

한일 자유무역협정(FTA)에 관한 연구

-국제 해상운송의 제휴에 관하여-

카부 타카요시(큐슈경제조사협회 조사연구부 주임연구원)

<목 차>

- I. 서론
- II. 큐슈·한국간 해상운송의 현 상황
- III. 큐슈·한국 일체가 된 국제물류의 시도
- IV. 큐슈·한국 남부의 제휴 방책
- V. 결론

I. 서론

1998년 한일 장관간담회에서 처음으로 한일 자유무역협정(FTA)의 논의가 이루어진지 8년이 경과되었다. 2003년부터는 한일 FTA 체결 교섭이 시작되어 구체적인 내용에 대한 정부수준의 협의가 개시되었다. 한일 국교 정상화 40주년의 주요 안건으로서 2005년 중의 체결을 목표로 진행해 왔지만 2004년 11월 제6회를 마지막으로 중단되어 미 체결인 채 오늘에 이르고 있다.

정부수준의 교섭과는 별도로 민간기업 레벨의 교류는 활발하다. 최종 합의에는 도달하지 않았지만 FTA 체결은 경제 교류를 한층 더 활성화 시킬 것으로 기대되고 있다.

한일 FTA 체결의 혜택을 받는 곳은 지리적으로 가까운 큐슈와 한국 남부라고도 말한다. 하카타에서 부산까지는 화객 페리가 거의 매일 취항하고 있다. 시모노세키를 포함한 큐슈는 벌써 대(對) 한국 무역의 창구가 되고 있어 다양한 무역재가 큐슈와 한국을 왕래하고 있다. 한편, 부산신항과 광양항의 개발에 따른 컨테이너 터미널의 정비 등 하드면의 정비도 진전 중이다. 한국에서는 소프트면의 정비도 도모해 기업 유치에 대해 파격적인

조건으로 일본 기업을 유치하고 있다.

이러한 현재 상황에 대해서 본 원고에서는 국제 수송의 99%를 차지하는 해상운송으로 한정해서 큐슈와 한국 남부의 현재 상황과 향후의 제후 정책을 정리했다. FTA는 관세 장벽을 배제한 무역 촉진을 도모하는 것을 목적으로 하는 것이지만 실제로는 비관세 장벽을 포함한 EPA(경제연합협정)로의 논의가 진행되고 있다. 국제 해상운송의 서비스의 원활화도 이 범주에 들어간다. 권한의 소재가 정부에 있기 때문에 지방간의 해상운송의 원활화는 꽤 한정적이다. 그러한 가운데에서도 항만 하역을 늘리기 위해서 네트워크를 최대한으로 활용한 노력이 계속되고 있다. 한일 물류 네트워크를 활용한 시도를 중심으로 고찰해 보려고 한다.

II. 큐슈·한국간 해상운송의 현 상황

■ 대(對) 한국 무역의 창구가 되는 큐슈

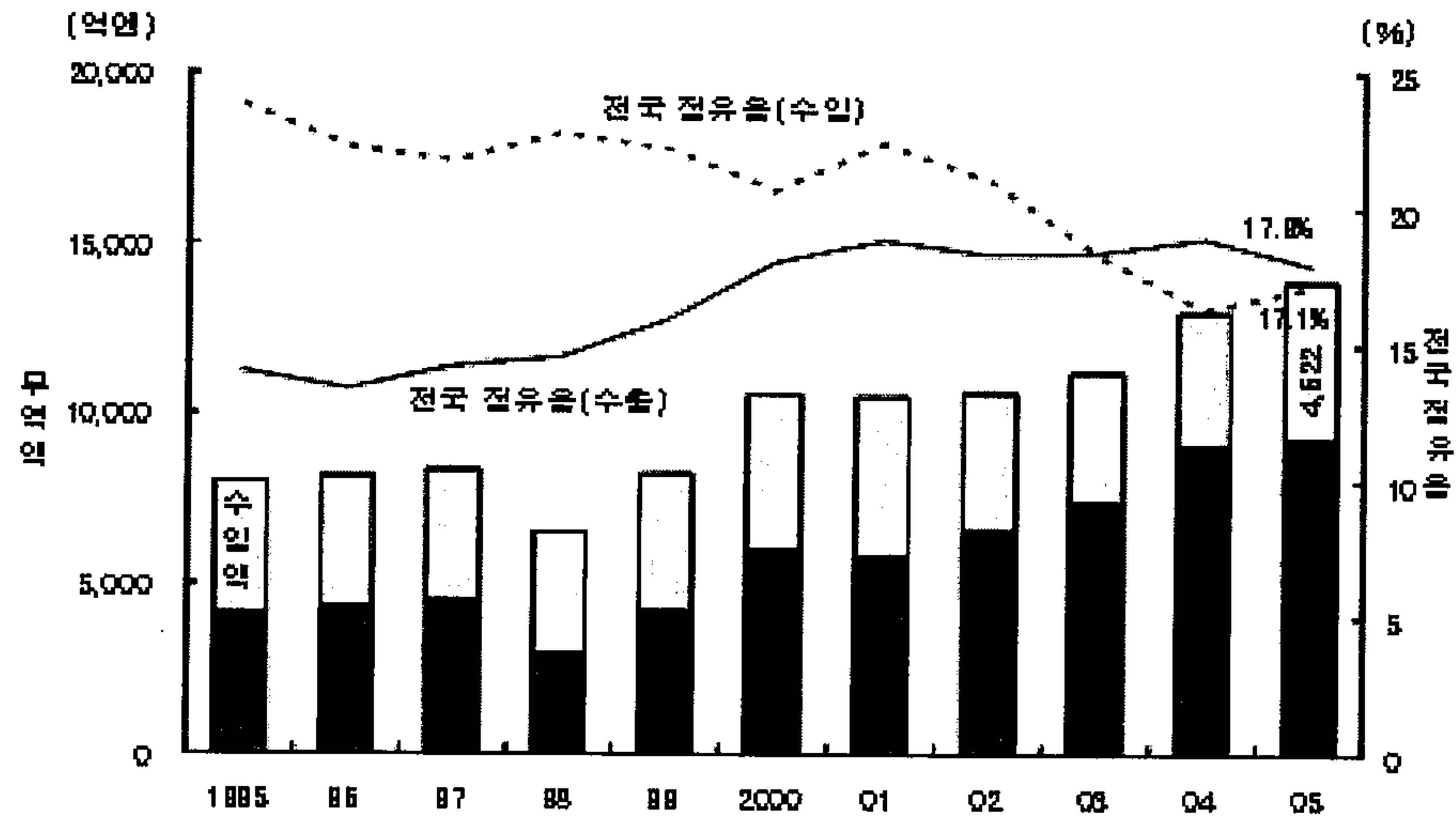
큐슈(야마구치, 오키나와를 포함)의 대 한국 무역액과 전국 점유율을 과거 10년간의 추이로 보면 표-1과 같다. 최근 2005년의 무역액은 수출액이 9,233억엔, 수입액이 4,622억엔으로 4,611억엔의 수출 흑자였다. 90년대 후반까지 수출액과 수입액은 비슷했지만 격차는 점차 벌어져 향후도 확대될 전망이다.

수출입액별로 추이를 보면, 아시아 경제위기에 의한 일시적인 감소는 있었지만 수출액은 순조롭게 증가해 1995년의 4,112억엔에서 10년간에 2.2배로 증가했다. 특히 1999년에는 사실상 일본 제품의 수입을 금지하고 있던 「수입처 다각화 품목 제도」¹⁾의 규제 철폐의 영향을 받은 후 수출이 증가하고 있다. 게다가 시모노세키항이나 하카타항 등 한국에서 가깝고 거의 매일 수송이 이루어지고 있는 항로는 국제분업을 구축하는데 있어서 편리성이 높고, 그 지역외의 하주로부터도 한국용 수송 루트로서 선택되고 있다. 한편 수입액은 거의 큰 변함이 없는 추이를 보이고 있다. 1995년에는 3,866억엔, 가장 많았던 2001년에는 4,679억엔으로 큰 변동은 없고 4천억엔 전후로 추이하고 있다.

전국 점유율을 보면, 2005년은, 수출 17.9%, 수입 17.1%로 함께 17%대였다. '10% 경제'라고 불리어지는 큐슈에서는 상대적으로 비율이 높다. 10년간의 추이를 보면 수출비율과 수입비율의 추이는 대조적이다. 수출비율은 금액의 증가와 함께 서서히 상승하고 있지만 수입비율은 급격하게 저하되고 있다. 1995년 수출은 14.0%, 수입은 23.8%이며 이전 수출비율은 3.9%포인트, 수입비율은 6.7%포인트 저하했다. 또 수출과 수입에는 10%포인트 가까운 격차가 있었지만 2003년에 양자는 역전했다.

1) 수입처 다각화 제도는 1978년에 한국 정부가 도입한 제도이다. 제도의 개요는 「심한 무역적자 대상국으로부터 수입하려고 하는 경우는 수입 승인을 얻을 것」이라는 것으로, 수입 승인을 실시하지 않음으로써 해당국으로부터의 수입을 제한하려고 했다. 사실상 일본 제품의 수입만을 제한한 차별적 제도였다.

<표-1 큐슈²⁾의 대 한국 무역액과 전국 점유율의 추이>



자료 : 모지세관 『큐슈경제권의 무역』

■ 큐슈 각지와 연결되는 부산항의 해상 네트워크

큐슈와 한국의 정기 컨테이너 항로는 표-2와 같다. 각 현 적어도 한 개의 항만은 한국 항로를 가지고 있다. 하카타항, 기타큐슈항은 부산항 이외의 한국 항만과도 연결되고 있지만 대부분의 항만은 부산항과의 네트워크만 가진다. 이것은 한국의 중소선사에 의한 피더(공급자)선사가 항로를 갖고 큐슈~한국의 네트워크를 지탱하고 있기 때문이다. 일본에서는 고액의 육상수송 운임을 회피하는 것과 지역의 국제화를 진행시키는 목적으로 국제 항로의 개설이 진행되고 있다. 하카타항과 시모노세키항에서는 부산항을 향해서 화객 페리가 취항하고 있어 하주로부터의 이용 요구는 높다. 특히 화객 페리의 경우 사람을 옮기는 것이 주주목적으로 하여 엄격한 정시 수송이 실현되고 있다는 것, 컨테이너선에 비해 선체가 커서 다소의 해상 흔들림에도 대응할 수 있어 화물 손상을 최소한으로 할 수 있는 것 등의 이점이 있다. 이러한 장점 때문에 정밀 기계나 전자 부품 등 섬세한 화물은 하주가 칸사이 지방으로부터 동쪽에 있어도 시모노세키항이나 하카타항을 이용하는 케이스를 이끌고 있다.

■ 증가하는 대 한국 정기편

큐슈와 한국의 정기편수는 2005년에는 247편/월이었다. 1995년은 156편/월, 2000년에는 212편/월이었으며, 착실하게 증가하고 있다. 특징으로 다음 두 가지를 들 수 있다.

첫번째는, 하카타항으로부터의 편수가 큰 폭으로 증가하고 있는 것이다. 2000년의 36편/월에서, 2005년에는 72편/월로 증가했다(표-3). 이전, 하카타항~부산항을 연결하는 화객 페리 「카멜리아 라인」이, 주3편에서 주6편으로 거의 매일 운항하게 되었다.

2) 야마구치, 오키나와를 포함

두번째는, 하카타항이나 기타큐슈항, 시모노세키항의 주요 항만 이외의 항구가 새롭게 한국 정기 항로를 개설한 것이다. 상기의 3개항 이외의 정기 항로는 95년까지 오이타항구와 호소지마항의 2개항 뿐이었다. 2000년에는 이마리항, 나가사키항, 야츠시로항, 아부라츠항이 새롭게 더해졌으며 또한 2005년에는 사츠마센다이항과 시부시항이 더해졌다.

그러나 항로와 편수가 너무 증가한 것에 의한 문제도 있다. 화물이 모이지 않고 항로 통합이 이루어지고 있는 것이다. 단독으로는 화물이 모이지 않고 또한 집하를 도모하기 위해서 다른 항구에도 기항하게 되었다. 해주에 있어서, 불필요한 수송 리드 타임이 걸리는 스케줄이 짜여져 편리성의 저하로 연결된다. 수입이면 부산에서 최초로 기항하는 항구, 수출이면 다른 항구에 기항한 후 마지막에 기항하는 항구인 것이 바람직하지만 중간에 기항하는 항구는 특히 낮은 편리성이 문제가 되고 있다.

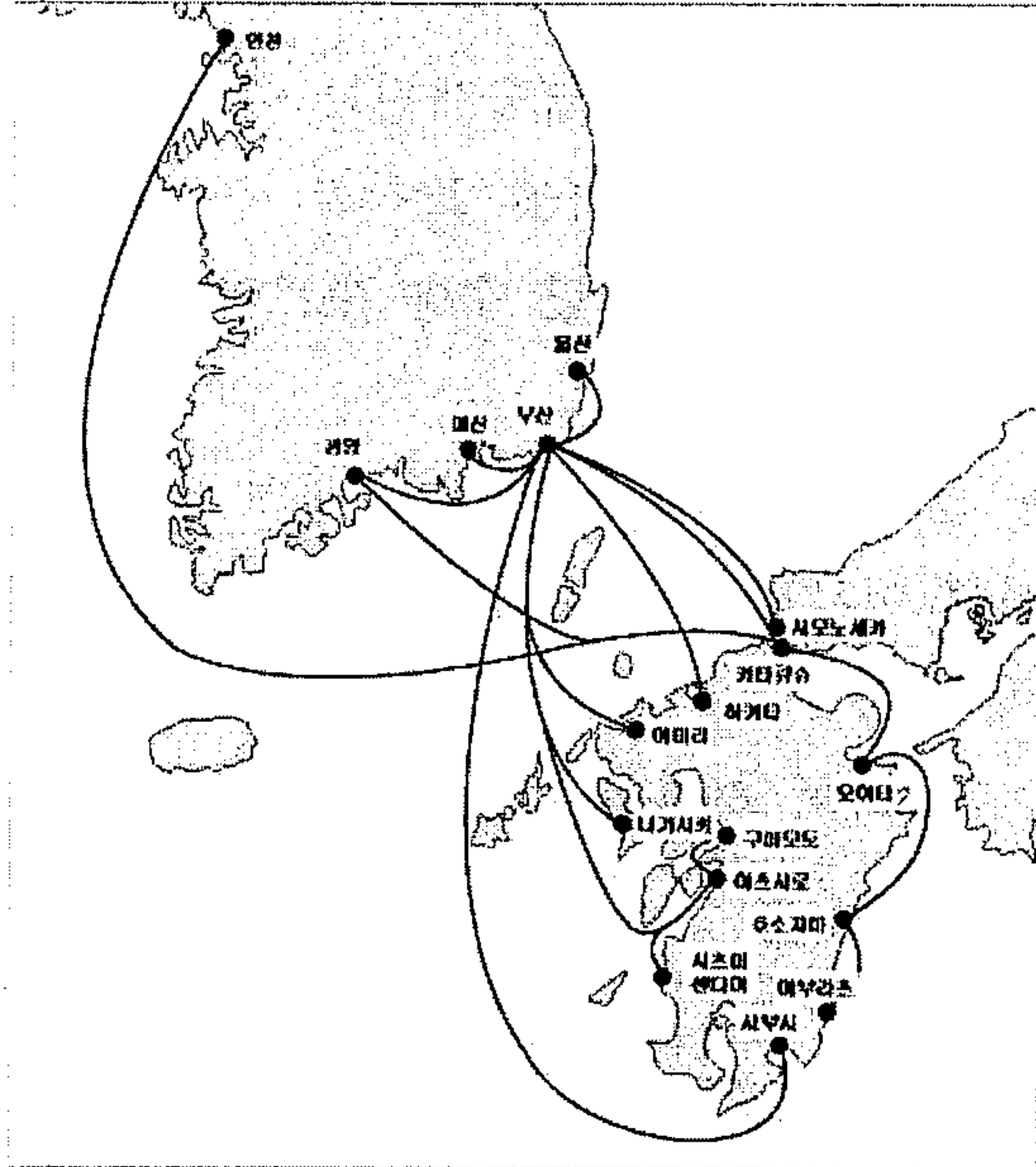
■ 하카타항에서의 대 한국 컨테이너 화물량의 증가

큐슈의 컨테이너 화물 대부분을 취급하는 하카타항과 기타큐슈항의 대 한국 컨테이너 화물량의 추이를 정리하면 표-4와 같이 된다.

수출은 서서히 증가하고 있다. 1999년에는 35만 톤이었지만 2003년에는 121만 3천톤으로 불과 4년에 3.5배의 규모가 되었다. 특히 하카타항의 성장이 크다. 하카타항은 4년간 3.8배로 증가했다. 무역량을 차지하는 한국 항로의 취급의 비율도 일관해서 높아져 99년의 7.4%에서 2003년에는 18.2%가 되었다.

수입은 99년의 140만 6천톤에서 2003년에는 192만 4천톤이 되었다. 수출만큼의 성장은 없지만 양에서는 수출을 웃돈다. 2001년에는 일시 200만톤을 넘는 등 증감을 반복하면서도 증가하고 있다. 기타큐슈항은 거의 제자리 걸음을 하카타항은 완만한 증가를 보이고 있다.

<표-2 큐슈~한국의 정기 컨테이너 항로>



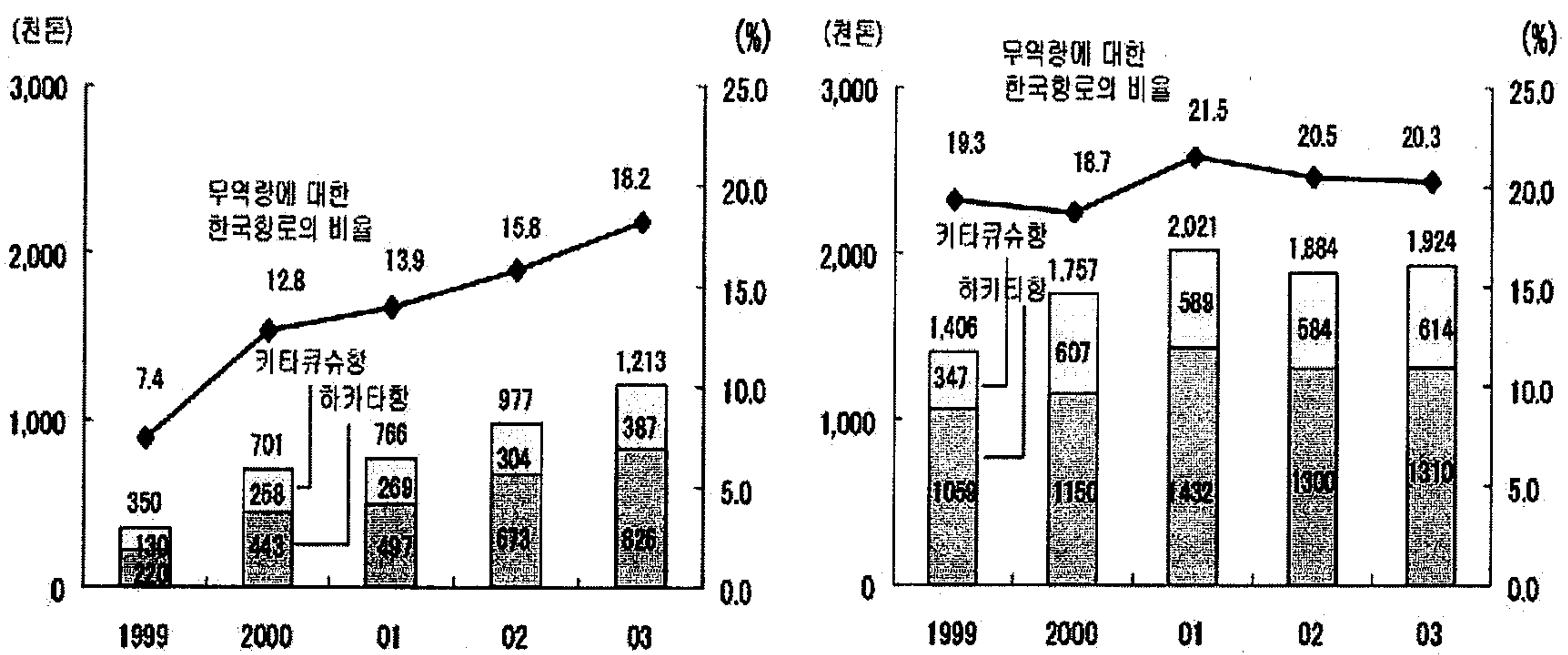
자료 : 큐슈운수국 『큐슈의 물류』

<표-3 큐슈~한국의 정기항로 편수>

	한국으로의 정기항로(편/월)		
	1995년	2000년	2005년
기타큐슈항	50	66	57
하카타항	28	36	72
시모노세키항	54	50	66
이마리항		8	8
나가사키항		8	4
구마모토항		8	4
야츠시로항		12	8
오이타항	12	12	8
호소지마항	12	8	8
아부라츠항		4	4
사츠마센다이항			4
시부시항			4
합 계	156	212	247

자료 : 큐슈운수국 『큐슈의 물류』

<표-4 對 한국 컨테이너 취급량과 화물량에 차지하는 한국항로 비율의 추이>



Ⅲ. 큐슈·한국 일체가 된 국제 물류의 시도

■ 부산항에 스톡 포인트를 둔 수송 체제

큐슈와 한국의 국제 물류량이 증가하고 있지만 부산에서 북부 큐슈까지는 최단시간으로 만나질 정도이다. 저녁에 출항한 배는 이튿날 아침에는 목적지에 도착할 수 있다. 이 지리적인 가까움과 부산항이 가지는 일본 각지에의 피더망을 살린 수송 루트가 구축되고 있다.

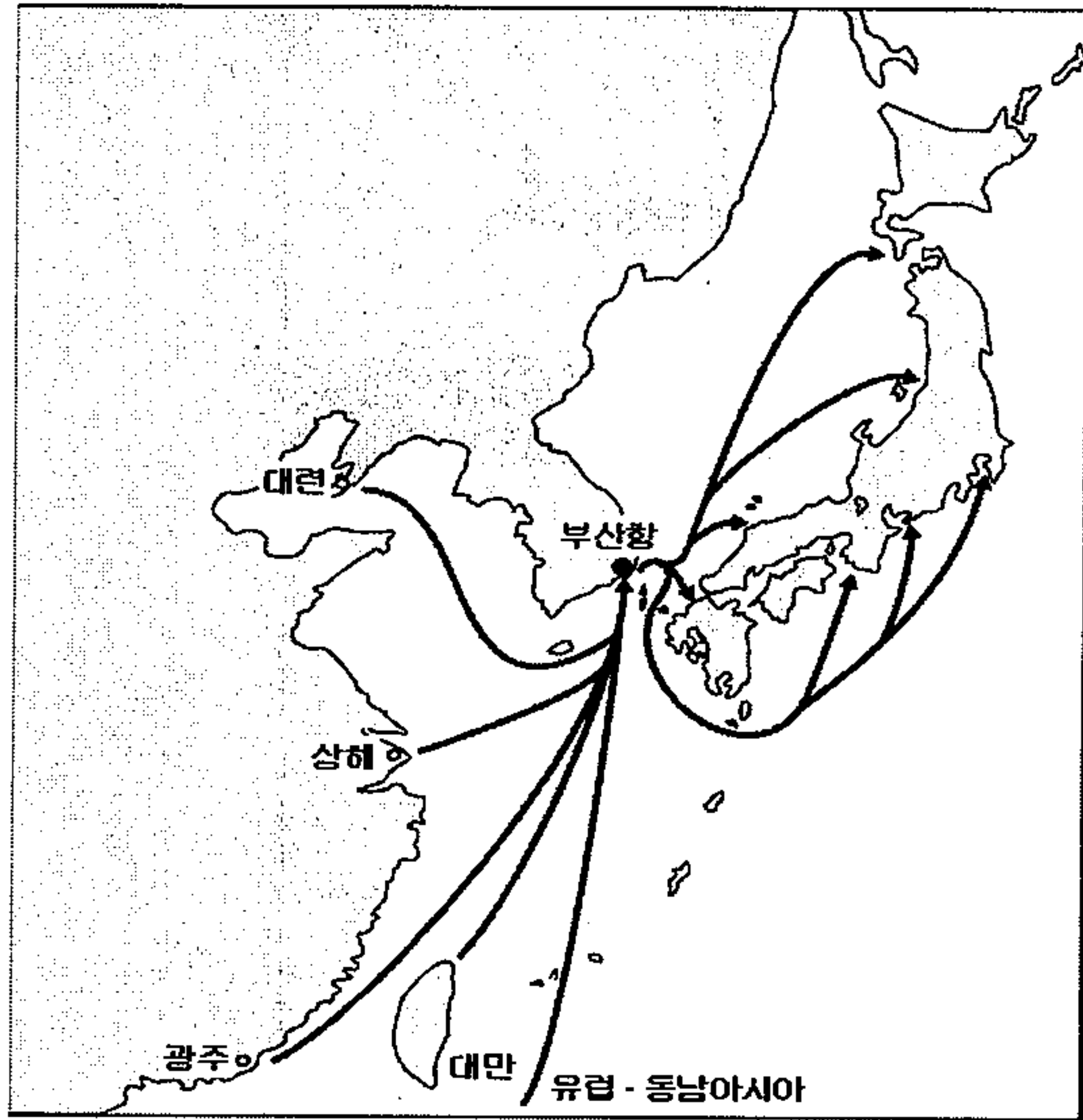
후쿠오카 운수(주)는 부산신항에 일본 기업과 한국 기업과 합작으로 「부산 국제 물류 센터」를 설치했다. 설치 장소는 부산시와 진해시에 이르는 부산신항 자유무역 지역(FTZ) 내이다. 하주의 제1호로서 오피스 가구 제조 판매 회사·(주)우치다양행(도쿄)은 동남아시아 등으로부터의 수입 사무용 가구를 물류 창고에 스톡하여 하카타항 등을 통해서 일본으로 배송한다.

그 외에도 미츠이 물산(주)이 부산항 감천만에 물류센터를 설치해 중국이나 동남아시아로부터 일본의 홈 센터, 편의점을 향한 제품의 스톡 포인트를 설치했다. 지금까지 대만·고웅에 설치했던 물류센터를 부산으로 이동한 것이다. 중소 슈퍼마켓에 상품을 공급하는 (주)씨지씨재팬은 남미 칠레 산의 양식 은연어를 부산에 수송해 적당한 크기로 잘라 가공하여 일본에 수송한다(표-5~7).

이와 같이 일본 기업이 부산항이나 부산신항의 배후지에 진출하는 배경의 하나에 극진한 우대조치가 있다. 예를 들면 투자나 기업 유치에 있어서 부산신항은 경제 자유 구역 내에서 1m²당 45엔/년³⁾이라는 염가의 임대료를 설정하고 있다. 일본에서는 이 정도의 우대조치는 보기 어려워 부산항·부산신항의 강력한 경쟁력이 되고 있다.

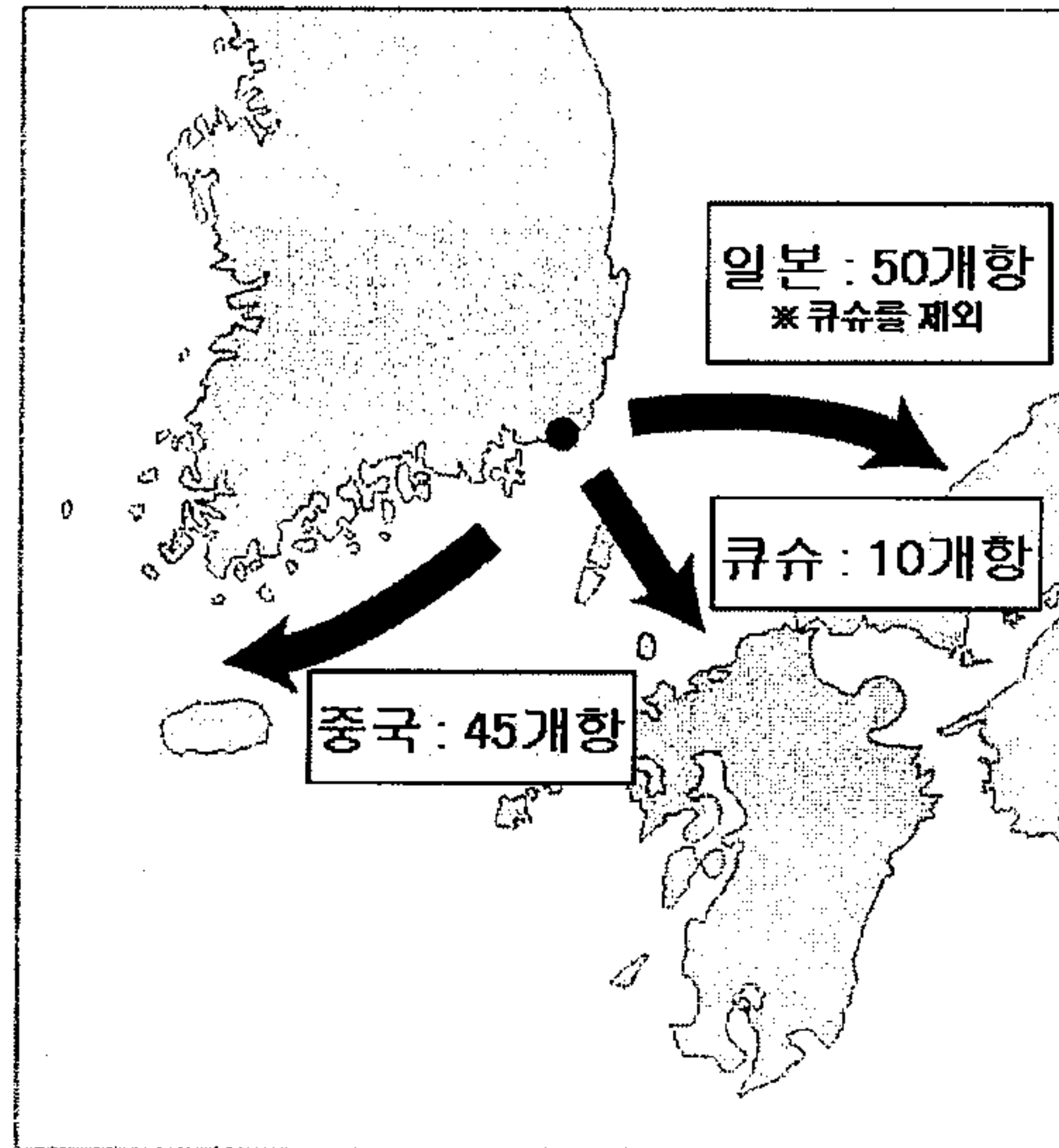
3) 2006년 봄 이후의 원화 상승전의 임료 수준. 원화 상승 이후는 약 20%가 상승하여, 현재는 약 54엔/m² 일 것이다.

<표-5 부산항을 중심으로 한 수송 모델>



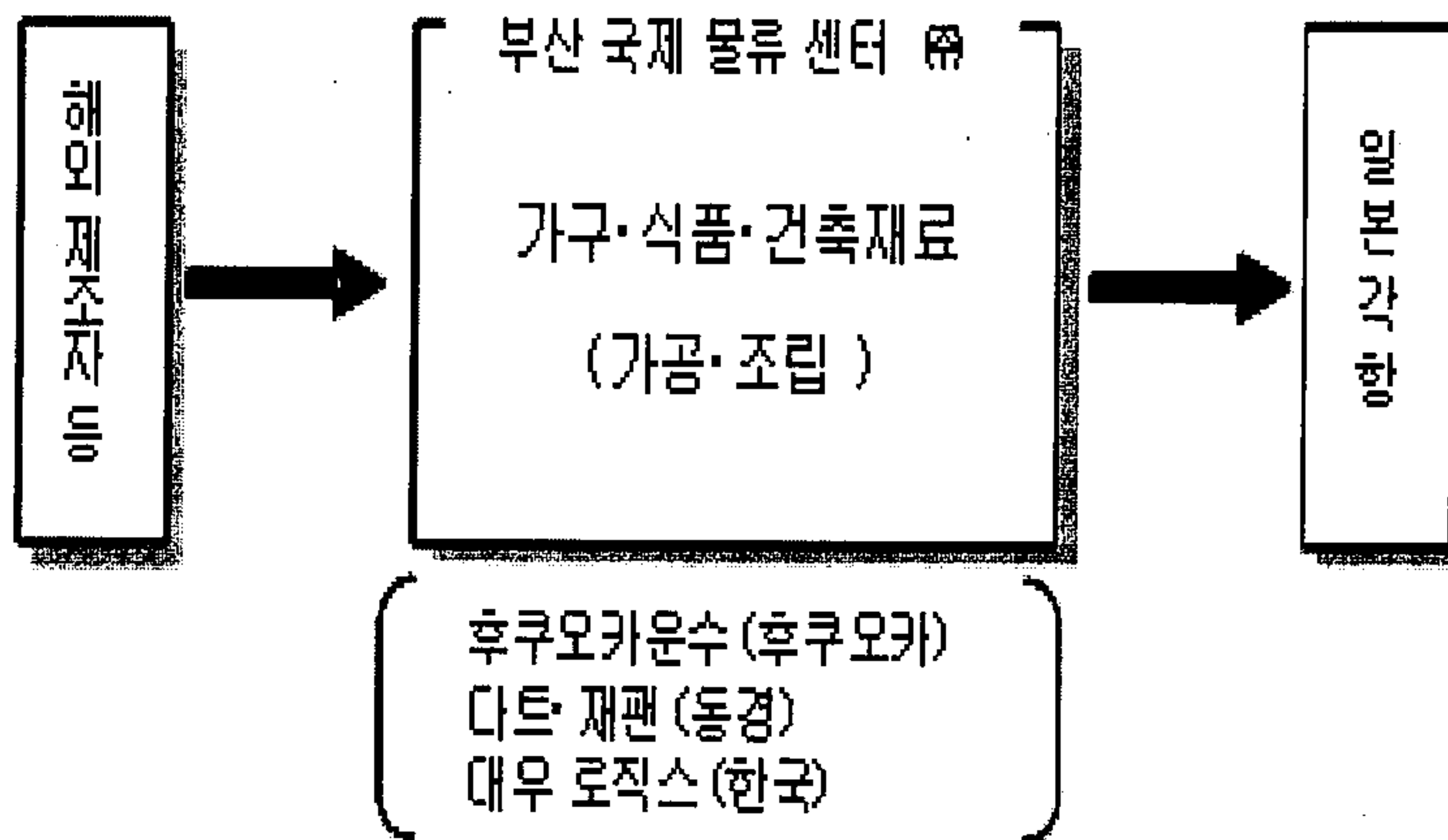
자료 : 큐슈경제조사협회에서 작성

<표-6 부산항의 피더망>



자료 : 부산항 청취자료

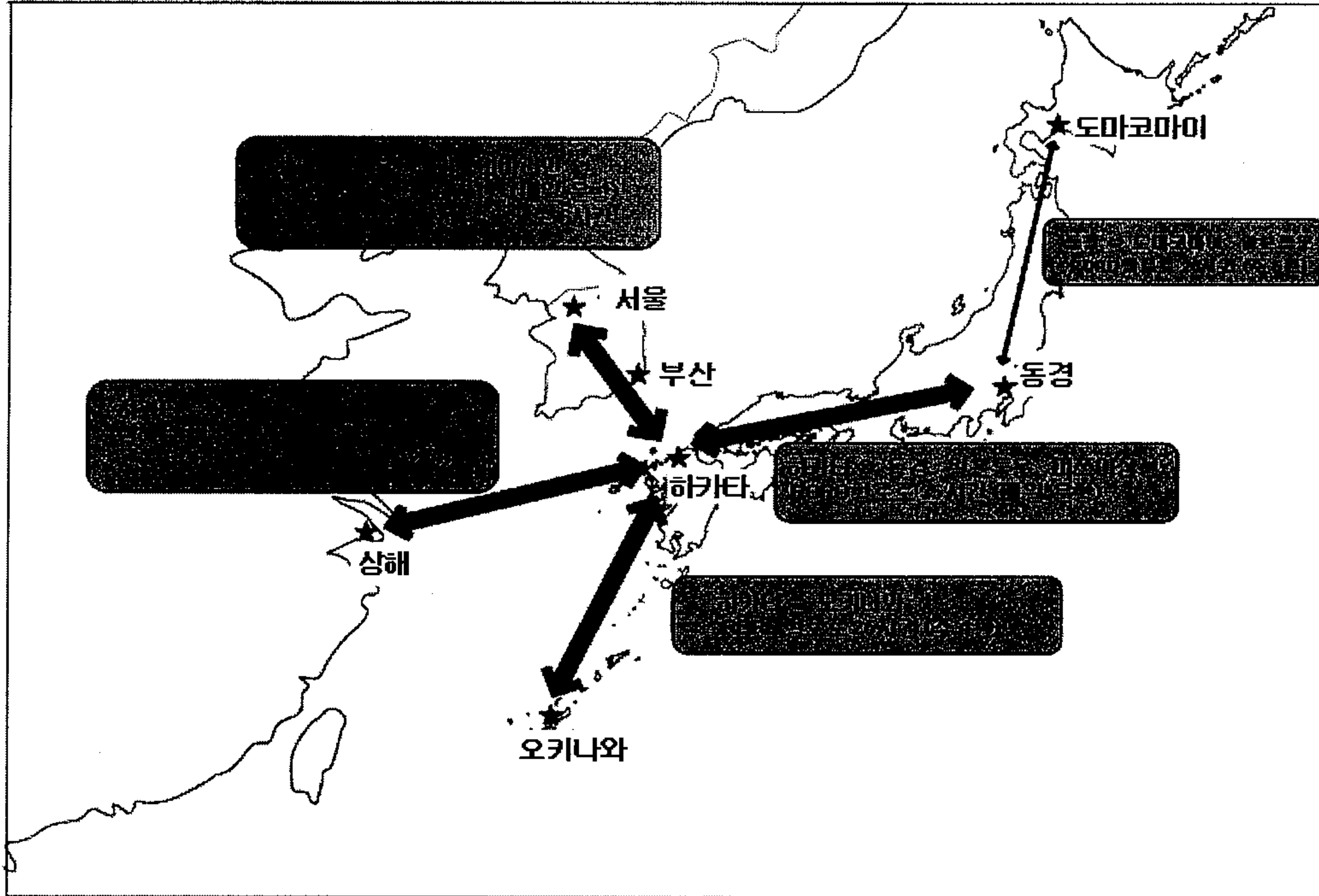
<표-7 부산 국제 물류 센터를 이용한 비즈니스 모델>



■ 하카타항을 기점으로 하는 「하카타 크로스서비스」

부산과의 네트워크를 활용한 사례는, 하카타항을 기점으로 한 일본통운(주)의 「하카타·크로스·서비스」가 있다(표-8). 하카타항을 거점으로 서울(카멜리아 라인, 부산항 경유), 상하이(상하이 슈퍼 익스프레스), 도쿄, 오키나와로 네트워크를 구축한 것으로, RORO 선이나 트레일러를 사용해 국제 복합 일관수송에 의한 고품질의 수송 체제, 항만 하역 시간의 대폭적인 삭감, 하카타항에서의 당일 통관을 실현하여 큐슈지역 외로부터의 화물 집하에 기여하고 있다.

<표-8 하카타·크로스·서비스>



자료 : 후쿠오카시 항만국

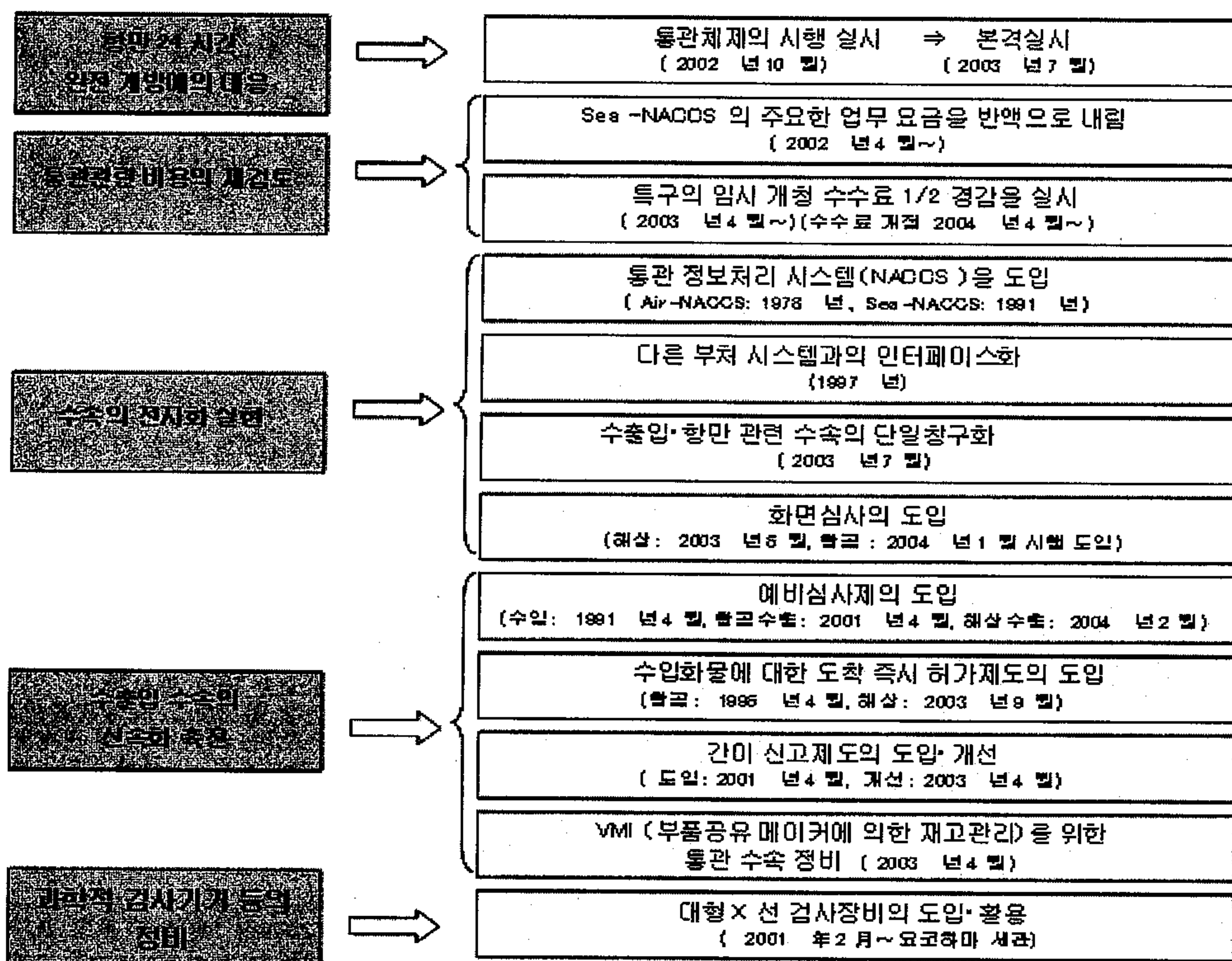
■ 개선이 진행되는 무역 수속

한일 FTA 교섭에 있어서도, 세관 수속의 전자화, 예비 심사 제도 및 통관 수속의 24시간화의 조치에 의한 통관 시간 단축과 세관 수속 간소화가 요구되고 있다. 서비스 수준의 향상과 무역과 관련된 요금의 저하는 오랜 세월 일본의 항만 이용에 관하여 제기되었던 과제였다. 세관도 무역의 원활화를 위해 수속의 개선이 진행되고 있다.

지금까지 개선된 내용은 표-9 대로이다. 항만 24시간 완전 개방화를 향한 통관 체제의 본격 실시(2003년 7월), 특구의 임시 개청 수수료의 2분의1 경감, 간이 신고 제도의 도입(2001년 4월)·개선(2003년 4월) 등 수출입 수속의 신속화 촉진 등의 노력을 진행시키고 있다.

항만 관리자인 지방 자치체도 항만 사용료의 감면 등을 실시하고 있다. 하카타항도 항만 사용요금의 감면으로서, ①외항 정기선의 입항 요금의 감면(50%), 부두 사용료의 감면(3만 톤 초과분에 대해 50%), ②건트릭레인 이용 요금의 감면, ③냉동 콘센트 사용료의 인하, ④야적장 사용료의 감면, 등을 실시하고 있다. 그 결과 예를 들면 현대상선 64,845톤, 4,000~4,500 TEU 적재 가능한 대형 컨테이너선의 입항의 경우, 합계 296만에서 194만엔으로 약 100만엔의 비용경감을 실현하고 있다.

<표-9 개선이 진행되는 무역 수속>



자료 : 세관자료

■ 활발하게 행해지는 항만 개발

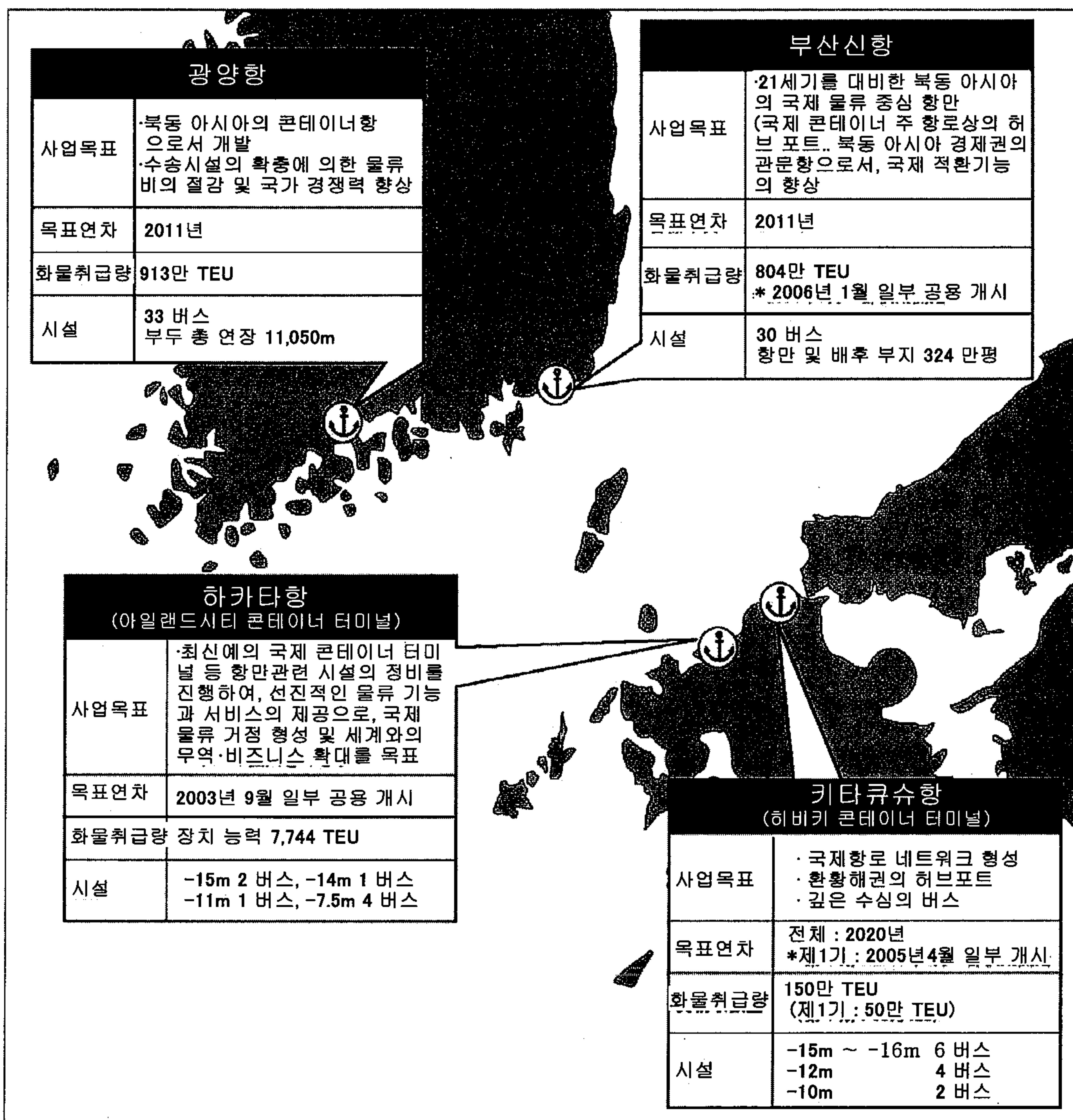
한일간의 무역은 증가하는 한편, 허브 포트로서 대응 가능한 대항만의 개발도 겐카이나다를 두고 좁은 지역에서 활발하게 행해지고 있다. 이하 한일 해협 권내에서의 항만 개발을 보면 기타큐슈항에서는 히비키 컨테이너 터미널을 2005년 4월에 개항했다. 전체 계획에서는 2020년까지 15~16m의 대수심 항만에 6개의 버스 설치를 계획하고, 화물 취급 능력은 150만 TEU에 이를 예정이다. 하카타항 아일랜드시티 컨테이너 터미널은 2003년 9월에 일부 개업했다. 수심 15m의 대수심 항만에 2개의 버스를 비롯하여, 외무·내무 합쳐서 8개의 버스 설치를 계획하고 있다. 최신 국제 컨테이너 터미널 등의 항만 관련 시설 정비를 진행시켜 선진적인 물류 기능과 서비스의 제공으로 국제 물류 거점의 형성 및 세계와의 무역·비즈니스의 확대를 목표로 하고 있다.

부산항은 2004년에 1,143만 TEU의 컨테이너 취급량(세계 5위)을 기록한 세계 우수한 항만이다. 현재는 증가하는 화물 취급량에 항만의 처리 능력이 따라잡지 못하고, 새롭게 부산신항를 개발 중이다. 2006년 1월에 일부 공용 개시하여, 2011년에는 30개 버스의 대항만을 정비한다. 화물 취급 능력은 804만 TEU로 현재의 부산항에 필적하는 대규모 항만이 된다. 전라남도의 광양항은 2011년을 목표로 33개 버스 설치와 913만 TEU의 화물 취급 능력을 가지는 항만 정비를 진행시키고 있다.

이와같이 한일 해협을 사이에 두고 건설이 진행되는 항만은 증가하는 컨테이너 취급량을

가정하여 개발을 진행시키고 있지만, 각각이 환황해와 북동 아시아의 허브항를 목표로 개발을 진행시키고 있는 것이 현재의 상황이다. 세계적으로 물류량은 증가하고 있다고는 해도 개발 촉진의 폐해로서 집하 경쟁의 격화가 있어, 항만 이용 요금의 감액을 비롯한 우대조치 등을 강구하는 것으로 어떻게 자기 항구의 이용 빈도를 높일까에 주목적이 놓여져 있다. 그러나 경쟁의 격화는 결코 바람직한 것은 아니고 모든 곳에 부담의 악영향이 생기게 된다. 향후 항만간의 협조나 기능 분담, 제휴를 구체적으로 진행할 필요성이 요구될 것이다.

<표-10 항만 개발 계획>



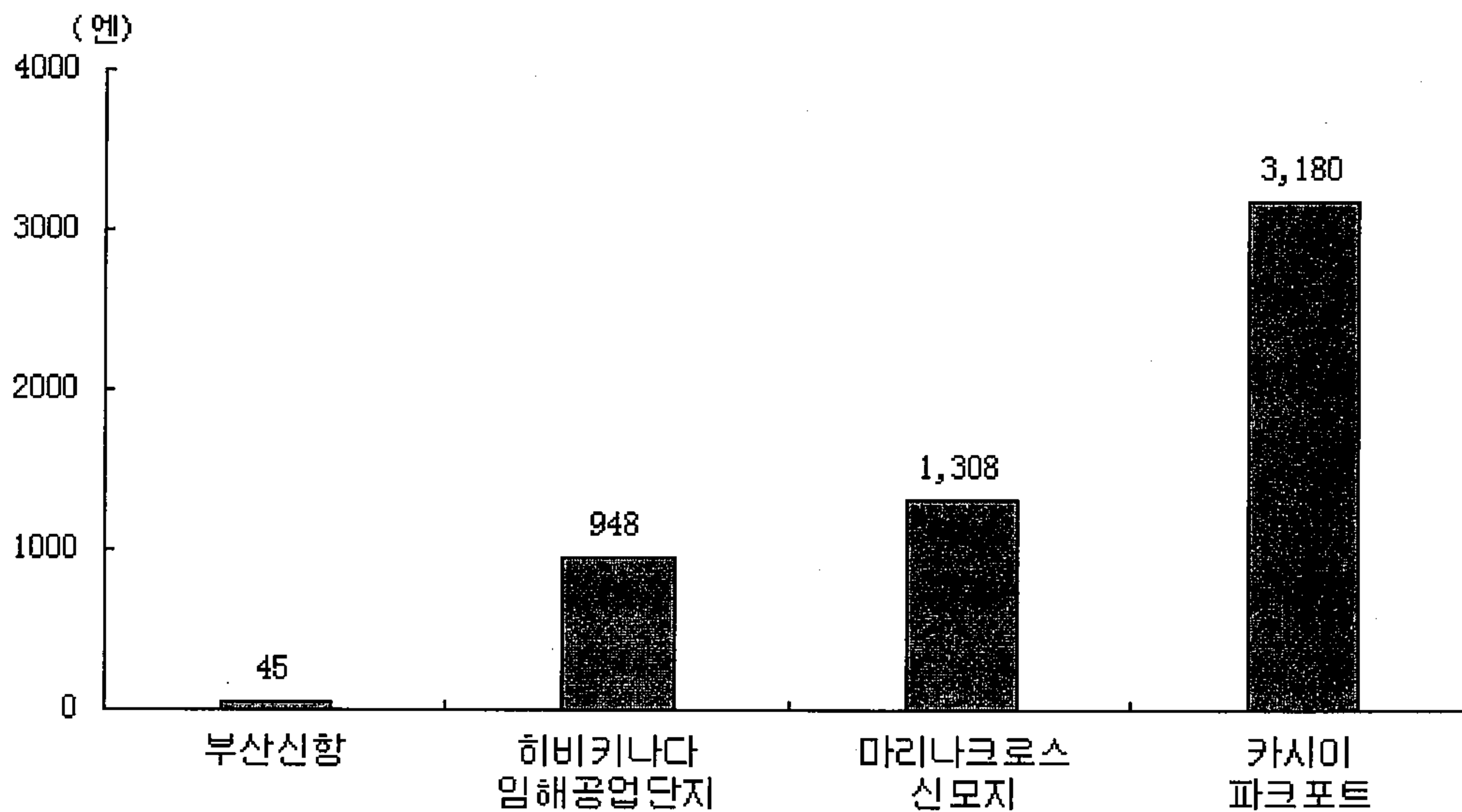
자료 : 각 항만 홈페이지

IV. 큐슈 · 한국 남부의 제휴 정책

■ 과제는 도시간 경쟁

한일간 국제 물류의 과제를 들면, 그것은 도시간 경쟁이다. 첫번째는, 앞에서 언급한 항만의 개발 경쟁이다. 겐카이나다를 두고 행해지고 있는 항만의 대형화는 북동 아시아에서의 허브 포트라고 하는 패권을 유지, 획득하기 위한 경쟁이 되고 있다. 두번째는 기업 유치에 향한 경쟁이다. 일본에서는 구조 개혁 특구, 한국에서는 경제 자유 구역을 설정해 우대조치를 마련하고 있다(표-11). 그 내용에서는 대담한 우대조치를 도입하고 있는 한국이 우위에 있는 것 같다. 그러나 부산항은 지금까지 중국으로부터의 트랜십 화물을 획득하는 것으로 성장해 왔지만 중국의 항만 정비가 진전된 현재 중국은 자국의 항구에서 유럽과 직접 무역하게 되었다. 한편 큐슈의 항만은 슈퍼 중추 항만의 지정을 노려보면서 화물의 증가를 위해 노력하고 있다. 향후 취급 화물의 대폭적인 증가를 전망할 수 없는 가운데 한일 해협권의 항만은 서로 제휴하여 한일 수송의 대동맥으로서 지금까지 이상으로 편리성이 높은 수송 시스템을 구축해야 한다.

<표-11 낮은 요금을 설정한 부산항 배후지의 물류단지4)>



자료 : 각 시 홈페이지에서

■ 항만간의 교류 협정에 의한 협력 체제의 구축

화물의 집하를 위한 항만간의 경쟁이 격렬해지는 가운데, 항만간 교류 협정을 체결하는 것으로 상호의 협력 체제를 구축해 함께 집하에 노력하는 것도 필요할 것이다.

4) 2005년말 현재

이러한 사례로서 2004년 11월의 기타큐슈항과 인천항의 로지스틱·파트너항 협정⁵⁾ 체결을 들 수 있다. 서로 우대조치나 항만 이용 촉진을 위한 시책을 개시하고 있다. 두 항만과 중국·대련항은 항만 운영을 PSA사(싱가폴)에 의뢰하고 있어 3개 항만을 대면시킨 「트라이앵글·네트워크」에서 3항으로의 화물 집중을 피하고 있다.

구체적인 시책으로서 입항료나 안벽 사용료의 감면, 물류 기업에 대한 세미나나 포럼의 공동 개최, 기타큐슈시와 인천시를 거점으로 하는 물류 관련 기업이 상대 측 도시에 진출할 때의 행정의 적극적인 지원 등을 실시한다. 또한 항만뿐만 아니라, 2006년 3월 개항한 신기타큐슈공항과 인천국제공항의 노선 개설에도 서로 협력 체제를 취한다.

인천은 한일 해협권에는 속하지 않기는 하지만 교류 협정의 구체적인 우대정책 등은 한일 해협 권내의 항만에도 적용할 수 있을 것 같다. 한일 해협 권내에 위치하는 기타큐슈시, 후쿠오카시, 시모노세키시, 부산시, 울산시외, 인천시, 대련시, 천진시, 청도시, 연대시의 10도시는, 「동아시아 경제 교류 추진 기구」를 설립하여 그 중의 주요한 시책으로서 항만 사용료의 인하나 통관 수속의 간소화를 들고 있다. 물류 촉진을 위한 제휴는 한일 해협 권내에서도 시작되어 있어 이러한 상호의 협력 체제를 서서히 확대해 가는 것이 필요하다.

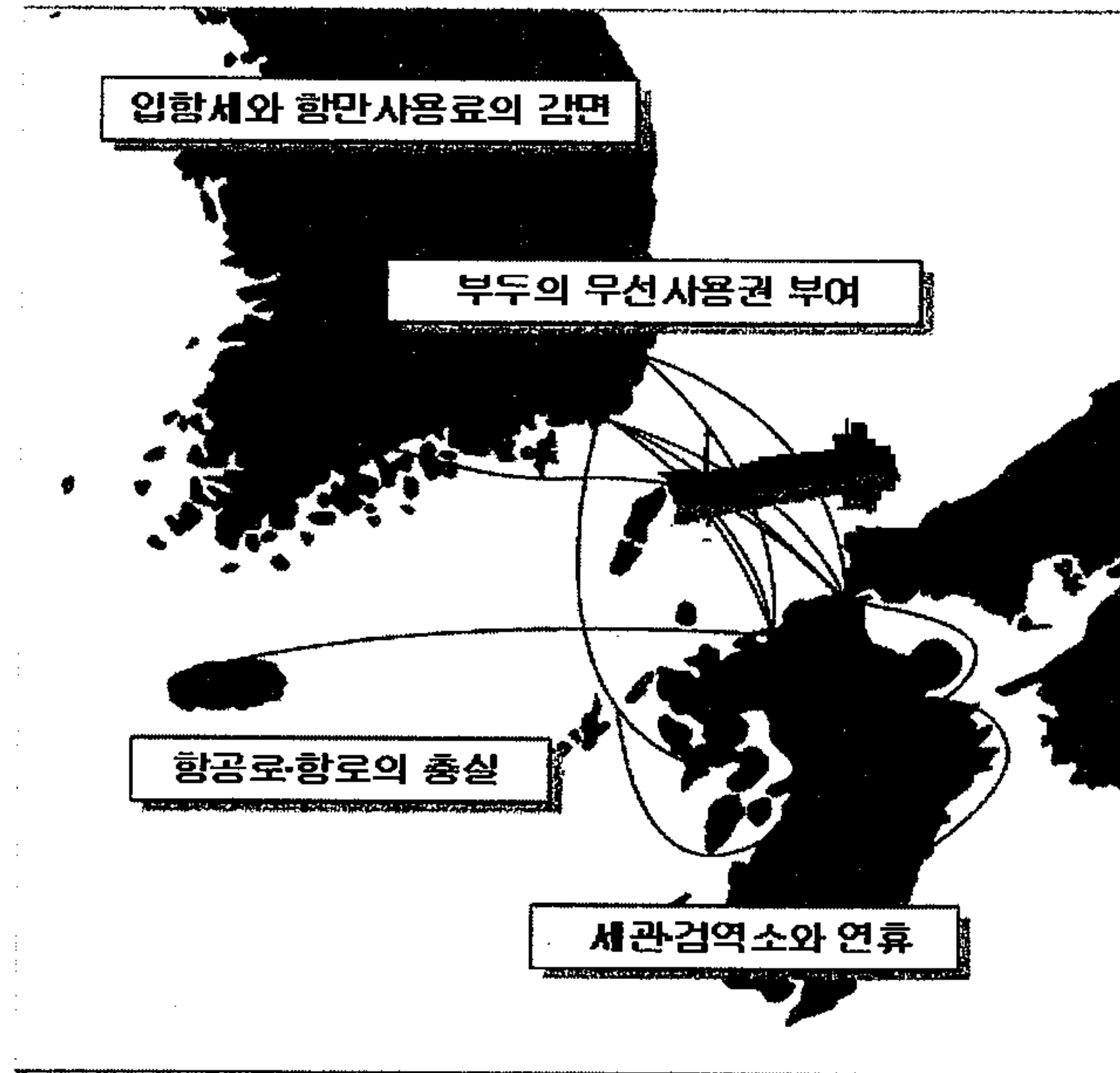
■ 항만간의 「특혜항 대우」

기타큐슈항과 인천항의 교류 협정 이외에도 2005년 1월에는 하카타항과 천진항 사이에 업무 협력 각서가 교환 되었다. 또 위에서 언급한 「동아시아 경제 교류 추진 기구」에는 공항·항만간의 상호 협력이 포함되어 있다.

이와 같이 한일 해협 권내의 항만간에 서로 유리한 조건을 서로 주는 「특혜항 대우」를 실시하는 것으로 물류의 흐름을 창출해 낼 생각이다. 우대조치의 내용은 현지의 지방공공단체에 재량권이 있는 입항료나 항만 사용료의 감면과 부두의 우선 사용권 부여를 대상항에서 오는 선박에 대해서 인정하는 것이다. 한층 더 물류 리드 타임을 단축하기 위해서 세관이나 검역소와의 제휴체제도 필요하고 정부의 움직임도 중요하다. 또 항공로도 포함한 항로의 충실을 꾀하여 네트워크 강화를 진행시킬 계획이다(표-12).

5) 기타큐슈항은 인천항 외에 청진항, 연대항, 청도항과 로지스틱·파트너항 협정을 체결하고 있다.

<표-12 『특혜항 대우』의 이미지>



자료 : 큐슈경제조사협회에서 작성

■ 무역 투자 촉진 지역간의 제휴

큐슈에는 「후쿠오카 아시아 비즈니스특구」와 「키타큐슈시 국제 물류특구」, 「이즈카 아시아 IT특구」, 「쿠루메 아시아 바이오특구」 등 국제 제휴를 촉진하는 구조 개혁특구가 있고, 한국 남부에는 「부산·진해 경제 자유 구역」과 「광양만권 경제 자유 구역」이라는 2개의 경제 자유 구역이 있다. 모두 비즈니스의 활성화를 도모하는 것을 주목적으로 하고 있지만 큐슈와 한국에서의 우대조치의 격차는 크다. 예를 들면 투자나 기업 유치에 해당해서는 큐슈의 구조개혁특구에서는 눈에 띠는 우대조치는 찾아 볼 수 없기는 하지만 한국의 경제자유구역에는 1m²당 35엔/년(광양항)이나 45엔/년(부산신항)등 임대료를 큰 폭으로 싸게 한 대담한 투자 우대책이 보인다. 그 성과로서 앞에서 언급한 대로 일본 대기업의 진출이 시작되었다(표-13).

한일 해협권에 있어서는, 지역내의 투자 교류를 활발하게 하여 유럽과 미국 등 권역 외의 기업도 불러 들이기 위해서 무역 투자 촉진 지역간의 제휴를 촉진시키는 것이 바람직하다. 구체적으로는 우대조치의 적용 범위 확대나 관계 기관의 정보교환, 진출 기업과 진출을 희망하는 기업으로의 지원, 해당 지역으로의 유도 등을 생각할 수 있다. 이러한 네트워크의 확충에 의해 한일해협권의 일체감을 높이는 것이 가능하게 되어, 역외로부터 주목을 끄는 것이 기대된다.

<표-13 한국의 경제 자유 구역의 우대 조치>

직접세 감면	<ul style="list-style-type: none"> ○ 감면 대상 <ul style="list-style-type: none"> · 1,000만 달러이상의 투자가 있는 외국 제조 기업 · 500만 달러 이상의 투자가 있는 외국 제조 기업 ○ 감면 내용 <ul style="list-style-type: none"> · 법인세, 소득세, 취득세, 등록세, 재산세, 종합 토지세는 3년간 100% 면제. 그 후 2년간 50% 감면
간접세 감면 및 면제	<ul style="list-style-type: none"> · 입주업자의 FTZ 반입 외국 물품에 대해 간접세를 면제 · 입주업자가 반입한 내국 물품 및 경제 자유 구역내의 기업간의 거래에 대해 부가가치세 영세율을 적용 · 임시 수입 부가세, 주세, 특별 소비세, 교통세, 농특세, 교육세 면제
임대료	<ul style="list-style-type: none"> · 부산항 감천 부지 : 연간180円/㎡ 수준 · 부산신항 : 연간45円/㎡ 수준 · 광양항 : 연간35円/㎡ 수준
물류 활동 신고 수속의 간소화	<ul style="list-style-type: none"> · 경제 자유 구역 내에서는 등록업자간의 물품 이동 및 양도, 외국 물품의 사용 · 소비 및 보수 작업등 각종 부가가치 물류이동에 대해 세관 신고 수속을 간소화

자료 : 한국 해양수산부HP (<http://www.momaf.go.kr/>) 를 근거로 작성

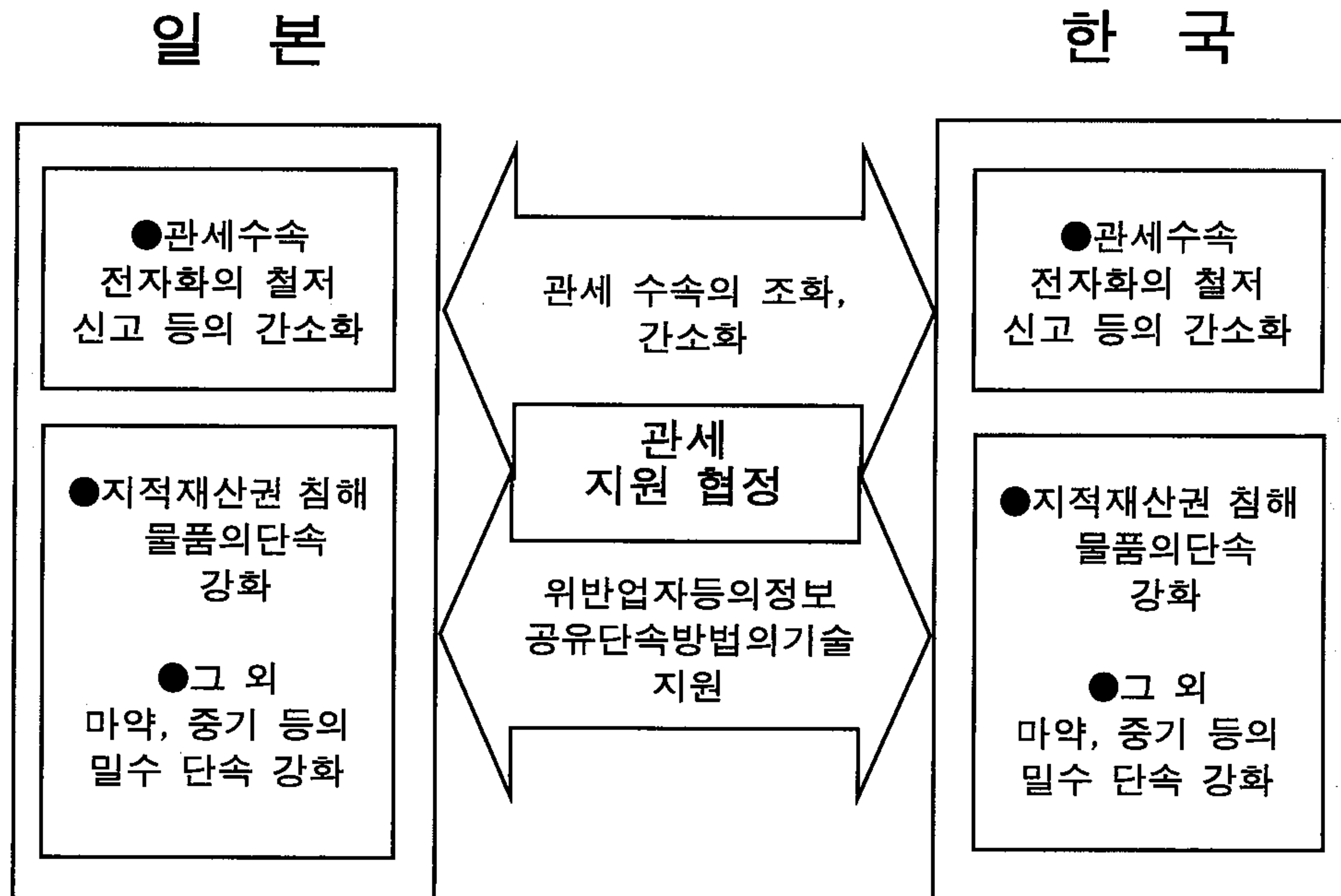
■ 통관·검역 수속의 원활화

세관 수속에 대해서는 일본과 한국에서 양쪽 모두 신고로부터 심사, 납세, 화물 검사까지 무 서류화가 진행되어 검역이나 항만 관계의 수속 등도 동시에 전자 입력할 수 있는 체제가 벌써 구축되고 있다. 게다가 2004년 12월에는 한일 세관 당국간에서 「세관 지원 협정」을 체결해 양국간으로의 세관 수속을 원활히 하기 위한 협력이 확인되었다.

(표-14).

그러나 한국측에서는 문제점도 지적되고 있다. 예를 들면 한국측은 한국 무역 네트워크(KTNET)로 통일되고 있는 세관 수속과 물류이지만, 일본에는 통관 정보처리 시스템(NACCS), 무역금융 EDI(TEDI), 무역 관리 오픈 네트워크 시스템(JETRAS), 항만 물류 정보 네트워크(POLINET), 항만 EDI 등 복수의 표준 시스템이 존재하여 서로 링크되어 있지 않는 것이 문제로 되어 있다. 또, 일본의 검역 체제는 하루의 검역 처리 건수에 한도가 있어 신선식품의 수입을 제한하고 있는 문제 등도 있어 해결에 노력할 필요가 있다.

<표-14 일본과 한국의 관세 수속, 지적 재산권 보호를 향한 협력의 이미지>



자료 : 일본경제신문(2004년8월2일)을 가필 · 수정

V. 결론

한일 FTA 체결을 향한 논의 속에서 물류는 이차적이다. 농수산물이나 공업제품의 관세가 서로 철폐된 다음 물류는 활성화 된다. 큐슈와 한국 남부의 한일 해협권의 경우 지리적 근접성의 우위성을 살리려면 물류는 불가결이다. 큐슈와 한국 남부에 둘러싸인 겐카이나다가 한일 물류의 대동맥이 되듯이 사용자에 있어 사용하기 편리한 항만 수송 서비스를 실현해 가지 않으면 안 된다. 한일 FTA 체결 교섭이 중단하고 있는 현재 지방단체가 할 수 있는 일부터 시급하게 처리하여 지방간 교류의 개척자로서 선진 사례가 되는 것이 바람직하다.

참고 문헌

1. 일본 무역 진흥회 아시아 경제연구소 연구소[2000] 「21 세기 한일 경제 관계 연구회 보고서-21 세기의 한일 경제 관계는 어떻게 할 것인가」
2. (재) 큐슈 지역 산업 활성화 센터[2005] 「한일 자유무역협정(FTA)의 영향과 한일 해협 경제권의 가능성에 관한 조사보고서」