

**[기획인터뷰]**

**INTERVIEW**

**강 무 현**

해양수산부 차관

「항만물류 산업의 집적화와 고부가가치화로  
우리나라의 경제성장 동력 역할 수행!!」

동북아 물류중심국가로의 도약은 바다를 건너야만 가능하다. 주변국인 중국, 일본 등과의 교역에 해상을 이용해야 하기 때문이다. 삼면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 부산신항, 광양항의 투포트 시스템으로 신라시대의 장보고 대사가 이뤘던 해상왕국을 다시한번 이루고자 노력하고 있다.

그 선두에 해양수산부가 21세기 선진 해양한국 실현이라는 비전을 가지고 항해하고 있다.

그만큼 우리나라는 바다가 중요하다. 오는 5월 31일 제10회 바다의 날을 맞이하여, 강무현 해양수산부 차관을 만나 동북아 물류중심국가에서 해운업의 중요성을 다시한번 되새겨 보고 해양수산부의 올해 주요 추진정책과 물류기업을 위한 계획에 대해 들어보았다.

- 먼저, 한국물류산업을 위해 노력하고 있는 물류인들에게 간단한 인사말을 부탁드립니다.

▶그간 물류산업에 대한 관심부족, 도로·항만·철도 등 취약한 사회간접자본 시설수준의 어려운 환경속에서도 한국물류산업의 발전을 위해 고군분투 하시는 물류인들에게 감사의 말씀을 드립니다.

최근 한국의 경제상황은 국내 유통시장 및 물류부분의 완전 개방화라는 새로운 전환기를 맞이하게 되었으나, 한국의 전체 물류 수준은 선진 외국과 비교할 때 전반적으로 많은 문제점과 취약점을 내포하고 있습니다.

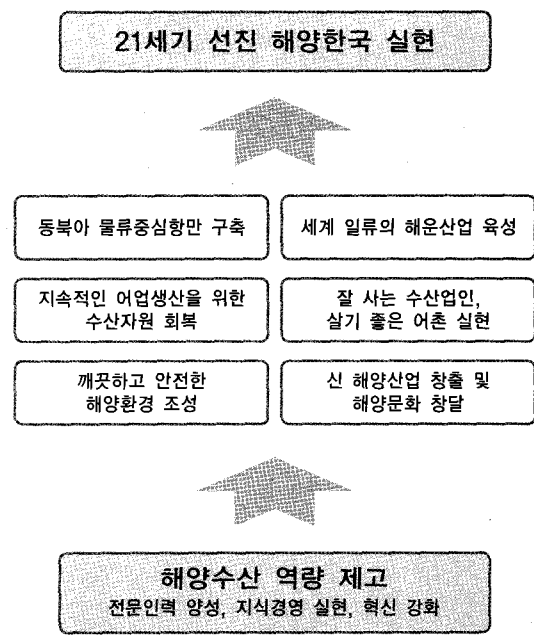
아울러 매년 물류비용의 지속적인 상승이 기업 입장에서 볼 때 원가 부담요인으로 작용되어 수출·입에 직접적인 영향을 끼치면서 물류산업의 중요성은 더욱 확대되었습니다.

이제 정부는 물론 기업들은 범국가적으로 물류관리의 선진화를 도모하지 않고서는 국가 경쟁력 강화를 추진하기가 어려운 상황이 되었습니다. 이러한 중요한 시점에 한국물류산업의 발전을 위해서는 물류전쟁의 최전방에서 일하시는 여러분들의 관심과 애정어린 질책이 필요합니다.

앞으로 한국경제의 지속적인 성장과 유통시장 개방에 대처해 종합적이고 효율적인 물류정책을 수립하기 위해 민·관이 협력하여 한국물류산업이 발전할 수 있도록 다같이 노력하길 바랍니다.

- 올해 해양수산부의 중점 추진 업무는 무엇입니까?

▶해양수산부는 지난 2월 25일 대통령이 취임 2주년 국정연설에서 밝히신 국정과제의 차질 없는 추진을 지



원하고, 21세기 선진해양한국 실현을 위하여 6대 정책 목표와 23개 이행과제를 착실히 추진하는 것입니다.

주요 해양수산정책은 동북아 물류중심항만 구축, 지속가능한 어업생산을 위한 수산자원 조성 및 살기 좋은 어촌 구현, 신 해양산업 창출 등입니다.

아울러 지방화시대에 걸 맞는 항만관리체제 개편, BSC(성과관리시스템) 구축과 OKPN(해양한국 홍보네트워크)을 통한 맞춤형 홍보 강화 등 혁신과제도 추진할 것입니다.

구체적으로 6대 정책목표의 주요 핵심내용을 설명드리면 먼저, 우리나라를 동북아 물류중심국가로 발전시키기 위해 항만인프라를 저기에 개발하고, 항만경쟁력을 제고하는 것입니다. 특히, 항만배후부지에 다국적



물류기업을 유지하기 위한 활동을 더욱 강화하고, 해운기업 경쟁력을 강화하여 세계에서 가장 해운업을 하기 좋은 나라로 만드는 것입니다.

둘째, 수산자원의 감소와 해외어장의 축소 등 대내외적으로 어려움을 겪고 있는 수산업의 자생력을 키우고, 어업인의 소득을 향상시키는 것입니다. 아울러 수산업의 틀을 새로 짜는 종합적인 구조조정을 추진하고, WTO협상으로 인해서 어업인들이 피해를 보는 일이 없도록 사전 준비를 철저히 할 것입니다.

셋째, 교토의정서가 발효되면서 해양환경에 대해서도 각별한 관심을 가지고 장래 우리의 후손들이 건강하고 풍요로운 삶을 살아갈 수 있는 터전이 되도록 최선을 다할 것입니다.

넷째, 미개척분야인 해양자원의 개발을 통하여 해양산업을 우리경제의 신(新) 성장동력으로 육성하는 일에도 지원과 투자를 아끼지 않을 것입니다. 5년 이내에 해양과학 기술분야가 해양선진국 수준으로 도약할 수 있도록 중장기 로드맵을 마련하겠습니다.

끝으로, 해양수산부는 국제협력 업무가 특히 많은 부

처이므로 IMO(국제해사기구), FAO(국제식량농업기구), ILO(국제노동기구), UNEP(유엔환경계획) 등 유엔기구 및 지역 수산협력기구에서의 국제협력 활동을 더욱 확대해 나갈 것입니다.

- 동북아 물류중심국 건설을 위한 해양수산부의 구체적 대안은 무엇입니까?

▶ 잘 아시다시피, 중국 상하이 양산도에 대규모 항만이 개발되고 있고, 일본 또한 중추항만 건설계획에 따라 기타큐슈의 히비키항에 컨테이너항만 건설을 추진하고 있습니다. 동북아지역의 허브항만 선점을 위한 경쟁이 심화되고 있는 지역여건에서 부산신항과 광양항의 건설을 서둘러 추진하는 것입니다.

2011년까지 부산항에 30선석, 광양항에 33선석의 항만을 개발하고, 이 중 부산신항 3선석은 중심항 경쟁선점을 위해 금년 말에 조기 개장할 수 있도록 최선을 다하고 있습니다.

이와 함께 항만의 생산성과 서비스를 선진항만 수준으로 제고시키기 위해 항만하역장비 확충, 다선석 공

동운영체제 정립, 항만 노무공급체계 개선, IT 기술을 활용한 유틸리티스 항만 구축 등도 병행하여 추진하고 있습니다.

또한, 우리나라 항만을 화물중계형 항만에서 화물창 출형 항만으로 전환하기 위해, 항만 배후부지에 다국적 물류기업을 적극 유치하는 한편, 선박급유업, 선박수리업 등 항만물류 산업의 집적화와 고부가가치화를 위한 종합대책을 수립하여 우리나라 경제의 성장 동력 역할을 할 수 있도록 할 계획입니다.

정부는 이러한 계획이 차질 없이 추진되도록 금년 2월에 범정부 협의체인「부산·광양항 경쟁력 강화위원회」를 구성한 바 있으며, 동 위원회를 중심으로 추진사항을 지속적으로 점검하고 보완하여 나가고 있습니다.

그 밖에 인천, 평택·당진항, 군산, 목포, 마산, 울산, 포항 등 17개 주요 무역항도 물동량 변화를 고려하여 부두시설과 항만시설의 확충을 착실히 시행하고 있습니다.

- 해양부에서 항만배후단지에 투자관심이 있는 글로벌 물류기업을 위해 개발한「동북아시아 최적 물류거점 의사결정시스템(Opti-Logis)」에 대하여 설명해 주십시오?

▶해양수산부는 한국 항만배후단지의 투자에 큰 매력을 갖고 있으면서도 투자결정을 유보하고 있는 외국 물류기업에게 신속한 투자결정을 유도하기 위하여, 물류기업을 대상으로 하는 동북아시아 최적의 물류거점 선정 및 기업별 물동량 흐름을 효율화시키는 분석시스템「Opti-Logis」을 2004년도에 투자하여 개발하였습니다.

Opti-Logis는 물류기업의 개별기업별 생산지·수요지, 유통규모, 유통단가 등 물류관련 정보를 입력하면 생산지와 수요지 사이에 발생하는 최적의 물류흐름 루트를 선정해주고, 문제점 발생시 해결책을 제시해 주는 프로그램입니다.

Opti-Logis를 활용하여 현재까지 싱가포르와 일본의 기업들에게 물류컨설팅 서비스를 제공한 바 있으며, 최근에는 미국기업 등으로부터 자사 물류시스템을 분

석해 달라는 의뢰도 있습니다.

이러한 분석을 통해서 한국 항만배후단지에 적합한 사업모델을 찾을 수 있었습니다.

다시 말씀드리면, 동북아의 여러 생산지에서 전 세계의 여러 곳으로 배송되어야 하는 제품으로서 빠른 배송이 필요하고 제품의 가격이 상대적으로 비싼 경우에는, 중국보다는 한국 항만배후단지를 이용하는 것이 효과적이라는 것입니다.

이에 해당하는 산업으로서는, 중국발 일본행 소비재 산업, 특수화학제품, 가전제품, 전자재, 가구, 농수산물 등과 같은 Perishable제품이 해당된다는 것입니다.

우리부에서는 위와 같은 프로그램을 전격 공개해서 활용하기로 결정하고 우리부 국제물류지원센터 홈페이지(<http://distribark.momaf.go.kr/>)에 프로그램을 게재하여 누구나 자유롭게 이용할 수 있도록 하였습니다.

아무쪼록, 이러한 공개활용을 통하여 한국 항만에 대한 강점이 널리 증명되고 투자여론이 확산된다면 우리부에서 본격적으로 추진중인 다국적기업 투자유치활동이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대하고 있습니다.

- 부산항과 광양항 투포트 활성화로 중국, 일본과 경쟁이 치열해지고 있는데 활성화 방안은 무엇입니까?

▶대통령께서는 넓은 해안으로 단일 항만 의존에 따른 위험 분산, 주변 경쟁국 항만과의 경쟁, 국가 균형발전이라는 제반 여건을 감안하여, 광양항 활성화에 최선을 다할 것을 당부하셨습니다.

특히 시설 확충과 더불어 물류기업 유치 등 자생적 성장 기반을 갖출 수 있도록 관계부처와 다각적인 대책을 마련할 것을 지시하셨습니다.

대통령께서 지적하신 바와 같이 항만의 경쟁력 강화가 매우 중요하다는 인식하에, 부산신항 개발과 광양항 활성화에 집중하고 있으며, 항만 생산성과 서비스 질 향상을 위한 다각적인 방안을 강구하고 있습니다.

또한, 항만배후부지 물류기업 유치와 항만물류산업

활성화를 통해 우리 항만을 고부가가치 항만으로 육성하고자 노력하고 있습니다.

- 부산신항과 광양항을 허브항만으로서의 기능과 함께 국제 복합물류공간으로 개발 육성하기 위한 배후부지 확보계획과 다국적 물류기업을 유치하기 위한 구체적인 계획은 무엇입니까?

▶정부에서는 글로벌 물류기업을 유치하여 국제복합물류공간을 조성하기 위해 부산신항과 광양항에 배후단지를 조성 추진 중에 있습니다.

부산신항은 우선 북항 93만평중 37만평을 2009년까지 물류용지로 공급할 계획이며, 이중 물류부지 22만평을 2006년까지 조기 개장과 함께 조성할 계획입니다. 그리고, 광양항은 배후부지 122만평중 37만평을 2008년까지 공급하고, 이 중 20만평을 2006년까지 조기 조성한다는 목표입니다.

이렇게 조성한 물류부지를 글로벌 물류기업에 경쟁항만보다 파격적인 저렴한 임대료를 책정하여 제공하고 있습니다. 예를들면, 광양항의 경우 연간 1,190원(평당)으로 상해항 23,000원의 1/20정도 밖에 되지 않습니다.

아울러, 국제적 마케팅을 위하여 지난해 자유무역지역법 개정 등 제도마련과 함께 일본·네덜란드·싱가포르·홍콩 등에서 투자유치설명회를 개최하는 등 다국적 물류기업 유치를 위해 공격적인 마케팅 활동도 적극 펼치고 있습니다.

이러한 제도마련과 전방위 투자유치활동에 힘입어 세계적인 물류기업인 일본의 미쓰이물산 등 5개기업 1,350억원의 투자를 유치하는 가시적인 성과를 거두었습니다.

금년에도 다국적 물류기업의 요구에 맞도록 성과위주의 「맞춤형 투자유치 활동」을 적극적으로 전개할 계획입니다. 특히, 올해는 중국기업 및 화물 유치를 위한 새로운 비즈니스모델을 7월까지 개발하고, 하반기에는 중국 상해 등에서 투자설명회와 한·중 물류포럼을 개최하는 등 중국기업을 타겟으로 하는 투자유치활동을 확대시켜 나갈 계획입니다.

- 항만배후단지는 시설뿐만 아니라, 운영면에서도 매우 중요시 됩니다. 항만운영 선진화를 위해 추진하고 계시는 사업에 대해 말씀해 주십시오?

▶항만관리를 기업경영 원리에 입각한 민간운영체제로 전환하여 우리나라 항만경쟁력을 향상시키기 위해 지난해 부산항만공사를 성공적으로 출범시켰고, 오는 7월에는 인천항만공사(IPA)를 설립할 예정입니다.

인천항만공사 설립을 위해 지난 1월부터 우리부와 인천시 공무원으로 공사설립 추진기획단을 구성·운영 중에 있습니다. 공사인력 총원, 국유재산 출자, 항만위원회 구성, 사장선임 등을 차질 없이 추진하여 7월에 성공리에 출범할 수 있도록 준비하고 있습니다.

또한, 국가 물류비 절감과 민원인의 편익을 위해 관세청과 공동으로 수출입물류 단일민원창구(Single Window)를 9월까지 구축하여, 물류종사자들이 동일(유사) 민원서식을 싱글 윈도우를 통해 한번만 제출토록 함으로써 민원인의 편익이 획기적으로 향상되도록 할 계획입니다.

- 최근 항만공사, 경제자유구역청의 설립 등으로 인해 항만 투자유치활동 중복 및 갈등문제가 있을 우려가 있는데, 이를 해소하기 위한 방안이 있으시면 말씀해 주십시오?

▶항만 및 배후단지는 경제자유구역이자 자유무역지역으로 중복 지정되어 있어 우리부, 경제자유구역청, 지자체, 항만공사 등이 유치활동을 개별적으로 전개함에 따라 유치활동의 중복 등 비효율성이 야기되었습니다.

우리부는 이를 해소하고, 관련기관과의 협력강화를 통해 투자유치를 극대화하고자 지난 1월에 관련기관과 협의를 거쳐 '투자유치 추진체계 효율화방안'을 도출하였습니다.

대규모 투자설명회는 우리부가 주관하여 관련기관과 합동으로 개최하되, 소규모 상담회는 기관별로 특화하여 항만 및 배후부지는 우리부·부산항만공사 등 항만당국이, 경제자유구역은 경제자유구역청이, 산업단지 등은 지자체가 유치활동을 추진하는 것입니다.

이를 바탕으로 우리부는 기관별 투자유치 활동계획을 조정한 '투자유치 종합계획'을 수립하고, 그 계획에 따

라 추진하게 함으로써 기관별 투자유치활동이 중복되지 않도록 하고 있습니다.

향후에도 관련기관 협의회를 지속적으로 개최하여 분기별 투자활동 성과분석과 반성 및 투자활동 정보공유 등을 통해 유치활동이 효율적으로 진행될 수 있도록 노력할 계획입니다.

- 마지막으로 물류관계자에게 하시고 싶은 말씀이 있으시면 해 주십시오?

▶ 우리나라는 1200년 전에 이미 동북아뿐만 아니라 서아시아까지 해상무역을 제패하였던 장보고 대사의 역사적 사실을 보더라도 '해양개척'의 유구한 전통이 숨쉬고 있습니다.

해양수산부는 국가의 종합해양 행정부처로서 해양사상 고취, 해운·항만사업의 경쟁력 제고, 수산업의 장기 안정적 성장기반 구축, 그리고 첨단 해양과학기술 육성을 통하여 新해양산업을 창출하고 21세기 해양의 시대에 적극 대처하겠습니다.

앞으로도 국민 여러분들의 변함없는 지원과 격려를 부탁드립니다. **물류**



〈강무현 차관 프로필〉

■ 주요학력

- 1966. 3. ~ 1969. 2. - 원주 대성고등학교
- 1970. 3. ~ 1974. 2. - 연세대학교 영문학과(문학사)
- 1991. 9. ~ 1993. 7. - 영국 웨일즈대(석사수료)

■ 주요경력

- 1979. 5. 6 - 행정고시 22회
- 1991. 2. 1 ~ 1997. 9. 9 - 부산지방해운항만청 항무과장, 해운항만청 법무담당관실, 항만유통과장
- 1997. 9. 10 ~ 1999. 2. 3 - 해양수산부 기획예산담당관
- 1999. 2. 4 ~ 2003. 4. 29 - 해양수산부 공보관, 수산정책국장, 해운물류국장
- 2003. 4. 30 ~ 2004. 10. 17 - 국립수산물과학원장
- 2004. 10. 18 ~ 현재 - 해양수산부 차관

■ 상훈

- 1988. 2. 4 - 근정포장(대통령)
- 1994. 12. 20 - 홍조근정훈장(대통령)