

1. 통상현안정보

□ 日, 항만이용코스트 인하와 파급영향

- 항만이용 코스트 대폭 인하, 아시아 대형 항구에 대항
- 국토교통성, 인프라 확충, 수속 간소화 등 전면 추진

- 일본 국토교통성은 수출입 물량이 전체 화물량의 99%이상을 점하는 주요 항만에 대해 입항수속의 대폭 간소화 등을 통하여 이용코스트의 인하를 촉진하기로 하였음,
- 일본 정부는 현재 일본에 비해 30~40%정도 낮은 코스트로 운영되고 있는 아시아의 대형항 수준으로 일본 항만의 경쟁력을 제고하는 것을 목적으로 산업인프라의 강화를 추진키로 하였음.

- 아울러 입항수속 간소화의 일환으로 민간사업자의 항만 설비투자사업에 대해서도 지원키로 하였음.

- 아시아 지역을 겨냥한 항만 경쟁력 강화 프로그램의 대상은 게이힌(도쿄, 요코하마), 이세灣(나고야, 오키나와), 한신(오사카, 고베)의 3 개 항만으로 이들 3 개 항은 도합 국제해상수송의 약 80%를 담당하고 있음.

- 일본의 항만은 아시아에서 급성장을 하고 있는 부산, 고ونغ(대만)항에 비해 화물의 적하에 소요되는 코스트가 30%정도 비싸고 선박이 도착하고 나서 출하에 소요되는 시간도 1 일 이상 더 걸리는 편임. 아시아 지역의 경제성장 등을 배경으로 일본을 제외한 다른 국가의 대형항은 급성장하여 최근 10 년간 일본과 큰 격차가 벌어져 있는 것으로 알려져 있음.

- 국토교통성은 중계기능을 갖는 거점항으로서 부활하기 위해서는 코스트삭감, 이용편의성 향상이 필요하다고 판단, 우선 선박의 입항수속을 규정한 국제조약을 연초에 소집되는 정기국회에서 비준한다는 방침임.
- 동 조약은 국제해사기관 (IMO)이 1965 년에 제정하여 미국 등 주요 98 개국이 비준하고 있는데 일본은 서명후 부처간 조정이 진전되지 않아 비준을 유보해온 상태로서 이 기간중 경쟁력이 크게 저하된 바 있음.

- 비준에 의해 입출항시에 필요한 서류를 현재의 수 십종에서 8 종류로 줄이는 외에 서류 양식도 통일하고, 또한 해상보안청, 입국관리국에 제출할 필요가 있었던 야간입항허가신청, 입항통보 등은 폐지할 방침임.
- 지금까지는 입항시에 제출하는 서류가 항만별로 상이하거나 동일한 내용의 서류를 세관, 입국관리국 등에 제출하지 않으면 안 되는 등 번잡한 측면이 있었음.

- 또한 컨테이너의 적하작업을 행하는 민간회사의 설비투자를 무이자융자로 지원키로 하였음. 일본에서는 선박회사별로 전용 바스(岸壁)에서 적하작업을 하는 경우가 많아 미이용시설을 효율적으로 활용하지 못하는 경우가 있었는데 조만간 해외의 대형항과 마찬가지로 복수의 바스를 일체적으로 운영하는 체제도 도입하기로 하였음.

- 국토교통성은 공공사업예산의 삭감이 계속되고 있는 상황에서 항만정비 등에서 일정한 수준의 목표를 달성해야만 하는 필요성에 제기되어온 상황에서 국제거점항에의 부활이 기대되는 게이힌, 이세항, 한신의 3 개 항만을 지난해 7 월에 "슈퍼 중추항"으로 지정하여 집중적으로 정비를 해오고 있음. 이와는 별도로 888 개의 지방항도 100 개 정도로 줄이고 일부는 신규투자를 하지 않는 방침도 세워놓고 있음.
- 이 같은 일련의 항만 정비사업이 효과적으로 추진될 경우 부산항, 고ونغ항 등과도 화물유치 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 보여 아시아 허브항을 놓고 한국, 일본, 중국간의 경쟁이 새로운 국면으로 진입하게 될 것으로 전망됨.

< 아시아 주요항의 컨테이너 취급량 >

(단위 : 1,000 TEU)

구 분	1980 년	2003 년	증가율(%)
도쿄灣	1,354	5,749	425
오사카灣	1,724	3,508	203
부산	634	10,367	1635
상해	49	11,280	23020
홍콩	1,465	20,100	1372
고ونغ(대만)	979	8,840	903
싱가폴	917	18,100	1974

(자료원 : 닛케이신문)

* 주 : 1 TEU 는 20 피트 컨테이너 환산 화물량, 오사카灣은 2002 년 기준

(작성자 : 도쿄무역관 신태철 stc69@kotra.or.kr)