

향후 한일 경제관계 협력방안에 대하여

2011년 2월 25일

미쓰비시상사(주)

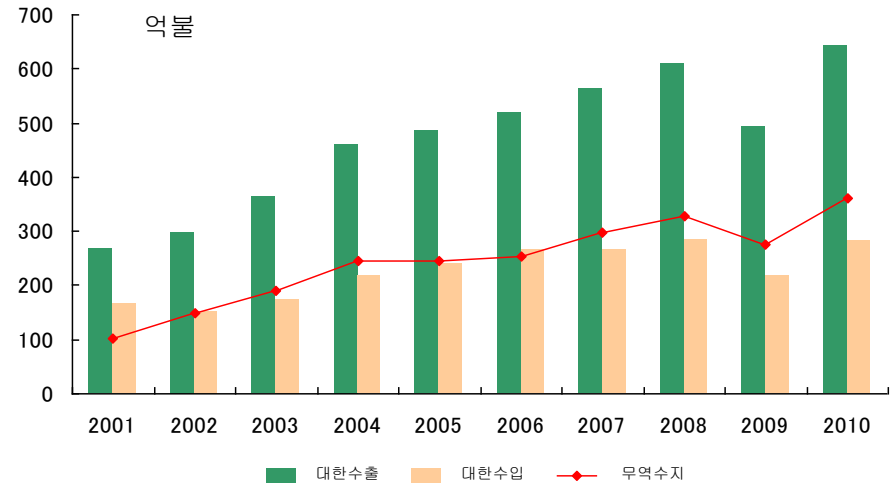
집행임원 코포레이트 담당임원보좌(기획담당)

후지야마 토모히코

경위

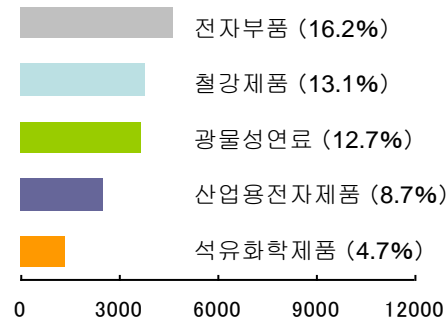
년도	진행상황
1998년	21세기 새로운 한일 파트너십 공동선언 양국 싱크탱크(IDE,KIEP)의 공동연구(∼2000년)
2000년	양국재계대표의 한일FTA 비즈니스·포럼을 구성 (2회 실시)
2002년	한일정상회담에서 한일FTA 산학관연구회의 설치
2003년	정부간 정식교섭 개시(6회 실시)
2004년	한국의 자동차시장, 일본의 농수산물시장 개방에 대한 의견 차이 등으로 교섭중단
2008년	교섭재개를 위한 실무협의를 개최(4회 실시)
2009년	심의관급으로 격상(2회 실시)
2010년	국장급으로 격상(1회 실시) 기대되었던 교섭재개는 되지 않음

한일 무역규모

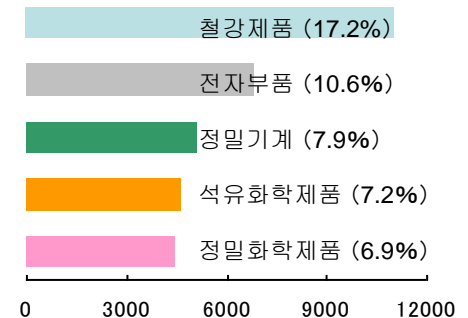


한일 주요 교역품목 (2010)

한국에서 수입



한국에 수출

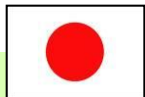


백만 불
한일 수출액/수입액에 대한 비중)

■ 일본 농업시장 개방 문제

한국측은 한일FTA에 의한 농업분야의 수출확대가 예상되나 농업분야에서 일본이 한국측의 기대보다 낮은 수준의 양허안을 제출(2004.11 제6회 교섭)하여 한국의 반발로 **교섭이 중단**되었다.

교섭중단



최저라인을 제시하고 각각의 항목은 교섭을 통해 전체적으로 쌓아 올리는 스타일

⇒우선 교섭을 재개하고 교섭을 통해 논의



처음 큰 틀에서의 방침 (최종 타겟의 명확화)을 결정한 후 각각 협의해 나가는 스타일

⇒우선 일본측의 개방 폭과 한국측에 메리트가 되는 조건을 제시하기를 요망

재개되지 않음

재개의 애로사항

- 일본 농업시장 개방율의 명확화
- 일본에 비해 약한 한국저변산업

2008년 초 대한상공회의소가 한국의 5대 수출제품(반도체, 승용차, 선박, 휴대전화, 디스플레이)의 제조기업 500사를 대상으로 실시한 조사에서 「핵심부품·소재를 수입에 의존하고 있다」고 응답한 기업이 전체의 45.6%

■ 한일무역 불균형

한일무역은 항상 일본의 수출 초과. 일본은 한국에 대해 한국의 주요 수출품목인 자동차·반도체의 부품소재(철강제품·전자부품 등)를 공급하고 있어 한국제품의 수출이 증가될수록 일본으로부터의 수입도 증가되는 구조

■ 일본의 비관세장벽 (NTM)

한국측은 법 제도에 의한 NTM이 아닌 상관습에 의한 일본의 NTM을 지적. 폐쇄적인 유통구조, 세계기준보다 자국의 검사수준을 우선하는 위생검역 및 기술인정 등

Global 경쟁의 격화 ⇒ 한일기업이 연대하는 의의의 확대

- 리먼쇼크 이후 요구되는 세계경제의 니즈가 변화 (납기, 마무리, O&M 등)
- 동일한 비즈니스 문화를 공유하는 한일은 경쟁보다는 상호 보완해 나가는 것이 보다 중요
- 상호의 강점을 나누면 강력한 힘을 발휘할 수 있음



민간의 파트너십 강화로 Win-Win
이를 지원하는 양국정부 역할의 중요성



이러한 것들을 한일 FTA의 틀속에서 보강

1. 제3국에서의 인프라 수출 협력

제3국에서의 인프라 수주활동에 있어서 한일이 경쟁하지 않고 협력체제를 구축하여 양국에서 세계의 인프라 안건을 쟁취. 인프라 수출에는 관민연대가 필수적이며 민간기업간의 협력뿐만 아니라 양국정부의 서포트가 요구된다.

(例)인도·델리메트로에서의 미쓰비시상사 / 미쓰비시전기 / 현대로템의 협력

USE (아브다비) 화력발전 프로젝트에 스미토모상사 / 한국전력의 공동참가

2. 한일의 수요를 합하여 공동으로 자원 확보

한일모두 자원에 대한 수요가 한계에 다다랐기때문에 양국의 수요를 합쳐서 하나의 대규모 시장을 형성. 자원확보에 있어서의 교섭력(Bargaining power)을 높이고 권익확보·공동 개발을 목표로 한다.

(例)미쓰비시상사-KOGAS(한국가스공사)의 인도네시아 LNG공동개발

3. R&D에서의 협력

한일협력에 의해 아시아발 국제스탠더드 상품을 제조

~ 제3국에서의 인프라 수출협력 ~



■ 인도 뱅갈로 메트로용 차량공급

- 미쓰비시상사/미쓰비시전기/현대로템/인도BEML사의 4사 공동으로 인도 뱅갈로 메트로용으로 계약한 차량공급 계약
- 차량수 : 150량, 수주금액 : 약335억엔
- 역할분담 :

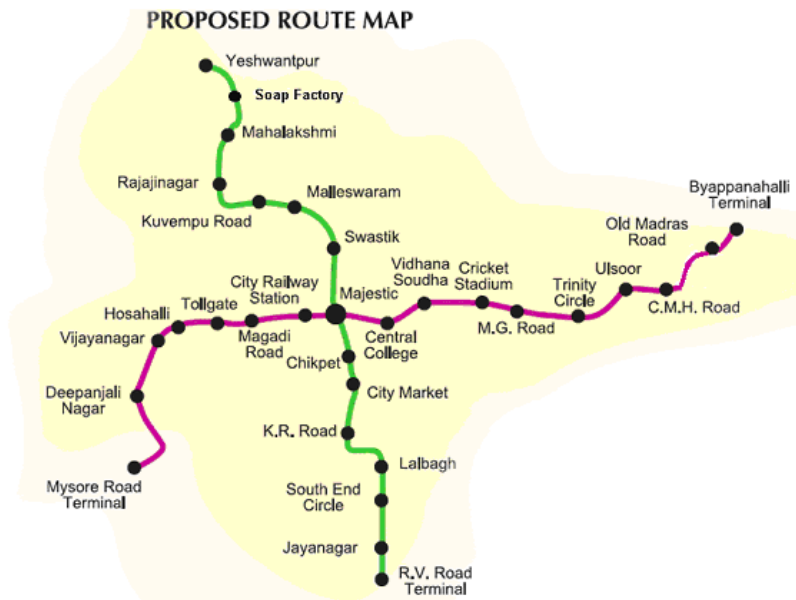
차량제조 : 현대로템/BEML

차량용전기품 : 미쓰비시전기

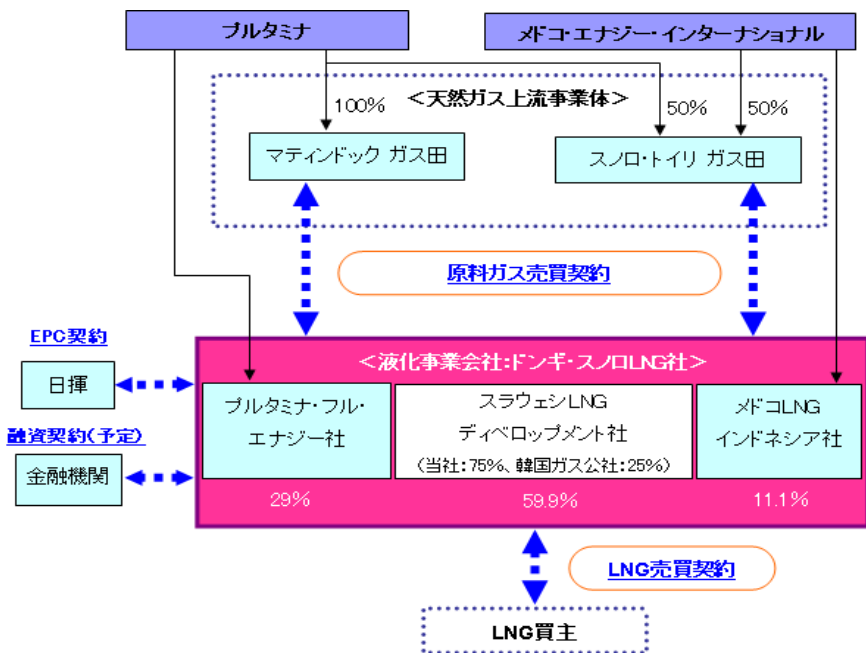
종합 : 미쓰비시상사

- 뱅갈로메트로 : 뱅갈로 시내 중심부를 지나는 총 33km의 철도시스템으로 일본의 엔차관 공여

※ 4사는 뉴델리의 텔리메트로에도 472량의 차량을 수주



~ 한일의 수요를 합쳐 공동으로 자원확보 ~



■ 미쓰비시상사-KOGAS(한국가스공사)의 인도네시아 LNG공동개발

· 인도네시아 중부 술라웨시주에서 LNG제조·판매 사업. 동남아시아 최대의 천연자원국으로 세계 제3위의 LNG수출국인 인도네시아에서 제4의 LNG 프로젝트로, MC로서는 동국에서 2번째 LNG 프로젝트에 참가.

· 프로젝트 총 투자액 : 약2,800백만 불

· 2014년 후반부터 연간 약200만 톤의 LNG(원유환산 약 45,000배럴/일) 및 수반 콘덴세이트(원유환산 약 2,300~2,500배럴/일)의 제조·판매를 개시예정.

· 사업주체 : 동기·스노로LNG사(DSLNG사) 인도네시아 국유석유·가스회사Pertamina사, 동민간최대 에너지회사 MEDCO사와 같이 MC와 세계최대의 LNG 고객인 한국가스공사(KOGAS)가 공동출자하는 술라웨시 LNG사(MC 75% : KOGAS 25%)가 59.9% 출자하여 사업을 주도. 당사로서는 처음으로 최대주주 가 되어 사업을 주도.

일본 비관세장벽의 예(KOTRA)

1. 유통장벽

- 3개월에 1회 개최되는 가전양판점과 메이커의 제품가격교섭에서 양판점이 제품가격인하를 요구. 또한 메이커가 소매점에 리베이트 및 협찬금 지불이 당연시 되어 있다. 또한 물류센터 요금의 책정도 불투명.
- 철강수요자(건설업자 등)가 철강제품을 가격·품질에 의해 구매하지 않고 계열관계에 의해 구매한다. 자유경쟁의 저해요인

2. 위생검역

- 국제관행보다 엄격한 식품첨가제의 사용제한 규정
- 계육가공식품에 대한 과도한 후생성의 식품검사 요구. 고온·고압에서 살균, 진공 포장된 검사의 이력이 있는 가공식품임에도 불구하고 동일제조업자의 동일제품을 수입처가 변경 될 때마다 후생성의 검사를 받지 않으면 안 된다.

3. 기술장벽

- 일본의 DVR(디지털영상기록장치)안전인증검사는 국제표준보다 엄격하고 미국·EU 등 타국의 안전인증을 인정하지 않기 때문에 검역의 중복이 발생하고 있다.

4. 한국산 소주를 증류수로 분류

- 한국산 소주는 도수가 낮아 주정의 정의에 포함되지는 않으나 첨가물이 들어 있기 때문에 주정으로 분류되어 일본의 소주보다도 높은 주세를 부담하고 있다.