17,826	6,460	36.2	7,541	4,030	53.4	2,010	316	15.7	8,073	2,940	36.4	855	166	19.4
2002	16,941	13,700	80.9	19,144	7,200	37.6	8,493	4,580	53.9	1,993	173	8.7	9,436	3,890	41.2	1,080	314	29.1
2003	18,411	15,649	85.0	20,449	4,090	20.0	8,840	4,864	55.0	2,046	65	3.2	10,408	4,251	40.8	1,185	344	29.0
2004	21,329	na	na	21,932	na	na	9,714	na	na	1,851	21	1.1	11,492	4,792	41.7	1,321	360	27.3
1990~2000 증가율	12.6	15.2	-	13.5	16.5	-	1.9	11.0	-	-1.4	-2.8	-	12.0	31.8	-	-	-	-
2000~2004 증가율	5.7	(4.7)	-	4.9	(-0.16)	-	6.9	(8.4)	-	-4.9	54.7	-	11.1	19.0	-	19.8	54.0	-

주 : 싱가포르, 홍콩 및 가오슝의 경우 2000~2004 증가율은 2000~2003 증가율을 나타내었음.
자료 : KMI조사.

특히 한·중·일 FTA 추진 등 경제협력이 강화됨에 따라 역내물동량이 급증하게 되면 한국의 역내 물류중심기능은 크게 강화될 것이다. 그리고 역내 물동량의 증가에 따라 우리나라 항만에서 이루어지는 환적은 과거 극동-미주, 극동-유럽항로 등 원양항로의 화물이 대부분이었으나 향후에는 한·중·일 교역의 역내화물 비중이 증대될 것이다. 그런데 한·중·일 역내교역의 증가는 근거리 수송의 (중)소형선 사이에서 이루어지는 환적 비중의 증대를 유발할 가능성이 크다.

한편 이미 언급한 바와 같이 역내항로에는 과거 500TEU 내외의 소형선이 주로 투입되었으나, 물동량이 증가하면 투입선형이 다소 대형화될 것이다. 즉 1,000~3,000TEU급 중형선의 비중이 점진적으로 증대될 것으로 예상되며, 따라

서 역내항로 화물의 환적은 과거 소형선-소형선 사이에서 부분적으로 발생했으나 향후에는 소형선-중형선, 중형선-소형선 및 중형선-중형선 사이에서도 다수 발생하게 될 전망이다.

또한 아시아 역내항만의 전반적인 물동량 증가에 따라 모선의 기항도 증가하게 될 것이므로 모선과 모선 사이에 이루어지는 항로교차형 환적도 꾸준히 늘어날 전망이다.⁹³⁾

다. 한국 항만배후단지의 역내 부가가치물류 기지로서의 역할 증대

우리나라는 동북아 관문으로서의 입지적 여건을 활용하여 역내 부가가치물류 기지로서의 역할을 수행할 수 있을 것으로 기대된다. 그리고 우리항만의 배후단지를 활용한 역내이동 화물에 대한 부가가치물류활동의 활성화는 역내 국가들의 공동이익 극대화에도 크게 도움이 될 것으로 판단된다. 한·중·일 3국가운데에서는 우리나라가 연계성이 가장 우수하며, 따라서 우리나라를 경유할 경우의 물류비용이 가장 저렴하기 때문이다.

한편 우리나라를 중심으로 한 동북아 부가가치물류체계가 부분적으로 구축되고 있는바, 예를 들면 미쓰이물산(三井物産)은 부산감천항 배후단지에 물류기지를 구축하고 중국을 비롯한 각국에서 생산·구매한 제품을 집하하여 부가가치물류활동을 수행한 후 일본 등에 배송하는 계획을 추진하고 있다.⁹⁴⁾ 향후 부산항과 광양항의 배후단지 개발이 완료됨과 아울러 한·중·일 FTA가 결성되어 역내물동량이 증가하면 이러한 우리나라의 역내 부가가치물류기지 기능은 한층 강화될 전망이다.

93) 환적의 유형에 관해서는 앞의 제4장 제3절 2항 참조.

94) 미쓰이물산은 이 사업을 위하여 약 200억원을 투자하며, 연간 처리될 부가가치 환적물동량은 약 1만TEU로 예상하고 있음. 일본에서 영업 중인 다국적 타이어업체의 경우 이러한 비즈니스모델을 통하여 12% 정도의 비용절감이 가능할 것으로 예상하고 있음(해양수산부 국민경제자문회의, “동북아물류 공동번영과 우리항만의 성장전략”, 「국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의 보고」, 2005. 6. 16. p. 2~7.)

(3) 역내국가 항만 간 보완 및 협력관계의 심화

① 항만간 경쟁(대체) 및 보완관계의 개관

일반적으로 경쟁(대체) 및 보완관계는 수요의 교차탄력성⁹⁵⁾에 대한 부호에 의하여 평가하게 된다. 즉 두 재화 또는 용역에 대한 교차탄력성이 양(+)이면 상호 대체관계에 있는 것으로 판단하고, 음(-)이면 상호 보완관계에 있는 것으로 판단한다.⁹⁶⁾ 이러한 논리를 항만 간 대체 및 보완관계에 대하여 적용하면 다음과 같은 사항을 유추해 볼 수 있다.

첫째, 수·출입화물의 처리에 있어서는 우리나라 항만과 인근국가 항만은 상호 보완관계를 갖게 될 것으로 판단된다. 왜냐 하면 양국 항만 가운데 어느 한 항만이라도 사용료를 인상(인하)하면 교역량은 감소(증가)하게 되며, 그 결과 양국 항만의 수·출입물동량은 감소(증가)할 것이기 때문이다. 예를 들면 우리나라 항만물동량을 Q_k , 중국 항만의 이용료를 P_c 라 두면 우리나라 항만과 중국항만에 대한 수요의 교차탄력성(e_{kc})은 다음과 같이 음(-)이 된다. 즉 $e_{kc} = (dQ_k/Q_k)/(dP_c/P_c) < 0$ 이 되는 것이다.⁹⁷⁾ 이는 중국 항만의 이용료 상승(하락)이 중국 항만뿐만 아니라 우리나라 항만의 물동량 감소(증가)를 야기하게 됨을 의미하는 것이다. 마찬가지로 한국 항만의 이용료 상승(하락)은 우리나라 항만뿐만 아니라 중국 항만의 물동량 감소(증가)를 야기하게 된다. 물론

95) X재에 대한 수요를 각각 Q_x , Y재 가격을 P_y 라 두면, 교차탄력성(e_{xy})은 $e_{xy} = (dQ_x/Q_x)/(dP_y/P_y)$ 가 된다.

96) 이와 같이 판단한 대체 및 보완관계를 조대체(gross substitutes) 및 조보완(gross complements) 관계라 한다. 왜냐하면 특정재화나 용역의 가격변화는 대체효과(substitution effects)와 함께 소득효과(income effects)도 유발하게 되는데, 시장에서 관찰된 수요의 변화는 이 두 가지 효과가 합쳐진 것이기 때문이다. 따라서 엄밀한 의미에서 대체 및 보완관계를 판단하기 위해서는 소득효과를 제외하고 대체효과만을 분리하여 분석해야 한다. 그러나 본 연구의 목적상 보다 자세한 분석은 필요하지 않으므로 생략하기로 한다.

97) 이와 같은 관계를 분석하기 위한 통계자료의 입수는 사실상 어려운 것으로 판단되며, 따라서 여기에서는 논리적 인과관계만을 검토하기로 함.

국제물류에서 차지하는 항만비용의 비중은 비교적 작으므로 교차탄력성 절대값의 크기도 매우 작을 것으로 판단된다. 그러나 장기적인 관점에서 볼 때 미세한 비용의 변화도 국제교역에 상당한 영향을 미칠 수 있는 것으로 판단된다.

둘째, 수·출입화물의 처리에 있어서도 국내항만 간에는 경쟁(대체)관계가 존재하는 것으로 판단된다. 부산항과 광양항을 예로 들면 부산항의 항비가 인상(인하)되면 국내에서 발생하는 수·출입화물의 일부는 부산항에서 광양항으로 이전 처리됨으로써 광양항의 물동량이 증가(감소)될 것이기 때문이다. 마찬가지로 광양항의 항비가 인상(인하)되었을 경우에도 부산항의 물동량은 증가(감소)된다. 즉 부산항(광양항)의 항비 변화와 광양항(부산항)의 물동량 변화는 동일한 방향으로 움직이므로 교차탄력성은 양(+)으로 나타나며, 이는 양 항만이 국내 수출입화물 처리에 있어 경쟁(대체)관계에 있음을 의미하는 것이다.

셋째, 환적화물의 처리에 있어서는 국내 항만끼리는 물론이고 외국 항만과 국내 항만 사이에도 대체로 경쟁(대체)관계가 존재한다고 보아야 할 것이다. 환적화물은 항만선택의 범위가 상대적으로 넓어 특정 항만의 이용료가 상승하면 해당항만이 기피되고 다른 항만으로 이전 처리되는 경향이 높기 때문이다. 반대로 특정 항만의 이용료가 하락하면 해당항만의 환적물동량은 증가하는 반면 인근항만의 환적물동량은 감소하게 될 것이다.

한편 항만간의 장기적인 관계를 보면 국내 항만과 인근 외국 항만 사이에는 환적화물의 유치에 있어서 보완관계를 가질 가능성이 크다. 예를 들어 중국 항만의 항비가 상승하면 중국의 수·출입물동량이 감소하게 되며, 이는 결국 동북아지역의 환적시장 축소를 야기하게 된다. 그리고 환적시장의 축소는 한국 항만의 환적화물 유치량 감소를 초래할 것이다. 이와 같이 중국 항만의 항비 상승(하락)이 우리나라의 환적화물 처리량 감소(증가)를 유발하는 효과가 장기적으로 나타나게 되며, 따라서 중국 항만과 한국 항만은 장기적으로 보완관계를 가진다고 할 수 있다.

사실상 환적화물은 항만 간 보완관계를 기초로 발생하는 것이라고 할 수 있다. 예를 들어 북중국 항만에서 북미지역으로 수송되는 화물이 우리나라의 부

산에서 환적된다고 전제하면, 그 원인은 i) 북중국 항만의 문제로서 물동량이 충분하지 않아 기항빈도가 부족하거나 시설이 대형모선을 수용하기에 적합하지 않거나 하는 등의 요인과 함께, ii) 부산항의 시설, 연계수송망 등이 해당화물의 환적에 적합하기 때문인 것으로 볼 수 있다. 따라서 북중국 항만과 부산항은 서로의 문제점을 보완하는 동시에 장점을 활용하여 해상운송체제의 효율화와 공동의 이윤극대화에 기여하고 있는 것이다.

〈표 IV-62〉 항만간 경쟁(대체) 및 보완관계

	단기효과		장기(간접)효과	
	수출입화물	환적화물	수출입화물	환적화물
국내 항만 간	경쟁(대체)	경쟁(대체)	경쟁(대체)	경쟁(대체)
국내항만과 외국항만 간	보완	경쟁(대체)	보완	보완

항만당국자들은 이러한 보완관계를 인식하고 상호간 협력체제의 구축을 다각도로 시도하고 있다. 항만간 주요 협력의 사례로는 오스트레일리아의 타우랑가(Tauranga)항과 브리스베인(Brisbane)항 사이의 협력, 벨기에 앤트워프(Antwerp)항, 제브루쥐(Zeebrugge)항 및 겐트(Ghent)항과의 플레미시 항만네트워크(Flemish Port Network) 구축, 네덜란드 로테르담(Rotterdam)항과 플러싱(Flushing)항의 공동개발을 위한 전략적 제휴, 덴마크 코펜하겐(Copenhagen)항과 스웨덴 말뫼(Malmö)항간 단일항만공사 설립 등을 들 수 있다.

그런데 항만간의 협력정도는 단순한 협력의향서 채택에서부터 관리·운영 주체의 완전한 통합까지 차이가 있는 것으로 나타났다. 그리고 협력분야도 주로 기술·인력·정보교환, 지역 내 물류효율화, 환경보호, 개발계획의 조정 및 협조 등 사례별로 다양한 것으로 조사되었다.

한편 항만 간 협력은 정기선사들의 전략적 제휴체제로 인한 독과점적 시장 지배력 강화에 대응하기 위한 수단이 될 수 있다. 최근 정기선사들은 5개의 대

〈표 VI-63〉 주요 항만간 협력체제 구축 사례

협력체제	시기	주요 내용
오스트레일리아의 타우랑가(Tauranga)항과 브리스베인(Brisbane)항 사이의 협력	2000. 10	기술, 마케팅, 무역정보, 물류전문가 등의 교류
벨기에 앤트워프(Antwerp)항, 제브루쥐(Zeebrugge)항 및 겐트(Ghent)항과의 플레미시 항만네트워크(Flemish Port Network) 구축	1999. 7	지역내 물류체제의 효율화 및 해양환경의 보전관련 협력
네덜란드 로테르담항과 플러싱(Flushing)항의 공동개발을 위한 전략적 제휴	1999. 12	지역내 항만개발의 타당성 검토 및 개발계획 협조 및 조정
덴마크 코펜하겐항과 스웨덴 말뫼(Malmö)항간 단일항만공사 설립	2000. 1	단일 항만공사인 Copenhagen Malmo Port AB를 발족
뉴욕, 뉴저지항의 공동 항만국설립	1921. 4	양 항만을 공동으로 관리하는 항만국인 Port of New York and New Jersey 설립(당초 명칭은 Port of New York Authority이었으나 1972년 현재의 명칭으로 변경)

자료 : KMI 조사.

〈표 IV-64〉 정기선사들의 전략적 제휴 현황

제휴체제	선사명	선복량		선박수	
		TEU	구성비(%)	척	구성비(%)
New World Alliance	APL	315,879	47.3	99	48.5
	MOL	203,774	30.5	66	32.4
	현대상선	148,681	22.2	39	19.1
	소계	668,334	100.0	204	100.0
Grand Alliance	Hapag-Lloyd	213,830	17.9	56	14.4
	NYK	281,722	23.6	105	26.9
	OOCL	237,318	19.9	67	17.2
	P&O 네들로이드	460,203	38.6	162	41.5
	소계	1,193,073	100.0	390	100.0
Maersk Sealand	Maersk Sealand	1,036,582	100.0	387	100.0
CKYH Group	한진해운	298,173	30.5	80	24.0
	COSCO	289,800	29.6	118	35.4
	K-Line	207,300	21.2	72	21.6
	Yang Ming	182,492	18.7	63	18.9
	소계	977,765	100.0	333	100.0
Evergreen/Hatsu/Lloyd	Evergreen	439,538	100.0	153	100.0

주 : Maersk Sealand 사는 2005년 5월 P&O 네들로이드 사를 지분매이를 통해 인수할 계획이라고 발표했
음. 따라서 이 계획이 성사되면 기존의 전략적 제휴체제에는 변화가 나타날 것으로 예상됨.

자료 : 우종균, “머스크 시랜드, P&O 네들로이드 인수-영향과 정책시사점”, 「KMI 해양수산현안분석」, 2005.
5. 16.

규모 제휴그룹 또는 업체로 과점적 시장구조를 구축하고 있으므로 개발항만들은 이들과의 서비스 협상에 있어 불리할 수밖에 없는 것으로 판단된다. 특히 근래 주요 항만들의 터미널 이용료의 인하경쟁은 이러한 시장여건을 반영하는 것이다. 따라서 항만들도 상호간 협력관계를 구축함으로써 협상력의 균형회복을 모색할 필요성이 증대되고 있는 것이다.

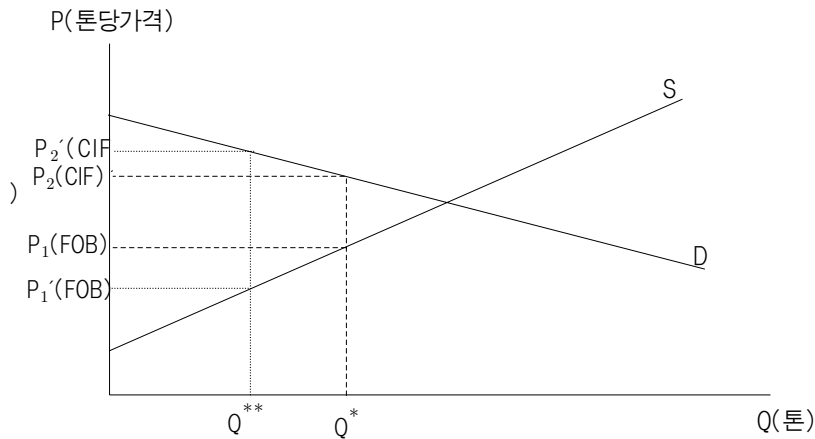
② 한·중·일 FTA 결성과 항만 간 경쟁 및 보완관계의 변화

한·중·일 FTA의 결성은 역내 해상물동량의 증가를 초래할 것이며, 이는 역내 항만 간 보완관계를 더욱 강화시키는 역할을 할 것으로 판단된다. 위에서 본 바와 같이 수·출입 당사국들의 항만 사이에는 해당 화물의 처리에 있어 상호 보완관계가 존재하기 때문이다.

사실상 역내무역의 중요한 장점 중의 하나는 근거리 수송으로 인한 수송비의 절감이라고 할 수 있다. 국제거래와 관련된 모든 비용(수송, 관세, 보험 등)이 수입국의 수입가격(CIF 가격)과 수출국의 수출가격(FOB 가격) 격차와 일치하는 점에서 균형교역량이 결정된다. 그런데 어느 한 항만이라도 항비를 인상하면 국제거래관련 비용이 증가하여 수입가격의 인상 및 수출가격의 인하압력으로 작용함으로써 양국의 교역량을 감소시키게 된다. 그리고 이는 결국 양국 항만에서 처리되는 물동량의 감소를 야기하게 되는 것이다.

다음 그림에서 당초 수출국의 FOB 가격은 P_1 이었으며, 수입국의 CIF 가격은 P_2 이었으나 한 항만의 항비 상승으로 수송관련 비용이 증가하면 FOB 가격은 P_1' 으로 하락하고 CIF 가격은 P_2' 으로 상승하게 된다. 항비를 포함한 수송관련 전체 톤당 비용이 항비 상승 이전에는 P_1P_2 이었으나 항비 상승으로 $P_1'P_2'$ 으로 증가하기 때문이다. 그 결과 교역량(즉 항만물동량)은 Q^* 에서 Q^{**} 로 감소하게 되는 것이다.

〈그림 IV-3〉 수송비 및 교역량의 변화



이와 같이 역내 FTA로 인한 역내교역 증대효과를 극대화하기 위해서는 역내국가의 모든 항만들이 효율적이고 저렴한 서비스를 제공하지 않으면 안 된다. 예를 들어 우리나라의 최대 교역국인 중국의 항만에 비효율과 비용 상승이 발생되면 중국 항만의 물동량뿐만 아니라 우리나라 항만의 물동량 감소로 나타나는 것이다. 반대로 중국의 항만이 효율적이고도 저렴한 서비스를 제공하게 되면 중국 항만의 물동량뿐만 아니라 우리나라 항만의 물동량 증가를 결과하게 되는 것이다.

2) 정성적(Qualitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점과 대응 방안

(1) 정성적(Qualitative) 영향의 해운항만산업에 대한 시사점

① 경제협력의 강화에 따른 해운항만산업 국제개방 가속화

국제적 경제협력의 강화에 따라 해운항만시장의 개방화가 가속화되고 있다.

특히 FTA는 국제적 경제협력의 대표적 형태이므로 해운항만시장의 개방화·자유화를 가속화시키는데 크게 기여할 전망이다. NAFTA, ASEAN, MERCOSUR 등의 사례에서도 이미 이러한 움직임이 나타나고 있다. 그리고 경제협력의 강도가 한층 진전된 EU의 경우에는 연안해운시장이 단일화되는 등 역내 공동해운정책이 시행되고 있다.

이와 같은 추세를 감안할 때 한·중·일 경제협력이 진전되면 역내 해운항만시장의 통합도 가속화될 것이다. 역내 해운항만시장의 통합은 해운항만시장의 확대에 따른 규모의 경제 실현이라는 발전의 기회를 제공함과 동시에 경쟁의 심화 등 도전적·위협적 요인도 제공한다. 따라서 한국 해운항만산업은 내부효율화 달성 등을 통하여 국제경쟁력을 제고시킴으로써 한 단계 발전할 수 있는 전기를 마련해야 할 것이다. 특히 중국의 개방은 우리에게 거대한 시장을 제공하는 한편, 저비용 구조인 자국 해운항만산업의 가격경쟁력을 무기로 국내시장을 잠식할 가능성도 있다. 따라서 이러한 가능성에 대해서도 대비해야 할 것이다. 즉 원가절감과 함께 서비스 차별화 등 비가격경쟁력을 향상시키는 노력을 기울여야 하는 것이다.

② 역내 항만의 환적 및 부가가치물류활동 증대

한국의 항만들은 우수한 중심성과 중계성을 바탕으로 역내 환적기지로서의 기능을 강화해 나가고 있다. 전체 항만물동량에 대한 환적물동량의 절대적인 비율은 2003년 기준 싱가포르 및 가오슝항이 각각 85.0% 및 55.0%로 부산항의 40.8%⁹⁸⁾보다 높지만 증가추세는 부산항이 월등히 높게 나타났다. 특히 부산항의 환적물동량 비율은 세계 최대항만인 홍콩항의 환적물동량 비율(2003년 기준 20.3%)보다 높게 나타났다는 점에 주목할 필요가 있다.

한편 이와 같은 우리항만의 높은 환적실적은 우리항만이 이미 양적인 측면

98) 2004년 부산항 환적물동량의 전체 항만물동량에 대한 비중은 41.7%에 달함(www.kca.or.kr, 2005. 12. 15.).

에서 동북아 물류중심기능을 달성했음을 시사하는 것이다. 물류중심기능은 자국화물(수출입 화물)이 아닌 제3국 화물(환적화물)의 처리에 있기 때문이다.

다만 제3국 화물이 단순히 한국 항만을 거쳐 가는 환적은 실질적인 부가가치 및 고용창출에 큰 도움이 되지 않는다. 따라서 제3국의 화물이 한국항만에서 단순 환적되는 대신에 항만배후단지에서 부가가치물류활동이 이루어지게 함으로써 실질적인 부가가치(소득) 및 고용창출이 이루어지도록 하는 것이 중요하다.

부가가치물류활동은 지연된 제조(postponed manufacturing)로서 부가가치 활동의 흐름을 배송지점까지 이동시킨 것으로 볼 수 있는데, 최소의 리드타임(lead time)으로 고객의 요구에 부응하는 상품의 공급, 즉 주문자생산을 가능하게 하고 생산의 효율화 및 원가절감에도 도움이 된다. 즉 생산공정의 최종 조립과정 등 마무리과정을 공급사슬상에서 가장 늦은 시점까지 지연시킴으로써 특정고객의 요구에 부응하는 차별화된 제품을 공급하는 한편 수송비용을 절감하기 위한 전략으로 부가가치물류활동이 이용되는 경우가 많다. 이에 따라 전 세계적으로 부가가치물류활동의 전체 물류에서 차지하는 비중이 급격히 증대되고 있다. 따라서 부산신항, 광양항 등에 조성되고 있는 배후단지를 조기에 완공하여 부가가치물류기능을 적극 유치해야 할 것이다.

③ 역내국가 항만 간 보완 및 협력관계의 심화

항만들은 국제물류체계 내에서 상호 역할을 분담하고 있으며, 따라서 보완적인 관계를 맺고 있다. 특히 한·중·일 FTA의 결성은 역내 물류흐름을 증대시킴과 동시에 역내 항만간의 보완관계를 강화시키는 요인이 될 것이다. 수출입 당사국들의 항만 사이에는 동 화물의 처리에 있어 불가피하게 보완관계를 형성하기 때문이다.

또한 한·중·일 FTA로 인한 역내교역 증가효과를 극대화하기 위해서는 역내 국가의 항만들이 조화를 이루어 기능을 분담함으로써 효율적이고 저렴한 서비

스를 제공하지 않으면 안 된다.

한편 항만 간 보완관계의 중요성을 강조한 나머지 건전한 경쟁 구축의 중요성을 간과해서는 안 된다. 항만서비스의 원가 절감 및 수준향상을 위해서는 건전한 경쟁관계의 형성이 절대적으로 요구되기 때문이다.⁹⁹⁾ 따라서 경쟁과 협력이 조화된 경쟁적 협력(co-opetition)은 항만의 이윤극대화를 위한 하나의 전략이 되는 것이다.¹⁰⁰⁾ 즉 항만들은 각자의 이윤극대화를 위하여 상호 경쟁하는 한편, 전체적 물류 효율화를 위해서는 협력하는 방안을 모색해야 하는 것이다.

(2) 정성적(Qualitative) 영향에 대한 해운항만산업 대응방안

① 동북아 공동해운시장 구축 추진

가. 동북아 공동해운시장 구축을 위한 정책방향

한·중·일 공동해운시장이 구축되면 해운항만산업에 대하여 다음과 같은 효과가 예상된다.

첫째, 해운항만시장의 광역화로 해운항만산업은 규모의 경제를 실현할 수 있게 될 것이다. 그 결과 해운항만산업의 원가절감이 가능하게 됨으로써 국가 경제의 물류비용 감소 및 경제전반적 국제경쟁력 향상이 가능하게 될 것이다.

둘째, 광역화된 공동시장 내에서의 경쟁심화로 역내 해운항만산업의 합리화 및 구조조정이 가속화될 것이다. 따라서 경쟁력을 확보하지 못하는 기업은 도

99) 근래 일본 항만들의 국제경쟁력이 저하된 것은 높은 인건비·부동산·원자재비 등 고비용 구조에도 일부 원인이 있겠으나, 보다 근본적인 원인은 항만과 터미널 간 경쟁체제의 구축이 이루어지지 않았기 때문으로 판단됨. 즉 일본에서는 터미널운영업체끼리 항운협회(항운협회)를 결성하여 긴밀하게 협력하고 있으며, 특히 "사전협의제"를 운영함으로써 선박입항시 서비스할 업체를 내부적으로 조정 결정하는 등의 불공정 경쟁관행이 유지되고 있음.

100) Dong-Wook Song, "Port co-opetition in concept and practice", *Maritime Policy and Management*, Vol. 30-1, January-March, 2003, p.29~44 및 한국컨테이너부두공단, 「한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구」, 제2권, 2003, p.511~512 참조.

태되고 경쟁력을 갖춘 기업은 새로운 발전의 전기를 맞이하게 될 것으로 기대된다.

셋째, 공동시장 내 물류기기 및 장비의 표준화 및 규격화가 촉진됨으로써 물류효율화를 촉진할 것이다.

특히 공급사슬관리(supply chain management: SCM)의 확산에 따라 통합적 물류서비스의 제공이 요구되고 있는바, 동북아 공동해운항만시장의 구축은 이러한 여건변화에 효율적으로 대응하는 방안이 될 것이다. 그리고 공동해운시방의 구축은 기업경영이 글로벌화 되고 있는 추세와도 부합되는 것으로 국내 물류기업의 글로벌 영업망 구축에도 도움이 될 수 있을 것이다.

〈표 IV-65〉 한·중·일 해운협력 현황

구분	주요 내용
한·중 해운협정	<ul style="list-style-type: none"> - 1993년 협정 체결 - 매년 정기회담이 개최되고 있음 - 주요 추진사항 <ul style="list-style-type: none"> ■ 시장운영(항로개설 및 선박투입)에 대해서는 상호주의, 호혜평등주의에 기초한 합의를 채택 ■ 컨테이너 정기노선에 대한 개방이 제한되는 등 항로경영을 통제하고 있음.
한·일 해운협정	<ul style="list-style-type: none"> - 한·일간 정식 해운협정은 없음 - 매년 한일 해운실무자 협의회를 개최하여 현안사항 논의 <ul style="list-style-type: none"> ■ 1987년 개시 ■ 1996년 한국의 OECD 가입을 계기로 해운정책이 자유화되어 양국간 해운관련 현안사항은 거의 없는 실정임 ■ 한·일간 해상운송활동은 OECD 규범의 틀 내에서 해운자유주의 원칙이 적용되고 있음 - 또한 민간 차원에서 한·일 선주협회의 간담회가 매년 개최되고 있음
중·일 해운협정	<ul style="list-style-type: none"> - 1974년 해운협정 체결 - 매년 정기회담이 개최되고 있음 <ul style="list-style-type: none"> ■ 정부간 협의를 통해 민간 차원에서 해결하기 어려운 문제를 해결하고 있음

자료 : 한국해양수산개발원 조사.

현재 한·중·일 3국의 해운항만부문 협력은 쌍무적 차원에서 현안문제를 논

의하는 수준에 그치고 있다. 따라서 적극적인 협력방안의 모색보다는 현안문제의 처리에 그치는 등 소극적으로 이루어지고 있는 실정이다. 특히 쌍무적 협력체제로는 3국간의 물류통합을 추진할 수 없으며, 따라서 다자간 협력체제로 전환할 필요가 있다. 즉 3국의 공동이익 실현을 위해서는 3국이 공동으로 협의·대응하는 협력체제로의 전환이 요구되는 것이다.

그리고 동북아 공동해운시장의 구축을 위해서는 다음과 같은 대책이 추진되어야 할 것이다.

첫째, 한·중·일 해운장관회의를 조기 개최할 필요가 있다. 현재 3국간 항만국장회의가 개최되고 있는바, 이를 해운항만 전반으로 확대하는 한편, 참가자의 직급도 장관급으로 격상시킬 필요가 있다. 그리고 3국 해운장관회의의 일차적인 목표는 공동해운항만시장 구축의 분위기 조성에 두어야 할 것이다. 한편 3국 해운장관회의는 매년 정례화함으로써 협력의 강도를 높여 나갈 필요가 있다.

둘째, 동북아 공동해운항만시장 구축 추진기획단을 설치·운영해야 할 것이다. 추진기획단에서는 한·중·일 해운장관회의를 지원하여 실무적인 업무를 담당해야 할 것이다.

셋째, 한·중·일 공동연구 추진 또는 학술회의 개최를 통하여 공동해운시장 구축의 문제점을 도출하고 해결방안을 모색해야 할 것이다.

공동해운항만시장의 구축에 있어서는 2007년까지 분위기를 조성하고, 2010년까지 공동해운정책을 시행하며, 2015년까지 완전통합을 달성하는 것을 목표로 추진한다.

〈표 IV-66〉 한·중·일 공동해운시장의 단계별 추진전략

구분	기간	주요 내용
제1단계 ; 분위기 조성	2007년까지	- 공동해운항만시장 형성의 분위기 조성 ■ 장관회의, 추진기획단의 설치
제2단계 : 역내 해운항만 자유화 및 역외 공동해운정책 시행	2010년까지	- 역내 해운자유화 협정 체결 ■ 역외국가에 대한 공동대응 사항 포함
제3단계 : 동북아 해운항만시장의 통합	2015년까지	- 외항, 내항 및 항만서비스 부문의 통합 - 해운항만산업 발전전략의 공동 수립 및 집행

나. 동북아 공동해운시장 형성에 대비한 국내 선사들의 경쟁력 강화

한·중·일 FTA 등 동북아지역 국가들의 경제협력 증대는 역내 해운시장의 자유화로 발전될 가능성이 큰 것으로 판단된다. 특히 한·중항로의 경우는 현재 한국과 중국이 협정에 의거¹⁰¹⁾ 동일한 비율의 선박을 투입 운영하고 있으나, 향후 개방화·자유화 추세에 따라 이러한 제한이 폐지될 경우 우리선사들은 저임금을 무기로 한 중국선사들에게 시장을 잠식당할 우려가 있다. 따라서 우리는 현재의 역내 해운시장구도를 당분간 유지하면서 근해선사들의 체질강화를 도모해야 할 것이다. 이와 관련하여 앞에서 논의한 동북아공동해운시장의 구축에 있어서도 기본적인 정책방향에는 이론이 없을 것으로 생각되나 추진일정 및 방법에 있어서는 동북아해운시장의 경쟁구도와 한국 선사들의 경쟁력 확보정도를 고려하여 시행해야 할 것이다.

한편 중국을 중심으로 한 아시아 해운시장이 확대됨에 따라 최근 주요 정기선사들의 아시아 해운시장참여가 잇따르고 있다.¹⁰²⁾ 예를 들면 MSC는 2005년 6월 중국/남아시아 직항서비스를 개설하였으며, Maersk Sealand도 자회사인 MCC transport를 통하여 중국을 중심으로 하는 아시아 역내 피더서비스를 확대한다고 밝혔다. 그리고 Sinotrans 역시 중국을 중심을 한 아시아 역내서비스를 확대할 방침이다. 그 이외에도 P&O Nedlloyd, OOCL, MOL, NYK 등도 역

101)한국과 중국은 1993년 5월 협정에 서명하고 6월에 발효되었으며, 그 이후 연례회담을 개최하고 있음.

102) 우종균, "우리항만의 새로운 위협", 「지구촌 해양수산」, 제280호(2005. 7. 11.).

내 서비스 개선을 서두르고 있다.

이러한 역내해운시장의 경쟁구도 변화는 그동안 시장을 주도해 왔던 한·중·일 3국 선사들의 시장지배력이 크게 약화되고 있음을 의미하는 것이다. 특히 대규모 투자능력을 갖춘 대형선사들이 역내 피터항로에 대거 진입할 경우 영세 국내선사들은 존립마저 위협을 받게 될 것이다. 따라서 국내 선사들은 경영합리화와 함께 전략적 제휴를 통한 운항합리화와 장비·시설의 공유, 대형 정기선사들과의 피터연계를 위한 마케팅 강화 등을 통하여 서비스 개선과 원가절감을 도모해야 할 것이다.

다. 한·중·일 FTA를 촉진하는 방안으로 동북아 공동해운시장의 구축 추진

해운항만시장의 자유화는 FTA 결정 등으로 전반적 경제협력이 이루어지고 난 다음의 후속조치로 논의되는 것이 일반적인 관례이다.¹⁰³⁾ 그러나 한·중·일의 관계에서는 이러한 일반적인 관례에 따르기보다는 해운항만분야의 협력을 우선적으로 추진함으로써 3국간 FTA 결성의 분위기 내지 기반을 조성하는 전략을 구사하는 방안도 적극 추진해볼 필요가 있다. 해운항만분야는 국제무역을 지원하는 기능을 담당하므로 그 특성상 국제화·개방화의 정도가 높으며, 따라서 협력의 가능성도 그만큼 큰 것으로 판단되기 때문이다.

한·중·일 해운항만분야의 협력은 일시에 모든 것을 달성하려고 하기보다 달성 가능한 것부터 점진적으로 추진해야 할 것이다. 예를 들면 2000년 이후 개최되고 있는 한·중·일 항만국장회의¹⁰⁴⁾를 개편하여 해운, 복합운송 분야 등으로 확대하는 것도 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

③ 항만간·터미널간 경쟁심화에 대비한 시설확보 및 운영효율화

103) EU, NAFTA의 사례 등 참조.

104) 한·중·일 항만국장회의는 1995년부터 시행되어 오던 한·일 항만국장회의를 확대한 것으로서 그 목적은 i) 21세기 동북아 경제시대를 맞아 한·중·일 3국간의 항만분야 협력을 통한 동북아 물류 수송망 발전 도모, ii) 3국간 항만건설기술 정보 교류 및 기술향상 도모 등임.

가. 시설확보를 위한 정책방향

항만 및 관련시설의 확보는 해운항만산업의 국제경쟁력 확보에 있어 가장 기본적인 전제조건이 된다. 특히 한·중·일 FTA로 인하여 역내 항만 간 물류중심기능의 확보경쟁이 심화될 경우에 대비한 시설확보가 필요하다.

항만 및 관련시설의 확보에 있어서는 첫째, 중심항을 집중 개발하되, 권역별 중·소 지방항만의 개발에도 관심을 가져야 하며, 둘째, 배후물류단지의 개발, 항만관련산업의 육성 등을 통한 부가가치 및 고용창출 항만을 개발하고, 셋째, 민간참여의 확대를 통하여 재원확보를 다양화하는 방안 등을 도모해야 할 것이다. 그런데 첫 번째 및 두 번째 대책에 대해서는 별도로 언급되고 있으므로 여기에서는 시설확보 및 운영에 대한 민간자본 참여의 확대에 대해서만 살펴보고자 한다.

항만 및 관련시설의 확보 및 운영에 대한 민간자본의 참여는 개발 및 운영의 효율성을 향상시킴으로써 경제적 편익을 극대화하는 동시에 개발 및 유지보수 재원의 확보를 용이하게 한다는 점의 효과가 기대된다. 따라서 한·중·일 FTA로 인한 역내 항만간 연계성 강화와 그 결과 예상되는 경쟁의 심화에 효율적으로 대응하기 위한 방안으로 시설확보 및 운영에 대한 민간의 참여 확대가 필요하다.

항만은 그동안 민간투자가 기피되어 온 경향이 있었다. 그 주요한 요인으로 는 i)대규모 투자가 요구된다는 점, ii)시설의 내용연수가 길어 투자회수기간이 길다는 점, iii)건설기간이 상대적으로 길며, 투자의 철회가 거의 불가능하다는 점, iv)투자계획의 수립과 실제 건설 착수 시까지의 기간이 길어 계획의 내용 및 비용에 변화가 발생할 가능성이 커다는 점 등을 들 수 있다.

그러나 근래에는 항만터미널에 대한 투자·운영의 수익성이 다른 사회간접자본 투자·운영사업에 비하여 높다는 인식이 확산되면서 민간사업자들의 투자참여 경쟁이 치열해지고 있다. 근래 항만터미널에 대한 민간자본참여의 수익성이 높아진 것은 주로 다음과 같은 요인에 의한 것이다. 첫째, 항만터미널의 생산성이 급속도로 향상되었기 때문이다. 예를 들면 불과 4~5년 전까지만 하여

도 350m급 대형선석당 연간 표준처리능력이 30만 TEU 내외이었으나,¹⁰⁵⁾ 근래에는 40만 TEU로 상향조정되었다.¹⁰⁶⁾ 그런데 선석 당 실제 처리 가능한 연간 하역능력은 60만 TEU 이상으로 추정된다.¹⁰⁷⁾ 따라서 선석 당 30만 TEU 또는 그 이하로 계획된 부두의 수익성은 당초 예상보다 훨씬 좋아질 수밖에 없는 것이다. 둘째, 항만운영에 있어 규모의 경제 실현으로 단위당 비용이 감소하고 있는바, 그 중에서 상당부분은 운영업체의 이윤증대로 나타나고 있다. 셋째, 항만운영은 입지적 여건상 독과점적 형태가 되는 경우가 많아서 운영업체의 시장지배력도 높은 편이다. 이는 해당 운영업체의 수익성 증대로 나타남은 물론이다. 넷째, 방파제, 진입수로 등 하부시설은 국가가 투자하며 상부시설 위주로 투자하는 민간업체의 수익성이 높게 책정되는 경향이 있다. 다섯째, 정부의 개입 내지 지원으로 항만에 대한 민간투자의 불확실성 내지 위험도 크게 감소하였다.

문제는 근래 항만의 수익성이 실제 이상으로 과대평가되는 경향이 나타나고 있으며, 이에 따라서 민간업체들의 터미널 투자참여경쟁이 과열되고 있다는 점이다. 민간투자 참여의 과당경쟁은 투자자들이 불리한 투자조건을 감수하지 안 된다는 점을 의미하며, 결국 민간투자의 수익성을 악화시킨다. 특히 아시아 역내 경제협력 강화로 주요국들의 글로벌 터미널운영업체들이 국내외 항만운영에 경쟁적으로 참여함에 따라 민간투자조건도 열악해지고 있다. 앞에서 본 바와 같이 우리나라의 경우는 컨테이너터미널 운영에 대한 외국인 참여비율이 50% 정도에 달할 만큼 개방되어 있다. 이러한 경쟁의 결과 컨테이너터미널 운영에 대한 민간참여의 수익성이 크게 저하될 가능성이 높다. 따라서 터미널운영업체들은 향후 투자참여에 신중을 기해야 할 것으로 예상된다. 그리고 일단 투자참여가 이루어진 경우에는 운영의 효율화와 서비스 개선을 통한 경쟁력

105) 해양수산부, 「항만개발 투자방향 연구」, 2001 및 ———, 「전국 무역항 항만기본계획」, 2001 등에서는 5만톤 급 대형선석의 표준하역능력을 30만 TEU로 전제했음.

106) 해양수산부, 「전국항만 물동량 예측」, 2004에서는 5만톤 급 대형선석의 표준하역능력을 40만 TEU로 산정했음.

107) 예를 들어 부산항 감만부두(4선석, 1,400m)의 경우 2004년 처리량은 272만 TEU로 선석당 68만 TEU에 달했음.

확보에 노력해야 할 것이다.

한편 우리나라는(중국의 경우도 마찬가지) 그동안 컨테이너 항만시설의 부족으로 터미널 운영업체들의 물동량 확보에는 큰 어려움이 없었던 것으로 판단된다.¹⁰⁸⁾ 그러나 광양항에 이어 부산신항의 건설이 본격화됨에 따라¹⁰⁹⁾ 국내항만의 시설수급에도 여유가 생길 가능성이 있다. 따라서 장기적으로 항만 간·터미널 간 집하경쟁이 더욱 치열해질 전망이다. 터미널 운영업체들은 이러한 사업여건 변화에 대응하여 지나친 위험을 감소하기보다는 내부 경쟁력을 강화하는 경영전략을 수립·시행해야 함은 물론이다.

항만 및 관련시설에 대한 민간자본의 유치에 있어서는 화물의 유치가능성, 물류전문성 등에 대한 고려와 함께 경영규모의 대형화 유도를 통해 지나친 영세업체 끼리의 과당경쟁을 예방할 필요가 있다. 결국 항만 및 관련 물류시설의 확보에 있어서는 민간의 참여를 최대한 유도하되, 지나친 경쟁으로 인하여 한민산업의 건전한 발전이 저해되어서는 안 될 것이다.

나. 운영효율화를 위한 정책방향

운영의 효율화는 확보된 시설의 효율적 이용을 가능하게 할 뿐만 아니라, 서비스 개선을 위하여 필수 불가결한 것으로 판단된다. 운영의 효율화를 위해서는 첫째, 항만운영의 경쟁체제 도입과 자율성의 확대를 추진하고, 둘째, 항만운영의 정보체제를 개선하며, 셋째, 항만노동제도를 개선하며, 넷째, 효율적인 물류네트워크를 구축하는 등의 방안이 강구되어야 할 것이다. 또한 항만 및 관련시설의 운영에 대한 민간의 참여 확대는 정부실패의 문제점을 해소함으로써 운영의 효율성 향상에도 크게 기여할 것이다.

108) 광양항 등 일부 신설항만과 소규모 지방항만의 경우는 예외로 함.

109) 광양항에는 2008년까지 7개의 대형 선석이 완공됨에 따라 보유선석수가 현재의 12개선석(4개의 피더선석 포함)에서 19개로 늘어남. 이에 따라 광양항은 2008년까지 현재의 부산구항 컨테이너터미널과 비슷한 규모의 컨테이너 처리시설을 확보하게 됨. 그리고 부산신항에도 2005년 1-1단계 3개 선석의 완공을 시작으로 2008년까지(2-2단계 사업까지)모두 18개선석이 완공예정으로 있음. 부산신항에는 그 외에도 2-3단계사업 4개 선석, 2-4단계사업 3개선석, 2-5단계사업(서부두) 5개 선석 등 모두 30개 선석의 개발이 계획되어 있음.

우선 항만운영의 경쟁체제 도입과 관련해서는 뒤에서 항만 간 경쟁적 협력(co-opetition) 관계의 구축과 관련해서 살펴보았으므로 여기에서 구체적인 언급은 생략한다. 그리고 항만 관리운영의 자율성 확대를 위해서는 선진 항만관리·운영체제라고 할 수 있는 항만공시제도의 시행을 확대할 필요가 있다. 특히 정부와 항만공사와의 기능분담을 효율화함과 동시에 항만공사의 기능을 확대해야 할 것이다.

정보체제의 개선은 항만운영의 효율성 향상과 서비스 개선을 위하여 필수 불가결한 것이다. 한국은 기초 정보기술이 우수하므로 효율적인 항만운영 정보체제의 구축이 가능할 것으로 판단된다. 다만, 정보화가 미흡한 일반부두 및 중소기업의 정보화를 정부차원에서 지원함으로써 이를 앞당길 필요가 있다.

세 번째로 언급된 항만노동제도의 개선과 관련해서는 2005년 12월 항만인력 공급체제 개편 지원 특별법이 국회를 통과한 바 있다. 그러나 이 법은 항만노사관계의 개편을 노·사·정 합의에 의하여 추진하도록 함으로써 강제성이 미약한 것으로 판단된다.

또한 효율적인 육·해·공 물류네트워크를 구축해야 하는바, 특히 해상 연계 피더망의 강화가 요구된다. 우리나라는 중국과 일본의 거대경제권 중심에 위치하여 연계성이 우수할 뿐만 아니라, 기본 수출입화물도 확보하고 있어¹¹⁰⁾ 대부분의 선사들이 모선기항지로 선택하고 있다. 따라서 해상피더 네트워크 구성을 위한 최상의 입지조건을 갖추고 있는 것으로 평가된다. 그 결과 부산항은 동북아지역에서 홍콩에 이어 두 번째로 많은 연결노선을 확보하고 있다. 그러나 부산항 중심의 해상피더네트워크는 다음과 같은 문제점을 가지고 있는바, i) 저비용 일반부두에의 의존도가 높다는 점, ii) 직기항체제의 확산으로 인한 동북아 역내 피더서비스시장 잠식, iii) 피더업체의 영세성 등이 그것이다.

이러한 문제점을 해소하고 피더 연계망을 확충하기 위해서는 첫째, 저렴한 공용 피더부두를 한시적으로 운영하는 방안이 적극 검토되어야 한다. 이와 같

110) 2004년 기준 902만 TEU(www.kca.or.kr, 2005. 12. 15).

은 조치는 현재 부산항을 중심으로 한 피더망의 구축이 저렴한 일반부두를 중심으로 이루어져 있다는 현실을 고려한 것이며, 장기적 관점에서 모선부두와 피더부두를 구분 운영하는 것은 비효율적이라는 점을 염두에 두어야 할 것이다.

즉 피더선 부두를 모선부두와 분리하여 운영하는 것은 부두 간 이송에 따른 추가적 비용과 시간이 소요되는 등의 문제를 야기한다. 따라서 공용 피더부두의 운영은 관련업계의 경쟁력 확보 시까지 잠정적으로 이행하는 것이며, 장기적으로는 피더선 부두와 모선부두를 통합 운영해야 할 것이다. 특히 독일, 네덜란드 등 유럽 주요국에 있어서는 선석을 구분하지 않고 안벽길이(m)로만 표시하고 있다. 이는 선석을 모선선석과 피더선 선석으로 구분하는 것이 무의미함을 뜻한다.

둘째, 화물을 확보한 대형선사·하주를 항만운영업체로 선정하는 방안을 적극 고려해야 한다. 즉 터미널운영업체 선정 시 화물확보에 유리한 조건을 갖춘 선사 또는 하주 등 이해관계자에 대하여 우선권을 부여하는 것이다.

다음 표에서 보는 바와 같이 선사를 부두운영업체를 선정할 경우에는 자사 화물의 안정적 확보가 예상되는 반면, 경쟁선사의 기항을 기피하게 할 우려도 있다. 반면에 하역업체는 자사의 기본화물이 없으므로 화물 유치가 곤란할 수 있으나, 다수의 선사를 차별 없이 유치 가능하다는 이점이 있다. 따라서 부두

〈표 IV-67〉 부두운영업체로서의 선사·하역사 장단점 비교

구분	선사		하역사	
	장점	단점	장점	단점
물동량	- 자사의 기본화물 유치	- 타선사의 화물유치 곤란	- 자사 기본화물 미확보	- 불특정 다수선사의 화물유치 가능
안정성	- 기본화물 확보로 인하여 안정적	- 없음	- 없음	- 기본화물 미확보로 안정성 저해
성장성	- 터미널 수익성 확보를 위해 추가적인 적네트워크 창출	- 자사화물이 제한적일 경우 성장성 저하	- 마케팅능력에 따라 다수선사의 화물 유치 잠재력이 큼	- 마케팅능력이 부족할 경우 성장성 부진 또는 경영실패 가능
신규 선사 유치	- 없음	- 선사간 경쟁관계로 신규선사 유치곤란	- 신규선사의 유치에 유리	- 없음
시설 수급 관련	- 없음	- 이용이 특정선사에 제한되므로 시설이 충분하지 않을 경우 적용곤란	- 이용이 다수선사에 개방되므로 시설이 충분하지 않을 경우에도 적용가능	- 없음

자료 : 정봉민·성숙경, 「우리나라 항만민영화 추진성과와 정책방향」, 한국해양수산개발원, 2003, p.94.

가 다수 공급되는 대규모 항만의 경우는 선사를 운영업체로 선정하는 것이 바람직할 것이다. 특히 항만의 선택은 하주보다는 선사가 주도하는 추세가 강해지고 있으므로 대형 선사를 유치하는 것이 중요하다. 그러나 부두가 제한된 소규모 항만의 경우는 하역업체를 운영업체로 선정함으로써 다수 선사들의 기항을 유도하는 것도 하나의 대안이 될 수 있을 것이다.

셋째, 인센티브제의 적절한 활용이 필요하다. 특히 환적피더의 유치 인센티브 전략으로 항만이용료 감면, 화물 무료장치기간 적용의 탄력적 운용 등을 최소한 경쟁국과 동일한 수준으로 유지할 필요가 있다. 환적화물은 항만선택의 범위가 비교적 넓으므로 가격 및 비가격 경쟁력의 확보 없이는 유치하기 어렵기 때문이다. 다만 국내 항만 기항선박의 약 80%는 외국적선이므로 지나친 항비 인하는 국익에도 도움이 되지 않는다는 점에 유의해야 할 것이다.

넷째, 피더네트워크 강화를 위한 공동운항 또는 전략적 제휴 추진 등도 적극

고려되어야 한다. 선사들의 공동운항 또는 전략적 제휴(strategic alliance)는 운항의 합리화를 통한 비용의 절감 및 서비스 개선을 가능하게 함으로써 경쟁력 강화에 도움이 될 것이다. 특히 근해선사들의 경우 경영규모가 영세하여 경쟁력 확보에 어려움이 있으므로 선사 간 협력체제의 구축은 피더네트워크 강화에 도움이 될 것으로 판단된다.

④ 항만의 부가가치물류기능 확대 추진

가. 정책방향

동북아 3국의 경제협력이 확대되면 앞에서 언급한 바와 같이 한국의 역내 부가가치물류활동 기능이 강화될 것이다. 한국은 입지여건상¹¹¹⁾ 역내 3개국을 연결하는 물류연계가 가장 우수하기 때문이다. 입지여건 이외의 기타요인들(예를 들면 시설여건, 운영여건, 비용여건 등)은 해당국가의 노력 여하에 따라서는 변경 가능하나 입지여건은 변경하기 어려운 것으로서 궁극적인 물류경쟁력을 결정한다. 그런데 한국 항만들은 발해만지역 항만(칭다오, 톈진, 다이렌 등)-미주지역을 연결하는 항로 및 일본지역 항만-유럽·중동·서남아지역을 연결하는 항로에서 비교우위를 가진다. 또한 세계에서 가장 많은 화물이 이동하는 중국-북미 항로상의 관문에 위치하고 있어 중국내 일부지역의 화물에 대해서는 중국의항만보다 오히려 높은 경쟁력을 확보하고 있다.¹¹²⁾ 따라서 향후 부산항과 광양항의 배후단지 개발이 완료됨과 아울러 한·중·일 FTA가 결성되어 역내물동량이 증가하면 우리나라는 역내 부가가치물류기지로 기능하게 될 전망이다.

현재 우리나라의 항만들은 배후단지가 거의 개발되지 않은 상황이므로 부가

111) 물류경쟁력을 결정하는 요인으로는 입지여건 이외에도 시설, 운영, 비용 등 여러 가지 요인이 있으나, 그 중에서 입지여건은 인위적으로 바꿀 수 없는 것으로서 장기적인 경쟁력 결정에 가장 핵심적인 요인으로 평가됨.

112) 예를 들어 발해만지역 항만에서 북미지역으로 수송되는 화물의 경우 상하이항에서 환적하는 대신에 부산항에서 환적하면 약 1일간의 항해기간이 절감됨.

가치물류기능도 미흡한 실정이다. 그러나 추진 중인 항만배후단지의 개발이 마무리되고 역내 FTA의 결성으로 경제협력도 강화되면 국내 주요 항만 배후단지의 부가가치물류기능도 크게 강화될 것으로 판단된다. 따라서 우리 항만들은 배후단지 시설의 개발 및 이의 효율적인 운영을 위하여 노력해야 할 것이다.¹¹³⁾

특히 다음과 같은 한·중·일 통합 물류협력 모델이 제시되고 있는데,¹¹⁴⁾ 역내물동량이 증가함에 따라 우리나라를 중심으로 한 3국간 물류협력은 더욱 강화될 전망이다.

첫째, 발해만↔한국↔일본(전세계) 모델로서 중국의 발해만 각 지역에서 생산된 제품 및 반제품을 우리나라 항만으로 집하한 후 조립, 가공, 분류, 포장 등 부가가치활동을 추가한 후 일본을 비롯한 세계 각국으로 배송하는 형태이다.

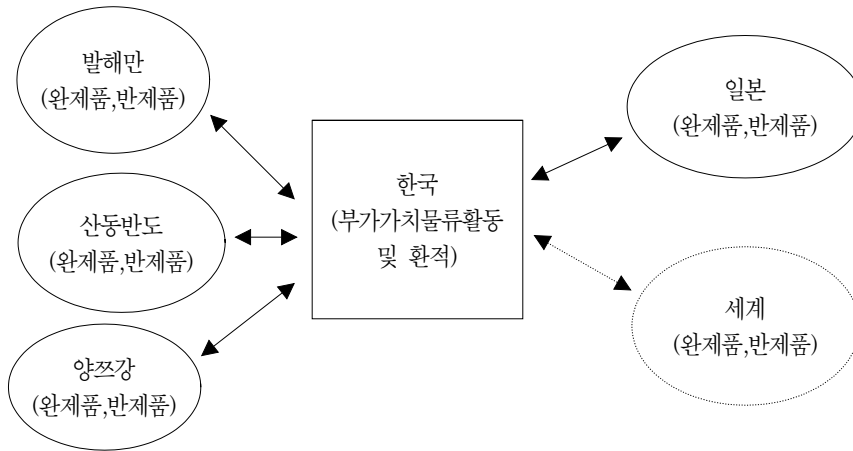
둘째, 산동반도↔한국↔일본(전세계) 모델은 한국, 일본 등의 중소기업이 밀집해 있는 산동반도에서 발생하는 제품 및 반제품을 우리나라 항만에서 부가가치물류활동을 거치게 한 후 일본 등 세계 각국으로 배송하는 형태이다.

셋째, 양쯔강유역↔한국↔일본(전세계) 모델은 중국의 새로운 경제개발 축으로 부상하고 있는 양쯔강 유역에서 발생하는 화물을 우리나라에 집하하여 부가가치활동을 거친 후 일본 등 세계 각국으로 배송하는 형태이다.

113) 현재는 부산 및 광양항 배후단지의 활성화 지연을 우려하고 있으나, 향후 (임대차)분양경쟁 과열 양상을 보일 가능성도 높은 것으로 판단됨.

114) 해양수산부 국민경제자문회의, “동북아물류 공동번영과 우리항만의 성장전략”, 「국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의 보고」, 2005. 6. 16. p.8~12.

〈그림 IV-4〉 한국을 중심으로 한 부가가치물류체계



나. 비교우위부문의 부가가치물류활동 활성화

근래의 연구결과에 의하면 우리나라의 조립생산경쟁력지수가 높은 부문은 전기기계 및 장치, 측정·검사·분석·통제 기구 및 장치, 열전자관·냉음극관·광전과, 광학기구 및 장치 등으로 조사되었다. 따라서 이들 비교우위 부문을 대상으로 부가가치물류활동을 국내 항만배후단지에 유치할 필요가 있다.

〈표 VI-68〉 한국의 산업부문별 조립생산경쟁력지수(2001년 기준)

조립생산 경쟁력지수	산업부문
4 이상	- 수지식 전동공구의 부분품(77848) - 달리 명시되지 않은 측정,검사,분석 통제기구 및 장치 부분품과 부속품(87424)
3 이상 4 미만	- 달리 명시되지 않은 개별기능을 가진 기계(72849) - 열전자관, 냉음극관 및 광전과의 부분품(77629) - 달리 명시되지 않은 전기식 부분품(77889) - 달리 명시되지 않은 광학기구 및 장치 부분품과 부속품(87199) - 단추의 모울드 기타 단추의 부분품 및 단추블랭크(89984)
2 이상 3 미만	- 달리 명시되지 않은 전기기계 및 장치 램프의 부분품(77829) - 권총, 산탄총, 라이플의 부분품과 부속품(8919) - 달리 명시되지 않은 군수품과 이들의 부분품 (89129)
1.5 이상 2 미만	- 금속 압연기용 로울 및 기타 부분품(73729) - 펌프, 압축기와 팬 및 후드의 부분품(7438) - 열전자관,냉음극관 및 광전과 디바이스의 부분품(77688) - 항해용 기기의 부분품과 부속품(87412) - 달리 명시되지 않은 계기 부분품과 부속품(87426) - 자동조정하거나 제어용 기기의 부분품과 부속품(87469) - 슬라이드 파스너 부분품(89986)

주 : () 내의 수치는 SITC 분류번호를 나타낸 것임.

자료 : 강정실, 「동아시아내 제조업 분업현황과 FTA 전략에 대한 시사점」, 대외경제정책연구원, 2005, P.51~55.

⑤ 항만간 경쟁적 협력(Co-opetition) 관계의 구축

가. 기본방향

동북아시아 지역 내에서 한 국가의 항만은 다른 국가의 항만과 수출입 화물의 수송에 있어서 보완관계에 있으며, 장기적으로는 환적화물의 수송에 있어서도 보완관계를 나타낼 것으로 분석되었다. 그리고 역내 항만간의 보완관계는 역내 경제협력의 강화와 교역증대에 따라서 더욱 심화될 것으로 예상되었다. 그러므로 역내 항만들은 이러한 보완관계를 통하여 역내 수송체계를 효율화하고 공동의 이익을 극대화하는 방안을 모색할 필요가 있다. 즉 물류중심 선점경쟁보다는 역내 물류체계의 효율화를 달성하는 관점에서 역할을 정립하고 발전전

략을 추진해야 할 것이다.

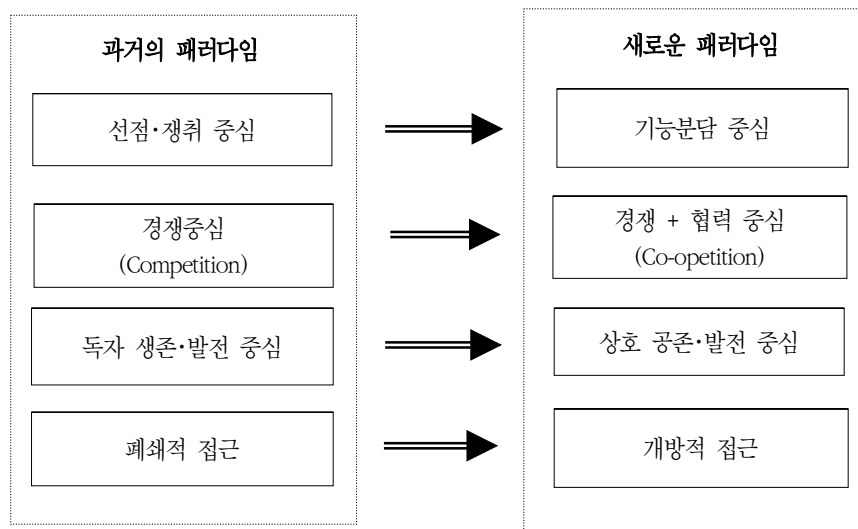
특히 우리나라는 중국의 항만개발에 대응하여 물류중심체제를 먼저 구축함으로써 역내 물류중심기능을 선점·쟁취하는 전략을 추구해 왔다. 그러나 이러한 물류중심 선점·쟁취전략은 다음과 같은 문제점을 야기할 우려가 높다. 첫째, 항만 및 관련 물류시설에 대한 과잉 및 중복투자를 야기함으로써 자원의 낭비를 초래할 우려가 높다. 특히 중국의 경우 현재까지는 시설부족현상을 나타내고 있으나, 조만간 이러한 시설부족현상이 해소될 것으로 판단된다. 따라서 중국 항만의 시설부족을 전제한 투자는 시설과잉의 문제를 야기할 수밖에 없을 것이다. 둘째, 인접국가의 경계와 반발을 야기함으로써 물류중심 기능의 강화에 부정적인 결과를 초래할 가능성이 있다. 셋째, 물류중심은 상호 연계성과 보완성을 고려하여 전체적·종합적인 관점에서 구축되지 않으면 안 되는데, 자국항만 위주의 물류중심화 경쟁은 자칫 이러한 관점을 간과하기 쉽다. 이 경우 해당항만의 물류중심기능은 장기적으로 경쟁력을 확보할 수 없게 될 것이다.

따라서 우리나라는 윈-루즈(win-lose) 차원의 항만개발정책보다는 윈-윈(win-win) 차원의 개발전략을 추진해야 할 것이다. 사실상 우리나라는 동북아 3국 중 연계성이 가장 양호하므로 역내 국가들의 물류효율화에 기여할 수 있는 입지여건을 확보하고 있는 셈이다. 따라서 우리나라는 다른 2개국(중국 및 일본)의 이익에 반하지 않으면서도 중심항만 개발정책을 추진할 수 있는 것이다. 특히 중국·동남아↔일본·미주를 연결하는 물류의 중계기지로서 우리나라는 주도적 역할을 수행할 수 있을 것이다. 물론 중국·동남아↔유럽항로에서는 우리나라가 상하이, 홍콩, 쉐젠 등 중국의 주요 중심항만에 비하여 경쟁력이 열위에 있는 것으로 판단된다. 따라서 우리나라가 역내 물류중심화 정책은 역내 물류기능의 독점화를 추구하는 것은 아니며, 경쟁력을 확보할 수 있는 분야를 발굴하여 이를 강화시켜 나가는 방향으로 추진해 나가야 하는 것이다.

앞에서 본 바와 같이 항만들은 상호간 경쟁관계에 있으면서도 한편으로는 보완적인 관계를 형성하게 된다. 항만들은 종합물류체계 내에서 상호 긴밀하

게 연계되어 있으며, 선사를 비롯한 물류업체들이 최적의 물류네트워크를 구축할 수 있도록 해야 한다. 이는 물류시장의 확대를 촉진함으로써 전체적 파이를 키우는 전략이 될 것이다. 이를 위해서 항만들은 상호 경쟁하는 한편 기능분담과 협력을 모색할 필요가 있다. 즉 항만들은 상호 경쟁할 뿐만 아니라 경우에 따라 협력체제를 구축함으로써 이윤 극대화의 달성과 함께 전체 물류체계의 효율화에 기여할 수 있는 것이다. 따라서 경쟁적 협력(co-opetition)은 항만의 이윤극대화를 위한 하나의 전략이 되고 있다.¹¹⁵⁾

〈그림 IV-5〉 동북아 물류중심화 정책의 패러다임 변화



자료 : 해양수산부, 국민경제자문회의, “동북아 물류공동번영과 우리항만의 성장전략”, 제1차 물류·경제자문회의 안건(3), 2005. 6. 16을 기초로 수정함.

나. 중국 및 일본 항만과의 협력방안

중국 및 일본의 주요항만과 협력이 가능한 분야로는 다음과 같은 사항을 들 수 있다.

115) Dong-Wook Song, "Port Co-opetition in Concept and Practice", Maritime Policy and Management, Vol. 30-1, Jan.-Mar., 2003, p.29~44.

- 정보·기술·인력의 교류
- 운영정보체제의 공동 개발 및 구축
- 공동 마케팅의 추진
- 공동 연구개발의 수행
- 관련항만 동시기항 선박에 대한 항비 인하 등

한편 항만의 경쟁적 협력관계가 가장 명확하게 실현되는 경우는 동일 그룹의 터미널운영업체가 인근 항만에 각각 터미널을 운영하고 있을 때이다. 경쟁적 협력체제의 구축은 정부의 개입보다는 주로 민간기업의 동일 그룹 내 지사 간에 이루어지고 있다는 점에 유의해야 할 것이다. 예를 들어 HPH(Hutchison Port Holdings Group)사는 우리나라와 중국의 주요항만에서 터미널을 운영하고 있는데, 한국의 HPH 터미널과 중국의 HPH 터미널은 상호간 더 많은 물동량을 유치하기 위하여 경쟁하는 한편, 통합적 이윤 극대화를 위하여 정보·인력·기술의 교류, 전체물류체계 효율화 등의 측면에서 협력하게 된다. 즉 동일 그룹 내의 지사 간에는 경쟁을 하되 그룹전체 차원에서는 협조하게 되는 것이다. 따라서 정부는 터미널 임대차 계약 시 글로벌 터미널 운영업체의 참여를 허용함으로써 경쟁적 협력체제의 구축을 유도할 수 있는 것이다.

한편 항만 간 협력은 정기선 해운시장의 구조변화와도 무관하지 않다. 정기선사들은 운항의 합리화와 원가절감을 도모하는 동시에 지나친 경쟁을 회피하기 위하여 전략적 제휴(strategic alliance) 관계를 형성하고 있다. 그리고 이러한 전략적 제휴관계를 맺은 업체들은 개별 항만에 대한 기항조건 협상에서도 단합된 힘을 발휘하게 된다. 세계 정기선사들은 소수의 대규모 제휴그룹을 형성함으로써 과점적 시장구조를 구축하고 있는바, 항만들이 해운업계의 이러한 과점체제에 효과적으로 대응하기 위해서는 경쟁적 협력체제의 구축이 요구되는 것이다. 즉 개별 항만들은 정기선사들의 전략적 제휴체제로 인한 협상력의 불균형으로 터미널 이용료, 사용조건 등에서 많은 양보를 강요당할 가능성이 있는 것으로 판단된다. 따라서 항만들은 상호 협력체제를 형성함으로써 자신들의 권익을 보호할 수 있게 되는 것이다.

한편 이러한 상호 보완적·협력적 물류중심화 정책은 다음과 같은 기대효과가 예상된다. 즉 첫째, 한·중·일 3국간 지나친 시설확보경쟁이 지양됨으로써 시설과잉을 예방하는 효과를 거둬와 동시에 제한된 자원의 효율적 배분이 가능해질 것이다. 둘째, 최적의 동북아 물류체제 구축을 위한 기능분담이 이루어짐으로써 역내 물류비 절감과 동북아 경제의 대외 경쟁력 확보를 도모할 수 있을 것이다. 셋째, 각국 물류산업의 기능적 배분을 통한 비교우위부문의 발굴과 대외 경쟁력 확보로 역내 물류산업의 발전이 가능하게 될 것이다. 넷째, 장기적으로 상호 개방적·협력적 분위기 조성에 기여함으로써 한·중·일 FTA 결성 등 동북아 경제협력을 앞당기는 계기가 될 수 있을 것이다.

제5장

결론 및 정책건의

1. 결론

한·중·일 FTA가 구축되면 해운항만산업에 다양한 영향을 미칠 전망이다. 먼저 계량적 효과로는 역내항로 해상물동량의 증가를 들 수 있다. 그리고 역내 물동량의 증가는 선박수요를 증가시키는데, 특히 해당항로에서 경제성을 가진 중·소형선에 대한 수요의 증가를 유발할 것이다. 역내 수송수요의 증가는 단기적으로는 해당항로의 선박 수급여건을 개선시킴으로써 취항 선사들의 수익성을 개선하는데 기여할 것으로 기대된다.

그러나 확대된 시장에서 자사의 점유율을 높이려는 선사들의 경쟁은 한층 심화될 것으로 예상된다. 특히 저비용의 중국 선사 및 제3국 대형 선사들이 역내시장에 대거 참여할 경우 역내시장 여건은 오히려 악화될 가능성도 있다. 따라서 한국 선사들이 시장점유율을 유지하기 위해서는 원가절감 및 서비스 개선과 차별화를 추진하는 방법밖에 없을 것으로 판단된다.

그리고 역내 물동량의 증가는 근해항로 물동량 처리비중이 상대적으로 높은 중·소 지방항만의 처리량 증가를 결과하여 이들 항만의 전국항만물류에 대한 비중을 증대시킬 것으로 예상된다. 그런데 역내 항로 해상물동량의 증가가 중·소 지방항만에 대한 개발수요를 증가시키는 것은 사실이나, 소규모 항만의 지나친 분산 개발은 해당항만의 규모의 경제 미달성으로 인한 경쟁력 상실을 초래할 우려가 있다. 특히 일본의 사례에서 보는 바와 같이 항만의 지나친 분

산 개발·배치는 경쟁력을 약화시키는 요인이 되므로 어느 정도 선택과 집중의 원칙을 고수할 수밖에 없다는 점에 유의해야 한다. 따라서 개별 항만의 개발에 있어서는 장기적인 수급예측에 근거하여 추진해야 할 것이다.

한편 항만의 시설 및 장비 규격은 해당항만에 대한 기항이 예상되는 최대선형을 기준으로 결정되는 경향이 있다. 즉 원양선박이 기항하는 중심항의 경우는 세계 최대선형을 기준으로 시설 및 장비 규격을 결정해야 할 것이며, 피더선박이 기항하는 중·소 지방항만은 해당항로에 취항하는 피더선박 중 최대선형을 기준으로 시설 및 장비 규격을 결정할 수밖에 없을 것이다. 따라서 근거리항로에서 경쟁력의 우위를 가진 중·소형선의 취항이 증가할 경우에도 이의 항만시설 및 장비 규격에 대한 영향은 거의 없을 것으로 판단된다. 다만 전반적인 선박의 대형화 추세에 따라 근해항로에 취항하는 선박도 과거 500TEU급 내외에서 최근 1,000~3,000TEU급으로 대형화되고 있다는 점을 감안하여 항만 시설 및 장비 도입계획을 추진할 필요가 있다.

한·중·일 FTA는 물동량의 규모뿐만 아니라, 교역품목의 구성에도 영향을 미친다. 특히 음식료, 의류 등의 비중 증대에 대비해서는 냉동·냉장 컨테이너 또는 냉동·냉장선박, 행거 컨테이너(hanger container) 등의 추가적 확보가 필요하게 될 것이다. 그리고 자동차, 수송장비 등의 교역량 증가에 따른 자동차 운반선의 수요증가에도 대비할 필요가 있다. 특히 우리나라는 외환위기 이후 자동차운반선 보유량이 크게 감소했는바, 향후 민간업체들의 대책마련이 필요한 것으로 판단된다.

그리고 비계량적 효과로는 먼저 경제협력의 강화에 따라 해운항만산업의 국제개방 내지 자유화가 가속화된다는 점을 들 수 있다. 해운항만산업은 그 특성상 국제적으로 이동하는 화물을 주로 취급하게 되므로 어느 정도의 국제개방을 전제로 하지 않으면 존립할 수 없다. 그런데 FTA로 역내 경제협력이 강화되면 항만 간 상호 의존도는 더욱 커지게 된다. 그리고 FTA의 효과를 극대화하기 위해서도 교역의 주요 수송수단이 되는 해운항만산업의 개방 내지 자유화가 요구된다.

동북아 공동물류시장이 구축되면 물류시장의 확대로 해운항만산업의 성장기회가 크게 증대되는 한편, 국내 기업들은 치열한 국제적 생존경쟁에 직면하게 될 것이다. 즉 역내 FTA는 국내 해운항만산업에 기회와 동시에 위협을 제공하는 것이다. 이러한 여건변화에 부응하여 국내 해운항만산업이 성장·발전하기 위해서는 원가절감, 서비스 차별화 등 국제경쟁력 강화 노력이 한층 필요하게 된다. 또한 외국선사와의 전략적 제휴를 통한 운항합리화 및 시설·장비의 공동 이용, 글로벌 대형 선사들과의 피더연계망 구축 등의 방안도 적극 모색되어야 할 것이다.

그런데 우리나라는 역내 국가들 중 최상의 입지여건을 구비하고 있는바, 이는 우리나라가 물류 비교우위를 확보하는 데 있어 핵심적 요인으로 작용할 것으로 예상된다. 입지여건은 외생적으로 주어진 것으로서 스스로 바꿀 수 없으며, 물류경쟁력을 결정하는 궁극적 요인이 되기 때문이다. 따라서 우리나라는 이러한 입지여건을 기반으로 역내 물류 처리기능의 확대가 예상된다. 더구나 FTA의 결성으로 물류수요가 확대되면 역내 환적 및 부가가치물류활동의 기지로서 역할이 크게 강화될 전망이다.

특히 부가가치물류는 제조활동을 수송단계의 최종 배송지점까지 지연시킨 것으로서 수송비용의 절감뿐만 아니라, 지역별 최종수요자의 개별요구에 부응하는 맞춤 생산을 가능하게 하는 것이다. 그리고 이러한 부가가치물류활동은 전 세계적으로 그 비중이 급속히 증가하고 있다. 따라서 우리나라도 비교우위가 있는 부가가치물류 부문을 발굴하여 발전시켜 나감으로써 실질적인 소득 및 고용창출을 도모해야 할 것이다.

한편 항만들은 상호 경쟁하는 동시에 협력체제를 구축함으로써 국제적 물류 효율화에 기여할 수 있을 뿐만 아니라, 지속가능한 발전이 가능하게 된다. 따라서 물류중심기능의 선점과 쟁취를 목표로 한 과거의 물류정책 방향은 공존과 공동번영을 목표로 하는 윈-윈(win-win)전략으로 수정되어야 한다. 항만 간 경쟁적 협력(co-opetition)은 글로벌 경영체제를 갖춘 민간 터미널 운영업체에서는 일반화된 경영전략이다. 즉 각 국별 항만 지사 간에는 경쟁을 하되, 그룹

차원에서는 필요한 부문에 대하여 협력함으로써 경영성과를 극대화하는 것이다. 항만당국에서도 민간의 이러한 경영전략을 도입할 필요가 있다. 협력의 주요 분야로는 인력·정보·기술 등의 교류, 운영시스템의 공동개발 등 다양하게 모색될 수 있다.

2. 정책제언

1) 동북아 공동해운시장의 결성 가능성 등 정량적 효과에 대한 대책의 중점적 강구

역내 FTA는 해운항만산업에 정량적 및 정성적 측면에서 영향을 미치게 되는데, 전자의 영향이 후자의 영향보다 오히려 중요하게 취급되어야 한다. 정량적 측면의 영향은 일시적·제한적인 데 비하여 정성적 측면의 영향은 장기적·근본적이기 때문이다. 특히 EU의 사례에서 보는 바와 같이 역내 경제협력이 진전되어 무한경쟁의 공동해운항만시장이 구축되면 국내 해운항만산업의 발전 여건은 지금까지와는 크게 달라질 것이다. 따라서 정책당국과 업계는 지금부터 이러한 여건의 변화에 착실하게 대응해 나가야 하는 것이다. 즉 당국은 해운항만부문의 외교적 협력을 강화함으로써 공존·공영의 최적 대안을 모색해 나가야 할 것이며, 업계는 해외직접투자, 전략적 제휴 등을 통하여 글로벌 경영체제를 구축하는 등 경쟁력 강화를 모색해야 하는 것이다.

한·중·일 해운항만산업의 경쟁관계에서 한국이 확고한 우위를 확보하는 방안의 하나로 지식기반에 기초한 해운항만서비스 제공체제를 구축할 필요가 있다. 예를 들어 영국(런던)의 경우는 자국 선대(fleet)와 항만물동량이 크게 감소했음에도 불구하고 고도의 지식과 기술을 습득한 인적자원을 기반으로 해운클러스터를 구축함으로써 국제 해운센터 기능을 수행해 오고 있다. 즉 하드웨어

적·양적인 성장에는 일정 한계가 있으나, 지식기반에 기초한 소프트웨어적·질적인 성장은 지속가능성이 훨씬 큰 것으로 판단된다. 뿐만 아니라 지식·기술에 기초한 해운항만산업의 발전은 부가가치 및 고용창출효과도 큰 것으로 평가된다.

근래 정부에서 추진 중인 물류전문인력 양성, 정보통신체제 개선 등의 사업은 이러한 관점에서 중요성이 큰 것으로 평가된다. 따라서 이러한 시책의 지속적·적극적인 추진이 요구된다.

2) 공존공영의 원칙에 입각한 윈-윈(win-win)전략의 추진

역내 FTA의 결성과 관련하여 해운항만산업 발전전략은 공존공영의 원칙에 입각한 윈-윈(win-win)전략이어야 한다는 점이다. 물류중심기능 선점과 쟁취에 중점을 둔 과거의 전략은 상대국의 반발과 과당경쟁을 야기함으로써 실효성과 지속적 발전가능성을 약화시키기 때문이다.

윈-윈(win-win)전략의 추진에 있어서는 가능한 한 상대국과의 협력방안을 모색할 필요가 있다. 협력의 분야는 해운항만산업의 여건과 각국의 입장에 따라 다양하게 결정될 수 있겠으나, 정보·인력·기술의 교류, 공동 연구개발 수행, 물류정보시스템의 공동개발 등이 될 수 있을 것이다. 그리고 상대국과의 협력이 여의치 않을 경우 동북아물류체제를 효율화하는 관점에서 한국 해운항만산업의 기능을 검토·도출하고 이를 수행하는 방안을 찾아야 할 것이다. 특히 한국이 비교우위를 가진 부문을 발굴하여 이를 발전시킨다면 우리나라의 국익뿐만 아니라, 중국 및 일본의 국익 증대에도 기여하게 될 것이다.

한편 이러한 상호 보완적·협력적 물류중심화 정책은 한·중·일 3국간 지나친 시설확보경쟁의 지양, 역내 물류비 절감과 동북아 경제의 대외 경쟁력 강화, 역내 물류산업의 발전 등에 기여할 것으로 기대된다. 그리고 장기적으로 상호 개방적·협력적 분위기를 조성함으로써 한·중·일 FTA 결성을 앞당기는 데에도 도움이 될 수 있을 것이다.

3) 양적 성장보다는 질적 고도화의 추구

한·중·일 FTA 결성에 대비한 해운항만부문 대응전략 수립의 목표는 역내 물류중심기능의 수행에 있다고 할 수 있다. 그런데 특정 항만이 물류중심기능을 수행하고 있는지의 여부는 해당 항만의 물동량, 전체 항만물동량에 대한 환적물동량의 비율 등으로 판단할 수 있을 것이다. 물류중심기능이란 자체 수출입화물 이외에 제3국의 화물을 처리하는 것이 핵심이기 때문이다.

우리나라는 부산항의 경우 전체 항만물동량에서 차지하는 환적화물의 비중이 2004년 기준 41.7%에 달하는 등 양적 측면에서 이미 물류중심기능을 상당수준 수행하고 있는 것으로 평가된다. 그러나 단순히 한반도를 통과하는 환적화물의 유치경쟁은 큰 의미가 없는 것으로 판단된다. 특히 세계 제조업 기지인 중국과의 물량 경쟁은 무의미한 것이다. 보다 중요한 것은 항만 배후단지를 적극 개발하여 부가가치물류활동을 활성화시킴으로써 소득과 고용을 실질적으로 창출해 내는 것이다. 특히 부가가치물류활동의 주요영역인 가공·조립의 비교우위 부문을 개발하고 발전시키는 전략을 추진해야 한다. 우리나라는 우수한 입지여건으로 인하여 이러한 부가가치물류기지로 발전할 수 있는 잠재력을 충분히 갖추고 있기 때문이다.

또한 한국의 발전된 정보기술을 물류와 접목하여 첨단물류 서비스를 제공하고 다양한 부가가치 창출이 이루어지도록 함으로써 물류정보의 허브(hub)로 발전하지 않으면 안 된다. 즉 해운항만뿐만 아니라, 항공, 내륙물류체계를 통합한 국가물류 데이터베이스(D/B)를 구축하고 기업의 경영전략에 관한 의사결정을 지원하는 체제를 구축해야 한다. 그리고 민간기업들은 이러한 정보체제를 이용하여 다양한 부가가치물류 서비스를 개발할 수 있도록 해야 할 것이다.

4) 한반도의 해운항만산업 발전 잠재력 활용의 극대화

정책당국은 한국 항만의 경쟁력 우위와 발전 잠재력에 대한 확신을 갖고 보

다 적극적인 해운항만산업 발전전략을 추진할 필요가 있다. 해운항만산업의 발전 여부를 결정하는 핵심적인 요인은 인건비, 부동산비 등 비용요인보다는 우수한 입지여건, 당국의 합리적인 정책 및 기업의 효율적인 경영전략 등이기 때문이다. 예를 들면 싱가포르, 홍콩 등 아시아의 전통적 물류중심지는 다른 지역에 비하여 이들 비용여건이 불리한데도 불구하고 우수한 입지여건을 활용하여 정책당국과 기업이 효율적인 정책 및 경영전략을 수립·시행함으로써 해운항만산업을 획기적으로 발전시켰다는 점에 유의할 필요가 있다.

특히 한반도는 동북아 거대경제권의 중심에 위치하여 최상의 중계성(연계성)을 갖추고 있을 뿐만 아니라, 대외의존적 경제구조의 특성상 자체 수출입화물도 많아 중심성도 우수다. 또한 정보기술을 비롯한 첨단산업에 대한 국제경쟁력도 높은 편이며, 비교적 우수한 인적자원을 풍부하게 보유하고 있다. 따라서 한반도는 해운항만산업의 발전을 통하여 동북아 역내 물류중심으로 부상할 수 있는 잠재력은 충분한 것으로 평가된다.

참고문헌

- 강정실, 「동아시아내 제조업 분업현황과 FTA 전략에 대한 시사점」, 대외경제정책연구원, 2005.
- 강준구·박지현, 「한국·칠레 FTA 발효 이후 대칠레 교역동향 분석」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 권을 외, 「ASEAN 경제통합의 확대와 한국의 대응방향」, 대외경제정책연구원, 2003.
- 김도형 외, 「한·일 자유무역협정의 산업별 영향과 대응전략」, 산업연구원, 1999.
- 김종홍 외, 「2004년 EU 확대와 유럽경제의 변화」, 대외경제정책연구원, 2003.
- 김형태 외, 「외국항만운영업체의 국내시장 진입에 대한 정책방안」, 한국해양수산개발원, 2002.
- 박순찬 외, 「FTA의 득과 실」, 대외경제정책연구원, 2004.
- 박용안·전형진, 「한중일 컨테이너운송의 협력방안」, 한국해양수산개발원, 2004.
- 박태원·정봉민, 「컨테이너선 대형화의 경제적 효과 분석」, 한국해양수산개발원, 2002.
- 양창호, “우리나라 항만물류경쟁력 제고방안,” 「21세기 해양강국 실현을 위한 해양수산정책방향」, 한국해양수산개발원, 세미나 자료, 서울, 2005. 6. 28.~29.
- 우종균, “우리항만의 새로운 위협”, 「지구촌 해양·수산」, 제 280호, 2005.
- , “머스크 시랜드, P&O 네들로이드 인수-영향과 정책시사점”, 「KMI 해양수산현안분석」, 2005. 5. 16.

유관영 외, 「한중일 FTA 체결의 산업별 영향과 타당성 검토」, 2004.

재정경제부, 「주요경제지표」, 2005.

재정경제부 국민자문회의, “경제자유구역 추진현황과 향후 추진계획” , 「국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의 보고」, 2005. 6. 16.

정봉민, “동북아지역의 환적구조 및 환적수요 변화에 대한 고찰” , 「월간 해양수산」, 247호, 2005.

정봉민·성숙경, 「우리나라 항만민영화 추진성과와 정책방향」, 한국해양수산개발원, 2003.

정인교, 「한일 FTA의 경제적 효과와 정책시사점」, 대외경제정책연구원, 2001.

정인교·이경희, 「한·칠레 자유무역협정의 추진배경, 경제적 효과 및 정책적 시사점」, 대외경제정책연구원, 2000.

코리아쉬핑가제트, 「2000 해사물류 통계자료집」, 2000.

-----, 「2005 해사물류 통계자료집」, 2005.

한국컨테이너부두공단, 「컨테이너화물 유통추이 및 분석」, 각호.

-----, 「한반도의 글로벌 물류중심지화 방안 및 추진전략 연구」, 제2권, 2003.

한국해양수산개발원, 「해운통계요람」, 각호.

해양수산부, 「항만개발 투자방향 연구」, 2001.

-----, 「전국 무역항 항만기본계획」, 2001.

-----, 「전국항만 물동량 예측」, 2004.

해양수산부, 국민경제자문회의, “동북아물류 공동번영과 우리항만의 성장전략” , 「국민경제자문회의 제1차 물류·경제자유구역회의 보고」, 2005. 6. 16.

해운산업연구원, “한·중 컨테이너항로 관련 정책자료” , 해운정책토론회자료. 1993. 8. 19.

日本海運集會所, 「世界のコンテナ船隊および就航現況」, 각호, 2004. 자료는 Lloyd's Register and Fairplay, World Fleet Stastics, 2004.

- 日本 スーパー中樞港灣委員會事務局, “スーパー中樞港灣について”, 港灣, 2003.
- Abe, Kazutomo, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2003.
- Dong-Wook Song, "Port co-opetition in concept and practice", *Maritime Policy and Management*, Vol. 30-1, January-March, 2003.
- Evans, J. J. and P. B. Marlow, *Quantative Methods in Maritime Economics*, London, Fairplay Publications Ltd., 1986.
- Fleming, D. K. and Y. Hayuth, "Spatial Concentration of Transportation Hubs: Centrality and Intermediacy" *Journal of Transport Geography*, 2, 1994.
- French, R. A., "Competition among Selected Eastern Canadian Ports and Foreign Cargo", *Maritime Policy and Management*, 1979.
- Global Insight, *World Overview*, second-quarter 2004.
- IMF, *Direction of Trade Statistics*, Yearbook, 각호.
- , *International Financial Statistics*, Yearbook 각호.
- Jansson, J. O. and Dan Shneerson, "The Optimal Ship Size", *Journal of Transport Economics and Policy*, Vol. 16 - 3, 1982.
- Lloyd's Register & Fairplay, *2004 Register of Ships*, 각호.
- Machow M. and A. Kanafabi, " A Disaggregate Analysis of Factors Influencing Port Selection" *Maritime Policy and Management*, 2001.
- Murphy, P. R., J. M. Daley and D. R. Dalenberg, "Port Selection Criteria: An Application of Transportation Research Framework", *Logistics and Transportation Review*, 1992.
- Peters, H. J., "Structural Changes in International Trade and Transport Markets: The Importance of Markets", *KMI International Symposium(2nd)*, 1990.
- Song, Dong-Wook, "Port co-opetition in concept and practice", *Maritime*

- Policy and Management*, Vol. 30-1, January-March, 2003
- Talley, Wayne K., "Optimal Containership Size," *Maritime Policy and Management*, 1990.
- Talley, Wayne K. et al. "Economies of Density of Ocean Tanker Ships," *Journal of Transport Economics and Policy*, 1986.
- UNCTAD, *Development and Improvement of Ports: The Establishment of Transshipment Facilities in Developing Countries*, 1990.
- Urata, Shujiro & Kazutomo Abe, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan and Korea", *North East Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA*, ed. by Yangseon Kim and Chang Jae Lee, Korea Institute for International Economic Policy, 2000.
- Viner, J., *The Customs Union Issues*, N .Y.: Carnegie Endowment for International Peace, 1950.
- WIIW, "EU Membership and Income Level Convergence: The Experience of the Cohesion Countries" *Monthly Report*, April 2003.
- Willingale, M. C., "The Port Routing Behavior of Short Shi Operator: Theory and Practices", *Maritime Policy and Management*, 1981.
- http://europa.eu.int/index_en.htm (2005. 8. 23).
- www.dot.gov(2005. 11. 25).
- www.eclac.cl(2005. 7. 25).
- www.fta.go.kr/(2005. 11.20).
- www.kca.or.kr, 2005. 12. 15.
- www.kiep.go.kr(2005. 11. 24).
- www.kita.net(2005. 4. 28).
- www.maritimepress.co.kr(2005. 12. 15).

부 록

INTEGRATED IMPLEMENTATION PROGRAMME FOR THE ASEAN PLAN OF ACTION IN TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

I . PREAMBLE

1. ASEAN member states are not geographically contiguous. Only four of them (Malaysia, Singapore, Thailand and Vietnam) are physically connected. The rest are separate from each other although parts of them may be connected and other member states are archipelagic (Indonesia and the Philippines). Yet, in part what has driven ASEAN is the identity of being one region. A critical area of ASEAN cooperation has therefore been in "connecting" the member states together, through transport and communications. A call from the Heads of Government of ASEAN in this regard was re-echoed during the Manila Summit on 15 December 1987 when they agreed, among others, that "the existing transportation system shall be strengthened to form an overall ASEAN transportation network".
2. Subsequently, under the Singapore Declaration and the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation of 28 January 1992, the Leaders agreed that ASEAN countries "further enhance regional cooperation to provide safe, efficient and innovative transportation and communications infrastructure networks" and "continue to improve and develop inter-country postal and telecommunications system to provide cost-effective, high quality and customer oriented services".
3. To achieve these goals, SEOM 4/25 held 6-8 June 1994 in Jakarta agreed to convene a working group on transport and communications with the task of determining the priority theme issues, key objectives and projects

and activities for ASEAN cooperation in transport and communications, paying special attention to identifying measures to contribute to the objectives of the ASEAN Free Trade Area (AFTA). The working group formulated an ASEAN Plan of Action in Transport and Communications (1994-1996), which was endorsed by SEOM 2/26 held 15-17 March 1995 in Jakarta, and adopted, as amended, by the 27th AEM on 7-9 September 1995 in Bandar Seri Begawan.

4. The 27th AEM proposed that, in addition, the Plan of Action could include the development of an open-sky policy for ASEAN. The Economic Ministers also urged the Ministers of Transport and Communications to convene a meeting among themselves with the view to promoting greater cooperation in transport and communications in support of the AFTA process.
5. Consequently, at the Fifth Summit on 15 December 1995 in Bangkok, the ASEAN Heads of Government adopted the Agenda for Greater Economic Integration which provided, inter alia, that ASEAN shall complete the implementation of the Plan of Action in Transport and Communications 1994-1996; the implementation of the ASEAN Plan of Action on Infrastructure Development; the establishment of the ASEAN Investment Area (AIA); and cooperation under the ASEAN Framework Agreement on Services which covered air transport, maritime transport, telecommunications and tourism.
6. The ASEAN Transport Ministers (ATM) had its first formal meeting in Bali, Indonesia on 17-19 March 1996. They concluded a Ministerial Understanding establishing a formal mechanism for cooperation and coordination and institutionalized the ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM). The First ATM also revised the implementation timeframe of the Plan of Action from 1994-1996 to 1996-1998. Seven Working Groups under STOM were further formed to detail the work programme for each theme issue under the Plan of Action, with country coordinators designated to lead the activities of the Working Groups.
7. The Transport Ministers stipulated that ASEAN cooperation in transportation will have the following objectives; (a) establishment and develop-

ment of a harmonized and integrated regional transport system, (b) promotion of interconnectivity and interoperability of national networks and access thereto with other regional and global transport networks, (c) enhancing cooperation to contribute to the achievement of the objectives of AFTA, and (d) establishment of a mechanism to coordinate and supervise cooperation projects and activities in the transport sector.

8. In addition to the Plan of Action, two new initiatives directed by the ASEAN Leaders are to be pursued in the transport sector. These are the Singapore-Kunming (China) Railway Link Project, under the ASEAN-Mekong Basin Development Cooperation, and the cooperation in the Facilitation of Goods in Transit in ASEAN. The rail link project was discussed during the Bangkok Summit, and the facilitation initiative in the First Informal Meeting held in Jakarta on 30 November 1996. The latter was initially agreed in the 28th AEM, where the Economic Ministers agreed to refer the matter to STOM and recommended the formation of a Joint SEOM-STOM Working Group to formulate the ASEAN Framework Agreement for goods in transit. At the Second ATM, STOM has been directed to work closely with the Senior Economic Officials Meeting (SEOM) in the formulation of the Framework Agreement.
9. This Integrated Implementation Programme was endorsed in the Third ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) and adopted by the Second ASEAN Transport Ministers (ATM) Meeting held in Chiang Mai, Thailand on 25-27 February 1997 and 28 February 1997, respectively.

II. AREAS AND OBJECTIVES OF COOPERATION

1. ASEAN is now experiencing a freer movement of goods through the AFTA process. ASEAN services would in the coming years experience a more liberal cross-border movement. The implementation of AIA would attract and retain capital within ASEAN and encourage foreign direct investment and boost the development of AFTA on increasing trade within ASEAN and with the rest of the world.
2. Trade and investment liberalization initiatives require closer coordination

of transport and communications infrastructure which implies the removal of barriers so as to facilitate movement. An interconnected infrastructure network accelerates trade and better and efficient transport and communications services and facilities across ASEAN reduce transaction costs in trade. The flow of goods, information and services within and cross borders must be ensured in the most effective and efficient way. Bottlenecks in a small segment could lead to congestion, late deliveries and ultimately loss of future contracts.

3. Hence, the transport and communications sector in ASEAN must be viewed as a critical logistics and services support sector to enhance regional economic growth and social integration. As an economic sector, transport and communications (i.e., by improving efficiency and reducing costs) is an essential contributory ingredient to international competitiveness.
4. It is viewed that trade is not possible without transport. If there is a demand for goods from a certain area, ways would be found to transport them. An efficiently managed transport system is a prerequisite for the competitiveness of goods. By effectively enhancing the physical means of communication in ASEAN, intra-regional trade and investment will be likely facilitated greatly. In this context, and with AFTA as the overriding concern, cooperation in the transportation sector in ASEAN shall address the coordination of policies and programmes for the development of infrastructure and services, application of transport facilitation measures in e.g. alleviating bottlenecks, improving border crossings and gaining access to markets, and harmonization of the technical aspects of design and safety rules, procedures and standards leading to eventual mutual recognition. Enhancement of human resources development, to include strengthening of regional institutions, and improvement of safety in travel and transport, and the protection of the environment shall similarly be addressed. The participation of the private sector shall be vigorously encouraged in the development and implementation of transport and communications programmes.
5. In order to deepen interaction and promote collective action, the ASEAN Member Countries shall commit themselves to complete the ASEAN Plan of Action in Transport and Communications as detailed in this Implementation Programme. In particular, the ASEAN Member Countries shall endeavor to complete the following seven programmes, with the

country coordinator as indicated.

- 5-1 Development of Multimodal Transport and Trade Facilitation (THAILAND);
- 5-2 Development of ASEAN Interconnectivity in Telecommunications, including Fixed and Mobile Voice and Data and EDI Services for Trade and Business Communication, and to Enhance Land, Sea and Air Transport (THE PHILIPPINES / ATRC);
- 5-3 Harmonization of Road Transport Laws, Rules and Regulations in ASEAN (MALAYSIA);
- 5-4 Improvement of Air Space Management in ASEAN (INDONESIA);
- 5-5 Human Resources Development in Transport and Communications (INDONESIA);
- 5-6 Safety of Maritime Transport and Prevention of Pollution from Ships (SINGAPORE); and
- 5-7 Development of a Competitive Air Services Policy which may be a gradual step towards an Open-Sky Policy in ASEAN (INDONESIA).

III. IMPLEMENTATION PROGRAMMES

1. The following programmes will be implemented. The programmes principally focus on the areas where regional cooperation is required to improve the efficiency of transport and communications, and where externalities such as safety and pollution as well as competition have acquired regional dimension to warrant cooperative action. The summary and classification listings of the 45 projects and activities which form part as basis for ASEAN cooperation in transport are presented in ANNEXES A and B. Brief description and updated status of the regional projects and activities are also presented in ANNEX C.

- **PROGRAMME I:**

DEVELOPMENT OF MULTIMODAL TRANSPORT AND TRADE FACILITATION

2. The key role of the transport network is to assist in the production, consumption and distribution - or the supply chain - of goods and services. The ability to trade is absolutely vital to the economy of ASEAN. This means that goods must be produced and delivered to the market (or customer) in the right quantity, required quality and at a competitive price. Multimodal transport could play an important role in facilitating this distribution process.
3. Multimodal transport is an efficient transport system which provides the physical operation to be carried out within the environment of simple streamlined documentation, efficient management with effective control, a single liability system and provides a service which is totally reliable, predictable and fully meeting the needs of the customer. Efficient operation of transport modes and interface points resulting from reduced barriers and institutions and simplified legal regimes is the condition necessary for the effective implementation of multimodal transport operations.
4. Support of ASEAN Member Countries for its implementation within ASEAN will therefore facilitate regional and international trade by ensuring an uninterrupted and smooth flow of cargo and giving better control over the transport chain.
5. Cooperation in multimodal transport and trade facilitation shall, inter alia, involve simplification and modernization of formalities and procedures in international trade and transport, including the development or utilization of new methods of data processing and communications. ASEAN cooperation in multimodal transport and trade facilitation shall bring together the three players involved; namely, Transport Users (importers and exporters), Transport Providers (modal carriers, freight forwarders, multimodal transport operators) and Government, to collectively review and assess regional directions for trade and transport, in particular the use of modern technologies and international practices (e.g. electronic commerce, containerization), changes in commercial and administrative rules, regulations or practices, and more importantly, the need for institutional reforms in streamlining and updating of trade-cum-transport related administrative procedures and regulations, and in the strengthening of the complementarity, instead of competition, of the transport modes.
6. The projects and activities to be implemented are listed below. Initiatives under this programme, together with those under the ASEAN cooperation

in customs, interconnectivity in telecommunications, and the harmonization of road transport laws, rules and regulations, could largely be built upon as basis for possible cooperation in the Facilitation of Goods in Transit endorsed by the 28th AEM and the First Informal Summit.

- MT1. Continuation of the implementation of the ASEAN Cargo Transport Study (ACTS) Action Plan
- MT2. Formulation of a Regional Multimodal Transport Framework Agreement
- MT3. Facilitation of Transit Cargo, to include Rail Transportation
- MT4. Simplification of Port Documentation and Procedures
- MT5. Seminar on Intermodal/Multimodal Transport System
- MT6. Seminar on Information Technology with Emphasis on EDI
- MT7. Development in Container Shipping
- MT8. Training of Trainors for Multimodal Transport Operators
- MT9. Joint ASEAN-EU EDI Network Project

PROGRAMME 2:

DEVELOPMENT OF ASEAN INTERCONNECTIVITY IN TELECOMMUNICATIONS, INCLUDING FIXED AND MOBILE VOICE AND DATA AND EDI SERVICES FOR TRADE AND BUSINESS COMMUNICATION, AND TO ENHANCE LAND, SEA AND AIR TRANSPORT

7. Increasing costs and competition in the global trade and transport have resulted in the search for efficient and cost effective technology, particularly through the use of information technology and computers. Viable modern transport requires fast and reliable telecommunications facilities to facilitate transport and trade, i.e., information must move faster than cargo. The establishment of electronic communications networks, e.g., EDI, becomes very important in the day-to-day communication of both traders and transport operators with their counterpart partners.
8. The inability of traders and transport operators to use EDI will constitute a very serious barrier to make exports competitive in the world markets. The main impediments, however, in the development of EDI initiatives could be the poor or sometimes inadequate telecommunications

infrastructure network to support widespread implementation, and the limited understanding of the trading community (e.g. customs, financial institutions, etc.) of the role of EDI.

9. In recent years, ASEAN has experienced the telecommunications revolution which has taken place dramatically. Driven by the private sector, and with the Governments' policies of deregulation, liberalization and privatization, demand for telephone lines has been met faster and at falling costs, in what otherwise requires a long waiting period in some countries. In 1984-1994, ASEAN achieved the second fastest growth (12.1% vs average of 7.6%) in telephone installation in the Asia-Pacific region, with Vietnam (20.2% p.a.) and Indonesia and Thailand (16.7% p.a.) recording the fastest growth. Substantial growth in wireless communications - cellular, fixed radio, paging and data services - in ASEAN was also impressive. Three ASEAN countries (Malaysia, the Philippines and Thailand) are forecast to be among the top 10 cellular markets in Asia.
10. The convergence of telecommunications and computing, e.g. EDI, Internet and satellite broadcasting, would virtually shrink ASEAN in terms of physical distance as fast and efficient communication links change the pace of financial transactions and made possible interactive consultations, thus facilitating decision-making and consensus building. Two ASEAN countries (Malaysia and Singapore) are currently building up their Information Infrastructure or Superhighway. In the coming years, a liberalized environment for the telecommunications sector in ASEAN will be in place, brought about by the Services Negotiations under the ASEAN Framework Agreement on Services.

Cooperation in ASEAN telecommunications shall therefore entail collective efforts in the interconnection and harmonization of services between the ASEAN countries and between ASEAN and the global network. The coordination of telecommunications policies and programmes, harmonization or standardization of technical standards for telecom services, mutual recognition of product testing and type approval standards will also be undertaken. The projects and activities to be implemented are the following:

- IT1. Development of ASEAN EDI Service
- IT2. Development of ASEAN ISDN
- IT3. Development of ASEAN Mobile Networks

IT4. Development of ASEAN Aeronautical-Terrestrial Communications Network

11. Considering that telecommunications requires a specialized expertise, and that telecommunications in some Member Countries is not within the Ministry of Transport and/or Communications, it is advisable that a senior officials' forum be established to deal with ASEAN cooperation in telecommunications, and collectively accelerate to optimum use the potential opportunities brought about by the telecommunications revolution in ASEAN.
12. During the Second ATM held in Chiang Mai, the ASEAN Transport Ministers agreed with the recommendation of STOM to request the ASEAN Telecommunication Regulators' Council (ATRC), which is already in existence, to assume the responsibility to deal with cooperation in telecommunications matters in ASEAN.

- **PROGRAMME 3:**

HARMONIZATION OF ROAD TRANSPORT LAWS, RULES AND REGULATIONS IN ASEAN

13. The success of the CEPT scheme and the eventual realization of AFTA cannot be assured without a safe, efficient and cost effective transport and communications system in the region. The rapid increase of ASEAN's total trade has made the region the fourth largest trading group, after the United States, Europe and Japan. On current trends, by the end of this century, ASEAN's share of world output and income will be about 6 an economic weight about halfway between those of Germany and Japan.
14. This sustained growth will consequently bring about an increasing number of cross border traffic movements within ASEAN and ASEAN with the rest of the world. ASEAN highways and rail system can function effectively for the movement of international traffic only if the equipment or the vehicles can cross borders, the transport laws, rules and regulations are transparent and harmonized, and if ASEAN carriers collectively cooperate.

15. Thus, ASEAN cooperation shall be towards the harmonization of road transport laws, rules and regulations, with the end in view of facilitating cross border land transport and achieving mutual recognition of safety standards and practices in driving , and in vehicle and highway design. Accession of member countries to existing ASEAN agreements in the land transportation sub-sector will also be addressed. The projects and activities to be implemented are the following:

- ▶ HR1. Accession to the 1985 Agreement on the Recognition of Domestic Driving Licenses Issued by ASEAN Countries
- ▶ HR2. Publication of the Revised Information Booklet on Driving Licenses
- ▶ HR3. Road Design and Related Facilities
- ▶ HR4. Vehicle Weight and Dimension Standards
- ▶ HR5. Motor Vehicle Inspection Requirements and Standards
- ▶ HR6. Motor Vehicle Administration Standards, Law Enforcement and Traffic Safety Administration
- ▶ *HR7. Recognition of Chartered Bus Operating Licenses Issued by ASEAN Countries

16. Considering the differences in the transport laws, rules and regulations in ASEAN, the priority will be on feasible areas for cooperation. Where harmonization is not feasible, a flexible approach will be considered through administrative or executive issuances (as distinguished from legislative action which is a lengthy process).

• **PROGRAMME 4:**

IMPROVEMENT OF AIR SPACE MANAGEMENT IN ASEAN

17. For the period 1982-1992, Asia-Pacific's scheduled airline traffic grew at an average annual rate of 8.1%, above the world's growth of 5.6%. The region is set to overtake Europe, to become the second largest aviation market after North America. Asia-Pacific will account for more than half of the world's air traffic by 2010, up from one-third in the early 1990s. By the year 2000, air passenger traffic will be about 200 million and by

2010 to increase to 398 million.

18. Asia is similarly going to be the number one in the acquisition of aircraft. Nearly four of every 10 orders forecast to be built in the next decade will be from Asia. Over the next 15 years, Asia will require some 2,600 new aircraft (24% of global requirement), with an investment of US\$224 billion.

* HR7 - Endorsed by the COTAC Project Review Meeting held on 24 February 1997 in Chiang Mai, Thailand and adopted by the Third STOM.

19. ASEAN is not spared from this explosion in air travel, in view of the region's sustained and strong economic growth, increasing affluence, expanding population, and increased competition in the airline industry. Tourist arrivals to ASEAN in 1995 stood at 29 million, and this compares favorably with those of the traditional tourist destinations in the world. ASEAN accounts for about five percent of the world's tourist arrivals and ranks fifth among the top 30 tourist destinations, ahead of countries like United Kingdom, China, Mexico, Germany and Canada (with five major source markets of tourist arrivals to ASEAN from intra-ASEAN, Europe, Japan, Australia, and the United States). ASEAN airports (Singapore's Changi and Bangkok's Don Muang) are also among the top 30 airports in the world. New airports are also under implementation, e.g., the Kuala Lumpur International Airport, the second Bangkok International Airport and the new Manila International Airport.
20. The economic benefits of aviation can only be realized if the aviation industry is able to meet the demand for its services. To do so requires major capital investments for instance in new technology, larger and quieter aircraft, and improved levels of safety. These have to be matched also by government investments in infrastructure for airport development / expansion, ground access transportation and air traffic control systems.
21. The present state, however, is alarming. There is worsening congestion of airspace on some of the busier routes and the worsening congestion and delays of some of the busier airports. One estimate suggests that in the Asia-Pacific region severe congestion is costing the airlines US\$ 100 million annually, under an air traffic control infrastructure groaning under severe strain.
22. The thrust, therefore, of ASEAN cooperation is to ensure efficiency of

airspace utilization, ensure adequate level of safety, and provide effective air traffic management systems. Member Countries shall likewise be encouraged to become contracting parties to existing ASEAN agreements in civil aviation. The projects and activities to be implemented are as follows:

- AM1. Accession to the 1972 Agreement for the Facilitation of Search for Aircrafts in Distress and the Rescue of Survivors of Aircraft Accidents
- AM2. ICAO-CNS/ATM Systems and its Application in ASEAN
- AM3. Implementation of the 1,000 Ft Vertical Separation Minimum above FL 290
- AM4. Cooperative Development of Operational Safety and Continuing Airworthiness under the ICAO Safety Oversight Programme-South East Asia

PROGRAMME 5:

SAFETY OF MARITIME TRANSPORT AND PREVENTION OF POLLUTION FROM SHIPS

23. Maritime transport is crucial for trade and investment in ASEAN, as well as within archipelagic countries such as Indonesia and the Philippines. Poor transportation adds to the cost of trade between countries, and sometimes foreign trade becomes cheaper than domestic trade for distant or isolated countries. The original ASEAN Member Countries (Singapore, the Philippines, Indonesia, Thailand and Malaysia) are among the 35 most important maritime nations. These five countries have a total of 1,943 ships with a combined tonnage of 28.4 million DWT, or about 7% and 4% of worldwide fleet, respectively.
24. Asia's import growth of 13% in 1995 was way above the world average of 8.5 from US\$ 429 billion in 1993 to US\$ 620 billion in 1995. Intra-ASEAN trade, which is 20% of total trade, follows a similar pattern, from US\$ 80 billion to US\$ 122 billion, respectively. With this trade growth, maritime transport within ASEAN, and with Europe, the Americas and Northeast Asia is indispensable.
25. Oil trade also places a heavy strain on ASEAN's searoutes. Oil product

shipments (44% of total seaborne trade for 1995) continued to increase by 3.3%, to 380 million tons in 1995, with continued large increases to countries in South East Asia and the Far East. 1995's LNG imports in South East Asia of 56 million tons is forecast to reach 77 million tons by the year 2000.

26. Against this backdrop, and with the importance of maritime transport in the carriage of ASEAN trade, cooperation shall be geared towards ensuring that ASEAN ships shall be of good quality, well maintained and manned by competent seafarers along international standards, and in the collective implementation of regional harmonized standards for safe operation of ships and the prevention of marine pollution. Member Countries must also be urged to provide measures for the eventual ratification and/or implementation of the conventions, protocols and agreements adopted by the International Maritime Organization (IMO). Thus, the projects and activities to be implemented are, as follows:

- SP1. Implementation of Maritime Conventions
- SP2. Harmonization of Maritime Instruments in respect to Port State Control Procedures for ASEAN Countries.
- SP3. Establishment of an ASEAN Ship Reporting System
- SP4. Accession to the 1975 Agreement for the Facilitation of Search for Ships in Distress and Rescue of Survivors by Ship Accidents
- SP5. Transboundary Shipborne Pollution [jointly with the ASEAN Senior Officials on Environment (ASOEN)]
- *SP6. Common ASEAN Near Coastal Voyages

PROGRAMME 6:

HUMAN RESOURCES DEVELOPMENT IN TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

27. The people of ASEAN are the region's most important asset and centre of development. With the continued growth of ASEAN economies, and the dynamism and technology advances reflected in changing human resources needs, continued priority attention should be given to developing human resources. There is continued need for people with the

technical skills and/or necessary educational qualifications, with world-class standards, to support the accelerated, balanced and equitable economic growth of ASEAN.

28. Human resources development has an important role in achieving ASEAN's goal of liberalization and facilitation of trade and investment. HRD in the ASEAN transport sector will be achieved by the planning, development and implementation of practical and relevant education and training programmes for present and future managers, entrepreneurs and workers in both public and private sectors.
29. The areas for this HRD cooperation programme shall be in cooperative undertakings such as in the improvement of productivity, skills, entrepreneurial capabilities and efficiency; conduct of regional transport labour market analysis; improvement of the quality of instructions and training, among others. The specific projects and activities to be implemented are the following:
 - HD1. Networking of National Training Centres
 - HD2. Establishment of ASEAN Regional Centres of Excellence for Land Transport, Railways and the Inland Waterways and Ferries sub-sectors
 - SP6 - Endorsed by the COTAC Project Review Meeting held on 24 February 1997 in Chiang Mai, Thailand and adopted by the Third STOM.
 - HD3. Continued Implementation of the Human Resource Development in the Civil Aviation Sector under the Japan-ASEAN Cooperation Promotion Programme (JACPP)
 - HD4. Continued Implementation of the ASEAN-Japan Workshop-Cum-Seminar on Urban Transportation
 - HD5. HRD for Land Transportation
 - HD6. HRD for Sea Transportation
 - HD7. HRD for Air Transportation
 - HD8. HRD for Multimodal Transport
 - HD9. Trainers Training for Seafarers' Academies in ASEAN
 - HD10. Port Commercialization
 - HD11. Study Tour in Developed Ports
 - HD12. Attachment in Developed Ports

PROGRAMME 7:

DEVELOPMENT OF A COMPETITIVE AIR SERVICES POLICY WHICH MAY BE A GRADUAL STEP TOWARDS AN OPEN-SKY POLICY IN ASEAN

30. The 27th AEM included in the Plan of Action the development of an open-sky policy as an area of possible cooperation. The ASEAN Tourism Ministers in its informal meeting in Surabaya on 07 January 1996 reiterated development of such a policy in ASEAN. In January 1997, Singapore announced that she has concluded an open-skies agreement with the United States. New Zealand and Australia has a bilateral civil aviation agreement which grants the other's flag carriers the right to fly beyond the carrier's own borders to the United States.
31. Of the five freedoms of the air, it is the "fifth freedom right" that posed the greatest challenge to governments and international civil aviation regulation. The fifth freedom is essential for the development of international travel, especially the long-haul routes. It is argued that without fifth freedom, an airline operation catering only for third and fourth freedom traffic is not economically justified.
32. Fifth freedom rights are, however, not easy to gain for obvious reasons. The 1944 Chicago Convention qualified that states should not increase capacity to carry additional fifth freedom traffic unless they could show that traffic could not be carried by local airlines due to such limitations as lack of capacity and technical difficulties.
33. In ASEAN, where some national airlines were among ASIaweek's 1000 largest corporations, there have been some liberalization actions of the civil aviation regulatory regime. For instance, the Philippine deregulation policy brought in five new carriers to compete with the official flag carrier in domestic routes. One of these five entrants (two more had applied) was given the second official flag carrier status for regional routes. Indonesia has opened 23 gateways for international tourism, among others. Air traffic rights have also been liberalized as in the case of service agreements between Singapore and Indonesia, and the Philippines and Singapore.
34. ASEAN Member Countries shall cooperate towards the liberalization of the air transport industry, to further accelerate the growth of business and

foreign investments, tourism and trade. Hence, a regional competitive environment in international air transport within ASEAN shall be developed and promoted, with no restrictions in frequency, capacity and aircraft type for point-to-point services. This competitive regime must also be based on the progressive, orderly and safeguarded change in international air transport regulations on the basis of fair and equal opportunity for all member countries. Liberalization shall start within and/or between sub-regions such as IMT-GT, IMS-GT, BIMP-EAGA and the new-sub-regions. To achieve this, the following programmes will be implemented:

- CP1. Implementation of the Competitive Air Services Policy in ASEAN Sub-regional Groupings / Growth Areas
- CP2. Development of the ASEAN Open-Sky Policy
- CP3. ASEAN Multilateral Agreement on Commercial Rights on Non-Scheduled Services Among the ASEAN Countries, 1971
- CP3 - Originally proposed under the Air Space Management programme. Endorsed by the COTAC Project Review Meeting held on 24 February 1997 in Chiang Mai, Thailand and adopted by the Third STOM.

IV. INSTITUTIONAL ARRANGEMENT

1. In endorsing this Integrated Programme for the Plan of Action, it must be recognized that its successful implementation requires the collective commitment and support of the ASEAN Senior Transport Officials Meeting (STOM) and other concerned transport agencies and officials.
2. In the implementation of the Integrated Programme for the Plan of Action, STOM shall be responsible for the following:
 - ① Undertake all measures for its implementation, including the approval of the necessary cooperation programmes, projects and activities;
 - ② Serve as the principal coordinating body to address all issues relating to its implementation;
 - ③ Identify financial support and relevant technologies from within and outside ASEAN, to include but not limited to the private sector and the

ASEAN Dialogue Partners; and

- ④ Report on the implementation progress to the ASEAN Transport Ministers.
3. STOM would convene the STOM Working Groups and / or special meetings consisting of the ASEAN Member Countries to further elaborate on the modalities for implementation, in general, and the preparation of the necessary project proposals / documents, in particular. The host country and/or the country coordinator for the cooperation programmes would be subject to mutual agreement by STOM. The organizational structure for ASEAN cooperation in the transport sector is shown in ANNEX D.
 4. The ASEAN Secretariat shall assist STOM in carrying out the above responsibilities, including technical support and assistance in the supervision, coordination and review of the cooperation programmes, projects and activities.
 5. In view of their eventual membership to ASEAN, Cambodia, Laos, and Myanmar will be invited to participate in the implementation of this Integrated Programme. Cooperative programmes in the transport sector will be further developed with the CLM countries, especially in the context of the Mekong Basin development cooperation. Furthermore, the development of the Trans-ASEAN transportation network and a regional shipping policy for ASEAN may be looked into in the future.
 6. Finally, in pursuance of the principles under the Framework Agreement on Enhancing ASEAN Economic Cooperation concluded on 28 January 1992, all Member States shall participate in intra-ASEAN economic arrangements. However, in the implementation of these economic arrangements, two or more Member States may proceed first if other member states are not ready to implement these arrangements. Similarly, the Bangkok Summit Declaration of 1995 provided that all ASEAN economic cooperation decisions shall be made by flexible consensus so that Member Countries wishing to embark on any cooperation scheme may do so while the others can join at a later date.

한·중·일 FTA 결성이 해운항만산업에 미치는 영향 및 대응전략

2005年 12月 28日 印刷

2005年 12月 30日 發行

編輯兼
發行人

李 正 煥

發行處

韓 國 海 洋 水 產 開 發 院
서울특별시 서초구 방배3동 1027-4
수암빌딩

전 화

2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록

1984년 8월 6일 제16-80호

組版・印刷 / 해항사 393-0836

정가 15,000원

판매 및 보급 : 정부간행물관매센터

Tel : 394-0337, 734-6818