

# **글로벌 로지스틱스(Global Logistics)의 전개와 동북아 물류협력**

2007. 07. 05.

진 형 인  
인 천 대 학 교  
동북아물류대학원장



## ● 목 차 ●

I

**세계화와 글로벌로지스틱스의 전개**

II

**동북아지역 물류여건 변화**

III

**동북아 물류협력 방안**

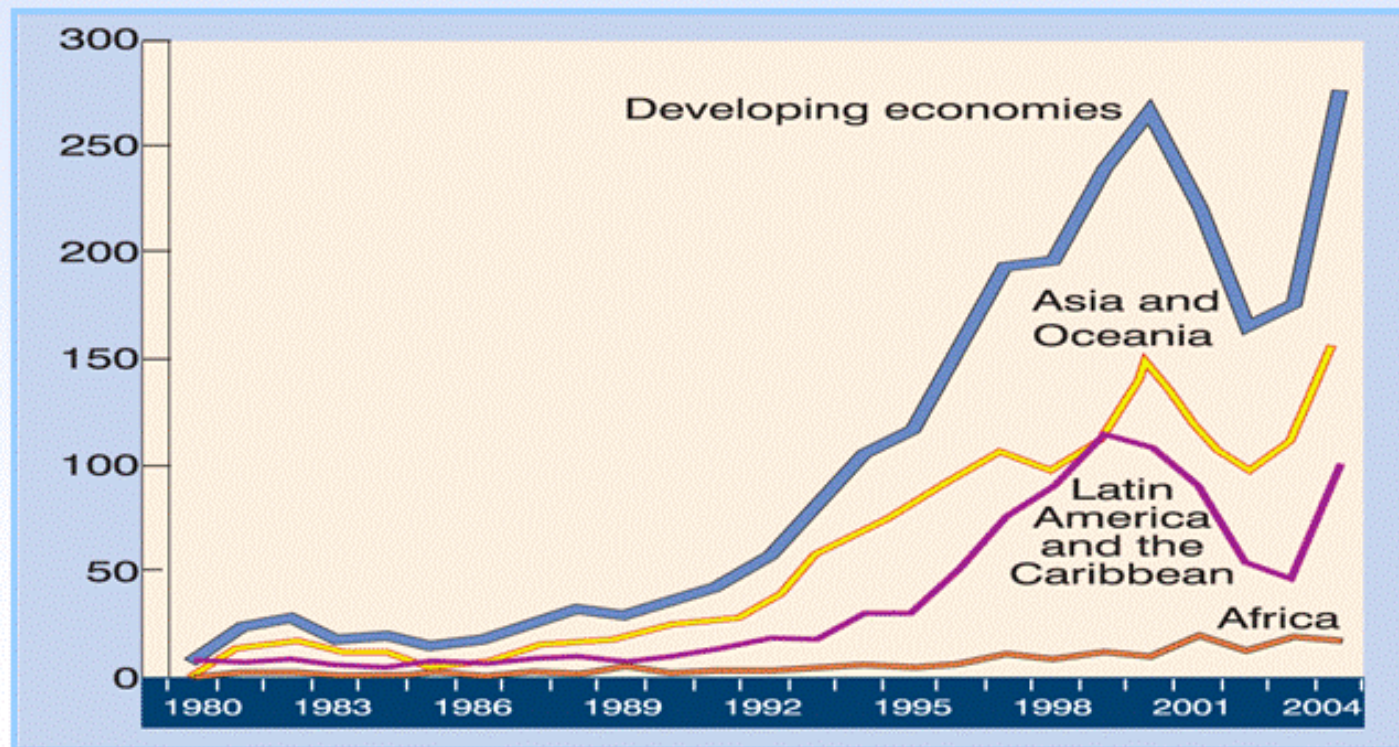


# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 1. 세계화의 진전

### 경제적 세계화의 심화

#### 수출입보다 외국직접투자 증대



< FDI(Foreign Direct Investment) 추이 >



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 1. 세계화의 진전

### 경제적 세계화의 심화

- 1980년대 이후 제3의 세계화 현상
- IT(ICT)에 의해 촉진
- 지식 경제 시대의 전개 (지식, 지식인 개념의 변천)
- 글로벌 기업(Global Corporation, Transnational, Borderless, Stateless, Multi-Domestic Corporation)이 세계화의 주역으로 등장



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 1. 세계화의 진전

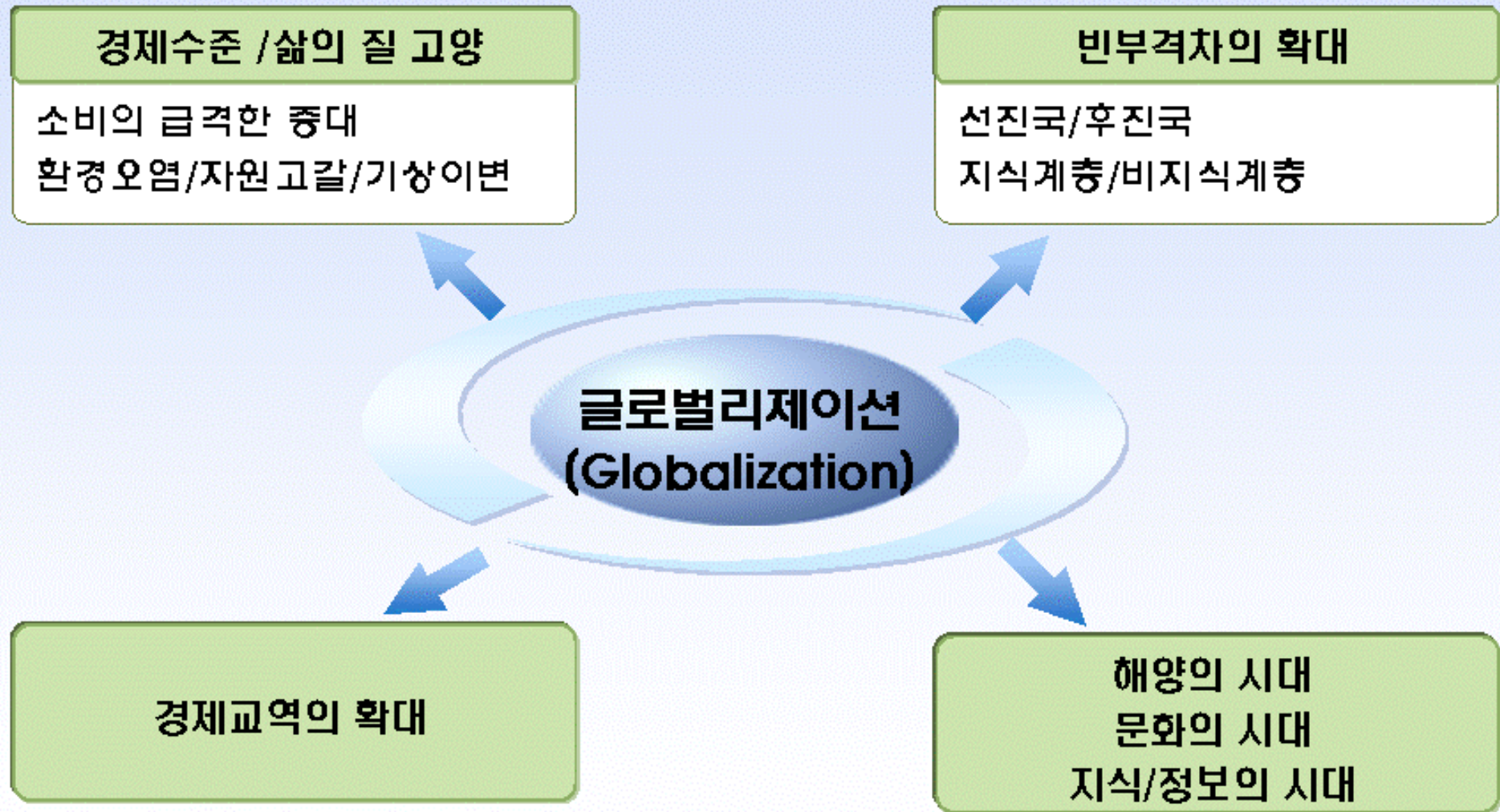
### 한국의 세계화 위축

- FDI 실적 :  
2004년 92억 달러 → 2005년 63억 달러 → 2006년 36억 달러로 감소
- OECD 회원국의 입자증가율 :  
2006년 평균 (22%), 스웨덴 (172%), 캐나다 97%, 미국·영국 60% 등과 비교
- FDI의 한국 비중 2005년 0.8%, 영국의 1/23, 미국의 1/4, 중국의 1/10 수준
- 외국 기업의 한국 투자기회 감소 → 심각한 문제



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 2. 세계화로 인한 경제환경의 변화





## I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

### 3. 글로벌 기업에게 도래한 글로벌 기업 환경

- 무역장벽의 감소, 시장경제 체제의 확대, 전세계 시장의 단일 시장화
- 세계적 경쟁자의 다수 출현
- 효과적인 수송체계 출현
- 정보체계 활용의 증대
- 소비자 상품 선택의 다양성, 소비자 기호의 세계적 유사성의 증대



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 4. 세계화 시대 글로벌 기업활동의 특징

- 내수시장보다 훨씬 큰 해외 시장의 비중

– 한진 해운의 매출액 90%이상이 3국간 화물, 삼성전자 82%, LG전자 78%,  
코카콜라 80%가 해외시장 매출 → 전세계를 단일 시장으로 간주

- 기업경영에서 외주(Outsourcing)의 증가

- 기업 내부간의 국제 거래 증가 (미국 기업들간의 거래가 미국 수입액의 절반 차지)

- 항공산업, 정보통신산업, 경영 자문업, 광고업 등 서비스 부문의 TNC 증가  
(제조업, 금융업에서 전이)



## I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

### 4. 세계화 시대 글로벌 기업활동의 특징

- 광범위한 지역에 효과적인 생산/판매/유통/고객서비스체제 구축
- 지역시장에서의 경쟁력 확보를 위한 상품의 특화와 분업화 도모  
→ 품질, 환경, 보건, 안전 등 진출지역의 기준과 소비자 수준에 부합되는 제품 생산
- 제품보다 상표(brand) 이미지 판매에 주력
- 규모의 경제보다 범위의 경제, 네트워크의 경제 실현을 목표



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 5. 글로벌기업 경영과 글로벌 로지스틱스의 전략

- 글로벌 기업 운영의 분권화, 현지화 진전 → 지역거점 중심으로 활동

- 본사의 역할

- ① 세계 각 곳의 시장, 생산, 소비자 동향 파악

- ② 기업의 생산품 선택, 개발, 생산량의 결정과 시장 진출 전략 수립

- ③ 기업 전체의 장기적인 경영, 발전전략 등을 수립, 조정 → 이를 거점회사들을 통해 실현

- 21세기에 기업의 합병, 매수, 합작투자, 전략적 제휴 중대

- 보다 큰 통합과 규모의 운영 모색

- 이는 복잡한 기업의 생산, 판매활동을 요구

- 효율적 운영을 위한 전세계적인 규모의 효과적인 로지스틱스 체계의 구성이 필요



## I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

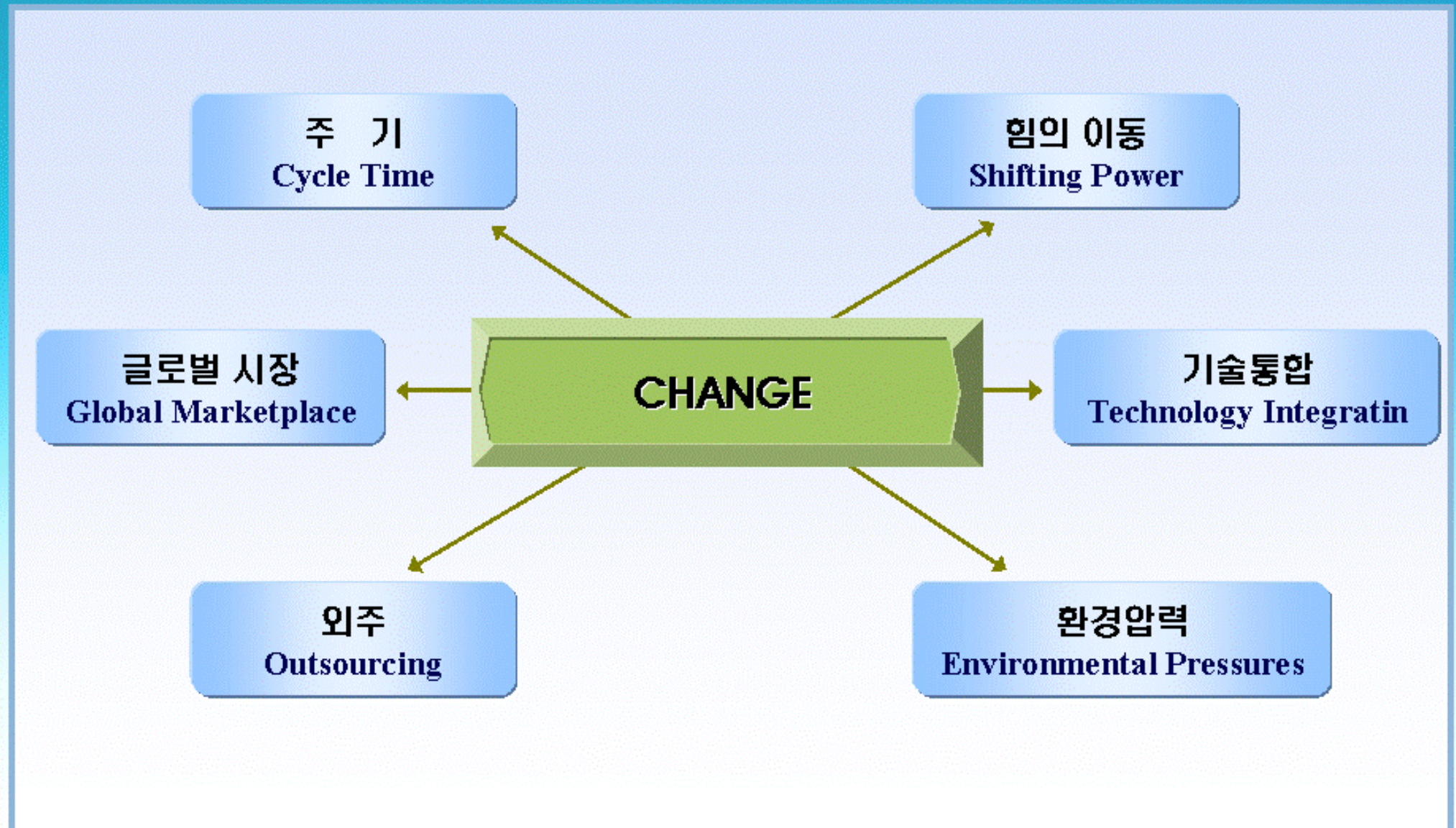
### 5. 글로벌기업 경영과 글로벌 로지스틱스의 전략

- 또한 세계화는 세계적인 기업 경쟁을 심화시키는데 반하여 소비자의 요구는 더욱 국제화, 다양해지고 가변적이 되어 효과적인 로지스틱스 서비스를 통한 고객 서비스의 필요성이 제고됨
- 로지스틱스 서비스의 고도화요구
- 효과적이고 효율적인 로지스틱스 관리가 기업 경쟁력의 핵심으로 등장
- 글로벌 물류의 경쟁력이 글로벌 기업의 경쟁력, 글로벌 경제하의 지역 경쟁력
- 글로벌 기업유치는 그 지역의 글로벌물류 네트워크 효율성에 좌우 (가장 큰 요인)



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 6. 글로벌 로지스틱스 서비스 환경의 변화





# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 7. 로지스틱스 서비스의 고도화

- 글로벌 기업의 경쟁력 제고의 핵심기능
- 글로벌 기업의 상표이미지 판매와 네트워크 경제 실현의 수단
- 기업경영과 조직관리에서 경쟁보다 협력, 통제보다 조정, 그리고 소규모 팀웍의 통합이 중요해지면서 기업경영의 핵심으로 부각    로지스틱스 관리자가 CEO로 진출 중대
- 효율적, 탄력적, 개별적(맞춤형) 로지스틱스 서비스 제공으로 환경변화에 대응은 물론 우수한 고객서비스를 위한 수준 높은 로지스틱스 서비스 제공
- 글로벌 로지스틱스 관리의 복잡성, 전문화 요구에 대응하는 전문적인 관리체제 구축 - 3PL 활용 등



# I. 세계화와 글로벌 로지스틱스의 전개

## 8. 로지스틱스 모델의 변천

	1960-1970	1980-1990	21 <sup>st</sup> century
초점(Focus)	내부적(기능적)	기업	공급망
지리(Geography)	지역적	국가적	세계적
조직 (Organization)	안정적 (Stable)	규모축소 (Downsized)	기능간 팀/그룹 (Cross Functional Team/Group)
노동력(Workforce)	단일	전이(Transition)	다양(Diverse)
기술 (Technology)	행동에 근거 (Activity Based)	행 동/ 네트워크 근거	정보네트워크 근거
업무수행 (Performance Metrix)	기능적 효율성	목표설정/ 품질 (Benchmarking)	주기성 (Cycle-Time)
분석적 접근 (Analysis Approach)	트레이드 오프 (Trade-off)	모델화	조직간 문제해결
경로통제 (Channel Control)	제조업자가 추진 (Manufacturer Push)	혼합(Mixed)	소비자가 견인 (Customer Pull)



## II. 동북아지역 물류여건변화

### 1. 역내 교역 증대와 역내 물동량 증가

- 2005년 한중일 3국간 교역 총액 4천억 달러에 육박  
한중 1,056억 달러, 한일 724억 달러, 중일 1,884억 달러  
무역액 중 역내 무역액이 40%에 근접
- 3국의 교역 물동량 급속히 신장
- 3국의 총 컨테이너 물동량 1억 699만 TEU, 세계 전체의 30% 차지  
→ 2010년 1억 7천만 TEU, 세계물량의 40% 전망
- 세계20대 컨항만 중 8개, 20대 정기선사 중 8개가 한중일에 속함
- 동북아 교역의 상호의존성 증대는 동북아 물류 협력과 동북아의 효과적 국제물류 서비스에 대한 요구를 증대시킴



## II. 동북아지역 물류여건변화

### 2. 동북아 국제물류체계의 특징

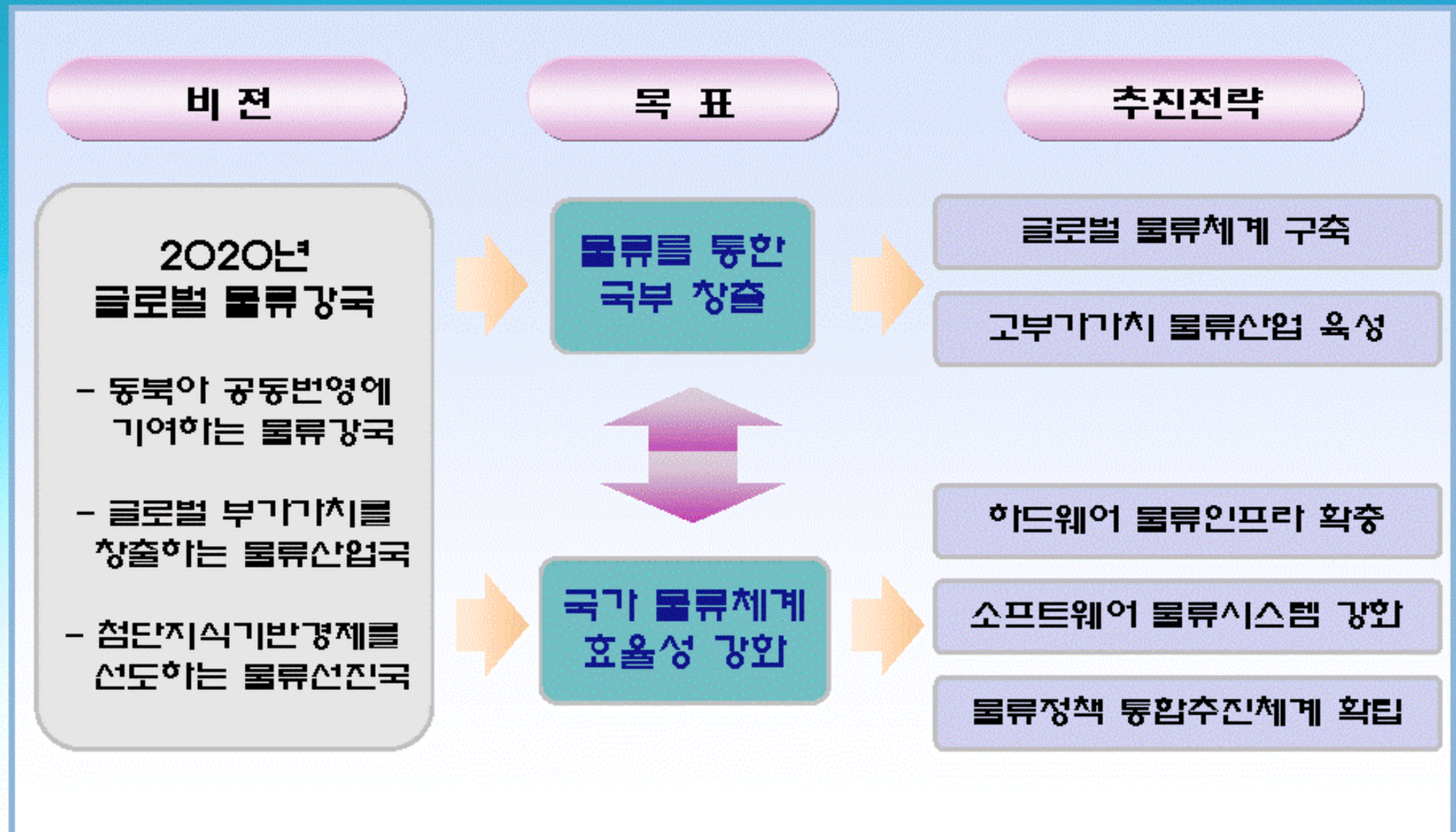
- 동북아 경제권의 성장과 역내교역의 증가로 효과적 국제물류체계 구축에 대한 요구 증가
- 동북아 국제물류는 해운·항만물류가 근간
- 항만의 지속적인 건설과 운영 효율화, 서비스체계 개선을 통한 거점항 경쟁 가속 (공급 과잉 우려)
- 해운업의 성장에 비해 연계 내륙 운송망 미비, 복합운송체제 발달 지연
- TCR, TSR 등 대륙 관통 철도망 활성화 노력
- 전문 물류 업체의 성장 미흡
- 정부 정책 지원과 국제 협력 미흡

세계화와 동북아 경제 성장을 뒷받침할 수 있는  
효율적인 국제물류체계 구축의 필요성 점증



## II. 동북아지역 물류여건변화

### 3. 한국의 동북아 물류 거점화 전략





### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

#### 1. 동북아 물류협력의 필요성

- 동북아 물류 중심화 전략 재검토 필요

- 항만에서의 환적화물 처리 중심의 물류중심화의 타당성 상실(중국 항만의 대규모 개발)
- 물류기업 육성과 부가가치 증대 기능의 활용을 위한 전략이 필요

- 동북아 물류시장을 단일 시장화하여 물류시장의 효율성 제고

- 동북아에서 글로벌 기업 활동을 효과적으로 지원



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

#### 1. 동북아 물류협력의 필요성

- 우리나라 물류기업에게 글로벌 물류 기업으로 성장기회를 제공  
→ 기업가 정신(entrepreneurship)의 제고
- 우리나라는 세계 250여 개국 중 GDP, 수출입 규모, 인구 1인당 GDP 등에서 세계 강국 중 하나로 분류  
→ 그러나 일본, 중국, 러시아 등으로 둘러싸인 상대적 약소국
- 주변 강국과 전세계 경제 강국의 힘을 활용할 줄 아는 지역경제 활동 교류의 거점, 지역 경제의 통합과 조정의 거점으로서의 역할을 담당할 필요  
→ 글로벌 물류거점국으로서의 좌표 확립
- 글로벌 물류기업육성이 주과제, 이는 동북아 물류협력을 통한 동북아단일 물류시장 형성으로 구현될 수 있음



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

#### 2. 해운항만분야 협력방안

##### 1) 해운항만 물류협력의 현황

- **항만국장회의** : 한일 1996년부터, 한중일 2000년부터 개최  
→ 단순한 정보 교환 및 학술교류, 연구기관간의 공동연구 등에 그침
- **제1차 한중일 물류장관회의 개최 (2006년)**  
→ 주요내용 : 해운의 자유화를 위한 협력과제로 선박투입, 운항, 집하, 운임,  
기항지 선택의 자유화가 보장되어야 함



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

## 2. 해운항만분야 협력방안

#### 2) 해운항만 물류협력의 문제점과 과제

- 실질적인 물류협력의 부재

(예 : 항만 및 항만배후부지 물류 시설에 대한 한중일의 상호투자가 부족)

- 항로의 진입규제

- 외국선사에 대한 차별화 정책

- 외국인의 투자 및 지분에 대한 제한
- 사업영역에 대한 제한
- 상이한 법제도
- 통관 가능한 B/L의 발급권 제한
- 항만시설 이용 및 사용시 선석 매점, 예선, 도선서비스 등에 대한 차별화 정책
- 외국선사의 중국내 대리점 및 영업활동 불허, 집하, LIC 발행, 운임수령 등 직접집행불허
- 일본의 관행적 차별 지속



## Ⅲ. 동북아 물류협력방안

### 2. 해운항만분야 협력방안

#### 2) 해운항만 물류협력의 문제점과 과제

##### ● 통관시스템의 복잡성

- 상이한 통관제도, 통관관련 전문인력의 부족, 통관 소요시간의 장시간화

##### ● 동북아 물류체계의 왜곡

- 북한과의 해상 운송이 제한

##### ● 동북아 물류 표준화의 부족

- 국내 컨테이너, 팔레트, 중국 5톤 컨테이너 박스, 12FT컨테이너
- 통관 등 정보시스템의 표준화

##### ● 종합 물류 정보시스템의 미흡

- 개별기업간의 정보망 구축
- 전담사업자간의 정보 공유
- 표준 서식의 제정
- 전자문서의 개발
- 시스템의 구축에 대한 협조체제



## Ⅲ. 동북아 물류협력방안

### 2. 해운항만분야 협력방안

#### 3) 협력을 위한 정책과제

##### ● 동북아 단일 운송망 형성

- 통합 해운망 체계 구축
- Asia Rail, Asia Highway의 실현, 특히 단둥-심양(215km), 지안-메이네코우(244km), 두안-장춘(518km) 철도 연결
- 화물국경 통과 국제 제 협약 가입 및 관세 표준화 추진
- Ro-RO선 수송시스템의 확립이 필요
- 동북아 물류 장관회의의 정례화, 항만국장회의 개최



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

## 2. 해운항만분야 협력방안

#### 4) 해운부문의 협력

##### • 다자간 협력체제로

- 항로질서의 안정 및 이견조율, 집화 과잉 경쟁 방지, 선박 과잉 조절
- 3국간 물동량 흐름 및 향후 대책
- 3국 해운 균형 발전을 위한 국제적 기준 마련

##### • 해운시장 통합

##### • 공정경쟁, 환경보호, 표준화, 노동기준 등 실현

##### • 집화 과잉 경쟁 방지 협력 강화

- 선사간 Slot Sharing, Vessel Sharing, 육상시설 공동이용, 배선스케줄의 조정

##### • High Definition Service의 개발

- 동북아 대도시간의 복합운송 서비스로 2시간 이내 화물 인도 등 고도의 물류 서비스 제공



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

## 2. 해운항만분야 협력방안

#### 5) 항만부문의 협력

##### ● 항만간 협력체제 (Port Alliance System)의 구축

- 카페리, 피더 등으로 시작되는 항로 연결을 통한 물량 창출, 네트워크 형성
- 항만시설 투자 협력, 연계성 강화

##### ● 항만간 협력체제 (Port Alliance System)의 구축

##### ● 동북아 항만협의회 설립

##### ● 동북아 항만국장회의 확대

##### ● 동북아 항만 개발 기금, 개발은행의 창설

##### ● 항만운영 관리의 표준화



## Ⅲ. 동북아 물류협력방안

### 3. 항공분야 협력방안

#### 1) 동북아 항공자유화 방안

● 일본과 한국의 양자간 자유화 협정 체결 우선

● 3자간 협정

● 경쟁력 차이를 감안한 보호조치(safeguards) 제공 (예:미국-캐나다)

● 화물자유화 우선 실시

– 미국 66개의 양자간 항공자유화 여객, 제5자유까지, 화물, 49개국과 제7자유까지

● 화물자유화 우선 추진 이유

- 경쟁교역에서 항공운송 수요 급증
- 여객운송보다 자유로운 시장접근 및 시설능력 확립의 경제적 타당성
- 특송항공사, 화물 전용 항공사, 화물운송 중심 항공사의 성장
- belly cargo의 비율 감소



## Ⅲ. 동북아 물류협력방안

### 3. 항공분야 협력방안

#### 1) 동북아 항공자유화 방안

##### ● 철폐 및 완화 내용

- 3, 4 운수권 허용에서 이원권, 제7운수권, 양자간 Open Sky 등으로 확대
- 국적 항공사에 유리한 규제 및 정책 철폐
- 지상조업, 코드 셰어, 공항운영시간, 슬롯 배정, 가격결정, 복합 일관운송 등과 관련한 운영의 유연성 제고

##### ● 통관관련 규제완화

- 3국의 공동관심사인 항공보안 및 테러, 공항인증, 관세, 교육훈련 등의 부문에서 우선적으로 협력
- 동북아지역 항공자유화 및 통합 운송시장 구축을 추진하기 위한 반영구적인 기구의 설치와 장기적인 운영 필요, 항공사간 및 공항간 전략적 제휴 및 공동협력 지원



### Ⅲ. 동북아 물류협력방안

#### 3. 항공분야 협력방안

##### 2) 동북아 항공시장 통합방안

- 한중일 3국의 항공사 즉 한국의 대한항공, 아시아나, 중국의 Air China, China Eastern, China Southern, 일본이 JAL, ANA와 치열한 경쟁관계

- 협력관계로 전환
- 서울-북경, 도쿄간 진입 제한 철폐
- 상해-김포-하네다 간 셔틀 활성화
- 한중일 역내 지역간 효율적인 한국-육상운송 복합운송체계 구축
- 항공 자유화 협상을 무역, 관광, 해외 직접투자 등과 연계하여 추진
- 지역 Open Sky 추진 → 항공 공동시장으로 발전
- 한중일간 항공물류 정보화 및 표준화 추진



**감 사 합 니 다.**