

KIEP

# 오늘의 世界經濟

## World Economy Update

제 03 - 44 호 / 2003년 11월 7일 발간

### ASEAN, ASEAN-중국, ASEAN-일본의 경제협력 심화를 위한 물류공조체제 논의 동향

작성자 : 이홍식 동북아경제협력센터 부연구위원  
방호경 동북아경제협력센터 연구원  
【hslee@kiep.go.kr, ☎ 3460-1200】  
【bassgu@kiep.go.kr, ☎ 3460-1126】

#### 主要內容

- 2003년 10월 23~25일 ASEAN 수송·교통부장관(Transport Ministers)들은 ASEAN 경제공동체를 실현하기 위한 역내 물류공조체제 구축에 대해 회의를 가짐.
  - 특히 중국과 일본이 공식적으로 참여하여 ASEAN과 물류·수송공조체제를 위한 개별적 만남을 가졌음. 최근 중국과 일본이 ASEAN과의 자유무역협정 체결을 위한 구체적인 일정을 제시하고 이를 진행하는 것과 무관하지 않다고 할 수 있음.
- 우리나라는 물류허브가 되기 위해 총력을 기울이고 있음에도 불구하고 주변국가간 물류공조체제 구축을 위한 노력에는 상대적으로 소홀하였음. 이와 관련하여 몇 가지 시사점을 제시하고자 함.
  - 물류허브란 지역경제권을 연결하는 글로벌 물류시스템에서 지역경제권의 주변지역에 물류서비스를 제공하는 기지라 할 수 있음. 따라서 주변국가들과의 물류공조체제의 구축은 물류허브 추진에 있어 상승적 작용을 할 것임.
  - 따라서 최근 ASEAN, ASEAN-중국, ASEAN-일본간에 이루어지고 있는 물류공조체제 논의에 우리 정부의 적극적인 참여가 요구됨.
  - 특히 ASEAN에서의 한국의 위상을 상실하지 않기 위해서라도 중국과 일본의 경우와 같이 ASEAN과의 물류·수송공조체제를 위한 별도의 논의가 필요함.
  - 이를 바탕으로 물류·수송에 관한 협력방안이 동북아에서도 구체적이면서 실질적으로 논의되어야 하며 역내 각국의 물류 관련 운용에 있어서 공조체제가 필요함.

對外經濟政策研究院

## 1. 개요

- 최근 급속히 진행되고 있는 세계화와 정보화 등으로 인하여 국가간 치열한 경쟁관계가 야기되고 있으며, 또한 뜻이 통하는 국가들(like-minded countries)끼리 맞춤형 협력관계를 심화시키고 있음.
- 특히 세계화와 정보화의 진전으로 세계 물류(logistics)환경이 빠르게 변화되고 있음. 무엇보다 주변국가간 물류 네트워크(Network) 형성과 이와 관련된 협력(cooperation)이 촉진되고 있는데 이는 효율적 물류시스템 구축을 통해 교역에 따른 제반비용을 감소시킴으로써 국제경쟁력을 강화시키기 위한 조치임.
  - Hummels(1999)<sup>1)</sup>는 실증적 분석을 통하여 물류비용이 1% 감소되면 시장 점유율은 5~8% 정도 증가할 것이라고 추정함.
  - Nuno Limao and Anthony J. Venables(2001)<sup>2)</sup>는 중력모형(gravity model)을 이용하여 수송비용이 평균보다 2배 증가할 때 무역량은 45% 정도 감소할 것으로 추정함.
- 그동안 동아시아지역<sup>3)</sup>은 대외수출에 의존하여 세계 경제성장보다 빠른 성장세를 시현해왔고 세계 교역에서 18%(2001년 기준)를 차지하고 있을 만큼 동아시아지역의 국가들은 활발한 교역을 이루어왔음.
- 하지만 이러한 교역의 신장세를 보완할 수 있는 효율적 물류체계를 구축하기 위한 논의는 최근까지 이루어지지 않았음.
- 최근 들어 세계경제권의 블록화에 대응하기 위해 ASEAN을 중심으로 하여

---

1) Hummels, David. 1999. "Towards a Geography of Trade Costs." University of Chicago.

2) Nuno Limao and Anthony J. Venables. 2001. "Infrastructure, Geographical, Disadvantage, and Transport Costs," *International Economics, Trade, capital flows*. World Bank.

3) 여기에서의 동아시아지역이라 함은 ASEAN 10개국과 한국, 중국, 일본을 일컫음.

이 지역의 역내 무역을 증가시키고 경제협력을 한층 더 심화시키기 위해서는 우선 역내 물류공조체제가 필요함을 인식하기 시작함.

- 동아시아의 경우 역내교역비중이 38.1%로 EU나 NAFTA에 비해 여전히 낮은 수준에 머물고 있음(표-1 참조).
- EU의 경우 1990년의 64.5%에서 2001년에는 역내 경제의 침체로 인해 59.4%로 감소하였으나 2005년에 동유럽국가가 EU에 가입할 경우 역내 교역비중은 다시 크게 늘어날 것으로 추정됨.

<표-1> 주요 지역경제권의 역내외 교역비중

(단위: 구성비, %)

	EU			NAFTA			동아시아 <sup>1)</sup>			MERCOSUR		
	1980	90	2001	1980	90	2001	1980	90	2001	1980	90	2001
역내	57.3	64.5	59.4	33.2	37.2	46.6	-	28.9	38.1	9.7	11.0	18.1
역외	42.7	35.5	40.6	66.8	62.8	53.4	-	71.1	61.9	90.6	89.0	81.9

주: 1) ASEAN+3(한·중·일)

자료: IMF, *Direction of Trade Statistics Yearbook*, historical and 2003.

- 이에 따라 금년 10월 23~25일 ASEAN 수송·교통부장관(Transport Ministers) 들은 미얀마에서 ASEAN 경제공동체(ASEAN Economic Community) 실현을 위해 역내 물류공조체제 구축에 대해 회의를 가짐.
- 이 모임에 중국의 수송·교통부장관과 일본의 물류담당 정무차관(Parliamentary Secretary for Land, Infrastructure and Transport)이 함께 만나 ASEAN 연합과 물류·수송 공조체제를 위한 개별적 만남을 가졌음.
- 그러나 우리나라의 경우 이러한 모임에 참여하지 못함으로써 현재 추진하고 있는 물류허브 구축에 장애요인으로 작용할 수 있으며 장기적으로는 동아시아에서 자칫 한국의 위상이 감소될 우려가 있음.

## 2. ASEAN 역내, ASEAN-중국, ASEAN-일본 국가간 물류공조체제 구축을 위한 최근 논의 동향

### 가. ASEAN 역내 논의 동향

- 2003년 10월 23~25일 ASEAN 수송·교통부장관(Transport Ministers)들은 미얀마에서 ASEAN 경제공동체(ASEAN Economic Community)를 실현하기 위한 제 9차 역내 물류공조체제 구축에 대해 회의를 가짐(표-2 참조).
  - ASEAN 사무총장인 Ong Keng Yong은 각국 대표들에게 역내 물류 및 수송 분야가 ASEAN 경제통합체 창설을 견고히 만드는 도화선 역할을 할 것으로 확신한다며 각국의 적극적인 참여를 재촉함.
  - ASEAN 회원국 대표들은 역내 효율적이고 통합된 물류시스템의 구축은 세계 경제권으로의 통합은 물론 국제경쟁력을 개선시키고 외국인직접투자를 촉진시킬 것이라는 데 의견을 함께함.
  - 이를 위해 ① 복합운송 관련 장벽 개선(multimodal transport linkages), ② 상호접근성(interconnectivity) 향상, ③ 자유로운 인적·물적 흐름을 위한 제도 개선, ④ 해운 및 항공 물류·수송서비스의 추가 자유화조치, ⑤ 역내 물류·수송서비스의 통합과 효율성 제고 등을 추진키로 함.
    - 이 회의에서 역내 항공여객들과 화물 움직임의 추가적 자유화조치를 위한 “ASEAN Competitive Air Services Policy”라는 로드맵(roadmap)에 합의하여 추진하기로 함.
  - 또한 각국 장관은 2005~10년에 추진하게 될 물류·수송협력 계획안을 2004년 10월 캄보디아에서 개최되는 제10차 장관회의에서 채택할 수 있도록 사전준비를 시작하기로 함.

<표 2> ASEAN 역내 물류공조체제의 논의 동향

일 시	장 소	주요 논의사항
1996년 3월	인도네시아 발리	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 역내 수송·물류협력을 위한 장관급 양해각서 체결</li> <li>○ 매년 2번씩 공동 이해관계와 정책추진방향을 결정하기 위한 정기적 회의를 개최하기로 함</li> <li>○ 역내 복합운송협력과 역내 무역을 촉진하기로 함</li> </ul>
1997년 2월	태국 치앙마이	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ASEAN 수송·물류 고위급회담(STOM)에 캄보디아, 라오, 미얀마를 참여시키기로 함</li> </ul>
1997년 9월	필리핀 세부(Cebu)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 복합운송협정 체결에 관한 초안작성을 마무리하기로 함</li> <li>○ ASEAN 비전 2020에 부합할 수 있는 역내 수송·물류 협력에 관한 워크숍을 우선적으로 개최하기로 함</li> </ul>
1998년 10월	싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ASEAN 역내 국가간에는 상품검역 상호인증제도를 추진하기로 함</li> <li>○ 「미착상품에 대한 세관절차의 간소화에 대한 협정(Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)」을 1998년 12월 베트남 하노이에서 개최되는 제6차 ASEAN 정상회의때 체결하기로 함</li> </ul>
1999년 9월	베트남 하노이	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ASEAN 수송·물류협력 고위급 회담에 베트남이 공식적으로 참가하기로 함</li> <li>○ 「미착상품에 대한 세관절차 간소화 협정(Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)」에서 물류·수송관련 2개 의정서 이행 협약에 서명함</li> <li>○ ASEAN 고속도로 네트워크 건설 프로젝트에 관한 장관급 양해각서를 채택</li> <li>○ 1999~2004년에 추진할 ASEAN 수송·물류 협력기본계획과 향후 추진계획(Hanoi Plan of Action: HPA)을 채택</li> </ul>
2000년 10월	브루나이	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2000년 12월 31일까지 「미착상품에 대한 세관절차 간소화 협정(Agreement on the Facilitation of Goods in Transit)」 비준을 체결하기로 함.</li> <li>○ 2001~04년간 시행될 「도로안전이행에 관한 실행 계획(Road Safety Implementation Work Plan 2001~04)」 채택</li> </ul>
2001년 10월	말레이시아 칼라룸푸르	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ ASEAN 역내 국가간 수송·물류협력에 관한 협정문의 최종본을 만들기로 함</li> <li>○ 수송·물류 안전협력을 강화하기로 함</li> </ul>
2002년 9월	인도네시아 자카르타	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 육로수송 인프라의 통합과 상품운송 촉진에 관한 로드맵 채택</li> </ul>

#### 나. ASEAN-중국 (ATM + China) 논의 동향

- 2001년 11월 브루나이에서 개최된 ASEAN+3 정상회의에서 ASEAN-중국 정상회의 협상결과에 따라 2002년 9월 인도의 자카르타에서 공식적인 첫 만남을 가진 이후 이번 10월 25일 미얀마에서 두 번째 장관급 회담을 가짐.
  - 중국이 ASEAN 국가들의 역내 물류·수송협력을 위한 장관급 회담에 참여하기로 한 주요 이유는 ASEAN과의 물류·수송시스템 공조체제 구축이 ASEAN과의 자유무역협정(FTA) 건설의 중요 요인임을 인식했기 때문임.
  - 제1차 회담 이후 ASEAN-중국간 물류·수송시스템 협력에 상당한 진전이 이루어져 왔음을 이번 회담에서 평가하고 역내 물류·수송시스템의 통합이 ASEAN-중국 자유무역협정 체결을 향한 중요 요소임을 재차 확인함.
- 이번 회담에서는 ASEAN-중국간 물류·수송협력을 위한 중·장기적 관점에서 구체적인 계획 수립과 함께 현재의 물류·수송 체계를 더욱 향상시키고 견고하게 만드는 것에 동의함.
  - 이를 위해 우선 ASEAN-중국간 물류·수송협력에 관한 양해각서(Memorandum of Understanding: MOU)를 작성하기로 하고 각국 수행원(senior officials)에게 양해각서의 초안을 작성하도록 지시함. 이 초안은 2004년 ASEAN-중국 정상회의 혹은 제3차 ASEAN-중국(ATM+China) 장관회의 때 최종안을 제출하기로 함.
  - 양해각서에는 물류·수송 인프라 개발과 촉진, 해상안전(maritime safety), 해운 관련 전문인력 양성, 육로와 내륙수로 운송, 민간항공과 철도협력, 그리고 정보교환에 관한 내용이 포함될 것으로 알려지고 있음.
- 제3차 회의는 2004년 10월 캄보디아에서 개최될 예정임.

#### 다. ASEAN-일본간 논의 동향

□ 2003년 10월 25일 미얀마에서 제1차 ASEAN-일본 물류·교통부장관회의 (ATM+일본)가 개최됨.

- 우선 회의에 참석한 장관들은 효율적 물류·수송시스템의 구축에 대한 양국간 상호협력의 논의가 이루어지게 촉진제 역할을 해준 ASEAN과 일본 정상들에게 환영의 뜻을 표함.

□ ASEAN-일본간 물류·수송 파트너십에 대한 위임장(Terms of Reference)과 2003~04년 추진계획, 16개 공동프로젝트 작업 착수에 서명함.

- ASEAN-일본 물류·수송 파트너십에는 관련부처간 지속적 정책 논의, 화물수송과 유통·물류의 촉진(facilitation)과 함께 하드웨어적인 개발, 선진화된 물류기술 학습 등을 포괄함.

- 16개 공동프로젝트는 다음과 같음.

- ① Maritime Transport Security Program
- ② Transport Logistics Project
- ③ Transport Policy Officials Training in Japan
- ④ Seafarers Policy Cooperation
- ⑤ New Air Navigation System
- ⑥ Automobile Technical Cooperation Project on Safety and Environment
- ⑦ ASEAN Railways Revival Plan
- ⑧ Cruise Promotion Project
- ⑨ Port Technology Research Project
- ⑩ Urban Transport Policy Framework
- ⑪ Cooperation on Coast Guard Development
- ⑫ Public Transport Smart Card Initiative
- ⑬ High Speed Maritime Network Project
- ⑭ “Mega-Float” Promotion Project
- ⑮ Intelligent Transport System Development
- ⑯ Road Signage Harmonization in ASEAN

- 2003년 11월 ASEAN과 일본 물류전문가들이 일본 도쿄에서 첫 회의를 가질 예정이고 2004년 1월에는 항공항해시스템(Air Navigation System)에 대한 세미나를 개최할 계획임.
  - 또한 제2차 ASEAN-일본간 물류·수송에 관한 정책 워크숍이 2004년 2/4분기에 도쿄에서 개최될 예정임. 이 워크숍에서는 위에서 언급한 16개 프로젝트에 대한 진전상황을 점검하고 새로운 사업을 제안할 것으로 알려짐.
- 제2차 ASEAN-일본 물류·교통장관회의(ATM+일본)는 2004년 10월 캄보디아에서 개최될 예정임.

### 3. 동북아 물류공조체제 논의의 필요성

- 동북아국가<sup>4)</sup>는 2001년 현재 세계 GDP의 21.1%를 차지하고 있을 만큼 세계경제에서 차지하는 비중이 큼. 역내 교역비중의 경우 NAFTA와 EU보다는 낮은 37.6%를 차지하고 있지만 지속적으로 증가하고 있음. 결국 그동안 동북아는 시장의 자생적 힘에 의한 기능적 통합이 이루어져 왔음.
- 동북아의 본격적인 지역간 교류는 최근에 들어서야 이루어져 왔으므로 EU나 NAFTA와 같이 역내 효과적인 물류체계를 보유하지는 못했음. 이러한 교통·물류부문에 있어서 법적, 제도적, 기술적 장벽 등의 존재는 동북아국가간 경제협력에 있어 중요 걸림돌로 작용해왔음.
  - 동북아지역의 경우 역내 교역 및 투자 확대와 외국인직접투자의 큰 장애요인으로 물류와 수송시스템이 발달하지 못한 점이 지적되어 왔음(Oum 2000; Rimmer and Jun 2000).<sup>5)</sup>

4) 여기서의 동북아는 한국, 중국, 일본, 북한, 몽골, 러시아 극동지역, 홍콩, 대만 등을 포함하는 광의의 동북아 지역을 일컫음.

5) Oum, Tae Hoon(2000): "Creating Regional Air Transport System in Northeast Asia: Focus on Regulatory and Institutional Barriers," paper presented at the EWC/KOTI Conference on Creating A Regional Transportation System in Northeast Asia,



□ ASEAN에서 논의되고 있는 물류·수송에 관한 협력방안이 동북아에서도 구체적이면서 실질적으로 논의되어야함.

- 동북아의 물류공조체제의 구축은 이 지역의 역내 교역을 촉진시키며 최근 논의되고 있는 한·중·일 3국의 자유무역협정(FTA) 체결에 따른 효과를 증대시킬 것으로 예상됨. 또한 현 세계경제의 글로벌화 현상에 동북아 경제권이 발맞추어나갈 수 있도록 뒷받침할 것임.
- 이를 위해 세계물류의 특징인 네트워크 형성과 상호협력이 동북아지역내에서도 이루어져야 하며 역내 각국의 물류 관련 운용에 있어서 공조체제가 필요함.
- 특히 동북아 물류협력과 관련해서는 역내 국가들간 자유무역지역, 수출촉진지역 등 유사지역이 있고 국제물류촉진지역의 설치가 계획되고 있어 이들과의 통폐합, 법적 정비가 이루어지면 역내 주요 공항과 항만을 중심으로 물류의 접근성과 신속성이 증대될 것임. 이는 역내 물류협력의 획기적 발전은 물론 궁극적으로 동북아 경제협력을 심화시킬 것임. 따라서 한·중·일 3국간 물류 공조체제의 구축은 향후 경제협력의 심화를 위한 중요 과제라 할 수 있음.

#### 4. 시사점

□ 이번 2003년 10월 7일 인도네시아 발리에서 개최된 ASEAN+3 정상회의 이후 ASEAN 수송·교통부장관(Transport Ministers)들은 ASEAN 경제공동체(ASEAN Economic Community)를 실현하기 위한 역내 물류공조체제 구축에 대해 회의를 가짐.

---

organized by the East West Center, Honolulu, Hawaii, August 3-4.  
Rimmer, Peter J. and Jun Il-Soo(2000): "A Vision for an Integrated Transportation System in Northeast Asia," a paper presented at the EWC/KOTI Conference on Creating A Regional Transportation System in Northeast Asia, organized by the East West Center, Honolulu, Hawaii, August 3-4.

- 특히 이 모임에 중국과 일본이 공식적으로 참여하여 ASEAN과 물류·수송 공조체제를 위한 개별적 만남을 가졌음. 최근 중국과 일본이 ASEAN과의 자유무역협정(FTA) 체결을 위한 구체적인 일정을 제시하고 이를 진행하는 것과 무관하지 않다고 할 수 있음.
  - 이와 관련하여 몇 가지 시사점을 제시하고자 함.
- ASEAN이 한국의 주요한 해외생산기지 중의 하나임을 고려할 때 향후 한국 정부의 적극적인 참여가 요구되고 우선 내년 10월 캄보디아에서 개최되는 회의에 참여의사를 제의할 필요가 있음.
- 국가간 물류·수송의 네트워크 형성과 함께 이와 관련된 상호협력은 물류의 접근성과 신속성을 증대시켜 물류비용 감소와 생산성 증진을 통해 경쟁력 향상은 물론 경제협력을 심화시키는 주요 요소로 작용함. 따라서 ASEAN에서의 한국의 위상을 상실하지 않기 위해서라도 참여가 필요함.
- ASEAN+3 정상회의와 같이 수송·물류분야의 협력을 위한 회의를 ASEAN 장관들과 개별적인 만남을 가진 이후 한·중·일 3국의 장관만이 함께 모여 동북아 역내 수송·물류 공조체제를 위한 별도의 회의를 진행할 필요가 있음.
- 최근 인도네시아 발리에서 개최된 ASEAN+3 정상회의에서 한·중·일 3국의 정상은 최초로 공동선언문을 발표했다. 그 선언문을 보면 3국은 역내 무역촉진을 위해 관세 및 물류·유통분야의 협력과 무역분쟁 최소화를 위한 협의를 강화하기로 하여 이를 추진하기 위한 여건이 마련되었음.
  - 이 회의를 통해 장기적으로는 동북아에서 지역공동운송정책, 지역운송위원회, 지역인프라개발기구의 설립 등이 요구됨.
- 최근 우리나라는 물류허브가 되기 위해 총력을 기울이고 있음. 물류허브란 지역경제권을 연결하는 글로벌 물류시스템에서 지역경제권의 주변지역에 물류서

비스를 제공하는 기지라 할 수 있음. 그러므로 물류허브추진전략의 한 전술로서 주변국과의 물류공조체제 구축전략이 요구됨.