

# 한·중·일 FTA진전이 물류부문에 미치는 영향에 관한 연구

2005. 11

· ·  
,

# 1. 연구의 개요

## • 연구의 필요성

- 한중일, 동북아 3개국의 경제협력과 자유무역에 대한 논의가 지속되고 있고, 다른 한편으로는 항공부문의 Open-Sky 협정, 해운시장의 통합방안 등이 한, 중, 일 3국 간에 논의가 되고 있음
- 그러나 경제협력 및 자유무역의 영향에 대한 기존 연구는 주로 FTA로 인한 금액기준 교역량 변화와 경제성장에 연구의 초점이 맞춰져 있음
- 따라서 우리나라의 수출입구조에서 중국과 일본의 교역량이 차지하는 비중이 매우 큰 것을 감안할 때, 자유무역으로 인한 물류부문의 변화효과를 검토하는 작업은 시급함

# 1. 연구의 개요

- 연구의 목적

- 한중일 FTA로 인한 경제협력강화에 따른 우리나라의 총물동량 변화 분석 및 품목별 변화량 분석

## II. 선행연구 현황

- 『한중일 자유무역협정(FTA)의 경제성장효과』 (2004), 대외경제정책연구원, 이흥식 외
  - 중력방정식(Gravity Equation)을 이용하여 기존에 체결된 자유무역협정의 효과를 무역과 국민소득에 미치는 영향을 중심으로 분석
  - 한중일 자유무역협정 체결이 경제성장에 미치는 효과를 Fixed Effect Estimation과 Random Effect Estimation을 이용하여 실증분석을 시도함
  - 한중일 자유무역협정으로 무역구조변화가 경제성장에 미치는 효과를 다양한 모델을 이용하여 실증분석을 시도함

## II. 선행연구 현황

- 『동아시아 물류구조 변화와 국제 물류네트워크의 구축방안』 (2003), 한국해양수산개발원, 백종실 외
  - 주요 화물별 물류 경로 분석과 우리나라 주요 항만의 동북아 물류네트워크 분석
  - 동북아 물류중심화를 위한 국제 물류네트워크 구축방안 제시
- 『한중일 컨테이너 운송의 협력방안』 (2004), 한국해양수산개발원, 박용안
  - 한·중·일간 컨테이너 교역구조, 한·중·일 및 한중일간의 물류장비 및 기기, 항만의 연계운송, 물류기술에 대한 협력실태와 과제를 살펴보고, 한·중·일간 컨테이너 운송의 협력체계 구축방안을 제시

## II. 선행연구 현황

- Abe, Kazutomo, "Economic Effects of a Possible FTA among China, Japan, Korea", in Yangseon Kim and Chang Jae Lee (Eds.), Northeast Asian Economic Integration: Prospects for a Northeast Asian FTA, Korea Institute for International Economic Policy, 2003.

- 연산일반균형모형(CGЕ Model)을 이용하여 한중일의 13개 품목의 관세가 철폐되었을때 GDP, 교역량, 교역조건의 변화를 정태적.동태적조건하에서 산정하였음

## II. 선행연구 현황

- “Analysis of Economic Effects of a Free Trade Agreement among Korea, China, and Japan”, 국제지역연구, 고종환 (2000)
  - 연산일반균형모델(CGЕ 모델)을 이용하여 한중일 FTA가 3개국의 경제에 미치는 영향을 분석하였음
  - 주로 FTA로 인한 후생, 경제성장, 생산요소, 무역 등에 미치는 영향을 분석하였음

## II. 선행연구 현황

- 본 연구의 차별성

- 기존 연구들이 자유무역으로 인한 금액 기준 무역량 증가와 경제 성장효과 및 후생변화를 분석한데 비해 본 연구는 3국가 FTA로 인한 물류부문변화에 연구의 포커스를 맞추고자 함

- 한중일 FTA로 인한 교역량의 변화와 물동량의 변화를 금액기준이 아니라 톤기준으로 살펴보고자 함

- 또한 한중일 FTA로 인한 주요 품목의 변화를 분석할 것임



### III. 자유무역 형태

- 지역무역협정의 종류

- 지역무역협정은 체결국간 경제통합의 심화정도에 따라 크게 4가지로 구분될 수 있음

① 자유무역협정(FTA: Free Trade Agreement)

: 지역무역협정에서 가장 낮은 수준의 경제통합으로 체결국간에 관세를 철폐하되 역외국에 대해서는 각기 다른 관세율을 적용, (예) NAFTA

### Ⅲ. 자유무역 형태

- 지역무역협정의 종류

- ② 관세동맹(CU: Customs Union)

- : 회원국간에 관세철폐는 물론 역외국에 대해 공동 관세율을 적용하는 것, (예) 남미공동시장(MERCOSUR)

- ③ 공동시장(Common Market)

- : 경제공동체는 회원국간에 금융, 재정정책 등에서 공동의 정책을 수행하는 것, (예) 단일시장인 EU 이전단계인 EC

- ④ 단일시장(Single Market)

- : 단일통화, 회원국의 공동의회 설치와 같은 정치, 경제적 통합을 달성하는 완전경제통합 수준을 의미, (예) 마스트리히트 조약발효 이후의 EU

### Ⅲ. 자유무역 형태

- 지역무역협정의 종류와 포괄범위

역내관세 철폐	역외공동관세 부과	역내생산요소 자유이동보장	역내공동경제정책 수행	초국가적기구 설치·운영
① 자유무역협정 (NAFTA, EFTA 등)				
② 관세동맹 (베네룩스 관세동맹)				
③ 공동시장 (EEC, CACM, CCM, ANCOM 등)				
④ 완전경제통합 (마스트리히트조약 발효이후의 EU)				

### Ⅲ. 한중일 FTA 추진 동향

- 한·일 FTA 논의 동향

- 2003년 10월 APEC 정상회의를 계기로 협상을 개시기로 합의
- 2003년 12월부터 2004년 11월까지 6차례의 협상 개최
- 현재 일본측이 농수산물 분야에서 지나치게 낮은 양허수준을 제시하여 2004년 11월 이후 차기 협상일정을 확정짓지 못하고 협상 교착상태
  - 일본측 농수산물 분야 양허안: 무역액 기준 50~60%, 품목수 기준 10% 수준
  - 정부는 양국정상이 합의한 높은 수준의 포괄적 FTA 체결 입장을 견지하면서 일본이 먼저 수용가능한 대안을 제시할 때까지 현재의 냉각기를 유지한다는 입장

### Ⅲ. 한중일 FTA 추진 동향

- 한·일 FTA 논의 동향

- 일본은 민감한 부문인 농수산물, 건설, 유통 등 서비스산업, 비관세장벽 등에 대해서는 자유화에 대한 적극적인 태도를 보이지 않고 있는 것으로 나타남
- 한국의 경우도 한일 FTA의 조기추진론과 속도조절론이 엇갈리고 있는 상태로, 제조업의 경우 전경련은 전자.자동차.기계.정밀화학.석유화학.섬유.조선.철강 등을 협상품목에서 제외하거나 충분한 관세철폐유예기간을 확보해야 한다는 주장하고 있음

### Ⅲ. 한중일 FTA 추진 동향

- 한·중 FTA 및 한·중·일 FTA 논의 동향

- 한·중 FTA

- 2004년 9월 ASEAN+3 경제장관회의를 계기로 양국 통상장관 회담에서 민간공동연구 개시기로 합의
- 금년부터 2년간 중국의 국무원발전연구중심(DRC)과 한국의 대외경제정책연구원(KIEP)간 공동연구 진행

- 한·중·일 FTA

- 2002년 11월 ASEA+3 계기 3국 정상회의에서 중국측 제의에 따라 2003 ~ 2005년간 3국 민간 연구기관간 공동연구 진행중

### Ⅲ. 한중일 FTA 추진 동향

- 한·중 FTA 및 한·중·일 FTA 논의 동향

- 한·중 FTA 추진일지

- 2004년 9월

- : ASEAN+3 경제장관회의 계기 한-중 통상장관회담시  
민간공동연구 개시 추진합의

- 2005년

- : 2005년부터 중국의 국무원발전연구중심(DRC)과 한국의  
대외경제정책연구원(KIEP)간 공동연구 개시, 향후 2년간  
추진 예정

## IV. 한중일3국의 무역 및 물류 현황

### • 한·중·일 3국의 특징

- 2000년 현재, 한국, 중국, 일본의 1인당 실질 GDP는 약 \$14,937, \$3,844, \$25,924, 수준임

· 2000년 현재 중국의 1인당 GDP 증가율은 약 9.73%로 가장 높고 한국과 일본의 증가율이 각각 약 7.2%, 2.18% 수준임

- 개방도(=(수출+수입)/GDP)는 한국이 약 86.31%로 가장 높고 중국이 약 53.49%이며 일본이 약 21.08%로 가장 낮음

· 한국의 개방도가 가장 높아서 무역의존도가 높음을 알 수 있음



## IV. 한중일3국의 무역 및 물류 현황

### • 한·중·일 3국의 수출입 통계(금액기준)

- 2003년 현재 한국의 대중 및 대일 수출액은 각각 약 392억 달러, 163억 달러 수준이며 대중 및 대일 수입액은 약 201억 달러, 348억 달러 수준으로 중국에 대해서는 수지흑자이고 일본에 대해서는 수지적자임

· 2003년 한국의 대중 무역의존도는 2002년에 비해 더욱 심화되고 있으며 대중 수출이 대중 수입에 비해 큰 증가율을 보이고 있음

## IV. 한중일3국의 무역 및 물류 현황

### • 한·중·일 3국의 수출입 통계

2002		수입				
		한국	중국	일본	한중일	세계
수출	한국	-	23,754	15,143		161,480
	중국	15,508	-	48,483		325,711
	일본	28,612	39,958	-		416,632
	한중일	44,120	63,712	63,626		903,823
	세계					

2003		수입				
		한국	중국	일본	한중일	세계
수출	한국	-	39,213	16,301		194,862
	중국	20,096	-	59,423		438,250
	일본	34,823	57,480	-		473,911
	한중일	54,919	96,693	75,724		1,107,023
	세계					

-주: 백만불 단위임

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 대중 및 대일 수출입 물동량

- 우리나라 전체 수출입 물동량은 약 5억 8천만톤이며 대중 물동량은 약 1억 4백만톤이며 대일 물동량은 약 4천9백만톤에 달하고 있음

· 대중국 및 대일본 물동량이 전체 물동량의 약 1/4을 차지하고 있음

2004	대중국		대일본		전체	
	수출	수입	수출	수입	수출	수입
해상	40,527,955	62,822,705	23,582,180	25,155,145	142,902,893	435,525,204
	(28.36)	(14.42)	(16.50)	(5.78)		
항공	90,172	125,721	175,598	191,178	1,190,627	973,800
	(7.57)	(12.91)	(14.75)	(19.63)		
소계	40,618,127	62,948,426	23,757,778	25,346,323	144,093,520	436,499,00
	(28.19)	(14.42)	(16.49)	(5.81)		
합계	103,566,553 (17.84)		49,104,101 (8.46)		580,592,524	

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 대중 및 대일 수출입 물동량

- 2004년 현재 대중국 물동량이 대일본 물동량의 약 2배에 달하고 있음

· 해상물동량은 대중국 물동량이 대일본 물동량에 비해 압도적으로 많지만 항공물동량은 대일본 물동량이 대중국 물동량에 비해 많음을 알 수 있음

· 이는 상대적으로 대일본 교역이 부피가 작고 부가가치가 높은 상품 위주임을 나타내고 있으며 또한 중국의 공항거점시설이 상대적으로 낙후되어 있음을 의미함

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 품목별 대중 및 대일 수출입 물동량

- 대중국 수출입에서 석유 및 일반화학, 금속 및 기계장비, 정밀기계 및 전자, 자동차, 목재 및 제재 순의 비중임
  - 대중 교역에서 원자재를 수입하고 완제품을 수출하는 경향이 두드러짐
- 대일본 수출입에서 석유 및 일반화학, 금속 및 기계장비, 정밀기계 및 전자, 자동차, 목재 및 제재 순의 비중임
  - 대일 교역에서 부품과 장비류의 수입이 두드러지고 있으며 대일 무역적자가 심화되고 있음

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 주요 거점의 품목별 분석

- 부산항은 전체 수출 물동량에서 가죽 & 모피, 섬유 & 의류, 신발 & 모자, 돌, 유리, & 시멘트, 기계 & 전기제품, 가구, 완구, & 예술품이 차지하는 비중이 70%를 넘고 있음
  - 지리적인 영향으로 대일수출에서는 이외에도 플라스틱 & 고무와 펄프 & 인쇄물도 70%이상의 비중을 차지하고 있음
  - 대중 수출에서는 부산항이 역할이 전체 수출이나 대일 수출에 비해 다소 작은 경향이 있음
- 인천공항은 귀금속, 전기제품, 정밀기기의 수출에서 큰 역할을 하고 있는데 이는 화물의 특성에 기인하고 있음

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 주요 거점의 품목별 분석

- 광양항은 전체 수출에서 플라스틱 & 고무, 펄프 & 인쇄물, 그리고 1차 비금속 제품의 비중이 20%를 넘고 있지만 전체적으로 부산항에 비해 수출항으로서의 역할이 미흡한 측면이 있음
  - 지리적으로 가까운 대일본 수출에서 1차금속 및 비금속제품 수출의 비중만이 단지 20%를 넘고 있는 사실에서도 알 수 있음
  - 하지만 최근 대중수출에서는 광양항의 역할이 중요시됨
- 인천항은 목재제품과 귀금속수출에서 30%가 넘는 비중을 차지하고 있는데 이는 인천의 지역적인 특성이 작용하고 있음
  - 지리적인 요인으로 인천항의 대일본 수출물동량 비중은 미흡한 수준임
  - 지리적인 요인으로 대중수출에서 인천항의 역할이 중요함을 품목별 분석에서 나타나고 있음

## IV. 대중 및 대일 교역량 분석

### • 주요 거점의 품목별 분석

- 부산항은 전체 수입에서도 중요한 위치를 차지하고 있지만 수입에 비하여 그 비중은 작음
- 광양항은 전체 수입에서 광물의 수입으로 인한 전체 비중 증가가 두드러짐을 알 수 있음
  - 전체 광물수입의 대부분을 중국에서 수입하고 있음
- 인천항은 수입항으로서의 역할이 두드러지며 주로 광물, 목재, 펄프, 1차 금속 등의 수입에서 큰 비중을 차지하고 있음
  - 대중 수입에서 거의 모든 분야에서 20%이상의 비중을 차지하여 인천항이 주로 대중국 수입항으로서의 역할을 하고 있음
- 인천공항은 귀금속과 정밀기기제품 수입이 큰 비중을 차지하는데 이는 항공운송업의 비용적 특성 때문인 것으로 풀이됨



## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 모형 설정

- 기본적으로 중력모형(Gravity Model) 이용
  - 종속변수로 금액기준 교역량과 물동량 기준 교역량 모두 이용
  - 국가간의 총액 기준이 아닌 품목별 자료 이용
    - : 품목별 자료는 HS코드, 2자리 자료 이용(1-97번)
- 모형 기본 구조

$$\ln y_{ijht} = \beta_0 + \beta_1 \ln RGDP_{jht} + \beta_2 \ln PRGDP_{jht} + \beta_3 \ln Dist_{jh} \\ + \beta_4 \ln Area_{jht} + \beta_6 Tariff_{ih} + Hsratio_{ijht} + a_i + u_{ijht}$$

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 모형 설정

#### - 기본가정

- 불완전특화(Incomplete Specialization)
  - : 다수국가가 동일한 재화를 생산할 수 있음
- 국가들간에 동일한 선호(Identical Preference)
- 수송비용의 존재
  - : 양국간의 거리는 수송비용으로 작용할 수 있음
- 관세가격의 존재
  - : 관세율(Tariff Rates)의 존재는 국제무역에서 home bias로 작용할 수 있음

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 자료 구축

- 한중일 연도별, 품목별 수출입 물동량 자료는 KMI협조를 통해 관세청 자료를 이용
- 국가별 자료는 한국은행, 통계청 및 해외 기관자료 이용
- 수출입 물동량 자료
  - 한국의 대중 및 대일 수출입은 1998년~2003년까지 6개년 자료 이용
  - 품목은 HS, 2자리 코드(1-97)를 중심으로 구축
  - 한국의 수출입 물동량은 메트릭톤(metric ton) 기준이고 금액기준 교역량은 천불(\$) 기준임

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 자료 구축

< 한중일 3국 관세율(Tariff Rates)자료 >

- 관세청(<http://www.customs.go.kr/>)에서 제공되는 우리나라와 중국 및 일본의 품목별 관세율을 이용하였음
- 관세청의 한중일 3국의 관세율은 HS 10자리 코드별로 정리되어 있음
- 이를 HS 10자리내에서 가장 작은 세율을 HS 2자리 코드의 대표세율로 산정하여 2자리로 정리하였음
- 우리나라와 일본의 관세율은 WTO 협정세율을, 중국은 최혜국(Most Favored Nation, MFN) 대우 관세율을 이용하였음
- 자국의 기타 내국세율은 고려하지 않았음

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 추정 방법

- 추정방법으로는 임의효과 추정방법(Random Effects Estimation)을 이용할 것임
- 그리하여 품목별 그룹 더미효과를 고려한 추정치를 도출할 것임
- 고정효과 추정방법(Fixed Effects Estimation)을 이용하지 않은 이유는 시간이 흐름에도 변하지 않는 변수(Time Invariant Variables)가 있기 때문임

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 추정 결과

- 실질 GDP의 곱은 톤기준 물동량과 금액기준 물동량에 모두 정(+)의 효과를 지니고 있는 것으로 나타남
  - 이는 양국간의 실질 GDP가 증가하면 한국의 수출 혹은 수입 교역량이 증가할 것이라는 것을 의미함
  - t 통계량도 2보다 크게 나타나서 통계적으로 유의함
- 1인당 GDP의 곱은 교역량에 부(-)의 효과가 있는 것으로 나타났음
  - Anderson(1979)에 의하면 1인당 소득이 증가하면 교역량이 증가할 것이라고 하였는데 본 연구결과는 이와 일치하지 않고 있음

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 추정 결과

- 하지만 관세율 변수가 모형에 추가될 경우 1인당 소득이 증가한다 할 지라도 교역량이 감소할 수 있음(Anderson, 1999)
- 1인당 GDP의 곱은 통계적으로 유의함
  - 거리의 곱은 연도별 편차(Variation)가 적은 관계로 본 모형에서 추정되지 못하였음
    - 한국-일본, 한국-중국의 거리의 곱은 주요 항구의 평균거리를 이용하여 연도별 편차가 없음
  - 면적의 곱은 교역량에 부(-)의 효과가 있는 것으로 나타났으며 통계적으로 유의함

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 추정 결과

- 수입국의 관세율은 교역량에 부(-)의 효과를 나타내고 있으며 통계적으로 유의함
  - 톤기준 물동량을 종속변수로 이용하면 만약 중국과 일본의 관세율이 약 1% 감소하면 우리나라의 대중 및 대일본 수출물동량이 각각 약 1.50% 증가할 것으로 예상됨
  - 금액기준 물동량을 종속변수로 하면, 중국과 일본의 1% 관세율 감소는 우리나라의 대중 및 대일본 수출금액이 각각 약 1.49% 증가할 것으로 예상할 수 있음
- 수출입 품목의 코드별 비중이 증가하면 교역량이 증가하는 것으로 나타났으며 통계적으로 유의함



# V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

## • 추정 결과

설명변수	종속변수
	톤기준 물동량
lnRGDP	8.8496**
	(3.9112)
lnPRGDP	-8.8447**
	(4.1852)
lnDist	-
	-
lnArea	-6.353**
	(3.0987)
Tariff	-0.0151*
	(0.0088)
Hsratio	15.2677***
	(2.2866)
Constant	-36.0447**
	(15.3778)
Number of Groups	96
N	1148
R2	0.0706

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 교역량 추정 결과

- 추정결과와 현재의 관세율정보를 이용, 한중일 FTA로 인한 한국의  
톤기준 및 금액기준 교역량 증가를 산정
  - 중국과 일본의 대한국 관세가 철폐될 경우, 한국의 품목별  
대중 및 대일 수출량 증가를 알 수 있음
  - 한국의 대일 및 대중 관세가 철폐될 경우, 한국의 품목별  
대일본 및 대중국 수입량 증가를 알 수 있음
  - 개별 품목들의 수출입량 증가를 합산하면 한국의 대중국 및  
대일본 수출입 증가량을 알 수 있음
  - 96개 품목의 관세율 정보와 추정치를 이용하여 수출입 증가량  
을 산정, 몇 개의 주요 품목으로 정리, 증가 추세를 봄
  - 2003년을 기준으로 하여 증가량을 추계하며 금액기준 증가량  
은 2000년 실질금액을 기준으로 산정

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 교역량 추정 결과

#### - 대중국 수출

- 대중국 수출은 톤기준으로 약 3.77%, 그리고 금액기준으로 약 3.87% 증가할 것으로 나타남
- 플라스틱 및 고무, 섬유 및 의류, 신발 및 의자, 그리고, 가구, 완구 및 예술품 등은 10% 이상의 큰 증가세가 예상됨
- 광물, 목재 및 목제품, 펄프 및 인쇄물, 돌, 시멘트 제품 및 유리, 귀금속, 1차 금속 및 비금속제품, 기계 및 전기제품, 그리고, 운송장비 등은 5% 미만의 미미한 증가를 나타낼 것으로 예상됨

# V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

## • 교역량 추정

- 대중국 수출

증가량(톤기준, %)

HS 코드	품목	증가량
01-24	농산물	9.49
25-27	광물	0.00
28-38	화학물, 화학제품	5.97
39-40	플라스틱, 고무	12.11
41-43	가죽, 모피	8.86
44-46	목재, 목제품	0.03
47-49	펄프, 인쇄물	0.00
50-63	섬유, 의류	16.85
64-67	신발, 의자	43.22
68-70	돌, 시멘트 제품, 유리	3.90
71	귀금속	0.00
72-83	1차 금속, 비금속제품	1.47
84-85	기계, 전기제품	0.75
86-89	운송장비	4.63
90-92	광학, 정밀기기, 의료, 약기	8.30
93-97	가구, 완구, 예술품	16.82
합 계		3.77

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 교역량 추정 결과

#### - 대일본 수출

- 대일본 수출은 톤기준으로 약 0.08% 증가할 것으로 나타남
- 일본의 품목별 최소세율이 0%인 경우가 다수여서 교역량 증가가 미미하게 나타남
- 그 중에서 농산물, 가죽 및 모피, 섬유 및 의류, 그리고, 신발 및 의자만이 증가할 것이라고 나타남

# V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

## • 교역량 추정

- 대일본 수출

증가량(톤기준, %)

HS 코드	품목	증가량
01-24	농산물	1.66
25-27	광물	0.00
28-38	화학물, 화학제품	0.00
39-40	플라스틱, 고무	0.00
41-43	가죽, 모피	0.83
44-46	목재, 목제품	0.00
47-49	펄프, 인쇄물	0.00
50-63	섬유, 의류	2.91
64-67	신발, 의자	5.09
68-70	돌, 시멘트 제품, 유리	0.00
71	귀금속	0.00
72-83	1차금속, 비금속제품	0.00
84-85	기계, 전기제품	0.00
86-89	운송장비	0.00
90-92	광학, 정밀기기, 의료, 약기	0.00
93-97	가구, 완구, 예술품	0.00
합 계		0.08

# V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

## • 교역량 추정 결과

### - 대중국 수입

· 대중국 수입은 톤기준으로 약 1.76% 증가할 것으로 나타남

· 가죽 및 모피, 섬유 및 의류, 신발과 의자, 그리고, 돌, 시멘트 제품 및 유리 등의 증가세가 두드러질 것으로 예상됨

HS 코드	품목	증가량(%)
01-24	농산물	0.83
25-27	광물	1.52
28-38	화학물, 화학제품	0.61
39-40	플라스틱, 고무	5.66
41-43	가죽, 모피	10.66
44-46	목재, 목제품	1.77
47-49	펄프, 인쇄물	0.00
50-63	섬유, 의류	8.18
64-67	신발, 의자	12.82
68-70	돌, 시멘트 제품, 유리	9.64
71	귀금속	0.00
72-83	1차금속, 비금속제품	0.40
84-85	기계, 전기제품	0.00
86-89	운송장비	0.00
90-92	광학, 정밀기기, 의료, 악기	4.97
93-97	가구, 완구, 예술품	0.94
합 계		1.76

## V. FTA로 인한 우리나라 물동량 전망

### • 교역량 추정 결과

- 대일본 수입

· 대일본 수입은 톤기준으로 약 0.60%, 그리고 금액 기준으로 약 1.04% 증가할 것으로 나타남

· 농산물, 플라스틱과 고무, 섬유와 의류, 신발과 의자, 그리고, 가구, 완구 및 예술품이 증가할 것이라고 나타남