



[기획인터뷰]

INTERVIEW

백 옥 인

광양만권경제자유구역청장

「“세계 10대 컨테이너항으로의 성장 통한
동북아 물류 허브항만 역할 수행”」

정부는 최근 인천, 부산, 광양 등 3개 지역 경제자유구역청을 조직·인사·재정 등에서 자율성과 독립적인·허가권을 행사하는 특별지방자치단체로 격상키로 하였다. 외자유치를 위한 원스톱 행정서비스를 제공하기 위해서다. 현재는 외자유치시 각 상급 지자체를 돌아다니며 인허가를 받아야 하기 때문이다. 하지만 특별지자체는 통상의 지자체와 구별되기 때문에 상위 단체의 규제를 받지 않고, 외자유치 등의 특수 목적을 위해서는 최대한의 자율적 권한을 갖게 된다.

이렇듯 정부에서도 경제자유구역청에 많은 관심과 힘을 쏟고 있다고 할 수 있다. 3개 지역의 경제자유구역청 중 가장 왕성한 활동을 펼치면서 외자유치에 모범이 되는 곳이 있다. 바로 광양만권경제자유구역청.

지난해 3월에 개청되어 타 경제자유구역청보다 늦게 출발하였지만 그 결과는 정 반대다.

광양만권경제자유구역청의 초대 청장으로 부임한 백옥인 청장은 포스코터미널 등 8개 업체로부터 9034만달러의 투자를 유치하고 국내외 15개 업체와 2조 720억원에 달하는 투자意向서를 교환하는 등 광양만권을 발전시키기 위해 노력하고 있다.

나아가, 광양에 대한 국제 인지도를 높이고 도로 등 SOC를 확충해 기본적인 투자환경을 조성해 가면서, 동북아 경제 및 물류 거점도시로 발돋움하기 위한 구체적인 계획을 하나하나 펼쳐 나가고 있다.

- 한국물류산업을 위해 노력하고 있는 물류인들에게 간단한 인사말을 부탁드립니다.

▶ 존경하는 물류관계자 여러분 안녕하십니까?

글로벌시대를 맞아 급변하는 세계물류환경의 변화에 능동적으로 대처하고 경쟁력을 확보하기 위해 불철주야 헌신하고 계시는 물류인 여러분의 노고에 머리 숙여 감사를 드립니다.

세계경제 흐름에서 물류의 중요성은 갈수록 증대되고 있습니다. 국가 기간산업인 물류산업에 종사한다는 자부심을 가지고 우리나라가 21C 동북아 물류 중심국가 가 될 수 있도록 더욱 노력해 주시기 바라며, 하시는 모든 일들 뜻대로 이루시길 기원합니다.

- 광양만권의 미래와 비전에 대해 말씀해 주십시오.

▶ 광양만은 천혜의 항만과 산업입지여건을 갖고 있어 일찍부터 국가에서는 여수 화학 산업단지와 광양제철을 조성하여 국가적으로 많은 기여를 하고 있습니다.

특히 현재 단계별로 조성되고 있는 광양항은 365일 작업이 가능한 정온(靜穩) 수역과 수심이 깊고 세계에서 드문 4km의 일자형(一字型)안벽이 있어 대형선박의 접안에 매우 유리한 조건을 가지고 있습니다.

이러한 여러가지 입지적인 여건을 잘 활용한다면 광양만권은 21C 동북아 물류·신소재·관광허브의 거

점도시로 성장하게 될 것이며 특히 광양항은 기본계획대로 추진된다면 세계 10대 컨테이너항으로 성장하여 부산항과 더불어 동북아 물류허브항만의 역할을 하게 되어 국가경제의 발전은 물론 낙후된 전남 동부권과 경남 서부권의 발전을 견인하게 될 것입니다.

- 올 상반기 광양만권경제자유구역청의 사업성과와 하반기에 중점으로 추진할 사업은 무엇입니까?

▶ 광양만권 경제자유구역청을 활성화 하기 위해 지난해 3월 24일 경제자유구역청이 개청하였습니다. 이제 겨우 1년 3개월이 되었습니다만, 지난해에는 내부역량강화와 개발계획수립, 인지도향상을 위한 3회에 걸친 해외투자유치(IR)활동 등 매우 바쁘게 활동하였습니다.

금년 상반기에는 취약한 부분인 수도권과의 접근성을 확보하기위해 SOC 확충을 위해 꾸준히 노력한 결과 광양~전주간 고속도로의 공기 단축, 전라선 철도 복선전철화 조기 추진을 관철하였고 인지도 향상을 위해 경기지역 수출입 업체를 대상으로 물류비 절감설명회를 비롯하여 주한미군 특수화물을 유치하였습니다.

외국인 직접투자를 유치하기까지는 상당한 시일이 소요되며 율촌 산업단지의 경우 현재 조성 중에 있어 입주희망기업이 원하는 시기에 부지를 제공하기 어렵기 때문에 부지조성에 박차를 가하는 한편, 보다 나은 기업을 유치하기 위해 연내 자유무역지정을 추진하고 있



으며 광양항 배후부지는 세계적인 물류기업 유치에 위해 교섭 중에 있습니다.

하반기에도 화양지구 사업시행자인 (주)일상을 비롯하여 지난해 MOU를 체결한 기업들 중 투자 가능한 물류기업 등 타켓 기업을 선정 방문하여 투자를 유도하는 한편, 6회에 걸친 투자설명회를 개최, 광양만권을 홍보하여 새로운 투자기업을 발굴하고 목표액 이상을 유치할 계획입니다.

- 동북아물류중심국 건설을 위해 광양항과 부산항의 투포트시스템 중점개발이 거론되고 있습니다. 중국과 일본의 주요항만보다 광양항이 가지는 장점은 무엇입니까?

▶광양항을 이용하는 터미널 운영사와 선사, 화주 등을 대상으로 한 설문조사에서 광양항의 장점으로 저렴한 항만이용료가 약 53%, 항만시설의 여유가 19%, 원활한 도심교통으로 인한 운송시간 절약이 13%를 차지하고 있었습니다.

제가 보기에는 위와 같은 장점도 물론 있지만 태풍 등 기상재해에 관계없이 작업이 가능하고 갈수록 대형화되어가는 컨테이너선의 추세에 부응하여 8,000TEU급 이상의 대형선박이 접안하기에 충분한 수심과 접안시설 그리고 넓은 배후부지가 있어 대규모 물류집하가 가능합니다.

특히 물동량이 가장 많은 중국과 일본 미국간 간선항로의 중간에 위치하여 환적화물을 중계기지항으로서의 최적의 여건을 갖추고 있기 때문에 점차 대형화 되

어가는 선박 추세에 비추어 볼때 무한한 가능성이 있는 항만이라고 생각합니다.

- 광양항을 허브항만으로서의 기능과 함께 국제복합물류공간으로 개발 육성하기 위해서는 배후부지 확보와 다국적 물류기업의 유치가 급선무입니다. 이를 위한 구체적인 계획은 있으신지요?

▶광양항은 '98년 개장되어 이제 7년째 되는 신생항만입니다. 따라서 현재까지는 항만 인지도가 낮고, 배후에서 생성되는 물동량이 부족하고, 물류지원시설이 미비하여 동북아의 중심항만으로 자리 잡지 못하고 있는 게 현실입니다.

광양항이 허브항만으로서 기능과 함께 국제복합물류공간으로 발전하기 위해서는 항만시설 확충과 배후부지 조성 및 물류기업 유치가 절대적으로 필요하다고 봅니다.

먼저 항만시설 확충에 대하여 말씀드리면, 항만관련 인프라의 부족은 화물유치의 걸림돌로 작용하고 있으며, 화물의 부족은 인프라 시설의 확충을 더디게 하는 악순환의 고리로 연결되고 있습니다. 파격적인 항만인프라의 확충만이 이러한 악순환의 고리를 끊는 열쇠로, 즉 대형화주가 편리하게 이용가능한 물류창고의 확대, 공 컨테이너 장치장 설치, Marine Center건립, 운전기사 휴게소 건설 등 물류종사자 편의시설이 대폭적으로 확충되고 있습니다.

구체적으로 설명드리자면 국내 대형화주 유치를 위한 물류센터를 건립하여 안정적인 물동량을 확보하고자 262억원을 들여 3만평의 광양항 배후부지에 2,000평 규모의 창고 3개동을 건립하고, 공컨테이너의 수급 불균형(수출 67 : 수입 33)으로 인하여 발생하는 광양항 이용화주의 불편해소를 위하여 광양항 항만관련부지 5만평 및 전라남도 장성군에 소재한 호남복합화물터미널에 공컨테이너 장치장을 설치할 예정입니다.

또한, 광양항 이용자에게 편의를 제공하고자 '06년 완공을 목표로 5,445평의 광양항 마린센터가 6월 10일 공사에 착수하였으며, 500평 규모의 냉동냉장창고 3개동을 건립하여 연간 6,700여톤을 저장하고, 광양항을 이용하는 포워더를 지원하기 위하여 800평 규모의 포워더 업무용 사무실 및 창고를 건립하고, 8,000평의

부지에 500평 규모의 화물자동차 운전기사휴게소 건설을 추진하고 있습니다.

아울러 대형선사 및 화물유치를 위해서 볼륨인센티브 (Volume Incentive)의 확대 실시, 고속도로 통행요금의 일정부분 보전 등과 같은 화물유치를 위한 각종 프로그램 개발 및 확대하여 차별화함으로써 화물유치에 노력을 경주하고 있습니다.

배후부지 확보에 대해서는 항만관련단지 10만여평은 이미 완공되어 즉시 입주가 가능하며, 동측 배후부지 59만평, 서측배후부지 53만평 등 총 112만평을 개발할 예정입니다.

동측배후부지 1단계 12만평은 '06년에 완공되고, 지난 5월에 착공한 2단계 37만평과 현재 설계용역중인 3단계 10만평(도합 47만평)은 '08년말까지 완공할 예정입니다.

서측배후부지는 현재 예비타당성용역을 시행중에 있으며, 금년 9월중 용역이 끝나면 곧바로 개발사업이 추진될 수 있도록 진행 중에 있습니다.

또한, 다국적 물류기업 및 선사를 유치하여 광양항의 조기활성화를 도모하기 위하여 우리청에서는 일본, 중국, 싱가포르, 유럽, 미국 등지에서 대형컨테이너 선사 및 물류기업 등과 투자협약의 진행 중에 있어 조만간 가시적인 성과가 나타날 것입니다.

- 광양항개발이 예산낭비라는 우려와 지적이 있습니다. SOC확충에 필요한 정부예산을 확보하기 어려울 것 같은데, 이와 같은 정부의 우려를 해소시킬 수 있는 방안과 예산확보방안은 무엇입니까?

▶전세계의 항만상황을 살펴보면 선진항만이라 일컫는 싱가포르도 수요의 과소(過少)에도 불구하고 이웃 말레이시아의 신생항만과 경쟁하기 위하여 계속 항만 시설을 확충하고 있고 일본의 동경, 요코하마항의 경우도 물동량이 침체상태에 있음에도 4~8개 선석의 확장공사를 계속하고 있으며 중국의 항만은 더욱 빠른 속도로 확장해 나가고 있습니다.

물류의 수요에 맞추어 공급을 조절한다는 것은 대단히 어려운 일입니다. 1988~1990년 사이 미국 하원에서는 자국의 주요항만들이 지나친 경쟁으로 항만시설이 과잉투자되고 있고 앞으로도 더욱 과잉될 가능성이

크다며 이를 규제하려고 하는 입법이 몇차례 시도된 바 있었으나 아이러니컬하게 현재 미국의 서부항만은 항만시설부족으로 인한 체선체화상태가 심화되어 물류대란을 겪고 있으며 미국 연방정부도 이를 해소하기 위해 적극 나서는 사태가 유발되었습니다.

이러한 선진국가들도 물류예측을 정확하게 하지 못하여 수급상의 어려움을 겪고 있는 것이 현실입니다. 항만시설을 수요에 맞추어 적기에 공급한다는 것이 대단히 어렵다는 사실이 곳곳에서 증명되고 있습니다.

많은 경우 공급은 수요를 창출할 수 있습니다. 광양항의 경우도 앞으로 선박의 규모가 8,500TEU에서 12,000TEU급 선박으로 점차 대형화 되어가는 추세에서 이들 선박을 수용할 수 있는 항만시설을 갖춘 나라는 별로 없습니다.

광양항이 동북아 중심항만으로 역할을 다 할 수 있다면 이들 대형선박을 수용할 수 있는 항만시설을 조기에 갖추어야 합니다. 항만물류는 누가 선점하느냐가 시장을 좌우하는 주요 지표가 됩니다.

위와 같이 물류를 중요시 하고 있는 세계 대부분의 나라들이 다항 또는 양항체제를 운영하고 있고 특히 우리나라의 경우 경부축에 물동량이 지나치게 편중되어 물류정체로 인한 비용이 높아 국가경쟁력 약화의 한 원인은 물론 유사시 수송마비와 지진이나 태풍 등 천재지변과 항로의 선박좌초 등의 사태발생에 대비하여서도 대체항만이 필요하다고 보며 동북아 물류 중심국가로 위해서도 상호보완적 기능을 유지함이 시너지효과를 거둘 수 있다고 봅니다.

금년 3월 광양항에 대한 일부 논란에 대해 노무현 대통령께서 "광양항은 공급을 통한 수요를 창출하라"는 분명한 언급을 하였고 지난 6월 16일에도 SOC조기완공에 대한 약속을 하셨기 때문에 예산확보에는 문제가 없을 것으로 생각합니다.

- 청장님은 개인적으로 OECD해운위원회 부의장직을 수행하고 계신데, 어떤 역할을 하시고 계시는지 말씀해 주십시오.

▶OECD란 1961년 경제발전과 세계무역의 촉진을 위해 설립된 국제기구로 30개국이 가입되어 있고, 26개 산하위원회가 있습니다. 우리나라는 1990년 10월 비

회원국으로는 처음으로 OECD 조선사업부에 가입했고, 1996년 12월 29번째 OECD 정회원국이 되었습니다.

OECD해운위원회는 국제 해운항만관련 정책방향과 해운항만산업 관련 제도를 결정하는 주도그룹으로서 30개 OECD 회원국과 2개 옵서버국(러시아, 에스토니아)으로 구성되어 있으며, 결정된 사항을 집행하기 위하여는 결정사항을 비회원국에게 권고하고 이를 지키지 않을 경우 회원국이 단결하여 불이행국가에 대하여 국제기구에서의 규제 등을 건의하기도 합니다. 의장단과 5개 간사국(Bureau Member)이 모여 회의 의제선정, 정책 추진방법 등을 사전협의하여 방향을 설정하고 있습니다.

본인은 1998년, 2001년, 2003년 3회 연속 부의장으로 피선된 후 회장단의 일원으로 우리나라의 국익에 저해되는 결의안이 채택되지 않도록 사전 조율 하거나 우리의 의견이 반영되도록 적극적으로 노력하는 등의 역할을 하고 있으며 이를 통해 한국 해운외교의 위상을 높여 나가고 있습니다.

- 마지막으로 물류관계자에게 하시고 싶으신 말씀이 있으시면 해주십시오.

▶여러분께서도 잘 아시는 바와 같이 세계경제에서 물류의 중요성은 갈수록 증대되고 있습니다. 또한 국가간에도 물류를 선점하기위하여 치열한 경쟁을 하고 있습니다. 특히 중국은 가파른 경제성장에 힘입어 상해항을 비롯하여 대련, 천진, 칭도 등의 항만을 크게 확충하고 있어 우리에게는 위기이자 기회로 다가오고 있습니다.

참여정부에서는 이러한 물류의 중요성을 인식하고 국가의 새로운 성장 동력으로 삼고자 21C 동북아 물류 중심 국가 건설을 국정목표로 하여 많은 지원을 하고 있습니다.

물류는 국가경제의 흐름을 원활하게 하는 국가의 대동맥입니다.

물류관계자 여러분께서도 이렇게 중요한 국가기간산업에 종사한다는 자부심과 물류산업이 21C 국가발전의 중심산업이라는 인식하에 우리나라가 세계물류의 중심 국가로 우뚝 설 수 있도록 최선의 노력을 다해주시길 당부드립니다. 감사합니다. **물류**



〈백옥인 광양만권경제자유구역청장 프로필〉

■ 주요학력

- 여수중학교, 대경상업고등학교(서울)
- 성균관대학교 경영학과 졸업
- 국방대학원(안보과정) 수료
- 경희대학교 국제법무대학원 수료

■ 주요경력

- 1975. 7 ~ 1978.12
교통부 해운항만청(행정사무관)
- 1978.12 ~ 1980. 9
교통부 김포국제공항 의전과장
- 1985.12 ~ 1990. 1
주미한국대사관(해무관)
- 1993.12 ~ 1997. 1
해양수산부 해운국장
- 1997. 1 ~ 1999. 6
해양수산부 기획관리실장
- 1999.12 ~ 2004. 3
한국물류정보통신 대표이사
- 1997. 4 ~ 현재
OECD해운위원회 부의장(3차연임)