

동북아물류 정책 지역이기주의로 난항

“서로 상충된 국정과제, 조화의 지혜를 모으자”

김학준 부장
해운항공신문사

참여 정부들이 동북아물류중심국으로 전세계의 물류 시장을 선점하자는 캐치프레이를 내세우고 있다. 이는 국민의 정부 말기에 발표한 ‘동북아비즈니스 중심국가’의 실현이 16대 대선 공약에서 ‘동북아 중심국가’로 변모했다. 올해초 노무현대통령 당선자 인수위 최종보고서에서는 다시 ‘동북아경제중심국가’로 바뀌었다. 이어 참여정부가 들어선 후에는 또 다시 ‘동북아경제중심’으로 탈바꿈하더니 8월 27일에는 ‘동북아물류중심’이라는 이름으로 로드맵이 발표되었다. 그야말로 같은 국정과제와 목표를 두고 그 명칭이 수차례나 뒤 바뀌면서 그 범위와 내용이 5단계로 하향 조정된 셈이다.

이러한 정부의 계획은 동북아에서 한반도의 지리적 잇점을 최대한 살려 한국이 그 중심적인 역할을 한다는 것은 우리의 원대한 꿈이자 높은 이상일 수도 있다. 이를 원하지 않는 국민은 아무도 없을 것이다. 그러나 이러한 비전을 설정하면서 우리나라의 현실을 어느 정도 직시하였는가에 대하여서는 깊은 반성이 있어야 할 것이다. 더욱이 그토록 중차대한 국정과제가 일관성 없이 왜 그렇게 명칭이 자주 바뀌었는지와 이에 대하여 정책입안자들은 보다 겸허한 자세로 심도 있는 연구와 각성을 해야한다.

‘동북아경제중심’을 이루기 위해서는 동북아물류중심 로드맵에서 밝힌 7대 추진과제를 충실하게 이행해야 한다. 그러나 이를 추진하면서도 국내외에서 들려오는 건설적인 비판을 수용하고 추진과정에서 일어나는 모순점을 극복하기 위한 획기적인 방안도 제시되어야 한다.

[제19회 국정과제 회의]가 8월 27일 대통령 주재로 배운

훈 [동북아경제중심추진위원회] 위원장을 비롯하여 김진표 경제부총리, 박봉흠 기획예산처장관, 허성관 해양수산부장관등 복합운송업계, 국적항공사, 외국선사등 관계위원들이 참석한 가운데 광양시에서 개최된바 있다. 부산항과 더불어 동북아 양대 물류중심항으로 발전하고 있는 광양항의 발전상을 널리 알리고 광양항의 활성화방안을 함께 도출하기 위하여 광양시에서 열렸다. 이재희 위원의 [동북아 물류중심 추진 로드맵]에 대한 발제와 해양수산부장관의 [광양항 활성화방안] 보고 순으로 진행, 동북아물류중심 추진 로드맵에서는 그간 물류중심전략의 문제점을 검토하고, 부산신항, 광양항, 인천공항 3대 사업추진전략을 제시하고, 이를 달성하기 위한 7대 추진과제가 제시됐다. [광양항 활성화 방안] 보고에서 해양수산부장관은 광양항을 동북아의 물류거점으로 발전시키기 위해 컨테이너화물과 선사를 유인하기 위한 단기 활성화 방안으로 부두전대사용료 체제개편, 항만시설사용료 면제 등을 추진하고 광양항의 근본적 경쟁력 확보를 위해 항만시설과 항만배후물류단지, 인근 배후산업단지를 연계하는 [항만클러스터]를 구축하겠다고 보고했다. 광양항 배후물류단지 개발방식을 글로벌 화주와 물류기업 등 항만이용자의 수요(입주시기, 소요면적 등)를 고려한 “맞춤형” 항만배후물류단지 개발방식으로 전환하고 금년말까지 다국적 물류기업 유치 전략을 수립, 2004년부터는 해외 로드쇼 등 본격적인 기업 유치활동을 전개한다. 광양항을 국제물류거점으로 특화발전 시키기 위해 현재 추진중에 있는 관세자유지역법과 자유무역지역법 통합이 완료되는



대로 광양항 일대를 (가칭) 국제자유무역지역으로 지정하고, 국제자유무역지역을 지원하기 위해 금년중으로 광양항과 인근 권역을 경제자유구역으로도 지정하며 광양항항만이용자의 편의를 위해 C.I.Q, 전시, 금융 및 공공행정지원시설을 2006년까지 건립한다. 특히 동북아 물류중심 추진 로드맵의 구체적인 내용으로 우선 인천국제공항을 안전하고 편리한 동북아의 중추공항으로 육성하기 위해 2008년 계획대로 완공될수 있도록 재정에서 적극 지원하고 송도신도시 개발등 제2연륙교도 조기 완공키로 했다. 또한 인천공항의 주변지역을 경제자유지역, 관세자유지역 및 국제업무지역으로 조성하여 세계적 기업의 물류거점과 비즈니스 중심화하여 신규 기종점 항공수요를 유발시킨다. 항공노선망 확충을

위하여 신규노선을 발굴

하고 전략적 단계

적진 항공자유화

를 추진하고 우

선 한중일 항공

자유화를 적극 추

진키로 했다. 아울러 3

년 이내에 싱가포르 창이공항과 네덜

란드 스키폴공항과 같은 세계 최고 수준으로 인천공항의 운영을 개선키로 했다. 이에 공항서비스 지표개발과 정기적인 외부전문기관의 평가를 실시한다. 부산 광양항만을 혁신적인 통합물류 서비스체제 구축을 통하여 동북아 요소요소에 물류서비스를 제공하는 관문항으로 육성한다. 2011년까지 부산신항 30선석, 광양항 33선석을 건설할 계획이다. 산학연등 국제물류클러스트로 발전시킨다. 또한 세계최고수준의 항만생산성을 확보하기위하여 3년 이내에 싱가포르 로테르담 수준의 항만생산성을 확보하고 마케팅과 경영능력의 대폭 강화된 부산항 항만운영공사를 내년초에 설립하고 국내 최고의 컨테이너부두를 선정하여 항만생산성 향상을 유도한다.

그리고 환적화물 확대를 통해 공동운항 참여선사를 한 묶음으로 하여 터미널운영사를 선정하고 동북아 컨테이너항로 변화와 경쟁항의 환적화물 유치전략을 주기적으

로 모니터링하고 대응방안을 마련한다. 또 해운업을 육성하기 위하여 국제기준에 맞는 톤세제도를 도입하고 북중국, 일본과의 연계수송망을 확대하기위해 비관세 장벽해소와 피더선사의 확보를 지원한다.

그동안 도로부분에 편중된 SOC투자를 지양하고 대량교통수단의 철도와 연안해송에 수송분담율을 제고한다. 이는 유럽의 철도투자액1,885유로, 도로투자액 818유로의 2.3배이상 달한다. 지난 5월부터 전국 운송물류시장을 마비시켜온 화물운송 거부사태와 관련해서 국제경쟁력을 가진 물류전문기업을 육성하는 등 화물자동차 운송업을 선진화하고 이를위해 화물차 개별등록제를 조기시행하여 지입제를 폐지하고 공정거래 차원에서 다단계 주선에 대

한 대책을 강구한다. 아울러 물류

업체의 대형화 종합화를

유도하기 위해서 민

간경제단체와 공

동으로 물류업

발전방안을 마련

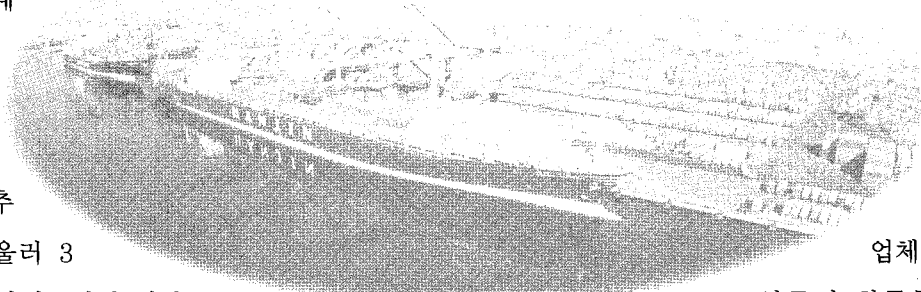
한다. 또 영세물류

업체의 신뢰성제고 개별

차주의 화물확보 지원을 위하여

우수업체 인증제도 화물직거래정보화 등을 지원하고 운송거부시 운송관련법에 의한 업무복귀 명령제를 도입할 계획이다. 부산 인천 광양등 물류도시에 대학을 물류특성화 대학으로 지정 지원하고 외국 우수 물류기관과 연계하여 물류전문대학원을 설립하여 우리나라를 중심으로 국제물류 활동을 펼칠 고급물류 전문인력을 적극 양성한다. 항만연수원을 항만기능대학으로 개편하는 것을 추진하여 공항만 시설의 대대적인 확충에 따라 필요한 기능인력을 적기에 양성한다.

국제물류관련제도를 개선하여 국제물류기업을 유치한다. 이를위해 국제물류지원센터를 설치할 계획이다. 막힘없고 서류없는 물류정보시스템을 구축하기 위해 공항만의 물류정보망을 통합하고 해외물류망과 연계도 추진한다. 동북아 철도 구축 타당성 조사를 통해 각국의 철도건설 운영, 연구기관이 참여하는 동북아 철도협의체를 구성





한후 동북아철도장관회의를 개최한다.

한편 참여정부에서 밝힌 동북아 물류중심국 과제로 로드맵발표는 우리나라 해운항만항공등 물류 산업의 장기 발전 측면에서도 매우 바람직한 것으로 생각된다. 우리나라가 동북아 물류중심국가로 발전하는데 크게 기여할 것으로 보여진다. 사실상 우리나라는 동북아 해운물류시장의 중심에 위치하고 있고, 환적항으로서도 나름대로 경쟁력을 보유하고 있다. 그러나 최근들어 중국을 비롯하여 일본, 홍콩, 싱가포르, 대만 등 동북아 국가들 사이에서 물류중심국 선점을 위한 경쟁이 날로 치열한 양상을 보이고 있고, 이들 국가들과의 경쟁에서도 열세를 면치 못하고 있는 형국이다. 특히 중국의 경우 높은 경제성장률과 정부차원에서의 해운항만등 물류산업에 대한 지속적인 투자와 지원으로 우리나라 종합물류산업의 입지를 크게 위협하고 있는 것이 사실이다. 우리나라가 동북아지역에서 명실상부한 물류중심국가로 되기 위해서는 항만시설의 확충과 항만운영의 효율성 제고도 중요하지만, 무엇보다도 해운항만등 물류가 중심이 되어야 한다고 생각한다. 자국해운산업의 발전 없이는 물류중심국가로의 도약이 불가능하다. 싱가포르나 홍콩, 네덜란드 등 경쟁국들이 자국 해운산업의 지속적인 육성을 통해 오늘날 물류거점국가로 성장한 점은 시사하는 바가 크다.

해운산업등 물류산업이 번창하면 항만, 공항시설의 확충은 자연스레 이루어질 뿐만 아니라, 선박매매나 해상보험 등 해운금융이 활성화되고, 더 나아가 연관산업의 발전으로 이어지면서 비로소 물류중심국가로 발돋움할 수 있기 때문이다. 따라서 세계시장에서 무한경쟁을 벌여야 하는 해운산업의 특성상, 경쟁력확보를 위해서는 무엇보다도 해운관련 제반 정책 및 제도가 국제적인 틀에 맞게 수립되고 추진되어야 하며, 최소한 경쟁국들에 비해 비교열위에 놓이지 않도록 정책적인 배려가 있어야 하겠다.

홍콩이나 싱가포르 등 주변 경쟁국들과의 정부간 정책 경쟁에서 비교우위를 확보할 수 있는 해운정책을 수립, 이를 적극 추진해 나간다면 우리나라의 물류중심국가 도약은 머지 않은 장래에 실현될 수 있다. 동북아문제를 둘러싼 국제워컥숍에서 어느 저명한 학자가 '동북아중심국

가'에 대한 외국인의 시각을 소개한 적이 있다. 한국의 동북아중심국가는 '자기 중심적인 사고와 논리로 일본으로부터 배척당하고 미국으로부터 버림받고 중국으로부터 경계당하고 있다'는 것이다. 국가 간의 단순한 이해관계를 떠나 글로벌라이제이션의 시각을 너무 지나치게 벗어나면 국정과제로서의 의미가 퇴색될 것이다.

그러나 동북아경제중심은 국내적으로도 상충된 모순을 가지고 있다. 참여정부의 국정과제 가운데 이른바 '동북아경제중심'과 '국가균형발전'이 그것이다. 동북아경제중심은 본래 인천을 비롯한 수도권 지역의 규제완화와 개발이 목표이다. 소위 경제자유구역을 주요 수단으로 하여 우리나라를 물류와 비즈니스의 중심으로 발전시킨다는 것이다. 여기에는 부산과 광양도 포함되어 있으나 본래 수도권을 중심으로 했던 개발계획에 '국민의 정부' 때 두 지역을 끼워 넣은 것이다.

올해 초 대통령 당선자의 전국 순회 국정토론회 테마가 부산에서는 '지방분권과 국가균형발전', 인천에서는 '동북아경제 중심국가건설'이었다는 점에서도 알 수 있다. 국정과제 가운데 서로 상충되는 분야를 어떻게 해결할 것인가 하는 문제는 참여정부의 또 다른 과제가 되고 있다. 수도권은 더 이상 물러서지 않겠다는 모습을 보이고 있고 비수도권 또한 더욱 강력한 불퇴전의 각오를 다지고 있기 때문이다. 동북아를 빌미로 한 수도권의 규제완화에 대하여 비수도권은 더 이상 좌시하지 않겠다는 것이다. 참여 정부는 국가균형발전을 주창하면서도 기회만 있으면 수도권을 달래기 위한 동북아경제중심을 강조하고 있다. 비수도권과 수도권의 요구를 모두 포용하려는 정부의 궁여지책이다. 그러나 이 양대 과제의 동시 추구에는 많은 무리가 따를 것이다. 불과 얼음이 공존해야 하는 영역이 많기 때문이다. 서로 상충된 국정과제의 조화를 이루는 데 지혜를 모아야 한다. ☺