

K1

Session

국가물류경쟁력
강화를 위한 SOC 투자 정책방향

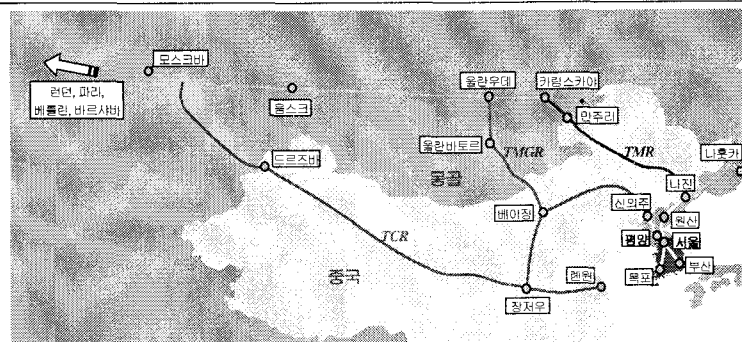
류재영(국토연구원 박사) · 김영식 박사(연구원)

국가 물류경쟁력강화를 위한 SOC 투자정책 방향

2002. 10. 11

목 차

- I. 연구의 개요
- II. 동북아시아의 물류여건
- III. 우리나라의 물류중심지 여건 진단
- IV. 국내·외 물류환경의 변화
- V. 물류의 미래상
- VI. 향후 발전 방향

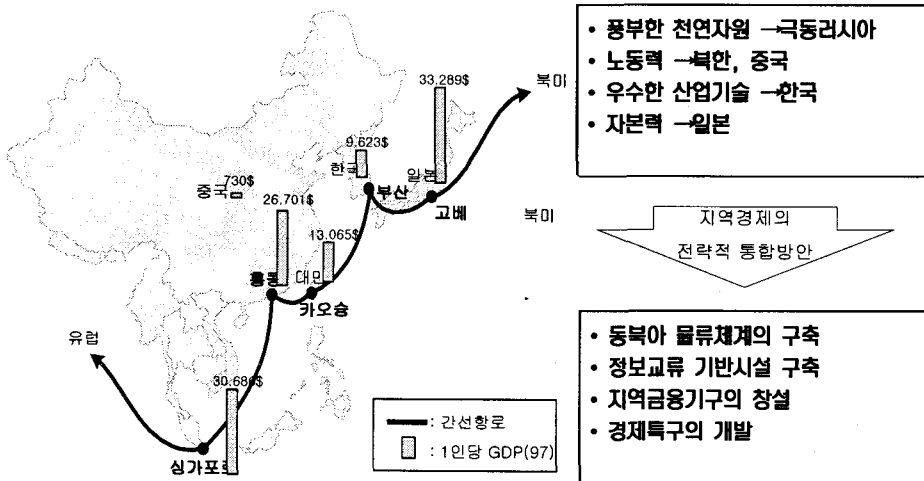


1. 연구의 개요

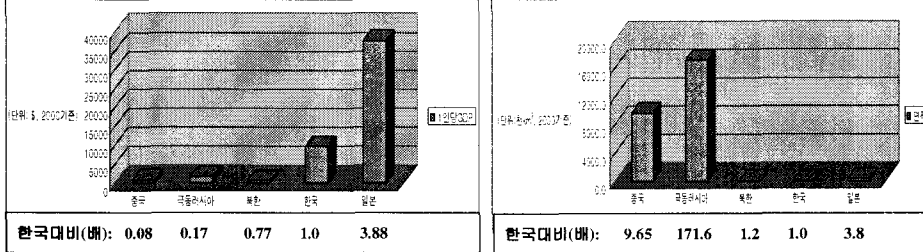
1. 배경 및 목적

- 동북아는 세계를 주도하는 경제의 중심지로 부상할 가능성이 큼
- 발전 잠재력이 높은 동북아시아에 지역경제 통합방안을 모색필요
- 유럽물류의 중심에 입지하고 있다는 지리적 여건을 잘 활용하여 각종 물류거점, 교통인프라의 개발, 서비스제도의 향상을 통해 물류의 경쟁력을 확보한 화란의 사례에 대한 시사점과 차이점 비교
- 입지적 동북아 중심에 있고 향후 북한교류과의 관계 진전에 따른 중심지기능을 수행하기 위한 국가발전전략 모색

2. 21세기 경제중심지- 동북아



3. 동북아 국가의 경제밀도규모 비교(1인당 GDP, 면적)



- 환동해축과 환황해축의 경쟁 -한국이 '자본과 시장이 넘치는 동쪽시장', '노동과 시장이 넘치는 서쪽시장'의 출발지가 되도록 국제균형감각이 필수적
- 환동해축: 중심지기능(한국)+노동력(북한)+자본력(일본)+자원(극동아시아)+신규투자자금 (북일수교자금 등 대북지원 패키지: 년 20억불 x 향후 10년)
*교통물류 인프라: 동해-시베리아 개발축, 극동러시아 가스전-유전개발, TKR+TSR, 미국-시애틀간 East Trade Corridor Project
- 환동해축: 중심지기능(한국)+노동력(북한)+신규개발사업·노동력 시장(중국)
*교통물류 인프라: 한국-중국간 교통물류 인프라 개발, TKR+TCR+TSR, 황해연안의 교통 인프라(항만, 연계도로, 철도), 한중 열차 Ferry 등

II. 동북아지역의 물류여건

1. 동북아지역의 여객과 화물수요

구분	동북아지역 내	동북아↔유럽	동북아↔북미	동북아↔동남아	합계
여객(백만명)	91.9	20.3	38.3	98.8	249.3
화물(10억불)	3,900	1,335	2,950	1,100	9,285

자료: KOTI, 제1회 국제물류 세미나, 1997

2. 컨테이너 물동량 전망

단위: 백만TEU

구분	1999	2000	2006	2011	연간증가율
전세계(A)	201	210	322	430	6.7
동북아(B)	54	59	97	137	8.1
B/A(%)	25.7	28.1	30.1	31.9	-

자료: Ocean Shipping Consultant, 1999.

3. 동북아 국가의 물류여건 비교

구분	지정학적 운송여건	시설 여건	비용 경쟁력
러시아	<ul style="list-style-type: none"> • 대륙횡단철도운송(TSR) 기점: 보스토지니, 나호드카, 블라디보스톡 	<ul style="list-style-type: none"> • 중동·유럽연결철도망 보유 • 시설의 통행주도권, 확률 추적가능 보유 • 시설 및 기점망만 필요 	<ul style="list-style-type: none"> • 시설통행권을 비용 경쟁력에 활용 • 소득수준이 낮아 경쟁력 강함
중국	<ul style="list-style-type: none"> • 대륙횡단철도운송(TCR+TSR) 기점: 연운, 천진, 대련 상해 등 • 해상운송 중심망만: 상해 	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아철도를 통과해야함 • 망만 광범위한 분포 • 대명선박 기항 어려움 • 배후교통시설 낙후 	<ul style="list-style-type: none"> • 러시아의 시설통행권으로 비용 경쟁력 민계 • 망만비용 경쟁력 우세 • 소득수준 낮아 경쟁력 강함
한국 (남북한)	<ul style="list-style-type: none"> • 해상운송중심가능 (국제선망로, 피터항로) • 중심망만: 부산, 광양 • 대륙횡단 철도운송-출발점 • 원격망: 부산, 광양 • 기점망: 나진, 청진 • TKR기점: 부산, 광양 	<ul style="list-style-type: none"> • 대명선박기항 가능 • 북한경유 육상교통 매야 함 • 중국, 일본 망인들의 중심에 위치(피터항로, 원격망) 	<ul style="list-style-type: none"> • 망만비용: 일본보다 우세 • 소득수준: 일본보다 낮음 • 중국보다 열세
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 북미방향 태평양해상운송 중심망만: 고베, 요코야마, 도쿄 	<ul style="list-style-type: none"> • 대명선박기항 가능 • 망만시설 가장 양호 • 도서국, 육상운송연결 불가 (한일해저터널 모색중) 	<ul style="list-style-type: none"> • 망만비용: 가장 높음 • 소득수준: 가장 높음

참고자료: 진형인, 동북아물류센터 구축전략, 한국 로지스틱스학회 학술발표회, 1995

4. 동북아 국가의 물류정책 비교

구분	주요정책	특징	추진전략
싱가포르	<ul style="list-style-type: none"> • 국가생존 전략형 	<ul style="list-style-type: none"> • 정부의 강력한 실현의지와 국민의 지지 • 현대화, 자동화, 정보화 	<ul style="list-style-type: none"> • 적극적인 외자유치 정책과 무역 자유화를 통한 항공경제체 유지 • 통합 비즈니스 기점으로 개발 • 공급선망형 거점시설의 확장, 효율성 증대
홍콩	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 관문역할 강조 	<ul style="list-style-type: none"> • 자유화 • 뛰어난 언어능력 • 국제금융, 무역, 정보통신 사업의 중심지 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국을 배후지로 산업구조를 서비스업, 관광, 망만, 물류단지를 개발하는 전략 • 중국과의 다양한 인접성 확보 • 재연계도를 국제적 수준으로 정비
대만	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아의 동남의 중간 어점 강조 	<ul style="list-style-type: none"> • 전역의 망구인 캐오슝항을 지속적으로 개발 	<ul style="list-style-type: none"> • 국제화를 통한 자유로운 기업환경 조성 • "Green Silicon Island"를 지향하는 물류중심화 정책 • 캐오슝항을 중심으로 해운물류의 중심화 추진
중국	<ul style="list-style-type: none"> • 자국산업활성화를 위한 물류발전 	<ul style="list-style-type: none"> • 개방에 따른 급성장 • 거대한 국토와 인구 	<ul style="list-style-type: none"> • 외국인 투자유치를 집중 • 중앙정부와 지방정부가 합조하여 영연운명의 민영화 진행
일본	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아의 동남의 중간 어점 강조(국가수도형) 	<ul style="list-style-type: none"> • 막강한 경제력 • 전략적으로 확충된 물류기반시설을 바탕으로 시스템 개선 	<ul style="list-style-type: none"> • 경제적 규제완화, 사회적 규제 강화 • 중국과의 교류 추진
한국	<ul style="list-style-type: none"> • 자국산업활성화를 위한 물류발전 	<ul style="list-style-type: none"> • 중국과 일본 사이에 위치 • 뛰어난 기술력 • 북한의 활용에 관련 	<ul style="list-style-type: none"> • 수도권과 부산 광양권을 중심으로 동북아 비즈니스 중심기지의 전략 추진 • 다국적 기업 및 금융의 동북아거점으로 성장한다는 전략

III. 우리나라의 물류중심지 여건 진단

1. 물류 중심화를 위한 요건

구분	항목	요건
입지적 기준	• 배후시장	• 대륙의 대규모 배후시장어 존재, 주요시장과 자원, 생산지간의 접근 용이
	• 물류 네트워크	• 주요 국제 노선상의 위치(항공, 항만) • 운영중인 대영항만, 공항의 Hub와 필요
H/W측면	• 항만	• 수요증가와 선박의 대형화에 준하는 시설 • 저렴한 물류비용, 선진 항만운영체계, 수준 높은 서비스
	• 공항	• 수요증가와 항공기의 대형화에 준하는 시설 • 적정안 요금 수준과 수준높은 서비스
	• 배후연계수단	• 복합운송을 위한 도로와 철도 인프라
	• 정보인프라	• 정보교류 기반 시설 확보
S/W측면	<ul style="list-style-type: none"> • 물류산업 경쟁력 • 물류정보의 수준 • 정부의 정책 • 인적자원 • 투자비용 • 삶의 질 	<ul style="list-style-type: none"> • 국제화된 전문물류업체 육성 및 유치 • 물류거래-정보제공 등 One Stop Service 제공 • 관세지역 설치, 효율적 인센티브, 투명안 제도 • 영어구사능력과 전문물류지식을 갖춘 인력, Multi-culture 수용력 • 항만, 공항배후부지 임대료, 임금의 경쟁력 • 자녀교육, 주거환경, 문화시설 등의 생활여건

2. 각국 인프라 구축순위

항만	싱가포르		홍콩		대만		중국		일본		한국	
	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수	순위	점수
도로	2	4.71	12	1.61	26	0.56	38	0.16	4	3.04	19	0.77
철도	-	-	17	0.03	20	0.03	34	0.01	13	0.05	18	0.03
역운(설문조사)	1	9.31	5	8.70	20	6.98	30	5.70	19	7.02	40	4.02

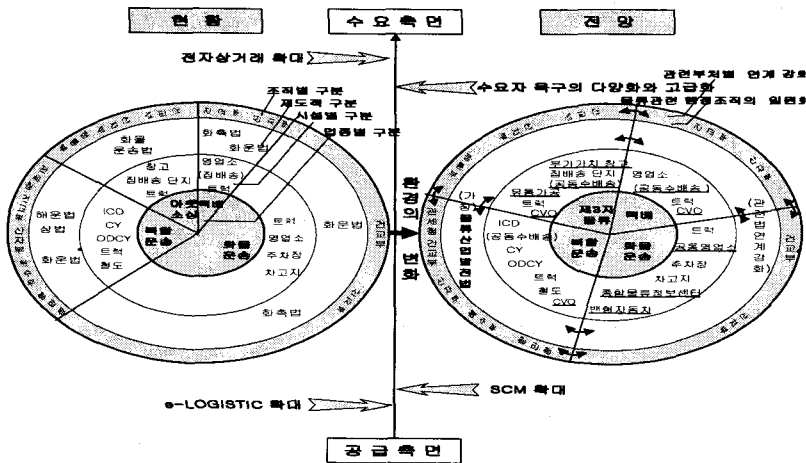
자료: 스위스 국제경영연구원, 2001.

3. 우리나라의 물류중심지 여건분석

장점(Strength)	단점(Weakness)	기회요인(Opportunity)	위협요인(Threat)
동부지역의 지정학적 잇점	물류인식 및 기간물류시설의 부족	동부지역의 지정학적 잇점	외국기업의 국내진출
수송권역내 대규모 배후지	국내복합운송업의 낙후	수송권역내 대규모 배후지	투자재원의 제한으로 시설조성자질
중국으로부터의 환적화물기대	한반도 통일시 대륙과수송로 활용	중국으로부터의 환적화물기대	인접국가와의 물류중심지 경쟁심화
기간항로의 운송시간비용 유리	물류인식 및 기간물류시설의 부족		
일본보다 항만사용료 저렴	군사적 대치상황으로 제약요인상존		
중국으로부터의 환적화물기대	반도국가로서의 잇점활용 제한		

IV. 국내·외의 물류환경의 변화

1. 물류산업의 변화



2. 국제물류환경의 변화

- 중국시장 개방, 대륙횡단철도(TSR-TCR 등), 아시아안하이웨이의 이용가능성 증대, 대북지원자금의 유입으로 우리나라가 동북아중심지로 발전할 수 있는 잠재력 증가

- 선진국의 물류정책은 규제완화, 물류Infra 확충, 정보화·표준화를 통한 물류시스템의 고도화, 환경과 안전을 중시 경향

- 물류업의 영역이 단순한 수송·보관 등에서 조립·가공을 겸한 부가가지 물류로 확대되고 물류업이 전체 산업구조에서 차지하는 위상이 높아짐

3. 한반도 국토통합의 단계별 전략의 변화

통합단계	제한적 개방/교류단계	남북간 와해 및 교류단계	남북한 통합단계
전략지역	· 북한내 개방지역과 평안 도시	· 북한내 추가개방지역 남북접경지역, 연안지역	· 주요 거점도시권
협력의 형태	· 제한적 민간교류	· 본격교류 및 공동개발	· 통합적 개발
수송경로	· 해운 및 제3국 경유	· 관통철도개설 및 부분적 육로 개방	· 전면적 통합수송체계
주요대상지역	· 나진/선봉, 금강산, 신의주	· 신의주, 해주, 남포, 청진 원산 · 남북접경지역 중 철원과 장단 및 연내	· 평양-남포, 함흥-신의주-단천, 청진-나진-선봉, 신의주-경주 등

V. 물류의 미래상

글로벌 물류	<ul style="list-style-type: none"> • 동북아·동남아 지역의 물류Hub 구축 • 북미·유럽과의 국제교역에 있어 동북아의 물류관문으로서의 위상 확립
고객서비스 중심의 물류	<ul style="list-style-type: none"> • 기업간 전략적 제휴를 통한 고품격의 토발물류 서비스의 제공 • 고객의 요구에 따라 신속히 변화하는 화주만족형 서비스 제공
매끄러운 물류흐름	<ul style="list-style-type: none"> • 소량·다빈도의 물류수요에 대응 • 복합일관수송에 의한 고밀도의 수송체계 구현
인터넷기반의 물류	<ul style="list-style-type: none"> • 전자상거래시대에 대비한 물류정보화·표준화·공동화를 추진 • 물류거래·정보제공 등 One Stop Service 제공
시장에 충실한 개방물류	<ul style="list-style-type: none"> • 기업환경의 글로벌에 발맞춘 개방적 제도 마련 • 국제장각을 지닌 물류인력의 전문화
친환경·인간중심의 녹색물류	<ul style="list-style-type: none"> • 안전한 화물운송을 위한 인간중심의 물류시스템 구축 • 환경친화형 물류기술의 개발

VI. 향후발전방향

1. 물류 중심지 기능측면

- 피더항로와 다양한 복합운송체계를 이용하여 중국과 극동, 유럽, 미국간 다양한 화물수송이 이루어질 경우에 대한 대책이 필요함. 또한 환적화물의 확보와 관련하여 카오슝, 홍콩, 요코하마 등 역내 경쟁항만에 대한 대책 등 주변 여건변화에 대비한 경쟁력 확보방안 모색
- 환적 화물 등 복합운송화물의 유치에 위해 전체 물류체인(Total logistics chain)에서 서비스 대비 가격경쟁력 확보 전략이 필요함(부가가치 물류서비스 포함)
- 시설투자와 함께 금융, 무역, 교통, 문화(Multi Culture)측면에서 중심지로 발전하기 위한 종합대책과 대국민 공감대 형성전략이 장기 국가정책으로 강력히 추진되어야 기대 가능

2. 물류의 공급과 서비스 체계 측면

- 물류 서비스 측면에서 대외 경쟁력을 향상시킬 전략수립 필요



- 다수의 물류업체가 운영하는 물류단지를 대도시, 항만 등 화물발생지 인근에 개발하고 한반도와 중국, 러시아 남한과 북한간의 국경지역에도 설치 검토 (臨港形, 臨空形)

- 민간기업(화주)에 대해 제3자 물류(Third party logistics)서비스를 제공하는 물류전문업체의 육성(臨境形, 대도시 교외 유통단지의 Network화)

- 생산기업의 물류 아웃소싱을 유도하여 물류전담업체가 적정수준의 물동량을 확보할 수 있도록 함

- 물류서비스 공급업체에 의한 부가가치 물류서비스의 창출을 유도(수송, 보관, 통관, 배송, 판매, 재고관리, 반품처리, 조립, 가공기능)

3. 배후 수송망 및 항만

- 배후도시 및 주변지역, 장거리 지역간 화물수송을 원활히 하기 위해 전국종합 간선교통망의 구축 계획에 따라 종합연계교통망이 체계적으로 그리고 계획에 따라 차질없이 개발되어야 함

- 항만의 서비스개선의 일환으로 항만의 운영에 민간업체의 참여를 확대하고 외국선사에게 전용항만시설 이용을 권장(외국선사= 대형화주)

- 부산항과 광양항은 상호 경쟁체계가 아닌 기능적보완체제를 지향하는 것이 바람직
광양항의 배후지역은 수출입품에 대한 부가가치물류를 창출하고 운영에 있어서는 외국선사의 참여를 허용하여 물동량을 조기에 확보

- 남북간, 한일간 국제교역에 대비하여 수송로 조성, 수송여건(요율, 통관, 보세지역, 전담업체 지정)구축

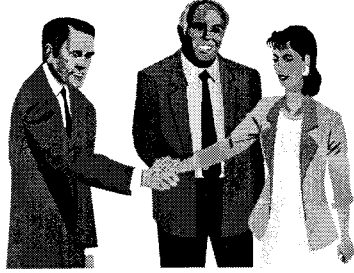
*예 : 베르린 Corridor, 금강산 관광 Corridor 등 수송로와 통과지역간 차단시설 운영

4. 물류기반시설 계획 및 개발

- 물류거점과 연결되는 배후도로·교통시설의 확충
 - 남북 단일운송망 및 동북아를 통합하는 복합 운송망의 단계적 구축
 - 국내의 물류부문간 물류 표준화와 정보화를 통한 운영환경개선과 주도권 확보
 - 각종 관련제도의 개선을 통한 자유경쟁체제의 개선
 - 해당국가간 협력의 강화(국제물류협상능력 배양)
- 초기기간 물류시설의 네트워크 구축은 중앙정부 주도하에 추진하고 성장단계에서는 민간의 기능이 발휘하도록 정책적 지원에 역점
- 육상-해상-항공-주운-파이프라인 등을 포괄하는 종합물류체계의 구축 및 화물 유치를 위한 실천력 있는 정책의 수립과 실행을 위한 전담조직 필요
- 외국기업의 투자와 외국화주의 유치를 위해 적극적인 범정부차원의 행정지원 필요
- 유통단지개발계획, 간선교통망계획, 남북간 연결교통로 사업, 항만개발계획 등 SOC 관련계획에 대해 통합할 수 있는 통합법과 관련추진기구 설치 필요

5. 공간정책 측면

- 육운(도로, 철도)-항공-해운 화물의 연계가 용이하도록 적정수준의 연계대책과 유통 단지 등 새로운 시설의 개발이 필요
 - 교통시설-유통단지-배후도시-산업단지간 연계개발계획 수립
(예: 고속도로 IC주변부 유통단지)
- 국가경쟁력 강화차원에서 수도권내에도 국제 경쟁력을 확보할 수 있는 물류단지의 계획적 입지를 권장하고 지원토록 함
(동북아 물류중심지 관련, 도시내 물류Depot 설치)
- 한반도 통일에 대비하여 북한지역에 대한 수송로 개설은 제한적교류, 화해와 협력, 통일의 3단계를 고려한 종합적인 운송망 구축 계획하에 수행
- 북한지역과의 내륙, 북한과 남한과의 육운, 해운, 항공로 개설노력과 병행하여 나진/선봉, 신의주 등 중국과 한반도의 접경지역과 원산, 해주, 남포 등 연안 해운으로 연계 가능한 지역, 휴전선부근의 교통물류거점에 대한 개발과 관리전략 필요



감 사 합 니 다

----- 19/19