

동북아지역의 물류는 앞으로 10년간 성장, 물류허브 국가 결정은 이때 판가름

- 건설교통부 물류혁신본부장 이성권 -

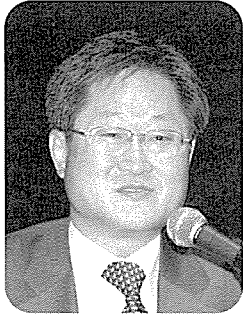


지난 3월 25일 제5회 한국로지스틱스 대상 수상식에서 건설교통부 물류혁신본부는 국가 물류혁신에 기여한 공을 인정 받아 대상을 수상했다.

건설교통부 물류혁신본부(본부장 이성권)는 지난해 9월 발족 이후 건교부가 주로 담당해온 물류인프라의 확충 등 하드웨어적인 시책뿐 아니라, 물류산업 육성, 물류인력 양성 등 소프트웨어적인 시책을 집중적으로 추진, 국제·국내 물류, 민·관·학 분야를 포괄하는 물류 경쟁력 향상을 위한 종합적 지원업무를 수행하고 있다.

특히 물류혁신본부는 물류기업 경쟁력 향상과 제3자 물류 활성화 대책의 일환으로 종합물류기업인증제를 도입, 본격적인 시행에 들어갔으며 현재 부처별로 분산되어 있는 물류정책을 통합조정하기 위하여 물류정책기본법, 물류시설법 제정을 추진 중에 있다.

물류혁신본부의 수장인 이성권 물류혁신본부장은 지난 4월 7일 대한상공회의소가 주최한 조찬간담회에 연사로 참석하여 '물류 경쟁력 강화를 위한 정부 정책방향' 이라는 주제로 발표하였다. 이에 그 내용을 요약 게재한다.



정책과 현장, 기업은 항상 일치하여 함께 나아가 경쟁력을 함께 높일 수 있으며, 물류혁신본부도 노력하고 있으며 앞으로도 그럴 것이다.

우리 물류산업도 나아지고 있는 것을 피부로 느낄 수 있을 것이다. 작년 추석

과 울 설, 고향을 다녀오신 분이 많으실텐데 과거 귀성 전쟁과 같은 극심한 교통체증 많이 사라졌다는 것이다.

여기에는 다음과 같이 몇 가지로 요약할 수 있다. 그동안 꾸준히 투자해온 도로, 철도, SOC 등에 투자한 결과, 경부선, 호남선 외에 중부내륙선 등이 갖추어지면서 체증 완화효과를 가져왔고, KTX가 수송량을 많이 흡수하고 분산하는 효과를 가져왔다.

SOC라는 것은 물류수송의 근간을 이루는 축인데, 이 축들이 어느 정도 많이 갖추어졌고 우리가 몇 년간 노력한 것이 축적되면서 앞으로 국가, 기업 경쟁력에 도움이 될 것으로 보고 있다.

우리나라 물류 현황은 몇 가지 요소를 살펴보면 알 수 있다.

국가물류비의 경우 2003년 90.3조원으로 GDP대비 12.5%수준, 2002년은 87조원으로 선진국보다 높은 수준이나 최근 하락추세로, 최근 국제물류비중이 꾸준히 늘어나면서 물류비중 부가가치 비중은 증가하고 비용은 감소추세에 있다.



기업물류비가 2003년 매출액 대비 9.9%로 지속적인 감소추세이나 선진국인 미국의 7.5%, 일본의 5.0%에 비하면 높은 수준으로, 기업물류비는 기업경쟁력을 좌우하는 요소로 글로벌 경쟁력 제고를 위해서는 기업물류비의 절감 노력이 필요하다.

제3차 물류비중 역시 증가추세이나 아직까지 물류 선진국에 비해 낮은 수준으로 우리의 경우 2005년에는 35.6%수준이나, 미국, 유럽은 60~70% 수준이다.

우리나라 물류의 현주소를 되짚어 볼 때 개선해야 할 점으로는 수송체계의 경우 화물자동차와 같은 노동집약적 고비용 수송구조를 철도 등으로 옮기는 것이 필요하다. 체계적 물류네트워크 기반이 미약하고 물류산업의 경우 운송비중이 높는데 부문별 서비스 위주로 종합물류서비스가 미흡한 실정이라고 할 수 있다.

또, 기업들은 자가물류를 선호하는데, 이것이 현재 종합물류서비스로의 발전을 저해하는 악순환 구조에 빠져 있어, 어느 수준까지 테이크오프, 선순환구조로 변화되도록 노력하겠다.

물류기업들의 규모를 보면 국가경제규모에 비해서 아직은 작은 편이나, 우리나라 항공시장 규모를 보면 항공사의 수송력은 세계적 수준이다. 그런 부문들을 보면서 우리의 경쟁력을 높일 수 있는 부문이 무엇인지를 찾아나가야 한다고 본다.

아시아가 이제 세계의 중심이 되고 있으며, 20년만 있으면 미국이나 EU를 넘을 수 있기 때문에, 이에 맞게 물류를 성장시켜야 한다.

동북아 물류여건을 전망해 보면 앞으로 10년간 계속하여 성장할 것이며, 여기에 따라 각 국가, 특히 중국이 항만, 공항 등을 많이 확충하고 있다. 세계물류기업들이 동북아권의 허브를 어디로 할 것인가 고민중에 있으며, 정부도 인천을 동북아 물류허브(2010년 목표)로 달성하려고 인프라 확충, 서비스경쟁력 높이기 전략을 세우고 있다.

금년도 주요정책과제에 대해 말씀드리자면, 물류분야에서 중국시장은 무궁무진한 기회의 시장으로, 중국이 앞으로 2010년까지 아무리 노력을 해도 자기 성장의 40~50% 물량만 처리할 것으로 예상된다. 그



만큼 기회가 많은 것이며 물류 허브가 될 수 있느냐도 여기에 달려 있으며, 가능성은 충분히 있다고 보고 있다.

▣ 국제물류 인프라 확충

인천공항을 동북아 중추공항으로 육성하겠다. 공항 반경 1천Km 이내 100만명 이상 대도시가 43개. 시베리아 횡단항로와 북태평양 항로 연결공항 역할을 하는 등 입지적으로 매우 우수한 한편, 가까운 이웃에 10억 인구가 있으며, 개항 5년만에 화물수송 세계3위, 연 215만톤 기록하고 있는 인천공항이다.

북경올림픽 개최전인 2008년 6월을 목표로 2단계 공사를 완공하기 위해, 금년중 62% 진척 된 인천대교, 공항철도 등 연계수송망을 본격 시행할 계획이며, 인천대교는 2009년까지 완공 예정이다.

공항 주변에 배후물류단지를 자유무역지역으로 개발하여, 공항물류단지 30만평이 현재 거의 소진되었으며 내년부터 30만평 추가 분양하겠다.

인천공항의 경우 연 2600만명 여객수송을 담당하고 있으며, 올해 3천만명이 예상된다. 4천~5천만명 규모는 무난할 것이나, 5천만명을 넘기기는 어려울 것으로 본다. 따라서, 우리가 공항 주변을 복합적이고 다기능적으로 도시를 개발하여, 더욱 세계적인 공항이 되도록 하고, 주변 부지에 다양한 개발 방안을 구상하여, 1억명 수송을 위한 획기적인 개발안을 마련하겠다.

인천공항에 대한 세계적 관심도 높아지고 있어, 세

계 중심 공항으로, 사람뿐만 아니라 화물까지 관문 공항이 되도록 노력하고 있으며, 항공자유화를 통한 최적 노선망 구축, 출입국, 통관절차 간소화, 브랜드 마케팅 강화 등에도 노력하는 한편, 부산항, 광양항을 동북아 메가 허브 포트로 육성하여, 부산항을 동북아 대표 환적 중심항으로 육성하고 광양항의 인프라 확충을 집중 추진하겠다.

▣ 물류산업 경쟁력 강화

종합물류기업 인증제를 통해 글로벌 물류기업을 육성해 나갈 것이며, 현재 16개 기업이 신청해 놓은 상태다. 종합물류기업에 대한 지원이 부족하지 않냐 하는 의견들이 많은 것으로 알고 있는데 앞으로 시행해 나가면서 보완하겠다.

제3자 물류활성화는 쉽지 않은 과제로 시장규모가 협소하고, 제대로 된 물류기업 토양이 부족한 상황이지만, 선순환구조로 갈 수 있도록 정책을 시행하겠다. 또, 물류혁신을 주도하는 전문인력 양성에도 힘쓰며, MBA급 물류전문대학원을 개설하고 물류관리사 제도를 개선하겠다.

▣ 선진물류시스템 구축

CVO(첨단 화물운송정보서비스) 활성화 방안을 마련하고 인천공항 등에 물류정보망을 구축하여, 경인 ICD(내륙컨테이너기지) 운영프로그램을 장성ICD로 확산하고 장기적으로 국가물류통합정보센터 구축을 추진하겠다. 물류효율 향상을 위한 표준화 및 기술개발은 물론, 국가물류표준화 추진계획을 보완하여 중장기 물류기술개발 기본계획을 수립해 나가겠다.

▣ 물류정책 종합, 조정기능 강화

올해 상반기중 국가물류기본계획을 전면 보완할 계획이며, 동북아 물류중심 로드맵, 국가물류체계 개선 대책 등을 포함하여 국내물류중심에서 국제물류중심으로 계획을 보완할 것이다. 물류정책기본법과 물류시설법을 제정하여 물류정책 조정기능을 강화하고 국제물류지원기반을 구축할 것이다. **물류**