한·일간의 동북아물류 정책… 일본에게 뒤쳐진다?

지난 2001년 한·일 양국은 기존의 국가물류체계를 효과적으로 추진하기 위해 각각「국가물류기본계획(2001-2020)」과 「종합물류시책 대강(2001~2005)」을 각각 수립·진행 하였다. 그러나 최근 동북아시아 지역의 여건 변화에 대응하기 위하여 한일 양국간의 물류정책은 수정이 불가피한 상황에 놓여 있다. 게다가 중국, 홍콩, 대만 등도 동북아시아 물류시장을 석권하기 위한 추진전략을 수립하거나 수정하여 이에 대한 대응전략에 부심하고 있다.

우리나라의 국가물류기본계획은 효과적인 국가물류체계의 구축을 위한 20년 단위의 국가계획으로, 우리나라가 지향하는 물류의 미래상을 제시하고, 공동목표 설정과 유관기관과의 역할 분담방안을 종합조정하기 위한 장기계획이다. 계획 추진과정에서 발생하는 다양한 여건변화에 따른 타당성 여부를 5년마다 검토하고 이를 기본계획의 내용에 반영하고 있다.

일본이 추진하고 있는 종합물류시책 대강은 5년마다 책정하고 그 상황에 맞는 종합적인 물류시책을 추진하는 것으로, 지난 2001년 7월에 「신종합 물류 시책 대강」을 책정하고 2005년까지 「코스트를 포함한 국제경쟁력이 있는 수준의 시장을 구축」과「환경부하를 저감시키는 물류체계의 구축과 순환형 사회로의 공헌」등의 2개 목표를 내걸고, 종합적인 물류 시책을 추진해 왔다.

일본은 기존의 신종합물류시책 대강이 마무리 대면서 국내외 여건에 대응한 새로운 신종합물류시책 대강(2006~2009)을 지난 11월 15일 법안으로 통과시켰다.

2006년 물류시책 대강에는 행정 내부의 부처간 제휴나 지방공공단체와의 제휴를 한층 더 강화하고, 민관제휴나 이종 업종간의 제휴, 넓게는 국민의 이해와 협력을 얻는 것을 중요하게 보고 있다. 따라서, ▲빠르고 신속한 저렴한 국내·외 일체가 된 물류의 실현 ▲「그린 물류」등 효율적으로 환경에 대응한 물류의 실현 ▲수요자측면을 중시한 효율적 물류 시스템의 실현 ▲국민 생활의 안전·안심을 지지하는 물류 시스템의 실현 등을 목표로, 2009년까지 물류 시책의 종합적이고 일체적 추진을 도모하기로 했다.

한편, 우리나라는 오는 3월을 목표로 수정된 국가물류기본계획을 발표할 예정으로 지난 1월 10일 국가물류기본 계획 수정에 대한 정책 토론회를 개최하였다. 국가물류기본계획을 수정하게 된 배경으로 국내외 여건 변화가 큰 요인으로 보고 있다. 참여정부의 동북아 물류중심지화 전략을 국가물류기본계획에 반영함으로써 범정부적으로 추진되고 있는 대형물류정책들(동북아 물류중심추진 로드맵, 국가물류체계 개선대책, 전문물류기업 육성방안 등)을 법정계획에 반영함으로써 보다 체계화된 추진동력을 확보하게 되었다.

2000년 이후 중국의 급격한 경제 성장 및 인프라 개발 추진에 따라 우리나라 국가물류의 기본전략에 대한 수정이 불가피한 상황이며, 남북관계의 호전에 따라 통일시대에 대비한 한반도 전체 및 대륙연계 국가물류체계 구축 전략 수립의 필요성이 대두되었다.

오는 3월에 수정되는 계획은 원계획을 대체하고, 향후 수립될 광역시 또는 도 단위의 지역물류기본계획의 기본이 되며, 유통단지개발 계획 및 기타 물류관련 계획 등은 국가물류기본계획과 조화를 이루도록 하고 있다.

한일 양국이 국가물류정책을 효과적으로 추진하기 위하여 최근 발표한 『국가물류기본계획 수정(2006-2020)』과 『종합물류시책 대강(2006~2009)』의 주요 내용을 살펴본다. 물류