

物流學碩士 學位論文

한·일 FTA가 해운항만서비스산업에
미치는 영향에 관한 연구

-NVOCC 중심으로 -

A STUDY ON THE IMPACT OF SHIPPING AND PORT SERVICE INDUSTRIES
CONSIDERING THE POSSIBILITY OF KOREA/JAPAN FTA
: FOCUSED ON NVOCC

指導教授 郭 圭 錫

2008年 2月

韓國海洋大學校 大學院

港 灣 物 流 學 科

黃 昌 世

〈 목 차 〉

제1장 서론	1
1. 연구의 배경 및 목적	1
2. 연구의 범위 및 방법	2
제2장 한·일FTA의 의의와 필요성	4
1. 한·일 FTA의 의의	4
2. 한·일 FTA의 필요성	5
3. 한·일 FTA의 추진현황 및 전망	8
제3장 선행 FTA의 NVOCC에 대한 영향분석	13
1. 한국-칠레 FTA	13
2. 한국-싱가폴 FTA	16
제4장 한·일 FTA 체결에 따른 NVOCC에 미치는 영향 및 대응방안 ...	20
1. NVOCC의 정의 및 특징	20
2. 한·일 NVOCC현황 및 비교	24
3. 한·일 FTA 체결에 따른 NVOCC의 변화 및 대응방안	29
제5장 결론	39
참고문헌	42

〈표 목차〉

<표2-1> 한국의 대 일본 무역추이	9
<표2-2> 한국의 대 일본 물동량추이	9
<표2-3> 한·일 FTA의 협상 추진과정	11
<표2-4> 한·일 FTA의 협상 분야	12
<표3-1> 대칠레 교역동향	13
<표3-2> 대칠레 물동량 동향	13
<표3-3> 대싱가폴 교역동향	17
<표3-4> 대싱가폴 물동량 동향	17
<표4-1> 국제복합운송주선업(한국) 및 화물(외항)이용운송사업자(일본)등록현황	25
<표4-2> 한국내 일본포워더의 진출현황	25
<표4-3> 일본내 한국포워더의 진출현황	26
<표4-4> 물류활동에 따른 한·일 NVOCC의 비교우위	28

〈그림 목차〉

<그림2-1> 한·일 FTA의 의의	5
<그림2-2> 지역무역협정수	6
<그림2-3> 대일 물동량추이 분석	10
<그림3-1> 대칠레 물동량추이분석	14
<그림3-2> 한·칠레 부가가치물류 모델의 예	16
<그림3-3> 대싱가포르 물동량추이분석	18
<그림4-1> 한국의 NVOCC 서비스 구조	27
<그림4-2> 일본의 NVOCC 서비스 구조	27
<그림4-3> 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와 일본의 택배회사와의 결합모형	31
<그림4-4> 한국의 택배회사와 한국NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와의 결합모형	32
<그림4-5> 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 택배회사와의 결합모형	33
<그림4-6> 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 NVOCC와의 결합모형.	33
<그림4-7> 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 택배회사와의 결합모형	34
<그림4-8> 부가가치 물류모델의 예	36

제 1 장 서 론

1. 연구의 배경 및 목적

지난 반세기 동안 세계인구의 급격한 증가와 산업개발은 각 대륙 및 국가간의 교역량을 자연스럽게 대폭적으로 증대시켜 왔다. 18세기 중엽, 영국에서 시작된 산업혁명(Industrial Revolution)을 거치면서 유럽의 우수한 기술이 대거 신대륙인 미국으로 흘러 들어갔으며, 이에 미국은 넓은 영토에 산재해 있는 각종 자원을 토대로 세계를 이끄는 공장의 역할을 충분히 해왔다.

하지만 지속적인 산업의 고도성장으로 인해서 그에 따르는 충분한 값싼 노동력의 확보가 여의치 않아 차츰 전 세계의 선진 각국에서는 값싼 노동력을 찾아 동남아 국가로 몰려들게 되었다. 그들의 요구에 부합하듯 동남아 국가는 값싼 숙련 노동력과 풍부한 자원을 배경으로 이제 명실 공히 세계 공장의 역할을 하고 있을 뿐만 아니라 충분한 소비처의 역할을 특특히 해내고 있다.

이웃나라 일본은 특유의 근면성과 성실한 국민성을 토대로 고도의 경제 성장을 가속하여 이젠 명실 공히 세계 경제 중심 국가로 굳건한 지위를 확보하게 되었다. 이와 함께 각 대륙 및 국가의 지속적인 경제 발전도 뒤따라 북미, 유럽, 동남아를 망라한 전 세계적 자원의 교류 및 물류의 대폭적인 증대가 필연적으로 뒤따르게 되었다. 특히 부존자원이 빈약한 한국과 일본, 양국은 지속적인 수출입 증대를 통해 국가가 처한 상황을 타개하려고 노력하게 되었다. 아시아의 관문에 위치한 한국과 일본은 천혜의 지정학적 입지를 활용하여 동북아 물류의 중심지로서 위상을 정립하게 되었으며 또한 중국의 급속한 경제 성장을 발판으로 아시아 대륙을 향한 교두보 역할을 하는 중심 국가가 되었다.

이와 같은 세계의 급속한 경제 환경의 변화와 교역량 증가의 흐름에 발맞추어 지난 몇 십 년 동안 세계 각국은 타 국가 및 대륙과 FTA(Free Trade Agreement)를 통해서 자국의 이익 및 교역량 증대를 실행해 오고 있다. 그의 일환으로 우리나라는 지난 2004년 대 칠레와의 FTA를 시작으로 올해는 미국과의 FTA를 매듭짓게 되었다. 단순히 국가간 무역수지의 흑/적자 여부를 떠나서 두 국가 또는 대륙간의 교역량 증대를 주안점으로 하여 더불어 발전해 나간다는 공통분모가 존재하는 듯하다.

우리와 지리적으로 가장 가까운 곳에 위치하고 상호 100년이 넘는 지속적인 교류를 해온 한일간의 FTA 협상은 양국의 경제 및 산업전반에 걸쳐 엄청난 변화를 가져올 것이라고 예견할 수 있을 것이다. 아직은 양국의 FTA가 결실을 맺기까지 시간이 좀 더 필요하겠지만, 그리 오래가지는 않을 전망이다.

한·일 FTA 결성에 대한 논의가 세계 각국의 경쟁적인 FTA의 추세에 편승하여 다시 활발히 이루어질 것을 감안할 때 이의 해운항만산업에 미치는 영향을 본 논문의 저자가 활동하고 있는 NVOCC의 입장에서 분석하고 대응방안을 모색하는 연구가 필요하다고 판단하였다. 따라서 본 연구에서는 기존의 연구가 상대적으로 거의 부진하였던 분야 즉, 한일 FTA의 체결이 해운항만서비스산업에 미치는 영향을 NVOCC의 관점에서 검토하여, 이에 따른 해운항만서비스(NVOCC 중심)산업의 변화를 예측하고 그 영향을 분석하는 데 중점을 두었다.

다시 말하면 한·일 FTA가 체결되었을 경우 이에 따른 해운항만서비스산업(NVOCC 중심)에 대한 변화를 분석한 다음, 이에 대한 대응전략을 모색하고자 한 것이다. 따라서 본 연구는 한·일 FTA 체결과 관련하여 해운항만서비스업체인 NVOCC의 정책 결정 및 업계의 경영전략 수립에 미력이나마 기여할 수 있었으면 하고 기대한다. 아울러 본 논문은 한·일간 FTA가 체결될 경우 양국간 해운항만산업의 변화 모델을 소비자와 가장 가까운 거리에서 해운항만서비스를 제공하는 NVOCC의 관점에서 제시하고자 한다.

2. 연구의 범위 및 방법

이러한 연구목적의 달성을 위해서는 먼저 한·일 FTA 체결에 따른 NVOCC의 변화의 영향을 분석하고 이의 시장에 대한 파급효과를 도출할 필요가 있을 것이다. 한·일 FTA의 체결은 역내의 관세·비관세 장벽의 해소로 교역을 촉진하며, 경제 전반에 걸쳐 시장확대와 경쟁심화를 야기함으로써 양국무역의 양적·질적 변화를 초래할 것이다. 그리고 이러한 경제적 영향은 해운항만서비스 시장에도 다양한 형태로 파급효과를 나타낼 것으로 생각된다. 그런데 해운항만서비스 산업의 발전방향을 NVOCC의 입장에서 전망하고, 나아가 바람직한 발전 전략을 모색하기 위해서는 한일 FTA의 해운항만서비스산업에 대한 영향분석이 전제되지 않으면 안 된다. 따라서 한일 FTA 체결의 대한 영향과 그 결과로 나타나는 해운항만서비스산업의 변화를 NVOCC의 입장에서 서술하고자 한다.

이러한 분석에 있어 본 연구에서 이용한 가장 중요한 접근방법은 선행 연구, 논문 및 자료의 조사·분석이다. 특히 FTA의 영향에 대해서는 본 연구에서 별도로 추정하기보다는 여러 연구기관 및 전문가 등이 최근에 수행한 연구결과를 이용하였다. 그리고 이러한 선행연구를 이용함에 있어서는 여러 가지의 견해를 비교·분석함으로써 객관성을 확보하고자 노력하였다.

그리고 해상물동량의 추세 및 현황에 관한 자료는 관련기관 및 협회의 통계 자료를 이용하였다. 한·일 해상물동량에 관한 자료는 해운·항만물류정보센터(SP-IDC), 코리아쉬핑가제트 등의 도움을 받아 자료로 활용하였다. 그리고 무역통계 자료는 한국무역협회, 관세청 등의 자료를 이용하였다. 또한 기타 비계량적 자료는 관련 웹 사이트(web site), 소개자료 등을 이용하였다.

한편 본 연구의 수행과정에서 국제복합운송업체(Freight Forwarder & NVOCC) 전문가의 조언을 얻어 내용을 보완하고 연구방향을 정립해 나가는 등의 방법을 채택함으로써 연구의 완성도를 높이고자 했다.

본 연구에서 다룬 주요 내용은 다음과 같다. 첫째, 한일 FTA 체결의 의의와 필요성을 분석하고, 둘째, 선행 FTA가 NVOCC에 미친 영향을 분석 하고 셋째, 한일 FTA 체결에 따른 해운항만서비스업체(NVOCC)의 변화를 예측하고, 아울러 NVOCC의 대응방안을 검토하였다.

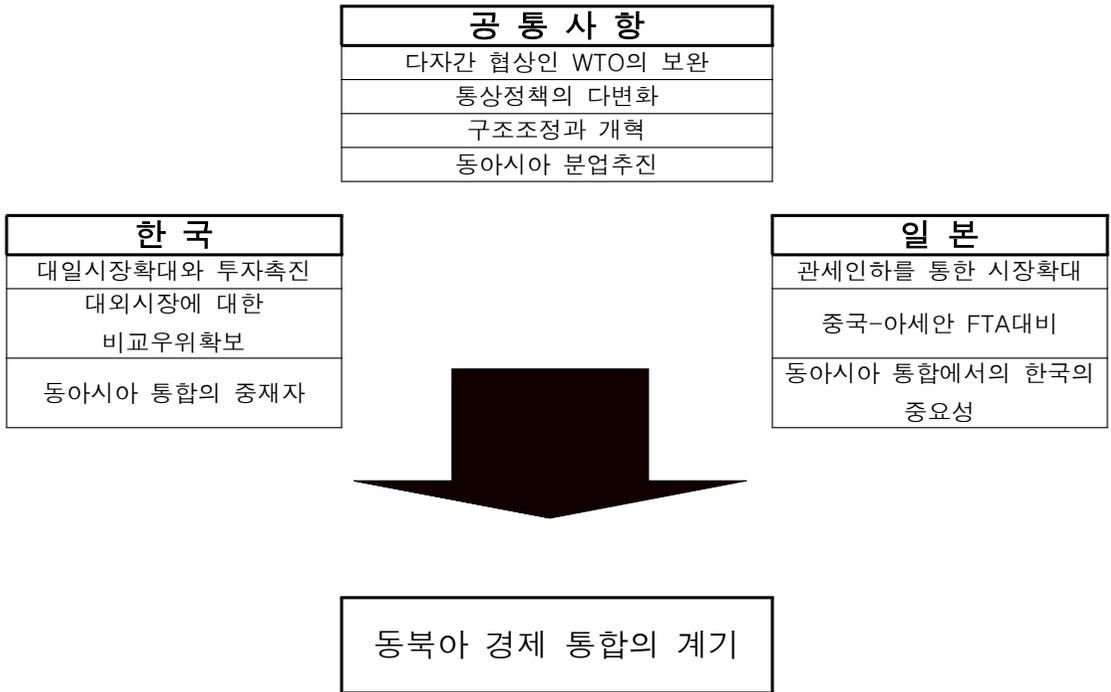
제 2 장 한·일 FTA의 의의와 현황

1. 한·일 FTA의 의의

지난 1994년 미국·캐나다·멕시코 3국이 자유무역권을 형성한 NAFTA(North American Free Trade Agreement 북미 자유 무역협정)는 상호 무역의 걸림돌이 되는 관세 및 비관세장벽을 점진적으로 철폐하고, 제품 원산지 규정을 강화하여 관세혜택을 북미산 제품에만 국한하며, NAFTA 구역내 투자를 촉진 및 투자를 활성화하며, 지적소유권을 보호하며, 노동 및 환경기준을 강화하기 위한 것으로 1992년 12월 3국 정부가 조인하여, 1994년 1월부터 발효되었다. GDP 면에서 세계 전체의 약 30%를 차지하는 최대의 지역경제권으로 탄생하게 된 것이다. 그에 따른 파급효과는 광대하여, NAFTA의 결성으로 인해 소비자들은 값싼 물건을 구입할 수 있을 것이고(정적효과), 기업들은 멕시코의 성장에 따른 판매증대효과(동적효과)를 거두었으며 또한 무역전환의 효과가 발생하여 이전에 값싼 노동력을 이용하기 위하여 설비를 아시아지역으로 이동시켜 왔던 미국기업들이 투자자유화에 따라 기존 및 신규투자를 멕시코로 향하게 하는 좋은 계기가 되었다.⁽¹⁾

위의 NAFTA 협정의 사례가 보여주듯이 우리는 우리와 역사적, 문화적, 지리적으로 가장 밀접한 관계를 유지하고 있는 일본과의 FTA 협정체결을 통해서 양국간의 인적, 물적 교역 증대를 활성화시키고 동북아 중심 관문으로서의 위치를 확고히 할 수 있다는 것이다.

따라서 이번 협정이 잘 마무리가 된다면 우리는 일본의 대륙진출의 전진 기지로서 충분한 역할을 하여 동북아 물류유통의 중심지가 될 것이다. 우리와 국경을 맞대고 있는 중국, 러시아의 드넓은 시장에 TCR(Trans-Chinese Railroad), TSR(Trans-Siberian Railroad)과 같은 대륙 철도 운송망을 통하여 손쉽게 접근하게 됨으로써 우리의 경제규모는 한층 더 확대되어 새로운 경제부흥의 밑거름이 되는 좋은 계기가 될 것이다.



<그림2-1> 한·일 FTA의 의의 ⁽²⁾

자료 : 복득규, 한·일 FTA의 파급영향과 추진과제, 삼성경제연구소 2004.12

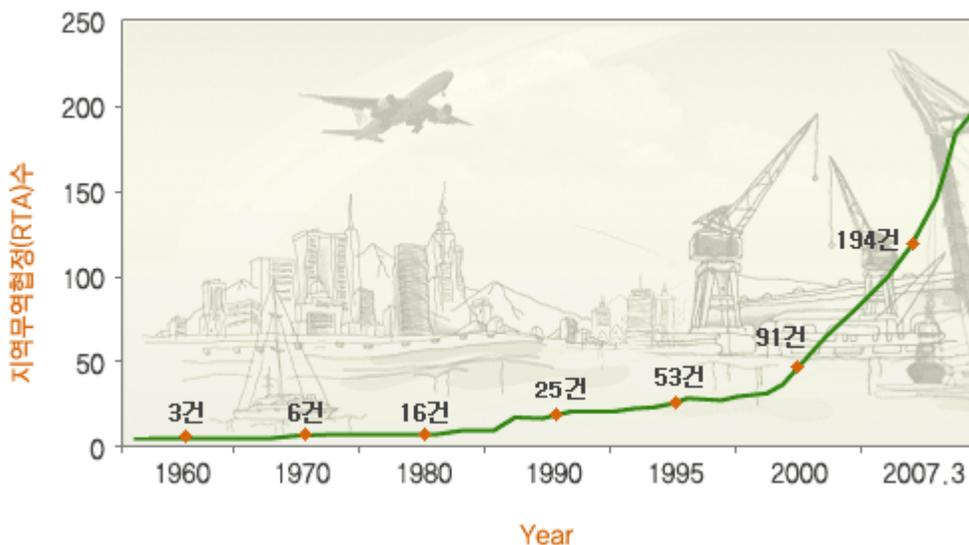
2. 한·일 FTA의 필요성

세계통상환경은 다자주의(multilateralism)와 지역주의(regionalism)의 양대 축을 중심으로 변화하여 있다. 다자주의는 1947년 창설된 GATT와 WTO 협정에 포함된 무역관련 활동을 규율하는 통상규범 체계를 의미한다. WTO의 새로운 다자협상인 도하개발어젠다(DDA)는 서비스, 농산물을 중심으로 시장개방을 논의하였으나, 모든 참가국의 합의 도출에 실패하여 현재 잠정 중단된 상태이다.

이에 따라 세계통상환경은 급속히 FTA로 대표되는 지역주의화 되어 가고 있다. "현재 발효 중인 197개의 지역협정을 체결시기별로 살펴보면, 70년대 이전 5개, 70년대 12개, 80년대 10개에 불과하던 것이 90년대 64개, 2000년 이후

106개가 체결되어 최근 급속한 지역주의화를 여실히 보여주고 있다"⁽³⁾

"FTA는 상품 및 서비스 교역에 있어 관세와 기타 무역장벽의 제거를 통해 체약국간 자유무역을 실현하는 협정이다. 90년대 이전에 체결된 FTA는 무역자유화를 위한 관세 철폐, 원산지 규정, 통관절차 등과 규범들이 주류를 이룬 반면, 90년대 이후에는 관세철폐와 서비스, 투자, 경쟁, IPR(지적재산권) 등 경제협력분야까지 확대되어 가는 추세이다. 협정은 정형화되어 있지 않으며, 자유무역협정을 체결하는 국가들간의 합의하에 포괄범위가 다양해 질 수 있다. 최근에는 FTA의 형태가 하나로 국한되지 않고 PTA, SECA, CEPA, EPA 등 다양한 형태로 나타나고 있다." ⁽⁴⁾



<그림2-2> 지역무역협정수

자료 : 세계무역기구(WTO) / <http://www.wto.org>

우리나라의 경우도 현재('06년말 기준) 6개국과 FTA가 발효되었으며 무역비중의 3%를 차지하고 있다. 그러나 2010년 이후에는 주요 50개국과 FTA가 추진되어 무역비중이 80%에 이를 것으로 전망하고 있다.

특히 오랜 기간동안 우리의 이웃국가로서 교류를 맺어 왔던 일본은 아직까지 경제문제에서는 매듭을 짓지 못하고 있는 면이 몇 가지 있다. 일본과의 FTA

협정이 체결된다면 우리가 한시적으로 풀기 어려웠던 문제를 상호 조율을 통해서 상당 부분을 해소할 수 있으리라고 생각된다.

몇 개의 연구보고서에 따르면 한일 FTA 체결이 한국 경제에 부정적 요인으로 작용할 것이라는 연구결과를 제시한 경우가 있으나 이것은 FTA가 일반적으로 추진하는 목표로 산출된 근거일 뿐, 우리가 일본과 FTA를 추진해야 할 당위성이 배제된 근거라고 할 수 있다. 각 국가 및 대륙이 FTA를 체결하는 가장 근본적인 계기는 상대국가간의 과당경쟁 해소와 전략적 제휴의 확대, 타국가 및 대륙의 상호 견제 등이라고 지적할 수 있다.

따라서 우리 역시 일본과의 FTA 협정을 통해서 아시아 국가의 맹주의 위상과 국제무대의 한 축으로 등장하는 중국에 대한 상호 견제와 아직까지는 안보적으로 위협의 대상인 북한에 대한 상호 견제 측면에서 생각해 보아야 할 것이다.

(1) 동북아 물류 중심국가로의 도약

지금 우리 옆에는 세계골목산업의 중심지이자 14억의 넓은 시장을 갖춘 중국이 존재하고 있다. 지난 1989년 천안문 사태를 계기로 중국은 대외문호를 개방하여 그들의 값싼 노동력과 풍부한 자원을 바탕으로 세계의 공장이 되었으며, 현재 세계의 모든 자본 및 자원을 스폰지처럼 흡수하고 있다. 이에 따라 중국은 넘쳐나는 수출입 물동량에 발맞추어 항만개발에 힘써왔으며 명실 공히 세계 20대 항만에 7개의 항만이 차지할 정도로 세계 물류의 중심지가 되었다. 이에 한국 역시 대 국가간 교역량 1위의 국가로서 중국이 자리 잡게 되었고 현재 많은 한국 기업들이 중국에 진출하여 각종 산업 제품을 생산하고 있다.

따라서 한일 FTA를 통해서 우리나라는 일본의 많은 상품들이 한국의 주요 항만을 통해서 중국 및 유럽으로 퍼져나가는 하나의 관문으로서 충분한 역할을 하여 명실 공히 동북아 물류 중심 국가로의 변신을 할 좋은 계기를 맞게 될 것이다.

(2) 대일 무역 역조현상 완화

우리나라는 지난 1965년 한일 협정을 통해서 그 동안 중단되어 왔던 새로운 경제 및 문화적인 교류를 실시하였다. 그러나 한국과 일본간의 경제적인 규모의 차이와 주요산업 기술의 차이로 인해서 지금까지 한국은 대 일본 무역 적자를 끊임없이 이어왔다. 매년 증가하는 무역적자분에 대해서 양국이 수많은 무역관련 회의를 가졌음에도 불구하고 여전히 해결하지 못하고 있는 과제이다.

따라서 이번 한일 FTA를 계기로 우리는 일본이라는 거대시장을 안정적으로 확보할 수 있는 좋은 계기가 마련될 것으로 기대하고 있으며 또한 외국의 많은 자본을 직접 유치함에도 유리하게 작용할 것으로 판단한다. 현재 일본에서 중국이 장악하고 있는 주요 경공업제품, 생필품 및 농수산물 시장에 중국산에 비해서 상대적으로 우수한 품질의 한국산 제품의 일본 시장으로의 진출이 보다 더 용이함에 따라서 그 동안 한일간의 문제점이었던 무역수지 불균형 해소에 많은 활력소를 주리라 판단한다.

3. 한·일 FTA의 추진 현황 및 전망

(1) 한·일 양국간의 교역규모 비교

한·일 FTA가 체결되면 그 파장은 한·칠레 FTA와는 비교할 수 없을 정도로 클 것으로 예상된다. 우선 한일 양국간 교역규모부터가 엄청나다. 하지만 우리나라는 대 일본 무역에 있어서는 무역수지 적자가 확대되고 있는 실정이다. 여러 가지 요인이 있겠으나, 수입유발적 수출확대와 환율 하락에 따른 가격 경쟁력 저하 등이 이러한 추이를 더 심화시켜 나가고 있다.

<표2-1> 한국의 대 일본 무역추이

대일 수출입추이(금액)

(단위:억 달러, %)

항목	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
수출액	204.7 (29.0)	165.1 (-19.4)	151.4 (-8.3)	172.8 (14.1)	217 (25.6)	240.3 (10.7)	265.3 (10.4)
수입액	318.3 (31.8)	266.3 (-16.3)	298.6 (-12.1)	363.1 (21.6)	461.4 (27.1)	484.0 (4.9)	519.3 (7.3)
무역수지	-113.6	-101.3	-147.1	-190.4	-244.4	-243.8	-253.9

자료 : kita.net

주: ()안은 증가율

<표2-2> 한국의 대 일본 물동량추이

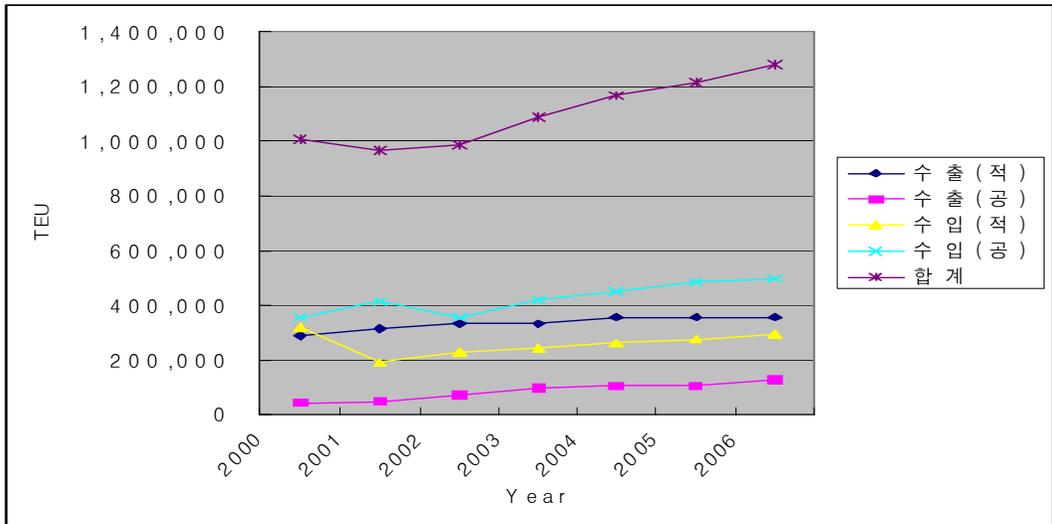
대일 물동량추이

(단위:TEU)

항목	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
수출	289,954 (41,470)	312,665 (49,610)	334,250 (69,644)	334,215 (97,184)	353,642 (102,827)	353,956 (104,636)	355,113 (129,588)
수입	315,951 (357,504)	191,645 (412,613)	229,858 (355,298)	240,334 (415,323)	260,496 (451,344)	273,683 (482,806)	296,153 (499,842)
합계	605,905 (398,974)	504,310 (462,223)	564,108 (424,942)	574,549 (512,507)	614,138 (554,171)	627,639 (587,442)	651,266 (629,430)

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC) : <http://www.spidc.go.kr>

주: ()안은 공컨테이너에 대한 물동량임.



<그림2-3> 대일 물동량추이 분석

(2) 한·일 FTA의 추진과정 및 전망

한·일 FTA의 추진은 2003년 본격적인 협상이 진행되어 2004년 6차 협상을 마지막으로 현재는 잠정적으로 협상이 중단된 상태이다. 재경부 발표 한·일FTA 협상 진척사항에 의하면 양측의 양허협의 과정에서 일본측이 매우 낮은 수준의 농수산물 양허계획을 가지고 협상에 임함에 따라 현재 차기 협상일정을 확정짓지 못하고 있는 상황이다.

정부는 농수산물의 높은 양허수준, 비과세 장벽의 해소, 정부조달시장 진출 여건의 개선, 산업협력 방안 등 우리의 주요 관심사항이 반영된 협상결과가 나오도록 협상에 최선을 다할 계획이다. 동시에, 양국 정상이 합의한 대로 가급적 빠른 시간 내에 높은 수준의 포괄적인 FTA 협상이 타결될 수 있도록 지속적인 노력을 기울여 갈 예정이다.

자유무역협정(FTA)의 추세가 세계 각 지역을 기반으로 강화되고 있고 국가간의 이해관계에 의해 활발히 진행되고 있는 것을 감안하면, 한일 양국에 대한 FTA의 실현이 시급한 현실로 다가와 있다고 하는 데에는 누구도 부인하지 않을 것이다.

<표2-3> 한·일 FTA의 협상 추진과정⁽⁵⁾

구분	일자	내용	REMARKS
1	1998.10	FTA 공동연구 추진제의	
2	2003.10	한·일 산학관 공동연구회 최종보고서 정부간 FTA교섭 시작에 합의	
3	2003.12	교섭회의 시작(1차협상)	서울
4	2004.02	분과별 주요 이슈에 대한 의견교환	도쿄
5	2004.04	협정문초안에 대한 의견교환	서울
6	2004.06	6개 협상분과별 쟁점 기초논의	도쿄
7	2004.08	통합협정문 작성	경주
8	2004.11	상품양허안 협의(6차협상)	도쿄
9	2006.05	현재 정치적현안 문제로 교착상태임.	

자료 : 복득규, "한·일 FTA의 파급영향과 추진과제", 삼성경제연구소 2004. 12

(3) 한·일 FTA의 협상분야

일본은 한국에는 최대 수입국이자 미국, 중국에 이은 3대 수출국이다. 반대로 한국은 미국, 중국에 이은 일본의 3대 수입국이자 동시에 3대 수출국이다. 한일 FTA로 양국간 무역장벽이 없어지고, 상대국에 시장이 개방되면 거의 모든 산업부문이 직접 영향을 받을 수밖에 없다. 이러한 이유로 인해 다른 FTA 협상과는 달리 분야별 이견이 많을 것으로 예견된다. 단기적 이해득실만 따지면, 제조업 분야에서는 무역수지 악화가 불가피하다. 일본의 관세가 우리보다 낮은 데다, 우리 제품의 경쟁력이 떨어지기 때문이다. 또한 한국과 일본은 주요 교역품목이 서로 겹치는 경쟁적 무역관계에 있다. 그래서 더욱더 치열한 협상이 한일 FTA에 대한 열망과 함께 이루어져 나갈 것으로 생각된다.

<표2-4> 한·일 FTA의 협상 분야⁽⁶⁾

구분	분야	내용
1	총칙.분쟁해결	공통적인 내용, 협의 및 중재수단 등
2	상품무역	원산지규정,세관수속, 관세양허안, Paperless무역등
3	NTM(비관세조치), SPS(위생식물검역장치), TBT(기술장벽)	유통장벽, 수량제한, 기존업체와의 거래고수등
4	서비스무역,투자,인적이동	한일투자협정 수정 및 보완, 일본 기술자의 재취업, 간병인력등...
5	정부조달,경쟁,지적재산권	경쟁정책사의 협력, 지적재산권보호, 정부조달의 투명성
6	협력(각 분야별)	기술교류를 위한 협력 프로그램, 환경기술 습득, 기금조성등
7	상호승인	운전면허제도, 의료.법률서비스 자격제도, 기술면허제도등

자료: 복득규, "한·일 FTA의 파급영향과 추진과제", 삼성경제연구소 2004. 12

제 3 장 선행 FTA의 NVOCC에 대한 영향분석

1. 한국-칠레 FTA

(1) 한국-칠레 양국의 FTA에 따른 양국 교역량 및 물동량 비교

한국과 칠레간의 FTA는 우리나라 최초의 FTA로 그 의의가 크다고 할 수 있을 것이다. 이는 1999년 12월 협상을 시작한 후 2002년 10월 타결에 이르기 까지 국내외적으로 적지 않은 이슈(issue)를 던져 왔었다. 2003년 2월에 양국 간의 공식 서명을 거쳐 2004년 4월 발효를 통해 우리나라는 칠레를 통한 중남 미시장의 교두보를 마련하고 그동안의 협상 경험을 바탕으로 다른 국가와의 FTA 추진에 있어서도 박차를 가할 수 있게 되었다.

<표3-1> 대칠레 교역동향

(단위 백만달러, %)

	FAT발효 전	발효1년 후	발효 2년 후	발효3년 후
수출	524 (9.6)	830 (58.2)	1,216 (46.5)	1,824 (50.0)
수입	1,328 (63.8)	1,925 (44.9)	2,545 (32.2)	4,090 (40.7)
무역수지	-804 <-471>	1,095 <-292>	-1,329 <-234>	-2,266 <-937>

자료: 관세청

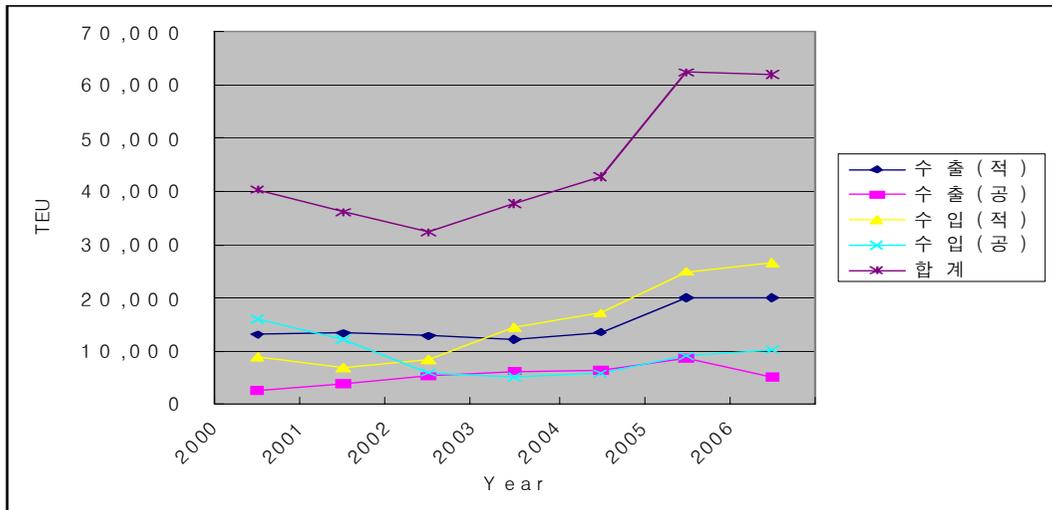
<표3-2> 대칠레 물동량추이

(단위:TEU)

항목	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
수출	13,130 (2,531)	13,237 (3,808)	12,764 (5,246)	12,189 (6,198)	13,603 (6,438)	19,900 (8,434)	19,986 (5,024)
수입	8,820 (15,897)	6,929 (12,057)	8,194 (5,953)	14,491 (4,880)	17,031 (5,588)	24,910 (9,108)	26,575 (10,312)
합계	21,950 (18,428)	20,166 (15,865)	20,958 (11,199)	26,680 (11,078)	30,634 (12,026)	44,810 (17,542)	46,561 (15,516)

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC) : <http://www.spidc.go.kr>

주: ()안은 공컨테이너에 대한 물동량임



<그림3-1> 대칠레 물동량추이 분석

재정경제부는 보고서 ‘한-칠레 FTA 발효 이후 경제 동향’에서 한-칠레 FTA 발효 3주년(’07.4.1)을 맞아 양국간 경제교류 동향을 분석한 결과, 무역창출 효과로 인하여 수출이 크게 증가하는 등 FTA의 긍정적 효과가 지속되고 있는 것으로 평가했다. 보고서는 FTA 발효 후, 외견상 무역수지가 악화되었으나, 이는 對칠레 수입의 79.5%(’06년 기준)를 차지하는 銅가격 상승에 따른 것으로 FTA로 인한 효과는 아니며, 양국간 투자는 전반적인 호조를 보이고 있고 이러한 경제교류의 확대로 인해 양국간 방문객의 숫자 또한 협정 발효 前에 비해 증가세를 보이고 있다고 분석했다. 아울러 보고서는 앞으로도 한-칠레 FTA가 관세철폐, 비관세장벽 완화, 투자환경 개선 등을 통하여 칠레와 연계를 강화함으로써 우리 경제의 시스템을 선진화하고 경쟁력을 강화하는 데 이바지할 것으로 예측했다.⁽⁷⁾

비단 정부의 발표가 향후 한국과 칠레의 교역분석에 전적일 수는 없으나 분명 FTA로 인한 양국 경제교류가 그 만큼의 기대치를 가지기엔 충분하다고 본다. 이러한 교역량의 증가는 양국간 물동량증가에 기인이 되며 이러한 물동량의 증가에 따라 양국의 물류업계 종사자들에게 또 다른 기회의 터전이 마련되는 좋은 계기가 되리라 본다.

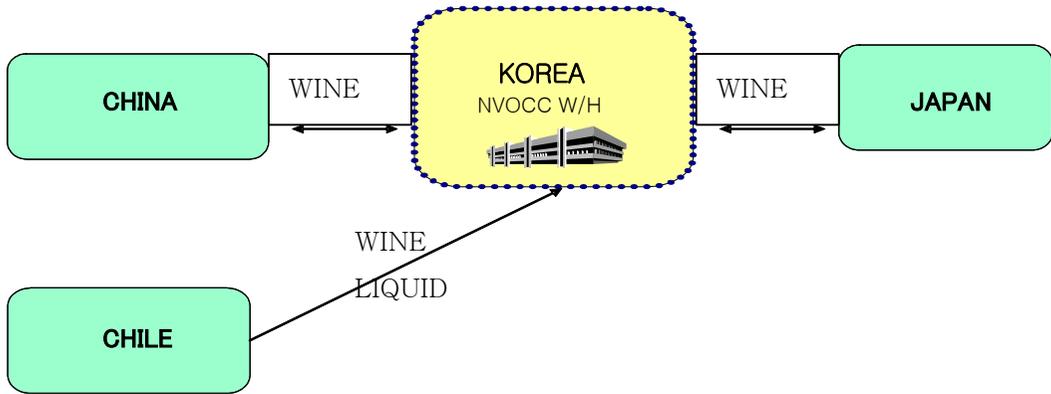
(2) 한국-칠레 FTA에 따른 NVOCC에 대한 영향

앞서 한-칠레의 물동량추이 분석의 결과에서 2004년 FTA 체결 이후 양국의 거래 물동량은 급격한 증가현상을 보였다. 이러한 물동량 증가는 NVOCC에게도 그 동안 상대적으로 기피하였던 남미시장에 눈을 돌리게 하는 계기를 마련해 주었다. 이러한 NVOCC의 관심은 남미시장에 직접투자하기보다는 파트너쉽(PARTNERSHIP)을 활용한 양국 NVOCC의 결합이 점점 활기를 보이기 시작하였으며 이때부터 한국의 NVOCC와 칠레의 NVOCC 간의 보다 활발한 교류가 이루어지기 시작하였다.

정반대의 지리적 위치에 따른 심리적 거리감으로 아직은 양국 NVOCC의 직접투자 진출은 거의 없는 상태이나 한반도의 지리적 여건은 한국을 통한 대중국 및 대일본 물류의 교두보로 칠레 NVOCC에 의해 활용될 수 있을 것이고 이는 한국의 NVOCC나 또는 직접투자를 통한 부가가치물류를 창출하려는 기업가에게 좋은 모델이 될 수 있을 것이다.

예를 들면, 칠레산 포도주가 한국에서 상당한 인기를 끌며 판매량이 증가하고 대중국 시장과 대일본 시장에도 새로운 시장이 형성되어 그 동안 완제품으로 칠레에서 직접 공급하였던 포도주를 원액만 들여와 한국의 물류단지에서 포장 및 라벨링 작업을 완료하여 완제품을 한국의 내수시장과 중국 및 일본 시장에 공급하는 형태의 물류체인(공급망)이다. 칠레의 수출업자는 NVOCC를 통하여 JUST IN TIME으로 물량을 수요자에게 공급할 수 있고 이를 통해 NVOCC는 여러 가지 부가가치를 창출할 수 있는 것이다.

이러한 예는 비단 포도주만에 국한되는 것은 아닐 것이다. 천연자원이 풍부한 칠레의 경우 한국의 부산에 런던금속거래소의 LME 창고가 운영되고 있다는 점을 착안한다면 여러 형태의 화물이 이러한 물류 모델의 대상이 될 수 있다고 본다.



<그림3-2> 한· 칠레 부가가치물류 모델의 예

2. 한국-싱가포르 FTA

(1) 한국-싱가포르 양국의 FTA에 따른 양국 교역량 및 물동량 비교

한국과 싱가포르 간의 FTA는 한·칠레 간 FTA에 이어 우리나라가 두 번째로 체결한 국가간 FTA로서 2004년 협상을 시작한 이후 당해 11월에 타결을 이루고 2005년 8월에 양국이 공식 서명을 거쳐 2006년 3월 발효가 개시되었다.

싱가포르는 다자간 FTA를 보유한 국가이어서 이미 상당 부분에 대한 FTA 노하우(Know-How)를 보유하고 있었고 우리나라와는 농업분야 같은 특별히 민감한 분야가 없었던 관계로 비교적 빠른 시간 안에 FTA를 종결할 수 있었다.

<표3-3> 대싱가포르 교역동향

(단위:백만달러)

구 분	대싱가포르	
	FTA발효1년전	FTA발효 1년후
수출	7,866	9,804
수입	5,550	6,010
교역액	13,416	15,814
무역수지	2,316	3,794

자료 : 한국무역협회

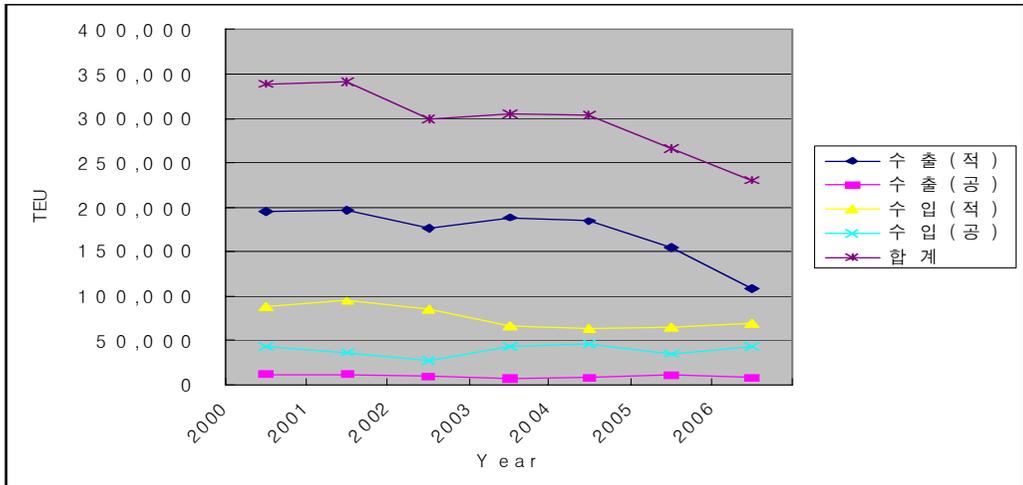
<표3-4>대싱가포르 물동량 추이

(단위:TEU)

항목	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
수 출	195,748 (12,165)	197,097 (12,699)	176,513 (10,034)	188,485 (6,745)	184,529 (7,910)	155,171 (10,543)	109,105 (8,032)
수 입	87,480 (43,726)	95,563 (35,939)	85,756 (27,750)	66,051 (43,347)	64,388 (46,513)	64,644 (34,849)	69,582 (43,732)
합 계	288,228 (55,891)	292,660 (48,638)	262,269 (37,784)	254,536 (50,092)	248,917 (54,423)	219,815 (45,392)	178,687 (51,764)

자료 : 해운항만물류정보센터(SP-IDC) : <http://www.spidc.go.kr>

주: ()안은 공컨테이너에 대한 물동량임



<그림3-3> 대싱가포르 물동량 추이 분석

그리고 상기의 그림 <그림3-3>에서 보듯이 교역량의 증가는 항상 물동량의 증가로 이어진다는 보편적 기대는 한·싱가포르 FTA에 있어서는 예외로 분석되고 있다.

한·싱가포르 FTA의 발효가 가장 최근에 이루어진 관계로 아직은 역사성과 객관성이 함유된 결과물을 기대하기는 힘들 것이다. 한·싱가포르의 FTA가 한국에 있어서는 ASEAN국가들과의 FTA 협상의 발판으로 삼고자 함에 그 중요한 목적이 있는 만큼, 싱가포르의 FTA는 ASEAN FTA와의 교역량 및 물동량을 연결시키는 관점도 필요할 것으로 생각된다.

(2) 한·싱가포르 FTA에 따른 NVOCC에 대한 영향

한·싱가포르의 FTA의 측면이 상품의 개방에 대한 측면에 비해 서비스시장 및 물류시장에 대한 개방의 측면이 보다 가치 있게 대두되는 것은 싱가포르가 현재 세계물류중심에 있기 때문이다. 따라서 한·싱가포르의 물동량의 가치를 떠나 해운항만업계에는 중요한 관심의 대상이 될 수 있고 특히 글로벌(Global) NVOCC를 표방하는 업체들에겐 최적의 투자대상국이 될 수 있다는 것이다.

지난해 한·싱가포르 FTA가 발효되는 시점에 CJ GLS의 싱가포르 민간부문 최대 3PL물류회사인 어코드사(Accord Express Holdings)인수는 한국기업이

외국의 유력한 물류회사를 인수하여 한국의 물류기업이 해외물류기업에 직접 투자하는 변화를 보여 주었다.

세계 37개국의 Accord사의 네트워크(Network)와 숙련된 종합첨단물류정보망을 CJ GLS가 인수함으로써 상대적으로 취약했던 국제물류부문을 보완한 명실상부한 글로벌(Global) 물류기업으로의 진출이 가시화되게 되었다. 또한 싱가포르의 여러 투자기관들도 한국의 물류창고 등과 관련하여 여러 건의 직접 투자를 성사시킴으로써 FTA 이후 양국의 물류기업들의 움직임이 FTA 이전보다 적극적이고 활발하여 졌다. 이는 향후 FTA가 양국 NVOCC의 인수합병 및 직접 투자에 어떠한 형태로든 영향을 미칠 수 있다는 것을 예측하게 만든다.

제 4 장 한·일 FTA 체결에 따른 NVOCC에 미치는 영향 및 대응방안

1. NVOCC의 정의 및 특징

(1) NVOCC의 정의

NVOCC (Non Vessel Operating(Owning) Common Carrier : 무선박운송인)는 미국내 복합운송 시스템에서 시작된 개념으로 스스로 선박을 소유하거나 운항하지는 않지만, FMC¹⁾에 신고한 자기의 운임(Tariff)에 따라 자신의 책임하에 해상운송을 인수하는 업자로서, 실제 운송은 선사에게 위탁한다. NVOCC는 외항선사와 마찬가지로 FMC의 감독을 받는다.

무선박운항업자(NVOCC)는 포워드형 복합운송주선업자를 법적으로 실제화시킨 개념인데 NVOCC가 최초로 법제화된 것은 1963년 미국의 FMC GENERAL ORDER 4<510. 21(b)>이다. 동 규정에 의하면 NVOCC란 “① 광고, 권유, 기타의 방법에 의해 운임률을 설정 및 고시하고 해운법에 규정된 주간 또는 외국항로 사이에서 해상 운송을 이용하여 화물운송 업무를 제공할 것을 표명한 자. ② 화물의 안전 운송에 대한 의무를 다하고 법률에 따라 책임을 지는 자. ③ 이용 선박의 소유 또는 지배 여부를 불문하고 하수운송인인 해상운송인과 자신 명의로 당해 화물의 운송계약을 체결하는 자”라고 규정하고 있다. 이 GENERAL ORDER 4는 1981년 개정되어 NVOCC는 이 해운법에서 말하는 Common Carrier by water에 상당하는 것으로 규정하였고, 1984년 신 해운법에서는 NVOCC가 Common Carrier 라는 점을 명확히 하고 있다. 즉, 1984년 신해운법(제3조 17항)에 의하면 NVOCC란 “해상운송에 있어서 자기 스스로 선박을 직접 운항하지 않으면서 해상운송인에 대해서는 하주의 입장이 되는 것”이라 정의하고 있다⁽⁸⁾

1) 미국연방정부의 운임행정감독기관의 하나로 외항운임을 규제하는 1916년의 Shipping Act, 1920년 및 1936년의 Merchant Shipping Act 등의 광범위한 규제조항을 관할하기 위해 1962년 설치되었으며, 5인의 위원으로서 구성된다. 외항선사, NVOCC 및 Independent Ocean Freight Forwarder가 이의 관할대상이다

우리나라에서는 복합운송주선인이란 이름으로 업종을 구분하고 있으며 이는 NVOCC의 개념보다는 프레이트 포워더(Freight Forwarder)의 개념에 더 근접한 용어라 할 수 있겠다. 그 근거는 우리나라가 운송주선인을 어떻게 법적으로 규정하고 있는냐를 살펴보면 잘 알 수 있다. 우리나라 상법에는 운송주선인을 "자기명의로 물건운송의 주선을 영업으로 하는 자"⁽⁹⁾라고 규정하고 있으며, 화물유통촉진법에서는 "자기의 명의와 계산으로 타인의 선박, 항공기, 철도차량 또는 자동차 등 두 가지 이상의 운송수단을 이용하여 화물의 운송을 주선하는 사업"으로 정의하고 있다.⁽¹⁰⁾

일반적으로 규정하고 있는 프레이트 포워더란 "FORWARDING AGENT, SHIPPING AGENT, SHIPPING & FORWARDING AGENT 등을 총칭하는 개념으로, 이는 운송을 위탁한 고객의 대리인으로서 송하인의 화물을 인수하여 수하인에게 인도할 때까지의 집화, 입출고, 선적, 운송, 보험, 보관, 배달 등 일체의 업무를 주선해 줄 뿐만 아니라 복합운송체제하에서 스스로 운송계약의 주체자가 되어 복합운송인으로서 복합운송증권을 발행하여 일관운송책임을 다하는 자"를 말한다.

이러한 NVOCC의 개념은 프레이트 포워더의 개념과 더불어 다양한 역사를 가지고 국가마다 제각기 발전되어 왔기 때문에, 국제적으로 법률적인 정의가 통일되어 있지 않아 국가마다 상이한 정의를 내리고 있다.

(2) 국내 NVOCC의 특징

1) 해상 및 항공운송(SEA / AIR FREIGHT)

실제선박 및 항공기를 소유하거나 운항하지 아니하고 독자적인 Tariff를 설정하여 실제 운송인인 선사나 항공사를 하청으로 하여 운송책임을 지고서 선하증권을 화주에 발행하여 해상 및 항공 화물을 운송한다. 이는 상대적으로 집하량이 많은 화물을 가지고 선사와 계약을 하므로 화주의 개별적인 해상 및 항공 운송계약에 비하여 경쟁력을 가진다. 즉, 선사 및 항공사는 개별화주와의 복잡하고 다양한 요구에 대한 시간과 비용을 NVOCC들과의 계약을 통해 절감할 수 있는 이점이 있다.

2) 내륙운송(Door to Door Service / Room to Room Service)

NVOCC는 전 운송구간의 책임을 단일 책임으로 하여 운송하는 주체이다. 그러므로 내륙운송 또한 하나의 선화증권에 의해 NVOCC의 책임하에 이루어지는 특징이 있다. 근간 화주들의 요구가 구체적이고 명료해짐으로 인해 Door to Door 또는 Room to Room service에 대한 운송형태가 증가하고 있는 추세이며 이는 NVOCC에 보다 진보되고 차원이 높은 서비스를 시장이 요구하고 있다고 볼 수 있다.

3) 통관업무

NVOCC는 화주를 대신하여 통관 업무를 대행할 수 있다. 우리나라는 아직은 NVOCC에 대한 통관업무를 법으로 규제하고 있으나, 종합물류업의 시행과 아울러 NVOCC에 대한 시각의 변화로 이에 대한 규제의 완화를 추진 중에 있다.

4) 보관, 하역, 포장 (Warehousing, Stevedoring, Packing)

NVOCC는 보세창고 또는 일반창고를 운영 및 임차함으로써 국내외 화주에게 다양한 service를 제공함과 동시에 3PL 및 4PL을 제공할 수 있는 유형적 자산을 보유하여 질 높은 서비스의 제공을 도모한다. 여기에서는 하역 및 보관 등의 전통적 운영방식뿐만 아니라 포장 및 기타 부가가치를 생산함으로써 효율적이고 수익적인 모델을 창출할 수 있다.

5) 다양한 복합운송 기회제공

NVOCC는 다양한 형태의 운송결합을 통하여 화주에게 시간과 비용에 대한 다양한 선택의 기회를 제공한다.

- ①. Piggy Back (철도와 트럭)
- ②. Fishy Back (해운과 트럭)
- ③. Birdy Back (항공과 트럭)
- ④. Train-Ship(철도와 해상)
- ⑤. Sky-Rail(철도와 항공)

⑥. Ship Back(대양과 연해내수)

⑦. Sea-Air (해운과 항공)

6) 삼국간 운송

NVOCC는 자체적인 해외 Network를 통해 자국의 물류뿐만 아니라 다른 나라에서 다른 나라로의 물류에도 관여하며 이는 Swich B/L을 통해 그리고 Network를 이루고 있는 지사 및 Partner의 선화증권을 이용하여 화주에게 제공하는 Service의 형태이다.

7) 3PL(Third Party Logistics) & 4PL(Forth Party Logistics)

물류 아웃소싱이란 지원업무라고 할 수 있는 물류업무를 사내에서 분리, 전문물류업체에 위탁함으로써 시간과 품질, 비용 등에서 고효율을 노리고 화주기업이 고객 서비스의 향상, 물류 관련비용의 절감, 물류활동에 대한 운영효율의 향상 등을 목적으로 공급체인의 전체 혹은 일부를 특정 물류전문 업체에게 위탁하는 것을 말한다. 즉, 포장, 운송, 보관, 하역, 물류가공, 물류 정보처리 등 일련의 공급체인에서 요구되는 활동을 외부의 전문 업체에 위탁함으로써 자사의 물류를 효율화하는 방식이라고 정의할 수 있다.

3PL에 대한 정의는 1988년 미국물류관리협회(CLM : Council of Logistics Management)의 화주대상 물류서비스 조사에서 제3자 제공자(Third Party Providers)라는 용어가 처음 사용된 데서 유래된다. 여기서 '제3자(Third Party)란 "물류채널 내의 다른 주체와의 일시적이거나 장기적인 관계를 가지고 있는 물류채널 내의 대행자 또는 매개자"를 의미하며, "화주와 단일 혹은 복수의 제3자간에 일정기간 동안, 일정비용으로, 일정범위의 서비스를 상호 합의하에 수행하는 과정"을 '제3자 물류'라고 정의하고 있다.⁽¹¹⁾

"4PL"²⁾이란 제조업체나 유통업체 등의 기업들로부터 아웃소싱을 받아 물류 서비스를 제공하는 전문 물류업체(3PL)가 자사가 부족한 부분을 보완해 줄 수 있는 정보통신사업자, 전문컨설팅업체, 다른 물류사업자 등과 제휴를 맺고 가

2) 4PL은 앤더슨 컨설팅의 특허출원한 용어임.

상조직을 형성하여 공급사슬 상의 모든 물류기능에 대한 토털 솔루션을 제공하는 것으로 최근에 들어와 물류서비스를 아웃소싱하는 기업들이 단일계약(ONE-STOP SERVICE)으로 전문 물류업체로부터 공급사슬 전체를 지원하는 통합된 물류서비스를 제공받고 싶어 하는 수요의 증가에 부응하기 위해 생겨난 새로운 조직형태이다.

한편 “4PL” 이란 용어는 '앤더슨컨설팅사'에 의해 '전체적인 공급연쇄 솔루션을 제공하는 서비스 제공자와 함께 기업의 경영자원과 능력, 기술을 관리하고 결합하는 공급연쇄통합자'로 정의되었다. 처음 사용되었으며 일부 컨설팅업체들은 4PL을 달리 LLP(Lead Logistics Provider) 등으로 지칭하기도 한다.⁽¹²⁾

8) Courier service

일반적으로 NVOCC에서의 courier service에 대한 인식은 서류송달 및 소량(Sample)화물 송달업무를 일컫는다. 몇몇 NVOCC 업체에 의해 제한적으로 화주에 제공되는 서비스 형태이다.

9) 기타 부가가치물류 서비스

물류에서 NVOCC들의 역할이 증대되면서 화주들은 보다 차원이 높고 다양화된 요구들을 NVOCC에 주문함으로써 이러한 고객의 NEEDS 충족과 또 다른 수익원의 창출을 목적으로 NVOCC들은 다양한 형태의 서비스를 연구하여 제공하고 있다.

2. 한·일 NVOCC의 현황 및 비교

(1) 국제복합운송주선업체(한국)와 화물이용운송사업자(일본) 현황

한국은 포워더나 NVOCC를 국제복합운송주선업으로 규정하고 있으며 일본의 경우는 화물이용운송사업자로 규정하고 있다. 아래 표3-1의 업체 현황은 한국의 경우 사·도의 등록 관리업무 부서로부터 파악된 정보(향후 건설교통부에서 등록 관리예정) 그리고 일본은 교통성 즉 정부에 등록관리된 정보를 바탕으로 작성되었다. 그리고 국제복합운송주선업 및 화물이용운송사업자 정보는 양국의

주선희회(KIFFA 와 JIFFA)에 등록된 법인 현황을 참조하였다.

<표4-1>국제복합운송주선업(한국) 및 화물(외항)이용운송사업자(일본)등록현황

	한국	일본
업체수	2,411(791/KIFFA등록업체수)	438(350/JIFFA등록업체수)

자료 : 한국해양수산개발원 조사 (2006년 06월 기준), KIFFA(Korea International Freight Forwarders Association) JIFFA(Japan International Freight Forwarders Association), 2007년 09월 기준

한국의 경우 국제복합운송주선업이 면허제에서 등록제로 전환되면서 그 수가 기하급수적으로 늘어났다. 이러한 제도의 변경은 화주에게는 상대적으로 서비스 선택의 폭을 넓혀주어 좋은 점으로 작용하였으나, 국제운송주선업은 과다 경쟁과 영세성을 극복하지 못하여 현재 글로벌 국제운송주선업체에 시장을 내주고 있는 실정이다. 한국은 NVOCC의 영세성을 극복하여 자본을 집중시키고 대형화함으로써 한·일 FTA 이후 독자적 경쟁력을 확보할 수 있도록 지금부터 노력하여야 할 것이다.

일본은 시장에 진입규제가 아직은 남아 있는 관계이고 물류에 대한 보수적 시장이 형성되어 있어서 경제규모에 비해 업체의 수가 우리나라와 현저히 비교가 되는 게 사실이다.

또한 한국의 업체들이 현지 직접 투자하기보다는 현지 파트너들과의 파트너쉽(Partnership) 영업에 중점을 둔 반면 일본의 업체들은 꾸준히 세계시장에 자신들의 독자법인을 신설하고 있는 실정이다. 근래에 들어 몇몇 한국의 대형업체들이 해외독자법인을 신설하고 있으나 아직은 미미한 실정이다.

<표4-2> 한국내 일본 포워더의 진출현황

회사명	설립일	비고
미쓰이소꼬(신총) (주)	1987. 06	
케이더블유이코리아(주)	1991. 11	
고또코리아(주)	1993. 02	

코리아콘셉트(주)	1995. 09	
아시안링크한국(주)	1997. 07	
일본국제상선(주)	2000.	
넥스글로벌로지스틱코리아(주)	2002. 09	
유센항공서비스한국(주)	2002. 11	
(주)엔티엘나이가이트랜스라인코리아	2003. 09	
한큐코리아국제운송(주)	2004. 03	

자료 : 한국국제운송주선업협회(Korea International Freight Forwards Association 등록업체 기준)

한·일 FTA는 양국에 대한 NVOCC들의 투자를 비교적 자유롭게 할 수 있게 하여 독자적 법인의 설립을 가속화할 수 있을 것이다.

<표4-3> 일본내 한국포워더의 진출현황³⁾

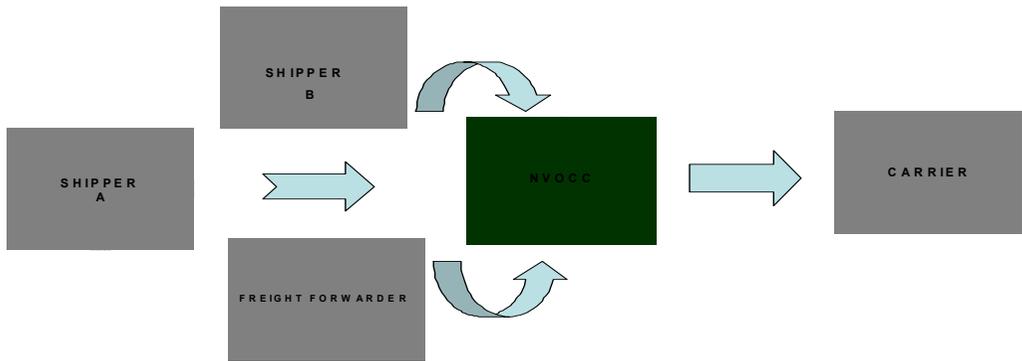
회사명	설립일	비고
Korea Express Japan Logistics Co.,Ltd.	2006. 07	대한통운
FNS Japan Inc.	2002.05	범한판토스

(2) 한·일 양국 NVOCC의 서비스 구조 및 비교우위

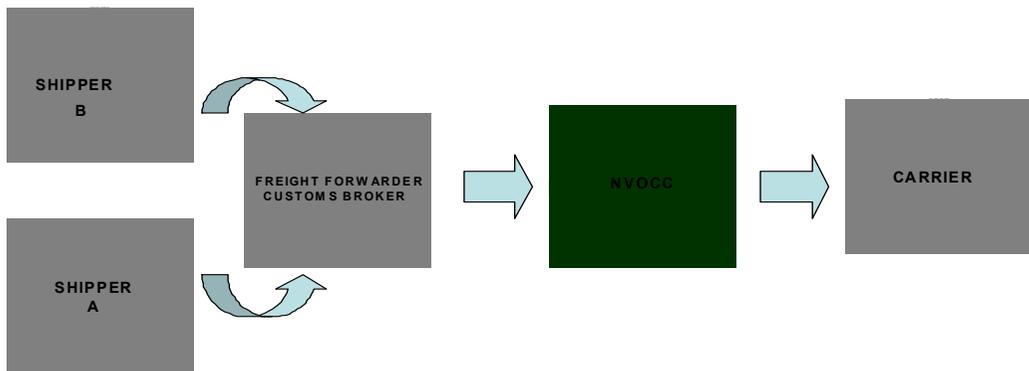
1) 한·일 NVOCC의 서비스 구조

한일 양국의 NVOCC의 서비스 구조는 사회적 그리고 역사적 배경에 따른 물류시장 형성의 형태에 따라 조금의 차이를 보이고 있다.

3) 국내 선사의 일본현지법인이 일본에서 일부 프레이트 포워더(Freight Forwarder)의 기능도 수행하는 경우도 있으나 선사의 투자법인으로 분류하여 조사대상에서 제외하였음.



<그림4-1> 한국의NVOCC 서비스 구조



<그림4-2> 일본의 NVOCC 서비스 구조

상기의 그림4-1과 그림4-2에서 보는 바와 같이 일본의 NVOCC는 FREIGHT FORWARDER나 화주의 통관브로커가 고객이 되는 전형적인 NVOCC의 형태를 취하는 반면 한국의 NVOCC는 NVOCC의 형태와 FREIGHT FORWARDER의 형태를 동시에 취하고 있다. 물론 일본 NVOCC도 물류환경의 변화와 시장경쟁의 심화로 인하여 다양한 고객들의 니즈(NEEDS)를 충족시키고자 할 것이고 이러한 서비스 구도는 향후 어떠한 형태로든지 변화의 가능성 충분히 있다고 본다.

정형화된 모델은 아니지만 아직은 보편적인 서비스 형태라 볼 수 있겠다.

2) 한·일 NVOCC간 비교우위

본 비교우위는 KMI(해양수산개발원)의 보고서에서 물류활동의 유형에 따른 경쟁우위를 참조하여 살펴보았다.

일본의 경우 역사적으로 빠른 대외무역개방으로 인하여 물류활동이 한국보다는 많이 앞서 있고, 세계 경제의 축으로서 생산되는 산물 즉 거대한 물동량을 바탕으로 해운강국을 실현하면서 물류산업의 번영을 이룩하였으며, 꾸준한 해외투자를 통하여 전 세계를 지사/지점으로 연결하는 네트워크는 분명 한국의 NVOCC가 지닌 여건에 비해 분명 경쟁우위가 있다고 할 수 있을 것이다. 고로 물류활동의 역사적 그리고 시장배경이 뛰어난 전통적 물류활동에서는 일본의 NVOCC가 한국의 NVOCC보다 비교우위에 있다고 할 수 있다.

반면 한국의 NVOCC는 한반도의 지정학적 위치에 따른 물류거점 입지의 우수성과 일본보다는 저렴한 물류비, 숙련되고 근면한 노동력 그리고 IT강국을 자랑하는 우수한 소프트웨어의 실현 등으로 부가가치적 물류활동에 있어서는 일본의 NVOCC보다는 더 경쟁적우위에 있다고 할 수 있을 것이다. 고로 부가가치적 물류활동에 있어서는 한국의 NVOCC가 일본의 NVOCC보다 비교우위에 있다고 할 수 있을 것이다.

<표4-4> 물류활동에 따른 한·일 NVOCC의 비교우위⁽¹³⁾

구분	유형	비교우위	비고
전통적 물류활동	수.배송	일본	Transportation / Distribution
	하역	일본	Loading / Unloading
	보관.창고	일본	Warehousing
부가가치적 물류활동	저수준 부가가치활동	한국	Labeling / Customizing / Adding of parts or manuals/Configuration
	고수준 부가가치활동	한국	Blending and Mixing/Finishing and Filing / Final Assembly / Repair

	업무지원활동	한국	Managing Goods and information flows / Inventory control/Insurance/Customs/ Taxes
--	--------	----	--

자료: 동북아 물류중심화의 실효성 제고를 위한 물류비교우위부문 도출 및 발전전략 / 정봉민, 이종필, 김찬호 / 해양수산개발원 / 2006. 12

3. 한·일 FTA 체결에 따른 NVOCC의 변화 및 대응방안

(1) NVOCC의 투자패턴의 변화

앞서 3장에서 한·싱가포르 FTA가 NVOCC에 미친 영향에서 우리는 양국 물류업체의 투자패턴의 변화를 살펴볼 수 있었다. 이를 통하여 한·일 FTA의 한·일 양국 NVOCC 및 대일시장에 대한 투자패턴의 변화를 어렵지 않게 유추해볼 수 있을 것이다. 현재는 일본계 NVOCC들이 Partnership에서 현지법인을 설립하는 회사가 많이 늘어 가고 있는 추세이지만 아직은 대규모의 물류기업을 위주로 하고 있다. 이는 비단 NVOCC에게 한정된 것이 아니라 물류전반을 주시하고 있기 때문이다.

현재 동북아 hub항만을 꿈꾸며 야심 차게 추진되고 있는 신항(Busan New Port) 배후물류단지에도 NVOCC뿐만 아니라 이제 유통과 GLOBAL 제조업체들까지 Joint Capital로 투자를 하고 있는 실정이다. 아쉽게도 한국 NVOCC의 일본 내 진출은 매우 미미한 상황이다. 여러 가지 이유를 들 수 있겠으나 일본시장에서의 영업력 미비와 우리 NVOCC의 영세성이 그 이유 중의 하나가 될 것 같다. 하지만 한·일간 FTA의 결성은 두 국가를 경제적 통합체로 일치시킴으로써 생산거점 및 소비시장을 하나의 공동체로 설정하는 동시에 물류 또한 국내물류와 동일권역으로 편입하게 됨으로써 우리 NVOCC들에게도 축적된 Software를 가지고 일본시장에 진출할 수 있는 기회를 주게 된다는 점을 변화의 첫머리에 세워놓고 싶다.

일본의 NVOCC들이 비교적 오랜 시간을 숙고하고 준비하여 국내 직접투자를

강화하고 있는 시점에 있으며 비교적 안정된 수익구조를 가지고 꾸준히 성장기반을 다져가고 있다. 한국의 NVOCC들도 한일 FTA 이후 미래의 투자환경에 독자적 경쟁력을 가질 수 있도록 늦었지만 차분히 준비하는 모습을 기대해 본다.

(2) 한·일 역내 물류의 "준 국내화"

한·일간의 FTA는 소비패턴의 변화를 유도하고 소비자의 패턴에 부응하는 최단 시간 운송 시스템의 개발과 관련된 노력으로 Door to door service의 운송형태가 일반적으로 운영될 수 있을 것이다.

이는 선사 운영 한계를 넘어서는 것으로 NVOCC의 특유한 system으로 운영될 수 있을 것이다. 이를 위해서는 먼저 door to door service를 안정화할 수 있는 투자가 있어야 할 것이다. 대부분의 한국 NVOCC들의 경우 이러한 투자에 대해서는 역시 힘에 겨울 수 있다, 또한 일본 NVOCC의 경우도 한국내 자체 door to door service 회사를 설립하는 것이 여러 가지로 쉽지만은 않을 수 있을 것이다. 고로 이러한 서로의 needs를 반영할 수 있는 업체간의 여러 가지 형태의 결합이 일어날 수 있을 것이다.

이러한 변화들은 앞서 한국과 싱가포르와의 FTA의 영향에서 살펴본 "NVOCC의 투자패턴 변화"와 한국과 칠레의 FTA의 영향에서의 "부가가치물류창출 모형"에서 유추하여 한국과 일본의 FTA의 경우 NVOCC들이 FTA 하에서의 고려할 수 있는 몇 가지 모형을 제시 해 보고자 한다.

1) 결합모델-1 : 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와 일본의 택배회사와의 결합.



<그림4-3> 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와 일본의 택배 회사와의 결합모형.

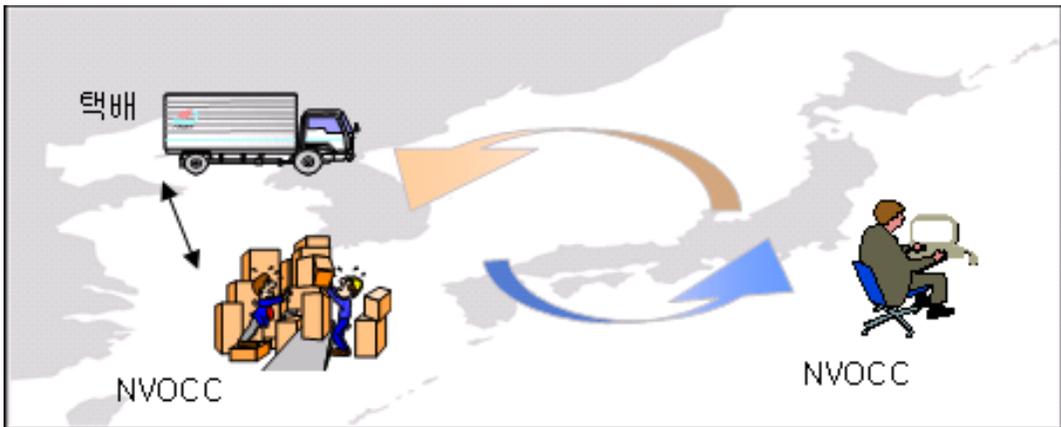
본 결합모형은 한국의 NVOCC가 한국내 택배전문업체와 모종의 결합형태를 취하고, 아울러 일본의 NVOCC와 일본내 택배 전문업체가 모종의 결합을 통하여 한·일 FTA로 인한 해외물류의 "준 국내화"를 실현하여 화주에게는 작금의 port to port service의 현실을 뛰어넘어 표준 요율제를 통한 Door to Door service의 실현을 가능하게 하는 모형이다.

이러한 형태의 결합은, 한국의 경우 비교적 자산가치가 상대적으로 높은 택배사업을 영위하는 업체가 국내 NVOCC를 인수·합병하여 상대적으로 취약한 국제 혼재화물의 Know-How를 가지려 할 때 나타날 수 있다. 반면에 경쟁력 있는 NVOCC의 경우는 인수·합병의 대상이 아니라 사업자적 파트너로서 혼재화물에 대한 Know-How를 유지 발전시켜 NVOCC의 가치를 향상시키고자 할 것이다. 이러한 결합형태는 한·일 양국가의 전체지역을 Service할 수 있는 메가 로지스틱 채널⁴⁾ (Mega-Logistic-Channel)과 도시와 도시를 연결하는 시티로지스틱 채널⁵⁾ (City-Logistic-Channel) 결합형태를 나타낼 수 있을 것이다. 이는 통합적 결합이나 경계적 결합으로도 나타날 수 있을 것이다.

4) NVOCC가 광범위한 국내 서비스망을 통하여 물류서비스를 제공할 수 있는 채널을 소유한 형태

5) 한 개의 NVOCC가 도시를 기점으로 한 곳 또는 두 곳 이상의 물류서비스망을 제공하는 채널을 소유한 형태

2) 결합모델-II : 한국의 택배회사와 한국NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와의 결합.



<그림4-4> 한국의 택배회사와 한국 NVOCC 그리고 일본의 NVOCC와의 결합모형

본 모델은 일본의 NVOCC가 일본에 거주하는 기업으로부터 "Buyer Consolidation"등을 의뢰받고 한국의 여러 업체들로부터 공급되는 화물에 대해 일본내 Buyer를 End-user로 하는 프로세스이다. 이러한 결합의 형태는 한국과 일본의 NVOCC가 해상운송, 통관 및 양국 CFS내 화물 조작 등 관련 작업을 수행한다. 더불어 일본의 NVOCC는 화주의 해외물품구매 및 국내 조달을 대행하는 역할을 수행한다고 보는 결합형태이다.

3) 결합모델-III : 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 택배회사와의 결합.

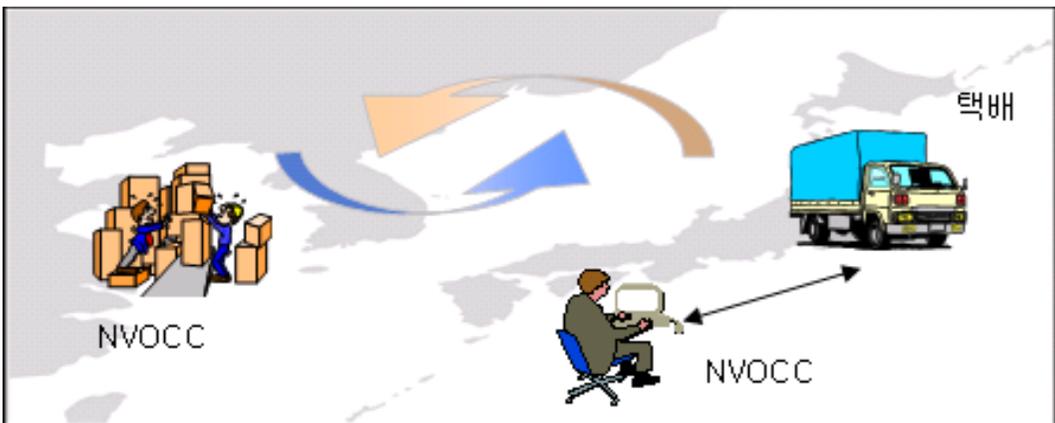


<그림4-5> 한국의 택배회사와 한국의 NVOCC 그리고 일본의 택배회사와의 결합모형

본 결합형태는 일본의 택배회사나 화주로부터 의뢰된 화물을 한국내의 지정 택배회사와 한국내 NVOCC가 모종의 결합을 통해 한국내 문전 서비스를 가능하게 하는 결합형태이다.

여기서 NVOCC의 역할은 일본으로부터의 화물에 대한 해상운송 및 통관 그리고 택배 서비스가 가능할 수 있도록 CFS내 화물조작에 이르는 광범위한 작업을 수행할 수 있어야 할 것이다.

4) 결합모델-IV : 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 NVOCC와의 결합.



<그림4-6> 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 NVOCC와의 결합모형.

본 결합형태는 일본의 NVOCC가 일본의 택배회사와 모종의 결합형태를 가지고 한국의 NVOCC로부터의 혼재 화물을 일본내 DOOR SERVICE가 가능하게 하는 결합 형태이다.

이는 한국내 NVOCC 창고가 일본화주의 국제물류창고 역할을 할 수 있게 하는 모형으로 일본의 화주는 전 세계에서 공수된 물품을 한국의 NVOCC 창고에 보관, 조립 및 포장 등 일본내 판매처로부터의 NEEDS에 빠르게 대응하고 비교적 경쟁력 있는 거점을 통해 일본 전역에 물량을 조달시킬 수 있는 이점이 있다.

5) 결합모델-V : 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 택배회사와의 결합.



<그림4-7> 일본의 택배회사와 일본의 NVOCC 그리고 한국의 택배회사와의 결합모형

본 결합형태는 일본의 NVOCC가 일본의 택배회사와 모종의 결합형태를 가지고 한국의 택배회사와 결합하는 형태이다.

이는 일본의 NVOCC가 일본의 각 지역으로부터 운송된 한국향 물건에 대한 CFS적 기능을 가지고 이를 한국의 택배회사와 더불어 한국내 DOOR TO DOOR를 실현시키는 결합형태라 할 수 있을 것이다.

(3) 물류거점화를 통한 부가가치실현과 취급물품의 다양화

앞선 3장의 연구에서 우리는 한·칠레 FTA에 따른 NVOCC의 변화에서 예로서 부가가치모델을 설정하여 보았다. 이러한 맥락에서 한·일 FTA 이후 새로운 환경의 변화는 새로운 시설투자를 유발하여 NVOCC의 물류창고에서 여러 가지 다양한 형태의 부가가치를 창출할 수 있게 할 수도 있을 것이다.

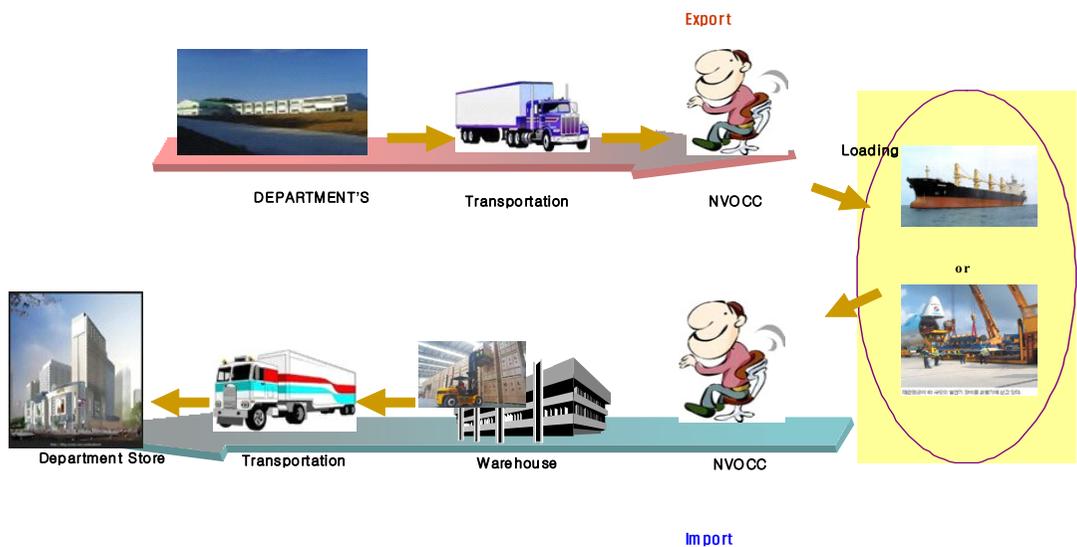
예로, 일본의 제조기업이 한국에 있는 NVOCC의 물류창고를 이용하면서 창고 내에서 제2, 제3의 공정을 처리할 수 있게 하는 것이다. 저비용, 고효율의 관리 SYSTEM을 구축하고 제작된 완제품에 대해서는 일본 내륙지역 및 세계 각 지역의 NEEDS에 맞게 국내 보관·출하·내륙운송·통관·해상운송·도착지통관 및 내륙운송을 일괄하는 물류대리인으로서의 역할을 할 수 있을 것이다.

현재는 단순한 재 포장 정도의 작업만 이루어지고 있으나, 향후 세계 각 지역으로부터 조달된 부품을 한국내 NVOCC 창고로 입고시켜 창고 내 시설을 이용한 조립공정을 수행하여 완제품을 보관 및 운송할 수 있을 것이다. 물론 반대로 일본의 한 지점을 거점으로 하여 이러한 부가가치 기능을 연계하여 일본 내 물류 및 유통기능을 수행할 수도 있을 것이다.

기존 NVOCC가 공산품 화물을 위주로 취급하였다면, 한일 FTA 이후는 다양한 화물의 취급이 가능하리라 생각된다.

예로, 일본의 백화점이 한국에 진출하면서 NVOCC가 일본 백화점의 국내외 물류를 전담하여 시시각각 요구되는 물품을 한국에 진출한 백화점과 NVOCC의 전산망을 통해 Just In Time (JIT) 으로 제공하는 형태이다. 반대로 한국의 백화점이 일본에 진출하면 NVOCC가 한국 백화점의 국내외 물류를 전담하는 형태가 될 것이다.

즉, 이러한 형태에서 NVOCC는 공산품 외에도 농산물 및 냉동물 등 다양한 물품을 다양한 방식으로 취급하게 될 것이며 또한 창고의 개념도 기초적 화물 조작 단계에서 보다 전문화되고 다양화될 것이다. 창고시설 또한 취급물품이 요구하는 조건을 충족시키는 시설이 될 것이고 지식정보가 상당하고 운영노하우와 정보화가 잘 갖춰진 물류창고의 기능이 NVOCC에게 요구될 것이다.



<그림 4-8> 부가가치 물류모델의 예

(4) 노동시장의 개방을 통한 수익모델 창출

한국이나 일본 모두 비교적 숙련되고 고도화된 노동력의 비싼 인건비 때문에 부가가치물류를 통한 수익모델 창출에 문제점이 대두될 수 있다고 본다. 그래서 FTA 실현과 동시에 노동시장 또한 개방되어야 한다는 필요성이 제기될 수 있을 것이다. 한국이나 일본내 의 NVOCC 창고에 외국인 근로자들이 단순공정에 참여하게 하여 상대적인 비용의 최소화를 도모함은 수익모델 창출의 좋은 모델이라 할 수 있을 것이다.

(5) 장비의 규격화 및 표준화

현재는 한·일 물류장비의 표준 및 사양이 조금씩 상이하여 양국간의 교차사용이 불가능한 상황이다. 하지만 한·일 FTA는 이러한 장비의 규격화 및 표준화의 실현이 가능할 수 있게 하여 보다 효율적이고 생산적인 장비운동을 통한 가치의 실현을 도모할 수 있을 것이다. 이는 비단 물류뿐만 아니라 산업 전반에 상당한 영향을 미칠 것으로 생각된다.

(6) 통합 물류정보시스템 구축

한·일 FTA는 물류정보시스템 뿐만 아니라, 세관 및 기타 관련 유관단체의 업무를 통합적으로 관리할 수 있는 정보시스템을 구축하게 함으로써, 한국에서 컨테이너를 실은 샴시(chassis)가 해상운송 후 일본의 트럭이 동일 샴시를 달고 DOOR SERVICE하는 일련의 과정을 화주가 이 통합 물류시스템을 통하여 추적할 수 있고, 일본에서 붙인 전자 TAG가 한국에서 어느 인식기로도 인식되는 공통 TAG SYSTEM 이용, 한·일 양국 세관과 각종 유관단체의 통합된 정보시스템의 작동을 통한 전자무역의 실현 등이 일어날 수 있을 것이다. 또한 화주는 한·일 양국의 물류거점의 NVOCC 창고 내 재고현황 및 공정 그리고 화물의 이동경로 등 모든 구간을 통합 System을 이용하여 조회 및 통제할 수 있을 것이다. 이러한 정보화시스템은 개별기업의 단독적인 구상보다는 미래지향적 관점을 가지고 실현할 필요성이 있는 거대한 국가적 Project라 생각된다.

(7) 지역항만의 발전과 지역에 기반을 둔 NVOCC의 출현가능

2006년 한·일항로 국내항만별 전체 점유비율은 부산항 81.5%, 인천항 5.6%, 광양항 4.8% 등이며 울산항과 마산항은 각각 3.2%를 기록했다. 이 중 부산항은 수출 점유비율에서 82.6%를 나타내 수입점유비율 80.2%보다 조금 높았으며, 인천항은 이와 반대로 수출점유비율은 4.2%였으나 수입점유비율은 7.3%를 기록해 수출량보다 수입량이 조금 더 많았던 것으로 나타났다. 지난해 한·일항로 국내 항만별 전년 대비 증감률을 보면 온산항이 전년(2005년)의 2배에 가까운 91.0%(2,246TEU)의 증가율을 보임으로써 증가율 1위를 기록했으며 광양항은 전년대비 12.2%(3,118TEU)의 견실한 증가율을 보였다.⁽¹⁴⁾

한·일간 FTA는 양국 지방항만간의 제휴와 지자체의 항만 발전 노력으로 더욱

활성화 되리라 생각된다. 지자체의 선사에 대한 상당한 마케팅과 특화된 화물의 창출을 통하여 선사의 기항을 유치하려 할 것이고 차제에 지자체가 선사를 운영할 수도 있을 것이다. 이러한 여건의 발전은 각 지방에 토대를 둔 NVOCC의 출현도 가능하게 할 수 있을 것이다. 지역에 기반을 둔 NVOCC는 양국의 제휴지방 항만간의 화물 집하 및 여러 부가가치 기능을 창출하여 항만산업의 발전을 도모할 수 있다.

(8) 물류 및 교통관련법규의 개정과 환경의 중대성 증대

한일 FTA는 현재의 법과는 다른 새로운 법을 탄생시킬 것이고 여기에는 양국의 물류 및 교통 법규와 관련하여서도 상당한 영향력을 행사하리라고 본다. 통합적 물류정보시스템 구축으로 인한 양국간 경제적 경계의 상실은 양국 모두에게 여러 가지 관련 법규의 개정을 불가피하게 만들 것이다.

특히, 근래에 주요한 이슈로 대두되고 있는 그린물류시스템은 물류 이용주체들이 환경을 깊이 고려하여 물류를 고도화되고 선진화된 친환경물류로의 전환을 재촉하는 형태라고 할 수 있다. 이러한 환경에 대한 문제는 비단 양국의 문제뿐만 아니라 향후 세계 전체의 국가에 해당되는 이야기가 될 것이다. 이러한 그린물류시스템은 일회용 물류를 벗고 재활용 가능한 물류를 구축함으로써 장비의 재활용과 에너지 사용의 합리화를 기대할 수 있을 것이다. NVOCC 또한 환경에 대해 수동적인 자세가 아니라 능동적으로 대처하며 향후 시설투자나 자산 증대시 반드시 고려할 사항임을 유념하여야 할 것이다.

제 5 장 결 론

본 연구는 해운항만서비스의 주요한 이용자이면서 공급자인 NVOCC의 시각에서 한·일 FTA체결에 따른 변화를 바라보고자 노력하였다. 그리고 본 연구는 아직은 성숙되어 있다고 보기 어려운 우리 FTA 체결의 역사 속에서 FTA의 결과물로 인해 시장에서 일어나고 있는 몇 가지 변화의 실마리를 찾아서 한·일 FTA에 따른 NVOCC의 변화를 연구하고 또한 몇 가지 발전 모델을 제시하였다.

본 논문은 제 3장에서 한·칠레와 한·싱가포르의 FTA 체결에 따른 NVOCC의 변화에서 언급한 몇 가지의 변화들을 제 4장에서 같은 관점에서 변화를 유추하였다. 살펴본 바와 같이 한·일 FTA에 따른 NVOCC의 변화들을 기 체결된 여러 국가와의 FTA의 상황을 뛰어넘는 새로운 단계의 전기를 맞이할 것으로 전망하였다

앞서 한·칠레 FTA가 해운항만서비스산업에 미친 영향에서와 같이 한·일 FTA 체결에 따른 해운산업에의 가장 큰 영향은 물동량 증가라고 유추할 수 있다. KMI는 한일 FTA가 체결되면 대일 수출은 36.8%, 대일 수입은 23.05%가 증가할 것으로 예상하면서 이를 한일항로의 물동량으로 환산하면 2004년 한일물동량을 기준하여 약 1500만 RT의 신규물량이 될 것으로 예상하였다.⁽¹⁵⁾

이러한 물동량 추정은 자료와 목적에 따라 다소 차이가 있으나 FTA 체결에 따른 무역의 확대와 물동량 증가라는 방향성 면에서는 일치하고 있다. 물동량의 증가는 한·일 해운항만산업의 발전과 더불어 해운항만산업의 급격한 환경변화를 가져올 것이라고 예측할 수 있었다. 이러한 환경의 변화와 기 체결된 한·칠레 및 한·싱가포르 FTA에 따른 해운항만서비스산업(NVOCC중심)의 변화 연구를 통해 본 논문은 한일 FTA에 따른 NVOCC의 변화를 아래와 같이 예측하였다.

- (1) NVOCC의 투자패턴의 변화
- (2) 한·일 역내 물류의 "준 국내화"
- (3) 물류거점화를 통한 부가가치 실현과 취급물품의 다양화
- (4) 노동시장의 개방을 통한 수익모델 창출

- (5) 장비의 규격화 및 표준화
- (6) 통합물류시스템 구축
- (7) 지역항만에 기반을 둔 NVOCC의 출현
- (8) 물류 및 교통관련 법규의 개정과 환경의 중요성 증대

한·일 FTA가 가져올 이러한 변화들은 분명 NVOCC에게는 기회일 수도 있고 아니면 위기일 수도 있을 것이다. 거대자본과 물량을 바탕으로 한 NVOCC의 시장진입은 FTA로 인해 너무나도 자유롭게 이루어지게 될 것이다. 이러한 변화들은 견실한 하드웨어(전통적 물류활동의 수행자산)나 소프트웨어(부가가치물류의 수행자산)로 무장된 NVOCC에게는 분명 기회일 것이고 그렇지 못한 NVOCC에는 위기가 될 것이 자명하다. 그러므로 FTA를 기회로 만들고자 한다면 하드웨어적 요소를 먼저 충분히 갖추어야 할 필요성이 있을 것이다. 하지만, 하드웨어는 구축비용이 많이 소요되기에 NVOCC에게는 많은 지혜가 필요할 것으로 생각된다.

결국 NVOCC는 HARDWARE 적 요소 구축을 차분히 준비하면서 상대적으로 비교우위에 있는 다양한 SOFTWARE 창출에 심혈을 기울여 현실적 대안 도출에 노력을 아끼지 않아야 할 것이다.

아울러 한·일 FTA로 인한 미래물류의 혁신적 변화에 순응하고 NVOCC의 힘찬 도약을 위해 아래와 같이 대응방안을 제시해 본다.

- (1) 지정학적 위치를 충분히 활용하여 물류거점화를 이룩하라.
- (2) 공생공존할 수 있는 WIN-WIN PROJECT를 실행하라.
- (3) 비교우위에 설수 있는 강점을 가지라.
- (4) 지식 인프라를 구축하고 공유할 수 있는 네트워크를 가지라.

본 논문을 준비하면서 한국의 FTA 수행 역사가 짧은 관계로 결과물에 대한 자료가 부족한 점에 아쉬움이 남는다. 그리고 해운·항만분야에 있어 NVOCC나 포워더에 대한 연구논문을 찾기가 힘들었다. 이는 NVOCC나 FORWARDER가 해운·항만산업에 있어 중요한 주체로 인식되지 못함에 기인할 것이고 또 하나는 이들 주체에 대한 일반적인 인지의 정도가 낮기 때문이었을 것이라 여겨진다.

하지만, 변화의 주체는 이곳으로부터 불어올 것이다. 물류가 복잡 다양해지면서 복합운송인의 역할이 더욱 증대되는 시점에 와 있기 때문이다. 주목할 것은 과거 일대기를 장식한 선사들이 지금은 VESSEL OPERATOR로서보다 TOTAL LOGISTICS이 주가 되는 업체로 그 무게 중심을 옮기고 있는 실정이다. 개별선사들마다 산하에 NVOCC나 FREIGHT FORWARDER를 두고 화주에 보다 근접하여 부가가치가 높은 서비스를 제공하고 이를 통한 가치물류를 실행하고 있다. NVOCC가 미래 항만물류 연구의 주역으로 자주 등장하여 다양한 형태의 논의나 대안들이 시장에 쏟아져 나오는 그날을 꿈꾸어 본다.

〈 참고 문헌 〉

- (1) 김형주, "북미사례로 본 자유무역협정의 득실", 주간경제 525호, 1999.06.30
- (2) 복득규, "한·일 FTA의 파급영향과 추진과제", 삼성경제연구소 2004 p8
- (3) <http://fta.customs.go.kr>, 관세청 홈페이지/FTA포탈/FTA추진현황과 성과/세계FTA추진현황
- (4) <http://fta.customs.go.kr>, 관세청 홈페이지/FTA포탈/FTA의 개요
- (5) 복득규, "한·일 FTA의 파급영향과 추진과제", 삼성경제연구소 2004 p3
- (6) 복득규, "한·일 FTA의 파급영향과 추진과제", 삼성경제연구소 2004 p4
- (7) 재정경제부, 2007. 03. 27 발표자료
- (8) 한국복합운송협회, 복합운송실무, 2004, p58-59
- (9) 상법 114조
- (10) 김성국, "국제운송물류서비스의 지각된 서비스 품질이 고객반응에 미치는 영향에 관한 실증연구 : 정기선 해운서비스를 중심으로", 한국해양대학교 박사학위논문, 1999. p18
- (11) 정경애, 김정민, 유정수, "CJ GLS의 3PL전략", KAIST (테크노경영대학원) 2002, p7
- (12) 백종실, "국내기업의 4PL 육성방안", 한국해양수산개발원 2001. p113
- (13) 정봉민, 이종필, 김찬호, "동북아 물류중심화의 실효성 제고를 위한 물류 비교우위부문 도출 및 발전전략", 해양수산개발원 2006, p48
- (14) Logistics & Distribution Consultant (<http://www ldc re kr/board>) 2007. 02
- (15) 이 창재, "한·중·일FTA 결성이 해운항만산업에 미치는 영향 및 대응전략", 해양수산개발원, 2006. p84

초 록

한·일 FTA가 해운항만서비스산업에 미치는 영향에 관한 연구
- NVOCC 중심으로 -

한국해양대학교 대학원
항만물류학과 항만물류관리전공
황 창 세

한국은 칠레, 아세안, 싱가포르의 FTA(Free Trade Agreement)협정 과정을 통해 지역경제권의 확대를 꾸준히 증대시키고 있다. 무엇보다도 2007년 4월 2일 한미 자유무역협정(FTA) 협상의 타결은 EU와 NAFTA에 이은 세계 3위의 경제권이 새로 탄생하게 되어 국제사회에서 우리 경제의 위상이 획기적으로 증대될 수 있게 되었다.

뿐만 아니라 한미 FTA 협상 타결은 붕괴 위기에 직면하고 있던 한미 외교관계와 안보동맹의 회복에 크게 기여하였고 이로써 한미관계는 안보동맹 위에 새로이 경제동맹을 추가하게 되어 새로운 차원의 경제 협력관계로 발전할 수 있는 계기를 맞게 되었다. 한미 자유무역협정의 파장은 그동안 중단되고 있는 한일 상호간의 FTA 협상에 분명 현저한 변화를 유도할 수 있으리라 생각된다.

특히 한·일 FTA는 경제구조적, 지리적 연관성으로 인해 상호간의 교역증가가 현저하게 기대되며, 이에 기인한 역내 물류의 효율화를 도모하기 위한 변화와 더불어 해운항만 서비스 분야에도 현저한 변화들이 찾아오리라 예견할 수 있을 것이다.

이에 따라 국제무역의 중요한 수송수단을 제공하는 해운항만서비스산업의 여건도 크게 변화할 것으로 예상된다. 한·일 양국간의 FTA 체결로 역내무역 증가 효과가 나타나면 해상운송에 대한 자본재의 이동이 증대되는 결과가 초래될 것이다. 이러한 변화는 해운항만서비스관련 시장의 국제개방 가속화, 역내 항만 간 경쟁 및 협력관계의 변화 등 여러 가지 변화가 예상되는 바이다.

본 연구에 앞서 각 나라별로 서로 조금은 다르게 정의되고 있고 국내 역시 그 개념의 정의가 명확하지 않은 NVOCC의 정의를 저자의 관점에서 재조명하려고 노력하였고 이를 본 논문에 기재하여 NVOCC에 대한 이해를 돕고자 하였다.

본 연구는 앞으로 속명적으로 전개될 한일 FTA에 대한 해운항만서비스 산업에 미칠 영향을 국내 NVOCC의 관점에서 바라보고 이러한 영향에 따른 변화를 아래와 같이 예측하고 있다.

- (1) NVOCC의 투자패턴의 변화
- (2) 한일간 역내물류의 "준 국내화"
- (3) 물류거점화를 통한 부가가치실현과 취급물품의 다양화
- (4) 노동시장의 개방을 통한수익모델창출
- (5) 장비의 규격화 및 표준화
- (6) 통합 물류정보시스템 구축
- (7) 지역항만의 발전과 지역에 기반을 둔 NVOCC의 출현가능
- (8) 물류 및 교통관련법규의 개정과 환경의 중대성 증대

아울러 본 논문에서는 이러한 예측 가능한 변화들에 대한 한·일 NVOCC들의 경쟁력제고 방안에 대한 몇 가지 제안을 아래와 같이 하고 있다.

- (1) 지정학적 위치를 충분히 활용하여 물류거점화를 이룩하라.
- (2) 공생공존 할 수 있는 WIN-WIN PROJECT를 실행하라.
- (3) 비교우위에 설수 있는 강점을 가지라.
- (4) 지식 인프라를 구축하고 공유할 수 있는 네트워크를 가지라.

한·일 FTA로 촉발될 동북아 경제권통합의 그림이 경쟁적 물류시장에 우위를 점하려는 NVOCC들의 여러가지 시도들에 대해 본 논문이 이들에 대한 시각의 폭을 넓히는 데 미력이나마 도움이 되었으면 한다.

ABSTRACT

A Study on the Impact of Shipping and Port Service Industries
Considering the Possibility of Korea/Japan FTA
: Focused on NVOCC

Hwang, Chang-Se

Department of Port & Logistics
The Graduate School of
Korea Maritime University

South Korea hopes to expand the regional economic bloc through the experience of the Free Trade Agreement(FTA) with Chile, ASEAN and Singapore. Most of all, the Korea-US Free Trade Agreement on April 2, 2007, creates to the world 3rd biggest economic bloc and South Korea can expect remarkable improvement of her position in community of nations. In addition, the Korea-US FTA helps to recover two countries diplomatic and military relationship and give a chance to develop a new level of economic cooperation. We assume that the Korea-US FTA will lead to remarkable change in a negotiation for the Korea-Japan FTA which is suspended for the time being.

Specially, there's a close relationship between two countries in terms of the economic structure and geographical position, so Korea-Japan FTA can be expected to make a increase of trade volume and various changes at the shipping and port service fields. With those expectations, we can anticipate a lot of situational changes in the industry of shipping and port services. It is possible that Korea and Japan's FTA would lead to actual increase in intra regional trade and then growth in capital goods movement by sea freight. We expect these changes cause a lot of effects

on various areas like a speedy of opening the market of shipping and relative fields, changing of a competition and cooperation between regional ports, etc.

Before the main issue, we tried to review of the definition of NVOCC and IFF(International Freight Forwarder) which the nations define differently to make sure the meaning of NVOCC and IFF more clearly.

This study considers the Korea and Japan FTA which will be fatefully processed and it's effect on shipping and port services industries, then try to estimates for the changes of the result of the Korea and Japan FTA in view of NVOCC.

- (1) Change in investment pattern in NVOCC.
- (2) Pseudo-Domestication of intra regional logistics between Korea and Japan.
- (3) Realization of the value addition and Diversification of trade goods via transition to logistic Hub.
- (4) Creation of revenue model by opening labor market.
- (5) Normalization and Standardization of Equipments.
- (6) Building a unified logistic information system.
- (7) Viability of appearance NVOCC based on local port's growth and region.
- (8) Revision of the logistics and transportation law between Korea and Japan and Growing the issue of the Green Logistics.

The results of the consideration of this study, we can give some proposals to NVOCCs as based on above changes

- (1) Make an Logistic Hub from the advantages of geological position.
- (2) Carry out the "WIN-WIN Project" for symbiotic co-existence.
- (3) Look for the strong point to maintain a comparative advantage
- (4) Build a knowledge infrastructure and Make a network to share of it.

Wishes this study can help to NVOCCs who extremely want to develop and expand their biz fields.