

제7차 정책토론회

동북아 물류중심국가로의 도약을 위한 국화 및 국제 운송체계 합리화 방안

효율적인 국내외 항만체계 구축은 동북아
물류중심국가 건설의 원동력...



전만술 박사
한국물류연구원장



조계석 박사
해양수산개발원



구교훈 부장
세방기업 총무팀



이경호 팀장
한국해운조합경영조사팀



이호영 대표
함부르크항만청 한국대표부



온기운 박사
매일경제 논설위원



조진행 박사
한국로지스틱스학회 부회장 겸 청교분과 위원장



최근 화물연대에 의한 운송대란으로 인해 물류에 대한 국민들의 관심이 집중되고 있는 속에 『동북아 물류 중심국가로의 도약을 위한 국내 및 국제운송체계 합리화 방안』을 주제로 한 2003년 제7차 물류정책토론회가 지난 5월 21일 매경 미디어센터에서 성황리에 개최되었다.

이 토론회는 (사)한국물류협회(회장 서병륜)와 한국로지스틱스학회(회장 진형인), 매일경제신문사(사장 장대환) 그리고 물류신문사(사장 장대용)가 지난해부터 공동으로 주최해 오고 있다.

이번 물류정책토론회에서는 두개의 테마인 『국가물류체계 혁신을 위한 MODAL SHIFT 정책방안』과 『BLOCK TRAIN SYSTEM을 활용한 국제연계운송 합리화 방안』이 발표와 지정토론 및 종합토론을 통해 정립되었다.

이에 본지는 한국물류연구원 전만술 원장의 사회로 진행된 발표 및 토론에 대한 내용을 요약 게재한다.

『국가물류체계 혁신을 위한 MODAL SHIFT 정책방안』이라는 주제로 발표를 한 해양수산개발원 조계석 박사는 MODAL SHIFT를 통해 운송비 절감과 교통혼잡의 완화 등을 실현할 수 있다고 주장했다.

MODAL SHIFT는 녹색물류실현의 초석

MODAL SHIFT란 기존에 이용하는 운송수단을 보다 합리적인 운송수단으로 대체하는 것을 의미하는 것으

로, 그 주요 목적은 화물자동차에 편중되고 있는 운송 화물들 중의 일부를 보다 경제적이고 환경친화적인 선박이나 화물열차로 운송함으로써 운송비 절감과 교통혼잡 완화 및 녹색물류의 실현에 있다고 정의했다.

조계석 박사는 현재 우리나라는 국내운송화물의 80% 이상이 화물자동차에 의해 운송되고 있으며, 그것도 주로 1톤 이하의 소형·자가용 화물자동차에 의존하고 있어 교통혼잡과 환경오염 및 물류비 증가의 주요 요인이 되고 있다고 설명했다.

이에 MODAL SHIFT는 운송구조상 우리나라가 안고 있는 결정적 문제점들을 일거에 해결할 수 있는 유력한 방안이라고 주장했다.

그는 “가장 중요한 MODAL SHIFT 대상화물은 우리나라 컨테이너 물동량의 약 40%를 차지하는 수도권 수출입컨테이너 화물이다”며 “수도권 화물의 50%가 연안 운송으로 전환된다면 약 330만 TEU가 도로에서 연안으로 빠져나가는 것으로 고속도로에서 트레일러 4,500여대의 운송을 대체하는 효과를 가져온다”고 설명했다.

그러나 연안해송으로의 물동량 전환에는 문제점도 많다고 설명한다. 우선 부산항 컨테이너 부두에 연안 컨선박과 컨테이너 모선이 동시에 이용할 수 있는 선석이 없다는 점이다.

조박사는 효율적인 항만물류체계가 형성되려면 모선과 연안선이 동일한 컨테이너 부두를 이용할 수 있어야 하며 항만-항외 컨테이너장치장간 왕복운송이 없�지면 운송효율과 물류비용이 동시에 개선된다고 주장했다.





그는 또 이에 정부도 MODAL SHIFT에 대한 종합적인 구상과 그것을 실현할 수 있는 정책수단을 마련해야 한다고 덧붙였다.

이에 대한 추진전략으로 △범정부 차원에서의 추진 △항만투자예 최우선순위 부여 △부산항과 광양항 컨테이너 터미널의 운영방식 개선 △수도권 항만의 충분한 컨테이너 부두 신설 △항만하역부문의 선진화 △종합물류 정보네트워크 구축 등을 제시했다.

이에 토론자로 나선 세방기업 구교훈 부장은 “현재의 고비용 저효율 운송수단인 도로운송에 대한 문제를 해결하기 위해서는 조계석 박사의 주장처럼 저비용, 장거리, 대량운송 및 환경친화적 운송수단인 연안운송으로 전환해 나가는 MODAL SHIFT 정책이 필요하다”고 주장했다.

그는 또 “지난 화물연대파업에 대한 노정합의가 도로운송이 안고 있는 근본적인 문제점을 해결한 것은 아니다”고 말하며, “국가물류체계의 균형있는 발전을 위해 연안운송 활성화 대책의 수립과 실행이 시급하다”고 설명했다.

연안운송의 발전을 위해서는 복합운송체제의 완결과 연안선박의 컨테이너 터미널이용 허용, 연안선박 전용 터미널의 조성 이 선행되어야 한다고 주장했다. 또 연안선박과 관련된 각종세금 감면과 경인운하의 조속한 건설을 주장했다.

제 2토론자로 나선 해운조합의 이경호 경영조사팀장도 동북아 물류중심국가로의 도약과 환경보전을 위해서는 연안해운의 역할 증대와 외항선대 수준의 경쟁력 강화가 필수적이라고 강조했다.

연안해운의 잠재력을 극대화하기 위해서는 먼저 외항선대 수준으로 경쟁력을 강화할 수 있는 연안해운의 자생력을 조속히 확보해야 한다고 주장했다.

이를 위해서는 정부의 꾸준한 정책적인 지원과 유류세 등의 각종 세금 감면, 그리고 연안해운 선원의 양성이 시급하다고 설명했다.

콤비로드는 환경친화적 운송시스템

그는 연안해운의 발전을 위해서는 장기적으로 첨단도로운송시스템(콤비로드)를 도입해야 한다고 주장했다. 콤비로드는 무인컨트롤러, 주행트랙, TP로 구성되어 주행로를 따라 전기를 동력으로 운행되는 무인운송시스템으로 인건비 절감과 무공해로 환경친화적인 운송시스템이라고 주장했다.

제 2주제인 『BLOCK TRAIN SYSTEM을 활용한 국제연계운송 합리화방안』에 대해 발표자로 나선 이호영 함부르크항만청 주한대표는 BLOCK TRAIN SYSTEM에 대해 자기화차와 자기터미널을 가지고 항구의 터미널에서 목적지의 터미널 혹은 수하인의 문전까지 남의 선로(TRACK)를 빌려서 달려 RAIL & TRUCK COMBINED TRANSPORTATION을 제공하는 새로운 철도물류서비스로 정의했다.

그는 현재 우리나라에서 일고 있는 동북아 물류중심국가 바람에 부응하는 합리적인 국제연계수송체계가 바로 B/T라고 주장했다.





B/T는 동북아 물류중심의 합리적인 국제운송수단

현재 추진 중에 있는 남북한 철도망의 연결은 단순히 한반도횡단철도망의 복원만을 의미하지 않으며, 대륙횡단철도망들과의 연결을 통해 현재 섬나라형 물류체계를 갖고 있는 우리가 실질적인 대륙형 물류체제로 전환하는 것이기도 하다고 설명했다.

또한 시베리아횡단철도망 등과의 연결을 통해 새로운 유라시아철도망인 아시아횡단철도망이 완성될 경우 엔 그 경제성 등을 감안할 때 중앙아시아지역의 운송화물이 증가할 것으로 예상되며 중거리 운송수단인 철도운송의 효용이 강조될 것으로 기대된다고 설명했다.

열차를 중심적 운송수단으로 삼아 화물자동차나 선박 등과 연계하여 수출입화물을 일관운송하는 새로운 형태의 국제복합운송시스템인 BLOCK TRAIN SYSTEM은 신속성과 경제성 및 부가 서비스 등 그 운송시스템이 가진 다양한 장점들과 남북한간 철도망 연결을 앞둔 우리의 사정에 비추어 볼 때 물류정책 입안자들이 중시해야 할 사항이라고 주장했다.

이는 현재 UN ESCAP이 BLOCK TRAIN을 활용한 국제복합운송시스템의 실현을 위해 주력하고 있고 우리의 이해관계국들인 중국과 러시아, 북한 등도 이미 착수하고 있으나 정작 우리나라는 그들에 비해 그 착수시기가 1-2년 이상 늦은 환경에 처해 있기 때문이다.

부산항을 극동지역의 기종점으로 삼아 아시아횡단철도망이 완성될 경우 그 주요 운송구간은 한국과 모스크바 이동지역 및 중앙아시아간이 될 것이며, 각국의 물류기업은 그 철도망을 이용한 국제복합운송사업의 주도권 확보를 위한 치열한 경쟁을 벌이게 될 것으로 예상하고 있다.

따라서 그는 “우리나라 물류전문기업이 그 주도권을 확보할 수 있도록 지금부터라도 BLOCK TRAIN SYSTEM에 대한 범국가적 이해와 BLOCK TRAIN 사업자에 대한 정책적 육성”이 필요하다”고 주장했다.

주요물류 허브시설의 정책적 지원필요

이에 제2주제 토론자로 나선 매일경제신문 은기운 논설위원은 동북아 물류허브 국가로 도약하기 위해서는

부산항, 광양항 및 인천 국제공항 등의 주요 물류허브 시설의 정책적인 육성과 국내외 연계수송망 구축을 위한 정책적 지원이 필요하다고 설명했다.

우리나라가 BT활용에 있어 장애요인 등으로는 공로 운송위주인 운송체계와 철도운송체제의 빈약, 북한영역을 통과해야 하는 문제점, 비용과 품질이 해상운송 서비스에 비해 경쟁력이 뒤지고 있는 점, 마지막으로 정부의 관심부족과 사회인식의 결여를 제시했다.

그는 이에 대한 대응방안으로 한·러, 한·중 등 철도 전문가회의를 개최해 BT에 대한 관심제고와 효율적 실현방안을 도출해야하며, 우리가 필요로 하는 국제노선을 명확히 제시하고 북한 등 관계국과의 협의가 필요하다고 주장했다.

또 제 2토론자인 한국로지스틱스학회 복합운송·창고분과위원회 조진행 위원장은 먼저 한반도의 철도상황을 다음과 같이 설명했다. 우선 한국철도는 운송분담율면에서 지난 1976년 50%수준에서 1997년에 11%로 크게 저하됐으며 철도에 대한 투자실적이 미비하다는 점을 제시했다. 특히 복선화율은 29%, 전화화율은 21%로 일본의 1/3수준이라고 설명했다.

국내의 철도 투자실적은 일본의 1/3수준

북한의 철도시설 또한 가장 중요한 교통수단으로 작용하고 있긴 하나 매우 노후되어 있다고 설명했다.

현재 우리나라가 시베리아 철도를 이용한 경합관계를 살펴보면 4가지경로가 활성화 되어 있다. 한국-극동항만-TSR을 이용해 구주러시아, 중앙아시아-아프카니스탄, 카자흐스탄, 러시아 국내 등의 노선이 이용되고 있다며 TSR을 활용한 국제연계수송 활용을 주장했다.

TSR의 활용도가 높은 만큼 동서향 화물의 불균형, 대차(Wagon)의 부족, 러시아 철도청 소유의 컨테이너의 계절적 부족 등이 해결해야 할 문제점으로 제시됐다.

TKR(한반도 횡단열차)을 TSR과 연계하는 다양한 방안을 조위원장은 제시했다. 일부 노선의 경우 운임비용이 현행 1,300\$에서 900\$로 절감돼 동북아 역내 일부지역에서는 철도운송이 경쟁력이 있다고 제시했다. 특히 만주횡단철도, 몽골횡단철도를 통한 러시아 내륙화물 수송에 효과적이라고 설명했다.