

# AFTA의 아시아 물류에 대한 영향

저자 : 모리 다가유키(森隆行), 1952년생, 상선 미쓰이 상업조사실,  
1975년 오사카 시립대학교 상학부졸업 / 일본 해운경제학회, 일본 로지스틱스시스템 협회 회원

※본 원고는 일본 월간 '유통설계21'의 2004년 1월호, 2월호에 게재된 내용을 번역 발췌 한 것입니다.

세계의 정치, 경제가 중국으로 향하고 있다. 물류도 예외는 아니다. 중국에서 시작된 'SARS'는 이러한 중국 붐에 대한 경고일지도 모른다. 세계의 공장으로, 경이적인 경제성장스피드와 13억 인구를 거느린 거대 시장은 세계경제에 있어서 중요한 지위를 확립하고 있다. 그렇지만 세계는 중국만으로 성립되는 것은 아니다. 국제분업을 빠뜨릴 수 없는 것이 현재 세계의 특징이다.

아시아에는 경제규모에 있어서 중국에 미치지 않으면서 향후 발전을 기대할 수 있는 많은 나라가 있으며, 세계에서 중요한 역할이 기대되고 있는 나라도 적지 않다.

이에 아시아 각국의 물류에 초점을 맞춰 각각의 현황과 과제를 제시한다.

## ◆확대되는 ASEAN경제와 물류

ASEAN (동남아시아 국가연합)은 2003년 1월 역내관세를 5%이하로 인하하는 AFTA(ASEAN 자유무역지역)를 발효했다. 1993년부터 역내관세를 단계적으로 인하해 온 AFTA가 드디어 최종단계에 들어간 것이다.

일본을 시작으로 유럽·미국의 자동차나 가전제품을 중심으로 한 제조업은 각국의 높은 관세율을 전제로 복수의 국가에 투자해 왔다. AFTA발효 후, 체제정비를 위해서 ASEAN역내 생산거점의 재편에 움직이기 시작했다. 생산 품목마다 집약화하고, 얼마나 합리적으로 그 거점을 재편할지가 매우 중요한 과제이다. 생산거점의 집약·재편은 물류거점의 재검토로 연결되기 때문이다. 그리고 아시아전체의 물류를 크게 변화

	ASEAN	일본	중국
인구(억인)	5.2	1.3	12.7
GDP(억\$)	5,535	41,726	11,590
1인당GDP(\$)	1,401	35,852	907
무역(억\$)	7,094	7,524	5,098

<표1 : 2001년 각국자료비교>

<표2 : 컨테이너 취급량 상위20개국 / 2001년 기준>

순위	국명	TEU
1	China	43,970,435
2	USA	27,035,557
3	Singapore	15,603,800
4	Japan	12,980,574
5	Taiwan	10,455,854
6	South Korea	8,887,576
7	Germany	8,299,184
8	Italy	7,131,020
9	Netherlands	6,227,321
10	Malaysia	6,224,833
11	UK	6,212,693
12	Spain	6,513,364
13	Belgium	5,109,692
14	UAE	5,081,964
15	Australia	3,619,657
16	Indonesia	3,492,153
17	Thailand	3,381,619
18	Phillipines	3,090,952
19	France	2,983,912
20	Canada	2,870,664

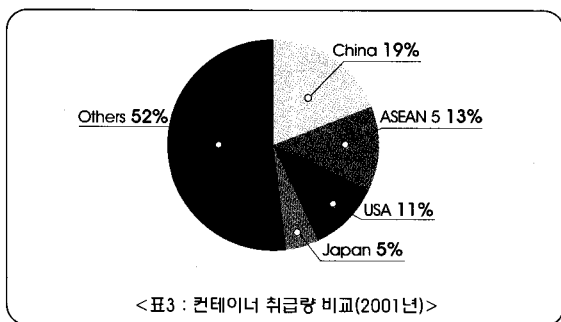
<출처 : Containerisation International Yearbook 2003>

시키기 때문이다.

ASEAN의 주요 경제지표를 일본 및 중국과 비교하면 (표1), 인구 GDP에 대해 중국이 약 절반, 1명당 GDP는 중국보다 크다. 또 무역액은 중국을 크게 웃돌고 있고, 거의 일본에 필적하는 금액이다. 이 수치는 ASEAN이 이미 세계경제에 있어 중요성과 무시할 수 없는 규모가 되어버린 것을 이야기하고 있다.

ASEAN 5개국(브루나이 제외)의 컨테이너 취급량을 세계 랭킹으로 보면 싱가포르가 3위, 말레이시아가 10위, 그리고 16-18위에 인도네시아, 태국, 필리핀으로 이어지고 있다.(표2) 이들 5개국의 컨테이너 취급량 합계는 3179만 3357 TEU로, 세계전체의 13.4%에 해당된다.

이것은 1위 중국의 4397만 435 TEU(18.6%)에는 미치지 않지만, 2위 미국의 2703만 5557 TEU(11.4%)보다 크다. 4위인 일본은 1298만 574 TEU(5.5%)에 있



다.(표3).

컨테이너화물의 이동면에서도 세계경제의 규모와 그 중요성은 분명하다. 특히, 최근 아시아 각국의 컨테이너 취급량은 급신장하고 있다.

97년 아시아를 덮친 금융위기 이후를 보면, 직후에는 단기적으로 성장율이 둔화됐지만 바로 회복됐다. 그 후 5년간도, 태국에서 연평균 15%, 베트남에서는 18%로 컨테이너 취급량은 크게 증가했다.

AFTA의 발효가 ASEAN각국의 컨테이너 화물의 이동을 증가하게 하고, 그 기세는 지속적으로 이어질 것으로 보고 있다. 그 결과, 물류면에 있어서 아시아의 역할은 더욱 더 중요하게 된다.

#### ◆FTA와 관세동맹의 차이점

FTA(자유무역협정 또는 자유무역지역)는 복수의 국가·지역이 관세 등 무역장벽을 해체하고, 자유무역을 실현하는 협정이다. FTA에서는 대외관세가 여기저기에 흩어져 있는반면, 관세동맹은 가맹국·지역간에서 자유무역이 더해져, 대외관세도 공통으로 하고

있다. 이 점이 엄밀하게는 FTA와 관세동맹의 차이점이다.

FTA의 대표가 북미자유무역협정(NAFTA)이며, 관세동맹의 대표가 유럽연합(EU)이다. FTA는 90년대에 들어와 세계 각지에서 급증하고 있다. 2003년 5월 현재 지역 연합의 수는 151건으로, 그 대다수가 FTA이다.

#### ◆AFTA의 추진현황

<표4 : AFTA의 추진상황(2002년 7월시점)>

	관세인하 적용품목	관세율 5%이하	5% 초과	일시적 예외품목	합 계
싱가폴	5,859	5,859	-	-	5,859
태국	9,204	8,747	457	-	9,111
말레이시아	10,401	9,128	913	218	10,343
인도네시아	7,206	7,139	67	7	7,284
필리핀	5,576	5,370	206	-	5,693
브루나이	6,276	6,260	16	225	6,492
ASEAN 6합계	44,162 (98.6%)	42,503 (96.2%)	1,659 (3.8%)	450 (0.8%)	44,782 (100%)
베트남	5,559	3,623	1,936	139	5,245
캄보디아	3,115	238	2,877	134	6,822
라오스	2,098	1,295	803	74	3,551
미얀마	3,580	2,850	730	48	5,472
ASEAN 합계	58,514 (88.8%)	50,509 (86.3%)	9,005 (13.7%)	845 (1.3%)	65,872 (100%)

AFTA(ASEAN 자유무역지역)는 ASEAN 지역내의 관세·비관세 장벽철폐에 의한 자유 무역권을 형성한다는 것에 주요 목적을 두고 있다.

이는 태국, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀, 브루나이 등의 6개국이 결집한 공통효과특혜관세(CEPT:Common Effective Preferential Tariff)협정을 기본으로 1993년 1월에 출범했다. 그 후, 베트남, 캄보디아, 라오스, 미얀마 등이 가입해 10개국이 되고 있다.

기존 가맹국 6개국은, 2003년 1월 품목 대부분에 대한 역내관세율을 5% 이하로 인하했다. 신규가맹국 4개국은 약간의 시간적 여유를 얻고 있지만, 2015년에는 가맹 10개국에서 관세율을 제로로 하고 인구 5억 이상의 거대시장 탄생을 구상하고 있다.

<표4>는, 2002년 7월 기준으로 관세의 진행상황을 나타낸 것이다. 기존 가맹국 6개국의 관세인하 적용품목은 98.6%에 달하고 있으며, 이 중 96.2%가 관세율 5% 이하이다. 5%를 넘는 것은 3.8%, 일시적 제외 품목은 1% 이하로 ASEAN 10개국 전체적으로 보아도 인하 적용 품목은 90%에 가깝다.

AFTA의 실제 현상이 위협하다는 목소리도 있지만, 이 수치를 보는 한 2015년의 관세 제로를 목표로 착실히 나아가고 있다.

#### ◆AFTA에서 활발한 동남아시아의 자동차 제조

AFTA의 실현으로, 가장 수혜를 입은 것이 관세가 낮은 자동차 산업이다. AFTA실현까지의 가교로 설치된, 5%이하의 지역관세가 적용되는 AICO(AICO-ASEAN Industrial Cooperation)의 신청 승인수 80%가 자동차부품의 역내 상호보완 프로젝트에 집중하고 있는 것으로 알려져 있다.

자동차 각사에 있어서 중요한 것은 2003년 1월 이후, 완성차의 역내관세가 5% 이하가 된다는 것이다. 향후 완성차의 역내 상호보완이 확대될 것이라고 볼 수 있다.

특히 태국에는 일본계 자동차 제조회사뿐만 아니라 GM, BMW 등 세계 유명제조회사도 진출하고 있다. 부품산업의 집중도가 높아, 많은 자동차 제조회사로부터 태국이 ASEAN 생산의 핵이 될 것이라고 추측할 수 있다. 특히, 1톤 픽업트럭의 생산에 있어 태국은 ASEAN뿐만 아니라 세계의 공급 기지가 될 것으로 보고 있다.

도요타 자동차는 2001년부터 신형 '카롤라'를, 2002년에는 신형 '캠리'의 생산을 태국에서 개시했다. 2004년부터는 '위트슈'의 생산도 개시할 예정이다. 또, 태국을 1톤 픽업트럭의 ASEAN, 오스트레일리아, 남미 등 전용 공급기지로 삼아 2004년부터 수출을 개시할 예정이다.

닛산 자동차는 태국, 인도네시아를 ASEAN 역내의 공급기지로 할 예정이다. 이스즈 자동차는 2003년

에 수출용 픽업 트럭의 생산을 일본에서 태국으로 전면 이관했다.

혼다는 2003년 4월 태국에서 '시티'를 조립하고 필리핀으로 수출을 시작했다. 혼다는 지금까지 태국, 인도네시아, 필리핀, 말레이시아 각국에서 생산부터 판매까지 완결하는 체제를 구축해 왔다. 향후는 상호보완체제를 구축하여 코스트 다운을 모색하는 전략을 세우고 있다. 시티의 태국에서 필리핀까지의 수출은 이러한 움직임의 일환이다.

또, 자동차 각 회사 모두, 동남아시아의 현지법인 출자비율을 50%로 끌어올리는 등 생산 거점의 경영권 취득에 열을 내고 있다. 혼다와 스즈키가 현지 법인의 출자비율을 인상, 도요타는 현지 자본의 산하에 있던 제조·판매회사로부터 제조부문을 분리하여 자회사를 설립했다. 이러한 움직임은 AFTA 발효후의 체제 정비에 대비하기 시작한 것이다.

#### ◆활발한 생산거점의 변화.

자동차산업 이외의 분야에서도 생산거점 재편의 움직임이 활발하다. 2002년 카오는 말레이시아의 생산공장을 폐쇄하고, 인도네시아와 태국 공장에 생산을 집약했다. 다이킨은 태국에 에어컨 공장을 신설했다. 산요전기는 싱가포르의 생산공장을 지주 회사로 변경, ASEAN역내의 현지법인을 총괄한다. 생산부터 물류, 자금조달까지의 역내 네트워크 구축을 목표로 하고 있다.

이러한 생산거점재편의 움직임은 일본기업만이 아니다. 스위스의 네슬레는 동남아시아 7개국에 있는 30개의 공장을 재편하고, 생산거점을 통합하는 움직임을 보이고 있다. 또 한국의 LG전자나 삼성도 태국에 세탁기, 냉장고, 청소기, 전자렌지, 에어컨 등의 대형 생산공장을 새롭게 마련했다. ASEAN 전체를 하나의 시장으로 구상한 전략임에 틀림없다.

더욱이, 도요타는 테크니컬 센터의 설립을 발표했다. 생산거점으로부터 연구개발의 설립, 이러한 움직임은 한층 더 확대 될 것으로 보고 있다.

◆AFTA는 물류에 대한 서비스 욕구를 갈망한다.

AFTA의 시동에 의해 자동차 제조회사나 가전산업에 보여지듯이 생산거점의 통합 움직임은 물류에도 큰 영향을 준다. 종전 고관세로, 1국내에서 생산부터 판매까지 이어졌었다. 그러나, ASEAN역내의 1개지역에 생산이 집약되고, 완성품이 역내에 수출되는 것으로 역내의 국제운송 급증이 예상된다.

물류업자에게는 역내를 중심으로 한 국제운송체제, 특히 일본계 물류업자에게 있어서는 새로운 3국간 운송체제의 구축이 요구되고 있다. 또 종래의 부품중심에서 완성품 수송으로 관심이 옮겨지는 가운데, 자동차의 국내수송, 예를 들면 공장에서 항구까지의 수송 등의 서비스를 포함한 국제수송에서 필요한 서비스가 요구되고 있다. 즉, 물류 서비스의 고급화가 필요하게 된다.

향후, 국내 물류업자의 국제물류 참여나, 외국자본의 물류업 참여 등 업자간의 경쟁은 한층 더 격화될 것이다. 가격경쟁 뿐만 아니라 서비스 차별화 가운데에서도 물류서비스의 고급화는 피할 수 없다. 국내물류와 국제물류의 융합이 진행되고, 물류업자에 있어 영역이 없어지게 될 것이다.

제조회사는 부품의 조달과 조립, 완성품의 소비지까지의 운송 국제분업체제를 확립하는 가운데, 효율적인 수송을 지향한다. 물류에 대해서도 SCM를 도입하는 등 효율적 생산·판매체제의 구축을 고려한다.

자유무역체제 확립이 운송에 관련된 규제완화를 수반하는 것은 자연적인 흐름이다. 미국, 유럽에서 그랬던 것처럼 규제완화·자유화의 과정에 있어서 경쟁 격화는 피할 수 없다. 제조회사는 제조·판매 등 코어 부분에 경영자원을 집중하려고 한다. 즉, 물류의 아웃소싱, 3PL 등 새로운 물류서비스 요구는 더욱 더 높아질 것으로 예상된다.

◆물류가 AFTA성공의 키워드

AFTA 목적은 ASEAN역내의 자유무역체제 확립에 있다. 제조업은 종래의 고관세를 전제로 각국마다 투

자하고 있던 중복을 피하고, 역내의 최적 생산지에 생산을 집중하여, 그곳에서 각국으로 수출하는 것이 공급망 전체의 효율화를 추구한다. 이러한 움직임은 먼저 말한대로 자동차나 가전산업에서의 현재이다.

생산거점의 재편 및 집중은 물류거점의 재검토를 수반한다. 역내 무역량의 증대에 따른 물류는 확대된다. AFTA 발효 후 물류변화의 특징은 다음과 같다.

- (1)제조업의 수평분업제 확립으로 물류업자에게는 글로벌 서비스의 확립이 요구된다.
- (2)일본계 물류업자에게 있어서 ASEAN역내 3국간 운송 비율이 커진다.
- (3)국제물류의 증대. 종래 국내 물류만의 서비스를 제공하고 있던 물류업자에게도 역내 전체에서의 제공이 요구되게 된다.
- (4)국내의 물류업자간의 경쟁이 격화된다.
- (5)역내의 물류는 규모의 증대뿐만 아니라, 물류 서비스의 질적 고도화도 요구된다.
- (6)국내에 있어서 완성차의 수송 등 다방면에 걸친 물류서비스의 증대가 예상된다.
- (7)싱가포르항 및 말레이시아의 탄순페라파스항은 향후 ASEAN의 허브항으로서 그 역할은 한층 더 커질 것이다.
- (8)타이는 ASEAN의 생산기지가 되고, 역내수출이 증대한다. 특히 자동차 생산기지로의 중요성이 증가한다.

ASEAN 역내의 물류가 급증하고 있는 가운데, 문제점도 지적하고 싶다. 그것은 운송·통신 코스트의 경감을 위한 지속적인 노력의 필요성이다.

즉, 하드웨어적으로 운송인프라의 정비, 운송·유통면에서의 법 정비와 관세절차의 간소화 등 소프트웨어적인 면의 정비를 하고, 성장하는 물류에 대응 가능한 체제 구축이 필요하다. 이것이 AFTA를 물류측면에서 지원하고, AFTA 그 자체의 성공을 약속하는 것이다. **물류**