

물류를 말한다

해양에서 대륙의 시점이자 끝점이 되는 남해안 항만 시설들이 유라시아의 시발점으로 하루 속히 이루어지고, 남해안의 항만기지가 세계의 물류서비스 시설이 되기를 기대한다.

우리나라는 대서양과 태평양으로 진출할 수 있는 부산항, 광양항 등 항만기지로 조성할 수 있는 남해안이 자리잡고 있고, 언제든지 필요할 때는 항만설비를 갖추어 대륙으로 연결할 수 있는 철로와 육로의 시발점에 위치해 있다. 이들 항만들은 주위의 선진소비국과 오대양 육대주를 오가는 선박을 유치할 수 있는 항만물류거점으로써 전초기지로 성장할 수 있다.

우리나라는 자원이 없고 동남아에 비교해 볼 때 인건비가 상대적으로 비싸고, 국토도 크지 않다. 게다가, 값싼 노동력과 광활한 국토를 갖고 있는 중국의 제조업 활성화 정책으로 국내 제조업체의 이전 등 국내 제조업의 시장도 계속 위축되면서 경제성장을 둔화시키고 있다. 현재 우리나라의 경제성장 산업핵심 품목은 반도체와 전자기기부품, 자동차, 선박, 철강류 등으로 일부 품목에만 의존하고 있는 상황이다. 대륙의 시점이자 물류 서비스의 초석이 될 수 있는 지형적 입지조건을 갖추고 있으면서도 물류의 거점으로써 역할을 다하지 못하고 있다.

남북 회담에서 물류의 숨통을 반드시 이루어야...

그 이유는 같은 동포이면서 이념이 다른 북한이라는 공화국이 대륙으로 향할 수 있는 길을 봉쇄하고 있기 때문이다.

향후 2010년대에는 거대하고 막강한 나라 중국과 시베리아의 러시아를 포함한 유럽연합국가에 우리나라가 동북아 핵심물류허브기지를 선점한다면 자원이 없는 우리나라로서는 엄청난 부가가치를 높일 수 있을 것이다.

이러한 주변여건을 감안할 때 우리나라는 물류 항만과 대륙을 연결할 수 있는 통로의 확보와 기반 구축으로 3PL서비스 산업 발달과 함께 국가적 물류거점으로 확대하여, 국제 경쟁력과 세계에서 막강한 국가로 거듭날 수 있으리라 본다.

예로 싱가포르의 우리나라 제주도 보다 좁은 나라이지만 물류 항만기지의 활성화로 서비스 무역부문에 가장 우수한 국가이다. 우리나라는 싱가포르 보다 수십 배 큰 땅덩어리를 갖고 있지만 경제 활성화는 뒤쳐진다.

만약, 우리나라의 주력 수출품인 반도체와 전자기기부품, 자동차, 선박, 철강류 등을 생산할 수 없거나 혹은 예기치 못한 문제로 수출부진 및 내수침체로 이어진다면, 지난 1970년대의 개발도상국으로 전락될 수 있는 상황에 봉착할 수도 있다. 따라서 경제대국으로 부상할 수 있는 방안은 전 국토의 물류서비스 구축이야말로 최상의 국가적 성장동력원이 될 것이다.

일본의 경우 세계 초강대국이면서도 물류의 통로를 확보하려고 일본영토의 가라쓰에서 이끼와 쓰시마를 경유하여 우리나라 거제도 혹은 부산으로 잇는 길이 200km, 공사비 100조원 규모의 해저 터널을 설치하기 위해 작년 8월에 서울 쉐라톤 워커히에서 해저터널에 대한 학술행사를 개최한 바 있다.

우리는 대륙의 시점과 최적의 항만 시설입지를 갖고 있으면서도 일본과 같이 섬과 같은 존재로 운영되고 있다.



현재 부산항이 연간 1,192만TEU의 컨테이너 화물량 처리로 세계 5위를 기록 했지만, 항만 부대시설 확보율이 미흡하고, 서비스 수준 또한 기타 항만에 비해 상대적으로 저조하다. 광양항은 올해 170만TEU의 처리를 예상하고 있고, 2011년에는 933만톤까지 처리 할 수 있는 항만으로 조성 할 계획으로 추진하고 있다.

이처럼 우리나라의 남부지역 항만은 물류를 이용한 서비스가 확대될 수 있고 오대양에서 들어오는 선박이 가장 빠르고 접근하기 좋은 곳이다.

따라서, 우리나라의 국토 절반인 남부지방을 물류 서비스의 허브기지로 활용하여, 대륙 운송체계도 남부지방(부산항, 광양항, 울산항 등)에서부터 차이나반도와 시베리아반도까지 철로나 육로로 물류 유통 서비스가 이루어져야만 다른 나라의 항만에 견주어 경제성과 경쟁력이 있는 우리나라의 항만에 외국 선사들이 접안 할 것이다.

그러나, 항만운영이 중국물류와 관련해서 일시적으로 이루어지고는 있지만, 항만 물류시설과 서비스가 상대적으로 좋지않고, 대륙의 연결이 되어 있지 않아 미래를 예측해 볼 때 외국 선사들이 우리나라의 항만을 계속 사용 할 것인지는 아직 미지수이다.

따라서, 우리가 외국 선사들을 유치하기 위해서는 물류비 절감을 위한 최신 항만시설의 제공 뿐만아니라, 대륙진출을 위한 북한과의 철로 및 육로 개설은 절대 절명이다. 북한이라는 곳이 사상(思想)이 다르다 고집 불통이다 하여 이대로만 있을 수는 없지 않는가? 이것 하나 해결 못하고서야 세계를 향한 글로벌화나 국제화이니 하고 나아갈 수 있겠는가?

우리는 반만년 기나긴 역사를 갖고있고 100년이라는 대한민국의 한 세기를 보내고 있지만 조상이 물려준 땅에 세계를 지배 할 그 무엇도 이루지 못하고 일본과 같은 물류의 징검다리 역할에 불과하고 경제적으로는 더욱 나약하지 않는가?

어려운 상황에서도 남북협상은 계속 진행하고 있고 현재도 그러하지만 실행이 되지 않으니 이 얼마나 가슴 아픈 일인가?

이번 회담을 기회로 반드시 철로와 육로 개설에 대해 해결하여야 할 것이다. 이것이 바로 세계 초 일류 국가로 가는 길이고, 국가의 미래 성장에 대한 교두보임을 알고 있다면 말이다. 바다 건너 일본이라는 나라가 이제 더 이상 우리와 견줄 수 없고, 우리에게 함부로 할 수 없는 강대국 대한민국으로 거듭 날 수 있기를 갈망하며, 다른나라에 선(先) 수로 물류 허브기지가 넘어가지 않도록 하루 빨리 남북한을 잇는 물류의 길이 완성되어야 할 것이다.

정부와 국회는 이제 더 이상 방관하지 말고 어떠한 방법으로든 이번 남북회담에서 최소한의 철로와 육로를 확보하여 중국과 러시아대륙에 나갈수 있는 교두보를 확보해야 할 것이다

세계는 급변하고 있다. 10년전과 지금이 다르듯이 10년후는 더 더욱 다를 것이다. 지금의 '동북아물류중심국가의 건설'이라는 국책사업은 10년이 지나면 인접 국가에 선두자리를 내주어야 할지도 모른다. 인접 국가에는 공항기지 및 항만기지 등이 계속 증축 활성화되고 있는 가운데, 우리나라도 항만시설을 확충하고 있지만 북한의 물류 통로 없이는 절름발이 역할 밖에 못한다. 좁은 우리나라에서는 물류라 할 수 없고 단지 물건을 운반할 뿐이다. 물류는 거대한 규모의 시장에서 만이 이루어지기 때문이다.

북한도 변하였다. 이 변화를 하루 빨리 선점하고 대륙으로 향할 수 있는 물류 거점 및 통로를 반드시 이루어야 한다.

우리는 일본 보다 더 대단해야 한다...

그래야 일본을 앞지를 수 있다...

세계 강대국으로 거듭나기를 기대하며,

후손들에게 멋진 나라, 멋진 선물을 줄 수 있지 않겠나.....

[기고를 받습니다]

"물류를 말한다"는 물류업 종사자 여러분이 물류에 대하여 다양한 주제로 여러분의 주장을 펼칠 수 있는 곳입니다. 독자 여러분의 많은 투고를 바랍니다. / e-mail: journal@kola.or.kr