

아태지역 통합운송망

- 비전과 과제 -

VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT
NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION

2006. 11. 6

전 일 수

인천대학교 동북아물류대학원

Junis50@incheon.ac.kr



목 차

I . VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION

▼ YESTERDAY

▼ TODAY

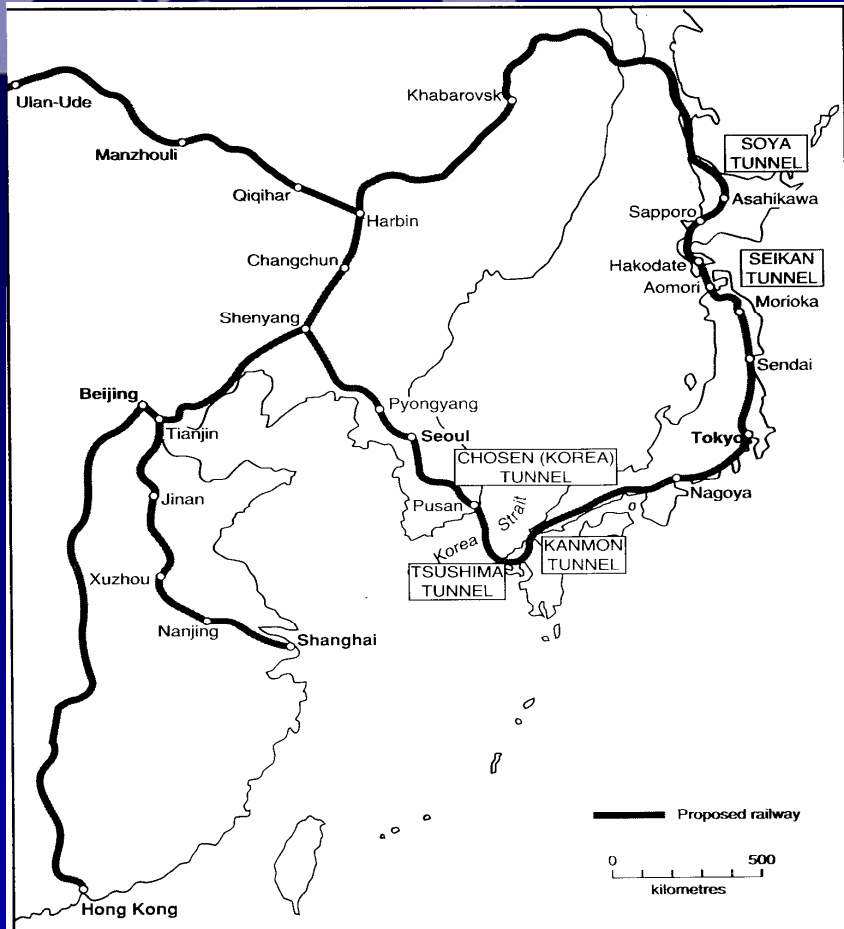
▼ TOMORROW

▼ KEY ISSUES

II . 동북아 물류 환경의 변화

III . 동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION - YESTERDAY



자료: Prof. Peter Rimmer

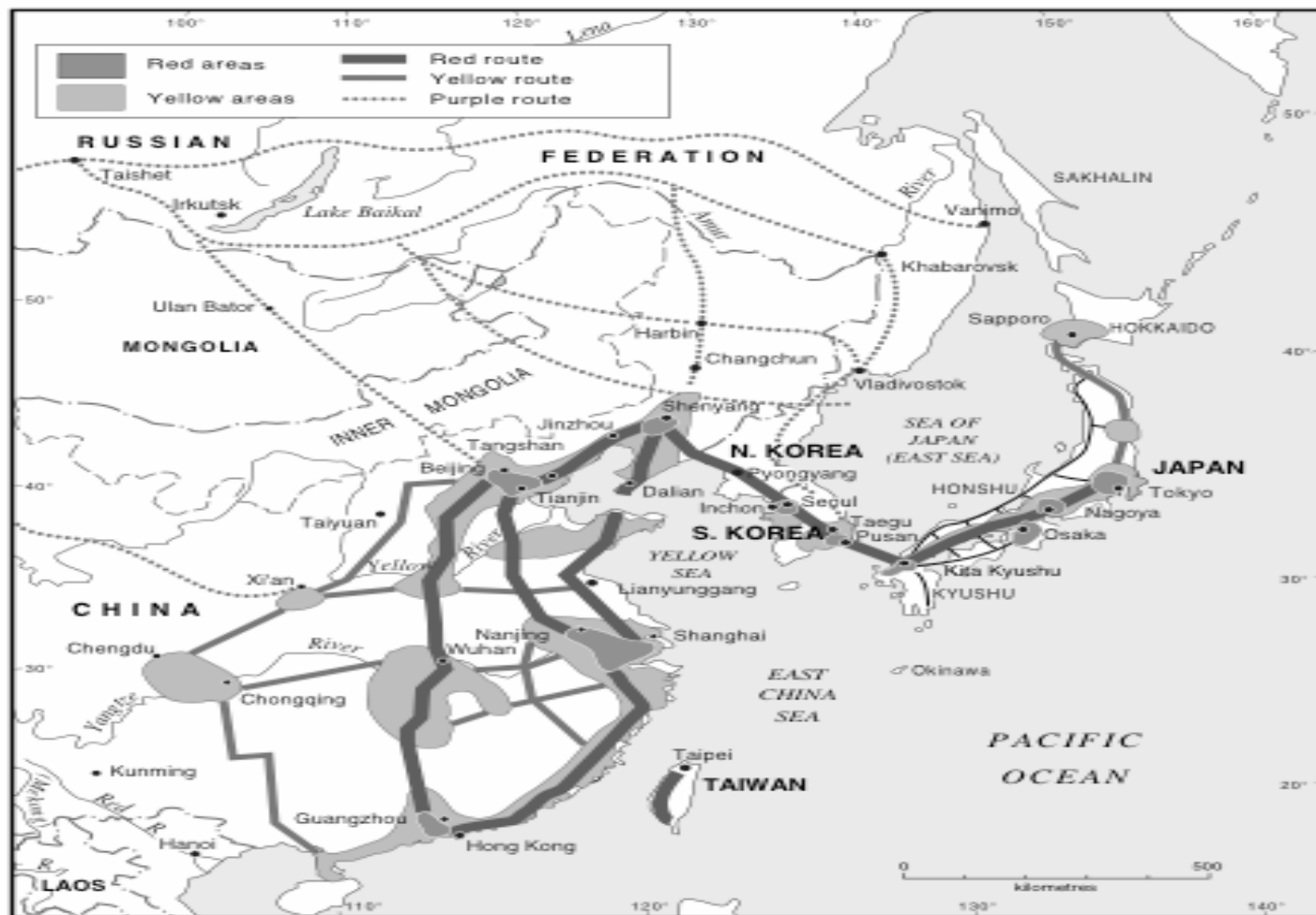
VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION - TODAY

Grand Design for Transport Corridors in NEA



VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION - TOMORROW

Major Logistics & Transport Platforms and Corridors



VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION – KEY ISSUES



- ✓ 왜 동북아 통합운송망의 구축이 필요한가?
 - 동북아물류환경의 변화
 - 물류교통시스템과 경제발전
- ✓ 무엇이 필요한가?
 - 3A
 - 3C
- ✓ 비전, 목표, 협력과제 ?

VISION FOR INTEGRATED TRANSPORT NETWORK IN ASIA-PACIFIC REGION

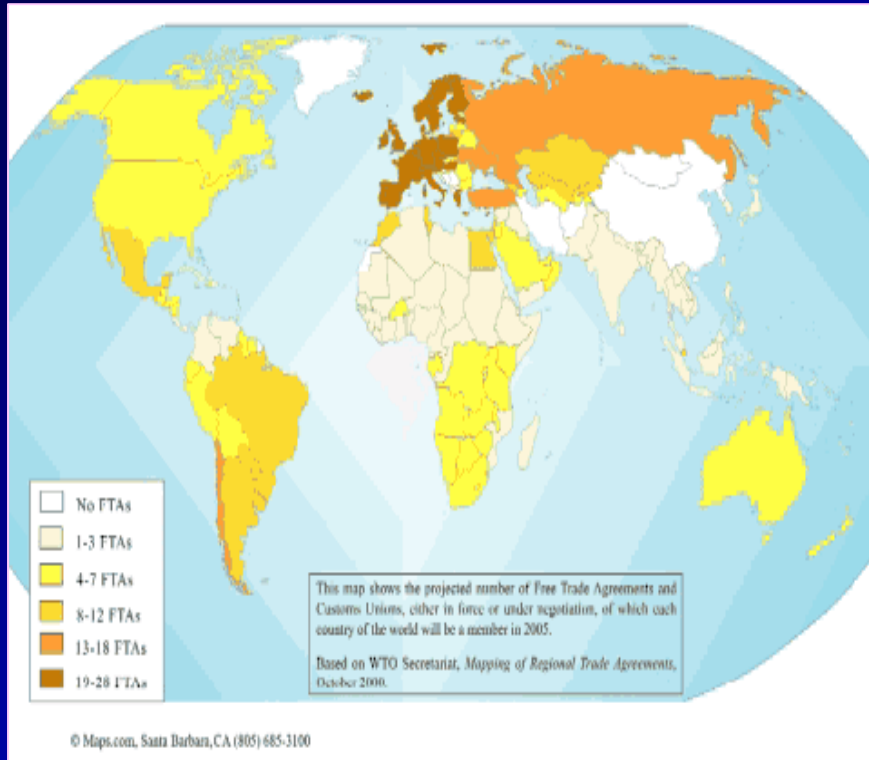


COST OF BARRIERS

- ✓ OECD (2002)
 - 국경통과 시간지연에 따른 손실은 화물가액의 5-13%에 달함
 - 국경통과화물의 지연비용은 지연일수당 증가운임(ad valorem tariff)의 추가 0.5%에 해당
 - 상이한 표준, 기술적 규제의 상이 등에 따른 비용은 전반적인 생산비용의 2-10%를 차지
- ✓ 물리적, 법적, 제도적, 기술적, 재정적 장애가 동북아의 통합운송네트워크 구축의 최대 과제

동북아 물류 환경의 변화

FREE TRADE AGREEMENTS

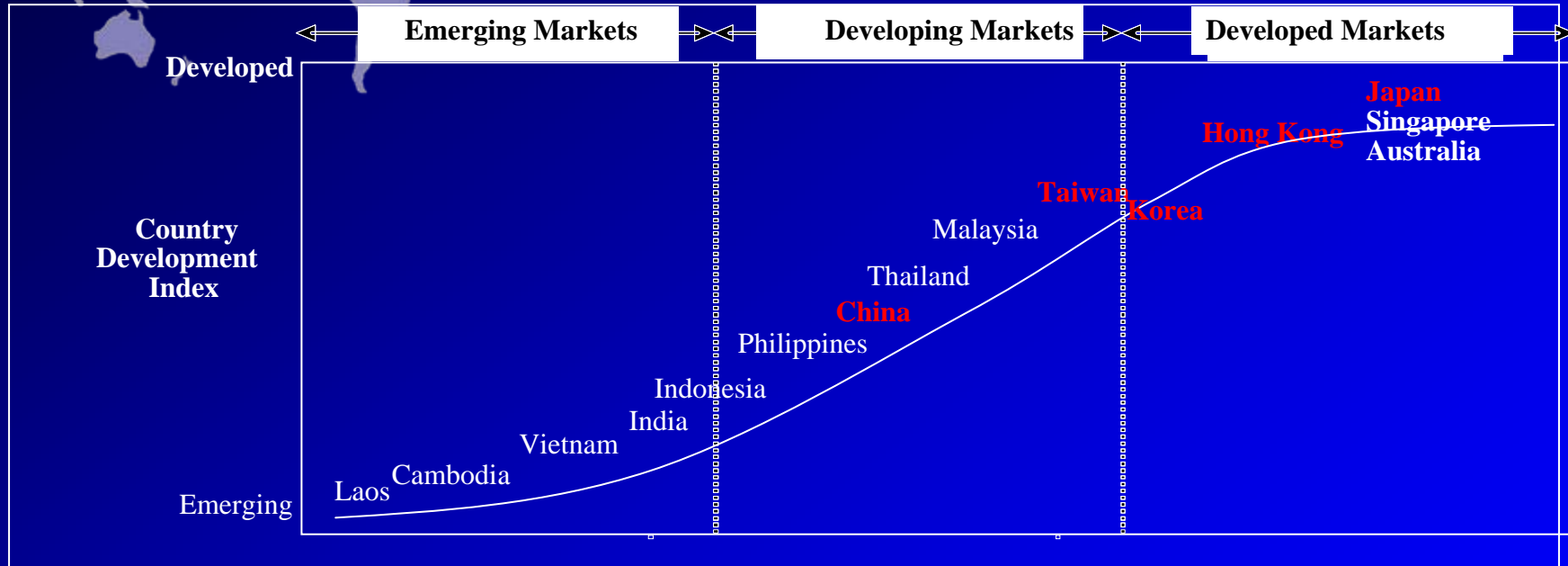


TRADING BLOCS (2004)

Region	Pop m	GDP \$US bn	PPP \$USbn
한중일	1,502	7,122	12,089
EU	455	12,691	12,001
NAFTA	429	13,279	13,634
ASEAN	505	784	2,298
MERCOSUR	252	886	2,185

Source: World Bank, 2005

동북아 물류 환경의 변화



Key Supply Chain Management Characteristics

- Poor infrastructure and distribution
- Limited data, low levels of automation
- Fragmented industries
- High degree of government involvement
- Resistance to third parties, low third-party capability
- Very low internet uptake
- Focus on fire-fighting

- Mix of traditional, modern, and emerging distribution channels (e.g., super / hypermarkets)
- More demanding customers, increasing competition, consolidation and rationalization of industries
- **Difficult to access sophisticated Supply chain capabilities**
- **More advanced technology but with varying levels of integration**
- Low to medium internet uptake
- Movement from reactive to collaborative`

- Modernized distribution channels
- Intense competition
- Demanding consumers
- **Availability of sophisticated capabilities and technology**
- **Easier to attract quality labor**
- Greater propensity to outsource
- High internet uptake
- **Processes and infrastructure that support collaboration**

Source : Accenture(2003)

동북아 물류 환경의 변화

향후 10년간 동북아의 물류환경 변화 전망

- ✓ **중·고급의 원자재, 부품, 반제품, 완제품 수요증가**
 - ☞ 북미, 유럽 기업들이 동북아에서 신속, 저렴, 효율적 서비스를 제공하기 위한 지역물류거점 요구
- ✓ **동북아는 하나의 시장이 아니라 지역별로 다양성 보유**
 - 동북아는 지리경제적 구조상 유일한 “Hub”이 불가능
 - 시장이 매우 다변화되며 배송시간의 단축이 요구됨
 - 시장접근이 세밀하고 수요 반응적이며 신속하게 이루어져야 함
 - 정보·통신기술의 발달로 정보의 전달이 즉각적이고 완벽하게 이루어짐
 - 시장분할이 현재와는 비교가 되지 않을 만큼 세밀한 수준에 이를 것임

동북아 물류 환경의 변화

현지 고객 요구의 충족을 위한 완제품 지연화

✓ 표준화의 이점과 고객만족 두 마리 토끼를 잡는다!

생산 공장

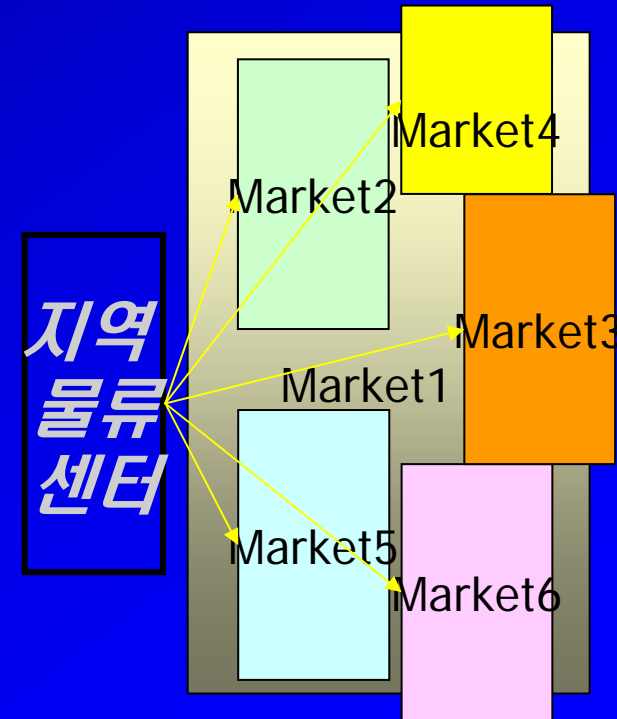
저비용으로
생산 할 수 있는
곳에 입지

규모의 경제를
실현함

• 저비용에서 효과적이고 빠른
서비스 또는 다양하게 특화된
제품(Customized Goods)을
제공



• 차별화 시점의 연기로 특화된
고객화 (Customer-specific
customization) 달성



동북아 물류 환경의 변화

물류교통시스템은 제조업의 경쟁력을 높이기 위한 필수 인프라

- Netherlands와 Singapore 등의 제조업 부문의 외국인 투자
 - ☞ 자체시장의 잠재력이나 저렴한 생산비용 때문이 아님
 - ☞ 발달된 물류시설과 효율적인 물류서비스를 활용하여 해당 지역 시장에 가장 잘 접근할 수 있기 때문임

- National Semiconductor

- ☞ 전세계 6개 지역의 보관창고를 폐쇄하고 Singapore에 중

앙

물류센터 건설

- ☞ 단 2년 만에 물류비용 2.5%절감, 운송시간 47%감소, 매출

액

34%증가

동북아 물류 환경의 변화

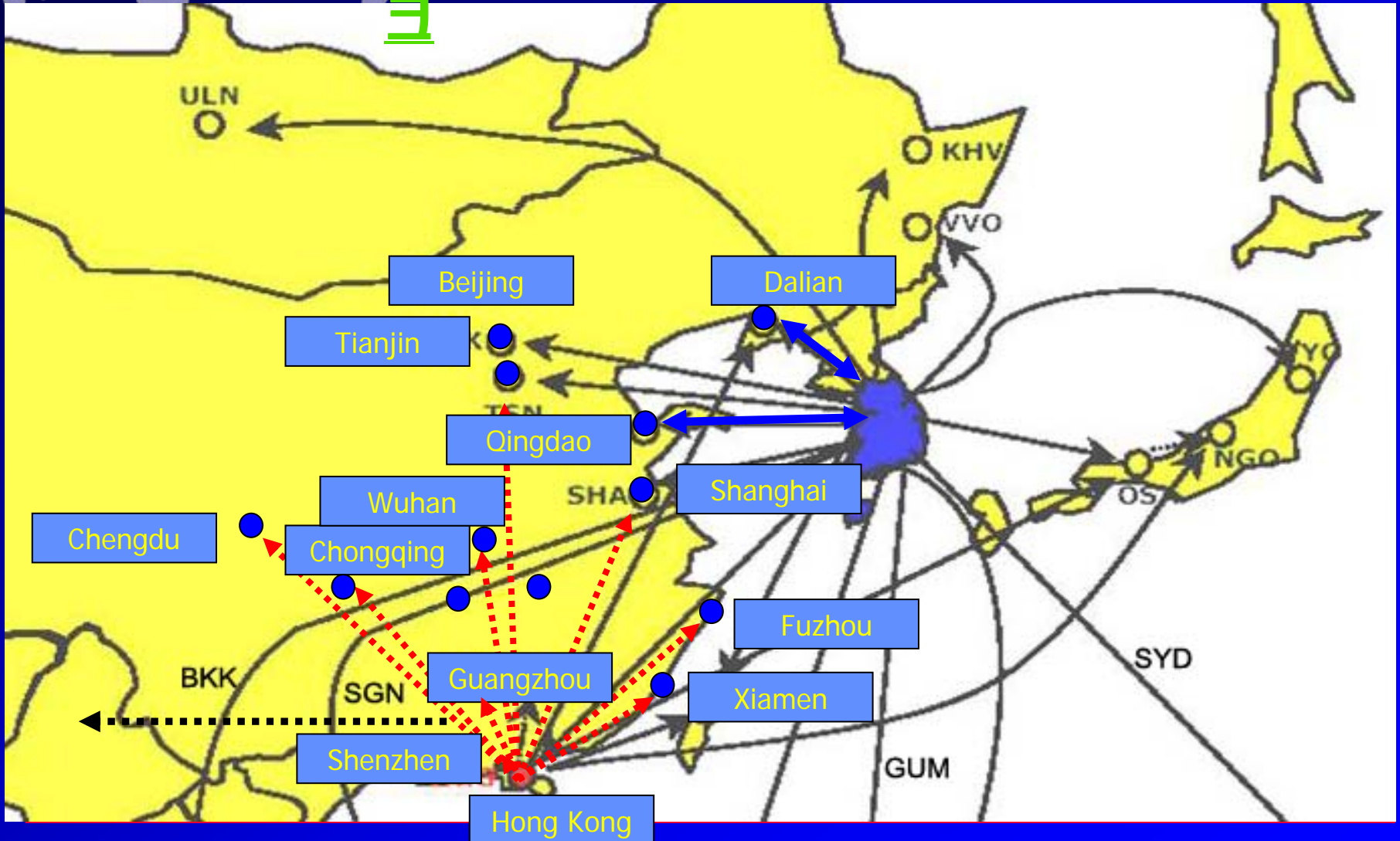
Singapore의 제조업: GDP 대비 24.1%→27.1%

EU의 시장 물류센터 입지 분포

	인 구	유럽물류센터
E U	377 백만명	611개소
독 일	22%	7%
영 국	16%	12%
프랑스	16%	6%
네덜란드	4%	57%
벨기에	3%	13%

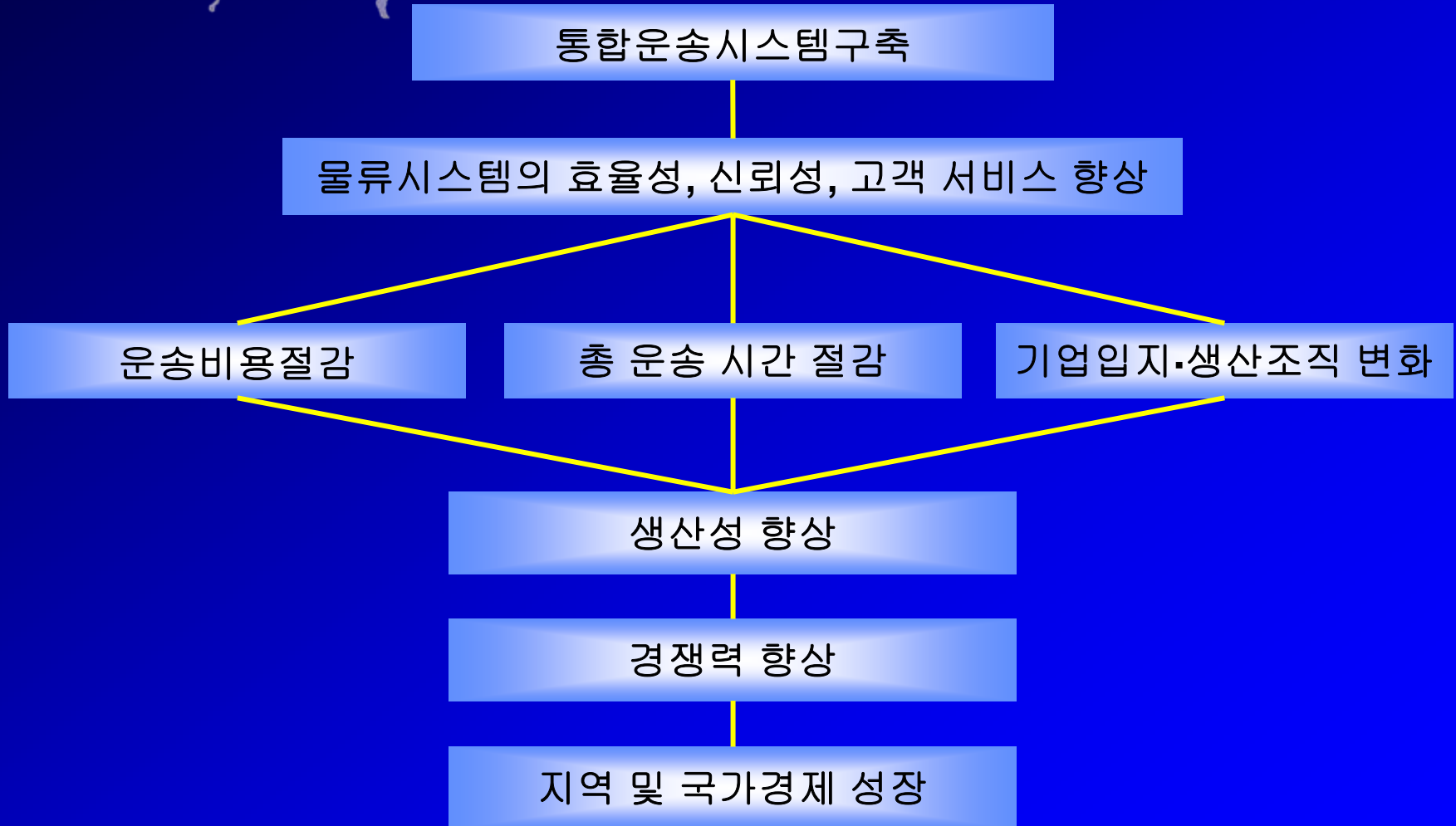
동북아 물류 환경의 변화

DHL의 동북아시아 네트워크



동북아 물류 환경의 변화

통합운송시스템 구축의 경제적 효과



동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

동북아 물류 및 비즈니스의 중심지가 되기 위한 과제

- ✓ 동북아의 중심성을 확보하기 위해 동북아 역내의 모든 지역과 다양하고 밀도 높은 운송 □ 물류 네트워크를 구축
 - 역내 국가들과 물리적, 법적, 제도적, 기술적, 재정적 장애요인의 파악과 해소방안의 공동 노력
 - 3L (Location, Location, Location)
 - 3A (Accessibility, Accessibility, Accessibility)
 - 3C (Capacity, Capability, Connectivity)
- ✓ Lakshmanan: 물리적, 비물리적 장애는 효율적인 운송 governance 시스템의 구축으로 극복 가능
 - Such a system influences speed, ease & costs of cross-border freight flows.

동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

한중일 물류장관회의 (2006. 9. 7)



동북아물류협력의 새로운 모델



동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

Vision **Free Trade Area and Market Integration in Northeast Asia**



Goals **Achievement of Transport and Logistics Integration in Northeast Asia**



Completing the Liberalization Process and Implementing a Common Transport & Logistics Policy



Creating an enabling environment for building a common transport & logistics system

Infrastructure	Operation	Institution
Standardization	Harmonization and Facilitation	Cooperation Organization
<ul style="list-style-type: none"> -Transport Network and Facility -Logistics Technology -Logistics Information Network 	<ul style="list-style-type: none"> -Cabotage -Customs Procedure -Mutual Recognition Agreement 	<ul style="list-style-type: none"> -Northeast Asian Conference in Transport & Logistics -Dispute Settlement Mechanism

동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

Phase I (by 2008)

통합운송 및 물류시스템 구축을 위한 환경 조성

- 정기적인 운송 및 물류 장관회의의 상설화
- 동북아운송 및 물류협의회를 상설기구화

Phase II (by 2010)

동북아 역내 운송시스템의 자유화를 완료하고 대외적 관계와 관련된 공동운송정책을 수립

- 공동운송정책 수립을 위한 협약 체결
- 대외적 공동운송정책의 집행을 위한 협약 체결

Phase III (after 2010)

동북아역내 운송시스템의 통합을 시작

- 동북아 공동운송정책의 수립 및 집행
- 역내 운송시스템의 통합을 완료

동북아통합운송시스템구축을 위한 과제

ECMT

- 1953년 정부간기구로 설립 하여 유럽 각국의 교통장관들이 교통정책문제에 대해 상호 협력
 - 국제적으로 중요성을 갖는 유럽운송시스템의 효율적 이용을 증진 하고 합리적 개발을 도모하기 위해 공개적으로 문제를 논의하고 상호협력적인 접근방법을 합의함.
- 유럽내 통합운송시스템 구축에 가교 역할을 수행

1992년 유럽연합의 완성은 모든 이해당사들과 협력하여 수행된 수많은 연구가 뒷받침하였음.

- Paolo Cecchini “The Costs of Non-Europe” (1988): 유럽단일시장의 형성은 EU의 GDP를 4.6% 증가 시키며 아울러 180 만개의 신규 고용을 창출

동북아 역내에서도 자체적인 Cecchini Report 와 같은 연구를 수행하여 현재 운송 및 물류시스템하의 여러 가지 제약에 따른 비용을 평가하여 통합운송시스템의 필요성을 설득

경청해 주셔서 감사합니다

