

‘06년도 물류혁신대회 발표자료

동북아시아의 개방형 물류공동체 추진 전략

2006. 11. 7

어 재 혁

목 차

I. 서론	1
II. 동북아시아 경제의 현황 및 상호의존도	2
III. 동북아시아 물류시장의 현황과 물류장벽	5
IV. 지역별 통합물류시장 추진사례 분석	11
V. 동북아시아의 개방형 물류공동체 추진전략	14
VI. 결론	19
<참고문헌>	21

I. 서론

동북아시아 지역은 지난 10여년간 중국 경제의 급속한 성장과 함께 산업 간의 연계가 빠르게 진행되고 있다. 이에 따라 한·중·일 3국간의 교역이 증가하고 있고, 동북아 지역의 역내 물동량과 동북아 지역에서 세계의 다른 지역으로 이동하는 역외 물동량도 폭증하고 있는 상황이다.

또한, 동북아 경제의 상호의존성 증가에 대응하여 한·중·일을 하나의 시장으로 보고 최적화된 국제물류 시스템을 구축하려는 기업들의 노력이 본격화되고 있다. 예를 들어, 일본의 미쓰이 물산은 한국 항만배후부지내에 물류센터를 건립하여 전세계에서 생산된 제품을 한국의 물류센터로 집중시켜 재고를 관리하면서 일본의 최종소비지로 직배송하는 "다국적 통합배송모델(MCC: Multi-Country Consolidation)"을 실현하고 있다(해양수산부, 2004).

그러나, 이와 같은 통합 물류시장적 접근을 위한 기업의 수요가 증가함에도 불구하고, 3국의 물류 관련 장벽이 많이 존재하여 경제·사회적 비용을 지출하고 있는 상황이다. 최근 정부의 조사보고(해양수산부, 2006a)에 의하면 한·일간 컨테이너 운송차량의 교차운행 불가로 추가 비용을 지출하고 있는 사례¹⁾도 제기되고 있다.

이런 관점에서, 물류(Logistics)라는 것을 산업활동에서 발생하는 다양한 물동량을 생산자로부터 최종 소비자까지 가장 효율적으로 보내주려는 경제활동이라고 이해할 때, 동북아 각국의 물류장벽을 철폐하고 물류시스템을 효과적으로 막힘없이 연결하는 “개방형 물류공동체”를 만들어 가는 것은 지역의 공동이익을 도모할 수 있는 중요한 과제라고 할 수 있다. 세계은행의 물류장벽 철폐에 관한 연구 보고서(Dennis, 2006)에 의하면, 관세철폐를 주요 골자로 하는 FTA 체결과 함께 물류장벽을 없애는 막힘없는 물류네트워크 건설을 동시에 추진하는 경우, FTA만 단독으로 추진하는 것보다 지역경제에 3배에서 4배나 높은 긍정적 효과 발생한다고 분석하고 있다²⁾.

특히, 물류분야는 타 산업에 비하여 국가간의 장벽을 허물어 공동시장으로

1) 일본 컨테이너 운송차량은 우리나라에서 운행이 가능하나, 우리 컨테이너 운송차량은 일본에서 운행이 불가능하여 중북 작업에 따른 시간 낭비와 추가 비용이 발생되고 있음

2) 동 연구보고서는 북아프리카 지역을 대상으로 FTA 도입과 막힘없는 물류공동체 도입의 효과를 CGE 모델을 활용하여 비교분석하였음

나아갈 때 참여국가 및 기업들이 모두 Win-Win할 수 있는 특성을 가지고 있기 때문에 “개방형 물류공동체”의 건설은 장기적으로 경제공동체를 만들어 가는 데 기초가 되는 전략적 의미가 있다. EU의 경제통합사례(해양수산부, 2005)를 보면, 교통/물류 분야의 통합을 위해 각국이 체계적인 협조시스템을 구축하여 지속적으로 노력함으로써 경제통합으로 인한 이익이 극대화되도록 지원한 사례가 있다³⁾.

더욱이 지경학적으로 동북아시아의 한가운데에 위치하고 있어 물류에 관한 한 천혜의 조건을 가지고 있는 한국의 경우, 전세계 생산공장으로 부상한 중국과 세계 제2위의 경제규모를 가진 일본이 만들어 내는 거대한 물류시장을 효과적으로 공략하기 위해서는 동북아 지역에 막힘없는 물류 네트워크, 즉 개방형 물류공동체 건설을 주도하는 것은 국가적인 생존전략이라고 할 수 있다(해양수산부, 2006a).

이에 본 연구에서는 먼저 동북아 경제 현황 및 물류시장에 대한 평가·분석을 통해 동북아시아의 개방형 물류공동체 형성의 필요성에 대하여 알아본 후, 전세계 지역별 경제공동체 추진사례를 분석하고 시사점을 도출하여 동북아시아의 개방형 물류공동체를 효과적으로 만들어 나가기 위한 구체적인 추진전략을 제시하고자 한다.

II. 동북아시아 경제의 현황 및 상호의존도

동북아시아의 경제는 세계에서 가장 역동적으로 발전하는 지역이다. 세계은행의 자료(2004)에 의하면, 동북아시아 한·중·일 3개국의 구매력 수준(PPP: Purchasing Power Parity)의 합은 세계1위인 미국과 거의 비슷한 규모이다(표1 참조). 또한, 동북아를 포함한 아태지역으로 확장하여 볼 경우, 세계 GDP의 57%, 교역의 46%를 담당하는 등 세계 경제의 중심지로 발돋움하고 있다(김성진, 2006).

3) EU사례는 제4장에서 자세한 알아보도록 함

<표1> 국가별 구매력 지수

국가명	지역	구매력 (10억\$)	순위
미국	NA	10,414	1
중국	Asia	5,792	2
일본	Asia	3,481	3
한국	Asia	808	14

이러한 경제력 성장과 함께 3국간의 산업경쟁력을 보완하기 위한 상호 무역의존도가 높아지면서 역내 교류가 지속적으로 증대하고 있다. '80년도에 180억 달러에서 '00년 1,689억 달러, '04년 2,910억 달러 기록하는 등 동북아 역내 교역 규모는 크게 성장하고 있다.

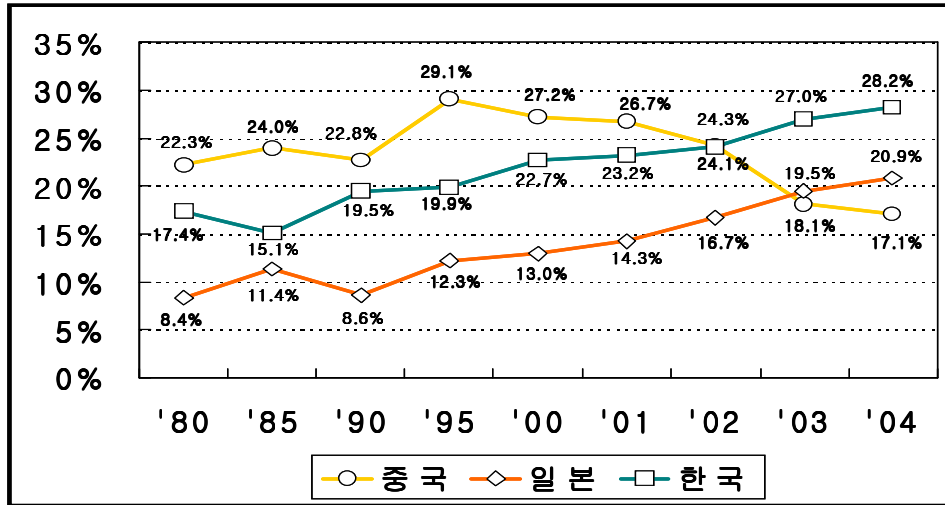
<표2> 동북아 역내교역 규모 및 비중 추이

구분		'80년	'90년	'00년	'01년	'02년	'03년	'04년
역내수출 (억달러)	중국	41	143	679	711	791	796	1,014
	일본	109	247	621	576	697	926	1,181
	한국	30	132	389	347	389	524	715
	합계	180	522	1,689	1,634	1,877	2,246	2,910
비 중(%)	중국	22.3	22.8	27.2	26.7	24.3	18.1	17.1
	일본	8.4	8.6	13.0	14.3	16.7	19.5	20.9
	한국	17.4	19.5	22.7	23.2	24.1	27.0	28.2
	합계	10.9	12.5	18.8	19.9	20.8	20.3	20.6

자료: 한국무역협회, KITA.net, 2005

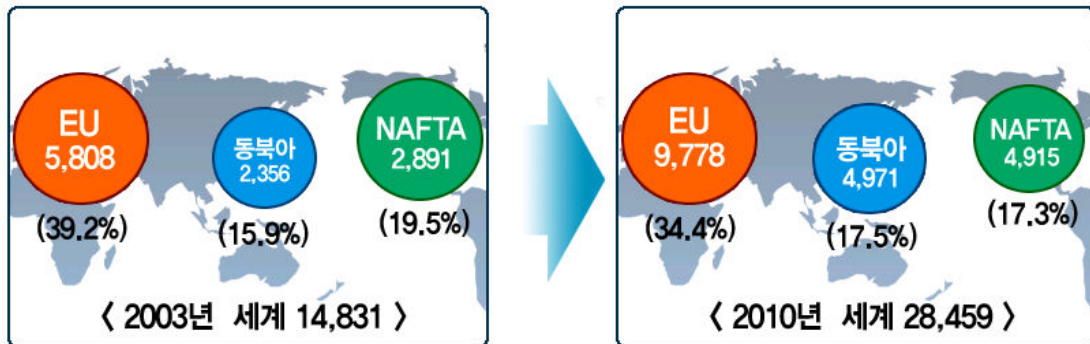
나라별로 교역의 비중을 살펴보면, 중국은 국제교역이 크게 증가한 반면, 역내교역 비중이 상대적으로 감소하였고, 한국과 일본의 역내교역 비중은 지속적으로 증가 추세임이 특징적이다. 즉, 중국의 동북아 역내 교역비중은 '80년 22.3%에서 '04년 17.1%로 감소하였고, 한국은 같은 기간동안 17.4%에서 28.2%, 일본은 8.4%에서 20.9%로 증가하였다.

<그림1> 동북아 3국의 역내교역비중 추이



한편, 향후 2010년까지 EU, 동북아, NAFTA 등 세계 3대 경제권역별 교역액 전망에서도 아시아권 비중의 증가가 두드러질 것으로 예측되고 있다. (한국해양수산개발원, 2004)

<그림2> 세계 3대 경제권역별 교역액 전망



동북아 역내 교류 증가의 원인으로서는 중국이 전세계의 생산공장으로 자리매김해 나가고, 중국에서의 제조를 지원하기 위한 부품을 한국에서 조달하게 되는 데 기인하는 것으로 분석되고 있다. 또한, 일본은 동북아의 주요 소비지로 대두됨과 동시에 중국과 한국에 중요한 부품과 기계류를 공급함에 따라 3국간의 교역이 활발하게 일어나게 되었다.

한·중·일 3국간의 교역증가에 부응하고 경제적 이익을 극대화하기 위해 3국은 자유무역지역협정(FTA: Free Trade Agreement)의 체결을 논의해 오고 있다. 현재까지는 동북아 3국을 아우르는 FTA보다는 한·일, 한·중, 일·중 FTA와 같이 양자간의 FTA논의가 진행되고 있다.

한·일 FTA의 경우, 2003년부터 본격적인 논의를 시작하여 당초 2004년까지 타결을 목표로 하였으나 농수산물의 비관세 장벽 등 첨예한 이해관계의 대립과 야스쿠니 신사참배, 독도문제 등 정치적인 갈등으로 인해 현재는 협상이 중단된 상태이다. 한·중 FTA의 경우에는 아직 상호 공동연구단계를 진행하고 있는 중이며, 일·중간에는 구체적인 FTA협상이 이루어지고 있지 않는 상황이다.

한편, 정부간의 동북아 FTA협정 체결논의가 지체되고 있는 가운데에도 민간부문에서는 한·중·일 FTA 체결을 지원하려는 노력들이 많이 진행되고 있다(중앙일보, 2006). 특히, 이들 민간부문의 논의는 FTA 뿐만 아니라 동북아 경제공동체 설립까지 염두에 둔 3국 외환기금 창설까지도 포함하고 있는 것이 특징적이다.

전체적으로 볼 때, 3국간 상호 교역규모의 증가에도 불구하고 아직까지는 동북아 FTA협정의 체결은 당분간 시일이 걸릴 것으로 전망되고 있다.

III. 동북아시아 물류시장의 현황과 물류장벽

동북아 3국의 역내 교역의 증가와 함께 이 지역의 물류시장⁴⁾도 크게 성장하여 2004년 기준으로 세계 총 화물량 35,561만TEU⁵⁾ 중 30%에 해당하는 12,125만TEU⁶⁾의 화물이 발생하고 있다(Containerization International, 2006). 또한, 동북아지역 전체 화물량은 2000년대 들어 연평균 14.4%씩 성장(해양수산부, 2006b)하는 등 동북아의 물류시장은 비약적으로 발전하고 있다.

4) 본래 물류시장이란 해운, 항공, 내륙운송, 및 제3자 물류서비스 등을 포함한 광범위한 영역을 포함하는 것이나, 본 연구에서는 편의상 해상으로 움직이는 컨테이너 물동량의 규모로 한정하고자 함

5) TEU: Twenty Equivalent Unit, 컨테이너의 개수를 세는 기본 단위

6) 한국 973만TEU, 중국 5,101만TEU, 일본 1,373만TEU

〈표3〉 세계 및 동북아 컨테이너 물동량 추이

단위 : 만TEU / %

구 분	2000	2001	2002	2003	2004
세계 물동량 (증감률)	23,557 (-)	27,236 (15.6)	27,585 (1.3)	31,171 (13.0)	35,561 (14.1)
동북아 물동량 (증감률)	7,110 (-)	7,513 (5.7)	8,754 (16.5)	10,329 (18.0)	12,125 (17.4)

이러한 동북아 물동량의 증가는 WTO 협상의 진전을 비롯한 무역자유화의 가속화, 중국 경제의 부상에 기인한 것으로 분석되고 있다(해양수산부, 2006c). 특히, 중국의 저렴하고 풍부한 노동력을 활용하려는 해외직접투자(FDI: Foreign Direct Investment)가 중국으로 집중⁷⁾되면서 중국에서 발생하는 화물량이 급속히 증가하고 있는 상황이다.

중국발 화물의 증가는 중국 항만에서 처리되는 물동량이 크게 증가⁸⁾함과 동시에 한국 항만이 90년대 말부터 동북아 허브항만으로 발전하는 데 큰 기회를 제공하였다. 즉, 중국 항만시설의 공급이 수요를 따라가지 못하고 지리적 여건상 대형 선박이 중국의 주요 항만에 기항하기가 어려움에 따라 한국 항만에서 화물들이 중계되어 중국 항만으로 운송되는 환적화물⁹⁾이 많이 발생하게 되었다. 이를 통해 부산항은 전체 처리 화물중에서 환적화물의 비중이 42%에 이르는 등 동북아시아의 주요 허브항만으로서 기능을 발휘하고 있다.

환적화물의 성장은 동북아지역의 각 항만이 서로 더욱 긴밀하게 연결되어 가고 있음을 의미한다. 특히, 동북아 항만을 연결하는 항로의 숫자가 크게 증가하게 됨에 따라 기업체 입장에서 볼 때 항만의 국적은 큰 의미가 없어지게 되었다. 부산항의 경우, 일본의 60개 항만과 항로가 개설되어 있어서 일본 기업의 입장에서 보면, 부산항은 물류측면에서 일본의 항만과 큰 차이

7) FDI는 과거 선진국에 집중되었으나, 최근 아시아를 중심으로 한 개도국으로 몰리고 있으며, 특히 아시아를 겨냥한 FDI중 중국의 비중이 41%차지하고 있음(한국해양수산개발원, 2006)

8) 중국 항만들이 처리하는 물동량은 2000년대 들어 매우 빠른 성장세(연평균 30% 수준)를 보이고 있으며, 2003년도 이후 상하이와 쉐젠이 물동량 기준으로 세계 제3위 및 4위의 항만으로 발전하였음. 반면, 부산항의 경우, 2000년부터 2002년까지 세계 제3위의 항만에서 2003년 이후 5위로 순위가 하락하였음

9) 컨테이너 화물은 발생 패턴에 따라 크게 수출입 화물과 환적화물로 구분됨. 수출입 화물은 항만 배후의 산업단지 등에서 생산되어 수출되거나 수입되는 화물을 의미하며, 환적화물은 항만 배후경제권과는 상관없이 주변 국가로 운송되어야 하는 화물이 그 항만에서 다른 선박으로 옮겨 실어져 최종 도착지로 수송되는 화물을 가리킴.

가 없다고 할 수 있다.

이와 같이 항만의 국경 개념이 희미해짐에 따라 최근에 한·중·일의 기업을 포함한 글로벌 기업들은 동북아 지역을 하나의 시장으로 가정하고 최적의 물류시스템을 구성하려는 노력, 즉 “동북아 통합 물류협력 비즈니스 모델”의 구축을 추진하고 있다.

동북아 통합 물류협력 비즈니스 모델로는 표4에서 보는 바와 같이 일본 행 통합배송모델 등 10여개가 제시되고 있으며(한국해양수산개발원, 2005; 해양수산부, 2005; 해양수산부, 2006c), 이들 모델은 투자목적에 따라 서비스 증진형, 시장 확대형, 비용 절감형으로 구분할 수 있다. 실제로 많은 기업들이 한국의 항만배후단지에 물류센터를 설치하여 동북아 통합 물류협력 비즈니스 모델을 실현하려는 투자를 활발하게 진행하고 있다.

예를 들어, 일본의 미쓰이 물산은 그림3에서 보는 바와 같이 전세계 각지에서 생산되는 상품의 집하·배송기지를 부산항의 배후단지에 구축한 후, 한·일간에 잘 발달된 항로를 이용하여 일본 각 항만을 통해 최종 소비지로 직배송하여 내륙운송비를 크게 절감하는 사업을 현재 추진하고 있다(해양수산부, 2006c).

민간부문 뿐만 아니라 정부부문에서도 한·중·일의 물류시스템을 통합적으로 이해하고 정책을 펴 나가려는 인식이 높아지고 있다. 즉, 3국간의 물류를 국제물류가 아닌 국내물류라는 관점에서 보려는 시각이 확산되고 있는 것이다. 키타가와(北側) 일본 국토교통성 대신은 한국 해양수산부 장관과의 회담에서 “한·중·일 3국간의 물류는 국내물류 차원에서 접근하여야 한다”고 언급한 바 있으며, 중국 교통부장도 한·중 장관회담을 통해 3국간 국제물류를 단일시장 형태로 통합할 필요성이 있다는 의견을 제시한 바 있다(해양수산부, 2006a).

그러나, 현실적으로는 동북아 3국의 물류장벽으로 인하여 경제·사회적 비용이 과다하게 발생하는 것으로 보고되고 있다. 일례로, 한국 A사의 중국 법인은 전자문서교환(EDI: Electronic Data Interchange)을 통해 컨테이너 운송에 필요한 문서를 주고받으려 하나, 중국은 정형화된 EDI 문서 양식이 없고 관련 인프라가 부족하여, 자료를 한국으로 송부하여 전자문서화한 후 다

시 중국내 당사자에게 1:1방식으로 재송부하는 등 중복 비용이 지출되고 있는 사례가 있다(해양수산부 2006a). 그 밖에도 3국의 물류장벽을 특성에 따라 제도적인 장벽, 법률적인 장벽, 기술적인 장벽 등으로 나누어 분석한 사례도 보고되고 있다(Jun, et al., 2005). 또한, 물류기반시설 측면, 물류사업 운영 측면, 기타 지원사항 측면으로 나누어 3국의 물류장벽이 조사된 바 있다(박용안, 2004).

종합적으로 볼 때, 동북아 3국의 물류시장은 경제적인 상호 의존도가 높아짐에 따라 화물량이 증가하고 있으며, 증가하는 화물을 원활하게 수송하고 물류비를 최적화하기 위한 민간부문의 투자와 정부부문의 인식제고가 많이 이루어지고 있다. 그러나, 3국 물류시스템에는 많은 보이지 않는 물류장벽의 존재로 비효율이 발생하고 있는 바, 물류장벽을 낮추기 위한 체계적인 노력이 요구되는 상황이다. 즉, 동북아 3국의 물류장벽을 철폐하고 물류시스템을 효과적으로 막힘없이 연결하는 “개방형 물류공동체” 건설에 노력해야 할 것이다.

<표4> 동북아 통합 물류협력 비즈니스 모델

분 류	모델명	특 징	적용대상
서비스 증진형	① 생산지물류 집중관리	생산지 인근지역에서 물류 집중관리를 통해 서비스 증진	다수지역에 사업장을 보유한 제조업체
	② 고품질 물류서비스	고급품질관리를 통해 고 객의 요구에 유연한 대응	냉동수산업체, 농수산물 가공업체, 기타 고품질 물류관리가 필요한 업종
	③ 원자재 수급관리	시장변동성이 높은 원자 재의 안정적(적시, 적량) 공급을 통해 서비스 증진	시장변동성이 높은 고 가 원자재 이용/조달 기업
시장 확대형	④ 브랜드 이미지 활용	Korea Brand의 높은 인지도를 활용한 추가 부가가치의 창출	생활용품, 가정용품, 전자제품 등 제조기업
	⑤ 해외시장 진출	한국시장에서 엄격한 판단에 의해 제품의 우수성을 인정 받고 해외진출	중국계 신흥 제조기업 (가전, 화장품, 의류 등)
	⑥ Quota 활용관리	미주, 구주지역의 쿼터 대상 상품을 한국에서 생산, 안정적인 수출망 확보	중국 지역 진출 쿼터 관련 제조업체
비용 절감형	⑦ 중소기업 공동물류	중소기업들이 공동투자를 통해 비용절감	한·중·일 수출관련 중 소기업
	⑧ Sea&Air 물류관리	단시일내에 화물의 적기 및 적량 공급	고가 혹은 계절성 제 품을 취급하는 업체 (섬유, 전자 등)
	⑨ 세제활용	중국 내수판매시 발생하는 비용을 세금절감으로 극복	중국내 기계, 가전제 품업체, 의류/원단업 체
	⑩ 통합배송 관리	한일 이외지역에서 구매된 다품종 제품을 일본서안으로 직배송	다국적 물류주선업, 하이퍼마켓, 생활용품 취급 업체

<그림3> 비즈니스 모델을 활용한 실제 투자사례

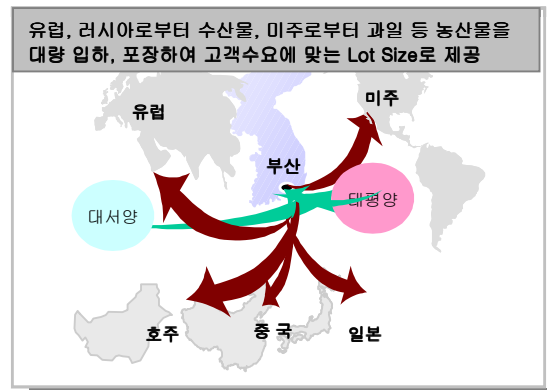
① 비용절감형 【미쓰이 물산】

- 전세계 각지로부터 일본에 수입되는 상품의 집하·배송기지를 한국항만에 구축
- 한일 간 피더망을 통해 일본 각 지역으로 직배송
- * 동사는 영업개시 후 3개월만에 ('06.3월) 월 매출 목표 달성



② 서비스 증진형 【S 사】

- 농수산물 등을 대량 입하, 한국의 냉동냉장기술을 활용, 가공보관
- 수요에 맞춘 단위포장 등을 통해 고객에게 맞춤형 서비스 제공
- * 동사는 아이슬란드의 냉동냉장 유통물류회사로서 부산항 신항에 250억원을 투자하여, 수산물·과일 등의 동북아 물류센터 건립 예정



③ 시장확대형 【K 그룹】

- 양초 반제품을 한국에서 가공, Made in Korea로 수출, 중국산 보다 20~30% 단가 상승 추진
- * 그룹 전체적으로는 1.5억불을 수출했으며 향후 한국내 공장 증설 및 양초 원료 생산공장 건설(2억불)도 추진 중



IV. 지역별 통합물류시장 추진사례 분석

동북아 지역의 개방형 물류공동체 형성을 추진하기 위한 전략을 분석하기 위해서는 다른 지역에서의 통합물류시장 추진사례에 대한 분석이 필요하다. 이에 EU, ASEAN, NAFTA의 사례를 중심으로 알아보려고 한다.

1957년도에 체결된 로마조약과 함께 출범한 유럽경제공동체(EEC) 이래로 물류분야¹⁰⁾는 EU의 중요한 정책분야로 다루어져 왔다. EEC의 출범과 함께 구성된 장관급 협의체인 EU물류위원회(ECMT: European Conference of Ministers of Transport)와 물류관련 사무국(DGT: Directorate-General of Transport)에서는 회원국들의 국경통과절차의 간소화에 중점을 두면서 물류시장의 통합화를 지속적으로 추진하였다(Rimmer, 2005). 이를 통해 1961년에 EU공동물류정책 기본방침을 확정하였고, 1992년에는 EU지역내의 연안해송에 관한 공동해운정책 추진을 위한 법제화가 이루어졌다.

그 후, 지속적인 협의를 통해 EU 회원국이 물류분야에서 추진하고자 하는 장기 계획을 정리한 백서(The White Paper European Transport Policy for 2010: Time to Decide)를 2001년도에 작성하여 실무에 활용하고 있다. 동 백서는 여러 운송수단 기능의 조화, 운송망의 제약요인 제거, 막힘없는 범 유럽 운송망 개발(TENs: Trans-European Networks), 안전한 물류환경 조성, 에너지 세제의 일원화 등을 추진하고자 하며, 이들 과제를 실현하기 위한 60여개의 주요 조치에 대한 각 회원국들의 적극적인 지원을 강조하고 있다. 이로써 EU의 공동물류정책의 추진방향이 확정, 결의되었다고 볼 수 있으며, 역내 물류체계의 표준화 및 광역화와 수송전반의 효율성 증진을 이뤄 결과적으로 경제활성화와 안정에 기여하였다(이정옥, 2004; 해양수산부, 2005). 또한, 물류와 에너지 분야의 기능을 통합하여 물류 및 에너지 관련 사무국(DG TREN: Directorate-General of Energy and Transport)을 운영하기 시작하여 에너지 물류를 체계적으로 관리하는 것이 특징적이다(Rimmer, 2005).

NAFTA (North American Free Trade Agreement)는 1994년도에 발효되었으며, 1998년부터 미·캐나다간의 모든 관세 및 비관세 장벽을 제거하였

10) 일반적으로 EU의 물류분야 통합은 “교통(transport)”으로 많이 일컬어지나, 본 연구에서는 논의의 편의를 위해 물류라고 쓰기로 함

고, 2008년부터는 미·멕시코간에도 모든 무역장벽을 없애는 것을 명문화하고 있다. 그러나, 물류분야의 경우에는 육상운송의 장애요인 철폐에만 초점이 맞춰져 있고, 해상 및 항공분야는 배제되어 있다.

NAFTA의 발효로 1994년부터 1998까지 미·멕시코와 미·캐나다 국경을 통과하는 상업적 운송차량(트럭 또는 버스)이 각각 39%, 68%씩 증가하였다(Rimmer, 2005). 이러한 급격한 국경 통과 교통량의 증가는 국경에서의 교통 정체로 인한 비용이 새롭게 발생하게 되었고, 특히 운송관련 기술표준의 차이에 기인한 비용이 부각되었다. 이를 해결하기 위해 NAFTA는 육상운송 표준화 소위원회(LTSS: Land Transport Standards Subcommittee)와 교통 전문가 자문회의(TCG: Transportation Consultative Group)를 구성하여 분야별로 운송관련 기술표준화 작업을 추진해 오고 있다.

또한, NAFTA를 통해 북미 3국의 경제적 통합이 진전됨에 따라 3국의 물류시스템을 전체적인 관점에서 종합하여 계획하려는 노력의 필요성이 제기되었다(Bradbury, 2002). 아울러, 물류시스템의 통합화를 위해서는 물류 분야의 노력 뿐만 아니라 보안(security), 안전(safety), 인력이동(immigration) 등의 분야에서 통합화가 동시에 진전되어야 함이 강조되고 있다(Rimmer, 2005).

1967년에 출범한 ASEAN (Association of Southeast Asian Nations)에서는 물류분야를 동남아 지역의 경제발전과 통합화를 위한 가장 중요한 촉매제 중 하나로 다루고 있으며, 특히 1999년도까지 회원국의 숫자가 5개국에서 10개국으로 확대됨에 따라 통합화된 물류시스템의 중요성을 더욱 인식하고 있다.

ASEAN에서의 물류문제는 ASEAN 물류장관회의(ATM: ASEAN's Transport Ministers)에서 중요한 방향이 결정되고, ATM의 하부조직으로 ASEAN 물류관련 고위급 회의(STOM: Senior Transport Officials Meetings)에서 구체적인 정책과제가 정해지며, 개별 정책과제의 중요도와 실현방안을 논의하기 위해 분야별 실무그룹회의(Working Groups) 또는 전문가회의(Expert Groups)를 STOM과 함께 운영하고 있다. 또한, ASEAN 사무국(Secretariat)에서 필요한 행정적 지원을 하는 방식으로 구성된다.

위와 같은 시스템을 바탕으로 ATM에서는 지난 2004도에 “2010 ASEAN 물류분야 행동계획 (ASEAN Transport Action Plan 2005-2010)”을 승인하였다. 동 계획에서는 물류흐름의 원활화와 물류의 보안·안전성 향상 등을 중심으로 한 10가지의 정책방향이 제시되어 있고, 이를 실현하기 위한 총 48개의 개별 프로젝트가 진행되고 있다.

이상의 사례분석을 통해 지역별 통합물류시장 형성을 위한 시사점을 정리해 보면 다음과 같다.

첫째, 물류시장의 통합화는 지역별 경제공동체를 만들어 나가는 데 있어서 필수적인 사업이다. EU, NAFTA, ASEAN의 모든 경우에서 통합물류시장을 육성해 나가려는 노력이 경제통합화 노력과 병행 또는 선행적으로 이루어졌음을 확인할 수 있다.

둘째, 통합물류시장의 형성을 지원하기 위한 국제적인 협력 시스템 (international institutional cooperative mechanism)을 적절히 구성하는 것이 중요하다. EU, NAFTA, ASEAN에서도 회원국의 물류관련 장관으로 구성된 장관급 협의체와 고위 실무급 회의에서 전체적인 방향을 조율하면서 물류공동체를 만들어 가는 기본 틀을 제공하고 있다.

셋째, 통합물류시장 육성을 위한 노력과 국제적인 협력 시스템은 회원국들의 정상협의체와 반드시 연계시키는 것이 필요하다. EU, ASEAN의 물류관련 장관급 협의체는 EU 정상회의와 ASEAN 정상회의의 하부조직이 연계되어 있어, 물류 장관급 협의체에서 논의되고 합의된 사항은 바로 회원국 정상협의체에 보고되고 실행력을 확보할 수 있도록 시스템을 구성하였음을 볼 수 있다.

넷째, 국제적인 협력 시스템하에서 통합물류시장을 발전시켜 나가기 위한 장기 비전과 전략, 구체적인 행동계획과 세부 과제를 담은 총괄 계획서가 먼저 완성되어야 하고, 이것을 정기적으로 개선해 나가야 한다. EU에서는 장기 물류백서를 작성하였고, ASEAN에서는 약 5년 단위로 행동계획을 만들고 이와 연관된 세부 실천과제를 발굴하여 실현해 나가고 있다.

다섯째, 통합물류시장을 형성하기 위한 과업대상을 물류분야만으로 한정하지 말고 인력이동, 보안 및 안전, 기술 표준화, 에너지 문제 등까지 확대하

여 종합적으로 논의하는 것이 필요하다. EU는 물류와 에너지를 하나의 이슈로 다루기 시작했으며, NAFTA에서는 자유무역 자체에만 집중하다 보니 국경 통과 교통량의 과도한 부하와 기술적인 표준화 문제의 중요성을 초기에 간과하여 사회적인 비용을 지불한 바 있다.

여섯째, 물류공동체의 최종적인 형성에는 오랜 시간이 걸리는 것이 일반적이므로 지나치게 서두르지 않는 자세가 필요하다. EU의 경우, 통합물류시장으로 발전하는 데 대략 40년에 가까운 세월이 걸렸고, ASEAN의 경우에도 구체화된 통합물류시장 형성을 위한 행동계획이 합의될 때까지 30년 정도의 시간이 필요하였다. 가장 빠르게 정착된 NAFTA의 경우에도 약 10년 정도 시간이 흐른 후 통합물류시스템이 정착되기 시작하였음을 볼 수 있다.

V. 동북아시아의 개방형 물류공동체 추진전략

이상에서 살펴본 바와 같이 지역별 경제적 상호 의존도가 증가함에 따라 물류시스템의 통합 필요성은 자연스럽게 요청되는 사항이다. 특히, 한·중·일의 3국이 위치하고 있는 동북아시아 지역은 경제규모의 성장과 더불어 국제 산업분업화 현상에 발맞추어 상호의존성이 심화되고 있어 통합된 물류시장, 즉 개방형 물류공동체의 형성은 필연적인 것으로 전망된다.

이런 가운데 세계 물류흐름상 중심성, 중계성이라는 한국 항만의 지리적 강점이 여전히 유효하고, 경쟁력 있는 선사와 실핏줄 같이 다양한 항로를 보유하고 있으며, 자체 수출입 화물량 규모가 대형 선박의 기항을 유인할 만한 수준을 유지하고 있는 등 한국의 강점(해양수산부, 2006c)을 고려할 때, 한국이 동북아 물류공동체 형성에 중심적인 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

한국 정부에서는 이러한 기회를 인지하고, 막힘없는 국제 물류네트워크 형성을 통한 고부가가치 물류허브화 전략을 수립하여 시행하고 있다(해양수산부, 2006a, b, c). 또한, 학계에서도 수년전부터 동북아지역에 통합물류시장 조성을 위한 연구를 수행해 온 바 있다(Jun, et al, 2005; Zhang, 2005; Rimmer, 2005). 현재, 한국 정부에서 추진하고 있는 물류허브화 전략과 세부 추진계획을 정리하면 그림4 및 그림5과 같다.

<그림4> 한국 정부의 고부가가치 물류허브화 전략

비 전

- ◆ 막힘 없는 동북아 통합 물류시장 구현 주도를 통해 국내 공·항만을 고부가가치 물류 Hub로 육성



< 기본전략 >

- ◇ 범정부적인 추진체제를 강화하고 지원제도를 마련하는 등 국제 물류 네트워크 형성을 위한 기반조성 및 공감대 확산
- ◇ 실현 가능한 국가와 분야부터 협력을 실행하여 동북아 국제 물류협력 시스템을 체계화하고, 이를 BRICs 등 타국가 및 타분야로 점차 확산
- ◇ 글로벌 물류기업의 유치와 함께 물류 기업의 해외 시장 진출을 다각적으로 지원하여 국익을 극대화



< 추진단계 >

구 분	도 입 기 ('06 ~ '08)	발 전 기 ('09 ~ '10)	성 속 기 ('11 ~)
○ 역점활동	·3국 물류장관회의 정례화 ·물류기업 투자유치	·우리 물류기업의 해외 진출 지원	·동북아 물류레짐의 구성 주도 및 확산
○ 제도정비	·기구 설치, 제도 마련 ·공동연구 추진	·동북아물류협약 체결 ·통합물류시장 시스템 정착	·동아시아 및 BRICs와의 물류네트워크 구축
○ 대상국가	·중국, 일본, 러시아	·북미, ASEAN	·인도, 브라질, 기타국가
○ 협력분야	·물류 표준화, 정보분야, 관세, 해운·항만, 항공	·도로, 철도분야	·전분야

<그림5> 고부가가치 물류허브화 전략의 세부 추진계획

<p>Track 1</p>	<p>막힘없는 국제 물류네트워크 구축을 위한 기반 조성 및 공감대 형성</p>
<p>Action Item</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ 범정부적인 국제 물류협력 총괄추진기구 운영 ⌘ 국제 물류네트워크 구축지원 제도 마련 ⊕ 세계 최고의 국제물류 혁신 시스템 구축 ⊕ 국제 물류협력 촉진을 위한 공동연구 등 추진
<p>Track 2</p>	<p>국제 물류협력 시스템의 체계화 및 개방형 동북아 물류레짐 구축</p>
<p>Action Item</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ 한·중·일 국제 물류네트워크 구축을 위한 장관회의 정례화 ⌘ 통합 물류시장 형성 및 이행에 관한 동북아물류협약 체결 ⊕ 협력의 시너지 효과 확산을 위한 물류협력의 다변화 ⊕ 물류협력의 안정적 지원을 위한 국제적인 재원 확보
<p>Track 3</p>	<p>국익의 극대화를 위한 글로벌 물류기업 유치 및 우리기업의 해외진출 지원</p>
<p>Action Item</p>	<ul style="list-style-type: none"> ⊗ 글로벌 물류기업 및 고부가가치 화물 유치 ⌘ 우리 물류기업의 해외진출 지원 ⊕ 아시아 브랜드의 글로벌 물류기업의 성장 지원

이상 기존의 연구결과와 IV장의 사례분석 시사점을 바탕으로 동북아의 개방형 물류공동체 추진을 위한 기본원칙, 추진방향, 주요 리스크 등을 정리해 보고자 한다.

동북아 물류공동체 추진을 위한 기본원칙으로는 개방성(openness), 점진성(gradual approach), 장기 추진성(long-term based approach), 민관 공동참여성(government-private partnership approach)을 생각해 볼 수 있다.

첫째, 물류공동체는 개방적인 특성을 유지해야 한다. 여기서 개방이라 함은 물류공동체에 참여하는 국가들마다 차이가 있는 물류시스템상이 효과적인 물류관련 표준화에 막힘없이 연결되어야 한다는 것이다. 또한, 물류공동체를 육성해 나갈 때 있어 단순히 물류만을 연결시키는 것이 아니라 다른 경제, 문화, 및 정치적 통합성과도 연계하여 추진하는 개방적 태도를 취해야 한다. EU의 사례에서 보듯이 통합물류시장의 건설이 유럽연합이라는 더 큰 정치·경제적 통합과 상호 연계됨으로써 시너지 효과를 발휘할 수 있었음을 확인할 수 있다.

둘째, 물류공동체의 형성을 위한 노력은 단계별로 실현가능한 분야부터 하나 하나 물류장벽을 없애 나가는 등 점진적으로 이루어져야 한다. 동북아 각국의 물류시스템은 효율성 수준, 표준화율, IT화 수준, 서비스 마인드 등이 차이가 많을 뿐만 아니라 연안운송¹¹⁾ 분야와 같이 시장개방에 매우 민감한 부문도 있기 때문에 급진적인 시장개방과 통합화는 현실성이 떨어진다. 당사국들의 이해관계가 쉽게 조정될 수 있는 분야(소위 soft spot)와 물류시스템의 기본이 되는 표준화 및 정보DB구축 사업 분야부터 통합을 추진해 나가는 것이 효과가 클 것으로 분석되고 있다(Zhang, 2005).

셋째, 물류공동체의 건설은 오랜 시간이 걸릴 수 있다는 생각을 가지고 추진해 나가야 한다. EU, NAFTA, ASEAN의 사례에서 보듯이 물류공동체의 추진은 오랜시간에 걸쳐 추진될 수밖에 없는 특성을 가지고 있다. 특히, 한·중·일의 물류시스템의 수준이 매우 상이하다는 현실을 고려할 때 긴 안목을 가지고 물류공동체를 만들어 가는 것이 필수적이다.

11) 일반적으로 Cabotage라고 불리우는 것으로서, 한 국가내의 항만과 항만을 연결하는 서비스는 반드시 그 국가에 등록된 기업에게만 기회를 주는 제도를 말함. 현재 한·중·일 3국은 모두 Cabotage 시스템을 고수하고 있음

넷째, 물류공동체의 형성은 정부간의 일방적인 협의만으로는 성공하기 어려우며, 민간의 통합물류시장에 대한 수요를 정확히 조사·분석하여 반영하려는 노력이 병행되어야 한다. ASEAN의 경우, 물류관련 고위급 회의(STOM)는 항상 민간기업과의 긴밀한 협의와 병행하여 추진해 오고 있다. 또한, 동북아 지역의 경우, 통합 물류협력 비즈니스 모델을 실현하려는 기업들의 수요가 크게 증가하고 있기 때문에 정부부문과 민간부문의 공동참여를 유도하여 통합 물류시장을 만들어 가는 것이 중요하다.

이상의 기본원칙을 바탕으로 동북아 물류공동체 추진을 위한 기본방향을 단계별로 정리하면 다음과 같다.

첫째, 우선 한국 정부의 계획과 같이 한·중·일 물류장관회의를 정례화하고, 3국간 국제협약을 체결하여 물류공동체를 논의하는 정부간 공식 협력 채널로 발전시켜 나간다. 이 경우, 민간부문의 협력도 동시에 이루어지도록 연계하는 시스템을 만들어야 하며, 장래 3국 정상회담을 정기적으로 성사시키고 물류장관회의에서 합의된 사항을 정상들로부터 승인받는 체제를 구축한다. 또한, 협력의제는 물류장벽 전체를 대상으로 하되, 실효성이 높은 분야 - 예를 들어, 물류표준화, 관세시스템 효율화, 공동물류정보망 구축, 물류인력의 상호 교류 등 - 부터 우선적으로 추진해 나간다.

둘째, 3국 연구기관들의 공동연구를 통해 동북아시아의 막힘없는 물류네트워크를 형성시킬 경우 이 지역에 미치는 거시경제적 효과를 분석한다. 이를 통해 동북아 물류공동체의 경제적 효과를 명쾌하고 간단한 숫자로 나타내고, 이것을 3국의 국민과 기업들에게 적극적으로 홍보하여 물류공동체 형성이 각국의 이익에 부합한다는 것을 알리도록 한다.

셋째, 동북아 물류협력을 안정적으로 지원하기 위한 국제적인 투자재원을 공동으로 마련한다. 동 재원은 3국의 합의하에 국제물류협력기금의 형태로 구성하고, 3국이 우선 최소금액을 출연하여 공동연구부터 지원하고 장래에는 규모를 확대하여 공동이익에 부합하는 사업에 투자할 수 있는 재원으로 발전시켜 나간다.

위의 전략과 추진방향에 따라 동북아 물류공동체를 건설해 나가는 데 있어서 검토해야 할 주요 리스크를 살펴보면 다음과 같다.

첫째, 3국의 정치적 긴장관계가 경제적 이익에 미치는 영향이 최소화하도록 노력해야 한다. 특히, 3국은 과거사와 해양영토 문제로 정치적으로 대립하는 경우가 많은 데, 이러한 정치적 리스크를 적절하게 관리해 나가는 것이 필요하다.

둘째, 북한의 변수에 대해서도 고려해야 할 것이다(Rozman, 2004). 북한이 동북아 물류공동체의 주요 당사자로 참여하게 될 경우, 한국의 도로와 철도가 대륙의 운송망과 바로 연결되어 한국에 미치는 긍정적인 효과는 큰 것으로 분석되고 있다. 이에 북한도 경제적 이익을 고려하여 통합 물류시장으로 편입될 수 있도록 해야 한다.

셋째, 동북아 물류공동체의 형성이 미국의 이익에 크게 상충되지 않도록 추진해야 한다(Rozman, 2004). 미국은 동북아 지역의 주요 이해당사국으로서, 최근 중국과 잠재적 경쟁관계를 고려할 때, 동북아 물류공동체가 미국에게도 도움이 되도록 하여 원활히 물류공동체의 비전이 실현되도록 해야 한다.

넷째, 러시아도 장기적으로 동북아 물류공동체에 참여할 수 있도록 배려해야 한다. 러시아의 극동지역은 정치·경제적으로 동북아 경제권의 일부라고 볼 수 있고, 또한 극동지역으로 공급되는 러시아 원유를 유용하게 활용할 수 있는 카드로서도 물류공동체 시스템이 이용될 수 있을 것이다.

VI. 결론

본 연구에서는 동북아 지역의 활발한 경제성장과 함께 물류측면에서 상호 의존성이 증가하고 있어, 이에 대응하여 동북아 지역에 통합된 물류시스템 구축 전략에 대하여 살펴보았다.

기존의 관련 연구조사와 EU, NAFTA, ASEAN 등의 지역에서 진행되어 왔던 물류공동체 추진 사례 분석을 통해 동북아 통합물류시스템을 구축하는데 고려해야 할 시사점을 알아보았으며, 이를 바탕으로 동북아 물류공동체를 만들어가는 데 고려해야 할 기본원칙, 추진방향, 그리고 주요 리스크를 도출하였다.

이상의 연구를 종합해 볼 때, 동북아 물류공동체의 형성을 한국이 주도적으로 추진하는 것은 필연적으로 진행해야 하는 국가적으로 중요한 사항이며, 한국이 가지고 있는 지리적 강점 등 물류측면에서의 장점을 고려할 때 동북아 물류공동체는 중국 및 일본에 비해 한국에게 훨씬 많은 경제적 이익을 줄 것으로 기대된다.

참고 문헌

- 김성진 (2006). “ ‘제3의 대륙’ 물류 허브를 꿈꾸며”, 서울경제신문, 5월 11일자, a34면
- 동북아시아위원회 (2005). “동북아공동체 형성에 주는 유럽통합사례의 시사점”
- 박용안, 전형진 (2004). “한·중·일 컨테이너 운송의 협력방안”, 한국해양수산개발원 기본연구 2004-01
- 이정욱 (2004). “동북아 물류협력의 현황 및 추진전략”, 한·일 로지스틱스 포럼, 일본경제신문
- 중앙일보 (2006). “한·중·일 공동 FTA 추진하자” 2월 14일자, 1면, 4-5면
- 한국무역협회 (2004). “보다 진전된 동북아지역의 경제협력을 위하여 - 제13차 동북아 경제 포럼 논문집”
- 한국해양수산개발원 (2006). “신국제분업화에 대응한 경제특구 활성화 방안”, 중간보고서
- 해양수산부 (2005). "동북아 물류 공동변영과 우리 항만의 성장전략", 국민경제자문회의 제2차 물류·경제자유구역회의(2006. 6. 7) 보고 안건(3)
- 해양수산부 (2006a). "막힘없는 국제 물류네트워크 형성주도를 통한 고부가가치 물류 Hub화 전략", 경제정책조정회의(2006. 2. 24) 보고 안건
- 해양수산부 (2006b). "막힘없는 국제 물류네트워크 형성을 통한 고부가가치 물류 Hub화 실천전략", 국무회의(2006. 4. 4) 보고자료
- 해양수산부 (2006c). "국제물류 네트워크 강화를 통한 고부가가치 해산물류 허브화전략", 국민경제자문회의 제2차 물류·경제자유구역회의(2006. 6.

7) 보고 안건(3)

ASEAN (2004). "ASEAN Transport Action Plan 2005-2010,"
<http://www.aseansec.org/16596.htm>

Bradbury, S. L. (2002). "Planning Transportation Corridors in post-NAFTA North Americas," *Journal of the American Planning Association*, 68(2): 137-150

Containerization International (2006). "Containerization Yearbook 2005"

Dennis, Allen (2006). "The Impact of Regional Trade Agreements and Trade Facilitation in the Middle East North Africa Region," *World Bank Policy Research Working Paper 3837*

Jun Il-Soo, Kim Jin-Hwan, and Park Sang-Min (2005). "A Proposal for an Integrated Maritime and Multimodal Transport Market for China, Japan, and Korea," in Jae-Hong Kang and Sungwon Lee (eds), *Policymaking for an Integrated Transport Market for China, Japan, and Korea*, The Korea Transport Institute and East West Center: 131 - 197

Rimmer, Peter J. (2005). "Towards a More Integrated Transportation Market in Northeast Asia: Considering a Proposal for a Regional Coordinating Committee," in Jae-Hong Kang and Sungwon Lee (eds), *Policymaking for an Integrated Transport Market for China, Japan, and Korea*, The Korea Transport Institute and East West Center: 198 - 258

Rozman, G. (2004). "Northeast Asia's Stunted Regionalism: Bilateral Distrust in the Shadow of Globalization," Cambridge, Cambridge University Press

World Bank (2004). "World Development Indicator 2004"

Zhang, Anming (2005). "A Proposal for an Integrated Air Transport Market for China, Japan, and Korea," in Jae-Hong Kang and Sungwon Lee (eds), *Policymaking for an Integrated Transport Market for China, Japan, and Korea*, The Korea Transport Institute and East West Center: 31 - 130