

APEC 공급망 연결 실행계획 중간평가보고서의 주요 내용 및 시사점

임경수 협력정책실 지역통상팀/APEC 연구컨소시엄 연구원(kslim@kiep.go.kr, Tel: 3460-1031)



차 례 ●●●

1. 배경
2. SCFAP 중간평가보고서의 주요 내용
3. 향후 과제 및 시사점

주요 내용 ●●●

- ▶ 공급망 연결 실행계획(SCFAP)은 2015년까지 시간, 비용, 불확실성 측면에서 APEC의 공급망 연결을 10% 개선하는 목표로 추진되고 있음.
 - 이는 2002~10년 동안 APEC에서 성공적으로 추진 및 이행해온 무역원활화사업(TFAP)의 후속사업으로 2010년부터 추진되어 왔음.
 - 지난 4월 APEC 고위관리회의에서 공급망 연결 실행계획에 대한 중간평가보고서가 논의되어 그 현황과 미결과제 점검이 이루어졌음.
 - 본 사업은 보고르 목표 이행점검과 더불어 WTO DDA 진전에 기여하는 사업으로서 평가받을 것으로 예상됨.
- ▶ SCFAP에 대한 중간평가 결과, 무역시간이 7% 정도 감소하였고 실행계획은 77% 이행되었으며 공급망 연결 관련 정보 및 인식 제고 등의 성과가 이루어졌음.
 - 비즈니스 환경(Doing Business)과 물류성과지수(LPI), 무역환경지수(ETI)를 활용한 평가 결과, 무역시간이 7% 정도 감소하고, 내부 지수를 활용하여 SCFAP 이행정도를 평가한 결과 77% 정도 이행이 완결되었음.
 - 또한 회원국간 지식 격차가 감소하고, 기업·정부·민간부문 간 의사소통을 위한 네트워크 및 플랫폼이 구축되었으며 물류 및 수송 부문에서 새로운 기술에 대한 인식이 제고되었음.
- ▶ 향후 APEC 차원에서 핵심선도 분야로 추진해야 할 SCFAP 과제를 점검하는 한편, 국내적으로는 SCFAP를 활용하여 중소기업의 비즈니스 환경을 개선할 필요가 있음.
 - 아태자유무역지대(FTAAP)의 달성경로로 발전시킬 수 있는 APEC ROO Guideline 개발을 비롯하여 향후 우리가 SCFAP에서 확대 추진할 수 있는 핵심선도 분야를 발굴해야 할 것임.
 - 또한 우리나라 중소기업의 비즈니스 환경을 개선하는 데 SCFAP을 적극적으로 활용하여 관련 규제를 정비하고 기술 및 지식 공유를 확대해야 할 것임.

1. 배경

- 공급망 연결 실행계획(SCFAP: Supply Chain Connectivity Framework Action Plan)은 2015년까지 시간, 비용, 불확실성 측면에서 APEC의 공급망 연결 10% 개선이라는 목표하에 세부 실행계획이 설정되어 2010년부터 추진되어 왔음.
 - 공급망 연결은 재화 또는 서비스가 생산자로부터 소비자에게 도달하는 과정에서 이루어지는 유통, 저장, 통관, 운송 등 여러 가지 무역물류 활동을 유기적으로 연계시키는 작업을 의미함.
 - SCFAP은 2010년 APEC 통상장관회의(MRT: Ministers Responsible for Trade)의 승인을 거쳐 2010 APEC 요코하마 정상선언의 성과사업으로 제출돼 추진 중인 핵심 사업임.
- SCFAP은 8개의 병목점(chokepoint)을 규명하여 민간 · 공공 부문 주체의 협력을 통해 공급망을 보다 빠르고 효율적이며 신뢰성 있게 연결함으로써 무역을 제한하는 요소를 완화시키고자 하는 사업임.
 - 투명성, 인프라, 물류 역량, 통관 절차, 문서화, 연결성, 규제 및 표준, 수송 및 통과와 관련하여 8개 병목점이 규명되었음.
 - 각 병목점을 해결할 구체적인 실행계획이 합의되어 추진 중이며, 이러한 SCFAP은 향후 새로운 실행계획이 추가될 수 있는 'living document'임.
 - 각 병목점에 대한 APEC 회원국의 현황 및 과제를 파악한 후, 선도국(lead economy)과 참여 및 후원국(sponsoring and participating economy)으로 구성되어 구체적인 실행계획을 수립 및 추진하고 있음.
 - 우리나라는 병목점 5(문서화)의 실행계획을 선도하고 있으며, 병목점 1(투명성), 2(인프라), 4(통관 절차), 6(연결성), 8(수송 및 통과)의 실행계획에 참여하고 있음.

표 1. 공급망 연결 관련 8개 병목점의 주요 내용

8개의 병목점	참여국	주요 내용
1. 투명성 (Transparency)	미국, * 한국, 일본, 호주, 칠레, 필리핀, 베트남	<ul style="list-style-type: none"> • 물류 관련 규제나 법령 관련 투명성/인식 부족 • 물류부문 관련 정책에 관한 정부 부처간 협력/조정/인식 부족 • 물류사안에 대한 총괄연락기관의 부재
2. 인프라 (Infrastructure)	호주, * 캐나다, 인도네시아, 일본, 한국, 말레이시아, 파푸아뉴기니, 필리핀, 러시아, 태국	<ul style="list-style-type: none"> • 교통인프라 미비와 비효율성 • 국경간 물적 연결 부족 • 농촌지역 물류발전을 위한 협력 및 대화 촉진 연구
3. 물류 역량 (Logistics capacity)	중국, * 브루나이, 홍콩, 인도네시아, 파푸아뉴기니, 필리핀, 러시아, 태국	<ul style="list-style-type: none"> • 지역 물류 하부공급자의 역량 부족 • 중소기업 참여 제약 요인 분석 • 물류서비스 및 관리능력 제고
4. 통관 절차 (Clearance)	일본, * 한국, 호주, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니, 미국, 페루	<ul style="list-style-type: none"> • 통관행정의 비효율성 • 국경기관간 협력 부족(국경에서 통제된 상품의 통관절차 관련) • 단일통관창구(Single Window) 구축

표 1. 계속

8개의 병목점	참여국	주요 내용
5. 문서화 (Documentation)	한국,* 호주, 칠레, 일본, 말레이시아, 멕시코, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니	<ul style="list-style-type: none"> • 통관절차 간소화 문제(전자증명서 채택) • 원산지 관련 자유증명 및 문서/절차 간소화 • 관세 및 원산지규정 정보온라인망 구축
6. 연결성 (Connectivity)	싱가포르,* 한국, 캐나다, 일본, 말레이시아, 파푸아뉴기니, 러시아	<ul style="list-style-type: none"> • 복합운송체계와 교통연결 관련 비효율성 문제 • 역내 항공연결망에서의 기업환경 개선 • 물류정보 추적과 정보 공유
7. 규제 및 표준 (Regulations & standards)	호주,* 인도네시아, 말레이시아, 뉴질랜드, 일본, 페루, 미국	<ul style="list-style-type: none"> • 물류기업인·상품서비스의 이동 관련 국경간 표준 및 규제 형태의 다양성 • 사이버 안전 강화, 도로안전 대책과 인프라, 네트워크, 교통안전 표준 등 관련 정보 교환, 사례연구, 시범사업 추진
8. 수송 및 통과 (Transit)	칠레,* 한국, 뉴질랜드, 파푸아뉴기니, 싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> • 지역차원의 통관 협정(약정)의 미비 • 제3국 통과 관련 규정 및 규율사례 조사, 관련 무역협정 비교 • APEC 선적 및 수송 등 통과지침 마련

주: *는 주도국.

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report.

■ SCFAP은 APEC이 성공적으로 추진한 무역원활화 실행계획(TFAPs: Trade Facilitation Action Plans, 2002~10)의 후속사업으로 보다 폭넓은 측면을 다루면서 추진되고 있음.

- 무역거래비용 5% 감축으로 각각 추진된 TFAP I(2002~06), TFAP II(2007~10)은 통관 절차, 표준 및 적합, 전자상거래, 기업인 이동 분야를 중심으로 성공적으로 추진되었음.

○ 관련 사업 중 단일통관창구(SW: Single Window)나 APEC 기업인 여행카드(ABTC: APEC Business Travel Card)¹⁾는 활발하게 추진돼 성공적인 사업으로 평가받고 있음.

표 2. TFAP 추진 분야 및 주요 내용

추진 분야	주요 내용
통관 절차 (Customs Procedures)	<ul style="list-style-type: none"> • 반출시간조사(TRS: Time Release Survey) • WCO Framework of Standards 기반 APEC 프레임워크 이행 • 교토의정서에 근거한 간소화 및 조화 • 무역관련 절차 자동화 • HS 협약에 부합하는 관세 구조
표준 및 적합 (Standards and Conformance)	<ul style="list-style-type: none"> • 국제 표준과 국내 표준의 일치 • 기술규제 개발 및 이행에 대한 모범 사례 • 자발적으로 규제된 부문의 적합성 • 기술 인프라 개발 • 표준 및 적합의 투명성 보장으로 기업의 용이한 진입
전자상거래 (Electronic Commerce)	<ul style="list-style-type: none"> • 전자상거래 장벽 철폐 • 전자상거래 활용 제고
기업인 이동 (Business Mobility)	<ul style="list-style-type: none"> • 절차의 표준화 및 간소화 • 정보통신기술의 활용 제고

자료: APEC(2011), Summary Report of Final Assessment of Second Trade Facilitation Action Plan(TFAPII).

1) APEC 21개 회원국 중 18개국 방문 시 별도의 입국 비자 없이 출입국을 보장하고 전용 레인(fast track)을 사용하여 기업인의 이동을 원활하게 하는 카드임. 미국과 캐나다는 비자 면제를 인정하지 않고 국제공항에서 전용 레인을 통한 신속 수속만 보장하는 잠정회원(transitional membership)으로 입국 시 별도의 비자가 필요함. 러시아는 가입을 유보한 상태임.

- 2013년 APEC 의장국인 인도네시아는 보고르 목표 이행점검과 더불어 SCFAP을 WTO DDA(도하개발어젠다) 추진에 기여하는 성과사업으로 강조할 것으로 예상됨.
- 지난 4월 APEC 고위관리회의(SOM: Senior Officials' Meeting)²⁾에서 SCFAP에 대한 중간평가보고서에 대한 논의가 이루어졌으며, 최종 평가는 2015년까지 목표를 달성한 이후 2016년에 수행될 예정임.
- 2013년 APEC 의장국인 인도네시아는 9월 WTO 제9차 각료회의가 APEC 정상회의와 같은 장소에서 개최되는 상징성을 강조하였으며, 이에 따라 SCFAP의 추진현황 및 가시적인 성과를 WTO DDA에 대한 APEC의 기여로 연계시킬 것으로 예상됨.
 - APEC은 개방적 지역주의를 표방하면서 그동안 WTO DDA를 비롯한 다자무역체제와의 합치성(consistency)을 지지하고 관련 사업을 추진해왔음.
- SCFAP의 현황 파악을 통해 향후 보다 중점을 두어야 할 분야 및 사업, 확대 추진이 가능한 분야에서 우리의 역할 등을 점검할 필요가 있음.

2. SCFAP 중간평가보고서의 주요 내용

가. SCFAP 중간평가 방법

- SCFAP의 개선 및 추진 상황을 평가하기 위해 APEC은 내외부 평가지수(external/internal indicator)와 자가 평가(self-assessment survey)를 활용하였음.
- 물류, 통관, 수송 등 공급망 연결의 프로세스 및 성과를 측정하기 위해 외부지수인 물류성과지수(LPI: Logistics Performance Indicator)와 무역환경지수(ETI: Enabling Trade Index)를 활용하였음.
 - LPI는 세계은행(World Bank)이 개발한 지수로 여섯 가지 측면, 1) Customs: 통관절차의 효율성, 2) Infrastructure: 무역 및 수송 관련 인프라의 수준, 3) International shipments: 경쟁력 있는 운송비 책정의 용이성, 4) Logistic competence: 물류서비스업체의 역량과 수준, 5) Tracking & tracing: 화물추적서비스 능력, 6) Timeliness: 예정된 기간 내 화물이 인도되는 빈도수에서 각국 및 지역의 물류성과 점수 및 등급을 나타냄.
 - ETI는 세계경제포럼(World Economic Forum)이 매년 발행하는 '무역환경순위보고서(Global Enabling Trade Report)'에서 무역투자에 우호적인 국가의 순위 및 점수를 나타내는 지표로 공급망 성과 측면을 반영하고 있음.

2) APEC 고위관리회의는 매년 3~4차례 개최되어 고위관리들은 APEC에서 추진되는 사업을 평가 및 점검하여 각료회의의 안건으로 추진될 사업을 결정 및 승인함.

- 내부지수와 자가 평가를 통해 각 실행계획의 이행수준을 요소·사업별로 분류하여 살펴보았음.
 - 목표와 일정에 부합하는 이행 수준을 3단계로 보여주는 신호등(traffic light analysis) 지표를 사용하였음. (녹색등: 75% 이상 이행, 황색등: 40~75% 이행, 적색등: 40% 미만 이행)
 - 여덟 가지 병목점별 구체적인 사업 형태 및 조치, 기대효과, 추가 권고사항도 조사를 통해 이루어졌음.
 - 8개의 병목점은 세 가지 Performance clusters로도 분류되어 측정됨.

표 3. 병목점의 Performance Clusters 분류

Performance clusters	해당 병목점
I. 인프라 및 역량 구축(Building infrastructure & capacity)	2. 인프라 3. 물류 역량 6. 연결성
II. 절차 간소화(Streamlining procedures)	4. 통관 절차 5. 문서화
III. 규제 및 기관 강화(Strengthening rules & institutions)	1. 투명성 7. 규제 및 표준 8. 수송 및 통과

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report.

나. 시간·비용·불확실성 개선효과

- 인프라, 물류 역량, 통관, 문서, 비용, 비즈니스 환경, 투명성 등 세부항목 지수별로 살펴보면, 지난 2년간 비용측면에서는 개선폭이 크지 않으나, 시간과 불확실성 측면에서는 개선이 이루어졌음.
 - 상당한 개선이 이루어진 분야는 정보통신기술(ICT), LPI 수출입 소요시간(Lead Time) 및 문서(Documents), 질적 기준을 충족하는 선적 비율(percentage of shipments meeting quality criteria)과 물적 검사가 이루어지는 선적 비율(percentage of shipments that are physically inspected)임.
 - 이들은 2015년 10% 개선 목표 일정에 맞는 개선 속도를 보임.
 - 비즈니스 환경(Doing Business)³⁾ 지수에서 수출시간과 LPI 수입 소요시간(Lead Time)은 각각 6.8% 단축이 이루어져 목표일정에 맞는 개선 속도를 보임.
 - LPI 수출입 소요시간은 개선이 이루어진 반면, Doing Business는 수입시간 개선속도가 다소 미흡한 편임.
 - 비용 관련 LPI와 Doing Business 지수를 살펴보면 개선폭이 크지 않아 이에 대한 개선노력이 가속화되어야 할 것으로 판단됨.
 - 그러나 LPI와 Doing Business 결과로 도출된 무역시간 단축은 수출업자와 소비자에 대한 비용절감으로 이어질 수 있음.

3) 세계은행이 2003년부터 제공하는 보고서로 국내 기업규제 및 법률을 포함한 비즈니스 환경에 대한 분석보고서임. 2013년 현재 185개국에 대하여 11개 지수를 활용하여 분석하고 있음.

- 지수별로 조금씩 다른 양상을 보이는데, 양호한 개선 현황을 보여주는 항목은 전반적으로 LPI에 해당함.
 - 수출입문서와 관련해서 LPI는 양호한 개선상태를 보이는 반면, Doing Business는 개선폭이 미미함.
 - ETI 관련 세부항목은 ICT를 제외하고는 향후 상당한 개선이 이루어져야 함.
 - Doing Business는 수출시간을 제외하고는 개선정도가 미미함.

표 4. 세부지수 평가 결과

Cluster	세부 지수	2009년 기준연도 (Baseline)	비율 대비 2011년 예상치 (Pro-rata benchmark)	2011년 -실제	증감 (%)
인프라 및 역량 구축	ETI Transport Infrastructure pillar	4.88	5.04	4.92	0.8
	ETI Transport Services Pillar	4.58	4.74	4.54	-0.9
	ETI ICT Pillar	4.27	4.42	4.75	11.2
	LPI Infrastructure Index	3.29	3.40	3.35	1.8
	LPI Logistics Competence Index	3.30	3.41	3.33	0.9
	LPI % Shipments Meeting Quality Criteria	80.35	83.02	83.52	3.9
절차 간소화	ETI Customs Administration Pillar	4.82	4.98	4.85	0.6
	ETI Import-Export Procedures Pillar	5.27	5.44	5.31	0.8
	LPI Customs Index	3.11	3.22	3.13	0.6
	LPI Lead Time to Import	2.78	2.69	2.59	-6.8
	LPI Lead Time to Export	2.17	2.10	2.10	-3.2
	LPI Documents to Import	3.98	3.85	3.35	-15.8
	LPI Documents to Export	3.53	3.41	2.66	-24.6
	LPI Cost to Import	767.90	742.31	834.20	8.6
	LPI Cost to Export	681.29	658.58	692.89	1.7
	LPI % Physical Inspection	10.95	10.59	9.67	-11.7
	Doing Business Time to Import	15.90	14.58	14.95	-6.0
	Doing Business Time to Export	15.48	14.19	14.43	-6.8
	Doing Business Documents to Import	5.95	5.46	5.90	-0.8
	Doing Business Documents to Export	5.48	5.02	5.43	-0.9
	Doing Business Cost to Import	918.14	841.63	896.19	-2.4
Doing Business Cost to Export	847.90	777.25	835.67	-1.4	
규칙 및 기관 강화	ETI Transparency of Border Administration Pillar	4.52	4.67	4.51	-0.2
	ETI Business Environment Sub-Index	4.75	4.91	4.70	-1.1

주: 목표일정에 맞는 개선속도를 보이는 항목은 녹색, 개선 속도가 많이 더딘 경우는 적색임.

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고

■ 종합지수(Overall Index) 평가결과 LPI 점수는 0.3% 정도 개선되었고 ETI 점수는 1.3% 개선되었으나, 이는 2015년 목표치를 고려했을 때 상당히 더딘 추세임.

- 2009~11년 기간에 LPI 점수가 0.3% 상승하고 이에 상응하는 거래비용이 감소하였음.

- 11개국이 LPI 종합지수에서 개선추세를 보인 반면, 7개국은 감소추세를 보였음.
- 선진국의 경우 3.84에서 3.77로 1.8% 하락한 반면, 개도국의 경우 3.22에서 3.26으로 1.2% 정도 개선되었음.
- 2009~11년 기간에 무역환경지수(ETI: Enabling Trade Index)는 1.3% 정도 상승했으며, 이는 LPI보다 빠른 개선 추세임.
- 13개국이 ETI 종합지수에서 상승한 반면, 6개국은 하락하였음.
- 선진국의 경우 연평균 ETI 종합점수가 5.12로 지속적인 상태를 보이는 반면, 개도국은 4.46에서 4.55로 2.0% 정도 개선된 결과를 보여줌.

표 5. 종합지수 평가 결과

평가지수	2009년 기준연도(Baseline)	비율대비 2011년 예상치 (Pro-rata benchmark)	2011년 -실제	증감 (%)
LPI 종합지수(점수)	3.38	3.49	3.39	0.3
ETI 종합지수(점수)	4.64	4.79	4.70	1.3

자료: APEC(2013) Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고

- 실제 개선이 이루어지고 있는 현황과 민간부문에서 인식하는 체감 정도에 차이가 발생하는데, 정책변화를 인식시키는 노력으로 인해 곧 좁혀질 것이며, 선진개도국간 공급망 연결의 역량 차이도 좁혀지고 있음.
- 개도국의 공급망 연결의 개선속도가 선진국보다 빠르기 때문에 회원국간 상이한 개발수준이 통합 및 수렴되어 역내 공급망 연결의 발전에 긍정적인 영향을 미칠 것임.

다. SCFAP 이행 수준

- 2010~12년 기간에 SCFAP의 이행은 77% 완결되어 추진 속도는 양호한 편이며, 물류와 연결성 관련 이행현황이 우수한 반면 인프라, 통관절차, 수송 및 통과와 관련해서는 50% 내외로 이행되었음.
- APEC의 정책지원단(PSU: Policy Support Unit)⁴⁾은 2010 SCFAP matrix, Completion Reports, CTI 연간보고서(annual report)를 이용하여 각 실행계획의 이행사업을 요소별로 분류하여 정리함.
- 병목점 3(물류 역량)과 6(연결성)의 이행률은 각각 88%, 93%로 추진 현황이 가장 우수한 반면, 병목점 2(인프라), 4(통관절차), 8(수송 및 통과)의 실행계획은 50% 정도 이행되었음.
 - 병목점 6의 경우 총 요소의 수가 가장 많음에도 가장 높은 이행률을 보임.
- 측정 및 평가 방법으로 신호등을 사용하여 실행계획이 일정대로 이루어지고 있는 경우 녹색등, 부분적으로 이루어지고 있는 경우 황색등, 일정 안에 수행되기 어려운 경우 적색등으로 등급을 표시함.
 - 녹색등은 75% 이상 이행, 황색등은 40~75% 이행, 적색등은 40% 미만 이행되었음을 의미함.

4) APEC의 무역투자자유화 및 원활화, 역내경제통합을 위한 연구를 추진하고 목표이행사항을 점검하는 등 관련 사업을 평가 및 정책을 제언하는 기능을 수행하고 있음.

표 6. 병목점별 요소 이행 현황

병목점(Chokepoint)	이행 완료된 요소	총 요소	이행율(%)
병목점 1: 투명성	9	12	75
병목점 2: 인프라	6	10	60
병목점 3: 물류 역량	7	8	88
병목점 4: 통관 절차	5	9	56
병목점 5: 문서화	17	21	81
병목점 6: 연결성	25	27	93
병목점 7: 규제 및 표준	7	9	78
병목점 8: 수송 및 통과	3	6	50
총	79	102	77

주: 참고한 자료의 수치가 잘못된 것이 있어 수정 반영하였음. 녹색은 이행율 75% 이상, 황색은 40-75% 이행
자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고.

- 물류, 투명성, 연결성 관련 사업은 50~60% 완료되어 추진속도가 양호한 편인데, 특히 물류역량을 강화시키는 사업이 가장 활발하게 추진되는 반면, 수송 및 통과 관련 사업은 저조한 추진 현황을 보이고 있음.
- 병목점 3(물류 역량)은 완료된 사업수와 완료율이 가장 높고, 병목점 1(투명성)과 6(연결성)이 다음으로 양호한 반면, 병목점 2(인프라), 8(수송 및 통과)은 완료된 사업수와 완료율 모두 가장 저조함.
- 병목점 8은 총 사업수가 가장 적으면서 완료율도 낮은 편임.
- 진행 중인 사업을 살펴보면, 병목점별로 비슷한 추진 현황을 보이는데, 병목점 4(통관절차)의 사업 이행수가 가장 많으며 병목점 8(수송 및 통과)의 사업 이행수가 가장 적음.

표 7. 병목점별 완료 및 추진 중인 사업 현황

병목점	완료된 사업	진행 중인 사업	총	사업 완료율(%)
병목점 1: 투명성	8	8	16	50
병목점 2: 인프라	2	8	10	20
병목점 3: 물류 역량	13	7	20	65
병목점 4: 통관 절차	6	9	15	40
병목점 5: 문서화	5	7	12	42
병목점 6: 연결성	8	8	16	50
병목점 7: 규제 및 표준	4	6	10	40
병목점 8: 수송 및 통과	2	4	6	33
총	48	57	105	

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고.

- 추진된 사업형태를 살펴보면, APEC의 특성상 정보교환 및 지식공유를 통한 인식제고와 의사소통의 장인 워크숍, 세미나, 심포지엄, 무역정책대화의 비중이 높음.
- 워크숍, 세미나, 심포지엄, 무역정책대화 관련 사업은 완료된 사업의 73%, 추진 중인 사업의 42%를 차지함.

- 연구 및 조사 관련 사업은 완료된 사업의 24%, 추진 중인 사업의 42%를 차지함.
- 효과성과 효율성 측면에서 각각 86%, 93%로 상당히 우수한 평가가 이루어졌으며, 전반적인 결과에 대해서는 대부분 긍정적인 평가가 이루어진 반면, 시간·비용·불확실성에 대해서는 외부평가지수와 달리 개선이 이루어지지 않았다는 평가가 주요함.
 - 12개 사업이 효과성과 효율성 측면에서 '매우 우수'하다는 평가를 받았으며, 해당 사업은 주로 SW에 관한 워크숍, 공급망 연결에 대한 중소기업의 역량강화 등이 주요함.
 - 전반적인 결과에 대해서 3개 사업이 '매우 우수'하다는 평가를 받았고, 16개 사업이 '우수', 8개 사업이 '보통/만족'이라는 평가가 이루어져 대체로 긍정적임.
 - 정책/기술/지식 개선 관련사업의 39%(28개 중 11개)가 '매우 우수'하다는 평가를 받았으며, 43%(28개 중 12개)가 '우수'하다는 평가를 받아 전반적으로 양호함.
 - 정부와 산업 내의 지식격차를 좁히고 인식을 제고하는 데 상당히 기여한 것으로 평가됨.
 - SCFAP 사업이 정부와 민간 부문 의사소통의 장으로서 기능하여 주요 이해관계자들의 경쟁력과 참여 증진을 이끌어낸 것으로 평가됨.
 - 관련 정책에 대한 유용한 정책제언 및 정책 조정, 정책개혁을 이끌어내는 것으로 평가됨.
 - 시간·비용·불확실성에 대해서는 개선이 이루어지지 않았다는 평가가 주요하며, 이 모든 요소의 개선정도가 '매우 우수'하다고 평가받은 사업은 하나뿐임.
 - '우수' 또는 '보통'의 평가를 받은 사업은 30% 내외임.

표 8. 항목별 정성 평가 현황

	매우 우수 (Excellent)	우수 (Good)	보통/보통 (Satisfactory)	미흡 (Poor)	미개선 (None)
효과성	12	12	4	0	0
효율성	13	10	2	0	0
종합성과	3	16	8	0	0
정책/기술/지식 개선	11	12	5	0	0
시간	1	7	8	0	10
비용	1	5	8	0	11
불확실성	1	5	7	0	12

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고.

- 회원국들이 성공적인 사업으로 평가하는 사업은 16개이며, 해당 사업은 주로 병목점 1(투명성)과 4(통관 절차)에 해당하여 절차 간소화와 규제 및 기관 강화 측면이 효과적으로 추진되고 있음.
 - 다양한 분야의 전문지식을 공유하여 지식격차를 줄이고 선진개도국간 정보와 경험을 공유할 수 있는 워크숍이나 사례연구 등이 성공적으로 추진되고 있음.

- 또한 기관의 역할과 규제 강화, 정책 조정, 여성 및 이해관계자들의 참여 증진 등을 위한 사업이 효과적으로 추진되고 있음.

표 9. 클러스터(Clusters)별 주요 성공사업

Performance clusters	주요 사업
I. 인프라 및 역량 구축 (Building infrastructure & capacity)	1) 국경통제 및 최적의 국경간 물류(Transborder Control and Optimal Transborder Logistics) 2) APEC 지역물류공급업체의 역량강화 프로그램(Programme for enhancing the Capacity of APEC local/Regional logistics) 3) 공급망 연결 가시성 연구(Supply Chain Visibility Feasibility Study) 4) ITS와 GNSS ⁵⁾ 를 활용한 아태지역 물류 최적화를 위한 자동 수송관리 시스템 (Automated Transport Management Systems Implementation for Optimizing Logistics within the Asia-Pacific with emphasis on ITS and GNSS Applications)
II. 절차 간소화 (Streamlining procedures)	1) 단일통관창구에 관한 APEC 워크숍(APEC Regional Workshop on Single Window) 2) 한국-대만 원산지 전자증명 선구자사업(Korea-Chinese Taipei Electronic Certificate of Origin Pathfinder project) 3) APEC 최소허용기준 구축을 위한 사례연구(Case Study on Establishing an APEC De Minimis Baseline Value) 4) 종합인증 우수업체 프로그램(AEO ⁶⁾ program)
III. 규칙 및 기관 강화 (Strengthening rules & institutions)	1) 국가물류연합의 모범사례 및 혜택 개요서(Compendium of Best Practices and Benefits of National logistics Associations) 2) 新사전통관절차(New Advance Clearance Process) 3) 글로벌 공급망 인력개발 수요(Global Supply Chain Workforce Development Needs)

주: 클러스터별 주요 사업은 중복되기도 함.

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report 참고

■ 회원국들의 참여 및 지원 정도가 높은 분야는 병목점 1(투명성), 4(통관 절차), 5(문서화)으로 SCFAP에서 보다 중점을 두어야 할 분야로 평가됨.

- SCFAP의 활동을 어느 수준으로 지원하고 있는지에 대한 질문에 회원국들은 병목점 5(11개국), 병목점 1(10개국), 병목점 4(9개국)에 참여 및 지원 정도가 높은 것으로 나타남.
- 반면 회원국들이 '적당한 수준(moderately)'으로 참여 및 지원하고 있는 병목점은 3(물류 역량), 4(통관 절차), 6(연결성), 7(규제 및 표준)로 나타남.
- 병목점 4(통관 절차)는 가장 높은 수준의 참여 및 지원을 받는 것으로 나타난 반면, 병목점 3의 경우 전혀 참여하거나 지원하지 않는다고 응답한 회원국이 가장 많았음.

5) ITS(Intelligent Transportation System: 지능형 교통시스템), GNSS(Global Navigation Satellite System: 전 세계 위성항법시스템).
 6) 수출입 안전관리 우수공인업체로서 관세청이 수출입 물류공급망 당사자를 대상으로 안전관리수준과 법규 준수도 등을 평가하여 일정 수준 이상일 경우 이를 공인하는 것으로 공인된 업체는 국내뿐만 아니라 국가간 상호협정을 통해 무역상대국에서도 통관혜택을 받을 수 있다. 이로 인해 수출경쟁력 제고와 비즈니스 기반 강화를 도모할 수 있다.

표 10. 병목점별 참여 및 지원 정도

병목점	적극적으로 (Very well)	적정한 수준으로 (Moderately)	약간 (Slightly)	전혀 (Not at all)
병목점 1: 투명성	10	2	4	2
병목점 2: 인프라	5	5	6	2
병목점 3: 물류 역량	3	9	1	6
병목점 4: 통관 절차	9	8	2	2
병목점 5: 문서화	11	2	5	3
병목점 6: 연결성	6	6	6	1
병목점 7: 규제 및 표준	6	6	3	3
병목점 8: 수송 및 통과	7	4	5	2

자료: APEC(2013), Supply-Chain Connectivity Framework Action Plan: Interim Assessment Report.

■ 회원국들은 향후 효과적인 소통을 비롯한 공급망 연결 관련사업의 플랫폼으로 SCFAP을 활용하여 확대 추진할 것을 제안함.

- 현재까지 추진한 SCFAP의 효용성을 높이고 확대하기 위해 보다 효율적인 정보수집과 이해제고가 필요할 것이라고 제안됨.
 - 기술 활용을 통해 향후 정책설계 및 이행계획에 대한 정보를 수집하여 추진
 - 공급망 연결의 진전사항을 정량적으로 평가하기 위해 반출시간조사(TRS: Time Release Survey) 결과 수집
- 체계적인 방식 도입 및 관련 활동 개발, 민간부문 및 국제기구와의 긴밀한 공조, 병목점별 APEC 정책지침 개발, 고위급 논의를 통한 SCFAP의 역내경제통합 기여 등이 제안됨.
 - 무역장벽 철폐 및 감축을 용이하게 할 제3자를 통한 병목점 8 관련 활동 개발
 - 통관문서 및 절차의 부담을 파악하기 위해 세계은행과 공조
 - 병목점별 APEC 정책지침(Policy Guideline) 개발
 - 복잡한 보고형식을 줄이고 정보를 통합할 수 있는 방안 발굴
 - 역내 경제통합을 진전시키기 위해 SCFAP의 중요성을 강조하고 추진경과를 논의할 고위급 회의 및 논의 추진

3. 향후 과제 및 시사점

■ APEC은 향후 APEC 차원의 단일통관창구 시스템인 ASW(APEC Single Window system) 구축과 AEO(Authorized Economic Operator) 확대를 비롯하여 SCFAP을 WTO DDA 무역원활화에 기여하는 사업으로 추진동력을 가속화시킬 것임.

- WTO 차원에서 추진하기에는 많은 비용과 해결과제들이 걸림돌이 되고 있는 반면, APEC 차원에서는 경제기술 협력(ECOTECH) 등 APEC 역량강화사업의 재정지원 프로그램이 해당 시스템의 확산을 용이하게 할 것임.
- 또한 비교적 적은 회원국을 대상으로 강제력이 아닌 자발적 참여의 틀에서 관련 시스템과 제도 개선,

기술 이전 등을 보다 자유롭게 추진할 수 있음.

- APEC은 정책제언을 주로 하는 기구로 WTO 무역원활화 합의 및 조치보다 시범사업이나 실험적 시도가 보다 용이하게 이루어질 수 있음.

■ 이번 중간평가결과를 살펴보면 전반적으로 목표치에 미달하는 개선속도를 보이고 있는데, 특히 비용, 통관, 물류와 관련하여 해당 병목점별 문제 점검과 효율적인 추진방안 검토가 필요함.

- 지난 2년 동안 LPI와 ETI, Doing Business의 개선 속도를 비롯하여 SCFAP 실행계획 이행상황은 전반적으로 2015년 10% 개선 목표치에 도달하기에는 개선 속도가 더딘 편임.
- 통관 관련 사업은 회원국의 관심과 참여가 높은 반면, 관련 지수는 낮은 편이어서 보다 효과적인 추진을 통한 가시적인 성과 도출방안이 필요함.
- 물류 역량 관련 사업은 회원국들의 참여와 지원이 가장 낮은 편이어서 이에 대한 원인 규명이 추가적으로 필요함.
- 이와 관련한 사업으로 SW 정의 규정, SW 국제 표준 및 도구 채택, TRS와 역량강화프로그램을 꼽을 수 있는데, 이를 대표사업으로서 효과적으로 추진하는 방안을 심도 있게 논의하여 보다 적극적으로 이행하고 확산시킬 필요가 있음.

■ APEC 차원에서 우리나라는 아태자유무역지대(FTAAP: Free Trade Area of the Asia-Pacific)의 달성경로 및 향후 핵심선도 분야로 APEC 원산지 지침(APEC ROO Guideline) 개발을 추진해볼 수 있음.

- 우리나라가 주도하고 있는 사업인 병목점 5의 '원산지 관련 통관절차 및 문서 간소화'는 중단기적으로 회원국들이 가장 효과적인 성과를 도출할 수 있는 분야로 회원국들의 참여와 지원이 높음.
- 이에 따라 우리의 관련 시스템을 확산시키고 향후 핵심선도 분야로 확대시킬 수 있는 방안을 발굴하여 FTAAP의 달성경로로 개발시킬 필요가 있음.
- 한편 우리가 참여하고 있는 다른 실행계획에 대해서는 우리의 시스템 및 여건과 연계 추진할 수 있는 방안을 모색해야 할 것임.
 - 이행률이 낮은 병목점 4와 6의 실행계획에 대해서는 SW와 AEO 프로그램을 ICT와 연계하여 보다 효과적으로 추진하여 우리의 시스템을 확산시키는 한편, 우리의 기여를 공고히 할 수 있도록 관련 사항을 보다 정밀하게 점검할 필요가 있음.
 - 이행률이 가장 낮은 병목점 8의 실행계획과 관련해서는 우리 기업이 당면하고 있는 어려움 등 정보를 수집하여 수송 및 통관 지침 마련에 적극 참여해야 할 것임.

■ 국내적으로는 SCFAP을 APEC 회원국과의 지식 및 기술 공유, 의사소통의 플랫폼으로 적극 활용함으로써 중소기업의 비즈니스 환경을 개선하고 관련 규제와 시스템을 마련하여 향후 생산네트워크 심화와 무역투자 자유화에 대비할 수 있도록 해야 함.

- 중소기업에는 자료·정보·지식·인식 부족이 큰 문제이므로 SCFAP을 데이터베이스 및 플랫폼으로 적극 활용하여 기술 및 지식 공유를 확대하고, 관련 사업에 적극적으로 참여 및 추진하여 우리의 중소기업이 향후 시장개방의 가속화에 대비할 수 있도록 해야 할 것임. 