

서해안축 중심의 동북아 물류허브 건설



- 충남발전연구원 등 서해연안 5개 시·도연구원은 중국의 경제·물류분야 급성장에 따른 우리나라 서해안축의 역할증대와 관련 서해안축 중심의 동북아 물류허브 건설을 주제로 제3회 서해안포럼을 8월 24일 오후 2시 전북 군산 리츠플라자관광호텔에서 공동 개최하였다.
- 포럼은 서해안시대의 중국교역패턴과 동북아물류중심전략을 주제로 중앙대 방희석 교수의 기조연설과 함께 ▲동북아 물류의 여건변화와 서해안축의 역할 ▲참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가와 대안 ▲서해안물류철도망구축 방안 등 총 3개의 주제로 나뉘어 진행되었다.
- 충남대 이철식 교수는 '동북아 물류의 여건변화와 서해안축의 역할'이라는 첫번째 주제발표에서
 - 동북아 물류여건변화를 경제패러다임의 변화, 선박대형화 경향, 항만운영·물류 정보화 발전,

선시간 전략적 제휴 확산, 동북아의 해운·항만사업 성장, 중국 항만의 발전으로 특징짓고 특히 중국 컨테이너항만의 급성장을 큰 변화로 지적하였다.

- 이러한 여건변화에 대응한 서해안축의 향후 역할과 관련 이 교수는 서해안축 물류시설의 SWOT분석을 통해 서해안축이 무한한 개발잠재력, 중국항만과의 가까운 거리의 강점을 최대한 살리고 열악한 배후경제권, 부족한 수송수요, 전반적인 저수심의 약점을 극복하는 것이 우선과제라고 지적하였다.
- 또한 이 교수는 서해안축의 개발방향과 관련 사전적인 배후경제권의 형성 및 중앙과 지방정부의 강력한 의지, 중심항 보다는 중국항만과 국제물류전략으로 연계된 물류센터로서의 물류 시설개발, 항만으로 주변에 화물에 대한 충분한 수송수요를 갖는 산업단지가 존저하느냐 여부가 성공의 관건이라고 하였다.

□ 참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가와 더안이라는 제2주제에서 하헌구 인하대 교수는 발제를 통해

- 참여정부의 동북아 물류허브정책의 평가에서 경제자유구역별 전략적 차별성 부재, 행정서비스의 효율성 미흡, 노선·연계교통망, 배후단지 등 주변 경제활동 활성화 미흡, 세계적 물류전문기업 육성 요원, 다양한 스펙트럼의 물류전문인력 양성 미흡 등을 지적하였다.
- 우리나라가 동북아 물류허브로서의 기능을 제대로 발휘하기 위해서는 경제자유구역의 활성화 적극 추진, 공항의 허브화와 배후단지의 항공물류 부가가치 활동 활성화, 부산·광양항의 동북아 항만물류허브화 적극 추진, 소수의 세계적 물류전문기업 육성, 다양한 물류전문인력의 육성 및 수요증대 정책 추진, 물류기업에 대한 세제 및 지원 강화 등이 요구된다고 주장하였다.

□ 한편, 한국교통연구원 연구위원인 이재훈 박사는 '서해안물류철도망구축 방안'이라는 주제발표

를 통해

- 전국적으로 균등한 간선철도망을 구축하기 위해서는 경부축 중심으로 이루어진 철도망을 서해축 등으로 분산하여야 하며, 이는 현재 선로용량 한계에 도달하고 있는 경부선 서울-대전 구간의 선로용량 부족을 해결하기 위한 대안으로서도 필수적이라고 주장하였다.
- 또한 물류수송체계의 효율화를 위해서도 광양항의 배후노선 기능을 담당하는 전라선의 수송 능력증대 및 서해축의 개발이 필요하며, 향후 남북 및 대륙철도와의 연계를 위한 수도권 서측 우회노선의 확보가 동시에 요구된다고 지적하였다.
- 서해안 철도망 구축 주요 대상사업으로는 전라선의 익산-순천 복선전철화, 순천-여수 복선전철화, 장항선 천안-온양온천 복선전철화, 온양온천-대야 복선전철화, 군산선 익산-대야 복선전철화, 둔대-예산 복선전철, 부곡-곡산 복선전철, 수인선 인천-수원 복선전철을 제시하였다.
- 이 박사는 서해안 철도망이 계획대로 구축된다면 경제·사회적으로 커다란 효과를 유발할 것이라고 예상하면서 특히 서해축 철도망 구축에 따른 효과를 2020년을 기준으로 분석하면, 통행시간 절감효과 연간 6,425억원 규모, 차량운영비 절감효과 연간 2,666억원 규모, 교통사고 저감효과 연간 484억원 규모, 환경비용 저감효과 연간 277억원 규모에 이를 것이라고 내다봤다. 또한 서해안 철도망 구축에 따른 생산유발효과는 총 3,025억원, 임금유발효과는 459억원, 고용창출효과는 25만명 정도로 분석되었다.