



동북아중심지화를 위한 물류정책 비전

- 박남훈 건설교통부 수송정책실장 -

오늘날 세계경제는 세계화와 블록경제화의 거대한 물결에 따라 경제활동에서 국가의 개념이 약화되는 큰 변화가 일어나고 있다. 다국적 기업들이 상품의 생산·유통·소비에 있어 가장 비교우위에 있는 지역에 권역별로 집중 투자함에 따라 각 국가마다 다국적 기업의 투자를 유치하고자 기업하기 좋은 환경을 제공하기 위해 온갖 지원과 노력을 아끼지 않고 치열한 경쟁을 하고 있는 실정이다. 부존자원이 부족한 반면 지정학적 위치가 뛰어난 네덜란드, 싱가포르, 홍콩 등은 세계 우수 다국적 기업들의 지역 본부를 설치토록 지원함으로써 이미 커다란 국가발전을 이룩하였고 장기적으로 자국을 교역, 관광, 그리고 금융산업의 중심지로 발전시키기 위한 노력에 더욱 박차를 가하는 중이다.

한반도는 EU, NAFTA와 함께 세계 3대 교역권으로 부상하고 있는 동북아의 중심에 위치하고 있어, 반경 3,000km이내에 약 14억명의 인구가 상주하고 비행거리 3시간내에 인구 100만 이상 도시 43개가 위치하는 거대한 시장을 배후지로 하고 있다. 이는 싱가포르의 3억 5천만명과 유럽의 최대 물류거점인 네덜란드의 3억 7천만명보다 약 4배가량 큰 규모이다. 또한 세계 최고수준의 공항·항만은 물론 SOC와 통신·IT 인프라가 잘 구축되어 있고, 최근 남북간 협력분위기와 경의선 연결 추진에 따라 그간의 '섬경제'를 탈피하여 유라시아 대륙과의 육로연결 가능성이 높다는 점과 동북아 지역의 컨테이너화물 처리비중이 세계 컨테이너물량의 27%에 이르고, 연평균 8.1%의 증가추세를 보이는 등 화물수요가 안정적이라는 장점을 가지고 있다. 이러한 차원에서 우리나라가 가진 지경학(地經學)적 이점을 최대한 활용함으로써 빈약한 물적 자원의 한계를 극복하고 국민소득 2만불을 달성하고자 추진중인 동북아 물류중심지화 추진전략은 우리에게 주어진 기회이자 새로운 도약을 위한 성장엔진이라고 할 수 있다.

물류중심지화란 생산·유통·소비에 이르는 전 과정에서 기업들의 물류비용을 최소화하고 효율적 경영을 지원할 수 있도록 제반 시설과 지원을 제공해 줌으로써 국제기업의 투자를 최대한 유치하고 자국의 제조업과 물류산업을 함께 발전시키고자 하는 전략이다. 특히 물류산업은 화물의 운송·보관·하역·포장 등을 통하여 제조업의 경쟁력 증가와 소비자 편의 증대에 기여함으로써 막대한 부가가치와 고용창출이 가능한 분야로서, 물류산업이 발전하면 기업비용이 절감되고 경쟁력이 제고되어 국내 제조업 발전에 기여할 뿐 아니라, 외국인 투자유치에도 결정적 요인이 되므로 선진국의 견제와 후발도상국의 추월이라는 이중도전에 직면한 우리나라로서는 새로운 성장을 위해 반드시 필요한 서비스 산업이라고 할 수 있다.

정부에서도 이러한 필요성을 깊이 인식하고 동북아경제중심추진위원회를 중심으로 동북아물류중심추진을 위한 로드맵을 마련하였고, 국제물류 중심지로 자리잡기 위한 제반 시설확충과 국내물류체계 개선을 위해 만전을 기하고 있다. 국가물류정책을 총괄하고 있는 건교부에서는 10여년 전부터 교통시설특별회계를 설치하여 부족한 교통·물류인프라를 확충하는데 박차를 가한 결과, 세계적인 수준의

인천 국제공항을 '01년 3월 성공적으로 개항하여 운영중이고, 01년말에 서해안·중앙·대전~진주간 등 7개 노선 540km의 고속도로를 신설·완공하였으며, 내년부터 경부고속철도를 운행하기 위해 막바지 마무리 작업을 추진중에 있다. 특히 인천공항을 동북아 허브공항으로 확실히 자리매김하기 위해 금년부터 2단계 확장사업으로 총사업비 4조 7,032억원을 투입하여 2008년까지 활주로 1본, 탑승동, 여객계류장 및 화물터미널을 추가건설하고, 공항 접근성 향상을 위해 인천공항과 송도신도시, 경인고속도로를 연결하는 26.4km의 제2연육교를 2010년까지 완공하는 한편, 인천공항과 김포공항, 서울역을 연결하는 인천공항철도도 2008년까지 건설할 예정이다. 2단계 사업이 완료되면 항공기 운항이 현재 연24만회에서 연41만회로, 여객수송은 연3,000만명에서 연4,400만명으로, 화물은 연270만톤에서 연450만톤으로 각각 늘어날 전망이다. 아울러 인천공항의 배후지역 30만평을 관세자유지역으로 지정하여 세계적인 물류기업을 유치함으로써 국제물류기업의 동북아 거점으로 발전할 수 있도록 할 계획이다.

공항 뿐 아니라 항만시설도 적기에 확충하여 동북아 관문(Gateway)으로 자리잡을 수 있도록 2011년까지 부산신항과 광양항에 총 63선석의 컨테이너 부두를 건설하고, 2013년까지 총 232만평의 배후단지를 개발하여 종합국제물류 클러스터로 육성시킬 방침이다. 항공·해운과 함께 육로면에서도 동북아 물류중심지로 자리잡을 수 있도록 경의선과 동해선 남북철도연결을 우선 추진하고, 이를 향후 아시아 횡단철도(TAR)와 연계함으로써 철의 실크로드를 구현할 예정이다.

이와 함께 선진국에 비해 높은 수준의 물류비를 절감하고 기업경쟁력 강화에 이바지 할 수 있도록 국내 물류거점시설을 체계적으로 확충하여 기간물류네트워크를 구축하는 한편, 낙후된 국내 물류산업을 획기적으로 개선하고자 다양한 제도개선책을 강구하고 있다. 우리나라 국가물류비는 2001년 현재 GDP 대비 12.4%로 미국 9.5%, 일본 9.6%에 비해 여전히 높은 수준인 바, 소량다빈도 운송이 다량소빈도 운송으로 전환될 수 있도록 전국 5대 권역별 내륙화물기지 건설을 계속 추진하고, 특히 물동량이 많아 화물처리가 포화상태에 이른 수도권 내륙화물기지를 추가로 19만평 확장할 필요가 있다. 권역별 내륙화물기지 및 유통단지, 일반화물터미널 등을 주요간선도로 및 철도로 연계하여 Hub & Spoke 시스템을 구축할 경우 물류비의 획기적인 절감과 물류체계의 효율적인 개편이 가능할 것으로 기대된다.

지난번 2차례의 화물연대 집단운송거부사태에서 보듯 화물운송업계는 많은 구조적 문제점을 내포하고 있으므로, 개별등록제를 조기시행하여 지입제 폐해를 방지하고 등록기준 강화를 통한 수급불균형 완화, 화물운송 가맹사업제도 신설과 화물운송정보망 확충을 통한 불공정 다단계거래 개선 등을 추진하여 화물운송업이 선진국 수준에 걸맞는 종합물류서비스업으로 개편될 수 있도록 할 계획이다. 아울러 제조업에 비해 불리한 각종 규제와 지원사항을 다각적으로 검토하고 개선하여 물류산업이 국가발전에 기여할 수 있는 매력적인 서비스업으로 탈바꿈할 수 있도록 관계부처 협조체제도 강화할 예정이다.

21세기에도 한국이 지속적인 성장을 계속하기 위해서는 동북아 물류중심 구현을 통해 새로운 성장동력을 확보하는 것이 필요하다. 그러나 우리나라의 우수한 지정학적 입지조건이 충분조건이 될 수는 없으므로, 우리보다 한발 앞서 허브경쟁에 뛰어든 홍콩과 싱가포르, 그리고 세계의 공장으로서 자리잡은 중국 등을 제치고 동북아 허브국가로 자리잡으려면 우리의 미래가 여기에 달려있다는 인식하에 정부와 기업, 국민 모두 하나가 되어 노력해 나가야 할 것이다.

