



동북아경제중심 열쇠 '물류유인책'에 있다

김기환 머린뉴스 편집장

"요즘, 살림살이 많이 나아졌습니까?"

작년 말부터 시황이 호전됐다는 소식으로 한 포워딩 업체 사장님에게 지나가는 듯 물어보았다.

순간, 그 사장님의 얼굴은 순식간에 일그러졌다. 긴장된 표정이 역력했다.

"두고 봐요. 앞으로는 쓰러지는 회사가 많이 나올 거야..."

무슨 뜻일까?

작년 말부터 경기가 조금씩 풀리면서 해운관련 경기는 상승세를 보이며, 오래간만에 호조를 보이고 있다고 하는데... 이미 아시아발 미주항로, 구주항로 수출화물 운임이 지난 10년간 최고수준까지 인상될 것으로 예상되고, 우리나라 건화물 선대의 72.5%를 차지하고 있는 5만톤급 이상 선박의 운임상승폭이 두드러지지 않은가?

그렇다면 해운과 직결된 포워딩 업계는 경기가 오히려 위축됐다는 말일까? 그의 말의 핵심은 이랬다. 올 초 이라크전 분위기로 실적이 '뚝' 떨어지더니, 2분기에는 '사스'라는 복병, 생각에도 없던 화물연대 파업을 만나 후유증이 나타나고 있다고 한다. 1, 2분기를 어설프게 지내자니 결국 일년의 반을 공친 셈이 되고, 포워더의 특성상 당장 먹고살기가 힘든 형편에 유동성이 풍부하지 못한 업체는 아마 하반기에 고전을 면치 못할 것이라는 비관론이었다.

이 같은 인식이 사회 전반적으로 확산되고 있다. 불안정한 대내외 환경으로 시중에 돈이 돌지 않고 경기가 바닥에서 빠져나오지 못하고 있기 때문이다.

때문에 사람들이 모두 어렵다 어렵다고 한다. 심지어는 생각하기도 싫은 IMF시절보다 살기가 힘들어졌다는 것. 너도 나도 허리띠 졸라매고, 한푼 두푼 아끼면서 살았더니 돌아온 건 배고픔이요, 겪어온건 고통 뿐이다.

이제 한푼이라도 아끼려고 사람들이 할인매장으로 줄을 서고 있고, 동대문 의류점은 한집 건너 한집 꼴로 문을 닫고 있다고 한다. 와중에 신용불량자가 300만을 넘어섰다고 하니, 가계고 기업이고 모두 어렵다는 것을 공감할만하다.

비록 IMF 때는 분에 넘치게 돈을 써서 그랬다고 하지만, 지금의 상황은 돈이 남아돈다고 하는데, 그 많은 돈들이 어디로 갔는지 돌아버리겠다.

어렵듯 우리 나라에 추정되는 대기성 돈만 해도 300조가 넘는다고 한다. 그런데 어느 누구도 선뜻 투자에 나서지 않는다. 이라크 전쟁의 조기 종결에도 불구하고, 북핵 문제, 가계부채, 노사관계 등의 불확실한 대내외 환경으로 인해 불안심리가 해소되지 않고 있다.

외국계 펀드는 이 같은 한국시장의 현실을 냉소적으로 보고 있다. 또한 국내 큰손들은 투자불안 심리를 이유로 뒷짐만 지고 있다. 아무리 배짱 좋은 외국의 큰손들이라고 해도 불안한 가운데서 감히 투자에 나서기가 꺼림직할만 하다.

선불리 투자하다가는 언제 어디서, 돈들이 무더기로 튀어나와 시장질서를 흔들어들지 모르는 상황이다.

이 순간, 하루라도 빨리 투자환경을 투명하고도 안정적으로 만들어야 한다고 강조하고 싶다. 일단 돈이 들어와야 사람도 모이고, 물동량의 흐름이 원활해지지 않은가.

정부가 이런 차원에서 항만관련 시설에 유인책을 만들어 놓은 것은 꺾이나 다행이다. 그동안 우리의 물류 유인책은 주로 부산신항이나 광양처럼 국가 계획적인 항만을 구상하고 별다른 투자유인책을 마련하지 않았다.

참여정부도 동북아경제중심국을 만들기 위해 현재 부산항의 21선석, 광양항 8선석의 규모를 오는 2011년까지 51선석, 33선석으로 늘리고 동북아 물류경쟁에서 선점권을 빼앗기지 않으려고 힘을 기울이고 있다고 한다. 사업비로 따지면 부산항에 9조1,542억원, 광양항에 6조6,323억원이 투입되는 대단위 프로젝트다.

이 계획은 물론 우리 나라의 물동량이 연평균 5.8%늘어나고 환적화물이 평균 10% 증가한다는 전제를 깔아놓았다. 예상대로라면 오는 2011년경이면 우리 나라의 컨테이너 화물은 2,967만TEU로 추정되고 이중 부산항은 47%(1,404만TEU), 광양항은 31%(932만TEU), 인천·울산항의 경우 22%(631만TEU)를 각각 처리한다는 전략이다.

계획이 성공으로 이어질지 실패로 끝날지는 몰라도 232만평에 달하는 배후지 개발이나 관세자유지역을 만들어 상해항의 보세구나 카오슝항의 수출가공구와 버금가는 국제물류 거점으로 만든다는 야심에 찬 구상이다.

이를 위해 7월부터 시행되는 경제자유무역법과는 별도로 공항과 항만을 중심으로 한 관세자유지역법을 국제물류촉진법으로 바꾸어 발전적으로 개편한다는 가닥을 잡아 놓았다.

국제물류촉진법이 만들어지면 ▲개발·기업입주부터 사업운영단계까지 일괄지원을 비롯해 ▲세제 감면제도의 현실화 및 협상방식에 의한 임대료 결정체제 마련 등 실효성 있는 인센티브 부여 ▲종합적 물류거점 기능수행을 위해 가공·조립업 허용 ▲원스톱 행정서비스를 위한 국제물류 지원센터 설립 등 중국 등 주변국 물류특구와 경쟁이 가능한 기본 틀이 만들어지는 셈이다.

이같은 투자유인책이 대외적인 것이라면 정부는 별도로 내부적으로도 민자유치를 위해서도 발을 벗고 나서고 있다.

항만관련 민자사업의 경우 투자자를 건설사 위주에서 금융기관, 선사, 운행사 등으로 다변화시켜 사업계획 평가시 출자사 다변화에 총평가점수의 5%, 후순위채·전환사채 등 준자본 활용 등에 5%의 가산점을 부여하고, 출자비용을 총민간투자비의 25%에서 20%으로 하향 조정시켰다.

또 정부의 운영수입 보장기간을 현재의 15-20년에서 15년 이내로 줄이고, 보장범위도 운영수입의 80-90%에서 보장한도를 5년 단위로 10%씩 축소하는 한편, 경영성과 부진사업(운영수입의 50% 미만)에 대해서는 당해년도의 운영보조금 지급을 하지 않음으로써 사업자의 책임경영을 강화했다고 한다.

이와 함께 투자수익률, 운영수입보장 등 주요 사업조건 상한을 사전에 제시해 협상기간을 6개월에서 1년 정도 단축하고 시공 감리자의 선정 등에 정부 역할을 강화하는 한편, 민간제안사업의 차상위 탈락자에 보상을 해 주는 등 민자유치를 위한 온갖 당근정책을 펴고 있다.

그러나 이 같은 유인책에도 불구하고 외국의 반격도 만만치 않다.

우리 나라에 대한 투자와 수출입물동량이 주춤거리고 있는 동안 경쟁상대국인 중국에는 외국기업들이 투자를 하려고 줄을 서고 있다고 한다. 불행하게도 우리 나라와 정반대의 길을 걸어왔다.

이미 상해항은 90년이후 항만배후에 240만평의 보세구를 조성하고, 입주기업에 과감한 인센티브 부여로 3월말 현재 포동신구에 입주한 외자기업이 81개국 8,869개이며, 외국인투자계약액은 200억불에 달하고 있다.

포동신구는 금융서비스, 현대적 물류, 관광 및 전람, 국제무역, 경영관리 등의 현대적인 서비스를 제공하고 있으며, 마이크로전자, 소프트웨어, BT 등을 적극 육성하기 위해 향후 대외개방 확대정책을 더욱 강화하고 있다.

이와 함께 대만 카오슝항은 수출가공구에 물류기업 전용단지 운영하고, 물류산업을 투자유치장려업종중 1순위로 우대조치하고 있다.

저마다 수출입화물 유치를 위한 전략으로 항만시설을 두 배가량 늘리고 배후에 물류특구를 마련, 공항과 항만을 국제물류 거점으로 육성하고 있다.

이같은 움직임으로 볼 때 지구촌은 하늘과 바다에서 화물과 사람, 자본을 끌어들이기 위한 소리 없는 전쟁이 시작됐다고 보면 틀림없다.

아시아지역 주요 항만을 봐도 싱가포르 80선석, 상해 72선석, 부산 51선석, 카오슝 50선석, 홍콩 45선석, 광양 33선석을 나름대로 계획하고 있다.

이처럼 주요항만들이 대단위 항만확충에 나선 것은 자국의 이익을 위해 수출입 화물뿐 아니라 환적화물에 대한 중요성에 눈을 떴기 때문이다. 환적화물의 유치는 수출입 경기 둔화로 인한 자국 물동량의 감소와 같은 한계를 극복할 수 있다. 또한 컨테이너 1개당 약 13만원의 부가수입이 발생하는 등 높은 부가가치로 그 중요성이 날로 증가하고 있다.

이에 따라 고베, 요코하마, 카오슝 등 주변 항만들은 환적화물을 유치하기 위하여 최근 항만사용료를 대폭 인하는 등 다양한 인센티브를 제공하고 있다. 해양수산부의 입항료 감면조치는 주변국가와 치열한 중심항 경쟁에서 우위를 점하기 위한 선제적 공세라는 점에서 시사하는 바가 크다.

이에 대한 정부의 발걸음도 빨라졌다.

해양수산부는 7월 1일부터 내년 말까지 환적화물 입항료 감면률을 현행 20%에서 50%로 대폭 확대하기로 했다. 또 광양항에 대해서는 컨테이너화물의 입항료 감면률을 현행 80%에서 완전 감면하기로 했다고 한다.

업계에서는 이번 조치로 인해 최소 50만TEU 이상의 환적화물을 추가로 유치할 수 있을 것으로 전망하고 있다. 이 경우 약 650억원의 부가가치가 발생하게 되어 해운항만 관련업계는 물론 국가 경제 전체에 큰 도움이 될 것으로 기대된다. 지난해 우리 나라는 약 420만TEU의 환적화물을 처리하여 약 5400억원의 수익을 올린 바 있다.

지난 99년 166만TEU이었던 우리 나라의 환적화물은 2000년 245만TEU, 2001년 311만TEU, 지난해에는 421만TEU로 매년 30%이상의 높은 성장률을 보이고 있다. 올해는 지난 4월까지 156만TEU를 처리하여 전년 대비 26.3%의 증가세를 보이고 있다.

하지만 관련업계에 종사하는 사람들은 정부의 이 같은 낙관론을 우려의 시각으로 바라보고 있다.

아직까지 내부적으로 화물연대 파업과 같은 복병이 도처에 도사리고 있으며, 수출입 증가세가 눈에 띄게 줄어들고 있기 때문이다. 또한 대외적으로는 많은 다국적 기업들이 지역 거점을 상해로 이전하는 모습을 관찰하고 있다. 상해의 발전은 부산과 광양의 어려움을 예고하는 셈이다. 특히, 상해는 우리 나라의 환적화물 전체를 일시적으로 수용할 수 있는 신행개발에 나서고 있고, 배후시설에 대한 구상도 막강하다. 자칫하다간 동북아 허브포트의 기능을 순식간에 빼앗길 줄 모른다는 위기감마저 느끼고 있다.

정부는 이런 차원에서 물류시설에 대한 투자를 아끼지 말고 외국자본을 끌어들이 수 있는 강력한 유인책을 만들어야 한다.

중국 등 이웃으로 물류주도권이 넘어가기 전에 관세장벽을 허물고 공·항만을 중심으로 물류특구를 만들어 더 이상 우리 나라의 산업기반 시설이 빠져나가지 않게 만들어야 한다. 그래야 사람과 돈, 화물이 우리 나라로 모인다. 우리를 먹여 살리던 조선, 철강과 같은 중후장대한 산업의 경쟁력이 급속히 떨어지고 있다. 자동차, 컨테이너 생산과 인도 중국 등 이웃 나라로 빠져나가고 있다. 앞으로 우리 나라를 먹여 살릴 산업은 중개무역 뿐이고, 참여정부가 내세운 경제중심의 핵심은 외국자본과 선하주를 모두 끌어들이 수 있는 강력한 물류드라이브 정책에 달려 있다는 점을 잊어서는 안 된다. ●