

## 동북아 물류발전을 위한 한·중·일 상생협력방안

- 기업간 협력을 넘어 국가간 협력체제가 강화되고 있는 세계 경제구도하에서, 동북아 물류환경은 대형 항만거점의 환적수요 및 교역량 증가에 대비한 한·중·일 3국의 공동 상생협력방안 모색이 필요
- 동북아 3국이 동북아 물류클러스터(Cluster)를 형성하고 물류분야 공동협력을 추구하는 데 있어 다음과 같은 장애요인이 있음
  - 한·중·일 3국의 독자적인 개발로 인한 중복/과잉투자 유발
  - 북한의 미개방으로 인한 육상 운송망 단절 등 복합운송체계 미흡
  - 주요 항만/물류시설의 물류산업 투자개방 미흡
  - 제도적 요인으로 인한 비효율적인 물류운영구조 상존
- 동북아 물류의 상생협력을 위해서는 3국이 물류클러스터 형성을 통해 글로벌 네트워크를 강화하고, 동북아 수송네트워크 구축을 위한 인프라 개발과 수송기관통합(Intermodal) 추진을 주요 전략으로 설정할 필요가 있음
  - ※ 동북아 물류발전을 위해서는 물류클러스터를 통해 고부가가치 화물을 창출하는 네덜란드 벤치마킹 필요
- 이 같은 전략실행을 위한 선결과제로는 물류관련 동북아 장관회담 개최 및 (가칭) 동북아 교역 및 수송촉진 위원회를 결성하여 5~10년 실천계획을 발굴하고, 국가간 기능과 역할을 분담하여 실행하는 것이 필요함

# 1. 세계경제 및 동북아 물류환경의 변화

- 세계경제는 기업간 협력을 넘은 국가간 협력체제 추세로 변화
  - WTO로 대표되는 다자주의와 지역무역협정에 따라 세계경제가 흐르고 있고, 특히 다자주의와 지역주의 심화에 따른 국가간 국제연계(Global Linkage)가 확대되고 있음
  - '70~'80년대초 수출물류체계(1단계)는 '80년대 국가별 현지물류체계(2단계)로 변화를 거쳐 '90년대 이후 거점물류체계(3단계)로 변화하면서 세계경제의 상호의존성이 심화되고 있음

[그림 1] 세계경제 물류체계의 단계별 변화



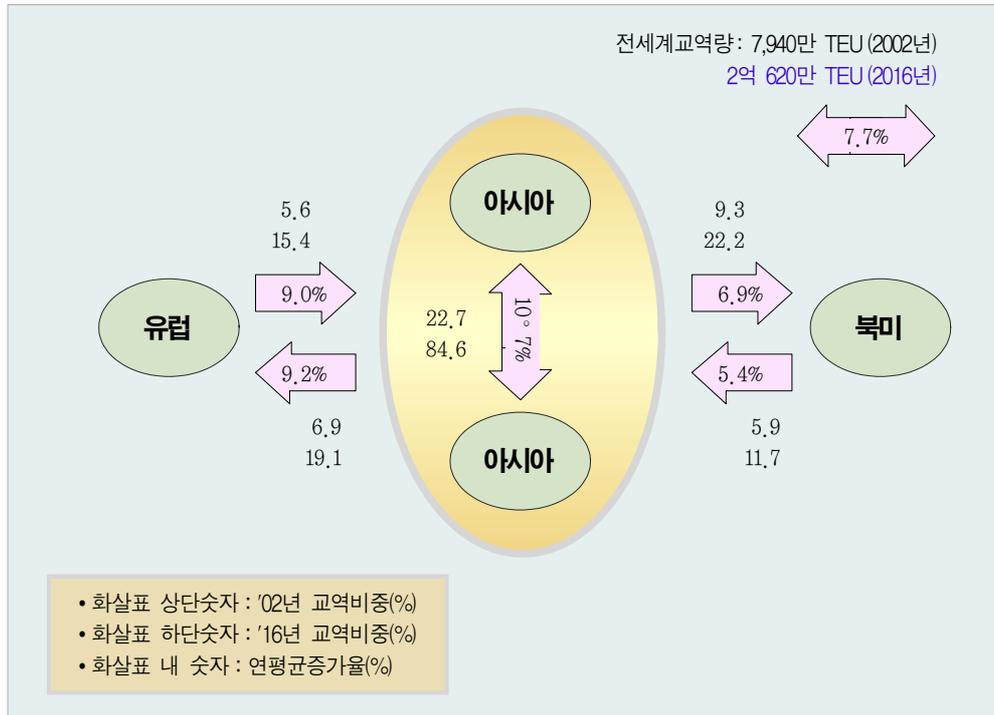
1단계 : 수출물류체계(70~80년대초)

2단계 : 국가별 현지물류체계(80년대)

3단계 : 거점물류체계(90년대 이후)

- 대형 항만거점의 환적수요 및 물량증가로 동북아 공동물류의 필요성 증가
  - 전 세계 교역 및 물동량 증가와 선박 대형화 추세에 따라 동북아는 동북아중심의 물동량 증가와 대형선 기항 횟수가 증가하고 있으며, 전 세계의 중추항만(Hub Port) 위주 기항체제와 중소형 피더(Feeder) 비중 증가추세에 발맞춰 동북아는 대형 항만개발 가속과 연계운송 Network 확대의 필요성이 증가하고 있음
  - 동북아의 대형항만거점의 환적수요 및 물량증가 추세에 대응하기 위해서는 국가적으로는 효율적인 물류네트워크를 통한 국가 경쟁력을 제고시켜야 하며, 선사는 거점중심의 네트워크를 확보하여야 하는 필요성이 대두되기 때문에 동북아 국가는 공동물류를 통해 글로벌 물류환경변화에 적극적인 대응이 필요함

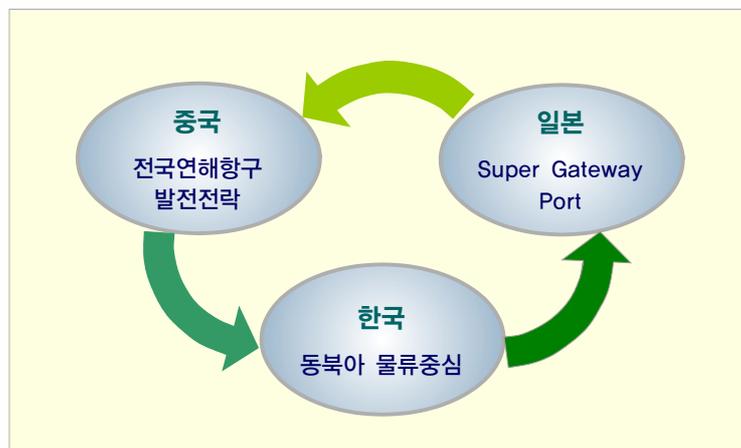
[그림 2] 교역량 증가



## 2. 동북아 물류의 주요 장애요인 및 시사점

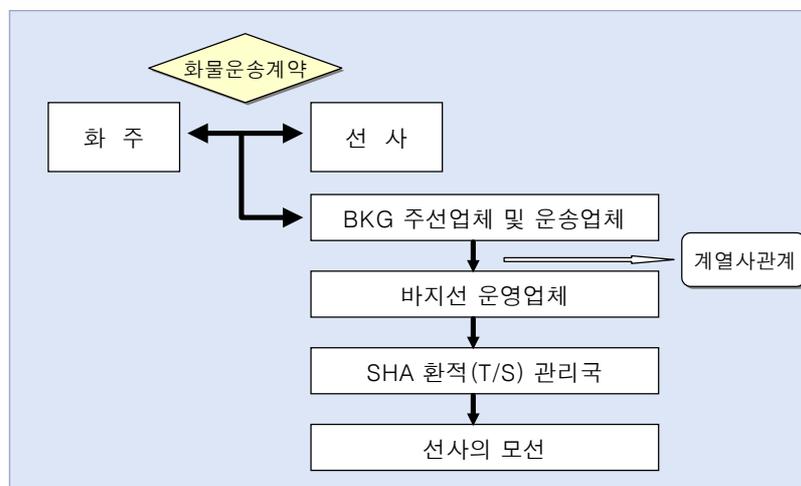
- 첫 번째 물류 장애요인은 항만개발(투자)의 중복/과잉투자임
  - 한·중·일 3국이 각기 독자적인 개발계획을 갖는 경제구도를 지향함으로써 항만 투자 등에 중복 및 과잉투자가 유발되고 있음

[그림 3] 한·중·일 3국의 대표적인 중복/과잉투자전략 사례



- 두 번째 물류 장애요인은 **복합운송체계의 발달미흡**
  - 3국 통합지원 유기적 물류서비스가 부족한 상황에서 북한의 미개방으로 육상 운송망(도로, 철도)이 단절되어 **동북아 역내 통합물류서비스 구축장애** 상존
  - 3국간 교역, 투자 및 물류산업의 공동발전 저해 등 **역내물류 비활성화에 따른 효율성 저하**
  
- 세 번째 물류 장애요인은 **물류산업 투자개방 미흡**
  - 주요 항만시설 및 물류시설의 외국인 투자가 어렵고, 자국기업 우선투자 추세 등 **투자규제 존재**
  - **물류라이선스를 제한하거나 또는 단계적 개방**
  - 최소 1년 이상의 사업승인 절차 및 중앙/지방정부간 이견 등으로 인한 투자 위험 상존
  
- 네 번째 물류 장애요인은 **비효율적인 물류운영구조**임
  - **신고가 아닌 심의과정으로 신속한 노선운영 애로**
    - 일본 항운협회의 사전협의절차(1개월 사전심의 통과의무)에 의한 복잡성으로 인해 신규서비스 개설, 배선증가 및 선박의 대형화, 기항변경 및 추가기항 등에 차질
  - 중국 양쯔강 지역의 **화물처리도 복잡하여** 외국적 선사의 내륙운반비용 증가

[그림 4] 중국의 다단계 화물처리 관련조직(양쯔강 사례)



- 따라서 앞서 언급한 동북아 물류의 주요 장애요인인 중복과잉 투자, 복합운송체계 미흡, 물류산업 투자개방 미흡, 비효율적 물류운영구조는 한·중·일 3국의 물류상생발전에 걸림돌이 되어 한·중·일 3국 중 어느 국가도 이로울 것이 없으며, 자칫 잘못하다가 공멸(共滅)하는 우를 범할 수도 있음
  - 한·중·일 3국은 역외중심의 물류정책에서 하루속히 탈피하여 역내물류 활성화를 이루어야 하며, 이를 위해서는 각 국가가 갖고 있는 경쟁여건을 공존개념으로 전환시키려는 공동협력이 필요한 시점임

[그림 5] 한·중·일 3국의 경쟁여건 및 공존방안

|    | 경쟁   | 공존  |
|----|--|---|
| 한국 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지리적 이점(환적적지)</li> <li>• 다양한 Feeder 네트워크</li> <li>• 첨단 정보화 기술</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 수출주도 성장 지양, 역내 공동 발전 노력추구</li> <li>• 경쟁 지양 및 각 국의 비교우위 활용한 상호 보완관계 개발</li> <li>• 지역별 비교우위 활용한 물류시설 별 특성화</li> <li>• 한중일 3국간 역내 물류기업, 공동이익 확대정책 필요</li> </ul> |
| 중국 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 높은 기술력 및 자본력</li> <li>• 국내 생산 감소</li> <li>• 고비용 물류 구조</li> </ul>        |   |
| 일본 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 세계 생산기지로 물량 증대</li> <li>• 정보화 미흡</li> <li>• 부분적 물류시설 공급 과잉</li> </ul>   |   |

### 3. 동북아 상생발전을 위해 각 국가 제안하고 있는 공동협력방안

#### 한국

- 동북아 물류의 상생발전을 위해서는 한·중·일 물류클러스터 구축이 필요하며, 이를 위해 모색해 볼 수 있는 첫 번째 공동협력방안은 상호 물류인프라 개발에 공동투자하는 것임
  - 투자제한을 축소하여 상호 물류인프라 개발에 공동 투자함으로써 기대할 수 있는 효과는 민간기업의 자유로운 투자활동 참여기회 부여 및 공동으로 개발한 물류시설의 공동활용임

- 두 번째 공동협력방안으로는 한·중·일 물류기업간 동맹체제 공고화를 통해 **역내 Network를 다양화**하는 것임. 이를 통해 우수한 환적시스템(관습제거) 및 통관절차 간소화를 기대할 수 있음
- 세 번째 공동협력방안으로는 **상호 물류시장 개방**을 통해 역내 공동 해운시장, Open Sky, 통합 공급망관리(Supply Chain Management)주) 체계를 구축하는 것임
- 그밖에 항만 혹은 배후부지 운영권 등에 한·중·일 3국의 물류기업이 컨소시엄을 구성해 참여할 경우 가산점을 부여하는 등 **물류기업에 대한 가산점제를 도입**한다든지, 정부 산하기관간의 **정보공유 채널구축 기반조성** 및 각국 기업이 상주/운영할 수 있는 **물류단지 조성**에 각국이 공동지원할 수 있는 토대를 구축해야 함

## 중 국

- 한·중·일 3국의 다국적 제조산업체와 물류서비스업체는 상생(Win-Win)이라는 전제하에 **내/외부적 관계, 가치사슬, 경쟁우위 및 잠재력을 재정립**할 필요가 있으며, 또한 지역협력을 통한 발전을 모색하고 **동북아시아 물류산업의 비약적인 발전을 실현**해야 할 것임
- 중국에 진출한 3국 기업들이 **현지 물류서비스업체를 이용**하도록 함으로써 운영비용을 절감하고 제조업과 물류업 모두에게 상생이 되도록 함
- 해외 물류기업과 현지 물류기업의 전면적인 협력을 통해 **전략적 투자제휴를 구축**하고 물류산업의 효율을 향상시킬 수 있도록 함
- 물류 기업들은 정부가 조속히 차량수송협정을 체결해 **지역에 따른 차량의 차별화 운영**을 실시하고, 특정 항구도시에서는 물류의 쌍방향 직접수송을 위한 빠른 물류채널을 구축할 수 있도록 한 목소리를 내야 함

주) 공급망관리(Supply Chain Management)란 원재료의 조달에서부터 완제품의 최종소비에 이르기까지 상품, 서비스, 정보의 흐름을 통합관리하는 경영프로세스임

## 일본

- 동북아의 이음매 없는(seamless)물류를 위한 3국간 파트너십 구축으로 동북아시아의 국제물류경쟁력을 강화하여야 함
  - 무선인식(RFID)의 이용촉진과 수출입 절차의 표준화 및 전자화로 리드타임 단축, 물류비용 절감, 운송품질 향상효과를 가져올 수 있음
- 해륙 일관운송 및 전용차량(트레일러)의 개발로 운송품질 향상과 제품의 대량운송이 가능하도록 하여야 함
  - 한·중·일 3국간 Door-to-Door 일관운송으로 환적이 불필요하게 되고 물류비용이 절감되는 효과를 가져 올

### [ 물류클러스터 형성을 통해 고부가가치 화물을 창출하는 네덜란드 사례 ]

- 네덜란드는 고부가가치 환적화물 유치경쟁력 확보를 위해 항만, 배후단지, 산업단지(배후권역)를 유기적으로 결합한 물류클러스터 구축과 물류네트워크 확충 및 각종 서비스 제공으로 국제물류경쟁력을 강화시키고 있음
  - 항만과 배후산업단지와의 연계강화로 로테르담항은 PIC(Port Industrial Complex, 항만산업단지)의 활성화로 GDP의 12%(245억 달러)를 창출하는 경제적 파급효과 및 산업기반을 강화
- 또한 양적 성장에서 질적 성장을 목표로 고부가가치 환적화물을 유치(물류클러스터 활용)하여 물류산업을 고부가 서비스산업으로 육성하고 있음
  - ※ 고부가가치 환적화물의 특성(해외사례 : 싱가포르항, 로테르담항 등)
    - 배후단지(FTZ)에서 조립, 재가공, 라벨링, 보관 등의 복합기능 등을 통해 새로운 부가가치 창출(단순환적의 약 11배, PSA 추산)

## 4. 동북아 물류 상생 협력방안

### ● 동북아 물류상생협력의 목표

- 동북아 물류클러스터 형성으로 글로벌 네트워킹 강화
  - 동북아의 물리적·인적네트워크 강화를 통해 동북아 물류클러스터 형성을 주도
  - 특히 동북아 환적센터를 유치하여 이를 중심으로 글로벌 물류기업의 유치와 각종 지원기능 그리고 R&D 기능을 집적

### ● 동북아 상생협력을 위한 주요 전략

- 아시아 수송네트워크 구축을 위한 한·중·일 3국의 인프라 개발 조율
  - 아시안 하이웨이 네트워크 미연결 부분(100km) 관련 정부간 협정 매듭
  - 아시아 횡단철도망 관련 미연결 부분 정부간 협정 매듭
- 도로, 철도, 해운 및 항만 네트워크 통합(Intermodal Node)을 통한 연결은 해안지역에서 벗어나 내륙지역에도 경제발전 기회를 제공하므로 수송기관 통합설비(드라이포트)를 위한 한·중·일 3국의 협력방안 논의

### ● 주요 전략 실행을 위한 선결과제

- 동북아 물류 클러스터 형성을 위한 동북아시아 장관회담 개최
  - 동북아 물류관련 장관 선언서 및 주요 전략에 대한 공동협력 의사결의
- 동북아 교역 및 수송촉진 위원회(가칭) 결성을 추진
  - 5~10년 실천계획(워크 프로그램) 발굴 및 국가별 기능 및 역할 분담
  - 한·중·일 3국의 이해관계자 참여 및 정치적 지원

● 국토연구원 교통연구실 임영태 책임연구원 (ytlim@krihs.re.kr, 031-380-0364)